

公共事業評価監視委員会

(仮称) 神田スマート I C アクセス道路
一般県道 加田田村線 (加田工区)

再評価



滋賀県土木交通部道路整備課

◆事業評価（再評価）の審議内容

- 令和4年度に新規事業化に伴う事業評価を実施
- 令和5年度新規事業化
- 令和6年度、計画ルート近傍において、新たに長浜市・米原市が産業用地開発の方針を表明し、開発を踏まえた計画ルート見直しの必要性が生じる
- 新規事業評価時の考え方を基に見直しルートにおける事業の妥当性を再確認

「滋賀県公共事業再評価実施要綱」では・・・

<再評価実施対象事業の要件>（同実施要綱 第3より）

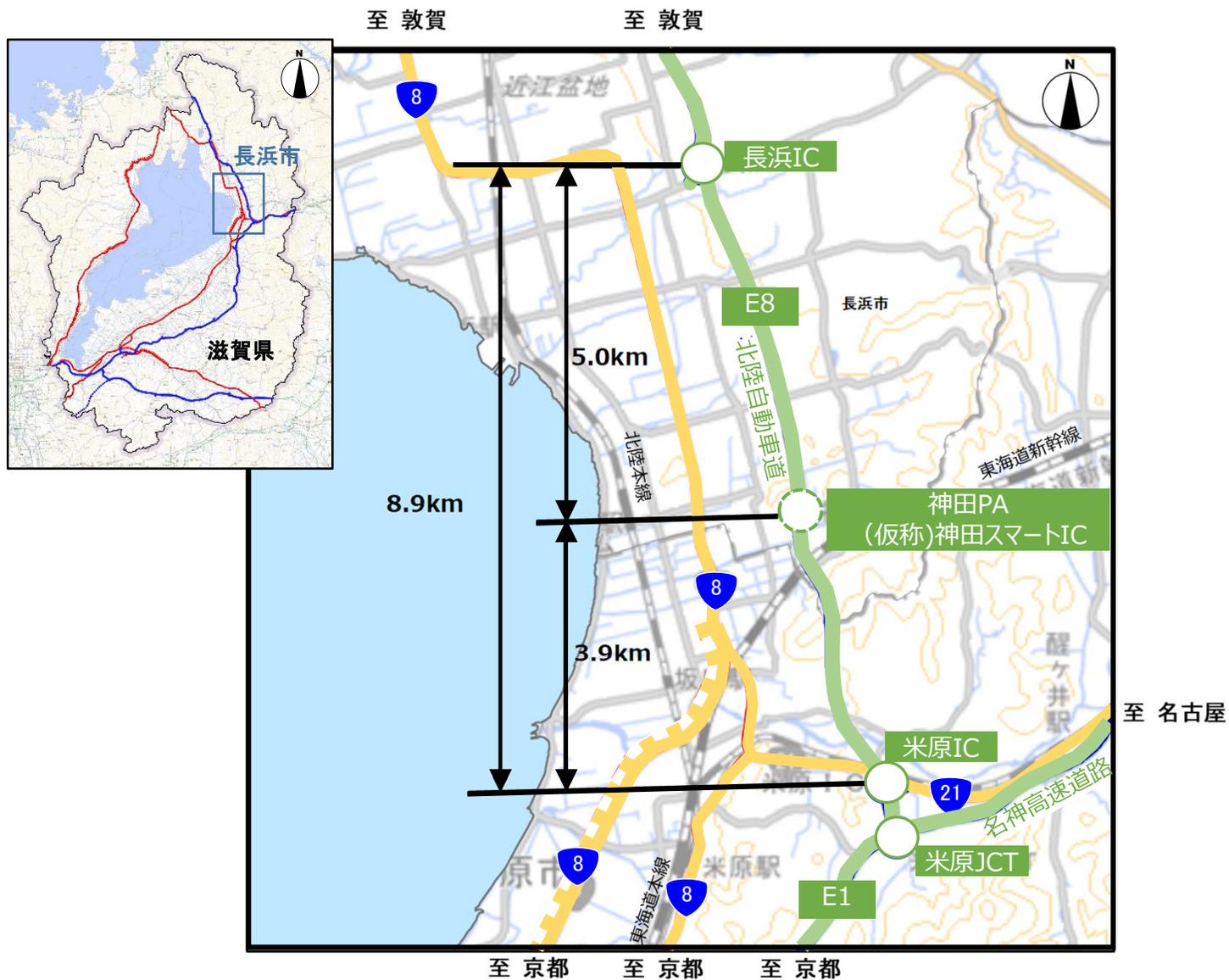
- ①事業採択後5年間未着工の事業
- ②事業採択後10年間(必要な場合5年間)継続中の事業
- ③再評価実施後5年間(必要な場合10年間)未着工または継続中の事業
- ④事業採択前の準備計画段階で5年間経過した事業
- ⑤社会経済情勢の変化等により再評価を実施する必要性が生じた事業

いずれにも該当しない

1. 事業の概要	4
2. 事業の必要性	11
3. 費用対効果分析	16
4. 県の対応方針（案）	19

1. 事業の概要

◆事業の概要 位置図



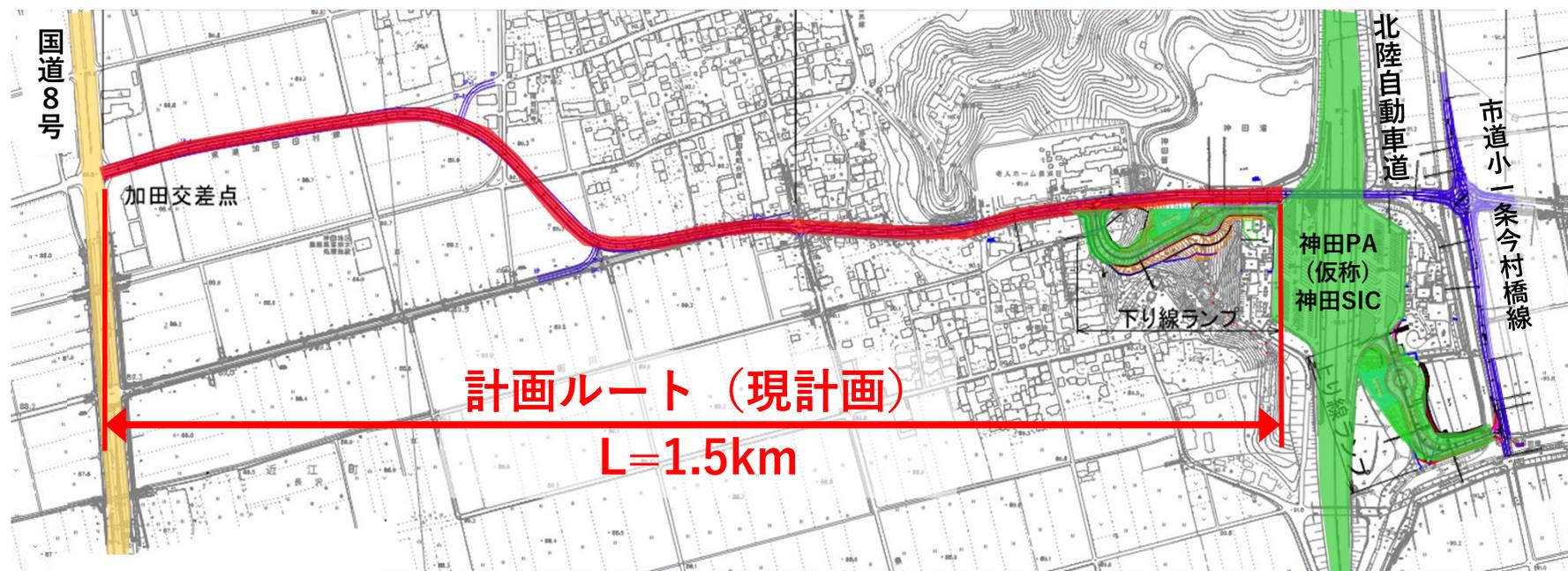
◆事業の概要 経緯と進捗状況

【経緯】

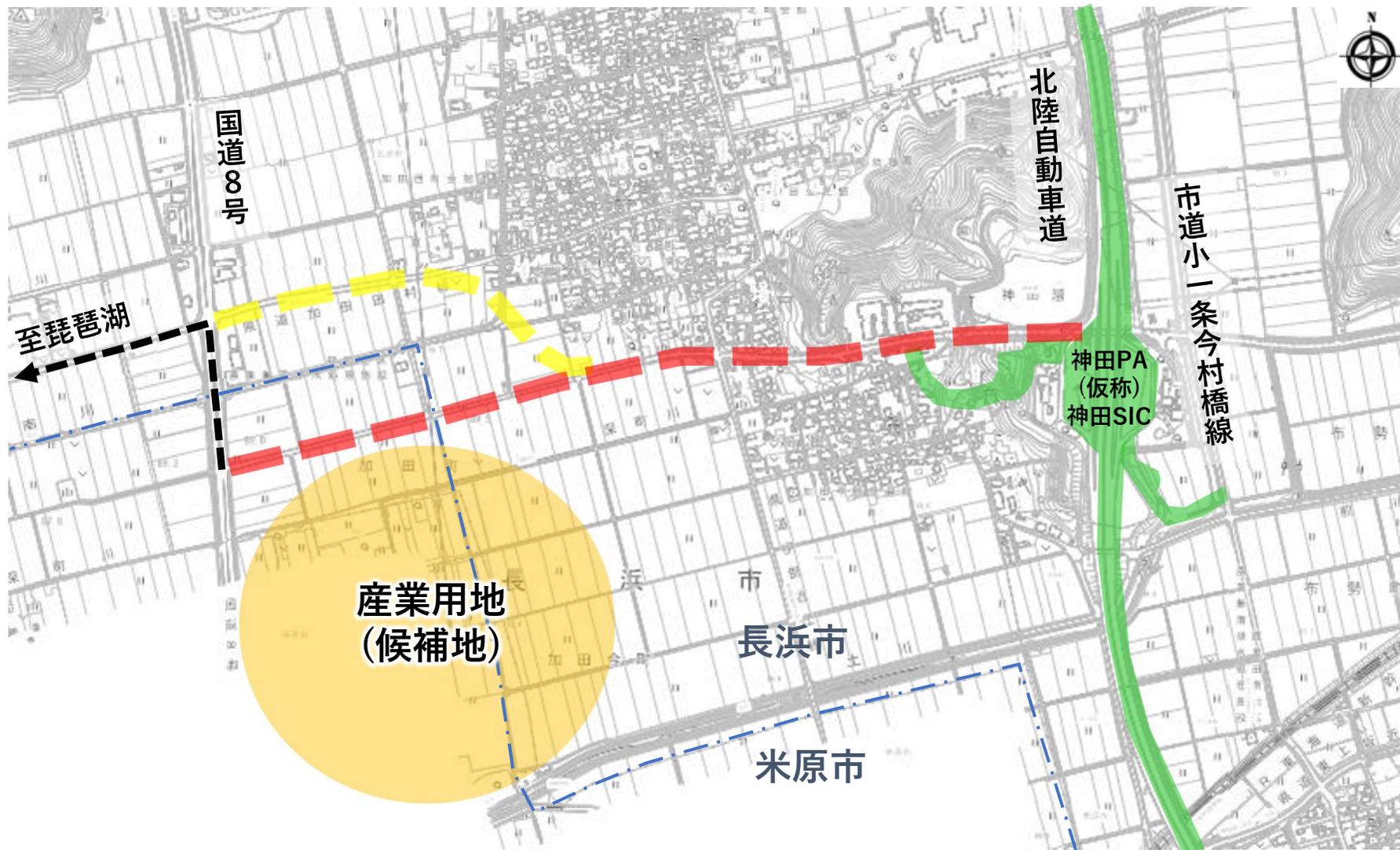
年度	内容
令和4年度	スマートICの連結許可
令和5年度	新規補助事業化 地元説明・用地調査
令和6年6月	長浜市・米原市合同で南長浜地域振興施策として、産業用地開発の方針を表明
令和6年8月	両市より滋賀県知事あて、計画ルート変更の要望書が提出される

【進捗状況】

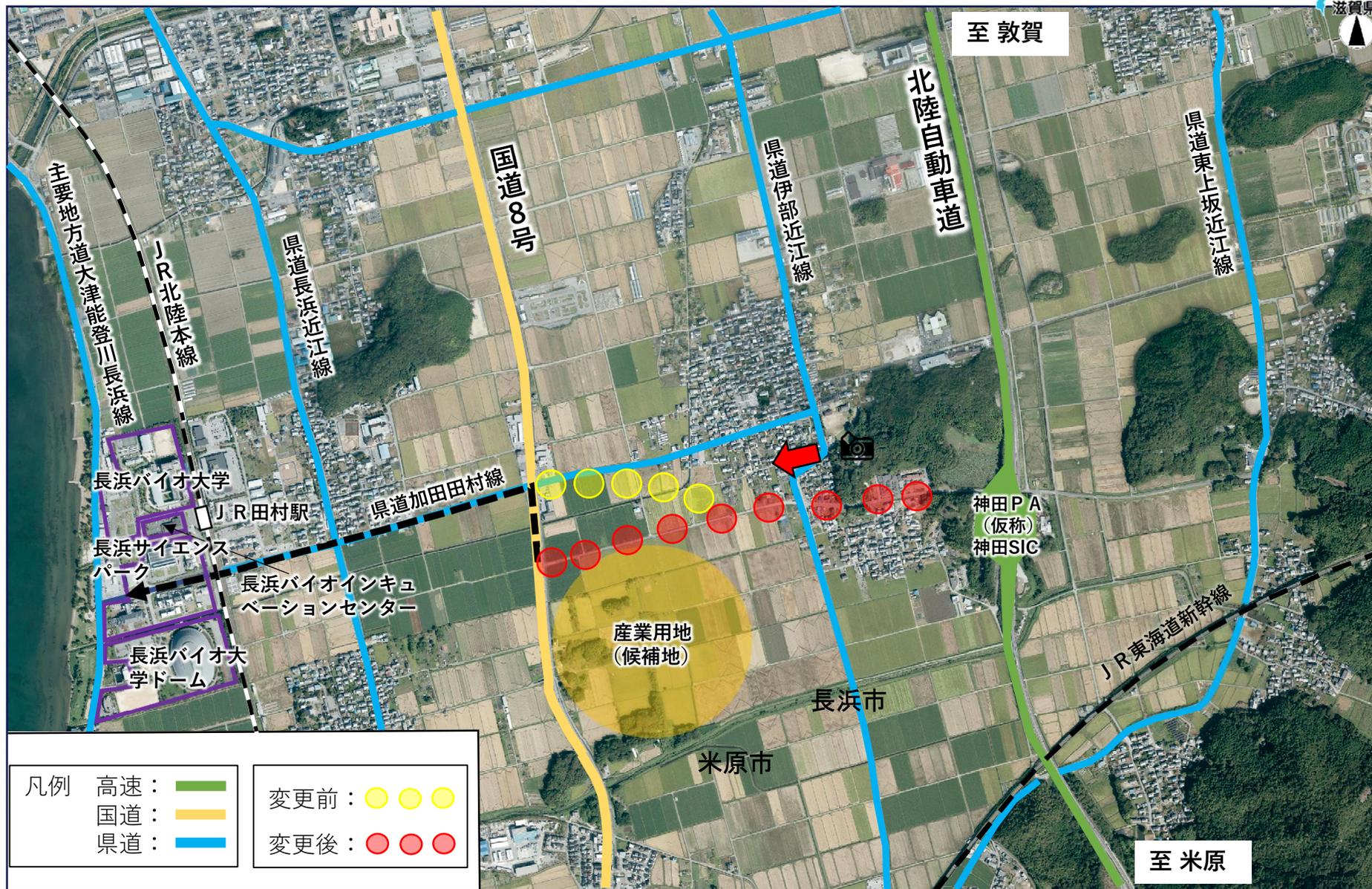
区間	起点	長浜市加田町
	終点	
延長		1.5km
全体事業費		約8.5億円
残事業費(R6.3)		約8.4億円
費用便益比		7.1



◆事業の概要 計画ルート（変更案）



◆事業の概要 アクセス道路の状況



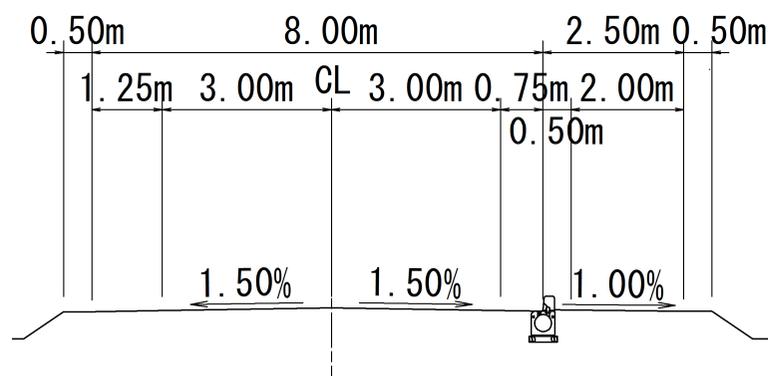
◆事業の概要 航空写真



◆事業の概要 計画諸元の変更点

- 路線名 : 県道加田田村線 加田工区
- 事業区間 : 滋賀県長浜市加田町
- 計画延長 : **L=1.5km⇒1.4km**
- 構造規格 : 第3種第3級
- 車線数 : 車道2車線(3.0m×2)
- 計画幅員 : W=11.5m
- 設計速度 : V=40km/h
- 計画交通量 : **約2,000台/日⇒約3,300台/日**
- 事業費 : **約8.5億円 ※当初事業評価時と変更なし**
(工事量は減少するものの物価上昇分で相殺)

■標準断面図

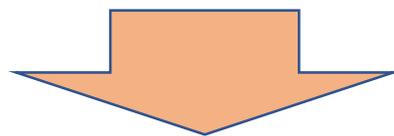
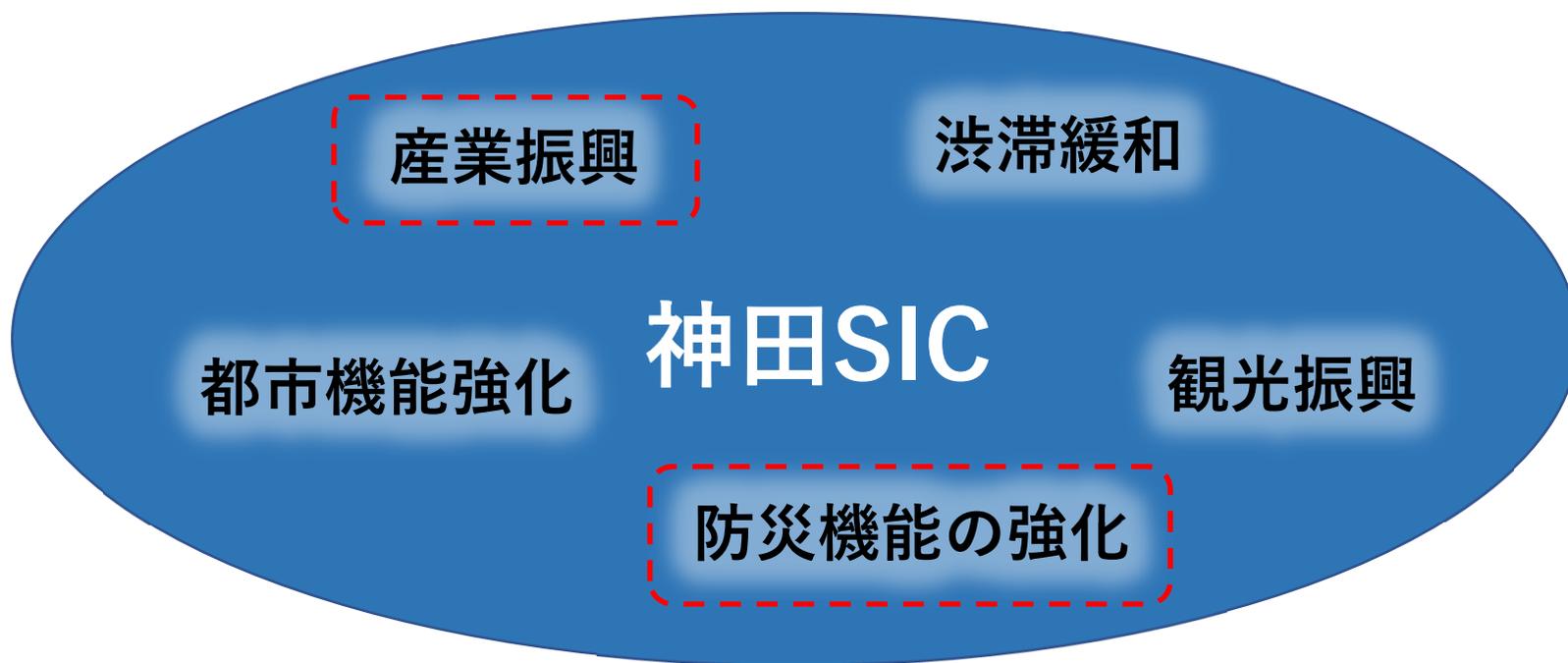


2 事業の必要性

- 神田SICとの連携
- アクセス性の向上

◆事業の整備効果（神田SICとの連携）

- 東西軸の道路ネットワークを形成
- 整備効果の向上



神田SIC事業と連携して県道を整備することで、
より一層の**整備効果が期待**できる

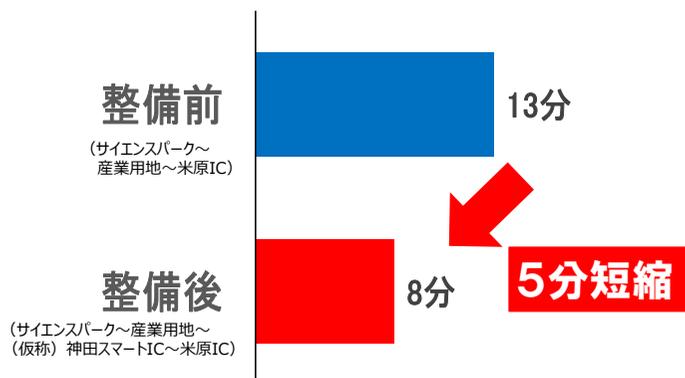
◆事業の整備効果（産業振興）

物流等企业活動における高速ICアクセス性の向上

- (仮称)神田スマートICの整備により、高速ICへのアクセス時間短縮が図られ、長浜サイエンスパーク～米原IC間の所要時間が5分短縮する。
- ルート変更により、アクセス時間に差異は無い（当初：1.5km⇒変更後：1.6km）
- 企業の物流活動の円滑化や遅延リスクの回避等が図られ、地域産業の活性化に寄与することが期待できる。

■長浜サイエンスパーク～産業用地～米原IC間の所要時間の変化

<長浜サイエンスパーク～産業用地～米原IC>



注) 道路交通センサ対象外の道路については40km/hと設定。
資料：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（ピーク時）



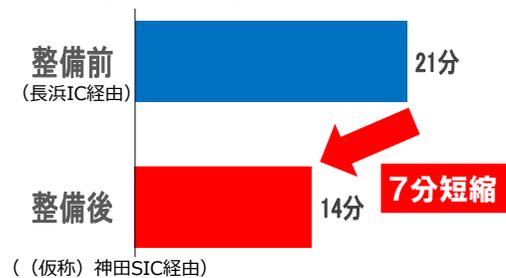
◆事業の整備効果（防災機能の強化）

防災拠点へのアクセスルートの形成

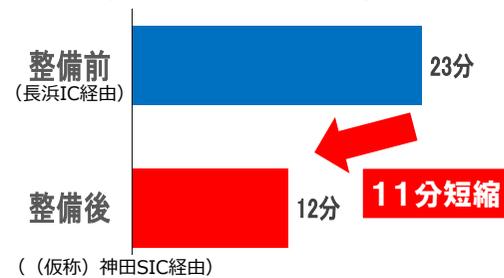
- (仮称)神田スマートICの整備により、臨時ヘリポートや広域輸送拠点、防災拠点等、各拠点施設へのアクセス時間が短縮し、名神高速道路方面からの支援に対して受援拠点となる神田PAからの救援・救助活動の迅速な展開が期待できる。
- いずれの拠点施設へのアクセス時間についても、ルート変更による時間の変動なし

■各拠点施設へのアクセス時間の変化

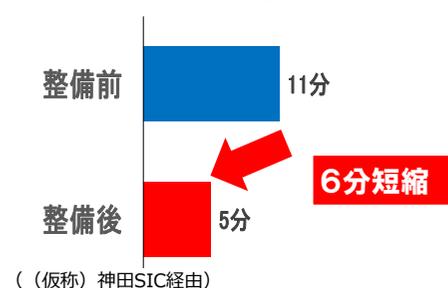
<豊公園(臨時ヘリポート)～米原IC>



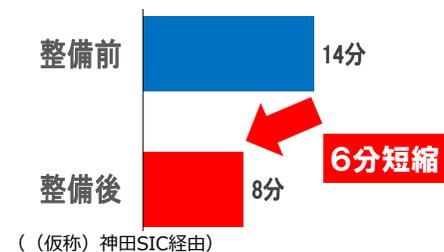
<長浜港(広域輸送拠点,防災拠点)～米原IC>



<湖北消防本部グラウンド(臨時ヘリポート)～米原IC>



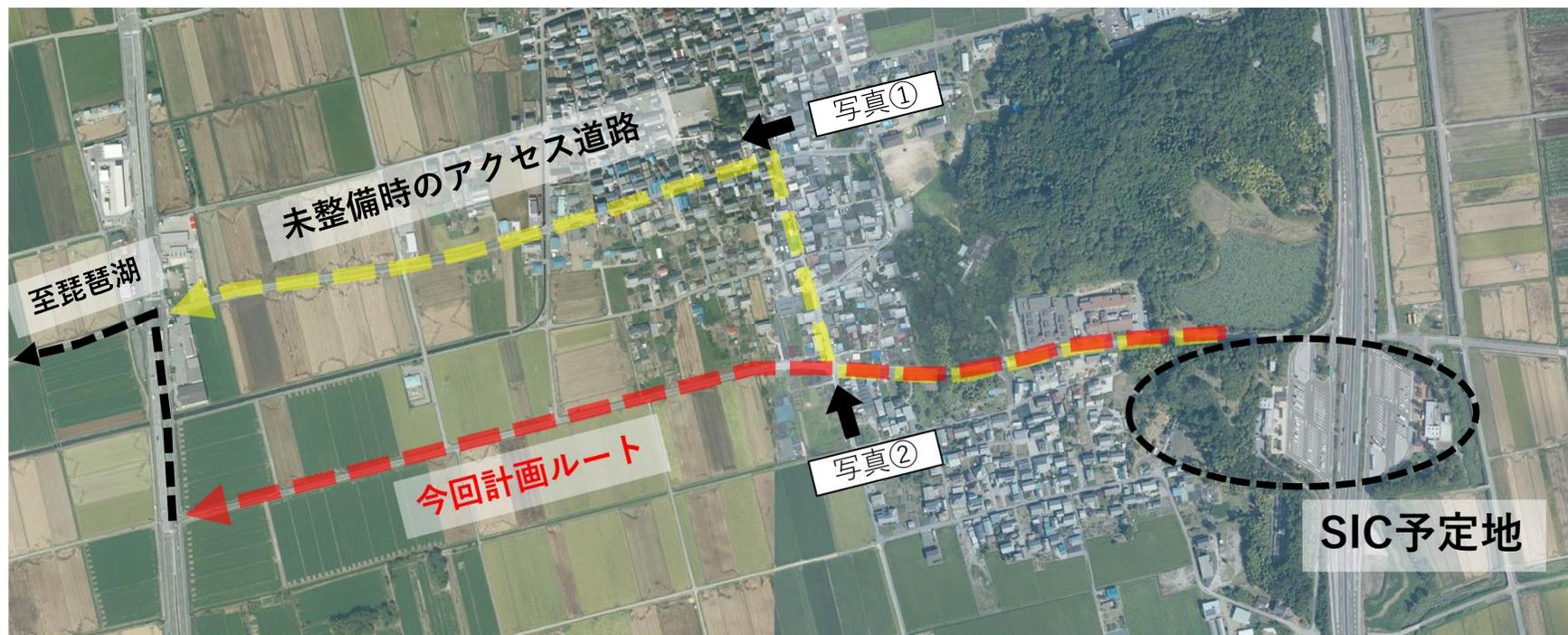
<長浜バイオ大学ドーム(広域輸送拠点,避難中継所,宿営場所)～米原IC>



注) 道路交通センサス対象外の道路については40km/hと設定
資料：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（ピーク時）

◆事業の整備効果（アクセス性の向上）

■神田SICへのアクセス性が向上



現在のアクセス道路



集落内を通過するため非常に**狭隘**
アクセス道路の整備が必須

3 費用対効果分析

◆費用対効果分析

費用対効果分析とは

事業を効率的かつ効果的に遂行するため、事業を実施することで生じる便益 (Benefit: **B**) と事業にかかる費用 (Cost: **C**) を比較した費用便益比により、投資効率性の観点から対象事業の妥当性を評価するもの。

$$\text{費用便益比 } B / C = \frac{\text{便益}}{\text{費用}}$$

国土交通省が定めた『費用便益分析マニュアル(令和5年12月)』により算出。

◆費用対効果分析

費用便益比 B/C=11.0[2.0](≥ 1.0)

項 目		前回(R4)	今回(R6)
便益(B)	走行時間短縮便益	48億円	77億円
	走行経費減少便益	4.2億円	5.2億円
	交通事故減少便益	1.6億円	1.9億円
	合計(総便益)	54億円	84億円
費用(C)	事業費	6.7億円 [35.7億円]	6.7億円 [35.7億円]
	維持管理費	0.93億円 [6.9億円]	0.94億円 [6.9億円]
	合計	7.6億円 [42.6億円]	7.6億円 [42.6億円]
費用便益比(B/C)		7.1[1.3]	11.0[2.0]

- ・表中の費用、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の。
- ・表中の便益は、スマートIC本体およびアクセス道路(県道・市道)によって得られる便益。
- ・費用便益比(11.0)は、費用をアクセス道路(県道)のみで算出したもの。
- ・表中の[]の値は、アクセス道路(県道)にスマートIC本体、アクセス道路(市道)を合算した費用で算出したもの。

5 県の方針（案）

◆県の方針（案）

（仮称）神田スマートICアクセス道路 一般県道加田田村線（加田工区）の道路整備事業は、以下の理由により、事業継続は妥当である。

- 1 便益(B)が費用(C)を上回っている($B/C \geq 1$)ことから、整備効果が期待できる
- 2 現状の道路は集落内を通過しているなど狭隘なため、県道を整備することでアクセス性が向上する
- 3 NEXCO・長浜市が実施する神田SICと連携して整備することで、一層の整備効果が期待できる
- 4 整備ルートを変更することで、既存の工業団地へのアクセス性向上に加え、新たな産業用地(候補地)へのアクセス性も向上することから、更なる整備効果が見込まれる