

## 新規採択時評価個表

事業名	道路改築事業	事業主体	愛媛県
施設・工区名等	一般国道197号 おおずにしどうろ 大洲西道路（仮称）	事業箇所	自：大洲市北只 <small>おおずしきたただ</small> 至：大洲市平野 <small>おおずしひらの</small>
事業主旨	<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>本自動車道は、南海トラフ地震等の大規模災害に備えた防災・減災対策や万が一の原発事故時の「広域避難・救援道路」として重要な役割を担うとともに、四国縦貫・横断自動車道と一体となってフェリーによる海上輸送を通じて九州・四国・京阪神を結ぶ「新たな国土軸」を形成し、「地方創生」に資する路線でもあることから、その重要性が益々高まっており、早期の全線整備が望まれている。</p> <p>「大洲西道路（仮称）」は、平成25年3月に開通した「名坂道路」や事業中である「八幡浜道路」・「夜昼道路」と接続することで「広域避難・救援道路」・「新たな国土軸」としてのさらなる機能強化を図るとともに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を図る路線として早期整備が望まれている。</p>		
新規採択時評価の実施理由	補助事業として新規採択（平成29年度予定）のため。		

### 1. 地域の概要

<p>愛媛県の西部に位置する八西地域（八幡浜市及び伊方町）は、宇和海と瀬戸内海に面し土地の大部分を山地が占め、柑橘類を中心とした農業と漁業を主要産業とする地域である。また、四国の西の玄関口である八幡浜港と三崎港を抱え、九州と四国を結ぶ広域交通ネットワークとしての重要な交通拠点であるとともに、四国で唯一の原子力発電所である伊方発電所を有し、四国のエネルギー供給の観点でも重要な地域である。</p> <p>しかしながら、当該地域は、高速道路網（四国8の字ネットワーク）から外れており、速達性・効率性の点から物流面での競争力に劣るとともに、南海トラフ地震等の大規模災害発生時における道路ネットワークの脆弱性、深刻な医師不足により救急医療体制が不十分であるなど、地域の活力・安全・安心の面で大きな課題を抱えている。</p>
--

### 2. 事業概要及び事業経緯

事業採択	平成29年	完成予定	平成38年
用地着手	平成29年	工事着手	平成31年
全体事業費	12,000百万円（うち用地補償費：555百万円）		
(1)事業概要	計画延長 3.3km 車道幅員6.5m（総幅員10.0m）		

(2) 事業経緯	<p>◇ [大洲・八幡浜自動車道] 平成6年12月「計画路線」指定</p> <p>【名坂道路】延長2.3km</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成7年8月「調査区間」指定、平成8年8月「整備区間」指定</li> <li>・平成9年度 事業化（平成25年3月開通）</li> </ul> <p>【八幡浜道路】延長3.8km</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成16年3月「調査区間」指定、平成17年3月「整備区間」指定</li> <li>・平成17年度 事業化</li> </ul> <p>【夜昼道路】延長4.2km</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成16年3月「調査区間」指定、平成25年5月「整備区間」指定</li> <li>・平成25年度 事業化</li> </ul> <p>【大洲西道路（仮称）】延長3.3km</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成16年3月「調査区間」指定</li> </ul>
----------	--

### 3. 事業の必要性及び整備効果等

#### (1) 事業の必要性及び整備効果

##### 【大規模災害への備え】

- ・ 四国縦貫・横断自動車道と一体となった緊急避難・支援ルートが構築され、八西地域と他地域を連絡する道路ネットワークの多重性・耐災性が確保される。
- ・ これにより、南海トラフ地震等の大規模災害が発生した際、広域での避難や救助、救援、復旧等の様々な活動を確実にかつ迅速に行うことが可能となり、地域の安全・安心の大幅な向上につながる。
- ・ また、万が一、伊方原子力発電所で事故が発生した場合においても、迅速な広域避難及び救助、救援、復旧等の活動に寄与する。

##### 【広域物流・観光ルートとなる「新たな国土軸」の機能強化】

- ・ 地域高規格道路として概ね60km/h以上のサービス速度を提供可能になることで、八西地域から四国縦貫・横断自動車道への走行時間が短縮され、フェリー航路を利用した九州・四国・京阪神を結ぶ「新たな国土軸」としての機能が向上するとともに四国内外から本地域へのアクセスが向上し、観光客の増加が期待できる。

##### 【慢性的な渋滞の緩和】

- ・ 国道197号と国道56号が合流することにより、慢性的に渋滞が発生しボトルネックとなっている国道56号北只交差点は、事故危険区間、主要渋滞箇所指定されており、バイパス整備により、交通流が分散し、渋滞緩和・事故減少が期待される。

##### 【広域救急医療体制の支援】

- ・ 八幡浜地区と大洲地区相互の二次救急医療機関への搬送時間短縮により、生存率の向上に寄与し、八幡浜・大洲圏域における救急医療体制を支援する。
- ・ 八幡浜地区から大洲市内（高速道路）への所要時間短縮により、三次救急医療機関がある松山・宇和島方面への管外搬送も強化され、当該地域の安心感の向上に大きく貢献する。

## (2) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

### 【高速道路の開通】

東九州自動車道においては、平成27年3月に大分から宮崎間が全線開通、平成28年4月には北九州から大分間が全線開通したことより、九州の東側の地域、約320kmが高速道路でつながり、観光客が増加するなど様々な経済効果が発現されている。また、四国横断自動車道においては、平成27年度から宿毛～内海間で計画段階評価に着手する等着実に高速道路の整備が進められている一方で、八西地域が高速道路の空白地域となっている。

### 【伊方原発の再起動】

伊方3号機の安全対策等に係る国への要請に対して、平成27年9月に「大洲・八幡浜自動車道」を重要な路線として位置付けているとともに事業が円滑に進むよう努める旨の回答があり、再起動を前に安全安心への関心が高まるなか、万が一事故が発生した場合の広域避難に利用される「大洲・八幡浜自動車道」を早期に全線整備し、県民の安全安心を確保することが急務となっている。

## 4. 事業進捗の見込み

(うち用地補償費) 全体投資事業費	( 555百万円) 12,000百万円
(1) 事業進捗の見込み	
計画延長が約3kmと長く、また全体事業費も約120億円と多額の費用が必要となるため、単年の施工量や、近年の県財政事情及び他の公共事業への影響を勘案すると、本事業期間は約10年が見込まれる。	
平成29年度から新規事業着手後、予算の確保に努め、平成38年度に「大洲・八幡浜自動車道」全線の開通を目指す。	

## 5. 事業の投資効果（費用対効果分析）

### 【事業全体】

- C：総費用＝ 8,464百万円
- ・ 事業費 8,442百万円
  - ・ 維持管理費 22百万円
- B：総便益＝ 9,720百万円
- ・ 走行時間短縮便益 7,252百万円
  - ・ 走行経費減少便益 1,616百万円
  - ・ 交通事故減少便益 852百万円

$$B/C = 9,720 / 8,464 = 1.15$$

## 6. コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・ 道路区分、接続方法を含め複数のルート比較を行い、最適なルートを選定

## 7. その他

- ・第六次愛媛県長期計画（広域・高速交通ネットワークの整備）に位置付けられている。
- ・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。

※）国道197号（大洲・八幡浜・西宇和間）の地域高規格道路の早期整備を促進し、もって地域の振興発展に寄与することを目的とする同盟会で、八幡浜市、大洲市、伊方町の長及び議長をもって組織される。

## 8. 対応方針（素案）

本事業を『新規事業化』としたい。

- 1 十分な精度で計測が可能かつ金銭的表現が可能とされている3つの便益のみを用いてB/Cを算出した結果、事業全体のB/Cは1.15である。
- 2 国土交通省の「費用便益マニュアル（平成20年11月）」における3便益以外に、以下のとおり多岐多様に渡る整備効果が発揮できる事業である。
  - ・大規模災害への備え
  - ・広域物流・観光ルートとなる「新たな国土軸」の機能強化
  - ・慢性的な渋滞の緩和
  - ・広域救急医療体制の支援

以上を総合的に判断し、新規事業化としたい。