

新規事業評価調書

【道路事業】

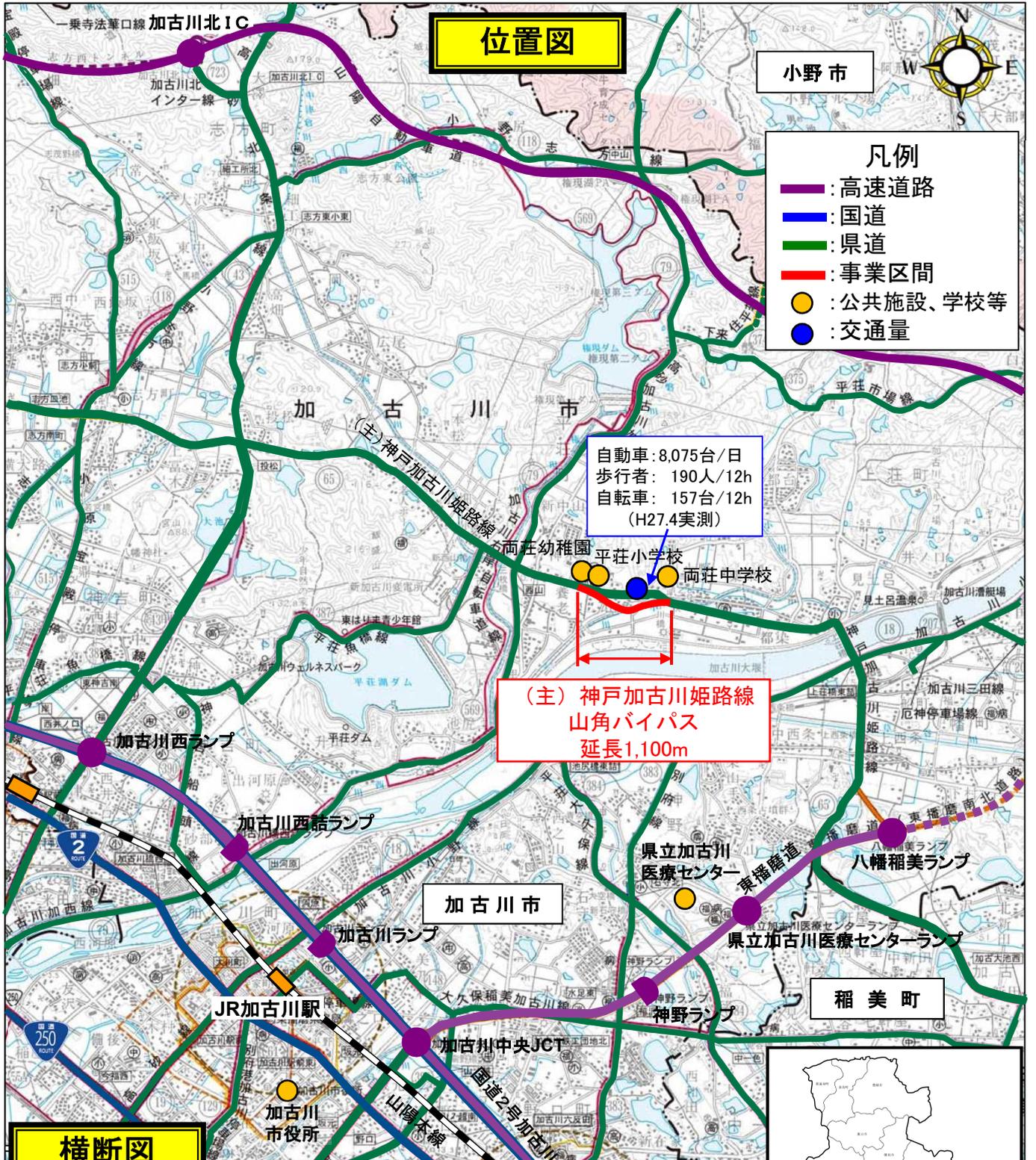
主要地方道 神戸加古川姫路線

県土整備部

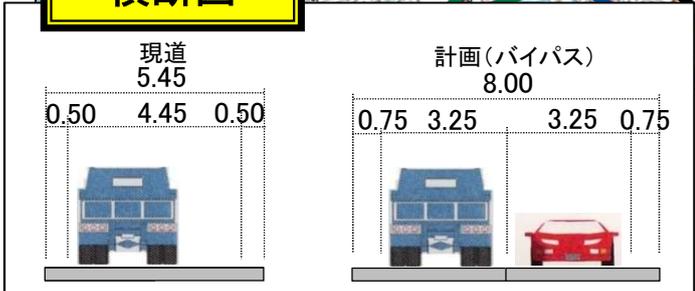
土木局 道路街路課

投資事業評価調書（新規）

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	事業名	事業区間	総事業費	内用地補償費	着手予定年度	完了予定年度
道路事業	道路改築事業 主要地方道神戸加古川 姫路線 やまかど 山角バイパス	加古川市平 ^{へい} 荘 ^{そう} 町 ^{ちやう} やまかど 山角	8.2億円	4.3億円	平成28年度	平成33年度
事業目的			事業内容			
<p>本路線は、加古川バイパスと山陽自動車道の間位置し、神戸市と姫路市を結ぶ東西幹線道路である。</p> <p>○円滑な交通の確保 集落内の幅員狭小な現道をバイパス化することにより、円滑な交通を確保する。</p> <p>○安全な自転車・歩行者通行の確保 通過交通の転換により、現道の自転車・歩行者（小・中学生の通学）の安全な通行を確保する。</p> <p>○基幹病院へのアクセス強化 県立加古川医療センター（三次救急医療機関）へのアクセスを強化する。</p>			<p>【延長】 1,100m</p> <p>【構造規格】 第3種第2級</p> <p>【計画幅員】 2車線 歩道なし 車道 6.5m（全幅 8.0m）</p> <p>【計画交通量】 8,200台/日（H42予測）</p> <p>【現況交通量】 自動車：8,075台/日（H27実測） 自転車：157台/12h（H27実測） 歩行者：190人/12h（H27実測）</p> <p>【負担割合】 国：55% 県：45%</p>			
評価視点	評価結果の説明					
(1) 必要性	<p>① 集落内を通過する現道は、幅員が狭小（最小車道幅員 4.45m 1車線）で、大型車の離合が困難であることから、本バイパスの整備により、安全で円滑な交通を確保する必要がある。</p> <p>② 現道は、生活道路で平荘小学校と両荘中学校の通学経路にもなっているが、歩道はなく、過去5箇年（H21～H25）の間に11件（人身1件、車両10件）の交通事故が発生している。このため、本バイパスにより通過交通の転換を図り、自転車・歩行者の安全性を確保する必要がある。</p> <p>③ 本事業により、加古川市北西部から県立加古川医療センターへのアクセスを強化する必要がある。</p>					
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>① 費用便益比B/C=9.9</p> <p>② バイパス化により通過交通が転換され、移動時間の短縮、現道の自転車・歩行者の安全確保および交通事故の減少が図られる。</p> <p>③ 地元町内会及び両荘幼稚園、平荘小学校、両荘中学校の各PTAより早期整備の要望がなされて事業推進の協力体制が確立しており、事業執行環境が整っている。</p> <p>④ 完成後の現道の管理引継について、加古川市と協議が整っている。</p>					
(3) 環境適合性	<p>① 通過交通をバイパスへ転換させることで、大型車等による交通騒音や排気ガスなどの沿道影響が軽減される。</p> <p>② 車道舗装を排水性舗装とし、交通による騒音を低減し、沿道環境の改善を図る。</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>					

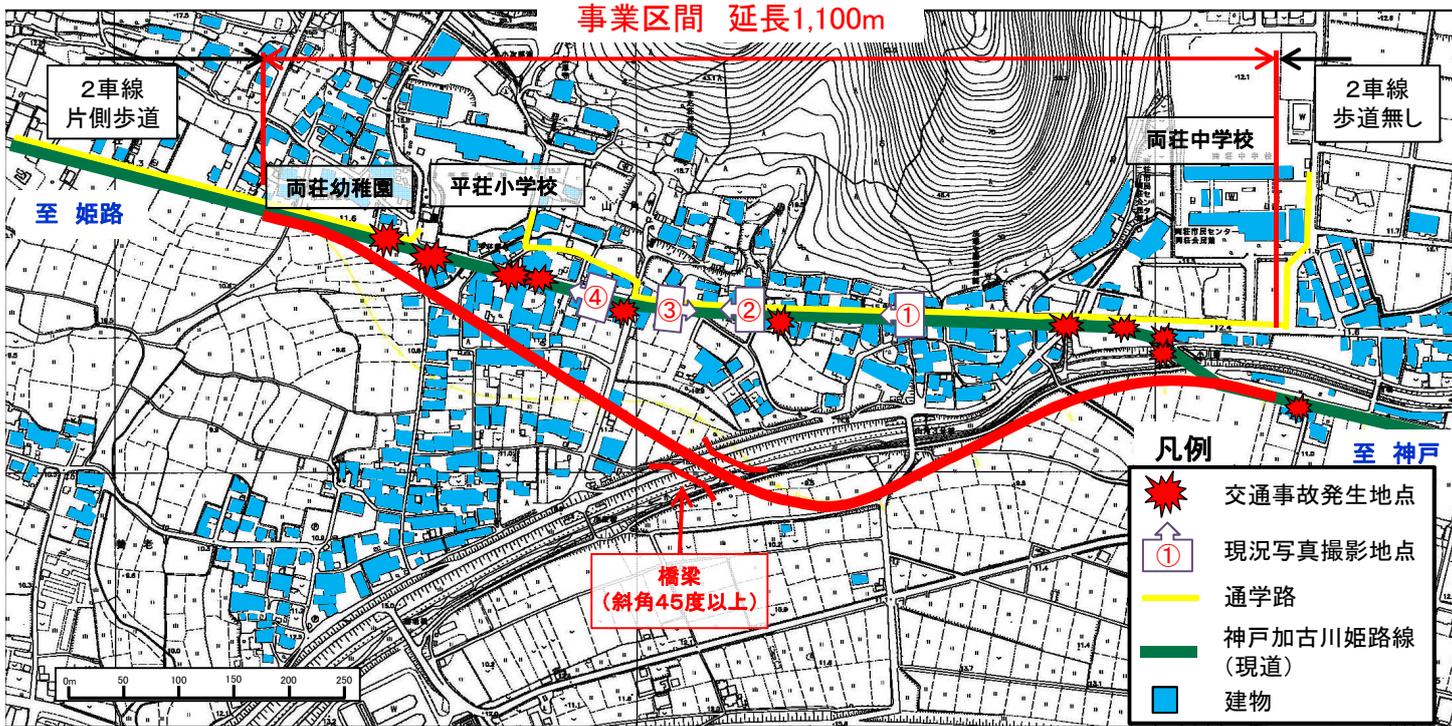


横断図



交通の円滑化と安全性の向上

- ・道路幅員が狭く(最小車道幅員4.45m)、大型車両のすれ違いが困難
- ・幼稚園、小学校、中学校があり、当該地域における児童・生徒等の通園・通学時の危険性等から、地元町内会やPTAから要望書があげられている
- ・交通事故は11件/5年



過去5年間(H21~H25年)の交通事故発生件数

年	発生件数
21	1
22	3
23	3
24	3
25	1
計	11

人身1件、車両10件



周辺状況図



道路一4



凡例

- : 神戸加古川姫路線(現道)
- : 事業区間

1. スケジュール
当初計画

工 種	年 度					
	H28	H29	H30	H31	H32	H33
調査・設計	■					
用地補償		■	■			
道路改良				■	■	■

2. 事業効果について

(1) 費用対効果

① 便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	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)		代表的な効果	C(費用)			B / C
		便益額 (百万円)			総費用	事業費	維持管理費	
					(百万円)	(百万円)	(百万円)	
道路	道路改築事業	① 走行時間短縮便益	6,783	計画交通： 8,200台/日 (H42)	719	643	76	9.9
	主要地方道 神戸加古川 姫路線 山角バイパス	② 走行経費減少便益	317					
		③ 交通事故減少便益	4					
		計	7,104					

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 基幹病院へのアクセス性向上による救急医療体制の向上
- ② 通過交通のバイパスへの転換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）神戸加古川姫路線 山角バイパス

（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便益
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	該当する事業内容等	
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）	○ 東播磨北部から県立加古川医療センターへのアクセス性の向上
		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）	○ 東播磨北部から県立加古川医療センターへのアクセス性の向上
		減災対策への取組み （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	○ 東播磨北部から県立加古川医療センターへのアクセス性の向上
		交通安全対策	○ 通過交通のバイパスへの転換による現道利用者の安全性の向上
②地域の活性化	地域間交流の促進	○ 東播磨北部と周辺都市（神戸、姫路）とのアクセス性の向上	
	中心市街地の活性化	—	
	地域産業の活性化	○ 東播磨北部と周辺都市（神戸、姫路）とのアクセス性の向上による地域産業の活性化	
	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	○ 通過交通のバイパスへの転換による騒音、排気ガスなどの沿道影響の軽減	