

|  |   |                     |   |                |                |
|--|---|---------------------|---|----------------|----------------|
| 部課室名   | 土木部道路街路課  | 記入責任者職氏名<br>(担当者氏名) | 道路街路課長 志茂 大輔<br>(国道・橋梁班長 吉田 頼彦)   | 内線             | 4362<br>(4378) |
| 事業種目   | 道路事業  | 新規評価年度              | 平成15(2003)年度  | 現計画            | 前回評価時点         |
| 事業名  | 国道2号<br>〔和坂拡幅〕  | 事業採択年度              | 平成16(2004)年度  | 総事業費           | 140億円          |
|  |   | 着工年度                | 平成16(2004)年度  | 内地地補償費         | 55億円           |
|  |   | 再評価年度               | 平成25(2013)年度<br>平成30(2018)年度  | 完成予定年度         | 令和12(2030)年度   |
| 事業区間   | 明石市立石一丁目～和坂   |                     |   | 進捗率<br>(用補進捗率) | 55%<br>(88%)   |
|  |   |                     |   | 残事業費           | 47億円           |
| 事業の目的  |   |                     | 事業内容  |                |                |
| <p>本路線は、大阪府大阪市を起点とし、福岡県北九州市に至る広域幹線道路であり、第二神明道路、国道175号、国道250号とともに、県南部の大動脈として、沿線地域の生活・産業を支える重要な路線である。</p> <p>○交通渋滞の解消<br/>ボトルネック区間で、慢性的な交通渋滞が発生している現道を4車線化し、円滑な交通を確保する。</p> <p>○歩行者・自転車通行の安全確保<br/>自転車専用通行帯の整備により、自転車・歩行者交通を分離させ、自転車利用者・歩行者の安全な通行を確保する。</p> <p>○社会・経済活動の支援<br/>第二神明道路玉津ランプとJR西明石駅や臨海部の工場地帯へのアクセス性の向上及び、東播磨地域、神戸地域における東西の円滑な交通を確保し地域活性化を図る。</p> |   |                     | <p>【延長】<br/>1.3km</p> <p>【道路規格】<br/>第4種第1級</p> <p>【計画幅員】<br/>4車線 車道 13.0m〔全幅 29.0m〕<br/>両側歩道 3.5m<br/>両側自転車専用通行帯 1.5m</p> <p>【計画交通量】<br/>27,400～30,000台/日〔R22予測〕</p> <p>【現況交通量】<br/>自動車：18,014台/日〔R3センサス〕</p> <p>【負担割合】<br/>国：55% 県：45%</p> |                |                |
| 事業を取り巻く<br>社会経済情勢<br>等の変化  | <p>令和3年3月29日、国土交通省が管理する国道2号明石駅前交差点の改良(交差点西側の4車線化)が完成するなど、周辺幹線道路の整備が着々と進んでいる。</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林崎橋(JR跨線橋)の撤去について、JR協議の結果、作業時間に制約が生じたため、仮設備や列車見張員等にかかる費用が増加し、約13億円増額する。</p> <p>②建設資材価格や労務単価の上昇を受け、必要経費を計上するため、約35億円増額する。</p> <p>③当初想定よりも土地買収単価が下落しているため、約13億円減額となる。</p> <p>④用地買収の難航・JRとの調整に時間を要し、林崎橋(上り線)架け替え工事の着手が遅延したことにより、完了年度を令和12年度に変更する。</p> |                     |   |                |                |
| 進捗状況   | <p>【用地】平成17年度より用地取得に着手し、令和5年10月末現在で用地取得率は88%(面積ベース)である。本件区間は、令和4年8月30日に土地収用法に基づく事業認定が告示された。残用地は、任意交渉と並行して収用手続きを進め、早期取得を目指す。</p> <p>【工事】用地取得箇所から、順次工事を実施している。また、令和5年8月1日付けで林崎橋(上り線)の施工協定をJRと締結した。引き続き、早期完成を目指し工事を進める。</p>  |                     |   |                |                |
| 評価視点   | 評価結果の説明   |                     |   |                |                |
| 審査会意見及び対応方針<br>(H30年度再評価)  | 【審査会意見】継続妥当<br>早期に効果発現できるよう、交差点付近の改良を重点的に実施するなど、整備の進捗が難航していたが、令和5年2月に契約め方を検討し、早期完了に努められたい。  |                     | 【対応方針】<br>和坂交差点付近の改良に必要な用地の交を締結した。事業効果発現のため、早期に和坂交差点付近の改良に着手する。   |                |                |
| (1)必要性   | ①本事業区間は、ボトルネック区間(前後4車線)になっており慢性的な交通渋滞(混雑度 1.6〔R3センサス〕)が発生している。2車線から4車線に拡幅することにより、交通渋滞の解消を図る。<br>②現道は、多くの歩行者(651人/12h)・自転車利用者(1,001台/12h)が通行しているが、歩道が未整備あるいは狭小であるため、過去5年間(H30～R4)に23件の歩行者・自転車関連の事故が発生している。このため、歩道及び自転車専用通行帯を整備し、安全な通行空間を確保する。  |                     |   |                |                |
| (2)有効性・効率性<br>(執行環境状況)   | ①費用便益比B/C=2.1(前回評価時B/C=3.2)   |                     |   |                |                |
| (3)環境適合性   | ①慢性的な交通渋滞を解消することにより、市街地の沿道環境が改善される。<br>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。<br>③電線共同溝の整備により電線を地中化することで、良好な景観を形成する。   |                     |   |                |                |
| (4)優先性   | ①緊急輸送道路であるため、強靱な県土の形成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  | 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の強いことから、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    | 国道2号〔和坂拡幅〕   |
|---|--|-----------|--|
| <p>【令和5年10月末時点】</p> <div data-bbox="159 224 1436 784"> <p>凡例<br/>           施工済み (Grey)<br/>           着手済み (Blue)<br/>           R5着手 (Red)<br/>           R6着手(見込み) (Yellow)</p> <p>和坂交差点、川崎町交差点、林崎橋(架設済)への車線切り替え工事、和坂2丁目交差点、和坂3丁目交差点、西明石5丁目交差点</p> <p>一般国道2号 和坂拡幅 延長L=1.3km</p> </div> |  |           |  |
| <p>【標準横断面図】</p> <div data-bbox="383 828 1292 1276"> <p>W=29.00m</p> <p>3.50 2.00 1.50 6.50 2.00 6.50 1.50 2.00 3.50</p> <p>歩道 植樹帯 (自転車通行空間) 車道 車道 中央分離帯 (側帯) 車道 車道 (自転車通行空間) 植樹帯 歩道</p> <p>電線類地中化</p> </div>  |  |           |  |
|   |  | 事業進捗状況・予定 | 整備効果   |
| <p>全体<br/>H16(2004)<br/>～<br/>R11(2029)</p>   | <p>【事業費＝約140億円】<br/>           延長1,300m※<br/>           ※うち、林崎橋(JR跨線橋)47m(上下線)<br/>           用地：約13,580㎡、物件補償41件</p>                      |           |  |
| <p>前回再評価<br/>まで<br/>(実績)</p>  | <p>【事業費＝約63億円】<br/>           事業進捗率：約45%、用地進捗率：約74%<br/>           ・用地取得面積：約10,060㎡、物件補償：31件<br/>           ・林崎橋(下り線)の新設工事に着手</p>          |           |  |
| <p>過去<br/>5年間<br/>R1(2019)<br/>～<br/>R5(2023)</p>   | <p>【事業費＝約14億円】<br/>           事業進捗率：約55%、用地進捗率：約86%<br/>           ・用地取得面積：約11,690㎡、物件補償：8件<br/>           ・事業区間全線において、用地取得箇所から順次工事を実施</p> |           |  |
| <p>今後6年間<br/>(予定)<br/>R6(2024)<br/>～<br/>R12(2030)</p>  | <p>【事業費＝約63億円】<br/>           ・令和12年度 全線拡幅・供用予定</p>  |           | <p>①慢性的な渋滞の解消<br/>           ②自転車・歩行者の<br/>           安全な通行空間の確保</p> |



## 事業の必要性・優先性

- ① 本事業区間は、ボトルネック区間(前後4車線)になっており慢性的な交通渋滞(混雑度1.6 [R3センサス])が発生している。2車線から4車線に拡幅することにより、交通渋滞の解消を図る。
- ② 現道は、多くの歩行者(651人/12h)・自転車利用者(1,001台/12h)が通行しているが、歩道が未整備あるいは狭小であるため、過去5年間(H30～R4)に23件の歩行者・自転車関連の事故が発生している。このため、歩道及び自転車専用通行帯を整備し、安全な通行空間を確保する。
- ③ 第二神明道路玉津ICとJR西明石駅とJR西明石駅や臨海部の工場地帯へのアクセス性の向上及び、東播磨地域、神戸地域における東西の円滑な交通を確保し地域活性化を図る。

## 現道の渋滞発生状況



## 現況写真

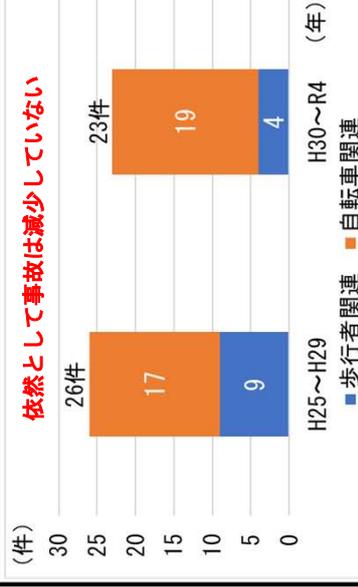
### ① 現道の渋滞状況(和坂交差点)



### ② 歩道状況(西明石5丁目交差点付近)



### ③ 歩行者・自転車関連事故件数の推移

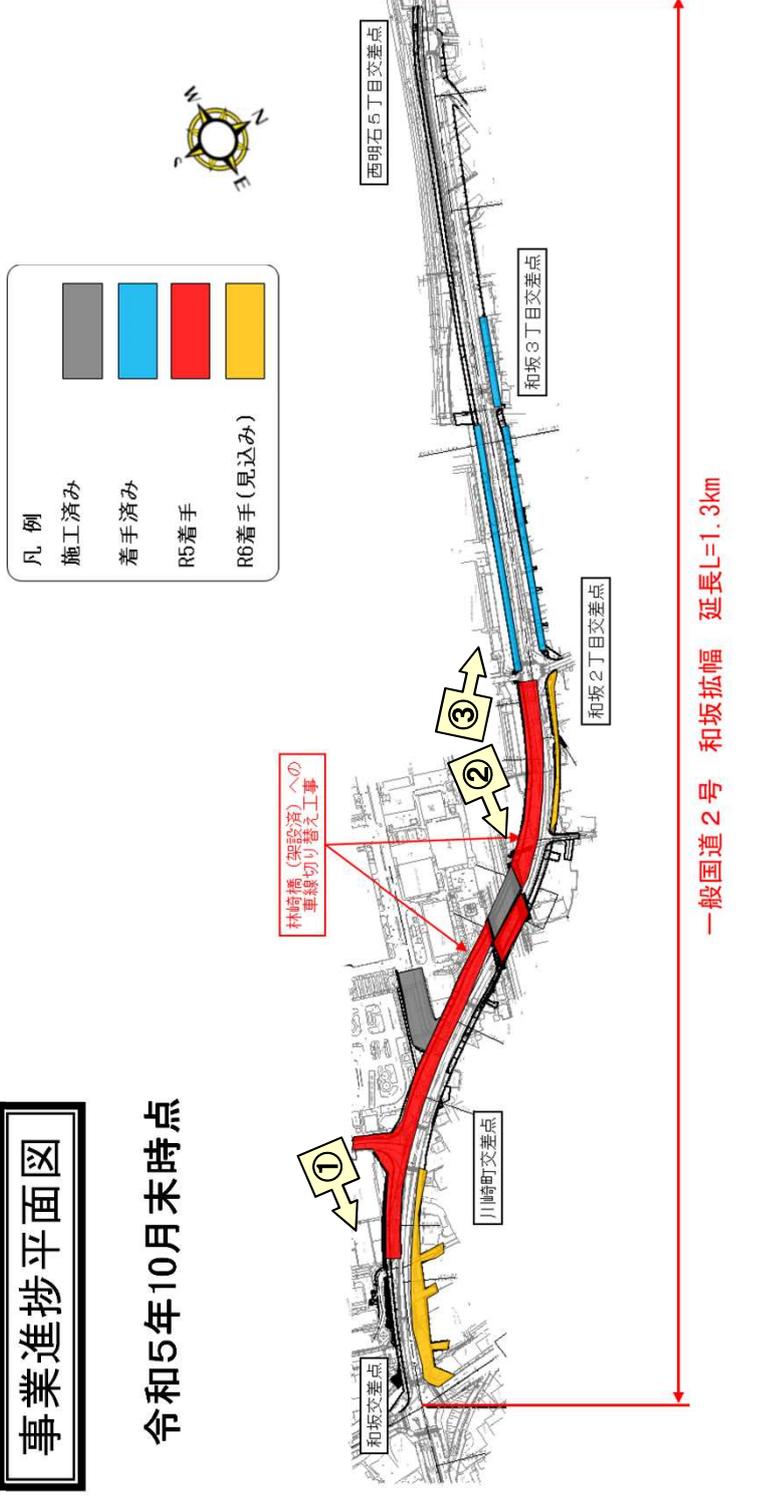


# 進捗状況

# 現況写真

## 事業進捗平面図

令和5年10月末時点



## 工程表

■ : 前回計画  
■ : 実施・計画

| 工種     | H16 | H17 | H18~H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 |   |
|--------|-----|-----|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|---|
| 調査・設計  | ■   | ■   | ■       | ■   | ■   | ■   | ■   | ■   | ■   | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■   | ■   | ■   | ■ |
| 用地補償   |     | ■   | ■       | ■   | ■   | ■   | ■   | ■   | ■   | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■   | ■   | ■   | ■ |
| 橋梁工事   |     |     |         |     |     | ■   | ■   | ■   | ■   | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■   | ■   | ■   | ■ |
| 道路改良工事 |     |     |         |     |     | ■   | ■   | ■   | ■   | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■  | ■   | ■   | ■   | ■ |

①工事進捗状況(和坂交差点付近)



②工事進捗状況(林崎橋付近)



③工事進捗状況(和坂3丁目交差点付近)



# 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<br>○ 目的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<br>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<br>○ 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<br>走行経費: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行距離原単位} \times 365\text{日}$  |
| ③ 交通事故減少便益<br>○ 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<br>事故損失額: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点事故損失原単位})$ |

### ② 費用便益費(B/C)算出根拠

| 事業   | 事業名            | B(便益)    |        |        |  | C(費用)   |         |           |         | B/C |  |
|------|----------------|----------|--------|--------|--|---------|---------|-----------|---------|-----|--|
|      |                | 便益額(億円)  |        |        |  | 総費用(億円) | 事業費(億円) | 維持管理費(億円) | 更新費(億円) |     |  |
| 道路事業 | 国道2号<br>〔和坂拡幅〕 | 全体事業費    |        | 305.15 | 時間短縮<br>5.2分<br>→2.0分<br>計画交通量<br>27,400<br>~30,000台/日 | 156     | 154     | 2         | -       | 2.1 |  |
|      |                | 走行時間短縮便益 | 20.15  |        |  |         |         |           |         |     |  |
|      |                | 走行経費短縮便益 | 0.44   |        |  |         |         |           |         |     |  |
|      |                | 交通事故減少便益 | 325.74 |        |  |         |         |           |         |     |  |
|      |                | 計        |        | 325.74 |  |         |         |           |         |     |  |
|      |                | 残事業費     |        | 305.15 | 時間短縮<br>5.2分<br>→2.0分<br>計画交通量<br>27,400<br>~30,000台/日 | 52      | 50      | 2         | -       | 6.3 |  |
|      |                | 走行時間短縮便益 | 20.15  |        |  |         |         |           |         |     |  |
|      |                | 走行経費短縮便益 | 0.44   |        |  |         |         |           |         |     |  |
|      |                | 交通事故減少便益 | 325.74 |        |  |         |         |           |         |     |  |
|      |                | 計        |        | 325.74 |  |         |         |           |         |     |  |

## (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  | ○ 4車線化や無電柱化による災害時の緊急車両等の円滑な走行確保  |
|             | 平時   | ○ 明石医療センター(周産期医療)へのアクセス向上<br>○ 4車線拡幅による延焼防止機能の確保<br>○ 明石医療センター(周産期医療)へのアクセス向上<br>○ 歩道及び自転車専用通行帯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     |      | —  |
|             |      | —  |
| ③円滑な交通体系の確保 |      | ○ 臨海部の工場地帯へのアクセス向上   |
|             |      | ○ 明石公園(明石城)へのアクセス向上  |
| ④地域の環境改善    |      | ○ 明石市都市計画マスタープラン推進の支援  |
|             |      | ○ JR西明石駅(JR山陽本線・山陽新幹線)へのアクセス向上<br>○ 車道部の低騒音舗装、歩道部の透水性舗装<br>○ 電線地中化の実施  |

## (3)地域からの要望状況等

|       |   |
|-------|---|
| 要望状況等 | <p>①明石市から、本事業の早期整備を求めるとの要望書が提出されている。</p> <p>②地元説明会では、渋滞や交通安全等の観点から、早期整備を望む声が多かった。</p> |
|-------|---|