

継続事業評価調書

【道路事業】

主要地方道 篠山山南線

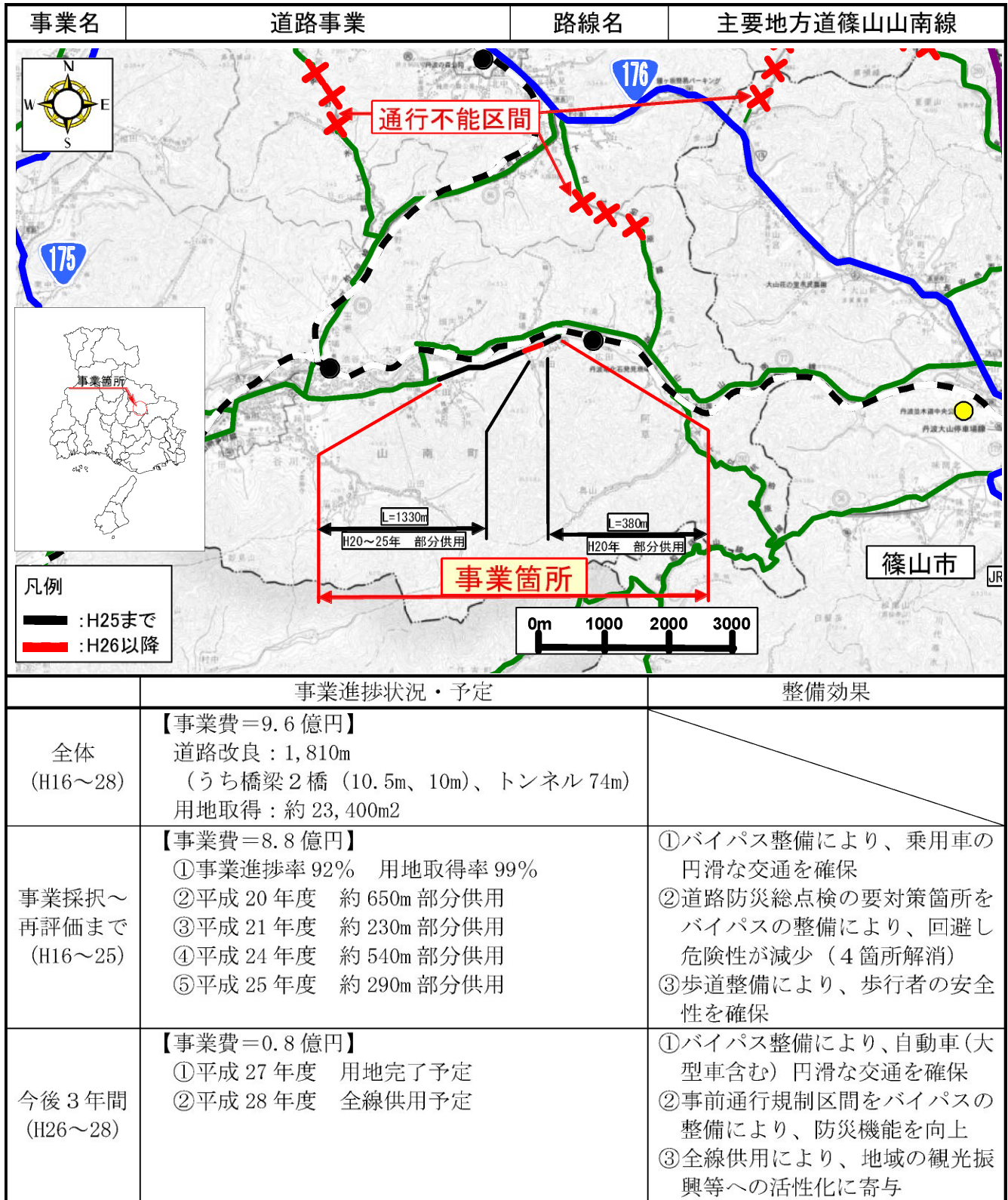
県土整備部

土木局 道路街路課

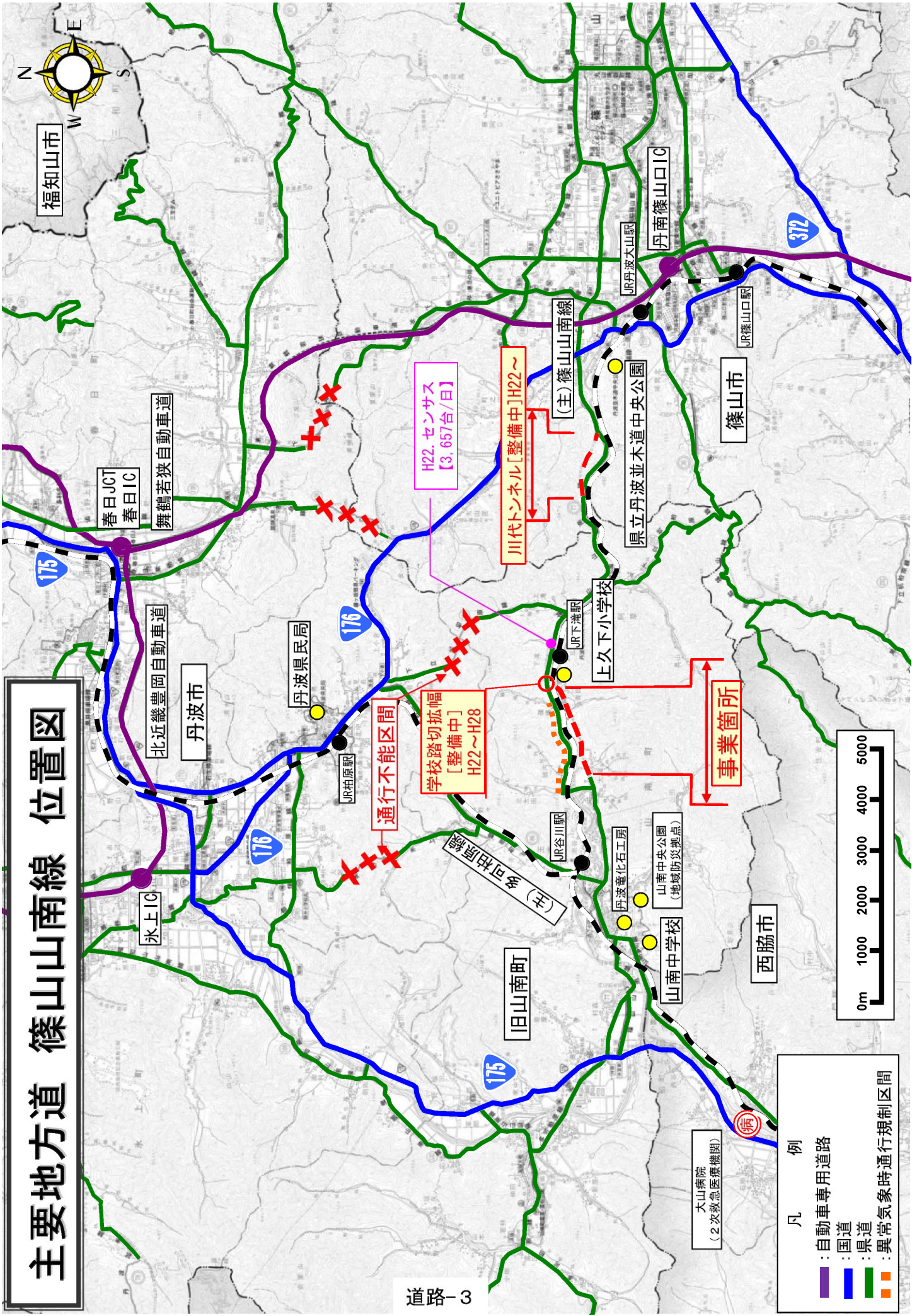
投資事業評価調書（継続：再評価）

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	平成 15 年度		現計画	新規評価時
事業名	主要地方道 さきやまさんなん 篠山山南線	事業採択年度	平成 16 年度	総事業費	9.6 億円	9.6 億円
		着工年度	平成 16 年度	内用地補償費	1.2 億円	2.5 億円
				完成予定年度	平成 28 年度	平成 20 年度
事業区間	たんばしきさんなんちようあおだ おおだ 丹波市山南町青田～太田			進 捗 率	約 92%	-
				(内用補進捗率)	(99%)	-
				残事業費	0.8 億円	-
事業の目的				事業内容 【 】: 新規事業評価時点		
<ul style="list-style-type: none"> 本路線は、国道175号と国道176号を結ぶ丹波地域の東西幹線道路である。 また、緊急輸送道路と避難場所を結ぶ地域の防災道路である。 ○法面危険箇所、事前通行規制区間の解消 道路防災総点検の要対策箇所や事前通行規制区間を迂回するバイパス整備により、災害に強く信頼性の高い道路を構築する。 ○すれ違い困難区間の解消 現道は、幅員狭小ですれ違いが困難であるため、自動車の円滑な交通を確保する。 ○歩行者の安全確保 小学生の通学路で、歩道が未整備で交通事故の危険性があるため、歩道を整備し安全を確保する。 				延長 : 道路改築 1,810m (内 1,710m 供用済) 構造規格 : 第3種第3級 幅員 計画 : 2車線 片側歩道 2.5m 車道 6.0m (全幅 9.75m) 【全幅 10.0m】 現況 : 1車線 歩道無し車道 4.0~5.0m (5.0~6.0) m 計画交通量 : 3,600 台/日 (H42年予測) 【3,800 台/日 (H42年予測)】 現況交通量 (H22セナス) 自動車 : 3,657 台/日 歩行者 : 13 人/12h 自転車 : 17 台/12h [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	①本路線は、事業着手後、「たんば三街道」のうち、「川代恐竜街道」として日本風景街道に登録され、京阪神地域や播磨地域から、丹波竜化石工房 (H22年開園)、県立丹波並木道中央公園 (H19年開園) への観光客が増加しており、当該区間の必要性は増している。 ②そのため、本路線周辺において、川代トンネルや学校踏切拡幅の整備を行い、ネットワークの強化を図っている。 【前回評価時点からの事業計画の変更概要】 ①溶出試験の結果、重金属成分 (ヒ素、鉛) が検出されたため、残土仮置場の追加ならびに残土処分費の変更等により、工事費を増額する。 ②買収対象用地の用地単価の地価下落等により、用地補償費を減額する。 ③価格問題等により用地交渉が遅延したことから、事業期間を8年延伸し、完了予定年度を平成28年度とする。					
進捗状況	①事業費は約92%、用地取得は99%である。 ②残用地については、平成27年度までに取得する予定である。 ③平成25年度までに1,710mを部分供用しており、残る100mについては、用地取得完了後、道路改良工事を進め、平成28年度の供用を目指す。					
評価視点	評価結果の説明					
審査会意見及び 対応方針 (H15年度新規評価)	【審査会意見】 着手妥当			【対応方針】 -		
(1) 必要性	①現道の落石・崩壊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：要対策箇所有、事前通行規制区間：有) ②当該区間の現道は、車道幅員が約4mと狭小で、自動車の離合が困難な状態である。 ③上入下小学校の通学路であるが、現道には歩道が無く、交通事故の危険性が高いことから、歩行者の安全を確保する。					
(2) 有効性 ・効率性 (事業執行環境)	①費用便益比B/C=1.7 (全体) (前回評価時点B/C=1.7)、B/C=2.2 (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用地取得率は99%完了しており、平成27年度に用地取得完了の見込みである。					
(3) 環境適合性	①歩道部を透水性舗装にすることで、雨水の還元を図る。					
(4) 優先性	①安全で円滑な通行を確保するため、早期に事業を完了させる必要がある。 ②篠山山南線整備促進期成同盟会も早期完成を望む強い要望がある。					
再評価 の結果	継続	左の理由	①事業の必要性は事業採択当時と変わっておらず、概ね用地取得が完了していること、また、当該区間の早期供用を望む地域 (青田、太田地区) からの要望は依然として強いことなどから、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1回〕）

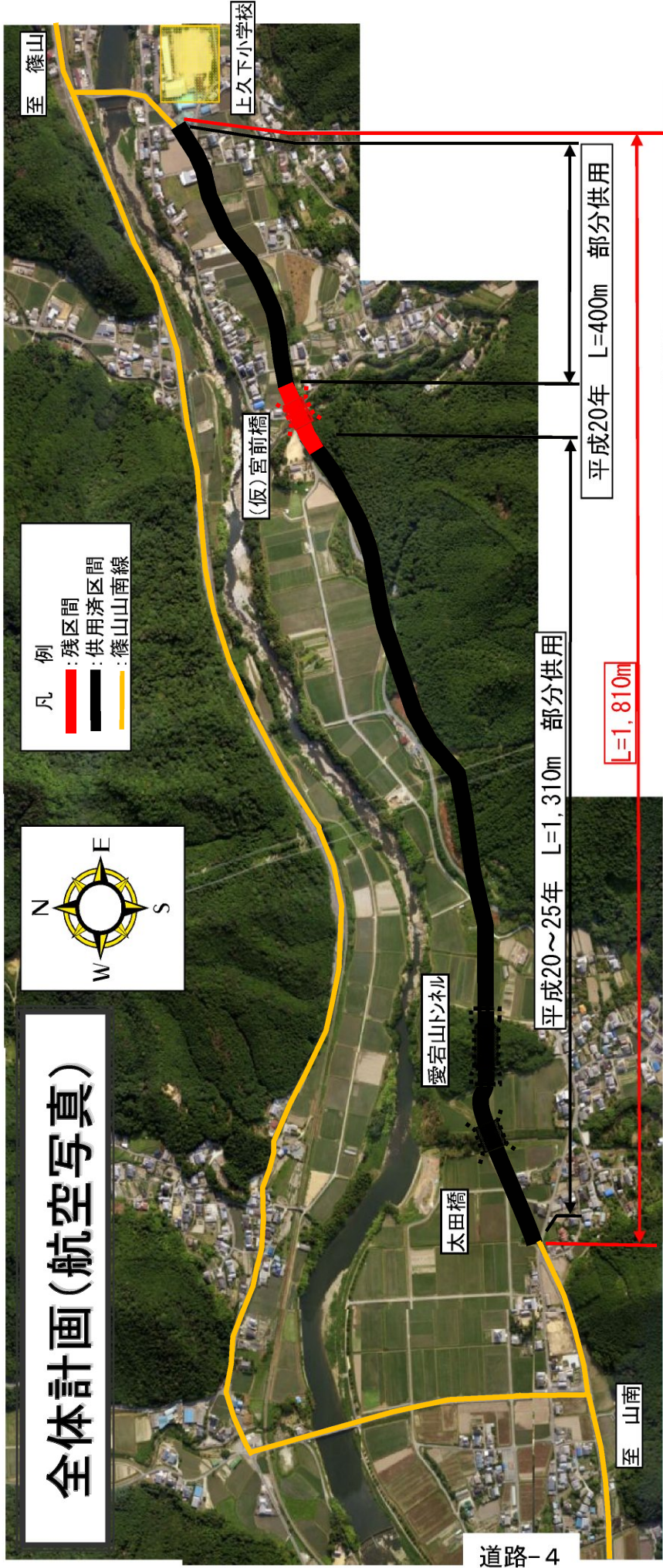


主要地方道 篠山山南線 位置図

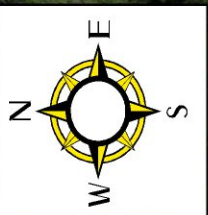


- 凡 例
- ：自動車専用道路
 - ：国道
 - ：県道
 - ：異常気象時通行規制区間

全体計画(航空写真)



- 凡 例
- 残区間
 - 供用済区間
 - 篠山山南線



平成20~25年 L=1,310m 部分供用

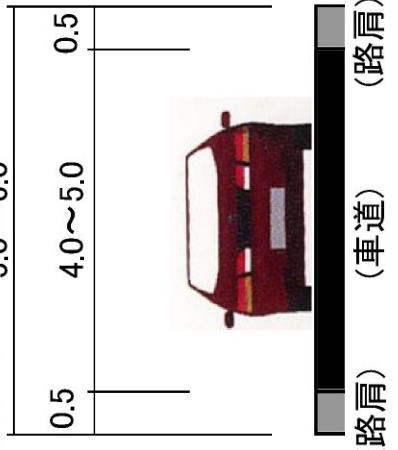
平成20年 L=400m 部分供用

L=1,810m

標準横断面

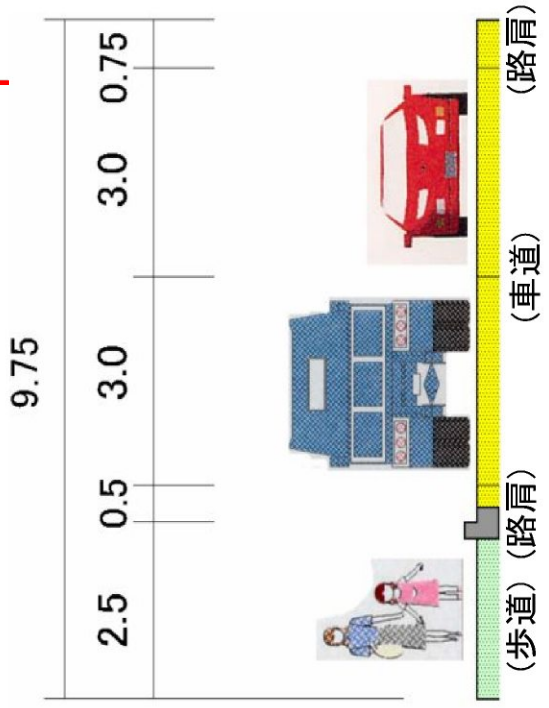
現況

(現道)



計画

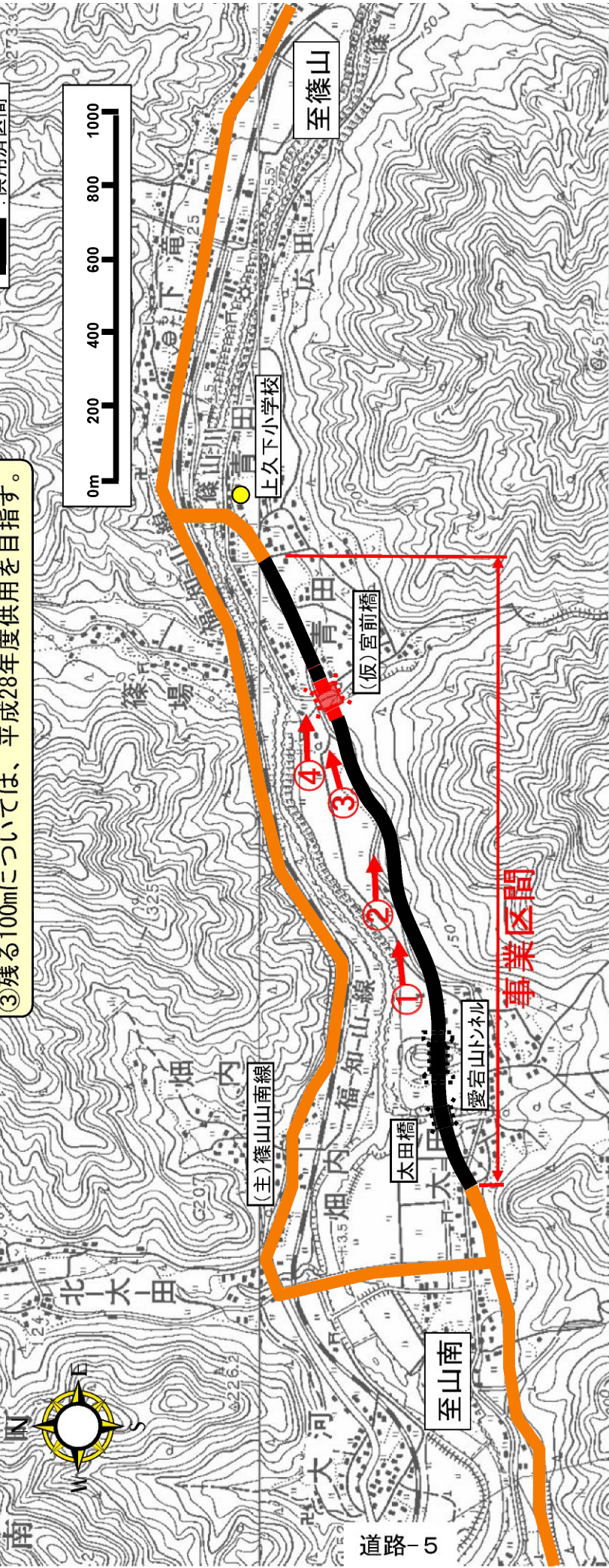
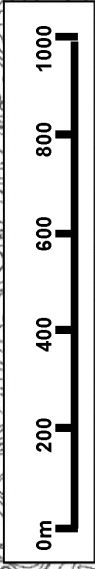
(BP)



進捗状況

- ①用地取得は99%完了。
- ②平成25年度までに1,710mを部分供用。
- ③残る100mについては、平成28年度供用を目指す。

- 凡例
- 残区間
 - 供用済区間



■ 供用済区間

■ 残区間 ※市道を通行(約4m)。離合困難。



至山南

至篠山

至篠山

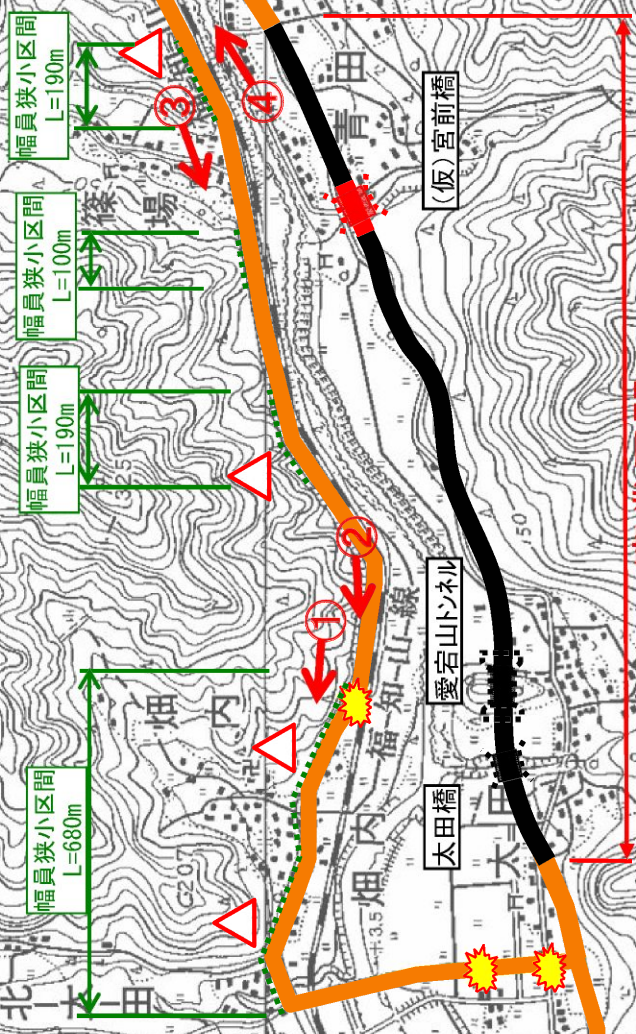
至篠山

現道の状況

- ① 現道が幅員狭小（約1,200m）で、自動車の離合が困難。
- ② 通学路であるが歩道が未整備のため、交通事故の危険性が高い。
- ③ 道路防災総点検の「要対策箇所」が4箇所ある。

凡例

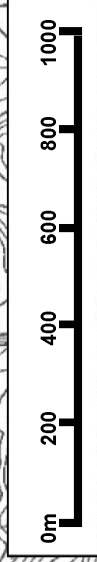
- : 残区間
- : 供用済区間
- ☀ : 交通事故発生箇所
- △ : 防災要対策箇所



3年間（H23～25年度）の人身事故発生件数

年度	事故発生件数
23	0
24	1
25	2
計	3

（丹波警察署調べ）



1 スケジュール

年 度	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
設計・協議 (関係機関協議)	■												
用地補償	■	■							■	■	■	■	
道路改良工事	■	■	■	■	■	■		■	■	■			■
橋梁工事				■	■								■
トンネル工事				■	■	■							
供用開始年次					部分 供用	部分 供用			部分 供用	部分 供用			

■ 新規評価時
■ 今回計画

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 of 走行時間費用 - 整備有りの走行時間費用 走行時間費用: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365$ 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等が向上することによる便益	整備無し of 走行経費 - 整備有りの走行経費 走行経費: $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365$ 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 of 事故損失額 - 整備有りの事故損失額 事故損失額: $\Sigma[\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位}]$

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	主要地方道 篠山山南線	全体事業費	①走行時間短縮便益	1,513	時間短縮: 約5分が1分短縮	1,128	1,048	80	1.7	
			②走行経費減少便益	269						計画交通量: 3,600台/日
			③交通事故減少便益	93						
			計	1,875						
		残事業費	①走行時間短縮便益	138	時間短縮: 約4分が10秒短縮	75	71	4	2.2	
			②走行経費減少便益	22						計画交通量: 3,600台/日
			③交通事故減少便益	4						
			計	164						

(2) 費用対効果に含まれない効果

- ①道路整備による避難場所(上久下小学校)へのアクセス性の強化。
- ②歩道整備による歩行者の安全確保。

など

道路・街路事業の効果

対象事業：道路事業（主）篠山山南線

（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）	○ 防災拠点（山南中央公園）へのアクセス道路の整備
		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）	○ 道路防災総点検の要対策箇所を迂回した道路の整備
		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）	○ 避難場所（上久下小学校）へのアクセス道路の整備
	平時	救急医療体制の支援	○ 大山病院（2次医療機関）へ移動時間の短縮
		交通安全対策	○ 歩道整備による歩行者の安全性確保
	②地域の活性化	地域間交流の促進	-
中心市街地の活性化		-	
地域産業の活性化		○ 工業製品（木材パルプ等）の搬送の移動時間の短縮	
観光支援		○ “丹波竜化石工房”へのアクセス道路の整備	
地域プロジェクト等支援		○ 川代恐竜街道の風景づくりの支援	
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	○ 歩道部を透水性舗装とし、雨水を地下に還元	

（３）地域からの要望状況等

要望状況等	①丹波市・篠山市で構成する「篠山山南線整備促進期成同盟会」が設立され、毎年、土木事務所に早期完成の要望がある。 ②地元を対象に愛宕山トンネル建設の現場見学会を実施して、地元と十分に連携を図り、事業を進めている。 ③上久下恐竜の里づくり協議会発行の瓦版（かみくげ 恐竜の里新聞）で事業状況を紹介し、地域住民の理解を図っている。
-------	--