

事後評価結果（平成17年度）

担 当 課：近畿地方整備局 道路計画第一課

担当課長名：和田 卓

事業名	一般国道 9 号 丹波 ^{たんばくふく} 拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	近畿地方整備局
起終点	自：京都府 ^{ふないぐん} 船井郡 ^{たんばちやうしやうち} 丹波町 ^{ふないぐん} 須知 ^{たんばちやう} 至：京都府 ^{ふないぐん} 船井郡 ^{たんばちやう} 丹波町 ^{こも} 蒲生			延長	1.7 km

事業概要

丹波拡幅は、京都縦貫自動車道 丹波ＩＣから一般国道９号・２７号の分岐間を２車線から４車線に拡幅し、併せて両側歩道を整備する事業である。

事業の目的・必要性

丹波拡張は、京都縦貫自動車道 丹波ＩＣから一般国道９号・２７号の分岐間において、観光・行楽期に著しかった交通渋滞を解消するとともに、交通安全の確保および地域の活性化を目的としている。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	S 5 9年度 S 6 0年度	用地着手 工事着手	S 6 0年度 S 6 1年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) / H12.3 (実績) H8.7/H12.8	変動	1.03倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) (実質値)	/ 84.2億円 / 117.2億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) (実質値)	/ 84.9 億円 / 117.8 億円	変動	1.01倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)				実績 (暫定/完成)			
			/25,600台/日				/22,200 台/日		
							87%		
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	9.6 → 45.4 km/h (休日) (供用直前年次) H6年度 (供用後年次) H17年度				交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	157 → 126 件/億台キロ (供用直前年次) H6～H8年度 (供用後年次) H13～H15年度		
	費用対効果 分析結果 (当初)	B / C 2.0	総費用 1 0 7 億円 (事業費: 99億円 維持管理費: 8億円)		総便益 2 1 3 億円 (走行時間短縮便益: 208億円 走行経費減少便益: 5億円 交通事故減少便益: 0億円)		基準年 H 1 0 年		
	費用対効果 分析結果 (事後)	B / C 1.8	総費用 1 2 3 億円 (事業費: 111億円 維持管理費: 12億円)		総便益 2 2 4 億円 (走行時間短縮便益: 214億円 走行経費減少便益: 7億円 交通事故減少便益: 4億円)		基準年 H 1 7 年		
	事業遅延によるコスト増	費用増加額		0.5億円		便益減少額		3.2億円	

事業遅延の理由

用地交渉が難航したため、蒲生交差点付近の着手が大幅に遅れたことにより、事業が遅延した。

客観的評価指標に対応する事後評価項目

1. 活力 ～円滑なモビリティの確保～

- 現道等の年間渋滞損失時間および削減率　：1,372,577人・時間/年削減（削減率98%）
- 現道における混雑時旅行速度20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況：10km/h→45km/h
- 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況：時間短縮 37分（整備前の通過時間40分→整備後 3分）

	○農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上：時間短縮 43分（整備前48分→整備後5分） ○当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する：時間短縮 43分（整備前48分→整備後5分） ○日常活動圏の中心都市間へのアクセス向上の状況：時間短縮 43分（整備前48分→整備後5分） ○拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果：京都中部地域整備構想 ○主要な観光地へのアクセス向上による効果：丹波自然運動公園 ○新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果：道の駅「丹波マーケス」 2. 暮らし ～安全で安心できるくらしの確保～ ○三次医療施設へのアクセス向上の状況：時間短縮 43分（整備前48分→整備後5分） 3. 安全 ～安全な生活環境の確保～ ○歩道がない又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況：人対車両の事故件数の減少 H8（供用前）2件→H12～H15（供用後）0件 ○対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線として位置づけあり：第1次緊急輸送道路として位置づけあり 5. その他 ～他のプロジェクトとの関係～ ○関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果：京都縦貫自動車道（B路線）
	その他評価すべきと判断した項目 特になし。
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 特になし。
	その他評価すべきと判断した項目 ○対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量：1,459 t/年の削減 ○現道等における自動車からのNO2排出削減量：3.3 t/年 排出削減率：3割削減 ○現道等における自動車からのSPM排出削減量：0.3 t/年 排出削減率：3割削減
事業を巡る社会経済情勢等の変化 丹波拡幅事業により、交通混雑の緩和、交通安全の確保および地域の活性化など、道路整備による効果が発現されている。	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 これから先、大きな社会情勢や交通量の変化がない限りにおいては、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はないと思われる。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 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。	
特記事項 特になし。	

※ 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。