

## 再評価結果（平成21年度事業継続箇所）

担 当 課：国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道312号 宮津野田川道路	事業区分	一般国道	事業主体	京都府																											
起終点	自：京都府宮津市喜多 至：京都府宮津市須津	延長	6.4 km																													
事業概要	<p>鳥取豊岡宮津自動車道は、鳥取市から豊岡市を経て宮津市に至る延長約120kmの地域高規格道路であり、鳥取県東部地域、兵庫県但馬地域及び京都府北部地域の交流・連携の強化を図り、高規格幹線道路「中国横断自動車道姫路鳥取線」、「北近畿豊岡自動車道」及び「京都縦貫自動車道」等と接続し、広域ネットワークを形成する路線である。</p> <p>一般国道312号宮津野田川道路は、このうち、宮津～野田川間の整備を行うものであり、京都府北部地域と京阪神地域や日本海沿岸地域との交流を促進するとともに、地域の連携を強化する延長6.4kmの道路である。</p>																															
H6年度事業化	H11年度都市計画決定	H8年度用地着手	H10年度工事着手																													
全体事業費	約345億円	事業進捗率	86%	供用済延長	km																											
計画交通量	7,900台/日（暫定2車線：2/4）																															
費用対効果分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">1.3</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">5.7</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.3		(残事業)	5.7	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">総費用</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/ (事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">96/418億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(事業費：44/366億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(維持管理費：52/52億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/ (事業全体)	96/418億円		(事業費：44/366億円)			(維持管理費：52/52億円)		<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">(残事業)/ (事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">545/545 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：425/425 億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(走行費用減少便益：96/96 億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益：24/24 億円)</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/ (事業全体)	545/545 億円		(走行時間短縮便益：425/425 億円)			(走行費用減少便益：96/96 億円)			(交通事故減少便益：24/24 億円)		基準年	平成20年度
B/C	(事業全体)	1.3																														
	(残事業)	5.7																														
総費用	(残事業)/ (事業全体)	96/418億円																														
	(事業費：44/366億円)																															
	(維持管理費：52/52億円)																															
総便益	(残事業)/ (事業全体)	545/545 億円																														
	(走行時間短縮便益：425/425 億円)																															
	(走行費用減少便益：96/96 億円)																															
	(交通事故減少便益：24/24 億円)																															
感度分析の結果	(残事業を対象)																															
交通量変動	: B/C=6.2 (交通量+10%)		B/C=5.1 (交通量-10%)																													
事業費変動	: B/C=5.4 (事業費+10%)		B/C=5.9 (事業費-10%)																													
事業期間変動	: B/C=5.6 (事業期間+1年)		B/C=5.7 (事業期間-1年)																													
事業の効果等	<p>国土・地域ネットワークの構築（地域高規格道路の位置づけあり）</p> <p>個性ある地域の形成（主要な観光地へのアクセス向上が期待される）</p> <p>災害への備え（第1次緊急輸送道路の位置づけあり）</p> <p style="text-align: right;">他2項目に該当</p>																															
関係する地方公共団体等の意見	<p>丹後・地域高規格道路推進協議会（平成5年2月設立）、北部8商工会議所・商工会、丹後機械工業協同組合、京都府市長会、京都府町村会、地元市町（宮津市、京丹後市等）により毎年活発な要望活動が実施されている。</p>																															
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>平成19年4月に第1次緊急輸送道路に指定された。平成16年10月の台風23号被災後に京都縦貫自動車道が救助・救援活動に大きく寄与した。宮津野田川道路にも府民の安心・安全な暮らしを守る上で大きな期待が寄せられている。</p>																															
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>用地の進ちょく率は100%であり、工事の進ちょく率は84%である。（平成20年度末見込み）</p>																															
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>平成21年、22年度の2カ年でトンネル設備、安全施設、舗装工事等を完了させ、平成22年度内に完成供用する見込みである。</p>																															

施設の構造や工法の変更等

トンネル断面の縮小や避難坑の掘削にTBM工法を採用する等コスト縮減を図っている。

対応方針

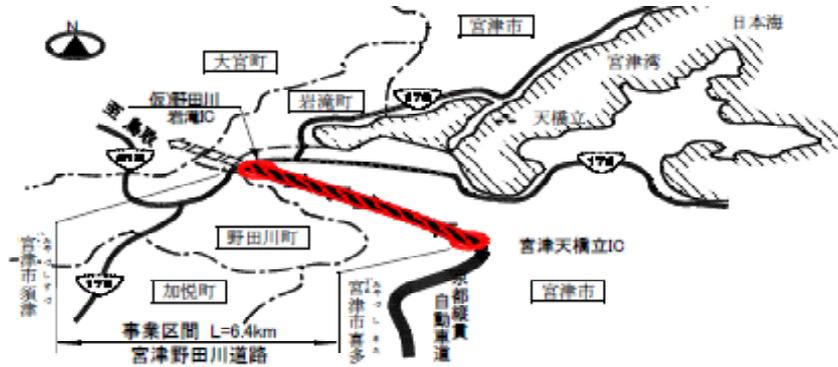
事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考える。

事業概要図

凡 例	
	供 用 中
	再 評 価 箇 所



※ 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。