

投資事業評価調書（継続：再評価〔第2回〕）

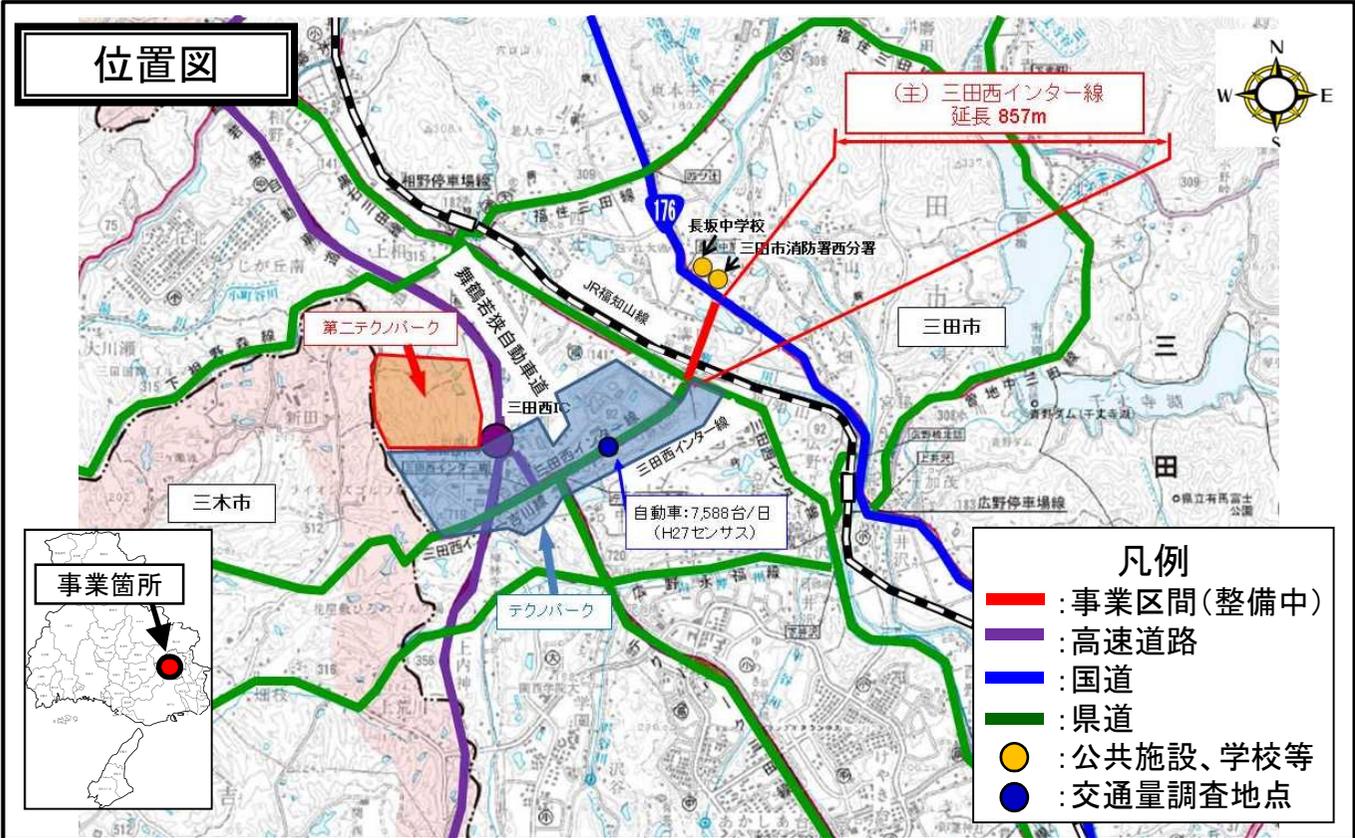
【評価調書様式3】

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 神山 泰 (県道班長 高田 隆史)	内線	4362 (4376)
事業種目	道 路	新規評価年度	平成17(2005)年度	現計画	前回評価時点
事業名	道路改築事業 主要地方道 さんだにし 三田西インター線	事業採択年度	平成18(2006)年度	総事業費	30億円
		着工年度	平成20(2008)年度	内用地補償費	10億円
		再評価年度	平成27(2015)年度	完成予定年度	令和4(2022)年度 平成31(2019)年度
				※R1年度公共事業審査会でR4への延伸報告済	
事業区間	さんだしみぞくち ながさか 三田市溝口～長坂	進捗率 (用補進捗率)	50% (100%)	27% (91%)	
		残事業費	15億円	22億円	
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】 10,000台/日[R12年予測] (10,600台/日[R12年予測])</p> <p>【現況交通量】 自動車：7,588台/日[H27センサス] (7,488台/日[H22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 平成22(2010)年より北摂三田第二テクノパークの開発が進められており、これまで16社の企業立地が進んだ。企業の物流機能強化の観点から国道176号と北摂三田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・総事業費・工期の変更概要】</p> <p>① 用地買収において、収用手続きに不測の時間を要したため、完了予定年度を令和4(2022)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50%(令和2(2020)年度末予定)、用地取得済</p> <p>② 令和元年度より橋梁下部工事に着手</p>				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見及び 対応方針 (H27再評価)	【審査会意見】事業継続は妥当 地域住民へ計画内容や事業の進捗状況を密に情報発信することにより、事業の円滑な推進に努められたい。		【対応方針】 住民説明会の実施やパンフレットによる事業説明を実施し、早期事業完了を目指す。		
(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 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> <p>② 費用便益比 B/C = 1.7(全体) (前回評価時点 B/C = 1.8) 、 B/C = 6.6(残事業)</p>				
(3) 環境適合性	<p>① 通過交通がバイパスに転換されることにより、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	左の理由	<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2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
<p>全体 (H18(2006)～ R4(2022))</p>	<p>【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 18,000m²</p>		
<p>前回再評価まで (実績)</p>	<p>【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 15,100m²(面積ベース進捗率 84%)</p>		
<p>過去 5年間 (H28(2015)～ R2(2020))</p>	<p>【事業費＝6億円】 ① 業進捗率 50% (用地進捗率 100%) ② 用地取得面積約 2,900m²(面積ベース進捗率 100%) 平成 31(2019)年度 用地買収完了</p>		
<p>今後 2年間 (予定) (R3(2021)～ R4(2022))</p>	<p>【事業費＝15億円】 ① 令和 4(2022)年度 全線供用予定</p>		<p>① 高速道路へのアクセス向上 ② 安全かつ円滑な交通を確保 ③ 地域間交流・連携の促進</p>

道路事業 主要地方道 三田西インター線



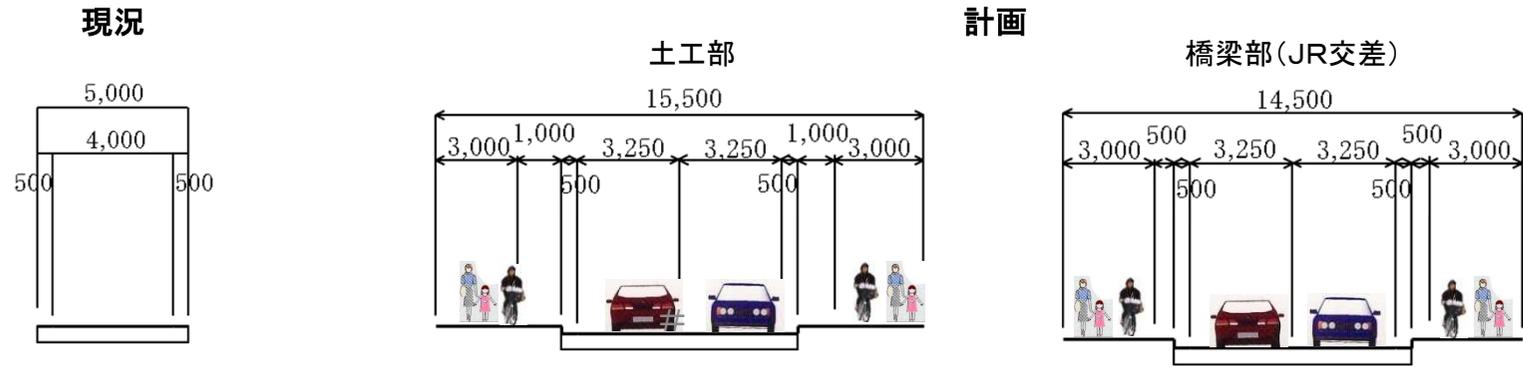
目的

- ① 高速道路へのアクセス向上
- ② 安全で円滑な交通の確保
- ③ 地域間の交流・連携の促進

事業概要

事業区間 : 三田市溝口～長坂
 総事業費 : 30億円
 内用地補償費 : 10億円
 事業期間 : H18～R4
 事業概要 : バイパス
 延長 : 857m
 費用便益比B/C : 1.7(全体) 6.6(残事業)

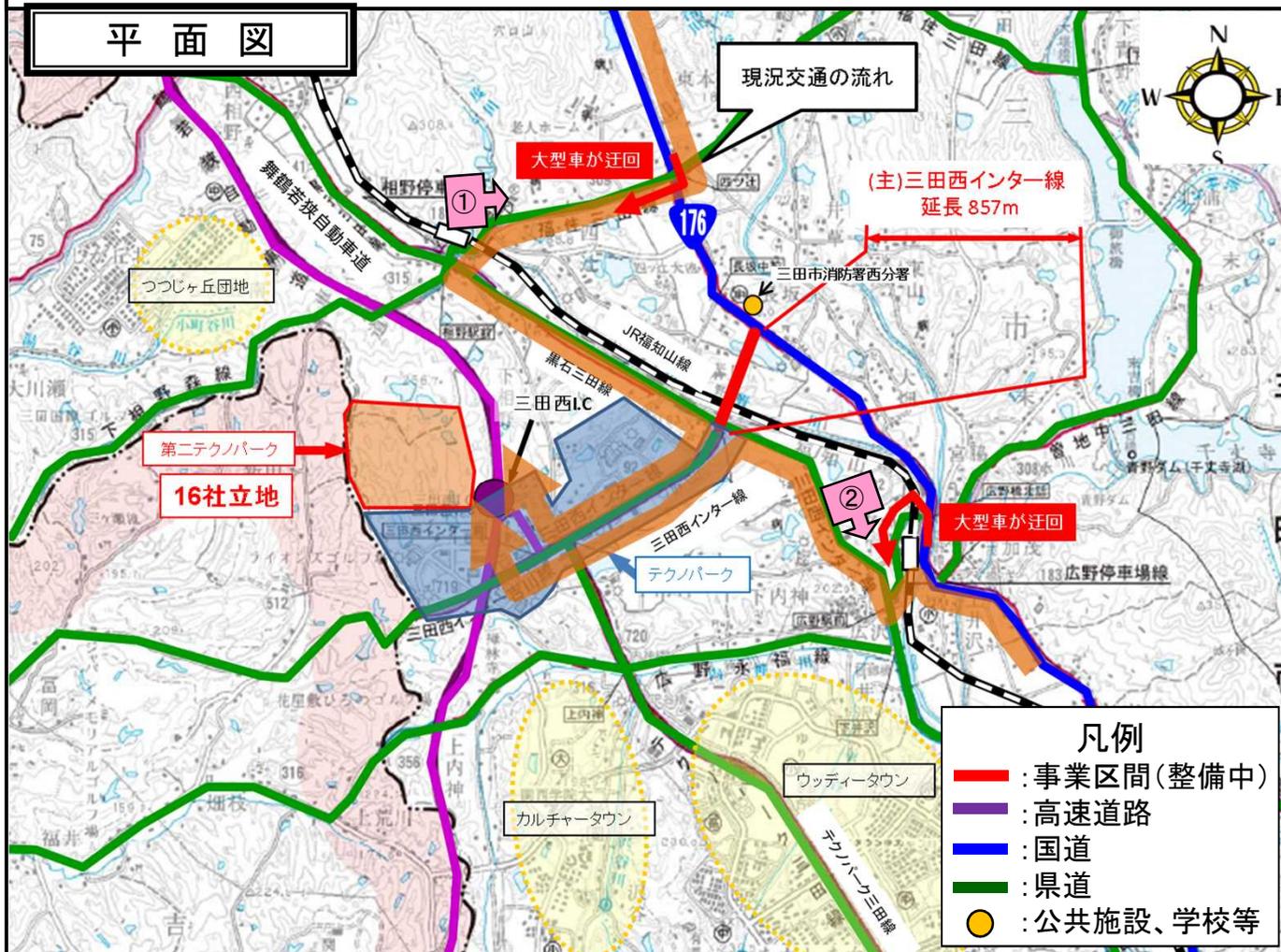
横断図



事業の必要性・優先性

- 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。
- 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。
- 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。

平面図



現況写真

① 大型車両の離合が困難

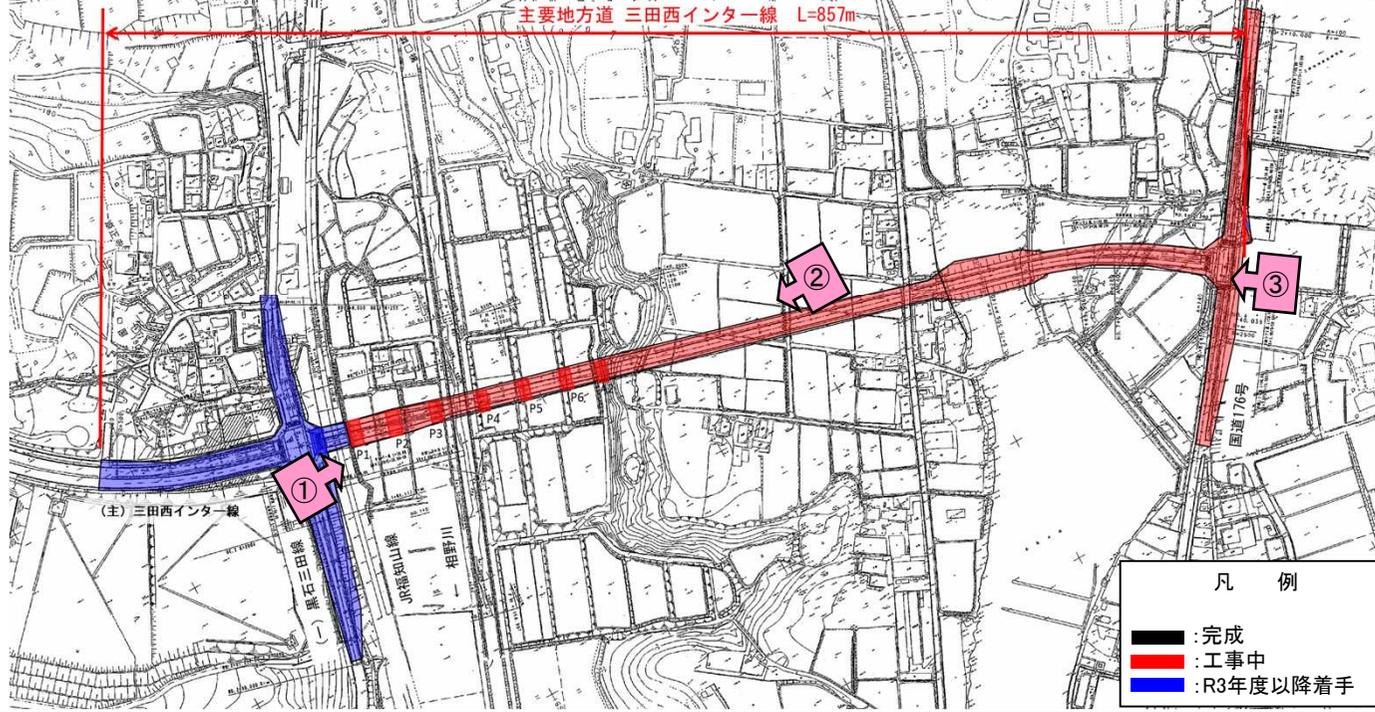


② 大型車両の離合が困難



進捗状況

事業進捗平面図



現況写真

① 工事進捗状況



② 工事進捗状況



③ 国道176号交差点



工程表

■ : 前回評価 (H27)
■ : 実施・計画

工種	年 度																
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
調査・設計	■	■	■														
用地補償			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
道路改良工事											■	■	■	■	■	■	
鉄道交差工事 (橋梁)											■	■	■	■	■	■	

事業の有効性・効率性

(1) 費用対効果

① 便益(B)の項目

評価の視点	効果項目(費用対効果の便益内容)
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)			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		
					(百万円)	(百万円)	(百万円)		
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	3,911	時間短縮: 8.2分 → 4.0分 計画交通量: 10,000台/日	2,694	2,658	36	1.7
			② 走行経費減少便益	633					
			③ 交通事故減少便益	76					
			計	4,620					
	主要地方道 三田西イン ター線	残事業費	① 走行時間短縮便益	3,911	時間短縮: 8.2分 → 4.0分 計画交通量: 10,000台/日	702	666	36	6.6
			② 走行経費減少便益	633					
			③ 交通事故減少便益	76					
			計	4,620					

(2) 費用対効果に含まれない効果

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)	○ 広域防災が起きたときの緊急医療・緊急物資の円滑な輸送を確保
①安全・安心の確保 (災害時)	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)	—
①安全・安心の確保 (災害時)	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)	—
①安全・安心の確保 (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
①安全・安心の確保 (平時)	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
②地域の活性化	中心市街地の活性化	—
②地域の活性化	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
②地域の活性化	観光支援	—
②地域の活性化	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解消

(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。
-------	---