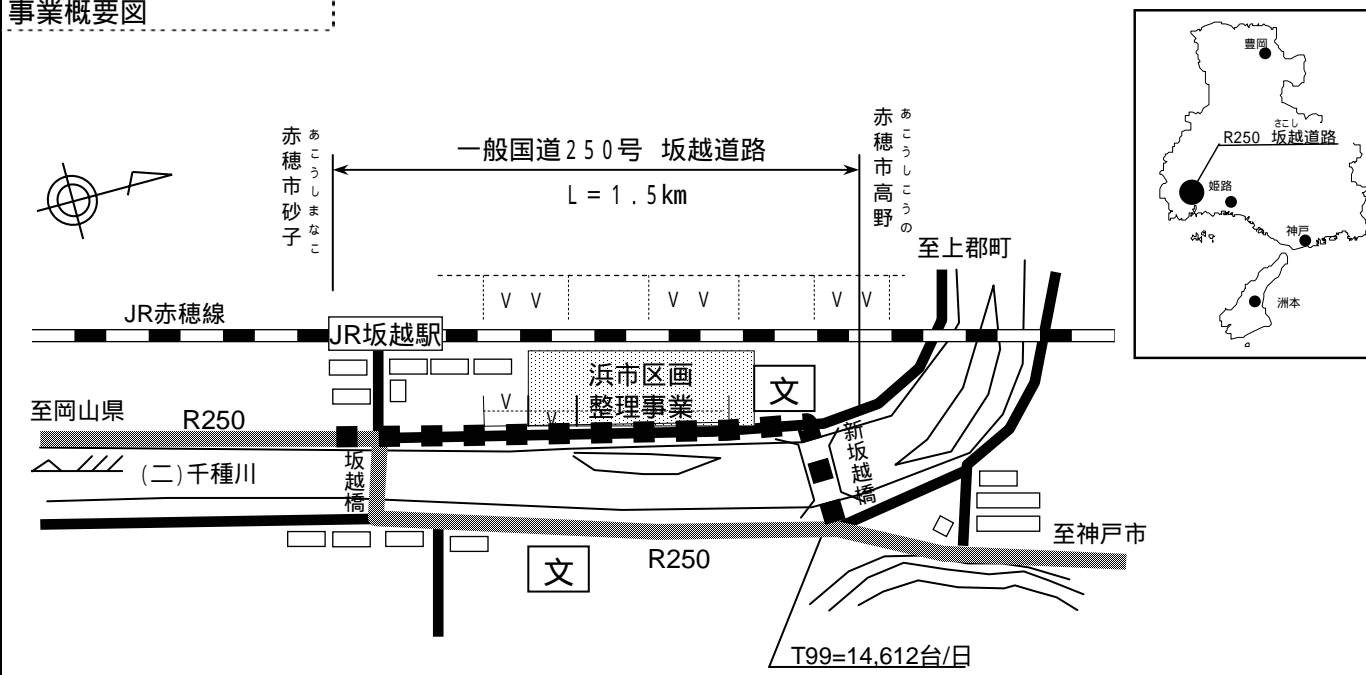


新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：木村 昌司

事業の概要

事業名	一般国道250号 坂越道路	事業区分	一般国道	事業主体	兵庫県
起終点	起点：兵庫県赤穂市高野 終点：兵庫県赤穂市砂子	延長	L = 1.5 km		
<p>事業概要</p> <p>国道250号は、神戸市から岡山県岡山市に至る延長約156kmの幹線道路で、国道2号とともに県南部の瀬戸内臨海工業地帯を相互に連絡することで地域の産業経済活動を支えている。このうち、赤穂市坂越の坂越橋周辺における慢性的な交通渋滞の緩和・解消を目的としてバイパスを整備する。また、平成18年度より着手予定である沿道の浜市地区の土地区画整理事業と併せて実施することで道路等の基盤整備を図り、産業・文化の活性化のための新たな拠点づくりとなる。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>第1次緊急輸送道路に指定されているが、昭和30年架設の坂越橋は耐荷力が14tで近年の車輛の大型化に対応できないため耐荷力不足の解消を図り災害に強い道路とする。坂越橋周辺における慢性的な交通渋滞の緩和・解消する。</p> <p>全体事業費：61億円 計画交通量：17,900台/日</p> <p>事業概要図</p> 					

関係する地方公共団体等の意見

赤穂市総合計画において「都市生活ゾーン」地域に位置づけられており、土地区画整理事業と合わせ地域の骨格を形成する道路である。

事業採択の前提条件

便益が費用を上回っている（費用便益 B/C = 2.9）
平成15年度の都市計画変更及び沿道における平成18年度浜市地区区画整理事業の実施により円滑な用地取得環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.9	総費用：53.1億円 （事業費：51.8億円 維持管理費：1.3億円）	総便益：151.8億円 （走行時間短縮便益：146.0億円 走行費用減少便益：3.5億円 交通事故減少便益：2.3億円）	基準年 平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 1.7 (交通量 -10%)	B/C= 3.5 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C= 3.2 (事業費 -10%)	B/C= 2.6 (事業費 +10%)		
	事業期間変動	B/C= 3.0 (事業期間 -1年)	B/C= 2.8 (事業期間 +1年)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策		<p>【渋滞損失時間の改善】 人時間/年 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】 841,850.2(人時間/年)/7.0(km)/1,000=120.3(千人時間/年km) 県内平均 55.3(千人時間/年km)、全国平均 20.3(千人時間/年km) 【渋滞度曲線】 【その他の特徴】 データは県内平均・全国平均と比較すること</p>		
		事故対策		<p>【死傷事故率】 (死傷事故率比（県内平均比） 2.25) 260件/億台キロ（年平均6.4件） (事故率曲線における位置：) 【その他の特徴】 データは県内平均・全国平均と比較すること</p>		
	社会全体への影響	歩行空間		バイパス整備により通学路における歩行者と車輛を分離し安全な通行を確保する。		
		住民生活		二次救急医療機関である赤穂市民病院等の医療福祉施設へのアクセスが向上する。		
		地域経済		主要幹線道路としての機能向上により、西播磨地域の経済、地域振興に寄与する。		
災害			耐荷力及び耐震基準を満たした新橋を架けることにより災害に強い道路とする。			
	環境		渋滞解消に伴い、大気質や騒音の改善が図られる。			
	地域社会		相生市、赤穂市の中心部を最短で連絡し、西播磨臨海部のみならず備前市、瀬戸内市等、岡山県南東部との交流・連携の促進に寄与する。			
事業実施環境			平成15年度に（都）新田坂越線として都市計画変更しており、ルート等に関して地元理解は得られている。			

採択の理由

坂越橋の耐荷力不足及び周辺の慢性的な交通渋滞の解消に向けて、土地区画整理事業に合わせ、早期に事業着手する必要がある。浜市地区土地区画整理事業と併せた事業化により円滑な用地取得が可能となる。

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。