



No. 4-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成29年度第5回

一般国道2号
あい おい う ね
相生有年道路

【再評価】

平成29年11月
近畿地方整備局

目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
 - 4) 地域における計画等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 関係自治体の意見
6. 対応方針（原案）

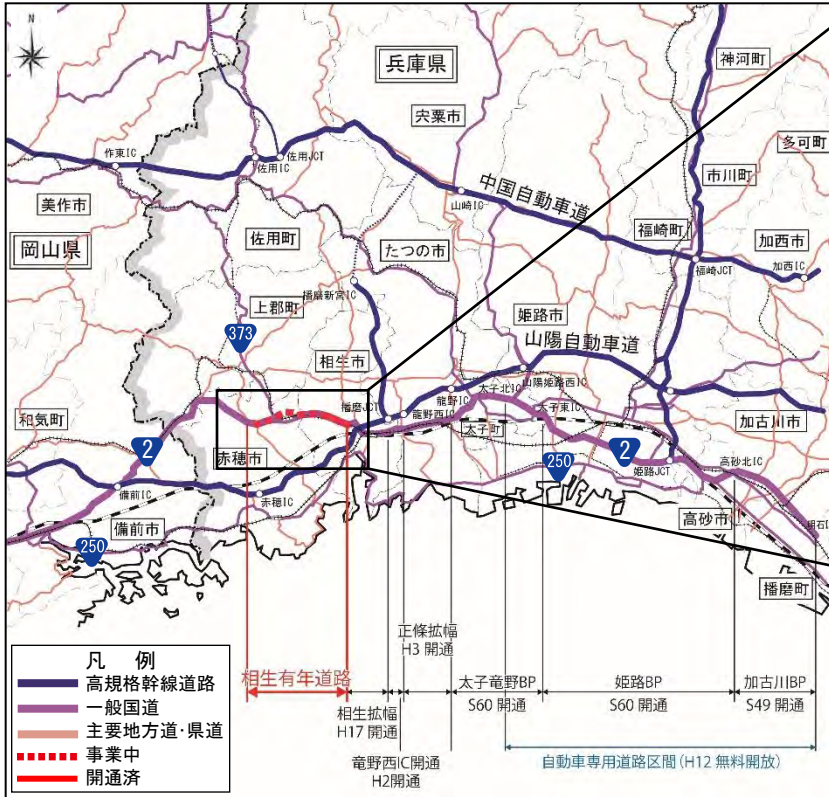
事業全体図

一般国道2号 相生有年道路

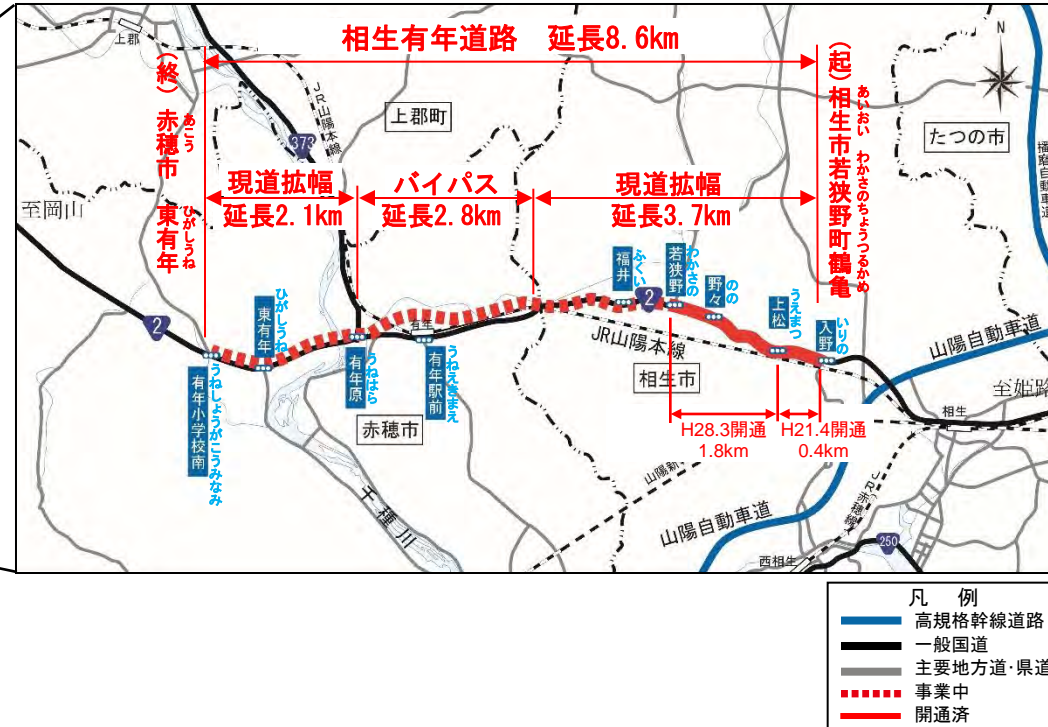
一般国道2号は、大阪市北区を起点とし、兵庫県、岡山県、広島県、山口県を経て北九州市門司区に至る延長約685kmの主要幹線道路です。バイパス整備や現道拡幅を進めてきており、順次多車線化が完了しています。

相生有年道路は、相生市及び赤穂市の一般国道2号における交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道騒音の改善等を目的とした延長8.6kmの道路です。

広域図



拡大図



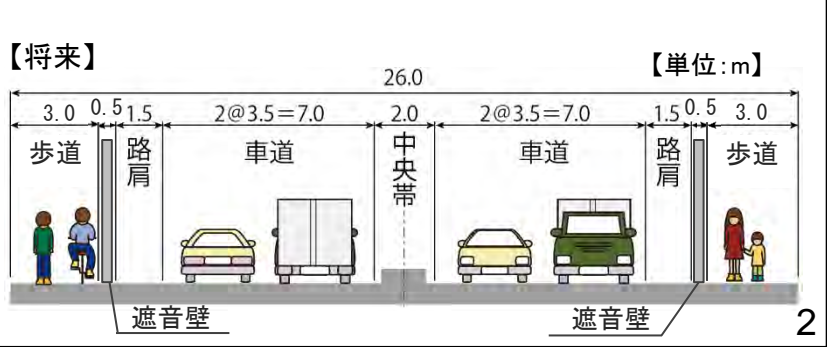
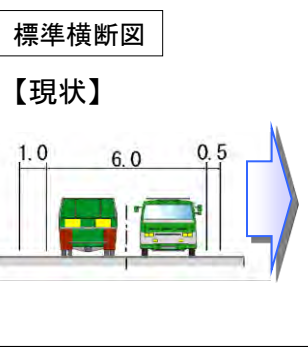
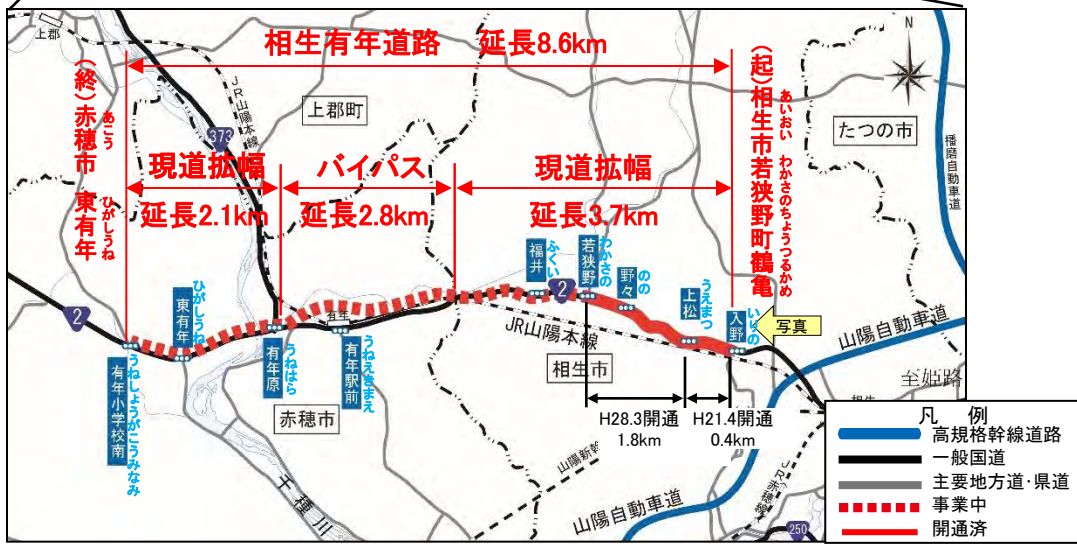
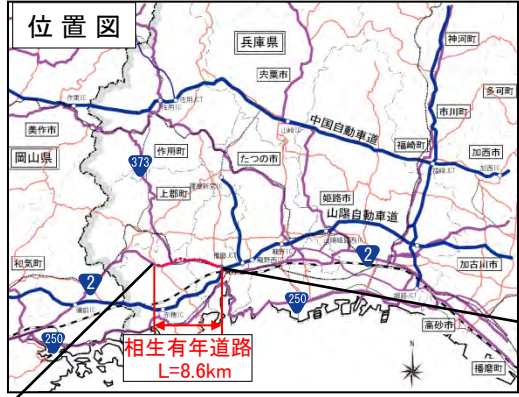
1. 事業の概要

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 沿道騒音の改善

事業の概要・進捗状況

区 間	あいおい わかさのちょうつるかめ (起)兵庫県相生市若狭野町鶴亀 あこう ひがしうね (終)兵庫県赤穂市東有年
道路延長	8.6km
構造規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車 線 数	4車線
標準幅員	26.0~30.0m
計画交通量	27,100台/日
全体事業費	394億円
事業化	昭和60年度
都市計画決定	平成元年度
用地着手	平成4年度
工事着手	平成8年度
開通延長	2.2km
事業進捗率	約58% (平成29年3月末現在)
用地取得率	約80% (面積ベース、同上)

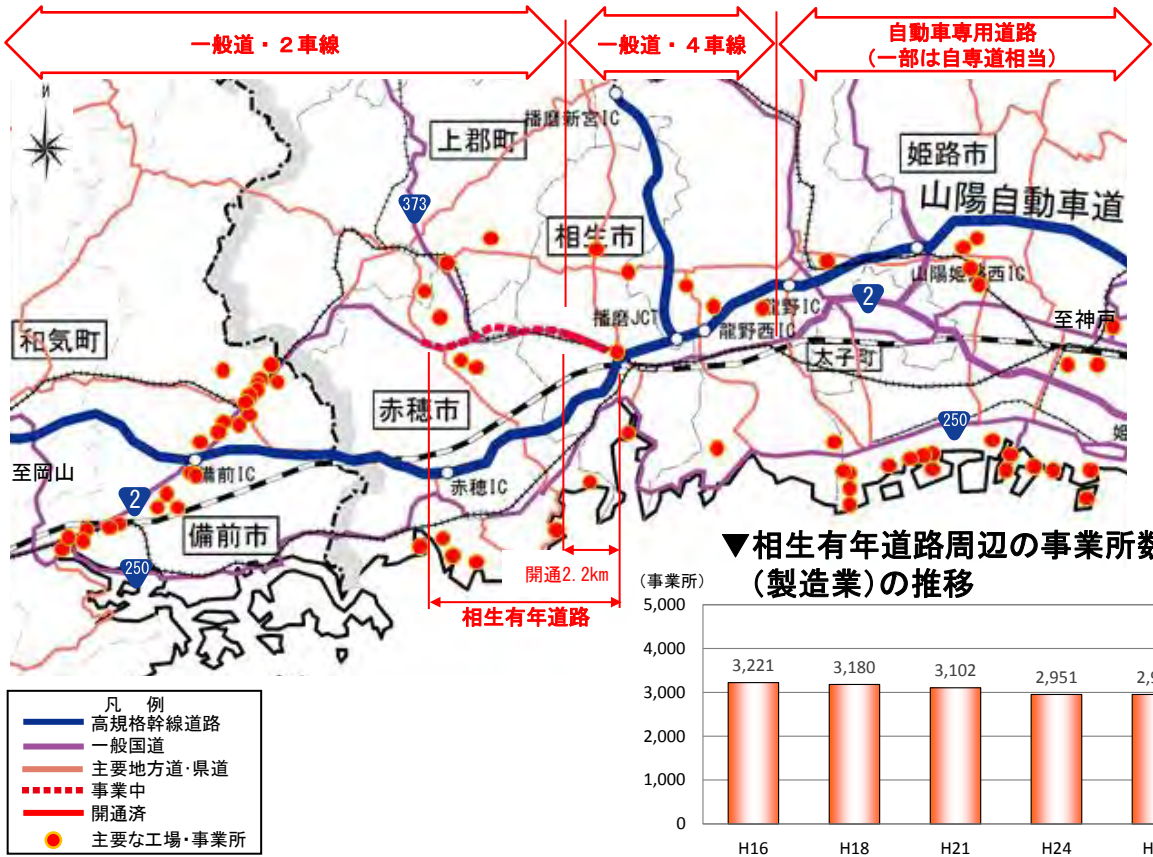


2. 事業の必要性等に関する視点 一般国道2号 相生有年道路

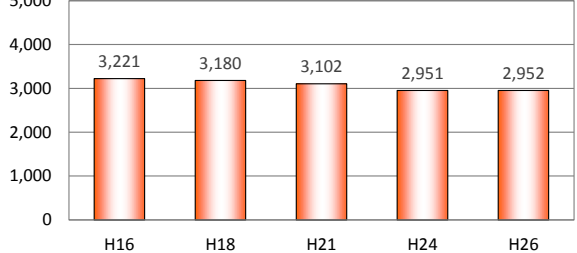
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 事業区間における国道2号の交通特性は、通過交通などの周辺地域と関連する交通(外外交通と内外交通)が約8割と多く、地区内交通(内内交通)は約2割である。また、大型車混入率が非常に高く、事業区間における大型車混入率は約5割であり、一般国道の平均の約3倍となっている。
- 相生有年道路の周辺地域における事業所数(製造業)は、近年横ばい傾向。
- 相生有年道路は平成21年4月に0.4km、平成28年3月に1.8kmの現道拡幅区間(合計2.2km)が開通。

▼国道2号(現道)の工場・事業所の立地状況

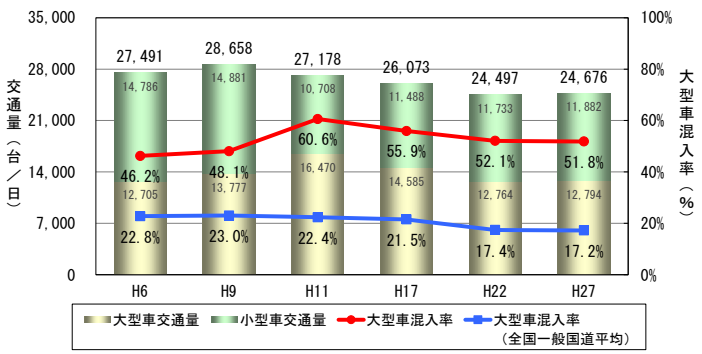


▼相生有年道路周辺の事業所数(製造業)の推移



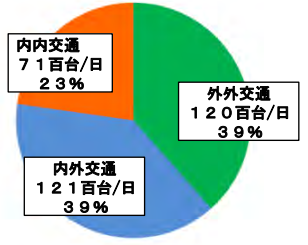
※姫路市、太子町、相生市、上郡町、赤穂市、備前市、和気町出典)兵庫県統計書、岡山県統計年報

▼相生有年道路区間の交通状況



※H6~H27調査

▼国道2号(現道)のOD内訳

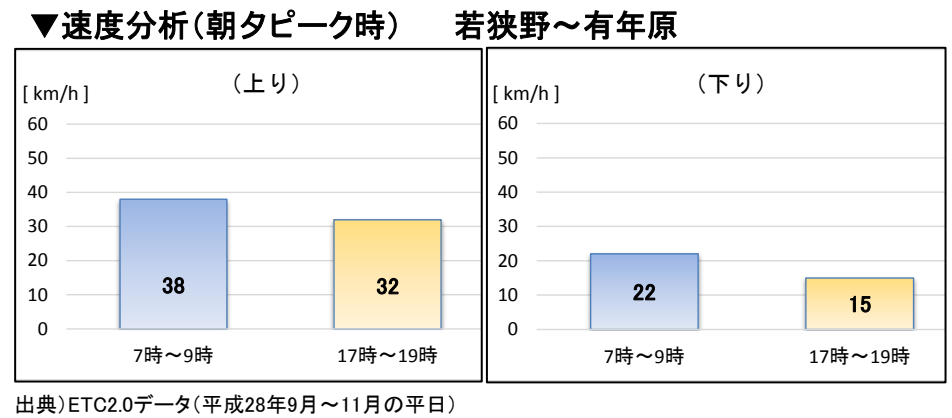
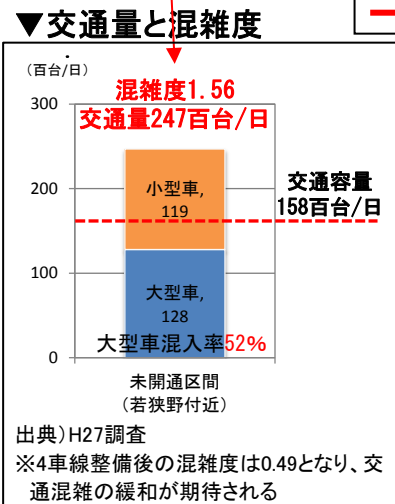
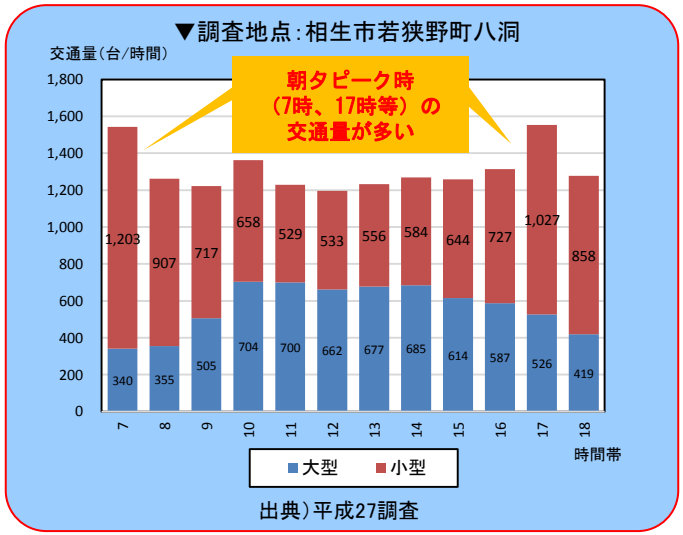
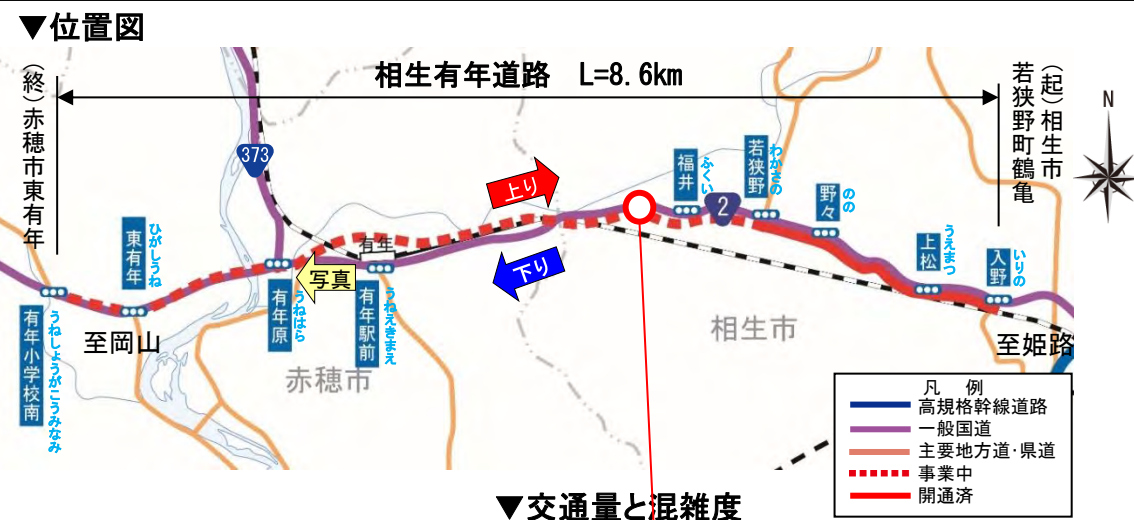


※外外交通:通過交通
内外交通:周辺地域とその他の地域の交通
内内交通:周辺地域内の交通
周辺地域とは、当該事業が通過する相生市・赤穂市
※H17調査の現況OD調査結果を基に算出

2. 事業の必要性等に関する視点 一般国道2号 相生有年道路

2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

- 事業区間においては、大型車が多く、更に地域交通が加わることにより、交通量は約2.5万台/日となっており、混雑度は1.56となっている。特に、朝夕のピーク時には交通の集中による速度低下が発生。
- 相生有年道路の整備により、交通混雑の緩和が期待される。



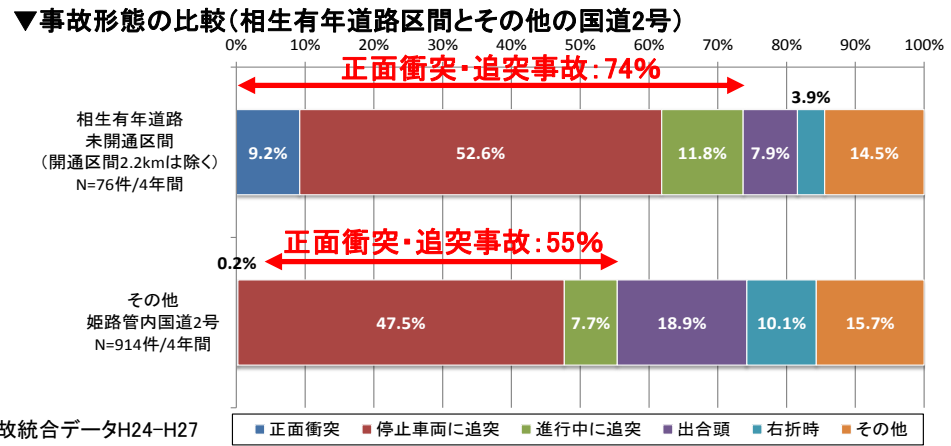
2. 事業の必要性等に関する視点 一般国道2号 相生有年道路

2) 事業の整備効果(交通安全の確保)

- 事業区間では、その他の国道2号と比較し、追突事故及び正面衝突の発生割合が高く、また、未開通区間では車両と歩行者・自転車の通行が接近して危険な状態となっている。
- 相生有年道路の整備により、中央分離帯の設置による正面衝突の抑制、交通混雑の緩和による追突事故の減少が期待される。また、現道拡幅部における歩道設置、バイパス整備による現道市街地部の車両の減少により、歩行者・自転車の安全確保が期待される。



- 凡例
- 高規格幹線道路
 - 一般国道
 - 主要地方道・県道
 - 事業中
 - 開通済
 - 歩道未設置区間



▼開通済区間の状況

[開通前]

幅員が狭く大型車の擦れ違いが危険

写真① 至姫路

至岡山

野々交差点付近(H23年7月13日撮影)

[開通後]

十分な幅員と中央分離帯を設置

写真② 至姫路

至岡山

野々交差点付近(H29年9月13日撮影)

▼未開通区間の状況

写真③

自転車
が危険

福井交差点付近(H29年9月13日撮影)

出典) 事故統合データH24-H27

2. 事業の必要性等に関する視点 一般国道2号 相生有年道路

2) 事業の整備効果(沿道騒音の改善)

- 事業区間では、夜間の大型車混入率が最大91%と極めて高く、騒音は昼夜問わず環境基準を超過。
- 相生有年道路の整備済み区間では遮音壁の設置等により、沿道騒音が改善し、昼夜とも環境基準を満たしており、残る区間においても整備による沿道騒音の改善が期待される。

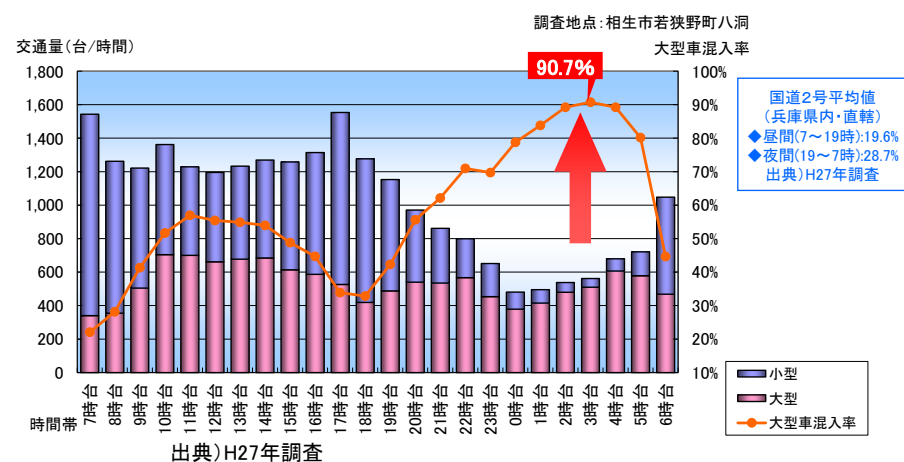
沿道の騒音値

国道2号沿道では環境基準(昼70dB、夜65dB)を大きく超過



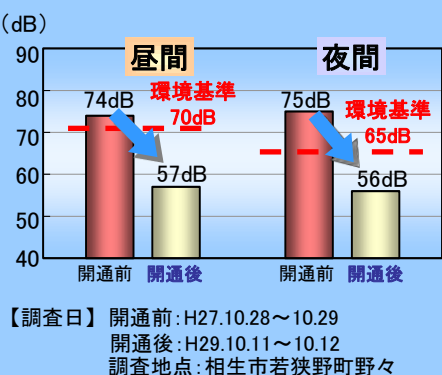
大型車の交通状況

大型車の割合は国道2号平均値を大きく上回り、昼夜問わず大型車交通が多い



昼:昼間(6時~22時)の平均値
夜:夜間(22時~6時)の平均値
:有年土地区画整理事業
:集落
出典)H20年度騒音調査結果(入野:開通前):H20.11.18(火)7時~H20.11.19(水)7時
H23年度騒音調査結果(入野:開通後):H23.7.5(火)7時~H23.7.6(水)7時
H26年度騒音調査結果(東有年、有年原、福井):
H26.8.26(火)7時~H26.8.27(水)7時

開通済区間(野々)における改善効果



項目	低減割合
①4車線整備による効果(距離減衰)	18%
②高機能舗装による効果	22%
③遮音壁による効果(回折減衰)	60%



【調査日】 開通前:H27.10.28~10.29
開通後:H29.10.11~10.12
調査地点:相生市若狭野町野々

出典)「公害防止の技術と法規 騒音編」監修 経済産業省産業技術環境局

2. 事業の必要性等に関する視点 一般国道2号 相生有年道路

3) 事業の投資効果

■ 便益(B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれに推計し算出。

■ 費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

■ 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	622億円	35億円	10億円	668億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.5
	418億円		35億円	453億円	

■ 算出条件等

- 基準年 : 平成29年度
- 検討期間 : 50年間
- 現在価値算出のための社会的割引率 : 4%
- 交通量の推計時点 : 平成42年度
- 推計に用いた資料 : 平成17年度
道路交通センサス
統合推計モデル
【第二段階】

■ 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	392億円	17億円	10億円	419億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.4
	150億円		25億円	175億円	

- 適用した費用便益分析マニュアル : 平成20年11月版
- 事業費 : 394億円
- 維持管理費 : 27百万円/km
- 作成主体 : 近畿地方整備局

※1 便益・費用については、現在価値化した値である
 ※2 便益・費用の合計値については、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある
 ※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

4) 地域における計画等

■地域における計画

相生有年道路は、下記の計画に位置付けられています。

- ◆21世紀兵庫長期ビジョン(平成23年12月改定)
- ◆兵庫県地域防災計画(地震災害対策計画平成29年修正)
- ◆第5次相生市総合計画(平成23年3月策定、平成28年3月見直し)
- ◆赤穂市総合計画(平成23年3月策定、平成28年3月中間改定)
- ◆赤穂市都市計画マスタープラン(平成25年3月)
- ◆第2次相生市都市計画マスタープラン(平成29年3月)

■これまでの要望経緯

◆昭和45年5月 国道2号(姫路市～上郡町)改修促進協議会設立

- ・構成メンバー 相生市長、赤穂市長、たつの市長、姫路市長、上郡町長、太子町長、姫路市議会議長、たつの市議会議長、相生市議会議長、赤穂市議会議長、太子町議会議長、上郡町議会議長

(最近の動向)

- ・平成29年7月に関係機関に対し、一般国道2号相生有年道路の事業促進を要望(平成14年7月より毎年度実施)

3. 事業の進捗の見込みの視点

1) 事業の進捗状況

平成29年度事業内容

・14-2工区、15工区において用地取得、改良工事を実施しています。

進捗状況

・平成28年度末までの進捗は用地取得率約80%（面積ベース）、事業進捗率約58%（事業費ベース）です。
 ・一部幅杭未設置区間のあった15工区において幅杭を設置する予定です。

事業進捗上の課題

・全工区において大きな課題はありません。

2) 今後の事業スケジュール等

・14-2工区、15工区においては引き続き用地取得、工事を推進し、16工区においては調査設計を推進します。



区間	事業中区間			開通済区間	
用地	用地取得率 約80%				
	—	幅杭設置 用地買収推進	用地買収推進	用地取得済	
工事	調査設計推進	改良工事推進		H28.3.30開通	H21.4.1開通

※用地取得率は、平成29年3月末の面積ベース

■全体事業費の見直し

○地盤改良等に伴う費用の増加などにより、約71億円の事業費増が生じたため、約1億円のコスト縮減を図ったものの、事業費全体で約70億円の増額。

■事業費増加の要因

- ①地質調査の結果により、JRアンダーパス部において地盤改良（液状化対策など）の対策が必要となった。
- ②追加で地盤調査を実施した結果、地盤改良及び路床改良を行う必要が生じた。
- ③浸水対策のため、橋梁架替えが必要となった。
- ④新たな遺跡が発見されたため、追加の埋蔵文化財発掘調査を実施した。

■コスト縮減の取組

- ⑤プレキャスト製品の採用による工期短縮、人件費の削減等。

単位：億円

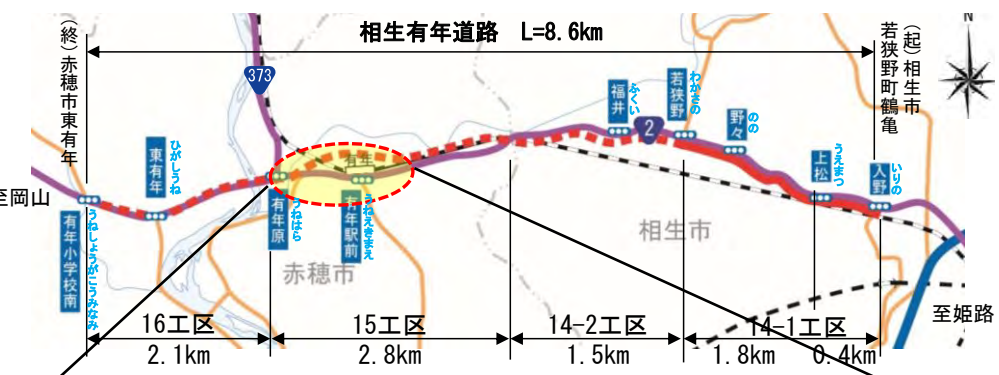
No	主な変更理由		金額	備考
①	地質に係るもの	JRアンダーパス部の仮設工法の変更による費用の増加	+38	
②		地盤改良及び路床改良に伴う費用の増加	+21	
③	橋梁架替えに伴う費用の増加		+7	
④	埋蔵文化財発掘調査に伴う費用の増加		+5	
⑤	プレキャスト製品の採用による費用の減少		-1	
	合 計		+70	

事業費の見直し

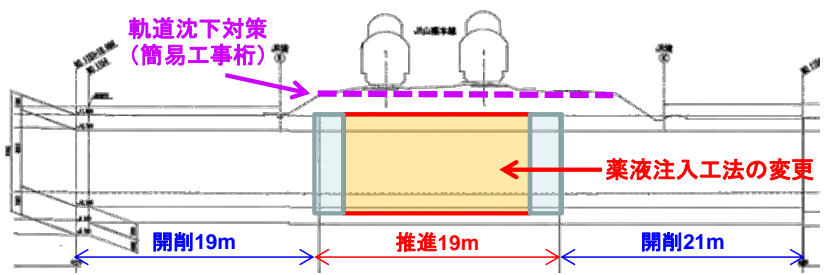
JRアンダーパス部の仮設工法の変更による費用の増加(+38億円)

- 軌道近傍での追加地質調査により、N値が低く、液状化が発生する礫混じりの土砂の地層であることが判明。
- BOX部(軌道下)においては、薬液注入工法の変更、仮設工の追加による軌道強化、掘割部においては、液状化対策工の追加、土留め矢板の打設工法の変更が必要となった。

▼位置図

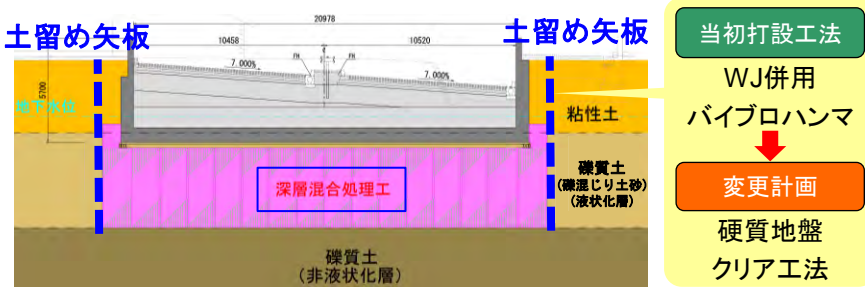


▼BOX部(JR軌道下)

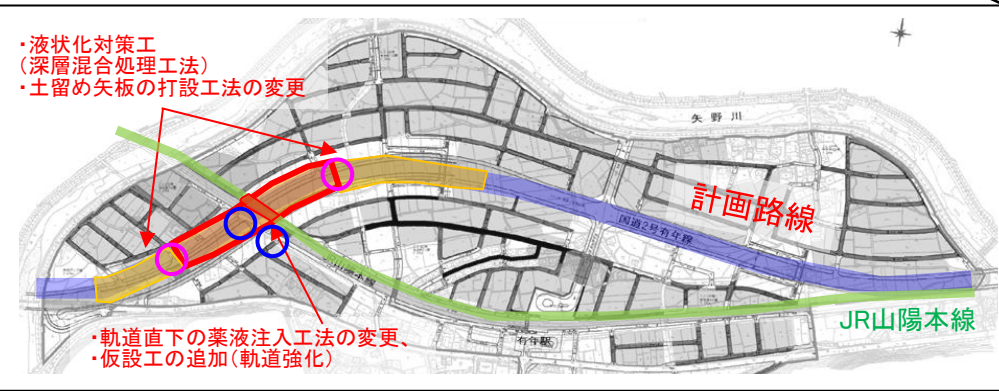


交差部(アンダーパス)における推進工法のための補助工法として、軌道直下の薬液注入工法を変更する必要が生じた。不測の事態による軌道の沈下防止のため、仮設工を追加して軌道強化する必要が生じた。

▼掘割部(U型擁壁)



擁壁直下の土層で液状化が発生する地層の存在が判明し、液状化対策(深層混合処理工法)が必要となった。土留め矢板の打設工法の選定にあたり、支障物が撤去できる工法が必要となり、硬質地盤クリア工法に変更した。



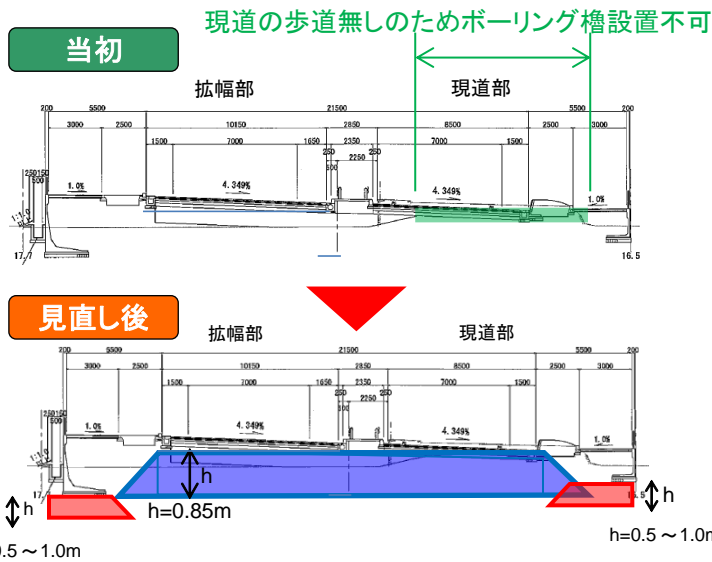
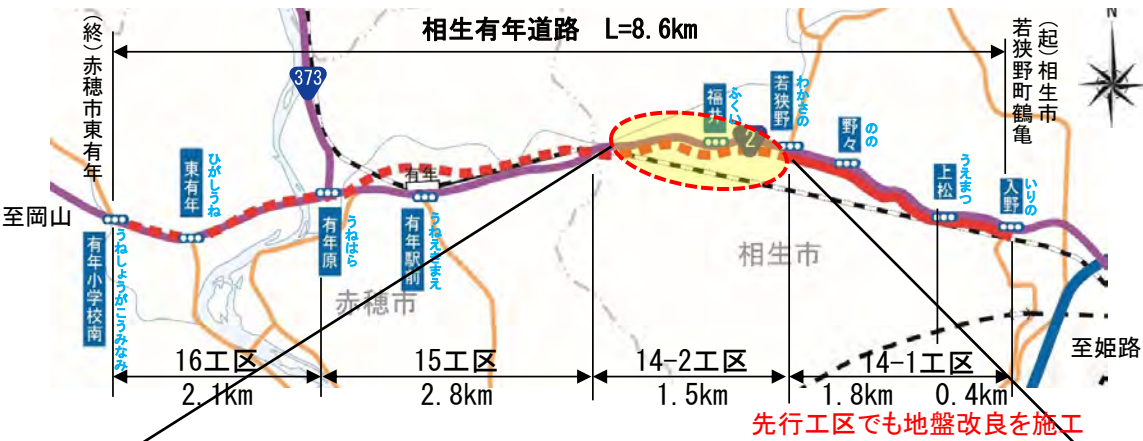
- 凡例
- 当初ボーリング
 - 追加ボーリング
 - JRアンダーパス部 (BOX部(軌道下))
 - JRアンダーパス部 (掘割部)

事業費の見直し

地盤改良および路床改良に伴う費用の増加 (+21億円)

■ 用地進捗に伴い追加の地質調査を行った結果、軟弱地盤が存在していることが判明したため、現道部分を含めた地盤改良が必要。

▼位置図



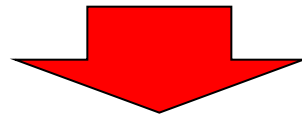
14-2工区 (L=1.5km)

当初、現道では幅員が狭く地質調査が困難であった、用地買収不要な公共用地を利用して地質調査を実施



4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

一般国道2号相生有年道路は、一般国道2号の交通混雑の緩和や交通安全の確保、沿道騒音の改善等を目的に、周辺の土地利用状況等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺の環境保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していきます。

■兵庫県知事

平成29年11月21日 土第1527号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

一般国道2号相生有年道路は、西播磨地域における物流交通の大動脈であるとともに、沿道住民の日常生活や災害時の緊急輸送を支えるなど、重要な役割を担っている。

当該区間は、2車線にもかかわらず交通量が約25,000台／日で交通容量を大幅に超えており、朝・夕を中心として慢性的な渋滞が発生していること、幅員が狭く、歩道未設置区間があり、自動車、自転車及び歩行者の安全な通行が阻害されていること、また、沿道騒音が環境基準を超過していることが課題となっている。

このことから、安全で円滑な交通確保と環境改善を図るため、引き続きコスト縮減に配慮し、事業推進に取り組んでいただきたい。

なお、JR有年駅周辺では、赤穂市が本道路のバイパス区間を含めた有年土地区画整理事業を進めており、区画整理事業の進捗と整合を図りつつ、一層の事業推進をお願いする。

◆沿線市町村の期待

■相生市長

(期待する効果)

①東西交通

・国道2号の4車線整備により、交通混雑の緩和・通過交通の安全・騒音の改善に期待。

②定住促進

・4車線開通済区間の沿線では、開通後に新しい住環境が形成されており、全線開通により更なる住宅の建設や転入者の増加に期待。

③観光

・市内の集客施設やイベントへのアクセス性向上により、来訪者の増加に期待。

④土地利用

・4車線整備による交通状況の改善により、新たな企業の進出を期待。

(市の取り組み)

①東西交通

- ・国道2号は、東西交流軸としての幹線道路であり中心市街地とを結ぶ道路ネットワークの整備により、安全で快適なまちを目指す。
- ・当市の災害時重要路線緊急ルートとして位置付けており、生活道路への接続の利便性と安全性の向上に努める。
- ・①の効果を生かし、下記の取り組みを実施する。

②定住促進

- ・子育て家庭をはじめとした交流・転入促進を図り、若者・Uターン者の雇用の創出を図る。
- ・当市の地域資源を活用し、地域経済の活性化にむけて交流人口の拡大を図る。

③観光

- ・交流人口増加を目的とした週末移住の提唱により、相生の魅力を発信する。

④土地利用

- ・優良農地と調整を図りつつ、交流の場の創出、地域の拠点としての機能充実を図る。
- ・主要幹線道路の交差点周辺等の交通要所について、計画的な土地利用を図る。

◆沿線市町村の期待

■赤穂市長

(期待する効果)

①まちづくり(新市街地の形成)

・赤穂市が実施している有年土地区画整理事業、有年駅周辺地区都市再生整備計画事業と併せて整備することにより利便性の高い快適な住環境の形成。

②観光

・渋滞緩和、移動時間の短縮等の利便性向上による観光客の増加。

③企業等立地

・交通状況の改善による、企業、店舗等の新たな進出に期待できる。

(取り組み)

①まちづくり(新市街地の形成)

・赤穂市総合計画に基づき、有年地区においては、国道、JR等の整備と一体的な土地区画整理事業の推進により、快適で機能的な居住基盤の形成を図っている。

・さらに、平成26年度からは、「駅周辺の賑わいの再生と歴史文化遺産と共生した安全・安心な都市の構築」を目標に有年駅周辺地区都市再生整備計画を実施している。

②観光

・赤穂市総合計画に基づき、近隣市町との連携を深め、広域的な回遊型観光ルートの整備やキャンペーンの共同化を進める、観光圏の整備を検討しており、「はりま城下町カルテット」(姫路・たつの・赤穂)での旅行会社への情報提供や「播磨圏域連携中枢都市圏」(姫路・加古川・高砂・宍粟・加西・たつの・相生・赤穂・稲美・播磨・福崎・市川・神河・太子・上郡・佐用)による地域資源の情報発信事業、「定住自立圏構想」(備前・上郡・赤穂)による地域資源の発掘や新たな観光ルートの開拓など、広域観光のメリットを活かした戦略的な観光施策を推進している。

③企業等立地

・有年土地区画整理事業の土地利用計画として、国道2号相生有年道路沿いを商業・業務ゾーン、工業ゾーンを配している。
・また、企業誘致については、工場立地促進条例に基づき、工場設置奨励金及び雇用奨励金を支給するなどの奨励措置を講じ、産業の振興及び雇用機会の拡大を図っている。

・さらに、工場敷地内における土地利用の制限を緩和(工場立地法に規定する緑地面積率等の緩和)することにより、企業の積極的な設備投資の促進にも努めており、企業留置の視点を加えた取組も推進している。

6. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・事業目的である交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道騒音の改善が必要な状況は変化していない。
- ・事業区間においては混雑度が1.56となっており、相生有年道路の全線4車線整備による交通混雑の緩和が期待される。
- ・相生有年道路の未整備区間では、重大事故につながる正面衝突や追突事故の発生割合が高く、相生有年道路の整備により、交通安全の確保が期待される。
- ・整備済区間での沿道騒音が改善され、昼夜とも環境基準を満足しており、残る区間においても沿道騒音の改善が期待される。
- ・費用便益比(B/C)は、事業全体で1.5、残事業で2.4。

2. 事業進捗の見込みに関する視点

- ・相生有年道路は、これまでに14-1工区2.2kmを4車線開通している。
- ・引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

相生有年道路は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みに関する視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業継続



No. 4-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成29年度第5回

一般国道2号
あいおい う ね
相生有年道路
【再評価】

平成29年11月
近畿地方整備局

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	国道2号 相生有年道路
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	<p>事業の効率性</p> <p>■ 仮設が費用を上回っている</p>	<p>全体：費用対益比(B/C)=1.5 (経済的純現在価値(B-C)=215億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.5%)</p> <p>残事業：費用対益比(B/C)=2.4 (経済的純現在価値(B-C)=244億円、経済的内部収益率(EIRR)=10.2%)</p>

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<p>● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率</p> <p>□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</p> <p>□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する</p> <p>■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは180規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</p>	<p>区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況)：16094万人・時間/年 渋滞損失削減時間：68万人・時間/年⇒41504万人・時間/年⇒41436万人・時間/年 区間b(当該区間等)について：現道(国道2号)一般国道250号(主)姫路上郡線(主)岡山赤穂線 並行区間等の渋滞損失時間：113万人・時間/年 並行区間等の渋滞損失削減率：3割削減</p> <p>神姫バス 上郡町役場⇒JR相生駅(所要時間：21分→18分) 上郡町役場⇒神戸空港(所要時間：136分→133分) 上郡町役場⇒姫路港(所要時間：62分→60分)</p>
物流効率化の支援		

1. 活力	<p>都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する <input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路線密度が1.5km/km²以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路線密度が向上する <input type="checkbox"/> 対象区画が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は1ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A路線）の位置づけあり <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間で最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 環道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/2h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される <input type="checkbox"/> 対象区画が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	<p>有年土地区画整理事業の区域内の幹線道路に位置づけ</p>
2. 暮らし	<p>個性ある地域の形成</p>	<p>上郡町役場⇒姫路市(所要時間：56分～53分)</p> <p>相生ペーロン祭</p> <p>姫路城(年間観光客入込数：211万人 H28年度)</p>
2. 暮らし	<p>無電柱化による美しい町並みの形成</p>	<p>上郡町役場⇒兵庫県立姫路循環器病センター(所要時間：59分～56分)</p>

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>現道等に死傷事故が500件/徳台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる</p> <p>当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が短い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <p>近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する</p> <p>対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり</p> <p>緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p>並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A路線としての位置づけがある場合)</p> <p>現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁(国道2号 有年線)</p> <p>現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する</p> <p>避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する</p> <p>商業市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</p> <p>対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</p> <p>現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある</p> <p>その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p>道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</p> <p>関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>CO2排出削減量：4442.61t-CO2/年</p> <p>(推計結果) 評価対象区間(現道/並行区間等)：現道(国道2号) 一般国道250号(主)姫路上郡線(主)岡山赤穂線 排出削減量：61.93t/年、排出削減率：5割削減 (ハイパス事業の場合)ハイパス等についてNOx排出増加量：24.43t/年</p> <p>(推計結果) 評価対象区間(現道/並行区間等)：現道(国道2号) 一般国道250号(主)姫路上郡線(主)岡山赤穂線 排出削減量：3.58t/年、排出削減率：5割削減 (ハイパス事業の場合)ハイパス等についてSPM排出増加量：1.4t/年</p> <p>国道2号(若狭野町南井：昼間74dB夜間74dB、赤穂市有年原：昼間74dB夜間75dB、赤穂市東有年：昼間74dB夜間75dB)一改善の見込</p>
5. その他	<p>他のプロジェクトとの関係</p>	<p>Z1(配兵庫整備ゾーン)：広域道路ネットワークの整備に位置づけ、兵庫県地域防災計画：緊急輸送道路ネットワークに位置づけ、新ら次相生市新総合計画：幹線道路の整備に位置づけ、赤穂市総合計画：広域幹線道路網の整備として位置づけ</p>

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道2号	相生有年道路	L=8.6km	二次改築	BP・現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
21,600	4車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成29年度		
単年合計	373億円	108億円	481億円
うち残事業分	177億円	76億円	253億円
基準年における 現在価値 (C)	418億円	35億円	453億円
うち残事業分	150億円	25億円	175億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成29年度			
供用年	平成37年度			
単年便益 (初年便益)	39億円	2.2億円	0.70億円	42億円
基準年における 現在価値 (B)	622億円	35億円	10億円	668億円
うち残事業分	392億円	17億円	9.8億円	419億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	215億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.5%
費用便益比（残事業）	2.4
経済的純現在価値（残事業）	244億円
経済的内部収益率（残事業）	10.2%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	21,600台/日	±10%	1.2~1.8
事業費	177億円	±10%	1.4~1.5
事業期間	7年	±20%	1.4~1.5

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	21,600台/日	±10%	1.9~2.9
事業費	177億円	±10%	2.2~2.6
事業期間	7年	±20%	2.4~2.4

交通状況の変化

様式－3①

事業名：相生有年道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (8.6km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	15,600	21,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	14	11	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	44.15	48.30	
②主な周辺道路 ^{※4}	現道（国道 2号） (2.8km)	交通量	[台/日]	15,200	800
		走行時間	[分]	7	4
		走行時間費用	[億円/年]	20.83	0.50
	一般国道2 50号 (12.0km)	交通量	[台/日]	17,800	17,000
		走行時間	[分]	28	26
		走行時間費用	[億円/年]	88.69	79.31
	(主)姫路 上郡線 (8.1km)	交通量	[台/日]	10,700	6,700
		走行時間	[分]	16	14
		走行時間費用	[億円/年]	33.63	16.98
	(主)岡山 赤穂線 (5.7km)	交通量	[台/日]	2,100	2,100
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	3.88	3.83
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (6,866.6km)	走行時間費用	[億円/年]	24,565.85	24,568.52	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：6,903.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,757.03	24,717.44	39.58

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式-3①

事業名：相生有年道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (6.4km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	14,600	19,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	7	8	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	21.41	32.44	
②主な周辺道路 ^{※4}	現道(国道 2号) (2.8km)	交通量	[台/日]	15,300	800
		走行時間	[分]	7	4
		走行時間費用	[億円/年]	21.41	0.50
	一般国道2 50号 (12.0km)	交通量	[台/日]	18,300	17,000
		走行時間	[分]	29	26
		走行時間費用	[億円/年]	94.89	79.31
	(主)姫路 上郡線 (8.1km)	交通量	[台/日]	9,500	6,700
		走行時間	[分]	15	14
		走行時間費用	[億円/年]	27.44	16.98
	(主)岡山 赤穂線 (5.7km)	交通量	[台/日]	2,100	2,100
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	3.87	3.83
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (6.868.8km)	走行時間費用	[億円/年]	24,573.44	24,584.38	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：6,903.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,742.45	24,717.44	25.00

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：相生有年道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成29年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他()		
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	その他(BPR関数と転換率式の併用による配分)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

(3)

		項目	チェック欄	
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ()	<input type="checkbox"/>	
	車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走 行経費減少・交通 事故減少以外の便 益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>	
		標準投資パターンを採用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 既存の路線の実績を参考に設定		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	当該道路整備が行われない場合の費用		考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>
			考慮する	<input type="checkbox"/>
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	<input type="checkbox"/>
			維持管理費を考慮	<input type="checkbox"/>
			当該道路整備が行われない場合の費用を考慮した理由及び考え方を記載(対策内容、費用等)	
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道2号 相生有年道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.27	8.6	2.33

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-40年目	S 60	3.5081	105.7	0.10	0.34		
-39年目	S 61	3.3731	107.6	0.06	0.19		
-38年目	S 62	3.2434	107.3	0.50	1.55		
-37年目	S 63	3.1187	107.9	0.50	1.49		
-36年目	H 1	2.9987	110.8	0.58	1.62		
-35年目	H 2	2.8834	113.3	0.49	1.28		
-34年目	H 3	2.7725	116.0	0.39	0.96		
-33年目	H 4	2.6658	117.6	0.78	1.82		
-32年目	H 5	2.5633	117.9	0.29	0.65		
-31年目	H 6	2.4647	117.8	0.39	0.84		
-30年目	H 7	2.3699	117.1	0.29	0.60		
-29年目	H 8	2.2788	116.6	0.28	0.56		
-28年目	H 9	2.1911	117.5	0.48	0.92		
-27年目	H 10	2.1068	116.9	3.68	6.82		
-26年目	H 11	2.0258	115.2	1.30	2.35		
-25年目	H 12	1.9479	113.8	2.86	5.04		
-24年目	H 13	1.8730	112.4	2.78	4.77		
-23年目	H 14	1.8009	110.5	9.03	15.14		
-22年目	H 15	1.7317	109.0	9.58	15.66		
-21年目	H 16	1.6651	108.0	12.71	20.16		
-20年目	H 17	1.6010	106.7	10.08	15.56		
-19年目	H 18	1.5395	105.9	21.38	31.98		
-18年目	H 19	1.4802	105.0	15.66	22.72		
-17年目	H 20	1.4233	104.4	16.20	22.73		
-16年目	H 21	1.3686	103.0	4.25	5.81		
-15年目	H 22	1.3159	101.3	6.38	8.53		
-14年目	H 23	1.2653	99.8	6.53	8.52		
-13年目	H 24	1.2167	99.0	8.93	11.30		
-12年目	H 25	1.1699	99.0	7.17	8.72		
-11年目	H 26	1.1249	101.5	7.61	8.68		
-10年目	H 27	1.0816	102.9	9.11	9.85		
-9年目	H 28	1.0400	102.9	18.94	19.70		
-8年目	H 29	1.0000	102.9	16.73	16.73		
-7年目	H 30	0.9615	102.9	23.74	22.82		
-6年目	H 31	0.9246	102.9	23.28	21.52		
-5年目	H 32	0.8890	102.9	23.97	21.31		
-4年目	H 33	0.8548	102.9	33.72	28.83		
-3年目	H 34	0.8219	102.9	27.91	22.94		
-2年目	H 35	0.7903	102.9	22.38	17.69		
-1年目	H 36	0.7599	102.9	21.81	16.58		
供用開始年次	H 37	0.7307	102.9			2.16	1.58
1年目	H 38	0.7026	102.9			2.16	1.52
2年目	H 39	0.6756	102.9			2.16	1.46
3年目	H 40	0.6496	102.9			2.16	1.40
4年目	H 41	0.6246	102.9			2.16	1.35
5年目	H 42	0.6006	102.9			2.16	1.30
6年目	H 43	0.5775	102.9			2.16	1.25
7年目	H 44	0.5553	102.9			2.16	1.20
8年目	H 45	0.5339	102.9			2.16	1.15
9年目	H 46	0.5134	102.9			2.16	1.11
10年目	H 47	0.4936	102.9			2.16	1.06
11年目	H 48	0.4746	102.9			2.16	1.02
12年目	H 49	0.4564	102.9			2.16	0.98
13年目	H 50	0.4388	102.9			2.16	0.95
14年目	H 51	0.4220	102.9			2.16	0.91
15年目	H 52	0.4057	102.9			2.16	0.88
16年目	H 53	0.3901	102.9			2.16	0.84

17年目	H	54	0.3751	102.9			2.16	0.81
18年目	H	55	0.3607	102.9			2.16	0.78
19年目	H	56	0.3468	102.9			2.16	0.75
20年目	H	57	0.3335	102.9			2.16	0.72
21年目	H	58	0.3207	102.9			2.16	0.69
22年目	H	59	0.3083	102.9			2.16	0.67
23年目	H	60	0.2965	102.9			2.16	0.64
24年目	H	61	0.2851	102.9			2.16	0.62
25年目	H	62	0.2741	102.9			2.16	0.59
26年目	H	63	0.2636	102.9			2.16	0.57
27年目	H	64	0.2534	102.9			2.16	0.55
28年目	H	65	0.2437	102.9			2.16	0.53
29年目	H	66	0.2343	102.9			2.16	0.51
30年目	H	67	0.2253	102.9			2.16	0.49
31年目	H	68	0.2166	102.9			2.16	0.47
32年目	H	69	0.2083	102.9			2.16	0.45
33年目	H	70	0.2003	102.9			2.16	0.43
34年目	H	71	0.1926	102.9			2.16	0.42
35年目	H	72	0.1852	102.9			2.16	0.40
36年目	H	73	0.1780	102.9			2.16	0.38
37年目	H	74	0.1712	102.9			2.16	0.37
38年目	H	75	0.1646	102.9			2.16	0.36
39年目	H	76	0.1583	102.9			2.16	0.34
40年目	H	77	0.1522	102.9			2.16	0.33
41年目	H	78	0.1463	102.9			2.16	0.32
42年目	H	79	0.1407	102.9			2.16	0.30
43年目	H	80	0.1353	102.9			2.16	0.29
44年目	H	81	0.1301	102.9			2.16	0.28
45年目	H	82	0.1251	102.9			2.16	0.27
46年目	H	83	0.1203	102.9			2.16	0.26
47年目	H	84	0.1157	102.9			2.16	0.25
48年目	H	85	0.1112	102.9			2.16	0.24
49年目	H	86	0.1069	102.9	-69.99	-7.48	2.16	0.23
合計					302.86	417.80	107.87	35.27
単純事業費計						372.85		107.87

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道2号 相生有年道路

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)	
				0.26	6.4	1.64	
-7年目	H 30	0.9615	102.9	23.74	22.82		
-6年目	H 31	0.9246	102.9	23.28	21.52		
-5年目	H 32	0.8890	102.9	23.97	21.31		
-4年目	H 33	0.8548	102.9	33.72	28.83		
-3年目	H 34	0.8219	102.9	27.91	22.94		
-2年目	H 35	0.7903	102.9	22.38	17.69		
-1年目	H 36	0.7599	102.9	21.81	16.58		
供用開始年次	H 37	0.7307	102.9			1.52	1.11
1年目	H 38	0.7026	102.9			1.52	1.07
2年目	H 39	0.6756	102.9			1.52	1.03
3年目	H 40	0.6496	102.9			1.52	0.99
4年目	H 41	0.6246	102.9			1.52	0.95
5年目	H 42	0.6006	102.9			1.52	0.91
6年目	H 43	0.5775	102.9			1.52	0.88
7年目	H 44	0.5553	102.9			1.52	0.84
8年目	H 45	0.5339	102.9			1.52	0.81
9年目	H 46	0.5134	102.9			1.52	0.78
10年目	H 47	0.4936	102.9			1.52	0.75
11年目	H 48	0.4746	102.9			1.52	0.72
12年目	H 49	0.4564	102.9			1.52	0.69
13年目	H 50	0.4388	102.9			1.52	0.67
14年目	H 51	0.4220	102.9			1.52	0.64
15年目	H 52	0.4057	102.9			1.52	0.62
16年目	H 53	0.3901	102.9			1.52	0.59
17年目	H 54	0.3751	102.9			1.52	0.57
18年目	H 55	0.3607	102.9			1.52	0.55
19年目	H 56	0.3468	102.9			1.52	0.53
20年目	H 57	0.3335	102.9			1.52	0.51
21年目	H 58	0.3207	102.9			1.52	0.49
22年目	H 59	0.3083	102.9			1.52	0.47
23年目	H 60	0.2965	102.9			1.52	0.45
24年目	H 61	0.2851	102.9			1.52	0.43
25年目	H 62	0.2741	102.9			1.52	0.42
26年目	H 63	0.2636	102.9			1.52	0.40
27年目	H 64	0.2534	102.9			1.52	0.38
28年目	H 65	0.2437	102.9			1.52	0.37
29年目	H 66	0.2343	102.9			1.52	0.36
30年目	H 67	0.2253	102.9			1.52	0.34
31年目	H 68	0.2166	102.9			1.52	0.33
32年目	H 69	0.2083	102.9			1.52	0.32
33年目	H 70	0.2003	102.9			1.52	0.30
34年目	H 71	0.1926	102.9			1.52	0.29
35年目	H 72	0.1852	102.9			1.52	0.28
36年目	H 73	0.1780	102.9			1.52	0.27
37年目	H 74	0.1712	102.9			1.52	0.26
38年目	H 75	0.1646	102.9			1.52	0.25
39年目	H 76	0.1583	102.9			1.52	0.24
40年目	H 77	0.1522	102.9			1.52	0.23
41年目	H 78	0.1463	102.9			1.52	0.22
42年目	H 79	0.1407	102.9			1.52	0.21
43年目	H 80	0.1353	102.9			1.52	0.21
44年目	H 81	0.1301	102.9			1.52	0.20
45年目	H 82	0.1251	102.9			1.52	0.19
46年目	H 83	0.1203	102.9			1.52	0.18
47年目	H 84	0.1157	102.9			1.52	0.18
48年目	H 85	0.1112	102.9			1.52	0.17
49年目	H 86	0.1069	102.9	-15.42	-1.65	1.52	0.16
合計				161.39	150.04	75.93	24.81
単純事業費計				176.81		75.93	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
国道2号	相生有年道路	4	8.6km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				23,217	
	改良費				6,023	
		土工	m ³	614,231	1,833	切土(98,087m ³)、盛土(516,144m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	158,400	2,123	
		法面工	m ²	8,863	74	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,432	
		函渠工	m	1,351	561	
	橋梁費				4,545	
		100m以上	m	188	2,461	連続高架橋1橋
		100m未満	m	187	2,084	PC橋3橋、鋼橋1橋
	JR横断費		式	1	6,648	
	舗装費				1,350	
		車道舗装	m ²	146,771	1,249	
		歩道舗装	m ²	41,371	101	
	付帯施設費				4,168	
		交通管理施設工	式	1	322	標識工、防護柵、道路照明等
		遮音壁	m	14,215	2,110	
		付帯工事工	式	1	1,736	河川等の機能補償
	埋蔵文化財発掘調査費		式	1	482	
②	用地及補償費				9,689	
	用地費		m ²	171,619	6,999	
		宅地	m ²	84,390	4,220	
		田畑	m ²	87,229	2,780	
		山林・原野	m ²			
	補償費		式	1	2,690	
③	間接経費		式	1	6,496	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				39,400	

全事業 / 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	相生有年道路	4	8.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	8.6	3,550	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	8,100	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			11,650	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
国道2号	相生有年道路	4	6.4km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				16,086	
	改良費				2,058	
		土工	m ³	301,882	946	切土(34,821m ³)、盛土(267,061m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	23,876	320	
		法面工	m ²	7,097	20	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	604	
		函渠工	m	504	168	
	橋梁費				4,545	
		100m以上	m	188	2,461	連続高架橋1橋
		100m未満	m	187	2,084	PC橋3橋、鋼橋1橋
	JR横断費		式	1	6,648	
	舗装費				566	
		車道舗装	m ²	61,954	527	
		歩道舗装	m ²	16,007	39	
	付帯施設費				2,094	
		交通管理施設工	式	1	145	標識工、防護柵、道路照明等
		遮音壁	m	7,233	1,220	
		付帯工事工	式	1	729	河川等の機能補償
	埋蔵文化財発掘調査費		式	1	175	
②	用地及補償費				1,966	
	用地費		m ²	38,986	1,542	
		宅地	m ²	13,556	732	
		田畑	m ²	25,430	810	
		山林・原野	m ²			
	補償費		式	1	424	
③	間接経費		式	1	920	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				18,972	

全事業 残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道2号	相生有年道路	4	6.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.4	2,600	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	5,600	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			8,200	

【単価等について】

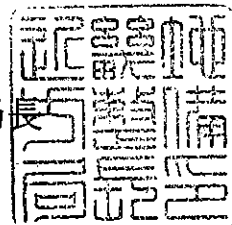
○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。



国近整企画127号
平成29年11月2日

兵庫県知事 殿

近畿地方整備局長



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針
(原案)の作成に係る意見照会について(依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対する御理解、御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成29年11月30日(木)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成29年11月21日(火)までに、別紙について貴職の御意見を承りたく依頼いたします。

※御意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
淀川水系直轄河川改修事業	事業継続	
円山川直轄河川改修事業	事業継続	
淀川総合水系環境整備事業	事業継続	

※貴職の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

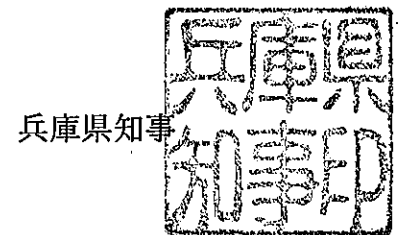
【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道2号相生有年道路	事業継続	

※貴職の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

土 第 1527 号
平成 29 年 11 月 21 日

近畿地方整備局長 様



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成
に係る意見照会について（回答）

平成 29 年 11 月 2 日付け国近整企画 127 号で照会のありました標記の件につきまして、別紙のとおり回答します。

【一般国道2号相生有年道路】

兵庫県知事の意見

一般国道2号相生有年道路は、西播磨地域における物流交通の大動脈であるとともに、沿道住民の日常生活や災害時の緊急輸送を支えるなど、重要な役割を担っている。

当該区間は、2車線にもかかわらず交通量が約25,000台/日で交通容量を大幅に超えており、朝・夕を中心として慢性的な渋滞が発生していること、幅員が狭く、歩道未設置区間があり、自動車、自転車及び歩行者の安全な通行が阻害されていること、また、沿道騒音が環境基準を超過していることが課題となっている。

このことから、安全で円滑な交通確保と環境改善を図るため、引き続きコスト縮減に配慮し、事業推進に取り組んでいただきたい。

なお、JR有年駅周辺では、赤穂市が本道路のバイパス区間を含めた有年土地区画整理事業を進めており、区画整理事業の進捗と整合を図りつつ、一層の事業推進をお願いする。