

事後評価結果（平成22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：松田 和香

| | | | | | | | | | |
|--|---|----------------|--------------------------------|-----------------------------------|------------------------|--|----------------|--------------------------------|--------|
| 事業名 | 一般国道11号 <small>まつやまひがし</small> 松山東道路 <small>こさか</small> (小坂交差点立体) | | 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：愛媛県松山市枝松 至：愛媛県松山市小坂 | | | | 延長 | 0.6km | | | |
| 事業概要 一般国道11号は、徳島市を起点とし、四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県、愛媛県の主要都市を経て松山市に至る全長約230kmの幹線道路である。各市町村の産業・経済を支える大動脈であるとともに、日常生活に欠かせない生活道路としての役割をもつ重要路線である。 小坂交差点立体は、県都松山市の玄関に位置する松山東道路（小坂交差点）における交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした交差点の立体化事業である。 | | | | | | | | | |
| 事業の目的・必要性 小坂交差点は、国道11号（松山東道路）及び国道33号（松山環状線）の結節点であり、慢性的な渋滞により交通機能が低下している渋滞箇所であるとともに、県内有数の事故多発箇所でもあった。 このような課題を抱える小坂交差点において交通混雑の緩和、交通安全の確保のため早急に交差点の立体化を実施する必要があった。 | | | | | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | | | | | |
| 事業の 効果等 | 事業期間 | 事業化年度 | H16年度 | 用地着手 | — | 供用年 | (当初) — / — | 変動 | — 倍 |
| | | 都市計画決定 | — | 工事着手 | H16年度 | (暫定/完成) | (実績) — / H18年度 | | |
| | 事業費 | 計画時 (暫定/完成) | (名目値) — / 30億円 | | 実績 (暫定/完成) | (名目値) — / 38億円 | | 変動 | |
| | | | (実質値) — / 30億円 | | | (実質値) — / 37億円 | | | 1.3倍 |
| | 交通量 (当該路線) | 計画時 (暫定/完成) | — / 39,000台 / 日 | | 実績 (暫定/完成) | / 42,133台 / 12h | | 変動 | % |
| 旅行速度向上 (供用前現道→当該路線) | 16.1 → 37.3 km/h | | H17年度 (供用直前年次) → H22年度 (供用後年次) | | 交通事故減少 (供用前現道→当該路線) | 42 → 19 件/年 | | H17年度 (供用直前年次) → H20年度 (供用後年次) | |
| 費用対効果 分析結果 (当初) | B/C | 1.9 | 総費用 | 29億円 (事業費：26億円 維持管理費：3億円) | 総便益 | 54億円 (走行時間短縮便益：52億円 走行経費減少便益：1億円 交通事故減少便益：1億円) | | 基準年 | 平成16年度 |
| 費用対効果 分析結果 (事後) | B/C | 1.4 | 総費用 | 44億円 (事業費：42億円 維持管理費：1.5億円) | 総便益 | 60億円 (走行時間短縮便益：43億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：0.5億円) | | 基準年 | 平成22年度 |
| 事業遅延によるコスト増 | 費用増加額 | | — 億円 | | 便益減少額 | | — 億円 | | |
| 事業遅延の理由 | | | | | | | | | |
| — | | | | | | | | | |
| 客観的評価指標に対応する事後評価項目 | | | | | | | | | |

| | |
|--------------------------|--|
| | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失が削減 【区間b（並行区間）：（高架部＋現道部）並行区間の時間損失の削減：2.7万人・時間/年、削減率：13%削減】 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度が改善 【国道11号（交差点南側）旅行速度16.1km/h⇒37.3km/h】 【国道33号（交差点西側）旅行速度10.4km/h⇒22.0km/h】 ・バス路線の利便性が向上し、伊予鉄都心循環線バスの年間利用者数が（63千人⇒75千人）に増加 ・JR松山駅（特急停車駅）へのアクセス性が向上（久米久保田町～松山駅、27分⇒16分） ・松山空港（第二種空港）へのアクセス性が向上（東温市～松山空港、52分⇒42分） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山港（重要港湾）へのアクセス性が向上（東温市～松山港、59分⇒49分） ・農産品の流通利便性向上（東温市～松山市中央卸売市場、55分⇒44分）（東温市：玉ねぎ生産県下1位） <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成（松山市～西条市、69分⇒58分） ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（東温市～松山市、33分⇒22分） <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模イベントである「H29年開催予定『愛媛国体』」を支援（東温市総合公園～松山空港（53分⇒43分）、東温市総合公園～松山港（61分⇒51分）、東温市総合公園～JR松山駅（39分⇒28分）） ・主要な観光地へのアクセス向上（川内IC～松山城、34分⇒23分） <p>⑤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（三次医療施設（愛媛県立中央病院）～二次医療施設（愛媛生協病院）（15分⇒7分）） <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1次緊急輸送路である国道11号の耐震性向上 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2 排出削減量：8千t-CO2/年（CO2 排出削減率：3.7%） <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2 排出削減量：1.7t-NO2/年（NO2 排出削減率：24.3%） ・SPM 排出削減量：0.19t-SPM/年（SPM 排出削減率：27.8%） ・その他、環境や景観上の効果として、騒音の環境基準の達成、「景観検討委員会」での検討に基づいた住環境や景観に配慮した立体化 <p>⑨その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全性の向上 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p> |
| 事業による環境変化 | <p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立体化による交通混雑の緩和により、騒音の低減が図られ、昼夜とも環境基準値をクリア 【（昼間）74dB→66dB （夜間）70dB→60dB】 <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>「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」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、松山都市圏の構成市町が3市8町村から3市2町へ ・松山都市圏の人口は横ばい ・松山都市圏の自動車保有台数は増加傾向 ・松山市の総生産は減少傾向、特に第2次産業の減少が大きい |
| 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 | <p>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。