

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 上田 浩嗣 (県道班長 長央 貴晴)	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)西脇八千代市川線 [下牛尾]	神崎郡市川町 下牛尾	6.0 億円	0.9 億円	平成 30 年度	平成 34 年度
事業目的			事業内容			
<p>本路線は西脇市から神崎郡市川町に至る道路であり、沿線地域の生活・産業・観光を支える路線である。</p> <p>○円滑な交通の確保 幅員狭小な現道を 2 車線に拡幅することにより、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>○安全な自転車・歩行者通行の確保 歩道及び路肩の整備により、現道の自転車・歩行者（小学生・高校生の通学）の安全な通行を確保する。</p> <p>○防災機能の強化 緊急輸送道路である国道 312 号と避難場所を結ぶ補完ルートとして位置づけられており、これを整備することで緊急車両や物資輸送車両の円滑な交通を確保する。</p>			<p>【延長】 800m</p> <p>【構造規格】 第 3 種第 3 級</p> <p>【計画幅員】 北側 400m：2 車線＋片側歩道 2.5m 車道 6.0m（全幅 11.0m） 南側 400m：2 車線 歩道無し 車道 6.0m（全幅 9.0m）</p> <p>【計画交通量】 2,800 台/日 (H42 予測)</p> <p>【現況交通量】 自動車： 2,634 台 12h (H24 実測) 自転車： 90 台/12h (H24 実測) 歩行者： 53 人/12h (H24 実測)</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 当該箇所は、(二) 岡部川と人家に挟まれた幅員狭小区間（最小車道幅員 5.0m 1 車線）で、車両の離合が困難であり、船坂トンネル開通以降は、大型車交通量の増加（86 台/12h→114 台/12h）等により、車両のすれ違い待ちが多く発生している。このため、道路拡幅により、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>② 現道は、瀬加小学校の通学路になっているが、歩道が無く危険である。このため、通学路区間の歩道整備が必要である。また、市川町の通学路安全プログラム (H28. 12) に本事業が位置づけられている。</p> <p>③ 周辺には公立神崎病院（2 次救急医療機関）や、災害時の広域防災拠点である市川スポーツセンターがある。このため、現道を 2 車線に拡幅することにより、災害時における避難場所等へのアクセス道路としての機能を強化する。</p>				
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)		<p>① 費用便益比 B/C=1.1</p> <p>② 2 車線改良により、移動時間の短縮、自転車・歩行者の安全確保が図られる。</p> <p>③ 主要地方道西脇八千代市川線整備促進期成同盟会より要望書が提出されるなど、事業執行環境が整っている。</p>				
(3) 環境適合性		① 歩道舗装には、雨水が地中に浸透する透水性歩道を採用し、地下水涵養を図る。				
(4) 優先性		<p>① 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。</p> <p>② 観光施設であるリフレッシュパーク市川や、本路線が通る多可町八千代区には地域活性化施設であるマイスター工房八千代があり、更なる地域活性化のためにも県南西部からのアクセス道路となる本路線の早期整備が必要である。</p>				

道路事業 主要地方道 西脇八千代市川線〔下牛尾〕

位置図



事業概要

事業区間：神崎郡市川町下牛尾
 事業概要：現道拡幅
 延長：800m
 幅員：歩道設置区間 6.0m(11.0m)
 歩道無し区間 6.0m(9.0m)
 総事業費：6.0億円
 事業期間：H30～H34

凡例

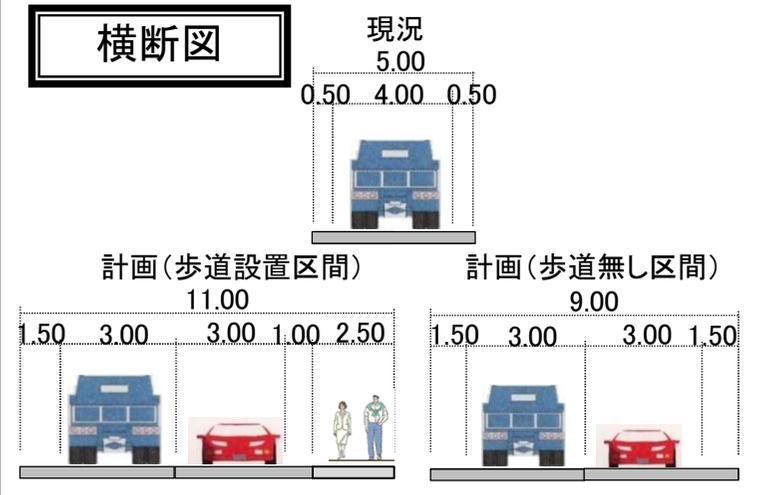
- ：高速道路
- ：国道
- ：県道
- ：事業区間
- ：公共施設、学校等
- ：交通量調査地点



(主) 西脇八千代市川線
 〔下牛尾〕延長 800m

自動車：2,634台/12h(H24実測)
 歩行者：53人/12h(H24実測)
 自転車：90台/12h(H24実測)

横断図



事業の必要性

- ① 幅員狭小な現道を2車線に拡幅し、安全で円滑な交通を確保
- ② 歩道の整備、路肩の拡幅により、自転車・歩行者の安全な通行を確保
- ③ 国道312号と避難場所を結ぶルートを整備し、緊急車両等の円滑な交通を確保

現況写真

- ① 幅員が狭く車両の離合が困難



- ② 路肩が狭く自転車が危険



- ③ 通学の小学生が危険



- ④ 改良済み区間(西脇市側)



平面図



1. スケジュール
当初計画

工種	年 度				
	H30	H31	H32	H33	H34
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	整備無しの走行時間費用－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	整備無しの走行経費－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	整備無しの事故損失額－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 主要地方道 西脇八千代市川線	① 走行時間短縮便益 516		計画交通： 2,800台/日 (H42)	505	470	35	1.1
② 走行経費減少便益 16								
③ 交通事故減少便益 0								
計 532								

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 瀬加小学校や高校生の通学者などの安全性の向上
- ② 緊急輸送道路（補完ルート）の整備による防災機能の強化

道路街路事業の効果

対象事業：道路事業（主）西脇八千代市川線

（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便益
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）	○ 緊急輸送道路（補完ルート）の整備による防災機能の強化
		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）	○ 緊急輸送道路（補完ルート）の整備による防災機能の強化
		減災対策への取組み （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	○ 瀬加小学校や高校生の安全な通行の確保
②地域の活性化	地域間交流の促進	○ 市川町と多可町、西脇市のアクセス強化による地域間交流の促進	
	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	—	
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	○ 歩道部を透水性舗装とし雨水を地下に還元	