

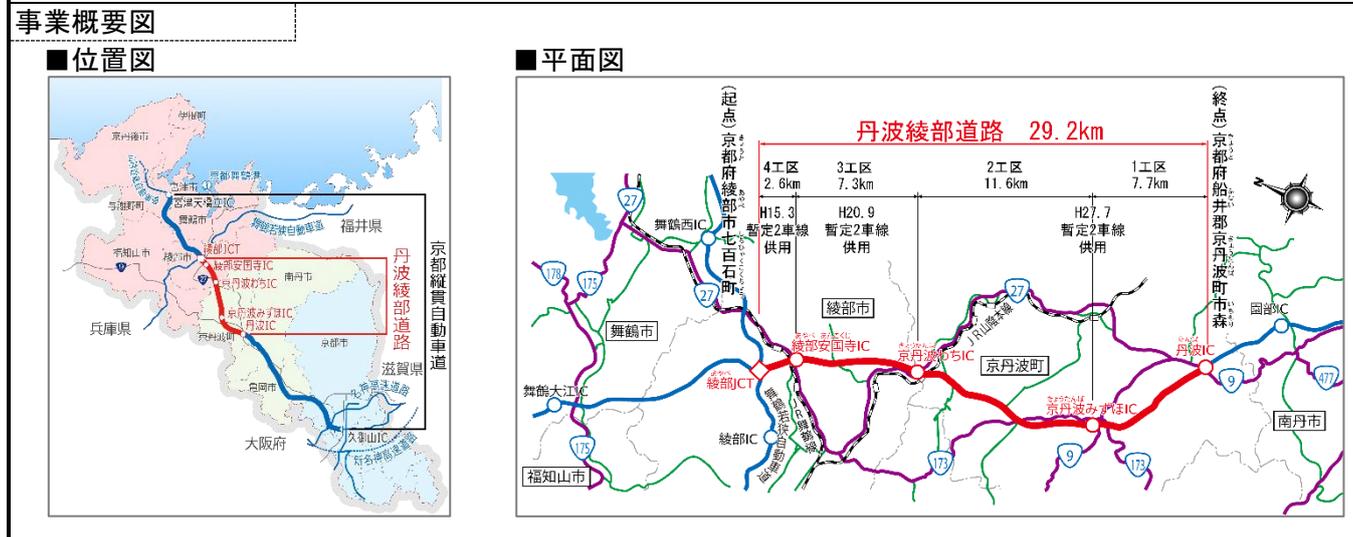
# 事後評価結果（令和2年度）

担当課：京都府道路公社 業務課  
 担当課長名：古川 篤

事業名	京都縦貫自動車道 一般国道478号 丹波綾部道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省近畿地方整備局 京都府道路公社
起終点	自：京都府綾部市七百石町 至：京都府船井郡区京丹波町市森	延長	29.2 km		

**事業概要**  
 京都縦貫自動車道は、京都府の北部地域と南部地域を結び、京都府全体の発展に寄与する全長約 100 kmの高規格幹線道路である。丹波綾部道路は、京都縦貫自動車道の綾部JCTから丹波ICまでの区間を担う道路であり、早期に効果を発現させるため、国土交通省近畿地方整備局の一般道路事業と京都府道路公社の有料道路事業の合併施行方式で整備を図り、平成27年度の暫定2車線での完成をもって、京都縦貫自動車道全線が有料道路として開通した。

**事業の目的・必要性**  
 丹波綾部道路は、交通混雑の緩和、地域の活性化、物流の効率化、災害時等における代替路の確保を目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成5年度	用地着手	平成8年度	供用年	当初 /H30	変動	— 倍	
		都市計画決定	平成6年度	工事着手	平成9年度	(暫定/完成)	(実績) H27/			
	事業費	計画時	(名目値) — /2,100 億円	実績	(名目値) 1,570 / — 億円			変動	— 倍	
		(暫定/完成)	(実質値) — /2,080 億円	(暫定/完成)	(実質値) 1,557 / — 億円			変動	— 倍	
	交通量	計画時	(H42年度)		実績	(R元年度)		変動	— %	
	(当該路線)	(暫定/完成)	— 台/日 / 16,500 台/日		(暫定/完成)	9,657 台/日 / — 台/日				
	旅行速度向上	45.7 km/h → 85.1km/h		交通事故減少		103 件/億台扣 → 45 件/億台扣				
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次)H17年度 (供用後年次)H27年度		(供用前現道→供用後現道)		(供用前年次)H26年度 (供用後年次)H27年度				
	費用対効果	B/C	総費用	1,974 億円		総便益	4,157 億円		基準年	
	分析結果	2.1	(事業費: 1,863 億円 維持管理費: 111 億円)			(走行時間短縮便益: 3,660 億円 走行経費減少便益: 358 億円 交通事故減少便益: 139 億円)			平成19年	
費用対効果	B/C	総費用	2,548 億円		総便益	3,273 億円		基準年		
分析結果	1.3	(事業費: 2,318 億円 維持管理費: 230 億円)			(走行時間短縮便益: 2,681 億円 走行経費減少便益: 494 億円 交通事故減少便益: 99 億円)			令和2年		
事業遅延によるコスト増		費用増加額	— 億円		便益減少額	— 億円				

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・（費用便益分析対象区間）渋滞損失削減時間：241 万人・時間/年</li> <li>・（当該区間／並行区間）並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：5 割削減</li> </ul> <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2 排出削減量：30,431.45t-CO2/年</li> </ul> <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における自動車からのNO2 排出削減率（排出削減量：110.39t/年、排出削減率：4 割削減）</li> <li>・現道等における自動車からのSPM 排出削減率（排出削減量：6.33t/年、排出削減率：4 割削減）</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>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路は、計画交通量の見直しに伴う環境影響評価を適切に実施しており、全ての項目について環境保全目標を満足すると予測されていることから、本事業の施行による生活環境、自然環境等へ影響は軽微である。</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>京都府公共事業評価に係る第三者委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者の評価のとおり、事業の目的が達成されていることを理解した。引き続き4車線化の早期事業着手、利用促進の取組を強く進めるべき。</li> </ul>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都府全域の人口はほぼ横ばいである中、京都府北中部地域の人口は減少傾向。</li> <li>・京都府北中部地域の一世帯当たりの自動車保有台数は、1.7～1.8 台。移動手段としては自動車利用の割合が高く、道路に対する期待は高い。</li> <li>・丹波綾部道路の供用により、並行する国道27号と合わせた交通量は増加。国道27号から丹波綾部道路へ交通の転換が図られ、国道27号の交通量は減少。</li> </ul>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・丹波綾部道路の整備により、並行道路の交通混雑の解消とともに、企業立地の進展、地域の観光の活性化など想定された整備効果が十分に発揮されており、早急な改善措置の必要は無い。</li> <li>・暫定2車線では、毎年、観光シーズンには交通混雑が慢性的に発生していることや、通行止めには至らなかったものの災害復旧工事を行った事案もあり、本来、高速道路に求められる機能を十分発揮させるためには、できるだけ早く4車線化に着手すべき。</li> </ul>
	<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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>
	<p>特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>

※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。