

## 事後評価結果（平成16年度）

担 当 課：京都府道路建設室  
担当課長名：相澤光太郎

事業名	一般国道312号 比治山バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	京都府	
起終点	自：京都府京丹後市峰山町鱒留 至：京丹後市久美浜町佐野	延長	3.52 km			

### 事業概要

国道312号は、宮津市を起点とし、京丹後市を横断し、兵庫県豊岡市から姫路市に至る延長171kmの幹線道路で、京都府においては丹後半島の道路の骨格を形成し、地域の産業・生活を支える重要な道路である。

この路線の内、未改良で交通のネック区間であった比治山峠においてバイパス整備を行ったものである。

### 事業の目的・必要性

比治山峠は、昭和5年に築造されたトンネル部で大型車のすれ違いができない状況であり、トンネル前後は急勾配、急カーブの連続で、冬期の路面凍結時には大型車のスリップ事故による通行不能が多発していた。

これら問題の解消を図り、異常気象時にも安全確実に定時走行できる幹線道路とすることを目的に事業化した。

### 事業概要図



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度	平成元年度	用地着手	平成元年度	供用年	(当初) /H12	変	
		都市計画決定	年度	工事着手	平成2年度	(暫定/完成)	(実績) H9/H12	動	1.00倍
	事業費	計画時	(名目値)	-/36.0 億円	実績	(名目値)	/ 億円	変	1.22倍
		暫定/完成	(実質値)	/ 億円	(暫定/完成)	(実質値)	/44.0 億円	動	
	交通量	計画時		実績				変	
	(当該路線)	暫定/完成	/4,081	台/日	(暫定/完成)	/6,805	台/日	動	167%

旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	30 (供用直前年次) H11年度	60 km/h (供用後年次) H17年度	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道)	27 (供用直前年次) 12年度	0 件/億台キロ (供用後年次) 13年度	
費用対効果 分析結果 (当初)	B / C	総費用 (事業費: 維持管理費:	億円 億円 億円)	総便益 (走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	億円 億円 億円)	基準年 年
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C 2.65	総費用 (事業費: 維持管理費:	62 億円 56億円 6億円)	総便益 (走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	164 億円 160億円 4億円 0億円)	基準年 平成12年
事業遅延によるコスト増		費用増加額		便益減少額		
事業遅延の理由 なし(当初予定どおり)						
客観的評価指標に対応する事後評価項目 事業区間の人身事故数 H11: 8件、H12: 2件、H13~H16: 0件 平均旅行速度 事業前: 30 km/h、整備後: 60 km/h						
その他評価すべきと判断した項目 ・地域の生活基盤としての強化(通勤・通学の時間短縮、冬季定時性の確保) ・道路ネットワークの信頼性向上(異常気象時通行規制区域の解除) ・緊急輸送路の確保(緊急輸送路の機能向上、地域災害医療センターへの時間短縮・定時制確保) ・地域振興への寄与(丹後地域へのアクセス性の向上、ルートの多様化、観光地の周遊性の向上)						
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目					
	その他評価すべきと判断した項目 CO2の削減効果: 787t/年 旧道の桜並木を再現しようと、沿道に地元久美浜町住民が八重桜を植樹。					
事業を巡る社会経済情勢等の変化 交通量の増加 : S63・4,081台/日 H9・4,081台/日 H17・6,805台/日 観光入込客数の増加: S63・514万人 H9・652万人 H14・783万人(丹後地域)						
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 なし						
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 なし						
特記事項 なし						

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。