

事後評価結果（令和7年度）

事業名	一般国道56号 <small>なかむらすくも</small> 中村宿毛道路	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: 高知県四万十市古津賀 至: 高知県宿毛市和田	延長	23.2km					
事業概要	<p>一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約336kmの主要幹線道路であり、高知県・愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。</p> <p>一般国道56号中村宿毛道路は、自動車専用道路部と一般道路部からなり、四万十市～宿毛市間の円滑な交通確保と道路冠水等による交通遮断の解消、四万十市内の渋滞の解消を目的とする延長23.2kmの道路である。</p>							
事業の目的・必要性	<p>四国8の自ネットワークの一部であり、四国横断自動車道と接続し、規格の高い信頼性のあるネットワークを形成し、高知県西部広域交流の促進及び地域の活性化を図るほか、四万十市内から宿毛市間の円滑な交通確保と道路冠水等による通行止めの解消、四万十市内の渋滞の解消を図るとともに災害時における広域ネットワーク確保を目的とする高規格幹線道路である。</p>							
事業概要図								
事業の 効果 等	事業期間	事業化年度	昭和51年度 用地着手	昭和53年度 昭和中54年度	供用年	(当初)ー/平成21年度 (暫定/完成)	変動	ー倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) ー/1,155億円 (実質値) ー/1,119億円	実績	(名目値) 1,271億円/ー (実質値) 1,824億円/ー	(実績) 令和2年度/ー	変動	ー倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	ー/5,100~14,600 台/日	実績	6,000~10,600 台/日/ー		変動	ー%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	約45.6km/h → 約72.0km/h (供用直前年次)H11年度 (供用後年次)R6年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	99件/年 → 6件/年 (供用直前年次)H13年度 (供用後年次)R5年度				
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C : 2.1	EIRR : 記載なし	総費用 : 1,311億円 (事業費: 1,218億円 維持管理費: 93億円 更新費: 0.00億円)	総便益 : 2,688億円 (走行時間短縮便益: 2,539億円 走行経費減少便益: 117億円 交通事故減少便益: 31億円)	基準年 : 平成15年			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 2.1 (0.8)	EIRR : 9.0% (2.8%)	総費用 : 40,045億円 (事業費: 33,861億円 維持管理費: 5,752億円 更新費: 432億円)	総便益 : 83,750億円 (走行時間短縮便益: 72,673億円 走行経費減少便益: 9,162億円 交通事故減少便益: 1,914億円)	基準年 : 令和7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			

	<p>事業遅延の理由 特になし</p>
	<p>交通量変動の理由 四万十IC～平田ICについて、計画時は完成4車線としていたが、早期のネットワーク効果発現を優先させるため、暫定2車線で当面の事業完了としたため。</p>
	<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"> ・現道等の年間渋滞損失時間が削減【774.5万人・時間/年→625.5万人・時間/年 19%削減】 ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況（高知西南交通（平日上下15便/日）） ・宿毛市から中村駅までの所要時間が短縮【45分→34分】 ・宿毛市から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【167分→155分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・四万十市から宿毛湾港までの所要時間が短縮【50分→40分】 ・すくも湾漁協から高知龍馬空港までの所要時間が短縮【168分→157分】 <p>③国土・地域のネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり ・宿毛市役所から高知市役所までの所要時間が短縮【172分→160分】 ・四万十市役所から宇和島市役所までの所要時間が短縮【116分→105分】 ・宿毛市役所から四万十市役所までの所要時間が短縮【46分→35分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知西南中核工業団地（宿毛市）の近隣市町村からの従業員数が増加し、地域産業活性化に寄与 ・高知市役所から道の駅すくもまでの所要時間が短縮【171分→160分】 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・四万十市役所から高知県立幡多けんみん病院までの所要時間が短縮【27分→22分】 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本線・現道の交通死傷事故件数：99件/年→6件/年 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本線及び現道は第一次緊急輸送道路に位置づけ ・現道の路面冠水により通行止めになった場合の代替路を形成 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO排出量が約1.1千t-CO₂/年（約0.4%）削減【260.5千t-CO₂/年→259.4千t-CO₂/年】 <p>⑨生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO₂排出量が約22.4t-NO₂/年（約76.5%）削減【29.3t-NO₂/年→6.9t-NO₂/年】 ・SPM排出量が約1.4t-SPM/年（約76.9%）削減【1.9t-SPM/年→0.4t-SPM/年】 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>国道56号（現道）の線形不良箇所（曲線半径100m未満 10箇所）を回避するルートが形成され、走行の安全性が向上。</p>
<p>事業による環境変化</p>	<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>事業評価監視委員会の意見</p> <p>・「今後の事後評価及び改善措置の必要性はない」とする事業者の判断は妥当である。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域（四万十市、宿毛市）の人口は令和元年度以降減少傾向。 ・H31年度に大方四万十道路、R6年度に宿毛内海道路が事業化。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>・中村宿毛道路の完成供用により、「国道56号の渋滞緩和」「災害時における緊急輸送道路の代替路を確保」「アクセス性向上による地域産業の支援」「第二次医療機関への速達性の向上」など、中村宿毛道路の整備目的に</p>

見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価および改善措置の必要性はない。

・なお、事業中の四国8の字ネットワークを構成する事業では、いよ小松JCTから高知JCTまでの複数の区間を一体とした評価を実施しているため、引き続き中村宿毛道路を含めた事業評価を実施する予定。

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・事業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。

・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。

・中村宿毛道路の開通により、防災力の向上や地域産業の活性化につながる効果も確認できたことから、こうした効果も評価されることが望ましい。

特記事項

早期のネットワーク効果発現を優先させるため、計画の一部(四万十IC～平田IC間)を完成4車線から暫定2車線に変更して事業を完了した。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

(※B/Cの値は、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にした場合の費用便益分析結果。)