

# 一般国道56号

なかむら すくも

## 中村宿毛道路

### 事後評価

令和7年12月5日



国土交通省四国地方整備局

# 1. 事業の目的と概要

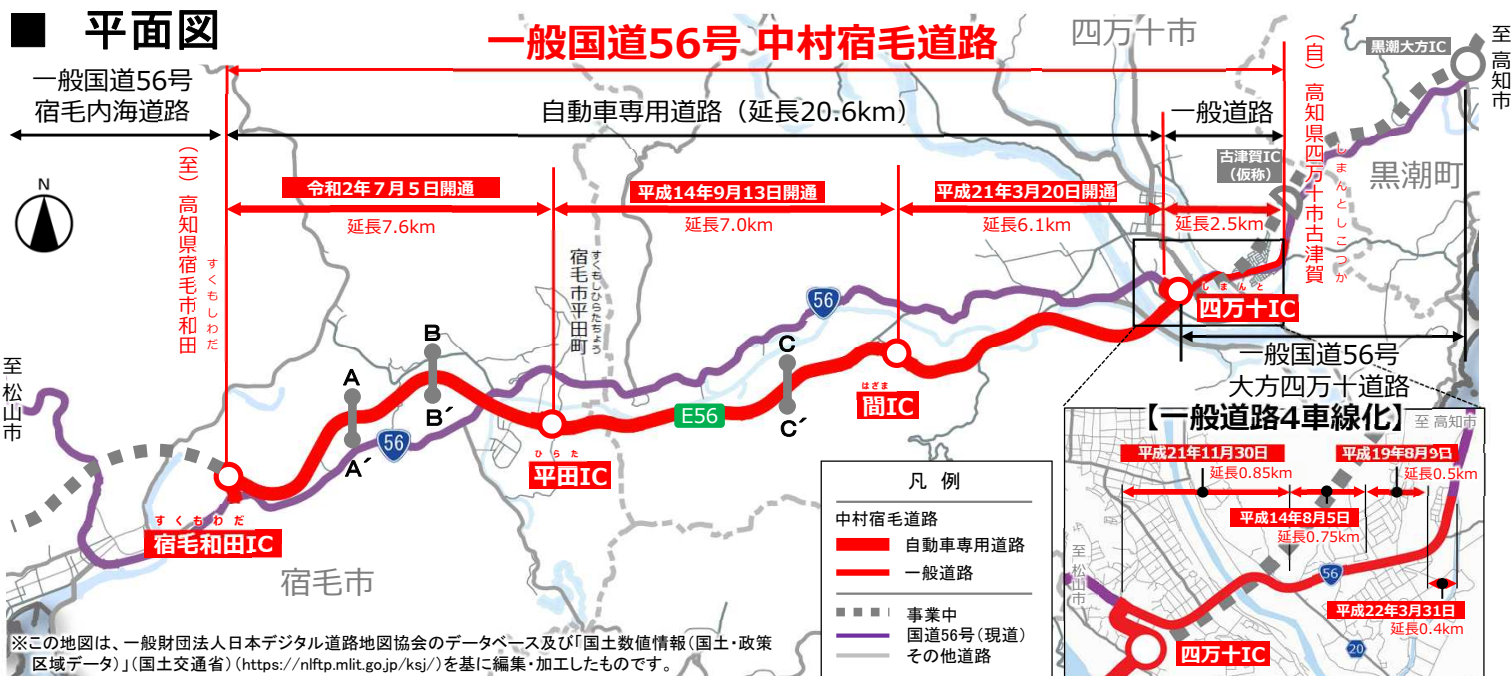
## ■ 事業目的

- ・四国8の字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交通ネットワーク確保を目的とする高規格幹線道路である。

## ■ 事業経緯

- ・中村宿毛道路は令和2年度までに完成2車線（一部、暫定2車線）で開通

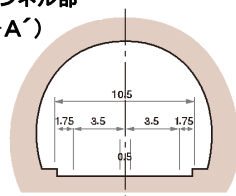
## ■ 平面図



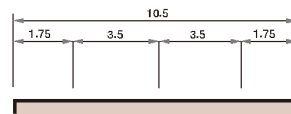
## ■ 標準断面図

（自動車専用道路）

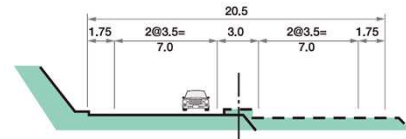
### ■ トンネル部 （A-A'）



### ■ 土工部および中小橋（L<50m） （B-B'）



### ■ 土工部 （C-C'）



## ■ 位置図



※この地図は、一般財団法人日本デジタル道路地図協会のデータベースを使用して作成したものです

## ■ 計画概要

項目	内容
事業名	一般国道56号 中村宿毛道路
起終点	高知県四万十市古津賀～ 高知県宿毛市和田
延長	23.2km（うち一般道路部 延長2.5km）
構造規格 設計速度等	自動車専用道路 （四万十IC～宿毛和田IC） 一般道路 （四万十市古津賀～四万十IC） ・第1種第3級 ・80km/h ・第3種第2級、 第4種第1級 ・60km/h
事業着手	昭和51年度
都市計画 決定	昭和50年度
用地着手	昭和53年度
工事着手	昭和54年度
開通年	間IC～平田IC : 平成14年9月 四万十IC～間IC : 平成21年3月 平田IC～宿毛和田IC : 令和2年7月

# 2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

## ■ 前回評価と開通後の比較

＜一般国道56号 中村宿毛道路＞

	前回評価時 (H30年度)	開通後 (R2.7開通)	変化及びその要因
道路構造等	自動車専用道路 第1種第3級 80km/h 延長20.7km 完成2車線、完成4車線	自動車専用道路 第1種第3級 80km/h 延長20.7km 完成2車線、 <b>暫定2車線</b>	・早期に道路ネットワーク網をつなげることを優先するため、四万十IC～平田IC については、暫定2車線で当面事業完了
	一般道路 第3種第2級、第4種第1級 60km/h 延長2.5km 4車線	一般道路 第3種第2級、第4種第1級 60km/h 延長2.5km 4車線	・早期に道路ネットワーク網をつなげることを優先するため、四万十IC～平田IC については、暫定2車線で当面事業完了
総事業費	約1,330億円	<b>約1,270億円</b>	・早期に道路ネットワーク網をつなげることを優先するため、四万十IC～平田IC については、暫定2車線で当面事業完了
交通量	—  (R12将来推計値) 8,400～ 23,400台/日※1	5,984～ 10,585台/日※2 参考値 ( <b>R22</b> 将来推計値) <b>6,600</b> ～ <b>12,500</b> 台/日※3	・前回評価時(※1)は、H17全国道路・街路交通情勢調査ベースでの将来 (R12) 推計値 (完成4車線) ・開通後(※2)は、実測値 (R7.10.14) ・参考値(※3)は、H27全国道路・街路交通情勢調査ベースでの将来 (R22) 推計値 ( <b>四万十IC～平田IC : 暫定2車線</b> ) ・ <b>前回評価時から、隣接区間が事業化 (H31大方四万十道路、R6宿毛内海道路)</b>
事業期間	昭和51年度 ～令和11年度	昭和51年度 ～令和 <b>2</b> 年度	・早期に道路ネットワーク網をつなげることを優先するため、四万十IC～平田IC については、暫定2車線で当面事業完了
費用便益比 (B/C)	1. 1	<b>0. 8</b> <b>【2. 1】</b>	・基準年の変更 ・推計データの変更 (将来推計年、OD、事業化ネットワーク) ・費用便益分析マニュアルの改訂 ・開通後の【*】は、いよ小松JCT～高知JCT間の高規格道路を評価対象とした費用便益比



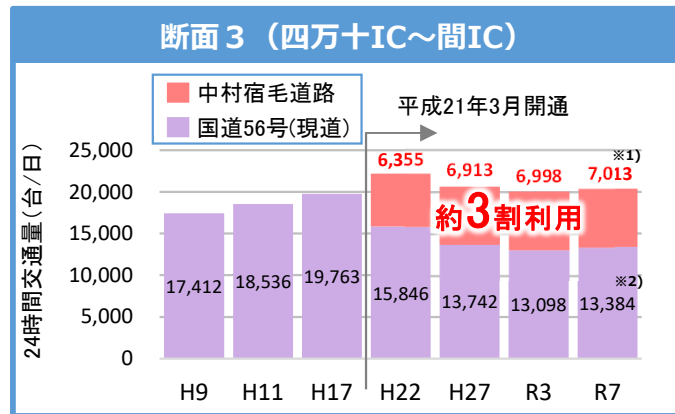
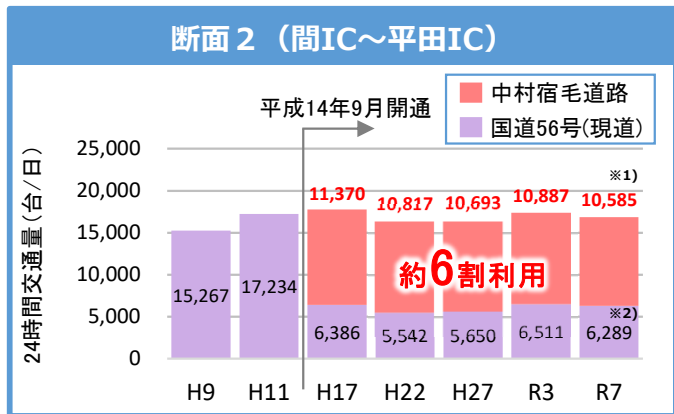
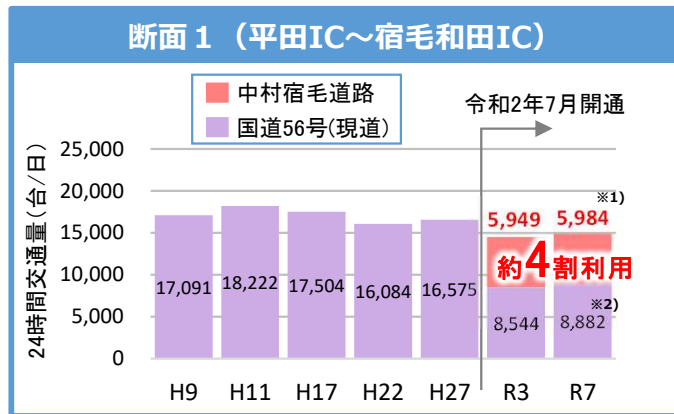
# 3. 利用状況

- 中村宿毛道路を利用する交通量は約6,000～10,600台/日。
- 中村宿毛道路開通により、各断面の交通量のうち約3～6割が中村宿毛道路を利用している。

## ■調査断面位置図



## ▼開通前後の日平均交通量の変化



出典【H9～R3】 各年全国道路・街路交通情勢調査

【R7】

ただし、R3の断面1の国道56号(現道)は、可搬型トラカンでの交通量データ(R3.4.20)を使用  
中村宿毛道路(断面1～断面3)及び国道56号(現道)断面2は常設トラカンで観測した交通量(R7.10.14)を使用  
国道56号(現道)断面1と断面3は、CCTV映像で読み取った交通量データ(R7.10.14)を使用

※1) 24時間交通量(台/日)に補正観測係数を乗じて算出

※2) 昼間12時間交通量(台/12h)に、昼夜率を乗じて算出(昼夜率＝24時間交通量(台/日)/昼間12時間交通量(台/12h))  
ただし、断面2の昼間12時間交通量は、トラカン観測交通量(台/時間)に補正率を乗じて算出している。  
(補正率＝目視による時間交通量(台/h)/観測装置による時間交通量(台/h))

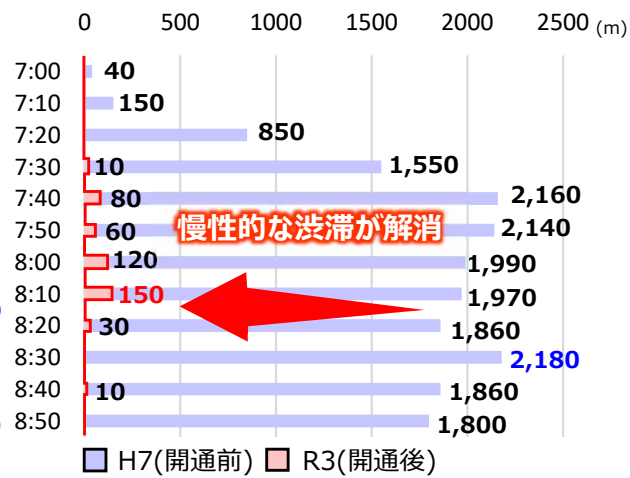
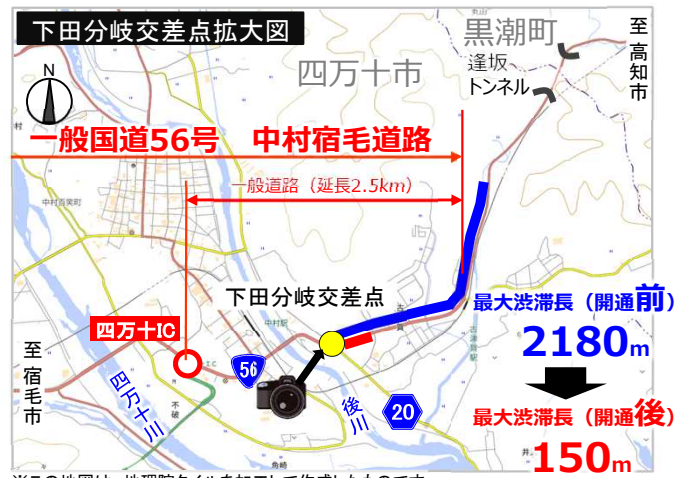
# 4. 事業効果の発現状況（1） 交通渋滞の解消

- 中村宿毛道路の整備により、四万十市内の国道56号（現道）における慢性的な渋滞が解消。
- 中村宿毛道路への交通転換により国道56号（現道）の混雑度が低下。
- 四万十ICから宿毛和田ICまでの所要時間は、開通前と比較して約15分短縮し、円滑な交通を確保。

## ＜四万十市内における朝ピーク時の渋滞解消＞

▼渋滞長の変化（国道56号（現道）下田分岐交差点）

【朝ピーク時間帯：7時～9時】

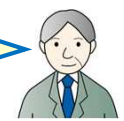


## ▼整備前後の交通状況



## ▼黒潮町から四万十市への通勤者の声

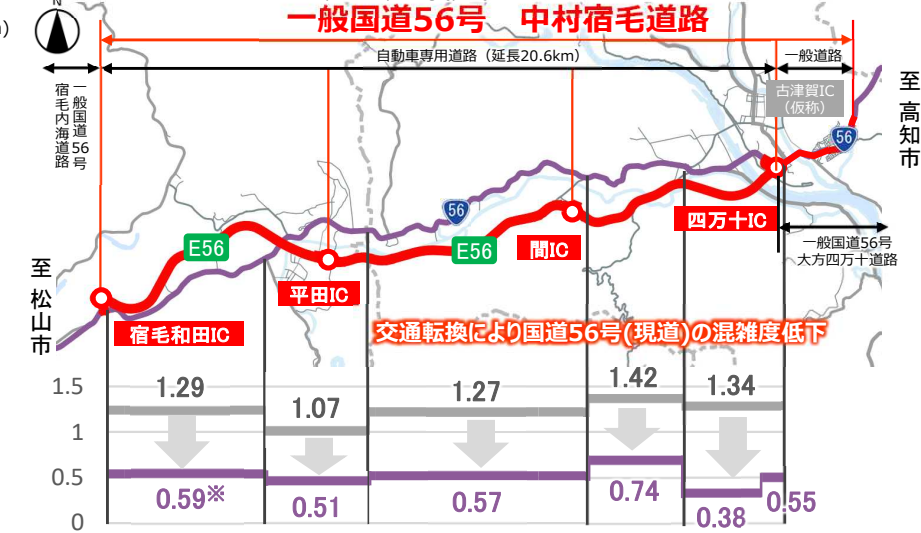
● 整備前の朝ピーク時は、逢坂トンネルから下田分岐まで混雑が連続しており、渋滞に巻き込まれないよう、家を早く出るように心がけていましたが、**4車線化で渋滞がほぼ解消**したので、**通勤にかなりゆとりができました**。



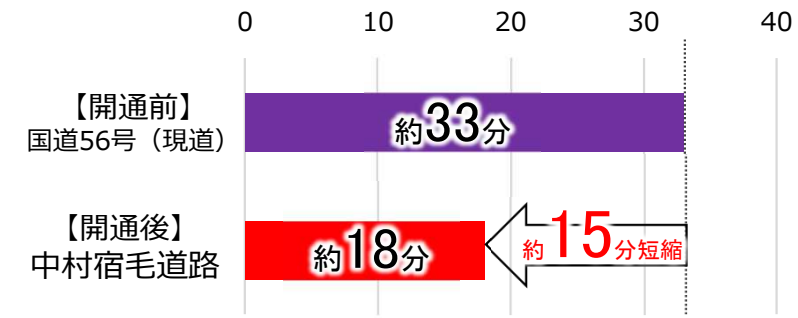
## ＜四万十市から宿毛市間の円滑な交通確保＞

▼国道56号（現道）の混雑度の推移

※この地図は、一般財団法人日本デジタル道路地図協会のデータベース及び「国土数値情報（国土・政策区域データ）」（国土交通省）（<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>）を基に編集・加工したものです。



## ▼所要時間の変化（四万十IC～宿毛和田IC）



出典：開通前…平成11年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時平均旅行速度（平日）より算出 開通後…ETC2.0プローブでデータ（令和6年10月） 平日朝夕の旅行時間より算出



# 4. 事業効果の発現状況（2） ダブルネットワーク化による地域防災力向上

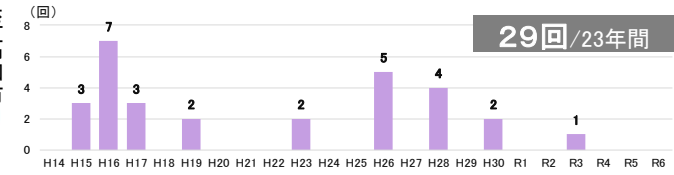
- 中村宿毛道路が整備されたことで、国道56号（現道）の路面冠水発生時にも、四万十市と宿毛市間の地域間交通を維持。
- 令和3年7月には路面冠水により国道56号（現道）が通行止めとなったが、中村宿毛道路が代替路として機能。

## <国道56号（現道）の路面冠水による通行止めを回避>

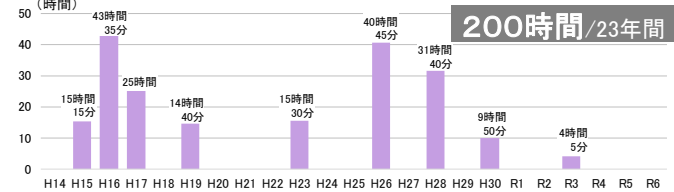


## ▼冠水による国道56号（現道）の通行止め実績

### <通行止め回数>



### <通行止め時間>



※対象区間：中村宿毛道路と並行する国道56号（現道）区間  
 ※通行止め回数：各通行止めを個別の事象として整理（同日に2か所で通行止めが発生し、時間帯が重なっている場合でも、それぞれを「1回」と数える）  
 ※通行止め時間：同日に時間帯が重なっている場合は、規制時間の長い方で整理  
 なお、別日の場合はそれぞれの規制時間を合計して整理

## ■大手コンビニ業者の声

- 各店舗への商品配送において、通行止め等の緊急時に、**中村宿毛道路と国道56号という2つの選択肢**ができています。
- 事故や災害時の迂回路確保**という課題が、中村宿毛道路の全線開通により解決されました。

## ■地域住民の声

- 四万十市～宿毛市間は国道56号の迂回路がなく、行き来ができなくなっていました。が、**中村宿毛道路の開通により改善**されています。

## ■大手運送業者の声

- 実際、令和3年7月の冠水時に**中村宿毛道路へ迂回**して運送を行いました。走行できる路線が2本あることで、**運送業務を継続**することができるようになりました。

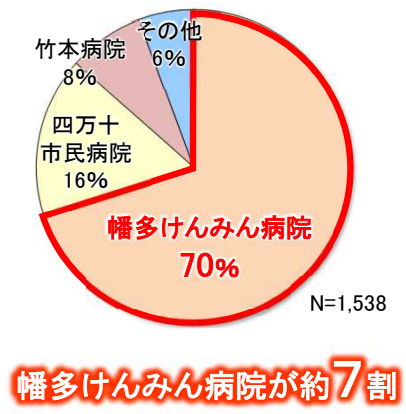


# 4. 事業効果の発現状況（3） 救急医療活動の支援

- ・ 四万十消防署（四万十市）管内の救急搬送先のうち約7割が第二次救急医療機関（幡多けんみん病院）へ搬送されている。
- ・ 中村宿毛道路の開通により、大雨等による国道56号（現道）の路面冠水箇所の回避が可能となり救急搬送時の信頼性が向上。
- ・ さらに、線形不良箇所の回避による患者への負担軽減、搬送時間短縮による救命率向上に寄与。

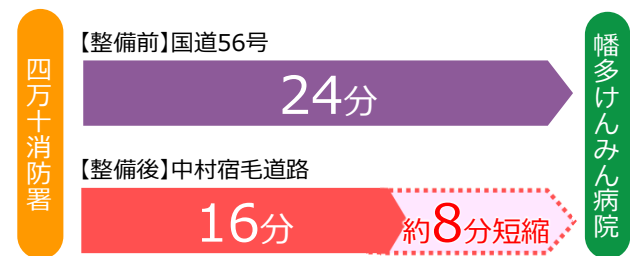
## ＜四万十消防署の救急搬送の状況＞

○各病院への搬送割合（R4）



## ＜所要時間の変化＞

【四万十消防署→幡多けんみん病院】



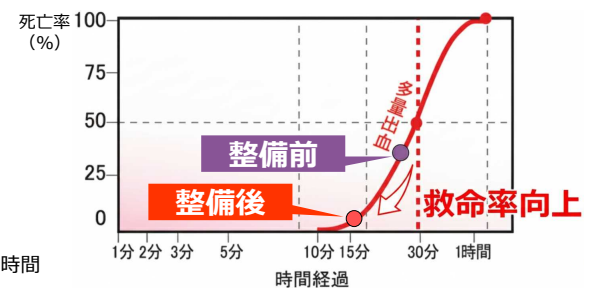
出典：【整備前】H11全国道路・街路交通情勢調査（混雑時旅行速度）  
【整備後】ETC2.0プローブデータ（令和6年10月）の平日混雑時旅行時間

## ■救急医療関係者（四万十消防署）の声

- 幡多けんみん病院への救急搬送で、中村宿毛道路を利用しています。
- 中村宿毛道路が開通したことで、線形不良が解消され、患者への負担が軽減だけでなく、路面冠水による国道56号（現道）の通行止めも回避できており、搬送時の信頼性も向上しています。

## カーラーの救命曲線

カーラーの救命曲線とは、フランスの救急専門医M.caraが報告したもので、心臓、呼吸が止まってから何分くらい経過すると命が助からないかを曲線で示しています。





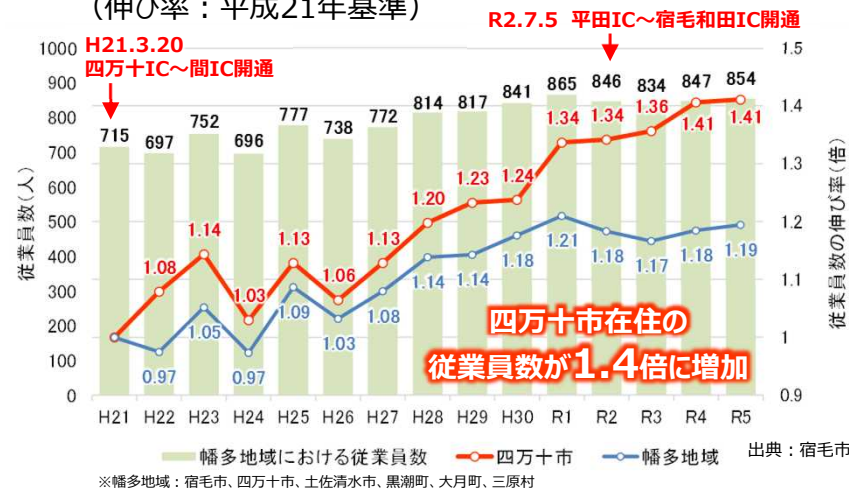
# 4. 事業効果の発現状況（4） 地域産業活性化を支援

- 中村宿毛道路を含む高規格道路の整備により、宿毛市から高知ICまで所要時間が大幅に短縮され、輸送効率が向上。
- 宿毛市の製造品出荷額等が増加し、宿毛市の地域産業が活性化。
- 宿毛市だけでなく近隣市町村からの従業員数も増加し、幡多地域の新たな雇用創出に寄与。



## <近隣市町村からの新たな雇用を創出>

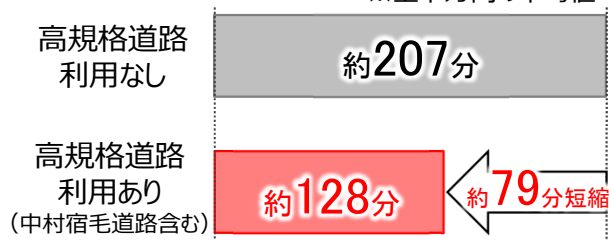
▼高知西南中核工業団地の従業員数の推移  
(伸び率：平成21年基準)



## <輸送効率向上などにより、製造品出荷額が増加>

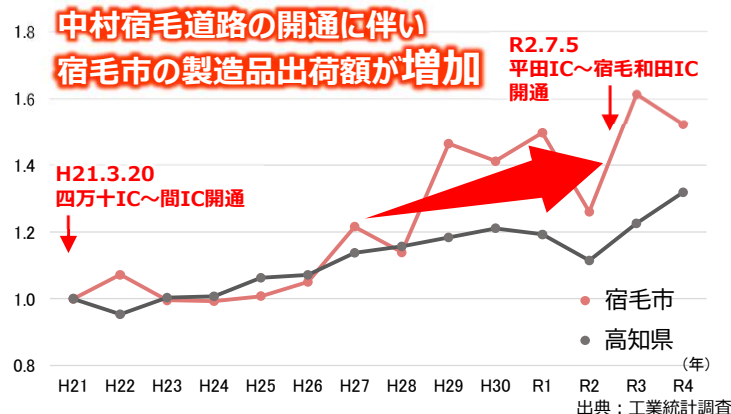
▼宿毛市役所～高知ICの所要時間の変化

※上下方向の平均値



出典：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)

▼宿毛市・高知県の製造品出荷額の伸び率  
(伸び率：平成21年基準)



## ■高知西南中核工業団地企業の声

- 従業員も徐々に増加する中、中村宿毛道路の開通により、通勤時間が短縮され、四万十市方面からの従業員が増加し、多様な人材確保が可能になりました。

## ■産業関係者（商工会議所）の声

- 中村宿毛道路の整備により、線形不良箇所の解消や輸送時間が短縮され、高知方面（関東含む）への確実な出荷が可能となりました。
- 交通面でも流通面でも不便でしたが、時間が大幅に短縮され、人、モノの交流が活性化しています。

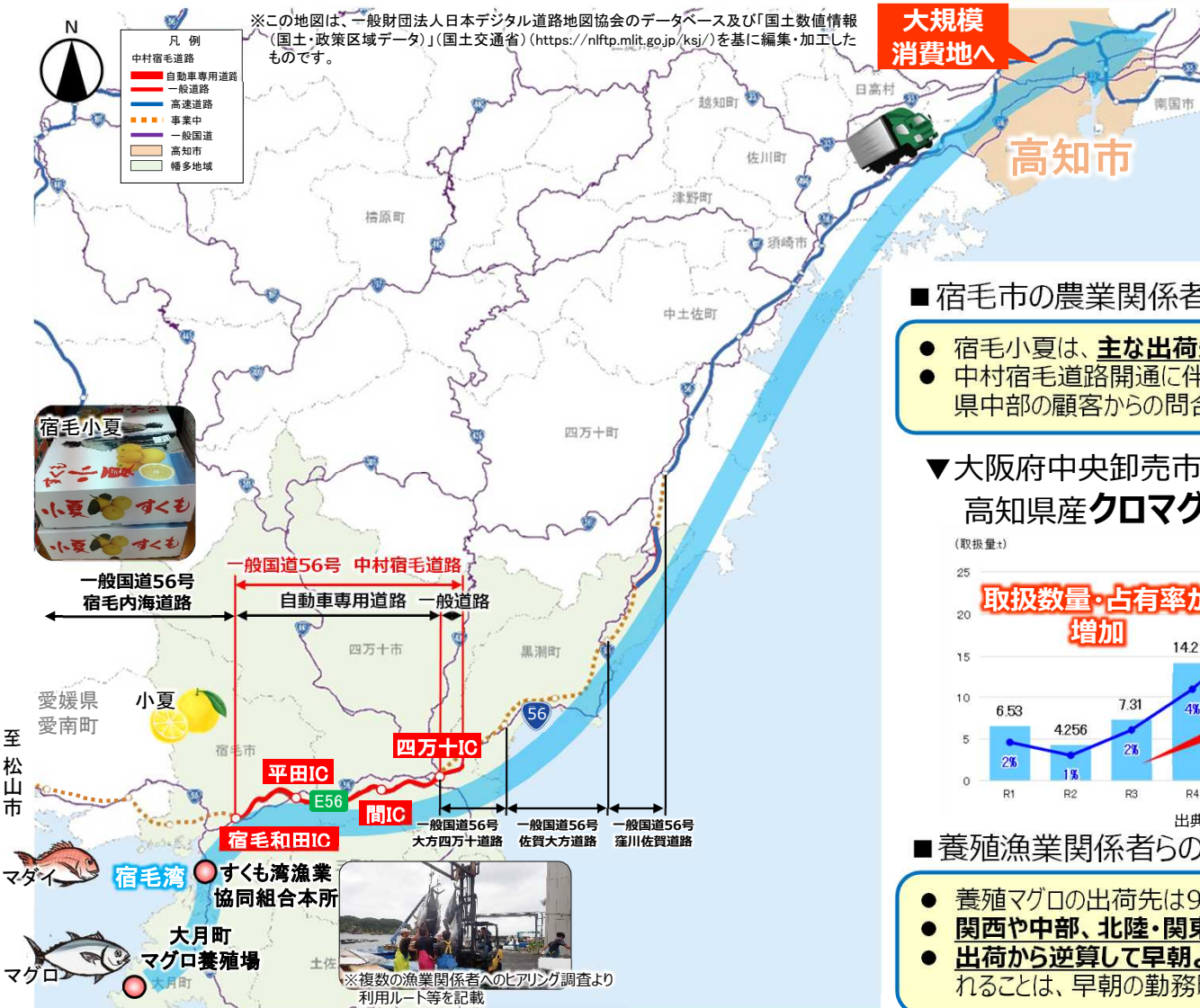


# 4. 事業効果の発現状況（5） 農水産物の地産外商を支援

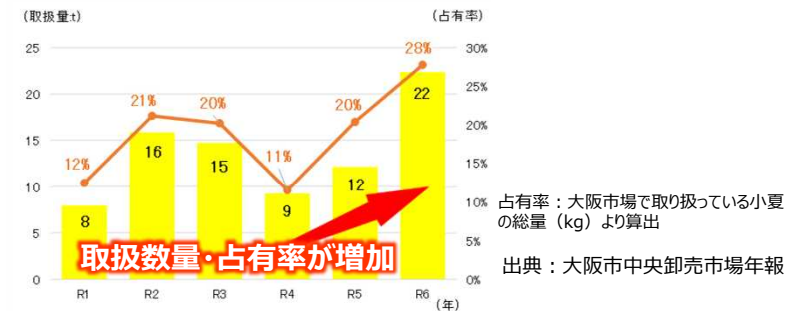
- 中村宿毛道路の全線開通により、高知市のみならず、関西・関東方面などの大規模消費地への販路が拡大し、農水産物の出荷量の増加に寄与。
- 幡多地域西部と大規模消費地を結ぶ物流網強化により、農水産物の地産外商を支援。

## <関西や関東などの大規模消費地へ販路が拡大>

### ▼全線開通で農水産物の確実な輸送が可能に



### ▼高知県産小夏の 大阪中央卸売市場取扱量

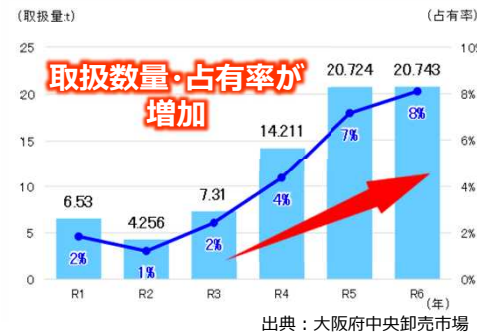


### ■宿毛市の農業関係者の声

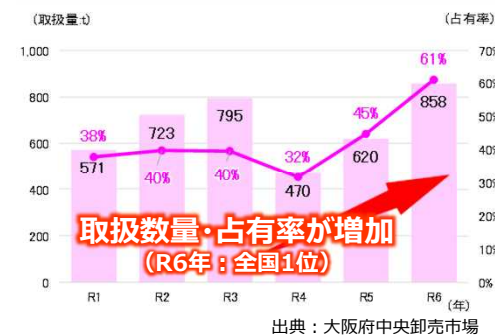
- 宿毛小夏は、**主な出荷先**は県内だと高知市、**県外だと関西や関東**になります。
- 中村宿毛道路開通に伴って幡多地域での取引が活発になっただけでなく、高知市など県中部の顧客からの問合せも増え、**販路が拡大**しました。



### ▼大阪府中央卸売市場における 高知県産クロマグロの取扱状況



### ▼大阪府中央卸売市場における 高知県産養殖マダイの取扱状況



### ■養殖漁業関係者の声

- 養殖マグロの出荷先は9割以上が県外になります。
- 関西や中部、北陸・関東方面への陸送出荷の際に、**中村宿毛道路が利用**されています。
- 出荷から逆算して早朝より水揚げ・加工を行う必要があるため、出荷時間に余裕が生まれることは、早朝の勤務時間短縮といった**コスト削減にも繋がります。**



## 5. 対応方針（案）

### ■ 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

- 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。

### ■ 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

- 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。