

事後評価結果（平成26年度）

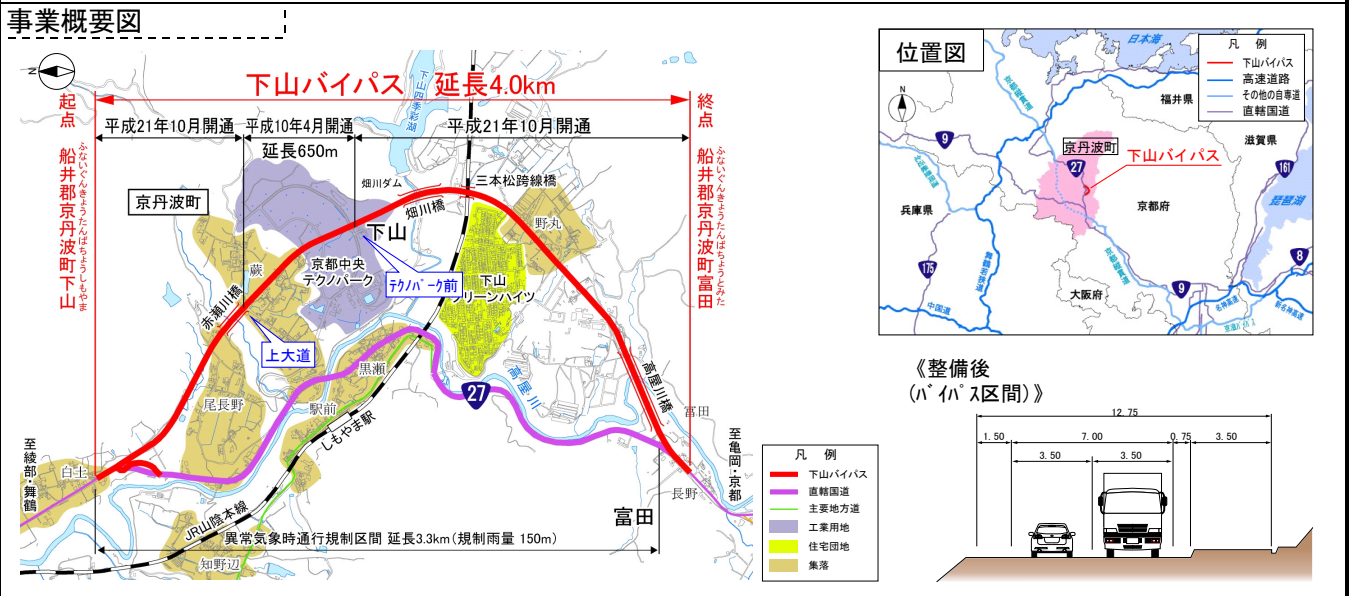
担当課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課
 担当課長名：岩本 雅也

事業名	一般国道27号 <small>しもやま</small> 下山バイパス	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：京都府船井郡京丹波町下山 至：京都府船井郡京丹波町富田	延長	4.0km		

事業概要
 一般国道27号は、福井県敦賀市を起点とし、京都府船井郡京丹波町に至る約140kmの主要幹線道路である。下山バイパスは、一般国道27号のバイパスとして船井郡京丹波町下山から富田に至る延長4.0kmの道路である。

事業の目的・必要性
 下山バイパスの現道区間は、高屋川に沿った狭い山あいを走っており、異常気象時通行規制区間に指定されている。また、現道沿いには人家や小学校があるにもかかわらず、十分な歩道が整備されていないことから交通安全面に課題がある。

下山バイパスは、異常気象時通行規制区間の解消、現道からバイパスへ通過交通を転換することによる現道の交通安全の確保、京都中央テクノパークへのアクセス改善による地域活性化の支援等を目的に計画された道路である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S59年度 都市計画決定：S63年度	用地着手：H元年度 工事着手：H3年度	供用年：(前回) / H21 (暫定/完成) (実績) / H21	変動：1.0倍
	事業費	計画時 (名目値) 一億円 / 121億円 (暫定/完成) (実績値) 一億円 / 118億円	実績 (名目値) 一億円 / 133億円 (暫定/完成) (実績値) 一億円 / 117億円		変動：一倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (H15年度) (暫定/完成) 一 台/日 / 5,700台/日	実績 (H22年度) (暫定/完成) 一 台/日 / 9,145台/日		変動：160%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	42.7km/h → 61.3 km/h (供用前年次) H11年度 (供用後年次) H22年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	→ (供用前年次) (供用後年次)	
費用対効果分析結果 (当初)	B/C : 1.4	総費用 : 153億円 (事業費 : 133億円 維持管理費 : 20億円)	総便益 : 210億円 (走行時間短縮便益 : 202億円 走行経費減少便益 : 6億円 交通事故減少便益 : 2億円)	基準年 : 平成15年	
費用対効果分析結果 (事後)	B/C : 1.03	総費用 : 215億円 (事業費 : 188億円 維持管理費 : 27億円)	総便益 : 220億円 (走行時間短縮便益 : 211億円 走行経費減少便益 : 7.5億円 交通事故減少便益 : 1.6億円)	基準年 : 平成26年	
事業遅延によるコスト増	費用増加額 : 一 億円	便益減少額 : 一 億円			

	<p>事業遅延の理由</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①異常気象時通行規制区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道27号（船井郡京丹波町下山～富田）の異常気象時通行規制区間の解消 ・国道27号（現道）の土砂災害時における孤立する集落の解消 <p>②通過交通の転換による交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道27号（現道）の交通量が減少（8,922台/h → 1,722台/h）【約8割減】 ・国道27号（現道）の大型車交通量が減少（1,484台/h → 126台/h）【約9割減】 <p>③京丹波町営バスのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道27号京丹波町富田→下山区間の所要時間が短縮（5分 → 4分） ・国道27号京丹波町富田→下山区間の旅行速度が向上（37km/h → 41km/h） <p>④主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・丹波IC～国重要文化財の所要時間が短縮（15分 → 13分） <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"> ・環境影響評価は実施していない。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</p>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>沿線の京丹波町の人口は、減少傾向にあり、昭和55年と比べ約2割減少しているものの世帯数は横ばい。京丹波町内の1世帯あたり自動車保有台数は、増加傾向にあり、昭和55年と比べ約6割増加している。</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>下山バイパスの整備により、沿線の下山地区における産業の活性化、異常気象時通行規制区間の解消による豪雨時における孤立集落の解消などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じていない。また、想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。</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>現在の事業評価手法に基づく新規採択時評価並びに再評価時に算出した便益は限定的であり、その他種々の整備効果が想定されることから、今後も継続して効果の把握・検討を実施していく。</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。

※ 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。