

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	いまばりなみかたこう (主) 今治波方港線	事業箇所	自：今治市 ^{そまだ} 杣田 至：今治市 ^{なみかた ひのくち} 波方町樋口
事業主旨	杣田第二踏切の整備及び現道の幅員狭小部や線形の改良により、歩行者の安全確保、周辺道路・地域等との連携強化、救急医療施設（二次医療施設）へのアクセス向上等を図る。		
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>主要地方道今治波方港線は、今治市長沢を起点とし今治市波方町波方を終点とする幹線道路であるとともに、今治市と波方町を連携する合併支援道路である。</p> <p>当該路線は、通勤路として利用する乗用車の交通量が非常に多く、通勤・通学等の日常生活を支える生活道路としての役割をもつ重要な路線である。また、造船工場やタオル工場等が多数立地している波方港が近隣に位置し、産業振興にも欠かせない道路である。</p> <p>当該路線には、JR予讃線と平面交差する杣田第二踏切があり、幅員が5.0mの歩道のない一車線道路であることから、歩行者等の通行の危険や大型車の離合が困難な状況にあり、日常生活や社会・経済活動の支障となっている。</p>
--

2. 事業概要及び事業経緯

事業採択	平成 16 年	完成予定	平成 27 年
用地着手	平成 16 年	工事着手	平成 17 年
全体事業費	1,141 百万円(うち用地費：146 百万円)		
(1) 事業概要	計画延長 1,480m、車道幅員 6.0m (総幅員 12.0m)		
(2) 事業経緯	平成 19 年 4 月 部分供用 (延長：230m) 平成 22 年 3 月 部分供用 (延長：650m) 平成 24 年 3 月 部分供用 (延長：90m) 平成 24 年 9 月 部分供用 (延長：20m) 平成 25 年 1 月 部分供用 (延長：210m)		

3. 事業の必要性及び整備効果等

(1) 事業の必要性

- ① J R と平面交差する杣田第二踏切は、幅員が 5.0m の歩道のな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 地域唯一の南北方向の生活道路であり、近隣小中学校の通学路にも指定されている道路であるが、歩道整備がされておらず、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 速効対策踏切(杣田第二踏切)部の整備
 - ・ 杣田第二踏切は、国土交通省が取り組んでいる緊急対策踏切の速効踏切に指定されており、車道の二車線化、歩道拡幅の整備がなされることにより、歩行者と車両が分離され、現況より安全性が格段に向上するとともに、踏切部通行の円滑化が図れる。
- ② 災害時の通行確保
 - ・ 災害時に、国道 317 号及び主要地方道大西波止浜線（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、歩行者の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。
 - ・ 波止浜小学校及び、北郷中学校に通学する児童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郷中学校への安全な避難路が確保できる。
- ④ 合併支援道路としてのアクセス向上
 - ・ 今治中心部や公共施設等の拠点と旧波方町とを連携する道路として、当該路線を整備することにより、地域の活性化への貢献が期待できる。

(3) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・ 平成 17 年 1 月に、今治市、朝倉村、玉川町、波方町、大西町、菊間町、吉海町、宮窪町、伯方町、上浦町、大三島町、関前村が合併して新「今治市」が誕生した。

4. 事業の進捗状況及び進捗の見込み

(うち用地費) H24 末投資事業費	(146 百万円) [進捗率： 98.6%] (事業費換算) 1,029 百万円 [進捗率： 90.2%] (事業費換算)
(1) 事業の進捗状況	
<p>・当該事業は、平成 16 年度に事業着手し、用地買収と改良工事を進めてきたが、境界確定に際して、地図訂正箇所が複数あったことで、道路計画において、線形決定に時間を要し、J R との協議着手が遅れていた。しかし、平成 24 年度に境界確定について隣接地権者等との調整が付き地図訂正が可能になったことより平成 25 年度で用地買収完了予定となっている。</p>	
(2) これまでの整備効果	
<p>・平成 24 年度までに、起点部 800m、終点部 400m が完成し、残る区間は杉田第二踏切を含む 280m となっている。</p>	
(3) 今後の事業進捗の見込み	
<p>・J R との協議も終了し、用地買収についても平成 25 年度で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 27 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）

費用便益比	
【事業全体】	
C：総費用＝	1, 279 百万円
・事業費	1, 263 百万円
・維持管理費	16 百万円
B：総便益＝	1, 299 百万円
・走行時間短縮便益	1, 236 百万円
・走行経費減少便益	62 百万円
・交通事故減少便益	0 百万円
$B/C = 1, 299 / 1, 279 = 1.02$	
【残事業】	
C：総費用＝	118 百万円
・事業費	102 百万円
・維持管理費	16 百万円
B：総便益＝	193 百万円
・走行時間短縮便益	184 百万円
・走行経費減少便益	9 百万円
・交通事故減少便益	0 百万円
$B/C = 193 / 118 = 1.64$	

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・山留工法（切土斜面对策）について、工法比較を行いコスト縮減を図った。

7. その他

- ・愛媛道ビジョンの市町村合併支援道路（合併関係市町村内の公共施設等について、合併市町村の住民による共同利用を促進させるの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。
 - ・ 杣田第二踏切の車道を2車線化し、歩道整備を行うことにより踏切交通の円滑化、安全性の向上が図れる。
 - ・ 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、児童、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。
 - ・ 旧波方町と今治中心部との連携が強化され地域の活性化が期待できる。

以上を総合的に判断し、継続としたい。