

再評価個表

事業名	道路改築事業 (社会資本整備総合交付金事業)	事業主体	愛媛県
施設・工区名等	さくらいやまじせん (一) 桜井山路線	事業箇所	かみとく 今治市 上 徳
事業主旨	上徳踏切の立体交差を含む道路改良を行うことにより、上徳踏切の除却と渋滞解消、周辺道路・地域等との連携強化やアクセス向上を図るとともに、併せて、歩道整備による歩行者と自動車の分離を行い、交通弱者の通行の安全を図る。		
再評価の実施理由	「事業採択後 10 年が経過して継続中」の交付金事業		

1. 地域の概要

<p>一般県道桜井山路線は、今治市南部の桜井町と同市北部の山路町をほぼ直線で結び、今治市の郊外住宅地と市街地を連結する延長 8.5 km の幹線道路である。沿線には住宅が連坦し、今治市街地と住宅地を結ぶ生活道路として通勤通学等に利用されている。また、平行する国道 196 号を補完する重要な路線となっている。</p> <p>中でも唯一鉄道（JR）と平面交差する区間となる同市上徳地区は、現況幅員 4～5 m の歩道の無い一車線道路となっていることから、混合交通による歩行者等の通行の危険や大型車が離合困難な状況であり、特に朝夕の通勤・通学時に発生する慢性的な交通渋滞により、日常生活や社会・経済活動の大きな支障となっている。</p>
--

2. 事業概要及び事業経緯

事業採択	平成 17 年	完成予定	平成 30 年
用地着手	平成 18 年	工事着手	平成 20 年
全体事業費	2,424 百万円(うち用地費:1,365 百万円)		
(1) 事業概要	計画延長 700 m、車道幅員 6.0 m (総幅員 12.0 m) 上徳跨線橋延長 195 m		
(2) 事業経緯	平成 17 年 事業採択 平成 18 年 用地着手 平成 20 年 工事着手 平成 22 年 埋蔵文化財調査着手 平成 24 年 上徳跨線橋工事着手		

3. 事業の必要性及び整備効果等

(1) 事業の必要性

- ① J Rと平面交差する上徳踏切は、幅員が4～5 mの歩道の無い一車線道路であることから、都道府県緊急対策踏切の速効対策（歩道が狭隘な踏切）の対象踏切に指定されており、早期に踏切交通の円滑化、安全性の向上を図る対策が必要となっている。
- ② 本路線は、今治市の郊外住宅地と市街地を連結する幹線道路であり、周辺にはJ R予讃線伊予富田駅や富田小学校が位置するが、歩道は整備されておらず、踏切平面交差や現道の幅員狭小など危険な箇所があり、歩行者や自転車、通行車両の安全性の向上が必要となっている。
- ③ 幅員狭小部や線形の改良整備により、当該地域の主要幹線道路である国道196号、国道317号、及び今治市中心部等の施設との連携強化、アクセス向上が期待できる。

(2) 事業の整備効果

- ①踏切部（上徳踏切）の整備による渋滞解消
 - ・都道府県緊急対策踏切の速効対策踏切（歩道が狭隘な踏切）に指定されている上徳踏切の立体交差化による抜本対策を行うことにより、渋滞解消やアクセス性の向上が図れる。
- ②災害時の通行確保
 - ・災害時に、主要地方道今治波方港線（一次緊急輸送路）が通行止めになった場合に、代替路線として避難や救急救命、支援物資搬送及び復旧活動を迅速かつ円滑に進めることができる。
- ③歩行者、通行車両の安全確保
 - ・歩道の設置により車道と分離されることで、歩行者が通行する際の安全性が大幅に向上するとともに、交通事故の減少が期待できる。
 - ・富田小学校、南中学校に通学する生徒の安全性が向上する。
また、緊急時避難施設に指定されている富田地区住民センター等への安全な避難路が確保できる。

(3) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

【地域の協力体制】

- ・用地買収はほぼ完了している。

【地域の事業に対する社会的評価】

- ・地元における交通安全面に対する改修の効果は高く評価されており、整備の完了を強く求められている。

4. 事業の進捗状況及び進捗の見込み

(うち用地費) H25末投資事業費	(1,300百万円) [進捗率: 95.3%] (事業費換算) 1,714百万円 [進捗率: 70.7%] (事業費換算)
(1)事業の進捗状況	<p>・当該事業は、平成17年度に事業着手し、用地買収と改良工事を進めてきたが、用地買収範囲における埋文調査に時間を要していた。なお、埋文調査は平成24年度、跨線橋部におけるJRとの協議は平成25年度に完了し、かつ、平成26年度には用地買収完了予定となっていることから、今後は順調な事業の進捗が見込まれる。</p>
(2)今後の事業進捗の見込み	<p>・埋文調査は平成24年度、跨線橋部におけるJRとの協議は平成25年度に完了し、かつ、平成26年度には用地買収完了予定となったことから、今後は順調な事業進捗が見込まれ、平成30年度に事業区間の全工区供用の予定である。</p>

5. 事業の投資効果（費用対効果分析）

<p>費用便益比</p> <p>【事業全体】</p> <p>C：総費用＝2,513百万円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費 2,505百万円 ・維持管理費 8百万円 <p>B：総便益＝2,747百万円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 2,542百万円 ・走行経費減少便益 129百万円 ・交通事故減少便益 76百万円 <p>$B/C = 2,747 / 2,513 = 1.09$</p> <p>【残事業】</p> <p>C：総費用＝388百万円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費 380百万円 ・維持管理費 8百万円 <p>B：総便益＝2,747百万円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 2,542百万円 ・走行経費減少便益 129百万円 ・交通事故減少便益 76百万円 <p>$B/C = 2,747 / 388 = 7.09$</p>

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・本箇所的主要構造物となる跨線橋については、各区間毎（跨線部、側径間部）に比較検討を行い、最も経済的な工法を選定することによりコスト縮減を図った。

7. その他

- ・愛媛道ビジョンの県都60・圏域内30アクセスプラン（全ての生活圏中心都市5と県都松山市を60分で、市町村役場と生活圏中心都市および集落中心地と市町村役場を30分で結ぶために必要なアクセス道路）に位置付けられている。

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、残事業共にB/Cは1以上である。
2. 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、以下の整備効果が期待できる事業である。
 - ・上徳踏切の立体交差化による抜本対策を行うことにより、渋滞解消、アクセス性の向上が図れる。
 - ・災害時に一次緊急輸送路が通行止めになった場合の代替路線として機能する。
 - ・歩道を設置することにより、生徒等の歩行者の安全が確保され、自動車交通の利便性及び安全性が向上する。

以上を総合的に判断し、継続としたい。