

投資事業評価調書（継続：再評価〔第3回〕）

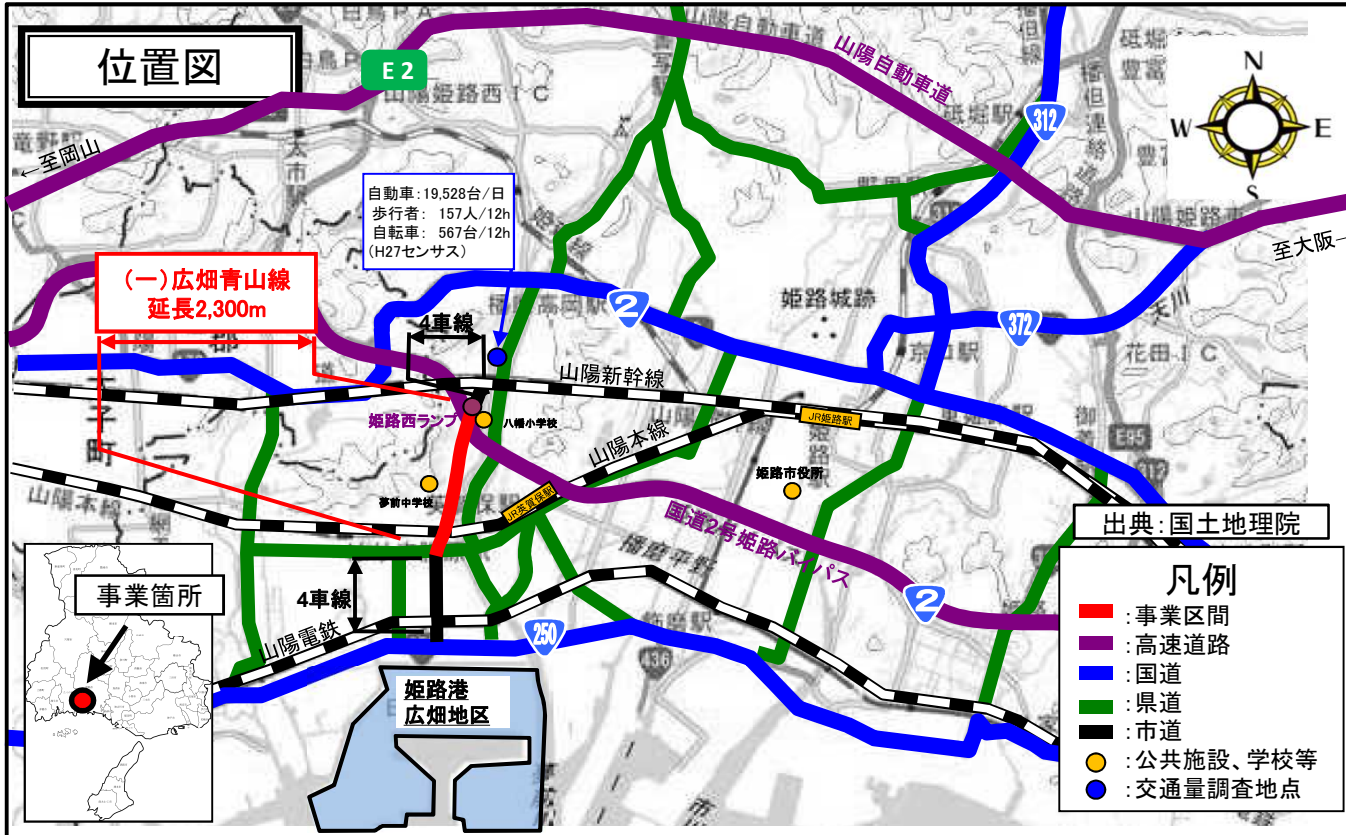
【評価調書様式3】

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 神山 泰 (県道班長 高田 隆史)	内線	4362 (4376)
事業種目	道 路	新規評価年度	平成 12(2000)年度	現計画	前回評価時点
事業名	道路改築事業 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(2001)年度	総事業費	147 億円
		着工年度	平成17(2005)年度	内用地補償費	40 億円
		再評価年度	平成27(2015)年度	完成予定年度	令和 7(2025)年度
事業区間	ひめじしひろはたたくさい にしかまた 姫路市広畑区才～西蒲田	進 捗 率 (内用補進捗率)	54% (99%)	46% (82%)	
		残事業費	67億円	57億円	
事業の目的			事業内容 () : 前回評価時点		
<p>本路線は、国道 250 号を起点とし国道 2 号に至る姫路市西部地域の南北幹線道路であり、中播磨地域における産業活動及び地域交流を支える重要な路線である。</p> <p>○円滑な交通の確保 4 車線整備を行い、慢性的な交通混雑を解消し、円滑な交通を確保する。</p> <p>○交通渋滞の解消 バイパス整備により、交通が集中する交差点から交通を転換させることで交通渋滞の解消を図る。</p> <p>○経済活動の支援 姫路港広畑地区等播磨臨海部と重要物流道路である国道 2 号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】 道路改築 2,300m</p> <p>【構造規格】 第 4 種第 1 級</p> <p>【幅 員】 計画：4 車線 両側歩道 3.0m 両側自転車道 2.5m 車道 13.0m [全幅 28.0m]</p> <p>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】 35,800 台/日 [R12 年予測] (37,800 台/日 [R12 年予測])</p> <p>【現況交通量】 19,528 台/日 [H27 センサ] (20,446 台/日 [H22 センサ])</p> <p>【負担割合】 国50%、県50%</p>		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	<p>①姫路港広畑地区では、民間企業が新たな工場を建設し、取扱貨物量が増加している。また、隣接する網干沖地区では埋立が進み、近い将来には11haの工場用地が新たに竣工し、さらなる企業進出が見込まれる。これを踏まえ、物流機能の強化のため、公共ふ頭の整備や臨港道路の整備が計画されている。</p> <p>【前回評価時点からの事業計画・総事業費・工期の変更概要】</p> <p>①地質調査の結果による地下水対策の追加や鉄道仮橋の施工方法の変更に伴い長期間夜間作業が必要となったことによる安全対策や防音対策の増加等により、工事費を約34億円増額する。</p> <p>②埋蔵文化財本発掘調査の追加等により、調査測量費を約8億円増額する。</p> <p>③用地買収に時間を要したことによる鉄道交差部の着手の遅れおよび鉄道委託工事に長時間を要するため、完了予定年度を令和7(2025)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54%、用地取得で99%（令和2(2020)年度末予定）。</p> <p>②令和元(2019)年度より JR 立体交差点に着手。</p>				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見及び 対応方針 (H27年度再評価)	【審査会意見】 継続妥当 暫定2車線での供用を図るなど、段階的でも事業効果の早期発現に努められたい。		【対応方針】 早期発現のため、令和2(2020)年度の暫定2車線供用を予定。		
(1)必要性	<p>①現道は、慢性的な交通混雑（交通量：約20,000台/日、混雑度：1.6（H27センサ））が発生しているため、4車線整備を行い円滑な交通を確保する。</p> <p>②朝夕を中心に「八幡小学校前交差点」及び「京見橋西詰交差点」で渋滞（最大600m）が発生しているため、バイパス整備により、交通渋滞の解消を図る。</p> <p>③姫路港広畑地区等播磨臨海部と重要物流道路である国道2号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>②播磨臨海部と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> <p>③費用便益比 B/C=2.4(全体)（前回評価時点 B/C=4.5）、B/C=6.5(残事業)</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	<p>①「地域の防災道路強靱化プラン」に位置付けており、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</p> <p>②「渋滞交差点解消プログラム」に位置付けており、日常生活を支える社会基盤を充実させるため、本路線の早期整備が必要</p>				
再評価の 結果	継続	左の理由	事業の必要性・有効性等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。		

事業進捗状況概要図（継続：再評価〔第3回〕）

事業名	道路事業	路線・河川名	一般県道 広畑青山線
<p>自動車：19,528台/日 歩行者：157人/12h 自転車：567台/12h (H27センサス)</p> <p>(一) 広畑青山線 延長2,300m</p> <p>凡例 ■：事業区間 ■：高速道路 ■：国道 ■：県道 ■：市道 ●：公共施設、学校等 ●：交通量調査地点</p>			
		事業進捗状況・予定	
全体 (H13(2001)～ R7(2025))	【事業費＝147億円】 延長 2,300m 用地 約 76,000m ² トンネル 2 箇所、JR アンダーパス 1 箇所		整備効果
前回再評価まで (実績)	【事業費＝48億円】 事業進捗率46%(用地進捗率82%) ①用地：約66,000m ² (面積ベース進捗率87%) ②トンネル 1 箇所着手		
過去 5年間 (H28(2016)～ R2(2020))	【事業費＝32億円】 事業進捗率 54%(用地進捗率 99%) ①用地：約 74,500m ² (面積ベース進捗率 99%) ②トンネル 1 箇所 完成 ③JRアンダーパス 着手		
今後 5 年間 (予定) (R3(2021)～ R7(2025))	【事業費＝67億円】 ①令和 5(2023)年度 暫定 2 車線供用予定 ②令和 7(2025)年度 全線供用予定		①交通混雑解消 ②渋滞解消 ③姫路港広畑地区等播磨臨海部へのアクセス強化

道路事業 一般県道 広畑青山線



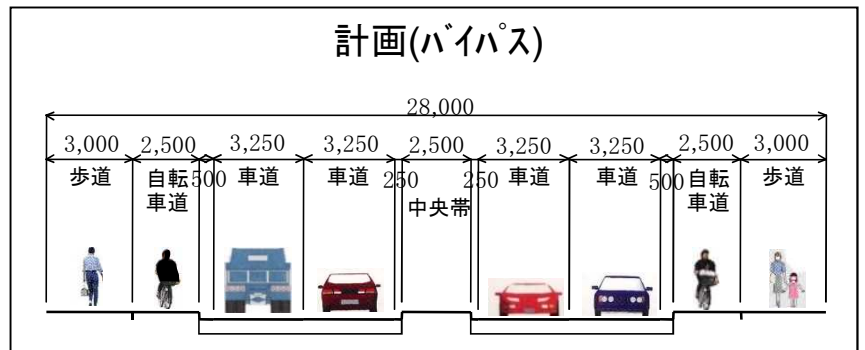
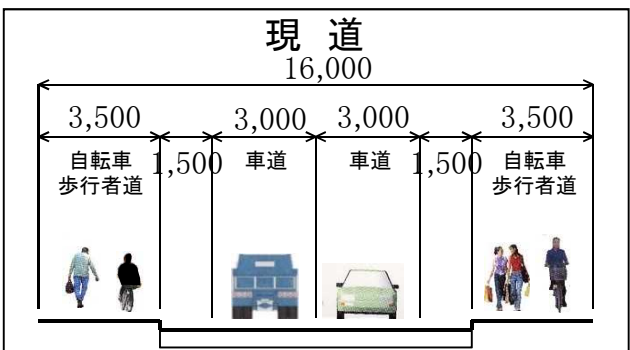
目的

- ①円滑な交通の確保
- ②交通渋滞の解消
- ③経済活動の支援

事業概要

事業区間: 姫路市広畑区才～西蒲田
 総事業費: 147億円
 内用地補償費: 40億円
 事業期間: H13 ~ R7
 事業概要: バイパス
 延長: 2,300m
 費用便益比B/C: 2.4(全体) 6.5(残事業)

横断図



事業の必要性・優先性

- ・ 現道は、慢性的な交通混雑(交通量:約20,000台/日、混雑度:1.6(H27センサス))が発生しているため、4車線整備を行い円滑な交通を確保する。
- ・ 朝夕を中心に「八幡小学校前交差点」及び「京見橋西詰交差点」で渋滞(最大600m)が発生しているため、バイパス整備により、交通渋滞の解消を図る。
- ・ 姫路港広畑地区等播磨臨海部と重要物流道路である国道2号のアクセスを強化することで、地域の経済活動を支える。

平面図

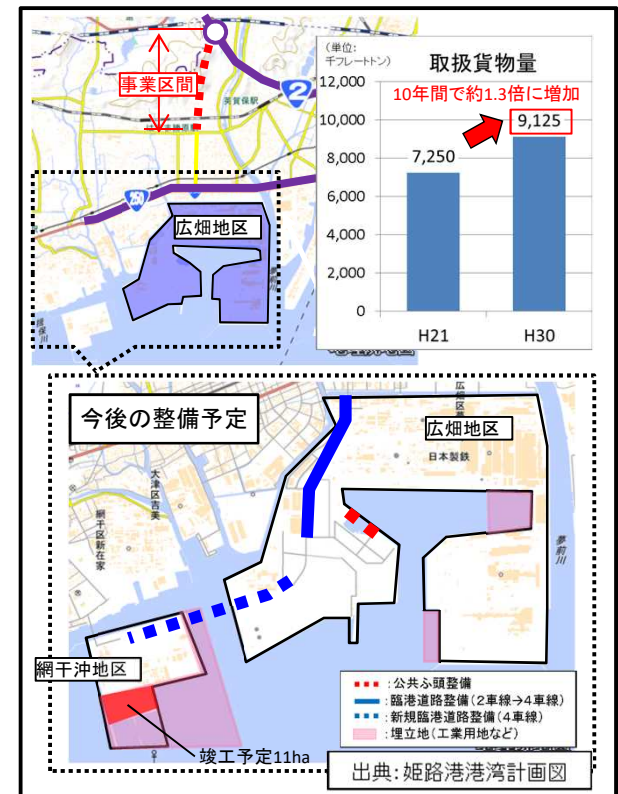


現況写真

① 渋滞状況(京見橋西詰交差点)

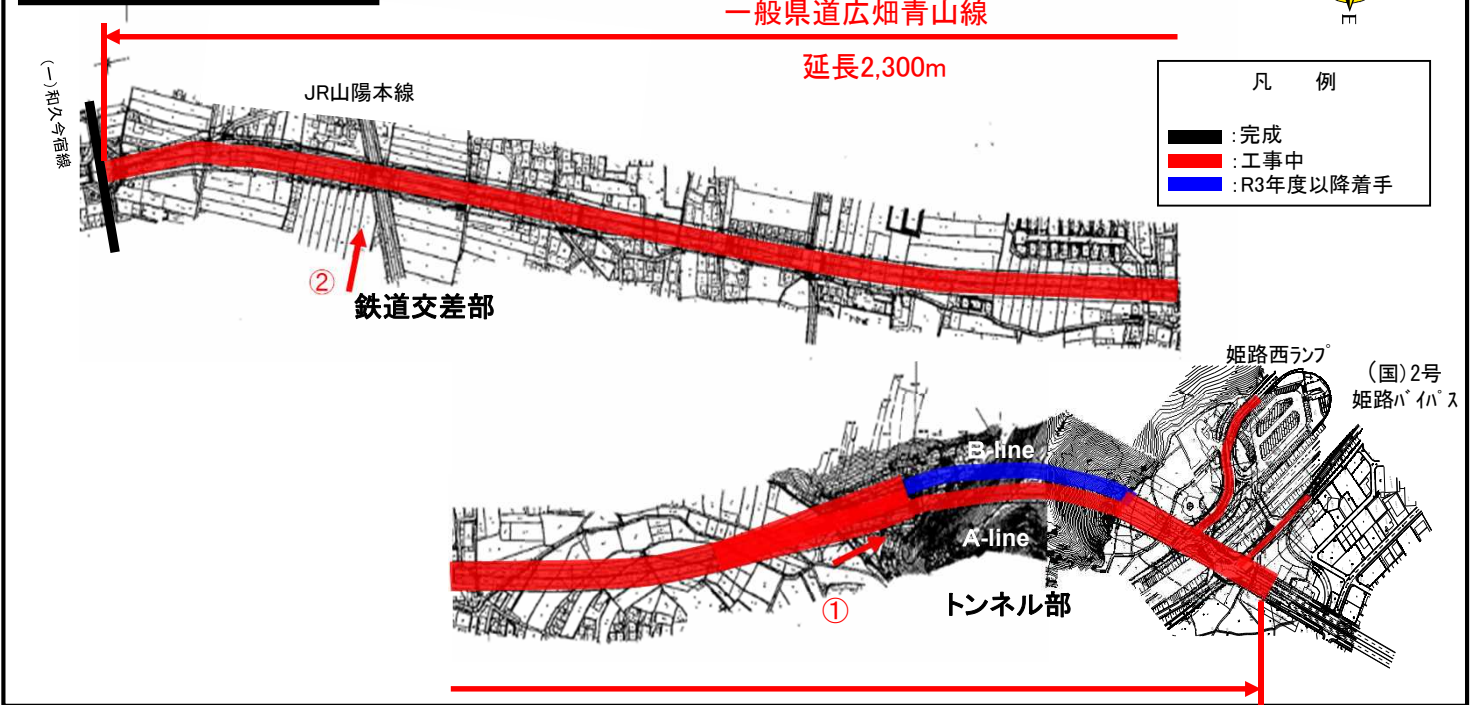


② 姫路港広畑地区の取扱貨物量



進捗状況

事業進捗平面図



現況写真

① トンネル建設工事状況



② 鉄道交差工事状況



工程表

工種	年度																																					
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7													
調査・設計	[Blue bar from H13 to H27]																		[Red bar from H13 to H27]																			
用地補償					[Blue bar from H17 to H29]																				[Red bar from H17 to H29]													
道路改良工事												[Blue bar H23]		[Red bar H23]													[Blue bar H28]		[Red bar H28]		[Blue bar H29]				[Red bar H29]			
鉄道交差工事 (アンダーパス)																			[Blue bar R1]		[Red bar R1]		[Blue bar R2]				[Red bar R2]											
トンネル工事													[Blue bar H25]		[Red bar H25]		[Blue bar H26]				[Red bar H26]				[Blue bar H27]				[Red bar H27]									

— : 前回評価(H27)
— : 実施・計画

事業の有効性・効率性

(1) 費用対効果

① 便益(B)の項目

評価の視点	効果項目(費用対効果の便益内容)
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	整備無しの走行時間費用－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	整備無しの走行経費－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	整備無しの事故損失額－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)			B/C	
		便益額 (百万円)			総費用	事業費	維持管理費		
					(百万円)	(百万円)	(百万円)		
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	32,060	時間短縮: 11.9分 → 6.0分 計画交通量: 35,800台/日	15,690	15,480	210	2.4
			② 走行経費減少便益	3,550					
			③ 交通事故減少便益	1,790					
			計	37,400					
		残事業費	① 走行時間短縮便益	32,060	時間短縮: 11.9分 → 6.0分 計画交通量: 35,800台/日	5,710	5,510	210	6.5
			② 走行経費減少便益	3,550					
			③ 交通事故減少便益	1,790					
			計	37,400					

(2) 費用対効果に含まれない効果

評価の視点	効果項目	該当する事業内容等
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)	○ 緊急輸送道路から避難場所となる中学校へのアクセスルートの確保
①安全・安心の確保 (災害時)	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)	—
①安全・安心の確保 (災害時)	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)	—
①安全・安心の確保 (平時)	救急医療体制の支援	—
①安全・安心の確保 (平時)	交通安全対策	○ 歩道および自転車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	○ 播磨臨海部からの広域的なアクセスの向上
②地域の活性化	中心市街地の活性化	○ 播磨臨海部と姫路市西部市街地の円滑な交通の確保
②地域の活性化	地域産業の活性化	○ 播磨臨海部から国道2号姫路バイパスのアクセス機能の向上による広域的な産業の活性化
②地域の活性化	観光支援	—
②地域の活性化	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	○ 通過交通の転換による、路線バスの定時性確保
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	○ 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。
-------	---