

前回委員会提示案の概要

1. 評価の流れ

事業の概要の記述

箇所名、事業費、延長、地方公共団体の意見等を整理

事業の効果・必要性の評価：客観的データに基づく各評価指標の評点化

タイプ：計測あるいは推計等により、定量的に指標値を算出し、評点化するもの

【指標例】自動車からのCO₂排出量が削減される
 定量的データ
 CO₂排出削減量(t-CO₂/年) = CO₂排出量(事業なし) - CO₂排出量(事業あり)
 ここで、
 CO₂排出量(t-CO₂/年) = $\sum_l \sum_j (Q_{jl} \times L_l \times \beta_j) \times 365 + 1,000,000$
 ここで、
 Q_{jl}：リンクlにおける車種jの交通量(台/日)
 L_l：リンクlの延長(km)
 β_j：車種jの排出原単位(g-CO₂/台・km)
 j：車種
 l：リンク

・ 0 未満	0 点
・ 0 ~ 500	1 点
・ 500 ~ 1,000	2 点
・ 1,000 ~ 2,000	3 点
・ 2,000 ~ 3,000	4 点
・ 3,000 以上	5 点

→ 閾値は分布がばらつくように設定

タイプ：客観的な効果の確認等により評点化するもの

【指標例】まちづくり/都市再生を支援する
 加算 (合計で上限5点):

- ・ 都市再生プロジェクトを支援する事業である + 1 点
- ・ 中心市街地内で行う事業である + 1 点
- ・ 幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km² 以下である市街地内での事業である + 1 点
- ・ 当該地域に住宅地開発(300 戸以上又は 10ha 以上、大都市においては 100 戸以上又は 5ha 以上)がある + 1 点
- ・ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する + 1 点
- ・ 道路整備による地域分断が見込まれる - 1 点

タイプ：タイプ + タイプ

【指標例】道路利用の安全性が向上する
 定量的データ
 死傷事故率(件/億台・年)

・ 0 未満	0 点
・ 0 ~ 50	1 点
・ 50 ~ 100	2 点
・ 100 ~ 300	3 点
・ 300 ~ 500	4 点
・ 500 以上	5 点

→ 閾値は分布がばらつくように設定

+

加算 (基本点との合計で上限5点):

- ・ 事故危険箇所の有無 + 1 点
- ・ 現道改良で構造令不適格箇所を解消 + 1 点
- ・ 現道改良で中央分離帯設置 + 1 点
- ・ 平面交差点の解消(立体化を含む) + 1 点

大項目単位での統合化 (最高値 / 平均値等による評点化) : 評価点に対してAA、A、B、C、Dの5段階

各々を構成する各指標の評点を基に、平均値 / 上位2指標平均 / 最大値のどれかを用い、大項目の評価を行う。

例)

大項目名	指標名	評点
道路利用者が 受ける直接的 影響	指標1 渋滞が改善 / ボトルネック踏切が緩和・解消する	3
	指標2 道路利用の安全性が向上する	5
	指標3 歩行者・自転車の安全性・快適性・バリアフリーが向上する	2

平均点 4 3.3
(切り上げ)

評価 A

(該当する指標中) 上位2指標の平均とする場合や最大値によって評価することも考えられる

上位2指標の平均の場合: 4点 評価A

最大値の場合: 5点 評価AA

AA, A等の評価に基づいて、採択理由を整理

2. 評価項目

費用対便益			B / C (、 B - C、 EIRR)
採算性			投資限度額比率(、 有料と無料の場合の B / C の差、 料金での管理費の負担の可否、 等)
道路利用者が受ける直接的影響	道路利用者の直接的な便益に着目し評価する。なお、便益と重複するが、重要な観点であるため評価する。	指標1	渋滞が改善 / ボトルネック踏切が緩和・解消する
		指標2	道路利用の安全性が向上する
		指標3	歩行者・自転車の安全性・快適性・バリアフリーが向上する
波及的影響	住民生活	指標1	公共交通(バス・鉄道・空港等)の利便性が向上する
		指標2	高度な医療施設や公共公益施設の利便性が向上(利用可能地区が増加)する
		指標3	都市施設のための空間が確保される
	地域経済	指標4	工業製品 / 農林水産品の流通の利便性が向上する
		指標5	まちづくり / 都市再生を支援する
		指標6	地域振興プロジェクト / 大規模イベントを支援する
	安全	指標7	冬期交通障害や異常気象時の通行規制を改善する
		指標8	緊急時の輸送機能が向上する
		指標9	災害時等の地区内の安全性が向上する
	環境	指標10	沿道環境(NOx、SPM排出、騒音)が改善、都市道路空間の緑化により都市環境が改善する
		指標11	自動車からのCO2排出量が削減される
		指標12	自然環境に影響を与える
	地域社会	指標13	拠点都市相互の連携拠点都市へのアクセスが向上する
		指標14	地域資源の活用 / 観光を支援する
		指標15	交通不能区間、冬期交通不能区間を解消する
事業実施環境	指標1	円滑な事業執行のための環境	
	指標2	上位計画との整合 / 他事業との関連	

3. 評価結果の総括表

平成 年度事業化箇所（再評価結果）

事業の概要

事業名	一般国道27号 下山バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	近畿地方整備局
起終点	自：京都府船井郡丹波町白土 至：京都府船井郡丹波町富田				
事業概要	一般国道27号は、福井県敦賀市から京都府船井郡丹波町に至る延長約140kmの主要な幹線道路であるほか、京都府下においては舞鶴地区・丹後地区と中部地域の生活や物流を担う重要な路線である。下山バイパスは、丹波町下山地区の現道が抱える異常気象時事前通行規制区間の解消や交通安全の確保、沿道環境等の課題を解消するとともに、丹波町の地域活性化を支援するために計画された延長4.0kmの2車線道路である。				
事業の目的、必要性	下山バイパスは、現道の国道27号の丹波町下山地区の異常気象時事前通行規制区間の解消、当該地域の生活道路としての機能の確保、安全性・沿道環境の改善に寄与するとともに、地域の活性化につながる関連事業を支援する事業である。				
全体事業費	約121億円	計画交通量	6,300台/日		
供用予定	平成19年度（ ^{わかび} 蔵地区 0.65km）：平成10年4月1日供用）				
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
 下山バイパスは異常気象時事前通行規制区間の解消、地域の活性化を支援する道路として重要な役割を果たすことが期待されており、丹波町（平成13年11月20日）や京都府（平成15年7月16日）から早期完成や整備促進の要望を受けている。

事業採択の前提条件
 費用対便益：便益が費用を上回っている。
 手続きの完了：都市計画決定済
 事業の位置づけ：異常気象時事前通行規制区間の解消、地域活性化の支援

事業評価結果

担当課：道路局 課
 担当課長名：（課長氏名）

費用対効果 分析結果	<評価>	結果	総便益	総費用
	B	B/C = 1.5 B-C = 7.3億円 EIRR = 5.3%	210億円	137億円
		感度分析の結果		
		交通量変動：B/C = 1.6 (交通量+10%) B/C = 1.5 (交通量-10%) 事業費変動：B/C = 1.4 (事業費+10%) B/C = 1.6 (事業費-10%)		
採算性 (有料道路の場合)	<評価>	結果	(採算性確保策)	
	-	投資限度額比率 - %	-	
直接的影響 (道路利用者)	<評価>	<評価の根拠>	<特筆すべき事項>	
	C	歩行者の安全性向上：歩道設置4km	・現道は通学路で歩道が未設置	
波及的影響	<評価>	<評価の根拠>	<特筆すべき事項>	
住民生活	D	高度な医療施設の利便性向上：時間短縮率5%	・丹波町と和知町を結ぶ唯一の幹線道路であるとともに、地域の生活道路としての機能を果たす。	
地域経済	B	大型車の通行の利便性向上：大型車のすれ違い困難箇所300mの解消 地域振興プロジェクトを支援：京都中央テクノパーク：事業費70億円、面積2km ²		
安全	AA	異常気象時の通行規制の改善：規制時間72時間/年 緊急時の輸送機能が向上：迂回率60%	・異常気象時事前通行規制区間を解消することにより、安全な通行を確保	
環境	C	騒音改善：（改善40戸、悪化50戸） 自然環境に影響を与える：希少動植物への影響がある	・騒音値が環境基準を超過している区間はない	
地域社会	C	拠点都市相互のアクセス向上：アクセス短縮率5%	・丹波町北部地域整備や畑川ダム関連整備の骨格をなす道路であり、地域活性化を支援する	
事業実施環境	<評価>	<特筆すべき事項>		
	A	自治体による用地先行買収あり 丹波町北部地域整備や畑川ダム関連整備の骨格をなす		

採択の理由

上記事業の効果の視点
 上記の事業評価の結果、道路利用者の直接効果は高い。さらに住民生活への波及的影響も大きく、事業の効果は高い。また、事業実施の環境は十分に整っている。

地域特性等その他の特記すべき点
 国道27号は丹波町と和知町を結ぶ唯一の幹線道路であるにも関わらず、当該地区の現道は災害が発生した箇所が多い。通行規制により通行止となった場合は、大幅な迂回を強いられることから、幹線道路及び生活道路としての機能の確保は急務である。

評価手法及び評価データについても公表（公表方法については検討）。