

# 新規事業評価調書

## 【道路事業】

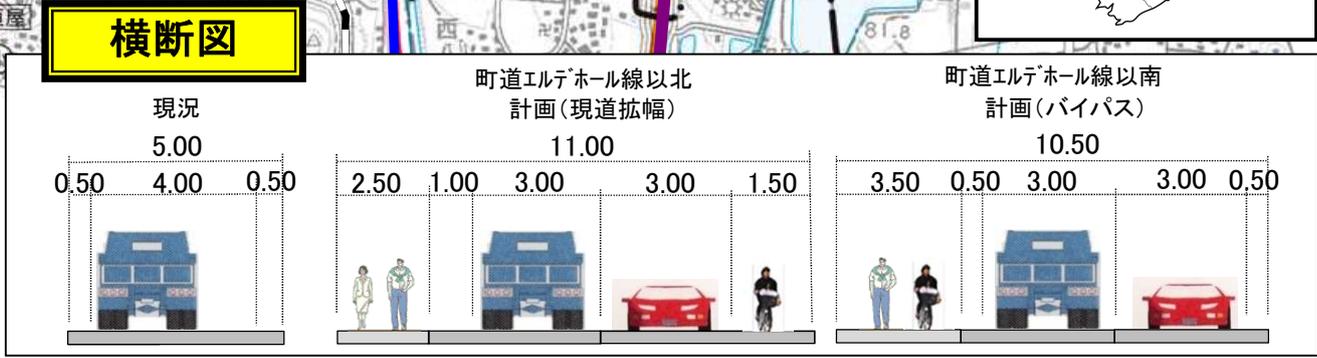
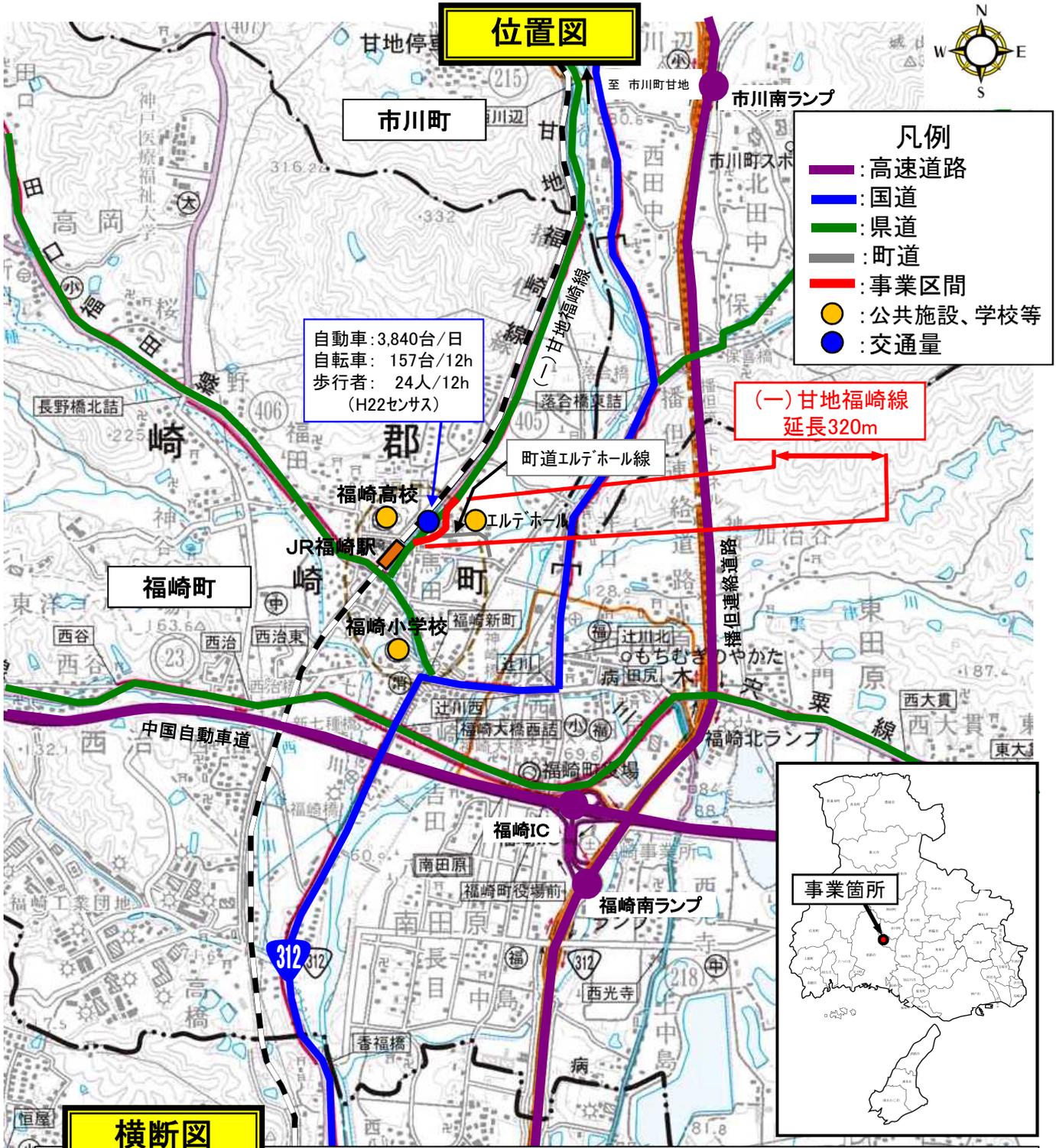
一般県道 甘地福崎線

県土整備部

土木局 道路街路課

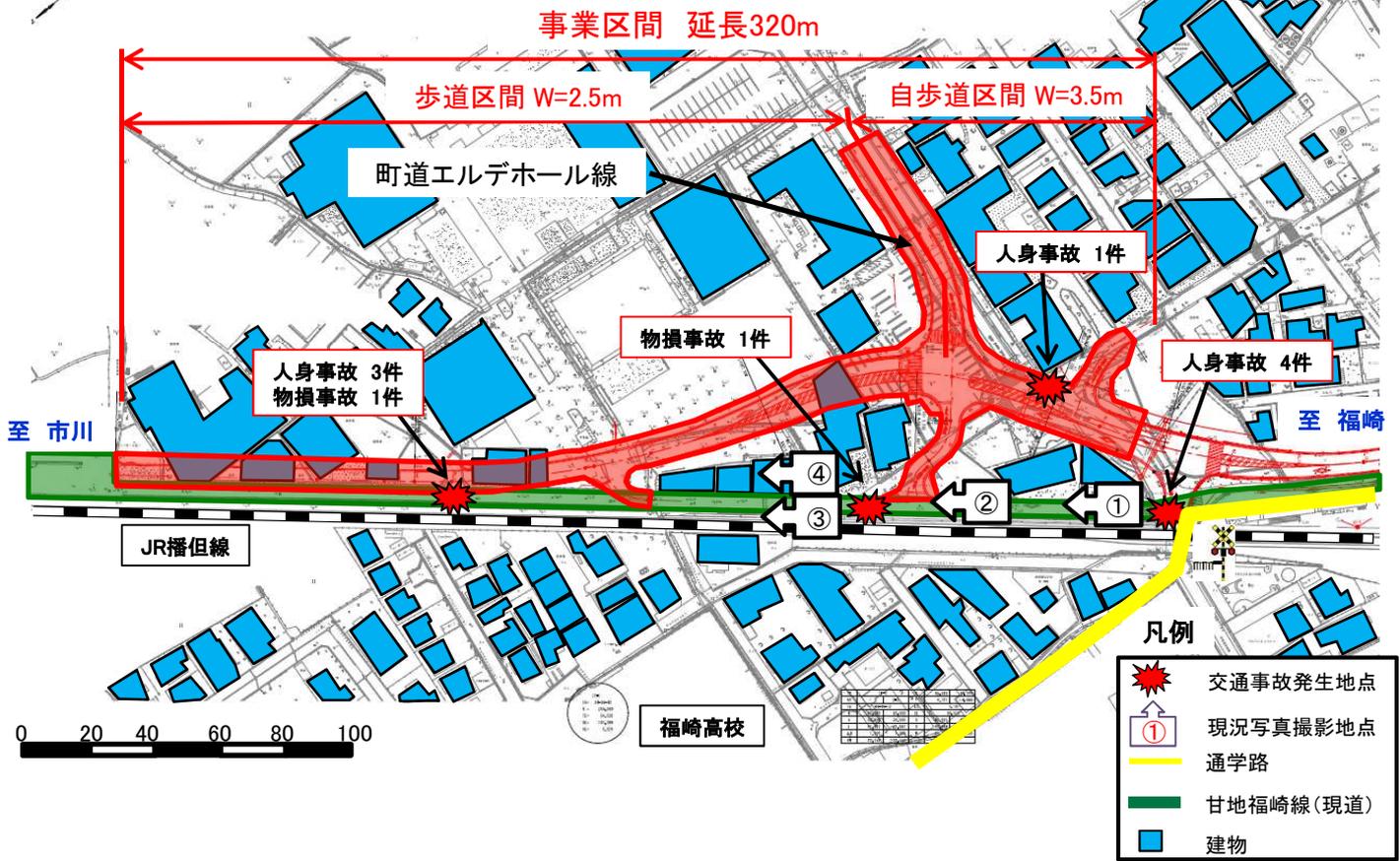
新規事業評価調書（新規）

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 一般県道甘地福崎線 〔福崎駅前〕	神崎郡 <sup>ふくさきちやう</sup> 福崎町 福田 <sup>ふくだ</sup>	5.4 億円	3.7 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、神崎郡市川町甘地から神崎郡福崎町中心部に至る道路であり、国道 312 号を補完する南北幹線道路である。</p> <p>○円滑な交通の確保 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>○鉄道駅へのアクセス強化 駅前広場の整備が進められている JR 福崎駅へのアクセスを強化する。(平成 30 年度完成予定)</p>			<p>【延長】 320m</p> <p>【構造規格】 第 4 種第 3 級</p> <p>【計画幅員】 町道以北：2 車線 片側歩道 2.5m ：車道 6.0m (全幅 11.0m) 町道以南：2 車線 片側自歩道 3.5m ：車道 6.0m (全幅 10.5m) ※町道：町道エルデホール線</p> <p>【計画交通量】 3,800 台/日 (H42 予測)</p> <p>【現況交通量】 自動車：3,840 台/日 (H22 センサ) 自転車： 157 台/12h (H22 センサ) 歩行者： 24 人/12h (H22 センサ)</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 現道は、人家等と JR 播但線に挟まれた幅員が狭小(最小車道幅員 4.0m)で、大型車の離合が困難な状況である。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、県立福崎高校の通学経路であり、また JR 福崎駅利用者の通勤経路にもなっているが、路肩が狭く危険である。過去 5 箇年 (H23～H27) の間に 10 件 (人身 8 件、車両 2 件) の交通事故が発生している。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 本事業により、福崎駅へのアクセス性を高めることで交通結節機能を強化するとともに、町施行の福崎駅周辺整備をまちづくりの観点から支援する。</p>					
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>① 費用便益比 B/C=1.3</p> <p>② 2 車線改良により、歩行者の安全確保および交通事故の減少が図られる。</p> <p>③ 地元町内会及び福崎高校 PTA より早期整備の要望がなされており、また大規模地権者である地元企業より事業用地の無償提供の申出があるなど、事業執行環境が整っている。</p> <p>④ 完成後の一部現道の管理引継について、福崎町と協議が整っている。</p>					
(3) 環境適合性	<p>① 車道舗装を排水性舗装とし、交通による騒音を低減し、沿道環境の改善を図る。</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 福崎町が施行している駅前広場の整備と一体となって整備推進する必要がある。</p>					



# 交通の円滑化と安全性の向上

- ・道路幅員が狭く(最小車道幅員4.0m)、大型車両のすれ違いが困難
- ・福崎高校があり、生徒通学時やJR福崎駅利用者の危険性等から、地元自治会やPTAから要望があげられている。
- ・現道区間において交通事故が10件発生(過去5年間:H23~H27)



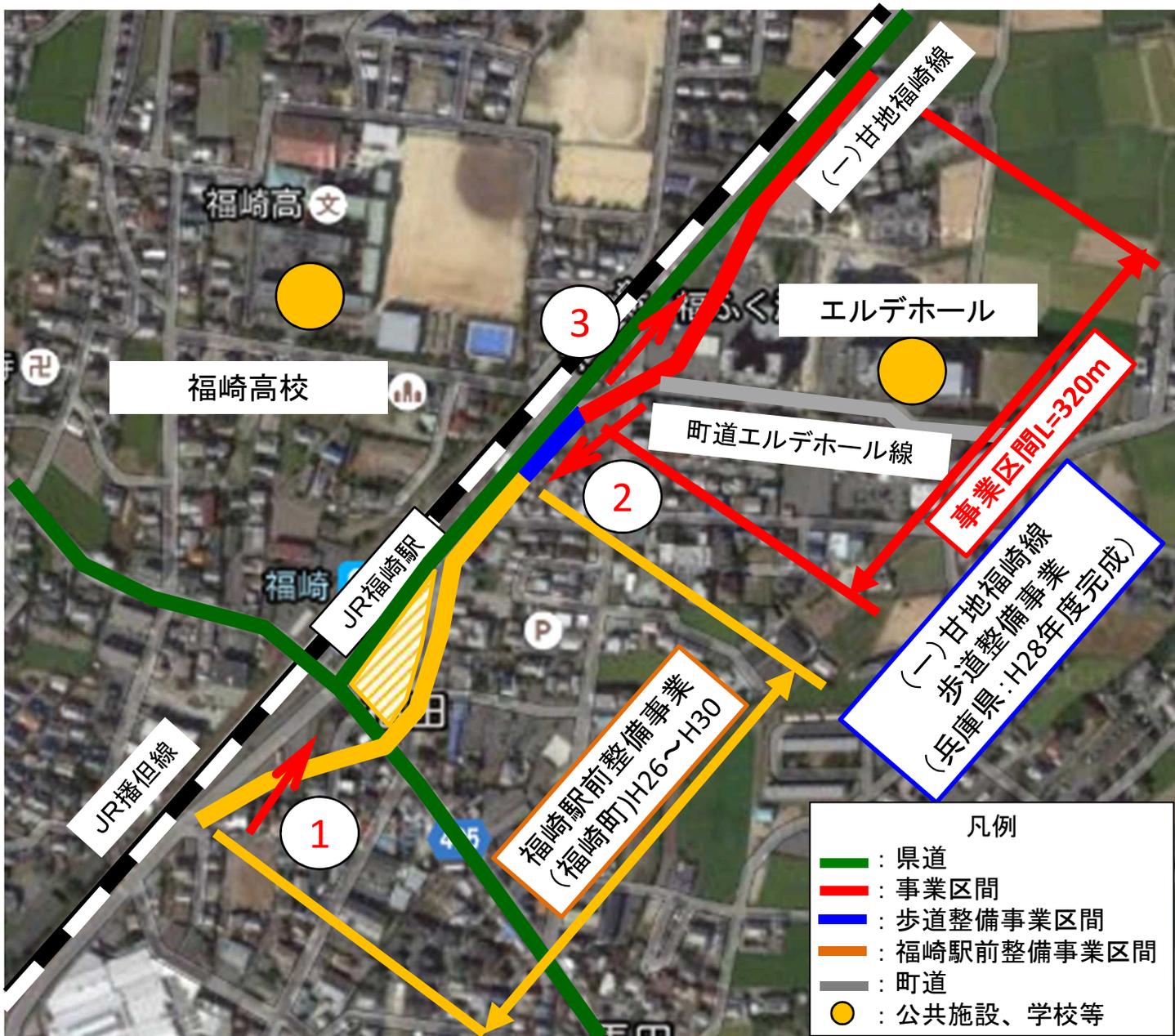
**過去5年間(H23~H27年)の交通事故発生件数**

年	発生件数
23	1
24	2
25	4
26	0
27	3
計	10

人身 8件、車両 2件



# 周辺状況図



1  
福崎駅前整備事業区間  
(福崎町施行中)



2  
歩道整備事業区間  
(兵庫県施行中)



3  
幅員狭小区間  
(W=4.0m)

## 1. スケジュール

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	事業費	維持管理費	
					(百万円)	(百万円)	(百万円)	
道路	道路改築事業 一般県道 甘地福崎線	① 走行時間短縮便益 480		計画交通： 3,800台/日 (H42)	425	413	12	1.3
	② 走行経費減少便益 64							
	③ 交通事故減少便益 2							
	計 546							

### (2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① JR 福崎駅へのアクセス性向上による利便性の向上
- 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）甘地福崎線

### （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）	—
		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	○ 通過交通のバイパスへの転換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	○ 市川町と福崎町のアクセス強化による地域間交流の促進	
	中心市街地の活性化	○ J R福崎駅周辺整備事業と一体となって駅前及びその周辺を活性化	
	地域産業の活性化	○ 市川町と福崎町のアクセス強化による地域産業の活性化	
	観光支援	○ J R福崎駅周辺整備事業で整備される観光拠点へのアクセス強化	
	地域プロジェクト等支援	○ J R福崎駅周辺整備事業と一体となって駅前及びその周辺を活性化	
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	○ J R福崎駅への利便性の向上	
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	