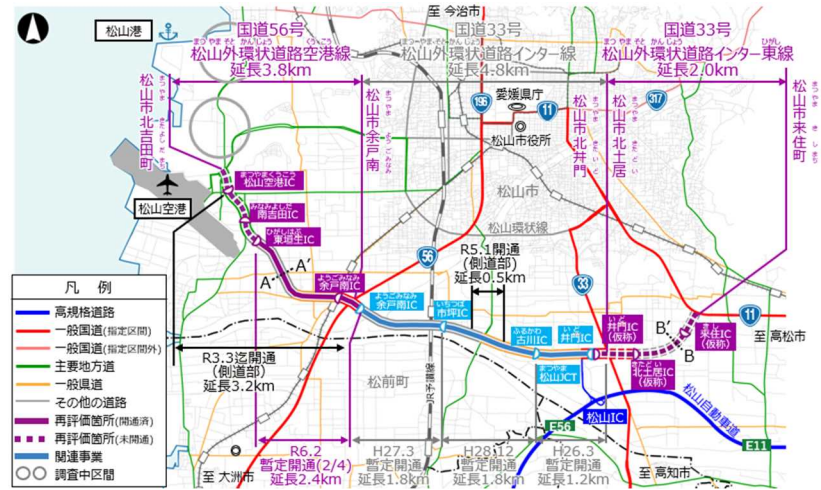


再評価結果(令和7年度事業継続箇所)(原案)

事業名	一般国道33号 松山外環状道路インター東線		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点	自：愛媛県松山市北土居 至：愛媛県松山市来住町				延長	2.0km	
事業概要 松山外環状道路は、現在の松山環状線のさらに外側に計画された環状道路のことで、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向上、市内中心部へ流入する交通を分散することを目的としている。 松山外環状道路の開通により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能となるため、通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。 国道33号松山外環状道路インター東線は、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、松山市が協同で整備を推進している。							
H30年度事業化		H2年度都市計画決定 (H15、29年度変更)		R3年度用地着手		—	
全体事業費		約398億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約6%	供用済延長	0.0km	
計画交通量		24,700～44,100台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 416/1,614億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,162/2,295億円		基準年
	1.4(1.4)	5.8% (5.5%)	事業費：369/1,503億円 維持管理費：26/50億円 更新費：20/61億円		走行時間短縮便益：979/1,876億円 走行経費減少便益：136/319億円 交通事故減少便益：47/99億円		令和4年
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	2.8(1.5)	18.3% (5.9%)		交通量	B/C=1.3～1.6(±10%)	交通量	B/C=2.2～3.4(±10%)
				事業費	B/C=1.4～1.5(±10%)	事業費	B/C=2.6～3.1(±10%)
				事業期間	B/C=1.4～1.5(±20%)	事業期間	B/C=2.7～2.9(±20%)
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失の削減が見込まれる ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される ・現道等の路線バスの利便性の向上が見込まれる ・松山空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・松山港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる ③都市の再生 ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路 ・松山市人口集中地区(DID地区)での事業がある ・幹線都市計画道路網密度の向上が見込まれる ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる ⑤個性ある地域の形成 ・地域再生計画(道後温泉の賑わい創出 等)に基づく松山市の観光振興施策を支援する ・主要観光地へのアクセス向上が期待される ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(愛媛大学医学部附属病院)へのアクセス向上が見込まれる ⑦災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる							

⑨生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・松山外環状道路景観検討委員会において景観検討を展開 ⑩他のプロジェクトとの関係 ・松山広域都市計画区域マスタープラン、第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」に位置付けられている ・FAZへのアクセスを支援する ・南海トラフ地震発生時における迅速な輸送・救援を支援する	
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： ・愛媛県、松山市、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4年度：7月、8月、11月、1月、2月 令和5年度：6月、7月、8月、10月、11月、2月 令和6年度：5月、8月） 愛媛県知事の意見： ・一般国道33号松山外環状道路インター東線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。 ・松山外環状道路は、市内中心部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り地域経済の活性化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。	
事業評価監視委員会の意見	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・令和3年3月 松山外環状道路空港線(側道部) 延長0.8km部分開通 ・令和5年1月 松山外環状道路インター線(側道部) 延長0.5km開通 ・令和6年2月 松山外環状道路空港線(余戸南IC～東垣生IC) 延長2.4km暫定開通 (その他) ・松山空港 エプロン新設工事【R5.5完成】 ・松山空港 滑走路端安全区域(RESA)護岸新設【事業中】 ・松山港外港地区新ふ頭 水深13m岸壁の延伸【事業中】	
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成30年度に事業化、用地進捗率約17%、事業進捗率約6%(令和6年3月末時点)	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・調査設計、用地買収を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。	
施設の構造や工法の変更等 ・想定できない事象に起因する事業費増等においても、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ていくこととする。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 ・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	

事業概要図

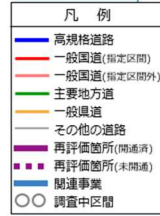


※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
 ※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、令和4年度評価時点

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)(原案)

事業名	一般国道56号 まつやまとかんじょう 松山外環状道路空港線 くうこう			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：愛媛県松山市余戸南 まつやましようごみなみ 至：愛媛県松山市北吉田町 まつやましきたよしだまち					延長	3.8km
事業概要	松山外環状道路は、現在の松山環状線のさらに外側に計画された環状道路のことで、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向上、市内中心部へ流入する交通を分散することを目的としている。 松山外環状道路の開通により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能となるため、通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。 国道56号松山外環状道路空港線は、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。						
H20年度事業化		H19年度都市計画決定		H23年度用地着手		H25年度工事着手	
全体事業費		約672億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約79%	供用済延長	2.4km	
計画交通量		17,500～25,500台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 416/1,614億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,162/2,295億円		基準年
	1.4(1.5)	5.8% (6.7%)	(事業費: 369/1,503億円) 維持管理費: 26/ 50億円 更新費: 20/ 61億円		(走行時間短縮便益: 979/ 1,876億円) 走行経費減少便益: 136/ 319億円 交通事故減少便益: 47/ 99億円		令和4年
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	2.8(3.3)	18.3% (18.4%)		交通量	B/C=1.3～1.6(±10%)	交通量	B/C=2.2～3.4(±10%)
				事業費	B/C=1.4～1.5(±10%)	事業費	B/C=2.6～3.1(±10%)
			事業期間	B/C=1.4～1.5(±20%)	事業期間	B/C=2.7～2.9(±20%)	
事業の効果等							
①円滑なモビリティの確保							
・現道等の年間渋滞損失の削減が見込まれる							
・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される							
・現道等の路線バスの利便性の向上が見込まれる							
・松山空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる							
②物流効率化の支援							
・松山港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる							
③都市の再生							
・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路							
・松山市人口集中地区(DID地区)での事業である							
・幹線都市計画道路網密度の向上が見込まれる							
・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる							
④国土・地域ネットワークの構築							
・地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成							
・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる							
⑤個性ある地域の形成							
・地域再生計画(道後温泉の賑わい創出 等)に基づく松山市の観光振興施策を支援する							
・主要観光地へのアクセス向上が期待される							
⑥安全で安心できるくらしの確保							
・三次医療施設(愛媛県立中央病院)へのアクセス向上が見込まれる							
⑦災害への備え							
・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている							
⑧地球環境の保全							
・CO2排出量の削減が見込まれる							

⑨生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・道路景観検討部会において景観検討を展開 ⑩他のプロジェクトとの関係 ・FAZへのアクセスを支援する ・南海トラフ地震発生時における迅速な輸送・救援を支援する	
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： ・愛媛県、松山市、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4年度：7月、8月、11月、1月、2月 令和5年度：6月、7月、8月、10月、11月、2月 令和6年度：5月、8月） 愛媛県知事の意見： ・一般国道56号松山外環状道路空港線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。 ・松山外環状道路は、市内中心部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り地域経済の活性化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。	
事業評価監視委員会の意見	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・令和3年3月 松山外環状道路空港線(側道部) 延長0.8km部分開通 ・令和5年1月 松山外環状道路インター線(側道部) 延長0.5km開通 (その他) ・松山空港 エプロン新設工事【R5.5完成】 ・松山空港 滑走路端安全区域(RESA)護岸新設【事業中】 ・松山港外港地区新ふ頭 水深13m岸壁の延伸【事業中】	
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成20年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約79%(令和6年3月末時点) ・令和6年2月 松山外環状道路空港線(余戸南IC～東垣生IC) 延長2.4km暫定開通	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・調査設計、用地買収、工事を推進しており、引き続き、早期供用に向けて事業を進める。	
施設の構造や工法の変更等 ・想定できない事象に起因する事業費増等においても、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ていくこととする。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 ・以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は、令和4年度評価時点

6 土（技）第 345 号
令和 6 年 10 月 18 日

四国地方整備局長 様

愛媛県知事 中村 時広
(公 印 省 略)

四国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の
作成に係る意見照会について（回答）

令和 6 年 10 月 4 日付け国四整企画第 35 号で依頼のあった標記について、別紙の
とおり回答いたします。

<別 紙>

次の再評価に係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。

【道路事業】 1 件

事業名	「対応方針（原案）」案	備考
一般国道33号 松山外環状道路インター東線	継続	
一般国道56号 松山外環状道路空港線		

なお、当事業に対する意見は下記のとおりです。

記

松山外環状道路は、市内中心部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り地域経済の活性化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。

(再評価)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	松山外環状道路 (一般国道 3 3 号 松山外環状道路 インター東線)	【費用対効果分析等に関わる項目は、令和4年度評価時点】
事業区分	一般国道（二次改築）	
事業主体	四国地方整備局	

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	(一休評価 松山外環状道路) 全 体：費用便益比 (3便益) (B/C) =1.4 (経済的純現在価値 (B-C) =680億円、経済的内部収益率 (EIRR) =5.8%) 残事業：費用便益比 (3便益) (B/C) =2.8 (経済的純現在価値 (B-C) =746億円、経済的内部収益率 (EIRR) =18.3%) (インター東線) 全 体：費用便益比 (3便益) (B/C) =1.4 (経済的純現在価値 (B-C) =89億円、経済的内部収益率 (EIRR) =5.5%) 残事業：費用便益比 (3便益) (B/C) =1.5 (経済的純現在価値 (B-C) =105億円、経済的内部収益率 (EIRR) =5.9%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	
	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	渋滞損失時間：26 万人時間/年 削減率20.8%
	■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	現道区間の混雑時旅行速度 19.5km/h⇒20.1km/h (国道33号)
	口 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上 の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	—
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	現道を利用する路線バス及び高速バス 伊予鉄バス (森松・砥部線、坊ちゃんエクスプレス) 等 平日130便/日、休日125便/日 (往復)
	口 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	—
	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	松山空港 (第二種空港) 西条臨海工業用地～松山空港 約22分短縮 (103分⇒81分)
	物流効率化の支援	
	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	松山港 (重要港湾) 東温市役所～松山港 約20分短縮 (51分⇒31分)
	口 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上が見込まれる	—
	口 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	—

都市の再生	☐ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	—
	☒ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路
	☐ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	—
	☒ 中心市街地内で行う事業である	松山市人口集中地区（DID地区）
	☒ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	幹線都市計画道路網密度が1.44km/km2である市街地内での事業
	☒ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	幹線都市計画道路網密度が1.44km/km2⇒1.47km/km2に向上
	☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	—
	国土・地域ネットワークの構築	
	☐ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	—
	☒ 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成
	☐ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）	—
	☐ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	—
	☐ 現道等における交通不能区間を解消する	—
	☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	—
	☒ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	砥部町役場～松山市役所 約4分短縮（33分⇒29分）
	個性ある地域の形成	
	☐ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	—
	☒ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	地域再生計画（道後温泉の賑わい創出 等）に基づく松山市の観光振興施策を支援 松山IC～道後温泉 約5分短縮（26分⇒21分）
	☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	道後温泉、松山城 松山IC～松山城 約5分短縮（24分⇒19分）
	☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	—
2.暮らし		
歩行者・自転車のための生活空間の形成		
	☐ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	—
	☐ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	—
無電柱化による美しい町並みの形成		
	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	—
	☐ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	—
安全で安心できるくらしの確保		
	☒ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	愛媛大学医学部附属病院 余戸南地区交差点～三次医療施設（愛媛大学医学部附属病院） 約16分短縮（38分⇒22分）

3. 安全		
	安全な生活環境の確保	
	☐ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	—
	☐ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	—
	災害への備え	
	☐ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	—
	■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定
	☐ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	—
	☐ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	—
	☐ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	—
	☐ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	—
4. 環境		
	地球環境の保全	
	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2 排出削減量：2千t-CO2/年 CO2 排出削減率：0.4%
	生活環境の改善・保全	
	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	NO2 排出削減量：5.1t-NOX/年 NO2 排出削減率：14.6%
	● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	SPM 排出削減量：0.2t-SPM/年 SPM 排出削減率：12.2%
	☐ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	—
	■ その他、環境や景観上の効果が期待される	松山外環状道路景観検討委員会において景観検討を展開
5. その他		
	他のプロジェクトとの関係	
	☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	—
	■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	松山広域都市計画区域マスタープランに位置付け 第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」に位置付け
	■ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	FAZへのアクセスを支援 南海トラフ地震発生時における迅速な輸送・救援を支援

(再評価)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	松山外環状道路 (一般国道56号 松山外環状道路 空港線)	【費用対効果分析等に関わる項目は、令和4年度評価時点】
事業区分	一般国道（二次改築）	
事業主体	四国地方整備局	

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	(一体評価 松山外環状道路) 全 体：費用便益比 (3便益) (B/C) =1.4 (経済的純現在価値 (B-C) =680億円、経済的内部収益率 (EIRR) =5.8%) 残事業：費用便益比 (3便益) (B/C) =2.8 (経済的純現在価値 (B-C) =746億円、経済的内部収益率 (EIRR) =18.3%) (空港線) 全 体：費用便益比 (3便益) (B/C) =1.5 (経済的純現在価値 (B-C) =356億円、経済的内部収益率 (EIRR) =6.7%) 残事業：費用便益比 (3便益) (B/C) =3.3 (経済的純現在価値 (B-C) =364億円、経済的内部収益率 (EIRR) =18.4%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力		
	円滑なモビリティの確保	
	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	渋滞損失時間：4 万人時間/年 削減率13.0%
	■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	現道区間の混雑時旅行速度 20.4km/h⇒22.6km/h (国道56号) 17.1km/h⇒18.3km/h (主) 松山空港線) 21.5km/h⇒22.3km/h (旧国道196号)
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上 の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	—
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	現道を利用する路線バス 伊予鉄バス (松山空港線) 等 平日123便/日、休日122便/日 (往復)
	□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	—
	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	松山空港 (第二種空港) 西条臨海工業用地～松山空港 約22分短縮 (103分⇒81分)
	物流効率化の支援	
	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	松山港 (重要港湾) 松山IC～松山港 約22分短縮 (37分⇒15分)
	□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上が見込まれる	—
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	—

都市の再生		
	☐ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	—
	☒ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路
	☐ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	—
	☒ 中心市街地内で行う事業である	松山市人口集中地区（DID地区）
	☒ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	幹線都市計画道路網密度が1.44km/km2である市街地内での事業
	☒ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	幹線都市計画道路網密度が1.44km/km2⇒1.46km/km2に向上
	☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	—
	国土・地域ネットワークの構築	
	☐ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	—
	☒ 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成
	☐ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）	—
	☐ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	—
	☐ 現道等における交通不能区間を解消する	—
	☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	—
	☒ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	松前町役場～松山市役所 約1分短縮（27分⇒26分）
個性ある地域の形成		
	☐ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	—
	☒ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	地域再生計画（道後温泉の賑わい創出 等）に基づく松山市の観光振興施策を支援 松山空港～道後温泉 約1分短縮（41分⇒40分）
	☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	道後温泉、松山城 松山空港～松山城 約1分短縮（28分⇒27分）
	☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	—
2.暮らし		
歩行者・自転車のための生活空間の形成		
	☐ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	—
	☐ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	—
無電柱化による美しい町並みの形成		
	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	—
	☐ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	—
安全で安心できるくらしの確保		
	☒ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	愛媛県立中央病院 二次医療施設～三次医療施設（愛媛県立中央病院） 約1分短縮（18分⇒17分）

3. 安全		
	安全な生活環境の確保	
	☐ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	—
	☐ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	—
	災害への備え	
	☐ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	—
	☒ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定
	☐ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	—
	☐ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	—
	☐ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	—
	☐ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	—
4. 環境		
	地球環境の保全	
	☒ 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2 排出削減量：4千t-CO2/年 CO2 排出削減率：0.7%
	生活環境の改善・保全	
	☒ 現道等における自動車からのNO2排出削減率	NO2 排出削減量：6.7t-NOX/年 NO2 排出削減率：19.7%
	☒ 現道等における自動車からのSPM排出削減率	SPM 排出削減量：0.4t-SPM/年 SPM 排出削減率：20.3%
	☐ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	—
	☒ その他、環境や景観上の効果が期待される	道路景観検討部会において景観検討を展開
5. その他		
	他のプロジェクトとの関係	
	☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	—
	☒ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	松山広域都市計画区域マスタープランに位置付け 第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」に位置付け
	☒ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	FAZへのアクセスを支援 南海トラフ地震発生時における迅速な輸送・救援を支援