

再評価結果（平成20年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：下保 修

| | | | | | | |
|---|--|---|---|---------------|--------|------------------|
| 事業名 | 一般国道11号 <small>かわのえみしま</small> 川之江三島バイパス | | 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：愛媛県四国中央市川之江町 至：愛媛県中央市中之庄町 | | | 延長 | 10.1km | |
| 事業概要 一般国道11号は、徳島市を起点として四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路である。四国中央市内の現国道11号は、全国有数の製紙関連産業が集積した工業地帯を通過する都市内道路として、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な路線である。 一般国道11号川之江三島バイパスは、現国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江インターと接続することで、四国中央市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的として計画整備するものである。 | | | | | | |
| S47年度事業化 | | S53年度 都市計画決定 | | S55年度用地着手 | | S57年度工事着手 |
| 全体事業費 | 690 億円 | 事業進捗率 | 54% | 供用済延長 | 5.0km | |
| 計画交通量 | 6,700～33,600台/日 | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) 4.8 (残事業) 5.2 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 213/841 億円 事業費：183/765 億円 維持管理費：30/75 億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 1,112/4,014 億円 走行時間短縮便益：1,054/3,773 億円 走行費用減少便益：43/223 億円 交通事故減少便益：14/57 億円 | 基準年 平成19年度 | | |
| 事業の効果等 ・円滑なモビリティの確保（川之江三島バイパスの整備により、年間渋滞損失時間が大幅に削減） ・物流効率化の支援（重要港湾である三島川之江港へのアクセス向上） ・安全な生活環境の確保（現道区間の交通量減少に伴い、道路利用者の安全性が向上） ・地球環境及び生活環境の改善・保全（CO2・NO2・SPM年間排出量の削減） 他12項目に該当 | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 ・一般国道11号の交通環境を改善し、三島川之江港と松山自動車道のアクセスや地域内の連携強化が期待され四国中央市長、四国中央市議会議長等周辺の自治体などから積極的な事業促進要望がなされている。 | | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・S60年3月～H9年2月四国縦貫自動車道三島川之江～伊予間供用 ・S62年12月四国横断自動車道善通寺～川之江JCT間供用 ・H16年4月に市町村合併（川之江市、伊予三島市、宇摩郡新宮村、土居町）により、四国中央市が発足。 | | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成19年度末の供用区間は10.1kmのうち5.0km（完成4車線3.5km、暫定供用1.5km）を供用しており、必要性が高い区間から順次 残事業区間6.6kmの用地買収・工事を推進する。 | | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・用地・工事の推進を図り、平成20年代半ばに全線供用を図る予定である。 | | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 ・事業実施にあたってはプレキャスト擁壁を採用し、コスト低減を図る。 | | | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | | |
| 対応方針決定の理由 | 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらない。 | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | | |

※ 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。費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。