

一般国道55号 くわの 桑野道路
一般国道55号 ふくい 福井道路

事業再評価
(重点審議)

令和3年9月29日



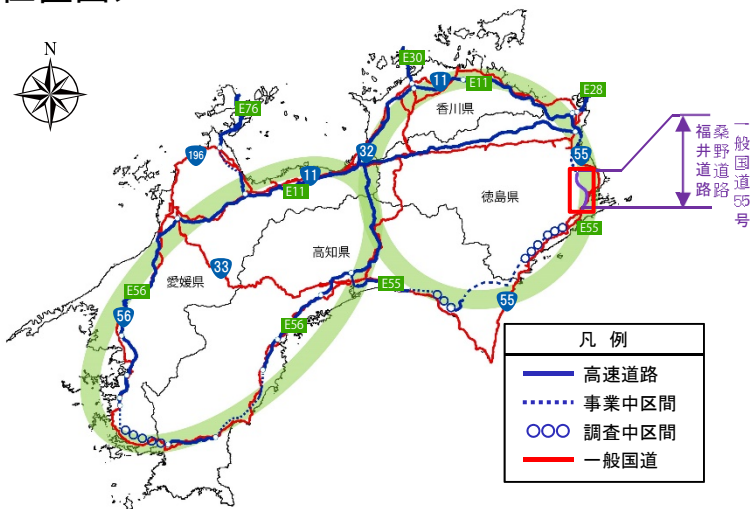
国土交通省四国地方整備局

1. 事業の概要

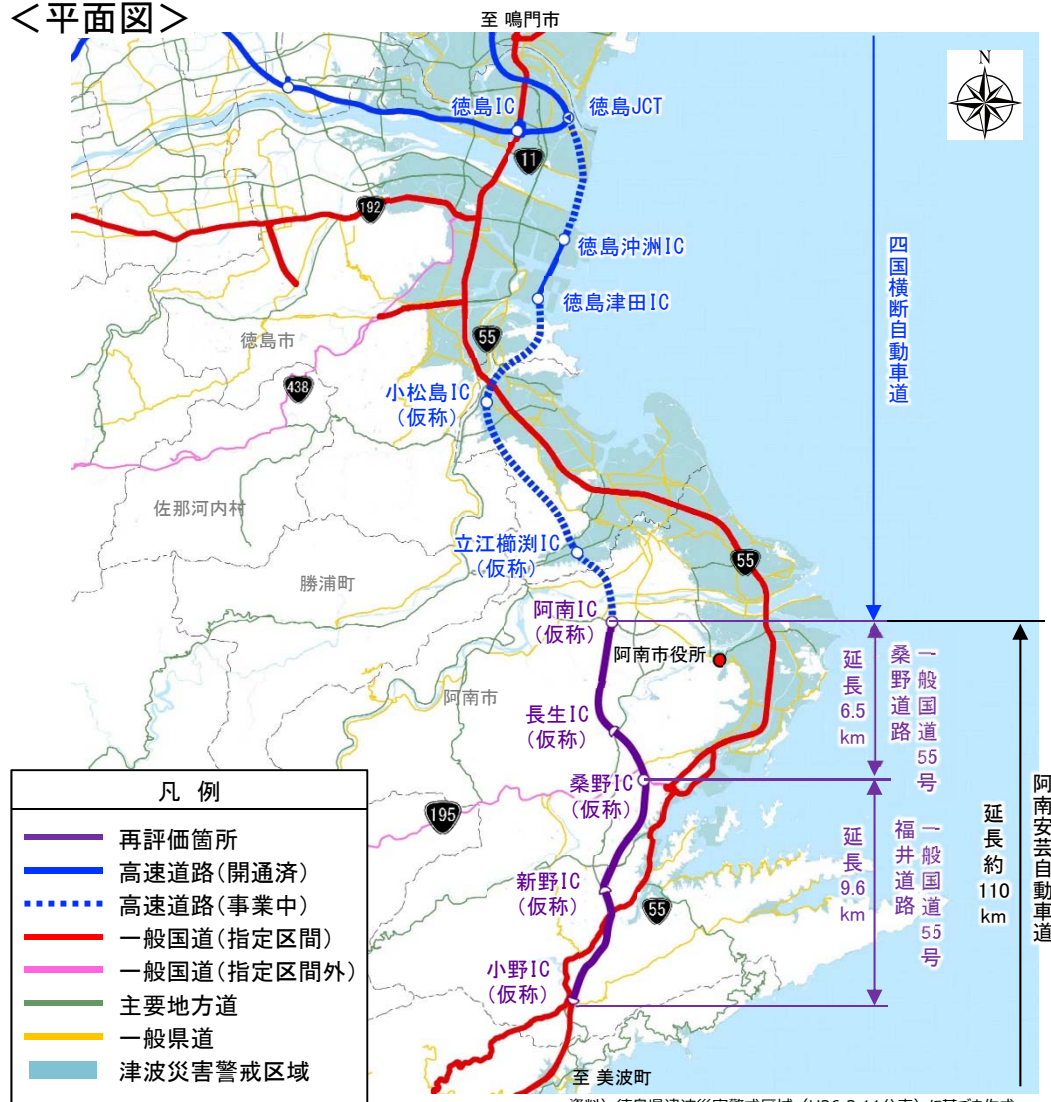
【事業の目的】

・一般国道55号桑野道路及び福井道路は、地域高規格道路網として整備される阿南安芸自動車道の一部であり、四国横断自動車道、高知東部自動車道と合わせて機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、徳島県南部の広域交流促進や地域活性化、災害時の広域交通ネットワークの確保を目的とした道路である。

<位置図>



<平面図>



<主な事業の経緯>

事業名	一般国道55号 くわの 桑野道路	一般国道55号 ふくい 福井道路
都市計画 決定	平成22年度	平成22年度
事業化	平成23年度	平成24年度
用地着手	平成27年度	平成28年度
工事着手	令和2年度	—

資料）徳島県津波災害警戒区域（H26.3.11公表）に基づき作成

1. 事業の概要

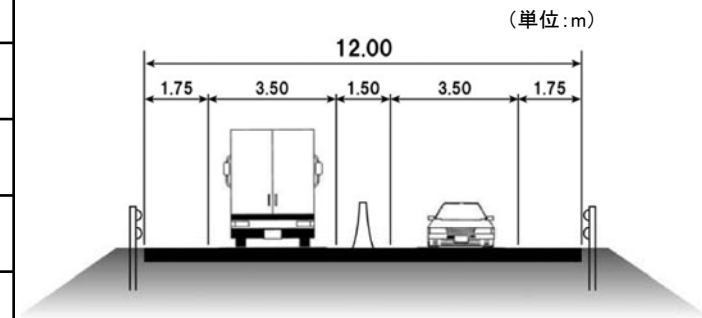
【事業計画諸元】



凡例	
—	再評価箇所
—	高速道路(開通済)
⋯	高速道路(事業中)
—	一般国道(指定区間)
—	一般国道(指定区間外)
—	主要地方道
—	一般県道

事業名	一般国道55号福井道路 <small>ふくい どうろ</small>	一般国道55号桑野道路 <small>くわの どうろ</small>
事業区間	徳島県阿南市内原町桜木 <small>あなんしうちわらちようさくらぎ</small> ～徳島県阿南市福井町小野 <small>あなんし ふくいちようこのう</small>	徳島県阿南市下大野町渡り上り <small>あなんししも おおのちようわた あが</small> ～徳島県阿南市内原町桜木 <small>あなんしうちわらちようさくらぎ</small>
延長	9.6km	6.5km
構造規格	第1種第3級 [自動車専用道路]	
設計速度	80km/h	
車線数	2車線	
標準幅員	12.0m	
計画交通量※	8,400～12,700台/日	13,500～14,500台/日

<標準断面図>



※計画交通量はR12時点

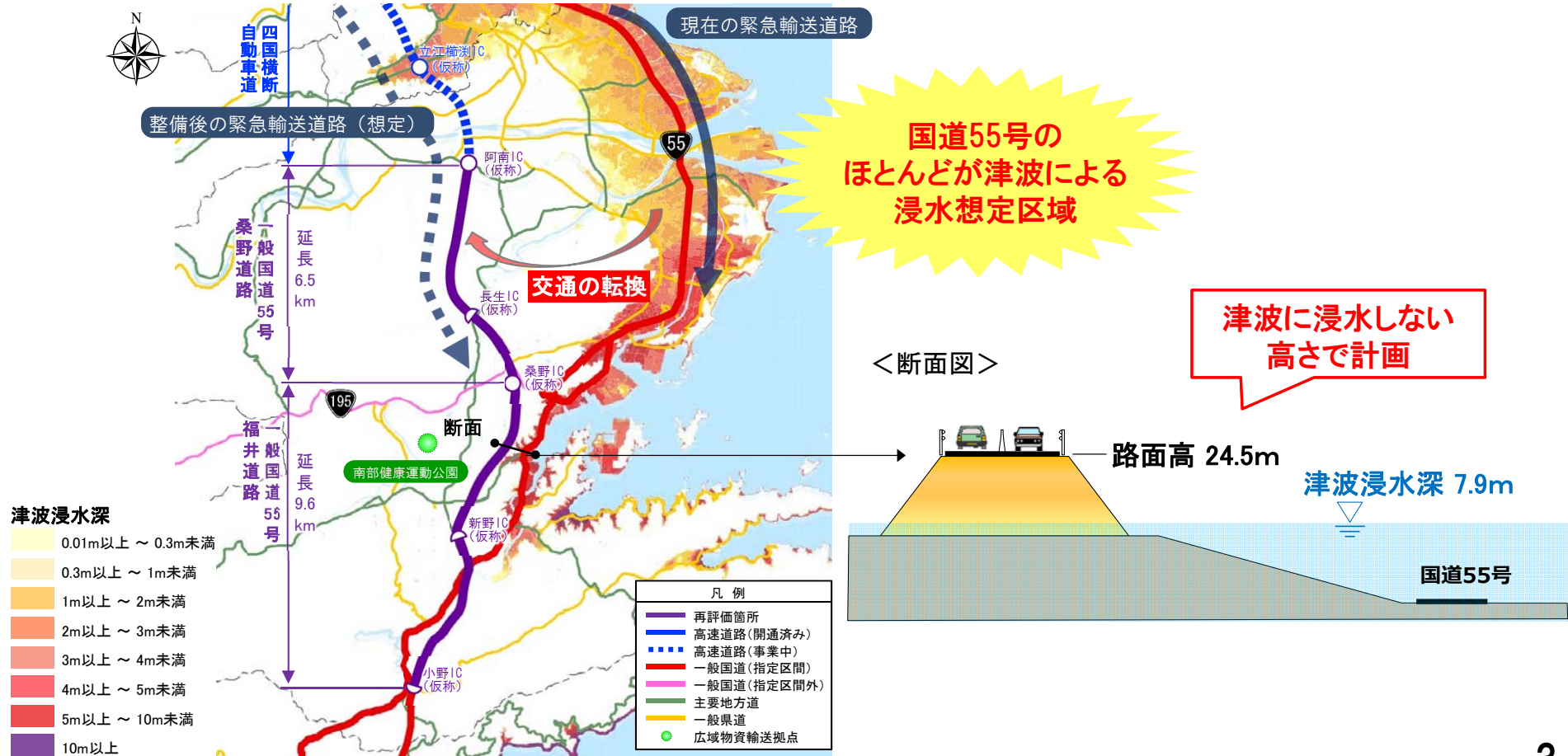
2. 事業の効果と必要性（1）

災害時における緊急輸送ルート確保

- ・国道55号(現道区間)は、「徳島県緊急輸送道路ネットワーク計画」において、**第1次緊急輸送道路※に指定**されているが、徳島県の南海トラフ巨大地震被害想定では津波浸水が想定されている。
- ・桑野・福井道路の整備により、四国横断自動車道と一体となって、救命・救急、緊急物資の輸送活動を支援する**安全性・信頼性の高い緊急輸送道路が確保**されるとともに、**災害復旧時における啓開作業のための進入ルート**としての役割も期待される。

※ 緊急輸送道路：災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線

<国道55号(現道)の津波浸水予測図>

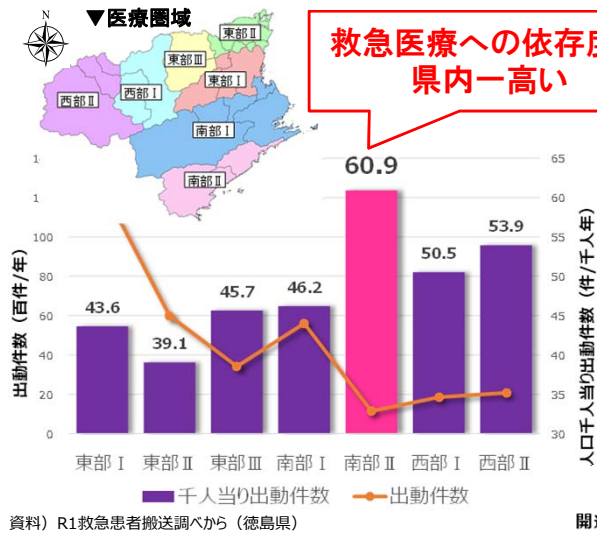


2. 事業の効果と必要性 (2)

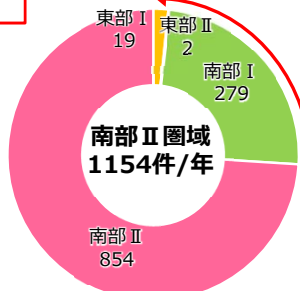
圏域を跨ぐ医療機関への速達性向上

- ・美波町、牟岐町、海陽町が属する南部Ⅱ圏域の『人口千人当たりの救急搬送の出動件数』は県内で最も高く、救急搬送に高く依存した地域である。そのうち、**約25%が阿南市・徳島市方面への圏域を跨ぐ救急搬送となっている。**
- ・桑野・福井道路の整備により、四国横断自動車道と一体となって、**第三次救急医療施設への搬送時間が短縮し、牟岐町においては60分圏域人口4%が100%になり大幅な救命率の向上が期待される。**

<南部Ⅱ圏域における救急搬送の現状>

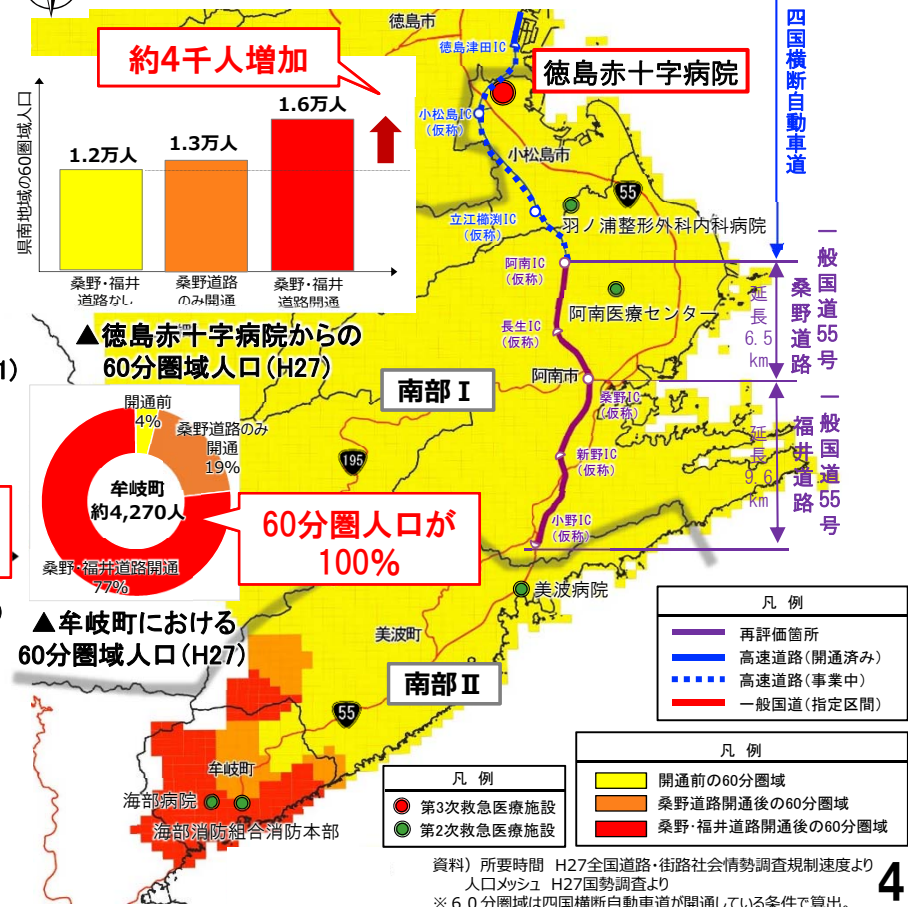


圏域外救急搬送が全体の約25%



<第三次医療施設(徳島赤十字病院)からの60分圏域※>

※『60分圏域』とは、生死に係る患者の傷病発生から手当てが施されるまでの経過時間が60分以内であれば生存率の向上が確認されている。このことから、60分圏域の拡大は生存率向上に寄与する時間圏域となる。



【救急搬送関係者の声】

- ・四国横断自動車道の南進や桑野・福井道路の整備により**搬送時間の短縮や搬送時の患者および救命処置を行う際の負担(揺れや急制動等)が大幅に軽減される。**
- ・また、高規格道路の整備は、南海トラフ地震等発生時においても、**浸水しない信頼性の高い緊急輸送道路の確保**につながる。 ※R3.8 海部消防組合ヒアリング調査結果より

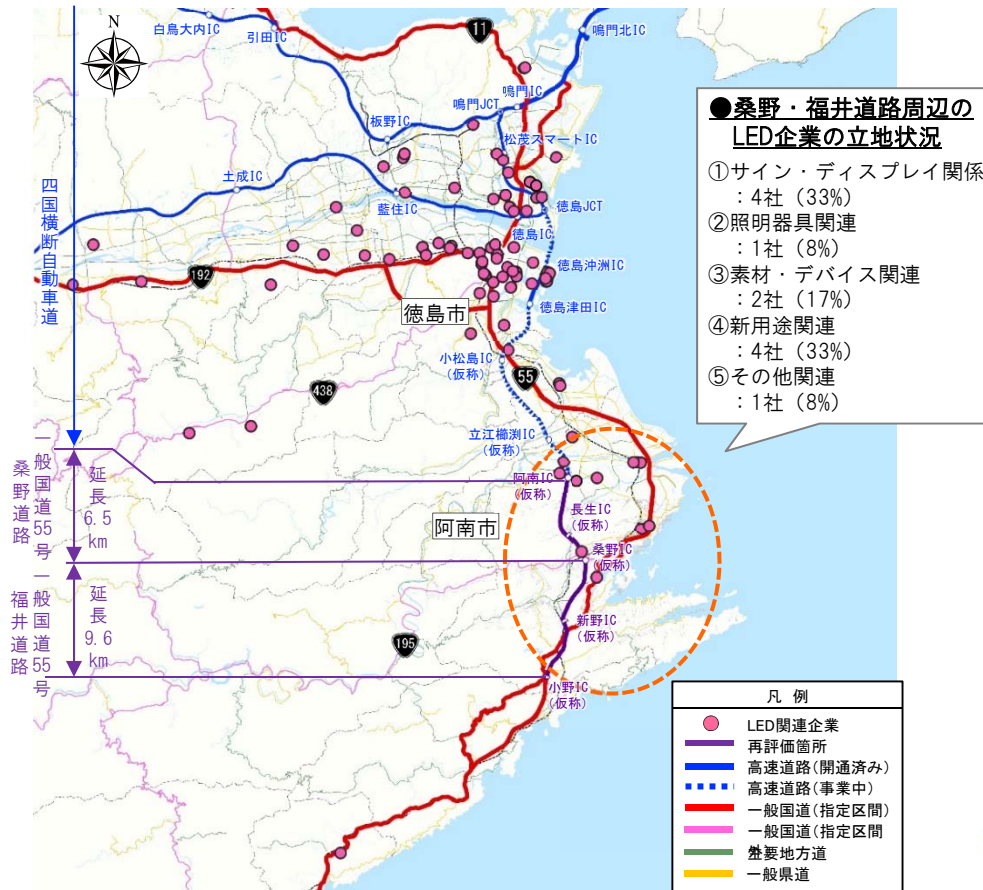


2. 事業の効果と必要性（3）

沿岸部のLEDバレイの更なる発展と物流体制の強化に寄与

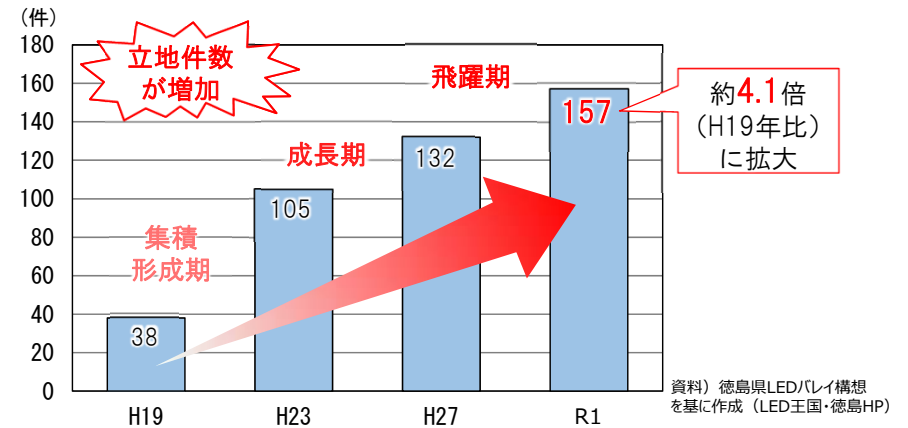
- ・徳島県では平成17年に『LEDバレイ構想』を策定して以降、全国トップクラスの企業立地促進補助制度※と合わせ**LED関連企業の積極的な誘致**を推進している。 ※補助額最大15億円、補助率20%
- ・桑野・福井道路といった高規格道路の整備により、**県内及び全国各地へのアクセス向上、輸送の際の事故発生率が減少することに伴う安全性向上、津波浸水区域を回避した新たな企業の立地促進など、令和元年に改定した『次世代LEDバレイ構想』の更なる発展を下支え**することが期待されている。

<主要なLED関連企業の分布状況>



資料) LED関連企業データベースを基に作成 (LED王国・徳島HP)

<LED関連企業の立地件数の推移(徳島県)>



【次世代バレイ構想関係者の声】

- ・**県内及び全国各地へのアクセス強化により、世界トップクラスのLED企業が立地する阿南市及び県南地域へのアクセス向上が図られ、新たな企業立地や通勤時間の短縮が期待されるため、桑野・福井道路の整備を推進**して頂きたい。

※R3.8 徳島県ヒアリング調査結果より



2. 事業の効果と必要性（4）

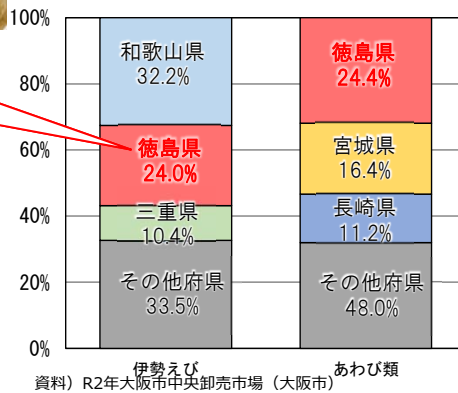
地域産業（農水産業）の活性化を支援

- ・桑野・福井道路の周辺の市町では、伊勢えび・あわびの主要な漁獲地となっており、**大阪市中央卸売市場におけるシェアは全国1位(あわび)・2位(伊勢えび)**である。
- ・桑野・福井道路の整備により、**輸送時間が短縮**されることで、**高鮮度が保たれた水産品の安定的な出荷を支援**することが期待される。

<大阪市中央卸売市場における徳島県産水産品の取扱シェア(R2)> <沿線市町における水産品漁獲量(H30)>

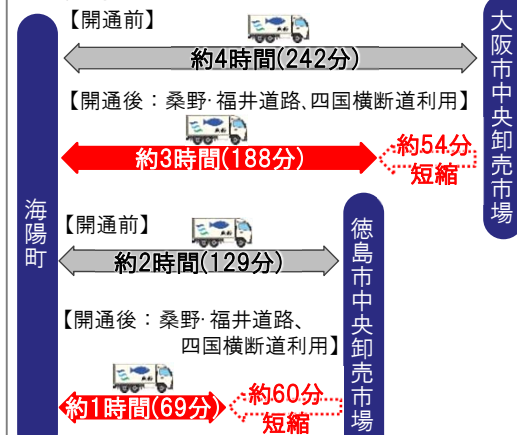


市場シェア
全国2位



市場シェア
全国1位

<所要時間の短縮>



資料) 平成27年全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度、桑野・福井道路、四国横断自動車道は設計速度の80km/hを使用して算出



【漁業関係者の声】

- ・県南部の主要な海産物である伊勢えびなどは大阪を中心とした関西方面や徳島市の中央卸売市場へ毎朝トラックで運んでいる。
- ・**活魚(生きたまま)での搬送**については、**荷傷みなどしないよう品質の確保に特に配慮**している。
- ・桑野・福井道路などの高規格道路ができれば、**定時性向上や輸送時間が短縮し、荷傷みが減ることで商品価値の向上が図られる**。また、輸送時間が短縮すれば**関西圏の市場拡大や、関西以東への新たな販路の拡大につながる**ことから**早期整備をお願いしたい**。

※R3.8 日和佐漁業協同組合ヒアリング調査結果より



伊勢えび・あわびは県南部の市町が主な漁獲地

2. 事業の効果と必要性（5）

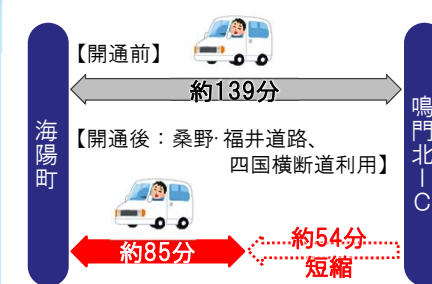
体験型・滞在型観光を支援

- ・県南部の5市町には、農山漁村としての自然や文化などを体験しながら過ごす「**グリーン・ツーリズム**」の**施設・スポットが多数存在**しており、**魅力ある観光地域づくりを推進**している。
- ・桑野・福井道路の整備により、**近畿方面を中心にアクセスが向上**することで、観光振興を支援することが期待される。

<グリーン・ツーリズム体験施設の分布>



<所要時間の短縮>



資料) 平成27年全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度、桑野・福井道路、四国横断自動車道は設計速度の80km/hを使用して算出

【観光客の声】

- ・徳島の県南地域は、全国大会も開催され、関西圏をはじめ、多くの方が集まる人気スポット。
- ・サーフィンをすることも遠くて年1回しか行けないが、桑野・福井道路が開通すれば移動時間が短縮でき、頻りに行くことができるので、期待している。



全国規模のサーフィンの大会も開催▼



会場：海陽町：穴食海岸
 東洋町：生見海岸

四国南部の観光地域づくり

- ・徳島県南部5市町(阿南市、那賀町、美波町、牟岐町、海陽町)では、当該エリア全体で広域的な観光地域づくりを進めている。

【観光関係者の声】

- ・当該地域については、県内はもとより、香川県や関西圏、東京からのバスツアーが人気である。
 - ・街中における渋滞や、現道事故等によるアクシデントが集客の課題。
 - ・四国横断自動車道の南進や桑野・福井道路の整備により、**時間短縮や定時性が向上し、多くの観光客の来訪が期待できる。**また、**宿泊ツアーの招致や、滞在時間の拡大にもつながるため、高規格道路の整備を推進頂きたい。**
- ※R3.8 美波町観光協会ヒアリング調査結果より



3. 事業の進捗状況と見込み

・これまでの用地取得率は、桑野道路が84%、福井道路が58%、全体の事業進捗率は、桑野道路が12%、福井道路が8%となっており、現在、調査設計、用地買収、工事を推進中である。



	一般国道55号桑野道路		一般国道55号福井道路		
延長	6.5km		9.6km		
現状	調査設計、用地買収、 工事推進		調査設計、用地買収推進		
進捗状況	今回(R3) (R2年度末時点)	前回(H28) (H27年度末時点)	今回(R3) (R2年度末時点)	前回(H29) (H28年度末時点)	
	用地進 捗状況	84%	4%	58%	1%
	事業進 捗状況	12%	4%	8%	4%



【写真① 下大野地区(岡川橋)】

※撮影日: 令和3年7月



【写真② 下大野地区(下大野高架橋)】

※撮影日: 令和3年7月

4. 事業を取り巻く社会情勢の変化等

<周辺道路の整備状況>

- ・平成23年 7月 日和佐道路 延長3.1km 2車線 開通
- ・平成25年11月 阿南道路 阿南市津乃峰町西分～阿南市橘町大浦 延長1.7km 開通
- ・令和 2年 3月 阿南道路 阿南市那賀川町中島～西路見町江川 延長2.1km 4車線化完成
- ・令和 3年 3月 徳島南部自動車道 徳島津田IC～徳島沖洲IC 延長2.4km 開通

<周辺の社会情勢の変化>

- ・平成23年 4月 一般国道55号桑野道路事業化
- ・平成24年 4月 一般国道55号福井道路事業化
- ・平成28年 4月 徳島南部自動車道 徳島津田IC事業化
- ・平成31年 4月 阿南安芸自動車道 海部野根道路事業化
- ・令和 2年 4月 徳島南部自動車道 立江櫛渕IC事業化
- ・令和 2年 4月 阿南安芸自動車道 野根安倉道路事業化

5. 事業費の変化（1）事業の経緯

桑野道路・福井道路

年度	一般国道55号	
	桑野道路	福井道路
	6.5km	9.6km
平成22年度 (平成22年4月)	都市計画決定	都市計画決定
平成23年度	事業化	
平成24年度		事業化
平成27年度	用地着手	
平成28年度		用地着手
令和2年度	工事着手	

5. 事業費の変化（2）事業費の増加

桑野道路

・道路事業による内水影響を考慮し盛土構造から橋梁への変更、軟弱地盤対策等により、**事業費が90億円増加**する。

項目		増額・縮減理由	費用増加分
事業費増	①盛土区間から橋梁区間への変更	道路事業による内水への影響を考慮し、現況非悪化となる位置まで橋梁区間に変更 橋梁延長:0.3km→1.3km(4地区)	77億円
	②軟弱地盤対策の追加	道路土工—軟弱地盤対策工指針(平成24年度版)の改訂に基づき、軟弱地盤解析を行った結果、盛土部の地盤改良等の固結工法(中層混合処理)を追加	15億円
コスト縮減	③鋼橋の床版形式の変更	鋼橋床版形式に施工の合理化・工期短縮が図れる合成床版を採用する等によるコスト縮減	▲2.4億円
合 計			90億円

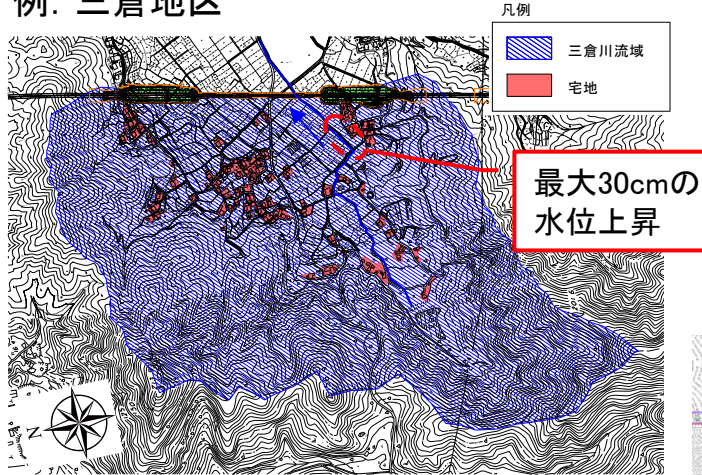
	①前回評価時	②増加	今回評価時(①+②)
一般国道55号桑野道路	340億円	90億円	430億円

5. 事業費の変化 (3) ①盛土から橋梁区間への変更

道路事業による内水への影響を考慮し、現況非悪化の位置まで橋梁区間へ変更【77億円増】

- ・平成26年8月豪雨で、桑野川が**既往最大流量を更新し、各所で甚大な被害**が発生した。その結果、三倉地区を含む長生地区では、浸水家屋28棟、約110haが冠水した。
- ・この豪雨災害により桑野道路計画地でも大規模な冠水被害が発生した。内水解析を行った結果、盛土形式では内水被害を悪化させることが判明し、**最大で30cm程度の水位上昇**が予想されたため、**現況非悪化の位置まで橋梁区間に変更した。(三倉地区: +21億円、+0.4km)**
- ・下大野地区、明谷地区、内原地区でも橋長の延長が必要となった。**(3地区: +56億円、+0.6km)**

例. 三倉地区

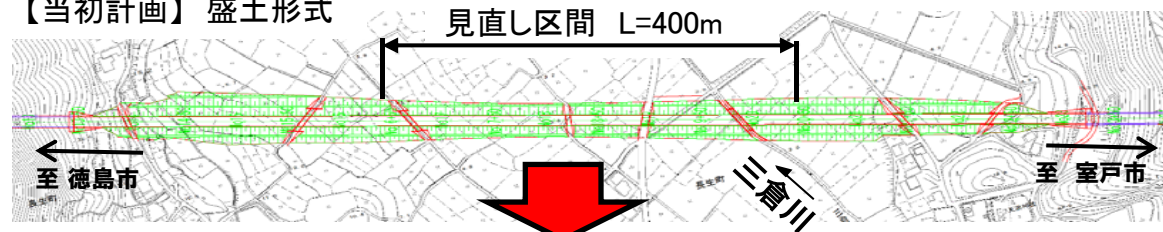


三倉地区周辺の冠水状況

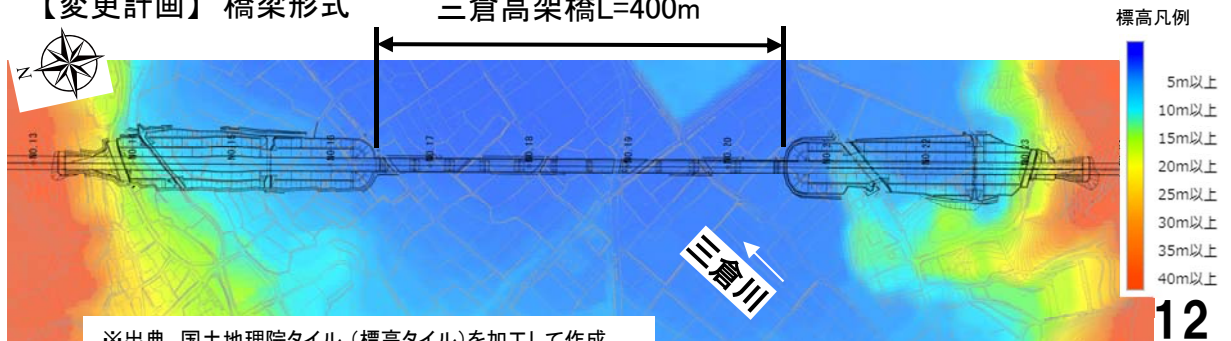


平成26年8月3日撮影 徳島県提供

【当初計画】 盛土形式



【変更計画】 橋梁形式



当初計画

機能復旧の横断施設
(道路・河川・水路等)の
開口幅=22mで計画



変更計画

水位上昇を抑えるには
400mの開口が必要

・避溢函渠との比較検討の結果
経済性で優れる橋梁形式を採用

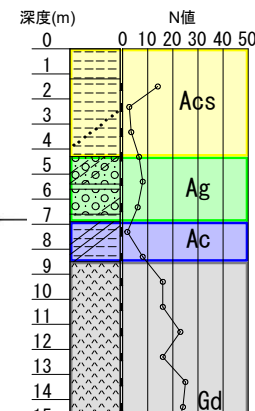
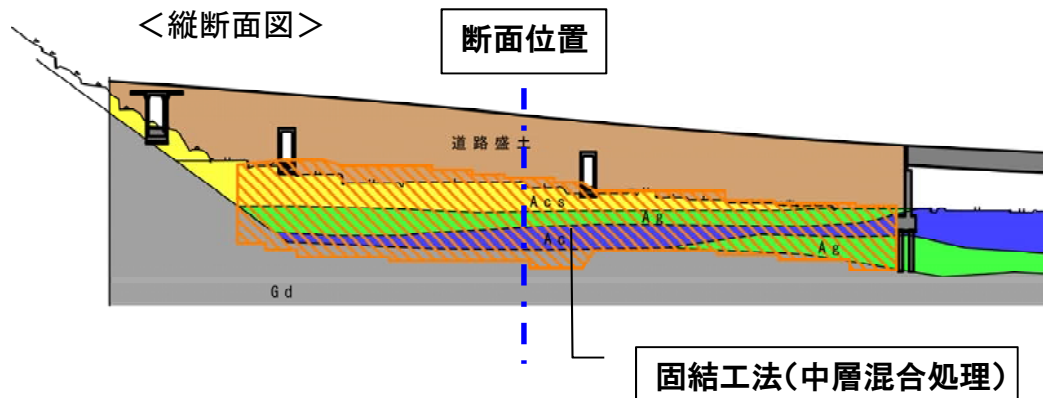
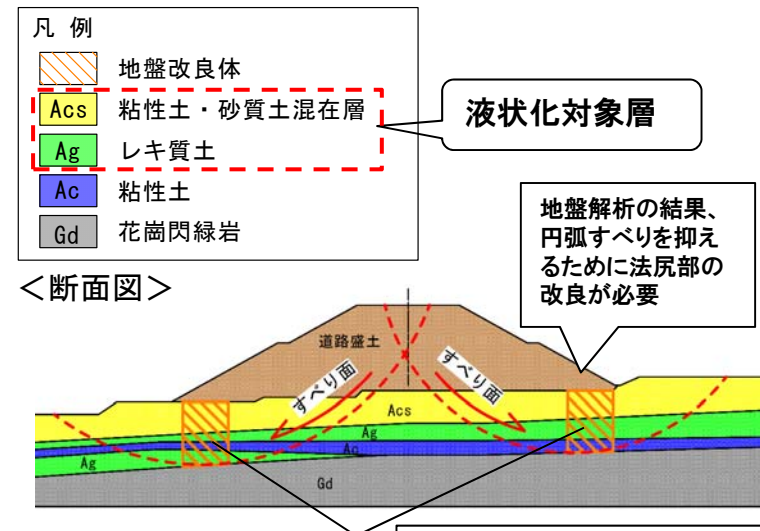
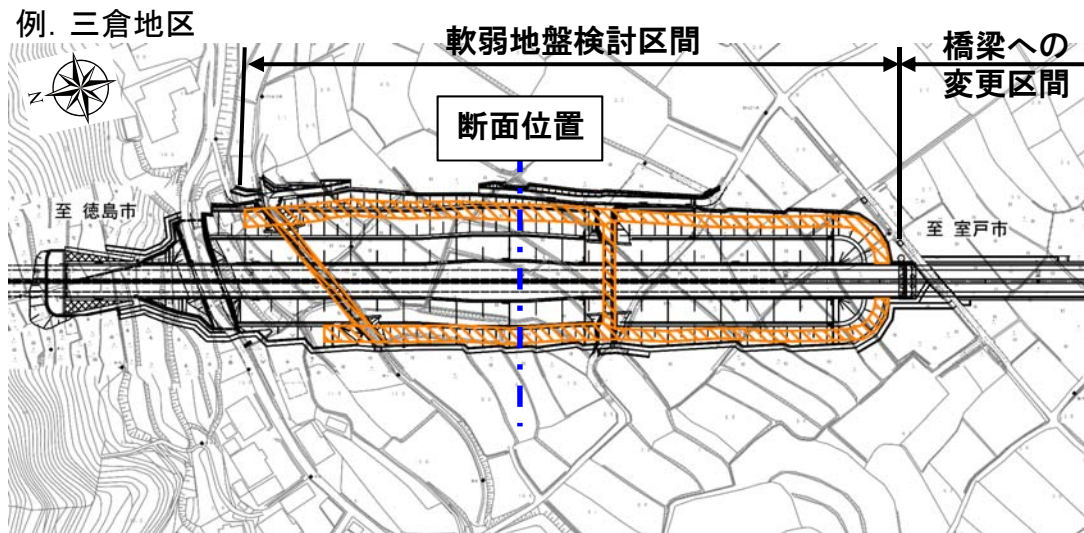
※出典. 国土地理院タイル (標高タイル) を加工して作成

5. 事業費の変化（4）②軟弱地盤対策の追加

地震動による液状化に対する軟弱地盤対策の追加【15億円増】

- ・当初は、周辺の地質調査データより、一般的な工法である盛土（プレロード）で計画していた。
- ・改訂された『道路土工—軟弱地盤対策工指針（平成24年度版）』に基づき軟弱地盤解析を行った結果、地震動で液状化することが判明したため、地盤改良等の固結工法（中層混合処理）を追加した。また、函渠工においても支持力不足のため地盤改良を追加した。（三倉地区：+8億円）
- ・同様に下大野地区で置換工法と内原地区で固結工法（中層混合処理）の追加を行った。（2地区：+7億円）

例. 三倉地区



固結工法（中層混合処理）

非常に緩く堆積している液状化する沖積砂礫層（上部は粘性土が混在）でプレロードをしても地震動の対策が必要

沖積粘性土もN値が低く上部の改良だけでは安定性が保てないことから対策が必要となった。

5. 事業費の変化（5）③コスト縮減

合成床版の採用により事業費縮減【▲2.4億円減】

・鋼橋の床版形式に関して多鋼桁＋コンクリート製のプレキャストPC床版による計画から、鋼桁の本数を少なくした少数主桁＋鋼製の合成床版を用いることにより、事業費を削減した。

項目	多鋼桁＋プレキャストPC床版	少数主桁＋合成床版
概要図	<p>接合部、プレキャストPC床版、ジベル孔、鋼桁、橋軸方向ポステンション方式によるPC構造あるいはRC構造、橋軸直角方向プレテンション方式によるPC構造</p>	<p>側鋼板、上側鉄筋、コンクリート版、防水層、下鋼板、スタッド、横リブ、主桁</p>
構造概要	■ 橋軸直角方向はPC構造、橋軸方向はRC構造	■ 底鋼板を主桁上に設置後、コンクリートを打設しスタッド等のずれ止めを鋼板とコンクリートを一体化した構造
耐久性	■ 輪荷重走行試験より、長期疲労耐久性を有する	■ 輪荷重走行試験より、PC床版と同等以上の長期疲労耐久性を有する
経済性	上部工費用 338,000円/㎡ (1.063)	上部工費用 318,000円/㎡ (1.000) ※1㎡あたり、20,000円のコスト縮減
施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・桁端部は場所打ちなので、型枠・支保工が必要 ・鉄筋工は、継手部・桁端部場所打ち部が必要 ・PCケーブル緊張作業は桁端部場所打ち部が必要 ・施工期間の短縮、施工の合理化が図れるが、桁端部は現場作業が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・底鋼板が型枠代わりとなり、型枠・支保工が不要 ・鉄筋工は、床版上面のみ必要 ・PCケーブル緊張作業が不要 ・施工期間の短縮および施工の合理化が図れる

コスト縮減額 2.4億円

$$11,750\text{m}^2 \times 20,000\text{円}/\text{m}^2 = 2.4\text{億円}$$

橋梁名	面積
下大野高架橋	3,741m ²
ONランプ橋	875m ²
OFFランプ橋	881m ²
畑田川橋	1,197m ²
三倉高架橋	5,056m ²
全 体	11,750m²

5. 事業費の変化（6）事業費の増加

福井道路

- ・ 道路事業による内水影響を考慮し盛土構造から橋梁への変更、軟弱地盤対策等により、**事業費が19億円増加**する。

項目		増額・縮減理由	費用増加分
事業費増	①盛土区間から橋梁区間への変更	道路事業による内水への影響を考慮し、現況非悪化の位置まで橋梁区間に変更(土佐谷地区)	4億円
	②軟弱地盤対策の追加	<ul style="list-style-type: none"> ・道路土工—軟弱地盤対策工指針(平成24年度版)の改訂に基づき、軟弱地盤解析を行った結果、軟弱地盤部における盛土部の固結工法(中層混合処理)を追加 ・追加地質調査を行った結果、函渠工基礎部の支持力不足が判明し固結工法(中層混合処理)を追加 	15億円
コスト縮減	③鋼橋の床版形式の変更	鋼橋床版形式に施工の合理化・工期短縮が図れる合成床版を採用する等によるコスト縮減	▲0.1億円
合 計			19億円

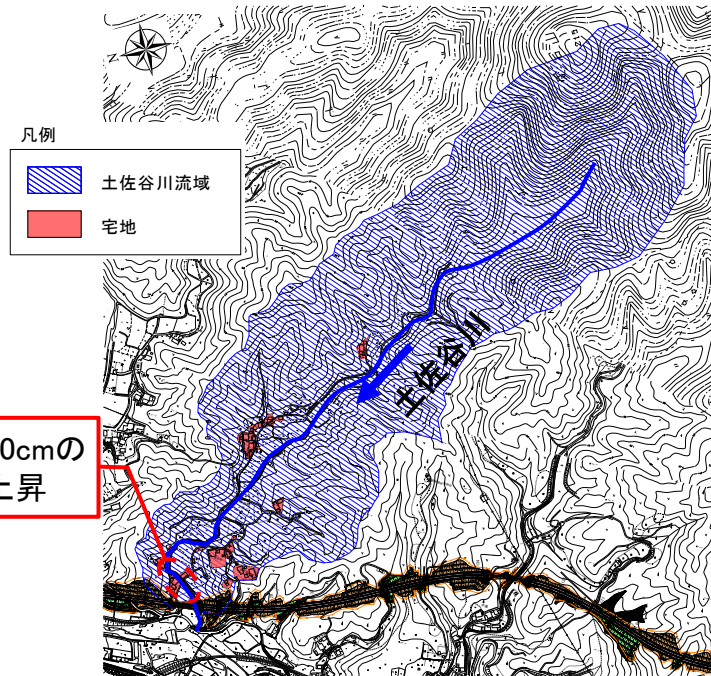
	①前回評価時	②増加	今回評価時(①+②)
一般国道55号福井道路	366億円	19億円	385億円

5. 事業費の変化 (7) ①盛土から橋梁区間への変更

道路事業による内水への影響を考慮し、現況非悪化の位置まで橋梁区間に変更【4億円増】

- ・平成22年4月豪雨により土佐谷地区で冠水被害が発生していることが、地元協議により判明した。
- ・内水解析を行った結果、盛土形式では内水被害を更に悪化させることが判明し、最大で20cm程度の水位上昇が予想されたため、現況非悪化の位置まで橋梁区間に変更した。(+4億円、+0.06km)

＜土佐谷地区＞



最大20cmの
水位上昇

当初計画

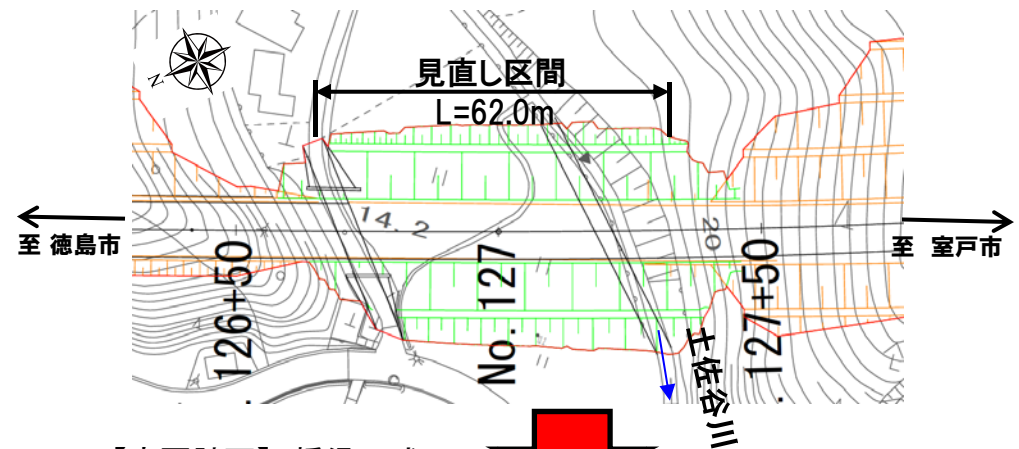
機能復旧の横断施設(道路・河川・水路等)の開口幅=8mで計画

変更計画

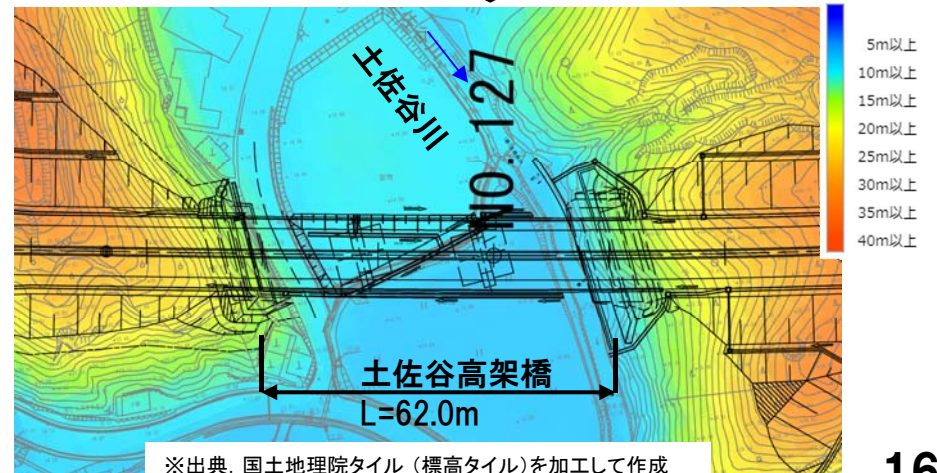
水位上昇を抑えるには2.1mの開口が必要

- ・避溢函渠との比較検討の結果、経済性で優れる橋梁形式を採用。
- ※地形的な要因もあり全区間を橋梁形式(62.0m)とした案が最適案となった。

【当初計画】 盛土形式



【変更計画】 橋梁形式



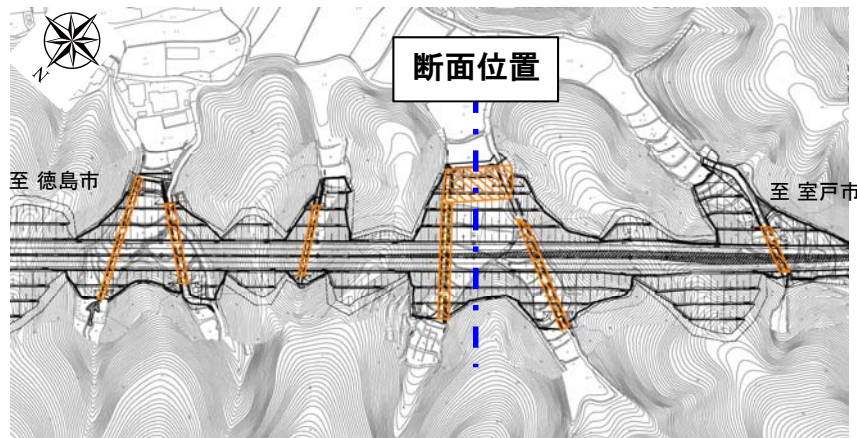
※出典: 国土地理院タイル(標高タイル)を加工して作成

5. 事業費の変化（8）②軟弱地盤対策の追加

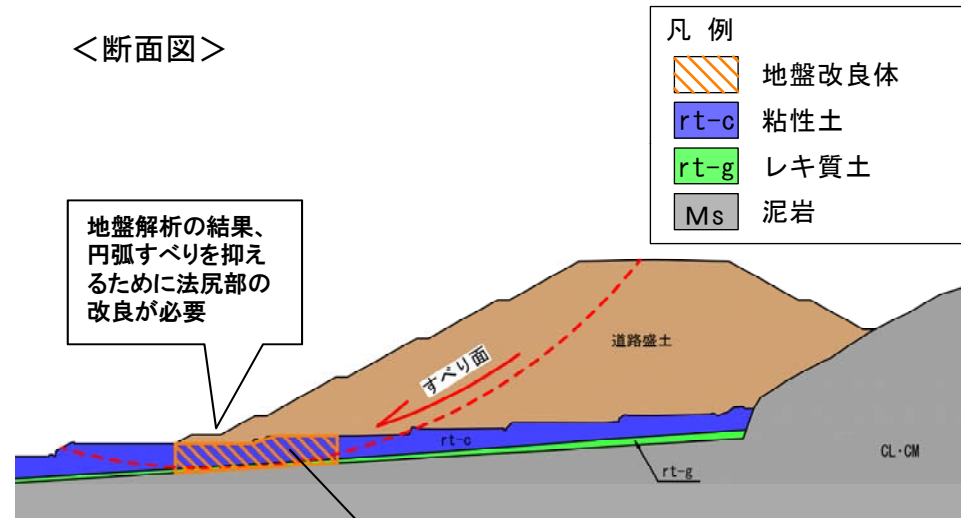
地震動による液状化などに対する軟弱地盤対策の追加【15億円増】

- ・当初は、一般的な工法である盛土（プレロード）で計画していた。
- ・改訂された『道路土工—軟弱地盤対策工指針（平成24年度版）』に基づき、道路盛土の安定性を照査した結果、不等沈下と円弧滑りの両方に対応できる地盤改良等の固結工法（中層混合処理）を追加した。また、函渠工においても支持力不足のため地盤改良を追加した。（橋地区：+6億円）
- ・同様に内原地区と新野地区、福井地区で固結工法（中層混合処理）の追加を行った。（3地区：+9億円）

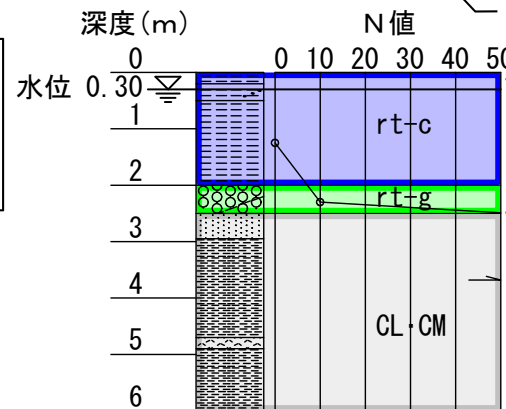
例. 橋地区
 <平面図>



<断面図>



道路土工(H24)に基づき、現地盤についてL1地震動の安定性評価を行ったところ、盛土の安定性が確保されず、中層混合処理を行う結果となった。



固結工法(中層混合処理)

現況地盤のN値が低く盛土荷重による不等沈下と円弧滑りの安定性が保てないことから対策が必要となった。

5. 事業費の変化（9）③コスト削減

福井道路

合成床版の採用により事業費縮減【▲0.1億円減】

・鋼橋の床版形式に関して場所打ち床版による計画から、型枠や支保工が不要となり鉄筋も床版上面のみで経済性と施工性に優れる合成床版を用いることにより、施工期間と事業費を削減した。

項目	非合成箱桁橋	合成開断面箱桁橋
概要図		
構造概要	主桁は箱桁を採用。床版がRC構造。	底鋼板を主桁上に設置後、コンクリートを打設しスタッド等のずれ止めで鋼板とコンクリートを一体化した構造
経済性 (差額)	上部工:7.45億円	上部工:7.32億円 (▲0.1億円)
施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・床版は場所打ちなので、型枠・支保工が必要 ・鉄筋工は、全面で必要 ・現場作業が主体で施工期間が長く、施工の合理化が図れない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・底鋼板が型枠代わりとなり、型枠・支保工が不要 ・鉄筋工は、床版上面のみ必要 ・PCケーブル緊張作業が不要 ・施工期間の短縮および施工の合理化が図れる

6. 事業の投資効果

【2事業一体での費用便益分析】

基準年における 現在価値		費用 (C)			便益 (B)				費用便益比(B/C)
		事業費	維持 管理費	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益			
桑野道路 + 福井道路	事業 全体	663 億円	631 億円	32 億円	729 億円	628 億円	78 億円	24 億円	729億円 / 663億円 =1.1
	残事業	569 億円	537 億円	32 億円	729 億円	628 億円	78 億円	24 億円	729億円 / 569億円 =1.3

※) 費用及び便益額の値は基準年(R3)における現在価値を表す。四捨五入の関係で合計が一致しない場合がある。

【事業毎の費用便益分析】

基準年における 現在価値		費用 (C)			便益 (B)				費用便益比(B/C)
		事業費	維持 管理費	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益			
桑野道路	事業 全体	348 億円	335 億円	12 億円	572 億円	481 億円	72 億円	19 億円	572億円 / 348億円 =1.6 【前回1.7】
	残事業	293 億円	280 億円	12 億円	572 億円	481 億円	72 億円	19 億円	572億円 / 293億円 =2.0 【前回1.7】
福井道路	事業 全体	315 億円	295 億円	20 億円	281 億円	249 億円	22 億円	9.9 億円	281億円 / 315億円 =0.9 【前回1.1】
	残事業	277 億円	257 億円	20 億円	281 億円	249 億円	22 億円	9.9 億円	281億円 / 277億円 =1.02 【前回1.1】

※)【前回】は直近で費用対効果分析を実施した年次の値(桑野道路が平成25年度、福井道路が平成26年度の再評価)

※) 費用及び便益額の値は基準年(R3)における現在価値を表す。四捨五入の関係で合計が一致しない場合がある。

6. 事業の投資効果（前回評価時からの事業計画の変化）

【2事業一体での事業計画の変化】

事業名	一般国道55号 桑野道路・福井道路	
	今回評価時 (令和3年度)	前回評価時
事業諸元	延長 16.1km	※前回は事業毎に評価を実施
全体事業費	815億円(109億円増)	
計画交通量	8,400~14,500台/日	
費用便益比	事業全体 1.1 残事業 1.3	

※計画交通量：R12時点

【事業毎の事業計画の変化】

事業名	一般国道55号 桑野道路		一般国道55号 福井道路	
	今回評価時 (令和3年度)	前回評価時 (平成25年度)	今回評価時 (令和3年度)	前回評価時 (平成26年度)
事業諸元	延長 6.5km		延長 9.6km	
全体事業費	430億円 (90億円増)	340億円	385億円 (19億円増)	366億円
計画交通量	13,500~14,500台/日	10,700~13,100台/日	8,400~12,700台/日	8,100~13,300台/日
費用便益比	事業全体 1.6 残事業 2.0	事業全体 1.7 残事業 1.7	事業全体 0.9 残事業 1.02	事業全体 1.1 残事業 1.1
前回評価からの 主な変更点	<ul style="list-style-type: none"> ・盛土区間から橋梁区間への変更 ・軟弱地盤対策の追加 		<ul style="list-style-type: none"> ・盛土区間から橋梁区間への変更 ・軟弱地盤対策の追加 	
	<ul style="list-style-type: none"> ・阿南安芸自動車道(海部野根道路、野根安倉道路、北川道路)の事業化に伴うネットワークの変更 			

※前回評価は直前で費用対効果分析を実施した年次（桑野道路が平成25年度、福井道路が平成26年度の再評価）

※計画交通量：R12時点

7. 地方公共団体等からの要望

・徳島県、阿南市や周辺市町村及び期成同盟会等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている。

- ・平成29年度 阿南市高規格道路等建設促進期成同盟会等の要望活動
- ・平成30年度 一般国道55号・阿南安芸自動車道整備促進期成同盟会等の要望活動
- ・令和元年度 徳島県政策提言等の要望活動
- ・令和2年度 徳島県南部地区四国横断自動車道建設促進期成同盟会等の要望活動
- ・令和3年度 阿南市高規格道路等建設促進期成同盟会等の要望活動

8. 地方公共団体の意見

【徳島県知事意見】

「一般国道55号 桑野道路・福井道路」の事業を継続するという「対応方針(原案)」案については、異議ありません。

「一般国道55号 桑野道路・福井道路」を含む地域高規格道路「阿南安芸自動車道」は、「四国横断自動車道」とともに、「四国8の字ネットワーク」を形成し、安全・安心を確保する「命の道」となることはもとより、経済・産業の発展、観光振興など、地方創生を実現する重要な社会資本であります。

このため、引き続き、コスト縮減を図り、早期供用に向けた事業推進をお願いします。

9. コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努める。
- ・桑野道路、福井道路の計画は、地形条件、周辺土地利用状況との整合性を勘案し選定された合理的な計画であり、現ルートによる整備が妥当で代替案の可能性はない。

10. 対応方針（原案）

以上のことから、一般国道55号桑野道路・福井道路の事業を継続する。