

継続事業評価調書

【道路事業】

主要地方道 香住村岡線

県土整備部

土木局 道路街路

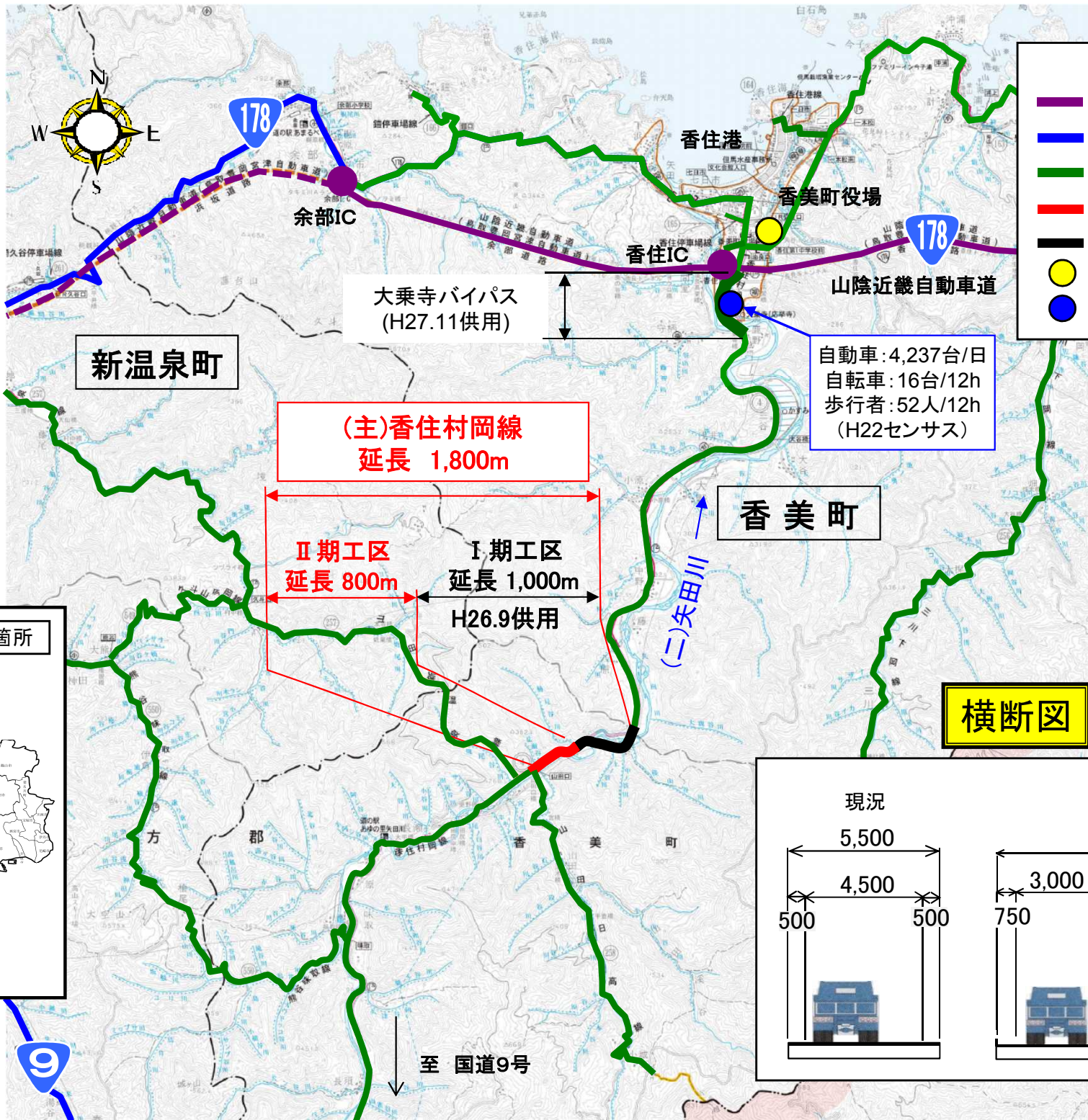
投資事業評価調書（継続：再評価〔第1回〕）

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	道 路	新規評価年度	平成 18 年度		今回評価	前回評価
事業名	道路事業 主要地方道 かすみむらおか 香住村岡線	事業採択年度	平成 19 年度	総事業費	27 億円	21 億円
		着工年度	平成 19 年度	内用地補償費	1 億円	1 億円
事業区間	みかたぐんかみちようむらおかくさかい 美方郡香美町村岡区境	完成予定年度	平成 30 年度	進捗率 (内用補進捗率)	85% (100%)	平成 22 年度
		残事業費			4 億円	一億円
事業の目的				事業内容 () : 前回評価時点		
<p>本路線は、香美町香住区の国道178号から同町村岡区の国道9号を結ぶ南北幹線道路であり、但馬地域の交流・連携を促進する重要な道路である。</p> <p>○安全で円滑な交通の確保 線形不良で幅員狭小な現道を改良することにより、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>○防災機能の強化 豪雨時には落石や土砂流出など災害の危険性が高い現道を改良することにより、緊急輸送道路としての機能向上を図る。</p> <p>○地域間の交流・連携の促進 山陰海岸ジオパークの各ジオサイトへのアクセス強化など、地域間の交流・連携を促進する。</p>				<p>【延長】 1,800m (Ⅰ期工区 1,000m(H26 供用済)、Ⅱ期工区 800m)</p> <p>【構造規格】 第3種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】 4,700台/日 [H42予測] (5,400台/日 [H42予測])</p> <p>【現況交通量】 自動車： 4,237台/日 [H22センサ] (4,878台/日 [H11センサ]) 自転車： 16台/12h [H22センサ] (259台/12h [H11センサ]) 歩行者： 52人/12h [H22センサ] (128人/12h [H11センサ])</p> <p>【費用負担】 国 55%、県 45%</p>		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	平成 22 年 10 月に山陰海岸ジオパークが世界ジオパークに認定されており、本路線はその周遊ルートとして、交通機能の強化が求められている。					
	【前回評価時点からの事業計画の変更概要】					
	①地質調査の結果による橋梁基礎形式(小手子橋、境ヶさかえ橋)の変更、施工方法の変更、測量調査の結果による護岸高の変更等の理由により、事業費を6億円増額する。					
	②相続問題等用地交渉に時間を要したため、全線供用を平成30年度に変更する。					
進捗状況	①全1,800m中1,000m(Ⅰ期工区)は平成26年9月供用済み。					
	②用地取得率は100%(面積ベース)。					
	③平成28年度に用地買収を終え、残るⅡ期工区の道路拡幅に本格着手する予定。					
評価視点 審査会意見及 び対応方針	評価結果の説明					
	【審査会意見】		【対応方針】			
	新規着手妥当		-			
(1)必要性	①平成26年9月のⅠ期工区の供用と平成27年11月の大乘寺バイパスの供用により、残るⅡ期工区は香美町中心部から同町村岡区間で唯一の未改良区間となっている。					
	②国道9号と国道178号を結ぶ本路線は、緊急輸送道路に指定されているにもかかわらず、幅員狭小で自動車のすれ違いが困難な状況である。このため、道路改良により安全で円滑な交通を確保するとともに、災害時の輸送機能強化を図る。					
(2)有効性 ・効率性 (執行環境状況)	①費用便益比B/C=1.1(全体)(前回評価時点B/C=1.2)、B/C=3.5(残事業)					
	②但馬自治会及び兵庫県町議会議長会により、残るⅡ期工区の早期完成が求められている。					
(3)環境適合性	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	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。					
再評価 の結果	継続	理由	事業の必要性は事業採択時と変わっておらず、残工区の早期供用を望む地元の声が強いため、継続して事業を実施する必要がある。			

事業進捗状況概要図（継続：再評価〔第1回〕）

事業名	道路事業	路線・河川名	主要地方道 香住村岡線
<p>(主)香住村岡線 境バイパス 延長 1,800m</p> <p>II期工区 延長 800m</p> <p>I期工区 延長 1,000m H26.9供用</p> <p>至 香住 (国道178号)</p> <p>至 村岡 (国道9号)</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 黄色 : H19~H28 赤色 : H29~H30 			
事業進捗状況・予定		整備効果	
全体 (H18~H30)	<p>【事業費=27億円】</p> <p>延長 1,800m</p> <p>橋梁 2 橋 (小手子橋 181m、境クスミ橋 130m)</p> <p>用地約 28,200m²</p>		
事業採択～ H28 まで (H18~H28)	<p>【事業費=23億円】</p> <p>① 事業進捗率 85% (用地進捗率 100%)</p> <p>② 用地取得面積約 28,200m² (面積ベース進捗率 100%)</p> <p>③ 平成 26 年 9 月 1,000m 部分供用</p>	I 期工区の幅員狭小、線形不良箇所を改良し、円滑な交通を確保。また、バイパス整備により、洪水発生時に孤立する恐れのあった境地区集落のアクセス機能を強化。	
今後 2 年間 (予定) (H29~H30)	<p>【事業費= 4 億円】</p> <p>平成 30 年度 全線供用予定</p>	全線供用により、当該路線の未改良区間を解消し、円滑な交通を確保することで、国道 9 号と国道 178 号を結ぶ南北軸が強化される。	

位置図



- ### 凡例
- : 高速道路
 - : 国道
 - : 県道
 - : 事業区間(整備中)
 - : 事業区間(整備済)
 - : 公共施設
 - : 交通量

新温泉町

(主)香住村岡線
延長 1,800m

II期工区
延長 800m

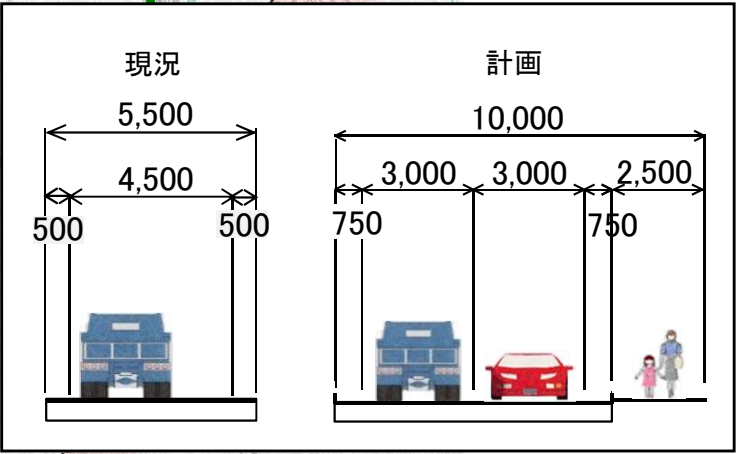
I期工区
延長 1,000m

H26.9供用

香美町

自動車: 4,237台/日
自転車: 16台/12h
歩行者: 52人/12h
(H22センサス)

横断図

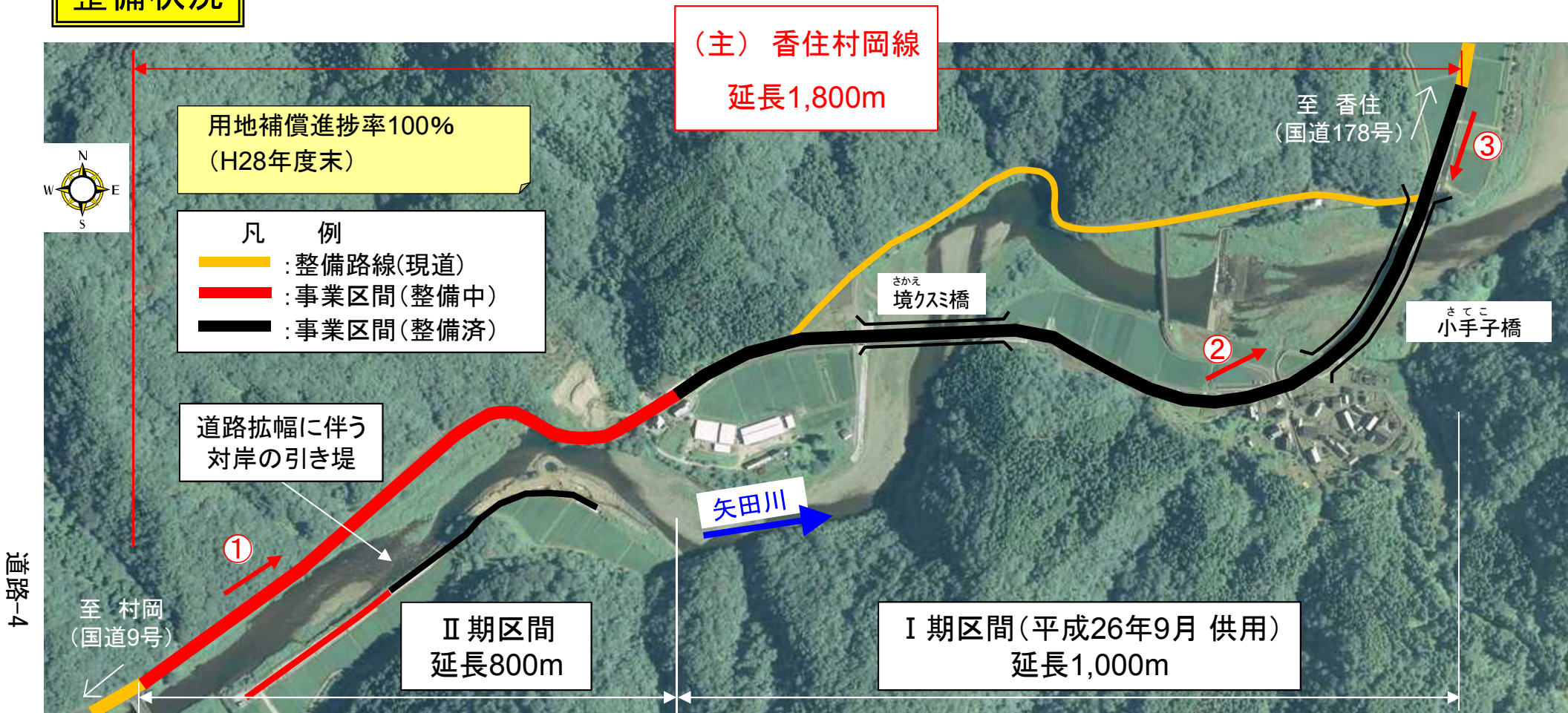


道路-3



至 国道9号

整備状況



出典: 国土地理院

①未施工区間の状況



②橋梁部(供用済)の状況



③起点側(供用済)



交通の円滑化と安全性の向上

- ・ 幅員が狭く見通しが悪いため大型車のすれ違いが困難
- ・ 冬期積雪時には、さらに走行環境が悪く、危険な状況

①バスとのすれ違いが困難な状況

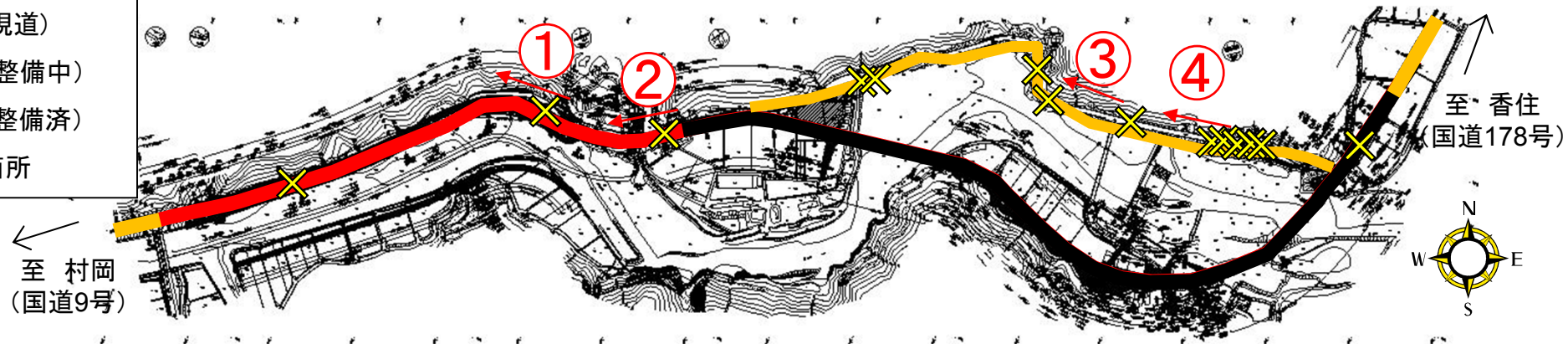


②見通しが悪く危険な状況



- 凡 例
- : 整備路線(現道)
 - : 事業区間(整備中)
 - : 事業区間(整備済)
 - X : 事故発生箇所

道路-5



③大型車の通行状況(冬期)



④事故状況(冬期)

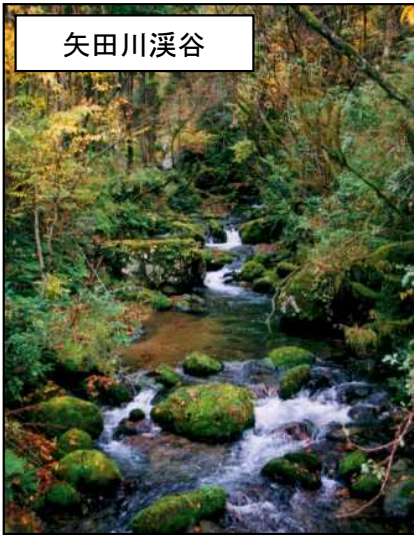
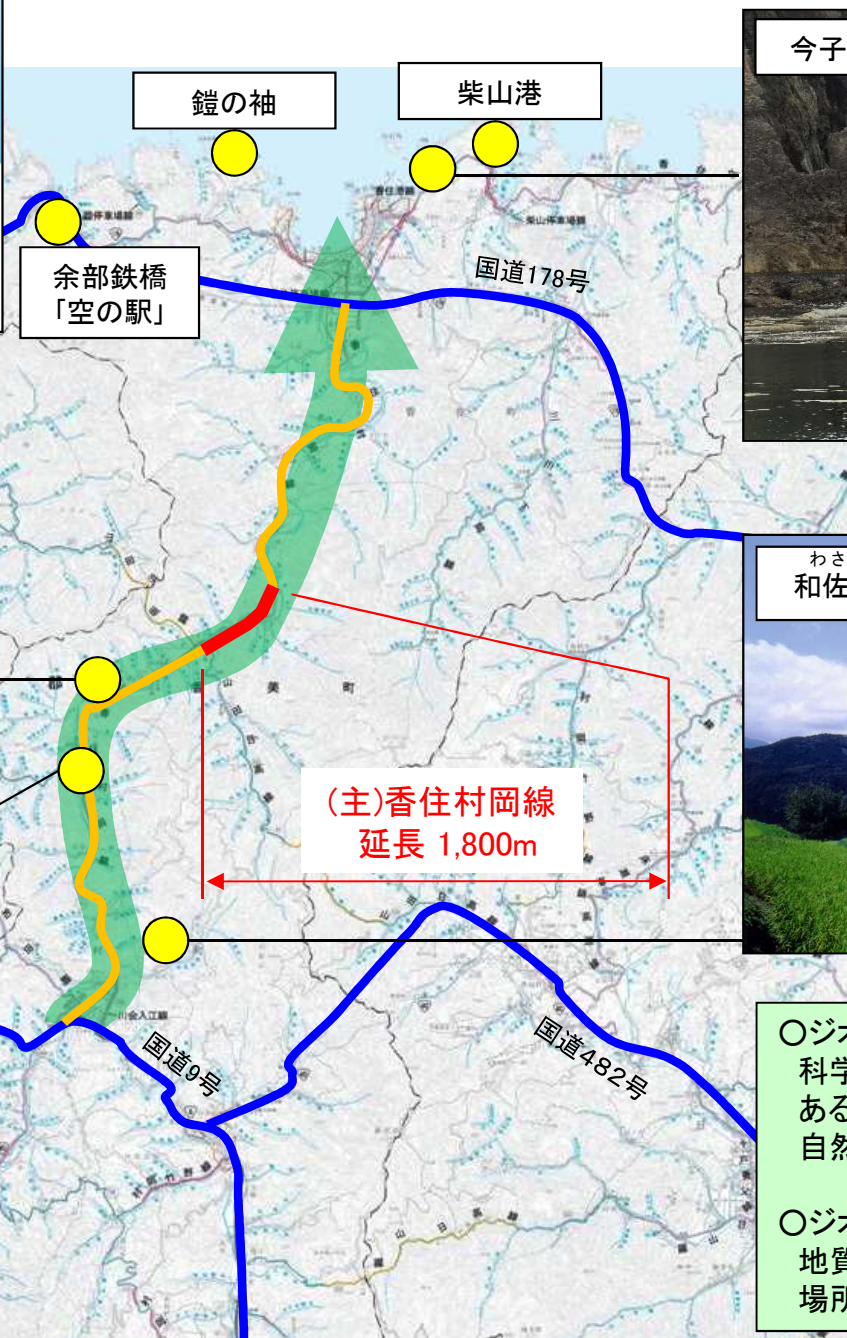


(主)香住村岡線 山田口橋～境の交通事故発生状況

	交通事故発生件数		
	物損事故	人身事故	合計
平成25年	7	0	7
平成26年	5	0	5
平成27年	1	1	2
合計	13	1	14

地域間の交流・連携の促進

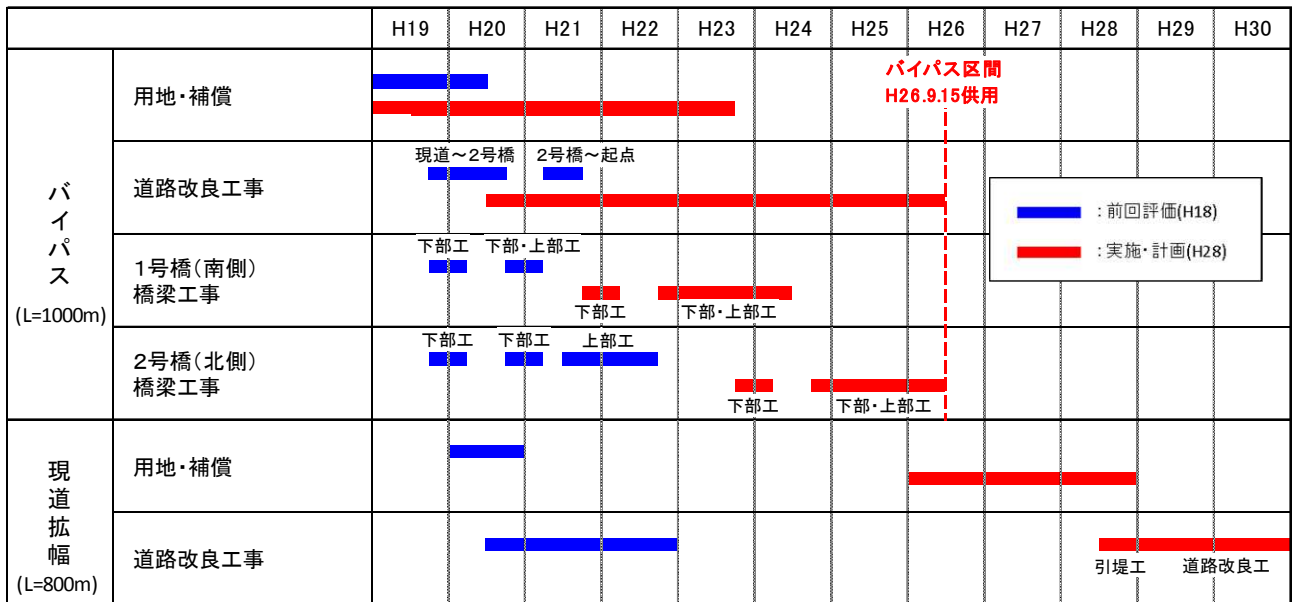
・ 山陰海岸ジオパークの各ジオサイトへのアクセスルート強化など
地域間の交流・連携を促進



○ジオパーク
科学的に見て特に重要で貴重な、あるいは美しい地質遺産を複数含む自然公園のひとつ

○ジオサイト
地質や文化・歴史を感じることができる場所

1 スケジュール



2 事業効果について

(1) 費用対効果

① 便益 (B) の項目

	B(便益)	算出方法
道路事業	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 of 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 of 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 of 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) (百万円)			B/C	
		便益額(百万円)			総費用	事業費	維持管理費		
道路	主要地方道 香住村岡線	全体事業費	① 走行時間短縮便益	3,066	時間短縮: 3.3分→2.2分 計画交通量: 4,700台/日	2,862	2,756	106	1.1
			② 走行経費減少便益	192					
			③ 交通事故減少便益	13					
			計	3,271					
	残事業費	① 走行時間短縮便益	1,225	時間短縮: 2.7分→2.2分 計画交通量: 4,700台/日	370	323	47	3.5	
		② 走行経費減少便益	56						
		③ 交通事故減少便益	0						
		計	1,281						

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 幅員狭小、線形不良の解消による緊急輸送道路ネットワークの強化
- ② 道路拡幅による冬期積雪時の安全性の向上

道路・街路事業の効果

対象事業:道路事業 (主)香住村岡線

(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
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)
		○ 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)
		— 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
		○ 交通安全対策
②地域の活性化	○ 地域間交流の促進	
	— 中心市街地の活性化	
	○ 地域産業の活性化	
	○ 観光支援	
	— 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	
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

(3) 地域からの要望状況等

要望状況等	但馬自治会及び兵庫県町議会議長会により、残るⅡ期工区の早期完成が要望されている。
-------	--