



No. 7-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成23年度第3回

一般国道2号
あい おい う ね
相生有年道路

【再評価】

平成23年10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)

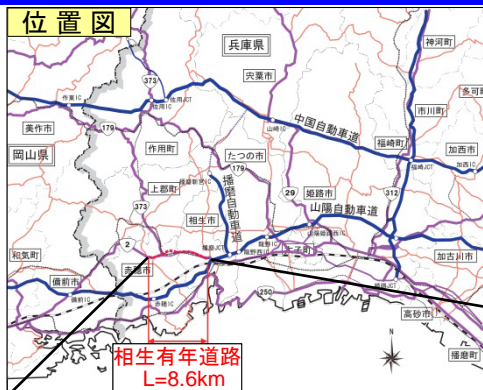
1. 事業の概要

事業の目的

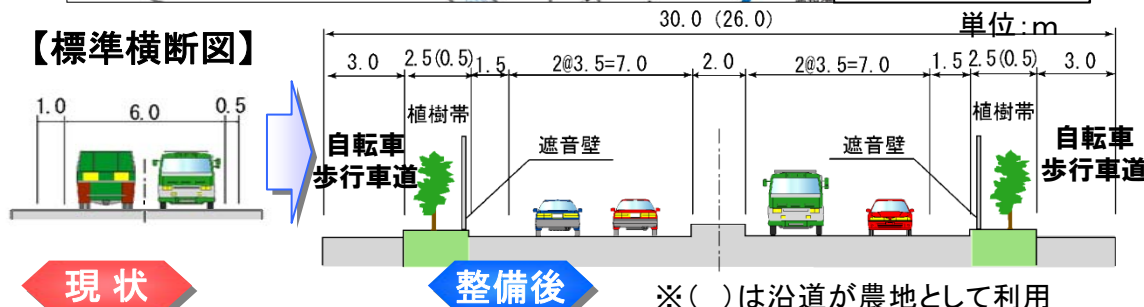
- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 沿道騒音の改善
- 災害対策

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	L=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	W=30m(26m)
計画交通量	27,800台/日
全体事業費	324億円
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
供用延長	L=0.4km
事業進捗率	約39%(平成23年3月末現在)
用地取得率	約71%(面積ベース、同上)



【標準横断面図】



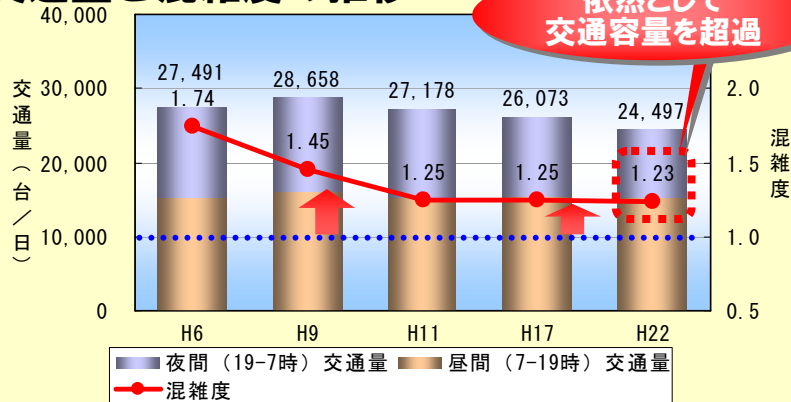
※()は沿道が農地として利用されている区間における幅員

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(交通量等の変化)

- 一般国道2号は東西交通の要であり、物流の大動脈として重要な役割を果たしています。
- 交通量はやや減少傾向にあるものの、依然として交通容量を大幅に超過しています。
- 昼夜率が1.62であり、昼間だけでなく夜間の交通量も多い路線となっています。
- さらに昼夜ともに、大型車の割合がきわめて大きい交通環境となっています。
- 道路1km当りの死傷事故件数は、兵庫県内幹線道路の平均に対して約2倍となっています。

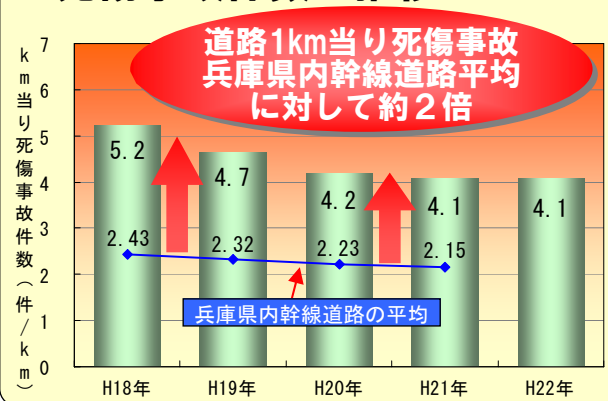
交通量と混雑度の推移



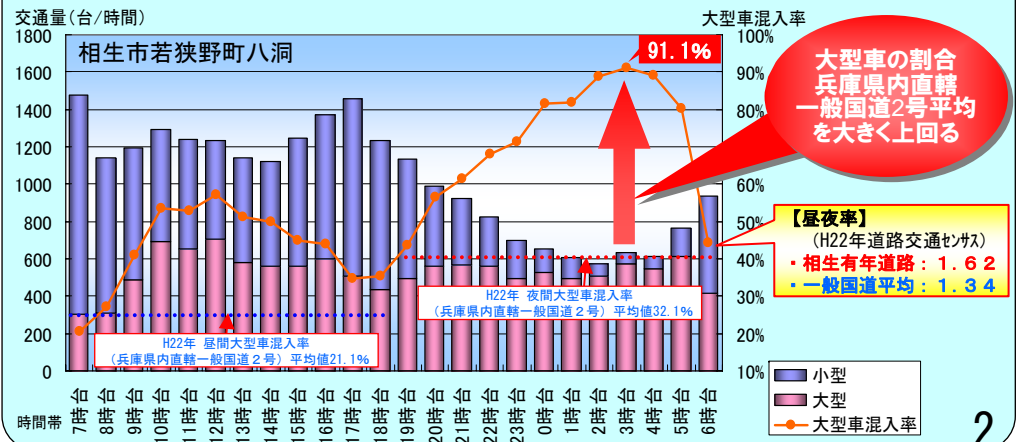
昼夜の区別なく多い大型交通量



死傷事故件数の推移



出典)
 ・H6～H22年交通量等：
 道路交通センサス
 ・死傷事故件数：
 事故統合データH18-H22
 ・兵庫県内幹線道路の平均事故
 件数：
 ITARDAセンサス区間別データ
 分析結果



2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

- 朝・夕の通勤時間帯に若狭野交差点や有年原交差点付近で交通混雑が発生しています。
- 現況2車線から4車線への道路整備により、交通混雑の緩和が期待されます。

現状の混雑状況



朝・夕の通勤時間帯には激しい交通混雑

通勤時間帯以外も終日旅行速度が低下



姫路河川国道事務所調べ
民間プローブデータによる平均旅行速度
平日昼間12時間平均における路線両方向のうち速度の遅い片側方向を表示
平成23年4月(1ヶ月間)の平均

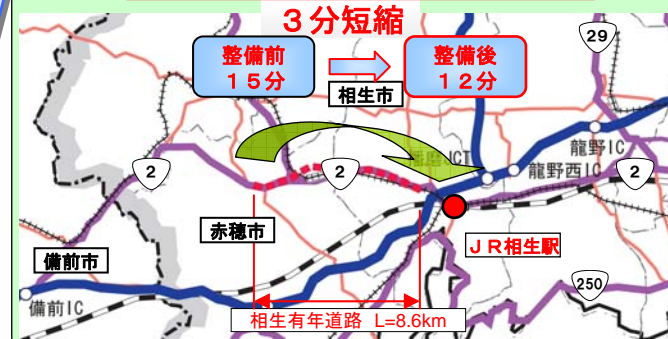
整備効果



若狭野交差点付近の整備イメージ

新幹線「相生駅」までの所要時間が3分短縮

赤穂市東有年～JR相生駅への所要時間が短縮



注) 所要時間はH22年道路交通センサスによる混雑時旅行速度により算出

2. 事業の必要性に関する視点

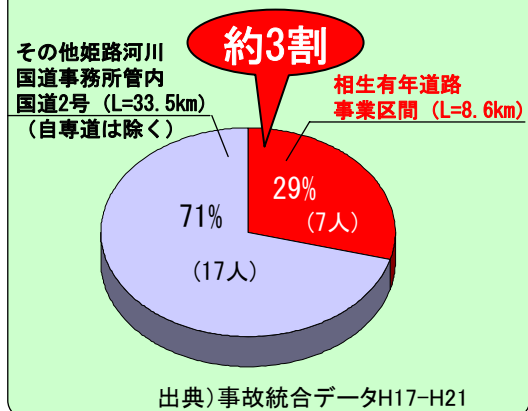
2) 事業の整備効果(交通安全の確保)

- 現道の大半が歩道未整備であり、歩行者・自転車への安全確保が課題となっています。
- 大型車による悲惨な事故をはじめ、過去5年間で事故により7名の死者が発生しています。これは、姫路河川国道事務所管内一般国道2号の約3割を占めています。
- 相生有年道路の整備により、交通混雑に起因する追突事故や中央分離帯がないことによる正面衝突事故の防止、歩行者・自転車の安全性向上が期待されます。

● 歩道未設置区間で歩行者・自転車が危険



● 5年間の死者数



● 大型トラックが関係する事故が多発

事故の約6割トラックが関係

死傷事故件数	貨物車 58.6% (112件)	その他 41.4% (79件)
死者数	貨物車 60.0% (3人)	その他 40.0% (2人)

トラックによる悲惨な事故が多発

中央線越え衝突 相生で2人死亡

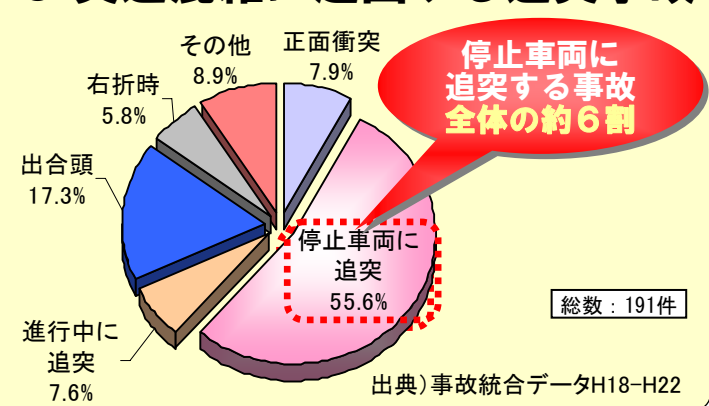
21日午前4時35分頃、相生市若狭野町若狭野の国道2号で、岡山県瀬戸内市の運送会社「中国物流サービス」の3トントラック(井上猛運輸手(45))が中央線を越え、対向の愛知県あま市木田、アルバイト従業員野田隆さん(55)運転の2トントラックと正面衝突した。井上運輸手と野田さんは相生市内の病院に搬送されたが、いずれも約1時間後に死亡した。

軽乗用車が衝突 運転の55歳死亡

赤穂の国道2号、赤穂市有年交差点の国道2号で、東進していた相生市坂、無職塚本敏也さん(55)運転の軽乗用車が中央線から飛び出し、対向してきた広島市内の男性会社員(35)運転の乗用車と正面衝突した。塚本さんは赤穂市内の病院で死亡した。

出典) 神戸新聞 H23.3.11

● 交通混雑に起因する追突事故

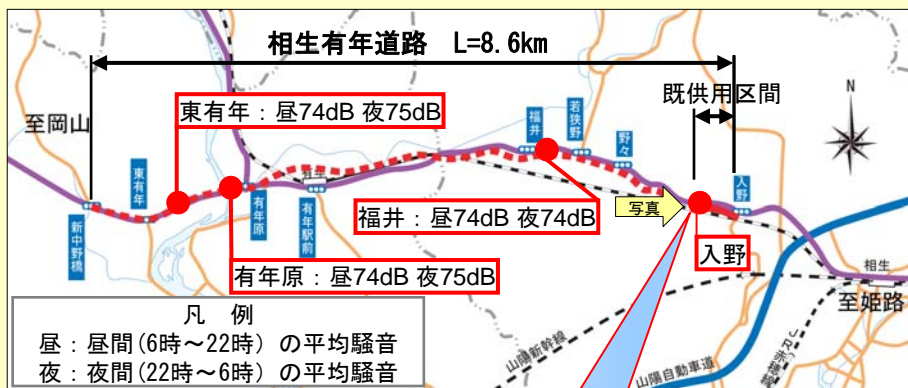


2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の整備効果(沿道騒音の改善)

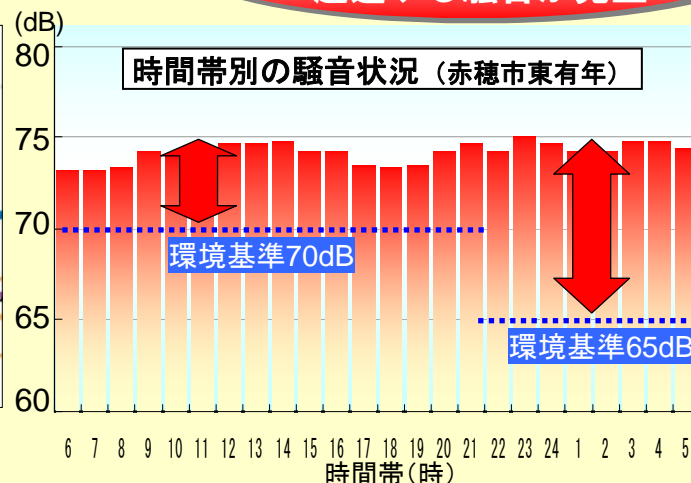
- 未整備区間において、昼夜問わず環境基準を大幅に超過する騒音が発生しています。
- 道路の整備により、既供用区間では環境基準を満足し、騒音の数値が改善されました。

未整備区間は
騒音の環境基準を大きく超過



出典)H20年度姫路河川国道事務所調査結果

24時間、環境基準を大幅に
超過する騒音が発生



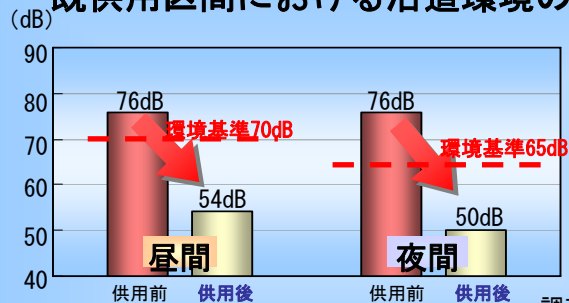
環境基準
(幹線交通を担う道路に近接する空間)

昼間：70dB
夜間：65dB

出典)環境基本法

※H20調査結果で最大値となった東有年地点の24時間データ

既供用区間における沿道環境の改善状況



調査地点：相生市若狭野町入野

出典)H20～H23年姫路河川国道事務所調査結果

【調査日】・供用前：H20.11.18～11.19 ・供用後：H23.7.5～7.6

既供用区間の供用前後写真

供用前(H15年)



供用後(H23年7月12日)



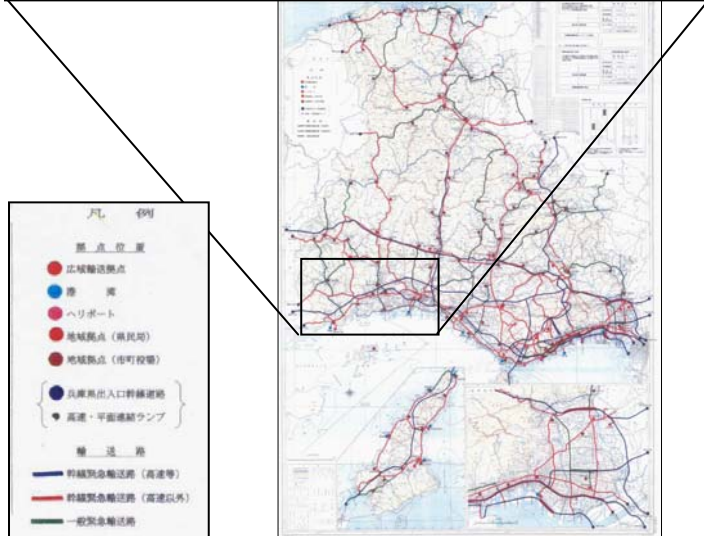
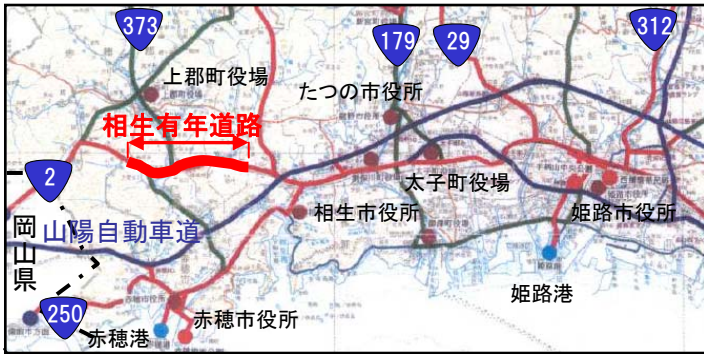
相生市若狭野町入野交差点付近

2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の整備効果(災害対策)

■大規模災害時の緊急輸送路

- 相生有年道路(一般国道2号)は、緊急輸送路ネットワーク(兵庫県)の幹線緊急輸送路として指定されており、地域防災計上、被災地等に物資輸送するための路線となっています。
- 現状でも交通容量を超過しており、災害時は更なる交通需要の増加が見込まれるため早期の整備が必要です。



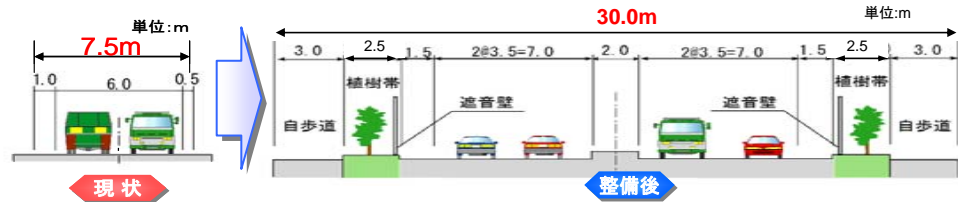
出典:兵庫県地域防災計画 資料編

■市街地の延焼防止

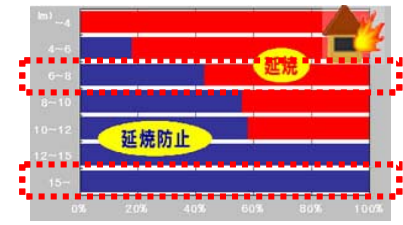
- 広幅員を有する相生有年道路は、土地区画整理事業等今後住居等が整備される区域で整備されるため、隣接する住居の災害時の防災空間(延焼防止機能等)としての機能を有しています。



【標準横断面図】



兵庫県南部地震の被災直後
(兵庫県神戸市兵庫区松本地区)



道路の幅員と延焼防止の関係
(神戸市長田区の事例)

兵庫県南部地震直後に発生した火災により、市街地で約7,000棟が全半焼する等、甚大な被害が発生。このとき、幅員12m以上の道路が火災の延焼防止に効果を発揮。

出典:国土交通省道路局「道路防災に関する様々な取り組み」6

2. 事業の必要性等に関する視点

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ついて推計し算出。

■ 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)
	512億円	49億円	11億円	572億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	291億円		25億円	316億円	

■ 算出条件等

基準年 : 平成23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

■ 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)
	492億円	48億円	9.4億円	549億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	142億円		24億円	166億円	

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 : 324億円
 維持管理費 : 24百万円/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

2. 事業の必要性等に関する視点

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13年2月)
- ◆ 兵庫県地域防災計画(平成19年度修正)
- ◆ 第5次相生市総合計画(平成23年3月)
- ◆ 赤穂市総合計画(平成23年3月)

■ これまでの経緯

◆ 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

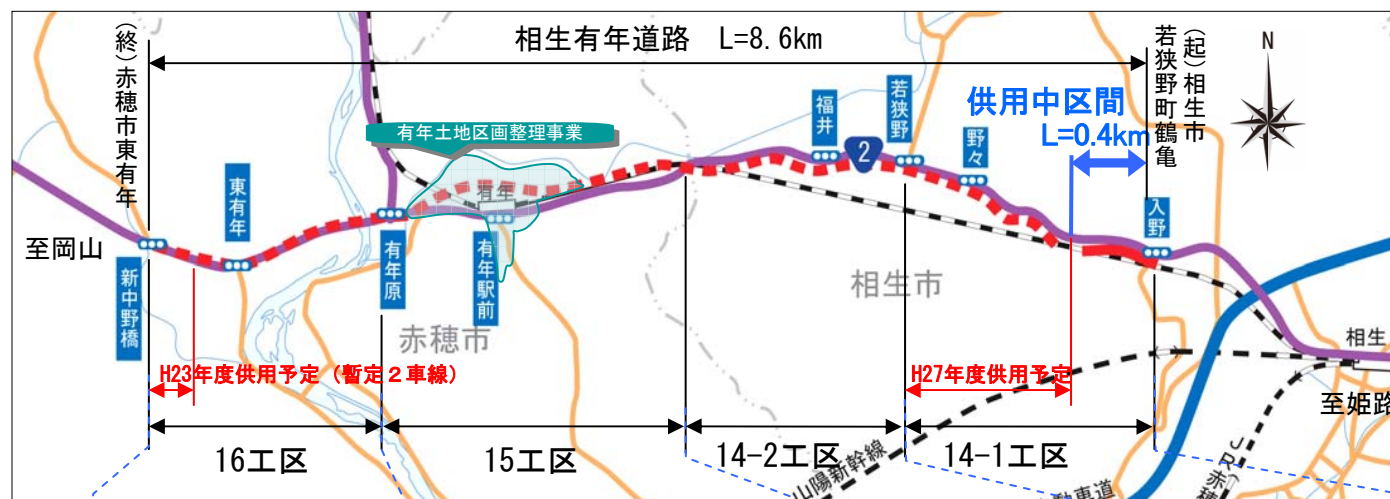
- ・ 構成メンバー 相生市長、赤穂市長、たつの市長、姫路市長、上郡町長、太子町長、姫路市議会議長、たつの市議会議長、相生市議会議長、赤穂市議会議長、太子町議会議長、上郡町議会議長

(最近の動向)

- ・ 平成23年の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

3. 事業進捗の見込みの視点

- 相生有年道路は、起点側約400mを平成21年4月1日より供用しています。
- 引き続き事業を推進し、H23年度に新中野橋交差点(L=0.3km暫定2車線)、H27年度に若狭野町上松～八洞(L=1.8km)の供用を目指します。



区 間	16工区 (L=2.1km)	15工区 (L=2.8km)	14-2工区 (L=1.5km)	14-1工区 (L=2.2km)
測量・設計等	JR交差部設計			
用 地	用地取得71%			
工 事	改良工事等推進中			

※用地取得率は、平成23年3月末の面積ベース

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

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、沿道環境の改善、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、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。



これまでに建設発生土の有効利用を行うなどコスト縮減に努めてきましたが、今後更に、新技術・新工法を活用するとともに、橋梁部支承形式の見直しによるコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

■ 建設発生土の有効利用によるコスト縮減

凡例: ● 建設発生土仮置き場所

建設発生土仮置き状況 (赤穂市有年牟礼)

他工事の建設発生土を受け入れ、盛土区間で有効活用

平成23年7月12日撮影

■ 橋梁部支承形式の見直しによるコスト縮減

例：矢野川橋（3径間連結プレテンT桁橋）

当初（一般的な免震支承）

見直し（2脚固定）

橋脚断面大きくなるが高価な免震支承の採用を回避

5. 関係自治体の意見

■兵庫県知事

平成23年10月11日 土第1356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車線にも関わらず1日に約25,000台の交通量があり、交通容量を大幅に超えていること、また、大型車混入率も56%と極めて高いことから、朝・夕を中心として慢性的な渋滞が発生し、沿道騒音も環境基準を超過するなど、交通環境の改善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、現道拡幅、バイパス整備による4車線化事業の推進に、引き続き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いることから、区画整理事業の進捗とあわせて一層の推進をお願いする。

6. 対応方針(原案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・相生有年道路の事業区間においては、交通量は減少傾向にあるものの、未だに交通容量を大幅に超過し、交通渋滞や旅行速度の低下などの交通混雑が発生。相生有年道路事業により、バイパス整備及び現道拡幅を行うことで交通容量が増加し、交通混雑の緩和が期待。
- ・歩道未設置や交通混雑に起因する事故が全国平均を大幅に上回る規模で発生。相生有年道路事業により、交通混雑が緩和され、交通混雑に起因する事故減少が期待されるとともに、自転車歩行者道路が整備されることで、歩行者・自転車の安全性の向上が期待。
- ・現状においても、大型車混入率が極めて高く、昼夜率が1.62と夜間の交通量が高い状態であり、昼夜ともに環境基準を大幅に超える騒音が発生。相生有年道路事業により、遮音壁等が整備されることで、騒音の軽減が期待。
- ・大規模災害時の緊急輸送路、市街地の延焼防止等防災の効果が期待。
- ・費用便益比(B/C)は、事業全体で1.8、残事業で3.3。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・相生有年道路は、起点側約400mを平成21年4月1日より供用。
- ・引き続き事業を推進し、H23年度に新中野橋交差点(L=0.3km暫定2車線)、H27年度に若狭野町上松～八洞(L=1.8km)の供用を目指す。

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の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、早期の供用を目指すことが適切である。

事業継続



No. 7-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成23年度第3回

一般国道2号
あ い お い う ね
相生有年道路
【再評価】

平成23年10月
近畿地方整備局

【前回評価時との比較表】

【参考資料】

事業名：一般国道2号 相生有年道路（道路種別：一般国道）

平成23年度 第3回事業評価監視委員会

事業化年度：昭和60年度

	前回評価時	今回評価	(主な変更点)
	平成21年3月	平成23年10月	
再評価理由	事業採択後10年が経過した時点で継続中	再評価後3年間が経過	
事業諸元	延長:8.6km 幅員:26.0~30.0m 種級:第3種第1級 設計速度:80km/h 車線数:4車線	同左	・変更なし
全体事業費	324億円	同左	・変更無し
進捗状況	進捗率(事業費)約30% 用地取得率(面積)約50% 供用延長:0km	進捗率(事業費)約39% 用地取得率(面積)約71% 供用延長:0.4km(4/4 H21.4)	・進捗率(事業費)で約9%進捗 用地取得率(面積)で約21%進捗
進捗率(事業費)	約30%	約39%	・約9%進捗
費用対効果B/C	2.2 (残事業3.2)	1.8 (残事業3.3)	①将来交通量需要推計の見直し(事業化ネット)(H22) ②前回推計に用いたOD表(H17センサスベース) ③評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正(H23)等
備考	<ul style="list-style-type: none"> 相生有年道路は、起点側約400mを平成21年4月1日より供用しています。 引き続き事業を推進し、H23年度に新中野橋交差点(L=0.3km暫定2車線)、H27年度に若狭野町上松～八洞(L=1.8km)の供用を目指します。 		

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	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比（B/C）=1.8（経済的純現在価値（B-C）=256億円、経済的内部収益率（EIRR）=6.2%） 残事業：費用便益比（B/C）=3.3（経済的純現在価値（B-C）=383億円、経済的内部収益率（EIRR）=11%）

●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□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	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	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）：14864万人・時間/年 渋滞損失削減時間：111万人・時間/年（40355万人・時間/年⇒40244万人・時間/年） 区間b（当該区間/並行区間）について：現道（国道2号） 一般国道250号 姫路上郡線 岡山赤穂線 並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：126万人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：3割削減
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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/日以上で踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	神姫バス
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	赤穂市～JR相生駅（所要時間：15分→12分）
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	赤穂市～神戸空港（所要時間：119分→116分）
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 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	赤穂市～姫路港（所要時間：54分→51分）
<input type="checkbox"/> 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が向上			
<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO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			

1. 活力	都市の再生	<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	有年土地区画整理事業の区域内の幹線道路に位置づけ
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が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網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha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	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
		<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	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を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"/> 現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"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	赤穂市～姫路市(所要時間：50分→47分)
	個性ある地域の形成	<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	相生ペーロン祭
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	姫路城(年間観光客入込数：156万人 H21年)
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である			
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<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/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての当該区間において、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	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
<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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する			
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	赤穂市東有年～兵庫県立姫路循環器病センター(所要時間：52分→49分)	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億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	
		<input type="checkbox"/> 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学童、園児が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、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	兵庫県地域防災計画(幹線緊急輸送路)
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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）	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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における通行規制等が解消される	架替の必要のある老朽橋梁(国道2号 有年橋)
<input type="checkbox"/> 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			
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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	CO2排出削減量:12025t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等):現道(国道2号) 一般国道250号 姫路上郡線 岡山赤穂線 排出削減量:149t/年、排出削減率:4割削減 (バイパス事業の場合)バイパス等についてNOx排出増加量:52t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等):現道(国道2号) 一般国道250号 姫路上郡線 岡山赤穂線 排出削減量:14t/年、排出削減率:4割削減 (バイパス事業の場合)バイパス等についてSPM排出増加量:5t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	国道2号 ((相生市若狭野入野:80dB、若狭野町福井字太田:79dB、赤穂市東有年:78dB 有年原東西川:77dB)→改善の見込)
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	21世紀兵庫長期ビジョン: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、第5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:広域交通軸で広域幹線道路網の整備として位置づけ
	その他	<input type="checkbox"/> 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見込まれる	

(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
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
27,800	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23年度		
単純合計	309億円	98億円	407億円
うち残事業分	183億円	94億円	277億円
基準年における 現在価値 (C)	291億円	25億円	316億円
うち残事業分	142億円	24億円	166億円

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23年度			
供用年	平成37年度			
単年便益 (初年便益)	41億円	3.8億円	1.0億円	45億円
基準年における 現在価値 (B)	512億円	49億円	11億円	572億円
うち残事業分	492億円	48億円	9.4億円	549億円

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）	1.8
経済的純現在価値（事業全体）	256億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.2%
費用便益比（残事業）	3.3
経済的純現在価値（残事業）	383億円
経済的内部収益率（残事業）	11.0%

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	27,800台/日	±10%	3.0~3.6
事業費	183億円	±10%	3.1~3.6
事業期間	13年	±20%	3.1~3.5

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]	0	23,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	13	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	59.91	
②主な周辺道路 ^{※4}	現道（国道2号） (2.8km)	交通量	[台/日]	18,800	800
		走行時間	[分]	7	4
		走行時間費用	[億円/年]	25.36	0.53
	一般国道250号 (11.8km)	交通量	[台/日]	20,400	19,600
		走行時間	[分]	31	30
		走行時間費用	[億円/年]	113.70	103.05
	姫路上郡線 (8.1km)	交通量	[台/日]	9,200	6,800
		走行時間	[分]	16	15
		走行時間費用	[億円/年]	28.85	18.46
	岡山赤穂線 (5.7km)	交通量	[台/日]	7,800	3,000
		走行時間	[分]	12	10
		走行時間費用	[億円/年]	18.48	5.22
	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 (6,854.6km)	走行時間費用	[億円/年]	24,324.41	24,281.92	

			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：6,891.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,510.79	24,469.09	41.70

- ※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 (8.2km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	23,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	12	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	56.25	
②主な周辺道路 ^{※4}	現道（国道2号） (2.8km)	交通量	[台/日]	19,000	800
		走行時間	[分]	7	4
		走行時間費用	[億円/年]	25.71	0.53
	一般国道250号 (11.8km)	交通量	[台/日]	20,400	19,600
		走行時間	[分]	31	30
		走行時間費用	[億円/年]	113.47	103.05
	姫路上郡線 (8.1km)	交通量	[台/日]	9,100	6,800
		走行時間	[分]	16	15
		走行時間費用	[億円/年]	28.60	18.46
	岡山赤穂線 (5.7km)	交通量	[台/日]	7,800	3,000
		走行時間	[分]	12	10
		走行時間費用	[億円/年]	18.46	5.22
	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 (6,855.0km)	走行時間費用	[億円/年]	24,322.93	24,285.58	

			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：6,891.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	24,509.17	24,469.09	40.08

- ※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23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 の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) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
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 山間部海岸部で併行道路が少ない 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	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"/>

交通流推計

(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				

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: 国道2号 相生有年道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.24	8.6	2.06

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	現在価値	単純単価	現在価値
-40年目	S 60	2.7725	93.0	0.10	0.27		
-39年目	S 61	2.6658	94.6	0.06	0.15		
-38年目	S 62	2.5633	94.4	0.50	1.22		
-37年目	S 63	2.4647	94.9	0.50	1.17		
-36年目	H 1	2.3699	97.4	0.58	1.28		
-35年目	H 2	2.2788	99.6	0.49	1.00		
-34年目	H 3	2.1911	102.0	0.39	0.75		
-33年目	H 4	2.1068	103.4	0.78	1.42		
-32年目	H 5	2.0258	103.7	0.29	0.51		
-31年目	H 6	1.9479	103.6	0.39	0.66		
-30年目	H 7	1.8730	103.0	0.29	0.48		
-29年目	H 8	1.8009	102.4	0.28	0.45		
-28年目	H 9	1.7317	103.4	0.48	0.72		
-27年目	H 10	1.6651	102.8	3.68	5.36		
-26年目	H 11	1.6010	101.3	1.30	1.84		
-25年目	H 12	1.5395	99.7	2.86	3.97		
-24年目	H 13	1.4802	98.4	2.78	3.76		
-23年目	H 14	1.4233	96.6	9.03	11.97		
-22年目	H 15	1.3686	95.4	9.58	12.37		
-21年目	H 16	1.3159	94.4	12.71	15.95		
-20年目	H 17	1.2653	93.2	10.08	12.31		
-19年目	H 18	1.2167	92.5	21.38	25.31		
-18年目	H 19	1.1699	91.7	15.66	17.98		
-17年目	H 20	1.1249	91.2	16.20	17.98		
-16年目	H 21	1.0816	90.0	4.25	4.59		
-15年目	H 22	1.0400	90.0	6.38	6.64		
-14年目	H 23	1.0000	90.0	4.62	4.62		
-13年目	H 24	0.9615	90.0	7.81	7.51		
-12年目	H 25	0.9246	90.0	12.81	11.84		
-11年目	H 26	0.8890	90.0	11.48	10.20		
-10年目	H 27	0.8548	90.0	11.29	9.65		
-9年目	H 28	0.8219	90.0	26.29	21.60		
-8年目	H 29	0.7903	90.0	25.89	20.46		
-7年目	H 30	0.7599	90.0	16.19	12.30		
-6年目	H 31	0.7307	90.0	21.68	15.84		
-5年目	H 32	0.7026	90.0	13.54	9.52		
-4年目	H 33	0.6756	90.0	6.48	4.38		
-3年目	H 34	0.6496	90.0	7.02	4.56		
-2年目	H 35	0.6246	90.0	11.41	7.13		
-1年目	H 36	0.6006	90.0	11.21	6.73		
供用開始年次	H 37	0.5775	90.0			1.97	1.14
1年目	H 38	0.5553	90.0			1.97	1.09
2年目	H 39	0.5339	90.0			1.97	1.05
3年目	H 40	0.5134	90.0			1.97	1.01
4年目	H 41	0.4936	90.0			1.97	0.97
5年目	H 42	0.4746	90.0			1.97	0.93
6年目	H 43	0.4564	90.0			1.97	0.90
7年目	H 44	0.4388	90.0			1.97	0.86
8年目	H 45	0.4220	90.0			1.97	0.83
9年目	H 46	0.4057	90.0			1.97	0.80
10年目	H 47	0.3901	90.0			1.97	0.77
11年目	H 48	0.3751	90.0			1.97	0.74
12年目	H 49	0.3607	90.0			1.97	0.71
13年目	H 50	0.3468	90.0			1.97	0.68
14年目	H 51	0.3335	90.0			1.97	0.66
15年目	H 52	0.3207	90.0			1.97	0.63
16年目	H 53	0.3083	90.0			1.97	0.61
17年目	H 54	0.2965	90.0			1.97	0.58
18年目	H 55	0.2851	90.0			1.97	0.56

19年目	H	56	0.2741	90.0			1.97	0.54
20年目	H	57	0.2636	90.0			1.97	0.52
21年目	H	58	0.2534	90.0			1.97	0.50
22年目	H	59	0.2437	90.0			1.97	0.48
23年目	H	60	0.2343	90.0			1.97	0.46
24年目	H	61	0.2253	90.0			1.97	0.44
25年目	H	62	0.2166	90.0			1.97	0.43
26年目	H	63	0.2083	90.0			1.97	0.41
27年目	H	64	0.2003	90.0			1.97	0.39
28年目	H	65	0.1926	90.0			1.97	0.38
29年目	H	66	0.1852	90.0			1.97	0.36
30年目	H	67	0.1780	90.0			1.97	0.35
31年目	H	68	0.1712	90.0			1.97	0.34
32年目	H	69	0.1646	90.0			1.97	0.32
33年目	H	70	0.1583	90.0			1.97	0.31
34年目	H	71	0.1522	90.0			1.97	0.30
35年目	H	72	0.1463	90.0			1.97	0.29
36年目	H	73	0.1407	90.0			1.97	0.28
37年目	H	74	0.1353	90.0			1.97	0.27
38年目	H	75	0.1301	90.0			1.97	0.26
39年目	H	76	0.1251	90.0			1.97	0.25
40年目	H	77	0.1203	90.0			1.97	0.24
41年目	H	78	0.1157	90.0			1.97	0.23
42年目	H	79	0.1112	90.0			1.97	0.22
43年目	H	80	0.1069	90.0			1.97	0.21
44年目	H	81	0.1028	90.0			1.97	0.20
45年目	H	82	0.0989	90.0			1.97	0.19
46年目	H	83	0.0951	90.0			1.97	0.19
47年目	H	84	0.0914	90.0			1.97	0.18
48年目	H	85	0.0879	90.0			1.97	0.17
49年目	H	86	0.0845	90.0	-69.99	-5.91	1.97	0.17
合計					238.70	290.54	98.29	25.40
単純事業費計						308.69		98.29

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)

箇所名: 国道2号 相生有年道路

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.24		8.2	1.97
-13年目	H 24	0.9615	90.0	7.81	7.51		
-12年目	H 25	0.9246	90.0	12.81	11.84		
-11年目	H 26	0.8890	90.0	11.48	10.20		
-10年目	H 27	0.8548	90.0	11.29	9.65		
-9年目	H 28	0.8219	90.0	26.29	21.60		
-8年目	H 29	0.7903	90.0	25.89	20.46		
-7年目	H 30	0.7599	90.0	16.19	12.30		
-6年目	H 31	0.7307	90.0	21.68	15.84		
-5年目	H 32	0.7026	90.0	13.54	9.52		
-4年目	H 33	0.6756	90.0	6.48	4.38		
-3年目	H 34	0.6496	90.0	7.02	4.56		
-2年目	H 35	0.6246	90.0	11.41	7.13		
-1年目	H 36	0.6006	90.0	11.21	6.73		
供用開始年次	H 37	0.5775	90.0			1.87	1.08
1年目	H 38	0.5553	90.0			1.87	1.04
2年目	H 39	0.5339	90.0			1.87	1.00
3年目	H 40	0.5134	90.0			1.87	0.96
4年目	H 41	0.4936	90.0			1.87	0.93
5年目	H 42	0.4746	90.0			1.87	0.89
6年目	H 43	0.4564	90.0			1.87	0.86
7年目	H 44	0.4388	90.0			1.87	0.82
8年目	H 45	0.4220	90.0			1.87	0.79
9年目	H 46	0.4057	90.0			1.87	0.76
10年目	H 47	0.3901	90.0			1.87	0.73
11年目	H 48	0.3751	90.0			1.87	0.70
12年目	H 49	0.3607	90.0			1.87	0.68
13年目	H 50	0.3468	90.0			1.87	0.65
14年目	H 51	0.3335	90.0			1.87	0.63
15年目	H 52	0.3207	90.0			1.87	0.60
16年目	H 53	0.3083	90.0			1.87	0.58
17年目	H 54	0.2965	90.0			1.87	0.56
18年目	H 55	0.2851	90.0			1.87	0.53
19年目	H 56	0.2741	90.0			1.87	0.51
20年目	H 57	0.2636	90.0			1.87	0.49
21年目	H 58	0.2534	90.0			1.87	0.47
22年目	H 59	0.2437	90.0			1.87	0.46
23年目	H 60	0.2343	90.0			1.87	0.44
24年目	H 61	0.2253	90.0			1.87	0.42
25年目	H 62	0.2166	90.0			1.87	0.41
26年目	H 63	0.2083	90.0			1.87	0.39
27年目	H 64	0.2003	90.0			1.87	0.38
28年目	H 65	0.1926	90.0			1.87	0.36
29年目	H 66	0.1852	90.0			1.87	0.35
30年目	H 67	0.1780	90.0			1.87	0.33
31年目	H 68	0.1712	90.0			1.87	0.32
32年目	H 69	0.1646	90.0			1.87	0.31
33年目	H 70	0.1583	90.0			1.87	0.30
34年目	H 71	0.1522	90.0			1.87	0.29
35年目	H 72	0.1463	90.0			1.87	0.27
36年目	H 73	0.1407	90.0			1.87	0.26
37年目	H 74	0.1353	90.0			1.87	0.25
38年目	H 75	0.1301	90.0			1.87	0.24
39年目	H 76	0.1251	90.0			1.87	0.23
40年目	H 77	0.1203	90.0			1.87	0.23
41年目	H 78	0.1157	90.0			1.87	0.22
42年目	H 79	0.1112	90.0			1.87	0.21
43年目	H 80	0.1069	90.0			1.87	0.20
44年目	H 81	0.1028	90.0			1.87	0.19
45年目	H 82	0.0989	90.0			1.87	0.19
46年目	H 83	0.0951	90.0			1.87	0.18
47年目	H 84	0.0914	90.0			1.87	0.17
48年目	H 85	0.0879	90.0			1.87	0.16
49年目	H 86	0.0845	90.0	0.00	0.00	1.87	0.16
合計				183.08	141.72	93.71	24.18
単純事業費計				183.08		93.71	

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。)

便益の現在価値算定表（残事業）

箇所名： 国道2号 相生有年道路

年次	年度 (基準年) H 23	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿臨海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間便益 (億円)					走行経費便益 (億円)					事故減少便益 (億円)		合計 (億円)	
		乗用車種	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車種	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 37	0.99815	0.99272	1.01184	0.99953	0.5775	90.0	13.46	4.31	21.33	39.10	22.28	0.72	0.25	2.70	3.67	2.09	0.81	0.46	43.58	24.83
1年目	H 38	0.99815	0.99266	1.01170	0.99953	0.5553	90.0	13.43	4.28	21.58	39.29	21.53	0.72	0.25	2.73	3.70	2.03	0.81	0.44	43.80	24.00
2年目	H 39	0.99814	0.99261	1.01156	0.99953	0.5339	90.0	13.41	4.25	21.83	39.49	20.81	0.72	0.25	2.77	3.73	1.97	0.81	0.42	44.02	23.20
3年目	H 40	0.99814	0.99255	1.01143	0.99953	0.5134	90.0	13.38	4.22	22.09	39.68	20.11	0.71	0.25	2.80	3.76	1.90	0.81	0.41	44.25	22.42
4年目	H 41	0.99814	0.99250	1.01130	0.99953	0.4936	90.0	13.36	4.19	22.34	39.88	19.43	0.71	0.25	2.83	3.79	1.85	0.81	0.39	44.47	21.66
5年目	H 42	0.99061	0.99308	1.00215	0.99307	0.4746	90.0	13.33	4.16	22.59	40.08	18.77	0.71	0.24	2.86	3.82	1.79	0.81	0.38	44.70	20.93
6年目	H 43	0.99052	0.99303	1.00215	0.99302	0.4564	90.0	13.21	4.13	22.64	39.97	18.00	0.71	0.24	2.87	3.81	1.72	0.80	0.36	44.59	20.08
7年目	H 44	0.99043	0.99298	1.00214	0.99298	0.4388	90.0	13.08	4.10	22.69	39.87	17.26	0.70	0.24	2.87	3.81	1.65	0.79	0.34	44.47	19.26
8年目	H 45	0.99034	0.99293	1.00214	0.99293	0.4220	90.0	12.96	4.07	22.74	39.76	16.56	0.69	0.24	2.88	3.81	1.59	0.79	0.33	44.36	18.47
9年目	H 46	0.99025	0.99288	1.00213	0.99288	0.4057	90.0	12.83	4.04	22.78	39.66	15.88	0.69	0.24	2.89	3.81	1.52	0.78	0.31	44.25	17.71
10年目	H 47	0.99015	0.99283	1.00213	0.99282	0.3901	90.0	12.71	4.01	22.83	39.55	15.23	0.68	0.23	2.89	3.81	1.47	0.78	0.30	44.13	16.99
11年目	H 48	0.99005	0.99278	1.00212	0.99277	0.3751	90.0	12.58	3.98	22.88	39.44	14.60	0.67	0.23	2.90	3.80	1.41	0.77	0.29	44.02	16.29
12年目	H 49	0.98995	0.99273	1.00212	0.99272	0.3607	90.0	12.46	3.95	22.93	39.34	14.00	0.67	0.23	2.90	3.80	1.35	0.77	0.27	43.91	15.63
13年目	H 50	0.98985	0.99267	1.00211	0.99267	0.3468	90.0	12.33	3.93	22.98	39.23	13.43	0.66	0.23	2.91	3.80	1.30	0.76	0.26	43.79	14.99
14年目	H 51	0.98975	0.99262	1.00211	0.99261	0.3335	90.0	12.20	3.90	23.03	39.13	12.88	0.65	0.23	2.92	3.80	1.25	0.76	0.25	43.68	14.38
15年目	H 52	0.98964	0.99256	1.00211	0.99256	0.3207	90.0	12.08	3.87	23.08	39.02	12.35	0.65	0.23	2.92	3.79	1.20	0.75	0.24	43.57	13.79
16年目	H 53	0.98953	0.99251	1.00210	0.99250	0.3083	90.0	11.95	3.84	23.12	38.92	11.84	0.64	0.22	2.93	3.79	1.15	0.74	0.23	43.45	13.22
17年目	H 54	0.98942	0.99245	1.00210	0.99245	0.2965	90.0	11.83	3.81	23.17	38.81	11.36	0.63	0.22	2.94	3.79	1.11	0.74	0.22	43.34	12.68
18年目	H 55	0.98931	0.99239	1.00209	0.99239	0.2851	90.0	11.70	3.78	23.22	38.71	10.89	0.62	0.22	2.94	3.79	1.07	0.73	0.21	43.23	12.16
19年目	H 56	0.98919	0.99234	1.00209	0.99233	0.2741	90.0	11.58	3.75	23.27	38.60	10.44	0.62	0.22	2.95	3.79	1.02	0.73	0.20	43.11	11.66
20年目	H 57	0.98908	0.99228	1.00208	0.99227	0.2636	90.0	11.45	3.72	23.32	38.50	10.01	0.61	0.22	2.95	3.78	0.98	0.72	0.19	43.00	11.19
21年目	H 58	0.98895	0.99222	1.00208	0.99221	0.2534	90.0	11.33	3.70	23.37	38.39	9.60	0.60	0.22	2.96	3.78	0.95	0.72	0.18	42.89	10.73
22年目	H 59	0.98883	0.99215	1.00208	0.99215	0.2437	90.0	11.20	3.67	23.42	38.29	9.21	0.60	0.21	2.97	3.78	0.91	0.71	0.17	42.78	10.29
23年目	H 60	0.98871	0.99209	1.00207	0.99209	0.2343	90.0	11.08	3.64	23.46	38.18	8.83	0.59	0.21	2.97	3.78	0.87	0.70	0.16	42.66	9.86
24年目	H 61	0.98858	0.99203	1.00207	0.99202	0.2253	90.0	10.95	3.61	23.51	38.08	8.47	0.58	0.21	2.98	3.77	0.84	0.70	0.16	42.55	9.46
25年目	H 62	0.98844	0.99197	1.00206	0.99196	0.2166	90.0	10.83	3.58	23.56	37.97	8.12	0.58	0.21	2.98	3.77	0.81	0.69	0.15	42.44	9.07
26年目	H 63	0.98831	0.99190	1.00206	0.99190	0.2083	90.0	10.70	3.55	23.61	37.87	7.78	0.57	0.21	2.99	3.77	0.78	0.69	0.14	42.32	8.70
27年目	H 64	0.98817	0.99183	1.00205	0.99183	0.2003	90.0	10.58	3.52	23.66	37.76	7.46	0.56	0.21	3.00	3.77	0.74	0.68	0.13	42.21	8.34
28年目	H 65	0.98803	0.99177	1.00205	0.99176	0.1926	90.0	10.45	3.49	23.71	37.65	7.16	0.56	0.20	3.00	3.77	0.72	0.68	0.13	42.10	8.00
29年目	H 66	0.98788	0.99170	1.00205	0.99169	0.1852	90.0	10.33	3.47	23.76	37.55	6.86	0.55	0.20	3.01	3.76	0.69	0.67	0.12	41.98	7.67
30年目	H 67	0.98774	0.99163	1.00204	0.99162	0.1780	90.0	10.20	3.44	23.80	37.44	6.58	0.54	0.20	3.02	3.76	0.66	0.67	0.12	41.87	7.36
31年目	H 68	0.98758	0.99156	1.00204	0.99155	0.1712	90.0	10.08	3.41	23.85	37.34	6.31	0.54	0.20	3.02	3.76	0.64	0.66	0.11	41.76	7.05
32年目	H 69	0.98743	0.99149	1.00203	0.99148	0.1646	90.0	9.95	3.38	23.90	37.23	6.05	0.53	0.20	3.03	3.76	0.61	0.65	0.11	41.65	6.76
33年目	H 70	0.98727	0.99141	1.00203	0.99141	0.1583	90.0	9.83	3.35	23.95	37.13	5.80	0.52	0.20	3.03	3.75	0.59	0.65	0.10	41.53	6.49
34年目	H 71	0.98710	0.99134	1.00203	0.99133	0.1522	90.0	9.70	3.32	24.00	37.02	5.56	0.52	0.19	3.04	3.75	0.56	0.64	0.10	41.42	6.22
35年目	H 72	0.98693	0.99126	1.00202	0.99126	0.1463	90.0	9.58	3.29	24.05	36.92	5.33	0.51	0.19	3.05	3.75	0.54	0.64	0.09	41.31	5.96
36年目	H 73	0.98676	0.99119	1.00202	0.99118	0.1407	90.0	9.45	3.26	24.10	36.81	5.11	0.50	0.19	3.05	3.75	0.52	0.63	0.09	41.19	5.72
37年目	H 74	0.98658	0.99111	1.00201	0.99110	0.1353	90.0	9.33	3.24	24.15	36.71	4.90	0.50	0.19	3.06	3.75	0.50	0.63	0.08	41.08	5.48
38年目	H 75	0.98640	0.99103	1.00201	0.99102	0.1301	90.0	9.20	3.21	24.19	36.60	4.70	0.49	0.19	3.06	3.74	0.48	0.62	0.08	40.97	5.26
39年目	H 76	0.98621	0.99095	1.00201	0.99094	0.1251	90.0	9.08	3.18	24.24	36.50	4.51	0.48	0.19	3.07	3.74	0.46	0.62	0.08	40.85	5.04
40年目	H 77	0.98602	0.99086	1.00200	0.99086	0.1203	90.0	8.95	3.15	24.29	36.39	4.32	0.48	0.18	3.08	3.74	0.44	0.61	0.07	40.74	4.84
41年目	H 78	0.98582	0.99078	1.00200	0.99077	0.1157	90.0	8.83	3.12	24.34	36.29	4.14	0.47	0.18	3.08	3.74	0.43	0.60	0.07	40.63	4.64
42年目	H 79	0.98562	0.99069	1.00199	0.99069	0.1112	90.0	8.70	3.09	24.39	36.18	3.97	0.46	0.18	3.09	3.73	0.41	0.60	0.07	40.51	4.45
43年目	H 80	0.98541	0.99061	1.00199	0.99060	0.1069	90.0	8.58	3.06	24.44	36.08	3.81	0.46	0.18	3.10	3.73	0.39	0.59	0.06	40.40	4.26
44年目	H 81	0.98519	0.99052	1.00199	0.99051	0.1028	90.0	8.45	3.03	24.49	35.97	3.65	0.45	0.18	3.10	3.73	0.38	0.59	0.06	40.29	4.09
45年目	H 82	0.98497	0.99043	1.00198	0.99042	0.0989	90.0	8.33	3.00	24.53	35.86	3.50	0.44	0.18	3.11	3.73	0.36	0.58	0.06	40.18	3.92
46年目	H 83	0.98474	0.99034	1.00198	0.99033	0.0951	90.0	8.20	2.98	24.58	35.76	3.36	0.44	0.17	3.11	3.73	0.35	0.58	0.05	40.06	3.76
47年目	H 84	0.98450	0.99024	1.00197	0.99023	0.0914	90.0	8.08	2.95	24.63	35.65	3.22	0.43	0.17	3.12	3.72	0.34	0.57	0.05	39.95	3.60
48年目	H 85	0.98426	0.99014	1.00197	0.99014	0.0879	90.0	7.													

(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				16,215	
	改良費				6,797	
		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			
		法面工	m ²	10,932	74	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,512	
		函渠工	m	1,351	3,378	
	橋梁費				3,900	
		100m以上	m	188	2,461	連続高架橋1橋
		100m未満	m	136	1,439	PC橋2橋、鋼橋1橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	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
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				32,400	

(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	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				14,534	
	改良費				5,809	
		土工	m ³	440,500	1,522	切土(70,500m ³)、盛土(370,000m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³			
		法面工	m ²	10,645	30	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,243	
		函渠工	m	1,151	3,014	
	橋梁費				3,900	
		100m以上	m	188	2,461	連続高架橋1橋
		100m未満	m	136	1,439	PC橋2橋、鋼橋1橋
	トンネル費					
		NATM	m			
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				1,250	
		車道舗装	m ²	135,781	1,155	
		歩道舗装	m ²	38,991	95	
	付帯施設費				3,575	
		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	13,110	1,900	
		付帯工事工	式	1	1,353	河川等の機能補償
②	用地及補償費				2,981	
	用地費		m ²	42,300	2,291	
		宅地	m ²	20,130	1,087	
		田畑	m ²	37,800	1,204	
		山林・原野	m ²			
	補償費		式	1	690	
③	間接経費		式	1	1,708	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				19,223	

(事業全体、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

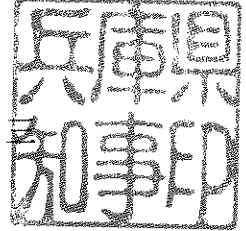
■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	8.6	2,800	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	7,550	橋梁0.3km
維持管理費合計			10,350	

土第 1356 号
平成 23 年 10 月 11 日

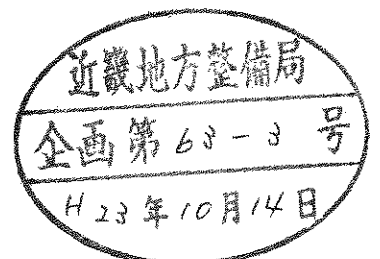
近畿地方整備局長
上 総 周 平 様

兵庫県知事 井戸 敏



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 23 年 9 月 28 日付け国近整企画第 34 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。



【河川事業】**〈揖保川直轄河川改修事業〉****兵庫県知事の意見**

一級河川揖保川は、流域が姫路市、たつの市、宍粟市などからなり、このうち直轄区間は、下流部は中播磨地域の社会、経済の中枢をなす姫路市を、また、中流部は手延べ素麺・うすくち醤油などの地域産業が集中する地域を流下する治水上非常に重要な区間である。

揖保川流域では、平成16年台風第21号で476戸、平成21年台風第9号で751戸の甚大な浸水被害が発生したことから、築堤、河道掘削、堰の改築等の河川改修を実施しているが、浸水被害のあった全ての地域の再度災害防止対策が図られたわけではなく、このたびの台風第12号でも沿川で一部浸水が発生しており、今宿地区(宍粟市役所付近)や曲里地区(引原川合流点付近)の築堤整備及び栗栖川段之上地区の井堰改築の早期完成など、地域住民から改修に対する強い要望がある。

このことから、当該区間の安全、安心を確保するため、今後30年間の河川整備の目標である戦後最大の被害を生じた昭和51年台風第17号と同規模の洪水に対する家屋浸水被害の防止に向け、一層の事業促進を図っていただきたい。

〈円山川直轄河川改修事業〉**兵庫県知事の意見**

一級河川円山川は、流域が豊岡市、養父市、朝来市の3市からなり、このうち直轄区間は、但馬地域の人口、資産が集中し、経済の中枢である豊岡市域を流下する治水上非常に重要な区間である。

円山川流域では、平成16年台風第23号により観測史上最大の洪水が発生し、浸水家屋7,944戸などの甚大な被害が発生したことから、河川激甚災害対策特別緊急事業により河道掘削、築堤、内水対策、橋梁架替等を実施したが、浸水被害のあった全ての地域の再度災害防止が図られたわけではなく、稲葉川の築堤整備及び城崎地区への道路の冠水等を防ぐ下流部の築堤整備の早期完成など、地域住民から改修に対する強い要望がある。

このことから、当該区間の安全、安心を確保するため、今後30年間の河川整備の目標である観測史上最大の平成16年台風第23号と同規模の洪水に対する浸水被害の防止に向けて、一層の事業促進を図っていただきたい。

【道路事業】**〈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車線にも関わらず1日に約25,000台の交通量があり、交通容量を大幅に超えていること、また、大型車混入率も56%と極めて高いことから、朝・夕を中心として慢性的な渋滞が発生し、沿道騒音も環境基準を超過するなど、交通環境の改善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、現道拡幅、バイパス整備による4車線化事業の推進に、引き続き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地区画整理事業を進めていることから、区画整理事業の進捗とあわせて一層の推進をお願いする。