

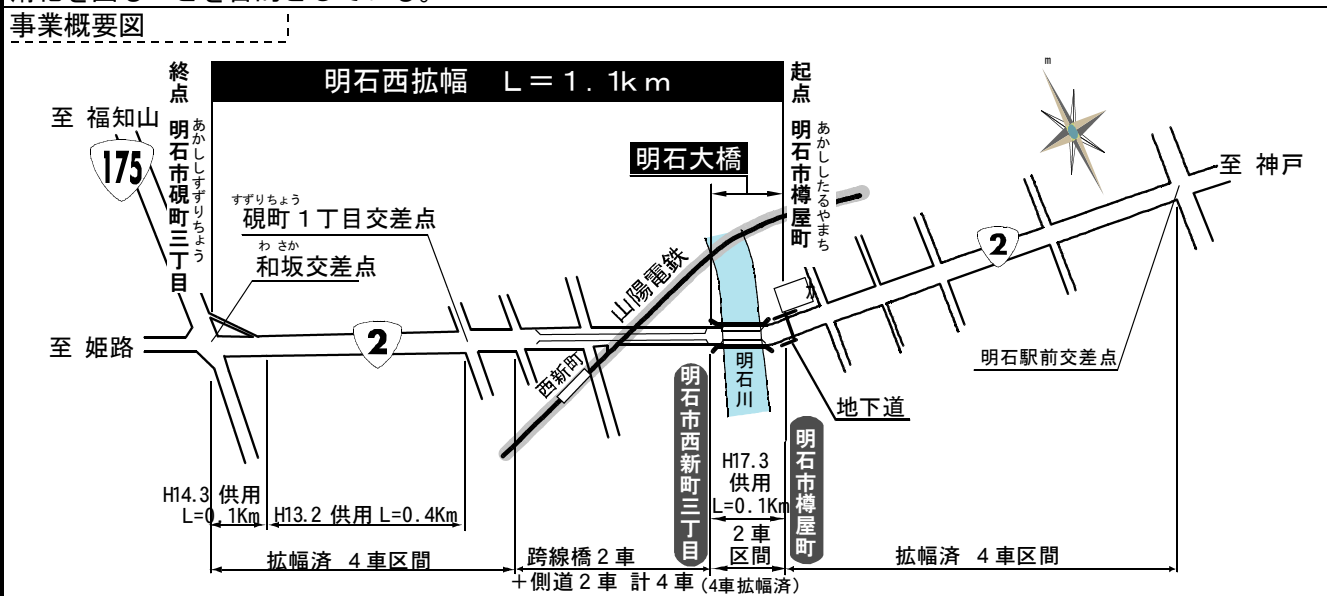
## 事後評価結果（平成21年度）

担 当 課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課  
担当課長名：原 久弥

事業名	一般国道2号 <small>あかしにしかくふく</small> 明石西拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局	
起終点	自：兵庫県明石市樽屋町 至：兵庫県明石市硯町3丁目	延長	1.1km			

**事業概要**  
一般国道2号は、大阪市を起点とし北九州市に至る総延長669kmの主要幹線道路であり、西日本の経済活動、地域の生活道路として大きな役割を果たしており、明石市内においては、市域を東西に貫く主要幹線道路としての役割を果たしています。このうち明石西拡幅は交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るための延長1.1kmの現道拡幅事業である。

**事業の目的・必要性**  
明石市内の一部2車線区間においては、交通容量を超える自動車交通が集中するため、主要交差点等における交通渋滞が慢性化していた。明石西拡幅は、現道2車線区間の4車線化により交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図ることを目的としている。



<b>事業の 効果等</b>	事業期間	事業化年度	昭62年度	用地着手	平成3年度	供用年	(前回) — /H19	変動	0.90倍
		都市計画決定	昭和25年度	工事着手	平成10年度	(暫定/完成)	(実績) — /H17	変動	1.11倍
	事業費	計画時	(名目値) — / 81億円	実績	(名目値) — / 91億円			変動	1.11倍
		(暫定/完成)	(実質値) — / 75億円	(暫定/完成)	(実質値) — / 83億円				
	交通量	計画時	— /47,800台/日	実績	(H17年度)			変動	0.63倍
		(暫定/完成)		(暫定/完成)					
	旅行速度向上	17.6 km/h	→	23.5 km/h	交通事故減少	363 件/億台キロ	→	352 件/億台キロ	
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H9年度		(供用後年次) H17年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用前年次) H10年度		(供用後年次) H17年度	
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	3.5	総費用	96 億円	総便益	335 億円	基準年	H14年度
				(事業費: 92 億円)		(走行時間短縮便益: 287 億円)			
				(維持管理費: 3.9 億円)		(走行経費減少便益: 37 億円)			
						(交通事故減少便益: 11 億円)			
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C	2.5	総費用	124 億円	総便益	317 億円	基準年	H21年度
				(事業費: 117 億円)		(走行時間短縮便益: 299 億円)			
				(維持管理費: 7.3 億円)		(走行経費減少便益: 13 億円)			
						(交通事故減少便益: 4.3 億円)			
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	—	億円	便益減少額	—	億円		
	事業遅延の理由								

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①歩行者・自転車の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩道幅員の確保 (1.0m→3.5m) により自転車・歩行者の安全性が向上し通行量が増加。 (歩行者：190人→466人、自転車：487台→1,884台)</li> </ul> <p>②バス路線の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度の改善により神姫バス、明石市営バスの利便性が向上。 (旅行速度：17.6km/h→23.5km/h)</li> </ul> <p>③新幹線駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>明石市役所～JR西明石駅への所要時間が短縮。(16分→12分：4分短縮)</li> </ul> <p>④重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>明石市役所～東播磨港への所要時間が短縮。(51分→45分：6分短縮)</li> </ul> <p>⑤日常活動圏中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>明石市役所～加古川市役所への所要時間が短縮。(59分→58分：1分短縮)</li> </ul> <p>⑥主要観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR西明石駅～明石公園への所要時間が短縮。 (14分→11分：3分短縮、明石公園の観光入込客数：286万人(H19年度))</li> <li>JR西明石駅～明石市立天文科学館への所要時間が短縮。 (16分→12分：4分短縮、明石市立天文科学館の観光入込客数：13万人(H19年度))</li> </ul> <p>⑦災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第二神明道路が通行止となった場合の代替路の形成。</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>環境影響評価は実施していない。</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、「国道2号明石西拡幅」の完了後の事後評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に行われており、対応方針(案)のとおりでよいと判断される。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>東播磨地域の人口は横ばい傾向にあり自動車保有台数も横ばい傾向であるが、S55年度と比較すると約2倍に増加しており自動車への依存が見られる。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>明石西拡幅により、一般国道2号における交通混雑の緩和、交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく今後の事後評価の必要性は生じていない。また、明石西拡幅は想定された効果が十分に発揮されており、当面の改善措置の必要は生じていない。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>明石西拡幅に関して、特に参考となる事項は見られなかったため、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は生じていない。</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 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。