

再評価（再々評価）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)西町中村線	事業箇所	自：新居浜市 <small>まさえだちょう</small> 政枝町 至：新居浜市 <small>ほんごう</small> 本郷
事業主旨	現道では J R 予讃線の交差部を中心に慢性的な渋滞が発生しており、また、通学路区間があるにも係わらず、歩道がなく危険な状態である。 このため、バイパス整備、鉄道立体交差による渋滞解消や自転車歩行者道設置による交通の安全確保を図る。		
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>本路線は、新居浜市南部の国道 11 号と北部の東予港・新居浜港・臨海工業地帯とを南北に連絡する補助幹線道路であるとともに、第 4 次地震防災緊急事業五箇年計画で避難路に位置付けている防災上も重要な路線である。</p> <p>本計画区間では、J R 予讃線の交差部を中心に慢性的な渋滞が発生しており、また、平成 24 年 2 月には、国道 11 号新居浜バイパスが本計画区間まで部分供用したため、交通ネットワークとしての役割がさらに大きくなっている。また、近隣の中萩小学校の通学路となっている区間もあることから、児童たちは、歩道がない道路の通学を余儀なくされるなど、日常生活や社会・経済活動の支障となっている。</p>

2. 事業概要及び事業経緯

事業採択	平成 17 年	完成予定	平成 31 年
用地着手	平成 17 年	工事着手	平成 19 年
全体事業費	3,602 百万円(うち用地費：668 百万円)		
(1) 事業概要	延長 690 m、車道幅員 6.5 m (総幅員 20.0 m)		
(2) 事業経緯	昭和 29 年 12 月 31 日 都市計画決定 平成 16 年 2 月 25 日 都市計画決定変更 平成 17 年 6 月 30 日 都市計画事業認可 平成 19 年 2 月 26 日 都市計画事業認可 (区間追加) 平成 20 年 3 月 6 日 都市計画事業認可 (区間追加) 平成 22 年 2 月 26 日 都市計画事業認可 (区間追加) 平成 25 年 3 月 21 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

J R 予讃線と平面交差している箇所を中心に、慢性的に著しい渋滞が発生しており、地域の経済活動にも支障を来している。平成24年2月には、国道11号新居浜バイパスが本計画区間まで部分供用したため、本路線の交通ネットワークとしての役割がさらに大きくなっており、これらの状況から、本路線の渋滞解消は急務となっている。

また、歩道が整備されていないため、歩行者の安全が確保されておらず、特に、近隣の中萩小学校の通学路となっている区間では、通学時の児童の安全性の向上が必要である。

第4次地震防災緊急事業五箇年計画で避難路に位置付けており、発生が予想されている南海トラフ地震などに備えるため、防災上も非常に重要な路線となっている。

(2) 事業の整備効果

- ① J R 予讃線の立体交差化等による慢性的な著しい渋滞の解消
 - ・ J R 予讃線と立体交差にすることにより、踏切に起因する渋滞を解消できる。
 - ・ 国道11号新居浜バイパスとの交差点を改良する（右折レーン設置等）ことにより、交差点の通過が円滑となり、より多くの交通量に対応できる。
- ② 工業地帯や松山自動車道へのアクセス向上による物流の効率化
 - ・ 臨海工業地帯で製造される工業製品の流通の利便性が向上し、地域産業が活性化する。
 - ・ 松山自動車道へのアクセス道路が整備され、多様な連携を支える質の高い交通が実現できる。
- ③ 自転車歩行者道整備等による歩行者・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、歩行者や自転車の通行する際の安全性が大幅に向上する。
 - ・ 通学路における通学児童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。
- ④ 道路幅員の拡幅による防災性の向上（避難路・火災延焼防止）
 - ・ 広い道路幅員を確保することにより、地震時の沿道建物の倒壊による全面通行止めや、沿道火災延焼の防止が期待でき、災害時の避難路や緊急輸送道路として活用できる。
- ⑤ 救急病院へのアクセス向上による救急医療体制の支援
 - ・ 東予地域で唯一の三次救急医療施設である東予救急救命センター（県立新居浜病院）、市内の救急指定病院へのアクセス向上により、災害時を含め、地域の安心の向上に大きく貢献する。

(3) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ① 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。
- ② 国道11号新居浜バイパスの整備
 - ・ 国道11号新居浜バイパスの整備が進んでおり、平成24年2月に本計画区間まで部分供用された。このことにより、交通ネットワークとしての役割がさらに大きくなっている。

4. 事業の進捗状況及び進捗の見込み

(うち用地費) H25末投資事業費	(561百万円) [進捗率：84.0%](事業費換算) 1,569百万円 [進捗率：43.6%](事業費換算)
(1)事業の進捗状況	<p>用地買収に当たり、大型商業施設や高圧線の鉄塔など、協議に時間を要する大規模な補償物件が残っており、事業進捗に時間を要しているが、その他の物件については、概ね用地が取得できている。残物件の所有者は事業自体には協力的であるため、協議、交渉を重ね、用地取得、工事進捗を図る。</p>
(2)これまでの整備効果	<p>平成26年5月時点で、国道11号新居浜バイパスとの交差点から南側約150m区間について、暫定的に供用開始している。</p>
(3)今後の事業進捗の見込み	<p>概ね用地買収は完了しており、残物件の所有者は事業自体には協力的であるため、協議に時間は要するものの用地買収については完了する目処が立つ見込みであり、今後は順調な事業進捗が見込まれる。</p>

5. 事業の投資効果（費用対効果分析）

費用便益比
【事業全体】
C：総費用＝3,472百万円
・建設費 3,465百万円
・維持管理費 7百万円
B：総便益＝3,833百万円
・走行時間短縮便益 3,328百万円
・走行経費縮小便益 435百万円
・交通事故減少便益 71百万円
$B/C = 3,833 / 3,472 = 1.10$
【残事業】
C：総費用＝1,723百万円
・建設費 1,717百万円
・維持管理費 7百万円
B：総便益＝3,833百万円
・走行時間短縮便益 3,328百万円
・走行経費縮小便益 435百万円
・交通事故減少便益 71百万円
$B/C = 3,833 / 1,723 = 2.22$

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・ J R 立体交差との取り付け擁壁の設計において、擁壁の基礎地盤の支持力が不足するため、基礎構造について比較検討を行い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、用地買収は概ね完了しており、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「県都 60 圏域内 30」アクセスプラン関連道路、市町村合併支援道路として位置づけられている。
- 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中で、新居浜市西部地域と市街地等とのアクセス性を改善し利便性の向上を図るために整備する路線と位置づけられている。
- ③ 第 4 次地震防災緊急事業五箇年計画（H24.3 策定）での位置づけ
 - ・ 第 4 次地震防災緊急事業五箇年計画で避難路に位置付けており、防災上重要な路線となっている。

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、残事業費の B/C とともに 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 1 1 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期待できる事業である。
 - ・ J R 予讃線の立体交差化等による慢性的な著しい渋滞の解消
 - ・ 工業地帯や松山自動車道へのアクセス向上による物流の効率化
 - ・ 自転車歩行者道整備等による歩行者・自転車、通行車両の安全確保
 - ・ 道路幅員の拡幅による防災性の向上（避難路・火災延焼防止）
 - ・ 救急病院へのアクセス向上による救急医療体制の支援

以上を総合的に判断し、継続としたい。