

四国横断自動車道(宿毛～内海)における計画段階評価

1. 当該地域の課題

①南海トラフ地震時の甚大な津波被害

- 南海トラフ地震により、国道56号の約2割が津波浸水し、宿毛市では長期浸水が発生(図1)
- 愛南町では2割以上、宿毛市では4割以上の建物が全壊・焼失、宿毛市と愛南町の約1割が死傷



②宿毛湾港が活用されていない

- 避難・救援時に高速道路や宿毛湾港から防災拠点へのアクセス確保が急務
- 宿毛市の大規模産業団地は高知IC周辺の産業団地に比べて稼働率が低い(図2)
- 宿毛湾港の旅客船寄港回数が伸び悩んでいる

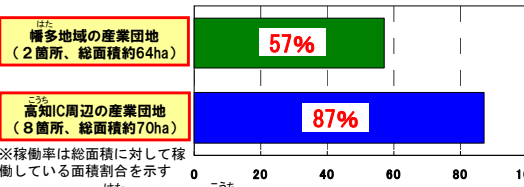


図2 幡多地域と高知IC周辺の産業団地稼働率

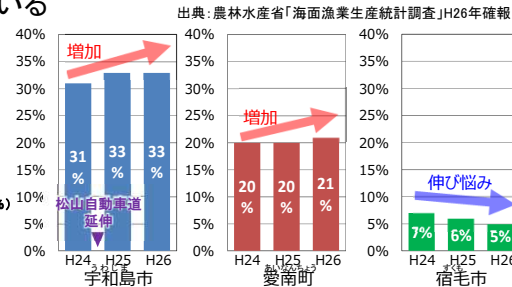


図3 養殖マダイ全国シェア

③地域産業への支障

- 宿毛市の養殖マダイの全国シェアが3年間で7%から5%へ低下(図3)

④周遊観光性に劣る

- 愛南町と幡多地域の観光客数は平成20年から約1～3割減少(図4)

⑤救急搬送時の速達性・安静搬送に支障、走行性低下による事故発生

- 愛南町・宿毛市の約5割が第三次救急医療施設まで1時間以上を必要とする
- 愛南町では医師不足もあり、管外搬送数が高止まりしている(図5)
- 線形不良により、見通しの悪い急カーブでの事故が多く発生している

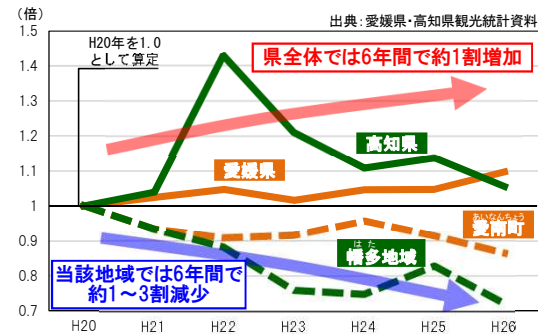


図4 観光入込客数の推移

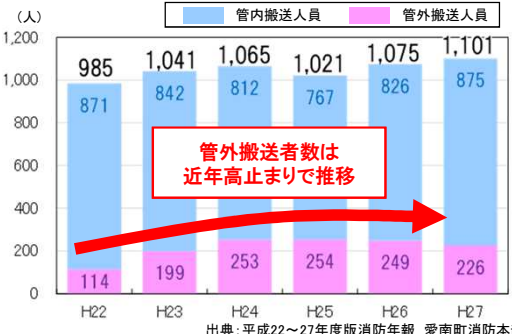


図5 宿毛～内海間を通過する救急搬送人員

2. 原因分析

①当該区間で唯一の幹線道路が津波浸水地域を通過

- 南海トラフ地震時には国道56号の宿毛～内海間のうち約2割の区間が津波で浸水(図6)



②宿毛湾港への脆弱なアクセス性

- 南海トラフ地震時にも機能する宿毛湾港への円滑なアクセスが確保できていない
- 宿毛湾港と都市部間の速達性のある道路ネットワークが未整備であり、企業進出のネックとなっている

③物流効率性・確実性の低いネットワーク

- 走行性が悪く、代替路が無いことから、輸送効率や確実性の低い輸送ルートとなっている

④観光周遊性の低い道路ネットワーク

- 愛南町・幡多地域から主要観光地への速達性のある道路ネットワークが未整備であり、観光ツアーの設定や周遊観光に支障をきたしている



⑤速達性・走行安全性が確保できるネットワークが未整備

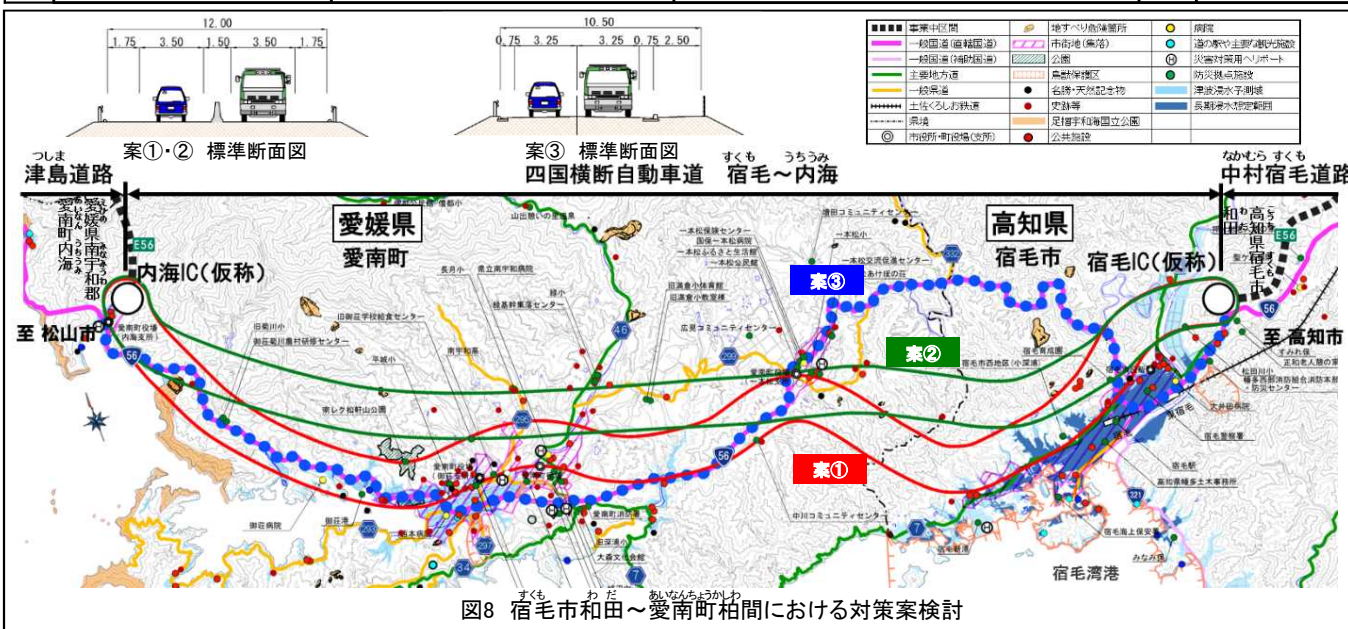
- 第三次救急医療機関への速達性のある道路ネットワークが不十分(図7)
- 線形不良区間の存在により、走行安全性を確保できるネットワークが不十分

3. 政策目標

- ①南海トラフ地震等に備えた信頼性の高いネットワークの確保
- ②物流・防災拠点「宿毛湾港」への円滑なアクセス確保により地域力強化を支援
- ③速達性・走行性の向上により産業振興を支援
- ④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援
- ⑤救急医療機関への速達性向上や安静搬送、走行性向上による交通事故減少

四国横断自動車道(宿毛～内海)における計画段階評価

評価項目		案① 市街地(集落)との連絡性を優先するバイパス案	案② 区間延長を極力短くしたバイパス案	案③ 現道改良案 (現状の国道56号の急カーブ・道路幅等を改良する案)
ルートの概要		延長 約29km 80km/hで走行できる自動車専用道路(2車線)	延長 約27km 80km/hで走行できる自動車専用道路(2車線)	延長 約34km 60km/hで走行できる一般道路(2車線)
政策目標	①南海トラフ地震等に備えた信頼性の高いネットワークの確保	国道56号の代替機能 ○	国道56号の代替として利用できる ○	現状の国道56号を改良するため、代わりとはならない △
	②宿毛湾港への円滑なアクセス確保により地域力強化を支援	地域の防災拠点への円滑な連絡の確保 ◎	連絡が確保できる ○	津波浸水影響を受けるため、連絡が確保できない △
	③速達性・走行性の向上により産業振興を支援	避難路と連携した一時的な避難場所としての活用 ◎	避難場所として一部活用できる ○	津波浸水影響を受けるため、避難場所として活用できない △
	④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援	宿毛湾港との円滑な連絡の確保 ◎	宿毛湾港への円滑な連絡が確保できる ○	宿毛湾港への円滑な連絡が確保できない △
	⑤緊急医療機関への速達性の向上や安静搬送の実現、走行性向上による交通事故の減少	市場までの輸送時間短縮、商品の品質確保(急カーブや信号交差点の影響) ◎	輸送時間の短縮や商品の品質確保が見込まれる(案②より集荷場からのアクセス性は優れる) ◎	輸送時間の短縮や商品の品質確保は、さほど見込めない △
配慮すべき事項	自然環境	動物への影響 ○	影響の可能性はあるが小さい ○	影響の可能性はあるが小さい ○
	生活環境	植物への影響 △	影響の可能性はある △	影響の可能性はある △
		集落などへの影響 ○	小さい ○	小さい(案①より小さい) ◎
		大気質及び騒音等の影響 ○	影響の可能性はあるが小さい ○	影響の可能性はあるが小さい(案①より小さい) ◎
	事業期間	重要な史跡等への影響 △	影響の可能性はある △	影響の可能性はある △
	経済性	建設に要する期間 ○	長い(案②より短い) ○	長い △
		建設に要する費用 ○	約1250～1300億円 ○	約1450～1500億円 △
			約100～150億円 ◎	



対策方針(案):案①による対策が妥当

【計画概要】

- 一般国道路線名：一般国道56号
- 区間：高知県宿毛市和た～愛媛県南宇和郡愛南町柏
- 概略延長：約29km
- 設計速度：80km/h
- 標準車線数：2車線
- 概ねのルート：図8案①のとおり

(参考) 当該事業の経緯等
 計画段階評価、都市計画決定の状況

- H28年9月 第1回四国地方小委員会
- H30年1月 第2回四国地方小委員会
- H31年2月 第3回四国地方小委員会
- H29年9月～12月 第1回意見聴取
- H30年9月～11月 第2回意見聴取
- R3年12月 都市計画決定(高知県、愛媛県)

地域の要望等

- R2年 8月 四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会が財務省、国土交通省へ早期事業化を要望
- R2年 9月 愛媛県知事が国土交通省へ早期事業化を要望
- R2年12月 四国西南地域道路整備促進協議会・高規格道路「宿毛～内海」間整備促進部会が国土交通省に早期事業化を要望
- R3年 6月 愛媛県知事が国土交通省へ早期事業化を要望
- R3年 8月 国道56号一本松・宇和島間整備促進協議会が国土交通省へ早期事業化を要望
- R3年11月 愛媛県四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会が財務省、国土交通省へ早期事業化を要望
- R3年11月 四国西南地域道路整備促進協議会・高規格道路「宿毛～内海」間整備促進部会が国土交通省へ早期事業化を要望
- R3年12月 四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会が財務省へ早期事業化を要望
- R4年 1月 高知県知事が国土交通省へ早期事業化を要望
- R4年 2月 四国横断自動車道高知県建設促進期成会が国土交通省に早期事業化を要望
- R4年 2月 愛媛県知事・愛南町長が国土交通省へ早期事業化を要望