

## 投資事業評価調書（新規）

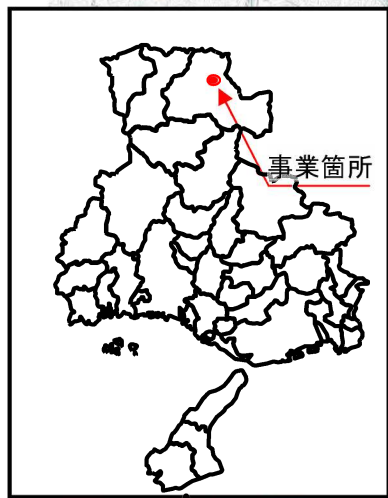
部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 杠 典英 (県道係長 上田 英則)	内線	4362 (4376)
------	-------------------	---------------------	-----------------------------	----	----------------

事業種目	道路	事業名	事業区間	総事業費	約 9.7 億円
		道路改築事業 一般県道 <small>としまげん ぶ じょうとよおか</small> 戸島玄武洞豊岡線	<small>とよおかしあかいし</small> 豊岡市赤石	内用地補償費	約 3.6 億円
所在地				着手予定 年 度	完成予定 年 度
<small>とよおかしあかいし</small> 豊岡市赤石				H23	H27
事業目的			事業内容		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は城崎地区の円山川右岸側から、「玄武洞」を経て、豊岡市中心部に至る道路である。</li> <li>・豊岡市中心部から城崎地区にかけては、円山川の異常出水時に、当該路線と県道豊岡瀬戸線（円山川左岸）が通行不能となることから、災害に強い道路整備が求められている。</li> <li>・また、当該区間は、円山川と玄武洞に挟まれた狭隘な区間であり、線形も悪いため、乗用車の離合が困難となっている。</li> <li>・このような中、平成22年10月に「山陰海岸ジオパーク」の「世界ジオパークネットワーク」への加盟が認められ、代表的なジオサイトである「玄武洞」への唯一のアクセスである当該区間は、観光ルートとしても、整備の必要性が高まっている。</li> <li>・このため、当該区間の整備により、「玄武洞」へのアクセス強化を図り、ジオツーリズムの推進を支援するとともに、災害に強い道路ネットワークを構築し、地域の交流連携や活性化を支援する。</li> </ul>			道路改築事業 L=1,700m <b>【構造規格】</b> ：3種3級（平地部） <b>【計画幅員】</b> ：W=6.0(10.0)m （2車線+片側歩道） <b>【計画交通量】</b> ：10,800台/日(H42) <b>【現況交通量】</b> ：2,998台/日(H17セナス) <b>【負担割合】</b> ：国5.5/10 県4.5/10		
評価視点	評価結果の説明				
(1)必要性 ○安全・安心を確保する道づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線及び県道豊岡瀬戸線は、平成16年の台風23号により同時期に3日間、その後、平成18年、平成21年にも冠水による通行止めが同時期に発生している。</li> <li>・県道豊岡瀬戸線の抜本的な冠水対策は困難であることから、当該区間の道路高さを「玄武洞」付近で3～4m程度嵩上げすることにより、冠水を防ぐとともに、現在事業中の城崎大橋を整備することにより、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークを構築し、城崎地区の孤立問題を解消する。</li> <li>・また、現道幅員が4.5m前後と狭小で、乗用車同士のすれ違いが困難な上、線形不良で見通しも悪く、交通安全上からも整備の必要性が高い。</li> </ul>				
○くらしと地域交流を支える道づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「世界ジオパークネットワーク」への加盟を契機に、「玄武洞」への唯一のアクセス道路である当該区間を整備することにより、ジオツーリズムの推進を支援し、地域の経済や観光の振興に寄与する。</li> <li>・当該区間と城崎大橋の整備により、京丹後方面や豊岡市街地から城崎地区へのアクセスが強化され、地域間の交流連携の拡大が図られる。</li> </ul>				
(2)有効性・効率性 ○有効性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益比 <math>B/C=2.2</math></li> <li>・2車線への拡幅及び歩道設置により、走行時間の短縮や安全性の向上が図られるとともに、安全な歩行空間が確保される。</li> </ul>				
○代替性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパス案はトンネル構造となり多大な費用を要するため、経済的な現道拡幅案を採用する。</li> </ul>				
○効率性 (事業執行環境)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道拡幅案について、これまで地元や関係機関との協議を行い、概ね合意を得ており、円滑な事業実施に向けた協力体制が整っている。</li> </ul>				
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山陰海岸国立公園内に位置していることから、道路計画について、環境省と事前協議を行っており、長大な切土法面を避けるなど、自然改変面積を最小に抑え、自然環境に配慮した計画としている。</li> </ul>				
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「玄武洞」のアクセス強化によるジオツーリズムの推進や城崎地区の孤立化の解消は、喫緊の課題であり、早期の事業着手が必要である。</li> </ul>				

# 一般県道 戸島玄武洞豊岡線 位置図

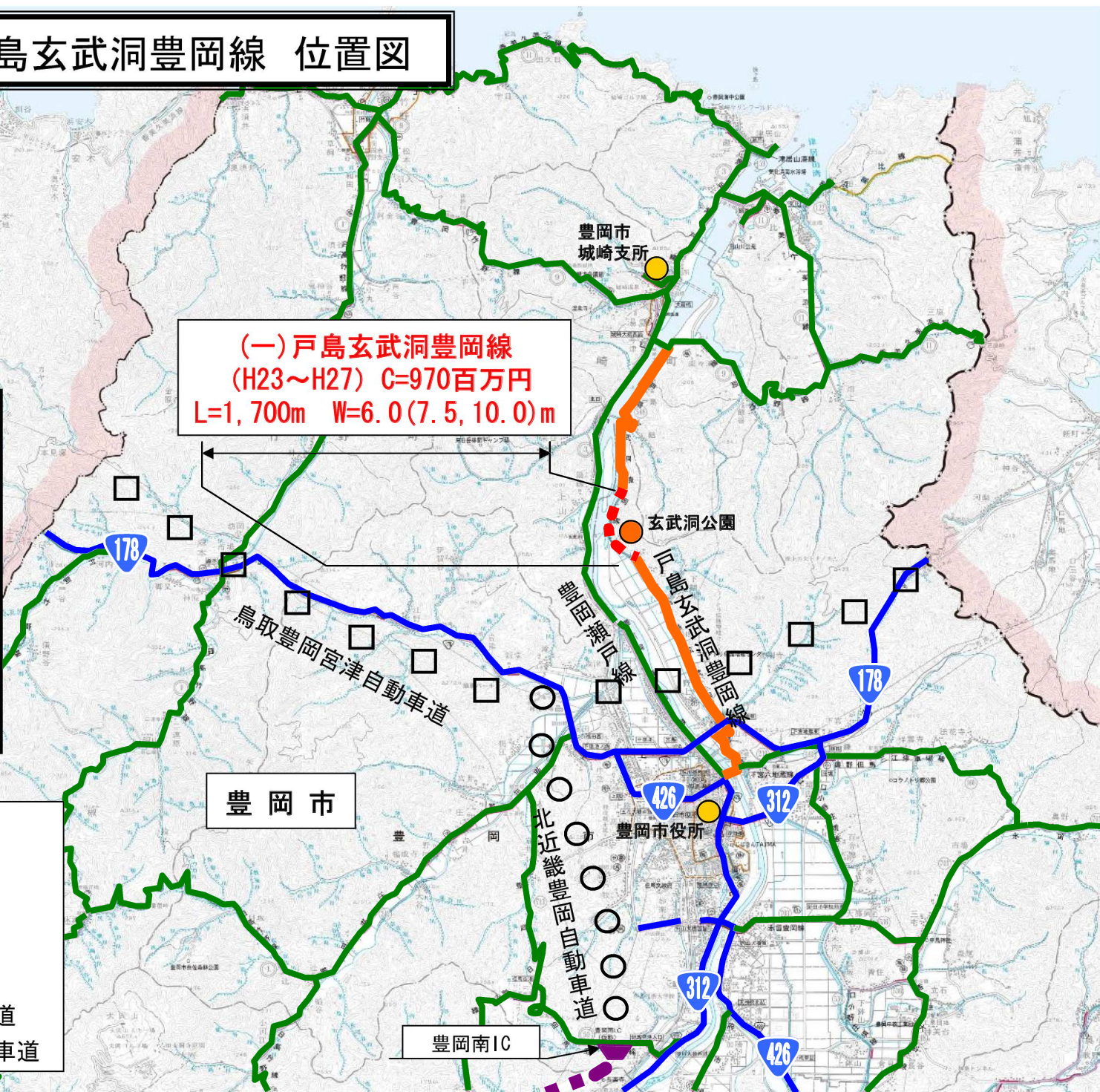


(一) 戸島玄武洞豊岡線  
 (H23~H27) C=970百万円  
 L=1,700m W=6.0(7.5, 10.0)m

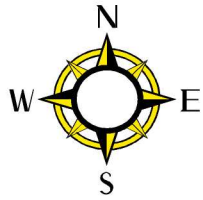


道街一2

- 凡 例
- : 国道
  - : 県道
  - : 事業路線
  - - - : 事業区間
  - : 北近畿豊岡自動車道
  - : 鳥取豊岡宮津自動車道



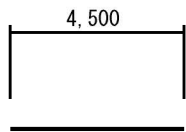
# 全体計画



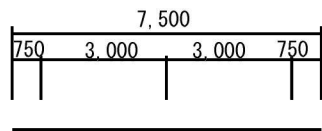
## 凡 例

- : 事業路線
- - - : 事業区間
- : 歩道設置部分
- : 豊岡瀬戸線
- - - : JR山陰本線

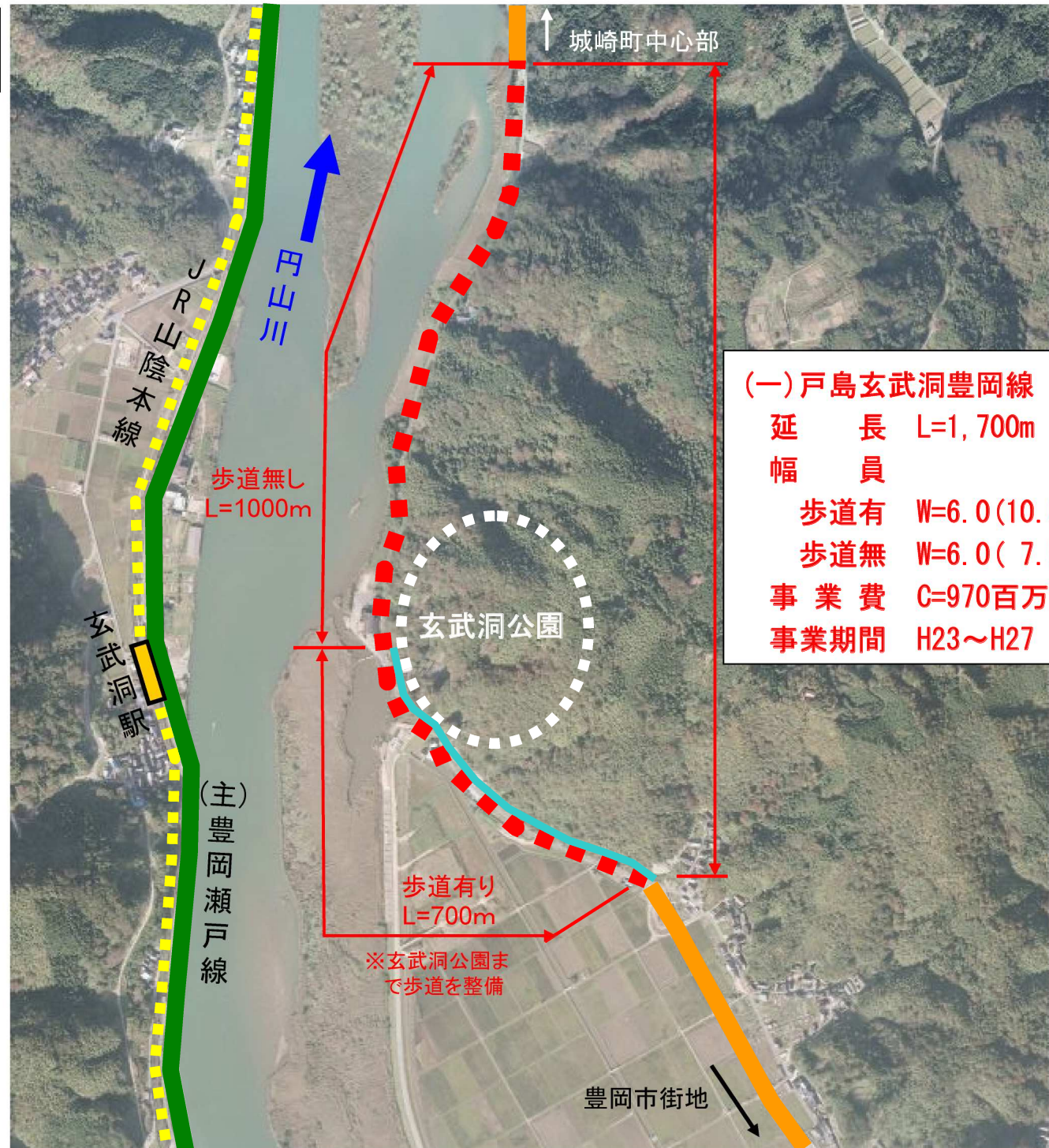
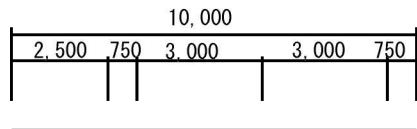
現況断面図



計画断面図(歩道無)



計画断面図(歩道有)



## (一) 戸島玄武洞豊岡線

延 長 L=1,700m

幅 員

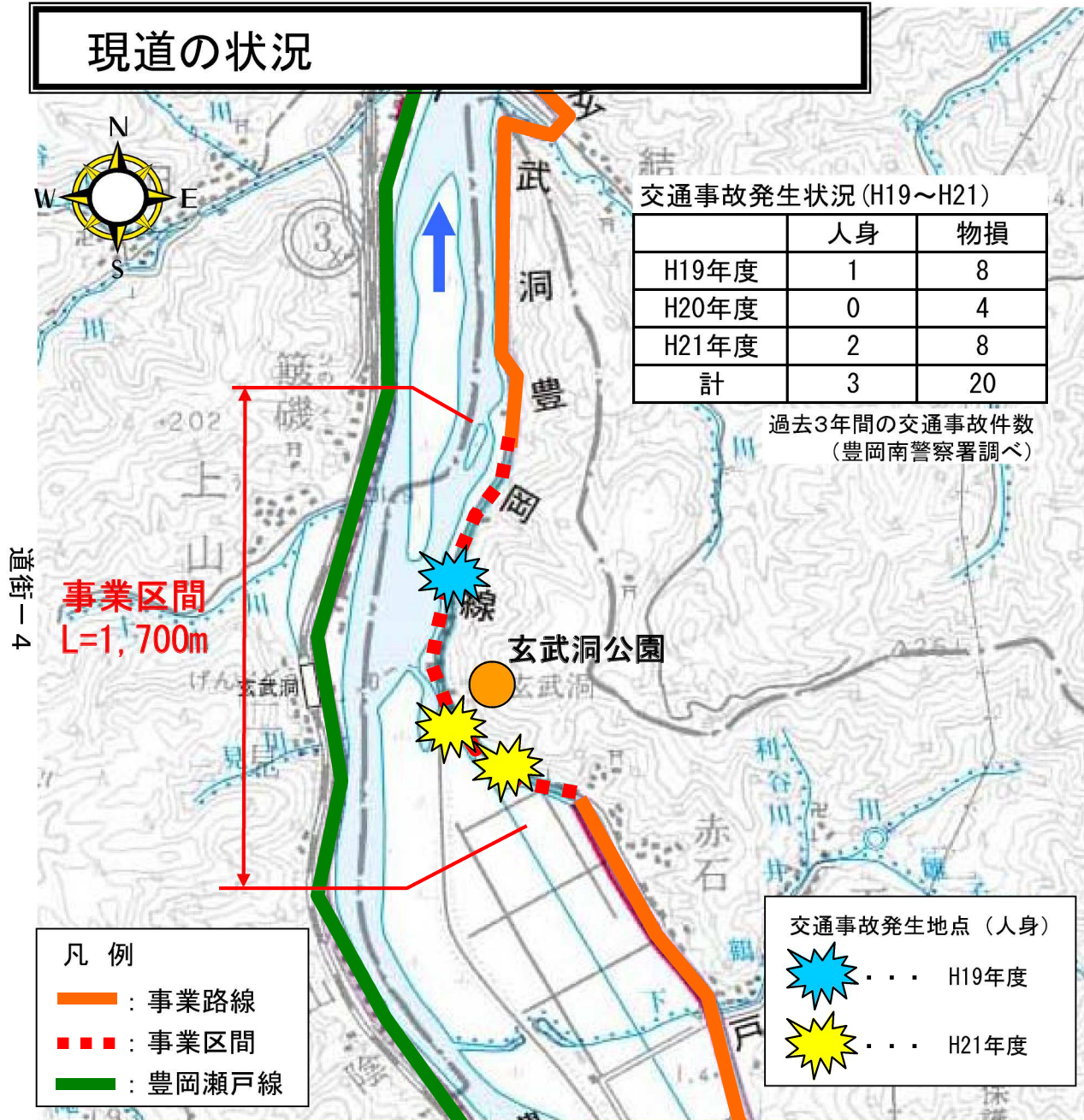
歩道有 W=6.0(10.0)m

歩道無 W=6.0(7.5)m

事業費 C=970百万円

事業期間 H23~H27

# 現道の状況



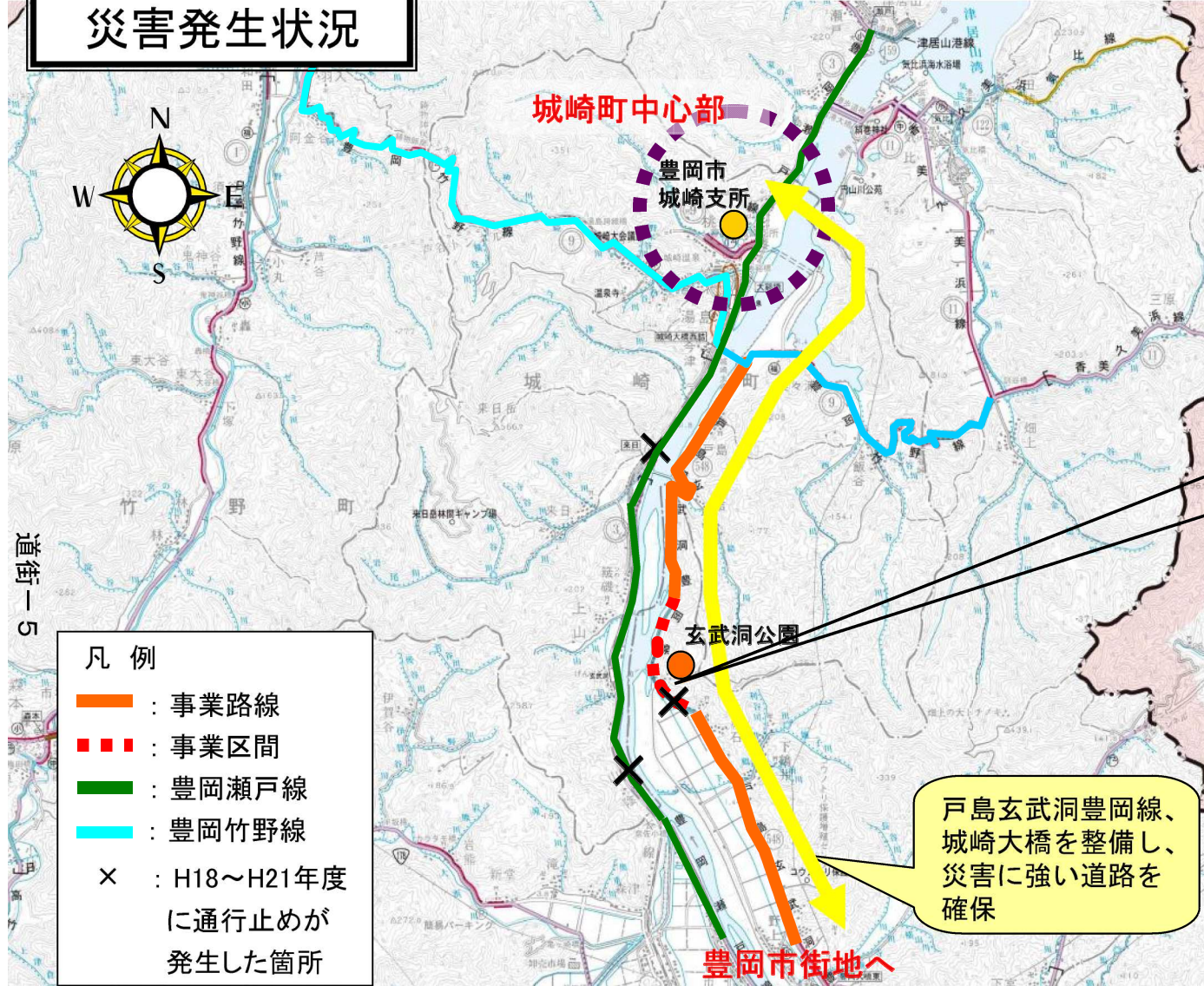
自動車の離合困難



線形不良

・当該区間は、幅員狭小で線形が悪く、乗用車同士のすれ違い困難など、交通安全上の課題を有している。

# 災害発生状況



## 戸島玄武洞豊岡線の過去の浸水状況

平成16年10月台風23号  
による洪水痕跡

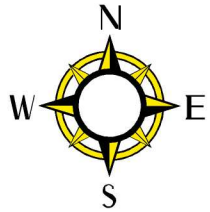


平成18年7月洪水  
による冠水状況



- ・平成16年の台風23号では、当該路線及び県道豊岡瀬戸線が延べ3日間、同時期に通行止めとなり、一時城崎地区が孤立化。また、平成18年、平成21年にも冠水による通行止めが同時期に発生。
- ・新城崎大橋とともに当該区間を整備することにより、災害に強い道路を確保。

# 玄武洞公園へのアクセス強化



凡例

- : 事業路線
- - - : 事業区間
- : 豊岡瀬戸線

- ・戸島玄武洞豊岡線は、玄武洞への唯一のアクセス道路。
- ・道路幅員が狭いため、乗用車でも離合が困難。



道街ー6

ジオパークとは？

- ・科学的にみ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。
- ・貴重な地質遺産を教育、観光、産業などに活用することによる地域の活性化を目的としている。

玄武洞公園への来園者数：19万6千人

(H21年度実績：豊岡市観光課調べ)

- ・世界ジオパークネットワークへの加盟により、今後は、さらに増加が見込まれる。

ゆるキャラ  
「玄さん」



豊岡市マスコット「玄さん」



- ・平成22年10月、山陰海岸ジオパークの世界ジオパークネットワークへの加盟が決定。
- ・豊岡市のゆるキャラ「玄さん」でも有名な「玄武洞」(ジオサイト)は観光振興の起爆剤として期待されている。
- ・戸島玄武洞豊岡線は、「玄武洞」への唯一のアクセス道路。
- ・幅員狭小のため、乗用車でも離合が困難。観光バスの円滑な運行確保に向けても早急な道路整備が期待されている。

■新規事業

○当初計画

(一) 戸島玄武洞豊岡線 事業スケジュール

工種	年 度														
	H23			H24			H25			H26			H27		
調査・設計	■	■	■												
用地補償			■	■	■	■	■	■	■						
道路改良						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

○B/C根拠

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 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： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位})$

○費用便益比(B/C)算出根拠

事業	事業名	B(便益)		C(費用)			B/C
		便益額 (百万円)	代表的な効果	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 一般県道 戸島玄武洞豊岡線	①走行時間短縮便益	1,923	907	818	89	2.2
		②走行経費減少便益	88				
		③交通事故減少便益	0				
		計	2,011				