

平成22年度 公共事業評価調書

主要地方道 網野岩滝線（鳥取木橋工区） 地方道路交付金事業

評価の別： 再評価	事業箇所(区間)： <small>きょうたんご やさか とっとり きばし</small> 京丹後市弥栄町鳥取～木橋地内
事業着手年度： 平成13年度	全体事業費： 12.8億円 (内用地費)： (3.0億円)
経過年数： 10年	H22末投資額累計： 10.8億円 (内用地費)： (3.0億円)
完了予定年度： 平成24年度	進捗率(%)： 84% (内用地費)： (100%)
部分供用の有無： 無	残事業費： 2.0億円 (内用地費)： (0.0億円)



= 目 次 =

1	事業概要	網野岩滝- 3
2	事業の進ちよく状況	網野岩滝- 6
3	事業を巡る社会経済情勢等の変化	網野岩滝- 7
4	事業の投資効果	網野岩滝-10
5	事業の進ちよくの見込み	網野岩滝-10
6	コスト縮減や代替案立案等の可能性等	網野岩滝-11
7	良好な環境の形成及び保全	網野岩滝-11
8	総合評価（案）	網野岩滝-11
	「環」の公共事業構想ガイドライン評価シート	網野岩滝-12
	事業の費用対効果分析	網野岩滝-14

1 事業概要

(1) 地域の概要

京丹後市は、平成16年4月1日、峰山町、大宮町、網野町、丹後町、弥栄町及び久美浜町の6町が合併して誕生したもので、京都市より直線距離で約90kmの府内最北端に位置しています。日本海に面した海岸部は山陰海岸国立公園や丹後天橋立大江山 国定公園に指定されるなど、変化に富んだ美しい景観を有しています。また、古代より大陸や朝鮮半島との交流が活発で、多くの遺跡から太刀や中国の貨幣などの遺物が発見され、日本海側最大規模の前方後円墳など、古代「丹後王国」を偲ばせる繁栄の跡が残されています。

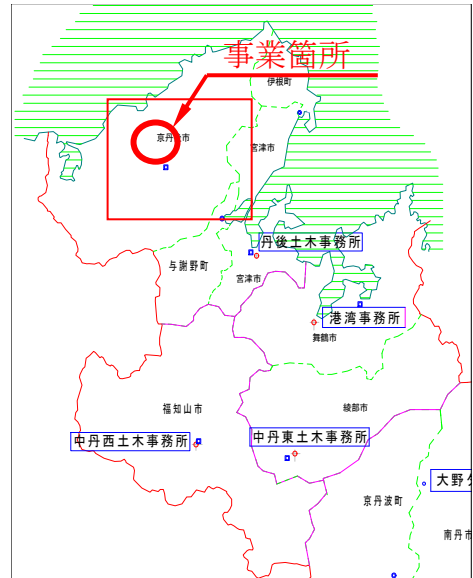


図1 広域概要図

(2) 事業の目的

主要地方道網野岩滝線は、京丹後市網野町を起点とし、与謝郡与謝野町男山に至る主要な幹線道路で、地域住民の生活を支える道路として重要な役割を担っています。

近隣には、道の駅が併設する京都府農業公園「丹後あじわいの郷」があり、自然や動物とのふれあいができる体験型の都市農村交流拠点施設として多くの来訪者があります。また、本路線は、救急医療施設「市立弥栄病院」や災害時の拠点病院となる「府立与謝の海病院」へアクセスする道路として位置付けられています。

しかし、本事業区間の現道は幅が狭く、観光バスなどの大型車の離合が困難であり、さらに歩道が未整備のため、鳥取小学校への通学児童をはじめ、歩行者が安心して通行できない状況です。(写真①、②、③)

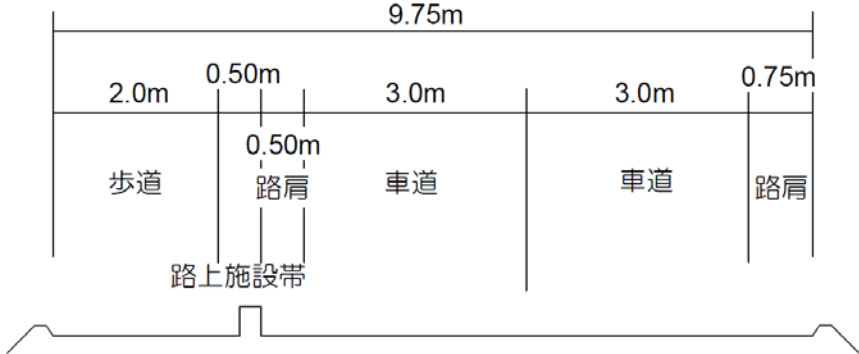
そこで、本事業により現道を迂回するバイパスを整備し、併せて歩道を設置することにより、安全で円滑な交通を確保するものです。



(3) 事業の内容

本工区における事業の内容は下表のとおりです。

表1 事業の内容

項目	内容
路線名	主要地方道 網野岩滝線
事業名	地方道路交付金事業
事業主体	京都府
事業箇所	京丹後市弥栄町鳥取～木橋地内
延長・幅員	延長：1,340m、幅員：9.75～12.0m 2車線、片側歩道（木橋地区付近は両側歩道） 
全体事業費	12.8億円（内用地費3.0億円）
事業期間	平成13年度～平成24年度
計画交通量	3,300台/日
道路の区分	第3種第3級
設計速度	50km/h
上位計画	・新京都府総合計画 「地域間の交流・連携を促進する道路整備」及び「災害に強い道路網の整備」として府道網野岩滝線を位置付け

2 事業の進ちょく状況

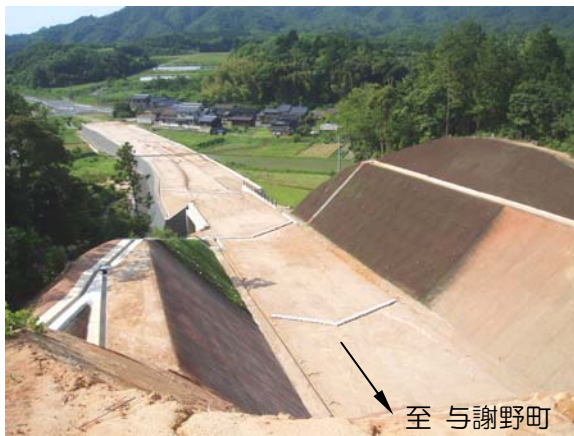
平成13年度に事業着手し、平成21年度までに測量調査、設計、用地取得を実施し、ほぼ全区間に渡って築造工事に着手しています。

現在は、残る用地取得の推進と切土、盛土工事等を実施しています。

表2 事業進ちょく状況表

全体事業費 (内用地費)	12.8億円 (3.0億円)
平成21年度末までの投資事業費 (内用地費)	8.0億円 (進ちょく率 62.5%) (3.0億円 (進ちょく率 99.7%))
平成22年度末までの投資事業費 (内用地費)	10.8億円 (進ちょく率 84.4%) (3.0億円 (進ちょく率 100.0%))

年度	主たる内容
13	測量調査、道路設計、用地取得 着手
14	埋蔵文化財調査 着手
17	築造工事 着手
22	用地取得、築造工事



写真④ 鳥取地区の状況



写真⑤ 木橋地区の状況

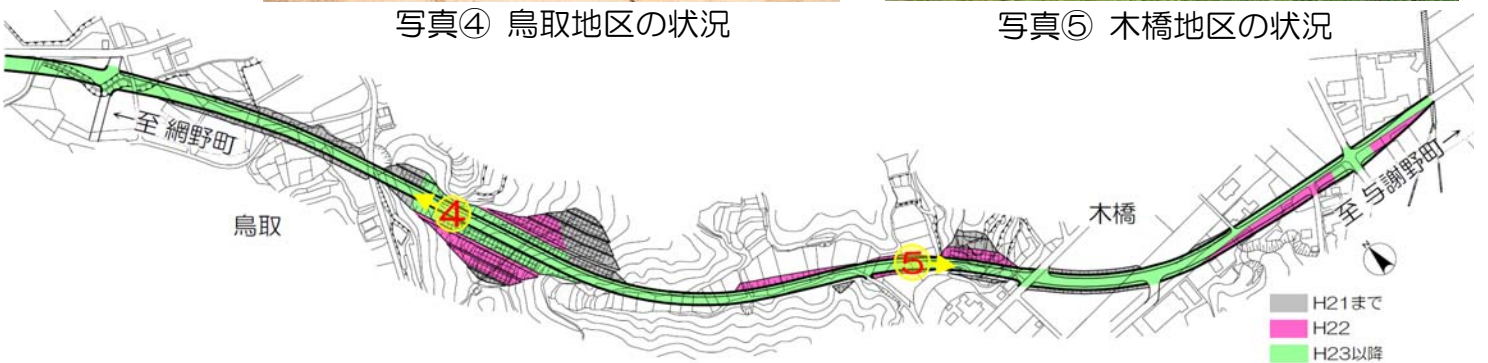


図3 事業進ちょく図

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(1) 地域の状況の変化

本路線には、道路幅が狭く急カーブが連続する交通の難所がいくつもあり、近年の車両の大型化や交通量の増加等により、車両の離合が困難で交通混雑が発生し、交通の安全に支障をきたしていました。

そこで京都府では、網野岩滝線の交通ネック箇所の改良事業に着手し、平成13年7月に溝谷^{みぞたに}バイパス(延長1,680m、H13供用)、平成18年7月に等楽寺^{とうらくじ}工区(延長1,540m)が開通し、現在も鳥取木橋^{とりこし}工区(延長460m)、久住^{くすみ}工区(延長1,560m)を事業中であり、安心・安全な道路の整備を進めています。



写真⑥ 事業着手前の等楽寺工区



写真⑦ 供用後の等楽寺工区



図4 事業を巡る社会情勢

(2) 人口、自動車保有台数及び交通量の推移

○京丹後市の人口及び自動車保有台数の推移

京丹後市の人口は減少傾向が続いていますが、人口100人当たりの自動車保有台数は増加傾向にあり、京丹後市における自動車への依存度は年々高まっております、生活を支える安心・安全な道路網の整備が急務となっている。

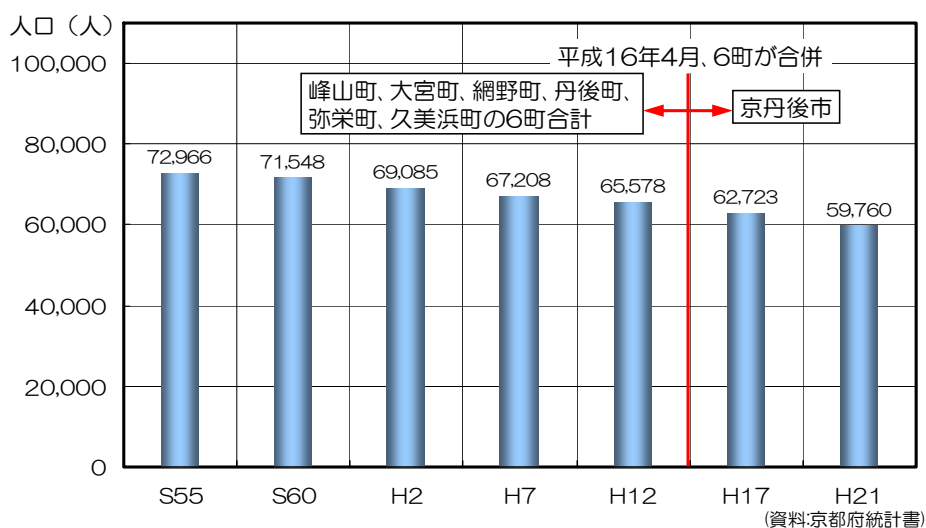


図5 京丹後市の人口推移

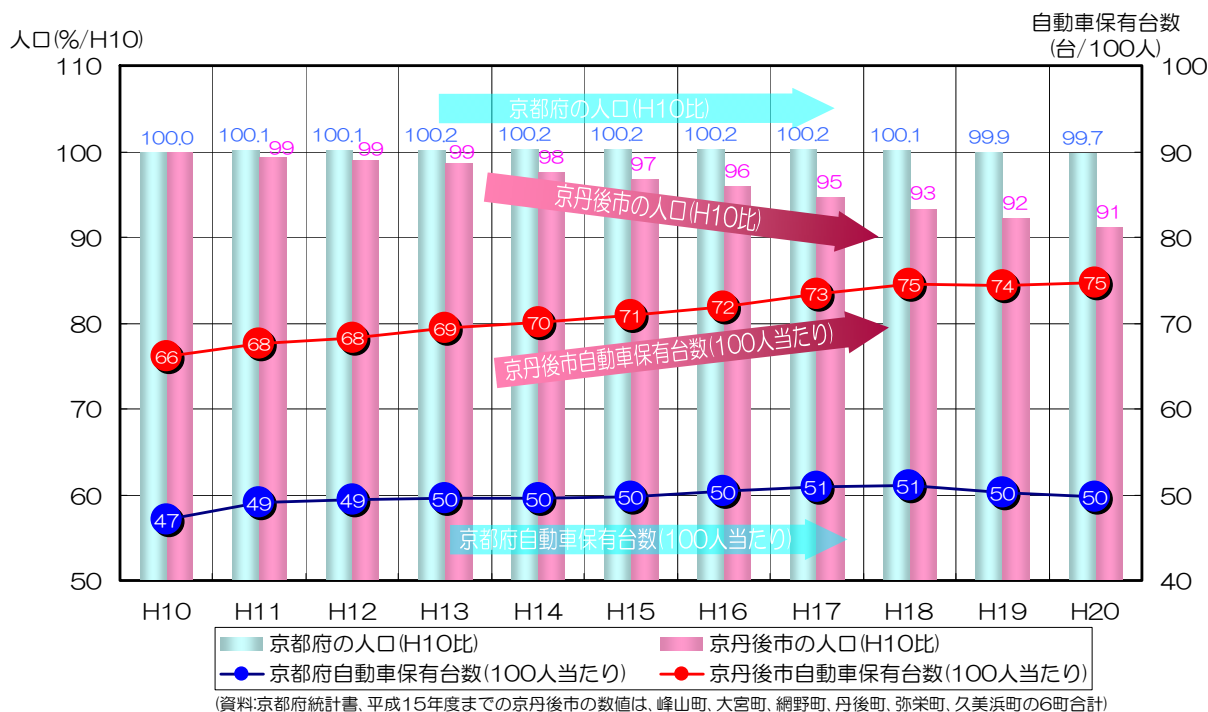


図6 京丹後市及び京都府における100人当たりの自動車保有台数の推移

○事業評価対象区間付近の交通量の推移

網野岩滝線の自動車交通量は、ほぼ横ばいで推移しています。また、当該区間の現道の交通量は、平成22年の実測値で約3,500(台/日)前後です。

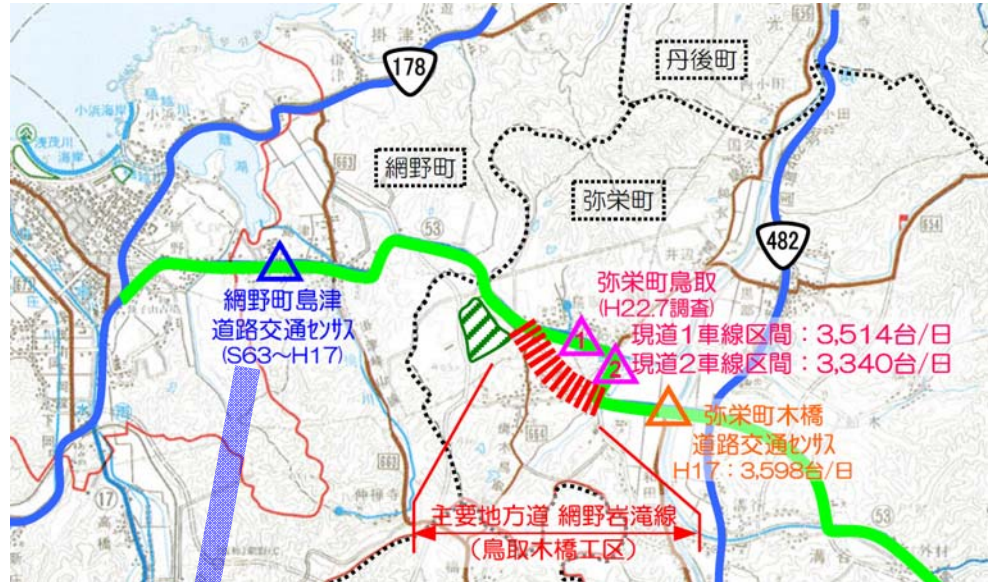


図7 網野岩滝線の交通量調査位置図

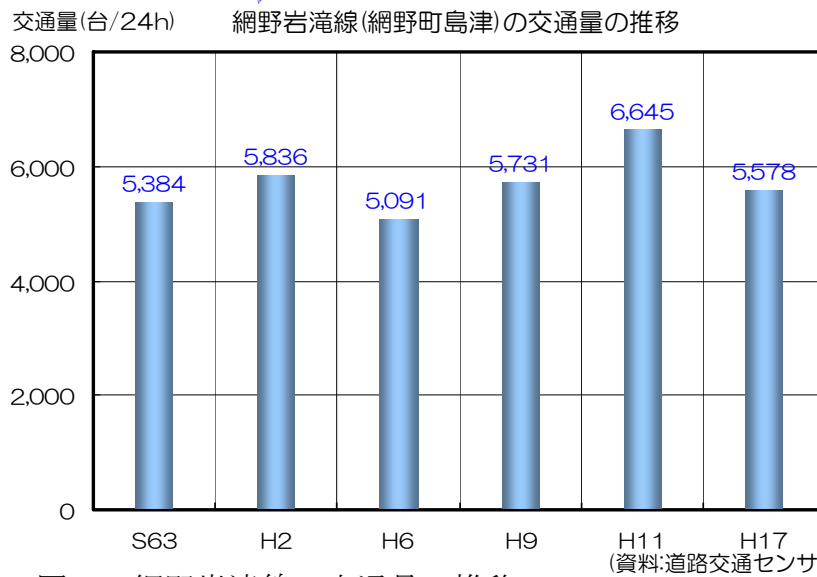


図8 網野岩滝線の交通量の推移

※道路交通センサス:全国道路交通情勢調査

(3) 地元要望等

本工区の整備については、京丹後市及び地元自治会から早期完成を強く求める要望書が提出されています(最新要望日:平成21年11月16日 要望者:京丹後市長)。

4 事業の投資効果

(1) 費用便益比の算出

表3 費用便益比

項目	事業全体	残事業
総便益(B)	21.52億円	21.52億円
総費用(C)	14.26億円	3.11億円
B/C	1.5	6.9

なお、平成13年の事業着手時に、費用便益比は算出していない。

(2) 費用対効果以外の事業の有効性

○ 日常生活における安心・安全の向上

- ・救急医療施設「市立弥栄病院」や災害拠点施設「府立与謝の海病院」などの医療機関への救急搬送時間の短縮と円滑な通行の確保
- ・道路幅が狭い現道区間をバイパスすることにより、通行車両の安全性が向上
- ・狭い現道から大型車などの通過交通が排除され、現道を通る通学児童をはじめとする歩行者の安全性が確保されます。

○ 地域の活力と魅力の向上

- ・丹後あじわいの郷などの観光施設へのアクセス性が向上し、観光入込客数の増加が期待されます。

5 事業の進ちよくの見込み

平成24年度の完成供用を目指します。

表4 事業進ちよく見込み

年度	主たる内容（予定）
22	用地取得(完了)、築造工事(切土工、盛土工、法面工)
23	築造工事(街渠工、排水工)
24	築造工事(舗装工)、供用

6 コスト縮減や代替案立案等の可能性等

(1) コスト縮減の取り組み

切土工により発生する残土は、盛土工に必要な近隣の他の道路工事へ運搬し流用することで、処分費用が発生しないようにしています。

また、コンクリート二次製品を利用するなどのコスト縮減に計画的に取り組んでいます。

(2) 代替案の可能性

平成21年度までにバイパス部の用地取得を完了していることや、ほぼすべての区間にわたって工事に着手していることから、現時点において地域の土地利用に与える影響が極力少なく、事業費が経済的である現計画ルートで全区間供用を図るのが最良です。

7 良好な環境の形成及び保全

(1) 地球環境・自然環境

工事により発生する残土は、盛土材が必要な近隣の他工事へ運搬し流用することで、再資源化に努めます。

また、切土や盛土の法面については、在来種を中心とした緑化に努めます。

(2) 生活環境

狭い現道から大型車などの通過交通を排除することにより、現道の交通環境が改善し、通学児童をはじめとする歩行者の安全性が向上します。

また、工事中は近接する住家の生活環境に配慮し、低騒音・低振動の施工機械を使用しています。

(3) 地域個性・文化環境

本事業区間に埋蔵文化財(谷奥古墳群及び木橋北城趾)があり、工事実施前に調査を実施して記録保存を行いました。

8 総合評価（案）

総合評価として、本計画で事業を継続する必要があります。

「環」の公共事業構想ガイドライン評価シート

『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート

		作成年月日	平成22年7月14日		
		作成部署	建設交通部 道路建設課		
事業名	主要地方道 網野岩滝線 地方道路交付金事業		地区名	京丹後市弥栄町鳥取～木橋	
概算事業費	12.8億円		事業期間	平成13年度～平成24年度	
事業概要	バイパス整備を実施し、併せて歩道を設置することにより、安全で円滑な交通を確保する。 道路築造工：延長1,340m 幅員9.75～12m（2車線） 片側歩道（2m）				
目指すべき環境像	本事業地周辺は自然豊かな地域で、古墳などの埋蔵文化財の包蔵地であることから、自然環境、生活環境に配慮した道路整備を目指す。				
関連する公共事業	なし				
評価項目		施工地の環境特性と目標	環境配慮・環境創造のための措置内容	環境評価	
主要な評価の視点	選定要否				
地球環境・自然環境	地球温暖化(CO ₂ 排出量等)	<p>現道は幅が狭く歩道が未整備なため、車の速度低下によるCO₂の排出量増加の一因となっている。</p> <p>野生生物の生育環境を保全しながら工事を実施する必要がある。また、周辺の自然環境に調和した植生にする必要がある。</p>	<p>事業実施により交通の円滑化が図られることから、CO₂の排出量の削減が期待できる</p> <p>工事中は濁水などが周辺に流出しないように実施し、野生生物の生育環境を悪化させないよう留意する。また、在来種を中心とした法面緑化を実施する。</p>	3	
	地形・地質				
	物質循環(土砂移動)				
	野生生物・絶滅危惧種			○	3
	生態系			○	3
	その他				
生活環境	ユニバーサルデザイン	<p>現道は幅員が狭く、歩道も未整備であるため、歩行者の通行の安全性を高める必要がある。</p> <p>人家が近接しているため、工事によって発生する振動や騒音などを低減させる必要がある。</p> <p>事業の実施により発生する建設残土の抑制を図るとともに資源の有効利用に努める必要がある。</p>	<p>全線にわたり段差の少ない歩道を計画することで通行者の安全を確保する。</p> <p>工事の実施にあたって低騒音・低振動の施工機械を採用し生活環境の改善を図る。</p> <p>建設残土を他の公共事業に流用し有効利用を図る</p>	4	
	水環境・水循環				
	大気環境				
	土壌・地盤環境				
	騒音・振動			○	3
	廃棄物・リサイクル			○	3
	化学物質・粉じん等				
	電磁波・電波・日照				
その他					
地域個性・文化環境	景観	<p>文化財保護法に基づく文化遺産(木橋北城趾、谷奥古墳群)がある。</p>	<p>工事着手前に埋蔵文化財調査を実施し、記録保存を行った。</p>		
	里山の保全				
	地域の文化資産			○	2
	伝統的行事				
	地域住民との協働				
その他					
外部評価					

(別紙)

構想ガイドラインチェックリストの記載要領

- 1) 「施工地の環境特性と目標」欄：評価項目の「主要な評価の視点選定の考え方」に当てはまる項目について、下記の記載要点を踏まえて施工地地の環境特性と目指すべき方向（環境目標）についての点検を行い、できるだけ具体的に（例えば絶滅危惧種の名称等）記載すること。
- 2) 「環境配慮・環境創造のための措置内容」欄：「施工地の環境特性と目標」の記載内容に対応して実施しようとする回避措置や自然再生・環境創出等の方策について記載すること。
- 3) 「環境評価」欄：評価項目ごとの環境配慮の自己評価を記載する。

(改善；5、やや改善；4、現状維持；3、やや悪化；2、悪化；1)

評価項目		「施工地の環境特性と目標」の記載要点
	主要な評価の視点	
地球環境・自然環境	地球温暖化 (CO ₂ 排出量等)	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って温室効果ガスの著しい発生が予測されるため、発生抑制や吸収源の創出などが必要。
	地形・地質	・地域の自然環境の基盤となっている地形・地質の維持・保全・改善・回復などが必要。
	物質循環 (土砂移動等)	・河川における土砂移動機能が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。
	野生生物 ・絶滅危惧種	・京都府レッドデータブック掲載の「絶滅が危惧される野生生物」の生息地等が確認されたため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	生態系	・地域生態系の維持・保全・改善・回復などが必要。
	その他	・その他、施工地及び周辺地域における地球環境や自然環境の特性と目指すべき方向（環境目標）
生活環境	ユニバーサルデザイン	・高齢者や障がい者など社会的弱者に配慮した施設構造としていくことが必要。
	水環境・水循環	・事業前の水環境・水循環が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。
	大気環境	・事業前の大気環境が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。
	土壌・地盤環境	・事業前の土壌・地盤環境が良（又は不良～汚染、沈下、水脈分断など）のため、その維持（又は改善）が必要。
	騒音・振動	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、騒音・振動の発生が予測されるため、発生抑制が必要。
	廃棄物・リサイクル	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、建設廃棄物の大量発生が予測されるため、発生抑制、再使用、リサイクルなどが必要。
	化学物質・粉じん	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、化学物質や粉じんによる汚染が予測されるため、汚染の防止・抑制が必要。
	電磁波・電波環境・日照	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、電磁波、電波障害、日照障害が予測されるため、障害の防止・抑制が必要。
その他	・その他、施工地及び周辺地域における生活環境の特性と目指すべき方向（環境目標）	
地域個性・文化環境	景観	・京都らしい自然景観や歴史的景観、都市景観が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	地域の文化資産	・史跡や天然記念物、歴史的に重要な遺跡、古道、伝承、家屋(群)など地域固有の文化資産が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	里山の保全	・多様な生物相や農村景観の重要な要素となっている里山が存在しているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	伝統的行祭事	・地域の伝統的な行祭事等が行われているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	地域住民との協働	・事業の構想、設計、施工、管理などについて地域住民との協働が必要。
その他	・その他、施工地及び周辺地域における地域個性や文化環境の特性と目指すべき方向（環境目標）。	

事業の費用対効果分析

■費用便益分析結果総括表

事業名	主要地方道 網野岩滝線 地方道路交付金事業
事業所管課	道路建設課

1 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル(平成20年11月)
基準年	2010年(平成22年)
事業着手年	2001年(平成13年)
事業完了予定年	2012年(平成24年)
便益算定対象期間	供用後50年

2 費用

(単位:億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	12.16	3.53	15.69
基準年における 現在価値(C)	12.81	1.45	14.26

※事業費、維持管理費の内訳は別紙のとおり

3 便益

(単位:億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	50.33
基準年における 現在価値(B)	21.52

※便益の内訳は別紙のとおり

4 費用便益分析比

B/C	21.52 / 14.26	1.5
-----	---------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
工事費	7.96	/
用地費	1.02	
補償費	1.87	
その他経費 (測量試験費等)	1.31	
合計	12.16	12.81

2 維持管理費

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
補修費 (施設の補修・更新費用)	3.53	1.45
合計	3.53	1.45

3 総費用

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
(C)	15.69	14.26

●便益の内訳

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
走行時間短縮便益	44.21	18.92
走行経費減少便益	4.94	2.10
交通事故減少便益	1.18	0.50
合計(B)	50.33	21.52

■費用便益分析結果総括表(残事業)

事業名	主要地方道 網野岩滝線 地方道路交付金事業
事業所管課	道路建設課

1算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル(平成20年11月)
基準年	2010年(平成22年)
事業着手年	2001年(平成13年)
事業完了予定年	2012年(平成24年)
便益算定対象期間	供用後50年

2費用

(単位:億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	1.88	3.53	5.41
基準年における 現在価値(C)	1.66	1.45	3.11

※事業費、維持管理費の内訳は別紙のとおり

3便益

(単位:億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	50.33
基準年における 現在価値(B)	21.52

※便益の内訳は別紙のとおり

4費用便益分析比

B/C	21.52 / 3.11	6.9
-----	--------------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
工事費	1.88	/
用地費	0.00	
補償費	0.00	
その他経費 (測量試験費等)	0	
合計	1.88	1.66

2 維持管理費

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
補修費 (施設の補修・更新費用)	3.53	1.45
合計	3.53	1.45

3 総費用

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
(C)	5.41	3.11

●便益の内訳

(単位: 億円)

	単純合計	現在価値
走行時間短縮便益	44.21	18.92
走行経費減少便益	4.94	2.10
交通事故減少便益	1.18	0.50
合計(B)	50.33	21.52