

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

事業名	一般国道11号 <small>かわのえみしま</small> 川之江三島バイパス	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：愛媛県四国中央市川之江町 至：愛媛県四国中央市中之庄町	延長	10.1km		
事業概要	<p>一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</p> <p>一般国道11号川之江三島バイパスは、現国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江インターと接続することで、四国中央市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。</p>				
S47年度事業化	S53年度都市計画決定 (H30年度変更)	S55年度用地着手	S57年度工事着手		
全体事業費	約700億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約60%	供用済延長	6.5km
計画交通量	7,900～33,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.9 (残事業) 2.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 217/1,140億円 事業費：196/1,065億円 維持管理費：21/75億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 533/3,288億円 走行時間短縮便益：520/3,155億円 走行経費減少便益：9/119億円 交通事故減少便益：4/13億円	基準年	令和元年
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=2.7～3.1 (交通量 ±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.6～3.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.8～2.9 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=2.2～2.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.8～2.9 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.2～2.7 (事業期間±20%)</p>				
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる ・JR伊予三島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される ・高松、松山、高知龍馬空港へのアクセス向上が期待される <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三島川之江港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理等の沿道まちづくりと連携している ・四国中央市人口集中地区（DID地区）での事業である ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトである「国際物流ターミナル整備事業」「四国ロジサイト整備」を支援している ・主要観光地へのアクセス向上が期待される <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が期待される <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通が1,000台/12h以上かつ歩行者交通量が100人/日以上での区間での歩道が整備される <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される 				

⑨地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる

⑩生活環境の改善・保全

- ・NOX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
- ・夜間要請限度の超過区間が改善される

⑪その他

- ・公共交通の乗り継ぎ利便性の向上が期待される

関係する地方公共団体等の意見

- ・四国中央市等より、本事業の整備促進について積極的な要望活動が続けられている (H27. 11、H28. 11、H29. 7、H29. 11、H30. 11)

・愛媛県知事の意見

対応方針（原案）については異議ありません。現国道11号の渋滞緩和や交通安全の確保を図り、交通ネットワークの基盤となる道路として、地域経済の発展に大きく寄与する重要な道路であることから、引き続きコスト縮減に努めるとともに、早期の全線供用に向けた整備促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・昭和60年3月 松山自動車道（三島川之江IC～土居IC） 開通
- ・昭和62年12月 松山自動車道（川之江JCT～三島川之江IC） 開通
- ・平成17年4月 松山自動車道（川之江JCT～新宮IC） 4車線化開通
- ・平成20年7月 松山自動車道（新宮IC～大豊IC） 4車線化開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率約78%、事業進捗率約60%（平成31年3月末時点）
- ・平成20年度まで：四国中央市上分町～四国中央市中之庄町 延長6.5km (2/4、4/4) 部分開通
- ・未供用区間について、平成23年9月に国史跡に指定された四国最大級の長方形墳である「宇摩向山古墳」への影響を回避するため平成30年11月に都市計画を変更

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・測量・道路設計を推進中。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。