

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) 来住余戸線 <small>きしよуго</small> | 事業箇所 | 自：松山市古川南 <small>まつやましふるかわみなみ</small> 至：松山市古川西 <small>まつやましふるかわにし</small> |
| 事業主旨 | (都)来住余戸線は、市内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インター線（以下、「インター線」という。）の一般道路のうち、都市計画道路千舟町古川線と主要地方道松山伊予線の間485mを整備するものである。 | | |
| 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>松山市内の渋滞は、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、救急医療搬送、観光等に大きな支障となっている。</p> <p>中でも、市内中心部と南部を結ぶ国道33号、(主)松山伊予線、国道56号や、これらを結ぶ松山環状線は慢性的に渋滞しており、松山ICや松山中央公園等への円滑なアクセスが阻害されている。</p> |
|---|

2. 事業概要及び事業経緯

| | | | |
|---------|-----------------------------|------------|-------|
| 事業採択 | 平成15年 | 完成予定 | 平成27年 |
| 用地着手 | 平成17年 | 工事着手 | 平成19年 |
| 全体事業費 | 3,107百万円(うち用地費：1,596百万円) | | |
| (1)事業概要 | 計画延長485m、車道幅員6.5m(総幅員23.5m) | | |
| (2)事業経緯 | 平成3年3月29日 | 都市計画決定 | |
| | 平成15年9月12日 | 都市計画決定変更 | |
| | 平成16年2月6日 | 都市計画事業認可 | |
| | 平成21年11月20日 | 都市計画事業認可変更 | |

3. 事業の必要性及び整備効果等

(1) 事業の必要性

伊予市・松前町と松山市内を結ぶ(主)松山伊予線は、朝夕を中心に著しい渋滞が発生しており、松山市内との出入り車両を分散させる早急な対策が必要となっている。

また、周辺の国道 33 号、国道 56 号や、これらを結ぶ松山環状線は慢性的に渋滞しており、日常生活や社会経済活動、救急医療搬送、観光等に大きな支障となっていることから、新たな環状道路の整備により、市内に流入する交通の減少・分散を図り、渋滞の緩和を図る必要がある。

(2) 事業の整備効果

【(主)松山伊予線の渋滞解消】

- ・ 来住余戸線を介して、(主)松山伊予線と(都)千舟町古川線が連結することで、交通の分散が図られ、(主)松山伊予線の渋滞が解消される。

【松山市内へのアクセス向上】

- ・ 伊予市・松前町方面から松山市内へのアクセスが向上する。

《参考：インター線（一般道路）全体について》

【松山市内の渋滞緩和】

- ・ 市内への交通流入が減少・分散することで、市内の慢性的な渋滞が緩和される。

【松山 I C、中央公園等のアクセス向上】

- ・ 松山 I C や中央公園、県総合運動公園等へのアクセスが向上する。

【緊急輸送ネットワークの強化】

- ・ 第一次緊急輸送道路である国道 33 号、(主)松山伊予線、国道 56 号を連結し、松山環状線を補完することで、緊急輸送ネットワークの強化が図られる。

【歩行者・自転車の安全確保】

- ・ 国道 33 号をはじめとする幹線道路の渋滞緩和により、事故の減少など交通安全の向上が期待される。

【自動車専用道路へのアクセス等】

- ・ 併走する自動車専用道路へのアクセス、自専道から沿道へのアクセス、自専道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】

- ・ 用地買収はほぼ完了している。

【周辺の公共施設】

- ・ 周辺には交通拠点や大規模公共施設等があり、今後更なる利用が期待される。

松山 I C

松山中央公園（テニスコート、多目的競技場、愛媛県武道館、坊っちゃんスタジアム）

[平成 29 年愛媛国体会場]

愛媛県総合運動公園（陸上競技場、体育館、テニスコート、弓道場等）

[平成 29 年愛媛国体会場]

4. 事業の進捗状況及び進捗の見込み

| | |
|-------------------------|--|
| (うち用地費) H23 年度末投資事業費 | (1,546 百万円) [進捗率：96.9%](事業費換算) 2,792 百万円 [進捗率：89.8%](事業費換算) |
| (1) 事業の進捗状況 | <p>本事業区間では、平成 15 年度に事業着手し、全体事業費 31 億円に対し、平成 23 年度末の進捗率は、事業費ベースで約 90%となっている。主要な構造物である橋梁 2 基が完成、路側擁壁も 7 割程度の整備が進んでいる。</p> |
| (2) これまでの整備効果 | <p>平成 24 年 3 月末、(都)千舟町古川線との交差点付近の約 300m を暫定供用済みである。</p> |
| (3) 今後の事業進捗の見込み | <p>用地の未買収箇所が一般道路部で 1 箇所、(主)松山伊予線の取り付け部で 1 箇所の計 2 箇所となっている。今後は、平成 27 年度の全線供用に向け、早期に用地取得を行い、路側構造物や舗装工事等の残工事を施工する予定である。</p> |

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 | = 3,267 百万円 |
| 事業費 | 3,262 百万円 |
| 維持管理費 | 5 百万円 |
| B : 総便益 | = 3,792 百万円 |
| 走行時間短縮便益 | 2,374 百万円 |
| 走行経費減少便益 | 1,171 百万円 |
| 交通事故減少便益 | 247 百万円 |
| B / C | = 3,792 / 3,267 = 1.16 |
| (2) 残事業 費用便益比 | |
| C : 総費用 | = 296 百万円 |
| 事業費 | 291 百万円 |
| 維持管理費 | 5 百万円 |
| B : 総便益 | = 3,792 百万円 |
| 走行時間短縮便益 | 2,374 百万円 |
| 走行経費減少便益 | 1,171 百万円 |
| 交通事故減少便益 | 247 百万円 |
| B / C | = 3,792 / 296 = 12.81 |

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性

内川第2橋（上下線とも）に耐候性鋼材を用い、コスト縮減を行った。

7. その他

第六次愛媛県長期計画（広域・高速交通ネットワークの整備、快適な暮らし空間の実現）に位置付けられている。

松山広域都市計画区域マスタープラン（H16.3策定）に位置付けられている。

- ・ 地域の連携、交流を支援するため、松山外環状道路を新たな路線として配置し、その整備推進を図る。

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。

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、緊急輸送ネットワークの強化や自転車・歩行者の安全確保等、多様な整備効果を発揮できる事業である。

以上を総合的に判断し、継続としたい。