

道路27 国道33号の二次改築(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
愛媛196	国土交通省四国地方整備局編「一般国道33号砥部道路(事後評価)」(平成24年度第3回事業評価監視委員会資料、2012年)、7-12頁	<p>国道33号砥部道路の事業効果</p> <p>(1)交通渋滞の緩和 昭和57年にバイパス区間が2車線で暫定供用したが、この区間の混雑度は1.5程度と高い状態にあり、交通渋滞が課題となっていた。バイパス区間の4車線化により、混雑度は1.0未満となり、全体としては混雑緩和されたが、拾町交差点では引き続き渋滞が発生していた。平成19年3月に拾町交差点の立体化が完成し、本線部の渋滞が解消するとともに、交差道路である主要地方道伊予川内線の渋滞が緩和され、利便性の向上が図られた。</p> <p>(2)交通事故の減少 拾町交差点の立体化前は、交差点付近で交通事故が年間19件発生(H8～H18の平均)しており、安全性の確保が課題となっていた。拾町交差点の立体化に伴い、年間事故件数(H19～H22の平均)は6割減少、交差点内の安全性が向上した。 また、現道拡幅区間においては、4車線化前は、交通事故が年間11件発生(H8～H19の平均)していた。現道拡幅区間の4車線化完成後は、中央分離帯が設置されたことで右折車両による事故は発生していない。また、追突事故も大幅に減少するなど年間事故件数(H20～H22の平均)は7割減少し、道路利用者の安全性が向上した。</p> <p>(3)主要観光地への速達性向上 砥部道路の整備により、松山インターチェンジから県立とべ動物園への所要時間は約2分短縮(2割減)、また、砥部焼伝統産業会館への所要時間は約5分短縮(3割減)されるなど、地域の観光施設への速達性向上が図られた。</p> <p>(4)農林産品の流通の利便性向上 旧道は車道幅員が狭く、特に昭和25年に架設された重信橋は大型車両のすれ違いが困難な状況となっていた。砥部道路の整備により、集積地と市場間を大型車両が支障なく走行できるようになり、農林産品の流通の利便性向上が図られた。</p> <p>(5)第三次医療施設への速達性・安全性の向上 砥部町及び久万高原町には、第三次医療施設がないため、重篤患者については、松山市内の愛媛県立中央病院などへの搬送が必要であるが、暫定2車線供用時は渋滞のため、救急医療活動の支障となっていた。砥部道路の整備により、砥部町から第三次医療施設への救急搬送の所要時間が4分短縮(2割減)しており、カーラー曲線による救命率の変化で見ると多量出血患者の死亡率が38%から29%に低下する。</p> <p>(6)沿道施設の進出 砥部道路の整備に合わせ、沿道にはショッピングセンターなどの商業施設が新たに28施設進出し、従業員数も増加している。</p>

道路27 国道33号の二次改築(愛媛県)

No.	資料名	ストック効果に関する記述
愛媛334	国土交通省四国地方整備局編「一般国道33号三坂道路(事後評価)」(平成28年度第4回事業評価監視委員会資料、2017年)、5-9頁	<p>国道33号三坂道路の事業効果</p> <p>(1)通行止めの解消 三坂道路はH24.3.17の開通以降通行止めは無く、また国道33号の事前通行規制区間が短縮し、幹線道路としての信頼性および利用者の安心感が向上。</p> <p>(2)走行性・安全性の向上 三坂道路の開通により、急カーブや急勾配が連続する一般国道440号現道の交通事故発生件数が大幅に減少。地域住民の日常生活や物資活動において、安全で安心して走行できる道路を確保。</p> <p>(3)医療活動の支援 久万高原町内からは年間約200人が松山方面に救急搬送されているが、速達性、走行性が高く、異常気象による影響を受けにくい三坂道路を利用することで、患者や救命士の負担が大幅に減少。また、久万高原町には分娩可能な産婦人科がないため、松山方面へのアクセス向上により、出産環境が大幅に改善。</p> <p>国道33号三坂道路による波及効果</p> <p>(1)地域産業を支援 久万広域森林組合では、三坂道路の開通に伴う走行性の向上により、木製品の輸送に使用する車両を大型化。車両の大型化に伴う輸送効率の向上により、輸送コストが減少。地域の主産業である林業の生産性向上につながっている。</p> <p>(2)道の駅を核とした地域の活性化 道の駅「天空の郷さんさん」が三坂道路開通後の平成26年4月にオープンし、平成27年には愛媛県内で第3位の観光客数となり、交流人口が大幅に増加するとともに、地域経済の活性化に大きく貢献。また、農作物集荷サービス等により高齢者の継続した就農を支援しており、高齢農業者支援拠点として地域の活力維持に貢献。</p>