

島根県公共事業再評価 対応方針（案）

作成日 令和元年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)
3	<p>(事業名・地区) 主要地方道 桜江金城線 社会資本整備総合交付金事業 市山工区</p> <p>(事業位置) 江津市桜江町市山～八戸</p> <p>(事業費) 5,517,000千円</p> <p>(事業概要) 本事業は江津市桜江町市山から八戸に至る2.9km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) ②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：H21年度 用地着手年度：H21年度 工事着手年度：H22年度 再評価(再)年度：－ 完了予定年度：R3年度 経過年数：11年</p> <p>(進捗状況と今後の見込) 全体で91%の進捗 用地補償は買収済 工事の進捗状況は、全体延長2.9kmのうち1.0kmを供用済み。(供用率34%)</p>	<p>(事業導入の経緯・目的) 国道261号交点から江津市桜江町長谷の桜江旭インター線間の区間において未改良区間を整備し、高速インフラである旭I.Cと桜江町間のアクセス時間短縮を図る。 また、隣接して流下している八戸川の増水時には道路が冠水し通行止になる場合もあるため、早期の解消が望まれている。</p> <p>(事業を取り巻く社会情勢) 島根旭社会復帰促進センター(H20年より運営)により物流の増大や通勤等の生活環境の整備・向上が課題となっている。</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、早期の供用開始を期待されている。 また、江津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=0.41</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(1,121台/日)から、道路規格3種4級、設計速度50km/h、道幅員は2車線+路肩(2.75×2+0.75×2)の全幅7.0m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。 &lt;全体&gt; バイパス新設1.6km 現道拡幅1.3km</p> <p>③コスト縮減への取組 トンネル掘削残土を道路の盛土部へ流用することで、大幅なコスト縮減を図った。</p> <p>(その他の効果) 旭I.Cから千丈溪・今井美術館へのアクセス向上が見込まれる。</p>	<p>(生活環境・自然環境への影響) 近隣の県立自然公園にも配慮し、大規模な切土法面が発生しないよう一部トンネルによるバイパス計画とした。</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広域的な幹線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、災害発生直後から行われる緊急輸送を円滑かつ確実に実施することを目的に第2次緊急輸送道路に指定されているが、車両の離合も困難な未改良区間が残り災害時の緊急輸送道路として機能が発揮できない。災害時に緊急輸送道路の機能を発揮するためには、道路の耐災性が確保されているとともにネットワークとして機能することが重要である。</p> <p>※第2次緊急輸送道路 県内市町村相互の連携の確保及び第1次緊急輸送道路を補完し、緊急輸送道路ネットワークを形成する道路</p>	<p>(方針案) 継続</p> <p>(継続の理由) これまでの供用区間は約4割であるが、事業区間の約4割を占める2本のトンネルのうち、1本は完成し、もう1本も現在施工中である。 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 桜江金城線 市山区

## 【路線の概要】

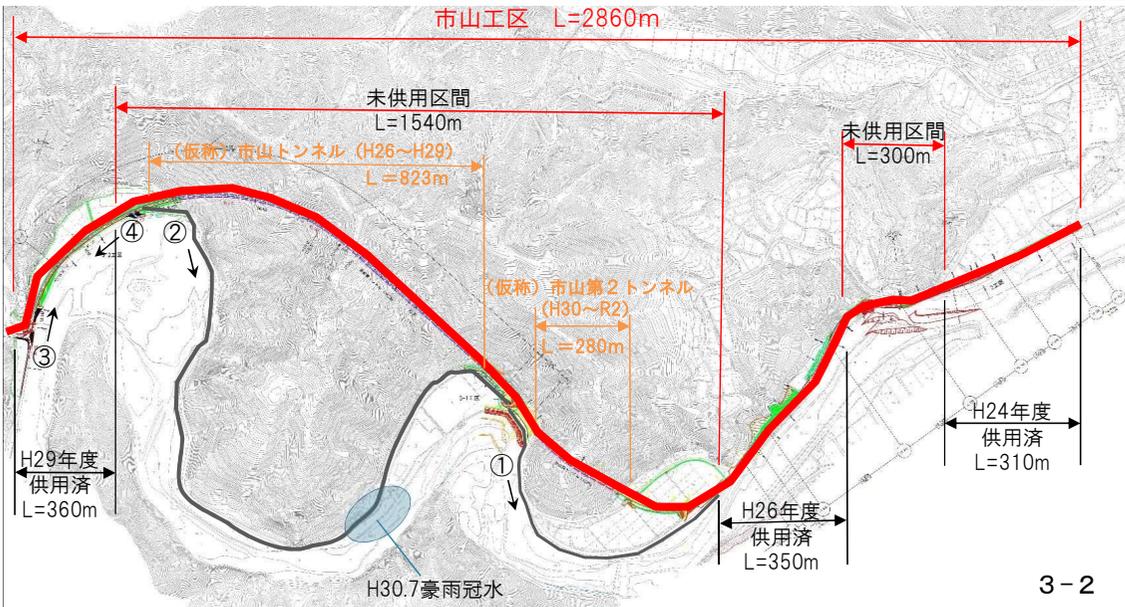
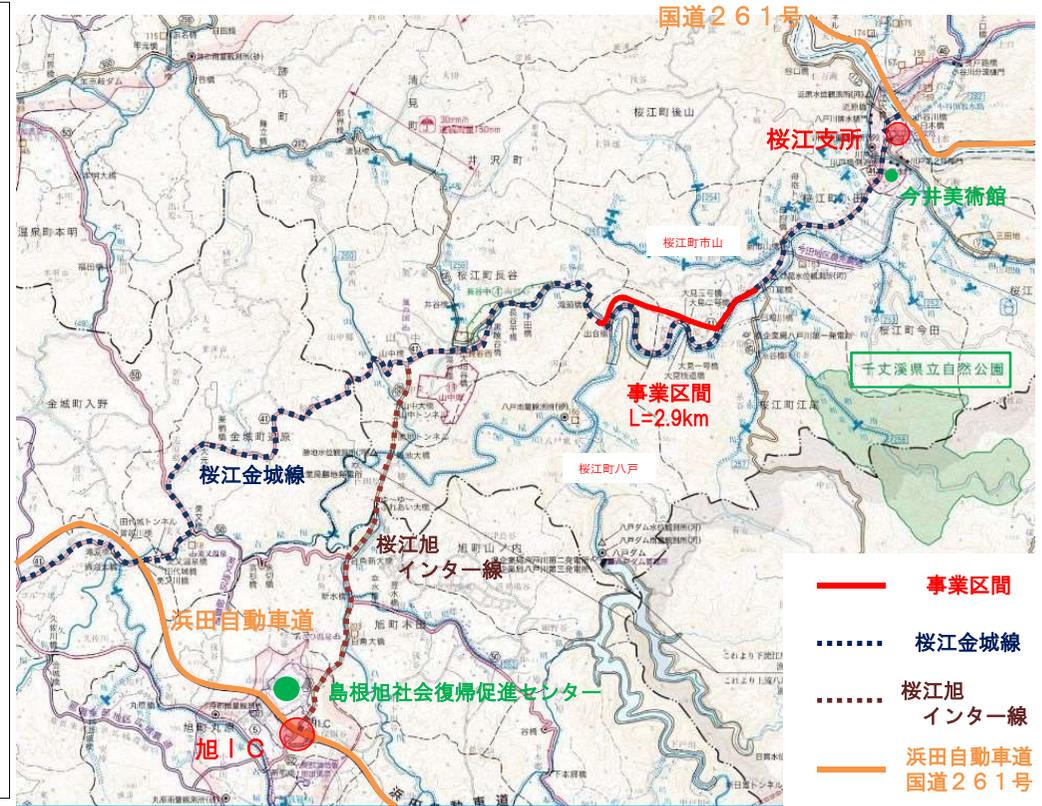
主要地方道桜江金城線は、江津市桜江町谷住郷の国道261号交点を起点に、浜田市金城町下来原の国道186号に至る幹線道路である。  
 本事業箇所は、江津市桜江町市山から八戸に至る2.9km区間を2車線道路で整備するものである。

## 【現状と課題】

道路幅員が狭く線形も屈曲しているため離合が困難な区間もある。  
 また八戸川の増水時には冠水する場合がある。

## 【事業目的】

1. 幹線道路ネットワークの整備
  - ・旭IC～江津市桜江町間のアクセス時間の短縮
2. 事故、災害への対応強化
  - ・冠水区間の解消。災害時の緊急輸送道路としての機能強化
3. 広域観光ルートの形成
  - ・旭ICから桜江町（千丈溪県立自然公園、今井美術館等）へのアクセス



①未改良箇所



②未改良箇所



③冠水による通行止（右上冠水後状況）



④改良済箇所



【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	
-	aabbbb	aaabbb	aaaabb	
abbbb	aabbb	aaabb	aaaab	計画を見直す必要がある
abbb	aabb	aaab	-	
abb	aab	-	-	
ab	-	-	-	

■事業名(工区)

事業名: (主)桜江金城線(市山工区) 社会資本整備総合交付金(改築)事業

■総合評価

費用便益比: aa  
社会的効果: bbbb

結果  
**aabbbb**  
事業を行う価値がある

■費用便益比

B/C = 0.41 aa

※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				
	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	10	現在86.2% → 本事業区間整備後97.1%	
	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		旭温泉、有福温泉、美又温泉、県立石見海浜公園	
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		浜田市街地と津江市桜江町市山地区を結ぶ主要経路	
	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: 小中高学校。公共施設: 市町村役場(支所等を含む)	5		10km圏内: 桜江小学校、桜江中学校、桜江支所	
	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	25	整備前: 3.8[km] / 26[km/h] × 60[min] = 8.8[min] 整備後: 2.86[km] / 50[km/h] × 60[min] = 3.4[min] 8.8[min] - 3.4[min] = 5.4[min]	
	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		生活バス「長谷線」	
	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		通勤、通学環境の向上(時間短縮)	
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		落石の要対策箇所あり	
	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		冠水箇所の解消(H30.7豪雨)	
	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		特殊車両の通行制限あり	
	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	25	第二次緊急輸送道路	
			●	○	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			
		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			
	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		雪害指定路線である。	
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				
	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	10	現道に半径50m未満の箇所が存在	
	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	5		現道に車道幅員4m未満の箇所が存在	
合計				100			70	bbbb	

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