

事後評価結果（平成19年度）

担当課：西日本高速道路株式会社

担当課長名：大西宣二

路線名	近畿自動車道敦賀線(舞鶴西～小浜西)	事業区分	一般有料	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自：京都府舞鶴市堀 至：福井県小浜市岡津	延長	35.2km		

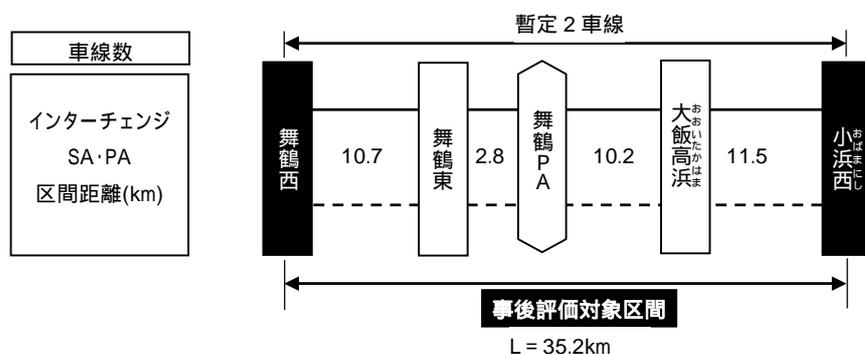
事業概要

近畿自動車道敦賀線は、中国自動車道吉川JCT（兵庫県三木市）と北陸自動車道敦賀JCT（仮称）（福井県敦賀市）を結ぶ延長162kmの高速自動車国道であり、うち舞鶴西IC～小浜西ICを暫定2車線で整備を行った。

事業の目的・必要性

近畿自動車道敦賀線（舞鶴西～小浜西間）は、中国自動車道と北陸自動車道を結ぶ路線の一部であり、高度な交通サービスを提供するとともに、並行する国道27号の交通混雑の緩和や、沿道環境を改善し、地域の発展に貢献する。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H元年度	用地着手	H4年度	供用年	(計画) H14年度	変動	1.0倍
		施行命令	H2年度	工事着手	H5年度		(実績) H14年度		
	事業費	計画時	(名目値) 1,555億円 (実質値) 1,661億円	実績	(名目値) 1,431億円 (実質値) 1,528億円	変動	0.9倍		
	交通量	計画時	2,900台/日 (平成15年度)	実績	2,700台/日 (平成15年度)	変動	93%		
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	37 68 km/h (H9年度) (H17年度)		交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+当該路線)	64 55 件/億台キロ (H9年度) (H17年度)				
費用便益 分析結果 (事後)	B / C	総費用: 2,352億円 事業費: 1,882億円 維持管理費: 470億円		総便益: 3,249億円 走行時間短縮便益: 2,786億円 走行経費減少便益: 372億円 交通事故減少便益: 91億円		基準年			
事業遅延によるコスト増	費用増加額		便益減少額		H19年				
事業遅延の理由									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>高速バス路線開設による利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・舞鶴東 IC～小浜西 IC の供用後、平成 15 年 9 月に小浜市～大阪市を結ぶ高速バスが開設され、大都市へのアクセス性が向上し、乗客も 3 年で 1.7 倍と増加傾向にある。 <p>重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・舞鶴港へのアクセス性が向上し、トレーラーの輸送量が増加している。 <p>観光産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道地域への観光入込客数が増加するとともに、集客圏域が広域化している。 ・沿道地域では様々な観光イベントが開催され、観光振興に寄与している。 <p>広域ネットワークの形成によるリダンダシーの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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場合には、代替道路としての役割を果たす。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <p>高速道路沿道の一般環境大気測定局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。</p> <p>NO₂：日平均値の年間98%値 0.025～0.034ppm (0.04～0.06ppm以下)</p> <p>CO：日平均値の年間2%除外値 0.897～1.373ppm (10ppm以下)</p> <p>【騒音】</p> <p>環境アセスメントで予測した断面について、H17年度平均交通量を用いて再現計算を行い、最も厳しい断面で予測した結果、環境保全目標値を満足する。</p> <p>予測値(夜間)：46dB (65dB) ()内は環境保全目標値</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>京都府・福井県の県内総生産は、事業開始後、全国の増加傾向とほぼ同様の伸びを示している。沿道地域の人口は、事業開始以降の平成 2 年度に比べ、平成 17 年度では舞鶴市、小浜市とも約 5 %減少している。</p> <p>京都府・福井県の道路利用は全国とほぼ同様の傾向であるが、福井県についてその伸びは全国より高い伸び率で推移している。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>小浜西 IC～敦賀 JCT 間の開通により近畿自動車道敦賀線の全線開通となり、広域的なネットワークが形成され、環境改善、観光産業の活性化等の効果が発現されるものと期待されていることから、早期整備に向けた取組みや、さらなる利用促進に努めたい。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特になし</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

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。