



No. 06
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

あい おい
相生拡幅

【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

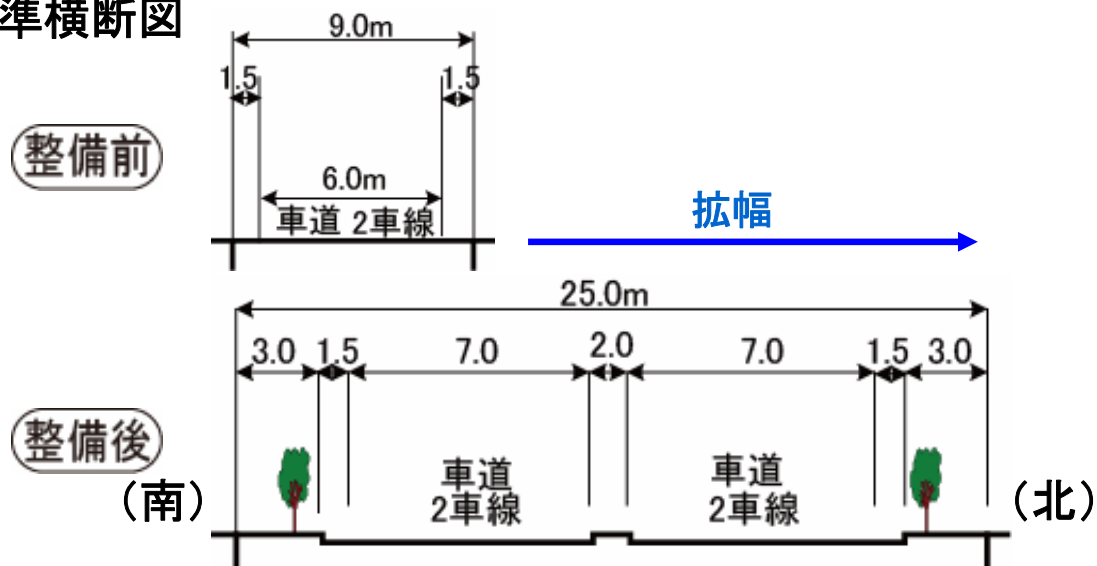
- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 沿道環境の改善

計画の概要

区 間	あいおい なばの (自)兵庫県相生市那波野 あいおい わかさの つるかめ (至)兵庫県相生市若狭野町鶴亀
道路延長	L=3.8km
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=25.0m
事業化	昭和59年度
全体事業費	326億円



標準横断面図



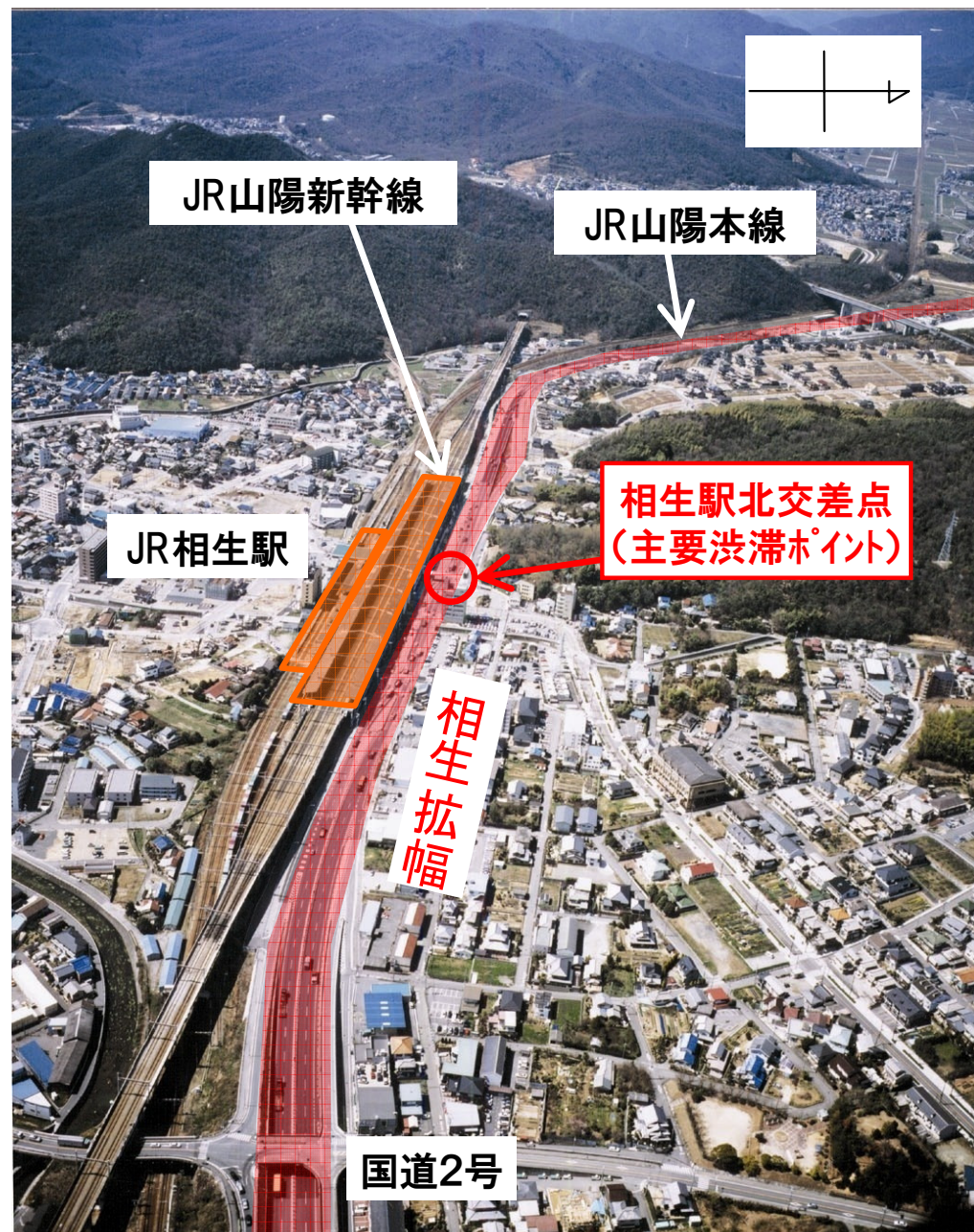
位置図



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58年3月
事業化	昭和59年度
用地着手	昭和60年度
工事着手	昭和63年度
部分供用	平成 8年5月 L=1.2km(12工区) 平成15年3月 L=2.0km (13工区、14工区(一部))
全線供用	平成17年3月 L=0.6km (14工区(一部))(全線供用)



至岡山

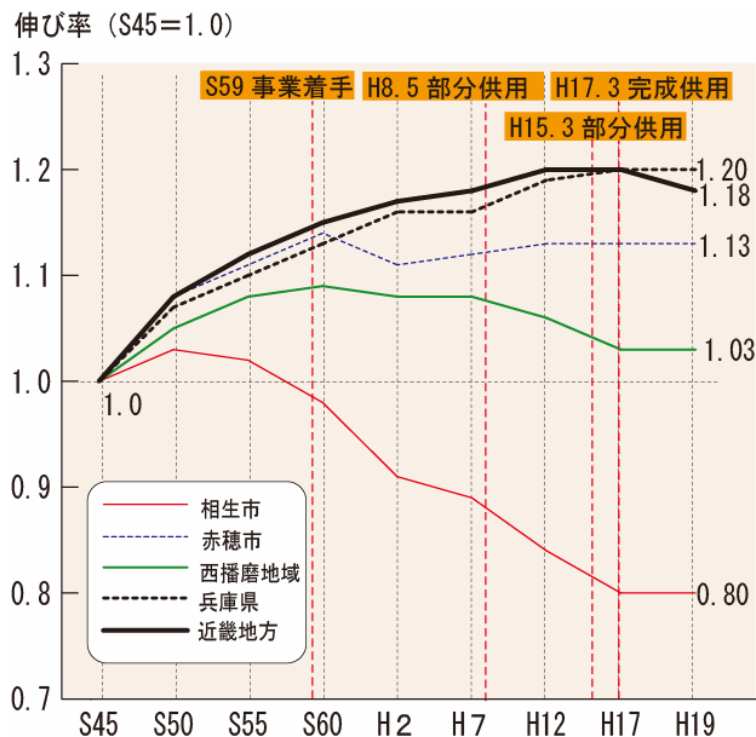
至姫路

2. 社会情勢等の変化

沿道地域の人口と自動車保有台数の推移

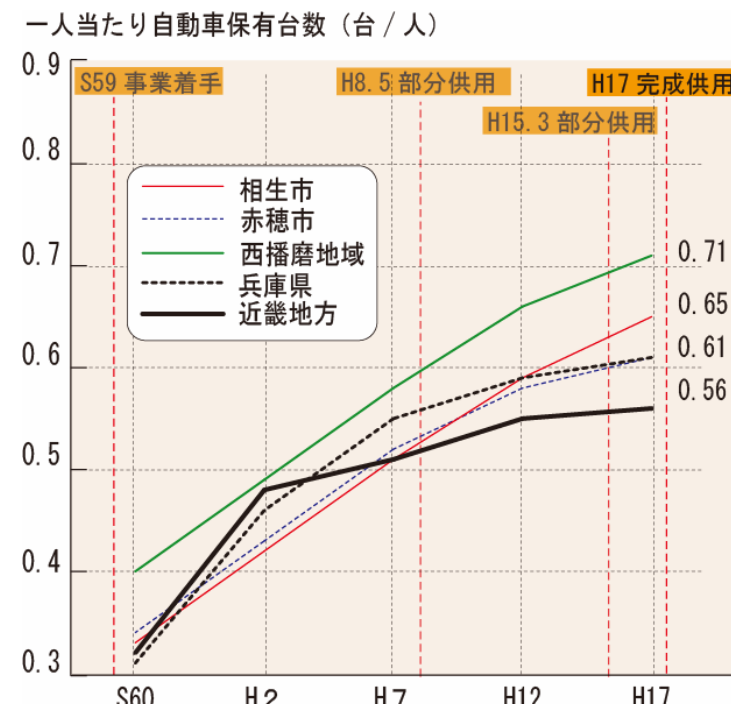
- 西播地域の人口は、ほぼ横ばい状態ですが、相生市の人口は、S50年をピークに下降傾向です。
- 赤穂市・相生市の一人あたり自動車保有台数は年々増加しており、H17年には昭和60年の約2倍となっています。
- 赤穂市・相生市を含む西播磨地域における、一人当たりの自動車保有台数は、近畿地方の平均値の約1.3倍であり自動車への依存度が高い地域です。

沿道地域の人口の伸び率



出典：国勢調査 (H19は住民基本台帳)

沿道地域の一人あたり自動車保有台数



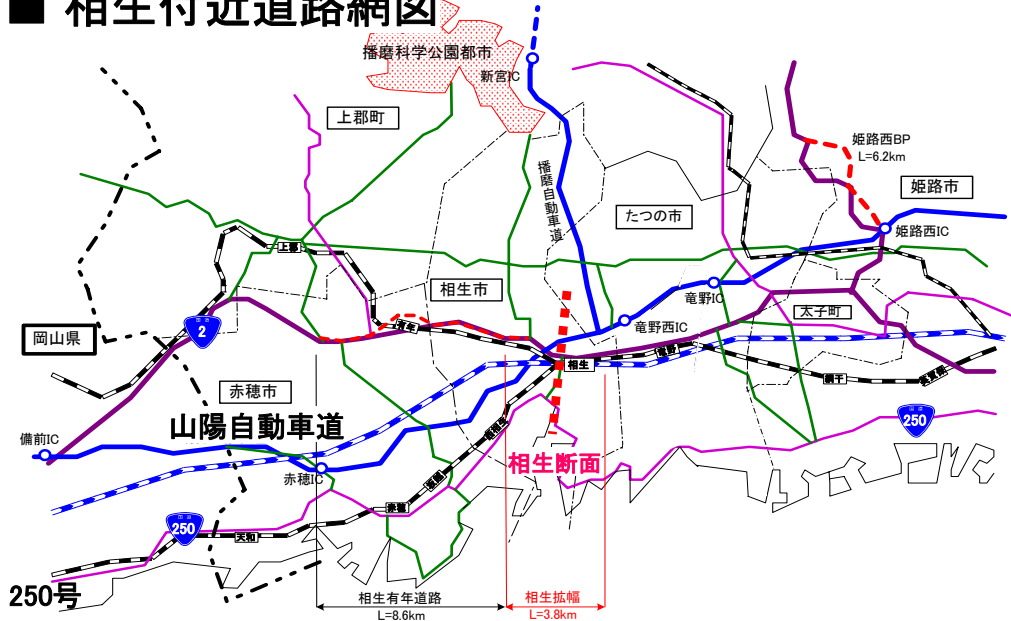
出典：市区町村別自動車保有車両数〔(財)自動車検査登録協会〕
市区町村別軽自動車車両数〔(社)全国軽自動車協会連合会〕
国勢調査人口

2. 社会情勢等の変化

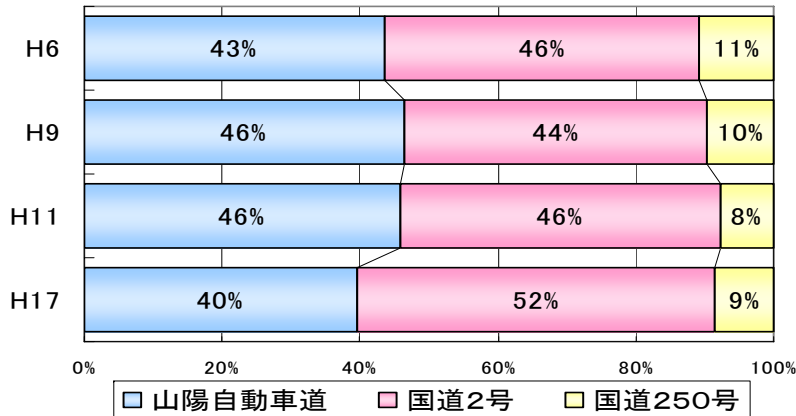
交通量の推移

■ 東西物流の約5割を担う国道2号(相生断面)は、夜間交通量が一般国道平均を大きく上回り、大型車の混入率も高く、全国平均の1.8倍に達しています。

相生付近道路網図

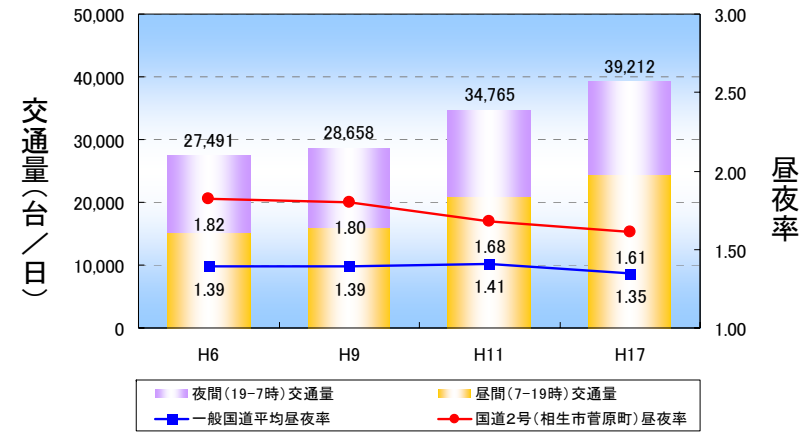


交通分担率(相生断面)



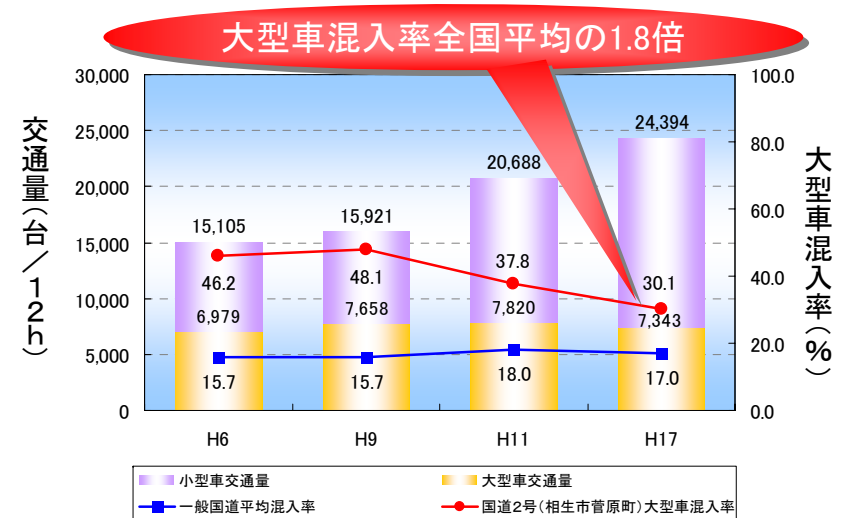
出典: 道路交通センサス

交通量と昼夜率



出典: 道路交通センサス

大型車の交通量と混入率



出典: 道路交通センサス

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	327億円	326億円	1億円のコスト減	・建設発生土の有効活用等により、コストを削減
事業期間	S59年度～H16年度 〈事業期間21年〉	S59年度～H16年度 (H17.3.26供用) 〈事業期間21年〉	—	—

■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	27,491台/日 [H6センサス]	39,212台/日 [H17センサス]	11,721台/日増加	・太子竜野バイパス、姫路バイパスの無料化により、国道2号に交通集中が発生し、交通量が増加
交通渋滞	最大渋滞長:1,420m 交差点通過時間:23分 [H9調査]	最大渋滞長:90m 交差点通過時間:1分 [H17調査]	国道2号の渋滞緩和	・4車線拡幅の全線供用により渋滞が緩和
旅行速度	20.6km/h [H11センサス]	31.5km/h [H17センサス]	10.9km/h上昇	・渋滞緩和により旅行速度が上昇
交通事故	7件/年 [H10～14年:国道2号]	0件/年 [H15～19年:国道2号]	7件/年減少	・中央分離帯を設置したことにより、正面衝突事故が解消

※ S59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値を記載

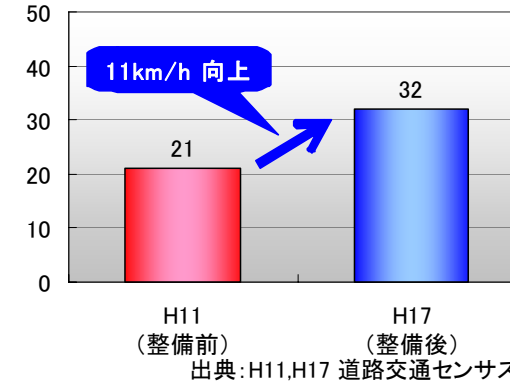
4. 事業の効果の発現状況

交通渋滞の解消

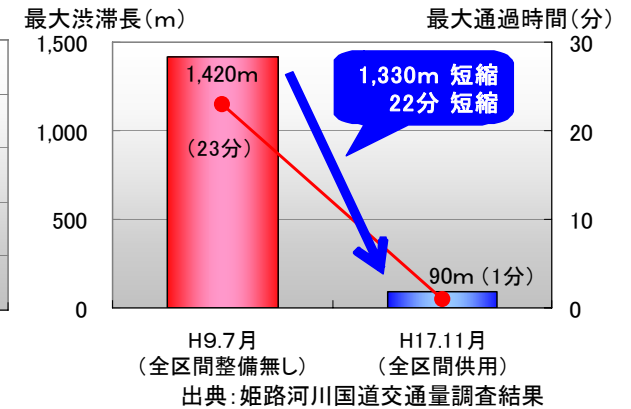
■主要渋滞ポイントである相生駅北交差点付近の渋滞が緩和し、旅行速度が上昇しました。



■混雑時旅行速度の比較
(国道2号：相生市池ノ内～入野)
旅行速度(km/h)



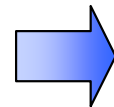
■相生北交差点の渋滞が解消



【整備前】



相生駅北交差点(姫路側を望む)



【整備後】



相生駅北交差点(姫路側を望む)

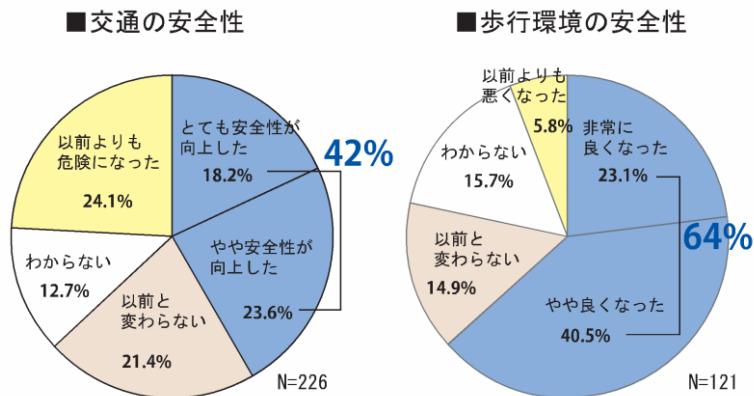
4. 事業の効果の発現状況

交通安全の確保

- 4車線拡幅により走行性が向上し、生活道路への大型車の混入が減少しました。
- 中央分離帯の設置により、正面衝突による重大事故がなくなりました。
- 安全性が向上したとの回答が約4割、歩行者の安全性が向上したとの回答が約6割となりました。

交通の安全性、歩行者の安全性が向上

整備後に行ったアンケートによると、交通の安全性が向上したという回答が約4割、歩行環境の安全性が向上したという回答が約6割という結果となった。

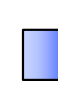


資料: H17年度 姫路河川国道事務所



整備前

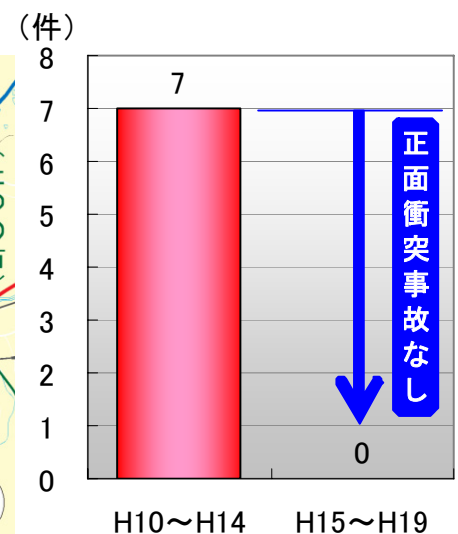
相生市竜泉町(姫路方面を望む)



整備後

相生市竜泉町(姫路方面を望む)

正面衝突事故の発生箇所(H10~19年) (件)

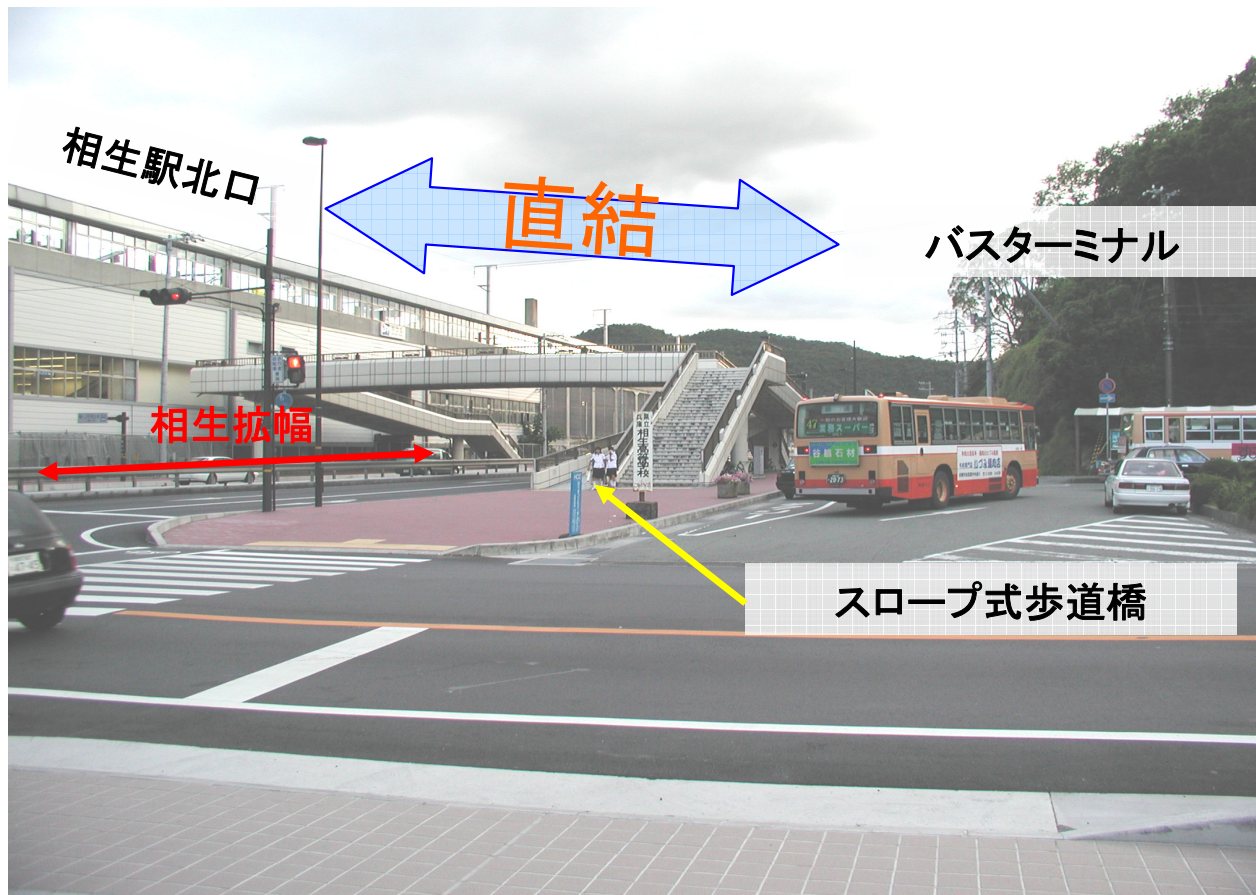


出典: 姫路河川国道事務所

4. 事業の効果の発現状況(地域活性化)

バスターミナルから駅への直結歩道橋の整備

- 相生拡幅事業に合わせ、バスターミナルと相生駅を歩道橋で直結することで公共交通の利便性を向上し、地域の一体化に配慮した整備を実施しました。
- バリアフリー歩道の整備やスロープ歩道橋の設置により、人に優しいバリアフリー空間を形成し、交通結節点の機能強化を図りました。



駅と直結したバスターミナル



スロープ式歩道橋



バリヤフリー(段差解消)

4. 事業の効果の発現状況

沿道環境の改善(騒音)

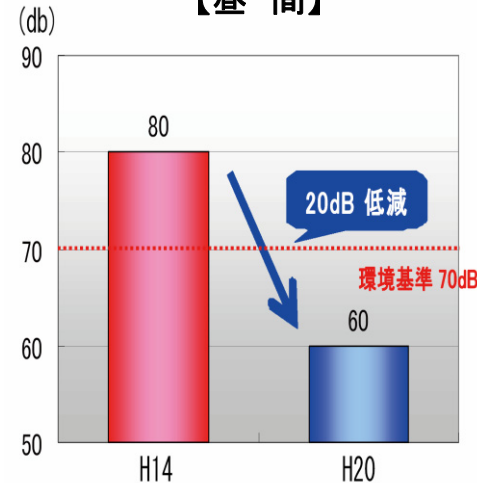
■ 遮音壁の設置や低騒音舗装の敷設により、昼間・夜間の騒音を低減し環境基準を達成しました。

■ 国道2号相生市菅原町における沿道騒音

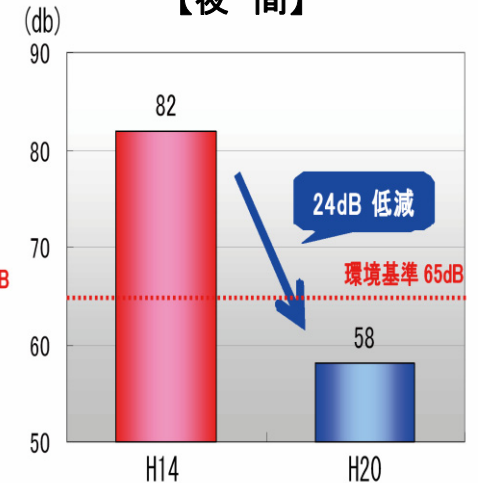
【平面図】



【昼間】



【夜間】



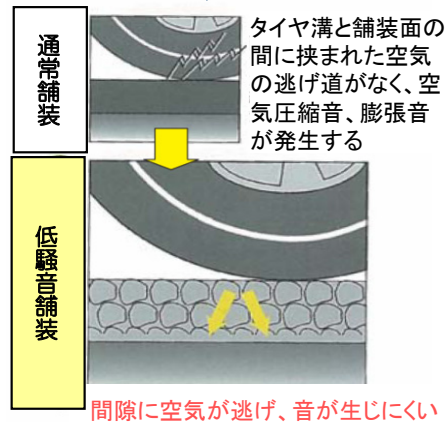
出典: H14, H20 道路環境センサス

遮音壁の設置

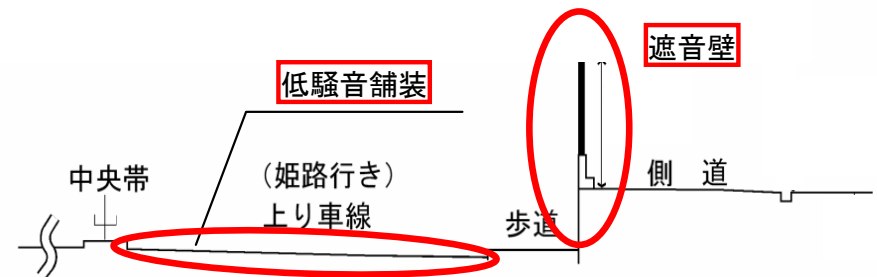


相生市菅原町

低騒音舗装



【断面図】



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

■ 将来交通量需要推計の下方修正、B/Cマニュアルに伴う原単位の低下により費用対効果が減少しています。

■ 費用対効果分析結果の変化

	当初計画 ※ (H15再評価)	供用後 (事後評価)	変化の内容	備考
■ 計画交通量	42,100台/日 [H32]	27,300台/日 [H42]	-14,800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	1,609億円	1,370億円	-239億円	・同上 ・供用後は、旅行速度が10.9km/h向上
走行経費減少	135億円	84億円	-51億円	・同上 ・供用後は、渋滞緩和
交通事故減少	6億円	10億円	+4億円	・供用後は、正面衝突事故が減少
■ 総便益(B)	1,750億円	1,465億円	-285億円	・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)	414億円	479億円	+65億円	・事業費は減少(1億円) ・評価基準年の差に伴う現在価値化による増
■ B/C	4.2	3.1	-1.1	・事後評価における費用便益分析は1を超過

※ S59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

相生拡幅により、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

相生拡幅は、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

相生拡幅に関して、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。