

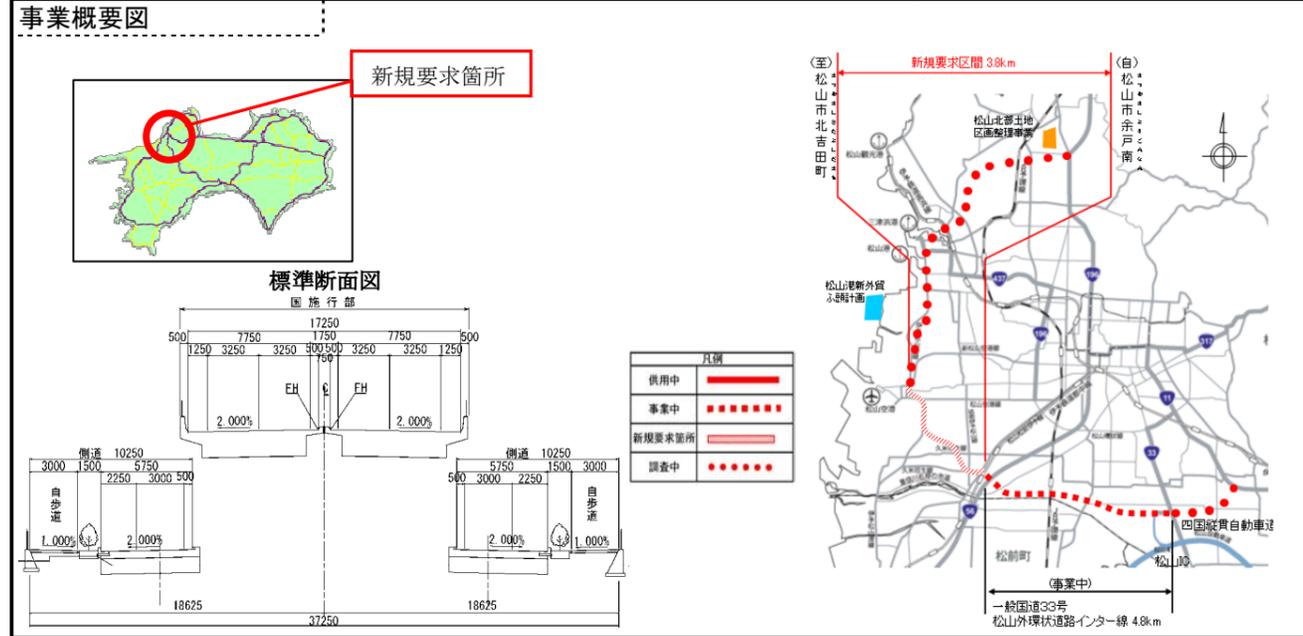
新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|---|-------|-----------|------|------------------|
| 事業名 | 地域高規格道路 松山外環状道路 一般国道56号 松山外環状道路空港線 | 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：愛媛県松山市余戸南 至：愛媛県松山市北吉田町 | 延長 | 3.8km | | |
| 事業概要 | <p>松山外環状道路は、松山市来住町から松山市平田町に至る延長約20kmの地域高規格道路であり、松山都市圏の南部、西部、北部の外縁部を環状に連絡し、松山空港、松山港等の交通拠点と四国縦貫自動車道とを連絡し、松山都市圏の交通渋滞緩和と高速交通ネットワークの強化に資する重要な路線である。</p> <p>松山外環状道路空港線は、松山都市圏の交通渋滞の緩和と松山空港等の交通拠点へのアクセス向上を目的とした松山市余戸南から松山市北吉田町を結ぶ延長3.8kmの自動車専用道路である。</p> | | | | |
| 事業の目的、必要性 | <p>松山外環状道路空港線は、松山都市圏における慢性的な交通渋滞を緩和することにより、交通事故の減少、沿道環境の改善を図り、また、松山空港、松山港等の交通拠点へのアクセス性を向上し時間短縮や定時確保を図ることにより広域交流を促進し、愛媛県中央地域の活性化が期待できる。</p> | | | | |
| 全体事業費 | 394億円 | 計画交通量 | 33,500台/日 | | |



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より早期整備要望（平成20年7月31日など）を受けている。

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。
環境影響評価を経て、都市計画決定済み（平成20年3月）であり、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|---|---|--|-----------|--|
| 費用対便益 | B/C | 2.0 | 総費用：249億円 事業費：246億円 維持管理費：3.6億円 | 総便益：487億円 走行時間短縮便益：343億円 走行費用減少便益：80億円 交通事故減少便益：64億円 | 基準年：平成20年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.8（交通量 -10%） | B/C=2.1（交通量 +10%） | | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.8（事業費 +10%） | B/C=2.2（事業費 -10%） | | |
| | | 事業期間変動 | B/C=1.8（事業期間 +2年） | B/C=2.1（事業期間 -2年） | | |
| 事業の影響 | 自動車や歩行者への影響 | 評価項目 | 根拠 | | | |
| | | 渋滞対策 | ◎ | <ul style="list-style-type: none"> 要渋滞対策箇所の渋滞を緩和する（天山交差点等、19箇所） 全国センサス区間における順位で上位2割に含まれる区間の渋滞を緩和する <p>【渋滞損失時間の改善】約348万人時間/年 → 約302万人時間/年 [松山都市圏] 【1kmあたり渋滞損失時間】93.7万人時間/年km (H17現況) [センサス区間] 全国平均：2.0万人時間/年km 愛媛県平均：1.0万人時間/km</p> | | |
| | | 事故対策 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> 事故発生割合の高い区間の対策を図る（天山交差点、空港通り2丁目交差点、済美高校前交差点等） 愛媛県内上位2割に含まれる当該区間の事故の減少が見込まれる。 <p>【死傷事故率】589.0件/億台キロ (H15～H18年の平均値) 死傷事故率比（県内平均比）6.78倍 全国平均：95.4件/億台キロ（県道以上） 愛媛県平均：86.9件/億台キロ</p> | | |
| | 歩行空間 | ○ | 生活道路を利用していた車両が幹線道路に転換し、歩行者の安全向上に寄与する。 | | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ○ | 生活道路を利用していた車両が幹線道路に転換し、松山都市圏の緊急車両輸送等における定時性の確保に寄与する。 | | |
| | | 地域経済 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> 松山空港や松山港と四国縦貫自動車道（松山IC）が自動車専用道路で連絡されることにより高速交通ネットワークが強化され、工場立地や企業進出が期待できる。 四国縦貫自動車道（松山IC）～松山空港：現況（約30分）→インター線整備（約18分）→空港線整備（約10分） 四国縦貫自動車道（松山IC）～松山港：現況（約35分）→インター線整備（約25分）→空港線整備（約16分） | | |
| | | 災害 | ○ | 第一次緊急輸送道路に位置づけられている国道11号・33号・56号を高速環状ネットワークで連結することにより、緊急輸送ネットワーク機能の強化が期待できる。 | | |
| 環境 | | ○ | 松山市街地内を通過する幹線道路の交通が当該道路に転換することにより、沿道環境の改善に寄与する。 | | | |
| 地域社会 | ○ | 松山IC・松山空港・松山港・FAZ等の広域交通拠点・地域開発拠点等の交通結接点連結により中心市街地の通過交通を排除し、機能的な都市構造が形成される。 | | | | |
| 事業実施環境 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> 松山都市圏道路整備促進期成同盟会より積極的な要望活動が行われており、地元の期待は大きい。 都市計画手続きがH20年3月31日に完了。 | | | | |

採択の理由

費用便益比が、2.0と便益が費用を上回ると共に、都市計画手続きが平成20年3月に完了していることから事業採択の前提条件が確認できる。
また、主要幹線道路の渋滞緩和や松山空港等と四国縦貫自動車道とのアクセス強化が図られるなど、事業効果は高いと判断できる。以上より、本事業を採択した。

※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。