

投資事業評価調査(継続:再評価)

|      |                   |                     |                            |        |                |
|------|-------------------|---------------------|----------------------------|--------|----------------|
| 部課室名 | 県土整備部土木局<br>道路建設課 | 記入責任者職氏名<br>(担当者氏名) | 道路建設課長 多田 智<br>(県道係長 松田 智) | 内<br>線 | 4362<br>(4374) |
|------|-------------------|---------------------|----------------------------|--------|----------------|

|   |   |                      |  |            |                 |
|---|---|----------------------|--|------------|-----------------|
| 事業種目  | 道路事業  | 事業名                  | 事業区間   | 総事業費       | 72億円            |
|   |   | 一般県道 竜泉那波線<br>道路整備事業 | 相生市竜泉町～<br>那波南本町   | 内用地補償費     | 17億円            |
| 所在地   |   | 事業採択年度               | 着工<br>年度   | 完成予定<br>年度 | 進捗率<br>(内用補進捗率) |
| 相生市竜泉町～那波南本町  |   | H9                   | H9   | H23        | 約53%<br>(約95%)  |
| 事業の目的   |   |                      | 事業内容   |            |                 |
| ・(一)竜泉那波線は、西播磨地域の東西幹線道路である国道2号と国道250号を南北に結び、(一)たつの相生線や市道新矢野谷線等のバイパス機能を担い県道ネットワークの充実を図る新設路線(平成8年6月路線認定)である。<br>・本事業により、相生市中心市街地や市道沿線の住宅街から通過交通を排除し、市街地の環境改善を図る。<br>・また、本路線は、播磨科学公園都市から相生市臨海部、赤穂市を直結しており、本事業により、産業基盤を強化し、地域の活性化に寄与する。 |   |                      | 道路整備事業 L=2,820m<br>・1工区 : L=1,558m<br>・2工区 : L=1,262m<br>【構造規格】・3種2級(平地部)<br>【計画幅員】<br>・1工区 : 6.5(16.0)m(2車線+両側自歩道)<br>・2工区 : 6.5(11.5)m(2車線+片側自歩道)<br>【計画交通量】7,000台/日(H42年度推計)<br>【供用済区間交通量】3,312台/日(H17交通センサス)<br>【負担割合】1工区 : 国:1/2 県:1/2<br>2工区 : 国:5.5/10 県:4.5/10 |            |                 |
| 事業を取り巻く<br>社会経済情勢等<br>の変化   | ・近年の厳しい財政事情の下、コスト縮減が求められており、両側・植樹帯付として計画していた自転車歩行者道を、1工区供用(H14)後の自転車歩行者交通量(213人台 H16実測)を踏まえて、片側・植樹帯無しに見直し、2工区の事業費を47億円から40億円に縮減した。<br>・早期の事業効果発現のため、予算の重点投資により、工期を平成25年から平成23年に見直した。  |                      |  |            |                 |
| 進捗状況  | ・平成9年度から1工区約1.6km(R2～相生市那波)に着手し、平成14年12月に部分供用した。<br>・事業の全体目的を達成すべく平成15年度より2工区(相生市那波～R250)に着手し、平成18年8月現在の2工区の進捗率は、用地買収88%、本工事6%である。  |                      |  |            |                 |
| 評価視点  | 評価結果の説明   |                      |  |            |                 |
| (1)必要性<br>安全・安心の確保<br><br>地域の活性化  | ・本事業の供用済み区間を通過した車両が、市道新矢野谷線等に流入し、通学生の危険性が增大している。そこで、本事業により、通過交通を転換させ、当該市道の交通安全を確保、車両輻輳の回避を図る。<br>・東西幹線の国道2号、国道250号と南北幹線の(一)たつの相生線等は緊急輸送道路に位置づけられているが、平成16年の台風21号により、一部区間で冠水被害を受けている。そこで、本バイパス整備により、緊急輸送道路ネットワークの代替性を確保する。<br>・(主)相生穴栗線、国道250号と連携し、播磨科学公園都市と重厚長大産業を抱える臨海部工業地域、さらには赤穂市街地を結ぶ交通ネットワークが形成し、産業基盤の充実を図る。 |                      |  |            |                 |
| (2)有効性・効率性  | ・平成14年度に開通した1工区においては、約3,000台/日の車両が利用しており、並行する市道や(一)たつの相生線からの交通転換は確認できるが、ネットワークとしては不完全である。残事業を完成させることにより、当初の事業目的を達成させることができる。<br>・費用便益比 B/C=2.7  |                      |  |            |                 |
| (3)環境適合性  | ・市街地に流入する大型車等の通過交通を分散させることにより、生活環境を改善する。<br>・法面は緑化し、歩道部には透水性舗装を採用することにより、環境負荷を軽減する。<br>・工事残土は、近隣の公共事業に有効利用する。   |                      |  |            |                 |
| (4)優先性  | ・現道の交通環境改善につながる事及び2工区の88%まで用地買収が終了していることから、重点投資により、早期の全線供用を図る。  |                      |  |            |                 |
| 再評価<br>の結果  | 継続  | 左の理由                 | ・事業の必要性は事業採択当時と変わらず、地域住民からも早期完成を望む声<br>が強いことから、継続して事業を実施する必要がある。   |            |                 |