

新規事業評価調書

【道路事業】

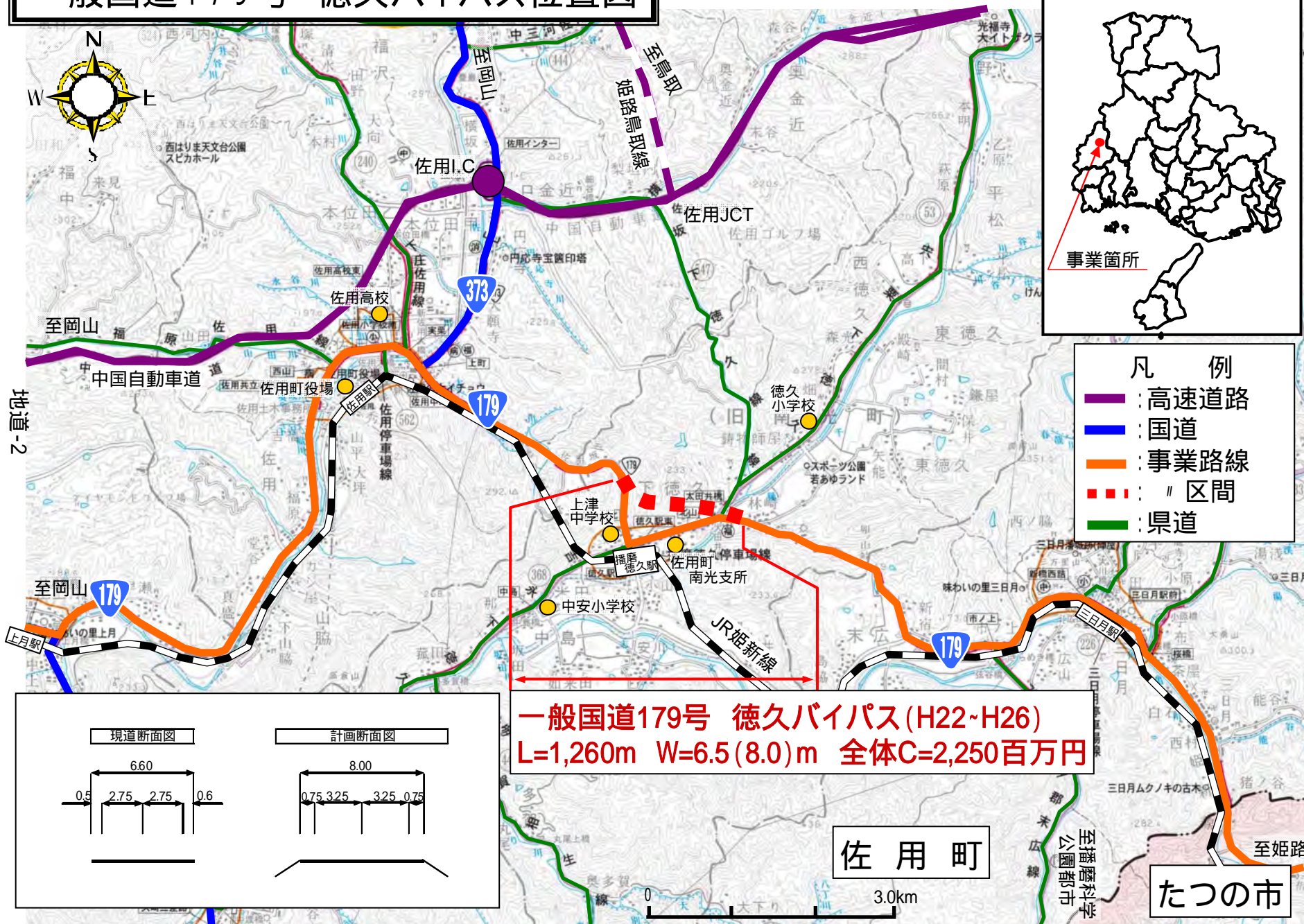
土木局地域道路室

投資事業評価調書（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 高井 嘉親 (主幹兼国道係長 濱 浩二)	内線	4 3 6 2 (4 3 7 4)
------	-------------------	---------------------	--------------------------------	----	------------------------

事業種目	道 路	事業名	事業区間	総事業費	2 3 億円
		道路改築事業 一般国道 1 7 9 号	きょうぐんきょうちようしちとくさ 佐用郡佐用町下徳久	内用地補償費	6 億円
所在地				着手予定年度	完成予定年度
きょうぐんきょうちようしちとくさ 佐用郡佐用町下徳久				H 2 2	H 2 6
事業目的				事業内容	
<ul style="list-style-type: none"> ・国道179号は、姫路市を起点とし、たつの市、岡山県津山市を経て鳥取県湯梨浜町に至る延長約165kmの幹線道路で、県西部における産業経済活動及び隣接県との交流連携を支えている。 ・本事業区間は、車道幅員が狭く大型車輛の交通が多いため沿道住民の安全が確保されていない。また、徳久駅前交差点においては朝夕を中心に交通混雑が発生している。 ・昭和10年に架設された太田井橋は著しく老朽化しており、緊急輸送道路でありながら車輛の大型化への対応ができておらず、耐荷力不足となっている。 ・当該バイパスの整備により、集落内の通過交通排除及び太田井橋の耐荷力不足を解消し、交通渋滞の緩和、緊急輸送道路ネットワークの強化、沿道環境の改善など地域の課題に応え、地域間の連携強化と安全・安心な交通確保を図る。 				道路改築（バィパス）L=1,260m 【構造規格】 ：3種2級（平地部） 【計画幅員】 ：W=6.5(8.0)m（2車線） 【計画交通量】 バィパス部：6,500台/日(H42) 現道部：2,600台/日 【現況交通量】 ：10,043台/日(H19実測値) 【負担割合】 ：国5.5/10、県4.5/10	
評価視点	評価結果の説明				
(1)必要性 安全・安心を確保する道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、JR姫新線播磨徳久駅近隣に位置しているが車道幅員が狭いうえ、一部歩道が整備されていないため歩行者及び自転車等が危険な状況である。このため、大型車輛など現道における通過交通をバイパスに誘導することにより集落内の沿道住民の生活環境が改善される。 ・緊急輸送道路としての機能を確保するため、耐荷力及び耐震基準を満たした新橋を架けることにより、災害に強い道路とする。 				
交通渋滞の解消に向けた道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・JR播磨徳久駅前における慢性的な朝夕の交通混雑（最大渋滞長300m）を緩和する。 ・路線バスの定時性を確保するとともに、JR播磨徳久駅へのアクセス性の向上を図る。 				
くらしと交流を支える道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・佐用町中心部と播磨科学公園都市を最短で連絡し、西播磨地域のみならず、岡山県南東部、鳥取県中央部との交流・連携の促進に寄与する。 ・播磨科学公園都市から中国自動車道、鳥取自動車道へのアクセス向上を図る。 				
県土の活用を進める道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・当路線は、佐用町総合計画において「地域連携軸」の主要路線として位置づけられており、地域の骨格を形成する道路である。 				
(2)有効性・効率性 有効性	<ul style="list-style-type: none"> ・費用便益費 B/C = 1.5 ・主要幹線道路としての機能の向上により、西播磨地域の経済、地域振興に寄与する。 				
代替性	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の現道が人家連担部であることを考慮すると、現道拡幅は困難である。また、下徳久集落内の通過交通を排除することで沿道住民の安全性を確保でき、且つ、経済性も優位なことから、計画ルートはバイパス整備が最適である。 				
効率性 (事業執行環境)	<ul style="list-style-type: none"> ・平成18年12月にバイパス整備に関する建設促進協議会が設立され、地元調整を積極的に行うなど円滑な執行環境が整っている。また、地元佐用町からもバイパス整備の早期着手の要望がなされている。 				
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞の緩和やバイパス整備による集落内の騒音低減と、自動車走行速度の向上によるCO2排出量の低減などにより地域の環境改善が期待できる。 				
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道住民の安全性確保及び緊急輸送道路の強化、西播磨地域の交流促進に向けて早期に事業着手する必要がある。 ・兵庫県の社会基盤整備プログラムにおいて前期(H20～H25)着手事業として位置づけており、県ホームページ等により公表している。 				
【事後評価】 対象・対象外	<ul style="list-style-type: none"> ・3便益に加え地域住民に対し満足度アンケート調査等を実施し事後評価を行う。 				

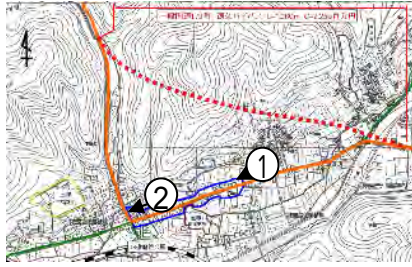
一般国道179号 徳久バイパス位置図



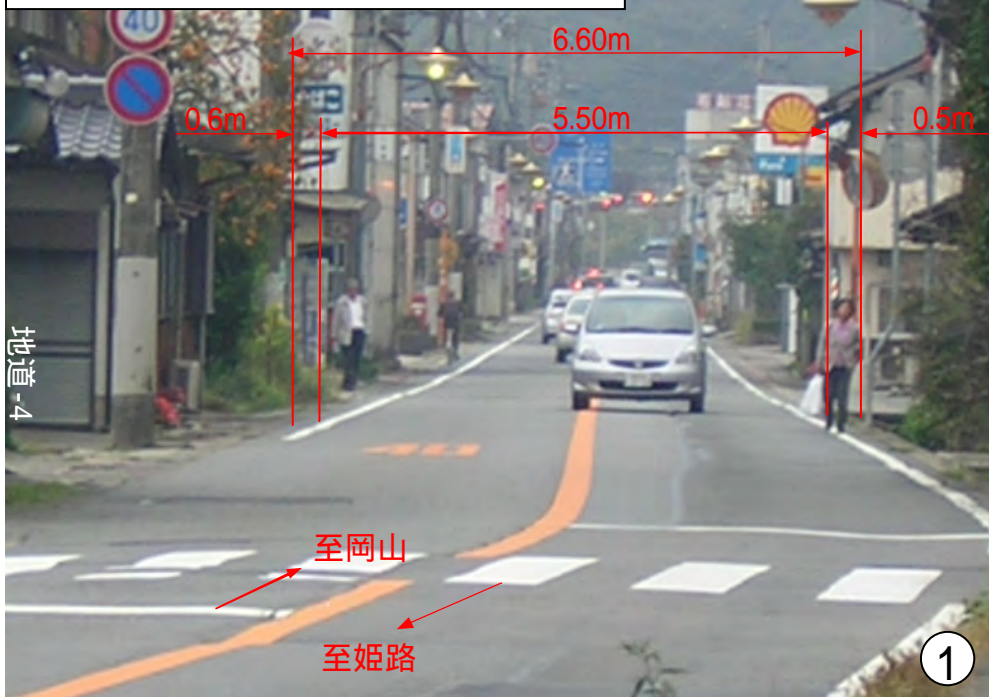
一般国道179号 徳久バイパス 道路改築事業



現道状況



歩行者を避けセンターラインを超える車輛



徳久駅前交差点



(現道における問題点)

一般国道179号佐用町下徳久地内は、2車線あるものの車道幅員が規格外となっており歩行者及び自転車の安全が確保できていない。また、通過交通の約11%が大型車輛であり、幅員の規格改良が必要とされている。

徳久駅前交差点は、主要幹線道路である一般国道179号が屈曲しているため、車輛の走行性が低下している。また、当交差点は変則5差路となっており、通勤時間帯は交通混雑が発生している。

当区間の一部は歩道が整備されておらず、小学校への通学は時間帯規制された町道を利用している。

現道状況

徳久駅前交差点



徳久駅前交差点大型車輛の走行状況



「徳久駅前交差点」
主交通である国道が屈曲

**主交通である国道の
交通円滑化が必要!**

徳久駅前交差点を通過する交通の約8割が国道179号を利用している
当交差点信号は、主交通である国道の青時間が長いため、交差点に進入する車輛の速度が過度となり衝突事故等が発生しており危険な状況となっている

徳久駅前交差点交通量図



徳久駅前交差点



事故発生状況

一般国道179号 徳久バイパス

通学児童を避け車道にはみ出す自転車

徳久商店街中心部



屈曲した国道



- 凡 例
- :R179
 - - - :事業区間
 - :県道
 - :町道
 - :集落地域

〔過去の人身事故件数〕

年度	人身事故
H18	4 件
H19	5 件
H20	7 件
合計	16 件

集落内の通過交通をバイパスへ転換!

下徳久集落

徳久駅前交差点



JR播磨徳久駅

当該事業区間のうち徳久集落中心部における死傷事故率は、平均166.4件/億台・kmと県内平均値の約1.7倍であり、主に車両同士の追突、出会頭事故が占めており沿道店舗及びJR播磨徳久駅の利用者の安全が確保されていない状況である。駅前の変則交差点及び集落内の通過交通対策が急務!

地道-6

JR播磨徳久駅

徳久駅前交差点

渋滞状況

< 当該区間の混雑状況 >

「徳久駅前交差点」西向300m

// 東向200m

// 南向200m

観測日H21.4.8夕

徳久駅前交差点西向300m



徳久駅前交差点西向300m



徳久駅前交差点東向200m



徳久駅前交差点南向200m



太田井橋の状況

概要

(橋種)

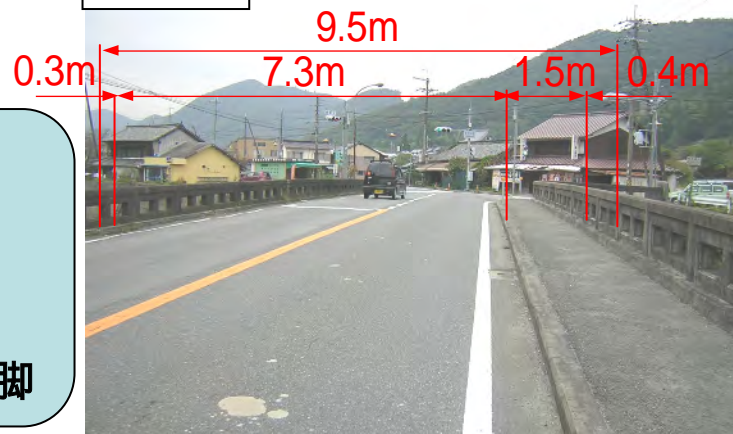
延長44.0m、幅員7.3(9.5)m

昭和10年架設

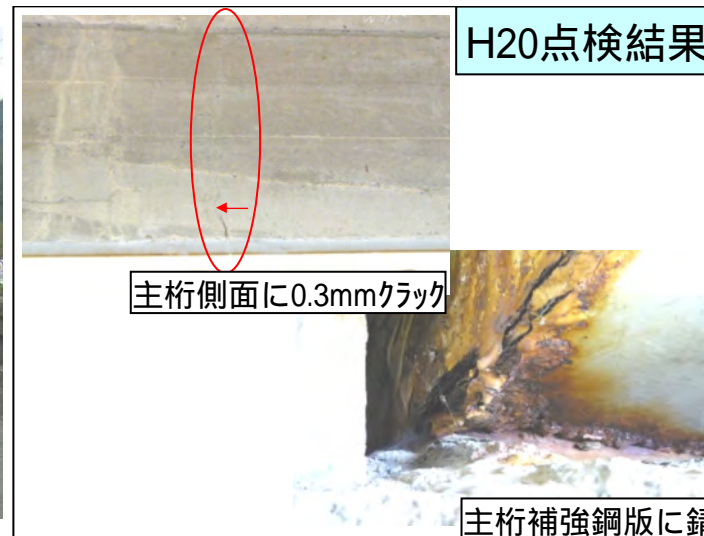
上部工：3径間連続RCT桁

下部工：逆T式橋台、井筒型橋脚

橋面状況



H20点検結果



下流側から

地道-8

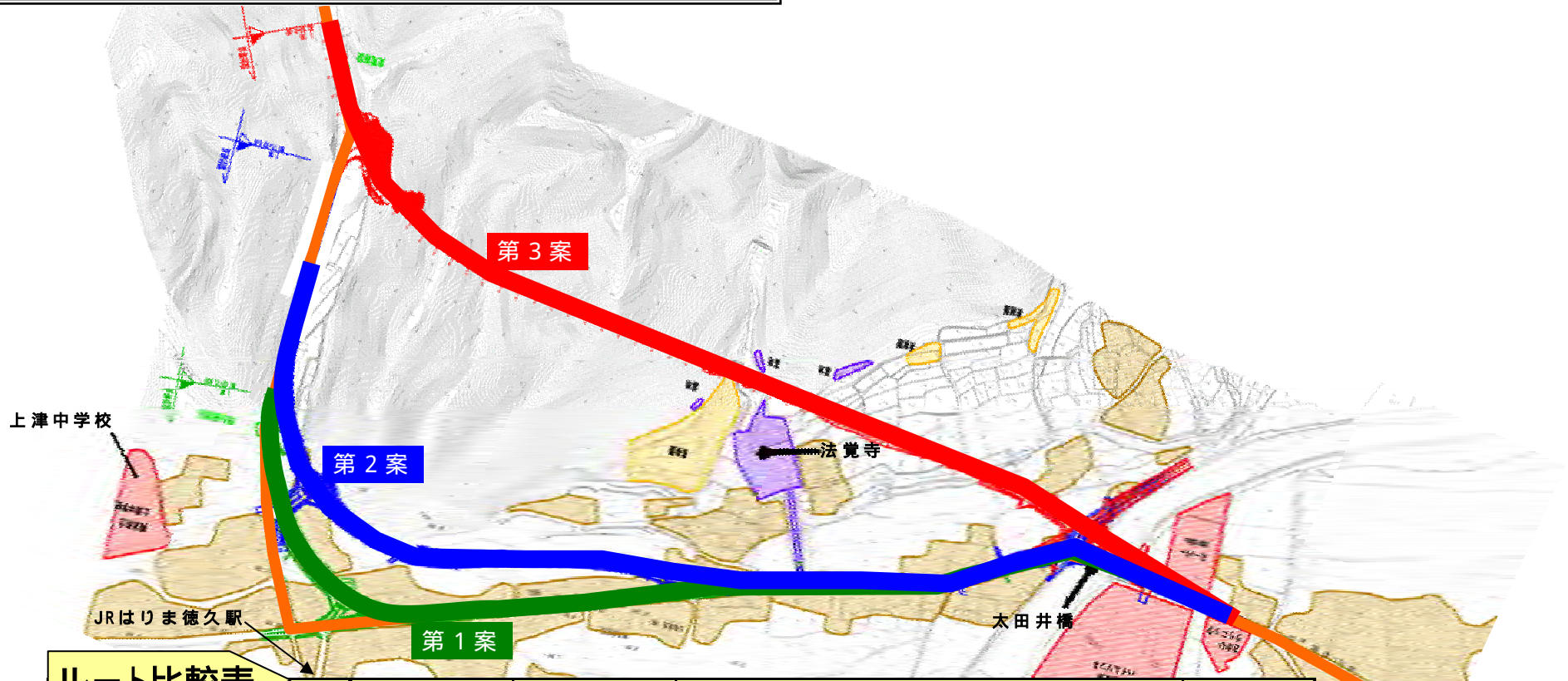


課題

- ・一般国道179号は、第1次緊急輸送道路に指定されているが、太田井橋は大型車対応が出来ていない。
 - ・昭和10年に架設されてから74年が経過し、本格的な耐震対応が必要である。
 - ・太田井橋は、千種川に対して障害橋梁及び基準径間長が不足しているため、抜本的対策が必要である。
- 以上により、緊急輸送道路としての役割を担うため、本事業により太田井橋の架け替えを行う。

< 一般国道179号徳久バイパス ルート比較図 >

地道-9



ルート比較表				
ルート案	歩道の 必要性	総事業費 (百万円)	事業特性	判定
第1案(現道拡幅案) L = 1,256m	必要	3,611	支障物件が3案の中で最も多い 施工時は切廻しが発生する	
第2案(ミニバイパス案) L = 1,330m	一部必要	2,332	ミニバイパスにより集落が分断される 現道との交差点が2箇所となる	
第3案(トンネル案) L = 1,260m	不要	2,250	3案のなかで最も安価である 通過交通はバイパスへ転換できる 沿道環境改善が図られる	

以上により、第3案(トンネル案)を採用する。

新規事業
当初計画及び実施工程

一般国道179号 徳久バイパス 事業スケジュール

工種	年度				
	H22	H23	H24	H25	H26
調査・設計	■				
用地・補償		■	■		
橋梁 (1・2号)				■	■
トンネル			■	■	■
道路改良			■	■	■

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)		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	(国)179号 徳久バイパス	走行時間短縮便益	2,021	時間短縮: 3分 1分 現況交通: 10,043台/日 計画交通: 6,500台/日	1,939	1,853	86	1.5
		走行経費減少便益	768					
		交通事故減少便益	151					
		計	2,940					