

継続事業評価調書
【道路事業】

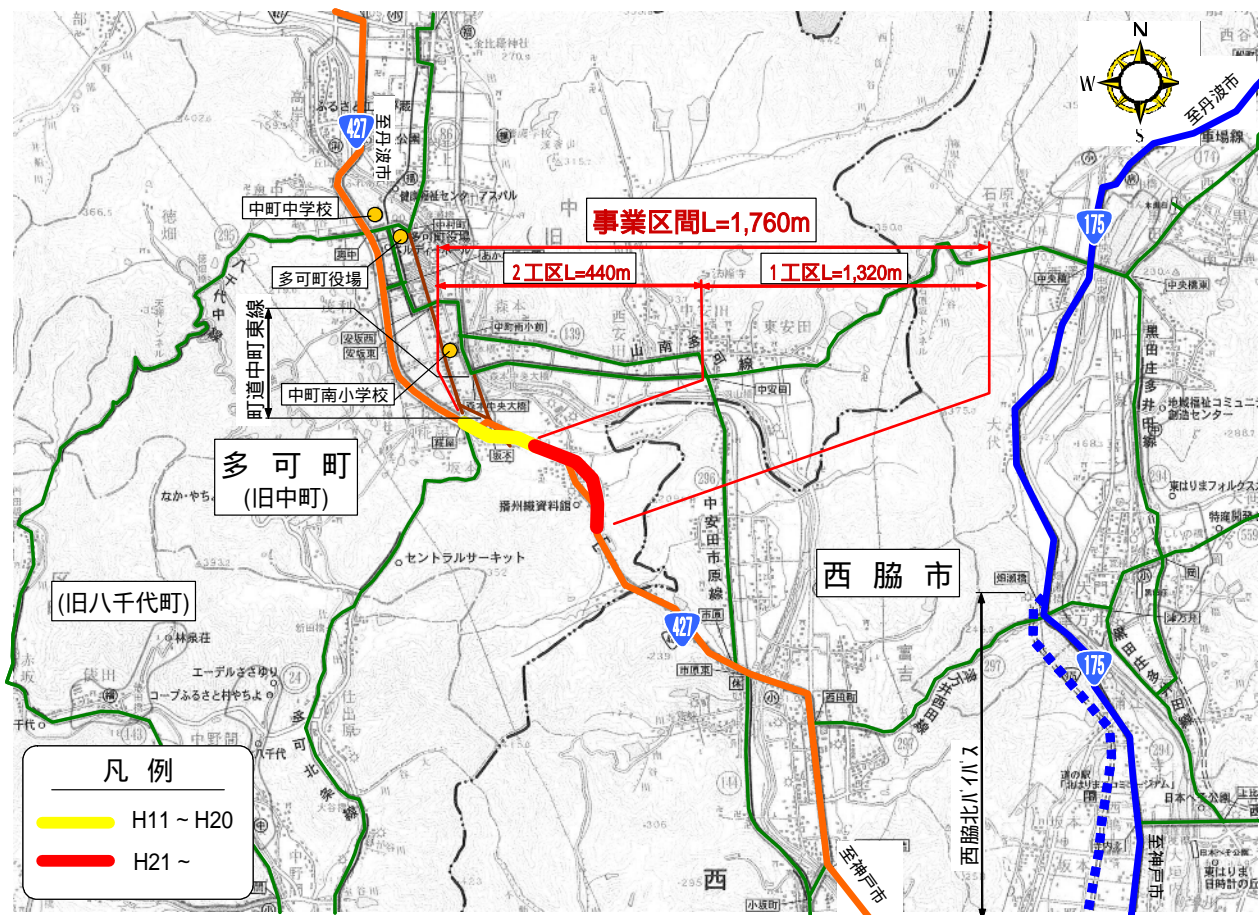
土木局地域道路室

投資事業評価調書（継続：再評価）

部課室名	県土整備部土木局 地域道路室	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	地域道路室長 中村 誠 (主幹兼国道係長 丸岡 剛)	内線	4362 (4375)
事業種目	道 路	事業名	事業区 間	総事業費	28億円
		道路改築事業 一般国道427号	たか なか そが い 多可町中区曾我井 ~ 同区 糺屋	内用地補償 費	16億円
所 在 地			着工 年度	完成予定 年 度	進捗率 (内用補進捗率)
たか たか なか 多可郡多可町中区			H11	H23	約60% (63%)
事業目的			事業内容		
<ul style="list-style-type: none"> ・(国)427号は、明石市の国道2号と朝来市の国道9号を結び、東播磨、北播磨、丹波、但馬地域の連携を担う主要幹線である。 ・本事業区間は、車道及び歩道の幅員が狭いうえ大型車輛の交通が多く、曾我井集落など沿道住民の安全が確保されていない。また、坂本交差点においては、国道が屈曲し、変則5差路の平面交差となっているため交差点の交通容量に課題があり朝夕を中心に交通渋滞が発生している。 ・本事業は、集落地内の通過交通排除及び変則交差点を解消するためバイパスを整備し、緊急輸送路ネットワークの形成、地域間の連携強化、歩車交通の分離、交通渋滞の緩和することにより地域活性化に寄与し安全・安心な交通を確保する。 			道路改築事業 L = 1,760m 【構造規格】3種2級(平地部) 【計画幅員】6.5(17.0)m(2車線+両側歩道) 【計画交通量】13,003台/日 【現況交通量】13,003台/日(うち大型車1,634台/日) (H17交通センサス) 【負担割合】 国:5.5/10, 県:4.5/10		
事業を取り巻く 社会経済情勢等 の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・事業着手時と比べ交通量は増加し、特に大型車輛は約1.8倍となっていることから事業の必要性は増している。 ・近年の厳しい財政事情の下、コスト縮減を図りながら事業効果の早期発現に努めており、既存ストックの有効活用等を計画する。 				
進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年度未進捗率(予定)は、事業費\times60%、用地取得で63%である。 ・平成11年度より 工区(BP区間L=1,320m)に着手し、平成20年度末にこの区間の供用を予定している。 ・残事業区間は、平成20年度に調査・測量し平成21年度から用地取得に着手する予定。 				
評価視点	評価結果の説明				
(1)必要性 安心・安全性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・国道427号は、緊急輸送路に位置づけられており防災面での必要性が高い。 ・大型車等の通過交通をバイパスに誘導し集落内の沿道の生活環境が改善される。 ・自転車歩行者道の整備により、歩行者等の安全・安心な空間が確保できる。 				
(2)有効性・効率性	<ul style="list-style-type: none"> ・国道427号は、北近畿豊岡自動車道や国道175号と一体となって広域的な交通ネットワークを形成しており本事業の完成は地域間交流を促進し、観光・産業の発展に寄与する。 ・当該区間は、多可町中区内(旧中町)の円滑な交通ネットワークの確保のために平成10年に中町西線として都市計画決定されている。 ・費用便益比 B / C = 2.6(全体), 2.3(残) 				
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞の緩和や自動車走行速度の向上によるCO₂排出量を削減や集落地内の通過交通の排除による騒音低減など地域の環境改善が期待できる。 				
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> ・残区間の交差点渋滞緩和が現道の交通環境改善につながること及び63%まで用地買収が終了していることから、重点投資により、早期の全線供用が望まれている。 ・都市計画決定されており用地取得における多可町の協力等、円滑な執行環境が整っている。 				
再評価 の結果	継続	左の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の必要性は事業採択時と変わらず、地域住民からも早期完成を望む声強いことから、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）

事業名	道路事業	路線・河川名	一般国道427号 曾我井ハイパス
-----	------	--------	------------------



	事業進捗状況・予定	整備効果
全体	H11～23年度【事業費＝28億円】 事業費28億円、延長1.76km 用地：約31,000㎡	
過去 10年間 (実績)	H11～20年度【事業費＝17億円】 [全体]進捗率約60%、用地買収約63% 平成20年度 工区 供用予定 (L=1,320m) 工区 調査測量 (L=440m)	集落内の通過交通を排除し、沿道の生活環境を改善する。
今後 3年間 (予定)	H21～23年度【事業費＝11億円】 平成21年度 道路詳細設計、用地測量、用地買収 平成22年度 用地買収完了予定、道路改良工事着手 平成23年度 全線完成予定	変則交差点における渋滞解消することにより円滑な交通ネットワークの確保を図る。

継続事業
当初計画及び実施工程

R427号 曾我井BP 事業スケジュール

— : 当初計画
— : 実施・計画

工種	規模 (事業費)	年度												
		H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23
バイパス区部	調査設計 L=1,320 m (1.7億円)	[Gantt chart showing initial plan (blue) and implementation (red) for survey and design]												
	用地・補償 L=24,000 m ² N=16件 (10.0億円)	[Gantt chart showing initial plan (blue) and implementation (red) for land acquisition]												
	道路改良工事 L=1,320 m (5.0億円)	[Gantt chart showing initial plan (blue) and implementation (red) for road improvement]												
現道拡工幅区部	調査設計 L=440 m (0.7億円)	[Gantt chart showing initial plan (blue) and implementation (red) for survey and design]												
	用地・補償 L=7,200 m ² N=2件 (6.0億円)	[Gantt chart showing initial plan (blue) and implementation (red) for land acquisition]												
	道路改良工事 L=440 m (4.6億円)	[Gantt chart showing initial plan (blue) and implementation (red) for road improvement]												

B / C 根拠説明資料例

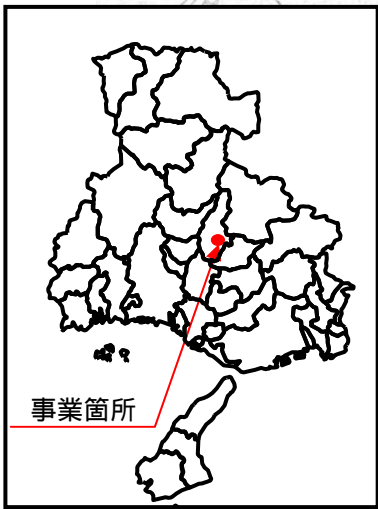
便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	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: (交通量 × 走行時間) × 時間価値原単位 × 365日
	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: (交通量 × 距離) × 走行経費原単位 × 365日
	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: [交通量 × 距離 × 交差点以外の事故損失原単位 + 交通量 × 主要交差点数 × 交差点部事故損失原単位]

費用便益比(B / C)算出根拠

事業	事業名	B(便益)			C(費用)			B / C	
		便益額 (百万円)	代表的な効果		総費用 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)		
道路	一般国道 427号	全体事業費	走行時間短縮便益	7,898	時間短縮: 2.2分 1.8分	3,092	2,928	164	2.6
			走行経費減少便益	36	現況交通 13,003台/日				
			交通事故減少便益	-11	計画交通 10,402台/日				
			計	7,923					
	残事業費	走行時間短縮便益	2,392	時間短縮: 0.6分 0.4分	1,084	1,042	42	2.3	
		走行経費減少便益	70	現況交通 13,003台/日					
		交通事故減少便益	7	計画交通 10,402台/日					
		計	2,469						

一般国道427号 曾我井バイパス位置図



一般国道427号 曾我井バイパス (H11 ~ H23)
 L=1,760m W=6.5(17.0)m 全体C=2,800百万円

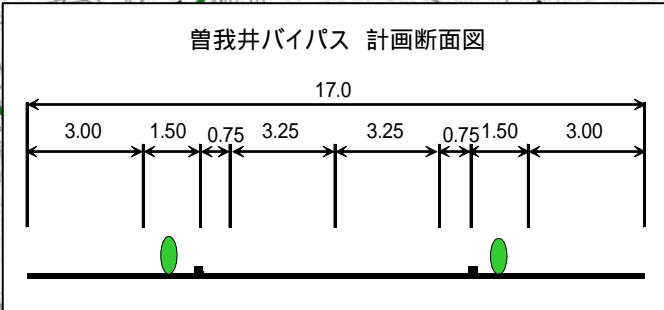
2工区L=440m 1工区L=1,320m

多可町
(旧中町)

(旧八千代町)

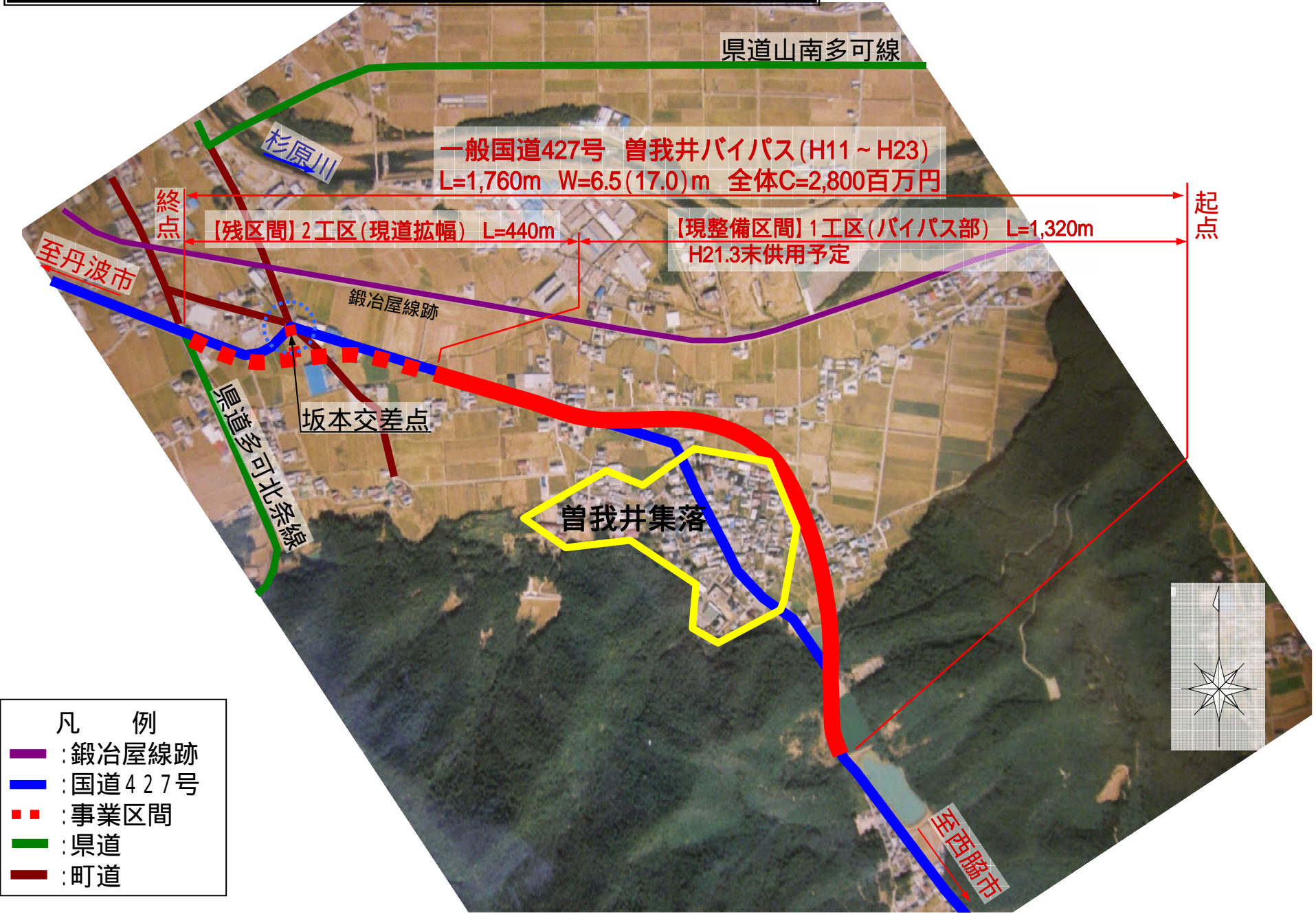
西脇市

- 凡 例
- : 高速道路
 - : 国道
 - : 事業路線
 - - - : " 区間
 - : 県道
 - : 町道



一般国道427号 曾我井バイパス 道路改築事業

地道-5



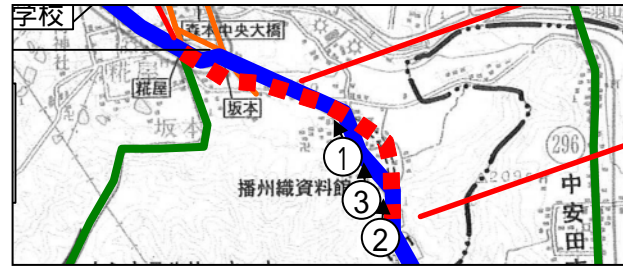
- 凡 例
- : 鍛冶屋線跡
 - : 国道427号
 - : 事業区間
 - : 県道
 - : 町道

現道状況写真

大型車走行状況



大型車走行状況

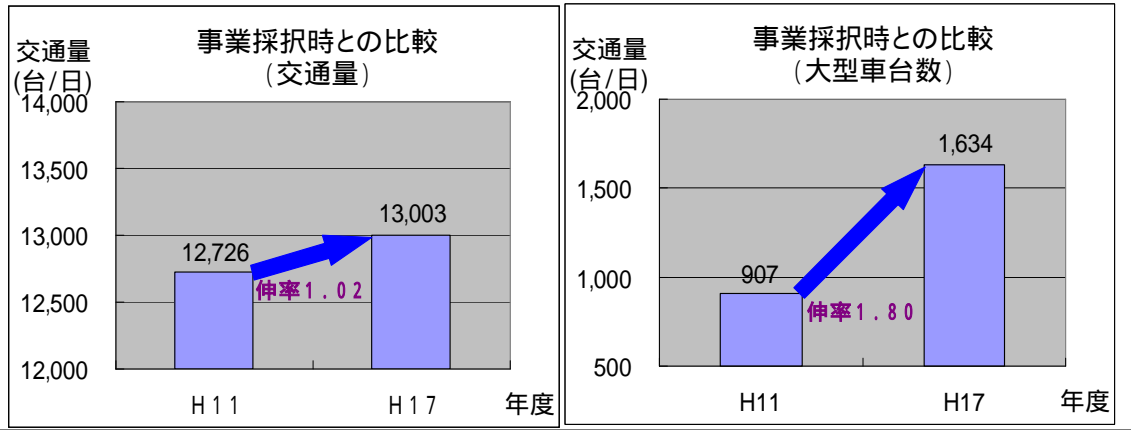


人家連但部

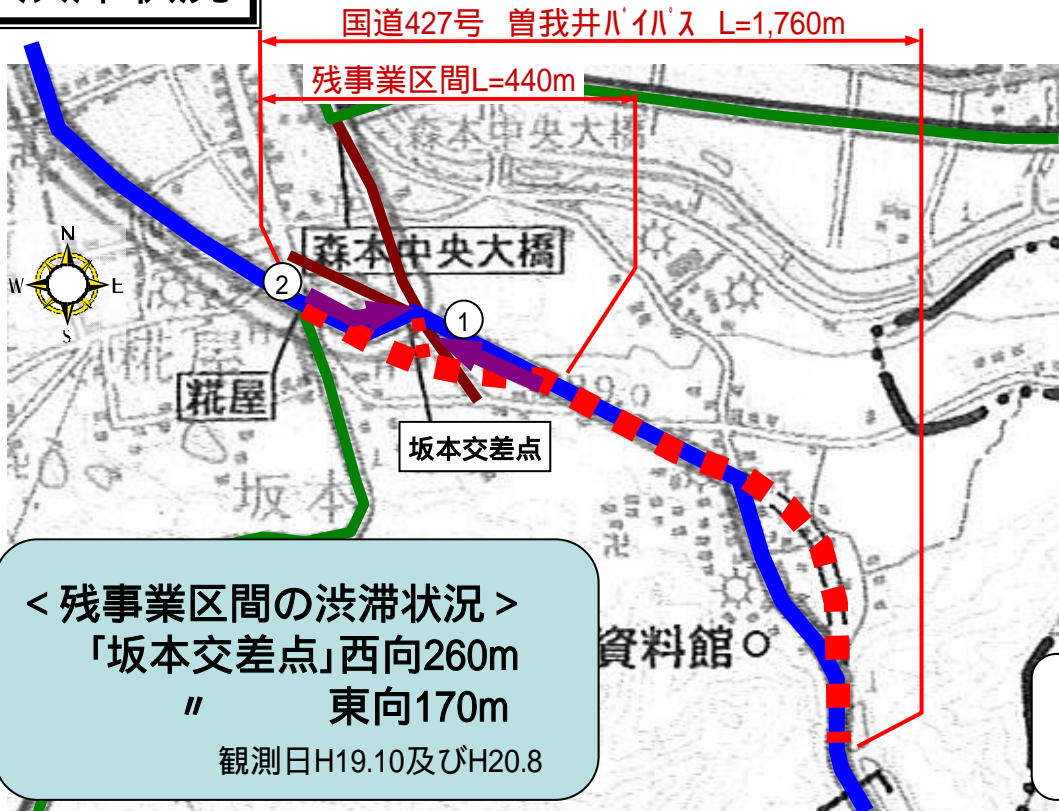


事業採択時からの変化

観測地点: 多可町中区曾我井

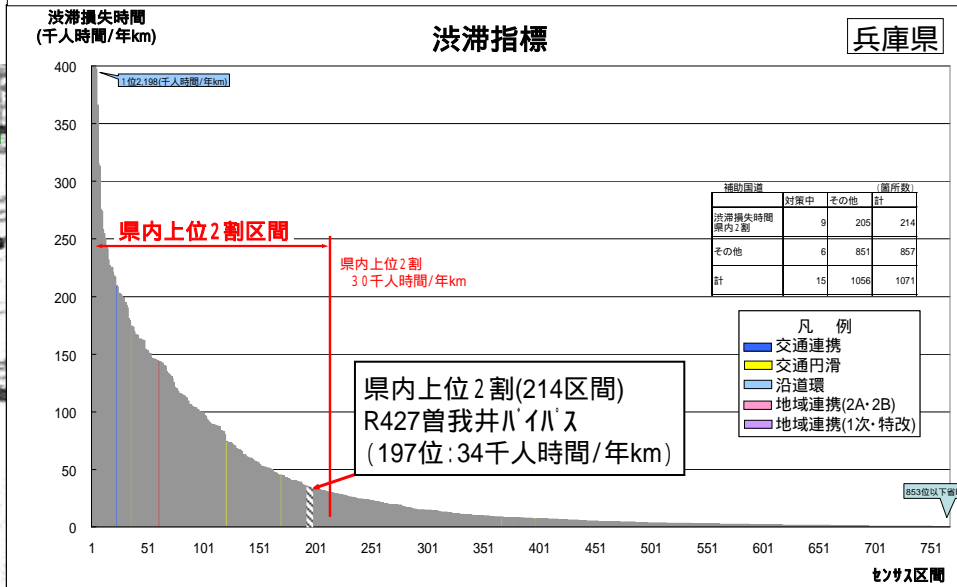


渋滞状況



< 残事業区間の渋滞状況 >
 「坂本交差点」西向260m
 // 東向170m
 観測日H19.10及びH20.8

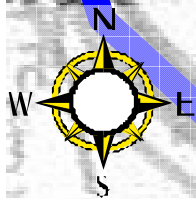
優先度明示曲線(渋滞損失時間)



当事業区間の渋滞損失時間は、**34千人時間/年km**
 と県内上位2割に入っており、早急な対策が必要！



事故発生状況



残事業区間L=440m

森本中央大橋

坂本交差点

事故状況等

変則的な交差点形状及び主要道路である国道が屈曲しているため、車両の追突事故が発生している。主に追突事故が4割
過去(H17～H19)3年の死傷事故件数 8件
(着手前のH9～H10: 3件)

変則5差路



国道427号

国道427号

屈曲した国道



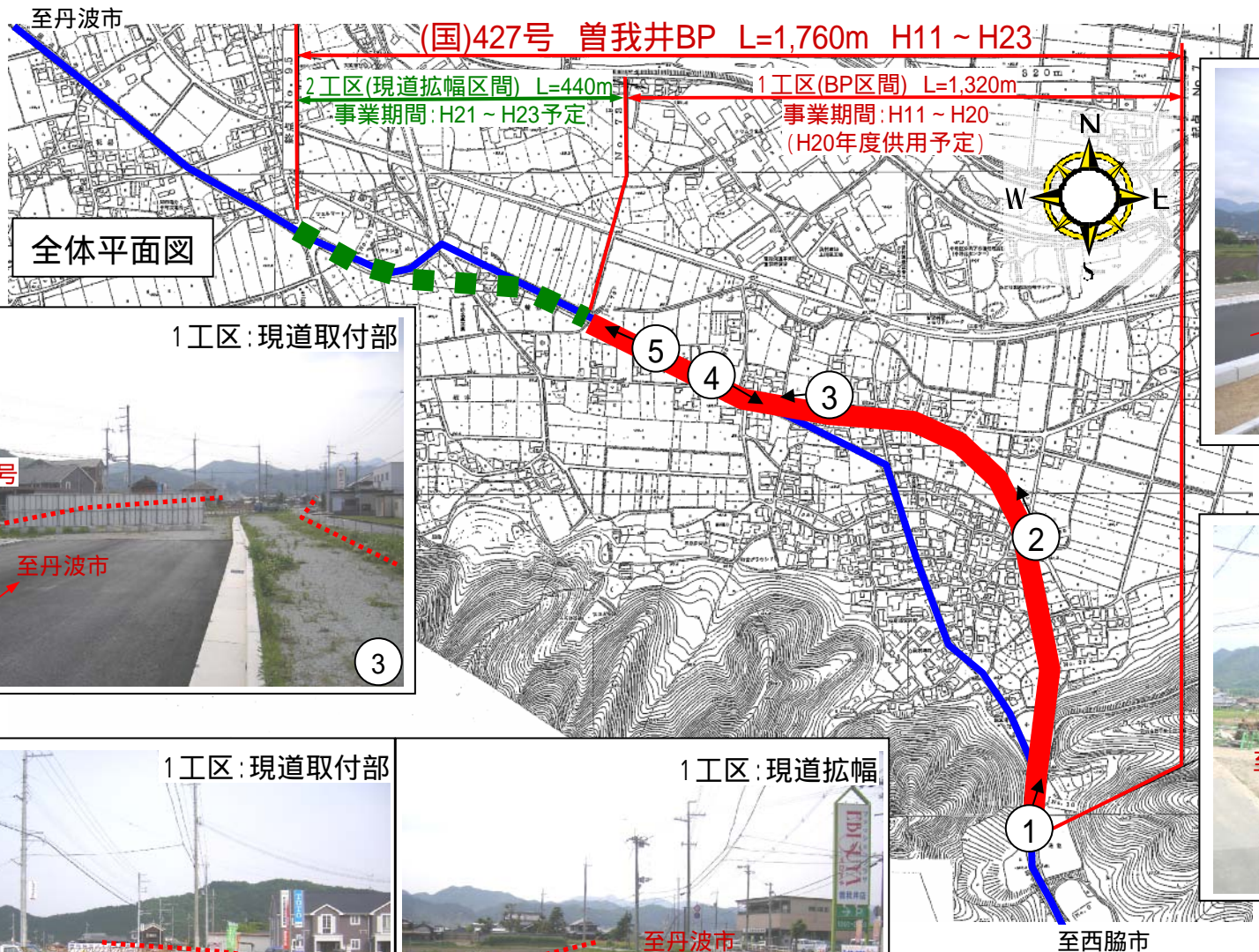
国道427号

国道427号

残業区間(交差点前後)の死傷事故率は、139.4件/億台・kmと 県内平均値の約1.4倍であり、早急な対策が求められている！

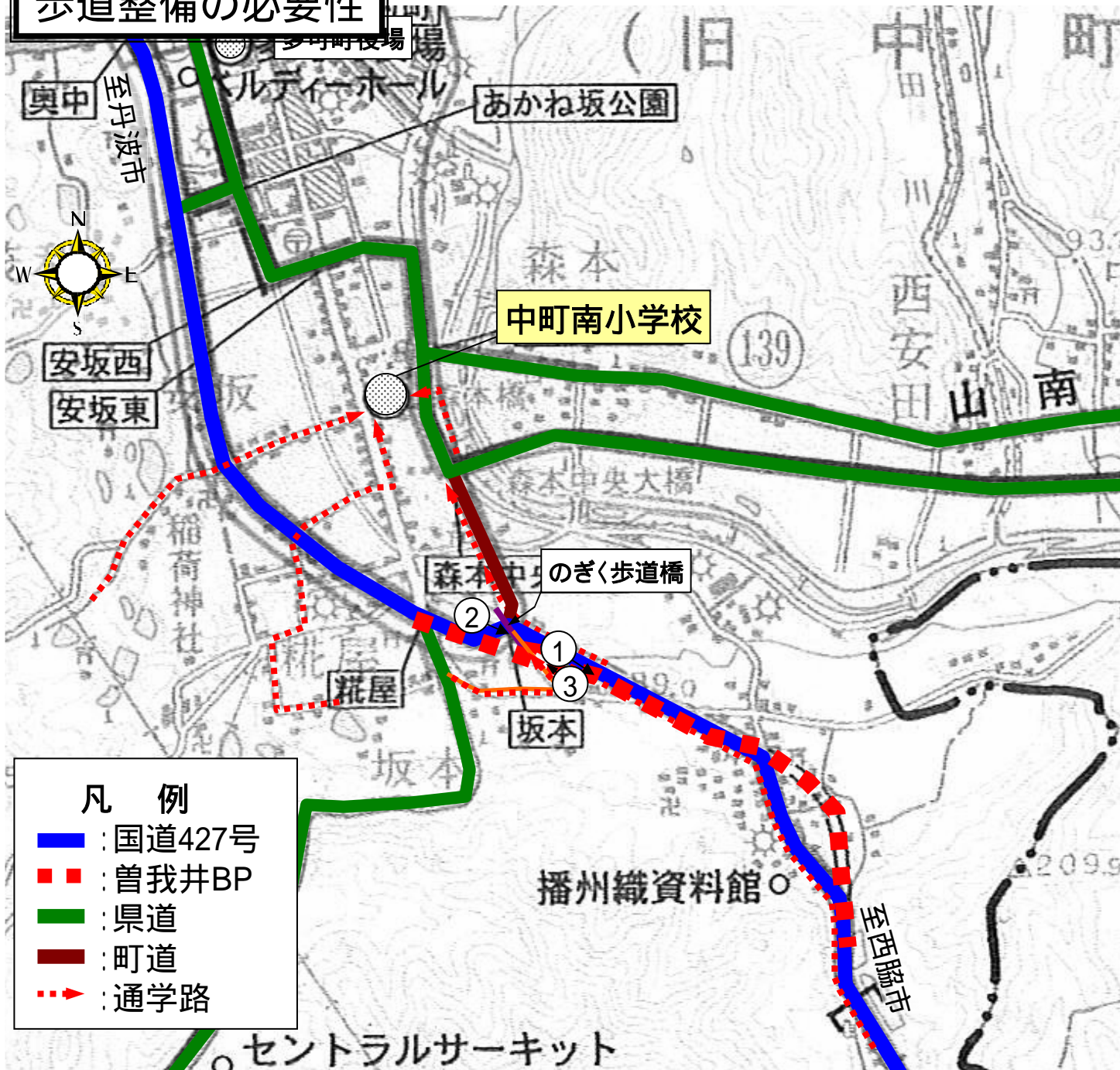
進捗状況

地道-9



< 曾我井BPの整備状況 >
 H11年度から 工区(BP区間)L=1,320mの調査・測量に着手し、H12~用地買収、H17~工事を進めH20年度 工区を供用予定(進捗率約60%)

歩道整備の必要性



通学状況



通学状況



通学状況

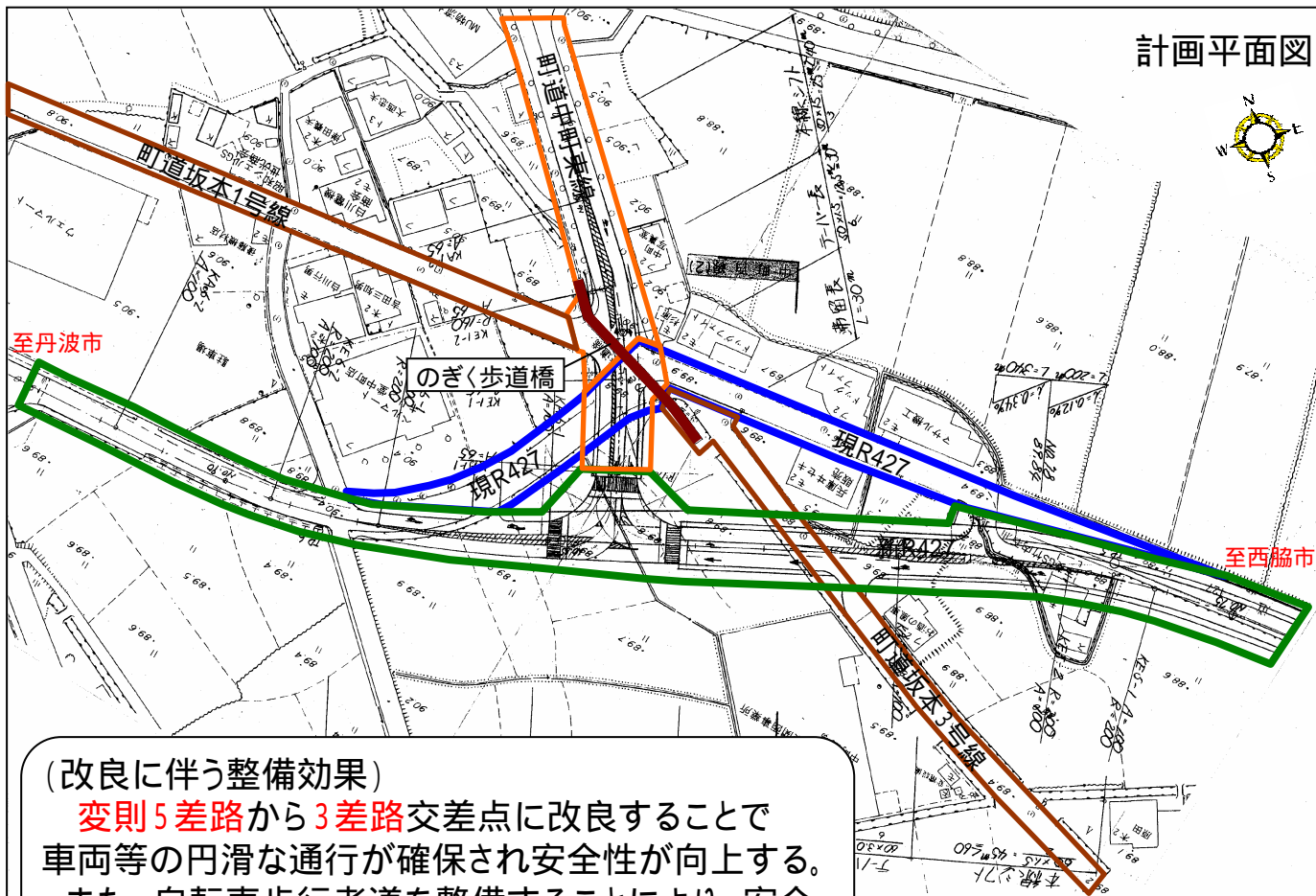


残事業区間(坂本交差点)の改良計画について

(現状における課題)

現在は、国道427号と町道3路線の計4路線による変則5差路交差点であるため車両同士の事故が多く危険な状態である。

- ・交差点付近における事故件数8件(過去3年)
- ・死傷事故率139.4件/億台キロ(県内平均約100)



計画平面図



主交通である国道が屈曲している坂本交差点



現在の歩道状況

(改良に伴う整備効果)

変則5差路から3差路交差点に改良することで車両等の円滑な通行が確保され安全性が向上する。
また、自転車歩行者道を整備することにより、安全で安心な自転車歩行者空間が確保される。

地道-11

至丹波市

至西脇市

至丹波市