

新規事業評価調書

【道路事業】

主要地方道 但馬空港線

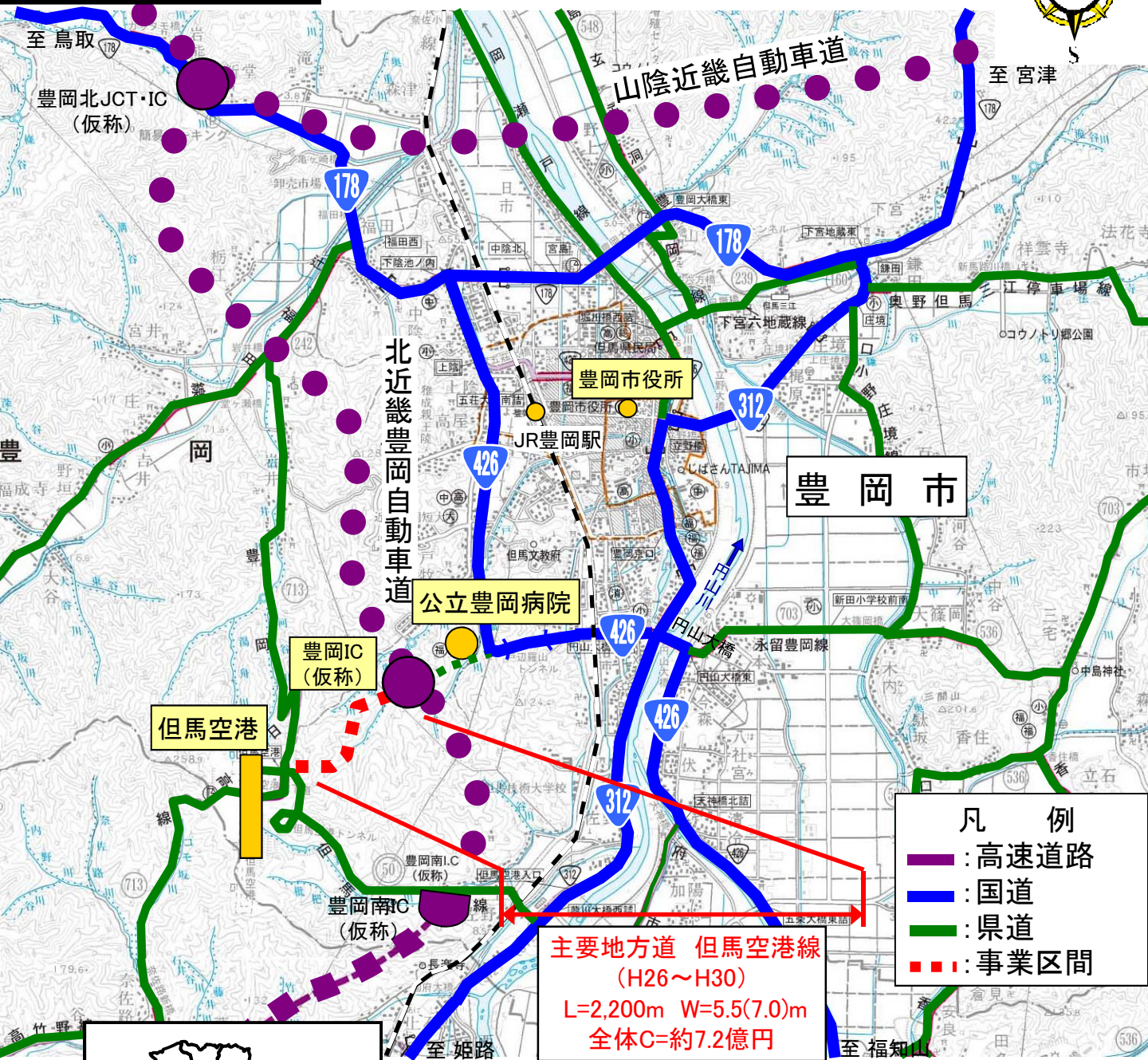
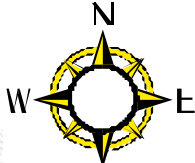
県土整備部

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 門間 俊幸 (県道班長 金川 正敏)	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 主要地方道但馬空港線 <small>たじまくうこう</small>	豊岡市戸牧～岩井 <small>とよおかしとべら いわい</small>	約7.2億円	約0.5億円	平成26年度	平成30年度
事業目的			事業内容			
本路線は北近畿豊岡自動車道豊岡インターチェンジ（仮称）と但馬空港を結ぶ道路であり、高規格道路と一体となり、但馬空港へのアクセス性の向上や防災機能の強化を図る。			【延長】 道路改築 2,200m 【構造規格】 第3種第4級 【計画幅員】 2車線 車道 5.5m（全幅 7.0m） 【計画交通量】 1,000台/日（H42予測） 【負担割合】 国 55% 県 45%			
評価視点	評価結果の説明					
(1) 必要性 ○空港アクセス ○防災機能の強化	①北近畿豊岡自動車道は、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域を直結し、さらには京阪神都市圏との連結を強化し、地域の活性化を支援する自動車専用道路であり、豊岡市街地及び但馬空港へアクセスするために豊岡インターチェンジ（仮称）建設が予定されている。 但馬空港線は、北近畿豊岡自動車道・豊岡インターチェンジと但馬空港を最短で結ぶ道路としてアクセス性の向上に大きく寄与するため、北近畿自動車道の豊岡道路事業（現在都市計画手続き中）に合わせて供用する必要がある。 ②北近畿豊岡自動車道は、山陰近畿自動車道（未事業）と接続し、広域ネットワークを形成することから、府県境を越えた但馬空港利用圏域の拡大のため、豊岡インターチェンジと但馬空港を接続する必要がある。 ③本路線は、広域防災拠点である但馬空港と、緊急輸送道路の機能を担う北近畿豊岡自動車道を結ぶとともに、同時改良予定の（仮称）豊岡インター線を経由し、公立豊岡病院（災害拠点病院・3次救急医療機関）に直結することにより、防災力の強化を図る必要がある。					
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)	①費用便益比 B/C=3.6 ②（仮称）豊岡インターチェンジを利用し、但馬空港へアクセスする最短経路であり、空港アクセス性の向上による利用促進に大きく寄与する。 ③北近畿豊岡自動車道工事で発生する残土を活用することにより、安価に道路整備が実施できる。 ④完成後の現道（豊岡南インターチェンジ～本バイパス間）の管理引継について、豊岡市と協議が整っている。					
(3) 環境適合性	①北近畿豊岡自動車道の工事により発生する残土を受入れ、残土の有効活用を図る。					
(4) 優先性	①豊岡インターチェンジを含む豊岡道路は、現在、都市計画及び環境アセスの手続き中であり、当インターチェンジの供用に合わせた完成が求められる。 ②北近畿豊岡自動車道の整備により発生する残土の受入れ（H28年度～）のために、早期の事業着手が求められている。					

位置図



但馬空港

豊岡IC
(仮称)

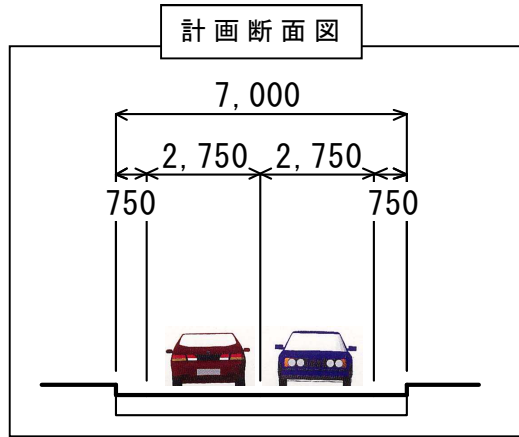
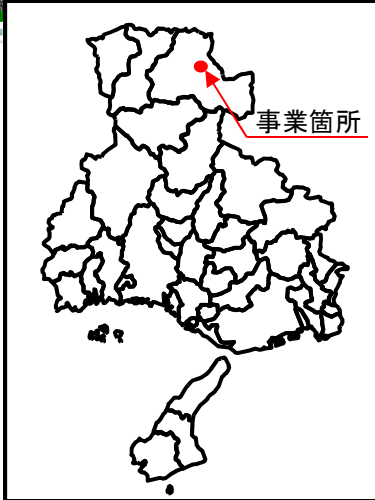
公立豊岡病院

豊岡市役所

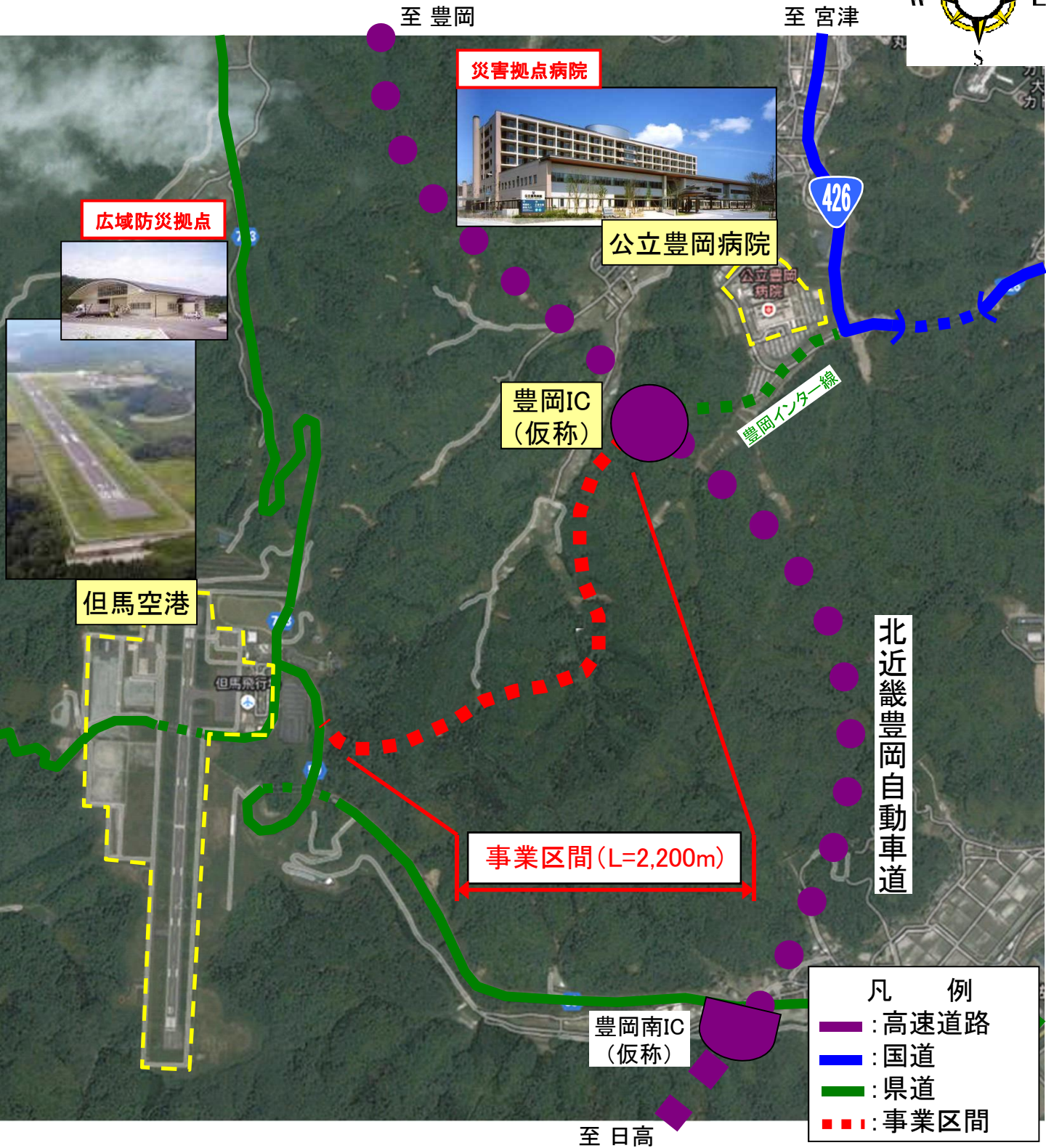
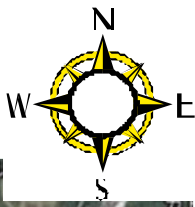
豊岡市

- 凡 例
- : 高速道路
 - : 国道
 - : 県道
 - - - : 事業区間

主要地方道 但馬空港線
(H26~H30)
L=2,200m W=5.5(7.0)m
全体C=約7.2億円



事業概要図



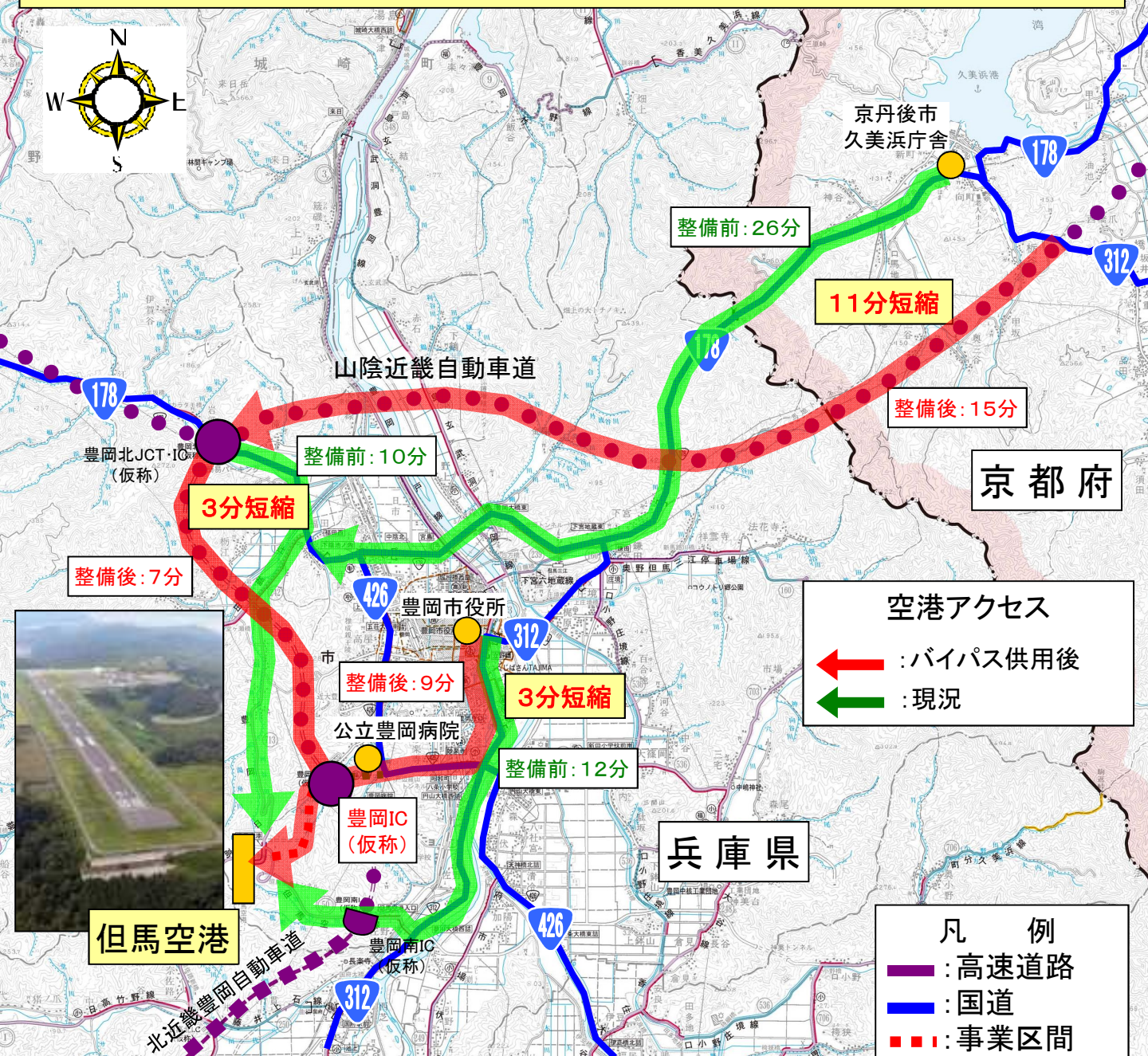
空港アクセスの向上

■ 豊岡市街地はもとより、北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道と一体となり、但馬北部や久美浜方面からのアクセス性が向上

久美浜からのアクセス: 約11分短縮

但馬北部からのアクセス: 約3分短縮

豊岡市街地からのアクセス: 約3分短縮



防災機能の強化

■但馬空港(広域防災拠点)、北近畿豊岡自動車道、公立豊岡病院(災害拠点病院・3次救急医療機関)、豊岡市街地が相互に直結し、防災機能が向上



1. 実施工程表
当初計画

工種	年度				
	H26	H27	H28	H29	H30
調査・設計	■■■■■				
用地補償		■■■■■			
道路改良		■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■

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： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365$ 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： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365$ 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	事業費	維持管理費	
					(百万円)	(百万円)	(百万円)	
道路	道路改築事業 但馬空港線	① 走行時間短縮便益	2,443	計画交通： 1,000台/日 (H42)	722	618	104	3.6
	② 走行経費減少便益	165						
	③ 交通事故減少便益	-11						
	計	2,597						

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 但馬空港(広域防災拠点)と公立豊岡病院(災害拠点病院)、北近畿豊岡自動車道を結ぶことによる防災機能の強化
- ② 但馬空港へのアクセス機能向上による但馬空港の利用促進

道路街路事業の効果

対象事業：道路事業 但馬空港線

(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燃料費の節約等
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)	○ 但馬空港(広域防災拠点)と公立豊岡病院(災害拠点病院)、北近畿豊岡自動車道を結ぶこと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)	○ 但馬空港(広域防災拠点)と公立豊岡病院(災害拠点病院)、北近畿豊岡自動車道を結ぶことによる防災機能の強化
		減災対策への取り組み (※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(第3次救急医療機関)へのアクセス機能の向上
		交通安全対策	—
②地域の活性化		地域間交流の促進	○ 豊岡中心市街地と但馬空港のアクセス機能の向上
		中心市街地の活性化	○ 豊岡中心市街地と但馬空港のアクセス機能の向上
		地域産業の活性化	— 但馬空港へのアクセス機能向上による地域産業の活性化 (但馬空港利用者の約6割がビジネス利用)
		観光支援	○ 但馬空港へのアクセス機能向上による観光振興 (但馬空港利用者の約2割が観光利用)
		地域プロジェクト等の支援	○ 北近畿豊岡自動車道(豊岡道路)の供用
③円滑な交通体系の確保		公共交通機関利用の促進 交通結節点の機能の向上	○ 但馬空港へのアクセス機能向上による但馬空港の利用促進
④地域の環境改善		沿道環境の改善 景観形成	—