

新規事業評価調書

【道路事業】

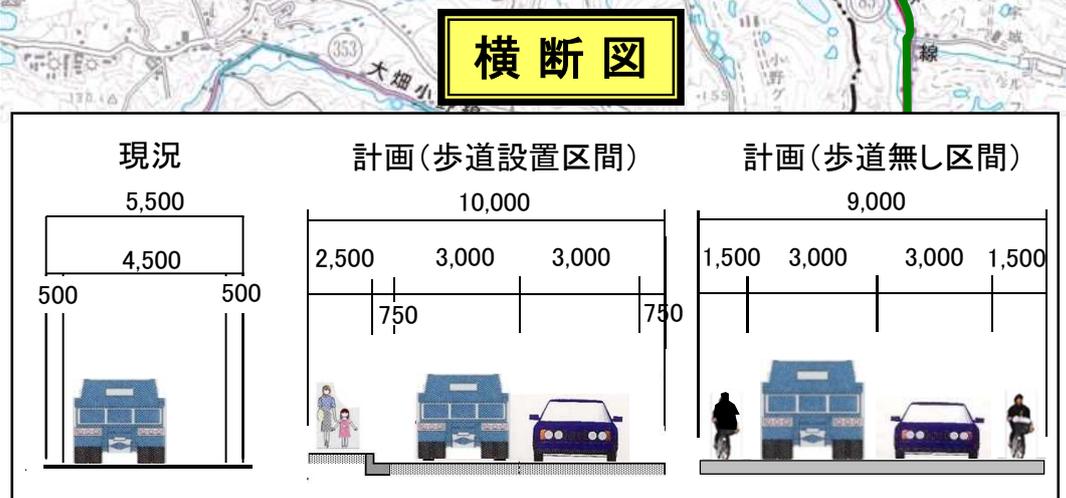
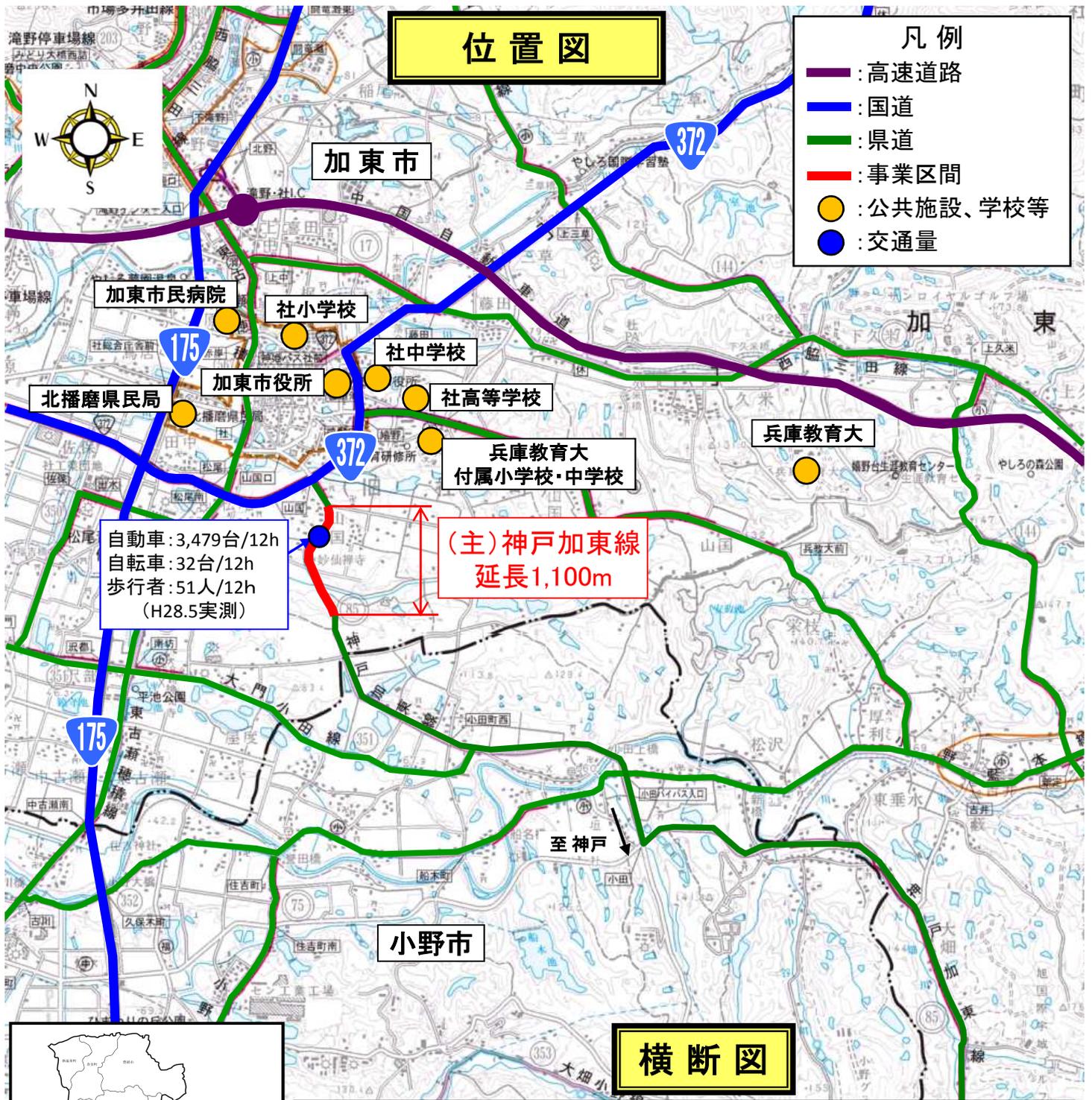
主要地方道 神戸加東線

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 主要地方道神戸加東線 〔山国〕	かとうしやまくに 加東市山国	約 4.0 億円	約 1.2 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、神戸市から加東市中心部に至る道路であり、北播磨地域の生活、観光、産業を支える南北幹線道路である。</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 歩道の整備により、通学児童等の安全な通行を確保する。</p> <p>○防災機能の強化 災害時に防災拠点となる市役所や避難場所となる小中学校等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3級</p> <p>【計画幅員】 北側500m：2車線 片側歩道2.5m ：車道6.0m（全幅10.0m） 南側600m：2車線 歩道無し ：車道6.0m（全幅9.0m）</p> <p>【計画交通量】 3,700台/日（H42予測）</p> <p>【現況交通量】 自動車： 3,479台/12h（H28実測） 自転車： 32台/12h（H28実測） 歩行者： 51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 集落内を通過する現道は、幅員が狭小（最小車道幅員4.5m、1車線）で大型車の離合が困難な状況であり、過去5箇年（H23～H27）に交通事故が3件発生している。このため、道路拡幅により、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>② 現道は、社小・社中学校の通学路（通学生約30人）にもなっているが、歩道が無く、また、路肩が狭く危険である。また、加東市通学路交通安全プログラム現地点検（H27.9実施、加東市・加東警察等）においても、当該区間での通学児童の危険性が指摘されている。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 現道周辺には、災害時に対策本部が設置される加東市役所や避難所（小・中学校等）がある。このため、現道を2車線に拡幅することにより、災害時における避難場所等へのアクセス道路としての機能を強化する。</p> <p>④ 本路線の未改良区間は2箇所のみであり、このうち、1箇所（三木市桃坂）はH28年度から事業着手している。残る未改良箇所の本事業区間についても、早期に事業着手し、道路ネットワーク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=2.8</p> <p>② 2車線改良により、移動時間短縮、歩行者の安全確保及び交通事故の減少が図られる。</p> <p>③ 地元の山国区より908名の署名要望書が提出されるなど、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>					



交通の円滑化と安全性の確保

- ・幅員狭小(最小車道幅員4.5m、1車線)のため、大型車の離合が困難
- ・路肩が狭く、歩道が無い。通学児童等の利用者が危険
- ・現道区間において、交通事故が3件発生(過去5年間:H23~H27)



防災機能の強化

・災害時において、現道は、避難所や病院、市役所庁舎へのアクセス道路となるが、幅員狭小(車道幅員4.5m)のボトルネック箇所となっており、大型車の離合が困難



幅員が狭く離合が困難なため、車道をはみ出してしまふ大型車

周辺状況図



1. スケジュール
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： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365$ 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 主要地方道 神戸加東線	① 走行時間短縮便益	955	計画交通： 3,700台/日 (H42)	366	319	47	2.8
		② 走行経費減少便益	48					
		③ 交通事故減少便益	4					
		計	1,007					

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 社小学校などの通学者の安全性の向上
- ② 緊急輸送道路（補完ルート）の整備による防災機能の強化

道路街路事業の効果

対象事業：道路事業（主）神戸加東線

（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	○ 社小学校など地元児童・生徒の安全な通行を確保
②地域の活性化	地域間交流の促進	○ 加東市中心市街地から神戸市へ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	—	
	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	—	