

事後評価結果（平成23年度）

事業名 一般国道317号 大島道路	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：愛媛県今治市吉海町名 至：愛媛県今治市宮窪町宮窪	延長 6.3km			
事業概要 国道317号は愛媛県松山市を起点とし、今治市を経て瀬戸内海の芸予地域の島々を結んで広島県尾道市に至る、延長約120kmの幹線道路である。 今治市～尾道市間は「瀬戸内しまなみ海道（西瀬戸自動車道）」が平成11年5月に供用を開始したが、愛媛県（大島）と広島県（生口島）にそれぞれ1箇所ずつ、自動車専用道路（高速道路）としての未開通区間を残していた。大島道路は、愛媛県側で未開通となっていた区間であり、瀬戸内しまなみ海道（西瀬戸自動車道）の全線高速ネットワーク化の実現、ならびに大島島内への通過交通排除による沿道環境改善において重要な役割を持つ事業である。				
事業の目的・必要性 大島道路は、愛媛県側で未開通となっていた大島島内において、「瀬戸内しまなみ海道（西瀬戸自動車道）」の全線開通を図ることで、四国～本州間の新たな高速ネットワークの形成に加え、大島島内における現道の交通環境改善を目的として計画された事業である。				
事業概要図 				
事業の 効果等	事業期間 事業化年度： H11年度 都市計画決定： 年度	用地着手： H 8年度 工事着手： H12年度	供用年： (当初) ー/H18 (暫定/完成) (実績) ー/H18	変動： 1.0倍
	事業費 計画時 (名目値) / 200億円 暫定/完成 (実質値) / 177億円	実績 (名目値) / 164億円 (暫定/完成) (実質値) / 240億円	変動： 0.82倍	
	交通量 (当該路線) 計画時 (暫定/完成) /10,800台/日	実績 (暫定/完成) /6,000台/日	変動： 56%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線) 46.5 → 70.0 km/h (供用前年次) H17年度 (供用後年次) H22年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道) 41 → 0 件/億台キロ (供用前年次) H17年度 (供用後年次) H21年度		
	費用対効果分析結果 (当初) B/C: 3.4 総費用: 217 億円 (事業費: 177 億円, 維持管理費: 41 億円)	総便益: 730 億円 (走行時間短縮便益: 684 億円, 走行経費減少便益: 34 億円, 交通事故減少便益: 12 億円)		基準年: 平成11年度
	費用対効果分析結果 (事後) B/C: 0.4 総費用: 257 億円 (事業費: 240 億円, 維持管理費: 16 億円)	総便益: 115 億円 (走行時間短縮便益: 93 億円, 走行経費減少便益: 15 億円, 交通事故減少便益: 7 億円)		基準年: 平成23年度
	事業遅延によるコスト増	費用増加額: 一億円	便益減少額: 一億円	
事業遅延の理由 ー				
客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間時間損失が削減 ・バス路線の利便性が向上【瀬戸内しまなみ海道を通る高速バスの年間利用者数が増加【H17：117千人→H20：142千人、今治～福山：107分⇒87分】 ・JR福山駅（新幹線駅）へのアクセス向上【JR今治駅～JR新大阪駅：174分⇒154分】 ・松山空港、広島空港（第二種空港）へのアクセス向上【大三島：大三島支所～松山空港：108分⇒97分、今治市～広島空港：104分⇒85分】 ②物流効率化の支援				

	<ul style="list-style-type: none"> ・今治港、福山港（重要港湾）へのアクセス向上【今治市～福山港：112分⇒93分】 ・農林水産品の流通利便性向上【愛媛県の海面養殖やみかん、キウイ等の収穫量は全国トップクラス、JA愛媛たいき～広島市中央卸売市場の所要時間：226分⇒217分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成【中核市松山市～同福山市】 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡【今治市～福山市（110分⇒75分）】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【島嶼部から今治市街へのアクセス向上、大三島：大三島支所～今治市：40分⇒35分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト等の支援【「今治海事都市構想」を支援】 ・IC等から主要な観光地へのアクセス向上【本州方面から今治市をはじめ四国全域への新たな観光客が増加】 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上【島嶼部から三次医療施設へのアクセス向上、伯方島：今治市北消防署～愛媛大学付属病院：67分⇒61分】 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等における交通量の減少による安全性向上【死傷事故件数が減少】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路による第一次緊急輸送道路ネットワークが形成され、瀬戸内しまなみ海道から山陽道の高速ネットワークを迂回ルートとして形成 ・並行する本四連絡道路の代替路として、本州からの救援ルートの信頼性並びに速達性が向上 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量を削減 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量を削減 ・SPM排出量を削減 <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・医療機関選択肢の増加、通院にかかる負担の軽減 ・交流の促進 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の通過交通が大島道路へ転換したことによる、島民の日常生活における快適性向上に貢献 ・救急医療施設へのアクセス性向上に伴う救急搬送時間短縮により 救命率向上に貢献 ・観光施設や帰省先へのアクセス性向上に伴う訪問回数の増加により、訪問先での消費額増加による観光産業等の活性化に貢献
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目
	その他評価すべきと判断した項目
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <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"> ・市町村合併により、今治圏の構成市町が1市10町5村から1市1町へ ・今治圏の人口は減少傾向、とくに上島町が著しい ・今治圏の自動車保有台数は増加傾向にあり、とくに上島町は大幅に伸びている ・今治圏の総生産は減少傾向、特に第2次産業の減少率が大きい <p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>大島道路の供用は、信頼性の高い高速ネットワークの確保、交通集中時期における交通混雑の解消や、日常生活における交通の安全性向上、救急医療支援。地場産業である観光産業、農水産業の支援など、地域にとって重要な役割を果たしており、事業の目的に合った効果の発現が確認できることから、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>特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで、事業評価監視委員会や県知事からの意見として、従来の3便益（走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少）以外に「防災や救急医療面の効果」「観光や物流の効率化による地域産業への効果」等、地域の実情や固有の課題を適切に評価すべきとの指摘を受けているところである。 ・引き続き、事業の特性に応じた評価手法について検討していく。

※ 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。