

一般国道56号 一本松町改良

事後評価

平成 17 年 9 月 29 日  
国土交通省四国地方整備局

事後評価に係る資料

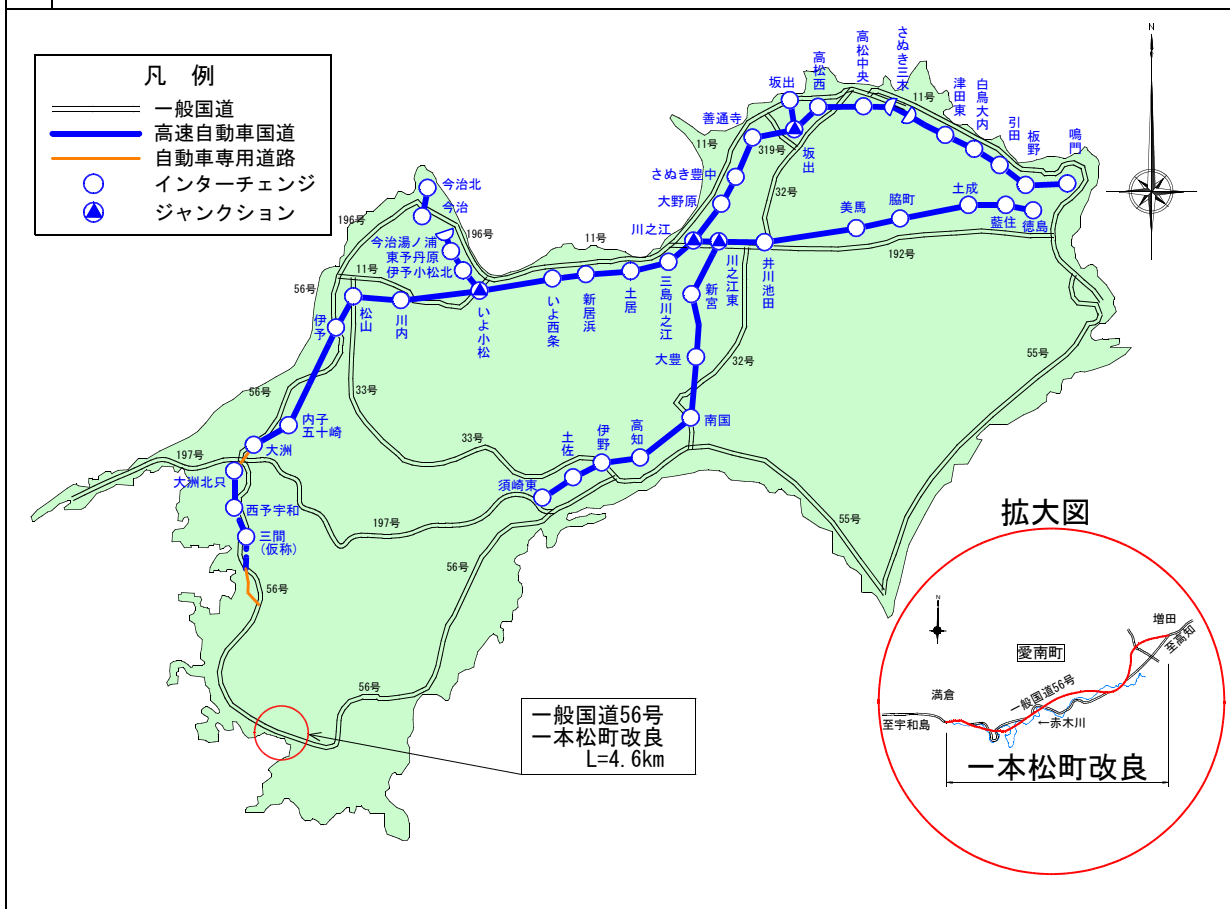
事業名		一般国道56号 <small>いっぽんまつちょうかいりょう</small> 一本松町改良		事業区分	一般国道
事業の概要	起終点	自：愛媛県南宇和郡愛南町増田 至：愛媛県南宇和郡愛南町満倉		延長	4.6 km
	事業化	昭和51年度	都市計画決定	なし	
	用地着手	昭和52年度	工事着手	昭和53年度	
	完成供用	平成12年12月8日			
	全体事業費	63億円(うち用地費：9.3億円)	交通量	6,544 台/日(H17)	

事業の目的

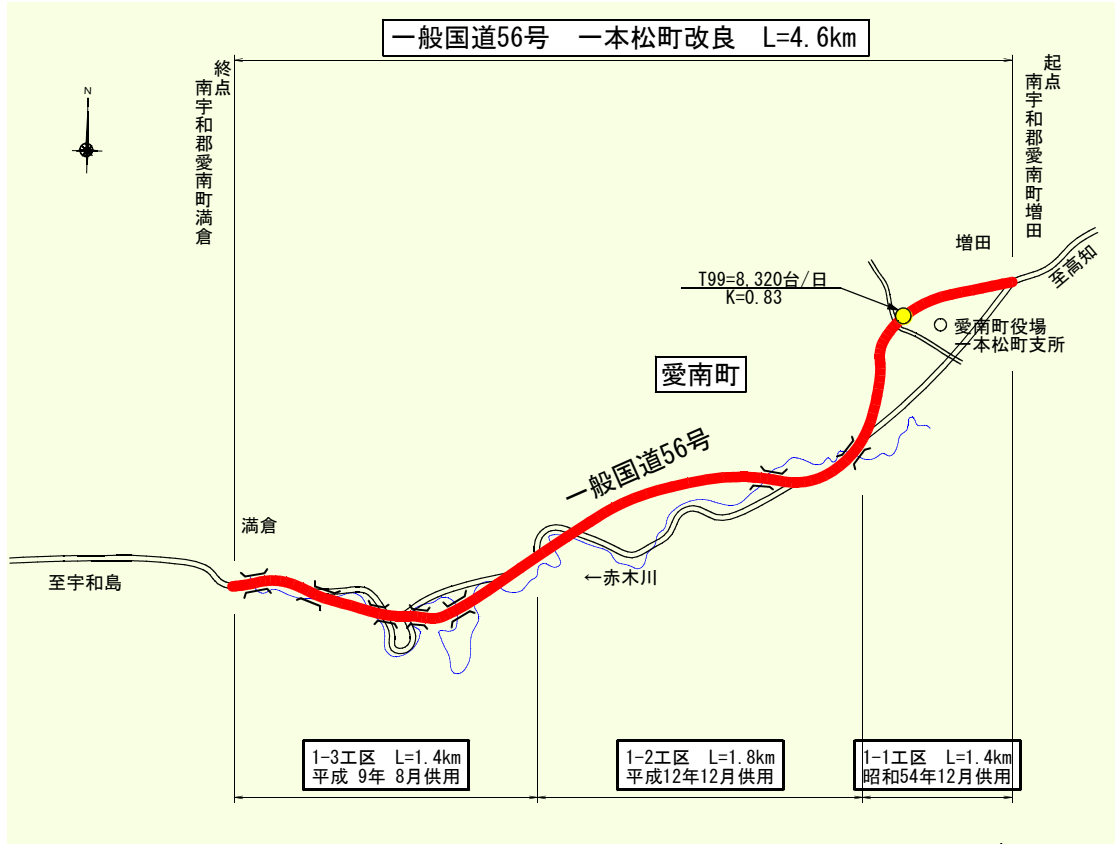
一般国道56号は、高知市を起点とし、四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を經由して松山市に至る延長286.1kmの主要幹線道路である。

当該区間の現道は、幅員が狭小で平面線形も悪く、歩道の整備がされていない地域であることから地域住民をはじめ交通輸送機関等から早急な道路整備を熱望されていた。

一本松町改良は、線形改良・幅員確保による走行性の向上を図り、交流圏の拡大、さらに産業・観光等の交流・連携に資する道路として地域の発展に貢献することを目的として計画整備されたものである。



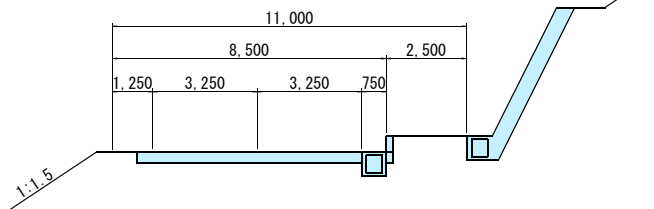
【事業箇所】



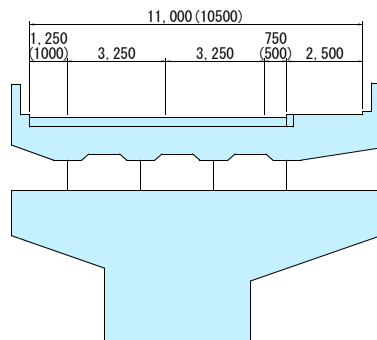
【標準断面図】

- ・ 道路規格 第3種3級
- ・ 車線数 2車線
- ・ 幅員 一般部 : 11.0m  
橋梁部 : 11.0m (10.5m)

・ 標準断面図  
(一般部)



(橋梁部)



( ) 100m以上の橋梁

◇客観的指標

<事業の効果や必要性を評価するための指標(1/2)>

政策目標		指 標	備 考
大項目	中項目		
1. 活力	円滑な モビリティ の確保	●現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	区間a 渋滞損失時間(現況): 1,588千人時間/年 渋滞損失削減時間: 106千人時間/年 区間b(旧56号) 渋滞損失時間(現況): 37千人時間/年 渋滞損失削減率: 92%
		○現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
		○現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
		●当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	宇和島自動車
		●新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	JR宿毛駅 JR宇和島駅
		●第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	松山空港
	物流効率化 の支援	●重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	宿毛湾港 宇和島港
		●農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	旧一本松町(米) 深浦漁協、宿毛市漁協
		□現道等における総重量25tの車両もしくは1S0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
	都市の再生	○都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		○広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果	
		○市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
		○中心市街地内で行われたことによる効果	
		□幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		□DID区域内の都市計画整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上	
		□対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった	
	国土・地域 ネットワーク の構築	□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	
		□地域高規格道路の位置づけあり	
		□当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合)	
		■当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	宇和島市～宿毛市
		□現道等における交通不能区間が解消	
■現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消		解消された(中ノ川隧道)	
●日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況		宇和島市まで	

<事業の効果や必要性を評価するための指標(2/2)>

政策目標		指 標	備 考
大項目	中項目		
1. 活力	個性ある地域の形成	○鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	
		○拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	
		●主要な観光地へのアクセス向上による効果	南レクレジャー施設、西海観光船
		●新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	あけぼの荘
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	○自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		○交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	
	無電柱化による美しい町並みの形成	○対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		○市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
安全で安心できるくらしの確保	●三次医療施設へのアクセス向上の状況	市立宇和島病院	
3. 安全	安全な生活環境の確保	●現道等における交通量の減少、歩道設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	歩道設置 線形不良区間の解消
		●歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	歩道設置
	災害への備え	○近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消	
		■対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	第一次緊急輸送道路
		○緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	
		○並行する高速ネットワークの代替路線として機能(A'路線としての位置づけがある場合)	
		○現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
		○現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消	
4. 環境	地球環境の保全	●対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量	746t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	●現道等における自動車からのNO2排出削減率	現道(旧56号) 排出削減量: 11.5t/年 排出削減率: 86% バイパス排出増加量: 7.8t-NOx/年
		●現道等における自動車からのSPM排出削減率	現道(旧56号) 排出削減量: 1.1t/年 排出削減率: 86% バイパス排出増加量: 0.8t-SPM/年
		○現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
		○その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	○関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		○他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	●その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	地域間交流

◇事業の効果や必要性を評価するための指標該当項目

1. 活力について

<円滑なモビリティの確保>

- 線形改良等の効果により、交通量が分散され、年間渋滞損失時間が改善された。
- バイパス整備により、旧道の交通量が減少し、バスの運行が円滑になった。
- 特急停車駅である宇和島駅、宿毛駅等の交通拠点へのアクセスが向上した。
- 高速道路等の整備と相まって、第二種空港である松山空港までのアクセスが向上した。

<物流効率化の支援>

- 重要港湾である宇和島港および宿毛湾港へのアクセスが向上した。
- 農林業を主体としている愛南町においては、農作物の流通が効率化でき、品質を保った状態での出荷が可能となった。

<国土・地域ネットワークの構築>

- 線形改良等の効果により、宇和島市と宿毛市間のアクセスが向上し、県境を越えた地域間交流がなされている。
- 一本松町改良の整備により、線形改良・幅員確保がなされ大型車が安全にすれ違うことが可能となった結果、大型車の交通量が約2.3倍に増加した。
- 愛南町から宇和島市、宿毛市への所要時間が短縮され、アクセスが向上するとともに、宿毛市からも、買物やレジャー客が一本松町改良を利用して愛南町へ行く機会が増えた。

<個性ある地域の形成>

- 周辺観光地へのアクセスが向上。
- あけぼの荘(町営)の入込客数が増加。

2. 暮らしについて

<安全で安心できる暮らしの確保>

- 三次医療施設である南予救命救急センターへより早く、より安全に救急患者を搬送することが可能になった。

3. 安全について

<安全な生活環境の確保>

- 現道区間は道路線形が非常に悪く、交通の難所になっていたが、一本松町改良の整備により道路線形の改良と道路幅員の確保、歩道設置等により、安全性・快適性が向上した。

<災害への備え>

- 国道56号は、愛媛県の緊急輸送道路ネットワーク計画における「第一次緊急輸送道路」の一部を担う路線であり、一本松町改良の整備により、災害時の物資輸送等のための信頼性が向上した。

4. 環境について

<地球環境の保全>

- 一本松町改良の整備により、自動車からのCO2排出量は、746t-CO2/年削減された。

<生活環境の改善・保全>

- 一本松町改良の整備により、現道における自動車からのNO2およびSPM排出削減率は、それぞれ86%となった。

5. その他について

<その他>

- 愛南町と宿毛市の地域間交流が盛んである。

◇事業採択時より事後実施時までの周辺環境変化等

■四国縦貫自動車道の供用

○平成12年 7月 大洲～伊予間(L=31.8km)供用開始

■四国縦貫自動車道と大洲道路直結

○平成14年 3月 松山自動車道大洲IC～大洲道路大洲北IC間(供用延長L=1.0km)供用開始

■四国横断自動車道の供用

○平成16年 4月 大洲北只IC～西予宇和IC間(L=15.7km)供用開始

■宇和島道路の供用

○平成17年 7月 坂下津IC～朝日IC間(L=1.3km)2車線供用開始

■愛南町における状況の変化

○平成16年10月 南宇和郡の旧5町村(旧内海村、旧御荘町、旧城辺町、旧一本松町、旧西海町)が合併して「愛南町」となる。

○平成17年 3月 松下寿電子工業が3.5インチハードディスクドライブ(HDD)事業の委託生産契約の完了に伴い、愛南町(旧一本松町)内の生産工場を閉鎖した。

事業の投資効果	<p>○現在の費用便益比：<math>B/C = 1.2</math>  (基準年：平成 17 年 検討年次40年間で算出)</p> <p>総費用(C)： 130億円  総便益(B)： 156億円</p> <p>○経済的純現在価値 (ENPV)  26億円</p> <p>○経済的内部収益率 (EIRR)  4.9%</p>
今後の事後評価の必要性	<p>■今後の事業評価の必要性</p> <p>一本松町改良の整備により、</p> <p>①線形改良により走行性が向上  ②主要都市、交通拠点への旅行時間の短縮  ③第一次緊急輸送路として災害時の信頼性向上  ④地域間交流の基盤の確立  ⑤自動車から排出されるCO2, NO2, SPMが削減</p> <p>といった効果が発現している。</p> <p>このように、一本松町改良は事業の目的に見合った効果を発現しており、今後改めて事後評価を実施する必要はないと考えている。</p>
改善措置の必要性	<p>■改善措置の必要性</p> <p>一本松町改良の事業による効果の発現は十分なものであり、今後も当該地域において大きな周辺環境の変化はないものと考えられることから、改善措置の必要性はないと考えている。</p>