

繼續事業評価調書
【道路事業】

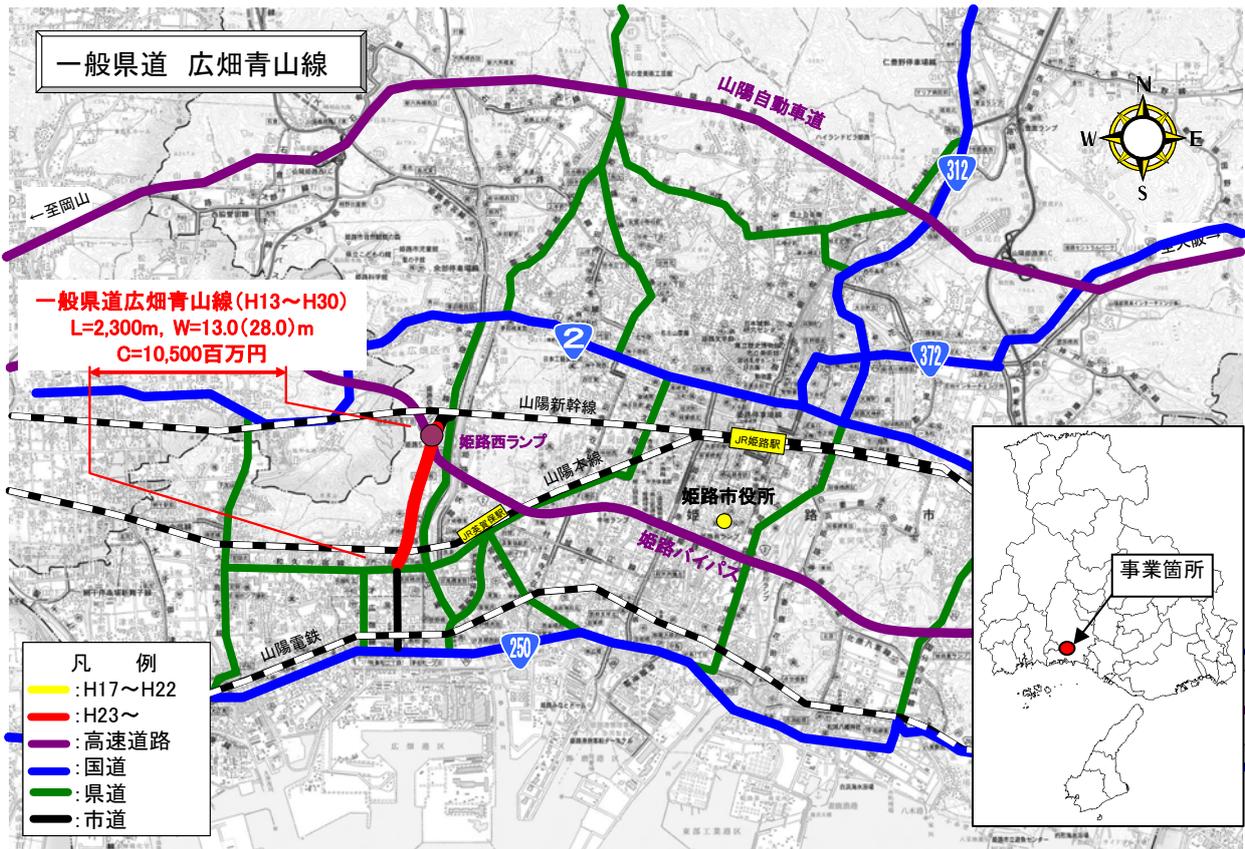
土木局道路街路課

投資事業評価調書（継続：再評価）

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 杠 典英 (県道係長 上田 英則)	内線	4362 (4376)
事業種目	道路	新規評価年度	H12	現計画	新規評価時点
事業名	一般県道 広畑青山線 道路改築事業	事業採択年度	H13	総事業費	105 億円
		着工年度	H17	内用地補償費	40 億円
事業区間	姫路市広畑区才～西蒲田	完成予定年度	H30	進捗率	H19
所在地	姫路市広畑区才～西蒲田	進捗率 (内用補進捗率)	29 % (61 %)	残事業費	75 億円
		残事業費	75 億円		
事業の目的			事業内容 () 新規評価時点		
<ul style="list-style-type: none"> 一般県道広畑青山線は、国道 250 号を起点として国道 2 号に至る姫路市南西部を南北に結ぶ幹線道路で、姫路市臨海部と国道 2 号姫路バイパス姫路西ランプを連絡する重要な役割を担っている。 しかしながら、現道の「八幡小前交差点」や「京見橋西詰交差点」では朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的な渋滞が発生している。 このため、姫路市臨海部から国道 2 号姫路バイパス姫路西ランプを結ぶバイパス整備を行うことにより、交通渋滞の解消を図るとともに、姫路市臨海部へのアクセス向上により、地域の活性化を図る。 			道路改築事業 L=2,300m (") 【構造規格】 4種1級 【設計速度】 60 km/h 【計画幅員】 13.0(28.0)m (4車線+両側自歩道) 【計画交通量】 39,800台/日 (40,000台/日) 【現況交通量】 21,640台/日 (H17センサス) 【負担割合 国:5/10, 県: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"> 姫路港広畑港区の港湾整備（平成 12 年）後、平成 14 年から自動車電子部品メーカー等 6 社の誘致が進んでいる。また、同港区では国・県が連携し、コンテナ取扱機能の強化（姫路港整備・利用計画 [兵庫県 平成 22 年 3 月]）を進めている。 臨海部の交通を円滑化し、同港区の物流機能の強化を図るため、姫路バイパス姫路西ランプに至る当該路線整備の必要性が増している。 <hr/> 【新規評価時点からの事業計画の変更概要】 <ul style="list-style-type: none"> 地図混乱のため、用地補償の着手が4年遅れ、平成17年度となったことに加え、用地交渉の難航や工事用進入路として予定していた姫路市道の整備が遅延したことから工事工程に遅れが生じているが、早期に事業効果を発現するため平成28年度に2車暫定供用を図り、平成30年度の全線完成を目指す。これにより、事業期間を11年延伸する。 				
進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> 進捗率は事業費ベースで29%、用地取得で61%（平成22年度末予定）。 残る用地については、平成24年度までに取得する予定である。 上り車線のトンネルを先行整備し、平成28年度に暫定2車線供用する。 なお、事業完成後の現道の管理引継については、姫路市と協議が整っている。 				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見及び 対応方針 (H12 年度新規評価)	【審査会意見】 慢性的な渋滞を解消し、利便性の高い住宅供給の支援にもなることから、事業着手は妥当と判断した。		【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"> 現況交通量が約 22,000 台/日であり、2 車線の設計基準交通量を超えている。また、将来の計画交通量が 39,800 台/日で、4 車線のバイパス整備により円滑な交通を確保する必要がある。 朝夕の通勤時間帯には、八幡小前交差点（最大 300m）や京見橋西詰交差点（最大 1,200m）で渋滞が発生しており、渋滞交差点解消プログラム(H21 年 9 月)に位置づけている。 大型車が姫路バイパス姫路西ランプから姫路市臨海部にアクセスする場合、現道利用では北側に迂回を強いられることから、姫路西ランプに直結する BP 整備により、交通の円滑化を図る。 				
(2) 有効性 ・ 効率性	<ul style="list-style-type: none"> 費用便益比 B/C= 4.9(全体)、(前回 B/C=8.5) 7.9(残) 現道は人家が連担し、拡幅は困難なことから、4 車線のバイパス整備により、移動時間の短縮及び交通事故の減少を図る。 				
(3) 環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> 供用後の騒音を軽減するよう車道部に排水性舗装を施工により地域の環境改善を図る。 				
(4) 優先性	<ul style="list-style-type: none"> 通過交通をバイパスへ転換することにより、市街地内の沿道の環境が改善される。 慢性的な渋滞が発生していることや姫路西ランプから臨海部へのアクセス性が向上することから、早期の完成が望まれている。 				
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時と変わっておらず、地域住民や姫路市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。 		

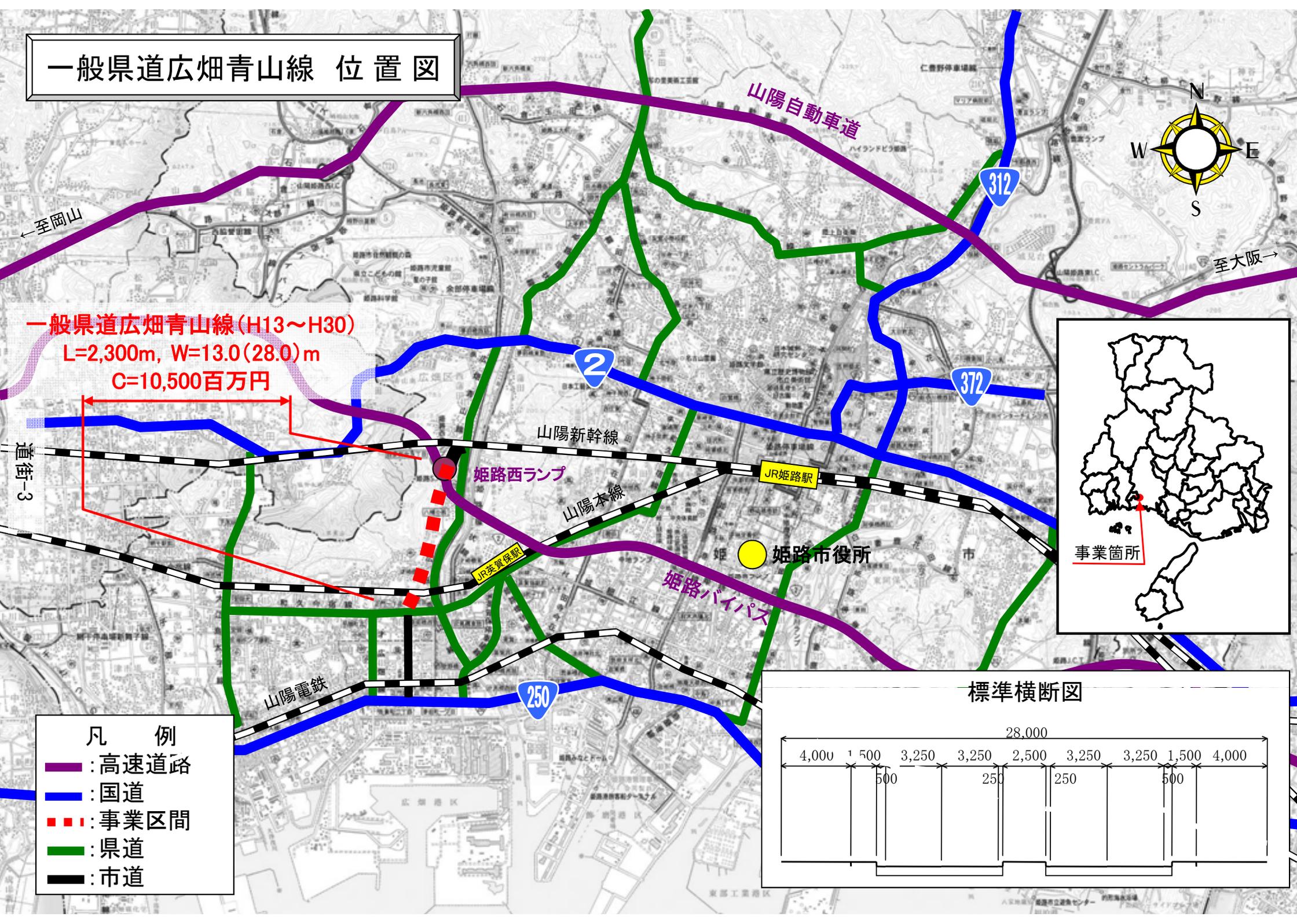
事業進捗状況概要図（継続：再評価）

事業名	一般県道 広畑青山線 道路改築事業	路線・河川名	一般県道 広畑青山線
-----	-------------------	--------	------------

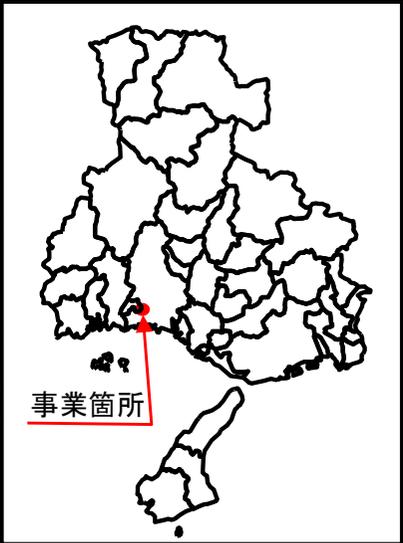


	事業進捗状況・予定	整備効果
全体	<p>H13~30年度【事業費=105億円】 事業費105億円、延長約2.300km 工事：道路改築、トンネル2箇所、JRアンダー1箇所 用地：約76,000㎡ 補償：70件(小規模物件含む)</p>	
事業採択 ~H22 まで	<p>H13~22年度【事業費=30億円】 事業進捗率 29%、用地買収 61%、物件補償 44件</p>	整備効果は特になし
今後 8年間 (予定)	<p>H23~28年度【事業費=66億円】 平成24年度 用地買収完了予定 平成28年度 暫定2車線供用</p>	暫定2車線供用により 早期に事業効果を発現 させる。
	<p>H29~30年度【事業費=9億円】 平成30年度 全線完成予定</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。

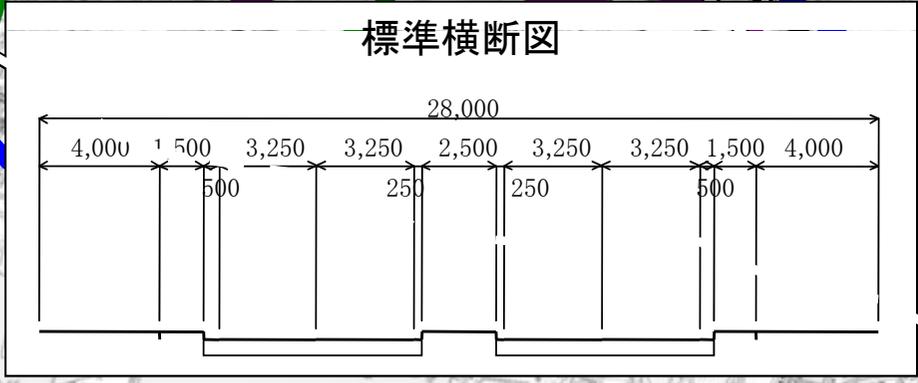
一般県道広畑青山線 位置図



一般県道広畑青山線 (H13~H30)
 L=2,300m, W=13.0(28.0)m
 C=10,500百万円



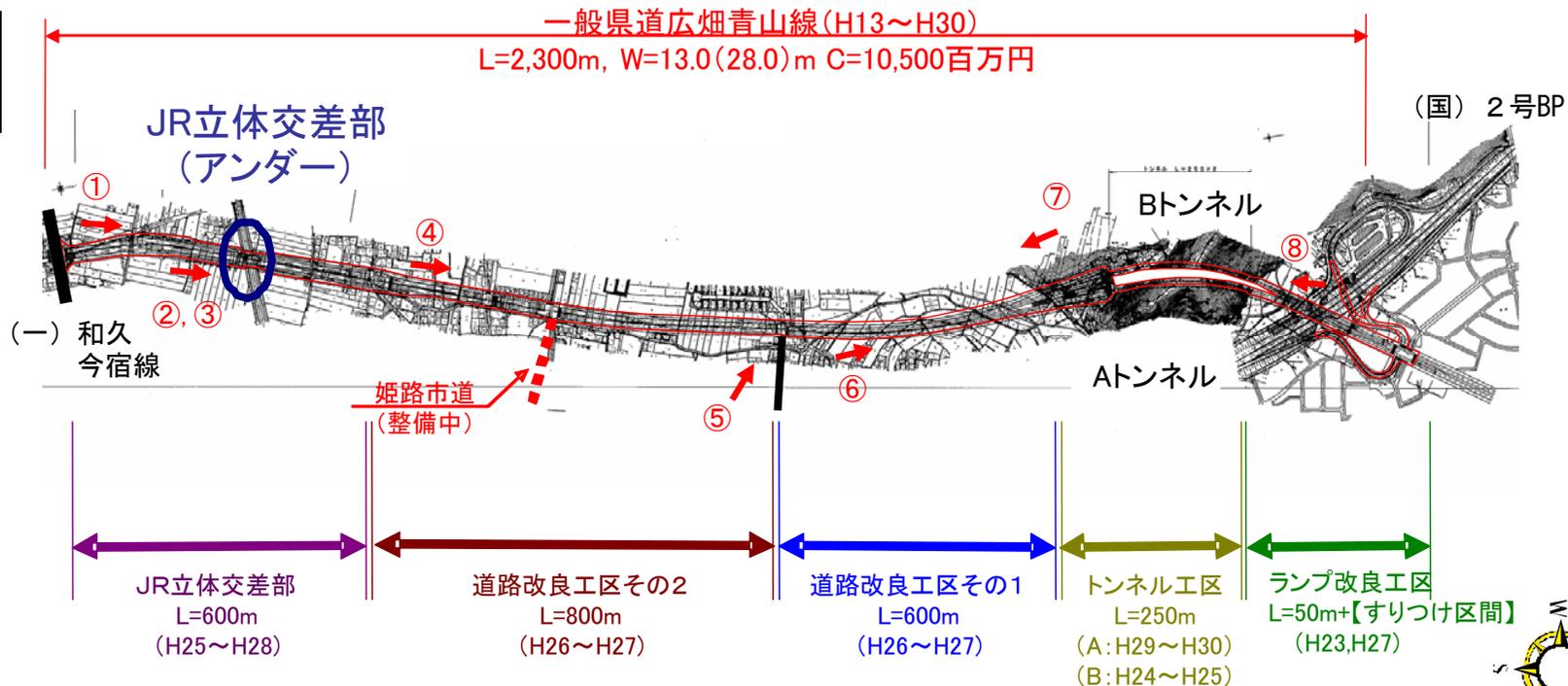
- 凡 例
- : 高速道路
 - : 国道
 - - - : 事業区間
 - : 県道
 - : 市道



進捗状況

事業進捗率
(H22年度末)

- ・用地買収 61%
- ・物件補償 44件



道街-4



写真①



写真②



写真③



写真④



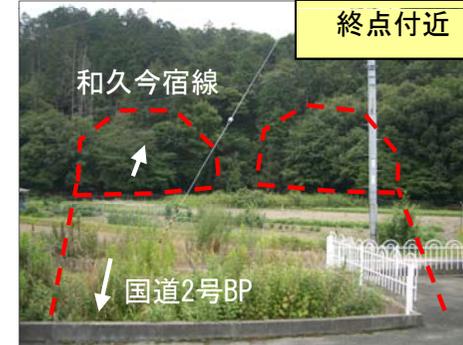
写真⑤



写真⑥



写真⑦

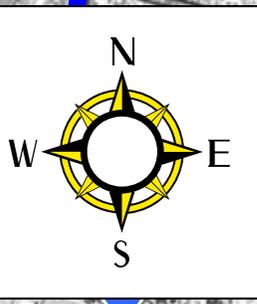


写真⑧

終点付近

姫路市広畑港区の企業誘致状況 (H13以降)

一般県道広畑青山線 (H13~H30)
L=2,300m, W=13.0(28.0)m
C=10,500百万円



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

道街-5

姫路西ランプ

JR養父駅

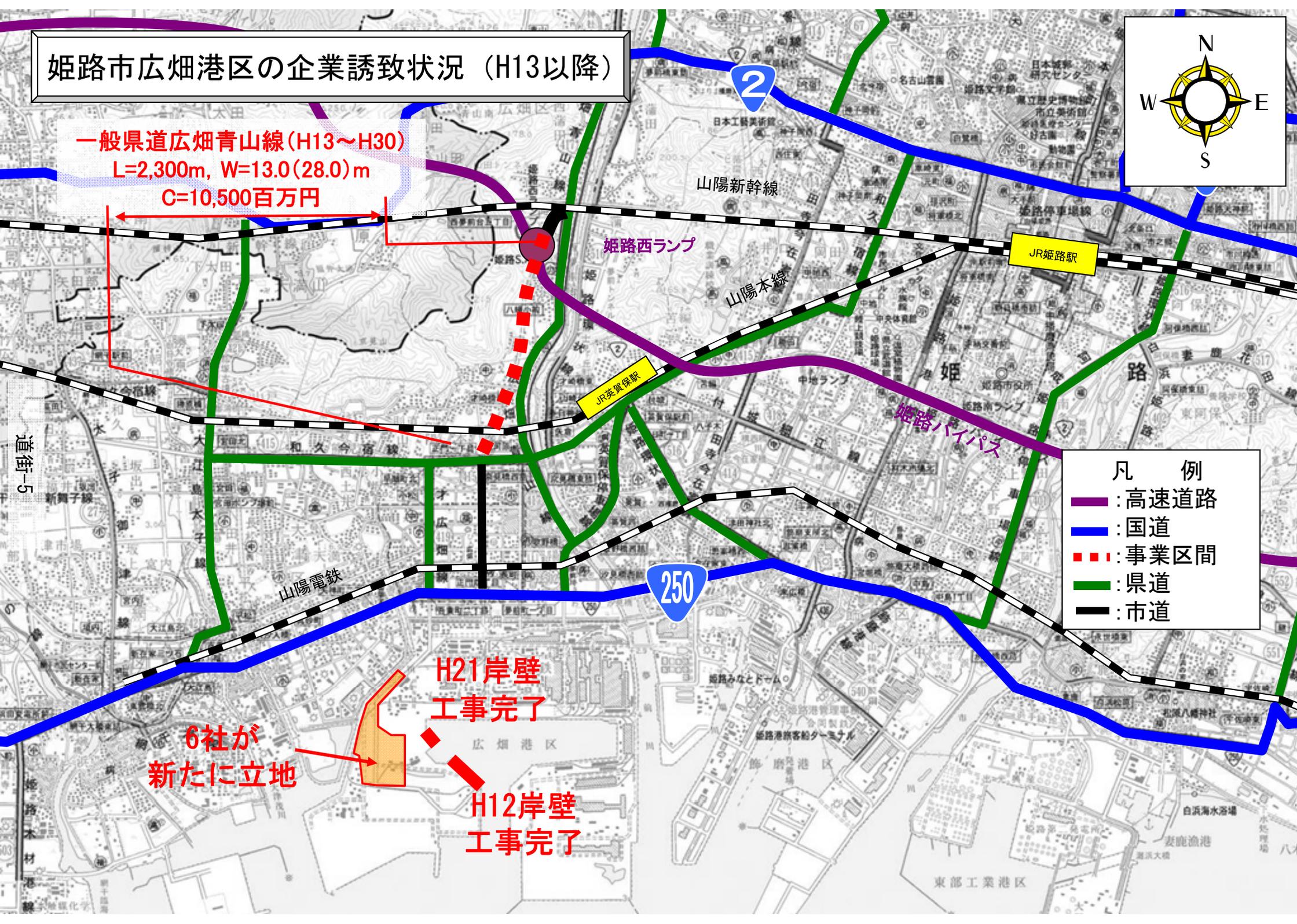
JR姫路駅

姫路バイパス

H21岸壁
工事完了

H12岸壁
工事完了

6社が
新たに立地



事業の必要性①: 現道の状況

一般県道広畑青山線 (H13~H30)
 L=2,300m, W=13.0(28.0)m
 C=10,500百万円



写真② 八幡小前交差点
 東行き渋滞状況

写真③ 京見橋西詰交差点
 東行き渋滞状況



【渋滞交差点】
 京見橋西詰交差点
 (最大長L=1,200m)

【渋滞交差点】
 八幡小前交差点
 (最大長L=300m)

★渋滞交差点だけでなく、
 2車線である現道に
 21,640台/日の交通量があるため、

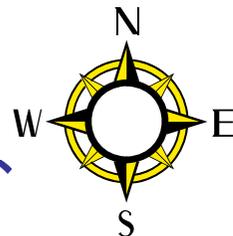
平日混雑度: 1.57

→ ピーク時間のみだけでなく、
 慢性的な混雑が始まる状態

写真① 北行き渋滞状況 (H22.9.3撮影)



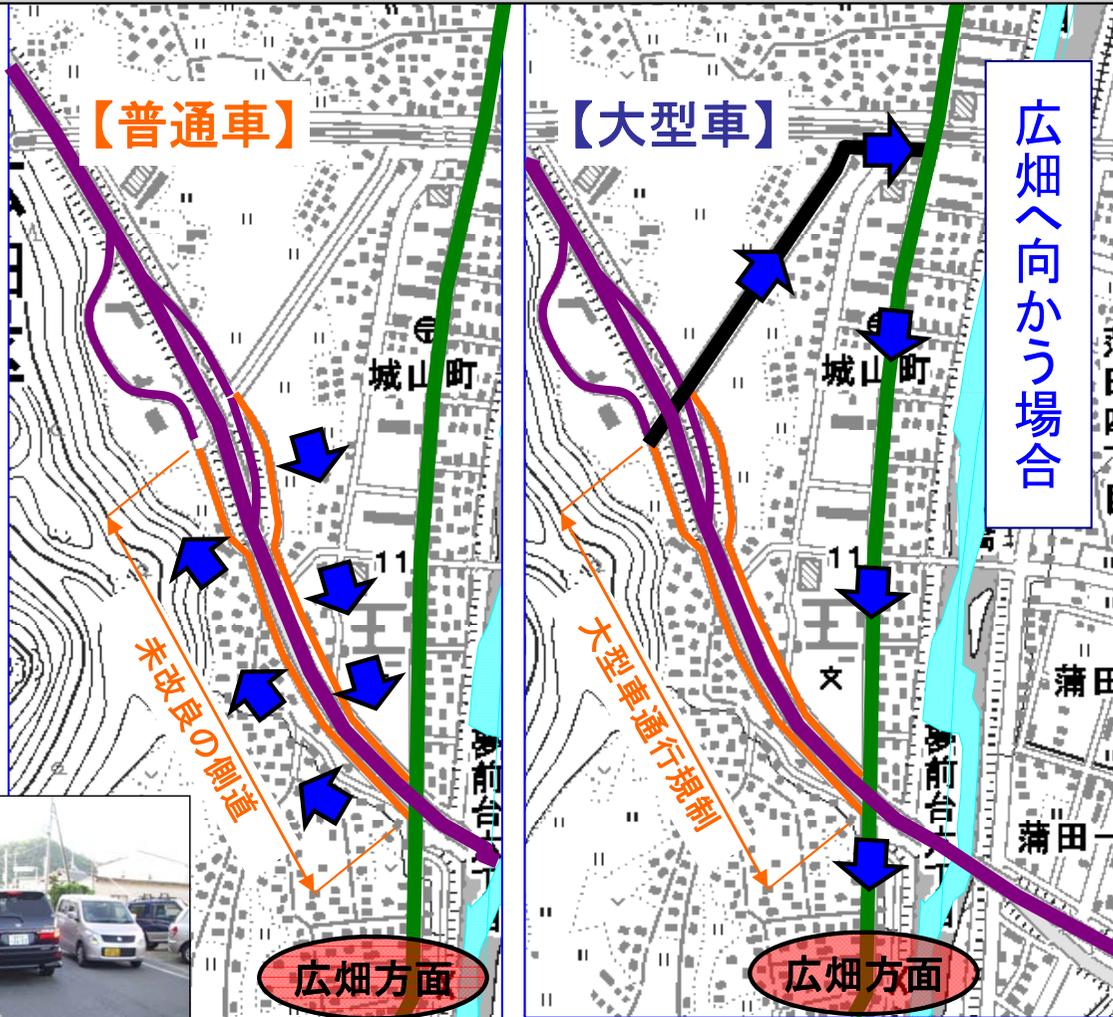
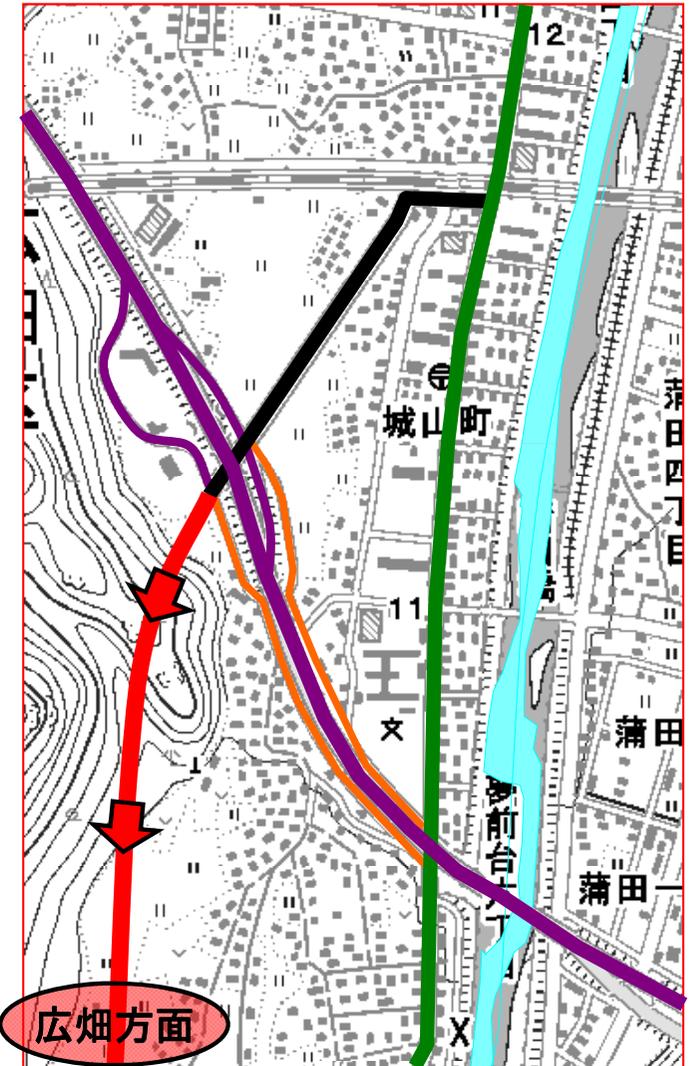
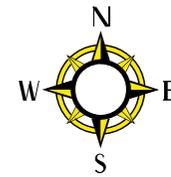
写真④ 京見橋西詰交差点 (北行き)



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

渋滞調査及び写真撮影: H19.1.23

事業の必要性②: 姫路バイパスへのアクセス向上



【普通車】

【大型車】

広畑へ向かう場合

未改良の側道

大型車通行規制

広畑方面

広畑方面

広畑方面

側道は未改良であるため、大型車は通行不可！
姫路西ランプから広畑方面に向かう場合、(逆も同じ)
● 大型車は北進した後、現道を南進する必要がある。
● 普通車は通行可能であるが、未改良の生活道路を通行し、危険！

当該道路が整備されれば、
姫路西ランプから直接南進することが可能
となり、広畑方面へのアクセス性が格段に向上する。

■ 継続事業

① 当初計画及び実施工程

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

■ : 当初計画(H12)
■ : 実施計画(H22)

② B/C根拠説明資料
便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	① 走行時間短縮便益 ○ 目的地までの所要時間が短縮されることによる便益	整備無し時の走行時間費用－整備有りの走行時間費用 走行時間費用: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365$ 日
	② 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	整備無し時の走行経費－整備有りの走行経費 走行経費: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365$ 日
	③ 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	整備無し時の事故損失額－整備有りの事故損失額 事故損失額: $\Sigma[\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{単路部}(\text{交差点以外})\text{の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位}]$

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 広畑青山線	全体事業費	① 走行時間短縮便益	37,092	時間短縮 10.0分→4.6分 (3.0km) 計画交通 39,800台/日	9,110	8,864	246	4.9
			② 走行経費減少便益	5,050					
			③ 交通事故減少便益	2,344					
			計	44,486					
	一般県道 広畑青山線	残事業費	① 走行時間短縮便益	37,092	時間短縮 10.0分→4.6分 (3.0km) 計画交通 39,800台/日	5,631	5,385	246	7.9
			② 走行経費減少便益	5,050					
			③ 交通事故減少便益	2,344					
			計	44,486					