

## 事後評価結果（平成 21 年度）

事業名	一般国道56号 <small>おおす</small> 大洲道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局			
起終点	自： <small>えひめけん おおす きたただ</small> 愛媛県大洲市北只 至： <small>えひめけん おおす しひがし おおす</small> 愛媛県大洲市東大洲				延長	6.3km			
事業概要	<p>一般国道56号は、高知市を起点に、宇和島市、大洲市等を経由して松山市に至る延長約320kmの主要幹線道路であり、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。大洲道路は、そのうちの大洲市北只～大洲市東大洲間の現道（国道56号）に並行する延長6.3kmの自動車専用道路である。</p>								
事業の目的・必要性	<p>大洲道路は、大洲市内の現道（国道56号）の交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、肱川の氾濫等の災害時に緊急輸送路として広域幹線道路の機能の確保をすることに加え、四国の高速ネットワークである「四国8の字ネットワーク」の一部として、南予地域全体の活性化および利便性の向上に寄与することを目的で計画整備されたものである。</p>								
事業概要図									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S55年度	用地着手	S56年度	供用年	(当初) - / -	変動	- 倍
		都市計画決定	S55年度	工事着手	S61年度	(暫定/完成)	(実績) - / H18		
	事業費	計画時	(名目値) - / 449億円		実績	(名目値) - / 421億円		変動	
		(暫定/完成)	(実質値) - / 468億円			(実質値) - / 446億円			1.0倍
	交通量	計画時	- / 22,200台/日		実績	- / 20,000台/日		変動	91%
		(暫定/完成)			(暫定/完成)				
	旅行速度向上		28.7	→	57.2 km/h	交通事故減少	95.5	→	12.3 件/万台キロ
		(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H2年度		(供用後年次) H20年度	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H2年度		(供用後年次) H19年度
費用対効果	B/C	総費用		億円	総便益	- 億円		基準年	
分析結果		〔事業費 - 億円〕			〔走行時間短縮便益： - 億円〕				
(当初)	-	〔維持管理費： - 億円〕			〔走行経費減少便益： - 億円〕			-	
		〔交通事故減少便益： - 億円〕							
費用対効果	B/C	総費用		738億円	総便益	2,024億円		基準年	
分析結果		〔事業費 713億円〕			〔走行時間短縮便益： 1,627億円〕				
(事後)	2.7	〔維持管理費： 25億円〕			〔走行経費減少便益： 291億円〕			平成21年	
		〔交通事故減少便益： 107億円〕							
事業遅延によるコスト増		費用増加額		- 億円	便益減少額	- 億円			
事業遅延の理由	-								

事業の効果等	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現道等の渋滞損失時間が削減。 【区間a（費用便益分析対象区間）：約1,960万人・時間/年 → 1,860万人・時間/年 約5%削減】 【区間b（大洲道路に並行する現道（国道56号））：約71万人・時間/年 → 約35万人・時間/年 約51%削減】</li> <li>現道（国道56号）の混雑度が低下。【2.2 → 1.3】</li> <li>現道（国道56号）の混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度が改善。【19.8km/h → 29.2km/h】</li> <li>大洲北只～東大洲間の混雑時旅行時間が減少。【14分 → 9分】</li> <li>片原町交差点で発生していた渋滞が解消。【最大渋滞長：1,350m → 0m】</li> <li>現道（国道56号）の混雑緩和によるバスの定時性確保や大洲道路を利用する新規バス路線の運行により利便性が向上。</li> <li>JR伊予大洲駅（特急停車駅）へのアクセスが向上。【大洲市役所～JR伊予大洲駅：5.3分 → 3.8分】</li> <li>松山空港（第2種空港）へのアクセスが向上。【大洲北只～松山空港：1時間2分 → 57分】</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>南予地域のミカンや水産物など鮮度が売りの特産物輸送時に、迅速な流通や、荷傷みの原因となる揺れの解消で、品質の向上に寄与。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大洲市で実施された土地区画整理事業（柚木・北只土地区画整理事業、東若宮土地区画整理事業）を現道（国道56号）の混雑緩和、インターチェンジ周辺へのアクセス向上により支援。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大洲道路はA'路線として8の字ネットワークを形成。</li> <li>大洲市（八幡浜・大洲地方拠点都市地域）～宇和島市（宇和島圏地方拠点都市地域）を高規格幹線道路で連絡する路線を構成。</li> <li>大洲・八幡浜地方生活圈（大洲市）に隣接する松山地方生活圈（松山市）宇和島地方生活圈（宇和島市）を最短時間で連絡する路線を構成。</li> <li>大洲・八幡浜地方生活圈の各市町から中心都市である大洲市へのアクセス性が向上。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大規模イベントである、えひめ町並博（H16年開催）および愛媛国体（H29開催予定）を支援。</li> <li>南予地域の主要な観光施設（大洲市：大洲城、鶴飼、宇和島市：宇和島城、闘牛）へのアクセス性が向上。</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>愛媛県立中央病院（第三次医療施設）へのアクセス性が向上。【市立大洲病院～県立中央病院：70分→50分】</li> <li>救急搬送時の揺れが解消され、患者や救急隊員への負担が減少。</li> </ul> <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大洲道路の整備により現道（国道56号）の交通量は約27%、大型車は約78%減少。</li> <li>現道区間の交通が円滑化したことで、現道（国道56号）の交通事故発生件数は減少し安全性が向上。【59件 → 43件】</li> </ul> <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送路に指定。</li> <li>現道（国道56号）の通行規制時において、代替路線を形成。</li> </ul> <p>⑨地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2排出量を削減【CO2排出削減量：約3,700t/年、CO2排出削減率：約0.5%】</li> </ul> <p>⑩生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NO2排出量を削減【NO2排出削減量：約13t/年、NO2排出削減率：約27%】</li> <li>SPM排出量を削減【SPM排出削減量：約2t/年、SPM排出削減率：約40%】</li> </ul> <p>⑪他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大洲道路は、四国縦貫自動車道と四国横断自動車道を連結し、事業中である四国横断自動車道や地域高規格道路である名坂道路、八幡浜道路の供用開始により、整備効果は一層大きくなると期待される。</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>—</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>「事業の効果は発揮されており、今後の事後評価と改善措置は必要ない」とする事業者の判断は「妥当」である。</p>

<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成12年7月 四国縦貫自動車道全線供用開始</li> <li>・平成16年4月 四国横断自動車道（西予宇和IC～大洲北只IC）供用開始</li> <li>・平成17年1月 大洲市、長浜町、肱川町、河辺村を廃止し大洲市を設置</li> </ul>
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>大洲道路事業による効果の発現は十分なものであり、今後も当該地域において大きな周辺環境の変化はないものと考えられることから、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。</p>
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>
<p>特記事項</p> <p>—</p>

※ 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。