

継続事業評価調書
【道路事業】

土木局地域道路室

投資事業評価調書(継続:再評価)

部課室名	県土整備部土木局 地域道路室	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	地域道路室長 中村 誠 (課長補佐兼県道係長 松田 智)	内 線	4362 (4376)
------	-------------------	---------------------	---------------------------------	--------	----------------

事業種目	道 路	事業名		事業区間		総事業費	
		道路改築事業 主要地方道 春日栗柄線 <small>かすがくりから</small>		丹波市春日町野瀬～ 篠山市栗柄 <small>たんばしかすがちやうのせ</small> <small>ささやましくりから</small>		内用地補償費	
						29億円	1億円
	所在地	事業採択年度		着工 年度	完成予定 年度	進捗率 (内用補進捗率)	約63% (約89%)
	<small>たんばしかすがちやうのせ</small> 丹波市春日町野瀬～ <small>ささやましくりから</small> 篠山市栗柄	H11		H11	H24	残事業費	11億円
事業の目的				事業内容			
<p>・(主)春日栗柄線は、丹波市の旧春日町と篠山市間を結ぶ唯一通行可能な一般道路であり、両地域にとって重要な役割を担う道路である。</p> <p>・しかし、丹波市と篠山市の市境にある急峻な峠区間は、線形が不良で見通しが悪く、幅員も狭小な本路線中唯一の未改良区間であり、対向車との出会頭事故が発生するなど、交通の安全確保が課題となっている。</p> <p>・そのため、本事業により、現道拡幅と併せて線形改良を行い、安全で円滑な交通を確保し、両地域間の交流連携を促進する。</p>				<p>道路改築事業 L=1,790m</p> <p>・1工区:L= 690m(H15.6供用開始)</p> <p>・2工区:L=1,100m</p> <p>【構造規格】3種3級(山地部)</p> <p>【計画幅員】6.0(7.5)m(2車線)</p> <p>【計画交通量】4,800台/日</p> <p>【現況交通量】4,705台/日(H17交通センサス)</p> <p>【負担割合】国:5.5/10 県:4.5/10</p>			
事業を取り巻く 社会経済情勢等 の変化		<p>・当初、渓流を渡る3基の橋梁を計画していたが、橋梁1基を盛土構造へ変更し、発生土を流用することにより、事業費を33億円から29億円に縮減した。</p> <p>・本路線の交通量は、JR福知山線(新三田～篠山口)の複線化(H9)以降、1.3倍に伸びており、本区間の必要性が増していることがうかがえる。</p>					
進捗状況		<p>・H11年度から春日町側から事業着手し、平成15年6月に春日町側の1工区690mを供用開始している。</p> <p>・引き続き、残区間の整備を行っており、H20年度末見込みの進捗率は63%である。</p>					
評価視点		評価結果の説明					
(1)必要性 安全・安心の確保 地域の活性化		<p>・2車線化及び見通しの確保により、安全で円滑な自動車交通を確保するとともに、丹波市春日町から篠山産業高校等への自転車通学生(12人)の安全性向上を図る。</p> <p>・現道の法面の崩壊や落石等の危険があるため、道路防災点検で対策が必要となっているが、本事業により、災害に強い道路ネットワークを構築する。</p> <p>・当該区間の整備は、丹波市春日町と篠山市間のネットワークを強化し、地域間交流の促進、地域の発展に寄与するものである。</p>					
(2)有効性・効率性		<p>・屈曲している現道を直線的にするため、時間短縮効果が大きく、有効性が高い。</p> <p>・費用便益比 B/C=2.0(全体)、4.0(残)</p>					
(3)環境適合性		<p>・当工区は、多紀連山県立自然公園の特別地域内に位置するため、計画にあたっては「たんば道路景観ガイドライン」に基づき、自然景観に配慮してカラーガードパイプを使用するとともに、法面工においてはヨモギ・メゾハギ等の在来種の植生法覆工を施すこととしている。</p>					
(4)優先性		<p>・本事業の実施により、災害に強く安全安心な交通を確保した地域間ネットワークが強化されること及びほぼ用地買収が完了していることから、重点投資により、早期の全線供用を図る。</p>					
再評価 の結果	継 続	左の理由	<p>・事業の必要性は事業採択当時と変わらず、地域住民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。</p>				

事業進捗状況概要図(継続:再評価)

事業名	道路事業	路線・河川名	主要地方道 春日栗柄線
		事業進捗状況・予定	整備効果
全体	<p>H11～24年度【事業費＝29億円】 [1工区] 事業費11億円、延長約0.69km 橋梁1橋 用地:約21,000㎡ [2工区] 事業費18億円、延長約1.1km 橋梁1橋、補強土壁、 軽量盛土工、用地:約38,000㎡</p>		
過去 10年間 (実績)	<p>H11～20年度【事業費＝18億円】 [全体] 供用延長 約1.79km、用地取得率約89% [1工区] 平成15年度 約0.69km部分供用 [2工区] 平成20年度まで進捗率約42%、用地買収約82% 道路改良工事 L=85m 補強土壁 L=68m 軽量盛土工 L=176m</p>		
今後 5年間 (予定)	<p>H21～24年度【事業費＝11億円】 [2工区] 平成22年度迄に用地買収完了予定 平成24年度の全線完成予定</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・幅員狭小な葛折り峠の解消 ・丹波市北東部と篠山市域間のネットワーク強化 ・道路防災面の強化 	

継続事業

当初計画及び実施工程

工区	1工区				2工区											
	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	
調査設計	■							■								
用地補償		■			■						■					
道路改良工事	■						■									
橋梁下部工事		■							■					■		
橋梁上部工事			■						■					■		

■ 当初計画
■ 実施計画

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 目的地までにかかる時間が短くなることによる便益	整備無し時の走行時間費用 - 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 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	整備無し時の走行経費 - 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 交通事故が減少することによる便益	整備無し時の事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: (交通量 × 距離 × 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)			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	主要地方道 春日栗柄線	全体事業費	走行時間短縮便益	6,040	時間短縮: 5.8分 2.7分	3,337	3,164	173	2.0
			走行経費減少便益	587	現況交通 4,705台/日				
			交通事故減少便益	86					
			計	6,713					
	残事業費	走行時間短縮便益	3,781	時間短縮: 3.6分 1.7分	1,057	951	106	4.0	
		走行経費減少便益	369	現況交通 4,705台/日					
		交通事故減少便益	54						
		計	4,204						

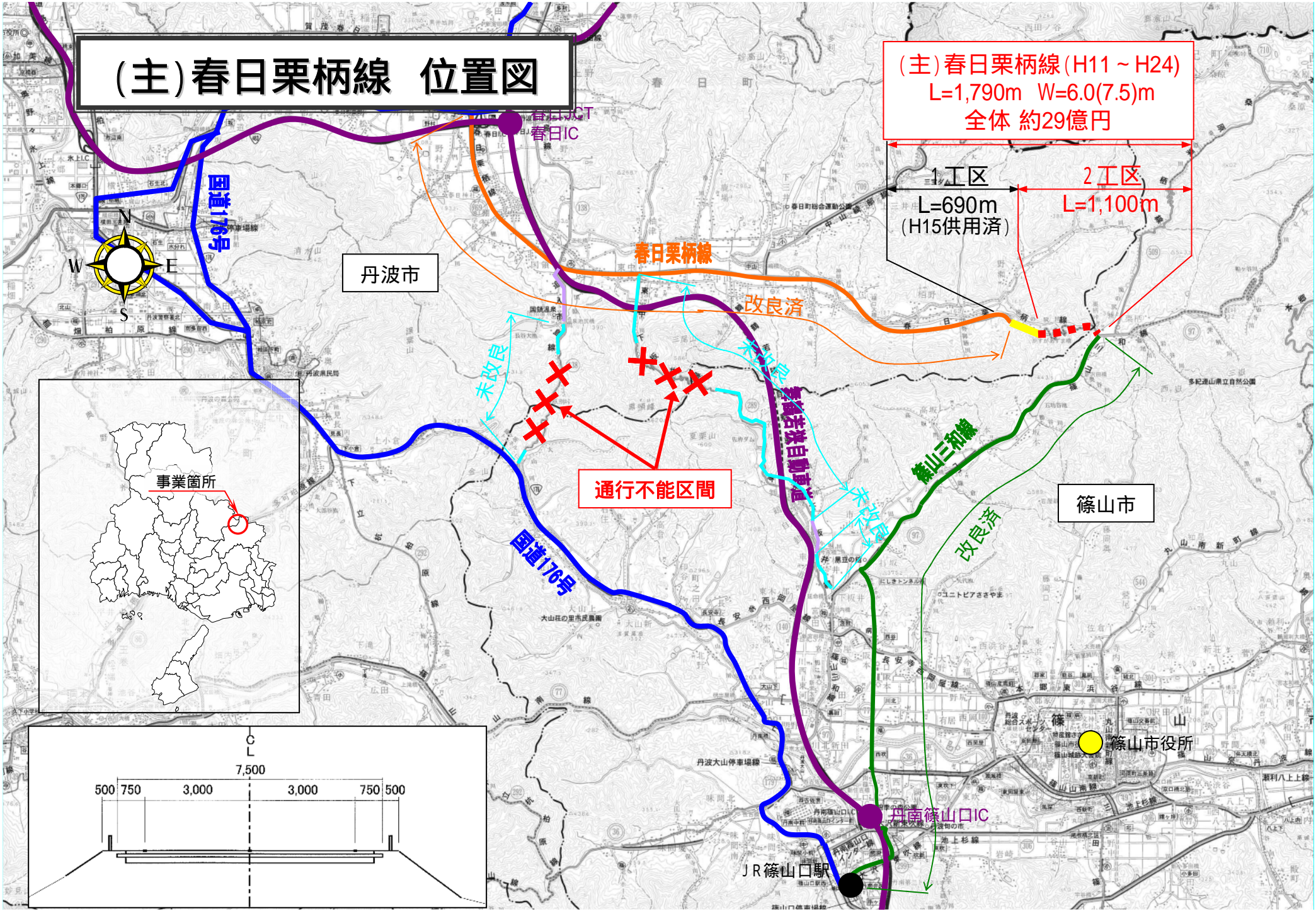
(主)春日栗柄線 位置図

(主)春日栗柄線 (H11 ~ H24)
L=1,790m W=6.0(7.5)m
全体 約29億円

1工区 L=690m (H15供用済)
2工区 L=1,100m

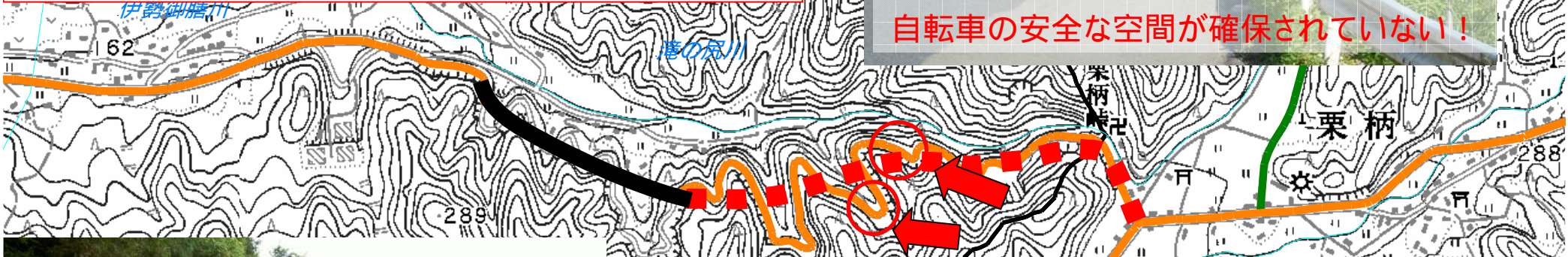
通行不能区間

地道-4



現道の状況

線形不良、幅員狭小により、自家用車同士の離合が非常に困難な上に、高校生(篠山産業高校等へ:生徒12人)が通学路として利用しており、安全な空間も確保されていない。



事故発生状況

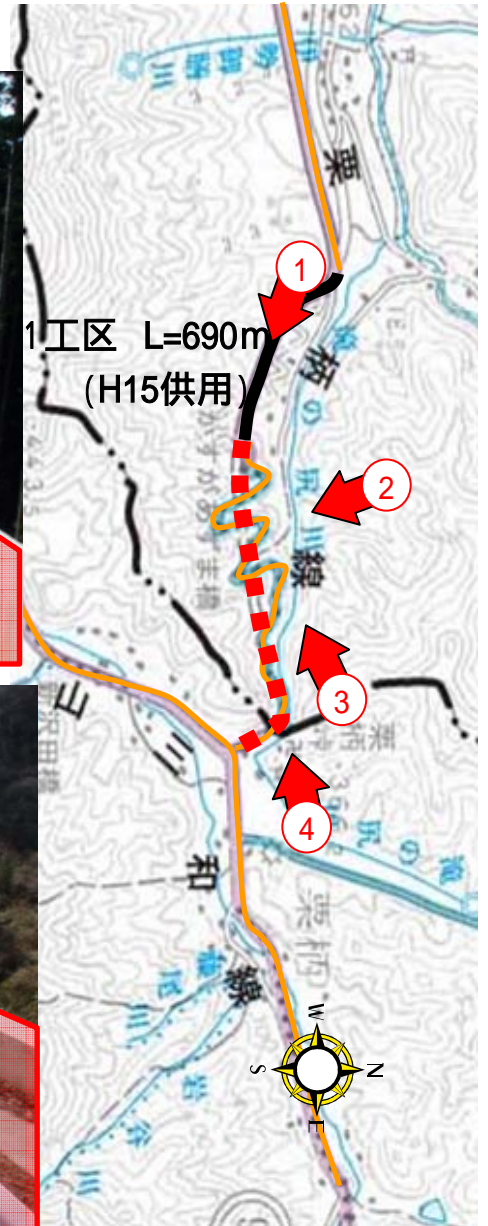
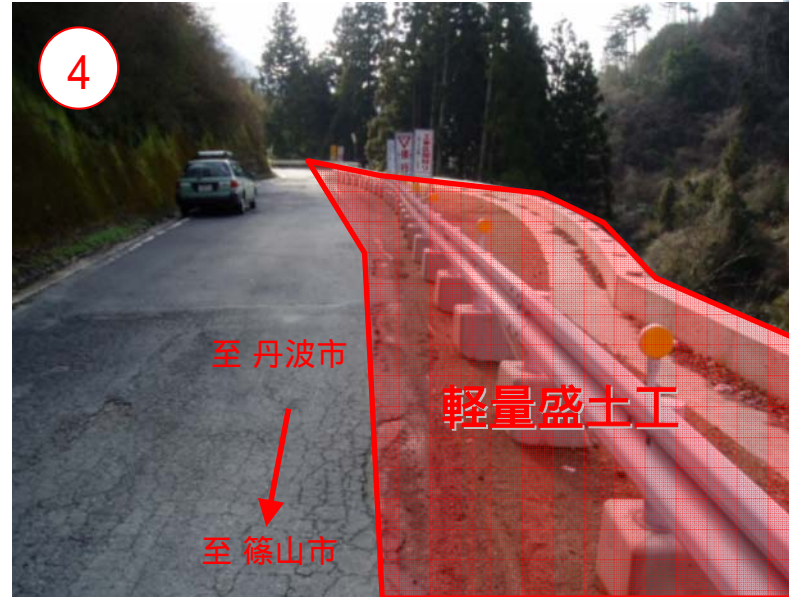
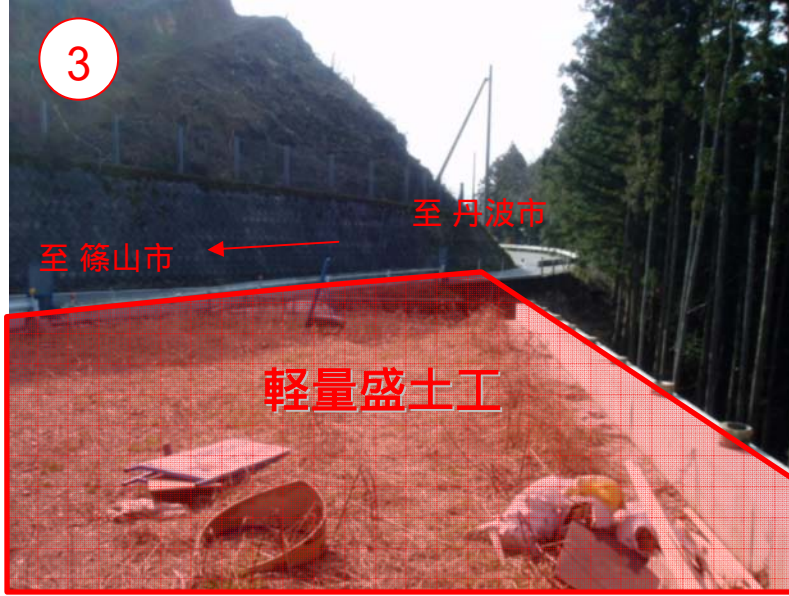
地道-6



本事業区間の死傷事故率は88.2件/億台・kmと県平均約100件/億台・kmより若干下回るが、**線形不良、幅員狭小箇所**に集中して発生しており、**早急な対策が求められている！**

進捗状況(写真)

地道-7



道路防災上の課題

想定される災害形態：
土石流の道路上への氾濫

想定される災害形態：
土石流の道路上への氾濫

当該事業区間には、道路防災点検カルテで『対策工が必要な箇所』に位置付けられた箇所が存在している。

本事業により、災害に強いネットワークの構築