

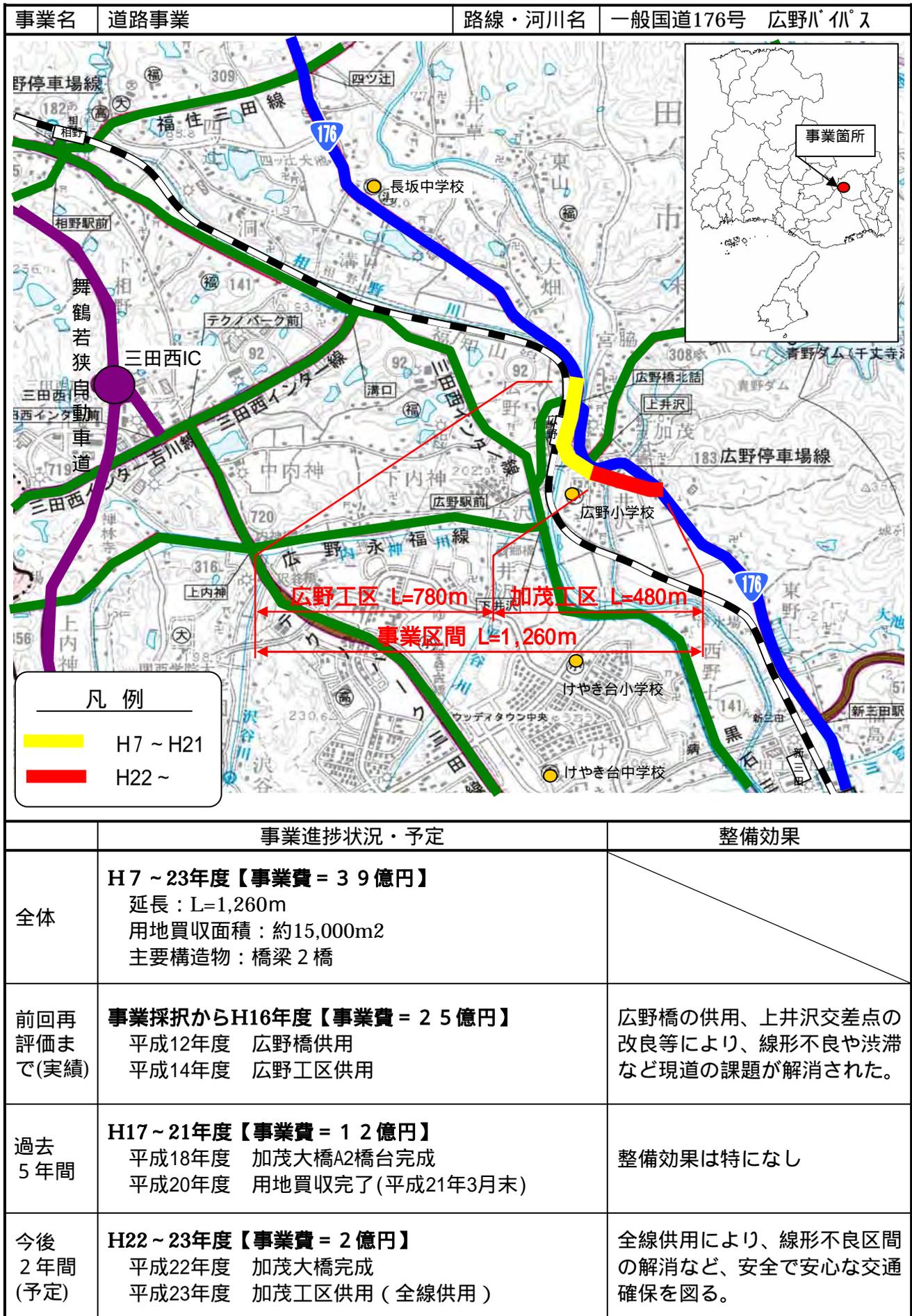
継続事業評価調書
【道路事業】

土木局地域道路室

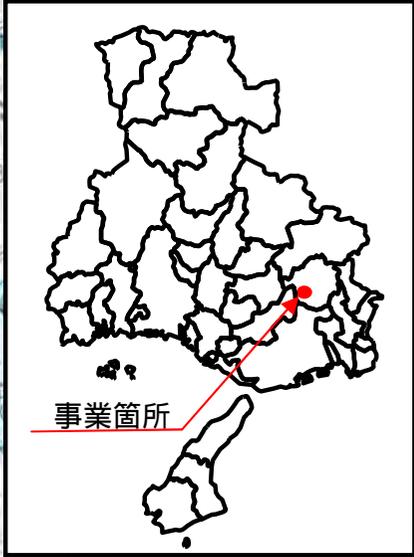
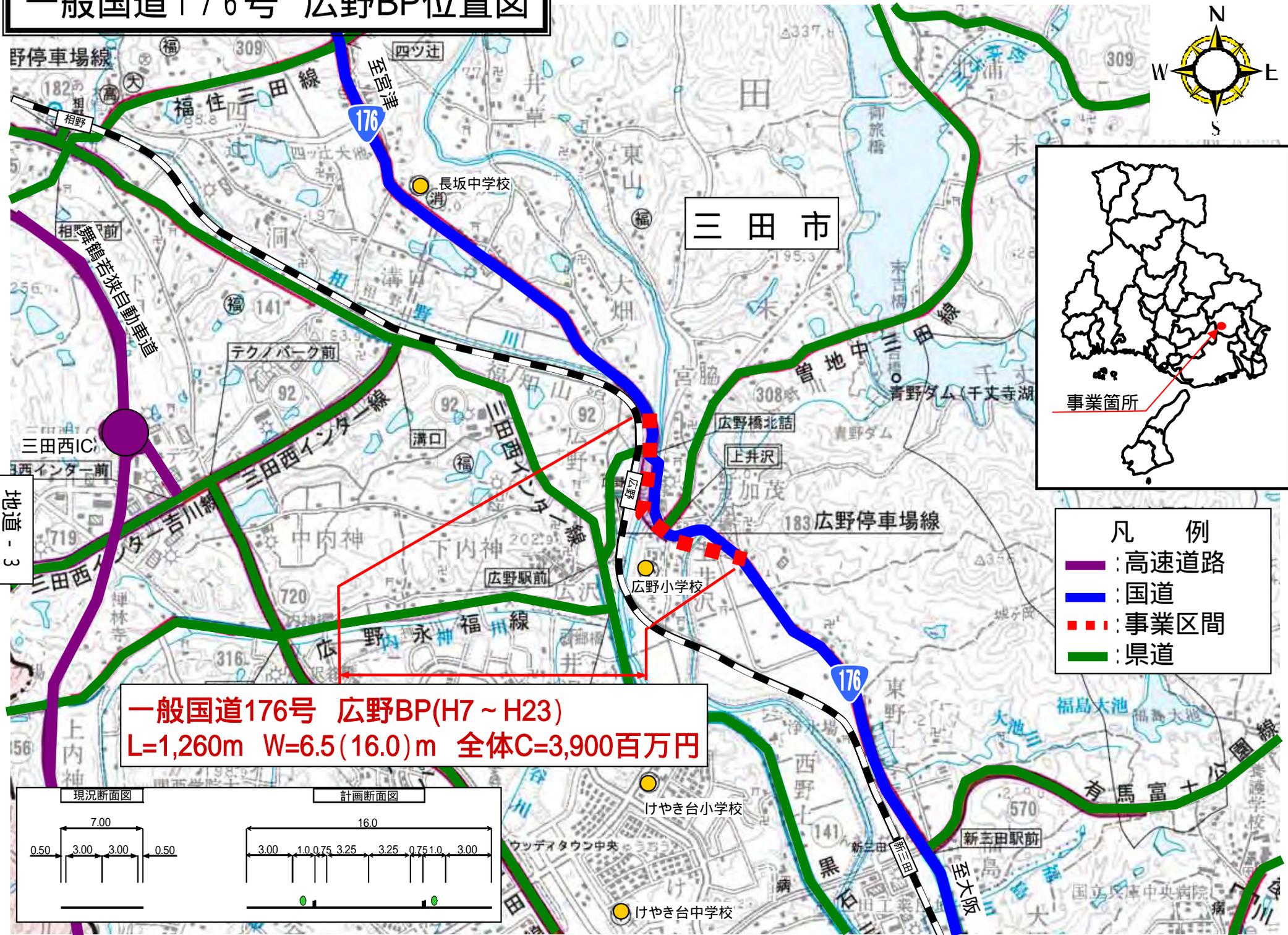
投資事業評価調書（継続：再評価〔第2回〕）

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 (主幹兼国道係長 濱 浩二)	内線	4362 (4374)
事業種目	道路	事業採択年度	H7		現計画
事業名	道路改築事業 一般国道176号広野 ^{さんだしひろの} バ ^{かも} ィ ^カ ス	着工年度	H7	総事業費	3.9億円
		再評価年度	H16	内用地補償費	2.2億円
事業区間	三田市広野 ^{さんだしひろの} ～加茂 ^{かも}			完成予定年度	H23
所在地	三田市広野 ^{さんだしひろの} ～加茂 ^{かも}			進捗率 (内用補進捗率)	95%(100%)
				残事業費	2億円
事業の目的			事業内容		
<ul style="list-style-type: none"> 一般国道176号は、京都府宮津市を起点とし兵庫県丹波地域、阪神地域を経て大阪府大阪市に至る約160kmの主要幹線道路であり、兵庫県東部と隣接府県との交流連携を支えている。 本事業区間は、幅員狭小及び線形不良でありながら大型車輛の交通が多く、歩道未整備のため歩行者等の安全が確保されていない。また、上井沢交差点は、変則5差路の平面交差となっており交通渋滞が発生している。 本事業は、線形不良及び渋滞交差点、歩道未整備の解消を図るためバイパスを整備し、緊急輸送路ネットワークの形成、地域間の連携強化することにより地域活性化に寄与し安全・安心な交通を確保する。 			道路改築事業 L=1,260m (広野工区L=780m、加茂工区L=480m) 【構造規格】3種2級(平地部) 【計画幅員】6.5(16.0)m(2車線+両側歩道) 【計画交通量】13,800台/日 【現況交通量】14,257台/日 (H17交通センサス) 【負担割合】国:5.5/10, 県:4.5/10		
事業を取り巻く社会 経済情勢等の変化	・事業着手時と比べ交通量(H9センサス12,674台/日 H17センサス14,257台/日、12%増)は増加していることから事業の必要性は増している。				
進捗状況	・進捗率は、事業費ベースで95%、用地取得で100%である。(平成21年度末予定) ・平成7年度より広野工区(L=780m)に着手し、平成12年度広野橋を供用、平成14年度広野工区が完成し、上井沢交差点の渋滞解消が図られた。 (最大渋滞長:350m(整備前) 0m(整備後)) ・平成14年度より加茂工区(L=480m)に着手し、平成18年度に加茂大橋A2下部工、平成21年度にA1下部工及び上部工に着手している。 ・残事業区間は、平成21年度に加茂大橋上部工、平成22年度から橋梁前後の改良工事に着手する予定。 ・用地買収について代替地選定に時間を要したことから事業期間を3年延伸し、平成20年度完成予定から平成23年度完成予定とする。				
評価視点	評価結果の説明				
(1)必要性	・国道176号は第一次緊急輸送道路に位置づけられており、当該区間の整備により緊急車両の円滑な走行が確保できる。 ・大型車等の通過交通をバイパスに誘導し集落内の沿道の生活環境が改善される。 ・自転車歩行者道の整備により、歩行者等の安全・安心な空間が確保できる。				
(2)有効性・効率性	・国道176号は、舞鶴若狭自動車道等の高規格幹線道路と一体となって広域的な交通ネットワークを形成しており当事業の完成は地域間交流を促進し、観光・産業の発展に寄与する。 ・費用便益比 B/C=1.2(全体), 20.0(残)				
(3)環境適合性	・渋滞の緩和や自動車交通の円滑化により排気ガスが減少し、沿道環境の改善に寄与できる。				
(4)優先性	・残工事となる加茂大橋が現道の線形不良区間の改善につながることで、また、用地買収が全て完了していることから早期の供用が望まれている。				
再評価の結果	継続	左の理由	・事業の必要性は事業採択当時と何ら変わっておらず、残事業も少なく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〔第2回〕）

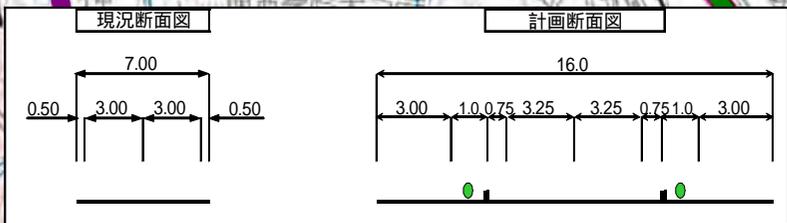


一般国道176号 広野BP位置図



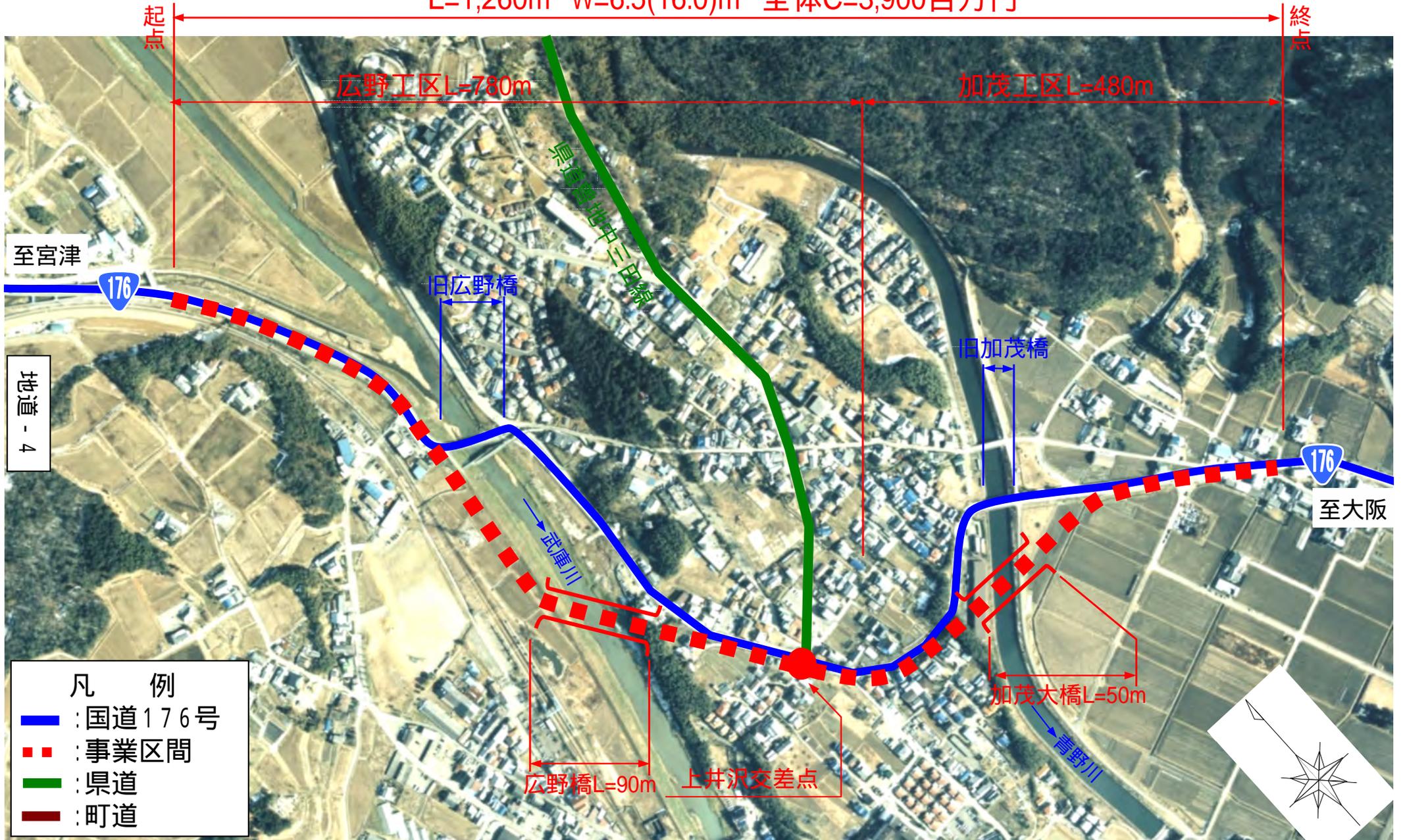
- 凡 例
- : 高速道路
 - : 国道
 - - - : 事業区間
 - : 県道

一般国道176号 広野BP(H7 ~ H23)
L=1,260m W=6.5(16.0)m 全体C=3,900百万円



一般国道176号 広野バイパス 道路改築事業

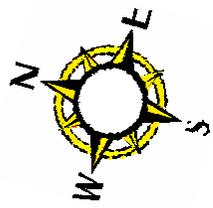
一般国道176号 広野バイパス (H7~H23)
L=1,260m W=6.5(16.0)m 全体C=3,900百万円



進捗状況

全体平面図

一般国道176号 広野バイパス (H7 ~ H23)
 全体C=3,900百万円 L=1,260m W=6.5(16.0)m



事業期間: H7 ~ H14
 (H14年度供用済)

事業期間: H14 ~ H23 予定



< 広野BPの整備状況 >

H7年度から広野工区 (L=780m) の調査・測量・設計に着手し用地買収及び広野橋の進捗を図り、H14年度末に供用済。
 H14年度から加茂工区 (L=480m) の調査・測量・設計に着手しH20年度までに用地買収完了、加茂大橋A2下部工等が完成している。
 残工事である加茂大橋A1下部工及び上部工は既に工事着手しておりH23年度末に完成予定 (全体進捗率約95%)

地道 - 5

至宮津

至大阪

広野橋
L=90m

宮津

大阪

大阪

現道状況写真

(改良前の状況写真)

① 線形不良 (R=23)



② 渋滞交差点
(上井沢交差点)



③ 線形不良 (R=25)



④ 線形不良 (R=25)



地道 - 6



事故・渋滞状況

(事故の状況)

- ・加茂工区における過去5ヶ年における死傷事故件数は15件
- ・加茂工区の死傷事故率は、約125件 / 億台キロ (県内平均の約1.3倍)



県道曾地中三田

上井沢交差点

13年度に死亡事故発生

線形が悪く、追突事故が多発

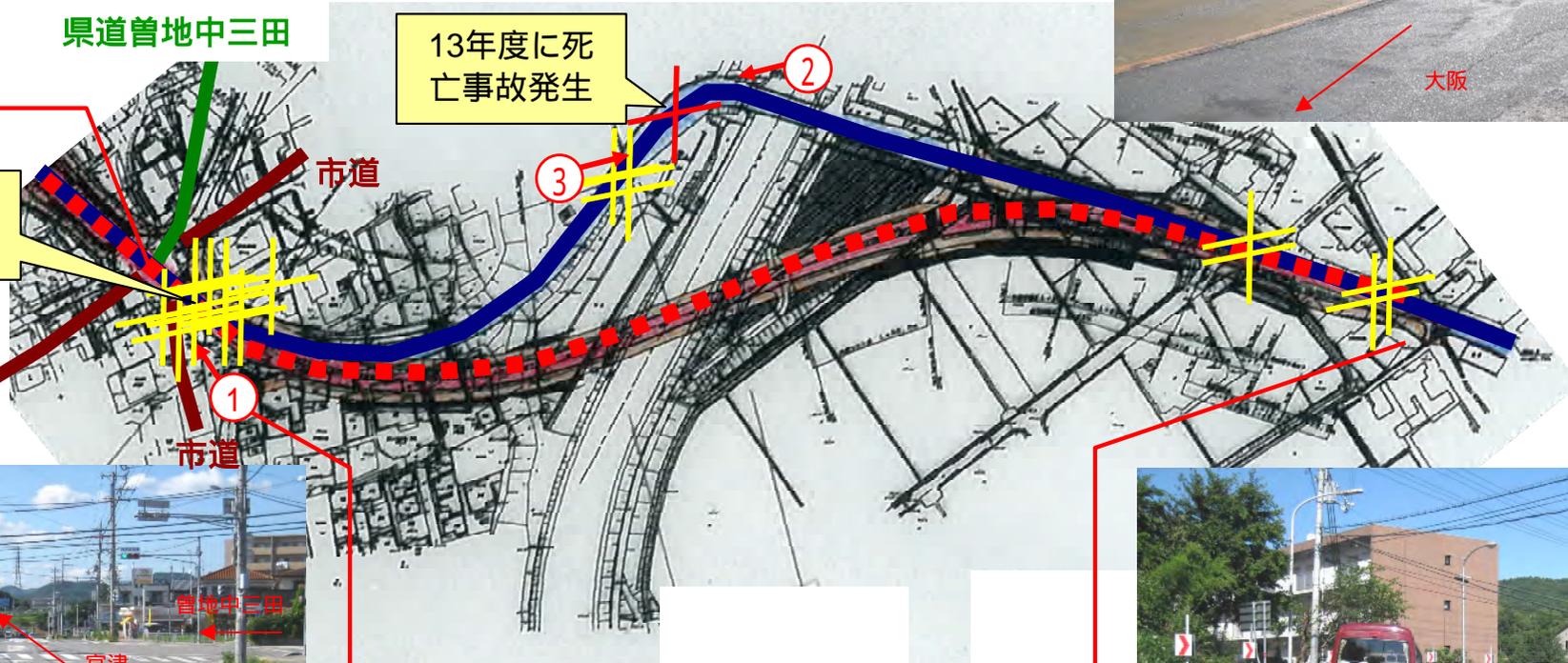
市道

市道

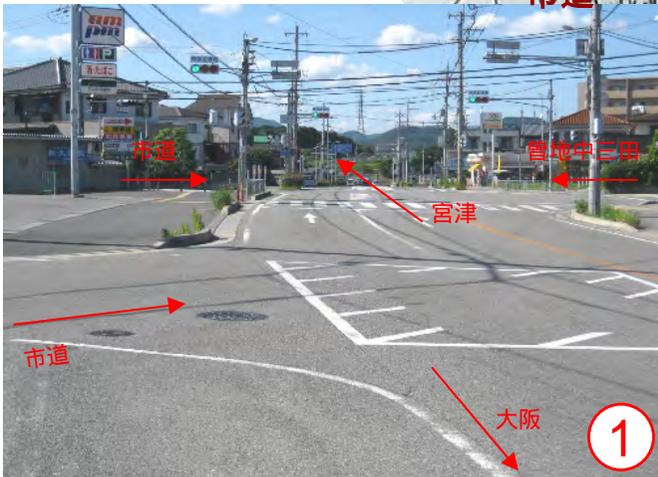
市道



地道 - 7



加茂工区



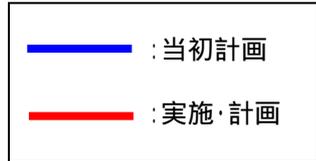
(渋滞交差点)

- ・事業着手前の上井沢交差点では、「渋滞長350m、通過時間5分」(H14観測)の渋滞が発生していたが、広野工区の供用に伴い、渋滞が解消された(渋滞長: 350m → 0m)。

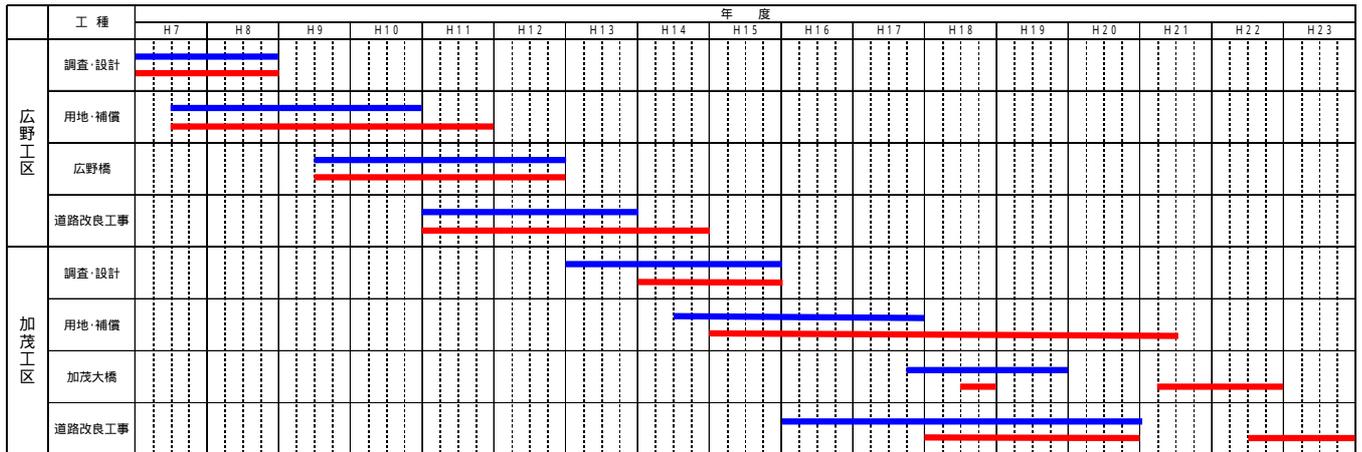
凡 例

X : 死傷事故箇所

継続事業
当初計画及び実施工程



R176号 広野BP 事業スケジュール



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	一般国道 176号 広野バイパス	全体事業費	走行時間短縮便益	4,540	時間短縮: 2.7分 1.5分	4,818	4,706	112	1.2
			走行経費減少便益	1,170	現況交通 14,257台/日				
			交通事故減少便益	240	計画交通 13,800台/日				
			計	5,950					
	残事業費	走行時間短縮便益	2,110	時間短縮: 1.1分 0.6分	156	113	43	20.0	
		走行経費減少便益	780	現況交通 14,257台/日					
		交通事故減少便益	230	計画交通 13,800台/日					
		計	3,120						