

## 様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	近畿自動車道敦賀線（舞鶴西～小浜西）
事業主体	西日本高速道路株式会社

### <事業採択の前提条件に対応する事後評価項目>

	評価項目	効果の有無	補足事項（場所・データ等）
事業の効率性	交通量の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較 <sup>1</sup> 、乖離の要因等）	-	平成15年度（全線開通時）の平均交通量は約2,700台/日であり、推計値の平均交通量(2,900台/日)の約9割
	旅行速度向上の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較 <sup>1</sup> 、乖離の要因等）	-	国道27号利用で37km/hから舞鶴若狭自動車道利用で68km/hに31km/h向上（舞鶴市京田交差点～小浜西IC） 資料]道路交通センサス
	交通事故の低減の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較 <sup>1</sup> 、乖離の要因等）	-	当該道路及び並行道路（一般国道27号） 死傷事故件数200件/年から182件/年 死傷事故率 64/億台 <sup>※</sup> から55件/億台 <sup>※</sup> （H9） （H17） 資料]道路交通センサス、事故統合データベース
	事業費・維持管理費の状況（新規事業採択時（再評価時）の予測値との比較 <sup>2</sup> 、乖離の要因等）	-	事業費 計画：1,555億円 実績：1,431億円 要因：土捨場の調整に伴う土運搬距離の減、橋梁形式等の変更、トンネル支保等の見直し等
	事業期間短縮（遅延）による社会的便益（損失）（便益増減額と費用増減額を計測）	-	計画時：15年 実績：15年（変更無し）
	費用対効果分析の結果（新規事業採択時（再評価時）との比較）	-	B/C = 1.4（H19基準年）
事業実施環境	新規事業採択時（再評価時）の事業実施環境からの変化の状況	-	-

1 予測値が存在しない場合、事前の実測値との比較を可とする。

2 コストについて、計画と実績の比較がデータの制約により困難な場合は、実績の確認を行うだけでよい。

### <事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目>

政策目標		評価項目	効果の有無	補足事項（場所・データ等）
大項目	中項目			
1.活力	円滑なモビリティの確保	並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	-	本州全体 0.07%削減（3,183千人・時間/年 削減） 資料]定量的評価指標の算出方法（案）
		並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	-	該当無し
		当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	-	平成15年9月に小浜市から大阪市間の高速バス路線が開業 2,700人/月（H15） 4,600人/月（H18） 約1.7倍の増 資料]近鉄バス、福鉄バス
		新幹線駅へのアクセス向上の状況	-	該当無し
		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	-	小浜市～大阪国際空港 所要時間 2時間30分（H11） 1時間53分（H18） 37分短縮 資料]道路時刻表
物流効率化の支援	特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況	-	開通後、フェリー（舞鶴～小樽航路）を利用するトレーラーの輸送量が増加 5,900台（H9）から12,700台（H14） 約2.2倍の増 資料]京都府舞鶴港港湾統計年報	
	農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況	-	・北海道から京阪神への輸送量が増加 1,100t/日（H7） 1,600t/日（H12） 500t/日増 資料]国土交通省「物流センサス」を基に（独）海上技術安全研究所調べ ・海産物の京浜・名古屋方面への出荷比率が増加 京浜方面：37.4%（H14） 46.5%（H16） 名古屋方面：3.9%（H14） 6.6%（H16） 資料]農林水産省「水産物流統計年報」	
都市の再生	都市再生プロジェクトの支援に関する効果	-	該当無し	

		三大都市圏の環状道路が形成 又は一部形成)されたことによる効果	-	該当無し
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	-	該当無し
国土・地域ネットワークの構築		当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する		大阪市～小浜市 所要時間 2時間41分(H7) 2時間4分(H18) 37分短縮 資料)道路時刻表
		当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する		舞鶴市～小浜市 所要時間 38分(H7) 25分(H18) 13分短縮 資料)道路時刻表
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	-	該当なし
個性ある地域の形成		拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果		「若狭路博2003」が開催され、約43万人が来場した(H15.9.14から30日間) 資料)小浜市資料
		IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果		小浜西ICからアクセスする主要な観光地において観光入込客数が増加 ・蘇門門めぐり(小浜市) 26万人(H12) 30万人(H17) 4万人増 ・若狭塗着施設(小浜市) 11万人(H12) 13万人(H17) 2万人増 資料)福井県産業労働部観光振興課
		新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果	-	該当無し
2.暮らし	安全で安心できる暮らしの確保	三次医療施設へのアクセス向上の状況	-	該当無し
3.安全	安全な生活環境の確保	並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	-	該当無し
		災害への備え	対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	-
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成		福井県地域防災計画において、並行する国道27号が緊急輸送道路に位置づけられており、通行止になった場合、対象区間が代替路線を形成。 資料)福井県地域防災計画
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能		・名神高速道路や中国自動車道に災害や事故によって通行障害が発生した場合には、代替道路としての役割を果たす ・阪神大震災の際には、舞鶴若狭自動車道・国道27号が迂回路として機能
		並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成	-	該当無し
4.環境	地球環境の保全	対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量		176,214,236t-CO2/年 176,036,103t-CO2/年 178,133t-CO2/年(0.10%)減少 本州全体 資料)NEXCO西日本算定
	生活環境の改善・保全	並行区間等における自動車からのNO2排出削減率		217,265t-NOx/年 216,870t-NOx/年 396t-NOx/年(0.18%)減少 本州全体 資料)NEXCO西日本算定
		並行区間等における自動車からのSPM排出削減率		11,168t-SPM/年 11,147t-SPM/年 21t-SPM/年(0.19%)減少 本州全体 資料)NEXCO西日本算定
		並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	-	並行する一般国道27号において改善(夜間要請限度70db)75dB(H8平均) 67dB(H15平均) 資料)道路環境センサス
		その他、環境や景観上の効果		・付替河川の施工時に、自然の再生に努める施工を行った ・舞鶴西IC～舞鶴東IC間のトンネルの坑口のデザインに、舞鶴市のシンボルの「赤レンガ」を採用。地域の観光資源をPR(木ノ下トンネル)
5.その他	他のプロジェクトとの関係	他機関との連携プログラムに関する効果	-	該当無し

	その他	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>海水浴シーズンにおける渋滞の縮減 最大渋滞長：4km 2km（国道 27 号小倉交差点）</li> </ul> 資料 国土交通省福知山河川国道事務所資料
--	-----	---------------------------------	---

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・B Pの別
近畿自動車道 敦賀線	舞鶴西～小浜西	L=35.2km	高速自動車国道	-

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
5,700～6,900	2	西日本高速道路(株)

## 費用

	事業費	維持修繕費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	1,376億円	838億円	2,213億円
基準年における 現在価値 (C)	1,882億円	470億円	2,352億円

## 便益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成19年度			
供用年	平成14年度			
単年便益 (初年便益)	69億円	9億円	2億円	81億円
基準年における 現在価値 (B)	2,786億円	372億円	91億円	3,249億円

## 結果

費用便益比 (B / C)	1.4
---------------	-----

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 費用便益分析の条件

事業名：近畿自動車道敦賀線(舞鶴西～小浜西)

(2)

		項目	チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)		
	その他		
分析の基本的事項	分析対象期間		40年間
	社会的割引率		4%
	基準年次		平成19年
交通流の推計時点	1時点のみ推計		(H33)
	複数時点での推計		
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計		有 無
	整備の有無のいずれかのみ推計		
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)		(H11センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)		
	その他( )		
開発交通量の考慮	無		
	有		
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	( )台トリップ/日
交通流推計	配分交通量の推計手法	Q - V式を用いた配分	
		転換率式を用いた配分	
		Q - V式と転換率式の併用による配分	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	
		簡易手法	
		簡易手法の場合	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他( )
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載		
	最終配分の速度 採用理由を記載		
	その他(センサスデータを使用し、高規格道路の速度は、道路種別・車線当たり交通量から設定。また一般道の速度は、沿道条件・交差点密度等の道路条件を考慮し設定。)		



費用の現在価値算定表

維持修繕費の単価単価の算出(消費税相当額含まず)

箇所名: 近畿自動車道敦賀線(舞鶴西~小浜西)

採用単価の根拠 実績値より設定		
単価(億円)	延長(km)	単価(億円)
-	35.2	-

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単価	現在価値	単価	現在価値
-12年目	H 2	1.9807	1	2		0
-11年目	H 3	1.8599	3	6		0
-10年目	H 4	1.7762	19	34		0
-9年目	H 5	1.7162	45	78		0
-8年目	H 6	1.6502	74	122		0
-7年目	H 7	1.5821	113	179		0
-6年目	H 8	1.5179	89	135		0
-5年目	H 9	1.4460	134	194	0	0
-4年目	H 10	1.4164	111	158	3	5
-3年目	H 11	1.3755	139	192	4	5
-2年目	H 12	1.3159	188	248	3.50	5
-1年目	H 13	1.2859	221	284	3.45	4
供用開始年次	H 14	1.2428	212	264	4.70	6
1年目	H 15	1.1699	23	27	9.58	11
2年目	H 16	1.1249	1	2	9.51	11
3年目	H 17	1.0816	0	0	9.95	11
4年目	H 18	1.0400	0	0	11.99	12
5年目	H 19	1.0000	0	0	11.77	12
6年目	H 20	0.9615	0	0	12.01	12
7年目	H 21	0.9246	0	0	12.60	12
8年目	H 22	0.8890	0	0	12.60	11
9年目	H 23	0.8548	0	0	12.56	11
10年目	H 24	0.8219	0	0	12.64	10
11年目	H 25	0.7903	0	0	13.43	11
12年目	H 26	0.7599	0	0	13.58	10
13年目	H 27	0.7307	0	0	20.78	15
14年目	H 28	0.7026	0	0	26.10	18
15年目	H 29	0.6756	0	0	26.59	18
16年目	H 30	0.6496	0	0	26.85	17
17年目	H 31	0.6246	0	0	26.28	16
18年目	H 32	0.6006	0	0	26.01	16
19年目	H 33	0.5775	0	0	25.81	15
20年目	H 34	0.5553	0	0	25.66	14
21年目	H 35	0.5339	0	0	25.59	14
22年目	H 36	0.5134	0	0	25.53	13
23年目	H 37	0.4936	0	0	25.46	13
24年目	H 38	0.4746	0	0	25.39	12
25年目	H 39	0.4564	0	0	25.33	12
26年目	H 40	0.4388	0	0	25.26	11
27年目	H 41	0.4220	0	0	25.19	11
28年目	H 42	0.4057	0	0	25.12	10
29年目	H 43	0.3901	0	0	25.03	10
30年目	H 44	0.3751	0	0	24.93	9
31年目	H 45	0.3607	0	0	24.83	9
32年目	H 46	0.3468	0	0	24.74	9
33年目	H 47	0.3335	0	0	24.64	8
34年目	H 48	0.3207	0	0	24.54	8
35年目	H 49	0.3083	0	0	24.45	8
36年目	H 50	0.2965	0	0	24.35	7
37年目	H 51	0.2851	0	0	24.26	7
38年目	H 52	0.2741	0	0	24.16	7
39年目	H 53	0.2636	0	-42	24.06	6
合計			1,376	1,882	838	470

単純事業費計	1,376	838
--------	-------	-----

注1)消費税は含まないものとする

注2)供用開始年次は当該道路全線供用とする

注3)評価対象期間最終年における用地残存価値(割引後の用地費)を控除している

## 便益の現在価値算定表

箇所名:近畿自動車道敦賀線(舞鶴西～小浜西)

年次	年度 (基準年) H19	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)					現在価値 ×(A)	走行経費減少便益(億円)					現在価値 (A) ×	事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
			乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	計		現在価値 ×(A)	現在価値 ×(A)	便益合計 ( ~ )	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 14	1.2167	26.3	4.2	5.7	33.1	69	84	1.1	0.1	1.0	7.1	9	11	2.3	3	81	98
1年目	H 15	1.1699	25.6	4.1	5.6	32.3	68	79	1.0	0.1	0.9	7.0	9	11	2.2	3	79	92
2年目	H 16	1.1249	24.1	3.9	5.2	30.3	64	72	1.0	0.1	0.9	6.5	8	10	2.1	2	74	83
3年目	H 17	1.0816	25.3	4.1	5.5	31.8	67	72	1.0	0.1	0.9	6.9	9	10	2.2	2	78	84
4年目	H 18	1.0400	27.3	4.4	5.9	34.3	72	75	1.1	0.1	1.0	7.4	10	10	2.4	2	84	87
5年目	H 19	1.0000	26.8	4.3	5.8	33.7	71	71	1.1	0.1	1.0	7.3	9	9	2.3	2	82	82
6年目	H 20	0.9615	27.3	4.4	5.9	34.4	72	69	1.1	0.1	1.0	7.4	10	9	2.4	2	84	81
7年目	H 21	0.9246	28.7	4.6	6.2	36.1	76	70	1.2	0.1	1.1	7.8	10	9	2.5	2	88	82
8年目	H 22	0.8890	28.7	4.6	6.2	36.1	76	67	1.2	0.1	1.1	7.8	10	9	2.5	2	88	78
9年目	H 23	0.8548	28.6	4.6	6.2	36.0	75	64	1.2	0.1	1.1	7.8	10	9	2.5	2	88	75
10年目	H 24	0.8219	28.8	4.6	6.2	36.2	76	62	1.2	0.1	1.1	7.8	10	8	2.5	2	89	73
11年目	H 25	0.7903	30.6	4.9	6.6	38.5	81	64	1.2	0.1	1.1	8.3	11	8	2.6	2	94	74
12年目	H 26	0.7599	30.9	5.0	6.7	38.9	81	62	1.3	0.1	1.1	8.4	11	8	2.7	2	95	72
13年目	H 27	0.7307	47.3	7.6	10.2	59.5	125	91	1.9	0.2	1.7	12.8	17	12	4.1	3	145	106
14年目	H 28	0.7026	59.4	9.6	12.9	74.8	157	110	2.4	0.2	2.2	16.1	21	15	5.1	4	183	128
15年目	H 29	0.6756	60.5	9.8	13.1	76.2	160	108	2.5	0.2	2.2	16.4	21	14	5.2	4	186	126
16年目	H 30	0.6496	61.1	9.9	13.2	76.9	161	105	2.5	0.2	2.2	16.6	22	14	5.3	3	188	122
17年目	H 31	0.6246	59.8	9.7	13.0	75.3	158	99	2.4	0.2	2.2	16.2	21	13	5.2	3	184	115
18年目	H 32	0.6006	59.2	9.5	12.8	74.5	156	94	2.4	0.2	2.2	16.1	21	13	5.1	3	182	109
19年目	H 33	0.5775	58.8	9.5	12.7	73.9	155	89	2.4	0.2	2.2	15.9	21	12	5.1	3	181	104
20年目	H 34	0.5553	58.4	9.4	12.7	73.5	154	86	2.4	0.2	2.2	15.8	21	11	5.1	3	180	100
21年目	H 35	0.5339	58.3	9.4	12.6	73.3	154	82	2.4	0.2	2.1	15.8	21	11	5.0	3	179	96
22年目	H 36	0.5134	58.1	9.4	12.6	73.1	153	79	2.4	0.2	2.1	15.8	20	10	5.0	3	179	92
23年目	H 37	0.4936	58.0	9.3	12.6	72.9	153	75	2.3	0.2	2.1	15.7	20	10	5.0	2	178	88
24年目	H 38	0.4746	57.8	9.3	12.5	72.7	152	72	2.3	0.2	2.1	15.7	20	10	5.0	2	178	84
25年目	H 39	0.4564	57.7	9.3	12.5	72.6	152	69	2.3	0.2	2.1	15.6	20	9	5.0	2	177	81
26年目	H 40	0.4388	57.5	9.3	12.5	72.4	152	67	2.3	0.2	2.1	15.6	20	9	5.0	2	177	78
27年目	H 41	0.4220	57.3	9.2	12.4	72.2	151	64	2.3	0.2	2.1	15.6	20	9	5.0	2	176	74
28年目	H 42	0.4057	57.2	9.2	12.4	72.0	151	61	2.3	0.2	2.1	15.5	20	8	5.0	2	176	71
29年目	H 43	0.3901	57.0	9.2	12.3	71.7	150	59	2.3	0.2	2.1	15.5	20	8	4.9	2	175	68
30年目	H 44	0.3751	56.8	9.2	12.3	71.4	150	56	2.3	0.2	2.1	15.4	20	7	4.9	2	175	65
31年目	H 45	0.3607	56.5	9.1	12.3	71.1	149	54	2.3	0.2	2.1	15.3	20	7	4.9	2	174	63
32年目	H 46	0.3468	56.3	9.1	12.2	70.9	148	51	2.3	0.2	2.1	15.3	20	7	4.9	2	173	60
33年目	H 47	0.3335	56.1	9.0	12.2	70.6	148	49	2.3	0.2	2.1	15.2	20	7	4.9	2	172	58
34年目	H 48	0.3207	55.9	9.0	12.1	70.3	147	47	2.3	0.2	2.1	15.2	20	6	4.8	2	172	55
35年目	H 49	0.3083	55.7	9.0	12.1	70.0	147	45	2.3	0.2	2.0	15.1	20	6	4.8	1	171	53
36年目	H 50	0.2965	55.4	8.9	12.0	69.8	146	43	2.2	0.2	2.0	15.0	20	6	4.8	1	170	51
37年目	H 51	0.2851	55.2	8.9	12.0	69.5	146	42	2.2	0.2	2.0	15.0	19	6	4.8	1	170	48
38年目	H 52	0.2741	55.0	8.9	11.9	69.2	145	40	2.2	0.2	2.0	14.9	19	5	4.8	1	169	46
39年目	H 53	0.2636	54.8	8.8	11.9	68.9	144	38	2.2	0.2	2.0	14.9	19	5	4.7	1	168	44
合計			1,900	306	412	2,391	5,009	2,786	77	6	70	515	669	372	164	91	5,842	3,249