

一般国道11号 にい はま 新居浜バイパス

事業再評価 (重点審議)

令和4年8月3日



国土交通省 四国地方整備局

1. 事業の概要

【事業の目的】

- 一般国道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ている。

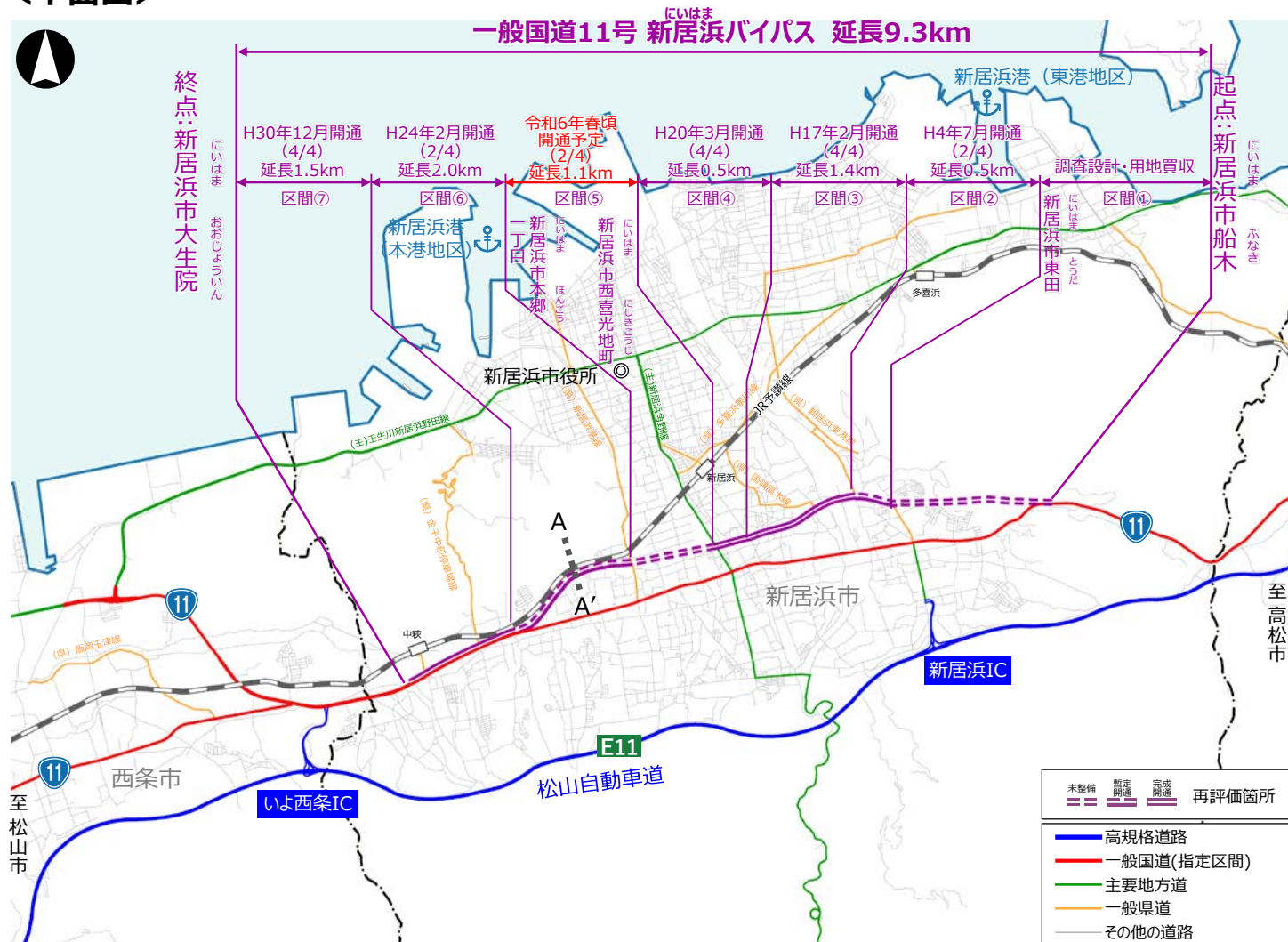
<位置図>



<主な事業の経緯>

年度	内容
昭和60年度	都市計画決定
昭和62年度	事業着手、測量着手
平成2年度	用地買収着手、工事着手
平成4年度	延長0.5km暫定開通
平成16年度	延長1.4km完成 4車線開通
平成19年度	延長0.5km完成 4車線開通
平成23年度	延長2.0km暫定開通
平成30年度	延長1.5km完成 4車線開通

<平面図>



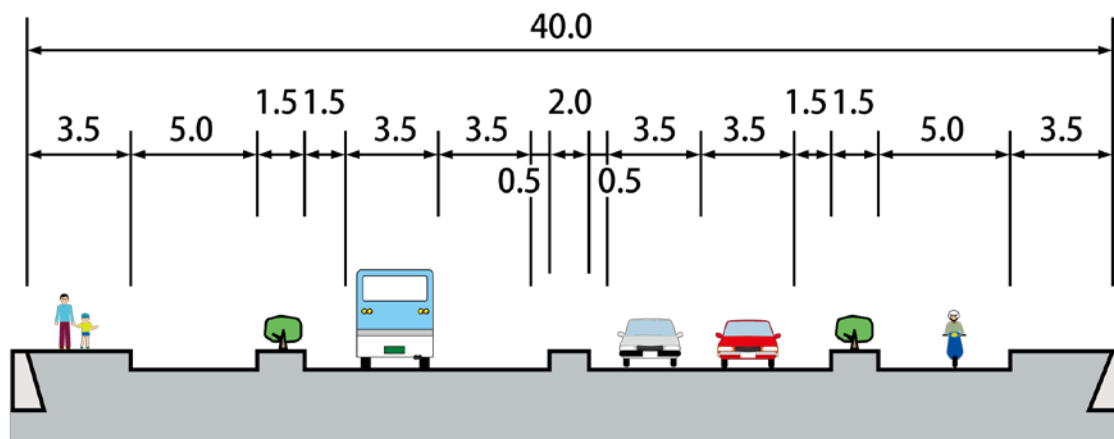
1. 事業の概要

<事業計画諸元>

事業名	一般国道11号 <small>にいしま</small> 新居浜バイパス
事業区間	<small>えひめ</small> <small>にいしま</small> <small>ふなき</small> <small>えひめ</small> <small>にいしま</small> <small>おおじょういん</small> 愛媛県新居浜市船木～愛媛県新居浜市大生院
計画延長	9.3km
構造規格	第4種第1級、第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
標準幅員	24.25m、30.0m、40.0m、47.5m
計画交通量(R22時点)	12,100～33,400台/日

<標準断面図(A-A')>

【副道設置部 (全幅40m)】



2. 事業の効果と必要性 (1)

並行現道の渋滞緩和による所要時間の短縮、定時性の向上

- 新居浜バイパスに並行する国道11号（現道）には**主要渋滞箇所が7箇所存在し、渋滞が発生**。
- 新居浜バイパスの4車線化により**主要渋滞箇所が3箇所解消**。所要時間が短縮するとともに**バラツキが縮小し、定時性が向上**。
- 今後の整備により**更なる交通の分散**が図られ、**現道の渋滞緩和**や**所要時間の短縮、定時性の向上**が期待される。

<沿線の交通の状況>

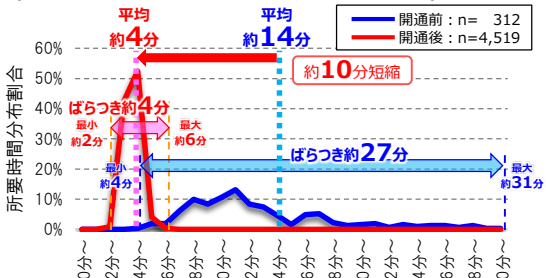
一般国道11号 新居浜バイパス 延長9.3km



資料) 主要渋滞箇所 (新居浜市) : 愛媛県渋滞対策協議会資料

▼所要時間の変化 (4車線化による効果)

(上り2.8km区間: 西条IC交差点→BP分岐部)



資料) ETC2.0プローブデータ (開通前: H30.11、開通後: R3.11) 【平日】7~10時
分析区間: 西条IC交差点→BP分岐部

<開通前の渋滞状況>



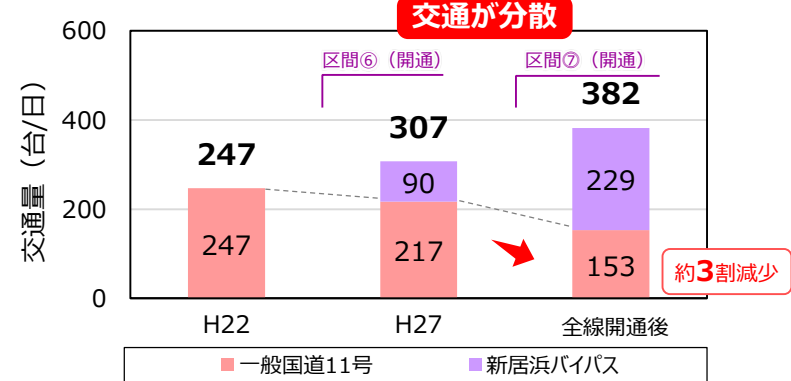
撮影: H30.10

<開通後の渋滞状況>



撮影: R4.5

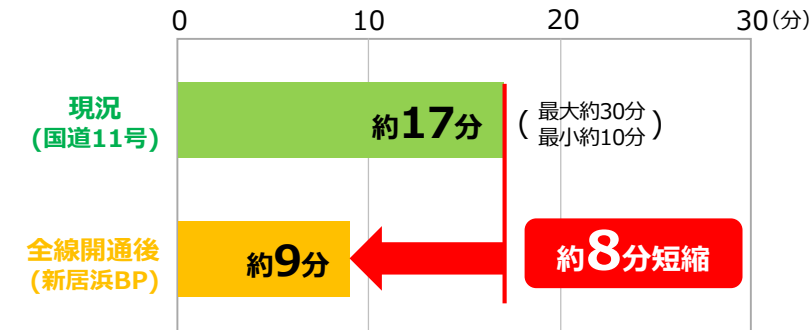
<断面交通量の変化>



資料) H22、27全国道路・街路交通情勢調査
全線開通後: H27全国道路・街路交通情勢調査に基づくR22将来交通量推計結果

<所要時間の短縮 (今後の整備による効果)>

(所要時間ルート: 新居浜市船木~新居浜市大生院)



資料) ETC2.0プローブデータ (R3.9-11) 【平日】7~10時
全線開通後: 新居浜バイパス (設計速度60km/h)

2. 事業の効果と必要性 (2)

並行現道の交通事故の減少及び通学路の安全性の向上

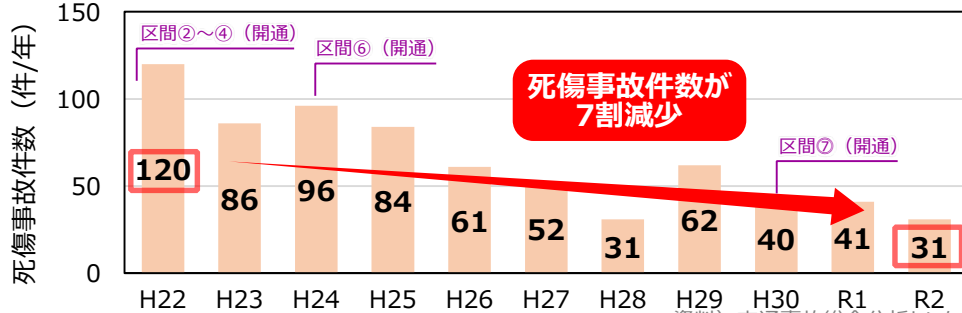
- これまでの新居浜バイパス整備に伴い、国道11号（現道）では**死傷事故件数が7割減少（120件→31件）**
- 国道11号に並行する**生活道路を抜け道として利用する車両が減少**したことで**ゾーン30指定の通学路の安全性が向上**。
- 今後の整備により**更なる交通の分散が図られ、死傷事故件数の減少が期待**される。

<国道11号の死傷事故件数の変化>



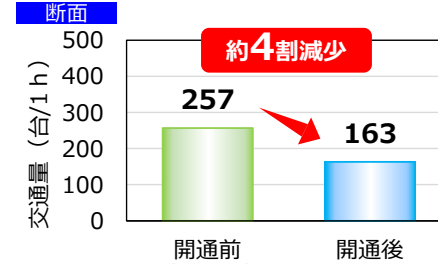
▼死傷事故件数の推移

(新居浜市大生院～新居浜市船木)



資料) 交通事故総合分析センターデータ

<生活道路の交通状況の変化>



資料) 交通量調査結果 (7時～8時) 開通前: H30.11.6 (火)、開通後: R2.1.15 (水)

【小学校関係者の声】

- 4車線開通後、**並行する生活道路では抜け道利用する車が減った**ように感じます。
 - 新居浜バイパスの全線開通により、**抜け道利用する車がさらに減少**することで、**通学の安全につながることを期待**しています。
- 資料) R4.5 ヒアリング調査結果



【警察関係者の声】

- これまでの開通により、**死傷事故の発生件数が減少し、安全面の改善が図られています**。
 - 今後、新居浜バイパスの全線開通で、並行する国道11号の**交通が分散**され、**更なる事故の減少が期待**できます。
- 資料) R4.5 ヒアリング調査結果



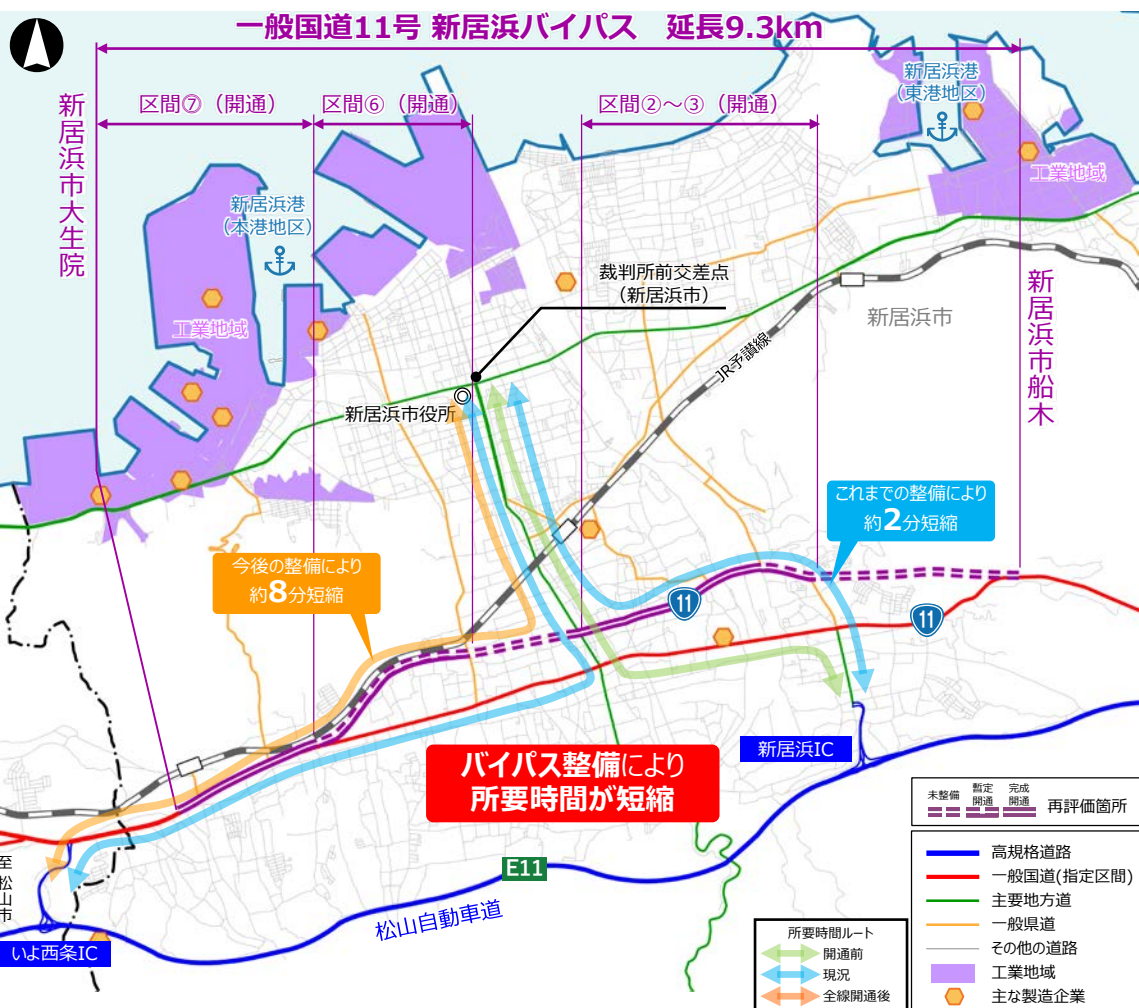
資料) R4.5 ヒアリング調査結果

2. 事業の効果と必要性 (3)

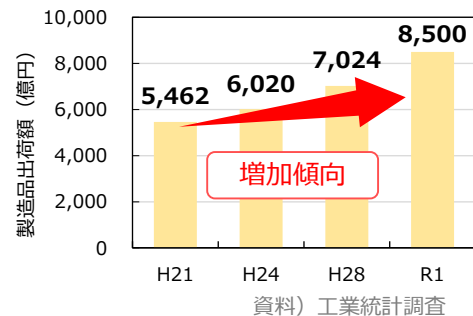
物流の効率化による地域産業の支援

- 新居浜市では臨海部の工業地域に製造業が集積し、製造品出荷額は年々増加。
- これまでの新居浜バイパス整備で新居浜ICへの**所要時間の短縮・物流の効率化**により**地域産業を支援**。
- 今後の整備により、西条ICへの**所要時間の短縮**が図られ、**地域産業の支援**が期待される。

<新居浜市の工業地域>



<新居浜市の製造品出荷額の推移>



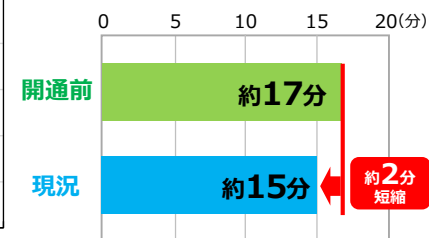
【製造業者の声】

- 新居浜バイパスの整備により**搬送時間が短縮**すると同時に、渋滞時の加減速による**振動が減少し、精密機器部品配送時のドライバーへの負担軽減**につながると思われます。
- 今後のバイパス整備により、従業員の通勤時間の短縮など、**労働環境の改善**につながる事を期待しています。

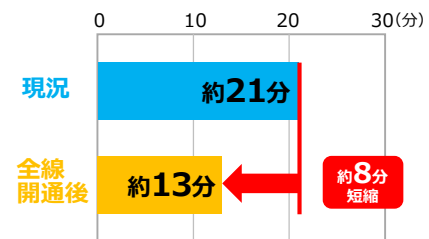


<所要時間の短縮>

▼これまでの開通による効果
(裁判所前交差点～新居浜IC間)



▼今後の整備による効果
(裁判所前交差点～いよ西条IC間)



資料) ETC2.0プローブデータ (R3.9-11)
【平日】混雑時平均旅行速度
新居浜バイパス (設計速度60km/h)
※開通前(新居浜ICルート)：開通済区間と並行する現道区間はH11全国道路・街路交通情勢調査

【物流事業者の声】

- 臨海部から新居浜バイパス、新居浜IC経由し、大阪方面に運搬しています。バイパスが出来て通行しやすくなりました。
- 今後、新居浜バイパスの全線開通による**交通分散により、渋滞が緩和され、西条ICへのアクセスが更に向上**することを期待しています。



資料) R4.5 ヒアリング調査結果

2. 事業の効果と必要性 (4)

三次救急医療機関への円滑な搬送による救急搬送への貢献

- **東予救命救急センター**は、新居浜市や周辺市から年間344人が救急搬送。
- 新居浜バイパスの4車線化により、**救急車両の走行空間の確保が容易となり、搬送時間が短縮**。
- 今後の整備により**更なる時間短縮**が見込まれ、**救急搬送への貢献**が期待される。

<救急搬送の状況>



<4車線化区間の救急搬送の変化>



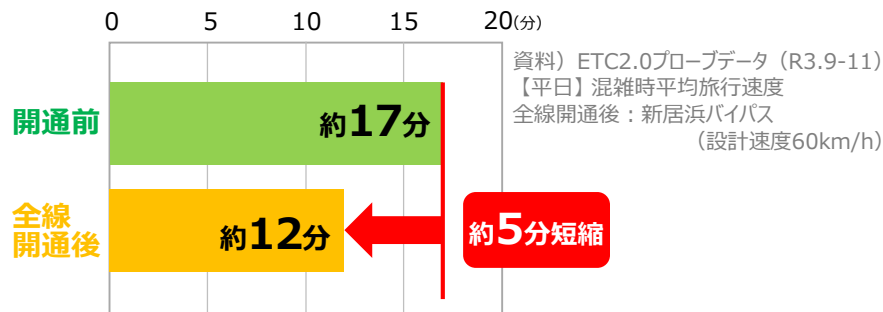
片側1車線時は、路肩に停車する一般車の間を縫うように通過



片側2車線となり、救急車両の走行空間の確保が容易となり、搬送時間が短縮

<所要時間の短縮>

▼新居浜市と四国中央市の市境～東予救命救急センター間



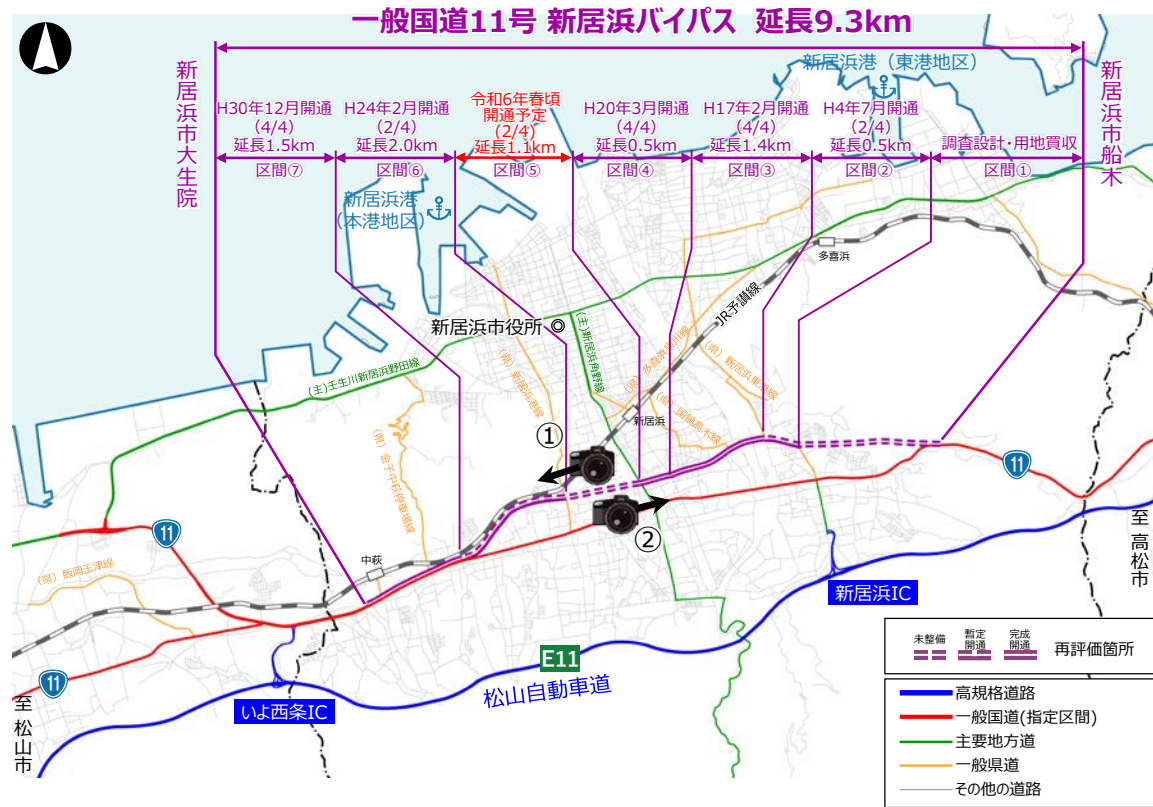
【新居浜市消防本部の声】

- これまでの開通により**明らかな搬送時間の短縮**を感じています。**国道11号の混雑時は、道路中央を開けてもらえるまでほぼ停車状態**となるため、**病院到着時間を正確にイメージすることができるようになりました**。
- 今後の新居浜バイパスの全線開通は、**全署での搬送時間が短縮するため、1日も早い開通を期待**しています。



3. 事業の進捗状況と見込み

これまでの用地進捗率は約77%、全体の事業進捗率は約73%となっており、現在、調査設計、用地買収、工事を推進中。



▼令和6年春頃開通予定区間【西向】(写真①)



撮影：令和4年2月

至：高松市

▼令和6年春頃開通予定区間【東向】(写真②)



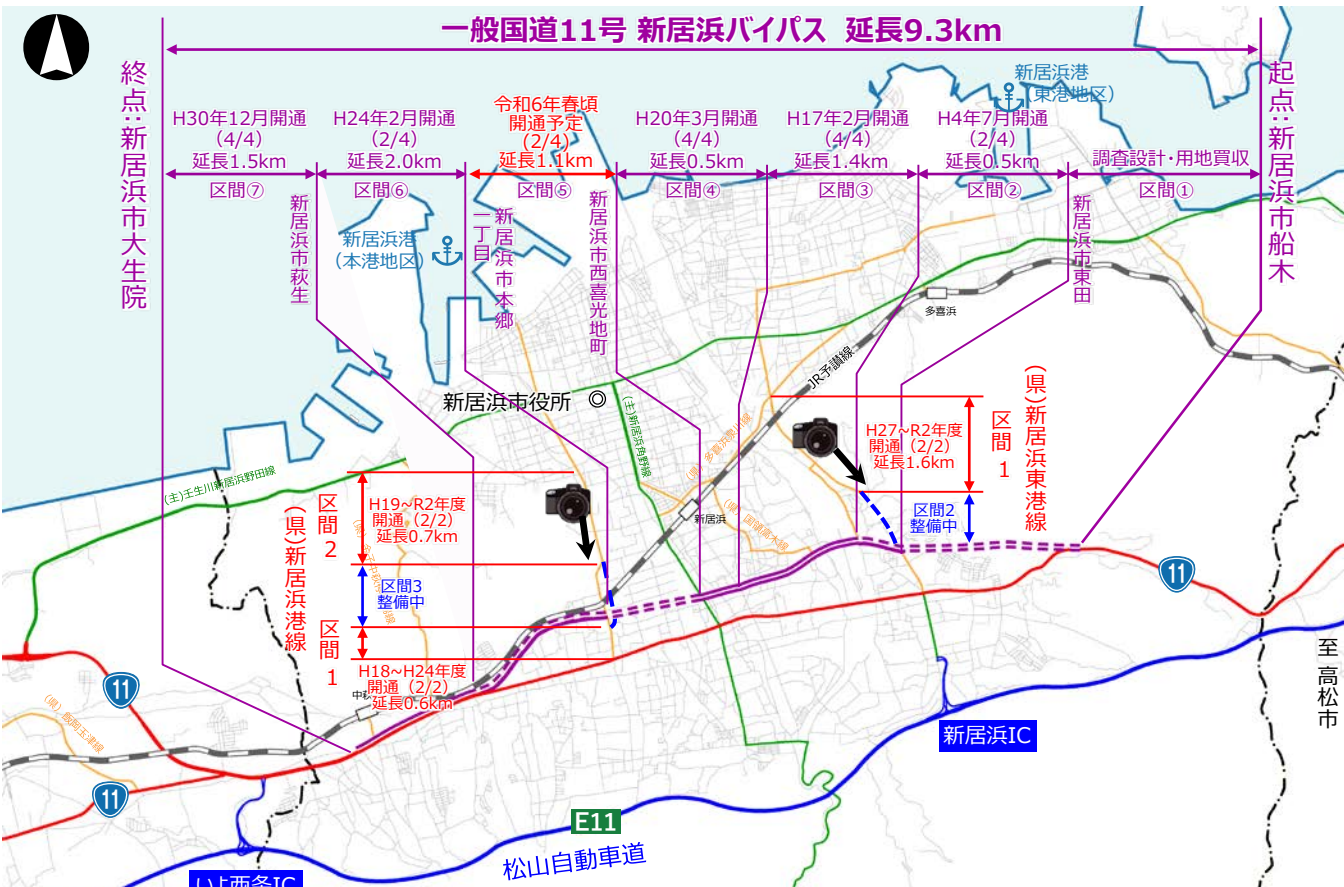
撮影：令和4年2月

至：松山市

延長	9.3 km		
現状	調査設計、用地買収、工事推進中		
進捗状況	今回 (R4) 令和3年度末時点	77%	前回 (H29) 平成28年度末時点
	用地進捗状況	77%	68%
	事業進捗状況	73%	63%

4. 事業を巡る社会情勢の変化等

<新居浜バイパスを巡る社会情勢の変化>



<新居浜バイパスの整備状況>

- 平成19年度：新居浜市東田～新居浜市西喜光地町
区間②～④：延長2.4km (2/4、4/4) 部分開通
- 平成23年度：新居浜市本郷一丁目～新居浜市萩生
区間⑥：延長2.0km (2/4) 部分開通
- 平成30年度：新居浜市萩生～新居浜市大生院
区間⑦：延長1.5km (4/4) 開通

<周辺道路の整備状況>

- (県) 新居浜港線
- 平成18年度～令和2年度：新居浜市本郷～同町
区間1：延長0.6km (2/2)
 - 平成19年度～平成25年度
新居浜市滝の宮～新居浜市西の土居町
区間2：延長0.7km (2/2)
- (県) 新居浜東港線
- 平成27年度～令和2年度
新居浜市郷～新居浜市観音原
区間1：延長1.6 km (2/2)



5. 事業の投資効果

<費用便益比>

項目		事業全体	残事業
費用 (C)		919億円	124億円
	事業費	846億円	102億円
	維持管理費	73億円	22億円
便益 (B)		1,278億円	402億円
	走行時間短縮便益	1,229億円	386億円
	走行経費減少便益	44億円	12億円
	交通事故減少便益	4.2億円	3.9億円
費用便益比 (B/C)		1.4	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4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>

事業諸元	今回評価 (令和4年度)		前回評価 (平成29年度)		備考 (前回評価時からの主な変更点等)
	事業全体	残事業	事業全体	残事業	
事業諸元	延長 9.3km				
計画交通量	12,100~33,400台/日		18,400~29,500台/日		・ODの変更による交通量の変更
全体事業費	609億円		609億円		
費用便益比	事業全体	残事業	事業全体	残事業	・費用(C)は基準年度及び事業期間の変更 ・便益(B)は基準年度の変更と原単位の更新
総費用(C)	919億円	124億円	769億円	188億円	
便益(B)	1,278億円	402億円	1,031億円	695億円	
費用便益比(B/C)	1.4	3.2	1.3	3.7	

6. 地方公共団体等からの要望

- ・新居浜市主要幹線道路整備促進期成同盟会より、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。
(R1.6、R1.7、R2.7、R3.6)

7. 地方公共団体の意見

【愛媛県知事意見】

- ・一般国道11号 新居浜バイパスの事業を継続するという「対応方針（原案）」案については異議ありません。
- ・愛媛県知事より新居浜バイパスは、新居浜市内の交通混雑の緩和や交通安全の確保を図り、市街地から新居浜ICや周辺地域へのアクセス性向上等に資する重要な道路であり、引き続き、早期全線開通に向けた整備推進をおねがいします。

8. コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・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、総コストの縮減に努める。
- ・本事業は、都市計画決定を行ない、地形条件、土地利用との整合を図った計画であり、都市計画決定により地元との合意形成も図られており、合理的な計画であるため、現計画が最適である。

9. 対応方針（原案）

以上のことから、国道11号新居浜バイパスの事業を継続する。