

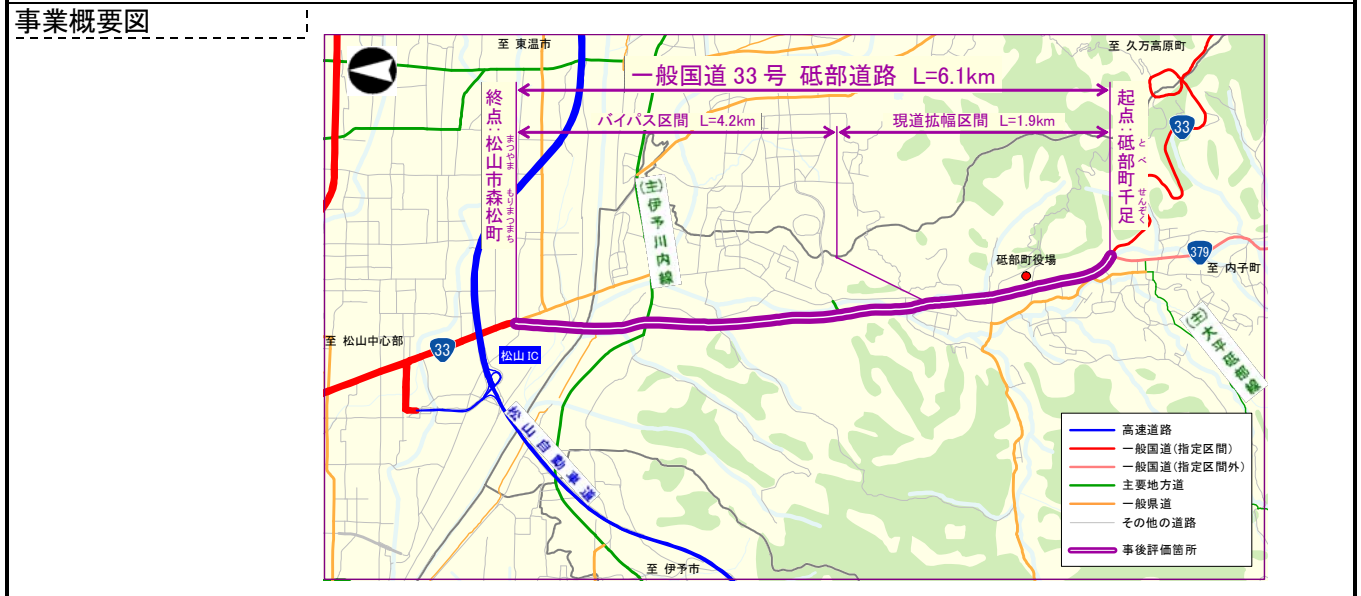
事後評価結果（平成24年度）

担当課：四国地方整備局 道路部 道路計画課
 担当課長名：神山 泰

事業名	一般国道33号砥部道路	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：愛媛県伊予郡砥部町千足 至：愛媛県松山市森松町	延長	6.1km		

事業概要
 一般国道33号は、高知市を起点とし、久万高原町、砥部町を経て松山市に至る全長約130kmの幹線道路である。砥部道路は、愛媛県伊予郡砥部町千足から松山市森松町までを結ぶ延長6.1kmの道路であり、平成19年に供用した。

事業の目的・必要性
 松山市と砥部町を結ぶ旧国道は、慢性的な渋滞により交通機能が低下しているとともに、幅員が狭いため大型車のすれ違いが困難な区間が存在するなど、安全面も低下していた。そのため、砥部道路は、交通流の円滑化・交通安全を図るとともに、周辺道路網と一体となり松山広域都市圏の活性化および地域の発展などに寄与する道路である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S48年度 都市計画決定：S48年度	用地着手：S49年度 工事着手：S49年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) -/H18 (実績) -/H19	変動	1.03倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) -/154億円 (実質値) -/一億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) -/154億円 (実質値) -/117億円	変動	0.86倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / -台/日	実績 (暫定/完成)	- / 18,800台/日	変動	-%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	38.3 → 45.0 km/h (供用前年次)S46年度 (供用後年次)H22年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	225 → 93 件/億台キロ (供用前年次)H8~18 (供用後年次)H19~22				
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C : 3.4	総費用 : 53 億円 (事業費 : 43 億円 維持管理費 : 10 億円)	総便益 : 180 億円 (走行時間短縮便益 : 210 億円 走行経費減少便益 : -29 億円 交通事故減少便益 : -1 億円)	基準年			平成15年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 2.2	総費用 : 460 億円 (事業費 : 435 億円 維持管理費 : 26 億円)	総便益 : 1,026 億円 (走行時間短縮便益 : 924 億円 走行経費減少便益 : 64 億円 交通事故減少便益 : 38 億円)	基準年			平成24年
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	-1億円	便益減少額	-1億円			
	事業遅延の理由	用地交渉の難航による遅延						

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる ・バス路線の利便性向上【久万高原町～松山市中心部間の路線バスの利用促進に寄与】 ・JR松山駅（特急停車駅）へのアクセスが向上【砥部町・久万高原町～松山駅】 ・松山空港（第二種空港）へのアクセスが向上【砥部町・久万高原町～松山空港】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山港（重要港湾）へのアクセスが向上【久万高原町～松山港】 ・農林水産品の流通利便性向上【久万高原町～松山IC】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【砥部町～松山市】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模イベント等の支援【愛媛国体（H29）】 ・主要な観光地へのアクセス向上 【とべ動物園～松山IC（10分⇒8分）、砥部焼伝統産業会館～松山IC（17分⇒12分）】 <p>⑤歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用空間の整備による歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上【通学時における安全性向上】 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上【砥部町～県立中央病院(救命救急センター)（18分⇒14分）】 <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における交通量の減少による安全性向上【交通事故の減少（19件⇒8件）】 ・歩道が狭小な区間に歩道が設置【歩行者・自転車の安全性向上（11件⇒3件）】 <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路に指定 <p>⑨地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる <p>⑩生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象事業における固有の事情による効果【道路整備が雇用機会の確保に貢献】 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
事業環境に変わる	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>—</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>「今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性はない」とする事業者の判断は「妥当」である。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村合併により、旧砥部町、旧広田村が合併し、現在の砥部町となる ・砥部町の人口は微増、世帯数、高齢化率は増加傾向 ・砥部町の自動車保有台数は平成17年以降横ばい ・砥部町の自動車依存度は県平均よりも高く、通勤通学流動は松山市とのつながりが特に強い
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>砥部道路の供用により、現道の慢性的な渋滞の緩和、交通の安全性の向上等、事業目的に見合った効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>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。</p>
特記事項	<p>—</p>

※ 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。