

追加配付資料

1. 費用便益比算定資料

- 林道事業 三子山線
- 道路事業 国道 4 3 2 号（東岩坂バイパス）
 - （一）安来インター線（島田 2 工区）
 - （主）出雲三刀屋線（上塩冶工区）
 - （一）珍崎浦郷港線（珍崎工区）
- 河川事業 佐陀川、斐伊川、平田船川（湯谷川工区）新内藤川
十間川、忌部川、吉田川、出羽川
- ダム建設事業 矢原川ダム
- 港湾改修事業 益田港

2. フォローアップ地区資料

- 再評価実施後完了地区一覧
- 位置図
- 地区概要

3. 過年度審議地区における報告資料

- 島根県道路事業における 1.5 車線改良の定量的評価について

県営林道開設事業 三子山線 費用便益比 説明資料

便益名	内容
木材生産等便益	
木材生産経費縮減便益 (整備区域:主伐)	路網整備による、木材の搬出距離・経費の縮減便益及び木材輸送トラックの大型化による輸送経費の縮減便益
木材利用増進便益 (整備区域:間伐)	整備前には切り捨てとなっていた間伐材や小径木が、林道の整備により搬出・利用される便益
木材生産確保・増進便益 (未整備区域:主伐)	路網の開設等により、それまで路網の未整備で伐採対象とならなかった森林において、林道整備に伴うコスト縮減等により伐採が促進される効果
森林整備経費縮減等便益	
造林作業経費縮減便益	
歩行時間等経費縮減便益	林道の整備による、造林等作業員の歩行時間、資材運搬経費等の縮減便益
森林管理等経費縮減便益	森林管理のための巡視や適切な森林整備・林業経営のための普及指導等を行う者の歩行時間が、林道整備により縮減される便益
森林整備促進便益	
洪水防止便益	事業の実施により、森林が整備された状態と整備されていない状態を比較し、最大流出量減少分を推定し、この減少する最大流出量を治水ダムで機能代替させる便益
流域貯水便益	事業の実施により、事業を実施しようとする地域の年間降雨量から、実施対象区域の地被状況に応じた貯留量率により土壌内に浸透する降雨の量を推計し、利水ダムで機能代替させる便益
水質浄化便益	全貯留量のうち生活用水使用相当分については水道代金で代替した費用で、その他の水量については雨水利用施設を用いて雨水を浄化する費用により算出される便益
土砂流出防止便益	事業を実施する場合と実施しない場合の土砂流出量について、評価対象区域の年間流出土砂量の差により推計し、この土砂量を保全するために必要となる砂防ダム建設コストを便益
土砂崩壊防止便益	土塊として山腹崩壊が生じる場合の流出量について、事業を実施する場合と実施しない場合について崩壊見込量を比較し、便益を算出
炭素固定便益	森林整備を実施することによる当該森林の蓄積量の増加分から、森林による炭素固定量を推計し、便益を算出
その他の便益	
災害時迂回路等確保便益	新たに整備した林道が、自然災害時の迂回路や避難路としての機能する場合の効果等を推計し、便益を算出
維持管理費縮減便益	林道の改良、舗装等により、グレーダー作業、転石除去等に要する維持管理費が縮減される効果を推計し、便益を算出

費用便益比分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別
三子山線	県営林道開設	L=12.84km	交付金

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
65	1車線	島根県

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	34.19億円	1.13億円	35.32億円
基準年における 現在価値(C)	64.88億円	6.86億円	71.74億円

② 便益

	木材生産等便 益	森林整備経費 縮減等便益	森林の総合利 用便益	その他の便益	合計
基準年	平成30年度				
供用年	平成32年度				
単年便益 (初年便益)	0.00億円	0.00億円	-	0.00億円	0.00億円
基準年における 現在価値(B)	18.73億円	55.25億円	-	0.06億円	74.04億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.03
経済的純現在価値(B-C)	2.30
経済的内部収益率(EIRR)	-

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
(国)一般国道432号	東岩坂バイパス	L=8.46km	交付金	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
2,103	2車線	島根県

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年		
単年合計	155.34億円	21.15億円	176.49億円
基準年における 現在価値(C)	278.01億円	6.64億円	284.65億円

注) 維持管理費は「整備を行わなかった場合の増加分」を考慮して表示

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成30年			
供用年	平成39年			
単年便益 (初年便益)	22.51億円	0.84億円	-0.20億円	23.15億円
基準年における 現在価値(B)	304.64億円	11.46億円	-2.77億円	313.33億円

拡張便益

	冬季交通便益	救急医療アクセス 便益(救急車)	災害迂回 解消便益	CO2 削減便益	休日交通便益	合計
単年便益 (初年便益)		0.71億円	0.04億円	0.02億円		0.76億円
基準年における 現在価値(B)		9.03億円	0.50億円	0.25億円		9.78億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.14
経済的純現在価値(B-C)	38.46
経済的內部収益率(EIRR)	-

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【中山間地域 総合評価算定シート】

【費用便益比(B/C):A】

本土	0.3未満	0.3以上0.6未満	0.6以上1.0未満	1.0以上
	a	aa	aaa	aaaa
隠岐	0.3未満	0.3以上1.0未満		
	a	aaa		aaaa

【社会的効果-B】

県内	30点未満	30以上50点未満	50以上70点未満	70点以上
一円	b	bb	bbb	bbbb

【総合評価:A・Bの組合せ】

費用便益比と社会的効果の組み合わせ(A・Bの組合せパターン)	評価内容
—	aaaabbbb
—	aaabbbb
—	aaabbb
—	aaabb
—	aaab
—	aab
—	a

■事業名(工区)

事業名: 国道432号 東岩坂バイパス 社会資本整備総合交付金(改築)事業

■総合評価

費用便益比: aaaa
社会的効果: bbbb

結果

aaaabbbb
事業を行う価値がある

■費用便益比

B/C = 1.14 aaaa

※隠岐地区の場合は「1」を入力

■社会的効果

【中山間地域】

区分	整備効果	共通項目	評価項目	配点	評価基準	評価	評価値	理由
産業振興 地域振興	高速道路(空港・空港・港湾へのアクセスを強化) 道路ネットワークを構築(整備により一連区間が完成)	●	○	5	名IC、空港、重要港湾へ直結する路線(インター線等) ※隠岐地区及び七瀬港の輸送利用は可とする。 ※インター線等とはアクセス道として事業目的が明確なもの 整備後、改良率が概ね9割を超えること(道路ネットワークとして機能していれば路線全体でなくても可) ※すでに改良率が9割を超えるものも可	5	10	現在84.9% → 本事業区間整備後 100%
	観光地や工業団地、流通団地等へのアクセスを強化	●	○	5	主要観光地、工業団地、流通団地等へのアクセスルートであり、かつ半径20km圏内であること ※主要観光地は5万人/年以上の箇所。ただし隠岐は1万人/年以上で可とする。	5	25	熊野大社、ゆうあい熊野館(半径7km地点) 足立美術館、さぎの湯温泉(半径8km地点) 松江城、玉造温泉(半径10km地点)
生活環境 改善	中山間地域と日常生活圏中心城市とのアクセスを改善 福祉・教育・公共施設等へのアクセスを改善 救急医療におけるアクセスを改善 路線バス、生活バス等の運行環境を改善(バス路線)	●	○	5	中山間地域と中心城市を結ぶ主要幹線であること ※隠岐においては、地域と役場所在地を結ぶ主要幹線であること 5分以内時間短縮が図られること、又は半径10km圏内に該当施設があること ※福祉施設:アイサービズ施設。教育:小中高大。公共施設:市町村役場(支所等を含む) 25 救急医療施設(2次・3次)への搬送、又は消防署からの救急車到着に対して3分以上時間短縮、もしくは救急医療施設の半径2km圏内 バス路線であること 就業・通学環境の向上、安全・安心の確保が見込まれるもの ※改良により通学や日常生活交通の安全性・快適性が向上すると見込まれるもの	5	5	松江市街地と広瀬町広瀬を結ぶ主要幹線 八雲小学校、八雲中学校、八雲支所(半径5km地点) 松江市立病院・松江生協病院(半径10km地点) ~ 2次救急医療 松江消防本部松江消防署からの救急車到着に対して3分以上時間短縮 八雲コミュニティバス(別所線・秋吉線)、一畑バス(八雲線)
交通の 確保	定住支援(就業・通学環境の向上、安全・安心の確保) 落石・崩壊等通行危険箇所の解消 風水害等における通行止めの解消、冠水区間の解消 事前通行規制区間の解消、高さ・重量等通行規制区間の解消 緊急時の輸送機能の改善(緊急輸送道路) 災害時における孤立危険集落の解消 冬期の円滑な交通流動を確保	○	○	5	防災拠点整備(対策不要箇所を除く)について、道路改良事業により改善が見込まれるもの 過去に事例があること 事前通行規制・冬期閉鎖区間が解消されること、又は通行規制区間(高さ・幅・重量制限・大型貨物等)が解消されること 緊急輸送道路(1次)であること ※1次であれば上記と併せて10点 代替ルートがないこと(大規模な迂回を余儀なくされる場合を含む)、又は過去孤立が発生した事例があり改善が見込まれるもの 需要指定路線内であること	5	5	通学環境が向上する。(小中学校の通学路あり) 落石の要対策箇所あり 落石・崩壊による通行止めの事例あり 第二次緊急輸送道路となっている。 う回路(主:安来木次、出雲東部地区広域農道~(主:大東東出雲L=52.8km、所要時間40分以上)・・・事例あり)
交通安全	線形不良・視距不良箇所の解消 歩道の整備(歩行環境整備計画区間) 通学路交通安全プログラム要対策箇所の改善 大型車すれ違い困難区間の解消	●	○	5	過去5箇年で3件以上事故が確認できること 曲線半径50m未満又は視距40m未満、かつ不良状況が説明できること 歩行環境整備計画区間であること W=4m未満、かつ離合困難状況が説明できること	5	15	事故データベース最新データよりH23~H27 7件 現道に半径50m未満の箇所が存在 現道に幅員4m未満の箇所が存在
合計		●	○	5		5	70	70/bbb

注1) 共通項目の●印:「都市地域」共通する整備効果項目
注2) 評価項目の○印:「中山間地域」の評価対象項目

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
安来インター線	島田工区	L=1.04km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
5,100	2	島根県

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	35.42億円	0.96億円	36.38億円
基準年における 現在価値(C)	35.54億円	0.34億円	35.88億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成30年度			
供用年	平成36年度			
単年便益 (初年便益)	3.47億円	0.25億円	0.08億円	3.80億円
基準年における 現在価値(B)	59.99億円	3.97億円	1.34億円	65.29億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.82
経済的純現在価値(事業全体)	29.42億円
経済的内部収益率(事業全体)	-

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【中山間地域 総合評価算定シート】

【費用便益比(B/C) (A)】

本土	0.3未満	0.3以上0.6未満	0.6以上1.0未満	1.0以上
	a	aa	aaa	aaaa
離島	0.3未満	0.3以上1.0未満	1.0以上	aaaa
	a	aaa	aaaa	aaaa

【社会的効果(B)】

県内	30点未満	30以上50点未満	50以上70点未満	70点以上
一円	b	bb	bbb	bbbb

■事業名(工区)

事業名:

■総合評価

費用便益比: aaaa

■社会的効果

社会的効果: bb

■費用便益比

B/C = aaaaa

■社会的効果

※離島地区の場合は「1」を入力

【中山間地域】

区分	整備効果	共通項目	評価項目	配点	評価基準	評価	評価値	理由
産業振興 地域振興	高速道路IC・空港・港湾へのアクセスを強化	●	○	5	各IC、空港、重要港湾へ直結する路線(インター線等) ※離島地区及び七瀬港の道路利用は可とする。 ※インター線等とはアクセス道として事業目的が明確なもの	5	5	安来ICへのアクセス道路
	道路ネットワークを構築(整備により一連区間が完成)	●	○	5	整備後、改良率が概ね9割を超えること(道路ネットワークとして機能していれば路線全体でなくても可) ※すでに改良率が9割を超えているものも可	15	5	路線全体の改良率が既に9割を超えている。
生活環境 改善	観光地や工業団地、流通団地等へのアクセスを強化	●	○	5	主要観光地、工業団地、流通団地等へのアクセスルートであり、かつ半径20km圏内であること ※主要観光地は5万人/年以上の箇所。ただし隠岐は1万人/年以上で可とする。	5	5	足立美術館、安来インター工業団地(半径20km以内)
	中山間地域と日常生活圏中心城市とのアクセスを改善	○	○	5	中山間地域と中心城市を結ぶ主要経路であること ※隠岐においては、地域と役場所在地を結ぶ主要経路であること	5	5	安来市役所、安来高校、情報科学高校(半径10km以内)
	福祉・教育・公共施設等へのアクセスを改善	●	○	5	5分以上時間短縮が図られること、又は半径10km圏内に該当施設があること ※福祉施設: デイサービス施設、教育: 小中高大高校、公共施設: 市町村役場(支所等を含む)	5	5	
	救急医療におけるアクセスを改善	●	○	5	25 救急医療施設(2次・3次)への搬送、又は消防署からの救急車到着に対して3分以上時間短縮、もしくは救急医療施設の半径2km圏内	5	10	
	路線バス、生活バス等の運行環境を改善(バス路線)	●	○	5	バス路線であること	5	5	
交通の 確保	定住支援(就業・通学環境の向上、安全、安心の確保)	○	○	5	就業・通学環境の向上、安全・安心の確保が見込まれるもの ※改良により通勤通学や日常生活交通の安全性・快適性が向上すると見込まれるもの	5	5	鉄道と踏切なしで改善することができるため、交通の快適性が向上する。
	落石・崩壊等通行危険箇所の解消	○	○	5	防災点検箇所(対策不要箇所を除く)について、道路改良事業により改善が見込まれるもの	5	5	
	風水害等における通行止めの解消、冠水区間の解消	○	○	5	過剰に事例があること	5	5	
	事前通行規制区間の解消、高さ・重量等通行規制区間の解消	●	○	5	事前通行規制・冬期間規制が解消されること、又は通行規制区間(高さ・幅・重量制限・大型貨物等)が解消されること	5	5	
	緊急時の輸送機能の改善(緊急輸送道路)	●	○	5	緊急輸送道路(1次)であること ※1次であれば上記と併せて10点	5	10	第一次緊急輸送道路となっている。
	災害時における孤立危険集落の解消	○	○	5	代替ルートがないこと(大規模な迂回を余儀なくされる場合を含む)、又は過去孤立が発生した事例が残り改善が見込まれるもの	5	5	第一次緊急輸送道路となっている。
	冬期の円滑な交通流動を確保	○	○	5	雪害指定路線内であること	5	5	
	事故発生件数及び死傷者数の減少(事故多発箇所の解消)	○	○	5	過去5箇年で3件以上事故が確認できること	5	5	
	線形不良・視距不良箇所の解消	●	○	5	曲線半径50m未満又は視距40m未満、かつ不良状況が説明できること	5	5	
	歩道の整備(歩行環境整備計画区間)	○	○	5	歩行環境整備計画区間であること	5	0	
通学路交通安全プログラム要対策箇所の改善	○	○	5	通学路交通安全プログラム要対策箇所に位置づけられていること	5	5		
大型車すれ違い困難区間の解消	○	○	5	W=4m未満、かつ難点困難状況が説明できること	5	5		
合 計					100		35	bb

注1) 共通項目の●印:「都市地域」と共通する整備効果項目
注2) 評価項目の○印:「中山間地域」の評価対象項目

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
出雲三刀屋線	上塩治工区	L=1.14km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,000	2	島根県

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年度		
単純合計	23.61億円	1.06億円	24.67億円
基準年における 現在価値(C)	25.80億円	0.36億円	26.16億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成30年度			
供用年	平成37年度			
単年便益 (初年便益)	2.64億円	0.43億円	0.04億円	3.12億円
基準年における 現在価値(B)	40.66億円	6.63億円	0.67億円	47.96億円

③ 結果

費用便益比(事業全体)	1.83
経済的純現在価値(事業全体)	22億円
経済的内部収益率(事業全体)	-

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【中山間地域 総合評価算定シート】

【費用便益比(B/C) (A)】

本土	0.3未満	0.3以上0.6未満	0.6以上1.0未満	1.0以上
	a	aa	aaa	aaaa
陸域	0.3未満	0.3以上1.0未満	1.0以上	aaaa
	a	aaa	aaaa	

【社会的効果(B)】

県内	30未満	30以上50未満	50以上70未満	70点以上
一円	b	bb	bbb	bbbb

■事業名(工区)

事業名: **【主】出雲三刀屋線 社会资本整備総合交付金(改築)事業 上塩冶工区**

■総合評価

費用便益比: **aaaa**

社会的効果: **bbb**

■費用便益比

B/C = **1.83** aaaa

■社会的効果

※願岐地区の場合は「1」を入力

結果
aaaaaaa
事業を行う価値がある

【総合評価・A・Bの組合せ】

費用便益比と社会的効果の別個評価結果(A+Bの組合せ(パターン))	総合評価	評価内容
—	—	事業を行う価値がある
—	—	計画を見直す必要がある
—	—	—
—	—	—
—	—	—
—	—	—
—	—	—
—	—	—
—	—	—

【中山間地域】

区分	整備効果	共通項目	評価項目	配点	評価基準	評価	評価理由
産業振興 地域振興	高速道路IC・空港・港湾へのアクセスを強化	●	○	5	各IC、空港、重要港湾へ直結する路線(インター線等) ※願岐地区及び七瀬港の駅路利用は可とする。 ※インター線等とはアクセス道として事業目的が明確なもの	—	
	道路ネットワークを構築(整備により一連区間が完成)	●	○	5	整備後、改良率が概ね9割を超えること(道路ネットワークとして機能していれば路線全体でなくても可) ※すでに改良率が9割を超えているものも可	5	路線全体の改良率が既に9割を超えている。
生活環境 改善	観光地や工業団地、流通団地等へのアクセスを強化	●	○	5	主要観光地、工業団地、流通団地等へのアクセスルートであり、かつ半径20km圏内であること ※主要観光地は5万人/年以上の箇所。ただし願岐は1万人/年以上で可とする。	5	出雲大社(半径9km地点)
	中山間地域と日常生活圏中心城市とのアクセスを改善	○	○	5	中山間地域と中心城市を結ぶ主要経路であること ※願岐においては、地域と役場所在地を結ぶ主要経路であること	5	雲南市中心部と出雲市街地を結ぶ主要路線
	福祉・教育・公共施設等へのアクセスを改善	●	○	5	5分以上時間短縮が図られること、又は半径10km圏内に該当施設があること ※福祉施設: デイサービス施設、教育: 小中高大学校、公共施設: 市町村役場(支所等を含む)	5	出雲工業高等学校(半径0.7km地点) 鳥根大学医学部(半径1.0km地点)
	救急医療におけるアクセスを改善	●	○	5	25 救急医療施設(2次・3次)への搬送、又は消防署からの救急車到着に対して3分以上時間短縮、もしくは救急医療施設の半径2km圏内	5	鳥根大学医学部付属病院(半径1.0km地点)
	路線バス、生活バス等の運行環境を改善(バス路線)	●	○	5	バス路線であること	5	
	定住支援(就業・通学環境の向上、安全、安心の確保)	○	○	5	就業・通学環境の向上、安全・安心の確保が見込まれるもの ※改良により通勤通学や日常生活交通の安全性・快適性が向上すると見込まれるもの	5	平行する市道大津上塩冶線のクランク部を避けることができる。
	落石・崩壊等通行危険箇所の解消	○	○	5	防災点検箇所(対策不要箇所を除く)について、道路改良事業により改善が見込まれるもの		
	風水害等における通行止めの解消、冠水区間の解消	○	○	5	過去に事例があること		
	事前通行規制区間の解消、高さ・重量等通行規制区間の解消	●	○	5	事前通行規制・冬期間規制が解消されること、又は通行規制区間(高さ・幅・重量制限・大型貨物等)が解消されること		
	緊急時の輸送機能の改善(緊急輸送道路)	●	○	5	緊急輸送道路(1次)であること ※1次であれば上記と併せて10点	5	第一次緊急輸送道路となっている。
災害時における孤立危険集落の解消	○	○	5	代替ルートがないこと(大規模な迂回を余儀なくされる場合を含む)、又は過去孤立が発生した事例が残り改善が見込まれるもの	5	第一次緊急輸送道路となっている。	
冬期の円滑な交通流動を確保	○	○	5	雪害指定路線内であること			
事故発生件数及び死傷者数の減少(事故多发箇所の解消)	○	○	5	過去5箇年で3件以上事故が確認できること	5	H25-H29 8件	
線形不良・視距不良箇所の解消	●	○	5	曲線半径50m未満又は視距40m未満、かつ不良状況が説明できること			
歩道の整備(歩行環境整備計画区間)	○	○	5	歩行環境整備計画区間であること	5	歩行環境整備計画区間となっている。	
通学路交通安全プログラム要対策箇所の改善	●	○	5	通学路交通安全プログラム要対策箇所に位置づけられていること			
大型車すれ違い困難区間の解消	●	○	5	W=4m未満、かつ難合困難状況が説明できること			
合 計				100			50 bbb

注1) 共通項目の●印: 「都市地域」と共通する整備効果項目
注2) 評価項目の○印: 「中山間地域」の評価対象項目

【1.5車線の改良 総合評価算定シート】

【延長あたり事業費：A】

本土	1.0以上	0.5以上1.0未満	0.2以上0.5未満	0.2未満
	a	aa	aaa	aaaa
離島	1.0以上	0.2以上1.0未満	0.2未満	
	a	aa	aaa	aaaa

【社会的効果：B】

県内	10点未満	25以上40点未満	40点以上
一円	b	bb	bbb

■事業名(工区)

事業名： (一) 珍崎浦須瀬線 珍崎工区

■事業延長

延長： 1356 (m)

■総合評価

延長あたり事業費： aaa

社会的効果： bbbb

■結果

aaabbbb
事業を行う価値がある

■延長あたり事業費

事業費/整備延長 = 0.373156 aaa

■社会的効果

※濠岐地区の場合は「1」を入力

【中山間地域】

区分	整備効果	共通項目	評価項目	配点	評価基準	評価	評価値	理由
産業振興 地域振興	高道路IC・空港・港湾へのアクセスを強化	●			各IC、空港、重要港湾へ直結する路線(インター線等) ※濠岐地区及び七類港の筋路利用は可とする。 ※インター線等とはアクセス道として事業目的が明確なもの 整備後、改良率が概ね9割を超えること(道路ネットワークとして機能していれば路線全体でなくとも可) ※すでに改良率が9割を超えているものも可	0		
	道路ネットワークを構築(整備により一連区間が完成)	●					0	
生活環境 改善	観光地や工業団地、流通団地等へのアクセスを強化	●			主要観光地、工業団地、流通団地等へのアクセスルートであり、かつ半径20km圏内であること ※主要観光地は5万人/年以上の箇所。ただし隠岐は1万人/年以上で可とする。			
	中山間地域と日常生活圏中心都市とのアクセスを改善	○		5	中山間地域と中心都市を結ぶ主要幹線路であること ※濠岐においては、地域と役場所在地を結ぶ主要幹線路であること 5分以上時間短縮が図られること、又は半径10km圏内に該当施設があること ※福祉施設：アイサーブ施設、教育：小中高大学校、公共施設：市町村役場(支所等を含む)	5	5	珍崎地区と西ノ島町役場を結ぶ主要幹線路 西ノ島町役場(半径4km地点)
交通の 確保	緊急医療におけるアクセスを改善	●		20	救急医療施設(2次・3次)への搬送、又は消防署からの救急車到着に列して3分以上時間短縮、もしくは救急医療施設の半径2km圏内		20	
	路線バス、生活バス等の運行環境を改善(バス路線)	●		5	バス路線であること 就業・通学環境の向上、安全・安心の確保が見込まれるもの ※改良により通勤通学や日常生活交通の安全性・快適性が向上すると見込まれるもの		5	西ノ島町営バス 西ノ島小中学校
交通安全	定住支援(就業・通学環境の向上、安全・安心の確保)	○		5			5	
	落石・崩壊等通行危険箇所の解消	○		5	防災点検箇所(対策不要箇所を除く)について、道路改良事業により改善が見込まれるもの		5	落石の要対策箇所あり H19.8災害による全面通行止の事例あり
交通安全	風水害等における通行止めの解消、冠水区間の解消	○		5	過去に事例があること		5	
	事前通行規制区間の解消、高さ・重量等通行規制区間の解消	●		20	事前通行規制・冬期閉鎖期間が解消されること、又は通行規制区間(高さ・幅・重量制限・大型貨物等)が解消されること 緊急輸送道路(1~3次)であること ※1次であれば上記と併せて10点		15	
交通安全	緊急時の輸送機能の改善(緊急輸送道路)	●		5	代替ルートがないこと(本規模な迂回を余儀なくされる場合を含む)、又は過去孤立が発生した事例があり改善が見込まれるもの		5	H19.8災害により孤立した事例あり
	災害時における孤立危険箇所の解消	○		5	雪害指定路線内であること		5	
交通安全	冬期の円滑な交通流動を確保	○		5	過去5箇年で3件以上事故が確認できること		5	
	事故発生件数及び死傷者数の減少(事故多发箇所の解消)	●		5	曲線半径50m未満又は視距40m未満、かつ不良状況が説明できること		5	10 現道に曲線半径50m未満の箇所が存在
交通安全	線形不良・視距不良箇所の解消	○		5	歩行環境整備計画区間であること		5	
	歩道の整備(歩行環境整備計画区間)	○		5	通学路交通安全プログラム要対策箇所に位置づけられていること		5	
交通安全	通学路交通安全プログラム要対策箇所の改善	●		5	W=4m未満、かつ難状況が説明できること		5	45 現道に幅員4m未満の箇所が存在
	大型車すれ違い困難区間の解消	○		5			5	
合 計				50			45	bbbb

注1)共通項目の●印:「都市地域」と共通する整備効果項目

7 佐陀川 広域河川改修事業 費用便益比

①費用

事業費	維持管理費	合計
H30		
80.80億円	27.49億円	108.29億円
56.64億円	7.39億円	64.03億円
基準年における現在価値 (C)		

②便益

	被害軽減期待額 (便益)			残存価値 (便益)	合計
	一般資産被害軽減期待額	農作物被害軽減期待額	公共土木施設被害軽減期待額		
基準年	H30				
完成予定年	H57				
単年便益 (初年便益)	1.62億円	0.02億円	2.74億円	0.31億円	4.69億円
基準年における現在価値 (B)	29.35億円	0.43億円	49.72億円	5.72億円	85.77億円

※ 間接被害: 営業被害、応急対策費等の間接的被害 ※ 残存価値: 将来において施設が有している価値

③結果

費用便益比(事業全体) B/C	1.34
-----------------	------

8 斐伊川 広域河川改修事業 費用便益比

①費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	H30		
単純合計	20.07億円	6.85億円	26.92億円
基準年における 現在価値 (C)	21.19億円	3.66億円	24.85億円

②便益

	被害軽減期待額 (便益)				残存価値 (便益)	合計
	一般資産被害 軽減期待額	農作物被害 軽減期待額	公共土木施設 被害軽減期待額	間接被害 軽減期待額		
基準年	H30					
完成予定年	H35					
単年便益 (初年便益)	0.31億円	0.01億円	0.53億円	0.08億円		0.93億円
基準年における 現在価値 (B)	11.23億円	0.21億円	18.95億円	2.81億円	0.14億円	33.34億円

※ 間接被害: 営業被害、応急対策費等の間接的被害 ※ 残存価値: 将来において施設が有している価値

③結果

費用便益比(事業全体) B/C	1.34
-----------------	------

9 平田船川(湯谷川工区) 広域河川改修事業 費用便益比

①費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	H30		
単純合計	228.75億円	92.69億円	321.44億円
基準年における 現在価値 (C)	179.01億円	31.27億円	210.28億円

②便益

	被害軽減期待額 (便 益)			残 存 価 値 (便 益)	合 計
	一般資産被害 軽減期待額	農作物被害 軽減期待額	公共土木施設 被害軽減期待額		
基準年	H30				
完成予定年	H59				
単年便益 (初年便益)	8.00億円	0.01億円	13.56億円	2.90億円	24.47億円
基準年における 現在価値 (B)	222.33億円	0.20億円	376.62億円	80.54億円	680.90億円

※ 間接被害：営業被害、応急対策費等の間接的被害 ※ 残存価値：将来において施設が有している価値

③結果

費用便益比(事業全体) B/C	3.24
-----------------	------

10

新内藤川 広域河川改修事業 費用便益比

①費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	H30		
単純合計	408.83億円	157.62億円	566.45億円
基準年における 現在価値 (C)	387.34億円	65.66億円	453.00億円

②便益

	被害軽減期待額 (便益)			残存価値 (便益)	合計
	一般資産被害 軽減期待額	農作物被害 軽減期待額	公共土木施設 被害軽減期待額		
基準年	H30				
完成予定年	H50				
単年便益 (初年便益)	50.13億円	0.44億円	84.93億円	19.38億円	154.88億円
基準年における 現在価値 (B)	1,579.95億円	13.72億円	2,676.44億円	610.82億円	4,884.00億円

※ 間接被害：営業被害、応急対策費等の間接的被害 ※ 残存価値：将来において施設が有している価値

③結果

費用便益比(事業全体) B/C

10.78

11 十間川 広域河川改修事業 費用便益比

①費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	H30		
単純合計	60.57億円	19.30億円	79.87億円
基準年における 現在価値 (C)	57.80億円	8.65億円	66.45億円

②便益

	被害軽減期待額 (便 益)			残 存 価 値 (便 益)	合 計
	一般資産被害 軽減期待額	農作物被害 軽減期待額	公共土木施設 被害軽減期待額		
基準年	H30				
完成予定年	H39				
単年便益 (初年便益)	1.40億円	0.23億円	2.38億円	0.28億円	4.29億円
基準年における 現在価値 (B)	40.80億円	6.62億円	69.12億円	8.26億円	125.10億円

※ 間接被害：営業被害、応急対策費等の間接的被害 ※ 残存価値：将来において施設が有している価値

③結果

費用便益比(事業全体) B/C	1.88
-----------------	------

12 忌部川 総合流域防災事業 費用便益比

①費用

事業費	維持管理費	合計
H30		
単純合計	29.33億円 10.23億円	39.56億円
基準年における 現在価値 (C)	31.55億円 5.64億円	37.19億円

②便益

	被害軽減期待額 (便益)			残存価値 (便益)	合計
	一般資産被害 軽減期待額	農作物被害 軽減期待額	公共土木施設 被害軽減期待額		
基準年	H30				
完成予定年	H36				
単年便益 (初年便益)	0.87億円	0.00億円	1.46億円	0.31億円	2.64億円
基準年における 現在価値 (B)	33.38億円	0.12億円	56.35億円	11.77億円	101.90億円

※ 間接被害: 営業被害、応急対策費等の間接的被害 ※ 残存価値: 将来において施設が有している価値

③結果

費用便益比(事業全体) B/C	2.74
-----------------	------

13 吉田川 総合流域防災事業 費用便益比

①費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	H30		
単純合計	36.94億円	15.00億円	51.94億円
基準年における 現在価値 (C)	54.76億円	9.64億円	64.40億円

②便益

	被害軽減期待額 (便 益)				残 存 価 値 (便 益)	合 計
	一般資産被害 軽減期待額	農作物被害 軽減期待額	公共土木施設 被害軽減期待額	間接被害 軽減期待額		
基準年	H30					
完成予定年	H36					
単年便益 (初年便益)	2.15億円	0.29億円	3.63億円	0.37億円		6.44億円
基準年における 現在価値 (B)	105.69億円	14.45億円	178.43億円	18.35億円	0.07億円	316.99億円

※ 間接被害：営業被害、応急対策費等の間接的被害 ※ 残存価値：将来において施設が有している価値

③結果

費用便益比(事業全体) B/C	4.92
-----------------	------

14 出羽川 総合流域防災事業 費用便益比

①費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	H30		
単純合計	29.87億円	9.86億円	39.73億円
基準年における 現在価値 (C)	32.08億円	5.37億円	37.45億円

②便益

	被害軽減期待額 (便 益)			残 存 価 値 (便 益)	合 計
	一般資産被害 軽減期待額	農作物被害 軽減期待額	公共土木施設 被害軽減期待額		
基準年	H30				
完成予定年	H33				
単年便益 (初年便益)	1.45億円	0.01億円	2.45億円	0.26億円	4.17億円
基準年における 現在価値 (B)	51.20億円	0.25億円	86.43億円	0.28億円	147.29億円

※ 間接被害：営業被害、応急対策費等の間接的被害 ※ 残存価値：将来において施設が有している価値

③結果

費用便益比(事業全体) B/C	3.93
-----------------	------

矢原川ダム建設事業 費用便益比

暫定

(単位：百万円)

①費用 (C)

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年		
単純合計	20,923	2,300	23,223
基準年における 現在価値 (C)	17,836	642	18,478

②便益 (B)

	治水	不特定	残存価値	合計
基準年	平成30年			
完成年	平成41年			
単純合計	78,150	—	—	78,150
基準年における 現在価値 (B)	21,811	—	672	22,483

③結果

費用便益比 (B/C)	1.2
-------------	-----

益田港 高津地区 港湾改修事業 費用便益比

①費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成30年		
単純合計	49.80	12.40	62.20
基準年における 現在価値(C)	67.10	4.10	71.20

②便益

	準備・陸揚用物揚場の延長増加による滞船コストの削減	休憩用物揚場の係留可能延長増加による多そう係留コストの削減	航路整備による入出港時間の削減	準備用物揚場(-3.0m)の整備による水運搬費用の削減	維持浚渫費用の削減	埋立用地の残存価値(※1)	合計
基準年	平成30年						
供用年	平成37年						
単年便益	4.49	0.08	0.12	0.21	0.12	2.18	7.20
基準年における 現在価値(B)	137.65	2.76	1.90	3.43	1.85	0.23	147.82

※1)評価期間(50年)終了後の残存価値

③結果

費用便益比(事業全体)	2.08
-------------	------

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

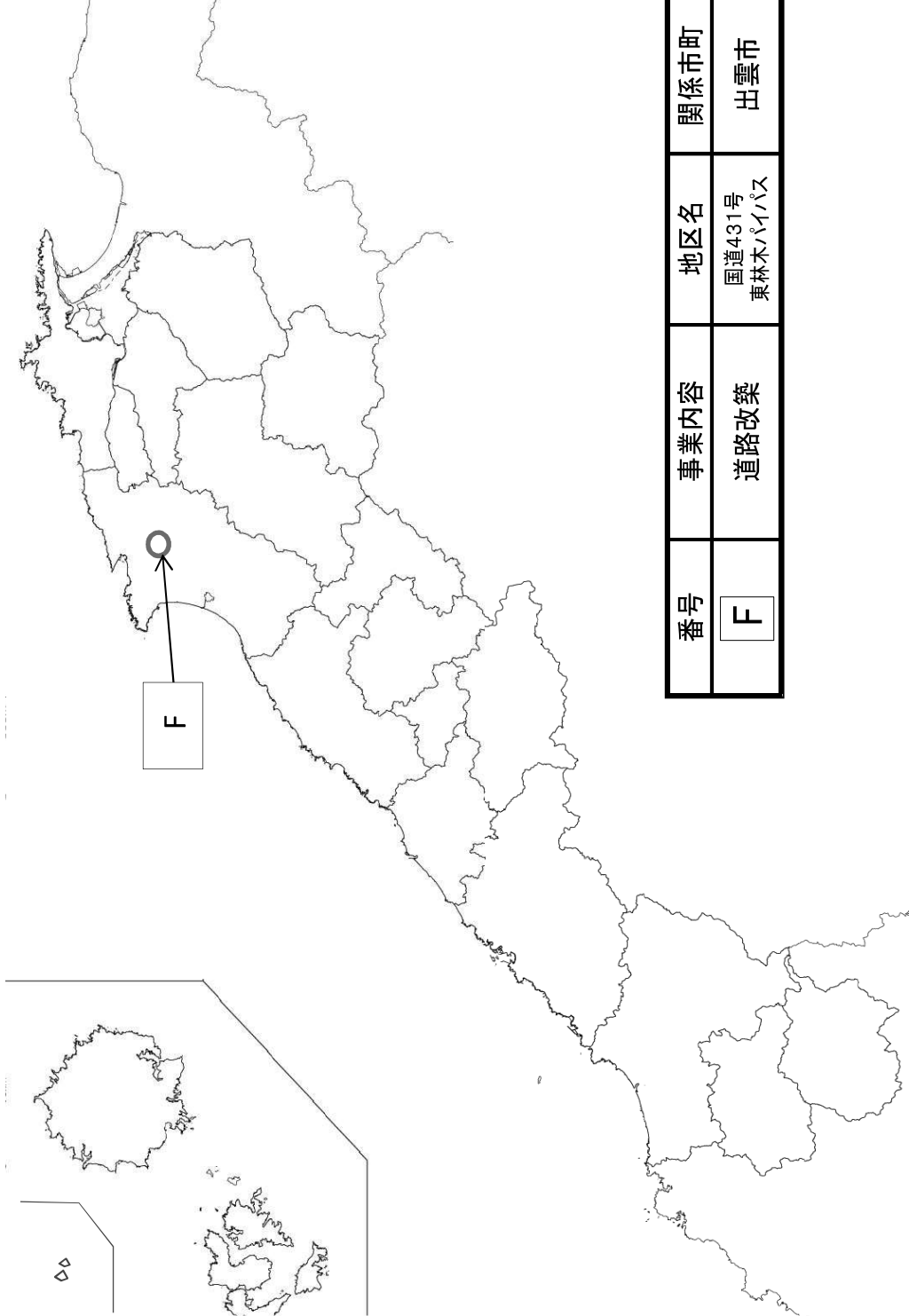
島根県公共事業再評価実施(H19以降)後 完了地区

道路				河川・砂防				地すべり				港湾・海岸・水産						
番号	事業内容	地区名	再評価年度	完了年度	関係市町	番号	事業名	地区名	再評価年度	完了年度	関係市町	番号	事業名	地区名	再評価年度	完了年度	関係市町	
1	道路改築 国道431号 真木大バイパス	出雲市	H19	H25	隠岐の島町	1	広域河川	八尾川	H19	H23	隠岐の島町	1	地すべり対策	鞍掛	H19	H22	奥出雲町	
2	道路改築 (一)美津大森線 又井工区	大田市	H19	H22	津和野町	2	火山砂防	丸山川	H19	H21	津和野町	2	地すべり対策	三谷	H20	H24	松江市(H25)	
3	県営林道 宮本堂谷線 1期工事	出雲市	H19	H24	出雲市	3	広域河川	神戸川	H20	H22	出雲市	3	地すべり対策	上鶴倉	H20	H23	奥出雲町	
4	一般農道 美又	浜田市	H19	H22	出雲市	4	広域河川	五右衛門川	H20	H22	出雲市	4	地すべり対策	東山	H20	H24	大田市	
5	一般農道 金屋子3期	安来市	H19	H20	安来市	5	広域河川	飯梨川	H20	H25	安来市	5	地すべり防止	奥上	H20	H22	出雲市	
6	一般農道 邑智中央	美郷町	H20	H23	雲南市	6	県単河川緊急	鳴滝川	H20	H24	雲南市	6	地すべり防止	山谷	H20	H24	出雲市	
7	県営林道 一の坂大森線	隠岐の島町(H23)	H20	H24	出雲市	7	県単河川緊急	赤川	H20	H23	出雲市	7	総合流域	六坊	H20	H22	松江市	
8	県営林道 耕田内裏線 1期工事	津和野町	H20	H22	津和野町	8	県単河川緊急	白上川	H20	H21	益田市(H24)	8	地すべり対策	下津戸	H23	H28	大田市	
9	国道431号 交通安全	松江市	H21	H25	安来市	9	総合流域防災	田瀬川	H20	H25	安来市	9	地すべり対策	都万目	H27	H29	隠岐の島町	
10	道路改築 (一)日田南谷インター橋 吉田工区	雲南市	H21	H23	出雲市	10	通集砂防	五の畑川	H20	H24	奥出雲町							
11	道路改築 (主)松江港東保 隠岐佐陀本郷工区	松江市	H22	H26	安来市	11	県単河川緊急	連原川	H21	H24	安来市							
12	道路改築 (主)田所国府線 大谷工区	江津市(H27)	H22	H28	飯南町	12	通常砂防	奥掛川	H21	H22	飯南町							
13	道路改築 国道485号 松江第五大橋道路	松江市(H29)	H23	H24	出雲市 (斐川町)	13	通常砂防	寺谷川	H21	H23	出雲市							
14	道路改築 国道485号 都八ノハス	隠岐の島町	H23	H25	出雲市(H28)	14	通常砂防	阿式谷川	H21	H24	出雲市(H28)							
15	道路改築 (一)天田井田江津 線 都治工区	江津市	H24	H26	出雲市	15	通常砂防	丹郷川	H21	H22	出雲市							
16	道路改築 城山北公園線 (1工区)	松江市	H24	H29	吉賀町	16	広域河川	高津川(畑詰)	H22	H27	吉賀町							
17	道路改築 (主)津田渡川線 菅倉工区	益田市	H24	H28	邑南町	17	河川改修	出羽川	H23	H28	邑南町							
18	道路改築 (一)天田井田江津 線 波瀬工区	江津市	H24	H30予定	隠岐の島町	18	県単河川緊急	代川	H23	H29	隠岐の島町							
19	道路改築 国道492号 船高工区	奥出雲町	H25	H27	益田市	19	総合流域防災	今市川	H25	H29	益田市							
20	道路改築 国道431号 川津ノハス	松江市	H25	H29	安来市	20	総合流域防災	飯梨川(希部)	H25	H25	安来市							
21	道路改築 (一)津野横田線 津野工区	安来市	H26	H27														
22	道路改築 (一)柁木津和野野 車線線 中座工区	津和野町	H27	H30予定														

過年度再評価対象地区で現地調査未実施
フォローアップ調査実施地区(実施年度)
抽出調査実施地区
平成30年度フォローアップ調査実施予定地区

凡例

平成30年度 島根県公共事業再評価 フォローアップ地区位置図



番号	事業内容	地区名	関係市町
F	道路改築	国道431号 東林木バイパス	出雲市

島根県公共事業フォローアップ地区 概要

1. 事業概要	
事業名	地域高規格道路 境港出雲道路 一般国道431号 東林木バイパス
事業場所	出雲市矢尾町～出雲市東林木町
事業主体	島根県
財源・負担割合	・国 55% ・県 45%
事業期間	平成5年度～平成25年度
総事業費	140億円
事業目的	東林木バイパスは、地域高規格道路「境港出雲道路」の一部として、広域的なネットワークを形成するとともに、現道の線形不良及び交通混雑の解消を図ることを目的とした。
事業内容	○延長 L=4.2km ○幅員 車道 3.25m×2、歩道 3.5m×2
2. 事後評価の視点	
(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 (費用対効果分析結果)	
事業期間	事業化年度 H5年度 用地着手 H9年度 供用年 H25年度
事業の 効果等	都市計画決定 都市計画決定無し 工事着手 H13年度 実績 133億円(2車線) 再評価時 154億円(4車線) 実績 4681~10317台/日 計画時 18,600~20,600台/日 実績 基準年 H21年 費用対効果分析結果 B/C 0.9 総費用 162億円 総便益 138億円 (再評価) 費用対効果分析結果 B/C 0.9 総費用 211億円 総便益 189億円 (事後評価)
※表中の額は税抜き	
(2) 事業の効果の発現状況	
【交通の分散による混雑緩和】 現道(国道431号)の交通量は整備前と比べて約2割減少し、交通が分散。	
【圏域の一体化への効果】 現道とバイパスと合わせた断面交通量は最大で約3割増加し、広域ネットワーク形成を支援。	
【主要渋滞箇所の渋滞緩和】 交通の分散により、主要渋滞箇所である荻籽交差点の渋滞長は最大約600m減少。	
【道路利用者の安全性が向上】 現道区間で4か所あった急カーブ(R<150)は、バイパスではすべて解消(最小曲線半径R=420)し、道路利用者の安全性向上に寄与。	

【救急医療施設への所要時間短縮、搬送時の負担軽減】 バイパスは急カーブ(R<150)がなく、患者の負担、救急隊員の負担の軽減にも寄与。
【観光地へのアクセス性向上】 国道431号沿線には「出雲大社」をはじめとした主要観光施設が豊富にあり、バイパスの整備は観光地へのアクセス性向上や時間短縮に寄与。
(3) 事業実施による環境の変化 (環境への影響) 特になし
(4) 社会経済情勢の変化 (社会経済状況及び事業環境等の変化) ・平成20年4月～平成28年3月に出雲大社「平成の大遷宮」が行われた。 ・平成28年5月2日に大型商業施設(延べ床面積7万m2)が開店した。
(5) 今後の事後評価の必要性 現道の線形不良及び交通混雑解消等の事業効果を発揮しており、改めて事業評価を実施する必要はないと考ええる。
(6) 改善措置の必要性 現段階で交通課題はなく改善措置の必要はないと考ええる。
(7) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価の見直しの必要性 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。

国道431号 東林木バイパス

【事業の概要】

一般国道431号東林木バイパスは、山陰道とともに宍道湖・中海圏域を循環し、圏域の一体化を図る地域高規格道路「境港出雲道路」の一部を構成する、出雲市矢尾町から出雲市東林木町に至る延長4.2kmのバイパス事業である。

<位置図>

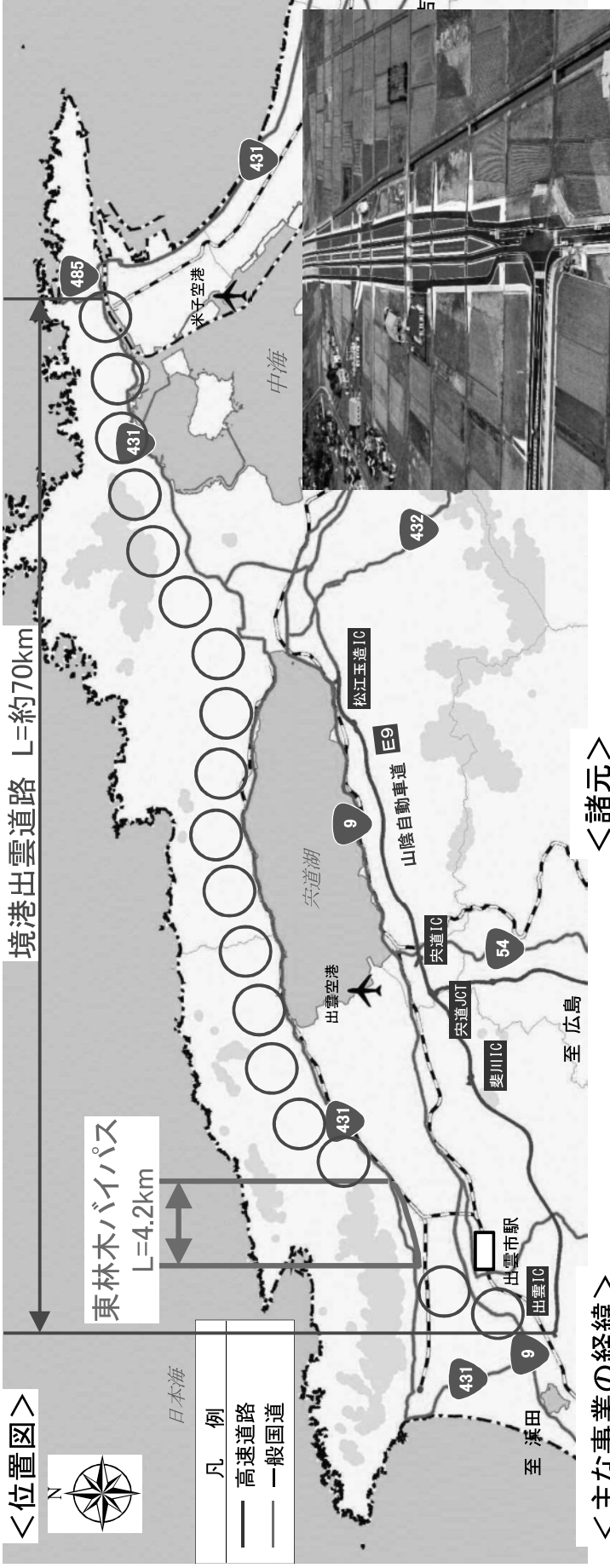


日本海

凡 例

— 高速道路

— 一般国道



<主な事業の経緯>

平成5年度	事業化
平成9年度	用地着手
平成13年度	工事着手
平成17年3月	部分供用(1.2km)
平成26年3月	全線開通

<諸元>

計画延長	4.2km
構造規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	暫定2車線
幅員	車道3.25m × 2、歩道3.5m × 2

島根県道路事業における 1.5車線改良の定量的評価について

平成30年7月9日
土木部高速道路推進課

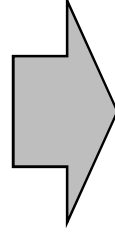
検討に至った経緯

- 島根県道路事業評価マニュアルは「2車線以上の道路改良事業」を対象としたものであり、1.5車線の改良や局部改良、災害防除事業などは対象外
- このことについて、平成28年度再評価委員会において、「1.5車線の改良の効果算出手法について検討」するよう意見具申が出された

【評価対象事業】～マニュアルより抜粋～

(3) 対象事業

本マニュアルの対象事業は、島根県が事業主体となる道路事業、街路事業で一定規模の延長を二車線以上で整備する事業、但し、国庫補助事業(地域高規格道路)を除くものとする。(国庫補助事業は、国の費用便益分析マニュアルに基づき評価する。また、1.5車線の整備、局部改良、交通安全施設等整備、災害防除等は一定規模以上の2車線以上の改良ではないため、対象外とする。)



【再評価委員会からの意見具申】

「1.5車線の改良についての事業効果は、時間短縮効果がバイパスを造るよう大きくなり、お金に係る便益を算定していくと各委員共に理解できたが、出来れば数値的あるいは副次効果の積み重ねといった形で示してほしい」と言う意見が委員から多く出された。大変難しい課題だと承知しているが、事業課におかれては1.5車線の改良の効果算出について今後、検討願いたい。」

委員意見：「事業規模が適正かどうかを判断できる材料を示して欲しい」

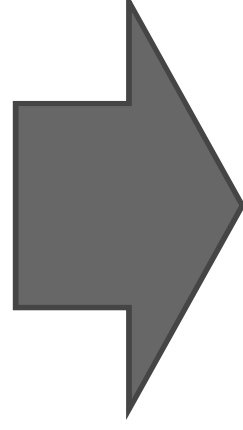
1.5車線の改良導入の背景

【状況】

- 都市への人口集中と中山間地の人口減少
- 国の構造改革、地財シヨック（公共事業の大幅削減）
- 交通量の少ない道路へ多大な投資をすることへの批判

【利用者のニーズ】

- 今より安全で安心して走れる道路
- 高い規格の道路よりも、早く使える道路



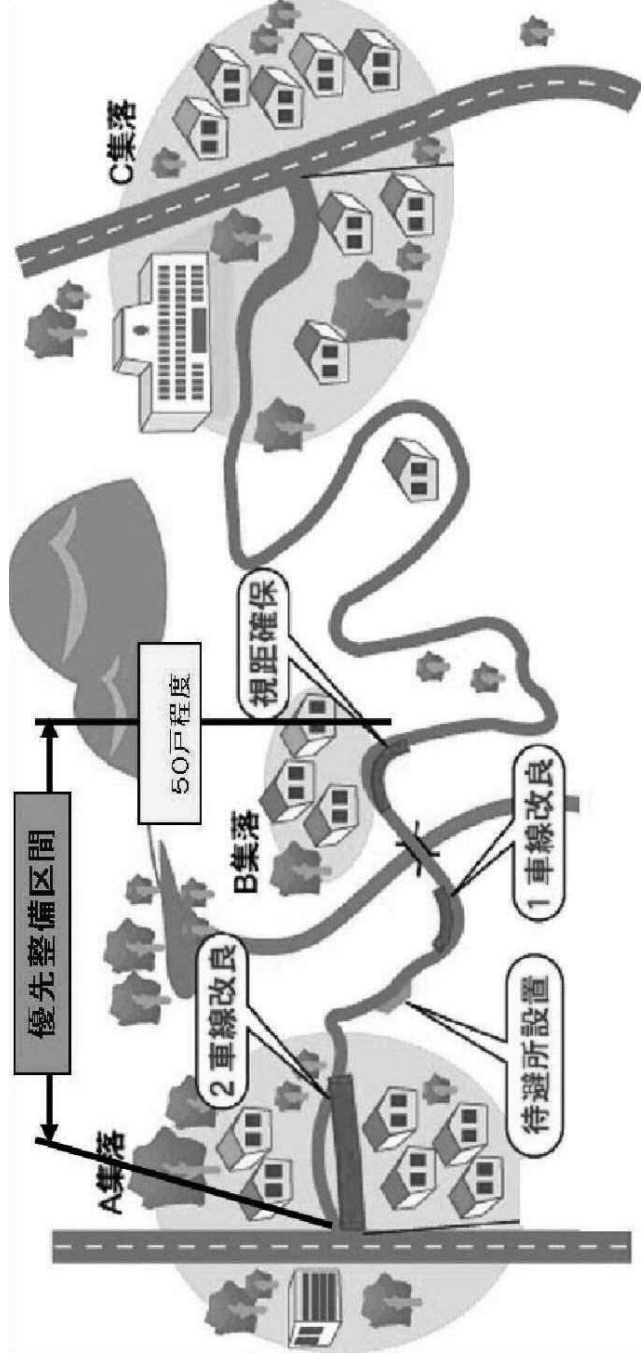
限られた予算を効率的に使い、少ない投資で効果を発現
地域の実情に応じた規格（ローカルルール）の採用

1.5車線の改良とは

待避所の設置や突角せん除などの局部改良や1車線・2車線改良を適度に組み合わせた改良手法

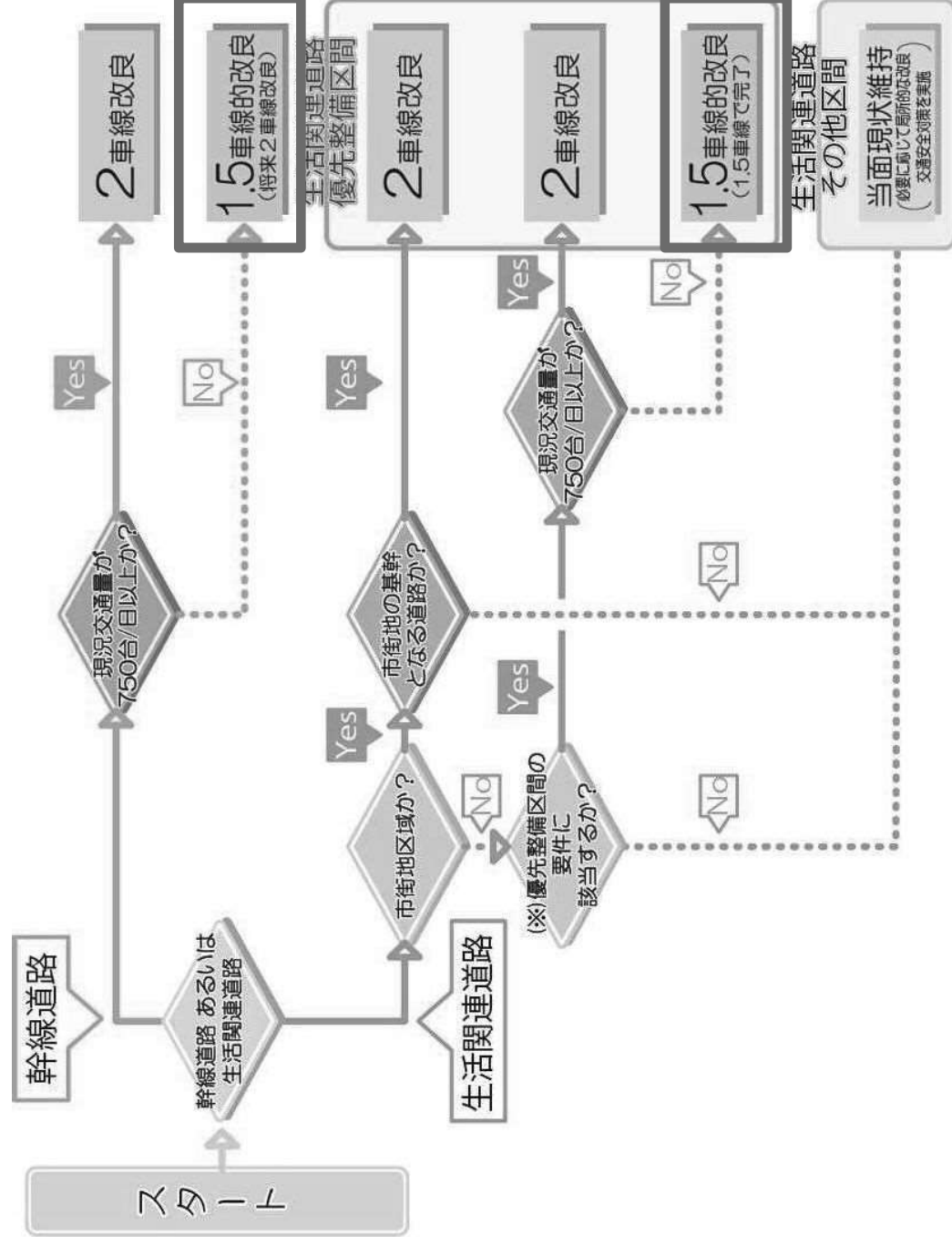
⇒ 早期に、通行の安全性や一定の走行速度を確保

- ①地域の実情にあわせた改良とし、住民の理解を得ながら整備
- ②地域住民にとって、より安全な道路として整備
- ③2車線改良には及ばないが、地域が必要とする一定のサービス水準（概ね旅行速度40km/h）に向上



1.5車線の改良のイメージ図

島根県における1.5車線の改良対象路線

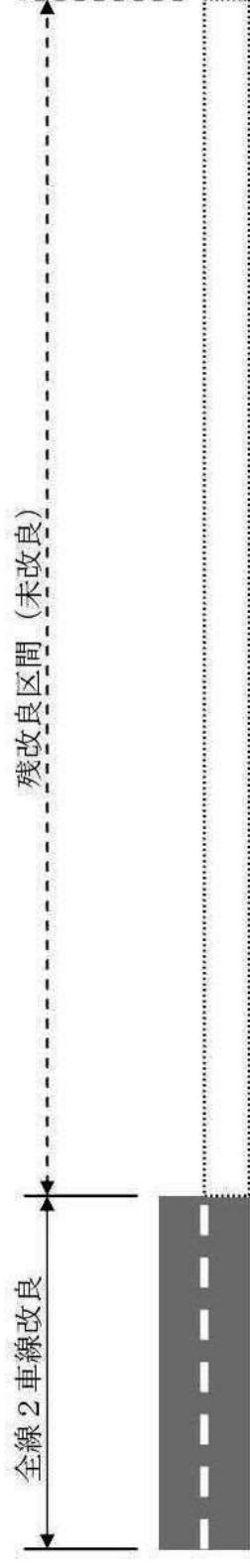


※750台/日とは、
車線幅員4mの
1車線道路の
交通容量

1.5車線の改良の利点

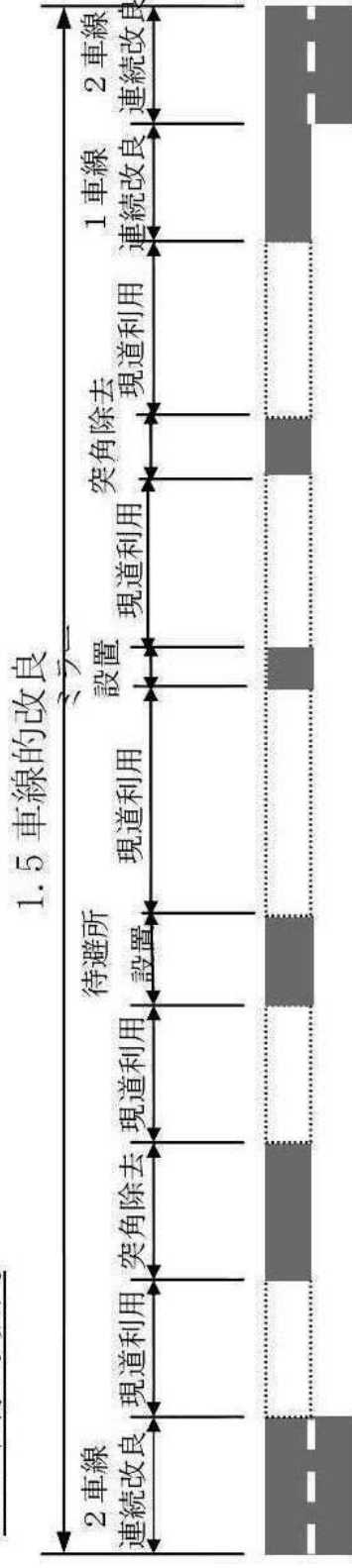
- ①限られた予算の中で、効果的・効率的な道路整備が可能
- ②多様な改良を組み合わせる整備方法のため、住民の要望を反映させることが可能

従来の2車線整備



同じ予算で
1.5車線の改良では

1.5車線の改良



事業評価マニュアル適用における問題点

島根県道路事業評価マニュアルにおける評価対象事業は一定規模の延長を2車線以上で整備する事業

⇒ 1.5車線の改良は対象外

【費用対効果】

1.5車線の改良については、局所改良や待避所整備などの手法で行うためB/Cの算定手法が確立されていない

【社会的効果】

マニュアルにおける社会的効果の評価は高速道路や主要観光地へのアクセス性や緊急輸送道路としての機能向上など、道路ネットワークの構築に対する評価が多く、1.5車線の改良の評価にそぐわない

1.5車線評価シートの新規作成

— 基本的な考え方 —

1) 延長あたり事業費による評価

B/Cに代わる数値基準として、過去の事業実績から算定した延長あたり事業費を指標とし、評価

2) 社会的効果項目の選定

中山間地域の評価項目のうち、1.5車線の改良の事業規模に見合った項目のみを選定し、評価

3) 総合評価方式の継承

これまでの実績から使いやすさを考慮し、2車線改良と同様に総合評価方式により判定

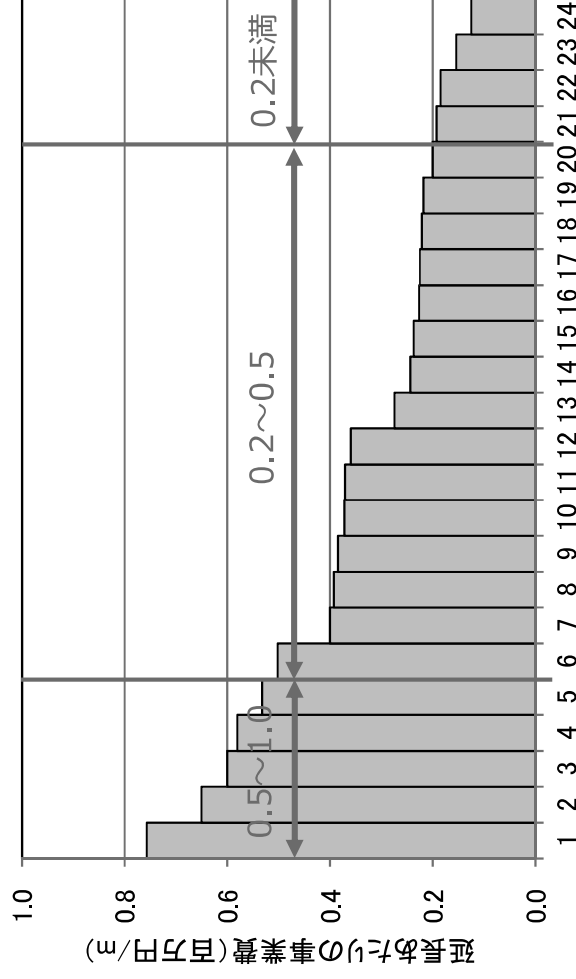
1.5車線評価シートの新規作成 — 延長あたり事業費による評価 —

- 1.5車線の改良事業の実績から算出した「延長あたり事業費」に基づきランク分けし、B/Cに代わる数値基準として総合評価を実施

＜1.5車線の改良箇所の事業費＞

年度	路線	箇所	事業費 (百万円)	延長 (m)	延長あたりの事業費 (百万円/m)
H24	(主) 斐川一畑大社線	地合	905	1,700	0.5
		朝原2	653	1,300	0.5
		中村	171	460	0.4
		別所	420	1,900	0.2
H25	(主) 浜田美都線	木都賀	711	3,850	0.2
		上西2	624	1,590	0.4
		鷺浦	193	1,250	0.2
		千束2	278	750	0.4
		左鍔2	244	610	0.4
		上大野	219	900	0.2
H26	(一) 大野瀬尾線	来島2	231	1,020	0.2
		宇谷2	100	260	0.4
		下口	280	370	0.8
		相模ヶ原	683	1,050	0.7
H27	(主) 玉湯宮裏山線	中曾野	441	1,960	0.2
		大峠	291	810	0.4
		乙立	609	1,050	0.6
		久佐3	100	800	0.1
		西谷	251	1,150	0.2
		箱淵2	40	200	0.2
H28	(一) 掛谷大東線	箱淵2	120	200	0.6
		猪目	45	190	0.2
		鬼村	100	520	0.2
		室谷	450	1,640	0.3
H29	(一) 久利五十瀬停車場線	室谷	450	1,640	0.3
		室谷	450	1,640	0.3

＜1.5車線の改良の延長あたりの事業費（降順並べ替え）＞



＜延長あたりの事業費の判定基準＞

1.0 (百万円/m) 以上	0.5~1.0 (百万円/m)	0.2~0.5 (百万円/m)	0.2 (百万円/m) 未満
a	aa	aaa	aaaa

1.5車線評価シートの新規作成 — 社会的評価項目の選定 —

- 既存の社会的効果項目(中山間地域)のうち、1.5車線の改良の事業規模に見合った評価項目のみで構成(50点満点)

【1.5車線の改良 総合評価算定シート】

社会的評価項目 見直し案

網掛けは1.5車線の改良で対象外

社会的効果

区分	整備効果	共通項目	評価項目	配点	評価基準	評価値	理由
産業振興 地域振興	高速度路C・空港・港湾へのアクセスを強化	●	○	0	名C、空港、重要港湾へ直結する路線(インター線等) ※通勤地区及び七類陸の軌道利用は可とする。 ※インター線等とはアクセス道として事業目的が明確なものを指す。	0	
	道路ネットワークを構築(整備により一連区間が完成)	●	○	0	整備後、改良率が概ね9割を超えること(道路ネットワークとして機能していれば路線全体でなくても可) ※すでに改良率が9割を超えているものも可	0	
	観光地や工業団地、流通団地等へのアクセスを強化	●	○	0	主要観光地、工業団地、流通団地等へのアクセスルートであり、かつ半径20km圏内であること ※主要観光地は5万人/年以上の箇所。ただし1回1万人/年以上で可とする。	0	
	中山間地域と日常生活圏中心都市とのアクセスを改善		○	5	中山間地域と中心都市を結ぶ主要幹線であること ※通勤圏においては、地域と役場所在地を結ぶ主要幹線であること	0	
生活環境 改善	福祉・教育・公共施設等へのアクセスを改善	●	○	5	5分以上時間短縮が図られること、又は半径10km圏内に該当施設があること ※福祉施設、ライオンサービス施設、教育、小中高大、公共施設、市町村役場(支所等を含む)	0	
	救急医療におけるアクセスを改善	●	○	20	救急医療施設(2次、3次)への搬送、又は消防署からの救急車到着に対して3分以上時間短縮、もしくは救急医療施設の半径2km圏内	0	
交通の 確保	路線バス、生活バス等の運行環境を改善(バス路線)	●	○	5	バス路線であること		
	定住支援(就業・通学環境の向上、安全・安心の確保)		○	5	就業・通学環境の向上、安全・安心の確保が図られること ※改良により通勤通学や日常生活交通の安全性・快適性が向上すると見込まれるもの		
	落石・崩壊等通行危険箇所の解消		○	5	防災点検箇所(対策不要箇所を除く)について、道路改良事業により改善が見込まれるもの 過去に事例があること		
	風水害等における通行止めを解消、冠水区間の解消		○	5	事前通行規制・冬期閉鎖区間が解消されること、又は通行規制区間(高さ・幅・重量制限・大型貨物等)が解消されること		
	緊急時の輸送機能の改善(緊急輸送道路)	●	○	20	緊急輸送道路(1次)であること ※1次であれば上記と併せて10点	0	
	災害時における孤立危険箇所の解消		○	5	代替ルートがないこと(大規模な迂回を余儀なくされる場合を含む)、又は過去孤立が発生した事例があり改善が見込まれるもの		
	冬の円滑な交通流動を確保		○	5	雪害指定路線内であること		
	事故発生件数及び死傷者数の減少(事故多発箇所の解消)		○	5	過去5箇年で3件以上事故が確認できること		
	線形不良・措置不良箇所の解消	●	○	5	曲線半径50m未満又は視距40m未満、かつ不良状況が説明できること	0	
	歩道の整備(歩行環境整備計画区間)		○	10	歩行環境整備計画区間であること	0	
交通安全	通学路交通安全プログラム要対策箇所の改善	●	○	5	通学路交通安全プログラムで要対策箇所に位置づけられていること		
	大型車すれ違い困難箇所の解消	●	○	5	W=4m未満、かつ難合困難状況が説明できること		
合 計				50		0	0

注1) 共通項目の●印、「中山間地域」と共通する整備効果項目

注2) 評価項目の○印、「中山間地域」の評価対象項目

注3) 網掛けは評価対象外の項目

1.5車線評価シートの新規作成 ー総合評価による判定(1)ー

- 従来のB/Cに代わる数値基準として、過去の事業実績に基づく「延長あたり事業費」により評価
- 社会的効果については、現行の中山間シートの評価項目のうち、1.5車線の改良の事業規模に見合った評価項目のみを選定して評価

【延長あたり事業費】

	(百万円/m)		
1.0以上	0.5以上1.0未満	0.2以上0.5未満	0.2未満
a	aa	aaa	aaaa

※隠岐地区については、下表による

	(百万円/m)		
1.0以上	0.2以上1.0未満		
a	aaa		

【社会的効果】

10点未満	10点以上25点未満	25点以上40点未満	40点以上
b	bb	bbb	bbbb

1.5車線評価シートの新規作成 ー総合評価による判定(2)ー

- 現行の2軸評価を基本とし、「延長あたり事業費(a評価)」及び「社会的効果(b評価)」の組み合わせによる「総合評価」により判定
- 判定ラインは現在と同様に「a」と「b」の合計が6つ以上とする

【事業の総合評価(A・Bの組合せ)】

延長あたり事業費と社会的効果の評価結果 (A・Bの組合せパターン)		評価内容
—	—	事業を行う価値がある
—	aaaabbbb	
—	aaaabbbb	
—	aaabbbb	計画を見直す 必要がある
—	aaabbbb	
—	aaabbbb	
abbbb	aaabbb	計画を見直す 必要がある
abbbb	aaabbb	
abbb	aaab	
abbb	aaab	
abb	aab	計画を見直す 必要がある
abb	aab	
ab	—	計画を見直す 必要がある

1.5車線評価シート作成例

【1.5車線の改良 総合評価算定シート】

【延長あたり事業費(A)】

1.0以上	0.5以上1.0未満	0.2以上0.5未満	0.2未満
a	aa	aaa	aaaa

1.0以上	0.2以上1.0未満	0.2未満
a	aa	aaa

【社会的効果(B)】

県内一円	10点未満	10以上25点未満	25以上40点未満	40点以上
b		bb	bbb	bbbb

【総合評価(A・Bの組合せ)】

延長あたり事業費と社会的効果の対応結果(A・Bの組合せパターン)	評価内容
—	—
aaabbbb	—
aaaabbbb	—
aaaabbbb	—
aaaabbbb	事業を行う価値がある
aaaabbbb	—
aaaabbbb	—
aaaabbbb	計画を見直す必要がある
—	—
—	—
—	—

■事業名(工区)

事業名: (一)珍峰清瀬港線 珍峰工区

■事業延長

延長: 1356 (m)

■事業費

事業費: 506 (百万円)

■総合評価

結果
aaabbbb
事業を行う価値がある

延長あたり事業費: aaa

社会的効果: bbbb

■延長あたり事業費

事業費/総延長= 0.373156 aaa

■社会的効果

※隣岐地区の場合は1を記入□

【中山間地域】

区分	整備効果	共通評価項目	記点	評価基準	評価	評価値	理由
産業振興 地域振興	高速道路IC・空港・港湾へのアクセス強化	●		各IC、空港、重要港湾へ直結する路線(インター線等) ※沿線地区及び七割程度の利用は可とする。 ※インター線等はアクセス点として事業目的が明確なものであれば、改良率が9割を超えること(道路ネットワークとして機能していれば路線全体でなくとも)可とする。	0	—	—
	道路ネットワークを構築(整備により一連区間が完成)	●		主車線用地、工業団地、流通団地等へのアクセス強化 ※主要観光地は5万人/年以上の箇所。ただし圏域は1万人/年以上で可とする。	0	—	—
	観光地や工業団地、流通団地等へのアクセス強化	●		中山間地域と中心都市を結ぶ主要幹線であること ※沿線においては、地域と整備所在地を結ぶ主要幹線であること	5	—	珍峰地区～西ノ島町役場
生活環境 改善	中山間地域と日常生活圏中心都市とのアクセス改善	○	5	5分以上時間短縮が図られること、又は半径10km圏内に該当施設があること ※沿線施設: デイサービス施設、教育: 小中高入学校、公共施設: 市町村役場(支所等を含む)	5	—	西ノ島町役場し=4km
	福祉・教育・公共施設等へのアクセス改善	●	5	救急医療施設(2次・3次)への搬送、又は消防署からの救急車到着に対して3分以上時間短縮、もしくは救急医療施設の半径2km圏内	20	20	—
	路線バス、生活バス等の運行環境改善(バス路線)	●	5	バス路線であること	5	—	西ノ島町役場バス
交通の 確保	定住支援(就業・通学地域の向上、安全・安心の確保)	○	5	就業・通学地域の向上、安全・安心の確保が図られるもの ※改良により通勤通学や日常生活交通の安全性・快適性が向上すると見込まれるもの	5	—	西ノ島小学校
	乗石・崩壊等通行危険箇所の解消	○	5	防災脆弱箇所(対策不要箇所を除く)について、道路改良事業により改善が見込まれるもの	5	K3320A04, K3320A12, K3320A05	—
	風水害等における通行止めの解消、冠水区間の解消	○	5	過去に事例があること	5	H19.8 全面通行止	—
	手前通行規制区間の解消、高さ・重量等通行規制区間の解消	●		事前通行規制・冬期閉鎖区間が解消されること、又は通行規制区間(高さ・幅・重量制限・大型車両等)が解消されること	15	—	—
	緊急時の輸送機能の改善(緊急輸送道路)	●		緊急輸送道路(1～3次)であること	5	H19.8災害	—
交通安全	災害時における孤立危険集落の解消	○	5	代替ルートがないこと(大規模な社会を兼ねなくされる場合を含む)、又は過去孤立が発生した事例があり改善が見込まれるもの	5	—	—
	冬の円滑な交通流動を確保	○	5	雪害指定路線内であること	—	—	—
	事故発生件数及び死傷者数の減少(事故多发箇所)の解消	●	5	過去5年間で3件以上事故が発生すること	—	—	—
交通安全	視界不良・擁壁不良箇所の解消	●	5	曲線半径50m未満又は擁壁40m未満、かつ不良状況が解消できること	5	R<50m	—
	歩道の整備(歩行環境整備計画区間)	●		歩行環境整備計画区間であること	—	—	—
	通学路交通安全プログラム策定箇所等の改善	●		通学路交通安全プログラム策定箇所内に位置づけられていること	—	—	—
大型車すれ違い困難区間の解消			●	5	4m未満、かつ適合阻害状況が解消できること	W<4m	—
合計			50		45	bbbb	—

注1)共通項目の●印:「都市地域」と共通する整備効果項目