

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	<small>とりくびいかざき</small> 一般県道 鳥首五十崎線 <small>いかざき</small> 五十崎バイパス	事業箇所	<small>きたぐんうちこちょういかざき</small> 自：喜多郡内子町五十崎 <small>きたぐんうちこちょういかざき</small> 至：喜多郡内子町五十崎
事業主旨	本事業箇所は、旧五十崎町の中心市街地に位置し、現道は人家が連坦する幅員狭小（幅員約 4.5m）で歩道が無い 1 車線道路であり、当該路線で唯一の離合困難で危険なボトルネック区間である。バイパスによる迂回ルートを整備することにより、自転車・歩行者と自動車の安全性確保、災害時の機能強化、救急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

一般県道鳥首五十崎線が通過する内子町は、平成 17 年 1 月に合併した内子町、五十崎町、小田町の 3 町で成り立っており、周りを緑の山々に囲まれ、町の中心部を肱川の支流である清流・小田川が流れる中山間地域である。

農林業が主な産業である一方、旧内子町の白壁の町並み地区や旧五十崎の大凧合戦、旧小田町の小田深山溪谷など様々な観光資源を有する地域であるが、車が移動手段の中心となる本地域においては、松山自動車道の内子五十崎 I C を中心とした道路交通ネットワークの充実が不可欠となっている。

2. 事業概要及び事業経緯

事業採択	平成 23 年度	完成予定	令和 7 年度
用地着手	平成 23 年度	工事着手	平成 27 年度
全体事業費	814 百万円（うち用地補償費：294 百万円）		
(1) 事業概要	計画延長 0.8 km、車道幅員 5.5m（総幅員 9.25m）		
(2) 事業経緯	これまでに於いて、供用済み区間はない。		

3. 事業の必要性及び整備効果等

(1) 事業の必要性

一般県道鳥首五十崎線は、二次緊急輸送道路に指定されている広域的な幹線道路であるとともに、地域の生活道路としても重要な道路であるが、本事業箇所の現道は、幅員狭小（幅員 4.5m程度）で離合が困難な本路線で唯一のボトルネック区間となっているため、緊急輸送道路や幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況である。

現道は、幅員が狭いうえ見通しが悪く、沿道には住宅や商店等が連坦して自転車・歩行者と自動車とが接触する危険性が高い状況ではあるが、旧五十崎町の中心にある商店街であることや、地域コミュニティの維持への配慮が必要であること等から現道拡幅は困難な状況である。

このため、地元内子町では現道交通の安全確保に関しては、大型車の現道への流入を制限し、小田川を挟んだ対岸の町道等への迂回を誘導したり、児童・生徒の通学においては、転落防止柵や街灯の無い小田川の管理用道路を利用するなどの対応を行っている。

しかし、迂回路の町道等では、交差点が多く見通しの悪さから、交通事故が度々発生しており、危険な状況となっている。

また、児童・生徒の通学に利用する小田川の管理用道路においては、街灯や転落防止柵が無いため、増水時や夜間・日没の早い冬場の下校時の安全確保として、地元自治会やPTA関係者から、照明の整備された安全な歩道整備の強い要望がある。

本路線は、上記の課題に加え内子町南部や大洲市肱川町方面と松山自動車道の内子五十崎ICを結ぶアクセス道路であり、二次緊急輸送道路に指定されている広域的な幹線道路としても機能強化を図る必要があることから、当該事業区間は、バイパス（歩道あり）による整備が必要である。

(2) 事業の整備効果

① 自転車・歩行者と自動車の安全性確保

- ・現道の通過交通の減少により、現道を利用する自転車・歩行者の安全性向上が図られる。
- ・歩道の整備（道路照明灯を局部的に設置予定）により、児童・生徒等の通学・下校時の安全・安心が確保される。
- ・小田川を挟んだ対岸の町道等への迂回が不要となり、交通の利便性が向上するとともに、迂回路など周辺道路における交通量減少による事故減少など、自動車通行の安全性向上が図られる。

② 災害時の通行確保

- ・本路線において唯一のボトルネック区間の解消により、災害発生時における緊急車両や援助物資の運搬車両等の円滑な救援活動の支援等、二次緊急輸送道路としての機能強化が図られる。

③ 医療施設へのアクセス向上

- ・内子町にある二次救急医療機関や松山方面にある三次救急医療機関への救急搬送時間の短縮や、迂回路に比べ円滑な走行が可能となることから、救命率の向上や搬送患者への負担も軽減される。

④ 地域産業の支援

- ・松山自動車道の内子五十崎 I C へのアクセス向上や輸送に利用する道路の線形改善により、特産品の野菜等の円滑な輸送や品質の確保など、地域産業を支援する。

⑤ 観光産業の支援

- ・内子町や周辺地域にある観光地へのアクセス向上により、円滑な観光周遊の確保が図られる。
- ・毎年5月に開催される「いかざき大凧合戦」のイベント時に会場周辺道路（町道（迂回路）等）の通行止め等交通規制に伴い発生している交通混雑の緩和や通過交通への影響の軽減が図られ、円滑な交通環境の確保による観光客の再訪が期待される。

(3) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・旧内子町、旧五十崎町、旧小田町の3町が合併し、新しい「内子町」が誕生した。
(平成17年1月1日)
- ・事業箇所がある旧五十崎町が、新「内子町」の本庁所在地となっている。

4. 事業の進捗状況及び進捗の見込み

(うち用地補償費) R2末投資事業費	(144百万円) [進捗率：49%](事業費換算) 480百万円 [進捗率：59%](事業費換算)
(1) 事業の進捗状況	当該事業は平成23年度に事業着手し、平成23年度より用地買収、平成27年度より工事着手し事業が進められており、現時点で約59%の進捗（事業費ベース）となっている。
(2) これまでの整備効果	これまでに於いて、供用済み区間はない。
(3) 今後の事業進捗の見込み	用地買収について、これまで相続等の問題解決に時間を要した。今後、残る用地の早期取得を図るとともに、引き続き工事を推進し、令和7年度の完成を目指す。

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＝ 802百万円

・事業費 795百万円

・維持管理費 7百万円

B：総便益＝ 838百万円

・走行時間短縮便益 783百万円

・走行経費減少便益 33百万円

・交通事故減少便益 21百万円

$B/C = 838 / 802 = 1.04$

【残事業】

C：総費用＝ 287百万円

・事業費 280百万円

・維持管理費 7百万円

B：総便益＝ 838百万円

・走行時間短縮便益 783百万円

・走行経費減少便益 33百万円

・交通事故減少便益 21百万円

$B/C = 838 / 287 = 2.92$

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性

○コスト縮減の取り組み

- ・残土の有効利用

他事業と調整を行い、建設残土の有効利用によるコスト縮減を図った。

7. その他

一般県道鳥首五十崎線五十崎バイパス整備促進に関する地元要望について、内子町長から要望書が提出されている。

地元自治会やPTA関係者から要望書が提出されている。

毎年、地元から早期完成を求める知事要望がある。

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、事業全体および残事業のB/Cは1以上となる。
2. 現道は、幅員狭小（幅員約 4.5m）のため離合困難箇所として解消されないまま残る本路線で唯一のボトルネック区間となっているが、旧五十崎町の中心市街地であり、沿道には住宅や商店等が立地していることから、現道拡幅による整備に比べ、地域コミュニティへの影響が小さく、また用地補償費も抑えられることが可能なバイパスによる整備を行い、自転車・歩行者と自動車の安全性確保、災害時の機能強化、救急医療施設へのアクセス向上等を図るものである。

3. なお、以下のとおり多岐多様にわたる整備効果が発揮できる事業である。

①自転車・歩行者と自動車の安全性確保

- ・現道の通過交通の減少により、現道を利用する歩行者・自転車の安全性向上が図られる。
- ・新たな歩道の整備（道路照明灯を局部的に設置予定）により、児童・生徒等の通学・下校時の安全・安心が確保される。
- ・バイパス整備により、大型車等の小田川を挟んだ対岸の町道等への迂回が不要となり、交通の利便性向上とともに現道や迂回路など周辺道路における交通量減少による事故減少など、自動車通行の安全性向上が図られる。

②災害時の通行確保

- ・本路線において唯一のボトルネック区間の解消により、災害発生時における緊急車両や援助物資の運搬車両等の救援活動の支援等、二次緊急輸送道路としての機能強化が図られる。

③医療施設へのアクセス向上

- ・内子町にある二次救急医療機関や松山方面にある三次救急医療機関への救急搬送時間の短縮や、迂回路に比べ円滑な走行が可能となることから、救命率の向上や搬送患者への負担も軽減される。

④地域産業の支援

- ・松山自動車道の内子五十崎 I C へのアクセス向上や輸送に利用する道路の線形改善により、特産品の野菜等の円滑な輸送や品質の確保など、地域産業を支援する。

⑤観光産業の支援

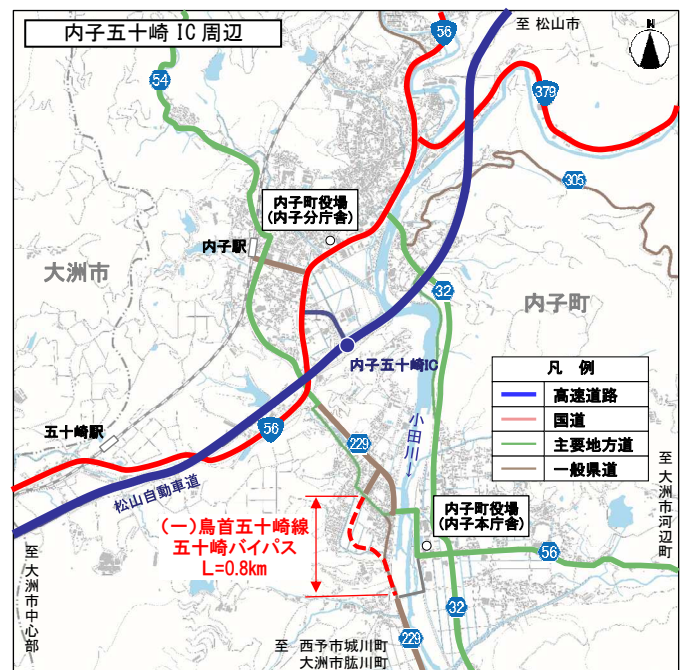
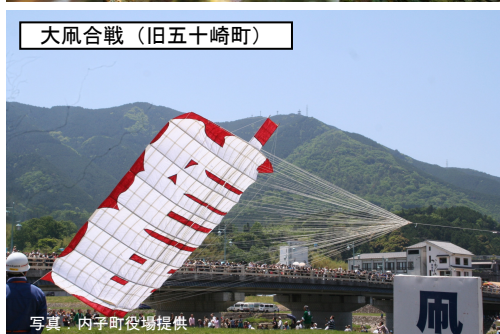
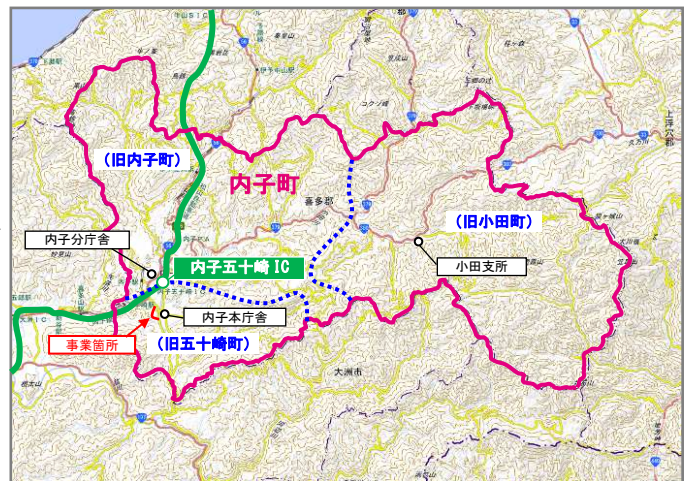
- ・内子町や周辺地域にある観光地へのアクセス向上により、円滑な観光周遊の確保が図られる。
- ・毎年5月に開催される「いかざき大凧合戦」のイベント時に会場周辺道路（町道（迂回路）等）の通行止め等交通規制に伴い発生している、交通混雑の緩和や通過交通への影響の軽減が図られ、円滑な交通環境の確保による観光客の再訪が期待される。

以上を総合的に判断し、継続としたい。

1. 地域の概要

一般県道鳥首五十崎線が通過する内子町は、平成 17 年 1 月に旧内子町、旧五十崎町、旧小田町の 3 町の合併により誕生し、周りを緑の山々に囲まれ、町の中心部を肱川の支流である清流・小田川が流れる中山間地域である。

本地域は、松山自動車道の内子五十崎 I C により町外とのアクセスが良好である一方、I C から町内に広がる道路には幅員狭小で離合困難な箇所などが多く残っており、旧内子町の白壁の町並み地区や旧五十崎町の大凧合戦、旧小田町の小田深山溪谷など様々な観光資源を活かしきれていないうえ、主要な農林産品の輸送面や生活道路としての安全面にも支障をきたしており、道路交通ネットワークの充実が不可欠となっている。



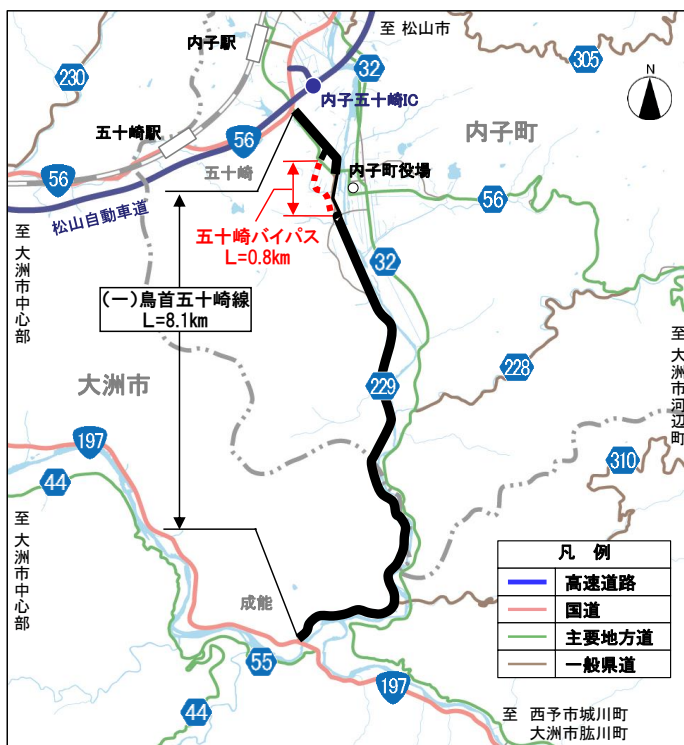
2. 事業概要及び事業経緯

(1) 事業概要

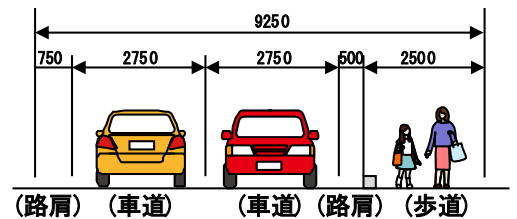
一般県道鳥首五十崎線は、大洲市成能の国道197号との交差点を起点とし、内子町五十崎の国道56号との交差点を終点とする延長8.1kmの道路である。

本路線は、国道197号から内子五十崎ICへのアクセス道として機能し、西予市城川町や大洲市肱川町と県都松山市などを連絡する国道56号に並行した内陸側の重要な道路ネットワークの一部を形成し、また、二次緊急輸送道路にも指定されている重要な路線である。

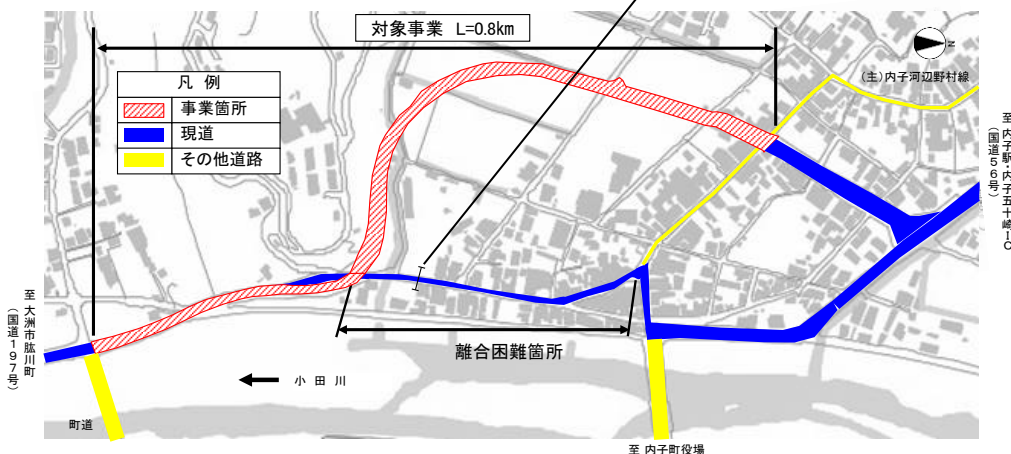
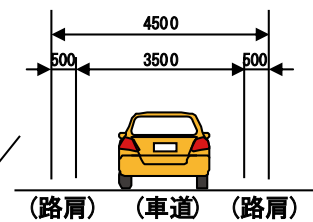
本事業箇所は、旧五十崎町の中心市街地に位置し、現道は人家が連坦する幅員狭小（幅員約4.5m）で歩道が無い1車線道路であり、当該路線で唯一の離合困難で危険なボトルネック区間である。このため、本事業は、市街地の既存コミュニティに配慮したバイパスによる迂回ルートを整備により、当該地域の課題である、自転車・歩行者と自動車の安全性確保、災害時の機能強化、救急医療施設へのアクセス向上等を図るものである。



事業箇所 標準断面図 (mm)



現道部 断面図 (mm)



(2) パイプスの必要性

本事業箇所の現道は、旧五十崎町の中心市街地に位置し、幅員狭小であるうえ小路地との交差箇所が多く見通しも悪い状況であるため、円滑な通行や地域住民の安全な道路利用、救急搬送等に支障をきたしており、大型車にいたっては、本事業箇所の手前で小田川を挟んだ対岸の町道等への迂回を余儀なくされている状況である。

このため、本事業箇所では安全で円滑な通行の確保が求められているが、沿道に住宅や商店等が立地していることから、現道拡幅による整備に比べ、地域コミュニティへの影響が小さく、また用地補償費も抑えられることが可能な、バイパスによる整備が必要である。



資料) 地理院地図(電子国土Web)

① 現道・離合困難箇所



② 改良済区間



③ 迂回路



(3) 事業経緯

事業採択：平成 23 年度
 用地着手：平成 23 年度
 工事着手：平成 27 年度
 完了予定：令和 7 年度

3. 事業の必要性及び整備効果等

(1) 事業の必要性（現状と課題）

一般県道鳥首五十崎線は、二次緊急輸送道路に指定されている広域的な幹線道路であるとともに、地域の生活道路としても重要な道路であるが、本事業箇所の現道は、幅員狭小（幅員約 4.5m）で離合が困難な本路線で唯一のボトルネック区間となっているため、緊急輸送道路や幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況である。

現道は、幅員が狭いうえ見通しが悪く、沿道には住宅や商店等が連坦して自転車・歩行者と自動車とが接触する危険性が高い状況ではあるが、旧五十崎町の中心にある商店街であることや、地域コミュニティ維持への配慮が必要であること等から、現道拡幅は困難な状況である。

このため、地元内子町では、現道交通の安全確保を図るため、大型車の現道への流入を制限し、小田川を挟んだ対岸の町道等への迂回を誘導したり、児童・生徒の通学においては、転落防止柵や街灯の無い小田川の管理用道路を利用するなどの対応を行っている。

しかし、迂回路の町道等では、交差点が多く見通しの悪さから、交通事故が度々発生しており、危険な状況となっている。

また、児童・生徒の通学に利用する小田川の管理用道路においては、街灯や転落防止柵が無い場合、増水時や夜間・日没の早い冬場の下校時の安全確保として、地元自治会やPTA関係者から、照明の整備された安全な歩道整備の強い要望がある。

本路線は、上記の課題に加え内子町南部や大洲市肱川町方面と松山自動車道の内子五十崎 I C を結ぶアクセス道路であり、二次緊急輸送道路に指定されている広域的な幹線道路としても機能強化を図る必要があることから、当該事業区間は、バイパス（歩道あり）による整備が必要である。

(2) 事業の整備効果

①自転車・歩行者と自動車の安全性確保

- ・現道の通過交通の減少により、現道を利用する自転車・歩行者の安全性向上が図られる。
- ・歩道の整備（道路照明灯を局部的に設置予定）により、児童・生徒等の通学・下校時の安全・安心が確保される。
- ・大型車等の小田川を挟んだ対岸の町道等への迂回が不要となり、交通の利便性が向上するとともに、迂回路など周辺道路における交通量減少による事故減少など、自動車通行の安全性向上が図られる。

②災害時の通行確保

- ・本路線において唯一のボトルネック区間の解消により、災害発生時における緊急車両や援助物資の運搬車両等の円滑な救援活動の支援等、二次緊急輸送道路としての機能強化が図られる。

③医療施設へのアクセス向上

- ・内子町にある二次救急医療機関や松山方面にある三次救急医療機関への救急搬送時間の短縮や、迂回路に比べ円滑な走行が可能となることから、救命率の向上や搬送患者への負担も軽減される。

④地域産業の支援

- ・松山自動車道の内子五十崎 I C へのアクセス向上や道路の線形改善により、特産品の野菜等の円滑な輸送や品質の確保など、地域産業を支援する。

⑤観光産業の支援

- ・内子町や周辺地域にある観光地へのアクセス向上により、円滑な観光周遊の確保が図られる。
- ・毎年5月に開催される「いかざき大凧合戦」のイベント時に会場周辺道路（町道（迂回路）等）の通行止め等交通規制に伴い発生している交通混雑の緩和や通過交通への影響の軽減が図られ、円滑な交通環境の確保による観光客の再訪が期待される。

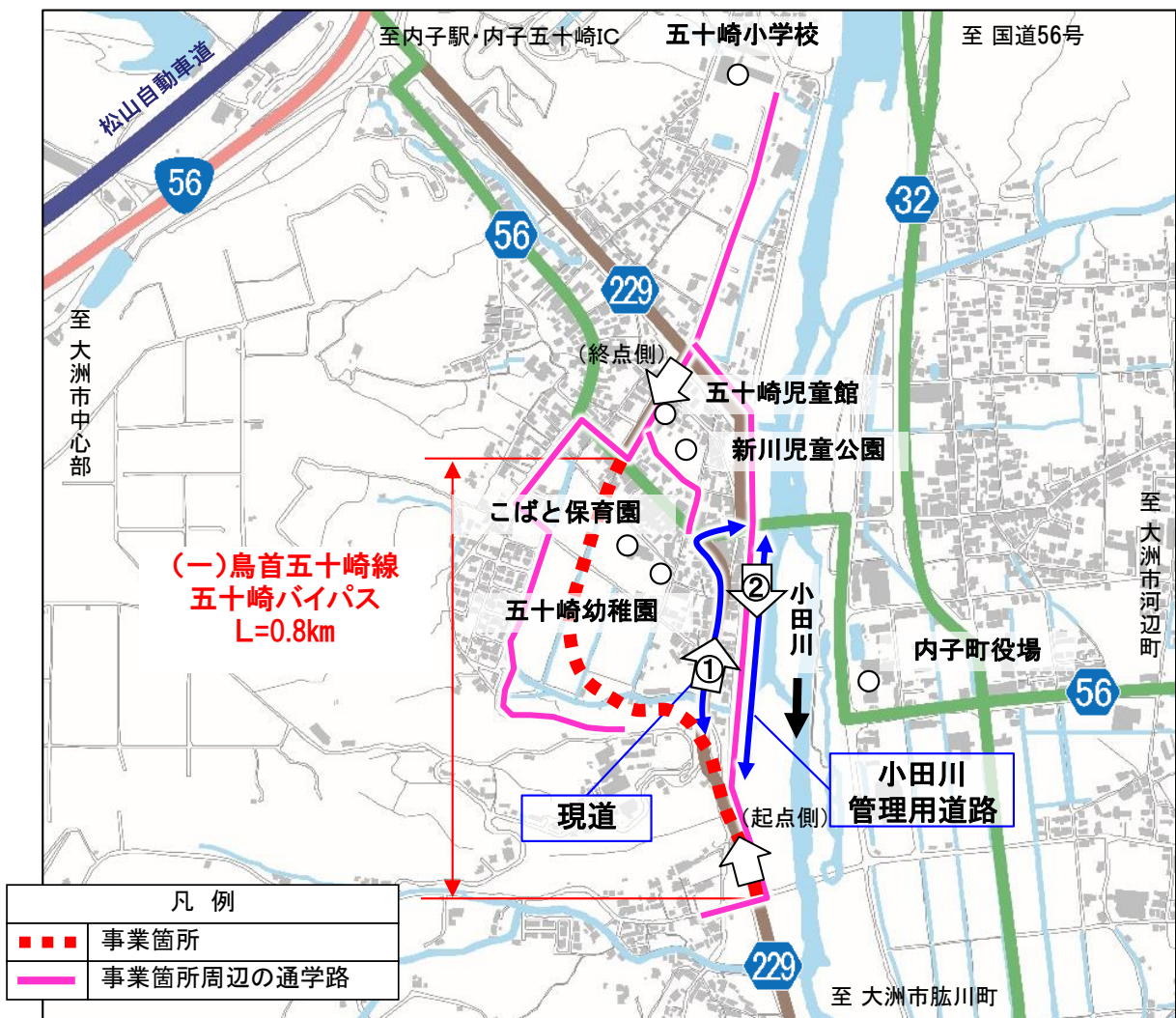
①自転車・歩行者と自動車の安全性確保

<自転車・歩行者の安全性確保>

■現況と課題

本事業箇所は、旧五十崎町の中心市街地にあり、周辺には小学校や保育園、幼稚園、児童館等が立地しており、歩行者や自転車が多く通行する地域である。

現道は幅員狭小（幅員約 4.5m）のため、自動車と歩行者や自転車がすれ違い時には接近し、接触の危険性が高い状況となっている。また、本事業箇所より南側から小学校へ通学する児童は、危険な現道を避けて並行する小田川の管理用道路を通行しているが、転落防止柵や街灯がなく、増水時や夜間・日没の早い冬場の下校時における通学路の安全性が確保されていないため、地元自治会やPTA関係者から、照明の整備された安全な歩道整備の強い要望がある。



■歩行者や自転車の通行状況

①現道を通行する自転車と自動車



自動車が自転車に接近

②並行する小田川の管理用道路(通学路)



現道が狭いため小田川管理用道路を利用
(転落防止柵・街灯なし)

事業箇所前後の歩道整備状況

(起点側)



(終点側)



■整備効果

バイパスの整備により、現道交通がバイパスへ転換することから、現道の通過交通が減少し、現道を利用する自転車・歩行者の安全性向上が図られる。

また、バイパスには歩道（道路照明灯を局部的に設置予定）が整備されることから、児童・生徒等の通学・下校時の安全・安心も確保される。

●地域の声（R2. 6. 11 ヒアリング）

- ・事業箇所より南側に住んでいる児童は、現道が狭く危険であるため、並行する小田川の管理用道路を利用し通学していますが、転落防止柵や街灯がなく心配です。
- ・整備中のバイパス道路に歩道が設置されることで、登下校時など児童の安全性向上に繋がることを期待しています。

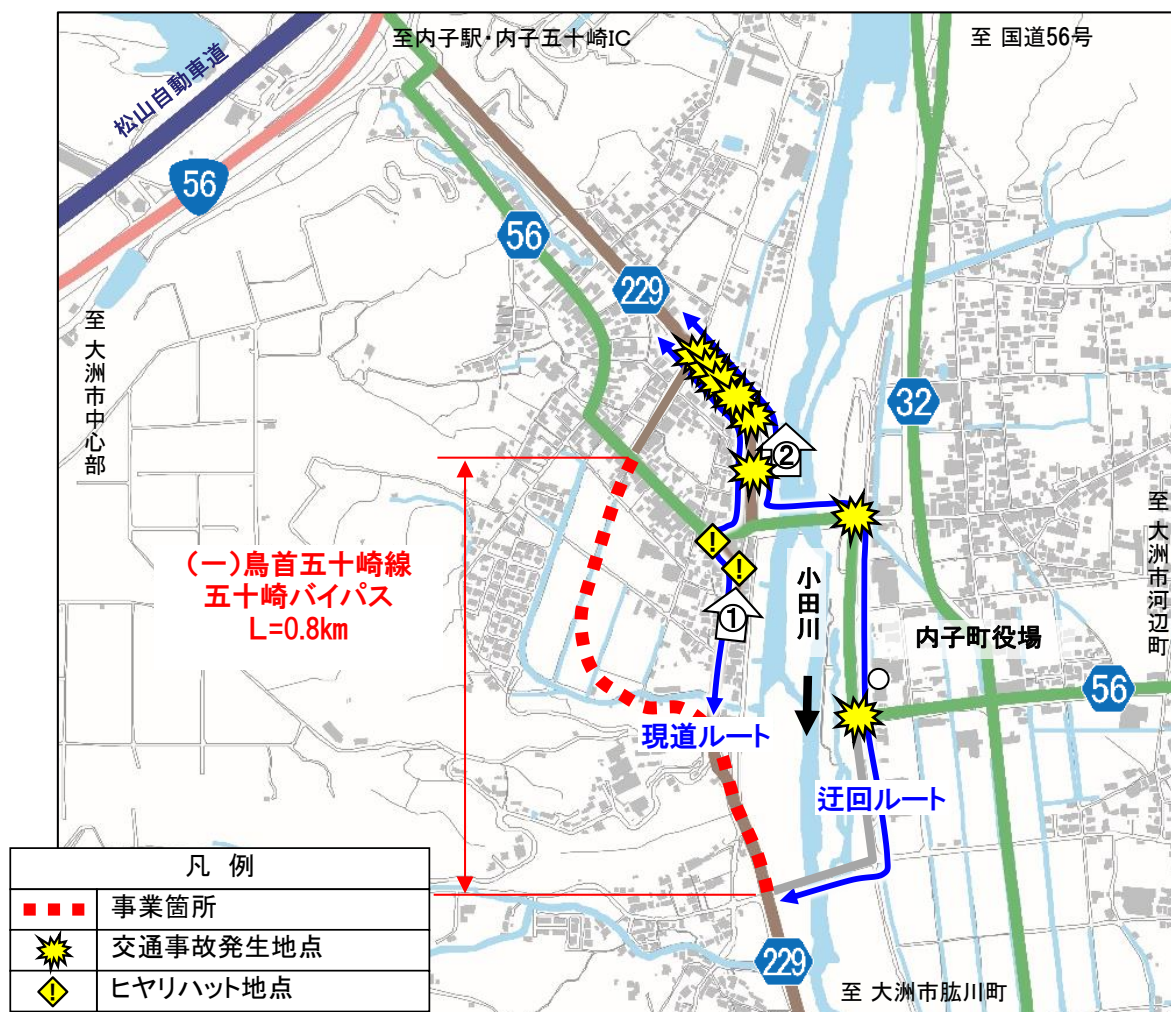
<自動車の安全性確保>

■現況と課題

本事業箇所の現道区間は、幅員狭小（幅員約 4.5m）のため離合困難箇所として解消されないまま残る本路線で唯一のボトルネック区間である。幅員が狭い見え見通しが悪く、沿道には住宅や商店等が連坦しており、歩行者と自動車が接触する危険性が高い状況から、ヒヤリハット地点が存在するなど、危険な状況となっている。

このため、現道交通の安全確保を図るため、大型車の現道への流入を制限し、小田川を挟んだ対岸の町道等への迂回を誘導する等の対応を行っている。

■事業箇所周辺の交通事故発生地点、ヒヤリハット地点



資料)交通事故発生箇所:H19~H29、ヒヤリハット地点:ヒアリング調査 R2.6.10実施

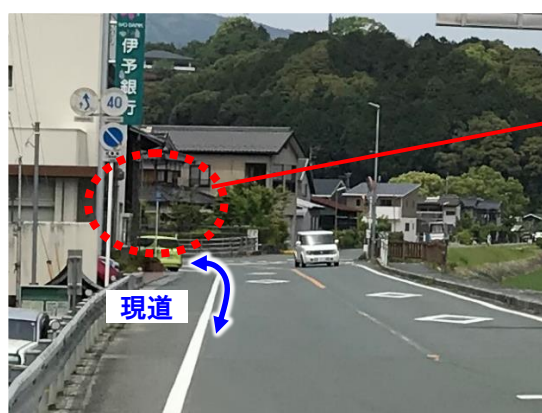
■事故危険箇所における現道の線形状況

①ヒヤリハット地点



自動車の接近が確認できない

②交通事故発生地点付近



カーブ先の状況が確認できない

■整備効果

交通の利便性が向上するとともに、大型車等の小田川を挟んだ対岸の町道等への迂回が不要となり、迂回路など周辺道路における交通量減少による事故減少など、車両通行の安全性向上が図られる。

●地域の声 (R2. 6. 10 ヒアリング)

- ・ 現道は狭く、住宅等も連坦しており、歩行者や自動車との離合の際には、運転に気を遣う。
- ・ 見通しも悪いため、出会い頭事故の危険性があるため、遠回りになるが比較的道幅が広い小田川を挟んだ対岸の町道等へ迂回している。
- ・ バイパスが出来れば、見通しも良くなり、安全・快適に通行できるようになる。

②災害時の通行確保

■現況と課題

平成30年7月豪雨では、大洲市肱川町にて肱川本川が氾濫し、広範囲にわたって被害が発生したが一般県道鳥首五十崎線は浸水被害を受けなかった。一方、本路線は二次緊急輸送道路に指定されているが、幅員狭小（幅員約4.5m）で離合困難箇所となっているため、大型車の通行を制限している区間（本事業箇所）が存在しており、全国各地から災害支援が駆けつける中、災害発生時の救援・救助等において十分な機能が果たせていない状況となっている。

■事業箇所周辺の緊急輸送道路ネットワーク



■平成30年7月豪雨災害時の状況



資料) 緊急輸送道路: 愛媛県緊急輸送道路連絡図

■ 離合困難箇所における大型車の通行状況



幅員が狭く、離合が困難であるため、
災害時において十分な機能が果たせない

■ 大洲市への災害支援車両(平成30年7月豪雨)

※平成30年7月豪雨において、友好・交流都市である滋賀県高島市が大洲市に派遣した災害支援車両



資料)滋賀県高島市HP

■ 整備効果

本路線において、唯一残るボトルネック区間の解消により、大型車の円滑な通行が可能となり、災害発生時における緊急車両や援助物資の運搬車両等の円滑な救援活動の支援等、二次緊急輸送道路としての機能強化が図られる。

● 地域の声 (R2. 6. 10 ヒアリング)

- ・ 緊急車両は大型化しており、できるだけ広い道路を利用している。
- ・ バイパス整備により、より安全で円滑な通行が可能となる。

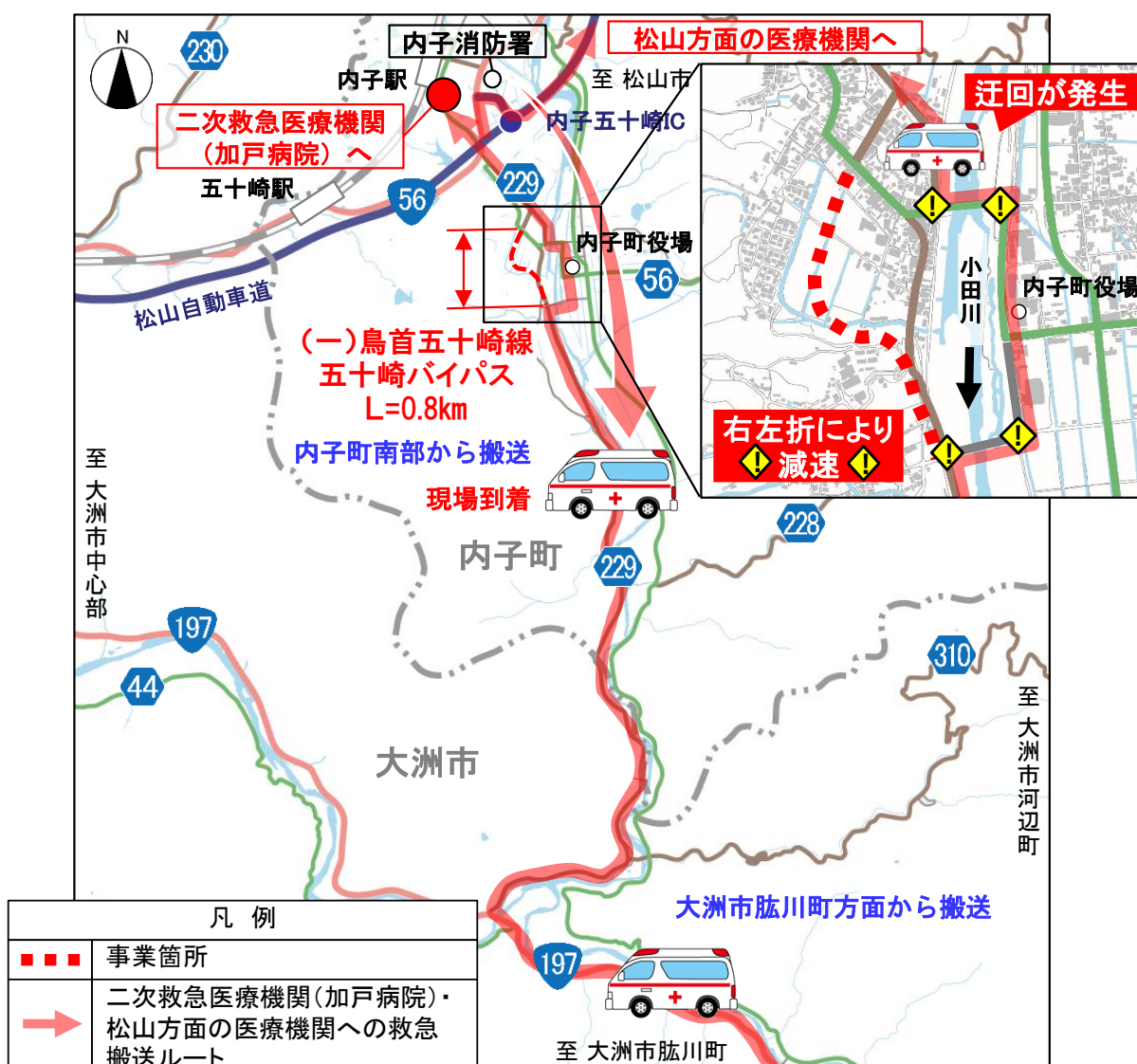
③医療施設へのアクセス向上

■現況と課題

内子町には二次救急医療機関（加戸病院）が立地しているが、重篤な患者は、松山方面にある三次救急医療機関の県立中央病院高度救命救急センターや愛媛大学医学部附属病院などへ救急搬送されている。

また、内子町南部や大洲市肱川町方面から町内の二次救急医療機関や松山方面の三次救急医療機関への救急搬送においては、本事業箇所が搬送ルートとなるが、現道区間が幅員狭小で離合困難であるため、直角カーブが多い小田川を挟んだ対岸の町道等へ迂回している状況である。

■二次救急医療機関（加戸病院）・松山方面への救急搬送ルート

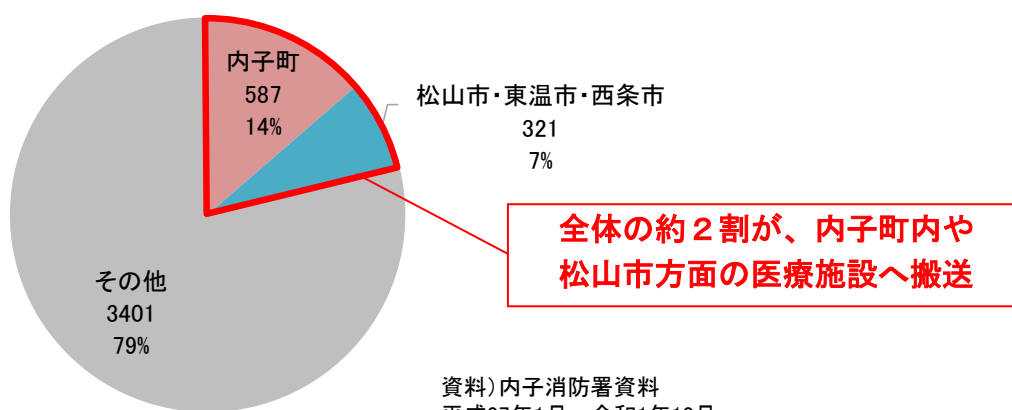


■八幡浜・大洲地区における二次救急医療体制の医療機関

圏域	医療施設
三次医療施設	<u>県立中央病院高度救命救急センター(松山市)</u> <u>愛媛大学医学部附属病院(東温市)</u> 県立新居浜病院 市立宇和島病院
二次医療施設	加戸病院(内子町) 大洲中央病院、市立大洲病院、大洲記念病院 市立八幡浜総合病院、西予市立野村病院 西予市立西予市民病院、喜多医師会病院

資料: 第7次愛媛県地域保健医療計画 (平成30年3月)

■過去5年間の方面別救急搬送件数(内子消防署管内)



■短縮時間(バイパス整備なし→バイパス整備あり)

約**2**分(内子町役場前迂回ルート) → 約**1**分(五十崎バイパス)

■整備効果

バイパス整備により、内子町の二次救急医療機関(加戸病院)や松山方面の三次救急医療機関への救急搬送時間の短縮や、迂回路に比べ円滑な走行が可能となることから、救命率の向上や搬送患者への負担軽減も図られる。

●地域の声(R2.6.10ヒアリング)

- ・加戸病院や松山方面の病院への搬送ルートは、県道鳥首五十崎線を利用しているが、事業箇所の現道区間は、幅員狭小で離合困難箇所であるため、この区間は、内子町役場前の町道等(小田川を挟んだ対岸の町道等)へ迂回している。
- ・バイパスが整備されれば、迂回路経由に比べ、搬送時間の短縮や円滑な走行ができるため、救命率の向上や搬送患者への負担軽減にもつながることから、救命救急活動にとって非常に有益である。

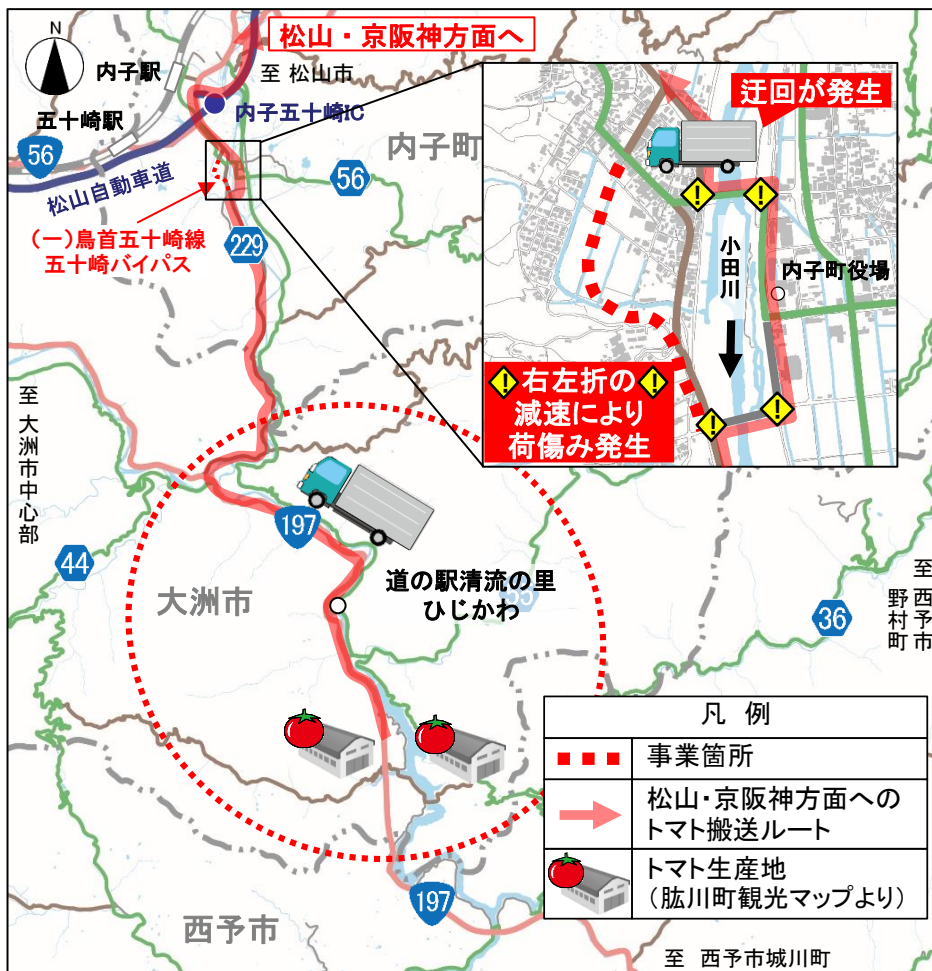
④地域産業の支援

■現況と課題

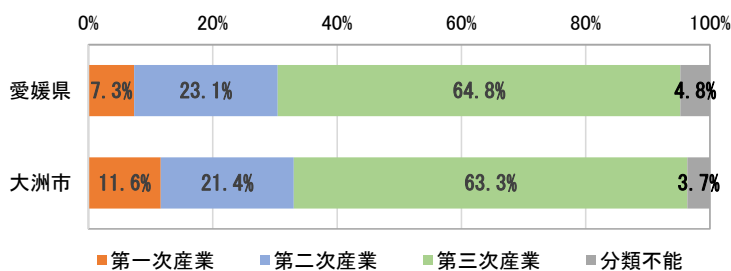
内子町や隣接する大洲市は、就業者のうち第一次産業就業者の割合が高く、農業が盛んな地域である。特に大洲市ではトマトが特産品となっており、大洲市肱川町周辺で出荷されたトマトは、本路線を通過し、松山自動車道の内子五十崎 I C から高速道路を通過して松山市や関西方面に輸送されている。

野菜等を荷傷みなく高品質のまま輸送するためには、線形が良く、時間短縮に資する道路の利用が必要であるが、本事業箇所は、幅員が狭隘であることから、直角カーブが多いが比較的道幅が広い、小田川を挟んだ対岸の町道等へやむを得ず迂回している状況である。

■大洲市肱川町周辺からのトマト輸送ルート

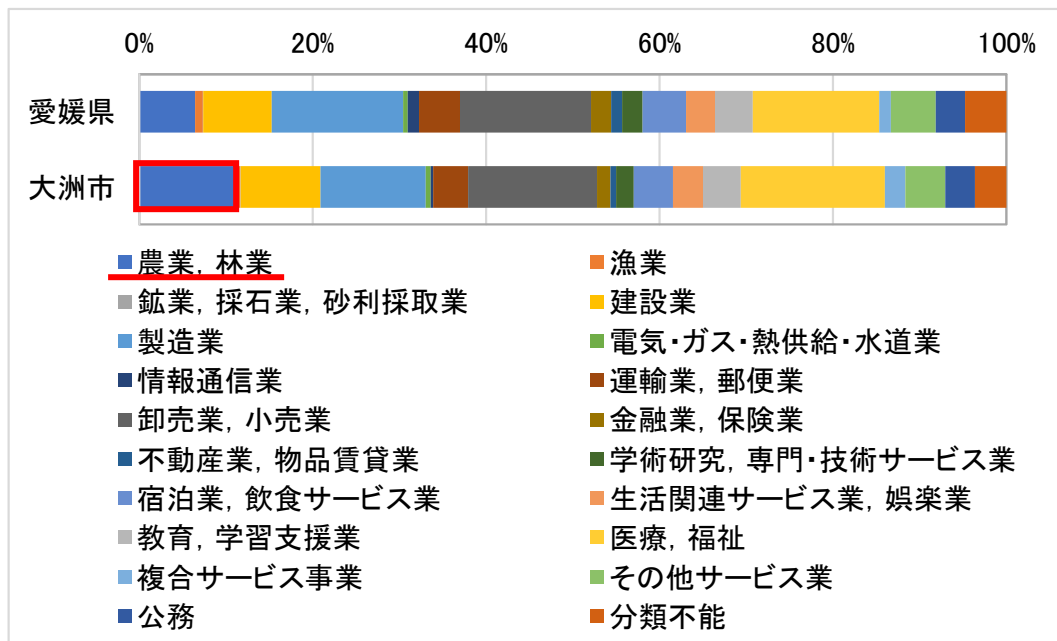


■総従業者数に占める産業別従業者数の割合(大洲市)

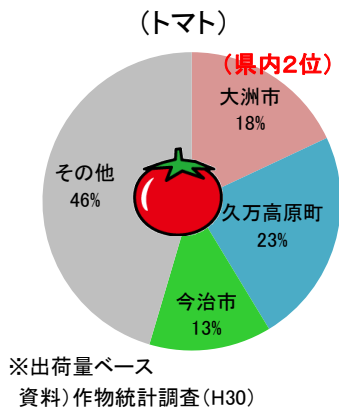


資料) 国勢調査(H27)

(参考図) 就業者数の産業大分類構成



■大洲市のトマト県内シェア



■整備効果

松山自動車道の内子五十崎 I C へのアクセス向上や輸送に利用する道路の線形改善により、特産品の野菜等の円滑な輸送や品質の確保に寄与し、地域産業の支援が図られる。

●地域の声 (R2. 6. 10 ヒアリング)

- ・大洲市松川町産のトマトは、松山や京阪神へ出荷を行っており、出荷の際には内子五十崎 I C から高速道路を利用している。
- ・バイパスの整備により、輸送がより便利になり、商品の品質確保につながることを期待している。

⑤観光産業の支援

■現況と課題

本事業箇所は、旧五十崎町の中心市街地にあり、内子町や周辺地域にある観光地へのアクセスには、本路線が利用されているが、現道区間は幅員狭隘であるため、小田川を挟んだ対岸の町道等への迂回を余儀なくされている状況である。

また、毎年5月に小田川の豊秋河原で開催される「いかざき大凧合戦（来場者数約3万人）」では、旧五十崎町のイベント会場周辺道路において通行止め等交通規制を実施することから、交通混雑や通過交通への影響が発生している。

このような状況から、交通混雑の緩和や通過交通への影響回避を図り、観光客の再訪を促す円滑な交通環境をつくるため、現在整備中であるバイパスの早期完成が求められている。

■いかざき大凧合戦開催時の駐車場位置・交通規制



資料)2019年いかざき大凧合戦交通規制図、うちこまち歩きマップを基に作成

■いかざき大凧合戦の開催風景



■整備効果

バイパス整備により、内子町や周辺地域にある観光地へのアクセス向上により、円滑な観光周遊の確保が図られる。

また、毎年5月に開催される「いかざき大凧合戦」のイベント時に会場周辺道路（町道（迂回路）等）の通行止め等交通規制に伴い発生している、交通混雑緩和や通過交通への影響の軽減が図られ、円滑な交通環境の確保による観光客の再訪が期待される。

●地域の声（R2. 6. 10 ヒアリング）

- ・いかざき大凧合戦開催時には、通行止め等の交通規制を実施しており、特に事業箇所周辺は道路が狭いため、一方通行規制とせざるを得ず、交通混雑が発生している状況である。
- ・バイパスの整備により、イベント開催時には肱川方面へ通過するルートが確保でき、イベント開催時の円滑な動線確保に期待している。
- ・良好な交通アクセスの確保により、観光客の増加にも期待している。

4. 事業の進捗状況及び進捗の見込み

(1) 事業の進捗状況

- ・平成 23 年度に事業着手。
- ・平成 23 年度から用地買収を開始し、平成 27 年度には工事に着手。
- ・現時点における事業の進捗状況は、約 59% (事業費ベース)。
- ・現時点における用地買収の進捗状況は、約 49% (事業費ベース)。

(2) これまでの整備効果

- ・これまでに於いて、供用済み区間はない。

(3) 今後の事業進捗の見込み

- ・用地買収について、これまで相続等の問題解決に時間を要した。
- ・今後、残る用地の早期取得を図るとともに、引き続き工事を推進し、令和 7 年度の完成を目指す。

事業計画・工程表

	年度計画															
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	
測量設計																
用地補償																
道路改良工																
橋梁工																

5. 事業の投資効果（費用対効果分析）

1) 費用対効果分析の算定条件

1) 対象延長

整備前延長：0.84 km → 整備後延長：0.96 km



2) 計画交通量：2,789 台/日

平成 27 年度道路交通センサス交通量を基に、令和 12（平成 42）年計画交通量を推計し算定

3) 整備により短縮される走行時間：1.0 分

整備前の旅行速度：15～35 km/h 整備前の走行時間：2.1 分

↓

整備後の旅行速度：50 km/h 整備後の走行時間：1.1 分

4) 道路の沿道区分：山地（バイパス）、平地・山地・市街地（現道）

※費用便益比の算出方法及び使用している原単位は、費用便益分析マニュアル（平成 30 年 2 月 国土交通省 道路局 都市局）による。

(2) 総費用の算定

総費用の算定は、道路整備に要する事業費（用地費を含む）と維持管理に要する費用を対象とする。

道路整備に要する事業費は、工事費、用地費、補償費等を対象とする（事業期間 15 年）。

維持管理に要する費用は、供用開始後（令和 8 年）から検討期間（50 年間）に要する費用とする。

これら、検討年次期間 65 年間（15+50）の年次毎に算定された事業費及び維持管理費について、物価変動分を除外するため、基準年次の実質価格に変換（デフレート）し、さらに、令和 2 年度を基準年として社会的割引率（4%）を用いて現在価値化した後、それらを合計したものが総費用となる。

(3) 総便益の算定

便益の算定は、次の「①走行時間短縮便益」「②走行経費減少便益」「③交通事故減少便益」の 3 項目を対象とし、車種毎（乗用車類・小型貨物車・普通貨物車）に、供用開始後（令和 8 年）から検討期間（50 年間）に発生する便益を年次毎に算定する。

これら、年次毎に算定された各便益について、物価変動分を除外するため、基準年次の実質価格に変換（デフレート）し、さらに、令和 2 年度を基準年として、社会的割引率（4%）を用いて現在価値化した後、それらを合計したものが総便益となる。

<各便益項目の概要>

ここでは、計算手法の説明として、交通量推計時点(R12)におけるルート別・車種別（乗用車類、小型貨物車、普通貨物車）の単年度便益を示す。（交通事故減少便益は全車種）

① 走行時間短縮便益

道路の整備・改良が行われない場合の総走行時間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じた差として算定する。

【整備なしの場合】

車種	走行時間費用 (百万円/年)	車種別交通量 (台/日)	走行時間 (分)	時間価値原単位 (円/台・分)
乗用車類	55.84	= 1,591	× 2.13	× 45.15
小型貨物車	33.27	= 848	× 2.13	× 50.46
普通貨物車	18.49	= 350	× 2.13	× 67.95
合計	108	2,789		

【整備ありの場合】

車種	走行時間費用 (百万円/年)	車種別交通量 (台/日)	走行時間 (分)	時間価値原単位 (円/台・分)
乗用車類	30.15	= 1,591	× 1.15	× 45.15
小型貨物車	17.96	= 848	× 1.15	× 50.46
普通貨物車	9.98	= 350	× 1.15	× 67.95
合計	58	2,789		

時間価値原単位：自動車1台の走行時間が1分短縮された場合のその時間の価値を平均賃金等より貨幣換算したもの。

$$\text{走行時間短縮便益} = 108 - 58 = 50 \text{ (百万円/年)}$$

②走行経費減少便益

道路の整備・改良が行われない場合の走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の走行経費を減じた差として算定する。

【整備なしの場合】

車種	走行経費 (百万円/年)	車種別交通量 (台/日)	対象延長 (km)	走行経費原単位 (円/台・km)
乗用車類	9.41	= 1,591	× 0.84	× 14.88~25.62
小型貨物車	5.14	= 848	× 0.84	× 16.76~23.97
普通貨物車	3.86	= 350	× 0.84	× 29.63~46.00
合計	18	2,789		

【整備ありの場合】

車種	走行経費 (百万円/年)	車種別交通量 (台/日)	対象延長 (km)	走行経費原単位 (円/台・km)
乗用車類	8.11	= 1,591	× 0.96	× 14.55
小型貨物車	4.87	= 848	× 0.96	× 16.37
普通貨物車	3.33	= 350	× 0.96	× 27.17
合計	16	2,789		

走行経費原単位：自動車1台が1km走行するのに必要な走行経費を燃料費、油脂費、整備費等より、走行速度毎に算出したもの。

$$\text{走行経費減少便益} = 18 - 16 = 2 \text{ (百万円/年)}$$

③交通事故減少便益

道路の整備・改良が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路の整備・改良が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じた差として算定する。

【整備なしの場合】

交通事故損失 (百万円/年)	交通事故 損失原単位 (単路部)	日交通量 (台/日)	対象延長 (km)	交通事故 損失原単位 (交差点部)	日交通量 (台/日)	主要 交差点数 (箇所)
11	= 810~1,080 ×	2,789 ×	0.84 +	340~400 ×	2,789 ×	9

【整備ありの場合】

交通事故損失 (百万円/年)	交通事故 損失原単位 (単路部)	日交通量 (台/日)	対象延長 (km)	交通事故 損失原単位 (交差点部)	日交通量 (台/日)	主要 交差点数 (箇所)
10	= 810 ×	2,789 ×	0.96 +	400 ×	2,789 ×	7

交通事故損失原単位：単路部については、1 km当たりの道路における平均事故件数、交差点部に関しては交差点一カ所当たりの平均事故件数に事故一件当たりの人身事故損失額、物損事故損失額、渋滞損失額を乗じて算出したもの。

$$\text{交通事故減少便益} = 11 - 10 = 1 \text{ (百万円/年)}$$

④費用便益比の算出

【事業全体】

便 益	走行時間短縮便益	7.83 億円
	走行経費減少便益	0.33 億円
	交通事故減少便益	0.21 億円
	合 計	8.38 億円
費 用	事 業 費	7.95 億円
	維持管理費	0.07 億円
	合 計	8.02 億円

※端数処理の関係で合計が合わない場合がある。

$$\text{費用便益比} = 8.38 / 8.02 = 1.04$$

【残事業】

便 益	走行時間短縮便益	7.83 億円
	走行経費減少便益	0.33 億円
	交通事故減少便益	0.21 億円
	合 計	8.38 億円
費 用	事 業 費	2.80 億円
	維持管理費	0.07 億円
	合 計	2.87 億円

※端数処理の関係で合計が合わない場合がある。

$$\text{費用便益比} = 8.38 / 2.87 = 2.92$$

なお、残事業の評価にあたっては再評価時点まで発生した既投資分のコストや既発生便益を考慮せず、事業を継続した場合に今後必要となる事業費と今後発生する便益のみを対象として算出する。

6. コスト縮減や代替案等の可能性

○コスト縮減の取り組み

・残土の有効利用

他事業と調整を行い、建設残土の有効利用によるコスト縮減を図った。

7. その他

- ・一般県道鳥首五十崎線五十崎バイパス整備促進に関する地元要望について、内子町長から要望書が提出されている。
- ・地元自治会やPTA関係者から要望書が提出されている。
(※地元では、バイパス工事建設促進会を設立し、早期完成を待ち望んでいる。)
- ・毎年、地元から早期完成を求める知事要望がある。

要 望 書

一般県道鳥首五十崎線五十崎バイパス整備促進について



内 子 町

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、事業全体および残事業のB/Cは1以上となる。
2. 現道は、幅員狭小（幅員約4.5m）のため離合困難箇所として解消されないまま残る本路線で唯一のボトルネック区間となっているが、旧五十崎町の中心市街地であり、沿道には住宅や商店等が立地していることから、現道拡幅による整備に比べ、地域コミュニティへの影響が小さく、また用地補償費も抑えられることが可能なバイパスによる整備を行い、自転車・歩行者と自動車の安全性確保、災害時の機能強化、救急医療施設へのアクセス向上等を図るものである。
3. なお、以下のとおり多岐多様にわたる整備効果が発揮できる事業である。

①自転車・歩行者と自動車の安全性確保

- ・現道の通過交通の減少により、現道を利用する歩行者・自転車の安全性向上が図られる。
- ・新たな歩道の整備（道路照明灯を局部的に設置予定）により、児童・生徒等の通学・下校時の安全・安心が確保される。
- ・バイパス整備により、大型車等の小田川を挟んだ対岸への町道等へ迂回が不要となり、交通の利便性向上とともに現道や迂回路など周辺道路における交通量減少による事故減少など、自動車通行の安全性向上が図られる。

②災害時の通行確保

- ・本路線において唯一のボトルネック区間の解消により、災害発生時における緊急車両や援助物資の運搬車両等の救援活動の支援等、二次緊急輸送道路としての機能強化が図られる。

③医療施設へのアクセス向上

- ・内子町にある二次救急医療機関や松山方面にある三次救急医療機関への救急搬送時間の短縮や、迂回路に比べ円滑な走行が可能となることから、救命率の向上や搬送患者への負担も軽減される。

④地域産業の支援

- ・松山自動車道の内子五十崎ICへのアクセス向上や輸送に利用する道路の線形改善により、特産品の野菜等の円滑な輸送や品質の確保など、地域産業を支援する。

⑤観光産業の支援

- ・内子町や周辺地域にある観光地へのアクセス向上により、円滑な観光周遊の確保が図られる。
- ・毎年5月に開催される「いかざき大凧合戦」のイベント時に会場周辺道路（町道（迂回路）等）の通行止め等交通規制に伴い発生している、交通混雑の緩和や通過交通への影響の軽減が図られ、円滑な交通環境の確保による観光客の再訪が期待される。

以上を総合的に判断し、継続としたい。

9. 事業概要対比表

道路改築事業 (一) 鳥首五十崎 線 (五十崎 BP)		新規採択時 平成 23 年度	再評価 (事業採択後 10 年) 令和 2 年度		
事業概要	計画延長等 (km)	/	0.80		
	総事業費 (百万円)	/	814		
	投資事業費 (百万円)	/	480		
	進捗率 (%)	/	59		
	完成予定 年度	/	令和7年度		
事業の投資効果	B/C	/	1.04		
	総費用C (百万円)	/	802		
	総便益B (百万円)	/	838		

- ・再評価実施毎に適宜列を追加して作成すること
- ・変更理由については、内容が分かるように記載すること。