

事後評価結果（令和3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：多田 貴幸

事業名	一般国道 33 号 松山外環状道路インター線	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：愛媛県松山市北井門 至：愛媛県松山市余戸南	延長	4.8km		

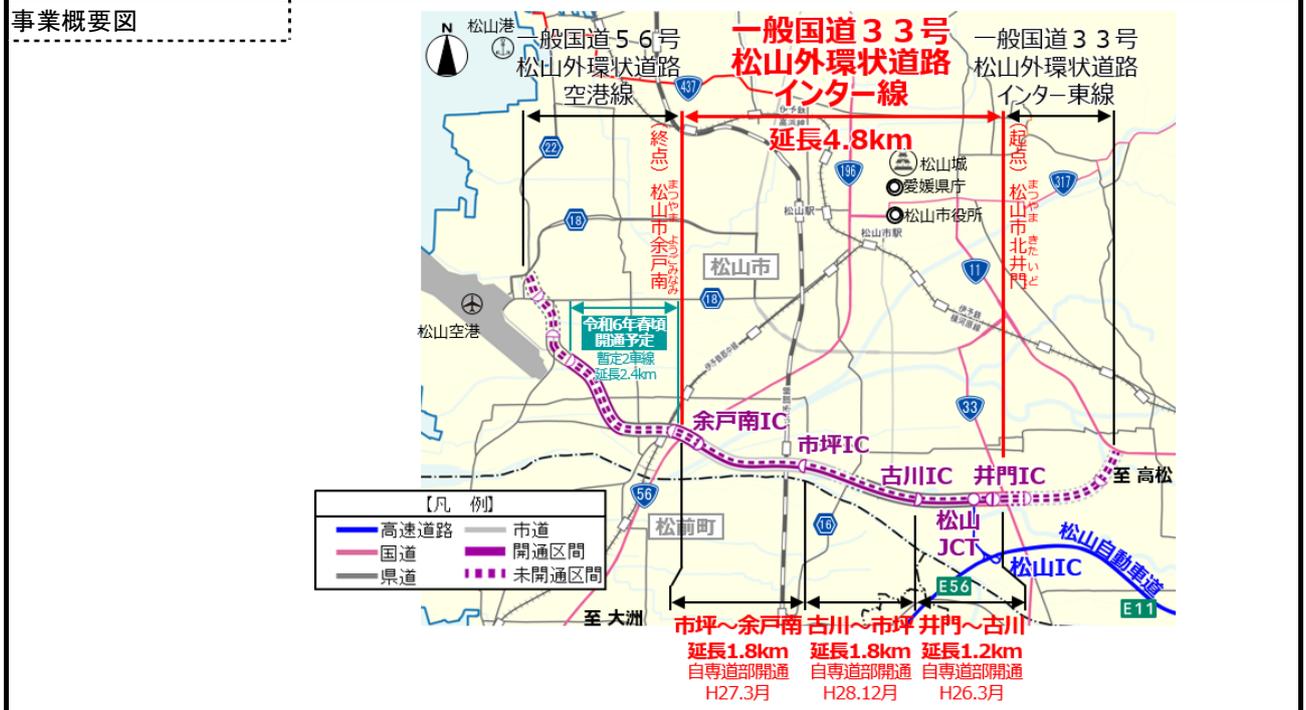
事業概要

松山外環状道路は、松山環状線の外側に計画された環状道路で松山 IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス向上、市内中心部へ流入する交通分散を目的とした地域高規格道路である。

このうち、一般国道 33 号松山外環状道路インター線は、国道 33 号から国道 56 号間における延長 4.8km の路線であり、平成 28 年度に全線開通した。

事業の目的・必要性

一般国道 33 号松山外環状道路インター線は、地域高規格道路「松山外環状道路」の一部として、松山 IC、松山空港、松山港、FAZ 等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス向上、市内中心部へ流入する交通を分散し、市内の交通渋滞を緩和することを目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成 16 年度	用地着手	平成 17 年度	供用年	(当初) - / 令和 12 年度	変	動	- 倍		
		都市計画決定	平成 2 年度	工事着手	平成 19 年度	(暫定/完成)	(実績) 平成 28 年度 / -	動				
	事業費	計画時	(名目値)	- / 532 億円	実績	(名目値)	400 億円 / -	変			動	- 倍
		(暫定/完成)	(実質値)	- / 509 億円	(暫定/完成)	(実質値)	462 億円 / -	動				
	交通量	計画時	(暫定/完成)	- / 13,500 ~ 30,300 台/日	実績	(暫定/完成)	18,200 台/日 / -	変			動	- %
旅行速度向上		16.3	→	35.2 Km/h	交通事故減少	185.9	→	65.0 件/億台キロ				
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次)H22 年度		(供用後年次)R2 年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用前年次)H22 年度		(供用後年次)R1 年度				
費用対効果	B / C	総費用	459 億円		総便益	542 億円		基準年				
分析結果	1.2	(事業費：450 億円 維持管理費：9.5 億円)			(走行時間短縮便益：415 億円 走行経費減少便益：82 億円 交通事故減少便益：45 億円)			平成 22 年				
費用対効果	B / C	総費用	604 億円		総便益	1,499 億円		基準年				
分析結果	2.5	(事業費：586 億円 維持管理費：19 億円)			(走行時間短縮便益：1,264 億円 走行経費減少便益：173 億円 交通事故減少便益：63 億円)			令和 3 年				

事業遅延によるコスト増	費用増加額	便益減少額
	— 億円	— 億円
事業遅延の理由		
特になし		
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"> ・現道等の渋滞損失時間が削減【約 1,613 千人時間/年→約 1,173 千人時間/年 27.3%削減】 ・国道 33 号の旅行速度が向上【16.3km/h→22.2km/h】 ・松山 IC から松山空港までの所要時間が短縮【31 分→24 分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山 IC から松山港までの所要時間が短縮【37 分→31 分】 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路 ・都市再生整備計画（松山南部地区）と連携 <p>④国土・地域のネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の整備区間指定あり ・周辺の日常生活圏中心都市から松山市へのアクセスが向上 伊予市役所から松山市役所までの所要時間が短縮【28 分→26 分】 砥部町役場から松山市役所までの所要時間が短縮【35 分→29 分】 東温市役所から松山市役所までの所要時間が短縮【33 分→31 分】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山 IC から松山中央公園までの所要時間が短縮【22 分→5 分】 ・松山空港から松山城までの所要時間が短縮【29 分→27 分】 ・松山 IC から道後温泉までの所要時間が短縮【26 分→22 分】 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山外環状道路インター線沿線の病院から三次救急医療施設までの所要時間が短縮【14 分→12 分】 <p>⑨地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2 排出量が約 3.4 千 t-CO2/年(約 0.6%)削減【603.5 千 t-CO2/年→600.1 千 t-CO2/年】 <p>⑩生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2 排出量が約 10.74t-NO2/年(約 17.6%)削減【60.95t-NO2/年→50.21t-NO2/年】 ・SPM 排出量が約 0.6t-SPM/年(約 17.5%)削減【3.43t-SPM/年→ 2.83t-SPM/年】 		
その他評価すべきと判断した項目		
—		
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目	
	—	
事業を巡る社会経済情勢等の変化	その他評価すべきと判断した項目	
	—	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域（松山市）の人口は平成 23 年度以降減少傾向。 ・沿線地域（松山市）の自動車保有台数は平成 23 年度以降増加傾向。 		
<p>今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>・松山外環状道路インター線の完成供用により、周辺道路の旅行速度向上、空港へのアクセス向上、物流ネットワークの強化、交通事故削減など、「市内の交通渋滞緩和、都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセス性の向上」という松山外環状道路インター線の整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価および改善措置の必要性はない。</p>		
<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> <ul style="list-style-type: none"> ・事業前後の整備効果に関して統計指標、ヒアリング等を用いて、整備効果の確認が出来ている。 ・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>特になし</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の。