

# 一般国道56号

くぼかわ さ が  
・窪川佐賀道路

さ が おおがた  
・佐賀大方道路

おおがた し ま ん と  
・大方四万十道路

すくも うちうみ  
・宿毛内海道路

すくも わ だ すくも しんこう すくも しんこう いっぽんまつ  
（宿毛和田～宿毛新港、宿毛新港～一本松、  
いっぽんまつ みしやう みしやう うちうみ  
一本松～御荘、御荘～内海）

つしま  
・津島道路

## 事業再評価 （重点審議）

令和6年12月3日



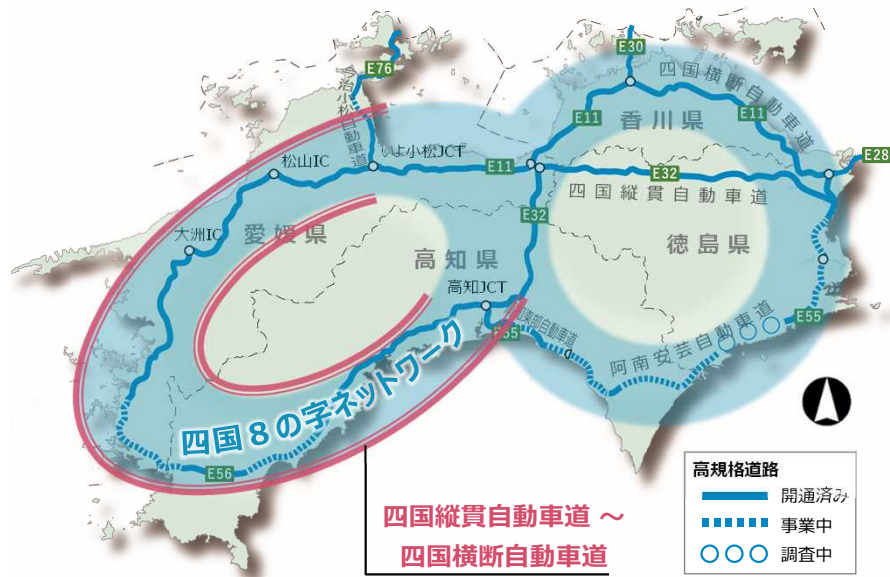
国土交通省 四国地方整備局

# 1. 事業の概要

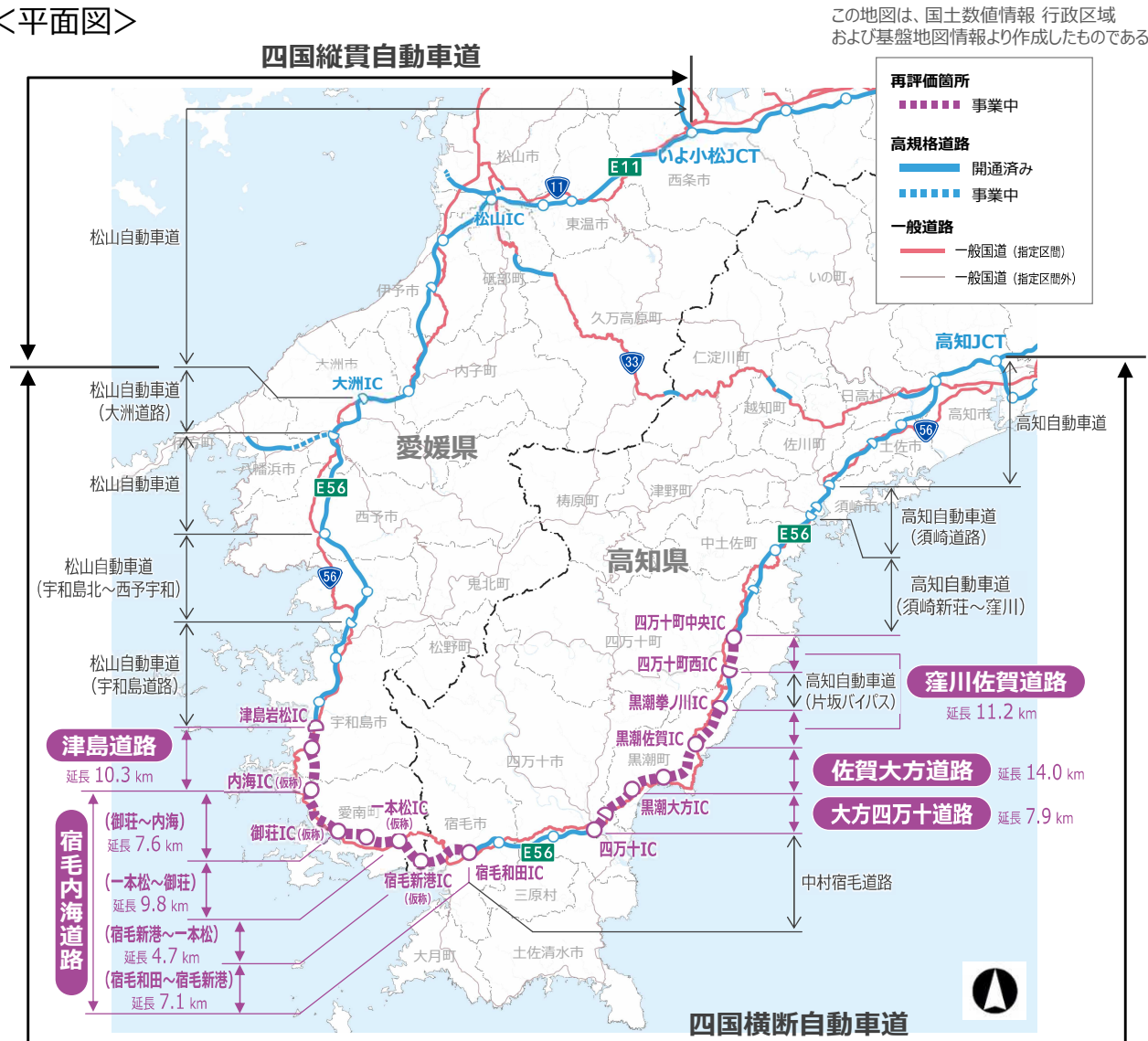
## 【事業の目的】

- 国道56号 窪川佐賀道路、佐賀大方道路、大方四万十道路、宿毛内海道路（宿毛和田～内海）、津島道路は、四国8の字ネットワークのうち、四国西南部を形成する高規格道路として、南海トラフ地震等の災害時のリダンダンシー確保、救急医療活動の支援及び産業振興の支援、観光振興の支援を目的とした道路である。

## <位置図>



## <平面図>



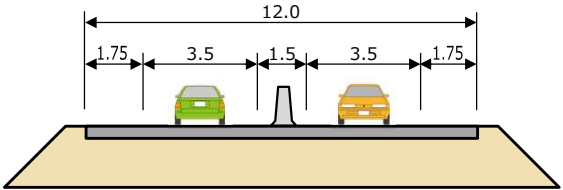
# 1. 事業の概要

## <事業計画諸元>（高知県）

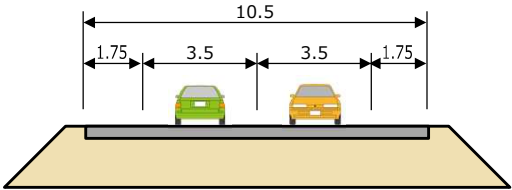
路線名	四国横断自動車道								
事業名	一般国道56号 須崎道路	四国横断自動車道 阿南四万十線 (須崎新荘～窪川)	一般国道56号 窪川佐賀道路	一般国道56号 片坂バイパス	一般国道56号 佐賀大方道路	一般国道56号 大方四万十道路	一般国道56号 中村宿毛道路	一般国道56号 宿毛内海道路 (宿毛和田～宿毛新港)	一般国道56号 宿毛内海道路 (宿毛新港～一本松)
計画区間	須崎市 神田 ～ 須崎市 下分	須崎市 下分 ～ 高岡郡四万十町 平串	窪川工区：高岡郡四万十町 平串 ～高岡郡四万十町 金上野 佐賀工区：幡多郡黒潮町 拳川 ～幡多郡黒潮町 佐賀	高岡郡四万十町 金上野 ～ 幡多郡黒潮町 拳川	幡多郡黒潮町 佐賀 ～ 幡多郡黒潮町 入野	幡多郡黒潮町 入野 ～ 四万十市 右山	四万十市 右山 ～ 宿毛市 和田	宿毛市 和田 ～ 宿毛市 樺	宿毛市 樺 ～ 愛媛県 みなみうわ 南宇和郡愛南町 中川
計画延長	4.6 km	21.8 km	11.2 km (窪川工区：5.0 km) (佐賀工区：6.2 km)	6.1 km	14.0 km	7.9 km	20.7 km	7.1 km	4.7 km
構造規格	第1種 第3級	第1種 第3級	第1種 第3級	第1種 第3級	第1種 第3級	第1種 第3級	第1種 第3級	第1種 第3級	第1種 第3級
設計速度	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h
車線数	2 車線	2 車線	2 車線	2 車線	2 車線	2 車線	4 車線・2 車線	2 車線	2 車線
標準幅員 ( )：暫定2車線の幅員	20.5 m (10.5 m)	20.5 m (10.5 m)	窪川工区：12.0 m 佐賀工区：10.5 m	10.5 m	12.0 m	12.0 m	20.5 m・10.5 m (10.5 m)	12.0 m	12.0 m
計画交通量 (R22時点)	6,900 台/日※1	8,400～ 13,100 台/日※1	5,700～ 7,900 台/日	6,600 台/日※1	8,200～ 9,200 台/日	9,300～ 12,400 台/日	6,700～ 11,000 台/日	2,500 台/日	3,600 台/日
全体事業費	645 億円	806 億円	748 億円	250 億円	618 億円	406 億円	1,330 億円	510 億円	293 億円
事業化	S51年度	H9年度 (H15年度 新直轄方式)	H24年度	H17年度	H29年度	R1年度	S51年度	R6年度	R4年度
都市計画決定	S61年度	H7～H8年度	H16年度	H16年度	H28年度	H28年度	S50年度	R3年度	R3年度
開通状況	H20年度 全線開通	H24年度 全線開通	-	H30年度 全線開通	-	-	R2年度 全線開通	-	-

※ 高知JCT～いよ小松IC間の計画交通量（R22時点）は、2,500台/日～21,300台/日  
※1 国道56号須崎道路、四国横断自動車道阿南四万十線（須崎新荘～窪川）、国道56号片坂バイパスの交通量は、事後評価時のもの

## <標準断面図> (単位：m)



幅員 12.0 m の断面図



幅員 10.5 m の断面図

# 1. 事業の概要

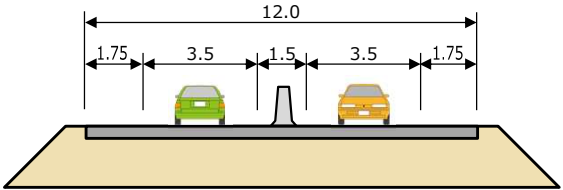
## <事業計画諸元>（愛媛県）

路線名	四国横断自動車道					
事業名	一般国道56号 宿毛内海道路 （一本松～御荘）	一般国道56号 宿毛内海道路 （御荘～内海）	一般国道56号 津島道路	一般国道56号 宇和島道路	四国横断自動車道 愛南大洲線 （宇和島北～西予宇和）	一般国道56号 大洲道路
計画区間	みなみうわ　あいなんちやうなかのかわ 南宇和郡愛南町 中川 ～ みなみうわ　あいなんちやう　みしょうらじやう 南宇和郡愛南町 御荘平城	みなみうわ　あいなんちやう　みしょうらじやう 南宇和郡愛南町 御荘平城 ～ みなみうわ　あいなんちやう　かじわ 南宇和郡愛南町 柏	みなみうわ　あいなんちやう　かじわ 南宇和郡愛南町 柏 ～ うわじま　つしまちやういゆまつ 宇和島市 津島町岩松	うわじま　つしまちやういゆまつ 宇和島市 津島町岩松 ～ うわじま　たかくし 宇和島市 高串	うわじま　たかくし 宇和島市 高串 ～ せいよ　うわちやう　いのう 西予市 宇和町稲生	おおず　きたただ 大洲市 北只 ～ おおず　ひがしおおず 大洲市 東大洲
計画延長	9.8 km	7.6 km	10.3 km	17.5 km	16.3 km	6.3 km
構造規格	第1種 第3級	第1種 第3級	第1種 第3級	第1種 第3級	第1種 第3級	第1種 第3級
設計速度	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h
車線数	2 車線	2 車線	2 車線	2 車線	2 車線	4 車線・2 車線
標準幅員 ( )：暫定2車線の幅員	12.0 m	12.0 m	10.5 m	20.5 m・10.5 m (10.5 m)	20.5 m (10.5 m)	20.5 m (9.5 m)
計画交通量 （R22時点）	4,500～ 6,700 台/日	4,600 台/日	4,500～ 6,100 台/日	6,700～ 25,700 台/日※1	12,400～ 12,600 台/日※1	20,000 台/日※1
全体事業費	450 億円	473 億円	491 億円	1,417 億円	543 億円	421 億円
事業化	R6年度	R4年度	H24年度	S59、H9、H17年度	H10年度 （H15年度 新直轄方式）	S55年度
都市計画決定	R3年度	R3年度	-	S59、H11年度	H8年度	S55年度
開通状況	-	-	-	H26年度 全線開通	H23年度 全線開通	H16年度 全線開通

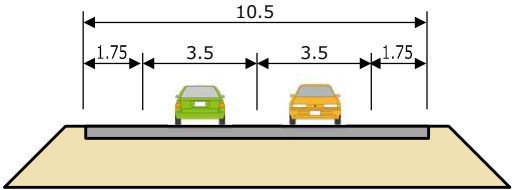
※ 高知JCT～いよ小松IC間の計画交通量（R22時点）は、2,500台/日～21,300台/日  
※1 国道56号宇和島道路、四国横断自動車道愛南大洲線(宇和島北～西予宇和)、国道56号大洲道路の交通量は、事後評価時のもの

## <標準断面図>

（単位：m）



幅員 12.0 m の断面図



幅員 10.5 m の断面図



## 2. 事業の効果と必要性（1）

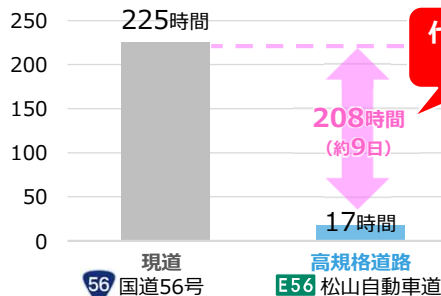
### 南海トラフ地震等の災害発生時におけるリダンダンシー確保

- 高規格道路の整備により、津波浸水が想定される現道区間を回避し、**信頼性の高い緊急輸送道路及び災害時のリダンダンシーを確保する。**
- また、四国広域道路啓開計画における**四国おうぎ（扇）** 作戦の進出ルートを補完するとともに、高規格道路に併設した**緊急避難施設・連絡路整備**により、**地域防災機能が向上する。**

### 【国道56号の被災状況・救援ルート】

#### 西日本豪雨（H30.7月）発生時の効果

##### 現道・高規格道路の通行止め期間



##### 高規格道路を利用する緊急車両



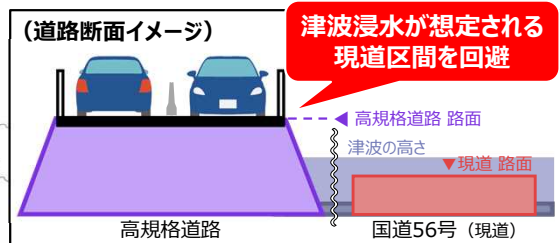
### 【緊急避難施設・連絡路整備】



① 未供用部分を活用した緊急避難施設 (宇和島道路)

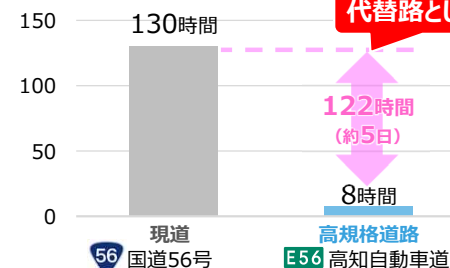


② 防災拠点へ直結する緊急連絡路 (中村宿毛道路)



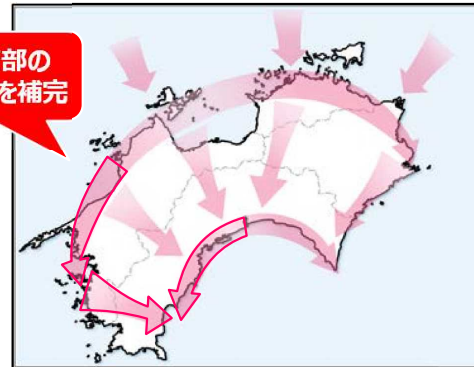
#### 令和4年7月法面崩壊発生時の効果

##### 現道・高規格道路の通行止め期間



### 【南海トラフ地震に備えた広域道路啓開計画】

四国西南部の  
進出ルートを補完



四国おうぎ（扇）作戦 進出ルート

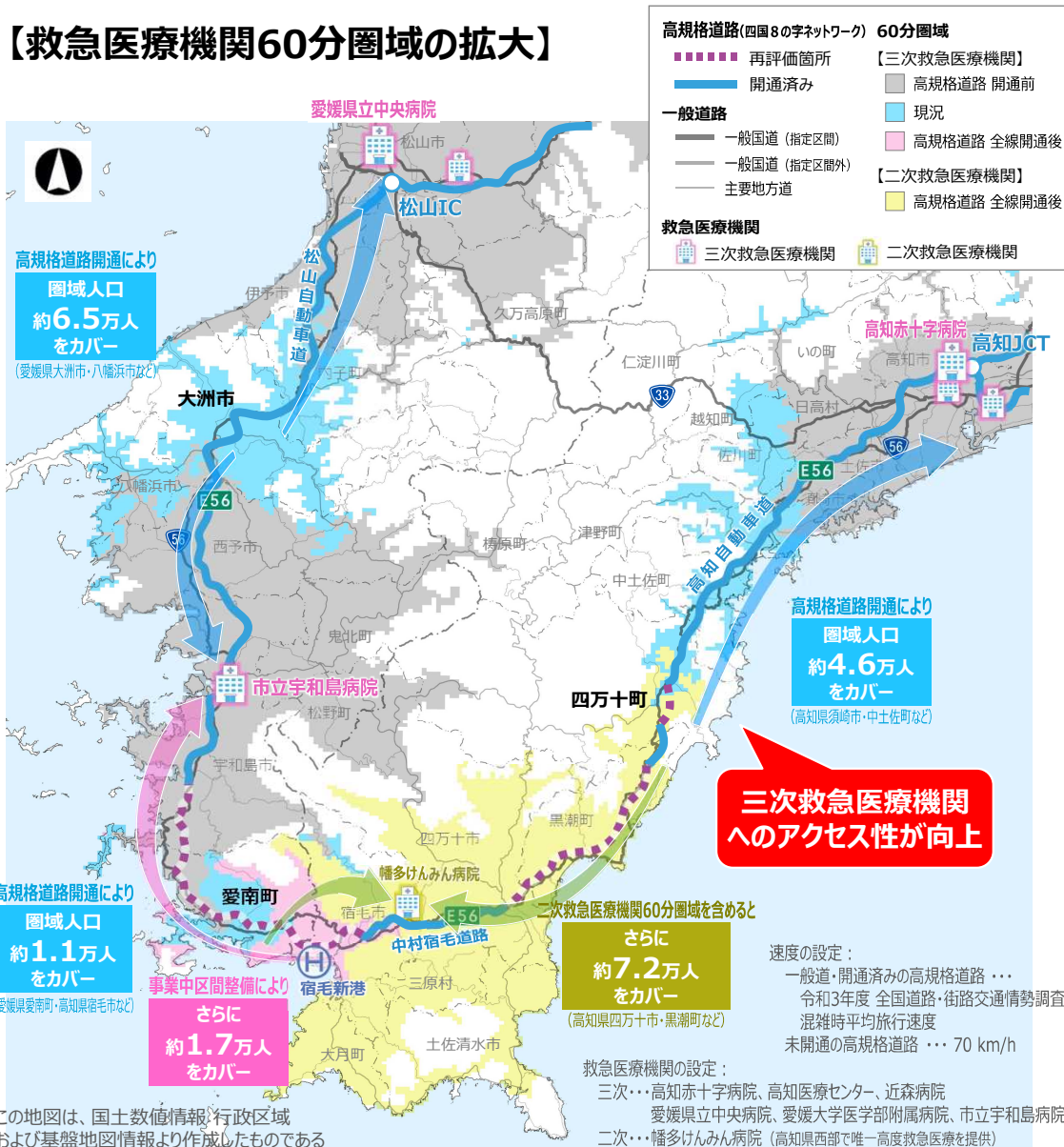
出典：  
四国広域道路啓開計画

## 2. 事業の効果と必要性（2）

### 速達性の向上による救急医療活動の支援

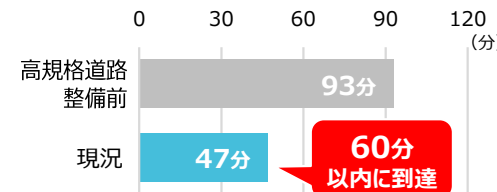
- これまでの高規格道路開通により、**三次救急医療機関へのアクセス性が向上し、60分圏域が拡大。**
- 今後の高規格道路延伸により**更なるアクセス性向上を図ることで、四国西南地域における60分圏域人口の増加や安静搬送の支援を図る。**

#### 【救急医療機関60分圏域の拡大】

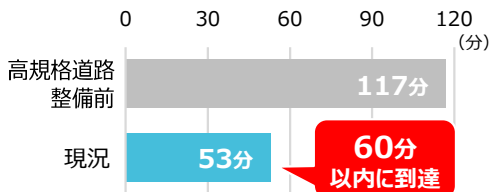


#### 【救急搬送時間の短縮】

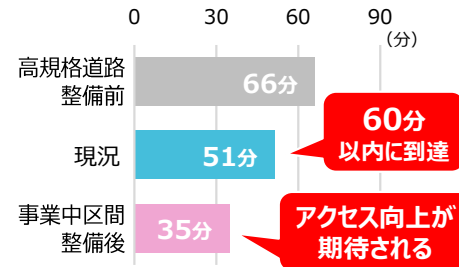
##### ■ 大洲市 ~ 愛媛県立中央病院



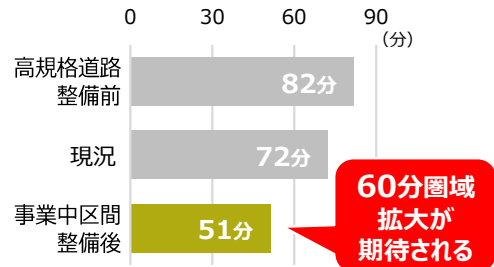
##### ■ 四万十町 ~ 高知赤十字病院



##### ■ 愛南町 ~ 市立宇和島病院



##### ■ 四万十町 ~ 幡多けんみん病院



#### 【救急医療関係者の声】

- ・ドクターヘリは夜間や悪天候時は飛行できないことに加え、松山方面から出発するため要請から愛南町まで40分以上かかります。愛南町から市立宇和島病院への搬送は、陸路の方が早く確実に行えます。
- ・宇和島道路の完成により、愛南町から市立宇和島病院までの所要時間が約10分短縮しました。
- ・搬送中に胸骨圧迫や気道確保などの処置を行うことがありますが、急カーブや交差点などでブレーキをかけるため、処置が難しく危険です。高規格道路ネットワークが整備されれば、走行中に処置しやすくなり、患者さんの負担が低減します。
- ・宿毛新港はヘリコプターと救急車とのランデブーポイントになっています。連携のため宿毛新港へのアクセスは非常に重要です。

(令和6年9月 ヒアリング調査)



救急医療関係者



- 国道56号の沿線地域では**養殖マダイや養殖クロマグロなどの水産業が盛んであり、地域の主要産業**である。
- これまでの開通により、**出荷にかかる時間が短縮するなかで、沿線地域の養殖マダイや養殖クロマグロなどの出荷量は増加傾向**にある。
- 今後の開通により**速達性、走行性が更に向上することで水産業の支援が期待**される。

## 6

## 2. 事業の効果と必要性（4）

### 速達性の向上による観光振興を支援

- これまでの高規格道路開通により、**県都方面から南予地域・幡多地域への所要時間が約半分に短縮し、観光客数が増加傾向にある。**
- 今後の高規格道路延伸により、**カツオの薫焼きタタキづくり体験、柏島、宇和海海域公園、宇和島城など地域産品、自然、歴史を満喫できる四国西南地域への速達性・走行性の高い周遊ルートが形成されることで、四国西南地域の観光振興を支援する。**

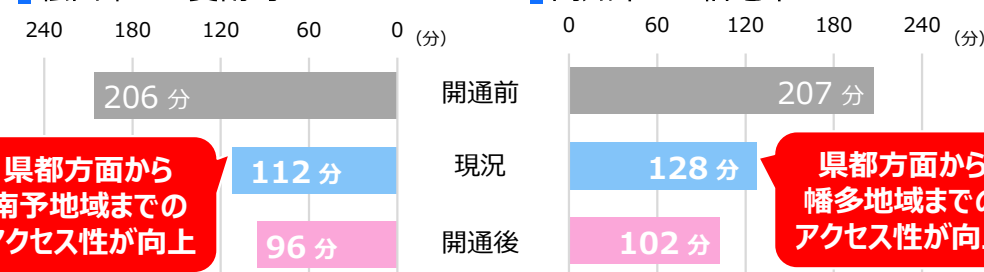
### 【四国西南地域の観光スポット】



### 【四国西南地域までの所要時間】

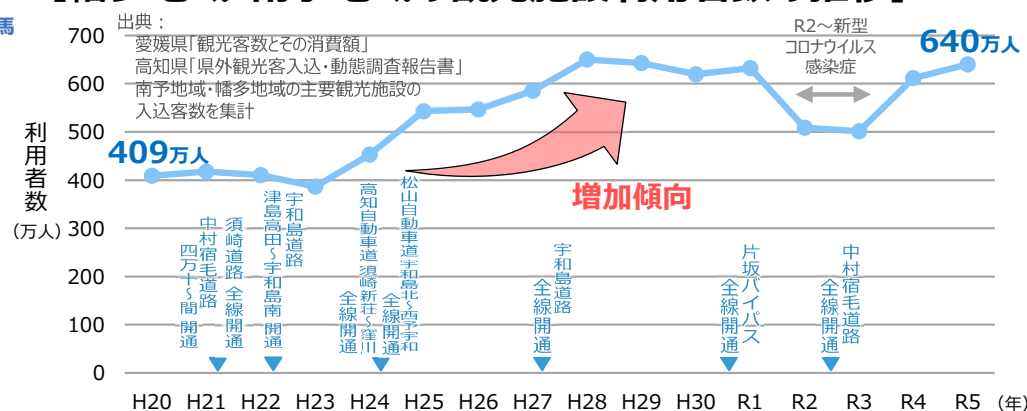
■ 松山市 ～ 愛南町

■ 高知市 ～ 宿毛市



速度の設定：一般道・開通済みの高規格道路・・・令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 混雑時平均旅行速度  
 未開通の高規格道路・・・70 km/h

### 【幡多地域・南予地域の観光施設利用者数の推移】



### 【関係者の声】

- ・幡多地域について「魅力的な場所だが遠い」というご意見をたくさん頂きます。高規格道路ネットワークを一刻も早く作ってほしいです。
- ・移動時間が短くなったので観光に使える時間が長くなりました。高知市側から来て松山市側から帰るような周遊観光を行う人もいます。

(令和6年9月 ヒアリング調査)



観光関係者



# 3. 事業の進捗状況と見込み

- 窪川佐賀道路・佐賀大方道路・大方四万十道路・津島道路では、引き続き、調査設計・用地買収・工事を推進中。
- 宿毛内海道路では、用地買収着手に向けて調査設計を推進中。

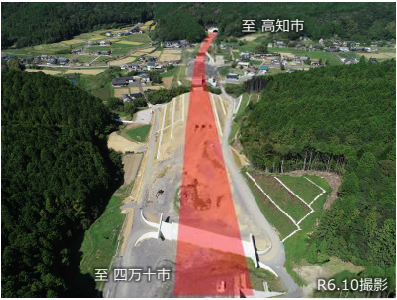
## 【位置図】



## 【事業の進捗状況】

事業名	延長 (km)	進捗状況		事業内容
		前回評価	今回評価	
一般国道56号 窪川佐賀道路	11.2	約 92 % 約 48 %	約 99 % 約 75 %	調査設計・用地買収・ 工事 推進中
一般国道56号 佐賀大方道路	14.0	約 1 % 約 10 %	約 7 % 約 18 %	調査設計・用地買収・ 工事 推進中
一般国道56号 大方四万十道路	7.9	0 % 約 3 %	約 1 % 約 8 %	調査設計・用地買収 推進中
一般国道56号 宿毛内海道路 (宿毛和田～宿毛新港)	7.1	- -	0 % 0 %	調査設計 推進中
一般国道56号 宿毛内海道路 (宿毛新港～一本松)	4.7	- -	0 % 約 2 %	調査設計 推進中
一般国道56号 宿毛内海道路 (一本松～御荘)	9.8	- -	0 % 0 %	調査設計 推進中
一般国道56号 宿毛内海道路 (御荘～内海)	7.6	- -	0 % 約 1 %	調査設計 推進中
一般国道56号 津島道路	10.3	約 92 % 約 29 %	約 98 % 約 48 %	調査設計・用地買収・ 工事 推進中

※ 進捗状況 - 前回評価は令和3年度末時点の値 (令和4年度再評価時点)  
今回評価は令和5年度末時点の値



① 窪川佐賀道路 見付地区



② 窪川佐賀道路 黒潮佐賀IC付近



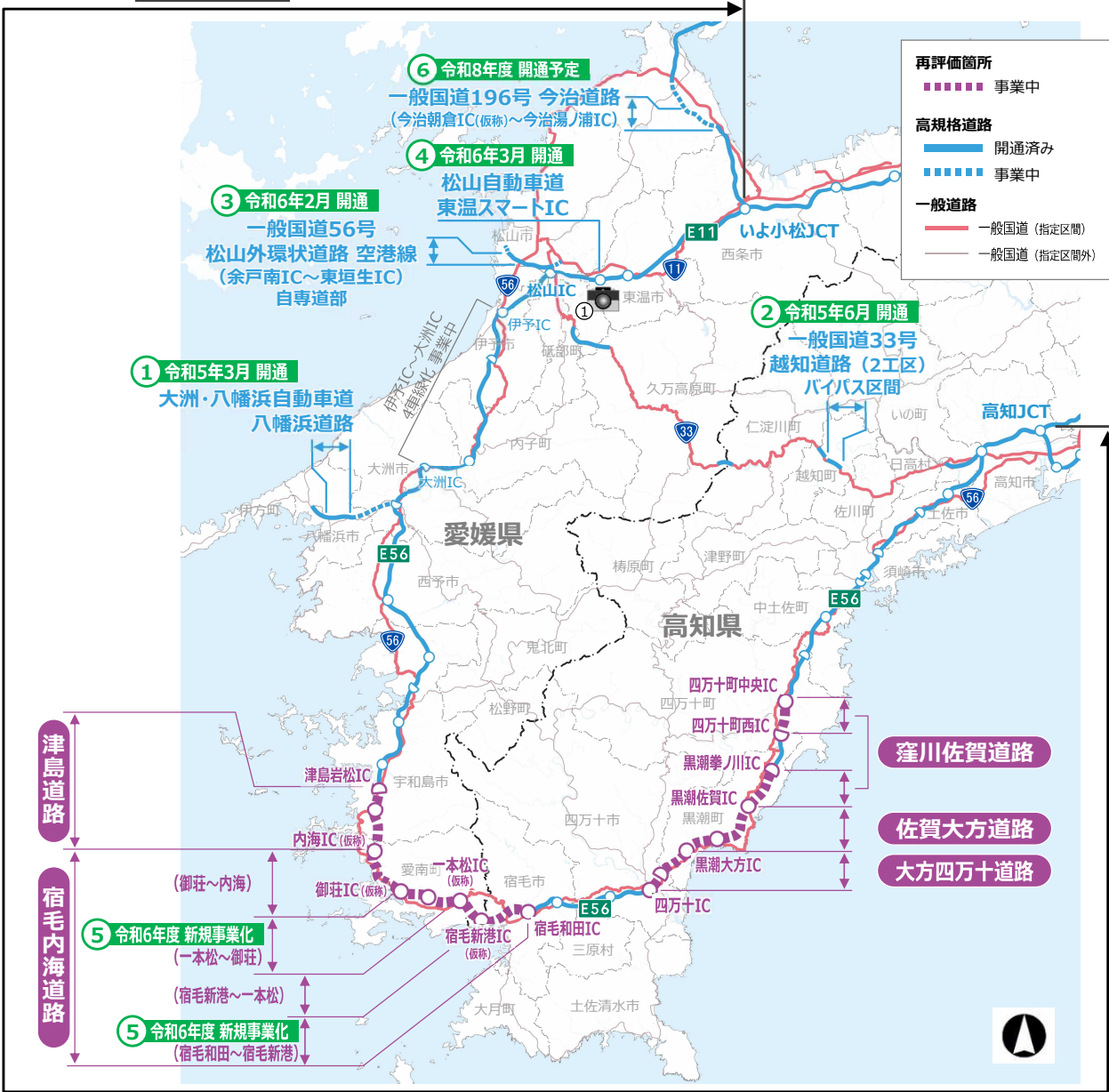
③ 佐賀大方道路 上分地区



④ 津島道路 津島南IC(仮称) 付近

# 4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

一体評価区間 いよ小松JCT～高知JCT



この地図は、国土数値情報 行政区域 および基盤地図情報より作成したものである

【高規格道路の開通状況】

時期	事業化・開通状況	※【 】内は事業主体
① 令和5年3月	【愛媛県】 大洲・八幡浜自動車道 八幡浜道路 延長 3.8 km 開通	
② 令和5年6月	【国】 一般国道33号 越知道路 (2工区) バイパス区間 延長 1.8 km 開通	
③ 令和6年2月	【国】 一般国道56号 松山外環状道路 空港線 (余戸南IC～東垣生IC) 自専道部 延長 2.4 km 開通	
④ 令和6年3月	【NEXCO】 松山自動車道 東温スマートIC 開通	
⑤ 令和6年度	【国】 一般国道56号 宿毛内海道路 (宿毛和田～宿毛新港・一本松～御荘) 新規事業化 ➡ いよ小松JCT～高知JCT間 における 高規格道路未開通区間 全線事業化	
⑥ 令和8年度 予定	【国】 一般国道196号 今治道路 (今治朝倉IC(仮称)～今治湯ノ浦IC) 延長5.7km 開通見通し	



① 東温スマートIC 開通式典状況



# 5. 事業費の変化

## <事業費の見直し>

事業名		前回評価時	今回評価時	事業費増減額
国道56号 窪川佐賀道路		653億円	748億円	95億円
事業費増	① 物価上昇による事業費増	+ 22億円		
	② 現場発生土の運搬先変更	+ 9億円		
	③ 既設道路への補修・補強・粉塵対策	+ 26億円		
	④ トンネル支保工パターンの変更、補助工法等の追加	+ 28億円		
	⑤ 周辺地域への環境対策の追加	+ 9億円		
	⑥ 斜面崩落による法面工の見直し	+ 2億円		
コスト縮減	⑦ 現場条件をふまえた斜め坑門への変更	- 1億円		
国道56号 佐賀大方道路		580億円	618億円	38億円
事業費増	① 物価上昇による事業費増	+ 38億円		
国道56号 大方四万十道路		380億円	406億円	26億円
事業費増	① 物価上昇による事業費増	+ 26億円		
国道56号 宿毛内海道路（宿毛新港～一本松）		270億円	293億円	23億円
事業費増	① 物価上昇による事業費増	+ 23億円		
国道56号 宿毛内海道路（御荘～内海）		430億円	473億円	43億円
事業費増	① 物価上昇による事業費増	+ 44億円		
コスト縮減	⑧ 横断函渠の見直しによるコスト縮減	- 1億円		
国道56号 津島道路		456億円	491億円	35億円
事業費増	① 物価上昇による事業費増	+ 35億円		

# 5. 事業費の変化①

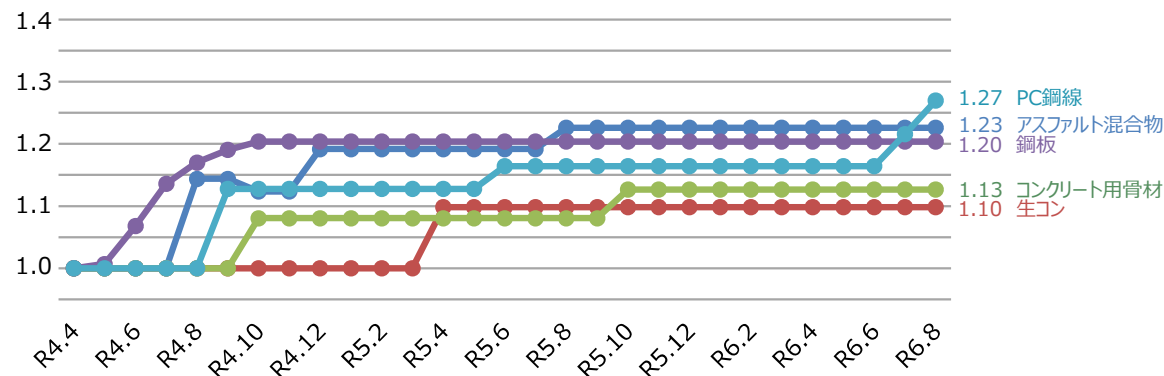
## 物価上昇による資材及び労務単価等の増加

【変更】188億円 増

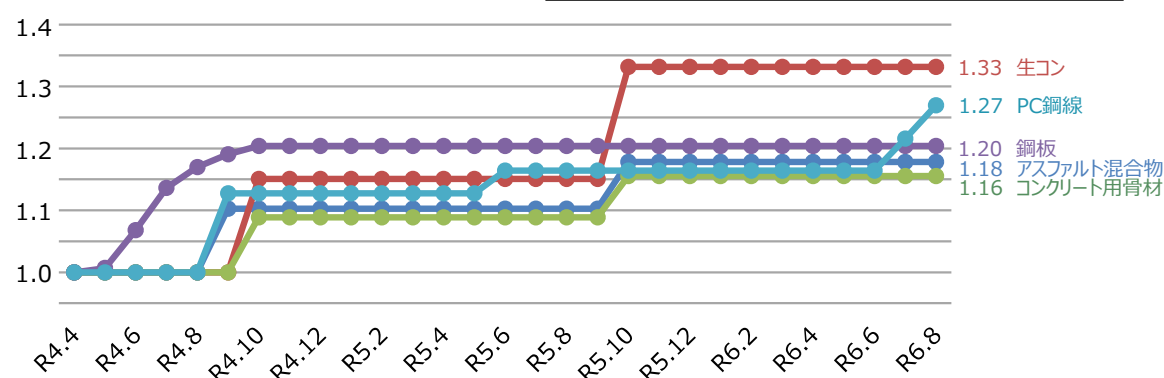
- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時（令和4年度）に比べて、**建設資材や労務費の単価が上昇している。**
- 建設資材価格の伸び率では、R4.4を基準とした場合、**高知県側でPC鋼線価格が約1.27倍、愛媛県側で生コン価格が約1.33倍**となっている。
- **労務単価**についても、**普通作業員では、愛媛県側、高知県側ともに約1.14倍**となっている。
- **鋼材価格や労務単価等の上昇に伴い、橋梁・トンネル等の工事費の増加が必要となった。**

### 【建設資材単価の伸び率】

#### 高知県（窪川地区）

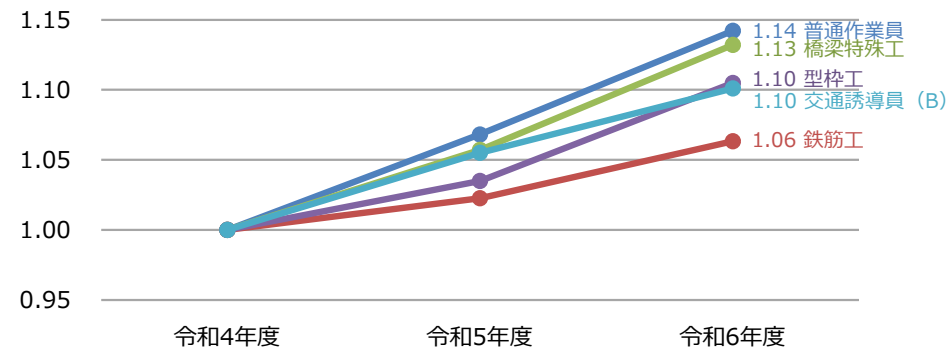


#### 愛媛県（愛南地区）

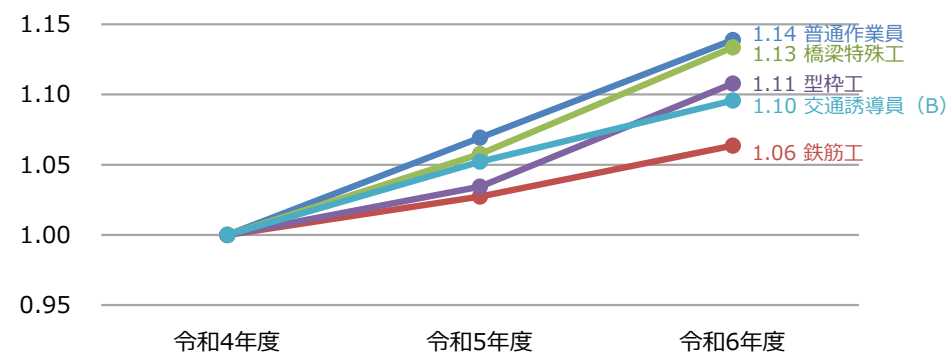


### 【労務単価の伸び率】

#### 高知県



#### 愛媛県



# 5. 事業費の変化②

窪川佐賀道路

## 現場発生土の運搬先変更

【変更】9億円 増

- 当初は、建設発生土を四万十町中央IC及び黒潮佐賀IC付近に搬出する計画であったが、地元協議の難航等により、**受入れが困難**となった。
- 新たに受入れ可能となった熊野浦地区へ搬出する計画へ変更した。**
- また、熊野浦地区の受入体制が整うまでの期間に生じる発生土について、一時仮置き等の必要が生じ、その仮置き箇所への運搬や積込等の必要が生じた。

### <運搬経路の変更>

	当 初
窪川工区	<div>四万十町中央IC付近へ</div> 約 4 km 約 1 万m <sup>3</sup> 約 0.2 億
佐賀工区	<div>黒潮佐賀IC付近へ</div> 約 8 km 約 5 万m <sup>3</sup> 約 2 億

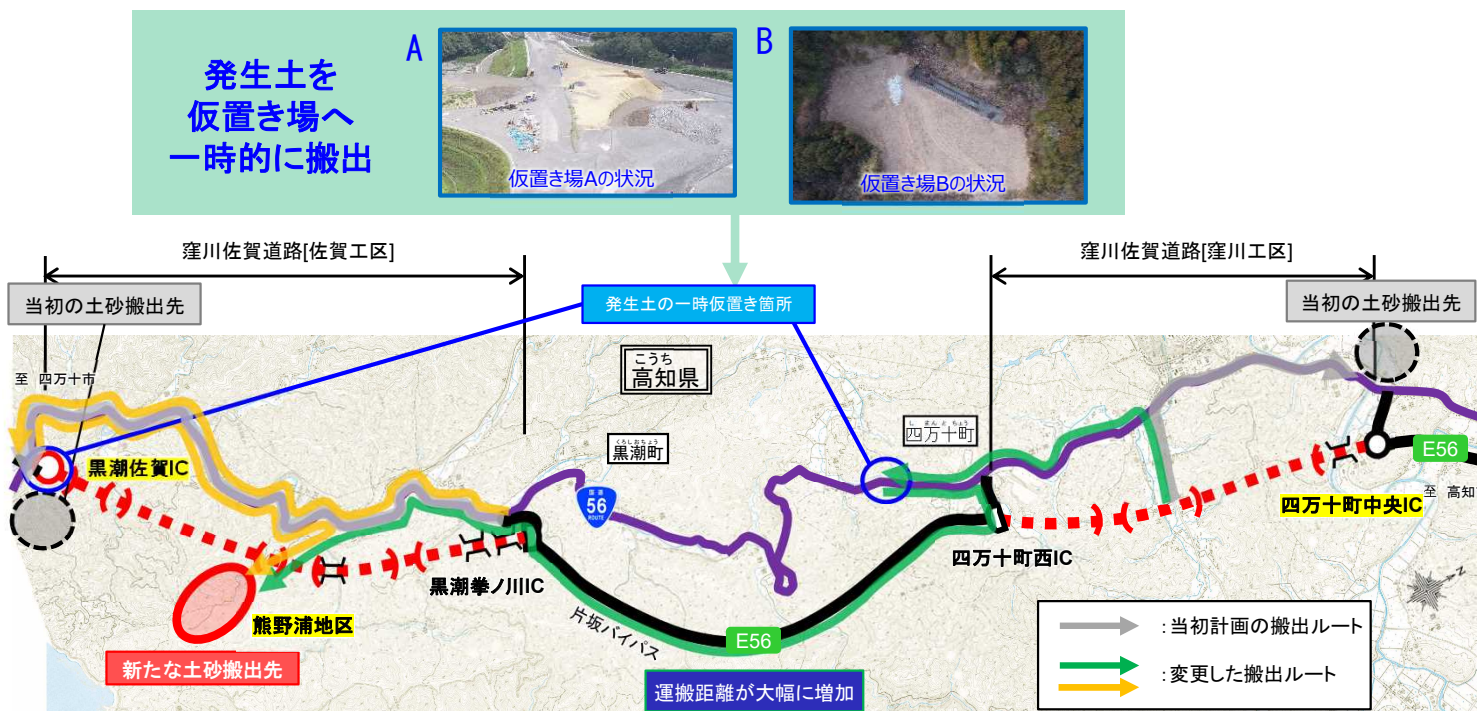
	変 更
窪川工区	<div>仮置き後に 熊野浦地区へ</div> 約 1 8 km 約 1 万m <sup>3</sup> 約 1.2 億 (+ 約 1 億)
佐賀工区	<div>仮置き後に 熊野浦地区へ</div> 約 1 9 km 約 5 万m <sup>3</sup> 約 1 0 億 (+ 約 8 億)

### <仮置きに伴う施工ステップの追加>

#### 【当初】



#### 【変更】





# 5. 事業費の変化③

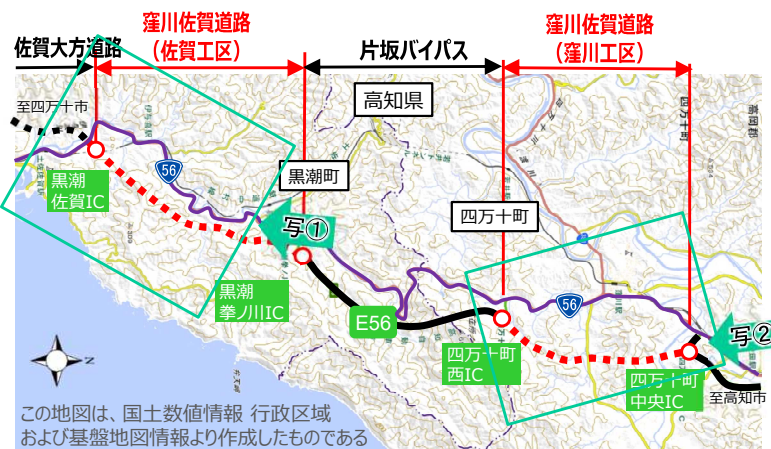
窪川佐賀道路

## 既設道路への補強・補修・粉塵対策

【変更】26億円 増

- 窪川佐賀道路の施工に際し、山間部で工事を行うことから進入路として既設道路（県道、町道、林道等）を活用して、工事箇所へ進入する必要があった。
- 工事用道路として活用している既設道路への、**大型車両通行増による道路補修・補強等の追加対策**の必要が生じた。
- 工事用道路に近隣家屋及び耕作地等が隣接することから、**工事関係車両通行時の粉塵対策**が必要であった。

### <対策追加箇所位置図>



### <補強対策の例>

既設道路への工事用車両の増加による地域への負担軽減を考慮し、離合スペースの確保を行うために必要な拡幅や路肩法面補強、路肩舗装等を実施



### <補修対策の例>

既設道路への大型車両通行増による路面の損傷について、一般車両の通行もあることから、工事中および完了時の補修が必要



### <粉塵対策の例>

工事用道路に近隣家屋及び耕作地等が隣接することから、工事関係車両通行時の粉塵対策が必要





5. 事業費の変化④

トンネル支保工パターンの変更、補助工法等の追加

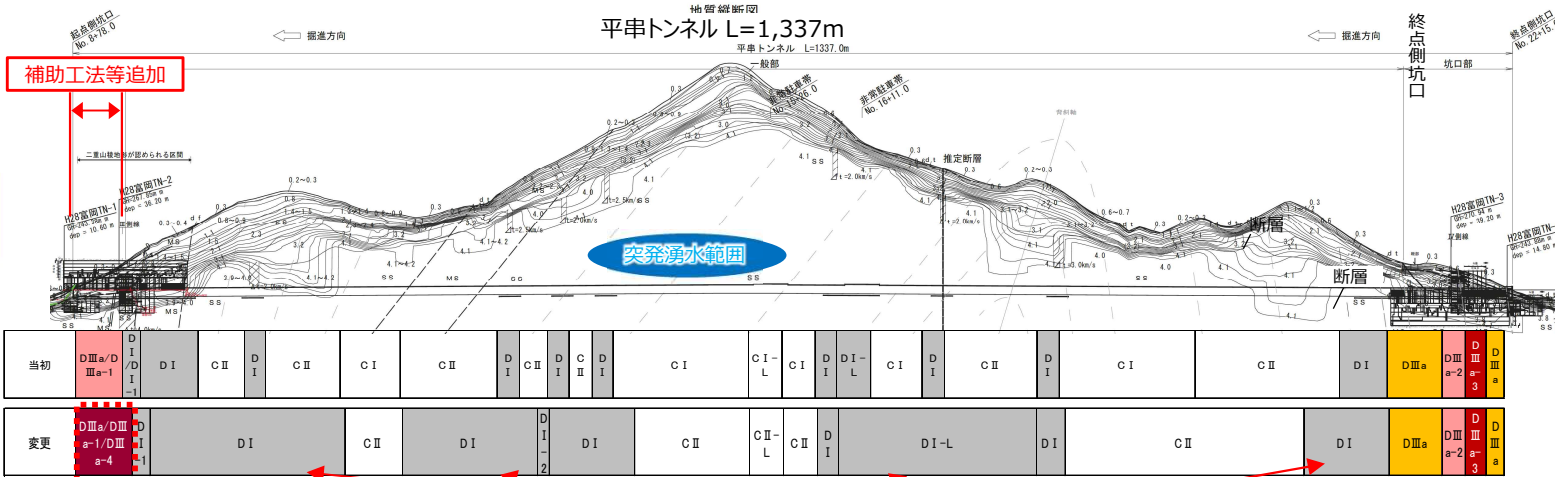
[変更]28億円 増

- 当事業区間内の6トンネルのうち、先行して掘削した熊井トンネル（R3年度掘削完了）の坑口付近における土砂化顕著区間の確認により、支保パターンの変更と補助工法等を追加（R4）（その他5トンネルも同様に、地質調査結果を踏まえた詳細設計の実施により支保パターンの変更と補助工法等の追加が必要になると判断してR4年度に事業費増を実施）。
- その後に貫通した「平串トンネル」・「不破原トンネル」、着手した「見付トンネル」の掘削時において、当初想定していなかった突発湧水区間の確認など、支保構造の変更、長尺鋼管先受工法等の補助工法の追加が必要となった。

＜対策追加箇所位置図＞

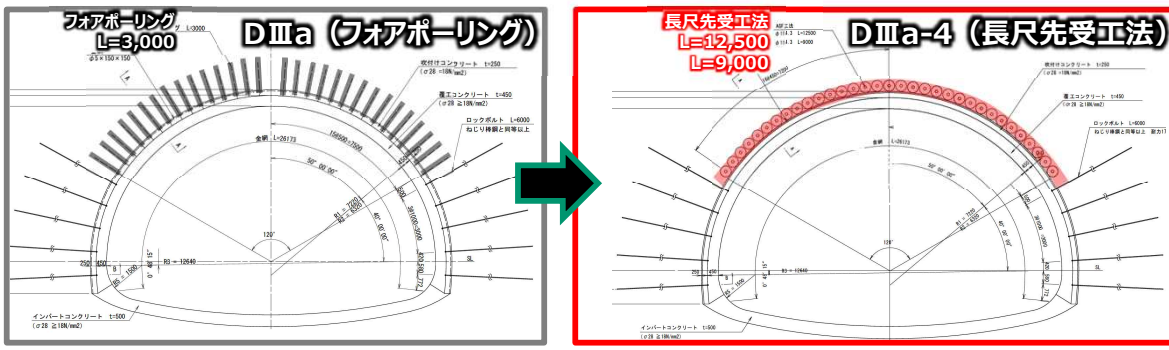


＜支保構造ランクアップ・補助工法追加箇所（平串トンネル）＞



＜補助工法の内容＞

【標準図】（注入式フォアポーリング → 長尺先受工法）



支保構造 平串トンネル	(当初)	(変更)
トンネル延長	1,337 m	1,337m
C I	427 m	0 m
C II	509 m	454 m
D I	250 m	732 m
DⅢa	95 m	69 m
DⅢa-1	14 m	7 m
DⅢa-2	22 m	22 m
DⅢa-3	20 m	20 m
DⅢa-4	0m	33 m

※1：トンネル掘削完了箇所については、掘削時の地質状況等により変更となる場合がある



# 5. 事業費の変化⑤

窪川佐賀道路

## 周辺地域への環境対策の追加

【変更】9億円 増

- トンネル工事の施工に伴い、詳細な作業音予測解析等を実施したところ、**周辺地域への騒音管理基準を満足しないことが判明するなど**、周辺地域への騒音対策として、**防音扉や防音板等の追加が必要となった。**
- トンネル掘削箇所から**想定以上のアルカリ性の湧水が確認されたことから**、**中和装置を設置する必要がある**が生じた。
- また、**想定以上の湧水量であったことから**、**濁水処理設備の容量を増設**するなど、設備の追加が必要となった。

＜対策追加箇所位置図＞



## 周辺地域への環境対策の設置例





## 5. 事業費の変化⑥

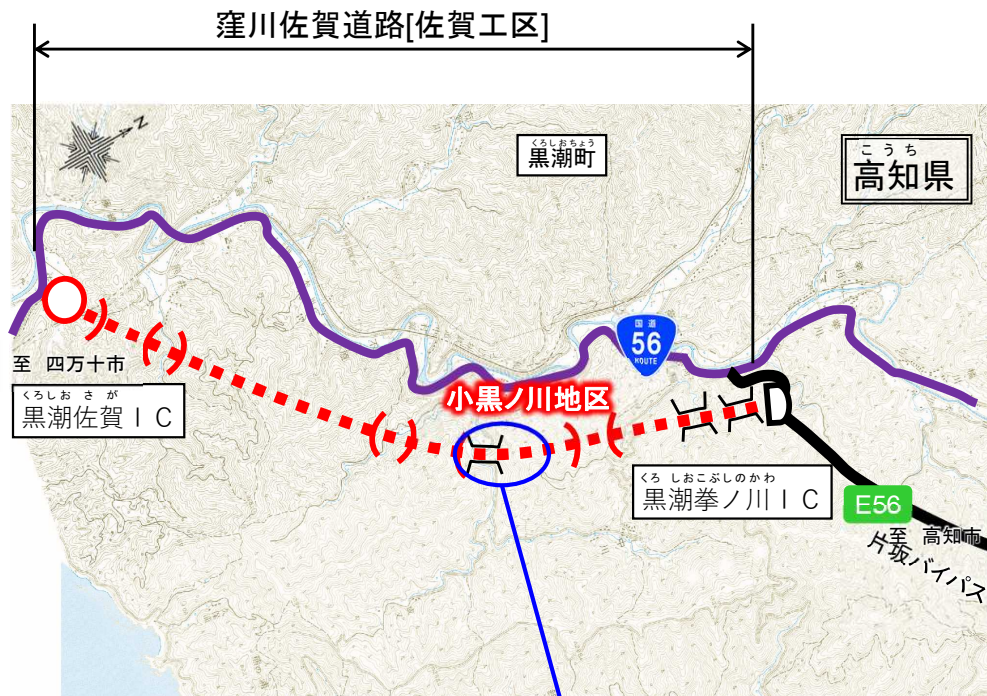
窪川佐賀道路

### 斜面崩落による法面工の見直し

【変更】2億円 増

- 施工中に発覚した地山不良箇所への対策として、法枠工や地山補強工を追加。
- 小黑ノ川地区において新たに地山不良箇所が出現し、降雨後に**斜面の崩落が発生**。
- 崩落箇所において、法面工の見直しを行った結果、**モルタル吹付工および鉄筋挿入工等の追加対策が必要**となった。

#### 位置図



この地図は、国土数値情報 行政区域  
および基盤地図情報より作成したものである

崩落箇所において、法面工を見直し

#### 斜面崩落状況

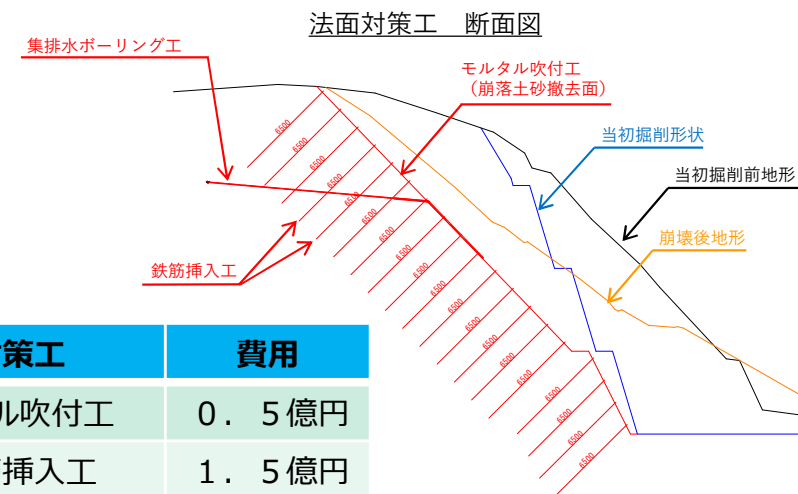


【崩落前】



【崩落後】

#### 必要な対策工



対策工	費用
モルタル吹付工	0.5億円
鉄筋挿入工	1.5億円
合計	2億円



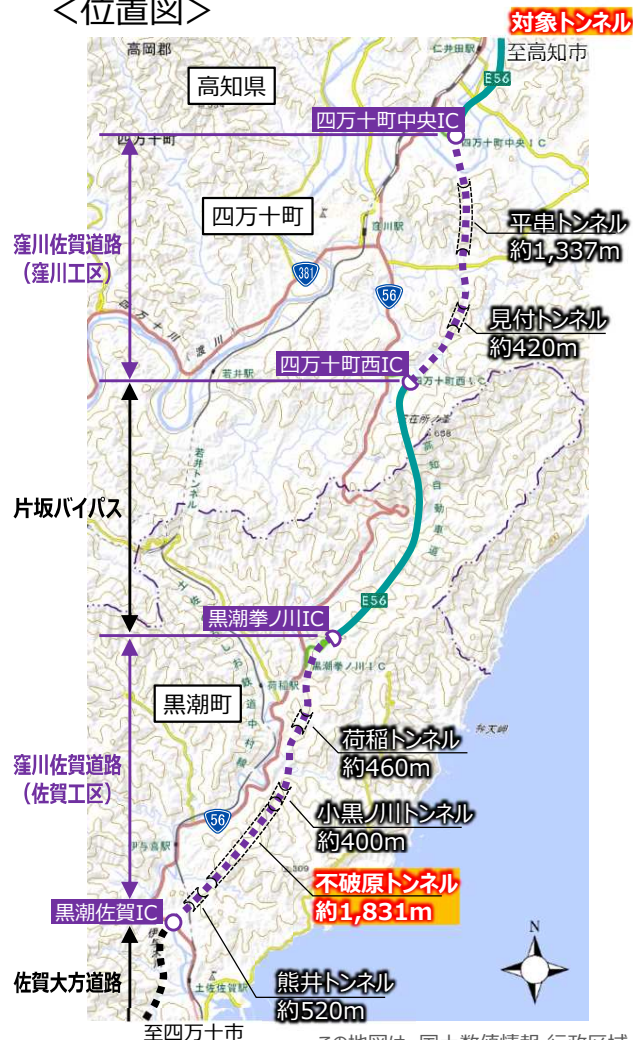
## 5. 事業費の変化⑦

## 現場条件を踏まえた斜め坑門への変更

**【変更】1億円 減**

- 当事業区間内の不破原トンネルの終点側坑口部において、現地の伐採を行ったところ、**坑門上部に転石を多数確認**。
- 当初の計画である直坑門では、現在安定している**急峻な法面への長大な掘削の必要が生じる**ことから、**転石付近の地山を緩ます危険**があることが判明。
- 安全性・施工性を考慮し、**大規模な掘削等が不要となる斜め坑門へと見直し**をおこなった結果、**施工費の縮減が可能**となった。

＜位置図＞



### ＜坑門形状の変更箇所（不破原トンネル）＞

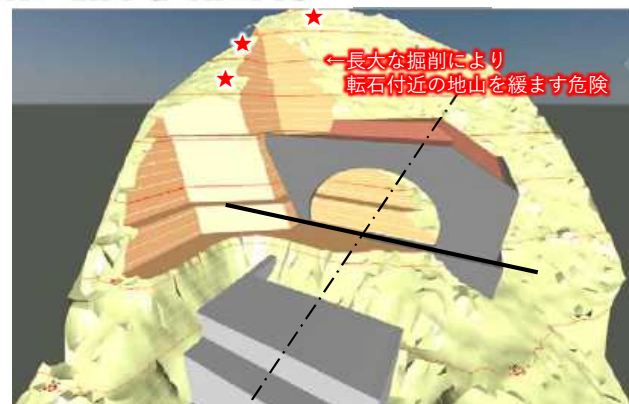
不破原トンネル終点側坑口部（掘削開始前）



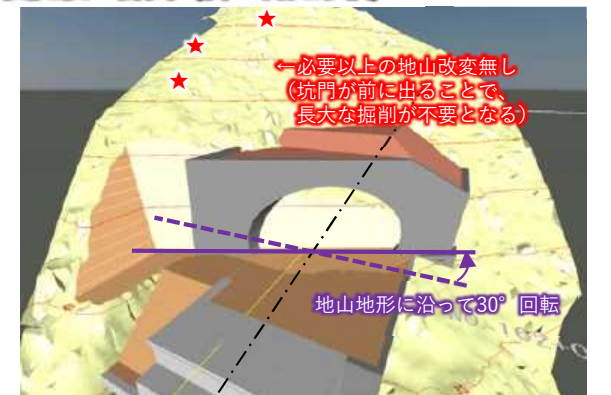
### 坑口上部に確認された転石



## 当初の計画（直坑門形状）



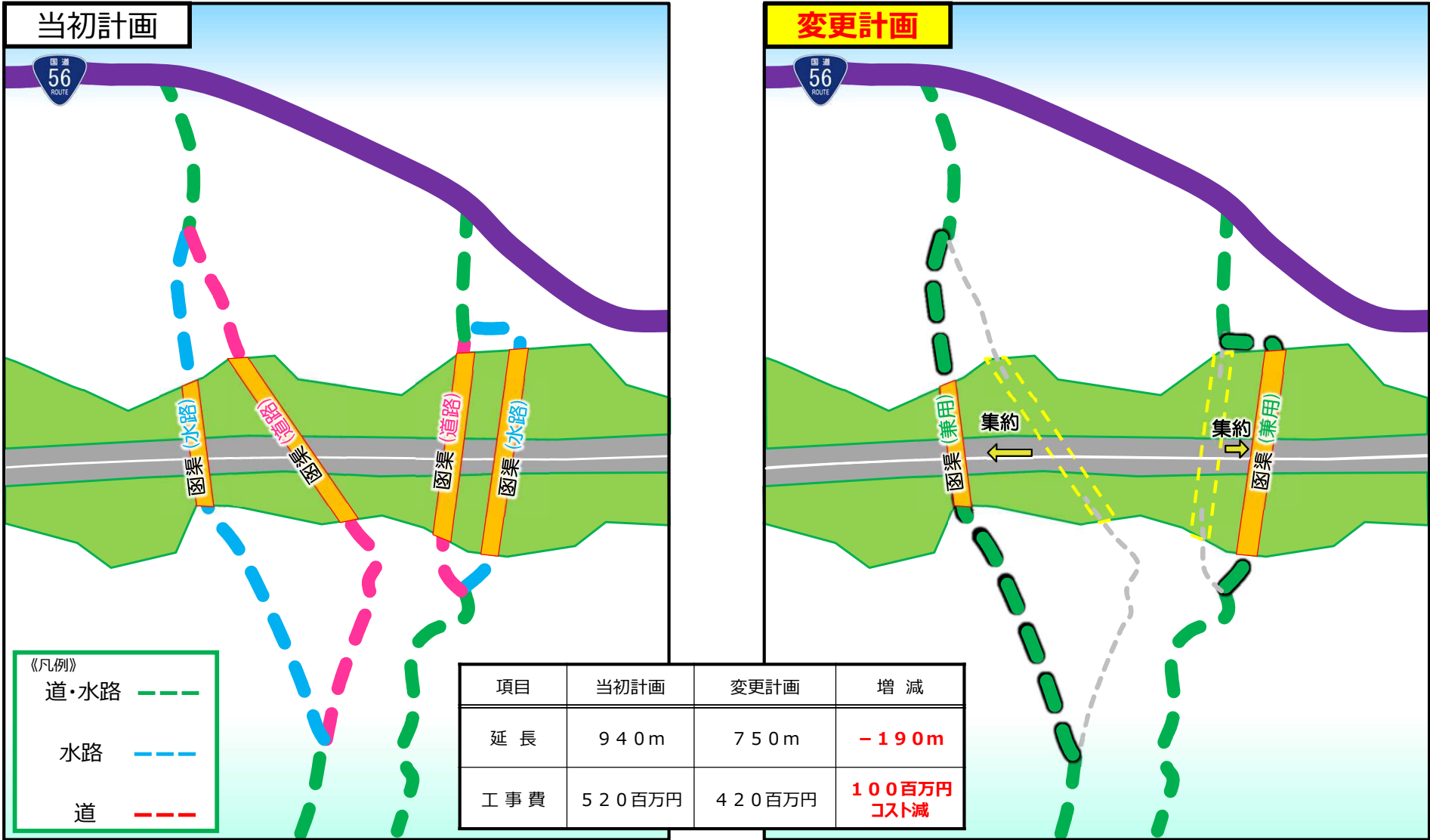
### 変更後の計画（斜め坑門形状）



横断函渠の見直しによるコスト縮減

【変更】1億円 減

- 当初は、地形図より必要となる横断函渠を設定していた。
- 事業進捗に伴い、詳細地形測量や地質調査及び関係機関協議より、水路用の函渠と道路用の函渠を集約することが可能となった。





# 6. 事業の投資効果（広域ネットワークの費用便益分析 対象区間）

<一体評価での費用便益分析 対象区間>

再評価箇所

事業中

高規格道路

開通済み

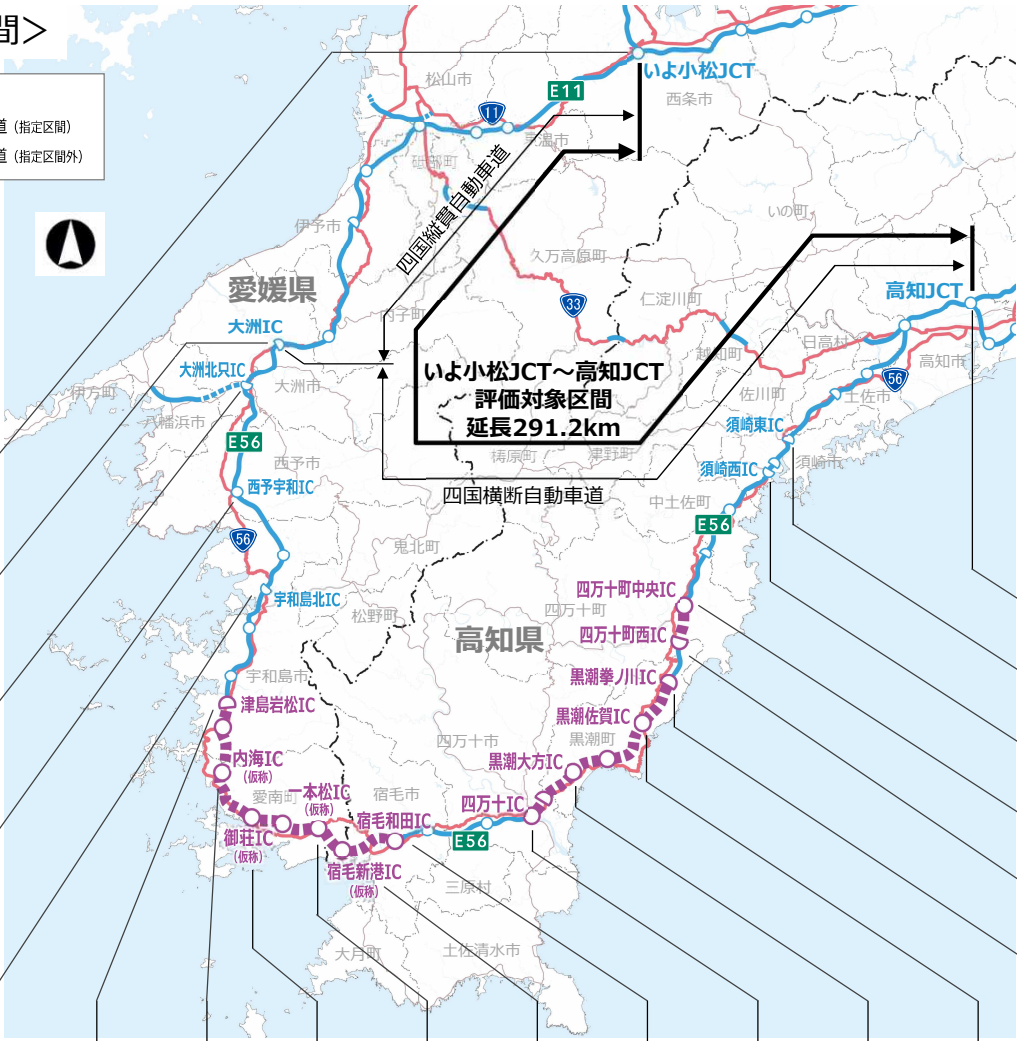
事業中

一般道路

一般国道（指定区間）

一般国道（指定区間外）

この地図は、国土数値情報 行政区域  
および基盤地図情報より作成したものである



	開通済区間 延長 75.4km 松山 自動車道 NEXCO 施工区間	開通済区間 延長 6.3 km 大洲道路	開通済区間 延長 15.7km 松山 自動車道 NEXCO 施工区間	開通済区間 延長 16.3km 四国横断 自動車道 (宇和島北～ 西予宇和)	開通済区間 延長 17.5km 宇和島道路	事業中区間 延長 10.3km 津島道路	事業中区間 延長 7.6km 宿毛内海 道路 (御荘～内海)	事業中区間 延長 9.8km 宿毛内海 道路 (一本松～御荘)	事業中区間 延長 4.7km 宿毛内海 道路 (宿毛新港～ 一本松)	事業中区間 延長 7.1km 宿毛内海 道路 (宿毛和田～ 宿毛新港)	開通済区間 延長 20.7km 中村宿毛 道路	事業中区間 延長 7.9km 大方四十 道路	事業中区間 延長 14.0km 佐賀大方 道路	事業中区間 延長 6.2km 窪川佐賀 道路 佐賀工区	開通済区間 延長 6.1km 片坂 バイパス	事業中区間 延長 5.0km 窪川佐賀 道路 窪川工区	開通済区間 延長 21.8km 四国横断 自動車道 (須崎新莊～ 窪川)	開通済区間 延長 4.6km 須崎道路	開通済区間 延長 34.2km 高知 自動車道 NEXCO 施工区間
事業全体	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
残事業	-	-	-	-	-	○	○	○	○	○	○※1	○	○	○	-	○	-	-	-

○：費用便益分析対象 / -：費用便益分析対象外  
※1：暫定（2／4）開通

# 6. 事業の投資効果

## 【3 便益による費用便益分析結果】

＜いよ小松JCT ～ 高知JCT間 一体での費用便益分析＞

※ 費用及び便益の値は基準年（令和6年度）における現在価値を表す（現在価値算出のための社会的割引率：4%）  
※ [ ] 内は費用便益比の比較のため参考値として試算した値（現在価値算出のための社会的割引率：2%・1%とした場合の値）  
※ 四捨五入の関係で合計が一致しない場合がある

基準年における現在価値		費用 (C)	事業費	維持管理費	更新費	便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	費用便益比 (B/C)
いよ小松JCT ～ 高知JCT	事業全体	37,092 億円	31,371 億円	5,306 億円	416 億円	70,071 億円	61,061 億円	7,484 億円	1,526 億円	70,071 億円 / 37,092 億円 = 1.9
	(社会的割引率：2%) (社会的割引率：1%)	[ 37,840 億円 38,486 億円 ]	[ 30,666 億円 30,057 億円 ]	[ 6,391 億円 7,337 億円 ]	[ 783 億円 1,092 億円 ]	[ 83,385 億円 94,811 億円 ]	[ 72,596 億円 82,496 億円 ]	[ 8,968 億円 10,241 億円 ]	[ 1,821 億円 2,073 億円 ]	[ 83,385 億円 / 37,840 億円 = 2.2 ] 【前回1.4】 [ 94,811 億円 / 38,486 億円 = 2.5 ]
	残事業	2,502 億円	2,229 億円	259 億円	13 億円	2,198 億円	1,853 億円	268 億円	76 億円	2,198 億円 / 2,502 億円 = 0.9
	(社会的割引率：2%) (社会的割引率：1%)	[ 2,918 億円 3,204 億円 ]	[ 2,436 億円 2,536 億円 ]	[ 443 億円 603 億円 ]	[ 38 億円 66 億円 ]	[ 3,558 億円 4,703 億円 ]	[ 3,000 億円 3,966 億円 ]	[ 433 億円 571 億円 ]	[ 125 億円 165 億円 ]	[ 3,558 億円 / 2,918 億円 = 1.2 ] 【前回0.9】 [ 4,703 億円 / 3,204 億円 = 1.5 ]

### ＜算出条件等＞

基準年：令和6年度

検討期間：50年間

現在価値算出のための社会的割引率：4%（1%、2%は試算）

交通量の推計時点：平成27年度、令和22年度

交通量の推計手法：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

適用した費用便益分析マニュアル：令和5年12月

事業費：15,419億円

維持管理費：36百万円/km

更新費：1,694億円

作業主体：四国地方整備局、NEXCO

感 度 分 析	変動要因	事業全体	残事業
	交通量（±10%）	B/C = 1.9～1.9	B/C = 0.8～0.98
	事業費（±10%）	B/C = 1.9～1.9	B/C = 0.8～0.96
	事業期間（±20%）	B/C = 1.9～1.9	B/C = 0.8～0.9

### 《参考》3便益以外の外部便益

項目	3便益以外の効果項目	便益	
		事業全体	残事業
防災便益	① 南海トラフ地震発生時に津波による被災を回避できる効果	911 億円	319 億円
	② 南海トラフ地震発生時に周辺住民が道路上の緊急避難施設へ避難することで被災を回避できる効果	178 億円	0 億円
	③ 南海トラフ地震発生時の津波等による孤立の解消により生存率が向上する効果	290 億円	45 億円
医療便益	④ 病院への搬送性向上による救命率向上効果	598 億円	12 億円
時間信頼性向上便益	⑤ 道路整備により移動時間のばらつきを縮小し余裕時間が短縮する効果	6,613 億円	67 億円
環境改善便益	⑥ 車両の走行に伴う環境負荷ガス排出量の改善効果	849 億円	18 億円
合計（外部便益）		9,439億円	461 億円
外部便益を含む費用便益比（B/C）		2.1	1.1

事業区間を 下記区間として算定した 費用便益比（B/C）	事業全体		残事業	
	4%	(2%) (1%)	4%	(2%) (1%)
一体評価区間 (いよ小松JCT～高知JCT)	1.9	(2.2) (2.5)	0.9	(1.2) (1.5)
窪川佐賀道路	0.7	(1.01) (1.3)	2.9	(3.9) (4.5)
佐賀大方道路	1.2	(1.7) (2.1)	1.5	(2.1) (2.6)
大方四万十道路	1.1	(1.5) (1.9)	1.2	(1.7) (2.0)
宿毛内海道路 (宿毛和田～宿毛新港)	0.2	(0.2) (0.3)	0.2	(0.2) (0.3)
宿毛内海道路 (宿毛新港～一本松)	0.5	(0.8) (0.9)	0.6	(0.8) (0.95)
宿毛内海道路 (一本松～御荘)	0.4	(0.5) (0.7)	0.4	(0.5) (0.7)
宿毛内海道路 (御荘～内海)	0.3	(0.4) (0.5)	0.3	(0.4) (0.5)
津島道路	0.6	(0.9) (1.2)	1.4	(2.0) (2.3)

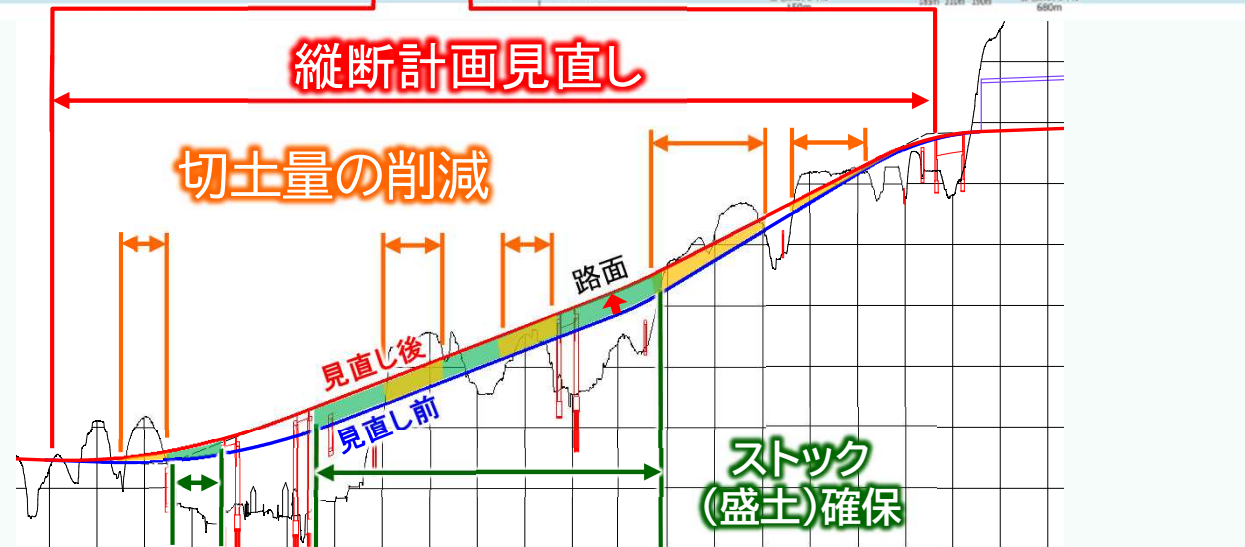
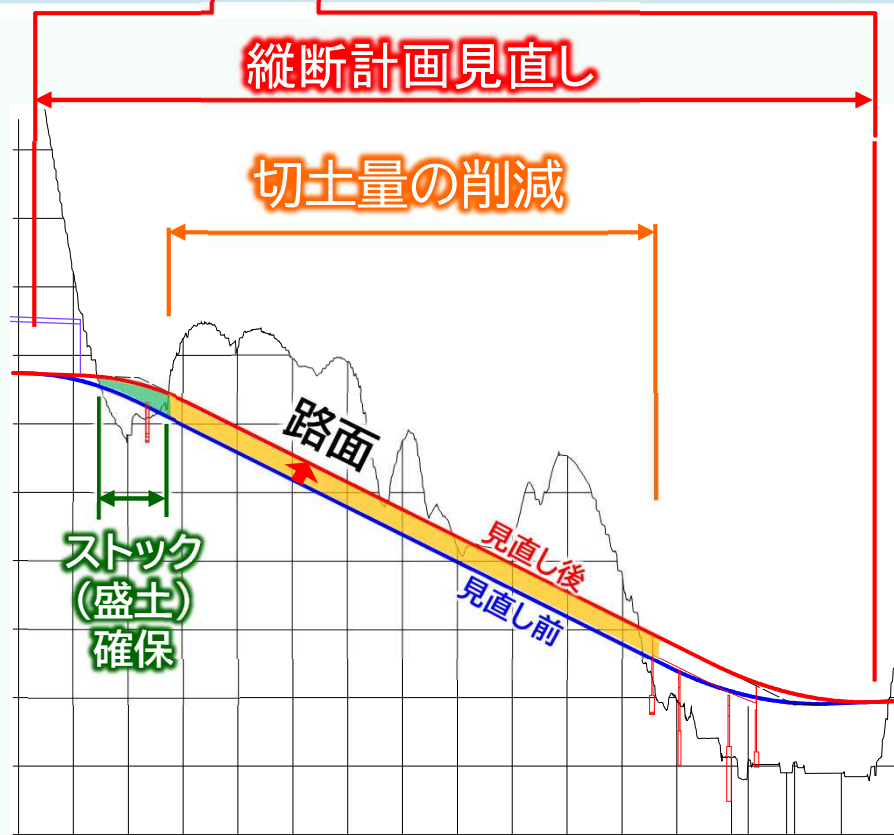
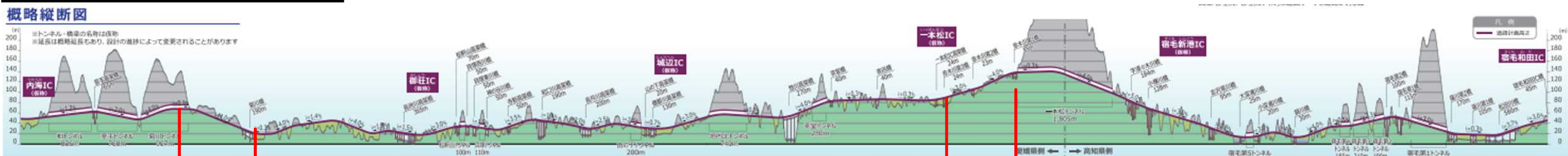
# 7. 今後の事業計画の見直し予定

宿毛内海道路

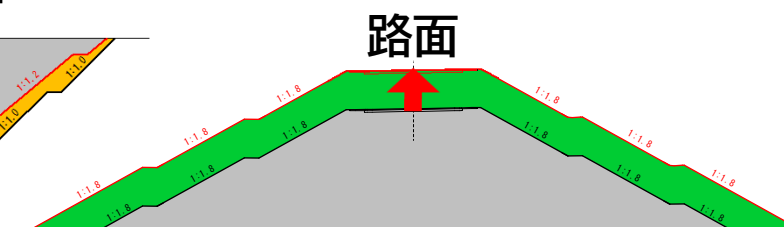
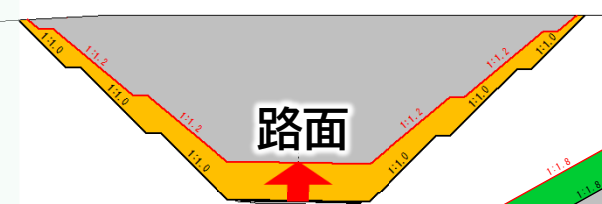
## 土配計画に配慮した縦断計画の見直し

- 縦断計画の見直しにより、**切土量を抑制**、**盛土量を増加**（ストックヤード確保）し、同事業内での効率的な土配計画の活用による**コスト縮減**、**事業スピードアップ**を図る。

### 見直し計画（案）



### 見直し断面イメージ



※土質の関係で法面勾配を1:1.2に変更



## 8. 地方公共団体等からの要望

- ・ 四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会、四国西南地域道路整備促進協議会、道路整備促進期成同盟会高知県地方協議会、道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会、愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

(令和5年度：11月、1月 令和6年度：7月、8月、10月、11月)

## 9. 地方公共団体の意見

### 【愛媛県知事意見】

- ・ 「対応方針(原案)」案については異義ありません。
- ・ 宿毛内海道路、津島道路は四国8の字ネットワークを形成し、国土強靱化や地域経済の活性化を図る上で欠かすことのできない重要な道路であることから、一日も早い開通に向けて更なる整備促進をお願いします。なお、整備に当たっては、更なるコスト縮減に努めるようお願いします。

### 【高知県知事意見】

- ・ 事業継続に異議はありません。
- ・ 四国8の字ネットワークを構成する四国横断自動車道は、経済活力が高まる関西圏と県西部地域の時間距離を短縮し、誘客拡大や農林水産品の出荷など、西部地域における経済活性化を支援する重要な道路です。
- ・ また、国道56号の代替機能を担い、平時に加え、発生の切迫度が高まる南海トラフ地震をはじめとする大規模災害発生時の円滑な支援部隊の進出や緊急物資の輸送を可能とするためにも不可欠な道路です。
- ・ このたびの事業再評価にあたっては、全ての事業中工区において、物価上昇により大幅に事業費が増加しています。国におかれましては、所要額の満額確保に努めていただき、早期の開通に向けてより一層、事業進捗を図っていただくようお願い申し上げます。

## 10. コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・ 想定できない事象に起因する事業費増等においても、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努める。
- ・ 当該事業については、地形条件、土地利用との整合を図った計画であり、地元との合意形成も図られており、合理的な計画であるため、現計画が最適である。

## 11. 対応方針（原案）

以上のことから、一般国道56号 窪川佐賀道路・佐賀大方道路・大方四万十道路・宿毛内海道路・津島道路の事業を継続する。