

道路29 国道196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188	国土交通省四国地方整備局編「一般国道196号松山北条バイパス(事後評価)」(平成23年度第5回事業評価監視委員会資料、2012年)、9-17頁	<p>国道196号松山北条バイパスの事業効果</p> <p>(1)渋滞緩和 経年に伴い交通量は増加しているものの、松山北条バイパスの整備により、主要渋滞ポイントである谷町交差点等の渋滞が緩和し、現道の旅行速度が向上するなど、走行環境は大幅に改善した。</p> <p>(2)安全性の向上 旧国道ではバイパスへの交通転換により交通量が減少しており、交通事故も道路整備が進むにつれて減少するなど、旧国道、バイパス沿線の安全性が向上している。</p> <p>(3)合併後の市内の地域交流、連携強化 松山北条バイパスの整備に伴い、旧北条市から旧松山市への通勤通学流動が増加するとともに、北条支所から松山市役所のアクセスが向上するなど、合併後の市内の地域交流、連携強化に貢献している。</p> <p>(4)沿道まちづくりを支援 松山市では北の玄関口として急速な市街化が予想される松山市北部地区で、健全かつ良好な市街地の形成を目的に「松山北部土地区画整理事業」が実施され、拡大する通勤圏に対して、松山北条バイパスは松山市中心部へのアクセス道路として重要な役割を担っている。 また、松山北条バイパスの整備に伴い、沿道へのショッピングセンター等立地による都市の活性化や、工業団地の立地による地元雇用の支援、住宅団地整備による通勤圏拡大など、地域の発展を支援している。</p> <p>(5)松山空港へのアクセス向上 松山北条バイパスの整備によって慢性的な交通渋滞が緩和されたことにより、松山市北条地区等の方々は渋滞に巻き込まれにくくなり、空港を使いやすい環境となった。</p> <p>(6)松山港へのアクセス向上 松山北条バイパスの整備によって慢性的な交通混雑の緩和、及び重さ指定道路の連続性確保により、松山市北条地区等から松山港への陸上運送が容易な環境となった。</p> <p>(7)第三次医療施設へのアクセス向上 松山北条バイパスの整備により、松山市北条地区から県立中央病院救命救急センターの所要時間が4分短縮されるなど、三次医療施設へのアクセスルートが確保されるとともに、現道及び周辺道路の</p> <p>(8)特産品の流通を支援 松山北条バイパスの整備以前は、農家からJAえひめ中央北条支所に併設された柑橘選果場に集積された果樹を、旧国道を利用して松山市中央卸売市場や東京・大阪・広島などの大都市圏へ出荷していたが、現在は松山北条バイパスを利用して出荷がなされており、流通を支援する。</p>

道路29 国道196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277	建設省四国地方建設局編「一般国道196号今治バイパスについて」(平成12年度第4回事業評価監視委員会資料、2000年)、8頁、10頁	<p>国道196号今治バイパスの事業効果</p> <p>(1)物流効率化の支援 四国縦貫自動車道いよ小松ICから西瀬戸自動車道今治ICまでの所要時間が49分(H10)から38分(H11)へと11分短縮された。四国縦貫自動車道いよ小松ICから重要港湾今治港までの所要時間が54分(H10)から45分(H11)へと9分短縮された。今治バイパスの整備により物流拠点へのアクセスが向上し、本州と四国間の物流の効率化や地域間交流に効果を発揮している。</p> <p>(2)中心市街地の活性化 中心市街地へ至る混雑度が1.0以上である現道の混雑度が低下した。(拝志2.87(H2)→1.85(H11))</p> <p>(3)交通の円滑化 現道における混雑度が2.0以上の区間が解消された。(拝志2.87(H2)→1.85(H11))朝のピーク時における今治市長沢から今治市役所への所要時間が25分(H10)から20分(H11)へと5分短縮された。バイパスを利用することで、朝のピーク時における今治市長沢から宅間への所要時間が37分(H10)から21分(H11)へと16分短縮された。今治バイパスの整備により、市街部の交通の円滑化が図られた。また、今治市街部に入らずに通過する交通の流れも良好となった。</p> <p>(4)地域づくりの支援 西瀬戸自動車道今治ICの近接地域で、産業、商業・事務、高等教育、住宅等の都市機能を備えた今治新都市開発整備事業が進められている。今治バイパスは第1地区と第2地区とを結ぶ街路を連携して、これらの施設へのアクセス向上が図られる。</p> <p>(5)安全な生活環境の確保 市街地である今治市旭町～喜多村ではバイパス供用により交通事故死傷率が供用前273人/億台キロ(S58)から供用後219人/億台キロ(H11)に減少している。今治バイパスの供用により、今治市街部の交通量が現道とバイパスに分散されることにより、交通安全の確保が図られている。</p> <p>(6)道路の防災対策・危機管理の充実 国道196号は緊急輸送道路ネットワーク計画の一次緊急輸送路に指定されている。平成10年度の全線暫定供用により、一次緊急輸送路のネットワークの強化が図られた。</p>

道路29 国道196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277	建設省四国地方建設局編「一般国道196号今治バイパスについて」(平成12年度第4回事業評価監視委員会資料、2000年)、11-13頁	<p>国道196号今治バイパスの波及効果</p> <p>(1)地価の上昇 バイパスの供用前後の時期に、それまで県平均価格を下回っていた土地価格が上昇し、住宅地ではS54年、市街化調整区域内宅地ではS62年にそれぞれ県平均価格を上回っており、バイパスの供用による周辺の土地利用価値の増大が土地価格の上昇として表れている。</p> <p>(2)新たな商業施設の立地 バイパスが整備されることで、これまで農地として利用されていたバイパス沿道地域に大型小売店舗やコンビニエンスストア等が立地しており、新たな商業エリアが創出されている。 道路交通の利便性の向上により商圈が拡大し、今治市内に新たな大規模ショッピングセンターが開設されている。しかしその一方で中心市街地の中小店舗数が減少している。</p> <p>(3)地域に密着した道路管理 今治バイパスでは、地域住民のボランティアによって道路の清掃や植樹帯の維持管理などを行う「あいロード」が実施されており、道路が地域に密着した生活空間として根付いている。</p>

道路29 国道196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283	国土交通省四国地方整備局編「一般国道196号松山環状線について」(平成14年度第4回事業評価監視委員会資料、2003年)、5-7頁、9-12頁	<p>国道196号松山環状線の事業効果</p> <p>(1)市内部の通過交通が松山環状線に転換 松山環状線の整備により市内部の交通量は減少あるいは横ばいであるのに対して、松山環状線の交通量は増加しており、市内部の通過交通が松山環状線に転換していることがわかる。</p> <p>(2)市内部から大型車が排除 松山環状線の整備により市内部の大型車混入率は減少しているのに対し、松山環状線の大型車混入率は増加しており、かつ、松山環状線の大型車混入率は市内部と比較して高くなっていることから、市内部から大型車が排除されている。</p> <p>(3)市内部の交通事故件数が減少 国道196号本町における交通事故件数は、部分供用初年度である平成元年に92件あったものが、全線供用翌年の平成11年には54件と減少している。 また、全線供用以降、大型車が市内部から排除され、歩行者や自転車に対する環境が改善されたことから、国道196号本町における対事故件数は1件ないし2件と低くなっている。</p> <p>(4)空港・港湾への所要時間の短縮 松山自動車道松山ICから松山空港および松山港へ向かう際に、中心市街地を避けて移動することができ、時間の短縮につながっている。(松山IC→松山空港は38分から34分へ4分短縮、松山IC→松山港は41分から33分へ8分短縮)</p> <p>(5)現道の混雑度の低下 平成6年度の国道317号～松山川内線の供用により、県道松山川内線日の出町の混雑度が2.40(H6)から1.55(H9)へと低下した。これは一部の交通が松山環状線に転換することで、交通量が減少したためと考えられる。</p> <p>(6)渋滞緩和 愛媛県新渋滞対策プログラム(平成5年度～平成9年度)において主要渋滞ポイントに指定されていた上一万交差点および空港通1丁目交差点で、松山環状線の整備により渋滞が緩和した。 平成10年3月に衣山1丁目から中央2丁目のL=0.5kmがつながり、松山環状線の西半分が完成した。同区間の供用により、環状線と並行する松山港線の中央1丁目交差点および松山環状線と国道196号現道との分岐である東長戸交差点において、渋滞が大幅に緩和し交差点通過時間が短縮された。特に、中央1丁目交差点の南側からの流入では、渋滞長が800mから200mへと緩和し、それに伴い通過時間が14分から2分へと短縮した。</p>

道路29 国道196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283	国土交通省四国地方整備局編「一般国道196号松山環状線について」(平成14年度第4回事業評価監視委員会資料、2003年)、13-14頁	国道196号松山環状線の事業効果 (7)交通事故の低減 交通事故死傷率が国道196号松山市本町では390人/億台キロ(H9)→294人/億台キロ(H11)に低減した。 (8)騒音レベルの低下 国道196号松山市山越で夜間要請限度の70dBをクリアするなど、騒音レベルが低下した。 (9)沿道開発 松山環状線が新たに整備されたことで沿道の開発が進み、現在では沿道全体で大型店舗が2店舗、中小店舗が326店舗が立ち並ぶ商業集積地として発展している。