

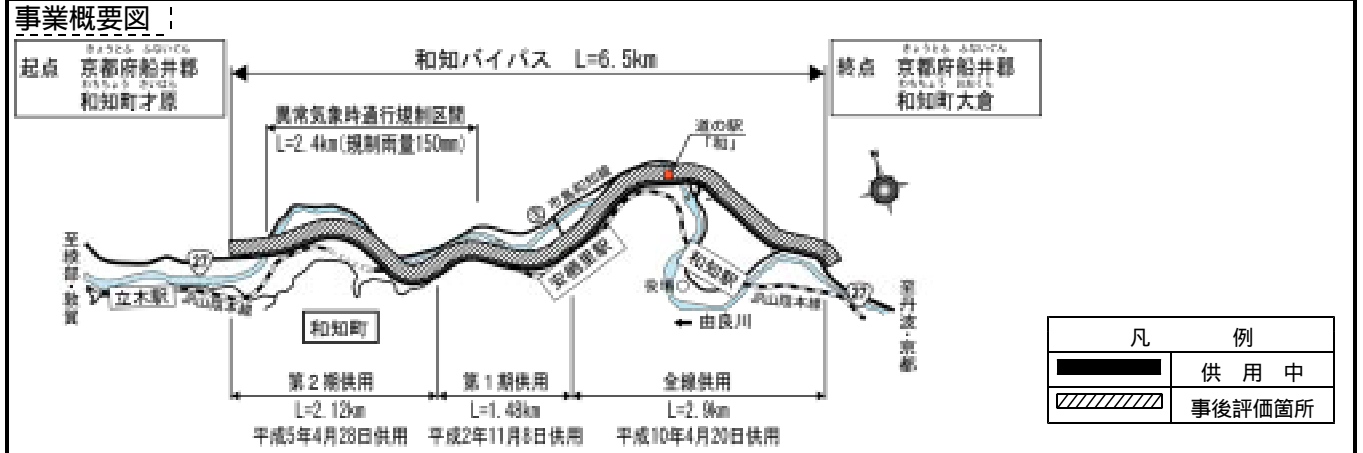
事後評価結果（平成15年度）

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：池口正晃

事業名	一般国道27号 和知バイパス	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：京都府船井郡和知町才原 至：京都府船井郡和知町大倉	延長	6.5 km		

事業概要
 一般国道27号は、福地県敦賀市から京都府船井郡丹波町に至る延長約140kmの主要な幹線道路であるほか、京都府下においては舞鶴地区・丹後地区と中部地域の生活や物流を担う重要な路線である。和知バイパスは、異常気象時通行規制区間の解消を目的とした延長6.5kmの2車線道路である。

事業の目的・必要性
 一般国道27号の和知町付近は、河川と並行し山間部を通る事から、幅員狭小で屈曲が多く、かつ急峻な法面も多いため災害が多発しており、異常気象時通行規制区間に指定されている。和知バイパスは、これらの問題を解消するため、線形改良並びに異常気象時事前通行規制区間の解消を図ることを目的としている。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S57年度 都市計画決定：年度	用地着手：S60年度 工事着手：S61年度	供用年：(当初) / H10 (実績) / H10	変動	— 倍
	事業費	計画時 (名目値) / 192億円 暫定/完成 (実質値) / 192億円	実績 (名目値) / 192億円 暫定/完成 (実質値) / 192億円		変動	— 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 暫定/完成	実績 暫定/完成	/5,800台/日	変動	— %

旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	47 54 km/h (供用前年次) S55年度 (供用後年次) H11年度	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道)	16件/億台キロ 0件/億台キロ (供用前年次) H9年度 (供用後年次) H11年度
------------------------	---	-------------------------	--

費用対効果 分析結果 (事後)	B / C : 1.0	総費用 : 296億円 (事業費：267億円 維持管理費：29億円)	総便益 : 304億円 (走行時間短縮便益：292億円 走行経費減少便益：5億円 交通事故減少便益：1億円 災害時走行時間短縮便益：6億円)	基準年 : H15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		

事業遅延の理由

客観的評価指標に対応する事後評価項目

- ・現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消による安全性の向上。
 (旧国道27号のバイパス供用前6,939台/日から335台/日に減少)
- ・現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消。
 (異常気象時事前通行規制区間L=2.4kmを解消)

その他評価すべきと判断した項目

- ・和知バイパスの整備に併せ沿道に道の駅「和」を整備(平成10年4月)したことにより入込客数、物産売上額が増加しており、地域の活性化に貢献している。

事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 ----- ・環境影響評価は実施していない
	その他評価すべきと判断した項目 -----
事業を巡る社会経済情勢等の変化 ----- 沿線地域の人口は減少傾向にあるが、自動車保有台数は増加している。また、国道27号の交通量は平日休日ともに増加傾向となっているが、和知バイパスの供用により旧道からの交通量が大幅に転換した。	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ----- 和知町付近を通る一般国道27号は、当該地域にとって唯一の幹線道路であり、生活道路でもありながら、狭幅員、線形不良、由良川の増水による路面冠水、異常気象時等には、交通が寸断されるなど多くの問題を抱えてきたが、和知バイパスはそれらの問題を解決し、当初の目的を達成するとともに、交通安全性の向上や地域の活性化にも貢献しており、十分に効果を発現していることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ----- 本事業の主な目的は、事前通行規制区間の解消であるため、「災害時の走行時間短縮便益」を考慮。	
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の。