

投資事業評価調書（新規）

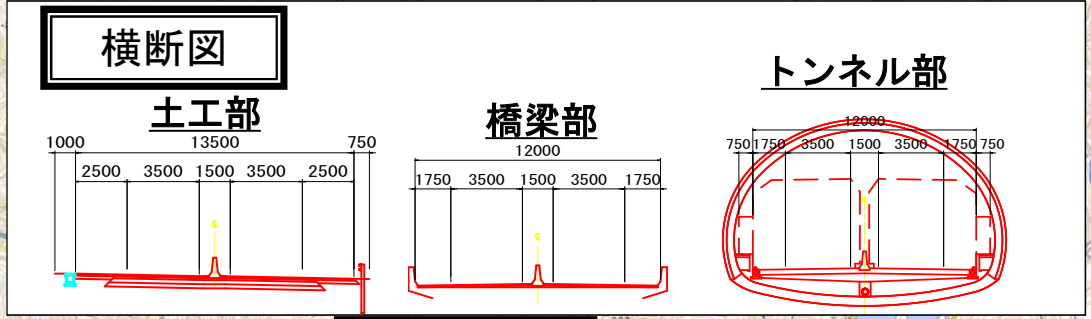
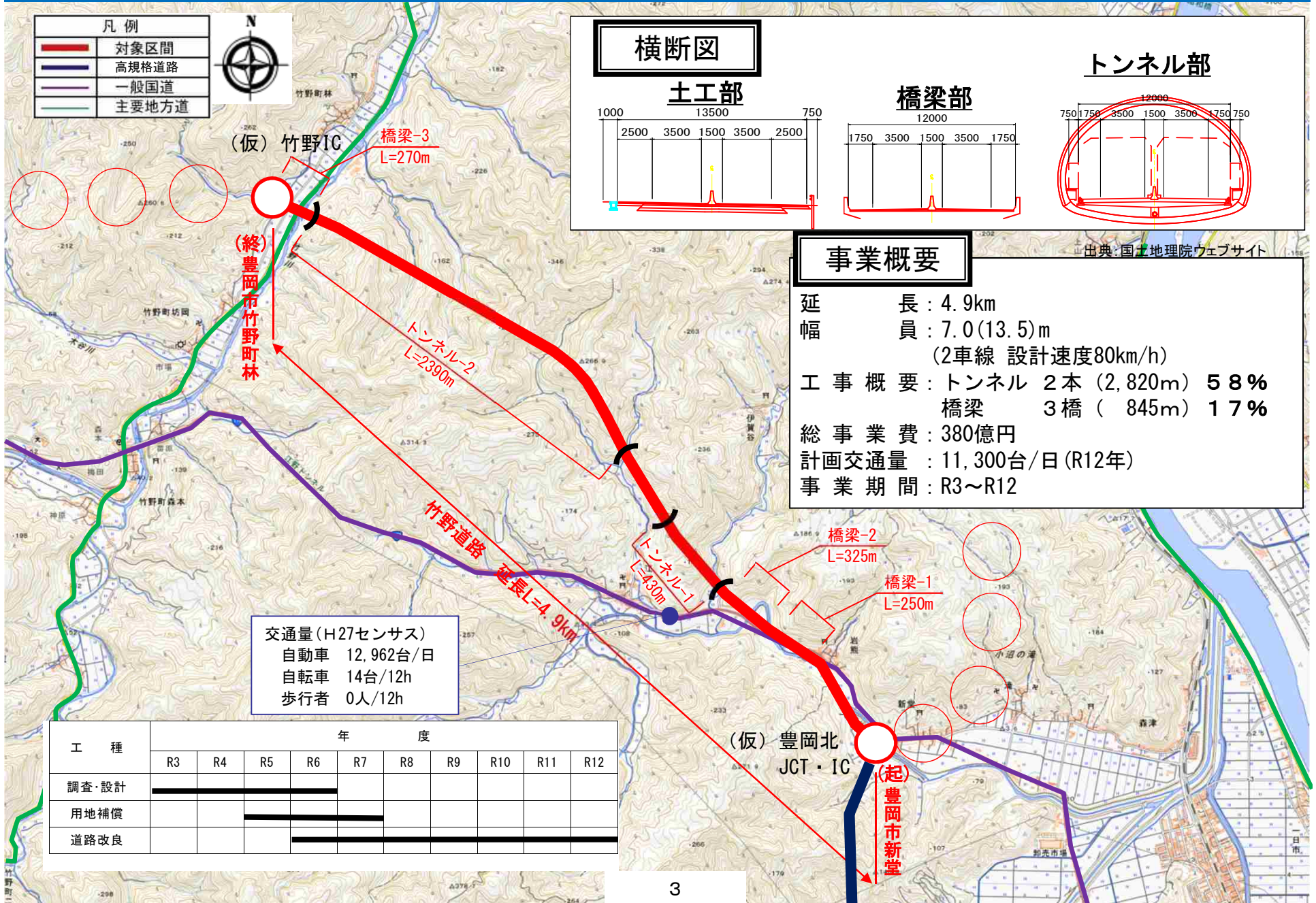
部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 神山 泰 (国道・橋梁班長 橋本 直樹)	内線	4362 (4378)
------	-------------------	---------------------	--------------------------------	----	----------------

事業種目	事業名	事業区間	総事業費	内用地補償費	着手予定年度	完了予定年度
道路事業	道路改築事業 一般国道 178号 〔竹野道路〕	豊岡市 新堂 ～竹野町林	380億円	3億円	令和3 (2021)年度	令和12(2030) 年度

事業目的	事業内容
<p>本路線は、基幹道路八連携軸の日本海沿岸軸として、環日本海地域の交流を強化し、広域高規格道路ネットワークを形成する山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）の一部区間である。</p> <p>○高規格道路ネットワークの形成 日本海側の高規格道路網のミッシングリンクを解消し、北近畿豊岡自動車道、鳥取自動車道とともに国土軸のリダンダンシーを確立する。</p> <p>○広域観光交流圏の拡充・強化 山陰海岸ジオパークをはじめとする広域観光交流圏の拡充・強化、交流人口の拡大を図る。</p> <p>○地域の安全・安心の向上 3次救急医療病院（豊岡病院）へのアクセス性向上により、地域の医療環境の向上を図る。</p>	<p>【延長】4.9km 【構造規格】第1種第3級 【計画幅員】7.0(13.5)m(代表断面) 【計画交通量】11,300台/日 【現況交通量】 自動車：12,962台/日(H27センサス) 自転車：14台/12h(H27センサス) 歩行者：0人/12h(H27センサス) 【負担割合】 国：55% 県：45%</p>

評価視点	評価結果の説明
(1) 必要性	<p>①日本海側の高規格道路網のミッシングリンクを解消し、北近畿豊岡自動車道と鳥取自動車道のダブルネットワークを形成することにより、大規模災害発生時の緊急支援助物資の輸送ルート確保や災害復旧の迅速化など、災害に強い日本海国土軸を形成する。</p> <p>②山陰近畿自動車道が整備されることにより、ユネスコの国際地質科学ジオパーク計画の一事業である山陰海岸ジオパークへのアクセスを向上させることができ、観光の活性化を図ることができる。また快水浴場100選や日本の渚100選に選定された竹野浜をはじめとする多様な観光資源や主要産業を支える港から都市部へのアクセスを向上させることができ、広域観光の強化及び地域産業振興による地域活性化を図ることができる。</p> <p>③現道の国道178号は、緊急輸送道路の指定を受けているが、浸水想定箇所1箇所、土砂災害警戒区域が11箇所ある。過去10箇年(H22～R1)に44件の交通事故や降雪時の通行不良も発生している。本道路の整備により、3次救急医療病院（豊岡病院）へのアクセスの向上を図り、地域の医療環境の向上を図る。</p>
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>①費用便益比B/C=1.8</p> <p>②山陰近畿自動車道の県内区間(約51km)のうち、佐津ICより東側約20kmについては全て未着手である。本道路を整備することにより、令和2年度に事業着手した北近畿豊岡自動車道、豊岡道路(Ⅱ期)と接続することとなり、北近畿自動車道から山陰近畿自動車道、鳥取自動車道への高速道路ネットワークの形成につながる。</p> <p>③ルート帯等に関しては、山陰近畿自動車道(佐津～府県境)懇談会(学識者、地元代表、民間団体、国交省、兵庫県、豊岡市、香美町で構成)を経て、平成30年2月に地域との合意形成が図られており、事業執行環境が整っている。</p> <p>④事前の地質踏査結果等を基に、予備設計において計画ルート検討や事業費算定を行っており、計画の精度が高く、円滑な事業執行につながる。</p> <p>⑤豊岡道路(Ⅱ期)と同時期に事業を行うことで、豊岡北JCTの一体整備が可能となり効率的なJCT整備が可能となる。</p>
(3) 環境適合性	<p>①絶滅危惧種の生息域を避けてルート決定する等環境保全を図る。</p> <p>②市街地の通過交通を本道路に転換することにより、大型車等による排気ガスや交通騒音などに対する沿道環境が改善される。</p>
(4) 優先性	<p>①基幹道路は、ネットワーク化により効果が最大限発揮されるものであり、全区間事業化している北近畿自動車道と接続する本道路の着手が必要である。</p>
【事後評価】 対象・対象外	<p>①費用便益の3便益に加え、地域の連携・交流、事業に対する県民満足感等の効果について検証し、事後評価を行う。</p>

[事業概要]山陰近畿自動車道 (国)178号 竹野道路



事業概要

延長：4.9km
 幅員：7.0(13.5)m
 (2車線 設計速度80km/h)
 工事概要：トンネル 2本 (2,820m) 58%
 橋梁 3橋 (845m) 17%
 総事業費：380億円
 計画交通量：11,300台/日(R12年)
 事業期間：R3~R12

交通量(H27センサス)
 自動車 12,962台/日
 自転車 14台/12h
 歩行者 0人/12h

工種	年 度										
	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	
調査・設計	■										
用地補償			■								
道路改良				■							

高規格道路ネットワークの形成

大規模広域災害時に日本海国土軸が救援、復興、経済の基軸となる。

高速道路網のミッシングリンクを解消

山陰近畿自動車道



太平洋国土軸は災害リスクが高い。
(南海トラフ巨大地震、東海地震、首都直下型地震)

都市圏を結ぶネットワークを2重化(ダブルネットワーク化)することによりリダンダンシーを確保

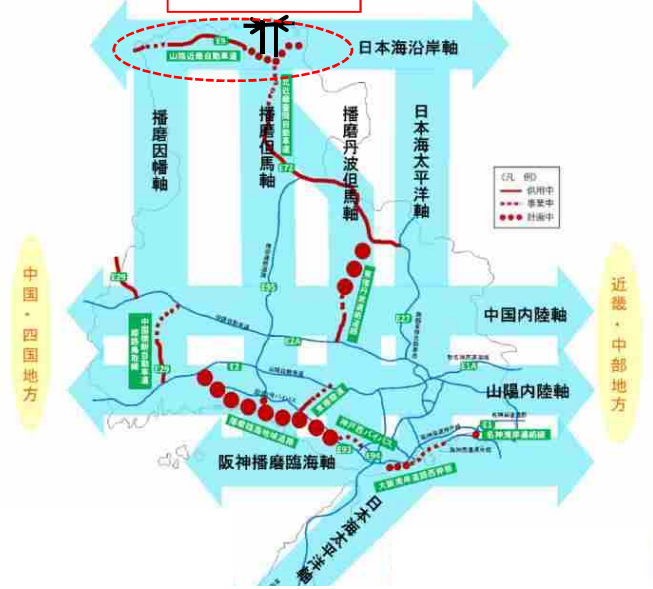
基幹道路八連携軸の整備

- ・基幹道路八連携軸は県土の骨格を形成し、広域的な地域間連携と交流を促進。
- ・令和2年4月現在で約750km(82%)が供用し、約60km(7%)が事業中
- ・基幹道路八連携軸の中で日本海沿岸軸の整備が遅れている。
供用率 45%(最も低い)、未着手率40%(最も高い)

軸名称	延長 (km)			合計	整備路線
	供用中	事業中	未着手		
日本海沿岸軸	23.2 (45.7%)	7.6 (15.0%)	20.0 (39.4%)	50.8	山陰近畿自動車道
中国内陸軸	121.6 (100.0%)	0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	121.6	
山陽内陸軸	127.8 (100.0%)	0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	127.8	
阪神播磨臨海軸	141.3 (63.0%)	21.4 (9.5%)	61.5 (27.4%)	224.2	名神沿岸連絡線、大阪湾岸道路西伸部、神戸西バイパス、播磨臨海地蔵道
播磨因幡軸	22.2 (66.1%)	11.4 (33.9%)	0.0 (0.0%)	33.6	中国横断自動車道姫路鳥取線
播磨但馬軸	88.5 (87.0%)	13.2 (13.0%)	0.0 (0.0%)	101.7	北近畿豊岡自動車道
播磨丹波但馬軸	49.7 (64.8%)	10.0 (13.0%)	17.0 (22.2%)	76.7	東播磨道、東播磨丹波連絡道路
日本海太平洋軸	180.3 (100.0%)	0 (0.0%)	0.0 (0.0%)	180.3	
合計	754.6 (82.3%)	63.6 (6.9%)	98.5 (10.7%)	916.7	

注) 1 各路線の延長は兵庫県内の延長である。
2 ルートの定まっていない路線については想定延長としている。

竹野道路



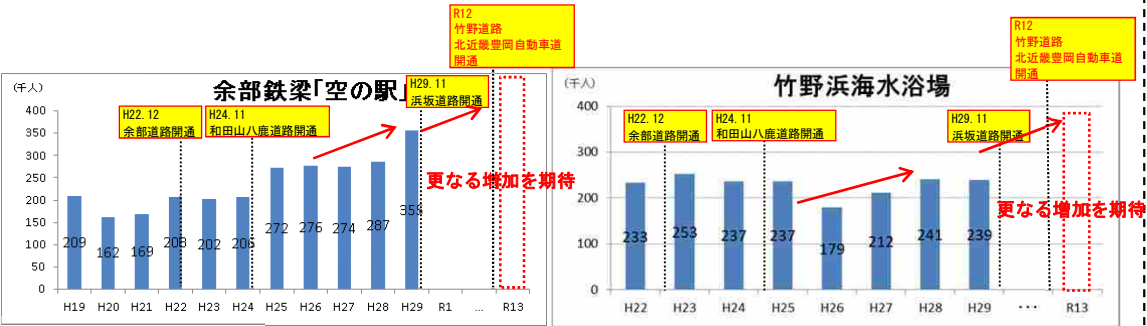
[事業の必要性] 広域観光の強化及び地域産業振興による地域活性化

- ・高規格道路の整備効果で周辺の観光地では観光客が増加する傾向にあり、今後の整備の進展により、山陰海岸ジオパークを活用した観光の活性化が期待
- ・山陰近畿自動車道の開通により、移動時間の短縮、定時性の確保等、観光地間の周遊性を高め、地域の観光客の更なる増加や、海産物等の輸送効率化による地域産業への支援に期待

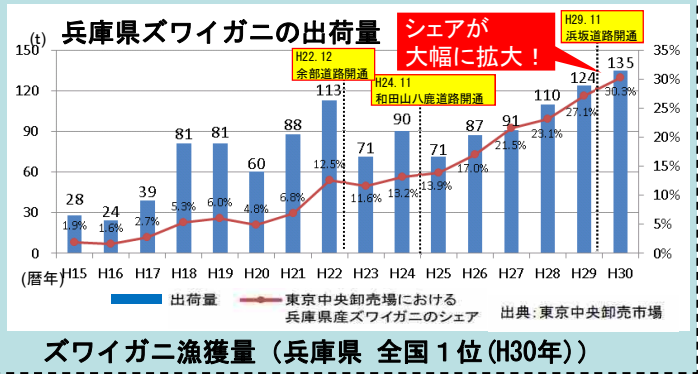
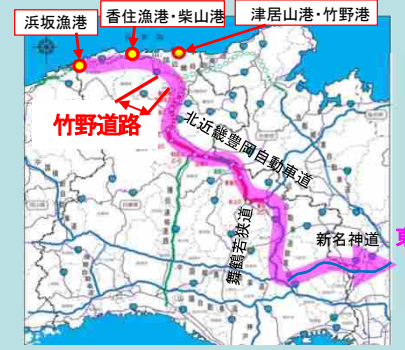


「竹野道路」の開通により観光客増加を期待

「山陰近畿自動車道」「北近畿豊岡自動車道」開通による観光客増加を期待



カニなどの海産物の出荷量増加が期待



ズワイガニ漁獲量 (兵庫県 全国1位 (H30年))

[事業の必要性]現道の課題解消

- ・国道178号は緊急輸送道路、緊急交通路であるが、道路防災点検箇所(7箇所)、土砂災害警戒区域(11箇所)、浸水想定箇所(1箇所)が存在
- ・積雪寒冷地であり、降雪時の通行不良が発生
⇒地域高規格道路の整備により、災害に強い安全な交通を確保

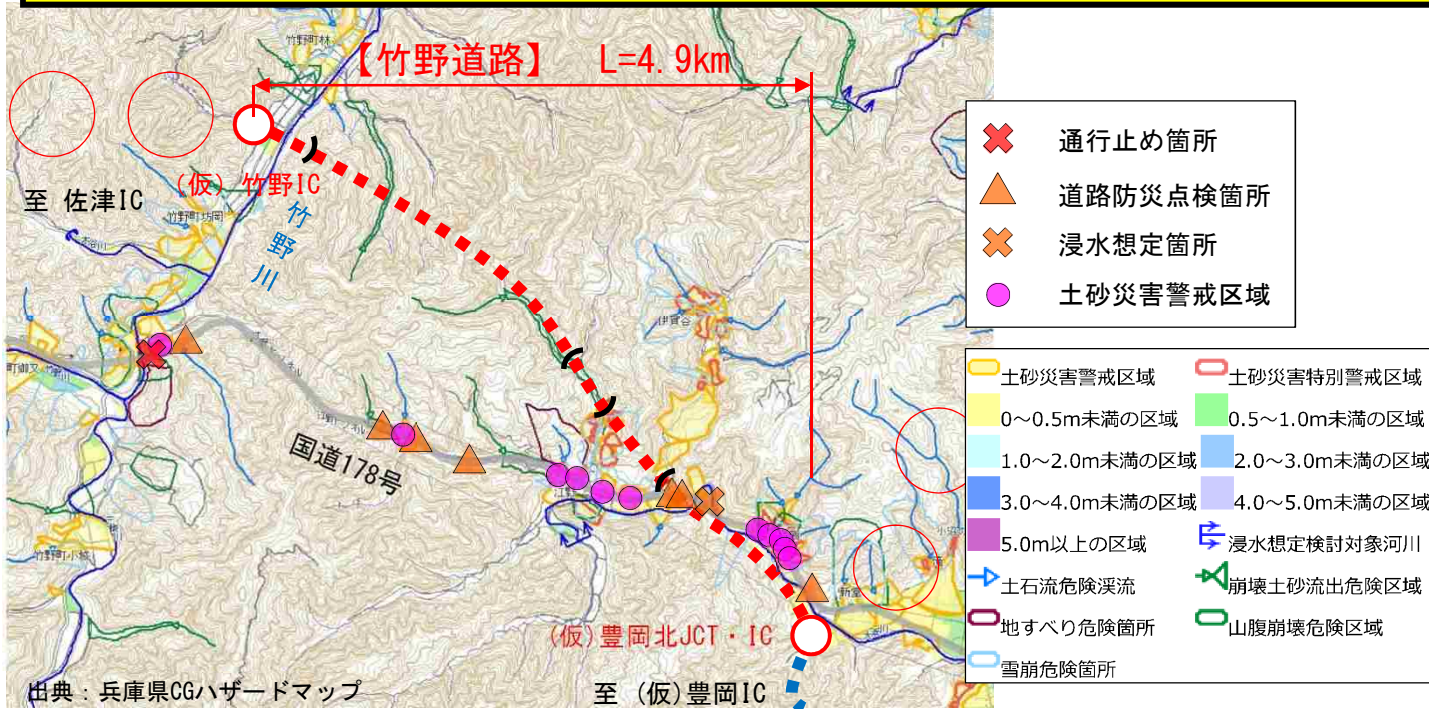
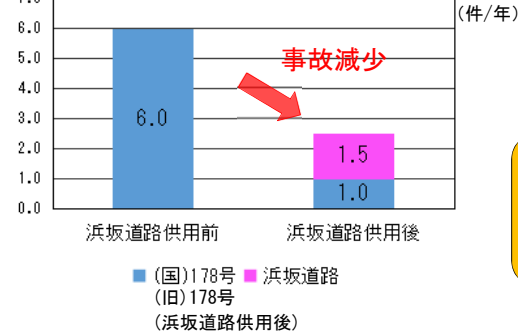


写真1 土砂災害警戒区域



写真2 降雪時の通行不良

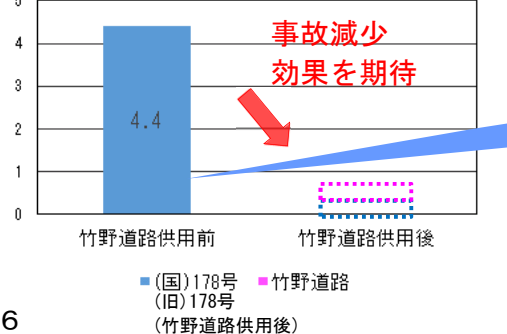
浜坂道路供用に伴う事故件数推移(平均値)



同様の効果が期待

高速道路の死傷事故の発生率は、一般道路の10分の1
(高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針)

竹野道路区間の事故件数(平均値)



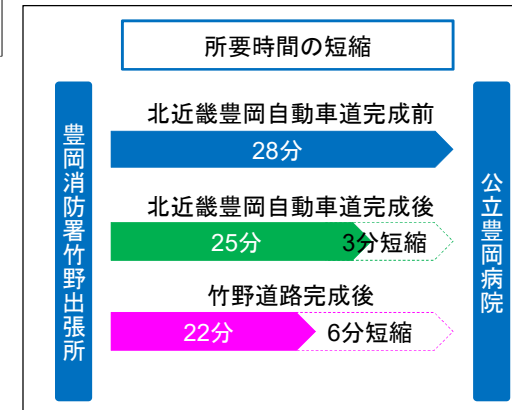
内、車両相互(正面衝突、追突等)の事故が約8割

[事業の必要性]地域の医療環境の向上

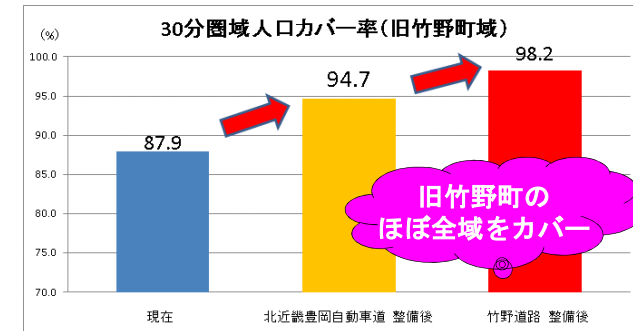
- ・三次救急医療機関(公立豊岡病院)へ30分以内に搬送される旧竹野町内の人口カバー率が98.2%に拡大
- ・高いレベルの救急医療サービスを受けやすくなり、地域によって受けられる医療の格差を改善



- 北近畿豊岡自動車道、竹野道路開通前の30分圏域
- 北近畿豊岡自動車道開通による30分圏域の広がり
- 竹野道路開通による30分圏域の広がり
- 地域高規格道路(供用中)
- 地域高規格道路(調査中)
- 高規格幹線道路(事業中)



※北近畿豊岡自動車道と竹野道路の供用順序を示したものではない



※北近畿豊岡自動車道と竹野道路の供用順序を示したものではない
 ※:H27国勢調査250m人口メッシュを基に算出
 ※:30分圏域はH27センサス12h平均旅行速度より算出
 北近畿豊岡自動車道、竹野道路は70km/h
 市道町道は30km/h

事業の有効性・効率性

(1) 費用対効果

① 便益(B)の項目

評価の視点	効果項目(費用対効果の便益内容)
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
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
交通事故減少便益	交通事故が減少することによる便益

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)			B/C
		便益額 (百万円)			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 一般国道 178号 [竹野道路]	走行時間 短縮便益	42,700	計画交通量 11,300台/日 (R12)	26,800	26,400	400	1.8
		走行経費 減少便益	5,600					
		交通事故 減少便益	900					
		計	49,200					

(2) 費用対効果に含まれない効果

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)	○	・北近畿豊岡自動車道、鳥取自動車道とともに国土のリダンダンシーを確保
		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	○	・三次救急医療施設へのアクセス性が向上
		交通安全対策	○	・通過交通の転換による歩自転車等の安全の確保
	②地域の活性化	地域間交流の促進	○	・高速道路ネットワークの形成による交流人口の拡大
中心市街地の活性化		—	—	
地域産業の活性化		○	・高速道路ネットワークの形成による広域産業圏の拡充・強化	
観光支援		○	・高速道路ネットワークの形成による広域観光圏の拡充・強化	
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	○	・通過交通の転換による騒音、排気ガスなどの沿道影響の軽減	

(3) 地域からの要望状況等

要望状況等	豊岡市長、養父市長、朝来市長、香美町長、新温泉町長により構成する「但馬・地域高規格道路推進協議会」、京都府知事、兵庫県知事、鳥取県知事により構成する「山陰近畿自動車道整備推進協議会」が、毎年早期整備の要望書提出や、決起大会を開催しており、地元の期待が大きい。
-------	---