

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 高井嘉親 (課長補佐兼県道係長 中尾兼人)	内線	4362 (4376)
------	-------------------	---------------------	---------------------------------	----	----------------

事業種目	道 路	事業名	事業区間	総事業費	35 億円
		道路改築事業 主要地方道 <small>そうまつちやま</small> 宗佐土山線	<small>かこくういのみちようくふいち</small> 加古郡稲美町六分一	内用地補償費	28 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)
<small>かこくういのみちようくふいち</small> 加古郡稲美町六分一		H12	H12	H24	82% (84%)
				残事業費	7 億円

事業の目的	事業内容
<ul style="list-style-type: none"> ・ (主)宗佐土山線は、加古川市八幡町宗佐から稲美町を経由して加古川市平岡町土山の国道 2 号に至る幹線道路で、加古川市北部や稲美町中心部と第二神明道路明石西 IC、明石市西部臨海地域を連絡する重要な役割を担っている。 ・ その一方で、本路線の稲美町内約 5.7km のうち約 2.4km が未改良区間で、円滑な自動車交通を阻害し交通安全上も問題が多く、早期改良が課題となっている。 ・ また、当該工区は、通勤・通学の自転車利用者が多く、また、一部区間が小学校通学路となっている。さらに、事故が多発しており、交通安全上早期に改良が必要である。 ・ このため、当該工区の整備により、安全で円滑な交通を確保するとともに、地域連携の強化および稲美町中心市街地などから臨海部へのアクセス向上により、地域の活性化を図る。 	道路改築事業 L=490m 【構造規格】 4 種 1 級(平地部) 【計画幅員】 13.0(25.0)m (4 車線 + 両側自歩道) 【計画交通量】 22,200 台 / 日 【現況交通量】 11,893 台 / 日 (H21.7 実測) 【負担割合】 国 : 5/10 県 : 5/10

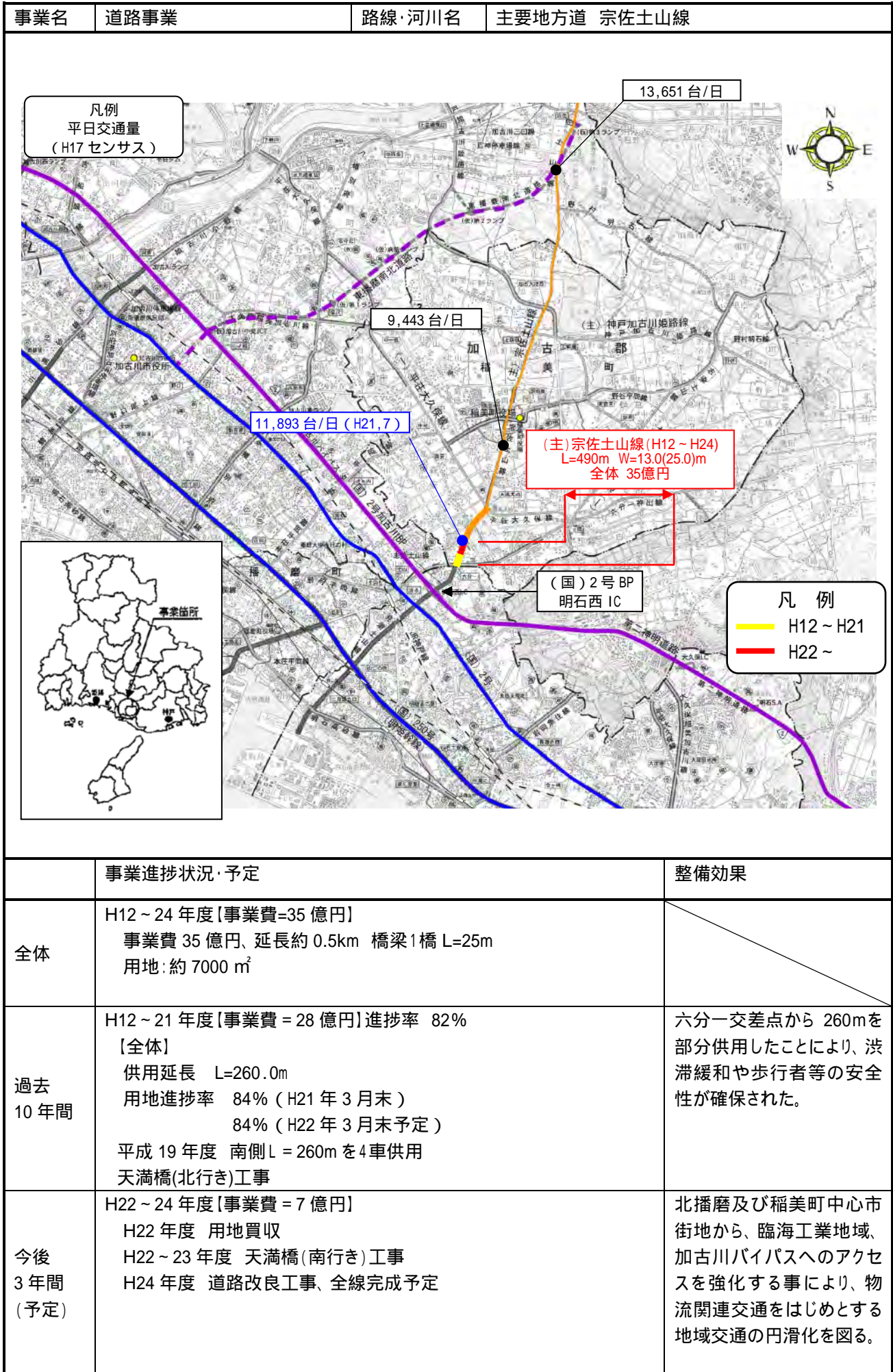
事業を取り巻く 社会経済情勢等 の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 稲美町内の住宅宅地開発の進展等から自動車交通量が増加している。(S63 H17 で 6,237 台/日 9,943 台/日、1.6 倍) ・ 現在、役場周辺地区で組合施行による土地区画整理事業が実施中であり、その中で将来宗佐土山線となる都市計画道路二見稲美三木線の整備も合わせて行われるなど、計画的な市街地形成が進んでいる。
---------------------------	---

進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 六分一交差点から260m区間を、H19.4に4車線化の供用開始をした。残区間は230m。 ・ 進捗率は、事業費ベースで82%、用地取得で84%である。(平成21年度末予定) ・ 土地の所有権に関する疑義などで用地交渉が難航したことから、事業期間を3年延伸し、平成21年度完了から平成24年度完了とする。
------	---

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 地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車交通量が年々増加している中、現況交通量が約 12,000 台/日となり、2 車線の設計基準交通量を超えている。また、将来の計画交通量が 22,200 台/日で、4 車線化により円滑な交通を確保する必要がある。 ・ 当該工区の H15 ~ 19 の 5 箇年の年平均死傷事故率は 480 件/億台 km と県平均 100 件の約 5 倍と非常に高く、本事業により安全で円滑な交通を確保する。 ・ 当路線は稲美中央病院(2 次救急医療機関)のアクセス道路で、救急医療機関への到達時間の短縮を図る。 ・ 稲美町から臨海工業地域へのアクセスを強化することにより、交通の円滑化を図り、地域の活性化に寄与する。
(2) 有効性・効率性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 費用便益比 B/C=2.1 (全体)、13.3 (残)
(3) 環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 両側に植樹帯を設置することにより、沿道の景観及び生活環境の向上に寄与できる。 ・ 歩道部の透水性舗装により、雨水を地下に還元することができる。
(4) 優先性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、交通量の増加も見込まれ、さらに、交通安全上の課題解決から、緊急性が高い。

再評価 の結果	継 続	左の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業の必要性は事業採択当時と何ら変わっておらず、地域住民からも早期完成を望む声が強いことから、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)

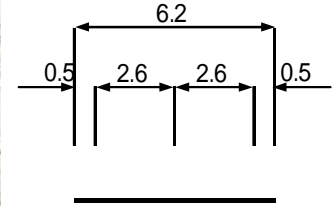


(主)宗佐土山線 加古郡稲美町六分一～岡

凡例
平日交通量
(H17センサス)



現道断面図



- 凡例
- [宗佐土山線現道]
 - 事業区間(整備中)
 - 事業区間(整備済)
 - 4車線区間
 - 2車線区間
 - 未改良区間
 - [将来の宗佐土山線(バイパス区間)]
 - 区画整理区間(4車線)
 - バイパス整備予定(4車線)
 - 稲美町道
 - 4車整備済

(主)宗佐土山線(H12～H24)
L=490m W=13.0(25.0)m
全体 35億円

11,893台/日
(H21調査)

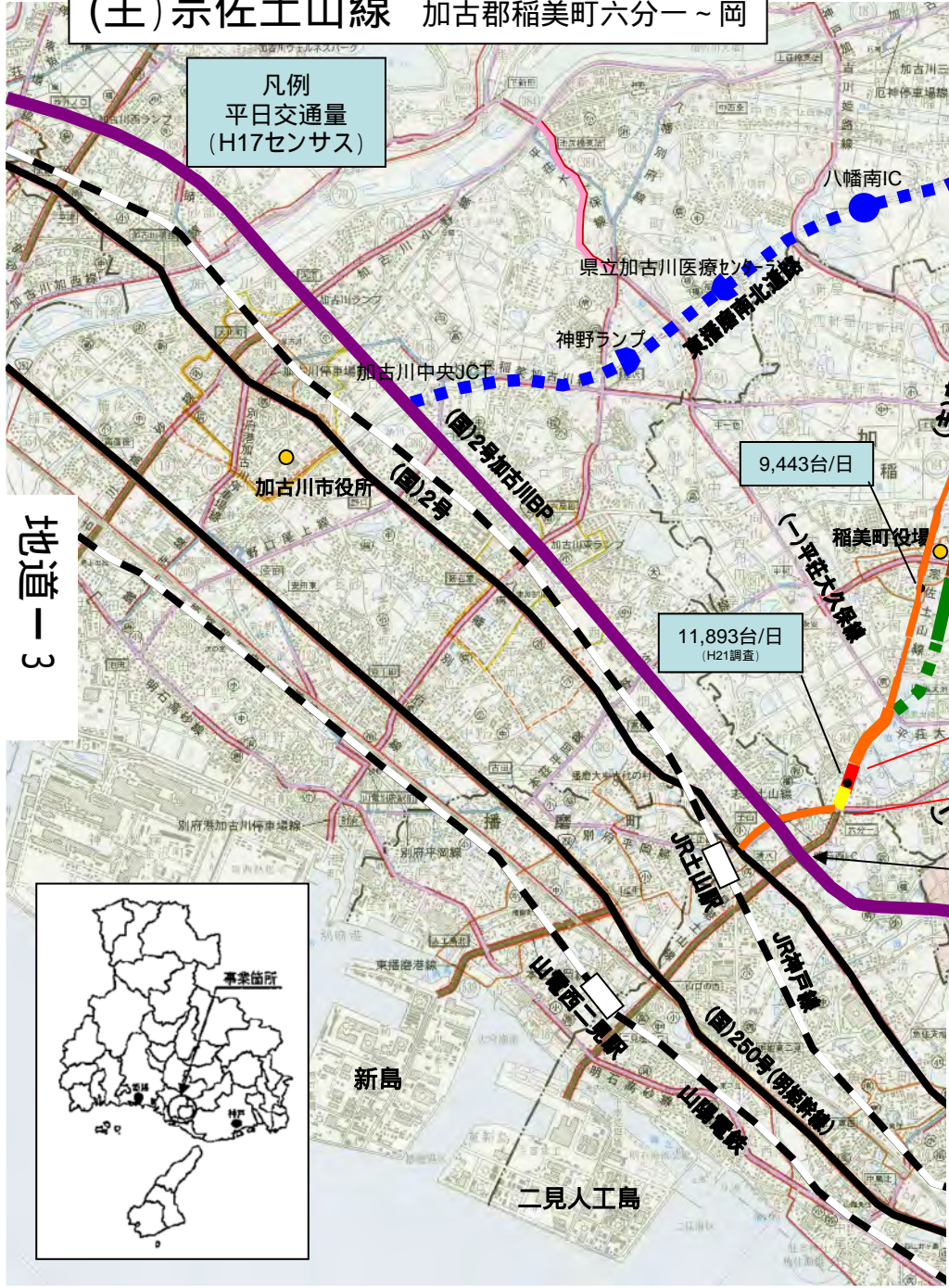
9,443台/日

13,651台/日

地道一3



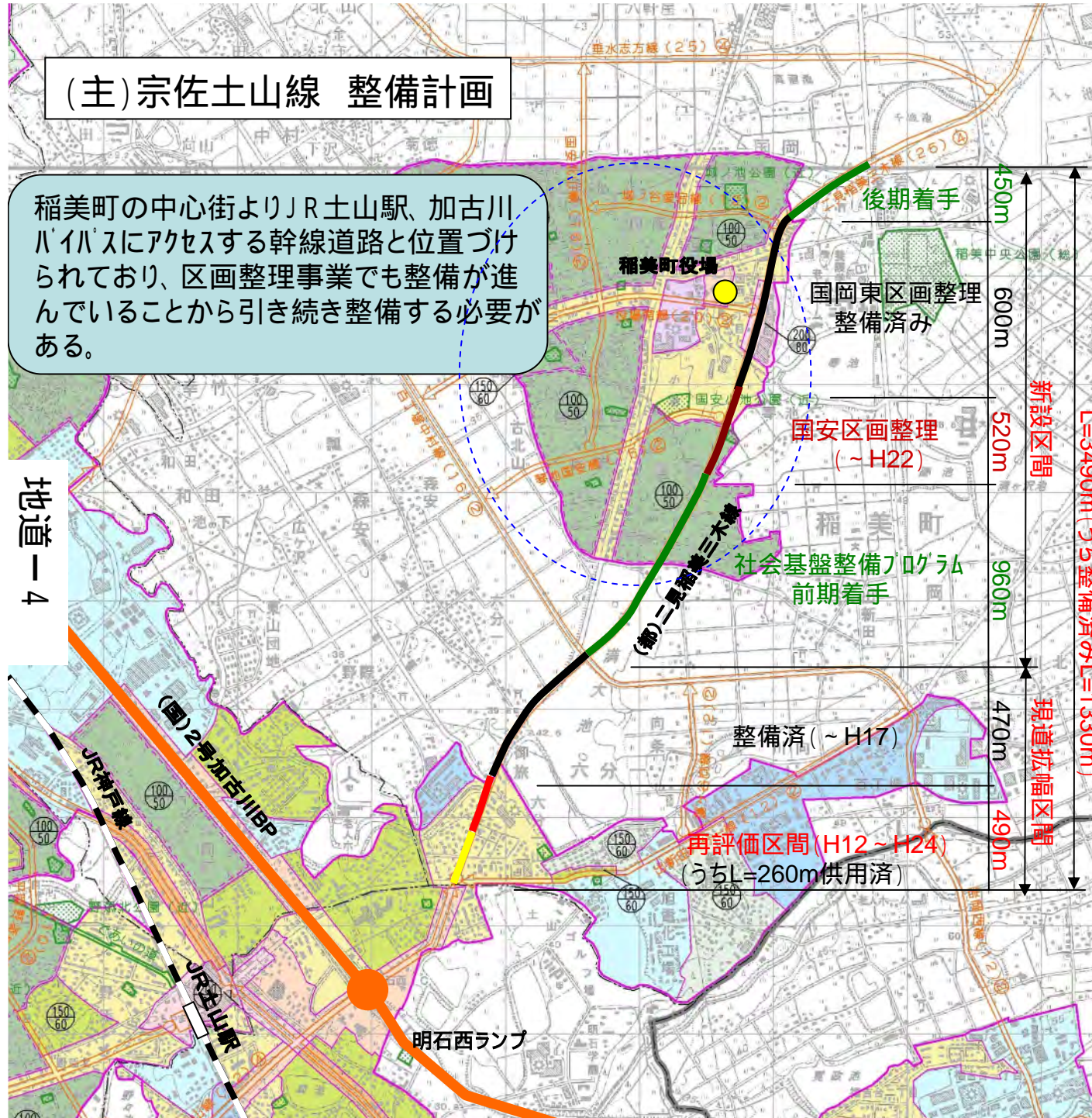
25,000								
3,000	1,500	3,250	3,250	2,000	3,250	3,250	1,500	3,000
	500			中央帯			500	



(主)宗佐土山線 整備計画

稲美町の中心街よりJR土山駅、加古川
 パイパスにアクセスする幹線道路と位置づけ
 られており、区画整理事業でも整備が進
 んでいることから引き続き整備する必要が
 ある。

地道一4



(主)宗佐土山線 進捗状況(写真)

写真位置図



国道5号

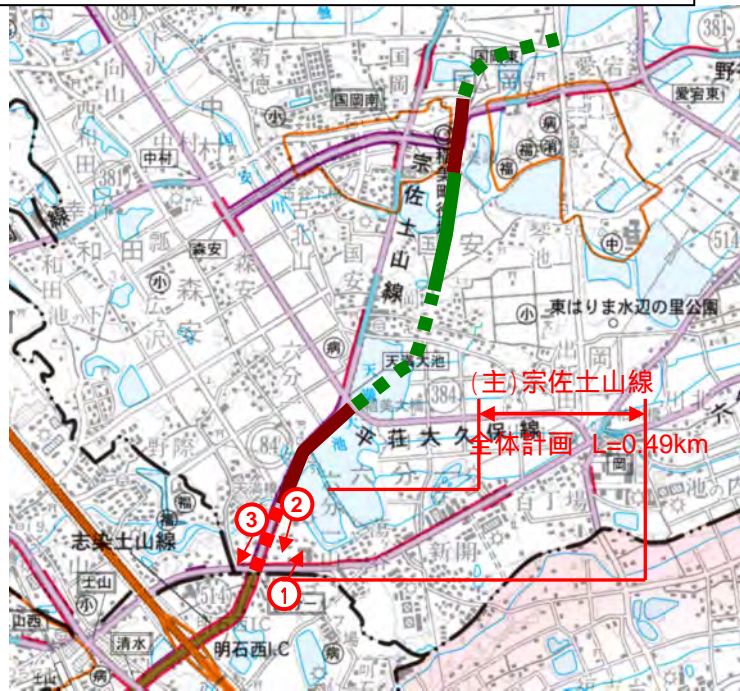


未整備区間



整備済区間

(主)宗佐土山線 現道状況(写真)



・現況交通量は、11,893台/日、混雑度は1.13である。今後、市街化が進む中で、交通量の増加が見込まれる。
 ・歩道が設置されておらず、交通安全上の課題を有している。

地道一6

整備済み区間(六分一交差点)



未整備区間の状況
(天満橋付近)

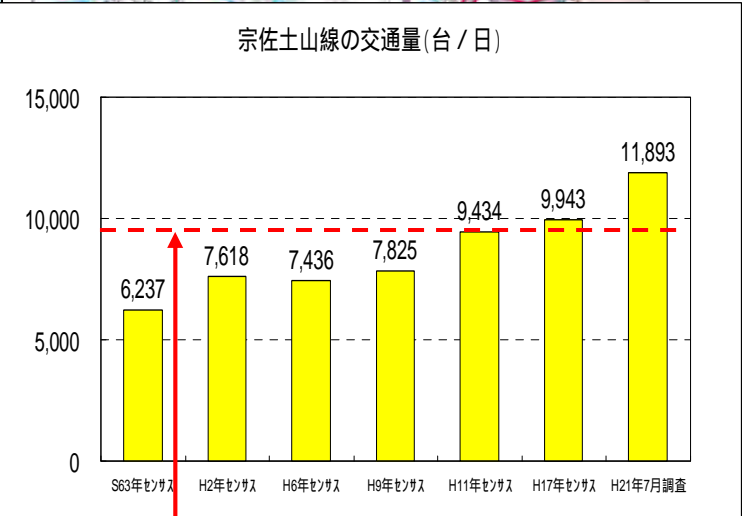


未整備区間の状況
(土山自動車学院付近)

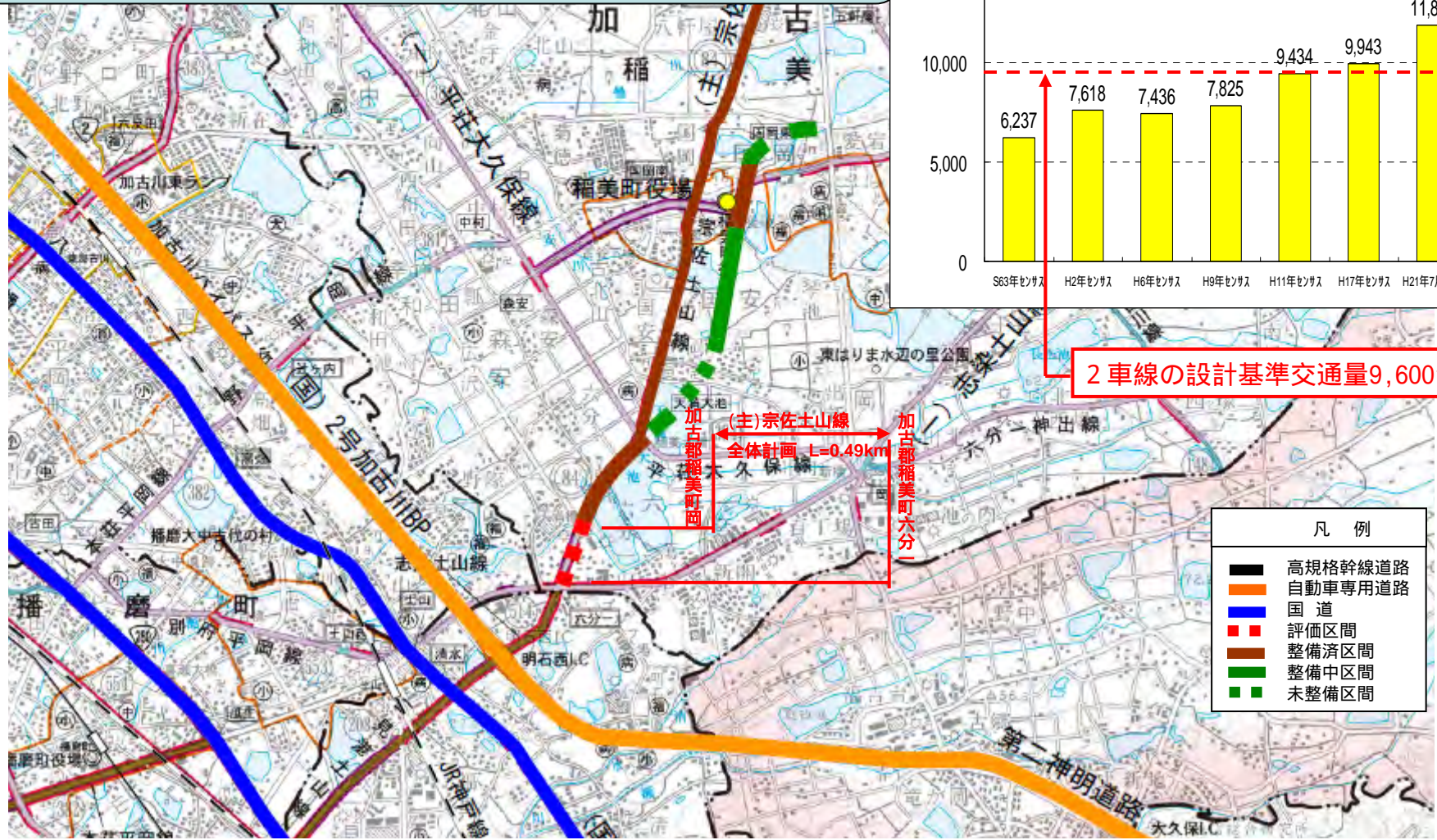


(主)宗佐土山線 交通量の推移

- ・ 稲美町中心地において、市街化が進んでいることなどから、**年々、交通量は増加傾向**にある。
- ・ **2車線の設計基準交通量を超えており、4車線化**により円滑な交通を確保する。



2車線の設計基準交通量9,600台/日



地道一7

(主)宗佐土山線 歩行者・自転車の状況(写真)



- ・自転車471台/12h
(高校生145台、その他326台)
 - ・歩行者228人/12h
(小学生137人、高校生1人、その他90人)
- 自転車歩行者交通量観測結果
(H21.7.16 AM7:00 ~ PM7:00)

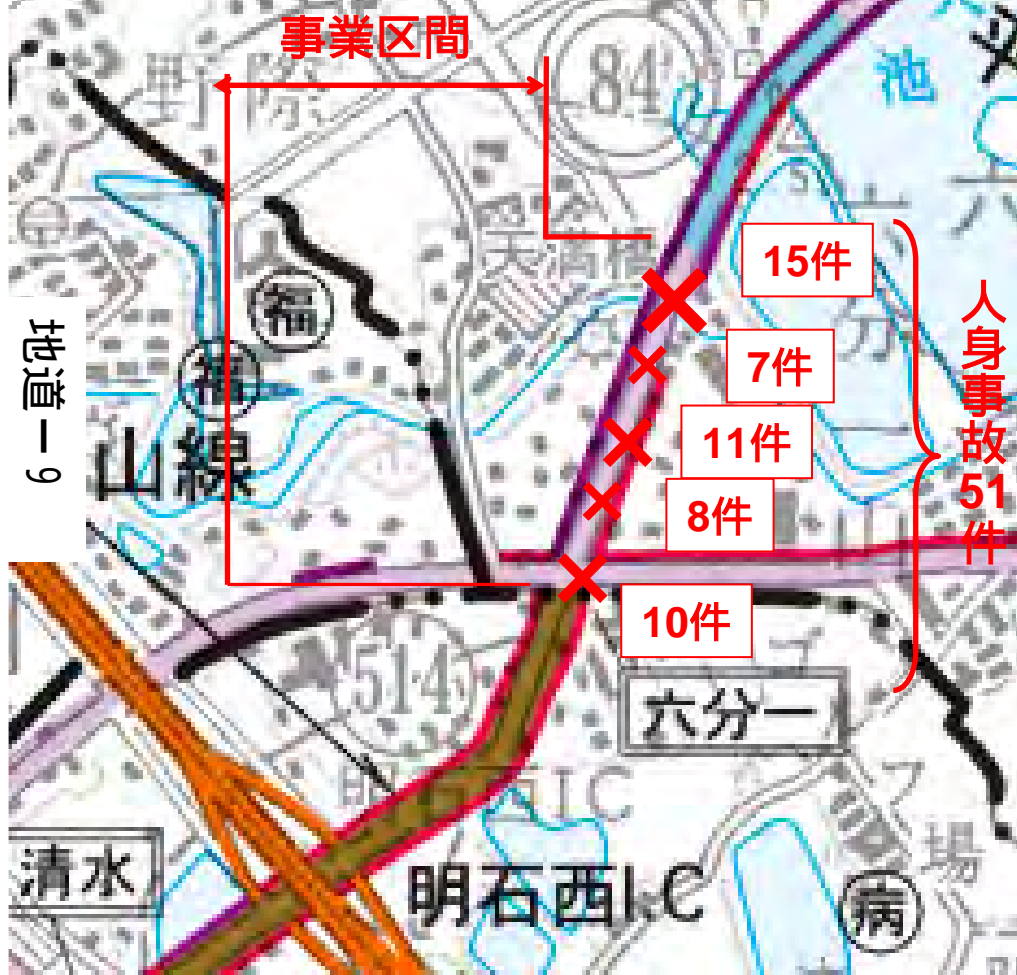


・通勤及び通学で駅に向かう**自転車**が多い。
・天満南小学校への**通学路**となっている。

(主)宗佐土山線 人身事故の発生状況
(H15～19 5カ年)

年平均死傷事故率480件/億台km
県平均100件/億台kmの4.8倍

- ・県道から町道への右左折する自動車及び町道から県道へ流入する自動車が多い。
- ・また横断自転車とも交錯し、事故が多発。
- ・交差点を完成形にすることにより、見通しを改善。



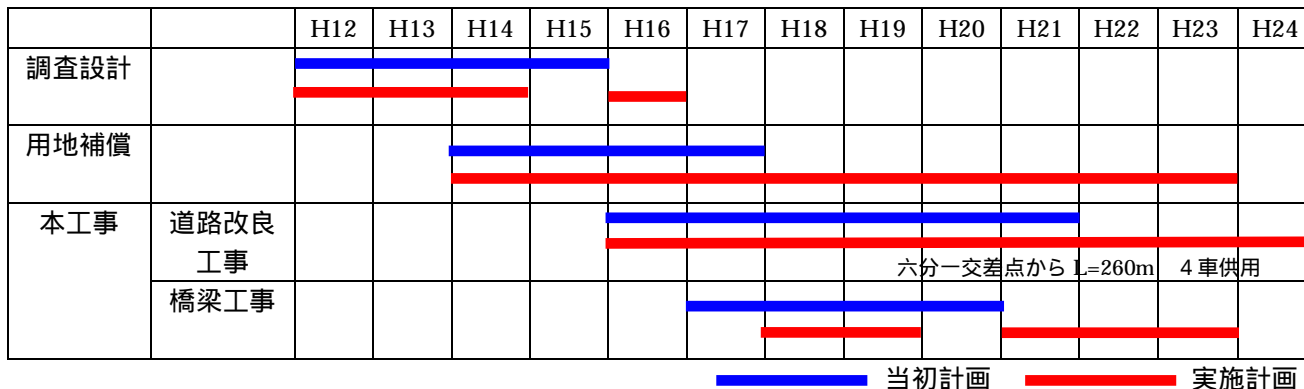
人身事故件数(H14～H19)

(加古川警察署調べ)

平成15年	3件
平成16年	15件
平成17年	14件
平成18年	4件
平成19年	15件(死1件)

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

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	主要地方道宗佐土山線	全体事業費	走行時間短縮便益	7,980	3,970	3,880	90	2.1
			走行経費減少便益	280				
			交通事故減少便益	40				
			計	8,300				
	主要地方道宗佐土山線	残事業費	走行時間短縮便益	6,970	540	500	40	13.3
			走行経費減少便益	200				
			交通事故減少便益	10				
			計	7,180				