

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 | 地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道178号 浜坂道路Ⅱ期 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 兵庫県 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 起終点 | 自：兵庫県美方郡新温泉町栃谷 至：兵庫県美方郡新温泉町居組 | | 延長 | 7.6km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）は、鳥取県鳥取市から京都府宮津市を結び、鳥取東部、但馬、京都北部の各地方生活圏を連絡し、地域の交流・連携の促進と安全・安心の向上を図る延長約120kmの地域高規格道路である。</p> <p>国道178号浜坂道路Ⅱ期は、山陰近畿自動車道の一部区間を構成する7.6kmの道路であり、兵庫県美方郡新温泉町栃谷から同町居組における、国道178号の異常気象時通行規制区間や浸水想定区域を回避することで、災害に強い道路機能の確保を目的とした事業である。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H30年度事業化 | | 都市計画決定 - | | R1年度用地着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| R1年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 約620億円 | 事業進捗率 | 約38% | 供用済延長 | - km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 | 6,800台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">B/C</td> <td style="width: 50%;">総費用</td> </tr> <tr> <td>(事業全体) 1.2</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>(0.7)</td> <td>1,727/6,037億円</td> </tr> <tr> <td>(残事業) 0.6</td> <td>事業費：1,637/5,663億円</td> </tr> <tr> <td>(1.3)</td> <td>維持管理費：90/348億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>更新費：0/26億円</td> </tr> </table> | B/C | 総費用 | (事業全体) 1.2 | (残事業)/(事業全体) | (0.7) | 1,727/6,037億円 | (残事業) 0.6 | 事業費：1,637/5,663億円 | (1.3) | 維持管理費：90/348億円 | | 更新費：0/26億円 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">総便益</td> <td style="width: 50%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1,070/7,464億円</td> <td>令和5年</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：978/6,550億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益：78/773億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：14/141億円</td> <td></td> </tr> </table> | 総便益 | 基準年 | (残事業)/(事業全体) | | 1,070/7,464億円 | 令和5年 | 走行時間短縮便益：978/6,550億円 | | 走行経費減少便益：78/773億円 | | 交通事故減少便益：14/141億円 | |
| B/C | 総費用 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (事業全体) 1.2 | (残事業)/(事業全体) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (0.7) | 1,727/6,037億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業) 0.6 | 事業費：1,637/5,663億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (1.3) | 維持管理費：90/348億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 更新費：0/26億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総便益 | 基準年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業)/(事業全体) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,070/7,464億円 | 令和5年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行時間短縮便益：978/6,550億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行経費減少便益：78/773億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交通事故減少便益：14/141億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析の結果 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>(事業全体) 交通量：B/C=0.9~1.4 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=0.6~0.7 (交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.2~1.3 (事業費±10%) 事業費：B/C=0.6~0.7 (事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C=1.2~1.2 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=0.6~0.7 (事業期間±20%)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>①高速道路ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 日本海側の高速道路網のミッシングリンクを解消し、北近畿豊岡自動車道と鳥取自動車道のダブルネットワークの形成により、大規模災害発生時の緊急支援物資の輸送ルート確保や災害復旧の迅速化など、災害に強い日本海国土軸を形成する。 <p>②広域観光交流圏の拡充・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 山陰海岸ジオパークをはじめとする多様な観光拠点・観光資源へのアクセスを向上させることにより、広域観光交流圏を拡充・強化し、交流人口の拡大を図る。 <p>③地域の安全・安心の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 本道路の整備により、鳥取県立中央病院（3次救急医療病院）へのアクセス性の向上を図り、地域の医療環境の向上を図る。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 新温泉町長や新温泉町山陰近畿自動車道整備推進協議会から、本事業の早期完成の要望が行われている。 沿線自治体で構成される「北近畿豊岡自動車道・山陰近畿自動車道早期実現促進大会実行委員会」が、毎年整備の要望書提出、促進大会を実施している。 京都府知事、兵庫県知事、鳥取県知事で構成される「山陰近畿自動車道整備推進協議会」が、毎年整備の要望書提出、促進大会を実施している。 沿線自治体で構成される「但馬自治会」から、本事業の早期完成の要望が行われている。 新温泉町が運営する残土処分場で、発生する残土を受け入れることが可能である。 <p>以上より、地元の関心が非常に高く、早期整備の要望が強い事業である。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業継続妥当（兵庫県公共事業等審査会 令和5年12月14日） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 周辺環境等に特に変化はない。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率約99%、事業進捗率約38%

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残る用地については、鋭意交渉に取り組み早期契約を目指す。工事については、事業区間全線でトンネルやIC改良等の大規模工事を実施しており、今後も早期完了を目指し、大規模構造物の工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ①建設発生土の流用を行い、残土運搬及び処分費のコスト縮減を図った。
 - ②隣接するトンネルを一括発注し、仮設備の流用を行うことで、コスト縮減を図った。
 - ③トンネル掘削方法を変更し、排水ポンプを不要にすることで、コスト縮減を図った。
- 今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

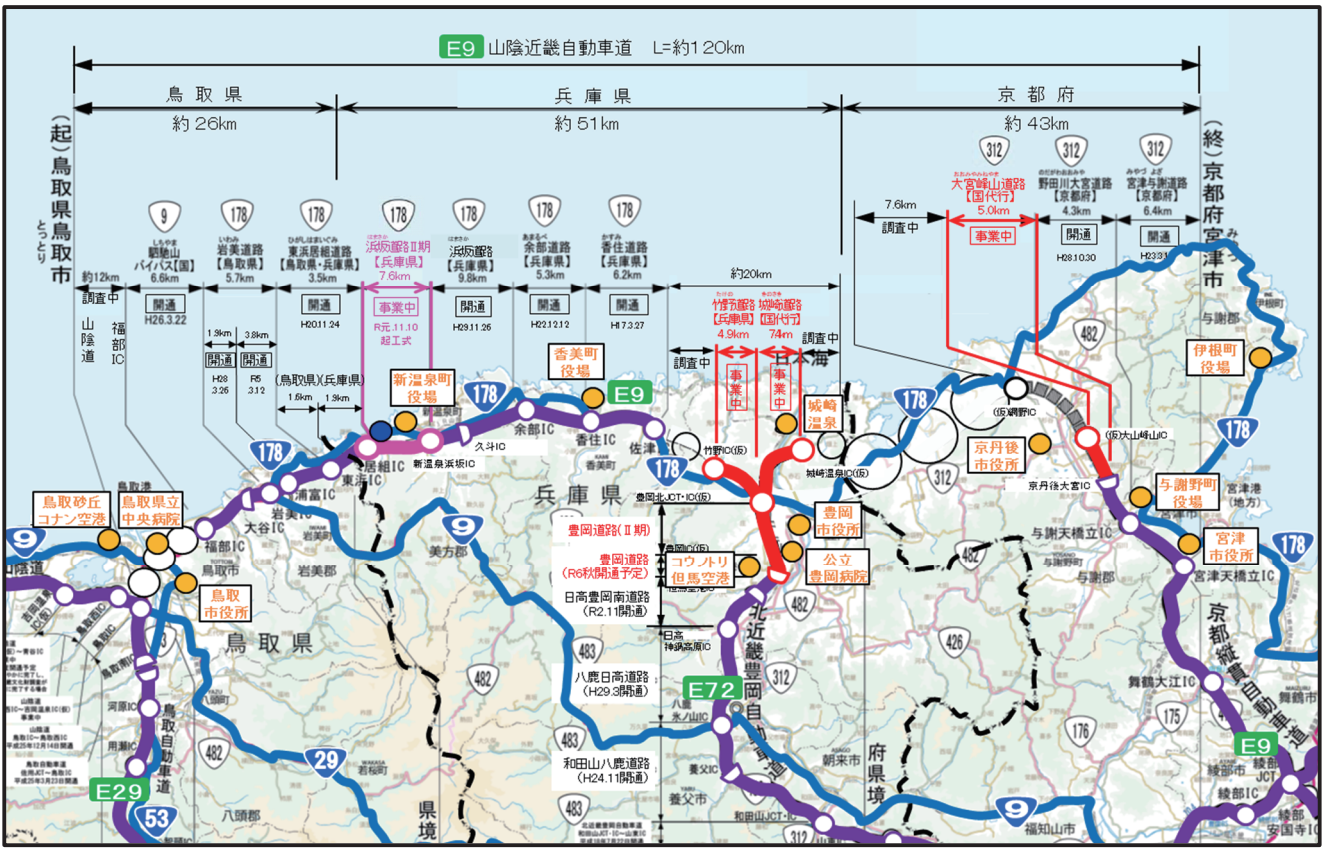
事業の必要性・有効性等は事業採択時と変わっておらず、当該区間の早期供用を望む地元の声が強いため、継続して事業を実施する必要があるため。

事業概要図



凡例

- : 事業評価対象区間
- : 事業中区間
- : 自動車専用道路
- : 国道
- : 公共施設、学校等
- : 交通量調査地点



出典: 国土地理院図

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価値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。