

一般国道11号

こまつ 小松バイパス

事業再評価 (重点審議)

令和元年10月11日



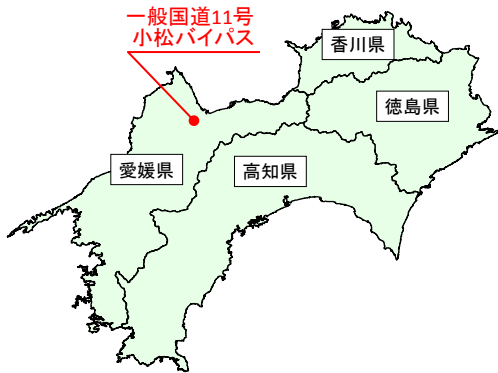
国土交通省四国地方整備局

1. 事業の概要

【事業の目的】

- 小松バイパスは、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り、国道11号のバイパスとして機能し、いよ小松北IC・いよ小松ICと西条臨海工業団地や東予港とのアクセス向上にも寄与するなど、地元産業、経済の活性化を図る道路である。

<位置図>



<主な事業の経緯>

年度	内容
平成3年度	・事業化・都市計画決定
平成4年度	・用地買収着手
平成10年度	・工事着手 ・妙口(延長0.2km) H11.3 暫定2車線開通
平成12年度	・妙口(延長0.7km) H11.3 暫定2車線開通
平成19年度	・妙口～北川(延長1.1km) H20.3 暫定2車線開通

<平面図>



暫定供用(2/4)
 平成11年3月 延長 0.2km
 平成13年3月 延長 0.7km
 平成20年3月 延長 1.1km

凡例

未整備	暫定開通	完成開通	再評価箇所
			再評価箇所
			高速道路
			一般国道(指定区間)
			一般国道(指定区間外)
			主要地方道
			一般県道
			その他の道路

1. 事業の概要

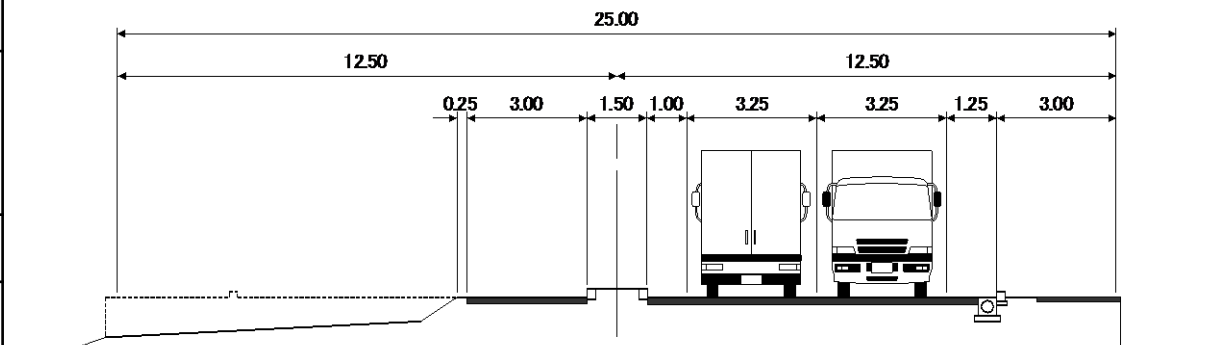
【事業計画諸元】

事業名	一般国道11号 <small>こまつ</small> 小松バイパス
計画区間	<small>えひめけんさいじょうしこまつちょうしんやしき</small> 愛媛県西条市小松町新屋敷 ～ <small>えひめけんさいじょうしこまつちょうやすい</small> ～ 愛媛県西条市小松町安井
計画延長	7.5km(開通済2.0km)
構造規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
標準幅員	25.0m
計画交通量	14,400～22,500台/日

【標準断面図】

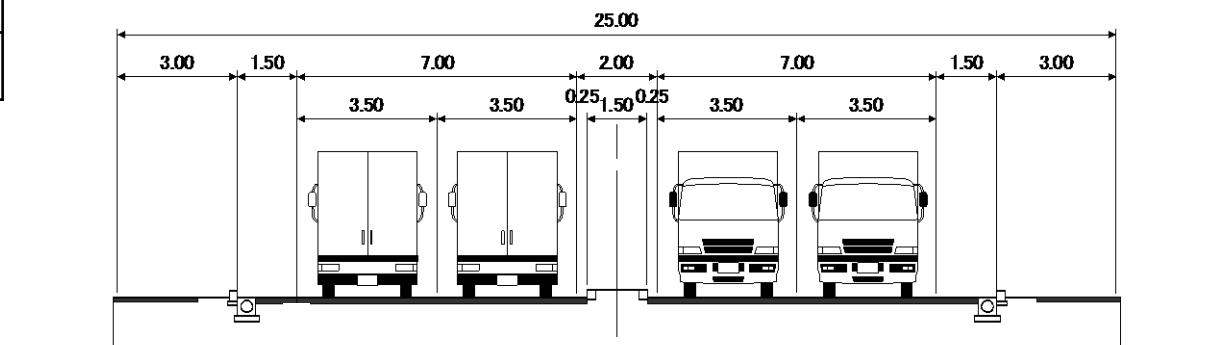
■ 暫定時(2車線)

[単位:m]



■ 完成時(4車線)

[単位:m]

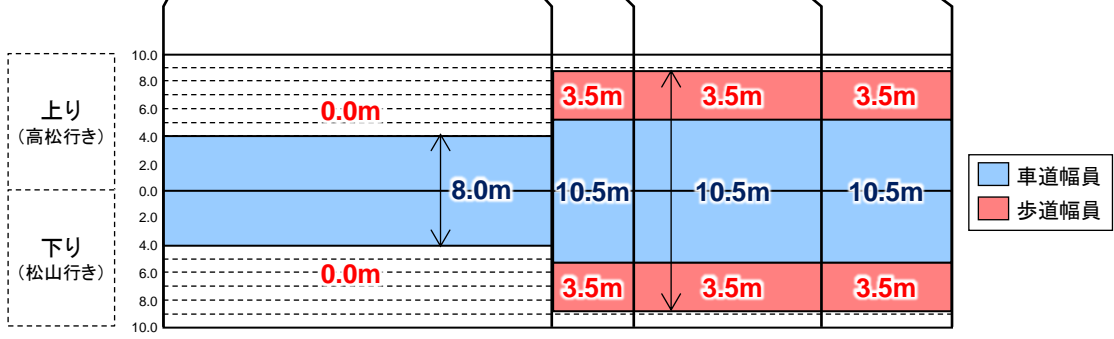


2. 事業の効果と必要性 (1)

交通安全性の向上

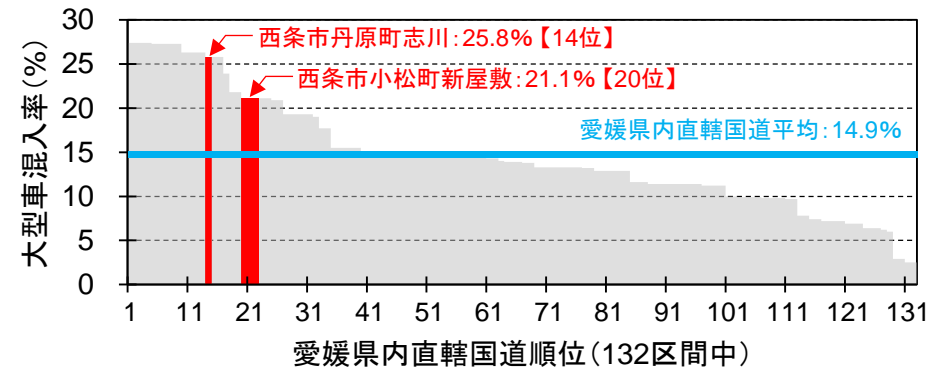
- 小松バイパスに並行する現国道11号は、歩道の幅員が狭い上に大型車混入率が20%以上と高く、沿線住民や当該区間の利用者(歩行者、自転車、自動車)にとって、非常に危険な状況である。
- 小松バイパスの全線開通により、現道を通行する車両がバイパスに転換することで、安全性の大幅な向上が期待される。

■小松バイパスに並行する国道11号の幅員構成



資料) 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査

■小松バイパスに並行する国道11号の大型車混入率
(愛媛県内の直轄国道の大型車混入率順位)



資料) 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査

【写真】国道11号を通行する大型車の様子(小松町大頭地区)



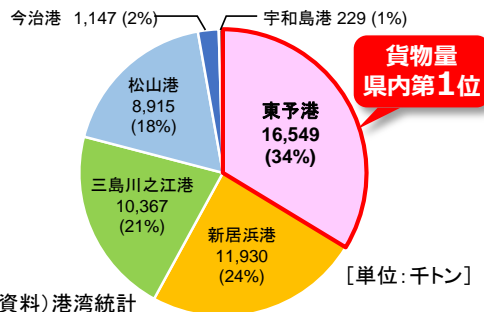
撮影日: 令和元年5月

2. 事業の効果と必要性 (2)

東予港へのアクセス向上による物流の効率化

- 西条市には、県内最大の貨物量を誇る東予港(重要港湾)があり、また、臨海部に多くの事業所が集積している。同市の製造品出荷額は愛媛県内で第2位であり、県全体の産業、物流を支える重要な地域である。
- 小松バイパスの全線開通により、県西部方面と東予港および西条市臨海部を結ぶ新たな物流ルートが形成されるとともに、東予港中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業と一体的に機能することで、物流の効率化が進み、地域のさらなる発展に寄与する。

■愛媛県内の重要港湾の海上出入貨物量の割合(H29)



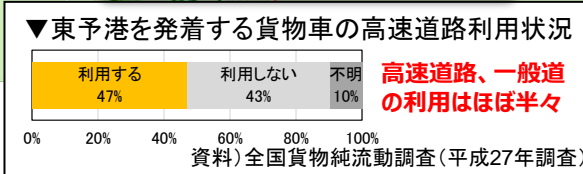
■愛媛県内の製造品出荷額 上位5市(H29)

順位	市町村	製造品出荷額等 (億円)	県内シェア
1	今治市	10,092	24.2%
2	西条市	8,252	19.7%
3	新居浜市	7,974	19.1%
4	四国中央市	6,773	16.2%
5	松山市	3,911	9.4%
合計		41,785	100.0%

県内第2位 (約2割を占める)

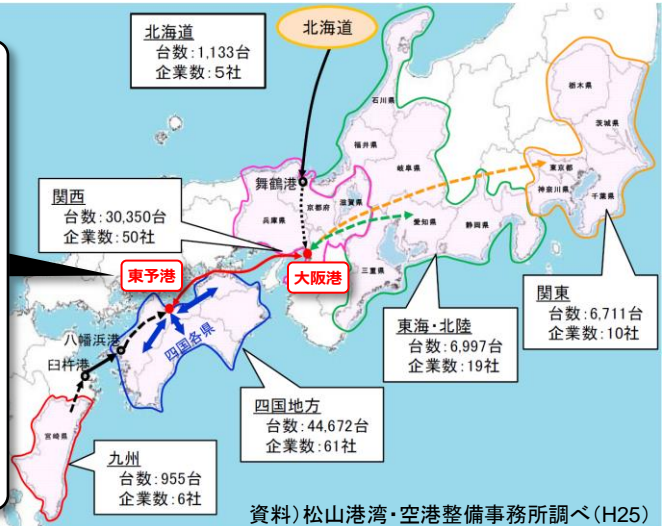
資料) 工業統計

■西条市臨海部へのアクセス向上



■東予港フェリーの利用状況

- 東予港は、四国で唯一、大阪港とのフェリー航路が就航。
- 毎日定刻就航(夜間発一早朝着)の利便性を活かし、西条市、今治市、松山市等の背後圏をはじめ、全国各地の企業が利用する広域的な物流拠点として機能。



＜東予港中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業＞

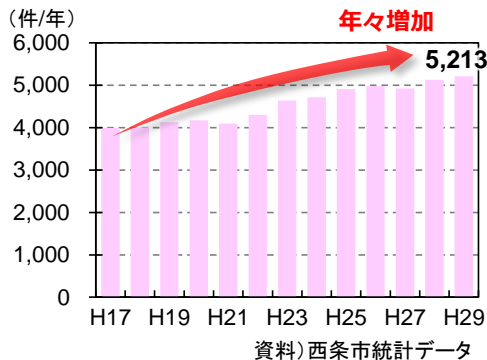
- 事業期間: H26年度～R7年度
- 事業目的: 貨物量の増加に伴う船舶の大型化への対応、大規模地震発生時の緊急物資輸送拠点の確保
- 構成施設: 岸壁(-7.5m)(耐震)、航路(-7.5m)、泊地(-7.5m)、臨港道路、ふ頭用地
- ※平成30年8月に耐震強化岸壁を暫定供用

2. 事業の効果と必要性 (3)

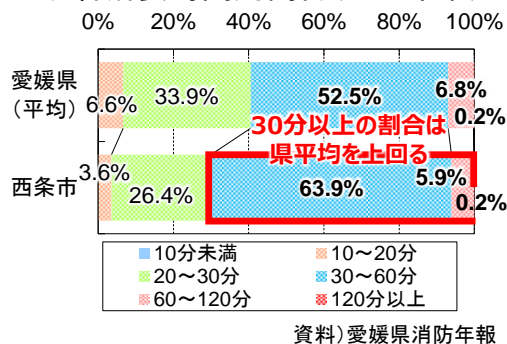
救急医療施設へのアクセス向上により沿線地域の安心が向上

- ・ 現国道11号は、幅員が狭く、また、交差点密度が高いため、安全かつ迅速な救急搬送の妨げとなっている。
- ・ 小松バイパスが全線開通することで、走行性の高い救急搬送ルートが確保され、搬送時間の短縮による救命率向上や負担軽減などの効果が期待される。

■西条市の救急出場件数の推移



■救急出場から医療機関等への収容所要時間別割合 (H29年中)



■救急医療関係者の声

西条市西消防署

- ・ 小松バイパスに並行する**国道11号は、片側1車線であるため、追い越し時**は対向車線にはみ出での走行となり、危険を伴います。
- ・ 小松バイパスが開通すれば、**西条市民病院および小松地区から東予救命救急センターへの搬送時間の短縮**につながると思います。

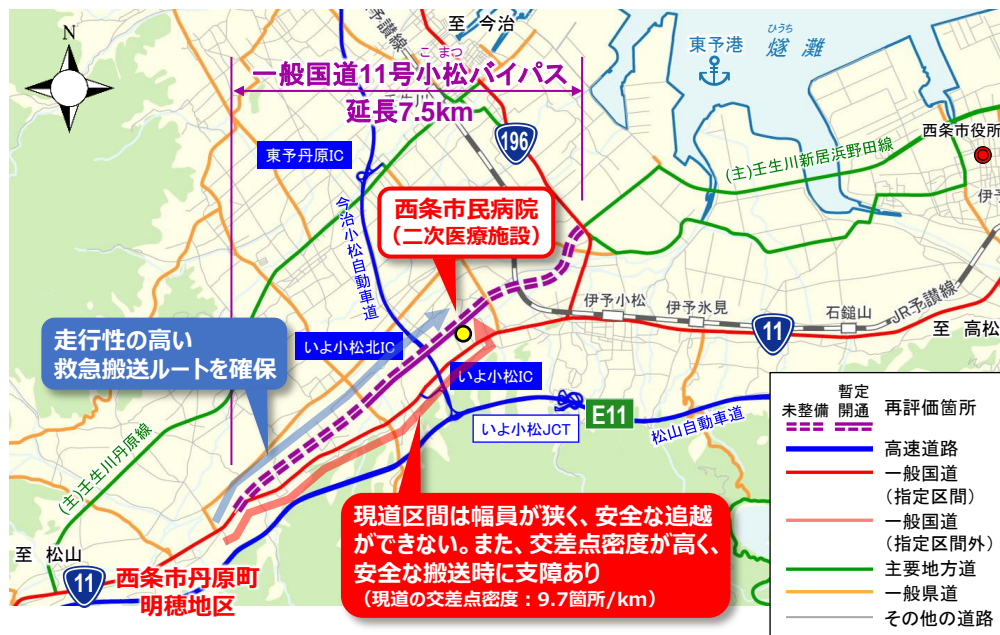
西条市民病院

- ・ 小松バイパスが整備されることを前提に候補地を検討し、**現在の場所に移転**しました。西条市西部エリアは、二次医療施設の空白地帯でもあったため、**市民の救急医療の充実**につながると感じています。
- ・ 小松バイパスの整備により、当院の**救急などの機能もさらに発揮できるもの**と期待しています。

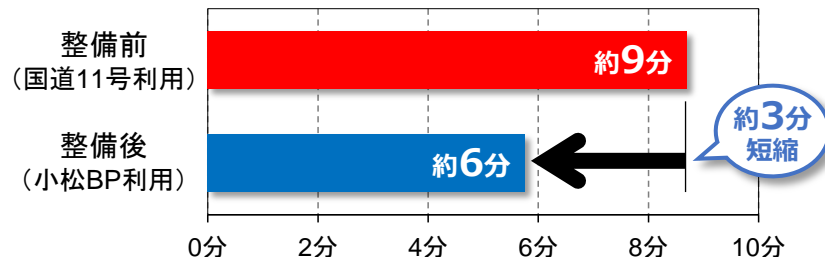


【写真】西条市民病院 (H22に小松BPの沿道に移転)

■小松バイパスの開通に伴う走行性の高い救急搬送ルートの確保



○小松バイパスの開通に伴う旅行時間の短縮(西条市丹原町明穂地区～西条市民病院)

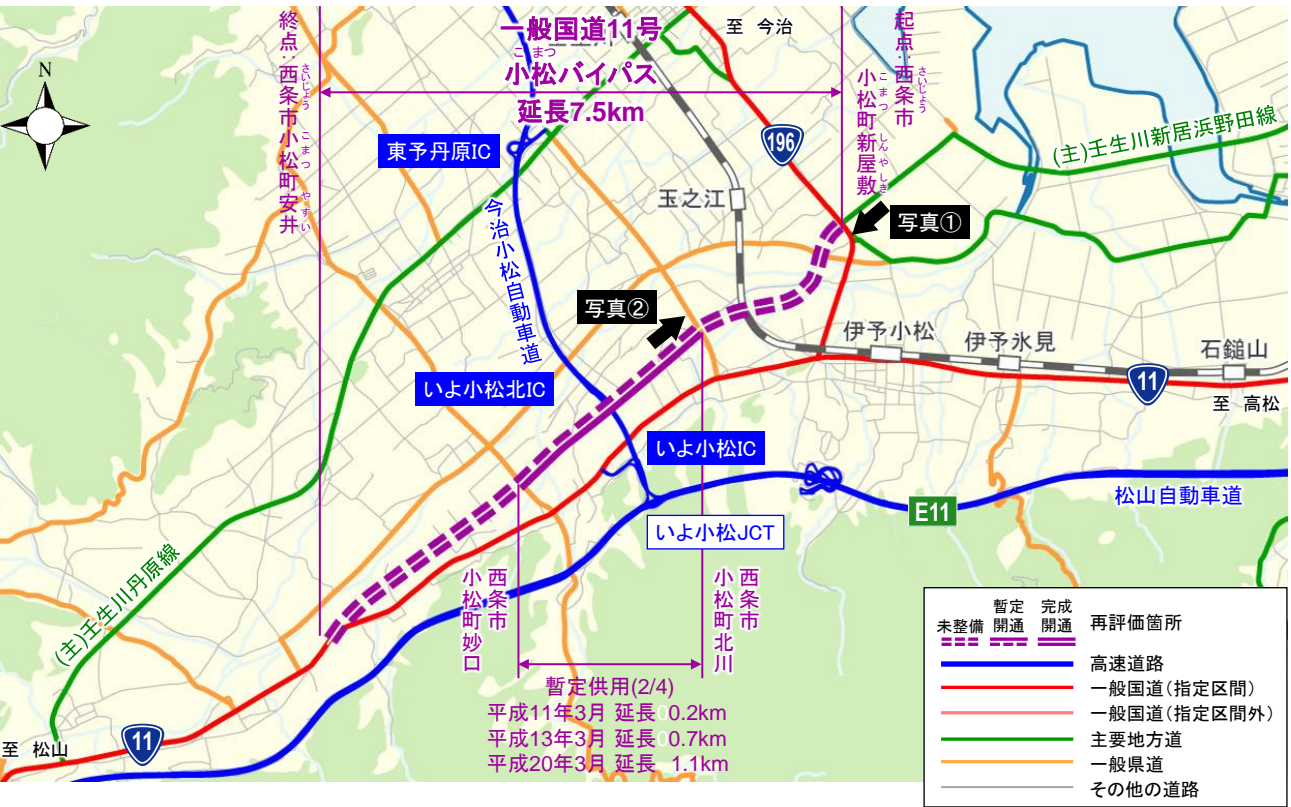


※) 既存道路の旅行速度は、「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」における混雑時旅行速度を適用。小松バイパス(未開通区間)の旅行速度は、設計速度(60km/h)を適用。

3. 事業の進捗状況と見込み

これまでの用地進捗率は約58%、事業進捗率は約61%となっており、現在、調査設計、用地買収を推進中。

<平面図>



【写真①】国道196号(西条市小松町新屋敷)から小松バイパス起点部を臨む



【写真②】小松バイパス開通区間から起点部方面を臨む



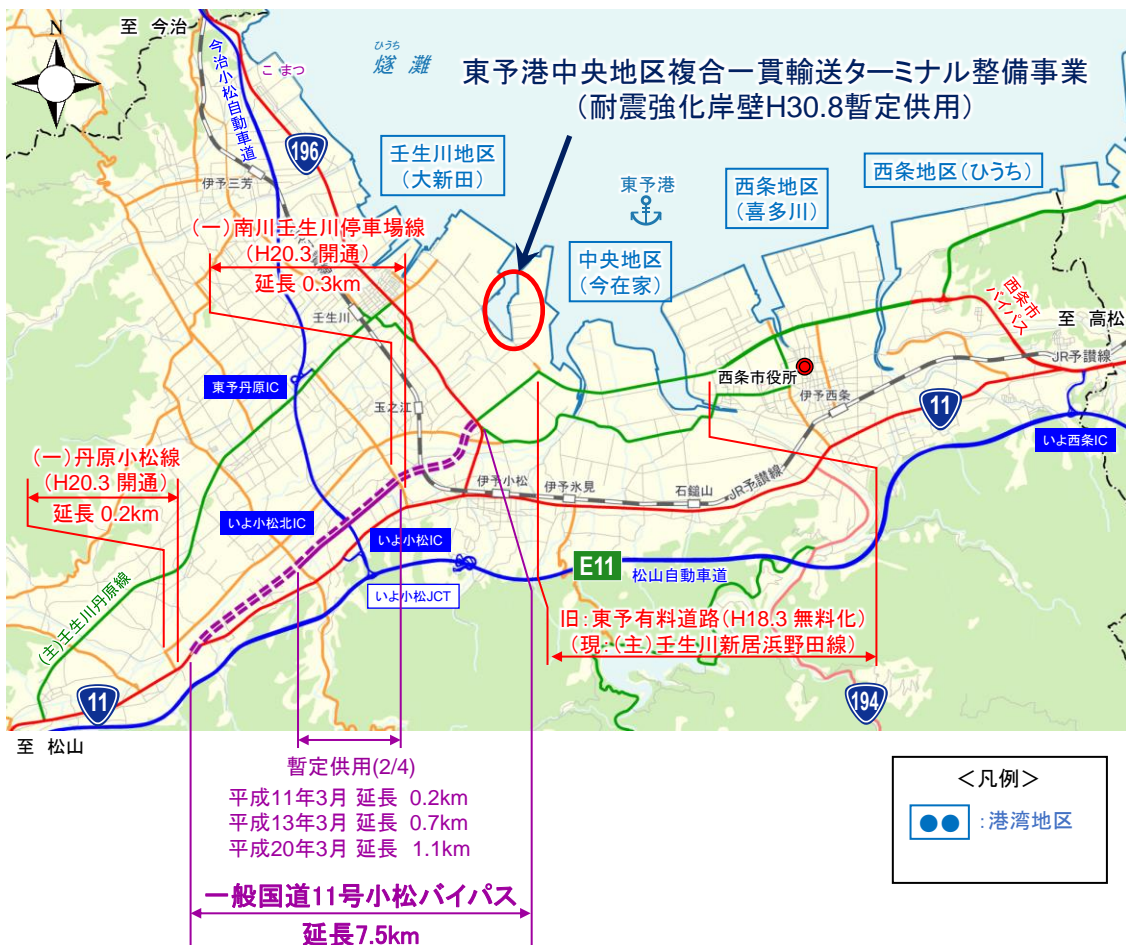
撮影日: 令和元年5月

<事業の進捗状況>

延長	7.5km		
現状	調査設計、用地買収推進中		
進捗状況	今回(R1) 平成30年度末時点	前回(H28) 平成27年度末時点	
	用地進捗状況	約58%	約38%
	事業進捗状況	約61%	約43%

4. 事業を巡る社会情勢の変化等

＜小松バイパスを巡る社会情勢の変化＞



＜周辺道路の整備状況＞

にゅう がわ

- 平成18年 3月 旧東予有料道路((主)壬生川新居浜野田線) 無料化
- 平成20年 3月 (一)丹原小松線(延長 0.2km) 開通
- 平成20年 3月 (一)南川壬生川停車場線(延長 0.3km) 開通

＜東予港中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業＞

いまざいけ

- 中央地区(今在家) 事業期間: 平成26年度～令和7年度

- 【国事業】耐震強化岸壁(H30.8暫定供用)、航路、泊地、臨港道路、ふ頭用地の整備
- 【県事業】臨港道路、ふ頭用地の整備

＜その他、東予港の整備状況＞

- 西条地区(ひうち) 事業期間: 平成23年度～平成28年度

- 【県事業】防波堤、泊地の整備

きたがわ

- 西条地区(喜多川) 事業期間: 平成6年度～令和7年度

- 【県事業】物揚場、防波堤、護岸、船揚場、泊地、道路、ふ頭用地の整備

おおしんでん

- 壬生川地区(大新田) 事業期間: 平成7年度～平成29年度

- 【県事業】物揚場、護岸、防波堤、道路、浮棧橋、船揚場、泊地等の整備

5. 事業費の変化（1）用地補償費の見直し

用地取得段階における詳細な物件調査等の結果により、用地補償費が増加

【当初】32億円 → 【変更】54億円（22億円増）

○当初は、類似の補償実績を基に用地補償額を算出。

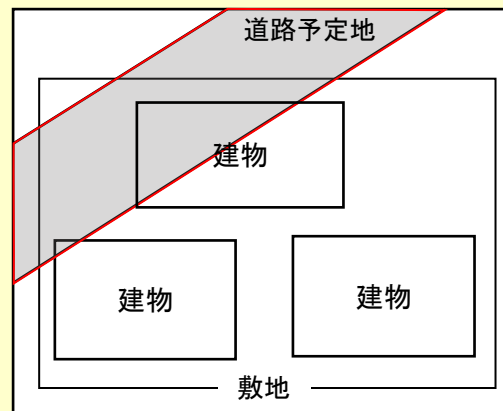
○詳細な物件等の調査により、施設全体が不離一体の形態であることが判り、これを踏まえた移転補償を行ったことで、事業費が22億円増加。



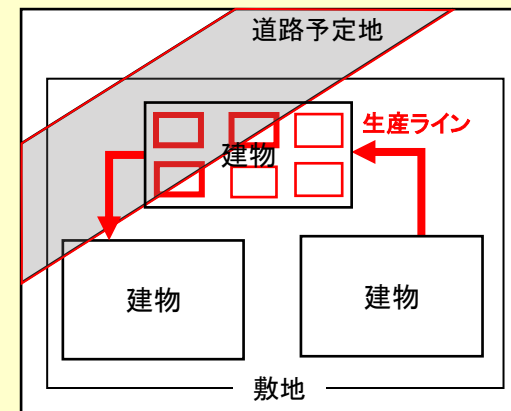
〔事例〕

- ・ 詳細な物件調査や稼働状況の調査により、支障となる施設が全体の稼働に影響することが判り、施設全体の補償が必要となり、用地補償費が増加。

【調査前】



【調査後】



5. 事業費の変化（2）横断施設計画の見直し

地元協議により、横断施設の構造が変更となったことから、事業費が1億円増加。

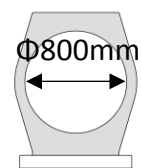
【当初】0.1億円 → 【変更】1.1億円（1億円増）

- 当初は、一般的な管理水準を踏まえ横断施設を計画（横断管（ $\phi 800$ ）で計画）
- 道路計画地を横断する水路は、周辺の農業用水路として利用。
- 埋設延長が長く清掃や泥の搬出等の管理が困難であることから、地元協議により、管理が容易な構造に変更。
- 維持管理空間を確保できる函渠構造を採用したことで、事業費が1億円増加。

<位置図>



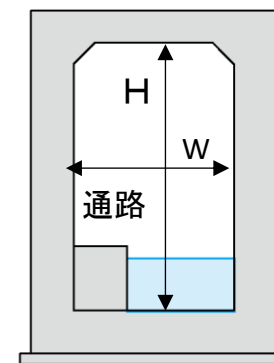
<当初計画>



埋設管
($\Phi 800\text{mm}$)



<変更計画>



函渠

H2,500 × W1,500~2,400

5. 事業費の変化（3）まとめ

- 用地補償費の増額、横断施設計画の見直しにより、**事業費が23億円増加**。

<事業費の見直し(まとめ)>

項目		増額・縮減内容	①当初	②変更	費用増加分 (②-①)
事業費増	用地補償費の増額	■ 詳細物件調査による用地補償費の増額 ・用地取得段階における詳細な物件調査等の結果により、用地補償費が増加	32億円	54億円	22億円
	横断施設計画の見直しに伴う増加	■ 地元協議を踏まえた横断施設計画の見直し ・地元協議により、横断施設の構造が変更となったことから、事業費が増加。	0.1億円	1.1億円	1億円
合 計					23億円

<全体事業費>

①前回評価時	②増加	今回評価時(①+②)
160億円	23億円	183億円

6. 事業の投資効果

【費用便益比】

項目		事業全体	残事業
費用(C)		241億円	87億円
	事業費	209億円	61億円
	維持管理費	32億円	26億円
便益(B)		359億円	278億円
	走行時間短縮便益	327億円	252億円
	走行経費減少便益	25億円	19億円
	交通事故減少便益	7億円	7億円
費用便益比(B/C)		1.5	3.2

注)費用及び便益額の値は基準年における現在価値(令和元年度)を表す。四捨五入の関係で合計が一致しない場合がある。

【前回評価時からの事業計画の変化】

	今回評価 (令和元年度)		前回評価 (平成28年度※)		備考 (前回評価時からの主な変更点等)
事業諸元	延長 7.5km				
計画交通量	14,400~22,500台/日		8,000~19,600台/日		・ODの変更による交通量の変更
全体事業費	183億円(23億円増)		160億円		・用地補償費の見直しによる増額等
費用便益比	事業全体	残事業	事業全体	残事業	・費用便益分析マニュアルの改訂(原単位の更新)
総費用(C)	241億円	87億円	162億円	75億円	
便益(B)	359億円	278億円	228億円	209億円	
費用便益比(B/C)	1.5	3.2	1.4	2.8	

注)上記の総費用及び総便益の数値は基準年における現在価値を表す。基準年については前回は平成25年度、今回は令和元年度。

総事業費は、維持管理費を除く全体事業費(単純合計)。

計画交通量はH42時点、前回はH25評価時の計画交通量

7. 地方公共団体等からの要望

- 周辺の自治体である西条市より、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。
(H29.4、H30.4、R1. 9)

8. 地方公共団体の意見

【愛媛県知事意見】

対応方針(原案)については異議ありません。本事業は、西条市内の国道11号のバイパスとして臨海工業団地や東予港と市内ICとのアクセスが向上すること、現国道の渋滞緩和や交通安全の確保につながることなど、地元産業、経済の活性化に寄与する重要な道路であることから、引き続きコスト縮減に努めるとともに、事業推進をお願いします。

9. コスト縮減や代替立案等の可能性

- 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、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、ライフサイクルコストに留意し、総コストの縮減に努める。
- 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た合理的な計画であり、代替案立案の可能性はない。

10. 対応方針(原案)

以上のことから、一般国道11号小松バイパスの事業を継続する。