

継続事業評価調書

【道路事業】

主要地方道 三田西インター一線

県土整備部

土木局 道路街路課

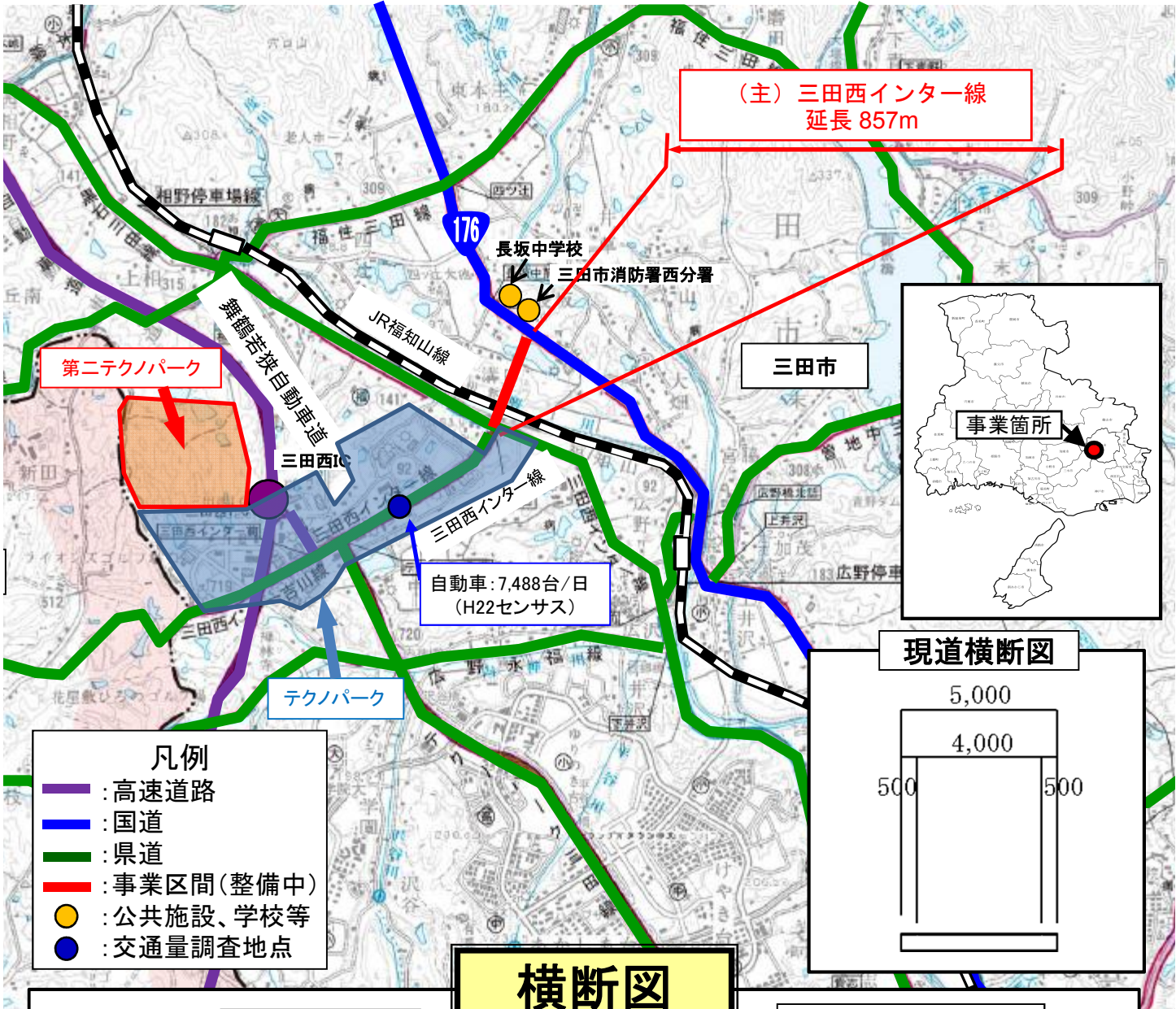
投資事業評価調書（継続：再評価 [第1回]）

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 杉浦 正彦 (県道班長 吉村 達郎)	内線	4362 (4376)	
事業種目	道 路	新規評価年度	平成 17 年度		今回評価	前回評価
事業名	道路事業 主要地方道 三田西インター線	事業採択年度	平成 18 年度	総事業費	30 億円	30 億円
		着工年度	平成 20 年度	内用地補償費	10 億円	10 億円
事業区間	さんだしみぞぐち ながさか 三田市溝口～長坂	完成予定年度	平成 31 年度	進捗率 (内用補進捗率)	27% (91%)	平成 27 年度
		残事業費	22 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、国道 176 号と舞鶴若狭自動車道三田西 I.C を連絡する重要な幹線道路である。</p> <p>○高速道路へのアクセス向上 国道 176 号と舞鶴若狭自動車道三田西 I.C をバイパスで直結することにより高速道路へのアクセス向上を図る。</p> <p>○安全で円滑な交通の確保 JR 福知山線と立体交差するバイパス整備により、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>○地域間の交流・連携の促進 国道 176 号と県道テクノパーク三田線・黒石三田線を連絡することにより、開発地(工業団地、ニュータウン)との連携を強化し、発展に寄与する。</p>				<p>【延長】 857m</p> <p>【構造規格】 第 4 種第 1 級</p> <p>【幅員】 計画: 2 車線 両側自歩道 3m 車道 6.5m [全幅 15.5m] 現況: 1 車線 歩道無し 車道 4.0m [全幅 5.0m]</p> <p>【計画交通量】 10,600 台/日 [H42 年予測] (11,200 台/日 [H42 年予測])</p> <p>【現況交通量】 自動車: 7,488 台/日 [H22 センサ] (8,264 台/日 [H11 センサ])</p> <p>【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 平成 22 年より第二テクノパークの開発が進められており、これまで 5 社の企業立地が進んだ。企業の物流機能強化の観点からも、国道 176 号と第二テクノパークのアクセス強化に寄与する当バイパス整備の必要性が増している。</p> <p>【前回評価時点からの事業計画の変更概要】</p> <p>① 用地買収において、価格の開きや、相続の問題などから、交渉に時間を要しているため、完了予定年度を平成 31 年度に変更する。</p>					
進捗状況	<p>① 進捗率は事業費ベースで 27%、用地取得で 91%(平成 27 年度末予定)</p> <p>② 平成 27 年度は、早期用地取得を目指し交渉を進める。</p>					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見及び対応方針	<p>【審査会意見】 新規着手妥当 …… 【対応方針】</p> <p>積極的に住民意見を把握し早期の事業完了引き続き、鋭意用地交渉を行い全ての用地に努められたい。 …… 取得を完了させ、早期の事業完了を目指す。</p>					
(1) 必要性	<p>① 国道 176 号と舞鶴若狭自動車道三田西 IC を直結するバイパス整備により、大きな迂回を余儀なくされている大型車などの広域交通の集約と高速道路へのアクセス向上を図り、新たな道路ネットワークを形成する。</p> <p>② JR 福知山線と立体交差するバイパス整備により、安全で円滑な交通を確保し、踏切事故防止や消防・救急救命活動の強化が図られる。</p> <p>③ 国道 176 号とウッディータウン、カルチャータウン、つつじヶ丘団地等を結ぶ新たな東西幹線となり、地域の交流・連携強化が図られる。</p>					
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>① 費用便益比 B/C=1.8(全体) (前回評価時点 B/C=2.0)、B/C=2.8(残事業)</p> <p>② テクノパーク、第二テクノパーク内の企業は物流の効率化が図られるため、早期整備が期待されている。</p>					
(3) 環境適合性	<p>① 通過交通をバイパスに転換させることにより、大型車等による交通騒音や排気ガスなどの沿道環境が改善される。</p> <p>② 歩道舗装には、雨水が地中に浸透する透水性舗装を採用し、地下水涵養を図る。</p>					
(4) 優先性	<p>① 地域の防災道路強靱化プランに位置づけられており、災害に強い強靱な県土づくりを進める上でも早期整備が必要である。</p>					
再評価の結果	継続	理由	<p>① 工業団地の企業立地が進み、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地元の声も強いことから、継続して事業を実施する必要がある。</p>			

事業進捗状況概要図（継続：再評価 [第1回]）

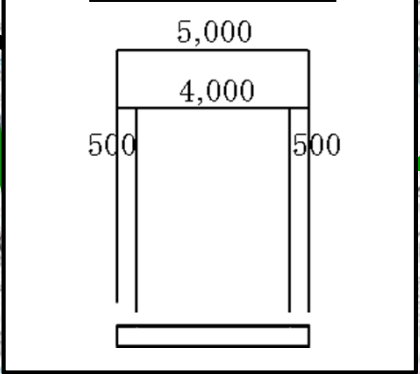
事業名	道路事業	路線・河川名	主要地方道 三田西インター線
		事業進捗状況・予定	整備効果
全体 (H18~H31)	【事業費=30億円】 延長 857m 工事：土工部 L=637m、橋梁部(JR 交差)L=220m 用地：約 18,000m ²		
事業採択～ H27 まで (H18~H27)	【事業費=8億円】 ①事業進捗率 27%（用地進捗率 91%） ②用地取得面積約 15,100m ² (面積ベース進捗率 84%)		
今後 4 年間 (予定) (H28~H31)	【事業費=22億円】 ①平成 28 年度 用地買収完了予定 ②平成 31 年度 全線供用予定		JR 福知山線と立体交差するバイパス整備により、安全で円滑な交通を確保するとともに、国道 176 号と舞鶴若狭自動車道三田西 I.C 間のアクセスが向上する。

位置図



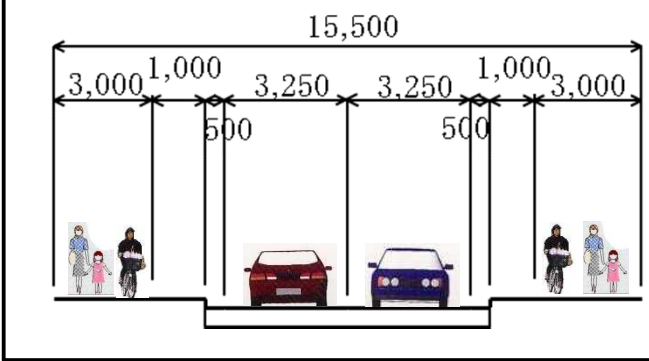
- 凡例**
- : 高速道路
 - : 国道
 - : 県道
 - : 事業区間(整備中)
 - : 公共施設、学校等
 - : 交通量調査地点

現道横断面

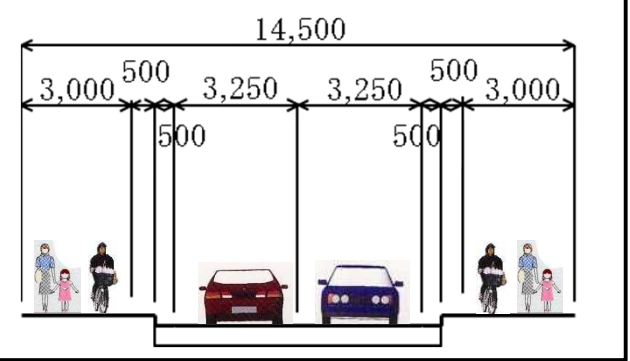


横断面

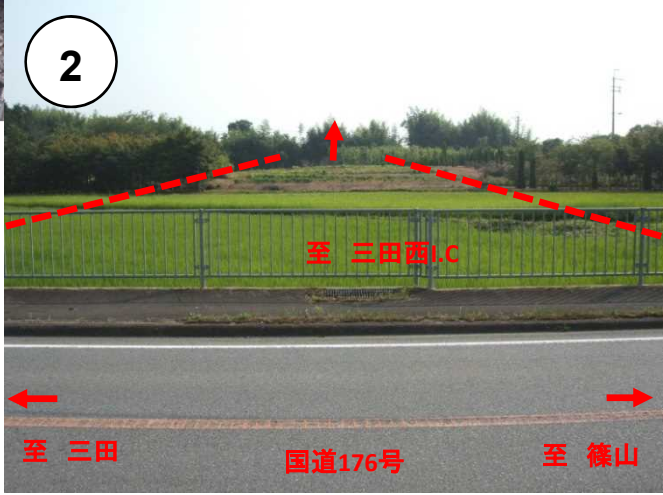
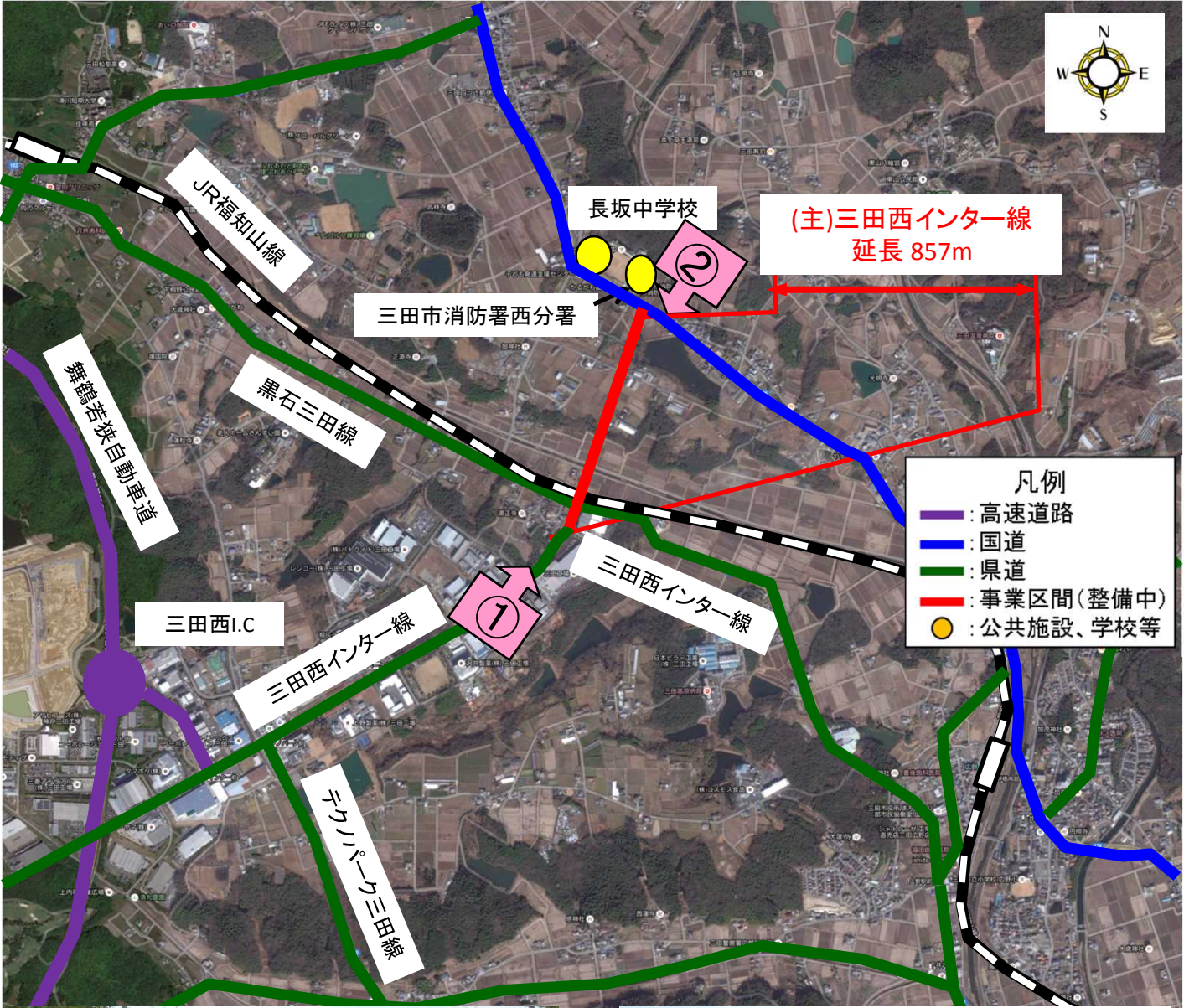
土工部



橋梁部(JR交差)

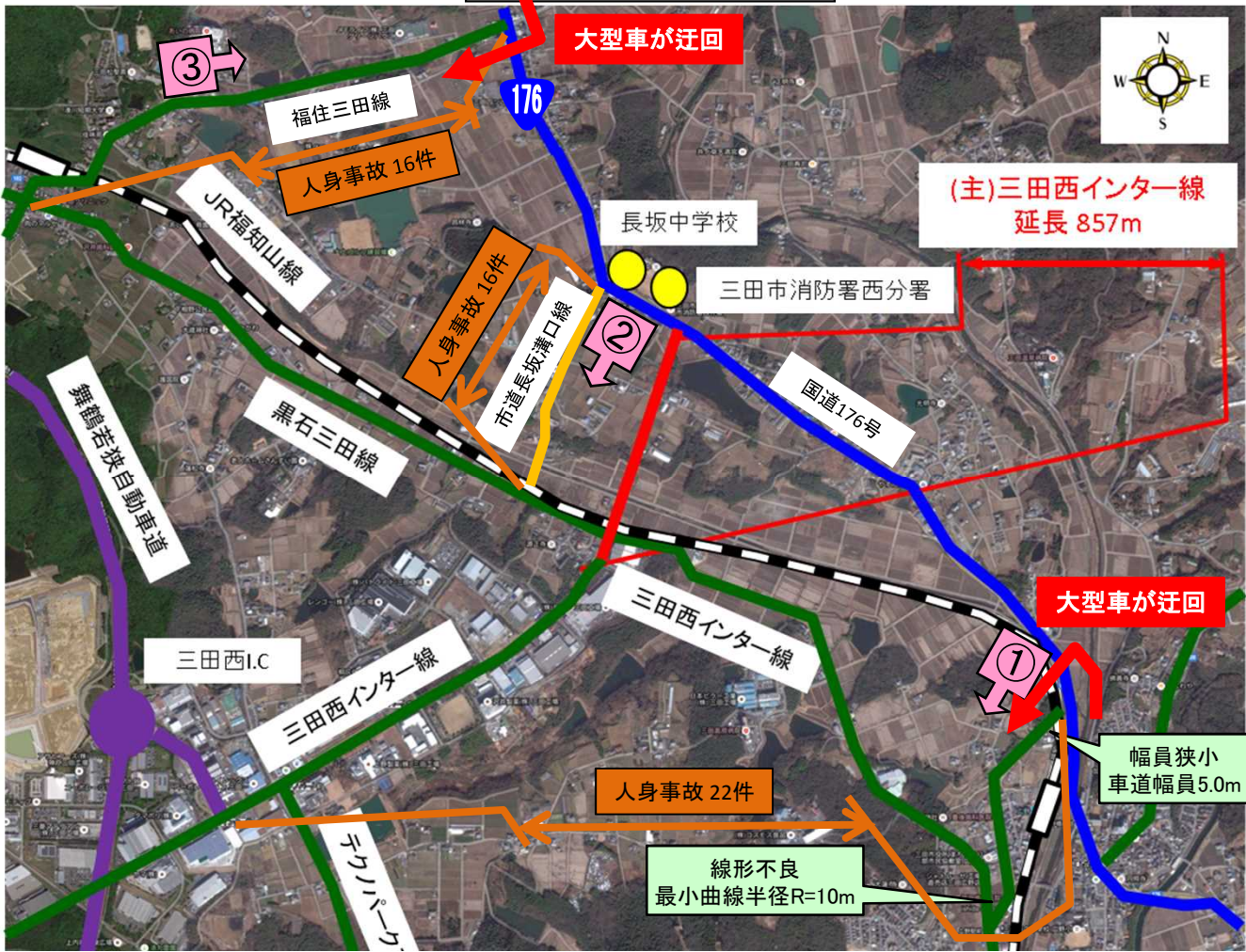


整備状況図



道路-4

現道状況



過去5年間の交通事故発生件数

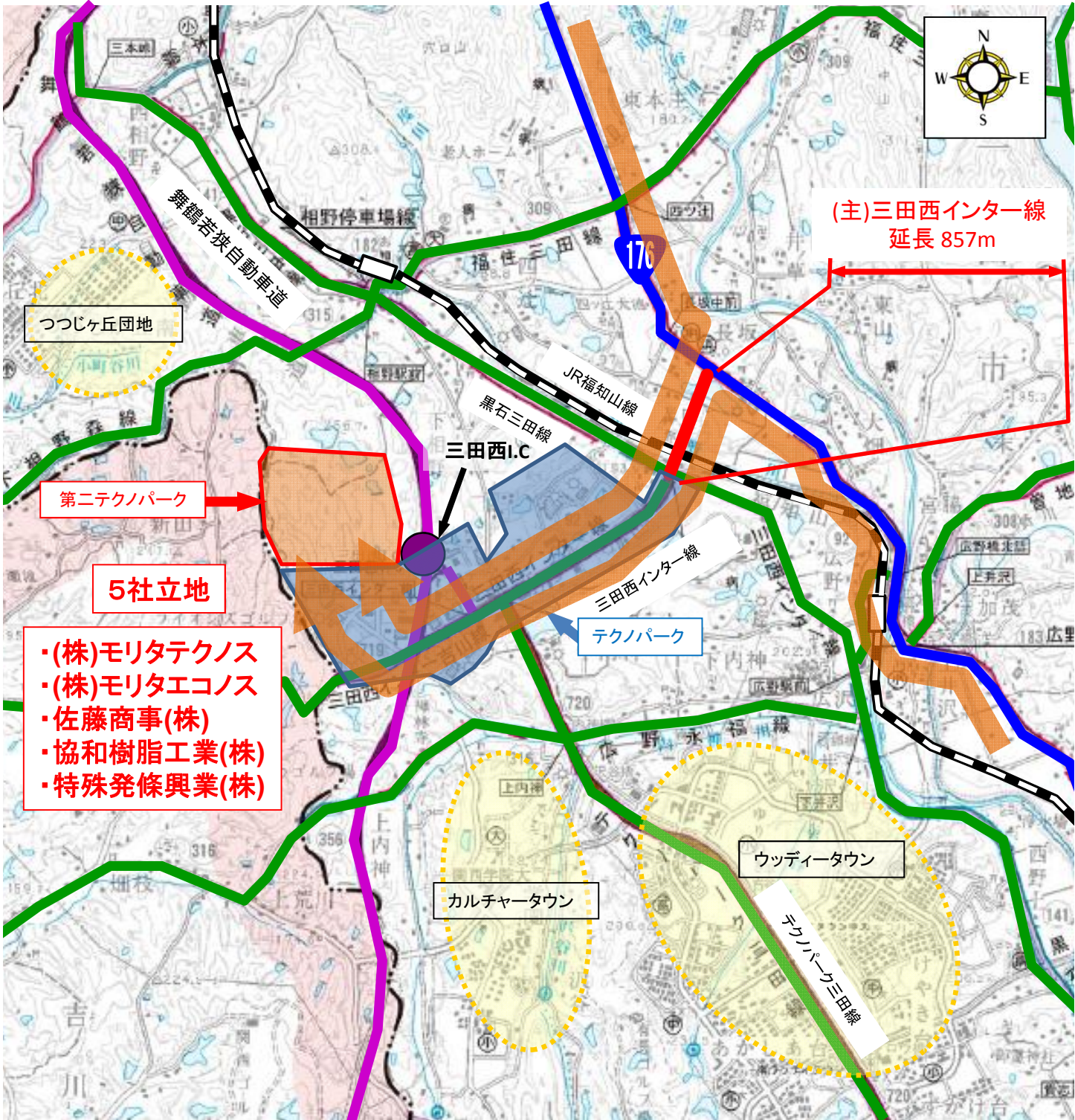
年	発生件数		
	三田西インター線	福住三田線	市道長坂溝口線
22	3	10	6
23	2	4	2
24	2	0	7
25	9	1	0
26	6	1	1
計	22	16	16

人身事故 54件

- ①現道は、線形不良(最小曲線半径R=10m)及び幅員狭小(車道幅員5.0m)のボトルネック箇所となっており、大型車の離合が困難
- ②通学路となっている市道に通勤車両が流入しており危険
- ③周辺の県道に大型車が流入し、離合困難により車両が滞留

経済活動の支援

■ 国道176号と第二テクノパークへのアクセス機能強化



道路-6

1 スケジュール

工種	年 度													
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
詳細設計	■	■												
用地測量	■	■	■											
用地買収		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
物件補償			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
道路改良工事				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
橋梁工事						■	■	■	■	■	■	■	■	■

■ : 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	主要地方道三田西インター線	全体事業費	① 走行時間短縮便益	4,545	時間短縮: 9.7分→7.8分 計画交通量: 10,600台/日	2,766	2,732	34	1.8
			② 走行経費減少便益	378					
			③ 交通事故減少便益	59					
			計	4,982					
		残事業費	① 走行時間短縮便益	4,545	時間短縮: 9.7分→7.8分 計画交通量: 10,600台/日	1,764	1,730	34	2.8
			② 走行経費減少便益	378					
			③ 交通事故減少便益	59					
			計	4,982					

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- 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 国道176号と舞鶴若狭自動車道三田西I.Cの直結による、広域的なアクセスの向上

道路・街路事業の効果

対象事業：道路事業（主）三田西インター線

（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）	○ 広域災害が起きたときの緊急医療・緊急物資の円滑な輸送を確保
		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	○ JR福知山線と立体交差するバイパス整備により安全で円滑な交通を確保
		交通安全対策	○ 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地域の活性化	地域間交流の促進	○ 国道176号から開発団地へのアクセス性向上	
	中心市街地の活性化	—	
	地域産業の活性化	○ 国道176号と舞鶴若狭自動車道三田西I.C間のアクセス性向上	
	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	○ 通過交通の転換による、JR広野駅、JR相野駅へのアクセス性向上	
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	○ 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	テクノパーク、第二テクノパーク内の企業は物流の効率化が図られるため、早期整備が期待されている。
-------	---