

令和3年度 投資事業評価調書（継続：再評価〔第2回〕）

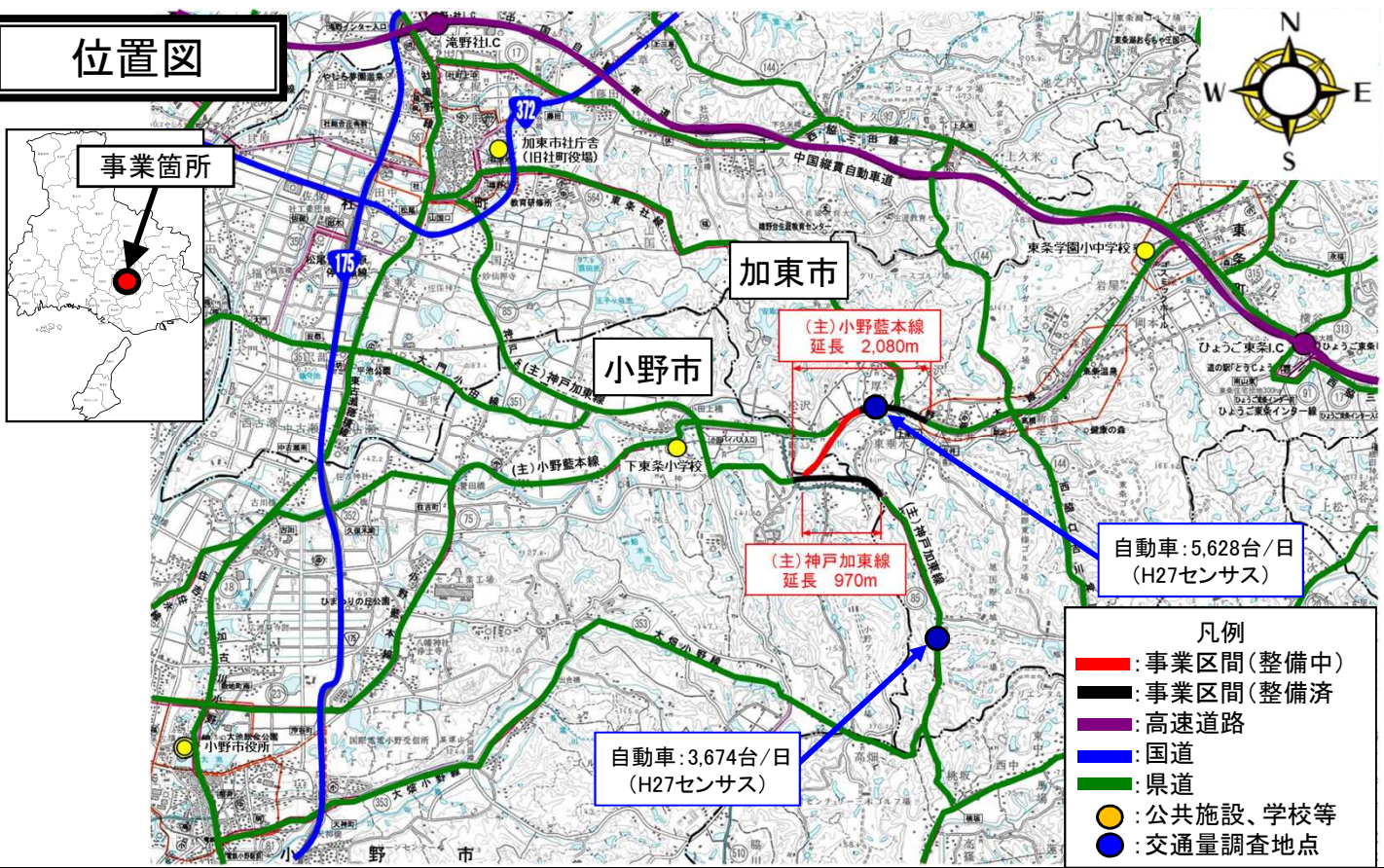
部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 田中 秀典 (県道班長 高田 隆史)	内線	4362 (4376)	
事業種目	道路	新規評価年度	平成18(2006)年度	現計画	前回評価時点	
事業名	道路事業 主要地方道 おのあimoto 小野藍本線 こうべかとう 神戸加東線	事業採択年度	平成19(2007)年度	総事業費	21億円	
		着工年度	平成19(2007)年度	内用地補償費	10億円	
		再評価年度	平成28(2016)年度	完成予定年度	令和6 (2024)年度	平成31 (2019)年度
				※R1年度公共事業審査会でR3への延伸報告済		
事業区間	おのしいけだちよう かとうしあつとし おおはた 小野市池田町～加東市厚利、大畑			進捗率 (用補進捗率)	91% (99%)	57% (94%)
				残事業費	2億円	9億円
事業の目的				事業内容 () 前回評価時点		
<p>小野藍本線は、国道175号(小野市)と北摂地域を結び、神戸加東線は、加東市の中心部と神戸市を結ぶ北播磨地域の幹線道路である。</p> <p>○安全で円滑な交通の確保 幅員狭小な現道をバイパス及び現道拡幅することにより、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 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>○地域間の交流・連携の促進 北播磨地域と北摂地域を結ぶ小野藍本線と北播磨地域と神戸市を結ぶ神戸加東線を整備することにより、地域間の交流・連携を促進する。</p>				<p>【延長】(全体) 3,050m (主)小野藍本線 2,080m(内整備済1,020m) (主)神戸加東線 970m(H25.4 供用済)</p> <p>【構造規格】第3種第3級</p> <p>【計画幅員】2車線 片側歩道2.5m 車道6.0m [全幅10.0m]</p> <p>【計画交通量】(主)小野藍本線 10,900台/日[H42 予測] (8,400台/日[H42 予測])</p> <p>【現況交通量】 自動車 5,628台/日[H27 センサ] (5,751台/日[H22 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>すでに供用開始した神戸加東線では、交通量が約2割増加(H22センサ:3,132台→H27センサ3,674台)しており、当事業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】 用地買収において、価格の開きや相続問題の解決で、交渉に時間を要していることから、完了予定年度を令和6年度に変更する。</p>					
進捗状況	<p>② 進捗率は事業費ベースで91%、用地取得で99%(令和3年度末予定)</p> <p>②平成25年4月に神戸加東線、平成31年3月に小野藍本線現道拡幅部(L=1,020m)を供用した。</p> <p>③令和元年度に東条川を渡る橋梁(松沢橋)に着手しており、今年度より上部工の施工を行う。</p>					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見及び 対応方針 (H28年度再評価)	【審査会意見】継続妥当 特になし		【対応方針】 —			
(1)必要性	<p>①小野藍本線は、幅員狭小で大型車の離合が困難であるため、本バイパス等の整備により、円滑な交通を確保する。</p> <p>②小野藍本線路肩も狭く危険な状態であるため、歩道を設置し歩行者の安全な通行を確保する。</p> <p>③北播磨地域と北摂地域を結ぶ小野藍本線と北播磨地域と神戸市を結ぶ神戸加東線を整備し、地域の交流・連携強化を促進する。加東市と小野市は、ゴミ処理場や斎場を事務組合により共同運営しており、本事業により2市の連携強化を図る。</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=1.9)、B/C=3.6(残事業)</p> <p>②事業完了後の現道の管理引継について、小野市、加東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、早期供用の要望の声強い。</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	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。					
再評価の 結果	継続	左の理由	事業の必要性は事業採択時と変わっておらず、残工区の早期供用を望む地元の声強いことから、継続して事業を実施する必要がある。			

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 小野藍本線 主要地方道 神戸加東線
<p> (主)小野藍本線 延長 2,080m (主)神戸加東線 延長 970m 松沢橋 (仮称) </p> <p> 凡例 ■ : 事業区間 ■ : 改良済(事業区間) ■ : 県道 </p>			
事業進捗状況・予定		整備効果	
全体 H19(2007) ~ R6(2024)	【事業費=21億円】 延長 3,050m 工事：橋梁 1 橋(106m) 用地：約 28,100m ²		
前回再評価 まで (実績)	【事業費=12億円】 ① 事業進捗率 57% (用地進捗率 94%) ② 用地取得面積約 24,900m ² (面積ベース進捗率 89%) ③ 神戸加東線(L=970m) 平成 25 年 4 月供用		
過去 5 年間 H29(2016) ~ R3(2021)	【事業費=7億円】 ① 事業進捗率 91% (用地進捗率 99%) ② 用地取得面積約 2,100m ² (面積ベース進捗率 98%) ③ 小野藍本線(L=1,020m) 平成 31 年 3 月供用 ④ 松沢橋(仮称) 下部工完了、上部工着手	小野藍本線の現道拡幅部の供用により、安全で円滑な交通を確保。	
今後 3 年間 (予定) R4(2022) ~ R6(2024)	【事業費=2億円】 ① 令和 4 年度 用地買収完了予定 ② 令和 6 年度 全線供用予定	通過交通がバイパスに転換することにより、現道沿い集落の生活環境が改善されるとともに、安全で円滑な交通を確保する。	

道路事業 主要地方道 小野藍本線・神戸加東線

位置図



目的

- ①安全で円滑な交通の確保
- ②安全な歩行者通行の確保
- ③地域間の交流・連携の促進

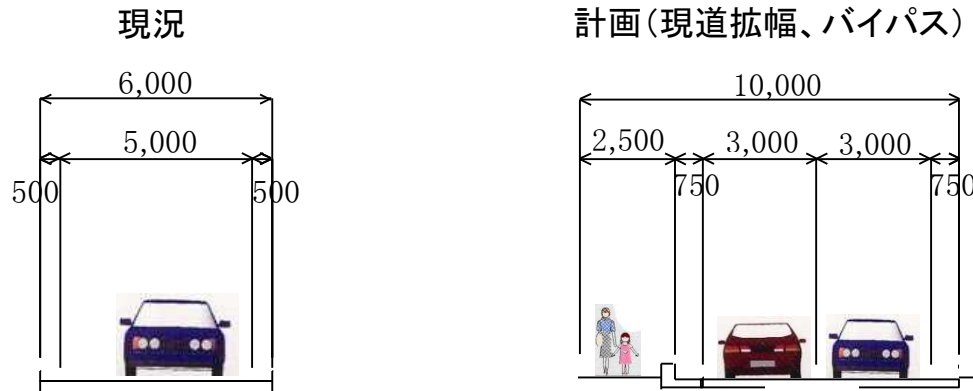
事業概要

事業区間：小野市池田町～加東市厚利、大畑
 総事業費：21億円
 内用地補償費：10億円
 事業期間：平成19年度～令和6年度
 事業概要：【構造規格】第3種第3級
 【計画幅員】2車線
 片側歩道2.5m 車道6.0m
 [全幅10.0m]

延長：(全体) 3,050m
 (主)小野藍本線 2,080m
 (内整備済1,020m)
 (主)神戸加東線 970m
 (H25.4供用済)

費用便益比B/C: 1.8(残事業: 3.6)

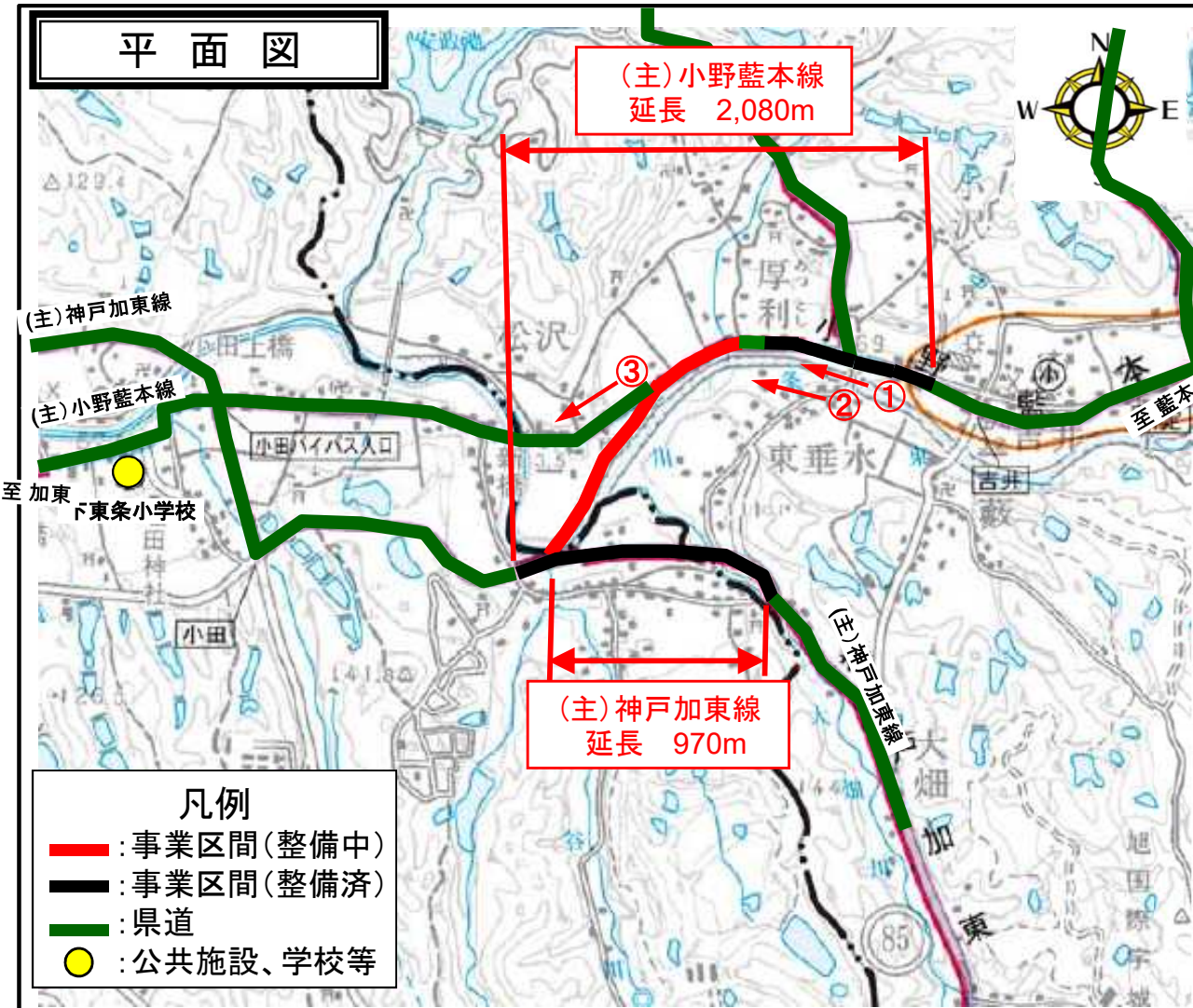
横断図



事業の必要性・優先性

- ①幅員狭小で離合が困難であるため、バイパス等の整備により、円滑な交通を確保する
- ②路肩も狭く危険な状態であるため、歩道を設置し歩行者の安全な通行を確保する
- ③北播磨地域と北摂地域を結ぶ小野藍本線と北播磨地域と神戸市を結ぶ神戸加東線を整備し、地域の交流・連携強化を促進する

平面図



①幅員が狭く離合が困難



②路肩が狭く歩行者が危険

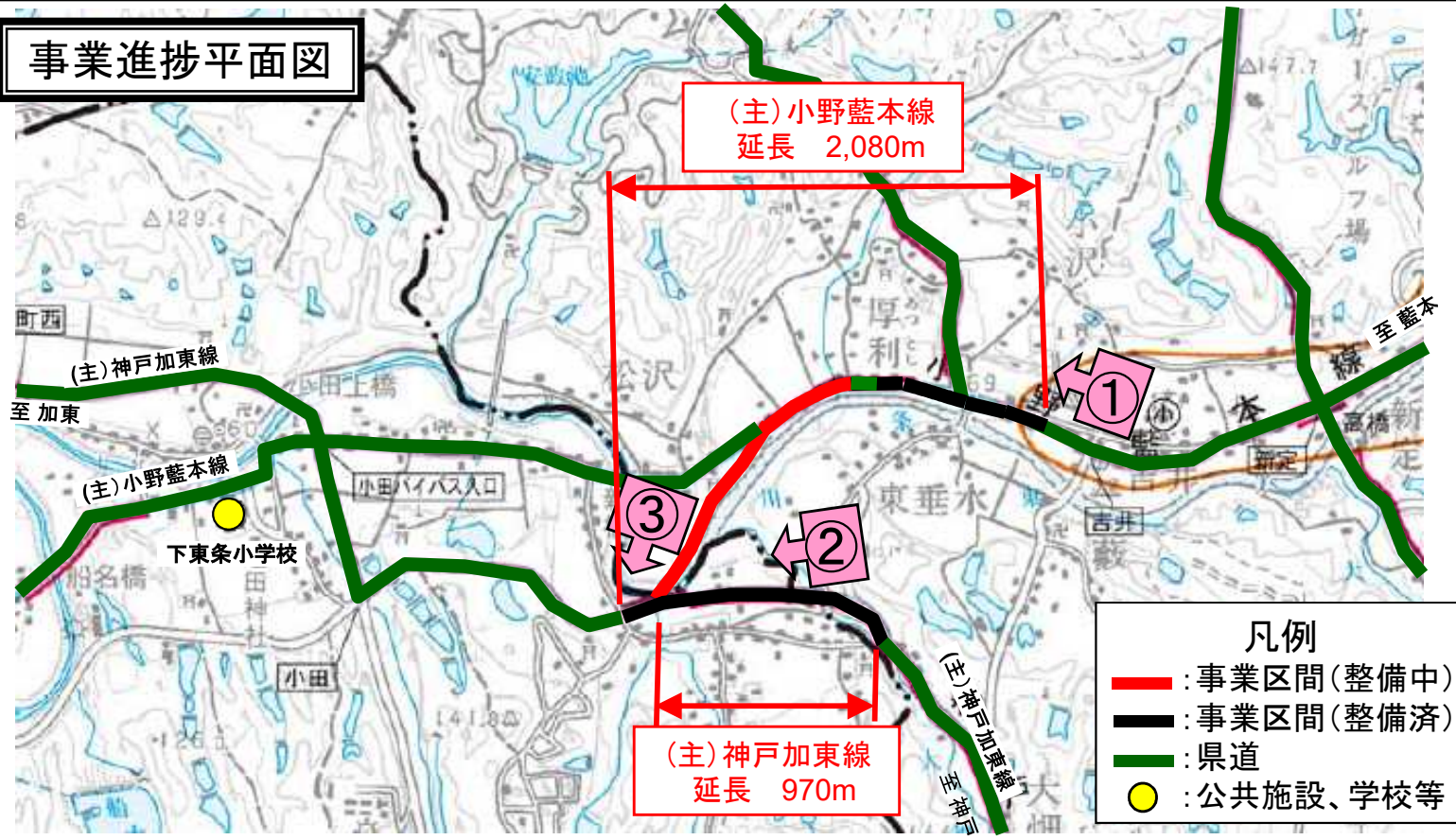


③地域の交流・連携強化



進捗状況

事業進捗平面図



工程表

■ : 前回計画
 ■ : 実施・計画

年度	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5	R6
調査設計	■	■																
小野藍本線 (バイパス)	用地補償	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	橋梁工事											■	■	■	■	■	■	
	道路改良工事											■	■	■	■	■	■	■
小野藍本線 (現道拡幅)	用地補償		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	道路改良工事				■	■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	
神戸加東線 (バイパス)	用地補償	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	道路改良工事			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	

現況写真

①小野藍本線(現道拡幅部) 整備済



②神戸加東線(バイパス部) 整備済



①小野藍本線(バイパス部) 工事進捗状況



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)
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 費用便益費(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	主要地方道 小野藍本線・ 神戸加東線	全体 事業費	走行時間短縮便益	4,660	時間短縮: 7.8→4.5 2.1→2.1 計画交通量: 10900台/日 4100台/日	2,864	2,739	125	1.8
			走行経費減少便益	514					
			交通事故減少便益	87					
			計	5,261					
	残事 業費	走行時間短縮便益	784	時間短縮 7.8→4.5 2.1→2.1 計画交通量: 10900台/日 4100台/日	225	178	47	3.6	
		走行経費減少便益	26						
		交通事故減少便益	2						
		計							

※本表の費用便益比は、神戸加東線及び小野藍本線の開通により一体的な効果を発揮することから、両工区を対象として算出した。

(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)	—	
		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	—	
		交通安全対策	○	歩道の整備による歩行者の安全性確保
②地域の活性化	地域間交流の促進	○	加東市から神戸市、小野市、三木市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	○	加東市から小野クリーンセンターへのアクセス性向上	
	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、路線バスの定時性確保	
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	○	歩道舗装を透水性舗装とし、雨水を地下に涵養	

(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。
-------	-------------------------------------