

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道312号 <small>おおみやみやま</small> 大宮峰山道路		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：京都府京丹後市峰山町新町 至：京都府京丹後市大宮町森本		延長	5.0km		
事業概要	<p>大宮峰山道路は、山陰近畿自動車道の一部を形成し、並行する国道312号のバイパスとして、災害に強い道路ネットワークの形成、交通混雑の緩和や救急医療の搬送時間短縮に寄与するほか、丹後地域沿岸部の観光施設へのアクセス性向上による観光産業の活性化を目的とした延長5.0kmの道路である。</p>					
H27年度事業化	H11年度都市計画決定 (H18年度、H26年度変更)		H29年度用地着手	R1年度工事着手		
全体事業費	160億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約27%	供用済延長	-km	
計画交通量	8,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.1 (1.5)	総費用 (残事業)/(事業全体) 121/1,197億円 事業費：93/1,002億円 維持管理費：29/186億円 更新費：-/9.4億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 243/2,573億円 走行時間短縮便益：195/2,088億円 走行経費減少便益：41/420億円 交通事故減少便益：7.5/66億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=2.0~2.4(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=1.8~2.2(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.1~2.2(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.9~2.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.1~2.2(事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.0~2.0(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和 ・野田川大宮道路の開通により、並行区間である国道312号の混雑が解消。大宮峰山道路が開通することで交通混雑の緩和が期待。</p> <p>②交通安全性の向上 ・大宮峰山道路の並行区間では、開通済み並行区間に比べ交通混雑に起因すると考えられる追突事故が多発。大宮峰山道路への通過交通の転換により、安全性の向上が期待。</p> <p>③救急医療体制の支援 ・救急搬送時間の短縮、搬送患者の負担軽減が期待。</p> <p>④ミッシングリンクの解消 ・京都縦貫自動車道と北近畿豊岡自動車道を結び、日本海側のミッシングリンク解消により、災害時等の代替路を確保</p> <p>⑤観光資源へのアクセス強化 ・日本海沿岸地域の観光資源へのアクセス性を向上し、観光振興を支援。</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見： 京丹後市長より、大宮峰山道路の効果として、①高速道路網の形成、②交通混雑の緩和・移動時間の短縮、③高速道路のアクセス強化を期待されている。</p> <p>京都府知事の意見： 山陰近畿自動車道につきましては、新広域道路交通計画について高規格道路に位置づけ、また重要物流道路に指定された道路であり、対応方針（原案）のとおり、引き続き事業を推進し早期の完成をお願いします。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、「一般国道312号大宮峰山道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲にお</p>					

いて、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

大宮峰山道路の周辺地域の人口は減少傾向、世帯数及び自動車保有台数は横ばいで推移しており、社会経済情勢等の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年度事業化、用地進捗率約71%、事業進捗率約27%（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

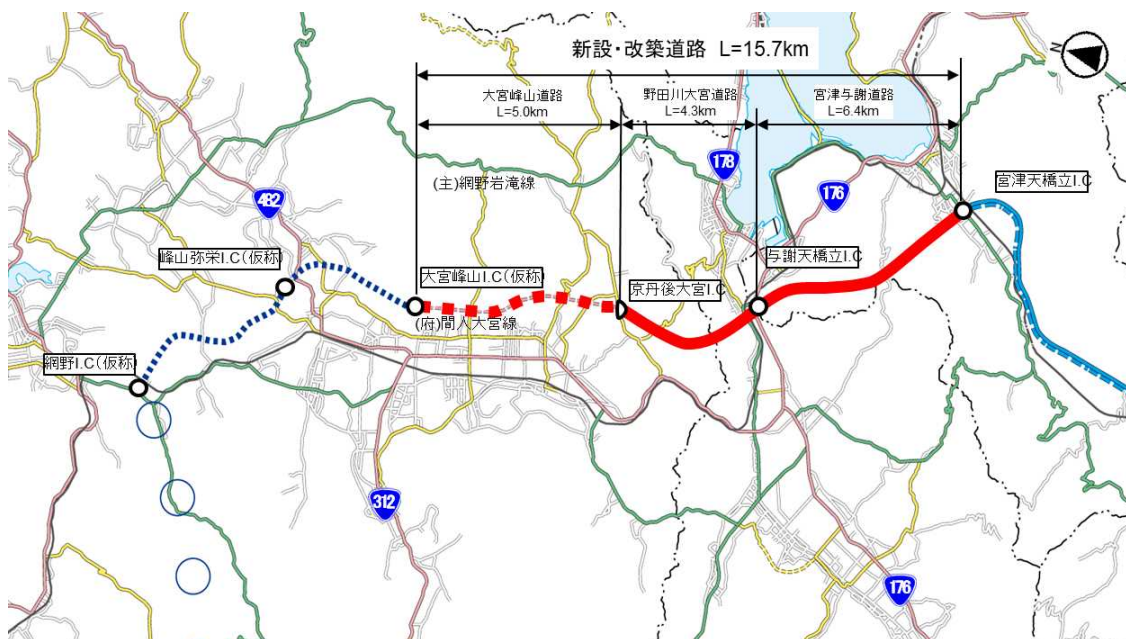
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



- ※ 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。
- ※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。