

継続事業評価調書  
【道路事業】

主要地方道 太子御津線

県土整備部  
土木局 道路街路課

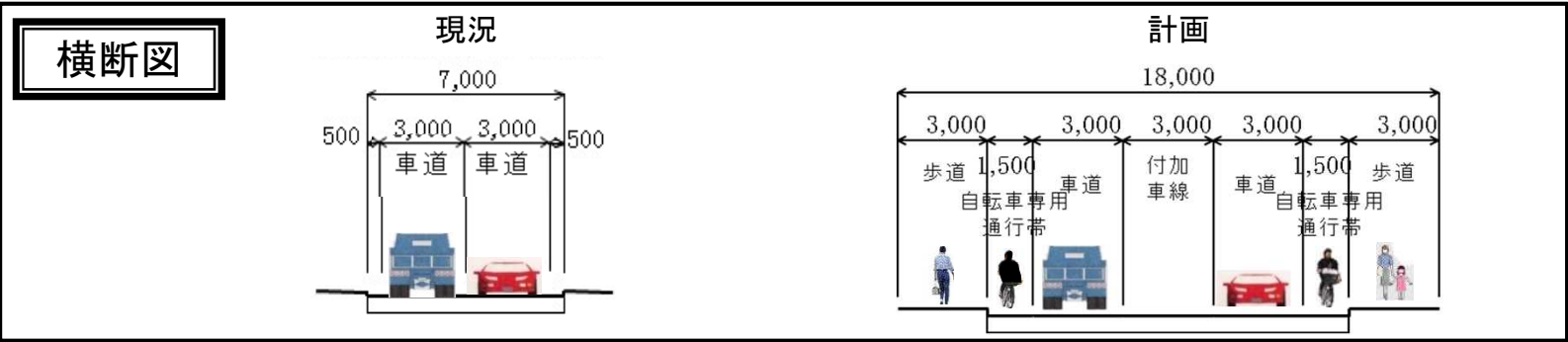
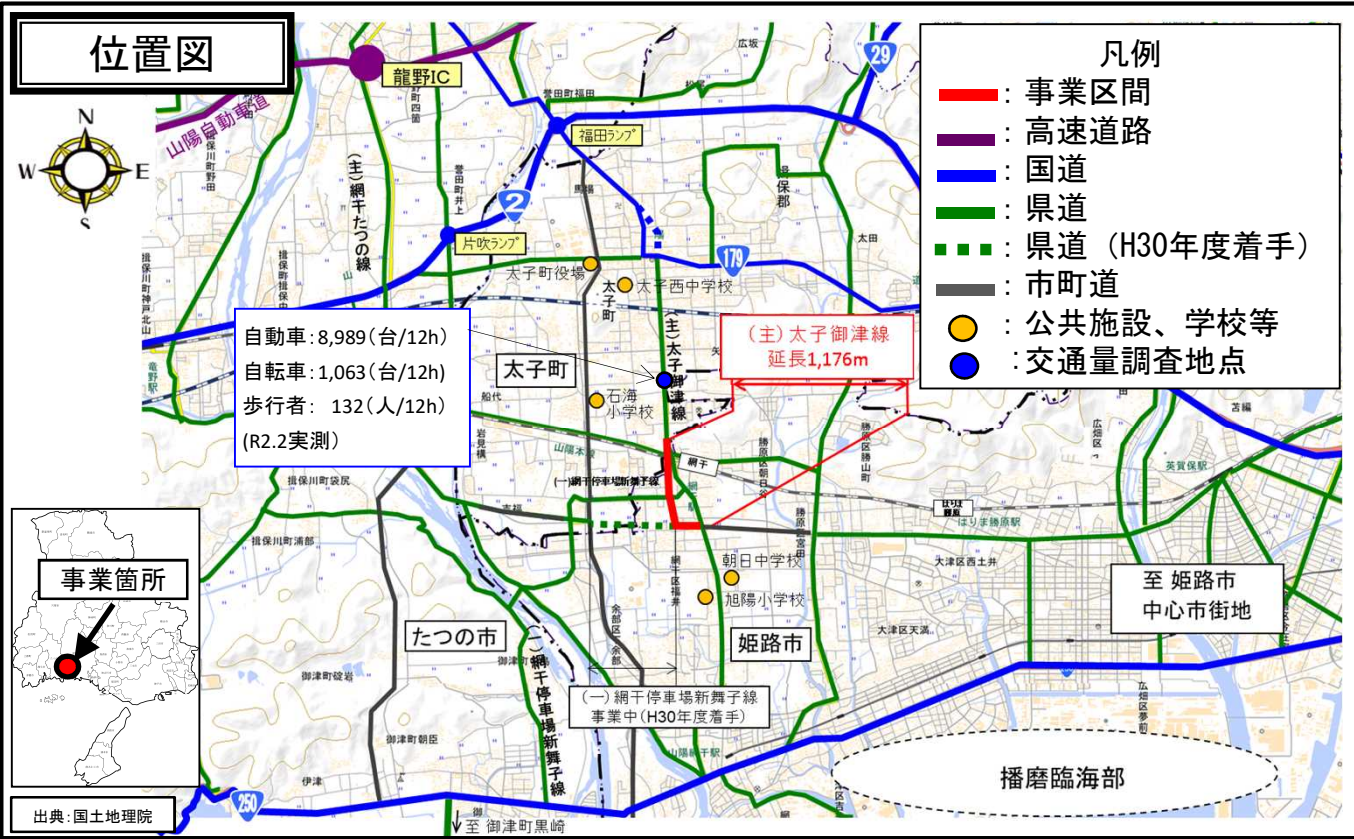
## 投資事業評価調書（継続：再評価）

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 神山 泰 (県道班長 高田 隆史)		内線	4362 (4376)		
事業種目	道路	新規評価年度	平成22年度	現計画		新規評価時点			
事業名	道路改築事業 主要地方道 太子御津線	事業採択年度	平成23年度	総事業費	65億円	53億円			
		着工年度	平成24年度	内用地補償費	40億円	40億円			
事業区間	揖保郡太子町茶井 ～姫路市網干区和久			H28年度公共事業等審査会で 令和2年度への延伸報告済					
				完成予定年度	令和7年度	平成29年度			
				進捗率 (内用補進捗率)	85% (100%)	—			
				残事業費	10億円	—			
事業の目的				事業内容 ( ) : 新規評価時点					
<p>本路線は、国道179号を起点とし国道250号に至る、太子町・姫路市西部地域の南北幹線道路であり、西播磨・中播磨地域における産業活動及び地域交流を支える重要な路線である。</p> <p>○交通渋滞の解消 朝夕を中心に渋滞の発生している茶ノ木踏切を立体交差することで交通渋滞の解消を図る。</p> <p>○歩行者・自転車の安全性確保 歩道・自転車専用通行帯の整備により、歩行者および自転車の安全な通行を確保する。</p> <p>○良好な市街地形成 JR網干駅周辺の土地区画整理事業と合わせて整備することにより良好な市街地形成を図る。</p>				<p>【延長】 道路改築 1,176m 【道路規格】 第4種第2級 【幅員】 計画：2車線 両側歩道 3.0m、 両側自転車専用通行帯 1.5m 車道 6.0m [全幅 18.0m] 現況：2車線 歩道なし 車道 6.0m [全幅 7.0m]</p> <p>【計画交通量】 7,700台/日 [R12年予測] (9,800台/日 [R12年予測]) 【現況交通量】 8,989台/12h (R2実測) (7,090台/12h (H21実測値)) 【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>①JR網干駅周辺の土地区画整理事業のうち、JR網干駅西南地区がR2年度内に完了予定。 ②本路線終点に接続する(一)網干停車場新舞子線の道路改良事業にH30年度事業着手。</p> <p>【新規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埋蔵文化財本発掘調査等により、調査測量費を約8億円増額する。 ②上部工架設の支障となる電気設備の移設や詳細設計の結果、下部工の形状を変更する必要が生じたこと等により、工事費を約4億円増額する。 ③用地買収に時間を要した事による跨線橋(鉄道委託区間)の着手の遅れおよび鉄道委託工事に長時間を要するため、完了予定年度を令和7年度に変更する。</p>								
	進捗状況	<p>①進捗率は事業費ベースで85%、用地進捗率は100%(R2年度末予定) ②H27年度よりJR立体交差部の橋梁下部工事に着手。</p>							
評価視点	評価結果の説明								
審査会意見 及び対応方針 (H22年度新規評価)	【審査会意見】着手妥当 事業実施にあたり、歩行者の安全性確保や沿道住民の 生活利便性に配慮			【対応方針】 誘導員の配置等、着手前に地元と 十分調整を行う。					
(1)必要性	<p>①本路線とJR山陽本線が交差する茶ノ木踏切は、朝夕を中心に渋滞(最大150m)が発生している。また、交通事故防止等を目的とした踏切改良促進法により改良が必要な踏切に指定されている。このため、本路線とJR山陽本線を立体交差化し、交通渋滞の解消を図る。</p> <p>②本区間は、歩道が無く路肩も狭いため、歩行者と自転車が輻輳し危険な状態である。このため、歩道および自転車専用通行帯を整備し、歩行者および自転車の安全な通行を確保する。</p> <p>③隣接するJR網干駅周辺では、区画整理事業が施工中であり、良質な市街地形成のため、道路を合わせて整備する必要がある。</p>								
(2)有効性 ・効率性 (執行環境状況)	<p>①事業完了後の現道の管理引継について、姫路市、太子町と協議が整っている。 ②姫路市、太子町などから、早期整備の要望があるなど、事業の執行環境が整っている。 ③費用便益比 B/C=1.4(前回評価時点B/C=1.7)、B/C=11.5(残事業費)</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。 ②茶ノ木踏切の立体交差化に伴い、踏切での一旦停止や遮断による交通渋滞・騒音・振動等が緩和され、沿道住民の生活環境の改善が図られる。</p>								
(4)優先性	<p>①「地域の防災道路強靱化プラン」に位置付けており、災害に強い強靱な県土づくりを勧める上でも早期整備が必要。 ②「踏切すっきりプラン」、「渋滞交差点解消プログラム」に位置づけており、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。</p>								
再評価の結果	継続	左の理由	事業の必要性・有効性等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ため、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）

事業名	道路事業	路線・河川名	主要地方道 太子御津線
事業進捗状況・予定		整備効果	
全体 (H23~R7)	<b>【事業費＝65 億円】</b> 延長 1,176m 用地 約 21,990m <sup>2</sup> 跨線橋 1 橋		
事業採択～ 再評価まで (H22～R2)	<b>【事業費＝55 億円】</b> 事業進捗率85%（用地進捗率100%） ①用地取得：約21,990m <sup>2</sup> （面積ベース進捗率100%） ②工 事：跨線橋 下部工 着手		
今後 5 年間 (R3～R7)	<b>【事業費＝10 億円】</b> ①令和 4 年度 跨線橋 上部工 着手 ②令和 7 年度 全線開通		

# 道路事業 主要地方道 太子御津線

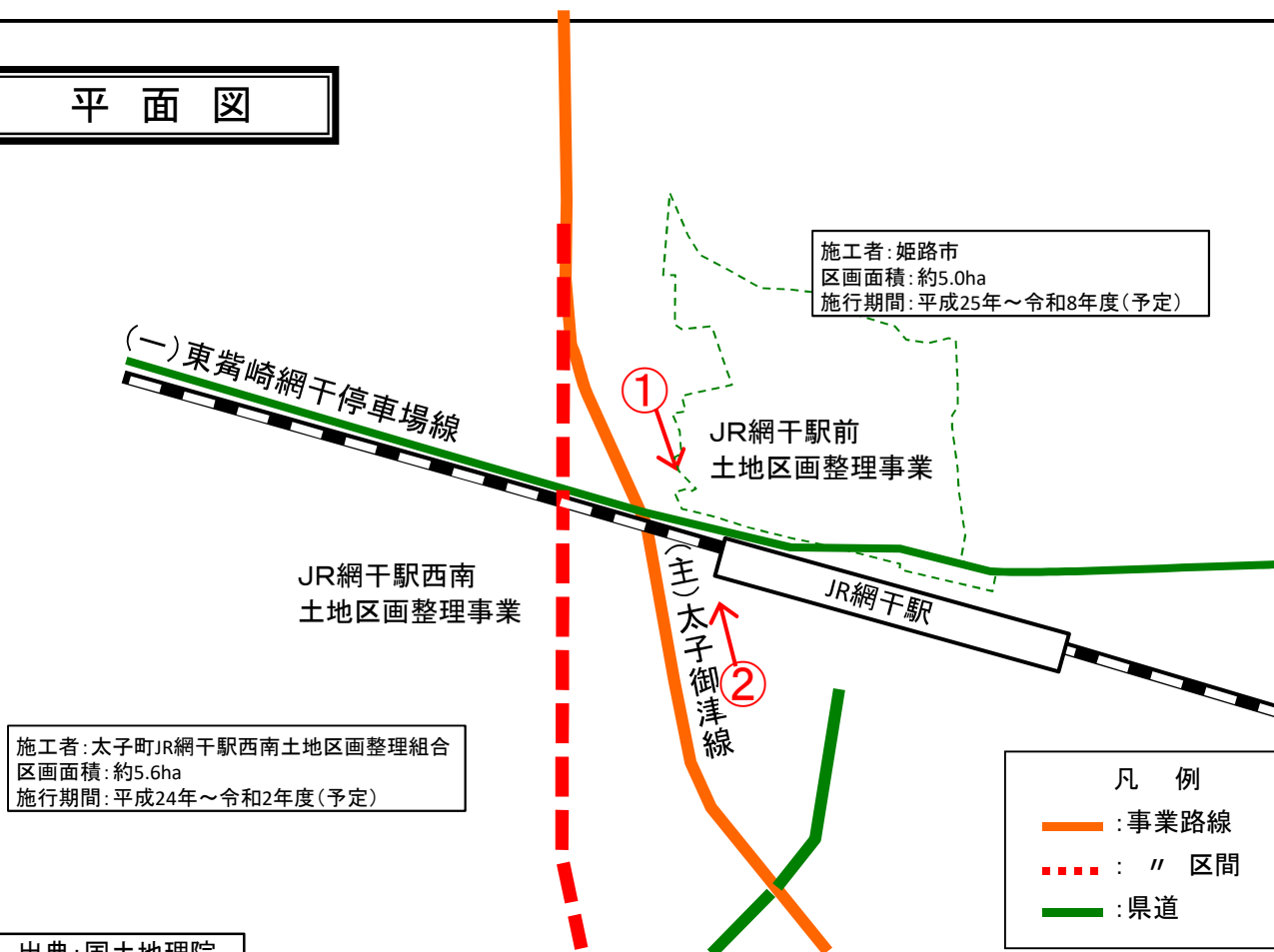




## 事業の必要性・優先性

- ・ 本路線とJR山陽本線が交差する茶ノ木踏切は、朝夕を中心に渋滞(最大150m)が発生している。このため、本路線とJR山陽本線を立体交差化し、交通渋滞の解消を図る。
- ・ 本区間は、歩道が無く路肩も狭いため、歩行者と自転車が輻輳し危険な状態である。このため、歩道および自転車専用通行帯を整備し、歩行者および自転車の安全な通行を確保する。
- ・ 隣接するJR網干駅周辺では、区画整理事業が施工中であり、良質な市街地形成のため、道路を合わせて整備する必要がある。

## 平面図



出典: 国土地理院

## 現況写真

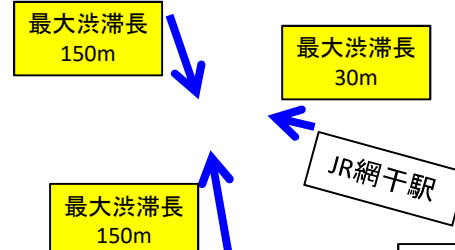
### ① 渋滞状況



### ② 自転車が危険



### 渋滞状況(茶ノ木踏切)



R2.1.11調査





