

事後評価結果（令和2年度）

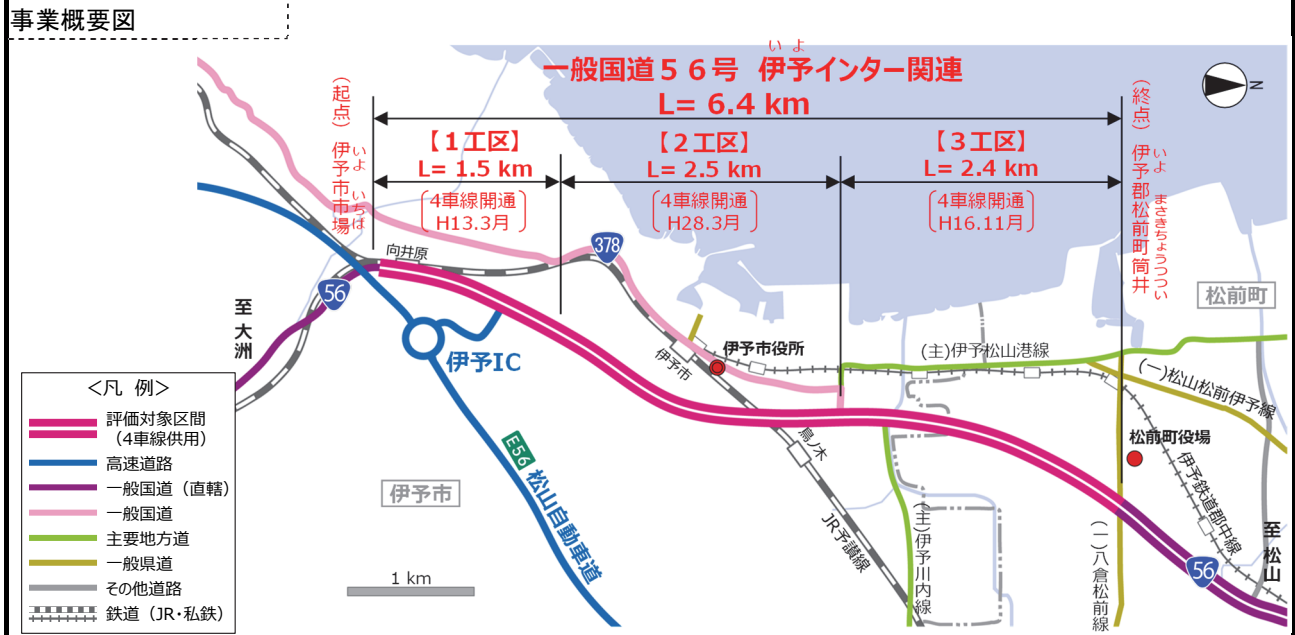
事業名	一般国道 56号 伊予インター関連	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：愛媛県伊予市市場 至：愛媛県伊予郡松前町筒井	延長	6.4km		

事業概要

国道56号は、高知市を起点に、四国の西南地域を経て松山市に至る延長約300kmの主要道路であり、沿線地域の産業・経済活動や地域間の連携を支援する重要な路線である。一般国道56号伊予インター関連は、伊予市から松前町における延長6.4kmの現道拡幅事業であり、平成27年度に全線開通した。

事業の目的・必要性

一般国道56号伊予インター関連は、慢性化した交通渋滞が続く2車線道路を4車線に拡幅改良することにより、交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセス性の向上、松山広域都市圏・地域産業の活性化など、主要幹線道路としての機能向上を図ることを目的としている。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成4年度	用地着手	平成6年度	供用年	(当初) - /平成27年度	変	1.00倍
		都市計画決定	昭和48年度	工事着手	平成7年度	(暫定/完成)	(実績) - /平成27年度	動	
	事業費	計画時	(名目値)	- /326億円	実績	(名目値)	- /430億円	変	一倍
		(暫定/完成)	(実質値)	- /304億円	(暫定/完成)	(実質値)	- /404億円	動	
	交通量 (当該路線)	計画時	(暫定/完成)	- /14,500~32,800台/日	実績	(暫定/完成)	- /18,300~42,500台/日	変	-%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	27.3	→	37.4 Km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	161.8	→	21.8件/億台キロ	
	費用対効果	B/C	総費用	547億円	総便益	651億円	基準年		
	分析結果 (当初)	1.2	〔事業費：530億円 維持管理費：17億円〕		〔走行時間短縮便益：620億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：7.8億円〕		平成23年		
	費用対効果	B/C	総費用	778億円	総便益	1,175億円	基準年		
	分析結果 (事後)	1.5	〔事業費：726億円 維持管理費：52億円〕		〔走行時間短縮便益：1,103億円 走行経費減少便益：54億円 交通事故減少便益：18億円〕		令和2年		
事業遅延によるコスト増	費用増加額	- 億円		便益減少額	- 億円				
事業遅延の理由	特になし								

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道等の渋滞損失時間が削減【約 387 千人時間/年→約 158 千人時間/年 59.2%削減】 ・ 伊予市中山町からJR伊予市駅までの所要時間が短縮【22分→21分】 ・ 伊予ICから松山空港までの所要時間が短縮【32分→30分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 伊予ICから松山港までの所要時間が短縮【41分→38分】 ・ 向原交差点から青果市場までの所要時間が短縮【11分→7分】 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市街化区域内での事業、周辺に大型商業施設が立地【6店舗→15店舗】 <p>④国土・地域のネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 伊予市から日常生活圏中心都市である松山市へのアクセスが向上【30分→28分】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 松山市～平家谷公園までの所要時間が短縮【99分→86分】 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 伊予市双海地区から三次救急医療施設までの所要時間が短縮【50分→38分】 ・ 伊予市中山地区から三次救急医療施設までの所要時間が短縮【45分→41分】 <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道がない区間に歩道設置 <p>⑧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路に指定 ・ 伊予跨線橋の架け替えにより、老朽橋梁における通行規制等が解消 <p>⑨地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2排出量が約 4.8千t-CO2/年(約 1.0%)削減【495.2千t-CO2/年→490.4千t-CO2/年】 <p>⑩生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NO2排出量が約 7.3t-NO2/年(約 46.6%)削減【15.7t-NO2/年→8.4t-NO2/年】 ・ SPM排出量が約 0.4t-SPM/年(約 49.4%)削減【0.89t-SPM/年→0.45t-SPM/年】 <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	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>—</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線地域(伊予市・松前町)の人口は、平成12年以降減少傾向。 ・ 沿線地域(伊予市・松前町)の自動車保有台数は平成12年以降増加傾向。 ・ 国道56号伊予インター関連の利用が想定される伊予市～松山市の通勤流動(H27)は約6,022人/日であり、そのうち自家用車利用は約6割。
今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 伊予インター関連の完成供用により、交通流の円滑化と交通安全の確保、地域間の所要時間短縮、救急医療活動への貢献、物流活動の効率化への貢献、沿線への大型店舗出店の進展など、「交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセス性の向上、松山広域都市圏・地元産業の活性化など、主要幹線道路としての機能向上を図る」という伊予インター関連の整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価およ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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業前後の整備効果に関して統計指標、ヒアリング等を用いて、整備効果の確認が出来ている。 ・ 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	<p>特になし</p>

※ 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。