

# 一般国道11号 かわの え み しま 川之江三島バイパス

## 事業再評価 (重点審議)

令和6年8月2日



国土交通省 四国地方整備局

# 1. 事業の概要

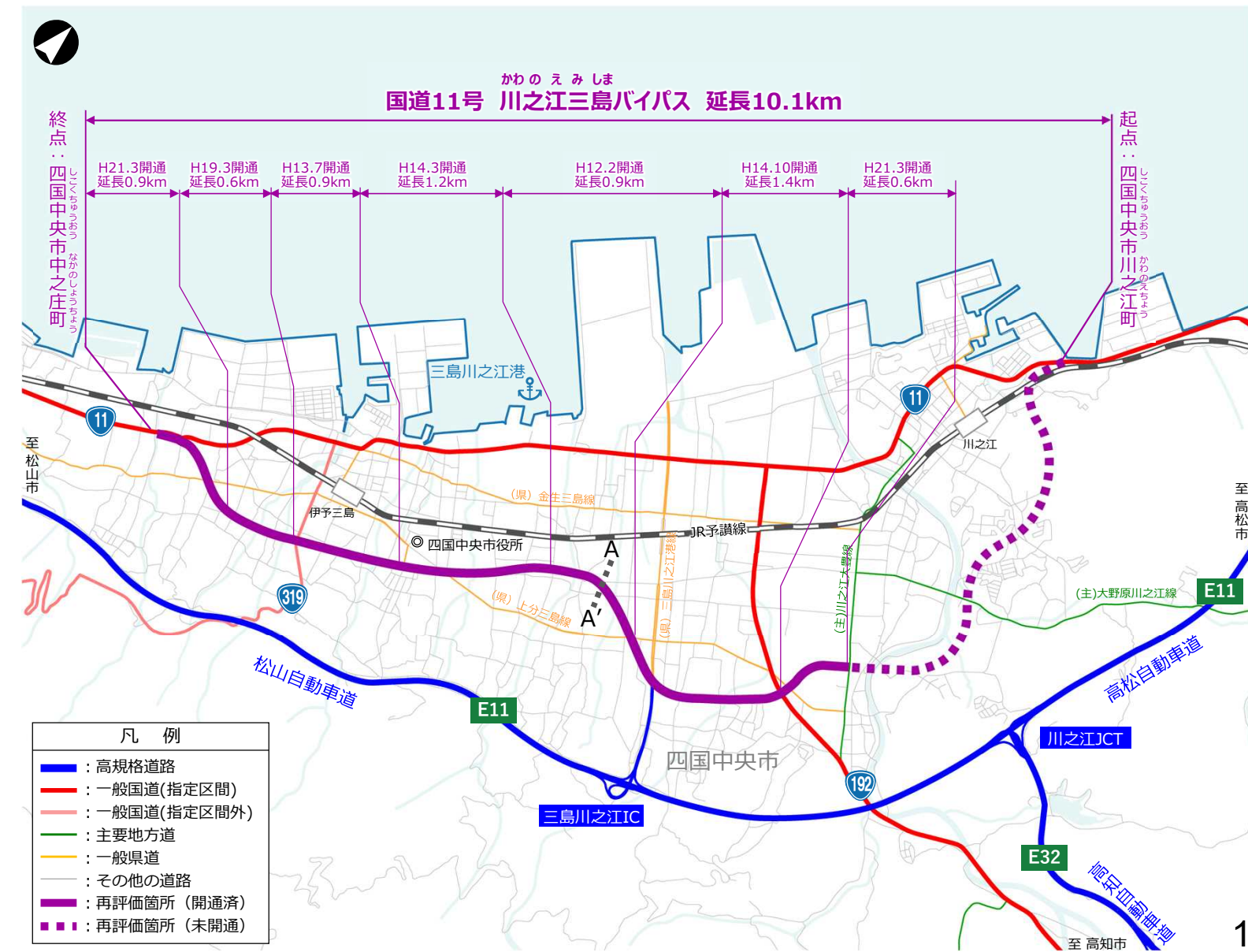
## 【事業の目的】

- ・ 国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江ICと接続することで、四国中央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。

## <位置図>



## <平面図>



## <主な事業の経緯>

| 年度           | 内容             |
|--------------|----------------|
| 昭和47年度       | 事業化            |
| 昭和53年度       | 都市計画決定         |
| 昭和54年度       | 測量着手           |
| 昭和55年度       | 用地買収着手         |
| 昭和60年 3月20日  | 延長1.4km暫定開通    |
| 昭和62年12月25日  | 延長0.1km暫定開通    |
| 平成 3 年12月18日 | 延長1.6km暫定開通    |
| 平成10年 3月31日  | 延長0.4km暫定開通    |
| 平成12年 2月29日  | 延長0.9km完成4車線開通 |
| 平成13年 7月11日  | 延長0.9km暫定開通    |
| 平成14年 3月21日  | 延長1.2km完成4車線開通 |
| 平成14年10月18日  | 延長1.4km完成4車線開通 |
| 平成19年 3月20日  | 延長0.6km暫定開通    |
| 平成21年 3月20日  | 延長1.5km暫定開通    |
| 平成30年11月30日  | 都市計画変更         |
| 令和 6 年 3月26日 | 都市計画変更         |

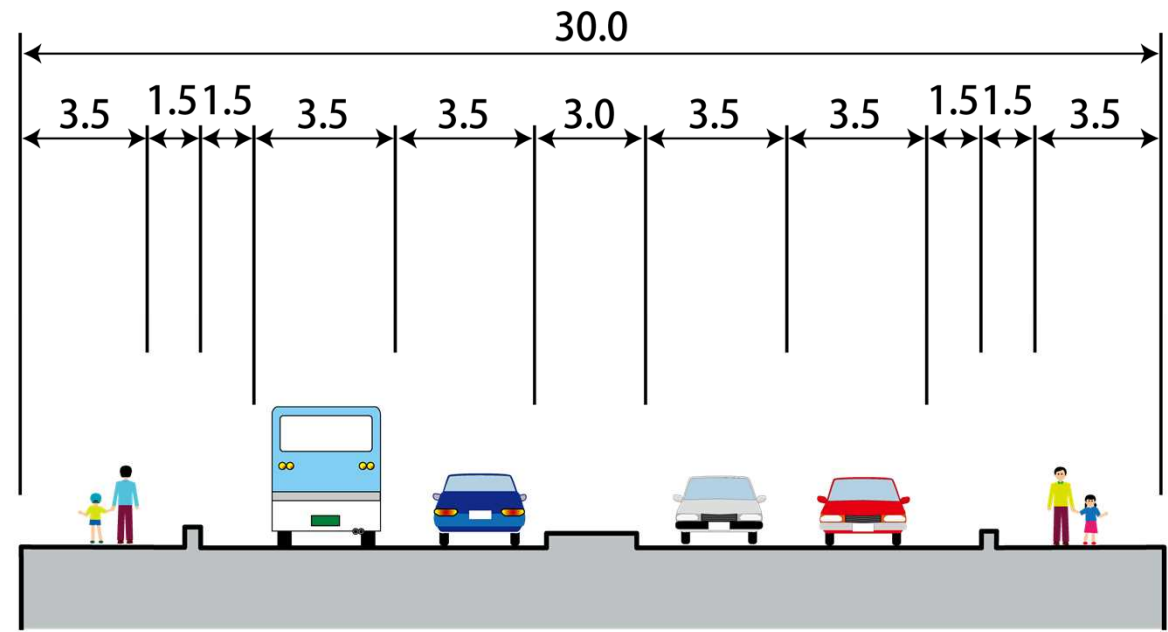
# 1. 事業の概要

## <事業計画諸元>

|              |                                                                                              |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業名          | 一般国道11号 <small>かわのえみしま</small> 川之江三島バイパス                                                     |
| 事業区間         | <small>えひめ しこくちゅうおう</small> 愛媛県四国中央市川之江町～ <small>えひめ しこくちゅうおう なかのしょうちよう</small> 愛媛県四国中央市中之庄町 |
| 計画延長         | 10.1km                                                                                       |
| 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         | 30.0m                                                                                        |
| 計画交通量(R22時点) | 6,000～30,200台/日                                                                              |

## <標準断面図 (A-A') >

(単位 m)





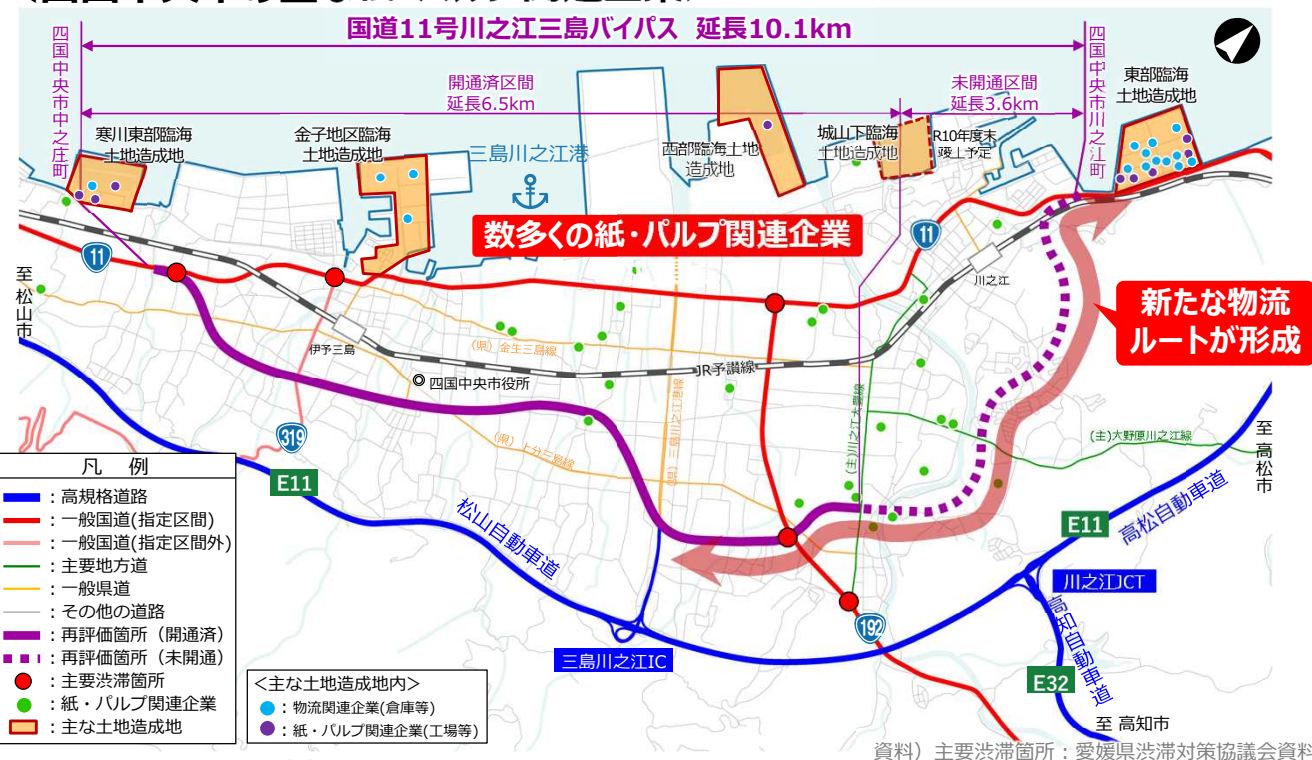


## 2. 事業の効果と必要性（3）

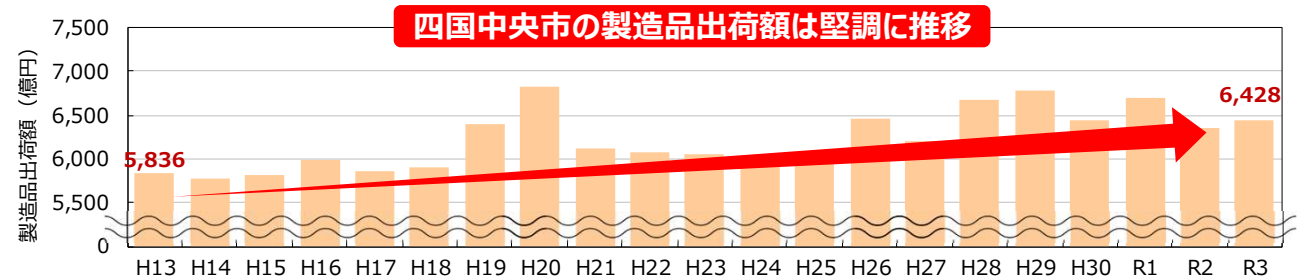
### 物流効率化により地域産業を支援

- ・ 四国中央市は全国でも有数の紙の産地であり、**紙・パルプ・紙加工品の製造品出荷額は全国1位**。特に四国中央市西部には**数多くの紙関連企業が集積**するとともに、臨海部土地造成地には**紙・パルプ関連企業に加え物流関連企業等の多くの企業が立地**。
- ・ 今後の開通により、三島川之江ICへの**新たな物流ルートが形成**され、**物流の効率化による地域産業への支援**が期待される。

### <四国中央市の主な紙・パルプ関連企業>

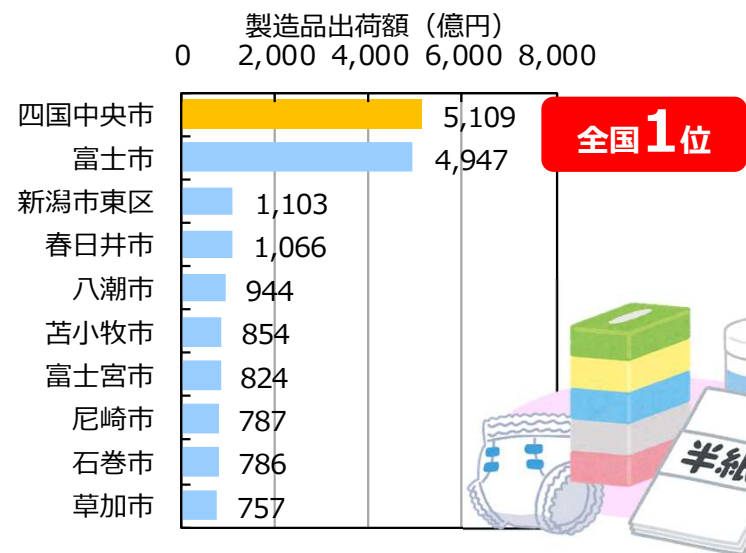


### <四国中央市の製造品出荷額の推移>



### <製造品出荷額(紙・パルプ・紙加工品)>

(全国市町村ランキング(上位10位))



資料) 2022年経済構造実態調査<製造業事業所調査>【R3実績】

### 【物流業者の声】

- ・ 紙製品、包装資材等を荷主工場や出荷センターで積み込み、主に川之江三島バイパス、国道11号(現道)を利用して市内外に搬送しています。
- ・ また、松山自動車道を利用し、四国各県への搬送も行っております。
- ・ 全線開通すれば**国道11号(現道)の混雑解消**や県境(香川県)を超えた地域にも配送先が多いので、**東向き的大幅な時間短縮**が期待できます。

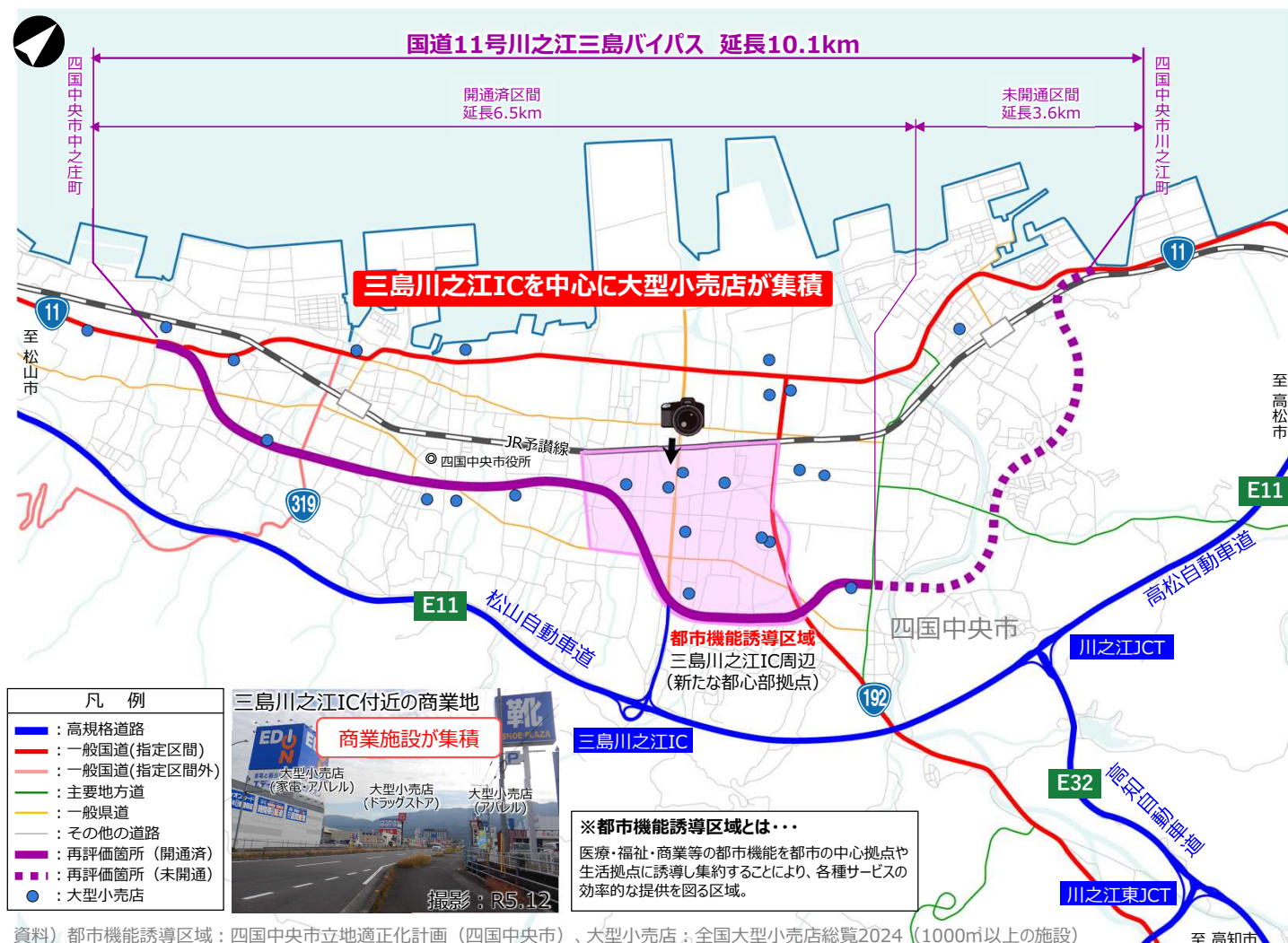


## 2. 事業の効果と必要性（4）

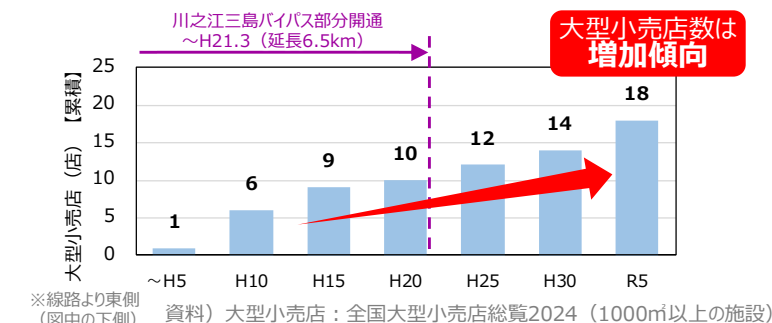
### 四国中央市のまちづくりを支援

- 四国中央市では、立地適正化計画に基づき、**商業系の用途を中心に川之江三島バイパス、国道192号等に囲まれた範囲及びその周辺を都市機能誘導区域※に設定。特に三島川之江IC周辺は新たな都心部拠点として商業系用途中心に設定。**
- 今後の開通により、**三島川之江IC周辺への新たな交通ネットワークの構築に伴う産業・商業施設の進出が期待され、四国中央市のまちづくりを支援。**

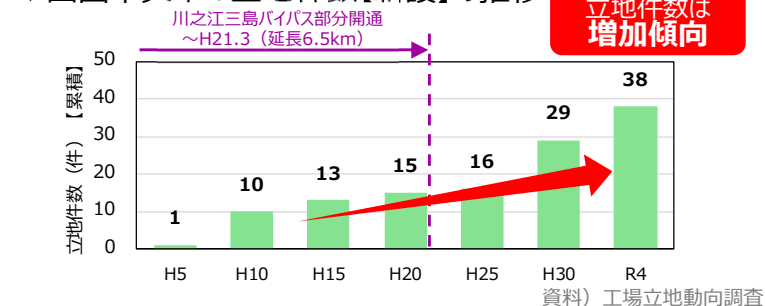
### <川之江三島バイパス周辺の新たな都心部拠点>



### ▼川之江三島バイパス周辺※の大型小売店舗数の推移



### ▼四国中央市の立地件数【新設】の推移

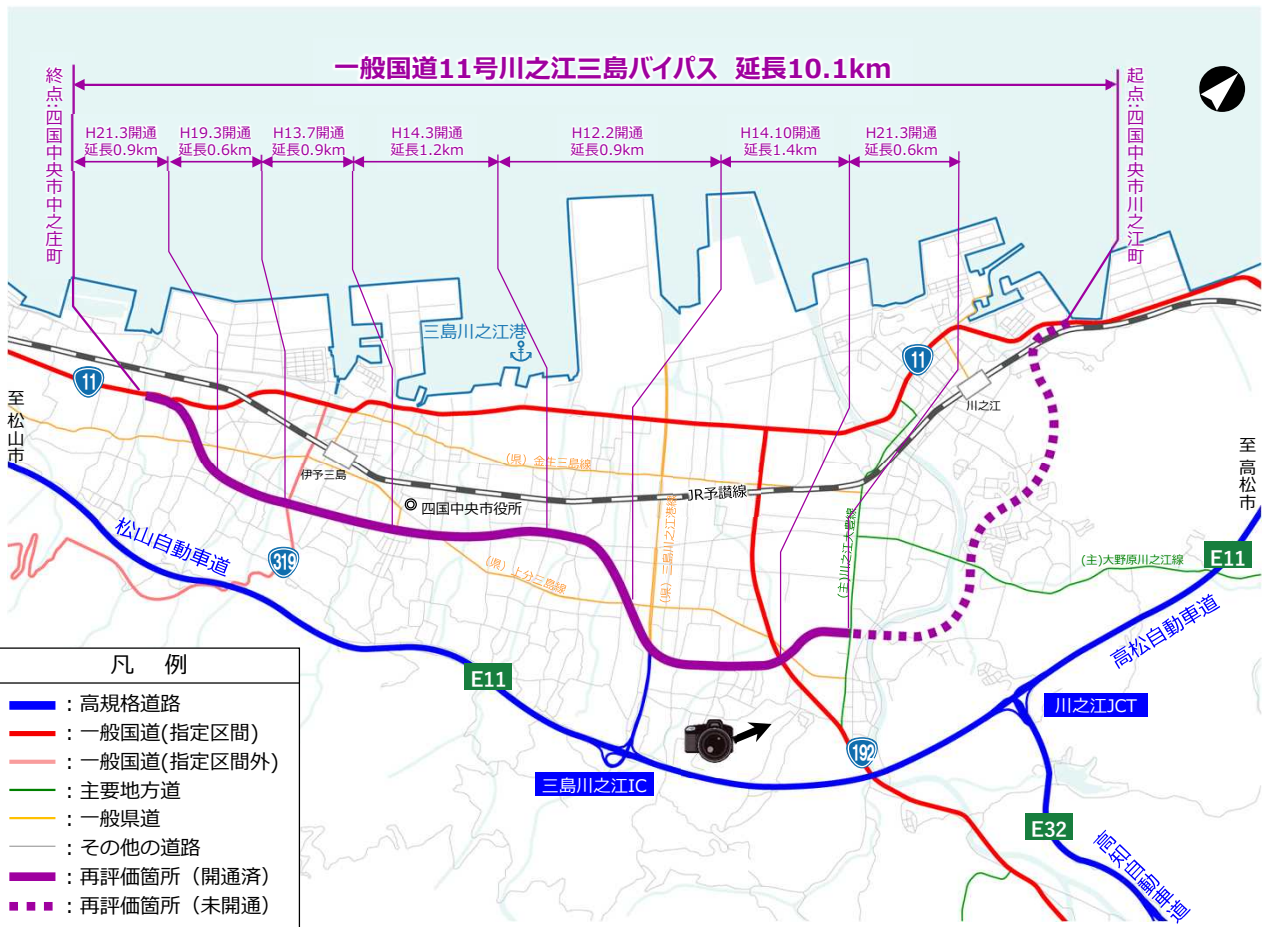


### 【まちづくり関係者の声（四国中央市）】

- 四国中央市では、立地適正化計画に基づき、川之江三島バイパスを含む**三島川之江IC周辺を新たな都心**

# 3. 事業の進捗状況と見込み

• これまでの用地進捗率は約79%、全体の事業進捗率は約61%となっており、現在、調査設計、用地買収を推進中。



▼国道11号川之江三島バイパス空中写真



撮影：令和5年1月

| 延長   |        | 10.1km             |                     |
|------|--------|--------------------|---------------------|
| 現状   |        | 調査設計、用地買収推進中       |                     |
| 進捗状況 |        | 今回（R6）<br>令和5年度末時点 | 前回（R1）<br>平成30年度末時点 |
|      | 用地進捗状況 | 79%                | 78%                 |
|      | 事業進捗状況 | 61%                | 60%                 |



## 5. 事業費の変化

- 物価上昇により、事業費が**50.3億円増加**。
- 詳細設計結果に伴う道路構造の変更により**事業費が25.3億円減少**。

### <事業費の見直し>

| 項目    |               | 増額内容                                                 | 費用増加分   |
|-------|---------------|------------------------------------------------------|---------|
| 事業費増  | ①物価上昇にかかる事業費増 | <b>■物価上昇による事業費増</b><br>物価上昇に伴う事業費の見直しによる変更           | 50.3億円  |
| コスト縮減 | ②切土構造計画への見直し  | <b>■宇摩向山古墳付近の構造変更</b><br>道路構造をトンネルから切土に変更したことによる事業費減 | -25.3億円 |
|       | ③道路幅員の見直し     | <b>■歩道幅員の見直し</b><br>道路構造令の改正に合わせて歩道幅員を見直したことによる事業費減  | -3.0億円  |
| 合 計   |               |                                                      | +22億円   |

注) 四捨五入の関係で合計が一致しない場合がある。

### <全体事業費>

| ①前回評価時 | ②増加   | 今回評価時 (① + ②) |
|--------|-------|---------------|
| 700億円  | +22億円 | 722億円         |

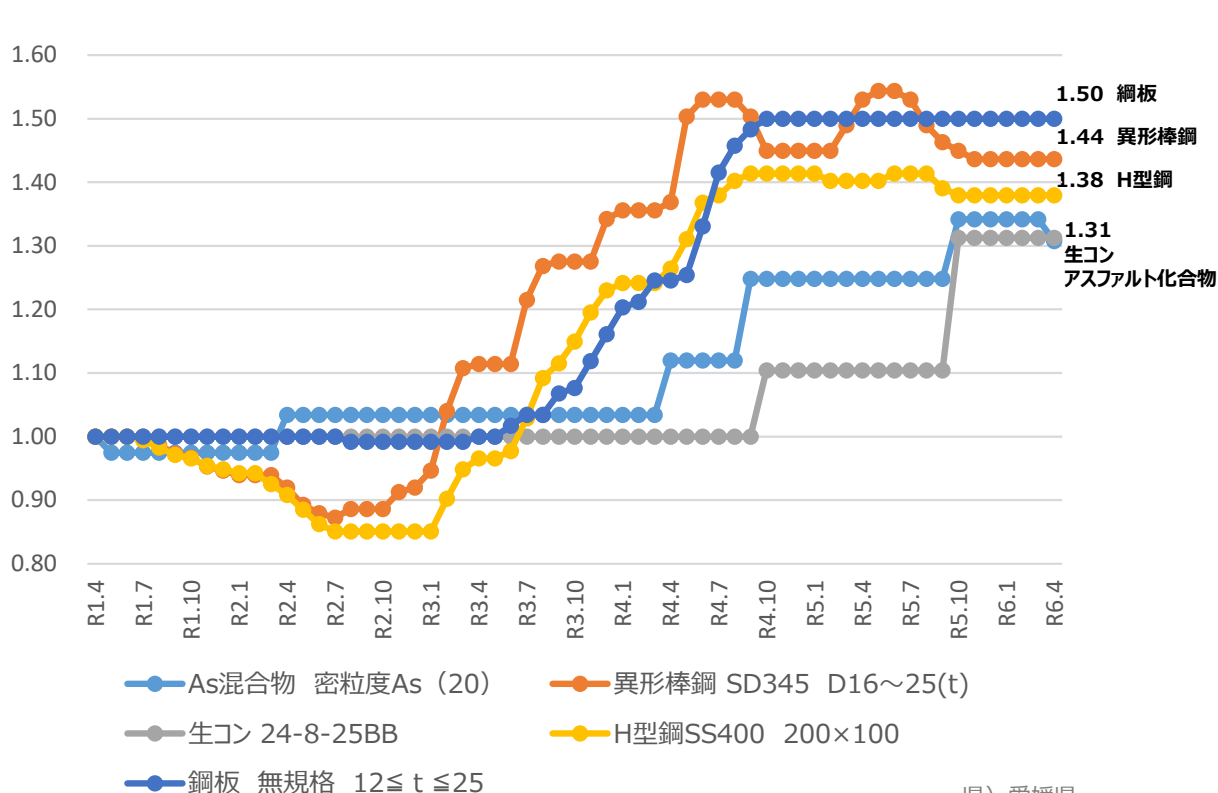
# 5. 事業費の変化①

## 物価上昇による資材及び労務単価等の増加

【変更】50億円増

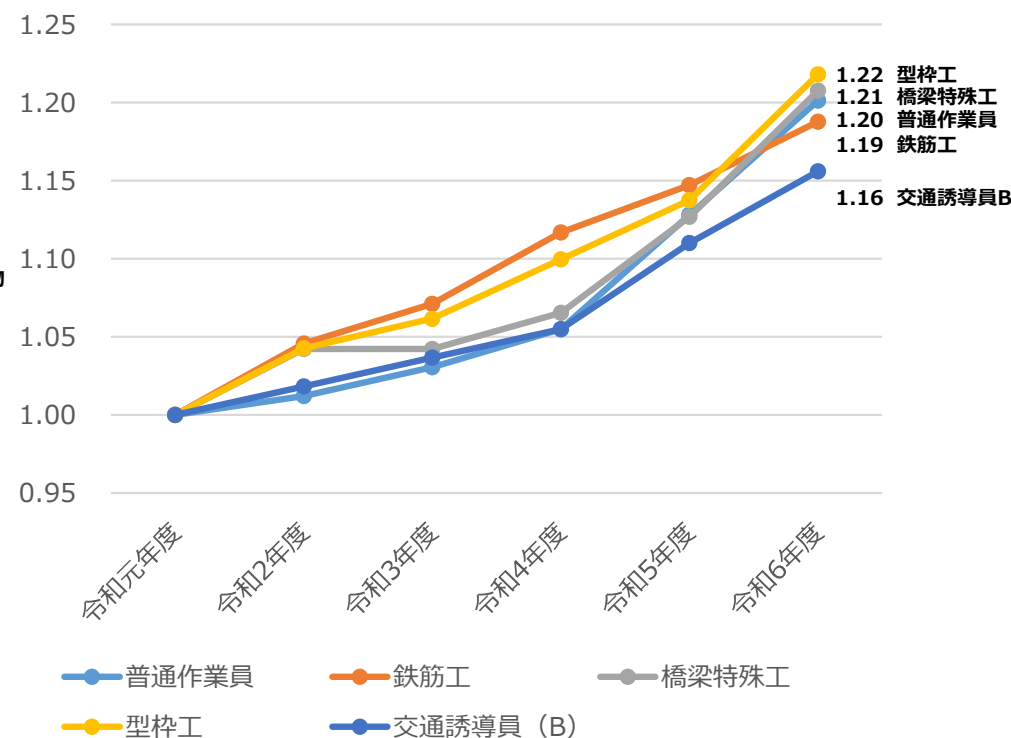
- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時（令和元年度）に比べて、**建設資材や労務費の単価が上昇**している。
- 建設資材価格**の伸び率では、R1.4を基準とした場合、**鋼板、H鋼、異形棒鋼等の鋼材価格が約1.38倍～1.50倍**となっている。
- 労務単価**についても、**型枠工で1.22倍**と前回評価から増加している。
- 鋼材価格や労務単価等**の上昇に伴い、**橋梁・トンネル等**の工事費の増加が必要となった。

### <建設資材単価の伸び率（R1.4を基準に算出）>



（県）愛媛県  
（地区）四国中央市

### <労務単価の伸び率（R元年度を基準に算出）>



（県）愛媛県

# 5. 事業費の変化②

## 切土構造計画への見直しによるコスト縮減

【変更】25億円減

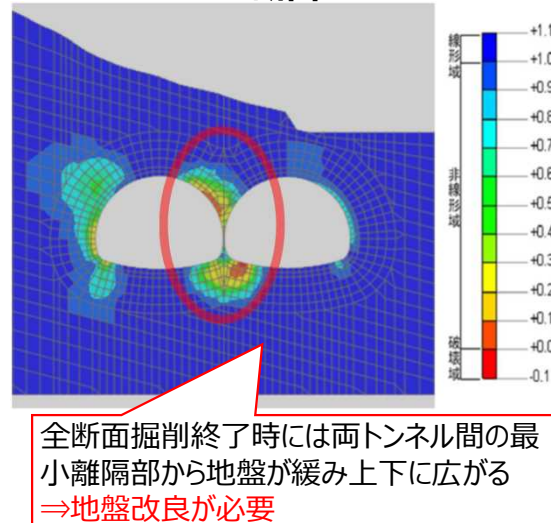
- 四国最大級の長方形古墳である「<sup>う ま むかいやま</sup>宇摩向山古墳」への影響を避けるため、ルートを都市計画変更（平成30年11月）。  
その際、宇摩向山古墳付近の道路構造はトンネルを想定していたが、検討を進めた結果、**地盤改良の追加や低土被りによる偏土圧対策等により、非常に高難易度な工事**となることが判明したため、現実的な切土構造へ変更。

### <位置図>



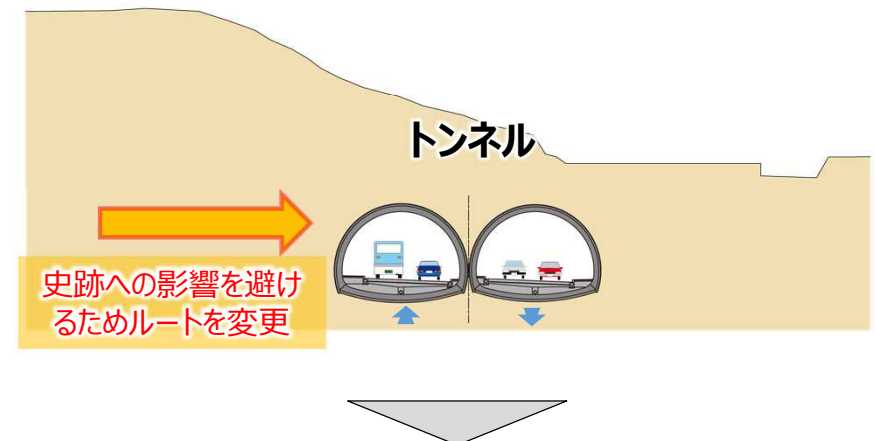
### <詳細検討内容 (FEM解析)>

#### A-A'断面

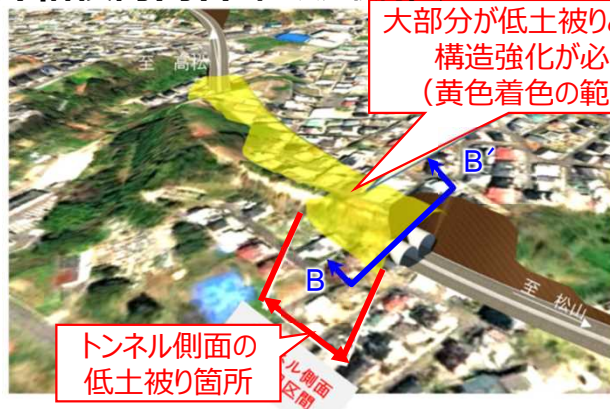


### <構造変更概要 (A-A'断面図)>

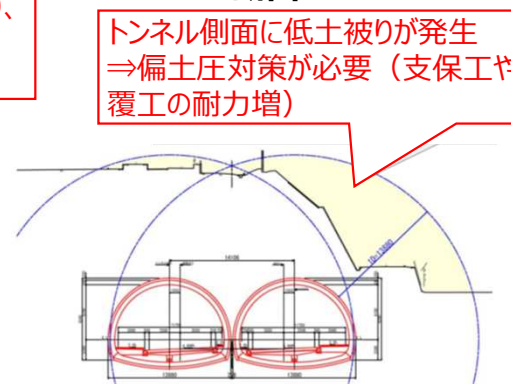
H30.11都市計画変更時 (トンネル構造)



### <詳細検討内容 (三次元検討)>



#### B-B'断面



R6.3.11都市計画変更時 (切土構造)



# 5. 事業費の変化③

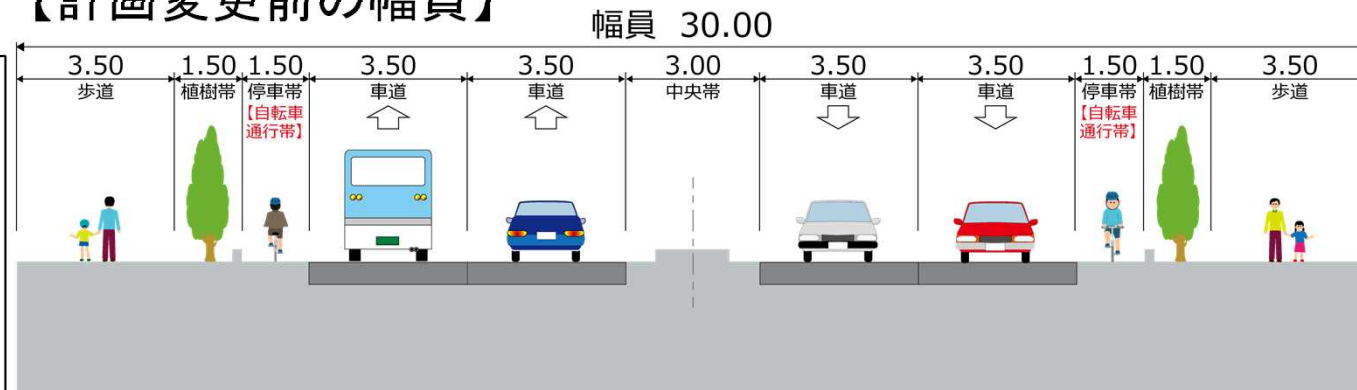
## 歩道幅員の見直しによるコスト縮減

【変更】 3 億円減

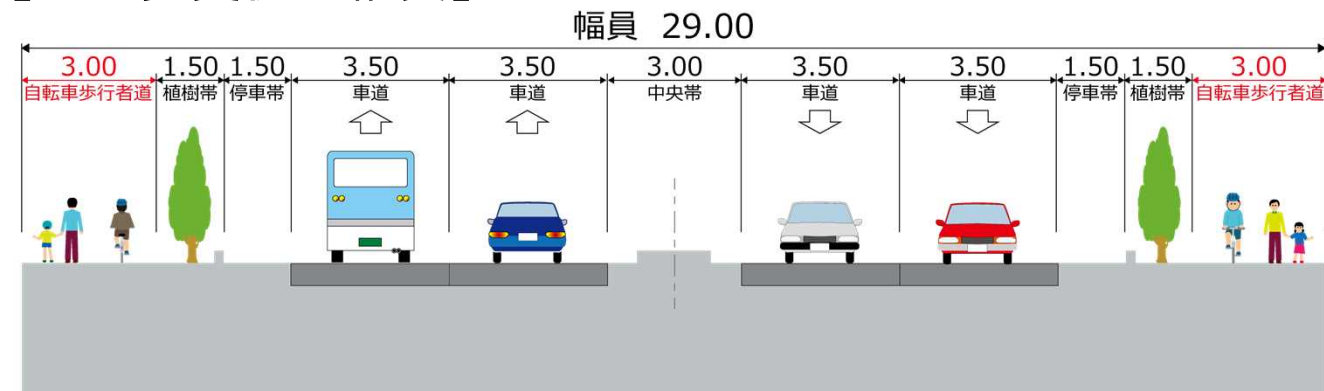
- 平成 3 1 年 4 月に改正された道路構造令を基に、国土交通省道路局より「自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について（令和元年 7 月）」が通達。
- これに基づき、**歩行者交通量は概ね少ないものと判断できたことから、「自転車歩行者道」として幅員計画を見直し。**

### 【計画変更前の幅員】

(単位 m)



### 【計画変更後の幅員】



#### 3. 整備形態選定の考え方

- 自動車、自転車、歩行者の交通量と自転車道等の整備形態の関係は下表の通りとする。

| 改正後 | 自転車                     |                      | 歩行者                             |
|-----|-------------------------|----------------------|---------------------------------|
|     | 多<br>(500台/日以上)<br>※4   | 少                    |                                 |
| 自動車 | 多<br>(4,000台/日以上)<br>※4 | 自転車通行帯<br>自転車道 ※1    | 自転車歩行者道<br>自転車通行帯 ※3<br>自転車道 ※1 |
|     | 少                       | 自転車通行帯 ※2<br>自転車道 ※1 |                                 |

※1 新設道路においては、設計速度60km/h以上の場合、既設道路においては速度50km/h超の場合。

※2 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合(自動車と自転車の分離)。

※3 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合(自転車と歩行者の分離)。

※4 自動車、自転車、歩行者の交通量の多い場合の目安であり、具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。

資料)「自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について（令和元年 7 月 5 日）」

幅員を30.0m⇒29.0mに見直し。  
幅員の減少により3.0億円減

# 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)      |          | 1,379億円                       | 209億円                         |
|             | 事業費      | 1,289億円                       | 191億円                         |
|             | 維持管理費    | 89億円                          | 18億円                          |
| 便益 (B)      |          | 2,835億円                       | 251億円                         |
|             | 走行時間短縮便益 | 2,739億円                       | 243億円                         |
|             | 走行経費減少便益 | 80億円                          | 4.1億円                         |
|             | 交通事故減少便益 | 16億円                          | 4.1億円                         |
| 費用便益比 (B/C) |          | 2.1<br>〔 2.2[2%]<br>2.3[1%] 〕 | 1.2<br>〔 1.8[2%]<br>2.2[1%] 〕 |

注) 費用及び便益額の値は基準年における現在価値 (令和6年度) を表す。(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)  
〔 〕内は、費用便益比は比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率を表す。  
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<br>(令和6年度) |         | 前回評価<br>(令和元年度) |         | 備考<br>(前回評価時からの主な変更点等)                                          |
|-------|-----------------|---------|-----------------|---------|-----------------------------------------------------------------|
| 事業諸元  | 延長 10.1km       |         |                 |         |                                                                 |
| 計画交通量 | 6,000～30,200台/日 |         | 7,900～33,700台/日 |         | ・ODの変更による交通量の変更                                                 |
| 全体事業費 | 722億円           |         | 700億円           |         | ・詳細設計結果に伴う道路構造の変更 (トンネル⇒切土、歩道幅員の縮小) による事業費の減少<br>・物価上昇による事業費の増加 |
| 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<br>・便益 (B)は基準年度の変更と原単位の更新                 |
|       | 総費用 (C)         | 1,379億円 | 209億円           | 1,140億円 |                                                                 |
|       | 便益 (B)          | 2,835億円 | 251億円           | 3,288億円 |                                                                 |
|       | 費用便益比 (B/C)     | 2.1     | 1.2             | 2.9     |                                                                 |

## 7. 地方公共団体等からの要望

- 愛媛県、国道11号バイパス整備3市合同（四国中央市、新居浜市、西条市）等より、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。

令和元年度：11月

令和4年度：7月、1月

令和2年度：9月

令和5年度：6月、11月、1月

令和3年度：6月

令和6年度：5月

## 8. 地方公共団体の意見

### 【愛媛県知事意見】

- 一般国道11号川之江三島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。
- 国道11号の渋滞緩和や交通安全の確保を図るとともに、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重要な事業であることから、更なるコスト縮減と事業促進に努めるようお願いします。

## 9. 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。

## 10. 対応方針（原案）

以上のことから、国道11号川之江三島バイパスの事業を継続する。