

一般国道11号 にいしま新居浜バイパス
事業再評価

平成23年9月28日

国土交通省 四国地方整備局

一般国道11号 新居浜バイパス

【目次】

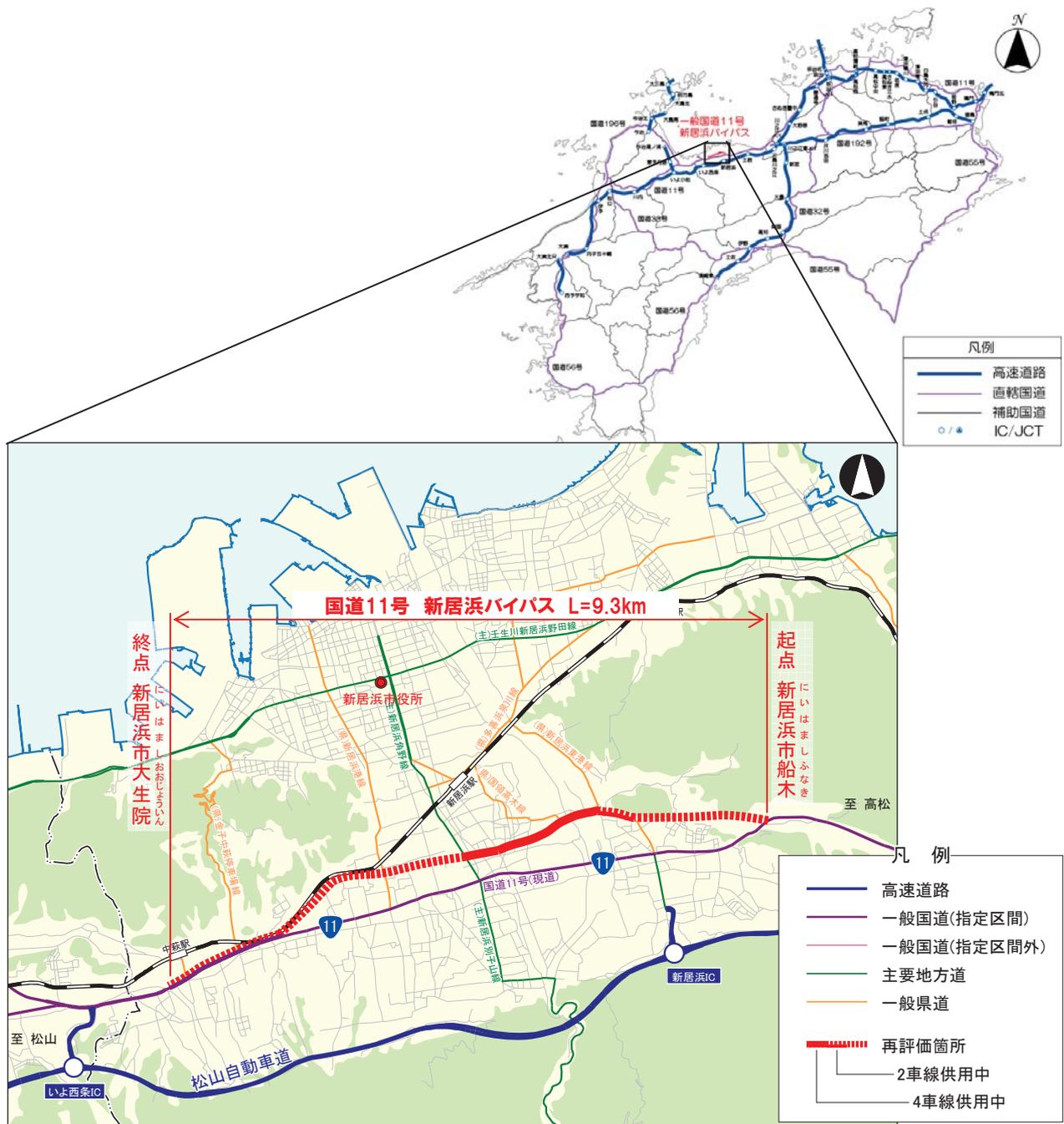
1. 事業の概要	1
1. 1 事業の目的	1
1. 2 事業計画諸元	2
2. 事業の経緯	3
2. 1 主な事業の経緯	3
3. 事業の必要性等に関する視点	4
3. 1 事業を巡る社会経済情勢等の変化	4
3. 1. 1 事業を巡る社会経済情勢の変化	4
3. 1. 2 事業の効果や必要性	10
3. 1. 3 事業採択時より再評価実施までの周辺環境の変化	22
3. 2 事業の投資効果	24
3. 2. 1 事業の投資効果	24
3. 2. 2 前回再評価時からの事業計画の変化	26
3. 3 事業の進捗状況	27
3. 3. 1 事業の進捗状況	27
4. 事業の進捗の見込みの視点	28
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	29
5. 1 コスト縮減	29
5. 2 代替案立案等の可能性	29
6. 地方公共団体等からの要望	29
7. 対応方針（原案）	30

1. 事業の概要

1. 1 事業の目的

一般国道 11 号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約 230km の主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。

国道 11 号新居浜バイパスは、交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道新居浜インターと市街地をアクセスさせることで、新居浜市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。

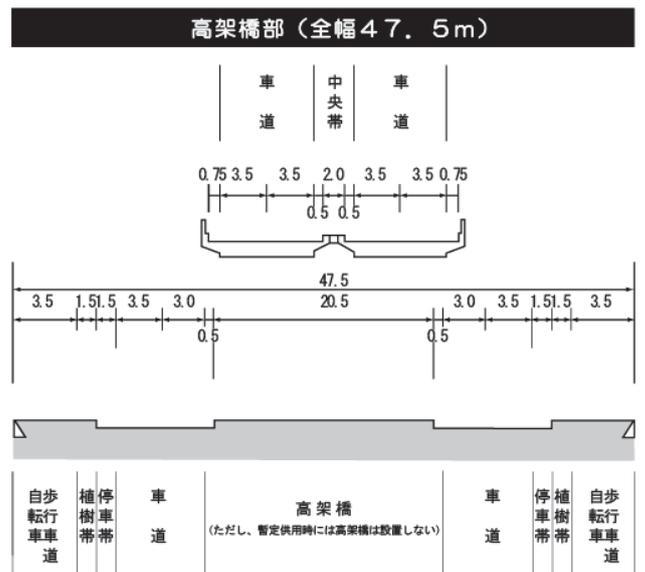
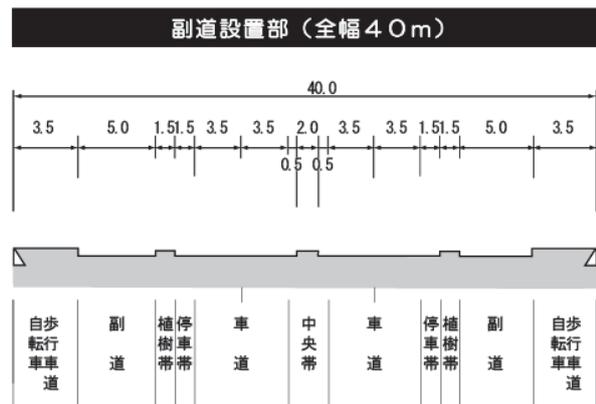
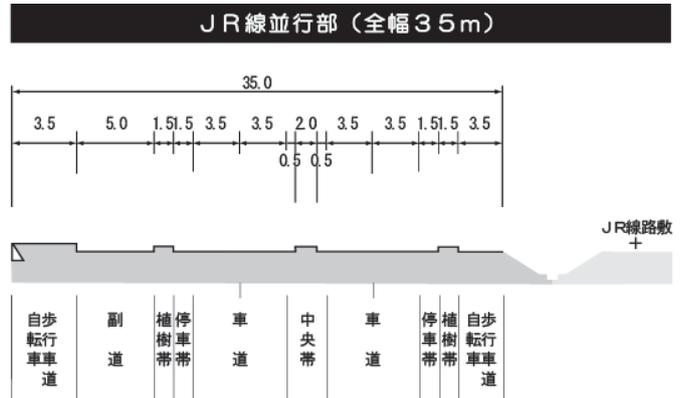
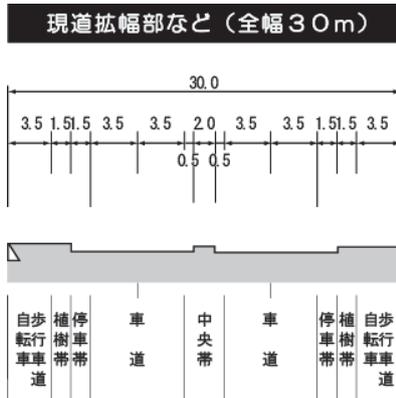


1. 2 事業計画諸元

項目	内容
事業名	一般国道11号 ^{にいほま} 新居浜バイパス
計画区間	愛媛県新居浜市船木 ^{にいほましふなき} ～愛媛県新居浜市大生院 ^{にいほましおおじょういん}
計画延長	9.3km
構造規格	第4種 第1級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
標準幅員	W=30.0m、35.0m、40.0m、47.5m

【標準横断面図】

(単位:m)



2. 事業の経緯

2. 1 主な事業の経緯

年次	内容
昭和60年度	都市計画決定
昭和62年度	事業着手
昭和62年度	測量着手
平成2年度	用地買収着手
平成2年度	工事着手
平成4年度	暫定供用開始

供用年度の詳細は、下記の事業概要図に示すとおり

【事業概要図】



3. 事業の必要性等に関する視点

3. 1 事業を巡る社会経済情勢等の変化

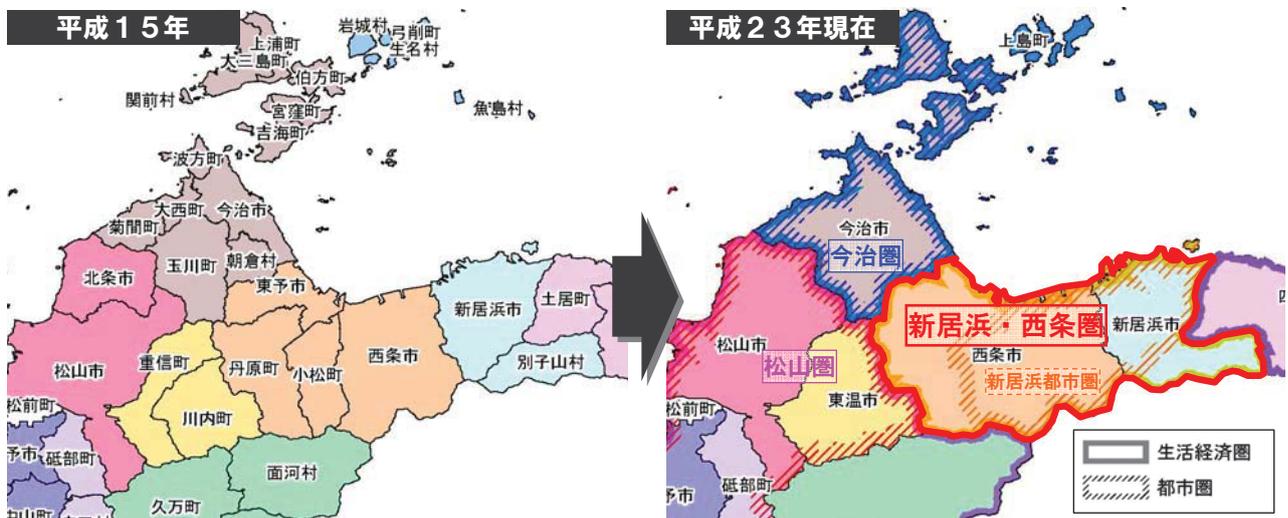
3. 1. 1 事業を巡る社会経済情勢の変化

1) 市町村合併の状況

愛媛県では、平成 15 年以降、市町村合併が進展しており、新居浜バイパスのある新居浜市は、平成 15 年 4 月に旧新居浜市・旧別子山村の合併により誕生している。

周辺では、旧西条市、旧東予市、旧小松町、旧丹原町の合併により西条市、旧川之江市、旧伊予三島市、旧新宮村、旧土居町の合併により四国中央市が誕生している。

●愛媛県における市町村合併の変遷

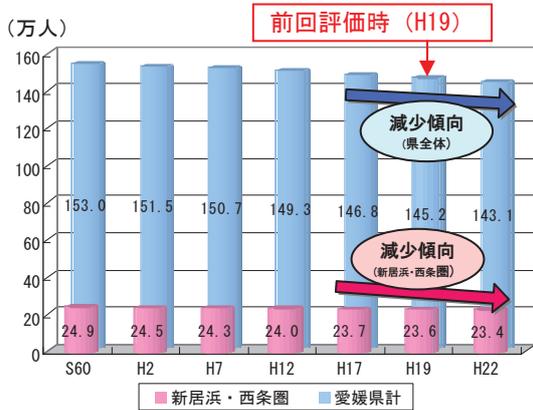


生活経済圏域	都市圏	現在の市町村 (H22. 6月現在)	前回評価時の市町村 (H15. 4. 1時点)	備 考
松山圏	松山都市圏	松山市	松山市, 北条市, 中島町	H17. 1. 1合併
		伊予市	伊予市, 中山町, 双海町	H17. 4. 1合併
		東温市	重信町, 川内町	H16. 9. 21合併
		松前町	松前町	
		砥部町	砥部町, 広田村	H17. 1. 1合併
		久万高原町	久万町, 面河村, 美川村, 柳谷村	H16. 8. 1合併
今治圏	今治都市圏	今治市	今治市, 朝倉村, 玉川町, 波方町, 大西町, 菊間町, 吉海町, 宮窪町, 伯方町, 上浦町, 大三島町, 関前村	H17. 1. 16合併
		上島町	魚島村, 弓削町, 生名村, 岩城村	H16. 10. 1合併
宇和島圏		宇和島市	宇和島市, 吉田町, 三間町, 津島町	H17. 8. 1合併
		松野町	松野町	
		鬼北町	広見町, 日吉村	H17. 1. 1合併
		愛南町	内海村, 御荘町, 城辺町, 一本松町, 西海町	H16. 10. 1合併
八幡浜・大洲圏		八幡浜市	八幡浜市, 保内町	H17. 3. 28合併
		大洲市	大洲市, 長浜町, 肱川町, 河辺村	H17. 1. 11合併
		西予市	三瓶町, 明浜町, 宇和町, 野村町, 城川町	H16. 4. 1合併
		内子町	内子町, 五十崎町, 小田町	H17. 1. 1合併
		伊方町	伊方町, 瀬戸町, 三崎町	H17. 4. 1合併
新居浜・西条圏	新居浜都市圏 (旧新居浜市、旧西条市、 旧小松町)	新居浜市	新居浜市 (旧新居浜市, 旧別子山村)	H15. 4. 1合併
		西条市	西条市, 東予市, 小松町, 丹原町	H16. 11. 1合併
宇摩圏		四国中央市	川之江市, 伊予三島市, 新宮村, 土居町	H16. 4. 1合併

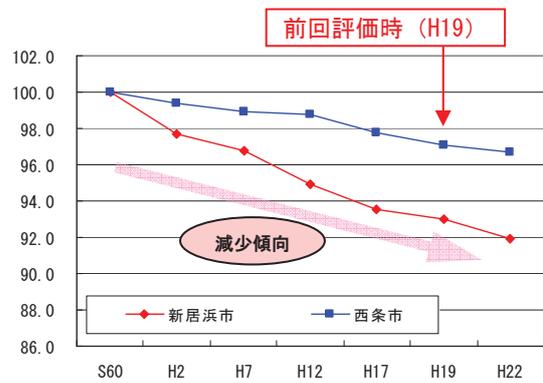
資料) 愛媛県市町村合併 HP

2) 人口の動向

減少傾向にある愛媛県全体の人口と同様に、対象路線が位置する新居浜・西条圏（新居浜市・西条市）の人口も減少傾向となっている。構成市別にみると、昭和60年以降、西条市に比べ、新居浜市が高い減少率となっている。（前回評価時（H19）と比べると新居浜・西条圏で約2,000人の減少）



●新居浜・西条圏と県全体の人口の推移



●新居浜・西条圏構成市町の人口の推移 (S60を100とした場合)

●人口の推移 (S60~H22)

(単位：人)

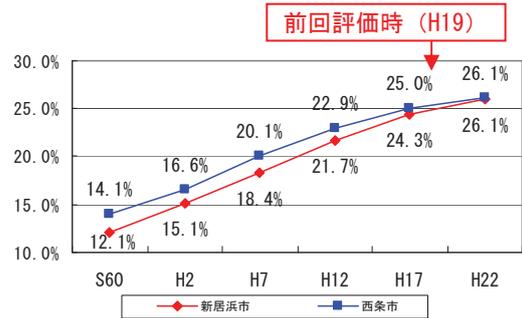
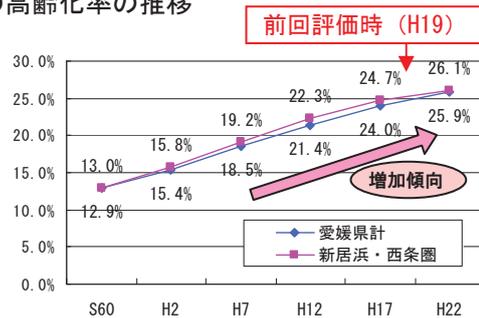
	S60	H2	H7	H12	H17	H19	H22
愛媛県計	1,529,983	1,515,025	1,506,700	1,493,092	1,467,815	1,451,973	1,430,957
新居浜・西条圏	248,523	244,718	242,942	240,362	237,323	235,895	233,918
新居浜市	132,540	129,467	128,236	125,814	123,952	123,295	121,784
西条市	115,983	115,251	114,706	114,548	113,371	112,600	112,134

資料) [S60, H2, H7, H12, H17, H22] 国勢調査
[H19] 愛媛県推計人口 (えひめの統計)

3) 高齢化率の変化

高齢化率は、前回評価時（H19）以降も、愛媛県、新居浜・西条圏とも増加しており、H22には県全体、新居浜・西条圏とも25%を超えている。

●高齢化率の推移



●高齢者数の推移 (S60~H22)

		S60		H2		H7		H12		H17		H22	
		人	構成比										
愛媛県	65歳以上	198,044	12.9%	232,726	15.4%	278,691	18.5%	320,078	21.4%	351,990	24.0%	379,459	25.9%
	その他	1,331,939	87.1%	1,282,299	84.6%	1,228,009	81.5%	1,173,014	78.6%	1,115,825	76.0%	1,085,136	74.1%
	計	1,529,983	100.0%	1,515,025	100.0%	1,506,700	100.0%	1,493,092	100.0%	1,467,815	100.0%	1,451,973	100.0%
新居浜・西条圏	65歳以上	32,313	13.0%	38,636	15.8%	46,591	19.2%	53,514	22.3%	58,535	24.7%	63,106	26.1%
	その他	216,210	87.0%	206,082	84.2%	196,351	80.8%	186,848	77.7%	178,788	75.3%	178,810	73.9%
	計	248,523	100.0%	244,718	100.0%	242,942	100.0%	240,362	100.0%	237,323	100.0%	235,895	100.0%
新居浜市	65歳以上	16,013	12.1%	19,493	15.1%	23,583	18.4%	27,301	21.7%	30,160	24.3%	32,942	26.1%
	その他	116,527	87.9%	109,974	84.9%	104,653	81.6%	98,513	78.3%	93,792	75.7%	93,377	73.9%
	計	132,540	100.0%	129,467	100.0%	128,236	100.0%	125,814	100.0%	123,952	100.0%	123,295	100.0%
西条市	65歳以上	16,300	14.1%	19,143	16.6%	23,008	20.1%	26,213	22.9%	28,375	25.0%	30,164	26.1%
	その他	99,683	85.9%	96,108	83.4%	91,698	79.9%	88,335	77.1%	84,996	75.0%	85,433	73.9%
	計	115,983	100.0%	115,251	100.0%	114,706	100.0%	114,548	100.0%	113,371	100.0%	112,600	100.0%

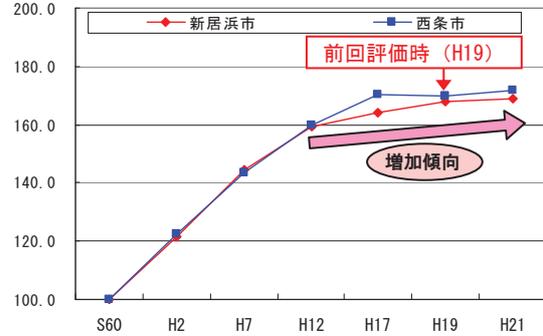
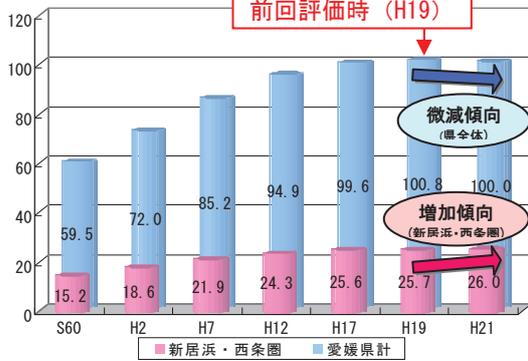
資料) [S60, H2, H7, H12, H17] 国勢調査
[H22] 愛媛県長寿介護課調べ

4) 自動車保有台数の推移

自動車保有台数は、愛媛県は微減傾向、新居浜・西条圏は増加傾向であり、前回評価時 (H19) と比べ H21 には新居浜・西条圏全体で約 2,700 台増加している。

圏域内の新居浜市、西条市についても同様の増加傾向がみられる。

船木町池田交差点



●新居浜・西条圏と県全体の自動車保有台数の推移

●新居浜・西条圏構成市町の自動車保有台数の推移 (H12を100とした場合)

●自動車保有台数の推移 (S60~H21)

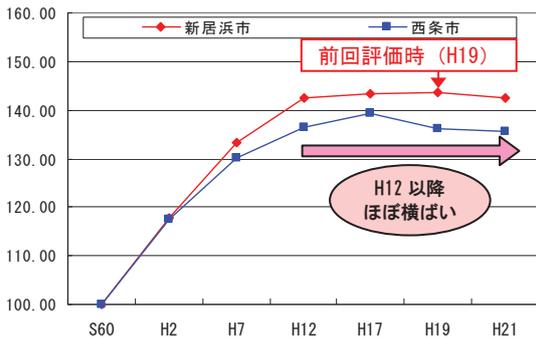
(単位: 台)

	S60	H2	H7	H12	H17	H19	H21
愛媛県計	595,182	719,896	851,993	948,547	995,852	1,007,889	999,534
新居浜・西条圏	152,262	185,769	218,989	243,162	256,147	257,312	259,973
新居浜市	52,134	63,295	75,297	83,076	85,659	87,470	88,119
西条市	50,064	61,237	71,846	80,043	85,244	84,921	85,927

資料) 愛媛県統計BOX (四国運輸局「自動車数の推移」)

5) 世帯あたりの自動車保有台数の推移

世帯当たり自動車保有台数は、前回評価時 (H19) 以降、新居浜市、西条市とも大きな変動は無く、ほぼ横ばいで推移している。



●世帯当たり保有台数の推移 (S60を100とした場合)

●世帯当たり保有台数の推移 (S60~H21)

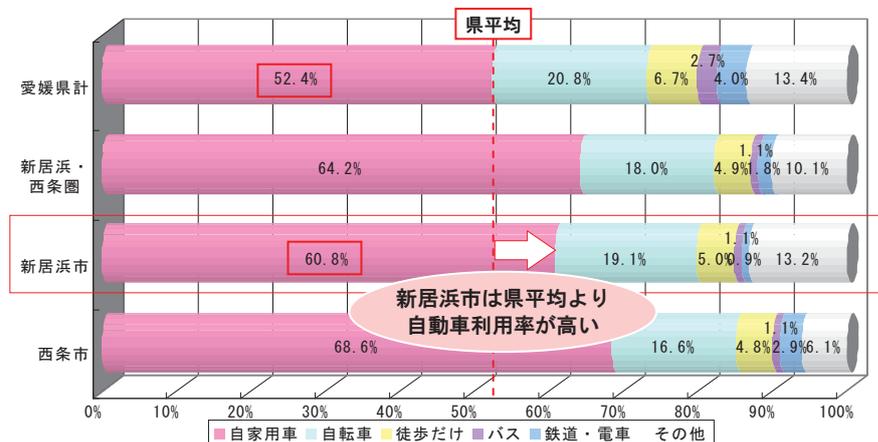
	S60	H2	H7	H12	H17	H19	H21
愛媛県計	595,182	719,896	851,993	948,547	995,852	1,007,889	999,534
新居浜・西条圏	152,262	185,769	218,989	243,162	256,147	257,312	259,973
新居浜市	52,134	63,295	75,297	83,076	85,659	87,470	88,119
西条市	50,064	61,237	71,846	80,043	85,244	84,921	85,927
世帯当たり							
愛媛県計	492,583	512,771	541,701	566,146	582,803	591,300	598,911
新居浜・西条圏	78,426	81,120	85,651	89,570	92,586	94,360	95,834
新居浜市	43,150	44,439	46,722	48,272	49,484	50,406	51,174
西条市	35,276	36,681	38,929	41,298	43,102	43,954	44,660
世帯あたり1世帯あたり							
愛媛県計	1.21	1.40	1.57	1.68	1.71	1.70	1.67
新居浜・西条圏	1.94	2.29	2.56	2.71	2.77	2.73	2.71
新居浜市	1.21	1.42	1.61	1.72	1.73	1.74	1.72
西条市	1.42	1.67	1.85	1.94	1.98	1.93	1.92

資料) 愛媛県統計BOX (四国運輸局「自動車数の推移」) 国勢調査

6) 地域間流動状況の変化

新居浜・西条圏における通勤通学時の利用交通手段のうち、6割以上が自家用車と県平均を上回っており、新居浜市は60.8%と県平均よりも高くなっている。

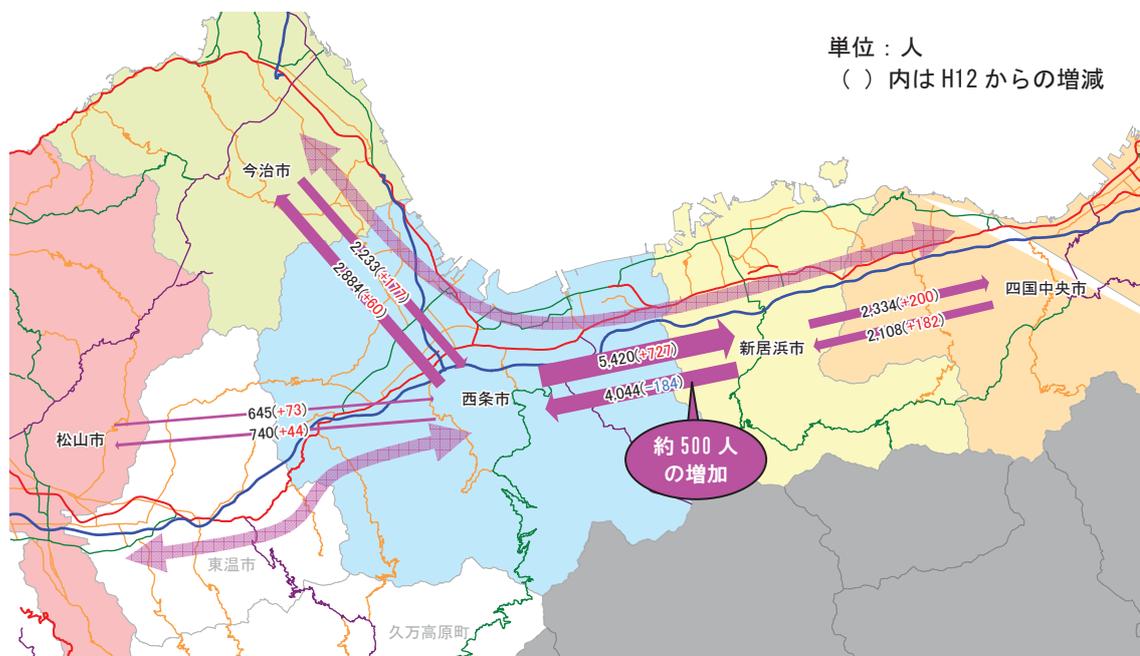
また、通勤通学流動をみると、新居浜市と西条市との流動が1万人程度存在しており、なかでも新居浜市と西条市間の通勤通学流動は平成12年と比べて増加している。



	自家用車	自転車	徒歩だけ	バス	鉄道・電車	その他
愛媛県計	359,702	142,635	46,098	18,335	27,551	91,962
新居浜・西条都市圏	65,447	18,339	5,017	1,100	1,787	10,285
新居浜市	35,035	10,990	2,879	616	503	7,599
西条市	30,412	7,349	2,138	484	1,284	2,686

資料) 国勢調査 (H12)

●通勤・通学時の利用交通手段 (H12)



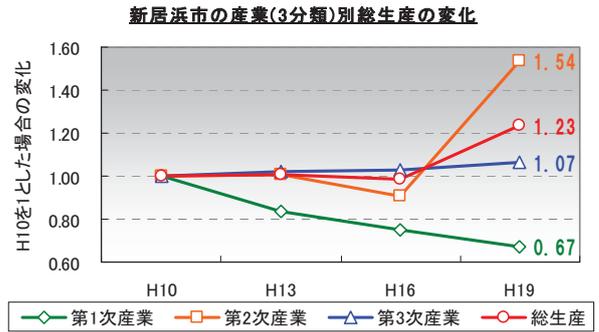
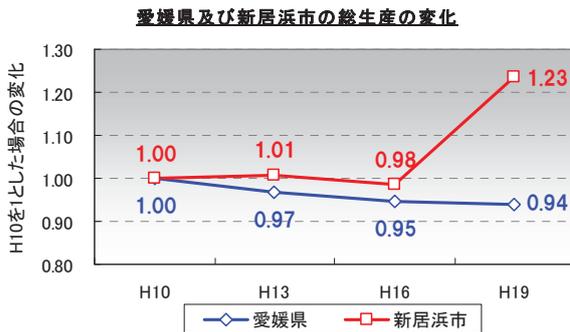
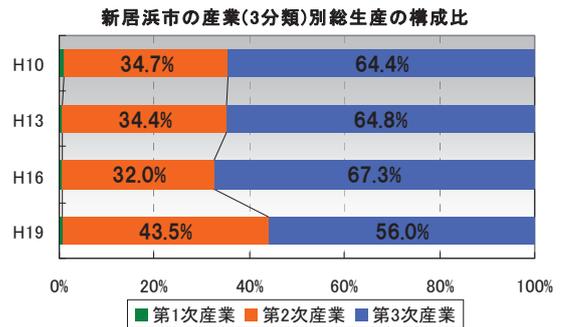
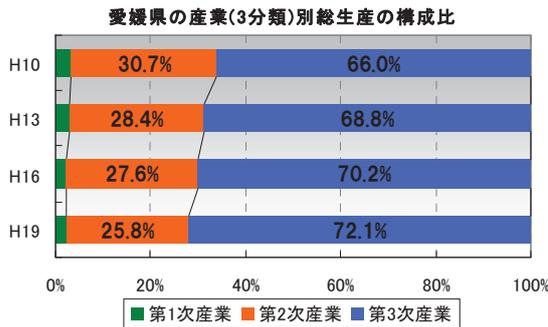
●新居浜・西条圏の通勤通学流動 (市内流動除く: H17)

資料) 国勢調査 (H12, H17)

7) 産業の動向

愛媛県全体及び新居浜バイパスが計画されている新居浜市の総生産における産業（3分類）別の構成比を見ると、県全体では第2次産業の比率が約25%であるが、**新居浜市では第2次産業の比率が40%以上と比較的高い割合**を占めている。

また、**総生産の変化（H10を1とした場合）**を見ると、愛媛県全体は微減傾向だが、**新居浜市は、近年、増加傾向**がみられる。新居浜市の総生産の変化を産業（3分類）別に見ると、第1次産業は減少傾向、第3次産業は横ばい傾向であるが、**第2次産業の伸びが大きい**と言える。



●愛媛県及び新居浜市の総生産の推移（H10～H19）

●愛媛県及び新居浜市の総生産の推移（H10～H19）

○愛媛県

(単位:百万円)

産業分類	H10	H13	H16	H19 (前回再評価)
第1次産業	182,724	151,358	117,610	111,907
第2次産業	1,704,184	1,531,581	1,453,454	1,345,359
第3次産業	3,658,926	3,713,917	3,694,467	3,765,481
小計	5,545,835	5,396,856	5,265,530	5,222,747
(控除)帰属利子	188,774	221,421	207,264	215,589
総生産	5,339,988	5,165,887	5,059,985	5,024,736

○新居浜市

(単位:百万円)

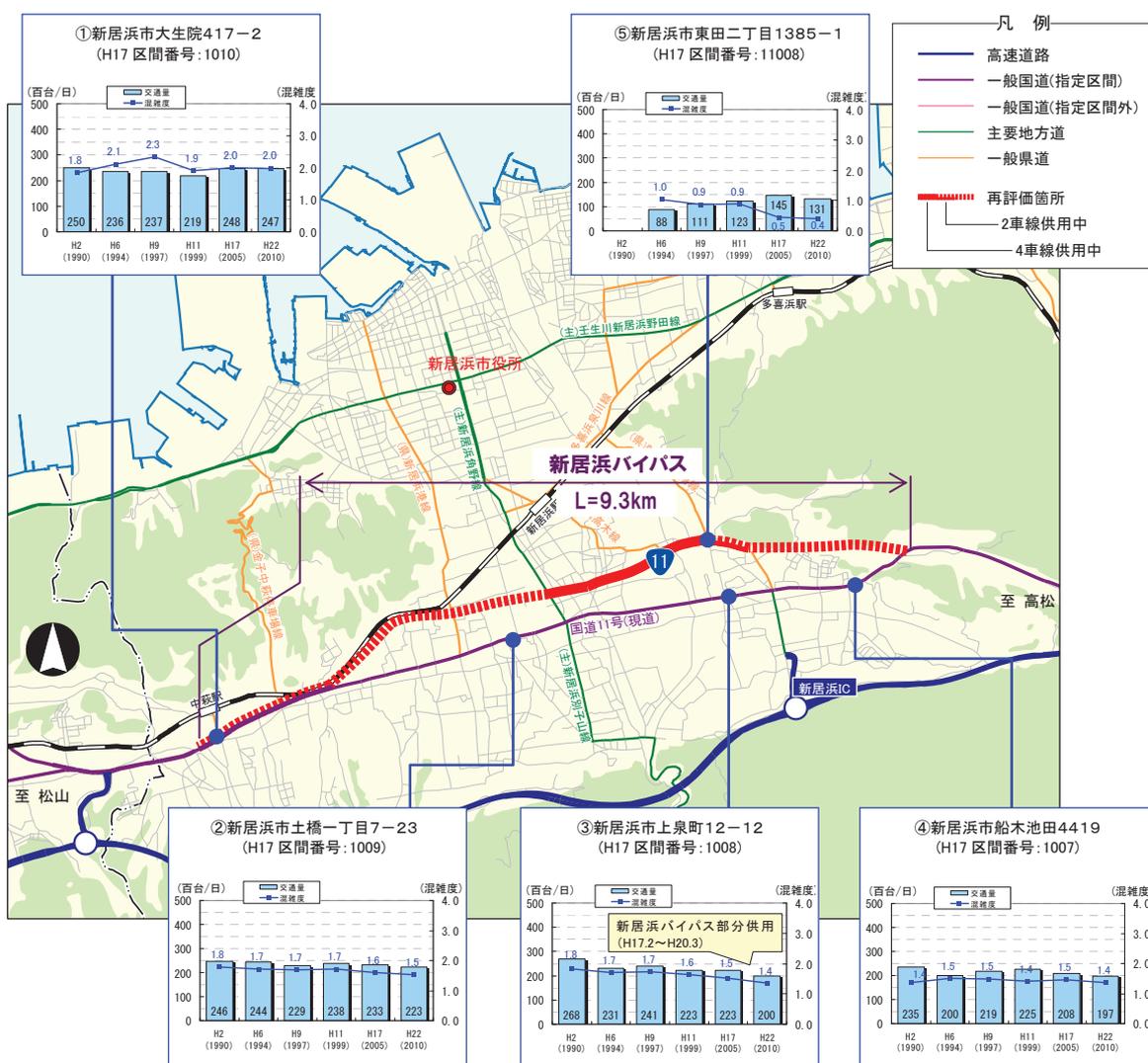
産業分類	H10	H13	H16	H19 (前回再評価)
第1次産業	4,103	3,426	3,081	2,751
第2次産業	155,853	156,676	141,862	239,292
第3次産業	289,358	294,811	298,107	308,679
小計	449,314	454,914	443,050	550,722
(控除)帰属利子	13,868	16,430	15,918	16,940
総生産	434,062	437,679	427,277	535,636

資料) 愛媛県市町民所得統計

※) 帰属利子: 金融業の受取利息と支払利息の差額。利息は、財貨・サービスの取引によって生じるものではなく、総生産に計上されるべきものでないため控除する。

8) 交通の変化

対象路線である国道11号を利用する交通量の推移を見ると、現道については、並行する高速道路が供用された平成3年前後で交通量の減少が見られるものの、近年ほぼ横ばいで推移している。新居浜バイパスの部分供用区間については、延伸とともに交通量が増加しており、並行する現道区間（区間番号：1008）ではバイパス供用開始（平成4年）を境に交通量が減少に転じている。



●新居浜バイパス周辺部における交通量の変化

地点	路線名	観測地点	平日24h交通量					
			H2	H6	H9	H11	H17	H22
①	一般国道11号	新居浜市大生院417-2	24,956	23,611	23,707	21,945	24,786	24,708
②	一般国道11号	新居浜市土橋一丁目7-23	24,613	24,406	22,907	23,780	23,328	22,308
③	一般国道11号	新居浜市上泉町12-12	26,832	23,069	24,112	22,260	22,266	19,952
④	一般国道11号	新居浜市船木池田4419	23,498	19,965	21,855	22,513	20,841	20,238
⑤	一般国道11号	新居浜市東田二丁目1385-1		8,788	11,115	12,268	14,491	13,063

資料) H2,H6,H9,H11,H17,H22 道路交通センサス

3. 1. 2 事業の効果や必要性

1) 客観的評価指標による事業の効果や必要性

<客観的評価指標(1/2)>

政策目標	指 標	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間時間損失(人・時間)及び削減率	時間損失削減量:139 万人時間/年 削減率 91.4%
		■ 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	並行区間の混雑時旅行速度 13.8km/h⇒25.0km/h
		□ 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 の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	-
		■ 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	せとうちバスが運行しており、所要時間が短縮(定時性が向上)する見込み
		■ 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	大生院地区～JR 新居浜駅 21 分⇒10 分 舟木地区～JR 新居浜駅 11 分⇒8 分
		■ 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	新居浜市役所～松山空港 98 分⇒84 分
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	いよ西条 IC～新居浜港 32 分⇒17 分 新居浜 IC～新居浜港 21 分⇒15 分
		□ 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	-
		□ 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	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	-
		□ 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	-
		□ 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	-
□ 中心市街地内で行う事業である		-	
□ 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		-	
■ 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		DID 地区内で行う事業	
■ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300 戸以上又は 16ha 以上、大都市においては 100 戸以上又は 5ha 以上)への連絡道路となる		住宅地開発(東田総合開発)(28.1ha)	
国土・地域ネットワークの構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	-	
	□ 地域高規格道路の位置づけあり	-	
	□ 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)	-	
	■ 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	新居浜西条地方生活圏～今治地方生活圏 新居浜西条地方生活圏～松山地方生活圏	
	□ 現道等における交通不能区間を解消する	-	
	□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	-	
	■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	新居浜市役所～西条市役所 40 分⇒24 分 新居浜市役所 ～四国中央市役所 50 分⇒46 分	

<客観的評価指標(2/2)>

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	新居浜太鼓まつり	
		<input checked="" type="checkbox"/>	主要な観光地へのアクセス向上が期待される	いよ西条IC～広瀬歴史記念館 16分⇒9分 新居浜IC～マイントピア別子 16分⇒15分	
		<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/日以上全ての区間において、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"/>	バリアフリー新法に基づく特定道路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有り	-	
		<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)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	いよ西条IC～東予救命救急センター 12分⇒5分 新居浜IC～東予救命救急センター 13分⇒9分	
	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、当該区間の安全性の向上が期待できる	-
<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 checked="" 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5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	愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定	
		<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	松山自動車道、国道11号現道、等	
		<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	CO ₂ 排出削減量:7,900t-CO ₂ /年 CO ₂ 排出削減率:2%
		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NO ₂ 排出削減率	NO ₂ 排出削減量:73.4t-NO _x /年 NO ₂ 排出削減率:74.5%
	<input checked="" type="checkbox"/>		現道等における自動車からのSPM排出削減率	SPM排出削減量:6.9t-SPM/年 SPM排出削減率:73.9%	
	<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	夜間要請限度の超過区間が改善	
	<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見込まれる	バイパスへの交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待	

2) 事業の主な効果と必要性

■ 現道等の年間時間損失及び削減率

■ 現道等の混雑時旅行速度 20km/h 未満の区間の旅行速度改善

並行する現道の時間損失を 91%削減、旅行速度は 11.2km/h 上昇

【現状・課題 1】

- ・ 新居浜市内で混雑多発箇所※に指定されている 6 箇所のうち、4 箇所が国道 11 号に位置しており、慢性的な交通渋滞が課題となっている。
- ・ 未整備区間に並行する現道区間では、日中を通して旅行速度が 20km/h を下回る時間帯が多く存在するなど、日常的な混雑の緩和が課題となっている。

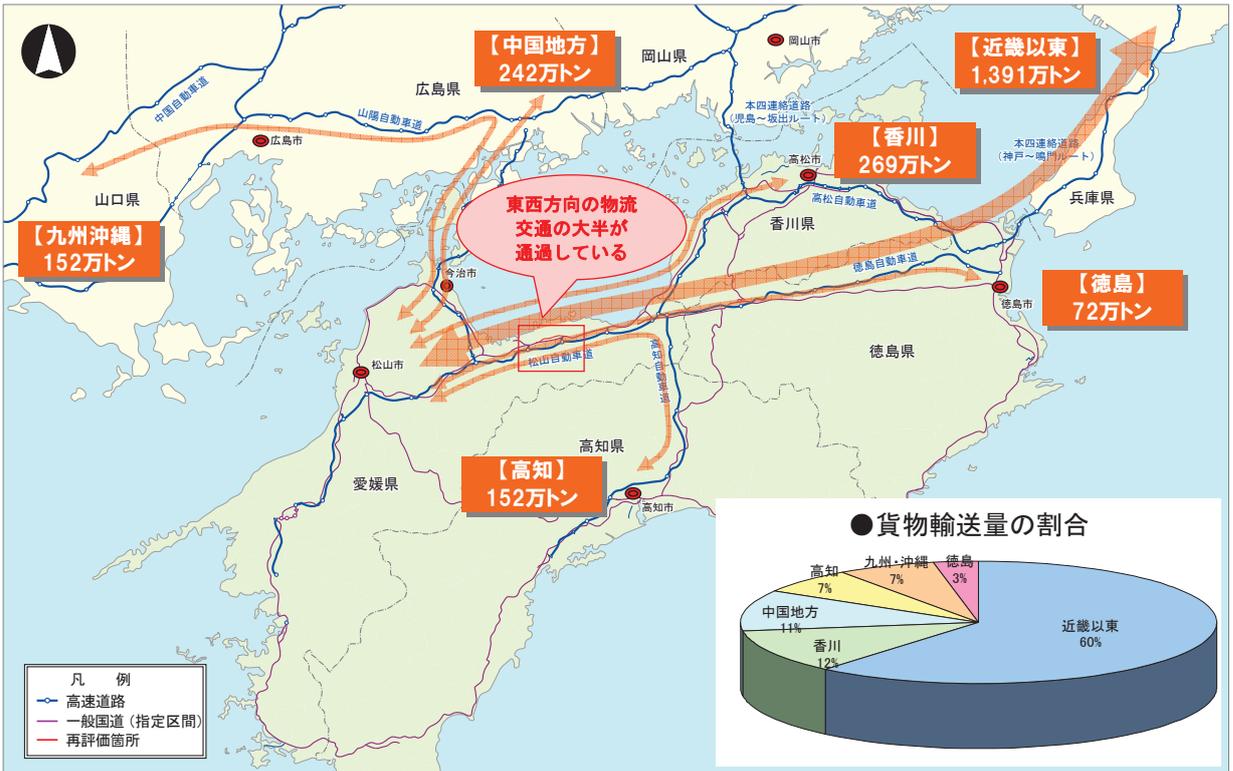


※) 混雑多発箇所は、VICS データ (混雑発生時間)、プローブデータ (旅行速度) 及び道路利用者を対象に実施したアンケート調査結果に基づき選定した箇所

資料) 旅行速度:実測値(H22.11.9) 上り(松山方面→高松方面)

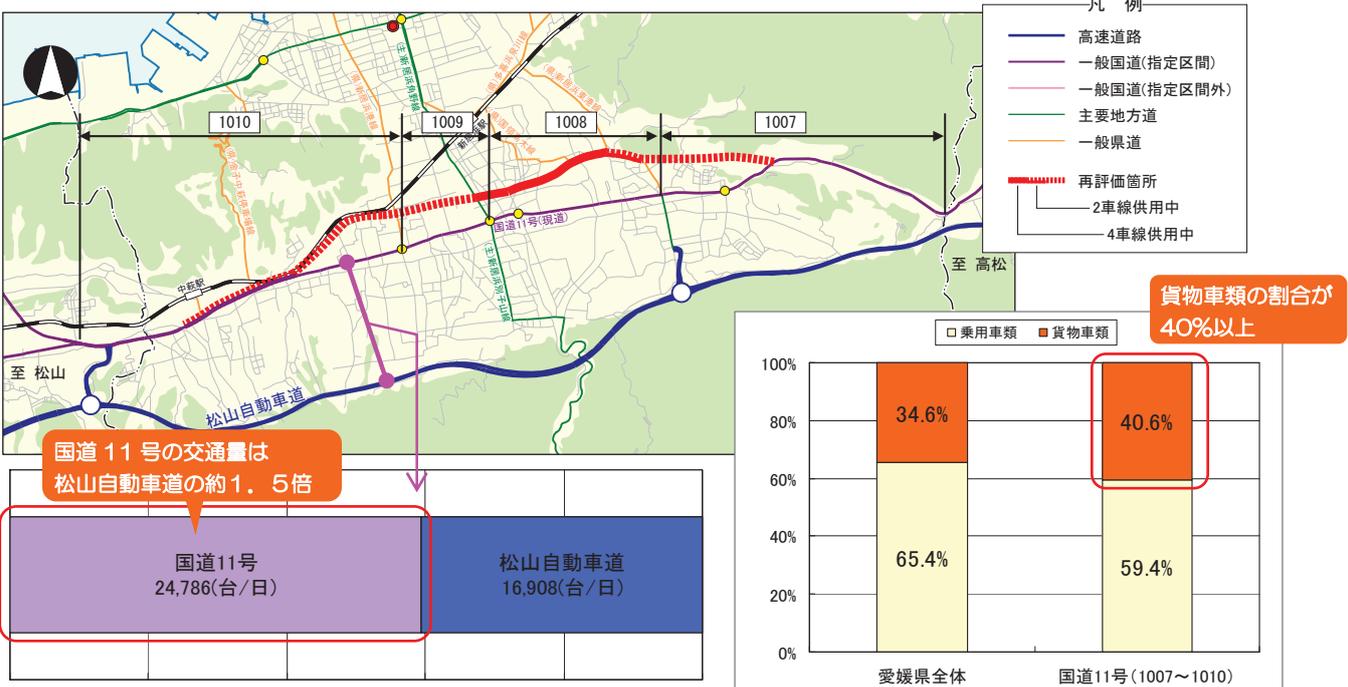
【現状・課題 2】

- ・愛媛県へ出入りする自動車による貨物輸送の輸送元、輸送先は、近畿以東が 60%、香川県が 12%と東方面が大半を占め、国道 11 号は物流交通の要となっている。
- ・新居浜市内の現国道 11 号は、並行する松山自動車道より交通量が多く、日常的な混雑による速度低下がみられるなど、円滑な物流交通の面において課題がある。



●愛媛県と県外との自動車による貨物輸送量(県内流動除く)

資料) 貨物・旅客地域流動調査(H21)



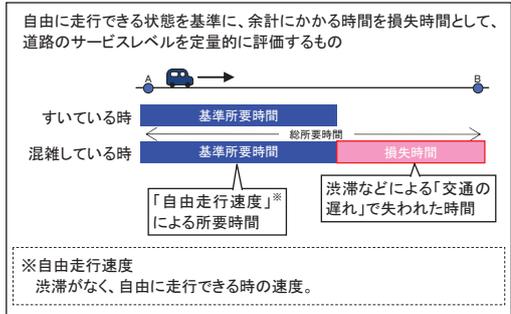
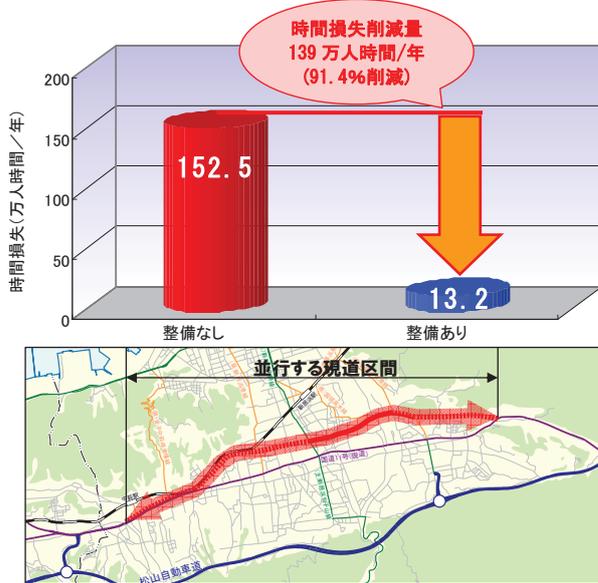
●新居浜バイパスに並行する 国道 11 号と松山自動車道の交通量

●乗用車類と貨物車類の割合

資料) H17 道路交通センサス

【整備効果 1】

- ・新居浜バイパスの整備に伴う東西方向の交通容量の拡大により、バイパスに並行する現道区間では、約 139 万人・時間/年の時間損失が削減される（削減率：91.4%）と推計されており、渋滞損失時間の大幅な削減が期待される。

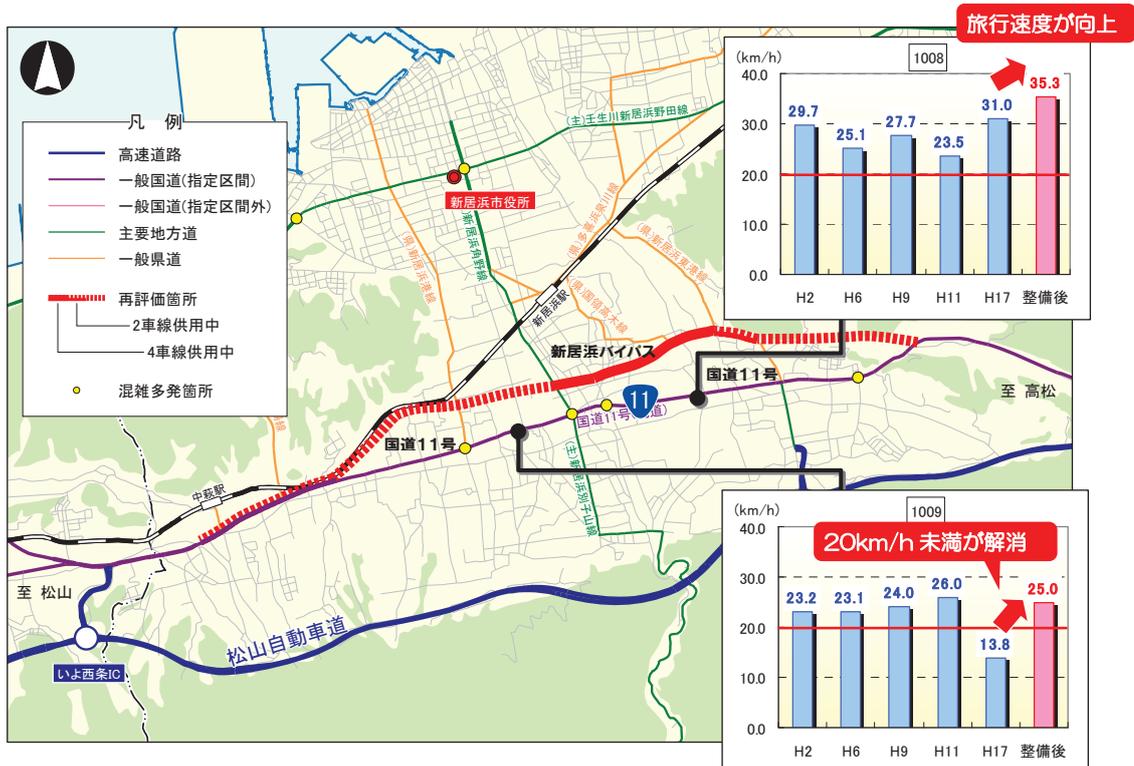


●「自動車交通の時間損失」の考え方

※) 平成 17 年度道路交通センサスに基づく平成 42 年 将来交通量推計結果を用いて算出した試算値

【整備効果 2】

- ・新居浜バイパスの整備による現道区間の旅行速度向上など、交通の円滑化が期待される。
- ・周辺交通の円滑化により、物流交通の効率化が図られ、地域産業の活性化も期待される。



●並行する現国道11号の旅行速度(H17 センサス区間 1008、1009)

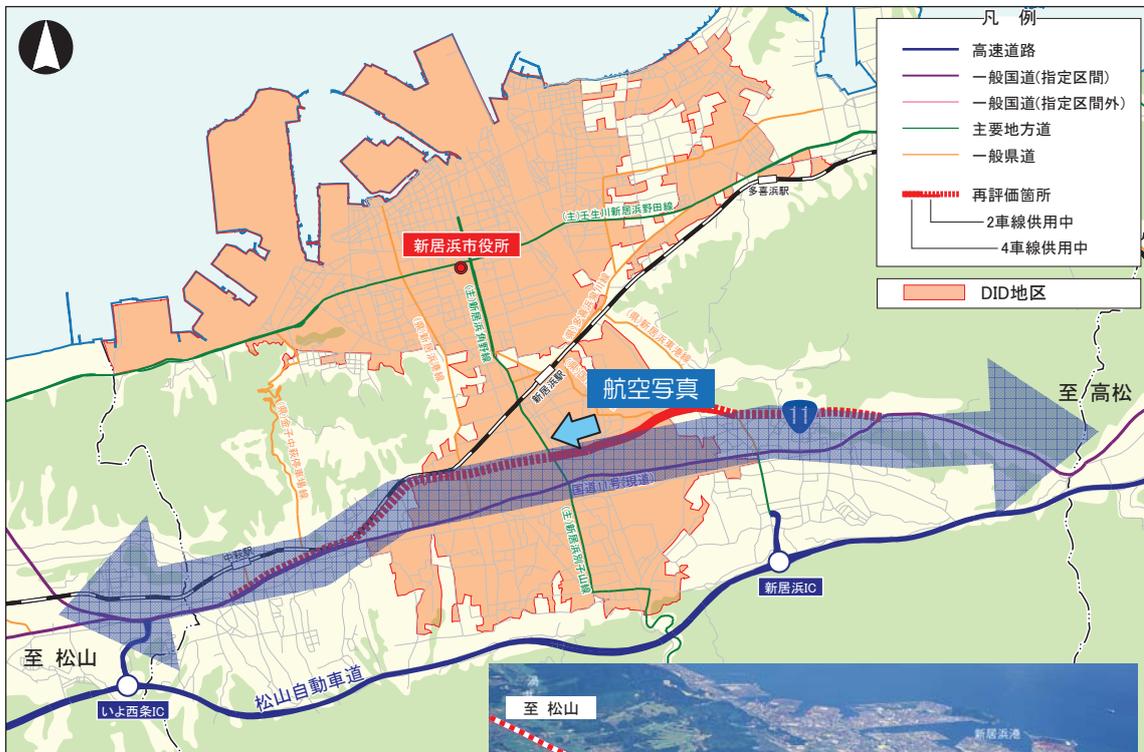
資料) 旅行速度: 道路交通センサス(H17)
混雑多発箇所: 愛媛県渋滞対策協議会資料

- 幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km² 以下である市街地内での事業
- DID 区域内の都市計画道路整備

新居浜の中心市街地における道路網密度が向上

【現状・課題】

- ・新居浜市の人口集中地区は臨海部を中心に広がっており、現国道 11 号、新居浜バイパスはともに中心市街地の南側を東西方向に通過している。
- ・新居浜市の市街地内における幹線道路である国道 11 号では、慢性的な交通渋滞が発生しており、市外地内における円滑な交通の確保が課題となっている。



●新居浜市における人口集中地区

新居浜市の人口集中地区
(DID 地区)

- ・人口：90,171 人
- ・面積：29.11km²



【整備効果】

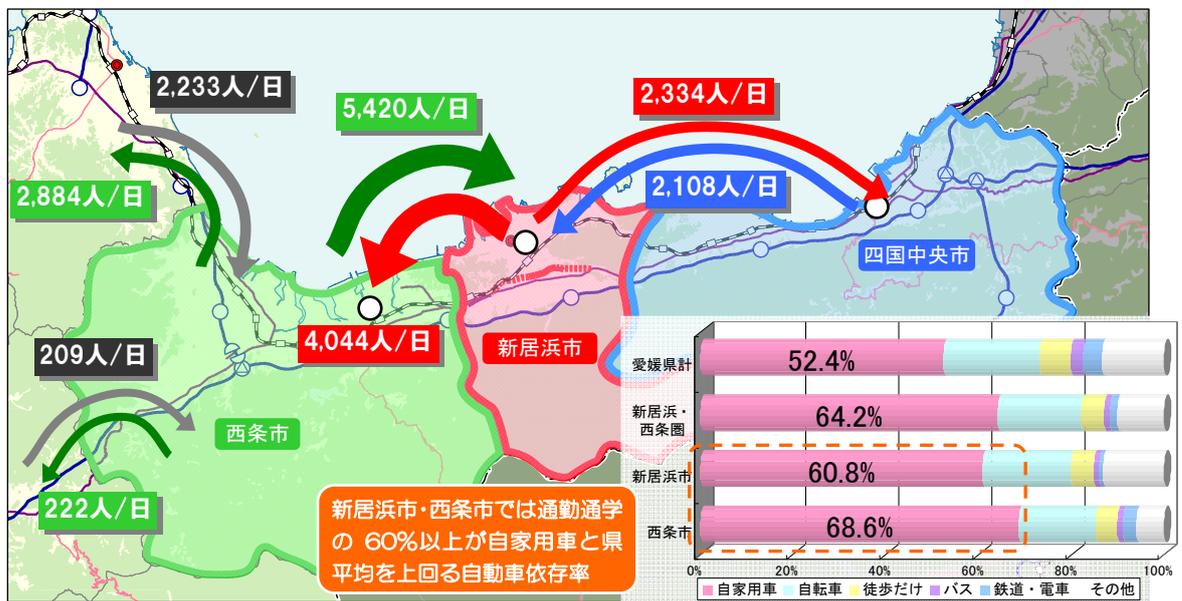
- ・新居浜バイパスの整備により、市街地の骨格を形成する幹線道路が新たに整備され、中心市街地内に集中する交通のうち、通過交通をバイパス区間で受け持つことで、中心市街地内の交通混雑が緩和し、市内中心部での経済活動が活発化することが期待される。

■日常生活圏の中心都市へのアクセス向上

新居浜市の中心部への所要時間が短縮

【現状・課題】

- ・新居浜市に常住する従業者・通学者のうち、西条市へ通勤・通学する人数は4,044人である。また、西条市から新居浜市に通勤・通学する人数は5,420人であり、全体で9,000人を超える人が通勤・通学目的で両都市間を往来している。
- ・国道11号は、このような地域間交流を支える幹線道路であるが、日中を通して混雑しており、円滑な移動の確保が課題となっている。



●新居浜市と周辺市との通勤通学流動

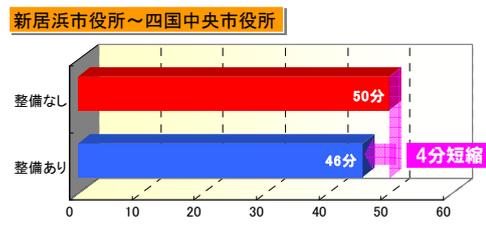
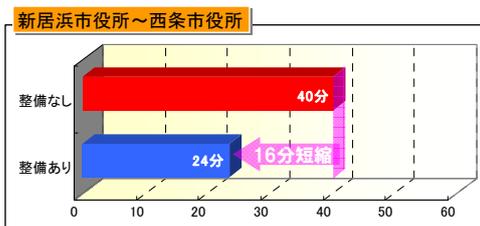
資料) 通勤通学流動:国勢調査(H17)

新居浜市居住者の声

- ・国道11号は、朝夕の通勤時間帯だけでなく、日中を通していつも混雑しており、大型車のトレーラーなども走っているので速度も遅い。新居浜市の中心部から西条市に移動する場合、少し距離が遠くても、4車線で、あまり混雑していない海側の県道を利用したほうが早く着るので、国道11号はあまり利用しない。
- ※新居浜市内に居住する会社員へのヒアリング結果

【整備効果】

- ・新居浜バイパスの全線開通により、新居浜市～西条市間の所要時間が約16分短縮し、両都市間のアクセス向上が見込まれるとともに、通勤・通学をはじめとする日常生活における地域間交流が活発になることが期待される。



●新居浜市から隣接市までの所要時間

「整備なし」はH17年度道路交通センサス、「整備あり」はH17年度道路交通センサスに基づく平成42年将来交通量推計結果を基に試算した値である

■三次医療施設へのアクセス向上

東予救命救急センターへの所要時間が短縮

【現状・課題】

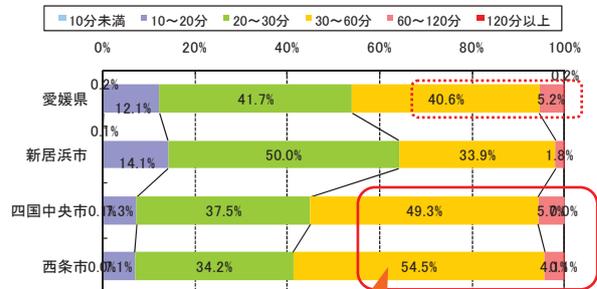
- ・新居浜市には三次医療施設である東予救命救急センターがあるが、隣接する四国中央市、西条市には三次医療施設がなく、新居浜市に比べて転送回数が多く、収容時間も30分以上かかる割合が多いのが現状である。
- ・救命医療では、通報を受けてから医療施設へ搬送するまでの1分1秒が患者の生死に大きな影響を及ぼすことから、アクセスルートである国道11号の慢性的な混雑は、救急医療面における課題となっている。

●転送回数別搬送人員状況 (H21)

	新居浜市		四国中央市		西条市	
	転送人員	(構成比)	転送人員	(構成比)	転送人員	(構成比)
0回 (転送なし)	4,291	(99.8%)	2,843	(98.1%)	3,923	(99.2%)
1~3回	8	(0.2%)	55	(1.9%)	30	(0.8%)
4回以上	0	(0.0%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)
合計	4,299	(100.0%)	2,898	(100.0%)	3,953	(100.0%)

隣接する四国中央市や西条市では新居浜市に比べ転送回数の割合が多い

●収容所要時間別搬送人員状況 (H21)

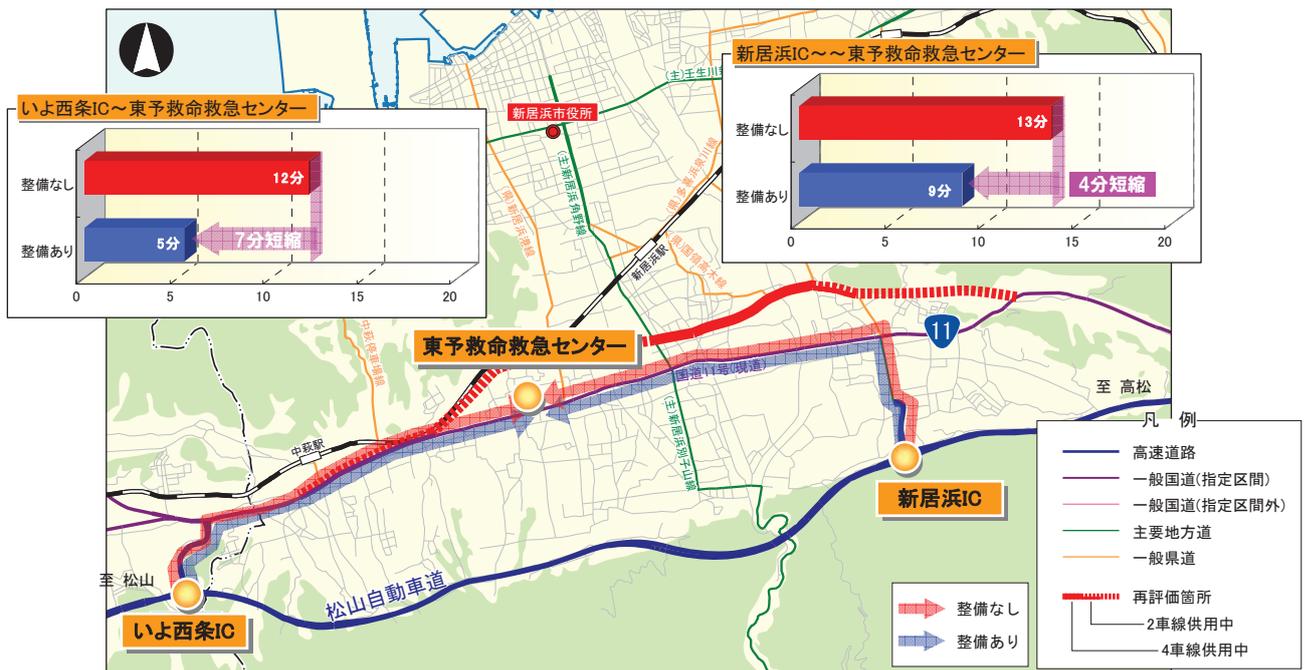


四国中央市や西条市は、県全体に比べ収容まで30分以上かかる割合が高い

資料) 平成22年度版 消防年報 (愛媛県消防防災安全課)

【整備効果】

- ・新居浜バイパスの整備により、慢性的に混雑している現道の走行環境が改善されることで、東予救命救急センターへの所要時間が新居浜ICから約4分、いよ西条ICから約7分、それぞれ短縮されると見込まれ、救急患者の負担軽減や生存率の向上に大きく寄与する。



●高速ICから三次医療施設までの所要時間 ※「整備なし」はH17年度道路交通センサス、「整備あり」はH17年度道路交通センサスに基づく平成42年将来交通量推計結果を基に試算した値である

- 緊急輸送道路としての位置づけあり
- 緊急輸送道路の代替路として機能

緊急輸送道路の代替路として機能

【現状・課題】

- ・ 対象路線周辺では、並行する松山自動車道、国道 11 号現道の他、交差する県道新居浜角野線が愛媛県地域防災計画において第 1 次緊急輸送路に指定されている。
- ・ 平成 16 年に発生した台風による豪雨や土砂災害で、松山自動車道及び国道 11 号現道をはじめとする東西の主要幹線道路が全線通行止めになった事例がある。
- ・ 国道 11 号現道の一部が、国領川が氾濫した場合に想定される浸水区域に含まれており、路面冠水による通行止めが懸念されるなど、緊急時の確実な移動の確保が課題である。



● 緊急輸送路の指定路線



● 国領川浸水想定区域図

資料) 愛媛県 土木部 浸水想定区域図

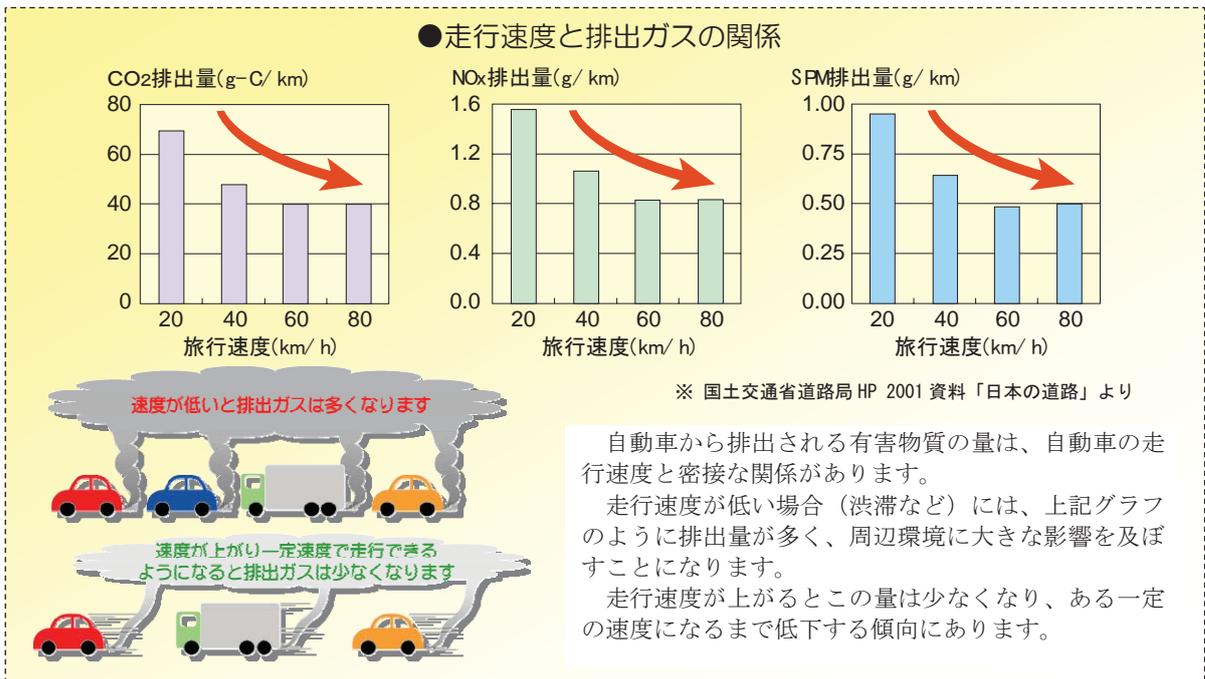
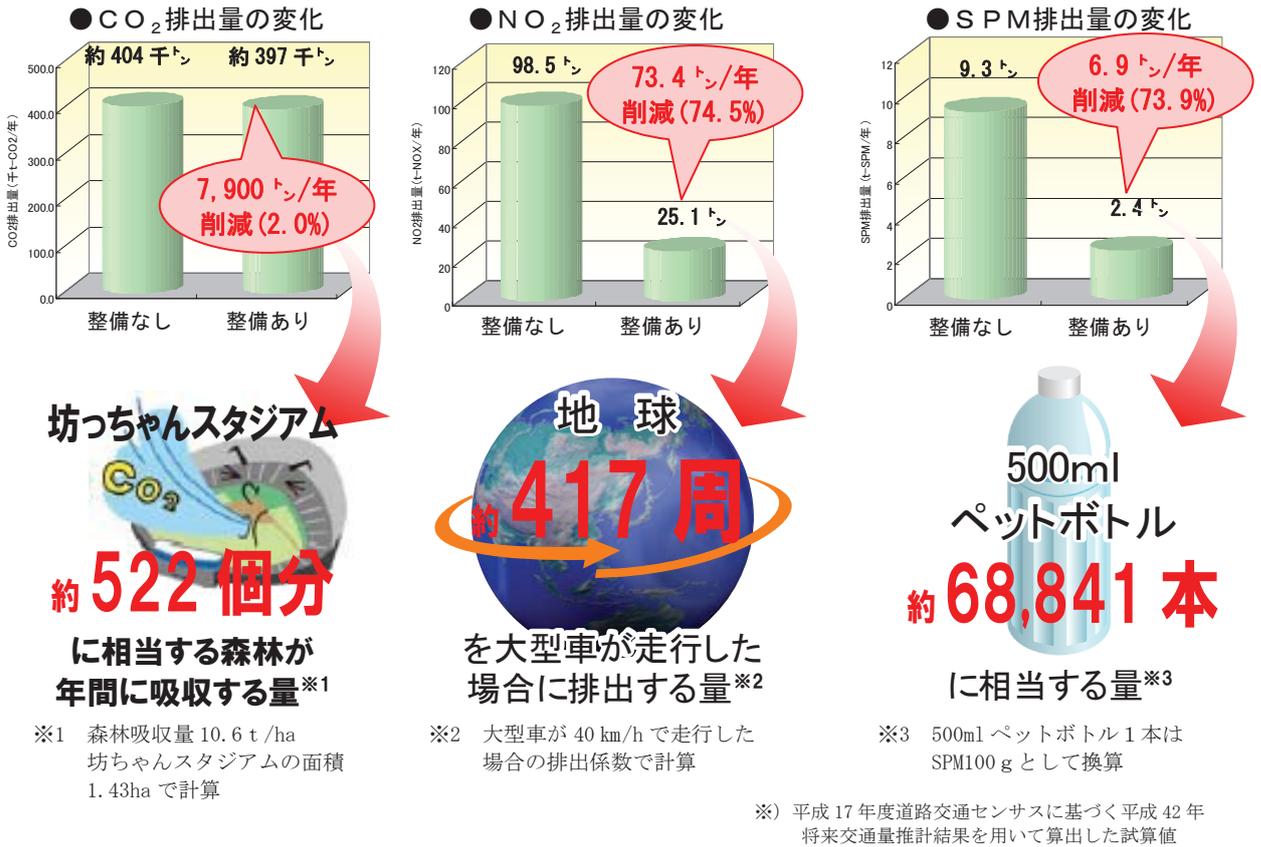
【整備効果】

- ・ 新居浜バイパスの整備により複数の主要幹線道路が確保され、当該地域の緊急輸送路が全線通行止めとなる危険性が軽減されるとともに、松山自動車道及び現道がともに通行止めとなった場合の新たな代替路が形成されることで、地域の安心の大幅な向上が期待できる。

■自動車からのCO₂、NO₂、SPM排出量削減

CO₂、NO₂、SPMの排出量削減

・新居浜バイパスの整備により、周辺道路の旅行速度が向上する見込みであることから、CO₂、NO₂、SPMの削減が期待できる。



■その他（交通事故の削減）

交通事故につながる危険な走行環境を改善

【現状・課題】

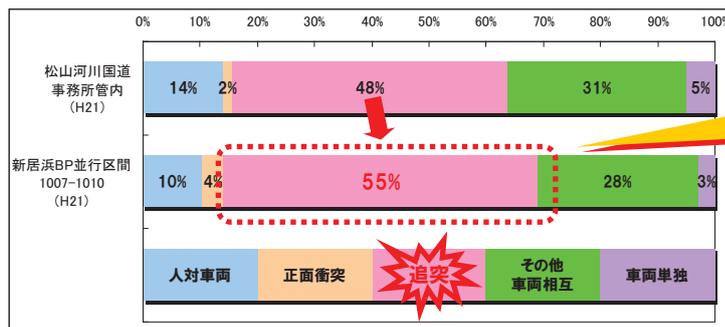
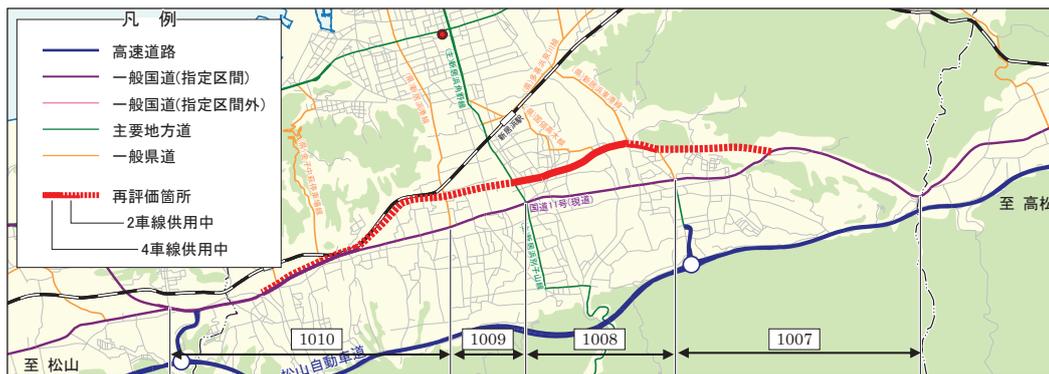
- ・新居浜バイパスの未整備により、並行する国道11号からの交通転換が進んでいないため、依然として国道11号では交通量や大型車混入率も高く、県内でも松山市に次いで事故率が高い区間に該当する。
- ・物流や日常的な移動を支える主要な幹線道路である国道11号では、交通事故の削減による安全・安心な移動の確保が課題となっている。



●国道11号の死傷事故率 (H21)

※事故率とは、一定区間を走行した場合に事故に遭う確率を示したもので(事故件数/自動車走行台キロ)で表される。

資料) 事故データ:「ITARDA 区間別データ」
(財) 交通事故総合分析センター



●事故発生要因の構成比 (H21)

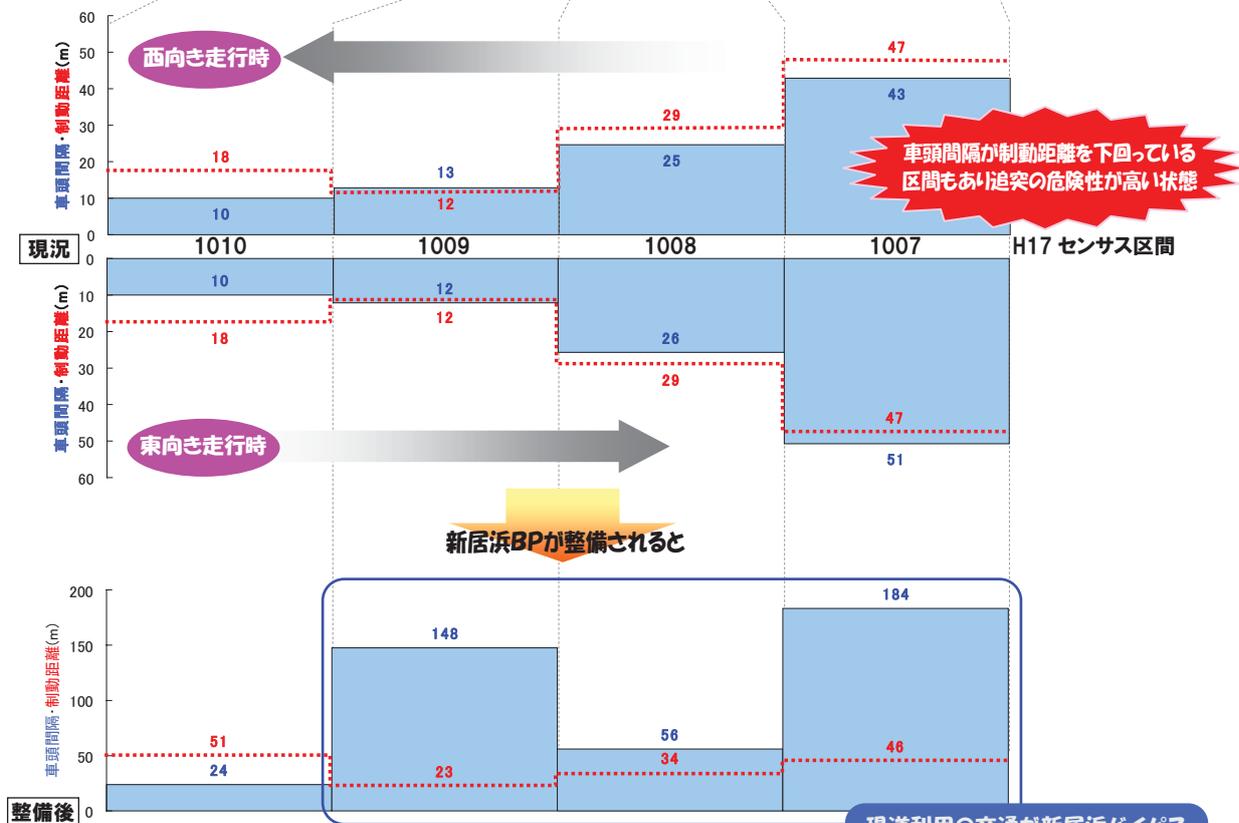
資料) 事故データ:「ITARDA 区間別データ」(財) 交通事故総合分析センター

【整備効果】

・新居浜バイパスの整備に伴い、並行する現道区間の交通が転換するため、追突事故の発生確率が高い区間において車頭間隔を広く保つことが可能となり、交通事故につながる危険な走行環境が改善し、安全性が向上する。

・新居浜バイパスに並行する現道区間の旅行速度と交通量の関係からすると、平均車頭間隔が制動距離程度しか確保できていない区間が多い。

⇒新居浜バイパスの整備により、制動停止距離以上の平均車頭間隔が確保できるようになり、危険な走行環境が改善



●車頭間隔と制動距離の関係

現道利用の交通が新居浜バイパスに転換するため、並行区間については、制動距離を上回る平均車頭間隔を確保できるようになる
⇒危険な走行環境が改善

※「現況」は H17 年度道路交通センサス、「整備後」は H17 年度道路交通センサスに基づく平成 42 年将来交通量推計結果を基に試算した値である

3. 1. 3 事業採択時より再評価実施までの周辺環境の変化

■周辺道路の整備状況

(高速道路)

- ・昭和 60 年 3 月 四国縦貫自動車道 三島川之江 IC～土居 IC 間 開通 (L=11.0km)
- ・昭和 62 年 12 月 四国横断自動車道 善通寺 IC～川之江 JCT 間 開通 (L=35.2km)
- 四国縦貫自動車道 川之江 JCT～三島川之江 IC 間 開通 (L=38.4km)
- ・平成 3 年 3 月 四国縦貫自動車道 土居 IC～いよ西条 IC 間 開通 (L=23.4km)
- ・平成 4 年 1 月 四国縦貫自動車道 川之江 JCT～大豊間 開通 (L=29.1km : 暫定 2 車線)
- ・平成 6 年 11 月 四国縦貫自動車道 いよ西条 IC～川内 IC 間 開通 (L=35.6km)
- ・平成 9 年 2 月 四国縦貫自動車道 川内 IC～伊予 IC 間 開通 (L=21.9km)
- ・平成 11 年 7 月 今治小松自動車道 東予丹原 IC～いよ小松 JCT 間 開通 (L=4.0km)
- ・平成 12 年 7 月 四国縦貫自動車道 伊予 IC～大洲 IC 間 開通 (L=31.8km)
- ・平成 13 年 7 月 今治小松自動車道 今治湯ノ浦 IC～東予丹原 IC 開通 (L=9.0km)
- ・平成 17 年 4 月 四国横断自動車道 川之江 JCT～新宮間 4 車線化 (L=10.8km)
- ・平成 20 年 7 月 四国横断自動車道 新宮 IC～大豊 IC 間 4 車線化 (L=18.3km)

(その他)

- ・平成 20 年 3 月 市道駅前東西線 供用開始 (L=0.6km)
- ・平成 21 年 3 月 市道宗像筋線 供用開始 (L=0.3km)
- ・平成 22 年 3 月 県道多喜浜泉川線 供用開始 (L=1.1km)
- ・平成 22 年 3 月 市道高木駅前線 供用開始 (L=0.6km)
- ・平成 22 年 3 月 市道駅前東西線 供用開始 (L=0.3km)
- ・平成 22 年 3 月 市道新居浜駅菊本線 供用開始 (L=0.6km)

■大規模小売店の出店状況

- ・平成 5 年 9 月 フジグラン新居浜 (13,015 m²)
- ・平成 13 年 6 月 イオンモール新居浜 (47,336 m²)
- ・平成 19 年 10 月 ショッピングゾーン新居浜 CORE (2,421 m²)
- ・平成 19 年 10 月 フォレオにいはい (3,090 m²)
- ・平成 19 年 11 月 西の土居 SC (5,574 m²)
- ・平成 19 年 11 月 マルナカ新居浜店 (8,000 m²)

■その他

- ・平成 18 年 3 月 東予有料道路 無料化
- ・平成 21 年 3 月 高速道路料金土日祝日上限 1000 円(普通車・軽自動車等)の開始
- ・平成 22 年 6 月 松山自動車道(松山IC～大洲IC)の高速道路無料化社会実験開始
- ・平成 23 年 6 月 高速道路料金土日祝日上限 1000 円(普通車・軽自動車等)の廃止
- ・平成 23 年 6 月 松山自動車道(松山IC～大洲IC)の高速道路無料化社会実験一時凍結

3. 2 事業の投資効果

3. 2. 1 事業の投資効果

- 全事業、残事業とも費用便益比は1.0を上回っている。
- 救急医療アクセス向上による救命率の向上、新たな代替路の確保による地域の安心度向上など、多様な整備効果が期待できる。

■ 3 便益による費用便益分析

項目	事業全体	残事業
費用 (C)	603億円	218億円
事業費	576億円	202億円
維持管理費	27億円	17億円
便益 (B)	837億円	587億円
走行時間短縮便益	762億円	521億円
走行経費減少便益	58億円	52億円
交通事故減少便益	16億円	14億円
費用便益比 (B/C)	1.4	2.7
経済的純現在価値 (ENPV)	233億円	368億円
経済的内部収益率 (EIRR)	5.7%	13.2%

※費用及び便益は基準年 (H23) における現在価値の値

■ その他効果

○医療

- ・新居浜バイパスの整備により高速道路 I C から三次医療施設である東予救命救急センターへの搬送時間が短縮され救命率が向上。
⇒いよ西条 I C から三次医療施設の所要時間短縮：約 7 分短縮 (12 分から 5 分に短縮)
新居浜 I C から三次医療施設の所要時間短縮：約 4 分短縮 (13 分から 9 分に短縮)

○環境

- ・CO₂排出量が約 7,900 トン/年、NO₂排出量が 73.4 トン/年、SPM 排出量が 6.9 トン/年削減されるなど、環境の改善に貢献。

○代替路

- ・新たな代替路が整備され、地域の安心度が向上する。

■感度分析（3便益）

○全事業

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	17,300～ 29,500 台/日	±10%	1.3～1.5
事業費	279 億円	±10%	1.3～1.4
事業期間	17 年	±10%	1.3～1.5

※事業費は単純価値の値

※上記の交通量は、現況＋事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの。

○残事業

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	17,300～ 29,500 台/日	±10%	2.4～3.1
事業費	279 億円	±10%	2.5～3.1
事業期間	17 年	±10%	2.5～2.9

※事業費は単純価値の値

※上記の交通量は、現況＋事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの。

3. 2. 2 前回再評価時からの事業計画の変化

■費用便益比 (B/C) の変化 (事業全体での比較)

	前回再評価時 (平成 19 年度)	今回再評価時 (平成 23 年度)	備考 (前回再評価時からの変化要因)
総費用 (C)	552 億円 [609 億円]	603 億円 [609 億円]	・ 基準年の見直しにより増加 ・ 維持管理費の見直しにより減少
総便益 (B)	1,874 億円	837 億円	・ 「費用便益分析マニュアル」の改訂により減少 ・ 交通需要推計手法の見直しにより減少
費用便益比 (B/C)	3.4	1.4	

※総費用及び総便益は基準年における現在価値の値

[] 書きは、維持管理費を除く事業費

3. 3 事業の進捗状況

3. 3. 1 事業の進捗状況



区間	3-3 工区	3-2 工区	3-1 工区	2 工区	2 工区	1 工区
	新居浜市 菟生 ～大生院	新居浜市 本郷 ～菟生	新居浜市 西喜光地町 ～本郷	新居浜市 松原町 ～西喜光地町	新居浜市 東田 ～松原町	新居浜市 船木 ～東田
延長	1.5km	2.0km	1.1km	0.5km	1.9km	2.3km
現状	用地買収 及び 一部工事中	改良・舗装工事中 H23年度 暫定2 車線供用予定	H23年度 0.6km地 元説明・用地幅杭 設置完了予定	供用中	供用中	調査設計中
用地取得状況 (H22年度末時点)	72%	100%	0%	100%	100%	0%
全体進捗率 (事業費ベース)	約 50%					



4. 事業の進捗見込みの視点

- ・新居浜バイパスの3-1工区で用地買収に着手、3-2工区では用地取得完了、3-3工区では用地取得率が72%であり、早期の供用を目指し事業を推進している。
- ・3-2工区（新居浜市本郷～萩生2.0km）は平成23年度暫定2車線供用を目指し事業を推進している。



	3-3 工区	3-2 工区	3-1 工区	2 工区	2 工区	1 工区
区間	新居浜市 萩生 ～大生院	新居浜市 本郷 ～萩生	新居浜市 西喜光地町 ～本郷	新居浜市 松原町 ～西喜光地町	新居浜市 東田 ～松原町	新居浜市 船木 ～東田
今後の予定	用地買収及び 工事の推進	H23 年度 (2/4 車線)	用地買収 の推進	供用中 (4/4 車線)	供用中 (4/4,2/4 車線)	調査設計 の推進

5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

5. 1 コスト縮減

■今後のコスト縮減に対する取り組み

今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

5. 2 代替案立案等の可能性

- ・新居浜バイパスの計画は、国道11号の交通混雑の緩和、及び交通安全の確保を図るため、当該地域の地形条件、周辺土地利用との整合等を勘案し選定された合理的な計画であり、また、起点側は供用中、終点側は本年度供用予定であることから代替案立案の可能性はない。

6. 地方公共団体等からの要望

- ・周辺自治体などから、本事業の整備促進について、積極的な要望活動が続けられている。

<新居浜バイパスの整備促進に関する最近の主な要望活動について>

年月日	内容	団体名
平成20年7月	要望活動	国道11号新居浜バイパス建設促進期成同盟会
平成21年7月	要望活動	国道11号新居浜バイパス建設促進期成同盟会
平成22年8月	要望活動	新居浜市主要幹線道路整備促進期成同盟会

7. 対応方針(原案)

①再評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

【事業を巡る社会情勢等の変化】

- 新居浜西条圏の人口は減少傾向、自動車保有台数は増加傾向と、自動車依存が高い
- 新居浜バイパスに並行する現道では慢性的な渋滞が発生するなど混雑の緩和が課題
- 新居浜市と西条市間で多くの人が通勤・通学目的で両都市間を往来、混雑の緩和が課題
- 東予救急救命センターへの救急搬送において、アクセス環境の向上が課題
- 過去の台風被害により緊急輸送路が通行止めになるなど緊急輸送路の確実性が課題
- 並行する現道区間では事故率が高く、危険な走行環境の改善が課題

【事業の効果や必要性】

- 新居浜バイパスへの交通転換により、並行する現道の混雑緩和が期待
- 新居浜市～西条市間の所要時間が短縮し、両都市間のアクセス向上が期待
- 周辺都市から三次医療施設への所要時間短縮により、救急患者の負担軽減や生存率向上に寄与
- 災害時における新たな緊急輸送路の確保
- 交通事故の減少による走行環境が改善され安全性が向上

2) 事業の投資効果

- 費用便益比 (B/C) [事業全体] 1.4 [残事業] 2.7

■その他効果

高速 I C から三次医療施設 (東予救命救急センター) への搬送時間短縮による救命率向上、代替路形成による地域の安心度向上など、多様な効果が期待できる。

3) 事業の進捗状況

- 新居浜市本郷～萩生 (2.0km) の用地取得は 100%
- 新居浜市萩生～大生院 (1.5km) の用地取得は 72%
- 事業全体の用地進捗率は約 63% (平成 22 年度末)
- 事業全体の進捗率は約 50% (平成 22 年度末)

(2) 事業の進捗の見込みの視点

【事業進捗見込み】

- 新居浜バイパスの3-1工区で用地買収に着手、3-2工区では用地取得完了、3-3工区では用地取得率が72%であり、早期の供用を目指し事業を推進している。
- 新居浜市本郷～萩生(2.0km)平成23年度暫定2車線供用を目指し事業を推進している。

(3) コスト縮減(事業費見直し)や代替案立案等の可能性の視点

- 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。
- 本計画は、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り、また、起点側は供用中、終点側は本年度供用予定であることから、引き続き本計画で事業を推進する。

②地方公共団体の意見

【愛媛県知事意見】

- 国の「対応方針(原案)」案については異議ありません。【継続】
一般国道11号新居浜バイパスは、現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保などのため必要な道路です。
このため、引き続き、早期の供用を目指して、事業の着実な促進をお願いします。



【今後の対応方針(原案)】

以上のことから、新居浜バイパスの事業を継続する。

県への意見照会と回答

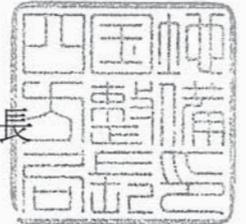


国四整企画第34号

平成23年 9月 6日

愛媛県知事 殿

四国地方整備局長



四国地方整備局事業評価監視委員会に諮る
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

平素より国土交通省直轄事業の推進にあたり、ご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、四国地方整備局事業監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成23年9月28日に第2回委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成23年9月20日(火)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

四国地方整備局 企画部 企画課 企画第一係

電話 087-811-8308

FAX 087-811-8408

(再評価)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道11号 川之江三島バイパス	継続	
一般国道11号 新居浜バイパス	継続	
一般国道56号 伊予インター関連	継続	
一般国道56号 五十崎内子拡幅	中止	

※貴県の意見を踏まえ、四国地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

23土(技)第397号

平成23年9月14日

四国地方整備局長 様

愛媛県知事 中村 時広



四国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)
の作成に係る意見照会について(回答)

平成23年9月6日付け国四整企画第34号で依頼のあった標記の件について、
別紙のとおり回答いたします。

愛媛県土木部管理局

土木管理課技術企画室

企画調整係 ■■■ (内線 4302)

電話：089-912-2647



(別紙)

各事業の再評価に対する意見は下記のとおりであり、国の「対応方針(原案)」案については異議ありません。

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案	備考
一般国道11号 川之江三島バイパス	継続	意見は下記のとおり
一般国道11号 新居浜バイパス	継続	〃
一般国道56号 伊予インター関連	継続	〃
一般国道56号 五十崎内子拡幅	中止	〃

記

○一般国道11号川之江三島バイパスに対する意見

一般国道11号川之江三島バイパスは、現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保などのため必要な道路です。

このため、引き続き、早期の供用を目指して、事業の着実な促進をお願いします。

○一般国道11号新居浜バイパスに対する意見

一般国道11号新居浜バイパスは、現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保などのため必要な道路です。

このため、引き続き、早期の供用を目指して、事業の着実な促進をお願いします。

○一般国道56号伊予インター関連に対する意見

一般国道56号伊予インター関連は、現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保、四国縦貫自動車道伊予ICとのアクセス強化などのため必要な道路です。

このため、引き続き、早期の供用を目指して、事業の着実な促進をお願いします。

○一般国道56号五十崎内子拡幅に対する意見

本事業箇所である城廻地区の現道については、防災点検による危険箇所もあり、また、道路線形が非常に悪く、交通事故も発生していることから、地元からの改良要望も非常に強いものがあります。

このため、本事業の中止はやむを得ませんが、引き続き、交通安全事業等による現道対策を実施していただくようお願いします。

費用便益比算出資料

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道１１号	新居浜バイパス	L＝9.3km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
17,300～29,500	4	四国地方整備局

上記の計画交通量は、現況＋事業化済み箇所を考慮したネットワークによるもの。

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成２３年度		
単純合計	581億円	61億円	642億円
うち残事業分	279億円	49億円	328億円
基準年における 現在価値（C）	576億円	27億円	603億円
うち残事業分	202億円	17億円	218億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成２３年度			
供用年	平成１７年度（暫定）、平成２０年度（暫定）、平成２４年度（暫定） 平成３０年度（暫定）、平成３１年度（暫定）、平成４２年度			
単年便益 (初年便益)	9.0億円	0.55億円	0.06億円	9.7億円
基準年における 現在価値（B）	762億円	58億円	16億円	837億円
うち残事業分	521億円	52億円	14億円	587億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.4
経済的純現在価値（事業全体）	233億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.7%
費用便益比（残事業）	2.7
経済的純現在価値（残事業）	368億円
経済的内部収益率（残事業）	13.2%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【全事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	17,300～29,500 台/日	±10%	1.3～1.5
事業費	279億円	±10%	1.3～1.4
事業期間	17年	±10%	1.3～1.5

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	17,300～29,500 台/日	±10%	2.4～3.1
事業費	279億円	±10%	2.5～3.1
事業期間	17年	±10%	2.5～2.9

交通状況の変化

【事業全体】

様式-3①

事業名：新居浜バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 新居浜バイパス : 9.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	3,258	22,829	
	走行時間 ^{※2}	[分]	4	12	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	11.80	51.19	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道11号 : 7.0km	交通量	[台/日]	16,449	4,937
		走行時間	[分]	19	12
		走行時間費用	[億円/年]	57.90	9.69
	(主)壬生川新居浜野田線 : 9.3km	交通量	[台/日]	20,194	17,073
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	64.55	52.50
	(一)新居浜港線 : 0.5km	交通量	[台/日]	7,238	0
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	1.11	0.00
	松山自動車道 : 8.8km	交通量	[台/日]	17,293	16,708
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	20.93	20.25
市道 : 7.7km	交通量	[台/日]	2,189	0	
	走行時間	[分]	28	18	
	走行時間費用	[億円/年]	10.86	0.00	
③その他道路合計：447.4km	走行時間費用	[億円/年]	748.37	737.36	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：489.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	915.52	870.99	44.53

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

【残事業】

様式-3①

事業名：新居浜バイパス

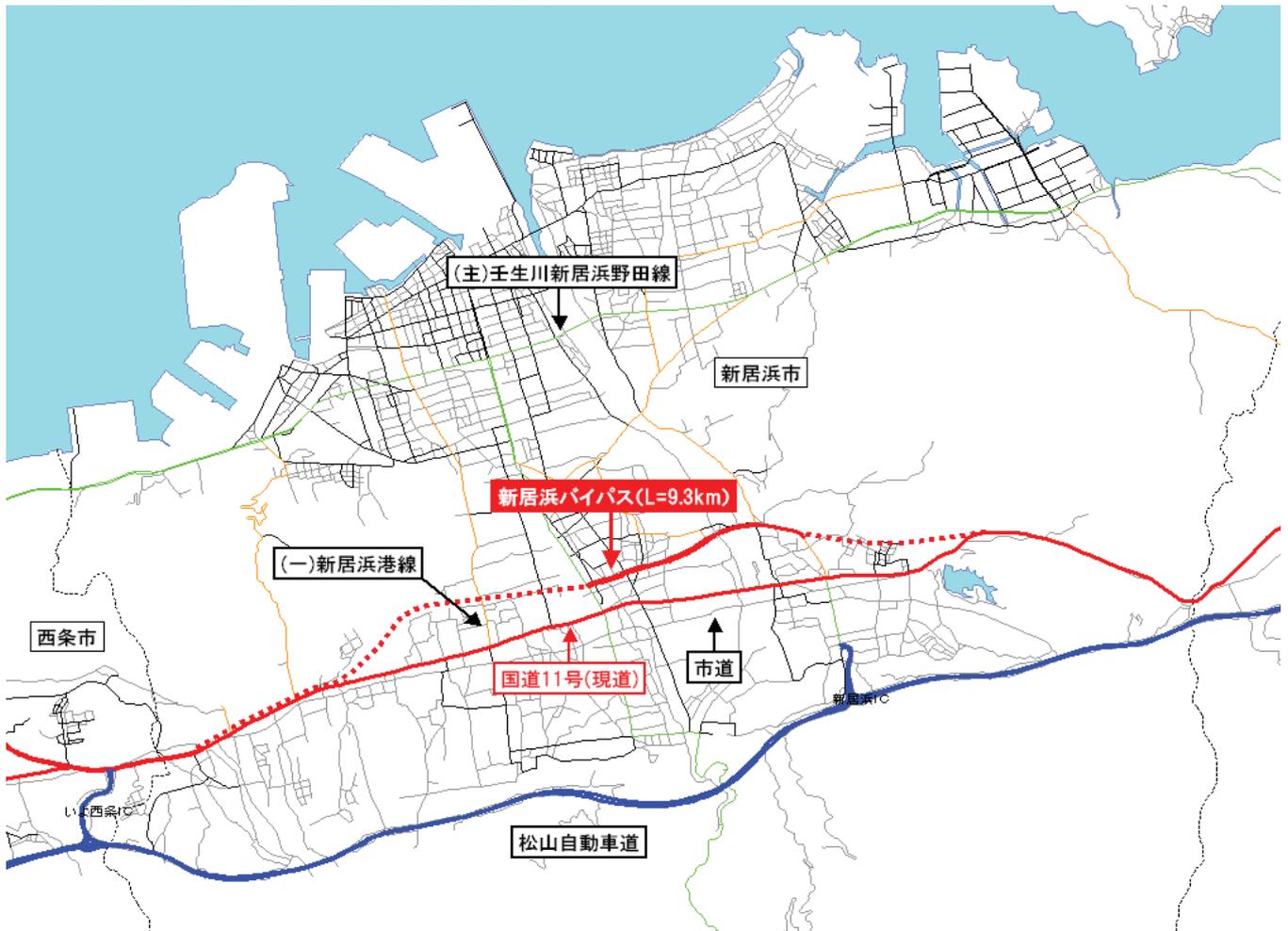
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 新居浜バイパス : 9.3km	交通量 ^{※1}	[台/日]	6,259	22,829	
	走行時間 ^{※2}	[分]	7	12	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	18.06	51.19	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道11号 : 7.0km	交通量	[台/日]	15,531	4,937
		走行時間	[分]	18	12
		走行時間費用	[億円/年]	52.52	9.69
	(主)壬生川新居浜野田線 : 9.3km	交通量	[台/日]	19,365	17,073
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	61.14	52.50
	(一)新居浜港線 : 0.5km	交通量	[台/日]	7,108	0
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	1.10	0.00
	松山自動車道 : 8.8km	交通量	[台/日]	17,660	16,708
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	21.34	20.25
市道 : 7.7km	交通量	[台/日]	1,441	0	
	走行時間	[分]	27	18	
	走行時間費用	[億円/年]	7.91	0.00	
③その他道路合計：447.4km	走行時間費用	[億円/年]	747.33	737.36	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：489.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	909.40	870.99	38.41

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：新居浜バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成23年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 対象路線における実際の交通状況(速度)が概ね反映されている。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		() %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

(4)

項目		チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		松山河川国道事務所の実績値より設定	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

【事業全体】

箇所名：新居浜バイパス

維持管理費の単純単価の算出

年次	年度	割引率 (基準年：H23)	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-18年目	S 62	2.5633	94.4	0.28	0.68		
-17年目	S 63	2.4647	94.9	0.30	0.70		
-16年目	H 1	2.3699	97.4	0.83	1.83		
-15年目	H 2	2.2788	99.6	12.57	25.89		
-14年目	H 3	2.1911	102.0	4.76	9.20		
-13年目	H 4	2.1068	103.4	3.01	5.52		
-12年目	H 5	2.0258	103.7	1.82	3.19		
-11年目	H 6	1.9479	103.6	2.53	4.29		
-10年目	H 7	1.8730	103.0	5.83	9.53		
-9年目	H 8	1.8009	102.4	6.78	10.73		
-8年目	H 9	1.7317	103.4	7.41	11.17		
-7年目	H 10	1.6651	102.8	4.43	6.46		
-6年目	H 11	1.6010	101.3	6.04	8.59		
-5年目	H 12	1.5395	99.7	8.57	11.91		
-4年目	H 13	1.4802	98.4	20.00	27.08		
-3年目	H 14	1.4233	96.6	34.38	45.59		
-2年目	H 15	1.3686	95.4	26.19	33.82		
-1年目	H 16	1.3159	94.4	27.02	33.90		
供用開始年次	H 17	1.2653	93.2	13.83	16.90	0.34	0.42
1年目	H 18	1.2167	92.5	12.29	14.54	0.34	0.40
2年目	H 19	1.1699	91.7	21.32	24.48	0.34	0.39
3年目	H 20	1.1249	91.2	23.76	26.38	0.43	0.48
4年目	H 21	1.0816	90.0	28.48	30.80	0.43	0.47
5年目	H 22	1.0400	90.0	14.02	14.58	0.43	0.45
6年目	H 23	1.0000	90.0	15.23	15.23	0.43	0.43
7年目	H 24	0.9615	90.0	19.75	18.99	0.67	0.64
8年目	H 25	0.9246	90.0	27.11	25.07	0.67	0.62
9年目	H 26	0.8890	90.0	39.52	35.14	0.67	0.60
10年目	H 27	0.8548	90.0	30.10	25.73	0.67	0.57
11年目	H 28	0.8219	90.0	21.37	17.57	0.67	0.55
12年目	H 29	0.7903	90.0	13.27	10.48	0.67	0.53
13年目	H 30	0.7599	90.0	11.22	8.53	0.93	0.71
14年目	H 31	0.7307	90.0	7.85	5.73	1.05	0.77
15年目	H 32	0.7026	90.0	5.24	3.68	1.05	0.74
16年目	H 33	0.6756	90.0	7.73	5.22	1.05	0.71
17年目	H 34	0.6496	90.0	5.41	3.51	1.05	0.68
18年目	H 35	0.6246	90.0	4.56	2.85	1.05	0.66
19年目	H 36	0.6006	90.0	14.38	8.64	1.05	0.63
20年目	H 37	0.5775	90.0	14.27	8.24	1.05	0.61
21年目	H 38	0.5553	90.0	14.32	7.95	1.05	0.58
22年目	H 39	0.5339	90.0	14.40	7.69	1.05	0.56
23年目	H 40	0.5134	90.0	14.35	7.37	1.05	0.54
24年目	H 41	0.4936	90.0	14.22	7.02	1.05	0.52
25年目	H 42	0.4746	90.0			1.67	0.79
26年目	H 43	0.4564	90.0			1.67	0.76
27年目	H 44	0.4388	90.0			1.67	0.73
28年目	H 45	0.4220	90.0			1.67	0.70
29年目	H 46	0.4057	90.0			1.67	0.68
30年目	H 47	0.3901	90.0			1.67	0.65
31年目	H 48	0.3751	90.0			1.67	0.63
32年目	H 49	0.3607	90.0			1.67	0.60
33年目	H 50	0.3468	90.0			1.67	0.58
34年目	H 51	0.3335	90.0			1.67	0.56
35年目	H 52	0.3207	90.0			1.67	0.54
36年目	H 53	0.3083	90.0			1.67	0.51
37年目	H 54	0.2965	90.0			1.67	0.50
38年目	H 55	0.2851	90.0			1.67	0.48
39年目	H 56	0.2741	90.0			1.67	0.46
40年目	H 57	0.2636	90.0			1.67	0.44
41年目	H 58	0.2534	90.0			1.67	0.42
42年目	H 59	0.2437	90.0			1.67	0.41
43年目	H 60	0.2343	90.0			1.67	0.39
44年目	H 61	0.2253	90.0			1.67	0.38
45年目	H 62	0.2166	90.0			1.67	0.36
46年目	H 63	0.2083	90.0			1.67	0.35
47年目	H 64	0.2003	90.0			1.67	0.33
48年目	H 65	0.1926	90.0			1.67	0.32
49年目	H 66	0.1852	90.0	-143.14	-26.50	1.67	0.31
合計				437.61	575.90	60.99	27.14
単純事業費計				580.75		60.99	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

【残事業】

箇所名：新居浜バイパス

維持管理費の単純単価の算出

年次	年度	割引率 (基準年：H23)	GDP デフレーター	事業費 (億円)		維持管理費 (億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
供用開始年次	H 24	0.9615	90.0	19.75	18.99	0.25	0.24
1年目	H 25	0.9246	90.0	27.11	25.07	0.25	0.23
2年目	H 26	0.8890	90.0	39.52	35.14	0.25	0.22
3年目	H 27	0.8548	90.0	30.10	25.73	0.25	0.21
4年目	H 28	0.8219	90.0	21.37	17.57	0.25	0.21
5年目	H 29	0.7903	90.0	13.27	10.48	0.25	0.20
6年目	H 30	0.7599	90.0	11.22	8.53	0.48	0.36
7年目	H 31	0.7307	90.0	7.85	5.73	0.64	0.47
8年目	H 32	0.7026	90.0	5.24	3.68	0.64	0.45
9年目	H 33	0.6756	90.0	7.73	5.22	0.64	0.43
10年目	H 34	0.6496	90.0	5.41	3.51	0.64	0.42
11年目	H 35	0.6246	90.0	4.56	2.85	0.64	0.40
12年目	H 36	0.6006	90.0	14.38	8.64	0.64	0.38
13年目	H 37	0.5775	90.0	14.27	8.24	0.64	0.37
14年目	H 38	0.5553	90.0	14.32	7.95	0.64	0.36
15年目	H 39	0.5339	90.0	14.40	7.69	0.64	0.34
16年目	H 40	0.5134	90.0	14.35	7.37	0.64	0.33
17年目	H 41	0.4936	90.0	14.22	7.02	0.64	0.32
18年目	H 42	0.4746	90.0			1.24	0.59
19年目	H 43	0.4564	90.0			1.24	0.57
20年目	H 44	0.4388	90.0			1.24	0.54
21年目	H 45	0.4220	90.0			1.24	0.52
22年目	H 46	0.4057	90.0			1.24	0.50
23年目	H 47	0.3901	90.0			1.24	0.48
24年目	H 48	0.3751	90.0			1.24	0.47
25年目	H 49	0.3607	90.0			1.24	0.45
26年目	H 50	0.3468	90.0			1.24	0.43
27年目	H 51	0.3335	90.0			1.24	0.41
28年目	H 52	0.3207	90.0			1.24	0.40
29年目	H 53	0.3083	90.0			1.24	0.38
30年目	H 54	0.2965	90.0			1.24	0.37
31年目	H 55	0.2851	90.0			1.24	0.35
32年目	H 56	0.2741	90.0			1.24	0.34
33年目	H 57	0.2636	90.0			1.24	0.33
34年目	H 58	0.2534	90.0			1.24	0.31
35年目	H 59	0.2437	90.0			1.24	0.30
36年目	H 60	0.2343	90.0			1.24	0.29
37年目	H 61	0.2253	90.0			1.24	0.28
38年目	H 62	0.2166	90.0			1.24	0.27
39年目	H 63	0.2083	90.0			1.24	0.26
40年目	H 64	0.2003	90.0			1.24	0.25
41年目	H 65	0.1926	90.0			1.24	0.24
42年目	H 66	0.1852	90.0			1.24	0.23
43年目	H 67	0.1780	90.0			1.24	0.22
44年目	H 68	0.1712	90.0			1.24	0.21
45年目	H 69	0.1646	90.0			1.24	0.20
46年目	H 70	0.1583	90.0			1.24	0.20
47年目	H 71	0.1522	90.0			1.24	0.19
48年目	H 72	0.1463	90.0			1.24	0.18
49年目	H 73	0.1407	90.0	-55.52	-7.81	1.24	0.17
合計				223.56	201.60	48.70	16.87
単純事業費計				279.09		48.70	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表

【事業全体】

箇所名：新居浜バイパス

年次	年度 基準年 H 23	総走行台別の年次別伸び率 (四国ブロック)				割戻率 (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益 (億円/年)					走行費用減少便益 (億円/年)					事故減少便益 (億円/年)		合計 (億円/年)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 17	1.01358	0.96621	1.02052	1.00085	1.2653	93.2	6.56	1.63	0.85	9.04	11.05	0.29	0.08	0.18	0.55	0.67	0.06	0.07	9.65	11.79
1年目	H 18	0.99410	0.99015	0.99503	0.99323	1.2167	92.5	6.52	1.61	0.85	8.98	10.63	0.29	0.08	0.18	0.55	0.65	0.06	0.07	9.59	11.35
2年目	H 19	0.99407	0.99005	0.99501	0.99318	1.1699	91.7	6.48	1.60	0.84	8.92	10.24	0.29	0.08	0.18	0.54	0.62	0.06	0.07	9.52	10.94
3年目	H 20	0.99403	0.98995	0.99498	0.99314	1.1249	91.2	9.21	2.31	1.28	12.80	10.24	0.29	0.02	0.17	0.48	0.53	0.04	0.04	13.33	14.79
4年目	H 21	0.99399	0.98985	0.99496	0.99309	1.0816	90.0	9.16	2.29	1.27	12.72	13.76	0.29	0.02	0.17	0.48	0.52	0.04	0.04	13.24	14.32
5年目	H 22	0.99396	0.98975	0.99493	0.99304	1.0400	90.0	9.10	2.26	1.27	12.63	13.14	0.29	0.02	0.17	0.48	0.49	0.04	0.04	13.15	13.67
6年目	H 23	0.99392	0.98964	0.99491	0.99299	1.0000	90.0	9.05	2.24	1.26	12.55	12.55	0.29	0.02	0.16	0.47	0.47	0.04	0.04	13.06	13.06
7年目	H 24	0.99388	0.98953	0.99488	0.99294	0.9615	90.0	12.54	3.12	1.53	17.18	16.52	0.74	0.12	0.11	0.97	0.93	0.10	0.10	18.25	17.55
8年目	H 25	0.99385	0.98942	0.99485	0.99289	0.9246	90.0	12.46	3.09	1.52	17.07	15.78	0.73	0.12	0.11	0.96	0.89	0.10	0.10	18.13	16.76
9年目	H 26	0.99381	0.98931	0.99483	0.99284	0.8890	90.0	12.39	3.05	1.51	16.95	15.07	0.73	0.12	0.11	0.95	0.85	0.10	0.09	18.00	16.01
10年目	H 27	0.99377	0.98919	0.99480	0.99279	0.8548	90.0	12.31	3.02	1.50	16.83	14.39	0.72	0.12	0.10	0.95	0.81	0.10	0.09	17.88	15.28
11年目	H 28	0.99373	0.98908	0.99477	0.99274	0.8219	90.0	12.23	2.99	1.49	16.71	13.74	0.72	0.12	0.10	0.94	0.77	0.10	0.08	17.75	14.59
12年目	H 29	0.99369	0.98896	0.99475	0.99269	0.7903	90.0	12.15	2.95	1.49	16.59	13.11	0.72	0.11	0.10	0.93	0.74	0.10	0.08	17.63	13.93
13年目	H 30	0.99365	0.98883	0.99472	0.99263	0.7599	90.0	23.68	6.07	5.91	35.66	27.10	1.95	0.44	0.72	3.11	2.36	0.78	0.59	39.55	30.05
14年目	H 31	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	0.7307	90.0	23.93	6.16	6.82	36.91	26.97	1.78	0.44	0.69	2.91	2.13	0.94	0.69	40.76	29.79
15年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.7026	90.0	23.78	6.09	6.78	36.65	25.75	1.77	0.43	0.69	2.89	2.03	0.94	0.66	40.48	28.44
16年目	H 33	0.99354	0.98854	0.99466	0.99252	0.6756	90.0	23.66	6.03	6.77	36.46	24.63	1.76	0.43	0.69	2.88	1.95	0.93	0.63	40.27	27.21
17年目	H 34	0.99352	0.98852	0.99466	0.99252	0.6496	90.0	23.54	5.97	6.76	36.27	23.56	1.75	0.43	0.69	2.87	1.86	0.92	0.60	40.06	26.02
18年目	H 35	0.99350	0.98850	0.99466	0.99252	0.6246	90.0	23.42	5.91	6.75	36.08	22.54	1.74	0.43	0.69	2.86	1.79	0.91	0.57	39.85	24.89
19年目	H 36	0.99347	0.98847	0.99466	0.99252	0.6006	90.0	23.30	5.85	6.74	35.89	21.56	1.73	0.43	0.69	2.85	1.71	0.90	0.54	39.64	23.81
20年目	H 37	0.99345	0.98845	0.99466	0.99252	0.5775	90.0	23.18	5.79	6.73	35.70	20.62	1.72	0.43	0.69	2.84	1.64	0.89	0.51	39.43	22.77
21年目	H 38	0.99342	0.98842	0.99466	0.99252	0.5553	90.0	23.06	5.73	6.72	35.51	19.72	1.71	0.43	0.69	2.83	1.57	0.88	0.49	39.22	21.78
22年目	H 39	0.99340	0.98840	0.99466	0.99252	0.5339	90.0	22.94	5.67	6.71	35.32	18.86	1.70	0.43	0.69	2.82	1.51	0.87	0.46	39.01	20.83
23年目	H 40	0.99337	0.98837	0.99466	0.99252	0.5134	90.0	22.82	5.61	6.70	35.13	18.04	1.69	0.43	0.69	2.81	1.44	0.86	0.44	38.80	19.92
24年目	H 41	0.99335	0.98835	0.99466	0.99252	0.4936	90.0	22.70	5.55	6.69	34.94	17.25	1.68	0.43	0.69	2.80	1.38	0.85	0.42	38.59	19.05
25年目	H 42	0.99332	0.98832	0.99466	0.99252	0.4746	90.0	27.05	6.30	11.18	44.53	21.13	1.88	0.42	1.45	3.75	1.78	1.23	0.58	49.51	23.50
26年目	H 43	0.99330	0.98830	0.99466	0.99252	0.4564	90.0	26.79	6.26	11.20	44.25	20.19	1.86	0.42	1.45	3.73	1.70	1.22	0.56	49.20	22.45
27年目	H 44	0.99328	0.98828	0.99466	0.99252	0.4388	90.0	26.53	6.21	11.22	43.97	19.29	1.84	0.41	1.46	3.71	1.63	1.21	0.53	48.89	21.45
28年目	H 45	0.99325	0.98825	0.99466	0.99252	0.4220	90.0	26.27	6.17	11.24	43.68	18.43	1.83	0.41	1.46	3.70	1.56	1.20	0.51	48.58	20.50
29年目	H 46	0.99323	0.98823	0.99466	0.99252	0.4057	90.0	26.02	6.13	11.26	43.40	17.61	1.81	0.41	1.46	3.68	1.49	1.19	0.48	48.27	19.58
30年目	H 47	0.99320	0.98820	0.99466	0.99252	0.3901	90.0	25.76	6.09	11.28	43.12	16.82	1.79	0.41	1.46	3.66	1.43	1.18	0.46	47.96	18.71
31年目	H 48	0.99318	0.98818	0.99466	0.99252	0.3751	90.0	25.50	6.04	11.30	42.84	16.07	1.77	0.40	1.47	3.64	1.37	1.17	0.44	47.65	17.87
32年目	H 49	0.99316	0.98816	0.99466	0.99252	0.3607	90.0	25.24	6.00	11.32	42.56	15.35	1.75	0.40	1.47	3.62	1.31	1.16	0.42	47.34	17.08
33年目	H 50	0.99314	0.98814	0.99466	0.99252	0.3468	90.0	24.98	5.96	11.33	42.27	14.66	1.74	0.40	1.47	3.60	1.25	1.15	0.40	47.03	16.31
34年目	H 51	0.99312	0.98812	0.99466	0.99252	0.3335	90.0	24.72	5.92	11.35	41.99	14.00	1.72	0.39	1.47	3.59	1.20	1.14	0.38	46.72	15.58
35年目	H 52	0.99310	0.98810	0.99466	0.99252	0.3207	90.0	24.46	5.87	11.37	41.71	13.38	1.70	0.39	1.48	3.57	1.14	1.13	0.36	46.41	14.88
36年目	H 53	0.99308	0.98808	0.99466	0.99252	0.3083	90.0	24.21	5.83	11.39	41.43	12.77	1.68	0.39	1.48	3.55	1.09	1.12	0.35	46.10	14.21
37年目	H 54	0.99306	0.98806	0.99466	0.99252	0.2965	90.0	23.95	5.79	11.41	41.15	12.20	1.66	0.39	1.48	3.53	1.05	1.11	0.33	45.79	13.58
38年目	H 55	0.99304	0.98804	0.99466	0.99252	0.2851	90.0	23.69	5.75	11.43	40.86	11.65	1.65	0.38	1.48	3.51	1.00	1.10	0.31	45.48	12.97
39年目	H 56	0.99302	0.98802	0.99466	0.99252	0.2741	90.0	23.43	5.70	11.45	40.58	11.12	1.63	0.38	1.49	3.49	0.96	1.09	0.30	45.17	12.38
40年目	H 57	0.99300	0.98800	0.99466	0.99252	0.2636	90.0	23.17	5.66	11.47	40.30	10.62	1.61	0.38	1.49	3.48	0.92	1.08	0.29	44.86	11.83
41年目	H 58	0.99298	0.98798	0.99466	0.99252	0.2534	90.0	22.91	5.62	11.49	40.02	10.14	1.59	0.37	1.49	3.46	0.88	1.07	0.27	44.55	11.29
42年目	H 59	0.99296	0.98796	0.99466	0.99252	0.2437	90.0	22.65	5.57	11.51	39.74	9.68	1.57	0.37	1.49	3.44	0.84	1.06	0.26	44.24	10.78
43年目	H 60	0.99294	0.98794	0.99466	0.99252	0.2343	90.0	22.39	5.53	11.53	39.45	9.24	1.56	0.37	1.50	3.42	0.80	1.05	0.25	43.93	10.29
44年目	H 61	0.99292	0.98792	0.99466	0.99252	0.2253	90.0	22.14	5.49	11.55	39.17	8.83	1.54	0.37	1.50	3.40	0.77	1.04	0.24	43.62	9.83
45年目	H 62	0.99290	0.98790	0.99466	0.99252	0.2166	90.0	21.88	5.45	11.57	38.89	8.42	1.52	0.36	1.50	3.38	0.73	1.03	0.22	43.31	9.38
46年目	H 63	0.99288	0.98788	0.99466	0.99252	0.2083	90.0	21.62	5.40	11.59	38.61	8.04	1.50	0.36	1.50	3.37	0.70	1.02	0.21	43.00	8.96
47年目	H 64	0.99286	0.98786	0.99466	0.99252	0.2003	90.0	21.36	5.36	11.61	38.33	7.68	1.48	0.36	1.51	3.35	0.67	1.02			

便益の現在価値算定表

【残事業】

箇所名：新居浜バイパス

年次	年度 基準年 H 23	総走行台和の年次別伸び率 (四国ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益 (億円/年)					走行費用減少便益 (億円/年)					事故減少便益 (億円/年)		合計 (億円/年)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全 車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 (①×A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (②×A)	③	現在価値 (③×A)	便益合計 (①～③)	割引率4%
供用開始年次	H 24	0.99388	0.98953	0.99488	0.99294	0.9615	90.0	3.86	0.91	0.51	5.29	5.08	0.47	0.10	0.02	0.59	0.57	0.03	0.03	5.91	5.68
1年目	H 25	0.99385	0.98942	0.99485	0.99289	0.9246	90.0	3.84	0.90	0.51	5.25	4.86	0.47	0.10	0.02	0.59	0.54	0.03	0.03	5.87	5.42
2年目	H 26	0.99381	0.98931	0.99483	0.99284	0.8890	90.0	3.82	0.89	0.51	5.22	4.64	0.46	0.10	0.02	0.58	0.52	0.03	0.03	5.83	5.18
3年目	H 27	0.99377	0.98919	0.99480	0.99279	0.8548	90.0	3.79	0.88	0.50	5.18	4.43	0.46	0.10	0.02	0.58	0.50	0.03	0.02	5.79	4.95
4年目	H 28	0.99373	0.98908	0.99477	0.99274	0.8219	90.0	3.77	0.87	0.50	5.14	4.23	0.46	0.10	0.02	0.58	0.47	0.03	0.02	5.75	4.72
5年目	H 29	0.99369	0.98896	0.99475	0.99269	0.7903	90.0	3.74	0.86	0.50	5.11	4.04	0.46	0.10	0.02	0.57	0.45	0.03	0.02	5.71	4.51
6年目	H 30	0.99365	0.98883	0.99472	0.99263	0.7599	90.0	15.02	4.00	4.71	23.73	18.03	1.60	0.44	0.62	2.66	2.02	0.49	0.37	26.88	20.43
7年目	H 31	0.99361	0.98871	0.99469	0.99258	0.7307	90.0	15.25	4.10	5.61	24.96	18.24	1.43	0.42	0.61	2.46	1.80	0.53	0.39	27.95	20.42
8年目	H 32	0.99357	0.98858	0.99466	0.99252	0.7026	90.0	15.15	4.05	5.58	24.78	17.41	1.42	0.42	0.61	2.45	1.72	0.53	0.37	27.76	19.50
9年目	H 33	0.99514	0.98954	0.99856	0.99416	0.6756	90.0	15.08	4.01	5.57	24.66	16.66	1.41	0.42	0.61	2.44	1.65	0.53	0.36	27.63	18.67
10年目	H 34	0.99512	0.98942	0.99856	0.99412	0.6496	90.0	15.01	3.97	5.56	24.54	15.94	1.40	0.42	0.61	2.43	1.58	0.53	0.34	27.50	17.86
11年目	H 35	0.99509	0.98931	0.99856	0.99409	0.6246	90.0	14.94	3.93	5.55	24.42	15.25	1.39	0.42	0.61	2.42	1.51	0.53	0.33	27.37	17.10
12年目	H 36	0.99507	0.98920	0.99856	0.99406	0.6006	90.0	14.87	3.89	5.54	24.30	14.59	1.38	0.42	0.61	2.41	1.45	0.53	0.32	27.24	16.36
13年目	H 37	0.99505	0.98908	0.99856	0.99402	0.5775	90.0	14.80	3.85	5.53	24.18	13.96	1.37	0.42	0.61	2.40	1.39	0.53	0.31	27.11	15.66
14年目	H 38	0.99502	0.98896	0.99855	0.99398	0.5553	90.0	14.73	3.81	5.52	24.06	13.36	1.36	0.42	0.61	2.39	1.33	0.53	0.29	26.98	14.98
15年目	H 39	0.99500	0.98883	0.99855	0.99395	0.5339	90.0	14.66	3.77	5.51	23.94	12.78	1.35	0.42	0.61	2.38	1.27	0.53	0.28	26.85	14.34
16年目	H 40	0.99497	0.98871	0.99855	0.99391	0.5134	90.0	14.59	3.73	5.50	23.82	12.23	1.34	0.42	0.61	2.37	1.22	0.53	0.27	26.72	13.72
17年目	H 41	0.99495	0.98858	0.99855	0.99387	0.4936	90.0	14.52	3.69	5.49	23.70	11.70	1.33	0.42	0.61	2.36	1.16	0.53	0.26	26.59	13.12
18年目	H 42	0.99492	0.98845	0.99855	0.99384	0.4746	90.0	22.93	5.38	10.10	38.41	18.23	2.00	0.46	1.30	3.76	1.78	1.22	0.58	43.39	20.59
19年目	H 43	0.99044	0.99323	1.00173	0.99206	0.4564	90.0	22.71	5.34	10.12	38.17	17.42	1.98	0.46	1.30	3.74	1.71	1.21	0.55	43.12	19.68
20年目	H 44	0.99035	0.99318	1.00173	0.99200	0.4388	90.0	22.49	5.31	10.13	37.93	16.65	1.96	0.45	1.30	3.72	1.63	1.20	0.53	42.85	18.80
21年目	H 45	0.99025	0.99313	1.00173	0.99193	0.4220	90.0	22.27	5.27	10.15	37.70	15.91	1.94	0.45	1.31	3.70	1.56	1.19	0.50	42.59	17.97
22年目	H 46	0.99015	0.99309	1.00172	0.99187	0.4057	90.0	22.05	5.23	10.17	37.46	15.20	1.92	0.45	1.31	3.68	1.49	1.18	0.48	42.32	17.17
23年目	H 47	0.99006	0.99304	1.00172	0.99180	0.3901	90.0	21.83	5.20	10.19	37.22	14.52	1.90	0.44	1.31	3.66	1.43	1.17	0.46	42.05	16.40
24年目	H 48	0.98996	0.99299	1.00172	0.99173	0.3751	90.0	21.61	5.16	10.20	36.98	13.87	1.89	0.44	1.31	3.64	1.37	1.16	0.44	41.78	15.67
25年目	H 49	0.98986	0.99294	1.00171	0.99167	0.3607	90.0	21.40	5.12	10.22	36.74	13.25	1.87	0.44	1.32	3.62	1.31	1.15	0.42	41.52	14.97
26年目	H 50	0.98975	0.99289	1.00171	0.99160	0.3468	90.0	21.18	5.09	10.24	36.50	12.66	1.85	0.44	1.32	3.60	1.25	1.14	0.40	41.25	14.30
27年目	H 51	0.98965	0.99284	1.00171	0.99152	0.3335	90.0	20.96	5.05	10.26	36.27	12.09	1.83	0.43	1.32	3.58	1.19	1.13	0.38	40.98	13.67
28年目	H 52	0.98954	0.99279	1.00170	0.99145	0.3207	90.0	20.74	5.02	10.27	36.03	11.55	1.81	0.43	1.32	3.56	1.14	1.12	0.36	40.71	13.06
29年目	H 53	0.98943	0.99274	1.00170	0.99138	0.3083	90.0	20.52	4.98	10.29	35.79	11.03	1.79	0.43	1.32	3.54	1.09	1.11	0.34	40.44	12.47
30年目	H 54	0.98931	0.99268	1.00170	0.99130	0.2965	90.0	20.30	4.94	10.31	35.55	10.54	1.77	0.42	1.33	3.52	1.04	1.10	0.33	40.18	11.91
31年目	H 55	0.98920	0.99263	1.00170	0.99123	0.2851	90.0	20.08	4.91	10.33	35.31	10.07	1.75	0.42	1.33	3.50	1.00	1.09	0.31	39.91	11.38
32年目	H 56	0.98908	0.99257	1.00169	0.99115	0.2741	90.0	19.86	4.87	10.34	35.08	9.61	1.73	0.42	1.33	3.48	0.95	1.08	0.30	39.64	10.87
33年目	H 57	0.98896	0.99252	1.00169	0.99107	0.2636	90.0	19.64	4.83	10.36	34.84	9.18	1.71	0.41	1.33	3.46	0.91	1.07	0.28	39.37	10.38
34年目	H 58	0.98884	0.99246	1.00169	0.99099	0.2534	90.0	19.42	4.80	10.38	34.60	8.77	1.69	0.41	1.34	3.44	0.87	1.07	0.27	39.10	9.91
35年目	H 59	0.98871	0.99240	1.00168	0.99091	0.2437	90.0	19.20	4.76	10.40	34.36	8.37	1.67	0.41	1.34	3.42	0.83	1.06	0.26	38.84	9.46
36年目	H 60	0.98858	0.99235	1.00168	0.99082	0.2343	90.0	18.98	4.72	10.41	34.12	7.99	1.66	0.40	1.34	3.40	0.80	1.05	0.25	38.57	9.04
37年目	H 61	0.98845	0.99229	1.00168	0.99074	0.2253	90.0	18.76	4.69	10.43	33.88	7.63	1.64	0.40	1.34	3.38	0.76	1.04	0.23	38.30	8.63
38年目	H 62	0.98831	0.99223	1.00168	0.99065	0.2166	90.0	18.54	4.65	10.45	33.65	7.29	1.62	0.40	1.35	3.36	0.73	1.03	0.22	38.03	8.24
39年目	H 63	0.98818	0.99217	1.00167	0.99056	0.2083	90.0	18.33	4.61	10.47	33.41	6.96	1.60	0.39	1.35	3.34	0.70	1.02	0.21	37.76	7.87
40年目	H 64	0.98803	0.99211	1.00167	0.99047	0.2003	90.0	18.11	4.58	10.48	33.17	6.64	1.58	0.39	1.35	3.32	0.67	1.01	0.20	37.50	7.51
41年目	H 65	0.98789	0.99204	1.00167	0.99038	0.1926	90.0	17.89	4.54	10.50	32.93	6.34	1.56	0.39	1.35	3.30	0.64	1.00	0.19	37.23	7.17
42年目	H 66	0.98774	0.99198	1.00167	0.99029	0.1852	90.0	17.67	4.51	10.52	32.69	6.05	1.54	0.39	1.35	3.28	0.61	0.99	0.18	36.96	6.85
43年目	H 67	0.98759	0.99191	1.00166	0.99019	0.1780	90.0	17.45	4.47	10.54	32.45	5.78	1.52	0.38	1.36	3.26	0.58	0.98	0.17	36.69	6.53
44年目	H 68	0.98743	0.99185	1.00166	0.99010	0.1712	90.0	17.23	4.43	10.55	32.22	5.52	1.50	0.38	1.36	3.24	0.55	0.97	0.17	36.43	6.24
45年目	H 69	0.98727	0.99178	1.00166	0.99000	0.1646	90.0	17.01	4.40	10.57	31.98	5.26	1.48	0.38	1.36	3.22	0.53	0.96	0.16	36.16	5.95
46年目	H 70	0.98711	0.99171	1.00165	0.98990	0.1583	90.0	16.79	4.36	10.59	31.74	5.02	1.46	0.37	1.36	3.20	0.51	0.95	0.15	35.89	5.68
47年目	H 71	0.98694	0.99164	1.00165	0.98979	0.1522	90.0	16.57	4.32	10.61	31.50	4.79	1.45	0.37	1.37	3.18	0.48	0.94	0.14	35.62	5.42
48年目	H 72	0.98677	0.99157	1.00165	0.98969	0.1463	90.0	16.35	4.29	10.62	31.26	4.57	1.43	0.37	1.37	3.16	0.46	0.93	0.14	35.35	5.17
49年目	H 73	0.98659	0.99150	1.00165	0.98958	0.1407	90.0	16.13	4.25	10.64	31.03	4.37	1.41	0.36	1.37	3.14	0.44	0.92	0.13	35.09	4.94
合 計								826.46	206.22	400.57	1433.25	520.60	74.07	18.83	50.16	143.06	52.16	40.73	13.77	1617.04	586.52

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道11号	新居浜バイパス	4	9.3km

■事業費内訳（全体事業費）

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				22,730	
	改良費				12,492	
		土工	m ³	1,446,500	1,756	切土(625,500m ³)、盛土(600,000m ³)、捨土(221,000m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	42,500	472	置き換え基礎等
		法面工	m ²	69,570	236	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	3,554	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	35,576	1,727	
		函渠工	m	7,375	1,355	
		排水工	m	18,878	846	
		中央分離帯工	m	30,440	1,369	
		雑工	式	1	1,178	横断歩道橋(3箇所)、付替道路(590m)、付替水路(500m)等
	橋梁費				6,357	
		100m以上	m	706	4,809	PC橋(2橋)
		100m未満	m	162	1,547	PC橋(6橋)、鋼橋(1橋)
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				3,108	
		車道舗装	m ²	283,607	2,695	
		歩道舗装	m ²	119,400	413	
	付帯施設費				773	
		交通管理施設工	式	1	773	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				29,500	
	用地費		m ²	330,118	15,007	
		宅地	m ²	243,118	14,572	
		田畑	m ²	87,000	435	
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費	式		1	14,493	
③	間接経費	式		1	8,670	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				60,900	

【単価等について】

- 工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用
- 用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道11号	新居浜バイパス	4	6.9km

■事業費内訳（残事業費）

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				15,715	
	改良費				9,235	
		土工	m ³	1,046,500	1,238	切土(625,500m ³)、盛土(600,000m ³)、捨土(221,000m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	29,500	327	置き換え基礎等
		法面工	m ²	39,570	141	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	2,945	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	29,236	1,070	
		函渠工	m	6,595	1,150	
		排水工	m	13,878	642	
		中央分離帯工	m	15,440	691	
		雑工	式	1	1,030	横断歩道橋(3箇所)、付替道路(590m)、付替水路(500m)等
	橋梁費				5,226	
		100m以上	m	706	3,812	PC橋(2橋)
		100m未満	m	162	1,414	PC橋(6橋)、鋼橋(1橋)
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				980	
		車道舗装	m ²	92,807	878	
		歩道舗装	m ²	29,400	102	
	付帯施設費				273	
		交通管理施設工	式	1	273	標識工、防護柵工、道路照明等
		遮音壁	m			
②	用地及補償費				9,705	
	用地費		m ²	129,198	5,853	
		宅地	m ²	95,000	5,682	
		田畑	m ²	34,198	171	
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費	式		1	3,852	
③	間接経費	式		1	3,884	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	残事業費				29,304	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道11号	新居浜バイパス	4	9.3km

■維持管理費内訳（全体事業費）

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	9.3	1,073	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	5,379	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			6,452	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道11号	新居浜バイパス	4	6.9km

■維持管理費内訳（残事業費）

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.9	860	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	4,307	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			5,167	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。