

## 投資事業評価調書（新規）

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 名	事 業 区 間	総事業費	3億円
		道路改築事業 <small>おおやなぎにぶのせん</small> (一)大柳仁豊野線	<small>ひめじしとよとみちようみかげ</small> 姫路市豊富町御蔭 ~ <small>ひめじしとよとみちようどよとみ</small> 姫路市豊富町豊富	内地補償費	1.7億円
所 在 地				着工予定 年 度	完成予定 年 度
姫路市豊富町御蔭 ~ 姫路市豊富町豊富				H21年度	H24年度
事 業 目 的			事 業 内 容		
<p>・本路線は、加西市大柳町から姫路市豊富町を経て国道312号に至る幹線道路であるとともに、播但連絡道路(豊富ランプ)や大型店舗へのアクセス機能を担うなど重要な道路である。</p> <p>・当該区間は、幅員が狭小で大型車の離合が困難な上、通学路でありながら、歩道もなく人身事故も多く発生しており、交通安全上危険な状態にある。</p> <p>・そのため、本事業により現道拡幅とともに歩道を設置し、安全で円滑な交通を確保するものである。</p>			<p>道路改築事業 L = 570m</p> <p>【構造規格】 3種3級(平地部)</p> <p>【計画幅員】 W=6.0(10.0)m(2車線+片側歩道)</p> <p>【計画交通量】 5,100台/日(H42)</p> <p>【現況交通量】 5,303台/日(H17交通センサス)</p> <p>【負担割合】 県: 10/10(合併支援道路整備事業)</p>		
評価視点		評価結果の説明			
(1) 必要性 安全・安心の確保する道 づくり		<p>・人身事故が過去5年間で20件発生するなど、交通事故の危険性が非常に高く、通学生をはじめとする利用者の安全性向上を図る必要がある。</p> <p>・周辺の工場や郊外型大型店舗から発生する大型車の離合困難の解消を図る。</p> <p>・バス路線における未改良区間の解消を図る。</p>			
くらしと交流を支える 道づくり		<p>・豊富ランプへのアクセス強化により、播但連絡道路の利用促進を図り、国道312号の渋滞緩和に寄与する。</p> <p>・新市の郊外地と中心市街地を連絡する本路線を整備することにより、新市の一体感醸成を図る。</p>			
(2) 有効性・効率性 有効性		<p>・費用便益費 B/C=1.5</p> <p>・当該区間の整備により未改良区間が解消されることで、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。</p>			
代替性		<p>・沿道には人家が少なく、大部分が農地である沿道状況を考慮すると、現道拡幅が最適である。</p>			
効率性 (事業執行環境)		<p>・事業計画に対し、地元説明会を通じて地元合意を得ており、円滑な事業実施に向けた地元の協力体制は整っている。</p>			
(3) 環境適合性		<p>・円滑な交通流の確保や歩道設置により、沿道騒音の低減など、地域の環境改善が図れる。</p> <p>・歩道部には透水性舗装を施工する。</p>			
(4) 優先性		<p>・集客施設や北へのアクセス強化等により合併後の新しいまちづくりを支援するとともに、地域交通の安全性・円滑性を確保するため、早期事業着手が必要である。</p>			

スケジュール

新規事業

当初計画

	H20	H21	H22	H23	H24
設計		—			
用地補償		—	—		
道路工		—	—	—	—

B / C 根拠説明資料例

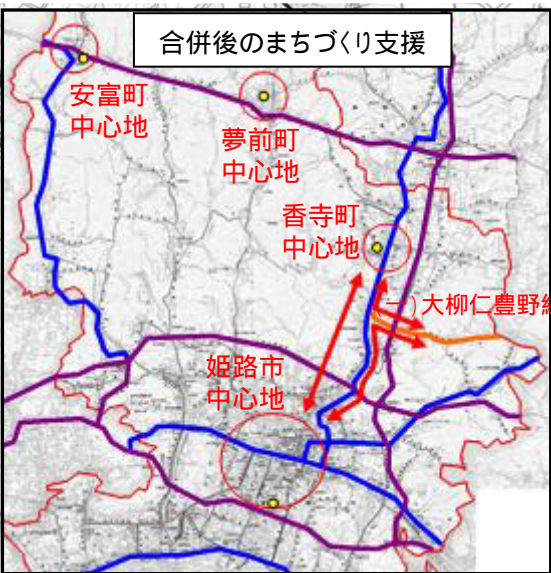
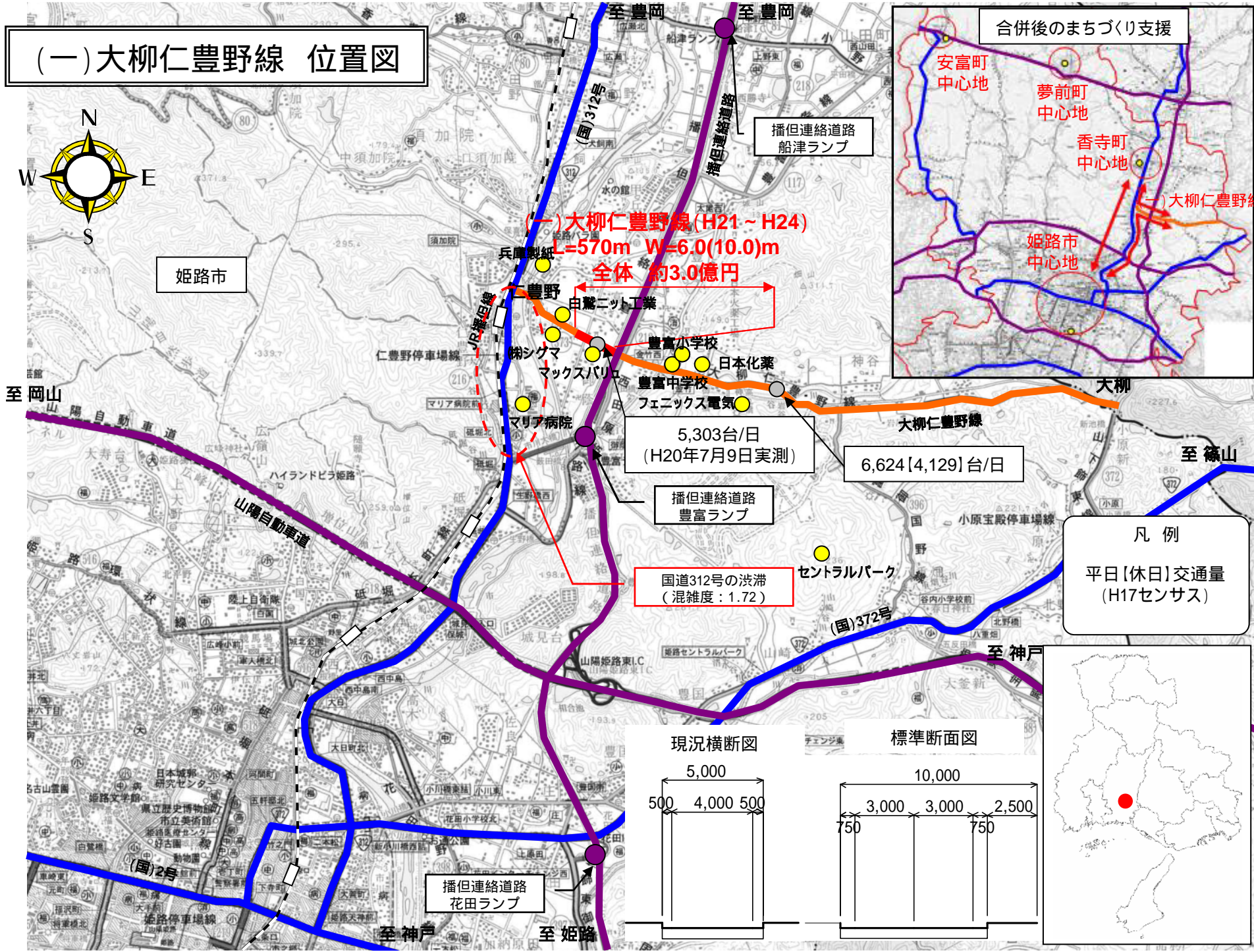
便益(B)の項目

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 of 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 of 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 of 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]

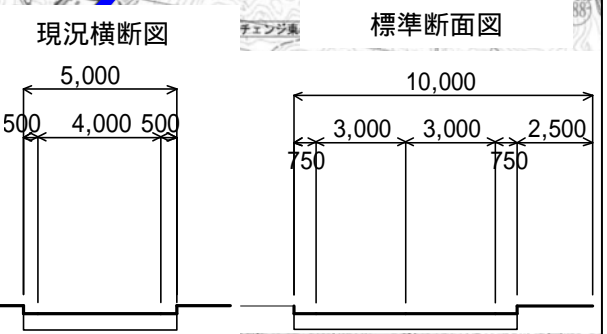
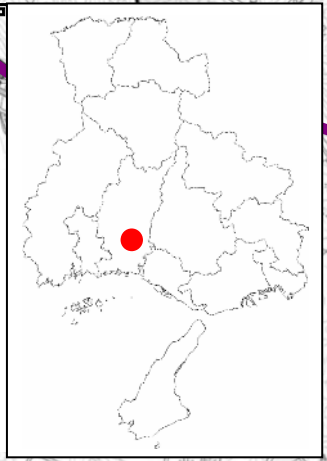
費用便益比(B / C)算出根拠

事業	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	道路改築事業 (一)大柳仁豊野線	走行時間短縮便益	415	時間短縮: 0.3分	297	269	28	1.5
		走行経費減少便益	21					
		交通事故減少便益	0					
		計	436					

# (一)大柳仁豊野線 位置図



凡例  
平日[休日]交通量  
(H17センサス)



# 事故発生状況



**死傷事故率362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): 20件  
 交通量(自動車: 5303台/日)  
 H20実測データ

## 人身事故発生件数(H15~H19)

- 平成15年度 1件
- 平成16年度 5件
- 平成17年度 3件
- 平成18年度 6件
- 平成19年度 5件

姫路警察署調べ

**幅員狭小、歩道未整備のため事故多発！**  
**現道拡幅、歩道設置により改善！**

# 中学生通学状況

