

継続事業評価調書
【道路事業】

土木局地域道路室

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	4362 (4376)
------	-------------------	---------------------	---------------------------------	----	----------------

事業種目	道路事業	事業名	事業区間		総事業費	30億円
		道路改築事業 主要地方道 <small>たかさごほうじょう</small> 高砂北条線	かこがわしにしかんきちょうみやまえ 加古川市西神吉町宮前		内用地補償費	11億円
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)	66% (100%)
かこがわしにしかんきちょうみやまえ 加古川市西神吉町宮前		H11	H11	H22	残事業費	10億円

事業の目的		事業内容	
<p>・(主)高砂北条線は、加古川の右岸側で高砂市の臨海部工業地帯を起点とし、加西市北条町の(主)三木穴栗線に至る幹線道路で、国道2号加古川バイパス、山陽自動車道、国道250号(明姫幹線)、国道2号を南北に連結するなど、地域にとって重要な役割を担っている。</p> <p>・本路線の内、高砂市・加古川市内約12kmについては、将来の交通需要に対応すべく、4車線で都市計画決定されており、道路事業・街路事業を活用して計画的な整備を進めている。既に4kmは整備が完了しており、本区間(1km)を含む3kmで事業を推進している。</p> <p>・現況交通量は、17,800台/日と2車線の設計基準交通量(9,000台/日)の2倍の交通量があり、また、現道は高校生が通学に利用しているが、歩道が連続していないなど交通安全上の課題を有している。</p> <p>・このため、本バイパスを整備し、安全で円滑な交通を確保するとともに、東播磨臨海部と山陽自動車道など広域幹線道路との連絡強化により、地域の活性化を図る。</p>		<p>道路改築事業 L=1,000m</p> <p>【構造規格】 3種2級(平地部)</p> <p>【計画幅員】 13.0(25.0)m(4車線+両側自歩道)</p> <p>【計画交通量】 31,900台/日</p> <p>【現況交通量】 17,800台/日</p> <p>【負担割合】 国:1/2 県:1/2</p>	

事業を取り巻く 社会経済情勢等 の変化	<p>・現況交通量は、H11 センサスよりさらに増加していることから、本区間の必要性が増していることがうかがえる。</p> <p>・ため池部の盛土材については、ため池内の浚渫土を地盤改良し、再利用することにより、コスト縮減(約0.6億円)を図る。</p> <p>・2つのため池内の道路築造工事が必要とされるが、水利権者と協議の上、それぞれ灌漑期間内(4月~10月)も連続して工事を実施することにより、工期を1年間短縮し、早期事業効果発現を図る。</p>
---------------------------	--

進捗状況	<p>・平成11年度より着手し、平成20年度末進捗率(予定)は、66%である。用地買収は完了しており、本工事を残すのみとなっている。</p>
------	--

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	<p>・H11 センサスによる混雑度が「1.61」と高く、混雑時の平均旅行速度も22.8km/hと非常に遅い上、現況交通量もH11 センサスよりさらに増加していることから、4車線のバイパス整備により円滑な交通を確保する。</p> <p>・本区間の東側には、県立東播工業高校が近接しているが、高校側は歩道が設置されていない区間が存在し、通学生など自転車は歩道が無い側を走行するため、危険な状態である。そこで、本バイパスの整備により両側に自転車歩行者道を設置するとともに、現道の交通をバイパスへ転換させることにより自転車・歩行者の安全確保を図る。</p> <p>・本区間南端部の市道との交差点は、見通し不良により交通事故が多発しているため、バイパス整備により、交差点部の安全性向上を図る。</p> <p>・沿道には加古川市民病院(2次救急医療機関)が存在し、本事業により救急医療機関への到達時間の短縮を図る。</p> <p>・山陽自動車道加古川北ICや国道2号加古川バイパスへのアクセスを強化することにより、東播磨臨海工業地域の物流関連交通をはじめとする地域内交通の円滑化を図り、地域の活性化に寄与する。</p>
(2)有効性・効率性	<p>・4車線化により、移動時間の短縮および交通事故の減少が図れる。</p> <p>・費用便益比・事業全体の投資効率性 B/C=3.5(全体) B/C=10.7(残)</p>
(3)環境適合性	<p>・自動車走行速度の向上により、CO₂排出量を削減でき、地域の環境改善に寄与できる。</p> <p>・両側に植樹帯を設け、歩道部には透水性舗装を採用することにより、環境負荷を軽減する。</p>
(4)優先性	<p>・設計基準交通量の2倍の車両が利用しているなど、緊急性が高く、用地買収も100%完了していることから重点投資により、早期の供用を図る。</p>

再評価 の結果	継続	左の理由	<p>・事業の必要性は事業採択当時と変わらず、地域住民からも早期完成を望む声強いことから、重点投資により早期の供用を図る。</p>
------------	----	------	---

事業進捗状況概要図(継続:再評価)

事業名	道路事業	路線・河川名	主要地方道 高砂北条線
	事業進捗状況・予定		整備効果
全体	H11～22年度[事業費=30億円] 事業費30億円、延長約1km 矢板護岸工 函渠工8基 用地:約25,000㎡		
過去 10年間 (実績)	H11～20年度[事業費=20億円] 【全体】進捗率66%、用地買収100%		
今後 3年間 (予定)	H21～22年度[事業費=10億円] 平成21～22年度 道路改良工事 平成22年度 全線完成予定(早期投資効果発現のため1年前倒し)		山陽自動車道加古川北IC や国道2号加古川バイパス へのアクセスを強化すること により、播磨臨海工業地 域の物流、関連交通をはじ めとする地域交通の円滑化 を図る。

継続事業

当初計画及び実施工程

		H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23
調査設計		[Blue bar from H11 to H19]												
		[Red bar from H11 to H14]				[Red bar from H15 to H18]								
用地補償		[Blue bar from H11 to H20]												
		[Red bar from H11 to H20]												
本工事	土工部					[Blue bar from H16 to H23]								
						[Red bar from H16 to H22]								
	ため池部							[Blue bar from H19 to H23]						
								[Red bar from H19 to H22]						
	取付部												[Blue bar from H22 to H23]	
												[Red bar from H22 to H23]		

—— 当初計画 —— 実施計画

B / C 根拠説明資料例

便益(B)の項目

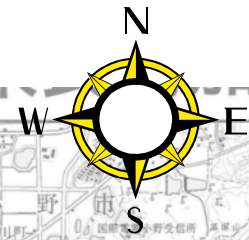
事業	B(便益)	算出方法
道路	走行時間短縮便益 目的地までにかかる時間が短くなることによる便益	整備無しの走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: (交通量 × 走行時間) × 時間価値原単位 × 365日
	走行経費減少便益 交通の流れがスムーズになり燃費などが向上することによる便益	整備無しの走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: (交通量 × 距離) × 走行経費原単位 × 365日
	交通事故減少便益 交通事故が減少することによる便益	整備無しの事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: [交通量 × 距離 × 交差点以外の事故損失原単位 + 交通量 ×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

事業全体の投資効率性

事業	事業名	B(便益)		C(費用)			B / C	
		便益額 (百万円)	代表的な効果	総費用 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)		
道路	主要地方道 高砂北条線	全体 事業費	走行時間短縮便益	10,485	3,138	3,064	74	3.5
			走行経費減少便益	547				
			交通事故減少便益	6				
			計	11,038				
	主要地方道 高砂北条線	残 事業費	走行時間短縮便益	10,485	1,036	962	74	10.7
			走行経費減少便益	547				
			交通事故減少便益	6				
			計	11,038				

(主)高砂北条線 宮前バイパス 位置図



凡例
平日〔休日〕交通量
(H17センサ)

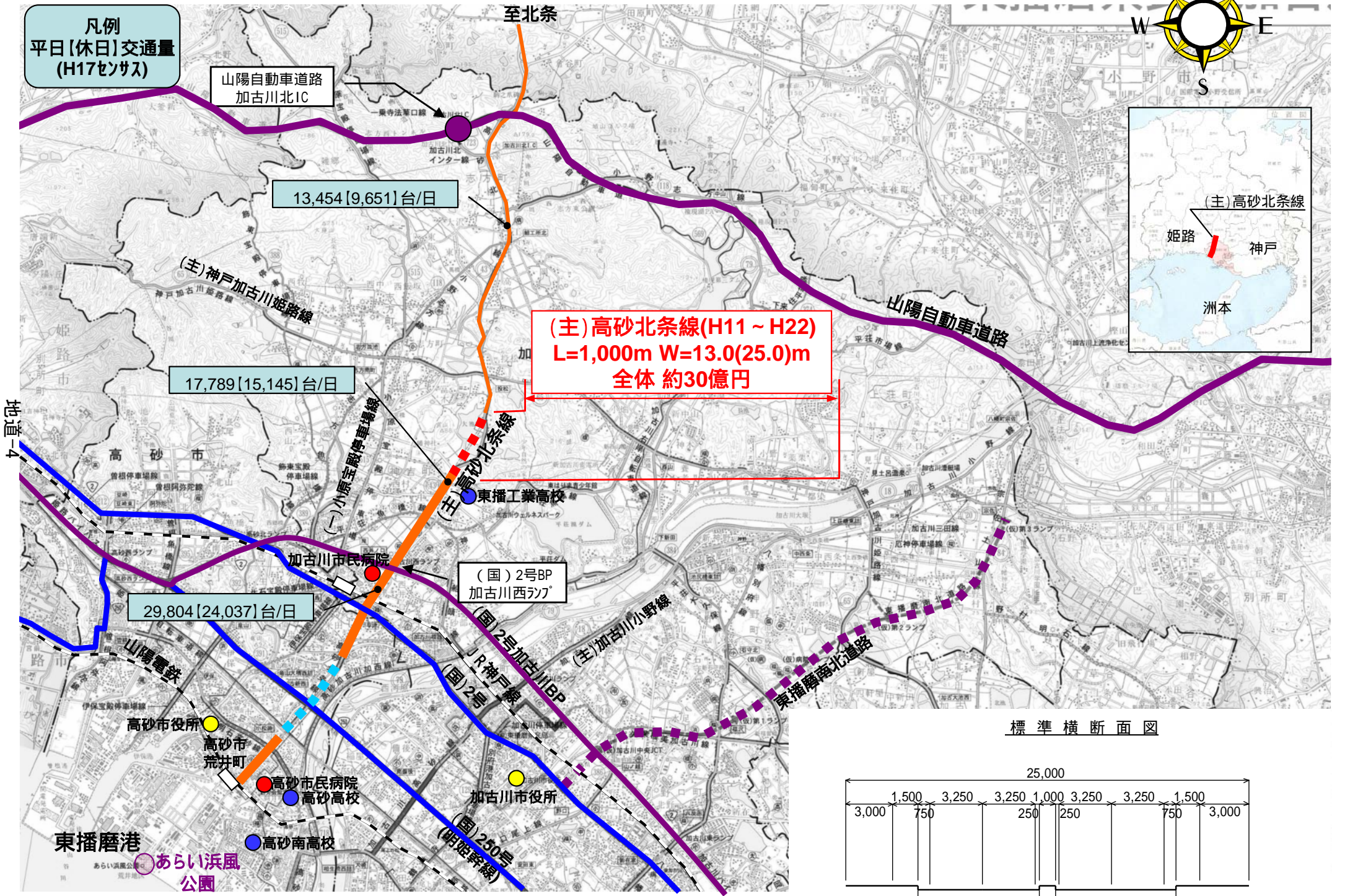
山陽自動車道路
加古川北IC

13,454 [9,651] 台/日

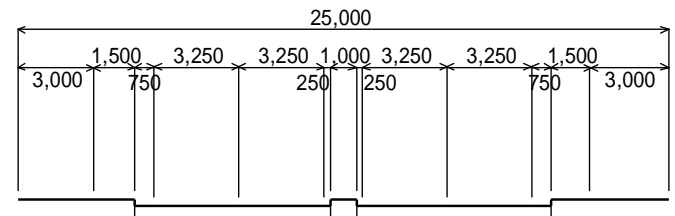
17,789 [15,145] 台/日

29,804 [24,037] 台/日

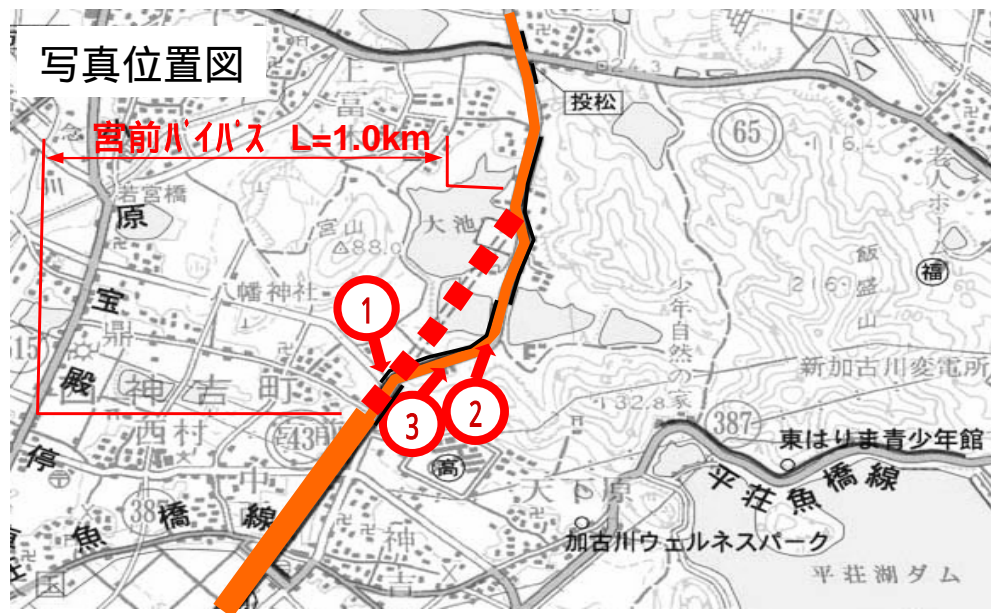
(主)高砂北条線(H11~H22)
L=1,000m W=13.0(25.0)m
全体 約30億円



標準横断面図



(主)高砂北条線 現道状況(写真)



(主)高砂北条線 人身事故の発生状況(H14～H18 5ヶ年)

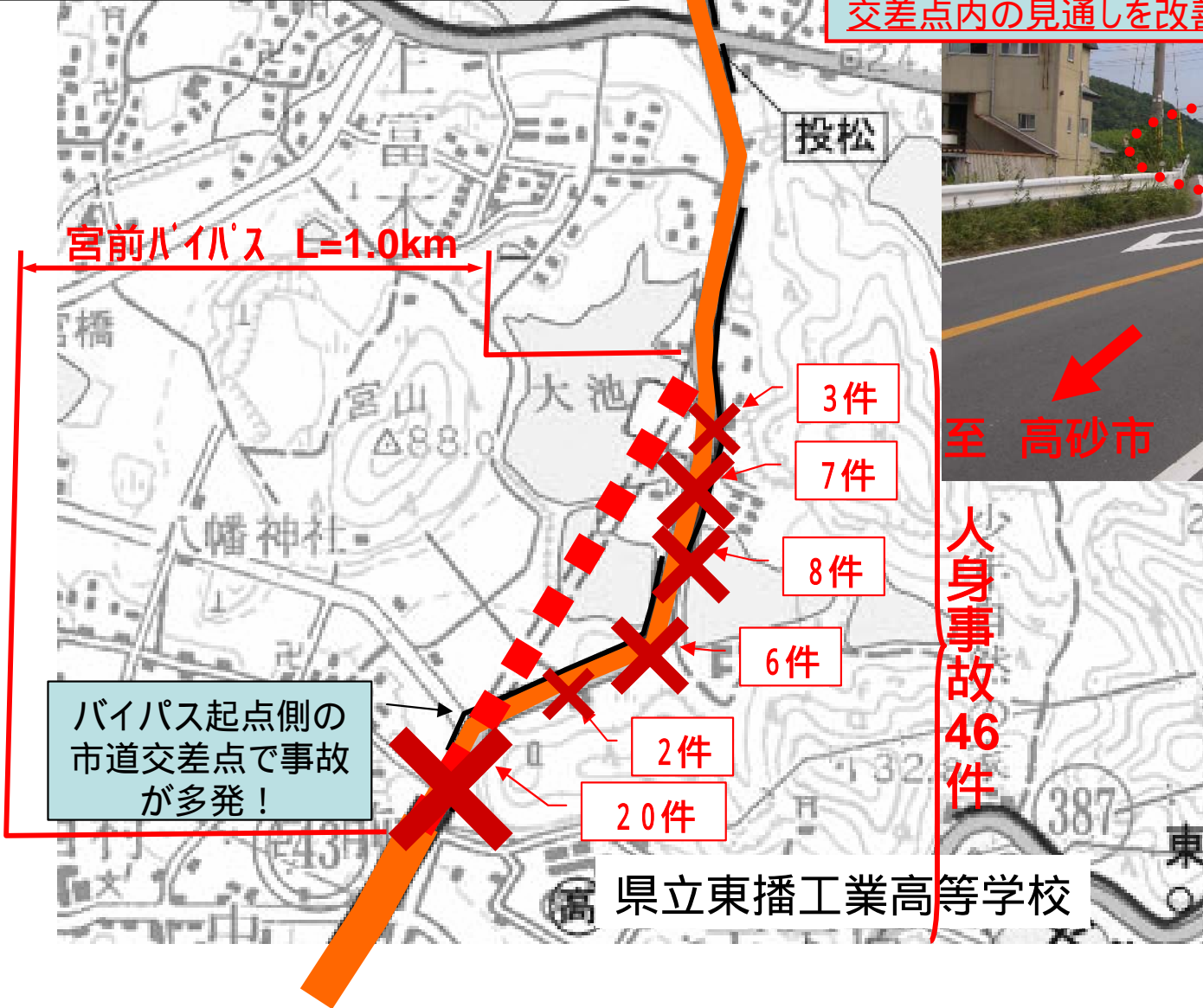
年平均死傷事故率116件/億台km
 (県平均 約100件/億台km)
 県平均を約2割上回る!

市道から交差点内の見通しが悪いため、事故が多発
 バイパス整備に併せ、
 交差点内の見通しを改善!

事故多発箇所
 (市道西脇神吉線)



地道-6



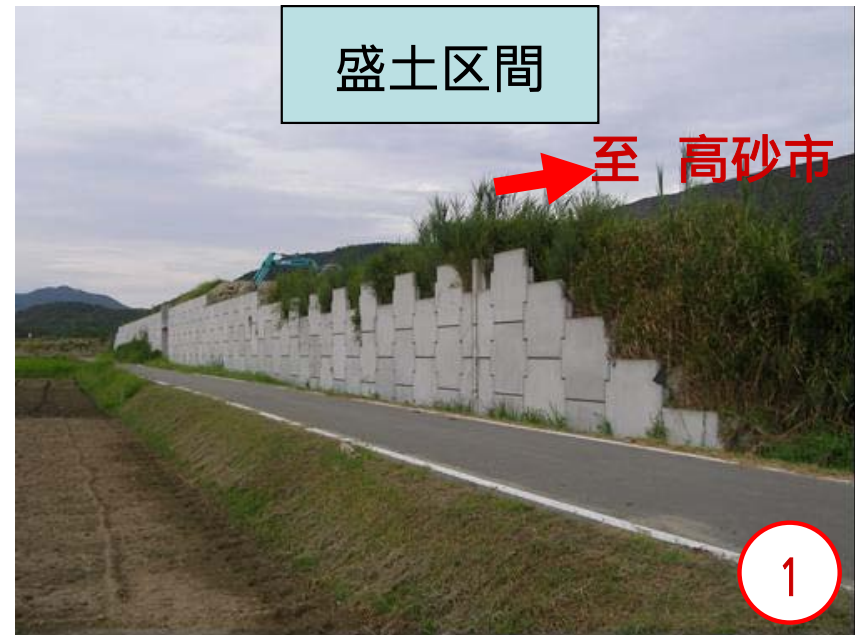
バイパス起点側の市道交差点で事故が多発!

人身事故件数(H14～H18)
 (加古川警察署調べ)

平成14年	9件
平成15年	15件
平成16年	7件
平成17年	7件
平成18年	8件

(主)高砂北条線 進捗状況(写真)

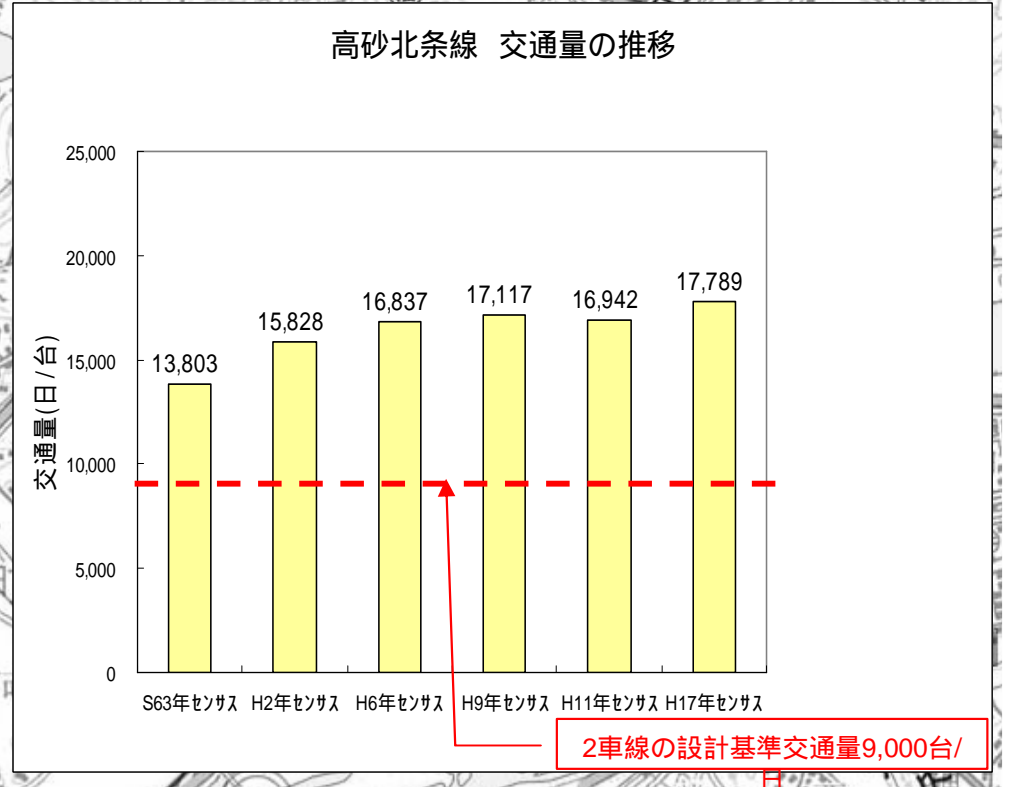
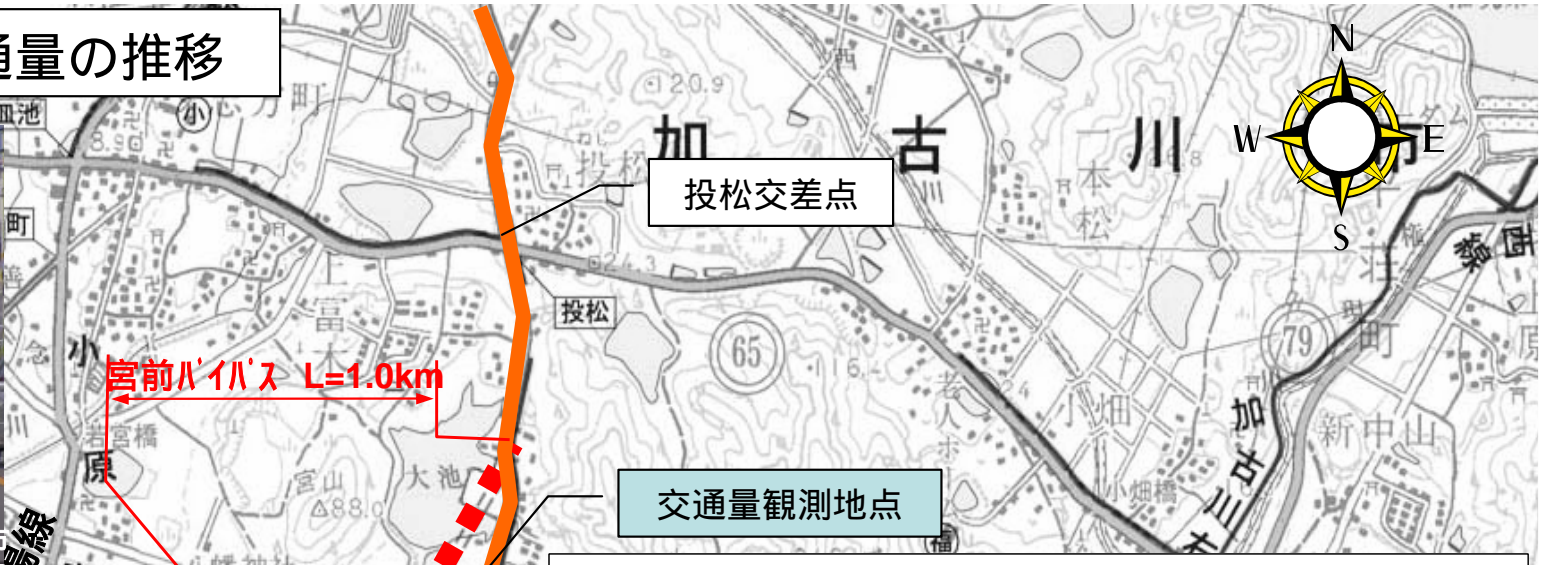
写真位置図



地道-7



(主)高砂北条線 交通量の推移



現況交通量(H17年)は、17,800台/日と2車線の設計基準交通量(9,000台/日)を大きく上回っており、4車線(設計基準交通量:36,000台/日)化により交通容量オーバーを解消する。

(主)高砂北条線 自転車通学の状況



通学時間帯における自転車交通量観測結果
(H20年9月17日(水)AM7:00~AM8:30)
自転車交通量(台) 62台
(中学生・高校生47台、その他15台)

宮前バイパス L=1.0km

観測地点

県立東播工業高校



通学時間帯は、主に自転車の中学生・高校生が多いが、2m程度の歩道が片側にしか整備されておらず、約8割(62台中51台)が歩道を利用せず車道を通行し、大変危険な状況である。