

新規事業評価調書

【道路事業】

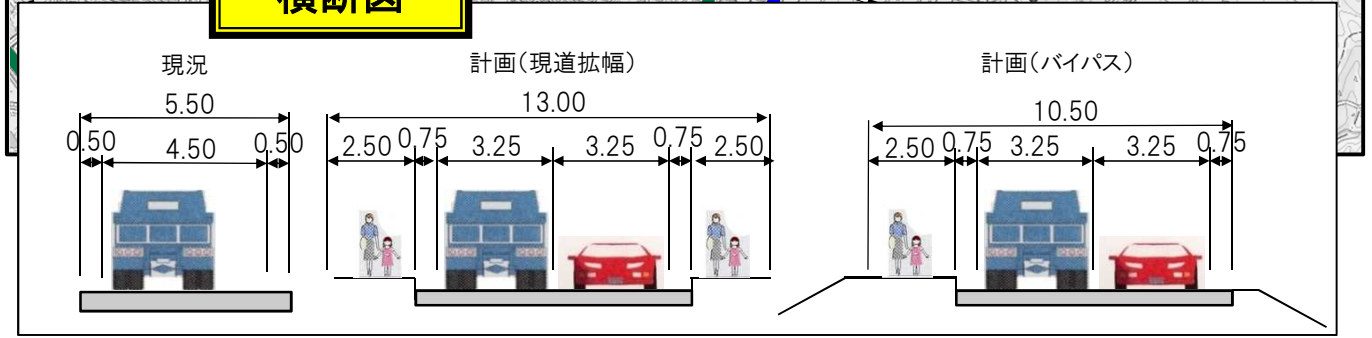
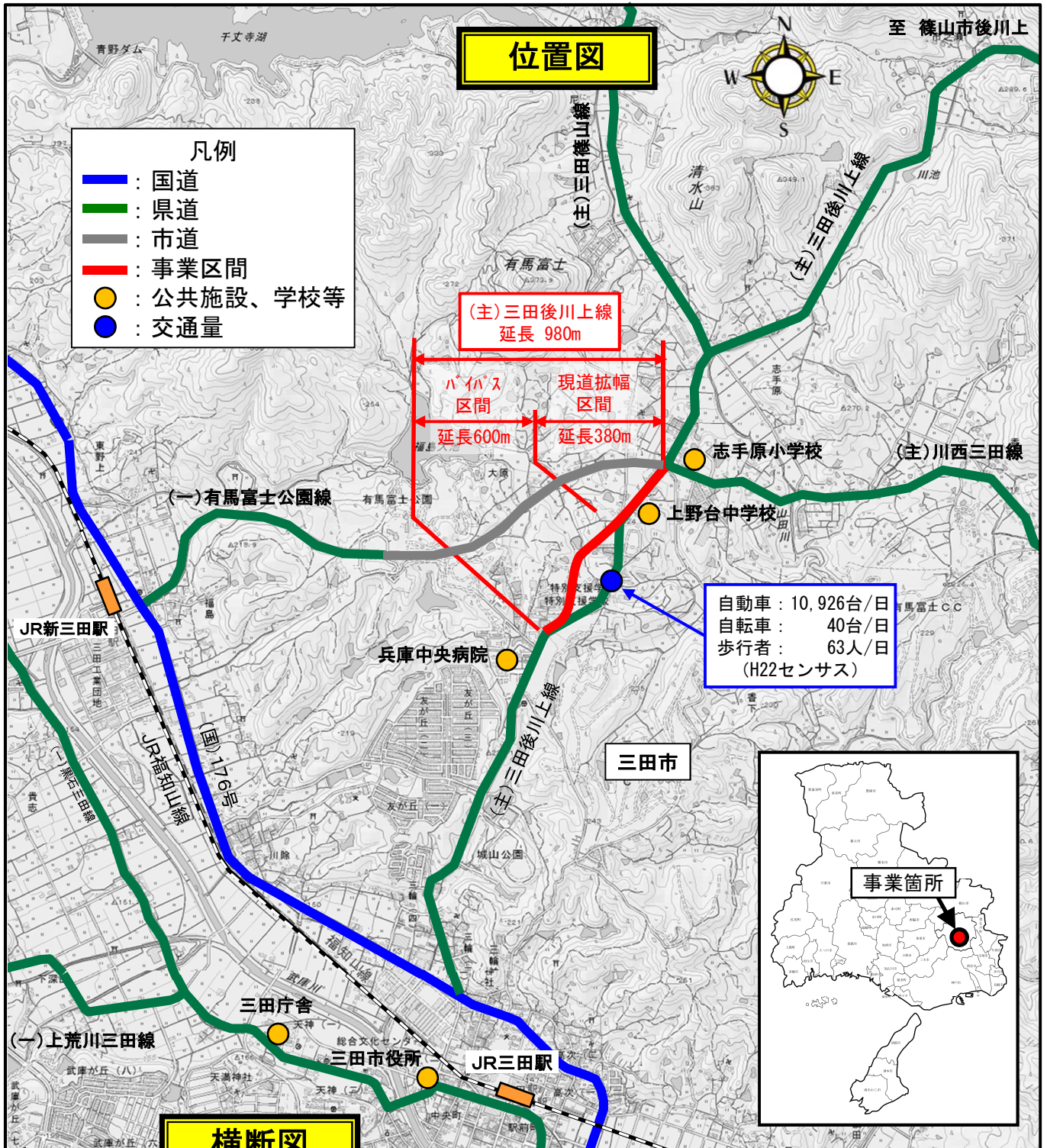
主要地方道 三田後川上線

県土整備部

土木局 道路街路課

投資事業評価調書（新規）

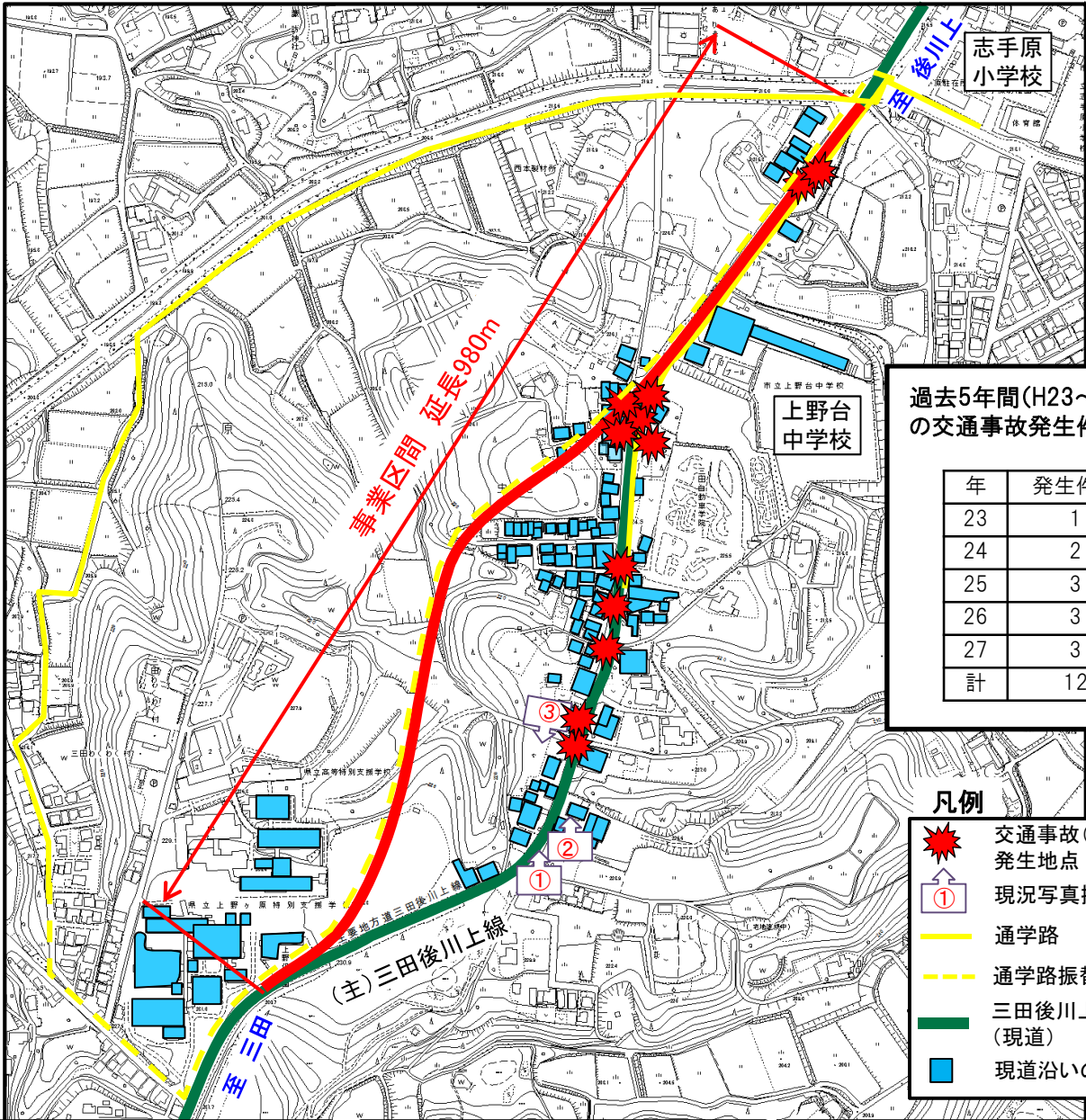
部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 嶋田 博文 (県道班長 吉村 達郎)		内線	4362 (4376)
事業種目	事業名	事業区間	総事業費	内用地補償費	着手予定年度	完了予定年度
道路事業	道路改築事業 主要地方道 さんだしつかわかみせん 三田後川上線 〔志手原 I〕	三田市 おおほらしではら 大原～志手原	9.4 億円	5.2 億円	平成 29 年度	平成 33 年度
事業目的			事業内容			
<p>本路線は、三田市三輪の国道 176 号を起点に、篠山市後川上に至る南北幹線道路である。</p> <p>○円滑な交通の確保 集落内の幅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>○市街地や基幹病院へのアクセス強化 三田市北部から三田市の中心市街地や国立病院機構兵庫中央病院(2 次医療施設)へのアクセスを強化する。</p>			<p>【延長】 980m</p> <p>【構造規格】 第 3 種第 2 級</p> <p>【計画幅員】 現道拡幅区間 : 2 車線 両側歩道 2.5m : 車道 6.5m(全幅 13.0m)</p> <p>バイパス区間 : 2 車線 片側歩道 2.5m : 車道 6.5m(全幅 10.5m)</p> <p>【計画交通量】 9,400 台/日 (H42 予測)</p> <p>【現況交通量】 自動車: 10,926 台/日 (H22 センサス) 自転車: 40 台/日 (H22 センサス) 歩行者: 63 人/日 (H22 センサス)</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）で、大型車の離合が困難な状況であり、交通事故（衝突事故等 12 件）も発生している。このため、バイパス及び現道拡幅により、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>② 現道は、志手原小学校と上野台中学校の通学路（通学生約 70 人）になっている。大部分が歩道未整備区間であり、また路肩が狭く危険である。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 本事業により、三田市北東部から三田市の中心市街地や国立病院機構兵庫中央病院(2 次医療施設)へのアクセスを強化する。</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=3.5</p> <p>② バイパス・道路拡幅により、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 三田市、地元の志手原地区等から構成される県道三田後川上線道路整備促進期成同盟会より早期整備の要望がなされるなど、事業執行環境が整っている。</p> <p>④ 完成後の現道の管理引継について、三田市と協議が整っている。</p>				
(3) 環境適合性		<p>① 通過交通をバイパスへ転換させることで、大型車等による交通騒音や排気ガスなどの沿道影響が軽減される。</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向上

- ・道路幅員が狭く(最小車道幅員4.5m)、大型車両のすれ違いが困難
- ・小学校、中学校があり、通学路にもなっているが、歩道未整備区間があり危険
- ・交通事故は人身12件/5年



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	3
26	3
27	3
計	12

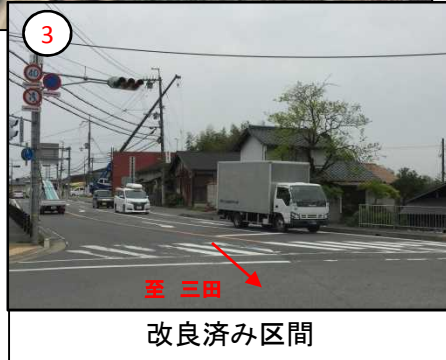
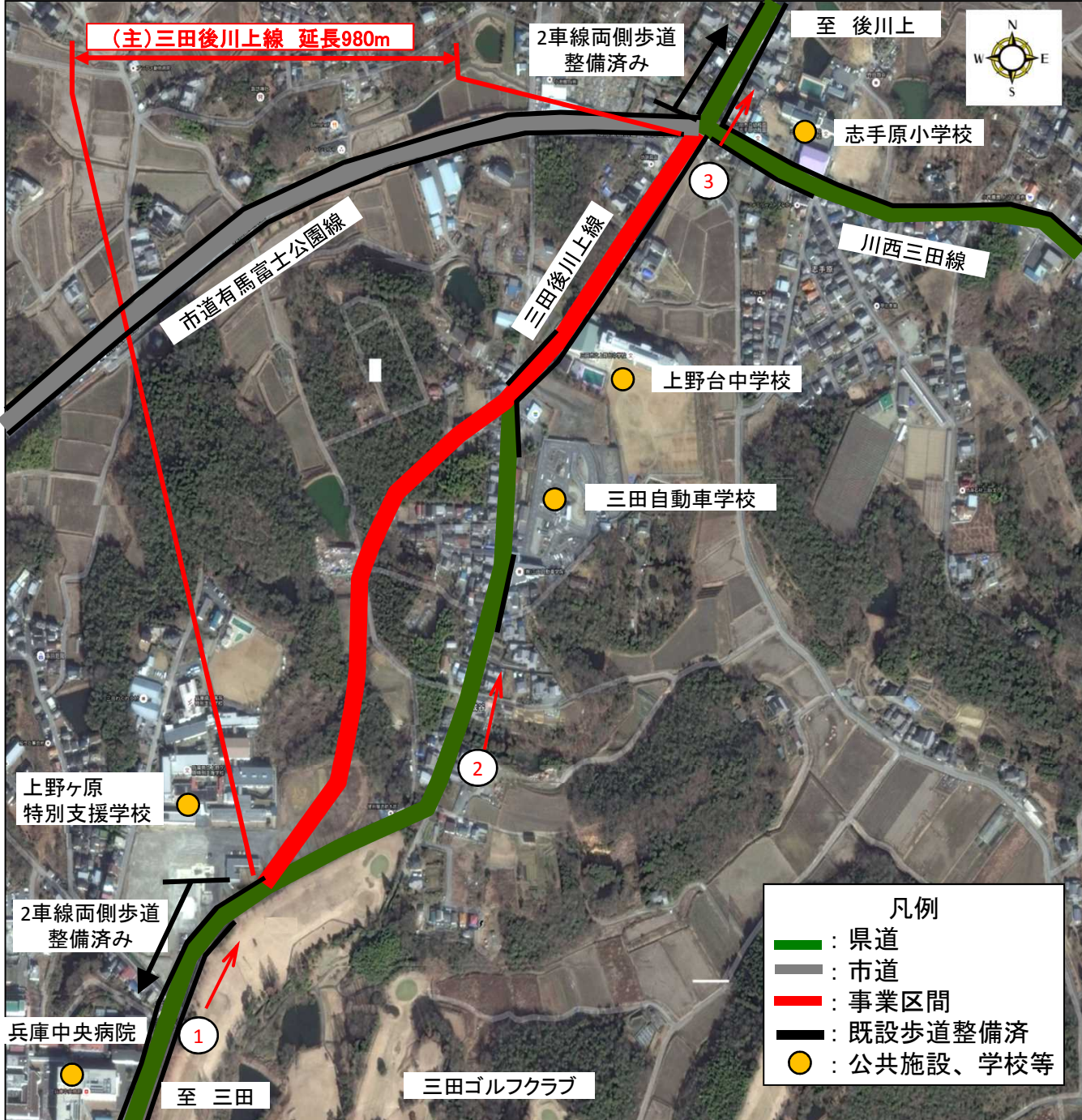
凡例

- 交通事故(人身)発生地点
- 現況写真撮影地点
- 通学路
- 通学路振替
- 三田後川上線(現道)
- 現道沿いの建物



道路-3

周辺状況図



道路-4

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： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365\text{日}$
	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 主要地方道 三田後川上線	① 走行時間短縮便益	2,400	計画交通： 9,400台/日 (H42)	751	717	34	3.5
		② 走行経費減少便益	192					
		③ 交通事故減少便益	47					
		計	2,639					

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 基幹病院へのアクセス性向上による救急医療体制の向上
- 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（主）三田後川上線

（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）	○ 三田市北東部から国立病院機構兵庫中央病院へのアクセス性の向上 国道176号通行止め時の代替道路機能の強化
		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）	○ 三田市北東部から国立病院機構兵庫中央病院へのアクセス性の向上 国道176号通行止め時の代替道路機能の強化
		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	○ 三田市北東部から国立病院機構兵庫中央病院へのアクセス性の向上
		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	○ 三田市街地と周辺都市（篠山）とのアクセス性の向上	
	中心市街地の活性化	○ 三田市街地と周辺都市（篠山）とのアクセス性の向上による三田市街地の活性化	
	地域産業の活性化	○ 三田市街地と周辺都市（篠山）とのアクセス性の向上による地域産業の活性化	
	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	○ 路線バスによるJR三田駅へのアクセス性の向上	
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	