

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 上田 浩嗣 (県道班長 長央 貴晴)	内線	4362 (4376)
------	-------------------	---------------------	------------------------------	----	----------------

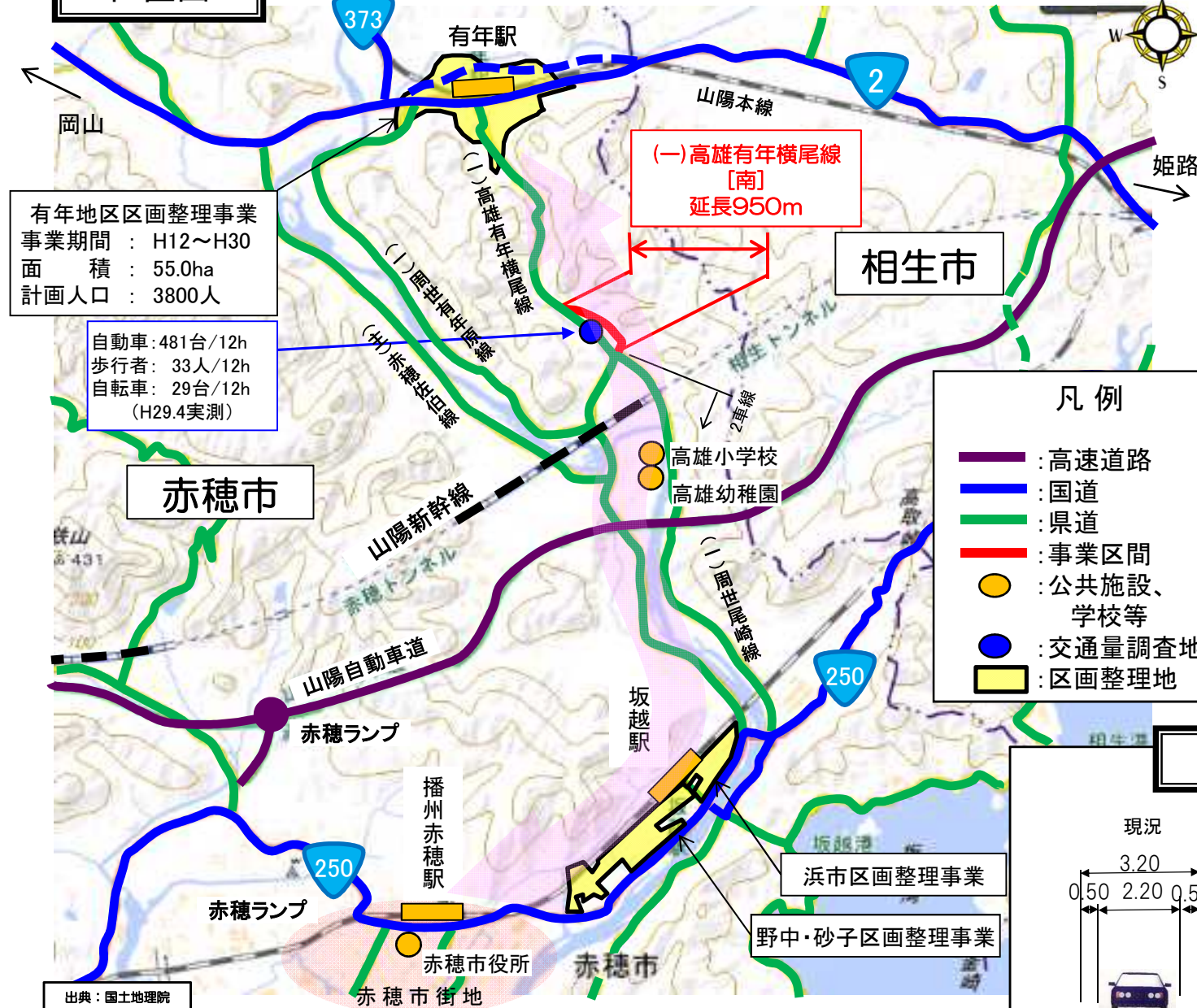
事業種目	事業名	事業区間	総事業費	内用地補償費	着手予定年度	完了予定年度
道路事業	道路改築事業 一般県道 たかおうねよこお 高雄有年横尾線 〔南〕	赤穂市周世	3.4 億円	0.5 億円	平成 30 年度	平成 34 年度

事業目的		事業内容	
<p>本路線は、赤穂市高雄から赤穂市有年横尾の国道 2 号に至る道路であり、赤穂市域の生活を支える南北を結ぶ路線である。</p> <p>○円滑な交通の確保 集落内の幅員狭小な現道区間のバイパスを整備し、安全で円滑な自動車交通を確保する。</p> <p>○安全な自転車・歩行者通行の確保 通過交通を転換することにより、歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保する。</p> <p>○社会・経済活動の支援 国道 2 号及び JR 有年駅等へのアクセスを強化する。</p>		<p>【延長】道路改築 950m</p> <p>【構造規格】第 3 種第 4 級</p> <p>【計画幅員】2 車線 歩道無し 車道 5.5m (全幅 7.0m)</p> <p>【計画交通量】610 台/日 (H42 予測)</p> <p>【現道交通量】</p> <p>自動車：481 台/12h (H29 実測) 自転車：29 台/12h (H29 実測) 歩行者：33 人/12h (H29 実測)</p> <p>【負担割合】</p> <p>国 55%、県 45%</p>	

評価視点	評価結果の説明
(1) 必要性	<p>① 現道は幅員が狭小(最小車道幅員 3.2m)で、車両の離合が困難な状況であり、過去 5 年間 (H24~H28) に交通事故が 5 件発生している。現道は人家が連担しており拡幅が困難であるため、バイパスの整備により、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>② 当該区間は、歩道が無く路肩も狭いが、高雄小学校の通学路に指定されており、通学生が危険である。このため、本バイパスにより通過交通の転換を図り、集落内を通行する自転車・歩行者の安全性を確保する。</p> <p>③ 当区間は赤穂市北部および国道 2 号と赤穂市の中心部・商業地域を結ぶ路線である。JR 有年駅周辺では区画整理事業が行われており、赤穂市中心部へのアクセス強化が必要な路線であり、当該路線の改築を進める必要がある。</p>
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>① 費用便益比B/C=1.2</p> <p>② バイパス整備により通過交通が転換され、移動時間の短縮、自転車・歩行者の安全の確保および交通事故の減少が図られる。</p> <p>③ 完成後の現道の管理引継について、赤穂市と協議が整っている。</p> <p>④ 地元の周世自治会等より要望書が提出されるなど、事業執行環境が整っている。</p>
(3) 環境適合性	<p>① 通過交通をバイパスへ転換させることで、交通騒音や排気ガスなどの沿道影響が軽減される。</p>
(4) 優先性	<p>① 当該区間は、集落内の幅員狭小な未改良区間であることから、早期整備が必要である。</p>

道路事業 一般県道 高雄有年横尾線〔南〕

位置図



有年地区区画整理事業
事業期間：H12～H30
面積：55.0ha
計画人口：3800人

自動車：481台/12h
歩行者：33人/12h
自転車：29台/12h
(H29.4実測)

事業概要

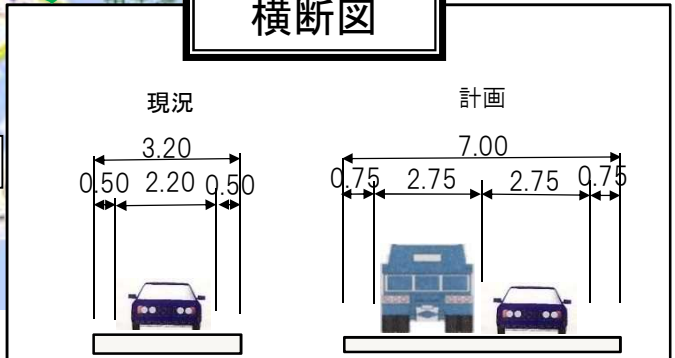
事業区間：赤穂市^{すせ}周世
事業概要：バイパス
延長：950m
幅員：5.5m(7.0m)
総事業費：3.4億円
事業期間：H30～H34

凡例

- : 高速道路
- : 国道
- : 県道
- : 事業区間
- : 公共施設、学校等
- : 交通量調査地点
- : 区画整理地



横断図



出典：国土地理院

事業の必要性

- ①集落内の幅員狭小な区間のバイパスを整備し、安全で円滑な交通を確保
- ②通過交通を転換、自転車や歩行者の安全な通行を確保
- ③国道2号、JR有年駅等へのアクセスを強化

平面図



道路-3

現況写真

①路肩が狭く通学児童が危険



②幅員が狭く離合が困難



1. スケジュール
当初計画

工種	年 度				
	H30	H31	H32	H33	H34
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	道路改築事業 主要地方道 高雄有年 横尾線	① 走行時間短縮便益	310	計画交通： 610台/日 (H42)	310	266	44	1.2
		② 走行経費減少便益	41					
		③ 交通事故減少便益	10					
		計	361					

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 高雄小学校などの通学者および自転車利用者の安全性の向上
- ② 赤穂市街地と周辺都市とのアクセス機能の向上

道路街路事業の効果

対象事業：道路事業 高雄有年横尾線(南工区)

(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)	—
		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赤穂佐伯線不通時のリターンダンシー確保
		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	—
		交通安全対策	○ 高雄小学校などの地元児童・生徒の安全な通行を確保
②地域の活性化	地域間交流の促進	○ 赤穂市街地と周辺都市とのアクセス機能の向上	
	中心市街地の活性化	—	
	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	○ 国道2号やJR有年駅へのアクセス性が向上	
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	—	