

事後評価結果（令和元年度）

事業名	一般国道56号 土佐市バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県高知市春野町弘岡上 至：高知県土佐市蓮池	延長	4.3km		

事業概要

一般国道56号は、高知市を起点に高知西南地域を經由して松山市に至る延長約336kmの主要幹線道路であり、高知県、愛媛県の商業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤など日常生活に欠かせない重要な路線である。土佐市バイパスは、仁淀川を渡河し土佐市市街地外縁部を東西に貫く延長4.3kmの4車線道路であり、平成26年度に開通した。

事業の目的・必要性

土佐市バイパスは、土佐市内の渋滞の緩和及び、交通安全の確保を図るほか、四国横断自動車道とのアクセス強化を目的としている。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成元年度	用地着手	平成6年度	供用年	(当初) ー/平成28年度 (実績) ー/平成26年度	変動	0.93倍	
		都市計画決定	昭和63年度	工事着手	平成9年度	(暫定/完成)	(実績) ー/平成26年度	変動	0.93倍	
	事業費	計画時	(名目値) ー/387億円	実績		(名目値) ー/361億円	変動			
		(暫定/完成)	(実質値) ー/374億円	(暫定/完成)		(実質値) ー/341億円	変動			
	交通量 (当該路線)	計画時	実績			変動		95%~ 101%		
		(暫定/完成)	ー/17,000~28,200台/日			(暫定/完成)		ー/16,200~28,600台/日		
	旅行速度向上 (供用前現道→供用後現道)	6.6		→	22.9 Km/h		交通事故減少	288.1	→	60.1件/億台キロ
		(供用前年次)H12年度			(供用後年次)H27年度		(供用前現道→供用後現道)	(供用前年次)H11年度		(供用後年次)H29年度
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.5		総費用	420億円 (事業費: 399億円 維持管理費: 21億円)		総便益	613億円 (走行時間短縮便益: 564億円 走行経費減少便益: 41億円 交通事故減少便益: 7.3億円)	
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.4		総費用	620億円 (事業費: 593億円 維持管理費: 28億円)		総便益	843億円 (走行時間短縮便益: 788億円 走行経費減少便益: 40億円 交通事故減少便益: 14億円)	
事業遅延によるコスト増			費用増加額	—		便益減少額	—			
事業遅延の理由	—									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間が削減【約 619.4 千人時間/年→約 678.4 千人時間/年 91.3%削減】 ・土佐市から JR 高知駅までの所要時間が短縮【70 分→41 分】 ・土佐市から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【91 分→62 分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土佐市から高知新港までの所要時間が短縮【84 分→55 分】 ・土佐市から高知園芸センターの所要時間が短縮【84 分→55 分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土佐市から日常生活圏中心都市である高知市へのアクセスが向上【65 分→36 分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模イベント(大綱まつり)への来訪者を支援 ・土佐市宇佐地区のホテルウォッチングなどの主要な観光地へのアクセスが向上 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土佐市から三次救急医療施設へのアクセスが向上 【土佐市→近森病院：70 分→41 分】、【土佐市→高知医療センター：81 分→52 分】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成 24 年 1 月策定)において第一次緊急輸送道路に位置づけ <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2 排出量が約 3.3 千 t-CO2/年(約 0.7%)削減【444.1 千 t-CO2/年→440.8 千 t-CO2/年】 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2 排出量が約 9.4t-NO2/年(約 73.4%)削減【12.8t-NO2/年→3.4t-NO2/年】 ・SPM 排出量が約 0.6t-SPM/年(約 75.0%)削減【0.8t-SPM/年→0.2t-SPM/年】 <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道の市街地化により地域経済を牽引、地場産業活動の効率化を支援 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
事業による環境の変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>—</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土佐市の人口は、平成 7 年から平成 27 年にかけて減少【H7：307 百人→H27：270 百人】 	
<p>今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土佐市バイパスの供用により、現道の生活環境の改善、交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港・港湾のアクセス性の向上など、「地域の文化・経済・産業の発展に寄与」という土佐市バイパス整備の目的に見合う効果を確認できており、今後の事後評価の必要性はない。 	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業前後の整備効果に関して統計指標、ヒアリング等を用いて、整備効果の確認が出来ている。 ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。 	
<p>特記事項</p> <p>特になし</p>	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。