

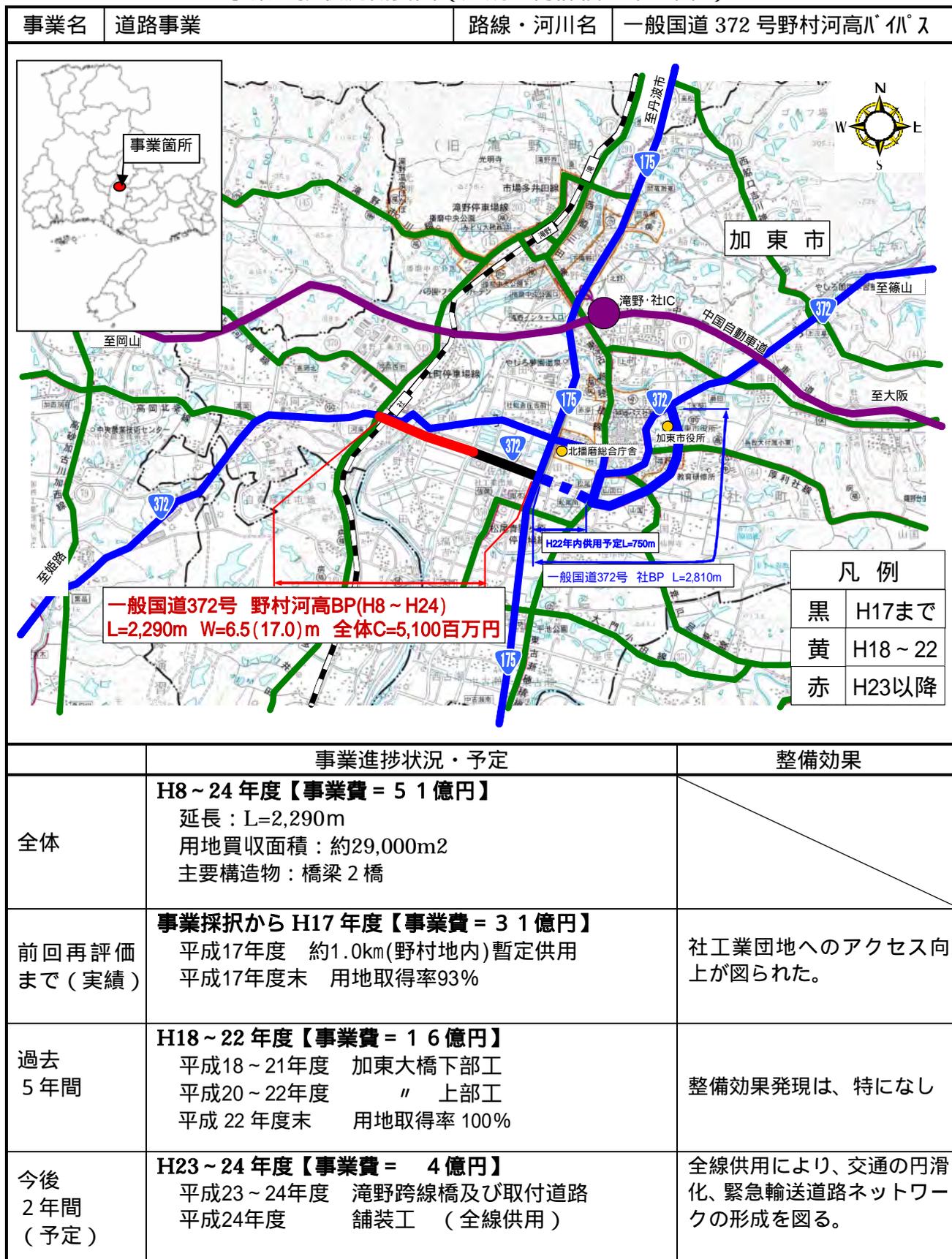
繼續事業評価調書
【道路事業】

土木局道路街路課

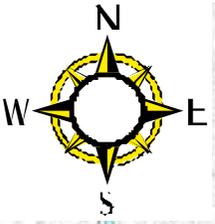
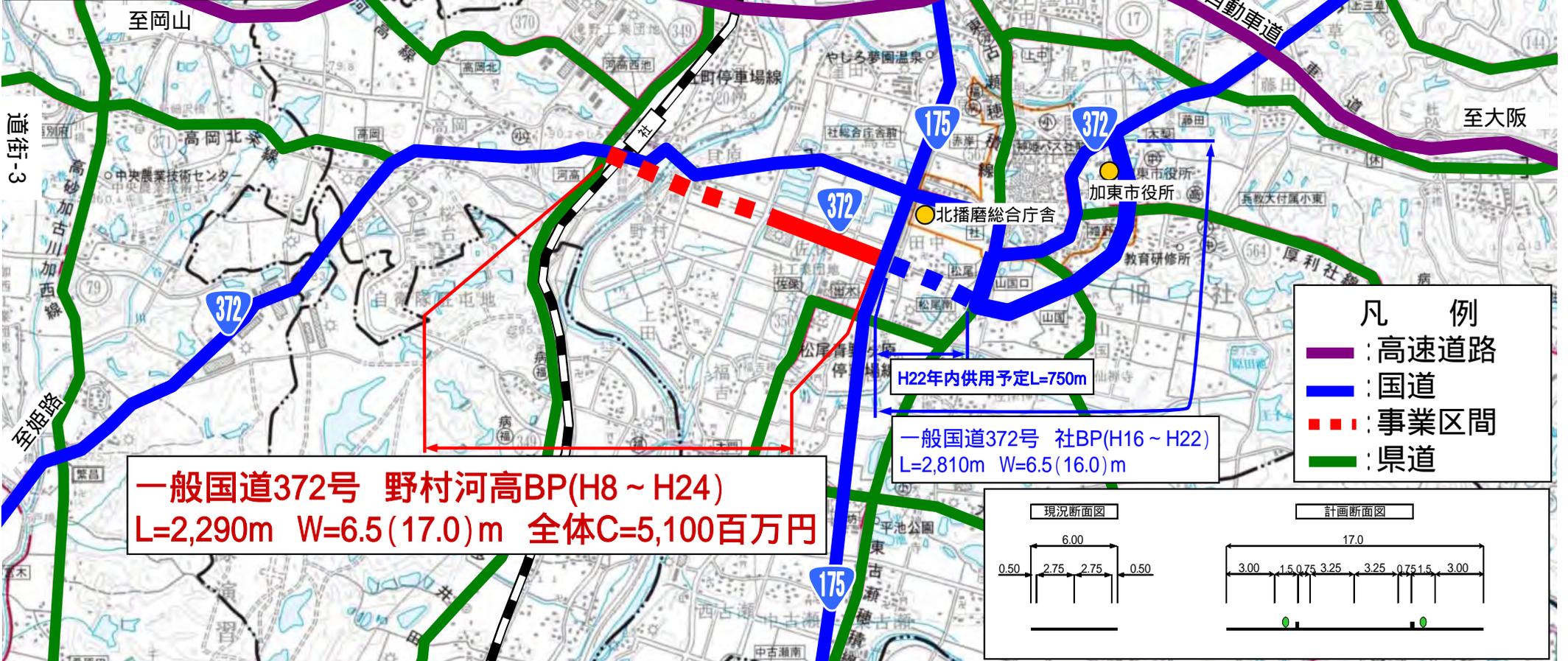
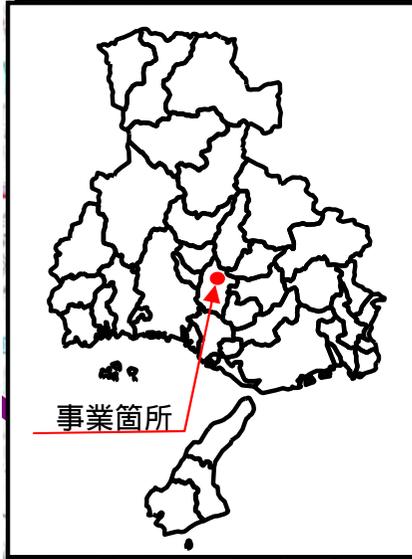
投資事業評価調書（継続：再評価〔第2回〕）

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号野村河高バイパス	事業採択年度	H8	総事業費	5.1億円
		着工年度	H8	内地地補償費	1.4億円
事業区間	かとう のむら こうだか 加東市野村～河高	再評価年度	H17	完成予定年度	H24
所在地	かとう のむら こうだか 加東市野村～河高	進捗率 (内地地補償率)		92%(100%)	60%(93%)
		残事業費		4億円	2.1億円
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、加古川を渡河する福田橋の幅員が狭小で、さらには、歩道未整備区間も存在するなど、交通の隘路となっており、交通事故も多発している。 ・そのため、バイパスを整備し、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=2,290m() 【構造規格】第3種第2級(平地部) 【計画幅員】6.5(17.0)m(2車線+両側歩道) 【計画交通量】12,200台/日(10,600台/日) 【現況交通量】8,728台/日:H17交通セガス (7,943台/日:H11交通セガス) 【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セガス7,808台/日 H17セガス8,728台/日、約1割増)している。 ・加東市中心市街地を迂回する外環状道路として、本バイパスと一体的に整備している国道372号社バイパスについては、H22年内に完了する。 【前回評価時点からの事業計画の変更概要】 <ul style="list-style-type: none"> ・加東大橋西側陸上部の用地取得に時間を要し同橋の完成が2年遅れ、これに伴い、同橋に接続する滝野跨線橋の工事着手が今年度後半となることから、事業期間を2年延伸し、完成予定年度をH24年度とする。 				
進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> ・進捗率は、事業費セガスで92%、用地取得で100%である。(平成22年度末見込) ・なお、事業完了後の現道の管理引継については、加東市と協議が整っている。 ・平成17年度に、国道175号～社工業団地間の約1.0kmを暫定供用している。 ・平成18年度より加古川を渡河する加東大橋(L=215.5m)に着手し、平成22年度末に完成予定。 ・加東大橋完成後の高架下道路を現道交通の切り替え道路として利用する滝野跨線橋工事については、JRと協議を整えた上、今年度内に着手する。 				
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】 ・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。		【対応方針】 ・早期に事業効果を発現するため、 H17年度に市道を活用し約1.0km の暫定供用を図るとともに、H22 年度末時点における進捗率は約 92%に達しており、H24に全線供用 を図る。		
(1)必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接する社バイパスと一体となって、外環状道路ネットワークを形成することにより、加東市中心市街地へ流入している通過交通をバイパスに転換し、交通の円滑化を図る。 ・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が確保できる。 				
(2)有効性 ・効率性	<ul style="list-style-type: none"> ・幅員狭小な福田橋の前後区間は、住家が連担し拡幅が困難であるため、2車線整備済みの市道社外環状線(0.8km)を活用したバイパスを整備することにより、加東市における外環状道路ネットワークを、隣接する社バイパスと一体となって、効率的に形成することができる。 ・費用便益比 B/C=3.1(全体), 33.0(残) (前回B/C=2.5) 				
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地へ流入する通過交通をバイパスに転換することで、市街地内の環境改善を図ることができる。 				
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> ・用地買収は全て完了しており、残工事もわずかなことから早期の完成が望まれる。 				
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、用地買収が完了し、滝野跨線橋にも今年度から着工するなど、平成24年度事業完了の見込みがたっており、また、加東市をはじめ地域からも早期完成を望む声強いことから、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〕）



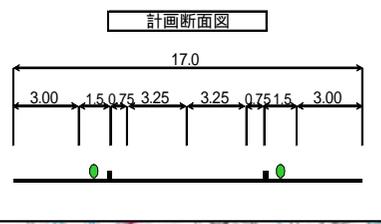
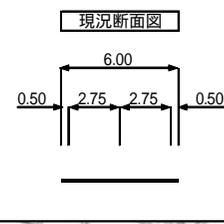
一般国道372号 野村河高BP位置図



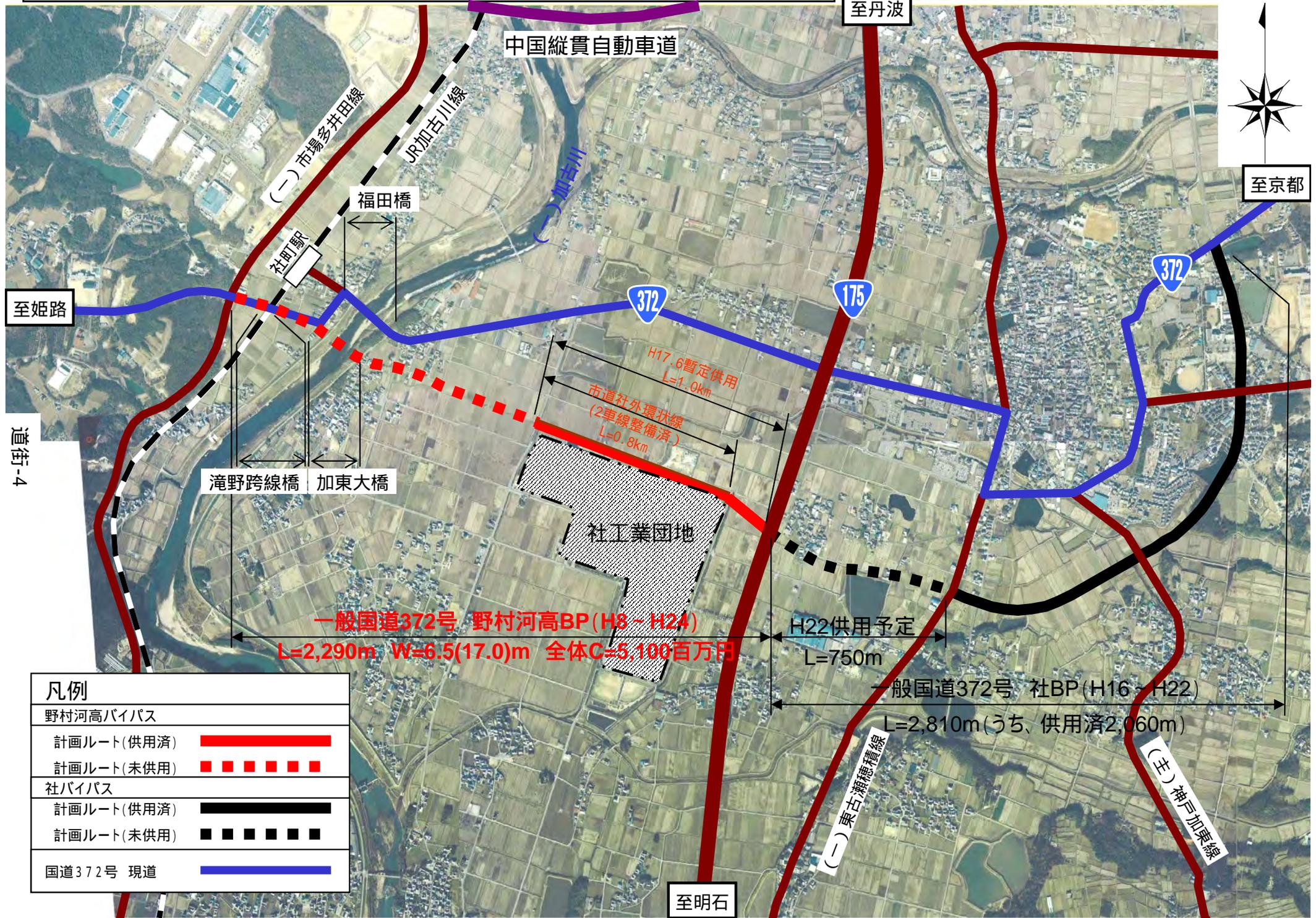
一般国道372号 野村河高BP(H8 ~ H24)
L=2,290m W=6.5(17.0)m 全体C=5,100百万円

H22年内供用予定L=750m
 一般国道372号 社BP(H16 ~ H22)
 L=2,810m W=6.5(16.0)m

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



一般国道372号 野村河高バイパス 道路改築事業



凡例	
野村河高バイパス	
計画ルート(供用済)	—————
計画ルート(未供用)	■■■■■
社バイパス	
計画ルート(供用済)	—————
計画ルート(未供用)	■■■■■
国道372号 現道	—————

進捗状況



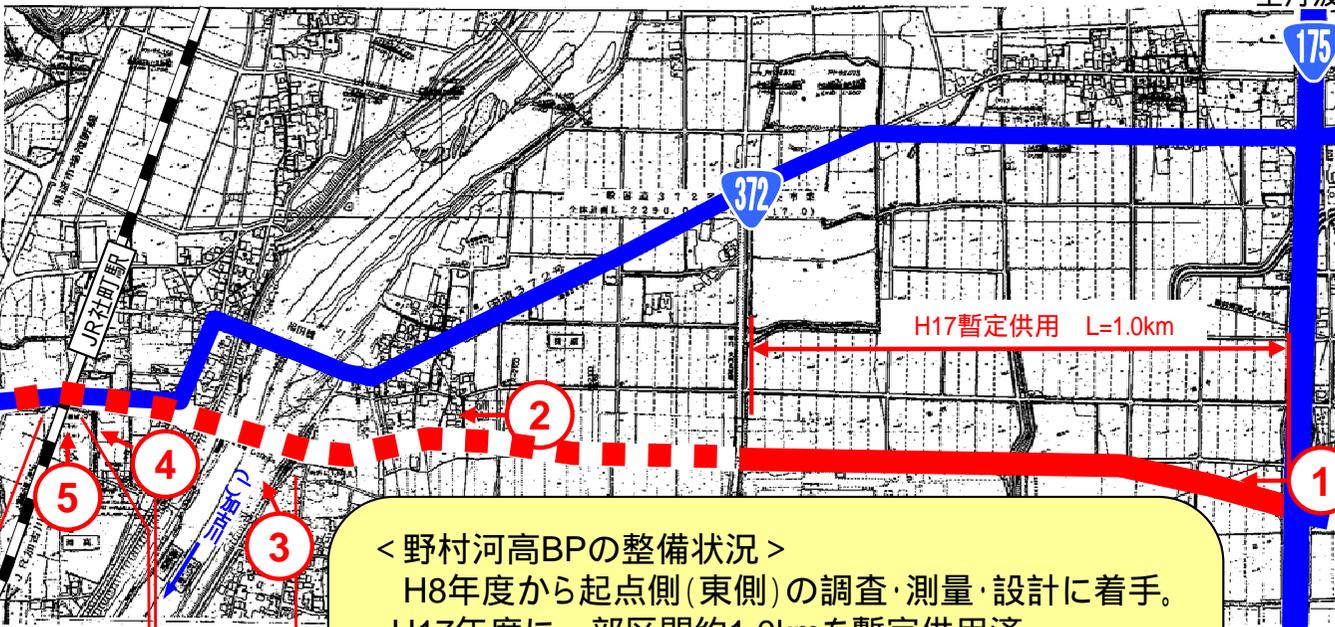
5 滝野跨線橋



(加東大橋) 4



3 加東大橋



2

< 野村河高BPの整備状況 >
 H8年度から起点側(東側)の調査・測量・設計に着手。
 H17年度に一部区間約1.0kmを暫定供用済。
 H18年度より加東大橋の工事に着手しH22年度末完成予定。
 残工事である滝野跨線橋及び取付道路はH22年度から工事着手予定で、H24年度に完成予定
 (全体進捗率約92%)

滝野跨線橋 L=64.7m
 加東大橋 L=215.5m

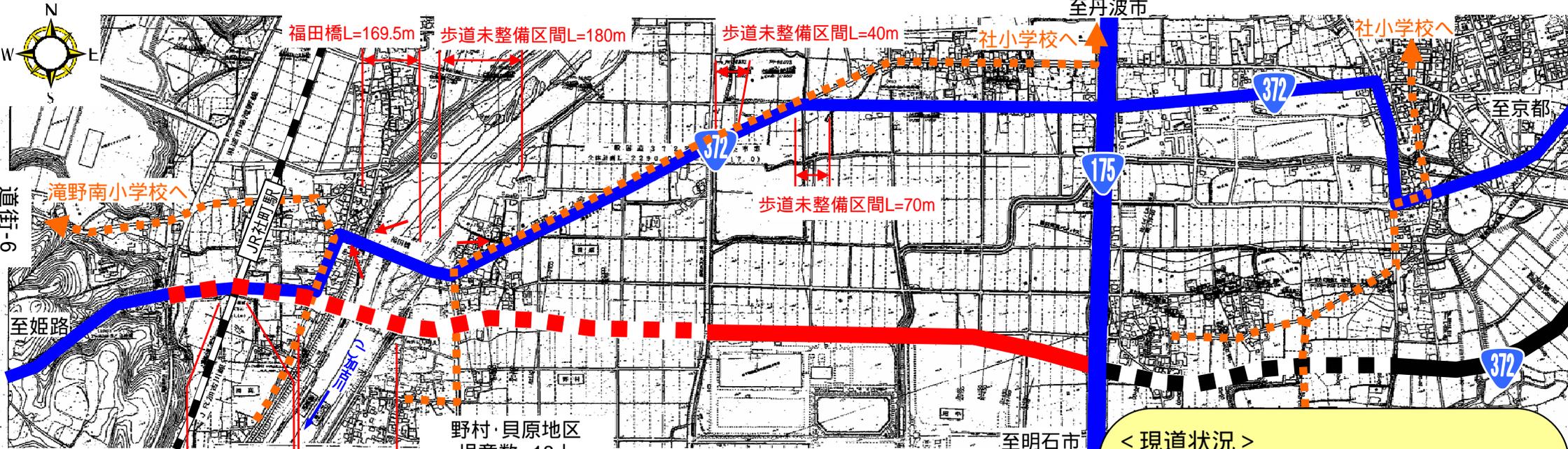


1

H17年に一部供用済(L=1.0km)

一般国道372号 野村河高バイパス (H8 ~ H24)
 全体C=5,100百万円 L=2,290m W=6.5(17.0)m

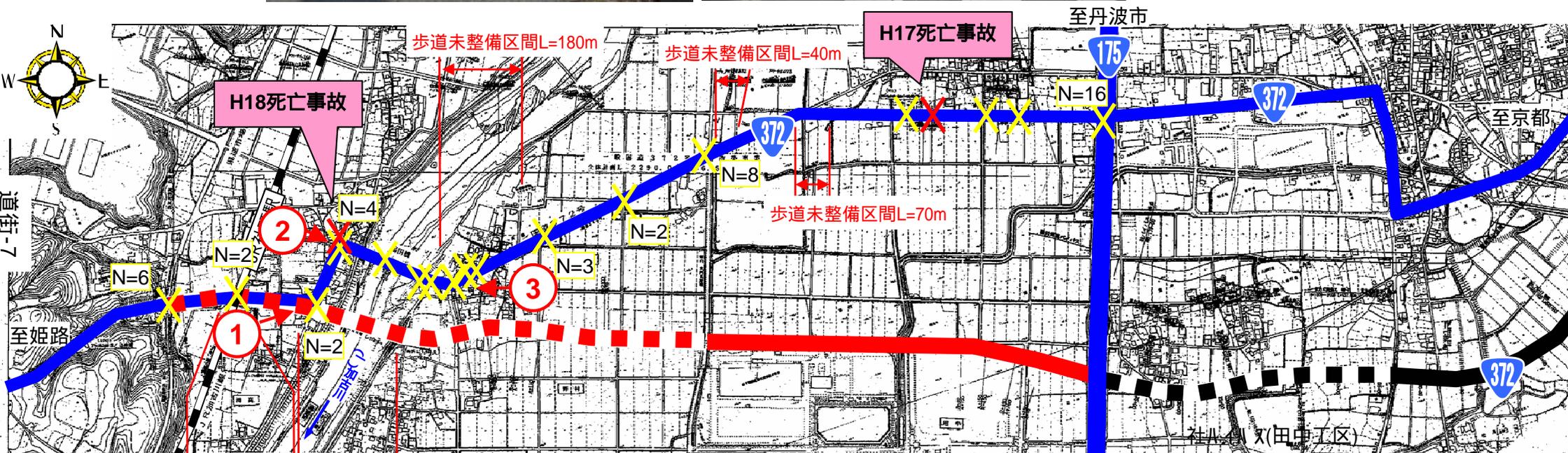
現道状況 (改良前の状況)



一般国道372号 野村河高バイパス (H8 ~ H24)
 全体C=5,100百万円 L=2,290m W=6.5(17.0)m

< 現道状況 >
 ・福田橋は幅員狭小(W=5.5m)のため、大型車(混入率12.4%)のすれ違いが困難。
 ・福田橋前後は、線形不良、歩道未整備区間があるが、住家連担のため拡幅工事は困難。
 ・現道は、社小学校の通学路に指定されている他、JR社町駅から学生の通学に利用されているが、歩道未整備区間が残っている。

事故状況



滝野跨線橋 L=64.7m
加東大橋 L=215.5m

	H17	H18	H19	H20	H21	計
人身事故	11件	12件	9件	7件	15件	54件
内死亡事故	1件	1件	0件	0件	0件	2件

一般国道372号 野村河高バイパス (H8 ~ H24)
全体C=5,100百万円 L=2,290m W=6.5(17.0)m

凡例
××: 事故発生箇所

< 事故状況 >
・過去5カ年の死傷事故件数は、54件
・死傷事故率は約130件/億台[※]
(県内平均の約1.3倍)

継続事業

前回評価工程及び実施工程



工種	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	
	調査設計	[Blue]					[Blue]											
用地補償		[Blue]																
道路改良		[Blue]						[Blue]							[Blue]			
加東大橋										[Blue]								
滝野跨線橋													[Blue]					

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 野村河高 バイパス	全体 事業費	走行時間 短縮便益	16,000	時間短縮 11.0分 5.6分 (2.3km) 計画交通量 12,200台/日	5,808	5,651	157	3.1
			走行経費 減少便益	2,050					
			交通事故 減少便益	-70					
			計	17,980					
	残 事業費	走行時間 短縮便益	14,480	時間短縮 7.8分 3.5分 (1.3km) 計画交通量 12,200台/日	520	363	157	33.0	
		走行経費 減少便益	2,510						
		交通事故 減少便益	180						
		計	17,170						