

えひめ まつ やま 愛媛県松山地域における計画段階評価

1. 松山地域の課題

①松山中心部への交通集中による物流の阻害

- 松山市中心部への交通集中により、四国で最も渋滞箇所数が多くなっている。(図1)
- 結果、混雑時には県東部方面(西条臨海工業用地)から松山空港までの所要時間が長くなり、物流の効率化を阻害。(図2, 3)

②松山市中心部への速達性の阻害

- 松山IC付近から松山市内中心部に向かう唯一の幹線道路である国道33号は、愛媛県内の国管理国道で最も混雑している。(図4、5)
- 結果、混雑時の所要時間が長くなり、松山市中心部への速達性を阻害。(図6)

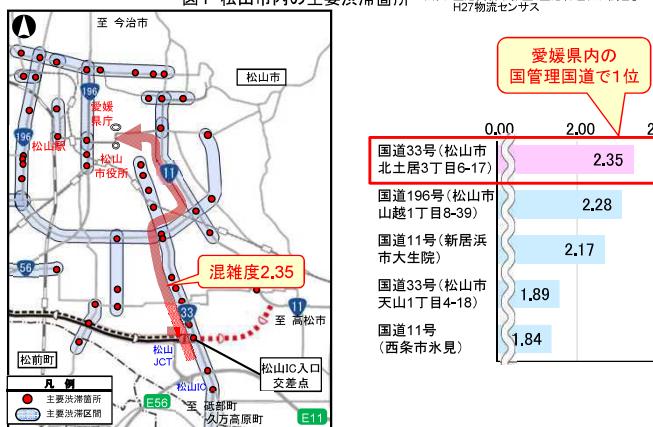
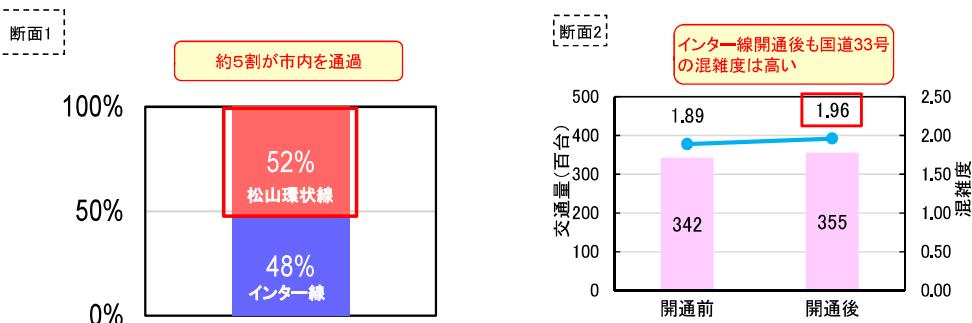


図4 松山IC～松山市中心部の渋滞状況
出典: H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

2. 原因分析

①松山臨海部へ向かうアクセスルートの交通容量の不足

- 四国1位の貨物取扱量誇る松山空港の取扱貨物の約3割は県東部方面。(図1)
- 世界シェア2位の電子部品を生産する事業所等が立地する西条臨海工業用地から国道11号経由で松山空港まで輸送するなど約5割の物流交通が松山中心部を通過。(図1、2、7、8)
- 松山環状線の混雑度は1.96と高く、交通容量が不足。(図9)



②松山市中心部に向かう交通の集中

- 四国最大の都市である松山市において、企業や官公庁に勤める人の約半数が松山市中心部に通勤しており、国道33号は、松山市中心部に向かう交通が集中。(図10、11、12)

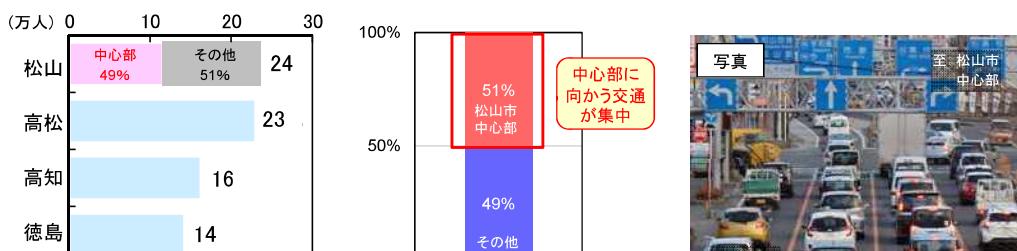


図11 国道33号の交通集中状況

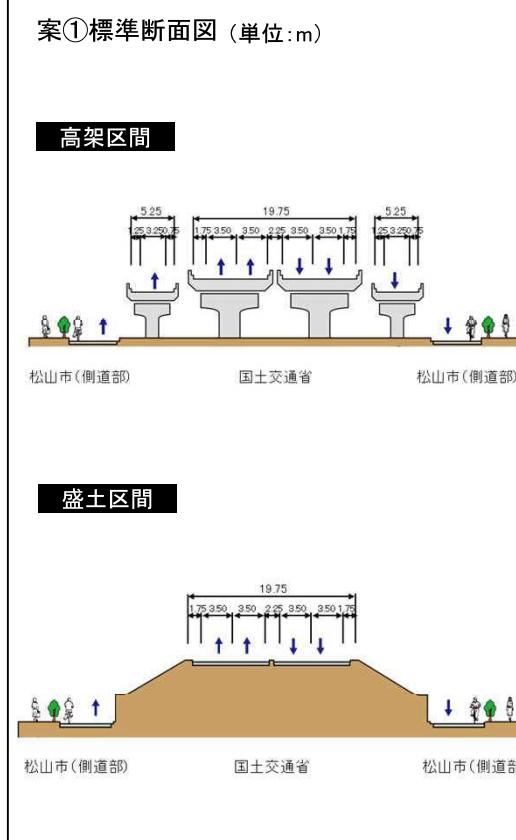
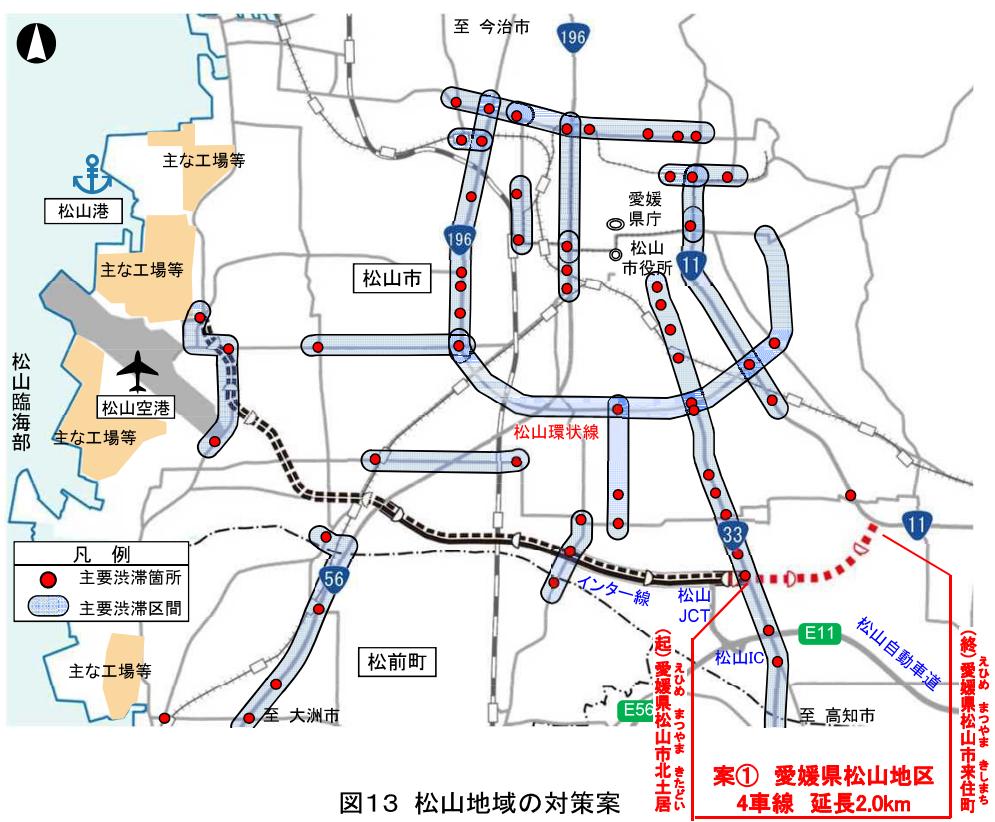
3. 政策目標

- ①松山臨海部への物流効率化による経済活動支援
- ②松山市中心部へ向かう交通の分散による速達性向上

えひめまつやま
愛媛県松山地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目		【案①】バイパス案	【案②】対策をしない案	
項目	指標			
政策目標	①松山臨海部への物流効率化による経済活動支援	臨海部への円滑性確保	・渋滞箇所を回避した臨海部へのアクセスルートが、自動車専用道路で新たに形成されるため、臨海部への円滑性確保が期待できる。	○ ×
	②松山中心部へ向かう交通の分散による速達性向上	松山市中心部への速達性確保	・松山市中心部への新たなルート形成による交通分散により、松山市中心部への速達性確保が期待できる。	○ ×
よる整備に影響	家屋等への影響	支障物件 約210件	・現況のままであるため、家屋への影響はない	○
	整備に要する費用	約370億円	—	—
総合評価		○	—	—



対策方針：案①による対策が妥当

【計画概要】

- 路線名：一般国道33号
- 区間：愛媛県松山市北土居～愛媛県松山市来住町
- 概略延長：2.0km
- 設計速度：80km/h
- 標準車線数：4車線
- 概ねのルート：図13 案①のとおり

(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

- 平成3年3月 都市計画決定
- 平成29年10月 都市計画変更
 - ・自動車専用道路と一般道を繋ぐランプを追加
 - ・ランプ部の自動車専用道路を高架構造に変更
 - ・国道11号接続部を自動車専用道路から一般道路に変更

地域の要望等

- 平成29年5月 自民党松山支部連合会が国土交通大臣に早期事業化を要望
- 平成29年5月 愛媛県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
- 平成29年7月 自民党松山支部連合会が国土交通大臣に早期事業化を要望
- 平成29年11月 道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会が国土交通政務官に期事業化を要望
- 平成29年11月 愛媛県知事が国土交通政務官に早期事業化を要望
- 平成30年2月 自民党松山支部連合会が国土交通大臣に早期事業化を要望
- 平成30年2月 愛媛県が国土交通政務官に早期事業化を要望

16