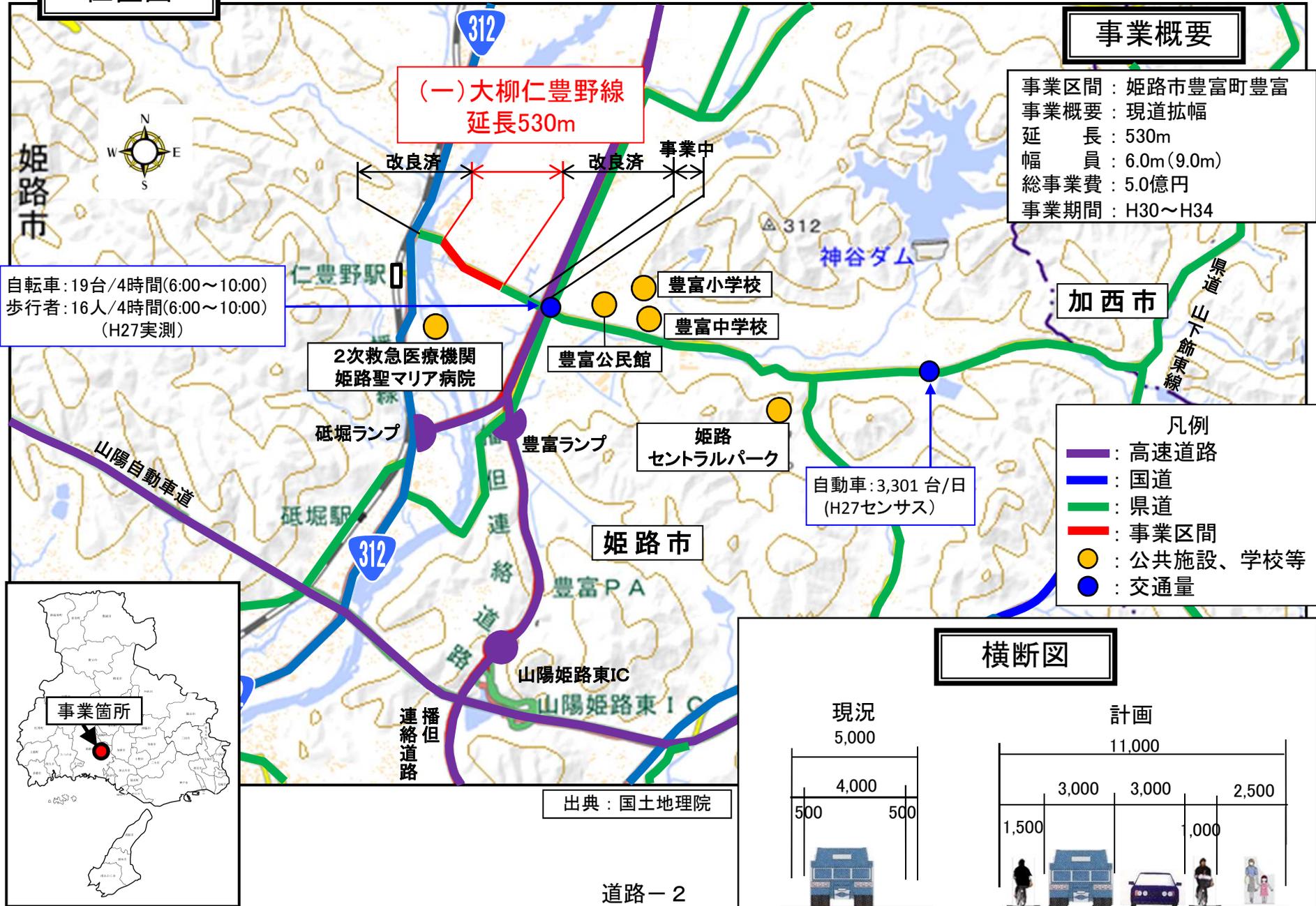


投資事業評価調書（新規）

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 一般県道大柳仁豊野線 おおやなぎにぶの にし 〔西〕	ひめじし 姫路市 とよみちようとよみ 豊富町豊富	5.0 億円	3.3 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、加西市大柳町から姫路市仁豊野に至る道路であり、姫路市北部地域の生活、観光、産業を支える東西を結ぶ道路である。</p> <p>○円滑な交通の確保 幅員狭小な現道を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 歩道の整備により、通学生等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】 530m</p> <p>【構造規格】 第3種第3級</p> <p>【計画幅員】 2車線 片側歩道2.5m 車道6.0m (全幅11.0m)</p> <p>【計画交通量】 4,900台/日 (H42予測)</p> <p>【現況交通量】 自動車：3,301台/日 (H27センサス) 自転車：19台/4時間[6:00～10:00] (H27実測) 歩行者：16人/4時間[6:00～10:00] (H27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 現道は、幅員が狭小（最小車道幅員4.0m）で大型車の離合が困難な状況であり、過去5年間（H24～H28）に交通事故が5件発生している。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、豊富中学校の通学経路として利用されているが、歩道が無く、また、路肩が狭く危険である。このため、歩道を整備し、歩行者の安全な通行を確保する。</p> <p>③ 現道周辺には、災害時の避難所（小・中学校等）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=1.4</p> <p>② 2車線改良により、移動時間短縮、歩行者の安全確保が図られる。</p> <p>③ 地元の豊富地区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	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。					

事業概要 一般県道 大柳仁豊野線〔西〕(姫路市豊富町豊富)

位置図



事業概要

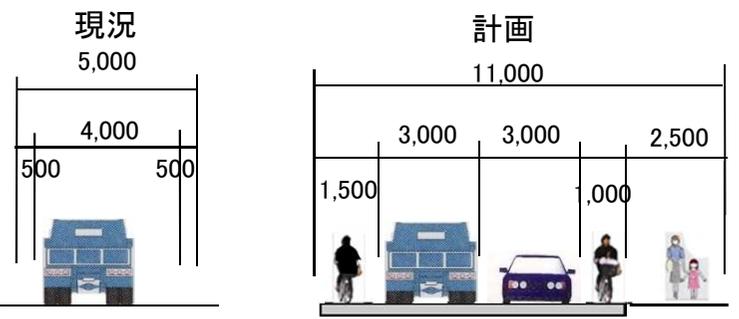
事業区間：姫路市豊富町豊富
 事業概要：現道拡幅
 延長：530m
 幅員：6.0m(9.0m)
 総事業費：5.0億円
 事業期間：H30～H34

自転車：19台/4時間(6:00～10:00)
 歩行者：16人/4時間(6:00～10:00)
 (H27実測)

自動車：3,301台/日
 (H27センサス)

- 凡例
- ：高速道路
 - ：国道
 - ：県道
 - ：事業区間
 - ：公共施設、学校等
 - ：交通量

横断図



出典：国土地理院



事業の必要性 交通の円滑化と安全性の向上、防災機能の強化

事業の必要性

- ①幅員狭小(最小車道幅員4.0m)な現道を拡幅し、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、通学生等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

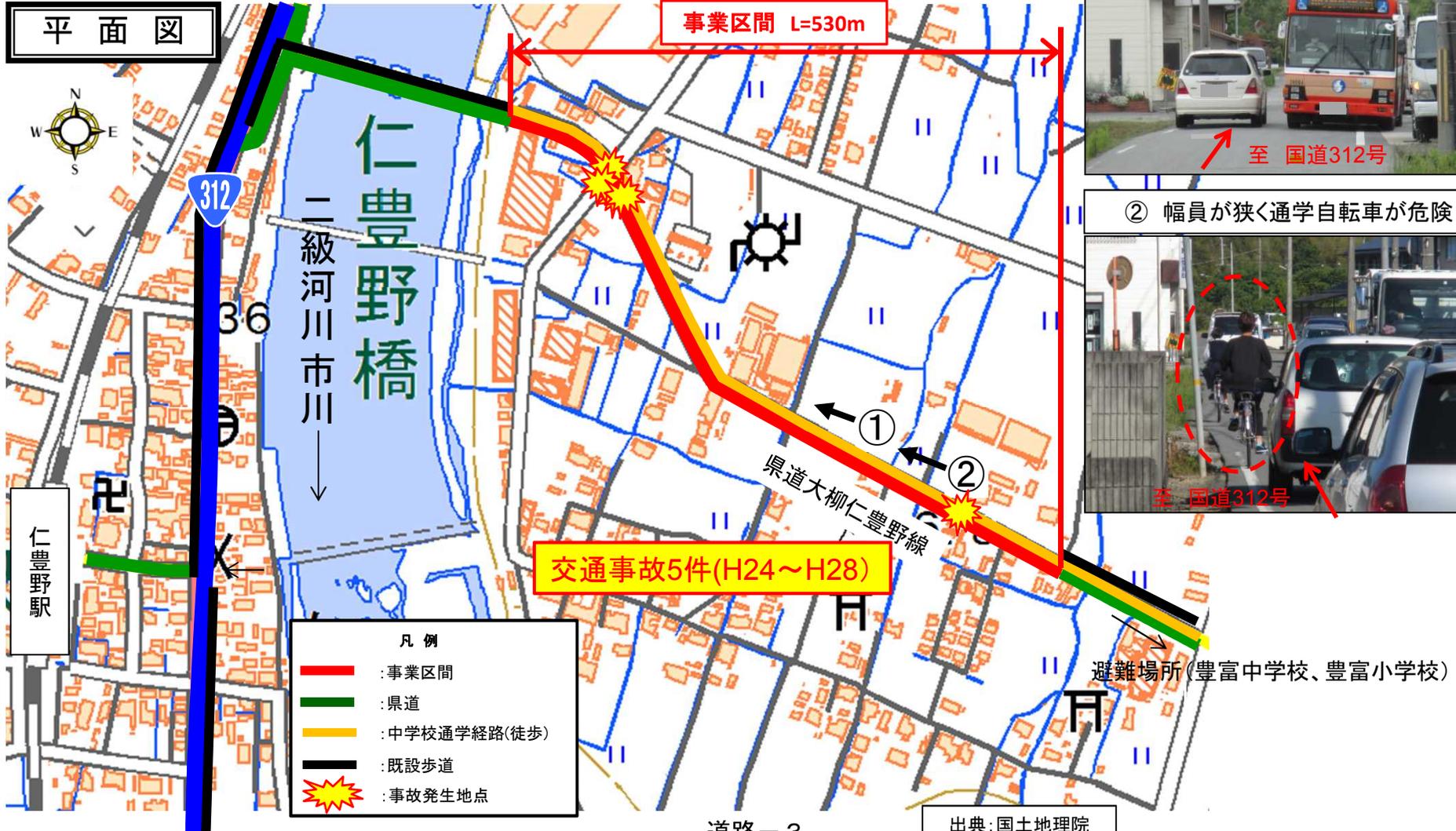
① 幅員狭小で大型車の離合が困難



② 幅員が狭く通学自転車が危険



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： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365$ 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： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365$ 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 (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 一般県道 大柳仁豊野線	① 走行時間短縮便益	616	計画交通： 4,900台/日 (H42)	427	392	35	1.4
		② 走行経費減少便益	0					
		③ 交通事故減少便益	0					
		計	616					

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 豊富中学校などの通学者の安全性の向上
- ② 円滑で安全な交通経路確保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（一）大柳仁豊野線

（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 姫路市東部からの2次救急医療機関へのアクセスの向上
		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）	○ 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	○ 姫路市東部からの2次救急医療機関へのアクセスの向上
		交通安全対策	○ 歩道設置により豊富中学校など通学生徒等の安全な通行を確保
②地域の活性化	地域間交流の促進	○ 国道312号から姫路市東部へ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	—	
	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	○ 播但連絡道路豊富ランプや砥堀ランプへのアクセス向上による利便性の向上	
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	