

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 地方道・環境課  
担当課長名：下保 修

事業の概要

事業名	主要地方道 清水美山線（半田踏切）	事業区分	地方道	事業主体	福井県
起終点	起点：福井市犬土呂町 終点：福井市半田町	延長	1.3km		
<p><b>事業概要</b></p> <p>主要地方道清水美山線は福井市の旧清水町から旧美山町に至る幹線道路である。本路線は、国道8号、158号と連携することで大野市、鯖江市および越前市を結ぶ最短の幹線ネットワークを構成し、広域的な観光交通を担うなど、近年その重要性が急速に増している。そこで、JR北陸線半田踏切（S63法指定）の立体交差化を含むバイパスを整備することにより、踏切除却を行う。</p> <p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>当箇所はJR北陸本線半田踏切において、踏切交通遮断量（7,524台時/日）、朝夕のラッシュ時の踏切通過に13分（渋滞延長130m）を要する状況で、大きなボトルネックとなっている。</p> <p>また、当該踏切部は、幅員狭小（W=5.0m）で乗用車のすれ違いが困難な状態であり、踏切支障発件数（41件/3ヵ年）と県内最多で、通学児童の交通安全対策上において早急な対策が必要となっている。</p>					
全体事業費	33 億円	計画交通量	5,800 台/日		
<p><b>事業概要図</b></p>					

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.3	総費用： 29億円 事業費： 28 億円 維持管理費： 1.2億円	総便益： 66億円 走行時間短縮便益：60億円 走行費用減少便益： 4.3億円 交通事故減少便益： 1.8億円	基準年： 平成18年	
	感度分析の結果		交通量変動 B/C= 2.4 (交通量 +10%)	B/C= 2.2 (交通量 Δ10%)		
			事業費変動 B/C= 2.0 (事業費 +10%)	B/C= 2.5 (事業費 Δ10%)		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○	【渋滞損失時間の改善】 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】 約9.2千人時間/年・km 福井県平均：約10.6千人時間/年・km 全国平均：約20.3千人時間/年・km		
		事故対策	○	【死傷事故率】 約40件/億台km (死傷事故率比(県内平均比) 0.65) 福井県平均：約61.1件/億台km 全国平均：約105.6件/億台km 【その他の特徴】JR半田踏切は、過去3ヵ年間で、無理な横断等の原因による支障発件数が41件と県内最多である。	(事故率曲線における位置：)	
		歩行空間	○	現道に面した集落内の歩行者・自転車の安全確保が図られる。(文殊小・足羽中)		
	社会全体への影響	住民生活	○	公共公益施設の利便性向上。福井県立音楽堂・JR犬土呂駅		
		地域経済	○	大野市、鯖江市および越前市の地域間交通量7,500台/日を最短で結び、国道158号を補完する幹線ネットワークとして強化する。		
		災害	○	緊急輸送道路（国道8号）へのアクセス向上が図られる。		
環境		○	通過交通の転換により、現道の騒音・振動・大気汚染物質の低減化が図られる。			
	地域社会	○	北陸自動車道を起終点として、本路線近傍に位置する一乗谷朝倉氏遺跡、永平寺等の5つの観光拠点を有機的に結ぶ広域観光ネットワークの一部を担う路線であり、年間入込み客数190万人の観光交通の円滑化に対応する。			
事業実施環境	○	踏切道改良促進法における「立体交差化」法指定 福井県道路整備プログラム（H16.3）への位置づけがなされている。				

採択の理由

費用対便益比が2.3と、便益が費用を上回っているとともに、踏切道改良促進法における「立体交差化」法指定されていることから、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、交通事故の緩和、物流の効率化、観光振興等が図られるなど、事業の効果は高いと判断できる。  
以上より、本事業を採択した。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

**関係する地方公共団体等の意見**  
地元土地改良区理事長を会長とする福井市南部地区総合開発促進期成同盟会から要望を受けている。

**事業採択の前提条件**  
費用対便益：便益が費用を上回っている  
円滑な事業執行の環境：事業区間の約60%で、圃場整備事業により用地確保見込み  
JRと事前協議済