

再評価個表

事業名	都市計画街路事業	事業主体	愛媛県
施設・工区名等	(都) <small>にしまちなかむらせん</small> 西町中村線	事業箇所	自：新居浜市 <small>にい はまし</small> 滝の宮町 <small>たき みやちょう</small> 至：新居浜市 <small>にい はまし</small> 本郷 <small>ほんごう</small>
事業主旨	現道では J R 予讃線の交差部を中心に慢性的な渋滞が発生しており、また、通学路区間があるにも係わらず、歩道がなく危険な状態である。このため、都市計画法の事業認可を受けた都市計画道路事業として、バイパス整備、鉄道立体交差による渋滞解消や自転車歩行者道設置による交通の安全確保を図る。		
再評価の実施理由	「再々評価実施後 5 年が経過して継続中」の交付金事業		

1. 地域の概要

本路線は、新居浜市南部の国道 11 号と北部の東予港・新居浜港・臨海工業地帯とを南北に連絡する補助幹線道路であるとともに、第 6 次地震防災緊急事業五箇年計画で避難路に位置付けている防災上も重要な路線である。

本計画区間では、J R 予讃線との交差部を中心に慢性的な渋滞が発生していたが、J R をアンダーパスするバイパス区間 540 m が令和 6 年 4 月に完成し、踏切による渋滞が解消されるとともに、安全性が向上している。また、交差する国道 11 号新居浜バイパスも同時に延伸されたため、交通ネットワークとしての役割がさらに大きくなっている。また、近隣の中萩小学校の通学路となっている区間もあることから、児童たちは、歩道がない道路の通学を余儀なくされるなど、日常生活や社会・経済活動の支障となっている。

2. 事業概要及び事業経緯

事業採択	平成 17 年度	完成予定	令和 11 年度 (見込み)
用地着手	平成 17 年度	工事着手	平成 19 年度
全体事業費	7,787 百万円 (うち用地費：895 百万円)		
(1) 事業概要	延長 1,080 m、車道幅員 6.5 m (総幅員 20.0 m)		
(2) 事業経緯	昭和 29 年 12 月 31 日 都市計画決定 平成 16 年 2 月 25 日 都市計画決定変更 平成 17 年 6 月 30 日 都市計画事業認可 平成 19 年 2 月 26 日 都市計画事業認可 (区間追加) 平成 20 年 3 月 6 日 都市計画事業認可 (区間追加) 平成 22 年 2 月 26 日 都市計画事業認可 (区間追加) 平成 24 年 1 月 31 日 供用開始 (一部区間) 平成 26 年 9 月 5 日 事業再評価 (継続) 平成 29 年 9 月 8 日 都市計画事業認可 (区間追加) 令和 元年 8 月 26 日 事業再々評価 (継続) 令和 6 年 1 月 31 日 都市計画事業認可 (事業期間延長) 令和 6 年 4 月 27 日 供用開始 (一部区間)		

3. 事業の必要性及び整備効果等

(1) 事業の必要性

J R予讃線と平面交差している箇所を中心に、慢性的に著しい渋滞が発生しており、地域の経済活動にも支障を来している。令和6年4月には、国道11号新居浜バイパスが延伸されたため、本路線の交通ネットワークとしての役割はさらに大きくなっており、これらの状況から、本路線の渋滞解消は急務となっている。

また、歩道が整備されていないため、歩行者の安全が確保されておらず、特に、近隣の中萩小学校の通学路となっている区間では、通学時の児童の安全性の向上が必要である。

第6次地震防災緊急事業五箇年計画で避難路に位置付けており、発生が予想されている南海トラフ地震などに備えるため、防災上も非常に重要な路線となっている。

(2) 事業の整備効果

- ① J R予讃線の立体交差化等による慢性的な著しい渋滞の解消
 - ・ J R予讃線と立体交差にすることにより、踏切に起因する渋滞を解消できる。
 - ・ 国道11号新居浜バイパスとの交差点を改良することにより、交差点の通過が円滑となり、より多くの交通量に対応できる。
- ② 工業地帯や松山自動車道へのアクセス向上による物流の効率化
 - ・ 臨海工業地帯で製造される工業製品の流通の利便性が向上し、地域産業が活性化する。
 - ・ 松山自動車道へのアクセス道路が整備され、多様な連携を支える質の高い交通が実現できる。
- ③ 自転車歩行者道整備等による歩行者・自転車、通行車両の安全確保
 - ・ 自転車歩行者道の設置により、車道と分離されることで、歩行者や自転車の通行する際の安全性が大幅に向上する。
 - ・ 通学路における通学児童の安全性が大幅に向上する。
 - ・ 運転手や歩行者の視認性が向上することにより、交通事故の減少が期待できる。
- ④ 道路幅員の拡幅による防災性の向上（避難路・火災延焼防止）
 - ・ 広い道路幅員を確保することにより、地震時の沿道建物の倒壊による全面通行止めや、沿道火災延焼の防止が期待でき、災害時の避難路や緊急輸送道路として活用できる。
- ⑤ 救急病院へのアクセス向上による救急医療体制の支援
 - ・ 東予地域で唯一の三次救急医療施設である東予救急救命センター（県立新居浜病院）、市内の救急指定病院へのアクセス向上により、災害時を含め、地域の安心の向上に大きく貢献する。

(3) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ① 国道11号新居浜バイパスの整備
 - ・ 新居浜市内の国道11号においては、平成24年2月に本事業区間までバイパス2.0kmが部分開通。また、平成30年12月に、新居浜市萩生～大生院間の約1.5km区間で4車線化工事も完了。令和6年4月には、西喜光地町～本郷一丁目の約1.1kmが開通。これら新居浜バイパスの整備進捗に伴い、本事業の交通ネットワークとしての役割がさらに大きくなっている。

4. 事業の進捗状況及び進捗の見込み

(うち用地費) R5末投資事業費	(877百万円) [進捗率：98.0%](事業費換算) 6,388百万円 [進捗率：82.0%](事業費換算)
(1) 事業の進捗状況	
<p>本事業については、H29年度に、バイパス区間690mに加えて、これに接続する未改良の現道拡幅区間390mを追加、最終的な全体延長を1,080mとした。</p> <p>この区間の追加によって新居浜市北部と南部を結ぶ一連区間約3.3kmの道路改良が完了することとなり、本事業の整備効果の発現が期待される。</p> <p>現道拡幅区間390mについては、R12年度までの事業認可を受けH29年度に着手し、これまでに起点側約100mが完了しており、現在、残り区間の用地買収と工事を進めている。</p> <p>また、H26年度に再評価を受けたバイパス区間690mについては、高圧線の鉄塔などの大型補償物件の用地取得や、JRアンダーパスなどの大型工事があったが、R6年4月に部分開通した。残りは、二級河川東川を渡架する橋梁工事のみとなっており、順調に進捗している。</p>	
(2) これまでの整備効果	
<p>令和6年4月時点で、国道11号新居浜バイパスとの交差点から南側約150m区間、北側540mについて供用開始している。</p>	
(3) 今後の事業進捗の見込み	
<p>追加した現道拡幅区間については、残物件の所有者は事業に対しては協力的であり、順調な事業進捗を見込んでいる。</p> <p>橋梁工事にも対外的な支障がないため、順調に進捗する見込み。</p>	

5. 事業の投資効果（費用対効果分析）

(1) 費用便益比			
【事業全体】			
C：総費用＝	7,497百万円	B：総便益＝	7,576百万円
・事業費	7,490百万円	・走行時間短縮便益	6,401百万円
・維持管理費	7百万円	・走行経費減少便益	1,014百万円
		・交通事故減少便益	161百万円
B/C=7,576/7,497≒1.01			
【残事業】			
C：総費用＝	936百万円	B：総便益＝	7,576百万円
・事業費	929百万円	・走行時間短縮便益	6,401百万円
・維持管理費	7百万円	・走行経費減少便益	1,014百万円
		・交通事故減少便益	161百万円
B/C=7,576/936≒8.09			

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・ J R 立体交差との取り付け擁壁の設計において、擁壁の基礎地盤の支持力が不足するため、基礎構造について比較検討を行いコスト縮減を図った。
- ・ 追加評価区間の橋梁は、上下線分離形式を採用する事で、仮橋や仮設に要する費用のコスト削減を図った。

7. その他

- ① えひめ道ビジョン 2016 (H28.2 改定) での位置づけ
 - ・ えひめ道ビジョンの防災減災関連道路、生活圈域内ネットワーク道路として位置づけられている。
- ② 新居浜市都市計画マスタープラン (R3.3 策定) での位置づけ
 - ・ 交通関連施設等の整備方針の中で、南北の主要軸として位置づけられている。
- ③ 第6次地震防災緊急事業五箇年計画での位置づけ
 - ・ 第6次地震防災緊急事業五箇年計画で避難路に位置付けており、防災上重要な路線となっている。
- ④ 道路の整備に関するプログラム【Vol.6】(R6.3 改定)
 - ・ 道路の整備に関するプログラムの中で、いつも利用する生活基盤道路の整備及び、都市環状道路等の整備を推進する路線として位置付けられている。
- ⑤ 地域(地元)の協力体制
 - ・ 新居浜市主要幹線道路整備促進期成同盟会から事業主体である県に対し、積極的な事業促進要望がなされている。

8. 対応方針(素案)

- 1 十分な精度で計測が可能かつ金銭的表現が可能とされている3つの便益のみを用いてB/Cを算出した結果、事業全体のB/Cは 1.01 である。(残事業のB/Cは 8.09)
- 2 国土交通省の「費用便益分析マニュアル(令和5年12月)」における3便益のほか、慢性的な著しい渋滞の解消や物流の効率化、歩行者・自転車、通行車両の安全確保など多岐多様な整備効果が発揮できる事業である。

よって、当該事業の完成に向けて『**事業継続**』といたしたい。