

○「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25年10月1日	
		作成部署	建設交通部 道路建設課	
事業名	主要地方道 京丹波三和線 防災・安全交付金事業	地区名	船井郡京丹波町下山～三ノ宮	
概算事業費	10.4億円	事業期間	平成16年度～平成28年度	
事業概要	2車線改良と1.5車線改良(ローカルルール)による待避所設置や視距改良を組み合わせた事業手法により、安全で円滑な交通を確保する。 道路築造工:延長11,400m 幅員7.5m(2車線改良部)			
目指すべき環境像	本事業地周辺は自然豊かな山間地で、沿線には田園風景が広がる地域であることから、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				
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 <sub>2</sub> 排出量等)	現道は幅員狭小であるため、車の速度低下によるCO <sub>2</sub> の排出量増加の一因となっている。	事業実施により交通の円滑化が図られることから、CO <sub>2</sub> の排出量の削減が期待できる	3
	地形・地質			
	物質循環(土砂移動)			
	野生生物・絶滅危惧種			
	生態系			
	その他			
生活環境	ユニバーサルデザイン	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。	建設残土の現場内再利用を図るとともに、仮置場にストックし他工事で利用することで、土の有効利用を図る。	4
	水環境・水循環			
	大気環境			
	土壌・地盤環境			
	騒音・振動			
	廃棄物・リサイクル			
	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	事業地周辺は、自然豊かな田園風景が広がる地域で、景観に配慮する必要がある。	切土や盛土による地形の改変を極力抑え、景観の保全を図る。	3
	里山の保全			
	地域の文化資産			
	伝統的行祭事			
	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	主要な評価の視点	「施工地の環境特性と目標」の記載要点
地球環境・自然環境	地球温暖化 (CO <sub>2</sub> 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 その他	・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、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 その他	・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、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）。

## ○ 事業の費用便益分析

### ■ 費用便益分析結果総括表（事業全体）

事業名	主要地方道京丹波三和線（下山～三ノ宮）防災・安全交付金事業
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 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2013年（平成25年）
事業着手年	2004年（平成16年）
事業完了予定年	2016年（平成28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	9.92	21.65	31.57
基準年における現在 価値（C）	10.61	8.26	18.87

※事業費、維持管理の内訳は別紙のとおり

※消費税相当額は費用から控除している

$$\text{消費税込みの事業費} = \{9.92 - 1.23(\text{用地費})\} \times 1.05 + 1.23(\text{用地費}) = 10.35$$

#### 3 便益

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	66.58
基準年における 現在価値（B）	24.77

※便益の内訳は別紙のとおり

#### 4 費用便益分析比

B/C	24.77/18.87	1.31
-----	-------------	------

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	6.86	/
用地費	1.23	
補償費	0.87	
その他経費 (測量試験費等)	0.96	
合計	9.92	10.61

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	21.65	8.26

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	31.57	18.87

●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	62.40	23.58
走行経費減少便益	2.09	0.78
交通事故減少便益	1.09	0.41
合計 (B)	65.58	24.77

走行時間短縮便益 道路が整備されることによって車を利用する時間が短縮され、その短縮された時間を仕事など他の目的に費やすことができることで生み出される価値を金額換算したもの

走行経費減少便益 走行時間や走行距離が短縮されることによって節約することができる、燃料、オイル、タイヤ等に係る経費

交通事故減少便益 道路が整備されることによって交通事故が減少するといった観点から、交通事故による社会的損失を金額換算したもの

維持管理費 供用後50年間の、「道路維持費」、「道路清掃費」、「照明費」、「補修費」などの維持管理に要する費用

■費用便益分析結果総括表（残事業）

事業名	主要地方道京丹波三和線（下山～三ノ宮）防災・安全交付金事業
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 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2013年（平成25年）
事業着手年	2004年（平成16年）
事業完了予定年	2016年（平成28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	1.96	8.26	10.22
基準年における現在 価値（C）	1.80	3.62	5.42

※事業費、維持管理の内訳は別紙のとおり

※消費税相当額を除く

$$\text{消費税込みの残事業費} = \{1.96 - 0.12 (\text{用地費})\} \times 1.05 + 0.12 (\text{用地費}) = 2.05$$

3 便益

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	40.35
基準年における 現在価値（B）	15.34

※便益の内訳は別紙のとおり

4 費用便益分析比

B/C	15.34/5.42	2.83
-----	------------	------

●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. 6 2	/
用地費	0. 1 2	
補償費	0. 2 0	
その他経費 (測量試験費等)	0. 0 2	
合計	1. 9 6	1. 8 0

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	8. 2 6	3. 6 2

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	1 0. 2 2	5. 4 2

●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	3 8. 0 7	1 4. 4 8
走行経費減少便益	1. 6 6	0. 6 3
交通事故減少便益	0. 6 2	0. 2 3
合計 (B)	4 0. 3 5	1 5. 3 4

## ○ 用語集

### (1) 京都府の道づくりガイドライン

交通量は少なくても地域の活動を支える道路（地域道路）について、全線2車線整備から、1車線改良・2車線改良・視距確保及び待避所の設置等を組み合わせた、いわゆる「1.5車線的道路整備」による整備手法の指針として、平成16年4月に策定。

### (2) 1.5車線的道路整備

比較的交通量の少ない地域において、2車線整備にこだわらず、現道を最大限に活用して、

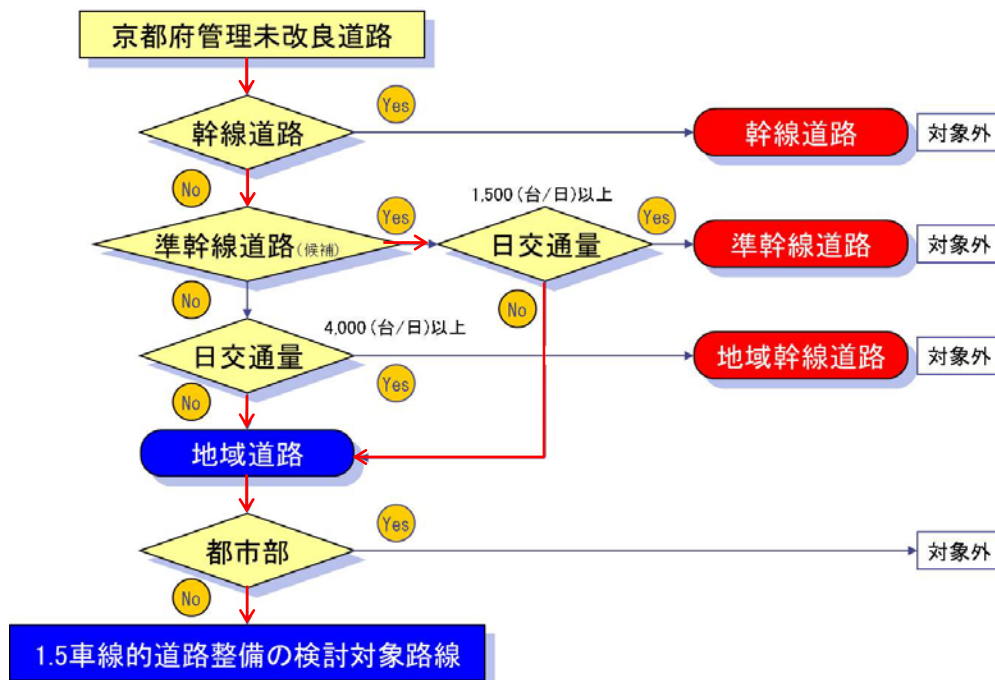
- ・ 1車線改良（道路幅5m程度）
- ・ 2車線改良（道路幅7m程度）
- ・ 視距確保（見通しの確保）、待避所の設置等

を効果的に組み合わせて弾力的に実施するもの。

### 1.5車線的道路整備イメージ



### ○1.5車線的道路整備の検討対象路線の抽出（京丹波三和線の場合）



### ○幹線道路

次の指標の内、少なくともひとつに該当する路線。

- ・高規格幹線道路・地域高規格道路
- ・幹線道路網を構成する道路（国道）
- ・緊急輸送道路
- ・幹線道路と高速インターチェンジを連絡する道路（事業中のものも含む）
- ・幹線道路と港湾（舞鶴港、宮津港、久美浜港）を連絡する道路

### ○準幹線道路

次の指標の内、少なくともひとつに該当する路線。

- ・京都府内の幹線道路と他府県及び政令市を連絡する道路
- ・幹線道路間を結び、市町村間を連絡する道路
- ・特別立法に基づく指定道路
- ・主要な鉄道駅へのアクセス道路
- ・主要な観光地へのアクセス道路
- ・第二次救急医療施設へのアクセス道路
- ・市町村の合併を支援する道路
- ・大型車交通が非常に多い道路
- ・積雪時において円滑な交通を確保すべき道路

### （3）計画交通量

当該区間を将来通行するであろう自動車の1日当たりの交通量のこと、現在は、平成42年時点の予測交通量を用いている。

### （4）道路の区分

道路の各種の規格を決める基準である「道路構造令」において、道路の種類（高速自動車国道とその他の道路）、道路の存する地域（都市部と地方部）、地形の状況（平地部と山地部）、計画交通量に応じて分類し、道路に求められる機能を実現していくこととしている。

### （5）費用便益比（費用対効果）

事業の経済的な効率を評価するための指標で、事業が提供する社会的な便益の金額（B）と、事業を実施するために必要な金額（C）との比較。B/Cが1以下の事業については、コスト縮減など事業内容の見直しの検討が必要とされている。