

一般国道56号(四国横断自動車道)宿毛内海道路(一本松～御荘)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中川
～愛媛県南宇和郡愛南町御荘平城(図1、2)

- ・延長等：9.8km
(第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費：約450億円
- ・計画交通量：約4,600台/日

| 乗用車 | 小型貨物 | 普通貨物 |
|-----------|---------|---------|
| 約3,200台/日 | 約900台/日 | 約500台/日 |



図1 広域図

図2 事業位置図

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により約3割が浸水。(図3)
- ・城辺地区は、災害時の広域的な防災活動の中心施設が集積しており、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、城辺地区へ接続する緊急輸送道路の機能の確保が課題。(図3)



図3 城辺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、松山市方面や関西方面への速達性などの輸送効率が課題。(図4、図5、図7)
- ・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移動時間が課題。(図6、図7)

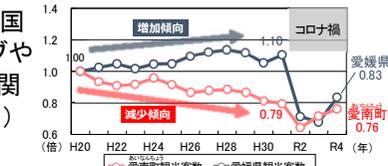


図6 観光客数・松山空港利用者数の推移

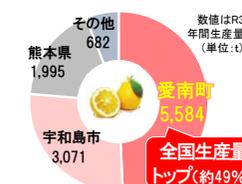


図4 河内晩柑全国シェア

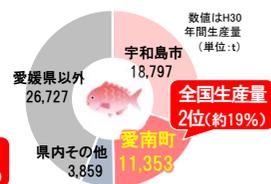


図5 養殖マダイ全国シェア



図7 愛南町の産業・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、一本松IC～御荘ICの並行区間には、事故危険区間が2箇所、急カーブ箇所が1箇所あり、患者への負担が課題。

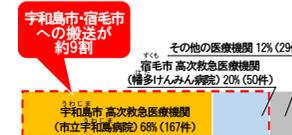


図8 愛南町の管外搬送件数(R4年)

3. 整備効果(WISNET2050との対応)

効果1 信頼性の高いネットワークの確保・災害に強いまちづくりを支援【◎】

- ・浸水しない信頼性の高いネットワークの構築により、持続可能な地域生活圏を維持。
- ・城辺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。
○愛南町中川～御荘平城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】3.1km(国道56号経由) → 【整備後】0km(宿毛内海道路(一本松～御荘)経由)

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、円滑な物流網の構築や愛媛県南予地域の魅力を向上。
○松山空港から愛南町役場までの所要時間が短縮
【現況】131分 → 【整備後】111分(約20分短縮)

効果3 速達性・アクセス性の向上により

医療活動を支援【◎】

- ・愛南町から第三次救急医療機関までの搬送時間が短縮され、地域で生活が営める環境を維持。(図9)
- 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】50分 → 【整備後】33分(約17分短縮)
- 愛南町、高知県宿毛市の第三次救急医療圏の60分圏域人口カバー率が増加
【現況】約17,000人 → 【整備後】約32,900人(15,900人増)
- 国道56号(愛南町中川～御荘平城)の事故危険区間
【現況】2箇所(国道56号) → 【整備後】0箇所(宿毛内海道路(一本松～御荘))



図9 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 |
|---------------|--------------------|------------------------|------------------------|
| (参考) 1.9(0.4) | 8.2%(-0.7%) | 34,641億円 ^{※2} | 67,364億円 ^{※2} |
| 2.3(0.5) | [2%] ^{※3} | 301億円 ^{※2} | 105億円 ^{※2} |
| 2.6(0.7) | [1%] ^{※3} | | |

注)費用便益分析結果は、いよ小松JCT～高知JCTを対象とした場合()書きの値は事業化区間を対象とした場合
※1: EIRR: 経済的内部収益率
※2: 基準年(令和5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%)
※3: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

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 | 改善度 | | 評価 |
|-------|--------------|-------------|-------------------|--------|--------|----|
| | 整備前 | 整備後 | | 通常時 | 災害時 | |
| 75 | 0.61 [C] | 0.37 [B] | 838.24 (17.51) | 0.20 | 0.30 | ○ |
| (5) | 0.82 [C] | 0.26 [B] | | (0.06) | (0.60) | ◎ |

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
※被災する地点の最寄りインターチェンジを拠点とし評価

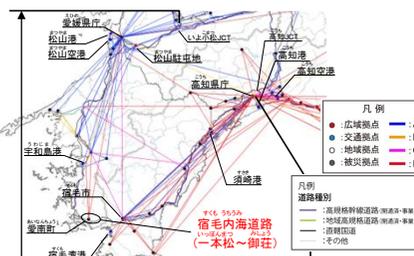


図10 整備後の防災機能ランク

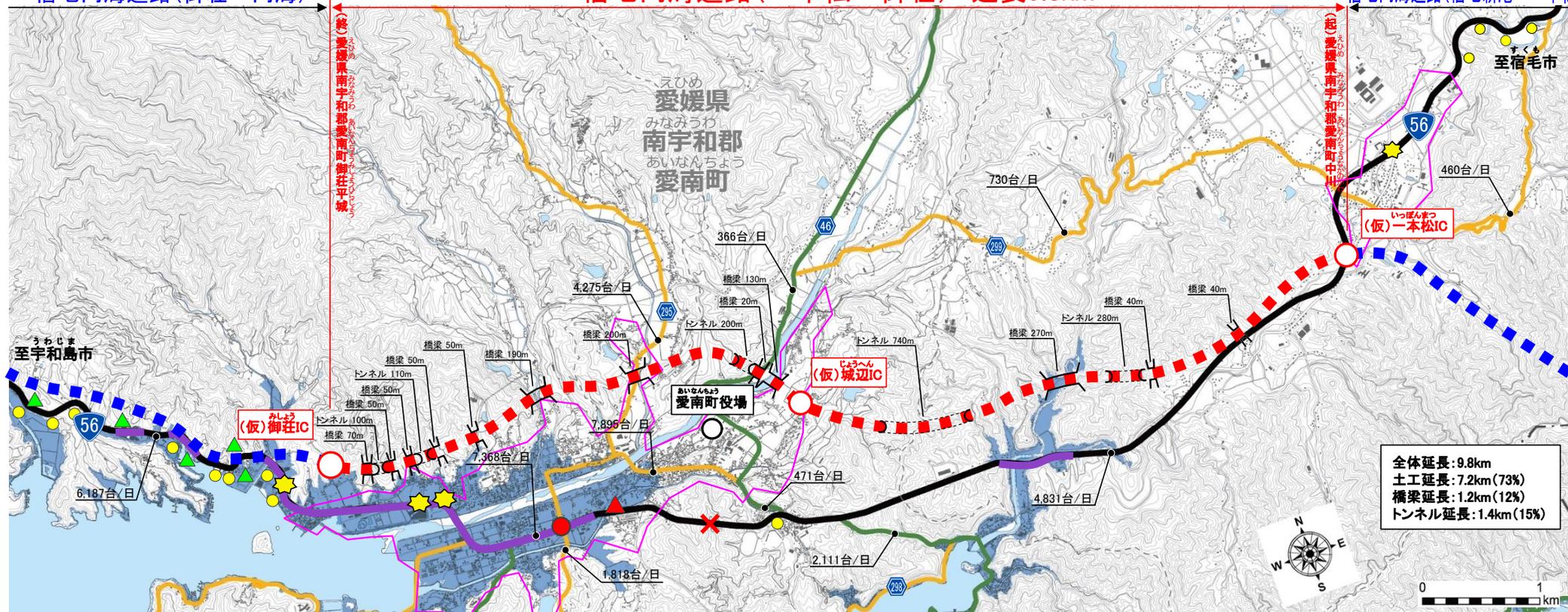
注)本事業は、「着工前重点準備事業」として実施

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

すくもうちうみ みしよ うちうみ
宿毛内海道路(御荘～内海)

すくもうちうみ いっぽんまつ みしよ
宿毛内海道路(一本松～御荘) 延長9.8km

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)



全体延長: 9.8km
 土工延長: 7.2km (73%)
 橋梁延長: 1.2km (12%)
 トンネル延長: 1.4km (15%)



| | | | |
|--|----------------|--|---------------------|
| | 対象区間 | | 通行止め箇所 (H28-R4) |
| | 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 (開通済/事業中) | | 市街地(集落) |
| | 橋梁構造 | | 交通量 (R3国道・街路交通情勢調査) |
| | トンネル構造 | | 県境界線 |
| | 主要滞箇所 | | 津波浸水想定区域 |
| | 事故危険区間 | | 津波浸水予測区間 (R56) |

