

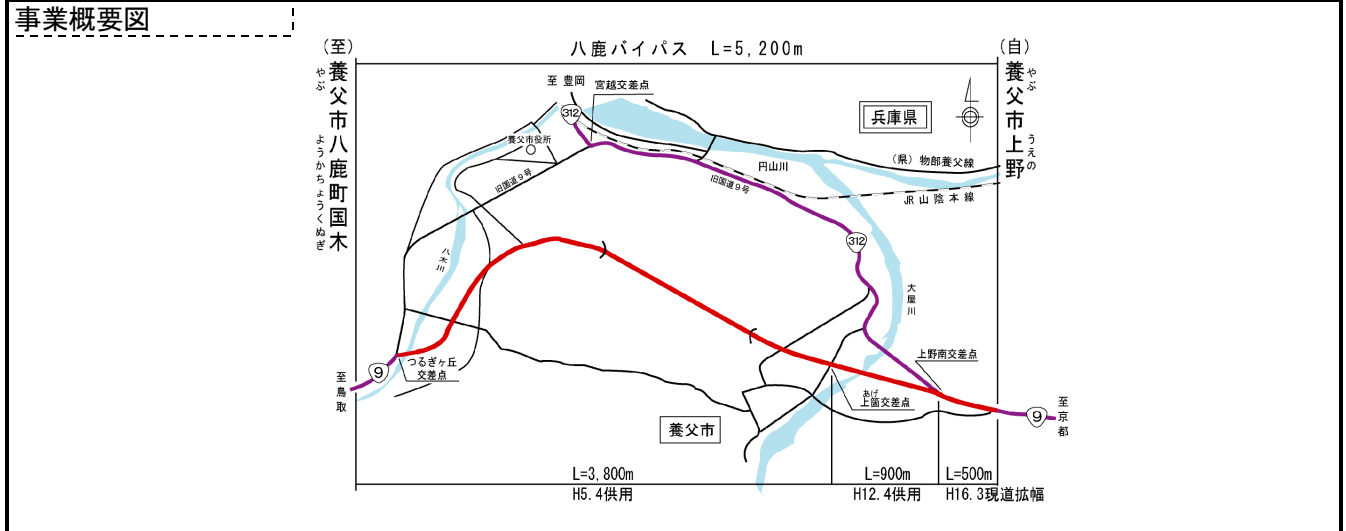
## 事後評価結果（平成20年度）

担 当 課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課  
担当課長名：原 久弥

事業名	国道9号 八鹿バイパス	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：兵庫県養父市上野 至：兵庫県養父市八鹿町国木	延長	5.2km			

**事業概要**  
 国道9号は、京都市を起点として日本海沿岸を通過して、山口県下関市に至る幹線道路であり、京阪神と山陰地方を結ぶ大動脈として利用されている。また、但馬地域における産業・経済を支える唯一の幹線道路であり、この地方の重要な生活道路の役割を担う延長約5.2kmのバイパス事業である。

**事業の目的・必要性**  
 国道9号は、自動車交通の増大や余暇時間増加を背景とした休日交通の増大により、国道9号と312号の重複区間での交通混雑、特に、宮越交差点の交通渋滞が著しいため、大幅な改善が求められていた。八鹿バイパスは、バイパス整備を行うことにより、当該交差点の交通渋滞の解消や安全で円滑な道路交通の確保を目的としている。



事業の効果等	事業期間	事業化年度	昭和49年度	用地着手	昭和58年度	供用年	(当初) — /H14	変動	1.04倍
		都市計画決定	昭和48年度	工事着手	昭和59年度	(暫定/完成)	(実績) — /H15		
	事業費	計画時	(名目値) — /141.9億円	実績	(名目値) — /198.9億円	変動	1.31倍		
		(暫定/完成)	(実質値) — /257.9億円	(暫定/完成)	(実質値) — /337.6億円				
	交通量	計画時	— / —	実績	— / 5,700~7,200台/日	変動	— 倍		
	(当該路線)	(暫定/完成)		(暫定/完成)					
	旅行速度向上	40.8 km/h	→	48.5 km/h	交通事故減少	114.0 件/億台キロ	→	63.0 件/億台キロ	
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H2年度		(供用後年次) H19年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用前年次) H4年度		(供用後年次) H19年度	
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	—	総費用	— 億円	総便益	— 億円	基準年	—
				(事業費: — 億円)		(走行時間短縮便益: — 億円)			
				(維持管理費: — 億円)		(走行経費減少便益: — 億円)			
						(交通事故減少便益: — 億円)			
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.2	総費用	374 億円	総便益	440 億円	基準年	H20年度
				(事業費: 334 億円)		(走行時間短縮便益: 372 億円)			
				(維持管理費: 40 億円)		(走行経費減少便益: 50 億円)			
						(交通事故減少便益: 18 億円)			
	事業遅延によるコスト増	—		費用増加額	1.9 億円	便益減少額	20.8 億円		

**事業遅延の理由**  
 昭和49年度に事業化され、昭和59年度に工事着手し、平成14年度末の供用を目指していたが、用地買収が難航し、工事の着手が大幅に遅れたことにより、事業が遅延した。

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 <ul style="list-style-type: none"> <li>・八鹿バイパスの供用により、国道9号現道区間の渋滞損失時間が約7割削減。</li> </ul> </li> <li>●主要な観光地へのアクセス向上による効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハチ北高原や湯村温泉などの観光施設へのアクセス向上。</li> </ul> </li> </ul> <p>他8項目について効果の発現が見られる</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価は実施していない。</li> </ul>
	<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>但馬地域の人口は減少傾向にある。しかし、但馬地域においては1世帯あたりの自動車保有台数は増加しており、車への依存が見られる。</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>八鹿バイパス事業により、交通混雑の緩和、交通安全の確保及び地域の活性化など、道路整備による効果が発現されており、これから先、大きな社会情勢や交通量の変化がない限り、今後の事後評価の必要性は生じないと思われる。しかし、今後においても交通状況等の把握に努める。また、八鹿バイパスは、十分な機能が発揮され改善措置の必要はないが、今後も適切な維持管理を推進し、その費用のコスト縮減に努めるとともに、一層の利用の促進を図る。</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>特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</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の。