

一般国道56号(四国横断自動車道) 宿毛内海道路(宿毛新港～一本松)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」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成。
- ・都市部や空港からのアクセスが向上することで、観光振興や地域産業を支援。
- ・高次救急医療機関への速達性・アクセス性の向上により、緊急搬送など医療活動を支援。

1. 事業概要

・起終点: 高知県宿毛市榊
～愛媛県南宇和郡愛南町中川(図1、2)

- ・延長等: 4.7km
(第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約270億円
- ・計画交通量: 約3,500台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約2,400台/日	約600台/日	約500台/日

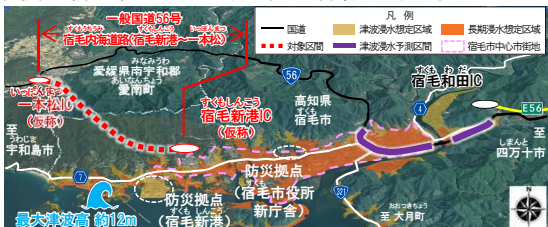


2. 課題

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

・宿毛市では、南海トラフ地震により広範囲で地盤沈下が発生し、中心市街地周辺で長期浸水被害が発生すると想定される。市内中心部(宿毛市役所新庁舎)へ向かう主要な幹線道路は国道56号に限定されており、道路啓開や救助・救出、長期浸水の解消に時間を要する。(図3)

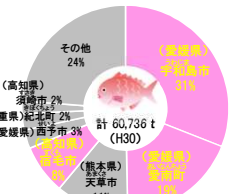
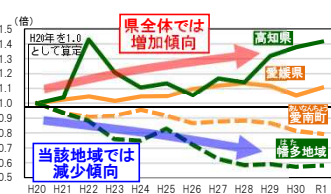
・宿毛新港IC(仮称)付近は、行政機関(宿毛市役所新庁舎等)の高台移転先や長期浸水復旧のアクセスルートとなる(宿毛新港)など防災拠点が集中しており、緊急輸送道路の機能の確保が課題。(図3)



②都市部との交流・地場産品の流通促進による地域の活性化

・高知県、愛媛県全体の観光入込客数は増加傾向。一方、宿毛市が位置する幡多地域、及び愛南町は観光入込客数は減少傾向。なお、四国広域観光周遊ルートは地域の観光資源を活かした周遊観光の促進に取り組んでおり、幡多地域・南予地域の広域周遊のための移動時間短縮が課題。(図4)

・当該地域は全国上位の養殖マダイの生産地であり、特に宿毛市・愛南町は、産地加工や地域ブランド戦略(直七真鯛、愛南の真鯛等)による高付加価値化に力を入れている。販路拡大に向けて、生産地や加工場から県外の大消費地や便数が多く最終便も遅い松山空港まで急カーブや縦断勾配など線形不良区間を通過するため、速達性などの輸送効率の改善が課題。(図5、図6)



③高次救急医療機関へのアクセス

- ・高知県西南地域には第三次救急医療施設が存在しないため、重篤患者は約60km以上離れた市立宇和島病院(第三次救急医療機関)へ救急搬送が必要。(図8)
- ・当該地域唯一の緊急輸送道路である国道56号を利用しているが、宿毛新港IC～一本松ICの並行区間には、急カーブが多数(16箇所)あり、患者の負担となっている。(図7、図8)



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 [◎]

- ・愛媛県方面から長期浸水が想定される宿毛市中心市街地へのアクセスを確保し、長期浸水で孤立する要救助者の救出および長期浸水解消に向けた止水・排水作業の早期完了に寄与。
- ・宿毛市が進める庁舎の高台移転と連携し、宿毛新港IC周辺の防災拠点を中心とする防災まちづくりや、愛媛県方面からの宿毛市中心市街地への救援ルート確保に寄与。

項目	【現況】	【整備後】
■宿毛市長期浸水地区(深浦・池島)における要救助者救出日数の短縮	最大20日	最大1日(19日短縮)
■宿毛市長期浸水地区(深浦・池島)における長期浸水解消日数の短縮	最大41日	最大33日(8日短縮)

※()内の値は事業中間区間を整備済みとした場合の所要時間・短縮効果

効果2 観光振興や産業振興に寄与 [◎]

- ・都市部から県境を跨いだ地域へのアクセス強化により、観光地への移動時間短縮や工業流通団地等への輸送効率化に寄与。

項目	【現況】	【整備後】
■高知市から愛南町役場までの所要時間が短縮	147分(123分)*	120分(約27分(約3分)*短縮)
■松山空港から宿毛市役所新庁舎までの所要時間が短縮	156分(142分)*	128分(約28分(約14分)*短縮)

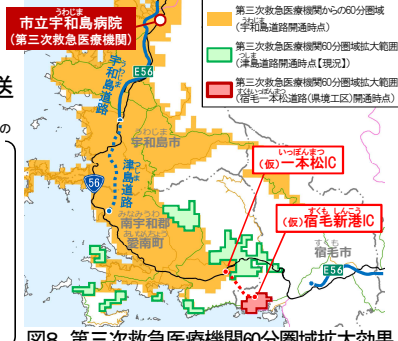
※()内の値は事業中間区間を整備済みとした場合の所要時間・短縮効果

効果3 安全・安心な医療アクセスの確保 [◎]

- ・宿毛市から第三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8)

項目	【現況】	【整備後】
■宿毛市役所新庁舎から市立宇和島病院までの搬送時間が短縮	71分(64分)*	50分(約21分(約3分)*短縮)
■宿毛市の第三次救急医療圏域の60分圏域人口カバー率が増加	約100人(1%)	約3,100人(15%)
■国道56号(高知県宿毛市榊～愛媛県南宇和郡愛南町中川)におけるR<150mのカーブ区間減少	16箇所(国道56号)	0箇所(宿毛内海道路)

※()内の値は事業中間区間を整備済みとした場合の所要時間・短縮効果



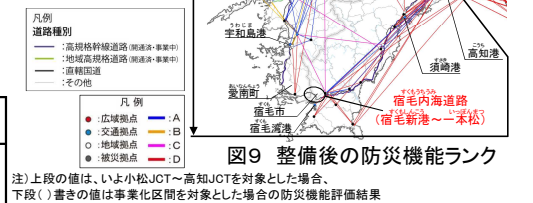
費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.4 (0.3)	6.2% (-1.6%)	14,124億円※2 (173億円※2)	19,603億円※2 (49億円※2)

注) 上段の値は、いよ小松JCT～高知JCTを対象とした場合、下段()書きの値は、事業化区間(宿毛内海道路(宿毛新港～一本松))を対象とした場合の費用便益分析結果
 ※1: EIRR: 経済的內部収益率
 ※2: 基準年(令和3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

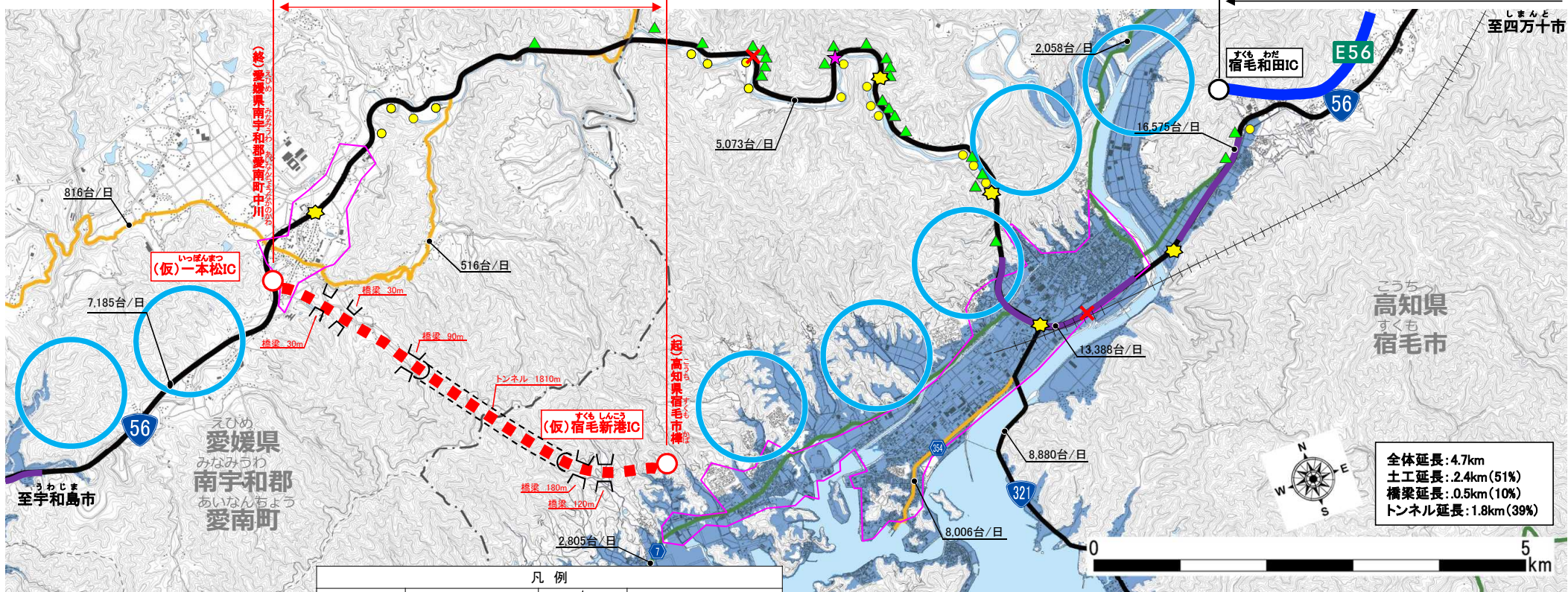
改善 ベア数	能程度 (防災機能ランク)		累積能程度 の変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
72 (2)	0.72 [C]	0.31 [B]	932.32 (4.18)	0.21 (0.06)	0.46 (0.00)	◎ (○)



注) 上段の値は、いよ小松JCT～高知JCTを対象とした場合、下段()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

一般国道56号(四国横断自動車道) 宿毛内海道路(宿毛新港~一本松)に係る新規事業採択時評価

すくもうちうみ すくもしんこう いっぽんまつ
宿毛内海道路(宿毛新港~一本松) 延長4.7km



凡例			
■■■■■	対象区間	★	死亡事故発生箇所 (H27-H30)
○○○	調査中区間	×	通行止め箇所 (H26-R2)
—	一般国道	▲	防災課題箇所
—	主要地方道	●	平面線形の厳しい箇所
—	一般県道	▲	縦断勾配の厳しい箇所
—	高速道路	□	市街地(集落)
—	橋梁構造	○○○台/日	交通量 (H27全国道路・街路交通情勢調査)
—	トンネル構造	---	県境界線
—	土佐くろしお鉄道	■	津波浸水想定区域
★	事故危険区間	■	津波浸水予測区間(R56)

