

再評価個表

事業名	道路改築事業	事業主体	愛媛県
施設・工区名等	一般県道 <small>きろのと</small> 喜路能登線	事業箇所	自： <small>うわじましひぶりじまきろ</small> 宇和島市日振島喜路 至： <small>うわじましひぶりじまのと</small> 宇和島市日振島能登
事業主旨	現道の幅員狭小、線形不良区間及び災害危険箇所を部分的な道路改良により解消し、災害時における緊急輸送路の確保、円滑な救急医療搬送、日常生活における消防活動の強化、通学路の安全性の向上等を図る。		
再評価の実施理由	社会経済情勢の急激な変化 [新たな将来交通需要推計及び費用便益分析マニュアルにより、費用便益比 (B/C) を点検した結果、1 以下となるため。]		

1. 地域の概要

一般県道喜路能登線は、宇和島港から西約 28km の宇和海に浮かぶ日振島にあり、喜路地区を起点とし明海地区を経由し能登地区に至る延長 9.3km の島内唯一の道路である。

島内の中央部に位置する明海地区には、小学校、保育園、診療所など公共施設があり、本路線が 3 つの地区を結ぶ生活基盤としての重要な路線となっているが、特に能登地区から明海地区においては整備が遅れており、落石や法面崩壊等の危険性も高く、急カーブや幅員が狭小な区間が連続していることから、災害時や医療・消防等、緊急時の通行に支障をきたしている。

2. 事業概要及び事業経緯

事業採択	平成 13 年度	完成予定	平成 23 年度
用地着手	平成 13 年度	工事着手	平成 13 年度
全体事業費	1,515 百万円(うち用地補償費：)		11.55 百万円)
(1) 事業概要	計画延長 2.2km、車道幅員 4.0m (総幅員 5.0m)		
(2) 事業経緯	平成 16 年 4 月 工区延伸(喜路工区 L=0.2km、能登工区 L=0.6km) 平成 18 年 4 月 工区延伸(能登～明海工区 L=0.6km) 平成 18 年 5 月 一部供用(喜路工区 L=0.2km) 平成 21 年 3 月 一部供用(能登工区 L=1.4km) 平成 21 年 11 月 一部供用(能登～明海工区 L=0.3km)		

3. 事業の必要性及び整備効果等

(1) 事業の必要性及び整備効果

〔集落を結ぶ唯一のルート（命の道）の確保〕

- ・ 本路線は3つの集落を結ぶ島内唯一の道路であり、落石等の恐れのある危険箇所を整備することにより、台風、豪雨などの異常気象時に通行止めなどによる孤立を防止するとともに、生活物資や緊急時の災害対応物資などの輸送の円滑化を向上させることができる。
- ・ 能登地区から明海地区における山地部については、県道が交通不能区間であり、並走する市道の局部線形改良、幅員拡幅を行い県道に振替えることにより、県道における交通不能区間の解消が図られ、今後、県の事業として道路整備や維持管理を行うことができる。
- ・ 市道区間（能登～明海工区：L=4.2km）は、急カーブや幅員狭小な区間が連続していることから、待避所や視距改良等による1.5車線の整備（一車線局部改良：5箇所）を導入することにより、早期に車道幅員の確保、線形不良箇所の解消が図られ、すれ違い困難状況の解消や夜間の走行性を向上させることができる。

〔医療施設へのアクセスの確保〕

- ・ 島内の医療施設は明海地区にある日振島診療所のみであり、喜路地区や能登地区で救急患者が発生した場合、本路線を利用して搬送されるため、急カーブ等の線形不良箇所や幅員狭小箇所を整備することにより、緊急時に救急患者を医療施設までより円滑に搬送することができる。

〔消防活動の支援ルートの確保〕

- ・ 各地区に消防団が組織されており、火災や災害時には各地区が協力して消防活動等に取り組むことになっているが、現在の道路状況では迅速な対応がとれない状況である。線形不良箇所等を整備することにより、各地区の消防団の緊急時における迅速な対応に向け連携強化を図ることができる。

〔通学路の確保〕

- ・ 明海地区には島内唯一の学校である日振島小学校があり、スクールバスは喜路地区及び能登地区からの児童・幼児の貴重な足となっているが、異常気象時には崩土等により道路が寸断される恐れがあり、危険箇所を整備することにより、安全かつ円滑な通学路の確保を図ることができる。

(2) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

平成15年4月に離島振興法に基づく「愛媛県離島振興計画」を策定し、生活・産業基盤の整備を推進している。また、平成17年8月に4市町（宇和島市・吉田町・三間町・津島町）による市町村合併が行われている。

4. 事業の進捗状況及び進捗の見込み

(うち用地補償費) H21末投資事業費	(11.5 百万円) [進捗率: 100 %] (事業費換算) 1,415 百万円 [進捗率: 93 %] (事業費換算)
(1) 未着工又は事業が長期化している理由	事業費の削減のため、必要な予算が確保できず、事業が長期化している。 2度の工区延伸による工期延長のため、事業が長期化している。 内地より資機材運搬等に追加費用がかかりコスト高になるため、事業が長期化している。
(2) これまでの整備効果	平成21年度末までに全体計画2.2kmのうち1.87kmを供用しており、線形不良箇所及び落石・法面対策が必要な箇所が解消され、交通の安全性・快適性の向上が図られている。 残る工事箇所は3箇所(0.31km)を残すのみとなっている。
(3) 事業の進捗の見込み	工事を推進し、平成23年度の全線供用を目指す。

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 =	1,772 百万円
・ 事業費	1,688 百万円
・ 維持管理費	83 百万円
B: 総便益 =	533 百万円
・ 走行時間短縮便益	516 百万円
・ 走行経費減少便益	17 百万円
・ 交通事故減少便益	0 百万円
$B/C =$	$533 / 1,772 = 0.30$
【残事業】	
C: 総費用 =	150 百万円
・ 事業費	90 百万円
・ 維持管理費	60 百万円
B: 総便益 =	231 百万円
・ 走行時間短縮便益	224 百万円
・ 走行経費減少便益	7 百万円
・ 交通事故減少便益	0 百万円
$B/C =$	$231 / 150 = 1.54$
	※端数処理の関係で合計が合わない場合がある。
(2) 事業継続および事業中止による損失額(未供用区間)	
事業継続による損失額（総便益－総費用）	51百万円
事業中止による損失額（既投資額）	△30百万円

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性

①1.5車線的整備の採用

能登～明海工区の市道区間については、喜路工区や能登工区で採用された1車線の連続整備ではなく、落石・法面对策が必要な箇所及び線形が不良な区間のみを局部的に整備する1.5車線の整備によりコストの縮減を図っている。

②ブロック積の工法検討

山留構造物について、南予レクリエーション都市公園区域内であることから緑化大型ブロック積の計画としていたが、土地管理者(公園管理予定者)との協議により間知ブロック積と地被植物等による緑化工法に変更することでコスト縮減を図ることとしている。

③残土の有効活用

現場発生土は極力現場内で処理できるように計画しており、残土が発生する場合、近接する工事区間で利用できるよう、事業全体で残土の有効活用を図っている。

7. その他

①第五次愛媛県長期計画での位置づけ

第五次愛媛県長期計画 後期実施計画(優先施策：県内地域間を結ぶ交通体系の充実に位置付けられている。

②愛媛県離島振興計画での位置づけ

日振島は離島であり、離島振興法に基づく愛媛県離島振興計画により、道路等の生活・産業基盤の整備を推進することになっており、計画においては、「島内道路については、住民の安全・利便性確保、産業の振興、観光開発、交流活性化を促進するためにも、集落間の連結道を含めた更なる整備が必要である」とされている。

③地元からの強い要望

毎年、地元住民から事業の促進について強い要望がある。

8. 対応方針(素案)

本事業を『継続』としたい。

- 1 十分な精度で計測が可能で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を算定した結果、事業全体のB/Cは1未満であるが、残事業のB/Cが1以上であり、かつ事業継続による損失額が事業中止による損失額を下回っている。
- 2 一般県道喜路能登線は、国土交通省の「費用便益分析マニュアル(平成20年11月)」における3便益以外に、以下のとおり多岐多様に渡る整備効果が発揮できる事業である。
 - ① 本事業により、島内唯一の道路として地震等災害発生後において、避難、救助をはじめ物資の輸送などを実施する道路を確保できる。
 - ② 本事業により、救急患者を医療施設までより円滑に搬送することができる。
 - ③ 本事業により、消防活動の迅速な対応の強化を図ることができる。
 - ④ 本事業により、安定した通学路の確保ができる。

以上を総合的に判断し、継続としたい。