

新規事業採択時評価結果（平成19年度 新規事業箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：木村 昌司

事業の概要

事業名	一般国道162号 栗尾バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	京都市
起終点	起点 京都市右京区京北細野町 終点 京都市右京区京北周山町	延長	L = 4.3 km		
事業概要	<p>本事業箇所である栗尾峠が位置する一般国道162号は、京都市から福井県敦賀市に至る幹線道路であり、平成17年に京都市と合併した右京区京北地区（旧北桑田郡京北町）や南丹市美山町から京都市中心部へのアクセス道路として重要な路線であるとともに、「京都市地域防災計画」における第一次緊急輸送道路に指定されるなど、災害時においても欠くことのできない非常に重要な路線として位置付けられている。</p> <p>本事業は一般国道162号において交通支障箇所となっている栗尾峠を、バイパス建設により安全、快適に通行できるように整備するものである。</p>				
事業の目的、必要性	<p>栗尾峠は山間地という地理条件のため平面・縦断線形が悪く走行性が劣るうえ、積雪寒冷特別地域であることから冬期は路面凍結などに起因する事故が多く発生している。また、異常気象時通行止区間（連続雨量150mm）に指定されていることから、幹線道路であるにもかかわらず通行できない場合があるなど問題が多い。</p> <p>本事業は上記の交通支障箇所をバイパス建設により解消し、平常時はもとより、災害など緊急時においても安全、確実な道路交通を確保するために実施するものである。</p>				
全体事業費	85億円	計画交通量	4,500台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
特になし

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（B/C=1.5）
円滑な事業執行の環境が整っている： 国道162号沿線地域による「国道162号（高雄・中川・小野郷・京北・美山）改修促進委員会」が組織され、同委員会から毎年、栗尾バイパスの早期着手に対する要望が毎年提出されている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.5	総費用： 75億円 （事業費： 71億円 維持管理費： 4億円）	総便益： 116億円 （走行時間短縮便益：108億円 走行費用減少便益： 7億円 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=1.9 (交通量 +10%)	B/C=1.4 (交通量 -10%)		
		事業費変動	B/C=1.4 (事業費 +10%)	B/C=1.7 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=1.5 (事業期間 +20%)	B/C=1.6 (事業期間 -20%)			
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	-	特筆すべき渋滞は発生していない。(1km当り渋滞損失時間0.7万人時間/年・km)		
		事故対策		<p>京北地区の国道162号の内、死傷事故が多い箇所を改良する事業である。</p> <p>【死傷事故率】京北地区における国道162号の年間死傷事故率 事業計画区間 62.45件/億台キロ（H15事故記録） 事業計画区間外 32.36件/億台キロ（H15事故記録） 計画区間の死傷事故率は、それ以外の区間の1.93倍（死傷事故率比（府内平均比） 0.40）</p> <p>【その他の特徴】 積雪、路面凍結に起因する冬季の死傷事故が多く発生している。 冬期死傷事故率 94.34件/億台キロ（H15事故記録） 冬季死傷事故率は、年間死傷事故率の1.51倍 地形が急峻であることから大きな事故も頻発しており、平成14年、平成18年には死亡事故（各1件）も発生している。</p>		
	社会全体への影響	歩行空間		現道は縦断勾配5%以上の箇所が52%を超える急峻な山道であり歩道もないが、歩道が整備されることにより、歩行者及び自転車利用者の安全が図られ、峠をはさむ両地域住民のより一層の利用が見込まれる。		
		住民生活		京北地域にとって最寄りの三次救急医療機関である京都第二赤十字病院救命救急センターへのアクセスが確保される。（冬期以外では、約6分間短縮）		
		地域経済		事業箇所周辺が北山杉の産地であることから、線形不良区間や冬期交通困難箇所の解消により、産業ルートとしての物流利便が向上する。		
		災害		京都市地域防災計画における第一次緊急輸送道路に位置付けられているにもかかわらず平成8年度防災点検要対策箇所のうち、対策未了箇所が13箇所（延べ延長2.9km）含まれているとともに、異常気象時通行規制（連続雨量150mm）区間にも指定されている。 バイパス整備によりこれらを解消し、道路の信頼性の向上を図る。		
環境			CO2排出削減量：年間1,023t			
地域社会		鉄道のない京北地域における唯一の公共交通であるバスの運行がより安全、確実なものになり、地域社会に好影響を与える。				
事業実施環境		国道162号のうち京都市管理範囲では、川東拡幅や周山道路整備など継続的且つ集中的に安全対策などに努めているが、他にも整備必要箇所が残されており、計画的な事業化が必要となっている。				

採択の理由

費用対便益が1.5と、便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が整っている。
線形不良箇所、冬期通行支障区間、更に異常気象時通行不能区間の解消を目的とし、国道ネットワーク、緊急輸送道路の信頼性や沿道住民の安全性、快適、利便性を向上することができる事業であることから、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。