

事後評価審議結果及び対応方針

評価対象区間	審 議 結 果	備 考
<p>近畿自動車道 敦賀線 [福知山～舞鶴西]</p>	<p>事業評価監視委員会として、「近畿自動車道 敦賀線（福知山～舞鶴西）」の区間について、直接便益（時間短縮・経費減少・事故減少）を対象とした費用便益比は1.6であり、整備効果についても、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、観光地の活性化等、事業再評価において期待された効果が発現していることから、対応方針（案）について了承する。</p> <p>[委員からの主な意見] 特になし。</p>	<p>R7.12.23 西日本高速道路株式会社事業評価監視委員会で審議</p>

事後評価審議結果及び対応方針

評価対象区間	対 応 方 針	備考
<p>近畿自動車道 敦賀線 [福知山～舞鶴西]</p>	<p>【今後の事後評価及び改善措置の必要性】</p> <p>直接便益（時間短縮・経費減少・事故減少）を対象とした費用便益比は（B／C）は、平成 30 年度の事業再評価時と同等の 1. 6 である。</p> <p>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。</p> <p>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> <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>また、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>	