

繼續事業評価調書
【道路事業】

土木局 道路街路課

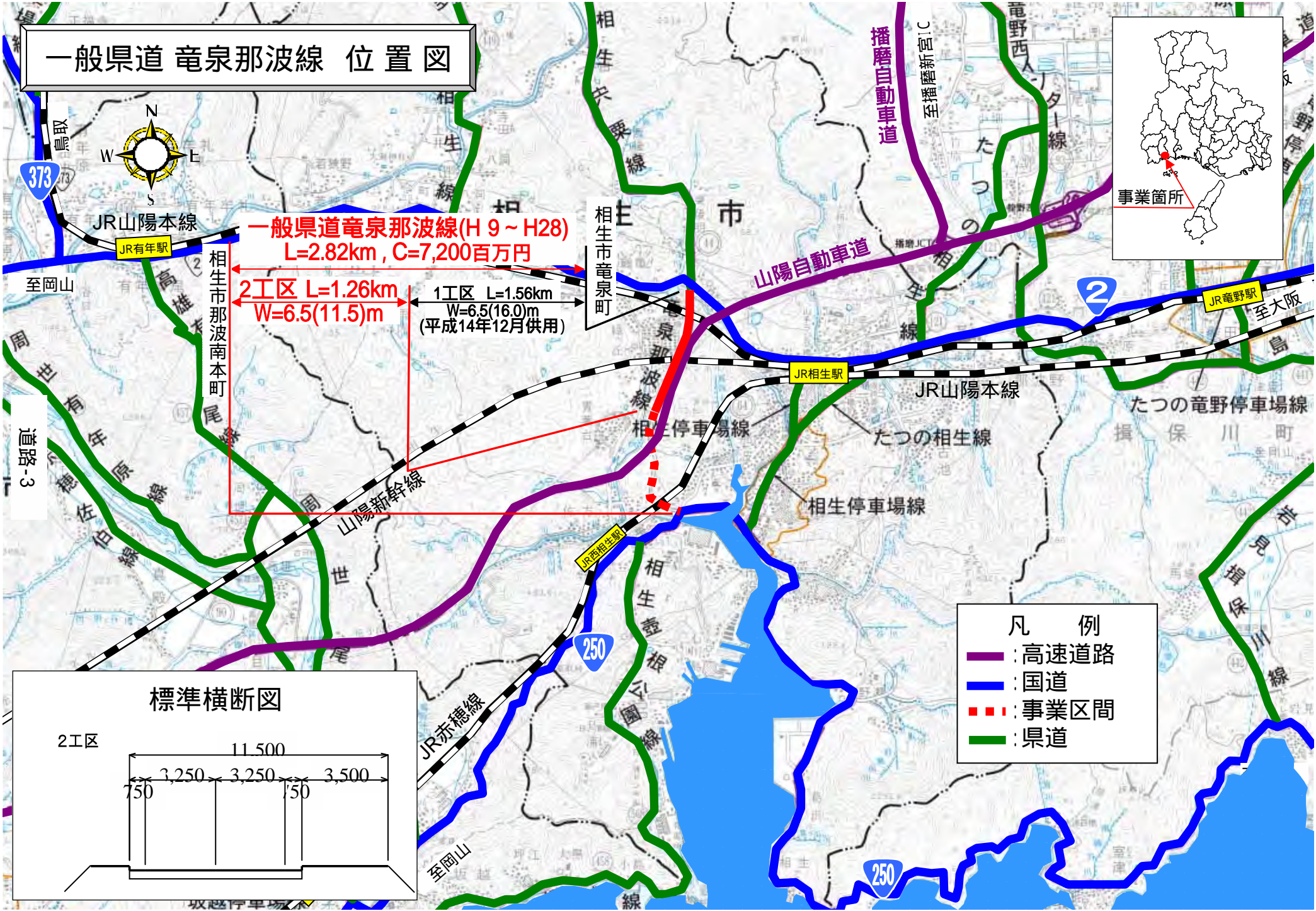
投資事業評価調書（継続：再評価〔第2回〕）

部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 阪出 裕昭 (県道係長 上田 英則)	内線	4362 (4376)
事業種目	道 路	新規評価年度	-	現計画	前回評価時点
事業名	道路事業 一般県道 竜泉那波線	事業採択年度	H9	総事業費	72 億円
		着工年度	H9	内地地補償費	17 億円
事業区間	相生市竜泉町～那波南本町	再評価年度	H18	完成予定年度	H28
所在地	相生市竜泉町～那波南本町	進捗率 (内用補進捗率)		約 60 % (約 95 %)	約 53 % (約 95 %)
		残事業費		29 億円	34 億円
事業の目的			事業内容() 前回評価時点		
<ul style="list-style-type: none"> 一般県道竜泉那波線は、西播磨地域の東西方向の幹線道路である国道2号と国道250号を、相生市西部で南北に結ぶ新設の幹線道路であり、相生市の市街地に流入する通過交通を転換し、市街地の交通事故を減らすことで、安全で円滑な交通を確保する。 また、国道250号や主要地方道相生宍粟線とともに播磨科学公園都市と相生市臨海部や赤穂市を直結することで、地域間交流を促進するとともに、産業基盤を強化し地域の活性化に寄与する。 さらに、平成16年の台風21号による冠水被害を受けた緊急輸送路である主要地方道相生停車場線の代替機能を有する。 			道路整備事業 L=2,820m (") ・1工区 : L=1,558m (") ・2工区 : L=1,262m (") 【構造規格】3種2級(平地部) 【計画幅員】 ・1工区 : 6.5(16.0)m(2車線+両側自歩道) (") ・2工区 : 6.5(11.5)m(2車線+片側自歩道) (") 【計画交通量】6,800台/日(7,000台/日) 【供用済区間交通量】3,288台/日(H22センサス) 【負担割合】1工区 : 国 1/2 県:1/2 2工区 : 国 : 5.5/10 県 4.5/10		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 1工区の整備により、市街地の交通が一部転換(たつの相生線:H11セナ713,450台/日 H22セナ78,051台/日(-5,399台/日) 竜泉那波線:H22セナ73,288台/日)している。 相生港那波地区の公共バス整備や鰯浜地区の物揚場・埠頭用地の整備が進んでいる他、播磨科学公園都市で新たにメーカー等9社の進出があった。 【前回評価時点からの事業計画の変更概要】 <ul style="list-style-type: none"> 残る用地については、交渉を重ねているが、いまだ合意が得られていないことから、任意交渉と並行して土地収用法に基づく手続きを進め、平成25年度までに用地取得を完了し、事業完了年度を平成28年度とする。 				
進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> 進捗率は、事業費ベースで60%、用地取得は95%である。(H23年度末見込み) 1工区(L=1,558m)については、平成14年度に供用済み。 2工区(L=1,262m)については、平成15年度に着手し、現在、用地買収及び工事を進めている。 残る用地については、平成25年度までに取得する予定である。 用地取得完了後、平成25年度から山陽道横断BOX工事、引き続きJR跨線橋工事を進め、平成28年度の全線完成を目指す。これにより、事業期間を5年延伸する。 				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見 及び対応方針 (H18年度再評価)	【審査会意見】 ・用地買収が9割を超える進捗度となっていることから、早期完成による事業効果の発現に努められたい。		【対応方針】 ・当初工程に比べ遅延しているが、今後早期完了を目指す。		
(1)必要性	<ul style="list-style-type: none"> 国道250号や主要地方道相生宍粟線を介して、播磨科学公園都市と相生市臨海部工業地域、さらには赤穂市街地を結ぶネットワークを形成し、地域間交流の促進や産業基盤の充実を図るとともに、播磨科学公園都市内にある西播磨広域防災拠点へのアクセス道路として緊急物資の円滑な輸送を確保する。 平成16年の台風21号による冠水被害を受けた主要地方道相生停車場線の代替機能を確保する。 相生市整備の幹線道路として市街地に流入する通過交通を転換する機能や、通学路である市道新矢野谷線のバイパスとしての機能を有し、市街地の交通事故を減らすなど安全で円滑な交通を確保する。 				
(2)有効性・効率性	・費用便益比 B/C=2.0(全体)(前回B/C=2.7)、B/C=3.5(残事業)				
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> 市街地内の通過交通をバイパスへ転換することで、走行速度を上げ、交通を分散化できることから、大気と与える影響を軽減できる。また、歩道部の透水性舗装により、雨水を地下に還元することができる。 				
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> 用地買収が95%完了していることから、引き続き事業を推進する必要がある。 地区住民や相生市からも早期完成を望む強い要望がある。 				
再評価の結果	継続	左の理由	<ul style="list-style-type: none"> 事業の必要性は事業採択当時と変わらず、相生市をはじめ地域からも早期完成を望む声強いことから、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2回〕）

事業名	道路事業	路線・河川名	一般県道 竜泉那波線
		事業進捗状況・予定	整備効果
全体	<p>H9～30年度【事業費＝72億円】</p> <p>[1工区] 事業費32億円、延長約1.56km 橋梁2橋 物件補償:11件、用地:52,700㎡</p> <p>[2工区] 事業費40億円、延長約1.26km 橋梁1橋 函渠工2基 物件補償:2件、用地:49,200㎡</p>		
前回再評価まで（実績）	<p>事業採択から H18年度【事業費＝38億円】</p> <p>[全体] 供用延長 約1.56km、 事業進捗率 53%、用地取得率 95% 物件補償 13件</p> <p>[1工区] 平成14年度 約1.56km 供用</p> <p>[2工区] 平成18年度まで 用地買収88%、本工事6%完了 西矢野谷川及び市道付替工事 L=190m、土工事</p>		<p>1工区の供用により、緑ヶ丘地区や青葉台地区の住宅団地へのアクセス向上が図られた。</p>
過去5年間	<p>H19～23年度【事業費＝5億円】</p> <p>[全体] 事業進捗率 60%、用地取得率 95% 物件補償 13件</p> <p>[2工区] 平成23年度まで 用地買収88%、本工事28%完了 土工事 L=930m</p>		-
今後5年間（予定）	<p>H24～28年度【事業費＝29億円】</p> <p>平成25年度に用地買収完了予定 (任意交渉と並行して土地収用法に基づく手続きを進める) 平成28年度 全線完成予定</p>		<p>東西幹線道路を結ぶ南北道路を整備し、地域産業の基盤を充実させるとともに、市街地に流入する通過交通の転換により、市街地の交通の円滑化を図る。</p>

一般県道 竜泉那波線 位置図



一般県道竜泉那波線(H 9 ~ H28)
L=2.82km, C=7,200百万円

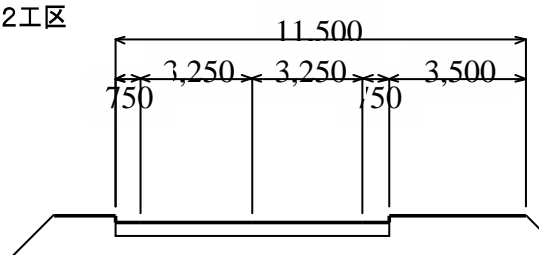
2工区 L=1.26km
W=6.5(11.5)m

1工区 L=1.56km
W=6.5(16.0)m
(平成14年12月供用)



道路-3

標準横断図

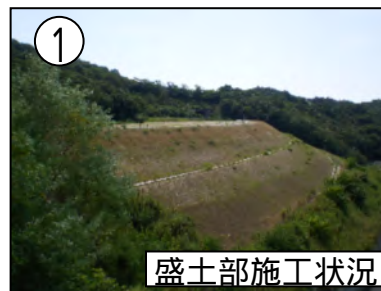


2 工区 進捗状況



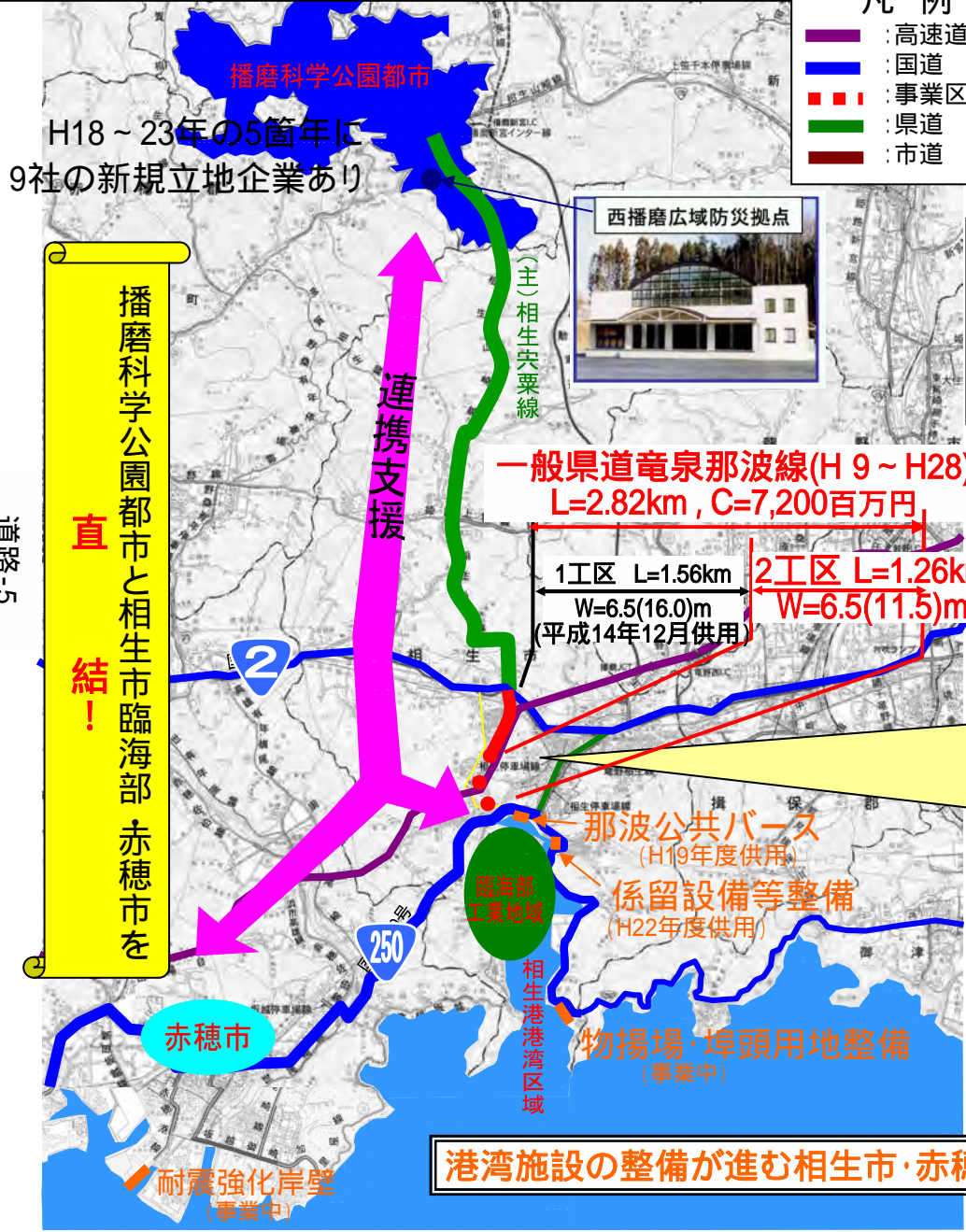
平成9年度から全体延長2.82kmの道路整備に着手し、平成14年度には1工区(1.56km)が供用している。

平成15年度から2工区に着手しており、これまでに約95%の用地が買収済である。今後、H25年度までに用地買収を完了させるとともに、山陽自動車道やJR赤穂線との交差構造物の整備を進め、H28年度の完成を目指す。



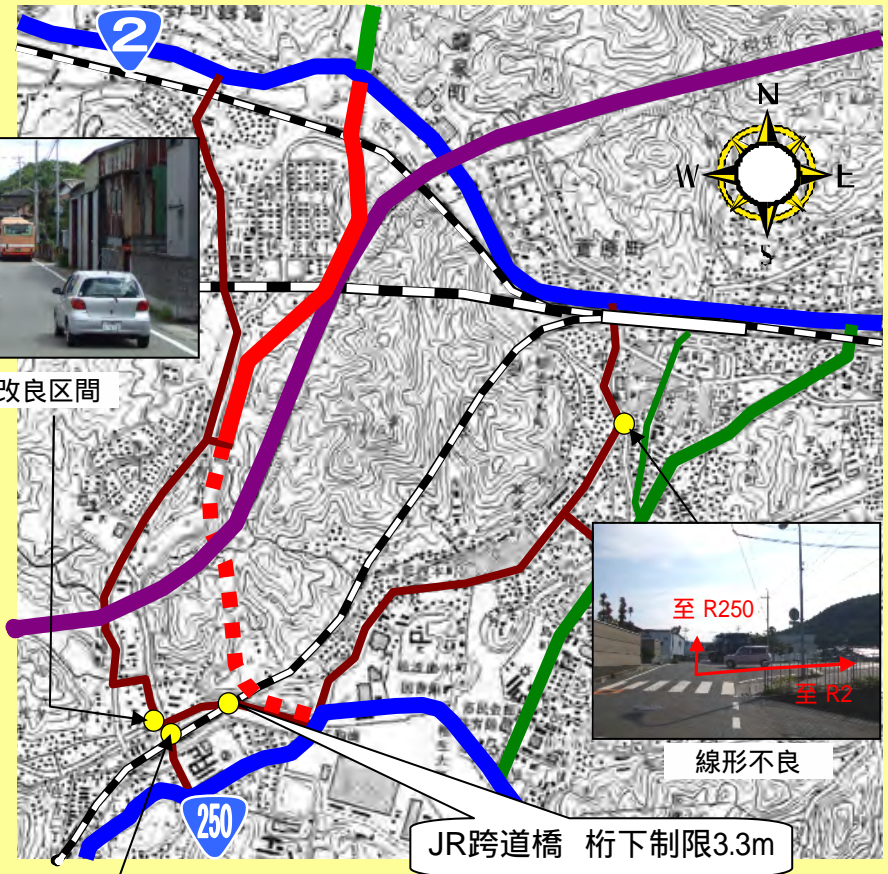
事業の必要性 : ネットワークの形成

- 凡例
- : 高速道路
 - : 国道
 - : 事業区間
 - : 県道
 - : 市道



相生市中心部(拡大図)

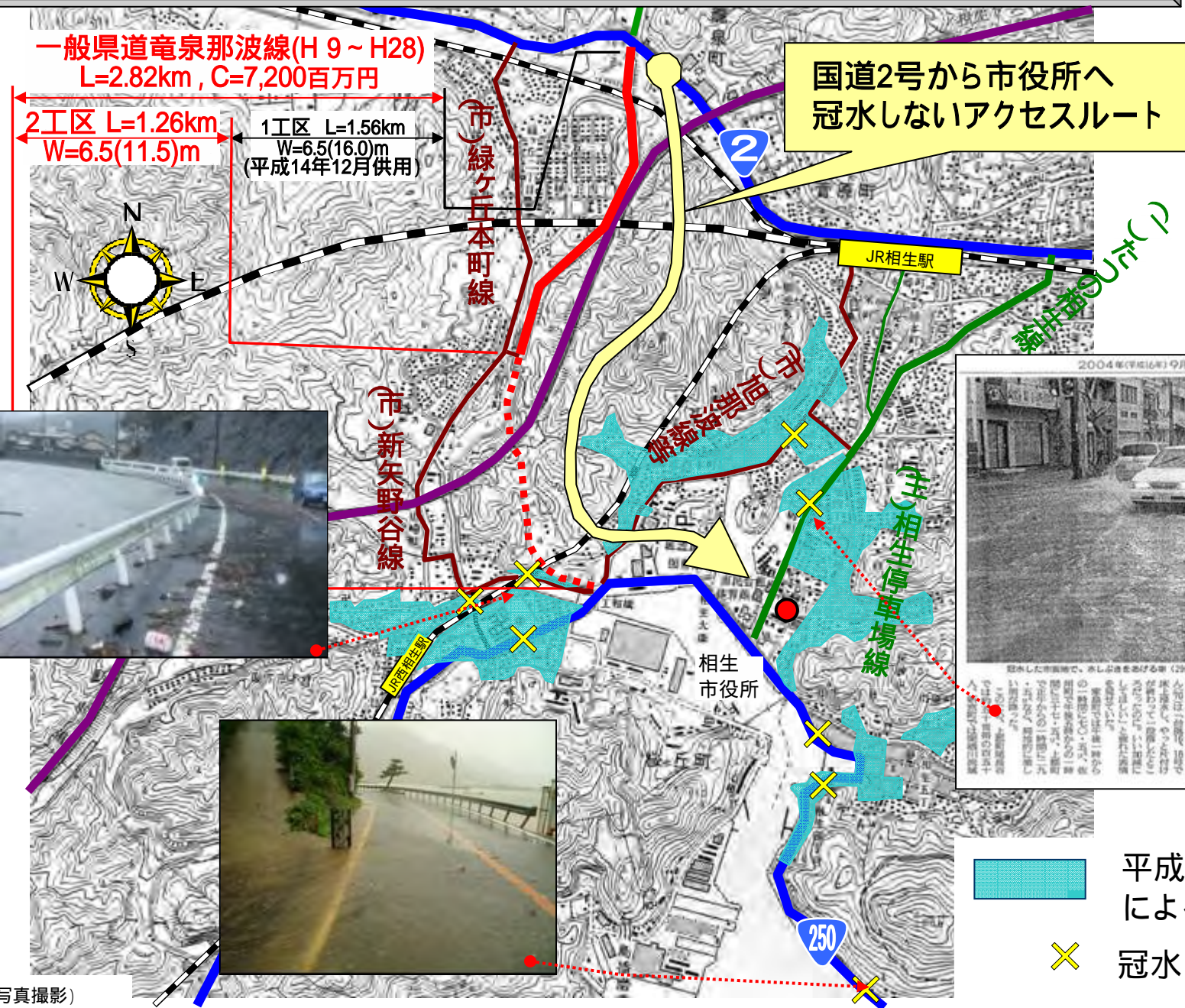
相生市中心部の道路は、市街地を通過することや未改良区間があるため、産業基盤の強化となる道路整備が必要である



(H23.8 : 写真撮影)

事業の必要性 : 相生市街地における平成16年台風第21号による冠水被害

- 凡 例
- : 高速道路
 - : 国道
 - - - : 事業区間
 - : 県道
 - : 市道

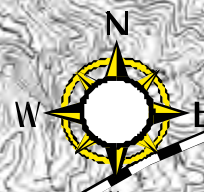


国道2号から市役所へ
冠水しないアクセスルート

一般県道竜泉那波線(H 9 ~ H28)
L=2.82km, C=7,200百万円

2工区 L=1.26km
W=6.5(11.5)m

1工区 L=1.56km
W=6.5(16.0)m
(平成14年12月供用)

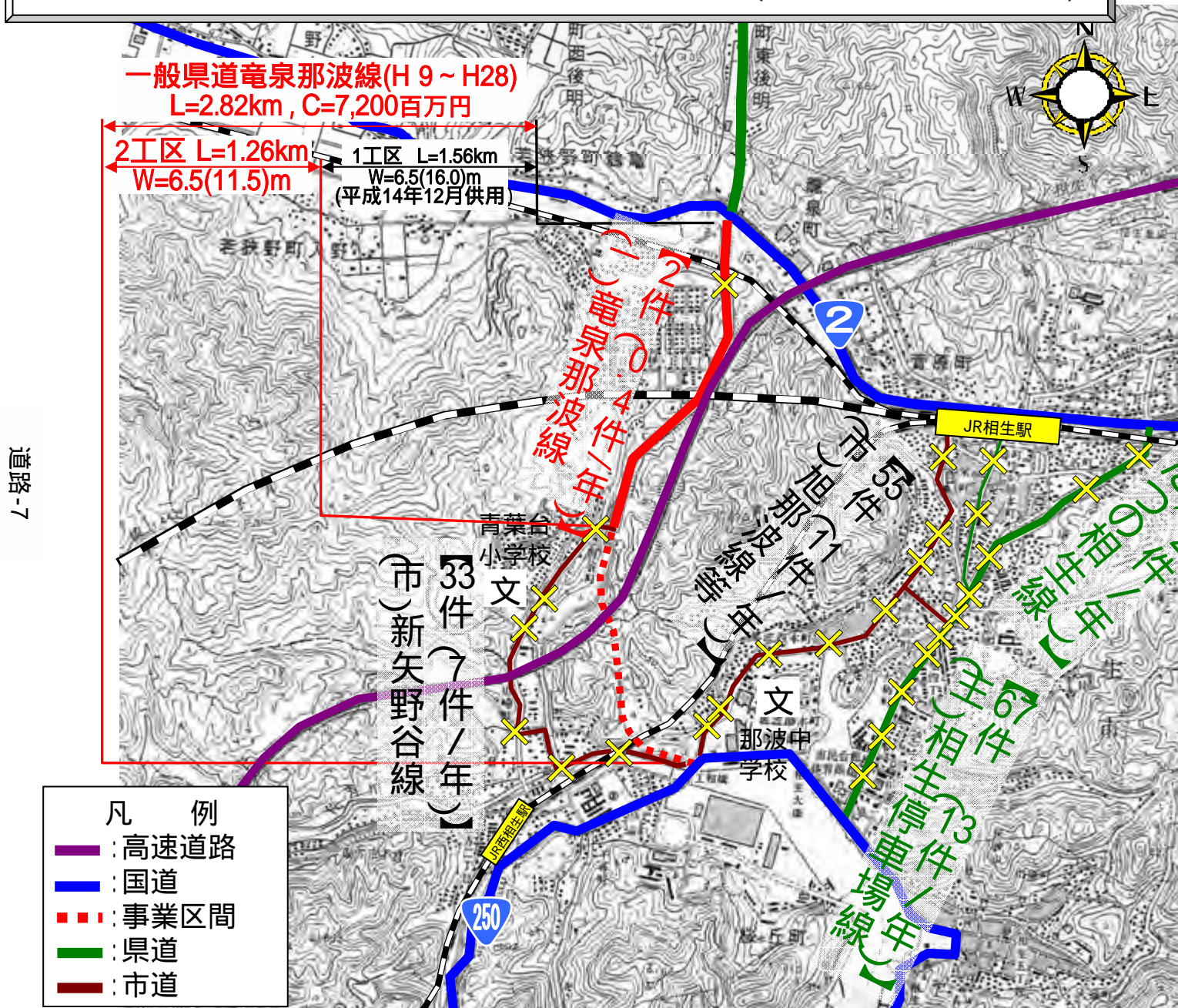


- 平成16年台風第21号による冠水箇所
- × 冠水による通行止め箇所

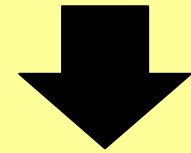
道路-6

(H16.9: 写真撮影)

事業の必要性 : 相生市街地の交通事故状況(過去5年:H18~22)



相生市街地では
事故が多発



竜泉那波線の整備により、市街地に流入する通過交通が転換することで、市街地の交通事故の減少に繋がる

× : 事故発生箇所

1 実施工程表

工種	1 工 区	2 工 区																
		H 15	H 16	H 17	H 18	H 19	H 20	H 21	H 22	H 23	H 24	H 25	H 26	H 27	H 28			
調査・設計	平成 9 （ 1 4 年 度	詳細設計-用地測量		BOX設計				JR跨線橋設計				BOX設計		JR跨線橋設計				
用地補償		[色塗り]																
本 工 事		土工等	[色塗り]															
		山陽道横断 BOX	[色塗り]															
JR跨線橋	[色塗り]																	
		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> ■ : 前回評価(H18) ■ : 実施計画(H23) </div>																

2 事業効果について

(1)費用対効果

便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	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: (交通量 × 走行時間) × 時間価値原単位 × 365日
	走行経費減少便益 走行速度の向上や走行距離の短 縮により、燃料費などが節減される 便益	整備無しの走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: (交通量 × 距離) × 走行経費原単位 × 365日
	交通事故減少便益 中央分離帯の設置や通過する主 要交差点数の減少により、交通事 故が減少する便益	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: [(交通量 × 距離 × 単路部(交差点以外)の事故損失原単位 + 交通量 × 主要交差点数 × 交差点部事故損失原単位)]

費用便益比(B/C)算出根拠

事業	事業名	B(便益)		代表的な効果	C(費用)			B/C	
		便益額 (百万円)			総費用 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)		
道路	一般県道 竜泉那波線	全体 事業費	走行時間 短縮便益	14,452	時間短縮 7.8分 4.2分 計画交通量 6,800台/日	8,190	8,065	125	2.0
			走行経費 減少便益	1,980					
			交通事故 減少便益	227					
			計	16,659					
	残 事業費	走行時間 短縮便益	7,568	時間短縮 6.6分 4.2分 計画交通量 6,800台/日	2,537	2,481	56	3.5	
		走行経費 減少便益	1,128						
		交通事故 減少便益	150						
		計	8,846						

(2)費用対効果に含まれない効果

播磨科学公園都市と相生市・赤穂市を連絡することで、防災拠点へのアクセス道路を整備するとともに、地域間交流の促進や地域産業の活性化に寄与。
冠水被害を受ける道路の代替機能を確保し、災害発生時の安全性・信頼性を確保。
通学路である市道新矢野谷線のバイパス機能を有し、交通安全に資する。
市街地内交通の分散化により、沿道環境を改善。