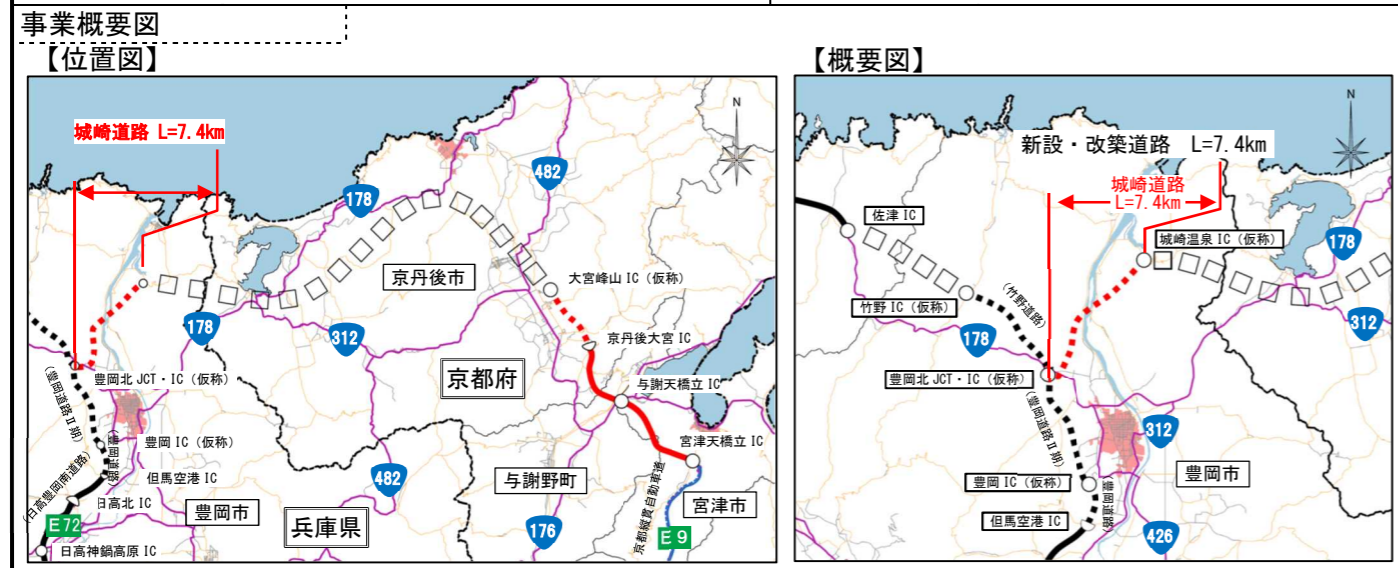


新規事業採択時評価結果（令和5年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：課長 長谷川 朋弘

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|-----------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道178号(山陰近畿自動車道) 城崎道路 | 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：兵庫県豊岡市城崎町飯谷 至：兵庫県豊岡市新堂 | 延長 | 7.4km | | |
| 事業概要 | 城崎道路は、並行する国道178号のバイパスとして、山陰近畿自動車道の一部を形成する延長7.4kmの道路である。なお、山陰近畿自動車道は、鳥取県鳥取市を起点とし京都府宮津市に至る延長約120kmの自動車専用道路である。 | | | | |
| 事業の目的、必要性 | 城崎道路は、災害時でも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築や、第3次緊急医療機関へのドクターカー15分圏域拡大、移動時間短縮により、観光地間の連携機能を強化し、広域周遊観光振興を促進するものである。 | | | | |
| 全体事業費 | 1,150億円 | 計画交通量 | 約4,700台/日 | | |



関係する地方公共団体等の意見
【兵庫県知事】
 山陰近畿自動車道は、城崎温泉・山陰海岸ジオパーク等への観光入込客数の増加、3次医療機関である豊岡病院の医療圏域拡大、南海トラフ巨大地震等の大規模災害時におけるリダンダンシーの確保など、多大なストック効果が期待され、本県にて整備を進めています。
 一方、豊岡北JCT・ICから城崎温泉ICまでの「城崎道路」区間は、複雑な地質構造による調査・トンネル施工の困難性、近接する水源地の存在、河川内の厚い軟弱地盤の存在、地滑り要因となる地形の存在、地域固有の貴重な自然環境への配慮など、整備にあたり多くの技術的な課題があり、今年度、近畿地方整備局において調査を実施いただき、「本区間は高度な技術力を活用することで事業実施が可能になる」ことが確認されたところです。
 つきましては、当該「城崎道路」が、豊富な技術的知見を有する直轄による権限代行事業により、速やかな事業化を図られるよう要請いたします。
 本県としましては、豊岡北JCT・ICを含む竹野道路の計画的な整備に加え、城崎温泉ICのアクセス道路となる（主）豊岡竹野線改良事業や城崎大橋架替事業を着実に実施してまいります。また、「城崎道路」事業が円滑に推進されるよう、用地取得や埋蔵文化財調査、トンネル工事等に伴う建設発生土の受入地の確保等について、沿線自治体と連携して地元や関係機関との調整に積極的に取り組んでまいります。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 費用対便益：便益が費用を上回っている。
 手続きの完了：都市計画決定手続き完了（令和4年2月）

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|---|--|--|----------|--|
| 費用便益分析 | B/C | 1.4 (0.2) | 総費用：2,001億円 (事業費：1,770億円 維持管理費：221億円 更新費：9.4億円) | 総便益：2,771億円 (走行時間短縮便益：2,267億円 走行経費減少便益：434億円 交通事故減少便益：69億円) | 基準年：令和4年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.3 (交通量 -10%) | B/C=1.5 (交通量 +10%) | | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.3 (事業費 +10%) | B/C=1.5 (事業費 -10%) | | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.3 (事業期間 +20%) | B/C=1.4 (事業期間 -20%) | | | |
| 事業の影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | | | |
| | 自動車や歩行者への影響 | 渋滞対策 | ○ | 平行する国道178号の交通が城崎道路に転換し、混雑の緩和が見込まれる。 【国道178号の混雑度】 [現況]1.08 → [整備後]0.63 | | |
| | | 事故対策 | ○ | ・平行する国道178号では死傷事故率100件/億台以上の箇所が存在。 ・当該区間の交通が城崎道路に転換し、事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】207.5件/億台キロ（区間最大） ※県内平均死傷事故率：60.7件/億台キロ | | |
| | | 歩行空間 | - | ・注目すべき影響はない | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ◎ | ・第3次医療機関（豊岡病院）のドクターカー15分圏域（城崎町・港地区）の拡大により、救急医療活動を支援。 【豊岡病院のドクターカー15分圏域人口カバー率】 [現況]45.7% → [整備後]62%（16%増加） | | |
| | | 地域経済 | ◎ | ・山陰近畿自動車道沿線の主要観光地間の移動時間短縮により、観光地間の連携機能を強化し、地域間の観光振興を支援。 【鳥取砂丘～城崎温泉の所要時間】 [現況]87分 → [整備後]67分（20分短縮） | | |
| | | 災害 | ◎ | ・広域防災拠点（コウノトリ但馬空港）から地域の防災拠点（城崎庁舎）間の移動時間短縮により、災害時の地域連携を支援。 【コウノトリ但馬空港～城崎庁舎の所要時間】 [現況]140分 → [整備後]22分（約118分短縮） ・国道178号、（主）豊岡瀬戸線の通行止め時に代替路として機能。 | | |
| 環境 | | - | ・注目すべき影響はない | | | |
| | 地域社会 | - | ・注目すべき影響はない | | | |
| 事業実施環境 | ○ | ・都市計画決定公示（R4.2.25） ・兵庫県、山陰近畿自動車道整備推進協議会、但馬・地域高規格道路推進協議会、兵庫但馬地域国道連絡会（但馬3市2町）が、権限代行による早期事業化を要望 | | | | |

採択の理由

費用便益比が1.4と便益が費用を上回っていると同時に、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、当該区間の整備により災害時等に強い道路ネットワークの確保、救急医療活動の支援、広域周遊観光の促進など、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。