

No. 3
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成15年度第3回)

一般国道2号

あ い お い
相 生 拡 幅

平成15年9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	3
事業を取り巻く社会状況	7
1. 社会的背景	7
2. 周辺の交通状況	9
3. 周辺の主な事業の概要	12
4. 地域における計画	14
事業の整備効果	15
費用便益比の算定	20
コスト縮減や代替案立案等の可能性	21
対応方針	22

事業の目的

- ・一般国道2号の主要渋滞ポイント相生駅北交差点をはじめとした交通混雑の緩和、交通安全の確保
- ・環境基準を超過した騒音レベルに対する沿道環境対策
- ・播磨科学公園都市、相生駅南土地区画整理事業等の街づくりの支援と山陽新幹線相生駅の交通結節点機能の強化

一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る主要幹線道路で、兵庫県の東西を縦貫し、京阪神都市圏と播磨地域を結ぶ重要な幹線道路です。

しかし、近年の交通量の増加に伴い、相生市周辺では、相生駅北交差点をはじめとした主要渋滞ポイントにおける慢性的な渋滞や、夜間の騒音レベルが環境基準を超過するなどの課題が発生しています。

相生拡幅は、これら交通混雑の緩和、沿道環境の改善、交通安全の確保を目的とした、相生市域3.8kmの現道2車線道路を4車線に拡幅する事業です。

なお、本事業については、平成15年3月までに3.2kmについて供用を図っています。



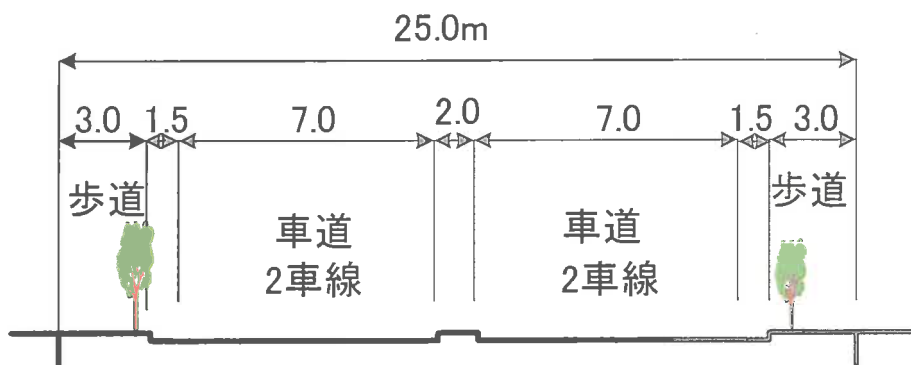
計画の概要

- ・ 起 終 点 自) 兵庫県相生市那波野
至) 兵庫県相生市若狭野町鶴亀
- ・ 計画延長 L = 3.8 km
- ・ 幅 員 W = 25 m
- ・ 構造規格 第3種第1級
- ・ 設計速度 80 km/h
- ・ 車 線 数 4車線
- ・ 全体事業費 約320億円

計画図



標準断面図



事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

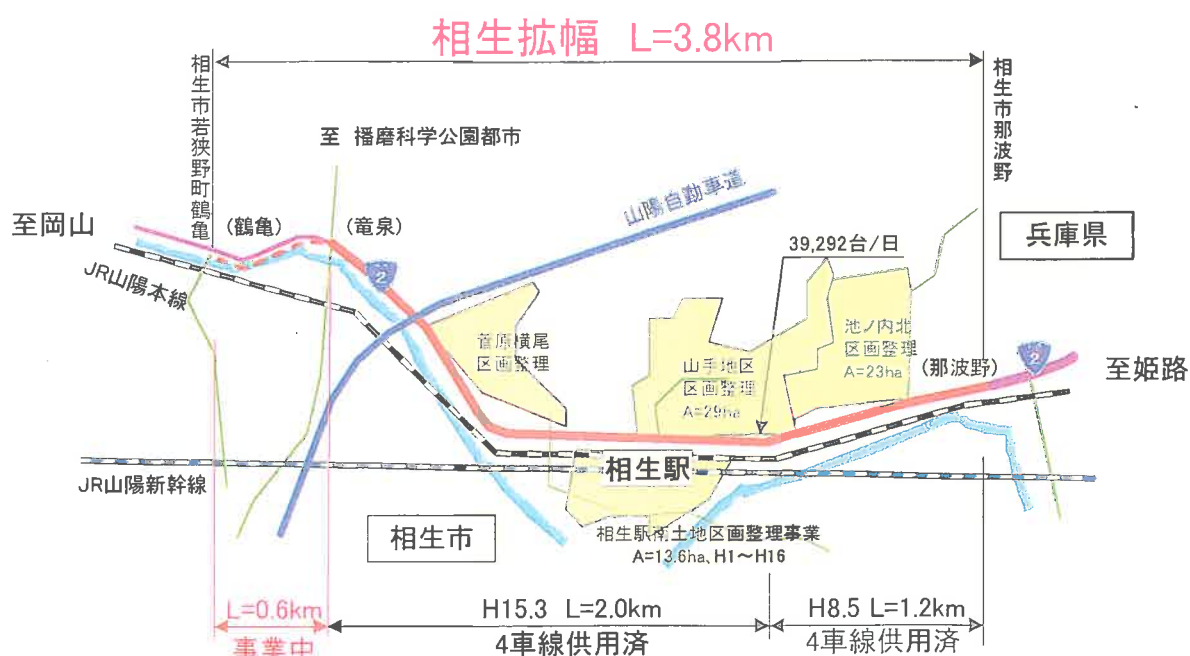
- ・都市計画決定：当初 昭和58年3月8日
変更 昭和62年12月15日
- ・事業化：昭和59年度
- ・用地着手：昭和60年度
- ・工事着手：昭和63年度

2. 事業の進捗

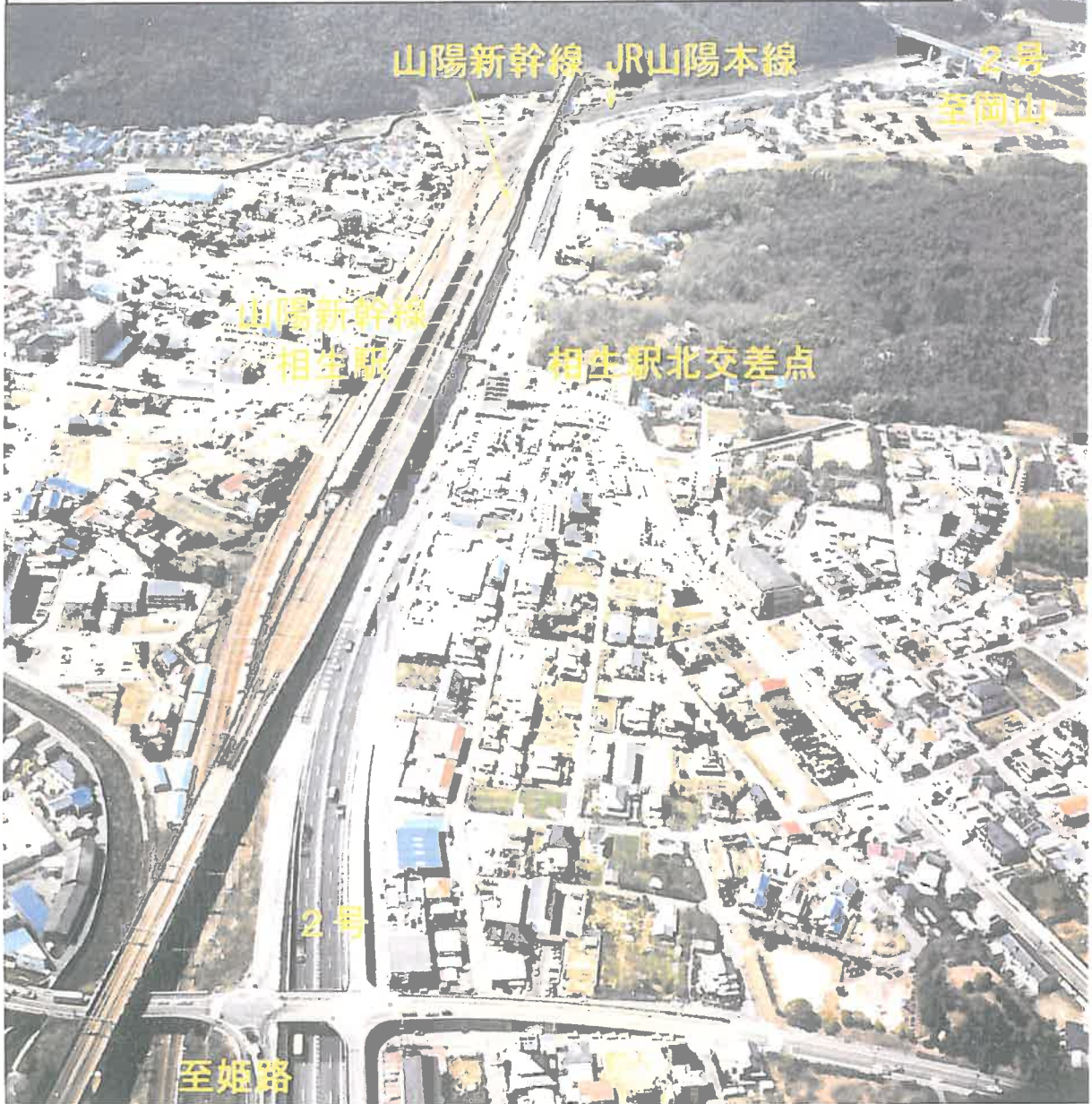
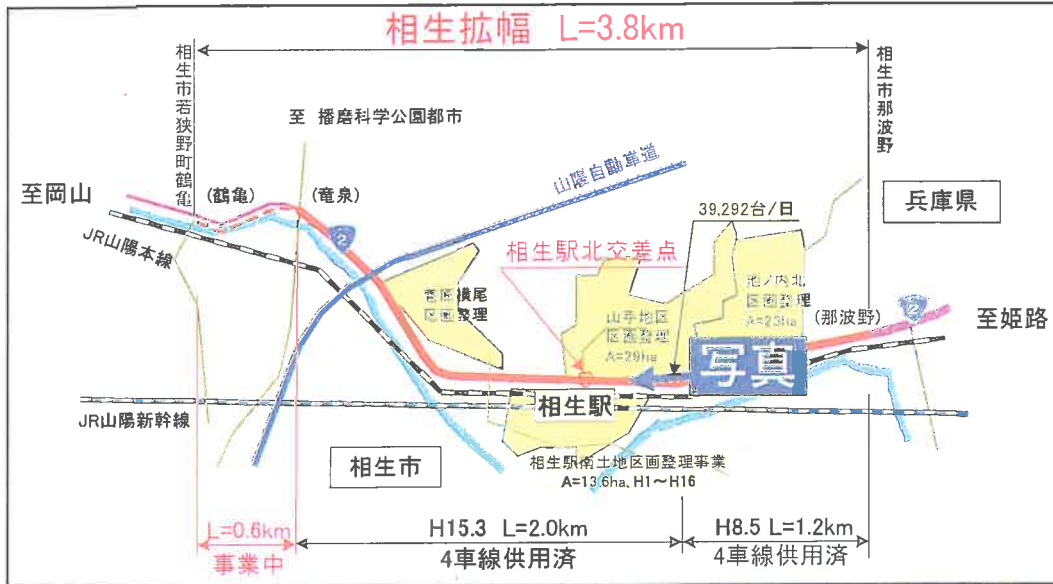
- ・事業進捗率：98%（平成14年度末現在）
- ・用地取得率：99%（面積ベース、平成14年度末現在）
- ・供用済延長：3.2km（84%）
 - ・H8年5月 相生市那波野～山手 L=1.2km供用
 - ・H15年3月 相生市山手～竜泉 L=2.0km供用

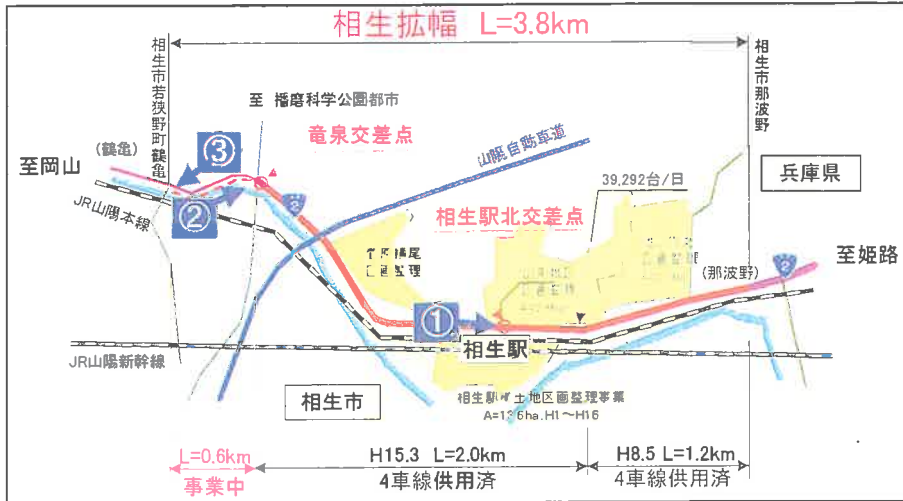
3. 残事業区間の状況

相生拡幅の残る0.6kmについては、平成14年度より工事に着手しており、**平成17年春の全線供用**を図る予定です。



整備済区間の状況





①現在の相生駅北交差点



②事業中区分間（姫路方面行き）



③事業中区分間（岡山方面行き）

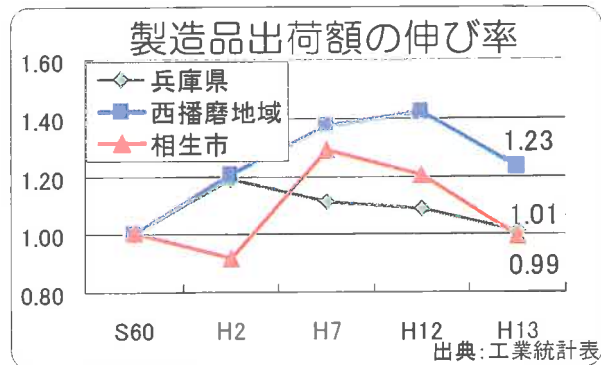
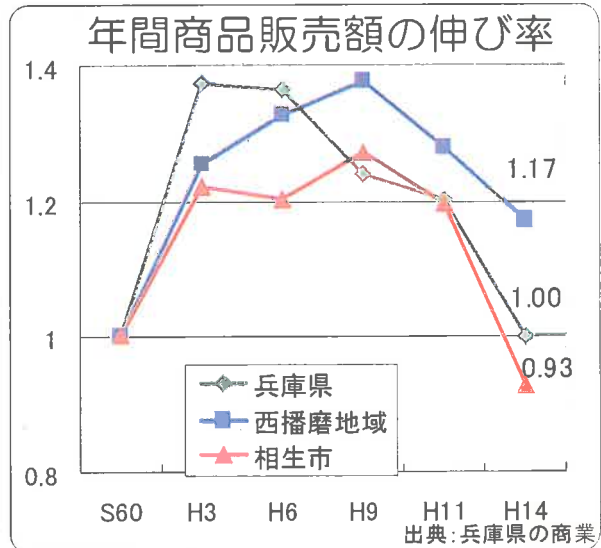
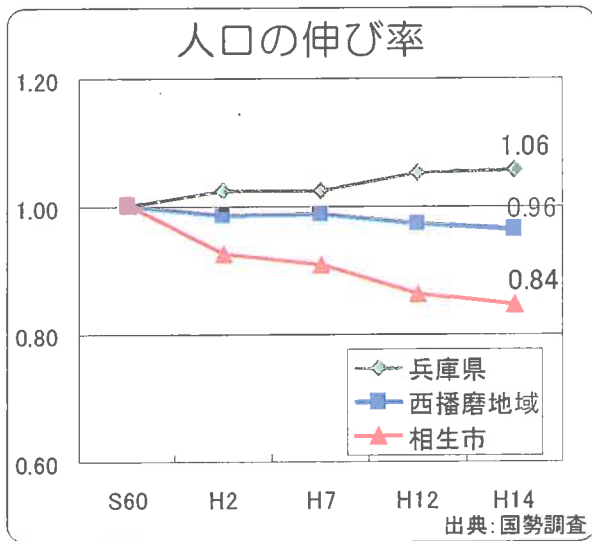


事業を取り巻く社会状況

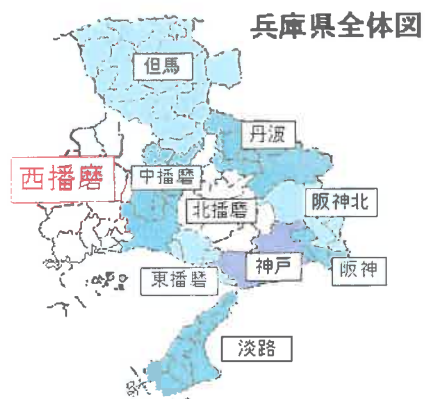
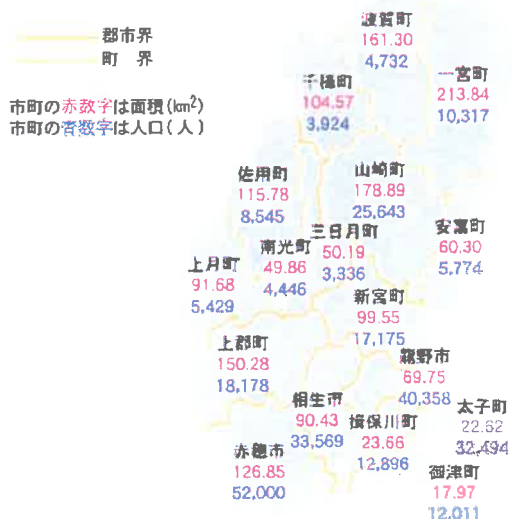
1. 社会的背景

(1) 沿線の人口、経済活動

当該事業を実施している西播磨地域、相生市域は、造船業を中心とした工業都市でしたが、近年、人口、商業、工業とも減少傾向にあります。

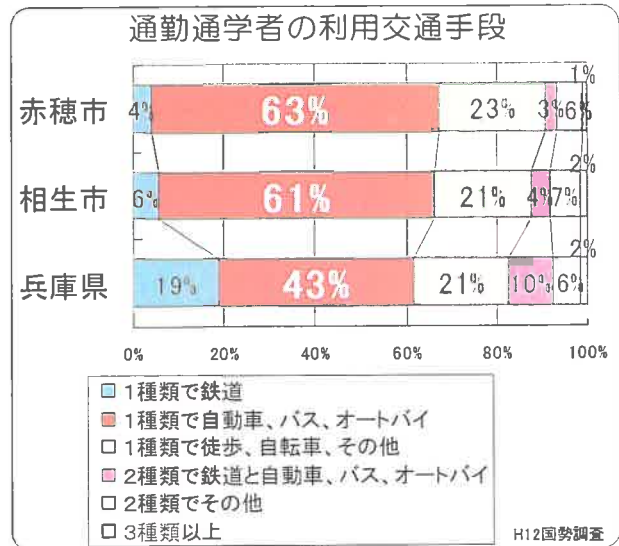
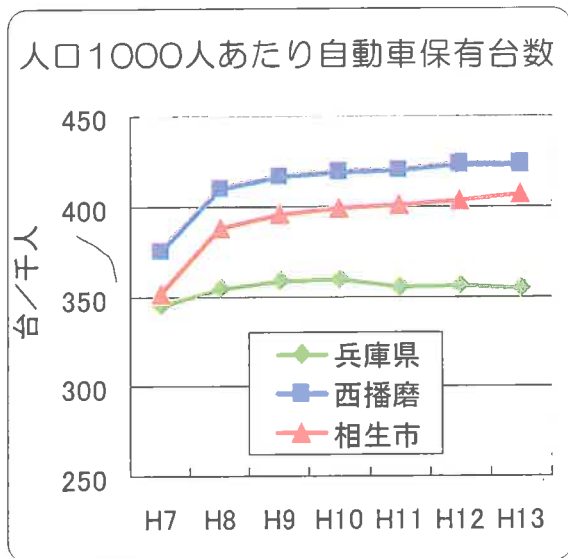


西播磨地域



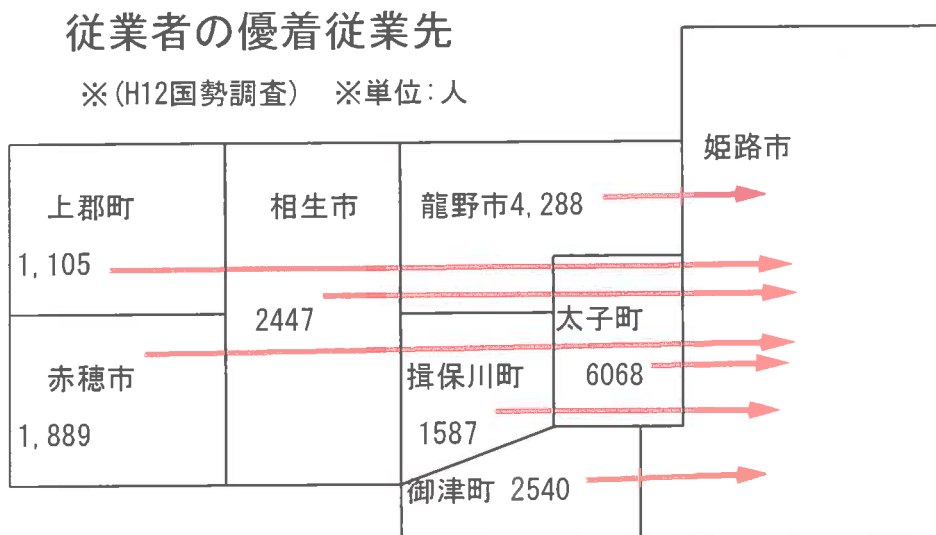
(2) 自動車保有台数

人口1000人あたりの自動車保有台数をみると、事業箇所である西播磨地域、相生市は、兵庫県全体よりも高く、県全体は横ばい傾向ですが、西播磨地域、相生市域は増加傾向にあり、自動車への依存度が高い地域です。



(3) 通勤流動

・自市町外で従業する従業者の通勤先をみると、各市町とも姫路市に通勤する従業者が最も多く、東西方向が多くなっています。



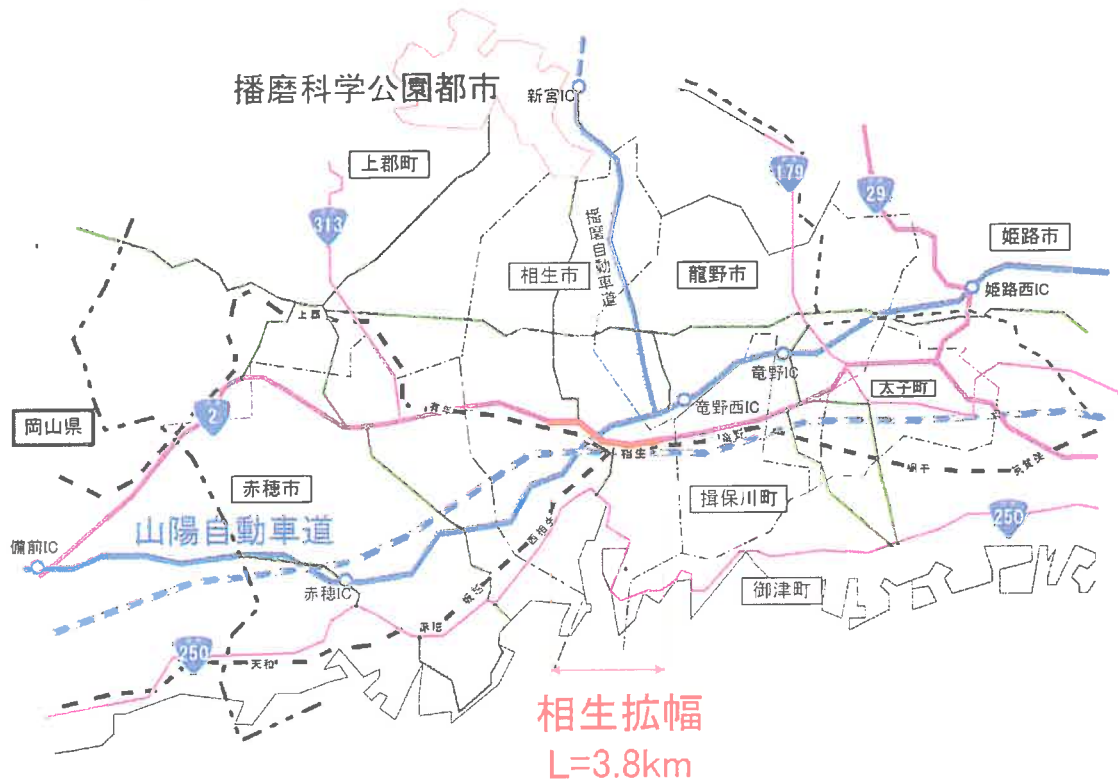
※優着従業先：常住地の自市町村を除く最も多い従業地

2. 周辺の交通状況

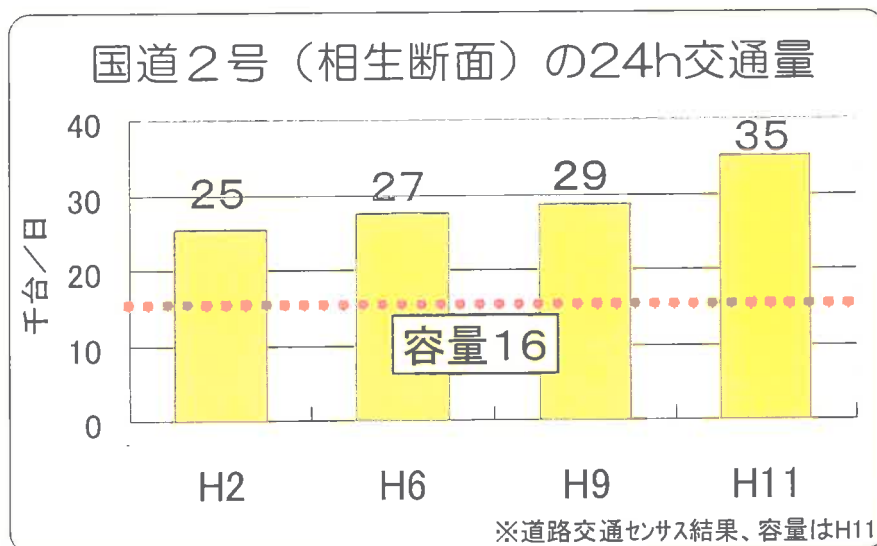
(1) 道路網

- ・相生市付近の道路網は、一般国道2号のほか山陽自動車道、一般国道250号があります。
- ・一般国道2号では、近年の交通量増加により、道路交通容量の2倍以上の交通が通行しています。

相生付近道路網図



相生断面の交通量は、増加傾向にあります。



(2) 渋滞状況

主要渋滞ポイントである相生駅北交差点は、交通が集中する朝夕のラッシュ時を中心に慢性的な渋滞が発生していましたが、平成15年3月の部分供用により渋滞は解消されました。

しかし、4車線から2車線に減少する竜泉交差点付近では、著しい渋滞が発生しています。

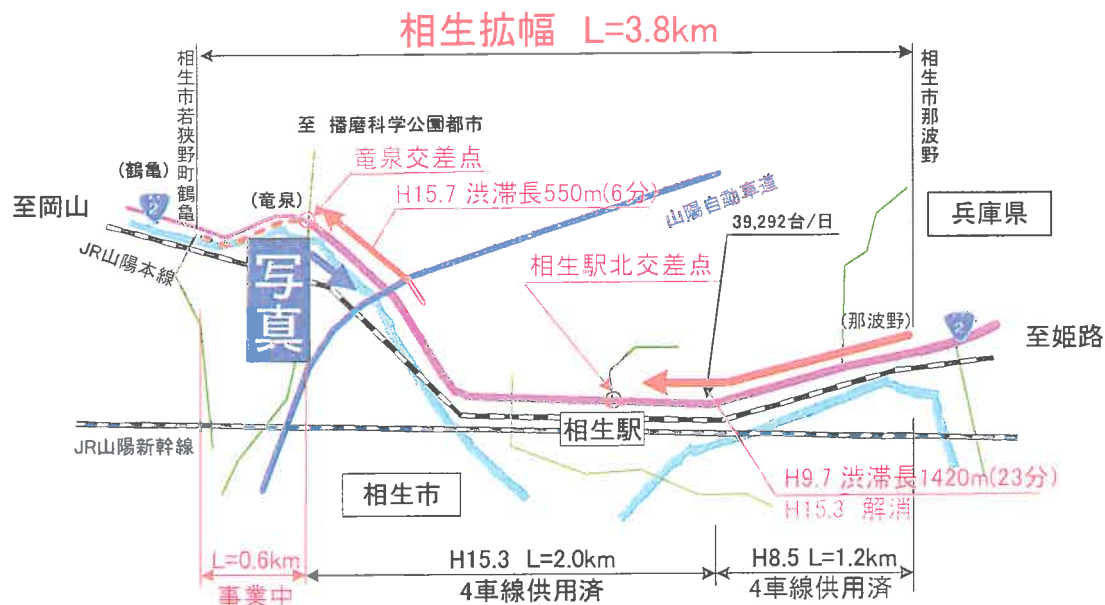


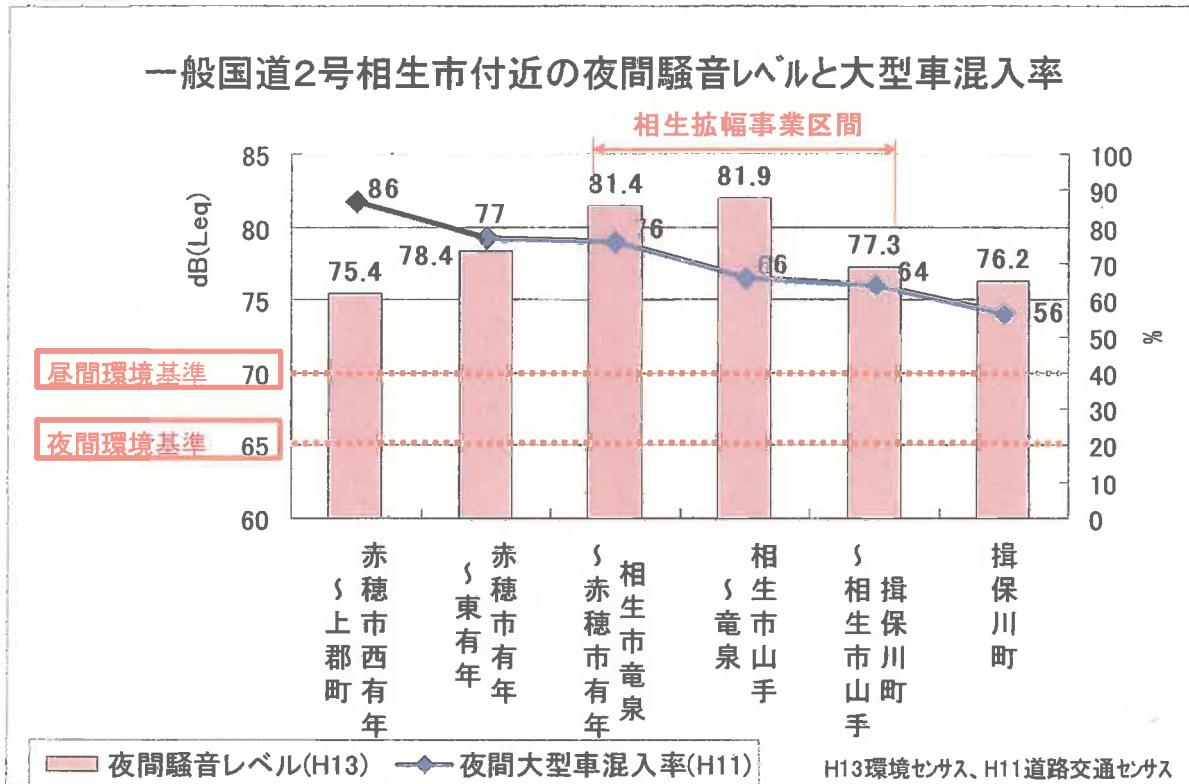
写真 H15.6 (竜泉交差点から東方向)

- ・ 4車線から2車線に減少する箇所で渋滞



(3) 沿道環境

- 一般国道2号相生市付近では、交通量も多く、特に夜間の大型車混入率が66%と高く、夜間の騒音レベルが環境基準を17dBも上回るなど、騒音対策が必要です。



3. 周辺の主な事業の概要

相生拡幅は、播磨科学公園都市及び母都市姫路市との主要アクセス道路となります。

また、相生市においては、相生駅北側の山手土地区画整理事業が完成し、現在、相生駅南土地区画整理事業がすすめられています。

(1) 播磨科学公園都市

播磨科学公園都市は、豊かな自然環境のなかで21世紀の科学技術の発展を支える学術機能と、優れた先端技術の集積を中心に、快適な居住環境等、高次元機能を備えた「国際的な科学公園都市」の形成を目標とし、世界都市”KANSAI”の学術研究機能の枢軸となる、関西リサーチ・コンプレックスの一翼を担っています。

相生拡幅は、これらの新しい街づくりの主要アクセス道路として、地域の活性化を支援します。



播磨科学公園都市

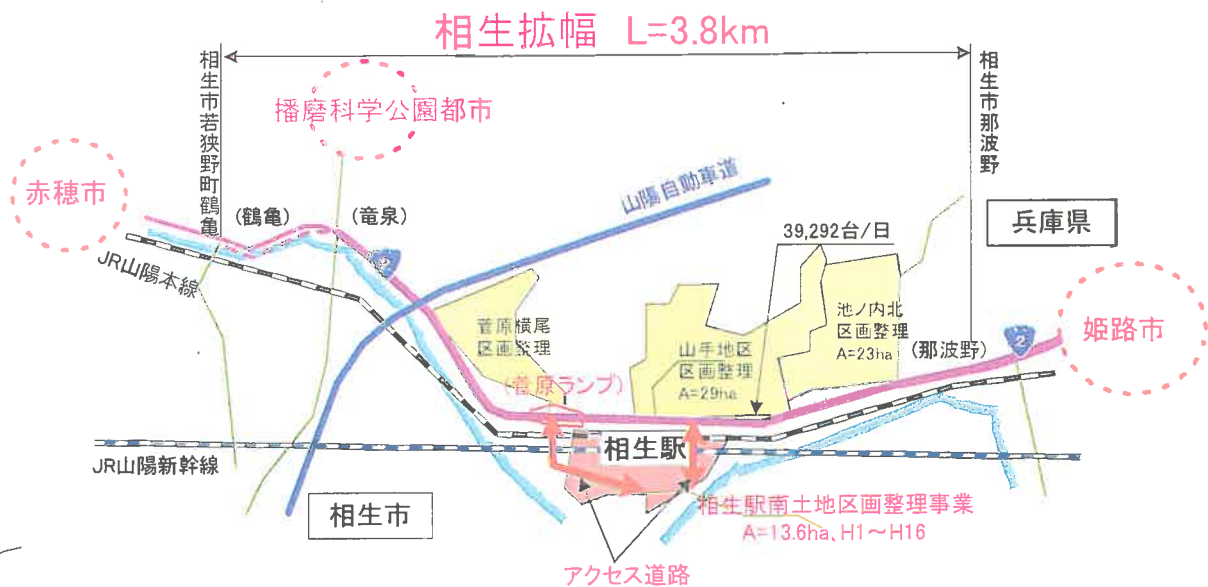


(2) 相生駅南土地区画整理事業

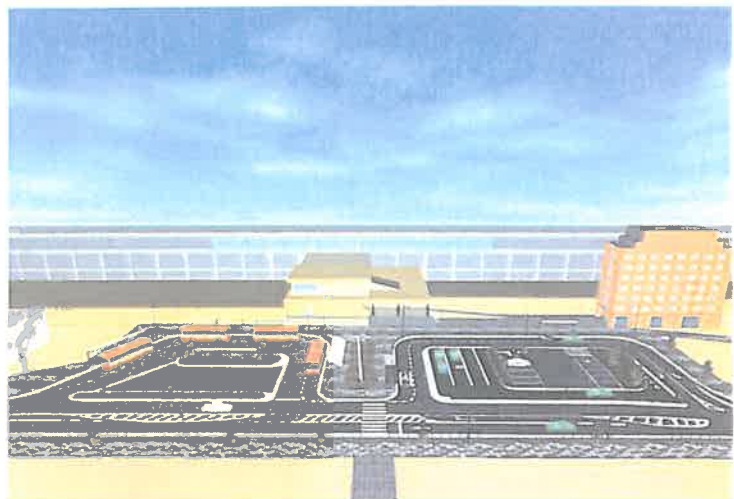
- ・ 相生市では、播磨科学公園都市の新幹線駅の玄関口として、相生駅南土地区画整理事業を進めています。
- ・ 相生拡幅は、新幹線相生駅と播磨科学公園都市とのアクセスを強化する道路として、また、新幹線相生駅の交通結節点を強化する機能を有しています。

<相生駅南土地区画整理事業概要>

- ・ 施行区域面積 13.6ha
- ・ 事業期間 平成元年～平成16年度
- ・ 事業主体 相生市
- ・ 事業費 158億円



完成予想図



4. 地域における計画

相生拡幅は、下記の計画に位置づけられています。

- ・ 21世紀兵庫長期ビジョン
(計画期間 H12～H27ごろ)
「くらしと交流を支える交通網」として位置付け
- ・ 相生市新総合計画(計画期間 H13～H22)
「将来の都市構造における交通軸」として位置付け

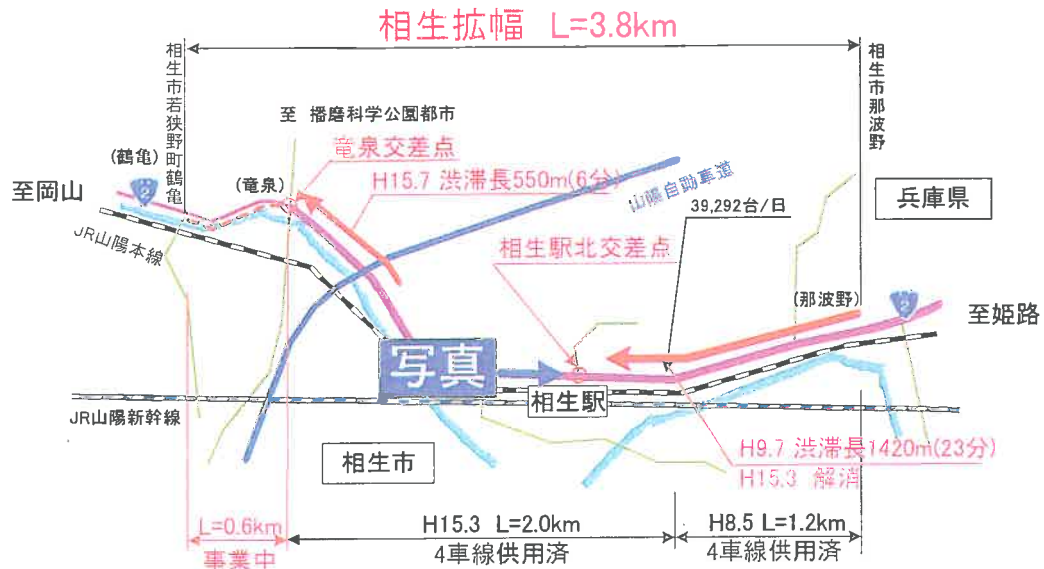
要望経緯(最近の動向)

- 4市3町の首長等で構成する「国道2号(姫路市～上郡町間)改修促進協議会」による要望
 - ・ 平成15年7月25日 近畿地方整備局長、姫路河川国道事務所長に整備促進を要望
 - ・ 平成15年7月31日 国土交通省道路局長他に対して整備促進を要望

事業の整備効果

(1) 主要渋滞ポイントの解消

本事業区間のうち平成15年3月30日の部分供用により、主要渋滞ポイントである相生駅北交差点の渋滞が解消されました。



部分供用前

- ・ 相生駅北交差点
 - 渋滞長 1420m
 - 通過時間 23分



部分供用前

部分供用後

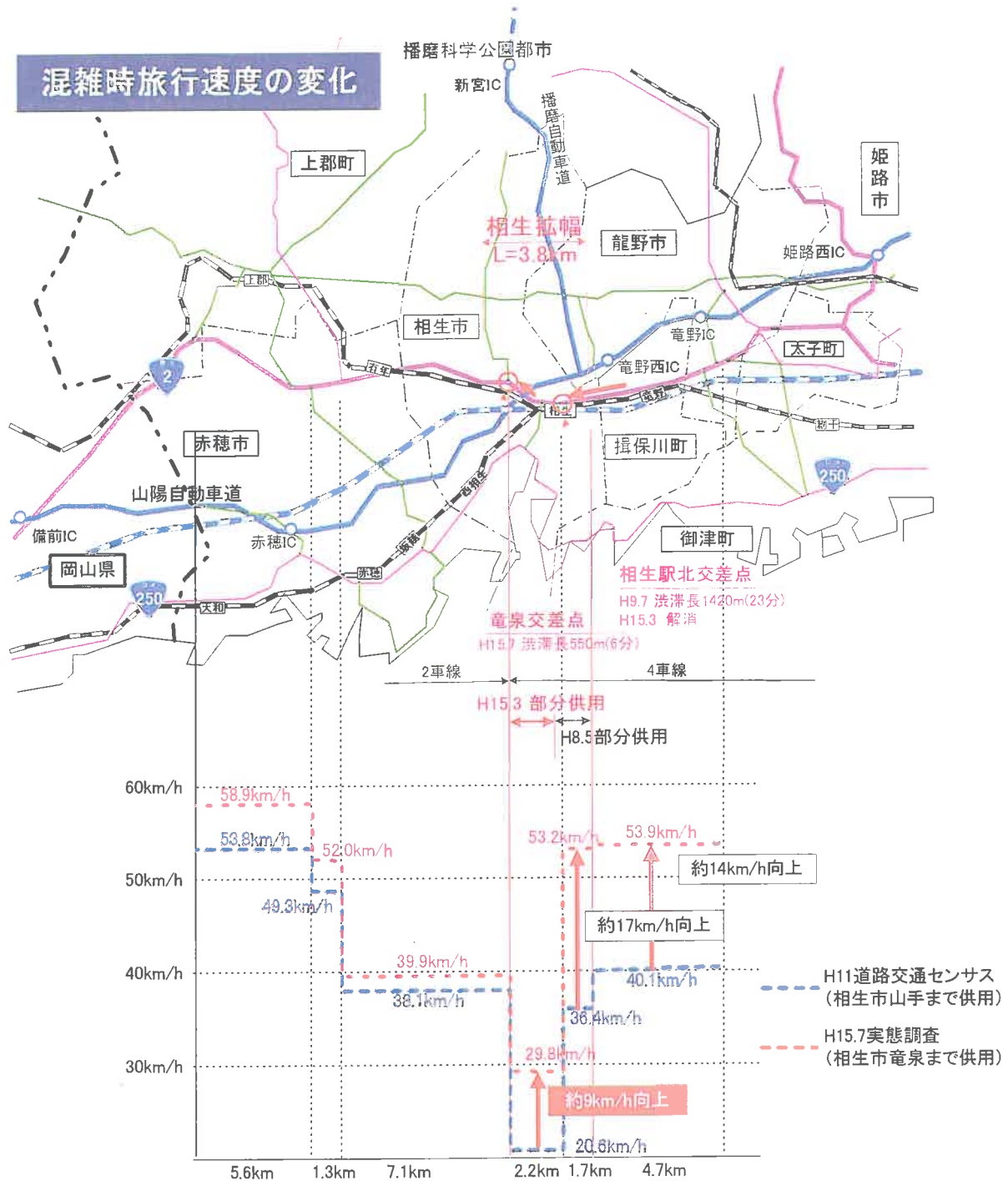
- ・ 相生駅北交差点
 - 渋滞解消
- ・ 竜泉交差点で渋滞
 - 渋滞長 550m
 - 通過時間 6分



部分供用後

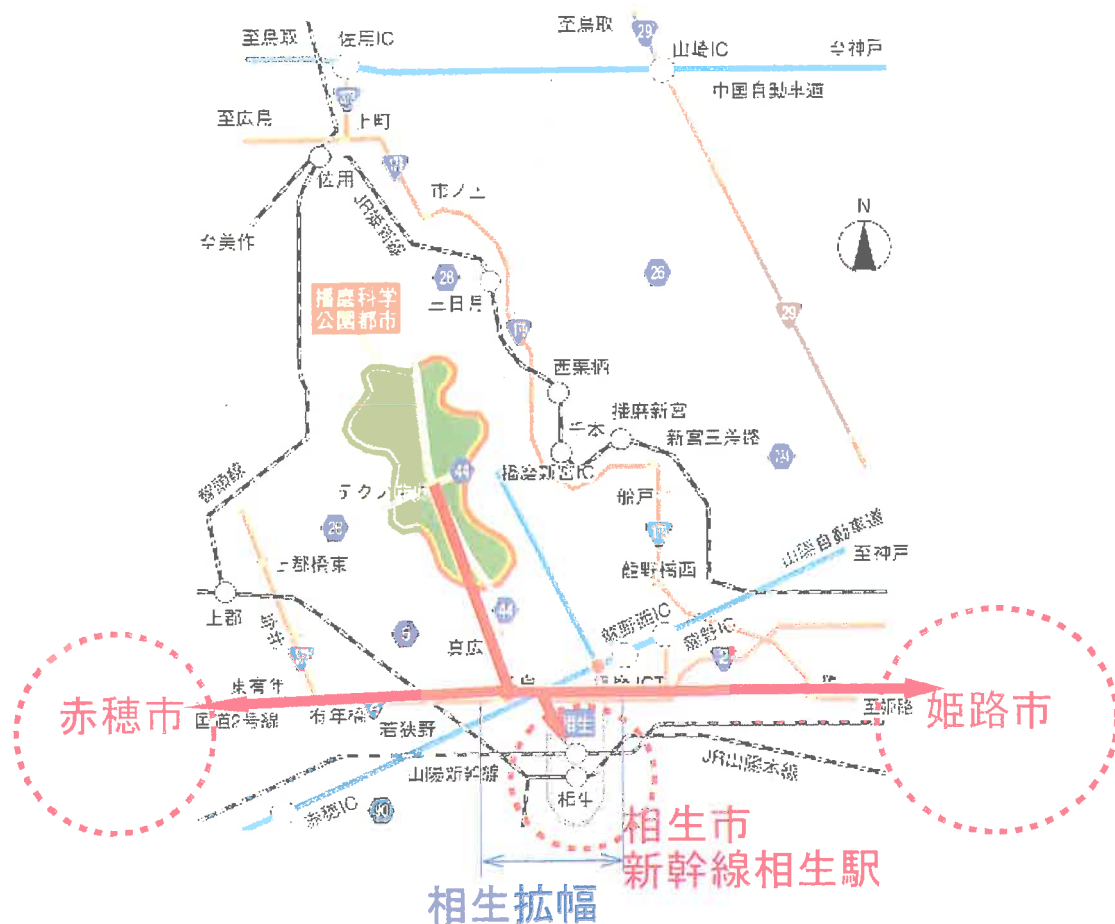
主要渋滞ポイントの渋滞解消により、相生駅付近の国道2号の旅行速度は向上しましたが、依然渋滞が生じている竜泉交差点を含む区間の4車線化が必要です。

一般国道2号相生拡幅部分供用前後の旅行速度の変化

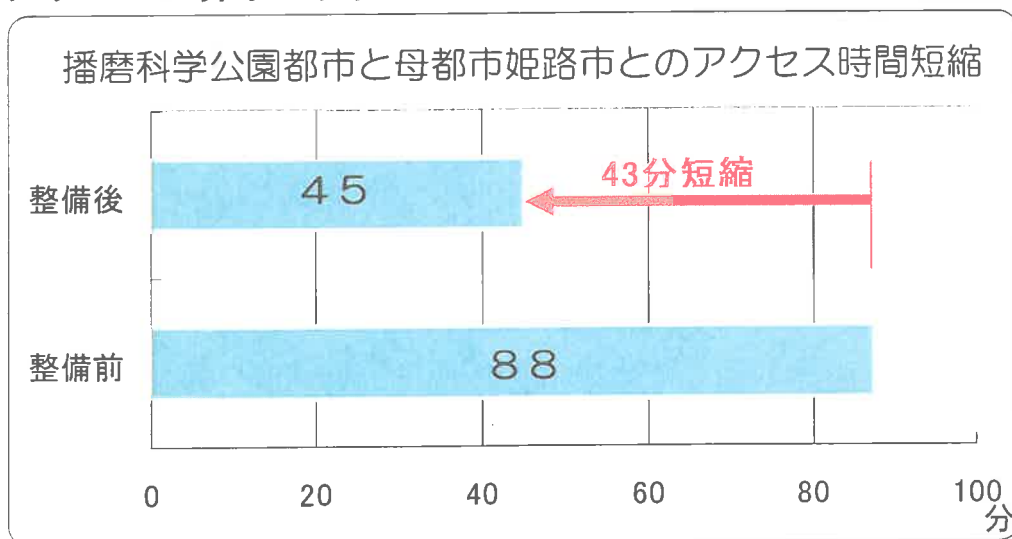


(2) 播磨科学公園都市等の街づくり支援

相生拡幅の整備により、播磨科学公園都市から新幹線相生駅や母都市である姫路市、相生市、赤穂市へのアクセス時間が短縮されるなど、新たな街づくりを支援しています。



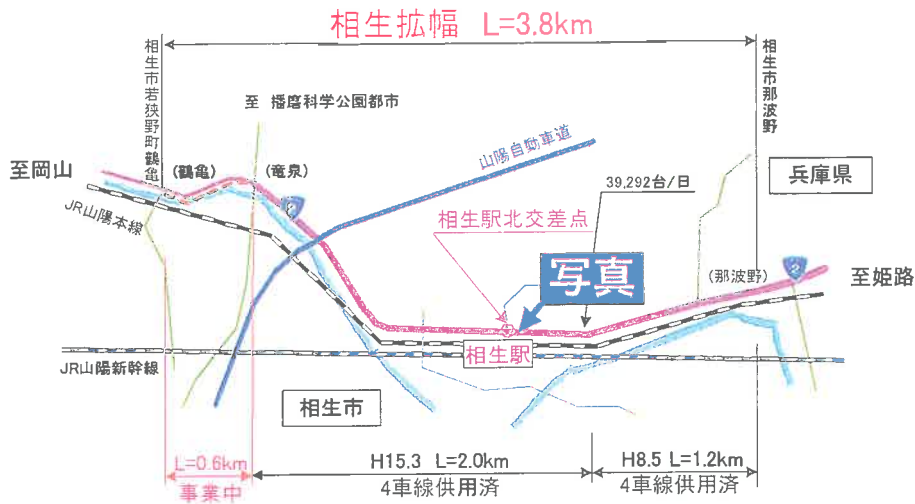
アクセス時間の改善効果



(3) 交通結節点機能の強化

相生拡幅事業の整備にあわせバスターミナルと新幹線相生駅を直結し、公共交通の利便性の向上を図るとともに、駅前広場ではスロープ式歩道橋、バリアフリー歩道など、人に優しいバリアフリー空間を形成するなど、交通結節点機能の強化を図っています。

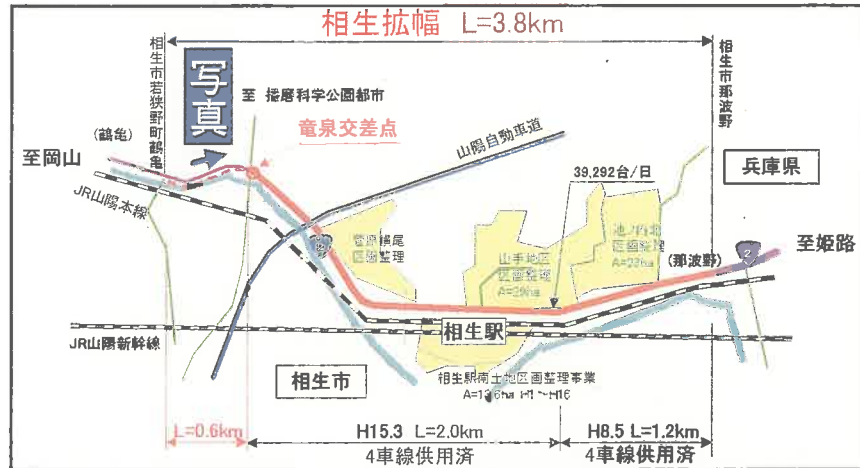
バスターミナルから駅への直結歩道橋の整備



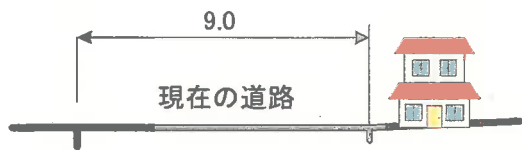
(4) 良好な沿道環境の形成

現在事業中の区間では、民家のすぐ横を大型車が通過しているなど、沿道環境に課題があります。

4車線化にあわせ、沿道に遮音壁を設置するとともに、低騒音舗装を敷設することにより、沿道環境を改善します。

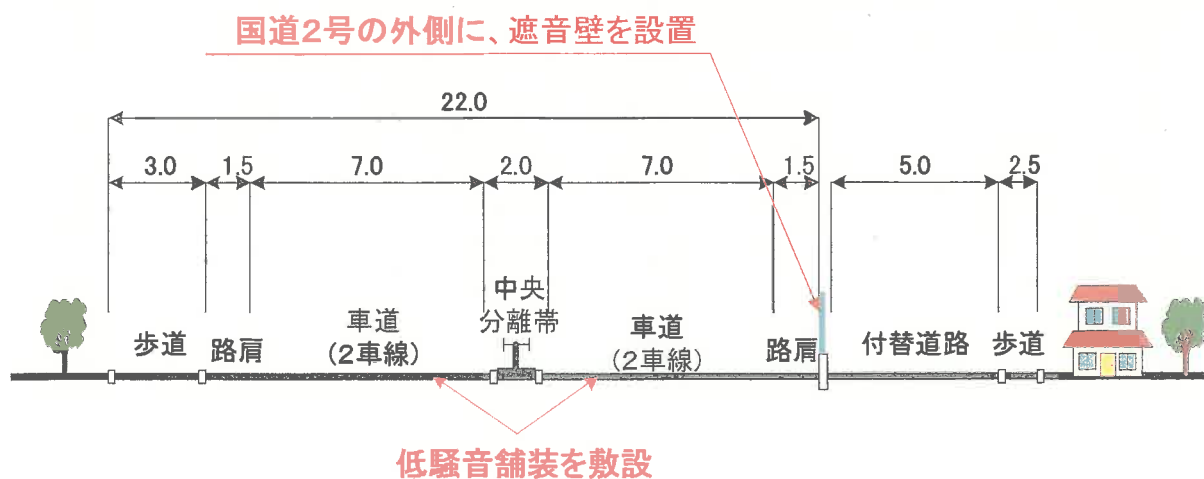


整備前



住家のすぐ横を大型車が通過

整備後



費用便益分析の結果

路 線 名	一般国道 2 号
事 業 名	相生拡幅
延 長	0.6 km

□ 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 15 年度			
基準年における 現 在 価 値	255 億円	2 億円	0 億円	257 億円

・・・(B)

□ 費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成 15 年度		
単 純 合 計	55 億円	6 億円	61 億円
基準年における 現 在 価 値	54 億円	3 億円	57 億円

・・・(C)

□ 算定結果

費用便益比 (CBR)	
$B/C =$	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)} \quad 257 \text{ 億円}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)} \quad 57 \text{ 億円}}$
	$= 4.5$

コスト縮減や代替案立案等の可能性

(1) 地域とコミュニケーションを図りながら代替案の検討

本事業実施にあたっては、地域の方とコミュニケーションを図りながら、景観に配慮した木製低層遮音壁や透明板遮音壁等を検討し事業を進めてきました。

今後ともコミュニケーションを図りながら、代替案の検討、工夫等を実施していきます。

(2) 新技術等を活用したコスト削減、社会的影響の軽減

これまでに、新技術を活用した岩盤切削機の採用によるコスト縮減や、ウォータージェットを用いた区画線消去工法により、工事に伴う交通規制等の社会的影響の軽減を図ってきました。

今後とも、引き続きコスト削減、工事規制等の社会的影響を軽減する工夫を進めてまいります。

対応方針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・ 相生市では、造船業を中心とした工業都市でしたが、播磨科学公園都市を中心とした先端産業への転換を図るため新たな街づくりが進められています。
- ・ 相生市をはじめとした西播磨地域は、自動車交通に依存した地域であり、一般国道2号は交通容量を上回る自動車交通が通行し、交通渋滞、沿道騒音等の課題が発生しています。
- ・ 相生拡幅の事業区間のうち、平成15年3月30日に主要渋滞ポイント相生駅北交差点を含む2.0kmの供用により渋滞解消を図りましたが、残る0.6kmについては、依然として渋滞が発生しているなどの課題をかかえています。
- ・ 相生拡幅の事業を引き続き推進し、渋滞、沿道環境の改善等に取り組むことが必要であると考えます。
- ・ また、費用対効果(B/C)は4.5であり、事業実施の必要性が高い事業であると考えます。

(2) 事業の進捗見込みからの見解

- ・ 相生拡幅の全延長3.8kmのうち、平成8年5月に1.2km、平成15年3月に2.0km供用を図っている。
- ・ 残る0.6kmについて、用地買収は平成15年度中に完了予定、工事については、平成14年度より着手しており、平成17年春の供用を図る予定です。

(3) コスト削減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

- ・ 本事業実施にあたっては、これまでも地域の方とコミュニケーションを図りながら代替案の検討、新技術活用によるコスト縮減、社会的影響の軽減を実施してきました。
- ・ 今後も引き続き、代替案の検討、コスト縮減に取り組んでいきます。

◇対応方針（原案）

（事業継続）

西播磨地域の一般国道2号の渋滞、沿道環境などの課題を解消するとともに、新幹線相生駅の交通結節点機能の強化、播磨科学公園都市等の街づくりを支援し、地域の活性化を図るため、相生拡幅の早期整備が必要です。

今後も引き続き事業の推進に努め、平成17年春の供用を目指します。

チェックリスト

事業再評価に係わる資料

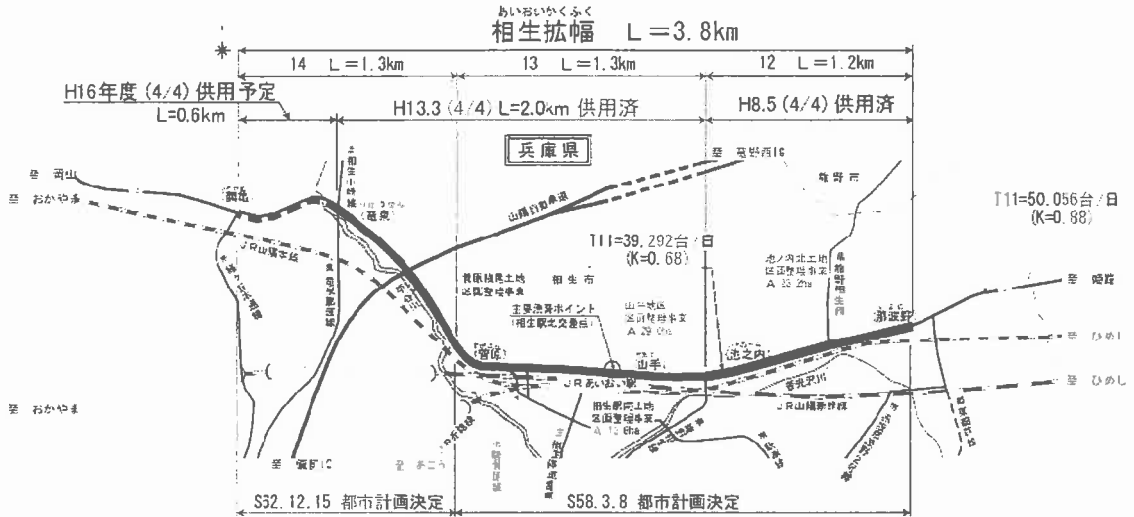
事業名	一般国道2号 <small>あいおい</small> 相生拡幅		事業種別	2次改築		
事業の概要	起終点	<small>あいおいしなばの</small> 自：兵庫県相生市那波野 <small>あいおいしわかさのちょうつるかめ</small> 至：兵庫県相生市若狭野町鶴亀		拡幅	3.8km	
	事業化	昭和59年度	都市計画決定	昭和58年 3月 8日 昭和63年12月15日		
	用地着手	昭和60年度	工事着手	昭和63年度		
	全体事業費	約320億円				
事業の目的	<p>一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る主要幹線道路であり、兵庫県下においては、京阪神都市圏と播磨地域を結ぶ重要な路線である。</p> <p>近年の交通量の増加に伴い、相生市付近では、相生駅北交差点をはじめ、慢性的な渋滞が発生している。</p> <p>相生拡幅は、交通混雑の緩和、沿道環境の改善、交通安全の確保を目的とした相生市域約3.8kmの現道2車（W=9m）を4車（W=25m）に拡幅する事業である。</p>					
位置図						

事業名	一般国道2号 相生拡幅	事業種別	2次改築
-----	-------------	------	------

執行済み額	事業費：約 316億 (97.5%)
-------	--------------------

事業の進捗状況	
---------	--

事業の進捗状況



- ・都市計画決定：昭和58年 3月 8日 (L=2.5km W=25m)
昭和63年12月15日 (L=1.3km W=25m)
- ・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

【調査、設計、施工】

昭和59年度より事業化し、平成8年度に1.2km、平成14年度に2.0kmを供用し、残り0.6kmにおいては現在工事に着手しているところである。

供用目標等今後の事業の見通し	
----------------	--

残り0.6km区間においては、引き続き工事を推進し、平成17年春の全線供用を図る予定である。

事業名	一般国道2号 相生拡幅	事業種別	2次改築
-----	-------------	------	------

客観的評価指標

新5軒該当項目	指 標		
I 経済構造 の 変化	(1) 地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築	1 <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車道（A'路線）としての位置づけ有り 2 <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけ有り	
	(2) 物流の効率化の支援	3 <input type="checkbox"/> 最寄りの空港・港湾又は主要な物流拠点へのアクセスが改善される 4 <input type="checkbox"/> 現道を総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない 5 <input type="checkbox"/> 中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上	
	(3) 中心市街地の活性化	6 <input type="checkbox"/> 中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上	
	II 活力ある 地域 づくり	(1) 都市圏の交通円滑化の推進	7 <input type="checkbox"/> 対象区間が第3次渋滞対策プログラムに位置づけ有り 8 <input type="checkbox"/> 対象区間が広域道路整備基本計画に位置づけの有る環状道路 9 <input type="checkbox"/> 現道の混雑度が2.0以上 10 <input type="checkbox"/> 現道の混雑時旅行速度が20km/h未満である箇所がある 11
		(2) 地域・都市の基盤の形成	12 <input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理の計画あり 13 <input type="checkbox"/> 対象区間が登録埋地中化5ヶ年計画に位置づけ有り 14 <input type="checkbox"/> 住宅地開発（1,000戸以上又は300ha以上）への連絡道路がない
(3) 地域づくりの支援		15 16 17 18 19 <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
III 生活環境 よりの 環境 保全		(1) 安全な生活環境の確保	20 <input type="checkbox"/> 現道の交通事故死傷率が250人/億キロ以上であり、道路整備により、交通量等が減少もしくは歩道が設置される
		(2) 良好な環境の保全・形成	21 <input type="checkbox"/> 現道の騒音レベルが夜間要請限度を超過している箇所を含む
IV 安心 な 生活 の 実現	(1) 道路の防災対策・危機管理の充実	22 23 24 <input type="checkbox"/> 都道府県地域防災計画又は緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある。又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけ有り 25 <input type="checkbox"/> 防災点検又は震災点検対策箇所もしくは災害の必要のある老朽橋梁有り 26 <input type="checkbox"/> 対象区間に事前通行規制区間又は特殊通行規制区間有り 27 <input type="checkbox"/> 積雪地域内における冬期不改良区間有り	
	その他	28 <input type="checkbox"/> 他事業との連携プログラムに位置づけられている	

事業を巡る社会情勢の変化

再評価実施時点における評価指標該当項目

- I - (3) 中心市街地の活性化
 - ・相生市の中心市街地に至る現道が混雑
- II - (2) 地域・都市の基盤の形成
 - ・土地区画整理事業施行中（相生駅南土地区画整理事業）
- II - (3) 地域づくりの支援
 - ・播磨科学公園都市
- III - (2) 良好な環境の保全・形成
 - ・騒音レベルが夜間要請限度を超過（82dB）
- IV - (1) 道路の防災対策・危機管理の充実
 - ・兵庫県の幹線緊急輸送路に位置づけられている

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

当該事業を実施している西播磨地域、相生市域は、近年人口、商業、工業とも減少傾向にあるが、自動車への依存率が高い地域であり、国道2号の交通量は増加を続けており、交通容量の2倍以上の交通があり著しい渋滞が発生している。

<p>効 時 果 業 分 採 析 択 の 時 要 の 因 費 変 用 化 対</p>	<p>○現在の費用便益比：B/C=4.5 (基準年次：平成15年、検討年次40年間で算出)</p>
<p>等 コ の ス 可 ト 能 縮 性 減 や 代 替 案 立 案</p>	<p>引き続き、地域の方とコミュニケーションを図りながら代替案の検討を行うとともに、新技術を活用したコスト削減、通行規制などの社会的影響を軽減する工法の採用等に取り組む予定である。</p>
<p>地 方 公 共 団 体 の 意 見</p>	<p>昭和45年 国道2号（姫路市～上郡町間）改修促進協議会が設立 （沿道7市町首長、7市町議長、兵庫県議会議員で構成） 毎年要望活動を実施（要望先：国土交通省、近畿地方整備局、姫路河川国道事務所） 平成15年7月 相生拡幅早期事業完了を要望</p>
<p>対 応 方 針</p>	<p>（原案）事業継続 （理由） 一般国道2号の主要渋滞ポイント相生駅北交差点をはじめとした交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道騒音対策等の環境改善、また相生駅南土地区画整理事業との一体整備による地域のまちづくりと相生駅周辺の活性化のためには、相生拡幅の整備が必要である。</p>