

継続事業評価調書

【道路事業】

一般国道179号 太子道路

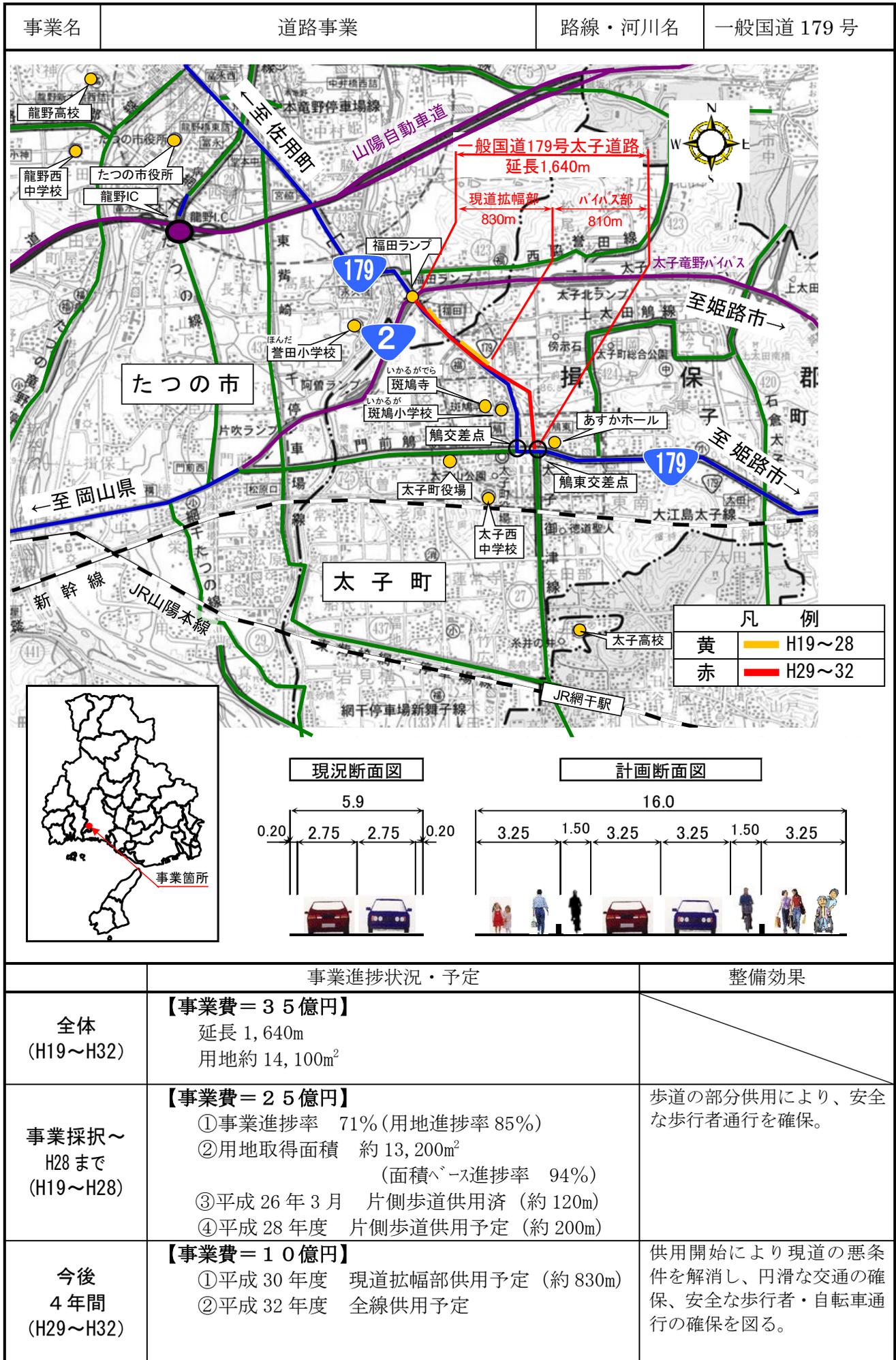
県土整備部

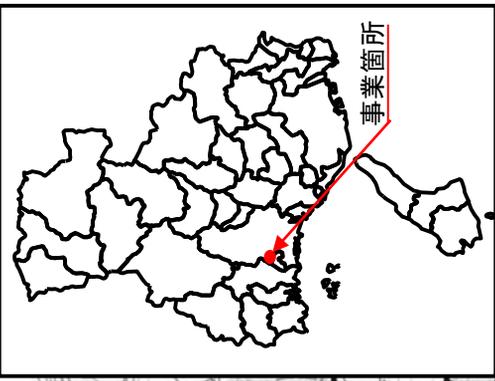
土木局 道路街路課

投資事業評価調書（継続：再評価[第1回]）

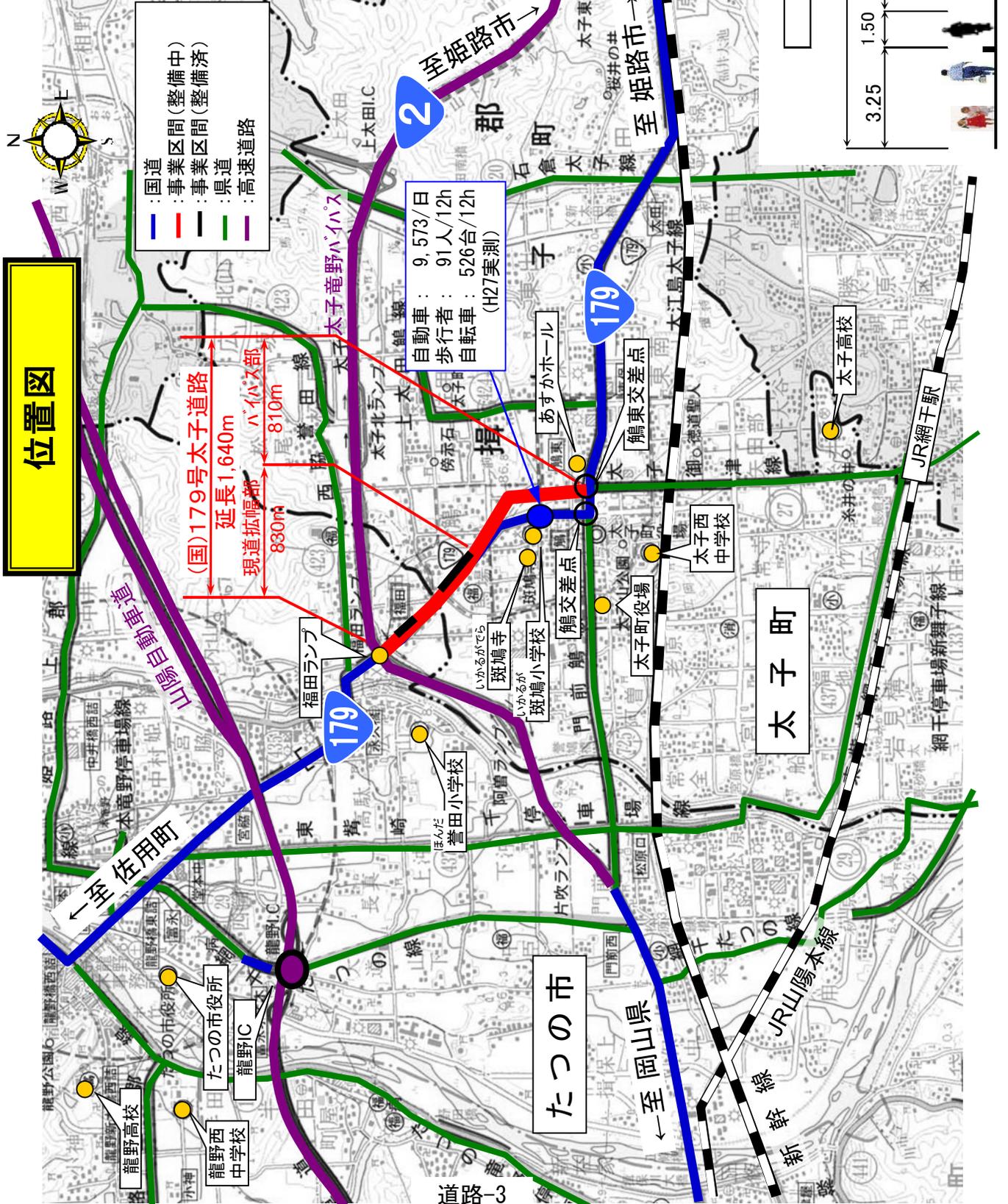
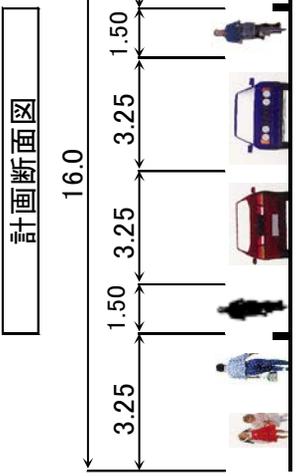
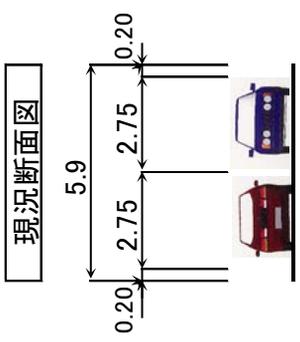
部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 嶋田 博文 (国道・橋梁班長 江指 真祐)	内線	4362 (4378)
事業種目	道路	新規評価年度	平成 18 年度	今回評価	前回評価
事業名	道路事業 一般国道 179 号 太子道路	事業採択年度	平成 19 年度	総事業費	約 35 億円
		着工年度	平成 19 年度	内用地補償費	約 26 億円
事業区間	掛保郡太子町 鷗 ～ たつの市 誉田 町 福田		完成予定年度	平成 32 年度	平成 23 年度
			進捗率 (内用補進捗率)	71% (85%)	—
			残事業費	10 億円	—
事業の目的			事業内容 (): 前回評価時点		
<p>国道 179 号は、姫路市から太子町、たつの市を経て佐用町に至る西播磨地域の臨海部と内陸部を結ぶ幹線道路である。</p> <p>○円滑な交通の確保 人家密集地の幅員狭小な現道をバイパス整備及び現道拡幅することにより、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>○安全な歩行者・自転車通行の確保 歩道、自転車専用通行帯の整備により、通学児童・生徒の安全な通行を確保する。</p> <p>○自動車専用道路、鉄道駅へのアクセス強化 鷗交差点の渋滞を解消し、太子竜野バイパス福田ランプや JR 網干駅へのアクセス力を強化する。</p>			<p>【延長】 1,640m</p> <p>【構造規格】 第 4 種第 1 級</p> <p>【現況幅員】 2 車線 車道 5.5m [全幅 5.9m]</p> <p>【計画幅員】 2 車線 両側歩道 3.25m +両側自転車専用通行帯 1.5m+車道 6.5m [全幅 16.0m] (2 車線 両側自歩道 3.0m 車道 6.5m [全幅 16.0m])</p> <p>【計画交通量】 [H42 予測] 7,800 台/日 (7,400 台/日)</p> <p>【現況交通量】 H27 実測 (H16 実測) 自動車 9,573 台/日 (10,827 台/日) 歩行者 91 人/12h (87 人/12h) 自転車 526 台/12h (637 台/12h)</p> <p>【負担割合】 国 55%、県 45%</p>		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	<p>【前回評価時点からの事業計画の変更概要】</p> <p>①詳細測量・物件調査の結果、補償物件数の増加や補償内容の精査に伴い補償金額が増加したため、用地補償費を約 4 億円増額する。</p> <p>②埋蔵文化財調査の追加により調査費を約 1 億円増額する。</p> <p>③用地単価の合意が得られない、用地相続人が数十名存在していたなど用地交渉に時間を要した(約 8 年)こと、支障物件の铁塔移設協議・移設先用地の交渉等に時間を要している(約 9 年)ことから、完了予定年度を 9 年延長する。</p> <p>④安全で快適な自転車利用環境の創出を図るため、「太子町自転車ネットワーク計画検討協議会」(平成 27 年 11 月設立)において平成 28 年 3 月に策定した計画に基づき、道路幅員の再配分を行い、自転車専用通行帯(自転車レーン)を追加する。</p>				
進捗状況	<p>①進捗率は事業費ベースで 71%、用地取得で 85% (平成 28 年度末予定)</p> <p>②バイパス部は、一部用地取得の交渉が難航しているが、平成 31 年度までの用地取得完了を目指す。</p> <p>③現道拡幅部は、今年度末に用地取得が完了する見込み。また、用地買収が完了した箇所は、先行的に整備を進め歩道を部分供用済。</p>				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見及び 対応方針	【審査会意見】	新規着手妥当			【対応方針】
(1) 必要性	<p>①人家密集地を通過する現道は幅員が狭小(最小幅員 5.5m、最小路肩 0.2m)で現況交通量が多く(約 1 万台/日)事故が多発(死傷事故 53 件/平成 23 年～平成 27 年)しており、自転車通学している高校生等にとって危険な状況であるため、十分な幅員を確保し安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>②自転車交通量が約 500 台/12h と多いにも関わらず、歩道が未整備で、路肩は狭いため、歩道及び自転車専用通行帯を整備し、安全な歩行者・自転車空間を確保する。</p> <p>③国道 2 号太子竜野バイパスや JR 網干駅への交通を担う本道路は、鷗交差点が渋滞交差点となっているため、本道路を鷗東交差点に直交することにより渋滞解消を図り交通アクセス力を強化する。</p>				
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)	<p>①費用便益比 B/C=1.4(全体)(前回評価時 B/C=2.1)、B/C=6.6(残事業)</p> <p>②地元自治体より早期供用の要望がある。</p>				
(3) 環境適合性	<p>①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。</p> <p>②通過交通をバイパスに転換することにより、現道の交通渋滞が緩和され、市街地の沿道環境が改善される。</p>				
(4) 優先性	<p>①緊急輸送道路である本路線は、地域の防災道路強靱化プランに位置づけられており、災害に強い強靱な県土づくりを進める上でも早期整備(広幅員化)が必要である。</p> <p>②鷗交差点は、新渋滞交差点解消プログラムに位置づけられており、渋滞を解消し日常生活を支える社会基盤を充実させるため、本路線の早期整備が必要である。</p> <p>③太子町及びたつの市の「通学路交通安全プログラム」に位置づけられており、学校関係者等から早期整備が望まれている。</p>				
再評価 の結果	継続	理由	事業の必要性・有効性など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が強いことから、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1回]）





横断面図



位置図

- 国道
- 事業区間(整備中)
- 事業区間(整備済)
- 県道
- 高速道路

自動車 : 9,573/日
 歩行者 : 91人/12h
 自転車 : 526台/12h
 (H27実測)

(国)179号太子道路
 延長1,640m
 現道拡幅部 830m
 バイパス部 810m

進捗状況

事業進捗率 71%
用地進捗率 94%※
(※面積ベース)

(国)2号(太子竜野バイパス)

福田ランプ

【延伸理由】

- 用地相続人が、数十名存在していた等交渉に時間を要した。
- 支障物件の鉄塔移設協議・移転先用地の交渉等に時間を要している。

【残工事の進捗見込み】

平成29～30年度:用地交渉・契約
平成31年度:支障物件移設
平成32年度:道路改良工事

H25片側歩道供用済120m

H28片側歩道供用予定200m

太子道路

たつの市

太子町

(国)179号

- (国)179号現道
- 高速道路
- 県道
- 事業箇所(整備中)
- 事業箇所(整備済)

①整備前



斑鳩小学校

3

鶺交差点

鶺東交差点

(一)門前鶺線

(国)179号

②整備完了箇所(片側歩道設置)



太子西中学校

③支障物件(鉄塔)



現道状況(通学路)



(国)2号(太子竜野バイパス)

福田ランプ

至 龍野高校
龍野西中学校
斑鳩小学校

・路肩幅員が狭いため、自動車が自転車を追い越す時にセンターラインをはみ出して通行しており危険
また、自転車への接触事故の可能性があり危険
・歩道未整備のため、歩行者の自動車・自転車と接触事故の可能性があり危険

- : (国)179号現道
- : 高速道路
- : 県道
- : 事業箇所
- : 通学路
- : 通学経路

太子道路

(国)179号

①通学状況(歩行者・自転車)



斑鳩小学校

②

(一) 門前鵜線

鵜交差点

鵜東交差点

(国)179号

②通学状況(自転車)



太子西中学校

道路-5

(主)太子御津線
至 太子高校
JR太子駅

現道状況(渋滞)

測定日:H20.2.19(火)



斑鳩小学校

(国)179号

太子道路(バイパス)

鶺鴒交差点(北行)



鶺鴒交差点(南行)



〒

渋滞長 朝80m
夕80m

渋滞長 朝80m
夕60m

門前鶺鴒線

あすかホール

(国)179号

旧太子町役場

太子郵便局

(都)龍野線
(太子御津線)

渋滞長 朝80m
夕50m

渋滞長 朝110m
夕100m

【渋滞要因】

- ・2つの交差点間に、南北交通と東西交通が集中し渋滞が発生
- ・交差点間の右折レーン長が不足

【対策】

- ・バイパス整備により、南北交通を直進させることで、右折レーンへの集中を回避

現道状況(事故)



福田ランプ

(国)2号(太子竜野バイパス)

- : (国)179号現道
- : 高速道路
- : 県道
- : 事業箇所
- ✕ : 死傷事故箇所 (H23~27)
※1つで約5件

太子道路

(国)179号

・平均10件/年の死傷事故が発生
・平成25年に歩行者の死亡事故あり

年度	H23	H24	H25	H26	H27
死傷事故件数	13件	9件	12件	14件	5件

斑鳩小学校

H25 歩行者死亡事故箇所

(国)179号

(一)門前鶴線

鶴交差点

鶴東交差点

太子西中学校

(主)太子御津線

道路-7

1 スケジュール

工種		H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
現道 拡幅	調査・設計	■	■												
	用地・補償	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			
	埋蔵文化財調査					■	■			■	■	■			
	道路改良			■	■	■		■			■	■	■		
バイ パス 部	調査・設計	■	■												
	用地・補償	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	埋蔵文化財調査				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	道路改良				■	■								■	■

■ 当初計画
■ 実施・計画

支障物件移設・撤去

2 事業効果について

(1) 費用対効果

① 便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	① 走行時間短縮便益 ○ 目的地までにかかる時間が短くなることによる便益	整備無し時の走行時間費用－整備有りの走行時間費用 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 ○ 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	整備無し時の走行経費－整備有りの走行経費 走行経費: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365\text{日}$
	③ 交通事故減少便益 ○ 交通事故が減少することによる便益	整備無し時の事故損失額－整備有りの事故損失額 事故損失額: $\Sigma[\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位}]$

② 費用便益比(B/C)算出根拠

事業	事業名	B(便益)		代表的な効果	C(費用)			B/C		
		便益額 (百万円)			総費用 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)			
道路	一般国道 179号 太子道路	全体 事業費	① 走行時間 短縮便益	4,734	時間短縮: 4.4分→3.8分 (福田ランプ→ 鶴東交差点) 計画交通量: 7,800台/日	3,695	3,612	83	1.4	
			② 走行経費 減少便益	500						
			③ 交通事故 減少便益	66						
			計	5,300						
	残 事業費	① 走行時間 短縮便益	4,734	時間短縮: 4.4分→3.8分 (福田ランプ→ 鶴東交差点) 計画交通量: 7,800台/日	793	710	83	6.6		
									② 走行経費 減少便益	500
									③ 交通事故 減少便益	66
									計	5,300

(2) 費用対効果に含まれない主な効果

① 道路整備による、地域間交流、市街地・地域産業の活性化

道路・街路事業の効果

対象事業:道路事業 一般国道179号

(1) 費用対効果

効果項目 (費用対効果の便益内容)	
走行時間短縮	目的地までの時間短縮
走行経費減少	走行速度の向上や走行距離の短縮による、燃料費の節約等
交通事故減少	交通事故の減少による人的損害額、物的損害額及び渋滞による損失額等

(2) 費用対効果に含まれない効果

○印は当該事業効果の主な項目

評価の視点	効果項目	該当する事業内容	
①安全・安心の確保	災害時	緊急医療・緊急物資の円滑な輸送の確保 (※緊急輸送道路の整備、防災拠点・災害拠点病院へのアクセス道路の整備)	○ 緊急輸送道路の機能強化
		救助・救援活動の支援 (※災害時の通行不能や孤立集落の解消)	○ 臨海部道路のリダンダンシー確保
		減災対策への取り組み (※二線堤道路、避難路・避難場所としての機能、延焼防止機能の確保)	—
	平時	救急医療体制の支援	—
		交通安全対策	○ 自転車歩行者道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	地域間交流の促進	○ 臨海部から沿線市町へのアクセス性が向上	
	中心市街地の活性化	○ 市街地内の円滑な交通を確保	
	地域産業の活性化	○ 姫路市臨海部から国道2号太子竜バイパスのアクセス機能の向上による広域的な産業の活性化	
	観光支援	—	
	地域プロジェクト等支援	—	
③円滑な交通体系の確保	公共交通機関利用の促進 交通結節機能の向上	○ 渋滞解消による、バスの定時性の確保	
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	○ 歩道舗装を透水性舗装とし、雨水を地下に涵養	

(3) 地域からの要望状況等

要望状況等	都市計画では、都市活動を支える幹線道路として位置づけられており、早期整備が期待されている。
-------	---