

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道29号 <small>ひめじきた</small> 姫路北バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局																		
起終点 自：兵庫県姫路市相野 至：兵庫県姫路市林田町六九谷	延長 6.2km																			
事業概要 一般国道29号は、兵庫県姫路市と鳥取県鳥取市を結ぶ、約120kmの主要幹線道路であり、播磨地域の南北方向の交通を担う道路である。 姫路北バイパスは、姫路市域の国道29号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善等を目的とした延長約6.2kmのバイパスです。																				
H2年度事業化	H2年度都市計画決定 (H-年度変更)	H9年度用地着手 H15年度工事着手																		
全体事業費 ：約250億円 事業進捗率 ：59% 供用済延長 ：1.5km																				
計画交通量 ：27,500台/日																				
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C (事業全体)</td> <td style="width: 20%;">1.2</td> <td style="width: 20%;">総費用 (残事業/事業全体)</td> <td style="width: 20%;">82/255億円</td> <td style="width: 20%;">総便益 (残事業/事業全体)</td> <td style="width: 20%;">247/298億円</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>3.0</td> <td>事業費：65/238億円</td> <td>維持管理費：18/18億円</td> <td>走行時間短縮便益：242/288億円</td> <td>走行経費減少便益：0.9/5.3億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益：3.2/4.3億円</td> <td></td> </tr> </table>	B/C (事業全体)	1.2	総費用 (残事業/事業全体)	82/255億円	総便益 (残事業/事業全体)	247/298億円	(残事業)	3.0	事業費：65/238億円	維持管理費：18/18億円	走行時間短縮便益：242/288億円	走行経費減少便益：0.9/5.3億円					交通事故減少便益：3.2/4.3億円		基準年 平成24年
B/C (事業全体)	1.2	総費用 (残事業/事業全体)	82/255億円	総便益 (残事業/事業全体)	247/298億円															
(残事業)	3.0	事業費：65/238億円	維持管理費：18/18億円	走行時間短縮便益：242/288億円	走行経費減少便益：0.9/5.3億円															
				交通事故減少便益：3.2/4.3億円																
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=0.9~1.5(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.04~1.3(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=2.3~3.8(交通量±10%) 事業費：B/C=2.8~3.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.8~3.2(事業期間±20%)																				
事業の効果等																				
①交通混雑の緩和 ・残事業区間では、交通容量の約1.6倍にあたる約2万台/日の交通量が、現道（国道29号）に集中するが、姫路北バイパス一部開通区間では、現道の交通量は約5割に減少し、旅行速度が大幅に向上するとともに、渋滞交差点だった石倉交差点の渋滞が解消した事から、整備により交通混雑の緩和が期待される。																				
②交通安全の確保 ・国道29号の現道は、線形が悪く、路肩も狭小な箇所が多く死傷事故率が86.0件/億台キロと姫路管内平均と比べ約1.9倍程度高い状況。姫路北バイパス一部開通区間では現道の死傷事故件数が減少し、安全性が向上。残る区間の整備により交通安全の確保が期待される。																				
③沿道環境の改善 ・未整備区間の現道では、大型車等の自動車交通が多く、環境基準を超過している状況であるが、姫路北バイパス一部開通区間では、現道の交通がバイパスに転換することで、石倉周辺の騒音レベルが低下し、環境基準を達成したことから、整備により沿道環境の改善が期待される。																				
④新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上 ・宍粟市～新幹線姫路駅の所要時間が短縮（59分→51分）																				
⑤重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 ・宍粟市～国際拠点港湾姫路港の所要時間が短縮（78分→70分）																				
⑥日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・姫路市～宍粟市の所要時間が短縮（55分→47分）																				
⑦主要な観光地へのアクセス向上 ・姫路城（年間観光客入り込み数：458千人/年）																				
⑧三次医療施設へのアクセス向上 ・宍粟市～兵庫県立姫路循環器センターの所要時間が短縮（60分→52分）																				

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見：

- ・S61年～H26年7月、一般国道29号改良及び姫路北バイパス建設促進協会(姫路市長、たつの市長、宍粟市長、太子町長、姫路市議会議長、太子町議会議長、たつの市議会議長、宍粟市議会議長)より、関係機関に対し、姫路北バイパス早期整備の要望を受けている。

兵庫県知事の意見：

一般国道29号姫路北バイパスは、宍粟市や姫路市北部と同市市街地を結び、姫路西バイパス、山陽自動車道姫路西ICと直結しており、播磨地域の南北交通を受け持ち、地域間交流に資する重要な道路である。

本道路約6.2kmのうち、南側約1.5kmが平成23年3月に供用され、現道の交通量が大幅に減少したことにより、石倉交差点の渋滞解消や沿道の環境が改善されるなど、整備による効果が顕著に現れている。

残る事業区間4.7kmには、通勤、通学時の移動手段としての自動車交通が多く、交通容量(約13,000台/日)の約1.6倍にあたる約20,000台/日の交通が集中し、朝夕は依然として混雑している。また、低騒音舗装など対応可能な騒音対策を実施しているものの、昼夜ともに環境基準を超過している。

また、本道路は、「平成の大修理」を終え、この3月にグランドオープンした世界文化遺産・国宝姫路城へのアクセス道路であるため、姫路市からも早期完成の強い要望がある。

こうしたことから、コスト縮減に配慮しつつ、安全で円滑な交通確保、環境改善及び観光・地域振興に資する本バイパス事業の推進に引き続き取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道29号姫路北バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり、「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

交通量に大きな変化がなく、交通容量を大きく超過、また、死傷事故率が高く、管内直轄国道平均を大きく超過している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成2年度に事業化、用地進捗率30%、事業進捗率59%(平成27年3月末)

平成22年度：兵庫県姫路市相野～林田町下伊勢 延長1.5km 2車線開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※ 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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。