

新規事業採択時評価結果（平成17年度新規事業化箇所）

担当課：国道・防災課

担当課長名：鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道175号 宮川橋	事業区分	一般国道	事業主体	京都府
起終点	自：京都府加佐郡大江町字河守 至：京都府加佐郡大江町字金屋	延長	0.9 km		
<p>事業概要</p> <p>国道175号は、兵庫県明石市を起点とし、京都府の福知山市を經由し日本海若狭湾の舞鶴市に至る幹線道路であり、府県間や府内市町間の交流・連携に資するとともに、舞鶴港へのアクセス道路となることから、物流等の社会経済活動を担う重要な路線である。</p> <p>宮川橋は、幅員狭小で、前後区間の線形も悪く交通のネックとなっている現橋梁の架け替えを実施するものである。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>宮川橋の現道区間においては、若狭方面・舞鶴港へ向かう交通量も多く、大型車混入率も高い(44%)ため、幅員が狭小(橋梁部全幅 6.0m)で線形も悪い(最小曲線半径 64m)宮川橋付近では、円滑な交通が確保されていないほか、現在の橋梁は昭和33年に架橋されており、車両の大型化や耐震設計に対応できていないため、安全で信頼性の高い国道ネットワーク確保のために早期整備が必要である。</p> <p>また、一級河川宮川河川改修と大江町河守地区土地区画整理事業と一体となった整備を行うことにより、大江町の中心市街地の整備を支援するものである。</p>					
全体事業費	2.0 億円	計画交通量	6,200 台/日		
<p>事業概要図</p> <p>The map shows the project location on National Route 175, between the river and the sea. It highlights the bridge area in red and shows the surrounding infrastructure, including the river, roads, and various facilities like schools and hospitals.</p>					

関係する地方公共団体等の意見

大江町長、大江町議会等から、河守地区土地区画整理事業と併せ、国道175号の早期整備を求める要望を受けている。(H14.9.4、H15.3.7、H15.10.21、H16.9.13)

その他、国道175号整備促進協議会(大江町)から国道の早期改良要望あり(H14.11.7)

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

円滑な事業執行の環境が整っている：都市計画決定済み

土地区画整理事業により道路用地が確保できる区間が多い

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.7	総費用：17億円 （事業費：16億円 維持管理費：1億円）	総便益：29億円 （走行時間短縮便益：28億円 走行費用減少便益：1億円 交通事故減少便益：0億円）	基準年 平成16年																																			
	<p>事業の影響</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価項目</th> <th>評価</th> <th>根拠</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自動車や歩行者への影響</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>渋滞対策</td> <td>-</td> <td>注目すべき影響はない</td> </tr> <tr> <td>事故対策</td> <td></td> <td>幅員狭小・線形不良箇所の解消、自転車歩行者道の両側設置により、通行車両や歩行者等の安全性の向上を図る。 【死傷事故率】約156件/億台キロ(現況)(死傷事故率比(県内平均比)1.77) 京都府平均：約88件/億台キロ(1.8倍) 【その他の特徴】京都府管理一般道路全センサス区間570区間中第30位</td> </tr> <tr> <td>歩行空間</td> <td></td> <td>自転車交通量273台/12h、歩行者交通量756人/12hの区間において、自転車歩行者道を整備することにより、通行の快適・安全性の向上が期待できる。</td> </tr> <tr> <td>社会全体への影響</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>住民生活</td> <td></td> <td>京都交通バス、大江町営バスのバス路線であり、大型車の離合困難箇所の解消による利便性の向上が期待できる。 二次医療施設への主要なアクセス道路であり、円滑な交通の確保により、緊急車両による搬送時における安全性・定時性の向上が見込まれる。(京都ルネス病院、福知山市民病院)</td> </tr> <tr> <td>地域経済</td> <td></td> <td>大型車混入率が44%と高く、重要港湾「舞鶴港」への主要なアクセスルートである現道の幅員狭小(全幅6m)の解消により、円滑な離合が可能となるため、物流の利便性向上が期待できる。 土地区画整理事業、河川改修事業との一体的整備により、大江町の中心市街地のまちづくりを支援する。</td> </tr> <tr> <td>災害</td> <td></td> <td>第二次緊急輸送道路に位置付けられている。 震災点検要対策橋梁の架け替え。</td> </tr> <tr> <td>環境</td> <td></td> <td>CO2排出削減量：229t/年</td> </tr> <tr> <td>地域社会</td> <td></td> <td>離合困難箇所を解消する。(橋梁部全幅W=6.0m) 市町村合併を支援する根幹的な道路である。(大江町を含む1市3町が平成18年1月に合併予定。新市の中心(福知山市)と大江町を結ぶルート。)</td> </tr> <tr> <td>事業実施環境</td> <td></td> <td>広域道路整備基本計画に位置付けられている。 第二名神高速道路(信楽ICアクセス)等と一体となり高速交通体系を構築する。</td> </tr> </tbody> </table>					評価項目	評価	根拠	自動車や歩行者への影響			渋滞対策	-	注目すべき影響はない	事故対策		幅員狭小・線形不良箇所の解消、自転車歩行者道の両側設置により、通行車両や歩行者等の安全性の向上を図る。 【死傷事故率】約156件/億台キロ(現況)(死傷事故率比(県内平均比)1.77) 京都府平均：約88件/億台キロ(1.8倍) 【その他の特徴】京都府管理一般道路全センサス区間570区間中第30位	歩行空間		自転車交通量273台/12h、歩行者交通量756人/12hの区間において、自転車歩行者道を整備することにより、通行の快適・安全性の向上が期待できる。	社会全体への影響			住民生活		京都交通バス、大江町営バスのバス路線であり、大型車の離合困難箇所の解消による利便性の向上が期待できる。 二次医療施設への主要なアクセス道路であり、円滑な交通の確保により、緊急車両による搬送時における安全性・定時性の向上が見込まれる。(京都ルネス病院、福知山市民病院)	地域経済		大型車混入率が44%と高く、重要港湾「舞鶴港」への主要なアクセスルートである現道の幅員狭小(全幅6m)の解消により、円滑な離合が可能となるため、物流の利便性向上が期待できる。 土地区画整理事業、河川改修事業との一体的整備により、大江町の中心市街地のまちづくりを支援する。	災害		第二次緊急輸送道路に位置付けられている。 震災点検要対策橋梁の架け替え。	環境		CO2排出削減量：229t/年	地域社会		離合困難箇所を解消する。(橋梁部全幅W=6.0m) 市町村合併を支援する根幹的な道路である。(大江町を含む1市3町が平成18年1月に合併予定。新市の中心(福知山市)と大江町を結ぶルート。)	事業実施環境	
評価項目	評価	根拠																																						
自動車や歩行者への影響																																								
渋滞対策	-	注目すべき影響はない																																						
事故対策		幅員狭小・線形不良箇所の解消、自転車歩行者道の両側設置により、通行車両や歩行者等の安全性の向上を図る。 【死傷事故率】約156件/億台キロ(現況)(死傷事故率比(県内平均比)1.77) 京都府平均：約88件/億台キロ(1.8倍) 【その他の特徴】京都府管理一般道路全センサス区間570区間中第30位																																						
歩行空間		自転車交通量273台/12h、歩行者交通量756人/12hの区間において、自転車歩行者道を整備することにより、通行の快適・安全性の向上が期待できる。																																						
社会全体への影響																																								
住民生活		京都交通バス、大江町営バスのバス路線であり、大型車の離合困難箇所の解消による利便性の向上が期待できる。 二次医療施設への主要なアクセス道路であり、円滑な交通の確保により、緊急車両による搬送時における安全性・定時性の向上が見込まれる。(京都ルネス病院、福知山市民病院)																																						
地域経済		大型車混入率が44%と高く、重要港湾「舞鶴港」への主要なアクセスルートである現道の幅員狭小(全幅6m)の解消により、円滑な離合が可能となるため、物流の利便性向上が期待できる。 土地区画整理事業、河川改修事業との一体的整備により、大江町の中心市街地のまちづくりを支援する。																																						
災害		第二次緊急輸送道路に位置付けられている。 震災点検要対策橋梁の架け替え。																																						
環境		CO2排出削減量：229t/年																																						
地域社会		離合困難箇所を解消する。(橋梁部全幅W=6.0m) 市町村合併を支援する根幹的な道路である。(大江町を含む1市3町が平成18年1月に合併予定。新市の中心(福知山市)と大江町を結ぶルート。)																																						
事業実施環境		広域道路整備基本計画に位置付けられている。 第二名神高速道路(信楽ICアクセス)等と一体となり高速交通体系を構築する。																																						

採択の理由

費用便益比が1.7と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定が完了していることから、事業採択の条件が確認できる。

幅員狭小・震災対策要対策箇所となっている橋梁の改修と、前後の線形改良・拡幅整備を、河川改修事業や土地区画整理事業と一体的に行うことによって、効率的にかつ円滑な事業執行が可能である。

以上より、本事業を採択した。

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。