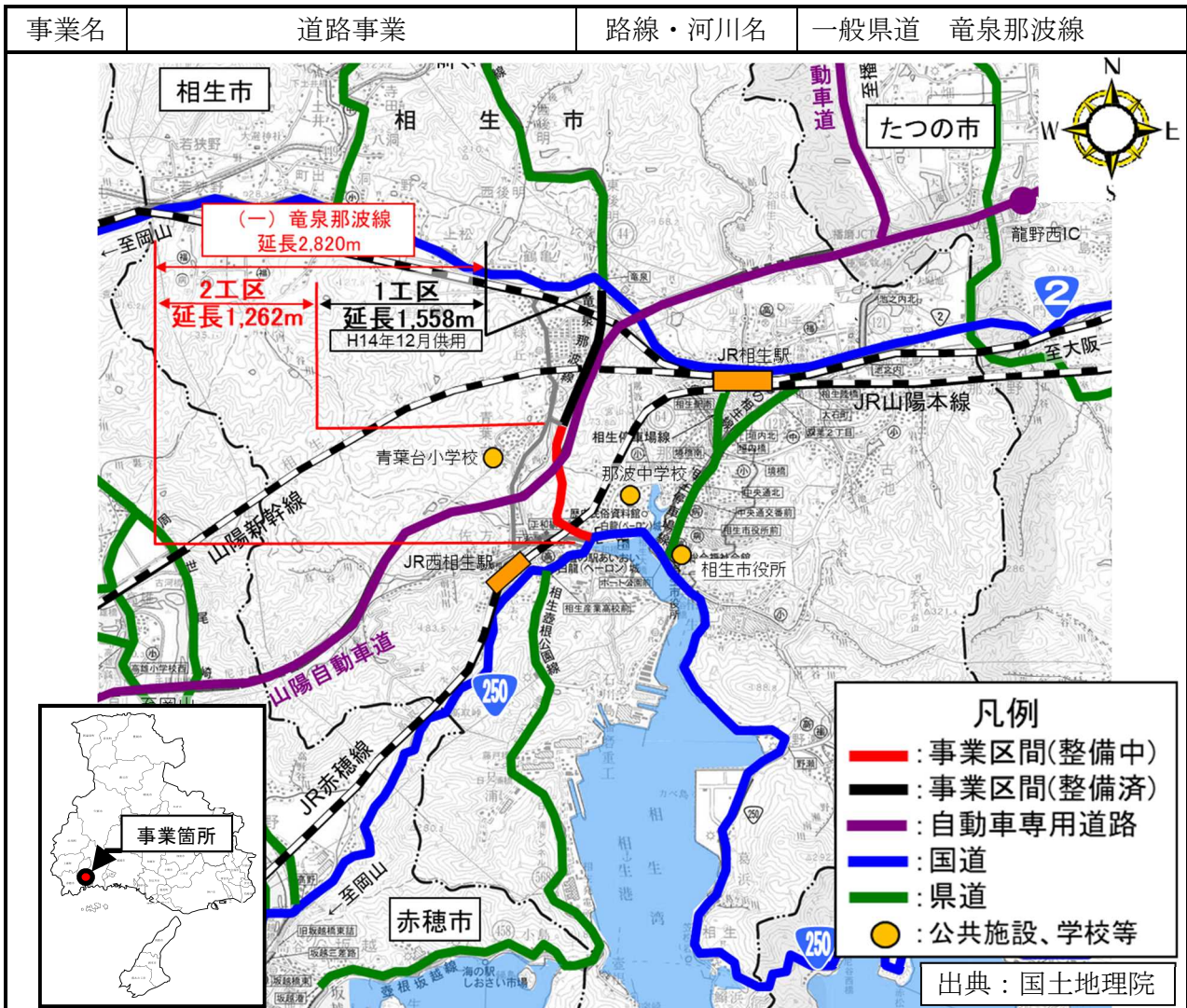


令和3年度 投資事業評価調書（継続：再評価〔第4回〕）

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 田中秀典 (県道班長 高田隆史)	内線	4362 (4376)	
事業種目	道路	新規評価年度	—	現計画	前回評価時点	
事業名	道路事業 一般県道 竜泉那波線 <small>りゅうせん なば</small>	事業採択年度	平成9(1997)年度	総事業費	79億円	72億円
		着工年度	平成9(1997)年度	内用地補償費	17億円	17億円
		再評価年度	平成18(2006)年度 平成23(2011)年度 平成28(2016)年度	完成予定年度	令和7 (2025)年度	令和3 (2021)年度
事業区間	相生市竜泉町～那波南本町 <small>あいおいしりゅうせんちょう なばみなみほんまち</small>	進捗率 (用補進捗率)		70% (100%)	63% (96%)	
		残事業費		24億円	27億円	
事業の目的			事業内容 ( ) 前回評価時点			
<p>本路線は、西播磨地域の東西幹線道路である国道2号と国道250号を、相生市西部で南北に結ぶ新設の幹線道路である。</p> <p>○安全で円滑な交通の確保 相生市街地中心部に流入する通過交通を転換し、市街地の交通混雑の緩和と交通事故の抑制を図り、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>○地域間交流と産業基盤の強化 播磨科学公園都市と相生市臨海部や赤穂市を直結することで、地域間交流を促進するとともに、産業基盤を強化し地域の活性化に寄与する。</p> <p>○緊急輸送道路の代替経路の確保 過去に冠水被害を受けた緊急輸送道路(相生停車場線等)の代替機能を確保する。</p>			<p>【延長】2,820m [1工区:1,558m(H14供用済)、2工区:1,262m] 【構造規格】第3種第2級(第3種第2級) 【計画幅員】 1工区:2車線 両側自歩道4.0m 車道6.5m[全幅16.0m] 2工区:2車線 片側歩道3.5m 車道6.5m[全幅11.5m] 【計画交通量】7,300台/日[R12年予測] (7,100台/日[R12年予測]) 【供用区間交通量】 自動車:3,907台/日 [H27センサ] (自動車:3,283台/日 [H22センサ]) 自転車:14台/12h [H27センサ] (自転車:21台/12h [H17センサ]) 歩行者:128人/12h [H27センサ] (歩行者:131人/12h [H17センサ]) 【負担割合】国50%、県50%</p>			
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	<p>播磨科学公園都市に平成29年から令和2年まで4社の新規企業立地が進み(累計26社)、地域の産業基盤強化の観点から相生市臨海工業地域や赤穂市との連携強化に寄与する当バイパス整備の必要性が増している。</p> <p>【前回評価時点からの事業計画・総事業費・工期の変更概要】</p> <p>①土地収用における事務手続きに不測の時間を要したため、工事期間を1年延伸する。 ②JR跨線部における現地調査の結果、電気設備が橋梁架設の支障と判明したため、移設工事に約1億円増額するとともに、鉄道管理者によるダイヤ確認・調整の結果、架設が夜間の限られた時間になるため、工事期間を1年延伸する。 ③切土区間において想定より岩盤層が厚く周辺住宅への環境影響に配慮するため、工法変更するとともに、当初予定の土砂受入地が受入困難な状況と判明したため有償処分に変更したことにより、工事費が約6億円増額、また工事期間を2年延伸する。</p>					
進捗状況	<p>①進捗率は事業費ベースで70%、用地取得で100%(令和3年度末予定)。 ②1工区(延長1,558m)は、平成14年度に供用済。 ③2工区(延長1,262m)は、平成15年度に着手し、現在、早期完了を目指し工事進捗を図る。</p>					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見及び対応方針(H28年度再評価)	<p>【審査会意見】継続妥当 全線供用による事業効果の発現に向け、交渉が難航している事業用地の速やかな取得に努められたい。早期完了を目指し事業進捗を図る。</p> <p>【対応方針】令和2年1月に用地取得を完了し、今後、早期完了を目指し事業進捗を図る。</p>					
(1)必要性	<p>①相生市街地中心部では交通混雑や交通事故が多発しており、本路線の整備により、市街地に流入する通過交通を転換し、交通混雑の緩和と交通事故の抑制を図り、安全で円滑な交通を確保する。 ②国道2号、県道相生栗粟線と国道250号を直結する本路線の整備により、播磨科学公園都市と相生市臨海部工業地域、さらには赤穂市街地を結ぶネットワークを形成し、地域間交流の促進や産業基盤の強化を図る。 ③過去に冠水被害を受けた緊急輸送道路である県道相生停車場線等を回避し、市街地中心部へアクセスできる代替経路を確保する。</p>					
(2)有効性・効率性(執行環境状況)	<p>①費用便益比B/C=1.3(全体)(前回評価時点B/C=1.6)、B/C=3.6(残事業) ②西播磨市町長会等から事業推進の要望書が提出されるなど早期整備が期待されている。</p>					
(3)環境適合性	<p>①通過交通を本路線に転換することにより、中心市街地の交通渋滞が緩和され、沿道環境が改善される。 ②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>					
(4)優先性	<p>本事業区間2.8kmのうち1工区の1.5kmが既に供用し、平成29年度より相生市が2工区へ取付く道路整備に着工していることから、早期効果発現のため一体的に整備推進する必要がある。</p>					
再評価の結果	継続	左の理由	事業の必要性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。			

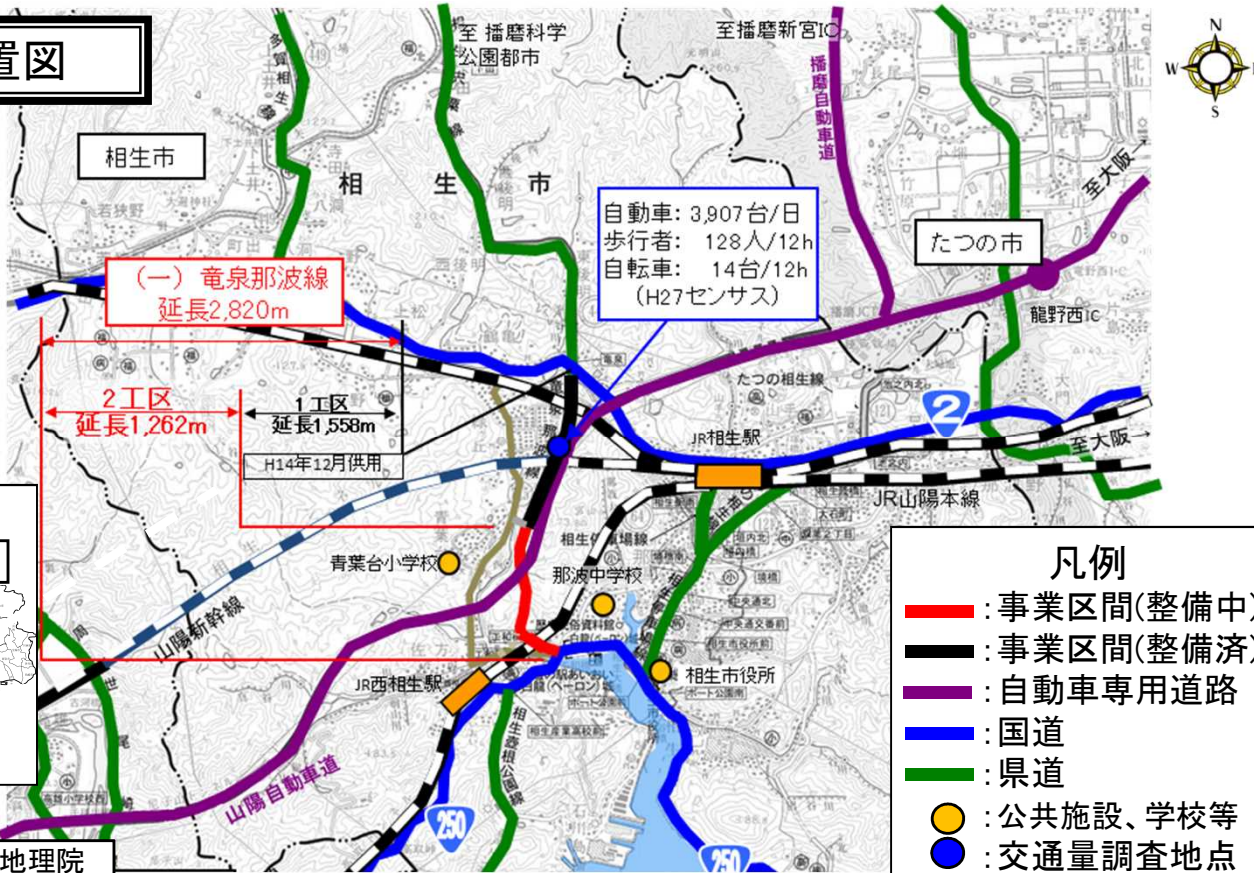
事業進捗状況概要図（継続：再評価〔第4回〕）



	事業進捗状況・予定	整備効果
<b>全体</b> H9 (1997) ~ R8 (2026)	<b>【事業費＝79億円】</b> 延長 2,820m 橋梁 3 橋(竜泉橋 13.0m、みどり橋 23.5m、 JR 赤穂線 跨線橋 18.0m) 用地約 99,500 m <sup>2</sup> (1 工区 : 52,700 m <sup>2</sup> 、2 工区 : 46,800 m <sup>2</sup> )	
前回再評価 まで (実績)	<b>【事業費＝45億円】</b> ①事業進捗率56%(用地進捗率96%) ②用地取得面積約95,300m <sup>2</sup> (面積ベース進捗率95%) ③平成14年12月 1,558m部分供用	1 工区の供用により、緑が丘地区や青葉台地区の住宅団地へのアクセス向上が図られた。
過去 5 年間 H29 (2017) ~ R3 (2021)	<b>【事業費＝10億円】</b> ①事業進捗率 69%(用地進捗率 100%) ②用地取得面積約 99,500 m <sup>2</sup> (面積ベース進捗率 100%)	
今後 4 年間 (予定) R4 (2022) ~ R7 (2025)	<b>【事業費＝24億円】</b> 令和 7 年度 全線供用予定	①中心市街地の円滑な交通確保 ②地域間交流のネットワーク強化

# 道路事業 一般県道 竜泉那波線

## 位置図



## 事業箇所



出典: 国土地理院

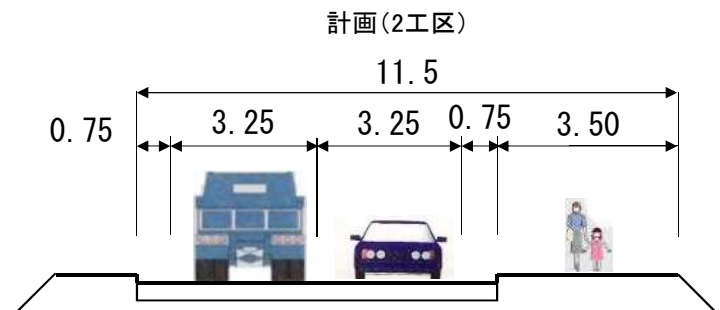
## 目的

- ①安全で円滑な交通の確保
- ②地域間交流と産業基盤の強化
- ③緊急輸送道路の代替経路の確保

## 事業概要

事業区間: 相生市竜泉町～那波南本町  
 総事業費: 79億円  
 内用地補償費: 17億円  
 事業期間: H9(1997)年度～R7(2025)年度  
 事業概要: バイパス  
 延長: 2,820m  
 (1工区: 1,558m、2工区1,262m)  
 費用便益比B/C: 1.3(全体)、3.6(残事業)

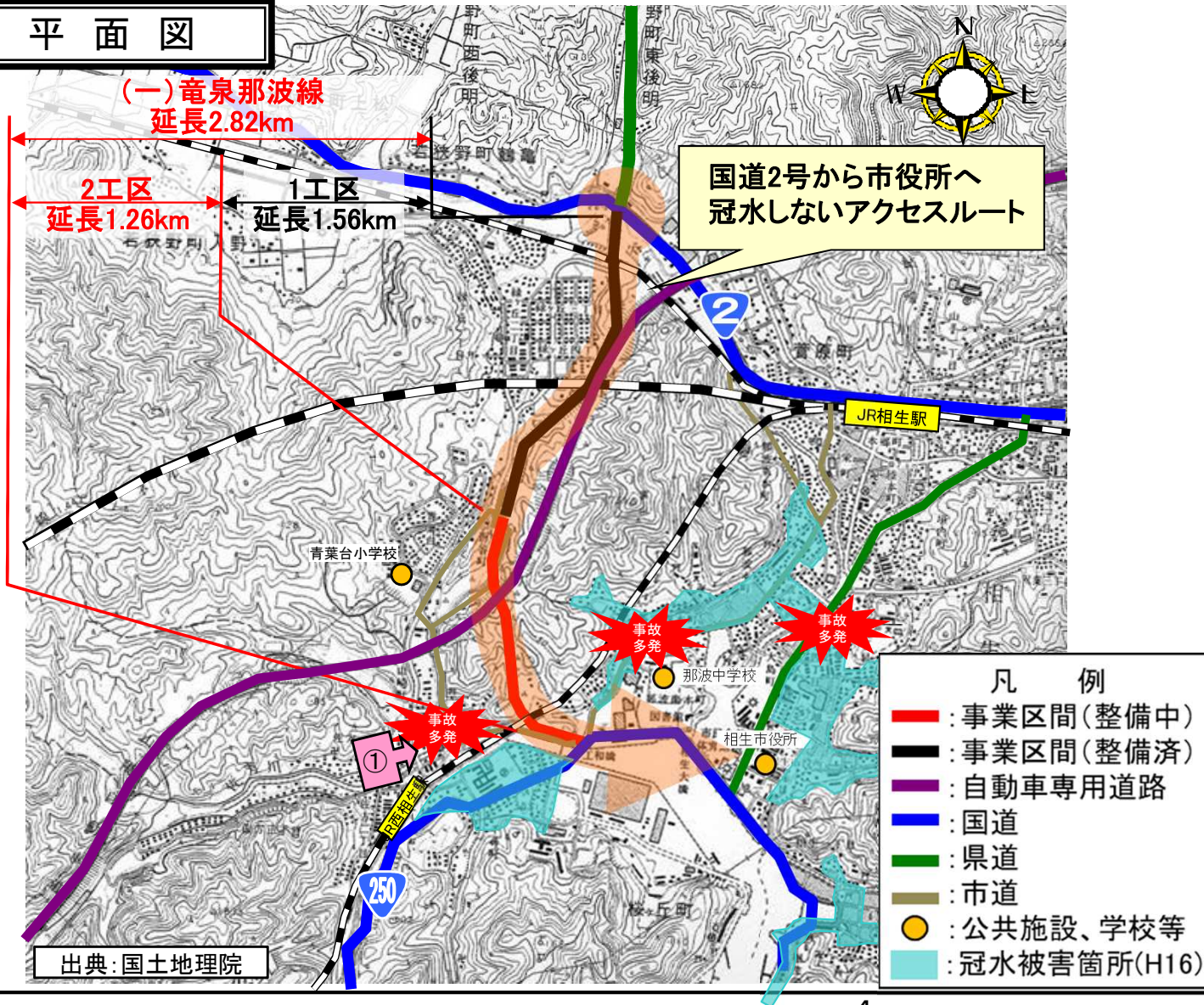
## 横断図



## 事業の必要性・優先性

- ① 相生市街地中心部に流入する通過交通を転換し、市街地の交通混雑の緩和と交通事故の抑制を図り、安全で円滑な交通を確保する
- ② 播磨科学公園都市と相生市臨海部や赤穂市を直結することで、地域間交流を促進するとともに、産業基盤を強化し地域の活性化に寄与する。
- ③ 過去に冠水被害を受けた緊急輸送道路の代替機能を確保する。

## 平面図



## 現況写真

### ① 相生市街地の狭隘な生活道路



### ② 地域間ネットワーク強化





# 事業の有効性・効率性

## (1) 費用対効果

### ① 便益(B)の項目

評価の視点	効果項目(費用対効果の便益内容)
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 費用便益費(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	一般県道 竜泉那波線	全体事業費	① 走行時間短縮便益	13,747	時間短縮: 7.8分 → 5.6分 計画交通量: 7,300台/日	11,405	11,347	58	1.3
			② 走行経費減少便益	1,073					
			③ 交通事故減少便益	163					
			計	14,983					
		残事業費	① 走行時間短縮便益	6,588	時間短縮: 7.8分 → 5.6分 計画交通量: 7,300台/日	1,934	1,876	58	3.6
			② 走行経費減少便益	282					
			③ 交通事故減少便益	7					
			計	6,876					

## (2) 費用対効果に含まれない効果

評価の視点	効果項目	該当する事業内容等
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)	○ 西播磨広域防災拠点 (播磨科学公園都市内) と相生市、赤穂市を連絡する道路
	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)	○ H16の台風21号で冠水被害を受けた (主) 相生停車場線の代替機能の確保
	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)	—
①安全・安心の確保 (平時)	救急医療体制の支援	—
	交通安全対策	○ 通学路である市道矢野谷線のバイパス機能を有する。
②地域の活性化	地域間交流の促進	○ 近隣市町 (播磨科学公園都市、相生市、赤穂市) を連絡する道路整備
	中心市街地の活性化	—
	地域産業の活性化	○ 播磨科学公園都市と相生市臨海部工業地域・赤穂市街地を結ぶ交通ネットワークの形成
	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	公共交通機能利用の促進 交通結節機能の向上	—
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、雨水を地下に涵養市街地の交通混雑緩和による沿道環境の改善

## (3) 地域からの要望状況等

要望状況等	西播磨市町長会等からの事業推進の要望書が提出されるなど早期整備が期待されている
-------	---