

一般国道33号

まつやま
松山外環状道路インター線

(事後評価)

令和3年12月21日



国土交通省四国地方整備局

1. 事業の目的と概要 (1)

■ 事業目的

- ・地域高規格道路「松山外環状道路」の一部を形成
- ・松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス向上
- ・市内中心部へ流入する交通を分散し、現道の旅行速度を改善、市内の交通渋滞を緩和

<位置図>



■ 計画概要

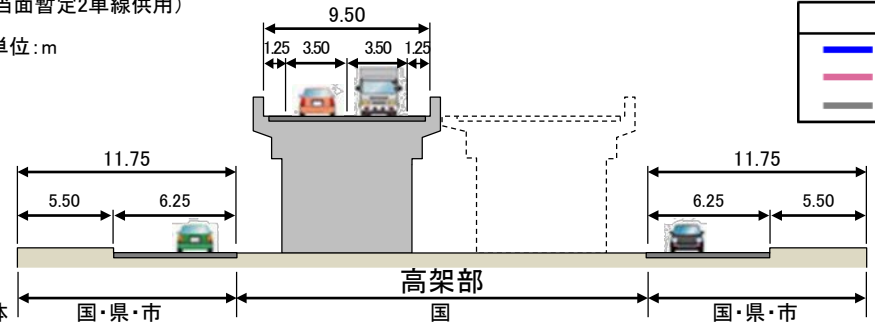
項目	内容	
事業名	一般国道33号 ^{まつやま} 松山外環状道路 インター線	
起終点	愛媛県松山市北井門 ^{まつやま きたいど} ～愛媛県松山市余戸南 ^{まつやま ようごみなみ}	
延長	4.8 km	
構造規格 設計速度等	2種1級 80km/h (自専道部)	4種1級 60km/h (一般道部)
事業の経緯	事業化	平成16年度(自専道部) / 平成15年度(一般道部)
	都市計画決定	平成2年度
	用地買収着手	平成17年度
	工事着手	平成19年度
	開通年	平成28年12月(全線開通)



■ 標準断面図

※点線部分は将来計画 (当面暫定2車線供用)

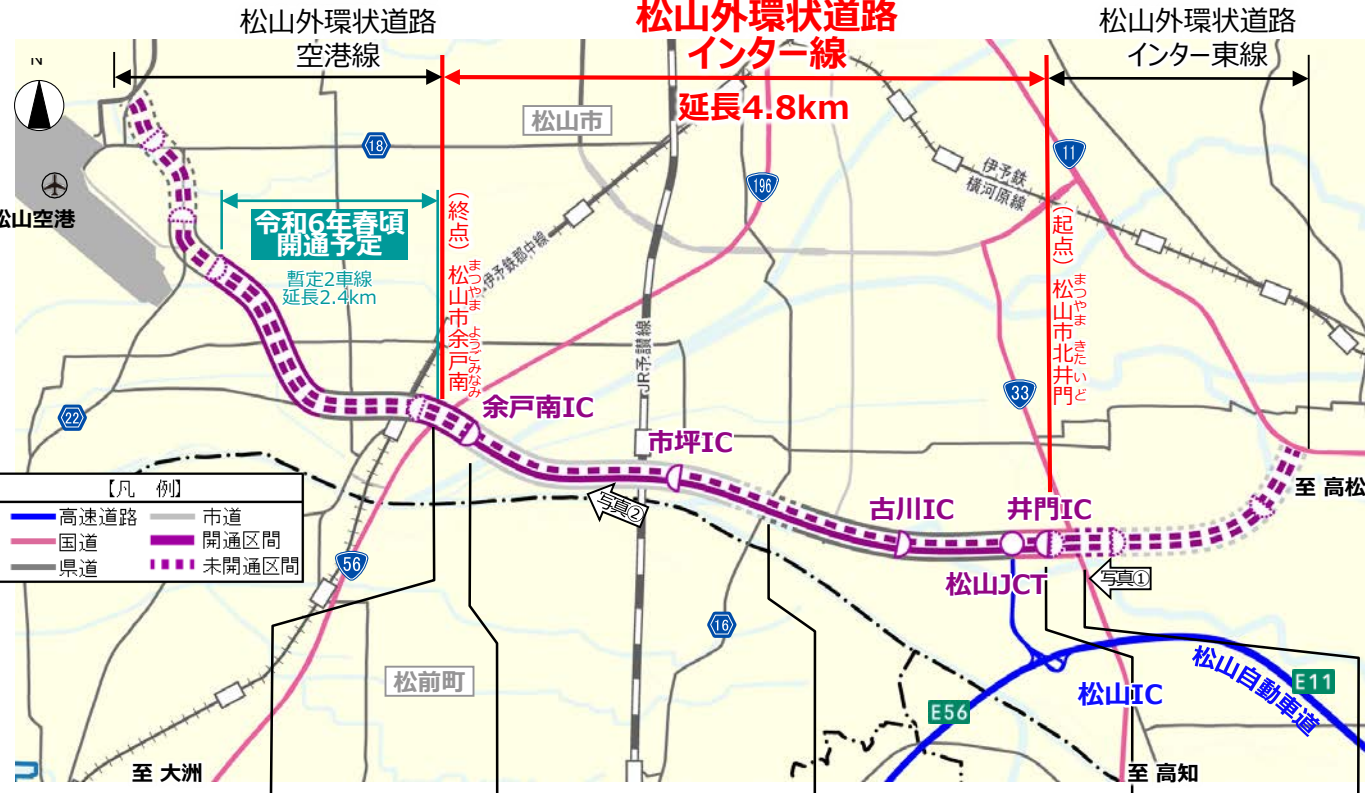
単位: m



1. 事業の目的と概要 (2)

・井門～古川間は平成25年度、市坪～余戸南間は平成26年度、古川～市坪間は平成28年度に完成し、全線暫定2車線開通。

■ 事業経緯



工区	国道56号 ～余戸南IC	余戸南IC ～(主)松山伊予線	(主)松山伊予線 ～井門IC	井門IC ～国道33号	
延長	0.4km	2.1km	1.8km	0.5km	
事業主体	国土交通省				
開通年次	一般部 平成27年3月	(市坪～余戸南) 平成27年3月 暫定2車線開通	(古川～市坪) H28年12月 暫定2車線開通	(井門～古川) 平成26年3月 暫定2車線開通	一般部 平成26年3月

2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

■ 前回評価と開通後の比較

<一般国道33号 松山外環状道路インター線>

	前回評価時 (H25年度※1)	開通後 (H28.12開通)	変化及びその要因
道路構造等	第2種第1級 80km/h 延長4.8km 4車線	第2種第1級 80km/h 延長4.8km 暫定2車線	早期に道路ネットワーク網をつなげることを優先するため、暫定2車線で当面事業完了
総事業費	約532億円	約400億円	床版形式の変更、支承形式の変更、下部構造の見直し等によるコスト縮減
交通量	24,000台/日	18,200台/日	<ul style="list-style-type: none"> ・前回評価時は、H17全国道路・街路交通情勢調査ベースでの将来(R12)推計値 ・開通後は、市坪IC～余戸南IC間におけるトラフィックカウンター観測結果(R3.9月平均値)
事業期間	平成16年度～ 令和12年度	平成16年度～ 平成28年度	早期に道路ネットワーク網をつなげることを優先するため、暫定2車線で当面事業完了
費用便益比 (B/C)	1.2	2.5	<ul style="list-style-type: none"> ・基準年の変更 ・費用便益分析マニュアルの改訂

※1 前回再評価の結果（平成25年度）の値を記載

3. 利用状況

- ・市内中心部へ流入する交通が分散し、**周辺道路の交通量が減少した。**
- ・松山外環状道路に9,800台/12h転換し、**国道33号と市道松山環状線は約1,000台/12h～2,000台/12h減少した。**

交通量の推移



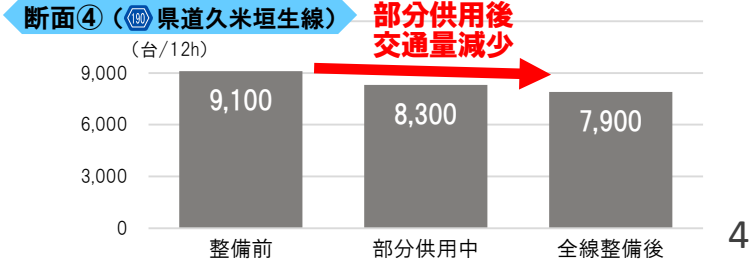
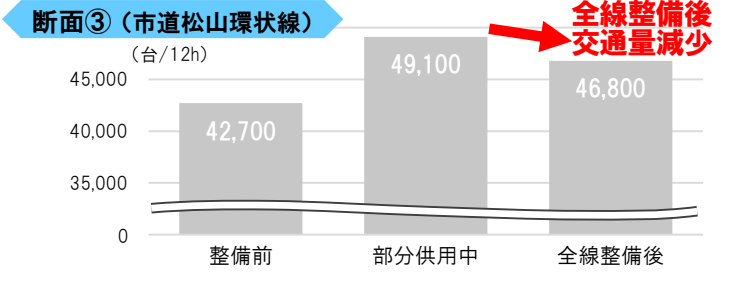
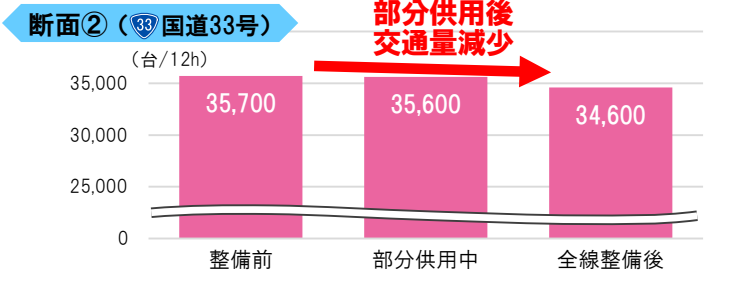
【凡 例】

— 高速道路	— 市道
— 国道	— 開通区間
— 県道	— 未開通区間

(データの出典)

整備前：交通量調査結果 H25. 11. 13(水)
 部分供用中：機械観測データ H28. 6. 1～H28. 6. 30 平日
 全線整備後：機械観測データ H29. 6. 1～H29. 6. 30 平日

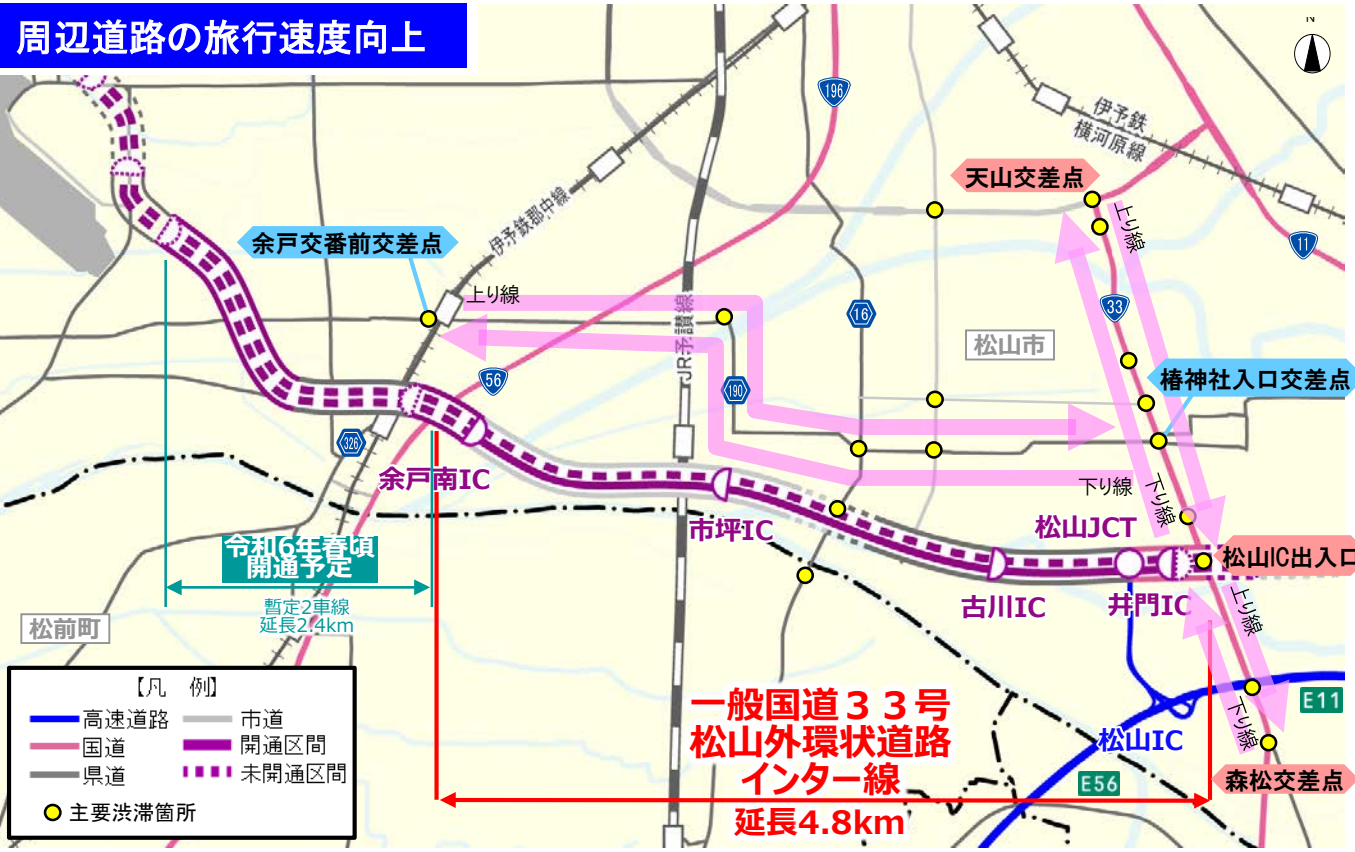
各断面の交通量推移



4. 事業効果の発現状況 周辺道路の旅行速度向上

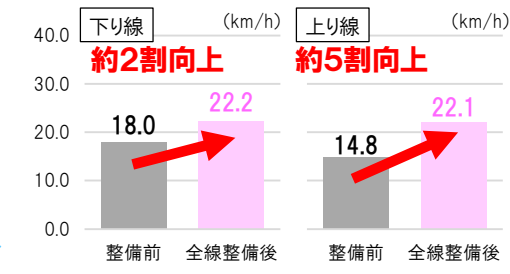
- ・市内中心部へ流入する交通が分散し、**周辺道路の旅行速度が向上した。**
- ・**国道33号の旅行速度が最大約8割向上、県道久米垣生線の旅行速度が約1割向上した。**

周辺道路の旅行速度向上

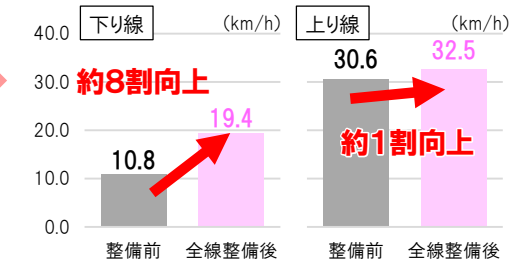


33 国道33号の旅行速度向上

松山IC出入口～天山交差点

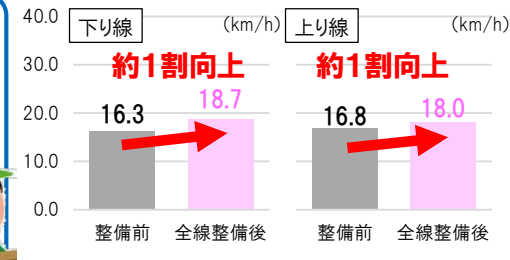


森松交差点～松山IC出入口



190 久米垣生線の旅行速度向上

椿神社入口交差点～余戸交番前交差点



(出典) 整備前:H22道路交通センサス 混雑時旅行速度
整備後:ETC2.0プローブ情報 R2.10月混雑時

○食品配送関係者の声 (出典)ヒアリング調査結果 (令和2年実施)

- ・外環状道路ができたことで、天山交差点など周辺道路の混雑が緩和して走りやすくなった。
 - ・毎日夕方、配送拠点に戻る時間が早くなった。
 - ・他の作業の時間がとれるようになり、**業務の効率化につながっている。**
-

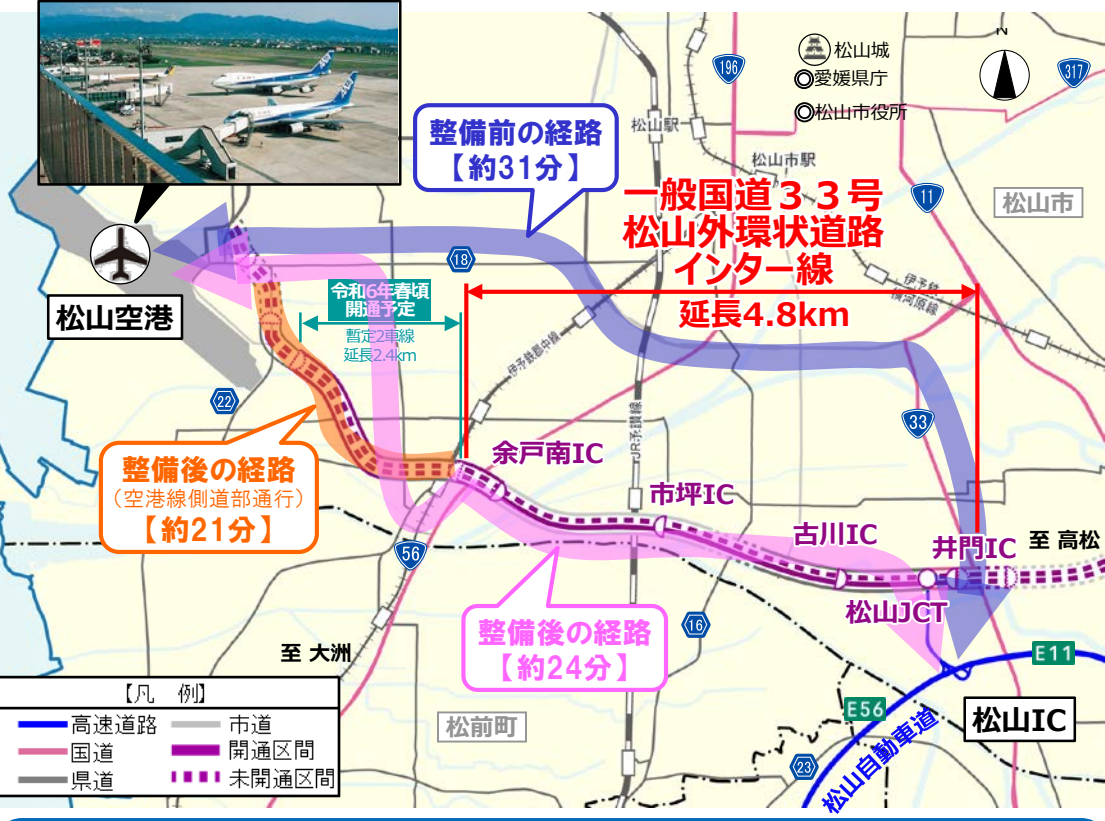
○貨物運送関係者の声 (出典)ヒアリング調査結果 (令和2年実施)

- ・インター線の整備前は、松山ICまで街中を走る必要があったため、渋滞で到着時間が読めなかった。
 - ・インター線を通れるようになって、松山ICまで早く着き、時間が読めるようになった。
 - ・おかげで**従業員に時間のゆとりが生まれた。**従業員の働き方改革にもつながっていると感じる。
-

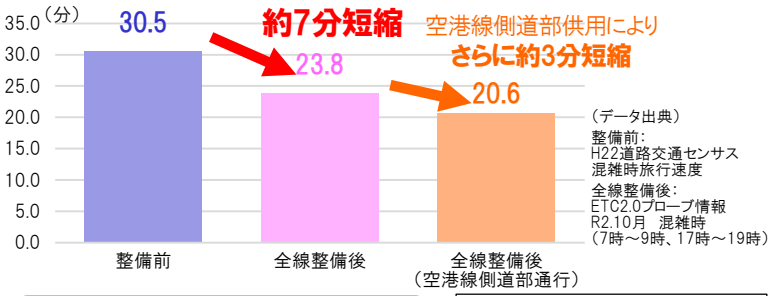
4. 事業効果の発現状況 松山空港へのアクセス向上

- ・ **松山IC～松山空港間の所要時間短縮(約7分)**や、**定時性向上**等、広域交通拠点間のアクセスが向上した。
- ・ 中四国で国内線乗降客数最多を誇る松山空港は乗降客数が増加傾向であり、**交流人口の拡大に寄与**している。

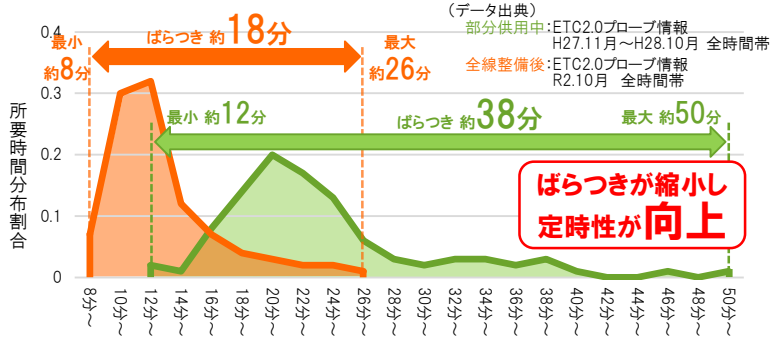
松山空港へのアクセス向上



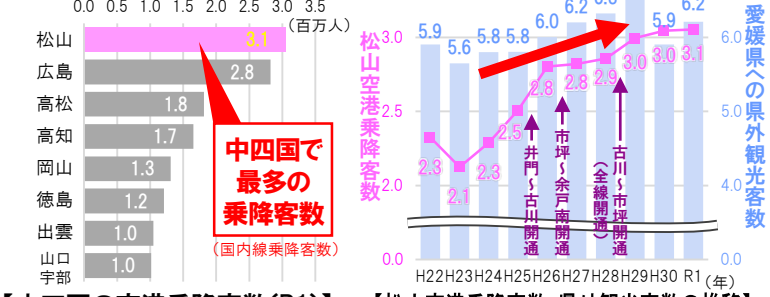
松山IC～松山空港の所要時間



松山IC～松山空港の定時性向上



松山空港の利用状況



○観光関係事業者の声

(出典)ヒアリング調査結果(令和2年実施)

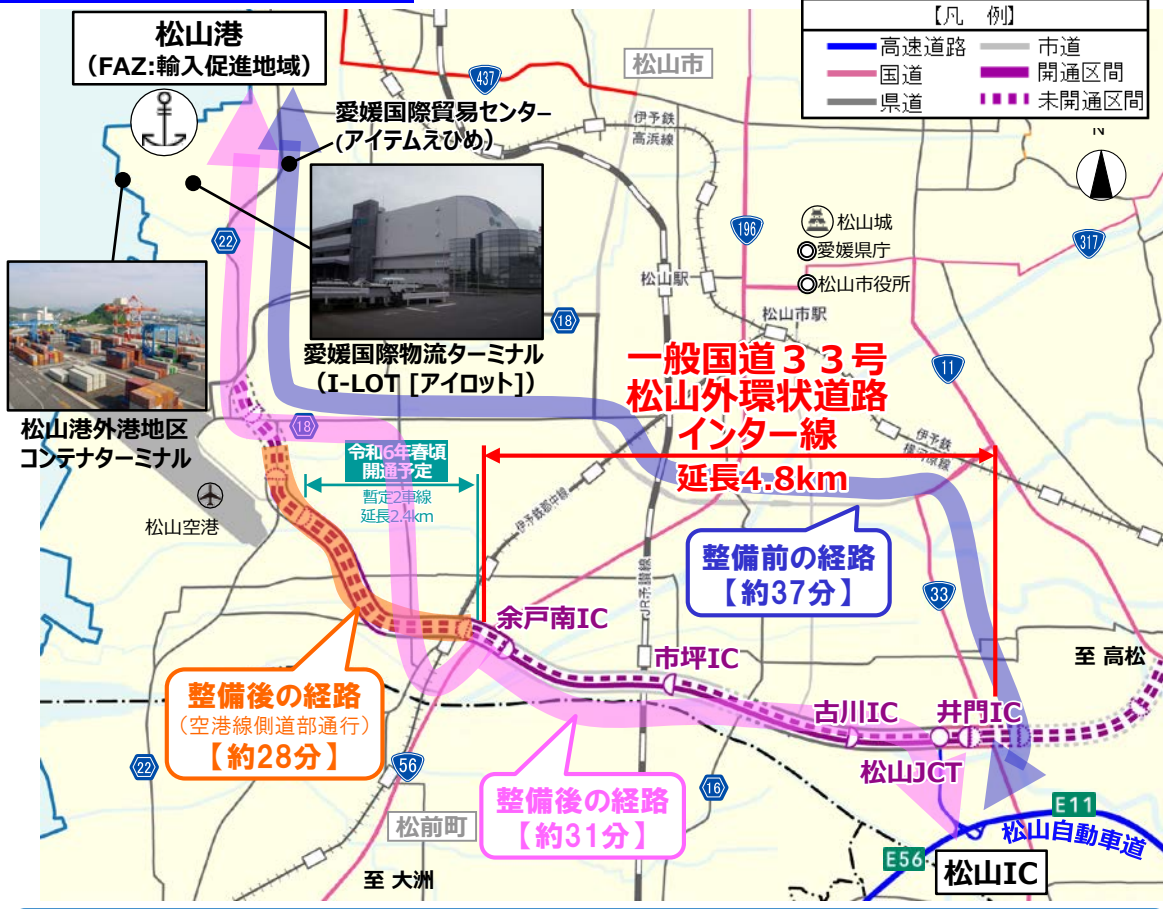
- ・ 松山ICから空港方面へ移動する際、**渋滞が多く発生している国道33号を通らなくて良かったことで定時性が確保された**。また、松山外環状線の整備が進んだことで、渋滞の影響によるタイムロスが少なくなり、観光ツアー当日に急遽立ち寄り予定観光地を減らすことが少なくなった。(旅行会社従業員)
- ・ 空港から砥部・石井方面への往來の際には外環を利用するが、**より速く・より安全に往來できるようになった**。(旅客運送業者)



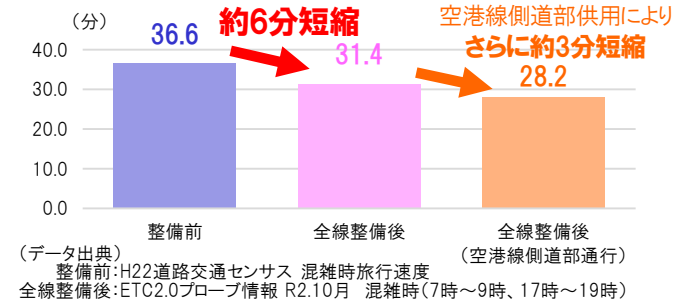
4. 事業効果の発現状況 物流ネットワークの強化

- ・松山港～松山IC間の所要時間短縮(約6分)や、定時性向上等、地域開発拠点間へのアクセスが向上した。
- ・物流機能の強化が図られたことにより、コンテナ取扱量の増加等、地域経済の発展の一端を担っている。

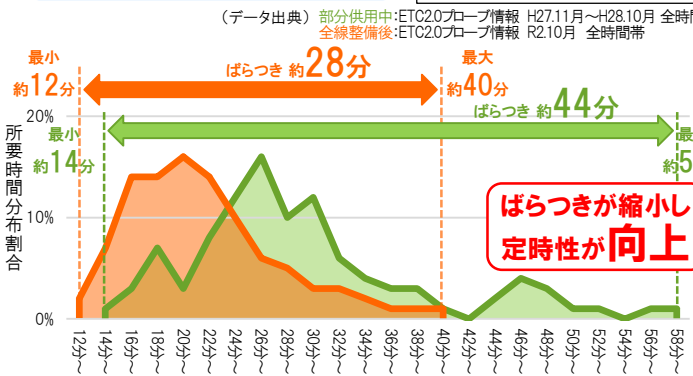
物流ネットワークの強化



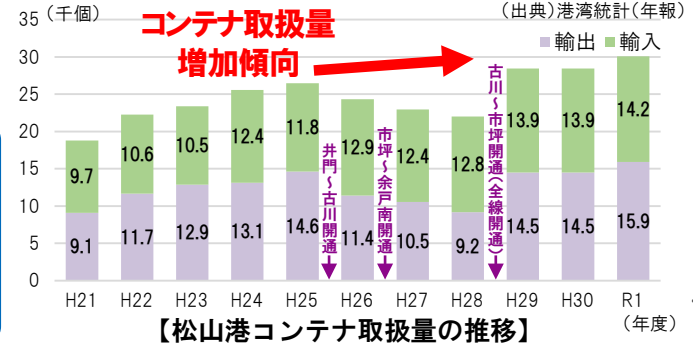
松山IC～松山港の所要時間



松山IC～松山港の定時性向上



松山港の利用状況



○臨海地区事業者の声

(出典)ヒアリング調査結果(令和2～3年実施)

- ・松山外環状線ができたことで、松山ICを経由する輸送トラックの移動時間が短縮した。
- ・渋滞で時間が読めず、以前は松山ICから高速に乗らなかった。現在は定時性が確保されたことで余戸南ICから高速を使うようになり、20分くらい移動時間が短縮した。
- ・高速道路は事故が少ないので安心して走ることができ、ドライバーの負担が減った。

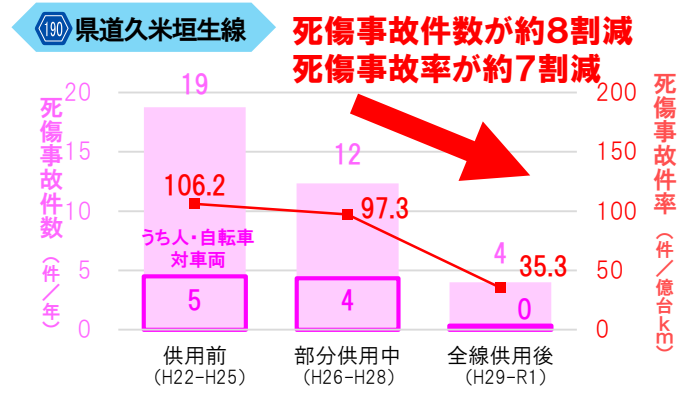
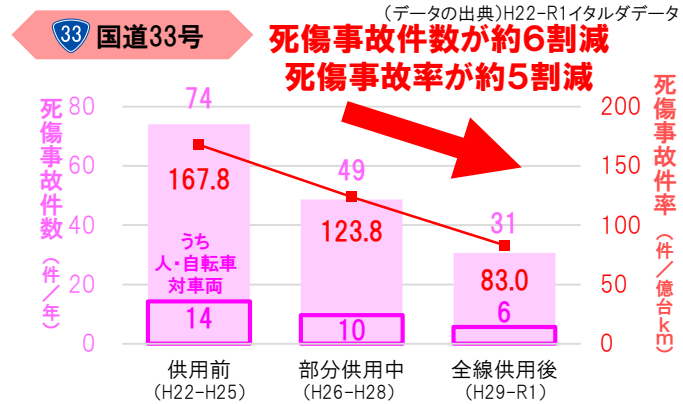
4. 事業効果の発現状況 松山市内の交通事故削減

- ・ 並行区間における死傷事故率は約5～7割減少した。
- ・ 県道久米垣生線の沿線には小学校等が立地しており、児童の交通安全性が向上している。

並行区間の事故減少



死傷事故件数・死傷事故率の推移



○小学校関係者の声

- ・ 通学時の児童が、車と車の間を抜けて道路を横断しなければならないこともあり、心配でした。
- ・ 整備後は周辺道路の車が少なくなり、より安全に横断でき、安心しています。

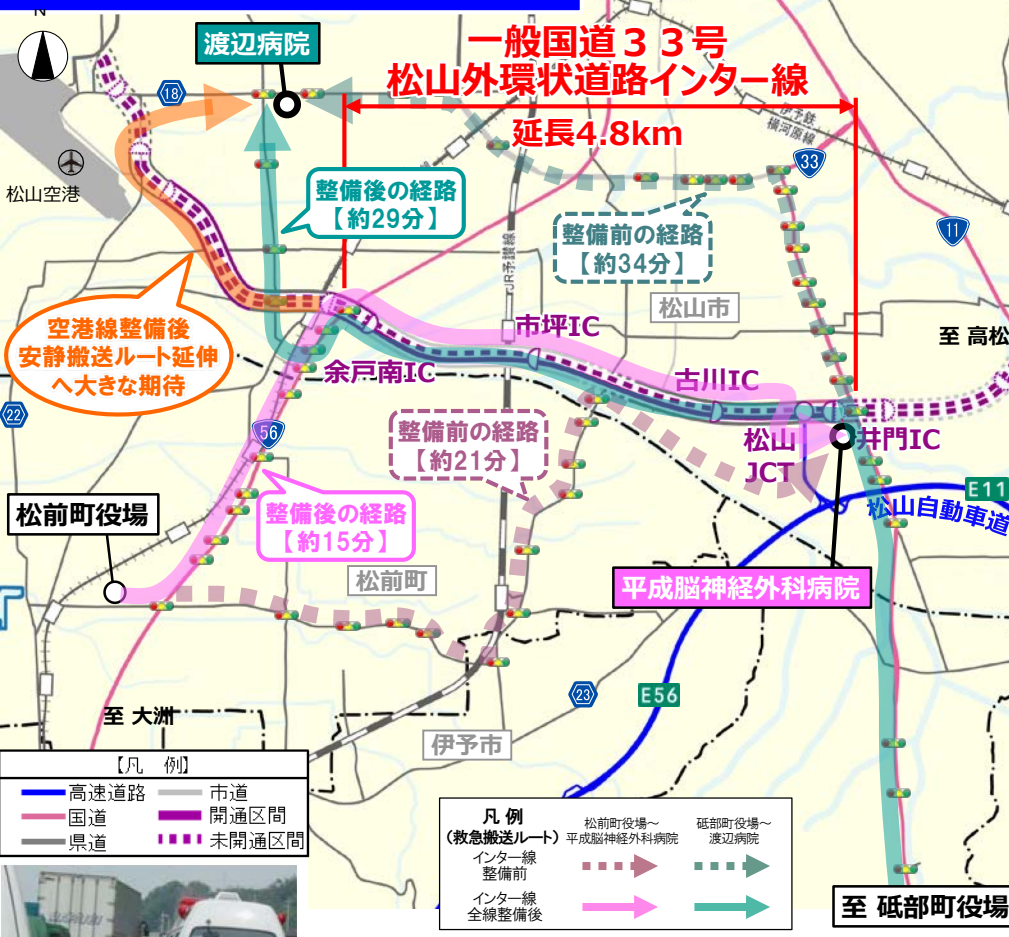


(出典)H30.2.21記者発表資料 松山外環状道路 (インター線全線、空港線(側道部)~開通後の整備効果~

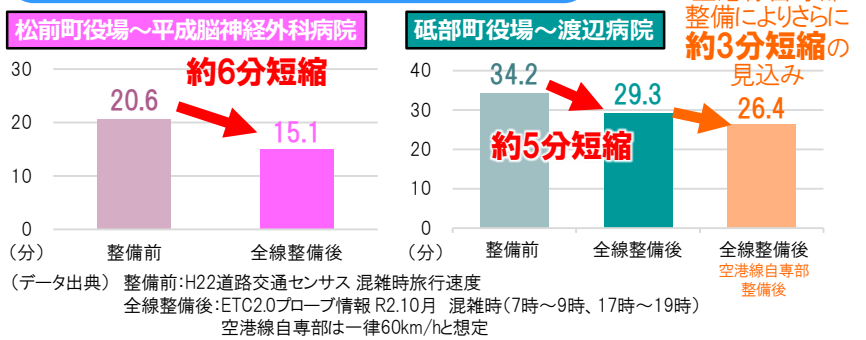
4. 事業効果の発現状況 救急医療活動への貢献

- ・伊予消防本部管轄地域(伊予市、松前町、砥部町)には高次救急医療施設が無く、松山市内への搬送割合が高い。
- ・インター線を利用することで、高次救急医療施設への**救急搬送時の速達性・安全性の向上に貢献した。**
- ・救急搬送時の**横揺れや加減速が減ることで、患者の負担が大幅に軽減した。**

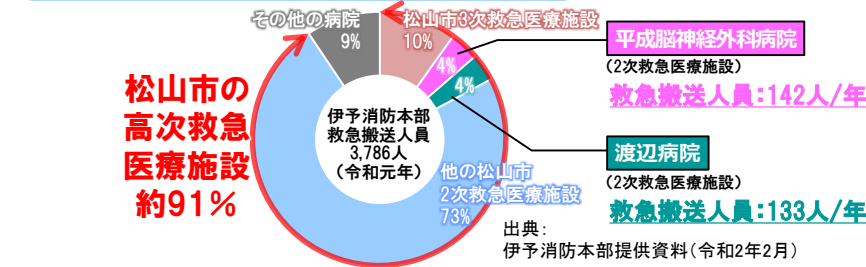
救急搬送の速達性・安定性の向上



役場～救急医療施設間の所要時間



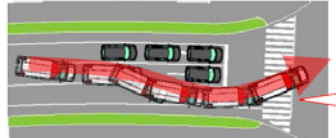
伊予消防本部管轄地域からの救急搬送状況



○医療関係者の声

(出典)ヒアリング調査結果(令和3年実施)

- ・松前町から平成脳神経外科病院への搬送の際、以前は狭隘で交差点や信号の多い一般道路を通っていたので、交通事故の発生に注意しながら車両の揺れなど傷病者への悪影響がないように配慮しなければならなかった。インター線整備によって、**走りやすい道路を通れるようになり、安全運行ができるようになり、傷病者への負担が大幅に軽減された。**
- ・砥部町から渡辺病院などへの搬送の際、以前は交通量の多い道路を通らざるを得ず、渋滞を回避できなかった。インター線整備によって、**渋滞を回避できるようになり、搬送時間を大幅に短縮できた。**
- ・更に、空港線が完成した場合は、救急車の主要な搬送ルートとなることで、大きな効果が期待できる



信号交差点が「赤」の場合、反対車線を利用しながらの救急搬送となるが、信号交差点が多いため、反対車線の利用が多くなり、救急搬送時の安全な走行が確保されない



5. 今後の事業評価の必要性等

■ 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

- 松山外環状道路インター線の完成供用により、松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点とのアクセス性の向上、市内中心部へ流入する交通の分散、市内の交通渋滞緩和、救急医療活動への貢献など、松山外環状道路インター線の整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価および改善措置の必要性はない

■ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 事業前・事業後の整備効果に関して統計指標、ヒアリング等を用いて、整備効果の確認が出来ている。
- 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。