

新規事業採択時評価結果（平成17年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道197号 八幡浜道路	事業区分	一般国道	事業主体	愛媛県
起終点	自：愛媛県八幡浜市郷 至：愛媛県八幡浜市大平	延長	3.8 km		
<p><b>事業概要</b></p> <p>八幡浜道路は、交通渋滞が著しいことから、整備の優先度が高く、現道拡幅の困難な八幡浜市街地を迂回するバイパスとして整備する延長3.8 kmの事業である。</p>					
<p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>高規格道路である四国縦貫・横断自動車道と、九州からの玄関口として機能する八幡浜港との広域交通拠点を相互に連絡することにより効率的な交通体系を形成するとともに、過疎化、高齢化の進む大洲・八幡浜都市圏の活性化を支援する役割を担う極めて重要な路線であり、事業中の名坂道路（H18供用予定）に引続き整備を行うものである。</p>					
全体事業費	118億円	計画交通量	18,400台/日		
<p><b>事業概要図</b></p>					

**関係する地方公共団体等の意見**

沿線並びに近隣の市町からなる国道197号（大洲・八幡浜・保内間）地域高規格道路建設促進期成同盟会により、平成6年の設立以来、毎年継続して、国等に対し建設促進の要望が行われ、15年11月にはシンポジウムが、16年10月には大洲・八幡浜自動車道を考える会が地元で開催されるなど、熱意の高まりを見せている。

**事業採択の前提条件**

費用対便益：便益が費用を上回っている。  
手続きの完了：都市計画決定が不要であり、円滑な事業執行環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.0	総費用：98億円 （事業費：94億円 維持管理費：4億円）	総便益：197億円 （走行時間縮減便益：166億円 走行費用減少便益：24億円 交通事故減少便益：7億円）	基準年：平成16年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.2（交通量+10%）	B/C=1.8（交通量-10%）		
		事業費変動	B/C=1.8（事業費+10%）	B/C=2.2（事業費-10%）		
		事業期間変動	B/C=2.0（事業期間+20%）	B/C=2.0（事業期間-20%）		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策		渋滞交差点を解消する（江戸岡交差点：現況旅行速度18.8 km/h） 【渋滞損失時間の改善】約23万人時/年 → 0万人時/年 【1kmあたり渋滞損失時間】約11万人時/年キロ（現況） （愛媛県平均：約1.0万人時/年キロ（約11倍） 全国平均：約2.0万人時/年キロ（約6倍）） 【渋滞度曲線】愛媛県管理一般県道以上の区間で第10位 【その他の特徴】主要な渋滞ポイント（江戸岡交差点、旅行速度18.8 km/h）		
		事故対策		事故危険箇所での対策事業である（江戸岡交差点：160.7件/億台キロ） 【死傷事故率】160.7件/億台キロ（現況） （愛媛県平均：約103.5件/億台キロ（約1.6倍） 全国平均：約118.4件/億台キロ（約1.4倍））		
	社会全体への影響	歩行空間	-	・注目すべき影響はない。		
		住民生活	-	・注目すべき影響はない。		
		地域経済	-	・注目すべき影響はない。		
		災害		近隣市（大洲市）へのルートが、緊急輸送路（1次ネットワーク）に指定されている現道の国道197号のみであり、災害による現道寸断時にこれを代替する。		
		環境		CO2排出削減量 約1548 t/年、NO2排出量 約26 t/年 約20 t/年 SPM排出量 約2.5 t/年 約2.0 t/年		
地域社会		-	・注目すべき影響はない。			
事業実施環境	-	・注目すべき影響はない。				

採択の理由

費用便益比が2.0と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが不要であることから、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、当該事業箇所の現況渋滞損失時間及び事業実施による改善はともに大きく、渋滞対策の必要性・効果は高いと判断できる。  
以上より、本事業を採択した。

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。