

新規事業採択時評価結果（平成30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：村山 一弥

事業の概要

事業名	一般国道33号 松山外環状道路インター東線	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：愛媛県松山市北土居 至：愛媛県松山市来住町	延長	2.0km		
事業概要					
松山外環状道路インター東線は、松山外環状道路の一部を構成する道路で、自動車専用道路部と一般道路部で構成される延長2.0kmの道路である（松山外環状道路は、愛媛県松山市来住町の国道11号から愛媛県松山市平田町の国道196号までの延長約20kmの地域高規格道路である）。					
事業の目的、必要性					
松山臨海部と県東部方面の工業団地等を結ぶ交通を外環状道路に転換させ、物流効率化により経済活動を支援するとともに、松山中心部への新たなルート形成による交通の分散により、松山市中心部への速達性の向上に寄与するものである。					
全体事業費	約370億円		計画交通量	約29,300～48,000台/日	
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見	
【愛媛県知事】	
<p>県内最多の交通量がある国道11号・33号や松山環状線の渋滞を緩和するにはまだまだ不十分であり、本県の最重要課題である地域経済の活性化を図るためには、生産性の向上や国内外からの交流人口の拡大等を推し進める社会インフラとして、松山都市圏の東西軸で、唯一のミッシングリンクとなる本区間の早期整備が急務となっており、県民は一日も早い完成を待ち望んでおります。</p> <p>県といたしましては、側道部の事業予定者である松山市とともに、埋蔵文化財調査をはじめ、用地買収等について、これまで以上に事業が円滑に進むよう最大限協力するほか、インター東線完成後における国道33号の現道区間は県が、また、合わせて、松山都市圏の道路網再編の一環として、松山環状線の国道196号国管理区間については県及び市が管理するなど、引き続き、3者で検討を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>また、県では、平成27年度に「愛媛県高規格道路等利活用検討会」を設置し、学識経験者や地元経済界が一緒になって策定した、松山外環状道路の利活用に向けた取組方針に基づき、ストック効果を最大限に発揮させるよう取り組んでいるところです。</p> <p>つきましては、松山外環状道路インター東線を是非とも平成30年度の新規事業として予算化していただき、早期の完成供用に向けて整備をお願いいたします。</p>	

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

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。
・手続きの完了：都市計画変更手続き完了（平成29年10月13日）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	2.3 (2.7)	総費用 620億円 (事業費: 600億円 維持管理費: 20億円)	総便益 1,436億円 (走行時間短縮便益: 1,288億円 走行経費減少便益: 96億円 交通事故減少便益: 53億円)	基準年 平成29年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.2 (交通量 -10%)	B/C=3.3 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=2.5 (事業費 +10%)	B/C=3.0 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=2.5 (事業期間 +20%)	B/C=3.0 (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	○	通過交通が自動車線専用道路に転換するため、安全性が向上。		
		歩行空間	—	注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	【松山市中心部に向かう交通の分散により速達性が向上】 ・松山市中心部への新たなルート形成による交通の分散により、松山市中心部への速達性が向上。 [松山IC入口交差点から愛媛県庁までの所要時間（平日混雑時）] 整備前 約23分 → 整備後 約19分（約4分短縮）		
		地域経済	◎	【松山臨海部への物流の効率化により経済活動を支援】 ・松山臨海部と県東部方面の工業団地等を結ぶ交通を外環状道路に転換させ、物流効率化により経済活動を支援。 [西条臨海工業用地から松山空港までの所要時間（平日混雑時）] 整備前 約104分 → 整備後 約81分（約23分短縮）		
		災害	—	注目すべき影響はない。		
環境		—	注目すべき影響はない。			
	地域社会	—	注目すべき影響はない。			
事業実施環境	○	・都市計画変更手続き完了 (H29.10.13) ・愛媛県知事や道路整備促進期同盟会愛媛地方協議会等よりインター東線の早期事業化を要望				

採択の理由

費用便益が一体評価で2.3、個別評価で2.7と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
 また、松山外環状道路インター東線の整備により、松山臨海部への物流効率化による経済活動の支援や松山市中心部への速達性向上など、事業の必要性・効果は高いと判断できる。  
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。  
 ※B/Cの上段は、松山外環状道路国道11号～国道196号を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

## 新規事業採択時評価結果（平成30年度新規事業化箇所）

### 事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
南海トラフ地震による被害が予測される地域において、ネットワーク全体の防災機能を強化し、松山臨海部への物流効率化による経済活動支援や松山市中心部への速達性向上に寄与するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> <li>松山都市圏では、南海トラフ地震などの大規模災害発生時において、迅速な他の地域との広域的相互支援のため、玄関口となる「松山港」及び「松山空港」と、「陸上自衛隊松山駐屯地」や「愛媛大学医学部附属病院」、さらには「県総合運動公園」などの防災拠点の間で、確実かつ円滑な移動・輸送が確保されることが必要不可欠。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※松山外環状道路の利活用に関する取組方針（H29.3）</li> <li>・県や市町の「地域防災計画」等各種計画へ緊急輸送道路として位置付けるなど、災害時における松山外環状道路の果たす役割や機能を明確にするとともに、関係機関である警察や消防、自衛隊等とも積極的に連携し、非常時にもその機能を最大限に発揮できるよう体制強化を支援。</li> </ul>
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・四国最大の都市である松山市において、企業や官公庁に勤める人の約半数が松山市中心部に通勤。</li> <li>・松山 IC 付近から松山市内中心部に向かう唯一の幹線道路である国道 33 号は、交通の集中により、県内の直轄国道で最も混雑しており、速達性を阻害。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※松山広域都市計画区域マスタープラン（H29.4）</li> <li>・市街地の混雑解消に向けた松山外環状道路整備等による道路ネットワークの形成、地域公共交通網計画の策定。</li> </ul>
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・四国 1 位を誇る松山空港の取扱貨物の約 3 割は県東部方面であるが、西条市にある電子部品生産世界シェア 2 位の事業所等は国道 11 号経由で松山空港まで輸送するなど物流交通の約 5 割が松山市中心部を通過。</li> <li>・松山市中心部への交通集中により、四国で最も主要渋滞箇所数が多く、物流の効率化を阻害。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※松山広域都市計画区域マスタープラン（H29.4）</li> <li>・区域内外の交流・連携を進めるための空港、港湾、インターチェンジへのアクセス向上に向けた松山外環状道路整備等による道路ネットワークの形成、地域公共交通網計画の策定。</li> </ul>
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価が B ランク→A ランクに改善され、ネットワーク全体の防災機能が強化される。</li> <li>・また、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高いネットワークが形成されるとともに、松山臨海部への物流効率化による経済活動の支援や松山市中心部への速達性向上など、有効性の高い事業と評価できる。</li> </ul>									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	松山 駐屯地	アイテム えひめ	13 (5)	0.01 [B] (0.004 [B])	0.00 [A] (0.00 [A])	▲0.21 (▲0.02)	0.06 (0.08)	0.09 (0.09)	◎

事業の効率性
・都市計画変更手続き完了（平成29年10月13日）

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は、いよ小松 JCT～高知 JCT を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果。