

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

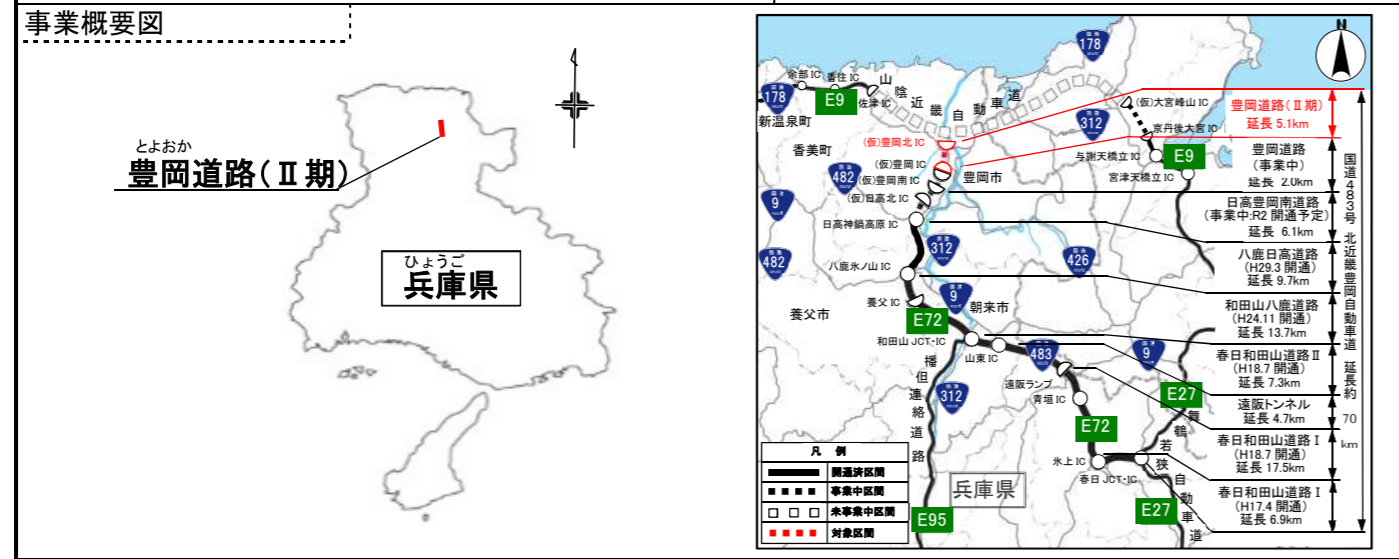
事業の概要

事業名	一般国道483号（北近畿豊岡自動車道） 豊岡道路（Ⅱ期）	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：兵庫県豊岡市新堂 至：兵庫県豊岡市戸牧	延長	5.1 km		

事業概要
 一般国道483号北近畿豊岡自動車道は、豊岡市を起点とし丹波市に至る延長約70kmの自動車専用道路である。これまでに約60kmが暫定2車線で開通し、8.1kmが事業中であり、本道路は残された5.1kmの道路である。

事業の目的、必要性
 豊岡道路（Ⅱ期）は、災害時でも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築や、第三次緊急医療機関への搬送60分圏域拡大、アクセス改善による観光・地域産業を支援するものである。

全体事業費：約270億円 計画交通量：約7,800台/日



関係する地方公共団体等の意見
【兵庫県知事】
 北近畿豊岡自動車道は、「城崎温泉」、「コウノトリの郷公園」、「山陰海岸ジオパーク」等への観光入込客数の増加や、但馬地域唯一の三次救急医療機関「豊岡病院」の医療圏域拡大、災害時における広域防災拠点「コウノトリ但馬空港」等への新たなアクセスの確保など、多大なストック効果を期待しています。
 本県としても、埋蔵文化財調査の推進や県有地の売却・借地の協力、事業推進に必要な地元調整、(仮)豊岡北ICで北近畿豊岡自動車道と接続する国道178号に必要な安全対策、建設発生土の調整など、事業実施環境の整備に積極的に取り組みます。なお、事業箇所周辺の地籍調査は、既に豊岡市により完了しています。
 また、令和2年度の開通予定が公表されている日高豊岡南道路(仮)豊岡南ICと国道426号、及び豊岡病院、コウノトリ但馬空港へのアクセス道路となる県道についても、整備して参ります。
 北近畿豊岡自動車道と一体となって効果を発揮する山陰近畿自動車道については、浜坂道路Ⅱ期の整備や、竹野～城崎温泉間の事業化に向けた詳細ルートの検討などを推進し、国とともに但馬地域の高速道路ネットワークの構築に取り組みます。
 つきましては、北近畿豊岡自動車道 豊岡道路（Ⅱ期）の令和2年度の事業化をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 ・費用対便益：便益が費用を上回っている
 ・手続きの完了：都市計画変更手続き完了（R2.2.18）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.9 (0.5)	総費用：406億円 (事業費：358億円 維持管理費：47億円)	総便益：766億円 (走行時間短縮便益：615億円 走行経費減少便益：121億円 交通事故減少便益：30億円)	基準年：令和元年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.7 (交通量 -10%)	B/C=2.1 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.7 (事業費 +10%)	B/C=2.1 (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C=1.8 (事業期間 +20%)	B/C=2.0 (事業期間 -20%)	

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○
事故対策		-	・注目すべき影響はない
歩行空間		-	・注目すべき影響はない
社会全体への影響	住民生活	◎	・救急医療搬送が円滑化し、60分圏域の拡大により地域の安全・安心の確保が期待される。 【現況】約16万人 → 【整備後】約17万人（約1.0万人増加）
	地域経済	○	・輸送の効率化や代替路の確保により、地域産業への支援が期待される。
	災害	◎	・災害時に機能する道路ネットワークにより、第三次救急医療機関等へのアクセスが確保され、円滑な医療活動や物資輸送に寄与。 但馬地域北部から豊岡病院まで搬送する際の道路浸水区間 【現況】約4.3km（約66%（全体6.5km）の区間で浸水） 【整備後】0km（浸水区間0%（全体6.1km））
	環境	-	・注目すべき影響はない。
	地域社会	○	・道路ネットワーク整備により観光地へのアクセスが改善し、観光客の更なる誘客等の観光振興への支援が期待される。
事業実施環境	○	・都市計画変更手続き完了（R2.2.18） ・兵庫県知事や北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会より、早期事業化を要望	

採択の理由

費用便益比が一体評価で1.9と便益が費用を上回っているとともに、事業採択の前提条件が確認できる。また、豊岡道路（Ⅱ期）の整備により、災害時でも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築や、第三次緊急医療機関への搬送60分圏域拡大、アクセス改善による観光・地域産業を支援するなど、事業の必要性・効果は高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。
 ※B/Cの上段の値は、和田山JCT・IC～豊岡北ICを対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。

新規事業採択時評価結果（令和 2 年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
災害時でも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築や、第三次緊急医療機関への搬送 60 分圏域拡大、アクセス改善による観光・地域産業を支援するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 平成 16 年の台風 23 号では、円山川の氾濫により豊岡市街地が浸水し、国道 178 号などの幹線道路で通行止めが発生。 災害拠点病院である豊岡病院は浸水区域に立地（平成 16 年当時）しており、病院への搬送ルートが途絶え、患者の搬送など救急医療に支障が発生。 災害時でも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築が課題 	<ul style="list-style-type: none"> ※関西広域地方計画（H28.3） ・災害発生時において、国民の生活に必要な不可欠なライフラインの途絶えによる機能不全をカバーするため、代替経路の確保などにより、災害に対する安全性を高め、災害に強い都市構造を構築する。特に、道路ネットワークのミッシングリンクの解消などにより、多重性・代替性を確保する。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・但馬地域の第三次救急医療施設は豊岡病院のみであり、病院到着まで 60 分を超える圏域が存在。 ・降雪時には走行速度が低下することから、更に 60 分圏域が減少。 ・緊急搬送時における医療サービス水準の地域間格差を解消するため、搬送 60 分圏域の拡大が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※関西広域地方計画（H28.3） ・どこにいても高度医療や救急医療を迅速に受けられる環境を構築するため、救急搬送に欠かせない高速道路ネットワークの整備、医療資材や人材確保の連携強化、ドクターヘリの活用を推進する。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・但馬地域北部には城崎温泉や山陰海岸ジオパークなどの観光資源や主要産業を支える漁港等が多く存在。しかし、北近畿豊岡自動車道を利用する車両は一旦旅行速度の低い豊岡市街地を通過することになる。 ・京阪神地域から観光地や漁港等までのアクセスの改善が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ※関西広域地方計画（H28.3） ・広域観光を実現するために、府県や圏域間を結ぶ北近畿豊岡自動車道などの整備を推進し、観光ルートの交通アクセス改善を図る。 ※豊岡市マスタープラン（H31.3） ・阪神・播磨方面や丹後・鳥取方面との観光交流の促進、物流効率の向上、災害時の円滑な交通の確保等により市の活性化を図るため、北近畿豊岡自動車道の早期整備を促進します。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価が D ランク→C ランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 ・また、本事業において、災害時でも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築や、第三次緊急医療機関への搬送 60 分圏域拡大、京阪神地域などからのアクセスを改善し、観光・地域産業を支援するなど、有効性の高い事業と評価する。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	兵庫県庁	豊岡市	20 (9)	1.00 (D) 〔 1.00 〕 (D)	0.55 (C) 〔 1.00 〕 (D)	▲217.82 (▲35.9)	0.09 (0.04)	0.55 (0.00)	◎

事業の効率性
都市計画変更手続き完了（R 2. 2. 18）

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は和田山 JCT・IC～豊岡北 IC を対象とした場合、
下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果