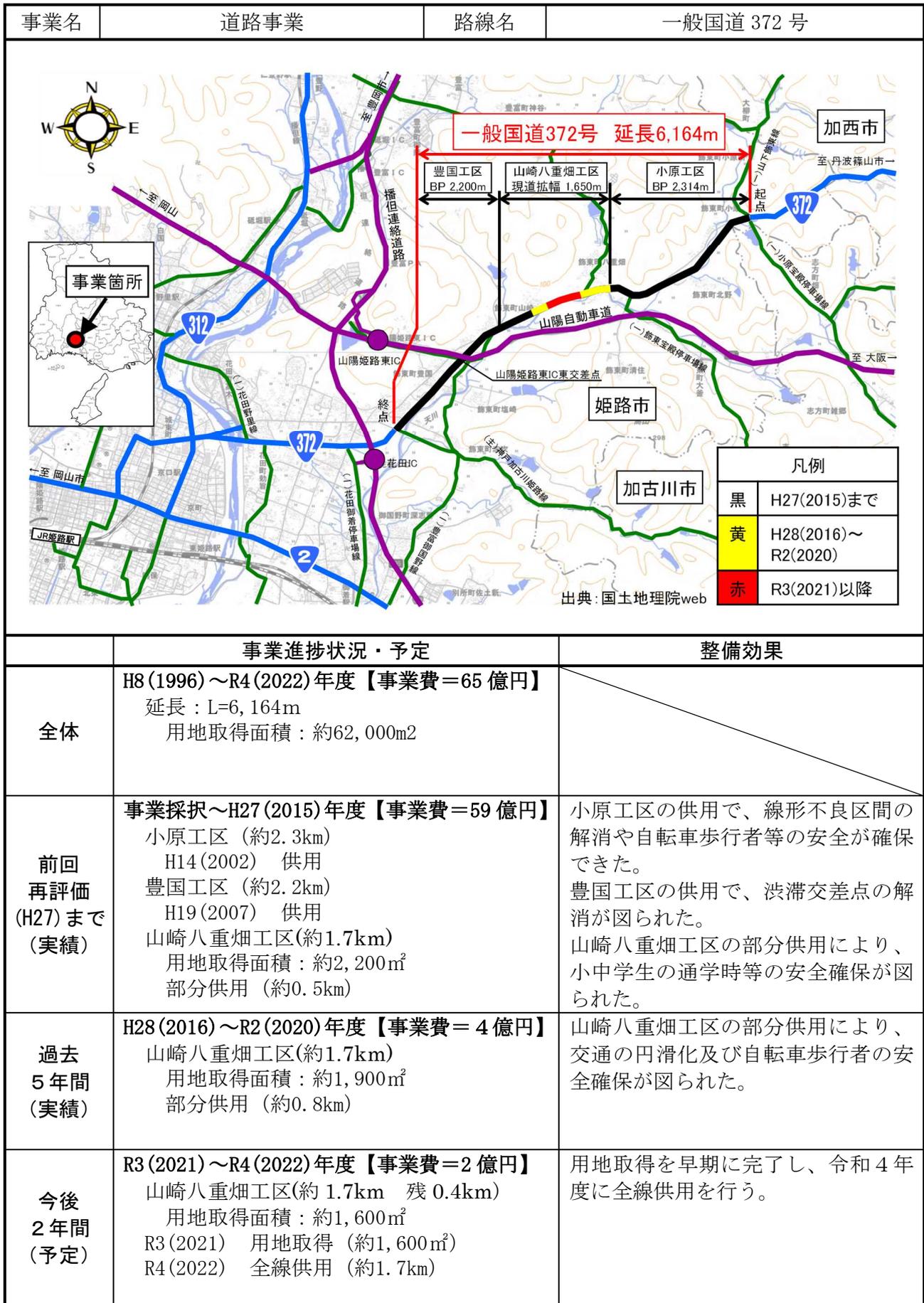


投資事業評価調書（継続：再評価〔第4回〕）

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 黒田 正勝 (主幹 津田 知宏)	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(1996)年度	総事業費	65億円	
		着工年度	平成8(1996)年度	内地補償費	42億円	
		再評価年度	平成17(2005)年度	完成予定年度	令和4(2022)年度	平成30(2018)年度
			平成22(2010)年度 平成27(2015)年度	進捗率 (用補進捗率)	97% (99%)	92% (93%)
事業区間	姫路市 <small>しきとちゅうおほら</small> 飾東町 <small>とよくに</small> 小原～豊国			残事業費	2億円 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】 13,400台/日(13,200台/日) 【現況交通量】 16,307台/日:H27交通センサ (14,954台/日:H22交通センサ) 【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2%増加(H9:15,969台→H27:16,307台)している。 【前回評価時点からの事業計画の変更概要】 ① 山崎八重畑工区について、民地同士の境界確定など用地取得に係る課題解決に時間を要したため、完了予定年度を令和4(2022)年度に変更する。					
進捗状況	① 進捗率は、事業費ベースで97%、用地取得で99%である。(R2末見込) ② 平成19(2007)年度までにバイパス部(約4.5km)を供用させ、交通の円滑化等を図った。 ③ 残る山崎八重畑工区(現道拡幅部 約1.7km)は、地図訂正の完了など課題を順次解					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見 及び対応方針 (H27再評価)	【審査会意見】 継続妥当		【対応方針】 —			
(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=1.4(全体)(前回評価時点 B/C=1.7)					
(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(現道拡幅部)の車道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99%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。			

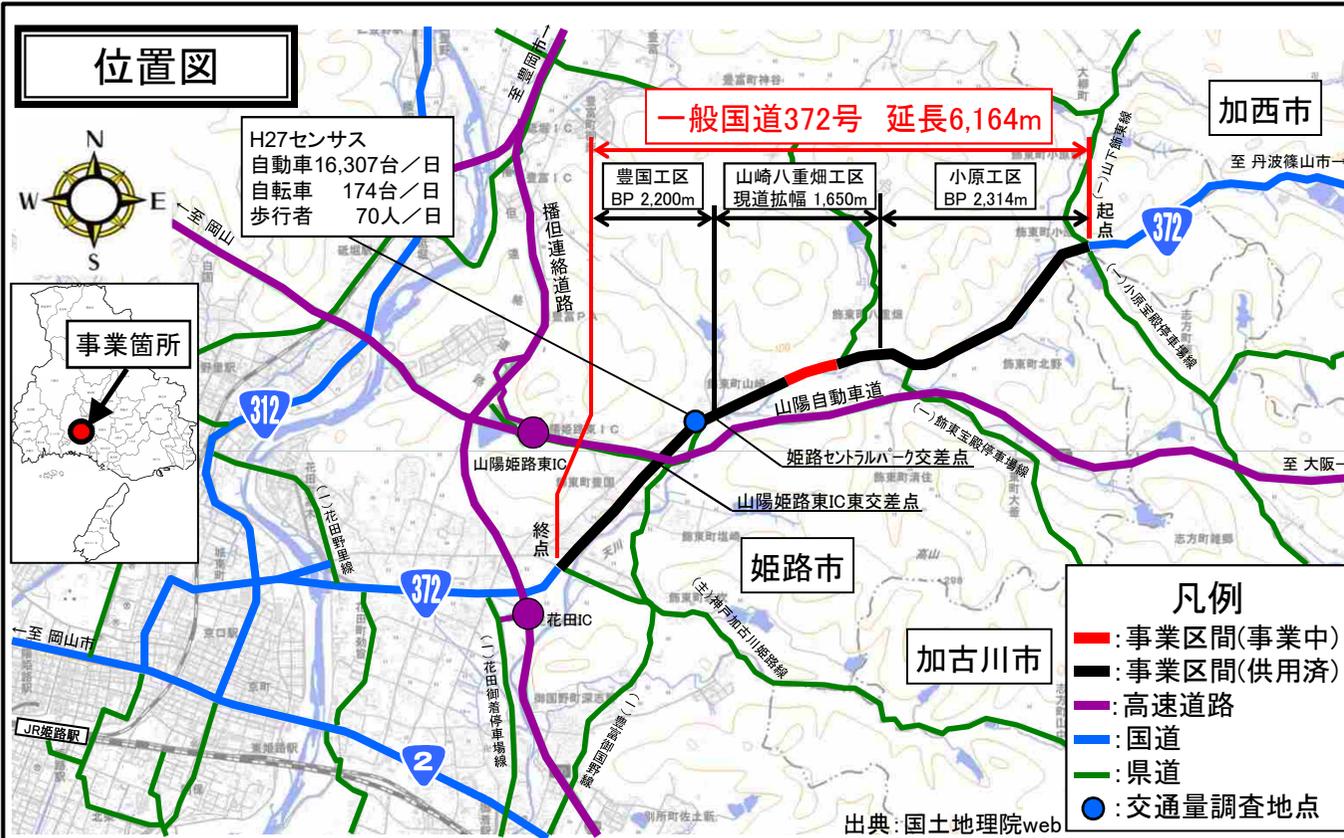
事業進捗状況概要図（継続：再評価〔第4回〕）



お は ら と よ く に

道路事業 国道372号〔小原～豊国〕

位置図



H27センサス
自動車 16,307台/日
自転車 174台/日
歩行者 70人/日

目的

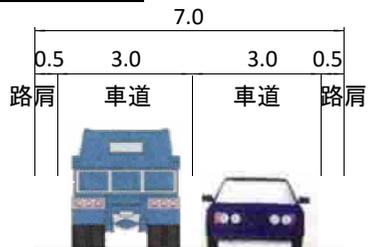
- ①幅員狭小区間の解消
- ②渋滞交差点の解消
(姫路セントラルパーク交差点)
- ③自転車・歩行者の安全性確保

事業概要

事業区間：姫路市飾東町小原～豊国
 総事業費：65億円
 内用地補償費：42億円
 事業期間：H8～R4
 事業概要：バイパス、現道拡幅
 延 長：6,164m(内5,744m供用済)
 費用便益比B/C：1.4(全体) 1.6(残事業)
 進 捗 率：97%
 (用補進捗率 99%)

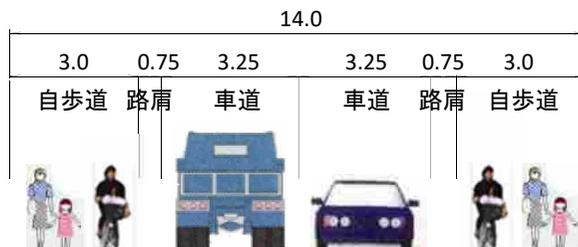
横断図

現況

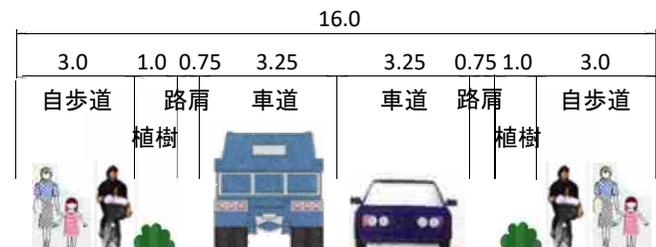


計画

(起点～山陽姫路東IC東)



(山陽姫路東IC東～終点)



事業の必要性・優先性

- ①路肩が狭く、通学生を含む自転車利用者にとって危険
- ②大型車が歩行者等を追い抜く際、対向車線にはみ出し危険
- ③残区間は歩道が無く、小学校までの歩道が連続していないため、通学児童は天川の堤防道路を利用する迂回路を通学せざるを得ない状況。

現況写真

①路肩が狭く自転車にとって危険



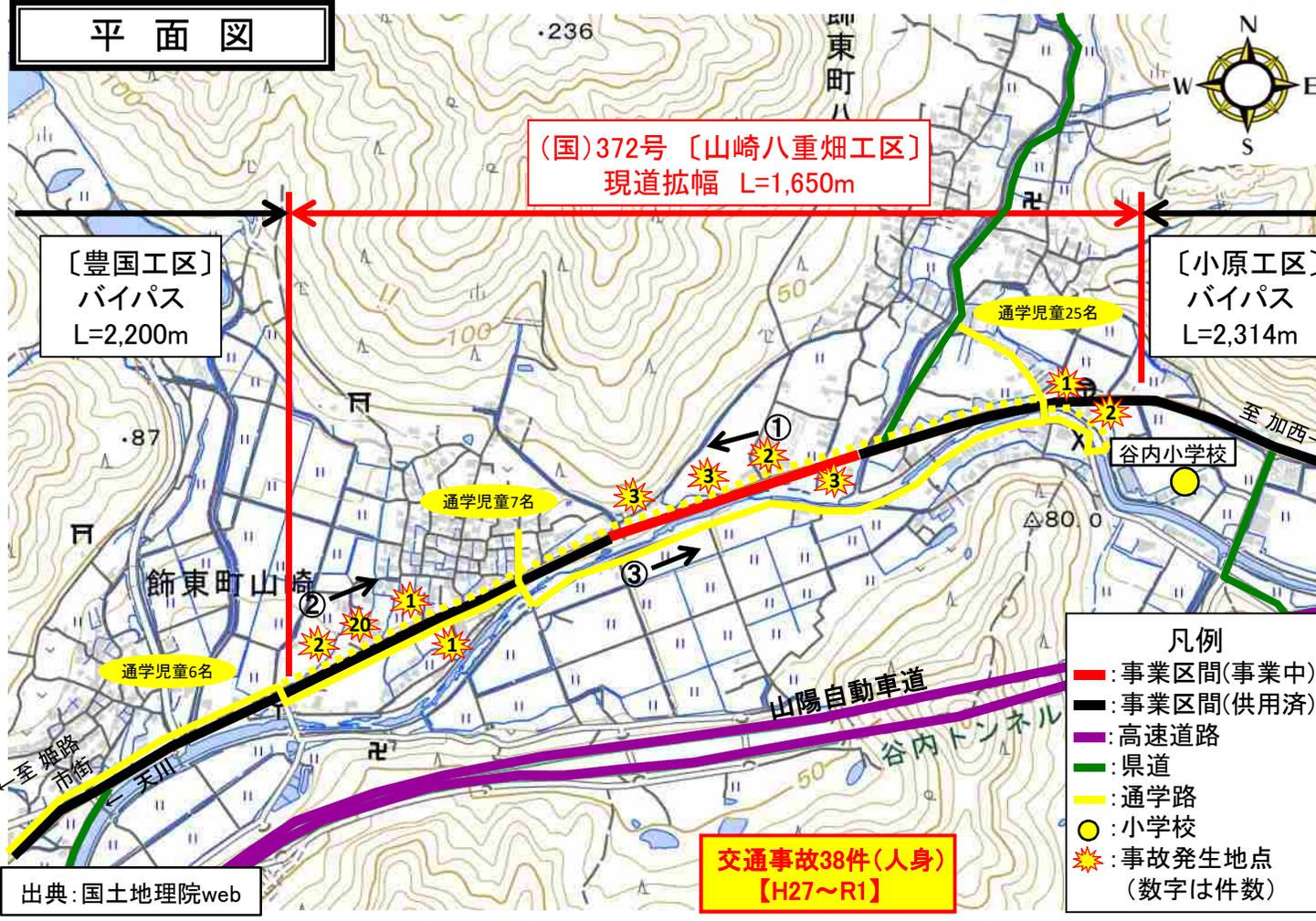
②対向車線にはみ出し危険



③通学児童は迂回せざるを得ない

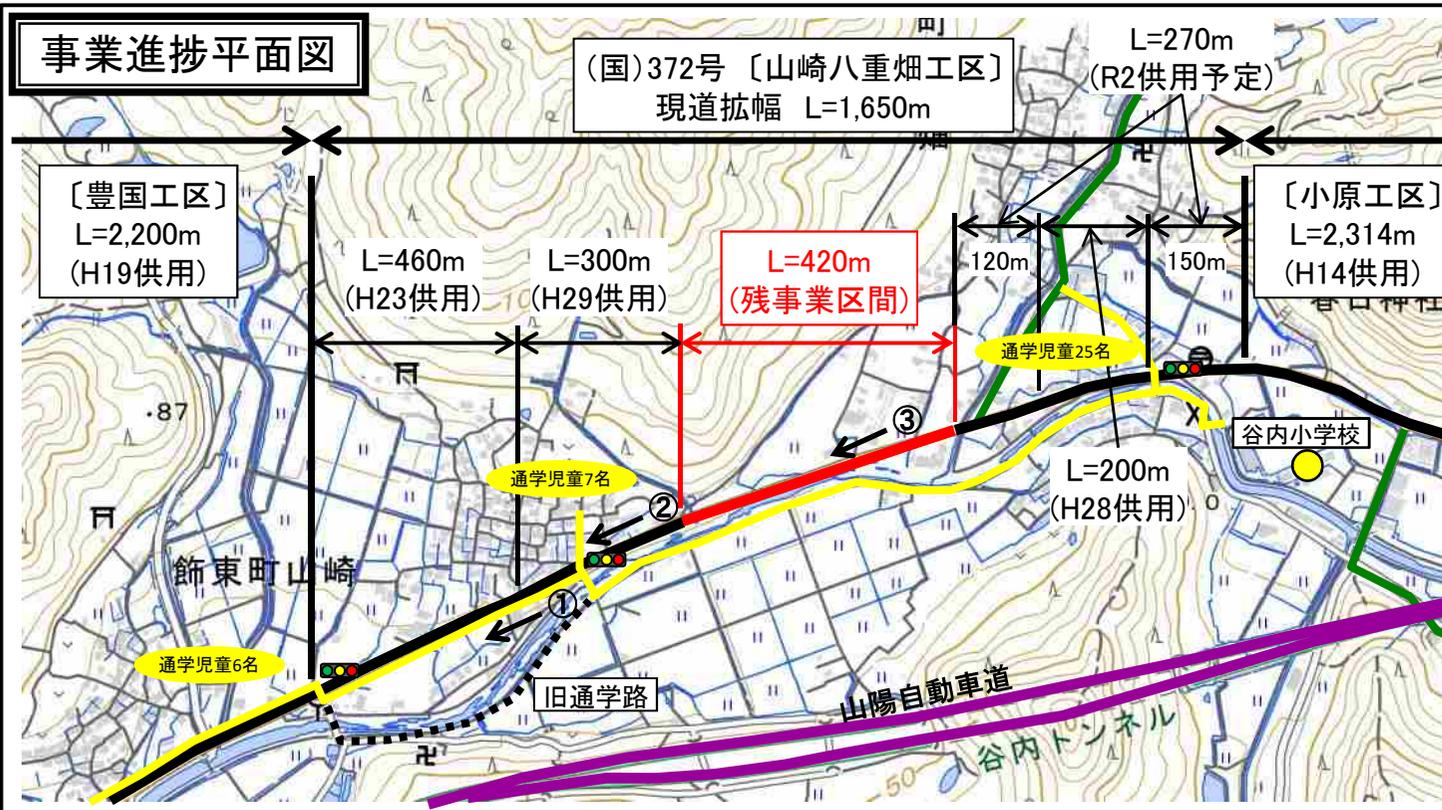


平面図



進捗状況

事業進捗平面図



現況写真

①自転車の安全な通行を確保



②通学生の安全な通行を確保



③残事業箇所



工程表

■ : 前回計画
■ : 実施・計画

年度		H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4
小原工区	調査設計	■	■																									
	用地補償	■	■	■	■	■	■																					
	道路改良		■	■	■	■	■																					
山崎八重畑工区	調査設計										■	■																
	用地補償											■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	道路改良																											
豊国工区	調査設計					■	■																					
	用地補償					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	道路改良																											

事業の有効性・効率性

(1) 費用対効果

① 便益(B)の項目

評価の視点	効果項目(費用対効果の便益内容)
走行時間短縮便益	目的地までにかかる時間が短くなることによる便益
走行経費減少便益	交通の流れがスムーズになり、燃費などが向上することによる便益
交通事故減少便益	交通事故が減少することによる便益

② 費用便益費(B/C)算出根拠

事業	事業名	B(便益)			C(費用)			B/C		
		便益額 (百万円)		代表的な 効果	総費用 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)			
道路	道路事業 一般国道 372号 〔小原～豊国〕	全体 事業費	走行時間 短縮便益	15,007	走行時間短 縮・走行経費 減少 交通事故に よる損失減少	11,360	11,023	337	1.4	
			走行経費 減少便益	422						
			交通事故 減少便益	42						
			計	15,470						
	道路	道路事業 一般国道 372号 〔小原～豊国〕	残 事業費	走行時間 短縮便益	261	走行時間短 縮・走行経費 減少 交通事故に よる損失減少	165	142	23	1.6
				走行経費 減少便益	11					
				交通事故 減少便益	0					
				計	272					

(2) 費用対効果に含まれない効果

評価の視点	効果項目	該当する事業内容等	
安全・安心の確保	緊急医療・緊急物資の円滑な輸送の確保	○	緊急輸送道路としての機能を強化
	救助・救援活動の支援	○	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	—	
地域の活性化	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
	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	—	
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
地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	○	交通渋滞の解消や排水性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	①地元から早期完成を望む声が依然として高い。 ②谷内小学校からも通学利用の観点から、早期完成が期待されている。
-------	--