

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

|                |   |              |           |              |                  |       |   |     |        |     |              |           |              |           |       |       |     |       |           |            |           |  |  |  |         |         |            |         |  |  |  |  |  |            |         |  |  |  |  |  |
|----------------|---|--------------|-----------|--------------|------------------|-------|---|-----|--------|-----|--------------|-----------|--------------|-----------|-------|-------|-----|-------|-----------|------------|-----------|--|--|--|---------|---------|------------|---------|--|--|--|--|--|------------|---------|--|--|--|--|--|
| 事業名            | 一般国道2号 <small>あいおい うね</small> 相生有年道路  | 事業区分         | 一般国道      | 事業主体         | 国土交通省<br>近畿地方整備局 |       |   |     |        |     |              |           |              |           |       |       |     |       |           |            |           |  |  |  |         |         |            |         |  |  |  |  |  |            |         |  |  |  |  |  |
| 起終点            | 自：兵庫県相生市若狭野町鶴亀<br>至：兵庫県赤穂市東有年   | 延長           | 8.6km     |              |                  |       |   |     |        |     |              |           |              |           |       |       |     |       |           |            |           |  |  |  |         |         |            |         |  |  |  |  |  |            |         |  |  |  |  |  |
| 事業概要           | <p>一般国道2号は、大阪市北区を起点とし、兵庫県、岡山県、広島県、山口県を経て北九州市門司区に至る延長約685kmの主要幹線道路である。バイパス整備や現道拡幅を東側から進めてきており、順次多車線化が完了している。</p> <p>相生有年道路は、相生市及び赤穂市の一般国道2号における交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道騒音の改善等を目的とした延長8.6kmの道路である。</p>  |              |           |              |                  |       |   |     |        |     |              |           |              |           |       |       |     |       |           |            |           |  |  |  |         |         |            |         |  |  |  |  |  |            |         |  |  |  |  |  |
| S60年度事業化       | H元年度都市計画決定<br>(H11年度変更)   | H4年度用地着手     | H8年度工事着手  |              |                  |       |   |     |        |     |              |           |              |           |       |       |     |       |           |            |           |  |  |  |         |         |            |         |  |  |  |  |  |            |         |  |  |  |  |  |
| 全体事業費          | 394億円   | 事業進捗率        | 約58%      | 供用済延長        | 2.2km            |       |   |     |        |     |              |           |              |           |       |       |     |       |           |            |           |  |  |  |         |         |            |         |  |  |  |  |  |            |         |  |  |  |  |  |
| 計画交通量          | 27,100台/日   |              |           |              |                  |       |   |     |        |     |              |           |              |           |       |       |     |       |           |            |           |  |  |  |         |         |            |         |  |  |  |  |  |            |         |  |  |  |  |  |
| 費用対効果<br>分析結果  | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.5</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">175/453億円</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">419/668億円</td> <td style="text-align: center;">平成29年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">2.4</td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">150/418億円</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">392/622億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">25/35億円</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">17/35億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">10/10億円</td> <td></td> </tr> </table> | B/C          | :         | 総費用          | :                | 総便益   | : | 基準年 | (事業全体) | 1.5 | (残事業)/(事業全体) | 175/453億円 | (残事業)/(事業全体) | 419/668億円 | 平成29年 | (残事業) | 2.4 | (事業費) | 150/418億円 | (走行時間短縮便益) | 392/622億円 |  |  |  | (維持管理費) | 25/35億円 | (走行経費減少便益) | 17/35億円 |  |  |  |  |  | (交通事故減少便益) | 10/10億円 |  |  |  |  |  |
| B/C            | :   | 総費用          | :         | 総便益          | :                | 基準年   |   |     |        |     |              |           |              |           |       |       |     |       |           |            |           |  |  |  |         |         |            |         |  |  |  |  |  |            |         |  |  |  |  |  |
| (事業全体)         | 1.5   | (残事業)/(事業全体) | 175/453億円 | (残事業)/(事業全体) | 419/668億円        | 平成29年 |   |     |        |     |              |           |              |           |       |       |     |       |           |            |           |  |  |  |         |         |            |         |  |  |  |  |  |            |         |  |  |  |  |  |
| (残事業)          | 2.4   | (事業費)        | 150/418億円 | (走行時間短縮便益)   | 392/622億円        |       |   |     |        |     |              |           |              |           |       |       |     |       |           |            |           |  |  |  |         |         |            |         |  |  |  |  |  |            |         |  |  |  |  |  |
|                |   | (維持管理費)      | 25/35億円   | (走行経費減少便益)   | 17/35億円          |       |   |     |        |     |              |           |              |           |       |       |     |       |           |            |           |  |  |  |         |         |            |         |  |  |  |  |  |            |         |  |  |  |  |  |
|                |   |              |           | (交通事故減少便益)   | 10/10億円          |       |   |     |        |     |              |           |              |           |       |       |     |       |           |            |           |  |  |  |         |         |            |         |  |  |  |  |  |            |         |  |  |  |  |  |
| 感度分析の結果        | <p>【事業全体】 交通量 : B/C=1.2~1.8(交通量 ±10%)      【残事業】 交通量 : B/C=1.9~2.9(交通量 ±10%)</p> <p>事業費 : B/C=1.4~1.5(事業費 ±10%)                      事業費 : B/C=2.2~2.6(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間 : B/C=1.4~1.5(事業期間±20%)                      事業期間 : B/C=2.4~2.4(事業期間±20%)</p>  |              |           |              |                  |       |   |     |        |     |              |           |              |           |       |       |     |       |           |            |           |  |  |  |         |         |            |         |  |  |  |  |  |            |         |  |  |  |  |  |
| 事業の効果等         | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業区間においては、大型車が多く、更に地域交通が加わることにより、交通量は約2.5万台/日となっており、混雑度は1.56となっている。特に、朝夕のピーク時には交通の集中による速度低下が発生。相生有年道路の整備により、交通混雑の緩和が期待される。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業区間では、その他の国道2号と比較し追突事故及び正面衝突の発生割合が高く、また、未開通区間では車両と歩行者・自転車の通行が接近して危険な状態となっている。相生有年道路の整備により、中央分離帯の設置による正面衝突の抑制、交通混雑の緩和による追突事故の減少が期待される。また、現道拡幅部における歩道設置、バイパス整備による現道市街地部の車両の減少により、歩行者・自転車の安全確保が期待される。</li> </ul> <p>③沿道騒音の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業区間では、夜間の大型車混入率が最大91%と極めて高く、騒音は昼夜問わず環境基準を超過。相生有年道路の整備済み区間では遮音壁の設置等により、沿道騒音が改善し、昼夜とも環境基準を満たしており、残る区間においても整備による沿道騒音の改善が期待される。</li> </ul>   |              |           |              |                  |       |   |     |        |     |              |           |              |           |       |       |     |       |           |            |           |  |  |  |         |         |            |         |  |  |  |  |  |            |         |  |  |  |  |  |
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>国道2号（姫路市～上郡町）改修促進協議会（S45.5設立、相生市長、赤穂市長、たつの市長、姫路市長、上郡町長、太子町長、姫路市議会議員、たつの市議会議員、相生市議会議員、赤穂市議会議員、太子町議会議員、上郡町議会議員）より早期整備の要望を受けている。</p>   |              |           |              |                  |       |   |     |        |     |              |           |              |           |       |       |     |       |           |            |           |  |  |  |         |         |            |         |  |  |  |  |  |            |         |  |  |  |  |  |

兵庫県知事の意見：

一般国道2号相生有年道路は、西播磨地域における物流交通の大動脈であるとともに、沿道住民の日常生活や災害時の緊急輸送を支えるなど、重要な役割を担っている。

当該区間は、2車線にもかかわらず交通量が約25,000台/日で交通容量を大幅に超えており、朝・夕を中心として慢性的な渋滞が発生していること、幅員が狭く、歩道未設置区間があり、自動車、自転車及び歩行者の安全な通行が阻害されていること、また、沿道騒音が環境基準を超過していることが課題となっている。

このことから、安全で円滑な交通確保と環境改善を図るため、引き続きコスト縮減に配慮し、事業推進に取り組んでいただきたい。

なお、JR有年駅周辺では、赤穂市が本道路のバイパス区間を含めた有年土地区画整理事業を進めており、区画整理事業の進捗と整合を図りつつ、一層の事業推進をお願いする。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道2号相生有年道路」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

事業区間における国道2号の交通特性は、通過交通などの周辺地域と関連する交通(外外交通と内外交通)が約8割と多く、地区内交通(内内交通)は約2割である。また、大型車混入率が非常に高く、事業区間における大型車混入率は約5割であり、一般国道の平均の約3倍となっている。相生有年道路の周辺地域における事業所数(製造業)は、近年横ばい傾向。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和60年度に事業化、用地進捗率約80%、事業進捗率約58% (平成29年3月末時点)

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

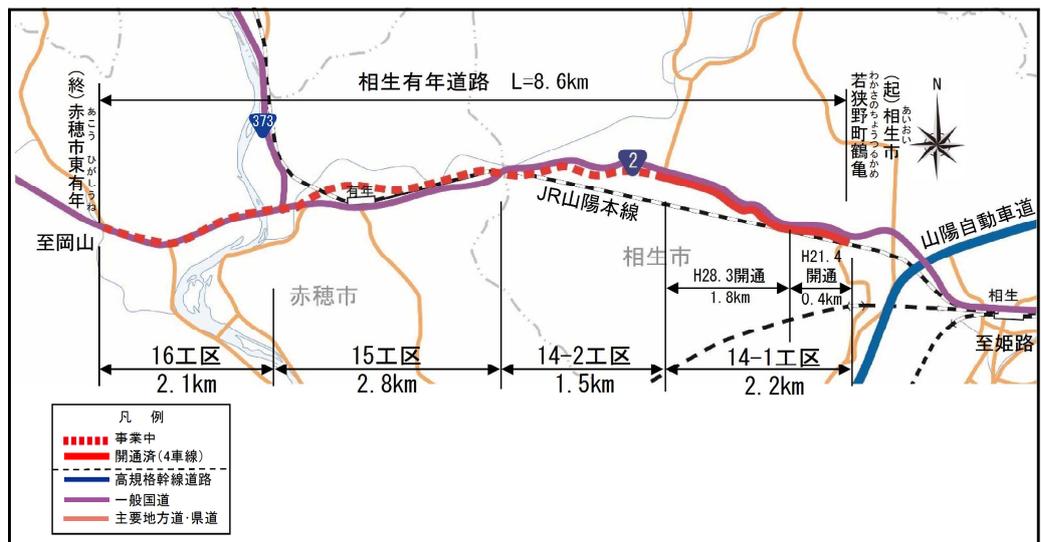
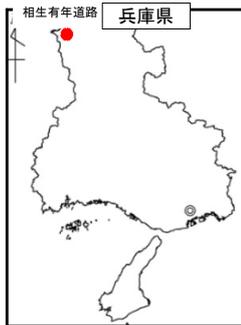
対応方針決定の理由

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。