

# 新規事業評価調書

## 【道路事業】

主要地方道 日高竹野線

県土整備部

土木局 道路街路課

## 投資事業評価調書（新規）

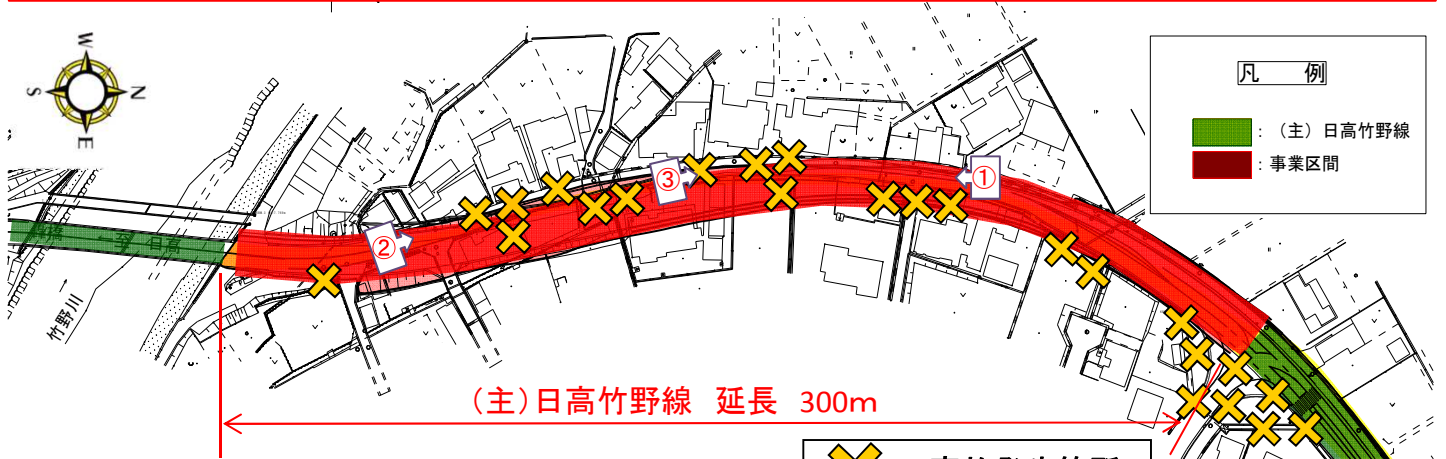
部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 嶋田 博文 (県道班長 吉村 達郎)	内線	4362 (4376)	
事業 種目	事業名	事業区間	総事業費	内用地 補償費	着手予定 年度	完了予定 年度
道路事業	道路改築事業 ひだかたけの 主要地方道日高竹野線 〔轟〕	とよおか たけの 豊岡市竹野町 とどろき 轟	4.0 億円	2.8 億円	平成 29 年度	平成 32 年度
事業目的			事業内容			
<p>本路線は、豊岡市竹野町の南北幹線道路であり、竹野海岸をはじめとした山陰海岸ジオパークへアクセスする、観光・産業を支える重要な路線である。</p> <p>○円滑な交通の確保 集落内の幅員狭小な現道を拡幅することにより、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>○安全な歩行者通行の確保 歩道の設置により、通学児童等の安全な通行を確保する。</p> <p>○緊急輸送道路の強化 災害時における緊急車両や物資輸送車両の円滑な交通を確保する。</p>			<p>【延長】 300m</p> <p>【構造規格】 第3種第3級</p> <p>【計画幅員】 2車線 片側歩道 2.5m 車道 6.0m (全幅 10.0m)</p> <p>【計画交通量】 4,400 台/日 (H42 予測)</p> <p>【現況交通量】</p> <p>自動車： 4,282 台/日 (H22 センサス)</p> <p>自転車： 5 台/12h (H27 実測)</p> <p>歩行者： 16 人/12h (H27 実測)</p> <p>【負担割合】</p> <p>国：55% 県：45%</p>			
評価視点		評価結果の説明				
(1) 必要性		<p>① 集落内を通過する現道は、幅員が狭小（最小車道幅員 3.85m 1車線）で、大型車の離合が困難であることから、道路拡幅により、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>② 現道は、中竹野小学校の通学路にもなっているが、路肩が狭く、小学生と車両の接触事故（H23）が起ころなど過去5箇年（H23～H27）に24件（人身1件、車両23件）の交通事故が発生している。このため、歩道を整備し、歩行者の安全性を確保する。</p> <p>③ 地域の防災道路強靱化プランの「緊急輸送道路の残る未改良区間 10km」に該当する本区間を2車線化することで、災害に強い道路ネットワークを構築する。</p>				
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)		<p>① 費用便益比B/C=1.4</p> <p>② 2車線改良により、移動時間の短縮、歩行者の安全確保及び交通事故の減少が図られる。</p> <p>③ 地元代表や観光協会、商工会等で構成される主要地方道日高竹野線改修促進竹野地域期成同盟会より早期整備の要望がなされて、事業執行環境が整っている。</p>				
(3) 環境適合性		① 歩道舗装には、雨水が地中に浸透する透水性舗装を採用し、地下水涵養を図る。				
(4) 優先性		① 地域の防災道路強靱化プランに位置づけられており、災害に強い強靱な県土づくりを進める上でも早期整備が必要である。				





# 交通の円滑化と安全性の向上

- ・見通しが悪く、幅員狭小(最小車道幅員3.85m)のため、大型車・乗用車の離合が困難
- ・路肩に余裕がなく、通勤・通学の利用者が危険
- ・現道区間におけるH23～H27の事故件数は24件(うち1件は小学生と車両の接触事故)



① 幅員が狭く車両の離合が困難



**X** 事故発生箇所

現道における事故発生件数		
年	事故発生件数	
平成23年	6	(1)
平成24年	2	(0)
平成25年	9	(0)
平成26年	5	(0)
平成27年	2	(0)
合計	24	(1)

※( )は歩行者・自転車事故件数  
H23の(1)は小学生との接触事故

② 見通しが悪く危険

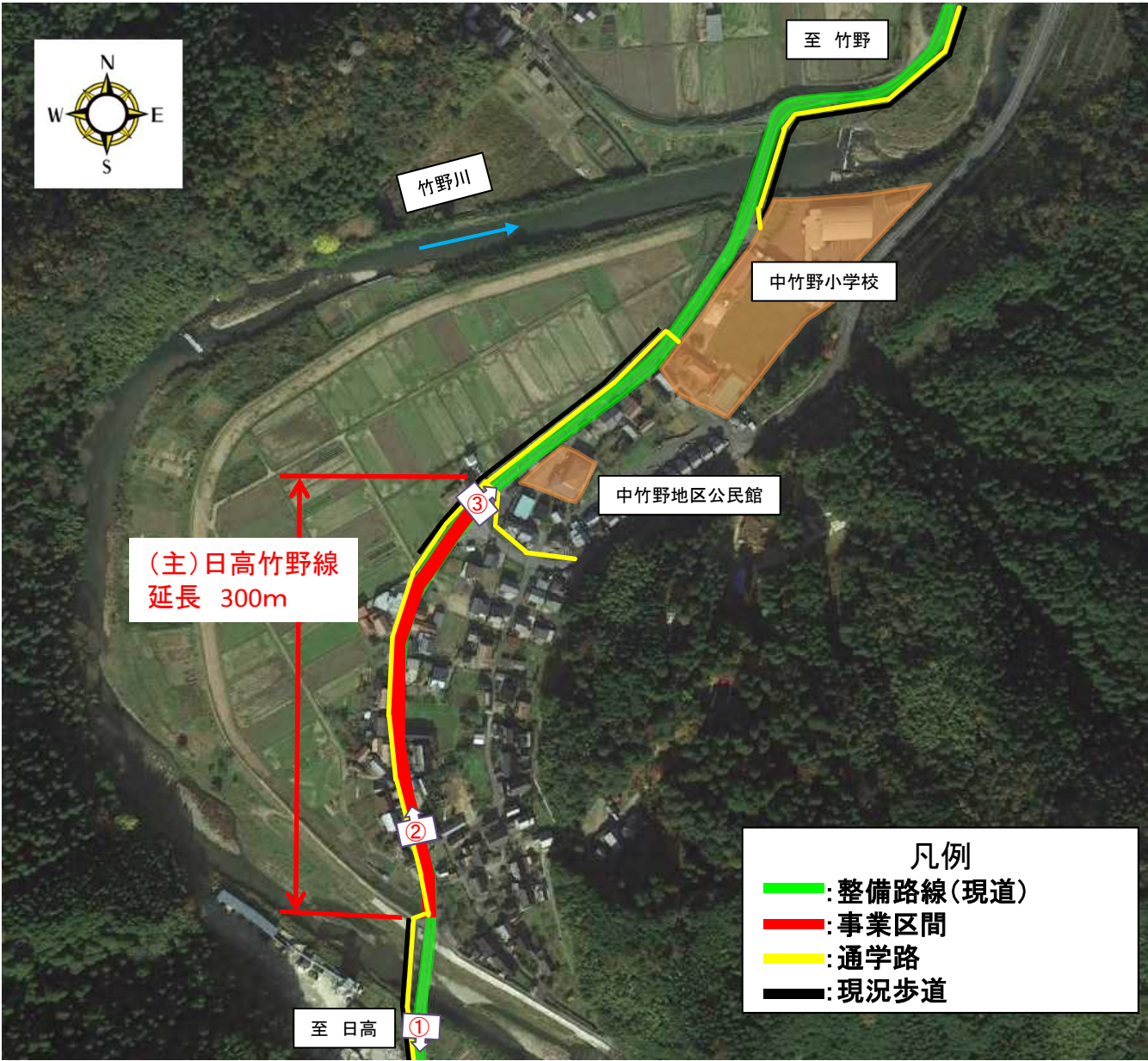


③ 路肩が狭く歩行者が危険(通学路)





# 周辺状況図



① 南側改良区間(2車線片側歩道有)



② 路線バスが通行(14便/日)  
〔竹野町中心部～公立豊岡病院・豊岡市中心部〕



③ 北側改良区間(2車線片側歩道有)



## 1. スケジュール

### 当初計画

工種	年 度			
	H29	H30	H31	H32
調査設計				
用地補償				
工 事				

## 2. 事業効果について

### (1) 費用対効果

#### ① 便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	① 走行時間短縮便益 ○ 目的地までにかかる時間が短くなることによる便益	整備無しの走行時間費用－整備有りの走行時間費用 走行時間費用： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365\text{日}$
	② 走行経費減少便益 ○ 交通の流れがスムーズになり燃費などが向上することによる便益	整備無しの走行経費－整備有りの走行経費 走行経費： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365\text{日}$
	③ 交通事故減少便益 ○ 交通事故が減少することによる便益	整備無しの事故損失額－整備有りの事故損失額 事故損失額： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位})$

#### ② 費用便益比(B/C)算出根拠

事業	事業名	B(便益)		代表的な効果	C(費用)			B / C
		便益額 (百万円)			総費用 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)	
道路	道路改築事業 主要地方道 日高竹野線	① 走行時間短縮便益	459	計画交通： 4,400台/日 (H42)	347	331	16	1.4
		② 走行経費減少便益	24					
		③ 交通事故減少便益	0					
		計	483					

### (2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 緊急輸送道路の整備による防災機能の強化
- ② 基幹病院へのアクセス性向上による救急医療体制の向上
- ③ 豊岡市北部から国道178号へのアクセス道路整備

## 道路街路事業の効果

対象事業：道路事業（主）日高竹野線 豊岡市竹野町轟

### （１）費用対効果

効果項目（費用対効果の便益内容）	
走行時間短縮	目的地までの時間短縮
走行経費減少	走行速度の向上や走行距離の短縮による便益
交通事故減少	交通事故の減少による人的損害額、物的損害額及び渋滞による損失額等

### （２）費用対効果に含まれない効果

○印は当該事業効果の主な項目

評価の視点	効果項目	該当する事業内容等	
①安全・安心の確保	災害時	緊急医療・緊急物資の円滑な輸送の確保 （緊急輸送道路の整備、防災拠点・災害拠点病院へのアクセス道路の整備）	○ 緊急輸送道路の整備による防災機能の強化
		救助・救援活動の支援 （災害時の通行不能や孤立集落の解消）	○ 緊急輸送道路の整備による防災機能の強化
		減災対策への取組み （二線堤道路、避難路・避難場所としての機能、延焼防止機能の確保）	—
	平時	救急医療体制の支援	○ 公立豊岡病院（三次救急医療機関）へのアクセス性の向上
		交通安全対策	○ 歩道設置による歩行者（小中学生の通学利用等）の安全な通行の確保
②地域の活性化	地域間交流の促進	○ 豊岡市中心部と豊岡市竹野町中心部のアクセス性の向上	
	中心市街地の活性化	—	
	地域産業の活性化	—	
	観光支援	○ 山陰海岸ジオパーク関係箇所相互のアクセス性の向上	
	地域プロジェクト等支援	—	
③円滑な交通体系の確保	公共交通機関利用の促進 交通結節機能の向上	○ 離合困難箇所の解消による路線バスの安全な通行と定時制の確保	
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	○ 歩道舗装を透水性舗装とし、雨水を地下に涵養	