

継続事業評価調書

【道路事業】

主要地方道 小野藍本線

主要地方道 神戸加東線

県土整備部

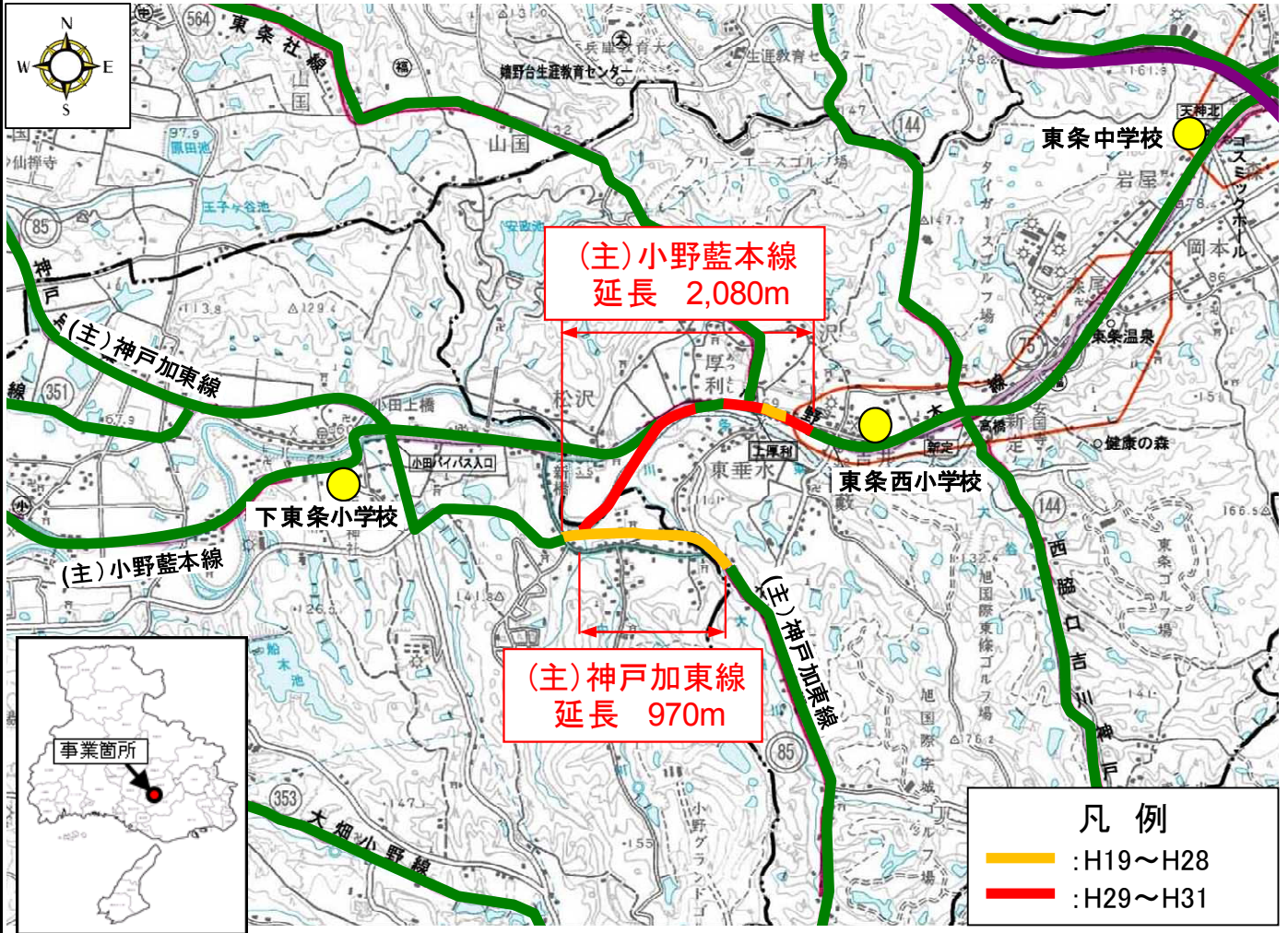
土木局 道路街路課

投資事業評価調書（継続：再評価 [第1回]）

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 嶋田 博文 (県道班長 吉村 達郎)	内線	4362 (4376)	
事業種目	道 路	新規評価年度	平成 18 年度		今回評価	前回評価
事業名	道路事業 主要地方道 おのあいもと 小野藍本線 主要地方道 こうべかとう 神戸加東線	事業採択年度	平成 19 年度	総事業費	21 億円	21 億円
		着工年度	平成 19 年度	内用地補償費	10 億円	10 億円
				完成予定年度	平成 31 年度	平成 23 年度
進捗率 (内用補進捗率)	57% (94%)	—				
事業区間	おのしいけだちよう かとうしあつとし おおはた 小野市池田町～加東市厚利、大畑		残事業費	9 億円	— 億円	
事業の目的			事業内容 (): 前回評価時点			
<p>小野藍本線は、国道 175 号(小野市)と北摂地域を結び、神戸加東線は、加東市の中心部と神戸市を結ぶ北播磨地域の幹線道路である。</p> <p>○安全で円滑な交通の確保 幅員狭小な現道をバイパス及び現道拡幅することにより、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>○安全な歩行者通行の確保 歩道整備により、通学児童等の安全な通行を確保する。</p> <p>○地域間の交流・連携の促進 北播磨地域と北摂地域を結ぶ小野藍本線と北播磨地域と神戸市を結ぶ神戸加東線を整備することにより、地域間の交流・連携を促進する。</p>			<p>【延長】(全体) 3,050m (主)小野藍本線 2,080m(内整備済 200m) (主)神戸加東線 970m(H25.4 供用済)</p> <p>【構造規格】第3種第3級</p> <p>【計画幅員】 計画：2車線 片側歩道 2.5m 車道 6.0m [全幅 10.0m]</p> <p>【計画交通量】(主)小野藍本線 8,400 台/日 [H42 予測] (8,900 台/日 [H42 予測])</p> <p>【現況交通量】 自動車 5,751 台/日 [H22 センサス] (9,005 台/日 [H11 センサス]) 自転車 50 台/日 [H18 実測] 歩行者 102 人/日 [H18 実測]</p> <p>【負担割合】国 55%、県 45%</p>			
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	【前回評価時点からの事業計画の変更概要】 用地買収において、価格の開きや企業の代替地確保など、交渉に時間を要していることから、完了予定年度を平成 31 年度に変更する。					
進捗状況	①進捗率は事業費ベースで 57%、用地取得で 94%(平成 28 年度末予定) ②平成 25 年 4 月に神戸加東線(L=970m)を供用した。 ③平成 28 年度は、現道拡幅部の道路改良工事を施工する。					
評価視点 審査会意見及 び対応方針	評価結果の説明					
	【審査会意見】 新規着手妥当	【対応方針】			—	
(1) 必要性	①小野藍本線は、幅員狭小で大型車の離合が困難であるため、本バイパス等の整備により、円滑な交通を確保する必要がある。 ②小野藍本線は、通学路となっているが歩道がなく、過去 5 箇年(平成 23 年～平成 27 年)に 7 件の人身事故が発生していることから、歩道を設置し歩行者の安全性を確保する必要がある。 ③北播磨地域と北摂地域を結ぶ小野藍本線と北播磨地域と神戸市を結ぶ神戸加東線を整備することにより、地域の交流・連携強化が促進される。また、加東市と小野市は、ゴミ処理場や斎場を事務組合により共同運営しており、本事業により 2 市の連携強化を図る。					
(2) 有効性 ・効率性 (執行環境状況)	①費用便益比 B/C=1.9(全体) (前回評価時点 B/C=2.2)、B/C=3.9(残事業) ②事業完了後の現道の管理引継について、小野市、加東市と協議が整っている。 ③地元からは、安全で円滑な交通確保の観点から、早期供用の要望の声が強いの。					
(3) 環境適合性	①通過交通をバイパスに転換させることにより、大型車等による交通騒音や排気ガスなどの沿道環境が改善される。 ②歩道舗装には、雨水が地中に浸透する透水性舗装を採用し、地下水涵養を図る。					
(4) 優先性	地域の防災道路強靱化プランに位置づけられており、災害に強い強靱な県土づくりを進める上でも早期整備が必要である。					
再評価 の結果	継続	理由	事業の必要性は事業採択時と変わっておらず、残工区の早期供用を望む地元の声が強いことから、継続して事業を実施する必要がある。			

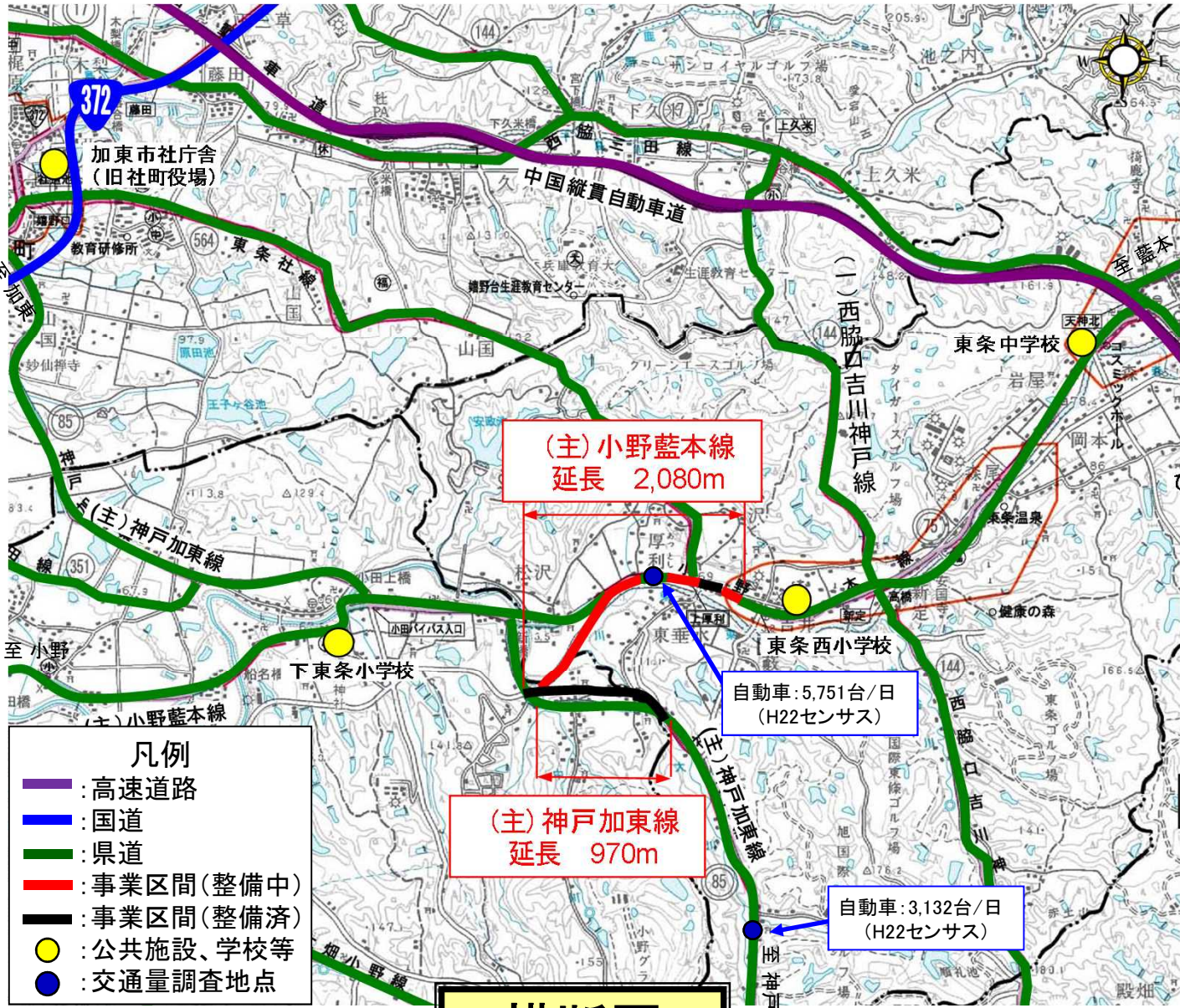
事業進捗状況概要図（継続：再評価 [第1回]）

事業名	道路事業	路線・河川名	主要地方道 小野藍本線 主要地方道 神戸加東線
-----	------	--------	----------------------------



事業進捗状況・予定		整備効果
全体 (H19~H34)	【事業費=21億円】 延長 3,050m 工事：橋梁 1 橋(106m) 用地：約 28,100m ²	
事業採択～ H28 まで (H19~H28)	【事業費=12億円】 ① 事業進捗率 57% (用地進捗率 94%) ② 用地取得面積約 24,900m ² (面積ベース進捗率 89%) ③ 神戸加東線(L=970m) 平成 25 年 4 月供用	
今後 3 年間 (予定) (H29~H31)	【事業費=9億円】 ① 平成 29 年度 用地買収完了予定 ② 平成 31 年度 全線供用予定	通過交通がバイパスに転換することにより、現道沿い集落の生活環境が改善されるとともに、安全で円滑な交通を確保する。

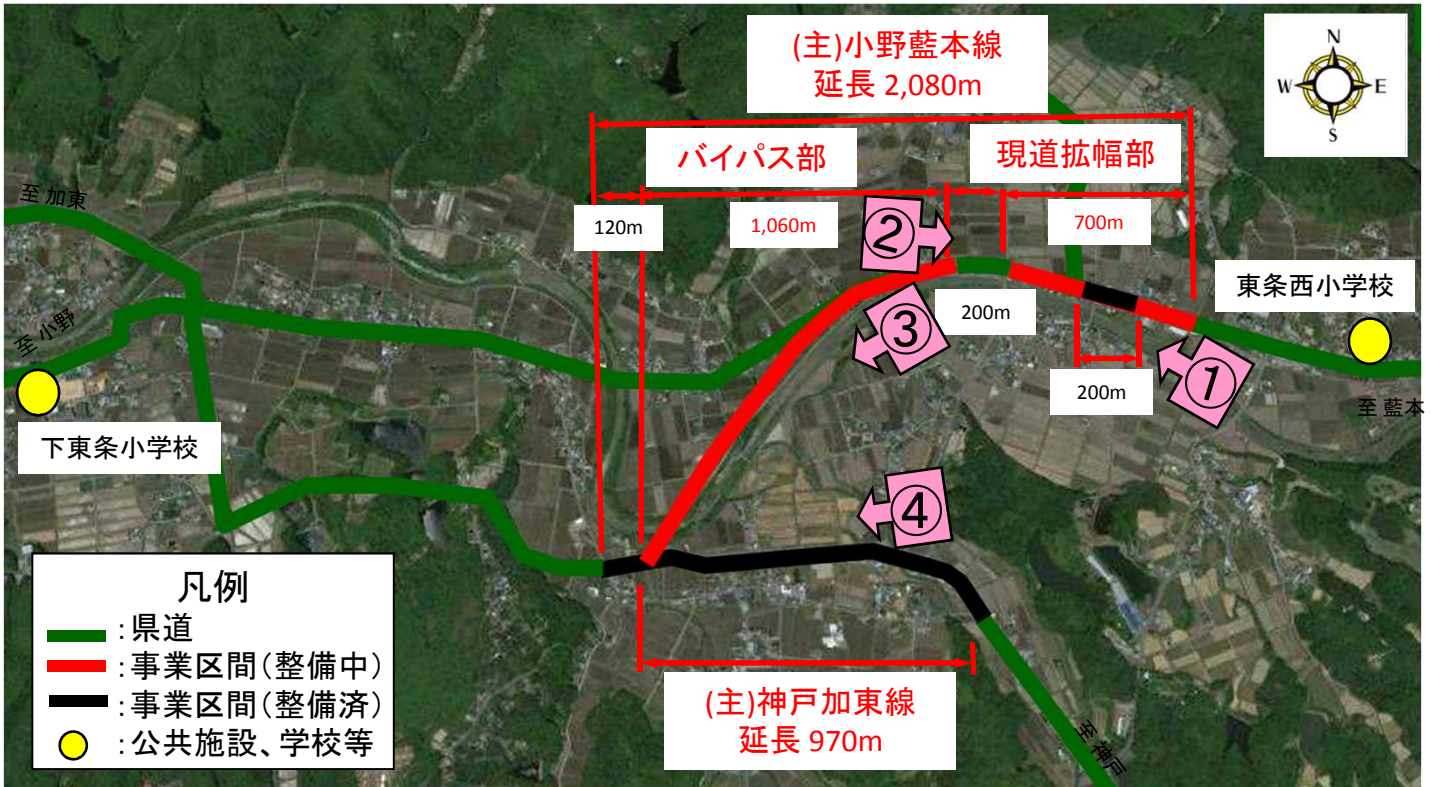
位置図



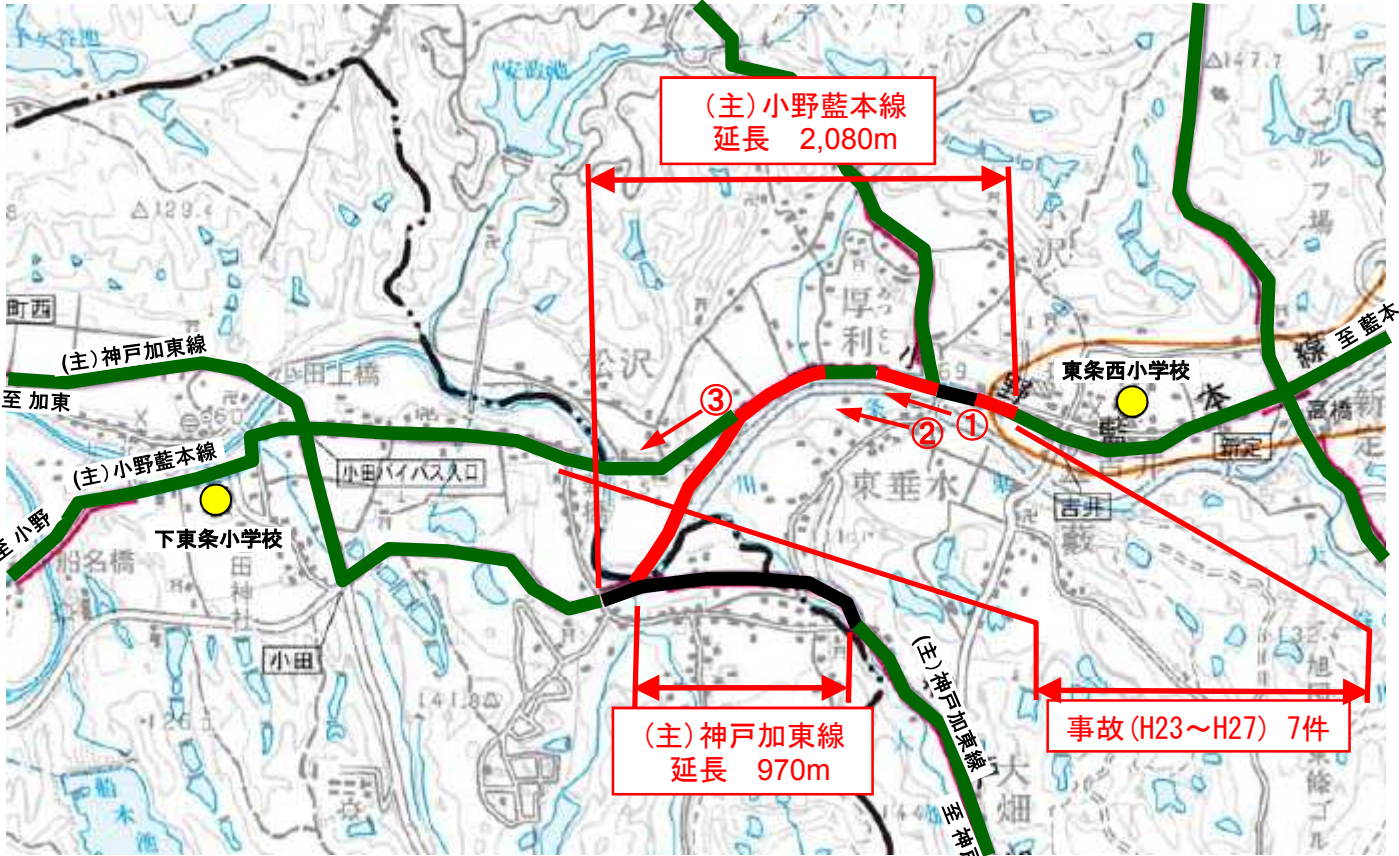
横断図



整備状況



現道状況



① 幅員が狭く離合が困難

② 路肩が狭く歩行者が危険

③ 幅員が狭く離合が困難



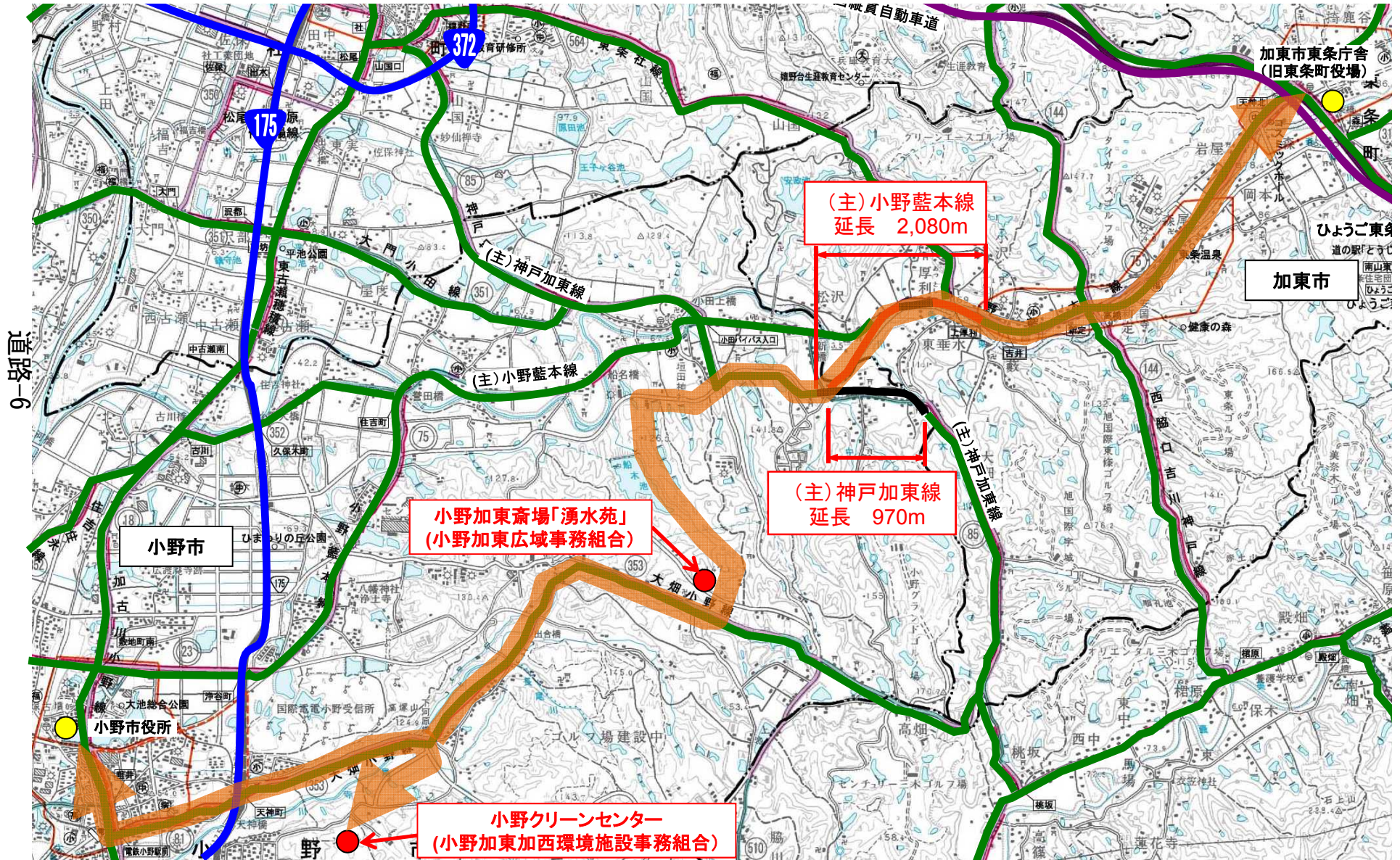
▼現道(小野藍本線)の人身事故件数

年	発生件数
H23	2件
H24	0件
H25	3件
H26	2件
H27	0件
合計	7件

- ・幅員狭小(車道幅員5.0m)のため、大型車の離合が困難。
- ・現道区間(小野藍本線)におけるH23~H27の人身事故件数は7件発生している。
- ・通学路となっている現道は、歩車道分離がなく危険な状態となっている。

地域間交流・連携の強化

■ 加東市から小野市のゴミ処理場および斎場までのアクセス機能強化



1 スケジュール

工区名	工種	年 度													
		H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	
調査・設計		■	■												
小野藍本線 (バイパス)	用地補償	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	橋梁工事		■	■	■							■	■	■	
	道路改良工事		■	■	■	■						■	■	■	
小野藍本線 (現道拡幅)	用地補償		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	道路改良工事				■	■	■			■	■	■	■	■	
神戸加東線 (バイパス)	用地補償	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	道路改良工事			■	■	■	■	■	■						



2 事業効果について

(1) 費用対効果

① 便益 (B) の項目

	B(便益)	算出方法
道路事業	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: $\Sigma[\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位}]$

① 用便益比 (B/C) 算出根拠

事業	事業名	B(便益)			C(費用) (百万円)			B/C	
		便益額(百万円)	代表的な効果	総費用	事業費	維持管理費			
道路	主要地方道 小野藍本線・ 神戸加東線	全体事業費	① 走行時間短縮便益	4,147	時間短縮: 6.1分→3.9分 3.5分→2.1分 計画交通量: 8,400台/日 2,100台/日	2,304	2,179	125	1.9
			② 走行経費減少便益	259					
			③ 交通事故減少便益	1					
			計	4,407					
		残事業費	① 走行時間短縮便益	2,840	時間短縮: 5.8分→3.9分 2.1分→2.1分 計画交通量: 8,400台/日 2,100台/日	786	718	68	3.9
			② 走行経費減少便益	216					
			③ 交通事故減少便益	1					
			計	3,057					

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 緊急輸送道路 (補完ルート) の整備による防災機能の強化
- ② 歩道の整備による歩行者の安全確保
- ③ 加東市から隣接市へのアクセス向上による、地域間交流の促進

道路・街路事業の効果

対象事業:道路事業 (主)小野藍本線・(主)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	
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)	-
		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)	-
		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	-
		交通安全対策	○ 歩道の整備による歩行者の安全性確保
②地域の活性化	地域間交流の促進	○ 加東市から神戸市、小野市、三木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	○ 加東市から小野クリーンセンターへのアクセス性向上	
	観光支援	-	
	地域プロジェクト等支援	-	
③円滑な交通体系の確保	公共交通機関利用の促進 交通結節機能の向上	○ 通過交通の転換による、路線バスの定時性確保	
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	○ 歩道舗装を透水性舗装とし、雨水を地下に涵養	

(3) 地域からの要望状況等

要望状況等	地元からは、安全で円滑な交通確保の観点から、早期供用を望む要望が多い。
-------	-------------------------------------