

一般国道 11 号 小松バイパス
再 評 価

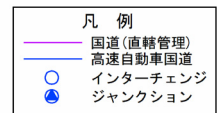
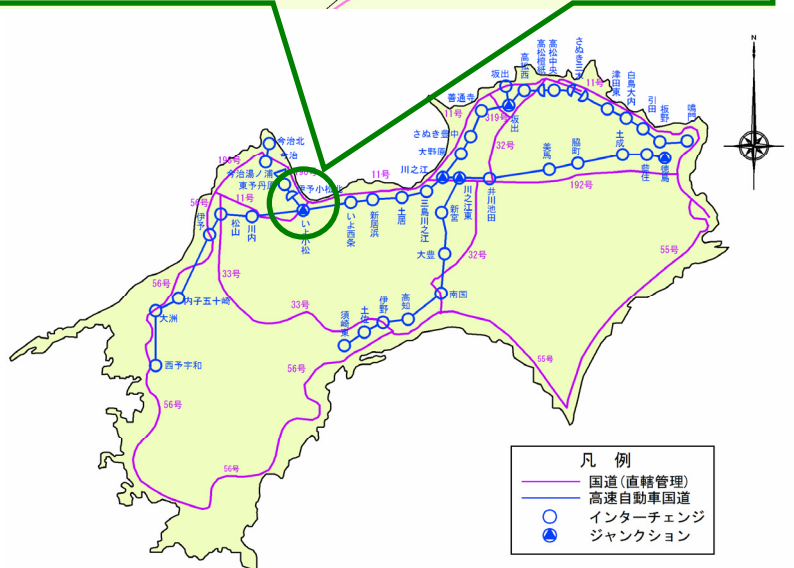
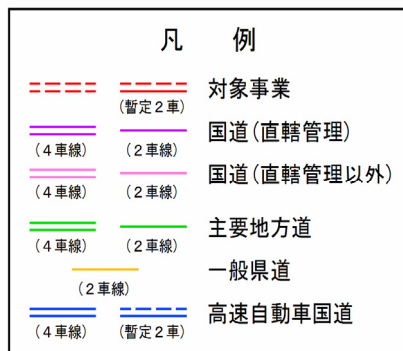
平成 17 年 9 月 29 日

国土交通省 四国地方整備局

事業再評価に係る資料

事業名	一般国道11号 小松バイパス		事業区分	一般国道
事業の概要	起 終 点	自：愛媛県西条市小松町新屋敷 至：愛媛県西条市小松町安井	延長 供用済	7.5 km 0.9 km
	事業化	平成3年度	都市計画決定	平成3年度
	用地着手	平成4年度	工事着手	平成10年度
	全体事業費	約160億円（うち用地費：56億円）	計画交通量	9,800～14,300台/日
事業の目的	<p>小松バイパスは、一般国道196号と主要地方道壬生川新居浜野田線の交差点を起点とし、今治小松自動車道いよ小松北ICを経て一般国道11号に接続する全長7.5kmの幹線道路である。</p> <p>本道路は、いよ小松北ICへのアクセス機能を果たすと同時に、一般国道11号西条市バイパス及び主要地方道壬生川新居浜野田線と一体となって、市町村合併により生活圏が広がった西条市の東西を結ぶ骨格道路として位置づけられる。</p> <p>一連のバイパスルート（西条市バイパス・主要地方道壬生川新居浜野田線【東予有料道路無料化予定】・小松バイパス）が開通することで、西条臨海工業団地や東予インダストリアルパークへのアクセスが向上し、地元産業の活性化につながると同時に、一般国道11号の交通量を分散させ、交通混雑の解消や、高い死傷事故率の低下が期待される。</p>			

小松バイパス位置図



事業の進捗状況

事業の進捗状況	執行済み額（全体） （平成 16 年度末）	事業費：57 億円（進捗率 36%） うち用地費：15 億円（進捗率 25%）																											
	執行済み額（未整備区間） （平成 16 年度末）	事業費：25 億円（進捗率 20%） うち用地費：8 億円（進捗率 15%）																											
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>工区</th> <th>5 工区 安井～大頭</th> <th>4 工区 大頭～妙口</th> <th>3 工区 妙口</th> <th>2 工区 妙口～北川</th> <th>1 工区 北川～新屋敷</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長</td> <td>2.9km</td> <td>0.5km</td> <td>0.9km</td> <td>1.1km</td> <td>2.1km</td> </tr> <tr> <td>現状</td> <td colspan="2">未着手</td> <td>2車線にて 暫定供用中 (平成 11 年 3 月)0.2km (平成 13 年 3 月)0.7km</td> <td>平成 11 年度用地着手 (進捗率 96%) 事業認定 (平成 16 年 4 月告示) 平成 15 年度工事着手</td> <td>未着手</td> </tr> <tr> <td>今後の見通し</td> <td colspan="2">平成 20 年代後半の暫定供用を予定</td> <td></td> <td>用地買収・工事を推進し、平成 19 年度の暫定供用を予定</td> <td>平成 20 年代半ばの暫定供用を予定</td> </tr> </tbody> </table>						工区	5 工区 安井～大頭	4 工区 大頭～妙口	3 工区 妙口	2 工区 妙口～北川	1 工区 北川～新屋敷	延長	2.9km	0.5km	0.9km	1.1km	2.1km	現状	未着手		2車線にて 暫定供用中 (平成 11 年 3 月)0.2km (平成 13 年 3 月)0.7km	平成 11 年度用地着手 (進捗率 96%) 事業認定 (平成 16 年 4 月告示) 平成 15 年度工事着手	未着手	今後の見通し	平成 20 年代後半の暫定供用を予定			用地買収・工事を推進し、平成 19 年度の暫定供用を予定
工区	5 工区 安井～大頭	4 工区 大頭～妙口	3 工区 妙口	2 工区 妙口～北川	1 工区 北川～新屋敷																								
延長	2.9km	0.5km	0.9km	1.1km	2.1km																								
現状	未着手		2車線にて 暫定供用中 (平成 11 年 3 月)0.2km (平成 13 年 3 月)0.7km	平成 11 年度用地着手 (進捗率 96%) 事業認定 (平成 16 年 4 月告示) 平成 15 年度工事着手	未着手																								
今後の見通し	平成 20 年代後半の暫定供用を予定			用地買収・工事を推進し、平成 19 年度の暫定供用を予定	平成 20 年代半ばの暫定供用を予定																								

○ 客観的評価指標

< 事業採択の前提条件を確認するための指標 >

		指 標	備 考
前 提 条 件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：B/C= 4.9 残事業：B/C= 9.0
	事業実施環境 (新規事業採択時)	<input type="checkbox"/> ルート確定済み	
		<input type="checkbox"/> 円滑な事業執行の環境が整っている	
事業実施環境 (新規着工準備採択時)	<input type="checkbox"/> 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している		

< 事業の効果や必要性を評価するための指標 >

政策目標		指 標	備 考
1 活 力	円滑な モビリティの 確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	【区間 a】 現 況：465万人時間/年 削減時間：164万人時間/年 【区間 b】センサス区間 1014 現 況：54万人時間/年 削 減 率：90.9%
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が 10,000 台時/日以上 の踏切道の除去もしくは交通改善が期待される	
		<input type="checkbox"/> 現道等に当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス 路線が存在する	
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	JR 壬生川駅、伊予西条駅
		<input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場への アクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の 支援	■ 重要港湾もしくは特定事業港湾へのアクセス向上が見込まれる	東予港（重要港湾）
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便 性向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量 25t の車両もしくは ISO 規格背高海上 コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km ² 以下である市街地内での 事業である	
		<input type="checkbox"/> DID 区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路 網密度が向上する	
	国土・地域 ネットワーク の構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A' 路線）の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルー トを構成する（A' 路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡す る路線を構成する	
<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する			
<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する			
■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる		西条市中心部へのアクセス向上	

政策目標		指 標	備 考
1 活 力	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	愛媛地域高度技術産業集積活性化計画
		<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2 暮 ら し	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が 500 台/日以上、自動車交通量が 1,000 台/12h 以上、歩行者交通量が 500 人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化 5 ヶ年計画に位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	東予救命救急センター	
3 安 全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が 500 件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が 1,000 台/12h 以上（当該区間が通学路である場合は 500 台/12h 以上）かつ歩行者交通量 100 人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が 40 人/日以上）の場合、又は歩行者交通量 500 人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが 1 つしかなく、災害による 1~2 箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	国道 11 号（現道）の代替路線
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A' 路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
4 環 境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からの CO2 排出量	約 4,141 t/年 削減
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からの NO2 排出削減率	区間 a : 0.8% 削減 区間 b : 73.9% 削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からの SPM 排出削減率	区間 a : 5.6% 削減 区間 b : 74.4% 削減
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	現道の交通量を抑えることから騒音低下が期待できる
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5 そ の 他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	その他	<input checked="" type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	西条市の合併支援

事業をめぐる社会情勢の変化	<p>◇事業の効果や必要性を評価するための指標該当項目</p> <p>■活力ー円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 区間 a：（事業影響範囲）の渋滞損失時間削減。 渋滞損失時間（現況）：465 万人・時間/年 渋滞損失削減時間：164 万人・時間/年 （688 万人・時間/年 → 524 万人・時間/年） ・ 区間 b：（区間 a のうち当該事業の影響が最も大きい区間【センサス区間 1014】）の渋滞損失時間削減。 渋滞損失時間（現況）：54 万人・時間/年 渋滞損失削減率：90.9 % ・ JR 壬生川駅、伊予西条駅（特急停車駅）へのアクセスが向上する。 <p>■活力ー物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東予港（重要港湾）から、いよ小松北 IC や国道 11 号へのアクセスが向上する。 <p>■活力ー国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常活動圏中心である西条市内や新居浜市へのアクセスが向上する。 <p>■活力ー個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「愛媛地域高度技術産業集積活性化計画」を支援する。 <p>■暮らしー安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東予救命救急センターへのアクセスが向上する。 <p>■安全ー災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急輸送道路である四国縦貫自動車道及び国道 11 号が通行止となった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 <p>■環境ー地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該事業により影響を受ける区間の自動車からの CO₂ 排出削減。（排出削減量 4, 141 t/年） <p>■環境ー生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道等における自動車からの NO₂ 排出削減。（削減率…区間 a：0.8%，区間 b：73.9%） ・ 現道等における自動車からの SPM 排出削減。（削減率…区間 a：5.6%，区間 b：74.4%） ・ 現道（国道 11 号）で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、交通量が分散されることで要請限度を下回ることが期待される。 <p>■その他ーその他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新「西条市」（西条市、東予市、丹原町、小松町）の合併を支援する。

◇事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化

事業をめぐる社会情勢の変化

■高規格幹線道路の供用等

○四国縦貫自動車道（松山自動車道関連）

- ・昭和60年 3月 三島川之江 IC～土居 IC 11.0km 供用。
- ・平成 3年 3月 土居 IC～いよ西条 IC 22.2km 供用。
- ・平成 6年11月 いよ西条 IC～川内 IC 36.8km 供用。
- ・平成 9年 2月 川内 IC～伊予 IC 21.9km 供用。
- ・平成10年11月 川内地区四車線化供用。
- ・平成11年 8月 石鎚山ハイウェイオアシス供用。
- ・平成11年10月 小松地区四車線化供用。
- ・平成12年 7月 伊予灘 SA 供用。
- ・平成12年 7月 伊予 IC～大洲 IC 31.8km 供用。
- ・平成14年 2月 重信地区四車線化供用。
- ・平成14年 3月 西条東地区四車線化供用。
- ・平成14年 3月 松山自動車道と一般国道 56 号大洲道路連結。
- ・平成15年 3月 西条西地区四車線化供用。
- ・平成15年10月 周桑地区四車線化供用。
- ・平成16年 3月 松山地区四車線化供用。
- ・平成16年 3月 内子 PA 供用。
- ・平成16年 4月 大洲北只 IC～西予宇和 IC 15.7km 供用。

○今治小松自動車道

- ・平成11年 7月 東予丹原 IC～いよ小松 IC 4.0km 供用。
- ・平成13年 7月 今治湯ノ浦 IC～東予丹原 IC 9.0km 供用。
- ・平成13年 7月 いよ小松北 IC 供用。

○本州四国連絡道路（西瀬戸自動車道）

- ・昭和54年 5月 大三島 IC～伯方島 IC 供用。
- ・昭和58年12月 向島 IC～因島北 IC 供用。
- ・昭和63年 1月 伯方島 IC～大島北 IC 供用。
- ・平成 3年12月 因島南 IC～生口北 IC 供用。
- ・平成10年 4月 因島北 IC～因島南 IC 供用。
- ・平成11年 5月 尾道大橋入口～向島 IC 供用。
生島南 IC～大三島 IC 供用。
大島南 IC～今治 IC 供用。

■市町村合併

- 平成16年11月、2市2町（旧西条市、東予市、小松町、丹原町）が合併し、「西条市」となる。

■その他

- 東予有料道路無料化予定

事業の投資効果	<p>■費用便益（基準年：平成 17 年、 検討年次 40 年間で算出）</p> <p>【事業全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○費用便益比：B/C = 4.9 総費用(C)：151 億円 総便益(B)：743 億円 ○経済的純現在価値 E N P V：592 億円 ○経済的内部収益率 E I R R：14.9 % <p>【残事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○費用便益比：B/C = 9.0 総費用(C)：83 億円 総便益(B)：743 億円 ○経済的純現在価値 E N P V：661 億円 ○経済的内部収益率 E I R R：500 %
コスト削減や代替案等	<p>◎コスト削減策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の時間的コストを低減するために、計画的・重点的な整備を行い効率性の向上を図る。 ・事業実施にあたっては、新技術工法を積極的に採用するとともに、建設副産物の再利用に努め、コスト削減を図る。
地方公共団体等の意見	<p>■周辺の自治体などから積極的な事業促進要望有り</p> <ul style="list-style-type: none"> ○平成 12 年 10 月 小松町より事業促進の要望 ○平成 13 年 9 月 小松町より事業促進の要望 ○平成 14 年 7 月 小松町より事業促進の要望 ○平成 14 年 7 月 西条市・東予市・丹原町・小松町より合併支援に関する要望 ○平成 15 年 10 月 西条市・東予市・丹原町・小松町合併協議会より合併支援に関する要望 ○平成 16 年 7 月 西条市・東予市・丹原町・小松町合併協議会より合併支援に関する要望
対応方針	<p>事務局案 事業継続 (理由)</p> <p>①小松バイパスの整備により、国道 11 号の交通渋滞の解消や物流効率化の支援、救急医療活動の支援、「愛媛県地域高度技術産業集積活性化計画」の支援等、様々な効果が期待されている。</p> <p>②小松バイパスや主要地方道壬生川新居浜野田線、西条市バイパスを含めた一連のルートは、合併した西条市域の東西を結ぶ骨格道路であり、地元自治体からは整備促進要望がされている。</p> <p>③本事業の費用便益比も高く、投資効果性は高い。</p> <p>上記により、引き続き全線供用に向けて事業の推進を目指す必要がある。</p>