

# 継続事業評価調書

## 【道路事業】

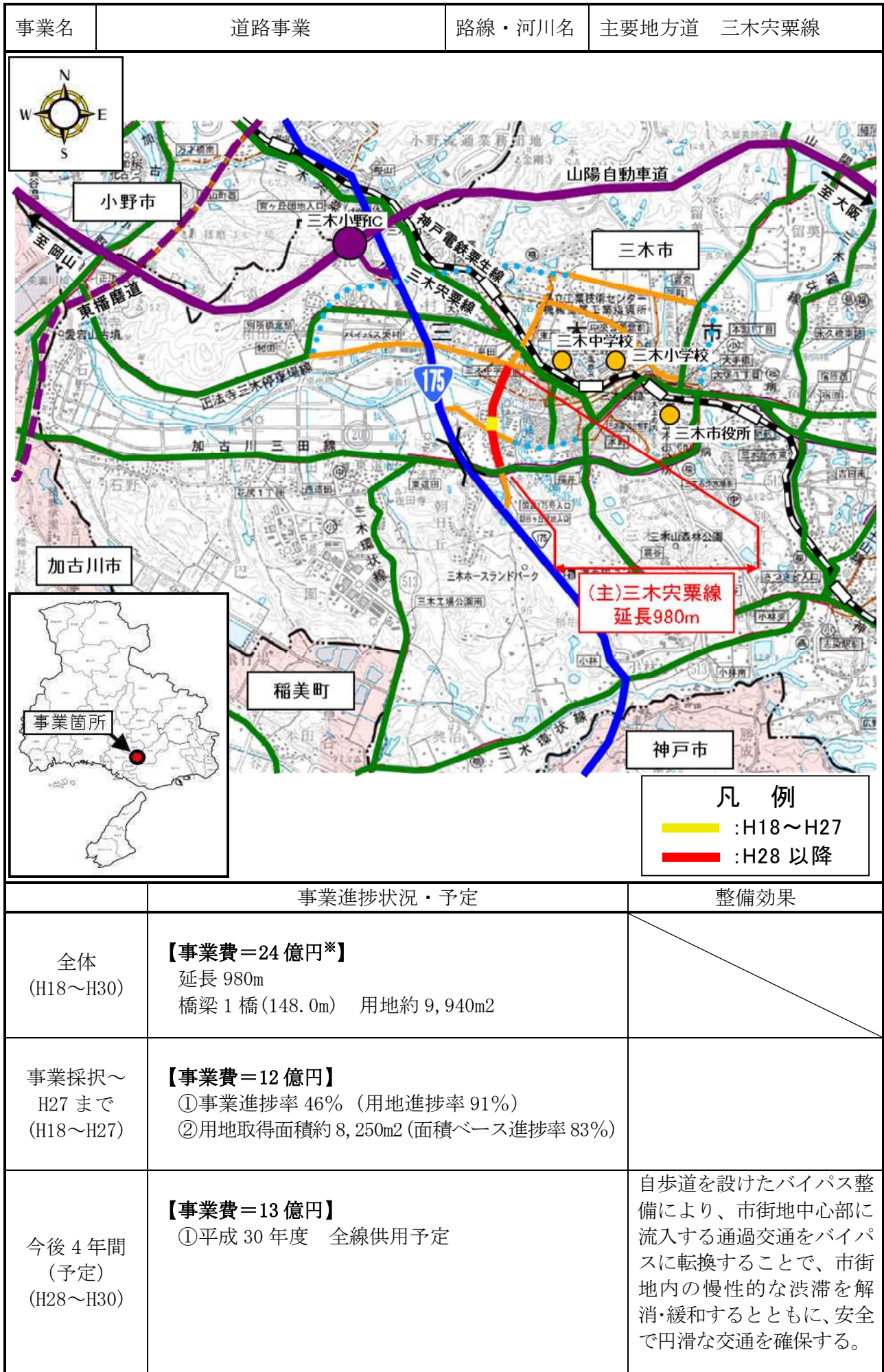
主要地方道 三木穴栗線

県土整備部

土木局 道路街路課

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 三木宍粟線	事業採択年度	平成 18 年度	総事業費	24 億円	24 億円
		着工年度	平成 19 年度	内用地補償費	11 億円	11 億円
				完成予定年度	平成 30 年度	平成 25 年度
事業区間	三木市別所町高木～末広 <small>べっしよちようたかぎ すえひろ</small>			進捗率 (内用補進捗率)	46% (91%)	—
				残事業費	13 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、播磨北部地域を横断し、三木市と宍粟市を結ぶ東西幹線道路である。</p> <p>○交通渋滞の解消 市街地中心部への通過交通をバイパスに転換し、慢性的な交通渋滞を緩和・解消する。</p> <p>○安全な歩行者・自転車通行の確保 自転車歩行者道を整備し、歩行者・自転車の安全な通行を確保する。</p> <p>○地域間の交流・連携の促進と新たな市街地の形成 三木市中心部から放射状に伸びた幹線道路をつなぐ環状道路網を形成し、地域間の交流・連携を促進するとともに、新たな市街地の形成に寄与する。</p>			<p>【延長】 980m</p> <p>【構造規格】 第4種2級</p> <p>【幅員】 計画：2車線 両側自歩道3m 車道6m [全幅16m] 2車線 片側自歩道3m 車道6m [全幅10.5m] 現況：2車線 歩道無し 車道5.5m [全幅6.5m]</p> <p>【計画交通量】 8,900台/日 [H42年予測] (9,600台/日 [H42年予測])</p> <p>【現況交通量】 自動車：10,241台/日 [H22センサス] (11,514台/日 [H11センサス])</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>①三木市が本事業区間北側を(都)高木平田線として事業を進めており、平成22年1月には一部区間を供用していることから、本バイパスの早期完成が地域から以前にも増して求められている。</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、価格の開きや代替地の確保など、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>					
進捗状況	<p>①進捗率は事業費ベースで46%、用地取得で91%（平成27年度末予定）。</p> <p>②住宅密集地の狭隘道路を迂回するバイパスとなる一部区間(L=約140m)を供用した。</p> <p>③平成27年度にかじや橋の左岸側橋台と右岸側函渠工を施工する。</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>事業実施段階において積極的に、工事着手前の地元説明会等を通して住民意見を住民意見を把握し、早期の事業完了把握し、住宅密集地の狭隘道路を迂回するバイパスに努められたい。 ; スの一部区間を供用した。</p>					
(1) 必要性	<p>①市街地中心部の本町交差点では、通過交通等により慢性的な渋滞(最大渋滞長100m)が発生している。通過交通をバイパスに転換し、現道の渋滞を緩和・解消する。</p> <p>②現道は交通量が多く、自歩道も未整備であり、交通事故も過去5年間に55件発生していることから、歩道を設けたバイパス整備により、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>③三木市中心部から放射状に伸びた幹線道路をつなぐ環状道路網を形成することで、三木市中心部を通過する交通の円滑化を図り、地域間の交流・連携を促進するとともに、バイパス沿線の新たな市街地の形成に寄与する。</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=3.9(残事業)</p> <p>②事業完了後の現道の管理引継について、三木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通過交通をバイパスに転換することにより、現道の交通渋滞が緩和され、市街地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本事業は、三木市が整備を進めている(都)高木平田線と一体的に整備を推進し、早期供用を図る必要がある。</p>					
再評価の結果	継続	理由	<p>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地元の声が強いため、継続して事業を実施する必要がある。</p>			

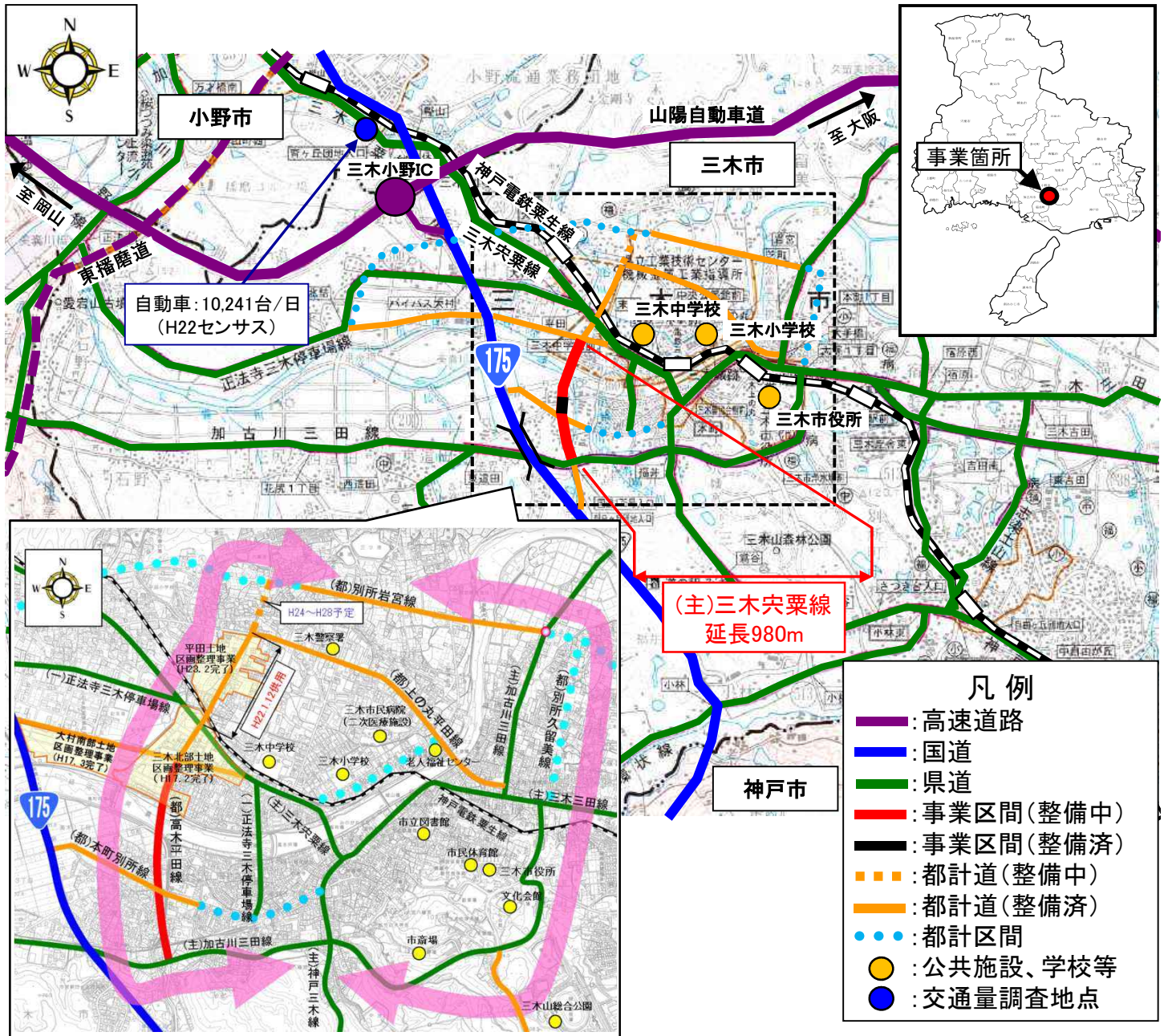
事業進捗状況概要図（継続：再評価〔第1回〕）



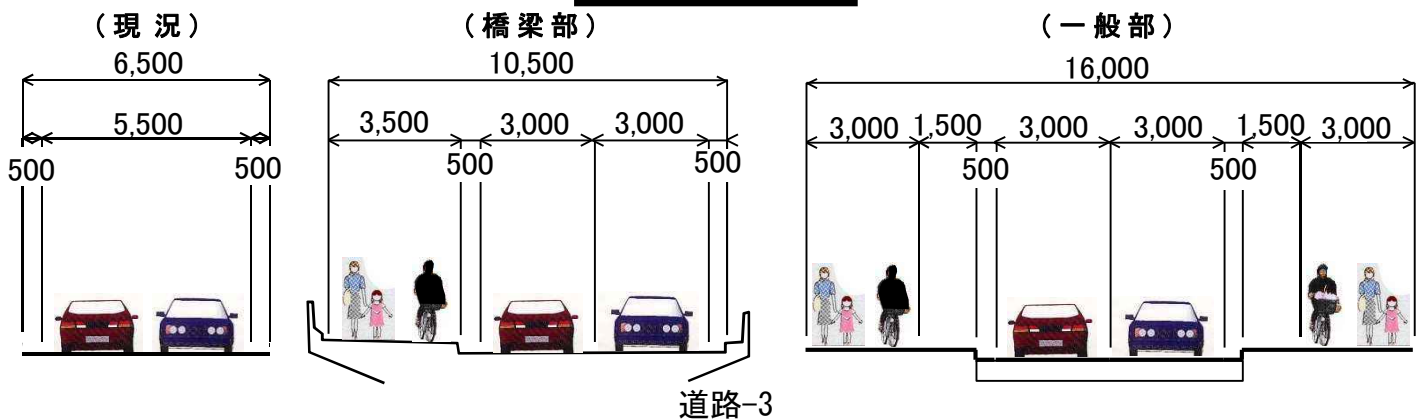
※四捨五入より事業費の合計は合わない



# 位置図



# 横断面





# 整備状況図



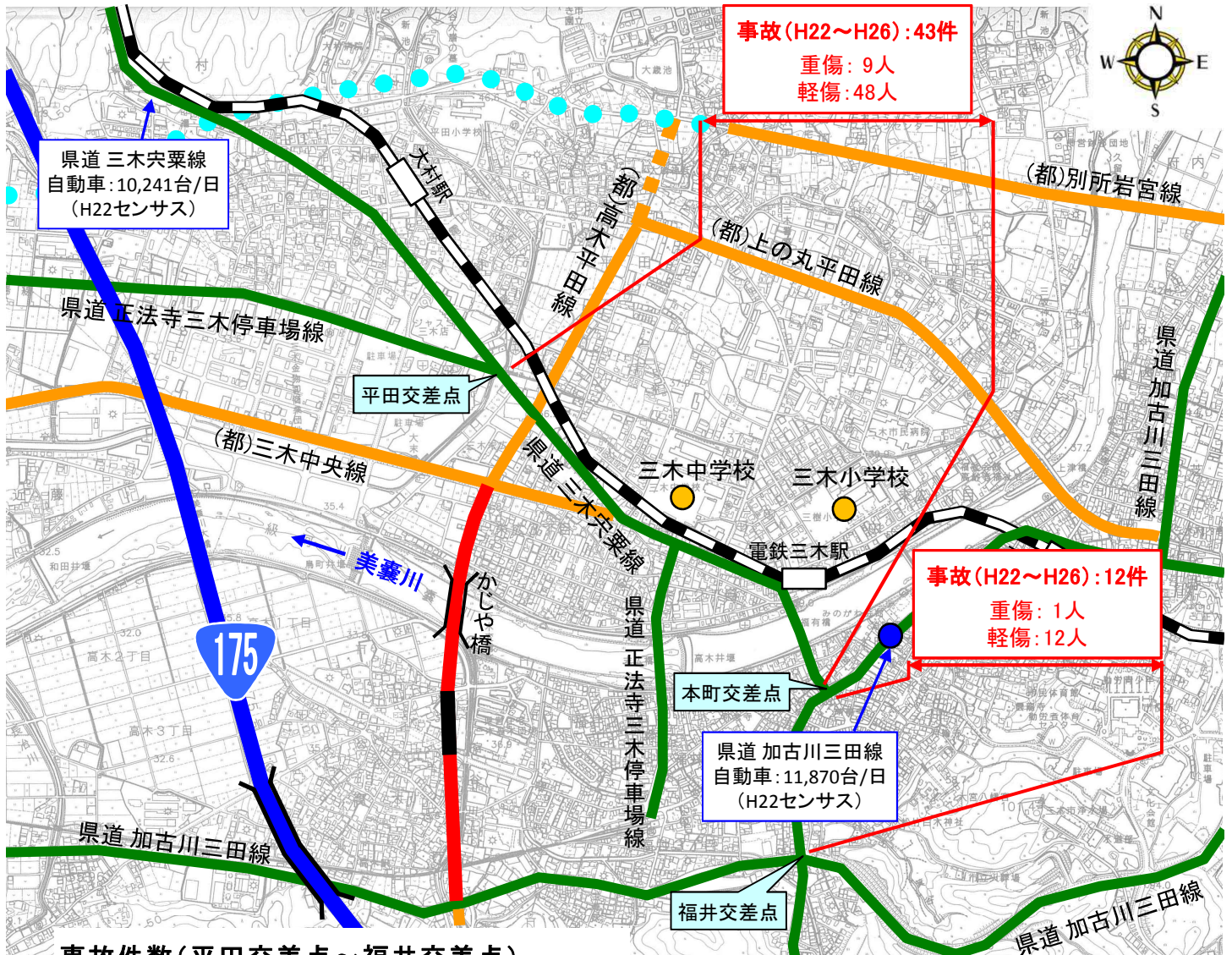
- 凡例
- : 国道
  - : 県道
  - : 事業区間(整備中)
  - : 事業区間(整備済)
  - : 都計道(整備済)
  - : 公共施設、学校等





## 現道状況(事故)

- ・現道は交通量が多く、人身交通事故が過去5年間で55件発生している。
- ・人身事故件数は減少傾向であるものの、H26年度で9件発生している。



事故件数(平田交差点～福井交差点)

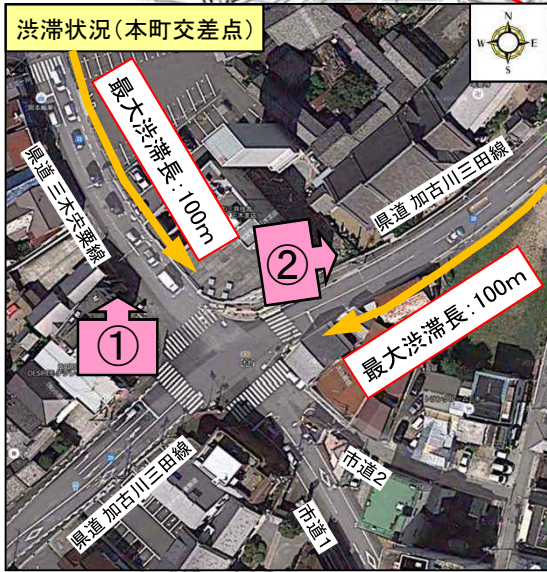
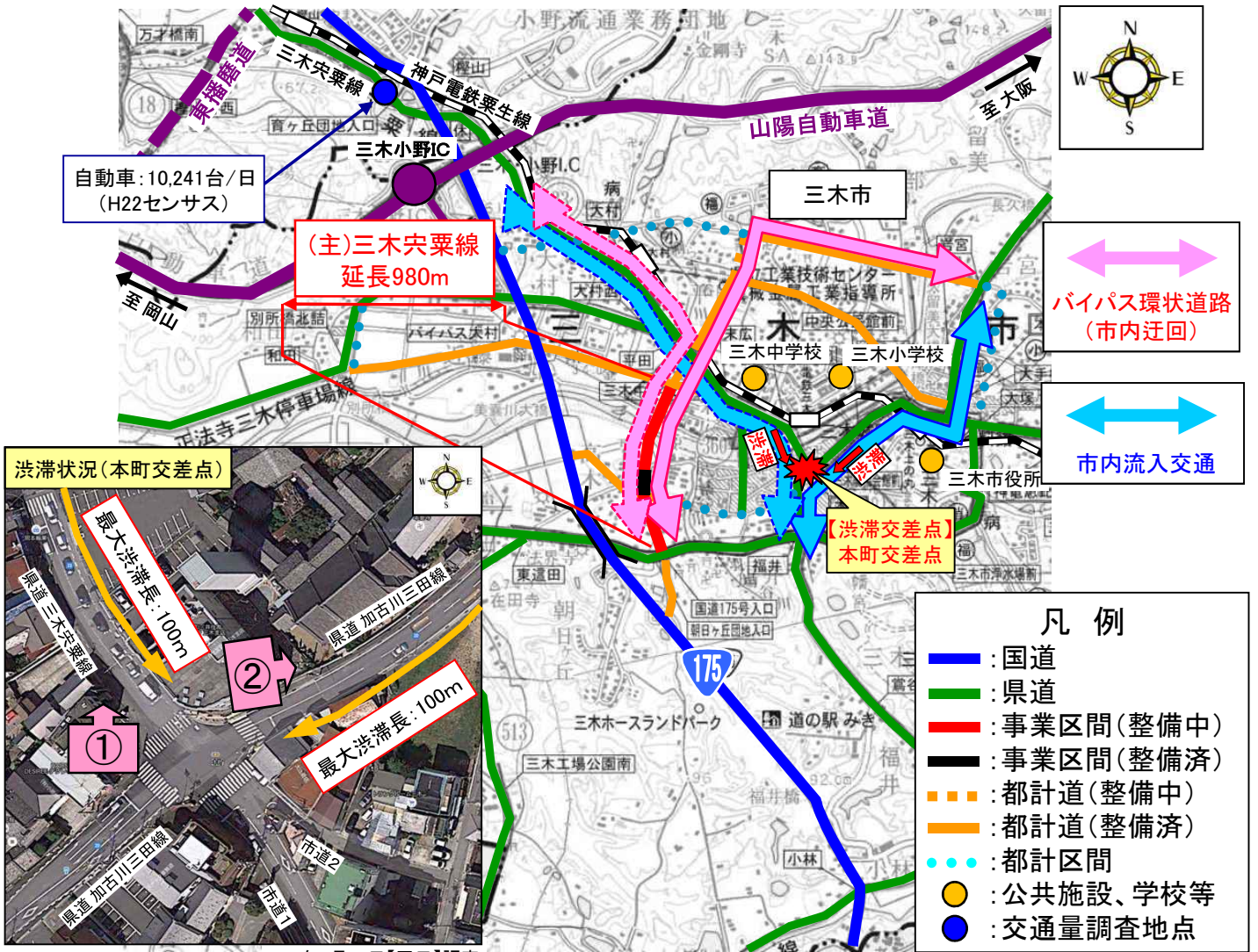
年度	事故件数 (件)	重傷(人)	軽傷(人)
H22年度	18	2	21
H23年度	12	3	11
H24年度	12	0	13
H25年度	4	4	7
H26年度	9	1	8
合計	55	10	60

凡例	
<span style="color: blue;">—</span>	: 国道
<span style="color: green;">—</span>	: 県道
<span style="color: red;">—</span>	: 事業区間(整備中)
<span style="color: black;">—</span>	: 事業区間(整備済)
<span style="color: orange;">- - -</span>	: 都計道(整備中)
<span style="color: orange;">—</span>	: 都計道(整備済)
<span style="color: cyan;">●●●</span>	: 都計区間
<span style="color: yellow;">●</span>	: 公共施設、学校等
<span style="color: blue;">●</span>	: 交通量調査地点



# 現況状況(渋滞)

- ・三木市内は交通量が多く、本町交差点では渋滞が発生している。(最大渋滞長100m)
- ・市街地中心部に流入する通過交通をバイパス環状道路に転換し、渋滞を緩和、解消する。



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
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 of 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 of 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 of 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	3,650	時間短縮: 12.2分→6.2分 計画交通量: 8,900台/日	2,447	2,404	43	1.8
			② 走行経費減少便益	625					
			③ 交通事故減少便益	199					
			計	4,474					
		残事業費	① 走行時間短縮便益	3,650	時間短縮: 12.2分→6.2分 計画交通量: 8,900台/日	1,149	1,106	43	3.9
			② 走行経費減少便益	625					
			③ 交通事故減少便益	199					
			計	4,474					

### (2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 三木市から隣接市へのアクセス性向上による、地域間交流の促進
- ② 交通混雑解消による、沿道環境の改善



## 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	○ 三木市民病院(二次救急指定病院)へのアクセス性向上
		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	○ 三木市から神戸市、小野市へのアクセス性向上	
	中心市街地の活性化	○ 三木市中心地の円滑な交通の確保	
	地域産業の活性化	○ 三木市中心地の円滑な交通の確保	
	観光支援	—	
	地域プロジェクト等支援	○ 市街地再開発事業等と一体となった道路整備	
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	○ 電鉄三木駅(神戸電鉄粟生線)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	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。
-------	-------------------------------------