

再評価個表

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 よるひるどうろ 夜昼道路	事業箇所	自：大洲市平野 至：八幡浜市郷
事業主旨	「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。 本自動車道は、南海トラフ地震等の大規模災害や万が一の原発事故発生時において、広域避難・救援や緊急輸送の軸となる「命の道」として、また、四国縦貫・横断自動車道と直結し、フェリー航路を介して四国経由で本州と九州を結ぶ「新たな国土軸」の一翼を担い、広域輸送の機能向上に資する道路でもあることから、その重要性が益々高まっている。 「夜昼道路」は、開通済みの「名坂道路」「八幡浜道路」や事業中である「大洲西道路」と一体となって広域道路ネットワークを形成することで、「広域避難・救援道路」「新たな国土軸」の機能強化を図るとともに、救急医療搬送のほか、八西地域の主な産業である農林水産業や観光の振興などに大きな効果をもたらす道路として早期整備が望まれている。		
再評価の実施理由	社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じたため (全体事業費の増額)		

1. 地域の概要

愛媛県の西部に位置する八西地域（八幡浜市及び西宇和地域）は、宇和海と瀬戸内海に面しており、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、フェリーによる海上輸送を介して九州と四国の高規格道路を結ぶ広域交通の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。

しかしながら、当該地域は、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や、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。

2. 事業概要及び事業経緯

事業採択	平成25年度	完成予定	令和14年度（見込み）
用地着手	平成27年度	工事着手	平成28年度
全体事業費	27,200百万円（うち用地補償費：439百万円）		
(1)事業概要	計画延長 4.2km 車道幅員6.0m（総幅員9.0m）		

(2) 事業経緯	◇ [大洲・八幡浜自動車道] 平成6年12月「計画路線」指定 【名坂道路】延長2.3km ・平成7年8月「調査区間」指定、平成8年8月「整備区間」指定 ・平成9年度 事業化 ・平成25年3月 開通 【八幡浜道路】延長3.8km ・平成16年3月「調査区間」指定、平成17年3月「整備区間」指定 ・平成17年度 事業化 ・令和5年3月 開通 【夜昼道路】延長4.2km ・平成16年3月「調査区間」指定、平成25年5月「整備区間」指定 ・平成25年度 事業化 【大洲西道路】延長3.3km ・平成16年3月「調査区間」指定、平成29年4月「整備区間」指定 ・平成29年度 事業化
----------	---

(注) 完成予定は、今後の予算の見通しや用地買収の進捗等の不確定要素があるため、現時点での見込みを示す

3. 事業の必要性及び整備効果等

(1) 事業の必要性	
夜昼道路は、四国の西の玄関口である八西地域（愛媛県八幡浜市、伊方町）と大洲市を結び、四国8の字ネットワークに接続する自動車専用の高規格道路「大洲・八幡浜自動車道」の一翼を担う事業である。 大洲・八幡浜自動車道は4つの工区に分けて整備しており、すでに、名坂道路、八幡浜道路が開通している。現在は、本事業および大洲西道路の整備を推進している。 本事業を含む大洲・八幡浜自動車道が全線開通することで、「広域避難・救援道路」・「新たな国土軸」の機能強化を図るとともに、救急医療活動の支援のほか、八西地域の主な産業である農林水産業の支援、観光の振興などが期待される。	
(2) 事業の整備効果	
【大規模災害への備え】 ・四国8の字ネットワークと一体となった広域避難・救援道路を構築することで、大規模災害発生時や万が一の原発事故発生時における「命の道」として、確実かつ迅速な緊急輸送や避難・救援活動を支援する。 ・国道197号とのダブルネットワーク化により、地域防災力の向上が図られる。 【四国経由で本州と九州を結ぶ「新たな国土軸」の機能強化】 ・八幡浜港と四国8の字ネットワークを高規格道路で連結することで、広域物流・観光ルートとなるフェリー航路を介して四国経由で本州と九州を結ぶ「新たな国土軸」の機能が向上する。 ・「新たな国土軸」の整備により、地場産業の振興や県下全体における交流人口の拡大、広域的な大規模災害時におけるネットワークの代替性確保が図られる。 【安全・安心の確保】 ・並行現道の線形不良区間や老朽化トンネルの回避が可能になり、安全性が向上する。	

【広域救急医療体制の支援】

- ・大洲市と八幡浜市とを繋ぐ高規格道路の整備により、八幡浜・大洲圏域の救急医療体制を支援するとともに、管外の三次救急医療機関へのアクセス向上により、地域の安心の向上に大きく貢献する。

【九州との連携強化による地域活性化】

- ・高規格道路ネットワークと八幡浜港が直結して人・物の輸送効率が向上することにより、県内企業の九州方面との取引拡大などを支援し、地域の活性化に貢献する。

【地域間連携による持続可能な地域づくりへの支援】

- ・大洲・八幡浜間の所要時間の短縮により、商業施設や病院などの相互利用、通勤圏域の拡大による人材確保などが容易となり、八幡浜・大洲圏域内の連携が強化されることで、持続可能な地域づくりが可能となる。

(3) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

【高規格道路の開通】

- ・平成28年4月 東九州自動車道（北九州～大分間） 全線開通
- ・令和2年3月 中山スマートIC 開通
- ・令和5年3月 八幡浜道路 開通
- ・令和6年2月 松山外環状道路（余戸南IC～東垣生IC） 開通
- ・令和6年3月 東温スマートIC 開通
- ・令和7年4月 松山自動車道（伊予～内子五十崎） 一部区間4車線化
- ・県内の高規格道路ネットワークは、着実に整備や機能強化が進められている一方、八西地域は高規格道路の空白地域となっている

【伊方発電所の再稼働】

- ・平成28年9月7日に伊方発電所3号機の営業運転が再開
- ・万が一事故が発生した場合の広域避難・救援道路の重要性が一層高まり、県民の安全・安心の確保が急務となっている

【平成30年7月豪雨】

- ・平成30年7月豪雨により、西日本では高速道路の通行止めや鉄道の運休が発生、九州から本州への陸路が絶たれ、四国と九州等を結ぶフェリーによる車両航走が増加
- ・八幡浜港は、九州からの緊急車両や給水車、支援物資のトラック輸送を受入れ、被災地支援における重要な拠点として機能

【四国～九州間のフェリー航路の運航休止】

- ・平成30年10月 宿毛フェリー運航休止（高知県宿毛市～大分県佐伯市間）
- ・令和7年6月 松山・小倉フェリー運航休止（愛媛県松山市～福岡県北九州市間）
- ・九州～四国間の利用航路の選択肢が狭まることで八幡浜港の利用増加が想定され、国道197号など八幡浜港へのアクセス道路への需要が高まっている

【南海トラフ地震の発生確率の見直し】

- ・30年以内の発生確率：60～70%⇒80%程度（平成25年5月⇒令和7年1月）
- ・昭和南海地震発生から約80年経過し、再び大地震発生の可能性が高まっている

【物流2024年問題（働き方改革関連法による時間外労働規制の影響）】

- ・令和6年4月 トラックドライバーの労働に係る規制が適用
- ・労働基準法改正による、時間外労働時間の上限規制（年間960時間）
- ・改善基準告知による、拘束時間・休憩時間、連続運転時間の規制
- ・国土交通省では、対策の1つとしてモーダルシフトを挙げ、船舶による貨物輸送への転換を推進

4. 事業進捗の見込み

(うち用地補償費) R7 末投資事業費	(4 2 6 百万円) [進捗率： 9 7 . 0 %] (事業費換算) 9 , 6 7 0 百万円 [進捗率： 3 5 . 6 %] (事業費換算)
(1) 事業の進捗状況	トンネルや橋梁などの構造物が多い大規模な事業であることから、現在、事業費ベースで約 3 6 % の進捗状況である。
(2) これまでの整備効果	現時点で供用している区間はない。
(3) 今後の事業進捗の見込み	早期供用を目指し、事業を推進中である。

5. 事業の投資効果（費用対効果分析）

	大洲・八幡浜自動車道全体	夜昼道路
事業全体	C：総費用＝ 135,004百万円 ・事業費 133,102百万円 ・維持管理費 163百万円 ・更新費 1,739百万円 B：総便益＝ 147,245百万円 ・走行時間短縮便益 119,963百万円 ・走行経費減少便益 21,638百万円 ・交通事故減少便益 5,644百万円 $B / C = 147,245 / 135,004 = 1.09$	C：総費用＝ 24,964百万円 ・事業費 24,932百万円 ・維持管理費 32百万円 ・更新費 0百万円 B：総便益＝ 13,327百万円 ・走行時間短縮便益 11,948百万円 ・走行経費減少便益 1,138百万円 ・交通事故減少便益 241百万円 $B / C = 13,327 / 24,964 = 0.53$
残事業	C：総費用＝ 24,330百万円 ・事業費 23,806百万円 ・維持管理費 62百万円 ・更新費 462百万円 B：総便益＝ 28,685百万円 ・走行時間短縮便益 23,950百万円 ・走行経費減少便益 3,782百万円 ・交通事故減少便益 953百万円 $B / C = 28,685 / 24,330 = 1.18$	C：総費用＝ 14,024百万円 ・事業費 13,992百万円 ・維持管理費 32百万円 ・更新費 0百万円 B：総便益＝ 13,327百万円 ・走行時間短縮便益 11,948百万円 ・走行経費減少便益 1,138百万円 ・交通事故減少便益 241百万円 $B / C = 13,327 / 14,024 = 0.95$

※端数処理の関係で合計が合わない場合がある。

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・高速道路に準じた規格ではなく、一般道路の規格による自動車専用道路とすることにより、道路幅員を縮小しコストを縮減。

7. そ の 他

- ・愛媛県総合計画（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。
- ・道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会^{※1)}や国道197号（大洲・八幡浜・西宇和間）高規格道路建設促進期成同盟会^{※2)}による事業促進の強い要望があり、地元の協力体制が整っている。

※1) 本県の道路整備の現状を鑑み、その整備促進に寄与することを目的とする協議会で、県内各地域の道路整備促進期成同盟会をもって組織される。

※2) 国道197号（大洲・八幡浜・西宇和間）に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、伊方町の首長及び議長をもって組織される。

8. 対応方針（素案）

以下を総合的に判断し、本事業を『継続』としたい。

- 1 国土交通省の「費用便益分析マニュアル（令和7年8月）」に基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能かつ金銭的表現が可能である3つの便益を用いてB/Cを算定した結果、夜昼道路の事業全体で0.53、残事業で0.95である。
また、大洲・八幡浜自動車道全体を対象とした場合、事業全体で1.09、残事業で1.18である。
- 2 夜昼道路の整備については、3つの便益以外に、以下のとおり多岐多様な効果を発揮する事業である。
 - ・大規模災害への備え
 - ・四国経由で本州と九州を結ぶ「新たな国土軸」の機能強化
 - ・安全・安心の確保
 - ・広域救急医療体制の支援
 - ・九州との連携強化による地域活性化
 - ・地域間連携による持続可能な地域づくりへの支援
- 3 沿線地域から、早期完成の強い要望がある。