

継続事業評価調書

【道路事業】

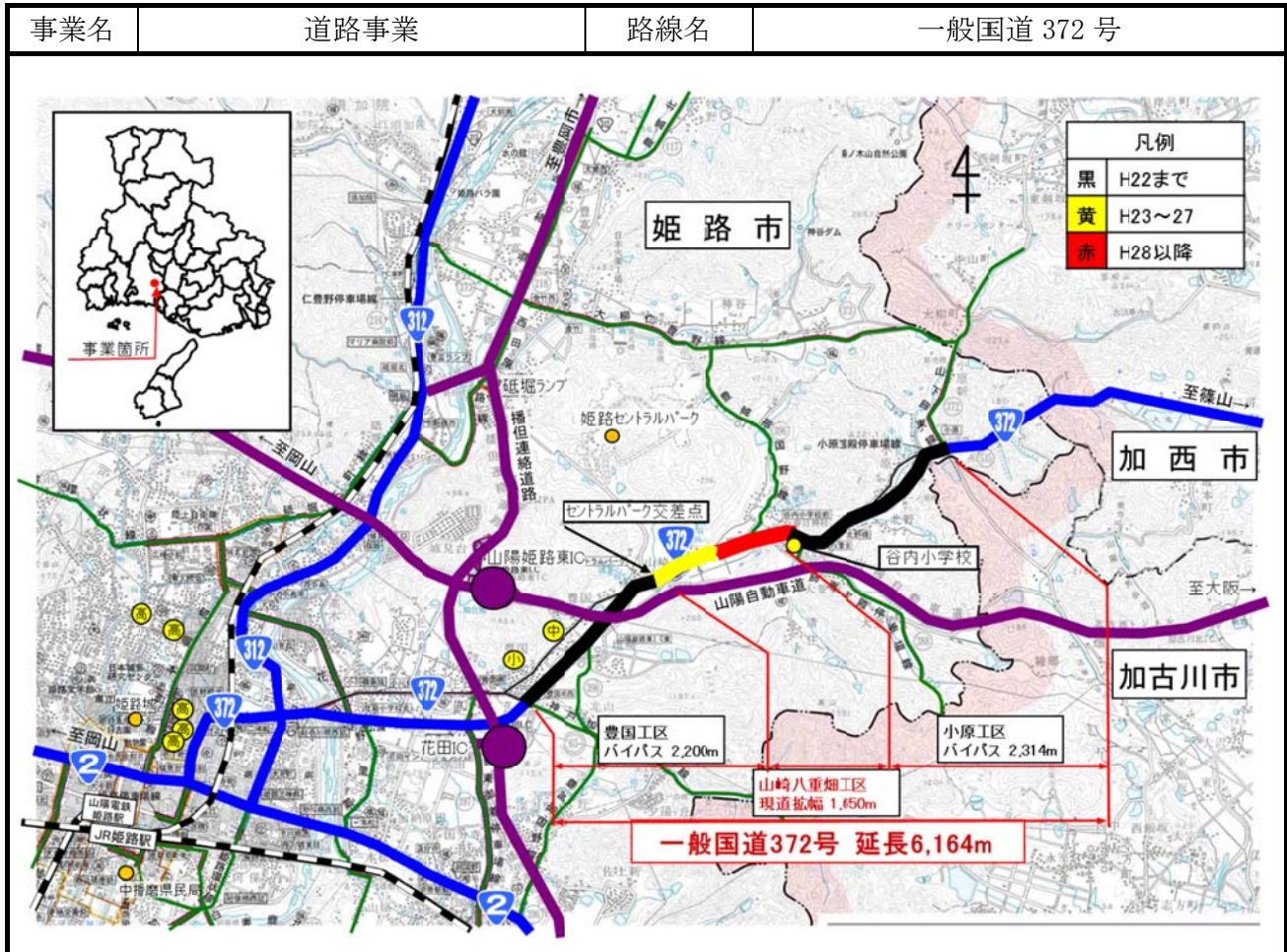
一般国道372号

県土整備部

土木局 道路保全課

部課室名	県土整備部土木局 道路保全課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路保全課長 松田 智 (主幹 山名 孝志)	内線	4389 (4399)
事業種目	道路事業	新規評価年度	—	現計画	前回評価時点
事業名	一般国道 372 号	事業採択年度	平成 8 年度	総事業費	65 億円
		着工年度	平成 8 年度	内用地補償費	42 億円
		再評価年度	平成 17 年度 平成 22 年度	完成予定年度	平成 30 年度
事業区間	しきとうちょうおほら とよくに 姫路市飾東町小原～豊国		進捗率 (内用補進捗率)	92% (93%)	78% (73%)
			残事業費	5 億円	1 5 億円
事業の目的			事業内容 (前回評価時点)		
<ul style="list-style-type: none"> 本路線は、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。 しかしながら、当該区間は、姫路市中心市街地への流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、歩道の未整備区間も存在し、通学生をはじめとする歩行者・自転車が危険な状況である。 このため、本事業により、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、災害時に重要な役割を果たす緊急輸送道路ネットワークの形成を図る。 			道路改築事業 6,164m (") 小原工区 (BP) 2,314m 山崎八重畑工区 (現道拡幅) 1,650m 豊国工区 (BP) 2,200m 【構造規格】 第3種第2級 (平地部) 【計画幅員】 6.5 (14.0)m (2車線+両側歩道) 【計画交通量】 13,200台/日 (12,600台/日) 【現況交通量】 14,954台/日 : H22交通センサス (17,716台/日 : H17交通センサス) 【負担割合】 国:55%, 県:45% ※BP: バイパス		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	事業着手時と比べ日交通量は約 6% 減少 (H9: 15,969 台→H22: 14,954 台) している。 【前回評価時点からの事業計画の変更概要】 ① 補償費の見直しや用地単価の下落等により、事業費を約 3 億円減額する。 ② 山崎八重畑工区について、地図訂正など用地取得に時間を要していることから、完了予定年度を平成 30 年度に変更する。				
進捗状況	① 進捗率は、事業費ベースで 92%、用地取得率で 93% である。(H27 末見込) ② 平成 14 年度に小原工区、平成 19 年度に豊国工区を供用させ、セントラルパーク交差点の渋滞解消をはじめ、交通の円滑化等を図った。 ③ 残る山崎八重畑工区 (約 1.7km) は、豊国工区に続く西側から用地取得を開始し、平成 23 年度の約 0.5km 供用に続き、平成 27 年度は約 0.3km の供用を図る。				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見 及び対応方針 (H22 再評価)	【審査会意見】 継続妥当 事後評価の際には、路線全体 (国道 372 号: 丹南 BP、野村河高 BP、小原豊国 BP) や、さらに広域ネットワークとして機能しているか検証すること。		【対応方針】 3 工区の完成後に事後評価を行い、広域ネットワークとしての効果を検証する。		
(1) 必要性	① 姫路市中心部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。 ② 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。 ③ 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。 ④ 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。				
(2) 有効性 ・効率性 (執行環境状況)	① 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。 ② 費用便益比 B/C=1.7 (全体) (前回評価時点 B/C=1.6)				
(3) 環境適合性	交通円滑化による排気ガス減少や、排水性舗装により地域の環境改善を図る。				
(4) 優先性	① 残区間の山崎八重畑工区の手続き拡幅と自転車歩行者道の設置により、円滑で安全な交通の確保が図れること、残区間が姫路市の通学路交通安全プログラム (H26) に位置づけられ、学校関係者等から早期整備が望まれている。 ② 用地取得が 93% 以上完了していることから、引き続き事業を推進する必要がある。				
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、姫路市の通学路交通安全プログラム (H26) に本事業が位置付けられるなど、継続して事業実施する必要がある。			

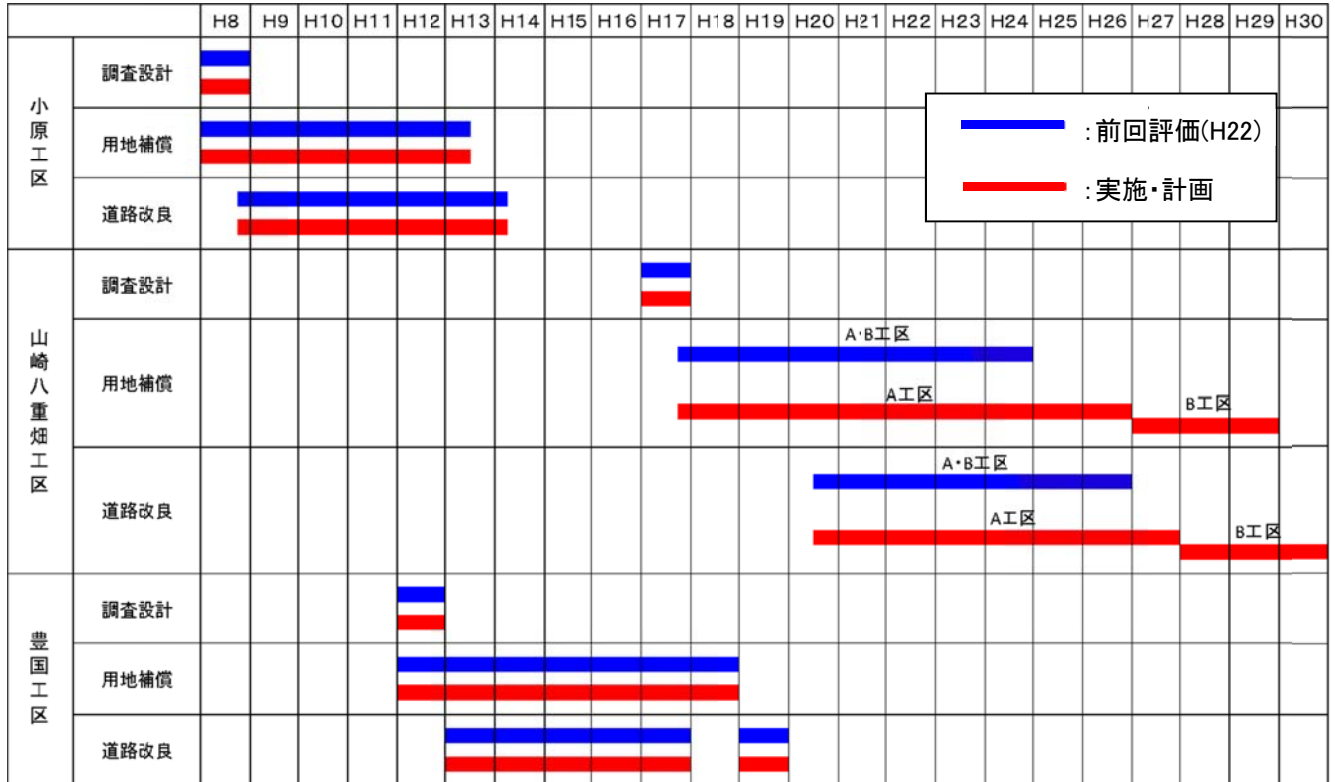
事業進捗状況概要図（継続：再評価〔第3回〕）



	事業進捗状況・予定	整備効果
全体	H8～30年度【事業費＝65億円】 延長：L=6,164m 用地取得面積：約62,000m ²	
前回再評価(H22)まで(実績)	事業採択～H22年度【事業費＝52億円】 小原工区(約2.3km) H14 供用 豊国工区(約2.2km) H19 供用	小原工区の供用で、線形不良区間の解消や自転車歩行者等の安全が確保できた。 豊国工区の供用で、渋滞交差点の解消が図られた。
過去5年間(実績)	H23～27年度【事業費＝8億円】 山崎八重畑工区(約1.7km) 用地取得面積：約2,200m ² 部分供用(約0.8km)	山崎八重畑工区のうち、山崎地区の歩道整備が完了し、児童約20人をはじめ、小中学生の通学時等の安全確保が図られた。
今後3年間(予定)	H28～30年度【事業費＝5億円】 山崎八重畑工区(約1.7km 残0.9km) 用地取得面積：約1,900m ² H28 部分供用(約0.3km) H29 部分供用(約0.2km) H30 全線供用(約1.7km)	工区を3分割して整備を進め、順次供用を図ることで、早期に事業効果を発現する。

■ 継続事業

① 前回評価工程及び実施工程



② B/C根拠説明資料

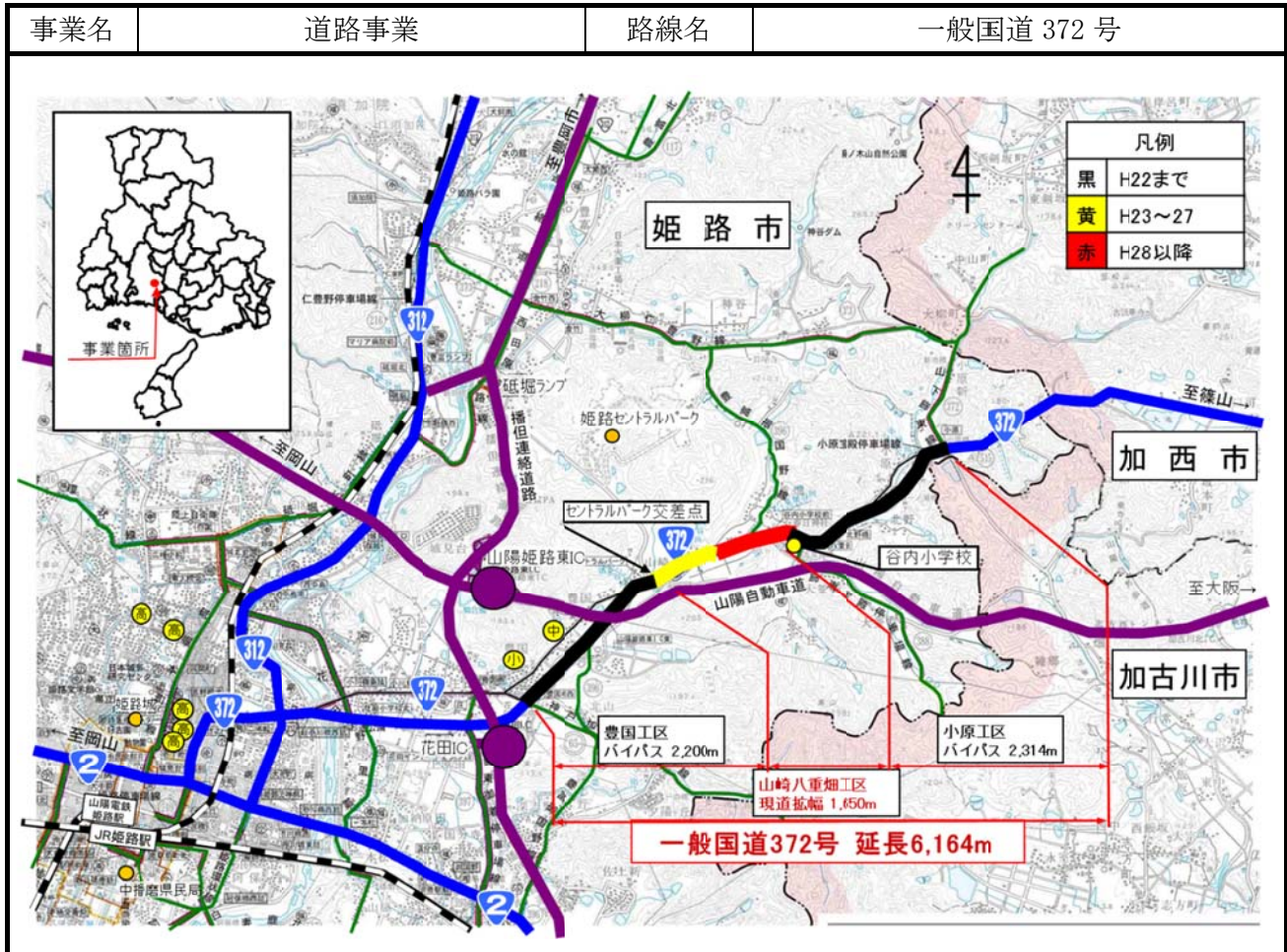
便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	① 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 of 走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365 \text{ 日}$
	② 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 of 走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365 \text{ 日}$
	③ 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 of 事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: $\Sigma[\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{単路部(交差点以外)の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位}]$

費用便益比(B/C)算出根拠

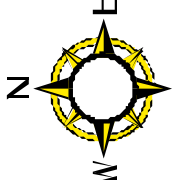
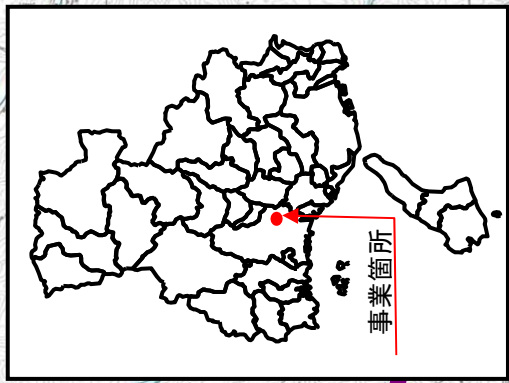
事業	事業名	B(便益)		代表的な効果	C(費用)			B/C
		便益額(百万円)			総費用(百万円)	事業費(百万円)	維持管理費(百万円)	
道路	一般国道372号	① 走行時間短縮便益	12,860	時間短縮 20.3分→15.0分 (6.1km) 計画交通量 13,200台/日	8,699	8,437	262	1.7
	② 走行経費減少便益	1,634						
	③ 交通事故減少便益	-114						
	計	14,380						

事業進捗状況概要図（継続：再評価〔第3回〕）

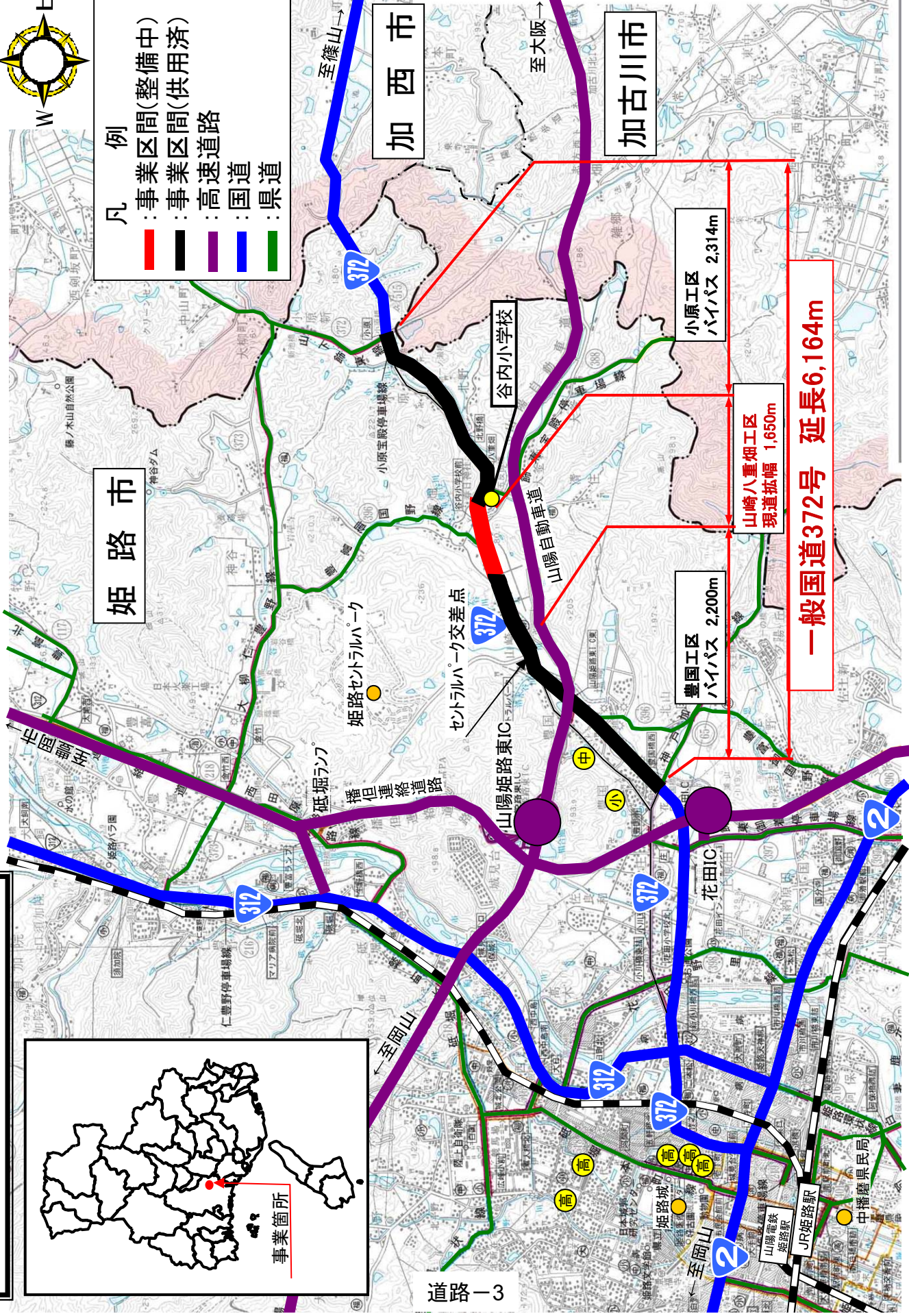


	事業進捗状況・予定	整備効果
全体	H8～30 年度【事業費＝65 億円】 延長：L=6,164m 用地取得面積：約62,000m ²	
前回再評価 (H22) まで (実績)	事業採択～H22 年度【事業費＝52 億円】 小原工区 (約2.3km) H14 供用 豊国工区 (約2.2km) H19 供用	小原工区の供用で、線形不良区間の解消や自転車歩行者等の安全が確保できた。 豊国工区の供用で、渋滞交差点の解消が図られた。
過去 5 年間 (実績)	H23～27 年度【事業費＝8 億円】 山崎八重畑工区 (約1.7km) 用地取得面積：約2,200m ² 部分供用 (約0.8km)	山崎八重畑工区のうち、山崎地区の歩道整備が完了し、児童約 20 人をはじめ、小中学生の通学時等の安全確保が図られた。
今後 3 年間 (予定)	H28～30 年度【事業費＝5 億円】 山崎八重畑工区 (約 1.7km 残 0.9km) 用地取得面積：約1,900m ² H28 部分供用 (約0.3km) H29 部分供用 (約0.2km) H30 全線供用 (約1.7km)	工区を 3 分割して整備を進め、順次供用を図ることで、早期に事業効果を発現する。

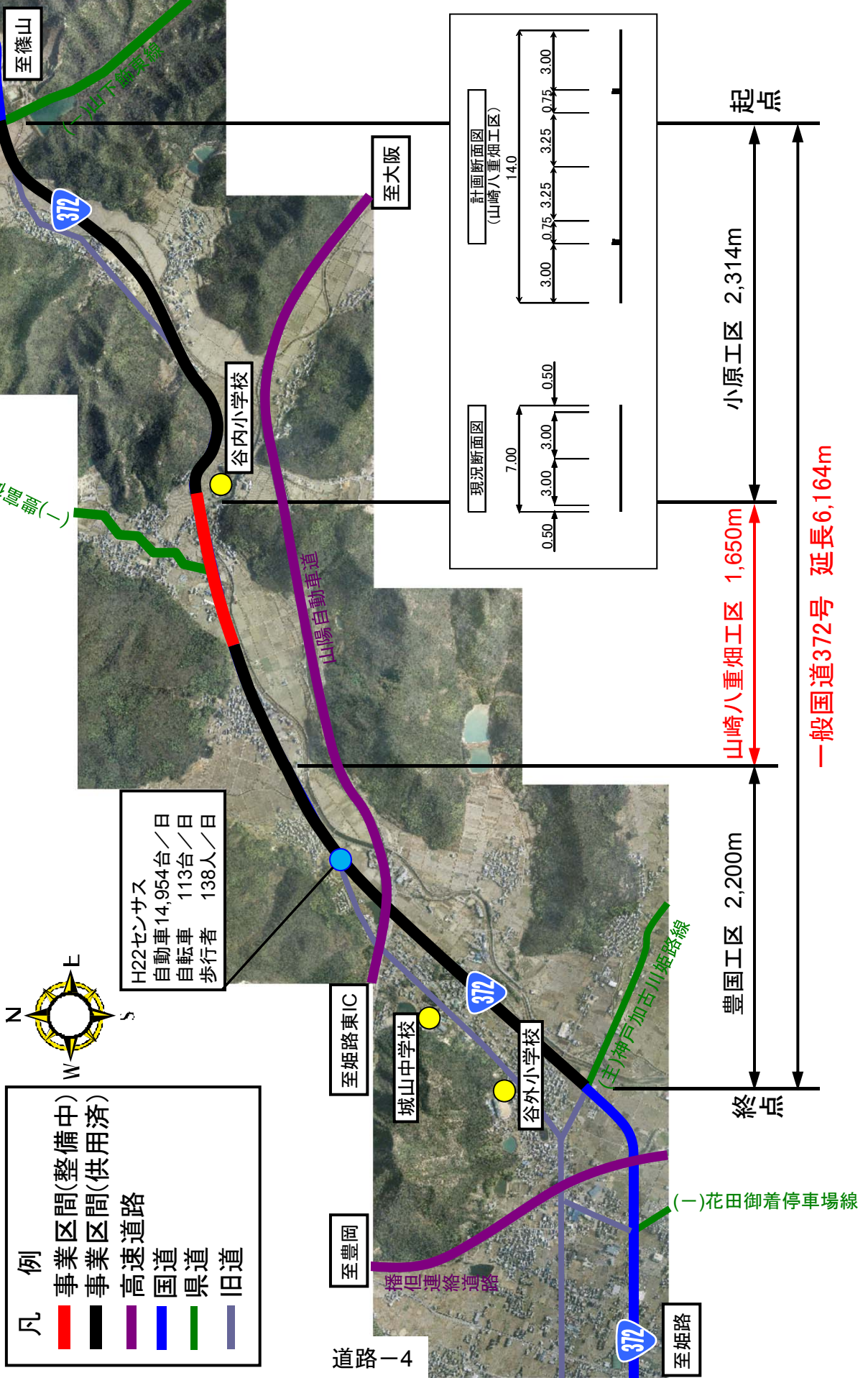
一般国道372号 位置図



- 凡 例
- : 事業区間(整備中)
 - : 事業区間(供用済)
 - : 高速道路
 - : 国道
 - : 県道



一般国道372号 事業概要図



進捗状況

1 山崎八重畑工区(整備済区間)

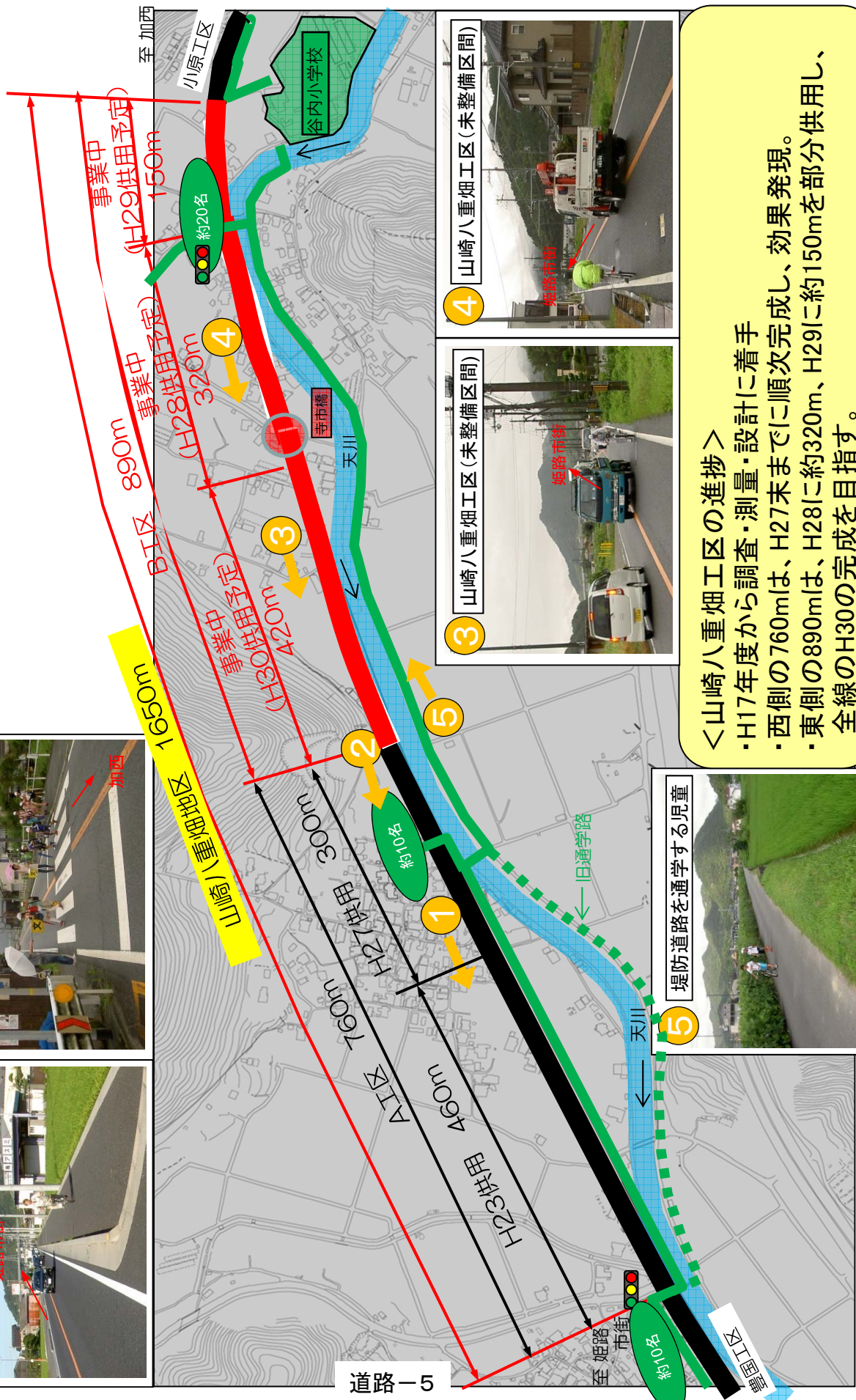


2 国道を横断し通学する児童



凡例

- 整備中
- 供用済
- 通学路



4 山崎八重畑工区(未整備区間)



3 山崎八重畑工区(未整備区間)



5 堤防道路を通学する児童

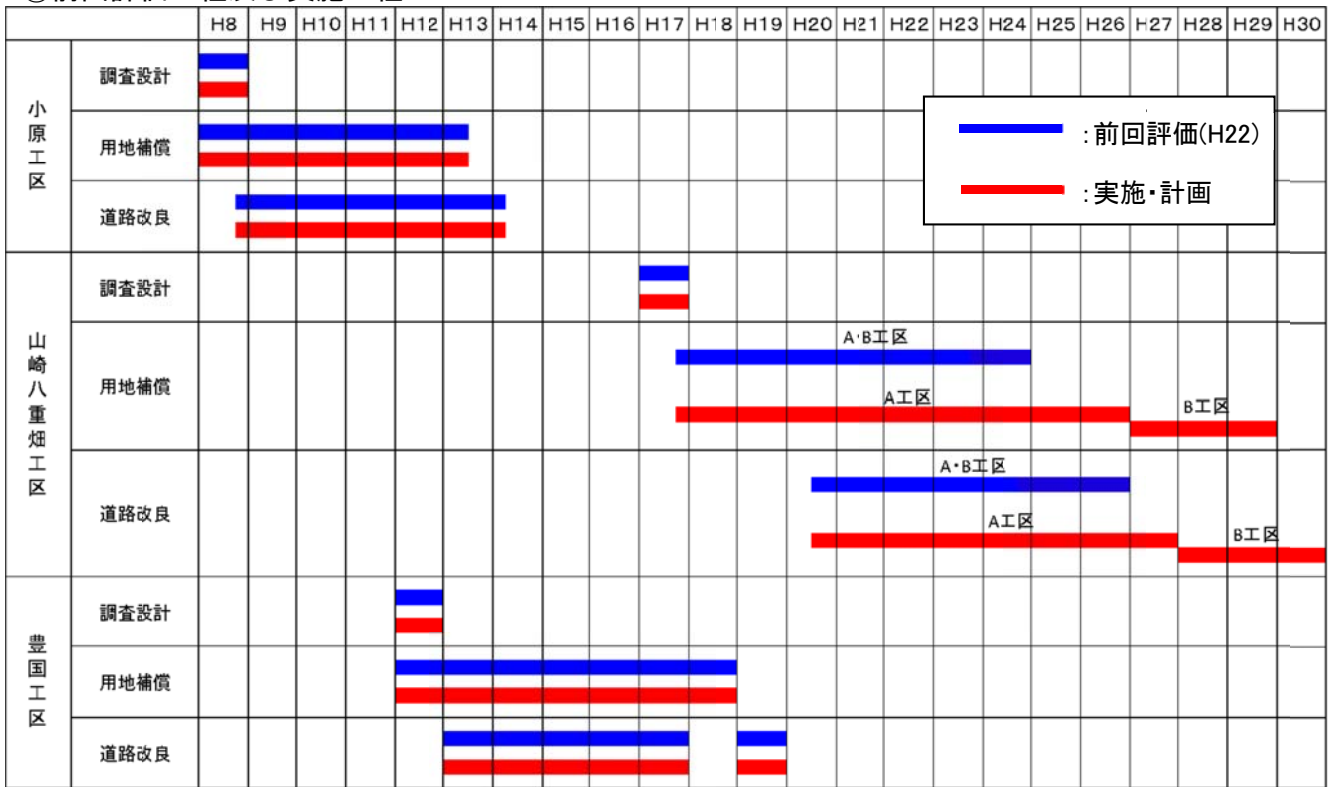


＜山崎八重畑工区の進捗＞

- ・H17年度から調査・測量・設計に着手
- ・西側の760mは、H27末までに順次完成し、効果発現。
- ・東側の890mは、H28に約320m、H29に約150mを部分供用し、全線のH30の完成を目指す。

■ 継続事業

① 前回評価工程及び実施工程



② 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	① 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 of 走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365 \text{ 日}$
	② 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 of 走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365 \text{ 日}$
	③ 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 of 事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: $\Sigma[\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{単路部(交差点以外)の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位}]$

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	全体事業費	① 走行時間短縮便益	12,860	時間短縮 20.3 分 → 15.0 分 (6.1km) 計画交通量 13,200 台/日	8,699	8,437	262	1.7
			② 走行経費減少便益	1,634					
			③ 交通事故減少便益	-114					
			計	14,380					

道路・街路事業の効果

対象事業：道路事業 一般国道 372 号

(1) 費用対効果

費用対効果	
走行時間の短縮	目的地までの時間短縮
走行経費減少	走行速度の向上や走行距離の短縮による燃料費の節約等
交通事故減少	交通事故の減少による人的損害額、物的損害額及び渋滞による損失額等

(2) 費用対効果に含まれない効果

評価の視点		効果項目	該当する事業内容	
①安全・安心の確保	災害時	緊急医療・緊急物資の円滑な輸送の確保(※緊急輸送道路の整備、防災拠点・災害拠点病院へのアクセス道路)	○	・緊急輸送道路の整備
		救助・救援活動の支援(※災害時の通行不能や孤立集落の解消)	○	・災害時における臨海部道路の代替路の確保
		減災対策への取り組み(※二線堤道路、避難路・避難場所としての機能、延焼防止機能の確保)	—	—
	平時	救急医療体制の支援	○	・二次救急医療施設(姫路医療センター、姫路聖マリア病院)へのアクセス時間の短縮
		交通安全対策	○	・谷内小学校の通学児童や自転車利用者などの安全性の向上
②地域の活性化		地域間交流の促進	○	・姫路市中心部と沿線市町とのアクセス性向上
		中心市街地の活性化	—	—
		地域産業の活性化	—	—
		観光支援	○	・大規模レジャー施設へアクセス性向上
		地域プロジェクト等支援	—	—
③円滑な交通体系の確保		公共交通機関利用の促進 交通結節機能の向上	○	・姫路駅と加西・加東方面とのアクセス性向上及び定時性確保
④地域の環境改善		沿道環境の改善 景観形成	○	・交通渋滞の解消や低騒音舗装による沿道環境の改善 ・歩道は透水性舗装を採用し、地下水を涵養

(3) 地域からの要望状況等

要望状況等	<p>①教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等の関係機関が連携し、合同点検の実施や総合的な対策の検討及び実施を行う通学路交通安全プログラムで、当該事業の危険性が指摘され、平成 26 年に位置付けられている。</p> <p>②地元説明会では、交通安全等の観点から、早期完了を望む声が多い。</p>
-------	--