

一般国道56号(四国横断自動車道) 宿毛内海道路(御荘～内海)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：愛媛県南宇和郡愛南町御荘平城～愛媛県南宇和郡愛南町柏(図1、2)

- ・延長等：7.6km(第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費：約430億円
- ・計画交通量：約4,600台/日

| 乗用車 | 小型貨物 | 普通貨物 |
|-----------|---------|---------|
| 約3,100台/日 | 約800台/日 | 約700台/日 |



図1 広域図

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

- ・当該道路に並行する国道56号は南海トラフ地震の津波(最大津波高9m)により約3割が浸水。(図3)
- ・愛南町が整備する防災休憩施設は、隣接する松軒山公園と連携し、津波一時避難場所や災害時の進出・活動拠点として位置づけられており、拠点からいち早く国道56号を啓開し愛南町全体へ救援活動・物資輸送を行うため、防災休憩施設へ接続する緊急輸送道路の確保が必要。(図3)



図3 御荘地区付近の津波浸水予測図

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

- ・愛媛県全体の観光客数は増加傾向であるが、愛南町の観光客数は減少傾向であり、県都松山市からの周遊観光促進には速達性・定時性の確保が必要。(図4、図7)
- ・愛南町では全国生産量トップの「河内晩柑」等の農産業や全国生産量2位の「養殖マダイ」等の水産業が盛んだが、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が課題。(図5、図6)

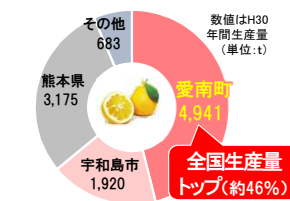


図5 河内晩柑全国シェア

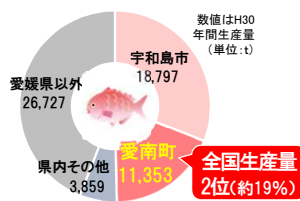


図6 養殖マダイ全国シェア

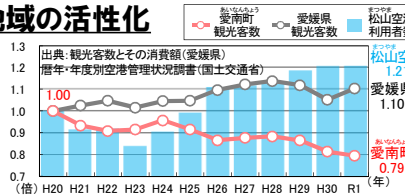


図4 観光客数・松山空港利用者数の推移



図7 愛南町の観光資源

③高次救急医療機関へのアクセス

- ・愛南町には高度救急医療などを行える救急医療機関がなく、重篤患者の救急搬送は隣接する宇和島市、宿毛市の高次救急医療機関に依存。(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、御荘IC～内海ICの並行区間には、急カーブが多数(29箇所)あり、患者の負担となっている。(図9、図10)

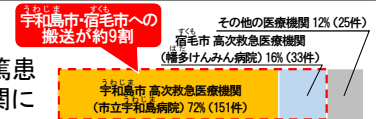


図8 愛南町の管外搬送件数(R2年)



図9 国道56号の急カーブ箇所

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宿毛内海道路により円滑な救援活動・物資輸送に寄与。
- ・御荘IC周辺の防災拠点を中心に、沿線地域間の連携を強化し、防災まちづくりの促進に寄与。

■愛南町御荘平城～柏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】2.3km(国道56号経由) → 【整備後】0km(宿毛内海道路経由)(御荘～内海)

効果2 観光振興や産業振興に寄与

- ・移動時間短縮が図られ、都市部との広域ネットワークの拡大により、販路拡大、観光振興に寄与。

■松山空港から愛南町役場までの所要時間が短縮【現況】130分(約116分)※ → 【整備後】114分(約16分(約2分)※短縮)

効果3 安全・安心な医療アクセスの確保

- ・愛南町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10)

■愛南町役場から市立宇和島病院までの搬送時間が短縮【現況】46分(39分)※ → 【整備後】37分(約9分(約2分)※短縮)

■愛南町、高知県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【現況】約18,800人(44%)《約21,300人(50%)》 → 【整備後】約22,600人(53%)

■国道56号(愛南町御荘平城～柏)のR<150mのカーブ区間減少【現況】29箇所(国道56号) → 【整備後】0箇所(宿毛内海道路(御荘～内海))



図10 第三次救急医療機関60分圏域拡大効果

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% (-1.9%) | 14,124億円※2 (276億円※2) | 19,603億円※2 (71億円※2) |

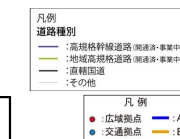
注)上段の値は、いよ小松JCT～高知JCTを対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間(宿毛内海道路(御荘～内海)を対象とした場合の費用便益分析結果

※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 | 能調度 (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 (5) | 0.72 (C) (0.81 [C]) | 0.31 (B) (0.81 [C]) | 932.32 (27.33) | 0.21 (0.05) | 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

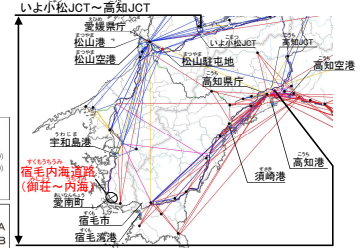
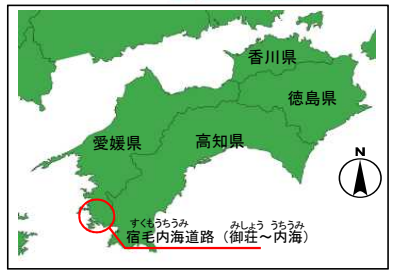
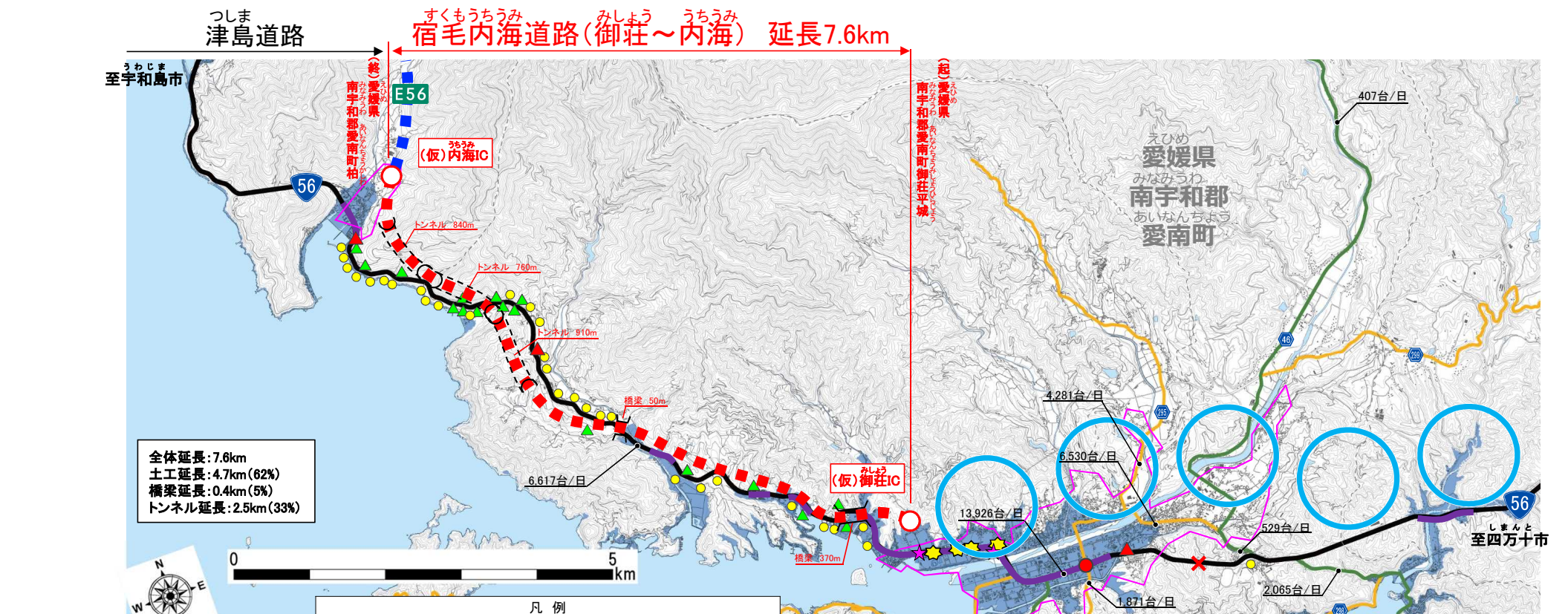


図11 整備後の防災機能ランク

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



| 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 |
| ● | 主要渋滞箇所 | ■ | 津波浸水想定区域 |
| ★ | 事故危険区間 | ■ | 津波浸水予測区間(R56) |

