

島根県公共事業再評価 対応方針（案）

作成日 令和2年6月

番号	事業概要・事業主体等	事業の進捗状況	事業採択時の状況及び社会情勢の変化等	事業効果	環境への配慮 事業を中止した場合の影響	今後の県の方針案
	(事業概要) (事業主体の根拠)	(事業採択・着手・完了予定年度、経過年数) (進捗状況と今後の見込み)	(事業導入の経緯・目的) (事業を取り巻く社会情勢) (事業に対する地元情勢・計画の熟度)	(費用対効果) (コスト削減・代替案等) (その他の効果)	(生活環境・自然環境への影響) (事業を中止した場合の影響)	(継続・中止)
	(事業名・地区) 一般国道432号 防災安全交付金事業 大庭バイパス工区 (事業位置) 松江市大草町～松江市古志原地内 (事業費) 8,953,000千円 (事業概要) 本事業は松江市大草町から松江市古志原に至る1.9km区間をバイパス及び現道拡幅により、渋滞の解消を図り、自転車歩行者道の整備と併せて電線類の地中化を行うものである。 (事業主体の根拠) 道路法12条 (再評価区分) ②事業採択後10年を経過している継続中の事業 (担当部課名) 土木部道路建設課	(事業採択・着手・完了予定年度、経過年数) 事業採択年度：H23年度 用地着手年度：H23年度 工事着手年度：H23年度 完了予定年度：R7年度 経過年数：10年 (進捗状況と今後の見込) 全体で72%の進捗。 ※事業費ベース 工事の進捗状況は、全体延長1.9kmのうち区画整理事業と併せて整備したバイパス区間0.87kmを供用済み（供用率46%）。 令和2年度中にバイパス部から起点側現道取付までの0.16kmを供用予定。 現在、引き続き用地買収、道路改良工事を施工しており、令和7年度全線完成予定である。	(事業導入の経緯・目的) 本路線は広島県竹原市を起点とし、松江市に至る総延長約210kmの一般国道であり、本事業区間は松江市市街地～大庭町～八雲町を結ぶ松江市南部の地域間交流を担う重要な区間である。 しかし、周辺の団地開発等に伴い、市街地中心部へ向かう交通量が約12,000台/日程度と多く、特に朝夕の通勤時において交通渋滞が発生している。 また、付近には小中学校、高校があるが、現道は幅員が狭く歩道未整備箇所があることから歩行者及び通行車両にとって著しく危険な状態となっている。 このため、本事業によりバイパス及び自転車歩行者道の整備と併せて電線共同溝を整備することにより、交通渋滞の緩和、歩行者及び自転車利用者の安全な通行空間を確保することを目的とする。 (事業を取り巻く社会情勢) 沿線には小中学校、保育園があり、歩道の設置など安全な通行環境の整備が望まれている。 (事業に対する地元情勢・計画の熟度) 地元は「国道432号大庭バイパス建設促進協議会」を組織し、早期完成が望まれている。また平成25年に本事業区間の都市計画決定がなされている。	(費用対効果) B/C=1.07 (コスト削減・代替案等) ①事業規模の妥当性 道路構造令により、地域区分と計画交通量から、道路規格第4種第1級、設計速度50km/h、道路幅員は2車線+右折付加車線+路肩(3.25m×2+3.00m+0.5m×2)と両側自歩道(3.5m×2)の全幅17.5mとした。 ②事業方法の妥当性 家屋等立地状況や地形、土地区画整理事業との連携を考慮し、経済的なルート案を採用した。 ③コスト削減への取組 掘削残土を圃場整備の基盤材に流用することにより、工事費を軽減。 (その他の効果) 本路線は第2次緊急輸送道路に指定されており、道路改良と併せて無電柱化することで災害時の電柱倒壊を防ぎ、円滑な緊急輸送機能を確保する。 また、バイパス区間を土地区画整理事業と連携して整備することで松江市の都市形成に寄与する。	(生活環境・自然環境への影響) 集落中心部の一部をバイパス化することにより、大規模な家屋移転を避けるとともに、舗装には排水性舗装を採用し騒音・振動等の低減を図った。 (事業を中止した場合の影響) 主要渋滞箇所の交差点が改良されず、朝夕に発生する交通渋滞の解消ができない。 また、歩道未整備区間において通学する学生の安全性が確保できず、事故等の危険性が解消できない。 用地買収も順調であり、中止した場合、用地提供者など地元住民の理解が得られない。	(方針案) 継続 (継続の理由) これまで、計画延長1.9kmのうち、0.87kmを供用済みであり、引き続き全線開通を目指して整備を進めている。 現在も事業の必要性は変わっておらず、これまで改良した区間の効果発現のためにも、早期の全線改良を図る必要がある。

国道432号 大庭バイパス工区

路線の概要

国道432号は広島県竹原市を起点とし、松江市に至る幹線道路である。

本事業箇所（松江市大草町～古志原）は、自動車交通量が12,000台/日程度と多く、周辺小中学校、高校へ通う学生の通学路としても利用されているほか、沿線には商業施設や医療機関が集積しており、これらを目的とした道路利用者も多い状況である。

また、本路線は第2次緊急輸送道路に指定されている。

現状と課題

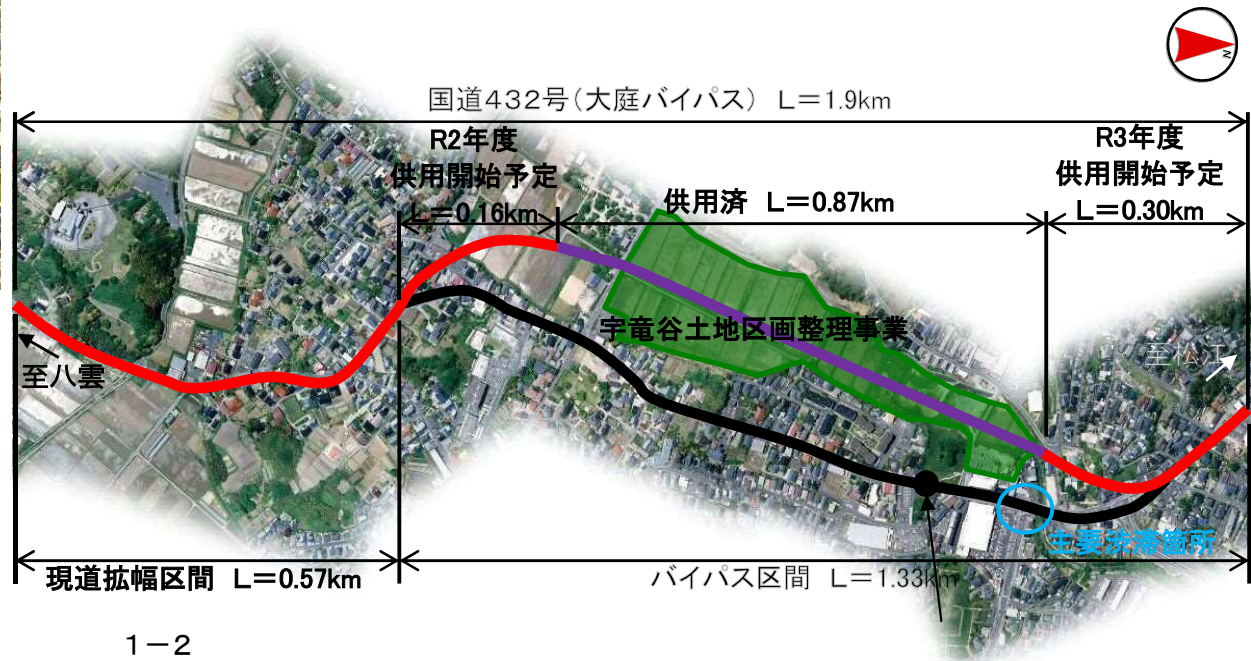
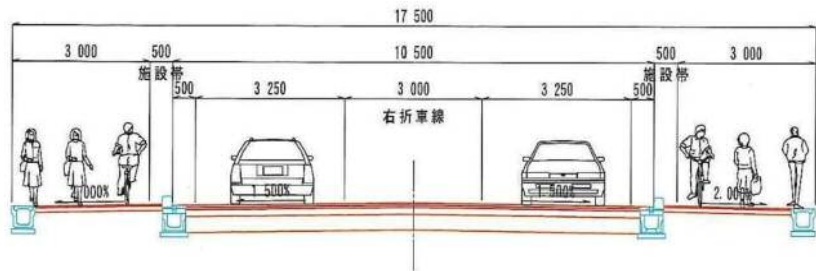
事業区間は交通量が多いにもかかわらず、主要交差点において右折車線がなく交通渋滞が発生している。また、歩道が整備されていないため、通学で利用する学生等の歩行者、自転車利用者にとって著しく危険な状態である。

事業目的

- ①家屋連担部においてバイパス整備により通過交通を排除し、渋滞の緩和を図る。
- ②自転車歩行者道の整備を行うことにより、安全な歩行・自転車通行環境の確保を図る。
- ③電線類の地中化を行うことにより、災害時の電柱倒壊を防ぎ、緊急輸送道路の通行機能を確保する。



標準断面図



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	大庭バイパス	L=1.9km	交付金	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
10,613	2車線	島根県

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成32年		
単年合計	82.65億円	0.12億円	82.77億円
基準年における 現在価値(C)	90.63億円	0.04億円	90.67億円

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32年			
供用年	平成37年			
単年便益 (初年便益)	4.46億円	0.13億円	0.00億円	4.58億円
基準年における 現在価値(B)	70.93億円	2.04億円	-0.03億円	72.94億円

拡張便益

	冬季交通便益	救急医療7t入 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)		1.53億円		0.01億円		1.54億円
基準年における 現在価値(B)		23.83億円		0.22億円		24.06億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.07
経済的純現在価値(B-C)	6.32
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。

【都市地域 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		1.0以上
	a	aaa		aaaa

【社会的効果:B】

県内 一円	30点未満	30以上50点未満	50以上70点未満	70点以上
	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評価結果(A・Bの組合せパターン)				評価内容
—	—	—	aaaabbbb	
—	—	aaabbbb	aaaabbb	計画を見直す必要がある
—	aabbbb	aaabbb	aaaabb	
abbbb	aabbb	aaabb	aaaab	
abbbb	aabb	aaab	—	
abb	aab	—	—	
ab	—	—	—	

■事業名(工区)

事業名: 国道432号(大庭バイパス)防災安全交付金(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= 1.07 aaaa

※隠岐地区の場合は『1』を入力→ 1

■社会的効果

【都市地域】

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) ※隠岐地区及び七類港の航路利用は可とする。 ※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	20	平成31年4月1日時点道路施設現況調査により改良率97.8%となっており、改良率が9割を超えている
	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		半径10km圏内に松江城(459,179人)、熊野大社(270,000人)があり、この2箇所をつなぐ主要ルート
	沿道の土地・建物等へのアクセスが向上(土地利用の促進を支援)		○	5	区画整理事業や都市再生整備計画事業等により沿道での開発が実施される路線、又は計画化が検討されている場合	5		大庭バイパスを軸に宇竜谷土地区画整理事業を実施
	商業地域や都市交通拠点等への来訪者のアクセスを強化		○	5	店舗面積1,000平方メートルを超える商業施設・各市駅・空港を結ぶ路線であり半径10km圏内であること	5		宇竜谷土地区画整理事業地内に1,000平方メートルを超える店舗が建設されている(※ジュンテンドー大庭店 A=4,220.47m ²)
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: デイサービス施設。教育: 小中高大学。公共施設: 市町村役場(支所等を含む)	5	25	半径10km圏内に大庭小学校、古志原小学校、湖東中学校、松江南高等学校、デイサービス施設等、様々な教育施設及び福祉施設が存在
	救急医療におけるアクセスを改善	●	○	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	5		救急医療施設(松江生協病院)の半径2km圏内となっている
	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		一畑バス及び松江市営バスのルートとなっている
	渋滞ポイントの解消		○	5	混雑度1.0以上かつ渋滞状況が説明できること	5		島根県の主要渋滞箇所(山代交差点)を解消、混雑度1.09
	延焼防止等の防災機能を強化		○	5	防災機能の強化が図られると見込まれるもの(無電柱化、木造密集市街地の解消等)	5		電線地中化を実施し防災機能の強化が見込まれる
交通の 確保	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		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(1~3次)であること	5		第2次緊急輸送道路に指定されている
		●	○	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			
交通安全	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5件以上事故が確認できること	5	30	警察資料により5件以上の事故を確認
	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		曲線半径35mの箇所(団原公民館付近)を解消
	大型車すれ違い困難区間の解消	●	○	5	W=5m未満、かつ離合困難状況が説明できること			
	歩行の快適性を向上(歩行環境整備計画区間)		○	5	バリアフリー対策、障がい者対策を実施するものであること	5		歩道に点字ブロックを設置予定
	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	5		通学路交通安全プログラムの要対策箇所に位置づけられている
	歩行者等の安全を確保(住宅地や商業地における通過交通を排除)		○	5	通過交通の転換が図られること	5		一部をバイパスしており、八雲方面への通過交通を排除
	自転車通行環境の向上(自転車通行空間の確保)		○	5	自転車通行帯が確保されていること	5		自転車歩行者道を整備(W=3.0m)
合 計				100			80	bbbb

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: 「都市的評価」の評価対象項目