

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：都市局 街路交通施設課
担当課長名：服部 卓也

| | | | | |
|---|------------|--|---|-------------|
| 事業名：空港・港湾等アクセス 都市計画道路 余戸北吉田線 （空港線（3-1～4-2工区）） | 事業区分 | 街路 | 事業主体 | 愛媛県 |
| 起終点：自：愛媛県松山市南吉田町 | | 至：愛媛県松山市北吉田町 | | 延長：1.3 km |
| 事業概要 余戸北吉田線は、国・松山市と協同で整備を進める松山外環状道路空港線の側道となる幹線道路で、松山空港・松山港・臨海工業地域が位置する臨海部と、松山IC等の広域交通拠点や工業団地を連絡する物流アクセス道路でもあり、松山市中心部の渋滞緩和や、地域の活性化等を目的とし松山市南吉田町～北吉田町までの延長約1.3 kmを整備するものである。 | | | | |
| H21年度事業化 | | H19年度都市計画決定 | | H24年度用地着手 |
| H24年度工事着手 | | | | |
| 全体事業費 | 約79億円 | 事業進捗率 | 約79% | 供用済延長 |
| 0.4 km | | | | |
| 計画交通量 | 31,400台/日 | | | |
| 費用対効果 | B/C | 総費用 (残事業)/(事業全体) 164/836億円 事業費：149/819億円 維持管理費：15/17億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 531/1,063億円 走行時間短縮便益：442/885億円 走行経費減少便益：61/131億円 交通事故減少便益：28/47億円 | 基準年 令和4年 |
| | (事業全体) 1.3 | | | |
| 感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.1～1.4 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.9～3.6 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.2～1.3 (事業費±10%) 事業費：B/C=3.0～3.6 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.3 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=3.1～3.4 (事業期間±20%) | | | | |
| 事業の効果等 ①主要地点間のアクセス機能向上 ・松山IC・松山空港・松山港などの主要拠点間のアクセス機能向上 ②緊急輸送道路ネットワークの形成と防災力強化 ③医療施設への所要時間短縮 ・空港付近の二次医療施設から三次医療施設への所要時間短縮（約18分→約11分） ④安全で快適な自転車歩行者空間の創出 ・3.0m×2の自転車歩行者道の整備 ⑤物流の効率化・生産性の向上 ・松山空港の機能強化と連携整備 | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 ・都市計画決定の手續ぎにおいて、周辺住民と合意形成を図っている ・「松山広域都市計画区域マスタープラン」（H16.3策定、H29.4改訂）に位置付けられている ・沿線自治体で構成される「松山都市圏道路整備促進期成同盟会」から、本事業の早期完成の要望活動が行われている。 | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 事業継続を妥当と認める。 | | | | |
| 事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等 周辺環境等に特に変化はない。 | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 用地取得率約81%、事業進捗率約79% | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 残る用地の取得を継続しており、今後は早期完了を目指し、道路改良工事を推進していく。 | | | | |

施設の構造や工法の変更等

今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。

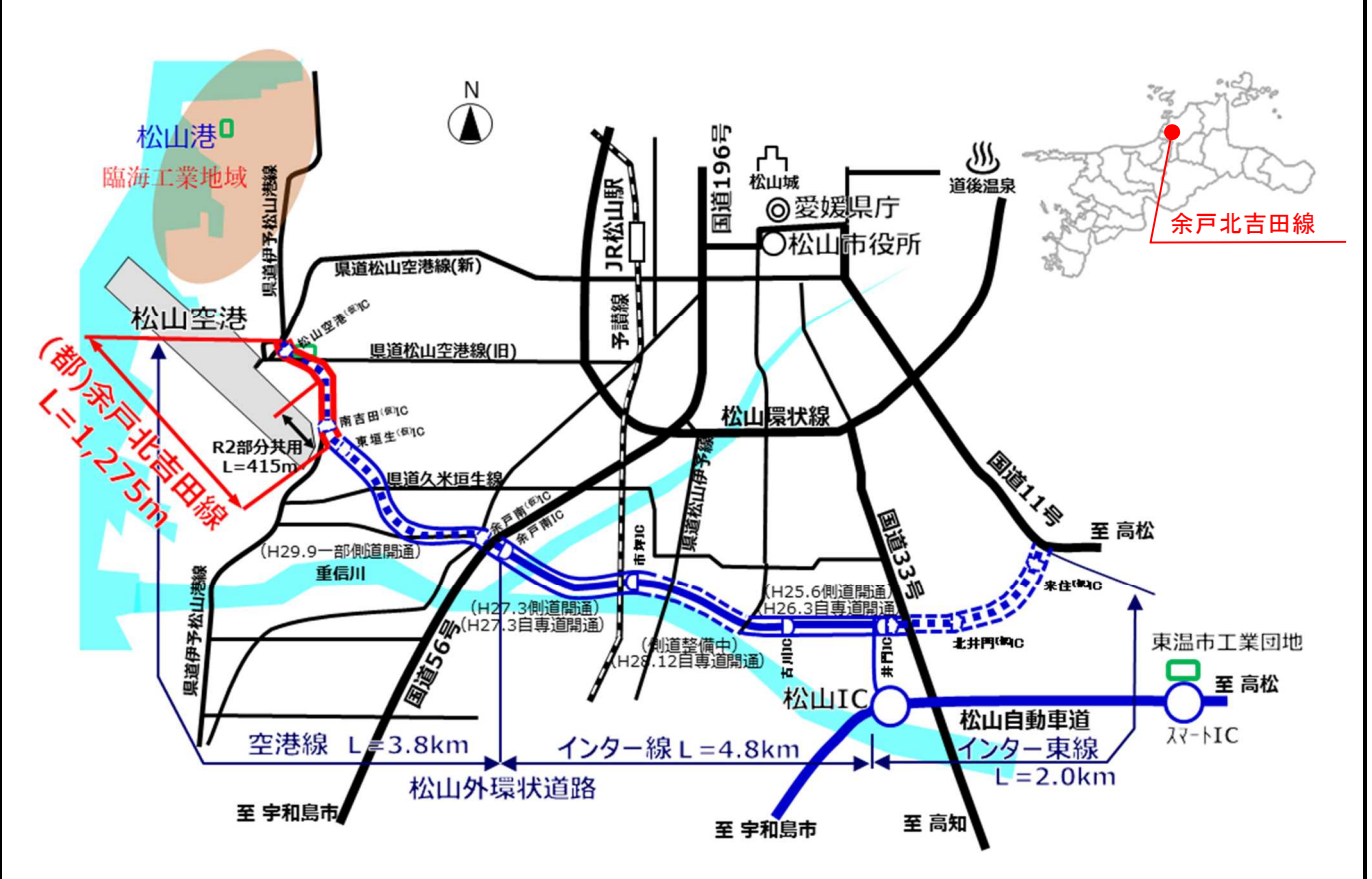
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価値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と一致しないことがある。