

# 継続事業評価調書

## 【道路事業】

一般国道372号 丹南バイパス

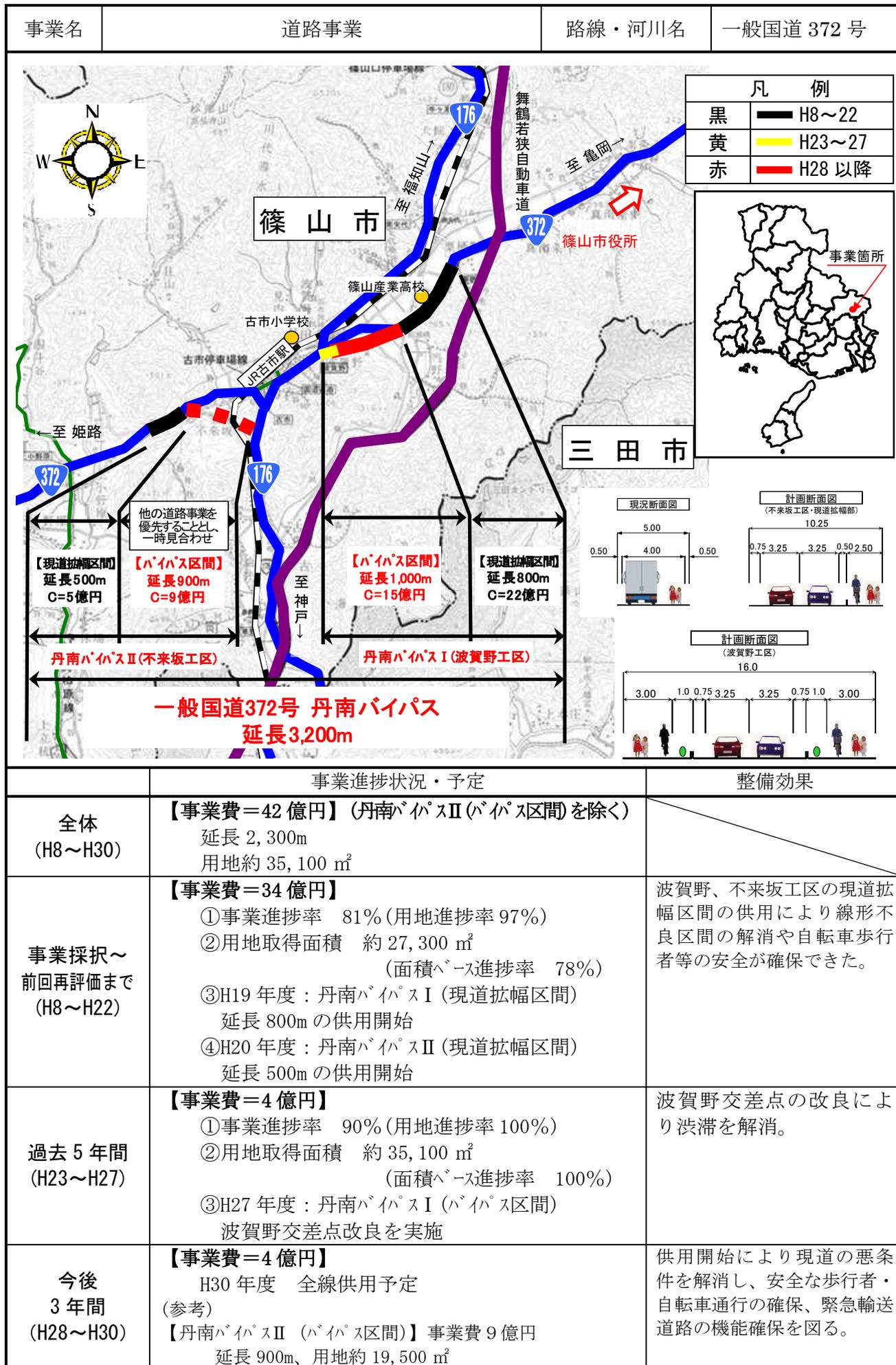
県土整備部

土木局 道路街路課

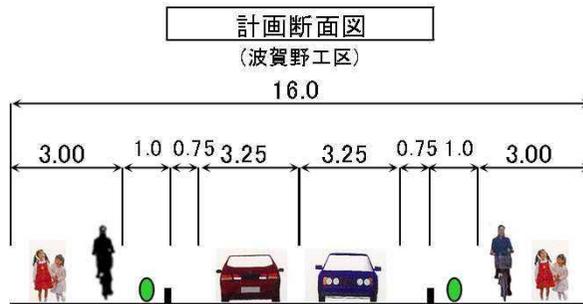
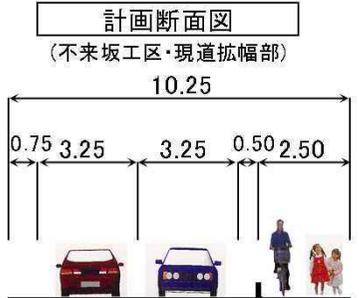
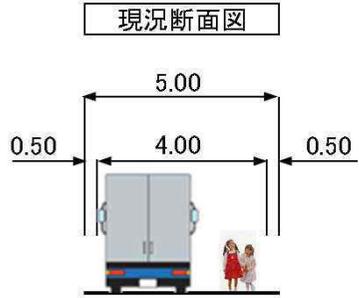
投資事業評価調書（継続：再評価〔第3回〕）

|   |   |                     |  |                  |                   |
|---|---|---------------------|--|------------------|-------------------|
| 部課室名  | 県土整備部土木局<br>道路街路課   | 記入責任者職氏名<br>(担当者氏名) | 道路街路課長 杉浦 正彦<br>(国道班長 志茂 大輔)   | 内線               | 4362<br>(4378)    |
| 事業種目  | 道路  | 新規評価年度              | —  | 今回評価             | 前回評価              |
| 事業名   | 道路事業<br>一般国道 372 号<br>丹南バパス   | 事業採択年度              | 平成 8 年度  | 総事業費             | 51 億円<br>〔42 億円〕※ |
|   |   | 着工年度                | 平成 8 年度  | 内地補償費            | 14 億円<br>〔13 億円〕※ |
|   |   | 再評価年度               | 平成 17 年度<br>平成 22 年度   | 完成予定年度           | 平成 30 年度          |
| 事業区間  | 篠山市栗栖野～不來坂  | 進捗率<br>(内地補進捗率)     |  | 90%※<br>(100%)※  | 69%<br>(84%)      |
|   |   | 残事業費                |  | 13 億円<br>〔4 億円〕※ | 16 億円             |
| ※は、一時見合わせ区間を含んでいない  |   |                     |  |                  |                   |
| 事業の目的   |   |                     | 事業内容 ( ) : 前回評価時点  |                  |                   |
| 国道 372 号は、播磨地域と丹波地域を結び、大規模災害時に臨海部道路の代替機能も担う幹線道路である。<br>○緊急輸送道路の機能確保<br>交通量が多いにも関わらず 1 車線しかないため、バパス及び現道拡幅により、交通を円滑化するとともに、緊急輸送道路の機能を確保する。<br>○安全な歩行者・自転車通行の確保<br>自転車歩行者道の整備により、通学児童等の安全な通行を確保する。 |   |                     | 【全体延長】道路改築 3,200m<br>【構造規格】第 3 種第 2 級<br>【現況幅員】1 車線 車道 4.0m〔全幅 5.0m〕<br>【計画交通量】7,400 台/日〔H2 年予測〕<br>【現況交通量】6,143 台/日〔H2 セキ〕(7,640 台/日〔H17 セキ〕)<br>【負担割合】国 55%、県 45%<br>丹南バパスⅠ〔波賀野工区〕<br>【延長】1,800m〔バパス区間 1,000m+現道拡幅区間 800m〕<br>【計画幅員】2 車線 両側自歩道 3.0m 車道 6.5m〔全幅 16.0m〕<br>丹南バパスⅡ〔不來坂工区〕<br>【延長】1,400m〔バパス区間 900m+現道拡幅区間 500m〕<br>【計画幅員】2 車線 片側自歩道 2.5m 車道 6.5m〔全幅 10.25m〕 |                  |                   |
| 事業を取り巻く<br>社会経済情勢<br>等の変化   | 【事業計画の変更】<br>① 丹南バパスⅠは、未改良区間が残り、死傷事故も毎年発生していることから、優先整備区間とする。<br>② 丹南バパスⅡは、見通しが悪い現道拡幅区間が改良済。バパス区間は既に 2 車線確保済であることから、他の道路事業を優先することとし、一時見合わせ区間とする。<br>【前回評価時点からの事業計画の変更概要(丹南バパスⅠ)】<br>① 縄文時代の集落遺跡における埋蔵文化財調査(約 5 年)や、用地交渉に日数を要したことから、完了予定年度を平成 30 年度に延伸する。 |                     |  |                  |                   |
| 進捗状況  | ① 丹南バパスⅠ 延長 1.8km<br>(ア)現道拡幅区間 0.8km：平成 19 供用済<br>(イ)バパス区間 1.0km：事業中(用地取得完了、波賀野交差点 H27 完了)<br>※ 波賀野交差点改良により、亀岡方面(東向き)及び福知山方面(北行き)の渋滞が緩和<br>② 丹南バパスⅡ 延長 1.4km<br>(ア)現道拡幅区間 0.5km：平成 20 供用済<br>(イ)バパス区間 0.9km：(一時見合わせ区間)                                  |                     |  |                  |                   |
| 評価視点  | 評価結果の説明   |                     |  |                  |                   |
| 審査会意見及び対応方針<br>(H22 再評価)  | 【審査会意見】 継続妥当 : 【対応方針】<br>① 事後評価の際には、路線全体(国道 372 号:丹南 BP、野村河高 BP、小原豊国 BP)や、さらに広域ネットワークとして機能しているか検証すること。 : ① 3 工区の完成後に事後評価を行い広域ネットワークとしての効果を検証する。   |                     |  |                  |                   |
| (1)必要性  | ① 現道は緊急輸送道路に位置づけられている。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。(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)<br>② 車道幅員約 5m の狭小区間を解消し、安全で円滑な交通を確保する。<br>③ 現道は、古市小学校の通学路に位置づけられ、中高生の自転車通学もあることから自転車歩行者道の整備を行い、通学児童等の安全・安心な空間を確保する。   |                     |  |                  |                   |
| (2)有効性・効率性<br>(執行環境状況)  | ① 費用便益比 B/C=1.2(全体※)(前回評価時 B/C=1.3)、B/C=13.2(残事業※)<br>② 丹南バパスⅠの集落内は人家が連担し、拡幅が困難であることからバパス整備を行う。<br>③ 地元の期待が高く、兵庫南東部国道連絡会より早期整備を求める要望書が提出されている。<br>④ 事業完了後の現道の管理引継について、篠山市と協議が整っている。   |                     |  |                  |                   |
| (3)環境適合性  | ① 歩道舗装には、雨水が地中に浸透する透水性舗装を採用し、地下水涵養を図る。<br>② 通過交通をバパスに転換することにより、現道の交通渋滞が緩和され、市街地の沿道環境が改善される。   |                     |  |                  |                   |
| (4)優先性  | ① 本道路は、緊急輸送道路としての機能確保が必要であり、事業継続は優先性が高い。<br>② 現拡幅区間が既に供用しており、バパス区間も用地取得が完了した。埋蔵文化財調査は平成 27 年度に完了することから、早期供用による事業効果の発現が求められている。  |                     |  |                  |                   |
| 再評価の結果  | 継続  | 理由                  | 事業中の丹南バパスⅠ(バパス区間)の必要性・有効性などは事業採択時と変わらない。用地取得が完了し、地元から早期整備を望む声も強く、執行環境も整っていることから、継続して事業を実施する必要がある。丹南バパスⅡ(バパス区間)の整備は一時見合わせ、他の道路事業の進捗を踏まえ着手時期を見極めた上で、改めて新規事業評価を受けることとする。  |                  |                   |

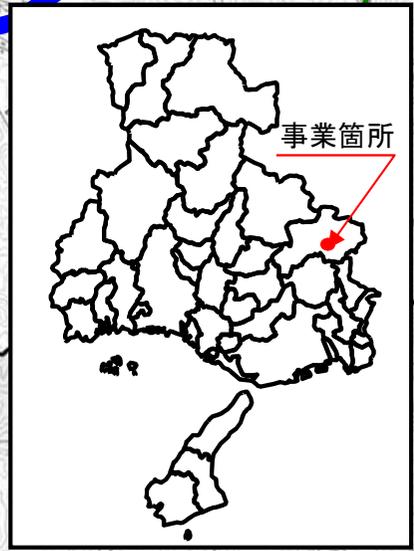
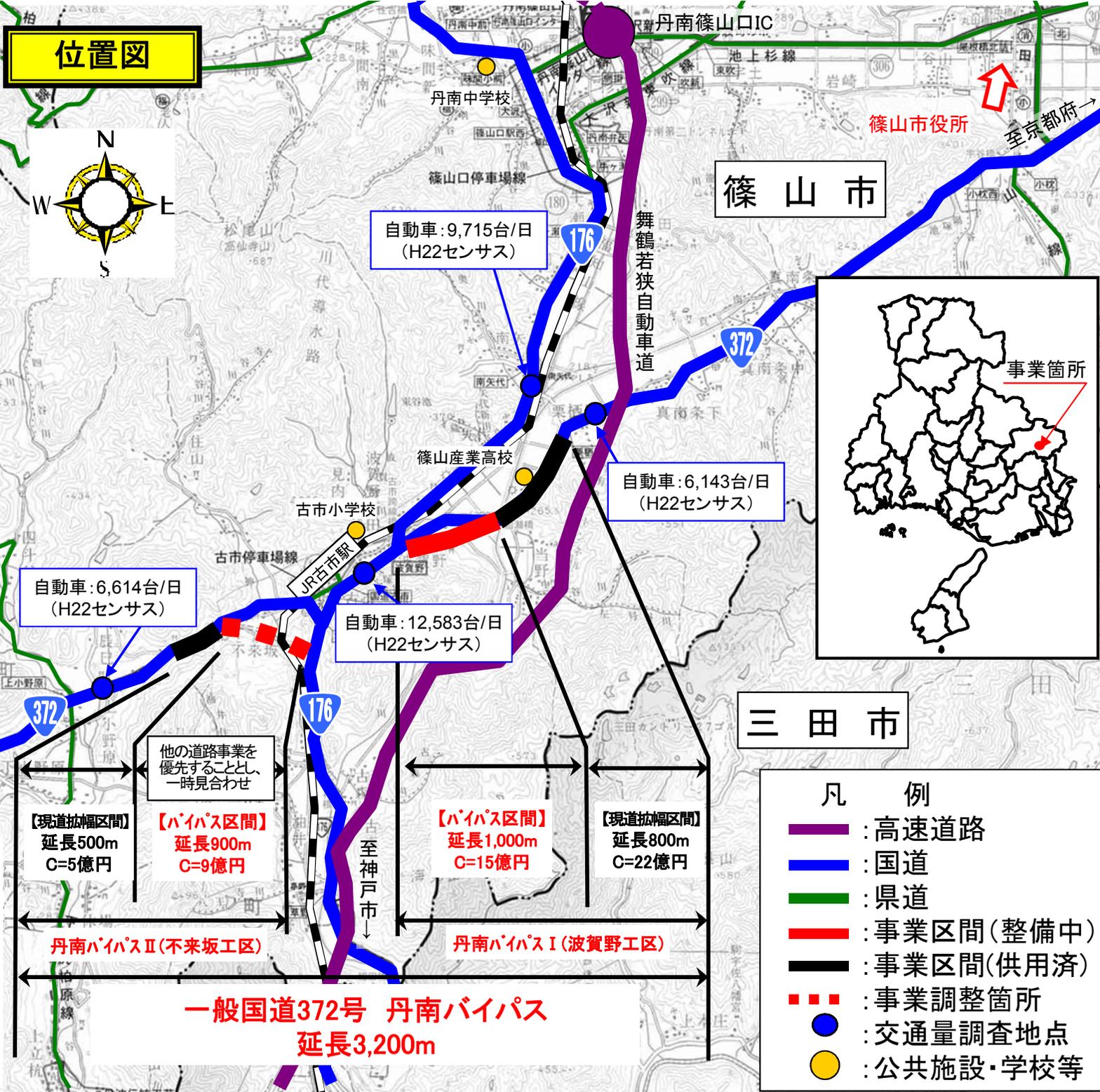
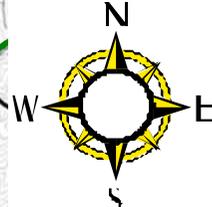
事業進捗状況概要図（継続：再評価）



# 横断図



# 位置図



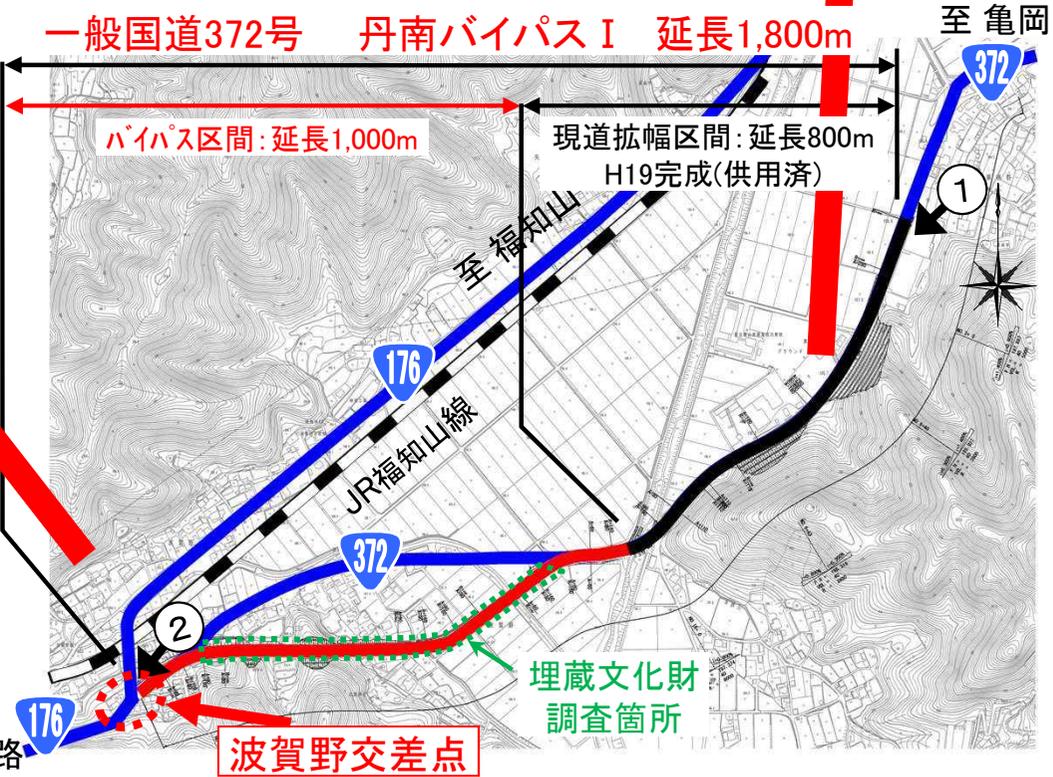
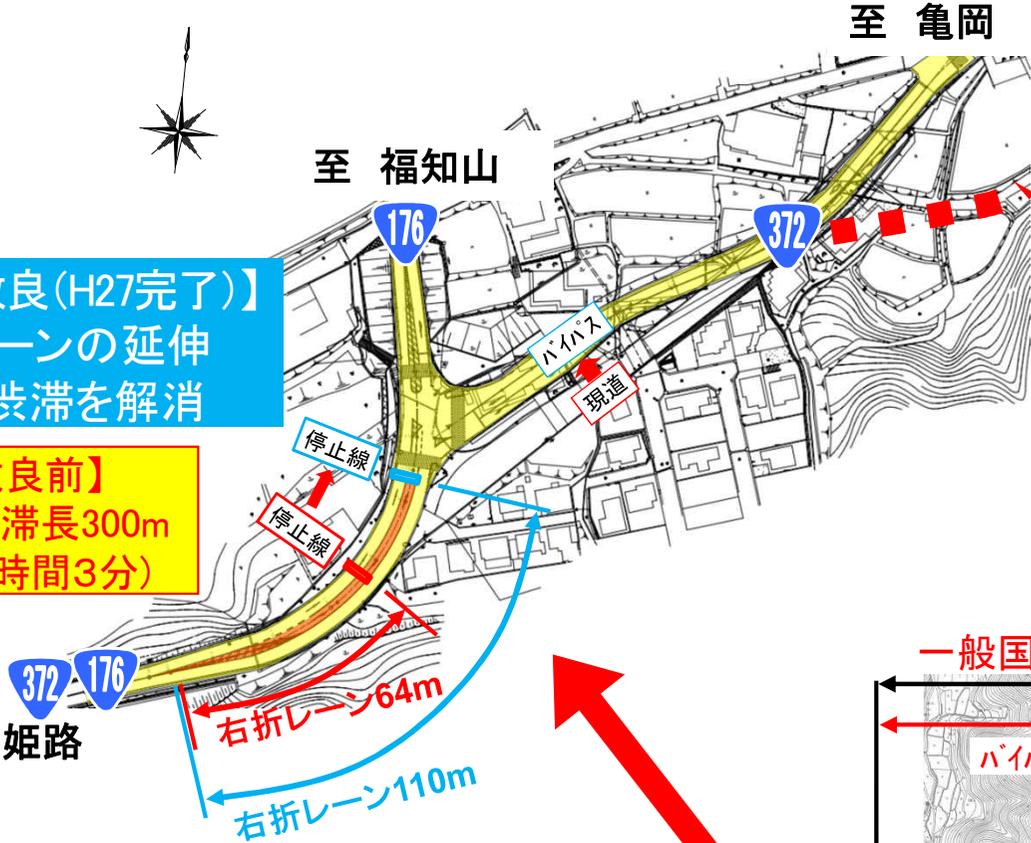
- 凡 例
- : 高速道路
  - : 国道
  - : 県道
  - : 事業区間(整備中)
  - : 事業区間(供用済)
  - : 事業調整箇所
  - : 交通量調査地点
  - : 公共施設・学校等

道路-3

# 進捗状況1(丹南バイパス I (波賀野工区))

【交差点改良(H27完了)】  
右折レーンの延伸  
により渋滞を解消

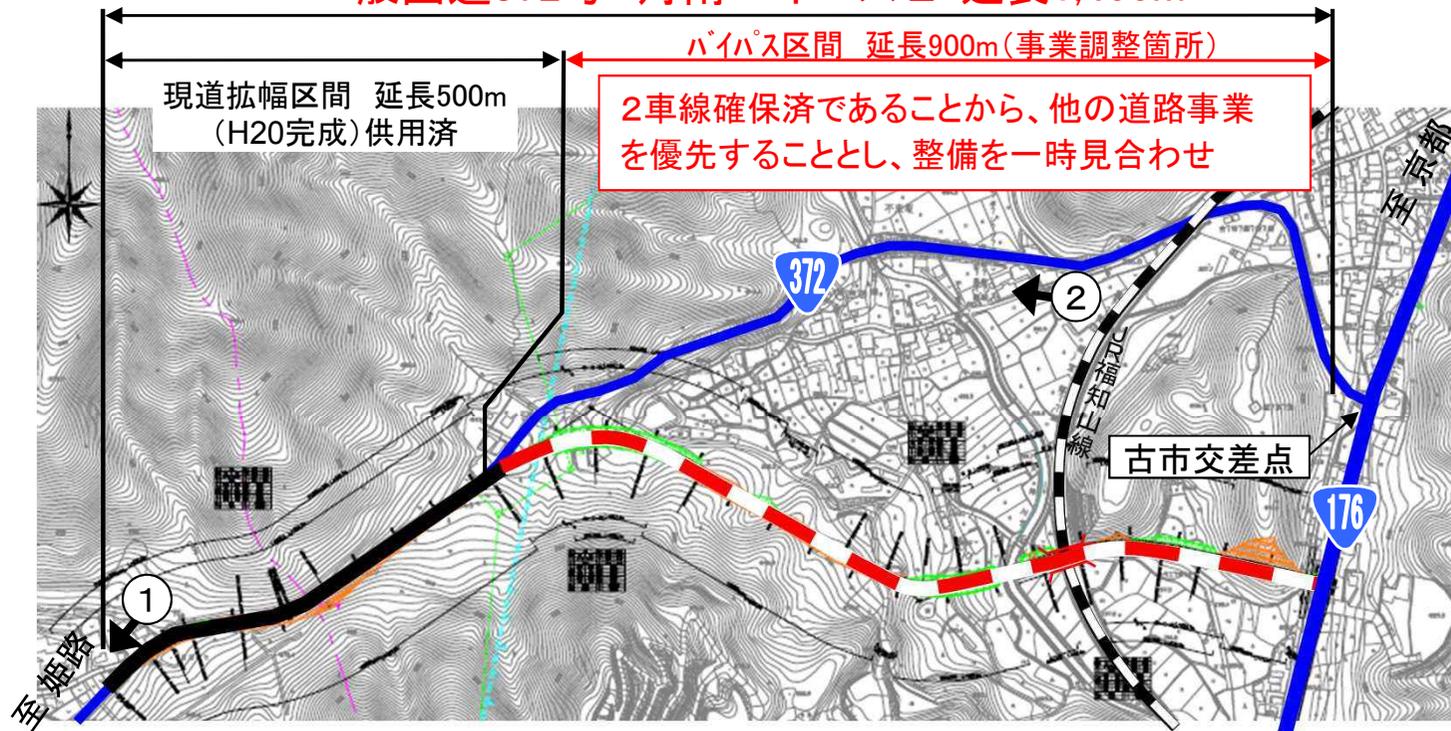
【改良前】  
最大渋滞長300m  
(通過時間3分)



# 進捗状況2(丹南バイパスⅡ(不来坂工区))

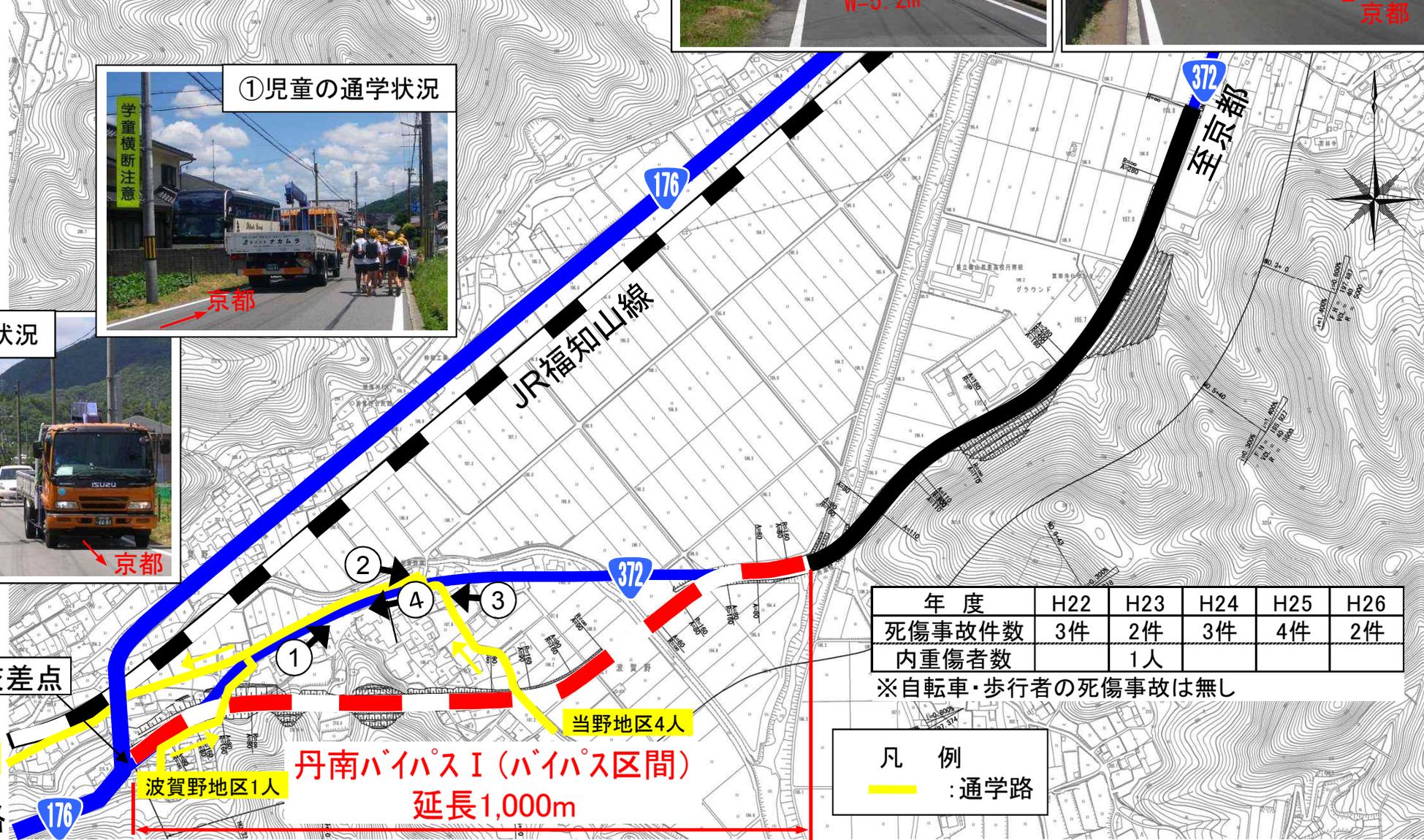


## 一般国道372号 丹南バイパスⅡ 延長1,400m



# 必要性(丹南バイパス I (波賀野工区))

- ・現道は、古市小学校の通学路に位置づけられている。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。
- ・幅員約5mの狭小区間を解消し、安全で円滑な交通を確保する。

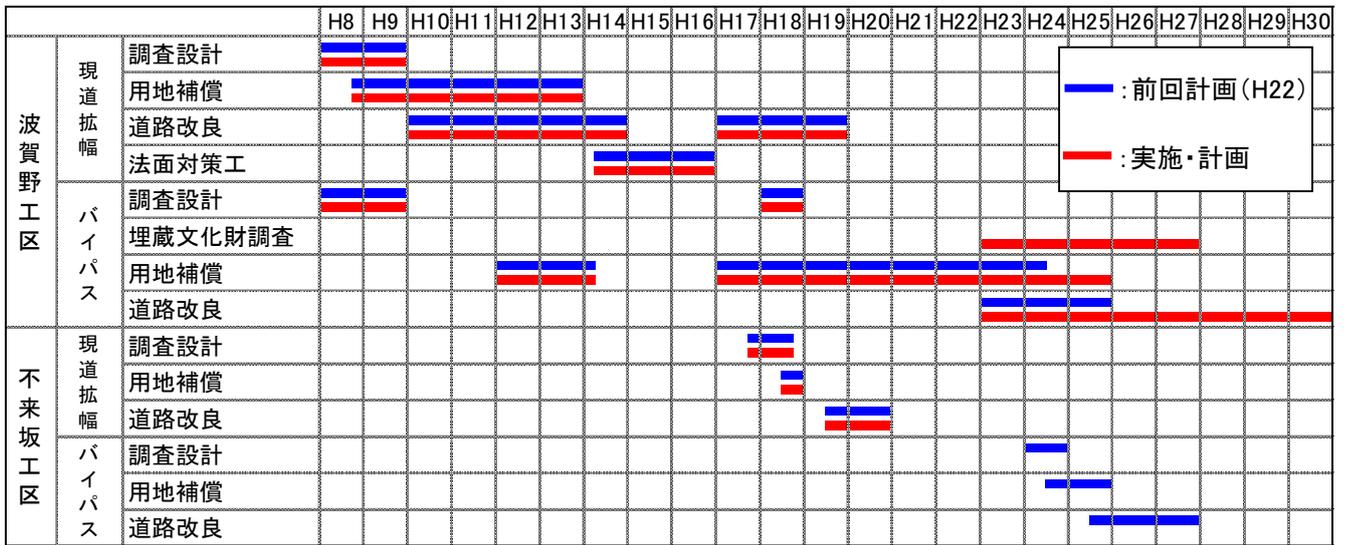


| 年度     | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 死傷事故件数 | 3件  | 2件  | 3件  | 4件  | 2件  |
| 内重傷者数  |     | 1人  |     |     |     |

※自転車・歩行者の死傷事故は無し

凡例  
—— : 通学路

# 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

| 事業 | B(便益)   | 算出方法  |
|----|---|---|
| 道路 | ① 走行時間短縮便益<br>○ 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 - 整備有り時の走行時間費用<br>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<br>○ 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 - 整備有り時の走行経費<br>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<br>○ 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 - 整備有り時の事故損失額<br>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)    |            | 代表的な効果 | C(費用)  |          |            | B/C |      |
|----|----------------|----------|------------|--------|--|----------|------------|-----|------|
|    |                | 便益額(百万円) |            |        | 総費用(百万円)   | 事業費(百万円) | 維持管理費(百万円) |     |      |
| 道路 | 一般国道372号丹南バイパス | 全体事業費    | ① 走行時間短縮便益 | 6,277  | 時間短縮:<br>5.5分→4.6分<br>(2.3km)<br>(栗栖野→不来坂)<br>計画交通量:<br>7,400台/日 | 5,623    | 5,522      | 101 | 1.2  |
|    |                |          | ② 走行経費減少便益 | 609    |  |          |            |     |      |
|    |                |          | ③ 交通事故減少便益 | 58     |  |          |            |     |      |
|    |                |          | 計          | 6,945  |  |          |            |     |      |
|    | 丹南バイパス         | 残事業費     | ① 走行時間短縮便益 | 4,164  | 時間短縮:<br>1.8分→1.6分<br>(栗栖野→波賀野)<br>計画交通量:<br>6,800台/日            | 351      | 307        | 44  | 13.2 |
|    |                |          | ② 走行経費減少便益 | 428    |  |          |            |     |      |
|    |                |          | ③ 交通事故減少便益 | 58     |  |          |            |     |      |
|    |                |          | 計          | 4,650  |  |          |            |     |      |

### (2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 道路拡幅による、地域間交流、市街地・地域産業の活性化、観光支援

# 道路・街路事業の効果

対象事業：道路事業 一般国道 372 号

## (1) 費用対効果

| 費用対効果   |                                  |
|---------|----------------------------------|
| 走行時間の短縮 | 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

| 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<br>(※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) | ○                       | ・緊急輸送道路の整備                  |
|             |                          | 救助・救援活動の支援<br>(※災害時の通行不能や孤立集落の解消)                      | ○                       | ・臨海部道路のリダンダンシー確保            |
|             |                          | 減災対策への取り組み<br>(※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)        | —                       | —                           |
|             | 平時                       | 救急医療体制の支援  | —                       | —                           |
|             |                          | 交通安全対策   | ○                       | ・古市小学校の通学児童や自転車利用者などの安全性の向上 |
| ②地域の活性化     | 地域間交流の促進                 | ○  | ・篠山市中心部から沿線市町へのアクセス性が向上 |                             |
|             | 中心市街地の活性化                | —  | —                       |                             |
|             | 地域産業の活性化                 | —  | —                       |                             |
|             | 観光支援                     | —  | —                       |                             |
|             | 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<br>交通結節機能の向上 | —  | —                       |                             |
| ④地域の環境改善    | 沿道環境の改善<br>景観形成          | ○  | ・歩道舗装には透水性舗装を採用し地下水を涵養  |                             |

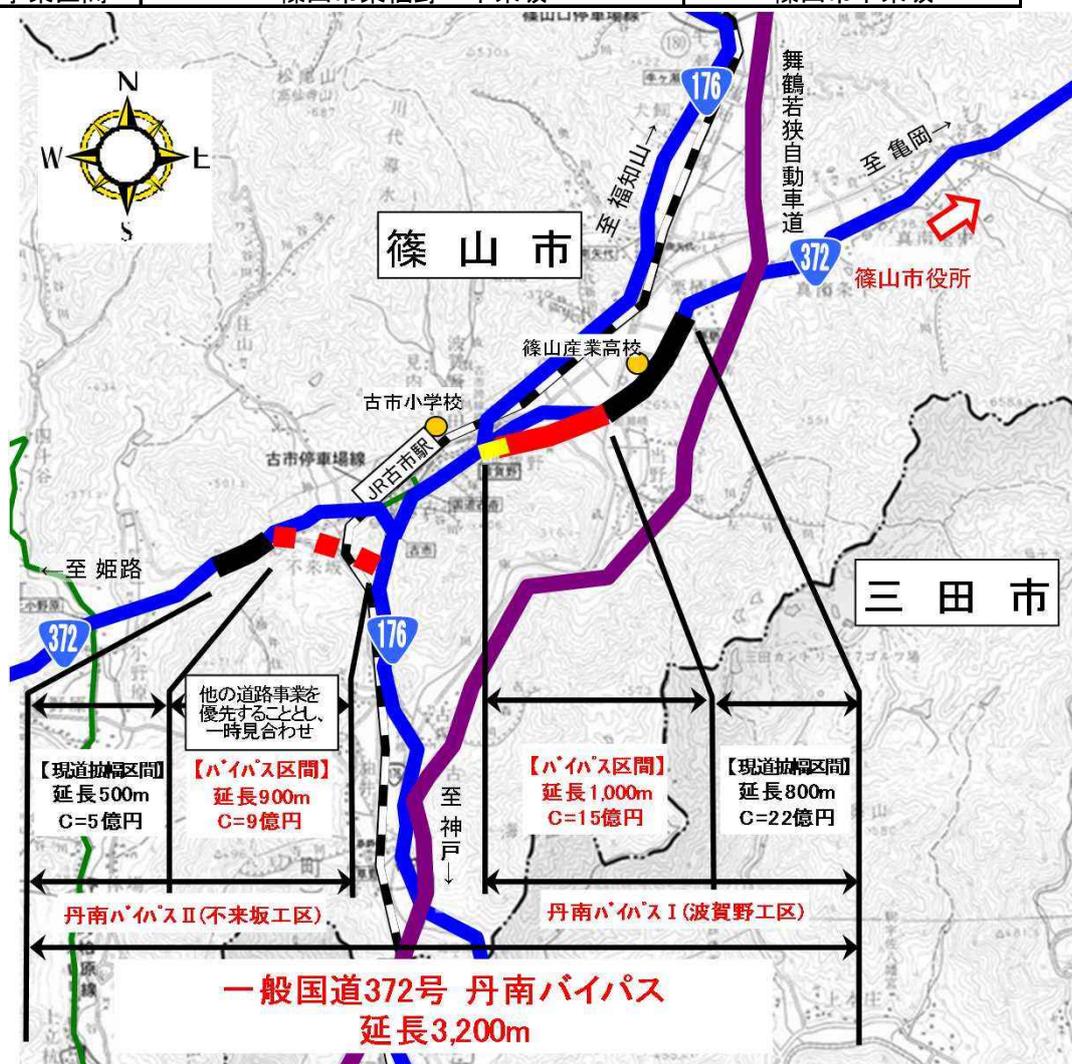
## 【事業の変更経緯等を示す資料】

【計画変更前】 平成22年度 再評価(2回目)

|        |            |
|--------|------------|
|        | 丹南バイパス     |
| 着手年度   | 平成8年度      |
| 完成予定年度 | 平成27年度     |
| 総事業費   | 51億円       |
| 事業延長   | 3,200m     |
| 事業区間   | 篠山市栗栖野～不来坂 |

【計画変更後】 平成27年度 再評価(3回目)

| 工区名    | 丹南バイパス                 |                 | 工区分割後<br>事業調整箇所 |
|--------|------------------------|-----------------|-----------------|
|        | 丹南バイパスⅠ(バイパス区間+現道拡幅区間) | 丹南バイパスⅡ(現道拡幅区間) | 丹南バイパスⅡ(バイパス区間) |
| 着手年度   | 平成8年度                  |                 | 未着手             |
| 完成予定年度 | 平成30年度                 |                 | 未定              |
| 総事業費   | 42億円                   |                 | 9億円             |
| 事業延長   | 2,300m                 |                 | 900m            |
| 事業区間   | 篠山市栗栖野～不来坂             |                 | 篠山市不来坂          |



### 【事業変遷】

- 平成8年度：丹南バイパス事業採択
- 平成8年度：丹南バイパスⅠ 着手
- 平成17年度：丹南バイパスⅡ(現道拡幅区間) 着手
- 平成19年度：丹南バイパスⅠ(現道拡幅区間) 供用
- 平成20年度：丹南バイパスⅡ(現道拡幅区間) 供用
- 平成30年度：丹南バイパスⅠ(バイパス区間)を供用予定

