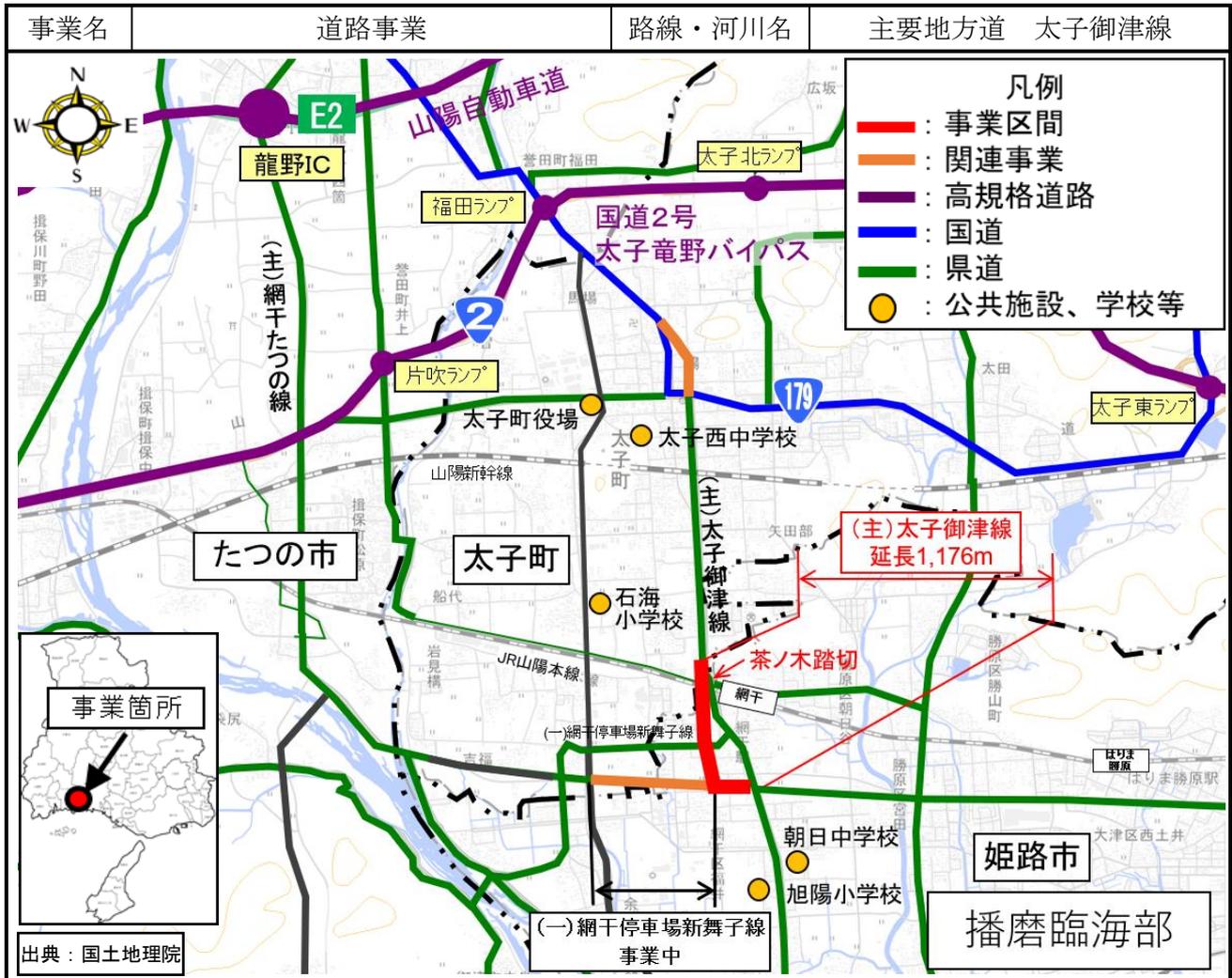


令和7年度 投資事業評価調査書（継続：再評価〔第2回〕）

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22(2010)年度	現計画	前回評価時点	
事業名	主要地方道 たいしみつ 太子御津線	事業採択年度	平成23(2011)年度	総事業費	115億円	
		着工年度	平成24(2012)年度	内用地補償費	40億円	
		再評価年度	令和2(2020)年度	完成予定年度	令和13 (2031)年度	令和7 (2025)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	揖保郡太子町糸井 ～姫路市網干区和久			進捗率 (内用補進捗率)	71%(100%)	85%(100%)
				残事業費	33億円	10億円
事業の目的				事業内容 () : 再評価時点		
<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】 1,176m 【構造規格】 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】 自動車：8,500台/日[R22年予測] (自動車：7,700台/日[R12年予測]) 【現況交通量】 自動車：11,022台/日[R3センサス] (自動車：9,186台/日[H27センサス]) 【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R1年度に完了し、JR網干駅前地区は事業中。</p> <p>②本路線終点到に接続する(一)網干停車場新舞子線道路改良事業が事業中で、沿道には、民間資本による産業団地開発と企業誘致が計画されている。</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】 ①JRと協議の結果、大型クレーンや地組ヤードのスペースを確保できず、架設桁架設へ工法変更したことにより工事費を23億円増額する。 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協議により電車線・電力・通信設備が支障となったことによる移設で10億円増額する。 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17億円増額する。 ④上記①、②に伴い、完了予定年度を令和13(2031)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71%、用地進捗率は100%。 ②R7年度にJR立体交差部における橋梁上部工のJR委託工事が完了予定。</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 全区間の用地が取得済であり、立体交差部分の橋梁下部工8基のうち6基が令和2年度末に完成予定であり、事業完了の見通しが立っている。			【対応方針】 引き続き事業完了を目指して事業進捗を図る。		
(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、良好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=1.3(前回評価時点B/C=1.4)、B/C=6.3(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本事業区間終点到に接続する(一)網干停車場新舞子線道路改良事業の沿道で民間資本による産業団地開発と企業誘致が計画されており、アクセス道路として早期整備が必要である。 ②JR網干駅周辺の土地区画整理事業と一体となった道路整備をすることにより良好な市街地形成を図ることができる。</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。			

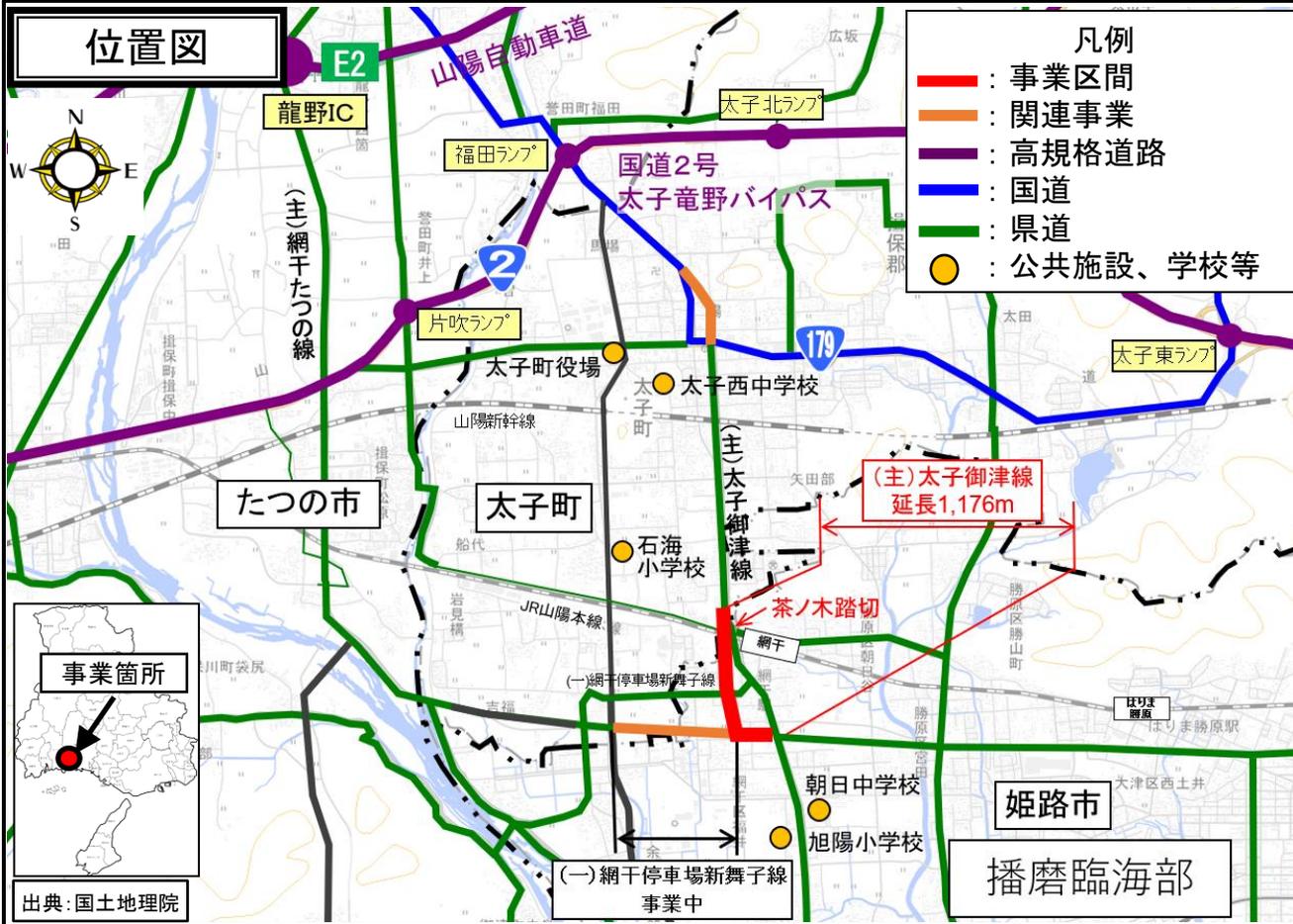
事業進捗状況概要図（継続：再評価〔第2回〕）



	事業進捗状況・予定	整備効果
全体 H23 (2011) ~ R13 (2031)	【事業費＝115 億円】 延長 1,176m 用地取得面積 約 21,990m ² 跨線橋 1 橋	
前回再評価まで (実績)	【事業費＝55 億円】 事業進捗率48% (用地補償進捗率100%) ・用地取得面積：約21,990m ² ・跨線橋下部工 着手	
過去5年間 R3 (2021) ~ R7 (2025)	【事業費＝27 億円】 事業進捗率71% (用地補償進捗率100%) ・用地取得面積：約21,990m ² ・跨線橋下部工 完了 上部工 P2～P5(橋面工除く) 完了	
今後6年間 (予定) R8 (2026) ~ R13 (2031)	【事業費＝33 億円】 ・跨線橋上部工 A1～P2、P5～A2 着手・完了予定 ・令和 11 年度 道路供用予定 ・令和 13 年度 踏切除却完了予定	①渋滞解消 ②歩行者、自転車の安全な通行の確保 ③良好な市街地の形成

道路事業 主要地方道 太子御津線

位置図



出典: 国土地理院

目的

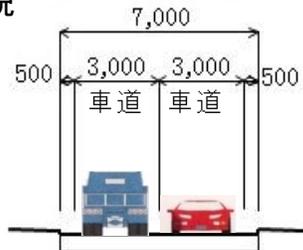
- ①交通渋滞の解消
- ②歩行者・自転車の安全性の確保
- ③良好な市街地形成

事業概要

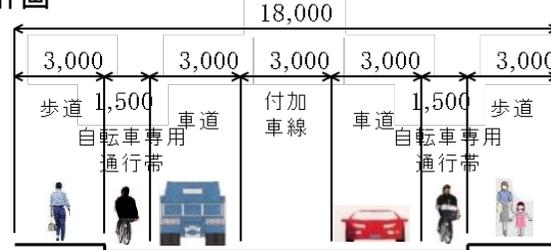
事業区間：揖保郡太子町糸井
～姫路市網干区和久
総事業費：約115億円
内用地補償費：約40億円
事業期間：H23～R13
事業概要：バイパス
延長：1,176m
費用便益比B/C：1.3(全体)、6.3(残事業)

横断図

現況



計画



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。
- ・関連事業である(一)網干停車場新舞子線の沿道で民間資本による産業団地開発と企業誘致が計画されており、アクセス道路として早期整備が必要である。

現況写真

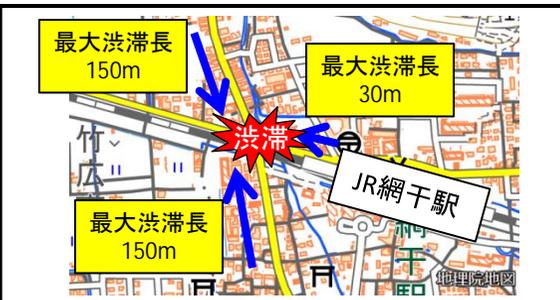
①渋滞状況



②自転車が危険



渋滞状況(茶ノ木踏切)



平面図



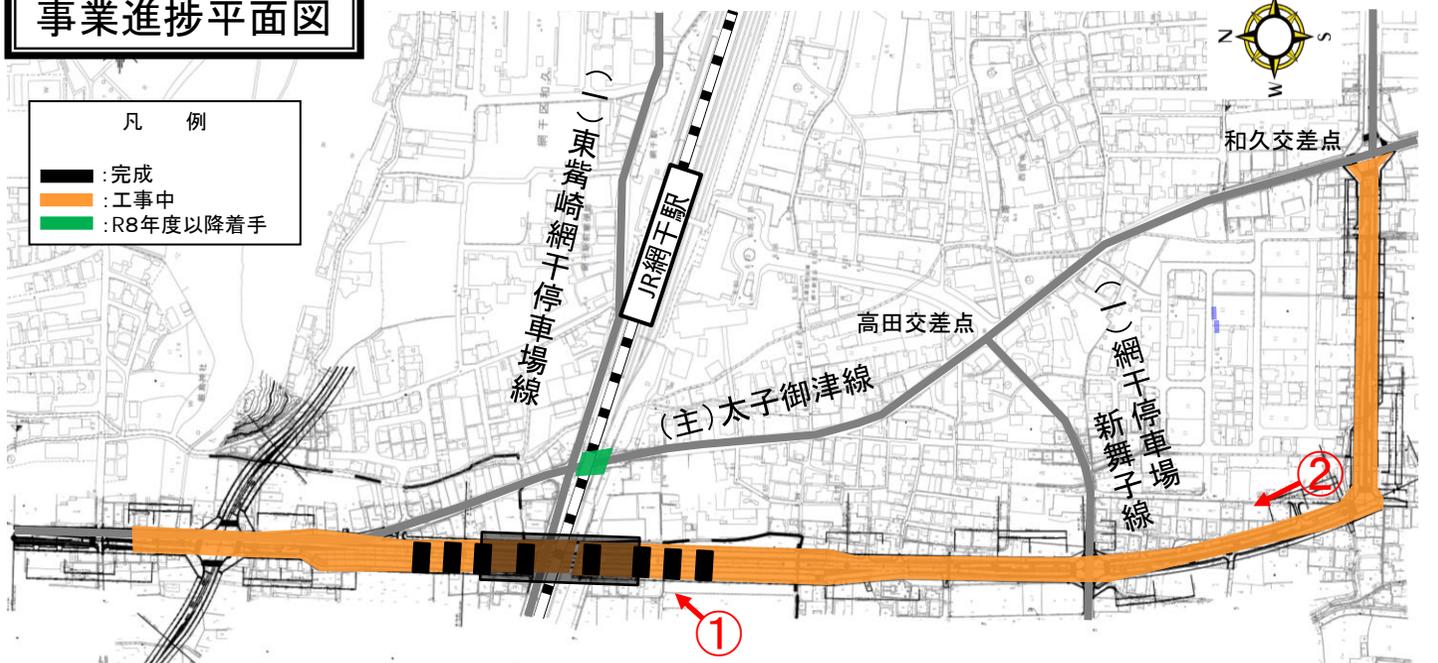
出典: 国土地理院

進捗状況

事業進捗平面図

凡例

- : 完成
- : 工事中
- : R8年度以降着手



工程表

工種	年度																						
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13		
調査・設計	■													■									
用地補償		■																					
道路改良工事						■											■						
鉄道交差工事	鉄道委託									■												■	
	県施工					■					■				■								

現況写真

① 橋梁工事の進捗状況



② 一般部の進捗状況



- : 前回評価 (R2)
- : 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	主要地方道 太子御津線	全体 事業費	① 走行時間短縮便益	16,169	時間短縮: 7.5分 → 2.4分 計画交通量: 8,500台/日	13,465	13,417	48	1.3
			② 走行経費減少便益	1,387					
			③ 交通事故減少便益	104					
			計	17,661					
	主要地方道 太子御津線	残 事業費	① 走行時間短縮便益	16,169	時間短縮: 7.5分 → 2.4分 計画交通量: 8,500台/日	2,804	2,756	48	6.3
			② 走行経費減少便益	1,387					
			③ 交通事故減少便益	104					
			計	17,661					

(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)	○	緊急輸送道の整備
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	○	歩道および自転車専用通行帯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	○	太子町中心部と姫路市中心部とのアクセス向上
②地域の活性化	中心市街地の活性化	○	太子町中心部と姫路市中心部とのアクセス向上
②地域の活性化	地域産業の活性化	○	太子町中心部と姫路市中心部とのアクセス向上
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	○	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、太子町などから、早期整備の要望がある。
-------	-------------------------