

3) 平成24年度新規事業候補箇所 説明資料



- 四国8の字ミッシングリンクのうち高規格幹線道路、地域高規格道路で、直轄国道の未事業化箇所
- 四国8の字ミッシングリンクのうち地域高規格道路で、補助国道において知事から要望があり、高度な技術が必要など権限代行の要件に該当する可能性があることから直轄調査中の箇所



地域づくりとの連携を図り、地域における道路の位置付けや役割を確認した上で、**事業実施環境(都市計画、環境影響評価等)**が**整っている箇所**のうち、各事業の事業効果や緊急性、予算の状況を踏まえて選定



このうち、「**高規格幹線道路もしくは全体事業費250億円以上**」に該当する箇所を概算時点で要求。(当該要件に該当しない箇所については、今後検討を進め、年末に決定される政府予算案を踏まえて整理)



H24新規事業候補箇所として今回お諮りしたいもの

- ①一般国道56号 窪川佐賀道路
- ②一般国道56号 津島道路
- ③一般国道55号 福井道路

※なお、四国8の字ミッシングリンク以外については、同様な選定の結果、該当なし

H24新規事業候補箇所の位置図

四国8の字ミッシングリンク



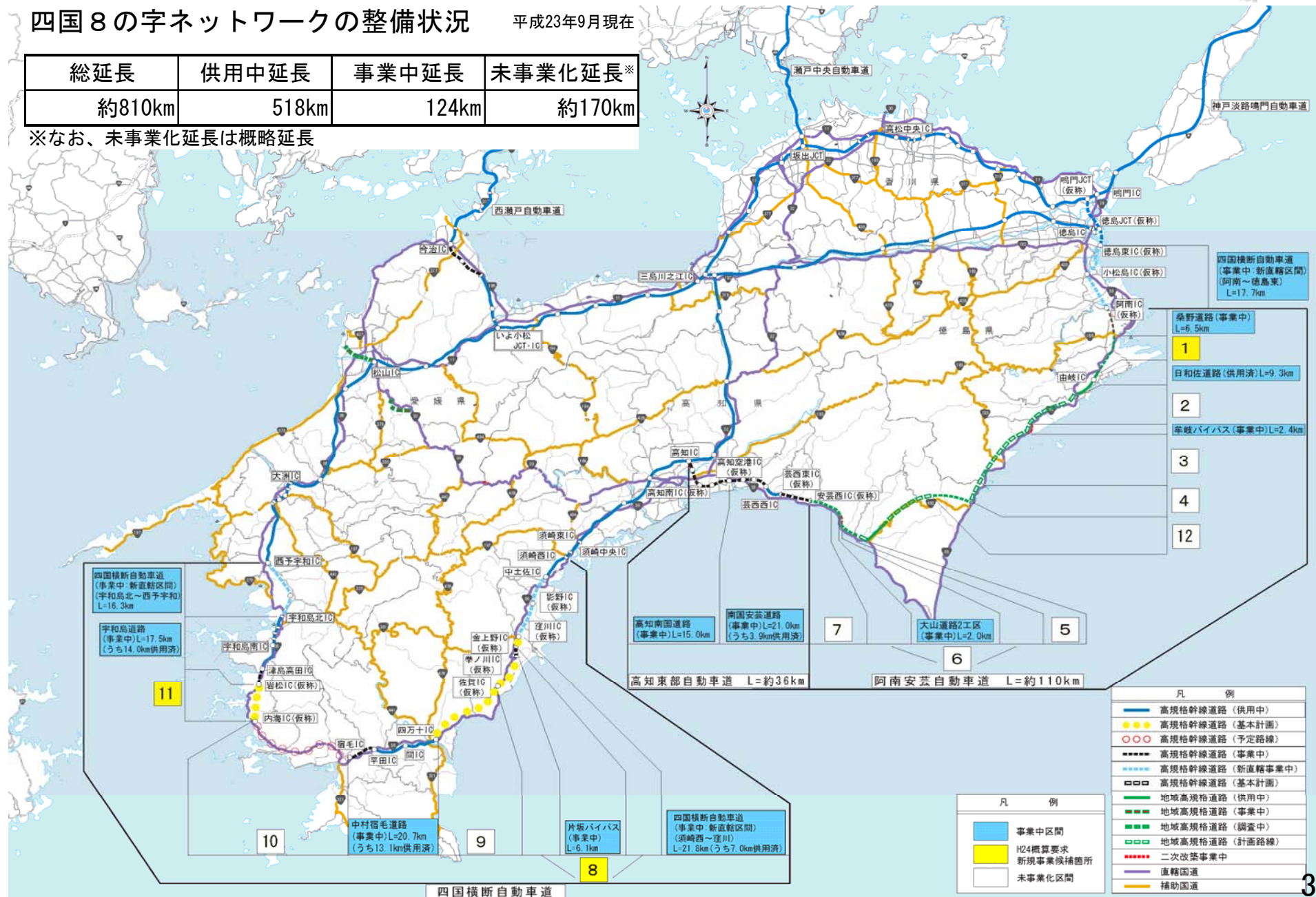
四国8の字ミッシングリンク



平成23年9月現在

総延長	供用中延長	事業中延長	未事業化延長※
約810km	518km	124km	約170km

※なお、未事業化延長は概略延長





○四国8の字ミッシングリンクのうち高規格幹線道路、地域高規格道路で、直轄国道の未事業化箇所

番号	都道府県	路線名	事業箇所名	延長 (km)	ルート・構造の 検討状況	都市計画等の状況 (PI・都市計画決定・ 環境影響評価)	備考
1	徳島県	阿南安芸自動車道	阿南市内原町～阿南市福井町 (福井道路)	9.6km	確定	完 (H22.4)	隣接事業(日和佐道路)がH23年度完成供用。
2	徳島県		美波町～牟岐町	—	検討中	未	
3	徳島県		牟岐町～海陽町	—	検討中	未	
4	高知県		東洋町	—	検討中	未	
5	高知県		奈半利町～安田町	—	検討中	未	
6	高知県		安芸市 (大山道路①③)	約5km	検討中	未	
7	高知県		安芸市 (安芸道路)	5.8km	確定	手続き中	
8	高知県	四国横断自動車道	窪川～佐賀 (窪川佐賀道路)	11.2km	確定	完 (H16.12)	隣接事業(片坂バイパス)において工事が進展。 また新直轄(中土佐～窪川)のH24年度供用によ り、窪川まで8の字NWが延伸。
9	高知県		佐賀～四万十	約20km	検討中	未	
10	愛媛県 高知県		宿毛～内海	約33km	検討中	未	
11	愛媛県		内海～岩松 (津島道路)	10.3km	確定	完 (H16.3)	隣接事業(宇和島道路)がH26年度完了予定。 また新直轄(宇和島北～西予宇和)のH23年度供 用により、宇和島まで8の字NWが延伸。

○四国8の字ミッシングリンクのうち地域高規格道路で、補助国道において知事から要望があり、高度な技術が必要など権限代行の要件に該当する可能性があることから直轄調査中の箇所

番号	都道府県	路線名	事業箇所名	延長 (km)	ルート・構造の 検討状況	都市計画等の状況 (PI・都市計画決定・ 環境影響評価)	備考
12	高知県	阿南安芸自動車道	東洋町～北川村	約13km	検討中	未	

災害面の再点検(案) 四国地方

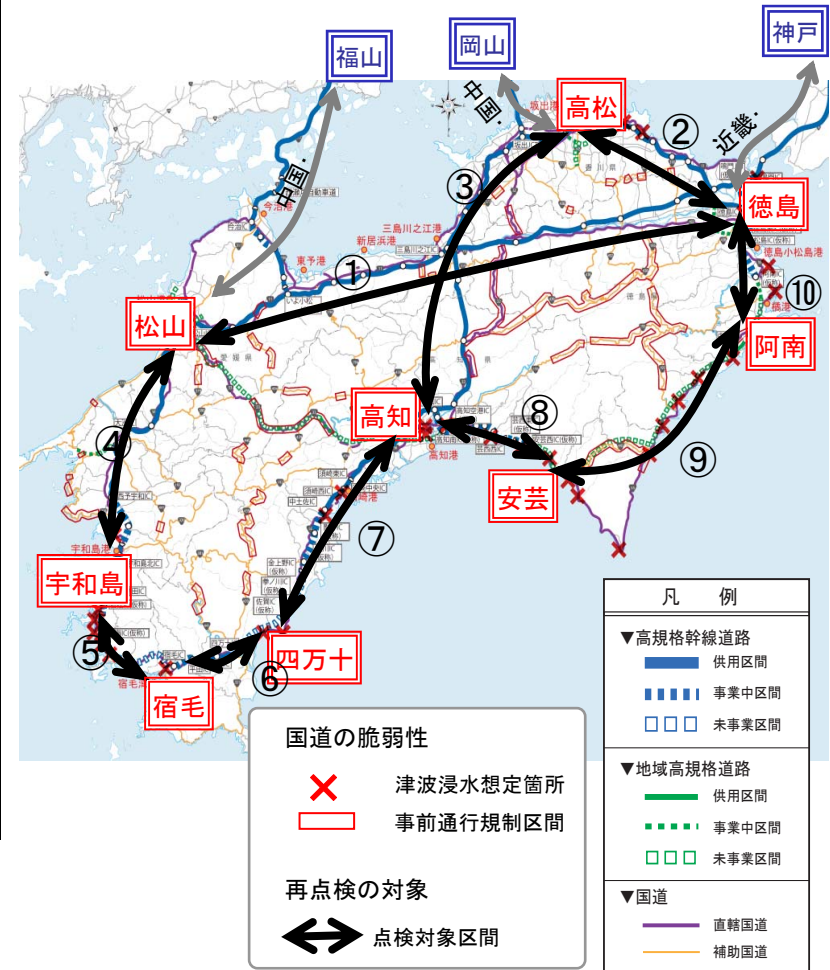
精査中

第9回高速道路のあり方有識者委員会(H23.8.22)資料より

番号	点検対象 都市間	到達困難性 (都市間の速達性)		耐災害性			多重性		事業の状況			災害危険性								
				直達する 高速道路 整備	国道の脆弱性 (高速道路未整備区間)		迂回路 (代替路所要時間倍率)	路線名	事業箇所名	状況	東海地震等 による			既往の災害						
		津波浸水 区間	事前通行 規制区間		代替路	津波 想定					強震 想定	豪雨 等	地滑り	地震	火山	融雪				
1	松山-徳島	190	74.0	松山道 徳島道	○								●	●	●					
2	徳島-高松	70	59.8	R11 徳島道 高松道	△ (約8割)	●		R192 県道1号 徳島道 高松道	2.0	四国横断道	鳴門～徳島東	事業中	●		●					
3	高松-高知	130	78.7	高松道 高知道	○								●	●	●		●			
4	松山-宇和島	90	55.6	松山道 R56	△ (約8割)	●		R56 R197 R320	1.7	四国横断道	宇和島北～ 西予宇和	事業中	●		●					
5	宇和島-宿毛	60	46.2	R56	△ (約2割)	●		迂回路 なし	－	四国横断道	宿毛～岩松 岩松～宇和島北	※ 事業中	－	●	●	●				
6	宿毛-四万十	20	46.9	R56	△ (約6割)			迂回路 なし	－	四国横断道	四万十～宿毛	事業中	●	●	●	●				
7	四万十-高知	110	52.2	R56 高知道 R33	△ (約5割)	●		迂回路 なし	－	四国横断道	須崎新荘～窪川 窪川～金上野 金上野～夢ノ川 夢ノ川～四万十	※ 事業中 事業中 －	－	●	●	●	●			
8	高知-安芸	40	37.9	R55	△ (約1割)	●		迂回路 なし	－	高知東部道	安芸西～高知	事業中	●	●	●					
9	阿南-安芸	130	48.8	R55 R493	△ (約1割)	●	●	迂回路 なし	－	阿南安芸道	阿南市下大野町 ～阿南市内原町 阿南市内原町 ～阿南市福井町 美波町～北川村 奈半利町 ～安芸市下山 安芸市下山 ～安芸市河野 安芸市河野 ～安芸西	事業中 － ※ － － 事業中 －	●	●	●	●				
10	徳島-阿南	20	37.0	R55	×	●		迂回路 なし	－	四国横断道	徳島東～阿南	事業中	●	●	●					

表定速度

- 60km/h 以上
- 40 ～ 60km/h
- 40km/h 以下



〈新規事業候補箇所〉

一般国道56号 窪川佐賀道路

高知県西南地域における計画段階評価

1. 高知県西南地域の課題

①東南海・南海地震時に予想される津波被害と土砂災害

- 東南海・南海地震(今後30年で60%の発生確率)に伴う土砂災害や津波浸水により、現道(国道56号)が寸断され、四万十町から四万十市間の緊急輸送道路が未確保(図1)
- 高知県西南地域の国道56号には災害に対し脆弱な区間が存在



②救急医療施設へのアクセス

- 高知県西南地域に救急救命を担う第3次医療施設がなく、60分で到達できない地域が広く存在(高知県西南地域では人口の約98%(11.4万人)が60分圏外)(図2)



図1 津波による国道56号の浸水箇所



図2 第3次医療施設60分圏域図(現況)

2. 原因分析

①津波浸水区域に唯一接続する幹線道路が土砂災害危険箇所を通過

- 東南海・南海地震において、落石や法面崩壊等の災害の危険性が高い土砂災害危険箇所が窪川IC～四万十IC間(約49km)に56箇所存在。特に、窪川IC～佐賀IC間(約22km)は18箇所※と多数存在(図3)
※片坂BP区間を除く
- 東南海・南海地震において、国道56号(四万十町～黒潮町間(約54km))のうち、約10%(約6km)の区間が津波で浸水。

②高速ネットワークが未整備

- 中土佐IC以西の高速道路が未整備のため、速達性の確保が困難。
- 中土佐IC以西の事業中箇所が供用しても、四万十町及び黒潮町では依然として約2.4万人が第3次医療施設に60分で到達出来ない。(高知県西南地域からの管外搬送:年間約100人)(図4)



図3 津波浸水区域及び土砂災害危険箇所



図4 第3次医療60分圏域図(事業中區間供用後)

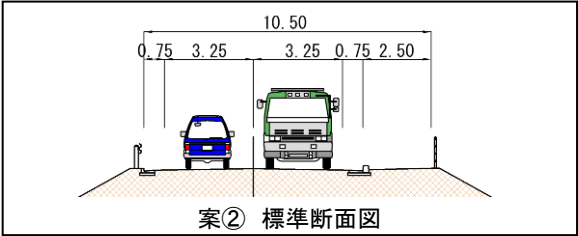
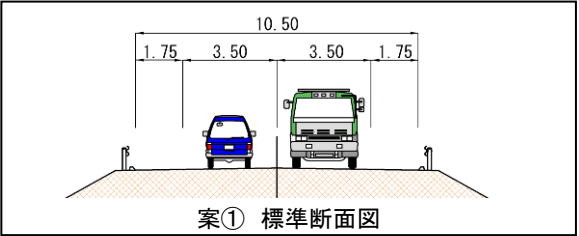
3. 政策目標

- ①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保
- ②第3次医療施設への速達性の向上

高知県西南地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】高規格道路整備	【案②】ミニバイパス+現道対策
東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 (指標:土砂災害危険箇所の回避)	○ ・現道における土砂災害危険箇所を回避し、津波浸水区域にアクセスできる緊急輸送道路を確保可能 ・土砂災害危険箇所 【現況】18箇所 ⇒ 【整備後】0箇所	○ ・現道の土砂災害危険箇所への対策を実施し、津波浸水区域にアクセスできる緊急輸送道路を確保可能 ・土砂災害危険箇所 【現況】18箇所 ⇒ 【整備後】0箇所
第3次医療施設への速達性の向上 (指標:第3次医療施設60分圏内人口の改善)	○ ・高速走行により速達性が向上。 ・四万十町及び黒潮町(人口約3.4万人)における第3次医療施設60分圏内の人口(カバー率・増加人数) 【現況】 約1,800人(5%) ⇒ 【既事業完成時】 約9,200人(27%・増加人数7,400人) ⇒ 【整備後】 約9,400人(28%・増加人数200人)	× ・迂回ルートにより延長が長くなるため、速達性は向上しない。 ・四万十町及び黒潮町(人口約3.4万人)における第3次医療施設60分圏内の人口(カバー率・増加人数) 【現況】 約1,800人(5%) ⇒ 【既事業完成時】 約9,200人(27%・増加人数7,400人) ⇒ 【整備後】 約9,200人(27%・変化無し)
コスト	約370億円	約330億円
総合評価	○	×



対策方針(案):案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・一般国道路線名：一般国道56号
- ・区間：高知県高岡郡四万十町平串～幡多郡黒潮町佐賀
- ・概略延長：11.2km
- ・設計速度：80km/h
- ・標準車線数：2車線
- ・概ねのルート：図5案①のとおり

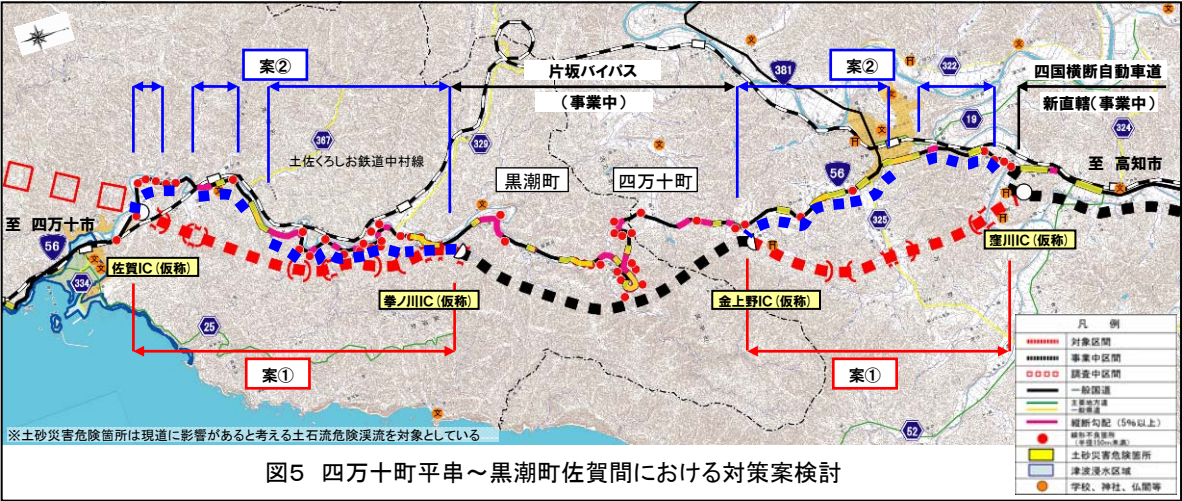
(参考)当該事業の経緯等

都市計画決定の状況

- H16年12月 都市計画決定済み (W=13.5m)
- H20年11月 案①により都市計画変更済み (W=10.5m)

地域の要望等

- H23年 7月 四国4県知事が、四国8の字ネットワークの早期整備を求める提言で、国土交通副大臣へ早期事業着手を要望
- H23年 8月 東海・東南海・南海地震関連9県知事が高速道路の早期整備を求める提言で、国土交通大臣へ早期事業着手を要望
- H23年 9月 高知県知事が国土交通政務官へ早期事業着手を要望
- H23年10月 高知県知事が国土交通副大臣へ早期事業着手を要望



一般国道56号 窪川佐賀道路に係る新規採択時評価

1. 事業概要

- 起終点：高知県高岡郡四万十町平串～幡多郡黒潮町佐賀
- 延長等：11.2km（2車線、設計速度80km/h）
- 全体事業費：約370億円
- 計画交通量：約6,800台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約4,600台/日	約1,100台/日	約1,100台/日

- 総費用(C)：約259億円
- 総便益(B)：約265億円

走行時間短縮	走行費用減少	交通事故減少
約213億円	約40億円	約12億円

- B/C：1.0
- 経済的内部収益率(EIRR)：4.1%

※1:総費用、総便益については、基準年(H23年)における現在価値を記入。

※2:便益には、3便益(走行時間短縮便益、走行時間経費減少便益、交通事故減少便益)を計上。



2. 地元調整の経緯等

都市計画決定の状況

- H16年12月：都市計画決定 (W=13.5m)
- H20年11月：都市計画変更 (W=10.5m)

地域の要望等

- H23年 7月：四国4県知事が、四国8の字ネットワークの早期整備を求める提言で、国土交通副大臣へ早期事業着手を要望
- H23年 8月：東海・東南海・南海地震関連9県知事が、高速道路の早期整備を求める提言で、国土交通大臣へ早期事業着手を要望
- H23年 9月：高知県知事が、国土交通政務官へ早期事業着手を要望
- H23年10月：高知県知事が、国土交通副大臣へ早期事業着手を要望

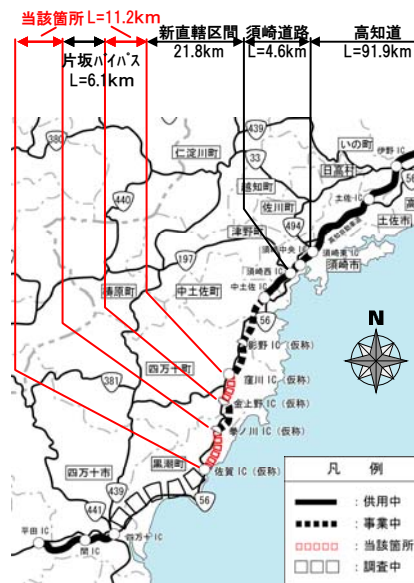


図1 事業位置図

3. 道路交通上の課題

①東南海・南海地震時に予想される土砂・津波災害

- 東南海・南海地震(今後30年で60%発生確率)に伴う土砂災害により現道(国道56号)が寸断、高知県西南地域で緊急輸送道路が未確保(図2)

②救急医療施設への速達性

- 高知県西南地域には第3次医療施設がなく高知市の施設に依存せざるを得ない状況
- 緊急救命を担う第3次医療施設に60分で到達できない地区が広く存在(図3)



図2 国道56号浸水箇所想定と土砂災害危険箇所

※土砂災害危険箇所は現道に影響があると考えた土石流危険渓流を対象としている

4. 整備効果

効果1 東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保

- 東南海・南海地震において、落石や法面崩壊等の災害の危険性が高い現道の土砂災害危険箇所を18箇所回避できる
- 津波浸水地区までネットワークを繋げることで、津波浸水による孤立人口(佐賀地区)が、約2.5千人減少するとともに、災害時における緊急輸送道路を確保できる(図2)

効果2 第3次医療施設への速達性向上

- 高速ネットワークを延伸することで、第3次医療施設への搬送時間が短縮するとともに、60分圏域が拡大(図3)



図3 第3次医療施設の60分圏域の変化

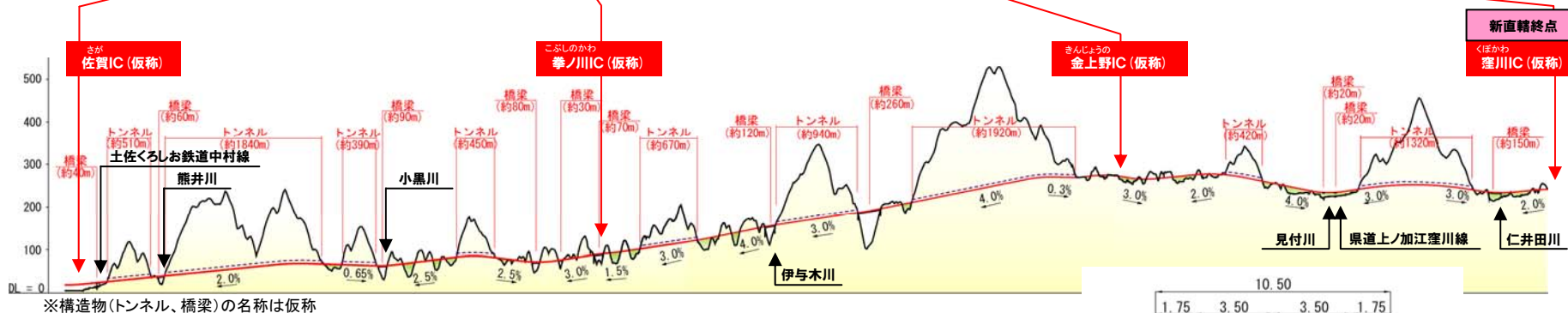
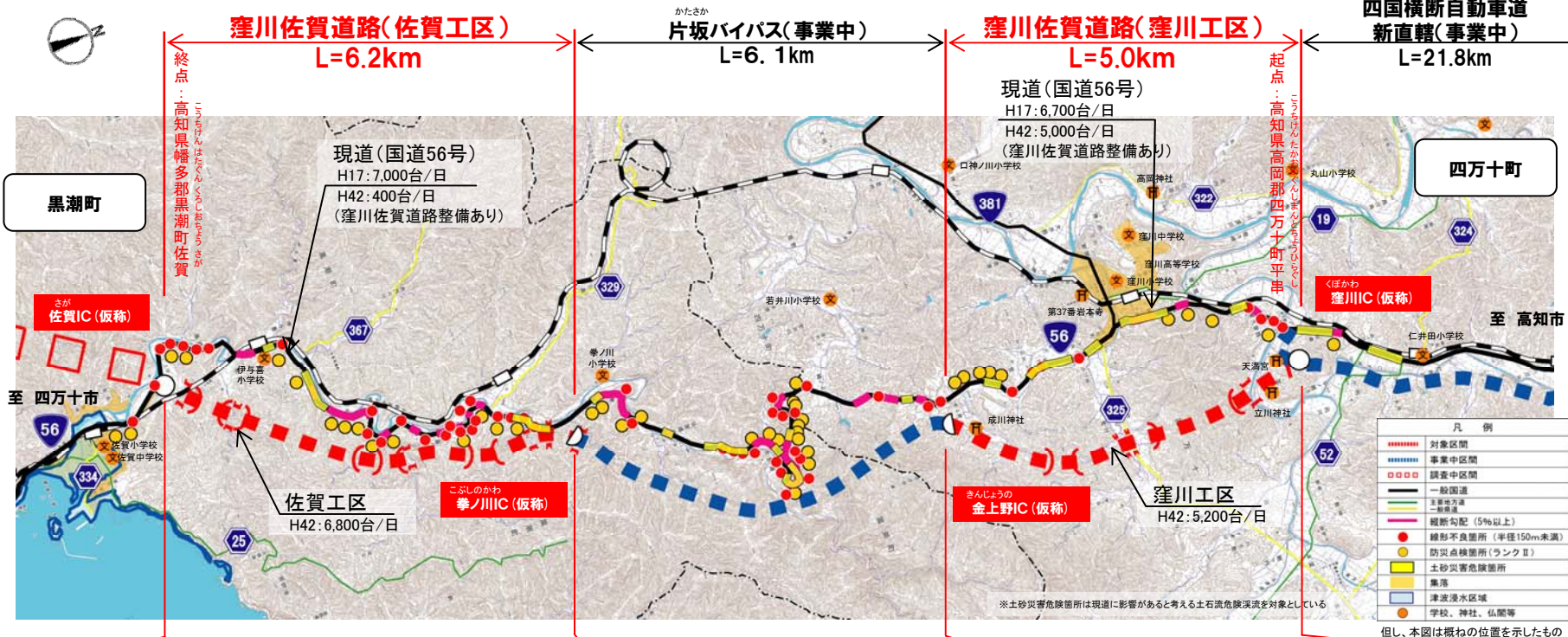
黒潮町～高知赤十字病院間：

60分→58分(2分短縮)

四万十町・黒潮町の60分圏人口：

約9.2千人→約9.4千人(200人増)

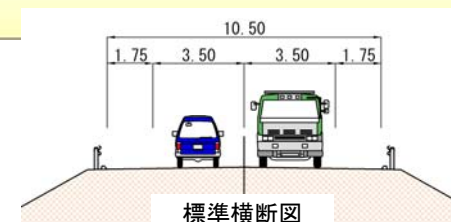
一般国道56号 窪川佐賀道路に係る新規採択時評価



費用対便益の詳細

3便益 B/C	1. 0	総費用 259億円	総便益 265億円	基準年
		事業費: 244億円 維持管理費: 15. 9億円	走行時間短縮便益: 213億円 走行経費減少便益: 40億円 交通事故減少便益: 12億円	平成23年

※費用対便益算定上の事業期間は13年としている



一般国道56号 窪川佐賀道路に係る新規採択時評価

道路の防災機能の評価手法(暫定案)

1. 概要

・区間

くぼかわ きんじょうの たかおか しまん と ひらぐし たかおか しまん と きんじょうの
窪川～金上野: 高知県高岡郡四万十町串平～高知県高岡郡四万十町金上野
こぶしのかわ さが はた くろしお こぶしのかわ はた くろしお さが
拳ノ川～佐賀: 高知県幡多郡黒潮町拳ノ川～高知県幡多郡黒潮町佐賀

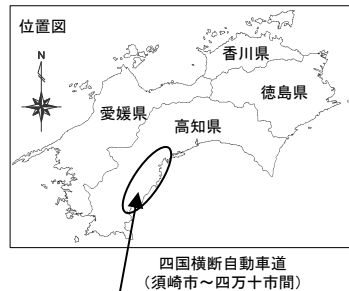


図1 新たに事業化する区間

・経緯

H16.12 : 都市計画決定 (W=13.5m)
H20.11 : 都市計画変更 (W=10.5m)

・地域の要望等

H23. 7 : 四国4県知事が、四国8の字ネットワークの早期整備を求める提言で、国土交通副大臣へ早期事業着手を要望
H23. 8 : 東海・東南海・南海地震関連9県知事が、高速道路の早期整備を求める提言で、国土交通大臣へ早期事業着手を要望
H23. 9 : 高知県知事が国土交通政務官へ早期事業着手を要望
H23.10 : 高知県知事が国土交通副大臣へ早期事業着手を要望

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

○防災・災害時の救助活動等

【緊急物資の円滑な輸送の確保】

・東南海・南海地震(今後30年で60%発生確率)に伴う津波浸水により現道(国道56号)が寸断(図2)
・窪川IC～佐賀IC間の現道は土砂災害危険箇所※1が18箇所※2と多く、地震時の落石、土砂崩れ等により、救助・救援活動の拠点施設への連絡が途絶(図2)

※1 土砂災害危険箇所は現道に影響があるとする土石流危険渓流を対象としている

※2 片板バイパス区間を除く



図2 津波浸水による分断箇所

【減災対策への取り組み】

・黒潮町佐賀地区～大方地区は津波浸水の恐れがあるが、当該地区は避難施設が僅少(図2)

○住民生活

【救急医療施設への速達性の向上】

・沿線の3次救急医療施設は高知市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠(図3)

【他の交通機関への利便性向上】

・沿線地域から広域交通拠点である空港等への時間距離が長く、連絡性向上が課題(図3)

○地域経済・地域社会等

【周辺市町村との連携強化】

・四万十町～黒潮町間の現道区間は、津波浸水区間に加え、線形不良箇所(77箇所※)、急勾配箇所(21箇所※)、交通事故危険箇所(2箇所※)が存在し、地域間連携に支障をきたしている。(図4)

※四万十町役場～黒潮町役場間で算出
※片板バイパス区間の現道も含む数値

【産業拠点の分断防止】

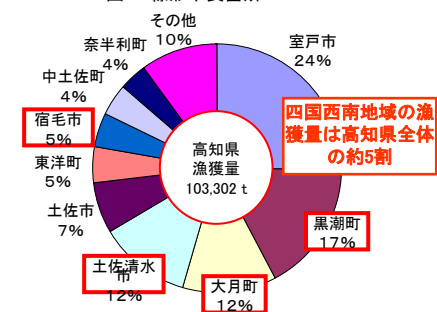
・四国西南地域は水産業が基幹産業であるが、線形不良箇所等による運搬時の揺れが鮮度低下につながり、水産物市場間の競争力が低下(図5)



図3 三次救急医療60分カバー圏



図4 線形不良箇所



出典: 高知県統計資料(平成19年)

図5 高知県総漁獲量

(2) 事業の必要性

東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保、地域産業(水産業)の活性化の支援、平常時も含めた救急搬送のための速達性の確保等のため、本事業の実施が必要である。

一般国道56号 窪川佐賀道路に係る新規採択時評価

道路の防災機能の評価手法(暫定案)

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価項目

① 主要都市・拠点間の防災機能 【評価: ◎】

● 須崎市～四万十市の評価

現況	(目標) 整備後	評価
D	(B)	◎

※隣接事業中・調査中区間が整備済と仮定

② ネットワーク全体の防災機能 【評価: ◎】

・災害時における当該リンク周辺の市町村から、県庁所在地や隣接市町村等までの通常時と災害時の到達時間の遅れの程度(弱点度)及び改善の程度

主要 拠点間	弱点度 (整備前)	弱点度 (整備後)	改善度
須崎市 ～ 四万十市	当該リンクが遮断され 不通(∞)	0.4	当該リンクの整備に より不通が解消(∞)

※隣接事業中・調査中区間が整備済と仮定

(2) 当該事業による評価項目

○ 防災・災害時の救助活動等 【評価: ◎】

【緊急物資の円滑な輸送の確保】

・救援物資輸送の拠点となる須崎港～黒潮町間の連絡時間を短縮(図5、6)

須崎市～四万十市: 83分→65分(18分短縮)
(うち当該事業: 83分→79分(4分短縮))
須崎港～黒潮町役場: 71分→53分(18分短縮)
(うち当該事業: 71分→67分(4分短縮))

・現道の土砂災害危険箇所※1(全18箇所※2)を回避できる計画であり、地震時の救助・救援活動の拠点施設への連絡を確保可能(図5)

※1 土砂災害危険箇所は現道に影響があるとする土石流危険渓流を対象としている
※2 片坂バイパス区間を除く

【減災対策への取り組み】

・津波の影響を受けない位置に計画しており、黒潮町佐賀地区において、避難路や避難場所としての活用が可能



○ 住民生活 【評価: ◎】

【救急医療施設への速達性の向上】

・負傷者受け入れの拠点となる高知赤十字病院への救急搬送の速達性が向上(図6)

黒潮町～高知赤十字病院: 74分→58分(16分短縮)

(うち当該事業: 74分→72分(2分短縮))

四万十市・黒潮町の3次救急医療施設60分圏域内人口
1,800人(カバー率5%)→9,400人(28%、7,600人増加)

【他の交通機関への利便性向上】

・黒潮町から広域交通拠点である高知空港への時間距離が短縮し、連絡性が向上(図6)

○ 地域経済・地域社会 【評価: ◎】

【周辺市町村との連携強化】

・高速道路が連続するとともに、線形不良箇所(30箇所※)、急勾配箇所(12箇所※)、交通事故危険箇所(2箇所※)などを回避でき、所要時間短縮も図れることから、各地域の広域的な連携に貢献 ※片坂区間は含まず

【産業拠点の分断防止】

・黒潮町から高知県の経済中心地である高知市への連絡時間の短縮、定時性が確保され、産業に必要な流通の強化が期待される。

須崎市～四万十市: 83分→65分(18分短縮)

(うち当該事業: 83分→79分(4分短縮))

黒潮町役場～窪川IC(四万十市)

: 40分→32分(8分短縮)

(うち当該事業: 40分→36分(4分短縮))

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランクからBランクに改善し、防災機能が強化される。

・地震時の救助・救援活動の拠点施設への分断解消、速達性の向上による救急搬送の改善(3次救急医療施設60分圏域人口が7.6千人増)や、線形不良などの解消による地域間の連携が促進されるなど、優先度の高い事業と評価する。

4. 事業化する区間の延長、構造規格等

路線名	概略延長 (km)	構造規格	概算事業費 (億円)	B/C
窪川佐賀道路 (窪川～佐賀)	11.2	1種3級	370	1.0

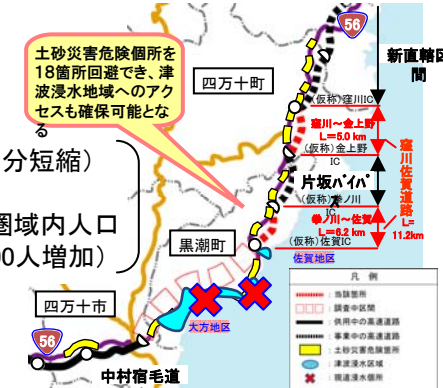


図5 津波浸水区域への接続と土砂災害危険箇所の回避

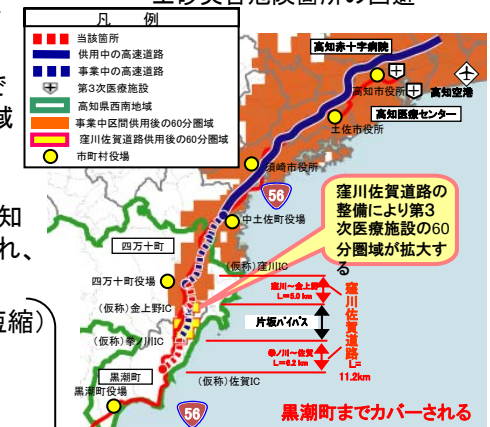
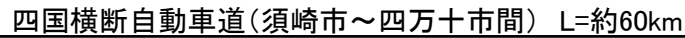


図6 拠点間の連絡時間と三次医療施設60分カバー圏の変化



凡 例

-  : 急勾配区間 (5%以上)
-  : 線形不良区間 ($R < 150m$)
-  : 事故率の高い箇所 (250件/億台キロ)
-  : 津波浸水区域

凡 例	
	事業中区間
	供用中区間
	新規事業化区間
	調査中区間
	国 道
	主要地方道、県道
	土砂災害危険箇所

〈新規事業候補箇所〉

一般国道56号 津島道路

愛媛県宇和島・愛南地域における計画段階評価

1. 愛媛県宇和島・愛南地域の課題

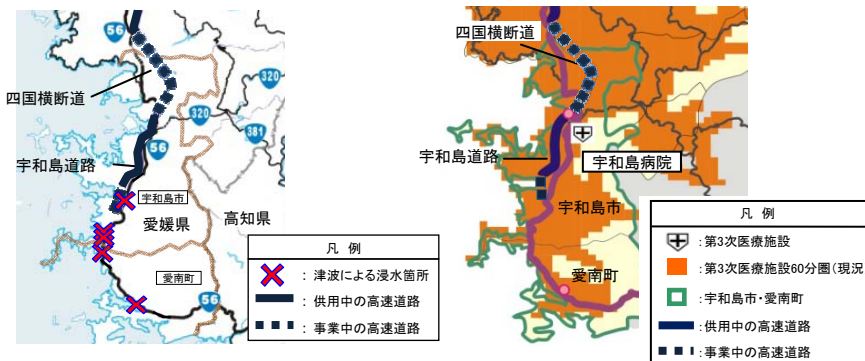
①東南海・南海地震時に予想される津波被害

○東南海・南海地震(今後30年で60%の発生確率)による津波で、幹線道路である国道56号が浸水、宇和島市～愛南町間の緊急輸送道路が未確保(図1)



②救急医療施設へのアクセス

○宇和島市以南に救急救命を担う第3次医療施設がなく、60分で到達できない地域が広く存在(愛南町では人口の約3割(約7千人)が60分圏外)(図2)



2. 原因分析

①幹線道路が津波浸水区域を通過

○東南海・南海地震において、国道56号(宇和島市～愛南町間(約75km)のうち、約15%(約11km)の区間が津波浸水区域(津波最大高さ4.9m)を通過し、5箇所が浸水(図3)

○宇和島道路(津島高田IC以南)の事業中箇所が供用しても、依然として津波浸水区域を約8%(約6km)通過することとなり、浸水箇所が4箇所残存。

②高速ネットワークが未整備

○津島高田IC以南の高速道路が未整備のため、速達性の確保が困難。

○津島高田IC以南の事業中箇所が供用しても、愛南町では依然として、約6千人が第3次医療施設に60分で到達出来ない。(愛南町からの宇和島病院への管外搬送：年間約100人)(図4)

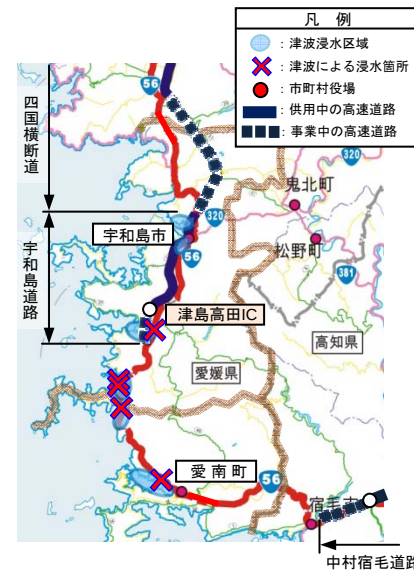


図3 津波浸水区域及び国道56号の浸水箇所



図4 第3次医療施設60分圏域図(宇和島道路供用後)

3. 政策目標

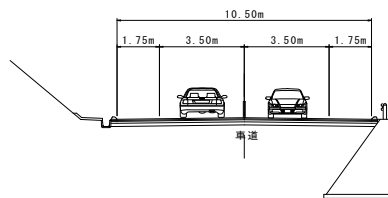
- ①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保
- ②第3次医療施設への速達性の向上

愛媛県宇和島・愛南地域における計画段階評価

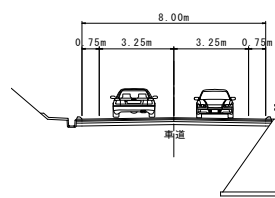
4. 対策案の検討

評価軸	【案①】 高規格道路整備（山側ルート）	【案②】 高規格道路整備（海側ルート）	【案③】 ミニバイパス＋現道対策
東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 （指標：津波浸水区域の解消）	○ ・現道における津波浸水区域を回避し、緊急輸送道路を確保 ・津波による浸水箇所 【現況】3箇所 → 【整備後】0箇所	○ ・現道における津波浸水区域を回避し、緊急輸送道路を確保 ・津波による浸水箇所 【現況】3箇所 → 【整備後】0箇所	○ ・現道における津波浸水区域を回避し、緊急輸送道路を確保 ・津波による浸水箇所 【現況】3箇所 → 【整備後】0箇所
第3次医療施設への速達性の向上 （指標：第3次医療施設60分圏内人口の改善）	○ ・高速走行により速達性が向上。 ・愛南町（人口約2.7万人）における第3次医療施設60分圏内の人口（カバー率） 【現況】 約2.0万人（74%） → 【宇和島道路完成時】 約2.1万人（77%） → 【整備後】 約2.6万人（98%）	○ ・高速走行により速達性が向上。 ・愛南町（人口約2.7万人）における第3次医療施設60分圏内の人口（カバー率） 【現況】 約2.0万人（74%） → 【宇和島道路完成時】 約2.1万人（77%） → 【整備後】 約2.6万人（98%）	× ・迂回ルートにより延長が長くなるため、速達性は向上しない。 ・愛南町（人口約2.7万人）における第3次医療施設60分圏内の人口（カバー率） 【現況】 約2.0万人（74%） → 【宇和島道路完成時】 約2.1万人（77%） → 【整備後】 約2.5万人（93%）
コスト	約420億円	約570億円	約180億円
総合評価	○	△	×

案①② 標準断面図



案③標準断面図



対応方針案：案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道56号
- ・区間：愛媛県宇和島市津島町岩松～南宇和郡愛南町柏
- ・概略延長：10.3km
- ・設計速度：80km/h
- ・標準車線数：2車線
- ・概ねのルート：図5案①の通り

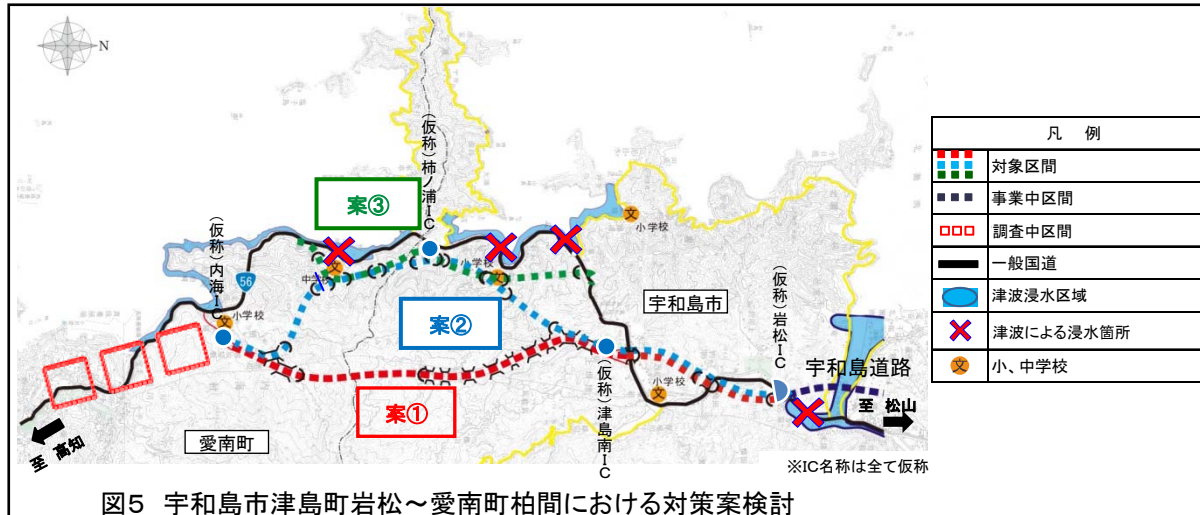


図5 宇和島市津島町岩松～愛南町柏間における対策案検討

（参考）当該事業の経緯等

P I 等の状況

H15年 8月：案①がP Iにおいて推奨

地域の要望等

H23年 7月：四国4県知事が四国8の字ネットワークの早期整備を求める提言で、国土交通副大臣へ早期事業着手を要望

H23年 8月：東海・東南海・南海地震関連9県知事が高速道路の早期整備を求める提言で、国土交通大臣への早期事業着手を要望

H23年 9月：愛媛県知事が国土交通政務官へ早期事業化を要望

H23年10月：宇和島市長他が国土交通政務官へ早期事業着手を要望

一般国道56号 津島道路に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

- ・起 終 点：愛媛県南宇和郡愛南町柏 ～宇和島市津島町岩松
- ・延 長 等：10.3km（2車線、設計速度80km/h）
- ・全体事業費：約420億円
- ・計画交通量：約6,700台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約4,500台/日	約1,100台/日	約1,100台/日

- ・総費用(C)：約309億円
- ・総便益(B)：約338億円

走行時間短縮	走行費用減少	交通事故減少
約281億円	約40億円	約17億円

- ・B/C：1.1
- ・経済的内部収益率(EIRR)：4.6%

※1：総費用、総便益については、基準年（H23年）における現在価値を記入。
 ※2：便益には、3便益（走行時間短縮便益、走行時間経費減少便益、交通事故減少便益）を計上。



2. 地元調整の経緯等

PI等の状況

- ・H15年 8月：本ルートがPIにおいて推奨

地域の要望等

- ・H23年 7月：四国4県知事が、四国8の字ネットワークの早期整備を求める提言で、国土交通副大臣へ早期事業着手を要望
- ・H23年 8月：東海・東南海・南海地震関連9県知事が、高速道路の早期整備を求める提言で、国土交通大臣へ早期事業着手を要望
- ・H23年 9月：愛媛県知事が、国土交通政務官へ早期事業着手を要望
- ・H23年10月：宇和島市長他が、国土交通政務官へ早期事業着手を要望



図1 事業位置図

3. 道路交通上の課題

- ①幹線道路が津波浸水区域を通過
 - ・現道(国道56号)が、東南海・南海地震（今後30年で60%の発生確率）による津波浸水区域を通過し、3箇所で浸水。
 - ・宇和島道路以南については、災害時に機能する迂回路が近傍にない。（緊急輸送道路が未確保）（図2）
- ②救急医療施設への速達性
 - ・宇和島道路以南は、高速道路が未整備であり、現道区間は、線形不良箇所（23箇所）や急勾配箇所（3箇所）が点在し、速度が低下。
 - ・宇和島市以南に緊急救命を担う第3次医療施設がないため、愛南町では60分で到達できない地域が広く存在（図3）

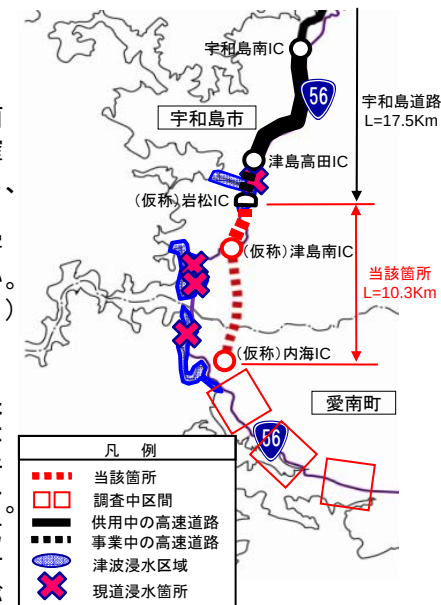


図2 国道56号浸水箇所想定図

4. 整備効果

効果1 東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保

- ・東南海・南海地震による津波浸水区域を全線回避する第1次緊急輸送道路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保（図2）

効果2 第3次医療施設への速達性向上

- ・高速ネットワークを延伸することで、第3次医療施設への搬送時間が短縮するとともに60分圏域が拡大。（図3）

愛南町役場～宇和島病院間：
 62分→50分（12分短縮）
 愛南町における60分圏人口：
 約2.1万人→約2.6万人（0.5万人増）

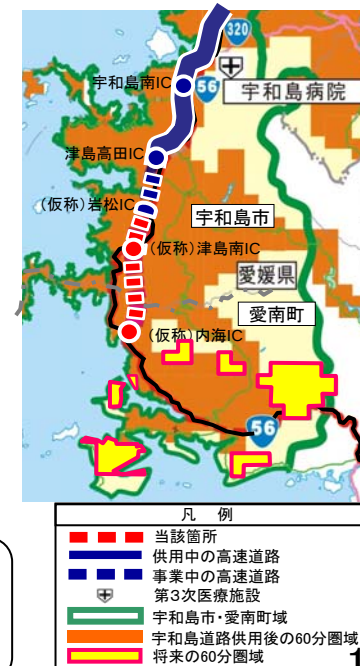
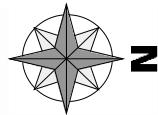


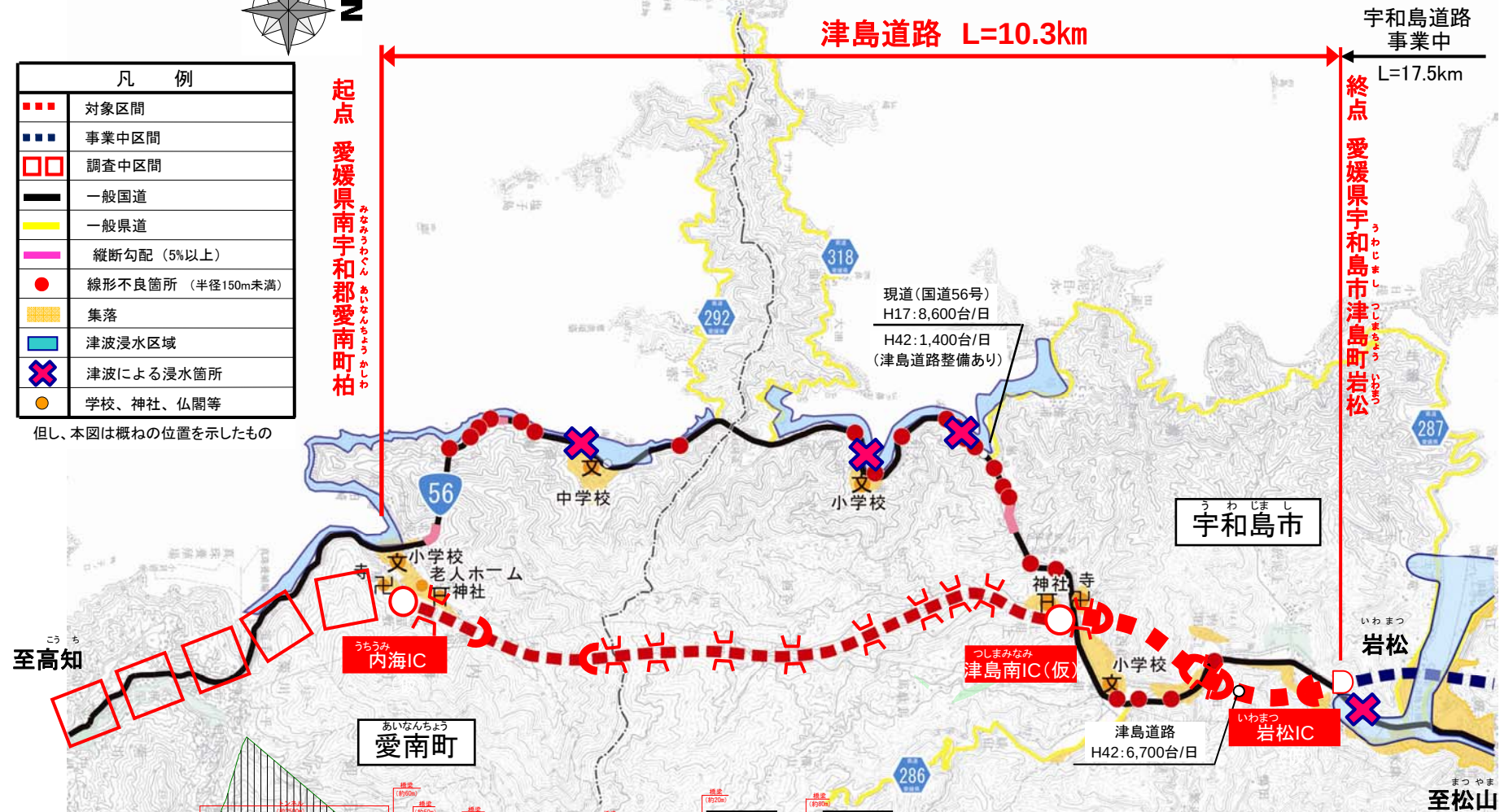
図3 第3次救急医療施設の60分圏域

一般国道56号 津島道路に係る新規事業採択時評価



凡 例	
■■■	対象区間
■■■	事業中区間
□□	調査中区間
—	一般国道
—	一般県道
—	縦断勾配 (5%以上)
●	線形不良箇所 (半径150m未満)
■	集落
■	津波浸水区域
×	津波による浸水箇所
○	学校、神社、仏閣等

但し、本図は概ねの位置を示したもので



3便益B/C	1.1	総費用	309億円	総便益	338億円	基準年
		(事業費: 293億円)		走行時間短縮便益: 281億円		平成23年度
		(維持管理費: 16億円)		走行経費減少便益: 40億円		
				交通事故減少便益: 17億円		

※費用対便益算定上の事業期間は9年としている

一般国道56号 津島道路に係る新規事業採択時評価

道路の防災機能の評価手法(暫定案)

1. 概要

・区間

内海～岩松:愛媛県南宇和郡愛南町柏～愛媛県宇和島市津島町岩松

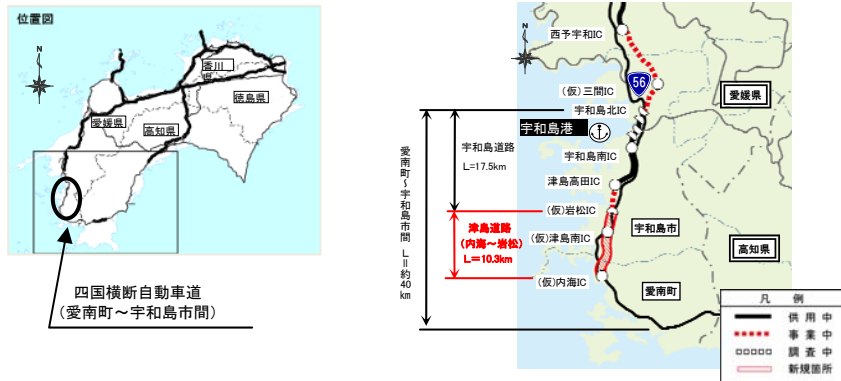


図1 新たに事業化する区間

・経緯

H15. 5～16. 3 :構想段階における市民参画型道路計画プロセスの実施

・地域の要望等

H23. 7 :愛媛県知事が国土交通省へ早期事業着手を要望

H23. 7 :四国4県知事が四国8の字ネットワークの早期整備を求める提言で、国土交通副大臣へ早期事業着手を要望

H23. 8 :東海・東南海・南海地震関連9県知事が高速道路の早期整備を求める提言で、国土交通大臣へ早期事業着手を要望

H23. 8 :宇和島市長が国土交通政務官へ早期事業着手を要望

2. 必要性の評価

(1)課題の整理

○防災・災害時の救助活動等

【緊急物資の円滑な輸送の確保】

- ・愛媛県南予地区は東南海・南海地震の想定被害の大きな地域(震度6強、津波高さ約5m)であり、当該区間内でも延長3.6kmが浸水の影響を受けると想定
- ・近傍に災害時に機能する迂回路が無く現道の寸断による代替路の確保が課題(図2)

【減災対策への取り組み】

- ・愛南～宇和島間においてにおいて3.6kmが津波浸水の恐れがあり、愛南町・宇和島市において津波襲来時の避難路となる道路が無い

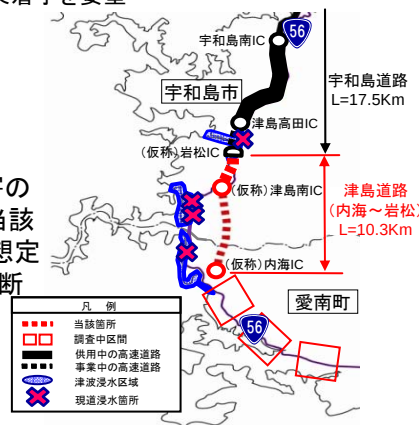


図2 津波浸水による分断箇所

○住民生活

【救急医療施設への速達性の向上】

- ・宇和島市以南には、三次医療施設が宇和島市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠(図3)

【他の交通機関への利便性向上】

- ・沿線地域から広域交通拠点である空港等への時間距離が長く連絡性向上が課題

○地域経済・地域社会等

【周辺市町村との連携強化】

- ・宇和島市～愛南町間の現道区間は津波浸水区間に加え線形不良などの課題により地域間連携に支障をきたす

【産業拠点の分断防止】

- ・宇和島・愛南地区は水産業が基幹産業であり中でも養殖マダイは県内産の約95%を占めているが線形不良箇所等による運搬時の揺れが鮮度低下につながり、水産物市場間の競争力が低下。(図4、5)

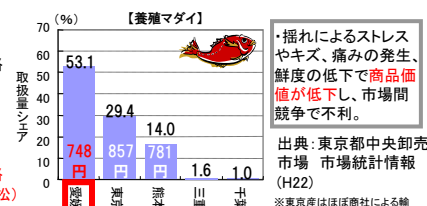


図4 東京都中央卸売市場における養殖マダイ市場占有率と平均価格

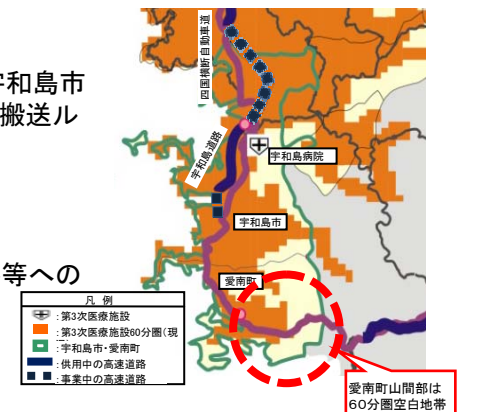


図3 三次救急医療60分カバー圏



図5 愛媛県内 養殖マダイ収穫量

(2)事業の必要性

東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保、地域産業(水産業)の活性化の支援、平常時も含めた救急搬送のための速達性の確保等のため、本事業の実施が必要である。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価項目

① 主要都市・拠点間の防災機能 【評価: ◎】

● 宇和島市～愛南町の評価

現況 → (目標) 整備後	評価
D → B	◎

※隣接事業中・調査中区間が整備済と仮定

② ネットワーク全体の防災機能 【評価: ◎】

・災害時における当該リンク周辺の市町村から、県庁所在地や隣接市町村等までの通常時と災害時の到達時間の遅れの程度(弱点度)及び改善の程度

主要 拠点間	弱点度 (整備前)	弱点度 (整備後)	改善度
宇和島市 ～ 愛南町	当該リンクが遮断され 不通(∞)	0.5	当該リンクの整備に より不通が解消(∞)

※隣接事業中・調査中区間が整備済と仮定

(2) 当該事業による評価項目

○防災・災害時の救助活動等 【評価: ◎】

【緊急物資の円滑な輸送の確保】

・救援物資輸送の拠点となる宇和島港や松山空港までの連絡時間を短縮。(図7)

〔愛南町～宇和島市: 62分→47分(15分)うち当該事業62分→50分(12分)
愛南町～宇和島港: 64分→49分(15分)うち当該事業64分→52分(12分)〕

【減災対策への取り組み】

・津波の影響を受けない位置に計画しており、津島町浦知～嵐地区の避難場所や避難路として活用可能



○住民生活 【評価: ◎】

【救急医療施設への速達性の向上】

・負傷者受け入れの拠点となる市立宇和島病院への救急搬送の速達性が向上(図6)

愛南町～市立宇和島病院: 62分→47分(15分)

うち当該事業62分→50分(12分)

3次救急医療施設の60分カバー圏人口: 約5,000人増加

・避難所や防災拠点施設付近にICを設置し緊急時の救助・救援活動を強化

【他の交通機関への利便性向上】

・愛南町から宇和島市間において高速道路が連続し時間短縮が図られ、広域交通拠点との連携が強化

愛南町～松山空港:

181分→166分(15分)うち当該事業181分→169分(12分)

○地域経済・地域社会 【評価: ◎】

【周辺市町村との連携強化】

・愛南町から宇和島市間において高速道路が連続するとともに線形不良箇所26箇所を回避でき所要時間短縮が図られることから各地域の広域的な連携に貢献

愛南町～津島高田IC:

〔40分→25分(15分)うち当該事業40分→28分(12分)〕

【産業拠点の分断防止】

・愛南町から松山市および地域経済の中心地である宇和島市との連絡時間を短縮し、新規の企業立地の促進が期待される

愛南町～宇和島市:

〔62分→47分(15分)うち当該事業62分→50分(12分)〕

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランクからBランクに改善し、防災機能が強化される。

・孤立箇所の削減など津波への適応性が改善するとともに、速達性の向上により、救急搬送の改善(3次救急医療施設60分圏域人口が0.5万人増)や地域間の連携が促進されるなど、優先度の高い事業と評価する。

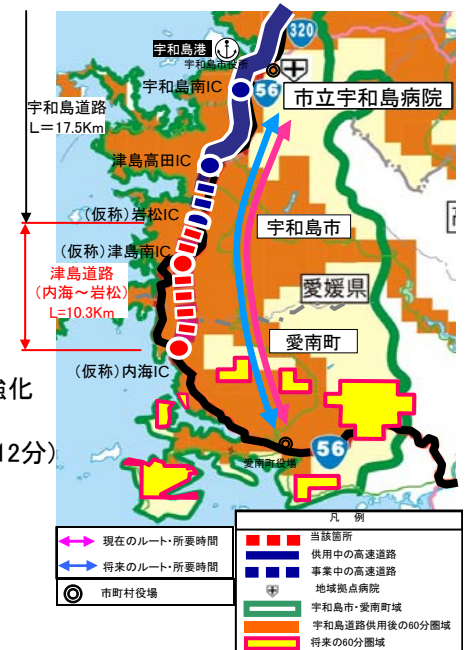


図6 拠点間の連絡時間と三次医療施設60分カバー圏の変化

4. 事業化する区間の延長、構造規格等

路線名	概略延長 (km)	構造規格	概算事業費 (億円)	B/C
津島道路 (内海～岩松)	10.3	1種3級	420	1.1

一般国道56号 津島道路に係る新規事業採択時評価

位置図



凡 例	
 	新規事業化区間
 	事業中区間
 	調査中区間
 	一般国道
 	主要地方道・県道
 	津波浸水区域
×	津波による浸水箇所
▲	急勾配区間 (5%以上)
●	線形不良区間 (R=150m以下)

〈新規事業候補箇所〉

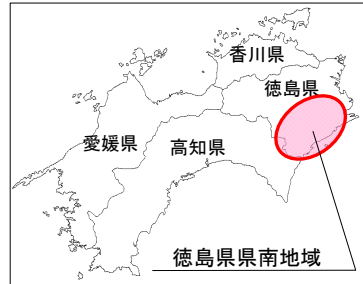
一般国道55号 福井道路

徳島県県南地域における計画段階評価

1. 徳島県県南地域の課題

①東南海・南海地震時に予想される津波被害

○東南海・南海地震(今後30年で60%の発生確率)による津波で、幹線道路である国道55号が浸水、阿南市～海陽町間の緊急輸送道路が未確保(図1)



②救急医療施設へのアクセス

○阿南市以南に救命救急を担う第3次医療施設がなく、60分で到達できない地域が広く存在(徳島県南地域では人口の約7割(約2.6万人)が60分圏域外)(図2)



図1 津波による国道55号の浸水箇所 図2 第3次医療施設60分圏域図(現況)

2. 原因分析

①幹線道路が津波浸水区域を通過

○東南海・南海地震において、国道55号(阿南市～海陽町間:約72km)のうち、約17%(約12km)の区間が津波浸水区域(津波最大高さ6m)を通過し、19箇所が浸水。(図3)

○四国横断自動車道等の事業中箇所が供用しても、依然として津波浸水区域を約12%(約9km)通過することとなり、浸水箇所が14箇所残存。

②高速ネットワークが未整備

○徳島県県南地域は高速道路が未整備のため、速達性の確保が困難。

○四国横断自動車道が供用しても、徳島県県南地域では依然として約2.3万人が第3次医療施設に60分で到達出来ない。(徳島県県南地域からの管外搬送:年間約500人)(図4)

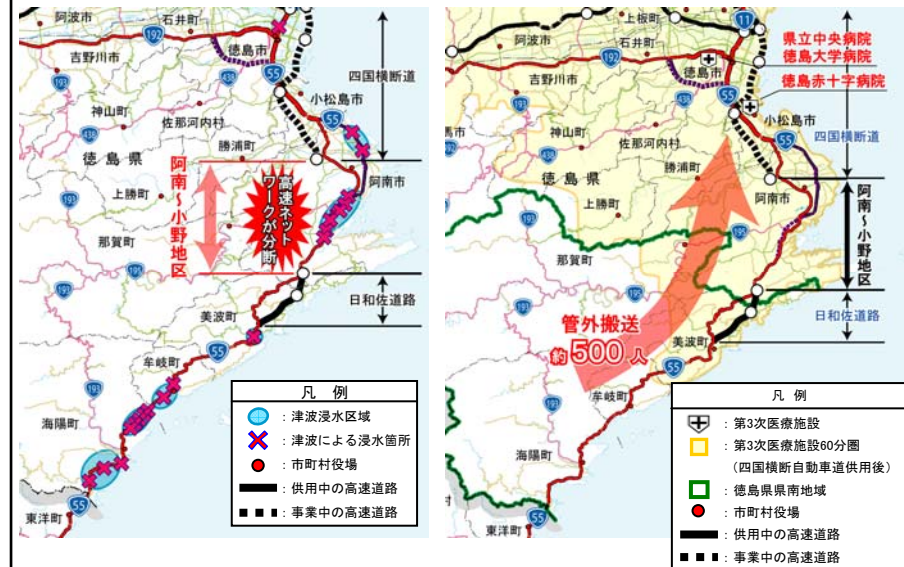


図3 津波浸水区域及び国道55号の浸水箇所

図4 第3次医療施設60分圏域図(四国横断自動車道供用後)

3. 政策目標

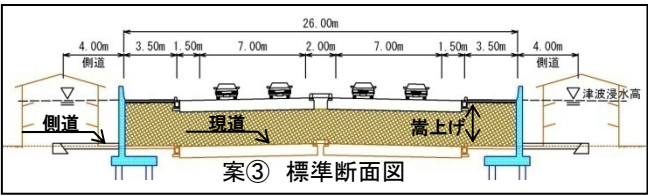
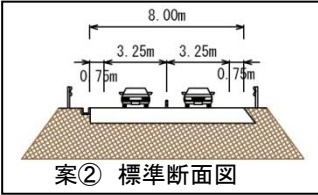
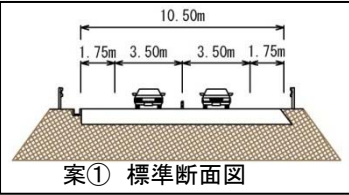
- ①東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保
- ②第3次医療施設への速達性の向上

徳島県県南地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

※平成22年度の事業評価部会での指摘により削除

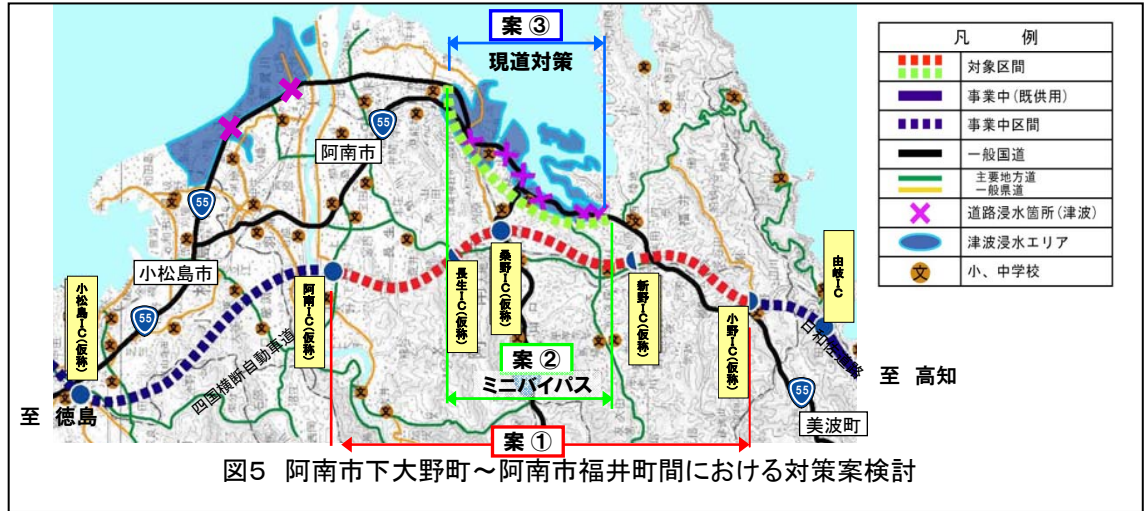
評価軸	【案①】 高規格道路整備	【案②】 ミニバイパス整備	【案③】※ 現道対策（現道嵩上げ）
東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 （指標：津波浸水区域の解消）	○ ・現道における津波浸水区域を回避し、緊急輸送道路を確保 ・津波浸水区域 【現況】6箇所 → 【整備後】0箇所	○ ・現道における津波浸水区域を回避し、緊急輸送道路を確保 ・津波浸水区域 【現況】6箇所 → 【整備後】0箇所	× ・現道の津波浸水を回避し、緊急輸送道路を確保可能だが、現道を最大6m嵩上げする必要がある。 ・津波浸水区域 【現況】6箇所 → 【整備後】0箇所
第3次医療施設への速達性向上 （指標：第3次医療施設60分圏内人口の改善）	○ ・高速走行により速達性が向上。 ・徳島県県南地域（人口約3.6万人）における第3次医療施設60分圏内の人口（カバー率） 【現況】 約1.0万人（約30%） → 【横断道完成時】 約1.3万人（約40%） → 【整備後】 約2.0万人（約50%）	× ・現道を迂回するため、延長が長くなり速達性は向上しない ・徳島県県南地域（人口約3.6万人）における第3次医療施設60分圏内の人口（カバー率） 【現況】 約1.0万人（約30%） → 【横断道完成時】 約1.3万人（約40%） → 【整備後】 約1.3万人（約40%）	× ・現道改良により、旅行速度は若干向上するが、速達性はほとんど向上しない ・徳島県県南地域（人口約3.6万人）における第3次医療施設60分圏内の人口（カバー率） 【現況】 約1.0万人（約30%） → 【横断道完成時】 約1.3万人（約40%） → 【整備後】 約1.3万人（約40%）
コスト	約700億円	約320億円	約250億円（交差点のIC化等は含まず）
総合評価	○	△	×



対応方針案: 案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道55号
- ・区間：阿南市下大野町
～阿南市福井町小野
- ・概略延長：16.1km
- ・標準車線数：2車線
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図5案①の通り



（参考）当該事業の経緯等

都市計画決定の状況

H22年 4月：案①により都市計画決定済み

H23年度：桑野道路（L＝6.5km）新規事業化

地域の要望等

H23年 7月：阿南市長他が国土交通政務官へ早期事業着手を要望

H23年 7月：四国4県知事が、四国8の字ネットワークの早期整備を求める提言で、国土交通副大臣へ早期事業着手を要望

H23年 8月：東海・東南海・南海地震関連9県知事が高速道路の早期整備を求める提言で、国土交通大臣への早期事業着手を要望

H23年10月：徳島県知事が国土交通大臣へ早期事業着手を要望

一般国道55号 福井道路に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

- ・起 終 点：徳島県阿南市内原町～阿南市福井町
- ・延 長 等：9.6 km（2車線、設計速度80 km/h）
- ・全体事業費：約360億円
- ・計画交通量：約12,500台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約7,900台/日	約2,900台/日	約1,700台/日

- ・総費用(C)：約252億円
- ・総便益(B)：約254億円

走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少
約209億円	約30億円	約15億円

- ・B/C：1.0
- ・経済的内部収益率(EIRR)：4.0%

※1：総費用、総便益については、基準年（H23年）における現在価値を記入。
 ※2：便益には、3便益（走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益）を計上。



2. 地元調整の経緯等

都市計画決定の状況

- ・H22年4月：都市計画決定

地域の要望等

- ・H23年7月：阿南市長他が国土交通政務官へ早期事業着手を要望
- ・H23年7月：四国4県知事が、四国8の字ネットワークの早期整備を求める提言で、国土交通副大臣へ早期事業着手を要望
- ・H23年8月：東海・東南海・南海地震関連9県知事が、高速道路の早期整備を求める提言で、国土交通大臣へ早期事業着手を要望
- ・H23年10月：徳島県知事が国土交通大臣へ早期事業着手を要望



図1 事業位置図

3. 道路交通上の課題

- ①幹線道路が津波浸水区域を通過
 - ・現道(国道55号)が、東南海・南海地震（今後30年で60%の発生確率）による津波浸水区域を通過し、3箇所で浸水。
 - ・徳島県県南地域については、災害時に機能する迂回路が近傍にない。（緊急輸送道路が未確保）（図2）
- ②救急医療施設への速達性
 - ・徳島県県南地域は、高速道路が未整備であり、現道区間は、線形不良箇所（8箇所）や急勾配箇所（2箇所）が点在し、速度が低下。
 - ・阿南市以南に救命救急を担う第3次医療施設がないため、徳島県県南地域では60分で到達できない地域が広く存在（図3）



図2 国道55号浸水箇所想定図

4. 整備効果

効果1 東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保

- ・東南海・南海地震による津波浸水区域を回避する第1次緊急輸送道路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保（図2）

効果2 第3次医療施設への速達性向上

- ・高速ネットワークを延伸することで、第3次医療施設への搬送時間が短縮するとともに60分圏域が拡大。（図3）

牟岐町役場

～徳島赤十字病院間：
 64分→57分（7分短縮）
 徳島県県南地域における
 60分圏人口：
 約1.5万人→約2.0万人
 （約0.4万人増）

※四捨五入の関係で数値が一致しない

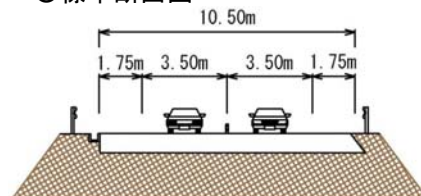


図3 第3次救急医療施設の60分圏域

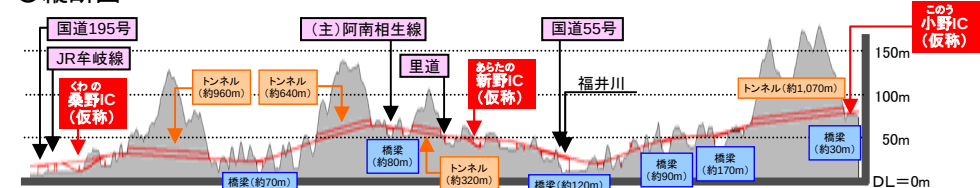
ふくい 一般国道55号 福井道路に係る新規事業採択時評価



○標準断面図



○縦断図



○費用対便益の詳細

B/C	1.0	総費用 252億円	総便益 254億円	基準年 平成23年
		事業費: 241億円 維持管理費: 11億円	走行時間短縮便益: 209億円 走行経費減少便益: 30億円 交通事故減少便益: 15億円	

※費用対便益算定上の事業期間は14年としている

一般国道55号 福井道路に係る新規事業採択時評価

道路の防災機能の評価手法(暫定案)

1. 概要

・区間

くわの このう あなん しうちわらちよう
桑野～小野: 徳島県阿南市内原町～徳島県阿南市福井町



図1 新たに事業化する区間

・経緯

H22.4 : 都市計画決定

・地域の要望等

H23.7 : 阿南市長他が国土交通政務官へ早期事業着手を要望

H23.7 : 四国4県知事が、四国8の字ネットワークの早期整備を求める提言で、国土交通副大臣へ早期事業着手を要望

H23.8 : 東海・東南海・南海地震関連9県知事が、高速道路の早期整備を求める提言で、国土交通大臣へ早期事業着手を要望

H23.10: 徳島県知事が国土交通大臣へ早期事業着手を要望

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

○防災・災害時の救助活動等

【緊急輸送物資の円滑な輸送の確保】

- ・阿南市内の国道55号が津波浸水想定区域に含まれるため、浸水する可能性があり、孤立・迂回が発生
- ・徳島小松島港(重要港湾)への連絡が途絶するなど緊急輸送物資が送れない恐れ(図2)

【減災対策への取り組み】

- ・現道は津波浸水や、落石、土砂崩れ等の恐れがあり、災害時に機能する緊急輸送道路が未確保



図2 津波浸水による分断箇所

○住民生活

【救急医療施設への速達性の向上】

- ・沿線の3次救急医療施設は徳島市、小松島市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠(図3)

【他の交通機関への利便性向上】

- ・沿線地域から広域交通拠点である空港等への時間距離が長く、連絡性向上が課題



図3 三次救急医療60分カバー圏

○地域経済・地域社会等

【周辺市町村との連携の強化】

- ・阿南市～美波町間の現道区間は、線形不良などの課題により地域間の連携に支障をきたす(図4)



図4 国道55号線形不良区間

【産業拠点の分断防止】

- ・農業・漁業等の拠点である徳島県県南地域から大規模消費地への輸送に時間を要することや、線形不良区間を通行することによる荷傷み等商品価値が低下する恐れ(図5)

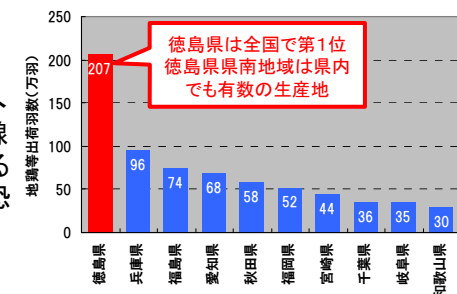


図5 その他の肉用鶏(地鶏等)の出荷羽数(H21)

出典:「平成21年畜産物流通統計調査(食物流通統計調査)」農林水産省

(2) 事業の必要性

東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保、地域産業(観光)の活性化の支援、平常時も含めた救急搬送のための速達性の確保等のため、本事業の実施が必要である。

ふくい 一般国道55号 福井道路に係る新規事業採択時評価

道路の防災機能の評価手法(暫定案)

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価項目

① 主要都市・拠点間の防災機能 【評価: ◎】

● 阿南市～美波町の評価

現況 → (目標) 整備後	評価
D → B	◎

※隣接事業中・調査中區間が整備済と仮定

② ネットワーク全体の防災機能 【評価: ◎】

・災害時における当該リンク周辺の市町村から、県庁所在地や隣接市町村等までの通常時と災害時の到達時間の遅れの程度(弱点度)及び改善の程度

主要 拠点間	弱点度 (整備前)	弱点度 (整備後)	改善度
阿南市 ～ 美波町	当該リンクが遮断され 不通(∞)	0.5	当該リンクの整備に より不通が解消(∞)

※隣接事業中・調査中區間が整備済と仮定

(2) 当該事業による評価項目

○ 防災・災害時の救助活動等 【評価: ◎】

【緊急物資の円滑な輸送の確保】

・津波浸水箇所を回避し、救援物資輸送の拠点となる徳島小松島港や徳島市までの連絡時間を短縮。(図6)

〔徳島小松島港～美波町役場：41分→34分(7分短縮)〕
〔徳島市～美波町役場：56分→49分(7分短縮)〕

【減災対策への取り組み】

・津波浸水や土砂災害の危険性の低い位置に計画するなど、緊急輸送道路としてのリダンダンシーを確保

○ 住民生活 【評価: ○】

【救急医療施設への速達性の向上】

・負傷者受け入れの拠点となる徳島赤十字病院への救急搬送の速達性が向上し、60分カバー圏人口が拡大(図7)

〔牟岐町役場～徳島赤十字病院(災害拠点病院)：64分→57分(7分短縮)〕
〔3次救急医療施設の60分カバー圏人口：約4,000人増加〕



【他の交通機関への利便性向上】

・徳島県県南地域から広域交通拠点へのアクセス向上
〔美波町～徳島阿波おどり空港：51分→44分(7分短縮)〕

○ 地域経済・地域社会等 【評価: ○】

【周辺市町村との連携の強化】

・高速道路が整備されることで、阿南市～美波町間の連絡速度は53km/hから60km/h以上に改善され、各地域の広域的な連携に貢献

【産業拠点の分断防止】

・徳島市、京阪神方面等との連絡時間を短縮し、地域の特産品である農産物、海産物の流通利便性が向上

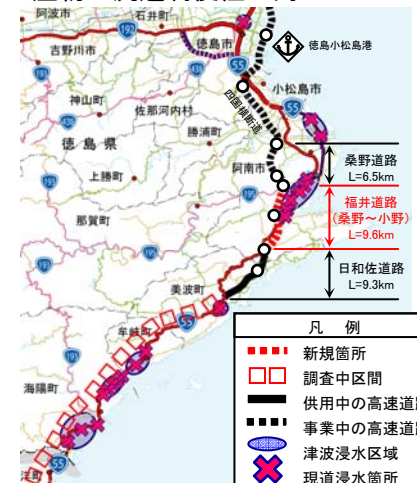


図6 国道55号浸水箇所想定図

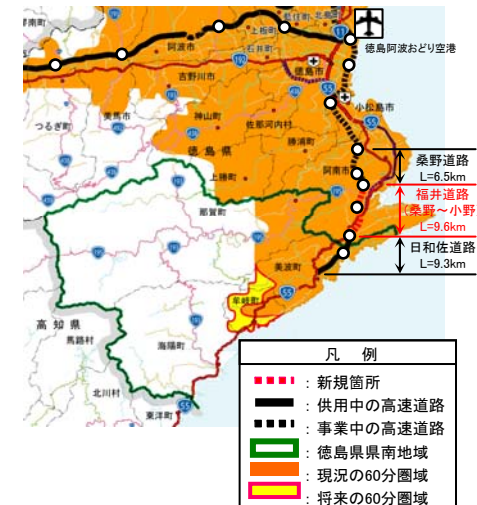


図7 第3次医療施設60分圏域図

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランクからBランクに改善し、防災機能が強化される。
・孤立箇所の削減など津波への適応性が改善するとともに、速達性の向上により、救急搬送の改善(3次救急医療施設60分圏域人口が0.4万人増)や地域間の連携が促進されるなど、優先度の高い事業と評価する。

4. 事業化する区間の延長、構造規格等

路線名	概略延長 (km)	構造規格	概算事業費 (億円)	B/C
福井道路 (桑野～小野)	9.6	1種3級	360	1.0

ふくい 一般国道55号 福井道路に係る新規事業採択時評価

位置図

