

事後評価結果(令和7年度)

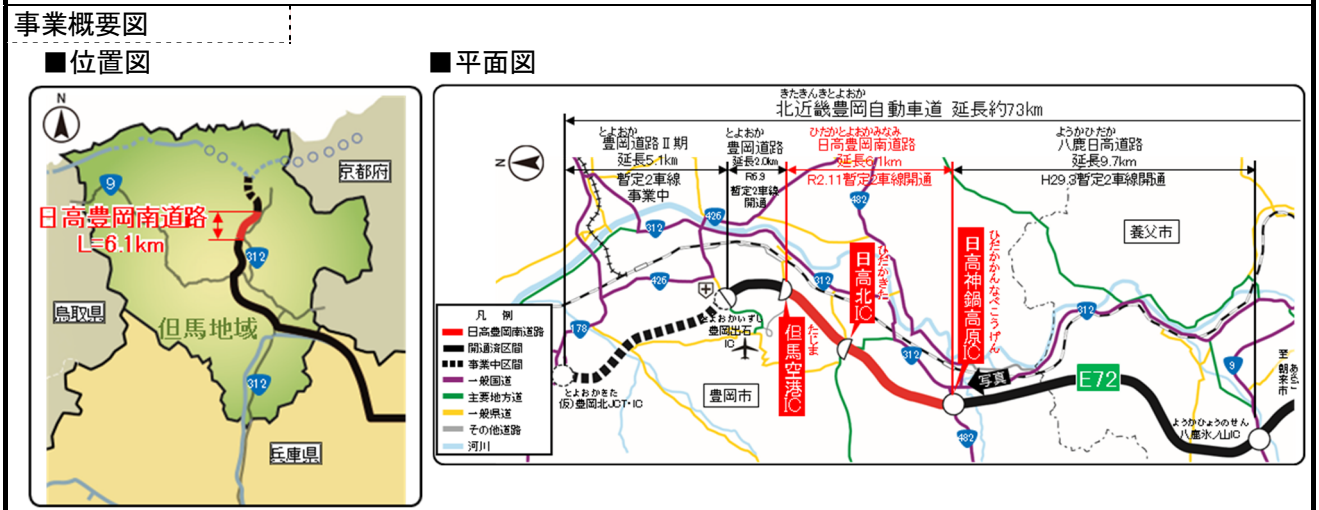
担当課:近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課

担当課長名:星野 龍一郎

事業名	一般国道483号 日高豊岡南道路	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:兵庫県豊岡市上佐野 至:兵庫県豊岡市日高町久斗			延長	6.1km

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。このうち日高豊岡南道路は、但馬空港ICから日高神鍋高原ICを結ぶ延長6.1kmの道路である。

事業の目的・必要性
日高豊岡南道路は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域防災力の向上、救急医療活動の支援、企業進出への貢献、観光の活性化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	用地着手	H22年度	供用年	(当初) — / R4	変動	—
		都市計画決定	H17年度	工事着手	H24年度	(暫定/完成)	(実績) R2 / —	変動	—
	事業費	計画時	(名目値) — / 340億円	実績	(名目値) 417 / 一億円			変動	—
		(暫定/完成)	(実質値) — / 330億円	(暫定/完成)	(実質値) 389 / 一億円			変動	—
	交通量 (当該路線)	計画時	(R12年度)	実績	(R7年度)			変動	—
		(暫定/完成)	— / 21,300台/日	(暫定/完成)	12,200 / 一台/日				
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	30.5	→	53.2km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	36.5	→	28.9件/億台キロ	
		(供用直前年度) H27年度		(供用後年度) R7年度		(供用直前年度) H28-R1年度		(供用後年度) R3-R5年度	
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用	278億円	総便益	469億円	基準年	平成22年
		1.7	6.9%	(事業費: 250億円 維持管理費: 28億円 更新費: 一億円)		(走行時間短縮便益: 397億円 走行経費減少便益: 47億円 交通事故減少便益: 25億円)			
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	588億円	総便益	978億円	基準年	令和7年
		1.7	7.0%	(事業費: 545億円 維持管理費: 43億円 更新費: 一億円)		(走行時間短縮便益: 839億円 走行経費減少便益: 110億円 交通事故減少便益: 29億円)			
	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		

	事業遅延の理由 —
	交通量変動の理由 計画時は、4車線整備による将来交通量(R12)推計値であるが、事後評価時点(R7)では暫定2車線整備による交通量観測値を用いたため、交通量に変動が生じたもの。
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ① 円滑なモビリティの確保 ・(費用便益分析対象区間)渋滞損失削減時間:96万人・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:5割削減 ② 地球環境の保全 ・CO2排出削減量:16,985.77t-CO2/年 ③ 生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量:12.00t/年、排出削減率:5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:0.71t/年、排出削減率:6割削減) 他16項目に該当
	その他評価すべきと判断した項目 ① 関連開発への影響 ・日高豊岡南道路の供用に伴い、周辺において、「コウノトリ豊岡産業用地」の開発、企業進出が進展。
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 ・「騒音(建設機械の稼働に係る騒音)」、「動物」、「植物」、「生態系」、「景観」及び「人と自然との触れ合いの活動の場」の6項目に対して環境保全措置を講じたことに加え、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、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。
	その他評価すべきと判断した項目 —
	事業評価監視委員会の意見 ・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。
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・北近畿豊岡自動車道は平成17年4月の春日和田山道路の開通以降約68kmの区間が開通。 ・日高豊岡南道路沿線の豊岡市及び周辺地域では人口が減少傾向であるが、豊岡市の総生産額は平成23年以降増加を示している。
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・日高豊岡南道路の暫定2車線開通により、災害時の円滑な交通確保、地域間の連携強化等、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。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・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。
	特記事項 —

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。