

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道2号 相生有年道路				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：兵庫県若狭野町入野 至：兵庫県赤穂市東有年						延長	8.6km
事業概要								
一般国道2号は、大阪市北区を起点とし、兵庫県、岡山県、広島県、山口県を経て北九州市門司区に至る延長約685kmの主要幹線道路である。バイパス整備や現道拡幅を東側から進めてきており、順次多車線化が完了。 相生有年道路は、相生市及び赤穂市の一般国道2号における交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道騒音の改善等を目的とした延長8.6kmの道路である。								
S60年度事業化		H元年度都市計画決定 (H11年度変更)		H4年度用地着手		H8年度工事着手		
全体事業費		約505億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約73% 供用済延長		3.7km
計画交通量		23,500台／日						
費用対効果分析 (参考)	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 106 / 736億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 518 / 1,060億円		基準年	
	1.4	5.1%	事業費： 88 / 692億円		走行時間短縮便益： 502 / 998億円		令和7年	
	2.4 [2%]		維持管理費： 18 / 43億円		走行経費減少便益： 11 / 51億円			
	3.2 [1%]		更新費： 0 / 0億円		交通事故減少便益： 5.1 / 11億円			
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)		
	4.9	交通量		B/C=1.3～1.6 (±10%)	交通量	B/C=4.4～5.4 (±10%)		
7.0 [2%]	事業費	B/C=1.4～1.5 (±10%)		事業費	B/C=4.5～5.4 (±10%)			
8.4 [1%]	事業期間	B/C=1.4～1.5 (±20%)	事業期間	B/C=4.8～5.0 (±20%)				
事業の効果等								
①交通混雑の緩和 ・未開通区間の交通量は交通容量の約1.3倍となっており、ピーク時間帯には交差点部などでは渋滞が発生している。 ・整備後は、交通容量が拡大され交通混雑の緩和による旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。								
②交通安全の確保 ・未開通区間の国道2号では、兵庫県内の直轄国道と比較し正面衝突の発生割合が高く、渋滞に起因すると想定される追突事故が50%を占めている。また歩道未整備区間の歩行者等の安全確保が課題。 ・整備後は、中央帯の設置や交通混雑の緩和により、交通事故の減少が期待される。								
③沿道騒音の改善 ・未開通区間の国道2号では、大型車混入率が高く、昼間・夜間ともに沿道騒音が環境基準を超過している。 ・整備後は、遮音壁の整備により沿道騒音の改善が期待される。								
関係する地方公共団体等の意見								
兵庫県知事の意見： 当該区間は、西播磨地域における物流交通の大動脈であるとともに、沿道住民の日常生活や災害時の緊急輸送を支えるなど、重要な役割を担っている。 当該区間は、2車線にもかかわらず交通量が約20,000 台／日で交通容量を大幅に超えており、朝・夕を中心として慢性的な渋滞が発生していること、幅員が狭く、歩道未設置区間があり、自動車、自転車及び歩行者の安全な通行が阻害されていること、沿道騒音が環境基準を超過していることが課題となっている。 また、令和5年9月に発生した山陽自動車道尼子山トンネル内火災事故による通行止め(R5.9.5～R5.12.15)の影響で、国道2号等において渋滞が発生した。本事業の整備により事故・災害に強いダブルネットワークを早期に形成する必要がある。 本事業8.6kmのうち、相生市若狭野町八洞～相生市若狭野町若狭野1.5kmは令和4年10月に供用されたもの								

の、相生市若狭野町若狭野～赤穂市東有年は未供用となっている。引き続き、安全で円滑な交通確保と環境改善を図るため、早期の全線供用に向けて取り組んでいただきたい。なお、事業の実施にあたっては、資材価格が高騰している状況ではあるものの、より一層のコスト縮減に努めていただきたい。

赤穂市長からの意見：

国道2号の4車線整備により、交通混雑の緩和・通過交通の安全・騒音の改善に期待。

相生市長からの意見：

国道2号の4車線整備により、交通混雑の緩和・通過交通の安全・騒音の改善に期待。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果「一般国道2号相生有年道路」は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、世帯数、自動車保有台数は事業化後増加し近年は横ばい傾向である。

昭和60年度事業化、用地取得進捗率約89%、事業進捗率約73%(令和7年3月末時点)  
平成21年4月:相生市若狭野町鶴亀～上松間 延長0.4km部分開通  
平成28年3月:相生市若狭野町上松～若狭野間 延長1.8km部分開通  
令和4年10月:相生市若狭野町八洞～相生市若狭野町若狭野間 延長1.5km部分開通

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指します。

今後も、技術の進展により新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

[illegible][illegible]

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)