

再評価個表

事業名	道路改築事業 (社会資本整備総合交付金事業)	事業主体	愛媛県
施設・工区名等	<small>にいほまひがしこう</small> (一)新居浜東港線	事業箇所	自：新居浜市郷 <small>ごう</small> 至：新居浜市観音原 <small>かんのんぼら</small>
事業主旨	現道の災害危険箇所や大型貨物車の通行困難箇所をバイパス整備により解消し、災害時の安全・安心な道路としての機能確保、臨海工業地帯と新居浜 I C のアクセス向上による物流の効率化、歩行者や自転車及び通行車両の安全性の向上を図る。		
再評価の実施理由	「事業採択後 10 年が経過して継続中」の交付金事業		

1. 地域の概要

<p>一般県道新居浜東港線は、臨海工業地帯と松山自動車道の新居浜 I C を結ぶ幹線道路である。また、新居浜市東部地域において、唯一の南北方向の生活道路として利用されており、災害時には市指定緊急輸送路としても活用されている。</p> <p>しかし、J R 予讃線との交差部（アンダーパス）は、道路冠水による通行止めや大型貨物車の通行困難箇所となっており、日常生活や経済活動に支障をきたしている。</p>

2. 事業概要及び事業経緯

事業採択	平成 14 年	完成予定	平成 26 年
用地着手	平成 15 年	工事着手	平成 18 年
全体事業費	3,043 百万円（うち用地費：590 百万円）		
(1) 事業概要	計画延長 1.0 k m、車道幅員 6.0m（総幅員 16.0m）		
(2) 事業経緯	昭和 60 年 8 月 20 日 都市計画決定		

3. 事業の必要性及び整備効果等

(1) 事業の必要性

台風や豪雨などの異常気象時に J R アンダーパス部の道路冠水や斜面崩壊等による通行止めが発生しており、災害時に安全・安心な道路としての機能が十分ではないため、バイパス整備による災害危険箇所の回避が必要となっている。

車両高さ制限 (4.0m) や急勾配 (11.0%) の交差点による大型貨物車の通行困難箇所があり、別路線へ大きく迂回することを余儀なくされているため、バイパス整備による通行困難箇所の回避が必要となっている。

地域唯一の南北方向の生活道路であるが、歩道整備がされておらず、急勾配がある交差点や急カーブ区間など危険な箇所があり、歩行者や自転車、通行車両の安全性の向上が必要となっている。

(2) 事業の整備効果

【異常気象時の通行確保】

- ・ J R を跨ぐバイパス道路となることから、台風や豪雨などの異常気象時の道路冠水や斜面崩壊等による通行止めは左右されることなく、何時でも安全・安心に通行できる道路となる。また、災害時の避難や救急救命、支援物資搬送および復旧活動等を迅速かつ円滑に進めることができる。

【物流の効率化】

- ・ 臨海工業地域と新居浜 I C を最短で結ぶことで、製造物納品の定時性確保や物流コストの低減が図られ、工業を中心とした地域経済の活性化が期待できる。
- ・ 大型貨物車が通行可能となり、新居浜 I C ~ 新居浜東港間の所要時間が約 9 分 (整備前の 4 割) 短縮され、迂回路として利用していた主要地方道新居浜角野線の渋滞も緩和されることが期待できる。

【歩行者・自転車、通行車両の安全確保】

- ・ 自転車歩行者道の設置により、車道と分離されることで、歩行者や自転車が通行する際の安全性が大幅に向上する。
- ・ 運転手や歩行者の視認性が向上することにより、交通事故の減少が期待できる。

(3) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

【地域 (地元) の協力体制】

- ・ 新居浜市主要幹線道路整備促進期成同盟会から事業主体である県に対し、積極的な事業促進要望がなされている。

【地域開発の状況】

- ・ 沿線には大規模公共施設等があるほか、工場新設が予定されていることから、今後更なる利用が期待される。

[主な公共施設]

グリーンフィールド新居浜 (平成 29 年愛媛国体サッカー会場)

新居浜市清掃センター (ごみ焼却施設、粗大ゴミ処理施設、リサイクル推進施設)

[工場新設]

メディカル新工場 (リブドゥコーポレーション) [平成 25 年 4 月操業予定]

高度な医療用キット生産予定 (手術着、マスク等使い捨て紙加工品)

4. 事業の進捗状況及び進捗の見込み

(うち用地費) H23 末投資事業費	(590 百万円) [進捗率：100.0%](事業費換算) 2,495 百万円 [進捗率：82.0%](事業費換算)
(1) 事業の進捗状況	
<p>用地買収にあたり、土地の境界問題、金銭補償に対する不満や代替地要求など、利害関係者との交渉や調整に日数を要し、事業が長期化したが、今年度中に解決する見通しとなったことから、残事業の進捗を図る。</p>	
(2) これまでの整備効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成 23 年 8 月時点では、供用している区間はない。 	
(3) 今後の事業進捗の見込み	
<ul style="list-style-type: none"> ・用地買収完了にも目処が立ち、地元の協力体制も整っていることから、今後は順調な事業進捗が見込まれ、平成 26 年度の工区供用の予定である。 	

5. 事業の投資効果（費用対効果分析）

(1) 事業全体 費用便益比	
C：総費用＝3,175 百万円	
・事業費	3,164 百万円
・維持管理費	11 百万円
B：総便益＝3,901 百万円	
・走行時間短縮便益	2,861 百万円
・走行経費減少便益	800 百万円
・交通事故減少便益	240 百万円
B/C＝3,901/3,175＝1.23	
(2) 残事業 費用便益比	
C：総費用＝504 百万円	
・事業費	493 百万円
・維持管理費	11 百万円
B：総便益＝3,901 百万円	
・走行時間短縮便益	2,861 百万円
・走行経費減少便益	800 百万円
・交通事故減少便益	240 百万円
B/C＝3,901/504＝7.74	

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・新技術を用いた擁壁形式を採用することにより、コスト縮減を図った。
- ・本計画は、当該地域の地形条件、周辺土地利用との整合性を勘案し選定された合理的な計画である。また、事業の進捗率は82.0%で、特に用地買収が今年度完了の見込みであることから、代替案立案の可能性はない。

7. その他

- ①えひめ道ビジョン（H15.12.1策定）での位置づけ
 - ・えひめ道ビジョンの市町村合併支援道路（合併関係市町村内の公共施設等について、合併市町村の住民による共同利用を促進させるのに必要なアクセス道路）に位置付けられている。
- ②新居浜市都市計画マスタープラン（H19.2策定）での位置づけ
 - ・交通関連施設等の整備方針のなかで南北方向の交通軸の強化及び高速交通網へのアクセス向上のために整備する路線と位置づけられている。

8. 対応方針（素案）

本事業を『継続』としたい。

1. 十分な精度で計測が可能かつ金銭的表現が可能とされている3つの便益のみを用いてB/Cを算出した結果、事業全体のB/C、残事業のB/Cともに1以上である。
2. 国土交通省の「費用便益分析マニュアル（平成20年11月）」における3便益以外に、以下のとおり多岐多様にわたる整備効果が発揮できる事業である。
 - ・異常気象時の通行確保
 - ・物流の効率化
 - ・歩行者・自転車、通行車両の安全確保

以上を総合的に判断し、継続としたい。