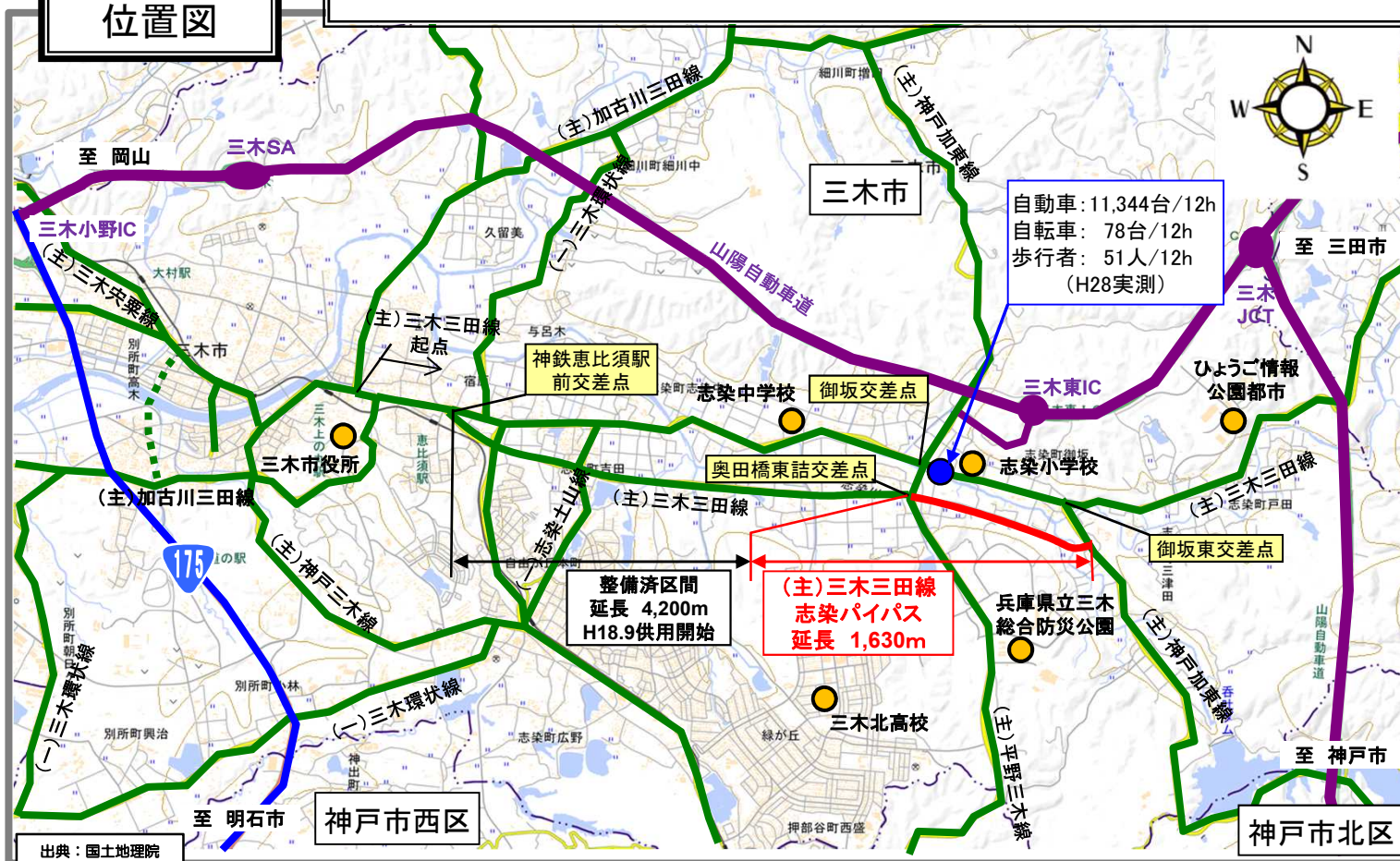


投資事業評価調書（新規）

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 主要地方道三木三田線 〔志染バイパス〕	三木市志染町 いわやみつだ 窟屋～三津田	9.5 億円	1.3 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、三木市を起点とし、神戸市北区を經由して三田市に至る北播磨地域と阪神北地域の交流を促進する東西幹線道路である。</p> <p>○円滑な交通の確保 交通集中する交差点及び現道を回避するバイパスを整備し、交通の分散を図ることにより、円滑な交通を確保する。</p> <p>○安全な交通の確保 事故が多発する区間のバイパスを整備し、現道の混雑の緩和を図り、事故発生リスクを低下させることにより、安全な交通を確保する。</p> <p>○緊急輸送道路の強化 神戸市北区・三田市方面から三木総合防災公園(広域防災拠点)へのアクセスを強化し、災害時における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】 1,630m</p> <p>【構造規格】 第3種第2級</p> <p>【計画幅員】 2車線 片側歩道 2.5m 車道 6.5m (全幅 11.5m)</p> <p>【計画交通量】 11,600 台/日 (H42 予測)</p> <p>【現況交通量】 自動車：11,344 台/12h (H28 実測) 自転車：78 台/12h (H28 実測) 歩行者：51 人/12h (H28 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 本事業区間の起点である奥田橋東詰交差点の西側のバイパスを平成 18 年度に供用しており、同交差点からは、御坂交差点を經由し東進する車両が多い。また、御坂交差点から御坂東交差点までは主要地方道神戸加東線を通行する車両も流入する。このため、朝夕の通勤時間帯に混雑していることから、本バイパスを整備し、交通の分散を図ることにより円滑な交通を確保する。</p> <p>② 現道は過去 5 年間 (H24～H28) に、交通事故(追突事故等)が 33 件発生している。このため、本バイパスの整備により、現道の混雑を緩和させることで交通事故の減少を図る。</p> <p>③ 周辺に広域防災拠点である三木総合防災公園がある。このため、本区間の整備により、災害時における防災拠点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=9.9</p> <p>② バイパス整備により交通が分散され、移動時間の短縮、現道の交通事故の減少が図られる。</p> <p>③ 三木市より早期整備の要望がなされるなど、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		<p>① 通過交通をバイパスへ転換させることで、大型車等による交通騒音や排気ガスなどの沿道影響が軽減される。</p> <p>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。</p>				
(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 当該事業区間西側のバイパスが平成 18 年度に開通しており、接続する現道区間で通勤時間帯に慢性的な混雑がみられ、交通事故も多発しているため、早期整備が必要である。</p>				

# 道路事業 主要地方道 三木三田線〔志染バイパス〕

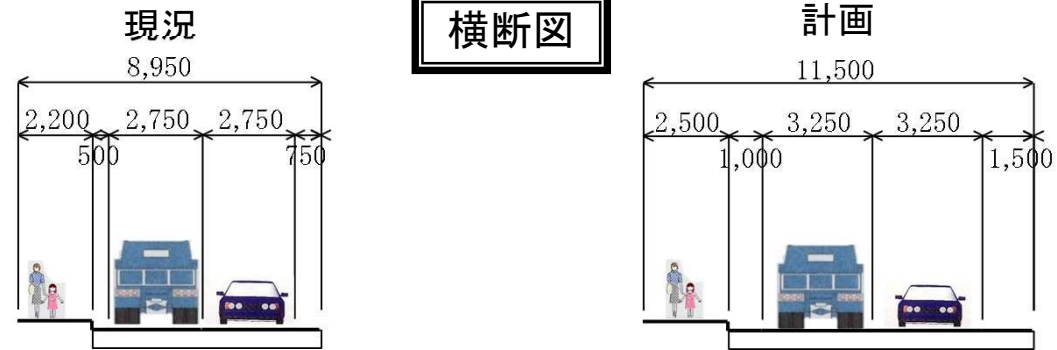
## 位置図



- ### 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



## 横断図



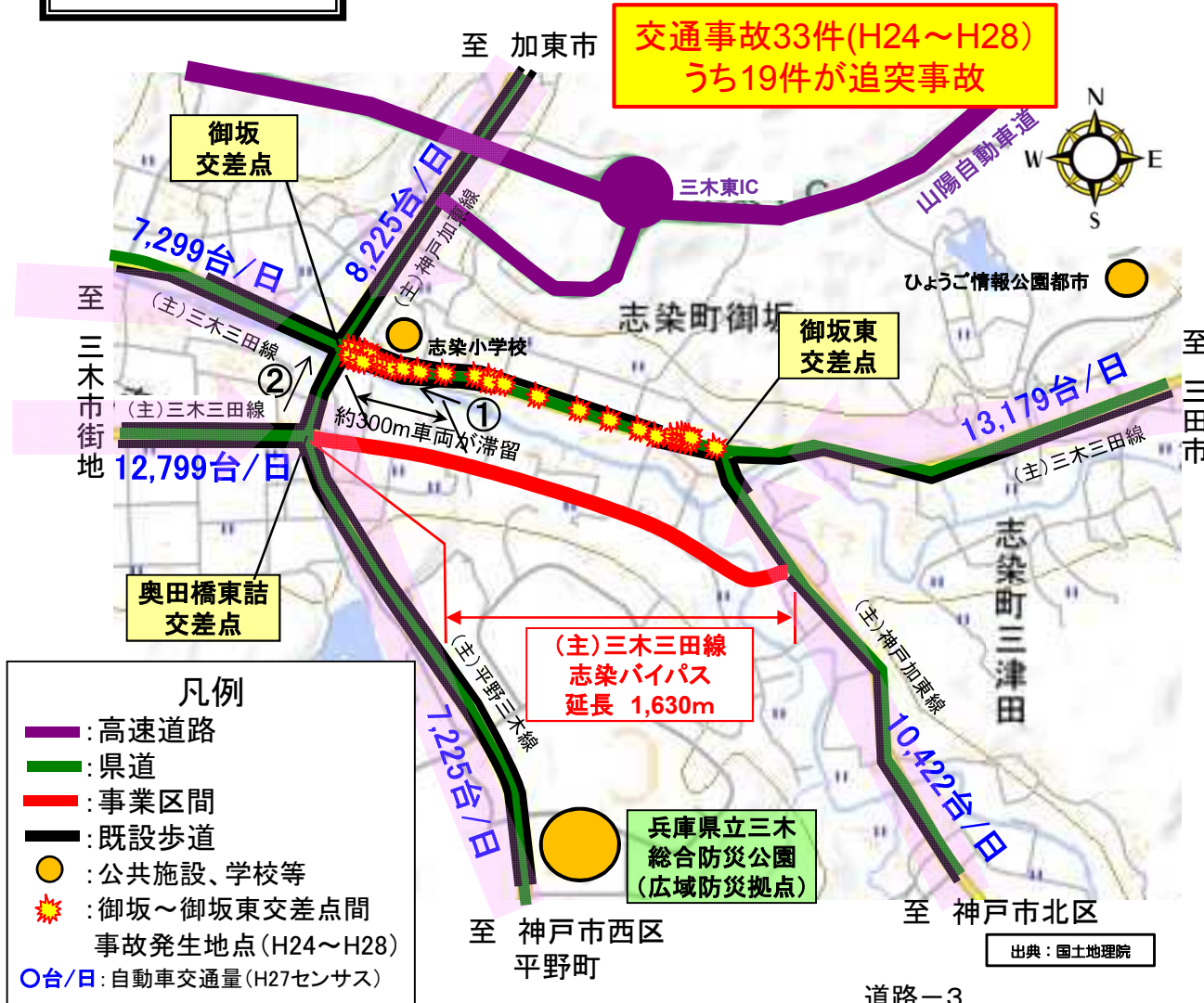
## 事業概要

事業区間: 三木市志染町窟屋～三津田  
 事業概要: バイパス  
 延長: 1,630m  
 幅員: 6.5m(11.5m)  
 総事業費: 9.5億円  
 事業期間: H30～H34

## 事業の必要性

- ①交通集中する交差点、現道を回避するバイパスを整備し、交通を分散
- ②事故が多発する区間のバイパスを整備し、交通を転換して現道の混雑を緩和、事故発生リスクを低下
- ③神戸市北区・三田市方面から三木総合防災公園(広域防災拠点)へのアクセス強化

## 平面図



## 現況写真

- ①東西方向の交通が集中、朝・夕に混雑



- ②御坂交差点に交通が集中し混雑



## 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 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 (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 主要地方道 三木三田線	① 走行時間短縮便益	7,144	計画交通： 11,600台/日 (H42)	808	743	65	9.6
		② 走行経費減少便益	774					
		③ 交通事故減少便益	46					
		計	7,964					

### (2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 広域防災拠点（兵庫県立三木総合防災公園）へのアクセス強化による緊急時の円滑な輸送の確保
- ② 通過交通のバイパスへの転換による現道の沿道環境の改善

## 道路街路事業の効果

対象事業：道路事業（主）三木三田線 三木市志染町窟屋～三津田

### （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	○ 歩道設置による歩行者の安全な通行の確保
②地域の活性化	地域間交流の促進	○ 三木市中心部と神戸市北区のアクセス性の向上	
	中心市街地の活性化	—	
	地域産業の活性化	○ 山陽自動車道三木東インター及び三木市中心部からひょうご情報公園都市への円滑な交通の確保	
	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	○ 通過交通のバイパスへの転換による騒音、排気ガスなどの沿道影響の軽減 歩道舗装を透水性舗装とし、雨水を地下に涵養	