

## 事後評価結果（平成23年度）

<b>事業名</b>	一般国道196号 <small>まつやまほろじょう</small> 松山北条バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 四国地方整備局	
<b>起終点</b>	自：愛媛県松山市東長戸4丁目 至：愛媛県松山市下難波	<b>延長</b>	13.9km			

### 事業概要

国道196号は松山市を起点とし、今治市を経て、西条市小松町に至る全長約70kmの主要幹線道路であり、東中予地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。しかしながら、松山市から旧北条市間の旧国道（旧：国道196号、現：県道平田北条線、県道湯山北条線）においては、交通量の増加に伴い慢性的な交通混雑をきたしており、歩道の整備も不十分で交通事故が多発するなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できない状態であった。松山北条バイパスは松山市と旧北条市を結ぶ幹線道路として、円滑な交通機能の確保と旧国道沿道における交通安全の確保を目的とした延長13.9kmの道路事業である。

### 事業の目的・必要性

松山市と旧北条市を結ぶ旧国道は、慢性的な渋滞により交通機能が低下しているとともに、安全面も低下していた。そのため、松山北条バイパスは、交通流の円滑化・交通安全を図るとともに、周辺道路網と一体となり松山広域都市圏の活性化および地域の健全な発展に寄与することを目的とした事業である。

### 事業概要図



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度： S48年度 都市計画決定： S50年度	用地着手： S51年度 工事着手： S55年度	供用年： (当初) —/H24 (実績) H14/H18	<b>変動</b>	0.85倍	
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値)： —/600億円 (暫定/完成) (実質値)： —/—億円	実績 (名目値)： —/—億円 (暫定/完成) (実質値)： —/1,016億円		<b>変動</b>	1.0倍	
	<b>交通量 (当該路線)</b>	計画時 (暫定/完成)： — / —台/日	実績 (暫定/完成)： — / —台/日	24,900~ 43,100台/日		<b>変動</b>	—%
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線) (供用前年次) H6年度	14.5 → 39.9 km/h (供用後年次) H22年度	<b>交通事故減少</b> (供用前現道→供用後現道) (供用前年次) H6年度		115 → 33 件/台キロ (供用後年次) H21年度		
<b>費用対効果 分析結果 (事後)</b>	B/C： 3.7	総費用： 1,078 億円 (事業費： 1,016 億円 維持管理費： 62 億円)	総便益： 4,026 億円 (走行時間短縮便益： 3,657 億円 走行経費減少便益： 292 億円 交通事故減少便益： 77 億円)	基準年： 平成23年度			
<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額： —億円	便益減少額： —億円					

### 事業遅延の理由

客観的評価指標に対応する事後評価項目

#### ①円滑なモビリティの確保

- ・ 現道等の年間時間損失が削減
- ・ バス路線の利便性向上【北条～松山市中心部間の路線バスの定時性向上に寄与】
- ・ JR伊予北条駅（特急停車駅）へのアクセスが向上。【旧北条市内住宅団地～JR伊予北条駅：16分⇒9分】

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松山空港（第二種空港）へのアクセスが向上。【松山市北条地区～松山空港：49分⇒48分】</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山港（重要港湾）へのアクセスが向上。【松山市北条地区～松山港（重要港湾）：32分⇒31分】</li> <li>・農林水産品の流通利便性向上【JAえひめ中央北条中央支所～松山市中央卸売市場：23分⇒22分】</li> <li>・総重量25tの車両が通行できない区間が解消【重さ指定道路(最大25t)の連続性が確保】</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道まちづくりと連携した事業【住宅団地等の総合開発、松山北部土地区画整理事業】</li> <li>・DID区域内での事業</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡。【今治地方生活圏～松山地方生活圏】</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【北条支所～松山市役所、改善状況（37分⇒34分 等）】</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト等の支援【住宅団地等の総合開発、松山北部土地区画整理事業】</li> <li>・主要な観光地へのアクセス向上。【今治市役所～松山城、改善状況（79分⇒74分）】</li> <li>・新規整備の公共施設との直結効果【北条スポーツセンター、道の駅「風早の郷風和里」が新規整備】</li> </ul> <p>⑥歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用空間の整備による歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上【自転車交通量の増加】</li> </ul> <p>⑦安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上【松山市北条地区～県立中央病院(救命救急センター)改善状況（38分⇒34分）】</li> </ul> <p>⑧安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における交通量の減少による安全性向上【交通事故の減少】</li> <li>・歩道が狭小な区間に歩道が設置</li> </ul> <p>⑨災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路に指定</li> <li>・緊急輸送道路（松山自動車道、国道11号、国道317号、等）が通行止になった場合の代替路線を形成</li> </ul> <p>⑩地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量を削減</li> </ul> <p>⑪生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量を削減</li> <li>・SPM排出量を削減</li> <li>・現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間改善【夜間要請限度の超過解消：70dB⇒67dB】</li> </ul> <p>⑫その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備【都市間交流軸として位置づけ】</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目.....</p> <p>—</p>
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目.....
	その他評価すべきと判断した項目.....
事業評価監視委員会の意見.....	
「事業の効果は発揮されており、今後の事後評価と改善措置は必要ない」とする事業者の判断は「妥当」である。	
事業を巡る社会経済情勢等の変化.....	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・市町村合併により、松山都市圏の構成市町が3市8町村から3市2町へ</li> <li>・松山都市圏の人口は横ばい</li> <li>・松山都市圏の自動車保有台数は増加傾向</li> <li>・松山市の総生産は減少傾向、特に第2次産業の減少が大きい</li> </ul>	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性.....	
松山北条バイパスの供用により、現道の慢性的な渋滞の解消、日常生活における交通の安全性向上、さらには沿道のまちづくり貢献等、事業目的に見合った効果の発現が確認できていること、また、平田交差点における供用後の改善措置も実施していることなどから、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性.....	
現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。	
特記事項.....	
—	

※ 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。