

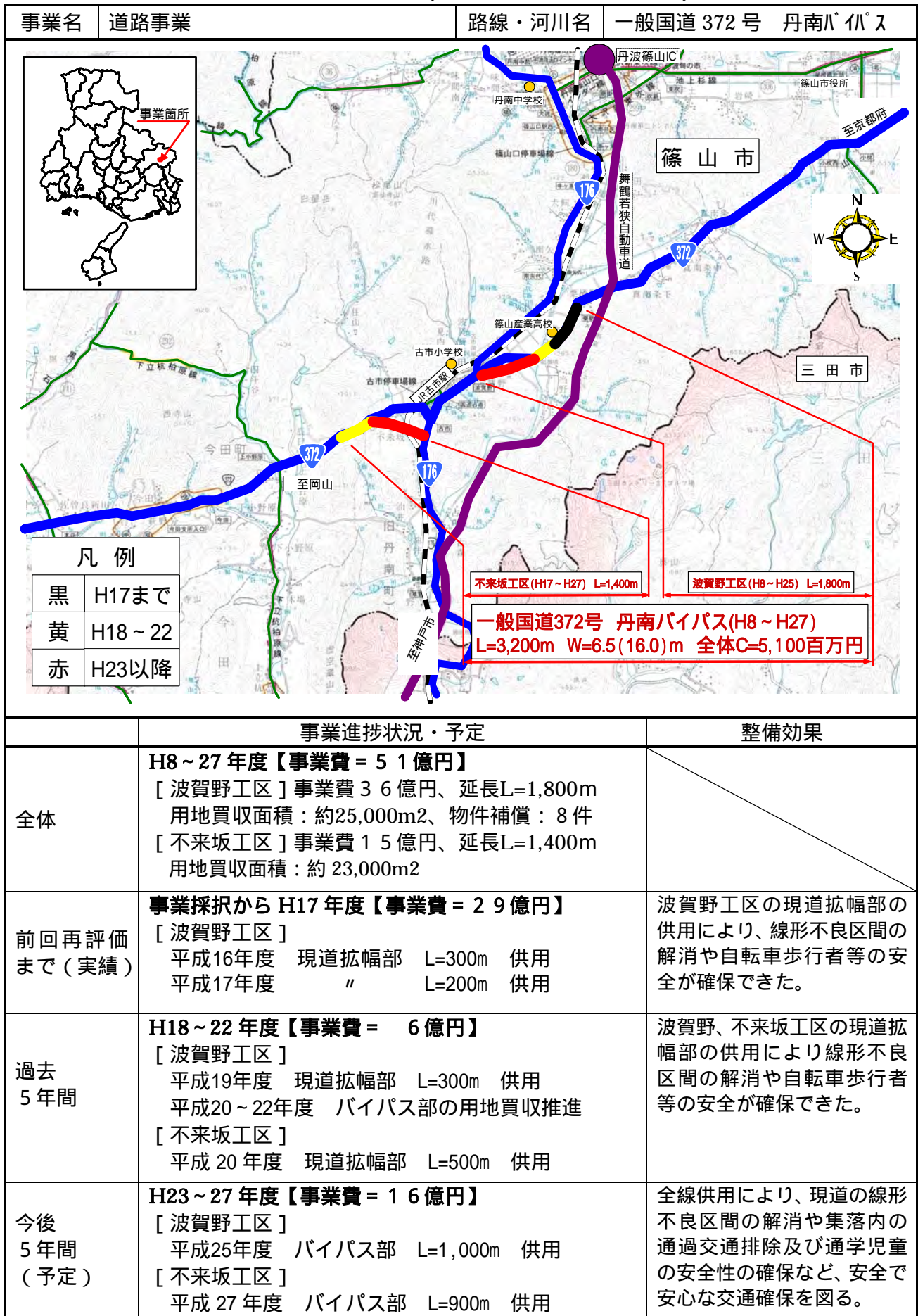
繼續事業評価調書
【道路事業】

土木局道路街路課

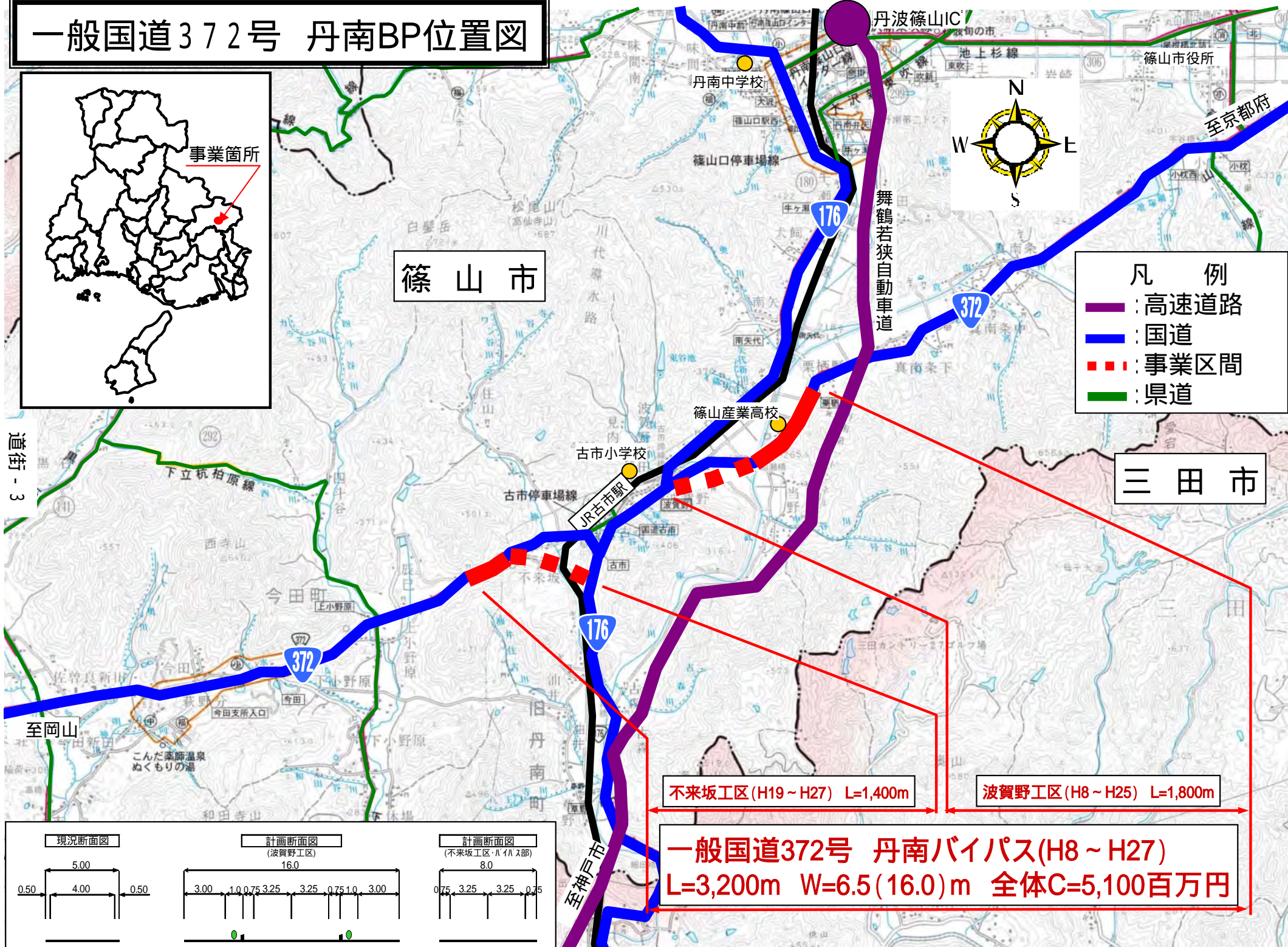
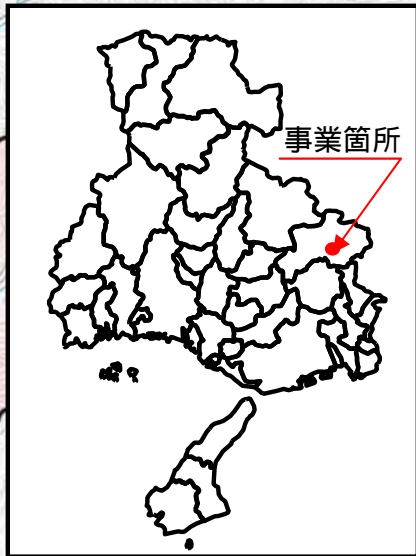
投資事業評価調書（継続：再評価〔第2回〕）

部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 杠 典英 (副課長兼国道係長 松田 智)		内線	4362 (4374)
事業種目	道路	新規評価年度	-		現計画	前回評価時点
事業名	道路改築事業 一般国道372号丹南バ ^ハ ス	事業採択年度	H8	総事業費	51億円	47億円
		着工年度	H8	内地補償費	14億円	13億円
事業区間	篠山市栗栖野～不来坂	再評価年度	H17	完成予定年度	H27	H21
所在地	篠山市栗栖野～不来坂	進捗率 (内地補進捗率)			69%(84%)	62%(72%)
		残事業費			16億円	18億円
事業の目的				事業内容() 前回評価時点		
<ul style="list-style-type: none"> 国道372号は、播磨地域と丹波地域を結ぶ幹線道路であり、阪神・淡路大震災時には、臨海部幹線道路の代替ルートとして機能した。 しかし、当該区間は、幅員約5mの狭小区間や線形不良区間、更には、歩道未整備区間も存在するなど、交通の隘路となっている。 そのため、バイパス整備及び現道拡幅により、交通の円滑化、自転車歩行者の安全性確保を図るとともに、地域の活性化、緊急輸送道路ネットワークの形成を図る。 				道路改築事業 L=3,200m(") ・波賀野工区 L=1,800m(") ・不来坂工区 L=1,400m(") 【構造規格】第3種第2級(平地部) 【計画幅員】6.5(16.0)m(2車線+両側歩道) 【計画交通量】7,400台/日(8,800台/日) 【現況交通量】7,640台/日:H17交通セ ^ハ ス (6,542台/日:H11交通セ ^ハ ス) 【負担割合】 国:5.5/10, 県:4.5/10		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・事業着手時と比べ交通量は増加(H9セ^ハス6,315台/日 H17セ^ハス7,640台/日、約2割増)している。 【前回評価時点からの事業計画の変更概要】 ・波賀野工区B P部において、H19年度に実施した土質結果により、切土法面において新たに法枠工法が必要となったこと等から、事業費を約4億円増額する。 ・波賀野工区と不来坂工区に分かれている本事業については、事業効果を早期に発現すべく、それぞれの工区を現道拡幅部とバイパス部に分割し、先行区間の完了目処が立った後に次期工区の用地買収に着手することとしている。そのため、不来坂工区B P部の用地買収については、交渉が難航している波賀野工区の用地買収が完了するH24に着手することから、完了予定年度をH27年度とする。 					
進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> ・進捗率は、事業費セ^ハスで69%、用地取得で84%である。(平成22年度末見込) ・波賀野工区(L=1.8km)については、平成19年度までに現道拡幅部の約0.8kmを供用した。 ・不来坂工区(L=1.4km)については、平成20年度までに現道拡幅部の約0.5kmを供用し、交通の円滑化及び自転車歩行者の安全性の確保が図られた。 ・残区間の「波賀野工区B P部(L=1.0km)」と「不来坂工区B P部(L=0.9km)」については、現在、波賀野工区B P部の用地買収を進めており、不来坂工区B P部は平成24年度からの設計に着手する。 ・なお、事業完了後の現道の管理引継については、篠山市と協議が整っている。 					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見 及び 対応方針 (H17年度 再評価)	【審査会意見】			【対応方針】		
(1)必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・現道の線形不良・幅員狭小などの課題を解消するバイパス整備または現道拡幅事業で、交通事故を防止するとともに渋滞を解消し、安全で円滑な道路交通を確保するものであり、今後とも必要と認められるため、事業継続は妥当である。なお、事業効果の発現のため、早期に事業完了するよう努められたい。 					
(2)有効性 ・効率性	<ul style="list-style-type: none"> ・工区分割により早期に事業効果を発現すべく、H16～H20にかけて現道拡幅部約1.3kmの供用を図った。 					
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> ・残事業区間の現道は、約8,000台/日の車両が利用しているにもかかわらず、幅員約5mの1車線区間が存在するなど、自動車や歩行者などの通行に大きな支障を来しているため、バイパスを整備し交通の円滑化を図る。 ・自転車歩行者道の整備により、通学児童等の安全・安心な空間を確保する。 ・国道372号は、阪神淡路大震災時に臨海部幹線道路の代替ルートとして機能するとともに、緊急輸送道路に位置づけられており、当該区間の整備により緊急車両の円滑な走行を確保する。 ・波賀野工区の集落内は、人家が連担しており拡幅は困難である。また、不来坂工区については、現道の地形的制約(山地部の急勾配)や踏切の交差形態(斜め交差)等を考慮すると、新たなバイパス整備が効率的となる。 ・費用便益比 B/C=1.3(全体), 4.2(残)(前回B/C=2.1) 					
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> ・通過交通をバイパスへ転換することにより、集落内の沿道の生活環境が改善される。 ・県内の国道372号のうち、最も幅員が狭小な区間であること、また、用地買収が約84%完了していることから早期の完成が望まれている。 					
再評価 の結果	継続	左の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の必要性は事業採択当時と変わらず、篠山市をはじめ地域からも早期完成を望む声が強いため、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〕）



一般国道372号 丹南BP位置図



篠山市

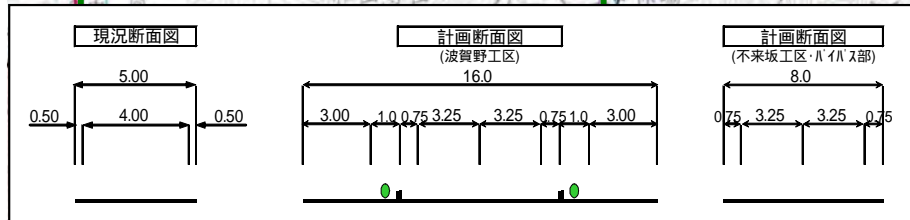
三田市

- 凡 例
- : 高速道路
 - : 国道
 - : 事業区間
 - : 県道

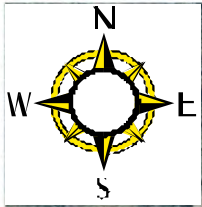
不来坂工区 (H19 ~ H27) L=1,400m

波賀野工区 (H8 ~ H25) L=1,800m

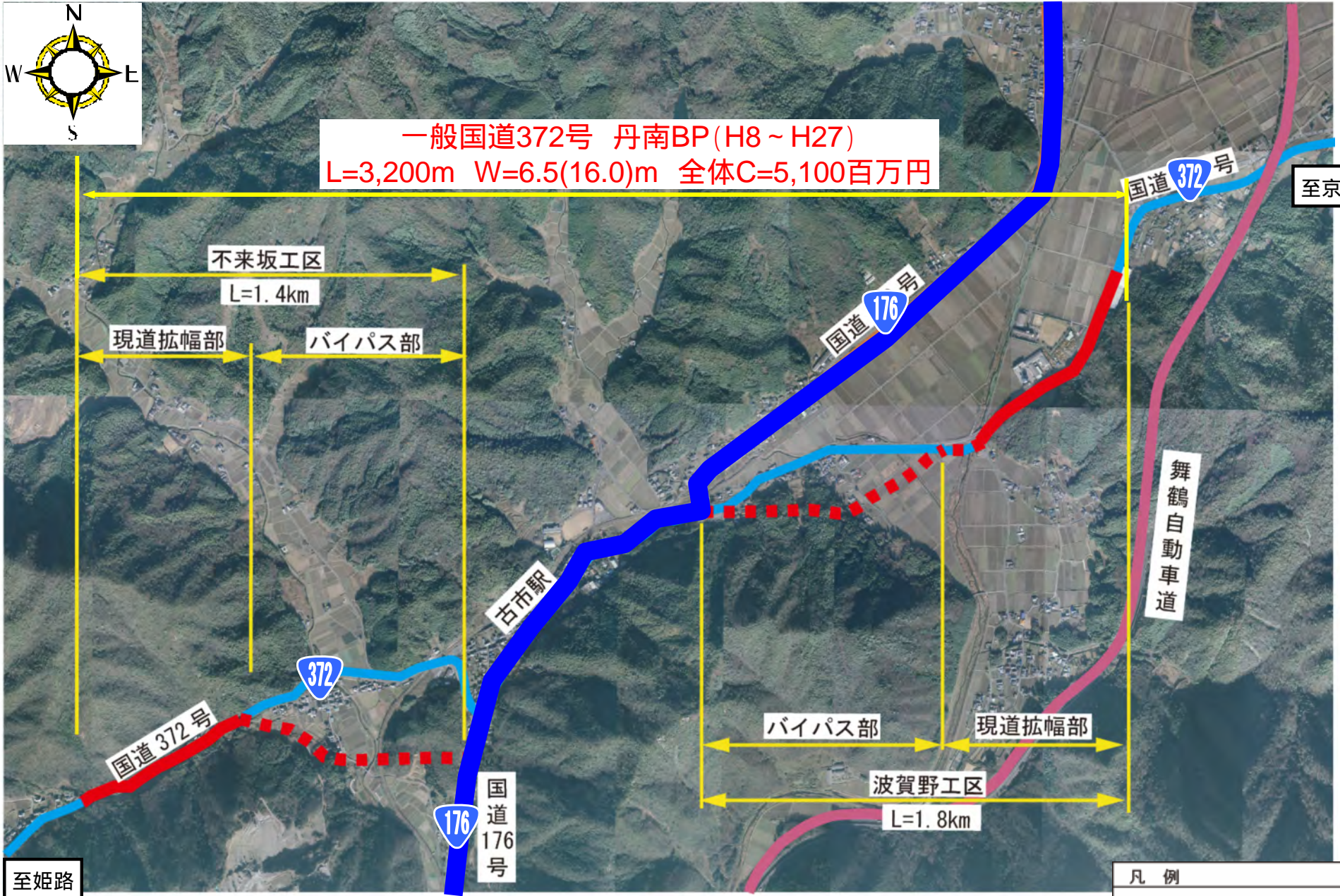
一般国道372号 丹南バイパス(H8 ~ H27)
L=3,200m W=6.5(16.0)m 全体C=5,100百万円



一般国道372号 丹南バイパス 道路改築事業



一般国道372号 丹南BP (H8 ~ H27)
 L=3,200m W=6.5(16.0)m 全体C=5,100百万円



道街 - 4

凡例	
計画ルート (未供用区間)	■ ■ ■ ■
計画ルート (供用済区間)	■■■■
現道	■■■■

進捗状況1 (波賀野工区)

一般国道372号丹南バイパス 波賀野工区 (H8 ~ H25)
延長L=1,800m C=3,600百万円 計画幅員W=6.5(16.0)m

至京都

バイパス部: L=1,000m

現道拡幅部: L=800m
H19完成(供用済)

- ・波賀野工区は、H8年度より測量調査設計に着手し、H19年度までに現道拡幅部L=800mを供用している。(波賀野工区進捗率: 約80%)
- ・H12年度からバイパス部の用地買収に着手し、H22年度末で約95%が用地買収済、H24年度までに用地買収を完了し、H25年度の完成を予定している。



至姫路

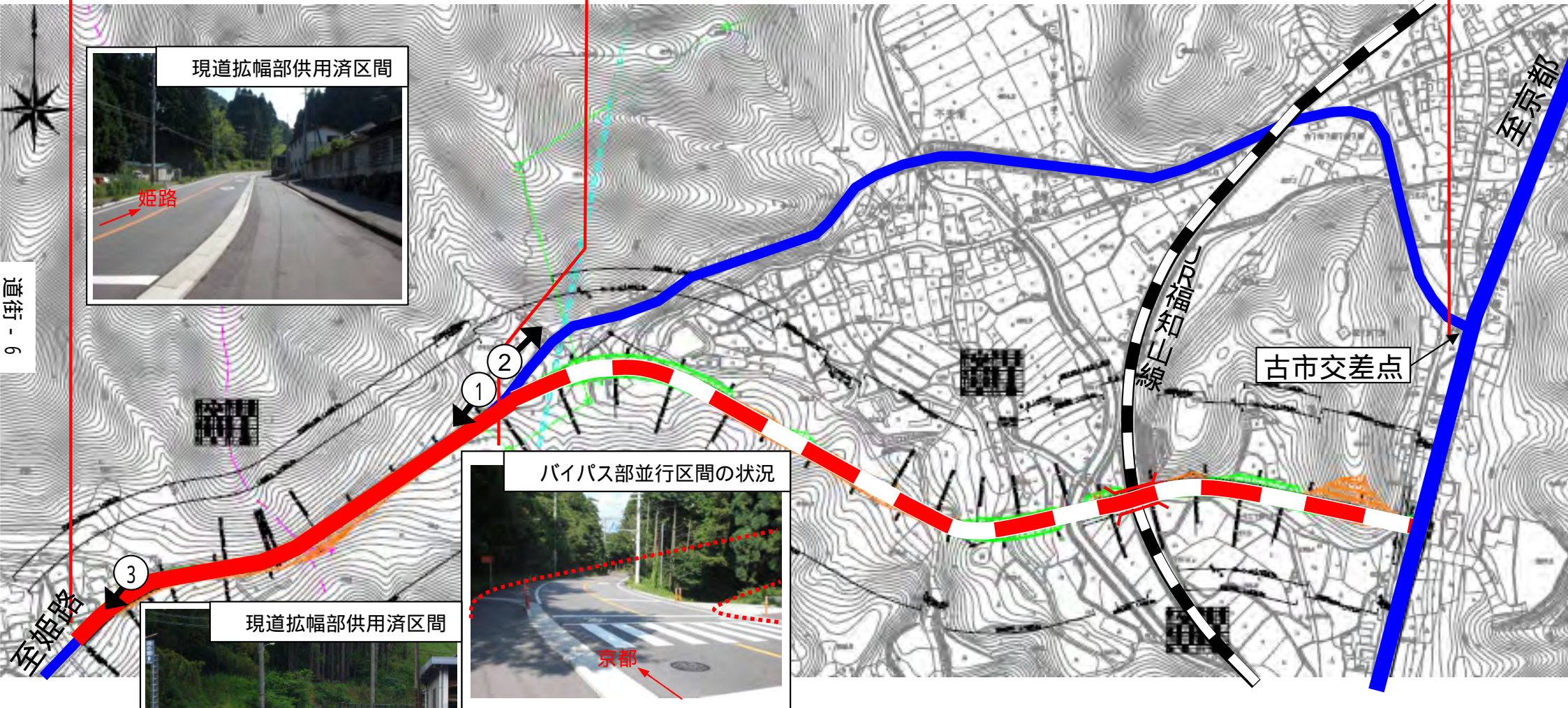
波賀野交差点

進捗状況2 (不来坂工区)

一般国道372号 丹南バイパス 不来坂工区 (H17～H27) 延長L=1,400m C=1,500百万円

現道拡幅部L=500m W=6.5(10.25)m
(H20完成) 供用済

バイパス部L=900m W=6.5(8.0)m (H24～H27(予定))



現道拡幅部供用済区間

姫路

バイパス部並行区間の状況

京都

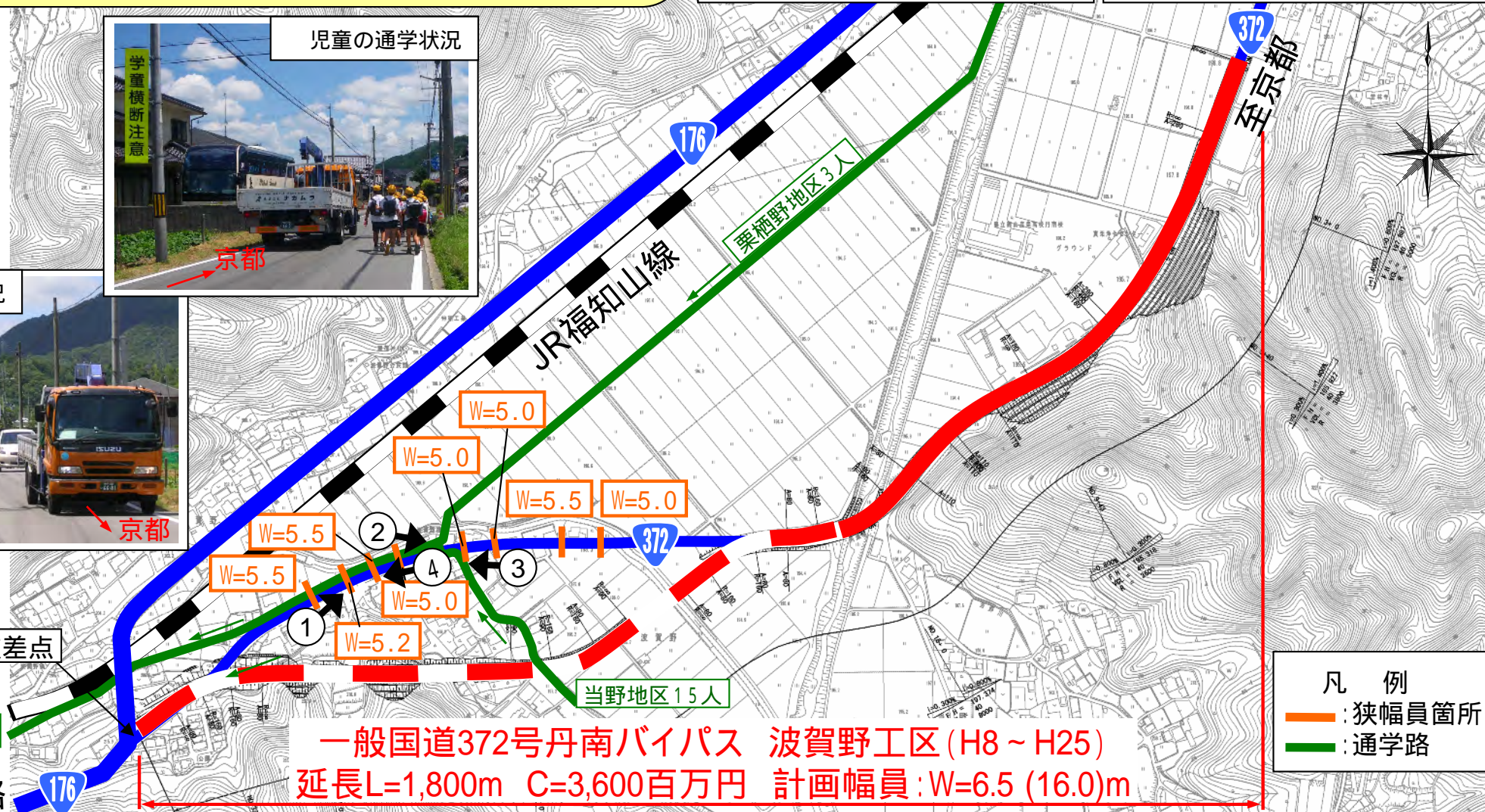
現道拡幅部供用済区間

姫路

- ・不来坂工区は、現道拡幅部(L=500m)を平成20年度までに供用済み。
(不来坂工区進捗率:約40%)
- ・残区間(L=900m)は、波賀野工区バイパス部の用地買収の進捗に合わせて、
用地買収に着手し、H27年度の完成を予定している。

現道状況1 (波賀野工区)

- ・波賀野工区の現道は、1日約8千台の車両が通行してるにもかかわらず、幅員5m程度の未改良箇所が連続し、通過する車両の走行に大きな支障をきたしている。
- ・また、歩道が未整備であるが、当該区間しか道路がないため、やむを得ず古市小学校の通学路に指定されており、通学の交通安全上大きな課題となっている。



一般国道372号丹南バイパス 波賀野工区 (H8 ~ H25)
 延長L=1,800m C=3,600百万円 計画幅員:W=6.5 (16.0)m

凡例

	: 狭幅員箇所
	: 通学路

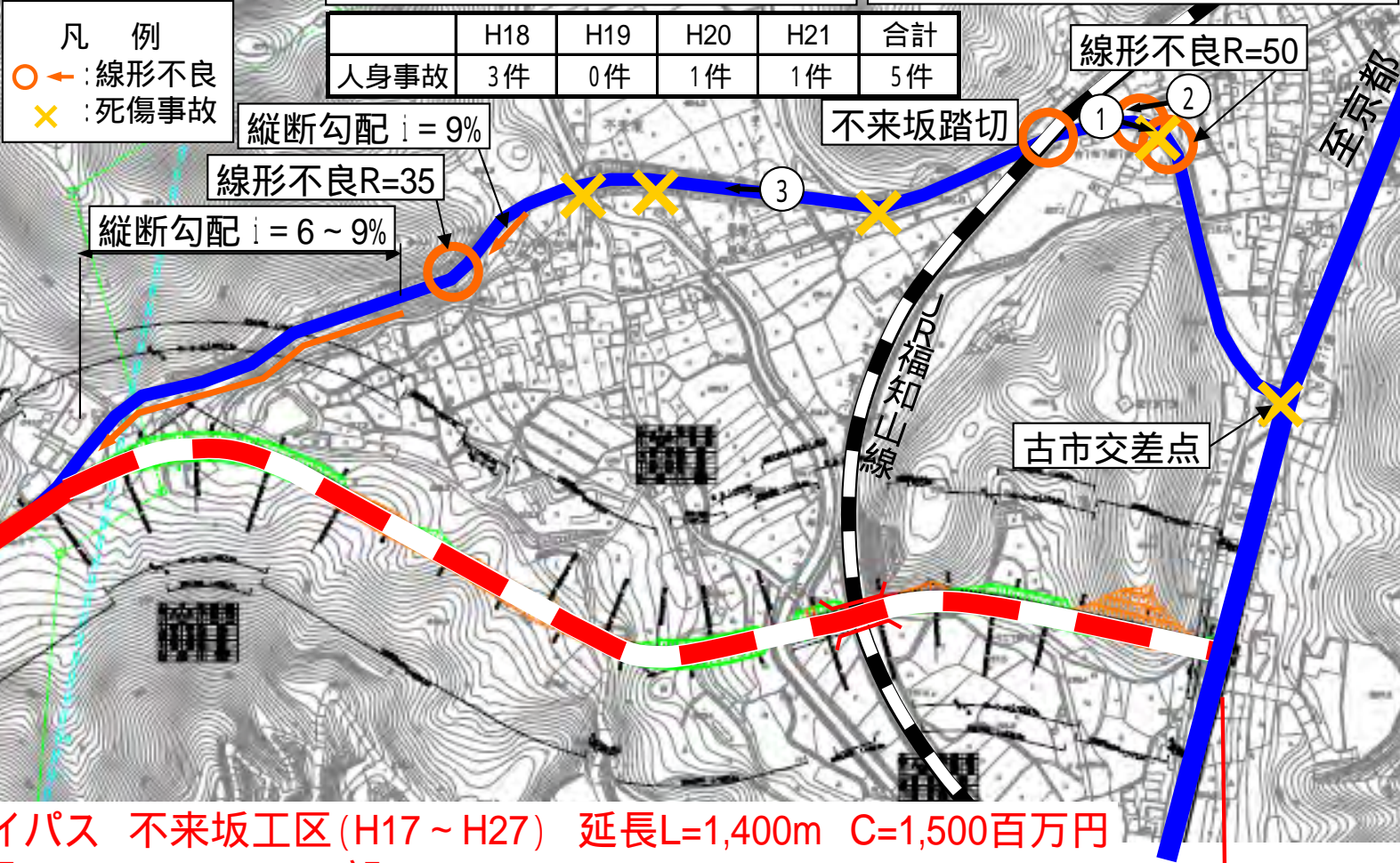
現道状況2 (不来坂工区)

- ・不来坂工区の残区間は、線形不良(最急カーブR=35、規定値R=150)や急な縦断勾配(再急縦断勾配*i*=9%、規定値*i*=5%)、歩道未整備による歩行者自転車の混入等、交通の隘路となっている。
- ・また、不来坂踏切では、鉄道と道路が大きく斜めに交差しており、貨物車両等の円滑な走行の妨げとなっている。(不来坂踏切の遮断時間(ピーク時): 12min/h)



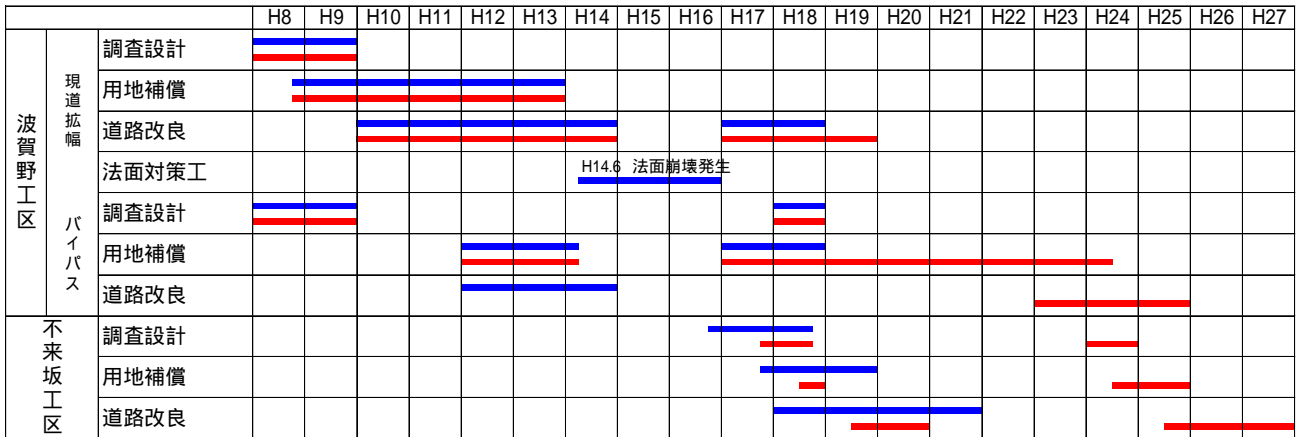
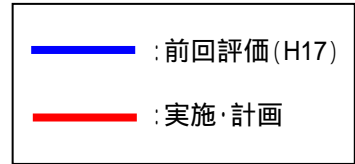
	H18	H19	H20	H21	合計
人身事故	3件	0件	1件	1件	5件

- 凡例
- ← : 線形不良
 - × : 死傷事故



一般国道372号丹南バイパス 不来坂工区 (H17 ~ H27) 延長L=1,400m C=1,500百万円
 計画幅員: 現道拡幅部W=6.5(10.25)m BP部W=6.5(8.0)m

継続事業
 前回評価工程及び実施工程



B / C 根拠説明資料例

便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	走行時間短縮便益 目的地までの所要時間が短縮されることによる便益	整備無しの走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: (交通量 × 走行時間) × 時間価値原単位 × 365日
	走行経費減少便益 走行速度の向上や走行距離の短縮により、燃料費などが節減される便益	整備無しの走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: (交通量 × 距離) × 走行経費原単位 × 365日
	交通事故減少便益 中央分離帯の設置や通過する主要交差点数の減少により、交通事故が減少する便益	整備無しの事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: [交通量 × 距離 × 単路部(交差点以外)の事故損失原単位 + 交通量 × 主要交差点数 × 交差点部事故損失原単位]

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	一般国道 372号 丹南バイパス	全体事業費	走行時間短縮便益	6,726	時間短縮 8.1分 6.4分 (3.2km) 計画交通量 7,400台/日	5,759	5,494	265	1.3	
			走行経費減少便益	917						
			交通事故減少便益	-110						
			計	7,533						
	残事業費	走行時間短縮便益	5,639	時間短縮 4.9分 3.8分 (1.9km) 計画交通量 7,400台/日	1,503	1,350	153	4.2		
									走行経費減少便益	833
									交通事故減少便益	-110
									計	6,362