

# 平成31年度 新規事業候補箇所説明資料

---

一般国道56号(四国横断自動車道)  
大方四万十道路

1. 対象地域の状況
2. 一般国道56号 大方四万十道路の概要
3. 地域の課題と一般国道56号 大方四万十道路  
の整備効果
4. とりまとめ
5. 計画段階評価の審議経過

# 1. 対象地域の状況

# 対象地域の状況

## 1.四国横断自動車道の概要

○四国横断自動車道は、徳島県阿南市から高知県四万十市に至る阿南四万十線と愛媛県南宇和郡愛南町から愛媛県大洲市に至る愛南大洲線の2路線で構成される延長約440kmの高規格幹線道路である。

○佐賀～四万十間は、四国横断自動車道のうち、東側を窪川佐賀道路、西側を中心宿毛道路に挟まれた区間であり、佐賀～大方間は平成29年に佐賀大方道路として事業化されている。

### ■広域位置図



### ■高知県西南地域の高規格幹線道路の整備状況



新直轄事業(14.8km) : 平成10年度事業化 (中土佐～窪川)	平成24年度までに全線開通
窪川佐賀道路(11.2km)	: 平成24年度事業化
片坂バイパス(6.1km)	: 平成17年度事業化 平成30年11月開通
中村宿毛道路(20.7km)	: 昭和51年度事業化(四万十～平田) 平成元年度事業化(平田～宿毛) 平成21年度までに開通(四万十～平田) 平成31年度開通見通し(平田～宿毛)
佐賀大方道路(14.0km)	: 平成29年度事業化
大方四万十道路(7.9km)	: 都市計画決定 [H29.1.27]

## **2. 一般国道56号 大方四万十道路の概要**

# 一般国道56号 大方四万十道路の概要

## 【事業概要】

- ・事業名：一般国道56号（四国横断自動車道）大方四万十道路  
はた くろしおちょう いりの しまんとし らやま
  - ・起終点：高知県幡多郡黒潮町入野～高知県四万十市右山
  - ・延長等：7.9km（第1種第3級、設計速度80km/h）
  - ・車線数：2車線（自動車専用道路）
  - ・全体事業費：約380億円
  - ・計画交通量：約10,700～11,500台/日

## 【事業の経緯等】

- ・平成27年4月9日：計画段階評価手続き完了
  - ・平成29年1月27日：都市計画決定手続き完了

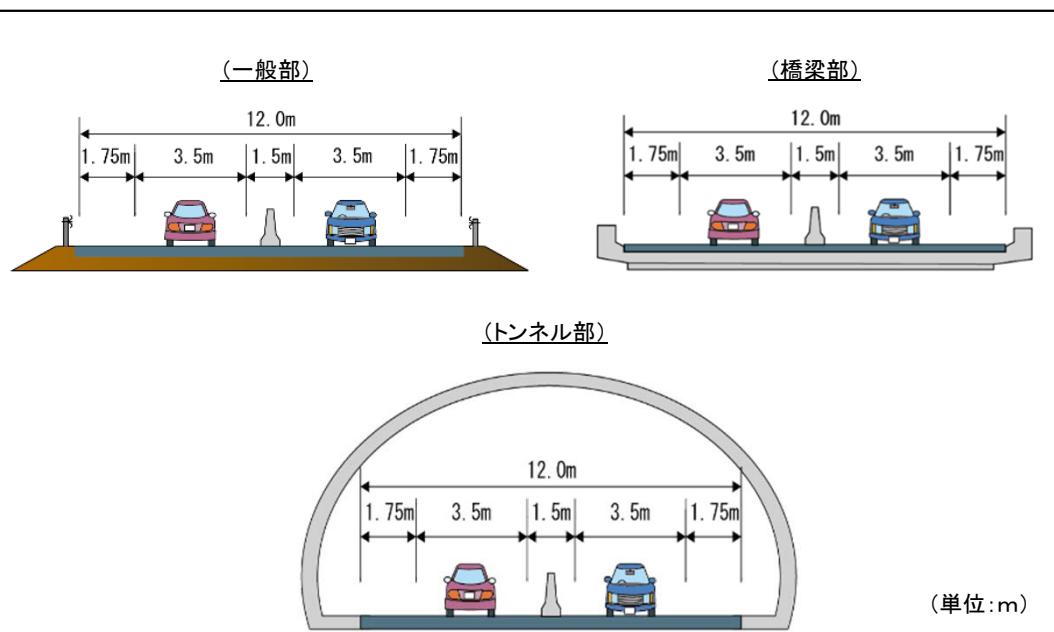
事業位置図



凡例

凡例			
■	開通済区間	□□□□□	調査中区間
·····	事業中区間	·····	対象区間

標準断面図



### **3. 地域の課題と一般国道56号 大方四万十道路の整備効果**

# 地域の課題と一般国道56号 大方四万十道路の整備効果

## 1. 防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援

### 【課題】

- 南海トラフ地震は今後30年以内の発生確率が70~80%であり、四万十市の最大津波高さは最大22mと予測。唯一の幹線道路の国道56号（黒潮町入野～四万十市右山）のうち約5割が浸水。
- 津波浸水を受けない四万十IC付近に防災拠点の集約を図るなど防災機能向上の取り組みが行われており、緊急輸送道路の機能の確保が課題。

### 【整備効果】

- 津波浸水する国道56号に代わり、浸水しない高さを確保した大方四万十道路により円滑な救援活動・物資輸送に寄与。
- 四万十IC及び黒潮大方IC周辺に配置された防災拠点による防災活動の広域連携を強化。
- 四万十市周辺の防災拠点集約や防災機能を備えた中心市街地の再開発、既存商業施設を活用した地域・産業活性化など、四万十市のまちづくり構想を支援。

### ■ 黒潮大方IC周辺の津波浸水予測図



### ■ 入野～右山間を移動する経路における津波浸水予測区間の延長

【現況】 4. 2 km (現国道56号経由)

→ 【整備後】 0 km (大方四万十道路経由)

### ■ 防災拠点の集約



# 地域の課題と一般国道56号大方四万十道路の整備効果

## 2. 観光振興や地域産業支援に寄与

### 【課題】

- 四国横断自動車道の延伸により、開通地域の観光入込客数が増加する一方、高速道路から離れた高知県西南部に位置する幡多地域は減少傾向。
- 県は、「高知県産業振興計画」において平成37年までに県外観光客数470万人を目標としており、幡多地域の四万十川や足摺宇和海国立公園などの地域資源を活かした周遊観光の促進が大きな課題。
- 幡多地域は「高知県産業振興計画」において『日本一の種苗生産（クロマグロ）拠点の形成』として位置付けられ、養殖技術の発展とともに養殖クロマグロを安定的に出荷しているが、高速道路未整備による輸送の効率化が課題。

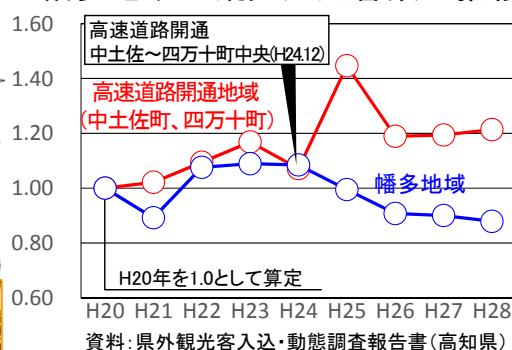
### 【整備効果】

- 高知市周辺や高知龍馬空港から、幡多地域の観光地や漁港等への移動時間を短縮し、定時性を確保することで、地域経済活動の活性化が期待される。

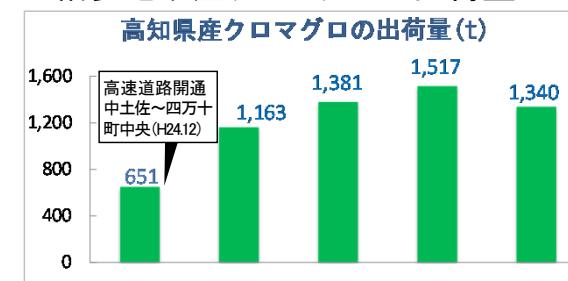
#### ■幡多地域の観光資源



#### ■幡多地域の観光入込客数の推移



#### ■幡多地域産クロマグロの出荷量



#### ■高知龍馬空港から四万十市への所要時間



所要時間:  
H27全国道路・街路交通情勢調査  
混雑時旅行速度を基に算出  
事業中区間:  
窪川佐賀道路(窪川工区・佐賀工区)  
佐賀大方道路

# 地域の課題と一般国道56号 大方四万十道路の整備効果

## 3. 安全・安心な医療アクセスの確保

### 【課題】

- 高知県西南部の高度救急医療などを行える第二次救急医療機関は幡多けんみん病院しかなく、高知市内の高次医療施設を含めても、四万十町、中土佐町の人口の約4割（約10,100人）が60分以内に到達できない状況。

### 【整備効果】

- 大方四万十道路の整備により、第二次救急医療機関への60分圏域が拡大し、四万十町、中土佐町へのカバー率が増加。
- 四万十町、中土佐町から第二次救急医療機関への搬送時間短縮や安静搬送により、患者への負担を軽減。

#### ■ 第二次救急医療機関(幡多けんみん病院)60分圏域



#### ■ 四万十町中央ICから幡多けんみん病院までの搬送時間

【現況】 52分 → 【整備後】 47分 (5分短縮)

#### ■ 四万十町、中土佐町の第二次救急医療機関への60分圏域人口

【現況】 約14,100人 (58%)  
→ 【整備後】 約16,300人 (67%)

- 幡多けんみん病院からの60分圏域(片坂バイパス開通時点)
- 幡多けんみん病院からの60分圏域(事業中路線完了後)
- 第二次救急医療機関60分圏域の拡大範囲(大方四万十道路整備後)
- 四万十町役場・中土佐町役場

# 事業の効果

- いよ小松JCT～高知JCT間における総費用は1,451億円、3便益による総便益は1,948億円で費用便益比は1.3
- 大方四万十道路における総費用は283億円、3便益による総便益は283億円で費用便益比は1.00

項目	JCT間	大方・四万十
総費用（C）	1,451	283
事業費	1,305	265
維持管理費	146	18
総便益（B）	1,948	283
走行時間短縮便益	1,638	237
走行経費減少便益	244	35
交通事故減少便益	67	12
費用便益比（B/C）	1.3	1.00
経済的内部収益率（EIRR）	6.0%	4.0%

※1：JCT間とは、いよ小松JCT～高知JCTを対象とした場合

※2：基準年（平成30年）における現在価値を記載

※3：費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

# 事業の効果

- いよ小松JCT～高知JCT間における防災機能評価の脆弱度は、整備前0.73[C]から整備後0.31[B]となる。
- 大方四万十道路における防災機能評価の脆弱度は、整備前1.00[D]から整備後0.65[C]となる

改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
72 (14)	0.73 [C]  〔 1.0 [D] 〕	0.31 [B]  〔 0.65 [C] 〕	909.8  (38.9)	0.23  (0.04)	0.46  (0.43)	◎

注) 上段の値は、いよ小松JCT～高知JCTを対象とした場合、下段の( )書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果。

※被災する拠点の最寄りインターチェンジを拠点とし評価

防災機能評価	内 容																	
改善ペア数	防災計画等に位置付けられた拠点を結ぶペアのうち、評価区間を利用するペア数。																	
脆弱度	平時に對し、災害時の到達時間がどの程度長くなるかを表す指標。																	
防災機能ランク	脆弱度の数値をA～Dランクで分類。 <table border="1"> <tr> <th>ランク</th> <th>脆弱度</th> <th>解釈</th> </tr> <tr> <td>A</td> <td>0</td> <td>災害時も平時と同じ期待所要時間</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>0より大～1/3未満</td> <td>災害時は平時の1.5倍未満の期待所要時間</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>1/3以上～1未満</td> <td>災害時は平時の1.5倍以上の期待所要時間</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>1</td> <td>災害時には到達不可能</td> </tr> </table>			ランク	脆弱度	解釈	A	0	災害時も平時と同じ期待所要時間	B	0より大～1/3未満	災害時は平時の1.5倍未満の期待所要時間	C	1/3以上～1未満	災害時は平時の1.5倍以上の期待所要時間	D	1	災害時には到達不可能
ランク	脆弱度	解釈																
A	0	災害時も平時と同じ期待所要時間																
B	0より大～1/3未満	災害時は平時の1.5倍未満の期待所要時間																
C	1/3以上～1未満	災害時は平時の1.5倍以上の期待所要時間																
D	1	災害時には到達不可能																
累積脆弱度の変化量	脆弱度 × 被災区間の延長から算出される累計脆弱度を整備前後で比較した差。																	
改善度	整備によって、到達時間がどの程度短くなるかを示す指標																	
評価	道路整備により、防災機能ランクが改善する場合は「◎」、防災機能ランクに改善は見られないものの、脆弱度や累積脆弱度の値の改善が見られる場合は「○」として評価。																	

## 4. とりまとめ

# 一般国道56号(四国横断自動車道) 大方四十万道路に係る新規事業採択時評価

- ・南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の輸送を支える「命の道」として機能するよう津波浸水を避けつつ防災拠点や四十万市中心部を連絡
- ・都市部や空港からのアクセスを改善し、高知県西南部における観光振興や地域産業を支援
- ・第二次救急医療機関へのアクセス向上により、緊急搬送など医療活動を支援

## 1. 事業概要

- ・起終点: 高知県幡多郡黒潮町入野 ~ 高知県四十万市右山 (図1, 2)
- ・延長等: 7.9km (第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約380億円
- ・計画交通量: 約10,700~11,500台/日



## 2. 課題

### ①南海トラフ地震等に対する地域ネットワークの脆弱性

- ・国道56号(黒潮町入野～四十万市右山)は約5割が津波浸水。
- ・津波浸水を受けない四十万IC付近に防災拠点の集約を図るなどの防災機能向上の取り組みが行われており、緊急輸送道路の機能の確保が課題(図3)。



### ②周遊観光・地域産業促進による高知県西南部の活性化

- ・四国横断自動車道の延伸により、開通地域の観光入込客数が増加する一方、高速道路から離れた高知県西南部に位置する幡多地域は減少傾向(図4)

- ・幡多地域の四十万川や足摺宇和海国立公園などの地域資源を活かした周遊観光の促進が大きな課題(図5)。

- ・幡多地域は『日本一の種苗生産(クロマグロ)拠点の形成』として位置付けられ、養殖技術の発展とともに養殖クロマグロを安定的に出荷しているが、高速道路未整備による輸送の効率化が課題(図6)。

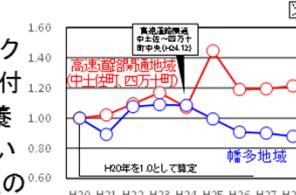


図4 幡多地域の観光入込客数の推移  
出典:県外観光客入込動態調査報告書(高知県)



図6 幡多地域産クロマグロの出荷量  
出典:国内のクロマグロ養殖実績について(水産庁)

### ③第二次救急医療機関へのアクセス

- ・高知県西南部の高度救急医療などを実行する第二次救急医療機関は幡多けんみん病院しかなく、四十万町、中土佐町の人口の約4割(約10,100人)が60分以内に到達できない状況。

## 3. 整備効果

### 効果1 防災機能の強化・災害に強いまちづくりを支援 [◎]

- ・津波浸水する国道56号に代わり、  
浸水しない高さを確保した大方  
四十万道路により、円滑な救護活動・物資輸送に寄与。

■ 黒潮町入野～四十万市右山間を移動する経路における津波浸水予測区間の延長  
【現況】4.2km(国道56号経由) → 【整備後】0km(大方四十万道路経由)

- ・四十万IC及び黒潮大方IC周辺に配置された防災拠点による防災活動の広域連携を強化。
- ・防災拠点集約や防災機能を備えた中心市街地の再開発、既存商業施設を活用した地域・産業活性化など、まちづくり構想を支援。

### 効果2 観光振興や地域産業支援に寄与 [◎]

- ・高知市周辺や高知龍馬空港から、幡多地域の観光地や漁港等への移動時間短縮、定時性を確保。  
■ 高知龍馬空港から四十万市への所要時間  
【現況】104分 → 【整備後】99分(約5分短縮)

### 効果3 安全・安心な医療アクセスの確保 [◎]

- ・四十万町、中土佐町から第二次救急医療機関への搬送時間短縮や安静搬送により、患者への負担を軽減(図7)。

- 四十万町中央ICから幡多けんみん病院までの搬送時間が短縮  
【現況】52分 → 【整備後】47分(約5分短縮)
- 四十万町、中土佐町の第二次救急医療機関への60分圏域人口のカバー率が増加  
【現況】約14,100人(58%) → 【整備後】約16,300人(67%)



### ■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR <sup>*1</sup>	総費用	総便益
1.3 (1.00)	6.0% (4.0%)	1,451億円 <sup>*2</sup> (283億円 <sup>*2</sup> )	1,948億円 <sup>*2</sup> (283億円 <sup>*2</sup> )

注)上段の値は、いよ小松JCT～高知JCTを対象とした場合、下段の値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果

\*1: EIRR: 経済的内部収益率

\*2: 基準年(平成30年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率:4%)

### ■道路ネットワークの防災機能評価結果

改善ペア数	脆弱度(防災機能ランク)		累積脆弱度の変化量		改悪度	評価
	通常時	災害時	通常時	災害時		
72 (14)	0.79 [C] (1.0) [D]	0.31 [B] (0.85) [C]	909.8 (38.9)	0.23 (0.04) 0.46 (0.48)	◎	



注)上段の値は、いよ小松JCT～高知JCTを対象とした場合、下段の値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果  
※被災する拠点の最寄りランク～ランクの拠点とし評価

一般国道56号(四国横断自動車道) 大方四万十道路に係る新規事業採択時評価

なかむらすくも  
中村宿毛  
道路

## 大方四万十道路 延長7.9km

佐賀大方道路

くぼかわさが  
窪川佐賀  
道路

## 凡 例

	対象区間
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	その他道路
	橋梁構造
	トンネル構造
	土佐くろしお鉄道
	事故危険区間
	市役所・町役場（支所）
	平面線形の厳しい箇所
	縦断線形の厳しい箇所
	道の駅や主要な観光地
	防災拠点施設
	交通量（H27センサス）
	市街地（集落）
	主な施設
	市町村境界線
	車線数（2車線/4車線）
	津波浸水想定区域
	津波浸水予測区間（R56）

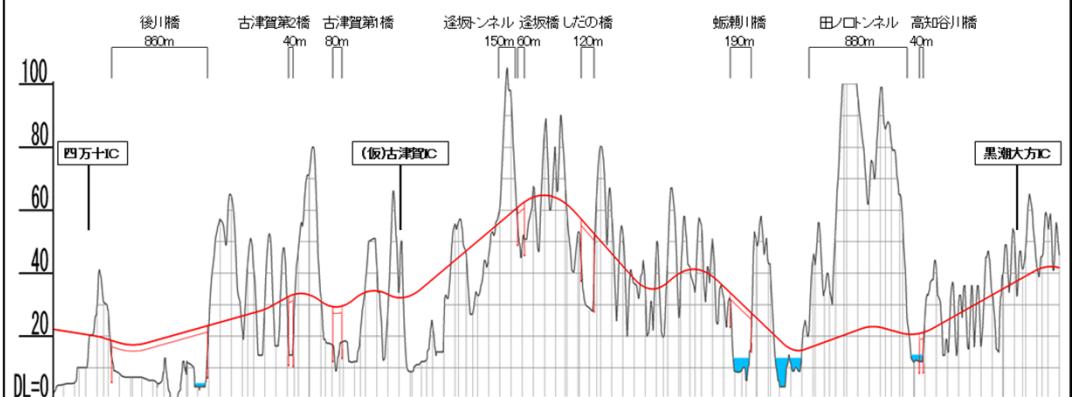
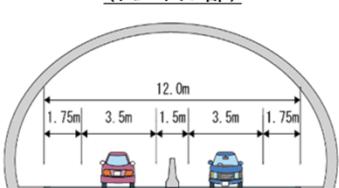
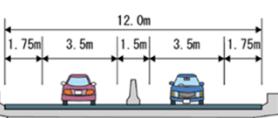
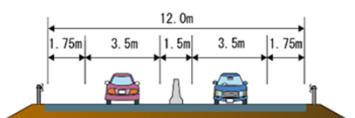
全体延長:7.9km  
土工延長:5.5km(70%)  
橋梁延長:1.4km(18%)  
トンネル延長:1.0km(12%)

## 標準横断図

(一般部)

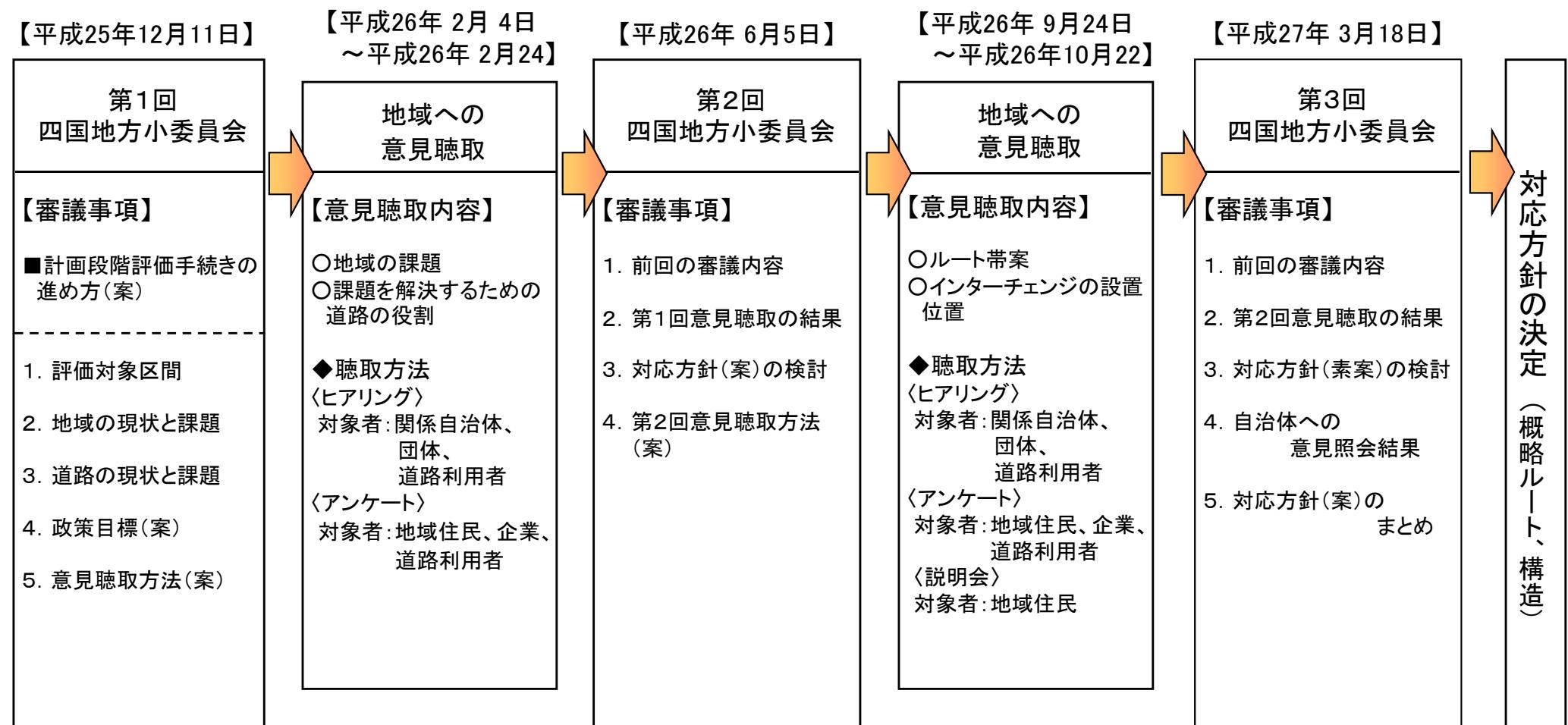
(橋梁部)

(トンネル部)



## **5. 計画段階評価の審議経過**

# 計画段階評価の審議経過



# 計画段階評価の審議経過

実施箇所	解決すべき課題等、原因	達成すべき 政策目標	複数案との比較	対応方針
四国横断自動車道 佐賀～四万十 (高知県)	<p>(課題等)</p> <p>(1)南海トラフ地震</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地震・津波発生時に、地域の分断・孤立、確実に避難ができるかが課題</li> <li>・防災拠点施設への円滑な救命・救助部隊のアクセスを確保することが今後の課題</li> </ul> <p>(2)医療</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療機関への移動は、約2時間を使い、迅速な治療が受けられない</li> <li>・現道の急カーブ等が患者の負担となっている</li> </ul> <p>(3)産業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の水産物の販路拡大や地場産業の発展が課題</li> <li>・現道の急カーブ等が品質低下を招く要因となっている</li> </ul> <p>(4)観光</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域活性化の観点から点在する観光資源を相互に連携し、地域内外の交流を促進させることが課題</li> </ul> <p>(原因)</p> <p>(1)南海トラフ地震</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道56号の佐賀～四万十間では、津波により約7割が浸水すると予測</li> <li>・当該地域には、代替路となる道路がない</li> </ul> <p>(2)医療</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の速達性が低い</li> <li>・現道は急カーブ、急勾配箇所が多く、走行性が悪い</li> </ul> <p>(3)産業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の速達性が低い</li> <li>・現道は急カーブ、急勾配箇所が多く、走行性が悪い</li> </ul> <p>(4)観光</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の速達性が低い</li> <li>・現道では、地域の観光資源間の連絡が弱い</li> </ul>	<p>①南海トラフ地震に備えた信頼性の高いネットワークの確保</p> <p>②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現</p> <p>③速達性・走行性の向上により産業振興を支援</p> <p>④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援</p>	<p>[案①]市街地(集落)との連絡性を優先するバイパス案(事業費 約950～1,000億円) &lt;市街地(集落)の極力近くを通るルートで自動車専用道路を整備する案&gt;</p> <p>①南海トラフ地震に備えた信頼性の高いネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道56号の代わりとして利用できる</li> <li>・地域の防災拠点施設への円滑な連絡が確保できる(案②より連絡距離が短い)</li> <li>・避難路と連携し、一時的に避難場所として活用できる(案②より多く活用できる)</li> </ul> <p>②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・搬送時間の短縮や患者への負担軽減が見込まれる</li> <li>③速達性・走行性の向上により産業振興を支援</li> <li>・輸送時間の短縮や商品の品質確保が見込まれる</li> <li>④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援</li> <li>・時間短縮により、立寄箇所や滞在時間の増加が見込まれる</li> </ul> <p>[案②]区間延長を極力短くしたバイパス案(事業費 約1,050～1,100億円) &lt;区間延長を極力短くしたルートで自動車専用道路を整備する案&gt;</p> <p>①南海トラフ地震に備えた信頼性の高いネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道56号の代わりとして利用できる</li> <li>・地域の防災拠点施設への連絡が確保できる</li> <li>・避難路と連携し、一時的に避難場所として活用できる</li> </ul> <p>②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・搬送時間の短縮や患者への負担軽減が見込まれる</li> <li>③速達性・走行性の向上により産業振興を支援</li> <li>・輸送時間の短縮や商品の品質確保が見込まれる</li> <li>④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援</li> <li>・時間短縮により、立寄箇所や滞在時間の増加が見込まれる</li> </ul> <p>[案③]現道改良案(事業費 約250～300億円) &lt;現状の国道56号の急カーブ・道路幅等を改良する案&gt;</p> <p>①南海トラフ地震に備えた信頼性の高いネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状の国道56号を改良するため、代わりとはならない</li> <li>・津波浸水影響を受けるため、地域の防災拠点施設への連絡が確保できない</li> <li>・津波浸水影響を受けるため、避難場所として活用できない</li> </ul> <p>②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・搬送時間の短縮や患者への負担軽減は、さほど見込めない</li> <li>③速達性・走行性の向上により産業振興を支援</li> <li>・輸送時間の短縮や商品の品質確保は、さほど見込めない</li> <li>④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援</li> <li>・時間短縮は小さく、立寄箇所や滞在時間の増加は、さほど見込めない</li> </ul>	<p>[案①]市街地(集落)との連絡性を優先するバイパス案を選定</p> <p>(理由)</p> <p>[案①]及び[案②]は、[案③]に比べ、全ての政策目標の達成が見込み、地域への意見聴取において、多くの方が重要と回答した、「国道56号の代わりとして利用できること」という点で優れている。</p> <p>[案①]は、[案②]に比べ、地域への意見聴取において、多くの方が重要と回答した、「災害発生時に、円滑な救命・救助活動のため、地域の防災拠点施設と連絡ができるとともに、避難路と連携し一時的に避難場所として活用できる」という点で優れており、日常はもとより、地震・津波などの災害発生時においても信頼性・速達性・走行性に優れた道路ネットワークを形成することができる。</p> <p>また、地域への意見聴取結果で、「津波の影響を受けない場所(山側・高台)での整備」、「大きな病院や市場や観光地まで早くスムーズに移動できること」を望む意見も多く、[案①]は、地域のニーズにも応えられる。</p>

# 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南海トラフ地震時に予想される津波被害

○南海トラフ地震(M8以上の地震は今後30年で60~70%の発生確率)に伴う津波浸水により、現道(国道56号)が寸断され、黒潮町から四万十市間の緊急輸送道路が未確保。(図1)



### ②救急医療機関へのアクセス

○高知県西南地域から第3次医療施設への移動は約2時間も要し、迅速な治療が受けられない。さらに、第2次医療施設への搬送時にも、急カーブや急勾配箇所が多数あり、患者の負担となっている。(図2)

### ③広域物流の速達性・走行性が不足

○地域の水産物の、販路拡大には輸送時間の短縮が課題。国道56号には、急カーブや急勾配箇所が多数あり、品質低下を招く要因となっている。(図3)

### ④観光客数の伸び悩み

○高知県全体の観光客数が増加傾向の中、幡多地域の観光客数は増加に至っていない。(図4)

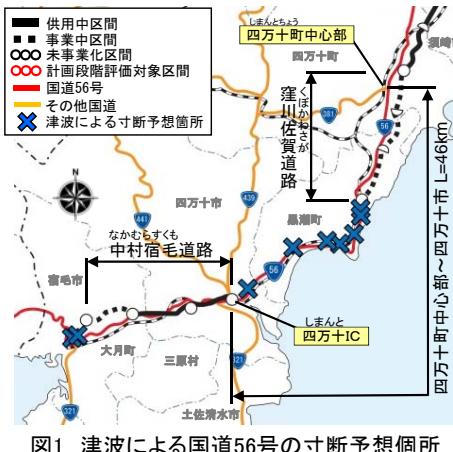


図1 津波による国道56号の寸断予想箇所



図2 高知県西南地域の救急医療施設

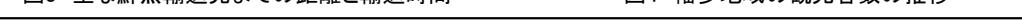


図3 主な鮮魚輸送先までの距離と輸送時間

図4 幡多地域の観光客数の推移

## 2. 原因分析

### ①唯一の幹線道路が津波浸水地域を通過

○南海トラフ地震において、国道56号における高知県高岡郡四万十町～四万十市(46km)間のうち20km(44%)の区間が津波浸水。高知西南地域における四国横断自動車道の事業中区間が供用しても、依然として74%の津波浸水区間(津波最大浸水深18m)が残存。(図5)

### ②高速ネットワークが未整備

○高知県西南地域には第3次医療施設がなく、救急患者の搬送先は第2次医療施設である幡多けんみん病院に依存している状況の中、佐賀～四万十間を通過する幡多けんみん病院への救急搬送は年々増加傾向にあり、医療圏域を超えた管外搬送が常態化。(図6)

○四万十町中央IC以西の高速道路が未整備のため、速達性や安静搬送、輸送物資の品質保持の確保が困難。さらに、幡多地域の観光資源を連携し、地域間交流の促進が困難。



図5 津波浸水区域を通過する国道56号



【四万十町・黒潮町から幡多けんみん病院への救急搬送人員】

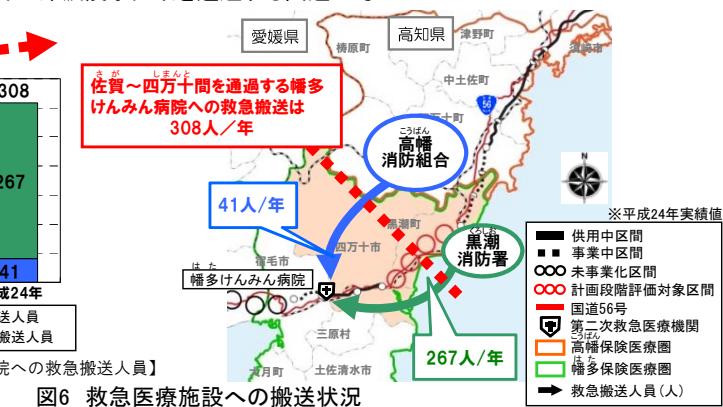


図6 救急医療施設への搬送状況

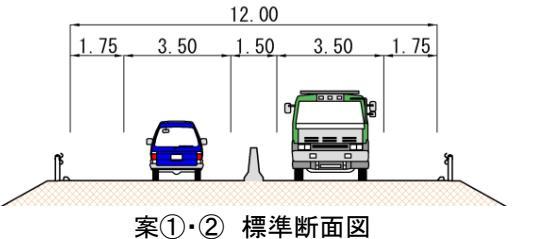
## 3. 政策目標

- ①南海トラフ地震に備えた信頼性の高いネットワークの確保
- ②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現
- ③速達性・走行性の向上により産業振興を支援
- ④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援

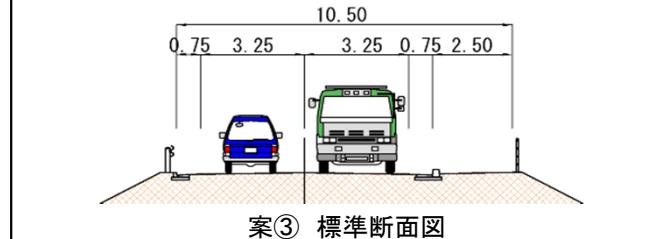
# 高知県西南地域における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価軸		案① 市街地（集落）との連絡性を優先するバイパス案		案② 区間延長を極力短くしたバイパス案		案③ 現道改良案 (現状の国道56号の急カーブ・道路幅等を改良する案)	
整備目標		延長 約22km 80km/hで走行できる自動車専用道路（2車線）		延長 約20km 80km/hで走行できる自動車専用道路（2車線）		延長 約27km 60km/hで走行できる一般道路（2車線）	
【政策目標 ①】 地震・津波発生時	国道56号の代わりとして利用できるか？	○	国道56号の代わりとして利用できる		×	現状の国道56号を改良するため、代わりとはならない	
	地域の防災拠点施設への円滑な連絡が確保できるか？	○	円滑な連絡が確保できる (案②より連絡距離が短い)	△	連絡が確保できる	×	津波浸水影響を受けるため、連絡が確保できない
	避難路と連携し、一時的に避難場所として活用できるか？	○	避難場所として活用できる (案②より多く活用できる)	△	避難場所として活用できる	×	津波浸水影響を受けるため、避難場所として活用できない
【政策目標 ②③④】 目的地までの移動	医療施設までの搬送時間や患者への負担は？ (急カーブや信号交差点等の影響)	○	搬送時間の短縮や患者への負担軽減が見込まれる		△	搬送時間の短縮や患者への負担軽減は、さほど見込めない	
	市場までの輸送時間や商品の品質確保は？ (急カーブや信号交差点等の影響)	○	輸送時間の短縮や商品の品質確保が見込まれる		△	輸送時間の短縮や商品の品質確保は、さほど見込めない	
	観光地への立寄箇所や滞在時間の増加は？ (広域的な時間短縮等)	○	時間短縮により、立寄箇所や滞在時間の増加が見込まれる		△	時間短縮は小さく、立寄箇所や滞在時間の増加は、さほど見込めない	
自然環境	動物への影響は？	△	影響の可能性がある	△	影響の可能性がある	○	影響の可能性はあるが小さい
	植物への影響は？	○	影響の可能性はあるが小さい	○	影響の可能性はあるが小さい	○	影響の可能性はあるが小さい
生活環境等	家屋などへの影響は？	△	小さい(案②より大きい)	○	小さい	×	大きい
	大気質及び騒音等の影響は？	△	影響の可能性はあるが小さい(案②より大きい)	○	影響の可能性はあるが小さい	△	影響の可能性がある
	重要な史跡等への影響は？	△	影響の可能性がある	○	影響の可能性はあるが小さい	○	影響の可能性はあるが小さい
事業期間	建設に要する期間は？	△	長い(案②より短い)	×	長い	○	短い
経済性	建設に要する費用は？	△	約950～1000億円	×	約1050～1100億円	○	約250～300億円
総合評価		○	△		△	×	



案①・② 標準断面図



案③ 標準断面図



### 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: 高知県幡多郡黒潮町佐賀～高知県四万十市右山
- 概略延長: 21.9km
- 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

##### 地元調整の状況等

平成25年12月 第1回四国地方小委員会 計画段階評価着手

平成26年 2月 第1回地域への意見聴取

平成26年 6月 第2回四国地方小委員会

平成26年9～10月 第2回地域への意見聴取

平成27年 3月 第3回四国地方小委員会

##### 計画段階評価後の状況

平成28年10月 都市計画原案説明会(黒潮町、四万十市)

平成28年11月 都市計画案の公告・縦貫(高知県)

平成28年12月 都市計画審議会(高知県)

平成29年 1月 都市計画決定

##### 地域の要望等

平成29年 2月 高知県知事が財務省に早期事業化を要望

四国横断自動車道高知県建設促進期成会が国土交通省に早期事業化を要望

平成29年11月 高知県知事が国土交通省、財務省に早期事業化を要望

四国横断自動車道高知県建設促進期成会が国土交通省に早期事業化を要望

平成31年 2月 高知県知事が国道交通省に早期事業化を要望