

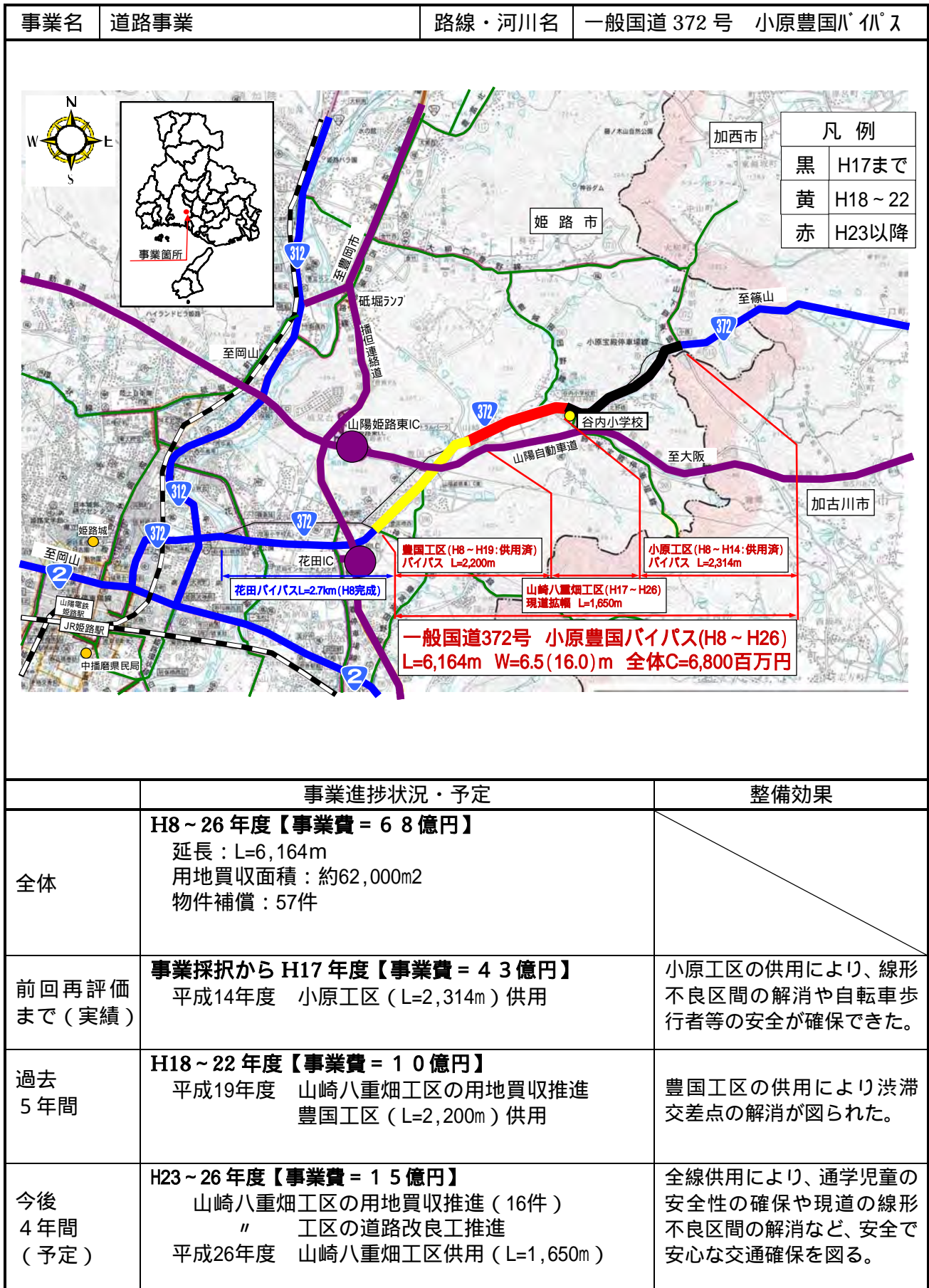
繼續事業評価調書
【道路事業】

土木局道路街路課

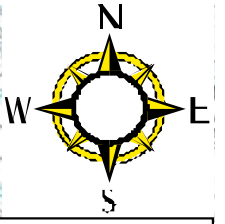
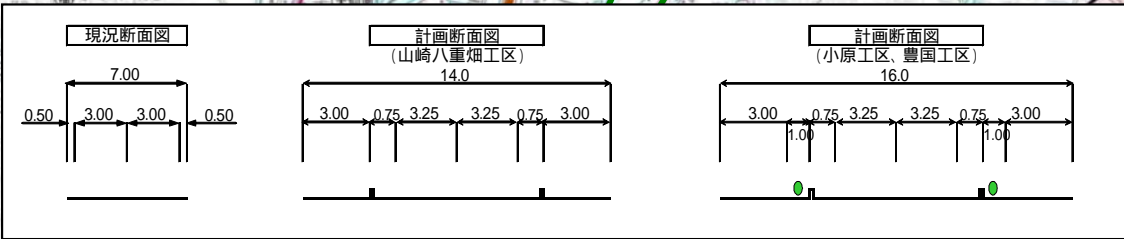
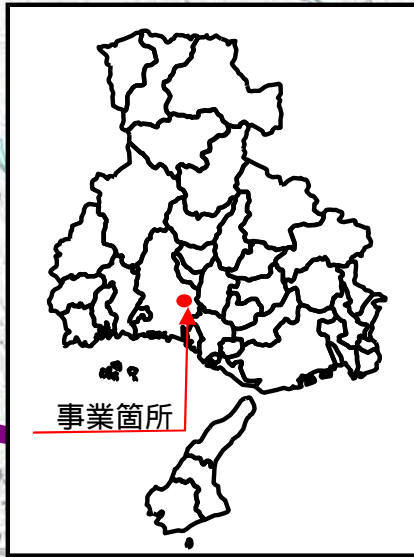
投資事業評価調書（継続：再評価〔第2回〕）

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号小原豊国バイパス	事業採択年度	H8	総事業費	6.8億円	8.0億円
		着工年度	H8	内用地補償費	4.5億円	5.3億円
事業区間	姫路市飾東町小原～豊国	再評価年度	H17	完成予定年度	H26	H24
所在地	姫路市飾東町小原～豊国	進捗率 (内用補進捗率)			7.8%(73%)	5.7%(51%)
		残事業費			1.5億円	3.4億円
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、姫路市中心市街地への流出入交通が集中するにもかかわらず、幅員が狭小で慢性的な渋滞が発生している。また、歩道未整備区間も存在し、H19年度には、死亡事故も発生しているなど、交通の隘路となっている。 ・そのため、バイパス及び現道拡幅により、交通渋滞の解消、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=6,164m(") 小原工区(バィパス) L=2,314m(") 山崎八重畑工区(現道拡幅)L=1,650m(") 豊国工区(バィパス) L=2,200m(") 【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】 12,600台/日(12,200台/日) 【現況交通量】 17,716台/日:H17交通セキス (15,799台/日:H11交通セキス) 【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セキス15,969台/日 H17セキス17,716台/日、約1割増)している。 【前回評価時点からの事業計画の変更概要】 ・工場など物件調査の結果、補償費を見直した事等により、事業費を約12億円減額する。 ・全体延長約6kmと長い本事業については、事業効果を早期に発現すべく、バイパス2工区と現道拡幅工区に3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、山崎八重畑工区の用地買収については、交渉が難航していた豊国工区の用地買収完了後(H19)に着手したこと、および橋梁架替を含む拡幅工事に今後約4年間を要すことから、完了予定年度をH26年度とする。 					
進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> ・進捗率は、事業費セキスで7.8%、用地取得で7.3%である。(平成22年度末見込) ・小原工区(L=2,314m)については、平成14年度に供用済み。 ・豊国工区(L=2,200m)については、平成19年度に供用し、セキス前交差点の渋滞解消を図った。 ・残る山崎八重畑工区(L=1,650m)については、用地買収(16件)と道路改良工事を進めている。 ・なお、バイパス部の旧道については、姫路市への引継ぎを終えている。 					
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】 ・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】 ・工区分割により早期に事業効果を発現すべく、H19年度に豊国BP(L=2.2km)の供用を図った。		
(1)必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・整備済の国道372号花田バイパスと一体となって、姫路市中心市街地へ集中する交通をバイパスに分散することにより、渋滞を緩和する。 ・現道は幅員狭小で、特に大型車の走行に支障を来しているため、車道幅員を拡幅し、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。 ・沿道に人家が連担しており拡幅が困難な区間はバイパス計画とし、それ以外は現道拡幅する「都市計画」に基づき、施行している。 ・費用便益比 B/C=1.6(全体), 4.2(残) (前回B/C=2.6) 					
(2)有効性 ・効率性	<ul style="list-style-type: none"> ・交通円滑化による排気ガス減少や、排水性舗装の施工により地域の環境改善を図る。 					
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> ・残区間となる山崎八重畑工区の車道拡幅と自転車歩行者道の設置により、円滑な自動車交通の確保や通学児童をはじめとする自転車歩行者の安全性の確保につながることで、また、用地買収が73%完了していることから早期の完成が望まれている。 					
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の必要性は事業採択当時と変わらず、姫路市をはじめ地域からも早期完成を望む声 					
再評価の結果	継続	左の理由	・事業の必要性は事業採択当時と変わらず、姫路市をはじめ地域からも早期完成を望む声 が強いことから、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〕）

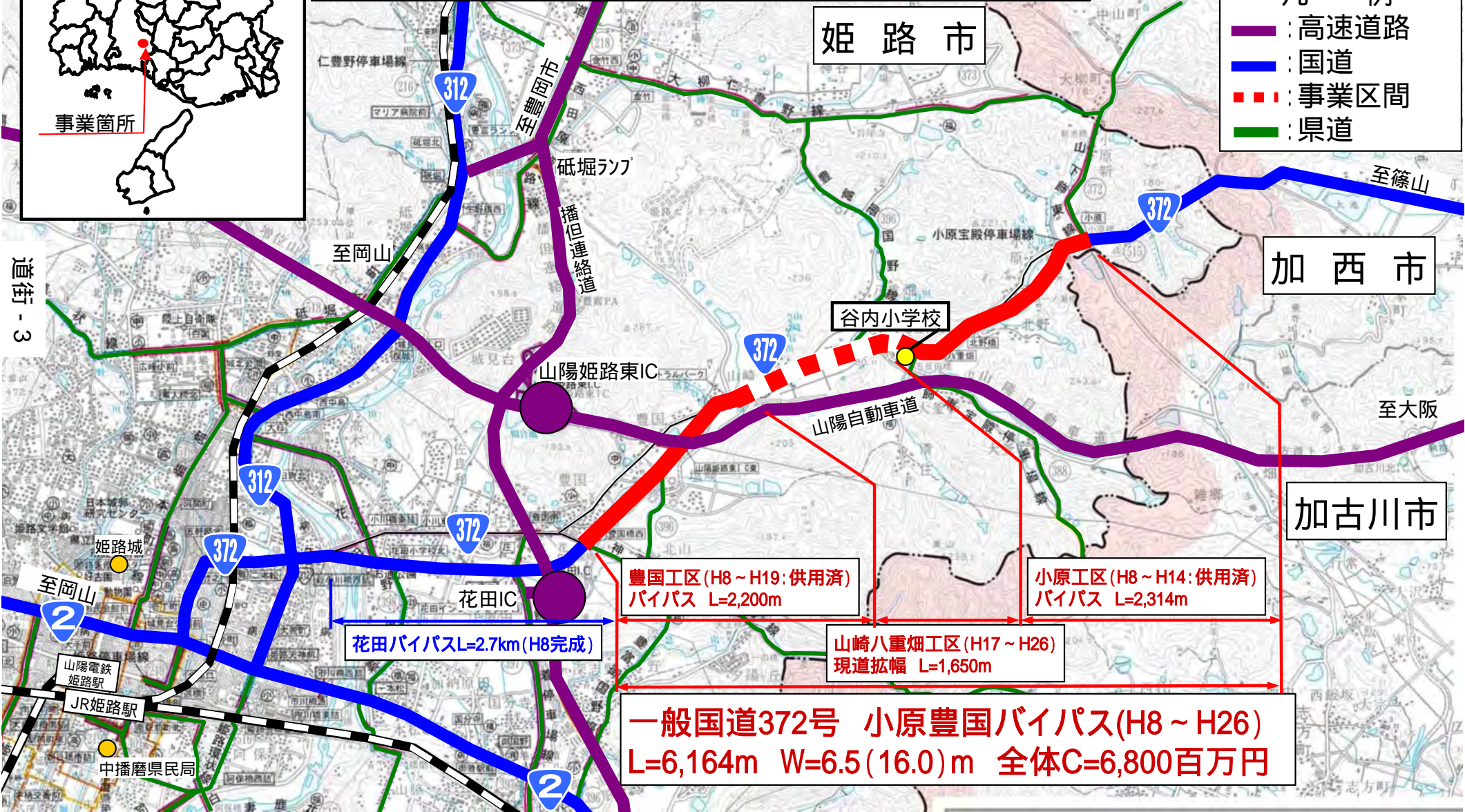


一般国道372号 小原豊国BP位置図



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

道街 - 3



豊国工区 (H8 ~ H19: 供用済)
バイパス L=2,200m

小原工区 (H8 ~ H14: 供用済)
バイパス L=2,314m

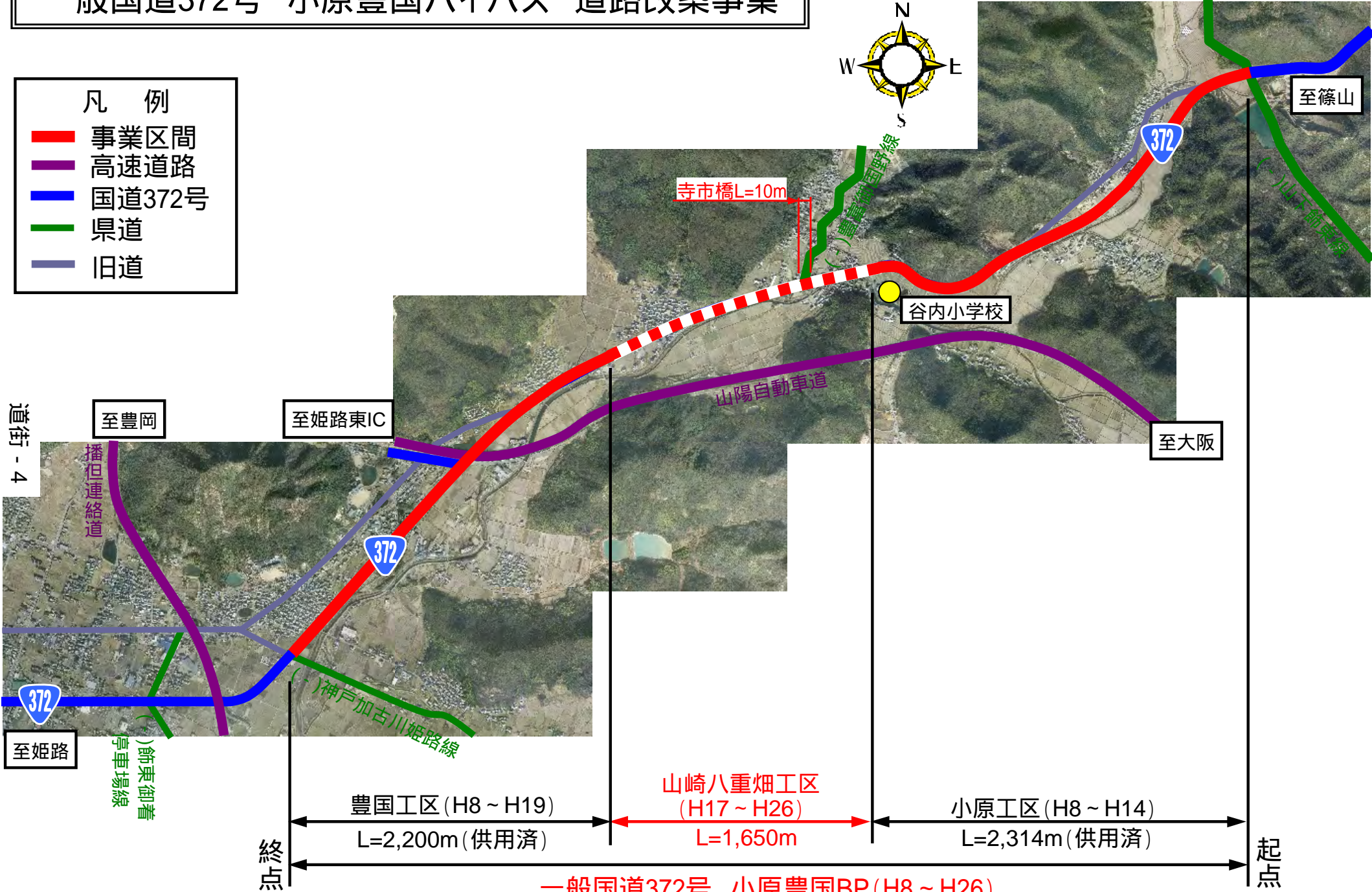
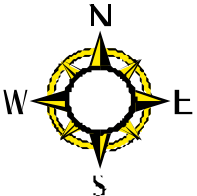
山崎八重畑工区 (H17 ~ H26)
現道拡幅 L=1,650m

花田バイパス L=2.7km (H8完成)

一般国道372号 小原豊国バイパス(H8 ~ H26)
L=6,164m W=6.5(16.0)m 全体C=6,800百万円

一般国道372号 小原豊国バイパス 道路改築事業

- 凡 例
- 事業区間
 - 高速道路
 - 国道372号
 - 県道
 - 旧道



終点 ← 豊国工区 (H8 ~ H19) L=2,200m (供用済) ← 山崎八重畑工区 (H17 ~ H26) L=1,650m ← 小原工区 (H8 ~ H14) L=2,314m (供用済) → 起点

一般国道372号 小原豊国BP (H8 ~ H26)
 L=6,164m W=6.5(16.0)m 全体C=6,800百万円

進捗状況

一般国道372号 小原豊国バイパス (H8～H26)
全体C=6,800百万円 L=6,164m W=6.5(16.0)m



現道状況 (通学路等)

一般国道372号 小原豊国バイパス (H8 ~ H26)
 全体C=6,800百万円 L=6,164m W=6.5(16.0)m

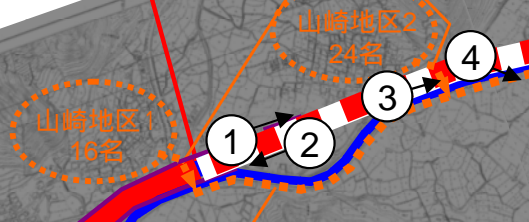
豊国工区 L=2,200m

山崎八重畑工区 L=1,650m

小原工区 L=2,314m

凡 例

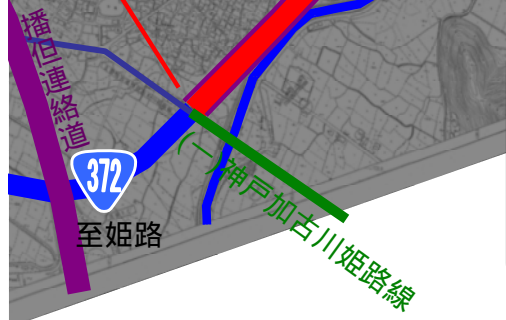
- : 歩道所
- ⋯ : 通学路
- ✕ : 死亡事故箇所



・40名が歩道未整備のため、
 天川堤防道路を通学路として
 利用している



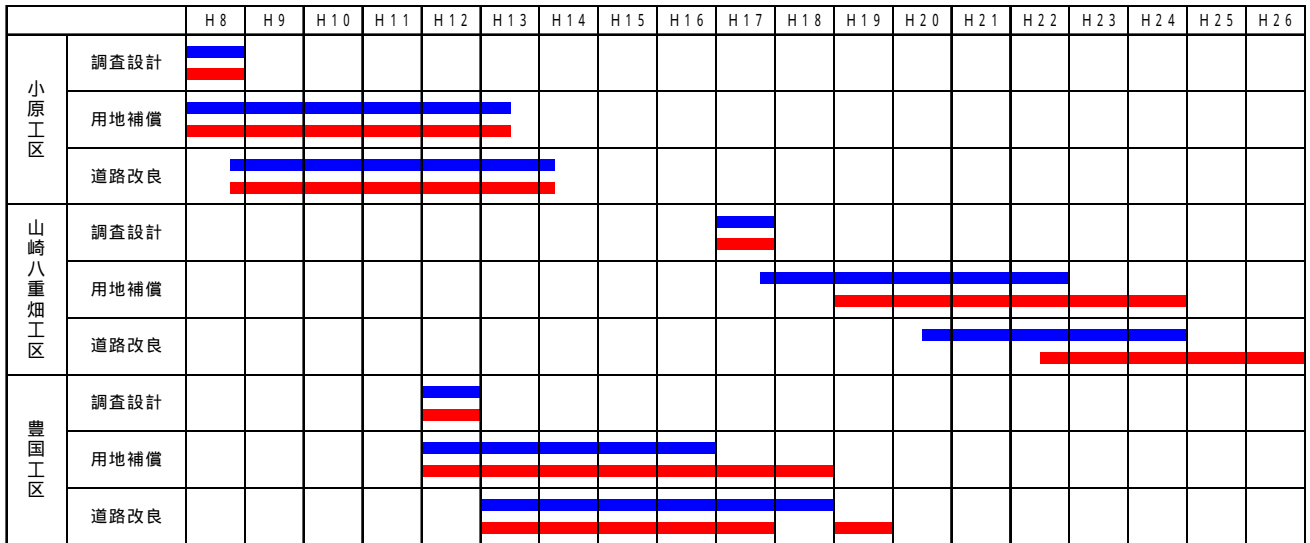
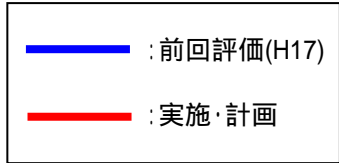
道街 - 6



< 現道状況 >

- ・残区間となる山崎八重畑工区は、沿道に人家が連担し谷内小学校の通学区域内でありながら、国道372号が歩道未整備であるため、通学児童をはじめとする歩行者、自転車の安全性が確保出来ていない状況となっている。(通学児童約40名)
- ・このため、歩車道が分離されていない天川堤防道路を通学せざるを得ず、安全性が確保されていない。
- ・これらの課題を解消するため、残区間の整備を推進し、通学児童等の安全性を確保する必要がある。

継続事業
 前回評価工程及び実施工程



B / C 根拠説明資料

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 小原豊国 ハイパス	全体事業費	走行時間短縮便益	12,860	時間短縮 22.0分 14.7分 (6.1km) 計画交通量 12,600台/日	7,933	7,513	420	1.6
			走行経費減少便益	260					
			交通事故減少便益	-210					
			計	12,910					
	残事業費	走行時間短縮便益	5,190	時間短縮 6.1分 4.1分 (1.7km) 計画交通量 (山崎八重畑工区) 9,800台/日	1,316	1,204	112	4.2	
		走行経費減少便益	310						
		交通事故減少便益	-20						
		計	5,480						