

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：高松 諭

事業名	一般国道483号 <small>とよおか</small> 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	5.1km																							
事業概要	<p>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。</p> <p>豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）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る。</p>																											
R2年度事業化	H27年度都市計画決定 (R1年度変更)	R4年度用地着手	工事未着手																									
全体事業費	270億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約4%	供用済延長	-km																							
計画交通量	9,500台/日																											
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; border-right: 1px dashed black;">B/C</td> <td>(事業全体) 1.2</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;"></td> <td>(0.9)</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td>2.3</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;"></td> <td>(0.97)</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体) 308/8,827億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td>259/7,622億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(維持管理費)</td> <td>47/1,023億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(更新費)</td> <td>2.2/182億円</td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総便益</td> <td>(残事業)/(事業全体) 721/10,811億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行時間短縮便益)</td> <td>645/9,688億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(走行経費減少便益)</td> <td>66/937億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(交通事故減少便益)</td> <td>11/186億円</td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; border-right: 1px dashed black;">B/C</td> <td>(事業全体) 1.2</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;"></td> <td>(0.9)</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td>2.3</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;"></td> <td>(0.97)</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.2		(0.9)	(残事業)	2.3		(0.97)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体) 308/8,827億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td>259/7,622億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(維持管理費)</td> <td>47/1,023億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(更新費)</td> <td>2.2/182億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 308/8,827億円	(事業費)	259/7,622億円	(維持管理費)	47/1,023億円	(更新費)	2.2/182億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 721/10,811億円	(走行時間短縮便益)	645/9,688億円	(走行経費減少便益)	66/937億円	(交通事故減少便益)	11/186億円	基準年 令和5年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; border-right: 1px dashed black;">B/C</td> <td>(事業全体) 1.2</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;"></td> <td>(0.9)</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(残事業)</td> <td>2.3</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;"></td> <td>(0.97)</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.2		(0.9)	(残事業)	2.3		(0.97)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;">総費用</td> <td>(残事業)/(事業全体) 308/8,827億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(事業費)</td> <td>259/7,622億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(維持管理費)</td> <td>47/1,023億円</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;">(更新費)</td> <td>2.2/182億円</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体) 308/8,827億円	(事業費)	259/7,622億円	(維持管理費)	47/1,023億円	(更新費)	2.2/182億円											
B/C	(事業全体) 1.2																											
	(0.9)																											
(残事業)	2.3																											
	(0.97)																											
総費用	(残事業)/(事業全体) 308/8,827億円																											
(事業費)	259/7,622億円																											
(維持管理費)	47/1,023億円																											
(更新費)	2.2/182億円																											
総便益	(残事業)/(事業全体) 721/10,811億円																											
(走行時間短縮便益)	645/9,688億円																											
(走行経費減少便益)	66/937億円																											
(交通事故減少便益)	11/186億円																											
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">[事業全体] 交通量 : B/C=1.1~1.4 (交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">[残事業] 交通量 : B/C=2.1~2.6 (交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.2~1.2 (事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=2.2~2.6 (事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.2~1.2 (事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=2.3~2.4 (事業期間±20%)</td> </tr> </table>						[事業全体] 交通量 : B/C=1.1~1.4 (交通量 ±10%)	[残事業] 交通量 : B/C=2.1~2.6 (交通量 ±10%)	事業費 : B/C=1.2~1.2 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=2.2~2.6 (事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=1.2~1.2 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C=2.3~2.4 (事業期間±20%)																
[事業全体] 交通量 : B/C=1.1~1.4 (交通量 ±10%)	[残事業] 交通量 : B/C=2.1~2.6 (交通量 ±10%)																											
事業費 : B/C=1.2~1.2 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C=2.2~2.6 (事業費 ±10%)																											
事業期間 : B/C=1.2~1.2 (事業期間±20%)	事業期間 : B/C=2.3~2.4 (事業期間±20%)																											
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間と並行する国道は、朝夕の通勤帰宅時や観光シーズンには混雑が発生しているが、豊岡道路、豊岡道路Ⅱ期の整備により交通の転換が図られることで、交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間と並行する国道の平均死傷事故率は、但馬地域内の国道の平均死傷事故率を上回るほか、渋滞が要因と考えられる追突が約6割を占めている。 豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）の整備により、交通転換が図られることで国道における事故の減少が期待される。 <p>③災害時等の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成16年10月の台風23号をはじめ、但馬地域を流れる円山川は大きな氾濫が過去50年で8回起き、市民生活に多大な影響を与えている。 豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）は、比較的標高の高い位置を通過するため、水害の影響は受けにくく、豊岡病院や 但馬空港等へのアクセスが確保でき、災害時にも幹線道路としての機能を発揮できる。 <p>④第3次救急医療機関へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 但馬地域唯一の第3次救急医療機関である豊岡病院では、ドクターカーを派遣し、救急車と連携した独自の救急医療体制を構築している。 北近畿豊岡自動車道の整備により、30分圏域の人口カバー率が91%→98%に拡大し、救急搬送時の時間短縮が期待される。 																											
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域からいただいた主な意見等</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和5年7月に但馬自治会より早期完成の要望を受けている。 令和4年10月に北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会より早期完成の要望を受けている。 																											

兵庫県知事の意見：

兵庫県は文化や風土の異なる個性ある五国からなる広い県土を有しており、地域活力や暮らしの利便性を高めるためには、基幹道路八連携軸で構成される基幹道路ネットワークの整備を推進する必要がある。

特に基幹道路がミッシングリンクとなっている県北部の但馬地域は、温泉や山陰海岸ジオパーク等の多彩な観光資源や豊かな食材、文化芸術など様々なポテンシャルを有しており、これらを伸ばしていくためには、北近畿豊岡自動車道の整備は必要不可欠である。

豊岡道路及び豊岡道路（Ⅱ期）は、第3次救急医療機関である豊岡病院に直結し、円山川の水害の影響も受けにくいことから、救急搬送の時間短縮や災害時の交通確保、さらに豊岡市街中心部の交通混雑の緩和、交通安全の確保が期待される。

このため、豊岡道路の令和6年秋の確実な開通及び豊岡道路（Ⅱ期）の早期工事着手に向けて着実に事業推進して頂くとともに、予算の確保とより一層のコスト縮減に努め、北近畿豊岡自動車道の早期全線開通を実現して頂きたい。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道483号豊岡道路（Ⅱ期）」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

日豊岡南道路が令和2年11月に開通し、並行する国道312号の平均速度が向上。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和2年度事業化、用地進捗率約5%、事業進捗率約4%（令和5年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

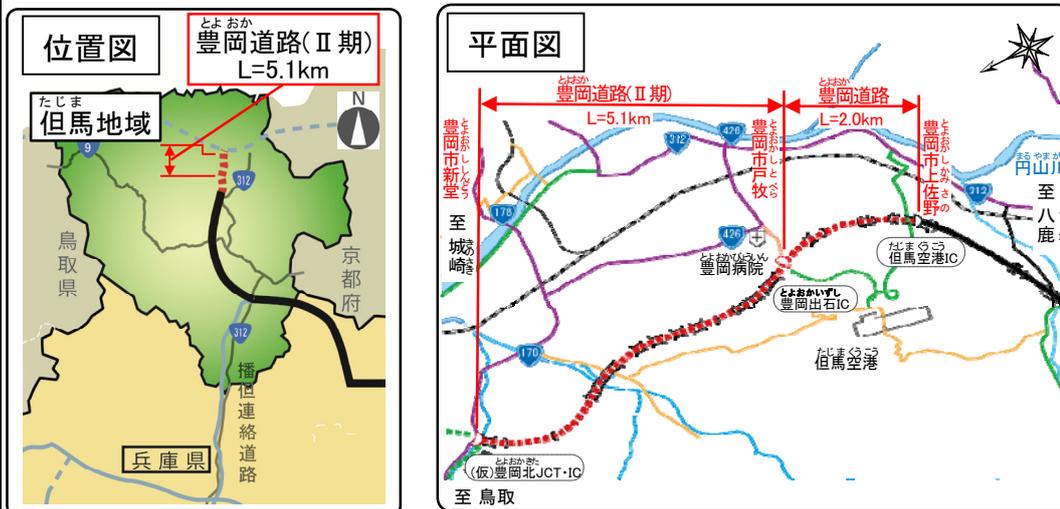
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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ていないことがある。

※B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。