

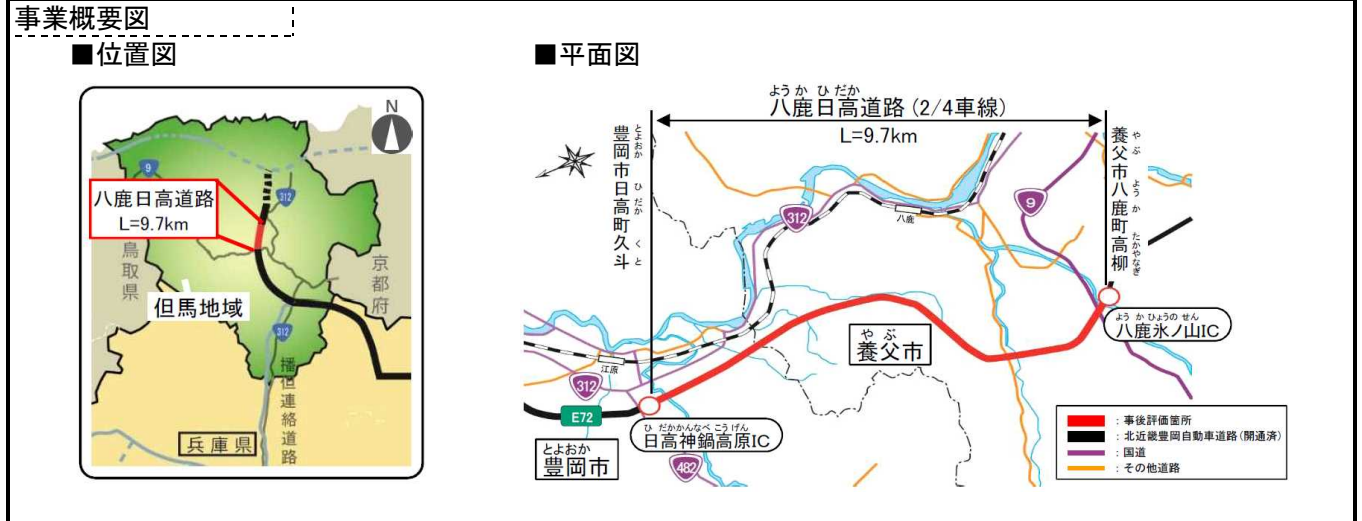
事後評価結果（令和3年度）

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：今井 康治

事業名	一般国道483号 八鹿日高道路	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：兵庫県豊岡市日高町久斗 至：兵庫県養父市八鹿町高柳	延長	9.7 km		

事業概要
 北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から丹波市に至る延長約73kmの高規格道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域の連携を支援するとともに、舞鶴若狭自動車道等を介して京阪神都市圏と直結することで、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。
 八鹿日高道路は交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の交通の確保、第3次救急医療機関へのアクセス向上を目的としています。

事業の目的・必要性
 八鹿日高道路は交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流の効率化、地域の活性化、第3次救急医療機関へのアクセス向上、災害時等の交通の確保を目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：H18年度 都市計画決定：H17年度	用地着手：H22年度 工事着手：H24年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) —/R3 (実績) H28/—	変 動	— 倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) —/690億円 (実績値) —/699億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 523 / 一億円 (実績値) 532 / 一億円	変 動	— 倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H42年度) —台/日 / 16,500台/日	実績 (暫定/完成)	(R2年度) 9,870台/日 / —台/日	変 動	— %	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	36.4km/h → 61.5km/h (供用前年次) H28年度 (供用後年次) R3年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	37.5件/億台扣 → 27.3件/億台扣 (供用前年次) H28年度 (供用後年次) R1年度				
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C : 1.4	総費用 : 568億円 (事業費: 530億円 維持管理費: 39億円)	総便益 : 794億円 (走行時間短縮便益: 653億円 走行経費減少便益: 92億円 交通事故減少便益: 49億円)	基準年 : 平成22年			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 1.2	総費用 : 720億円 (事業費: 644億円 維持管理費: 76億円)	総便益 : 846億円 (走行時間短縮便益: 657億円 走行経費減少便益: 141億円 交通事故減少便益: 48億円)	基準年 : 令和3年				
事業遅延によるコスト増	費用増加額 : — 億円	便益減少額 : — 億円						

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：53万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：8割削減 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量：3,372.99t-CO2/年 <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：28.87t/年、排出削減率：6割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：1.66t/年、排出削減率：6割削減)
	<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"> ・「動物」、「植物」、「生態系」の3項目は環境保全措置を講じることに加え、その効果の不確実性に対して事後調査を実施した結果、事業の影響は小さいものと考えられる。 ・「大気質」、「騒音」、「振動」、「低周波音」、「水質」、「日照障害」及び「廃棄物等」の7項目の予測結果は、いずれも基準又は目標との整合が図られていること及び工事中の環境保全措置の実施により、本事業の環境への影響は回避又は低減されているものと考えられる。
	<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> <ul style="list-style-type: none"> ・審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺では、和田山八鹿道路(H24)・日高豊岡南道路(R2)の開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。 ・人口推移は、沿線地域及び周辺地域は減少傾向であるが、兵庫県ではほぼ横ばい。 ・経済指標(総生産額)の推移は、沿線地域、周辺地域ではほぼ横ばい。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・八鹿日高道路の開通により、災害時の円滑な交通確保、地域間の連携強化等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断できる。 ・引き続き、周辺ネットワークの整備等を進め、事業効果を高める方策を必要に応じて検討する。
	<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> <ul style="list-style-type: none"> ・北近畿豊岡自動車道は、救急搬送時間の短縮等により但馬地域の救急医療に大きく貢献し、地域へのアクセス向上による観光活性化に寄与するなど、地域の期待も大きいことから、こうした効果が便益として評価されることが望ましい。 ・今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めると共に、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。
	<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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。