

## 事後評価結果（平成23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：安谷 覚

<b>事業名</b> 北近畿豊岡自動車道 一般国道483号 春日和田山道路Ⅱ	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b> 自：兵庫県朝来市和田山町市御堂 至：兵庫県朝来市山東町柴	<b>延長</b> 7.3km	

**事業概要**  
北近畿豊岡自動車道は、兵庫県の北部地域と阪神地域の連携を強化し、地域の活性化に資する全長約70kmの高規格幹線道路である。

**事業の目的・必要性**  
春日和田山道路は、北近畿豊岡自動車道の一部を構成し、近畿自動車道敦賀線、播但連絡道路等と連携し、広域高速交通ネットワークの形成、地域の産業・経済の活性化、生活利便性の向上を図ることを目的とした道路である。

### 事業概要図



<b>事業の効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：平成4年度 都市計画決定：—	用地着手：平成6年度 工事着手：平成10年度	供用年：(前) H18/H24 (実) H18/—	変動：1.00倍
	<b>事業費</b>	計画時(暫定/完成)：(名目値) 一億円 / 529億円 (実質値) 一億円 / 528億円	実績(暫定/完成)：(名目値) 459億円 / 一億円 (実質値) 421億円 / 一億円		変動：一倍
	<b>交通量(当該路線)</b>	計画時(暫定/完成)：10,700台/日 / 10,200台/日	実績(暫定/完成)：(H22年度) 4,896台/日 / 一 台/日		変動：46%
	<b>旅行速度向上(供用前現道→当該路線)</b>	38.5 km/h → 45.7 km/h (供用前年次) H11年度 (供用後年次) H22年度	<b>交通事故減少(供用前現道→供用後現道)</b>	— → —	
	<b>費用対効果分析結果(当初)</b>	B/C：1.9	総費用：632億円 (事業費：506億円 維持管理費：126億円)	総便益：1,020億円 (走行時間短縮便益：894億円 走行経費減少便益：87億円 交通事故減少便益：34億円)	基準年：H14年
<b>費用対効果分析結果(事後)</b>	B/C：2.3	総費用：642億円 (事業費：593億円 維持管理費：49億円)	総便益：1,490億円 (走行時間短縮便益：1,219億円 走行経費減少便益：200億円 交通事故減少便益：71億円)	基準年：H23年	
	<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額：— 億円	便益減少額：— 億円		
	<b>事業遅延の理由</b>	—			
	<b>客観的評価指標に対応する事後評価項目</b>	—			

	<p>①バス路線の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格道路の供用により、都市圏と連絡する新たなバス路線運営により、利便性が向上（豊岡～播但連絡道路経由～神戸・大阪 → 豊岡～一般国道483号～神戸・大阪）</li> </ul> <p>②農林水産品の流通の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・津居山港～大阪市への所要時間が短縮（200分→180分：20分短縮）</li> </ul> <p>③新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・豊岡市～丹波市間を結ぶ北近畿豊岡自動車道の一部を構成する</li> </ul> <p>④隣接した日常生活中心圏を最短時間で連絡する路線を構成する</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・但馬地方生活圏（八鹿）と丹波地方生活圏（柏原）を連絡する唯一の高規格道路</li> </ul> <p>⑤主要観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・阪神圏（三宮）から但馬地域（豊岡）の主要観光施設への所要時間が短縮（但馬地域の観光入込客数：約1千万人/年【H21年度】）</li> </ul> <p>⑥災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送路である国道9号が通行止めとなった場合の代替路を形成</li> </ul> <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"> <li>・環境影響評価は実施していない。</li> </ul> <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、「国道483号春日和田山道路Ⅱ」の完了後の事後評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に行われており、対応方針(案)のとおりでよいと判断される。</p> <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>但馬地域・丹波地域の観光客入込数は1千万人あり、移動手段は自動車交通に依存している。また、但馬・丹波地域の自動車保有台数は1世帯あたり2台以上であるが高規格道路の整備が遅れている。</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>春日和田山道路の供用に伴い、舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路と連絡したことにより、兵庫県北部の広域交通ネットワークの一部が形成された。これにより地域の産業、経済の活性化および生活利便性の向上に効果があった。また、並行する道路では交通機能の分担化により交通混雑の緩和・交通安全の確保などの効果も確認されるなど、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。</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>春日和田山道路は、同種事業の計画・調査のあり方について、今後の参考となる事項はみられない。また、事業評価の手法について、見直しの必要性はない。</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。