

事後評価結果（平成 28 年度）

事業名	四国横断自動車道 <small>あいなんおおずせん うわじまきた せいようわ</small> 愛南大洲線 宇和島北～西予宇和	事業区分	高速自動車国道 （新直轄）	事業主体	国土交通省 四国地方整備局				
起終点	自：愛媛県宇和島市高串 至：愛媛県西予市宇和町稲生				延長	16.3km			
事業概要									
四国横断自動車道は阿南市を起点として徳島市、高松市、高知市を經由し、大洲市に至る延長約440kmの路線であり、「四国8の字ネットワーク」を形成する基幹動脈として、地域の生活や経済に大きな役割を果たしている。 宇和島北～西予宇和間は、平成15年12月の国土開発幹線自動車建設会議において、「新直轄方式」により整備されることが決定された区間で、愛媛県宇和島市高串から西予市宇和町稲生までを結ぶ延長16.3kmの道路であり、平成23年度に開通した。									
事業の目的・必要性									
本路線は、四国8の字ネットワークの一部を形成し、愛媛県南予地域の広域交流の促進及び地域活性化、交通の転換による渋滞解消と広域的な交流支援、交通の難所回避により安全・安心で快適なドライブを支援、救急医療に対する安心感の向上など重要な役割を果たすものである。									
事業概要図									
事業の効果等	事業期間	事業化年度	H10年度 (新直轄方式 :H15年度)	用地着手	H13年度	供用年	(当初) H23年度/—	変動	1.0倍
		都市計画決定	H8年度	工事着手	H15年度		(実績) H23年度/—		
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) (実質値)	644億円/— 643億円/—	実績	(名目値) (実質値)	543億円/— 518億円/—	変動	0.84倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	8,800～9,500台/日/—		実績 (暫定/完成)	12,400～12,600台/日/—		変動	133～141%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	41.0	→	70.3 km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	60	→	19 件/年	
		(供用前年次) H23年度		(供用後年次) H24年度		(供用前年次) H23.1～H23.12		(供用後年次) H27.1～H27.12	
費用対効果分析結果 (当初)	B/C		総費用	654 億円	総便益	756 億円	基準年	平成20年	
	1.2		事業費： 623 億円 維持管理費： 31 億円		走行時間短縮便益： 625 億円 走行経費減少便益： 89 億円 交通事故減少便益： 42 億円				
費用対効果分析結果 (事後)	B/C		総費用	764 億円	総便益	2,090 億円	基準年	平成28年	
	2.7		事業費： 707 億円 維持管理費： 57 億円		走行時間短縮便益： 1,693 億円 走行経費減少便益： 284 億円 交通事故減少便益： 112 億円				

事業遅延によるコスト増	費用増加額	便益減少額
	一億円	一億円
事業遅延の理由		
—		
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 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間時間損失が削減 ・空港連絡バスの利便性や快適性が向上 ・第二種空港へのアクセス向上【宇和島市～松山空港(110分→96分)】 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・農林水産品の流通利便性が向上【養殖マダイ、河内晩柑】 ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成【宇和島市～松山市】 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成【宇和島市～大洲市(48分→34分)】 ・拠点開発プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果【三間ICや西予宇和IC周辺の工場整備、愛南町磯釣り大会などを支援】 ・IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果【宇和島港へ寄港するクルーズ船の増加】 ④安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上【西予市から市立宇和島字病院への所要時間が7分短縮】 ⑤安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・安全性の向上【国道56号の交通量減少により、交通事故件数が減少(60件→24件)】 ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路に指定 ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量を削減 ⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量を削減 ・SPM排出量を削減 ⑨その他 <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コスト削減、遅延による損失の削減、安全な輸送などの直接的な効果に加え、出荷先拡大などに貢献 ・三間ICを中心とした広域防災拠点機能の集約化(物資拠点、啓開活動拠点、三間支所代替拠点機能) ・宇和島市の定住自立構想を支援 		
その他評価すべきと判断した項目		
—		
事業環境に変化する	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	
	—	
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
<ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(宇和島市、西予市)の人口は、開通前の平成22年以降、減少傾向。 ・沿線地域(宇和島市、西予市)の自動車保有台数は、開通前の平成22年以降、横ばい。 ・開通区間(宇和島北IC～西予宇和IC)の利用が想定される通勤・通学流動(H22)は約1,822人/日であり、沿線地域から他市町村への通勤・通学者の6～7割が自家用車を利用。 		
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性		
四国横断自動車道愛南大洲線(宇和島北～西予宇和)の開通により、現道の交通難所の解消による安全・安心の確保、信頼性の高い緊急輸送道路の確保、広域連携の強化や交流の促進による地域の活性化など、事業目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事後評価の必要性はない。 また、四国横断自動車道愛南大洲線(宇和島北～西予宇和)は、想定された効果が発揮されており、改善措置の必要性はない。		
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性		
現時点では、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見られない。		
特記事項		
特になし		

※ 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。