

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) 一般県道 海士島線 防災安全交付金事業・海土工区</p> <p>(事業位置) 隠岐郡海士町大字 海士</p> <p>(事業費) 984,000 千円</p> <p>(事業概要) 本事業は海士島内を一周する海士島線の狭隘な 1.28km 区間を 2 車線道路に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) ②事業採択後 10 年を経過している事業</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：H23年度 工事着手年度：H25年度 再評価(廻)年度：— 完了予定年度：R8年度 経過年数：10年</p> <p>(進捗状況と今後の見込) 全体で 52%の進捗 (事業費ベース)</p> <p>用地補償は 86 %取得済み 今年度補償完了見込み。</p> <p>工事の進捗状況は 1.28kmのうち 0.66km を供用済み (供用率 52%)。</p> <p>令和 8 年度全線供用予定</p>	<p>(事業導入の経緯・目的) 当該区間は、車道幅員が 3 m ～ 4 m と狭く、車両のすれ違いが困難な状況にある。特に終点側は線形が悪く、縦断勾配も 8 ～ 9%と急で交通上危険な状況である。 本工区の拡幅線形改良により、安全で円滑な道路交通を確保し、定住環境の向上など地域の活性化を図る。</p> <p>(事業を取り巻く社会情勢) 本工区の南側では町道日須賀線の改良事業も実施しており、海士町の玄関口である菱浦漁港～須賀、崎集落を結ぶ南北路線のネットワーク強化が望まれている</p> <p>(事業に対する地元情勢・計画の熟度) 須賀、崎集落からは町道の改良と合わせて早期供用開始を期待されている。 また、海士町から県への重点要望箇所として早期完成が強く望まれている。</p>	<p>(費用対効果) B/C=0.63</p> <p>(コスト縮減・代替案等) ①事業規模の妥当性 道路構造例により地域区分とから道路規格 3 種 4 級、設計速度 40km/h、道路幅員は現拡部 2 車線+路肩+歩道 (2.75 × 2+0.75+0.5+2.5)の全幅 9.25m バイパス部 2 車線+路肩 (2.75 × 2+0.75 × 2)の全幅 7.00m 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。 <全体> 現道拡幅 0.66km バイパス区間 0.62km ③コスト縮減への取組 掘削残土を盛土材へ流用することにより工事費を削減</p> <p>(その他の効果) 海士島線は島内を周遊しており、観光事業の活性化や自動車利用者の安全性も向上する。</p>	<p>(生活環境・自然環境への影響) 隠岐の風土環境を考慮し、法面の緑化には在来種の配合とした。</p> <p>(事業を中止した場合の影響) 普通車の離合も困難な未改良区間が残れば、沿線集落の生活道路としても安全で安心した通行が確保できず、事業効果が大幅に減少する。 また、町道改良と連携した一連区間の整備ができず南北のネットワーク強化がはかれなくなる。 用地買収もほぼ完了しており、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、狭隘で線形の悪い区間が解消され、須賀集落から菱浦漁港までの安全で円滑な交通が確保できる。 また、集落間の移動が容易になることにより、集落の維持や定住環境の向上にも貢献するものである。</p>

一般県道 海士島線 海土工区

【路線の概要】

一般県道海士島線は、海士町福井地区を起終点とし、海士町内を一周する路線である。

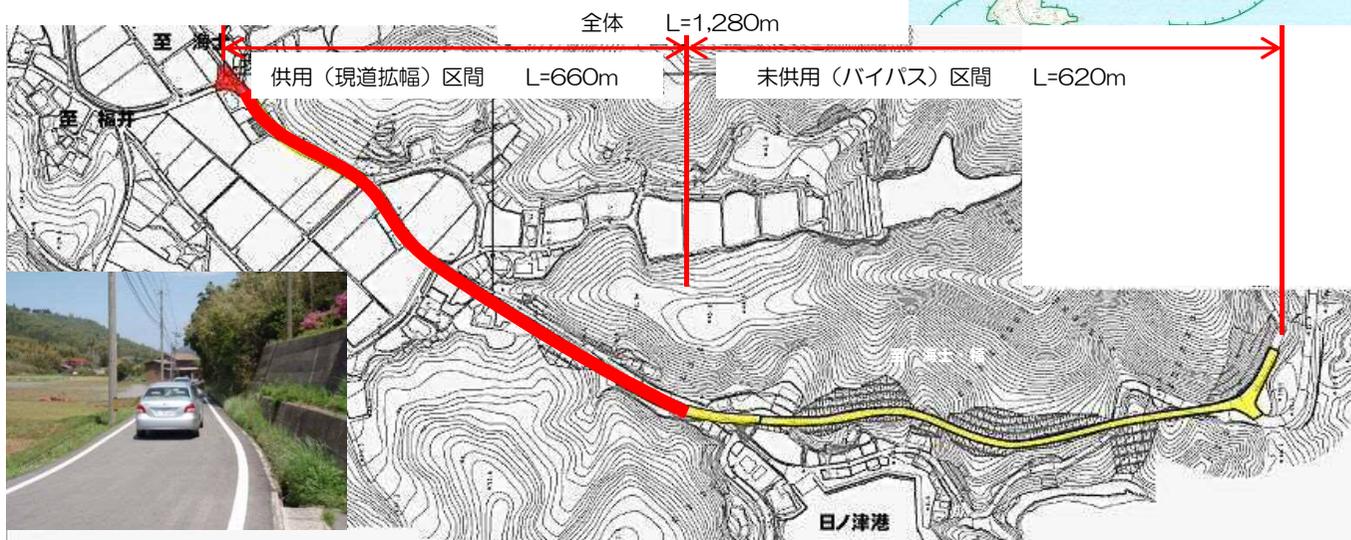
当該路線は、海士町の玄関口菱浦漁港と島内の各集落を結ぶ生活道路であり、島内観光における歴史的施設（隠岐神社、後鳥羽上皇火葬塚など）やアウトドア施設を結ぶ道路として重要な役割を担っている。

しかし、当該工区は車道幅員が3m～4mと狭く、車両のすれ違いが困難な状況である。特に終点側の線形が悪く、縦断勾配も8～9%と急なため、交通上危険な状況である。

【事業目的】

本工区の拡幅線形改良により、安全で円滑な道路交通を確保し、定住環境の向上など地域の活性化を図る。

また、本工区の南側は町道日須賀線の改良事業を実施しており、菱浦漁港～須賀、崎集落を結ぶ南北の道路ネットワーク強化を海士島線と合わせて実施する。



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
(一)海士島線	海土工区	L=1.28km	交付金	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
2,435	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	9.12億円	-0.04億円	9.08億円
基準年における 現在価値(C)	9.52億円	0.00億円	9.52億円

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38年			
単年便益 (初年便益)	0.35億円	0.02億円	0.00億円	0.37億円
基準年における 現在価値(B)	5.38億円	0.31億円	0.02億円	5.71億円

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)		0.02億円		0.00億円		0.02億円
基準年における 現在価値(B)		0.26億円		0.02億円		0.28億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	0.63
経済的純現在価値(B-C)	-3.53
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	aaaabbbb	
—	aaabbbb	aaabbbb	aaaabbbb	
abbbb	aaabbbb	aaabbbb	aaaaab	計画を見直す 必要がある
abbbb	aaabbbb	aaabbbb	—	
abb	aab	—	—	
ab	—	—	—	

■事業名(工区)

事業名: 防災安全交付金(海土工区)

■総合評価

費用便益比: aaa
社会的効果: bbb

結果
aaabbbb
 事業を行う価値がある

■費用便益比

B/C= 0.63 aaa

※隠岐地区の場合は『1』を入力→ 1

■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	10	日須賀、多井、崎集落から町の玄関口である菱浦漁港へ直結する道路	
	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	5		隠岐諸島、隠岐神社	
	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			
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	20	日ノ津、日須賀、多井、崎集落から役場への主要経路	
	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		デイサービス: 福来の里、教育施設: 福井小学校、隠岐島前高校、公共施設: 海士町役場	
	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			
	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		島内路線バス[海士島線]	
	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		現況W=3mから、2車線になることにより、背後の集落(日須賀、崎、多井)からの通勤等交通の安全性・快適性が向上する。	
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	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			5	日須賀から役場まで4.7km、迂回路では9.3km
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3件以上事故が確認できること	5	15		
	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	現道にR50未満の区間がある。
	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	町道西の原交差点〜日ノ津集落
	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	
	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			5	現況車道最小幅員W=2.5m
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