

# 継続事業評価調書

## 【道路事業】

主要地方道 春日栗柄線

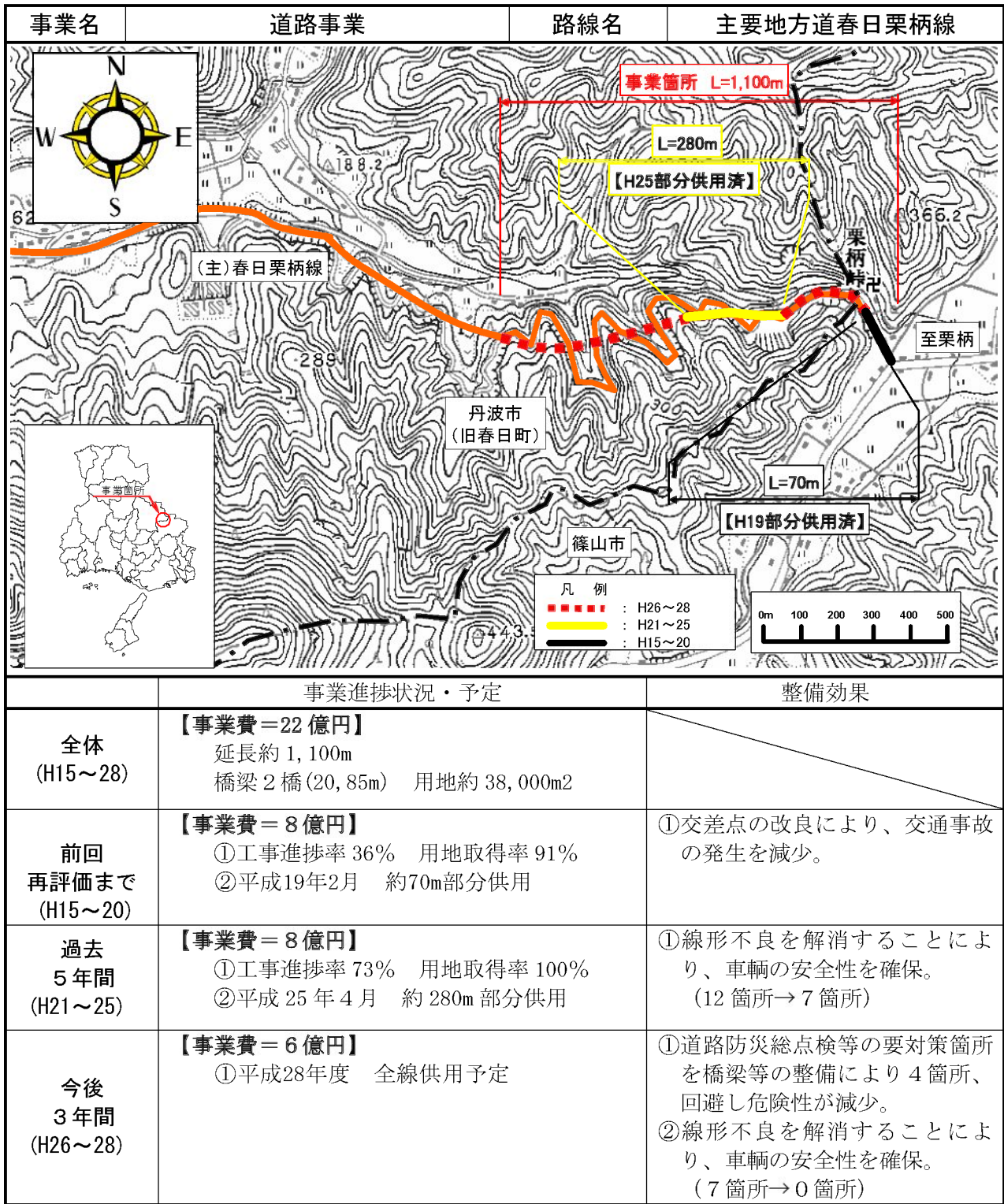
県土整備部

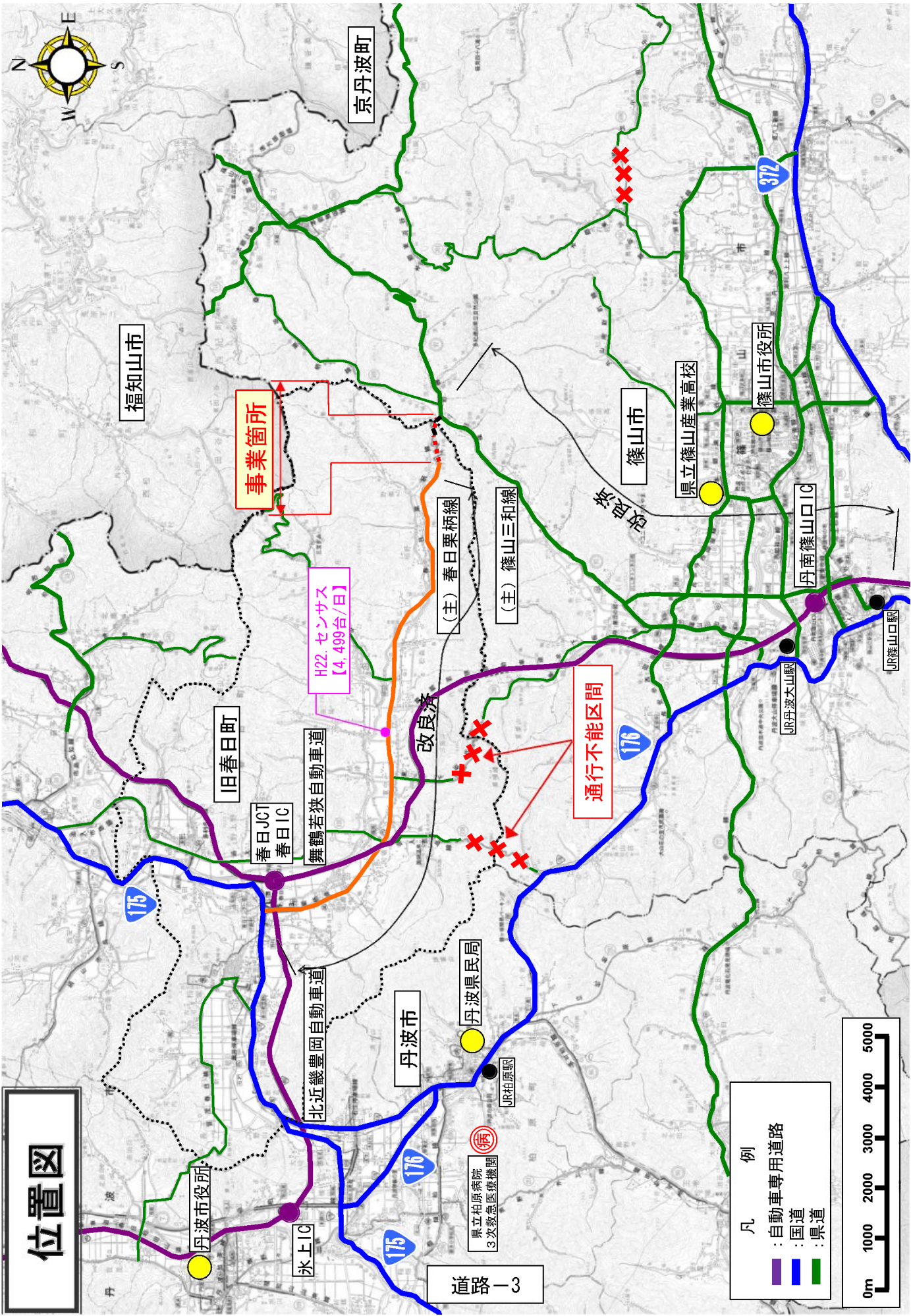
土木局 道路街路課

投資事業評価調書（継続：再評価〔第2回〕）

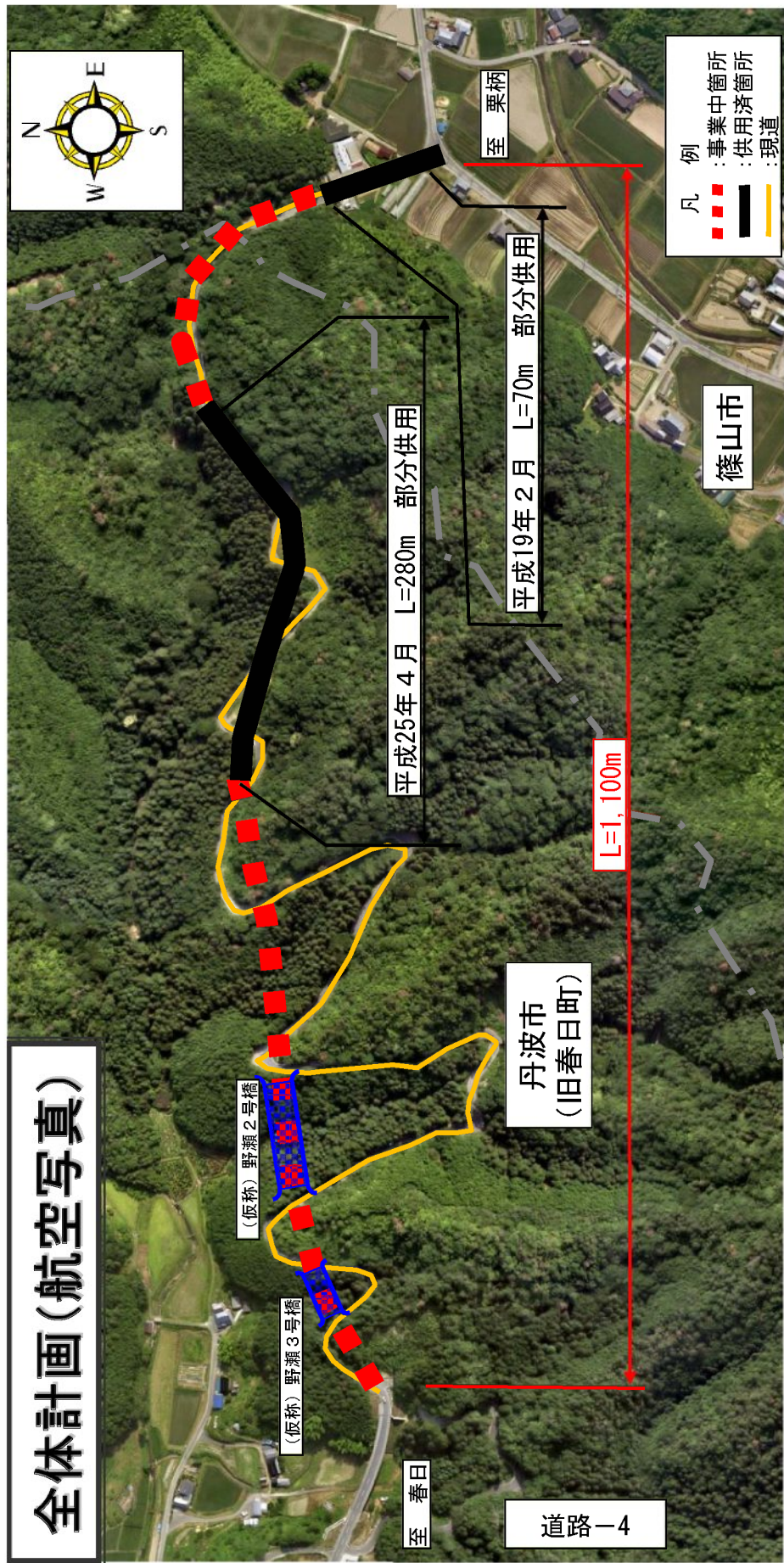
部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 田中 剛 (県道係長 金川正敏)	内線	4362 (4376)
事業種目	道 路	新規評価年度	—	今回評価	前回評価
事業名	主要地方道 かすがりから 春日栗柄線	事業採択年度	平成 15 年度	総事業費	22 億円
		着工年度	平成 15 年度	内用地補償費	1 億円
		再評価年度	平成 20 年度	完成予定年度	平成 28 年度
事業区間	たんばし かすがちようのせき まきやましから 丹波市春日町野瀬～篠山市栗柄	進捗率 (内用補進捗率)		約 73% (100%)	約 36% (約 91%)
		残事業費		6 億円	14 億円
事業の目的			事業内容【 】：前回評価時点		
○地域間交流の促進 ・本路線は、丹波市春日町と篠山市間を結ぶ、唯一通行可能な県道であり、両地域にとって重要な役割を担っている。 ○線形不良、幅員狭小の改良 ・市境部の峠は急峻な地形から、線形不良で見通しが悪く、幅員も狭小で、本路線唯一の未改良区間である。 ○法面危険箇所等の解消 ・法面危険箇所等があることから、車輛通行の安全確保が喫緊の課題となっている。			延長 : 道路改築 1,100m (内 350m 供用済) 道路規格 : 第3種第3級 幅員 計画: 2車線 歩道無し 車道 6.0m(全幅 7.5m) 現況: 1車線 歩道無し 車道 4.0m(全幅 5.0m) 計画交通量: 4,200台/日 (H42年予測) 【4,800台/日 (H42年予測)】 現道交通量 (H22セナス) 自動車: 4,499台/日 [負担割合: 国 55%、県 45%]		
事業を取り巻く 社会経済情勢 等の変化	【前回評価時点からの事業計画の変更概要】 ①盛土に使用する現場発生土の土質改良と、高盛土の補強対策が必要となった。また、切土面に対する法面保護工を追加した。これらのことから、事業費を約4億円増額する。 ②用地交渉の難航等により事業工程が遅延したことから、事業期間を4年延伸し、平成28年度完了とする。				
進捗状況	①事業費は約73%、用地取得は全て完了済みである。 ②平成25年4月までに350mを部分供用しており、残る750mで工事中である。				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見及び対応方針 (H20再評価)	【審査会意見】 継続妥当	【対応方針】			
(1)必要性	①現道法面の崩壊や落石等の危険があるため、本事業により、災害に強い道路を構築する。(H24道路防災総点検:要対策箇所所有) ②2車線化及び線形不良の解消により、安全で円滑な交通を確保する。 ③丹波市春日町から県立篠山産業高校へ自転車通学生の安全性向上を図る。				
(2)有効性 ・効率性 (執行環境状況)	①費用便益比B/C=1.3(前回評価時点B/C=2.0)、B/C=4.2(残事業) ②事業完了後の現道の管理引継について、丹波市と協議が整っている。 ③幼稚				
(3)環境 適合性	①県立自然公園(特別地域)内であり、自然景観に配慮したガードパイプを使用する。				
(4)優先性	①全線で用地取得済みであり、順次整備・供用が可能である。 ②栗柄峠改修促進委員会からも早期完成を望む強い要望がある。				
再評価の結果	継続	理由	①事業の必要性は事業採択当時と変わっておらず、既に用地取得は完了し、また、地域住民からも早期完成を望む声強いことなどから、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〕）



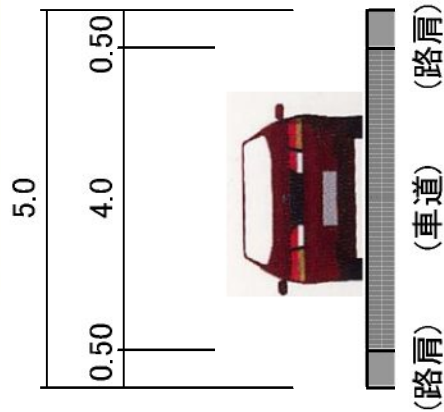


# 全体計画(航空写真)

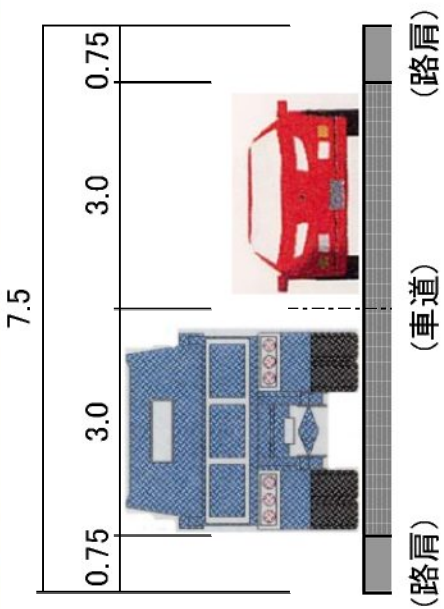


## 標準横断面

### 現況



### 計画



# 進捗状況



## ■事業中箇所



道路-5

(主)春日栗柄線

丹波市  
(旧春日町)

(仮称)野瀬3号橋

(仮称)野瀬2号橋

事業区間

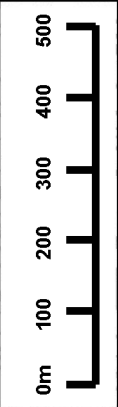
## ■供用済箇所



篠山市

至栗柄

(主)篠山三和線



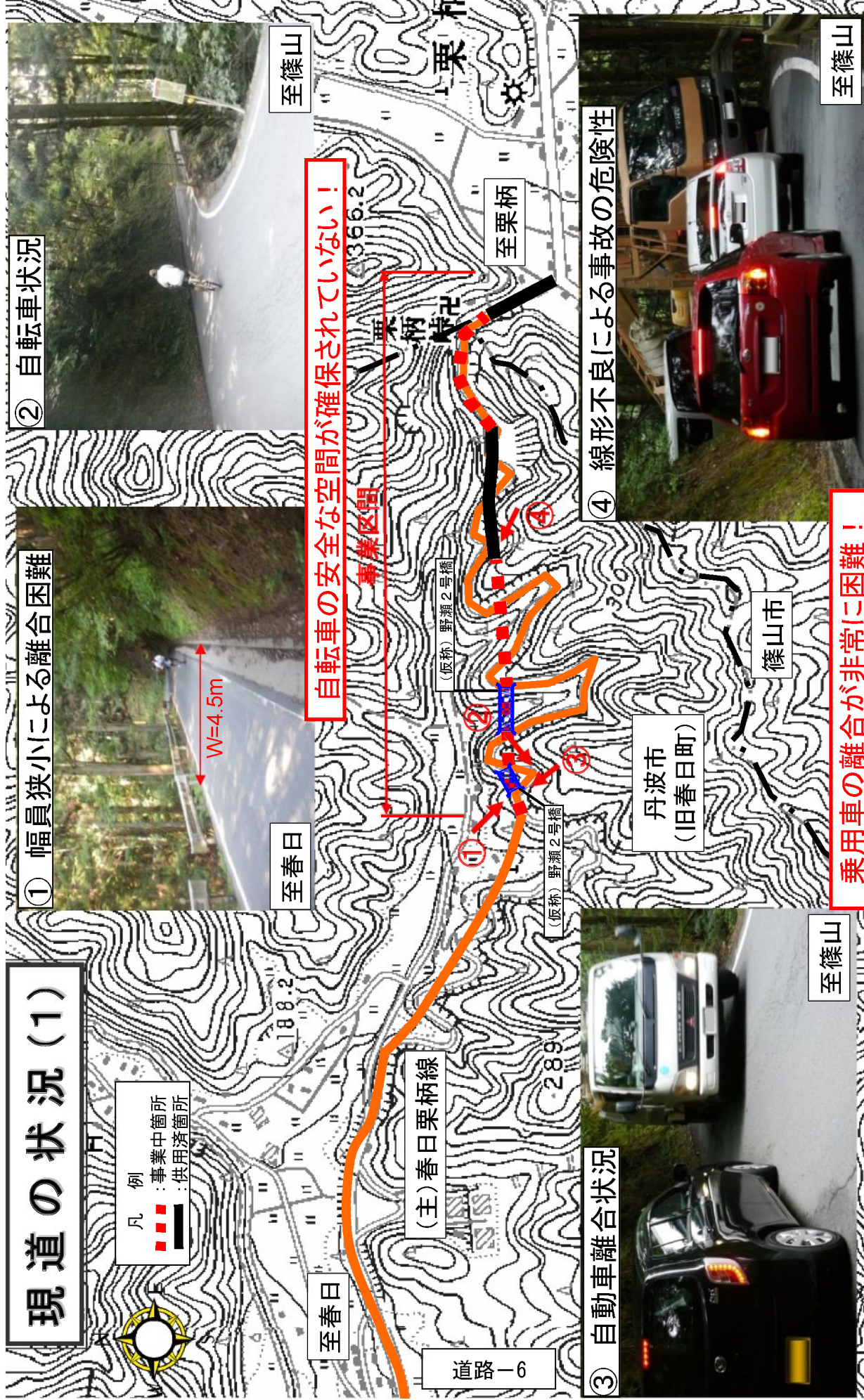
- 凡例
- 県道
  - 事業中箇所
  - 供用済箇所



栗柄

# 現道の状況(1)

凡 例  
 ■■■ 事業中箇所  
 ■■■ 供用済箇所



① 幅員狭小による離合困難



② 自転車状況



自転車の安全な空間が確保されていない！

事業区間

③ 自動車離合状況

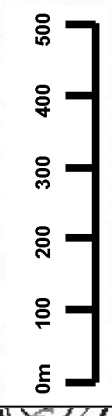


④ 線形不良による事故の危険性

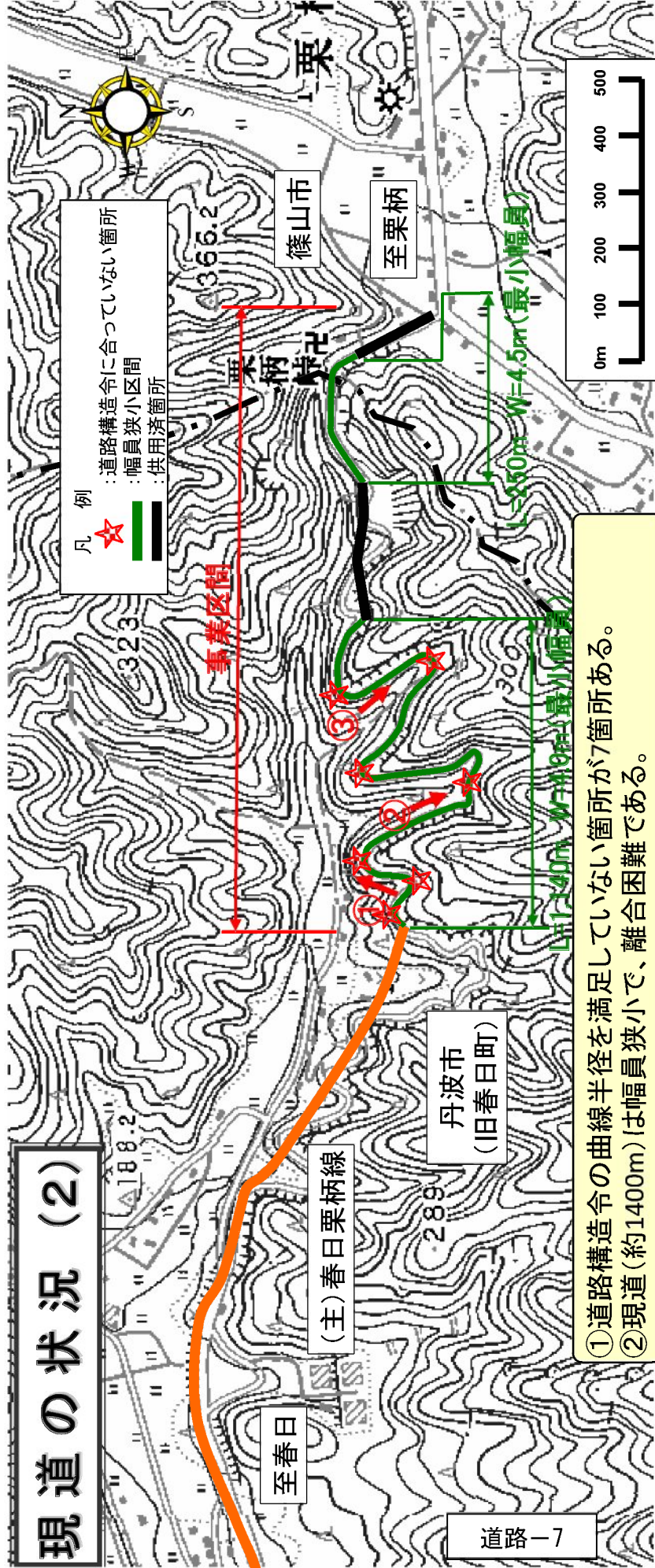


乗用車の離合が非常に困難！

- ① 線形不良、幅員狭小により、乗用車同士の離合が非常に困難。
- ② 高校生(県立篠山産業高校)が通学路として利用しているが、安全な空間が確保されていない。



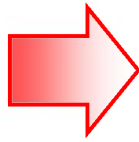
# 現道の状況 (2)





# 道路防災上の課題

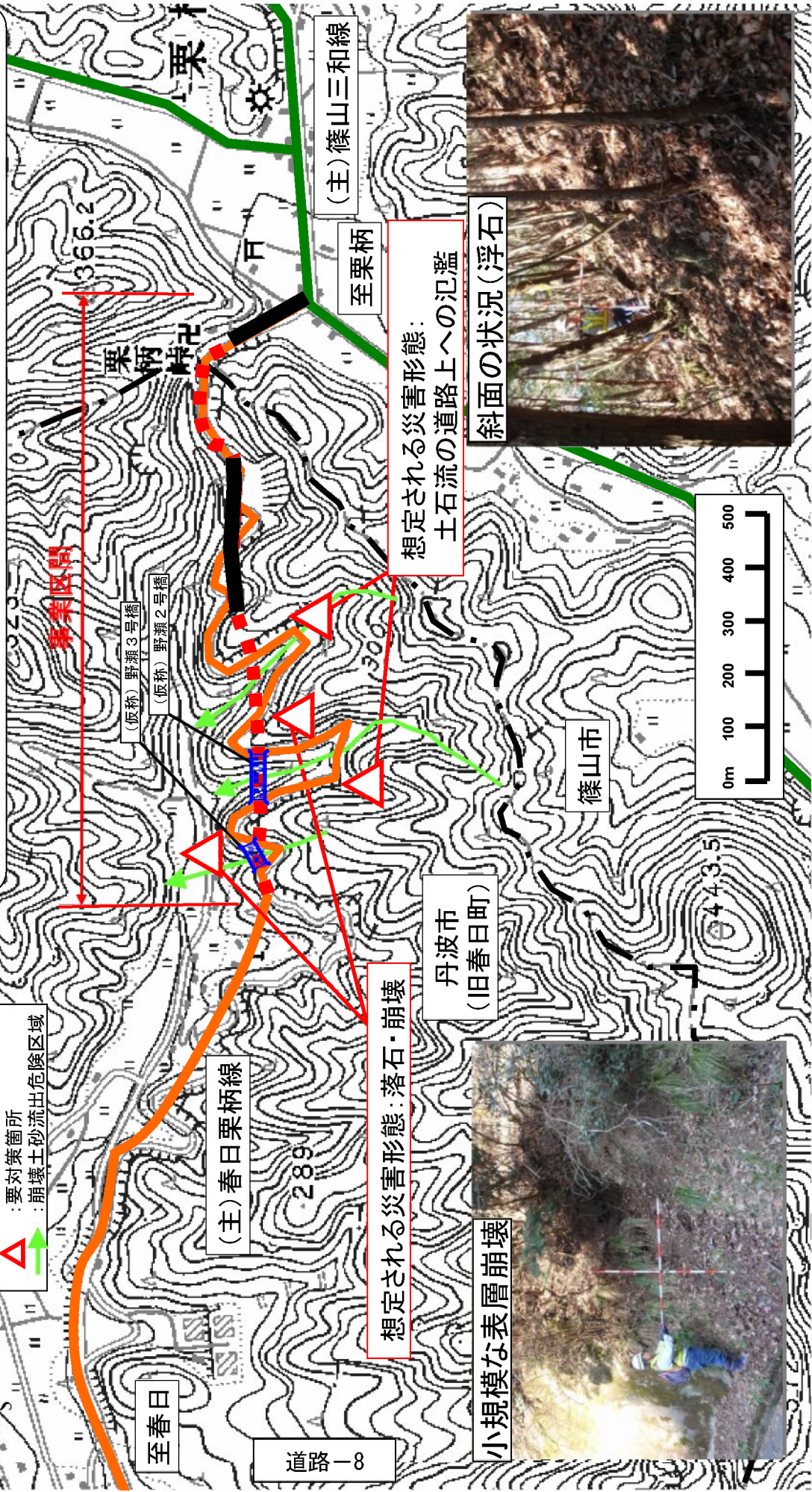
- 凡例
- 県道
  - 事業中箇所
  - 供用済箇所
  - 要対策箇所
  - 崩壊土砂流出危険区域



当該区間には、道路防災総点検の『要対策箇所』が4箇所ある。

橋梁等の整備により要対策箇所を回避

本事業のバイパス整備により、災害に強い道路を構築



想定される災害形態：落石・崩壊

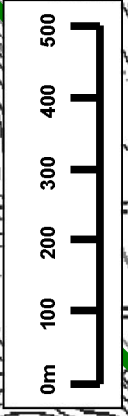


小規模な表層崩壊

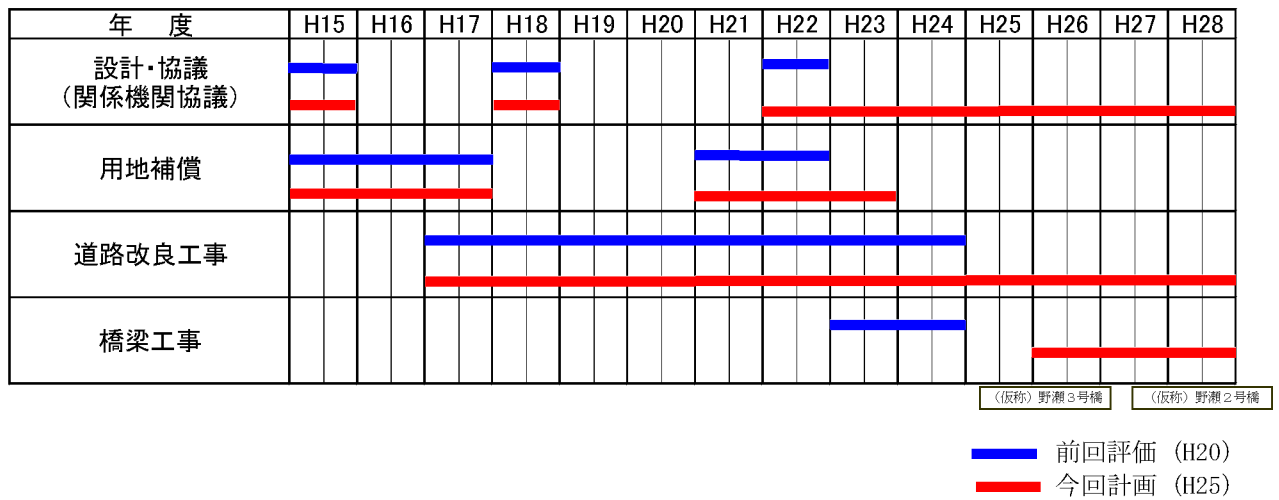
想定される災害形態：土石流の道路上への氾濫



斜面の状況(浮石)



# 1 スケジュール



## 2 事業効果について

### (1) 費用対効果

#### ①便益 (B) の項目

	B(便益)	算出方法
道路事業	①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	整備無しの走行時間費用－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 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	整備無しの走行経費－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 交通事故が減少することによる便益	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: $\Sigma[\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位}]$

#### ②費用便益比 (B/C) 算出根拠

事業	事業名	B(便益)		C(費用) (百万円)			B/C	
		便益額(百万円)	代表的な効果	総費用	事業費	維持管理費		
道路	全体事業費	①走行時間短縮便益	2,571	時間短縮: 約6分→約2分	2,325	2,277	48	1.3
		②走行経費減少便益	388	計画交通量: 4,200 台/日				
		③交通事故減少便益	67					
		計	3,026					
	残事業費	①走行時間短縮便益	1,982	時間短縮: 約4分→約1分	561	528	33	4.2
		②走行経費減少便益	293	計画交通量: 4,200 台/日				
		③交通事故減少便益	53					
		計	2,328					

### (2) 費用対効果に含まれない効果

①道路整備による災害拠点病院（県立柏原病院）へのアクセス性の強化。

②丹波市と篠山市の移動時間短縮による地域間交流の促進。

など

## 道路・街路事業の効果

対象事業：道路事業（主）春日栗柄線

### （１）費用対効果

効果項目（費用対効果の便益内容）	
走行時間短縮	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

○印は当該事業効果の主な項目

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の整備）	○ 災害拠点病院（県立柏原病院）へのアクセス道路整備
		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）	○ （国）176号の代替機能の確保
		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）	○ 道路防災総点検の要対策箇所を迂回した計画
	平時	救急医療体制の支援	○ 県立柏原病院（3次医療機関）への搬送時間の短縮
		交通安全対策	○ 道路整備による自転車の安全性確保
②地域の活性化		地域間交流の促進	○ 丹波市と篠山市の移動時間短縮による交流の促進
		中心市街地の活性化	-
		地域産業の活性化	○ 篠山市の卸小売業者への大豆、小豆等の搬送時間の短縮
		観光支援	○ 篠山市北部から北近畿自動車道春日ICへのアクセス道路整備
		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	-
④地域の環境改善		沿道環境の改善 景観形成	○ 自然景観に配慮したガードパイプを使用

### （３）地域からの要望状況等

要望状況等	①地元住民で構成する「春日栗柄線栗柄峠改修促進委員会」が設立され、毎年、県庁及び土木務所に早期完成の要望がある。 ②土木事務所発行の広報誌で進捗状況等をPRするなど、積極的に紹介し、利用促進と事業の理解を図っている。 ③地元対象の現場見学会の実施や開通式典時の準備協力等、地元と十分に連携を図り、事業を進めている。
-------	---

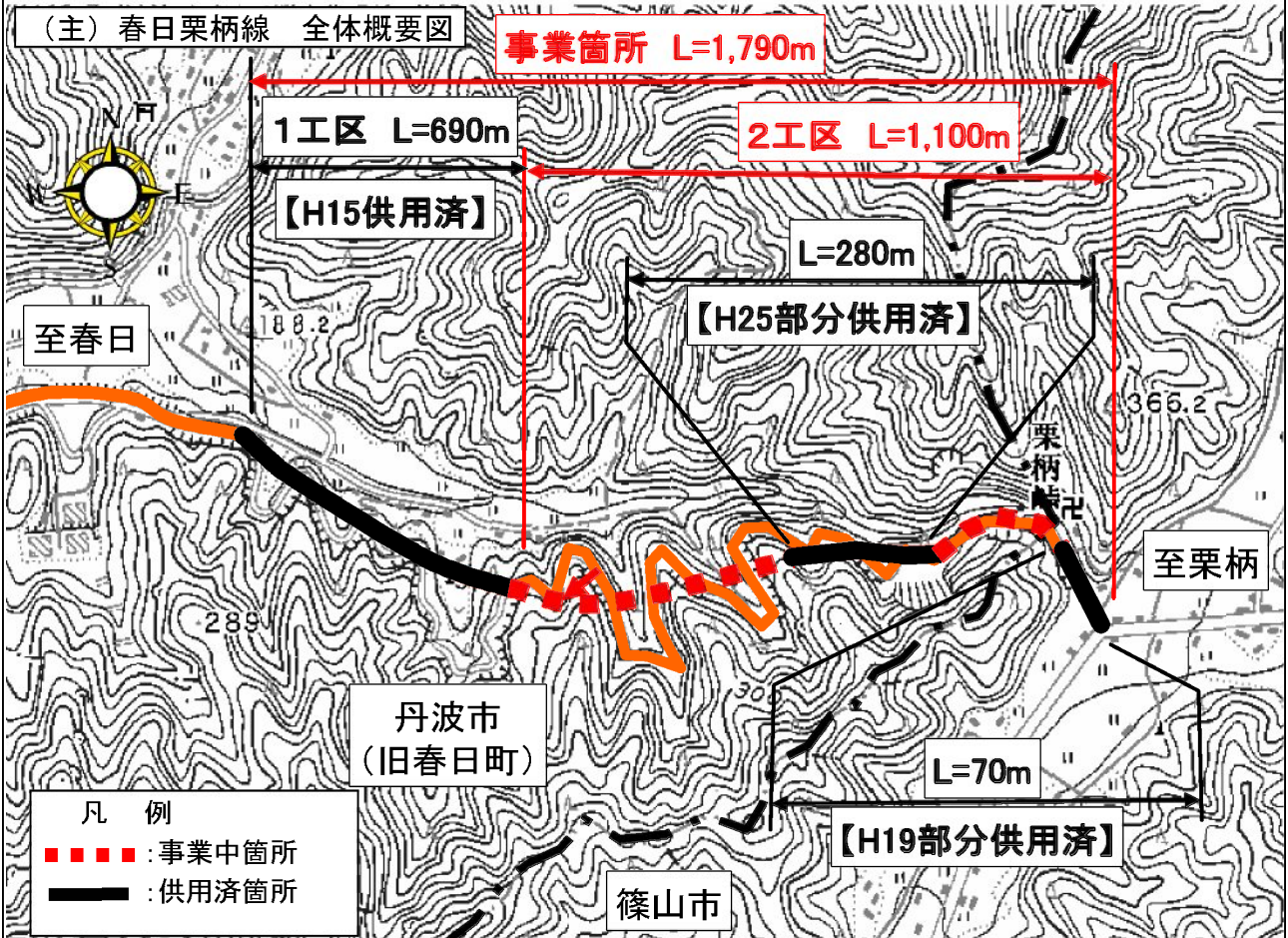
【事業の変更経緯等を示す資料】

[現在] 現在の整備内容での比較【全体】

	現計画	前回評価時点
着手年度	平成 11 年度	平成 11 年度
完成予定年度	平成 28 年度	平成 24 年度
総事業費	33 億円	29 億円
事業延長	1,790m	1,790m
事業区間	丹波市春日町野瀬～篠山市栗柄	

[今後] 工区分割後の整備内容の比較【2工区】

	現計画	前回評価時点
着手年度	平成 15 年度	平成 15 年度
完成予定年度	平成 28 年度	平成 24 年度
総事業費	22 億円	18 億円
事業延長	1,100m	1,100m
事業区間	丹波市春日町野瀬～篠山市栗柄	



事業交遷

平成 11 年度 : 1 工区事業着手  
 平成 15 年度 : 1 工区事業完成  
 " 2 工区事業着手  
 平成 20 年度 : 事業評価 (継続①)