

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	地域高規格道路 <small>おおす やわたはま</small> 大洲・八幡浜自動車道 一般国道197号 <small>おおすにし</small> 大洲西道路	事業区分	一般国道	事業主体	愛媛県																												
起終点	自：愛媛県大洲市北只 <small>おおす きたただ</small> 至：愛媛県大洲市平野 <small>おおす ひらの</small>			延長	3.3km																												
事業概要																																	
<p>「大洲・八幡浜自動車道」は、大洲市北只から八幡浜市保内町喜木を結ぶ約14kmの地域高規格道路であり、愛媛県における「3つのミッシングリンク」の1つである。</p> <p>「大洲西道路」は、大洲市北只を起点とし、同市平野を終点とする延長3.3kmの区間をバイパス方式により2車線の道路を整備するものであり、「大洲・八幡浜自動車道」の一部を構成し、「夜昼道路（整備中）」「八幡浜道路（整備中）」「名坂道路（開通済）」と一体となって四国縦貫・横断自動車道に接続し、広域交通ネットワークを形成するものである。</p> <p>これにより、大規模災害時における緊急輸送道路の確保、円滑な救急医療搬送、地域産業である農林水産業の支援、観光地へのアクセス向上等を図ることが期待される。</p>																																	
H29年度事業化	-		R3年度用地着手予定	-																													
全体事業費	120億円		事業進捗率	約3%																													
計画交通量	8,400台/日																																
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.3</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.2	(残事業)	1.3		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">92/96億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">事業費</td> <td style="text-align: center;">91/95億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費</td> <td style="text-align: center;">0.33/0.33億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	92/96億円	事業費	91/95億円		維持管理費	0.33/0.33億円		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">115/115億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">92/92億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">17/17億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">6.7/6.7億円</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	115/115億円	走行時間短縮便益	92/92億円		走行経費減少便益	17/17億円		交通事故減少便益	6.7/6.7億円		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">基準年</td> <td style="text-align: center;">令和3年</td> </tr> </table>	基準年	令和3年
B/C	(事業全体)	1.2																															
(残事業)	1.3																																
総費用	(残事業)/(事業全体)	92/96億円																															
事業費	91/95億円																																
維持管理費	0.33/0.33億円																																
総便益	(残事業)/(事業全体)	115/115億円																															
走行時間短縮便益	92/92億円																																
走行経費減少便益	17/17億円																																
交通事故減少便益	6.7/6.7億円																																
基準年	令和3年																																
感度分析の結果																																	
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C=1.1~1.3(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C=1.2~1.4(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.1~1.3(事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=1.2~1.4(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.2~1.2(事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=1.2~1.3(事業期間±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量 : B/C=1.1~1.3(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=1.2~1.4(交通量 ±10%)	事業費 : B/C=1.1~1.3(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=1.2~1.4(事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=1.2~1.2(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=1.2~1.3(事業期間±20%)																						
(事業全体) 交通量 : B/C=1.1~1.3(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=1.2~1.4(交通量 ±10%)																																
事業費 : B/C=1.1~1.3(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=1.2~1.4(事業費 ±10%)																																
事業期間 : B/C=1.2~1.2(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=1.2~1.3(事業期間±20%)																																
事業の効果等																																	
①大規模災害への備え																																	
<p>四国縦貫・横断自動車道と一体となった広域避難・救援道路を構築することで、大規模災害発生時や万が一の原発事故発生時における「命の道」として、確実かつ迅速な緊急輸送や避難・救援活動を支援する。</p>																																	
②四国経由で本州と九州を結ぶ「新たな国土軸」の機能強化																																	
<p>八幡浜港と四国8の字ネットワークとを地域高規格道路で連結することで、広域物流・観光ルートとなるフェリーを介して四国経由で本州と九州を結ぶ「新たな国土軸」の機能が向上する。</p> <p>「新たな国土軸」の整備により、近年激甚化・頻発化している豪雨等による広域的大規模災害時のリダンダンシーの強化が図られる。</p>																																	
③慢性的な渋滞の緩和																																	
<p>国道197号が国道56号に合流し交通が集中する国道56号北只交差点付近の慢性的な渋滞が緩和され、旅行速度が向上する。</p>																																	
④広域救急医療活動の支援																																	
<p>大洲市と八幡浜市とを繋ぐ地域高規格道路の整備により、大洲・八幡浜圏域の救急医療体制を支援するとともに、管外の三次救急医療機関へのアクセス向上により、地域の安心の向上に大きく貢献する。</p>																																	
⑤九州との連携強化による地域活性化																																	
<p>高規格道路ネットワークと八幡浜港が直結して人・物の輸送効率が向上することにより、県内企業の九州方面との取引拡大などを支援し、地域の活性化に貢献する。</p>																																	
⑥地域間連携による持続可能な地域づくりへの支援																																	
<p>大洲・八幡浜間の所要時間の短縮により、商業施設や病院などの相互利用、通勤圏域の拡大による人材確保などが容易となり、両地域の連携が強化されることで、持続可能な地域づくりが可能となる。</p>																																	

関係する地方公共団体等の意見	
・ 国道197号（大洲・八幡浜・西宇和間）地域高規格道路建設促進期成同盟会による事業促進の強い要望がある。	
事業評価監視委員会の意見	
・ 事業継続を妥当と認める。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
・ 令和2年3月 中山スマートIC（伊予IC～内子五十崎IC間）が開通	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
・ 用地取得率0%、事業進捗率約3%	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
・ 早期の供用を目指し、工事を推進する。	
施設の構造や工法の変更等	
・ 今後も工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
・ 事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。	
事業概要図	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。