

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)
------	-------------------	---------------------	-----------------------------------	----	----------------

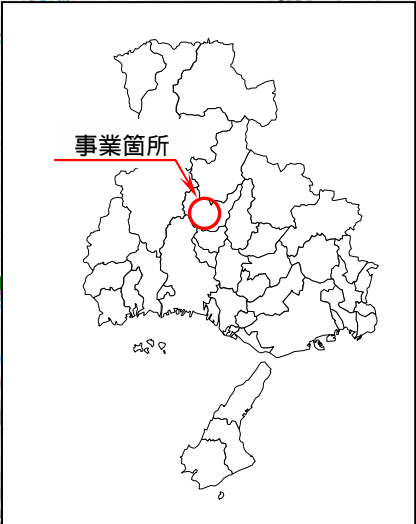
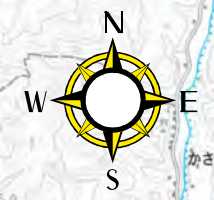
事業種目	道路	事業名	事業区間	総事業費	約2.1億円
		道路改築事業 一般県道 前之庄市川線	かんざきぐんいちかわちょうあまじ 神崎郡市川町甘地	内用地補償費	約0.2億円

所在地	着工予定 年 度	完成予定 年 度
神崎郡市川町甘地	平成22年度	平成24年度

事業目的	事業内容
<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、姫路市前之庄を起点に福崎町北西部から市川町甘地を結び、甘地停車場線を経由して国道312号へ連絡する路線であり、甘地地区においては、小中学校の通学路ともなっている道路である。 ・しかしながら、現道は、JR播但線の踏切を挟んで軽自動車のすれ違いも困難なほど幅員狭小で、歩道も未整備であることから、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。 ・このため、バイパス区間の踏切拡幅を行うことにより、円滑な交通を確保するとともに、通学児童等の安全性の向上を図るものである。 	道路改築事業 L = 70m 【構造規格】第3種第4級（平地部） 【計画幅員】W = 5.5 (9.25) m（2車線 + 片側歩道） 【計画交通量】 1,100台/日（H42） 【現況交通量】 1,613台/日（H17交通センサ） 【負担割合】：県 10/ 10

評価視点	評価結果の説明
(1)必要性 安全・安心の確保する道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道整備により小中学生などの自転車・歩行者の安全性を確保する。 ・当踏切は踏切すっきりプランに位置づけており、道路幅幅とあわせて歩道を新設することにより、踏切通過交通及び鉄道の安全性向上を図る。 ・当該区間は、死傷事故率が県内平均100件/億台・kmを大幅に上回る389件/億台・kmとなっていることから、本事業により、通学生をはじめとする利用者の安全性向上を図る。
くらしと交流を支える道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線集落とJR甘地駅へのアクセス強化により地域間交流の拡大を図る。
(2)有効性・効率性 有効性	<ul style="list-style-type: none"> ・費用便益比 B / C = 1.6 ・当該区間の整備によりバイパス機能が発揮され、走行性・安全性が向上する。
代替性	<ul style="list-style-type: none"> ・人家等が密集する現道の幅員は地域への影響が大きく、バイパス計画は経済性・施工性にも優れた最適案であり、踏切拡幅を行うことにより、事業効果の発現が図れる。
効率性 (事業執行環境)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画に対し、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。 ・踏切拡幅工事に伴う西日本旅客鉄道株式会社との協議調整やバイパス整備に伴う市川町との計画調整を終えており、町もこの整備を協力的に促進している。
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> ・現道からバイパスへの交通転換により、沿道騒音の低減など生活環境を改善する。 ・歩道部の透水性舗装により、雨水を地下に還元することができる。
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の前後は既に2車線改良済みの道路が完成しており、早期事業着手により、地域交通の安全性・円滑性を確保する必要がある。

(一) 前之庄市川線 位置図



市川町

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

1,613台/日

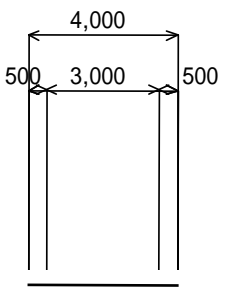
2,216台/日

6,447台/日

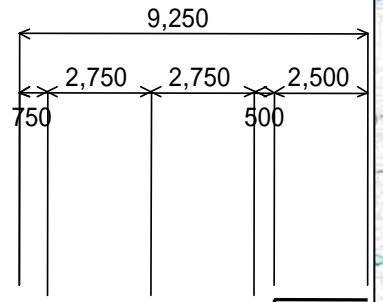
通行不能区間

(一) 前之庄市川線 (H22 ~ H24)
L=70m W=5.5(9.25)m
全体 2.1億円

現況断面図



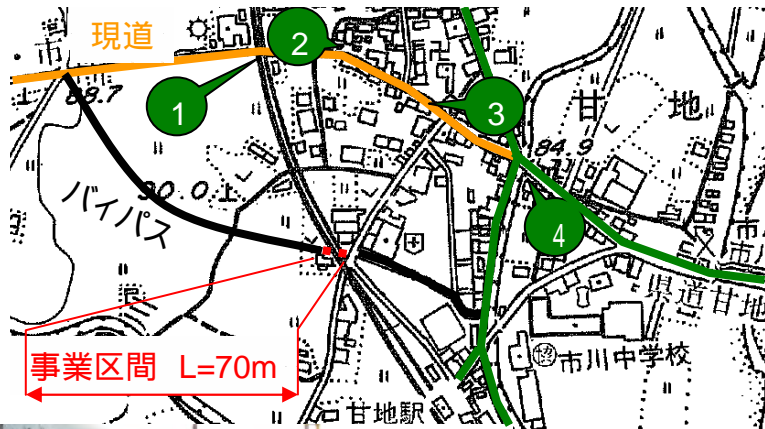
標準断面図



福崎町

中国自動車道

現道状況



通学児童と通勤車が輻輳し危険！
車同士の離合が不可能。
通過車両により、自転車が通過出来ず、
民地に避難！



歩道の必要性



凡 例

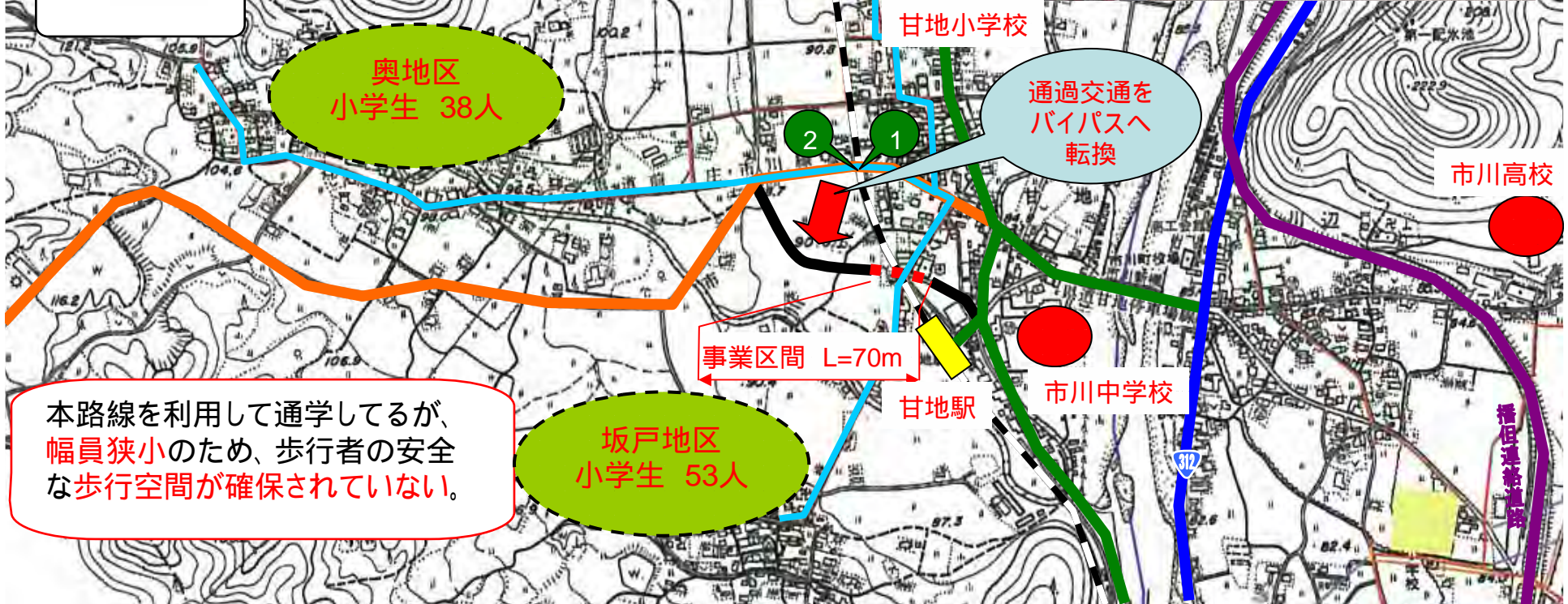
— 小学校
— 通学路



1



2



事故発生状況



事故発生件数	
H18	0件
H19	3件
H20	0件



事業区間内においてH18～H20までの3年間に交差点などで3件の**事故が発生!** 事故率は**389件/億台・km**と県内平均100件/億台・kmを**大幅に上回っており**、早急な対策が必要となっている!

市川町と協力した道路等の整備

第二北子踏切(人道踏切)
【廃止】

第一北子踏切
【移設・拡幅】

付け替え町道 L=137m

事業区間 L=70m

凡例

- 市川町施工
- 県施工

市川町、地元が第一北子踏切拡幅に伴う第二北子踏切廃止に合意！
また、市川町が隣接する町道の道路改良を施工！
県、市、地元が協力して本バイパスの早期完成を目指す！

当該工区前後の整備済区間



新規事業

当初計画

一般県道 前之庄市川線 事業スケジュール

工種・事業年度	平成22年度				平成23年度				平成24年度			
設計・調査	■	■										
用地買収			■	■								
踏切改良					■	■	■	■				
道路改良					■	■	■	■	■	■	■	■

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	道路改築事業 一般県道 前之庄市川線	走行時間短縮便益	321	時間短縮:0.6分 (1.3分 0.7分) 計画交通量(H42) 1,100台/日	200	196	4	1.6
		走行経費減少便益	2					
		交通事故減少便益	0					
		計	323					