

# 一般国道33号松山外環状道路インター東線に係る新規事業採択時評価

- ・松山臨海部と県東部方面の工業団地等を結ぶ交通を外環状道路に転換させ、物流効率化により経済活動を支援。
- ・松山市中心部への新たなルート形成による交通の分散により、松山市中心部への速達性が向上。

## 1. 事業概要

- ・起終点: 愛媛県松山市北土居 ~ 愛媛県松山市来住町
- ・延長等: 2.0km (第2種1級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約370億円
- ・計画交通量: 約29,300台 ~ 約48,000台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約17,600台/日 ~約31,700台/日	約4,600台/日 ~約8,000台/日	約7,100台/日 ~約8,400台/日

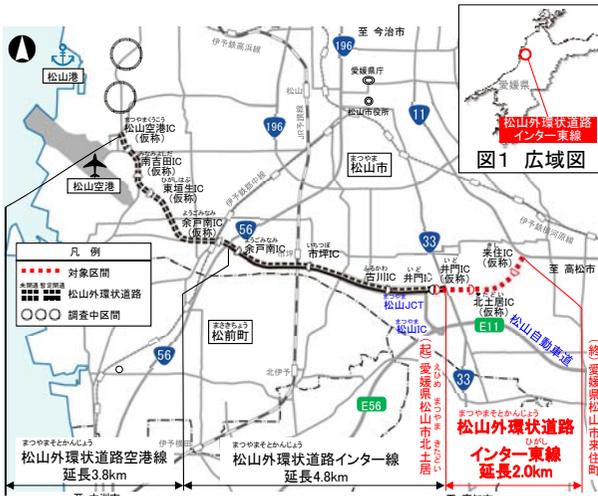


図2 事業位置図

## 2. 課題

### ①松山市中心部への交通集中による物流の阻害

- ・四国1位を誇る松山空港の取扱貨物の約3割は県東部方面であるが、西条市にある電子部品生産世界シェア2位の事業所等は国道11号経由で松山空港まで輸送するなど物流交通の約5割が松山市中心部を通過。(図3、5、6)
- ・松山市中心部への交通集中により、四国で最も主要渋滞箇所数が多く、物流の効率化を阻害。(図3、4)



図3 松山市内の主要渋滞箇所 出典: 空港貨物取扱量(空港管理状況調査(H28))

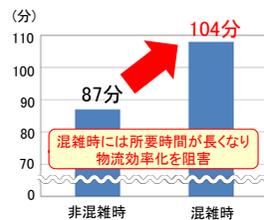


図4 西条臨海工業用地→松山空港間の所要時間 出典: H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

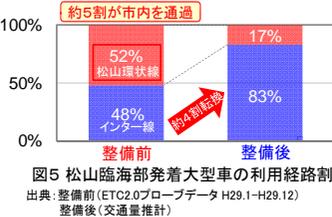


図5 松山臨海部発着大型車の利用経路割合 出典: 整備前(ETC2.0プローブデータ H29.1~H29.12) 整備後(交通量推計)



図6 県東部方面との物流交通経路

### ②松山市中心部への速達性の阻害

- ・四国最大の都市である松山において、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。(図7)
- ・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、交通の集中により、県内の国管理国道で最も混雑しており、速達性を阻害。(図8、9、10、11)

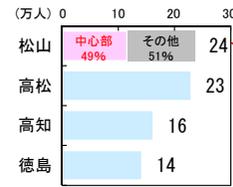


図7 四国の県庁所在地の従業者数 出典: H26経済センサス基礎調査

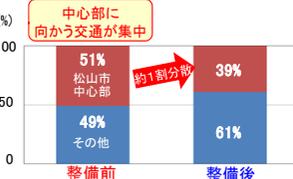


図8 国道33号北進交通の目的地別内訳 出典: 整備前(ETC2.0プローブデータ H29.1~H29.12【平日】) 整備後(交通量推計)



図9 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



図10 国道33号の渋滞状況



図11 松山IC入口交差点→県庁間の所要時間 出典: H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

## 3. 整備効果

### 効果1 松山臨海部への物流効率化により経済活動を支援【◎】

- ・松山臨海部と県東部方面の工業団地等を結ぶ交通を外環状道路に転換させ、物流効率化により経済活動を支援。

○西条臨海工業用地から松山空港までの所要時間(平日混雑時)  
【整備前】104分→【整備後】81分(約23分短縮)

### 効果2 松山市中心部に向かう交通の分散により速達性が向上【◎】

- ・松山市中心部への新たなルート形成による交通の分散により、松山市中心部への速達性が向上。

○松山IC入口交差点から愛媛県庁までの所要時間(平日混雑時)  
【整備前】23分→【整備後】19分(約4分短縮)

### ■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
2.3 (2.7)	8.6% (10.2%)	620億円※2 (278億円)※2	1,436億円※2 (752億円)※2

注) 上段の値は、松山外環状道路国道11号～国道196号を対象とした場合、下段( )の値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果

※1: EIRR: 経済内部収益率

※2: 基準年(H29年)における現在価値記入(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

# 一般国道33号松山外環状道路インター東線に係る新規事業採択時評価

