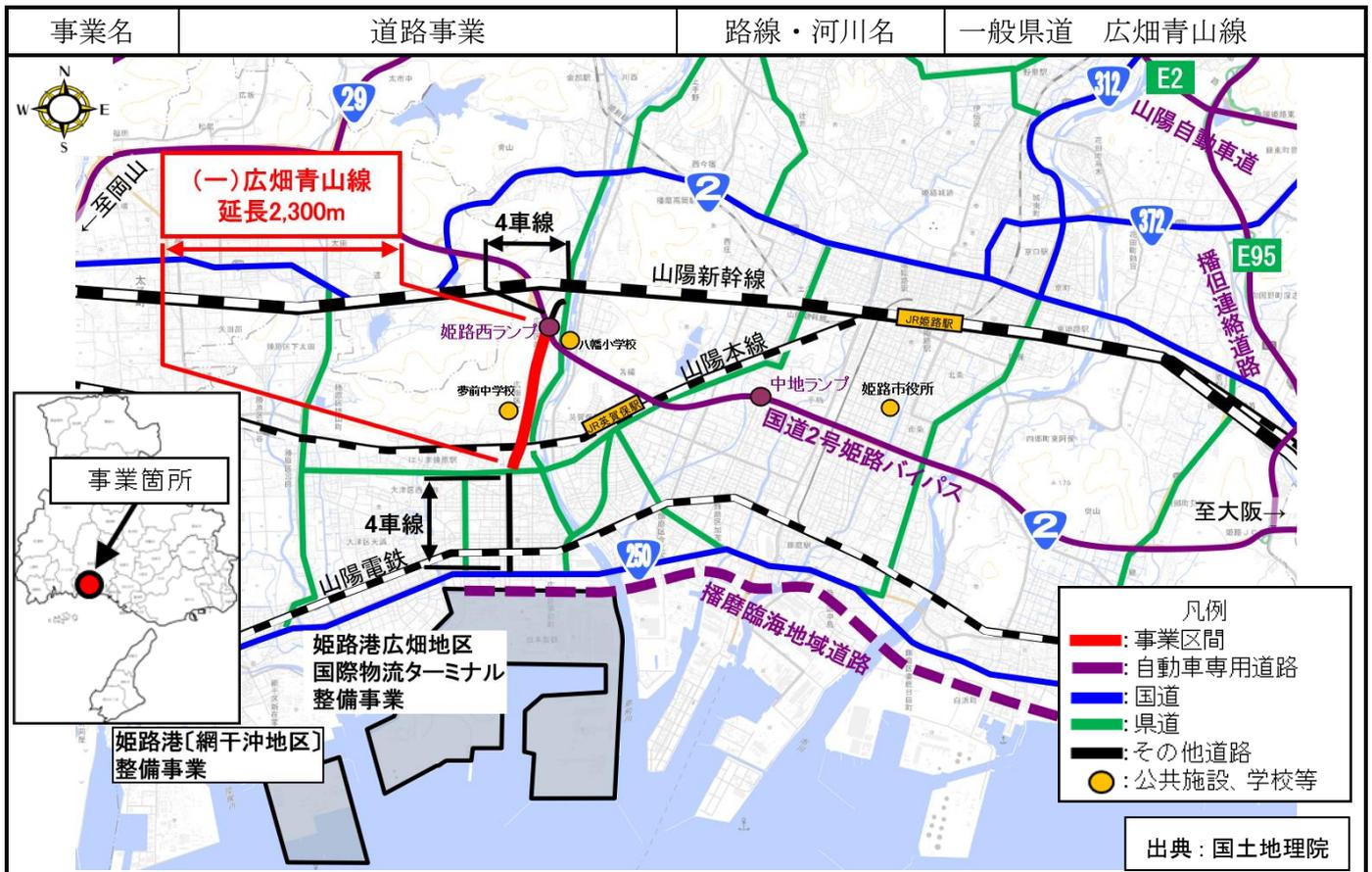


令和7年度 投資事業評価調書（継続：再評価〔第4回〕）

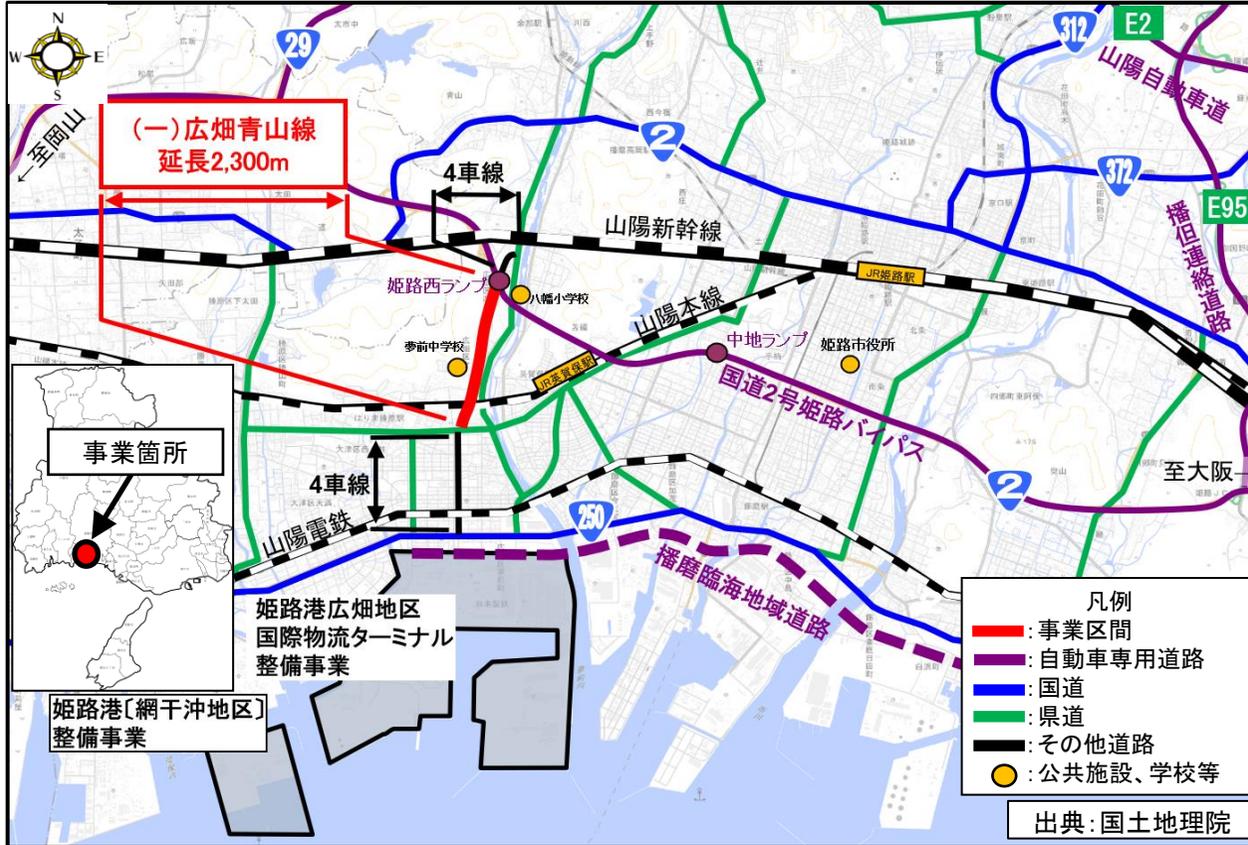
部課室名	土木部 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 竹本 修 (県道班長 谷川 陽祐)	内線	75135 (75142)
事業種目	道路	新規評価年度	平成12(2000)年度	現計画	前回評価時点
事業名	一般県道 ひろはたあおやま 広畑青山線	事業採択年度	平成13(2001)年度	総事業費	180億円
		着工年度	平成17(2005)年度	内地補償費	47億円
		再評価年度	平成22(2010)年度 平成27(2015)年度 令和2(2020)年度	完成予定年度	令和16 (2034)年度
				令和6年度公共事業等審査会で延伸報告済	
事業区間	ひめじしひろはたたくさい にしかまだ 姫路市広畑区才～西蒲田	進捗率(内用補進捗率)	81%(96%)	44%(94%)	
		残事業費	35億円	67億円	
事業の目的			事業内容(): 前回評価時点		
<p>本路線は、姫路市西部の臨海部と国道2号を南北に結ぶ幹線道路であり、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>○円滑な交通の確保 4車線整備を行い、慢性的な交通混雑を解消し、円滑な交通を確保する。</p> <p>○交通渋滞の解消 バイパス整備により、交通が集中する交差点から交通を転換させることで交通渋滞の解消を図る。</p> <p>○経済活動の支援 姫路港広畑地区等播磨臨海部と重要物流道路である国道2号姫路バイパスのアクセスを強化することで、地域の経済活動を支える。</p>			<p>【延長】 2,300m</p> <p>【構造規格】 第4種第1級</p> <p>【幅員】 計画：4車線 両側歩道 3.0m 両側自転車道 2.5m 車道 13.0m[全幅 28.0m]</p> <p>現況：2車線 両側自歩道 3.5m 車道 6.0m[全幅 16.0m]</p> <p>【計画交通量】 自動車：31,800台/日 [R22年予測] (自動車：35,800台/日 [R12年予測])</p> <p>【現況交通量】 自動車：17,464台/日 [R3センサス] (自動車：19,528台/日 [H27センサス])</p> <p>【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>姫路港は製造品出荷額が全国第2位の規模である播磨臨海地域の物流拠点で、広畑地区では産業用地の分譲が進んでおり、隣接する網干沖地区では埋立が進み、さらなる企業進出が見込まれる。これらを踏まえ、物流機能の強化のために公共ふ頭の整備や臨港道路の整備が行われている。また、当地区では、新たな高規格道路である播磨臨海地域道路の整備に向け、現在都市計・環境影響評価手続きが進められており、更なる製造業の活性化・投資の促進が期待されている。</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土質調査の結果、想定より軟弱な地盤であり、地盤改良を追加したことから5億円増額する。</p> <p>②遺構や遺物等が数多く出土したことによる出土品整理費用の増額、JR立体交差部の埋戻し工法の変更、姫路西ランプの昼間施工から夜間施工への変更により9億円増額する。</p> <p>③建設資材単価及び労務単価が上昇したことを受け、インフレスライド条項等に基づき、工事費を19億円増額する。</p> <p>④国交省・公安委員会との協議で姫路西ランプの構造を変更することに伴い、工事着手時期が遅延すること等により完了予定年度を令和16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81%、用地取得で96%。</p> <p>②令和6年度にJR立体交差部の施工完了。</p>				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見及び対応方針 (R2年度再評価)	【審査会意見】 継続妥当		【対応方針】		
		暫定2車線での供用を図るなど、段階的な事業効果の早期発現のため、令和8年春の暫定2車線供用を予定。		効果の発現に努められたい。	
(1)必要性	<p>①現道は、慢性的な交通混雑(交通量：約17千台/日、混雑度：1.3(R3センサス))が発生しているため、4車線整備を行い円滑な交通を確保する。</p> <p>②朝夕を中心に「八幡小学校前交差点」及び「京見橋西詰交差点」で渋滞(最大600m)が発生しているため、バイパス整備により、交通渋滞の解消を図る。</p> <p>③姫路港広畑地区等播磨臨海部と重要物流道路である国道2号姫路バイパスのアクセスを強化することで、地域の経済活動を支える。</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、姫路市と協議が整っている。</p> <p>②姫路市などから早期整備の要望がある。</p> <p>③費用便益比B/C=1.5(全体)(前回評価時点B/C=2.4)、B/C=12.8(残事業)</p>				
(3)環境適合性	<p>①車道舗装を排水性舗装とし、交通による騒音を低減し、沿道環境に与える影響を軽減する。</p> <p>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	姫路港広畑地区の公共ふ頭と臨港道路の整備、隣接する網干沖地区の臨港道路の整備完了後は、現在の慢性的な交通混雑が悪化するおそれがあることから早期整備が必要である。				
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
全体 H13(2001) ~ R16(2034)	【事業費＝180億円】 延長 2,300m 用地取得面積 約 79,000m ² トンネル 2 箇所、JR アンダーパス 1 箇所、 姫路西ランプ改良 1 箇所	
前回再評価まで (実績)	【事業費＝79億円】 事業進捗率44%(用地補償進捗率94%) ・用地取得面積 約74,500m ² ・トンネル 1 箇所 完成 ・JR アンダーパス 着手	
過去 5年間 R3(2021) ~ R7(2025)	【事業費＝66億円】 事業進捗率 81%(用地補償進捗率 96%) ・用地取得面積 約 75,500m ² ・トンネル 1 箇所 完成 ・JR アンダーパス 完成	
今後 9 年間 (予定) R8(2026) ~ R16(2034)	【事業費＝35億円】 ・令和 8 年春 暫定 2 車線供用予定 ・用地取得面積 約 3,500m ² ・トンネル 1 箇所 着手・完了予定 ・姫路西ランプ改良 1 箇所 着手・完了予定	①交通混雑解消 ②渋滞解消 ③姫路港広畑地区等播磨 臨海部へのアクセス強化

道路事業 一般県道 広畑青山線



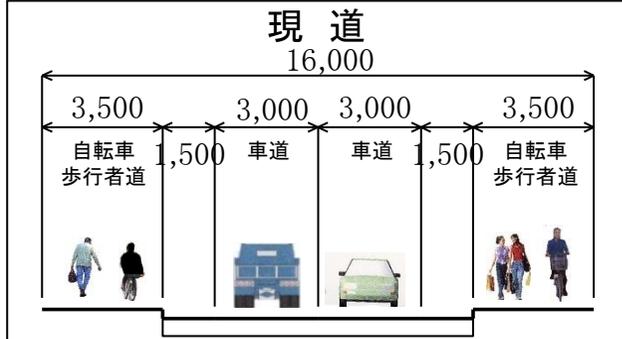
目的

- ①円滑な交通の確保
- ②交通渋滞の解消
- ③経済活動の支援

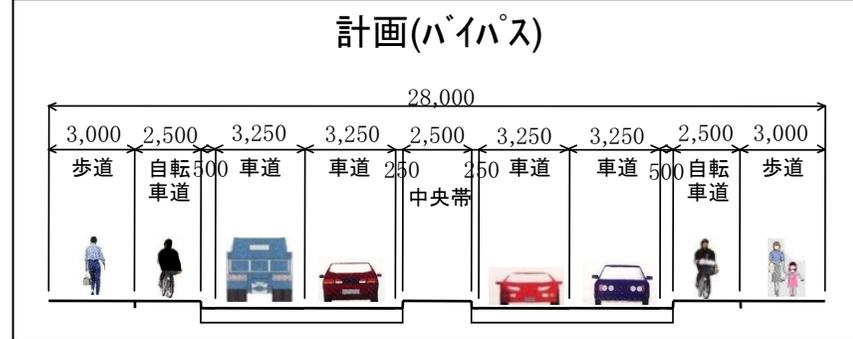
事業概要

事業区間：姫路市広畑区才～西蒲田
 総事業費：180億円
 内用地補償費：47億円
 事業期間：H13～R16
 事業概要：バイパス
 延長：2,300m
 費用便益比B/C：1.5(全体) 12.8(残事業)

横断図



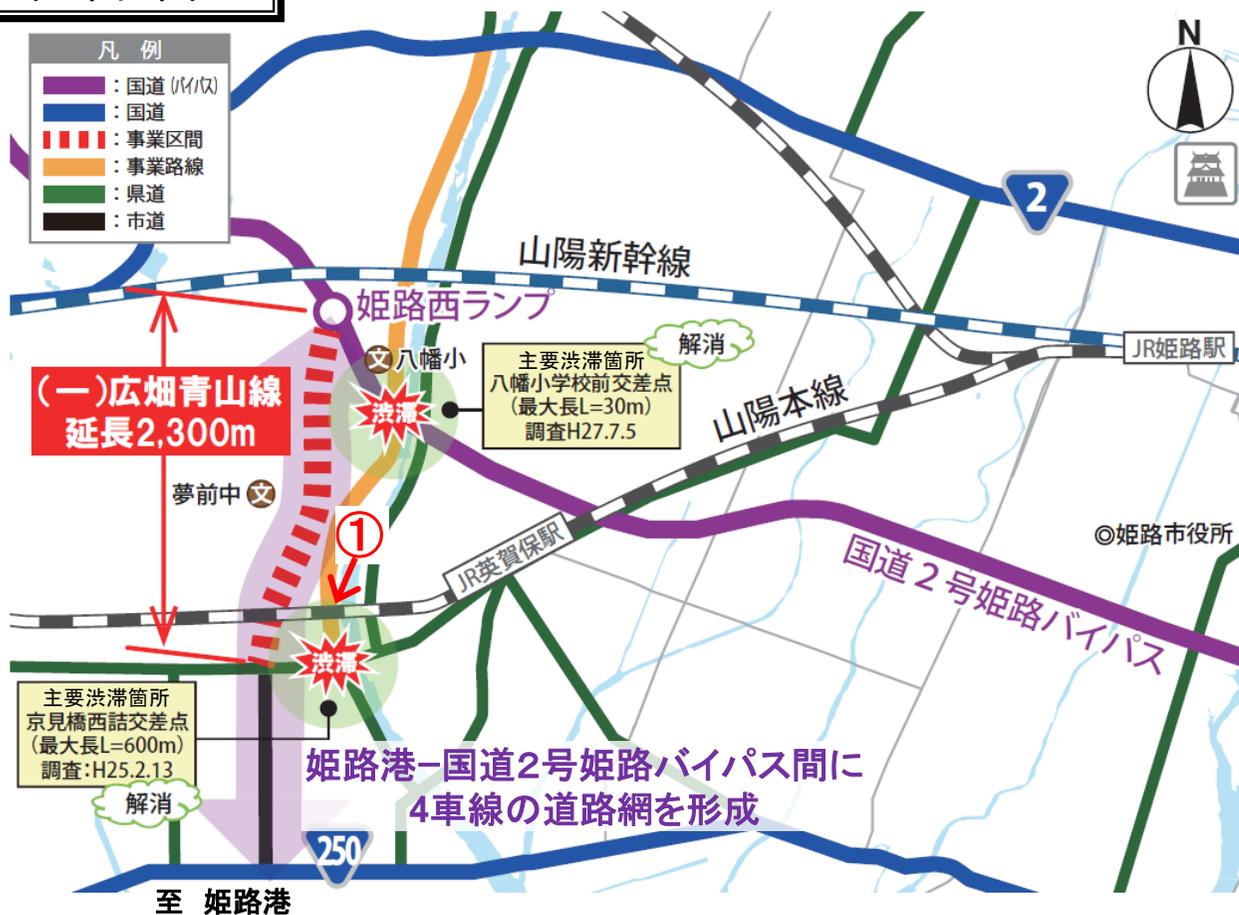
計画(バイパス)



事業の必要性・優先性

- ・ 現道は、慢性的な交通混雑(交通量:17,464台/日、混雑度:1.3(R3センサス))が発生しているため、4車線整備を行い円滑な交通を確保する。
- ・ 朝夕を中心に「八幡小学校前交差点」及び「京見橋西詰交差点」で渋滞(最大600m)が発生しているため、バイパス整備により、交通渋滞の解消を図る。
- ・ 姫路港広畑地区等播磨臨海部と重要物流道路である国道2号姫路バイパスのアクセスを強化することで、地域の経済活動を支える。

平面図



現況写真

① 渋滞状況(京見橋西詰交差点)

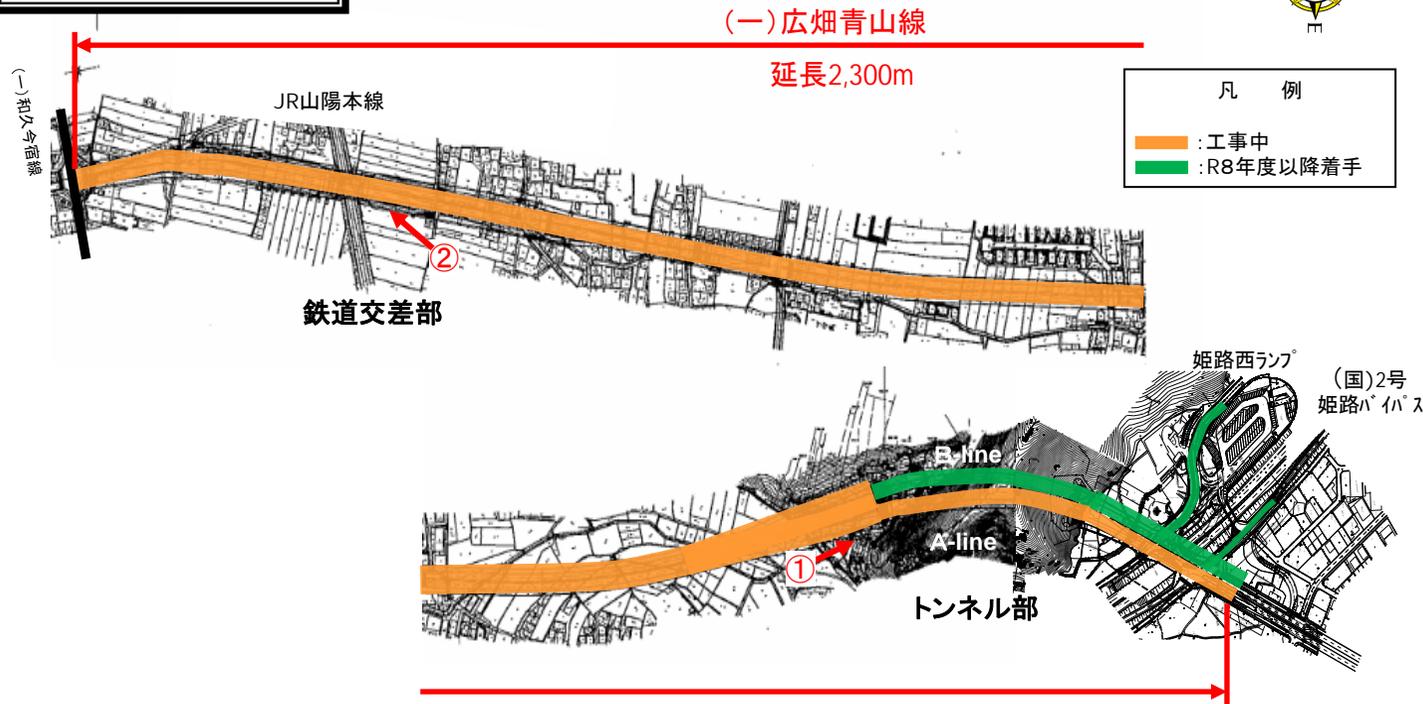


② 姫路港の整備状況



進捗状況

事業進捗平面図



現況写真

① トンネル部状況



② 鉄道交差工事状況



工程表

工種	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16			
調査・設計	[Blue]																																				
用地補償					[Blue]																																
道路改良工事																																					
トンネル工事																																					

2車線開通

4車線開通

[Blue] : 前回評価 (R2)
[Red] : 実施・計画

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 of 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 of 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 of 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 費用便益比(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 広畑青山線	全体事業費	① 走行時間短縮便益	32,959	時間短縮: 11.9分 → 6.0分 計画交通量: 31,800台/日	22,646	22,368	278	1.5
			② 走行経費減少便益	1,342					
			③ 交通事故減少便益	623					
			計	34,923					
		残事業費	① 走行時間短縮便益	32,959	時間短縮: 11.9分 → 6.0分 計画交通量: 31,800台/日	2,720	2,442	278	12.8
			② 走行経費減少便益	1,342					
			③ 交通事故減少便益	623					
			計	34,923					

(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)	○	緊急輸送道路から避難場所となる中学校へのアクセスルートの確保
①安全・安心の確保 (災害時)	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)	—	
①安全・安心の確保 (災害時)	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	—	
①安全・安心の確保 (平時)	交通安全対策	○	歩道および自転車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	○	播磨臨海部からの広域的なアクセスの向上
②地域の活性化	中心市街地の活性化	○	播磨臨海部と姫路市西部市街地の円滑な交通の確保
②地域の活性化	地域産業の活性化	○	播磨臨海部から国道2号姫路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
②地域の活性化	観光支援	—	
②地域の活性化	地域プロジェクト等支援	—	
③円滑な交通体系の確保	公共交通機関利用の促進 交通結節機能の向上	○	通過交通の転換による、路線バスの定時性確保
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	○	車道舗装を排水性舗装とし、交通による騒音を低減 歩道舗装を透水性舗装とし、雨水を地下に涵養

(3) 地域からの要望状況等

要望状況等	姫路市などから早期整備の要望がある。
-------	--------------------