事後評価結果(平成16年度)

担当課:兵庫県道路建設課担当課長名:宮川耕二

型長 国上 国上 国上 国上 国上 国上 国上 国	国道 事業 兵庫県 主体 !	業 一般国		明姫幹線	国道250号 高架橋 - #	79 9 17 6	事業
事業		-	, IC		美庫県加古	§点 自: £	起終
東西に結ぶ幹線道路である。このうち安田高架橋は本線と一般県道野口尾上線及び2つの市道との続して立体交差する高架橋である。 事業の目的:必要性。 安田高架橋は、一般国道250号明姫幹線加古川市尾上町安田交差点等における渋滞の解消、交通で安全の確保を図るとともに、騒音等の沿道環境の改善を図るものである。 事業概要図 【平面図】 【位置 「標準横断図】 【位置 「標期間 日記 「東 横野図」 「東 横野図」」 「東 横野図」 「東 横野図」」 「東 横野図」 「東 横野図」」 「東 大学 東 横野 「東 大学 「東 横野図」」 「東 大学 「東 西 大学 「東 西 で 大学 で 大学 「東 西 で 大学 で				-			事業
夢薬の目的:必要性。 安田高架橋は、一般国道250号明姫幹線加古川市尾上町安田交差点等における渋滞の解消、交通で安全の確保を図るとともに、騒音等の沿道環境の改善を図るものである。 事業概要図 【平面図】 【位置							
事業	^表 道野口尾上線及び2つの市道との交差点を連	本線と一般県	と田高架橋に				
安田高架橋は、一般国道250号明姫幹線加古川市尾上町安田交差点等における渋滞の解消、交通び安全の確保を図るとともに、騒音等の沿道環境の改善を図るものである。 事業概要図 【平面図】 【位置 【標準横断図】 【位置 類市計画氷記 昭和39年 【事 着手 平成10年度 【覧別 集別 H12 数				同にのる。			
事業期間					、一般国道	て田高架橋は	安
事業問間 事業化年度:平成9年度 用地着手: - 年度 供用年 (判) H11 変 動 計画決定 昭和39年 工事着手 平成10年度 供用年 (判) H11 変 動 計画決定 昭和39年 工事着手 平成10年度 供用年 (別) H11 変 動 (記) (課 日) (記) (課 財) H12 動	【位置図】	<u> </u>					
事業期間 事業化年度:平成9年度 用地着手: 年度 供用年 (判) H11 変 動 計画決定 昭和39年 工事着手 平成10年度 (記) (実 H12 動 事業費 計画時 (名) 30 億円 実 績 (名) (第	事業箇所		APPENDING TO SERVICE AND ADDRESS OF THE PARTY OF T				A
# おます画決定 昭和39年 工事着手 平成10年度 を記録 2		票準横断図】	# ₹.	-	HA	em.T_	
(完成) (質値) 億円 (完成) (質値) 億円 動 変通量 計画時 実績 変 (完成) 48,000台/日 (完成) 49,144台/日 動 液行速度向上 26 63 km/ (供用im斑 当該路) (供用im环)平成9年度 (供用後本)、平成19年度 (供用接生)、平成19年度 (供用接生)、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一、一						事業期間	_
等 当該線 (完成 48,000台/日 (完成 49,144台/日 動	**************************************					事業費	
旅行速度向上 26 63 km/h 交通事故減少 634 37 (供用額題 当該線) (供用額件次)平成9年度 (供用終年次)平成19年度 (供用額度 当該線) (供用額件次)平成9年度 (供用終年次)平成19年度 (供用終年次)平成19年度 (供用終年次)平成19年度 (供用終年次)平成19年度 (供用終年次)平成19年度 (供用終年次)平成19年度 (供用終年次)平成19年度 (供用終年次)平成19年度 (供用終年次)平成19年度 (使用的数据)			000台/日	48,			
 分析結果 (当初) - (当初) - (億円) (進持管理費: (億円) (億円) (度円) (度円) (度円) (度円) (度円) (度円) (度円) (度							
(当初) -					1		
費用対効果 B / C 総費用 ・ 億円 総便益 ・ 億円 基準年分析 結果 (事後) ・ 億円 維持管理費: 億円 走行時間短縮便益: 億円 支通事故減少便益: 億円 交通事故減少便益: 億円 交通事故減少便益: 億円 交通事故減少便益: 億円 交通事故減少便益: 億円 交通事故減少便益: 億円 を 億円 ・	E行経費減少便益: 億円 │ │	億円 走			-		
事業遅延によるコスト増 費用増加額 (便益減少額) - 億円 - 億円 - 億円 - 億円 事業遅延の理由	益 ; - 億円 基準年 ; 三行時間短縮便益: 億円 年 三行経費減少便益: 億円	億円 総便 億円 走	業 費:	事		分析結果	
事業遅延の理由 施工に伴う交通切り廻し計画において、公安委員会及び地下埋設物占用者との調整に不測 したため、供用開始が10ヶ月遅延した。 客観的評価指標に対応する事後評価項目	減少額 _ :	便益	加額_¦ -	ト増 費用増	よるコス l -	事業遅延に	
		•	_ノ た。	が10ヶ月遅延し	う交通切り 供用開始が	施工に伴したため、	
	550m(整備前) L=Om(事業完了後)	5dB)	本線の最大 整備後 (渋滞ポイント〕 レベルの低下 前 68dB	消 点 (主要) ける騒音 l 乱減 (整備	渋滞の解 安田交差 沿道にお 昼間3dBf	

	その他評価すべきと判断した項目
	年間便益
	¦ 走行時間短縮便益: 15.6億円/年
	16.4億円/年 走行経費減少便益: 0.2億円/年
	交通事故減少便益: 0.6億円/年
	(事業完了後(H13年)の交通量で高架橋が無い場合と有る場合の総走行時間費用、総走行経費、交通事故による社会的損失の差を便益とした。)
事	環境影響評価に対応する項目
業	
に	
ょ	
る	
環	
境	
変	その他評価すべきと判断した項目
化	
事業	を巡る社会経済情勢等の変化
A //4	
	後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 2.供きのでは2.5に対け後のでは2.5でよりはよりまします。
	発備前の平成9年と整備後の平成13年を比較したところ、渋滞長の解消、安全の確保(人身事故率の減少)
	けな交通の確保(旅行速度の改善) 沿道における騒音レベルの低減と、当初期待された事業の効果が十分
	されていると判断し、今後の事後評価の必要性はない。 - アスカスカスカスカスカスティスティスカスティスカスティスカスカスカスカスカスカスカ
計画	「・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 <u></u>
#±±=	 まち
行記	B事項

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。