

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) (コスト縮減・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)
	<p>(事業名・地区) 主要地方道 浜田八重可部線 社会資本整備総合 交付金事業 後野工区</p> <p>(事業位置) 浜田市金城町七条地 内～浜田市佐野町地 内</p> <p>(事業費) 1,392,000 千円</p> <p>(事業概要) 本事業は浜田市金城 町七条から浜田市佐 野町に至る地内の 1.98km 区間を 2 車線 道路で整備するもの である。</p> <p>(事業主体の根拠) 道路法第 15 条</p> <p>(再評価区分) 事業採択後 10 年を経 過している継続中の 事業</p> <p>(担当部課名) 土木部道路建設課</p>	<p>(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：H24年度 工事着手年度：H29年度 再評価(案)年度：－ 完了予定年度：R5年度 経過年数：10年</p> <p>(進捗状況と今後の見込) 全体で 72 %の進捗 用地は 100% 工事は 69 %の進捗であり、現 在一般県道佐野波子停車場線の交 差点改良 140m 及び一般国道 186 号までのバイパス部の改良 680m を進めている。 一般県道佐野波子停車場線の交 差点改良は令和 2 年度、バイパス 部は令和 3 年度供用予定。 残り 1,160m 区間は令和 5 年度 供用予定である。</p>	<p>(事業導入の経緯・目的) 起点となる一般国道 186 号交差点 (浜田市朝日町) から一般県道佐野 波子停車場線交差点までの区間は、 道路幅員が狭く線形も屈曲している ため、離合困難な箇所もあり大変危 険な状態である。 このため、通行車両の多くは一般 国道 186 号から、市道(浜田市後野 町)を経由して金城町及び旭町方面 を通行している。しかしながら、一 般国道 186 号と市道の交差点箇所 は、トンネルの出口部にあるため視 認距離が不足しており、死傷事故が 発生している状況である。 本事業により道路を整備すること により、通行車両の安全確保を図る ものである。</p> <p>(事業を取り巻く社会情勢) 交通量は 3,452 台/12h (H27 セン サス)と多く、浜田市金城町及び旭 町から浜田市街地への通勤等の生活 道路となっていることから、交差点 部の安全確保が望まれている。</p> <p>(事業に対する地元情勢・計画の熟度) 用地買収はすべて完了し、早期の 供用開始が期待されている。また、 浜田市の重点要望箇所となっており 早期完成が強く望まれている。</p>	<p>(費用対効果) B/C=0.94</p> <p>(コスト縮減・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 3 種 4 級、設計速度 40km/h、道路幅員は 2 車線+路肩 (2.75 × 2+0.75+1.75) の全幅 8.0m とした。</p> <p>②事業方法の妥当性 現道拡幅とバイパス区間を併用 した経済的な案を採用した。 また、一般国道 186 号との交差 点部については、安全性を考慮し た位置とした。</p> <p>③コスト縮減への取り組み 掘削残土を盛土材へ流用する ことにより、工事費を軽減。</p> <p>(その他の効果) 浜田市内から美又温泉、旭温泉 等観光施設へのアクセスの利便性 及び安全性の向上が図られる。</p>	<p>(生活環境・自然環境への影響) 工事中の騒音・振動対策としての 低騒音、低振動機械の使用を実施。</p> <p>(事業を中止した場合の影響) 事業を中止した場合、一般国道 186 号との交差点部で視認距離が不足し たままの状態となり、事故等の危険 性が解消できない。 用地買収は完了しており、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。</p>	<p>(方針案) 継 続</p> <p>(継続の理由) 本事業により、一般 国道 186 号交差点部の 視認不足が解消され、 安全で円滑な交通が確 保できる。 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。</p>



# 主要地方道 浜田八重可部線 後野工区

## 【路線の概要】

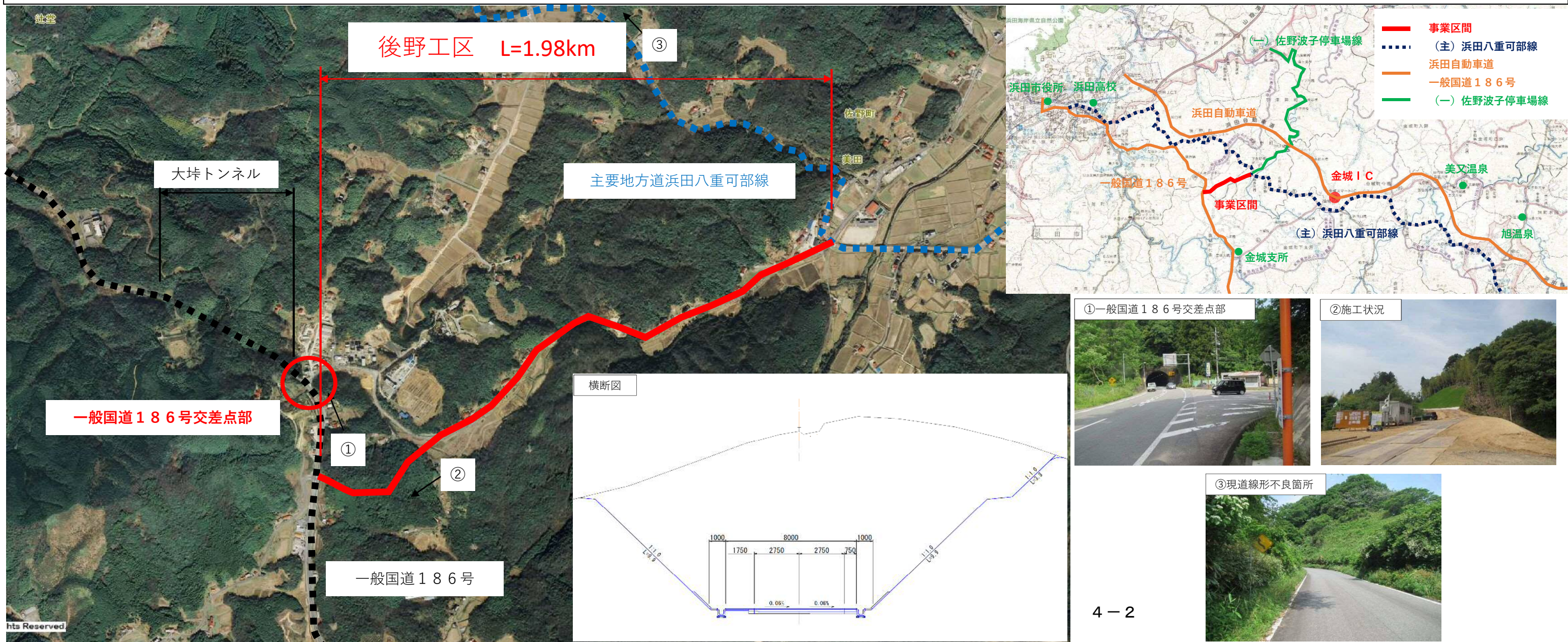
主要地方道浜田八重可部線は、浜田市朝日町の一般国道186号交差点を起点に、広島県広島市に至る幹線道路であり、旭町や金城町から浜田市への中心市街地を結ぶ路線としても重要な役割を担っている。

## 【事業の概要】

当該路線の内、起点となる一般国道186号交差点から一般県道佐野波子停車場線交差点までの区間は、道路幅員が狭く線形も屈曲しているため、離合困難な箇所もあり大変危険な状態である。

このため、通行車両の多くは一般国道186号から、市道を経由して金城町及び旭町方面を通行している。しかしながら、一般国道186号と市道との交差点箇所は、トンネルの出口部にあるため視認距離が不足しており、死傷事故が発生している状況である。

本事業により道路を整備することにより、通行車両の安全確保を図るだけでなく、浜田市内から観光施設へのアクセスの利便性及び安全性の向上が図られる。





## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B P・その他の別
(主) 浜田八重可部線	後野工区	L=1.88km	交付金	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
3,492	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		
単純合計	13.26億円	-0.10億円	13.16億円
基準年における 現在価値 (C)	13.85億円	-0.04億円	13.81億円

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 35 年			
単年便益 (初年便益)	0.66億円	0.03億円	0.00億円	0.69億円
基準年における 現在価値 (B)	11.46億円	0.53億円	0.03億円	12.01億円

## 拡 張 便 益

	冬季交通便益	救急医療への 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)	0.00億円	0.06億円		0.00億円		0.06億円
基準年における 現在価値 (B)	0.00億円	0.99億円		0.04億円		1.04億円

## ③ 結 果

費用便益比 (B/C)	0.94
経済的純現在価値 (B-C)	-0.77
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。

# 【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		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	事業を行う 価値がある
—	—	aaabbbb	aaaabbb	
—	aaabbbb	aaabbbb	aaaabb	
abbbb	aaabbb	aaabb	aaaab	計画を見直す 必要がある
abbbb	aaabb	aaab	—	
abb	aab	—	—	
ab	—	—	—	

### ■事業名(工区)

事業名: (主)浜田八重可部線(後野工区)社会資本総合交付金(改築)事業

### ■総合評価

費用便益比: aaa

社会的効果: bbb

結果  
**aaabbb**  
事業を行う価値がある

### ■費用便益比

B/C= 0.94 aaa

※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	5	15	金城スマートICへのアクセス路線である	
	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		本区間整備後、国道186号交差点(後野町)から金城町内の区間は改良率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		美又温泉:52,648人/年(H30島根県観光動態調査より)	
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を改善		○	5	中山間地域と中心都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	15	旭町及び金城町から浜田市街地を結ぶ主要道路である	
	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		福祉施設: デイサービス併生等、教育: 浜田高等学校等 市町村役場: 浜田市役所	
	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				
	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		改良により朝夕の通勤・通学時において交差点部での安全性向上が見込まれるもの	
交通の 確保	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	10	バイパス部・拡幅部について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)	●	○	5	緊急輸送道路(1~3次)であること				
			●	○	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			
		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あり改善が見込まれるもの			
交通安全	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	5		雪害指定路線である	
	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	10	過去5年間で7件発生している(うちH28交通死亡事故1件発生)	
	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		小曲線箇所(R=30)の箇所あり	
	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				
	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区間の解消	●	○	5	W=4m未満、かつ離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