

No. 9
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成20年度第5回)

あ い お い う ね ど う ろ
相生有年道路

平成 21 年 3 月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

□事業の目的	1
□計画の概要	2
□事業の経緯及び進捗状況	3
□事業を取り巻く社会状況及び整備効果	5
□費用便益分析の結果	13
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	15
□対応方針	16

事業の目的

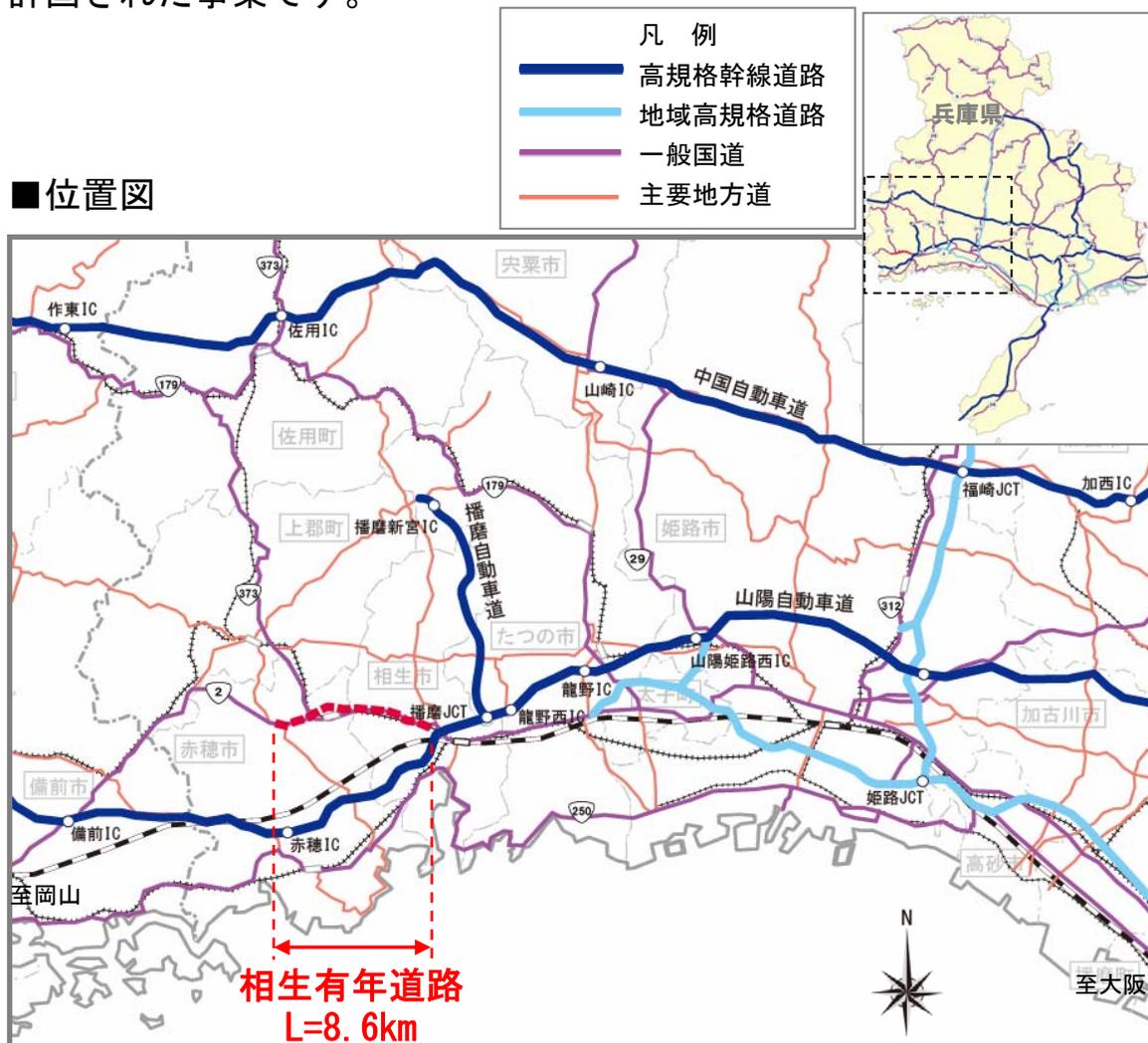
- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 沿道環境の改善

国道2号は、大阪府大阪市北区を起点とし、瀬戸内海沿いに岡山市、広島市などの主要都市を經由して、福岡県北九州市門司区に至る全長約683kmの幹線道路です。西日本においては、国土軸に位置する東西交通の要となる重要な路線です。

このうち、明石市から岡山県境に至る区間では、臨海部の重厚長大産業の発展や播磨近郊の既成市街地の拡大による自動車交通の増加と、東西物流による交通量の増加が相まって交通需要が増大してきました。

相生有年道路は、相生市～赤穂市間の国道2号の交通混雑を緩和するとともに、交通の安全を確保し、沿道環境を改善することを目的に計画された事業です。

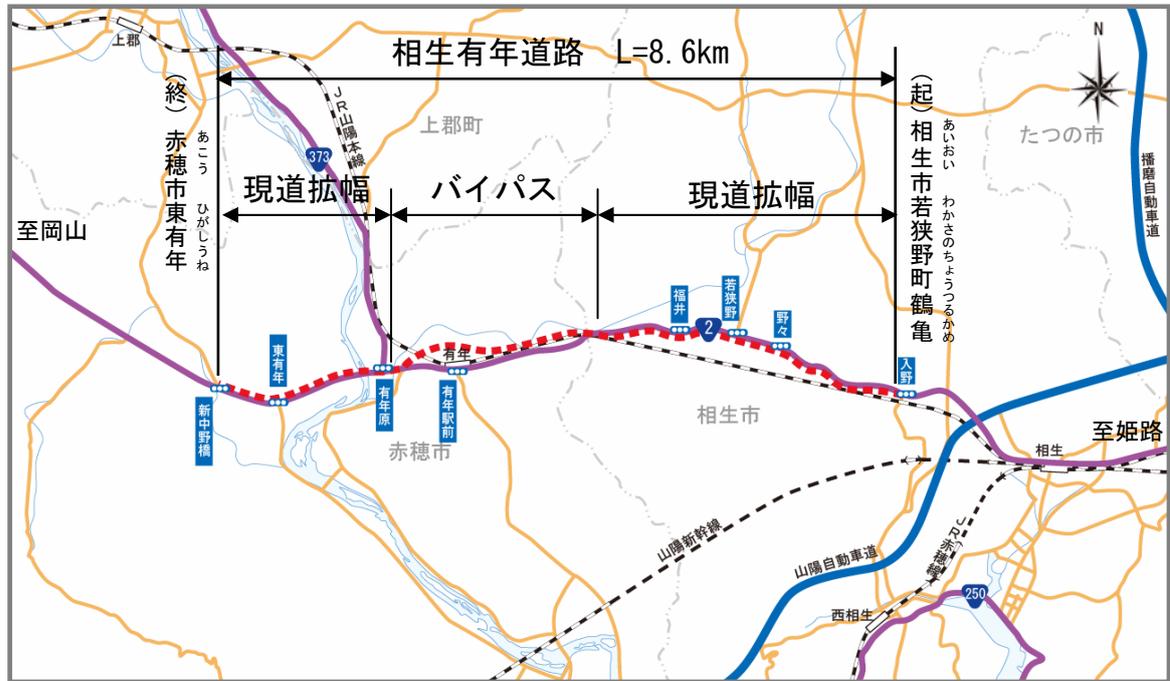
位置図



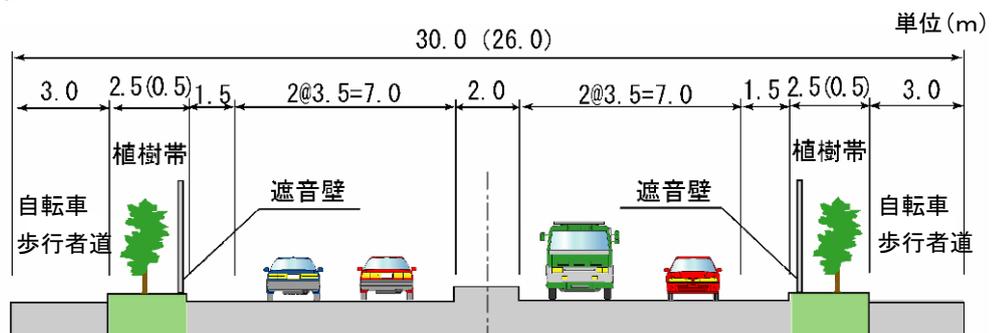
計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 自) 兵庫県^{あいおい}相生市^{わかさのちょう}若狭野町^{つるかめ}鶴亀
至) 兵庫県^{あこう}赤穂市^{ひがしうね}東有年
- ・ 計画延長 L=8.6km
- ・ 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=30.0m (26.0m)
- ・ 全体事業費 約324億円

・ 計 画 図



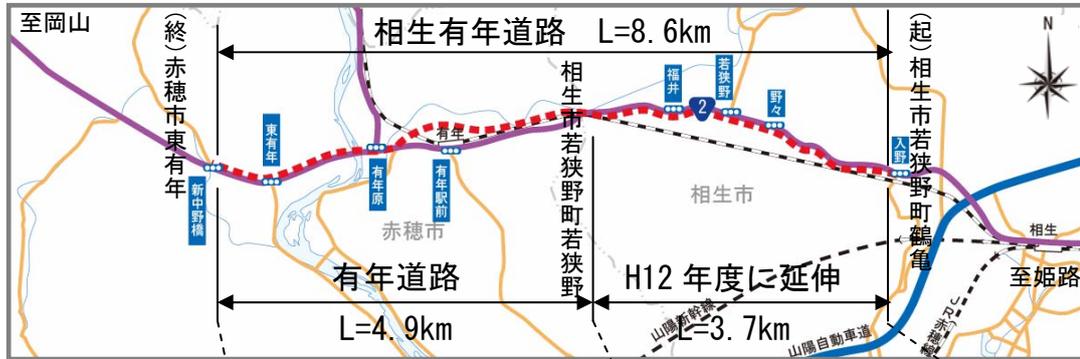
・ 標準横断面図



※ () は沿道が農地として利用されている区間における幅員

事業の経緯及び進捗状況

1. 事業の経緯



年月	経緯	
昭和60年度	有年道路として事業化 (L=4.9km)	
平成元年10月	都市計画決定	
平成4年12月	—	都市計画決定
平成12年3月	都市計画変更	都市計画変更
平成12年度	有年道路事業区間を延伸し、事業名を相生有年道路に変更(L=8.6km)	

2. 事業の進捗

- ・事業進捗率 約30%(平成20年3月末現在)
 - ・用地取得率 約50%(面積ベース、平成20年3月末現在)
- ※東側より0.4kmの区間は平成21年3月下旬の供用を予定

3. 関係機関との調整等

(1) 用地買収

用地買収及び改築工事が東側より進められています。

平成20年度は、用地買収及び工事を推進するとともに、有年土地区画整理事業との調整及び調査設計を行っています。

(2) 埋蔵文化財調査

相生有年道路では、平成19年度～20年度まで確認調査を行っており、その結果を踏まえ、平成21年度より発掘調査を実施し、事業を進めていく予定です。

4. 現在の状況



①相生市若狭野町鶴亀



②相生市若狭野町上松



③相生市若狭野町鶴亀

(平成 21 年 3 月下旬供用予定区間)

入野より赤穂市方面を望む



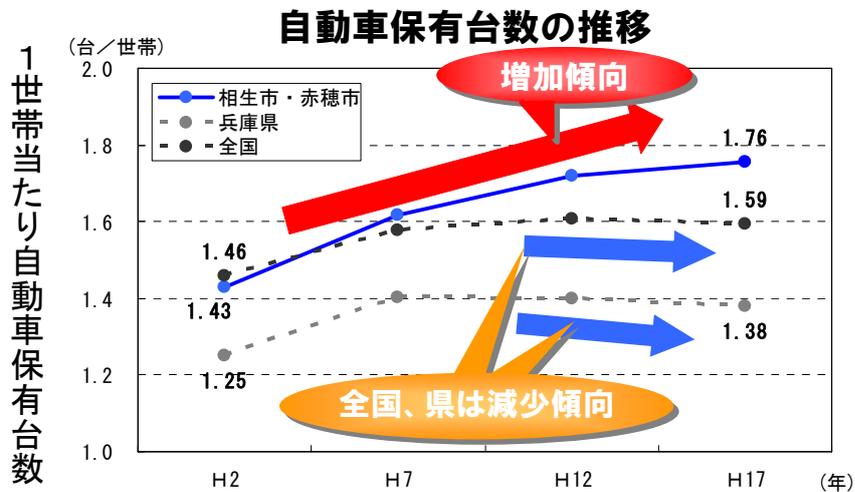
事業を取り巻く社会状況及び整備効果

1. 社会的背景

【沿道地域の概況】

相生有年道路沿道地域(相生市・赤穂市)の人口は、平成20年末で84,085人となっています。この地域は、臨海部に工業地帯が形成され、工業都市として発展してきました。

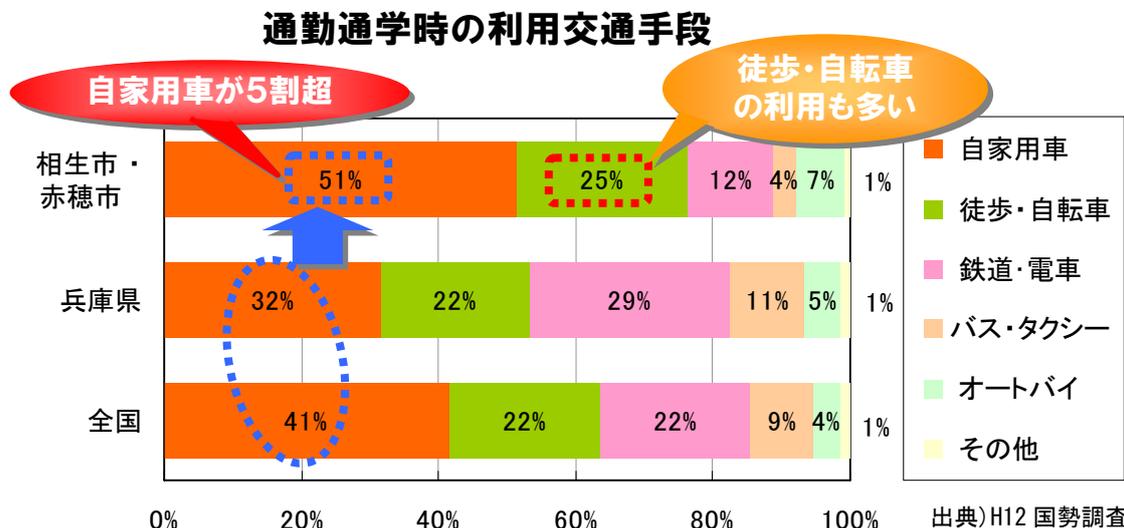
1世帯当たり自動車保有台数は、全国・兵庫県が近年減少傾向であるのに対し、当該道路の沿道は増加傾向が続き、平成17年で約1.8台/世帯となっています。



出典) (財)自動車検査登録協会編 市区町村別自動車保有車両数
(社)全国軽自動車協会連合会編 市区町村軽自動車車両数

当該道路の沿道地域では、通勤通学時の自家用車の利用割合が5割を超え、全国・兵庫県を上回る車依存の地域となっています。

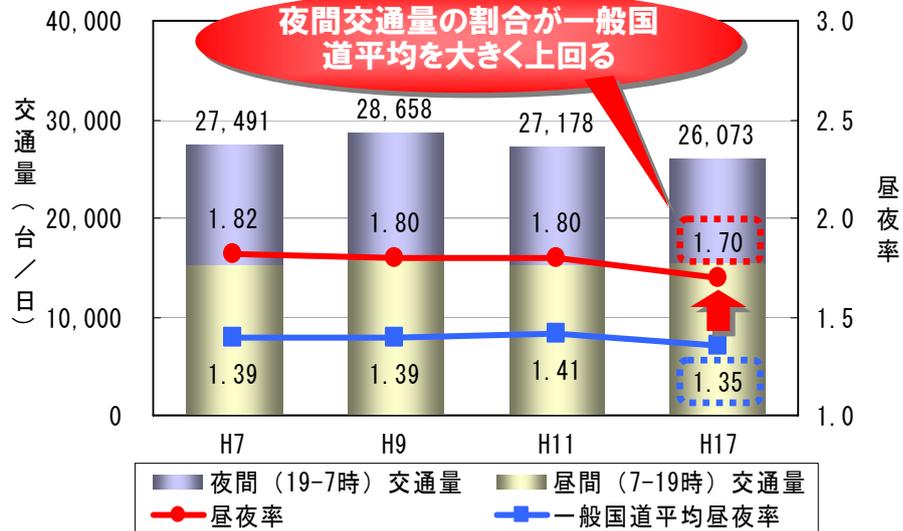
また、徒歩・自転車の利用割合も高く、歩行者等への配慮も必要な地域となっています。



【沿道地域の交通の状況】

国道2号の相生有年道路区間における昼夜率(日交通量÷昼間交通量)は1.7で、一般国道平均の1.35を大きく上回っております。

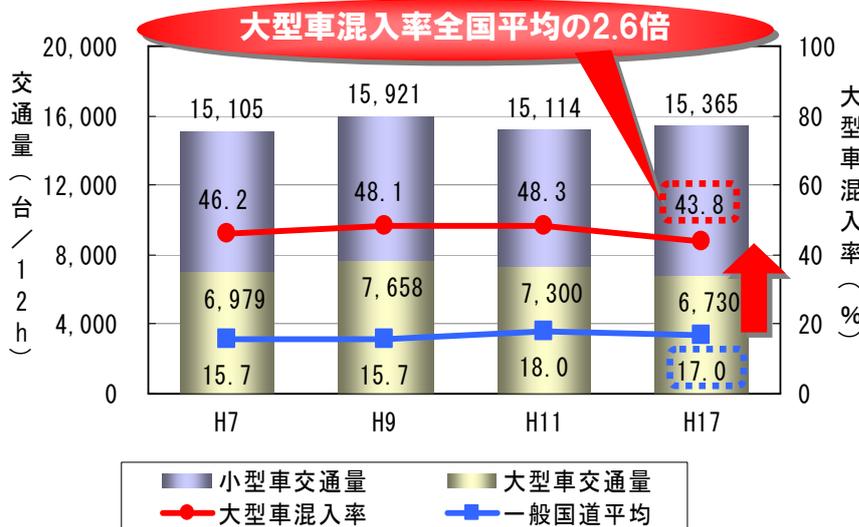
交通量と昼夜率の推移



出典) 道路交通センサス

国道2号の相生有年道路区間は、12時間交通量の大型車が7,000台近くに達しています。また、大型車混入率は、昼間が約44%で一般国道平均の2.6倍と高く、さらに夜間では約73%と7割を超えています。

大型車の交通量・混入率の推移



岡山方面を望む

昼間



有年駅交差点付近(平日:17時頃)

昼夜ともに大型車交通量が非常に多い

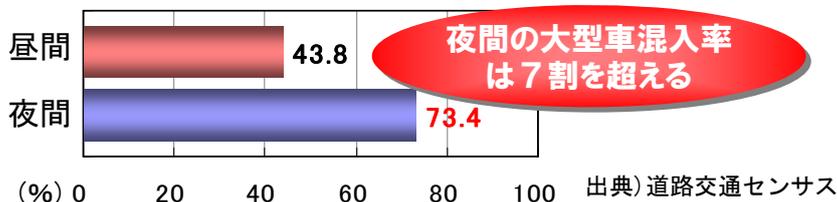
姫路市方面を望む

夜間



有年駅付近(平日:23時頃)

大型車混入率(H17年:昼夜間別)



出典) 道路交通センサス

2. 交通混雑の緩和

相生有年道路区間は、24時間交通量は2.6万台を超え、朝・夕などに交通が集中することで渋滞が発生しています。

交通混雑の発生状況



整備前

姫路市方面を望む



有年駅前交差点(平日:17時頃)

朝・夕の通勤時間帯
に渋滞が発生

姫路市方面を望む



若狭野交差点付近(平日:7時頃)

相生有年道路の整備より、2車線から4車線となり、朝夕の交通混雑の緩和が期待されます。

岡山方面を望む

整備後



若狭野交差点付近の整備イメージ

3. 交通安全の確保

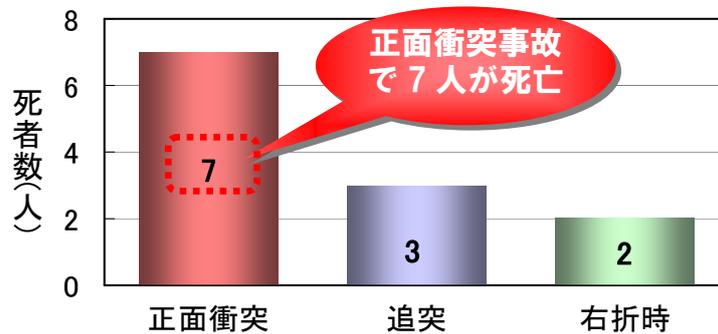
【交通事故の低減】

相生有年道路区間は、5年間で死亡事故が11件【死者数12人】発生しています。また、事故形態別の死者数では、正面衝突事故が最も多く、7人となっています。

死亡事故の発生状況 (H14-H18)

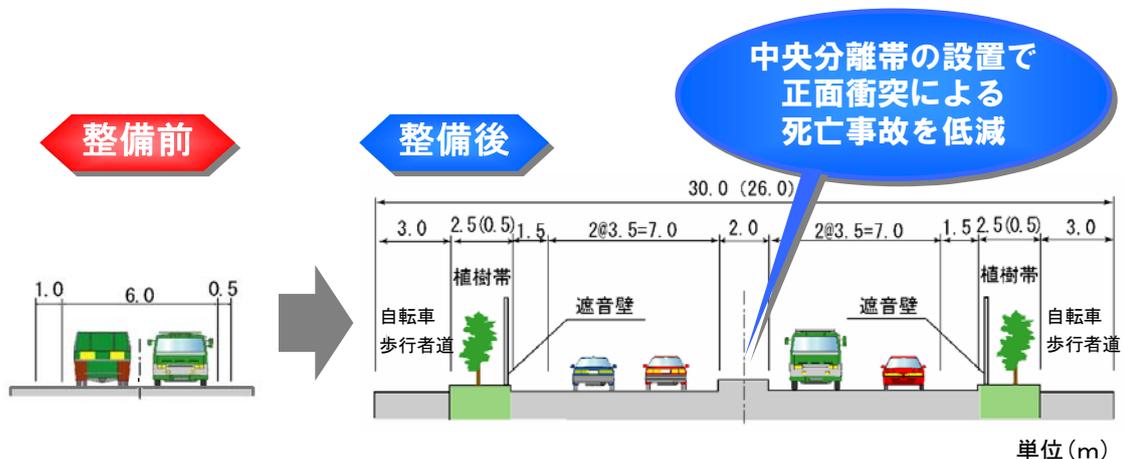


事故形態別の死者数 (H14-H18)



出典) 事故統合データ H14-H18

相生有年道路の整備により、中央分離帯が設置されることで、正面衝突の交通事故が防止され、死亡事故の低減が期待されます。



【交通事故の低減】

相生有年道路周辺には、JR有年駅や小・中学校が立地しています。
 そのため、通勤・通学で狭い路肩を利用する歩行者や自転車が多く、
 大型車との接触による事故の危険性が高い状況となっています。

小中学校の立地と歩道設置の状況

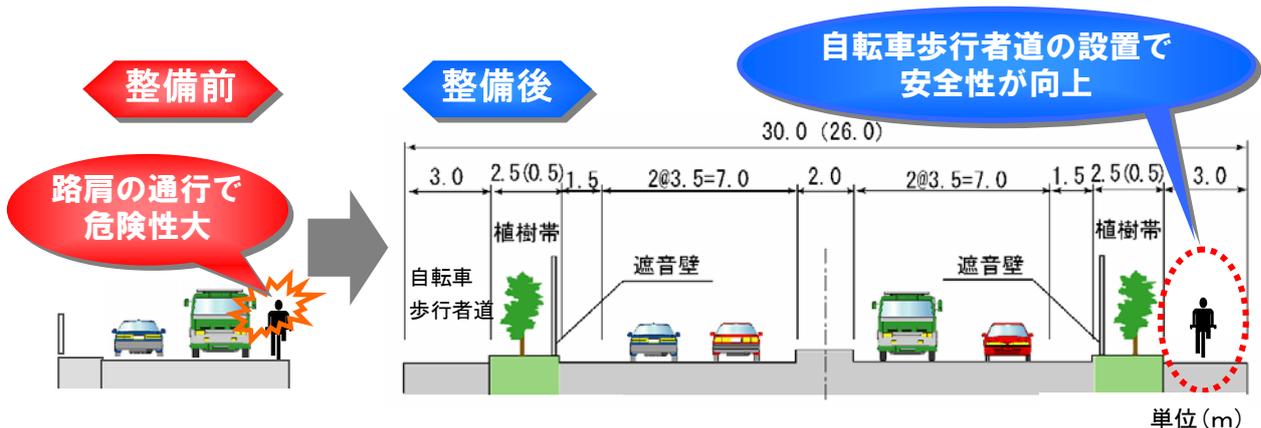


岡山方面を望む



有年駅付近(平日：7時頃)

相生有年道路の整備により、歩車分離された自転車歩行者道が設置されることで、歩行者・自転車の安全性の向上が期待されます。

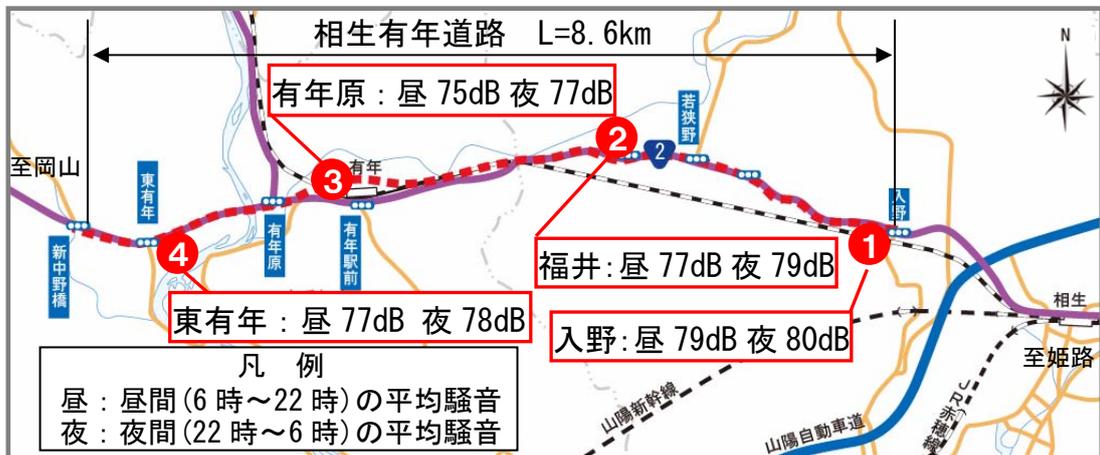


単位 (m)

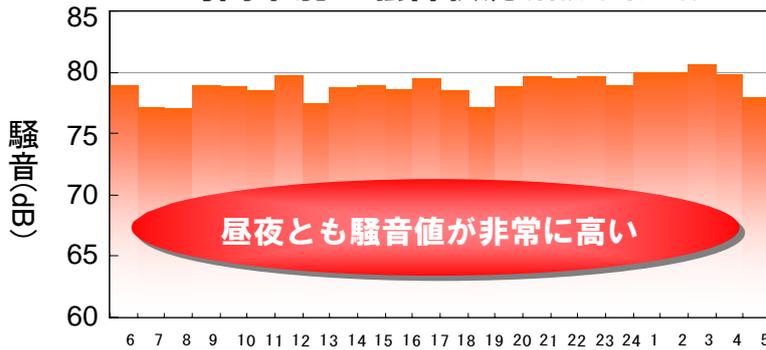
4. 沿道環境の改善

相生有年道路の騒音は、昼夜間を問わず、環境基準を大きく上回ります。特に若狭野町入野の夜間騒音が80dBと非常に高く、パチンコ店内に相当する騒音が発生しています。

沿道の騒音状況



時間帯別の騒音状況 (若狭野町入野)



環境基準

(幹線交通を担う道路に近接する空間)

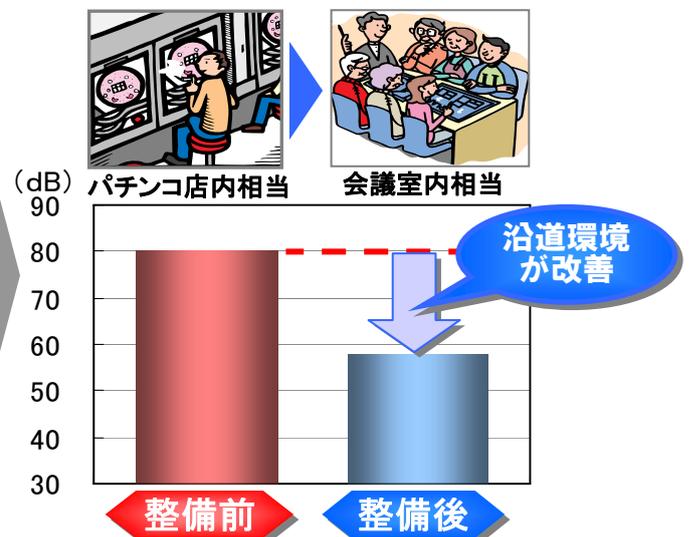
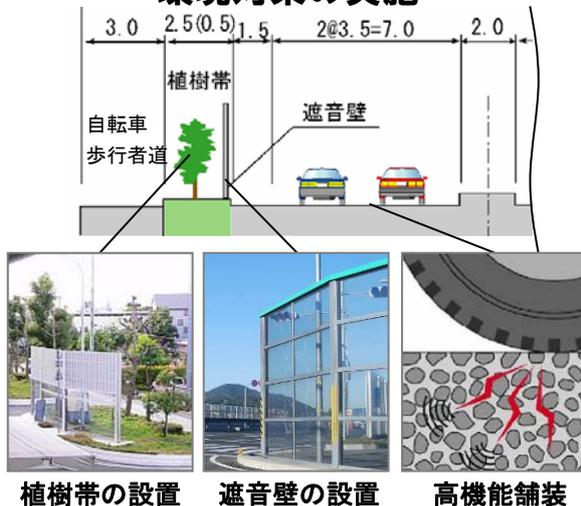
時間帯	基準値
昼間 (6時～22時)	70dB
夜間 (22時～6時)	65dB

出典)環境基準法第16条第1項

出典)H18道路環境センサス

相生有年道路の整備により、植樹帯や遮音壁の設置、高機能舗装が実施されることで、沿道環境の改善が期待されます。

環境対策の実施



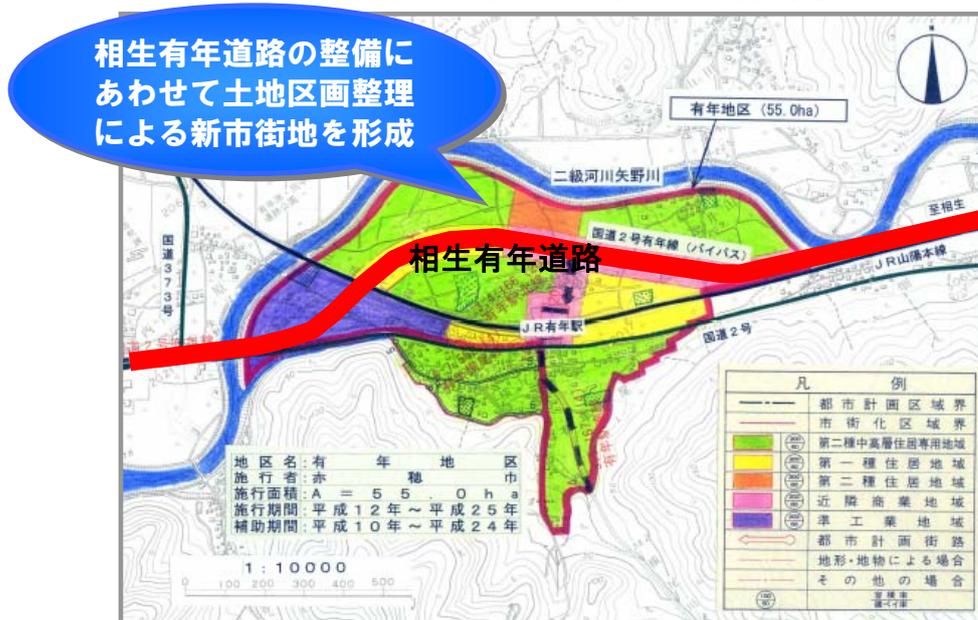
出典) 姫路河川国道事務所資料

5. 地域の活性化

赤穂市のJR有年駅周辺では、有年土地区画整理事業が平成25年度の完成を目指して進められています。

有年土地区画整理事業は、相生有年道路の整備にあわせて公共施設を整備し、安全で快適な市街地の形成を目的としています。

有年土地区画整理事業の計画図



有年土地区画整理事業の骨格をなす相生有年道路の整備を推進することで、赤穂市北部地域の拠点となる約3,800人が居住可能な新市街地の形成を図ります。

整備イメージ



相生有年道路の整備と土地区画整理事業により地域が活性化

3,800人居住可能な市街地を形成



出典) 有年土地区画整理事業の概要

6. 地域における計画

相生有年道路は、下記の計画に位置付けられています。

- ◆21世紀兵庫長期ビジョン（平成12年12月）
 - 「西播磨地域 社会基盤整備の基本方針に位置づけられた道路」
 - 「交流による発展をめざす地域づくりに位置づけられた道路」
- ◆ひょうご21世紀交通ビジョン（平成7年度）
 - 「広域交通体系整備の主要事業に位置づけられた道路」
- ◆兵庫県地域防災計画（平成19年修正）
 - 「緊急輸送体系の整備：第一次緊急輸送路に位置づけられた道路」
- ◆相生市新総合計画（平成13年3月）
 - 「快適で魅力のあるまちづくり：都市基盤に位置づけられた道路」
- ◆相生市都市計画マスタープラン（平成9年10月）
 - 「都市施設の整備方針：交通施設 東西主軸に位置づけされた道路」
- ◆赤穂市総合計画（平成13年3月）
 - 「魅力のあるまちづくり：交通基盤の整備に位置づけられた道路」
- ◆赤穂市都市計画マスタープラン（平成9年5月）
 - 「都市施設整備：交通施設 広域交流軸に位置づけされた道路」

7. 要望経緯

- ・昭和45年 国道2号(姫路市～上郡町間)改修促進協議会設立

名称	会長	主なメンバー	対象道路
国道2号(姫路市～上郡町間)改修促進協議会	赤穂市長	相生市、赤穂市、たつの市、宍粟市、上郡町、太子町、佐用町	国道2号

(最近の動向)

- ・平成18年7月 関係機関に対し、相生有年道路の早期整備を要望
- ・平成19年7月 関係機関に対し、相生有年道路の早期整備を要望
- ・平成20年7月 関係機関に対し、相生有年道路の早期整備を要望

費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	一般国道2号
事 業 名	相生有年道路
延 長	L=8.6km

□便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成20年度			
基準年における 現在価値	649億円	47億円	10億円	706億円

. . . (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	309億円	111億円	419億円
基準年における 現在価値	289億円	35億円	324億円

. . . (C)

□算定結果

費用便益比 (B/C)	
B/C	$= \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{706\text{億円}}{324\text{億円}}$ $= 2.2$

費用便益分析の結果（残事業）

路 線 名	一般国道2号
事 業 名	相生有年道路
延 長	L=8.6km

□便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成20年度			
基準年における 現在価値	608億円	43億円	10億円	661億円

. . . (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	202億円	105億円	308億円
基準年における 現在価値	174億円	33億円	207億円

. . . (C)

□算定結果

費用便益比 (B/C)	
B/C	$= \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{661\text{億円}}{207\text{億円}}$ $= 3.2$

コスト縮減や代替案立案等の可能性

相生有年道路の計画は、地形、周辺の土地利用状況、幹線道路等との接続をはじめ、まちづくりとの整合を勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観との保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。

施工にあたっては、建設発生土の有効利用として、他工事から建設発生土を受け入れ、盛土区間で有効活用するなどコスト縮減に努めます。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性に関する視点からの見解

国道2号の相生有年道路区間は、西播磨地域における東西幹線道路としての役割を担っており、朝・夕などに交通が集中することで、渋滞が発生しています。

当該区間は、正面衝突による死亡事故が多く発生しており、抜本的な対策が求められています。

昼夜を問わず、環境基準を大きく上回る騒音が発生しており、早期に沿道環境の改善が必要となっています。

有年駅周辺では、赤穂市北部地域の拠点となる新市街地の形成に向けた有年土地区画整理事業が進められており、相生有年道路の整備が不可欠となっています。

事業全体の費用対効果は、 $B/C=2.2$ 、残事業の費用対効果は、 $B/C=3.2$ となっています。

以上のことから、相生有年道路は、実施の必要性が高い事業です。

(2) 事業進捗の見込みの視点

用地取得は約50%完了しており、早期に全線供用を図るため、未供用区間の整備を推進していくことが必要です。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点からの見解

相生有年道路の計画は、地形、周辺の土地利用状況、幹線道路等との接続をはじめ、まちづくりとの整合を勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観との保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。

施工にあたっては、建設発生土の有効利用として、他工事から建設発生土を受け入れ、盛土区間で有効活用するなどコスト縮減に努めます。

◇対応方針(原案)

【事業継続】

相生有年道路は、国道2号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善を図るために必要な事業です。

今後も、引き続き事業を推進し、平成20年代後半の供用を目指します。

国道2号

あ い お い う ね
相生有年道路

チ エ ッ ク リ ス ト

事業再評価に係る資料

事業名	国道2号 相生有年道路		事業種別	二次改築
事業の概要	起 終 点	白) 兵庫県 ^{あいおい わかさのちようつるかめ} 相生市若狭野町鶴亀 至) 兵庫県 ^{あこう ひがしうね} 赤穂市東有年	延長	L=8.6km
	事業化	昭和60年度	都市計画決定	平成元年度
	用地着手	平成4年度	工事着手	平成8年度
	全体事業費	約324億円	計画交通量	12,900~27,000台/日

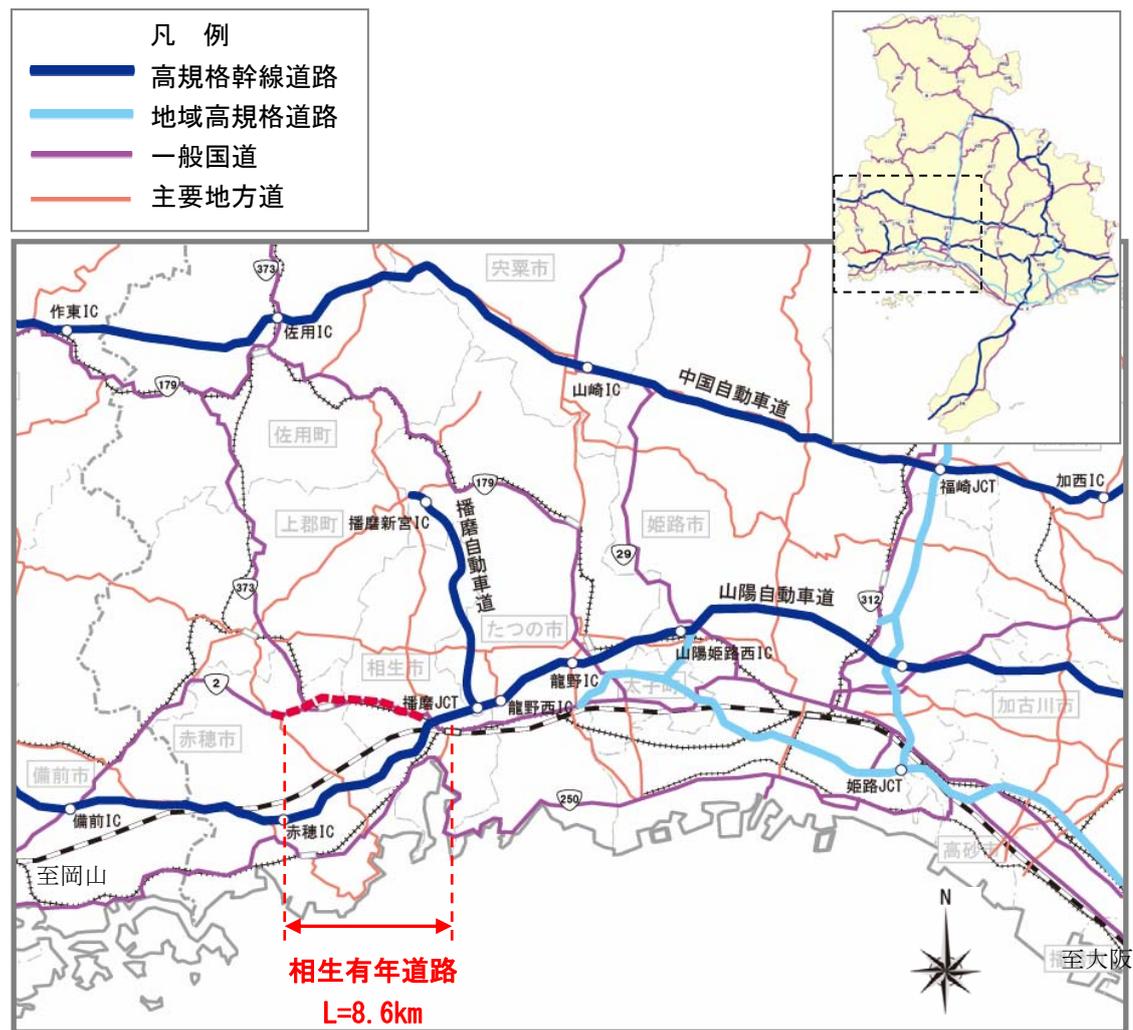
事業の目的

一般国道2号は、大阪府大阪市北区を起点とし、瀬戸内海沿いに岡山市、広島市などの主要都市を經由して、福岡県北九州市門司区に至る全長約683kmの幹線道路です。西日本においては、国土軸に位置する東西交通の要となる重要な路線です。

このうち、明石市から岡山県境に至る区間では、臨海部の重厚長大産業の発展や播磨近郊の既成市街地の拡大による自動車交通の増大と、東西物流による交通量の増加が相まって、交通需要が増えてきました。

相生有年道路は、相生市～赤穂市間の国道2号の交通混雑を緩和するとともに、交通の安全を確保し、沿道環境を改善することを目的に計画された事業です。

位置図



事業名	国道2号 相生有年道路	事業種別	二次改築
執行済み額	事業費：約 99 億円（進捗率 30%）		
事業の進捗状況	 <p>相生有年道路 L=8.6km</p> <p>平成 21 年 3 月下旬 供用予定 (L=0.4km)</p> <p>（終）赤穂市東有年</p> <p>（起）相生市若狭野町鶴亀</p> <p>至岡山 赤穂市 相生市 相生 至姫路</p> <p>山陽新幹線 山陽自動車道 250</p> <p>西相生</p>		
事業の進捗状況	<p>○事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率 約 30% (平成 20 年 3 月末現在) ・用地取得率 約 50% (面積ベース、平成 20 年 3 月末現在) <p>○関係機関との調整等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地買収及び改築工事を東側より進めています。 ・現在、用地買収、埋蔵文化財調査、設計協議、工事などの円滑な推進を図るため、関係機関との調整を進めています。 		
供用目標等今後の事業の見通し	<ul style="list-style-type: none"> ・相生有年道路の東側（相生市若狭野町鶴亀）より 0.4km の区間は平成 21 年 3 月下旬の供用を予定しています。 ・平成 20 年代後半の全線供用を目指して事業を推進します。 		

事業名	国道2号 相生有年道路		事業種別	二次改築
事業をめぐる社会情勢等	客観的評価指標			
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは、交通改善が期待される。 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等に当該路線の整備により、利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 <input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは、特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。 <input checked="" type="checkbox"/> 第一種、第二種、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる。	
		物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。 <input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 <input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。	
		都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である。 <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 <input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である。 <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である。 <input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。 <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては、100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる。	
		国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する。 <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。	
		個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。 <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連帯プロジェクト、大規模イベントを支援する。 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。	

事業名	国道2号 相生有年道路		事業種別	二次改築
事業をめぐる社会情勢等	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。	
			<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある。交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される。	
		無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。		
	3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、該当区間の安全性の向上が期待できる。	
			<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される。	
	災害への備え		<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。	
			<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり。	
			<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。	
			<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）。	
			<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。	
			<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。	
	4. 環境	地域環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量。	
		生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率。	
			<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率。 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある。	
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される。			
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。		
		<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている。 <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる。		

事業名	国道2号 相生有年道路	事業種別	二次改築
事業をめぐる社会情勢等	再評価実施時点における評価指標該当項目（定量的評価指標）		
	<p>1. 活力～円滑なモビリティの確保～</p> <ul style="list-style-type: none"> ○現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 <ul style="list-style-type: none"> ・国道2号の現道区間の渋滞損失時間(未整備時)は、約105万人・時間/年です。 ・当該事業により、約7割削減されます。 <p>4. 環境～地球環境の保全～</p> <ul style="list-style-type: none"> ○対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業によりCO2排出量は、9,060t-CO2/年削減されます。 <p>4. 環境～生活環境の改善・保全～</p> <ul style="list-style-type: none"> ○現道等における自動車からのNO2排出削減率 <ul style="list-style-type: none"> ・現道（並行区間等）についてNO2排出削減量：3t/年 ・現道（並行区間等）についてNO2排出削減率：0.3割削減 ○現道等における自動車からのSPM排出削減率 <ul style="list-style-type: none"> ・現道（並行区間等）についてSPM排出削減量：0.1t/年 ・現道（並行区間等）についてSPM排出削減率：0.05割削減 ○現道等における環境基準の適合 <ul style="list-style-type: none"> ・国道2号の現道区間の騒音レベルは昼夜間ともに環境基準を超過しています。 ・当該事業により昼夜間ともに環境基準の超過している区間が解消されます。 		
	事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等		
<p>相生有年道路沿道地域(相生市・赤穂市)の人口は、平成20年末で84,085人となっています。</p> <p>1世帯当たり自動車保有台数は、全国・兵庫県が近年減少傾向に対し、沿道は増加傾向が続き、平成17年で約1.8台/世帯となっています。</p> <p>当該道路の沿道地域では、通勤通学時の自家用車の利用割合が5割を超え、全国・兵庫県を上回る車依存の地域となっています。また、徒歩・自転車の利用割合も高く、歩行者等への配慮も必要な地域となっています。</p> <p>相生有年道路の沿道地域である相生市、赤穂市では、市町村合併は行われておりません。</p>			

事業名	国道2号 相生有年道路	事業種別	二次改築
事業採択時の費用対効果 分析の要因の変化	<p>【事業全体】 ○現在の費用便益比： B/C＝ 2.2 （基準年次：平成20年、検討年次50年間で算出）</p> <p>【残時業】 ○現在の費用便益比： B/C＝ 3.2 （基準年次：平成20年、検討年次50年間で算出）</p>		
コスト縮減や代替案 立案等の可能性	<p>相生有年道路の計画は、地形、周辺の土地利用状況、幹線道路等との接続をはじめ、まちづくりとの整合を勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観との保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。</p> <p>施工にあたっては、建設発生土の有効利用として、他工事から建設発生土を受け入れ、盛土区間で有効活用するなどコスト縮減に努めます。</p>		
地方公共団体等の意見	<p>○国道2号（姫路市～上郡間）改修促進協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年7月 関係機関に対し、相生有年道路の早期整備を要望 ・平成19年7月 関係機関に対し、相生有年道路の早期整備を要望 ・平成20年7月 関係機関に対し、相生有年道路の早期整備を要望 		
対応方針	<p>対応方針(原案)</p> <p>【事業継続】</p> <p>相生有年道路は、国道2号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善を図るために必要な事業です。</p> <p>今後も、引き続き事業を推進し、平成20年代後半の供用を目指します。</p>		