

再評価チェックリスト

路線名	町道235号線	事業名	町道235号線道路改良事業	補助・単独の別	補助
事業の概要					
【事業費が予算化され、継続中の事業で10年間を経過したもの】					
①事業の目的					
<p>本路線は、国道27号下山バイパスから京都府南丹市の市道中道新田線へ通じる、全長1.84kmの生活道路である。</p> <p>現況の道路幅員は、大型車との離合が困難な幅員(W=4.0m)であり、また未舗装の道路であるため、本事業により国道27号下山バイパスから南丹市までのアクセス向上を図る。</p> <p>また、本路線は治水の向上と安定した水資源の確保の目的で平成8年度から進められている河川総合開発計画「畑川ダム」の建設事業を支援する道路としても位置づけている。</p>					
②事業箇所(区間)					
<p>自)京都府船井郡京丹波町下山茨堂</p> <p>至)京都府船井郡京丹波町下山田渡</p>					
③計画道路					
延長	1,840 m				
幅員	7.0 m				
車線数	2車線				
構造規格	第3種第4級				
設計速度	30 km/h				
事業主体	京丹波町				
④主要施設					
車道片側1車線、排水施設、土留施設(補強土壁)					
事業採択年度	平成13年度	用地着手年度	平成15年度		
工事着手年度	平成16年度	完了予定年度	平成24年度		
項 目 別 評 価					
項 目	評 価				
1 事業の必要性等に関する視点 (1)事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>①交通環境の改善効果</p> <p>現道は、大型車との離合が困難な幅員であり、また未舗装であるため、安全性が確保されているとは言い難い状況であるが、2車線に整備することにより、これらの問題が解消し、道路利用者の利便性の向上と安全性が確保できる。</p> <p>②医療機関へのアクセス性向上効果</p> <p>下山地域から近傍の医療機関までの移動は、国道及び府道を利用し遠回りとなっているが、本路線を整備することにより医療機関までの所要時間が短縮できる。</p> <p>③高速道路の利便性向上効果</p> <p>本路線を整備することにより、幹線道路である国道27号下山バイパス、国道9号及び国道27号を利用して「丹波IC」までアクセスできるため、京都縦貫自動車道の利便性が向上する。</p> <p>④河川総合開発事業「畑川ダム」支援</p> <p>本路線を整備することにより、現在事業中である「畑川ダム」建設に必要な物資の運搬等を円滑に進めることができる。</p>				

項 目	評 価																															
(2)費用対効果分析	<p>(平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局 費用便益分析マニュアルによる)</p> <p>費用対効果分析(事業全体) $B / C = \text{総便益} / \text{総費用} = 26.40 / (6.60 + 0.11) = 3.9$</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 60%;">走行時間短縮便益</td> <td style="width: 20%;">20.40 億円</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>5.14 億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.86 億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>総 便 益 (B)</td> <td>26.40 億円</td> <td>≒</td> <td>26 億円</td> </tr> <tr> <td>費用(事業費)</td> <td>6.60 億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>費用(維持管理費)</td> <td>0.11 億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>総 費 用 (C)</td> <td>6.71 億円</td> <td>≒</td> <td>7 億円</td> </tr> </table> <p>費用対効果分析(残事業) $B / C = \text{総便益} / \text{総費用} = 26.40 / (2.53 + 0.11) = 10.0$</p> <p>事業全体の費用対効果分析と、平成23年度以降の残事業に対する費用対効果分析がそれぞれ行われ、便益比はいずれも1.0以上であり、事業効果としては十分であると判断できる。</p>				走行時間短縮便益	20.40 億円			走行経費減少便益	5.14 億円			交通事故減少便益	0.86 億円			総 便 益 (B)	26.40 億円	≒	26 億円	費用(事業費)	6.60 億円			費用(維持管理費)	0.11 億円			総 費 用 (C)	6.71 億円	≒	7 億円
走行時間短縮便益	20.40 億円																															
走行経費減少便益	5.14 億円																															
交通事故減少便益	0.86 億円																															
総 便 益 (B)	26.40 億円	≒	26 億円																													
費用(事業費)	6.60 億円																															
費用(維持管理費)	0.11 億円																															
総 費 用 (C)	6.71 億円	≒	7 億円																													
(3)事業の進捗状況	計画全体事業費	658,281(千円)	投資事業費	376,991(千円)(進捗率57%)																												
	(うち用地費)	99,139(千円)	(うち用地費)	99,139(千円)(取得率100%)																												
	計画延長	1,840 m	既供用延長	—																												
	平成22年度末見込みにおける、事業費ベースでの進捗率は57%であり、また用地取得率は100%となっている。残事業の内容は、ダム遮水擁壁部、南丹市との境界付近の築造、舗装等となっており、事業完了予定は平成24年度末としている。																															
2 事業進捗の見込み の視点 (事業実施のめど 進捗の見通し等)	<p>①事業の経過</p> <p>平成13年度 事業採択、事業着手</p> <p>平成15年度 用地取得着手</p> <p>平成16年度 築造工事着手</p> <p>②現在の進捗状況</p> <p>平成21年度 用地取得完了</p> <p>平成22年度 築造工事中</p> <p>③今後の予定</p> <p>平成23年度 築造工事(南丹市との境界付近)</p> <p>平成24年度 築造工事完了、全線舗装、供用開始</p> <p>事業採択から10年目を迎えたが、平成22年度末での進捗率は57%となり、用地取得は完了している。また隣接する南丹市との協議も順調であることから問題は無いと判断する。</p>																															
3 コスト縮減や代替 案立案等の可能性 の視点	<p>コスト縮減については、工事実施段階からダム水域への環境面を考慮して法面保護工を実施しないなど、初期投資費用と維持管理費用等からの観点から工法の検討を重ね、コスト縮減に努めている。</p> <p>また、ダムの完成に伴い水没する現道の機能回復としての付け替え位置の代替案は無く、現在の計画が最良であると考えている。</p>																															
総 合 評 価																																
<p>本路線は付け替えと拡幅改良を併せて実施し、事業は順調に進捗しており、費用対効果も認められるため、現計画を継続とする町の対応方針(案)は妥当であると判断する。</p>																																