

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道33号 <small>まつやまとかんじょう</small> 松山外環状道路インター東線 <small>ひがし</small>	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																												
<p>松山外環状道路は、松山環状線の外側に計画された環状道路で松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス向上、市内中心部へ流入する交通分散を目的とした地域高規格道路である。</p> <p>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。</p> <p>一般国道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。</p>																												
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370億円	事業進捗率	約3%	供用済延長	0.0km																							
		(令和4年3月末時点)																										
計画交通量	24,700~44,100台/日																											
費用便益分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">B/C (事業全体)</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">1.4</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.8</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(1.5)</td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	1.4	(残事業)	2.8		(1.5)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総費用 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">416/1,614億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">事業費</td> <td style="text-align: center;">369/1,503億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">維持管理費</td> <td style="text-align: center;">26/ 50億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">更新費</td> <td style="text-align: center;">20/ 61億円</td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/(事業全体)	416/1,614億円	事業費	369/1,503億円	維持管理費	26/ 50億円	更新費	20/ 61億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">総便益 (残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">1,162/2,295億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">979/1,876億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">136/ 319億円</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">47/ 99億円</td> </tr> </table>	総便益 (残事業)/(事業全体)	1,162/2,295億円	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	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-bottom: 1px solid black;">基準年</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">令和4年</td> </tr> </table>	基準年	令和4年
B/C (事業全体)	1.4																											
(残事業)	2.8																											
	(1.5)																											
総費用 (残事業)/(事業全体)	416/1,614億円																											
事業費	369/1,503億円																											
維持管理費	26/ 50億円																											
更新費	20/ 61億円																											
総便益 (残事業)/(事業全体)	1,162/2,295億円																											
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																											
基準年	令和4年																											
感度分析の結果																												
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体)交通量</td> <td style="width: 10%;">: B/C=1.3~1.6 (交通量±10%)</td> <td style="width: 10%;">(残事業)</td> <td style="width: 10%;">B/C=2.2~3.4 (交通量±10%)</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 5%;"></td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>: B/C=1.4~1.5 (事業費±10%)</td> <td></td> <td>B/C=2.6~3.1 (事業費±10%)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業期間</td> <td>: B/C=1.4~1.5 (事業期間±20%)</td> <td></td> <td>B/C=2.7~2.9 (事業期間±20%)</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>						(事業全体)交通量	: B/C=1.3~1.6 (交通量±10%)	(残事業)	B/C=2.2~3.4 (交通量±10%)			事業費	: B/C=1.4~1.5 (事業費±10%)		B/C=2.6~3.1 (事業費±10%)			事業期間	: B/C=1.4~1.5 (事業期間±20%)		B/C=2.7~2.9 (事業期間±20%)							
(事業全体)交通量	: B/C=1.3~1.6 (交通量±10%)	(残事業)	B/C=2.2~3.4 (交通量±10%)																									
事業費	: B/C=1.4~1.5 (事業費±10%)		B/C=2.6~3.1 (事業費±10%)																									
事業期間	: B/C=1.4~1.5 (事業期間±20%)		B/C=2.7~2.9 (事業期間±20%)																									
事業の効果等																												
<p>松山外環状道路インター東線は、松山市内中心部に流入する交通を分散し、市内の交通渋滞解消や松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点や観光地とのアクセス向上など、多様な整備効果が期待できる。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間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。 ・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。 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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期待される。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>⑩他のプロジェクトとの関係</p>																												

- ・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：

- ・松山都市圏道路整備促進期成同盟会、道路整備促進期成同盟会愛媛地方協議会などから、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。

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、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、高速道路と圏域内道路との切れ目のないネットワークを形成し、交通拠点間のアクセス向上、松山都市圏の渋滞緩和や交通事故の削減、さらには県内全域の産業・観光振興など、多様な効果を発揮する重要な道路であることから、空港線、インター東線の日も早い開通に向けて整備推進をお願いします。なお、整備にあたっては、徹底した工程管理や、一層のコスト縮減をお願いします。

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

- ・令和3年3月 松山外環状道路空港線（一般道路部） 延長0.8km部分開通（その他）
- ・松山空港エプロン新設工事【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2%、事業進捗率約3%（令和4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

- ・現在、調査設計、用地買収を推進中。

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費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。

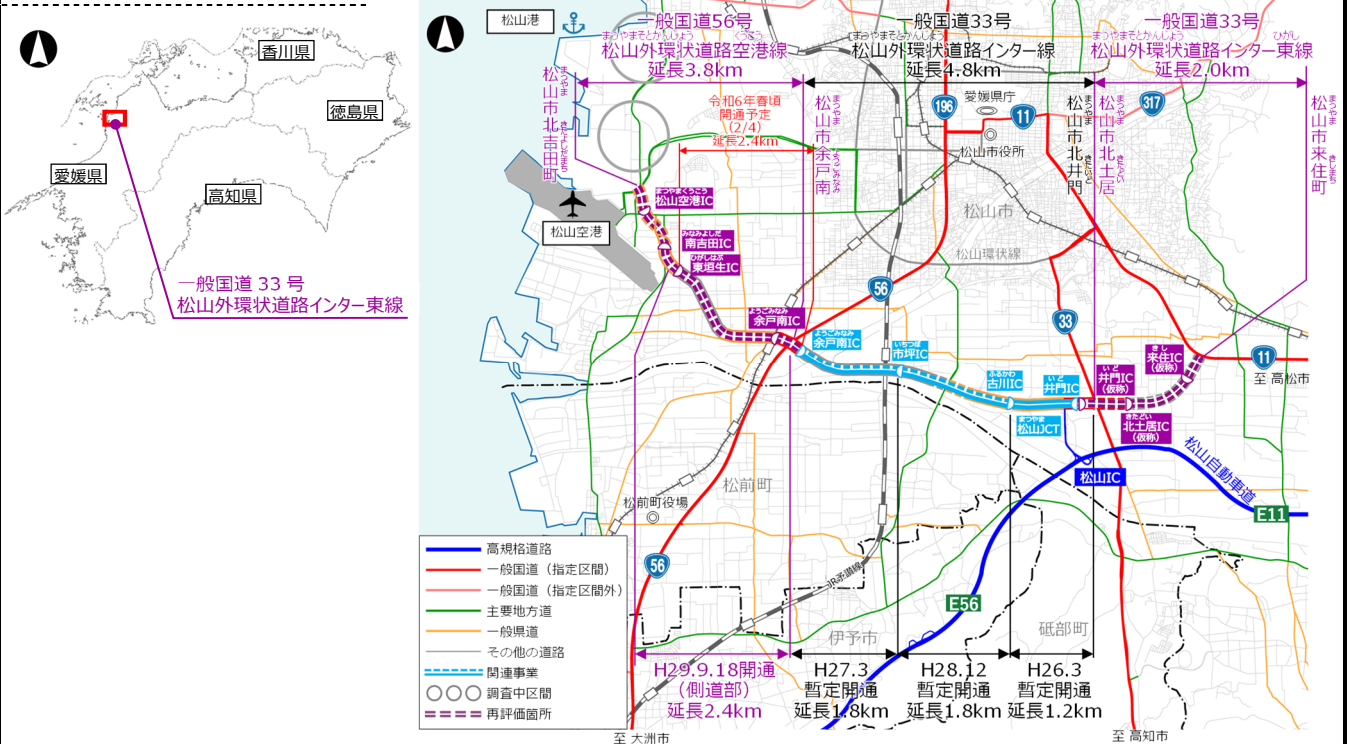
対応方針

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。