

新規事業評価調書
【道路事業】

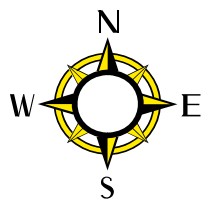
(主) 但東夜久野線

土木局 道路街路課

投資事業評価調書（新規）

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 大住 道生 (県道係長 上田 英則)	内線	4362 (4376)
事業種目	道 路	事 業 名	事 業 区 間	総事業費	約 5.0億円
		道路改築事業 <small>たんとくやくの</small> 主要地方道但東夜久野線	<small>あまだに</small> 豊岡市但東町天谷		
所 在 地				着手予定年度	完成予定年度
<small>あまだに</small> 豊岡市但東町天谷				H25	H28
事 業 目 的			事 業 内 容		
<ul style="list-style-type: none"> ・但東夜久野線は、豊岡市但東町を起点に福知山市夜久野町に至る県道であり、地域の生活道路や、豊岡市東部（旧但東町）から北近畿豊岡自動車道山東ICへのアクセス道路として利用されている。 ・また、平成16年の台風23号災害の際には、通行不能となった国道426号の代替路線としての機能を果たした。 ・このうち、豊岡市但東町天谷地区は、峠部で幅員が狭小な上、線形が非常に悪く勾配もきついことや、これまで融雪に伴う法面崩壊が発生していることなどから、自動車の通行に危険な状態となっている。 ・このため、当該区間を整備し、災害に強く安全で円滑な自動車交通を確保する。 			道路改築事業 L=700m 【構造規格】 ：3種4級(山地部) 【計画幅員】 ：W=5.5(7.0)m 【計画交通量】 ： 自動車交通量 1,300台/日 【現況交通量】 ：(H22センサ) 自動車交通量 1,393台/日 【負担割合】 ：県10/10		
評価視点					
(1)必要性 [周辺状況] [交通状況]	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の現道は、峠部で幅員が5.0m程度と狭小な上、曲線半径10m程度の急なカーブが連続し、最急勾配も10%程度で急なことから、大型車と普通車の離合が困難な状態となっている。 ・また、冬季には、除雪により路肩に堆雪させた結果、有効幅員が3.0m程度となることから、乗用車同士の離合も困難となり、自動車の通行が非常に危険な状況である。 ・平成16年の台風23号では、出石川の異常出水により路面が流失し、通行不能となった国道426号の代替路線として機能した。 ・道路防災総点検の要対策箇所（落石・崩壊）がある他、平成23年2月には、融雪に伴う法面崩壊が発生した。 ・過去3年間の全事故件数は9件である。 				
(2)有効性・効率性 [効果]	<ul style="list-style-type: none"> ・費用便益比 B/C=1.2 ・幅員及び線形の改良により、走行時間の短縮や安全性の向上が図られる。 ・道路防災総点検の要対策箇所を迂回したバイパス計画とし、道路の安全・安心を確保する。 ・当該区間では切土・盛土のバランスが取られており、経済的な計画となっている。 				
[事業執行環境]	<ul style="list-style-type: none"> ・豊岡市及び地元住民より、当該事業の実施について強い要望がある。 ・事業完了後に旧道となる現道部分の管理引継について、豊岡市との協議が整っている。 				
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> ・法面については、在来種等による植生の復元を図り、周辺環境の保全に配慮する。 				
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の整備により、道路線形の改良や法面の防災対策を図ることにより、安全で円滑な自動車交通を確保し、あわせて豊岡市東部の道路ネットワークの強化を図る。 				

位置図



凡例

- : 北近畿豊岡自動車道
- : 国道
- : 但東夜久野線
- : 事業箇所
- : 朝来市道

拡大図



平面図



(主)但東夜久野線
豊岡市但東町天谷
H25~H28、L=700m

X 事故発生箇所

事故発生件数 (件)

平成22年	2
平成23年	2
平成24年	5
計	9

道街-3

至 豊岡市但東町

要対策のり面
(落石・崩壊)

2車線改良済み

至 福知山市夜久野町

H23年2月法肩崩壊箇所



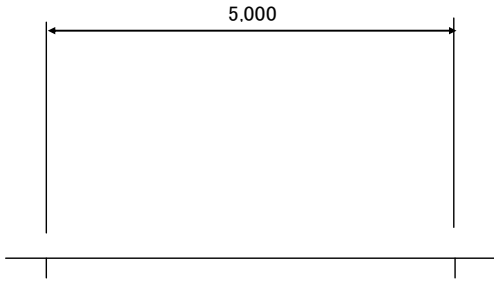
但東夜久野線

凡例

	: 但東夜久野線
	: 事業区間

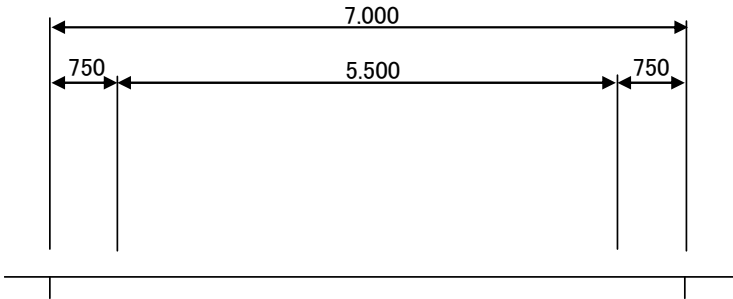
標準断面図

整備前

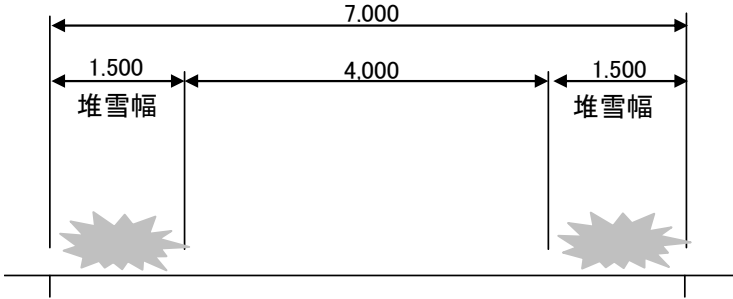


整備後

平常時



積雪時



現道の状況

現道状況①（離合困難）



現道状況②（冬季の状況）



事業スケジュール

工種	年 度												
	H25			H26			H27			H28			
調査設計													
工 事													

事業効果について

(1) 費用対効果

① 便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道 路	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)			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	道路改築事業	① 走行時間短縮便益	537	470	432	38	1.2
	主要地方道 但東夜久野線	② 走行経費減少便益	25				
		③ 交通事故減少便益	0				
		計	562				

(2) 費用対効果に含まれない効果

- ① H16 台風 23 号で被害を受けた国道 426 号の代替機能の確保
- ② 道路防災総点検の要対策箇所(落石・崩壊)を迂回した計画
- ③ 豊岡市東部から北近畿豊岡自動車道山東 IC へのアクセス道路整備