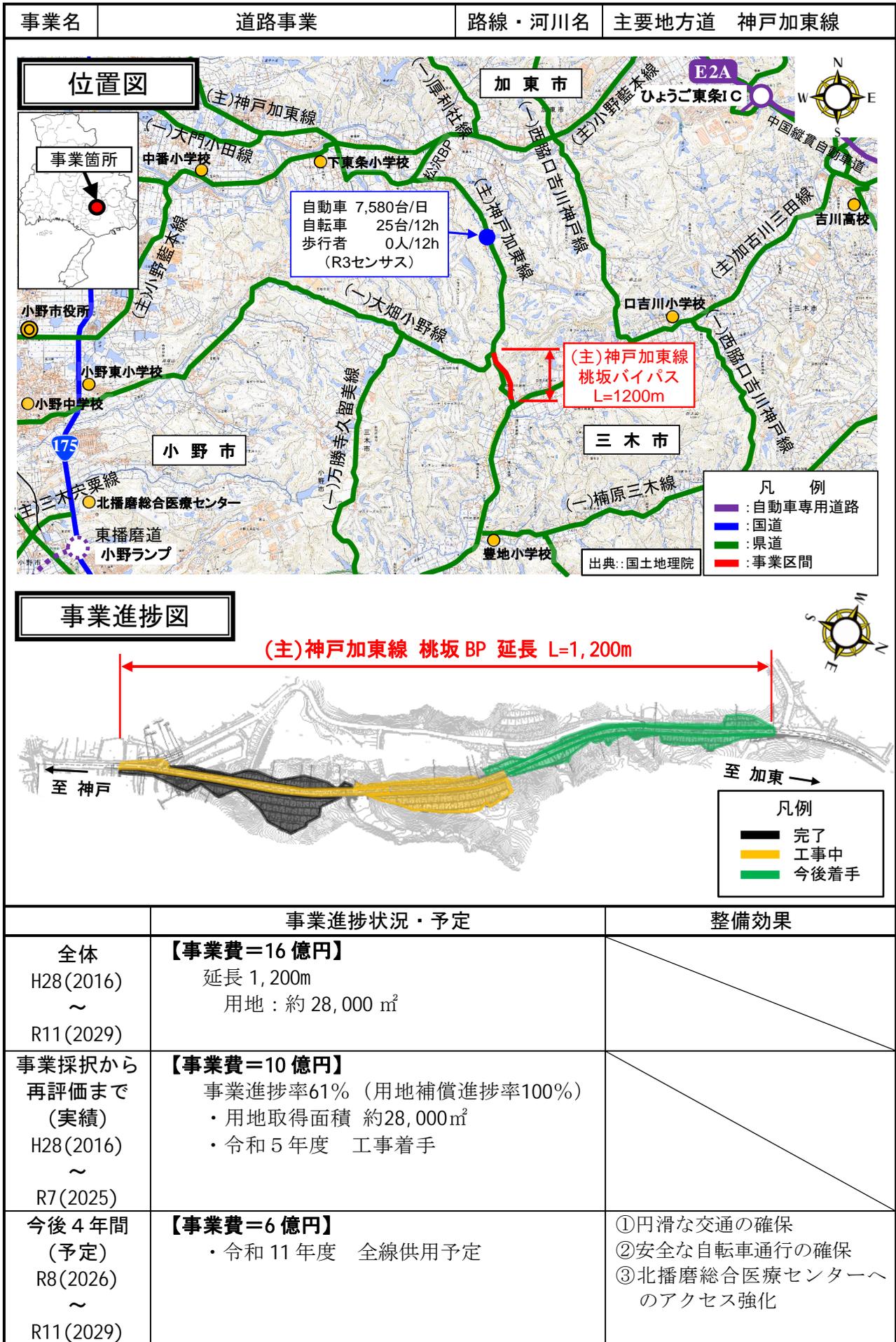


令和7年度 投資事業評価調書（継続：再評価〔第1回〕）

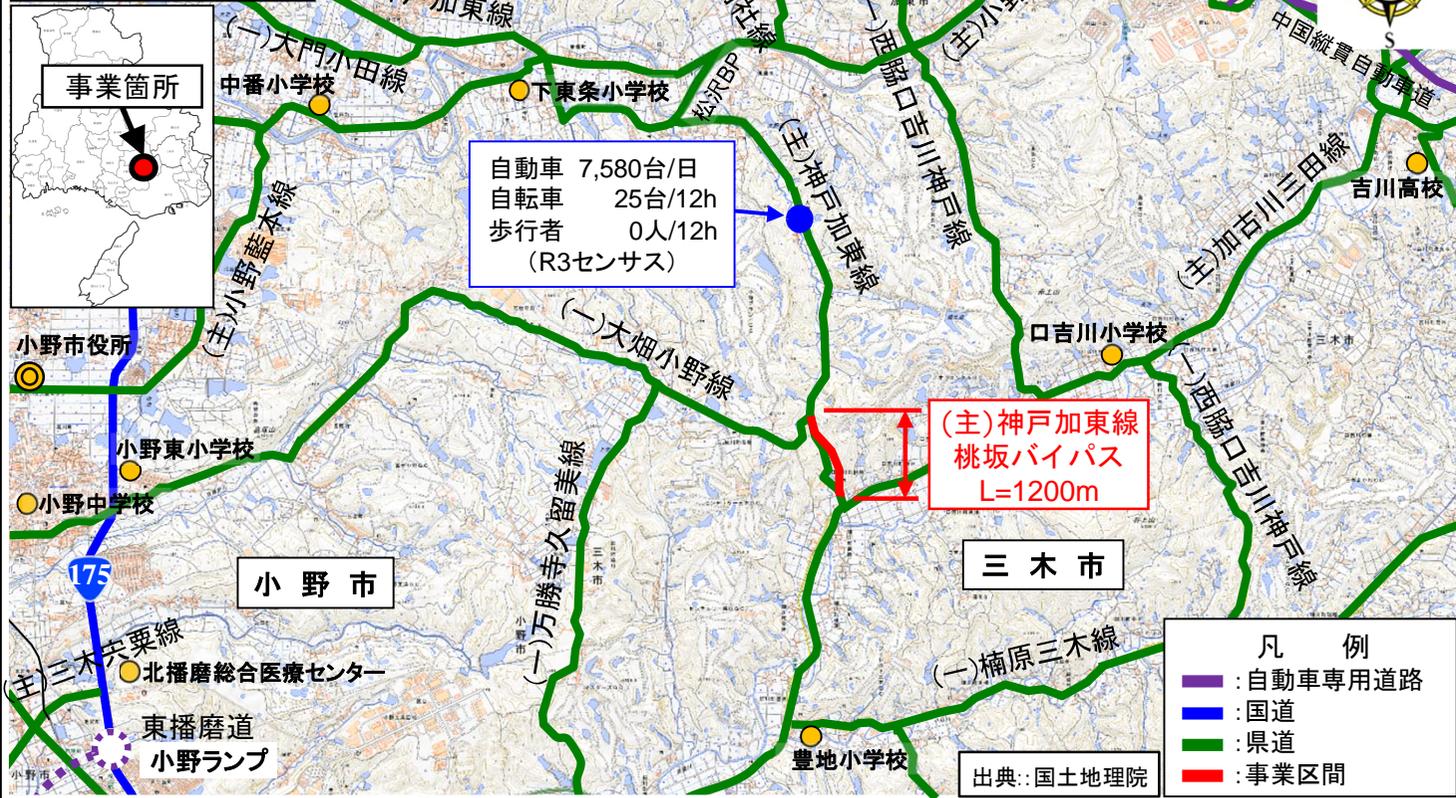
部課室名	道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 竹本 修 (県道班長 谷川 陽祐)	内 線	75135 (75142)
事業種目	道路事業	新規評価年度	平成27(2015)年度	現計画	前回評価時点
事業名	主要地方道 こうべかとう 神戸加東線 ももさか 桃坂バイパス	事業採択年度	平成28(2016)年度	総事業費	16億円
		着工年度	令和元(2019)年度	内地地補償費	1億円
事業区間	みきしくちよかわちようももさか かとうしおおはた 三木市口吉川町桃坂～加東市大畑	完成予定年度	令和11 (2029)年度	令和3 (2021)年度	
		進捗率 (用補進捗率)	61% (100%)	—% (—%)	
		残事業費	6億円	—億円	
事業の目的				事業内容 ( ) 新規評価時点	
<p>本路線は、神戸市から加東市中心部に至る道路であり、北播磨地域の生活、観光、産業を支える南北幹線道路である。</p> <p>○円滑な交通の確保 線形不良・幅員狭小な現道をバイパス化することにより、円滑な交通を確保する。</p> <p>○安全な自転車通行の確保 幅広路肩の採用により、自転車(中・高校生の通学)の安全な通行空間を確保する。</p> <p>○北播磨総合医療センターへのアクセス強化 北播磨総合医療センター(二次救急医療機関)へのアクセスを強化する。</p>				<p>【延長】 1,200m</p> <p>【構造規格】 第3種第3級</p> <p>【幅員】 2車線 歩道なし 車道 6.0m[全幅 9.0m]</p> <p>【計画交通量】 自動車： 6,800 台/日 [R22 予測] (自動車： 3,300 台/日 [R12 予測])</p> <p>【現況交通量】 自動車： 7,580 台/日 [R3 センサス] (自動車： 3,132 台/日 [H22 センサス]) 歩行者： 0 人/12h [R3 センサス] (歩行者： 11 人/12h [H22 センサス]) 自転車： 25 台/12h [R3 センサス] (自転車： 20 台/12h [H27 実測 7～9 時])</p> <p>【費用負担割合】 国：55%、県：45%</p>	
事業を取り巻く 社会経済情勢等 の変化	<p>令和5年度に東播磨道の八幡三木ランプが供用開始。令和7年10月に近接する(主)小野藍本線の松沢BPが供用開始。また、令和7年秋頃には東播磨道の全線開通やが予定されており、周辺の道路整備が進んでいる。</p> <p>【新規評価時点からの事業計画・総事業費・工期の変更概要】</p> <p>①土質調査結果による対策工の追加、法面崩壊に伴う対策工事の追加及び物価上昇により、事業費を8億円増額する。</p> <p>②地図混乱による地図訂正、土質調査結果による対策工の追加、関係機関との協議、法面崩壊に伴う対策工事の追加により、完成予定年度を令和11年度に変更する。</p>				
進捗状況	<p>①進捗率は61%（事業費ベース）、用地取得率は100%</p> <p>②現在、地山の切土工事を進めている。</p>				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見及び対応方針 (H27年度新規評価)	【審査会意見】 着手は妥当	【対応方針】 —			
(1)必要性	<p>①本区間は、線形不良(最小曲線半径 R=21m)及び幅員狭小(最小車道幅員 4.5m 1車線)で、大型車の離合が困難な状況である。このため、本バイパスの整備により安全で円滑な交通を確保する必要がある。</p> <p>②現道は、三木高校の生徒等が自転車通学経路として通行しているものの、路肩に余裕がなく、危険な状態であることから、幅広路肩を設置し、自転車の安全な通行を確保する必要がある。</p> <p>③二次救急医療機関である北播磨総合医療センターの開院(平成25年10月)に伴い、本事業により旧吉川町中心部から病院へのアクセス性の向上を図る必要がある。</p>				
(2)有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>①費用便益比 B/C=2.6 (全体) (前回評価時点 B/C=2.7)、B/C=7.0 (残事業)</p> <p>②2車線改良により、移動時間の短縮及び交通事故の減少が図られる。</p> <p>③地元自治会等から早期整備の要望がなされており、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	①道路法面については、在来種等による植生の復元を図り、周辺環境の保全に配慮する。				
(4)優先性	①本路線のうち、当該事業区間は三木市で唯一の未改良区間となっていることから、早期整備が必要である。				
再評価の結果	継続	左の理由	事業の必要性・有効性等は事業採択時と変わっておらず、当該区間の早期供用を望む地元の声が強いため、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〕）



# 道路事業 (主)神戸加東線(桃坂バイパス)(継続:再評価〔第1回〕)

## 位置図



## 目的

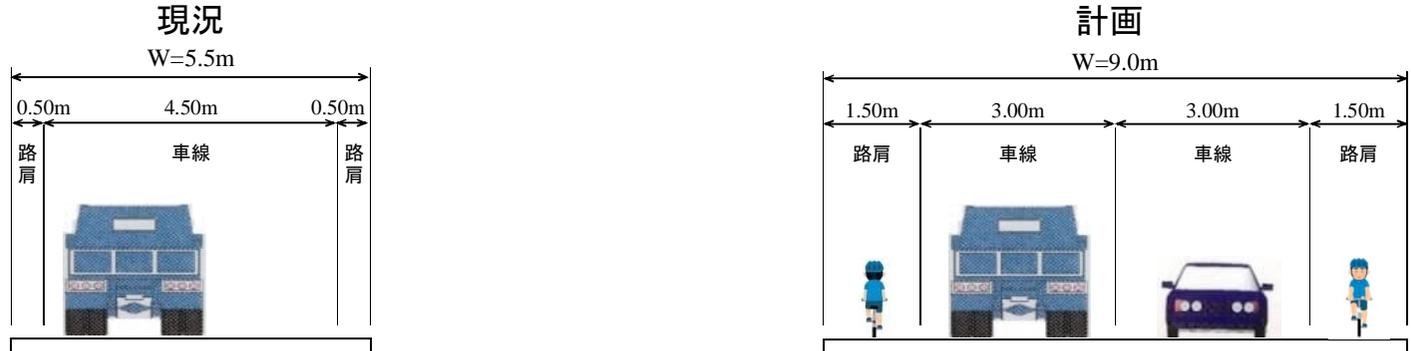
- ①円滑な交通の確保
- ②安全な自転車通行の確保
- ③北播磨総合医療センターへのアクセス強化

## 事業概要

事業区間：三木市口吉川町桃坂  
～加東市大畑

総事業費：16億円  
 内用地補償費：1億円  
 事業期間：H28～R11  
 事業概要：バイパス整備(2車線)  
 延長：1,200m  
 費用便益比 B/C：2.6

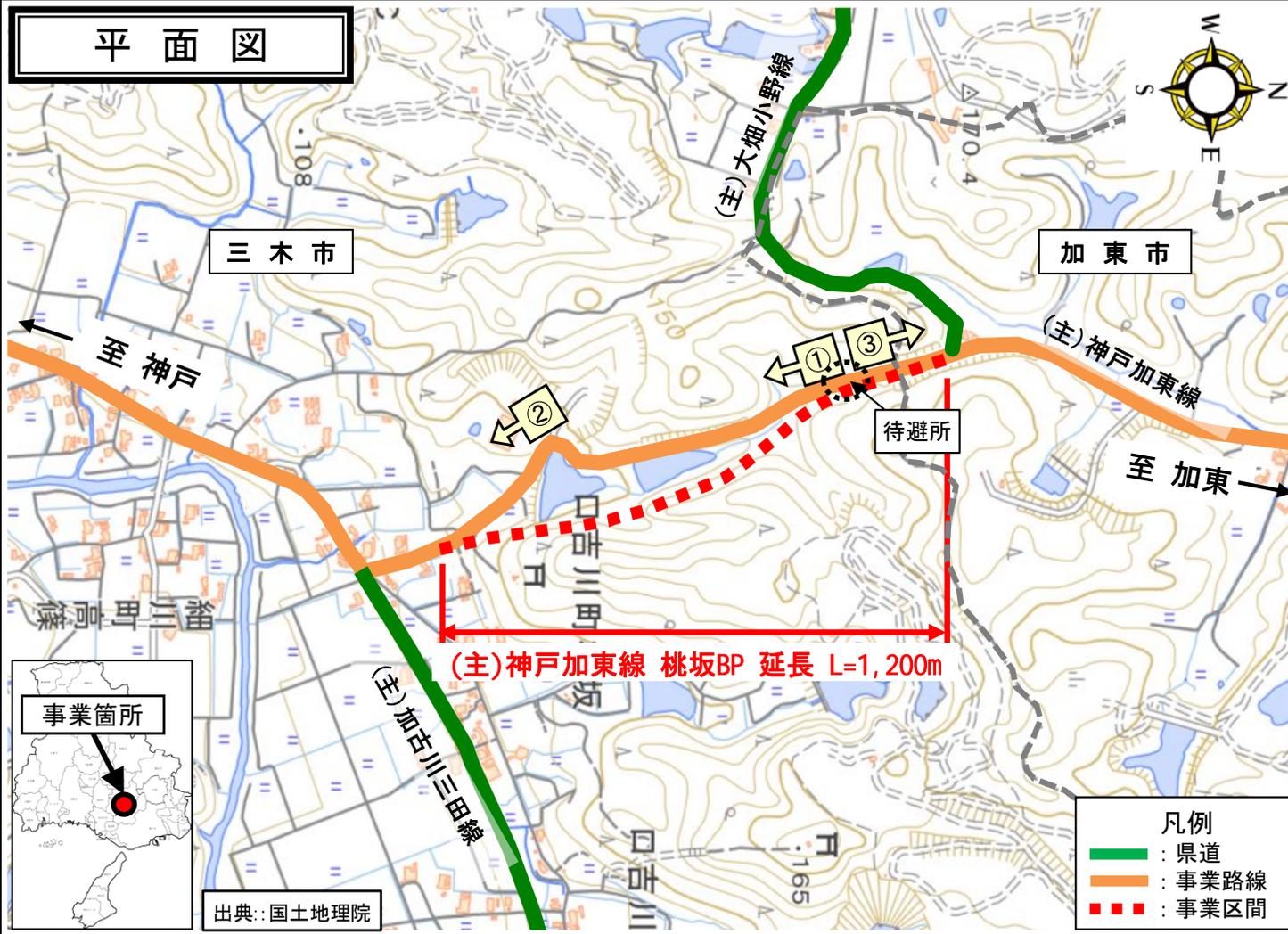
## 横断図



## 事業の必要性・優先性

- ①線形不良及び幅員狭小で、大型車の離合が困難な状況であり、交通事故も発生している。
- ②三木高校の生徒等が自転車通学経路として通行しているものの、路肩に余裕がなく、危険な状態である。
- ③旧吉川町中心部から二次救急医療機関である北播磨総合医療センターへのアクセス性の向上を図る必要がある。

## 平面図



## 現況写真

### ①大型車の離合が困難(待避所で離合)



### ②通行状況(平日AM8時頃)



### ③路肩が狭く自転車が危険





# 事業の有効性・効率性

## (1) 費用対効果

### ① 便益(B)の項目

評価の視点	効果項目(費用対効果の便益内容)
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 費用便益費(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	主要地方道 神戸加東線	全体 事業費	① 走行時間短縮便益	4,073	計画交通量: 6,800台/日	1,612	1,561	51	2.6	
			② 走行経費減少便益	66						
			③ 交通事故減少便益	2						
			計	4,140						
		残 事業費	① 走行時間短縮便益	4,073	計画交通量: 6,800台/日	593	542	51		7.0
			② 走行経費減少便益	66						
			③ 交通事故減少便益	2						
			計	4,140						

## (2) 費用対効果に含まれない効果

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)	○	北播磨総合医療センター(2次救急医療機関)へのアクセス機能向上
		災害・救援活動の支援 (※災害時の通行不能や孤立集落の解消)	○	北播磨総合医療センター(2次救急医療機関)へのアクセス機能向上
		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	緊急医療体制の支援	○	北播磨総合医療センター(2次救急医療機関)へのアクセス機能向上
		交通安全対策	○	幅広路肩を設置し、自転車・歩行者の安全な通行を確保する。
②地域の活性化	地域間交流の促進	○	加東市中心市街地から神戸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	—	—	
	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	—	—	

## (3) 地域からの要望状況等

要望状況等	地元自治会等から早期整備の要望がなされている。
-------	-------------------------