再評価個表

事 業 名	都市計画街路事業	事業主体	愛媛県
施設･工区名等	(都) 余戸北吉田線	事業箇所	自：松山市南吉田町 至：松山市北吉田町
事業主旨	(都)余戸北吉田線は、松山市中心部の渋滞緩和を図るとともに、松山ＩＣから松山空港等へのアクセス向上を図るため、国・県・松山市が協同で整備を進める松山外環状道路空港線の一般道路部のうち、県道伊予松山港線と県道松山空港線（新空港通り）との間 1.3km を整備するものである。		
再評価の実施理由	事業期間および全体事業費の変更		

１．地域の概要

松山市内中心部は、一般国道 11 号、33 号、56 号などの主要幹線道路網が南北放射状に一極集中し、松山市内の東西方向の流動を松山環状線に依存している道路網であることから、松山市内の渋滞混雑は県内の他の地域に比べ深刻であり、日常生活や社会経済活動、救急医療活動、観光振興等に大きな影響を及ぼしている。

特に、一般国道 33 号、56 号や県道松山空港線、松山環状線では慢性的な渋滞が発生しており、松山自動車道松山ＩＣや松山空港、松山港等への円滑なアクセスが阻害されている。

２．事業概要及び事業経緯

事業採択	平成２１年	完成予定	令和１０年（見込み）
用地着手	平成２４年	工事着手	平成２４年
全体事業費	１１，０１８百万円(うち用地補償：５，７５８百万円)		
(1)事業概要	計画延長：１．３ｋｍ 車道幅員：片線３．０ｍ×１車線・上り下り分離（総幅員２１．５ｍ）		
(2)事業経緯	都市計画決定　平成２０年３月 事業採択　平成２１年度 都市計画事業認可　平成２１年１１月 用地着手　平成２４年度 工事着手　平成２４年度 都市計画事業認可変更　平成２９年３月（第１回） 令和　４年３月（第２回） 令和　７年８月（第３回）		

３．事業の必要性及び整備効果等

（１）事業の必要性

松山市内中心部は、一般国道 11 号、33 号、56 号などの主要幹線道路網が南北放射状に一極集中し、松山市内の東西方向の流動を松山環状線に依存している道路網であることから、市内中心部では慢性的な渋滞が発生しており、日常生活や社会経済活動、救急医療活動、観光振興等に大きな支障となっている。

また、松山自動車道松山ＩＣなどが位置する松山市南東部地域と松山空港、松山港などが位置する松山西部地域とのアクセスにおいては、慢性的な渋滞が生じている市内中心部の主要幹線道路が主なルートとなっており、多大な渋滞損失によって物流・経済活動に大きく影響しているほか、大規模災害時の救急医療活動や救援物資輸送などの防災面においても、広域防災拠点や主要交通拠点間の移動に支障をきたすことが想定される。

以上の現状から、松山市内の渋滞緩和、主要拠点間のアクセス性向上が課題となっており、（都）余戸北吉田線を含む松山外環状道路空港線の整備によるこれら課題の解決が求められている。

（２）事業の整備効果

○松山市内・中心部の渋滞緩和

・市内中心部への交通流入の減少・分散を図り、市内の慢性的な渋滞が緩和

⇒ 混雑度の改善や渋滞損失の低減による社会経済活動の効率化

⇒ 救急医療施設への搬送時間の短縮と救命率の向上効果

⇒ 旅行速度の向上による沿道環境の改善効果

○主要地点間のアクセス性向上

・松山道松山ＩＣと松山空港、松山港等が直結され、これら相互のアクセス性が向上

⇒ 年間 300 万人※の松山空港利用者のアクセス時間の短縮と定時性の確保

⇒ 港湾機能の強化や大型クルーズ船観光との連携による物流・人流の交流拡大

※平成 30 年度の利用者数（令和元年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数低下）

○緊急輸送道路ネットワークの形成と防災力の強化

・一次緊急輸送路を補完し、緊急輸送道路ネットワークを強化

⇒ 愛媛県地域防災計画の広域防災拠点と松山ＩＣや松山空港・松山港など主要交通拠点のアクセスを強化し、災害時の救命活動や物資輸送の円滑化を促進

○松山西部地域（南吉田町地区）の混雑度の改善

・渋滞のボトルネックとなっている県道伊予松山港線と県道松山空港線との交差点付近のクランク箇所の解消を図り、円滑な交通流を促し交差点混雑が緩和

○松山西部地域（南吉田町地区）の安全で快適な自転車・歩行者空間の創出

・一般道路部（上り線、下り線）に自転車歩行者道が整備され、歩行者・自転車の通行の安全性が向上

○地域高規格道路自動車専用道路部へのアクセス向上

・一般道路部の整備により、併走する自動車専用道路へのアクセス、自動車専用道路から沿道へのアクセス、自動車専用道路によって分断される地域間の移動等が可能となる。

（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】

・旧空港通り～新空港通り間の用地買収が進んだことで、令和８年度末までに用地補償費ベースで約 99%が完了見込みであり、来年度予算において県道松山空港線（新空港通り）までの用地取得は、すべて終える予定である。

【周辺の公共施設】

・広域交通拠点として、松山港、松山空港、松山自動車道松山ＩＣがある。

・大規模公共施設や広域防災拠点・防災備蓄倉庫として、愛媛国際物流ターミナル（I-LOT)、愛媛国際貿易センター（アイテム愛媛)、松山中央公園等がある。

【外環状道路開通状況】

・平成 28 年 12 月　松山外環状道路インター線自動車専用道路部が全線開通

・平成 29 年 9 月　外環空港線（国道 56 号～県道伊予松山港線）一般道路部が開通

・令和 3 年 3 月　外環空港線（県道伊予松山港線～県道松山空港線（旧空港通り））一般道路部が開通

・令和 6 年 2 月　外環空港線（余戸南 IC～東垣生 IC）自動車専用道路部が開通

４．事業の進捗状況及び進捗の見込み

（うち用地補償費） Ｒ８末投資事業費	（５，７４８百万円）［進捗率:９９．８％](用地補償費ベース) ９，５９７百万円　［進捗率：８７　％](事業費ベース)

（1）事業の進捗状況

本事業区間は、平成 21 年度に事業着手し、全体事業費１１０億円に対し、令和８年度末の進捗率は、事業費ベースで約８７％見込となっている。

用地買収については、旧空港通り～新空港通り間の用地買収が進んだことで、令和８年度末までに用地補償費ベースで約９９％が完了見込みであり、来年度予算において県道松山空港線（新空港通り）までの用地取得は、すべて終える予定である。

平成 28 年度頃より県施行街路区間の本格的な道路改良工事に着手し、南側工区の用地取得済区間から擁壁工事などの施工を順次進めてきた。今年度は事業促進のため、終点部取付区間の工事に着手する予定である。

（2）これまでの整備効果

えひめ国体開催前の平成 29 年９月に県道伊予松山港線交差点への暫定取合せ工事を行い、一般国道 56 号から松山空港手前までのアクセス性向上に寄与

令和６年２月に松山外環状道路空港線余戸南 IC～東垣生 IC 間の自動車専用道路部が開通し、松山自動車道松山 IC から松山空港方面へのアクセス性向上に寄与

（3）今後の事業進捗の見込み

現在、本事業起点部から県道松山空港線（新空港通り）までの用地契約をほぼ完了している。また、道路改良工事については、南側工区の用地取得済区間から擁壁工事などの施工を順次進めてきたが、今年度は事業促進のため、終点部の取付区間における横断歩道橋下部工等に着手する予定であり、県道松山空港線（新空港通り）までの供用開始を目指している。

引き続き、残工区・取付区間の用地取得及び道路改良工事を進め、令和１０年度の全線完成供用を目指している。

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

Ｂ：総便益	＝１，３８４億円	Ｃ：総費用	＝ １，０８０億円
走行時間短縮便益	１，１５１億円	事業費	１，０６１億円
走行経費減少便益	１７５億円	維持管理費	１９億円
交通事故減少便益	５８億円		

Ｂ／Ｃ　＝１，３８４／１，０８０　＝１．３

（２）残事業　費用便益比

Ｂ：総便益	＝ ２７５億円	Ｃ：総費用	＝ ８１億円
走行時間短縮便益	２２７億円	事業費	７３億円
走行経費減少便益	３１億円	維持管理費	８億円
交通事故減少便益	１７億円		

Ｂ／Ｃ　＝ ２７５／８１　＝３．４

※端数処理の関係で合計が合わない場合がある

６．コスト縮減、代替案立案等の改善

本事業区間は、平成 21 年度に事業着手して以降、測量設計・用地買収を着実に進め、平成 28 年度頃より県施行街路区間の本格的な道路改良工事に着手している。

コスト縮減対策として、道路整備に伴う盛土材の他現場発生材流用を図り、コスト縮減に努めた。

昨今の上昇傾向にある労務単価や材料価格の動向を注視すると共に現場発生土を管内他現場へ積極的に流用することで、引き続きコスト縮減の実施に取り組む。

７．そ　の　他

○愛媛県総合計画への位置付け

・松山都市圏の慢性的な渋滞の緩和や、交通拠点間のアクセス性向上を図る松山外環状道路の整備に努める。

○松山広域都市計画区域マスタープラン（H16.3 策定、R4.5 改訂）への位置付け

・地域の連携・交流・連結を支援するため、地域高規格道路松山外環状道路を放射環状型道路網の新たな路線として配置し、整備推進を図る。

○松山都市圏道路整備促進期成同盟会からの要望

・松山市・伊予市・東温市・松前町・砥部町の首長で構成される松山都市圏道路整備促進期成同盟会において、整備促進要望を受けている。

８．対応方針（素案）

本事業を『**継続**』としたい。