

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：山本 巧

事業名	中国横断自動車道 姫路鳥取線 (播磨新宮～山崎JCT)		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 兵庫県たつの市新宮町角亀 至) 兵庫県宍粟市山崎町市場			延長	1.1 km	
事業概要						
中国横断自動車道姫路鳥取線は、姫路市を起点として、たつの市、相生市を經由して宍粟市で中国自動車道と接続、その後佐用町にて分岐し、美作市及び智頭町を經由して鳥取市に至る延長約8.6kmの高速自動車国道である。						
H17年度事業化		H9年度都市計画決定		H25年度用地着手		H26年度工事着手
全体事業費		約723億円		事業進捗率（平成31年3月末時点）		34%
計画交通量		約6,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 327/725億円 事業費：274/672億円 維持管理費：53/53億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 764/764億円 走行時間短縮便益：729/729億円 走行経費減少便益：25/25億円 交通事故減少便益：10/10億円	基準年 令和元年		
感度分析の結果						
【事業全体】交通量：B/C=0.95～1.2（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=2.1～2.6（交通量±10%） 事業費：B/C=0.96～1.2（事業費±10%） 事業費：B/C=2.2～2.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=0.99～1.1（事業期間±1年） 事業期間：B/C=2.2～2.4（事業期間±1年）						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保（新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる） ②国土・地域ネットワークの構築（当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する） ③災害への備え（並行する高速ネットワークの代替路線として機能する）						
他8項目に該当						
関係する地方公共団体等の意見						
[兵庫県知事の意見]						
1. 基本認識						
人口減少、少子高齢化が本格化する中において、高速道路ネットワークは、産業の生産性を向上させるとともに、災害発生時の緊急輸送の確保や救急搬送時の速達性強化など、地域の人々の安全・安心な暮らしに繋がる社会基盤である。						
中国横断自動車道姫路鳥取線は、全線86kmのうち播磨新宮IC～（仮称）山崎JCT間（約11km）のみが未だ供用に至っていない。						
2. 事業効果						
1) 沿線地域への効果						
本年5月には、姫路鳥取線鳥取ICで接続する山陰自動車道鳥取西道路が開通しており、当区間の完成で、山陽自動車道と中国自動車道、山陰自動車道が連結し、鳥取、岡山から姫路など播磨臨海地域との連携が強化され、地域間交流や地域経済が一層活性化し、沿線地域を始めとする地域創生に大きく寄与するものとする。						
2) 播磨科学公園都市への効果						
播磨新宮ICに直結する播磨科学公園都市は、大型放射光施設を核とした研究施設や高度医療施設等が集積しており、ネットワークがつながることで、世界を牽引する科学技術拠点として、さらなる発展・活用が期待できる。また、同科学公園都市中心部に、交通結節点となるバスターミナルの整備を予定しており、高速バスの乗り入れを誘導し、神戸、大阪方面との利便性の向上を図っていきたいと考えている。						
さらに、同科学公園都市にある西播磨広域防災拠点と周辺地域との緊急輸送が強化され、防災面においても大きな効果が発揮される。						
3. 結論						
上記のことから、引き続き安全・環境に配慮し、令和3年度の早い時期の確実な開通を図るよう、一層の事業促進に取り組んでいただきたい。						

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。

<委員からの主な意見>

- ・希少猛禽類に対する代替巣設置は国内でも高水準な保全対策である。
- ・当該事業により中国自動車道と山陽自動車道を軸としたラダー型ネットワークが構築されることとなり、長期間の規制が必要な大規模更新工事等を実施する際、迂回路あるいは代替路が確保できるという点で、評価対象区間の重要性は非常に高い。
- ・トンネル工事の安全対策等により事業費は増加するものの、工事を安全に実施し、令和3年度に確実に便益を発現させることは十分に価値がある。
- ・播磨科学公園都市のSPring-8(大型放射光施設)やSACLA（X線自由電子レーザー施設）は近年注目が高まっており、当該事業により一層の活性化が期待される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・播磨JCT～播磨新宮間は平成15年に暫定2車線として供用を開始した。
- ・佐用JCT～鳥取間は平成25年3月に供用を開始し、当該区間が唯一の未開通区間である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・現在用地取得が完了し、全区間で本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく予定である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・現在用地取得が完了し、全区間で本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく予定である。

施設の構造や工法の変更等

・事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。

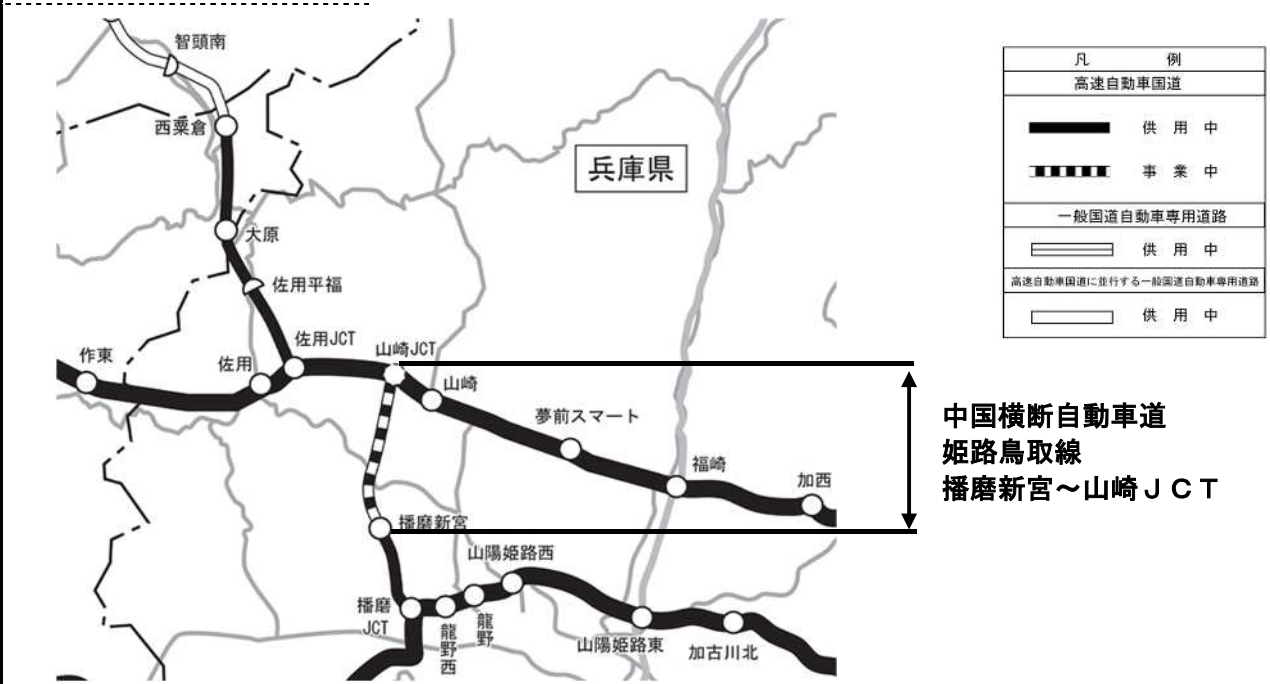
対応方針

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



※ 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。