

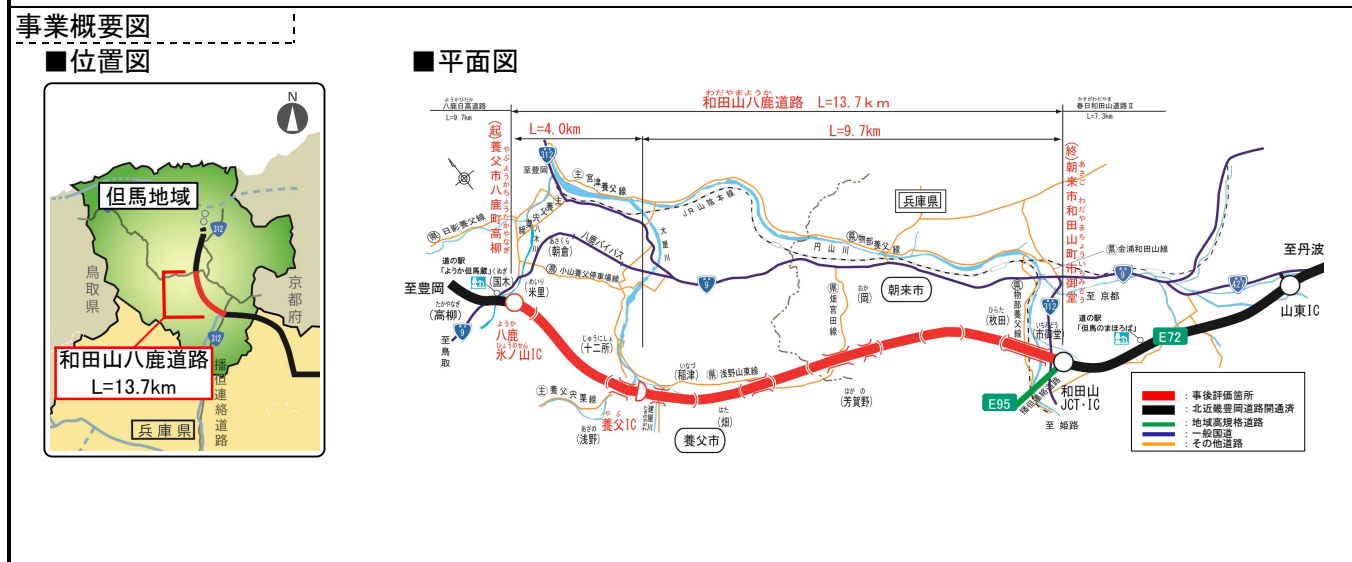
事後評価結果（平成29年度）

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：渡部 正一

事業名	一般国道483号 和田山八鹿道路 <small>わだやまようか</small>	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：兵庫県養父市八鹿町高柳 <small>やぶ ようかちようたかやなぎ</small> 至：兵庫県朝来市和田山町市御堂 <small>あさこ わだやまちよういちみどう</small>	延長	13.7 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70kmの高規格幹線道路であり、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。
 和田山八鹿道路は北近畿豊岡自動車道の一部を構成し、交通混雑の緩和、交通安全の確保、救急医療への支援、地域連携の支援等を目的とした延長約13.7kmの事業である。

事業の目的・必要性
 和田山八鹿道路は国道483号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、救急医療への支援、地域連携の支援等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：平成9年度 都市計画決定：平成11年度	用地着手：平成13年度 工事着手：平成18年度	供用年：(当初) /H29 (暫定/完成) /H24	変動：0.76倍
	事業費	計画時 (名目値) /1,011億円 (暫定/完成) (実質値) /768億円	実績 (名目値) /645億円 (暫定/完成) (実質値) /632億円		変動：一倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) 一台/日 / 19,200~20,600台/日 (H42年度)	実績 (暫定/完成) 一台/日 / 7,716~8,752台/日 (H29年度)		変動：37~46%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	38.7km/h → 43.5 km/h (供用前年次) H23年度 (供用後年次) H27年度	交通事故減少：92件/億台扣 → 37件/億台扣 (供用前現道→供用後現道) (供用前年次) H23年度 (供用後年次) H27年度		
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C：1.1	総費用：926億円 (事業費：867億円 維持管理費：59億円)	総便益：986億円 (走行時間短縮便益：1072億円 走行経費減少便益：-124億円 交通事故減少便益：37億円)	基準年：平成20年
費用対効果分析結果 (事後)	B/C：1.8	総費用：914億円 (事業費：844億円 維持管理費：70億円)	総便益：1,662億円 (走行時間短縮便益：1,253億円 走行経費減少便益：276億円 交通事故減少便益：133億円)	基準年：平成29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：137万人・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：7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：8289.81t-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：69.22t/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：3.97t/年、排出削減率：5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>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <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>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>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>但馬地域(豊岡市、朝来市、養父市、香美町、新温泉町)の高規格道路等の整備率は約7割で、まだ道半ばの状況。但馬地域の人口は減少傾向。一方で高齢者は増加しており、高齢化が進んでいる状況。世帯あたりの自動車保有台数は兵庫県全体の約1.7倍。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>和田山八鹿道路の暫定供用により、国道9号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、救急医療への支援等の効果が確認される等、暫定供用による効果の発現状況に特に問題はなく、今後、同様の事業評価の必要性は生じないと思われます。</p>
	<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> <p>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いたします。</p>
	<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。