

事後評価調書

【交通安全施設等整備事業】

一般国道312号 須加院交差点

県土整備部

土木局 道路保全課

事後評価調書

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 濱 浩二 (交通施設係長 横山 一也)	内線	4389 (4399)
------	-------------------	---------------------	-------------------------------	----	----------------

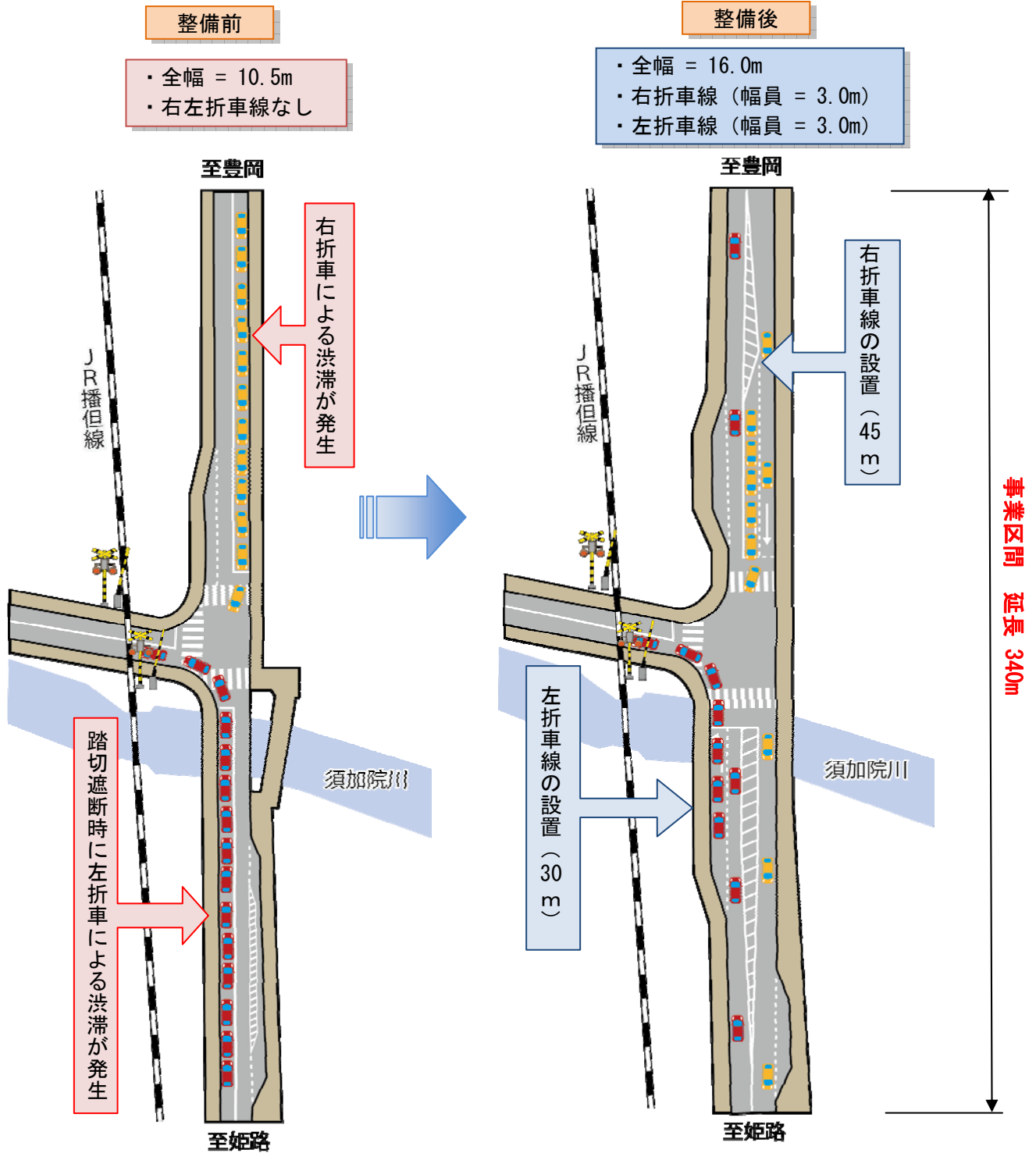
事業種別	交通安全施設等整備事業	事業名	一般国道 312 号 須加院交差点改良事業		
事業区間	姫路市香寺町須加院				
事業期間	計画	平成 15～19 年度	事業費 (用地補償費)	計画	約 16 億円(13 億円)
	実績	平成 15～22 年度		実績	約 16 億円(13 億円)
完了年月	平成 23 年 2 月		過去の評価	平成 14 年度 新規事業評価	
事業目的			事業内容		
<p>国道 312 号は、姫路中心部と福崎町・旧香寺町から但馬地方を結ぶ主要幹線道路であり、1 日約 2 万台の自動車が通行している。</p> <p>しかしながら、須加院交差点は、付加車線がなく、また、交差点に近接して踏切が設置されているため、朝夕の踏切遮断時等を中心に著しい渋滞が発生し、県の「渋滞交差点解消プログラム」における渋滞交差点となっていた。</p> <p>このため、渋滞解消及び事故の削減を目的として、円滑な交通流に必要な右折レーン及び左折レーンを設ける交差点改良を行った。</p>			<p>交差点改良 延長 340m</p> <p>整備前 幅員:2 車線 両側歩道 2.0m 車道 5.5m(全幅 10.5m) 右左折車線なし</p> <p>整備後 幅員:2 車線 両側歩道 3.0m 車道 9.0m(全幅 16.0m) 右折車線 3.0m 左折車線 3.0m</p> <p>【負担割合】国 : 1/2 県 : 1/2</p>		

●事業の概要

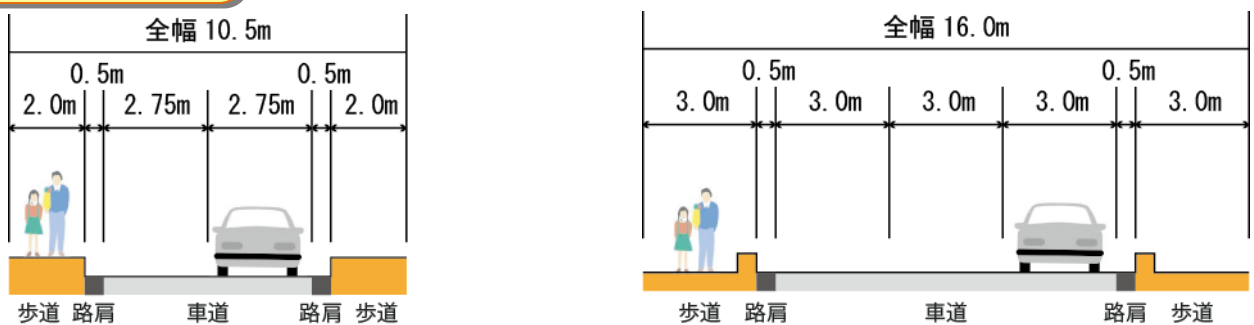


事業概要図

交差点平面図



交差点標準断面図



整備前後の渋滞状況（国道 312 号）

【豊岡方面（北行き）】

整備前

整備後



【姫路方面（南行き）】

整備前

整備後



整備前の交差点状況

整備後の交差点状況

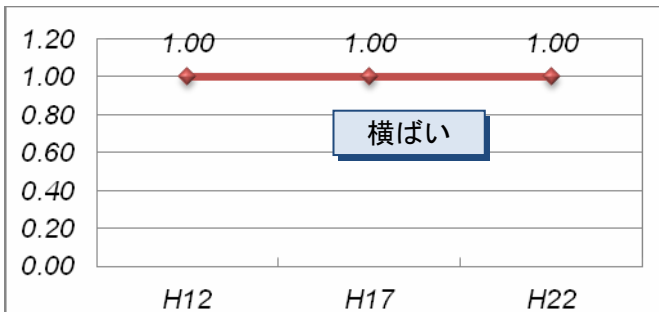


●事業を取り巻く社会経済情勢等の変化

(1) 人口、自動車保有台数の変化

姫路市の人口及び自動車保有台数は、近年横ばい傾向である。

[姫路市の人口] (H12を1.00とした場合)

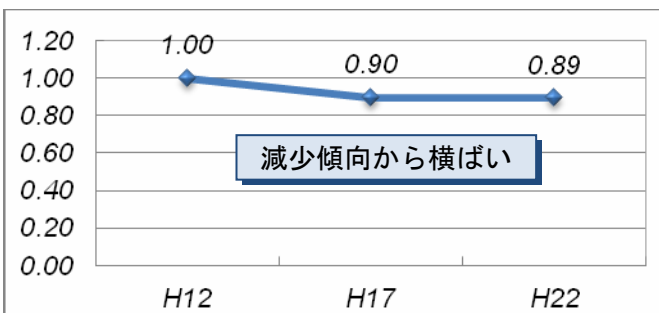


出典：国勢調査

(単位：人)

	H12	H17	H22
国勢調査人口	534,969	536,232	536,270
対H12増加人口	—	1,263	1,301
対H12伸び率	—	1.00	1.00

[姫路市の自動車保有台数] (H12を1.00とした場合)



出典：兵庫県統計書

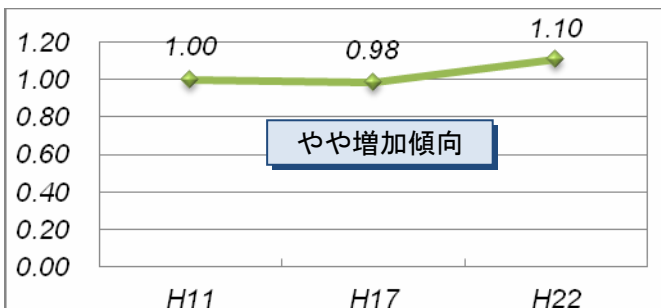
(単位：台)

	H12	H17	H22
自動車保有台数	379,155	339,900	339,265
対H12増加台数	—	-39,255	-39,890
対H12伸び率	—	0.90	0.89

(2) 自動車交通量の変化

国道312号の自動車交通量は、ほぼ横ばい傾向である。

[センサス交通量] (H11を1.00とした場合)

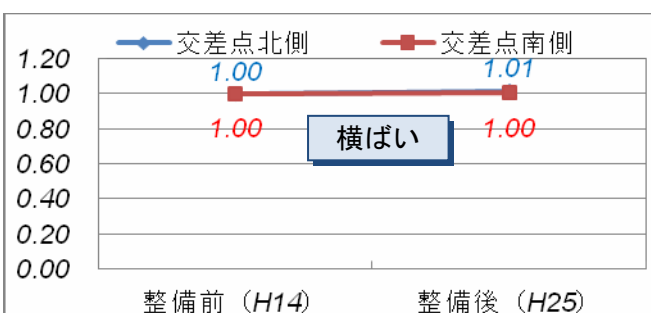


出典：道路交通センサス

(単位：台/日)

	H11	H17	H22
交通量	20,071	19,679	22,177
対H11増加交通量	—	-392	2,106
対H11伸び率	—	0.98	1.10

[実態調査交通量] (H14を1.00とした場合)



出典：交通実態調査

(単位：台/12h)

		整備前 (H14)	整備後 (H25)
交差点北側	交通量	16,228	16,416
	増加台数	—	188
	増加率	—	1.01
交差点南側	交通量	16,670	16,728
	増加台数	—	58
	増加率	—	1.00

(3) その他の変化

平成18年3月に旧香寺町が合併したことにより、新市役所と地域事務所との連携が重要となり、国道312号の重要性がますます高くなった。

●事業の効果の発現状況

想定した整備効果等

整備後の状況

【直接効果】

1. 自動車交通の
走行性向上

○ 交通渋滞の解消

【渋滞長と自動車交通量】

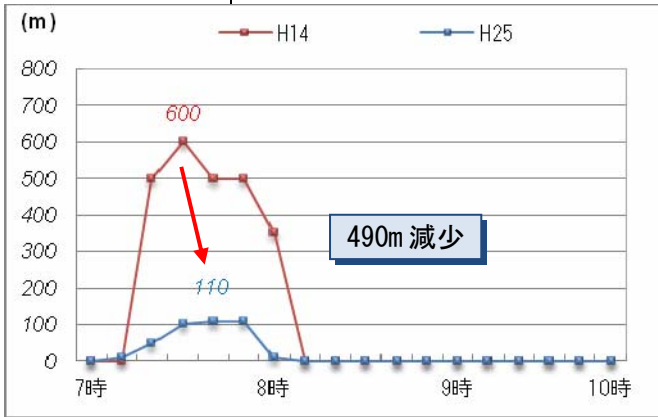
整備前 実施日：H14. 7. 16

整備後 実施日：H25. 9. 26 H25. 10. 28

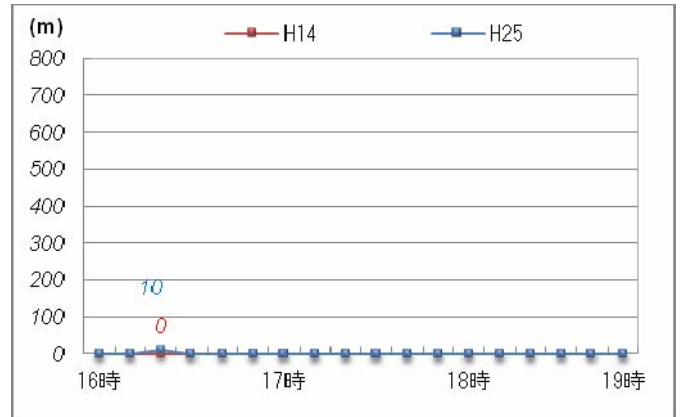
・朝方の交通量は増加しているが、渋滞長は490m減少している。

豊岡方面（北行き）

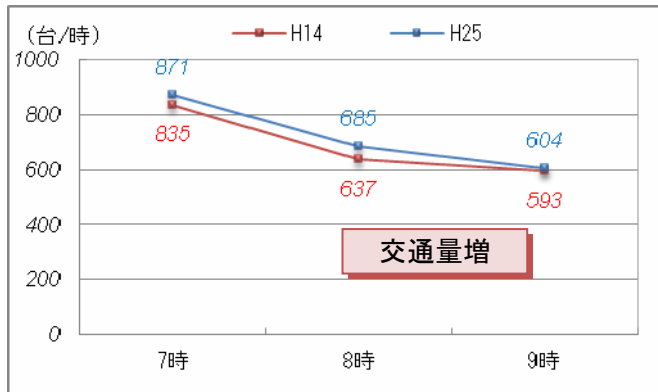
朝方の渋滞長（7時～10時）



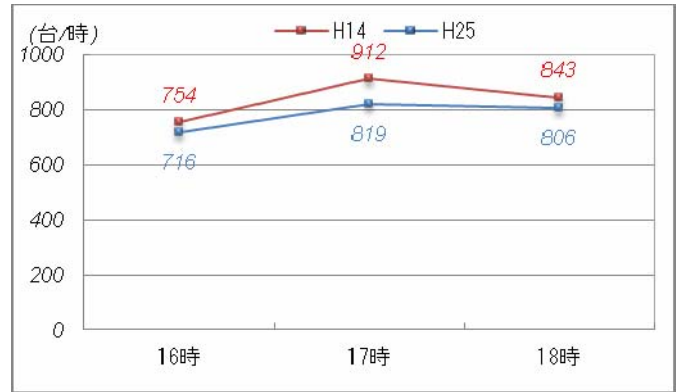
夕方の渋滞長（16時～19時）



(参考) 朝方の交通量



(参考) 夕方の交通量



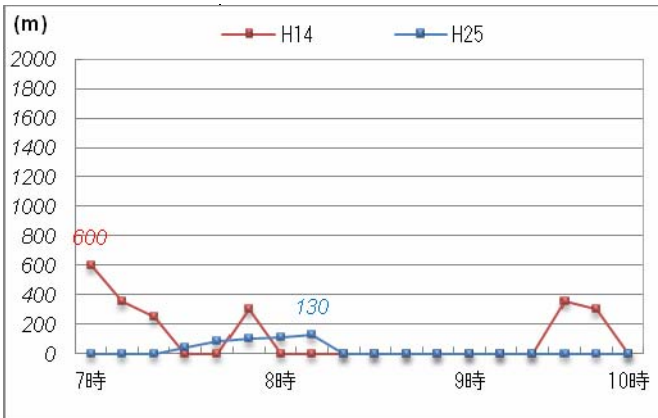
左折車線による効果



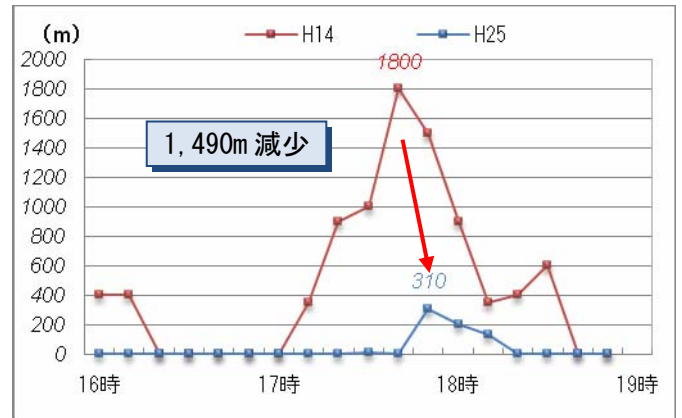
・ 夕方の交通量は増加しているが、渋滞長は1,490m減少している。

姫路方面（南行き）

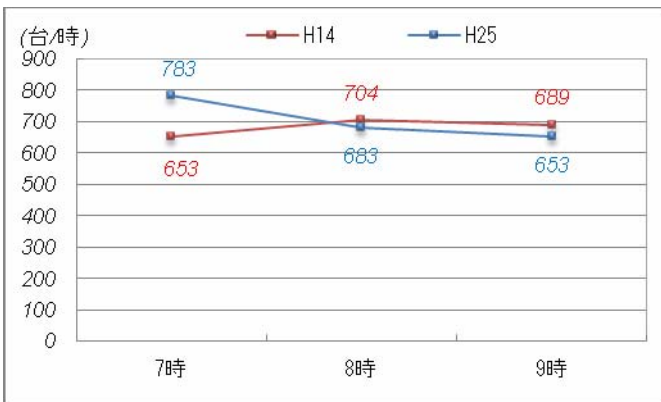
朝方の渋滞長（7時～10時）



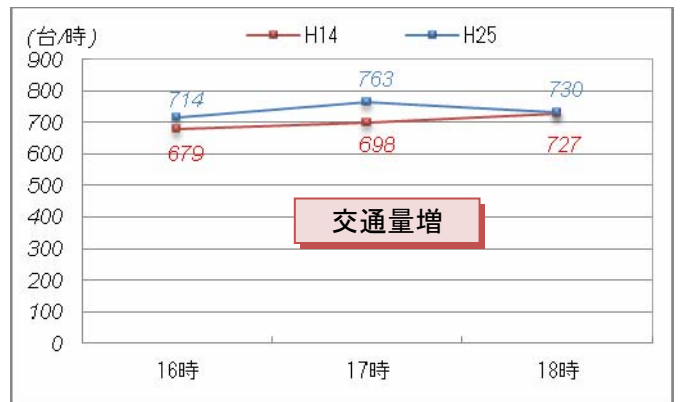
夕方の渋滞長（16時～19時）



(参考) 朝方の交通量



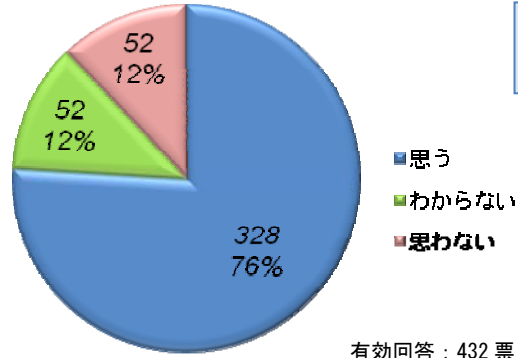
(参考) 夕方の交通量



【住民アンケート調査】

実施日：H25. 10. 4～H25. 10. 20
対象：姫路市香寺町須加院
回収数：435 世帯（配布：953 世帯 回収率：46%）

【0：右折車線、左折車線ができて、信号待ち時間が少なくなった】



約 8 割が『信号待ち時間が少なくなった』と回答



【豊岡方面（北行き）】



【姫路方面（南行き）】

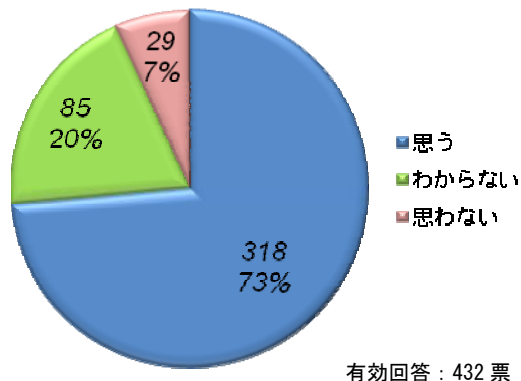


路線バスが停車していても直進車はスムーズに通過

2. 安全性の向上

○ 自動車交通の安全性向上

【0：歩道が広くなって、歩行者・自転車が安全に通行できるようになった】

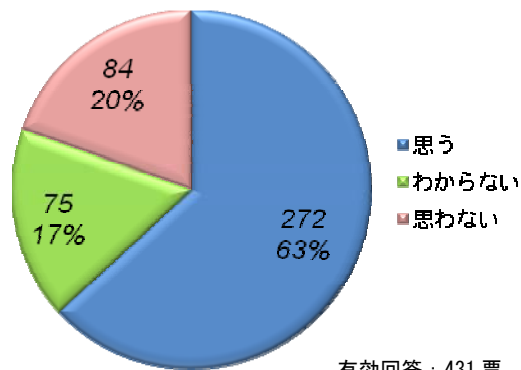


約 7 割が『歩行者・自転車が安全に通行できるようになった』と回答



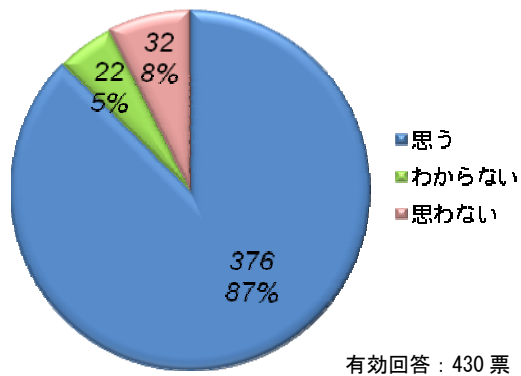
【Q：踏切遮断時などに国道312号（南行）から踏切部への強引な右折をしなくなった】

約6割が『強引な右折がなくなった』と回答



【Q：後続車両を気にせず右左折待ちができるようになった】

約9割が『後続車両を気にせず右左折待ちができるようになった』と回答



整備前に、後続車両を気にしてバス停に停車し右折待ちの様子

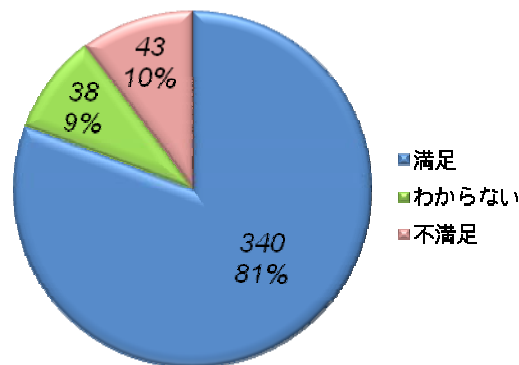
平成14年9月4日着手時の神戸新聞

3. 住民等の満足度

○ 総合的な満足度

【Q：総合的な満足度】

約8割が交差点改良工事について『満足』していると回答



- ・国道312号の混雑は以前より少なくなった。（消防署、周辺企業コメント）
- ・歩道整備により、歩行者・自転車の安全性は向上した。（消防署、周辺企業コメント）
- ・バス停の改良により、余裕をもってお客様を降ろしやすくなった。（バス事業者コメント）

【間接効果】

1. 防災機能の向上

○ 緊急輸送路

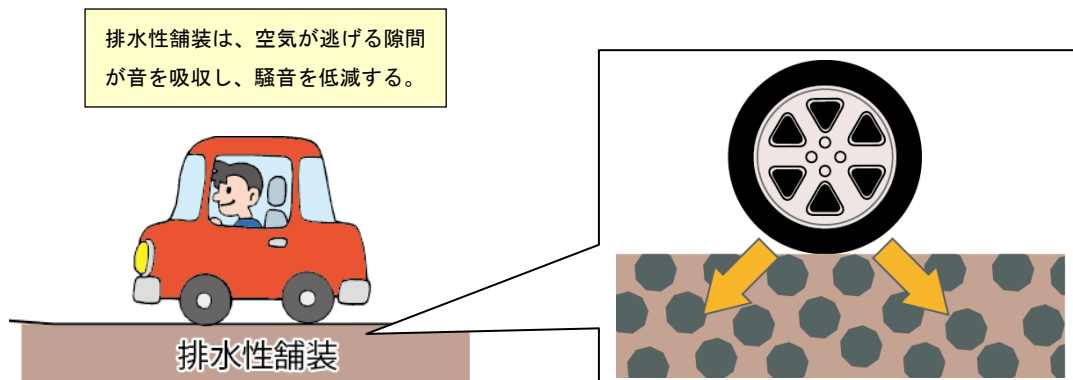
- ・ 当該箇所を含む国道 312 号は、姫路市役所香寺事務所と防災拠点である手柄山中央公園、姫路市役所、中播磨県民局を結ぶ緊急輸送路に位置づけられており、当該箇所の整備によって渋滞が緩和され、大規模地震等、災害発生時の円滑な輸送活動に資する。



● 事業実施による周辺環境への影響

【騒音の軽減】

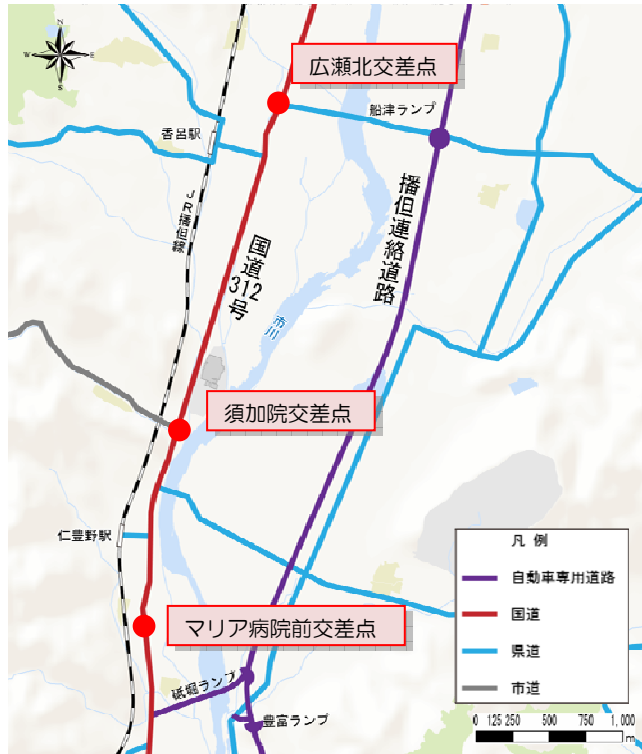
- ・ 車道は、排水性舗装を採用しており、路面とタイヤで発生する走行音の軽減に配慮している。



●特徴的な取組み

○ 路線全体での効率的・計画的な渋滞対策（点の整備ではなく、線での整備）

- ・国道 312 号の渋滞は、本交差点だけではなく周辺でも発生しており、本交差点の整備だけでは、抜本的な渋滞解消とはならない。このため、当該路線の渋滞交差点である「広瀬北交差点」、「マリア病院前交差点」においても並行して整備を進め、路線全体での渋滞解消、緩和を行った。



■ 広瀬北交差点

完了年度：平成 18 年
整備内容：右折車線設置
渋滞長：200m(H14) → 0m(H18)

■ 須加院交差点

完了年度：平成 22 年
整備内容：右折車線設置
：左折車線設置
渋滞長：1800m(H14) → 310m(H25)

■ マリア病院前交差点

完了年度：平成 22 年
整備内容：右折車線設置
渋滞長：600m(H14) → 0m(H25)

●改善措置の必要性

- ・特になし。

●同種事業の計画・調査・事業実施のあり方、事業評価手法の改善等

- ・特になし。

参考資料

事業概要等の変遷

【H14 年度（新規事業評価）】

総事業費（うち用地補償費） C=約 16 億円（約 13 億円）
事業期間 H15 年度～H19 年度末

【H22 年度（事業完了）】

総事業費（うち用地補償費） C=約 16 億円（約 13 億円）
事業期間 H15 年度～H23 年 2 月

（事業の遅延理由）

①用地補償で 1 年遅延（3 年→4 年）

酒造会社の工場等の補償であり、休業することなく工場を稼働しながら移設した。このため、敷地内の建物を改築しながら空地を作り、玉突きで移設を行ったため、1 年余分に移設期間が必要となった。

②本工事で 2 年遅延（2 年→4 年）

当該交差点は、1 日 2 万台以上の交通量があることから、工事による規制でさらに渋滞が大きくなることを避けるため、常に 2 車線を確保しながら施工する必要があった。このため、車線の切り替えを何度も行ったこと、また、切り替えに伴う占有物件の移設が発生したことなどにより 2 年工事期間が延びた。