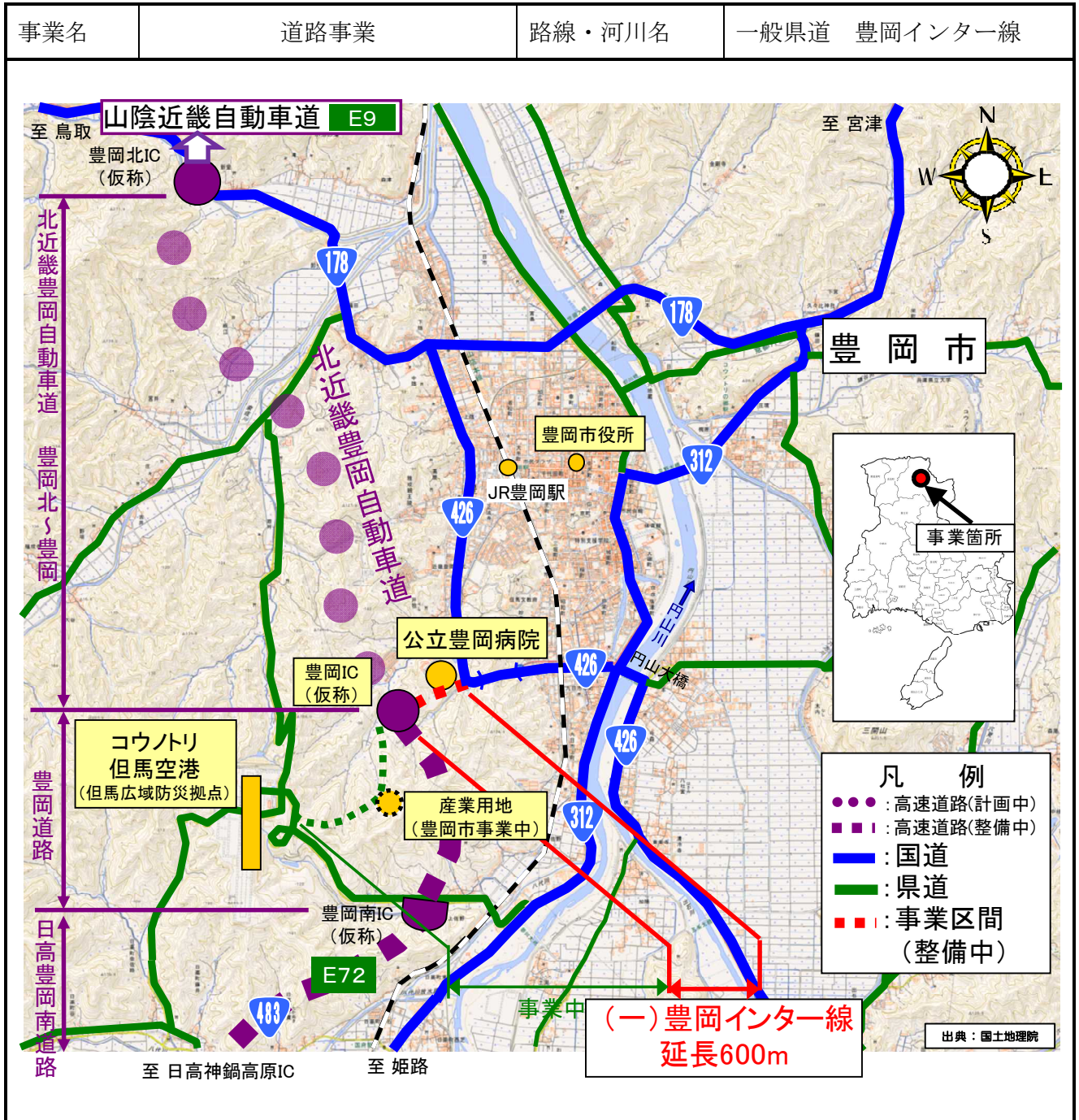


投資事業評価調書（継続：再評価〔第1回〕）

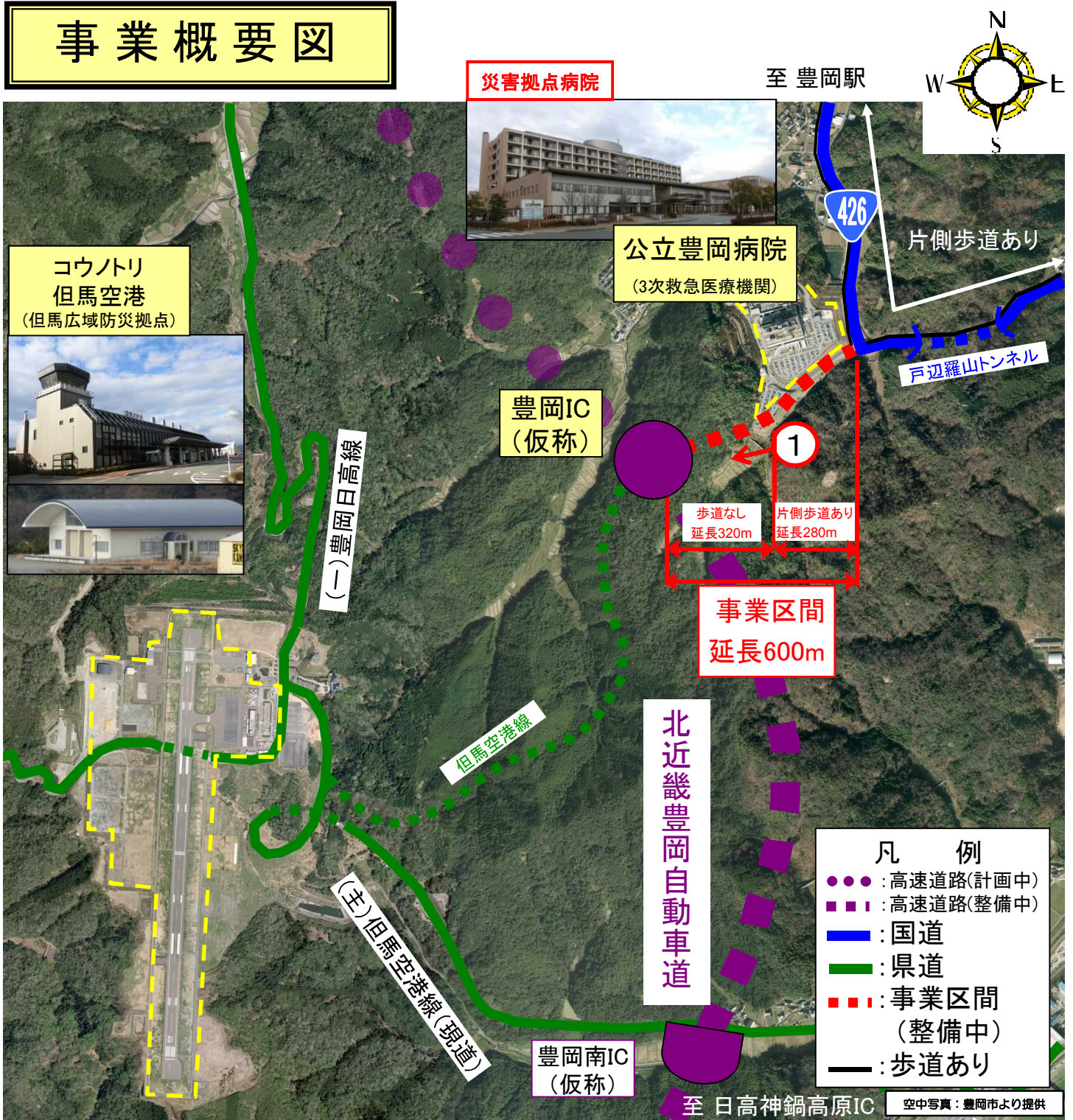
部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 上田 浩嗣 (県道班長 長央 貴晴)	内線	4362 (4376)	
事業種目	道 路	新規評価年度	平成 26 年度		今回評価	前回評価
事業名	道路改築事業 一般県道 豊岡インター線	事業採択年度	平成 26 年度	総事業費	15 億円	9.4 億円
		着工年度	平成 26 年度	内用地補償費	4.6 億円	2.9 億円
事業区間	とよおかしとべら 豊岡市戸牧			完成予定年度	平成 31 年度	平成 30 年度
				進捗率 (内用補進捗率)	49% (100%)	—
				残事業費	8 億円	一億円
事業の目的				事業内容		
①高速道路へのアクセス機能の確保 本路線は、豊岡市街地から北近畿豊岡自動車道(仮称)豊岡インターチェンジへのアクセス道路として機能する。 ②救急時の時間短縮・防災機能強化 緊急輸送道路である北近畿豊岡自動車道と一体となり、3次救急医療機関の豊岡病院や広域防災拠点であるコト利但馬空港へのアクセス向上を図る。				【延長】600m 【構造規格】第3種第2級 【計画幅員】4車線 片側自歩道3.5m 車道13.0m〔全幅19.75m~16.25m〕 【計画交通量】15,300台/日〔H42予測〕 【費用負担】国50%、県50%		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	北近畿豊岡自動車道の整備に合わせ、インターチェンジへのアクセス道路の整備が必要。豊岡インター線は、平成27年6月に都市計画決定。 【北近畿豊岡自動車道の事業の動き】 豊岡道路（豊岡南IC~豊岡IC） 平成27年6月に都市計画決定 平成28年4月に事業化 日高豊岡南道路（日高神鍋高原IC~豊岡南IC）：整備中 八鹿日高道路（八鹿氷ノ山IC~日高神鍋高原IC）：平成29年3月に供用			【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擁壁の基礎形式変更、補償内容の精査による補償費用の変更、及び消雪工の追加等の理由により、事業費を5.6億円増額する。 ②用地補償の交渉に時間を要したため、供用を平成31年度に変更する。		
進捗状況	①進捗率は事業費ベースで49%、用地取得率は100%。 ②平成31年度完成に向け、引き続き工事を推進する。					
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】 —		
(1)必要性	①北近畿豊岡自動車道の(仮称)豊岡インターチェンジやコト利但馬空港と豊岡市中心部を結ぶアクセスルートとして、北近畿豊岡自動車道の整備に合わせ、交通需要に応じた4車線整備による円滑な交通を確保する必要がある。 ②平成16年10月台風23号による円山川の水害では、国道312号等幹線道路が通行止めになり、豊岡市街地や但馬地域唯一の3次救急医療機関である旧豊岡病院への交通が遮断された。そこで災害時等の防災拠点(豊岡病院、コト利但馬空港)への人員・物資輸送の交通確保を図るため、緊急輸送道路である北近畿豊岡自動車道と豊岡市中心部とのアクセス道路を確保する必要がある。					
(2)有効性 ・効率性 (執行環境状況)	①費用便益比B/C=16.4(全体)(前回評価時点B/C=27.2)、B/C=30.7(残事業) ②(仮称)豊岡インターチェンジ及び(主)但馬空港線の供用に合わせた本事業の整備により、救急医療体制の充実、観光振興、企業誘致、空港利用促進等において相乗効果が期待できる。					
(3)環境適合性	①切土法面については、在来種等による植生の復元を図り、周辺環境の保全に配慮する。 ②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	①豊岡市街地から、コト利但馬空港への主要アクセスルートとして、早期に整備する必要がある。 ②当該路線は北近畿豊岡自動車道日高豊岡南道路の(仮称)豊岡南インターチェンジ供用時に発生する、豊岡市街地までの交通集中を分散する機能を有することから、(仮称)豊岡南インターチェンジ供用までの完成が求められる。 ③本路線とつながる(主)但馬空港線沿いには、豊岡市が産業用地を整備しており、早期に整備する必要がある。					
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、北近畿豊岡自動車道の整備に合わせ、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〕）



	事業進捗状況・予定	整備効果
全体 (H26～H31)	【事業費＝15億円】 延長 600m 用地約 21,300m ²	
事業採択～H29 まで (H26～H29)	【事業費＝7億円】 ① 事業進捗率 49% ② 用地取得面積約21,300m ² (進捗率 100%)	
今後2年間 (予定) (H30～H31)	【事業費＝8億円】 平成31年度 全線供用予定	全線供用により、北近畿豊岡自動車道のアクセス道路として機能し、3次救急医療機関である豊岡病院や防災拠点であるコウノトリ但馬空港へのアクセスが向上する。

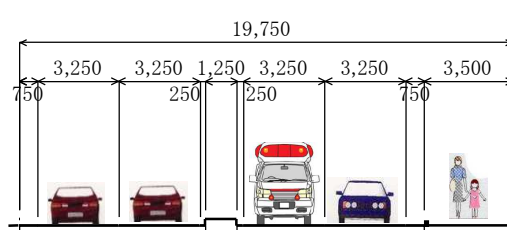
事業概要図



①施工状況 (工事用道路設置済)

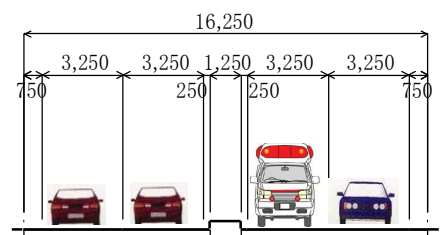


片側歩道あり区間



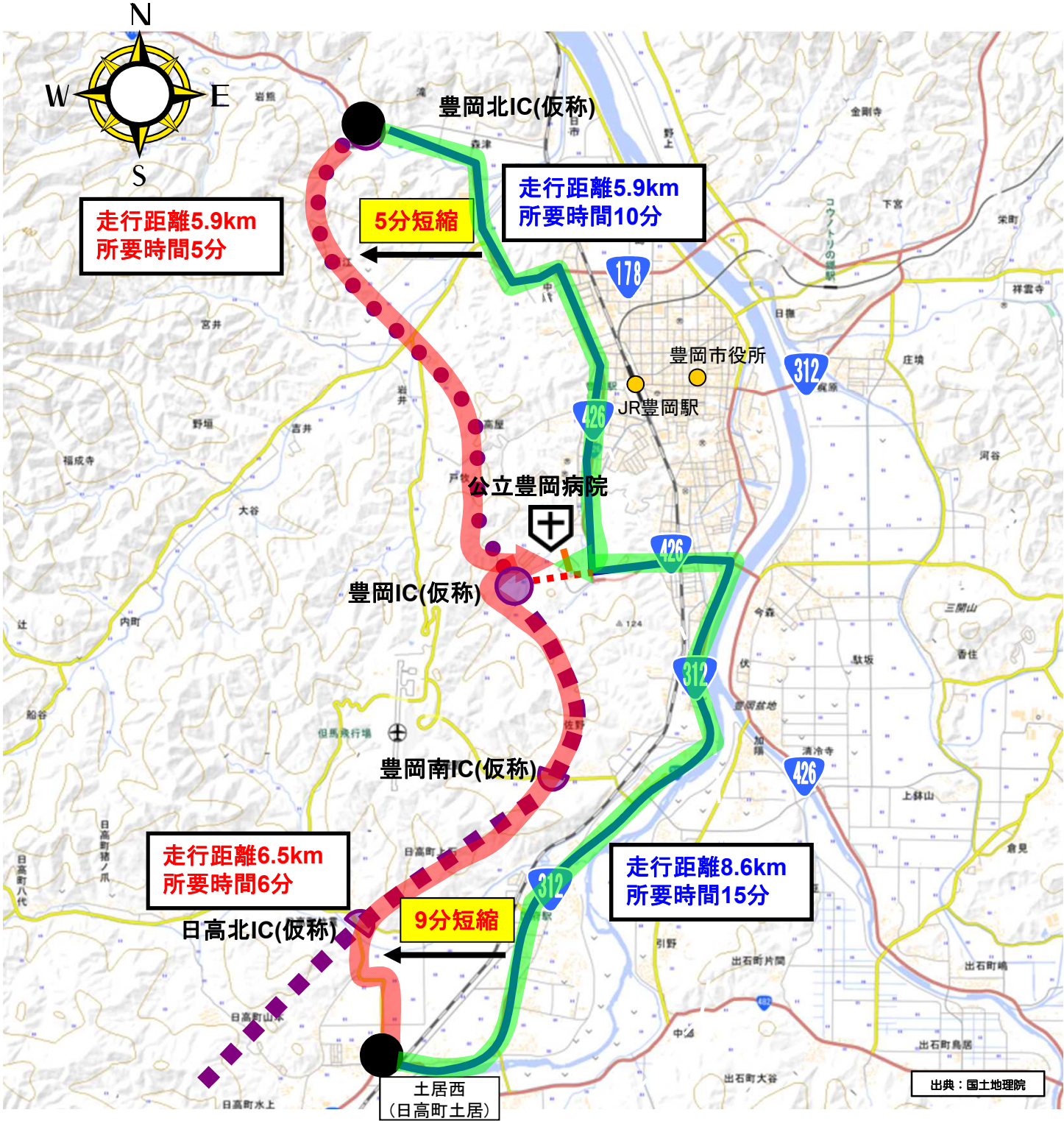
道路-3

歩道なし区間



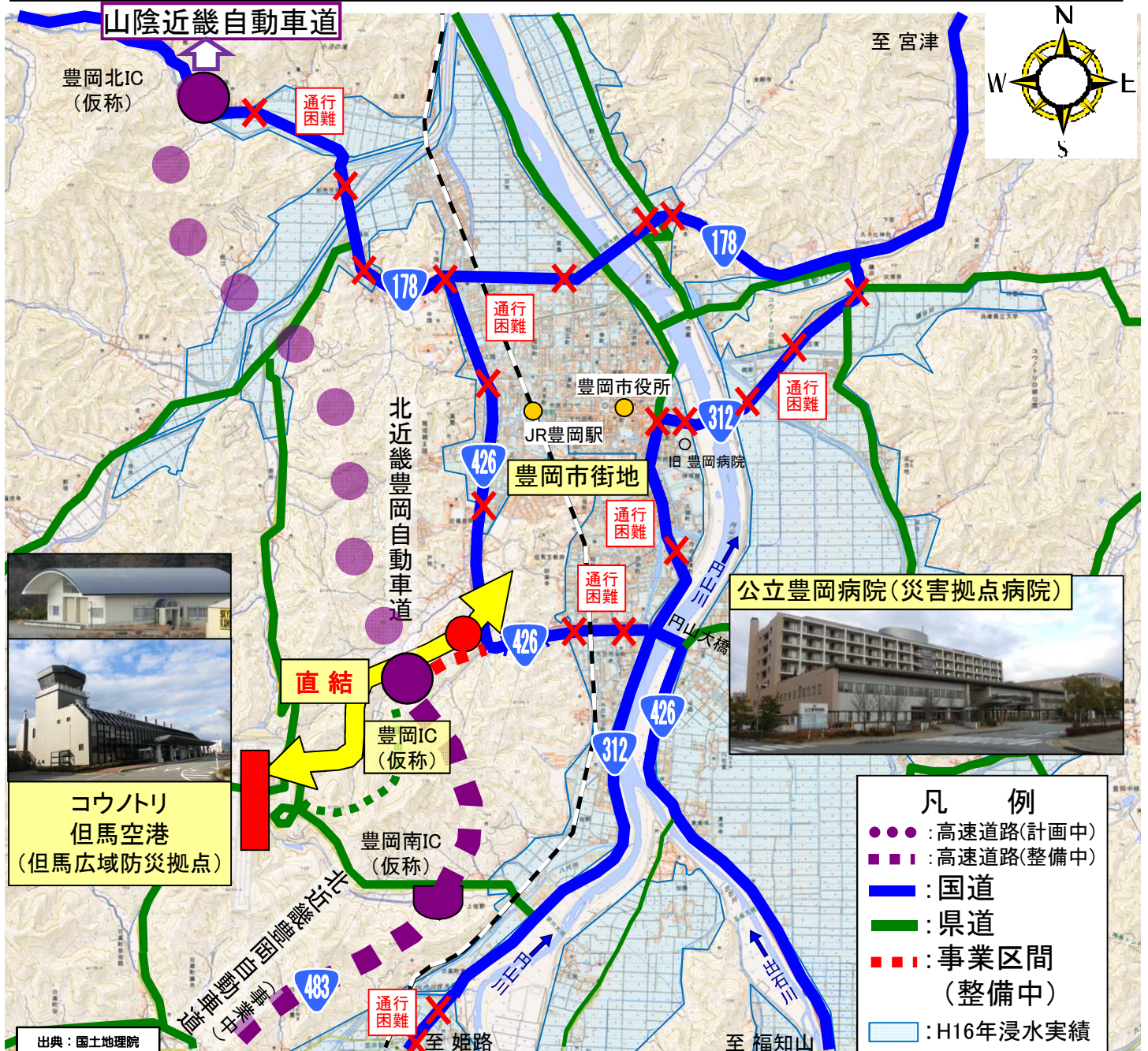
救急時の時間短縮

公立豊岡病院へのアクセス性向上
■ 豊岡市北部では約5分、南部では約9分救急搬送時間が短縮



防災機能の強化

■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)、コウノトリ但馬空港(但馬広域防災拠点)、豊岡市街地が相互に直結し、防災機能が向上



※図中の「×」「通行困難」は、H16年浸水実績と国道(現況)が重なる箇所に表示しており、道路の浸水予測や通行止実績ではありません

・H16年台風23号時の浸水範囲に国道312号、426号が含まれ、周辺地域から公立豊岡病院への一般道でのアクセスが困難
→北近畿豊岡自動車道、豊岡インター線経由でのアクセスが可能になる

1. スケジュール

工種	年度					
	H26	H27	H28	H29	H30	H31
調査・設計	[Blue Bar]					
	[Red Bar]					
用地補償	[Blue Bar]					
	[Red Bar]					
道路改良		[Blue Bar]				
		[Red Bar]				

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： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365 \text{日}$
	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： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365 \text{日}$
	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) (百万円)			B/C	
		便益額(百万円)			総費用	事業費	維持管理費		
道路	道路改築事業	全体事業費	① 走行時間短縮便益	20,928	計画交通量 15,300 台/日 (H42)	1,529	1,412	117	16.4
			② 走行経費減少便益	3,155					
			③ 交通事故減少便益	932					
			計	25,015					
	豊岡インター線	残事業費	① 走行時間短縮便益	20,928	計画交通量 15,300 台/日 (H42)	814	697	117	30.7
			② 走行経費減少便益	3,155					
			③ 交通事故減少便益	932					
			計	25,015					

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 豊岡 IC(仮称)の供用に合わせた整備により、観光振興や企業誘致等による地域の活性化
- ② 公立豊岡病院(3次救急医療機関)へのアクセス機能の向上による救急医療体制の充実
- ③ 北近畿豊岡自動車道と国道426号を結ぶ災害時の緊急輸送道路の機能強化

道路街路事業の効果

対象事業：道路事業 県道豊岡インター線

(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)
		○ 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の支援	
③円滑な交通体系の確保	○ 公共交通機関利用の促進 交通結節点の機能の向上	
④地域の環境改善	○ 沿道環境の改善 景観形成	