

# 事後評価結果（令和元年度）

担当課：四国地方整備局 道路部 道路計画課

担当課長名：鈴木 大健

事業名	一般国道 56 号 宇和島道路	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：愛媛県宇和島市津島町岩松 至：愛媛県宇和島市高串	延長	17.5km		

## 事業概要

一般国道 56 号は、高知市を起点に、四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を経由して松山市に至る延長約 336km の主要幹線道路であり、南予地域を南北に縦貫するこの路線は松山方面と南予、高知西南地域を結ぶ四国西南部の動脈で県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。

一般国道 56 号宇和島道路は、交通混雑・渋滞の緩和や安全で円滑な交通確保を図ることを目的とした延長 17.5km の道路であり、平成 26 年度に全線開通した。

## 事業の目的・必要性

一般国道 56 号宇和島道路は、市街地に集中していた交通量を分散させて交通混雑・渋滞を緩和し、安全で円滑な交通確保を図ることを目的とした事業である。また、「四国 8 の字ネットワーク」の一部として高規格幹線道路等のネットワーク効果を四国内の隅々まで波及させるとともに、三次医療施設への搬送時間短縮や南海トラフ地震等の災害時の緊急輸送を支えるネットワークの確保を目的としている。

## 事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	昭和 59 年度	用地着手	昭和 60 年度	供用年	(当初) ー/令和 11 年度	変 動	ー倍	
		都市計画決定	昭和 59 年度	工事着手	昭和 62 年度	(暫定/完成)	(実績) 平成 26 年度/ー			
	事業費	計画時	(名目値) ー/1,822 億円	実績		(名目値)	1,417 億円/ー	変 動	ー倍	
		(暫定/完成)	(実質値) ー/1,752 億円	(暫定/完成)		(実質値)	1,324 億円/ー			
	交通量 (当該路線)	計画時	ー/7,200~22,000 台/日			実績	6,700~25,700 台/日/ー		変 動	ー%
		(暫定/完成)	ー/7,200~22,000 台/日			(暫定/完成)	6,700~25,700 台/日/ー			
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	23.1		→	64.5 Km/h	交通事故減少	99.0	→	61.4 件/億台・キロ	
	(供用前年次)H3 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)H3 年度		(供用後年次)H27 年度		
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.3	総費用	1,961 億円 (事業費：1,922 億円 維持管理費：39 億円)		総便益	2,618 億円 (走行時間短縮便益：2,146 億円 走行経費減少便益：341 億円 交通事故減少便益：131 億円)		基準年 平成 20 年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.2	総費用	2,687 億円 (事業費：2,583 億円 維持管理費：104 億円)		総便益	3,339 億円 (走行時間短縮便益：2,795 億円 走行経費減少便益：403 億円 交通事故減少便益：142 億円)		基準年 令和元年	
事業遅延によるコスト増			費用増加額	ー 億円		便益減少額	ー 億円			

	事業遅延の理由 特になし
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間が削減【約 4,229 千人時間/年→約 3,161 千人時間/年 25.3%削減】 ・愛南町役場からJR宇和島駅までの所要時間が短縮【80分→50分】 ・愛南町役場から松山空港までの所要時間が短縮【200分→133分】 ②物流効率化の支援 ・愛南町役場から宇和島港までの所要時間が短縮【80分→48分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・四国8の字ネットワークの一部を構成 ・八幡浜・大洲地方生活圏～宇和島地方生活圏～幡多地方生活圏の中心都市間を連絡 ・愛南町から日常生活圏中心都市である宇和島市へのアクセスが向上【80分→48分】 ④個性ある地域の形成 ・愛媛国体(H29開催)の支援 ・松山市～愛南町(須ノ川公園)の所要時間が短縮【174分→97分】 ⑤災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送路に指定 ・一般国道56号通行止め時の代替路線、ダブルネットワークの構築 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量が約8.6千t-CO2/年(約5.6%)削減【154.6千t-CO2/年→146.0千t-CO2/年】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約56.6t-NO2/年(約79.2%)削減【71.5t-NO2/年→14.9t-NO2/年】 ・SPM排出量が約3.3t-SPM/年(約79.8%)削減【4.1t-SPM/年→0.8t-SPM/年】 ⑧他のプロジェクトとの関係 ・四国横断自動車道(宇和島北～西予宇和)と連携し、一体的な高速ネットワークを形成 ⑨安全性の向上 ・走行環境の改善による事故減少に寄与
	その他評価すべきと判断した項目 -
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 -
	その他評価すべきと判断した項目 -
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・沿線地域(宇和島市・愛南町)の人口は、平成12年以降減少傾向。 ・沿線地域(宇和島市・愛南町)の自動車保有台数はおおむね横ばい。
	今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性 ・宇和島道路の供用により、一般国道56号の交通渋滞緩和や、各拠点への所要時間の短縮、宇和島市中心部への通過交通の分散など、「混雑緩和」「交通円滑性の確保」「緊急医療や災害時の支援」という宇和島道路整備の目的に見合う効果を確認できており、今後の事業評価の必要性はない。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・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。
	特記事項 特になし

※ 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。