

継続事業評価調書

【道路事業】

主要地方道 網干たつの線

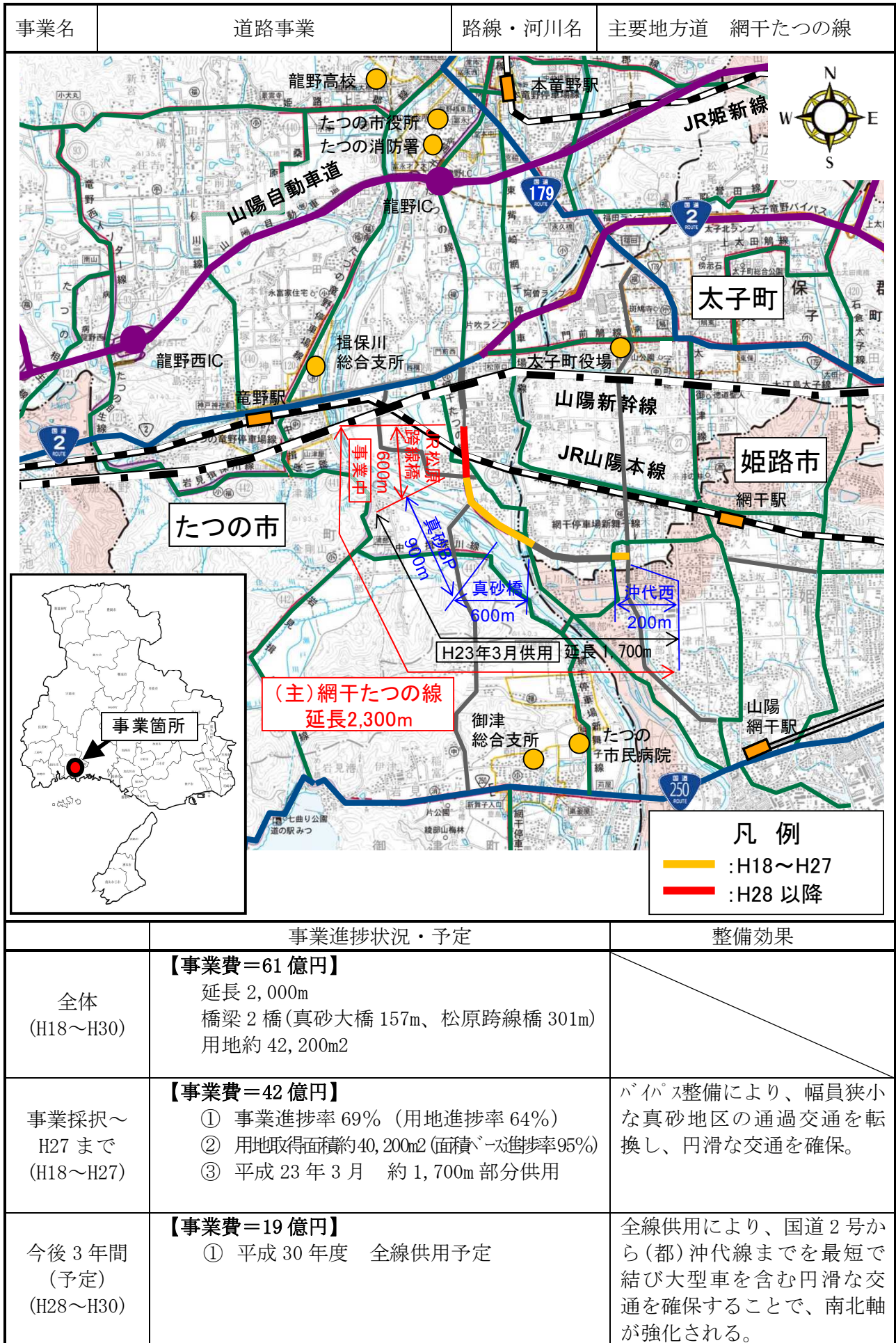
県土整備部

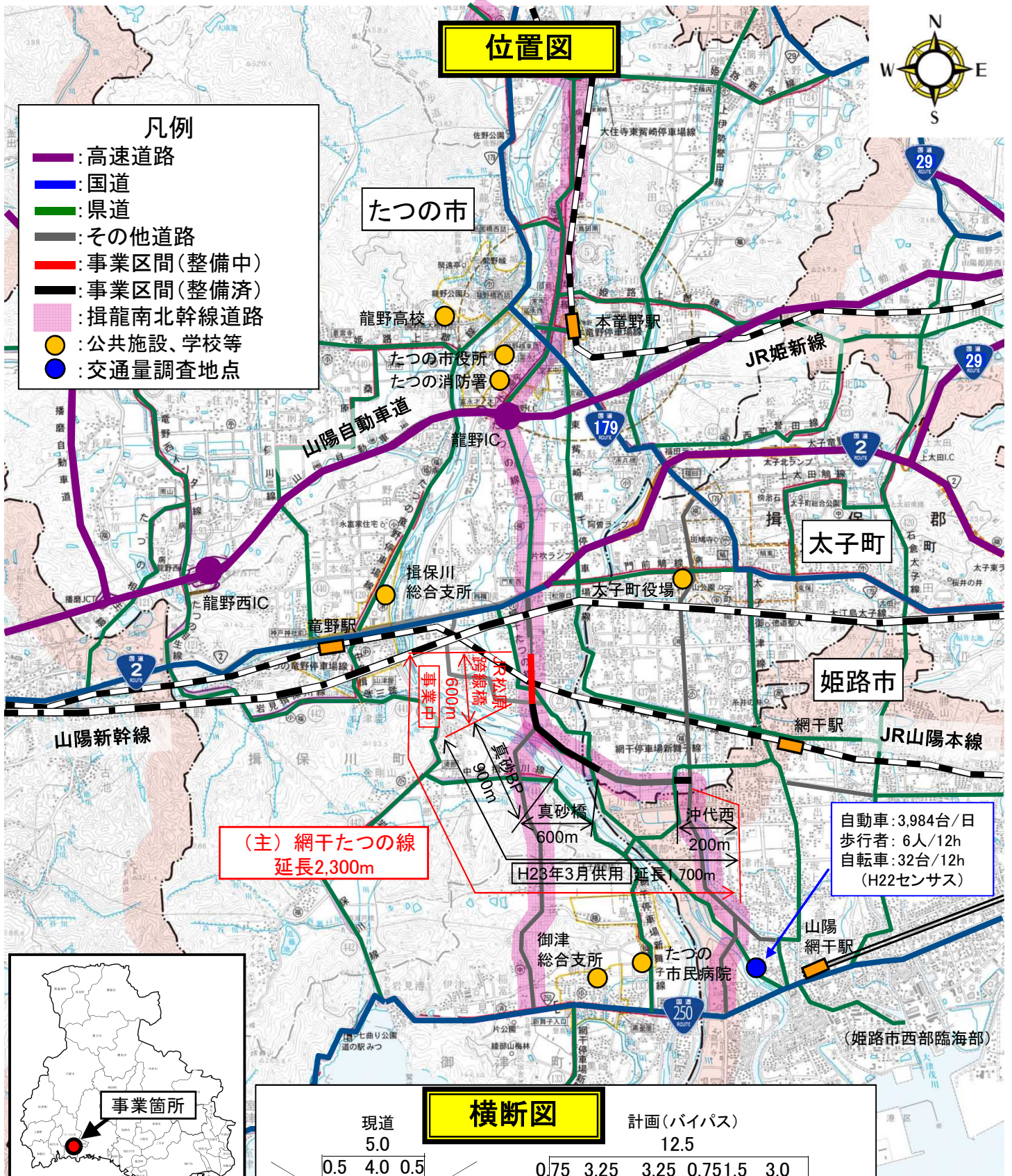
土木局 道路街路課

投資事業評価調書（継続：再評価〔第1回〕）

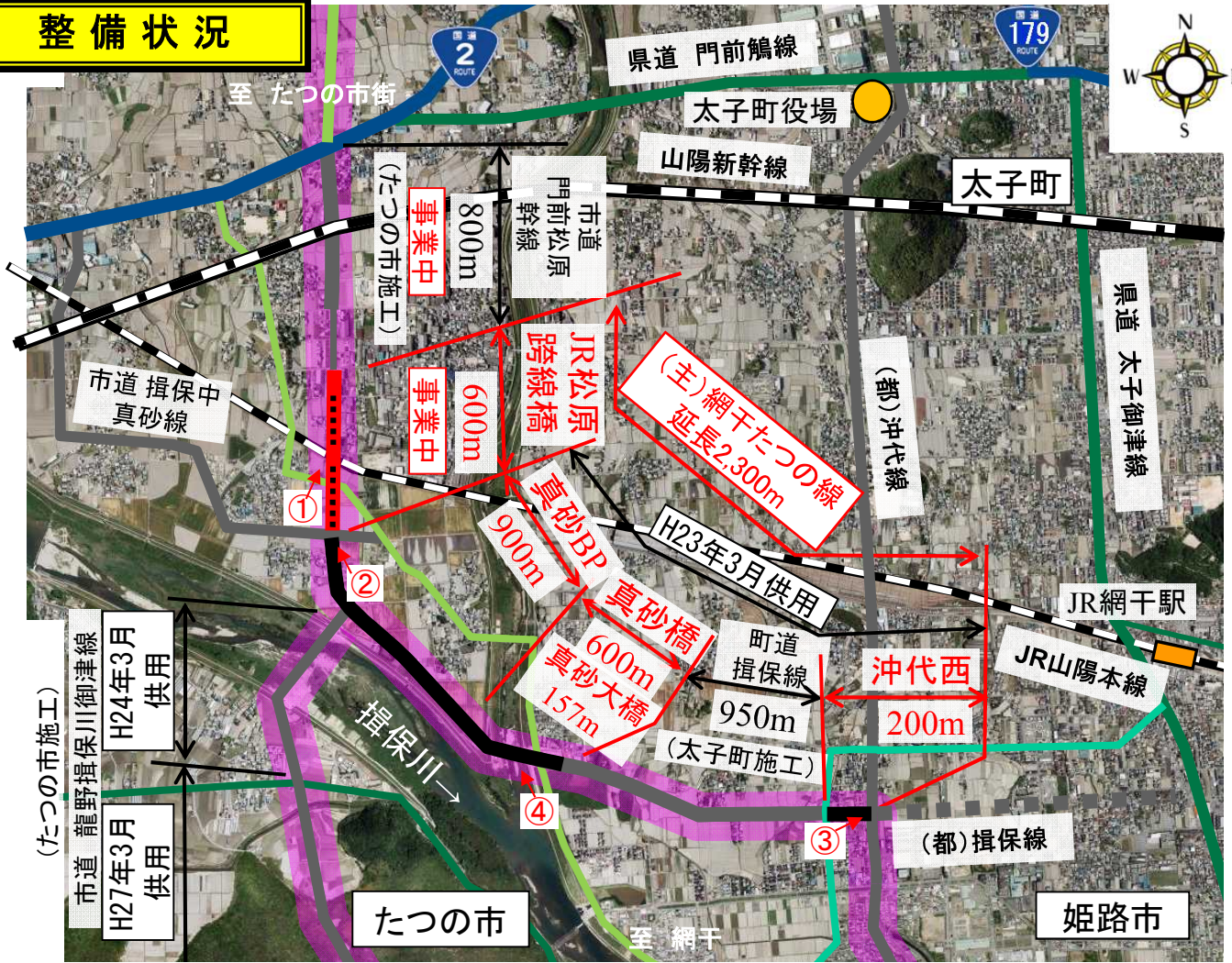
部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 杉浦 正彦 (県道班長 吉村 達郎)	内線	4362 (4376)	
事業種目	道 路	新規評価年度	平成 17 年度		今回評価	前回評価
事業名	道路事業 主要地方道 あぼし 網干たつの線	事業採択年度	平成 18 年度	総事業費	61 億円	61 億円
		着工年度	平成 18 年度	内用地補償費	7 億円	7 億円
				完成予定年度	平成 30 年度	平成 25 年度
事業区間	いぼぐんたいしちようおきだい 揖保郡太子町沖代～たつの市揖保町松原			進捗率 (内用補進捗率)	69% (64%)	—
				残事業費	19 億円	一億円
事業の目的				事業内容 () : 前回評価時点		
<p>本路線は、姫路市網干区とたつの市を結び、山陽自動車道及び国道2号と国道250号を接続する、西播磨地域の南北幹線道路である。</p> <p>○安全で円滑な交通の確保 幅員狭小な現道をバィパス化することにより、円滑な交通を確保するとともに、周辺地域の交通渋滞の緩和を図る。</p> <p>○安全な歩行者・自転車通行の確保 自転車歩行者道を整備し、歩行者・自転車の安全な通行を確保する。</p> <p>○地域間の交流・連携の促進 西播磨内陸部と瀬戸内臨海部を結ぶ揖龍南北幹線道路を構成する路線であり、地域間の交流・連携を促進する。</p>				<p>【延長】 2,300m 〔JR松原跨線橋：600m、真砂BP：900m、真砂橋：600m、沖代西：200m〕</p> <p>【構造規格】 第3種2級</p> <p>【幅員】 計画：2車線 片側自歩道3m 車道6.5m〔全幅12.5m〕 現況：1車線 歩道無し 車道4m〔全幅5m〕</p> <p>【計画交通量】 8,300台/日〔H42年予測〕 (9,000台/日〔H42年予測〕)</p> <p>【現況交通量】 自動車：3,984台/日〔H22センサ〕 (3,913台/日〔H11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	<p>①松原跨線橋工区を除き供用済みとなっているため、以前にも増して松原跨線橋工区の完了による全線供用が地域から求められている。</p> <p>【前回評価時点からの事業計画の変更概要】</p> <p>①大型物件の移転に関して、補償内容（移転工法）や価格の開き等で用地交渉に時間を要していることから、完了予定年度を平成30年度に変更する。</p>					
進捗状況	<p>①全2,300m中1,700m（真砂BP、真砂橋、沖代西工区）は平成23年3月供用済み。</p> <p>②残る JR松原跨線橋工区は用地取得率82%（面積ベース）。早期用地取得を目指し交渉中。</p> <p>③平成27年度に松原跨線橋の橋脚・橋台11基（全13基）が完成し、上部工に着手する予定。</p>					
評価視点 審査会意見及び 対応方針	<p>評価結果の説明</p> <p>【審査会意見】 新規着手妥当 …… 【対応方針】 早期供用を求める住民意見 事業実施段階において積極的に住民意見を把握し、平成23年3月に1,700m区 握し、早期の事業完了に努められたい。 …… 間を部分供用した。</p>					
(1) 必要性	<p>①現道は幅員狭小（最小車道幅員4.0m1車線）で車両の離合が困難であり、大型車の進入が禁止されているため、本バィパス整備により、円滑な交通を確保する必要がある。</p> <p>②現道の大半は歩道がなく、過去5箇年（H22～H26）に18件（自転車7件）の人身事故が発生していることから、歩行者・自転車の安全性を確保する必要がある。</p> <p>③姫路市西部臨海部の工業地域から山陽自動車道龍野ICや国道2号太子竜野バィパスへ直結され、アクセス性が飛躍的に向上する。その結果、広域的な地域間の交流・連携が促進され、物流・観光・産業の発展に寄与する。</p>					
(2) 有効性 ・ 効率性 (執行環境状況)	<p>①費用便益比B/C=3.4(全体)（前回評価時点B/C=3.5）、B/C=5.5(残事業)</p> <p>②事業完了後の現道の管理引継について、たつの市、太子町と協議が整っている。</p> <p>③揖龍南北幹線道路整備促進協議会が結成され早期供用の要望がなされている。</p>					
(3) 環境適合性	<p>①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	<p>①本事業区間2.3kmのうち1.7kmが既に供用しており、また、JR松原跨線橋工区に接続する市道門前松原幹線もたつの市により一体的に整備推進されていることから、早期整備の必要性が高まっている。</p>					
再評価 の結果	継続	理由	<p>①事業の必要性は事業採択時と変わっておらず、当該区間の早期供用を望む地元の声が強いことから、継続して事業を実施する必要がある。</p>			

事業進捗状況概要図（継続：再評価〔第1回〕）





整備状況



残事業区間

① JR松原跨線橋(橋梁施工中)



供用済区間(H23年3月供用)

② 真砂BP



③ 沖代西



④ 真砂大橋

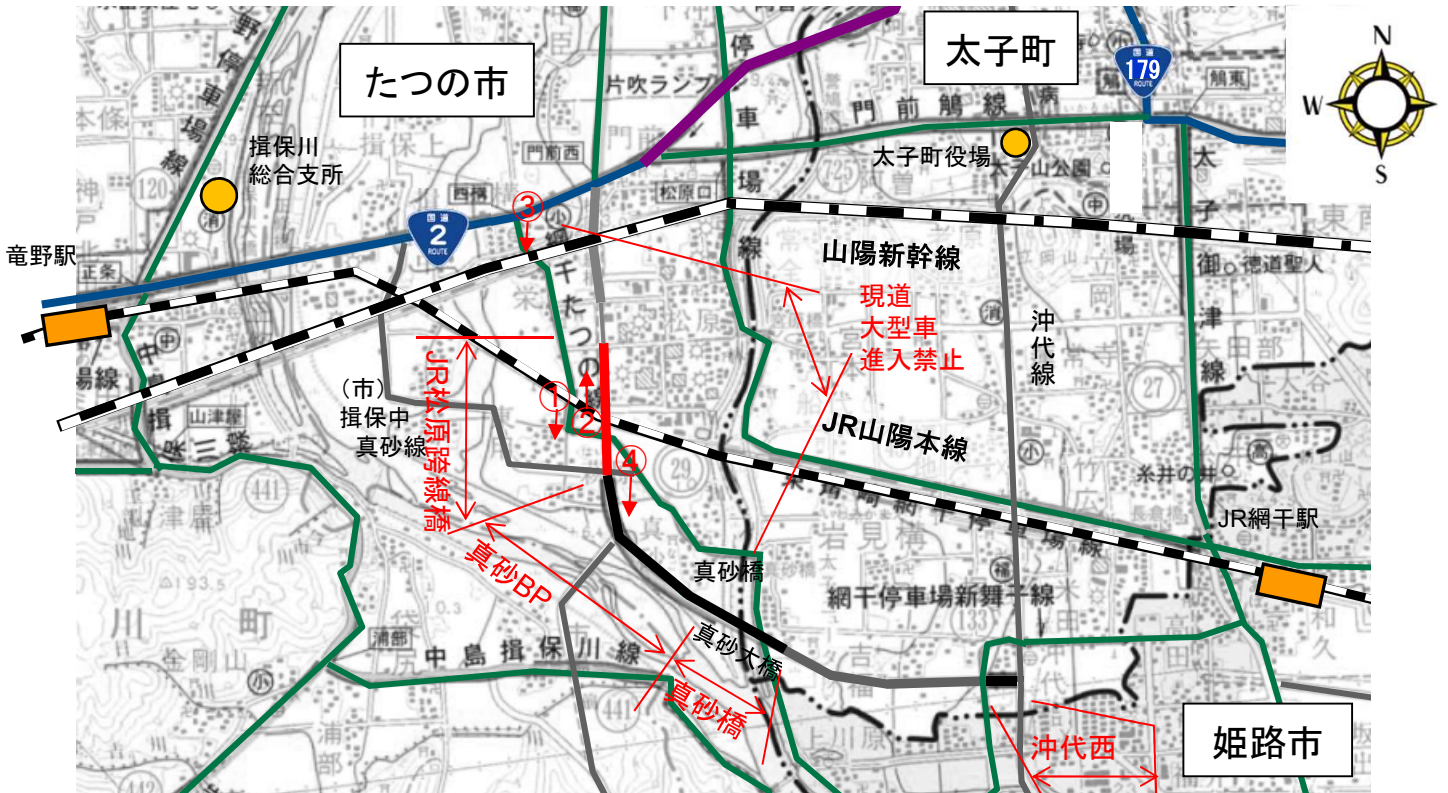


凡例

- : 国道
- : 県道(網干たつの線)
- : 県道(網干停車場新舞子線)
- : 県道(その他)
- : 事業区間(整備中)
- : 事業区間(整備済)
- : その他道路
- : 揖龍南北幹線道路
- : 公共施設、学校等

現況交通状況

- ・幅員狭小(最小車道幅員4.0m)のため、車両の離合が困難であり、大型車進入禁止となっている。
- ・現道区間におけるH22～H26の人身事故件数は18件(うち7件は自転車が関係する事故)。
- ・大型車が真砂BPから市道揖保中真砂線を経由して国道2号にアクセスしている。



▼現道(国道2号～真砂橋)の人身事故件数

年	件数
H22	3
H23	10
H24	4
H25	0
H26	1
合計	18

うち7件は自転車が関係する事故

① 幅員が狭く離合が困難



② 路肩が狭く自転車が危険



③ 西構地区内 大型車進入禁止標識



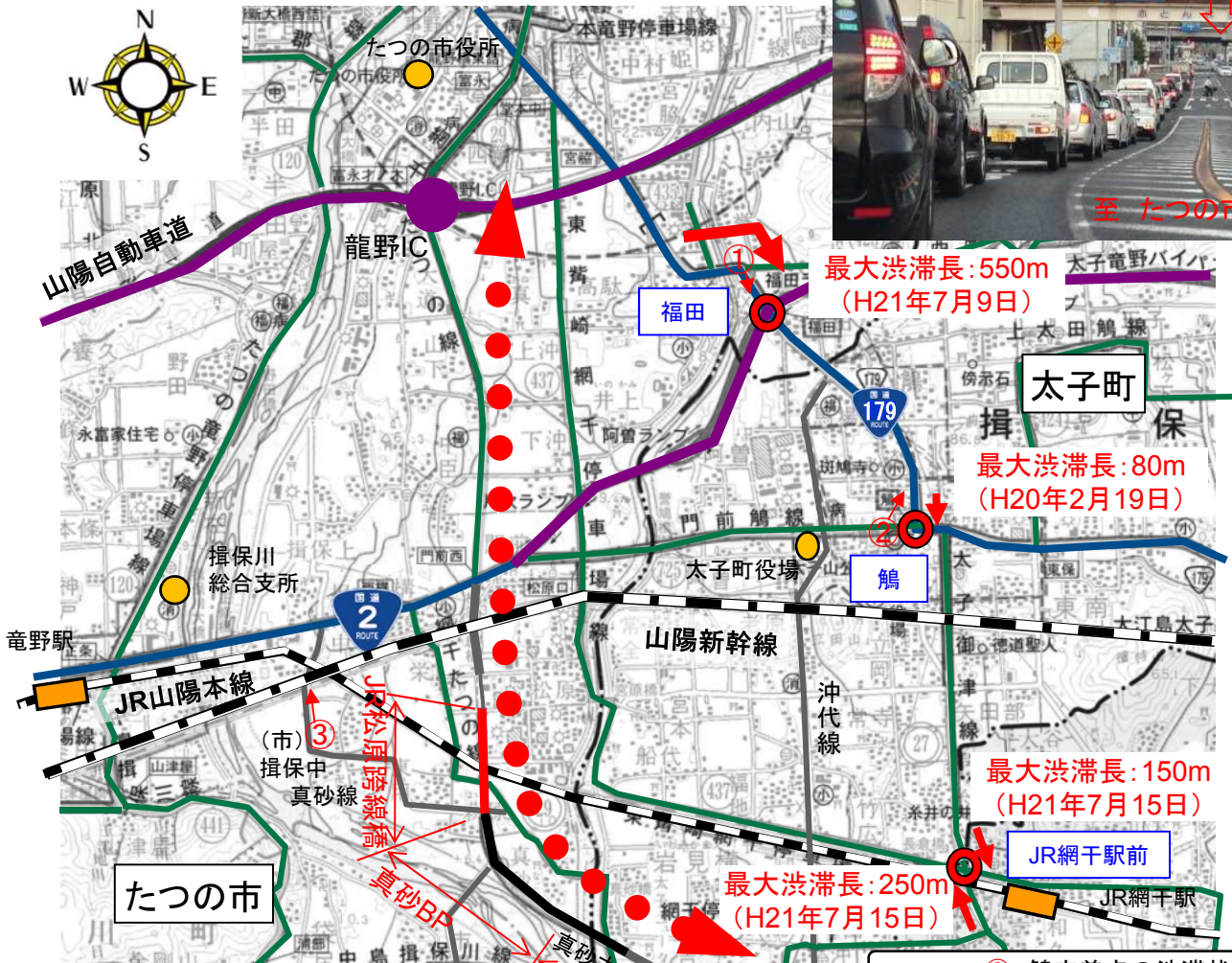
④ 真砂BPから市道への車両通行状況



周辺道路の渋滞状況

- ・南北方向の交通を担う国道179号、県道太子御津線に計3箇所の渋滞交差点がある。
- ・真砂BP供用により、接続する市道揖保中真砂線に通過交通が流入し、踏切渋滞が発生している。
- 本事業により新たな南北幹線道路が形成され、交通転換することにより渋滞緩和が期待できる。

凡例
 : 渋滞交差点



① 福田交差点の渋滞状況



最大渋滞長: 550m
(H21年7月9日)

最大渋滞長: 80m
(H20年2月19日)

最大渋滞長: 150m
(H21年7月15日)

最大渋滞長: 250m
(H21年7月15日)

③ (市) 揖保中真砂線の渋滞状況

約300m先JR山陽本線踏切有



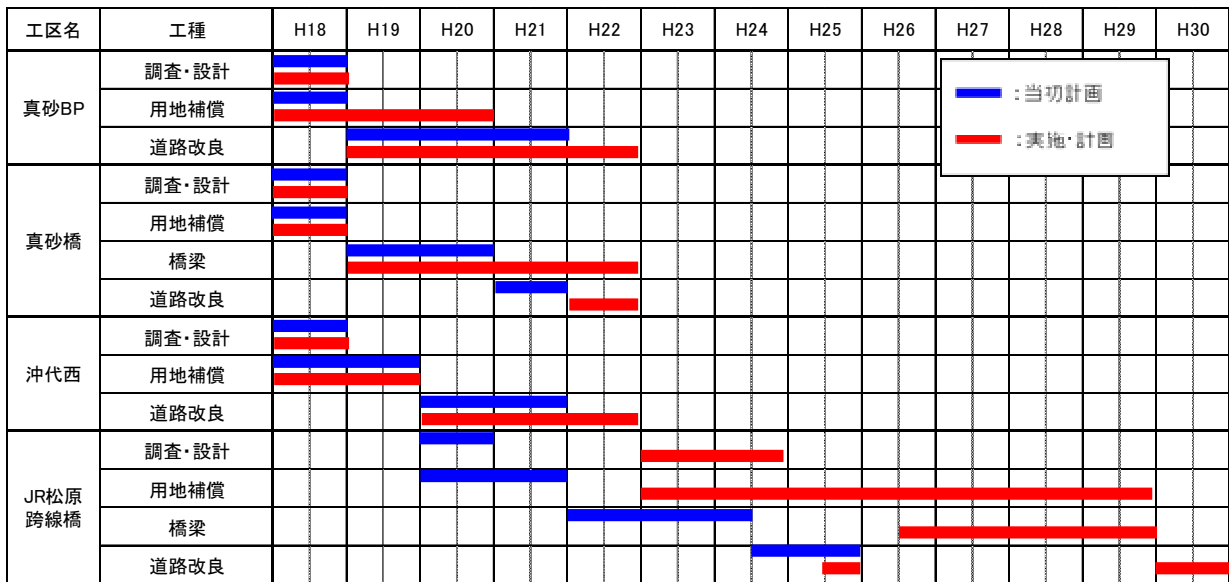
至 真砂BP

② 鳩交差点の渋滞状況



至 姫路

1 スケジュール



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	主要地方道網干たつの線	全体事業費	①走行時間短縮便益	22,032	時間短縮: 15.9分→8.7分 計画交通量: 8,300台/日	6,488	6,367	121	3.4
			②走行経費減少便益	256					
			③交通事故減少便益	12					
			計	22,300					
	残事業費	①走行時間短縮便益	8,538	時間短縮: 10.9分→8.7分 計画交通量: 8,300台/日	1,664	1,632	32	5.5	
		②走行経費減少便益	370						
		③交通事故減少便益	231						
		計	9,139						

(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 山陽自動車道、国道2号と姫路市西部臨海部の工業地域とのアクセス性向上による、経済交流の促進

道路・街路事業の効果

対象事業:道路事業 (主)網干たつの線

(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	○ 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地域の活性化	地域間交流の促進	○ 揖龍南北幹線道路の整備による西播磨内陸部と瀬戸内臨海部のアクセス性向上
	中心市街地の活性化	—
	地域産業の活性化	○ 山陽自動車道および国道2号と姫路市西部臨海部の工業地域とのアクセス性向上
	観光支援	○ 山陽自動車道および国道2号とたつの市御津エリア(瀬戸内海国立公園)とのアクセス性向上
	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	沿道環境の改善 景観形成	○ 歩道舗装を透水性舗装とし、雨水を地下に涵養 交通混雑緩和による、沿道環境の改善

(3) 地域からの要望状況等

要望状況等	揖龍南北幹線道路整備促進協議会が結成され早期供用の要望がなされている。
-------	-------------------------------------