

事後評価結果（令和7年度）

担当課：西日本高速道路(株)計画設計課

担当課長名：伊藤 努

事業名 <small>ほんまじどうしゃどうつるがせん</small> 近畿自動車道敦賀線 <small>ふくちやま まいづるにし</small> 福知山～舞鶴西	事業区分 高速自動車国道	事業主体 西日本高速道路(株)	
起終点 自) 京都府 <small>ふくちやま おさだのちやう</small> 福知山市長田野町 至) 京都府 <small>まいづる ほり</small> 舞鶴市字堀	延長	23 km	

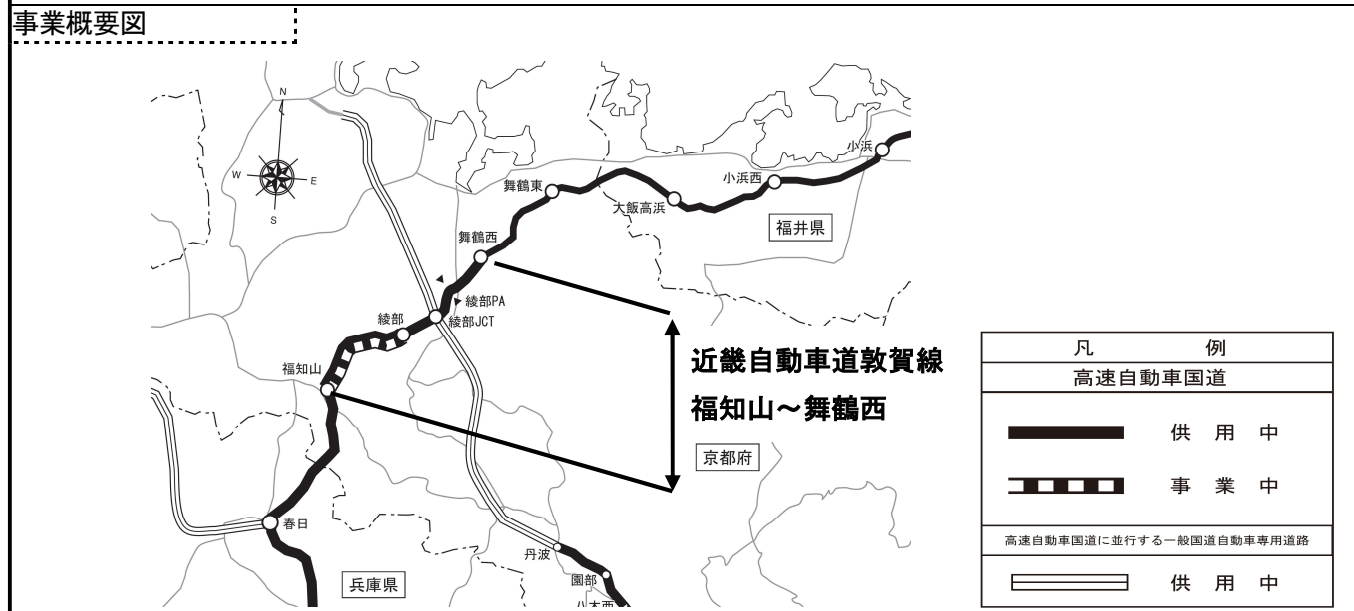
事業概要

「近畿自動車道敦賀線」は兵庫県三木市を起点として、福井県敦賀市へ至る延長約162kmの国土開発幹線自動車道である。

本事業は、京都府福知山市から京都府舞鶴市に至る延長約23kmの路線である。

事業の目的・必要性

近畿自動車道敦賀線は、中国縦貫道、名神高速道路、北陸道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、近畿地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。



事業の効果等	事業期間	事業化年度: S53年度 都市計画決定: —	用地着手: S57年度 工事着手: S61年度	供用年 (当初) H2年度/H3年度 (実績) H2年度/R3年度	変動	1.0倍	
	事業費	計画時 (名目値) —/1,028億円 (暫定/完成) (実績値) —/1,075億円	実績 (名目値) —/1,079億円 (暫定/完成) (実績値) —/1,128億円		変動	1.05倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) —/8,600~9,600台/日 (平成24年度再評価時の2030年推計)	実績 (暫定/完成) —/9,200~10,600台/日		変動	109%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	83 → 87 km/h (供用前年次) H27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)	27 → 17件/億台キ口 (死傷事故) (供用前年次) R1年度 (供用後年次) R6年度			
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C: 1.7 総費用: 1,918億円 事業費: 1,663億円 維持管理費: 255億円 更新費: 0億円	総便益: 3,327億円 走行時間短縮便益: 2,744億円 走行経費減少便益: 342億円 交通事故減少便益: 241億円	基準年: 平成24年 (2012)			
費用対効果分析結果 (事後)	B/C: 1.6 総費用: 4,110億円 事業費: 3,252億円 維持管理費: 858億円 更新費: 0億円	総便益: 6,760億円 走行時間短縮便益: 5,616億円 走行経費減少便益: 873億円 交通事故減少便益: 271億円	基準年: 令和7年 (2025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>事業遅延の理由</p> <p>—</p> <p>交通量変動の理由</p> <p>計画時交通量は、2030年（令和12年）時点の予測であるため。</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土・地域ネットワークの構築（当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する） ・災害への備え（緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成） ・災害への備え（並行する高速ネットワークの代替路線として機能） <p style="text-align: right;">他14項目について効果の発現が見られる。</p> <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> <p>【大気質】</p> <p>当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献している。</p> <p>CO2：約1.4万トン/年削減</p> <p>NO2：約19トン/年削減</p> <p>SPM：約5トン/年削減</p> <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>対応方針（案）のとおり了承。</p> <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、平成3年に暫定2車線として開通。 ・同路線の小浜～敦賀JCT間が平成26年7月に開通し、舞鶴若狭道が全線開通。 ・京都縦貫道（京丹波わち～丹波）が平成27年7月に開通し、京都縦貫道が全線開通。 <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"> ・直接便益（時間短縮、経費削減、事故減少）を対象とした費用便益比（B/C）は、平成30年度の事業再評価時と同等の1.6である。 ・対象区間の4車線化により、「交通事故の削減」「リダンダンシー機能の強化」「災害時や冬季の交通確保」「物流効率性の向上、観光地の活性化」など、事業再評価において期待された効果が発現している。 ・以上より、費用便益比に問題が無く、期待された整備効果が発現していることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断される。 <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"> ・対象区間の4車線化事業は、平成11年に事業計画が認可され、関係自治体、関係機関の協力のもと、効率的・効果的に事業を進め、令和2年度に4車線で開通した ・同種事業の計画・調査については、今後も関係自治体、関係機関の協力を得て、効率的・効果的に事業を推進できるよう、その計画・調査を行う。 ・事後評価の結果、事業評価手法の見直しの必要性は無いと判断される。 <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。