

新規事業評価調書

【道路事業】

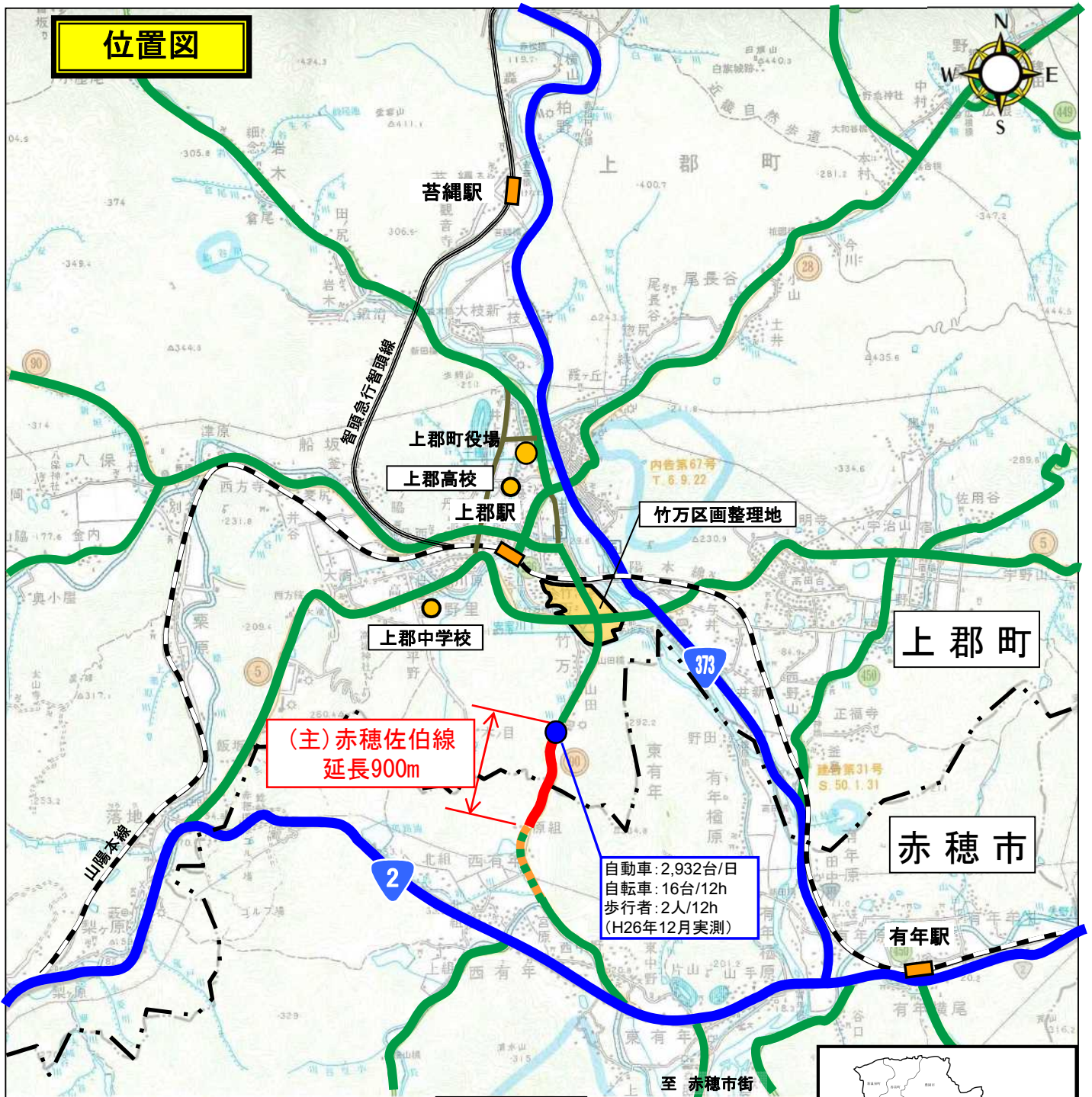
主要地方道 赤穂佐伯線

県土整備部

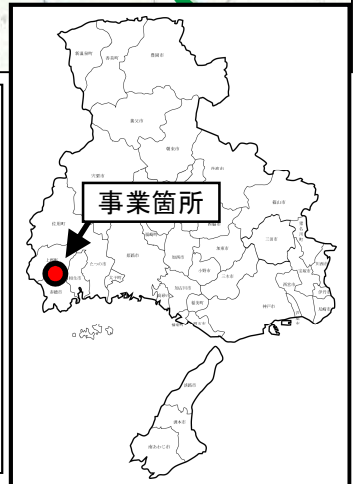
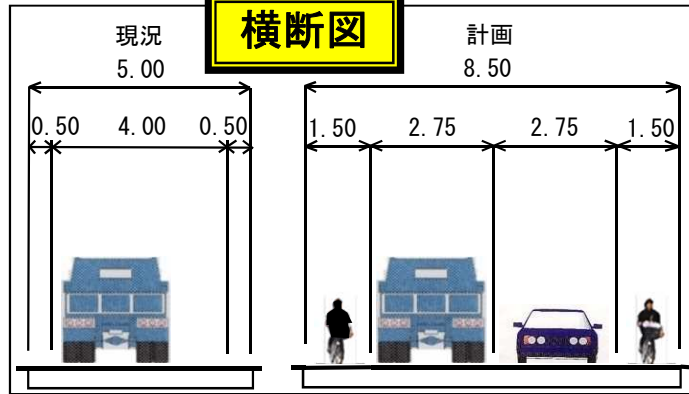
土木局 道路街路課

投資事業評価調書（新規）

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------|--|--------|----------------|----------|
| 部課室名 | 県土整備部土木局 道路街路課 | 記入責任者職氏名 (担当者氏名) | 道路街路課長 杉浦 正彦 (県道班長 吉村 達郎) | 内線 | 4362 (4376) | |
| 事業種目 | 事業名 | 事業区間 | 総事業費 | 内用地補償費 | 着手予定年度 | 完了予定年度 |
| 道路事業 | 道路改築事業 主要地方道赤穂佐伯線 | 赤穂市西有年～ 赤穂郡上郡町 竹万 | 4.6 億円 | 0.3 億円 | 平成 28 年度 | 平成 32 年度 |
| 事業目的 | | | 事業内容 | | | |
| <p>本路線は、赤穂市坂越の国道 250 号を起点に、赤穂郡上郡町の市街地を経由し岡山県に至る幹線道路である。</p> <p>○円滑な交通の確保 現道を拡幅し、線形不良及び幅員狭小区間を解消することにより、円滑な交通を確保する。</p> <p>○安全な自転車通行の確保 幅広路肩の採用により、自転車(中・高校生の通学)の安全な通行を確保する。</p> <p>○市街地へのアクセス強化 赤穂市北部から開発が進む上郡町の中心市街地へのアクセスを強化する。</p> | | | <p>【延長】 900m</p> <p>【構造規格】 第 3 種第 4 級</p> <p>【計画幅員】 2 車線 歩道なし 車道 5.5m (全幅 8.5m)</p> <p>【計画交通量】 2,800 台/日 (H42 予測)</p> <p>【現況交通量】 自動車：2,932 台/日 (H26 実測) 自転車：16 台/12h (H26 実測) 歩行者：2 人/12h (H26 実測)</p> <p>【負担割合】 国：55% 県：45%</p> | | | |
| 評価視点 | 評価結果の説明 | | | | | |
| (1) 必要性 | <p>① 本区間は、線形不良（最小曲線半径 R=40m）及び幅員狭小（最小車道幅員 4.0 m 1 車線）で、大型車・乗用車の離合が困難な状況であり、2 車線改良により円滑な交通を確保する必要がある。</p> <p>② 現道は、上郡中学・上郡高校の生徒等が自転車通学経路として通行しているものの、路肩に余裕がなく、危険な状態であることから、幅広路肩を設置し、自転車の安全な通行を確保する必要がある。また、高校生と車両の接触事故（H26）など当該区間では過去 5 箇年（H22～H26）に 10 件もの交通事故が発生しており、自転車の安全確保が急がれる。</p> <p>③ 本区間は、赤穂市北部と上郡町の中心部・商業地域を最短に結ぶ路線であるため、竹万区画整理地内の商業施設等の立地に伴い、交通量も 1.32 倍（H17 から H22 センサスへの変化）に増加している。このため、当該路線の改築を早期に進める必要がある。</p> <p>④ 上郡消防署からの緊急出動の約 9 割が赤穂市街地方面へ搬送されており、安全で円滑に通行可能な経路を確保する必要がある。</p> | | | | | |
| (2) 有効性・効率性 (執行環境状況) | <p>① 費用便益比 B/C=5.5</p> <p>② 2 車線改良により、移動時間の短縮及び交通事故の減少が図られる。</p> <p>③ 周辺自治会(赤穂市西有年、上郡町竹万)はもとより、赤穂市有年地区及び上郡町全域の住民から、計 11,600 名を越える署名要望書が提出されるなど、早期整備の要望がなされて事業推進の協力体制が確立しており、事業執行環境が整っている。</p> | | | | | |
| (3) 環境適合性 | <p>① 道路法面については、在来種等による植生の復元を図り、周辺環境の保全に配慮する。</p> | | | | | |
| (4) 優先性 | <p>① 本路線のうち、当該区間は線形不良かつ幅員狭小な峠部の未改良区間であることから、早期整備が必要である。</p> | | | | | |



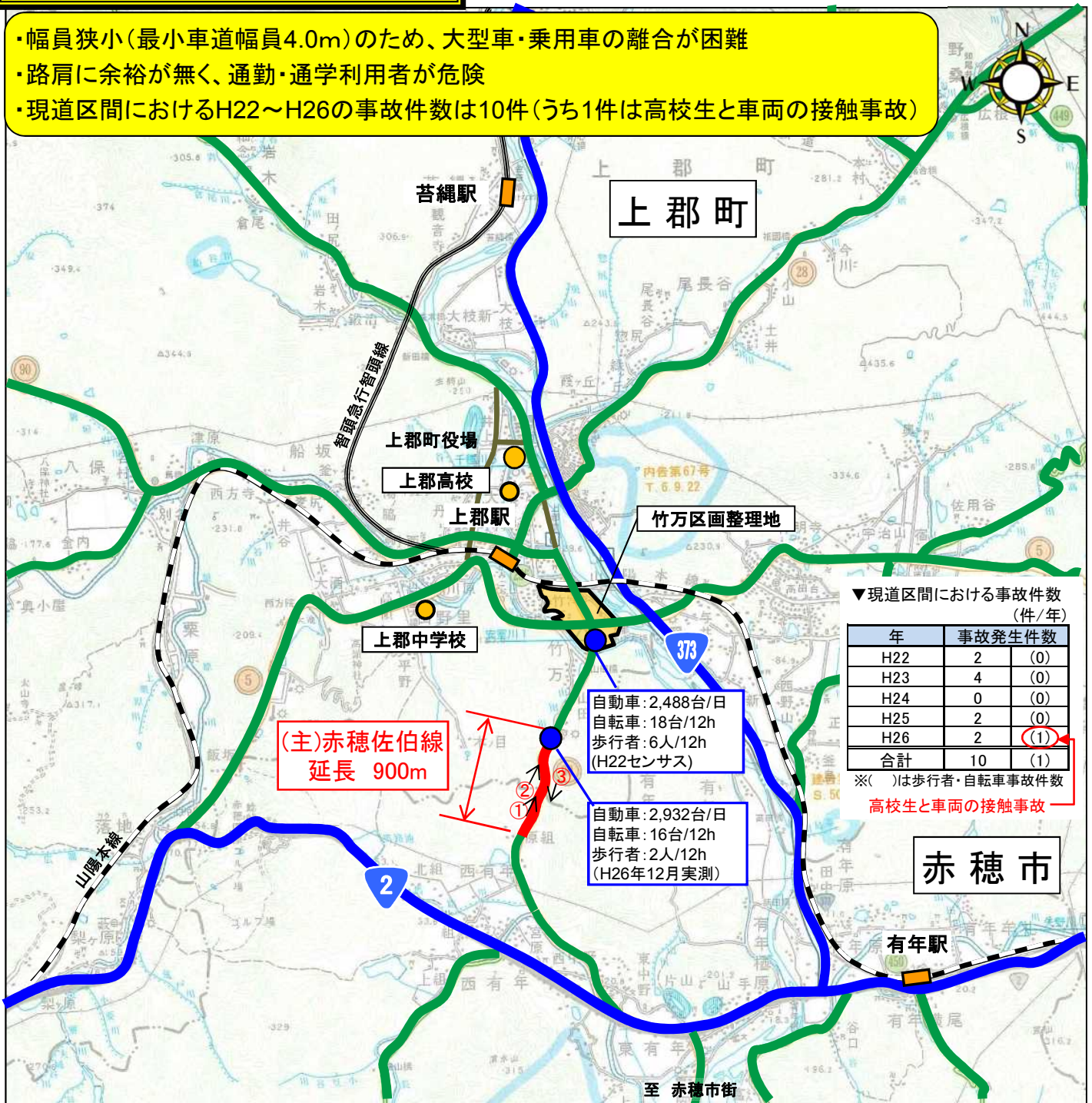
- #### 凡例
- : 国道
 - : 県道
 - : 事業区間
 - : 未改良区間
 - : その他道路
 - : 公共施設、学校等
 - : 交通量



道路-2

交通の円滑化と安全性の向上

- ・幅員狭小(最小車道幅員4.0m)のため、大型車・乗用車の離合が困難
- ・路肩に余裕が無く、通勤・通学利用者が危険
- ・現道区間におけるH22～H26の事故件数は10件(うち1件は高校生と車両の接触事故)



① 幅員が狭く車両の離合が困難



② 幅員が狭く大型車が中央をはみ出して走行

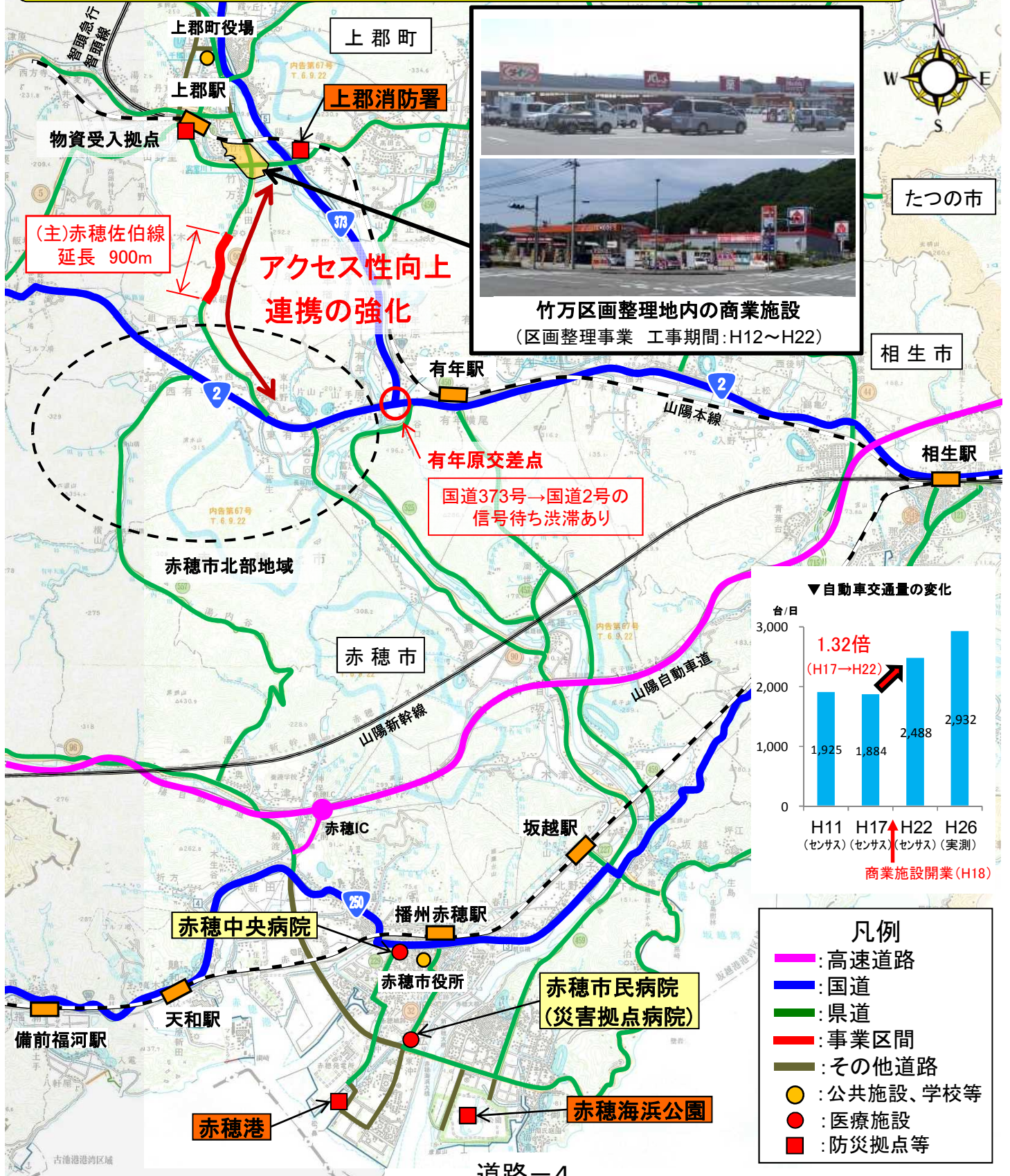


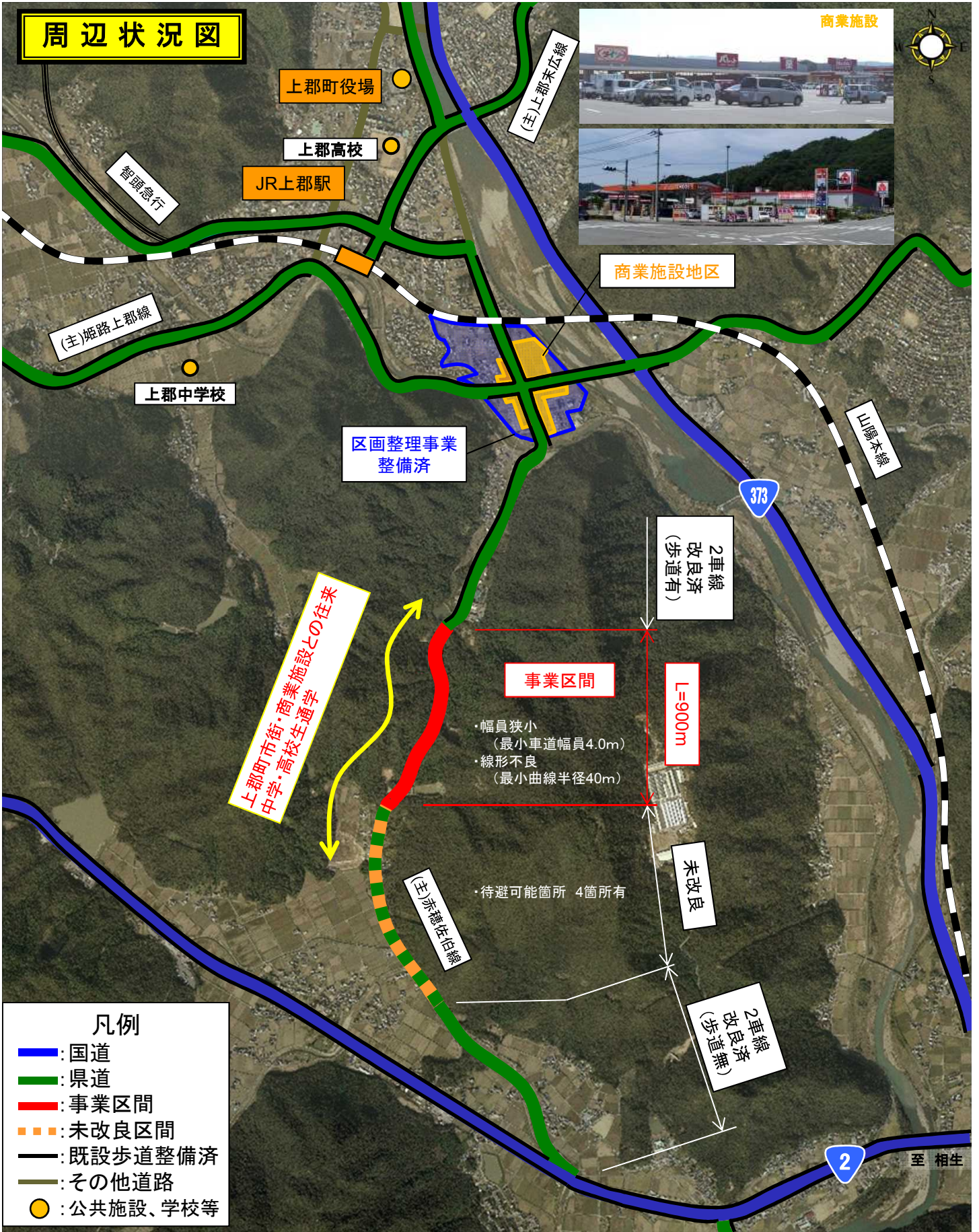
③ 路肩が狭く通学自転車危険



市街地へのアクセス性向上と円滑な救急搬送

- ・竹万区画整理地内の商業施設等の立地に伴い、交通量が増加
- ・上郡消防署からの緊急出動の約9割は赤穂市街地方面（赤穂市民病院等）へ搬送





周辺状況図

商業施設



商業施設地区

上郡町役場

上郡高校

JR上郡駅

上郡中学校

区画整理事業
整備済

(主)上郡末広線

(主)姫路上郡線

山陽本線

373

2車線
改良済
(歩道有)

事業区間

・幅員狭小
(最小車道幅員4.0m)
・線形不良
(最小曲線半径40m)

L=900m

上郡町市街・商業施設との往来
中学・高校生通学

・待避可能箇所 4箇所所有

(主)赤穂佐伯線

未改良

2車線
改良済
(歩道無)

2

至 相生

- 凡例
- : 国道
 - : 県道
 - : 事業区間
 - : 未改良区間
 - : 既設歩道整備済
 - : その他道路
 - : 公共施設、学校等

道路-5

至 赤穂市街

1. スケジュール
当初計画

| 工 種 | 年 度 | | | | |
|-------|-----|-----|-----|-----|-----|
| | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 |
| 調査・設計 | ■ | | | | |
| 用地補償 | | ■ | ■ | | |
| 道路改良 | | | ■ | ■ | ■ |

2. 事業効果について

(1) 費用対効果

① 便益(B)の項目

| 事業 | B(便益) | 算出方法 |
|----|---|---|
| 道路 | ① 走行時間短縮便益 ○ 目的地までにかかる時間が短くなることによる便益 | 整備無しの走行時間費用－整備有りの走行時間費用 走行時間費用： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365 \text{日}$ |
| | ② 走行経費減少便益 ○ 交通の流れがスムーズになり燃費などが向上することによる便益 | 整備無しの走行経費－整備有りの走行経費 走行経費： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365 \text{日}$ |
| | ③ 交通事故減少便益 ○ 交通事故が減少することによる便益 | 整備無しの事故損失額－整備有りの事故損失額 事故損失額： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位})$ |

② 費用便益比(B/C)算出根拠

| 事業 | 事業名 | B(便益) | | 代表的な効果 | C(費用) | | | B/C |
|----|----------------|--------------|-------|----------------------------|--------------|--------------|----------------|-----|
| | | 便益額 (百万円) | | | 総費用 (百万円) | 事業費 (百万円) | 維持管理費 (百万円) | |
| 道路 | 主要地方道 赤穂佐伯線 | ① 走行時間短縮便益 | 1,961 | 計画交通： 2,800台/日 (H42) | 400 | 360 | 40 | 5.5 |
| | | ② 走行経費減少便益 | 211 | | | | | |
| | | ③ 交通事故減少便益 | 34 | | | | | |
| | | 計 | 2,206 | | | | | |

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 竹万区画整理事業地など中心市街地の活性化
- ② 円滑で安全な交通経路確保による緊急出動時の救急搬送体制の向上

道路街路事業の効果

対象事業：道路事業 赤穂佐伯線

（１）費用対効果

| 効果項目（費用対効果の便益内容） | |
|------------------|----------------------------------|
| 走行時間短縮 | 目的地までの時間短縮 |
| 走行経費減少 | 走行速度の向上や走行距離の短縮による燃料費の節約等 |
| 交通事故減少 | 交通事故の減少による人的損害額、物的損害額及び渋滞による損失額等 |

（２）費用対効果に含まれない効果

○印は当該事業効果の主な項目

| 評価の視点 | | 効果項目 | 該当する事業内容等 |
|-------------|-----|---|--|
| ①安全・安心の確保 | 災害時 | 緊急医療・緊急物資の円滑な輸送の確保 （※緊急輸送道路の整備、防災拠点・災害拠点病院へのアクセス道路の整備） | ○ 上郡消防署から相生市、赤穂市の5箇所の2次救急医療機関へのアクセスの向上。上郡町役場(地域拠点)、物流受入拠点へのアクセスの向上 |
| | | 救助・救援活動の支援 （※災害時の通行不能や孤立集落の解消） | ○ 緊急輸送道路である国道373号を補完 |
| | | 減災対策への取り組み （※二線堤道路、避難路・避難場所としての機能、延焼防止機能の確保） | — |
| | 平時 | 救急医療体制の支援 | ○ 相生市、赤穂市の5箇所の二次救急医療機関へのアクセス |
| | | 交通安全対策 | ○ 幅広路肩を設置し、自転車・歩行者の安全な通行を確保 |
| ②地域の活性化 | | 地域間交流の促進 | ○ 上郡町と赤穂市北部地域とのアクセス機能の向上 |
| | | 中心市街地の活性化 | ○ アクセス向上による上郡町市街地の活性化 |
| | | 地域産業の活性化 | — |
| | | 観光支援 | — |
| | | 地域プロジェクト等の支援 | — |
| ③円滑な交通体系の確保 | | 公共交通機関利用の促進 交通結節点の機能の向上 | ○ 幹線道路(国道2号)や鉄道駅(JR上郡駅)へのアクセス向上による利便性の向上 |
| ④地域の環境改善 | | 沿道環境の改善 景観形成 | — |