

島根県公共事業再評価 対応方針（案）

作成日 令和2年5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) 主要地方道 田所国府線 防災安全交付金事業 市木工区</p> <p>(事業位置) 邑智郡邑南町市木 地内</p> <p>(事業費) 900,000 千円</p> <p>(事業概要) 本事業は邑南町市 木地内の 2.45Km 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：H23年度 用地着手年度：H23年度 工事着手年度：H23年度 再評価(審)年度： 完了予定年度：R6年度 経過年数：10年</p> <p>(進捗状況と今後の見込) 全体で 72 %の進捗 (事業費ベース) 用地補償は 68 %完了 (面積ベース)</p> <p>現在瑞穂 IC 側から L=1.35km 間の供用開始を行っている(延長 ベースで 55 %)。残区間も今年度 に用地買収をすべて完了する予定 である。</p>	<p>(事業導入の経緯・目的) 当該区間は、邑智郡邑南町市木地 内における未改良区間における離合 困難箇所の解消を図るものである。 現地は、幅員が狭小であり、線形 不良のために大型車の離合も困難な 状況である。特に冬期においては積 雪が多く、吹き溜まりになる区間が 存在しており、大変危険な状況であ ることから、当該区間を整備し、安 全でかつ円滑な交通ルートを確認 し、併せて、浜田自動車道瑞穂ICへ のアクセス強化を同時に図るもので ある。</p> <p>(事業を取り巻く社会情勢) 本路線は、邑南町市木地区と旧瑞 穂町中心部とを結ぶ唯一の路線とな っており、地元住民等の生活道路と して利用されている。例年積雪が多 い地域であり、雪害により浜田道が 通行止めとなった際、瑞穂 IC から 国道 261 号へのアクセスルートとな っている。</p> <p>(事業に対する地元情勢・計画の熟度) 道路拡幅事業に対する地元の期待 は大きく、邑南町重点要望箇所とし て早期拡幅を毎年要望されている。 1.35km 区間は供用済であり、今年 度に用地買収をすべて完了する予定 である。</p>	<p>(費用対効果) B/C=0.36</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(589 台/日)から道路規 格 3 種 4 級、設計速度 V=40km/h、 道路幅員は 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 同区間において、現道拡幅案と、 バイパス案を代替案として設定 し、比較検討を行った。 経済性、施工性等を総合的に勘 案して決定した。 現道拡幅 L=2.45km</p> <p>③コスト縮減への取組 近隣の公共工事で発生する建設 発生土を盛土材として利用。</p> <p>(その他の効果) ・市木地区と旧瑞穂町中心部を結 ぶ大切な生活道路でもあり安全で 安心な交通を確認する。 同区間の拡幅を行うことにより 冬期間の通行確保がしやすくな る。 そのことにより、浜田道瑞穂 IC から国道 261 号までのアクセス時 間の退縮が図られる。</p>	<p>(生活環境・自然環境への影響) ・散水、低騒音型建設機械の使用、 沈砂池の設置等により対応する。 ・代替河川工事において環境保全型 ブロックを使用する。</p> <p>(事業を中止した場合の影響) 現在でも幅員の狭い箇所が残され ており、冬期には路肩には吹き溜ま りが出来るため、今後も安全かつ円 滑な交通の確保が困難となることか ら、生活・経済活動に支障が生じる。 また、用地買収は順次進めており、 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) これまで、計画延長 2.45km のうち 1.35km を供用済であり、引き 続き全線開通を目指 して整備を進めている。 現在も事業の必要性 は変わっておらず、こ れまで供用開始した区 間の効果発現、その他 の社会的効果のため にも、全線改良を図る必 要がある。</p>

# 主要地方道 田所国府線 市木工区

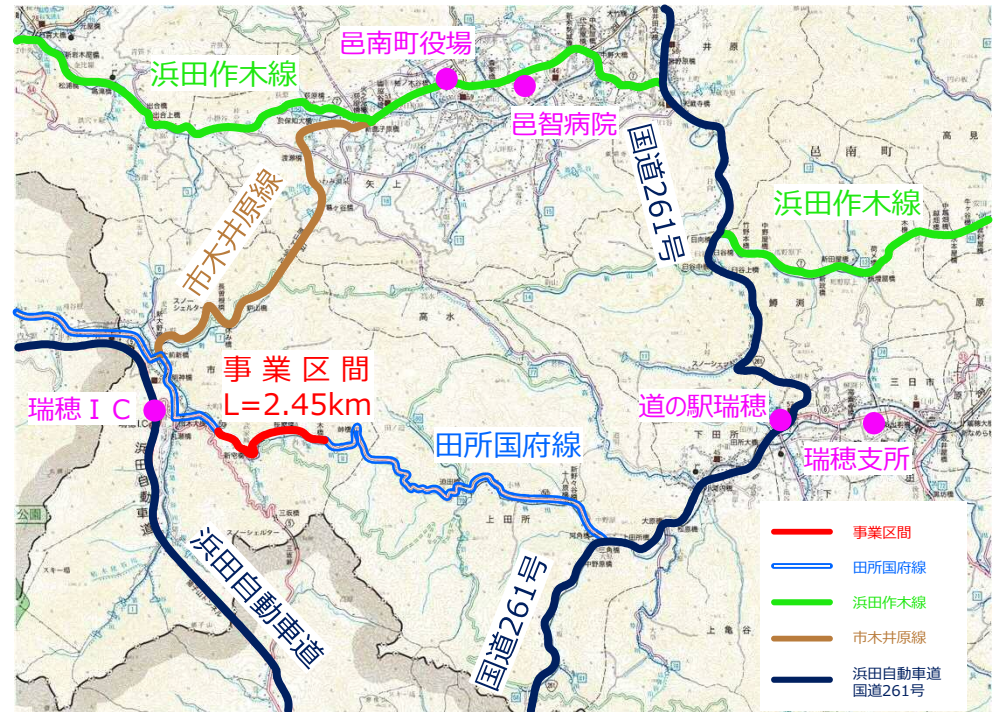
## 【路線の概要】

主要地方道田所国府線は、邑智郡邑南町田所の国道261号交点を起点に、浜田市下府町の国道9号に至る道路であり、邑南町市木地内にある浜田自動車道瑞穂ICとのアクセス道路としての役割も担っている。

## 【事業の概要】

当該路線の内、国道261号交点～瑞穂IC間は、道路拡幅が狭く線形も屈曲しているため離合が困難な箇所もあるほか、冬期の積雪が多く、吹き溜まりになる区間が存在し大変危険な状態である。

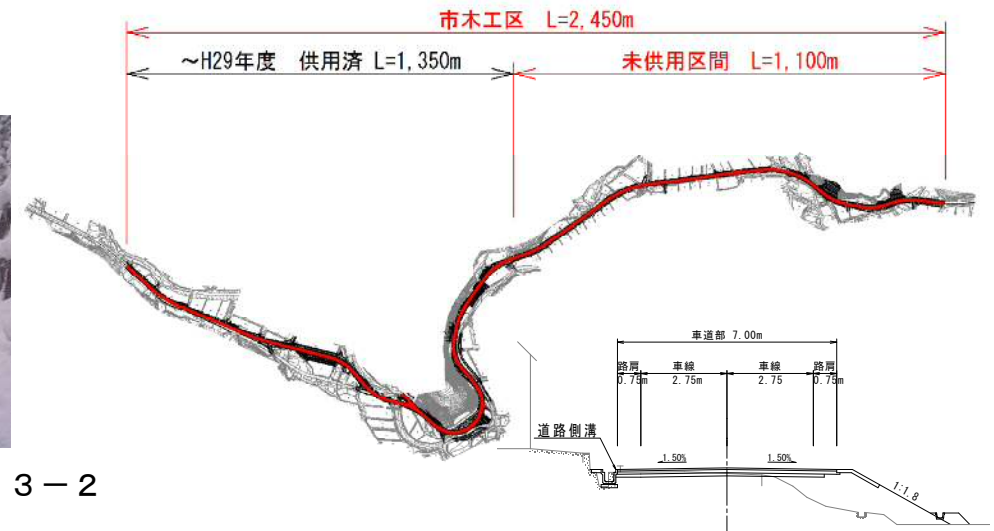
本事業により道路を拡幅する事により、通行車両の安全確保を図るだけでなく、瑞穂ICからのアクセスの利便性向上が図られる。



①未改良箇所



②積雪状況



## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・B P・その他の別
(主)田所国府線	市木工区	L=2.45km	交付金	現道拡幅

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
541	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	9.00億円	0.00億円	9.00億円
基準年における 現在価値 (C)	10.27億円	0.00億円	10.27億円

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 36 年			
単年便益 (初年便益)	0.20億円	0.01億円	0.00億円	0.20億円
基準年における 現在価値 (B)	3.27億円	0.11億円	0.00億円	3.38億円

## 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)	0.00億円	0.00億円	0.00億円	0.00億円	0.02億円	0.02億円
基準年における 現在価値 (B)	0.03億円	0.00億円	-0.01億円	0.01億円	0.26億円	0.29億円

## ③ 結果

費用便益比 (B/C)	0.36
経済的純現在価値 (B-C)	-6.60
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	aaaabbbb	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: (主)田所国府線 市木工区

### ■総合評価

費用便益比: aa  
社会的効果: bbbb

**結果**  
**aaabbbb**  
 事業を行う価値がある

### ■費用便益比

B/C= 0.36 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	5	10	国道261号と浜田道瑞穂ICとのアクセス強化を目的に整備を行っている。
	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		道の駅瑞穂、瑞穂ハイランド、香木の森
	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	旧瑞穂町市木地区と旧瑞穂町中心部とを結ぶ唯一の経路
	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		半径10km以内に、邑南町役場、市木小学校、瑞穂・石見中学校、矢上高校、石見養護学校
	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		おおなんバスの市木線となっている
	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		拡幅・線形改良による運転性の向上。
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	25	計画区間に落石危険箇所が有り、今回の事業で対策工事を施工する。
	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		積雪のため、通行止めを実施した。
	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		大型車両の通行制限あり(設計荷重14tの橋梁)
	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		
		●	○	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	5		
	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		代替ルートなし。
	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	5	15	川本警察署の統計で、3件以上の事故発生が確認された
	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		現道に半径40m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	5		
	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