

投資事業評価調書（新規）

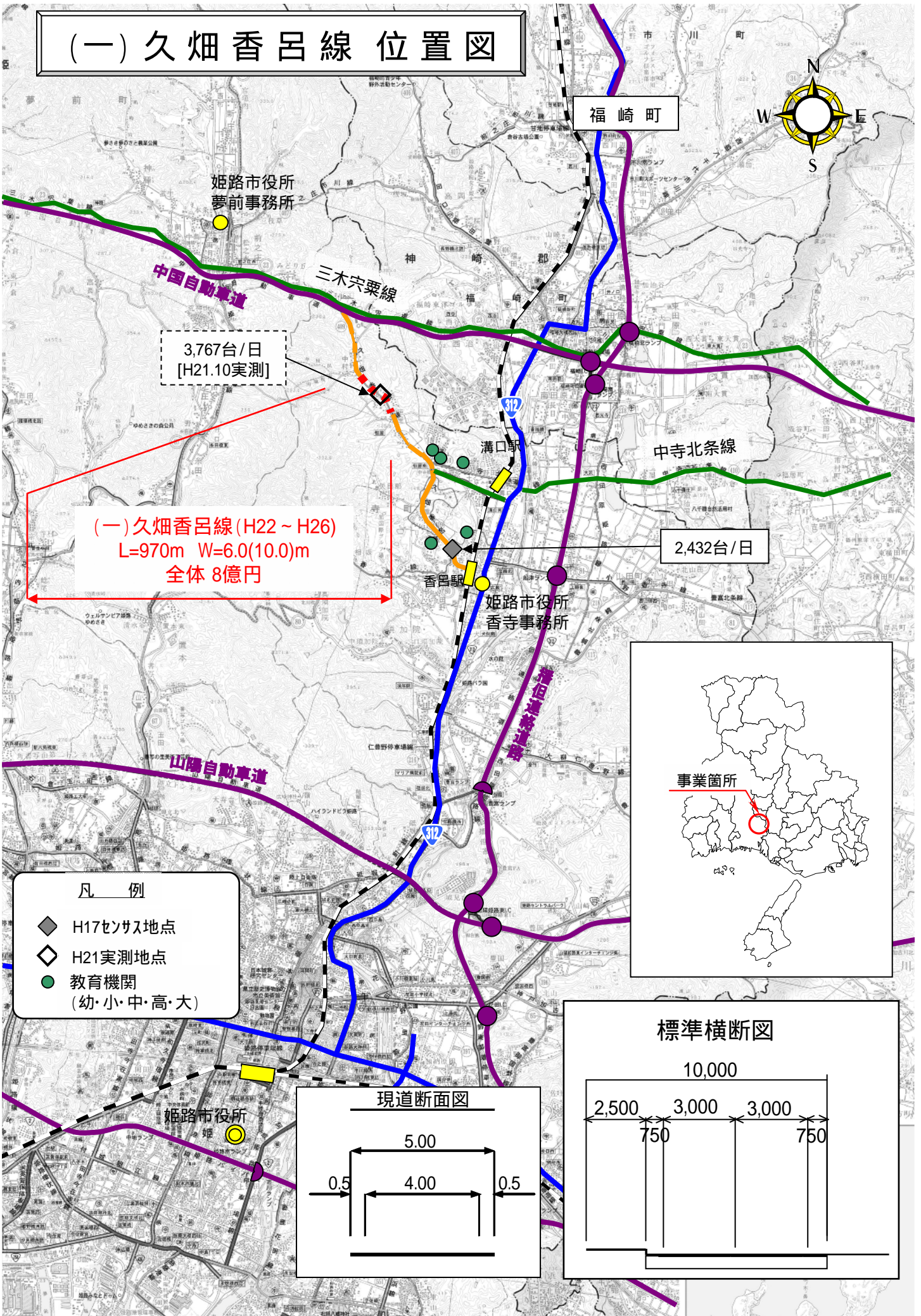
部課室名	県土整備部土木局 地域道路室	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	地域道路室長 高井嘉親 (課長補佐兼県道係長)中尾兼人	内線	4362 (4376)
------	-------------------	---------------------	--------------------------------	----	----------------

事業種目	道 路	事業名	事業区間	総事業費	8.0 億円
		道路改築事業 一般県道久畑香呂線	姫路市香寺町 中村～恒屋	内用地補償費	1.3 億円
所在地				着工予定 年 度	完成予定 年 度
姫路市香寺町中村～恒屋				H22	H26

事業目的	事業内容
<p>本路線は、香寺町北部地域と JR 香呂駅周辺の中心市街地や国道 312 号を連絡する地域の幹線道路であり、また、小中学校の通学路でもある地域にとって重要な道路である。</p> <p>しかしながら、本事業区間では、幅員が狭小で、歩道も未整備であることから、朝夕の交通混雑に加え、通学する児童等の安全が確保されていない状況となっている。</p> <p>そのため、本事業により、円滑な交通を確保するとともに、通学児童等の交通安全を確保する。</p>	<p>道路改築事業 L=970.0m</p> <p>【構造規格】第 3 種第 3 級（平地部）</p> <p>【計画幅員】6.0 (10.0m) (2 車線 + 片側歩道)</p> <p>【計画交通量】3,500 台 / 日 (H42)</p> <p>【現況交通量】3,767 台 / 日 (H21.10 実測)</p> <p>【負担割合】県 : 10 / 10</p>

評価視点	評価結果の説明
(1) 必要性 安全・安心を確保する道づくり	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間は、通学路でありながら、死傷事故率が県内平均100件/億台・kmを上回る127.4件/億台・kmとなっており、また、朝夕にはピーク時間で約600台/時(7時～8時)もの車両が通行していることから、本事業により安全な歩行空間を確保する必要がある。 当該区間は、幅員が狭小で大型車の離合が困難であることや、自転車の追い越しが出来ず自動車が増滞していることなどから、本事業により円滑性を確保する必要がある。
くらしと交流を支える道づくり	<ul style="list-style-type: none"> 姫路市の南北幹線である国道 312 号とのアクセス強化により新市の一体感醸成を図る、姫路市の合併支援道路である。
(2) 有効性・効率性 有効性	<ul style="list-style-type: none"> 費用便益比 B / C = 2 . 0 2 車線への拡幅及び歩道設置により、走行時間短縮とともに安全性と利便性が向上し、安全な歩行空間が確保され、有効性が高い。
代替性	<ul style="list-style-type: none"> 周辺土地利用状況等から、比較的支障物件も少なく、現道拡幅案が最適である。
効率性 (事業執行環境)	<ul style="list-style-type: none"> 地元住民、小学校等の教育機関より整備に対する強い要望のある路線であることから、拡幅計画については、地元説明会を通じて地元合意を得ており、円滑な事業実施に向けた地元の協力体制は整っている。
(3) 環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> 円滑な交通の確保、歩道の設置により、沿道騒音の低減など、地域の環境改善に寄与できる。 歩道部には透水性舗装を施工する。
(4) 優先性	<ul style="list-style-type: none"> 合併後の新たなまちづくりを支援するとともに、地域交通の安全性・円滑性を確保するため早期事業着手が必要である。

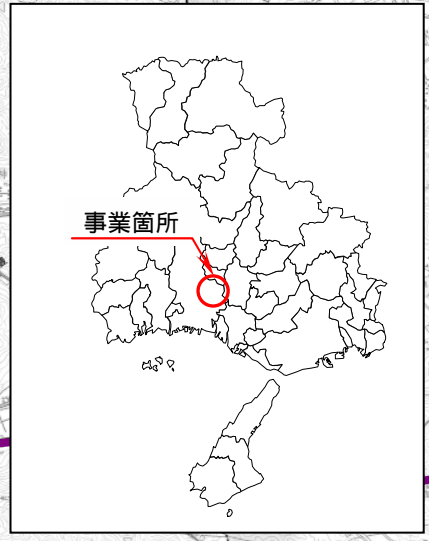
(一) 久畑香呂線 位置図



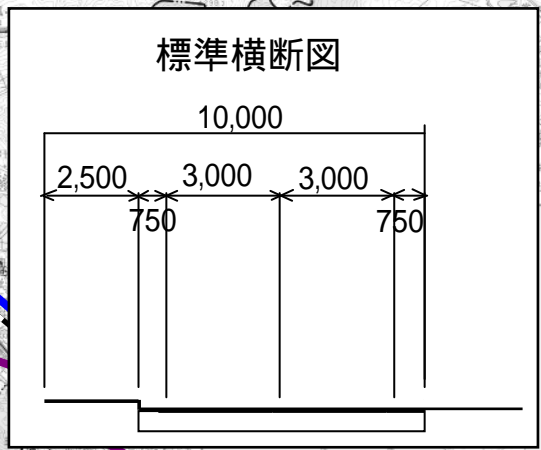
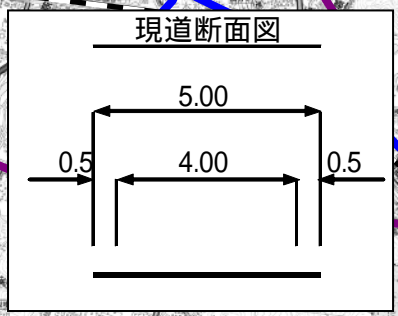
3,767台/日
[H21.10実測]

(一) 久畑香呂線 (H22 ~ H26)
L=970m W=6.0(10.0)m
全体 8億円

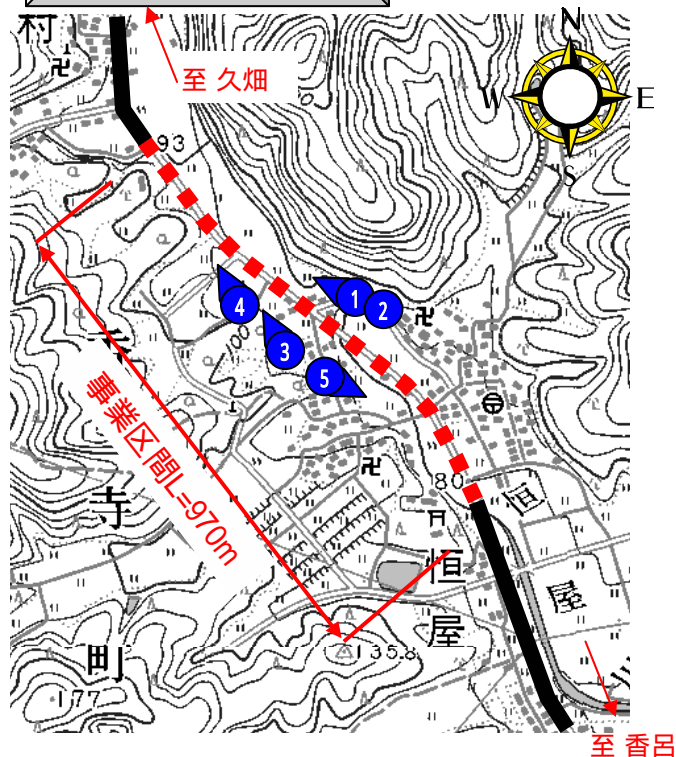
2,432台/日



- 凡 例
- ◆ H17センサー地点
 - ◇ H21実測地点
 - 教育機関 (幼・小・中・高・大)



現道状況



歩道がないため、児童が**危険な状態**で通学！

児童と車、自転車が**輻輳し危険**！
自転車の追い越しができず車が**滞留**！

無理な追い越しの誘発
大型車の**離合が困難**！
朝夕には姫路方面に向かう**通過交通**が多く通行！

7:00 ~ 8:00 600台/h



事故発生状況

人身事故発生件数

H18 0件

H19 4件

H20 1件

H21も1件発生

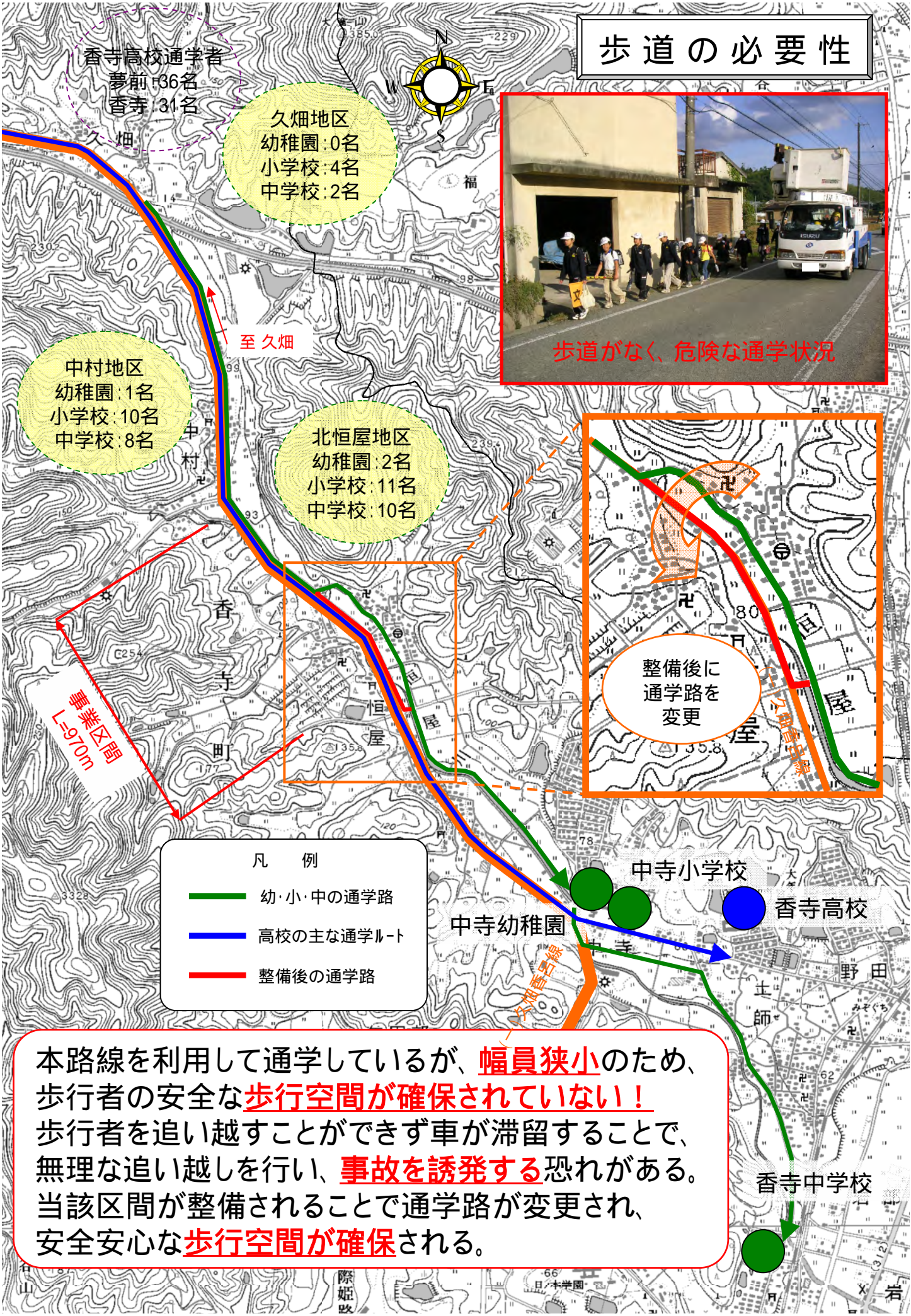
至久畑

事業区間 L=970m

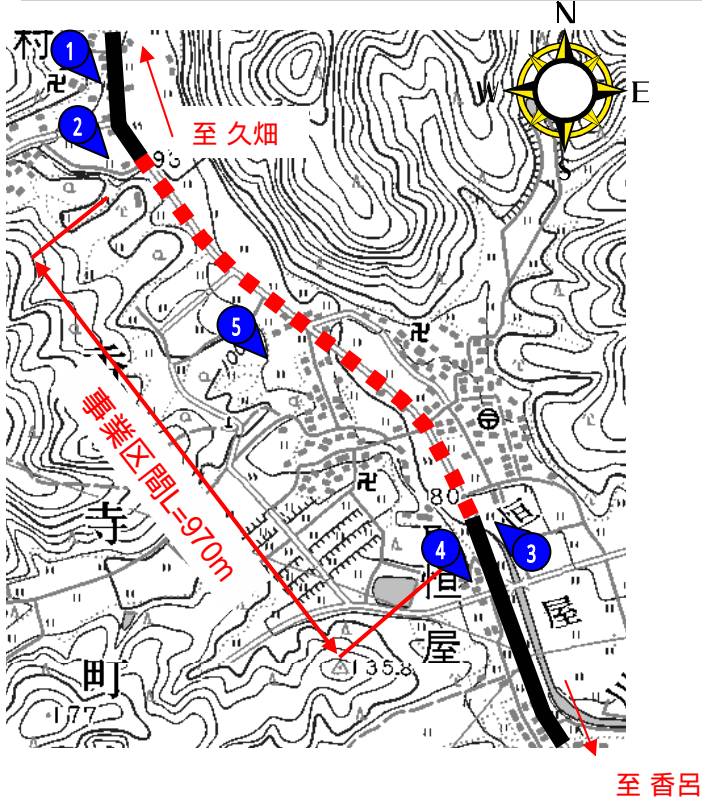
至香呂

事業区間内においてH18～H20までの3年間に交差点などで5件の**人身事故が発生!**事故率は**127.4件/億台・km**と県内平均100件/億台・kmを**上回っており**、**早急な対策が必要となっている!**

歩道の必要性



当該工区前後の整備済区間



中村地区南 整備済区間
 事業区間起点(宮野前橋)
 事業区間終点(恒屋橋)
 南恒屋地区北 整備済区間
 事業区間内 (坂本橋)



新規事業

当初計画

(一) 久畑香呂線 事業スケジュール

工種	H22	H23	H24	H25	H26	備考	
設計調査	■						
用地補償	■						
本工事	道路改良	■					
	宮野前橋		■			橋長L=10m	
	坂本橋	■				橋長L=22m	
	恒屋橋			■		橋長L=23m	

B / C 根拠

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	一般県道 久畑香呂線	走行時間短縮便益	1,300	740	700	40	2.0
		走行経費減少便益	170				
		交通事故減少便益	30				
		計	1,500				