

再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道 1 1 号 にい は ま 新居浜バイパス		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： にい は ま し ぶ ね 愛媛県新居浜市船木 至： にい は ま し おお じ ょ う い ん 愛媛県新居浜市大生院				延長	9.3km																									
事業概要																															
一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 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た事業である。																															
S62年度事業着手		S60年度都市計画決定		H2年度用地着手		H2年度工事着手																									
全体事業費		約609億円		事業進捗率		57% 供用済延長 4.4km																									
計画交通量 17,300～29,500台／日																															
費用対効果 分析結果	<table><tr><td>B／C</td><td></td></tr><tr><td>(事業全体)</td><td>1.4</td></tr><tr><td>(残事業)</td><td>2.7</td></tr></table>		B／C		(事業全体)	1.4	(残事業)	2.7	<table><tr><td>総費用</td><td>(残事業)/(事業全体)</td></tr><tr><td colspan="2">218/603億円</td></tr><tr><td colspan="2">事業費：202/576億円</td></tr><tr><td colspan="2">維持管理費：17/27億円</td></tr></table>		総費用	(残事業)/(事業全体)	218/603億円		事業費：202/576億円		維持管理費：17/27億円		<table><tr><td>総便益</td><td>(残事業)/(事業全体)</td></tr><tr><td colspan="2">587/837億円</td></tr><tr><td colspan="2">走行時間短縮便益：521/762億円</td></tr><tr><td colspan="2">走行経費減少便益：52/58億円</td></tr><tr><td colspan="2">交通事故減少便益：14/16億円</td></tr></table>		総便益	(残事業)/(事業全体)	587/837億円		走行時間短縮便益：521/762億円		走行経費減少便益：52/58億円		交通事故減少便益：14/16億円		基準年 平成23年
B／C																															
(事業全体)	1.4																														
(残事業)	2.7																														
総費用	(残事業)/(事業全体)																														
218/603億円																															
事業費：202/576億円																															
維持管理費：17/27億円																															
総便益	(残事業)/(事業全体)																														
587/837億円																															
走行時間短縮便益：521/762億円																															
走行経費減少便益：52/58億円																															
交通事故減少便益：14/16億円																															
感度分析の結果																															
<table><tr><td>(事業全体) 交通量</td><td>: B/C=1.3～1.5 (交通量 ±10%)</td><td>(残事業) 交通量</td><td>: B/C=2.4～3.1 (交通量 ±10%)</td></tr><tr><td>事業費</td><td>: B/C=1.3～1.4 (事業費 ±10%)</td><td>事業費</td><td>: B/C=2.5～3.1 (事業費 ±10%)</td></tr><tr><td>事業期間</td><td>: B/C=1.3～1.5 (事業期間 ±10%)</td><td>事業期間</td><td>: B/C=2.5～2.9 (事業期間 ±10%)</td></tr></table>							(事業全体) 交通量	: B/C=1.3～1.5 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量	: B/C=2.4～3.1 (交通量 ±10%)	事業費	: B/C=1.3～1.4 (事業費 ±10%)	事業費	: B/C=2.5～3.1 (事業費 ±10%)	事業期間	: B/C=1.3～1.5 (事業期間 ±10%)	事業期間	: B/C=2.5～2.9 (事業期間 ±10%)													
(事業全体) 交通量	: B/C=1.3～1.5 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量	: B/C=2.4～3.1 (交通量 ±10%)																												
事業費	: B/C=1.3～1.4 (事業費 ±10%)	事業費	: B/C=2.5～3.1 (事業費 ±10%)																												
事業期間	: B/C=1.3～1.5 (事業期間 ±10%)	事業期間	: B/C=2.5～2.9 (事業期間 ±10%)																												
事業の効果等																															
①円滑なモビリティの確保																															
・現道等の時間損失の削減が見込まれる。																															
・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。																															
・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。																															
・JR新居浜駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。																															
・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が期待される。																															
②物流効率化の支援																															
・新居浜港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。																															
③都市の再生																															
・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。																															
・連絡道路がない住宅宅地開発（28.1ha）への連絡道路となる。																															
④国土・地域ネットワークの構築																															
・隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。																															
【新居浜西条地方生活圏～今治地方生活圏】 【新居浜西条地方生活圏～松山地方生活圏】																															
・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。																															
⑤個性ある地域の形成																															
・大規模イベントである「新居浜太鼓まつり」を支援している。																															
・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																															
・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。																															
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。																															
・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。																															

- ・ CO2排出量の削減が見込まれる。

- ・ 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。
- ・ 夜間要請限度の超過区間が改善される。

- ・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が期待される。

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：

・新居浜市、国道11号新居浜バイパス建設促進期成同盟会、新居浜市主要幹線道路整備促進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。

愛媛県知事の意見：

・一般国道11号新居浜バイパスに係る「対応方針(原案)」案については異議ありません。
交通混雑の緩和及び、新居浜ＩＣと中心市街地、西条市とのアクセス性の向上のための重要な道路であり、引き続き全線供用に向けた整備の促進をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成3年3月 松山自動車道（土居IC～いよ西条IC）開通
- ・平成6年11月 松山自動車道（いよ西条IC～川内IC）開通
- ・平成11年7月 今治小松自動車道（東予丹原IC～いよ小松JCT）開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和62年度に事業化、用地進捗率64%、事業進捗率57%（平成26年3月末時点）
- ・平成19年度まで：新居浜市東田～新居浜市西喜光地町 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 延長2.0km（2/4）部分開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・新居浜バイパスの3-1工区で用地買収に着手、3-3工区では用地進捗率が87%であり、早期の開通を目指し事業を推進。

施設の構造や工法の変更等

・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て、施設の長寿命化や維持管理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。

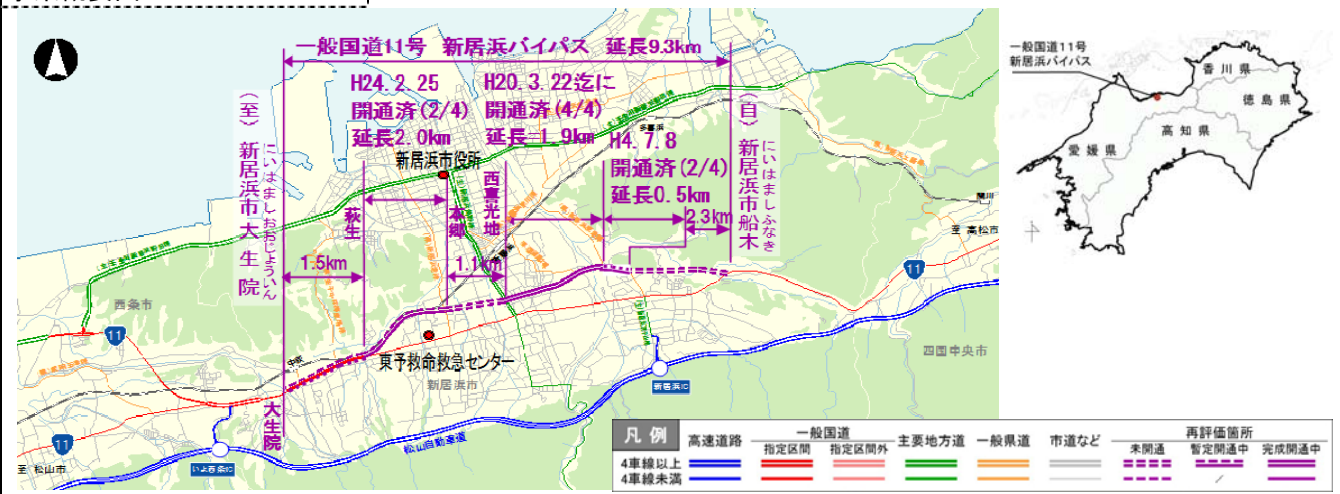
対応方針

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、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。