

継続事業評価調書

【道路事業】

一般県道 広畑青山線

県土整備部

土木局 道路街路課

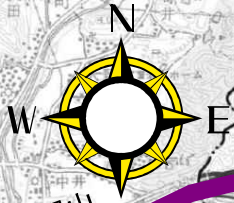
投資事業評価調書（継続：再評価〔第2回〕）

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 杉浦 正彦 (県道班長 吉村 達郎)	内線	4362 (4376)	
事業種目	道 路	新規評価年度	平成 12 年度		今回評価	前回評価
事業名	道路事業 一般県道 ひろはたあおやま 広畑青山線	事業採択年度	平成 13 年度	総事業費	105 億円	105 億円
		着工年度	平成 17 年度	内用地補償費	40 億円	40 億円
		再評価年度	平成 22 年度	完成予定年度	平成 35 年度	平成 30 年度
事業区間	ひめじしひろはたくさい にしかまた 姫路市広畑区才～西蒲田	進捗率 (内用補進捗率)		46% (82%)	29% (61%)	
		残事業費		57 億円	75 億円	
事業の目的				事業内容 (): 前回評価時点		
<p>本路線は、姫路臨海部と国道 2 号を南北に結ぶ幹線道路である。</p> <p>○安全で円滑な交通の確保 バイパス整備により、現道の混雑度を緩和し、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>○渋滞解消による生活環境の改善 現道の交通渋滞を緩和させ、円滑で安全な交通を確保し、地域の生活環境を改善する。</p> <p>○経済活動の支援 姫路市臨海部と国道 2 号姫路バイパス姫路西ランプ間のアクセスを強化することで、地域の経済活動を支える。</p>				<p>【延長】 2,300m</p> <p>【構造規格】 第 4 種第 1 級</p> <p>【幅員】 計画：4 車線 両側自歩道 4.0m 車道 13.0m [全幅 28.0m] 現況：2 車線 両側自歩道 3.5m 車道 6.0m [全幅 16.0m]</p> <p>【計画交通量】 37,800 台/日 [H42 年予測] (39,800 台/日 [H42 年予測])</p> <p>【現況交通量】 自動車：20,446 台/日 [H22 センサ] (21,640 台/日 [H17 センサ])</p> <p>【負担割合】 国 55%、県 45%</p>		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	①姫路港広畑港区では、10 年間(H14～H24)で 9 社の企業立地が進んだ。このため、同港区の物流機能を強化し、経済活動を支えるためにも、本バイパス整備の必要性が増している。					
	<p>【前回評価時点からの事業計画の変更概要】</p> <p>①用地買収において、価格の開きや神社及び駐車場の代替地確保など、交渉に時間を要していることから、全線暫定 2 車線供用を平成 33 年度(前回：H28 年度)、完成 4 車線供用を平成 35 年度(前回 H30 年度)に変更する。</p>					
進捗状況	<p>①進捗率は事業費ベースで 46%、用地取得で 82% (平成 27 年度末予定)。</p> <p>②工事用進入路となるトンネル工事 251m を平成 27 年度に完成させる。また、用地買収を進め、平成 33 年度の暫定 2 車線供用を目指す。</p>					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見及び対応方針 (H22 再評価)	<p>【審査会意見】 継続妥当</p> <p>【対応方針】 事業実施にあたり、暫定供用を図るなど、事業の早期発現に努められたい</p>					
(1) 必要性	<p>①現道は現況交通量が約 21,000 台/日であり、2 車線の設計基準交通量(12,000 台/日)を超え、渋滞している。渋滞を解消し、計画交通量 37,800 台/日に対応するため、4 車線のバイパス整備を行い円滑な交通を確保する必要がある。</p> <p>②渋滞交差点「八幡小学校前交差点」及び「京見橋西詰交差点」の交通渋滞を解消し、地域の生活環境を改善する必要がある。</p> <p>③国道 2 号姫路バイパス姫路西ランプと姫路市臨海部を結ぶバイパス整備により、臨海部へのアクセスを強化することで、地域の経済活動を支える。</p>					
(2) 有効性 ・効率性 (執行環境状況)	<p>①費用便益比 B/C=4.5(全体) (前回評価時点 B/C=4.9)、B/C=10.1(残事業)</p> <p>②事業完了後の現道の管理引継について、姫路市と協議が整っている。</p> <p>③播磨臨海部の物流の効率化が図られるため、沿線企業から早期整備が期待されている。</p>					
(3) 環境適合性	<p>①車道舗装を排水性舗装とし、交通による騒音を低減し、沿道環境に与える影響を軽減する。</p> <p>②歩道舗装には、雨水が地中に浸透する透水性舗装を採用し、地下水涵養を図る。</p>					
(4) 優先性	①地域の防災道路強靱化プランに位置付けられており、災害に強い強靱な県土づくりを進める上でも早期整備が必要である。					
再評価の結果	継続	理由	①播磨臨海部の企業立地が進み、事業の必要性は事業採択時より増しており、当該区間の早期供用を望む地元の声も強いことから、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 広畑青山線
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="199 219 311 268" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">位置図</div> <div data-bbox="1260 212 1412 369" style="text-align: center;"> </div> </div> <div data-bbox="167 750 399 1064" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>事業箇所</p> </div> <div data-bbox="1077 1041 1396 1254" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">凡 例</p> <p>— : H13～22</p> <p>— : H23～27</p> <p>— : H28 以降</p> </div>			
	事業進捗状況・予定		整備効果
全体 (H13～H30)	<p>【事業費＝105 億円】 延長 2,300m トンネル 2 箇所、JR アンダー 1 箇所 用地約 76,000m²</p>		/
前回 再評価まで (H13～H22)	<p>【事業費＝30 億円】 ①事業進捗率29% (用地進捗率61%) ②用地取得面積約46,000m² (面積ベース進捗率61%)</p>		/
過去 5 年間 (H23～H27)	<p>【事業費＝18 億円】 ①事業進捗率 46% (用地進捗率 82%) ②用地取得面積約 66,000m² (面積ベース進捗率 87%) ③道路改良 (暫定 2 車線概成) L=1,300m</p>		/
今後 8 年間 (H28～H35)	<p>【事業費＝57 億円】 ①平成 33 年度 暫定 2 車線供用予定 ②平成 35 年度 全線供用予定</p>		<p>渋滞緩和を図り、姫路バイパス姫路西ランプへのアクセス性を確保することで、円滑で安全な交通を確保する。</p>

位置図

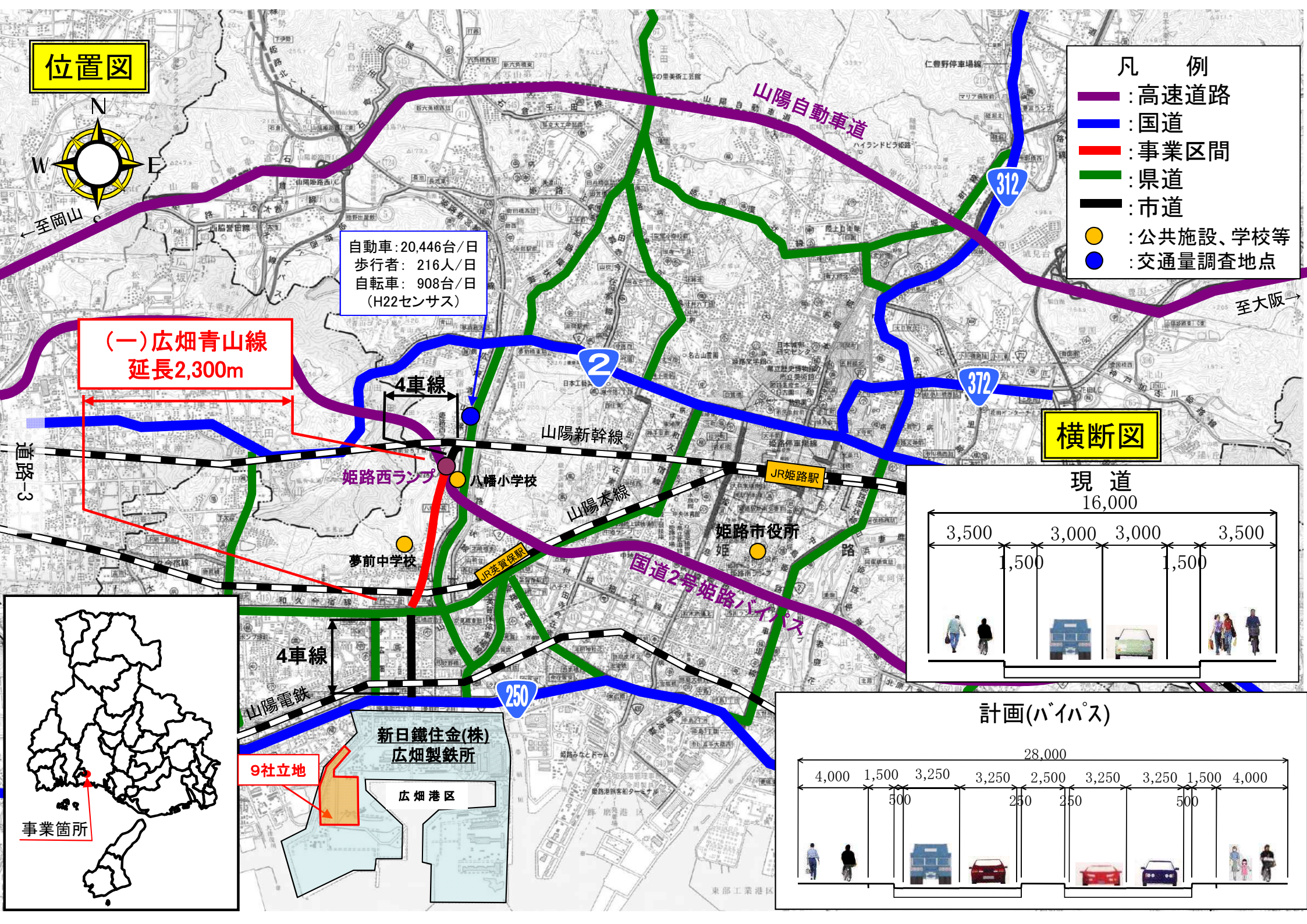
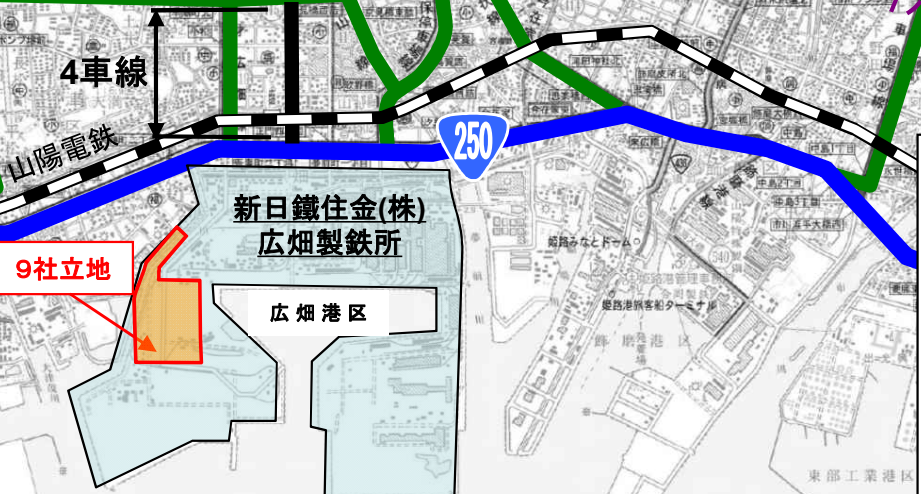
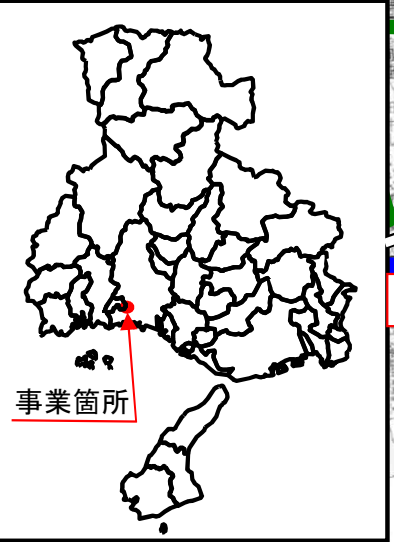
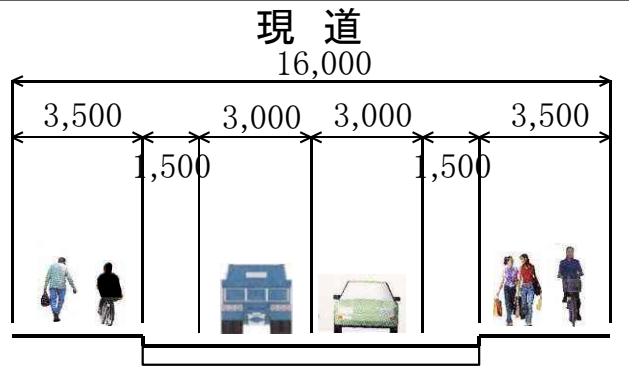


自動車: 20,446台/日
 歩行者: 216人/日
 自転車: 908台/日
 (H22センサス)

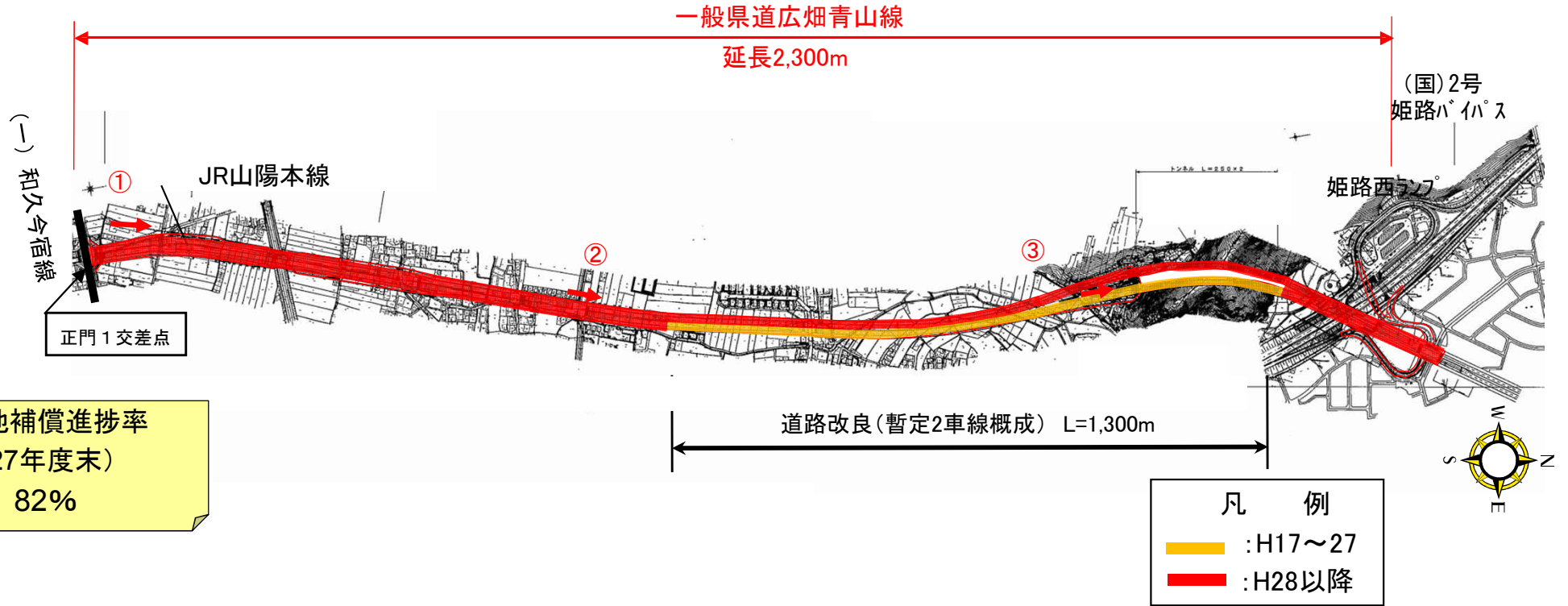
**(一) 広畑青山線
 延長2,300m**

- ### 凡 例
- : 高速道路
 - : 国道
 - : 事業区間
 - : 県道
 - : 市道
 - : 公共施設、学校等
 - : 交通量調査地点

横断図



整備状況



①起点側(正門1交差点)



②暫定2車部施工状況
(道路改良工区その1)



③トンネル施工状況(上り車線)



交通の円滑化と安全性の向上 (渋滞状況)

(一) 広畑青山線
延長2,300m

写真① 北行き渋滞状況



八幡小学校前交差点

【渋滞交差点】
八幡小学校前交差点
(最大長L=300m)
調査:H21.7.15

2車線の現道に20,446台/日の
交通量があるため、慢性的に
混雑
[設計基準交通量:12,000台/日]

写真② 南行き渋滞状況



京見橋西詰交差点

(一) 和久今宿線
【渋滞交差点】
京見橋西詰交差点
(最大長L=600m)
調査:H25.2.13

写真③ 東行き渋滞状況



京見橋西詰交差点

写真④ 北行き渋滞状況



京見橋西詰交差点



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

9社立地

新日鐵住金(株)広畑製鉄所

広畑港区

経済活動の支援

(一) 広畑青山線
延長2,300m

9社立地

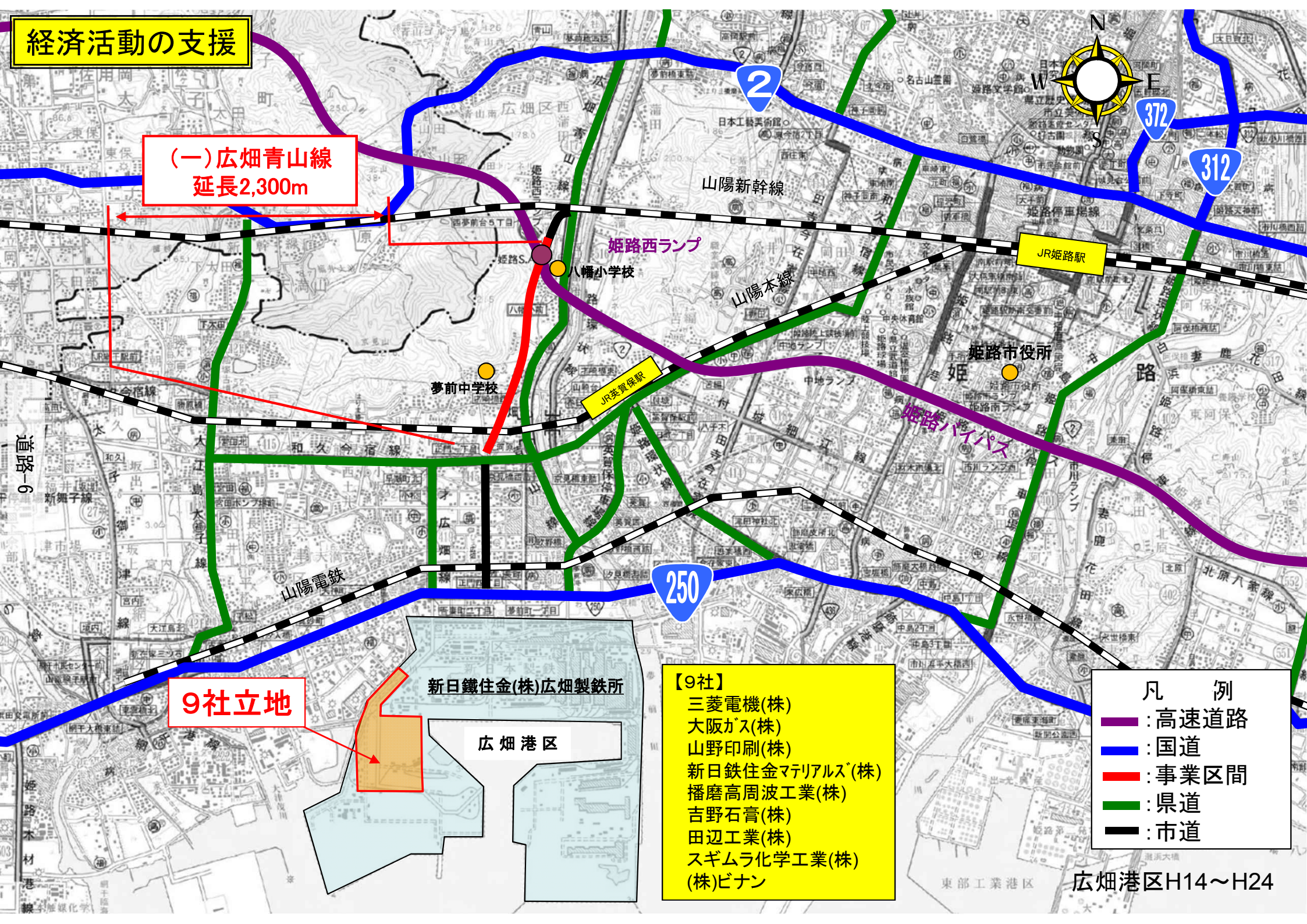
新日鐵住金(株)広畑製鉄所

広畑港区

- 【9社】
- 三菱電機(株)
 - 大阪ガス(株)
 - 山野印刷(株)
 - 新日鐵住金マテリアルズ(株)
 - 播磨高周波工業(株)
 - 吉野石膏(株)
 - 田辺工業(株)
 - スギムラ化学工業(株)
 - (株)ビナン

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

広畑港区H14~H24



1 スケジュール

工種	年度																						
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35
調査・設計	■	■	■	■	■	■																	
用地補償					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
道路改良工事											■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
トンネル建設工事											■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
JR立体交差点													■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

■ : 前回評価 (H22)
■ : 実施・計画 (H27)

2 事業効果について

(1) 費用対効果

① 便益 (B) の項目

	B(便益)	算出方法
道路事業	① 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 of 走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365\text{日}$
	② 走行経費減少便益 ○ 交通の流れがスムーズになり燃費などが向上することによる便益	整備無し of 走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365\text{日}$
	③ 交通事故減少便益 ○ 交通事故が減少することによる便益	整備無し of 事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: $\Sigma[\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位}]$

② 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) (百万円)			B/C	
		便益額(百万円)			総費用	事業費	維持管理費		
道路	一般県道 広畑青山線	全体事業費	① 走行時間短縮便益	38,013	時間短縮: 15.4分 → 8.5分 計画交通量: 37,800台/日	10,141	9,953	188	4.5
			② 走行経費減少便益	4,590					
			③ 交通事故減少便益	2,656					
			計	45,259					
	残事業費	① 走行時間短縮便益	38,013	時間短縮: 15.4分 → 8.5分 計画交通量: 37,800台/日	4,485	4,297	188	10.1	
		② 走行経費減少便益	4,590						
		③ 交通事故減少便益	2,656						
		計	45,259						

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 自転車歩行者道の整備による歩行者・自転車の安全性確保
- ② 姫路市臨海部から国道2号姫路バypassのアクセス機能の向上による広域的な産業の活性化

道路・街路事業の効果

対象事業:道路事業 (一)広畑青山線

(1) 費用対効果

効果項目 (費用対効果の便益内容)	
走行時間短縮	目的地までの時間短縮
走行経費減少	走行速度の向上や走行距離の短縮による、燃料費の節約等
交通事故減少	交通事故の減少による人的損害額、物的損害額及び渋滞による損失額等

(2) 費用対効果に含まれない効果

○印は当該事業効果の主な項目

評価の視点	効果項目	該当する事業内容
①安全・安心の確保	災害時	○ 緊急医療・緊急物資の円滑な輸送の確保 (※緊急輸送道路の整備、防災拠点・災害拠点病院へのアクセス道路の整備)
		— 救助・救援活動の支援 (※災害時の通行不能や孤立集落の解消)
		— 減災対策への取り組み (※二線堤道路、避難路・避難場所としての機能、延焼防止機能の確保)
	平時	— 救急医療体制の支援
		○ 交通安全対策
②地域の活性化	○ 地域間交流の促進	
	○ 中心市街地の活性化	
	○ 地域産業の活性化	
	— 観光支援	
	— 地域プロジェクト等支援	
③円滑な交通体系の確保	○ 公共交通機関利用の促進 交通結節機能の向上	
④地域の環境改善	○ 車道舗装を排水性舗装とし、交通による騒音を低減 歩道舗装を透水性舗装とし、雨水を地下に涵養	

(3) 地域からの要望状況等

要望状況等	播磨臨海部の物流の効率化が図られるため、沿線企業から早期整備が期待されている。
-------	---