

投資事業評価調書(新規)

| | | | | | |
|------|-------------------|---------------------|----------------------------------|----|------------------------|
| 部課室名 | 県土整備部土木局 道路建設課 | 記入責任者職氏名 (担当者氏名) | 道路建設課 宮川 耕二 (課長補佐兼県道係長 吉村 文章) | 内線 | 4 3 6 2 (4 3 7 6) |
|------|-------------------|---------------------|----------------------------------|----|------------------------|

| | | | | | |
|--|---|--------------------|--|-------------|-------------|
| 事業種目 | 道 路 | 事業名 | 事業区間 | 総事業費 | 約9.9億円 |
| | | 道路改築事業 (主)浜坂温泉線 | 美方郡浜坂町 ^{とちたに} 栃谷 | 内地補償費 | 約1.9億円 |
| 所在地 | | | 事業採択 予定年度 | 着工予定 年 度 | 完成予定 年 度 |
| 美方郡浜坂町 ^{とちたに} 栃谷 | | | 平成17年度 | 平成17年度 | 平成20年度 |
| 事業目的 | | | 事業内容 | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 幅員狭小かつ道路線形が悪い通行障害区間の解消を図り、自転車歩行者の安全と円滑な車両の通行を確保する。 ● 防災・医療福祉等の緊急輸送路としての機能向上、浜坂・温泉町両町間の交流・連携強化を図る。 | | | 道路改築(バイパス) L=1,120m(うちトンネル L=262m) 【計画幅員】 明かり部: W=6.0(10.0)m(2車線+片側歩道(2.0m)) トンネル部: W=6.0(9.5)m(2車線+片側歩道(2.0m)) 【計画交通量】 9,100台/日 【現況幅員】 W=5.0~5.5(8.0~8.5)m 【現況交通量】 9,334台/日 | | |
| 評価視点 | 評価結果の説明 | | | | |
| (1)必要性 安全・安心の 確保 | <ul style="list-style-type: none"> ● 幅員狭小かつ道路線形が悪い(カーブが連続)ため、大型車のすれ違いが困難であるとともに、前後輪の内輪差に起因し、センターラインをはみ出している状況である。過去5年間に人身5件、物損41件の交通事故が発生しており、事故発生の危険性が高いことから、安全かつ円滑な車両の通行の確保が必要である。 ● 当該区間は人家密集地で小学校もあることや、地元中学・高校への通学路でもあり歩行者や自転車が集中・混在することから、バイパス整備により集中する自転車歩行者の分散を図り、通学生の安全を確保する必要がある。 ● 本路線は、緊急輸送路に指定されており、バイパス整備により安全かつ円滑な交通の確保が可能となり、防災面での強化、救急医療福祉サービスの充実が図られる。 | | | | |
| くらしと交流 を支える | <ul style="list-style-type: none"> ● 浜坂・温泉町中心部を結ぶ唯一の幹線道路であることから、通行障害区間の解消により両町間の交流・連携の強化、観光・産業など地域振興に寄与する。 ● バイパスルートに隣接する「バイカモ」の群生地として有名な(二)田君川へのアクセスが容易になることによる地域の活性化が期待されている。(別途河川事業で遊歩道を計画中) | | | | |
| 地域のニーズ | <ul style="list-style-type: none"> ● 浜坂町総合計画において、本バイパスの整備について取り上げ早期整備を強く求めている。 | | | | |
| (2)有効性・効率性 有効性 | <ul style="list-style-type: none"> ● 費用便益比 B / C = 2 . 1 | | | | |
| 代替性 | <ul style="list-style-type: none"> ● 当該区間は人家密集地で現道拡幅が困難であり、通過交通を排除するうえでもバイパスが最適である。計画ルートについては地元住民の参画によるP Iの的手法により決定している。 | | | | |
| 効率性 (事業執行環境) | <ul style="list-style-type: none"> ● 地元住民の参画によりルート決定しており、円滑な事業実施に向け、既に用地取得の面で地元の協力体制が整っている。 | | | | |
| (3)環境適合性 | <ul style="list-style-type: none"> ● 通過交通がバイパスへ転換することにより、現道沿線集落の生活環境の改善が図られる。 ● 切土・盛土等の人工法面には、周辺植生に配慮した緑化を行い、環境への影響を最小限に留める。 | | | | |
| (4)優先性 | <ul style="list-style-type: none"> ● 当該区間の整備について、地元住民との合意形成が図られたことから、平成17年度より事業着手する。なお、事業実施にあたっては、「合併支援県道整備事業」の活用を視野に入れ、早期の整備を図る。 | | | | |