

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：木村 昌司

事業名	一般国道27号 西舞鶴道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：京都府舞鶴市上安 至：京都府舞鶴市京田	延長	4.9 km		
事業概要	<p>一般国道27号は、福井県敦賀市から日本海沿岸都市を通過し、京都府船井郡京丹波町に至る約140kmの主要幹線道路であり、京都北部地域、福井県嶺南地域の経済、産業、生活を支える重要な道路である。西舞鶴道路は、現国道27号のバイパスとして計画している京都府舞鶴市上安から京都府舞鶴市京田の区間延長4.9kmの道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>西舞鶴道路は、現国道27号の渋滞緩和を図るとともに重要港湾である舞鶴港と近畿自動車道敦賀線舞鶴西ICとのアクセス機能の強化を目的とした延長4.9km道路である。</p>				
全体事業費	245億円	計画交通量	10,300~23,200台/日		
事業概要図					

**関係する地方公共団体等の意見**  
西舞鶴道路は、舞鶴西市街地の交通混雑の緩和及び舞鶴港と近畿自動車道敦賀線のアクセス道路として機能強化の役割を果たすことが期待されており、京都府、舞鶴市長、周辺自治連合会等から早期整備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

事業評価結果

費用対便益	B/C	4.1	総費用：188億円 （事業費：170億円 維持管理費：19億円）	総便益：780億円 （走行時間短縮便益：760億円 走行費用減少便益：19億円 交通事故減少便益：1億円）	基準年：平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=3.7 (交通量 -10%)	B/C=4.6 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=3.8 (事業費 +10%)	B/C=4.6 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=3.8 (事業期間 +2年)	B/C=4.4 (事業期間 -2年)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	渋滞交差点を解消する。（大手交差点：現況旅行速度25.7km/h） 【渋滞損失時間の改善】約22.8万人時/年⇒約1.4万人時/年 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】約5.3万人時/年や、約0.3万人時/千台や（現況） 京都府平均：約3.0万人時間/年や（約1.8倍） 全国平均：約2.0万人時間/年や（約2.7倍） 【その他の特徴】主要渋滞ポイントの解消（ <sup>おとて</sup> 大手交差点）		
		事故対策	○	【死傷事故率】101件/億台や（現況）（死傷事故率比（府内平均比）0.60倍） （事故率曲線における位置：上位6割以内） 京都府平均：約167件/億台や 全国平均：約120件/億台や 【その他の特徴】		
	歩行空間	—	特に注目すべき影響はない。			
	社会全体への影響	住民生活	○	【高次医療施設へのアクセス向上】 舞鶴市南部地域（真倉）から二次医療施設（舞鶴赤十字病院）所要時間が短縮 （所要時間15分⇒12分）		
		地域経済	◎	【港湾の利便性向上】 重要港湾である舞鶴港と国幹道のアクセス機能の強化により物流の効率化に大きく寄与。（舞鶴港～舞鶴西ICの所要時間14分⇒11分）		
		災害	—	特に注目すべき影響はない。		
環境		○	【騒音の減少】 通過交通がバイパスへ転換することで現道沿道の交通騒音値が改善 （現道・京田地先 夜間66db⇒63db）			
地域社会	—	特に注目すべき影響はない。				
事業実施環境	○	都市計画決定 平成3年2月				

採択の理由

費用便益比が4.1と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、当該事業箇所の現況渋滞損失時間及び事業実施による効果はともに大きい。この為、渋滞対策の必要性、効果は高く、また物流の効率化に大きく寄与するものと判断される。  
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。