

新規事業採択時評価結果（令和3年度新規事業化箇所）

担当課：都市局街路交通施設課
担当課長名：中村 健一

事業の概要

事業名	空港・港湾等アクセス 都市計画道 余戸北吉田線	事業区分	街路	事業主体	愛媛県
起終点	自：愛媛県松山市南吉田町 至：愛媛県松山市北吉田町	延長	1.3 km		
事業概要	<p>(都)余戸北吉田線は、松山市中心部の渋滞緩和を図るとともに、松山ICから松山空港等へのアクセス向上を図るため、国・県・松山市が協同で整備を進める松山外環状道路空港線の側道となる幹線道路である。そのうち、(主)伊予松山港線と(主)松山空港線（新空港通り）との間約1.3kmを街路事業として整備するものである。</p>				
事業の目的、必要性	<p>松山外環状道路空港線は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山市内・中心部の渋滞緩和 ・主要地点間（松山ICと松山空港・松山港）のアクセス向上 ・緊急輸送道路ネットワークの形成と防災力の強化 ・松山西部地域（南吉田地区）の混雑度の改善 ・松山西部地域（南吉田地区）の安全で快適な自転車・歩行者空間の創出 ・松山空港の機能強化との連携による物流の効率化、生産性の向上に資する道路である。 				
全体事業費	75億円	計画交通量	22,100～41,000台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3	総費用：752億円 （事業費：736億円 維持管理費：16億円）	総便益：959億円 （走行時間短縮便益：790億円 走行経費減少便益：127億円 交通事故減少便益：43億円）	基準年 令和2年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4 (交通量 +10%)	B/C=1.2 (交通量 -10%)		
		事業費変動	B/C=1.2 (事業費 +10%)	B/C=1.3 (事業費 -10%)		
	事業期間変	B/C=1.2 (事業期間 +20%)	B/C=1.3 (事業期間 -20%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	通過交通の分散・転換により渋滞の緩和に寄与。		
		事故対策	○	通過交通の分散・転換により混雑に起因する交通事故の減少が見込まれる。		
		歩行空間	○	片側1.25mの狭小歩道を3.0m×2の自転車歩行者道とすることで安全で快適な自転車・歩行者空間を創出		
	社会全体への影響	住民生活	◎	市内の渋滞緩和により空港付近の医療施設への所要時間短縮 [二次医療施設から三次医療施設までの所要時間] 整備前 約18分 → 整備後 約11分 (約7分短縮)		
		地域経済	◎	松山空港の機能強化 (国際線スポット増設、国際線旅客ターミナルビルの建替え等) と連携し、物流の効率化、生産性向上に資する		
		災害	○	緊急輸送道路ネットワークを形成し、防災力を強化		
環境		—	注目すべき影響はない。			
地域社会	○	松山IC・松山空港・松山港などの主要拠点間のアクセス向上 [松山空港から松山ICまでの所要時間] 整備前 約24分 → 整備後 約11分 (約13分短縮)				
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> ・第六次愛媛県長期計画での位置付け（広域・高速交通ネットワークの整備） ・松山市・伊予市・東温市・松前町・砥部町の首長で構成される松山都市圏道路整備促進期成同盟会において、整備促進要望を受けている。 				

関係する地方公共団体等の意見

松山市・伊予市・東温市・松前町・砥部町の首長で構成される松山都市圏道路整備促進期成同盟会において、整備促進要望を受けている。

学識経験者等の第三者委員会の意見

平成30年度愛媛県公共事業評価委員会において「事業継続」妥当と評価されている（H31.2.6）

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている。
松山圏域の周辺自治体から早期整備の要望を受けており、円滑な事業執行の環境が整っている。

採択の理由

事業主体である愛媛県が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が1.3と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、松山空港の機能強化と連携し、物流の効率化や生産性向上に資することや、市内の渋滞緩和が図られるなど、当該事業の必要性、効果は高いものと判断される。
以上により、本事業は令和3年度新規箇所として妥当であると考えられる。

※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。