

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

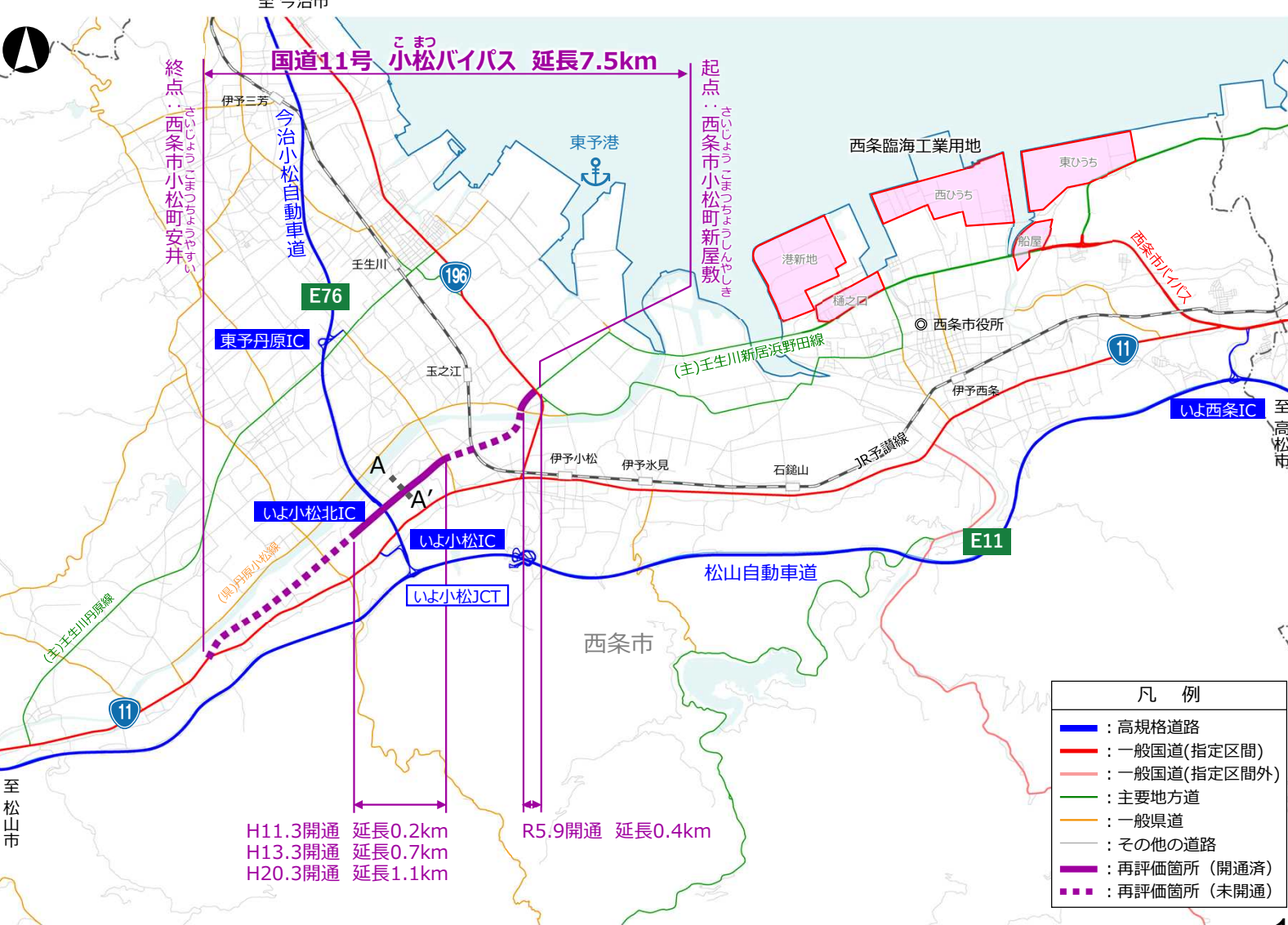
【事業の目的】

- にゅうがわに い はの だ
・ 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と西条臨海工業用地や東予港とのアクセスが向上するなど、地元産業、経済の活性化に寄与する道路である。

<位置図>



<平面図>



<主な事業の経緯>

年度	内容
平成 3 年12月17日	都市計画決定
平成 3 年度	事業化
平成 4 年度	用地買収着手
平成10年度	工事着手
平成11年3月31日	延長0.2km暫定開通
平成13年3月27日	延長0.7km暫定開通
平成20年3月21日	延長1.1km暫定開通
令和 5 年9月24日	延長0.4km暫定開通

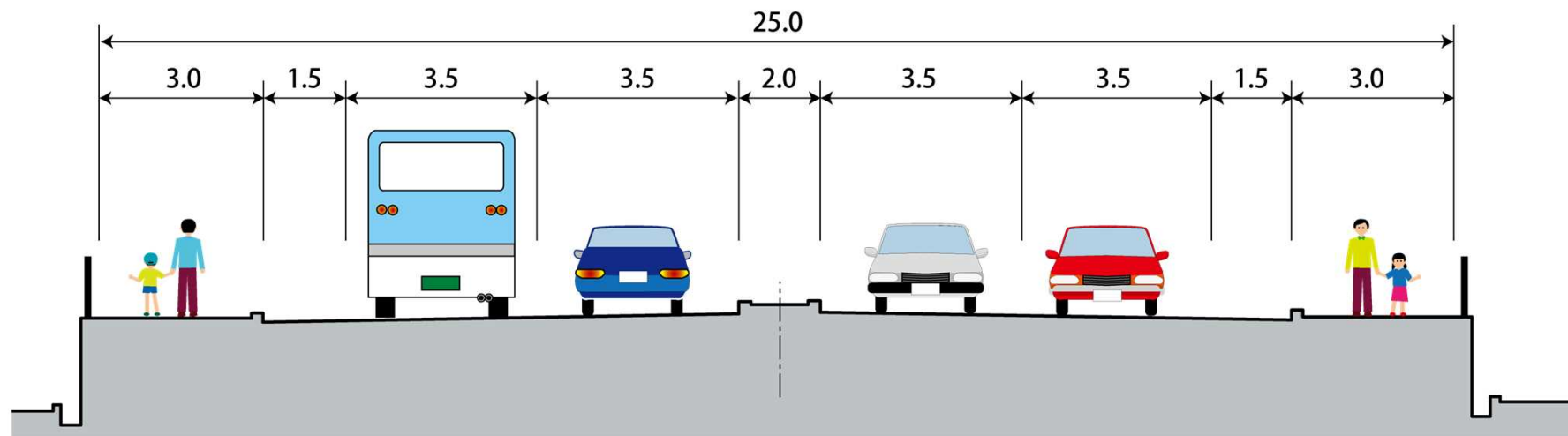
1. 事業の概要

<事業計画諸元>

事業名	一般国道11号 こまつ 小松バイパス
事業区間	え ひめ さいじょう こ まつちよう しん や しき え ひめ さいじょう こ まつちよう やす い 愛媛県西条市小松町新屋敷～愛媛県西条市小松町安井
計画延長	7.5km
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(R22時点)	12,900～20,800台/日

<標準断面図 (A-A') >

(単位 m)



2. 事業の効果と必要性（1）

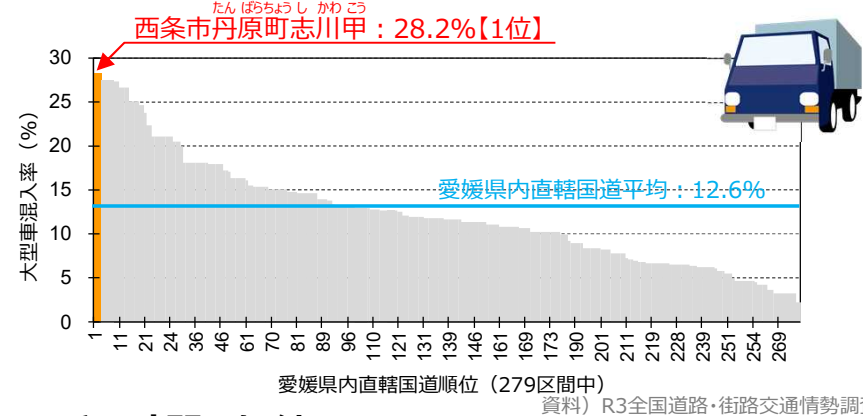
交通安全性の向上

- 小松バイパスに並行する国道11号（現道）は、**歩道の幅員が狭い上に東予港や西条臨海工業用地に向かう経路のため、大型車混入率が高い区間**であり、**沿線住民にとって危険な状況**。
- 今後の開通により、現道を通行する**大型車両がバイパスに分散**することで、**沿線住民や利用者の安全性の向上**が期待される。

<平面図>

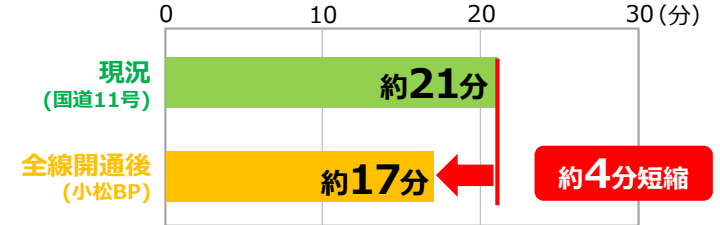


<小松バイパスに並行する国道11号の大型車混入率>



<所要時間の短縮>

（西条市丹原町（明穂交差点）～東予港）



資料）現況：ETC2.0プローブデータ（R5.10-11）【平日】混雑時平均旅行速度
全線開通後：小松バイパス（設計速度60km/h）

【警察関係者の声】

- 国道11号（現道）は道路幅員が狭く、歩道が整備されていないことで**大型車の通行の際、沿線住民にとって危険な状況**となっています。
- 今後の小松バイパスの整備（全線開通）により、現道を通行する**大型車両がバイパスに分散**することで、**沿線住民や利用者の安全性の向上**が期待されます。



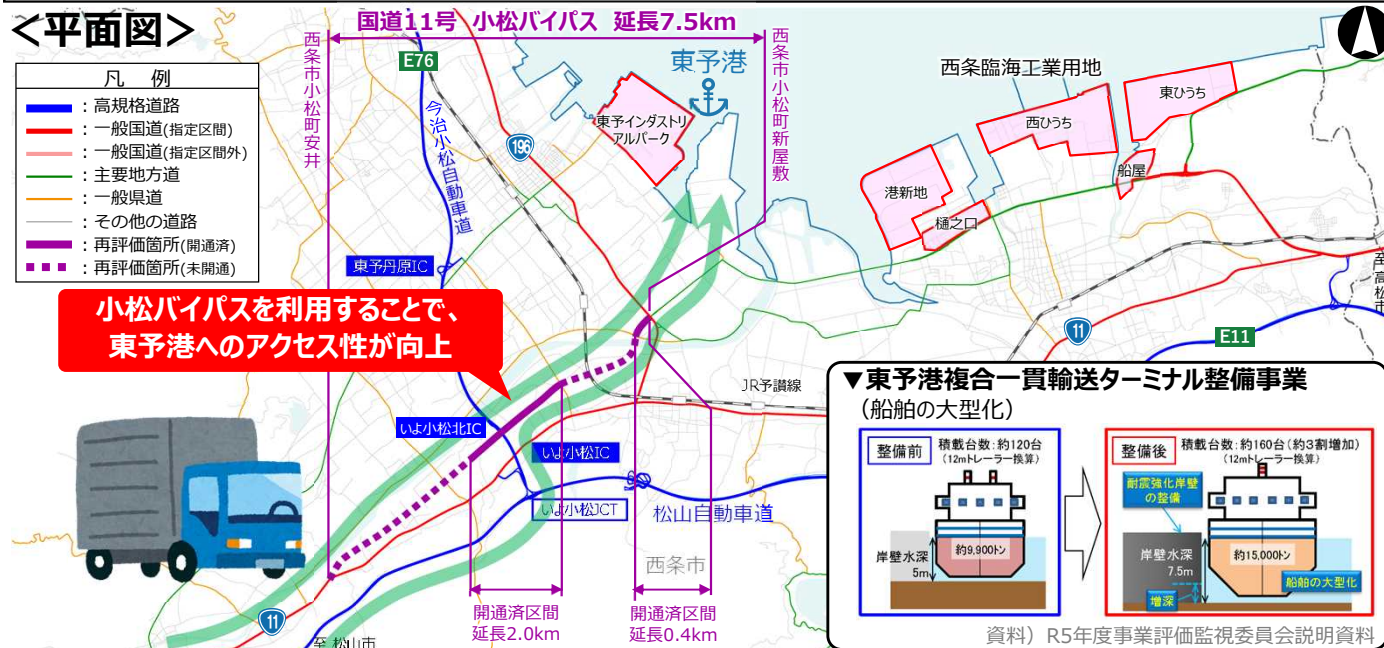
資料）R6.1 ヒアリング調査結果

2. 事業の効果と必要性（2）

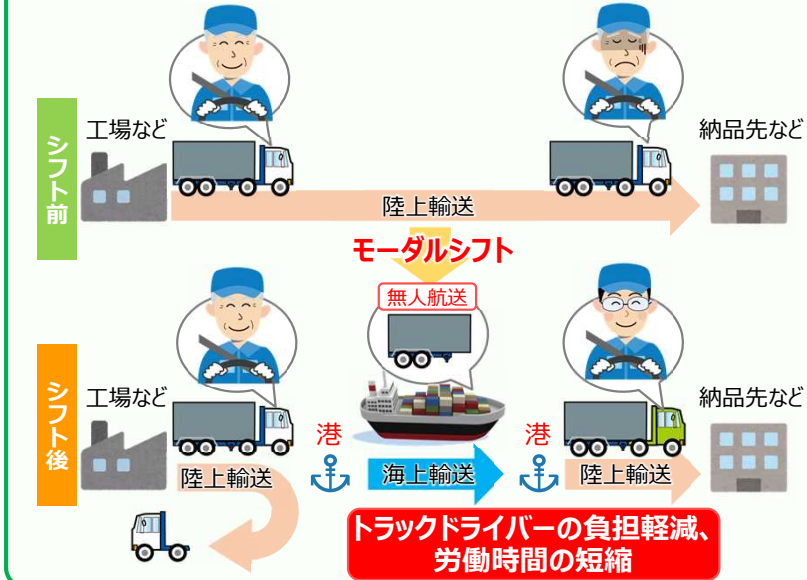
東予港への新たな物流ルート形成により安定した物流を実現

- 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、臨海部には多くの事業所が集積している。また、同市の**製造品出荷額は愛媛県内で第3位**であり、県全体の産業、物流を支える重要な地域である。
- 近年、トラックドライバーの人手不足や高齢化など、長距離物流の課題の顕在化により、モーダルシフトへの機運が高まっている。
- 今後の開通により、東予港複合一貫輸送ターミナル整備事業により船舶の大型化が実現した**東予港への新たな物流ルートが形成**され、モーダルシフトを活用することで、**トラックドライバーへの負担軽減など2024年問題の改善**が期待される。

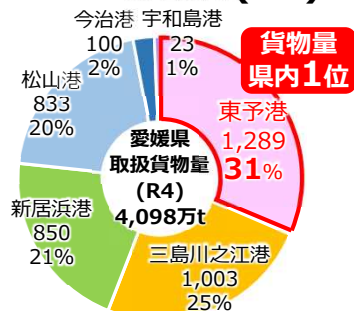
<平面図>



<モーダルシフト>



<愛媛県内の重要港湾の海上出入貨物量の割合(R4)>



<愛媛県内の製造品出荷額>

(上位5市 (R3))

県内3位(約2割)

ランク	市町村名	製造品出荷額 (億円)	県内シェア
1	新居浜市	10,553	22.2%
2	今治市	10,452	22.0%
3	西条市	10,343	21.7%
4	四国中央市	6,428	13.5%
5	松山市	4,691	9.9%
-	その他	5,114	10.7%
合計		47,582	100.0%

資料) 2022年経済構造実態調査 (製造業事業所調査) 【R3実績】

【物流関係者の声】

- 愛媛県においてもドライバー不足やドライバーの高齢化により**長距離物流の維持が課題**となっており、今後は、ドライバーの負担軽減や労働時間の短縮に有効な**フェリーを使った長距離移動は増加する傾向**だと思われます。

- 今後の小松バイパスの整備 (全線開通) により、**新たな物流ルートが形成**され、東予港へのアクセス性向上することで、**安定した物流**が期待されます。



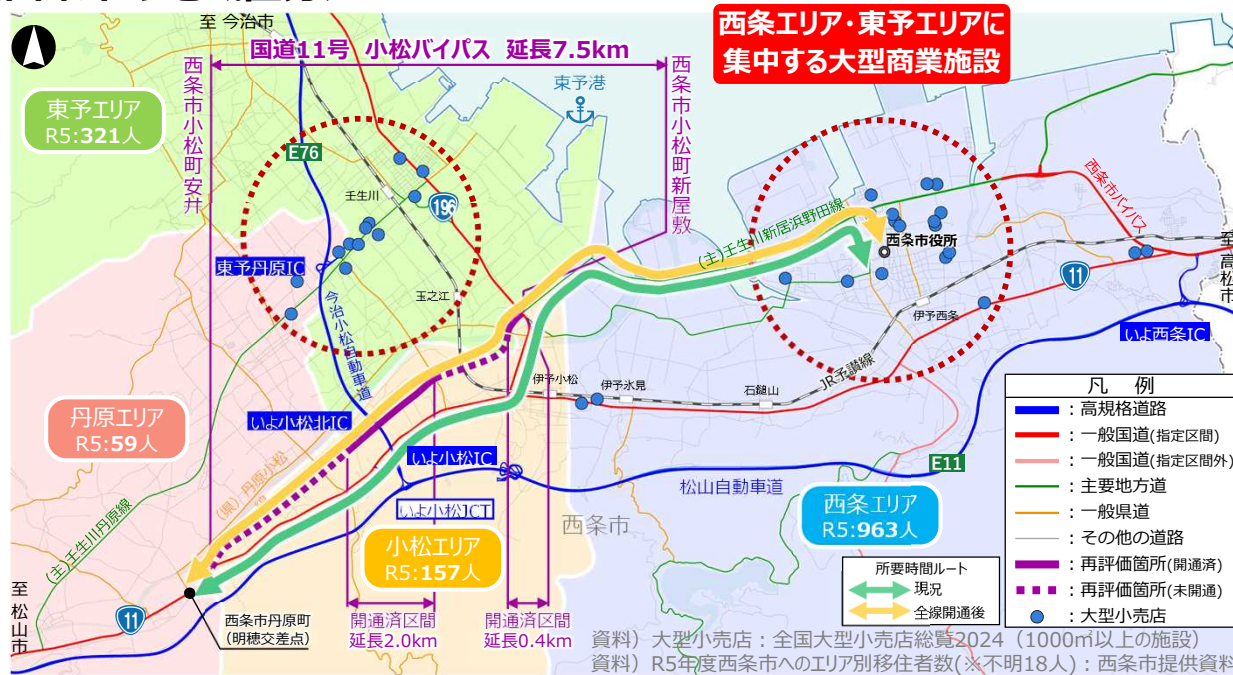
資料) R6.1 ヒアリング調査結果

2. 事業の効果と必要性（3）

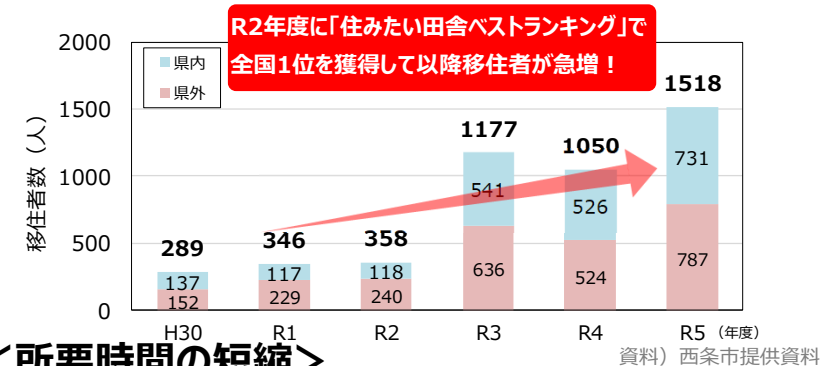
地域の魅力と活力を育む

- 西条市では、子育て支援や起業支援等の政策、自然、人、水、産業などの環境をもとに、「移住セミナー」や「体験ツアー」、「アテンドサービス」等の移住サポートが充実しており、**移住者数は年々増加傾向**。
- 今後の開通により、**小松・丹原エリアと大型商業施設が集中する市の中心部へのアクセス性が向上。小松・丹原エリアの方々の満足度が向上するとともに移住者の増加**が期待される。

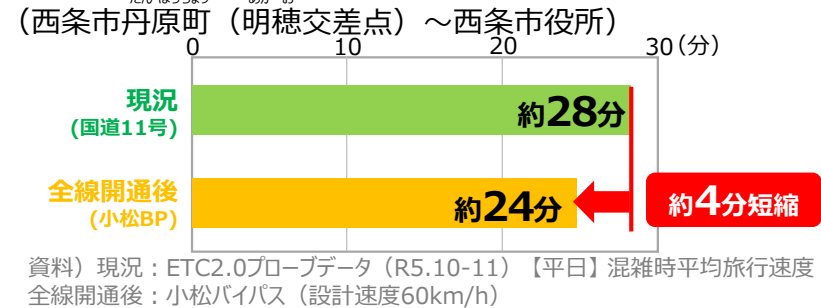
<西条市の地域区分>



<西条市への移住者数の推移>



<所要時間の短縮>



<西条市の移住サポート>



西条市について、職員がご説明いたします。
西条とは一体どんなところか、先輩移住者や移住相談員などゲストスピーカーの話し交え、質問コーナーや相談等を行います。
※体験ツアーにお申込みいただくためには、セミナー(説明会)への参加が必要です(無料)



完全オーダーメイド型の体験ツアーですので、ひと組ごとのリクエストに合わせてカスタマイズいたします！



無料アテンドサービス
西条市内の無料アテンドサービスを実施しています。市職員がコンシェルジュとしてあなたを市内へご案内し、移住相談員の皆さんが、あなたをサポートいたします。

資料) 西条市シティプロモーションWEBサイト「LOVE SAIJO」



西条市の風土・気候を体感することができ、移住、定住を検討する拠点としてご利用することができます。

【移住政策関係者の声(西条市役所)】

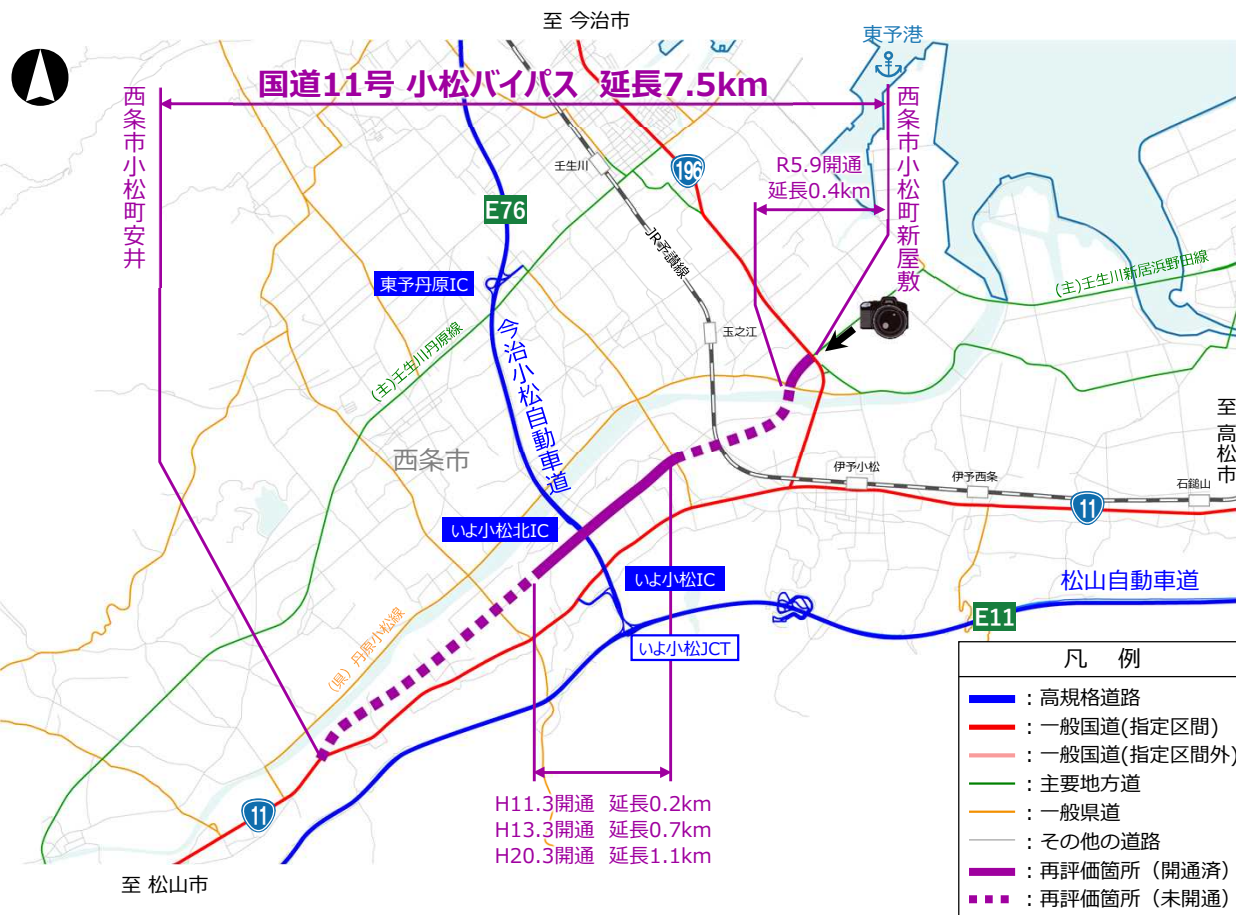
- 西条市の子育て支援や起業支援等の政策、自然、人、水、産業などの環境から、**移住者は増加傾向**です。
- なお、昨年度(R5)の移住に関する相談件数は約900件/年となっています。
- 今後の小松バイパスの整備(全線開通)により、市中心部アクセス性が向上することで、**小松・丹原エリアの方々の満足度が向上するとともに、中心部からのスムーズな交通の確保が出来ることにより、両エリアの方々の満足度が向上するとともに移住者の増加**が期待されます。

資料) R6.5 ヒアリング調査結果



3. 事業の進捗状況と見込み

- これまでの用地進捗率は約66%、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、工事を推進中。



延長		7.5 km	
現状		調査設計、用地買収、工事推進中	
進捗状況		今回 (R6) 令和5年度末時点	前回 (R1) 平成30年度末時点
	用地進捗状況	66%	58%
	事業進捗状況	61%	53%

▼国道11号小松バイパス空中写真



撮影：令和5年12月

▼国道11号小松バイパス（新屋敷地区）開通式典



撮影：令和5年9月

5. 事業費の変化

- 物価上昇により、事業費が**20億円増加**。

<事業費の見直し>

項目		増額内容	費用増加分
事業費増	物価上昇にかかる事業費増	■ <u>物価上昇による事業費増</u> 物価上昇に伴う事業費の見直しによる変更	20億円

<全体事業費>

①前回評価時	②増加	今回評価時（①＋②）
183億円	+20億円	203億円

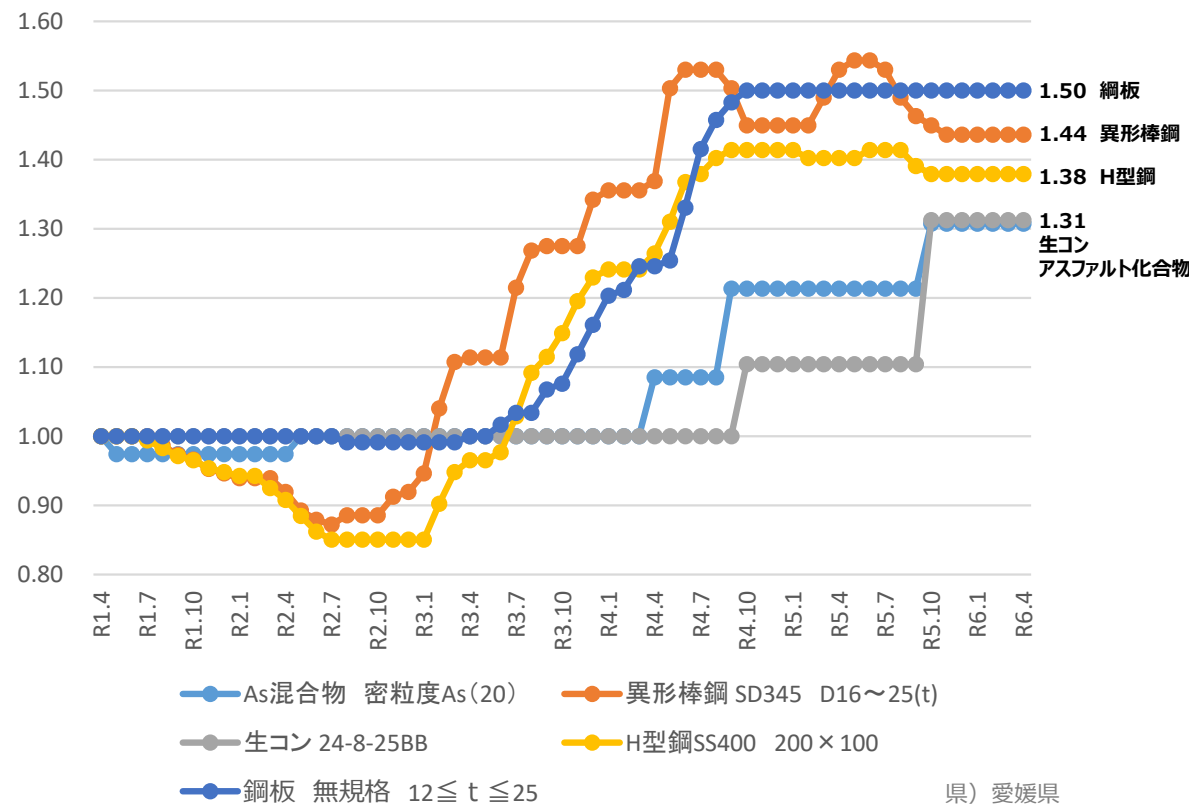
5. 事業費の変化（物価上昇による事業費増）

物価上昇による資材及び労務単価の増加

【変更】20億円増

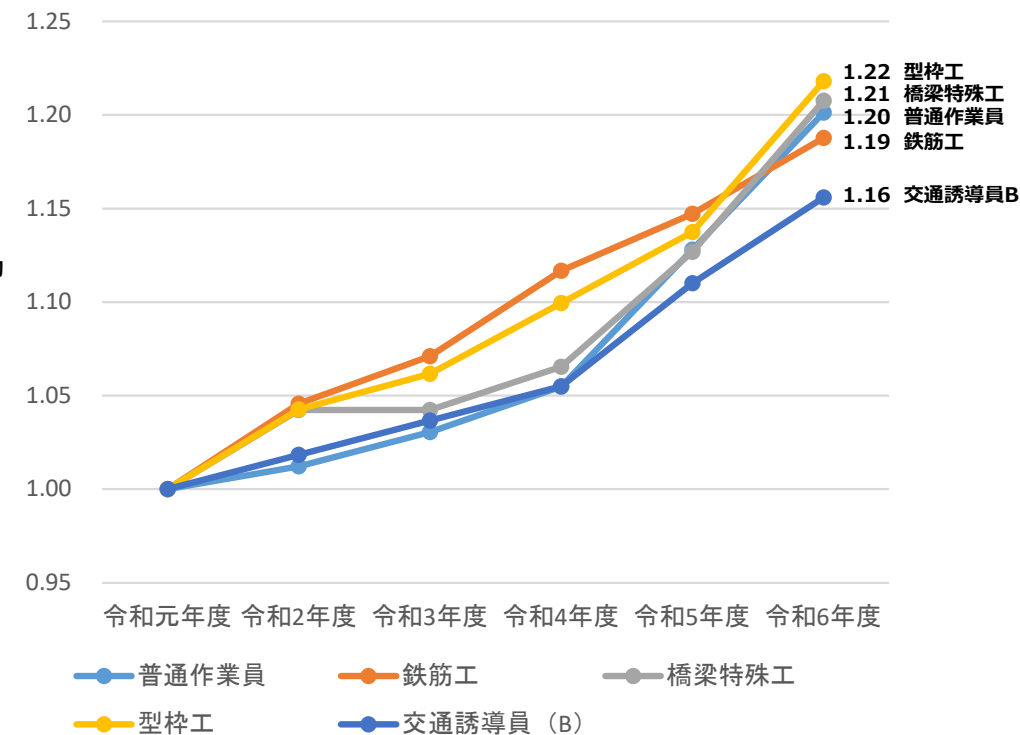
- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時（令和元年度）に比べて、**建設資材や労務費の単価が上昇**している。
- 建設資材価格の伸び率では、R1.4を基準とした場合、**鋼板、H鋼、異形棒鋼等の鋼材価格が約1.38倍～1.50倍**となっている。
- 労務単価についても、**型枠工で1.22倍**と前回評価から増加している。
- 鋼材価格や労務単価等**の上昇に伴い、**橋梁等**の工事費の増加が必要となった。

<建設資材単価の伸び率（R1.4を基準に算出）>



（県）愛媛県
地区）丹原

<労務単価の伸び率（R元年度を基準に算出）>



（県）愛媛県

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)		2 8 5 億円	7 9 億円
	事業費	2 5 6 億円	5 7 億円
	維持管理費	3 0 億円	2 3 億円
便益 (B)		3 3 5 億円	2 9 4 億円
	走行時間短縮便益	3 1 1 億円	2 7 6 億円
	走行経費減少便益	1 9 億円	1 5 億円
	交通事故減少便益	4 . 9 億円	3 . 6 億円
費用便益比 (B/C)		1 . 2 $\left[\begin{array}{l} 1 . 5 [2\%] \\ 1 . 8 [1\%] \end{array} \right]$	3 . 7 $\left[\begin{array}{l} 4 . 9 [2\%] \\ 5 . 5 [1\%] \end{array} \right]$

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 (令和6年度)		前回評価 (令和元年度)		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	1 2,9 0 0～2 0,8 0 0台/日		1 4,4 0 0～2 2,5 0 0台/日		・ODの変更による交通量の変更
全体事業費	2 0 3億円		1 8 3億円		・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 ・便益 (B)は基準年度の変更と原単位の更新
総費用 (C)	2 8 5億円	7 9 億円	2 4 1 億円	8 7 億円	
便益 (B)	3 3 5 億円	2 9 4 億円	3 5 9 億円	2 7 8 億円	
費用便益比 (B/C)	1. 2	3. 7	1. 5	3. 2	

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）、期成同盟会等より、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、1月	令和2年度：9月、10月	令和3年度：6月、11月
令和4年度：7月、8月、1月	令和5年度：6月、8月、11月、1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号小松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号小松バイパスの事業を継続する。