

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道29号 <small>ひめじきた</small> 姫路北バイパス	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：兵庫県姫路市相野 至：兵庫県姫路市林田町六九谷	延長	6.2km																										
事業概要																													
<p>一般国道29号は、兵庫県姫路市と鳥取県鳥取市を結び、播磨地域の南北方向の交通流動を受け持つ延長約120kmの主要幹線道路である。姫路北バイパスは、一般国道29号に平行する延長6.2kmのバイパスとして、姫路北部地域から姫路市中心部、山陽自動車道姫路西インターへのアクセス強化により地域活性化を図るとともに、一般国道29号の交通混雑の緩和や、交通安全の確保、沿道環境の改善を図ることを目的に計画された道路である。</p>																													
H2年度事業化		H2年度都市計画決定		H9年度用地着手																									
H15年度工事着手																													
全体事業費		事業進捗率		供用済延長																									
250億円		約58%		1.5km (暫定1.5km)																									
計画交通量 27,500台/日																													
費用対効果分析結果		総費用		総便益																									
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">B/C</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;">(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">1.2</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>(残事業)</td> <td>3.0</td> </tr> </table>		B/C		(事業全体)	1.2			(残事業)	3.0	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">82/255億円</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>65/238億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>18/18億円</td> </tr> </table>		(残事業)/(事業全体)	82/255億円	事業費	65/238億円	維持管理費	18/18億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%;">247/298億円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td>242/288億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>0.9/5.3億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>3.2/4.3億円</td> </tr> </table>		(残事業)/(事業全体)	247/298億円	走行時間短縮便益	242/288億円	走行経費減少便益	0.9/5.3億円	交通事故減少便益	3.2/4.3億円	基準年	
B/C		(事業全体)	1.2																										
		(残事業)	3.0																										
(残事業)/(事業全体)	82/255億円																												
事業費	65/238億円																												
維持管理費	18/18億円																												
(残事業)/(事業全体)	247/298億円																												
走行時間短縮便益	242/288億円																												
走行経費減少便益	0.9/5.3億円																												
交通事故減少便益	3.2/4.3億円																												
平成24年																													
感度分析の結果																													
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C=0.9~1.5 (交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C=2.3~3.8 (交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.1~1.2 (事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=2.8~3.3 (事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.0~1.3 (事業期間 ±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=2.8~3.2 (事業期間 ±20%)</td> </tr> </table>						(事業全体) 交通量 : B/C=0.9~1.5 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=2.3~3.8 (交通量 ±10%)	事業費 : B/C=1.1~1.2 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=2.8~3.3 (事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=1.0~1.3 (事業期間 ±20%)	事業期間 : B/C=2.8~3.2 (事業期間 ±20%)																		
(事業全体) 交通量 : B/C=0.9~1.5 (交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=2.3~3.8 (交通量 ±10%)																												
事業費 : B/C=1.1~1.2 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=2.8~3.3 (事業費 ±10%)																												
事業期間 : B/C=1.0~1.3 (事業期間 ±20%)	事業期間 : B/C=2.8~3.2 (事業期間 ±20%)																												
事業の効果等																													
①交通混雑の緩和																													
<ul style="list-style-type: none"> 残事業区間では、交通容量の約1.6倍にあたる約2万台/日の交通量が、現道(国道29号)に集中するが、姫路北バイパス一部供用区間では、現道の交通量は約5割に減少し、旅行速度が大幅に向上するとともに、渋滞交差点だった石倉交差点の渋滞が解消、残る区間の整備により交通混雑の緩和が期待される。 																													
②交通安全の確保																													
<ul style="list-style-type: none"> 国道29号の現道は、線形が悪く、路肩も狭小な箇所が多く死傷事故率が86.0件/億台キロと姫路管内平均と比べ約1.9倍程度高い状況。姫路北バイパス一部供用区間では現道の死傷事故件数が減少し、安全性が向上。残る区間の整備により交通安全の確保が期待される。 																													
③沿道環境の改善																													
<ul style="list-style-type: none"> 未整備区間の現道では、大型車等の自動車交通が多く、環境基準を超過している状況であるが、姫路北バイパス一部供用区間では、現道の交通がバイパスに転換することで、石倉周辺の騒音レベルが低下し、環境基準を達成。残る区間の整備により沿道環境の改善が期待される。 																													
④新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上																													
<ul style="list-style-type: none"> 宍粟市～新幹線姫路駅の所要時間が短縮 (59分→51分) 																													
⑤重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上																													
<ul style="list-style-type: none"> 宍粟市～国際拠点港湾姫路港の所要時間が短縮 (78分→70分) 																													
⑥日常活動圏の中心都市へのアクセス向上																													
<ul style="list-style-type: none"> 姫路市～宍粟市の所要時間が短縮 (55分→47分) 																													
⑦主要な観光地へのアクセス向上																													
<ul style="list-style-type: none"> 姫路城 (H22年度年間観光客入り込み数：458千人/年) 																													
⑧三次医療施設へのアクセス向上																													
<ul style="list-style-type: none"> 宍粟市～兵庫県立姫路循環器センターの所要時間が短縮 (60分→52分) 																													
関係する地方公共団体等の意見																													
<p>地域から頂いた主な意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> H24年7月、一般国道29号改良及び姫路北バイパス建設促進協会(姫路市長、たつの市長、宍粟市 																													

長、太子町長、姫路市議会議長、太子町議会議長、たつの市議会議長、宍粟市議会議長)より、姫路北バイパス早期整備の要望を受けている。

兵庫県知事の意見：

・一般国道29号姫路北バイパスは、宍粟市や姫路市北部と同市街地を結び、姫路西バイパス、山陽自動車道姫路西ICと直結しており、播磨地域の南北交通を受け持ち、地域間交流に資する重要な道路である。本道路約6.2kmのうち、南側約1.5kmが平成23年3月に供用され、現道の交通量が大幅に減少したことにより、石倉交差点の渋滞解消や沿道の環境が改善されるなど、整備による効果が顕著に現れている。

残る事業区間4.7kmには、通勤、通学時の移動手段としての自動車交通が多く、交通容量（約13,000台/日）の約1.6倍にあたる約20,000台/日の交通が集中し、朝夕は依然として混雑している。また、低騒音舗装など対応可能な騒音対策を実施しているものの、昼夜ともに環境基準を超過している。

こうしたことから、安全で円滑な交通確保と環境改善を図るため、コスト縮減に配慮しつつ、本バイパス事業の推進に引き続き取り組んでいただきたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道29号姫路北バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり、「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道29号沿線地域では、鉄道がないことから、通勤・通学時の移動手段としての自動車利用が近畿・兵庫県平均に比べ高い状況。

事業の進捗状況、残事業の内容等

起点側の2-1工区（延長1.5km）を、平成23年3月に暫定2車線で供用済み。今後、残る区間の進捗を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残事業区間については、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

※ 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。

再評価結果(平成25年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道29号 姫路北バイパス	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：兵庫県姫路市相野 至：兵庫県姫路市林田町六九谷	延長	6.2km		

事業概要図

【位置図】



【概要図】

