

# 継続事業評価調書

## 【道路事業】

主要地方道 三木穴栗線

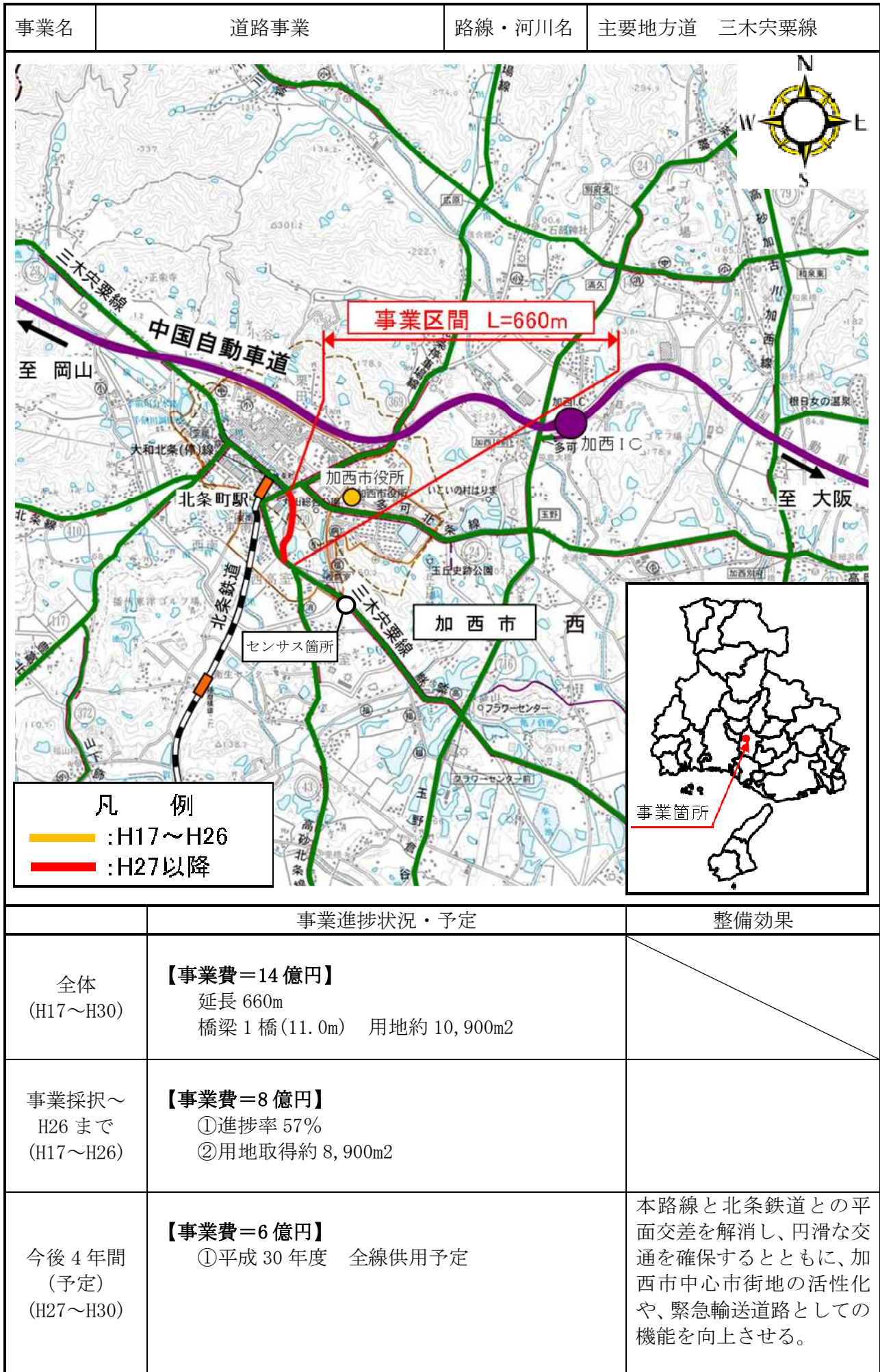
県土整備部

土木局 道路街路課

投資事業評価調書（継続：再評価）

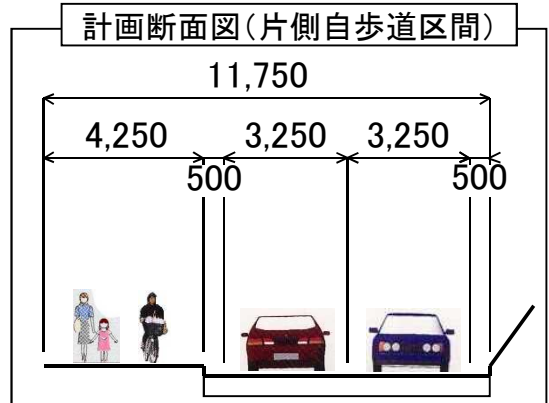
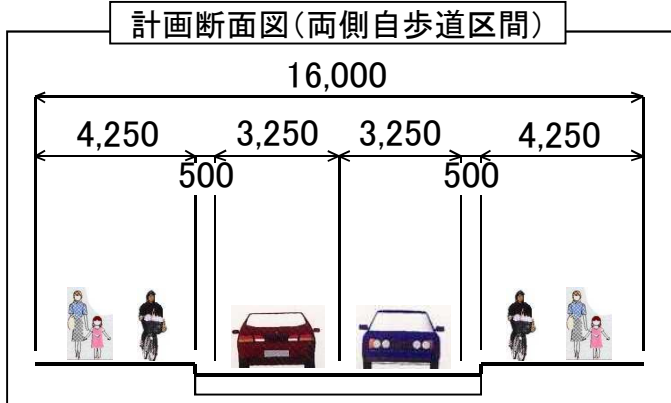
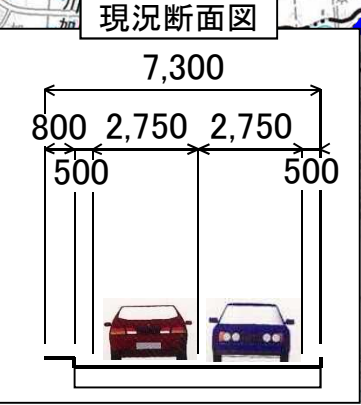
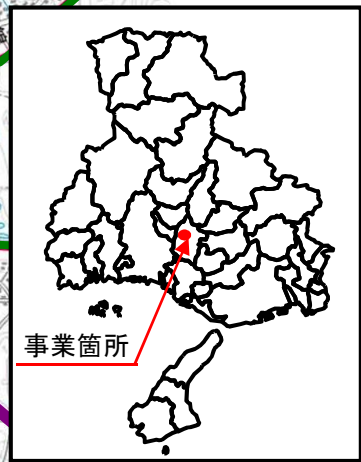
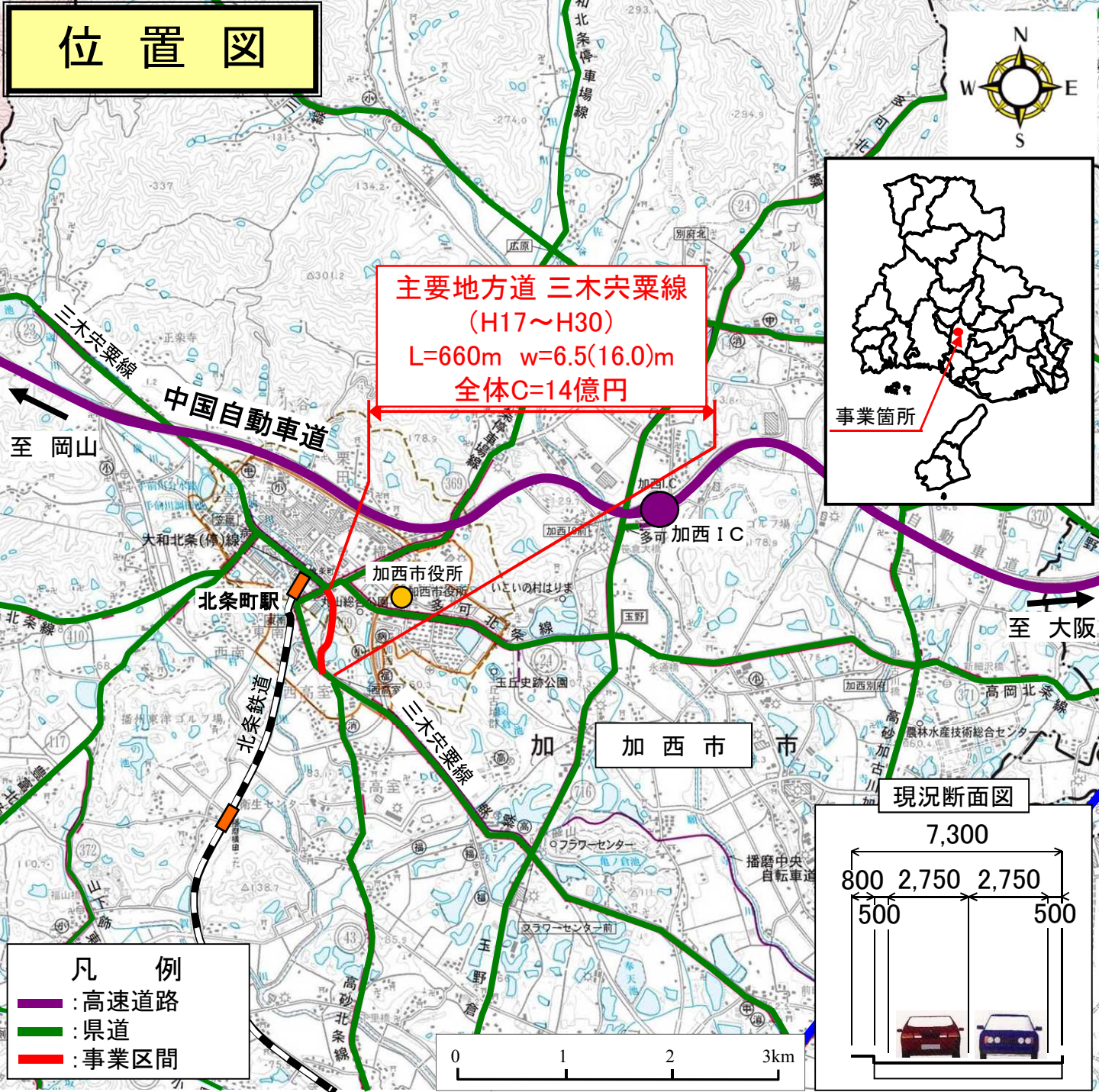
部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 門間 俊幸 (県道班長 金川 正敏)	内線	4362 (4376)	
事業種目	道路事業	新規評価年度	H16		今回評価	前回評価
事業名	道路改築事業 主要地方道 三木穴栗線	事業採択年度	H17	総事業費	14 億円	13 億円
		着工年度	H17	内用地補償費	9.6 億円	8.5 億円
				完成予定年度	H30	H21
事業区間	加西市北条町東高室～北条			進捗率 (内用補進捗率)	57% (78%)	—
				残事業費	6 億円	一億円
事業の目的				事業内容【 】：前回評価時点		
<p>・本路線は、加西市を横断する播磨北部地域の東西幹線道路であるとともに、緊急輸送道路に位置づけられており、災害時の救急活動・物資輸送等の重要な役割を担っている。</p> <p>○円滑な交通の確保 本路線と北条鉄道との平面交差を解消し、円滑な交通を確保する。</p> <p>○中心市街地の活性化 加西市北条町駅周辺地区へのアクセス道路として中心市街地活性化に寄与する。</p> <p>○防災機能の強化 大規模災害に備え、緊急輸送道路としての機能向上を図る。</p>				<p>延長：道路改築 660m 構造規格：第 4 種 1 級 幅員 計画：2 車線 両側自歩道 3m 車道 6.5m (全幅 16m) 2 車線 片側自歩道 3m 車道 6.5m (全幅 11.75m) 現況：2 車線 歩道無し 車道 5.5m (全幅 7.3m) 計画交通量：10,100 台/日 (H42 年予測) 【10,700 台/日 (H32 年予測)】 現況交通量 (H22 センサ) 自動車：11,357 台/日 【12,800 台/日】 自転車：257 台/日 (H24.11 調査) 歩行者：112 人/日 (H24.11 調査) [負担割合：国 55%、県 45%]</p>		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	<p>①本事業と一体となって効果発現する市街地再開発事業、街路事業が平成 20 年度に完了している。</p> <p>【前回評価時点からの事業計画の変更概要】</p> <p>①遊戯施設の駐車場補償など、用地交渉に時間を要していることから、完了予定年度を平成 30 年度に変更する。</p> <p>②商業施設等の物件調査による補償額の精査の結果、用地補償費を約 1 億円増額する。</p>					
進捗状況	<p>①全体面積約 10,900m<sup>2</sup>のうち約 8,900m<sup>2</sup> 買収済み。</p> <p>②平成 27 年度より、起点側の切土工事に着手する予定。</p>					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見及び対応方針	【審査会意見】 新規着手妥当 中心市街地へ通過交通を招き入れることにもなることから、歩車分離の確保など交通の安全に留意されたい。		【対応方針】 自転車歩行者道を設置し、歩車分離を行った上で、整備済区間も含めて自転車通行帯を検討していく。			
(1) 必要性	<p>①旧道は交通量が多く、東南交差点と北条踏切が近接している。また、車両及び自転車歩行者が混在し、過去 5 年間で 32 件の人身事故が発生していることから、バイパス整備により東南交差点に集中する交通を分散し、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>②市街地再開発事業、街路事業と一体となって整備することにより、まちづくりを支援し、地域の活性化を図る。</p>					
(2) 有効性 ・効率性 (執行環境状況)	<p>①費用便益比 B/C=1.9(全体) (前回評価時点 B/C=2.2)、B/C=5.2(残事業)</p> <p>②事業完了後の現道の管理引継について、加西市と協議が整っている。</p> <p>③地元からは、安全で円滑な交通確保の観点から、早期供用の要望が多い。</p>					
(3) 環境適合性	<p>①事業区間に生育する貴重種 (兵庫県レッドデータブック：要調査種) のケテイカカズラは、有識者の意見を聞きながら適切な保全に努める。</p> <p>②歩道部を透水性舗装にすることで、雨水の還元を図る。</p>					
(4) 優先性	<p>①市街地再開発事業が平成 14 年度、街路事業が平成 20 年度に完了しており、早期整備の必要性が高まっている。</p>					
再評価の結果	継続	理由	①事業の必要性は事業採択時と変わっておらず、当該区間の早期供用を望む声が強いため、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）



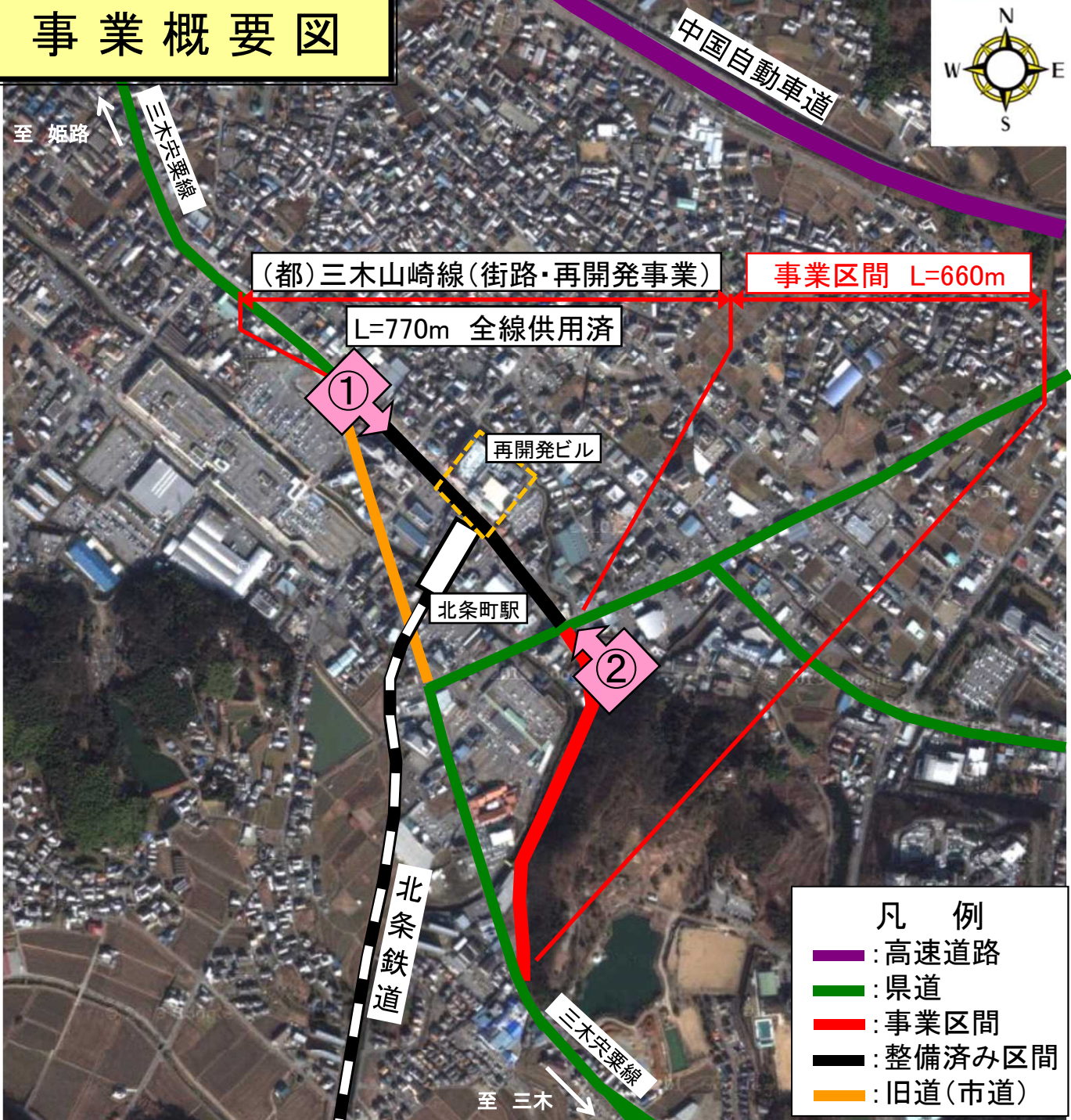


# 位置図





# 事業概要図



- 凡 例
- : 高速道路
  - : 県道
  - : 事業区間
  - : 整備済み区間
  - : 旧道(市道)

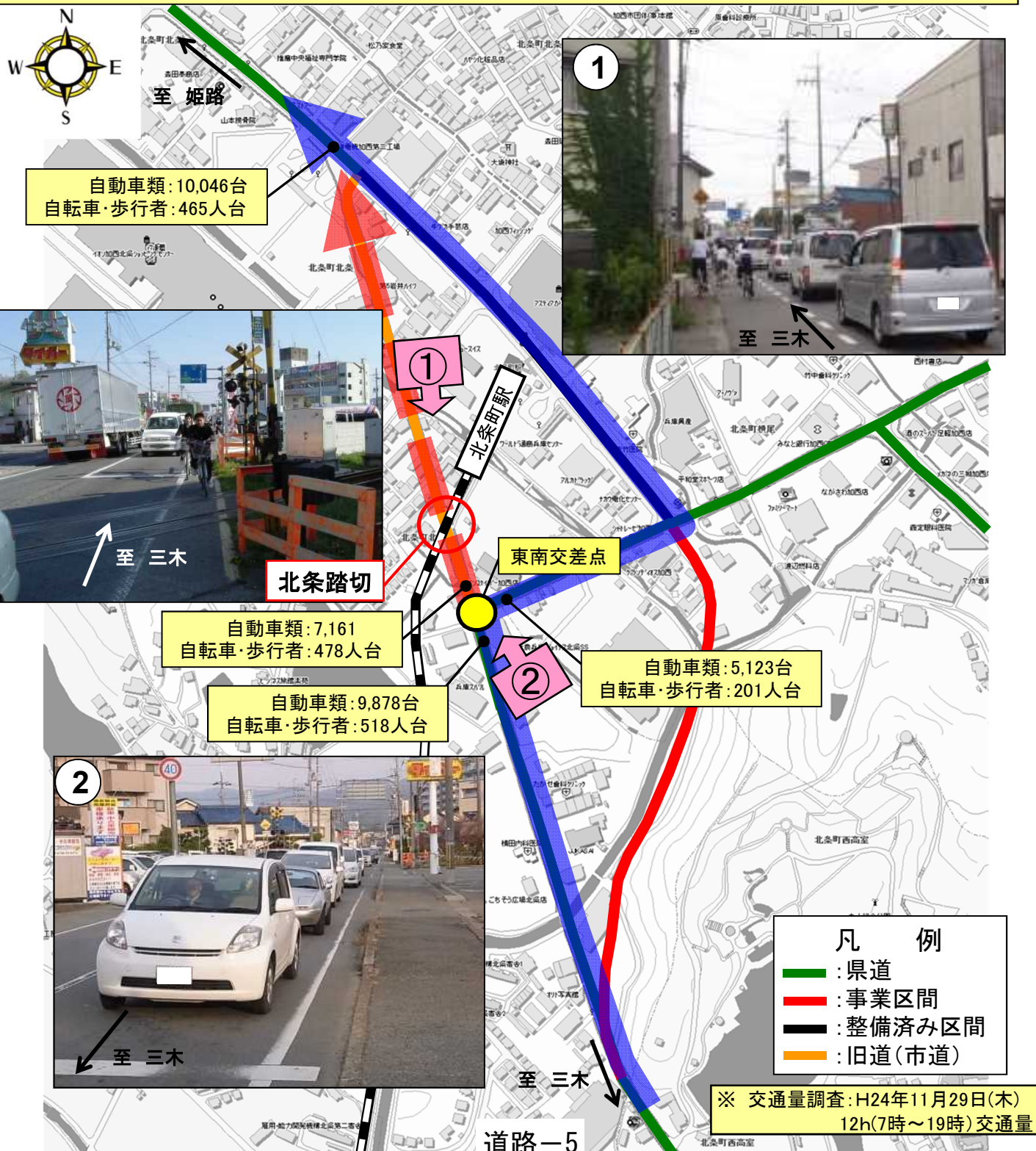


道路-4



# 現況交通状況

■ 街路事業により一部区間は供用済みであるが、クランクとなっていることから旧道の交通量は未だに多く、自動車と自転車、歩行者が輻輳し、危険な状況となっている。



# 事故状況

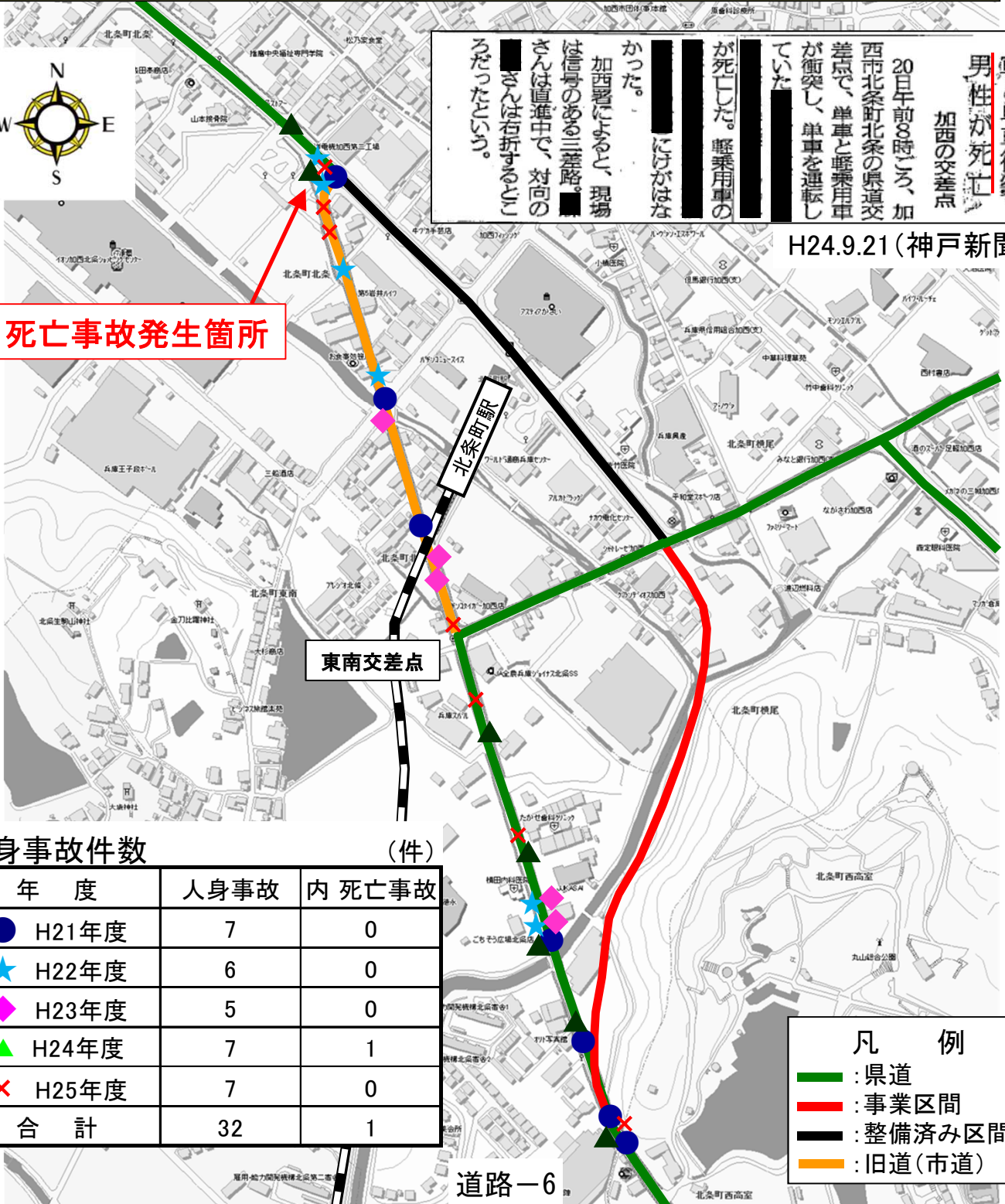
■街路事業等整備後（H20年度供用）も、現道区間では人身事故が発生している。

過去5年（H21～H25年度）事故件数：32件

車と単車衝突  
男性が死亡  
加西の交差点  
20日午前8時ごろ、加西市北条町北条の県道交差点で、単車と軽乗用車が衝突し、単車を運転していた男性が死亡した。軽乗用車の運転手がけがはなかった。加西署によると、現場は信号のある三差路。男性は直進中で、対向の女性（さん）は右折するところだったという。

H24.9.21（神戸新聞）

死亡事故発生箇所



人身事故件数 (件)

年度	人身事故	内 死亡事故
● H21年度	7	0
★ H22年度	6	0
◆ H23年度	5	0
▲ H24年度	7	1
× H25年度	7	0
合計	32	1

凡 例  
 緑線 : 県道  
 赤線 : 事業区間  
 黒線 : 整備済み区間  
 オレンジ線 : 旧道(市道)

道路-6



# 1 スケジュール

年度	H 17	H 18	H 19	H 20	H 21	H 22	H 23	H 24	H 25	H 26	H 27	H 28	H 29	H 30
調査設計	■	■												
用地補償		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
道路改良工事			■	■	■	■	■				■	■	■	■

■	: 当初計画
■	: 実施計画

## 2 事業効果について

### (1) 費用対効果

#### ① 便益 (B) の項目

	B(便益)	算出方法
道路事業	① 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: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365 \text{日}$
	② 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: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365 \text{日}$
	③ 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: $\Sigma[\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位}]$

#### ② 費用便益比 (B/C) 算出根拠

事業	事業名	B(便益)		C(費用) (百万円)			B/C		
		便益額(百万円)	代表的な効果	総費用	事業費	維持管理費			
道路	主要地方道 三木穴栗線	全体事業費	① 走行時間短縮便益	2,465	時間短縮: 約2分→約1分 計画交通量: 10,100 台/日	1,462	1,434	28	1.9
			② 走行経費減少便益	240					
			③ 交通事故減少便益	118					
			計	2,823					
	残事業費	① 走行時間短縮便益	2,465	時間短縮: 約2分→約1分 計画交通量: 10,100 台/日	544	516	28	5.2	
		② 走行経費減少便益	240						
		③ 交通事故減少便益	118						
		計	2,823						

### (2) 費用対効果に含まれない効果

- ① 自転車歩行者道の整備による歩行者・自転車の安全性確保
- ② 市街地再開発事業等と一体となった道路整備



## 道路・街路事業の効果

対象事業:道路事業 (主)三木宍粟線

### (1) 費用対効果

効果項目 (費用対効果の便益内容)	
走行時間短縮	目的地までの時間短縮
走行経費減少	走行速度の向上や走行距離の短縮による、燃料費の節約等
交通事故減少	交通事故の減少による人的損害額、物的損害額及び渋滞による損失額等

### (2) 費用対効果に含まれない効果

○印は当該事業効果の主な項目

評価の視点	効果項目	該当する事業内容
①安全・安心の確保	災害時	○ 緊急医療・緊急物資の円滑な輸送の確保 (※緊急輸送道路の整備、防災拠点・災害拠点病院へのアクセス道路の整備)
		— 救助・救援活動の支援 (※災害時の通行不能や孤立集落の解消)
		○ 減災対策への取り組み (※二線堤道路、避難路・避難場所としての機能、延焼防止機能の確保)
	平時	○ 救急医療体制の支援
		○ 交通安全対策
②地域の活性化	○ 地域間交流の促進	
	○ 中心市街地の活性化	
	○ 地域産業の活性化	
	○ 観光支援	
	○ 地域プロジェクト等支援	
③円滑な交通体系の確保	○ 公共交通機関利用の促進 交通結節機能の向上	
④地域の環境改善	○ 沿道環境の改善 景観形成	
		○ 緊急輸送道路としての機能を強化 (加西市役所へのアクセス機能強化)
		○ 避難場所(丸山総合公園)へのアクセス性向上
		○ 市立加西病院(二次救急指定病院)へのアクセス性向上
		○ 自転車歩行者道の整備による歩行者・自転車の安全性確保
		○ 加西市から小野市、福崎町へのアクセス性向上
		○ 加西市中心地の円滑な交通の確保
		○ 加西市北条駅周辺地区へのアクセス性向上
		○ 県立フラワーセンター等へのアクセス性向上
		○ 市街地再開発事業等と一体となった道路整備
		○ 北条町駅(北条鉄道)へのアクセス性向上
		○ 交通混雑解消による、沿道環境の改善

### (3) 地域からの要望状況等

要望状況等	地元からは、安全で円滑な交通確保の観点から、早期供用を望む要望が多い。
-------	-------------------------------------