

新規事業評価調書

【道路事業】

主要地方道 神戸加東線

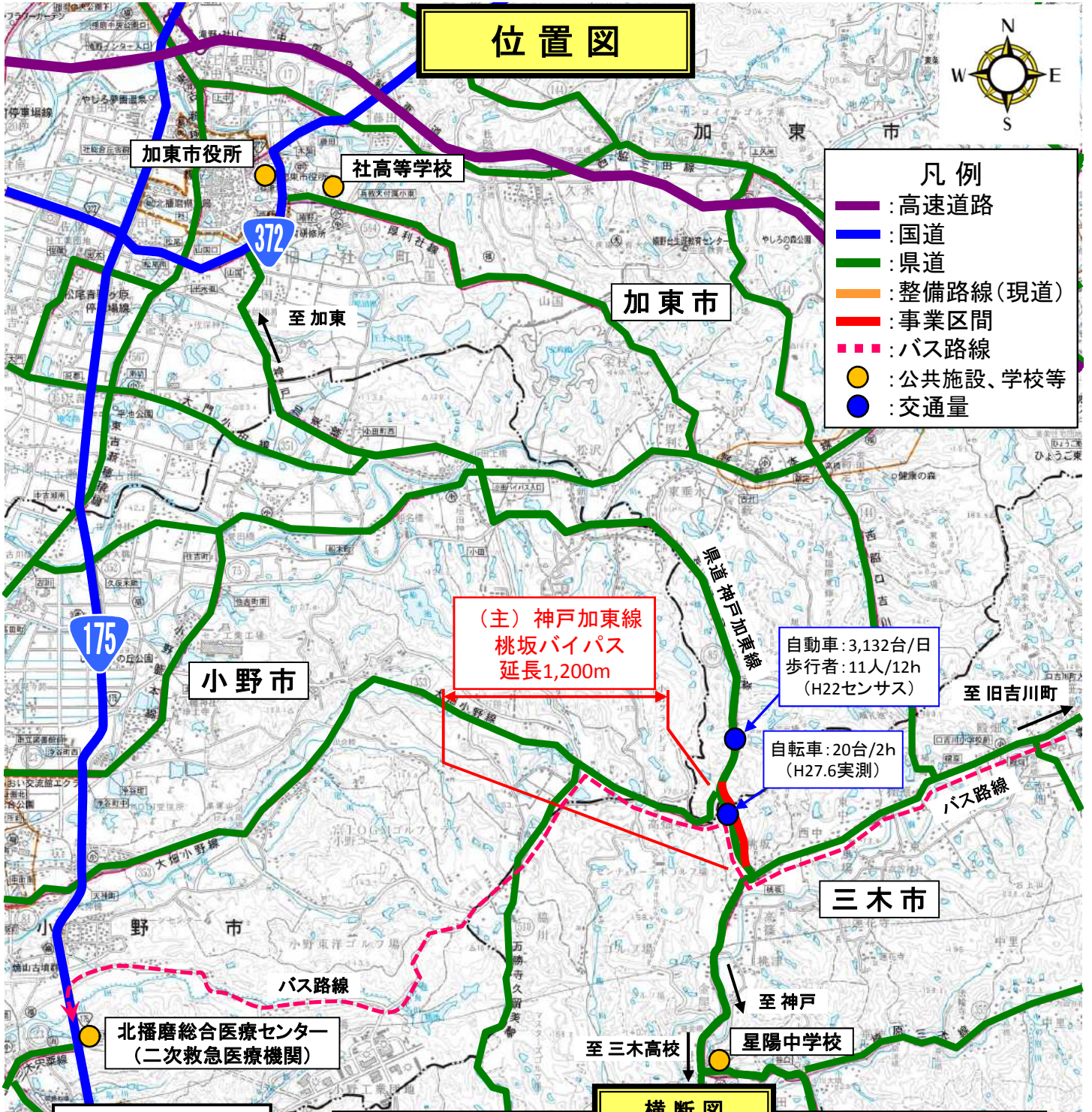
県土整備部

土木局 道路街路課

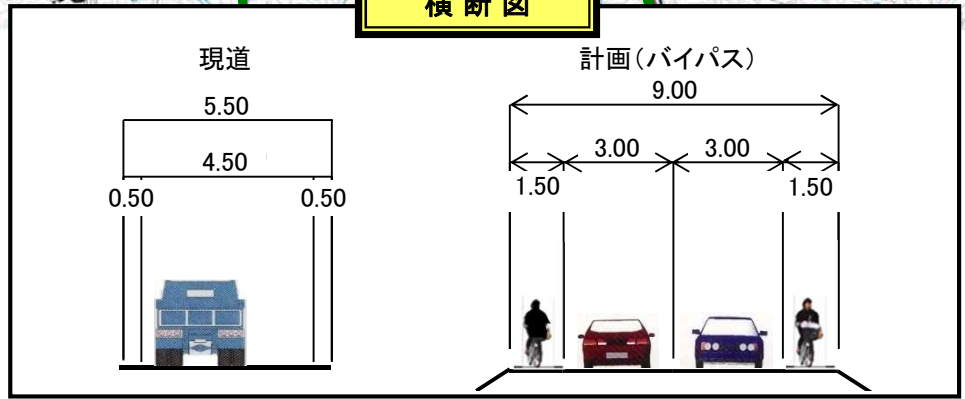
投資事業評価調書（新規）

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 杉浦 正彦 (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 主要地方道神戸加東線 桃坂バイパス	三木市口吉川町桃坂 ～加東市大畑	8.3億円	1.7億円	平成28年度	平成33年度
事業目的			事業内容			
<p>本路線は、神戸市から加東市中心部に至る道路であり、北播磨地域の生活、観光、産業を支える南北幹線道路である。</p> <p>○円滑な交通の確保 線形不良・幅員狭小な現道をバイパス化することにより、円滑な交通を確保する。</p> <p>○安全な自転車通行の確保 幅広路肩の採用により、自転車(中・高校生の通学)の安全な通行空間を確保する。</p> <p>○基幹病院へのアクセス強化 路線バスも運行されている北播磨総合医療センター(二次救急医療機関)へのアクセスを強化する。</p>			<p>【延長】1,200m</p> <p>【構造規格】第3種第3級</p> <p>【計画幅員】2車線 歩道なし 車道6.0m(全幅9.0m)</p> <p>【計画交通量】3,300台/日(H42予測)</p> <p>【現況交通量】 自動車:3,132台/日(H22センサ) 自転車:20台/2h(H27実測7時~9時) 歩行者:11人/12h(H22センサ)</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本区間は、線形不良(最小曲線半径 R=21m)及び幅員狭小(最小車道幅員 4.5m 1車線)で、大型車の離合が困難な状況であり、交通事故(接触事故2件、路面凍結1件)も発生している。このため、本バイパスの整備により安全で円滑な交通を確保する必要がある。</p> <p>②現道は、三木高校の生徒等が自転車通学経路として通行しているものの、路肩に余裕がなく、危険な状態であることから、幅広路肩を設置し、自転車の安全な通行を確保する必要がある。</p> <p>③本区間は、二次救急医療機関である北播磨総合医療センターの開院(平成25年10月)に伴い、旧吉川町中心部から病院行きの路線バス(16便/日)も運行されていることから、本事業によりアクセス性の向上を図る必要がある。</p>					
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>①費用便益比 B/C=2.7</p> <p>②2車線改良により、移動時間の短縮及び交通事故の減少が図られる。</p> <p>③地元自治会等から早期整備の要望がなされており、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、三木市と協議が整っている。</p>					
(3) 環境適合性	①道路法面については、在来種等による植生の復元を図り、周辺環境の保全に配慮する。					
(4) 優先性	①本路線のうち、当該事業区間は三木市で唯一の未改良区間となっていることから、早期整備が必要である。					

位置図



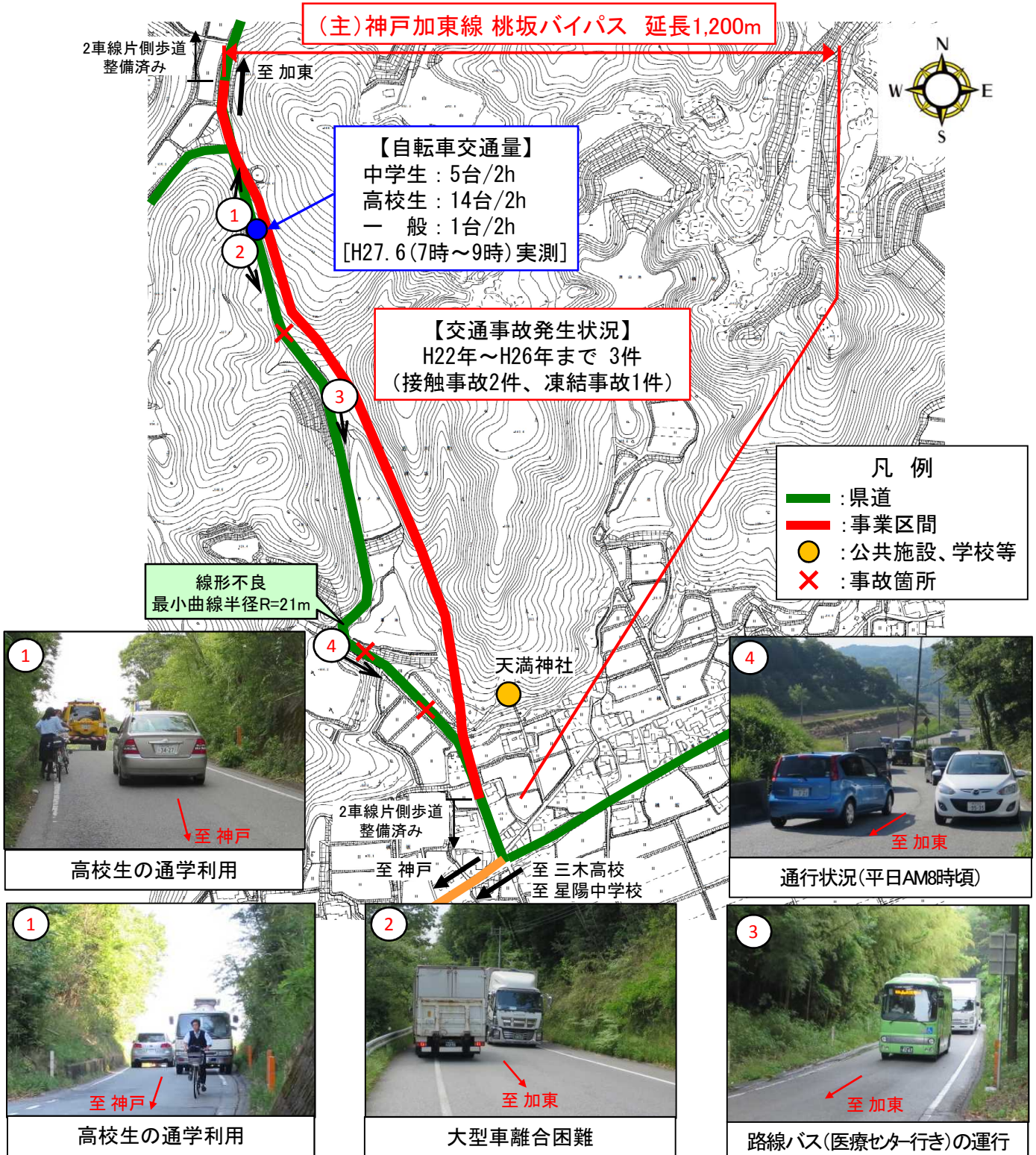
横断面図



道路-2

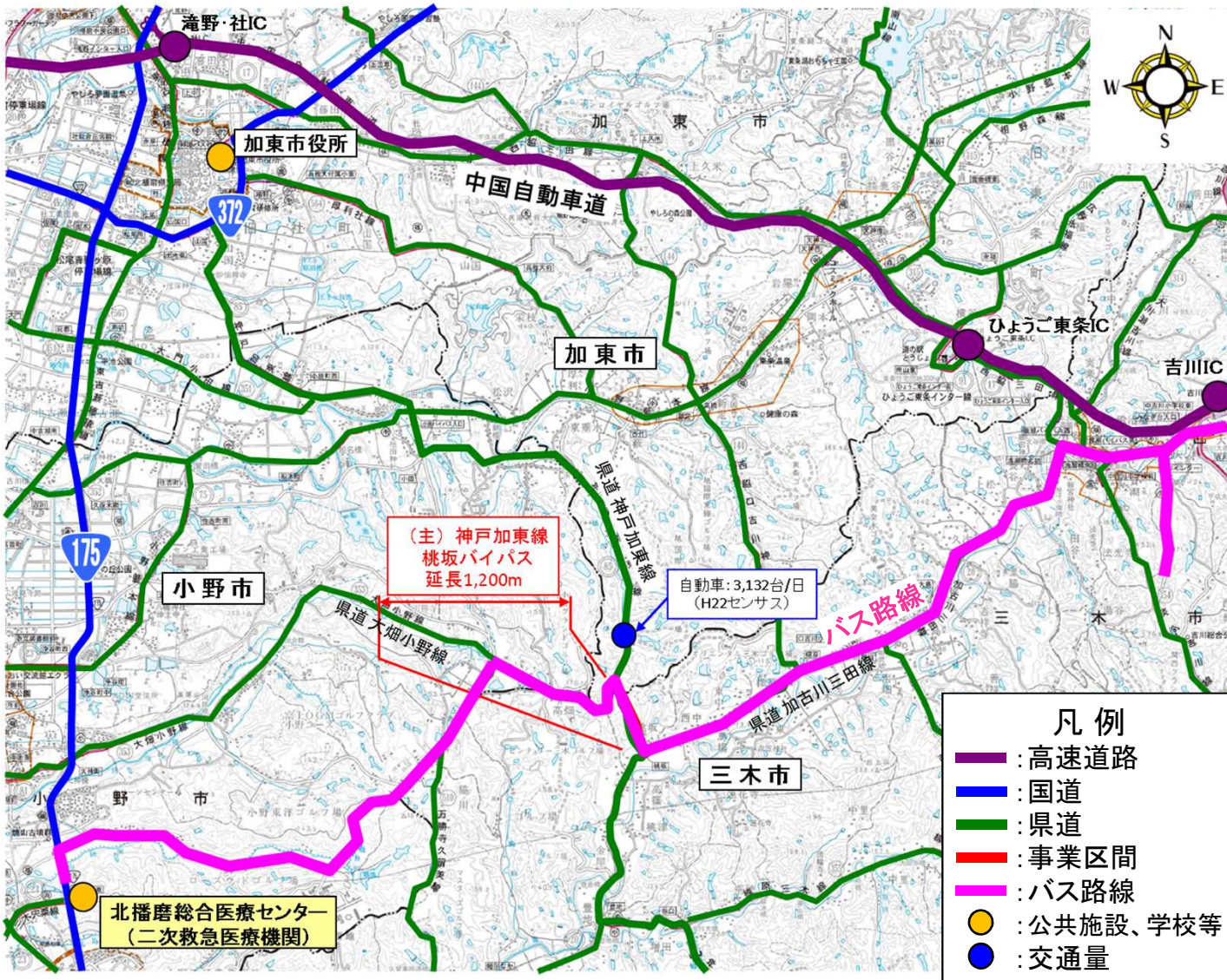
交通の円滑化と安全性の確保

- ・現道は、線形不良(最小曲線半径R=21m)及び幅員狭小(車道幅員4.5m)のボトルネック箇所となっており、大型車の離合が困難
- ・現道では、過去5年間で事故が3件発生している(H22~H26:接触事故2件、路面凍結1件)
- ・三木高校等の生徒が通学利用しているものの、路肩に余裕がなく危険



基幹病院へのアクセス性向上

・現道は、線形不良(最小曲線半径R=21m)及び幅員狭小(車道幅員4.5m)のボトルネック箇所となっており、北播磨総合医療センター行きの路線バスなど大型車の離合が困難



北播磨総合医療センター(二次救急医療機関)
平成25年10月1日開院



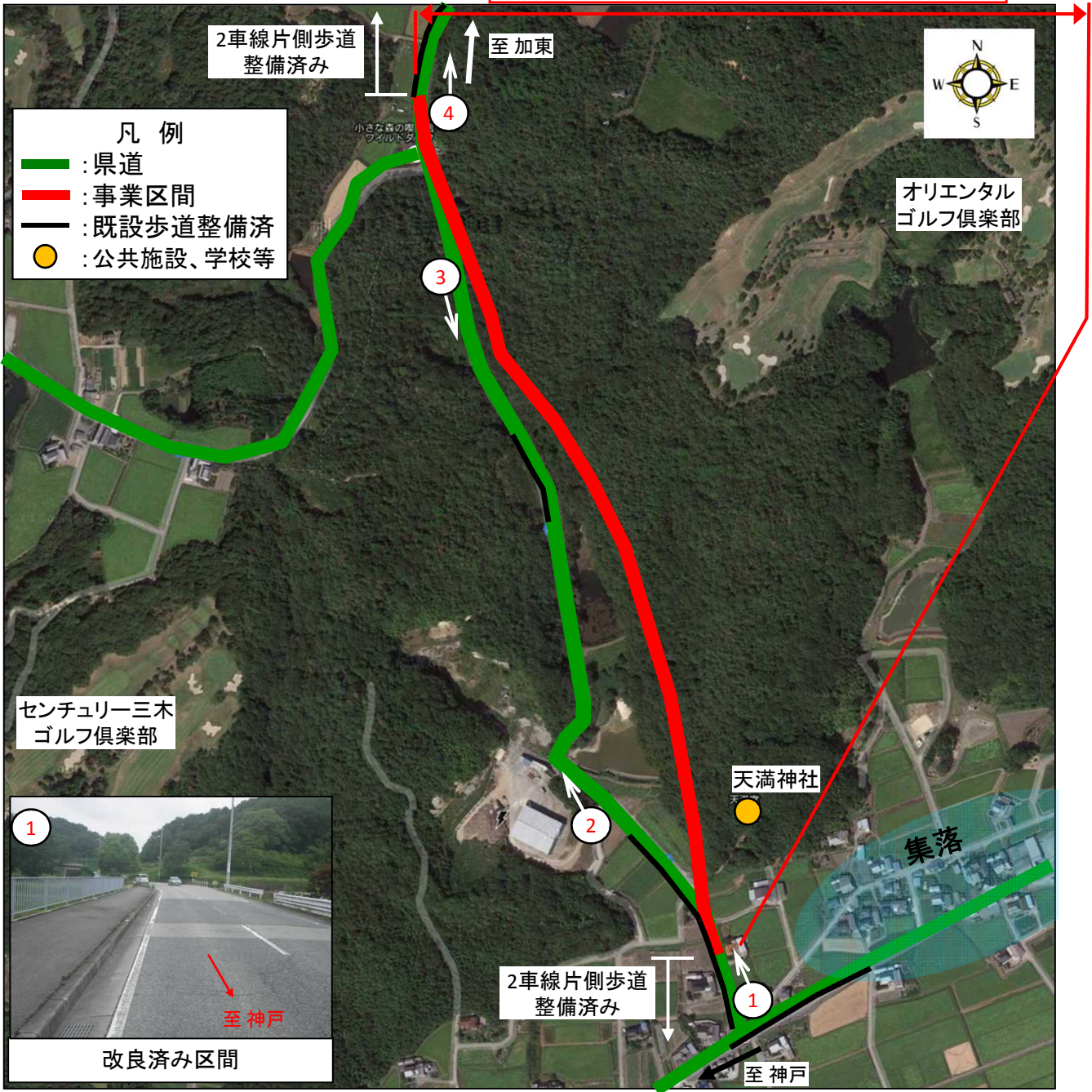
路線バス

便数: 16便(往復)
料金: 150円(片道)
※ 土日祝日・年末年始は運休

路線バス運行状況
(医療センター行き)
平成25年10月2日運行開始

周辺状況図

(主)神戸加東線 桃坂バイパス 延長1,200m



道路-5

1. 実施工程表
当初計画

工 種	年 度					
	H28	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 of 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 of 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 of 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	事業費	維持管理費	
					(百万円)	(百万円)	(百万円)	
道路	道路改築事業 神戸加東線	① 走行時間短縮便益 1,675		計画交通： 3,300台/日 (H42)	684	637	47	2.7
	② 走行経費減少便益 128							
	③ 交通事故減少便益 7							
	計 1,810							

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

① 北播磨医療センター(二次救急医療機関)へのアクセス性向上による医療支援

道路街路事業の効果

対象事業：道路事業 神戸加東線

(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燃料費の節約等
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)	○ 北播磨総合医療センター(2次救急医療機関)へのアクセス機能向上
		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)	○ 北播磨総合医療センター(2次救急医療機関)へのアクセス機能向上
		減災対策への取り組み (※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	○ 北播磨総合医療センター(2次救急医療機関)へのアクセス機能向上
		交通安全対策	○ 幅広路肩を設置し、自転車・歩行者の安全な通行を確保する。
②地域の活性化	地域間交流の促進	○ 加東市中心市街地から神戸市へのアクセス性向上	
	中心市街地の活性化	—	
	地域産業の活性化	—	
	観光支援	—	
	地域プロジェクト等の支援	—	
③円滑な交通体系の確保	公共交通機関利用の促進 交通結節点の機能の向上	—	
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	—	