

No. 6

近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成19年度第1回)

一般国道478号

丹波綾部道路

平成19年9月

国土交通省 近畿地方整備局

## 目 次

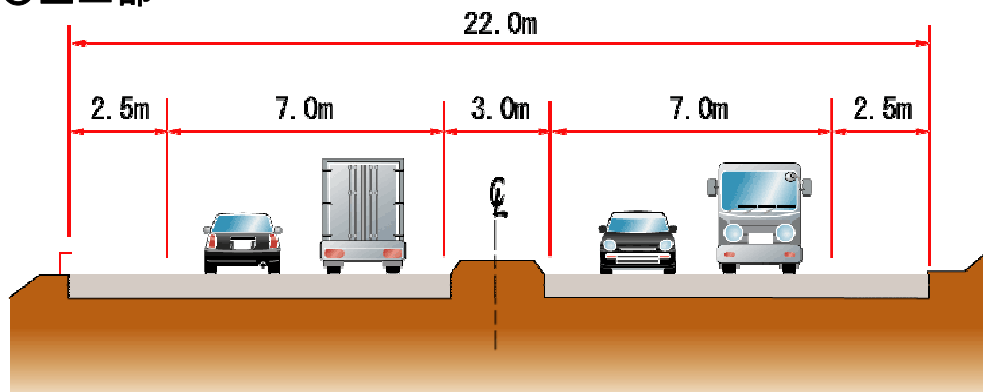
□事業の目的	1
□計画の概要	2
□事業の経緯及び進捗	4
□事業を取り巻く社会状況	6
1. 社会的背景	6
2. 周辺の主な事業	9
3. 地域における計画	10
4. 要望経緯	10
□事業の整備効果	11
1. 地域の活性化	12
2. 物流の効率化	16
3. リダンダンシーの確保	17
□費用便益比の算定	19
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	21
□対応方針	22



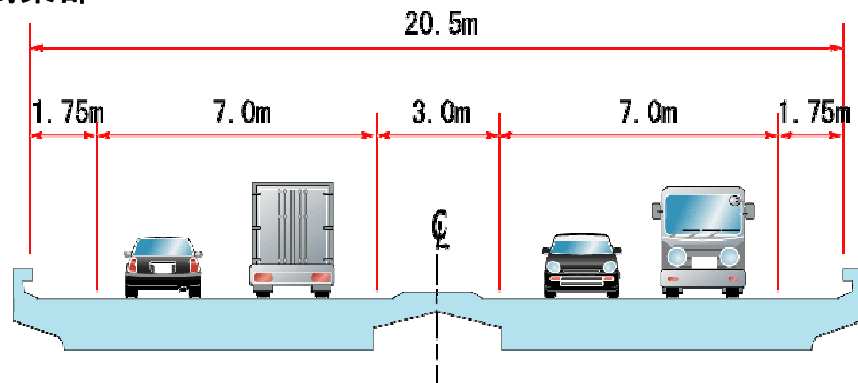


・標準断面図

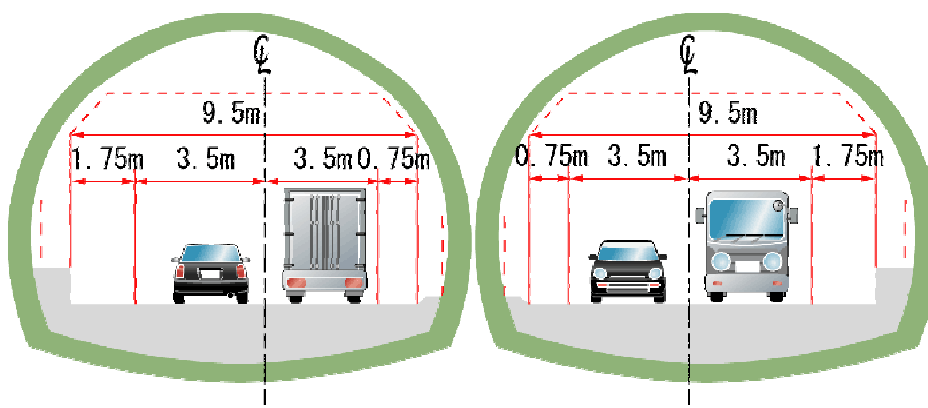
○土工部



○橋梁部



○トンネル部



# 事業の経緯及び進捗

## 1. 事業の経緯

- ・基本計画決定 : 平成3年12月 3日
- ・都市計画決定 : 平成6年 2月14日
- ・整備計画決定 : 平成9年 2月 5日
- ・事業化 : 平成5年度
- ・用地着手 : 平成8年度
- ・工事着手 : 平成9年度

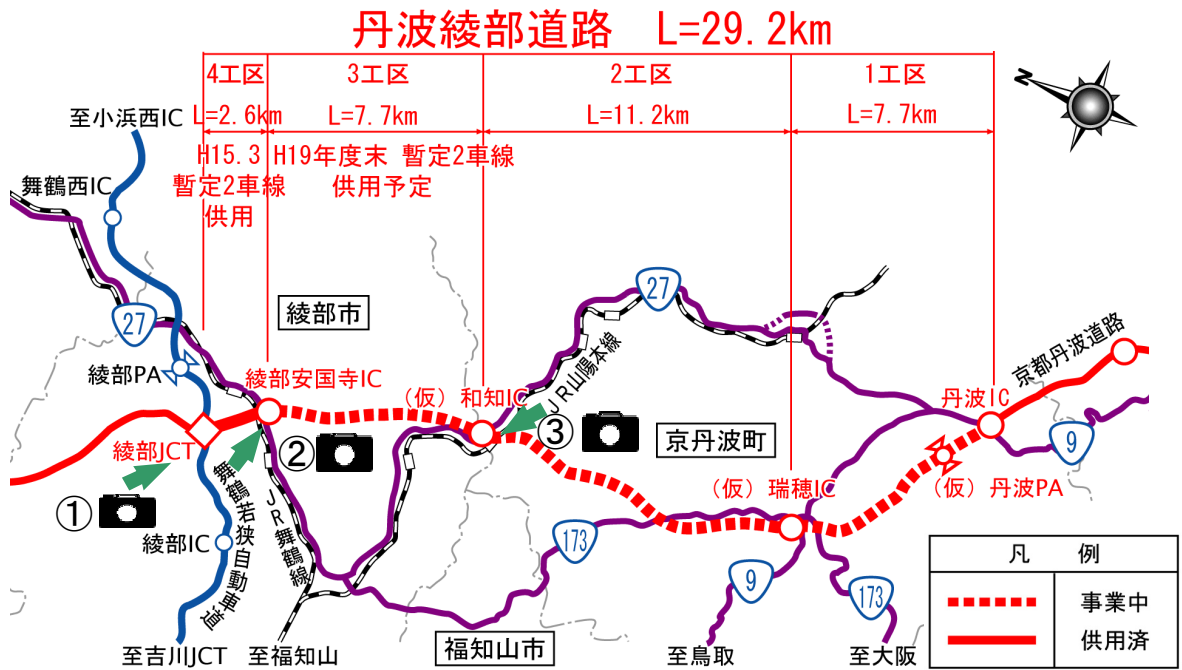
## 2. 事業の進捗

- ・事業進捗率 : 25% (平成19年8月末現在)
- ・用地取得率 : 51% (面積ベース、平成19年8月末現在)

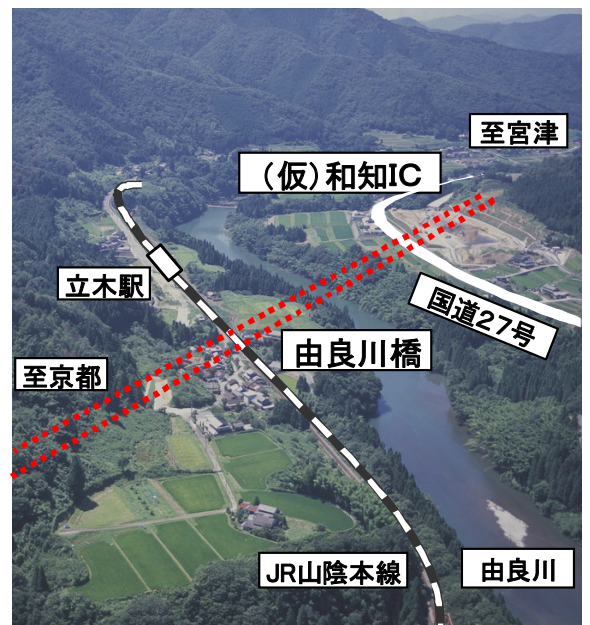
## 3. 関係機関との調整等

- ・舞鶴若狭自動車道と接続する3、4工区から優先的に整備を進めており、4工区は平成15年3月27日に暫定2車線で供用しました。また、3工区については平成19年度末供用を目指し工事を行っています。
- ・1、2工区においては、現在、調査・設計を進めながら、並行して地元との協議、鉄道、渡河部分の交差協議等を進めています。
- ・丹波綾部道路は、京都府道路公社の綾部宮津道路区間延伸として、平成19年3月に有料道路事業変更許可がなされました。

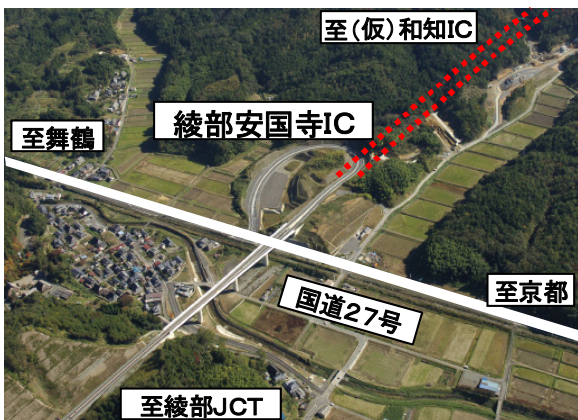
現在の状況



①綾部JCT



③由良川橋 (2工区)



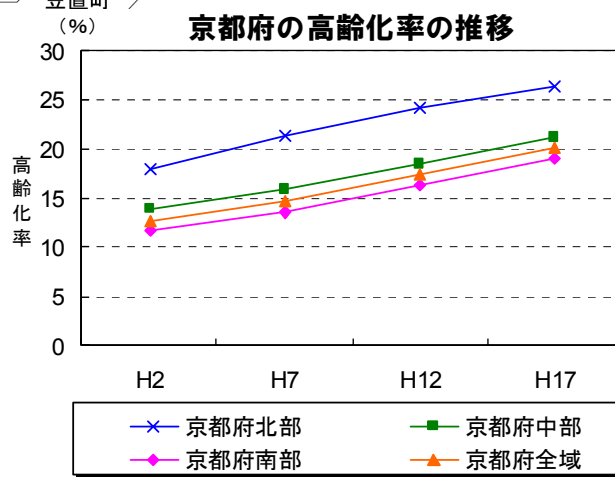
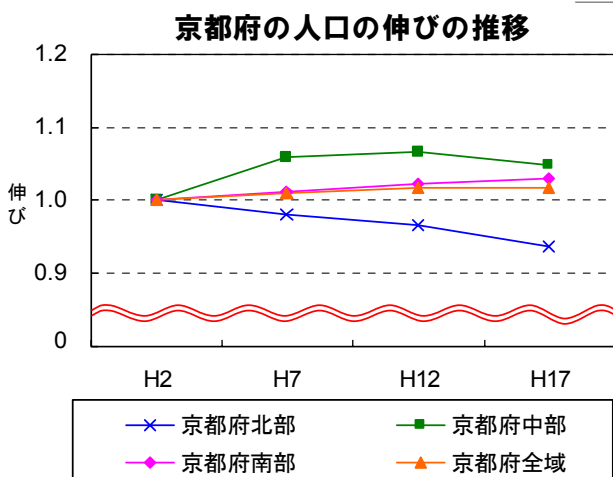
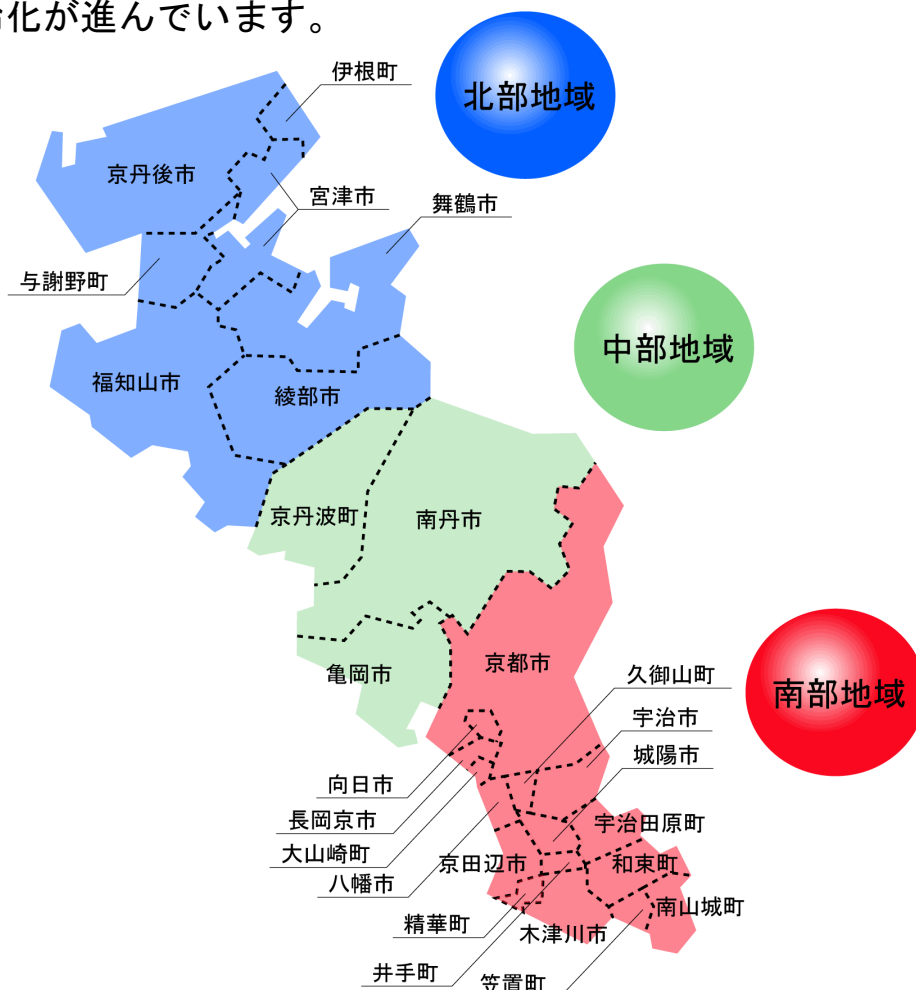
②綾部安国寺IC

# 事業を取り巻く社会状況

## 1. 社会的背景

### 【人口推移と高齢化率】

京都府南部地域の人口は微増傾向にあるものの、京都府北部地域では減少傾向にあり、過疎化が進んでいます。また、京都府北部では、高齢者（65歳以上）割合が、京都府全域の平均を大きく上回っており、高齢化が進んでいます。



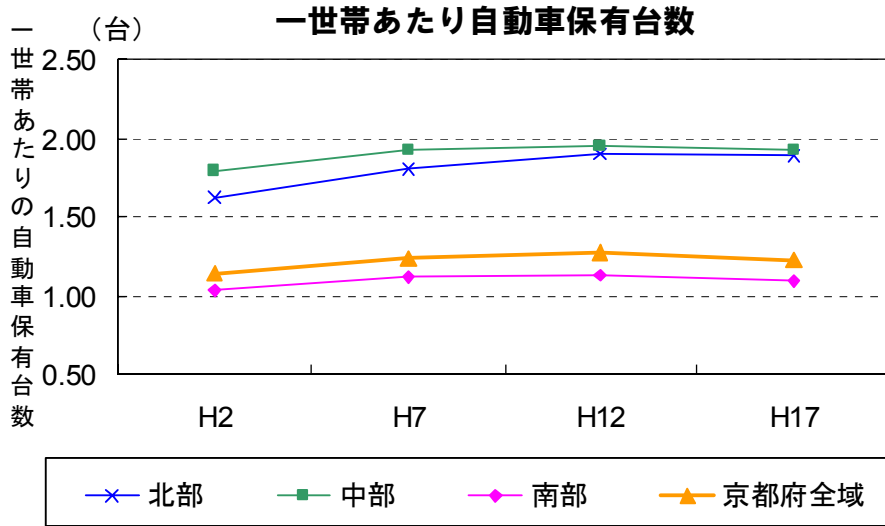
資料：国勢調査（H17）



### 【自動車保有台数の推移】

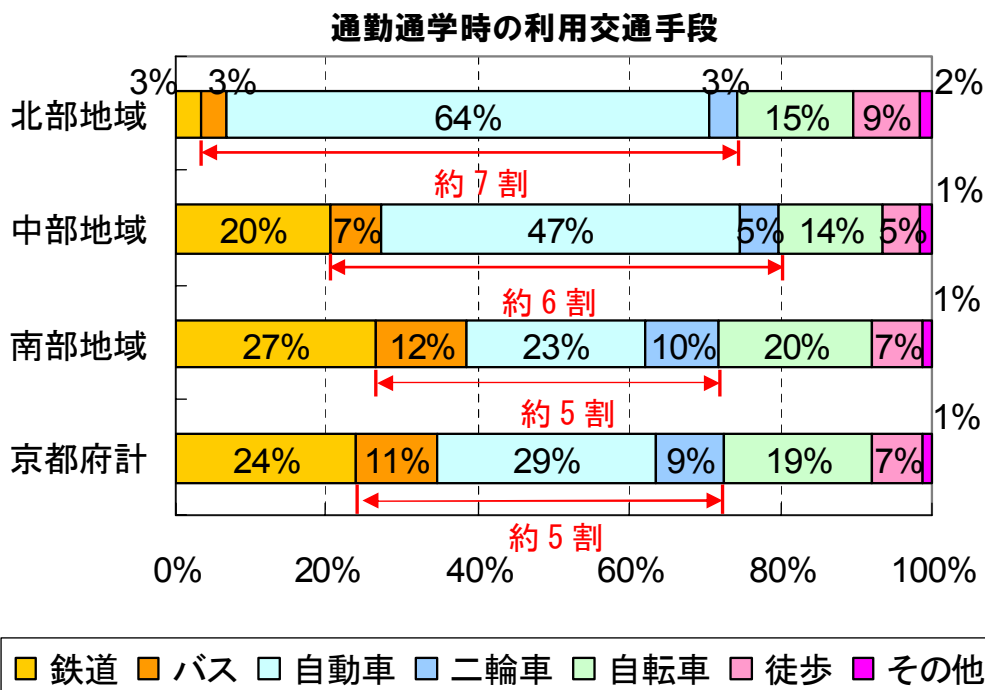
京都府の一世帯あたりの自動車保有台数は、京都府北部及び中部地域ともに約2台であり、京都府平均の約1.5倍となっています。

また、北中部地域の通勤通学時の利用交通手段をみると、自動車等の割合がいずれも京都府全域よりも高くなっており、特に北部地域では約7割を占めています。



※京都府北部：福知山市、舞鶴市、綾部市、京丹後市、宮津市、伊根町、与謝野町  
 京都府中部：亀岡市、南丹市、京丹波町  
 京都府南部：京都府内で上記以外の市町村（京都市 等）

資料：京都府統計書

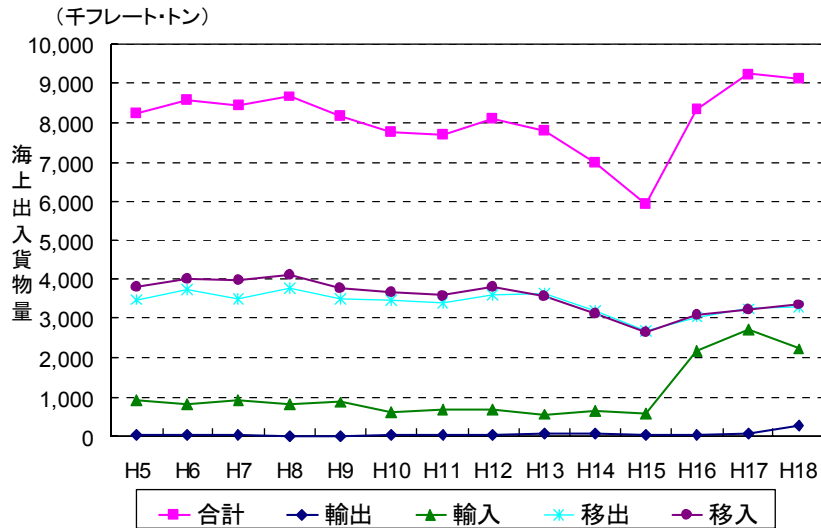


資料：国勢調査 (H12)

### 【京都舞鶴港の取扱貨物】

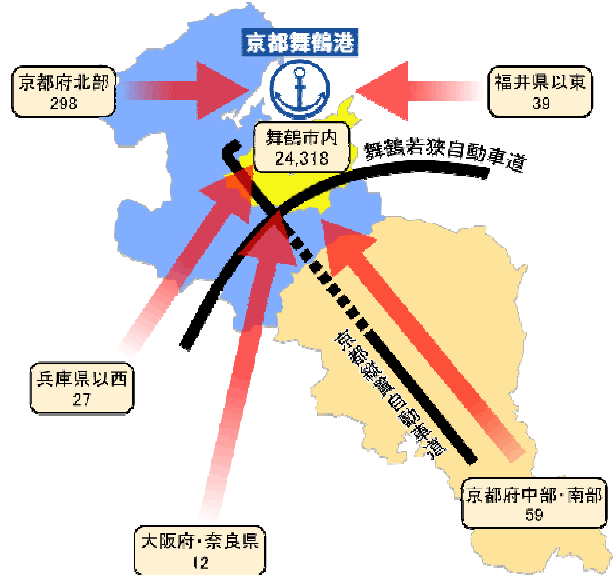
重要港湾・京都舞鶴港の取扱貨物量は、平成16年以降増加傾向にあり、舞鶴市内への搬出が多いものの京都府中部及び南部地域、兵庫県、大阪府など各地へも搬出しています。

#### 京都舞鶴港における取扱貨物量の推移

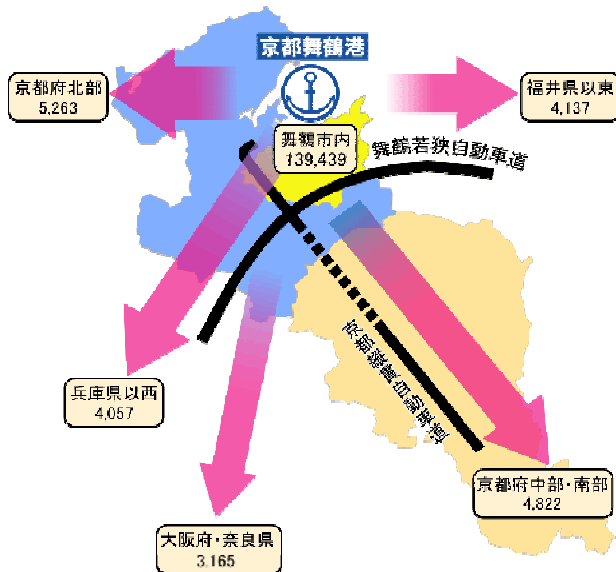


資料:平成18年 京都舞鶴港港湾統計年報

#### 京都舞鶴港への貨物量 (トン)



#### 京都舞鶴港からの貨物量 (トン)



※調査期間：平成18年10月1日～31日の1ヶ月間

資料:平成18年港湾統計 陸上出入貨物調査 (平成18年10月)

## 2. 周辺の主な事業

### 【京都舞鶴港（FAZと多目的国際ターミナル）】

京都舞鶴港は、平成7年3月に日本海側の港湾としては初めてFAZ※（輸入促進地域）の認定を受けています。FAZ認定後は、その中核施設として「舞鶴21」等が開業され、また京都舞鶴港～上海、大連、青島へのコンテナ定期航路が就航開始及び一部再開されています。

また、現在、和田埠頭において、平成22年春の供用を目指し、5万トン級の大型コンテナ船が接岸可能な多目的国際ターミナルの整備が進められています。完成時には、国際貿易拠点としての物流機能が一層充実されます。

※FAZ（Foreign Access Zone）：輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法に基づき、輸入インフラ整備や貨物流通促進事業の支援等の措置が講じられる地域



資料：舞鶴港湾事務所、舞鶴港振興会

### 3. 地域における計画

京都縦貫自動車道（丹波綾部道路）は、以下の計画に位置づけられています。

- ・ 第4次全国総合開発計画（閣議決定） [昭和62年6月]  
京都縦貫自動車道全線が高規格幹線道路（14,000km）の予定路線に位置づけられる。
- ・ 新京都府総合計画 [平成13年1月]  
「平成13年度～平成22年度」  
府域を貫く南北縦貫道路として、丹波綾部道路を整備。
- ・ 新京都府総合計画実現のための中期ビジョン [平成17年3月]  
京都縦貫自動車道などの骨格的な交通網を整備。
- ・ 京都府緊急輸送道路ネットワーク計画書 [平成19年3月]  
丹波綾部道路は、京都府緊急輸送道路ネットワークにおける第1次緊急輸送道路として位置づけられる。

### 4. 要望経緯

- ・ 昭和61年8月 京都縦貫自動車道建設促進同盟会 発足

同盟会名称	会長	主な構成メンバー	対象道路
京都縦貫自動車道建設促進同盟会	京都府知事	京都市、綾部市 宮津市、亀岡市	丹波綾部道路 京都第二外環状道路

- ・ 平成4年4月 京都縦貫自動車道（丹波町～綾部市）沿線地域振興検討委員会 発足
- ・ 平成8年8月 京都縦貫自動車道（千代川～綾部間）建設促進協議会 発足

#### （最近の動向）

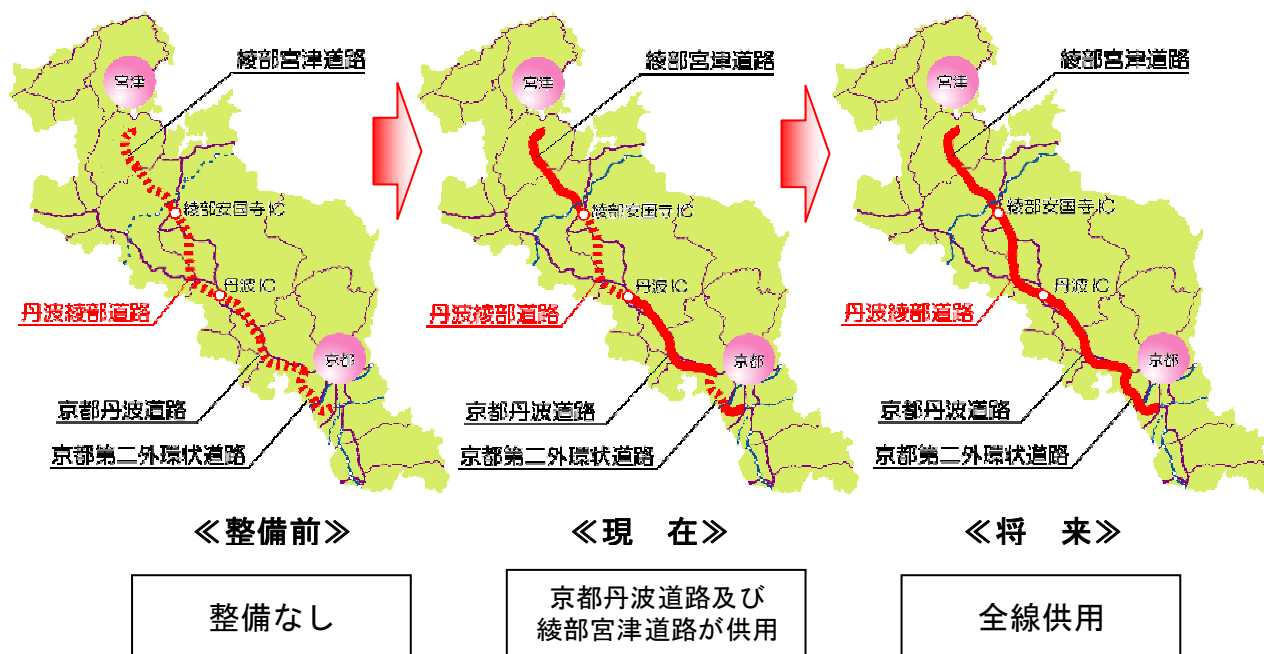
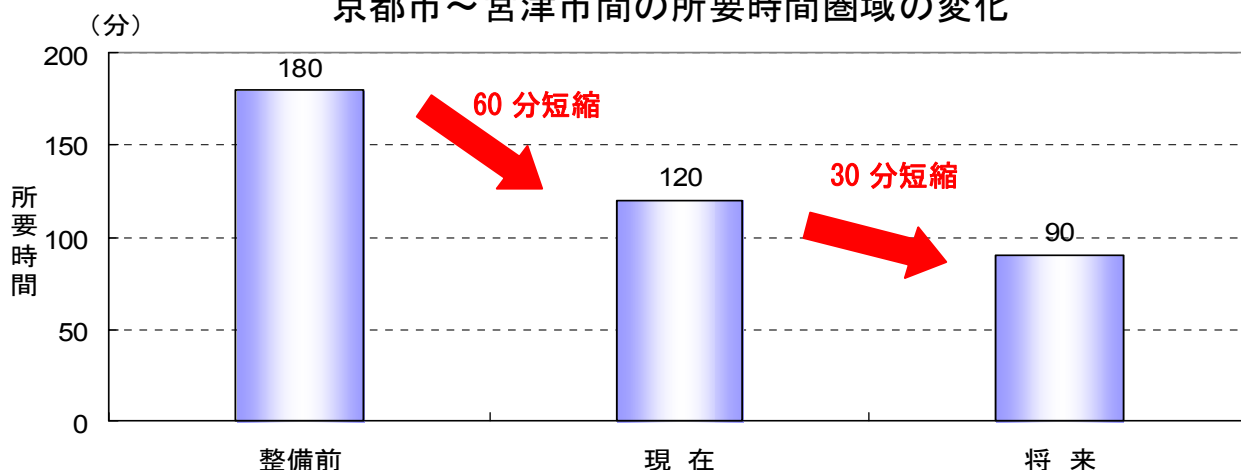
- 平成14年11月 京都縦貫自動車道建設促進同盟会より、丹波綾部道路の早期完成について要望書を提出
- 平成16年6月 京都府より、丹波綾部道路の整備促進について要望書を提出
- 平成18年11月 京都縦貫自動車道・第二名神高速道路等整備促進協議会より、丹波綾部道路の全線早期完成について要望書を提出
- 平成18年11月 丹後・地域高規格道路推進協議会より、丹波綾部道路の早急な整備促進について要望書を提出

# 事業の整備効果

## 《京都府内の南北間の移動性が大幅に向上》

丹波綾部道路の供用により、宮津市から京都市までの所要時間が約30分短縮されます。京都縦貫自動車道の部分供用（京都丹波道路、綾部宮津道路区間）によって、宮津市から京都市までの所要時間は約60分短縮されており、丹波綾部道路の供用とあわせると京都縦貫道の未整備時から約90分の時間短縮となります。

京都市～宮津市間の所要時間圏域の変化

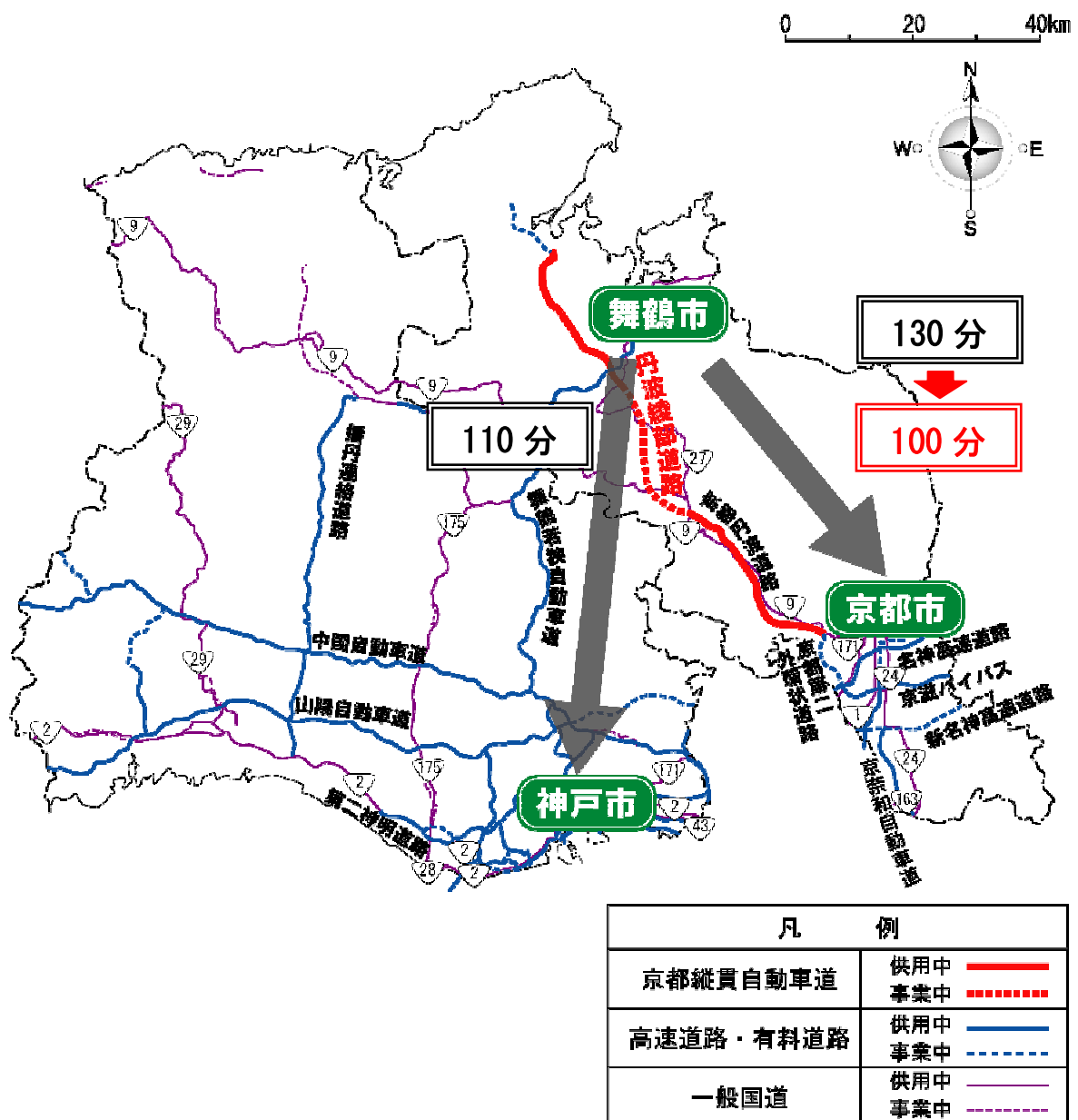


## 1. 地域の活性化

### ①日常生活圏の拡大

所要時間短縮によって地域間移動がスムーズになることで、京都府北部地域から京都市内への移動が容易になり、日常生活圏が拡大されます。

例えば、舞鶴市から都市域へ買物・レジャーに行く場合、現況では神戸市へ行く方が約20分早く到達できますが、丹波綾部道路の供用により、京都市までの時間が短縮され、舞鶴市民にとって訪問都市の選択肢が増加します。



資料：2006～2007年版 道路時刻表に基づく試算



### ③産業の活性化

#### 【商工業の活性化】

京都府北部及び中部地域には、高規格道路の沿線に立地している工業用地が10箇所以上あります。これら工業団地では、京都縦貫自動車道（京都丹波道路）の供用に伴うアクセス性向上により、沿線の工業団地の企業立地が進展しています。

丹波綾部道路の供用により、企業間の交流などが支援され、沿線地域における産業のさらなる活性化が期待されます。

#### 京都府北中部地域の工業団地



大井工業団地周辺

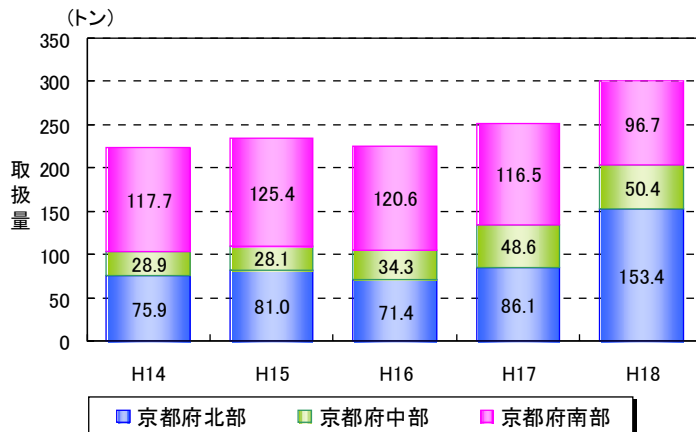


## 【農業の活性化】

京都府北部及び中部地域では、特産品の京野菜をはじめとし京都市中央卸売市場への出荷量で高いシェアを占めるものが多いです。

丹波綾部道路の供用により、京都府北部地域綾部から京都市中央卸売市場までのアクセス性が向上します。

京都市中央卸売市場の万願寺とうがらしの取扱量



### ●京都府北部の代表的特産物

#### ・万願寺とうがらし

近年、京都市中央卸売市場における取扱量が伸びてきており、現在では約50%以上が京都府北部から出荷されています。



資料：京都市中央卸売市場統計情報



## 2. 物流の効率化

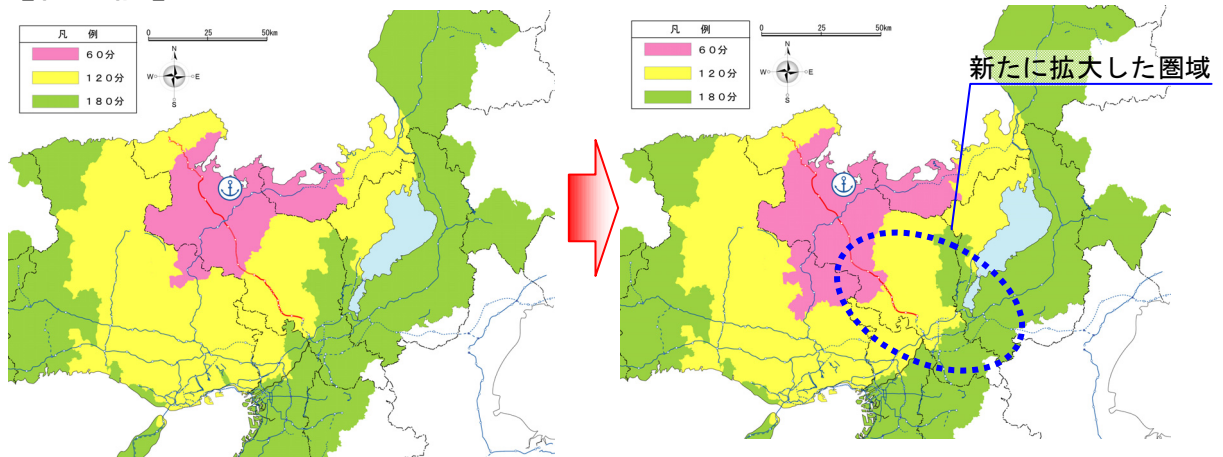
丹波綾部道路の供用により、京都舞鶴港と京都市内や滋賀県南部を結ぶ高速輸送ルートが整備され、所要時間が短縮することにより貨物輸送の効率化が図れます。

例えば、京都市（京都南IC）から京都舞鶴港までの所要時間は、現在は敦賀港までと比べ約10分多く要していますが、丹波綾部道路整備後は約20分少なくなり、京都舞鶴港への需要拡大が期待されます。

### 京都舞鶴港からの圏域の変化

【供用前】

【供用後】



資料：NITAS[総合交通分析システム]Ver. 1.6 を用いた試算  
(平均旅行速度を使用)



資料：2006～2007年版 道路時刻表に基づく試算

### 3. リダンダンシーの確保

平成16年の台風23号上陸時においては、国道27号においても複数の道路災害が発生し、数箇所でも全面通行止となりました。

丹波綾部道路の供用により、地域で唯一の幹線道路である国道27号（異常気象時通行規制区間が2箇所）の災害時における代替路が確保されます。

### 国道27号通行止時における丹波綾部道路の代替利用イメージ



丹波綾部道路と同様に京都縦貫自動車道の一部である京都丹波道路は、平成16年の台風23号上陸時に京都北部方面への唯一の交通路となり、緊急輸送路や通行止区間の代替路として、地域のモビリティ確保に貢献しました。

丹波綾部道路の供用により、災害時には同様の機能が確保されることとなります。

### 平成16年台風23号時の京都丹波道路代替利用状況



**路線バス乗務員の方のお話**  
 通行止めの翌日は運休しましたが、迂回路となる京都縦貫道を利用して運行したことにより、高校への通学や、園部駅から鉄道に乗り継いで総合病院へ通院されている乗客のみなさん大変喜んでいただいています。

**食品会社京都工場課長のお話**  
 ポテトチップスの原料となる北海道産のジャガイモは、舞鶴港からトレーラーで搬送しています。仕入れから商品出荷まで、トレーラーが時間通りに輸送できるルート確保が大切。国道が不通になっても高速道路が通れたことで大変助かりました。

京都縦貫自動車道を走行する路線バス



資料：近畿地区幹線道路協議会

## 費用便益分析の結果（事業全体）

路線名	一般国道478号
事業名	丹波綾部道路
延長	L=29.2km

### □便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成19年度			
基準年における現在価	3,660 億円	358 億円	139 億円	4,157 億円

… (B)

### □費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	2,044億円	333億円	2,377億円
基準年における現在価値	1,863億円	111億円	1,974億円

… (C)

### □算定結果

費用便益 (B/C)	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{4,157\text{億円}}{1,974\text{億円}}$ $= 2.1$	

## 費用便益分析の結果（残事業のみ）

路線名	一般国道478号
事業名	丹波綾部道路
延長	L=29.2km

### □便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成19年度			
基準年における現在価値	3,211 億円	312 億円	97 億円	3,619 億円

… (B)

### □費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	1,526億円	333億円	1,858億円
基準年における現在価値	1,234億円	111億円	1,345億円

… (C)

### □算定結果

費用便益 (B/C)
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{3,619\text{億円}}{1,345\text{億円}}$ $= 2.7$

## コスト縮減や代替案立案等の可能性

本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続をはじめ、まちづくりとの整合を勘案し選定したものであること、及び沿線市町において用地買収及び工事に着手していることから、引続き現計画に基づき事業を推進します。

施工にあたっては、周辺環境の保全とともに、新技術の積極的な活用、コスト縮減の検討に努めます。

# 対 応 方 針

## (1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・丹後地域から京都市内への所要時間は2時間以上を要しており、京都府の北部地域と南部地域の連携強化が課題となっております。
- ・重要港湾である京都舞鶴港は、多目的国際ターミナルの整備が行われており、今後日本海沿岸地域と近畿地域を結ぶ物流の結節点として益々重要な役割を果たすと考えられます。よって、京都府内を縦貫し近畿地域への物流を支援する本道路の役割が重要になると考えられます。
- ・本道路と並行する国道27号では、異常気象時通行規制区間が2箇所存在し、安全で円滑な交通の確保のため、代替路となる道路の整備が急務となっております。

以上の課題を解消するために、丹波綾部道路の早期整備が必要です。

今後、3工区の暫定供用に向けて工事を進めるとともに、1、2工区の調査・設計を進め、全線の供用を目指し事業を進めていく予定であり、その残事業の費用対効果は2.7となっております。

## (2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

4工区については平成15年3月から2車暫定供用中であり、3工区についても用地取得は100%完了しており、平成19年度中の暫定供用開始に向け整備を進めています。

今後は、引続き1、2工区の用地取得、工事着工に向けて事業を推進します。

## (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続をはじめ、まちづくりとの整合を勘案し選定したものであること、及び沿線市町において用地買収及び工事に着手していることから、引続き現計画に基づき事業を推進します。

施工にあたっては、周辺環境の保全とともに、新技術の積極的な活用、コスト縮減の検討に努めます。



◇対応方針

【事業継続】（原案）

京都縦貫自動車道は、京都府北・中部地域と南部地域の連携を強化し、地域の活性化に資する重要な道路です。

その一部を形成する丹波綾部道路は、京都府北・中部の地域の活性化、物流の効率化、リダンダンシーの確保のため、沿線市町による期成同盟会をはじめとした関係諸団体より、早期完成が強く求められています。

今後は、平成19年度末の3工区の暫定供用に向け整備を行うとともに、平成26年度末の全線暫定供用を目指します。

国道478号

丹波綾部道路

チエックリスト

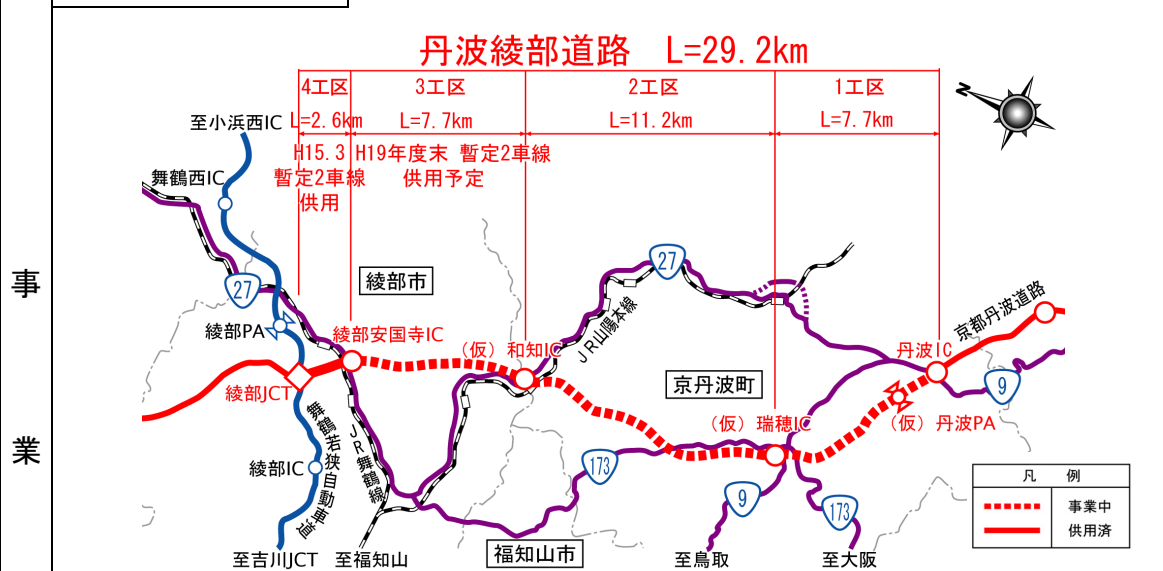
事業再評価に係わる資料

事業名	一般国道478号 丹波綾部道路			事業種別	高規格幹線道路	
事業の概要	起 終 点	自: 京都府綾部市七百石町 至: 京都府船井郡京丹波町市森		延長	L=29.2km	
	事業化	平成 5年度	都市計画決定	平成 5年度		
	用地着手	平成 8年度	工事着手	平成 9年度		
	部分供用	4工区 暫定2車線供用(平成15年 3月27日)				
	全体事業費	約2100億円				
事業の目的	<p>京都縦貫自動車道は南北に長い京都府の北部地域と南部地域を結ぶ全長約100kmの高規格幹線道路であり、人口の過疎化が進み産業・経済の状況において南部地域に比べて大きく立ち遅れている京都府北部地域の経済の活性化や京都府北部地域と南部地域の連携強化を図り、府域の一体的発展に資する道路です。</p> <p>丹波綾部道路は、京都縦貫自動車道の一部区間を構成し、京都府中部及び北部地域の活性化を図るとともに、物流の効率化、さらには国道27号に対するリダンダンシーの確保等を目的に計画した道路です。</p>					
位置図						

事業名	一般国道478号 丹波綾部道路	事業種別	高規格幹線道路
-----	-----------------	------	---------

執行済み額 事業費：約 2,100億円 (進捗率 25 % 完成形)

事業の進捗状況



事業の進捗状況

- ・都市計画決定 : 平成 6年 2月14日
- ・事業化 : 平成 5年度
- ・用地着手 : 平成 8年度
- ・工事着手 : 平成 9年度
- ・部分供用 : 平成15年 3月27日 (4工区暫定2車線供用)

【調査・設計・施工】  
 ・用地については、事業対象面積の約51%が用地買収完了  
 (1工区 41%、2工区 0.4%、3工区 100%、4工区 100%)

供用目標等今後の事業の見通し

京都縦貫自動車道の綾部宮津道路および舞鶴若狭自動車道と一体的な整備を行い、利用交通を支援するために3・4工区から優先的に整備を進め、4工区は平成15年3月27日に暫定2車線供用しています。  
 今後は、平成19年度末の3工区の暫定供用に向け整備を行うとともに、平成26年度末の全線暫定供用を目指します。

事業名	一般国道478号 丹波綾部道路		事業種別	高規格幹線道路
事業を巡る社会情勢等の変化	客観的評価指標			
	円滑なモビリティの確保	●現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率		
		■現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される		
		□現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される		
		■現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する		
		■新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる		
		□第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
	物流効率化の支援	■重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる		
	■農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上			
	□現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する			
	都市の再生	□都市再生プロジェクトを支援する事業である		
	□広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する			
	□市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり			
	□中心市街地内で行う事業である			
	□幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である			
	□DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する			
	□対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては、100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる			
	国土・地域ネットワークの構築	□高速自動車道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り		
	□地域高規格道路の位置づけあり。			
	■当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する			
■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				
□現道等における交通不能区間を解消する				
□現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する				
■日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる				
個性ある地域の形成	□鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する			
□拠点開発プロジェクト、地域連帯プロジェクト、大規模イベントを支援する				
■主要な観光地へのアクセス向上が期待される				
□特別立法に基づく事業である				
□新規整備の公共公益施設へ直結する道路である				
□歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である				

事業名		一般国道478号 丹波綾部道路	事業種別	高規格幹線道路
客観的評価指標				
事業を巡る社会情勢等の変化	2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての全てに当該する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
			<input type="checkbox"/> 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
		無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
		安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
	3.安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 該当区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（該当区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（該当区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
			災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 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付けがある、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（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置付けがある場合）		
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される		
		<input type="checkbox"/> 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する		
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する		
<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する				
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災等の延焼遮断等の役割を果たす				
<input checked="" type="checkbox"/> 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				
4.環境		地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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	

事業名	一般国道478号 丹波綾部道路	事業種別	高規格幹線道路
事業を巡る社会情勢等の変化	客観的評価指標		
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	
再評価実施時点における評価指標該当項目（定量的評価指標）	<p>1. 活力～円滑なモビリティの確保～</p> <p>○現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道27号等の渋滞損失時間（H42整備なし）は290,558,536人・時間/年である。</li> <li>・当該事業により渋滞損失時間は288,000,195人・時間/年となり約0.1割削減される。</li> </ul> <p>4. 環境～地球環境の保全～</p> <p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道27号等のCO2の排出量（H42整備なし）は41,096,294 t /年である。</li> <li>・当該事業によりCO2削減量は46,456 t /年で0.1割削減される</li> </ul> <p>4. 環境～生活環境の改善・保全～</p> <p>○現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道27号の現道区間のNO2排出量（H42整備なし）は86.6 t /年である。</li> <li>・当該事業によりNO2削減量は38.8 t /年となり、4割削減される。</li> </ul> <p>○現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道27号の現道区間のSPM排出量は8.2 t /年である。</li> <li>・当該事業によりSPM削減量は3.7 t /年となり、5割削減される。</li> </ul>		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成15年3月に、舞鶴若狭自動車道が小浜西ICまで開通した。</li> <li>・平成15年3月に、綾部宮津道路が宮津天橋立ICまで開通した。</li> <li>・平成15年3月に、丹波綾部道路（綾部JCT～綾部安国寺IC）が開通した。</li> <li>・平成15年8月に、京都第二外環状道路（久御山IC～大山崎JCT）が開通した。</li> <li>・沿線市町村による関係諸団体より、早期完成が強く求められている。</li> </ul>		

<p>効事 果業 分採 析択 の時 要の 因費 の用 変対 化効 果</p>	<p><b>【事業全体】</b> ○現在の費用便益比： <math>B/C = 2.1</math> (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出)</p> <p><b>【残事業】</b> ○現在の費用便益比： <math>B/C = 2.7</math> (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出)</p>
<p>立コ 案ス 等ト の縮 可減 能や 性代 替 案</p>	<p>本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続をはじめ、まちづくりとの整合を勘案し選定したものであること、及び沿線市町において用地買収及び工事に着手していることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。</p> <p>施工にあたっては、周辺環境の保全とともに、新技術の積極的な活用、コスト縮減の検討に努めます。</p>
<p>地 方 公 共 団 体 の 意 見</p>	<p>○京丹波町総合計画において京丹波町から、京都縦貫自動車道の延伸を要望されています。</p> <p>○第4次綾部市総合計画において綾部市から、丹波綾部道路の早期完成を要望されています。</p> <p>○京都縦貫自動車道・第二名神高速道路等整備促進協議会より、丹波綾部道路の全線早期完成を要望されています。</p> <p>○丹後・地域高規格道路推進協議会から、丹波綾部道路の早期完成を要望されています。</p>
<p>対 応 方 針</p>	<p>○事務局案 (事業継続)</p> <p>(理由) 京都縦貫自動車道は、京都府北・中部地域と南部地域の連携を強化し、地域の活性化に資する重要な道路です。 その一部を形成する丹波綾部道路は、京都府北・中部の地域の活性化、物流の効率化、リダンダンシーの確保のため、沿線市町による期成同盟会をはじめとした関係諸団体より、早期完成が強く求められています。今後は、平成19年度末の3工区の暫定供用に向け整備を行うとともに、平成26年度末の全線暫定供用を目指します。</p>