

No. 8

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成17年度第1回)

一般国道9号

丹 波 拡 幅

【事後評価】

平成17年9月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

1 . 事業の概要	1
(1) 目 的	1
(2) 計画の概要	2
(3) 経 緯	3
2 . 社会経済情勢の変化	4
3 . 費用対効果分析の算定基礎となった 要因の変化	8
4 . 事業の効果の発現状況	13
5 . 今後の事後評価の必要性	20
6 . 改善措置の必要性	20
7 . 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	20

1. 事業の概要

(1) 目的

- ・ 交通混雑の緩和
- ・ 交通安全の確保
- ・ 地域の活性化

一般国道9号は、京都府京都市を起点に、京都府中部地域、兵庫県、鳥取県、島根県を經由し、山口県下関市に至る延長約640kmの主要幹線道路です。

一般国道9号と一般国道27号が合流する京都府丹波町蒲生交差点では、交通集中による渋滞が慢性化し、更に京都縦貫自動車道 丹波ICが蒲生交差点から南側約1.7kmの一般国道9号に接続される計画であったことから、特に観光・行楽シーズンにはより一層渋滞が著しくなることが予想されました。

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ことにより、観光・行楽期の交通渋滞を解消するとともに、交通安全の確保及び地域の活性化を目的とした事業です。

位置図



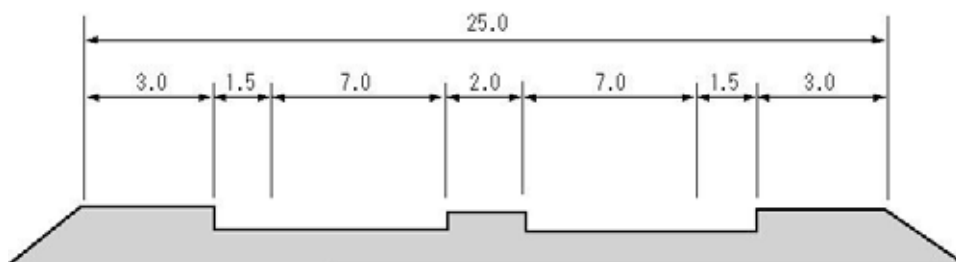
(2) 計画の概要

- ・起 終 点 自) 京都府船井郡丹波町須知
至) 京都府船井郡丹波町蒲生
- ・計 画 延 長 $L = 1.7 \text{ km}$
- ・幅 員 $W = 25.0 \text{ m}$
- ・構 造 規 格 第3種第1級
- ・設 計 速 度 80 km/h
- ・車 線 数 4車線
- ・全 体 事 業 費 約85億円

計 画 図



標準断面図



(3) 経緯

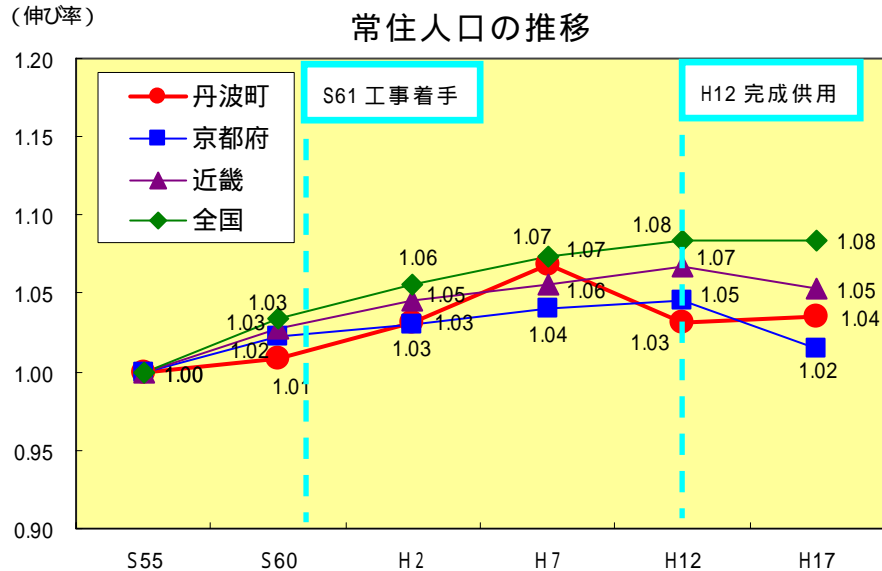
- ・事業化 : 昭和59年度
- ・用地着手 : 昭和60年度
- ・都市計画決定 : 昭和60年度
- ・工事着手 : 昭和61年度
- ・部分供用 : 平成8年7月31日
L = 0.7 km (4車線)
(丹波 IC ~ 須知交差点 供用)
- ・全線供用 : 平成12年4月28日
L = 1.0 km (4車線)
(須知交差点 ~ 蒲生交差点 供用)
平成12年8月26日
(蒲生地下横断歩道 供用)



2. 社会経済情勢の変化

沿線地域の人口の推移

丹波町の人口推移は、ほぼ横ばいの傾向にあります。

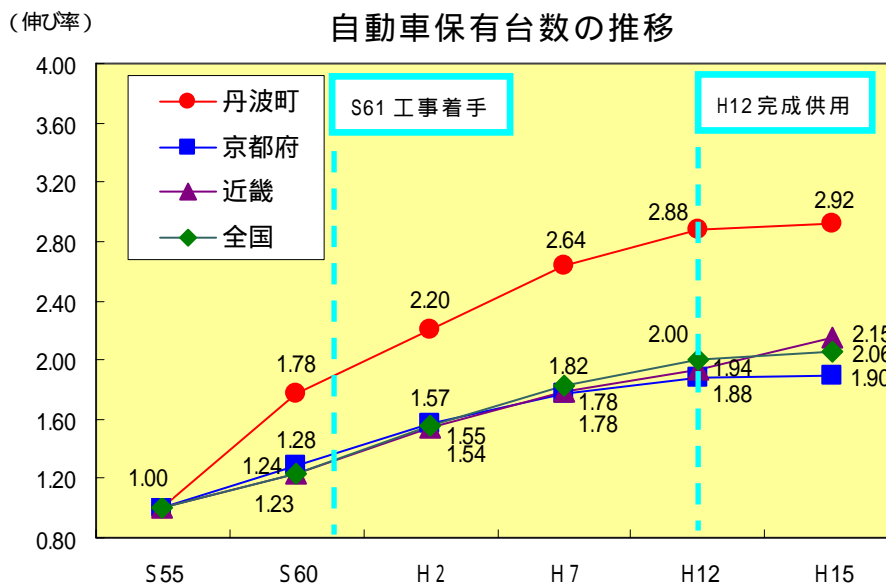


出典：国勢調査、総務省資料

各年の伸び率は、昭和55年度を1.0とした場合の値

沿線地域の自動車保有台数の推移

丹波町の自動車保有台数の推移は、全国、近畿及び京都府の伸び率に比べ高い伸び率となっています。



出典：京都府・丹波町データは京都府統計書

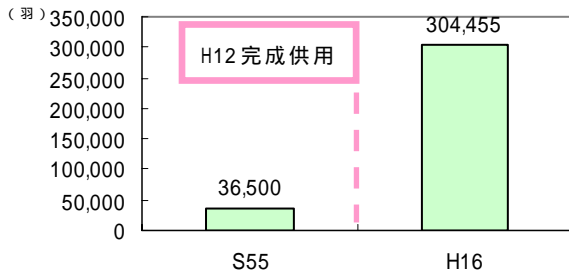
全国・近畿データは近畿幹線道路調査事務所HP

各年の伸び率は、昭和55年度を1.0とした場合の値

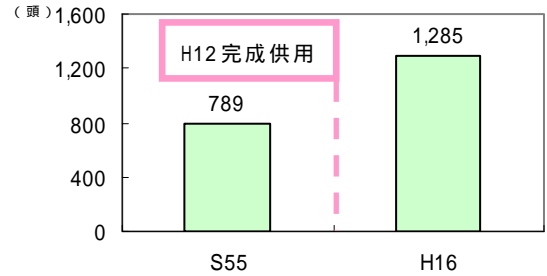
農産物の状況

丹波町は、京都府内でも有数の酪農地及び養鶏地として知られており、平成15年度において、採卵鶏飼養羽数及び乳用牛飼養頭数は、府内第1位のシェアとなっています。

丹波町における採卵鶏飼養羽数の推移



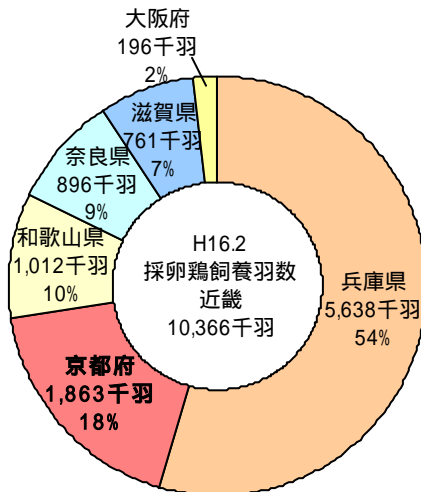
丹波町における乳用牛飼養頭数の推移



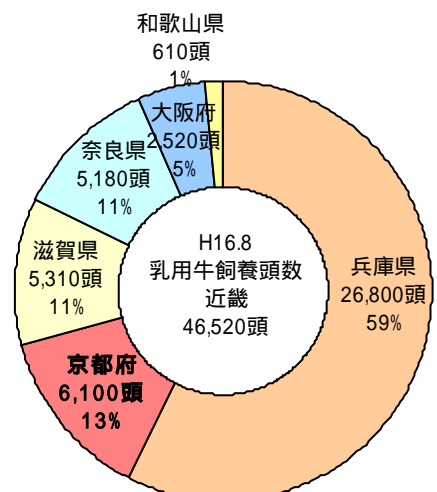
(出典) 京都府統計書

【近畿地方内での京都府のシェア】

採卵鶏飼養羽数



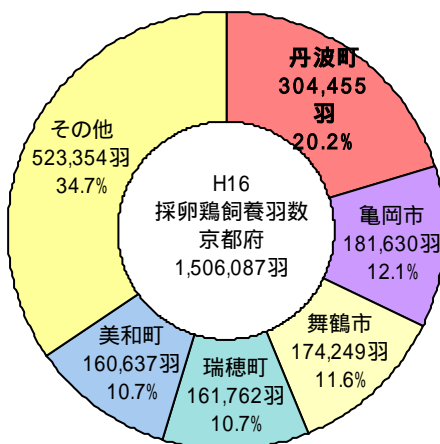
乳用牛飼養頭数



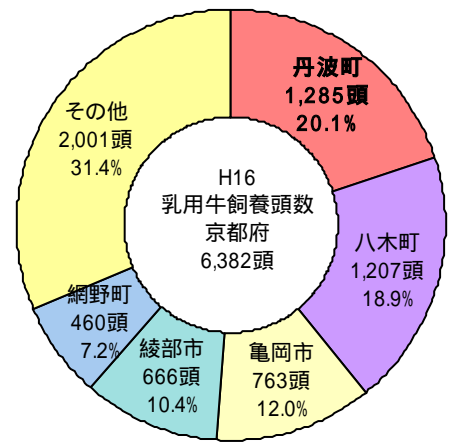
(出典) 農林水産省統計データ書

【京都府域内の丹波町のシェア】

採卵鶏飼養羽数



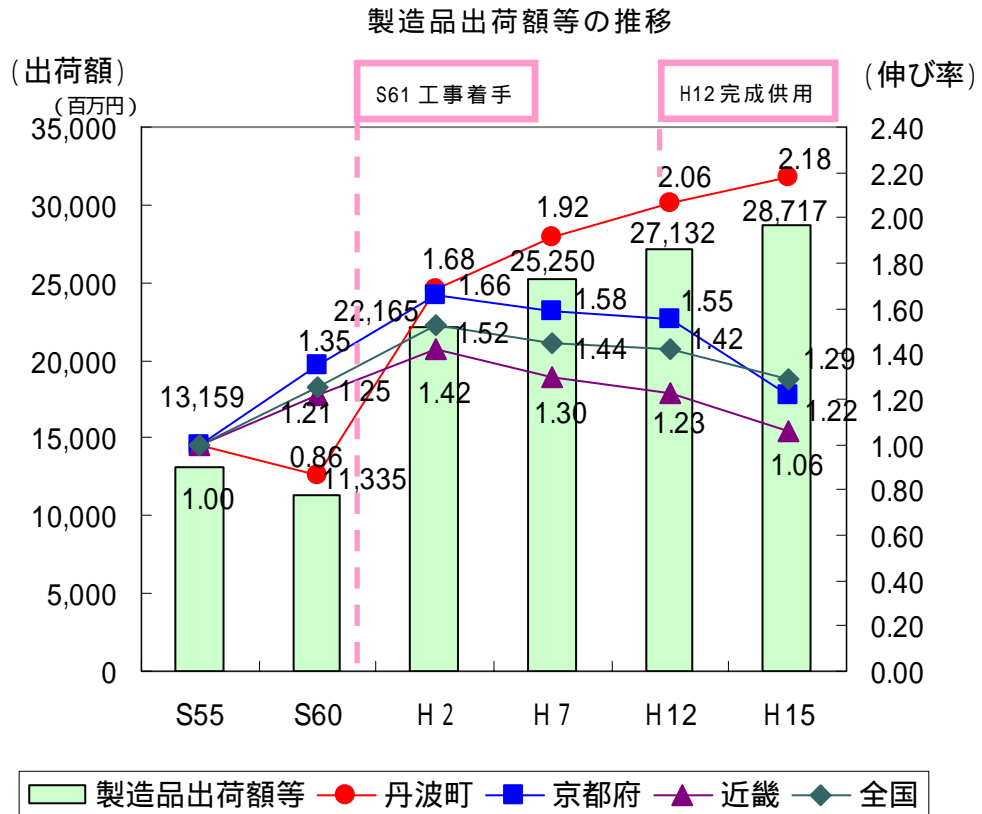
乳用牛飼養頭数



(出典) 京都府統計書

製造品出荷額等

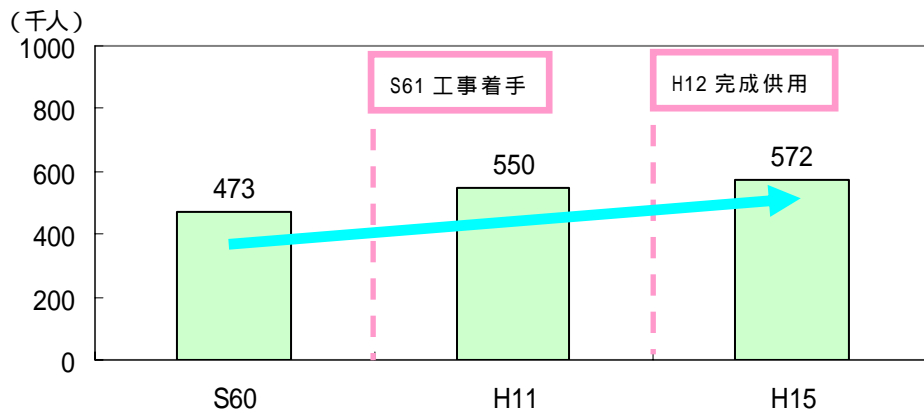
丹波町の製造品出荷額等は、近年増加傾向にあります。



沿線の主な観光資源

近年、丹波町の観光客数はやや増加傾向となっています。丹波町は、丹波高原の丘陵が広がる自然に恵まれたところであり、その中には琴の弦のように落差43mで流れ落ちる琴滝などの観光的自然資源が多くあります。最近では、観光施設やレクリエーション施設のほか、農林特産物加工品販売施設など、地域ならではの新たな観光の形態も現れています。

丹波町の年間観光入込客数の推移



(出典) 京都府統計書



丹波自然運動公園



しゅうち 須知川河川水辺公園



しおや 塩谷古墳公園



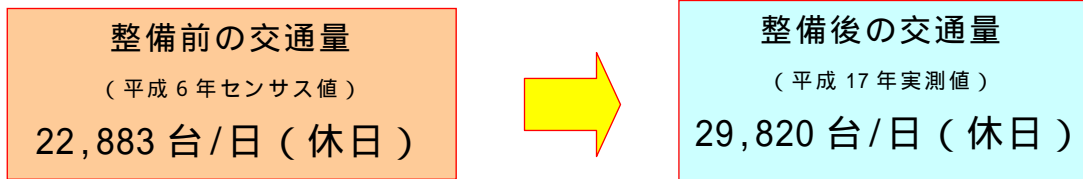
琴滝

3 . 費用対効果分析の算定基礎と なった要因の変化

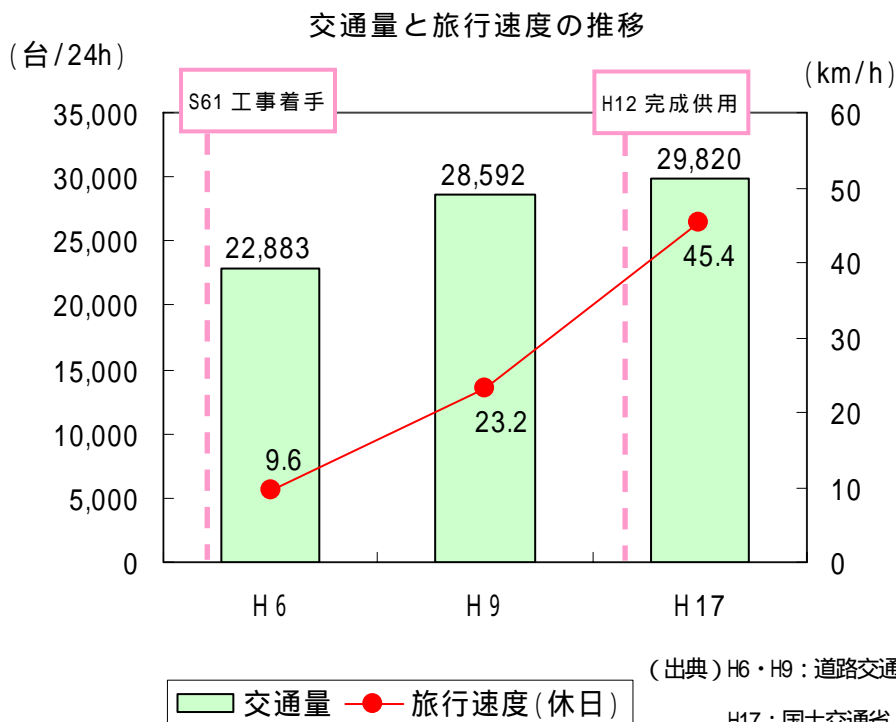
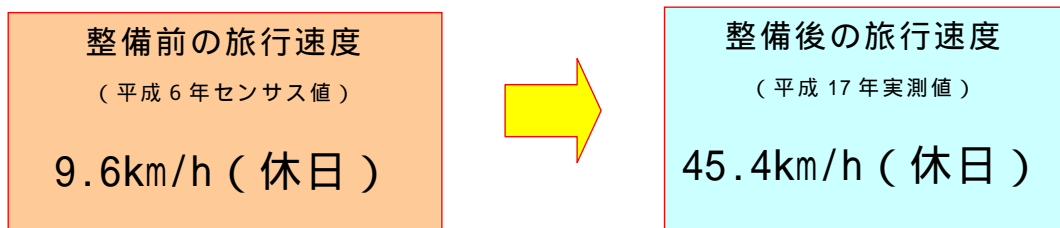
(1) 事業の効率性

交通量の増加及び旅行速度向上の状況

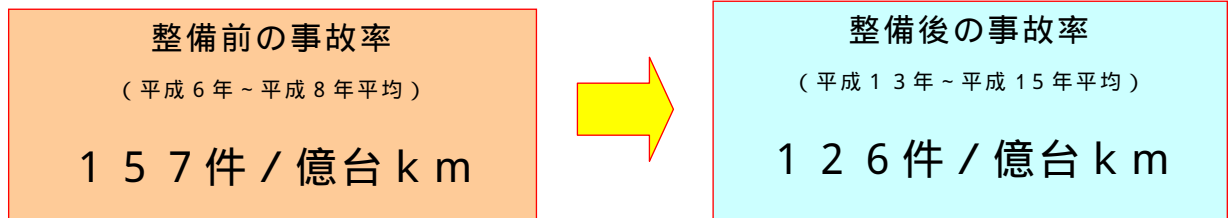
丹波拡幅の平成 1 7 年の休日交通量は 29,820 台 / 日となっており、当該区間の交通量は増加の傾向にあります。



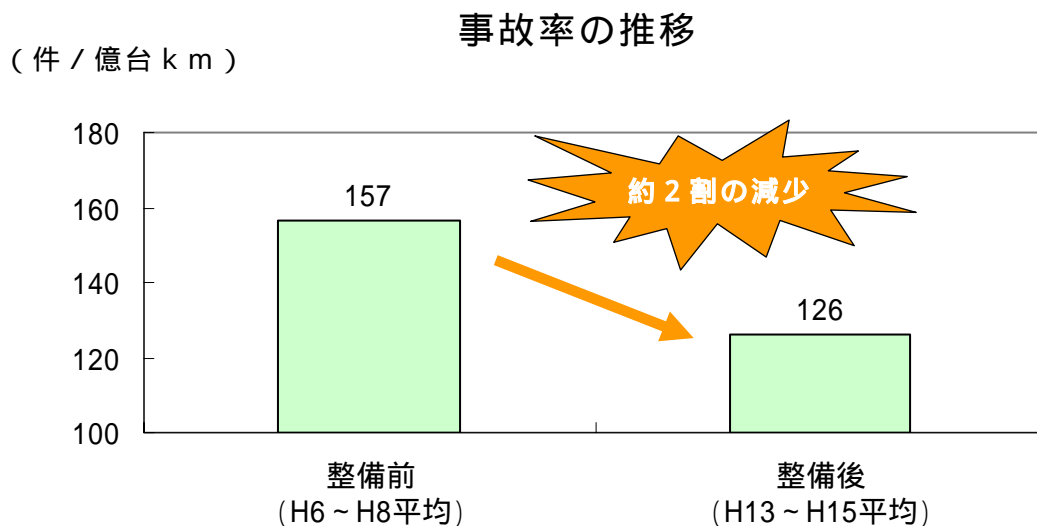
丹波拡幅の整備前と整備後の旅行速度を比べると、円滑な交通が確保されており、当事業の整備効果が現れています。



交通事故の低減の状況



当該区間 (L = 1 . 7 k m) の整備前と整備後の事故率を比較すると約2割の減少が見られ、当該事業による安全性の向上が図られています。



(出典) 国土交通省 京都国道事務所 資料

事故率算定時の交通量は

H 6 ~ H 8 平均については直近センサス交通量

H13 ~ H15 平均については京都国道事務所調査結果を使用

費用対効果分析結果 (B / C)

費用便益分析の結果

路線名	一般国道 9 号
事業名	丹波拡幅

便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年	平成 1 7 年度			
供用年	平成 1 2 年度			
単年便益 (初年便益)	8 億円	0 億円	0 億円	8 億円
基準年における 現在価値	214 億円	7 億円	4 億円	224 億円

・・・(B)

費 用

	改 築 費	維持修繕費	合 計
基準年	平成 1 7 年度		
単純合計	81 億円	18 億円	99 億円
基準年における現在 価値	111 億円	12 億円	123 億円

・・・(C)

算定結果

費用便益比 (C B R)			
B / C =	便益の現在価値の合計 (B)	=	$\frac{224 \text{ 億円}}{123 \text{ 億円}} = 1.8$
	費用の現在価値の合計 (C)		

注) 1 . 費用及び便益は整数止とする。

2 . 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用便益比の比較

実績	:	1.8
計画	:	2.0

人口のピークを2006年に迎え、それに伴い将来的に自動車交通需要もピークを迎えることが想定されるなかで将来交通量の推計を行った結果、計画時よりも低い交通量となったことにより便益が減少。

・計画時費用便益比は、平成10年度時点

事業費・維持管理費の状況

事業費

実績(名目値): 84.9億円	実績(実質値): 117.8億円
計画(名目値): 84.2億円	計画(実質値): 117.2億円

当事業において、一部区間において軟弱な地盤が存在したため路床改良を行ったことなどにより、事業費が増加しています。そのような中、舗装に関する再生骨材・合材の使用等コスト縮減に取り組みました。

・計画時事業費は、平成10年度時点の計画値

・名目値は各年次の事業費の合計値、実質値は平成17年度の価値に換算した事業費

維持管理費

計画時	実績
	5百万円 / km・年

当該区間(L=1.7km)では、ボランティア・サポート・プログラムの活動として、地域住民で構成される「ボランティア・ロード丹波」が道路美化活動を実施しています。また、舗装修繕における再生合材の使用やライフサイクルコストの最小化に向けて検討を進めていきます。

・維持管理費は、当該区間の実績値

事業期間遅延による社会的損失

本事業は、昭和59年に事業化され、昭和60年事業着手しました。平成11年度末の供用を目指していましたが、代替地要求により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、事業が遅延しました。

そのような中、整備効果の早期発現を図るため、平成8年より部分供用を開始しており、平成12年度に残りを供用し、全線完成しています。

供用年（計画時）	供用年
平成12年3月	平成12年8月

費用増加額	便益減少額	社会的損失額
0.5億円	3.2億円	3.7億円

「事業遅延による社会的損失」 = 「費用増加率」 + 「便益減少額」

ここで、

「費用増加額」：事業着手から実際の供用年次までの期間における「実績事業費の現在価値合計」と「計画事業費、維持管理費の現在価値合計」の差

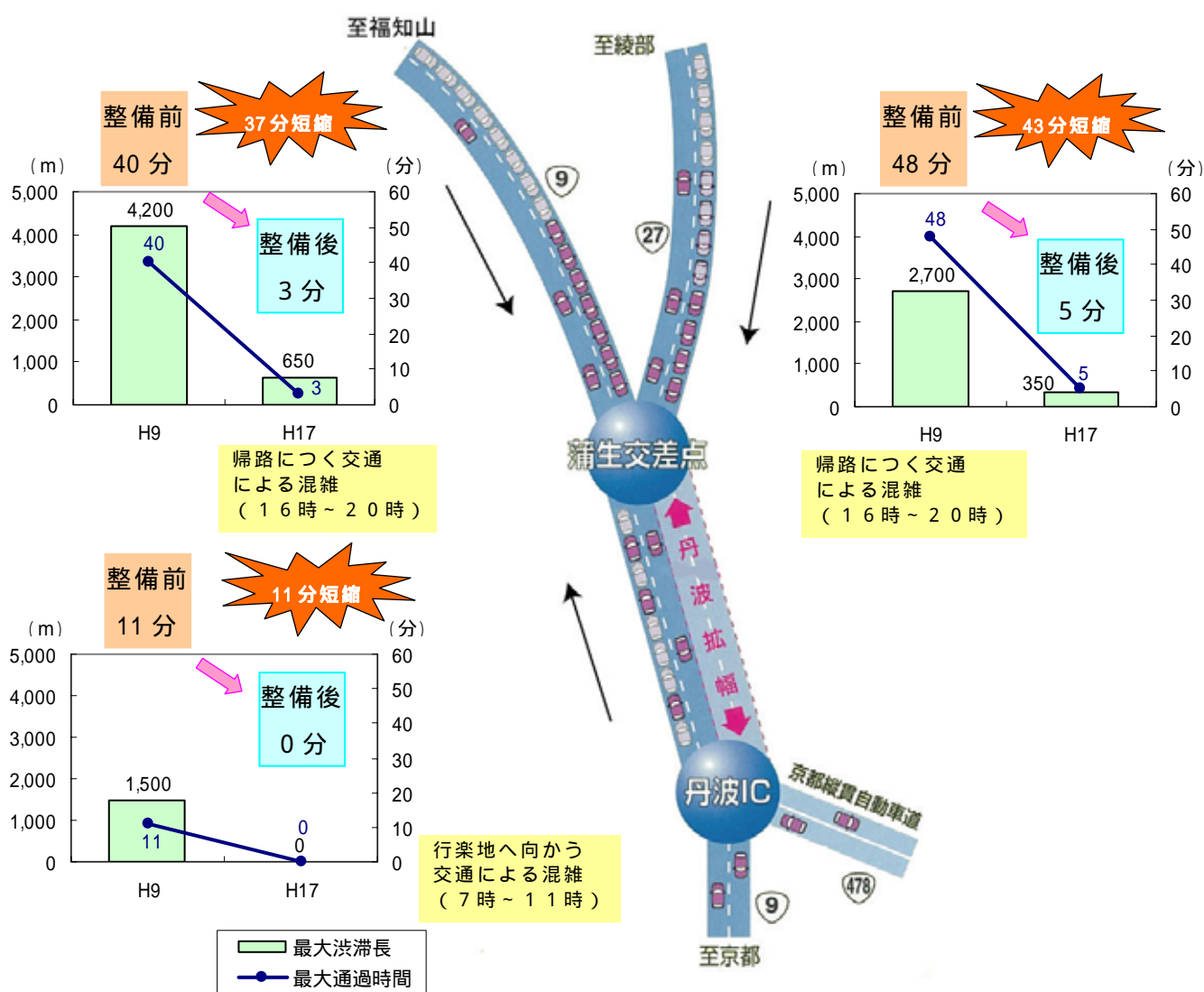
「便益減少額」：遅延した期間に発生が期待される「便益の現在価値合計」

4 . 事業の効果の発現状況

「現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率」

一般国道9号と一般国道27号が合流する蒲生交差点は、以前から混雑が慢性化しており、特に京都府北部方面への海水浴客や帰省客が集中する夏季の休日は、大渋滞が発生していました。

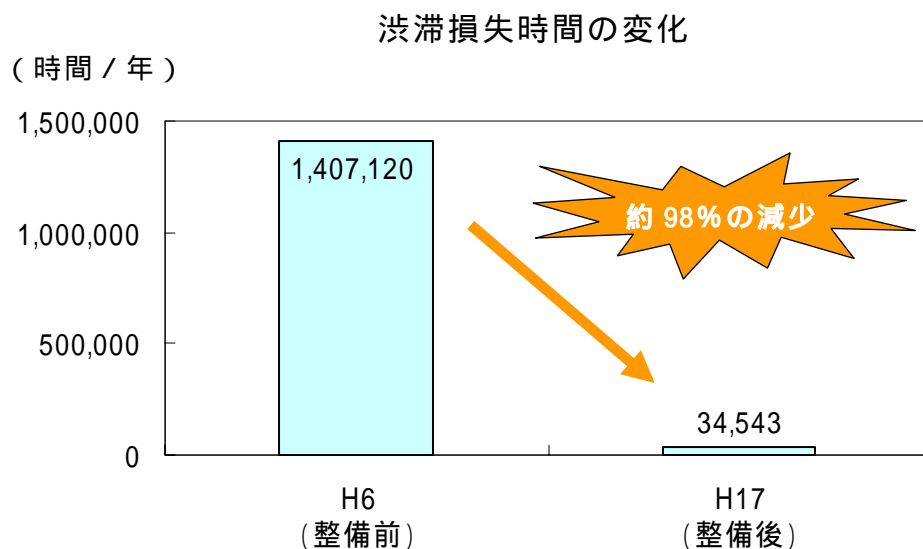
丹波拡幅の全線供用により、京都市中心部から京都府北部方面の行楽地へ向かう交通の渋滞は解消され、また京都府北部方面から京都市中心部方面への帰路に着く交通の渋滞も緩和されました。



(出典) 国土交通省 京都国道事務所 交通量観測結果

整備前：平成9年8月3日(日) 整備後：平成17年8月28日(日)

当該区間の整備前と整備後の道路混雑による損失時間を比較すると、整備前 1,407,120 時間 / 年から整備後 34,543 時間 / 年となり約 98 % の減少が見られ、当該事業による交通混雑の緩和が図られています。



渋滞損失時間算出時の交通量は

H 6 については H 6 センサス交通量

H17 については H17 京都国道事務所調査結果を使用



一般国道 9 号 (蒲生交差点付近)

「主要な観光地へのアクセス向上による効果」

丹波町にある京都府立丹波自然運動公園は、国道9号蒲生交差点付近に位置しており、来園者の多くは国道9号を利用して同公園に訪れます。

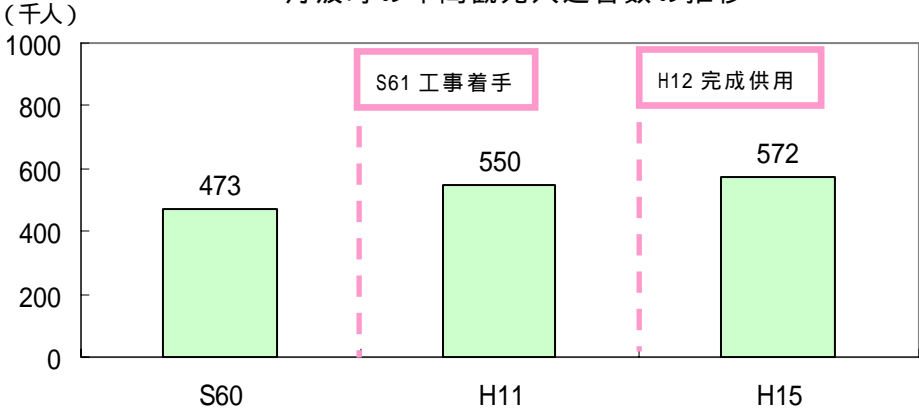
丹波拡幅の完成により、京都市中心部から同公園へのアクセスは、蒲生交差点の最大渋滞長が往路で1,500mから0mへ、復路で4,200mから650mに緩和され、また、通過時間が往路で11分が0分へ、復路で40分から3分へ短縮されるなど、大きく向上しました。



丹波自然運動公園

(上) プール (下) ジャイアントスライダー

丹波町の年間観光入込客数の推移



(出典) 京都府統計書

「新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果」

丹波町では、京都縦貫自動車道丹波ICまでの供用に伴い、町民の町外流出の歯止め対策及び町内の商業活性化を図るため、平成9年4月に商業集積施設「丹波マーケス」を建設しました。スーパーマーケットとホームセンターを中心に、地元商業者などの専門店が入店しています。

「丹波マーケス」は平成11年1月に「道の駅」に認定され、駐車場は550台の収容が可能であり、年間約200万人の人々に利用されています。また、敷地内で週4回開催される「朝採り市場」は毎回多くの人で賑わっています。

位置図



道の駅「丹波マーケス」



週4回行われる「朝採り市場」では、新鮮な野菜が豊富に集まる

「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」

道路拡幅に併せて、整備前に6%しかなかった幅員3.0m以上の歩道が両側に整備されたことにより、人対車両の交通事故件数は、歩道及び地下横断歩道の完成以来ゼロが続いており、歩行者の安全性が向上しました。



【整備前】

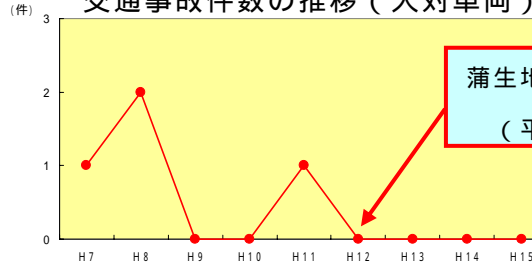


【整備後】

歩道の整備状況



交通事故件数の推移（人対車両）



(出典) 国土交通省 京都国道事務所



整備された地下横断歩道
(蒲生交差点付近)

【歩道が未整備区間に歩道を設置】

道路拡幅に併せて、幅員3.0mの自転車歩行車道が両側に整備されたことにより、歩行者及び自転車の安全性が向上しました。



【整備前】

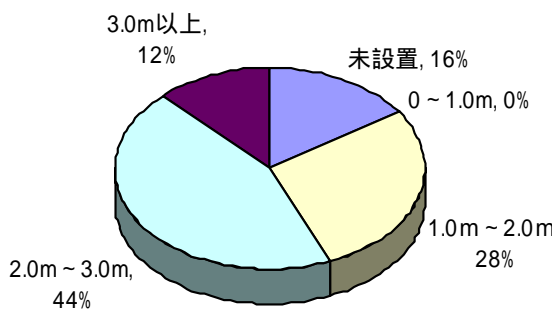


【整備後】

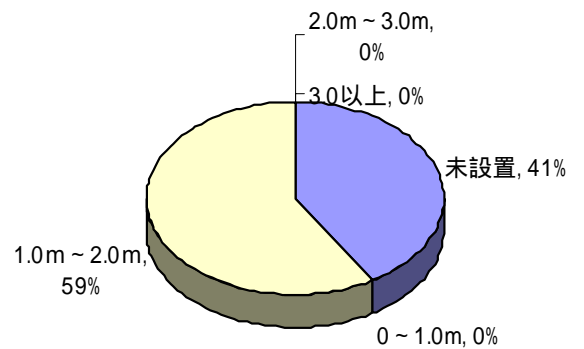
歩道の整備状況

整備前歩道設置率（幅員毎） <丹波拡幅 L = 1.7 Km 区間>

【上り側】



【下り側】



(出典)

国土交通省 京都国道事務所調べ



5 . 今後の事後評価の必要性

丹波拡幅事業により、交通混雑の緩和、交通安全の確保及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ます。

よって、これから先、大きな社会情勢や交通量の変化が無い限りにおいては、今後の事後評価の必要性は生じないと思われます。しかし、今後においても交通状況等の把握に努めます。

6 . 改善措置の必要性

丹波拡幅は、十分な機能が発揮され改善措置は必要ありませんが、今後も適切な維持管理を推進し、その費用のコスト縮減に努め、一層の利用の促進を図ります。

7 . 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

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はありません。

チェックリスト

事業名		一般国道9号 丹波拡幅		事業種別	二次改築
事業の概要	起終点	自) 京都府船井郡丹波町須知 至) 京都府船井郡丹波町蒲生		延長	1.7km
	事業化	昭和59年度	都市計画決定	昭和60年度	
	用地着手	昭和60年度	工事着手	昭和61年度	
	全体事業費	約85億円			
事業の目的	<p>一般国道9号は、京都府京都市を起点に、京都府中部地域、兵庫県、鳥取県、島根県を經由し、山口県下関市に至る延長約640kmの主要幹線道路です。</p> <p>一般国道9号と一般国道27号が合流する京都府丹波町蒲生交差点では、交通集中による渋滞が慢性化し、更に京都縦貫自動車道 丹波ICが蒲生交差点から南側約1.7kmの一般国道9号に接続される計画であったことから、特に観光・行楽シーズンにはより一層渋滞が著しくなることが予想されました。</p> <p>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ことにより、観光・行楽期の交通渋滞を解消するとともに、交通安全の確保及び地域の活性化を目的とした事業です。</p>				
位置図	<p>位置図</p>				

事業名	一般国道9号 丹波拡幅	事業種別	二次改築
-----	-------------	------	------



事業の経緯

事業化：昭和59年度
 用地着手：昭和60年度
 都市計画決定：昭和60年度
 工事着手：昭和61年度
 部分供用：平成8年7月31日 L=0.7km (4車線)
 (丹波IC ~ 須知交差点 供用)
 全線供用：平成12年4月28日 L=1.0km (4車線)
 (須知交差点 ~ 蒲生交差点 供用)
 平成12年8月26日
 (蒲生地下横断歩道 供用)

事業期間の状況

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ましたが、平成8年より部分供用を開始し平成12年度に残りを供用し全線完成するなど、整備効果の早期発現を行いました。

事業名	一般国道9号 丹波拡幅	事業種別	二次改築
-----	-------------	------	------

客観的評価指標

事業をめぐる社会情勢等の変化

政策目標		指 標
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<p>現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率</p> <p>現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況</p> <p>現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況</p> <p>当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</p> <p>新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況</p> <p>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の状況</p>
	物流効率化の支援	<p>重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況</p> <p>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の状況</p> <p>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が解消</p>
	都市の再生	<p>都市再生プロジェクトの支援に関する効果</p> <p>広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果</p> <p>市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果</p> <p>中心市街地内で行われたことによる効果</p> <p>幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である</p> <p>D1D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</p> <p>対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発（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）への連絡道路となった</p>
	国土・地域ネットワークの構築	<p>高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり</p> <p>地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>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（A'路線としての位置づけがある場合）</p> <p>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</p> <p>現道等における交通不能区間が解消</p> <p>現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消</p> <p>日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況</p>
	個性ある地域の形成	<p>鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況</p> <p>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</p> <p>主要な観光地へのアクセス向上による効果</p> <p>新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果</p>
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<p>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・安全性向上の状況</p> <p>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た</p>
	無電柱化による美しい町並みの形成	<p>対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり</p> <p>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）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成</p>
	安全で安心できるくらしの確保	<p>三次医療施設へのアクセス向上の状況</p>
3. 安全	安全な生活環境の確保	<p>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等による安全性向上の状況</p> <p>歩道が無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</p>
	災害への備え	<p>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</p> <p>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5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</p> <p>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</p> <p>並行する高速ネットワークの代替路線として機能（A'路線としての位置づけがある場合）</p> <p>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</p> <p>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</p>
4. 環境	地球環境の保全	<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>
	生活環境の改善・保全	<p>現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況</p> <p>その他、環境や景観上の効果</p>
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p>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</p> <p>他機関との連携プログラムに関する効果</p>
	その他	<p>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</p>

事前に確認を行った指標に対応する項目及び事前の評価を行っていない項目で事後に確認される項目について評価を実施する。
 事前の評価を行っていない事業については、事後に確認される項目について評価を実施する。
 印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。
 印の指標については定性的に効果の有無を確認する。
 事前に確認した効果との乖離が生じた場合、その要因を確認する。

事業名	一般国道9号 丹波拡幅	事業種別	二次改築
事業をめぐる社会情勢等の変化	事後評価実施時点における評価指標該当項目		
	<p><u>1. 活力 ～円滑なモビリティの確保～</u></p> <p>現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 渋滞損失時間（現況）1,407,120人・時間/年 渋滞損失削減時間 1,372,577人・時間/年 当該区間の渋滞損失削減率 98%削減（丹波拡幅区間現道）</p> <p>現道等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 対象区間 須知地区 改善見込み 旅行速度 10km/h（供用前 H6 センサ） 45km/h（供用後 H17 観測値） （H6：休日ピーク時旅行速度、H17：休日観測値）</p> <p>当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 西日本JRバス ^{えんぶく}園福線（JR福知山駅 JR園部駅） 時間短縮：37分（整備前40分 整備後3分）</p> <p><u>～物流効率化の支援～</u></p> <p>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の状況 時間短縮：43分（整備前48分 整備後5分） （丹波町・和知町から京都市（中央卸売市場）への輸送）</p> <p><u>～国土・地域ネットワークの構築～</u></p> <p>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） （丹波町 国道9号 亀岡市）</p> <p>日常活動圏の中心都市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） （丹波町 国道9号・京都縦貫自動車道 京都市）</p> <p><u>～個性ある地域の形成～</u></p> <p>拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援に関する効果 京都中部地域整備構想</p> <p>主要な観光地へのアクセス向上による効果 丹波自然運動公園へのアクセス向上</p> <p>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」へのアクセス向上</p>		

事業名	一般国道9号 丹波拡幅	事業種別	二次改築
事業をめぐる社会情勢等の変化	事後評価実施時点における評価指標該当項目		
	<p data-bbox="311 309 901 342"><u>2.暮らし ~安全で安心できるくらしの確保~</u></p> <p data-bbox="359 349 821 383">三次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <p data-bbox="383 389 933 423">時間短縮：43分（整備前48分 整備後5分）</p> <p data-bbox="391 430 1109 463">（丹波町・和知町 京都第二赤十字病院救急センター）</p> <p data-bbox="311 510 758 544"><u>3.安全 ~安全な生活環境の確保~</u></p> <p data-bbox="383 551 1300 584">歩道が無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</p> <p data-bbox="406 591 742 624">人对車両の事故件数 減少</p> <p data-bbox="438 631 1109 665">H8（供用前）2件 H12～15（供用後）0件</p> <p data-bbox="383 712 1412 824">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</p> <p data-bbox="406 831 901 864">第1次緊急輸送道路として位置づけあり</p> <p data-bbox="311 911 678 945"><u>4.環境 ~地球環境の保全~</u></p> <p data-bbox="383 952 1093 985">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> <p data-bbox="406 992 726 1025">排出削減量（1,459t/年）</p> <p data-bbox="383 1032 933 1066">現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p data-bbox="406 1072 821 1106">評価対象区間：丹波拡幅区間現道</p> <p data-bbox="406 1113 997 1146">排出削減量：3.3 t/年、排出削減率：3割削減</p> <p data-bbox="383 1153 933 1187">現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p data-bbox="406 1193 821 1227">評価対象区間：丹波拡幅区間現道</p> <p data-bbox="406 1234 997 1267">排出削減量：0.3 t/年、排出削減率：3割削減</p> <p data-bbox="311 1314 837 1348"><u>5.その他 ~他のプロジェクトとの関係~</u></p> <p data-bbox="383 1355 1348 1388">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</p> <p data-bbox="406 1395 758 1429">京都縦貫自動車道（B路線）</p>		

事業名	一般国道9号 丹波拡幅	事業種別	二次改築
事業採択時の費用対効果 分析の要因の変化	<p>現在の費用便益比：B / C = 1.8 (基準年次 平成17年、検討年次40年間で算出)</p>		
今後の事業評価及び改善措置の必要性	<p>丹波拡幅事業により、交通混雑の緩和、交通安全の確保及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ます。</p> <p>よって、これから先、大きな社会情勢や交通量の変化が無い限りにおいては、今後の事後評価の必要性は生じないと思われます。</p> <p>しかし、今後においても交通状況等の把握に努めます。</p> <p>また、丹波拡幅は、十分な機能が発揮され改善措置は必要ありませんが、今後も適切な維持管理を推進し、その費用のコスト縮減に努め、一層の利用の促進を図ります。</p>		