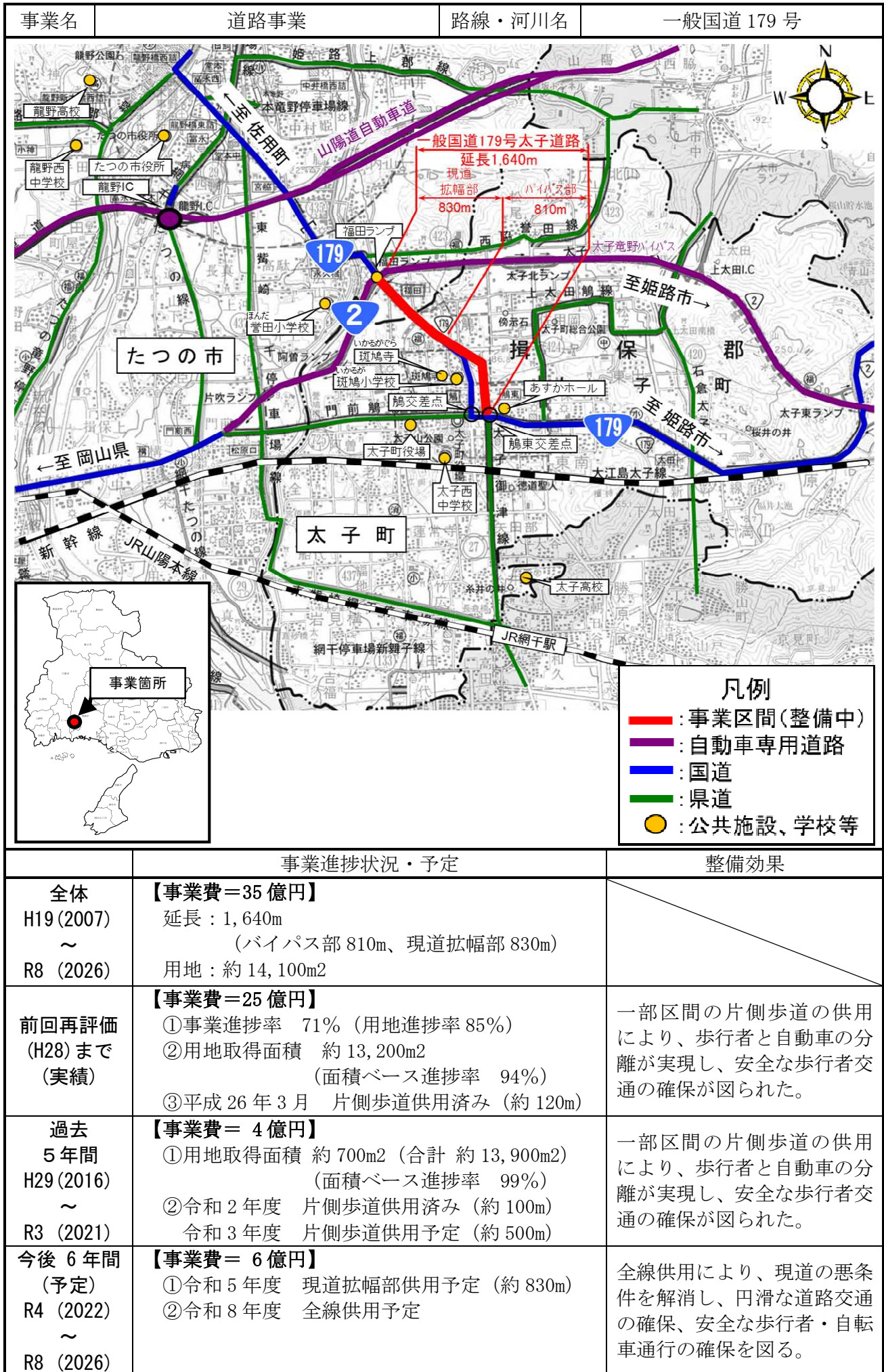


令和3年度 投資事業評価調書（継続：再評価〔第2回〕）

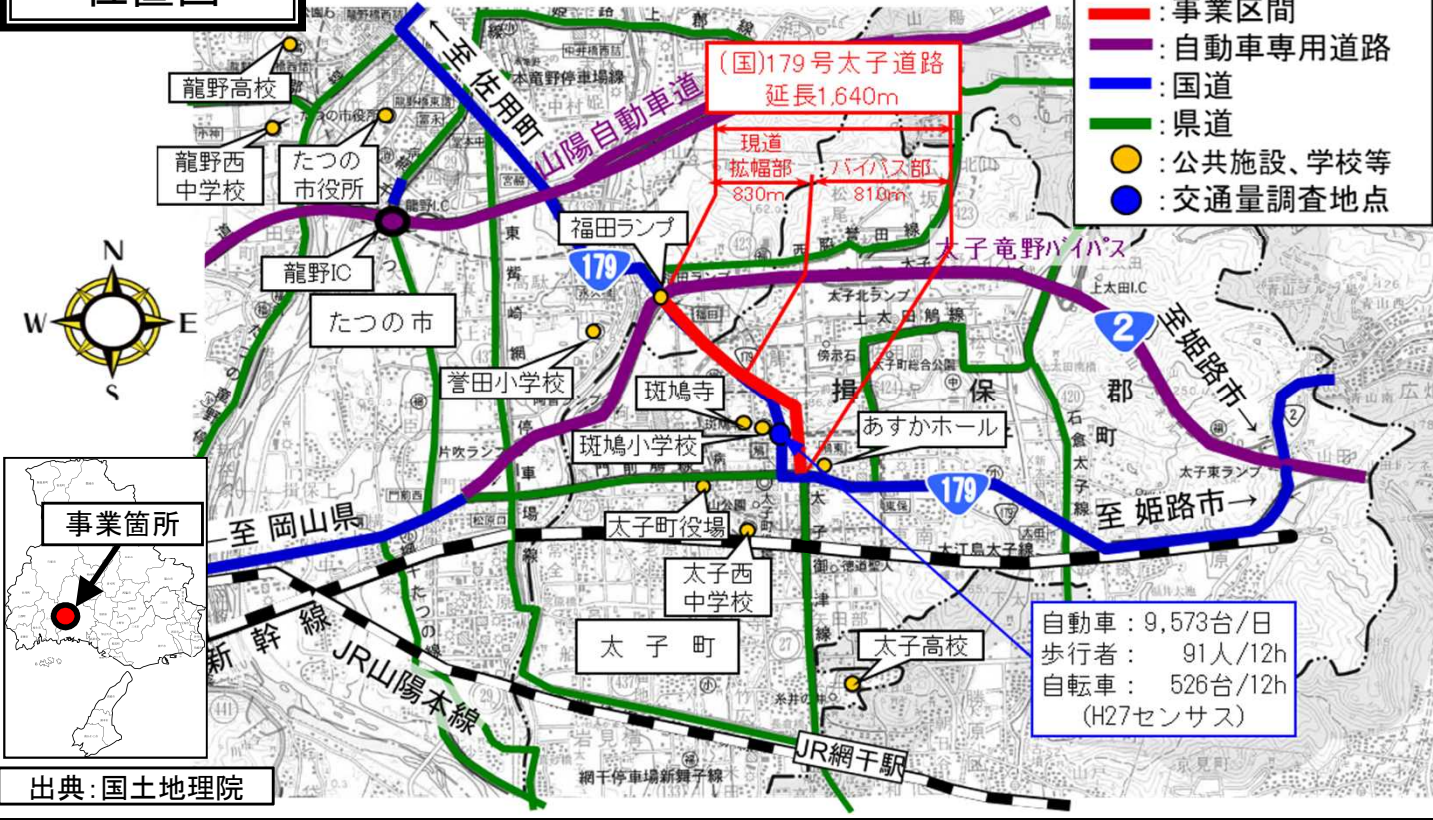
部課室名	県土整備部 土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 田中 秀典 (国道・橋梁班長 吉田 頼彦)	内 線	4362 (4378)
事業種目	道 路	新規評価年度	平成18(2006)年度	現計画	前回評価時点
事業名	道路事業 一般国道 179号 太子道路	事業採択年度	平成19(2007)年度	総事業費	35億円
		着工年度	平成19(2007)年度	内地地補償費	26億円
		再評価年度	平成28(2016)年度	完成予定年度	令和8 (2026)年度
				※R2年度公共事業審査会でR8への延伸報告済	
事業区間	揖保郡太子町 ^{いかるが} 鷗 ~ たつの市 ^{ほんだちょうふくだ} 誉田 町 福田	進 捗 率	83%	71%	
		(用補進捗率)	(99%)	(85%)	
		残事業費	6億円	10億円	
事業の目的			事業内容 () 前回評価時点		
一般国道 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。 ○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。 ○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。 ○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。			【延 長】 1,640m 【構造規格】 第4種第1級 【現況幅員】 2車線 車道 5.5m [全幅 5.9m] 【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] 【計画交通量】 [H42 予測] 8,300 台/日 (7,800 台/日) 【現況交通量】 H27 センサス 自動車 9,573 台/日 歩行者 91 人/12h 自転車 526 台/12h 【負担割合】 国 55%、県 45%		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	直近5箇年の死傷事故件数は、ほぼ横ばいであるが、自動車と歩行者との衝突による死亡事故が令和元年度に1件発生している。このため、自動車と歩行者、自転車交通の分離により交通事故減少に寄与する当該路線の整備の必要性がますます増加している。 【前回評価時点からの事業計画・総事業費・工期の変更概要】 ①バイパス部において支障物件である鉄塔の移設協議、移設先地権者との用地交渉に時間を要していることから、完成予定年度を6年延長する。 ②平成25年の道路法改正を踏まえ、県では平成29年から緊急輸送道路を対象に、電柱等の新設を禁止している。この影響で現道拡幅区間において電柱移設先の用地交渉に時間を要している。				
進捗状況	①進捗率は事業費ベースで83%、用地取得で99%（令和3年度末予定） ②バイパス部は、残すところ鉄塔移設に伴う移設先地権者との用地交渉のみであるため、令和4年度までの用地取得完了を目指す。 ③現道拡幅部は、電柱移設に伴う用地交渉が完了したところから順次移設を進め、令和3年度末までの移設完了を目指す。				
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)	【審査会意見】 事業継続妥当 「太子町自転車ネットワーク計画」に基づき、当該路線のみならず周辺の道路においても、安全な歩行者・自転車専用レーン(0.69m)整備が完了 自転車利用環境を創出できるよう努められたい。		【対応方針】 平成29年3月21日に県道太子御津線 した。今後、他路線も整備を進める。		
(1)必要性	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30件/平成28年~令和2年)しており、自転車通学の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な交通を確保する。 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。 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、鷗東交差点と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。				
(2)有効性・効率性 (執行環境状況)	①費用便益比 B/C=1.2(全体)(前回評価時B/C=1.4)、B/C=8.2(残事業) ②地元自治体より早期供用の要望がある。				
(3)環境適合性	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。 ②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。				
(4)優先性	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。 ②鷗交差点は、渋滞交差点解消プログラムに位置付けており、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。 ③太子町及びたつの市の「通学路交通安全プログラム」に位置付けられており、学校関係者等から歩道及び自転車通行空間の早期整備が望まれている。				
再評価の結果	継続	左の理由	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2回〕）



道路事業 一般国道 179号〔太子道路〕

位置図



目的

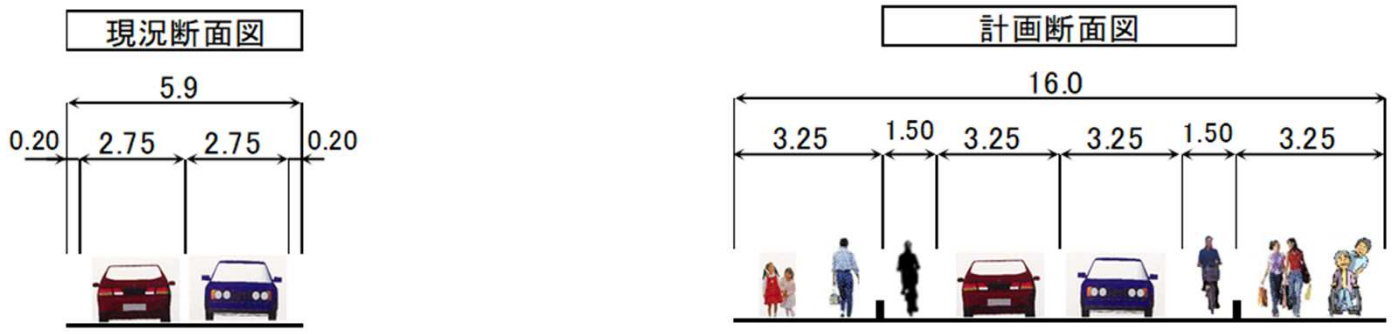
- ①円滑な交通の確保
- ②安全な歩行者・自転車通行の確保
- ③自動車専用道路、鉄道駅へのアクセス強化

事業概要

事業区間：揖保郡太子町鶯
～たつの市誉田町福田

総事業費：35億円
内用地補償費：26億円
事業期間：H19(2007)年度～R8(2026)年度
事業概要：バイパス、現道拡幅
延長：1,640m
(バイパス部：810m、現道拡幅部：830m)
費用便益比B/C：1.2(全体)、8.2(残事業)

横断図



事業の必要性・優先性

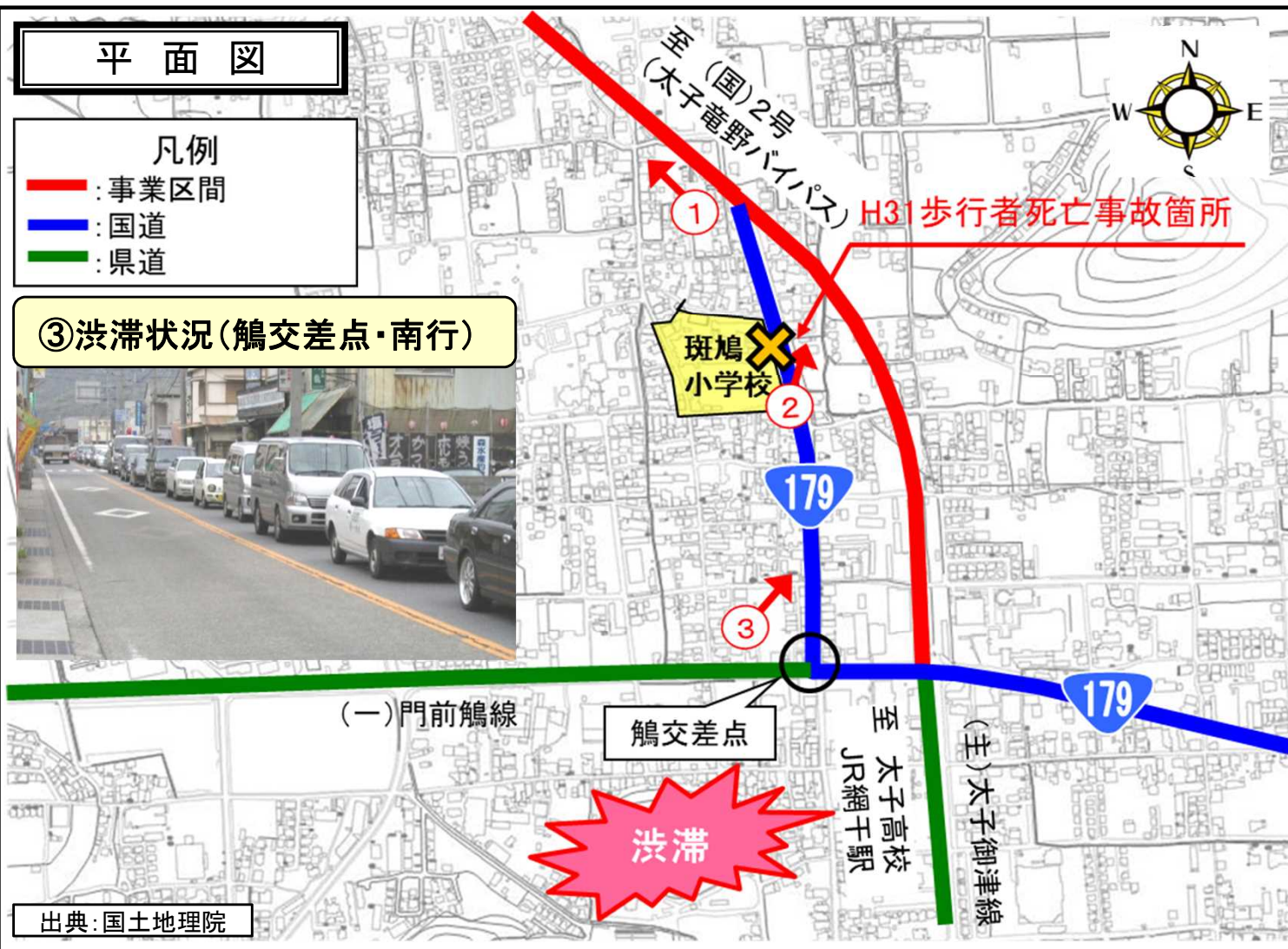
- ① 人家密集地を通過する現道は、幅員が狭小で現況交通量が多く、事故が多発しており危険な状況であるため、十分な幅員を確保し安全で円滑な交通を確保する。
- ② 自転車交通量が多いにも関わらず、歩道が未整備で、路肩は狭いため、歩道及び自転車専用通行帯を整備し、安全な歩行者・自転車空間を確保する。
- ③ 鵜交差点の渋滞解消を図り交通アクセス力を強化する。

平面図

凡例

- : 事業区間
- : 国道
- : 県道

③ 渋滞状況(鵜交差点・南行)



出典: 国土地理院

現況写真

① 通学時間帯の様子



② 幅員が狭小な現道



死傷事故発生件数(H28~R2)

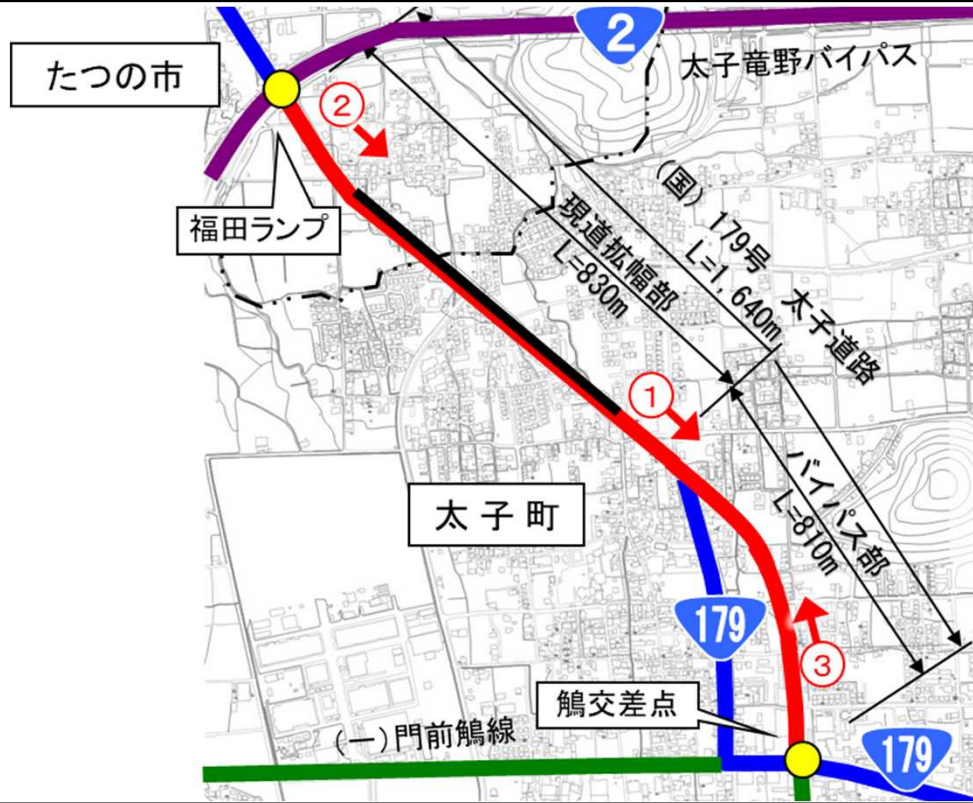
年度	H28	H29	H30	H31	R2
件数	7	5	7	8	3
内死亡事故	0	0	0	1	0

進捗状況

事業進捗平面図



- 凡例
- : 事業区間(整備中)
 - : 事業区間(整備済)



出典: 国土地理院

工程表

- : 前回計画
- : 実施・計画

	工種	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31 (R1)	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
		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													■	■	■	■	■	■	■	■

現況写真

①進捗状況(バイパス部)



②進捗状況(現道拡幅部)



③支障物件(鉄塔)



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)			C(費用)			B/C	
		便益額 (百万円)	代表的な 効果	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	4,535
		② 走行経費減少便益	379						
		③ 交通事故減少便益	37						
		計	4,951						
	残事 業費	① 走行時間短縮便益	4,535	時間短縮: 3.6分 → 3.2分 (福田ランプ → 鷗東交差点) 計画交通量: 8,300台/日	606	526	80	8.2	
		② 走行経費減少便益	379						
		③ 交通事故減少便益	37						
		計	4,951						

(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)	○	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)	-	
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	○	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	○	姫路市臨海部から太子竜野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	公共交通機能利用の促進 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	遠藤環境の改善 景観形成	○	歩道を透水性舗装とし、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	太子町より整備促進の要望書が提出されるなど、早期供用が望まれている。
-------	------------------------------------