

No. 5

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成16年度第4回)

一般国道483号

かすがわだやま
春日和田山道路 I

平成17年3月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

□ 事業の目的	1
□ 計画の概要	3
□ 事業の経緯及び進捗	4
□ 事業を取り巻く社会状況	6
1. 社会的背景	6
2. 現道の交通状況	11
3. 周辺の事業等	14
4. 地域における計画	15
□ 事業の整備効果	18
□ 費用便益分析の結果	24
□ コスト削減や代替案立案等の可能性	26
□ 対応方針	27

事業の目的

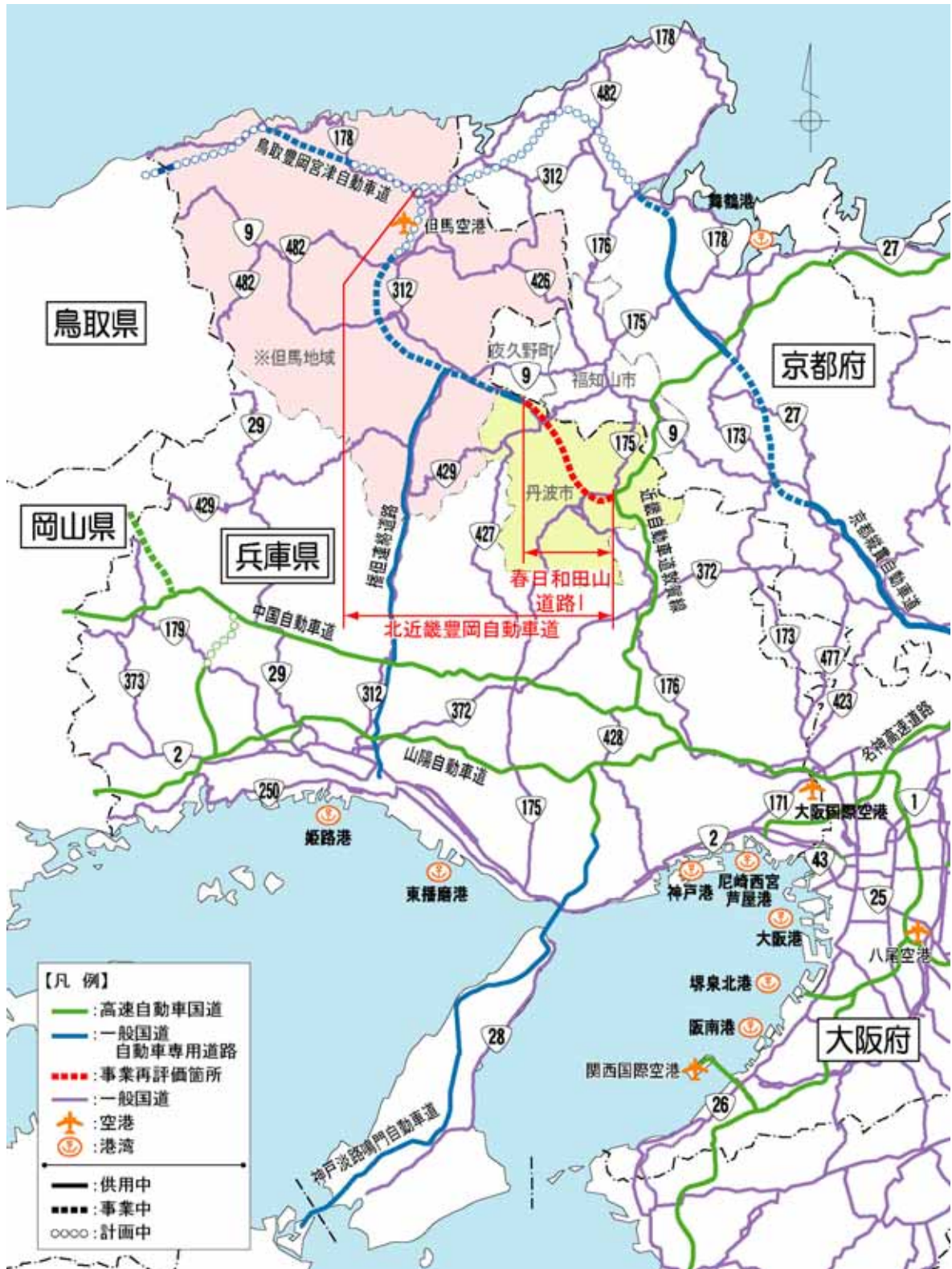
- ・ 兵庫県北部の広域高速交通ネットワークの形成
- ・ 道路の機能分化による交通混雑の緩和・交通安全の確保
- ・ 丹波市・但馬地域の産業・経済の活性化、生活利便性の向上

国道 483 号北近畿豊岡自動車道は、兵庫県豊岡市を起点として兵庫県丹波市に至る総延長約 70 km の高規格幹線道路で、鳥取豊岡宮津自動車道、播但連絡道路及び近畿自動車道敦賀線と接続し、兵庫県北部地域の広域高速交通ネットワークを形成する路線です。

兵庫県北部の丹波市・但馬地域は、公共交通機関が脆弱であるため、日常生活は主に自動車を利用しており、朝夕の通勤通学時の交通渋滞、交通事故などが地域の課題となっています。また、幹線道路網の整備が遅れているため、地域経済の発展、地域の活性化、緊急医療ネットワークなどが課題となっています。

春日和田山道路 I は、北近畿豊岡自動車道の一部として兵庫県丹波市青垣町から丹波市春日町に計画された自動車専用道路で、近畿自動車道敦賀線に接続し、阪神都市圏、播磨地域等との広域高速ネットワークを形成し、交通混雑の緩和・交通安全の確保、産業・経済活動の発展を支援すると共に生活利便性の向上と、豊かな観光資源を生かした地域の活性化を図ることを目的に計画された延長 24.4km の一般国道の自動車専用道路です。

◆北近畿自動車道 春日和田山道路Ⅰ 位置図



※但馬地域：豊岡市、養父市、城崎町、竹野町、香住町、日高町、出石町、但東町、村岡町、浜坂町、美方町、温泉町、生野町、和田山町、山東町、朝来町

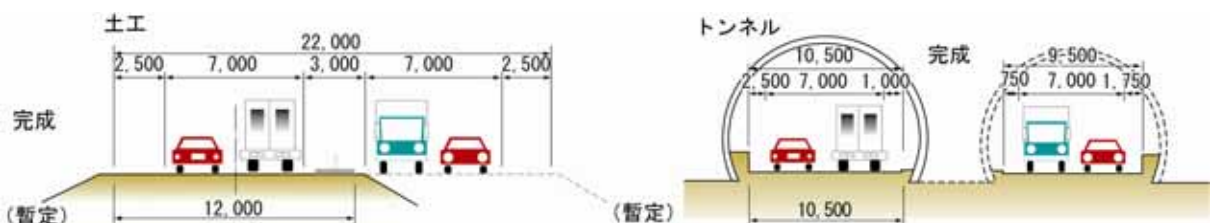
計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 起点) 兵庫県丹波市青垣町遠阪 たんばしあおがきちょうとおざか
 終点) 兵庫県丹波市春日町野村 たんばしかすがちやうのむら
- ・ 計画延長 L = 24.4 km
- ・ 幅 員 W = 22.0 m
- ・ 構造規格 第1種第3級
- ・ 設計速度 80 km/h
- ・ 車 線 数 4車線
- ・ 全体事業費 約1,800億円

◆計画図



◆標準断面図



事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

事業化	平成2年度
用地着手	平成4年度
工事着手	平成8年度

2. 事業の進捗

事業進捗率	: 64% (平成15年度末現在)
用地取得率	: 99% (面積ベース、平成15年度末現在)



写真-1 平松地区



写真-2 平野高架橋

3. 関係機関との調整

平成2年度に事業化し、平成4年度から用地着手しましたが、一部の地権者の同意が得られず用地交渉が難航し、平成16年12月に土地収用法に基づく裁決申請を行い、手続きを進めています。また、全線にわたる広範囲の埋蔵文化財発掘調査を実施しながら事業を進めています。

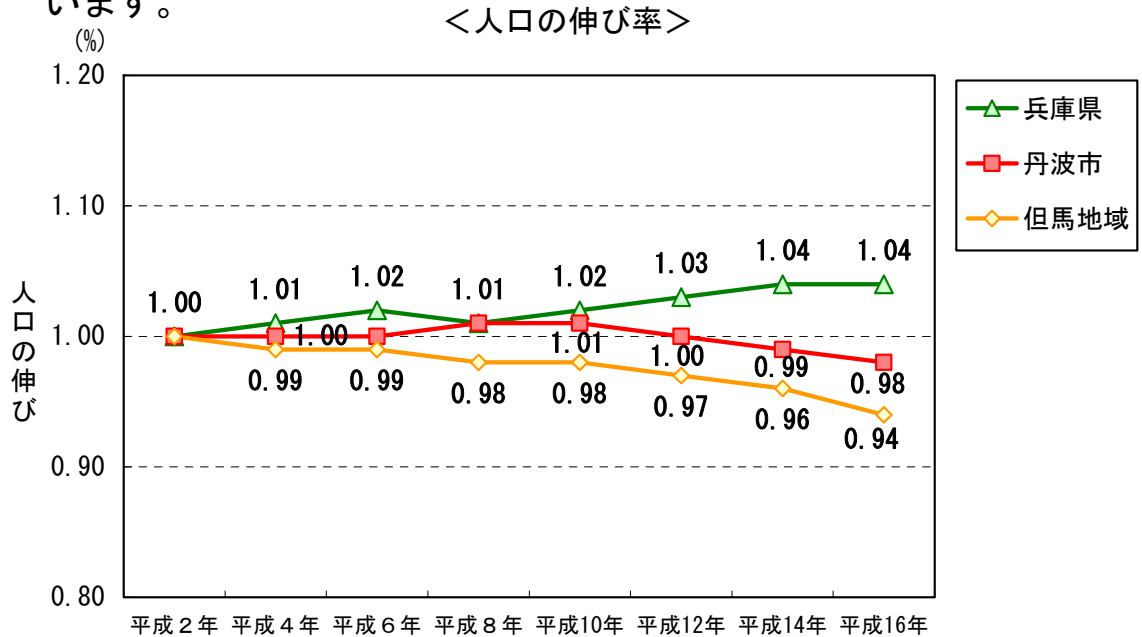
工事は平成8年度より着手し、供用を平成18年秋の兵庫国体に合わせるべく、氷上 IC から春日 JCT・IC については平成17年4月、遠阪トンネル有料道路から氷上 IC については平成18年の供用を目指して事業を進めています。

事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

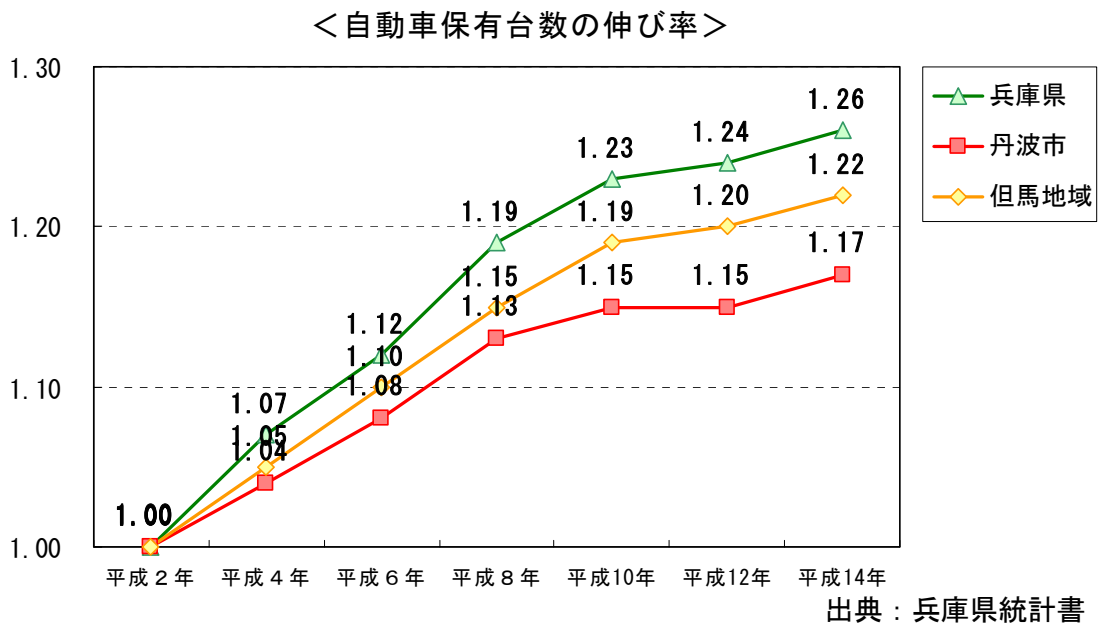
(1) 沿線地域の人口の推移

丹波市の人口は、平成16年現在、約7.3万人で近年減少しています。



(2) 沿線地域の自動車保有台数の推移

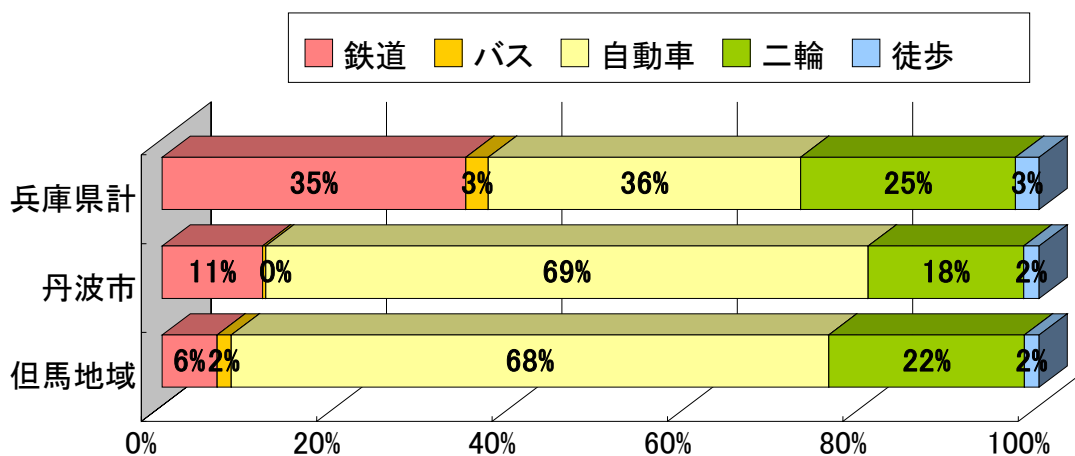
丹波市、但馬地域の自動車保有台数は年々増加しており、自動車への依存度が高いことを示しています。



(3) 沿線地域周辺の交通手段分担

丹波市、但馬地域の通勤・通学時の利用交通手段分担率を見ると、自動車の分担率が約7割を占め、兵庫県計と比較して高い値を示しています。

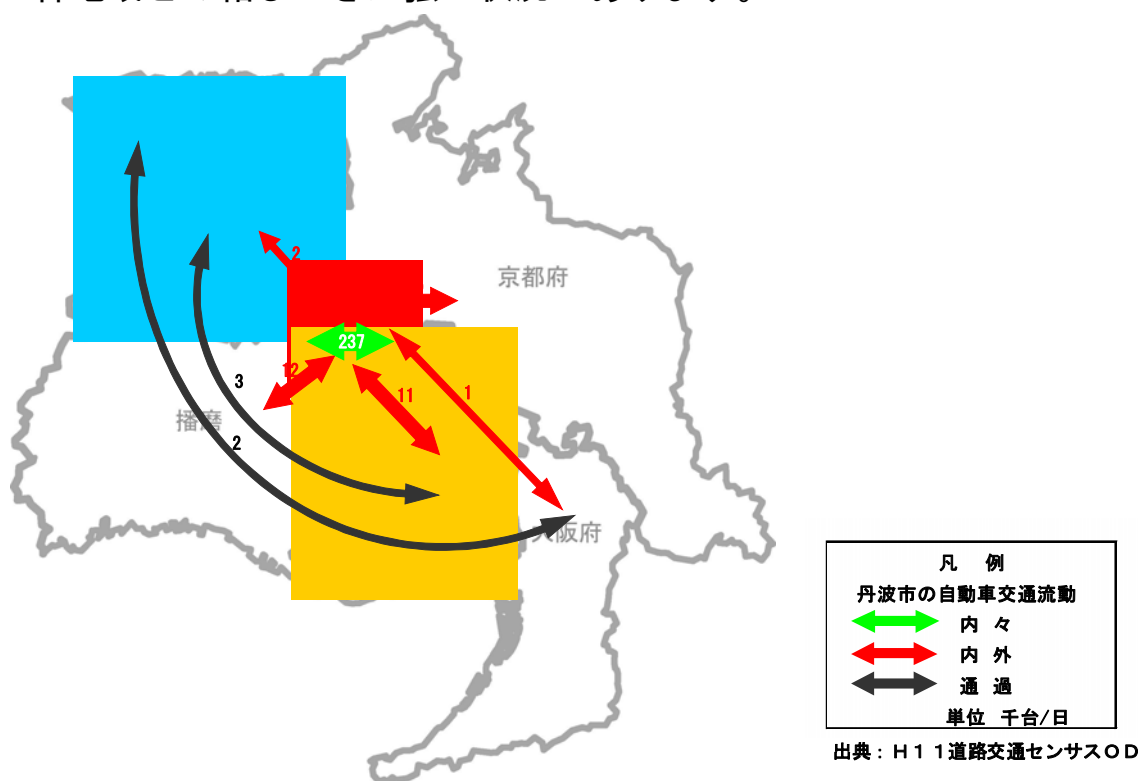
＜通勤・通学時の利用交通手段＞



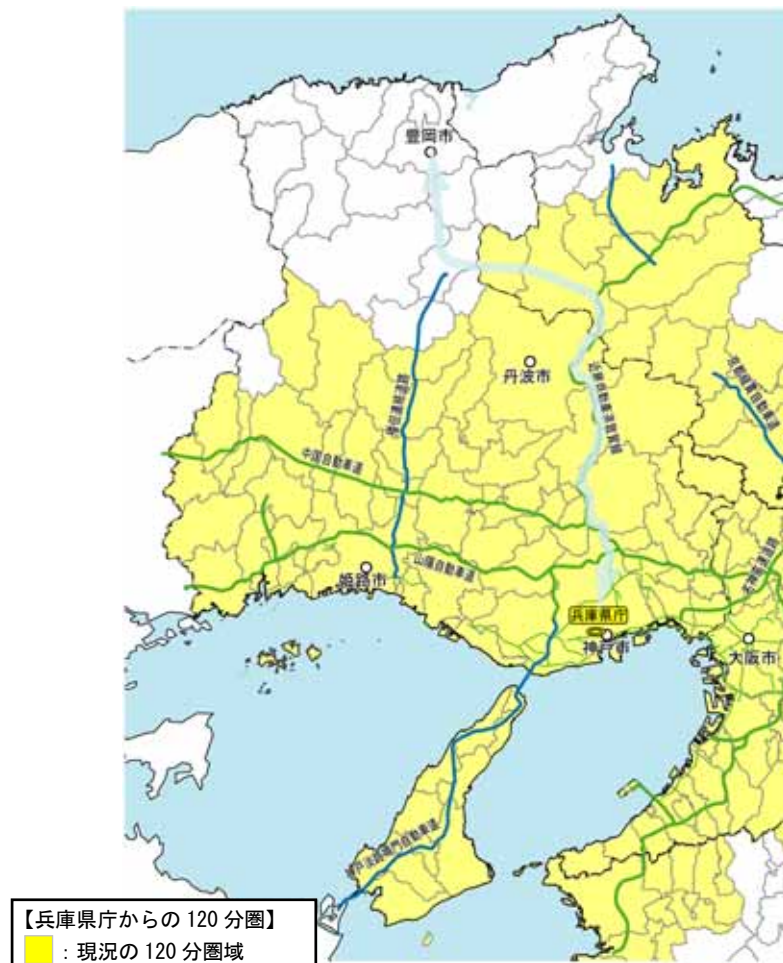
出典：平成12年度国勢調査（15歳以上を対象）

(4) 地域間自動車交通流動

丹波市に関連する交通のうち、市内外交通については、播磨・阪神地域との結びつきが強い状況にあります。

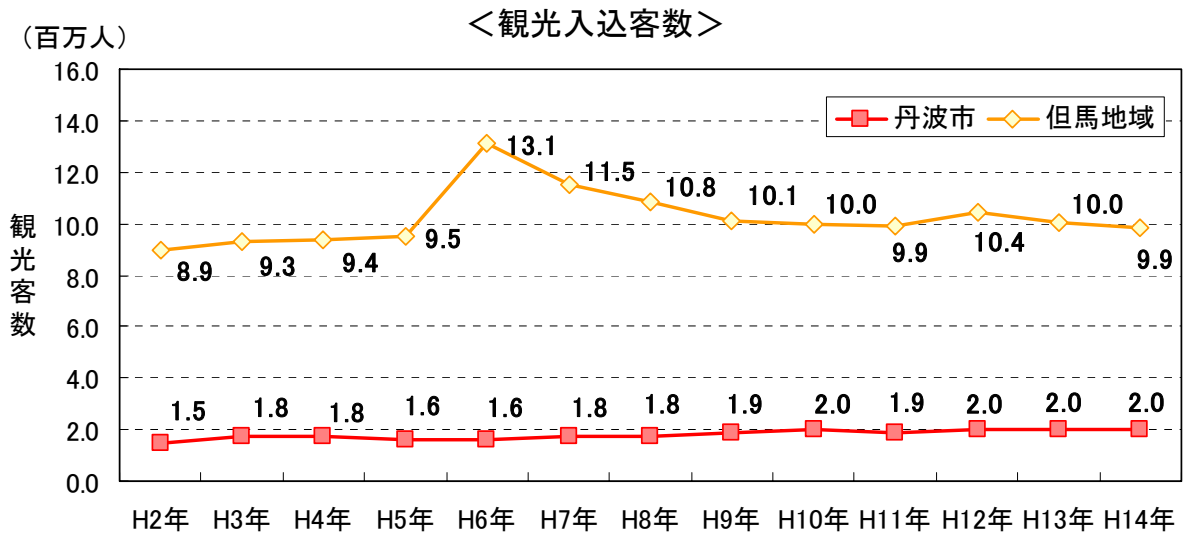


しかし、兵庫県北部に位置する丹波市・但馬地域から兵庫県庁までは、丹波市で約2時間、但馬地域で約3時間以上を要します。



(5) 沿線地域における観光の状況

平成14年の観光入込客数は、但馬地域は1000万人と平成2年の約1.1倍、また丹波市は200万人と横ばい傾向にあります。



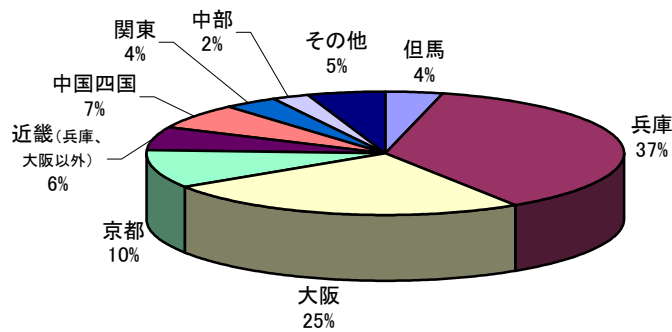
◆主な観光資源



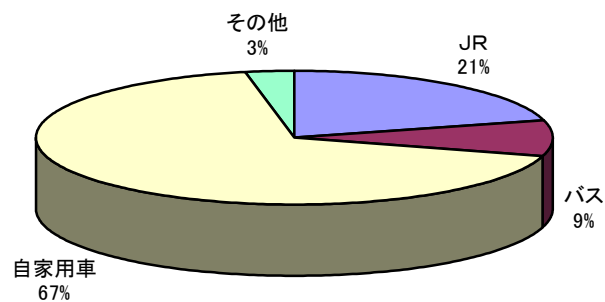
丹波市・但馬地域には、豊富な観光資源（温泉地、スキー場、ゴルフ場、海水浴場など）があり、四季を通じて、大阪府・兵庫県からの観光客が約6割と多いほか、観光客の約7割強がバス及び自家用車で訪れています。

◆観光客の動向

<出発地>



<交通手段>



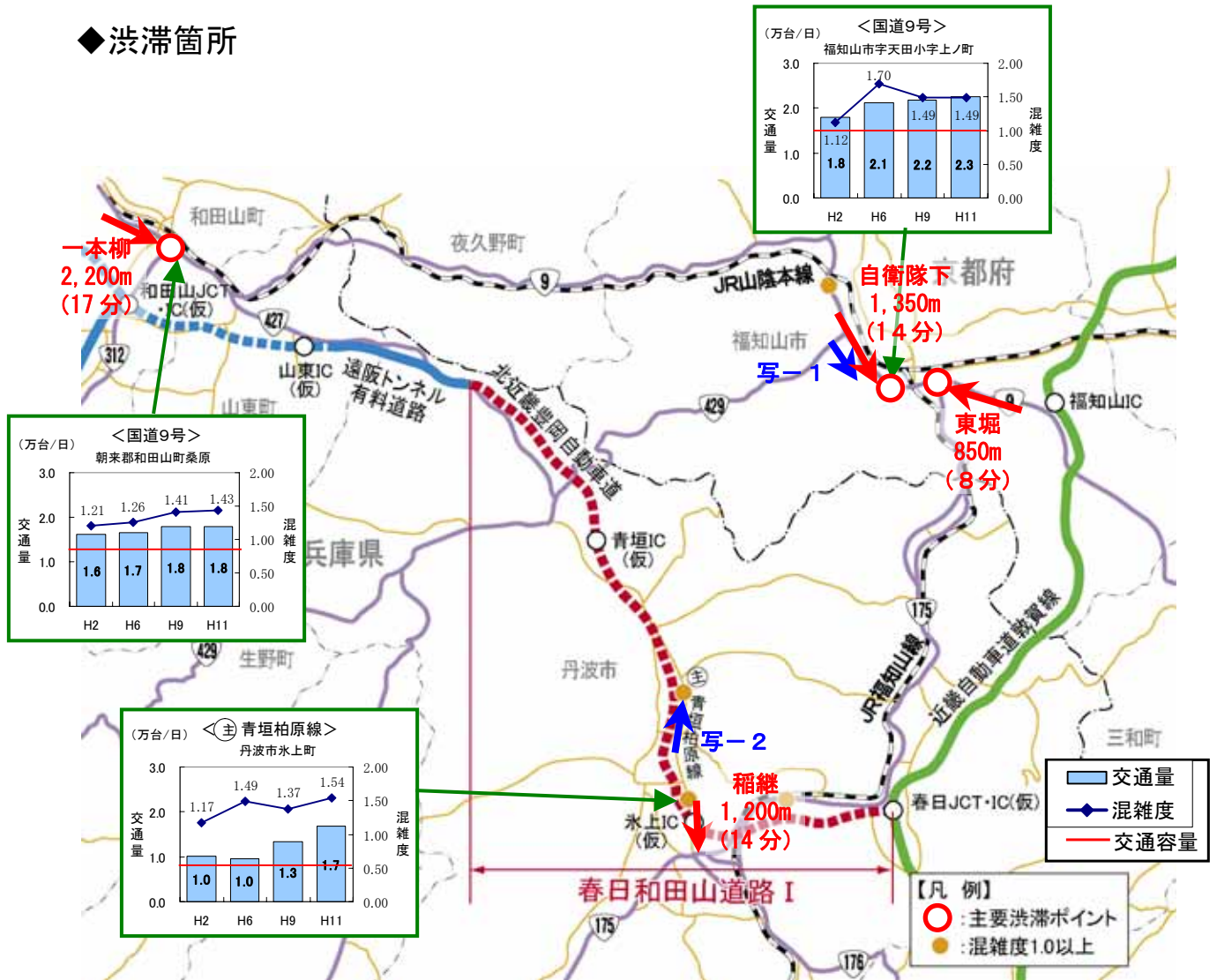
出典：観光客動向調査（但馬観光連盟）

2. 現道の交通状況

(1) 沿線地域の交通状況

丹波市・但馬地域は、幹線道路の整備が遅れており、近年の自動車交通の増加により、随所で交通渋滞が発生しています。

◆ 渋滞箇所



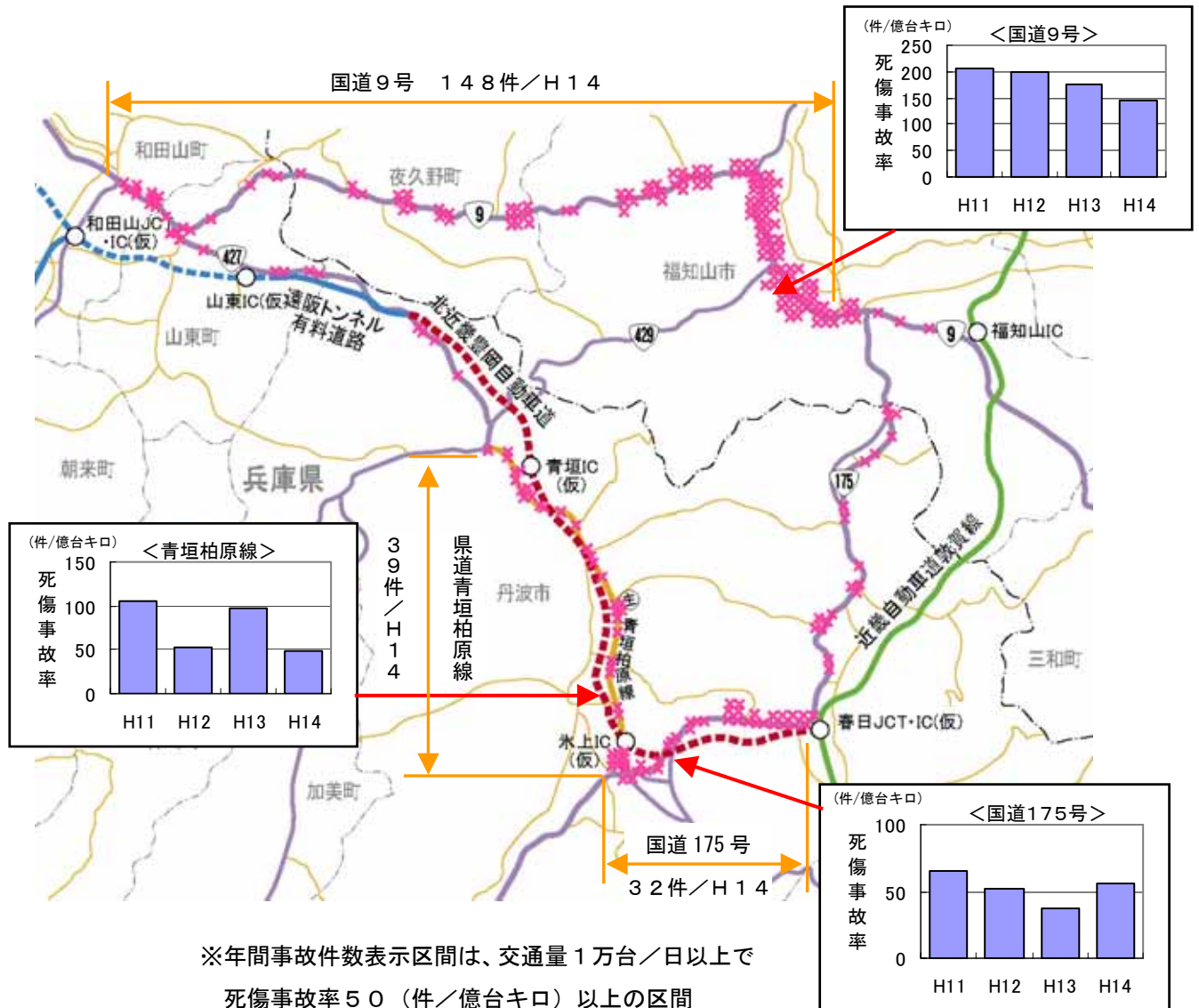
写一 1 国道9号の渋滞状況



写一 2(主) 青垣柏原線氷上町北油良付近の渋滞状況

(2) 事故の発生状況

丹波市周辺における国道9号、国道175号、国道427号、県道あおがきかいばら青垣柏原線では、交通事故が多い状況にあります。



(3) 災害時の状況

平成16年10月20日の台風23号上陸によって、阪神地域と但馬地域を結ぶ国道9号、国道175号、国道427号、県道青垣柏原線あおがきかいばらにおいても法面崩壊、路面冠水等により通行止めなどの通行規制が行われました。

国道9号京都府天田郡夜久野町あまたぐんやくのちょうでは、法面崩壊により一時全面通行止めになり、その後6日間に渡り片側交互通行になるなど、但馬地域と京阪神、播磨地域の地域間の交通が寸断されました。

◆台風23号による道路被害及び通行規制状況



3. 周辺の事業等

(1) 工業団地の造成

北近畿豊岡自動車道が整備されることによる丹波市・但馬地域の地理的条件の向上を見込んで、兵庫県が工業団地を造成し、企業の誘致を進めています。

◆工業団地一覧表・立地位置

工業団地名	所在地	整備状況	面積	立地企業
氷上工業団地	丹波市氷上町	造成済・分譲中	19.1ha	9社
青垣工業団地	丹波市青垣町	造成済・分譲中	8.6ha	4社
和田山工業団地	朝来郡和田山町	造成済・分譲済	19.6ha	9社
三方東部工業団地	城崎郡日高町	一部造成済・分譲中	2.8ha	1社
豊岡中核工業団地	豊岡市神美台	造成済・分譲中	46.8ha	25社



出典：2003ひょうご産業団地パンフレット（兵庫県）

4. 地域における計画

春日和田山道路 I は、下記の計画に位置づけられています。

(1) 近畿圏基本整備計画（第5次）

丹後・但馬から阿波、土佐にかけて、諸機能の充実とそれぞれの連携の強化によって地域の活性化、日本海から太平洋にかけての様々な交流の活発化を図り T・T A T（丹後・但馬、阿波、土佐）連携軸を形成する道路として北近畿豊岡自動車道が位置づけられています。

（平成12年3月策定）

(2) 21世紀兵庫長期ビジョンー美しい兵庫21ー

舞鶴自動車道等を経由して丹波・但馬地域と阪神都市圏との連結を強化するとともに、丹波・但馬地域の産業・経済の発展を支える基幹交通網を拡充する一路線として位置づけられています。

（平成13年2月策定）

(3) 氷上郡第四次広域市町村圏計画

「多自然居住スタイルの創造と発信」を基本理念として、圏域の交流を支える交通・情報基盤づくりの実現に向けて北近畿豊岡自動車道の整備促進が位置づけられています。

（平成13年3月策定）

5. 要望経緯（最近の動向）

春日和田山道路 I の事業促進を要望する各団体の動きは、以下のとおりです。

名 称	会長	主な構成メンバー
北近畿豊岡自動車道 建設促進期成同盟会 (昭和 62 年 10 月設立)	豊岡市長	豊岡市、養父市、青垣町、氷上町、春日町、山南町、城崎町、竹野町、香住町、日高町、出石町、但東町、村岡町、浜坂町、美方町、温泉町、生野町、和田山町、山東町、朝来町、篠山市、柏原町、市島町 各首長及び議長

平成 16 年 7 月 北近畿豊岡自動車道早期実現促進大会
平成 16 年 7 月 国の関係機関に要望



H16. 7. 24 促進大会開催状況



H16. 7. 25 毎日新聞

名 称	会長	主な構成メンバー
氷上郡北近畿豊岡自動車 道整備推進連絡協議会 (平成元年 10 月設立)	氷上町長	青垣町、氷上町、春日町、各首長及び議長

平成 15 年 12 月 国の関係機関に要望
平成 16 年 7 月 国の関係機関に要望
平成 16 年 9 月 平成 16 年 11 月丹波市発足に伴い協議会を
解散（今後は、新市において事業推進を図る）

名 称	会長	主な構成メンバー
兵庫南東部国道連絡会 (平成3年6月設立)	西宮市長	神戸市、西宮市、 春日町、氷上町、青垣町、 ほか(14市21町)

平成16年 7月 総会を開催

平成16年 8月 国の関係機関に総会決議要望

兵庫県

平成16年 7月

兵庫県が国土交通省に対し「平成17年度国の予算編成に対する
提案」で春日和田山道路Ⅰの事業促進を要望

事業の整備効果

1. 兵庫県北部の広域高速交通ネットワークの形成

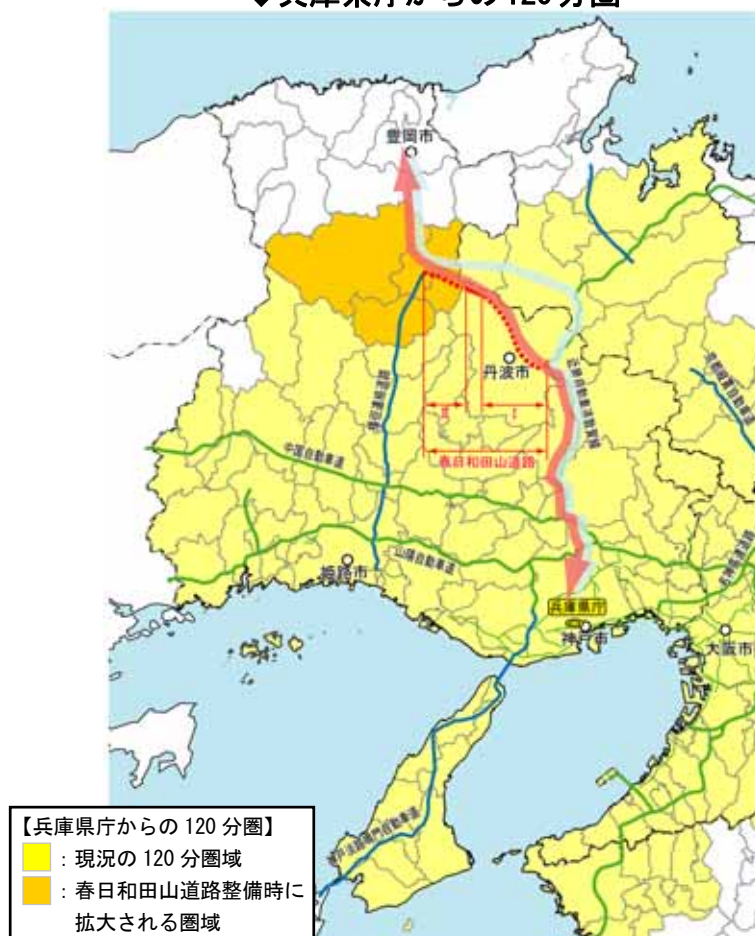
・地域交流圏の拡大（時間短縮）

春日和田山道路の整備により、丹波市の北部を一本の自動車専用道路で結び、近畿自動車道敦賀線、播但連絡道路などと連結し、広域高速交通ネットワークを形成することにより、地域間及び京阪神への所要時間が短縮され、地域交流圏の拡大が期待されます。

（県庁⇔豊岡：190分→150分）

（県庁から120分圏域が拡大【1市3町】）

◆兵庫県庁からの120分圏



2. 道路の機能分化による交通混雑の緩和・交通安全の確保

春日和田山道路の整備により、自動車専用道路と幹線道路、生活道路が効率的に利用され、道路の機能分化を図ることにより、地域の交通事故の減少、交通混雑の緩和等、沿道の生活環境の改善が期待されます。また、平行する国道9号においても、一部交通が春日和田山道路に転換されることで、福知山市内における主要渋滞ポイントの交通混雑緩和も期待されます。

県道青垣柏原線

丹波市氷上付近の現況



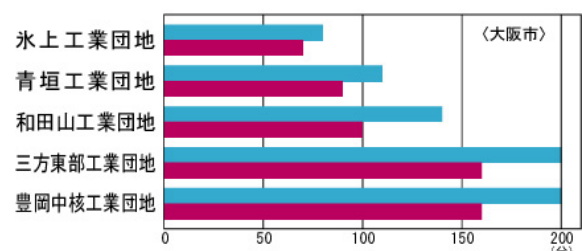
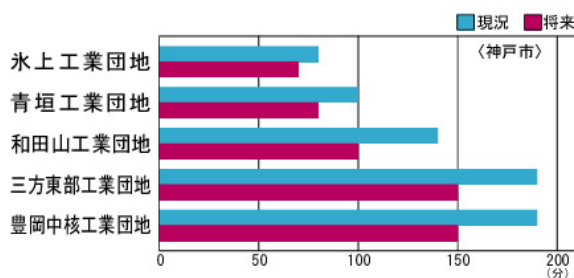
3. 丹波市但馬地域の産業・経済の活性化、生活利便性の向上

(1) 産業、経済の活性

丹波市・但馬地域には工業団地が点在しており、各市町で工業団地を中心とした地域産業の活性化を目指しています。

北近畿豊岡自動車道の整備により各工業団地から、神戸市・大阪市への所要時間が10分～40分短縮され、利便性が向上されることにより工業団地への企業誘致の促進と、就業機会の増大が期待されます。

<工業団地から神戸市・大阪市への所要時間の変化>



(2) 物流の迅速化、観光地へのアクセス改善

春日和田山道路は、丹波市・但馬地域と阪神地域を高速道路で結ぶことで、全国一位の漁獲量を誇るズワイガニやハタハタの京阪神方面への搬送時間を短縮し、鮮度の保持に貢献するとともに、市場の拡大が期待されます。

また豊富な観光資源（温泉地、スキー場、ゴルフ場、海水浴など）を利用した観光客の増加も期待されます。

◆春日和田山道路による地域連携の強化



香住港→大阪中央卸売市場

250分(現況)

→210分(春日和田山道路供用時)

→190分(北近畿豊岡自動車道供用時)

大阪市→城崎温泉

210分(現況)

→170分(春日和田山道路供用時)

→150分(北近畿豊岡自動車道供用時)



(3). 医療サービスの向上

春日和田山道路 I の整備により丹波地域唯一の第二次救急医療施設である県立柏原病院への搬送時間が短縮され、丹波市のほぼ全域が柏原病院からの30分圏に含まれます。

柏原病院からの30分圏域



(4) 災害時の代替路の確保

平成16年10月20日の台風23号上陸によって、丹波市内の国道175号、国道427号、県道青垣柏原線や福知山市の国道9号において、通行止めなどの通行規制が行われ、但馬地域と京阪神、播磨地域の地域間の移動が寸断されました。

春日和田山道路は、災害時の代替路として機能します。



(5) 公共交通機関の利便性向上

公共交通機関が脆弱な丹波市・但馬地域において、高速バスが春日和田山道路を通行することより和田山～春日ICの所用時間が50分から30分に短縮されます。

但馬地域から阪神、大阪方面へ向かう高速バスは、春日和田山道路の整備によりIC付近にバス停ができ、利便性が大きく向上します。

2005年1月1日 丹波新聞

高速バスについては、全但バスが、現在舞鶴若狭自動車道の春山インターを降りて以後、和田山まで運行しており、部分供用により、氷上インター周辺の道路に停留所を設け、神戸や但馬に向かう際のバスの乗り降りができるようになる。



◆バスルート



4. のじぎく兵庫国体の支援

平成18年9月に「のじぎく兵庫国体」が開催され、丹波市・但馬地域においてもさまざまな公開競技が行われます。春日和田山道路Ⅰは、京阪神との交通ネットワークを強化し、参加者、来場者の会場アクセスを支援します。



のじぎく兵庫国体のマスコット
“はばタン”



凡 例
■: 国体で正式競技・公開競技の行われる市町

費用便益費の算定（事業全体）

路 線 名	一般国道 4 8 3 号
事 業 名	春日和田山道路 I
延 長	L = 2 4 . 4 k m

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基 準 年	平成 1 6 年			
基準年における 現在価値	2,463 億円	140 億円	75 億円	2,680 億円

. . . (B)

費用

	事業費	維持管理費	合計
基 準 年	平成 1 6 年		
単 純 合 計	1,735 億円	292 億円	2,030 億円
基準年における 現在価値	1,853 億円	101 億円	1,950 億円

. . . (C)

算定計算

費用便益比 (C B R)			
B/C	=	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$	=
		$\frac{2,680 \text{ 億円}}{1,950 \text{ 億円}}$	
		= 1.4	

費用便益費の算定（残事業）

路 線 名	一般国道 4 8 3 号
事 業 名	春日和田山道路 I
延 長	L = 2 4 . 4 k m

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基 準 年	平成 1 6 年			
基準年における 現在価値	2,463 億円	140 億円	75 億円	2,680 億円

・・・(B)

費用

	事業費	維持管理費	合計
基 準 年	平成 1 6 年		
単 純 合 計	513 億円	292 億円	805 億円
基準年における 現在価値	413 億円	101 億円	514 億円

・・・(C)

算定計算

費用便益比 (C B R)			
B/C	=	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{2,680 \text{ 億円}}{514 \text{ 億円}}$	=
		= 5. 2	

コスト縮減や代替案立案等の可能性

- ・本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、幹線道路等の接続、経済性等を勘案のうえルートを選定したものであり、用地については99%を既に入収済みであり、平成18年の全線暫定供用を目指し事業を進めていることから、引き続き現計画に基づき事業を進めます。
- ・なお、施工にあたっては、設計時における道路構造の工夫や新技術・新工法を積極的に活用するなどコスト縮減に努めます。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・北近畿豊岡自動車道は、鳥取豊岡宮津自動車道、播但連絡道路及び近畿自動車道敦賀線と連絡し、兵庫県北部地域の広域高速交通ネットワークを形成する重要な路線です。
- ・その一部を構成する春日和田山道路Ⅰは、丹波市・但馬地域の産業や経済の発展、交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿線地域の生活利便性の向上等に寄与する道路として、早期の供用が望まれています。
- ・残事業を進めることによる費用対効果は5.2となっており、事業実施の必要性が高い事業と考えます。

(2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

- ・既に用地取得も99%完了し、平成18年の兵庫国体までに全線暫定供用を図るべく、順次工事を進めており、氷上ICから春日JCT・IC(6.9km)については平成17年4月、遠阪トンネル有料道路から氷上IC(17.5km)については平成18年の供用を目指し事業を進めています。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

- ・本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、幹線道路等の接続、経済性等を勘案のうえルートを選定したものであり、用地については99%を既に関済済みであり、平成18年の全線暫定供用を目指し事業を進めていることから、引き続き現計画に基づき事業を進めます。
- ・なお、施工にあたっては、設計時における道路構造の工夫や新技術・新工法を積極的に活用するなどコスト縮減に努めます。

◇対応方針（原案）

【事業継続】

国道４８３号北近畿豊岡自動車道は、鳥取豊岡宮津自動車道、播但連絡道路及び近畿自動車道敦賀線と連絡し、兵庫県北部地域の広域高速交通ネットワークを形成する重要な道路です。

その一部を形成する春日和田山道路Ⅰは、丹波市・但馬地域の産業や経済の発展、交通混雑の緩和・交通安全の確保、沿道地域の生活利便性の向上を図るため、事業促進が求められています。

今後とも、引き続き事業を推進し平成１８年の全線暫定供用を目指します。

事業名		一般国道483号春日和田山道路 I		事業種別	高規格幹線道路
事業の概要	起 終 点	自) 兵庫県丹波市青垣町遠阪 <small>たんばしあおがきちょうとおざか</small> 至) 兵庫県丹波市春日町野村 <small>たんばいちかすがちやうのむら</small>		延長 供用済	24.4 km 0.0 km
	事業化	平成2年度	都市計画決定	—	
	用地着手	平成4年度	工事着手	平成8年度	
	全体事業費	約1,800億円			

国道 483 号北近畿豊岡自動車道は、兵庫県豊岡市を起点として兵庫県丹波市に至る総延長約 70 km の高規格幹線道路で、鳥取豊岡宮津自動車道、播但連絡道路及び近畿自動車道敦賀線と接続し、兵庫県北部地域の広域高速交通ネットワークを形成する路線です。

兵庫県北部の丹波市・但馬地域は、公共交通機関が脆弱であるため、日常生活は主に自動車を利用しており、朝夕の通勤通学時の交通渋滞、交通事故など日常生活に深刻な影響を及ぼしています。また、幹線道路網の整備が遅れているため、地域経済の発展、地域の活性化、緊急医療ネットワークなどが課題となっています。

事業業の目的

春日和田山道路 I は、北近畿豊岡自動車道の一部として兵庫県丹波市青垣町から丹波市春日町に計画された自動車専用道路で、近畿自動車道敦賀線に接続し、阪神都市圏、播磨地域等との広域ネットワークを形成し、交通混雑の緩和・交通安全の確保、産業・経済活動の発展を支援すると共に生活利便性の向上と豊かな観光資源を生かした地域の活性化を図ることを目的に計画された延長 24.4km の一般国道の自動車専用道路です。



事業名	一般国道 483 号春日和田山道路 I	事業種別	高規格幹線道路
執行済み額	約 1160 億円 (進捗率 約 64%)		
事業の進捗状況			

事業の進捗状況



○事業の進捗

- ・ 事業進捗率 64% (平成15年度末現在)
- ・ 用地取得率 99% (面積ベース、平成15年度末現在)

○地元調整等

平成2年度に事業化し、平成4年度から用地着手しましたが、一部の地権者の同意が得られず用地交渉が難航し、平成16年12月に土地収用法に基づく裁決申請を行い、手続きを進めています。また、全線にわたる広範囲の埋蔵文化財発掘調査を実施しながら事業を進めています。

工事は平成8年度より着手し、供用を平成18年秋の兵庫国体に合わせるべく、氷上ICから春日JCT・ICについては平成17年4月、遠阪トンネル有料道路から氷上ICについては平成18年の供用を目指して事業を進めています。

供用目標等今後の事業の見通し

- ・ 平成17年4月に氷上IC～春日JCT・IC間を供用予定
- ・ 平成18年度に遠阪トンネル有料道路から氷上IC間を供用予定

事業名	一般国道483号春日和田山道路 I	事業種別	高規格幹線道路
-----	-------------------	------	---------

客観的評価指標					
事業を巡る社会情勢等の変化	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される ■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する <input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる ■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる ■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる ■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上 ■ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する 		
		物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> ■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上 ■ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する 		
	1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
			<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
			<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
			<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	
			<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	
			<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
			<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
			<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
			<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
			<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
			<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
		無電柱化による美しい町並みの	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
		安全で安心できるくらしの確保	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		
	事業名	一般国道483号春日和田山道路 I		事業種別	高規格幹線道路

事業を巡る社会情勢等の変化	3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる
			<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
		災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する
			<input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
			<input checked="" type="checkbox"/> 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する
			<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）
			<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される
			<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
			<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する
			<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する
	4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
			<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
		生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率
			<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率
	5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される			
<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり			
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	
再評価実施時点における評価指標該当項目			
<p>1. 活力～円滑なモビリティの確保～</p> <ul style="list-style-type: none"> ○並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間の渋滞損失時間は約 65.7 万人・時間/年である。 ・当該事業により、渋滞損失時間は約 48.5 万人・時間/年となり、約 50%削減される。 <p>4. 環境～地球環境の保全、生活環境の改善・保全～</p> <ul style="list-style-type: none"> ○対象道路の整備により削減される自動車からのCO₂排出量 <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間のCO₂排出量は約 11,148t-c/年である。 ・当該事業により、CO₂の排出量は約 6,935t-c/年となり、約 38%削減される。 ○並行区間等における自動車からのNO₂排出削減率 <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間のNO₂排出量は約 110t/年である。 ・当該事業により、NO₂の排出量は約 67t/年となり、約 39%削減される。 ○並行区間等における自動車からの SPM 排出削減率 <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間の SPM 排出量は約 5t/年である。 ・当該事業により、SPM の排出量は約 3t/年となり、約 39%削減される 			
事業名	一般国道483号春日和田山道路 I	事業種別	高規格幹線道路

<p>事業を巡る社会情勢等の変化</p>	<p>事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等</p> <p>丹波市、但馬地域の自動車保有台数は、年々増加しており、自動車への依存度が高い状況です。</p>
<p>事業採択時の費用対効果分析の要因の変化</p>	<p>○現在の費用便益費：B/C=1.4（事業全体）</p> <p>○現在の費用便益費：B/C=5.2（残事業）</p> <p>（基準年次：平成16年度、検討年次40年間で算出）</p>
<p>コスト縮減や代替案立案等の可能性</p>	<p>本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、幹線道路等の接続、経済性等を勘案のうえルートを選定したものであり、用地については99%を既にも買収済みであり、平成18年の全線暫定供用を目指し事業を進めていることから、引き続き現計画に基づき事業を進めます。</p> <p>なお、施工にあたっては、設計時における道路構造の工夫や新技術・新工法を積極的に活用するなどコスト縮減に努めます。</p>
<p>地方公共団体の意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会 ○ 氷上郡北近畿豊岡自動車道整備促進連絡協議会 春日和田山道路 I の事業促進を要望 ○ 兵庫県 春日和田山道路 I の事業促進を要望
<p>対策方針</p>	<p>（原案）事業継続</p> <p>国道483号北近畿豊岡自動車道は、鳥取豊岡宮津自動車道、播但連絡道路及び近畿自動車道敦賀線と連絡し、兵庫県北部地域の広域高速交通ネットワークを形成する重要な道路です。</p> <p>その一部を形成する春日和田山道路 I は、道路の機能分化による交通混雑の緩和・交通安全の確保、丹波市・但馬地域の産業・経済の活性化、生活利便性の向上を図るため、事業促進が求められています。</p> <p>今後とも、引き続き事業を推進し平成18年の全線暫定供用を目指します。</p>