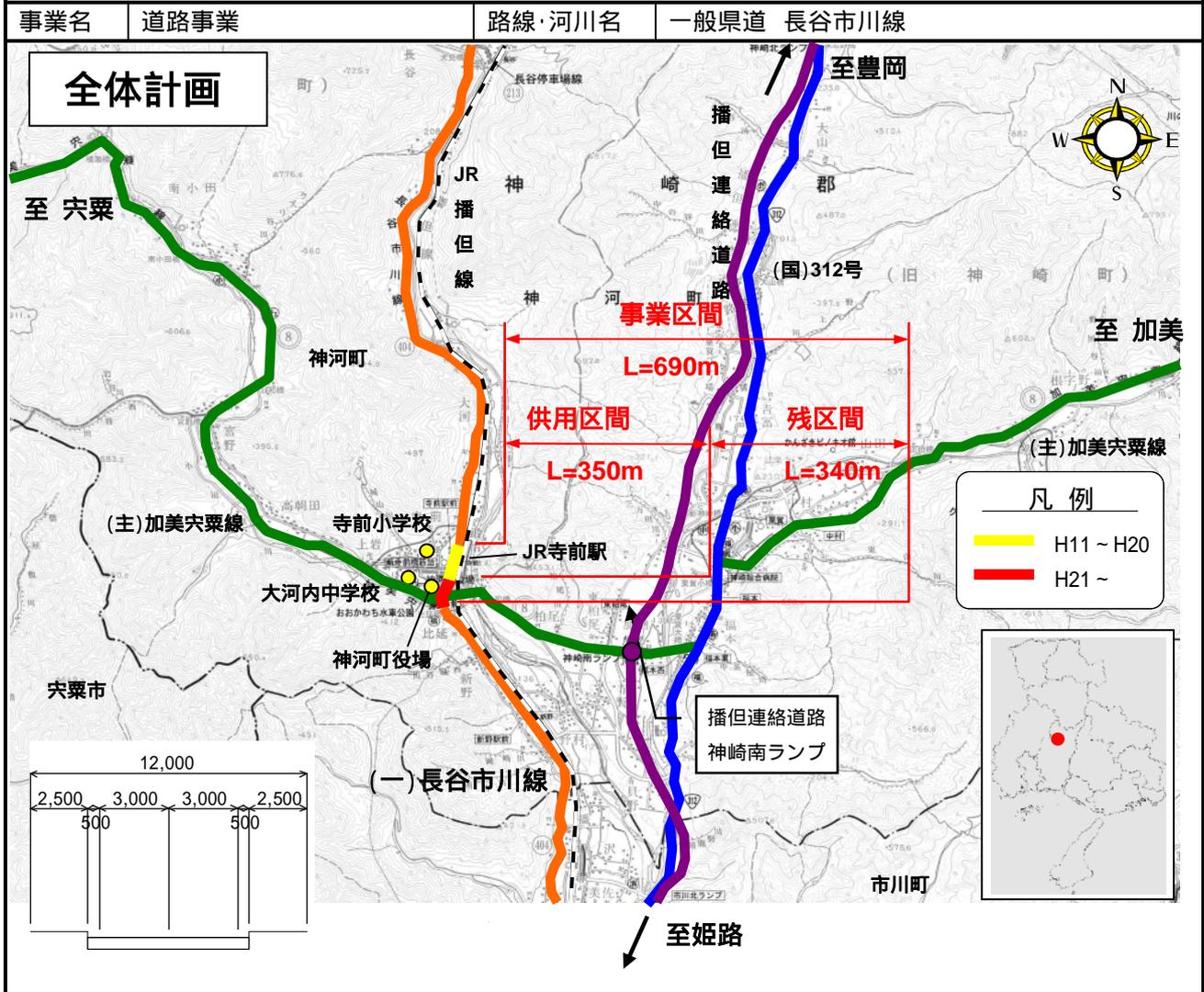


投資事業評価調書（継続：再評価）

部課室名	県土整備部土木局 地域道路室	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	地域道路室長 中村 誠 (課長補佐兼県道係長 松田 智)	内線	4 3 6 2 (4 3 7 6)
------	-------------------	---------------------	---------------------------------	----	------------------------

事業種目	道路事業	事業名		事業区間		総事業費	8.8億円
		一般県道	は せいちかわ 長谷市川線	かんざきくんかみかわちようてらまえ 神崎郡神河町寺前	内用地補償費	5.5億円	
所在地		事業採択年度		着工年度	完成予定 年度	進捗率 (内用補進捗率)	67% (72%)
かんざきくんかみかわちようてらまえ 神崎郡神河町寺前		H11		H11	H25	残事業費	2.9億円
事業の目的				事業内容			
<ul style="list-style-type: none"> 本路線は中播磨北部地域を縦断する幹線道路であるとともに、生活道路としても重要な役割を担う道路である。 当該区間は JR 寺前駅前を通過し、町中心部の神河町役場へアクセスする区間であるが、幅員狭小かつ線形が悪く車両のすれ違いが困難な上、近隣の小中学校の通学路でありながら歩道が無いことから交通安全上危険な状態にある。 そのため、本事業により町中心地として相応しい道路ネットワークを構築し、新たなまちづくりを支援するとともに、安全で円滑な交通を確保するものである。 				道路改築事業 L=690m 【構造規格】 3種3級(平地部) 【計画幅員】 6.0(12.0)m(2車線+両側歩道) 【計画交通量】 3,100台/日(H42) 【現況交通量】 3,231台/日(H17交通増大) 【負担割合】 県：10/10(合併支援道路整備事業)			
事業を取り巻く 社会経済情勢等 の変化		<ul style="list-style-type: none"> 平成17年11月に旧神崎町と旧大河内町が合併し、神河町が発足したことから、新町中心地を核とする新たなまちづくりを支援する合併支援道路の整備促進が望まれている。 					
進捗状況		<ul style="list-style-type: none"> 平成11年度より着手し、JR寺前駅の駅前整備事業と連携し、平成20年3月に北側の現道拡幅工区(L=350m)を供用開始している。引き続き、南側のバイパス工区(L=340m)の整備を行っており、平成20年度末予定進捗率は、事業費67%、用地補償費72%である。 					
評価視点		評価結果の説明					
(1) 必要性 円滑な交通の確保 安全・安心の確保		<ul style="list-style-type: none"> 現道拡幅と一部バイパス整備により、すれ違い困難区間とクランク状の交差形態の解消を図る。 通学路の安全性向上を図る。 福祉のまちづくり重点地区における安全な歩行空間を確保する。 					
くらしと交流を支える 道づくり		<ul style="list-style-type: none"> JR寺前駅に直結したバス路線であり、バスの安全性・定時性等を確保し鉄道との連携を強化することにより、日常生活における住民の移動を支える。 新町の骨格をなす本路線を整備することにより、新町中心部と周辺地域との域内交通の円滑性を確保するとともに、合併後の新たなまちづくりを支援する。 					
(2) 有効性・効率性		<ul style="list-style-type: none"> 駅前周辺部の現道拡幅と屈曲部(L形状クランク部)のバイパス整備により、走行時間短縮とともに安全性と利便性が向上し有効性が高い。 引き続き残事業区間の整備を行うことで、バイパス全体の事業効果が発現される。 費用便益比 残事業 B/C=2.2 					
(3) 環境適合性		<ul style="list-style-type: none"> 円滑な交通流の確保、歩道設置により、沿道の生活環境が改善できる。 歩道部には透水性舗装を施工する。 					
(4) 優先性		<ul style="list-style-type: none"> 交通の円滑化や交通安全につながること及び約67%まで工事が進捗していることから、残工事区間の用地買収につとめ、重点投資により、早期の全線供用が望まれている。 					
再評価 の結果	継続	左の理由	<ul style="list-style-type: none"> 町合併など事業の必要性は増しており、地域住民からも早期完成を望む声強いことから、継続して事業を実施する必要がある。 				

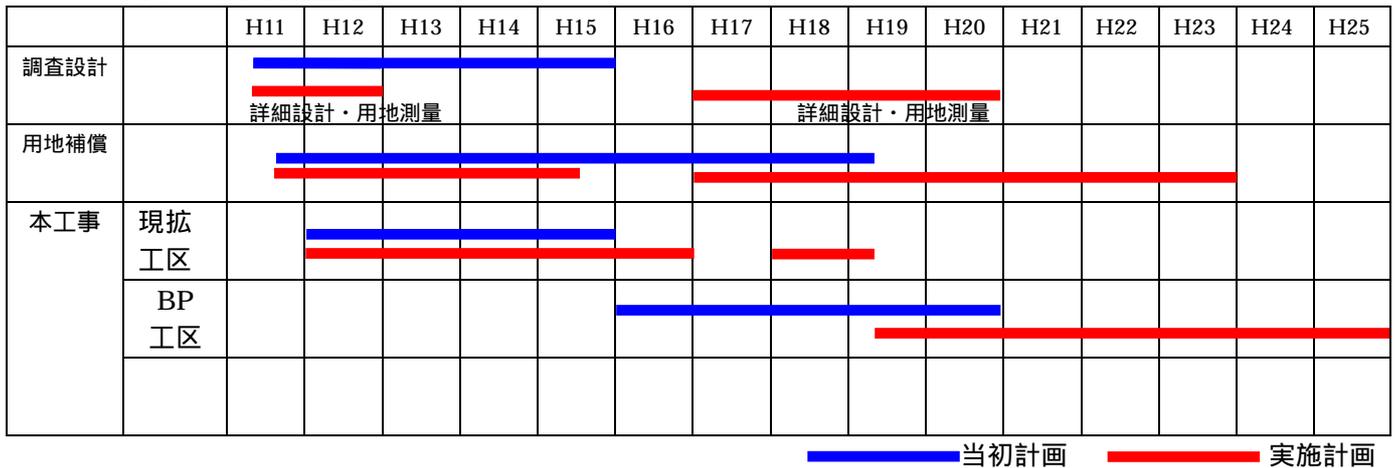
事業進捗状況概要図(継続:再評価)



	事業進捗状況・予定	整備効果
全体	H11～25年度【事業費=8.8億円】 事業費 8.8 億円、延長 690m 幅員 6.0(12)m 両側歩道 物件補償： 11 件、用地：約 4,200 m ²	
過去 10 年間 (実績)	H11～20 年度【事業費 = 5.9 億円】 事業進捗率 67% 用地取得率 72% (各進捗率は H20 年度予定を含む)	・駅前周辺部の幅員狭小区間の整備により、移動時間の短縮および交通事故の減少が図られた。
今後 5 年間 (予定)	H21～25 年度【事業費 = 2.9 億円】 平成 25 年度の全線完成予定	・屈曲部(L 字形状クランク部)のバイパスによる線形改良により、自動車走行速度の向上により移動時間の短縮が図られ、市街地中心と周辺地域との域内交通の円滑化が図られ、地域の活性化に繋る。

継続事業

当初計画及び実施工程



B / C根拠説明資料例

便益(B)の項目

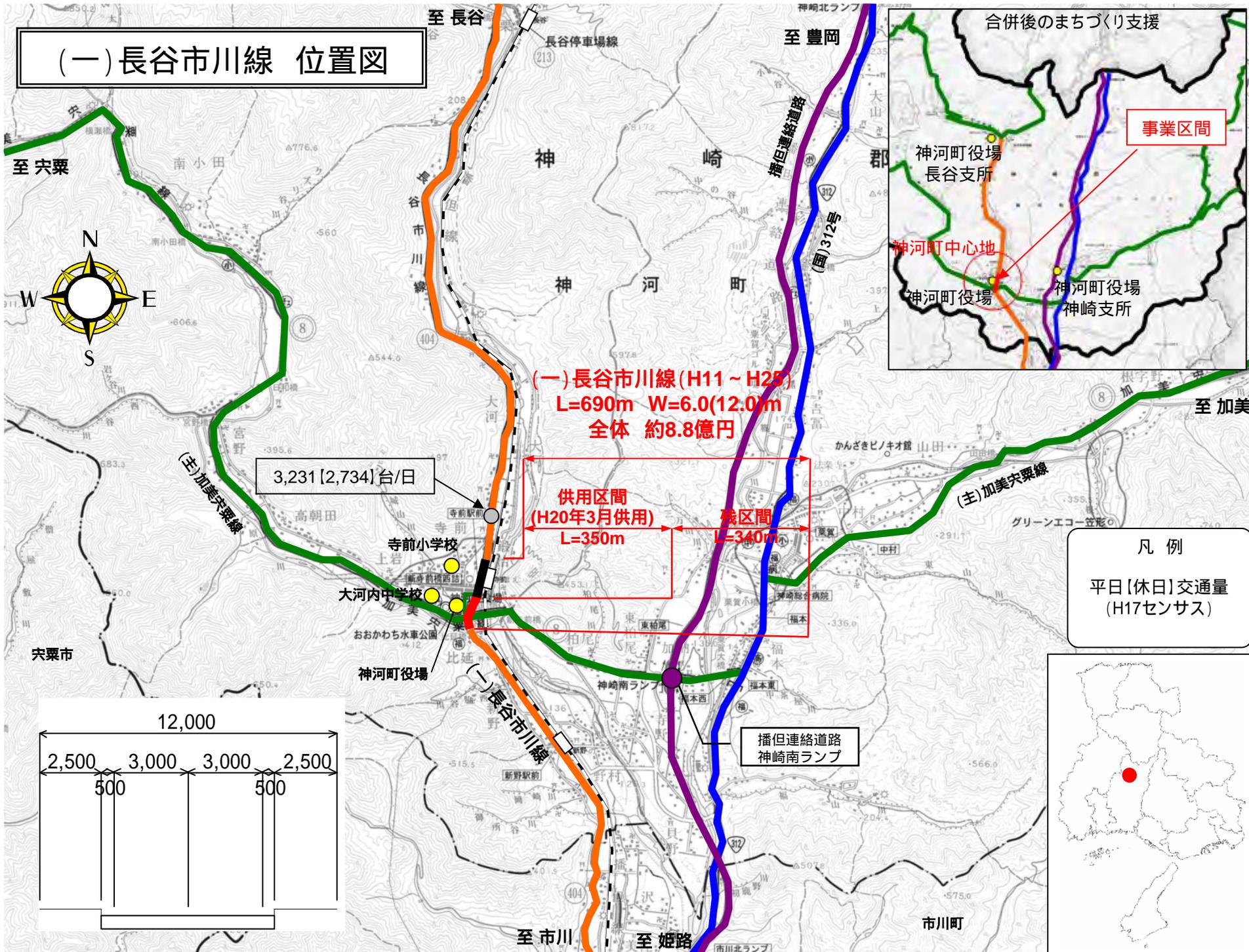
事業	B(便益)	算出方法
道路	走行時間短縮便益 目的地までにかかる時間が短くなることによる便益	整備無しの走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: (交通量 × 走行時間) × 時間価値原単位 × 365日
	走行経費減少便益 交通の流れがスムーズになり燃費などが向上することによる便益	整備無しの走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: (交通量 × 距離) × 走行経費原単位 × 365日
	交通事故減少便益 交通事故が減少することによる便益	整備無しの事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: [交通量 × 距離 × 交差点以外の事故損失原単位 + 交通量 × 主要交差点数 × 交差点部事故損失原単位]

費用便益比(B / C)算出根拠

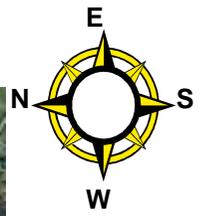
残事業費の投資効率性

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	一般県道 長谷市川線	走行時間短縮便益	487	時間短縮: 0.7分	248	232	16	2.2
		走行経費減少便益	45	供用時交通量 (現道拡幅部) 3,200台/日 (ハイルス部) 2,600台/日				
		交通事故減少便益	5					
		計	537					

(一)長谷市川線 位置図



(一)長谷市川線 全体計画



至加美

(主)加美穴栗線

事業区間 L=690m W=6.0(12.0)m

供用区間 L=350m

残区間 L=340m

至 和田山

JR播但線

至 長谷

(一)長谷市川線

JR寺前駅

至 姫路

(一)長谷市川線(旧)

至 市川

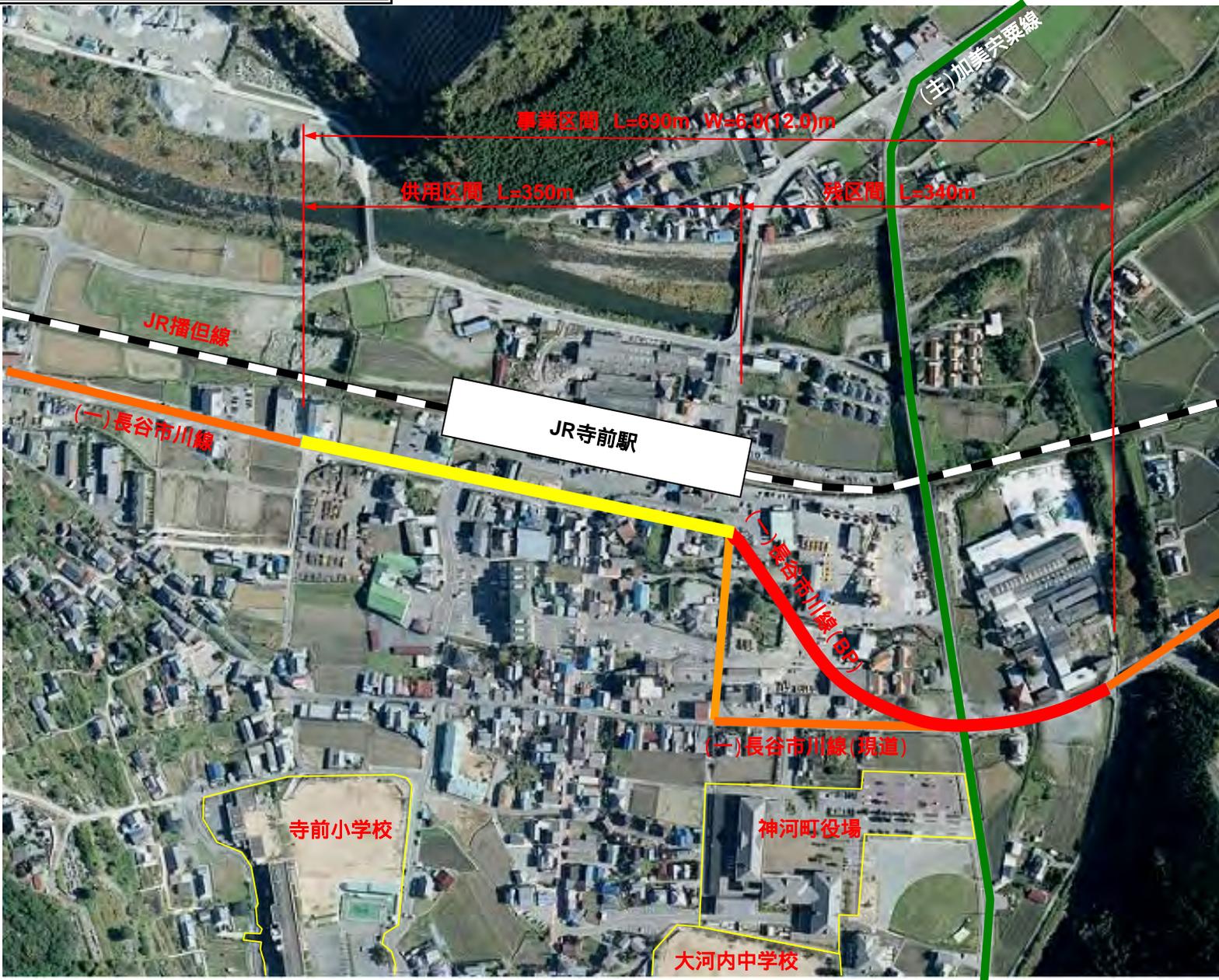
(一)長谷市川線(現道)

寺前小学校

神河町役場

大河内中学校

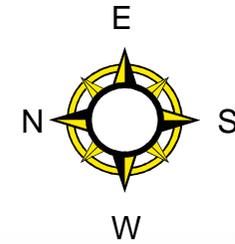
至穴栗



事故発生状況

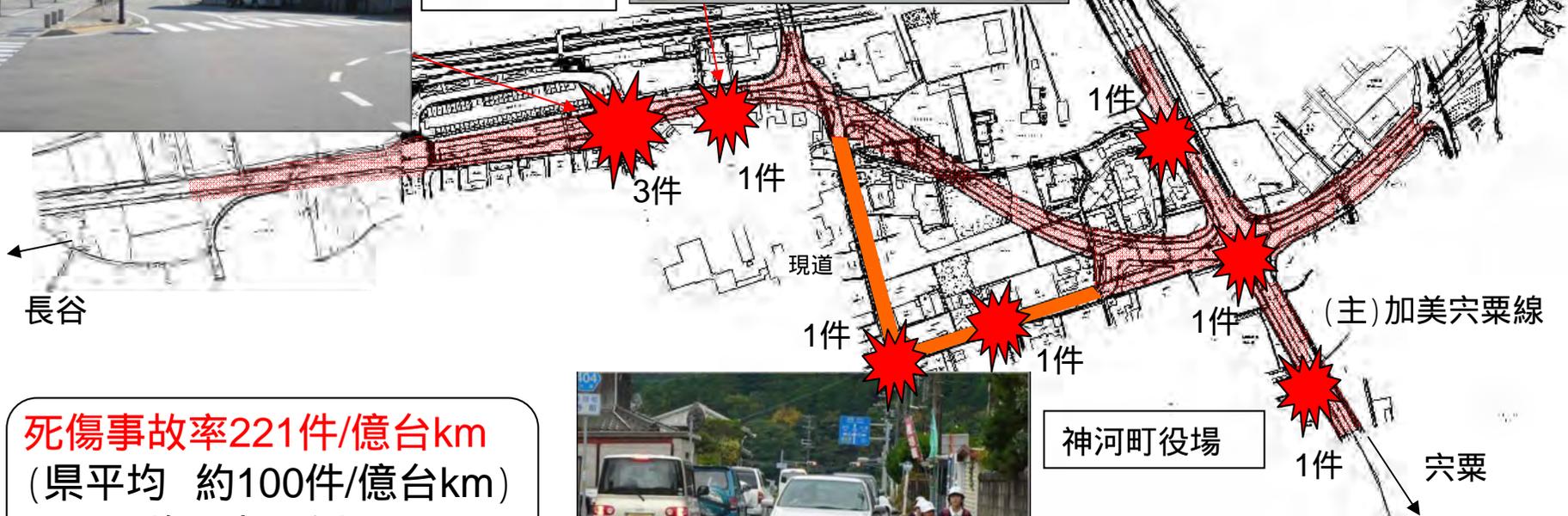


JR寺前駅



市川

加美



死傷事故率221件/億台km
 (県平均 約100件/億台km)
 県平均を大きく上回る！

事故件数(過去5年): 9件
 交通量(自動車: 3231台/日)
 H17センサスデータ



神河町役場

人身事故発生件数(H15~H19)

平成15年	1件
平成16年	3件
平成17年	0件
平成18年	4件
平成19年	1件

福崎警察署調べ

駅前、役場前歩道未整備、幅員狭小のため事故多発！
歩道設置、BP設置により改善！

事業進捗状況

