



No. 04

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成21年度第1回

国道2号

あかしにし

明石西拡幅

【事後評価】

平成21年8月
近畿地方整備局

目次

1. 事業の目的と計画の概要
2. 社会経済情勢等の変化
3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
4. 事業の効果の発現状況
5. 今後の事後評価の必要性等

1. 事業の目的と計画の概要

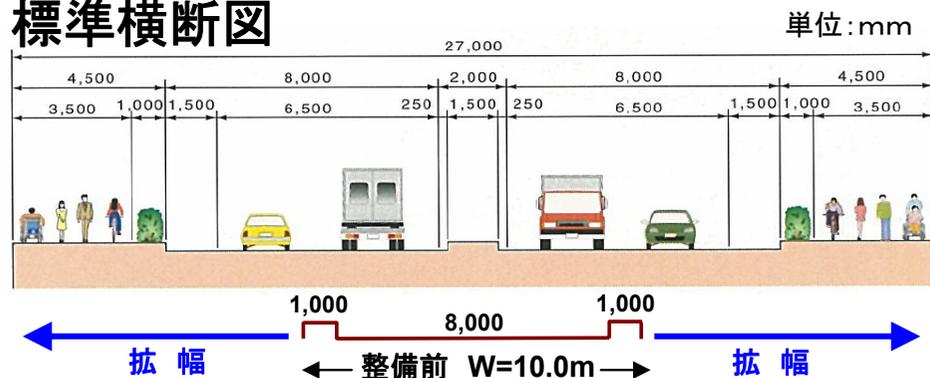
事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 中心市街地へのアクセス強化

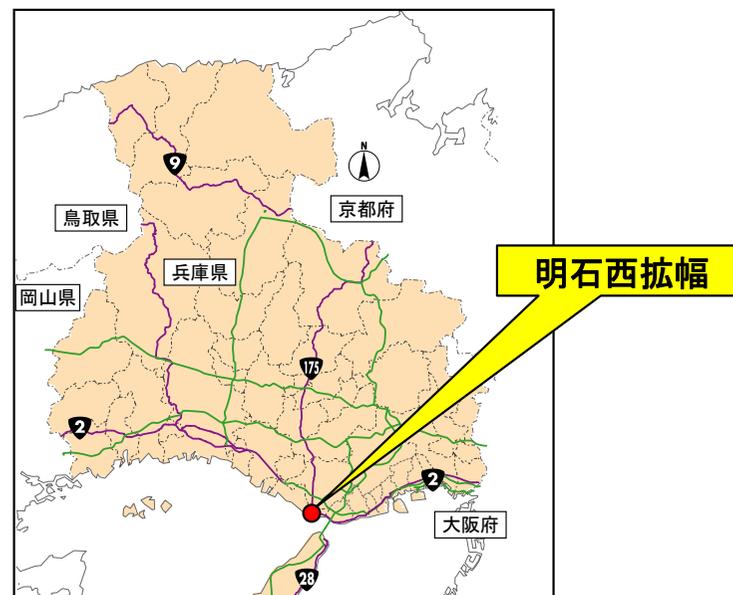
計画の概要

区 間	あかし たるやまち (自)兵庫県明石市樽屋町 あかし すずりちょう (至)兵庫県明石市硯町3丁目
道路延長	L=1.1km
構造規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
標準幅員	W=27.0m
事業化	昭和62年度
全体事業費	91億円

標準横断図



位置図



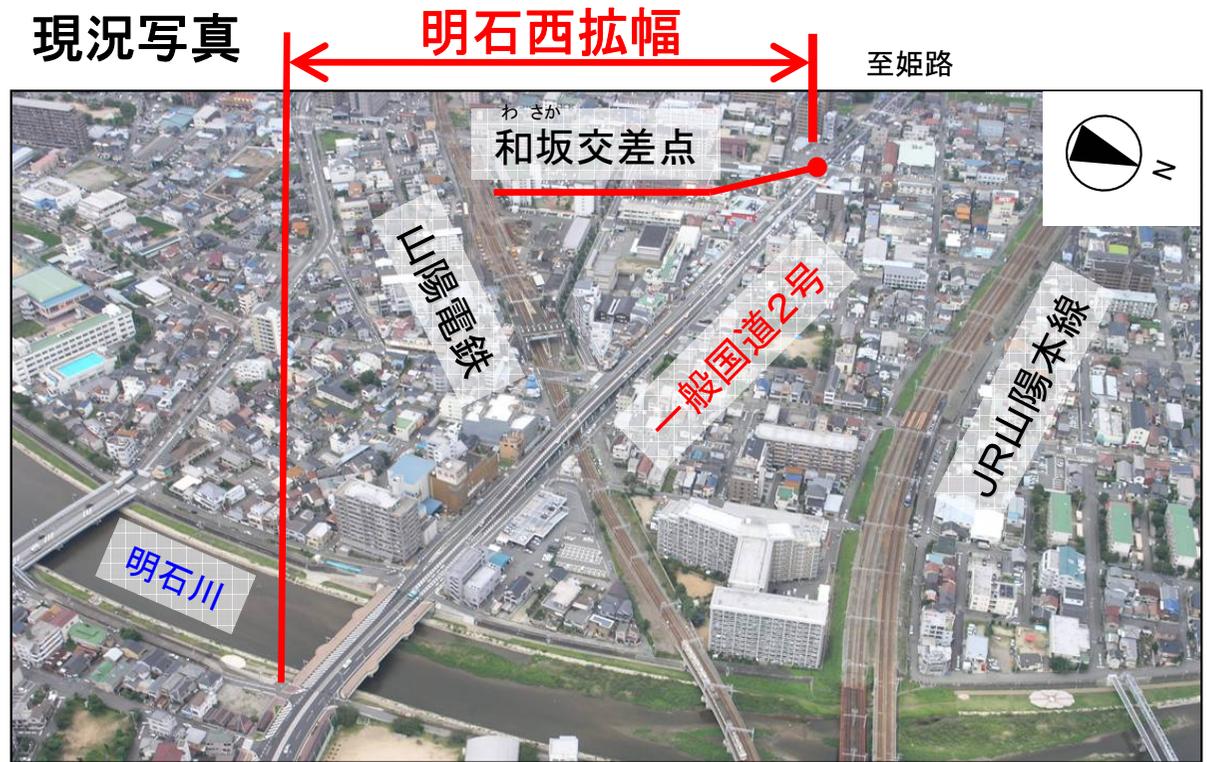
1. 事業の目的と計画の概要

事業の経緯

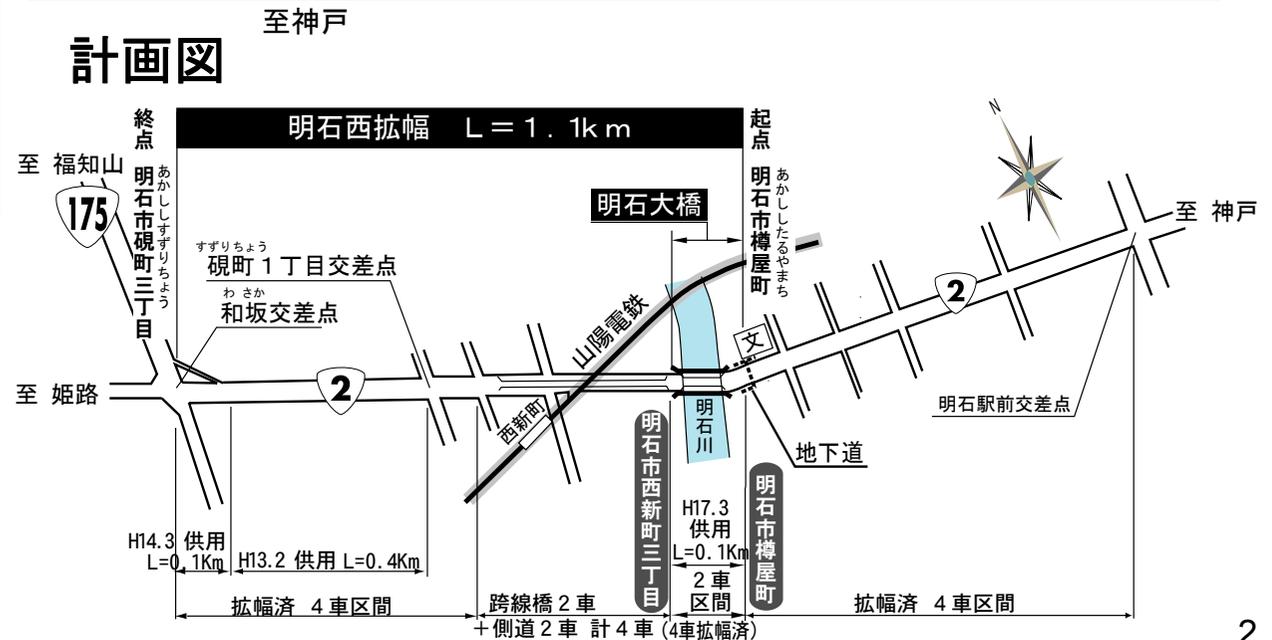
都市計画決定	昭和25年7月
事業化	昭和62年度
用地着手	平成3年度
工事着手	平成10年度
部分供用	<ul style="list-style-type: none"> 平成13年2月 L=0.4km (硯町1丁目交差点 ～明石市硯町3丁目) 平成14年3月 L=0.1km (明石市硯町3丁目 ～和坂交差点)
全線供用	平成17年3月 L=0.1km (明石市樽屋町～西新町3丁目 :明石大橋等)

※但し、山陽電鉄連続立体交差事業区間は、現在施工中であり、今後、完成4車線化する予定。

現況写真



計画図



1. 事業の目的と計画の概要

整備前の課題

わ さか

■ **和坂交差点の渋滞(主要渋滞ポイント)**
 《平成6年2月》

	東向き(上り線)	西向き(下り線)
○最大渋滞長	: 1,360m	1,160m
○最大通過時間	: 約11分	約5分

■ 歩道幅員が狭く(W=約1.0m)、歩行者や自転車の通行に支障をきたしていました。

わ さか

【和坂交差点の渋滞状況】



和坂交差点の渋滞状況(整備前)平成6年2月

	東向き(上り線)	西向き(下り線)
最大渋滞長	: 1,360m	1,160m
最大通過時間	: 約11分	約5分

出典：兵庫国道事務所調べ

わ さか

【和坂交差点の渋滞状況】

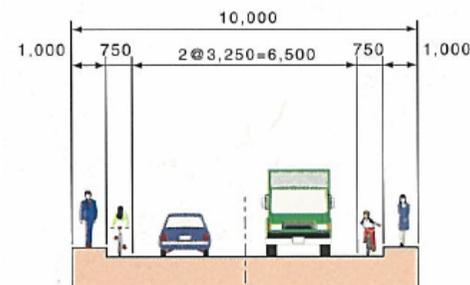


【歩道幅員が狭い(W=1.0m)】



整備前横断図

単位:mm



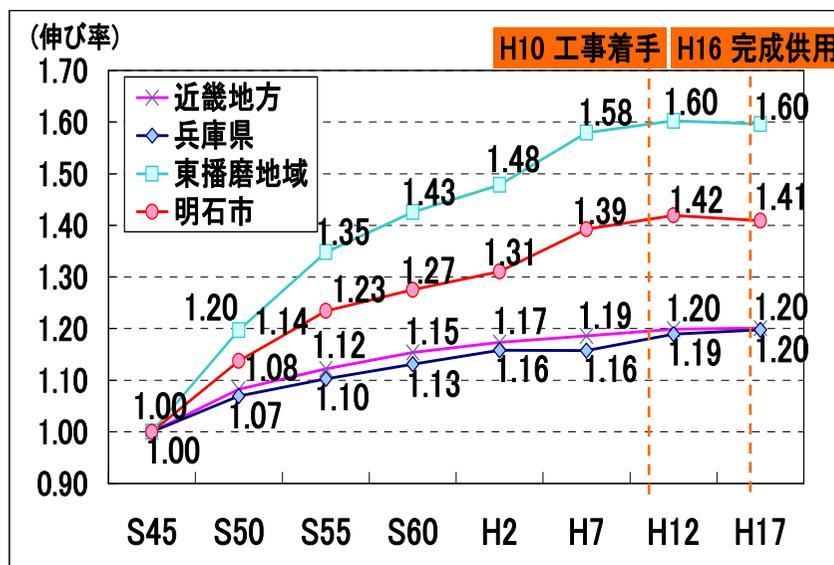
2. 社会経済情勢等の変化

沿線地域の人口と自動車保有台数の推移

- 明石市の人口はH12年度をピークに横ばい傾向となっています。
- 明石市の自動車保有台数は年々増加し、H12年度以降はS55年度の約2倍となり、その後は横ばい傾向となっています。

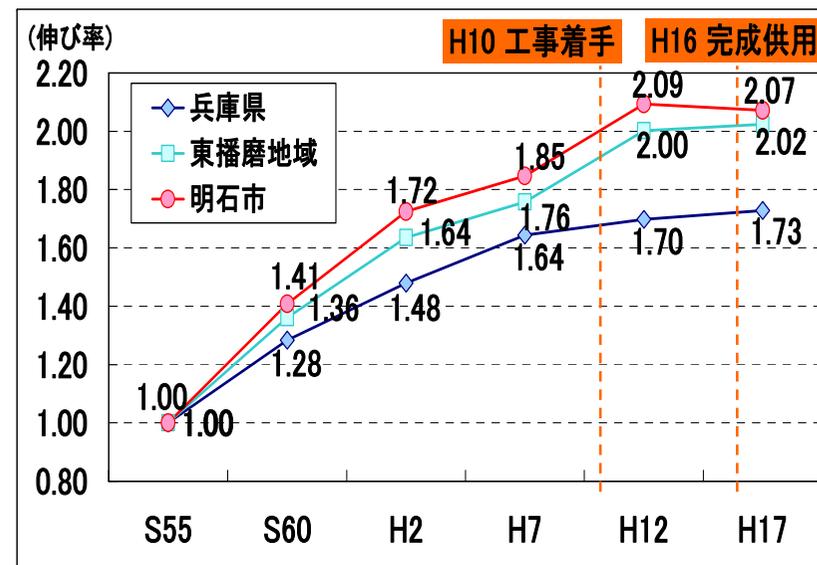
【東播磨地域における人口の伸び率（S45比）】

（東播磨地域：明石市、加古川市、高砂市、稲美町、播磨町）



出典：総務省「国勢調査」、兵庫県統計課「兵庫県推計人口」

【東播磨地域における自動車保有台数の推移（S55比）】



出典：近畿運輸局兵庫陸運支局・兵庫県陸運事務所
 県市町振興課・神戸市税制課
 神戸運輸監理部兵庫陸運部 調べ

その他の社会経済情勢等の変化

- ・ 明石市中心市街地活性化基本計画策定（平成11年度）
- ・ 明石駅周辺山陽電鉄連続立体交差事業第1期事業<明石駅含む>完成（平成6年度）

3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

■コスト(C)要因の変化

	当初計画 ※	供用後	変化の内容	備考
事業費	81億円	91億円	10億円のコスト増	・橋梁基礎形式の変更、河川の汚濁水対策や旧橋撤去時の環境対策等に伴う増
事業期間	S62年度～H18年度 〈事業期間20年〉	S62年度～H16年度 (H17.3.10供用) 〈事業期間18年〉	2年の早期完成	・一体的に施工・完成を予定していた、事業区間内の連続立体交差事業の工程が遅れる予定となったため、道路事業単独で早期完成を図ったため

■便益(B)要因の変化

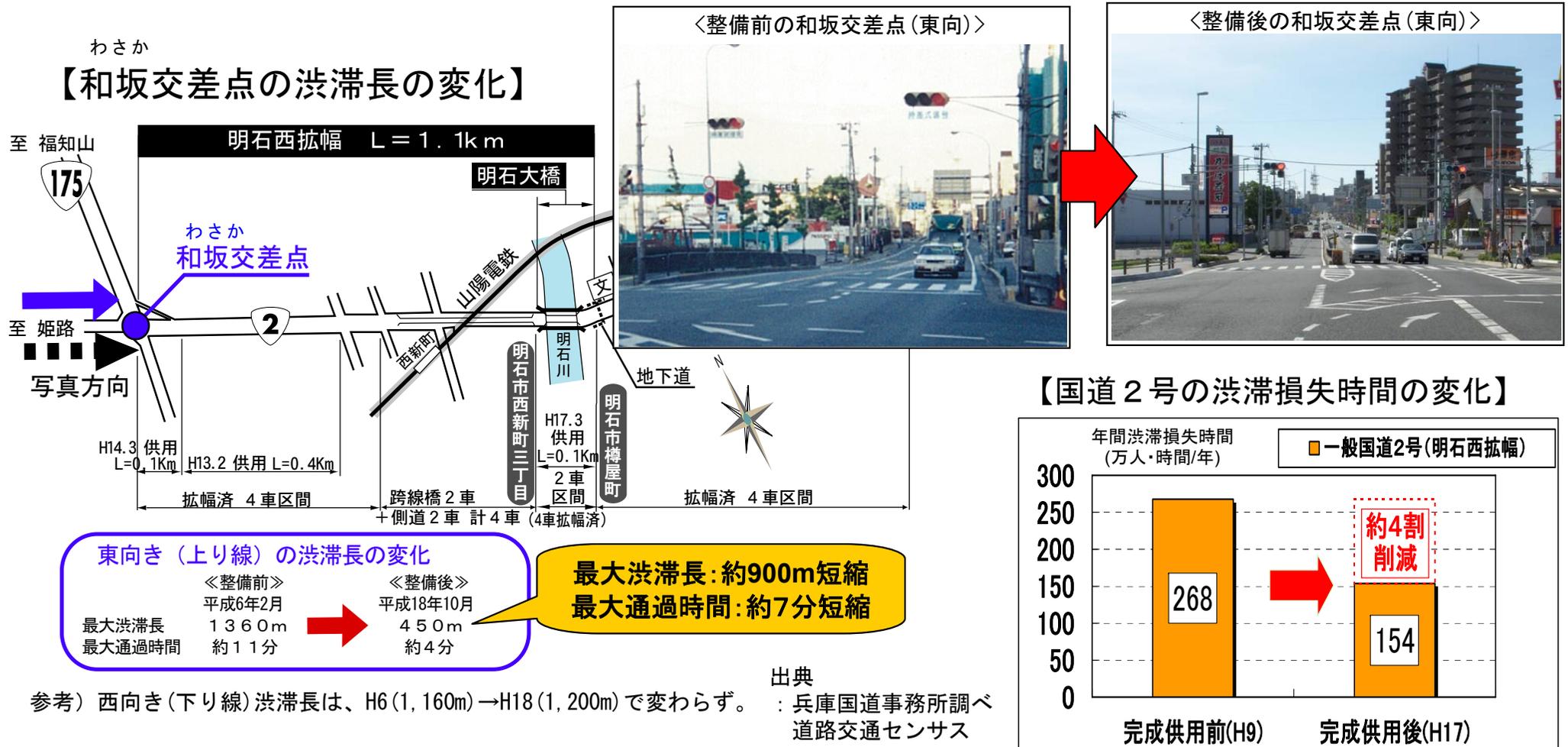
	当初計画 ※	供用後	変化の内容	備考
現況交通量	30,679台/日 [H9センサス]	30,201台/日 [H17センサス]	478台/日減少	・交通量に大きな変化は生じていない。
交通渋滞	最大渋滞長: 1,360m 交差点通過時間: 11分 [H5兵庫国道調べ] 渋滞損失額: 268万人・時間/年 [H9センサス]	最大渋滞長: 450m 交差点通過時間: 4分 [H18兵庫国道調べ] 渋滞損失額: 154万人・時間/年 [H17センサス]	国道2号の渋滞緩和	・4車線拡幅により、姫路方面からの渋滞が緩和
旅行速度	17.6km/h [H9センサス]	23.5km/h [H17センサス]	5.9km/h上昇	・渋滞緩和により旅行速度が上昇
交通事故	46件/年 [H10年: 国道2号]	44件/年 [H17年: 国道2号]	2件/年減少	・中央分離帯の設置により、交通事故が減少

※ S62年度事業化で新規採択時評価を行っていないため、参考値として前回評価時の数値を記載

4. 事業の効果の発現状況

交通混雑の緩和(渋滞の緩和)

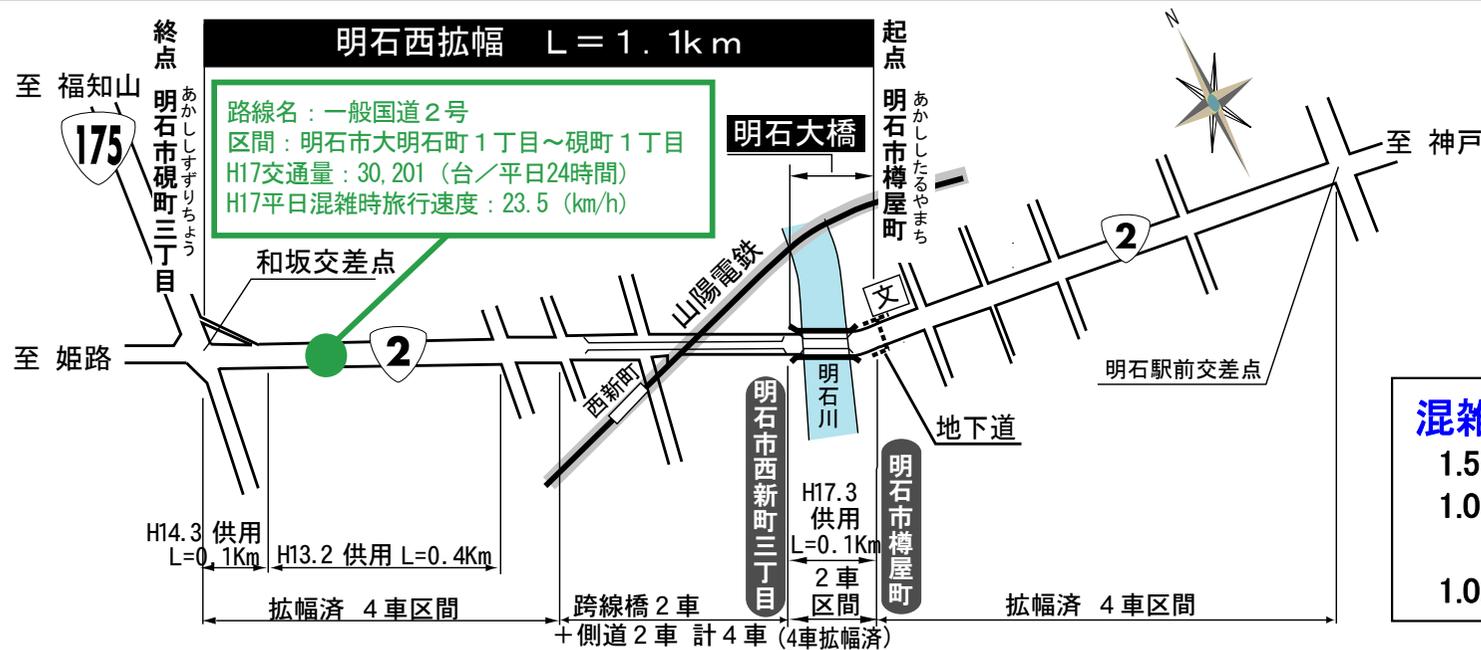
■明石西拡幅事業により、主要渋滞ポイントである和坂交差点の上り線(東向き)最大渋滞長が約900m減少し、最大通過時間が約7分短縮されました。
また、一般国道2号の渋滞損失時間が約4割削減され、走行性が向上しました。



4. 事業の効果の発現状況

交通混雑の緩和(旅行速度の向上)

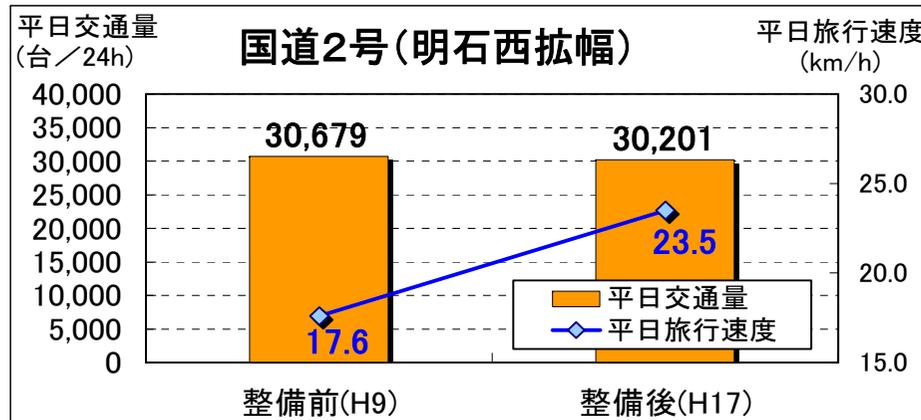
■ 明石西拡幅事業により、2車線から4車線に拡幅したことで旅行速度が向上し、混雑度も整備前に比べて大きく減少しています。



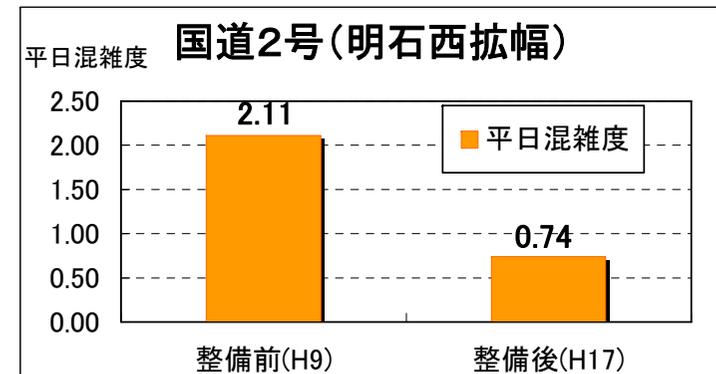
混雑度

- 1.5以上(慢性的に渋滞)
- 1.0~1.5(朝夕のピーク時を中心に渋滞)
- 1.0未満(スムーズに走行)

【交通量と旅行速度】



【混雑度】



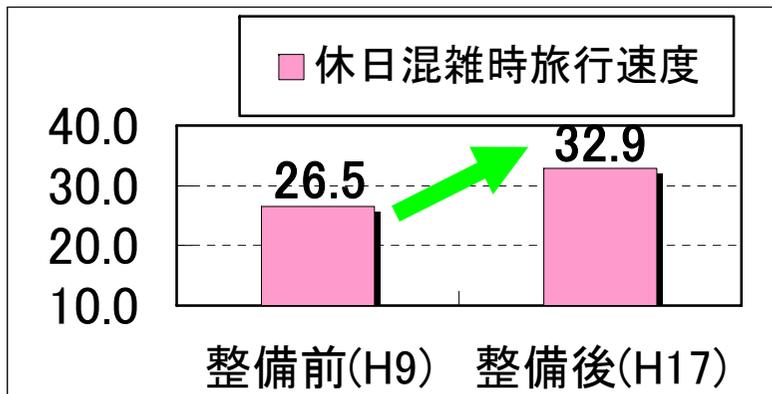
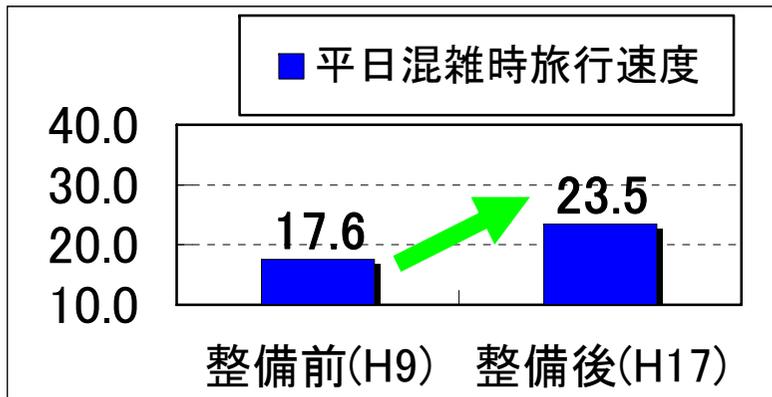
出典：道路交通センサス

4. 事業の効果の発現状況

主要な観光地や中心市街地へのアクセス強化

- 明石西拡幅の整備により、本区間の混雑時旅行速度が向上し、幹線道路である国道175号から明石公園などの観光地へのアクセス性が向上しました。
- また一般国道2号の旅行速度が向上したことで、明石市中西部から明石市中心部へのアクセス強化に寄与しています。

【明石西拡幅の旅行速度の変化】



【明石西拡幅周辺の観光施設等】



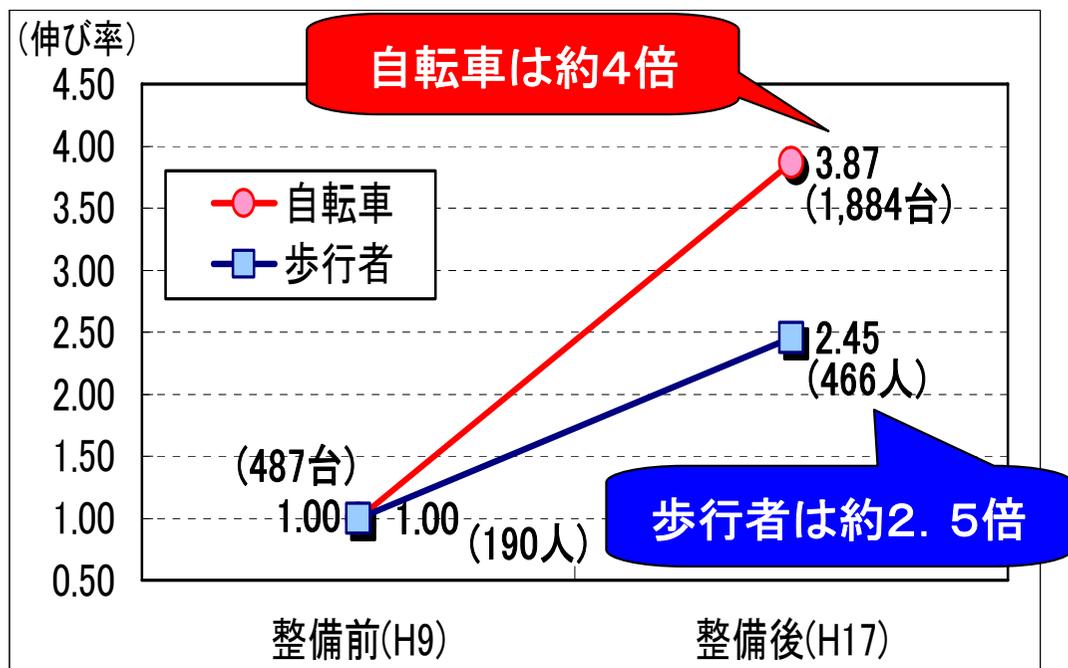
出典：道路交通センサス
H19兵庫県観光客動態調査報告書

4. 事業の効果の発現状況

歩行者・自転車の快適・安全性が向上し、通行量も増加

■整備前の国道2号(明石西拡幅区間)は歩道幅員が狭く歩行者や自転車には利用しにくい状況でしたが、明石西拡幅事業により歩道幅員を確保したことで、安全性が向上し、歩行者及び自転車の交通量が増加しました。

【一般国道2号(明石西拡幅区間)の歩行者及び自転車交通量の状況(平日12時間)】



出典：道路交通センサス

【整備前の国道2号(歩道W=約1.0m)】



【整備後の国道2号(歩道W=3.5m)】



5. 今後の事後評価の必要性等

費用対効果分析条件の比較

■ 将来交通需要推計の下方修正、事業費の増加により費用対効果が減少しましたが1を超過しています。

■ 費用対効果分析結果の変化

	当初計画 ※ (H13再評価)	供用後 (事後評価)	変化の内容	備考
■ 計画交通量	47,800台/日 [H32]	34,900台/日 [H42]	-12,900台/日	・将来交通需要推計の下方修正により、交通量が減少
走行時間短縮	287億円	299億円	+12億円	・供用後は、旅行速度が5.9km/h向上
走行経費減少	37億円	13億円	-24億円	・将来交通需要推計の下方修正により、交通量が減少 ・供用後は、渋滞緩和
交通事故減少	11億円	4億円	-7億円	・同上 ・供用後は、2件事故が減少
■ 総便益(B)	335億円	317億円	-18億円	・計画交通量の減少、費用便益分析マニュアルの改訂に基づく時間価値原単位等の見直し
■ 総費用(C)	96億円	124億円	+28億円	・事業費の増加(10億円) ・評価基準年の差に伴う現在価値化による増
■ B/C	3.5	2.5	-1.0	・事後評価における費用便益分析は1を超過

※ S62年度事業化で新規採択時評価を行っていないため、参考値として前回評価時の数値を記載

5. 今後の事後評価の必要性等

■今後の事後評価の必要性

明石西拡幅により、国道2号における交通混雑の緩和、交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じないと思われれます。

■改善措置の必要性

明石西拡幅は、想定された効果が十分に発揮されており、当面の改善措置の必要性はないと思われれます。

■同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

明石西拡幅に関して、特に同種事業の計画・調査のあり方の参考となる事項はみられませんでした。

また、費用便益比は1以上であり、特に事業評価手法の見直しの必要性はありませんでした。

なお、国土交通省では、地域のみなさまからご意見を頂きながら、3便益以外の多様な便益の適切な評価に向けて検討を進めていく予定です。