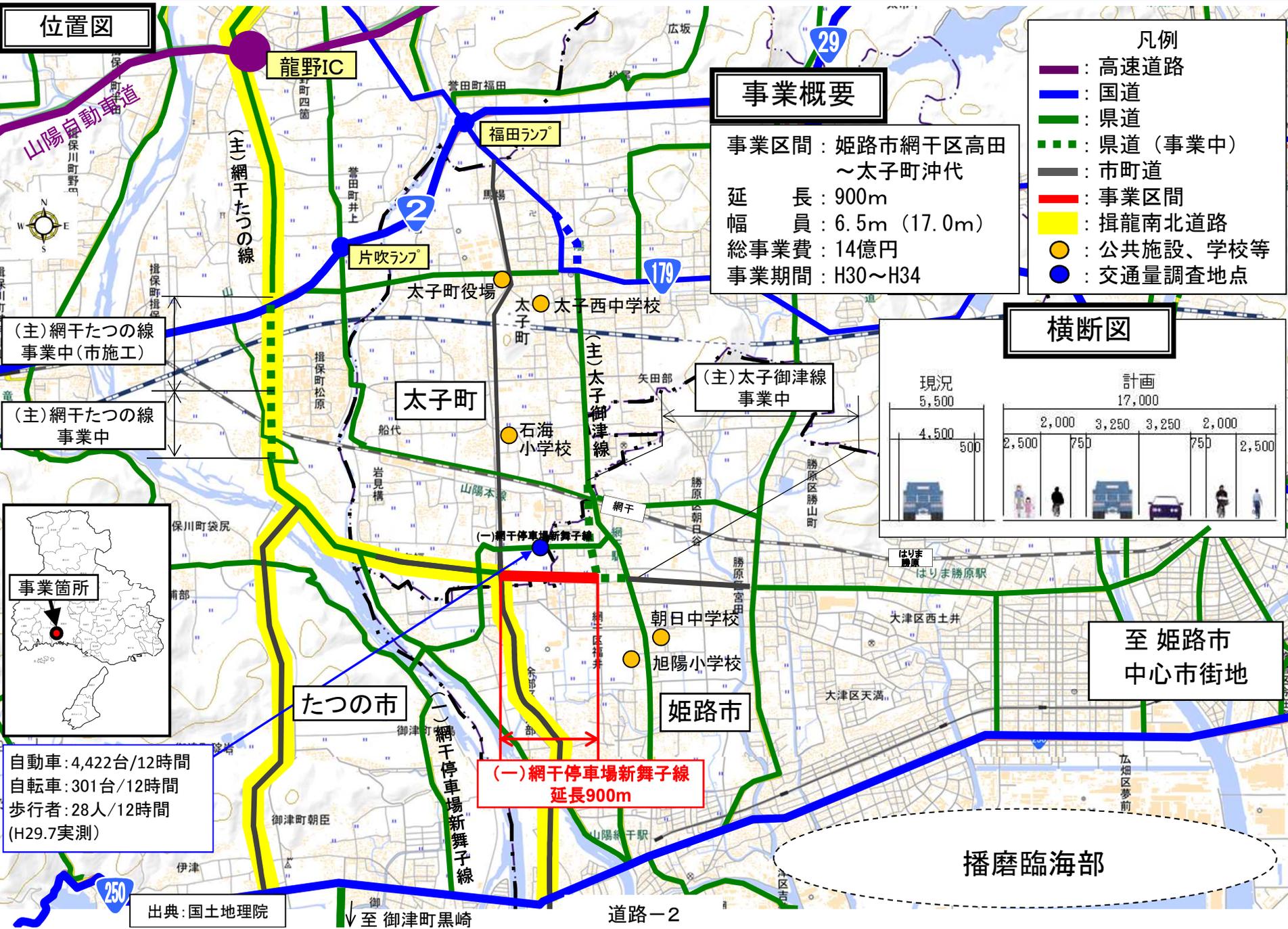


投資事業評価調書（新規）

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 上田 浩嗣 (県道班長 長央 貴晴)	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 一般県道 あぼしていしやじょうしんまいこ 網干停車場新舞子線	ひめじしあぼしく 姫路市網干区 たかた 高田 たいしちょうおきだい ～太子町沖代	14 億円	10 億円	平成 30 年度	平成 34 年度
事業目的			事業内容			
<p>本路線は、姫路市網干区の網干駅からたつの市御津町黒崎に至る道路であり、中播磨・西播磨地域の生活、観光、産業を支える道路である。</p> <p>○産業・観光拠点へのアクセス強化 山陽自動車道龍野インターチェンジと播磨臨海部や姫路市中心市街地とのアクセスを強化することで、地域の産業・観光の活性化を図る。</p> <p>○円滑な交通の確保 幅員狭小な現道をバイパス化することにより、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>○安全な歩行者通行の確保 通過交通の転換及びバイパス整備区間での歩道整備により、通学児童等の安全な通行を確保する。</p>			<p>【延長】 900m</p> <p>【構造規格】 第3種第2級</p> <p>【計画幅員】 2車線 両側歩道2.5m 車道6.5m (全幅 17.0m)</p> <p>【計画交通量】 8,400台/日 (H42予測)</p> <p>【現況交通量】 自動車： 4,422台/12時間 (H29実測) 自転車： 301台/12時間 (H29実測) 歩行者： 28人/12時間 (H29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 本路線は、揖龍南北道路等と一体となって幹線道路網を形成することで、山陽自動車道龍野インターチェンジと播磨臨海部や姫路市中心市街地間の交通の円滑化を図るとともに、地域間の交流・連携を促進する。</p> <p>② 現道は、幅員が狭小（最小車道幅員4.5m）で大型車の離合が困難な状況であり、過去5年間（H24～H28）に交通事故が36件発生している。このため、本バイパスの整備により、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>③ 現道は旭陽小学校及び石海小学校の通学路に指定されているが、歩道が無く危険である。このため、歩道を整備し、歩行者の安全性を確保する。</p>					
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>① 費用便益比B/C=7.4</p> <p>② バイパス整備により通過交通が転換され、移動時間の短縮、自転車・歩行者の安全の確保および交通事故の減少が図られる。</p> <p>③ 地元の姫路市旭陽地区連合自治会と太子町石海地区連合自治会より要望書が提出されているなど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、姫路市及び太子町と協議が整っている。</p> <p>⑤ 昭和32年12月都市計画決定</p>					
(3) 環境適合性	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。					
(4) 優先性	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。					
【事後評価】 対象・対象外	費用便益比の3便益に加え、地域の連携・交流、事業に対する県民の満足感などの効果について検証し、事後評価を行う。					

事業概要 一般県道 網干停車場新舞子線〔宮田線・揖保線〕(姫路市網干区高田～太子町沖代)



位置図

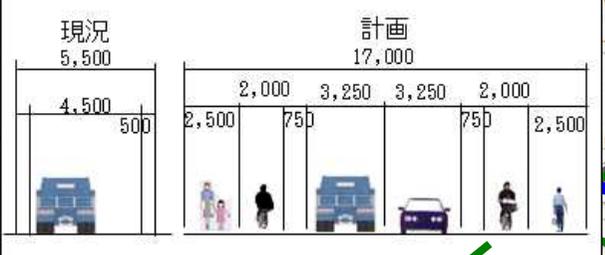


事業概要

事業区間：姫路市網干区高田
～太子町沖代
延長：900m
幅員：6.5m (17.0m)
総事業費：14億円
事業期間：H30～H34

- 凡例
- ：高速道路
 - ：国道
 - ：県道
 - ：県道 (事業中)
 - ：市町道
 - ：事業区間
 - ：揖龍南北道路
 - ：公共施設、学校等
 - ：交通量調査地点

横断図



自動車：4,422台/12時間
自転車：301台/12時間
歩行者：28人/12時間
(H29.7実測)

(一) 網干停車場新舞子線
延長900m

至 姫路市
中心市街地

播磨臨海部

出典：国土地理院

道路-2

至 御津町黒崎

事業の必要性1 交通の円滑化と安全性の向上

事業の必要性

- ①山陽自動車道龍野ICと播磨臨海部(産業拠点)、姫路市中心市街地(観光拠点)へのアクセス強化、地域の産業・観光の活性化
- ②幅員狭小な現道をバイパス化し、安全で円滑な交通を確保
- ③通過交通転換、バイパス部の歩道整備により通学児童等の安全を確保

現況写真

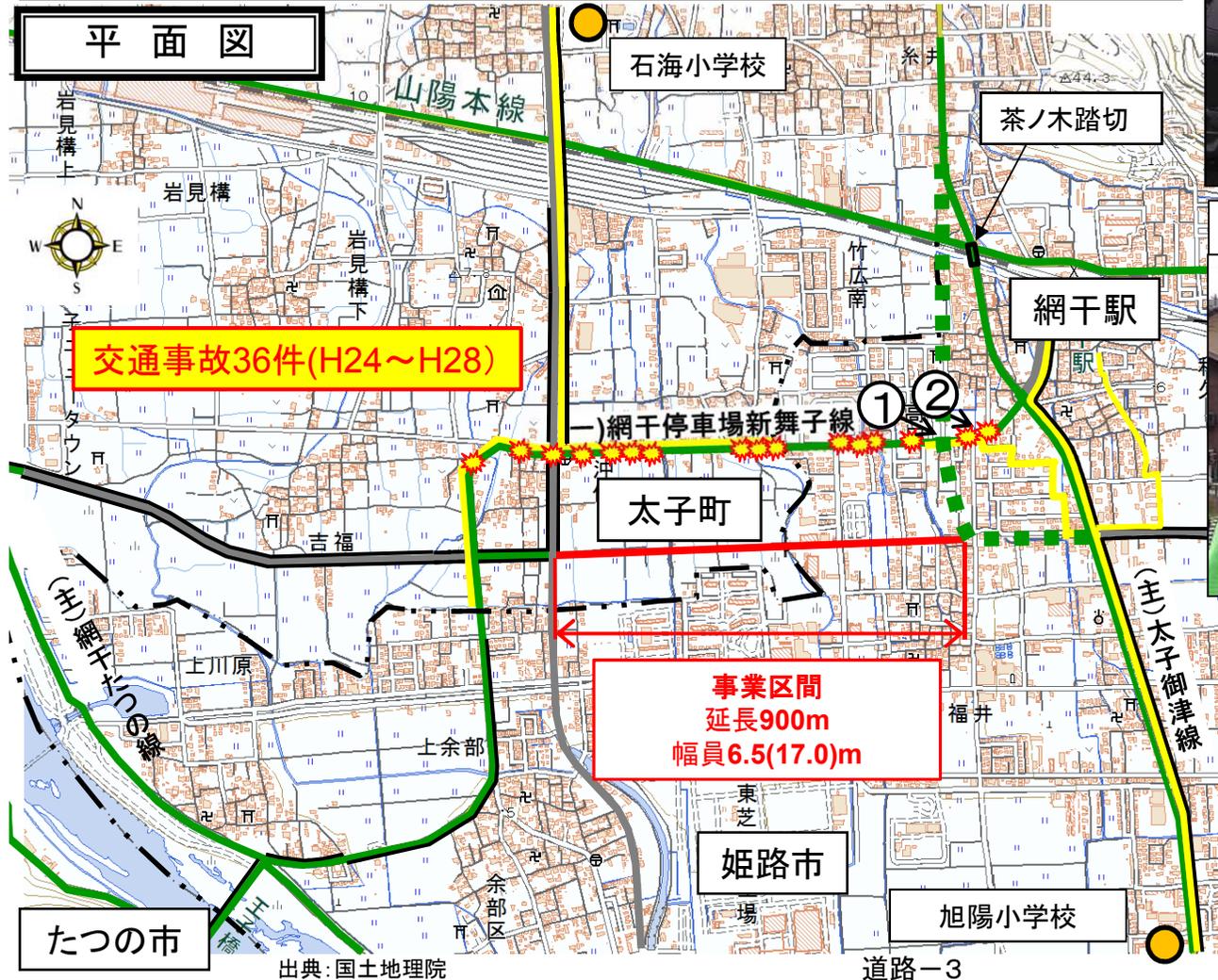
① 歩道が無く通学児童が危険



② 幅員が狭く自転車が危険



平面図



出典: 国土地理院

道路-3

凡例

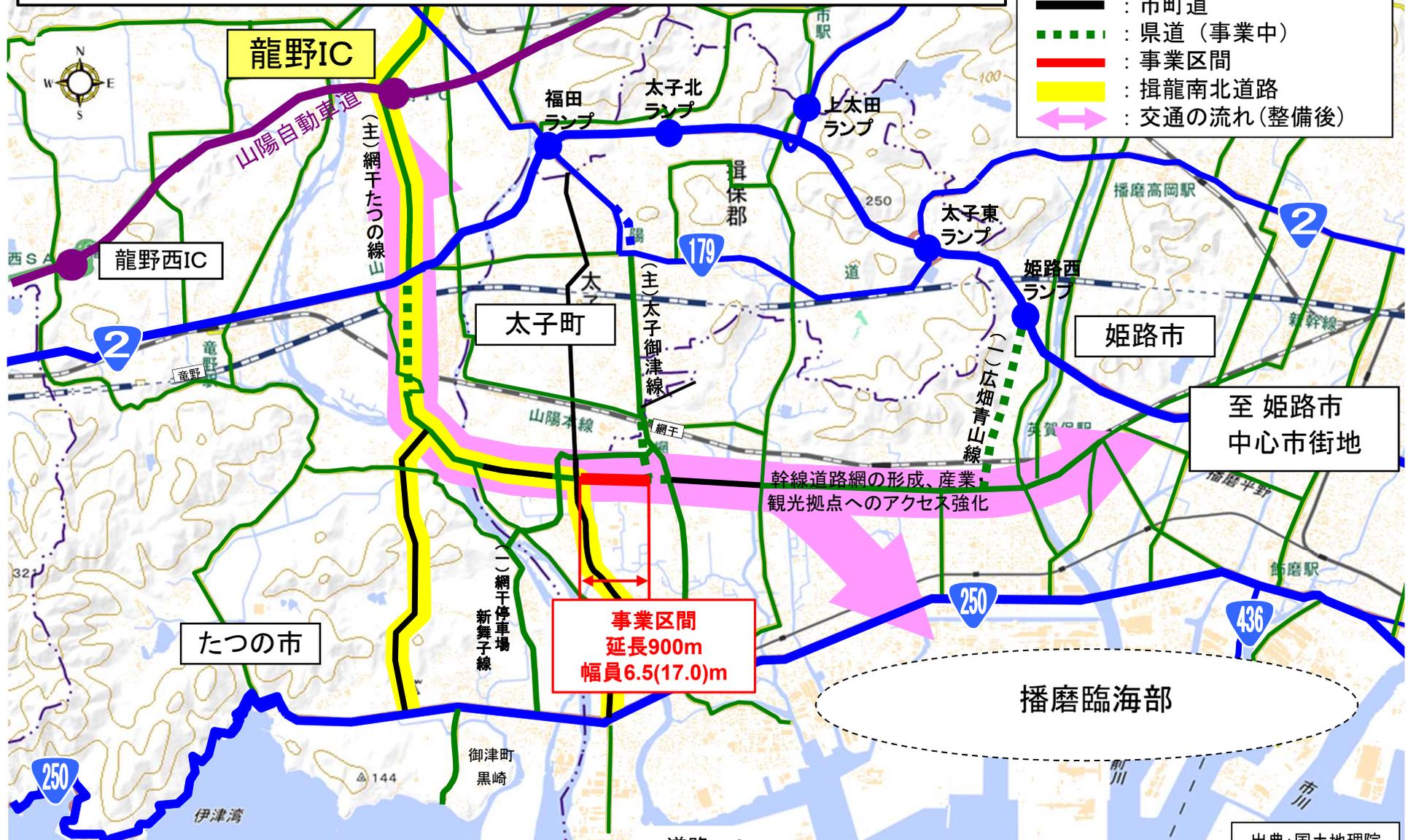
- : 事業区間
- : 県道
- : 県道(事業中)
- : 市道
- : 既設歩道
- : 小学校通学路
- ★ : 事故発生日点

事業の必要性2 幹線道路網の形成、産業・観光拠点へのアクセス強化

- ・揖龍南北道路等と一体となって幹線道路網を形成する。
- ・山陽自動車道龍野ICや国道2号と播磨臨海部が直結されるとともに、姫路市中心市街地へのアクセス性が向上する。

凡例

	: 高速道路
	: 国道
	: 県道
	: 市町道
	: 県道（事業中）
	: 事業区間
	: 揖龍南北道路
	: 交通の流れ（整備後）



出典：国土地理院

1. スケジュール
当初計画

工 種	年 度				
	H30	H31	H32	H33	H34
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： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365$ 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： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365$ 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 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)	
道路	道路改築事業 一般県道 網干停車場 新舞子線	① 走行時間短縮便益	7,543	計画交通： 8,400台/日 (H42)	1,121	1,081	40	7.4
		② 走行経費減少便益	611					
		③ 交通事故減少便益	116					
		計	8,270					

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 旭陽小学校などの通学生の安全性の向上
- 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（一）網干停車場新舞子線

（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）	○ 緊急輸送道路（補完ルート）の整備による防災機能の強化
		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）	○ 緊急輸送道路（補完ルート）の整備による防災機能の強化
		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	—
		交通安全対策	○ 歩道設置により通学生徒等の安全な通行を確保
②地域の活性化	地域間交流の促進	○ 太子町と姫路市間のアクセス性の向上	
	中心市街地の活性化	○ 山陽自動車道龍野インターチェンジと姫路市中心市街地のアクセス性の向上	
	地域産業の活性化	○ 山陽自動車道龍野インターチェンジと播磨臨海部のアクセス性の向上	
	観光支援	○ 山陽自動車道龍野インターチェンジと姫路市中心市街地のアクセス性の向上	
	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	○ JR網干駅へのアクセス強化	
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 歩道舗装を透水性舗装とし、雨水を地下に涵養	