

# 平成30年度 新規事業候補箇所説明資料

---

## 一般国道33号

まつやまそとかんじょう

## 松山外環状道路インター東線

平成30年 3月 8日

国土交通省 四国地方整備局

- 1. 対象地域の状況**
- 2. 一般国道33号松山外環状道路インター東線の概要**
- 3. 地域の課題と一般国道33号松山外環状道路  
インター東線の整備効果**
- 4. とりまとめ**

# 1. 対象地域の状況

# 対象地域の状況

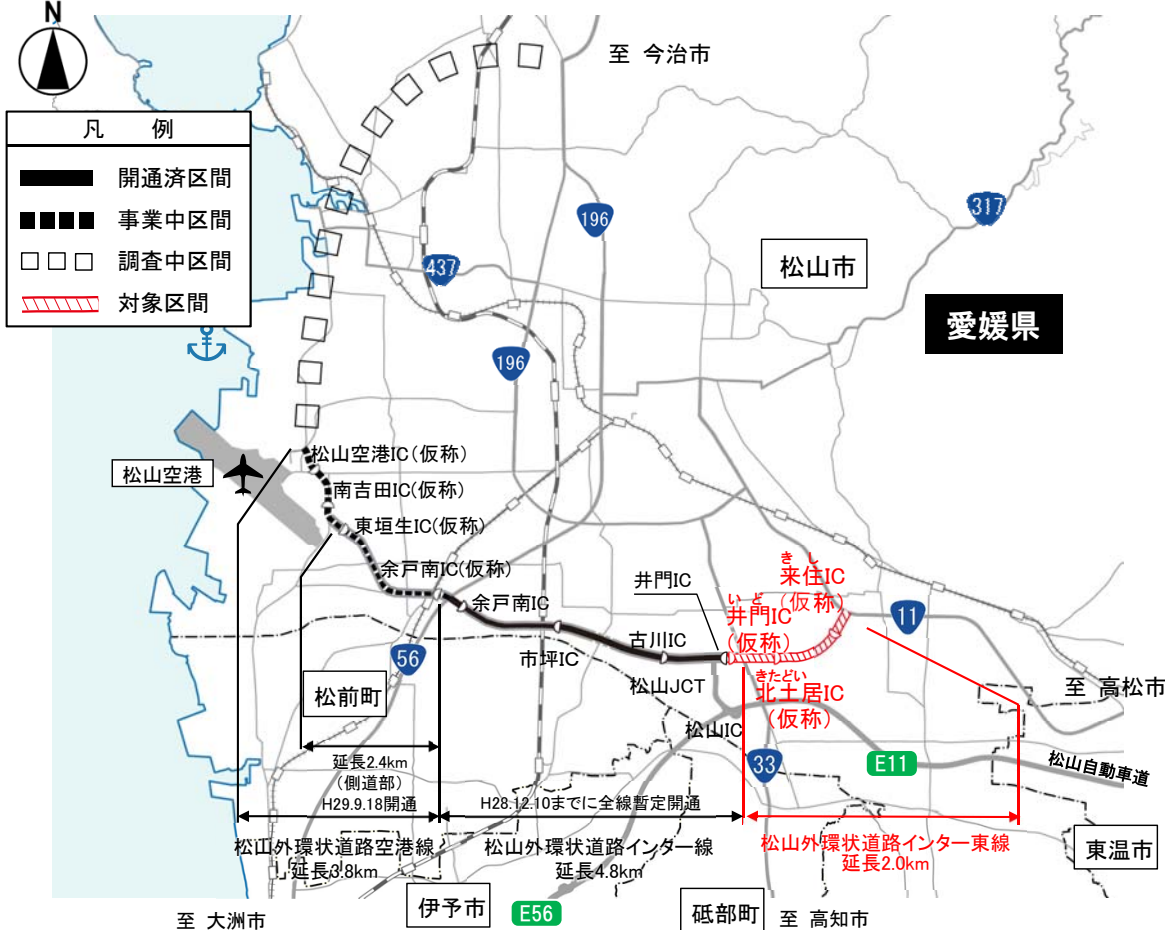
## 1.松山外環状道路の概要

- 松山外環状道路は、松山IC・松山空港・松山港等の交通拠点や放射状にある国道11号・国道33号・国道56号をつなぎ、地域の交通拠点間のアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通の分散を目的とした地域高規格道路である。
- 国道11号から国道33号間及び松山空港IC(仮称)の北側区間は、未事業化区間となっている。

### ■ 広域位置図



### ■ 松山外環状道路の整備状況



一般国道33号松山外環状道路インター線 (4.8km)	:平成16年度事業化 平成25年度暫定開通(井門～古川) 平成26年度暫定開通(市坪～余戸南) 平成28年12月 全線暫定開通
一般国道56号松山外環状道路空港線 (3.8km)	:平成20年度事業化 平成29年9月 側道部開通 延長2.4km (国道56号～松山空港)
一般国道33号松山外環状道路インター東線 (2.0km)	:都市計画決定[H3.3] 都市計画変更[H15.9] 都市計画変更[H29.10]

## **2.一般国道33号松山外環状道路 インター東線の概要**

# 一般国道33号松山外環状道路インター東線の概要

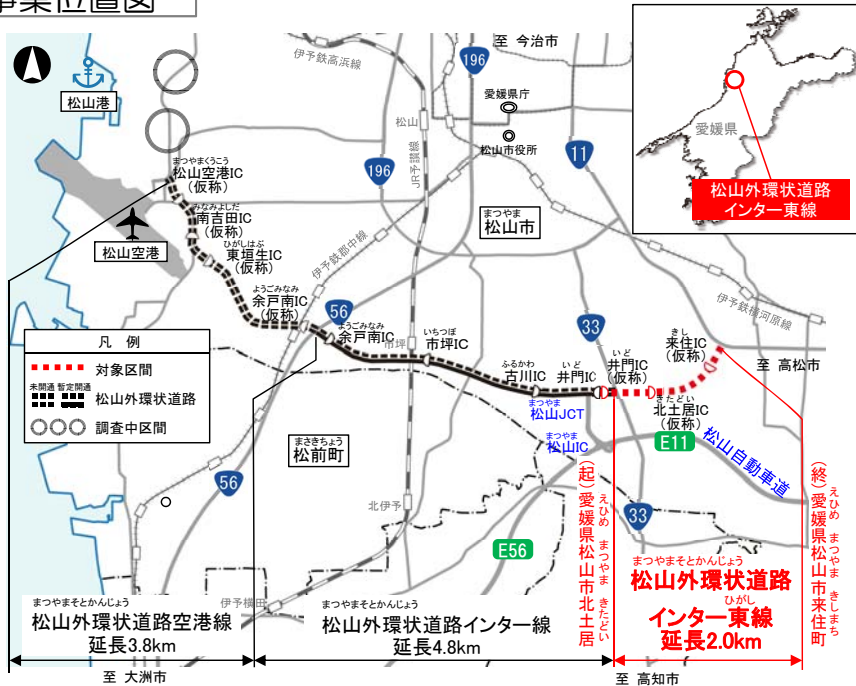
## 【事業概要】

- ・事業名: 一般国道33号 松山外環状道路インター東線  
まつやま きたどい まつやま きしまち
- ・起終点: 愛媛県松山市北土居～愛媛県松山市来住町
- ・延長等: 2.0km(第2種第1級、設計速度80km/h)
- ・車線数: 4車線(自動車専用道路)
- ・全体事業費: 約370億円
- ・計画交通量: 約29,300～約48,000台/日

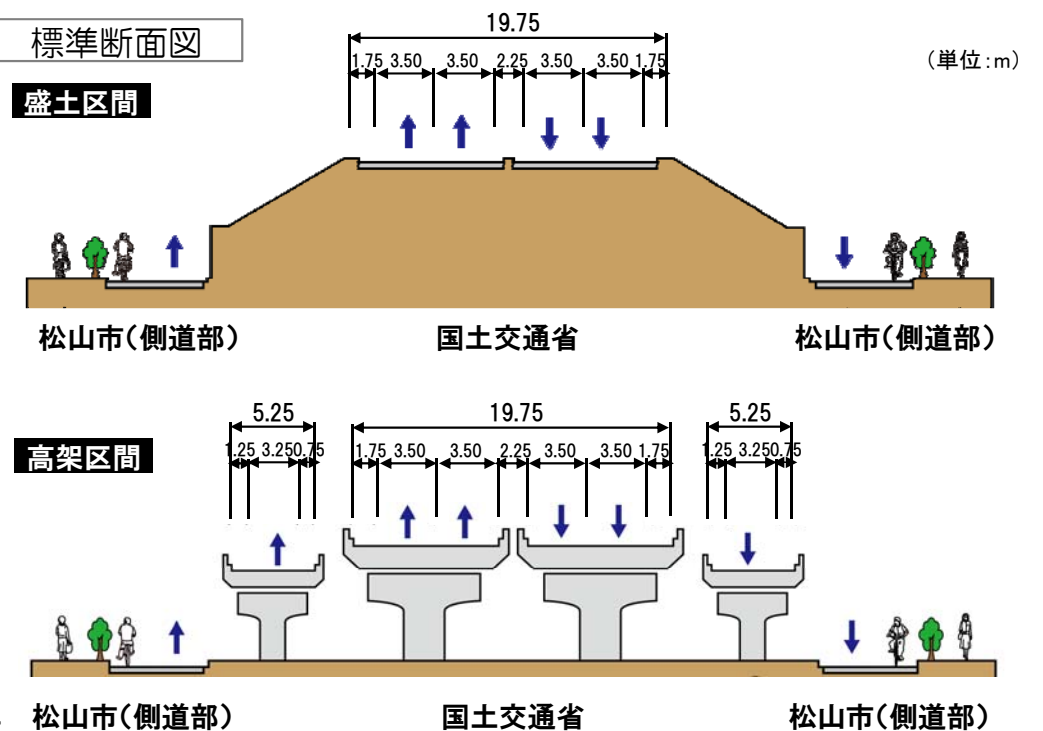
## 【事業の経緯等】

- ・平成3年3月: 都市計画決定
- ・平成15年9月、平成29年10月: 都市計画変更

## 事業位置図



## 標準断面図

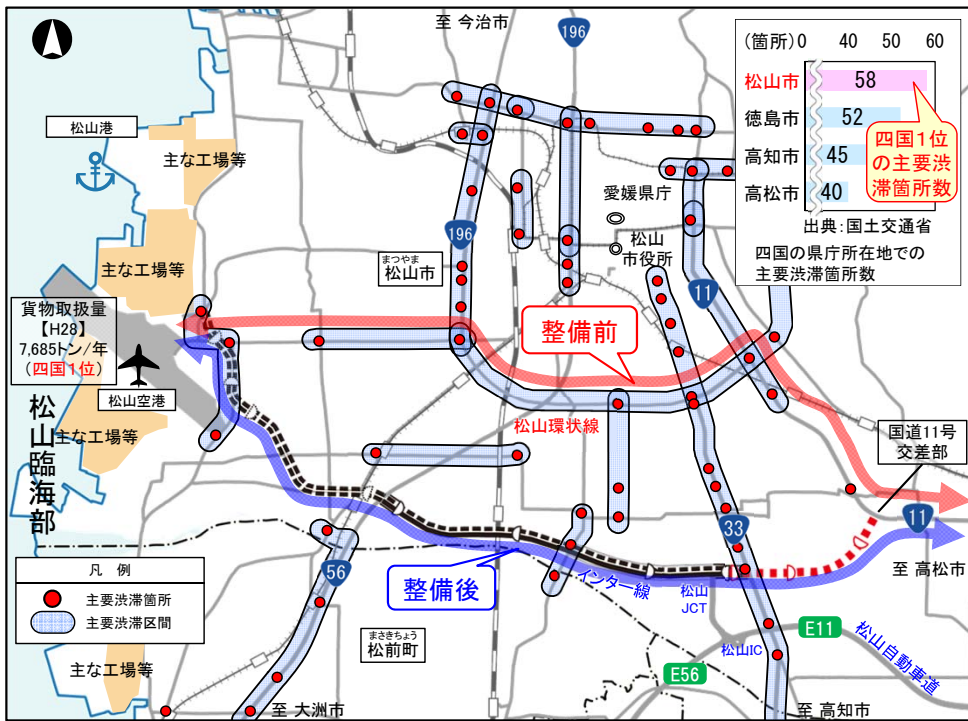


### **3. 地域の課題と 一般国道33号松山外環状道路 インター東線の整備効果**

# 地域の課題と一般国道33号松山外環状道路インター東線の整備効果

## 【課題】

- 四国1位を誇る松山空港の取扱貨物の約3割は県東部方面であるが、西条市にある電子部品生産世界シェア2位の事業所等は国道11号経由で松山空港まで輸送するなど物流交通の約5割が松山市中心部を通過。
- 松山市中心部への交通集中により、四国で最も主要渋滞箇所数が多く、物流の効率化を阻害。

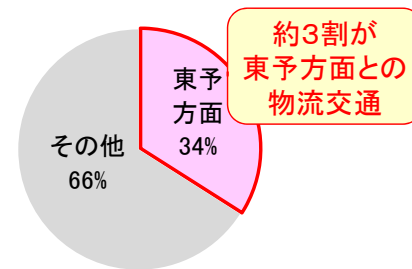


■ 松山市内の主要渋滞箇所

出典: 空港貨物取扱量(空港管理状況調査【H28】)

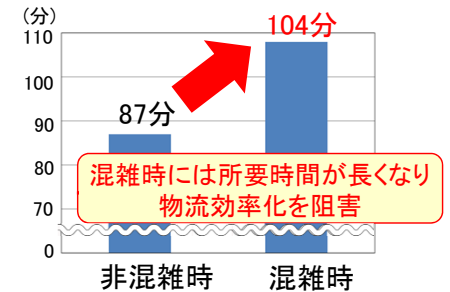


■ 県東部方面との物流交通経路



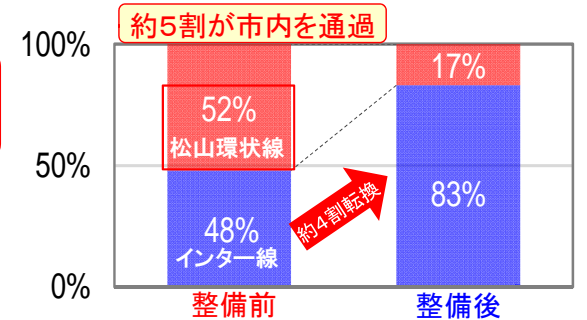
■ 松山空港取扱貨物の方面別割合

出典: H27物流センサス 東予方面: 東温市、西条市、新居浜市



■ 西条臨海工業用地→松山空港間の所要時間

出典: H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査



■ 臨海部発着大型車の利用経路割合

出典: 整備前(ETC2.0プローブデータ H29.1-H29.12) 整備後(交通量推計)

## 【整備効果】

○ 松山臨海部と県東部方面の工業団地等を結ぶ交通を外環状道路に転換させ、物流効率化により経済活動を支援。

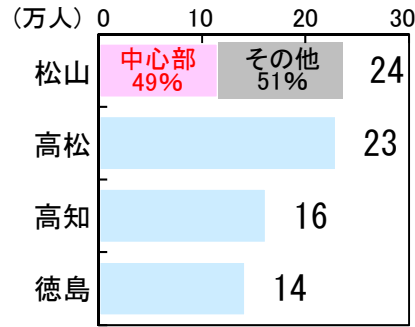
西条臨海工業用地から松山空港までの所要時間(平日混雑時) 【整備前】104分→【整備後】81分(約23分短縮)



# 地域の課題と一般国道33号松山外環状道路インター東線の整備効果

## 【課題】

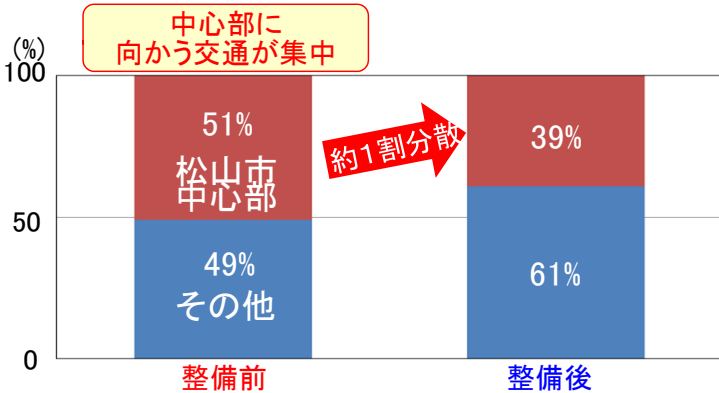
- 四国最大の都市である松山市において、企業や官公庁に勤める人の約半数が松山市中心部に通勤。
- 松山IC付近から松山市内中心部に向かう唯一の幹線道路である国道33号は、交通の集中により、県内国管理国道で最も混雑しており、松山市中心部への速達性を阻害。



四国  
1位の  
従業者数

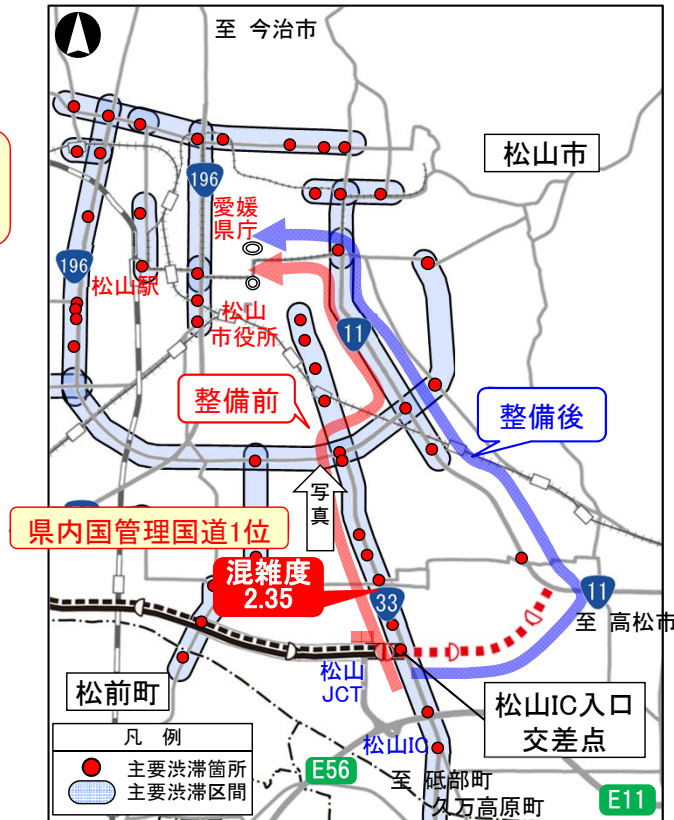
■ 四国の県庁所在地の従業者数

出典：H26経済センサス基礎調査



■ 国道33号北進交通の目的地別内訳

出典：整備前 (ETC2.0プローブデータ H29.1~H29.12【平日】)  
整備後 (交通量推計)

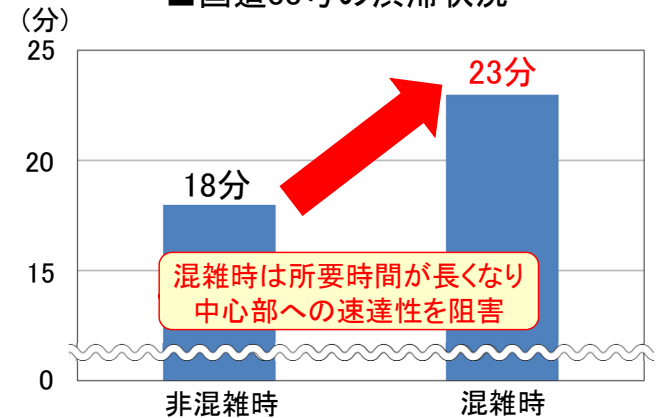


■ 松山IC～松山市中心部の渋滞状況

出典：H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査



■ 国道33号の渋滞状況



■ 松山IC入口交差点→県庁間の所要時間

出典：H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

## 【整備効果】

○ 松山市中心部への新たなルート形成による交通の分散により、松山市中心部への速達性が向上。

松山IC入口交差点から愛媛県庁までの所要時間(平日混雑時)【整備前】23分→【整備後】19分(約4分短縮)

# 事業の効果

- 松山外環状道路国道11号～国道196号間における総費用は620億円、3便益による総便益は1,436億円で費用便益比は2.3。
- 松山外環状道路インター東線における総費用は278億円、3便益による総便益は752億円で費用便益比は2.7。

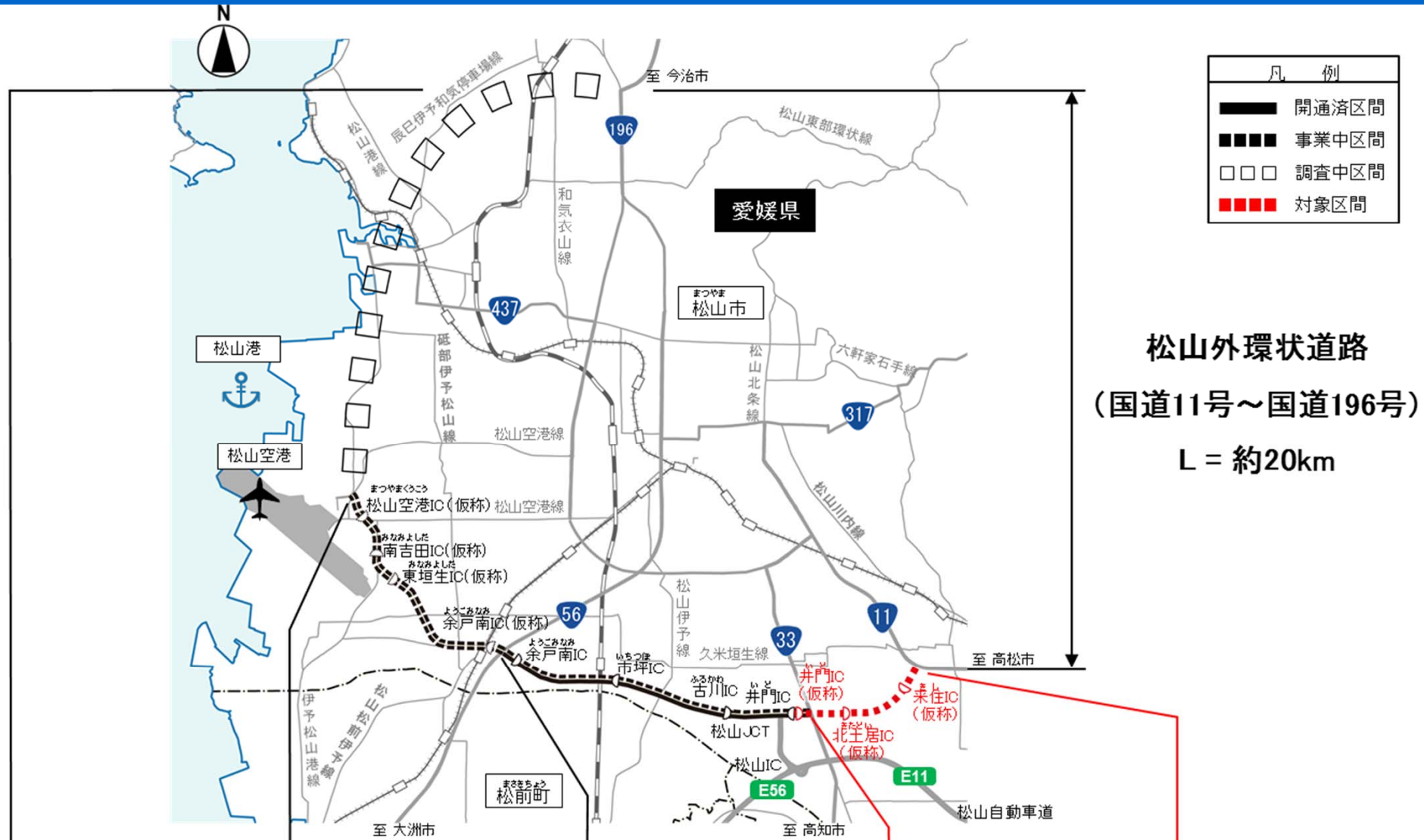
項目	全体	インター東線
総費用(C)	620	278
事業費	600	271
維持管理費	20	6.2
総便益(B)	1,436	752
走行時間短縮便益	1,288	665
走行経費減少便益	96	57
交通事故減少便益	53	29
費用便益比(B/C)	2.3	2.7
経済的内部収益率(EIRR)	8.6%	10.2%

注) 全体の値は、松山外環状道路国道11号～国道196号を対象とした場合、インター東線の値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果

※1: EIRR: 経済内部収益率

※2: 基準年(H29年)における現在価値記入(現在価値算出のための社会的割引率:4%)

# 事業の効果



松山外環状道路  
(国道11号～国道196号)  
L = 約20km

	調査中区間 L=約9.0km (ルート・構造未確定)	事業中区間 L=3.8km (松山外環状道路空港線)	事業中区間 L=4.8km (松山外環状道路インター線)	新規事業 候補箇所 L=2.0km (松山外環状道路インター東線)	B/C	EIRR
新規事業候補箇所		※1	※1	○	2.7	10.2%
一体評価区間※2		○	○	○	2.3	8.6%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象  
 ※1: 新規事業候補箇所のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む ※2: 基準年をH30として計算

## 4. とりまとめ

# 一般国道33号松山外環状道路インター東線に係る新規事業採択時評価

- ・松山臨海部と県東部方面の工業団地等を結ぶ交通を外環状道路に転換させ、物流効率化により経済活動を支援。
- ・松山市中心部への新たなルート形成による交通の分散により、松山市中心部への速達性が向上。

## 1. 事業概要

- ・起終点: 愛媛県松山市北土居 ~ 愛媛県松山市来住町
- ・延長等: 2.0km (第2種1級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約370億円
- ・計画交通量: 約29,300台 ~ 約48,000台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約17,600台/日 ~約31,700台/日	約4,600台/日 ~約8,000台/日	約7,100台/日 ~約8,400台/日

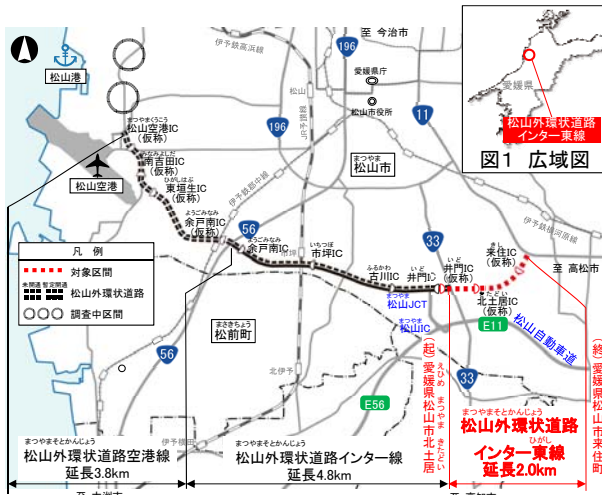


図2 事業位置図

## 2. 課題

### ①松山市中心部への交通集中による物流の阻害

- ・四国1位を誇る松山空港の取扱貨物の約3割は県東部方面であるが、西条市にある電子部品生産世界シェア2位の事業所等は国道11号経由で松山空港まで輸送するなど物流交通の約5割が松山市中心部を通過。(図3、5、6)
- ・松山市中心部への交通集中により、四国で最も主要渋滞箇所が多く、物流の効率化を阻害。(図3、4)



図3 松山市内の主要渋滞箇所 出典: 空港貨物取扱量(空港管理状況調査(H28))

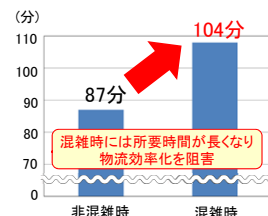


図4 西条臨海工業用地→松山空港間の所要時間 出典: H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

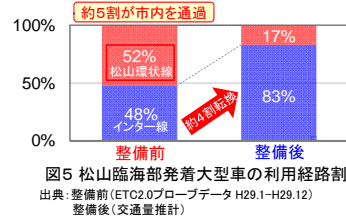


図5 松山臨海部発着大型車の利用経路割合 出典: 整備前(ETC2.0プローブデータ H29.1~H29.12) 整備後(交通量推計)



図6 県東部方面との物流交通経路 12

### ②松山市中心部への速達性の阻害

- ・四国最大の都市である松山市において、企業や官公庁に勤める人の約半数が松山市中心部に通勤。(図7)
- ・松山IC付近から松山市内中心部に向かう唯一の幹線道路である国道33号は、交通の集中により、県内の国管理国道で最も混雑しており、速達性を阻害。(図8、9、10、11)

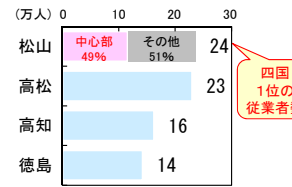


図7 四国の県庁所在地の従業者数 出典: H26経済センサス基礎調査

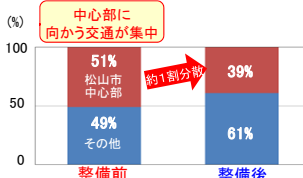


図8 国道33号北進交通の目的地別内訳 出典: 整備前(ETC2.0プローブデータ H29.1~H29.12【平日】) 整備後(交通量推計)



図9 松山IC～松山市中心部の渋滞状況 出典: H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査



図10 国道33号の渋滞状況

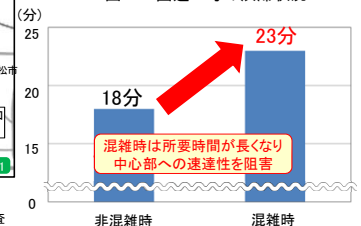


図11 松山IC入口交差点→県庁間の所要時間 出典: H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

## 3. 整備効果

### 効果1 松山臨海部への物流効率化により経済活動を支援【◎】

- ・松山臨海部と県東部方面の工業団地等を結ぶ交通を外環状道路に転換させ、物流効率化により経済活動を支援。

○西条臨海工業用地から松山空港までの所要時間(平日混雑時)  
【整備前】104分→【整備後】81分(約23分短縮)

### 効果2 松山市中心部に向かう交通の分散により速達性が向上【◎】

- ・松山市中心部への新たなルート形成による交通の分散により、松山市中心部への速達性が向上。

○松山IC入口交差点から愛媛県庁までの所要時間(平日混雑時)  
【整備前】23分→【整備後】19分(約4分短縮)

### ■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

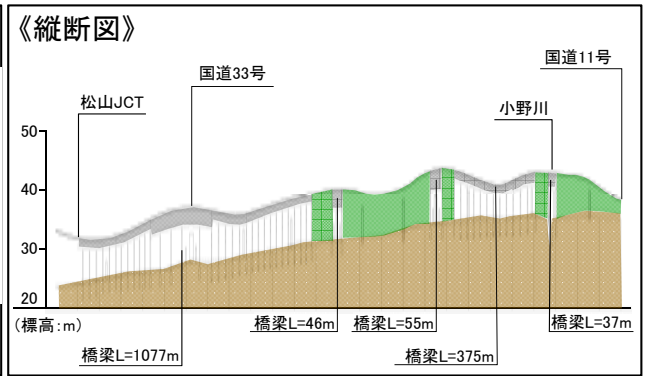
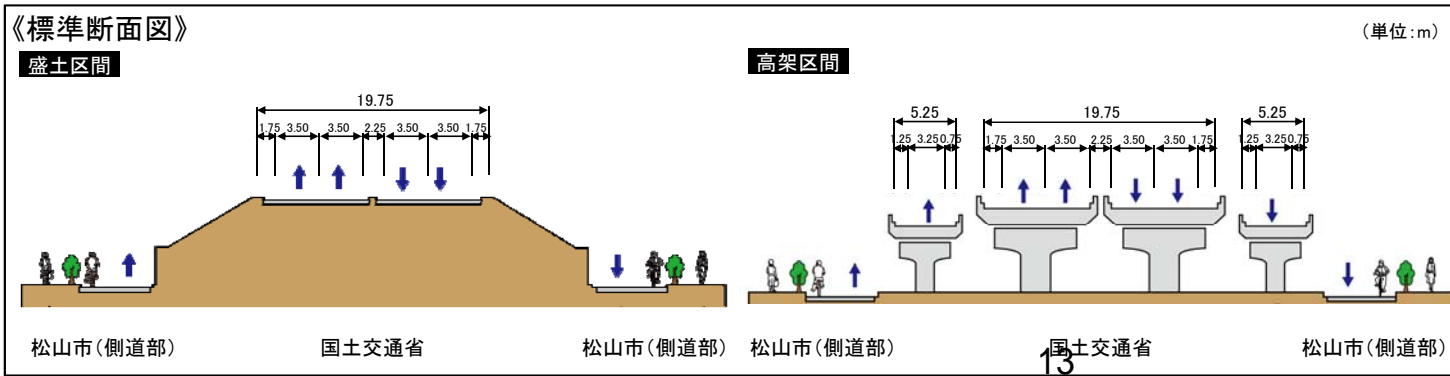
B/C	EIRR※1	総費用	総便益
2.3 (2.7)	8.6% (10.2%)	620億円※2 (278億円)※2	1,436億円※2 (752億円)※2

注) 上段の値は、松山外環状道路国道11号～国道196号を対象とした場合、下段( )の値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果

※1: EIRR: 経済内部収益率

※2: 基準年(H29年)における現在価値記入(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

# 一般国道33号松山外環状道路インター東線に係る新規事業採択時評価



# えひめ まつやま 愛媛県松山地域における計画段階評価

## 1. 松山地域の課題

### ①松山中心部への交通集中による物流の阻害

- 松山市中心部への交通集中により、四国で最も渋滞箇所数が多くなっている。(図1)
- 結果、混雑時には県東部方面(西条臨海工業用地)から松山空港までの所要時間が長くなり、物流の効率化を阻害。(図2, 3)

### ②松山市中心部への速達性の阻害

- 松山IC付近から松山市内中心部に向かう唯一の幹線道路である国道33号は、愛媛県内の国管理国道で最も混雑している。(図4, 5)
- 結果、混雑時の所要時間が長くなり、松山市中心部への速達性を阻害。(図6)

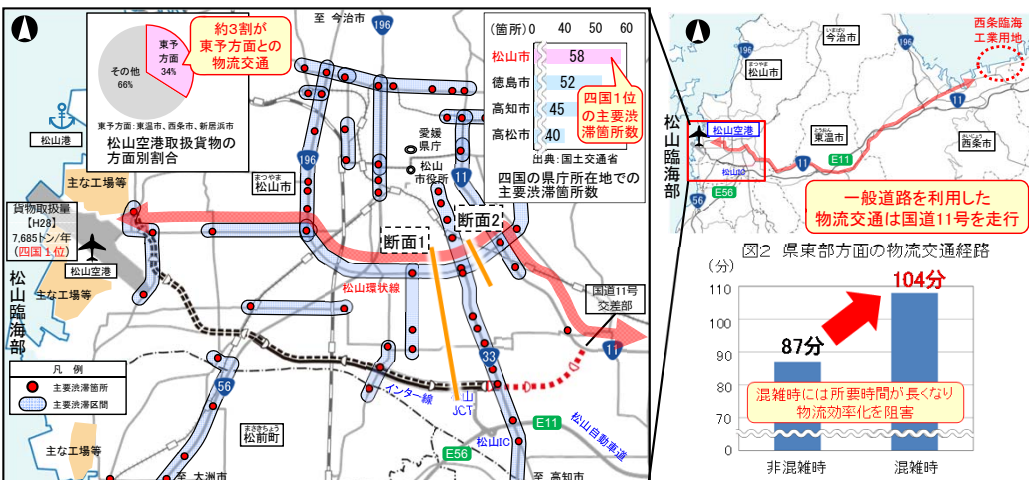


図1 松山市内の主要渋滞箇所 出典:空港貨物取扱量(空港管理状況調査(H28)) H27物流センサス



図4 松山IC～松山市中心部の渋滞状況 出典:H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

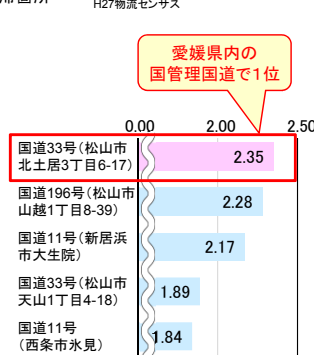


図5 愛媛県における混雑度 出典:H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

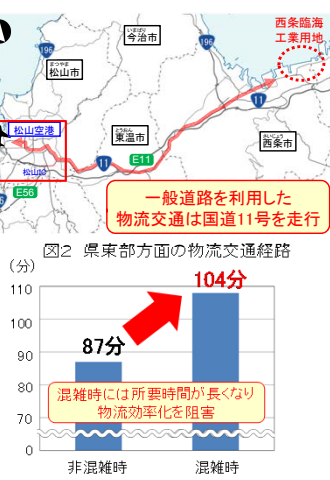


図3 西条臨海工業用地→松山空港間の所要時間 出典:H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

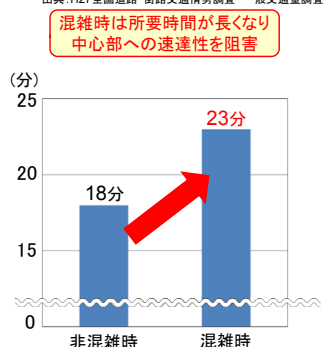


図6 松山IC入口交差点→県庁間の所要時間 出典:H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

## 2. 原因分析

### ①松山臨海部へ向かうアクセスルートの交通容量の不足

- 四国1位の貨物取扱量誇る松山空港の取扱貨物の約3割は県東部方面。(図1)
- 世界シェア2位の電子部品を生産する事業所等が立地する西条臨海工業用地から国道11号経由で松山空港まで輸送するなど約5割の物流交通が松山中心部を通過。(図1, 2, 7, 8)
- 松山環状線の混雑度は1.96と高く、交通容量が不足。(図9)

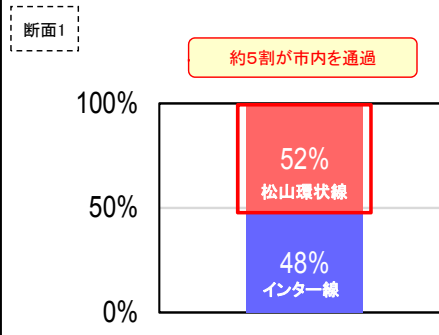


図7 臨海部発着大型車の利用経路割合 出典:ETC2.0プローブデータ H29.1-H29.12

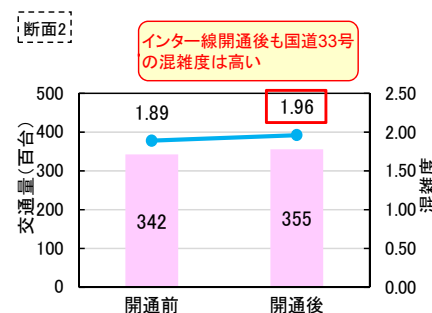


図8 国道33号の交通量及び混雑度 出典:開通前(H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査) 開通後(交通量調査結果(H29.10.24(火)))

### ②松山市中心部に向かう交通の集中

- 四国最大の都市である松山において、企業や官公庁に勤める人の約半数が松山市中心部に通勤しており、国道33号は、松山市中心部に向かう交通が集中。(図10, 11, 12)

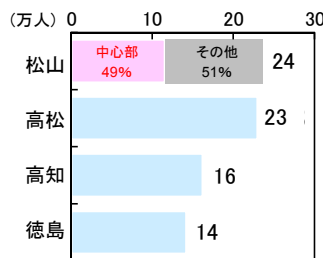


図9 四国の県庁所在地の従業者数 出典:H26経済センサス基礎調査

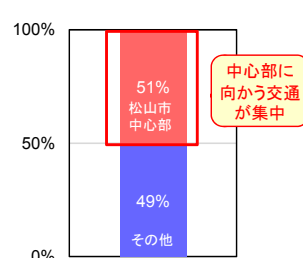


図10 国道33号北進交通の目的地別内訳 出典:ETC2.0プローブデータ H29.1-H29.12[平日]



図11 国道33号の交通集中状況

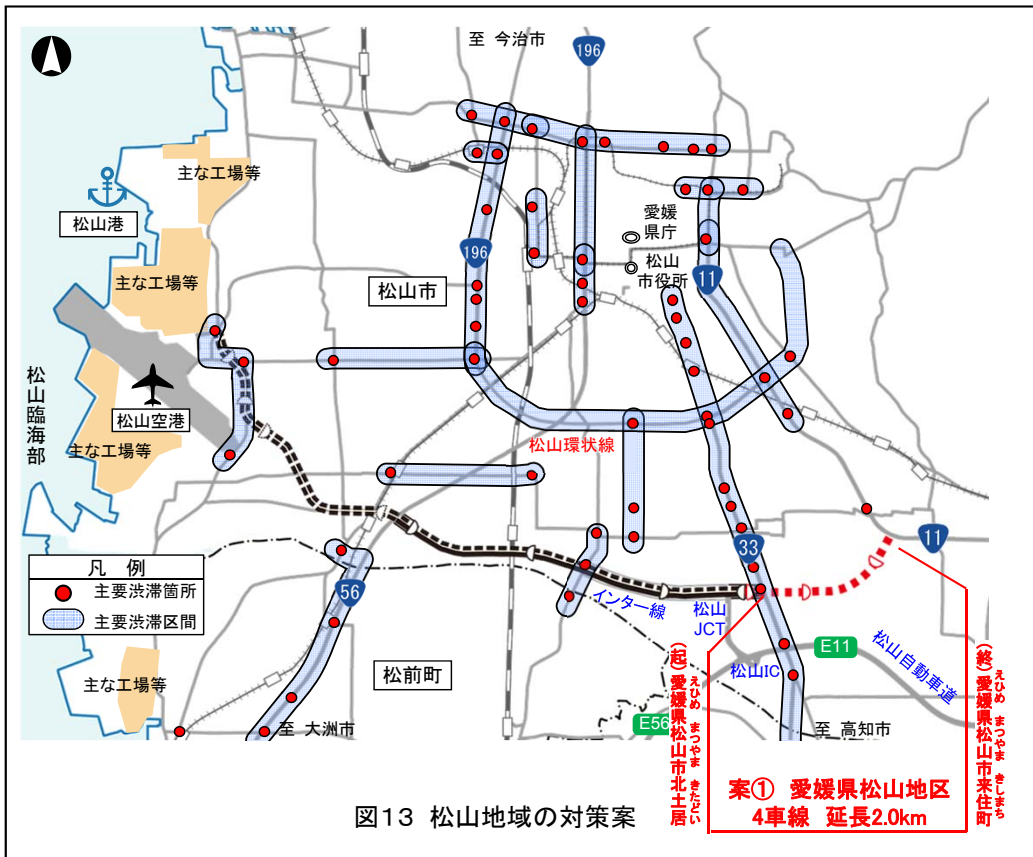
## 3. 政策目標

- ①松山臨海部への物流効率化による経済活動支援
- ②松山市中心部へ向かう交通の分散による速達性向上

# えひめ まつ やま 愛媛県松山地域における計画段階評価

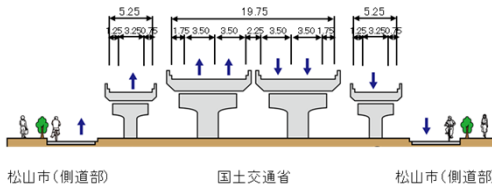
## 4. 対策案の検討

評価項目		【案①】バイパス案		【案②】対策をしない案		
項目	指標					
政策目標	①松山臨海部への物流効率化による経済活動支援	臨海部への円滑性確保	・渋滞箇所を回避した臨海部へのアクセスルートが、自動車専用道路で新たに形成されるため、臨海部への円滑性確保が期待できる。	○	・渋滞箇所を経由するルートは変わらず、臨海部への円滑性の確保はできない。	×
	②松山中心部へ向かう交通の分散による速達性向上	松山市中心部への速達性確保	・松山市中心部への新たなルート形成による交通分散により、松山市中心部への速達性確保が期待できる。	○	・交通分散されず、松山市中心部への速達性は確保できない。	×
整備による影響	家屋等への影響		・支障物件 約210件	×	・現況のままであるため、家屋への影響はない	○
	整備に要する費用		約370億円		—	
	総合評価		○		—	

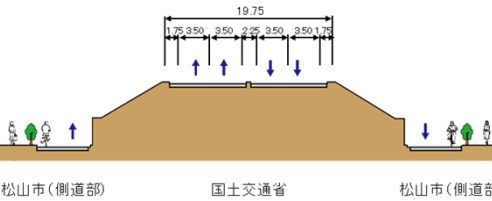


案①標準断面図 (単位:m)

### 高架区間



### 盛土区間



### 対策方針：案①による対策が妥当

#### 【計画概要】

- ・路線名：一般国道33号
- ・区間：愛媛県松山市北土居～愛媛県松山市来住町
- ・概略延長：2.0km
- ・設計速度：80km/h
- ・標準車線数：4車線
- ・概ねのルート：図13 案①のとおり

#### (参考) 当該事業の経緯等

##### 都市計画決定等の状況

- 平成 3年3月 都市計画決定
- 平成29年10月 都市計画変更
  - ・自動車専用道路と一般道を繋ぐランプを追加
  - ・ランプ部の自動車専用道路を高架構造に変更
  - ・国道11号接続部を自動車専用道路から一般道路に変更

##### 地域の要望等

- 平成29年5月 自民党松山支部連合会が国土交通大臣に早期事業化を要望
- 平成29年5月 愛媛県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
- 平成29年7月 自民党松山支部連合会が国土交通大臣に早期事業化を要望
- 平成29年11月 道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会が国土交通政務官に期事業化を要望
- 平成29年11月 愛媛県知事が国土交通政務官に早期事業化を要望
- 平成30年 2月 自民党松山支部連合会が国土交通大臣に早期事業化を要望
- 平成30年 2月 愛媛県が国土交通政務官に早期事業化を要望