

新規事業評価調書

【道路事業】

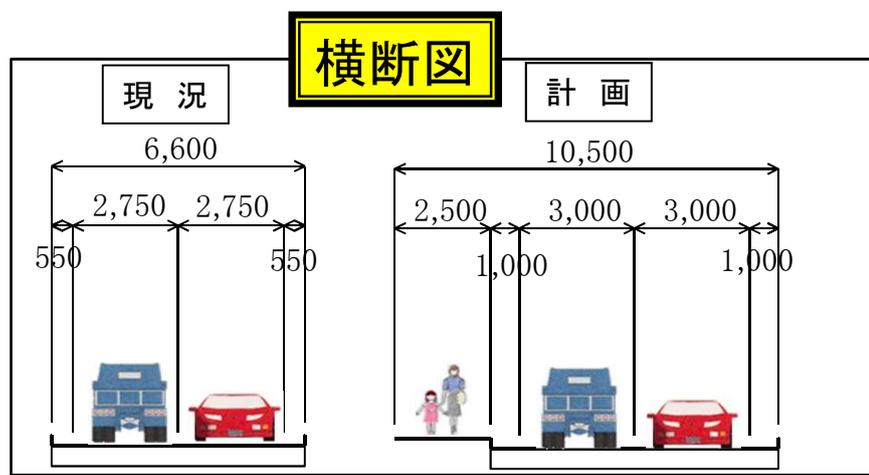
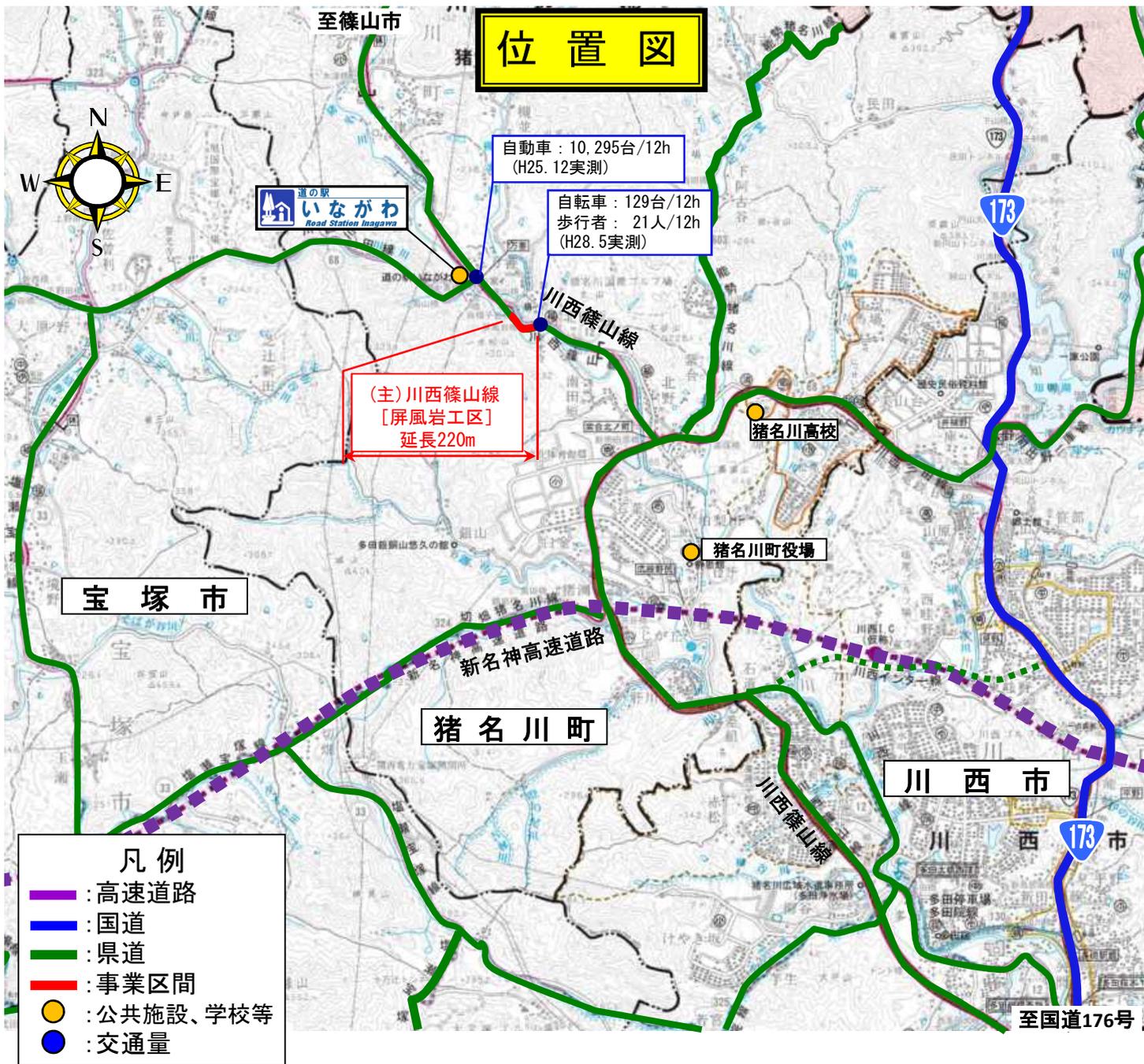
主要地方道 川西篠山線

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 嶋田博文 (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 <small>かわにしきやま</small> 主要地方道川西篠山線 〔屏風岩〕 | 川辺郡猪名川町 <small>きたたはら</small> 北田原 | 4.3億円 | 1.6億円 | 平成29年度 | 平成33年度 |
| 事業目的 | | | 事業内容 | | | |
| <p>本路線は、川西市の国道176号を起点に、猪名川町を經由し篠山市に至る阪神北・丹波地域の南北幹線道路である。</p> <p>○円滑な交通の確保 線形不良で幅員狭小な現道を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、歩行者の安全な通行を確保する。</p> <p>○道の駅へのアクセス強化 地域の交流拠点となっている道の駅「いながわ」へのアクセスを強化する。</p> | | | <p>【延長】220m</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 歩道2.5m(全幅10.5m)</p> <p>【計画交通量】13,500台/日(H42予測)</p> <p>【現況交通量】</p> <p>自動車：10,295台/12h(H25実測) 自転車：129台/12h(H28実測) 歩行者：21人/12h(H28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本区間は、線形不良(現況最小曲線半径30m(基準60m))に加え、曲線部に必要な幅員がなく、大型車やバス等は離合が困難で、自転車通学している猪名川高校の生徒にとっても危険な状況である。また、交通事故(人身2件(過去5年)、物損事故4件(過去1年))も発生している。このため、線形改良及び道路拡幅により安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>②本区間は、歩道が途切れ、また路肩が狭く、歩行者通行が危険である。このため、歩道を整備し、歩行者の安全な通行を確保する。</p> <p>③地域の交流拠点となっている道の駅「いながわ」へのアクセスを強化することで、地域の活性化に寄与する。</p> <p>④地域の防災道路強靱化プランの「緊急輸送道路の残る未改良区間10km」に該当する本区間を2車線化することで、災害に強い道路ネットワークを構築する。</p> | | | | |
| (2) 有効性・効率性 (執行環境状況) | | <p>①費用便益比 B/C=2.1</p> <p>②線形改良・道路拡幅により、移動時間の短縮、歩行者の安全確保及び交通事故の減少等が図られる。</p> <p>③地元の北田原地区から早期整備の要望があり、事業執行環境が整っている。</p> | | | | |
| (3) 環境適合性 | | <p>①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付けられており、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> | | | | |



道路-2

交通の円滑化と安全性の確保

- ・現道は、線形不良(急カーブR=30m)に加え、曲線部に必要な拡幅がとれておらず、大型車の離合が困難
- ・現道では、過去5年で2件の人身事故(車同士の正面衝突、車と自転車の衝突)や直近1年で4件の物損事故が発生
- ・現道は、自転車・歩行者利用があるが、路肩が狭く、歩道未整備のため危険



線形不良(急カーブ)



大型車離合困難



路肩が狭く自転車が危険



歩道が無く通学生が危険



改良済み区間(歩道整備済)



幅員狭小・歩道未整備区間



幅員狭小・歩道未整備区間



改良済み区間(歩道整備済)

1. 実施工程表
当初計画

| 工種 | 年度 | | | | |
|-------|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 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 (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 川西篠山線 | ① 走行時間短縮便益 | 677 | 計画交通： 13,500台/日 (H42) | 352 | 341 | 11 | 2.1 |
| | | ② 走行経費減少便益 | 52 | | | | | |
| | | ③ 交通事故減少便益 | 2 | | | | | |
| | | 計 | 731 | | | | | |

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

① 道の駅へのアクセス性向上による休憩機能・情報発信機能・連携機能の充実

道路街路事業の効果

対象事業：道路事業（主）川西篠山線 屏風岩

（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） | ○ 緊急輸送道路としての機能強化 |
| | | 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） | — |
| | | 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 | ○ 線形改良・道路拡幅・歩道整備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 | ○ 道の駅アクセスの向上に伴う、地域連携機能の充実 | |
| | 中心市街地の活性化 | — | |
| | 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 | — | |