



No. 03

近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成21年度第1回

国道9号

いっ ぽん やなぎ

# 一本柳交差点改良

【事後評価】

平成21年8月  
近畿地方整備局

# 目次

1. 事業の目的と計画の概要
2. 社会経済情勢の変化
3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
4. 事業の効果の発現状況
5. 今後の事後評価の必要性等

# 1. 事業の目的と計画の概要

## 事業の目的

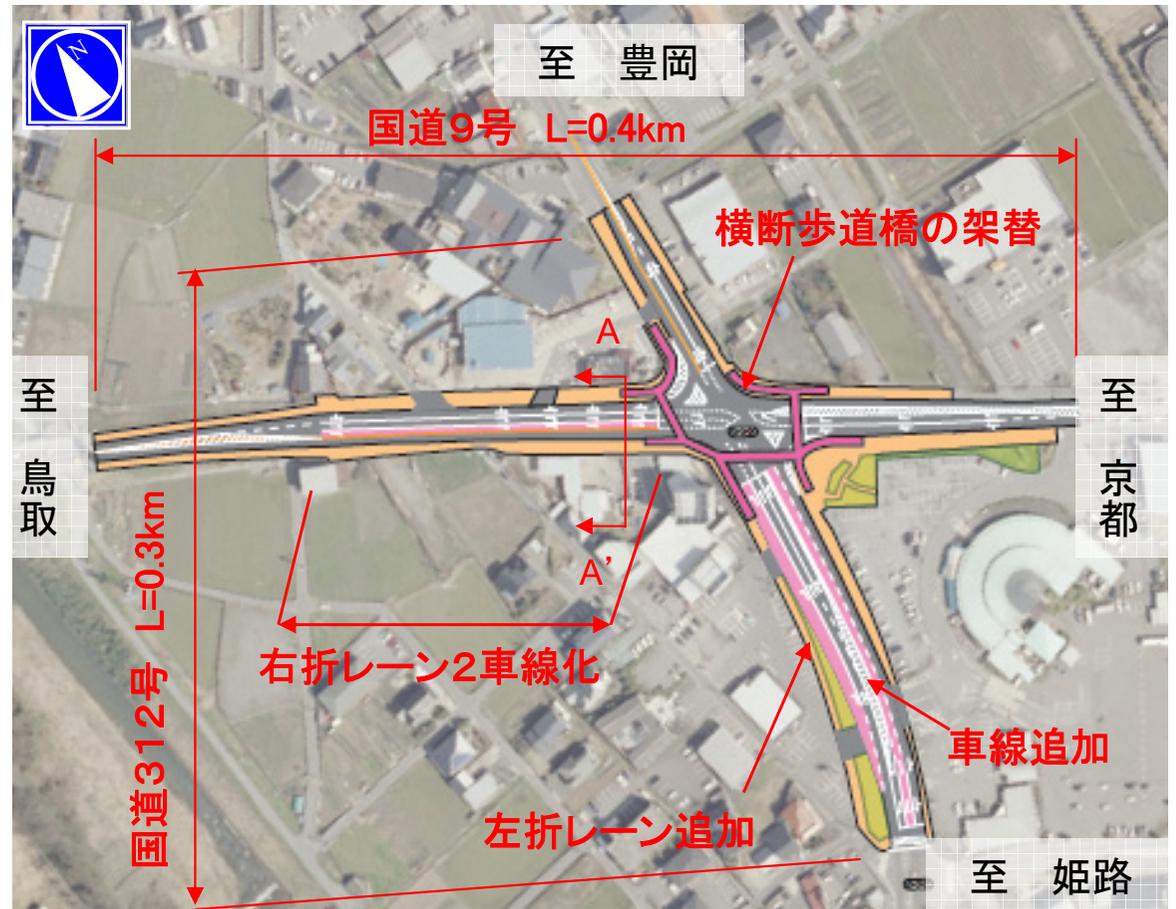
- 交通渋滞の解消
- 交通安全の確保
- 地域の活性化

## 位置図

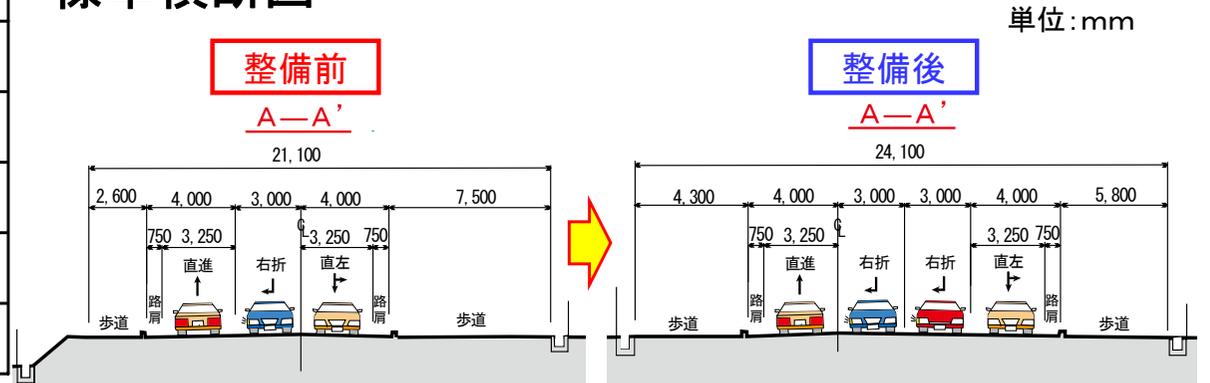


## 計画の概要

区 間	あさご わだやまちょう たまき (自)兵庫県朝来市和田山町玉置 (至)同上
道路延長	国道9号 L=0.4km 国道312号 L=0.3km
構造規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
標準幅員	W=20.0m
事業化	平成13年度
全体事業費	8億円



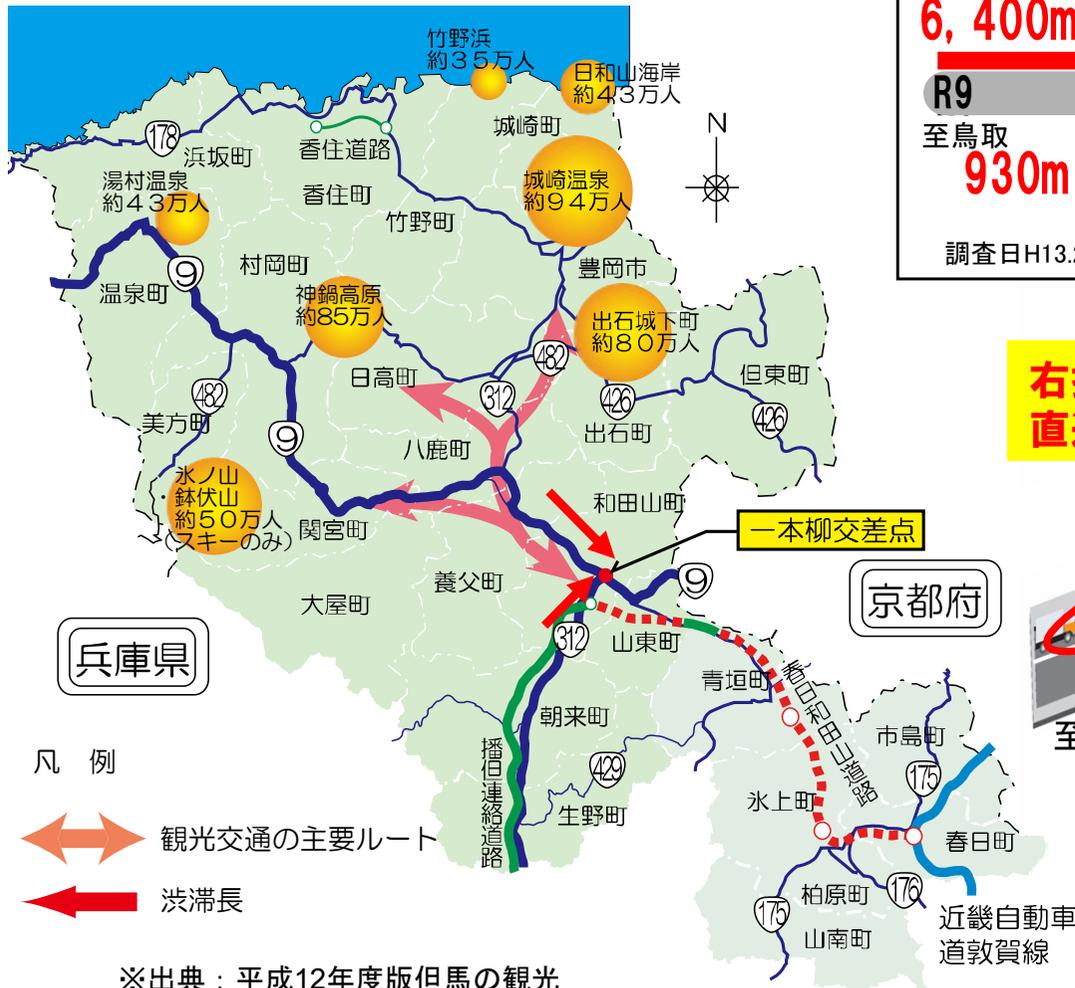
## 標準横断図



# 1. 事業の目的と計画の概要

- 一本柳交差点は、但馬地域と京阪神方面を結ぶ交通の要衝です。
- 観光客が集中し渋滞が多発。特に冬場のカニやスキーシーズンには京阪神方面への帰宅交通が集中し京都向き(国道9号)に最大6.4kmの渋滞が発生していました。

## ■ 但馬地域の主要な観光ルート



## ■ 一本柳交差点の渋滞状況

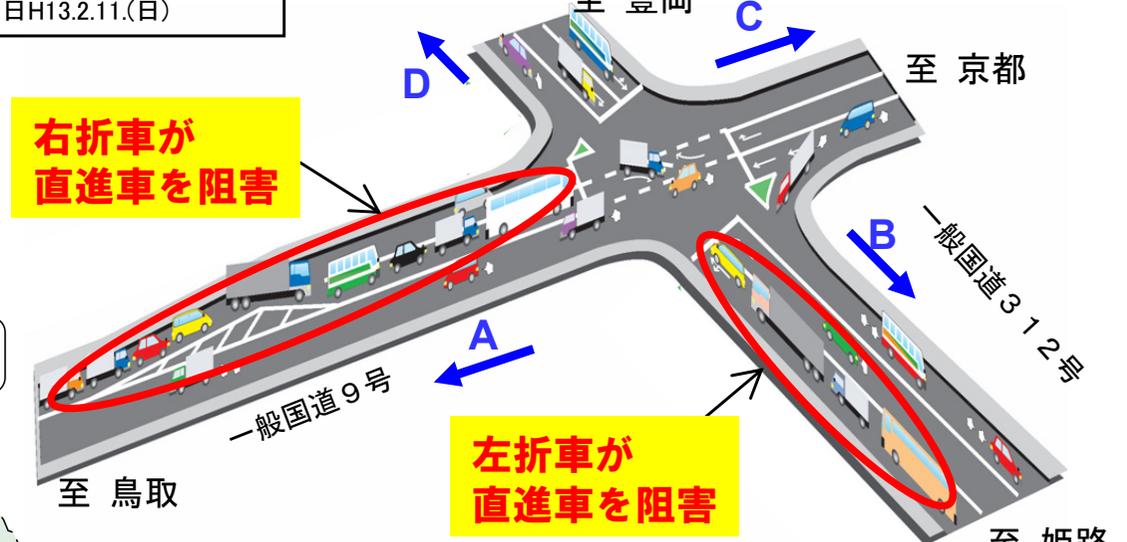


D 豊岡方面 至豊岡



C 京都方面 至京都

右折車が直進車を阻害



左折車が直進車を阻害



A(鳥取方面)



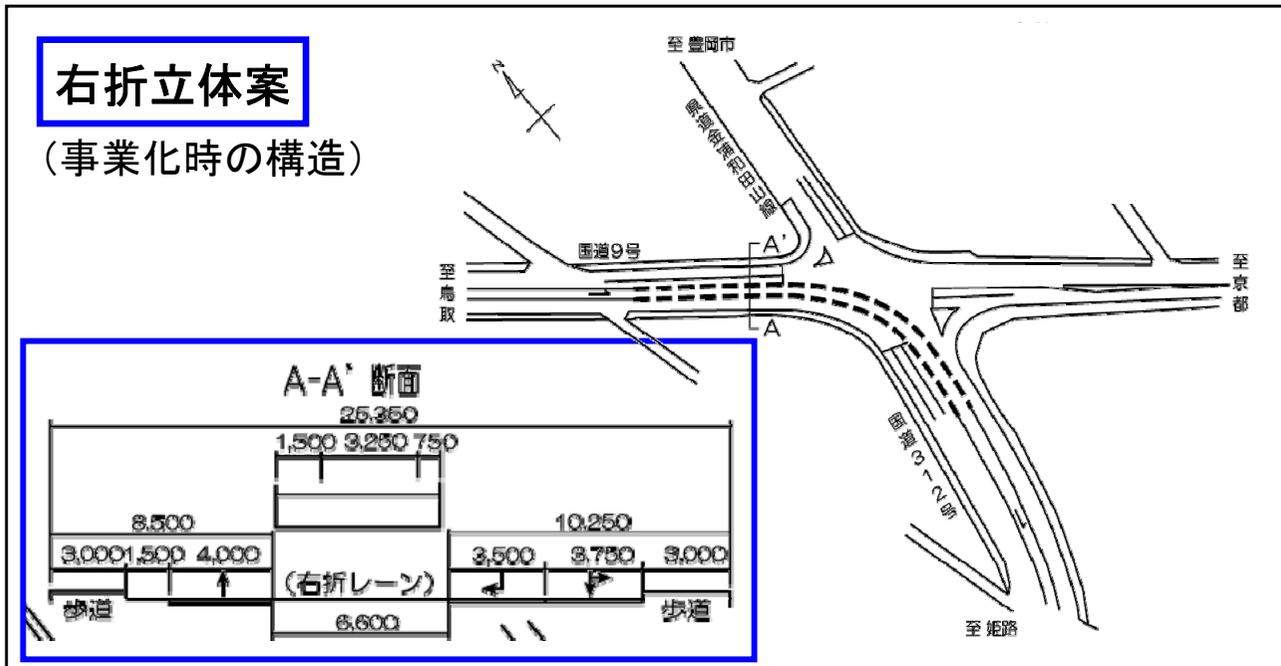
B 姫路方面

# 1. 事業の目的と計画の概要

## 事業の経緯

事業化	平成13年度
用地着手	平成14年度
工事着手	平成13年度
全線供用	平成17年7月 国道9号 L=0.4km 国道312号 L=0.3km (朝来市和田山町玉置)

懇談会(PI)について	
第1回懇談会	平成13年3月 右折立体(案)、右折平面2車線(案)で意見交換
第2回懇談会	平成14年3月 右折平面2車線で決定
第3回懇談会	平成14年5月 地元説明会実施

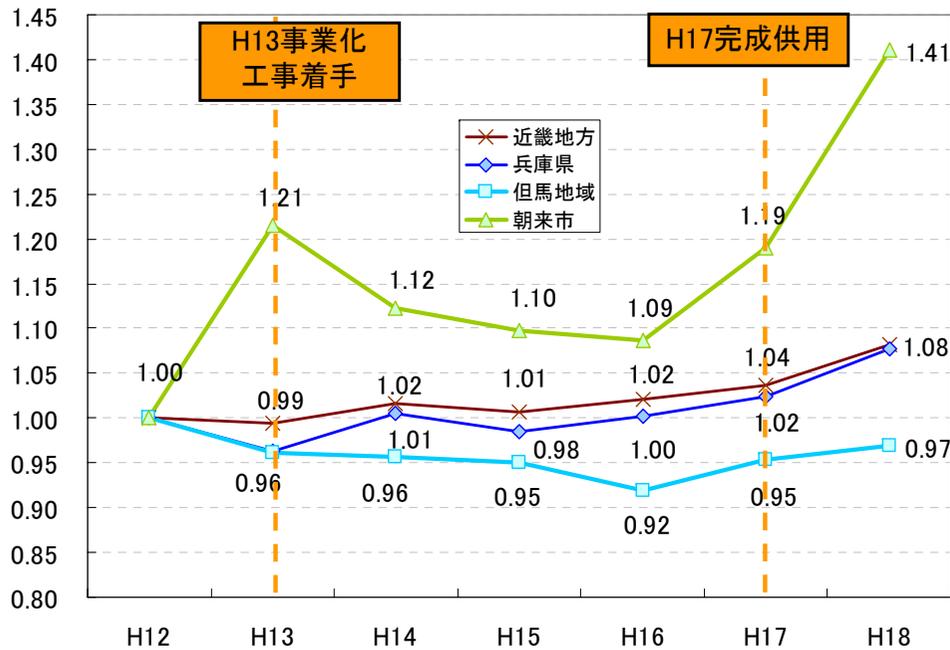


## 2. 社会経済情勢等の変化

### 但馬地域の観光入り込み客数と自動車保有台数の推移

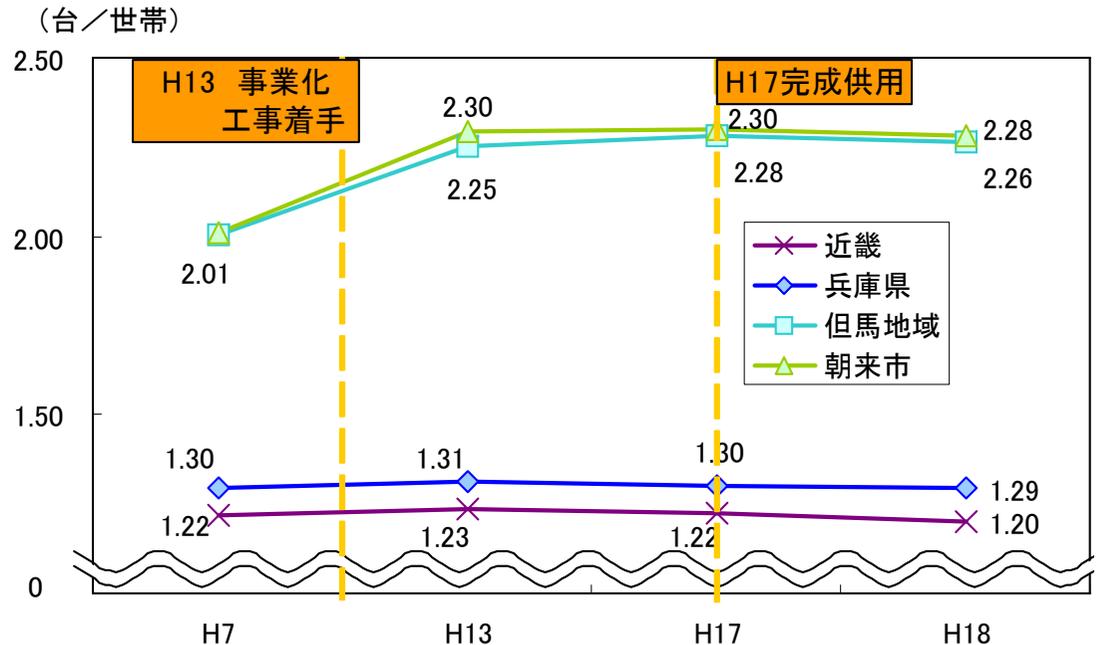
- 但馬地域の観光入込客数は横這い傾向にあります。
- 1世帯あたりの自動車保有台数は横這い傾向にあります。

■ 観光入込客の伸率(H12比)



出典：各都道府県統計書

■ 1世帯あたり自動車保有台数の推移(台/世帯)



出典：国勢調査、兵庫県統計書、住民基本台帳人口要覧、自動車検査登録情報協会データ

# 2. 社会経済情勢等の変化

## 交差点改良事業周辺における商業施設の立地状況

■一本柳交差点周辺では、春日和田山道路や本事業の開通などに伴い、商業施設などが多数開業しており、地域生活の向上や地域経済の活性化を見ることが出来ます。

・沿道周辺では大型家電販売店、温泉、製菓販売工場など大規模な商業施設が進出しています。今後、和田山八鹿道路やその先線が順次供用されていく中、当該地域においては但馬地域の玄関口として地域の活性化が期待されます。

【一本柳交差点周辺における店舗の立地状況】



# 3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

## ■コスト(C)要因の変化

	当初計画	供用後	変化の内容	備考
道路構造等	右折車線の立体化	右折車線を2車線化	道路構造の変化	・地域の意見を聞きながら事業を実施し、地元懇談会の結果を踏まえて、道路構造を変更
事業費	10.0億円	8.4億円	1.6億円のコスト減	・道路構造を右折立体化から、平面右折2車線に変更したため、コストを削減
事業期間	H13年度～16年度 〈事業期間4年〉	H13年度～17年度 (H17.7.1供用) 〈事業期間4年3ヶ月〉	3ヶ月の遅れ	・用地買収等の遅れにより事業期間が延長
その他工夫	—	既設歩道橋の再利用	—	・既存の撤去した歩道橋については、香美町村岡区の歩道橋に活用し、交通安全事業のコストを削減

## ■便益(B)要因の変化

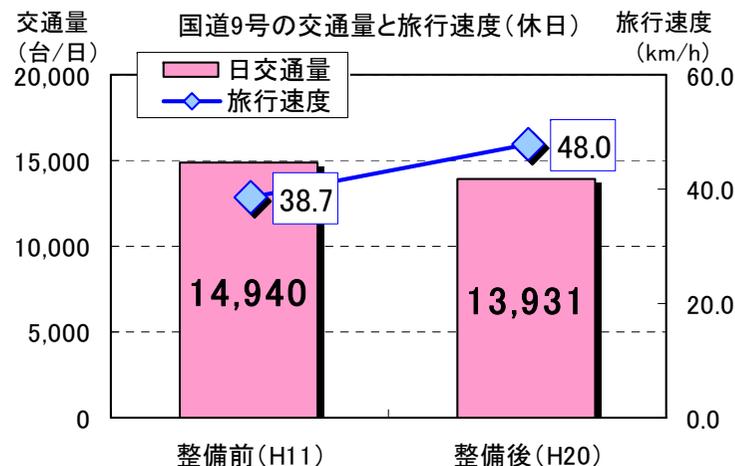
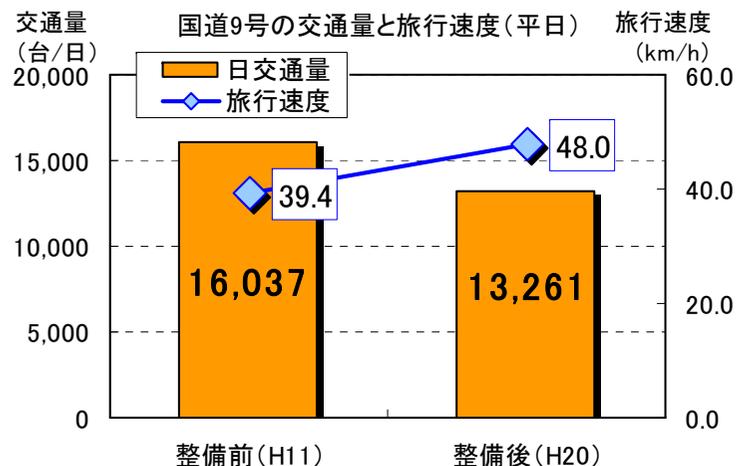
	当初計画	供用後	変化の内容	備考
現況交通量	16,037台/日 [H11センサス]	13,261台/日 [H20豊岡河川国道事務所調べ]	2,776台/日減少	・周辺道路の整備に伴う交通分散などにより交通量が減少
交通渋滞	最大渋滞長:1,450m 交差点通過時間:14分 [H16豊岡河川国道事務所調べ]	最大渋滞長:0m 交差点通過時間:0分 [H18豊岡河川国道事務所調べ]	国道9号の渋滞解消	・右折レーンを2車線にした事により、鳥取方面からの右折車滞留による渋滞が解消
旅行速度	39.4km/h [H11センサス]	48.0km/h [H20豊岡河川国道事務所調べ]	8.6km/h上昇	・渋滞解消により旅行速度が上昇
交通事故	9件/年 [H13年:国道9号]	5件/年 [H19年:国道9号]	4件/年減少	・交通渋滞の減少により、出会い頭衝突事故が減少

# 3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

## 交通量の状況及び旅行速度の状況

- 整備後の交通量は平日・休日ともに減少傾向にあります。
- 旅行速度については整備前に比べ平日・休日ともに向上しました。

### 【交通量と旅行速度の推移】



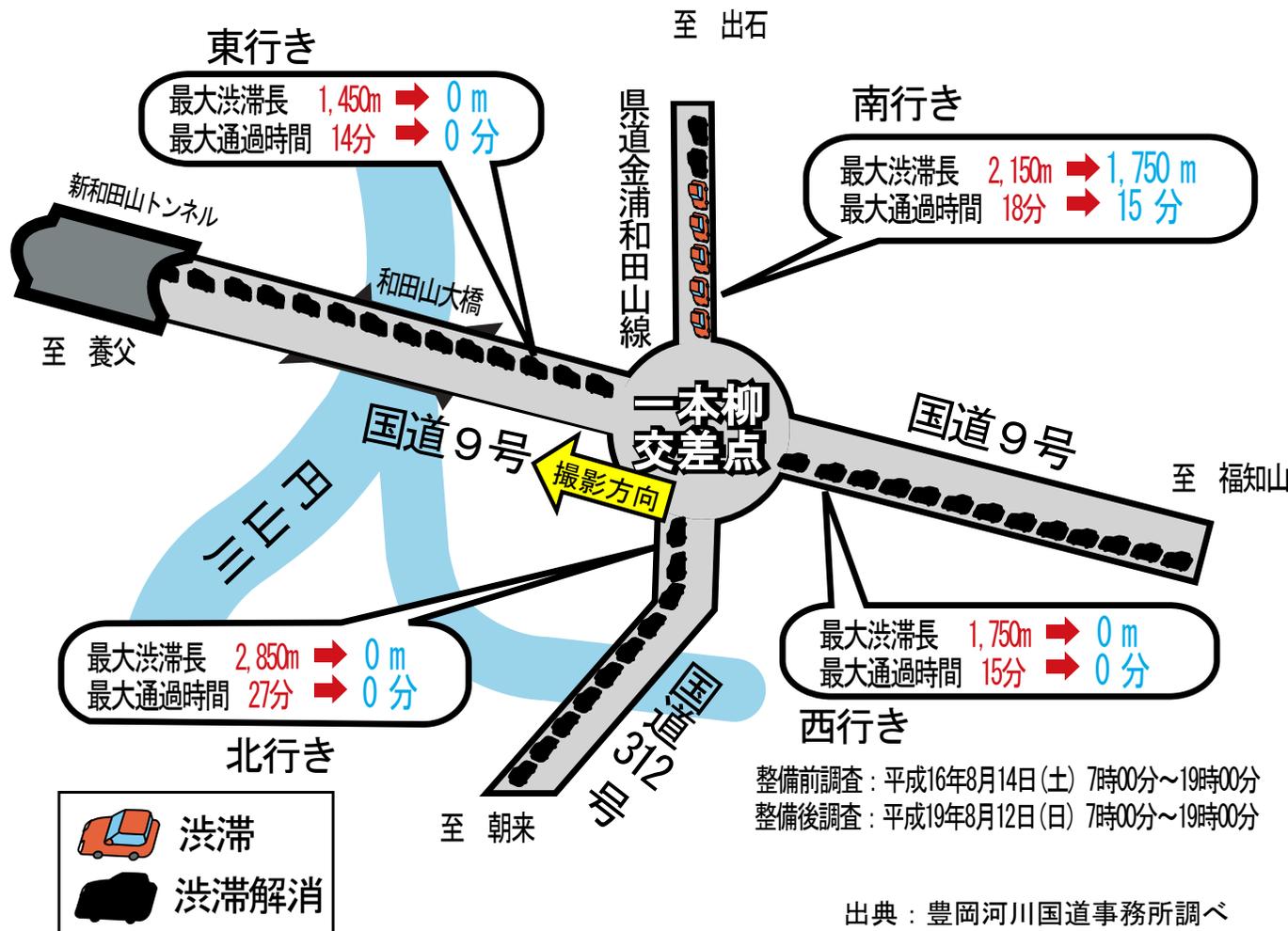
出典：H11 道路交通センサス  
H20 豊岡河川国道  
事務所調べ

# 4. 事業効果の発現状況

## 交通渋滞の解消

■交差点改良により右左折車による渋滞が解消されました。

### 【一本柳交差点の渋滞長の変化】



国道9号 鳥取方面  
整備前



整備後



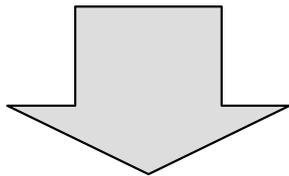
# 4. 事業効果の発現状況

## 交通安全の確保

■一本柳交差点での事故件数が減少しました。

### 【事故率の推移】

整備前の事故件数  
(平成13年：国道9号)  
事故件数 9件／年  
事故概要：追突 4件  
出会い頭衝突 4件  
直進右折時衝突 1件

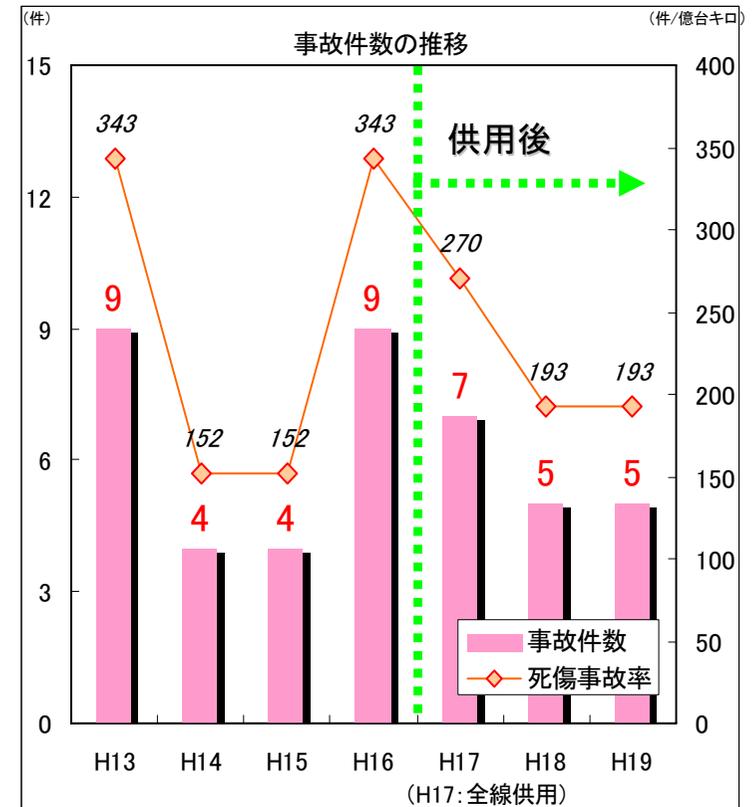


整備後の事故件数  
(平成19年：国道9号)  
事故件数 5件／年  
事故概要：追突 4件  
出会い頭衝突 0件  
左折時側面衝突 1件

整備前



整備後



右折レーンの増設・延伸により滞留車両が減り、直進車の見通しが良くなったため、支線から進入する車両による出会い頭衝突が減少しました。

出典：豊岡河川国道事務所調べ

# 4. 事業効果の発現状況

## 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上

- 沿線周辺世帯へのアンケート調査を実施したところ、「新しくなって使いやすい」という意見が歩道橋利用者の約6割からありました。
- 自転車でも使いやすいや、雨の日でも安心して使えるといった声があり、当該事業による歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上が図られました。

### ■一本柳交差点の歩道橋

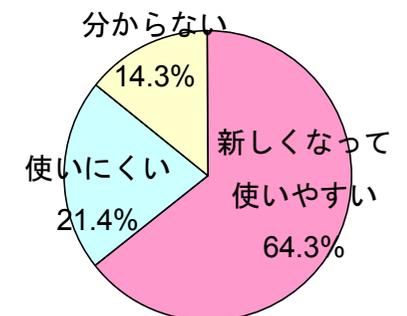
- ・階段中央に自転車用の斜路を設置
- ・表面に滑り止め加工を施工



従前の歩道橋は、香美町村岡区に移設し、コスト縮減を図りつつ有効活用



「歩道橋の使いやすさ」アンケート調査結果  
(対象：朝来市玉置地区)



H21.2調査結果

出典：豊岡河川国道事務所調べ

# 5. 今後の事後評価の必要性等

## 費用対効果分析条件の比較

■PI意見を踏まえ、右折車線の形状を立体から平面交差としたことで事業費が減少しました。

### ■費用対効果分析結果の変化

	当初計画 (新規採択時評価)	供用後 (事後評価)	変化の内容	備考
■計画交通量	10,700台/日 [H32] (国道9号)	4,000台/日 [H42] (国道9号)	-6,700台/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北近畿豊岡自動車道の無料化により、国道9号の交通が転換</li> <li>・将来交通需要推計の下方修正</li> </ul>
走行時間短縮	47億円	21億円	-26億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同上</li> <li>・供用後は、旅行速度が8.6km/h向上</li> </ul>
走行経費減少	1億円	1億円	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・供用後は、渋滞解消</li> </ul>
交通事故減少	0億円	0億円	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・供用後は、4件事故が減少</li> </ul>
■総便益(B)	48億円	23億円	-25億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画交通量の減少、費用便益分析マニュアルの改訂に基づく時間価値原単位等の見直し</li> </ul>
■総費用(C)	11億円	14億円	+3億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費の減少(1.6億円)</li> <li>・評価基準年の差に伴う現在価値化による増</li> </ul>
■B/C	4.4	1.6	-2.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事後評価における費用便益分析は1を超過</li> </ul>



## 5. 今後の事後評価の必要性等

### ■今後の事後評価の必要性

一本柳交差点改良により、国道9号及び国道312号における安全で円滑な交通の確保、混雑緩和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ないと思われれます。

### ■改善措置の必要性

一本柳交差点改良は、想定された効果が十分に発揮されており、当面の改善措置の必要性はないと思われれます。

### ■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

一本柳交差点改良に関して、特に同種事業の計画・調査のあり方の参考となる事項はみられませんでした。

また、費用便益比は1以上であり、特に事業評価手法の見直しの必要性はありませんでした。

なお、国土交通省では、地域のみなさまからご意見を頂きながら、3便益以外の多様な便益の適切な評価に向けて検討を進めていく予定です。