

投資事業評価調書（継続：再評価）

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	9.7 億円
		道路改築事業 一般県道 加美八千代線	多可郡多可町八千代区 大屋	内用地補償費	4.4 億円
所在地		事業採択年度	着工年度	完成予定 年度	進捗率 (内用補進捗率)
多可郡多可町八千代区大屋		H12	H12	H25	71% (88%)
事業の目的			事業内容		
<p>本路線は、多可町の西側に位置し、旧加美町と旧八千代町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、自動車の離合困難に加え、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>また、合併支援道路として旧加美町中心部と旧八千代町中心部の連携を強化する。</p>			<p>道路改築事業 L=880m (うちバイパス部 580m)</p> <p>【道路規格】3種4級(山地部)</p> <p>【計画幅員】W=5.5(9.5)m (2車線+片側歩道)</p> <p>【計画交通量】2,100台/日(H42)</p> <p>【現況交通量】2,326台/日</p> <p>【費用負担】県：10/10</p>		
事業を取り巻く 社会経済情勢等の 変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年11月に旧中町、旧八千代町、旧加美町が合併し、新町が誕生したことで今後ますます地域産業の活性化や日常生活の利便性、安全性の向上を図る上で、合併支援道路に対する地元の期待は高い。 				
進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成12年度から整備を進めており、H16年度に北側の現道拡幅区間L=140mを供用した。 進捗率は、事業費ベースで71%、用地取得で88%である。(平成21年度末予定) 県の行財政構造改革による単年度投資額の縮小により、事業期間を4年延伸し、平成21年度完了から平成25年度完了とする。 				
評価視点	評価結果の説明				
(1)必要性 安全・安心の確保 地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> 通過交通がバイパスに転換されることで、生活道路である現道の安全性が向上する。 歩道整備により自転車・歩行者の交通安全が確保される。 北播磨ハイランド・ふるさと街道を構成する道路であり、本路線沿線に存在するマイスター工房やネイチャーパーク笠形等へのアクセス向上し、地域間交流の拡大を図る。 				
(2)有効性・効率性	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間の整備により未改良区間が解消され、走行性・安全性が向上する。 沿道に家屋等が密集する区間はバイパス計画としており、経済性、施工性に配慮した計画である。 費用便益比 B/C=1.9(全体)、7.4(残) 				
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> 通過交通がバイパスへ転換されることから、現道の沿道環境が改善される。 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"> 交通の円滑化や現道の交通安全につながること並びに工事が71%まで進捗していることから、残工事区間の用地買収につとめ、重点投資により、早期の全線供用の必要がある。 				
再評価 の結果	継 続	左の理由	事業の必要性は事業採択当時と何ら変わっておらず、地域住民からも早期完成を望む声強いことから、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）

事業名	道路事業	路線・河川名	一般県道 加美八千代線
<p>H16年度供用済み L=140m</p> <p>凡例 黄色線 H21年度まで 赤線 H22年度以降</p> <p>(一)加美八千代線(H12～H25) L=880m W=5.5(9.5)m 全体 9.7億円</p>			
		事業進捗状況・予定	整備効果
全体	H12～25年度【総事業費＝9.7億円】 全体計画 L=880m W=5.5(9.5)m 事業費 9.7億円 L=880m、橋梁2橋 用地：6,940㎡		
過去 10年間	H12～21年度【事業費＝6.0億円】進捗率71% 【全体】 供用延長 L=140m 用地進捗率 88%（H21年3月末） 現道拡幅部 L=300mのうち、L=140m供用済。（平成16年4月）		現道拡幅部 L=140mの 供用により、交通の円 滑化、歩行者の安全性 が確保された。
今後 4年間 （予定）	H22～25年度【事業費＝2.8億円】 平成23年度末での北側 L=540mの整備完了を目指す。 平成25年度末の全線完成予定を目指す。		

継続事業
当初計画及び実施工程

年度		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
加美八千代線 (大屋地区)	調査設計		■	■			■	■							
	用地補償		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		
	道路改良工事			■	■	■			■	■	■	■	■	■	■
	橋梁工事			■	■	■			■	■	■	■	■		

B/C 根拠説明資料例
便益 (B) の項目

凡例
■ 当初
■ 実施

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) × 走行経費価値原単位 × 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 × 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 加美八千代線	全体事業費	走行時間短縮便益	1,910	時間短縮：0.7分 2分 1.3分	1,210	1,170	40	1.9
			走行経費減少便益	300	現況交通量 2,326 台/日				
			交通事故減少便益	130	計画交通量 2,100 台/日				
			計	2,340					
	残事業費	走行時間短縮便益	1,800	時間短縮：0.6分 1.7分 1.1分	300	270	40	7.4	
		走行経費減少便益	290	現況交通量 2,326 台/日					
		交通事故減少便益	130	計画交通量 2,100 台/日					
計	2,220								