

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 高井嘉親 (課長補佐兼県道係長)中尾兼人	内線	4362 (4376)
------	-------------------	---------------------	--------------------------------	----	----------------

事業種目	道 路	事業名	事業区間	総事業費	9.3 億円
		道路改築事業 主要地方道穴粟香寺線	姫路市 夢前町護持～安富町三坂	内用地補償費	1.6 億円
所在地		事業採択年度	着工年度	完成予定年度	進捗率 (内用補進捗率)
姫路市夢前町護持～安富町三坂		H12	H12	H24	65% (100%)
				残事業費	3.3 億円

事業の目的		事業内容			
<p>本路線は、姫路市香寺町の国道 312 号を起点とし夢前町及び安富町を経て穴粟市山崎町御名の県道穴粟新宮線へ至る幹線道路であり、西播磨地域北部と中播磨地域北部の交流・連携を促進する重要な役割を担っている。</p> <p>・しかしながら、本事業区間では、幅員が狭小で普通車のすれ違いでさえ困難な状況あり、交通安全上の課題を有している。</p> <p>・このため、本バイパス整備を行うことにより、安全で円滑な交通を確保し、地域間の交流連携を促進する。</p>		<p>道路改築事業 L=1,220.0m</p> <p>【構造規格】3種4級(山地部)</p> <p>【計画幅員】5.5(7.0m)(2車線)</p> <p>【計画交通量】1,500台/日</p> <p>【現況交通量】901台/日(H17交通センサス)</p> <p>【負担割合】県：10/10</p>			

事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	・平成18年3月に旧夢前町、旧安富町が姫路市に合併したことから、日常生活の利便性、安全性の向上への合併支援道路に対する地元の期待は高い。
-------------------	--

進捗状況	・進捗率は、事業費ベースで65%、用地取得で100%である。(平成21年度末予定) ・県の行財政構造改革による単年度投資額の縮小により、事業期間を3年延伸し、平成21年度完了から平成24年度完了とする。
------	--

評価視点	評価結果の説明
------	---------

(1)必要性 安全・安心の確保	・現道幅員は5.0m程度(最小幅員:3.4m)と狭小なため、車両のすれ違いが困難であり、また、視距不良であるなど、交通安全上からも整備の必要性が高い。
くらしと交流を支える道づくり	・本事業区間内に姫路砂利砕石事業協同組合の砕石場があり大型交通も多いことから、特に、円滑な自動車交通の確保が望まれている。 ・旧安富町と旧夢前町とのアクセス強化により一体感醸成を図る姫路市の合併支援道路である。

(2)有効性・効率性	・バイパス整備により、走行時間短縮とともに安全性と利便性が向上し有効性が高い。 ・費用便益比 B/C=1.1(全体)、3.1(残)
------------	--

(3)環境適合性	・工事から発生する残土を「英賀保駅周辺土地区画整理事業」の造成土に有効活用している。 ・切土に法面緑化を施すなど、良好な自然環境に配慮する。
----------	---

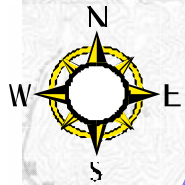
(4)優先性	・交通の円滑化や現道の交通安全につながること及び約65%まで工事が進捗していること、用地買収が完了していることから、重点投資により早期の全線供用の必要がある。
--------	---

再評価の結果	継続	左の理由	事業の必要性は事業採択当時と何ら変わっておらず、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	道路改築事業	路線・河川名	主要地方道 穴栗香寺線
<p>凡例 — : H21年度まで — : H22年度以降</p> <p>L=580m (路盤工まで完成)</p> <p>(主)穴栗香寺線 (H12~H24) L=1,220m W=5.5(7.0)m 全体C=9.3億円</p>			
	事業進捗状況・予定		整備効果
全体	H12～24年度【総事業費＝9.3億円】 L=1,220.0m、W=5.5(7.0m) 橋梁2橋 L=15m, L=16m 用地：37,000m ²		
過去 10年間	H12～21年度【事業費＝6.1億円】進捗率65% 工事延長 L=580.0m(路盤工まで完成) 用地進捗率 100%		
今後 3年間 (予定)	H22～24年度【事業費＝3.3億円】 平成24年度の全線完成予定を目指す。		バイパス整備により線形良好で、円滑な自動車交通が確保される。

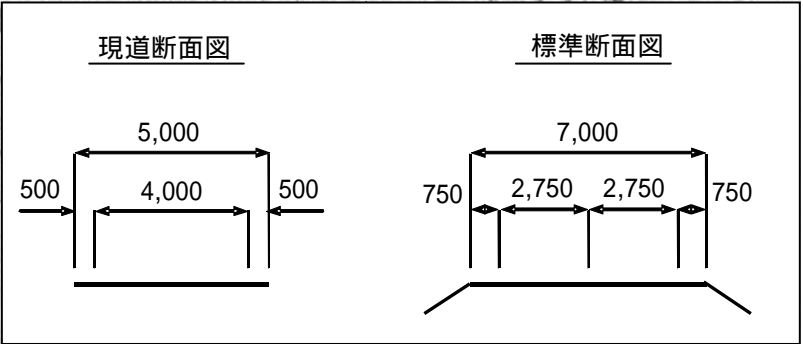
(主) 穴栗香寺線 位置図



(主) 穴栗香寺線 (H12 ~ H24)
 L=1,220m W=5.5(7.0)m
 全体C=9.3億円

901台/日

- 凡 例
- ◆ H17センサス地点
 - 教育機関 (幼・小・中・高・大)

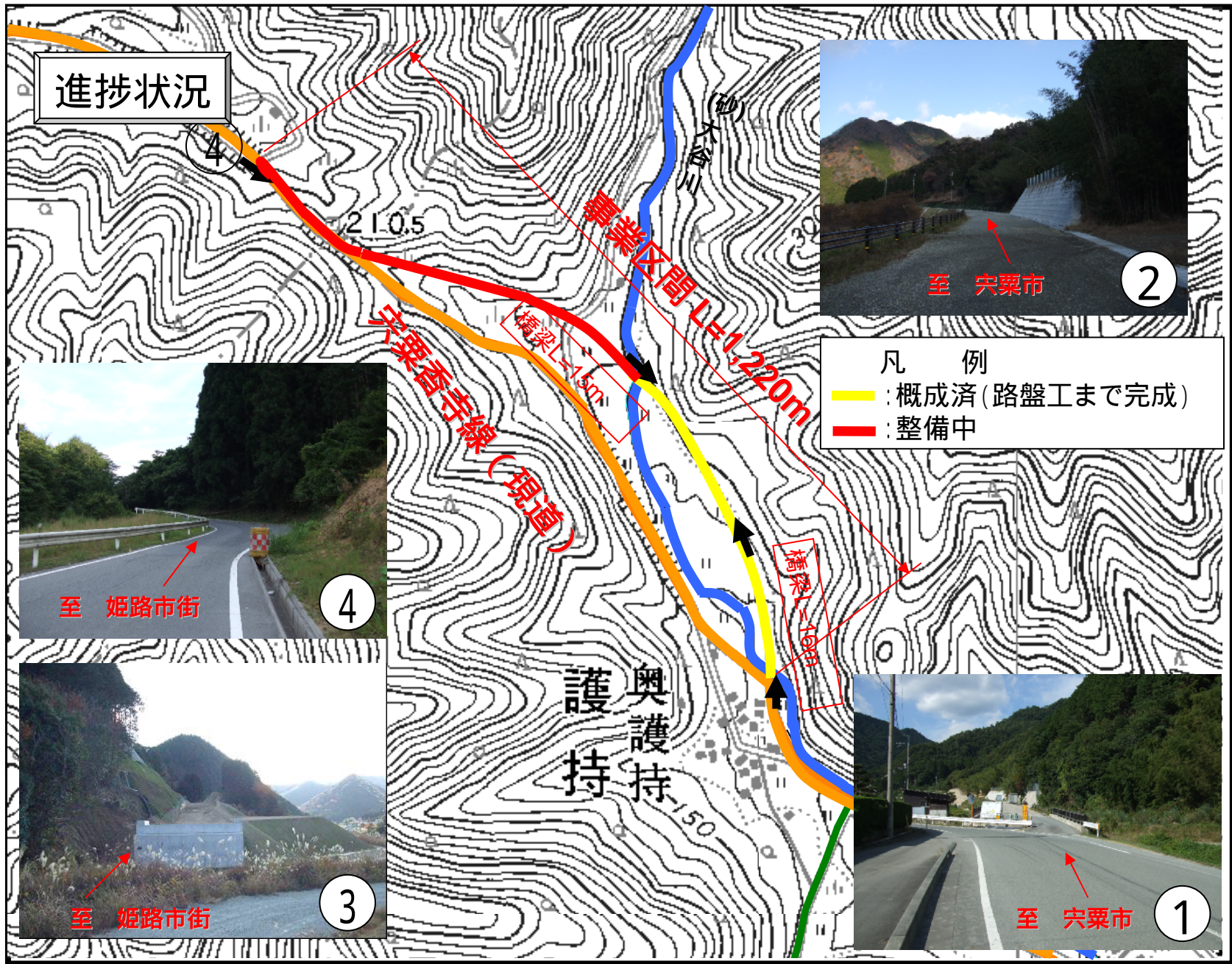


中国自動車道

姫路市



事業箇所



進捗状況



2

- 凡 例
- : 概成済 (路盤工まで完成)
 - : 整備中



4



3



1

奥護持
護持

彎曲区間 L=1,220m

橋梁 L=150m

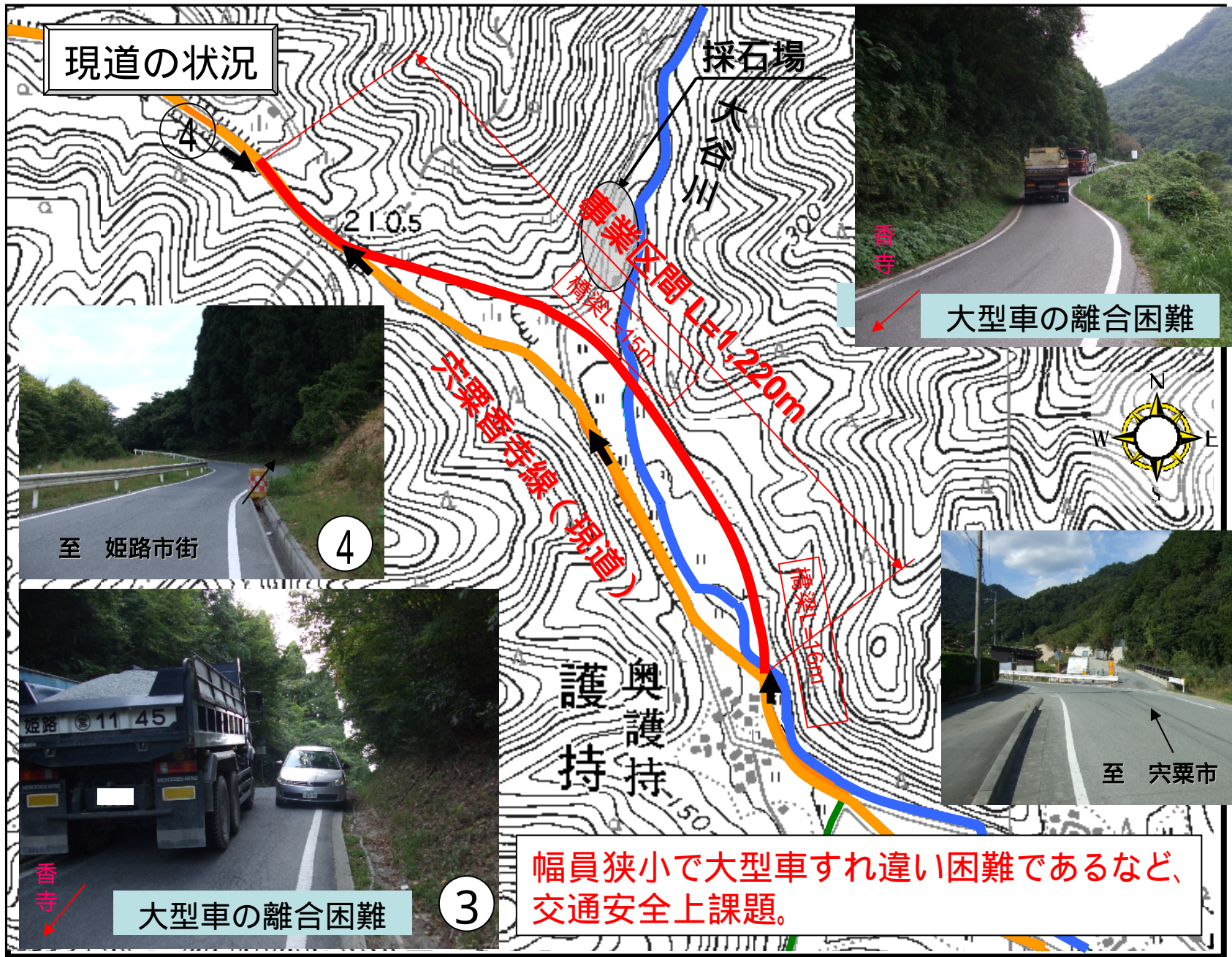
穴栗寺線 (現道)

橋梁 L=100m

210.5

大谷川

150



現道の状況

4

採石場

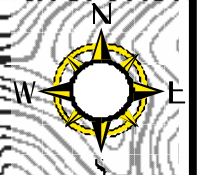
大谷川

作業区間

橋梁L15m
L=1.220m

六栗峠峠線 (現道)

奥護持



大型車の離合困難

2



至 姫路市街

4



香寺

大型車の離合困難

3



至 六栗市

1

幅員狭小で大型車すれ違い困難であるなど、交通安全上課題。

継続事業

当初計画及び実施工程

年度		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
宍粟香寺線 (護持地区)	調査設計	—												
	用地補償		—											
	橋梁工事					—		—			—			
	道路改良工事						—							

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) × 走行経費価値原単位 × 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 × 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	主要地方道 宍粟香寺線	全体事業費	走行時間短縮便益	1,000	時間短縮：0.6分 2.4分 1.8分	1,000	940	60	1.1
			走行経費減少便益	50	現況交通量 901台/日				
			交通事故減少便益	10	計画交通量 1,500台/日				
			計	1,060					
		残事業費	走行時間短縮便益	1,000	時間短縮：0.6分 2.4分 1.8分	350	290	60	3.1
			走行経費減少便益	50	現況交通量 901台/日				
			交通事故減少便益	10	計画交通量 1,500台/日				
			計	1,060					