

No. 13

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成20年度第5回)

国道 483 号

きたきんきとよおか

北近畿豊岡自動車道

わだやまようか

(和田山八鹿道路)

平成 21 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	2
□事業の経緯及び進捗状況	3
□事業を取り巻く社会状況及び整備効果	4
□費用便益分析の結果	15
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	17
□対応方針	18

事業の目的

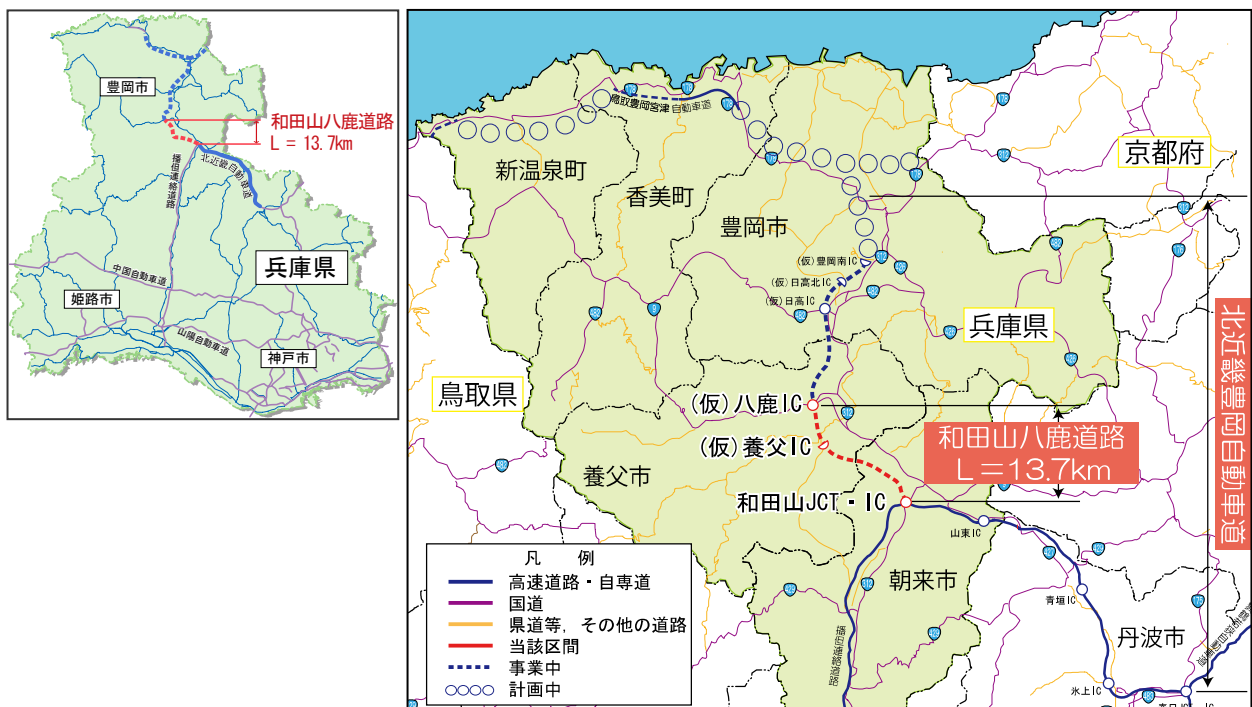
- 地域連携の強化
- 災害時における交通の確保
- 救急医療への支援
- 交通混雑の緩和及び交通安全の確保

国道 483 号北近畿豊岡自動車道は、兵庫県の北部地域と阪神地域の連携を強化し、地域の活性化に資する、全長約 70 km の高規格幹線道路として整備中の路線です。

兵庫県北部に位置し、県土の 1 / 4 を占める但馬地域は、公共交通機関が脆弱なため、移動の多くを車に依存しています。加えて、高速道路空白地域でもあるため、既存の国道等において、朝夕の通勤通学時の交通渋滞、交通事故の問題が生じたり、緊急医療ネットワークの形成や冬期積雪時の交通確保に課題があるなど、日常生活に深刻な影響を及ぼしています。また、過疎化が進む当地域は、ズワイガニなどの水産品、かばんなどの地場産業、温泉、スキー場等の観光産業などを活かした地域の活性化や、人口の定住化が求められています。

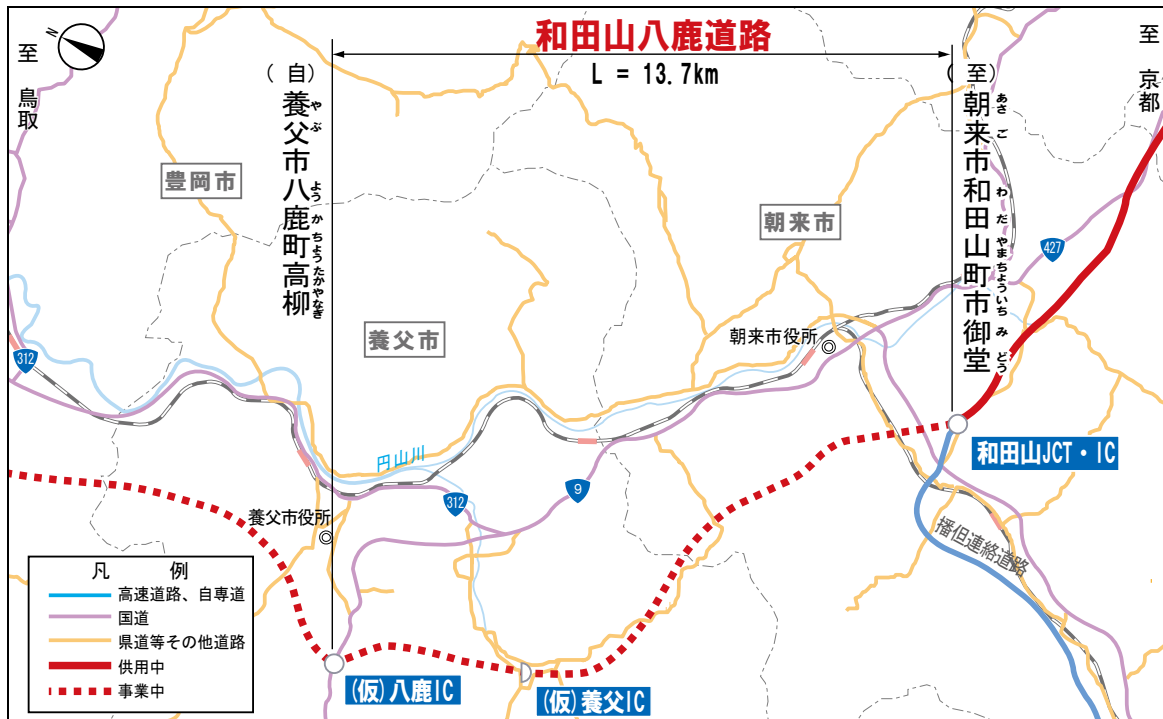
和田山八鹿道路は、北近畿豊岡自動車道の一部を形成し、近畿自動車道敦賀線、播但連絡道路等と連携した広域道路ネットワークを形成し、日常生活の基盤となるとともに、地域活性化を図ることを目的とした道路です。

■和田山八鹿道路 位置図

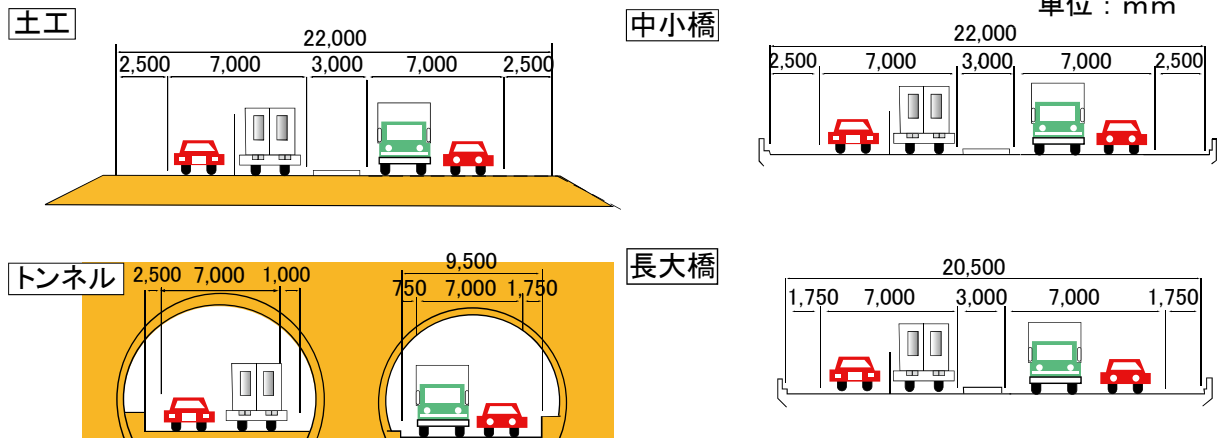


計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 自) 兵庫県養父市八鹿町高柳
至) 兵庫県朝来市和田山町市御堂
- ・ 計 画 延 長 $L = 13.7 \text{ km}$
- ・ 構 造 規 格 第1種第3級
- ・ 設 計 速 度 80 km/h
- ・ 車 線 数 4車線
- ・ 標 準 幅 員 $W = 22.0 \text{ m}$
- ・ 全 体 事 業 費 約1,011億円
- ・ 計 画 図



・ 標準横断面図



事業の経緯及び進捗状況

1. 事業の経緯

- ・事業化 平成9年度
- ・都市計画決定 平成12年3月
- ・整備計画決定 平成12年4月
- ・用地着手 平成13年度
- ・工事着手 平成18年9月

2. 事業の進捗状況

- ・事業進捗率 約19%(平成20年3月末現在)
- ・用地取得率 約99%(面積ベース、平成20年3月末現在)

3. 関係機関との調整等

- ・現在、文化財調査を終えて全区間で改良・橋梁・トンネル工事を推進しています。
- ・用地交渉が難航している案件に対しては、事業認定を視野に関係機関との調整を進めています。

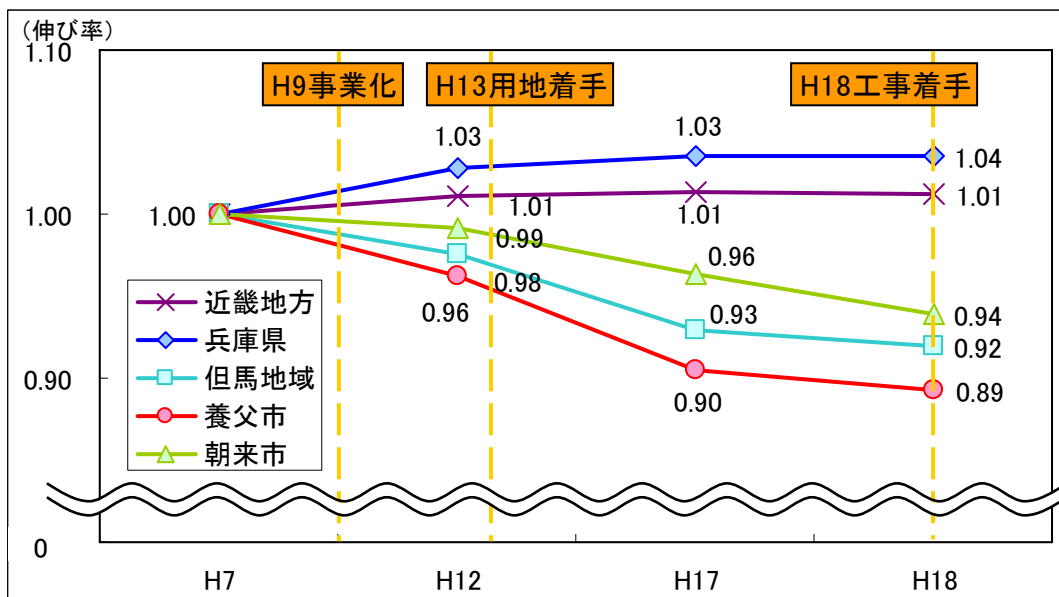
事業を取り巻く社会状況及び整備効果

1. 社会的背景

【対象地域の概況】

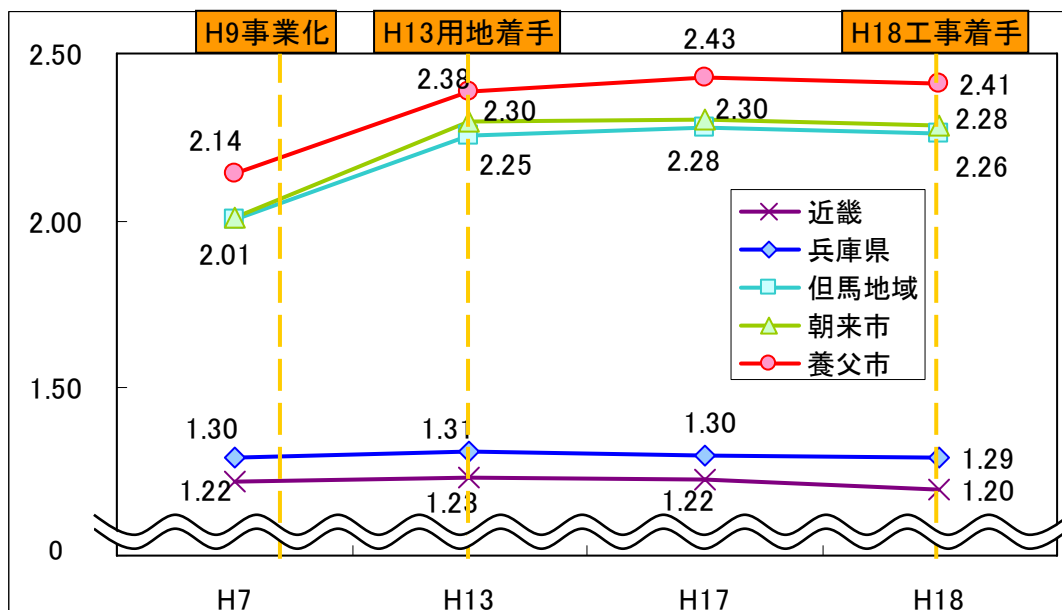
但馬地域の人口は減少傾向にあります。しかし、但馬地域においては1世帯あたりの自動車保有台数は多く、車への依存度が高くなっています。

但馬地域における人口の伸び率(H7比)



出典: 国勢調査、兵庫県統計書、総務省推計人口

但馬地域における1世帯あたりの自動車保有台数の推移 (台/世帯)

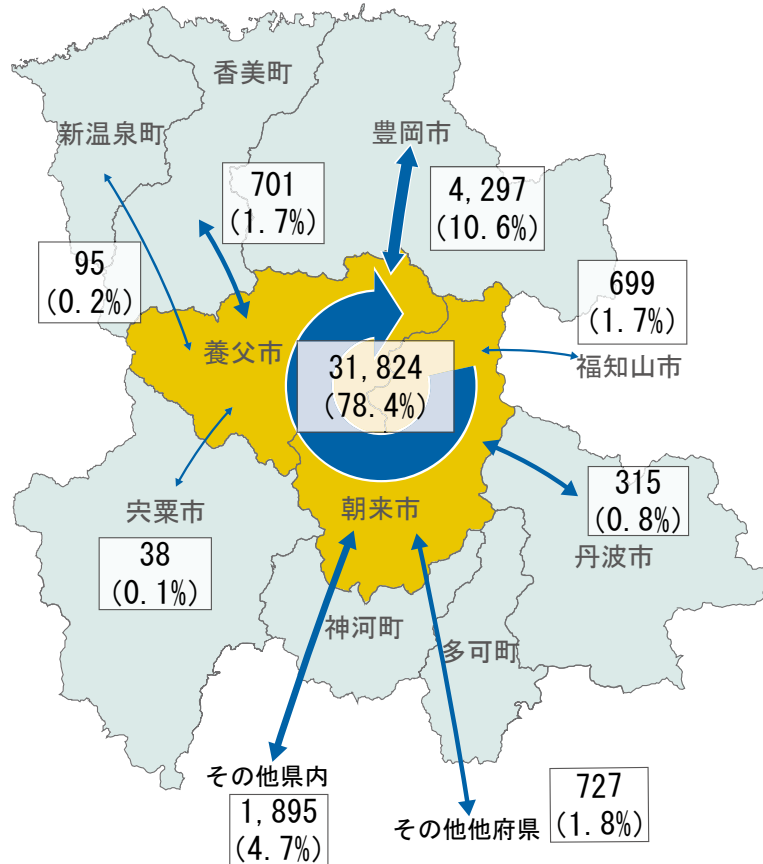


出典: 国勢調査、兵庫県統計書、住民基本台帳人口要覧、自動車検査登録情報協会

【沿線市町への通勤・通学流動】

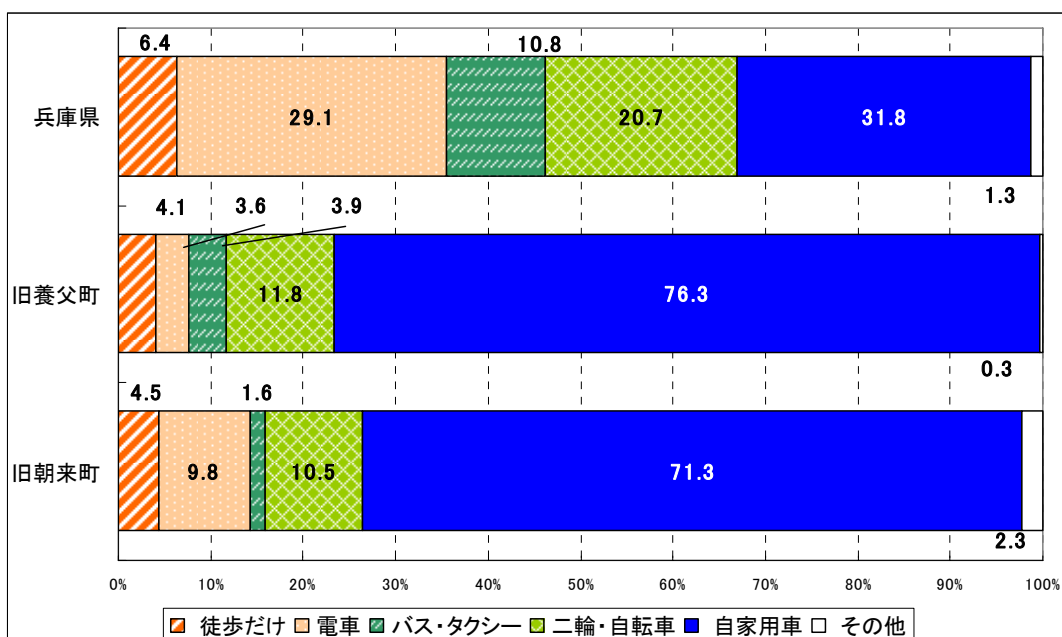
養父市や朝来市では、約 78%の方が自市内への通勤・通学をしています。通勤時の交通手段は、自家用車が7割以上を占めています。

沿線市町への通勤・通学流動(人)



出典：国勢調査(平成 17 年)

沿線市の利用交通手段(%)



出典：国勢調査(平成 12 年)

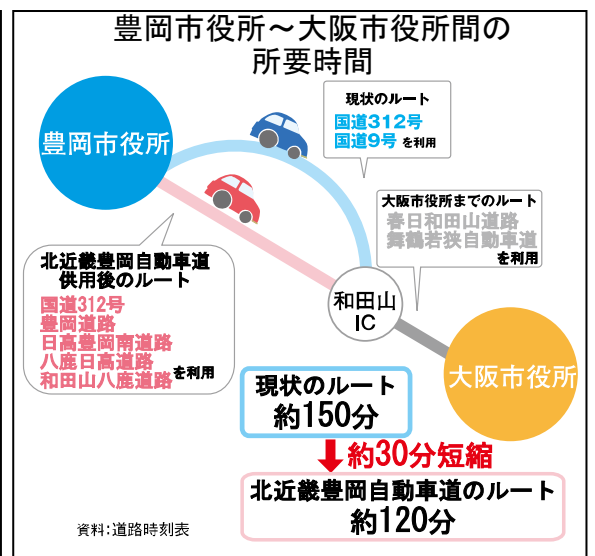
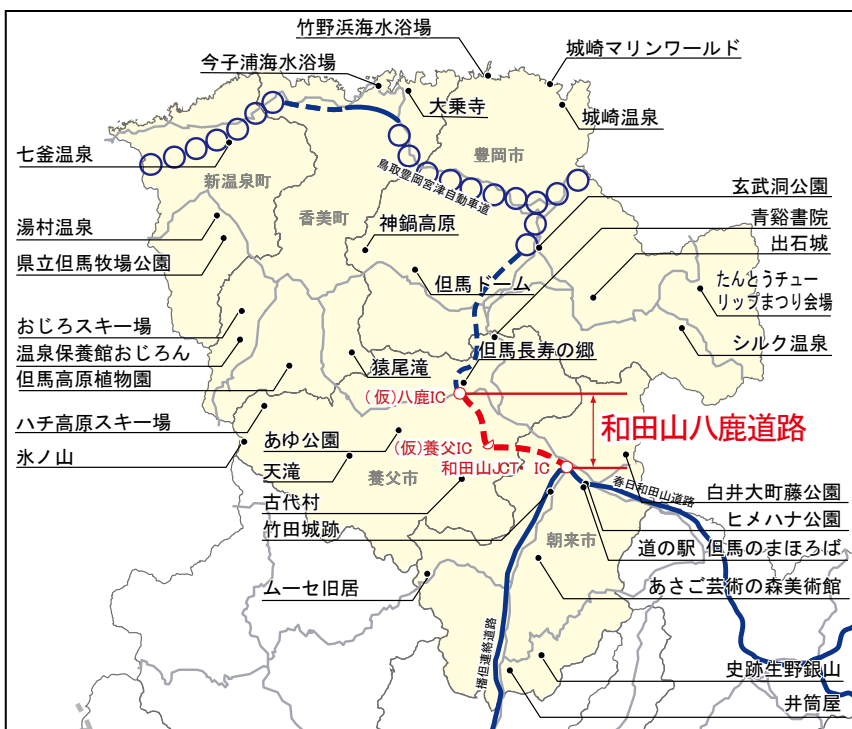
2. 地域連携の強化

【観光産業の活性化】

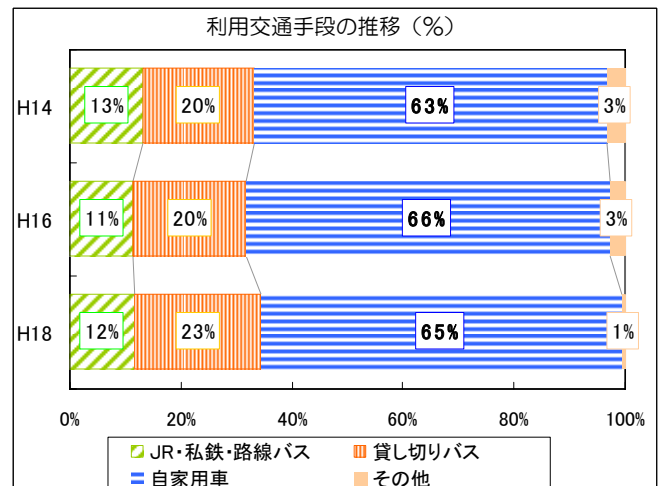
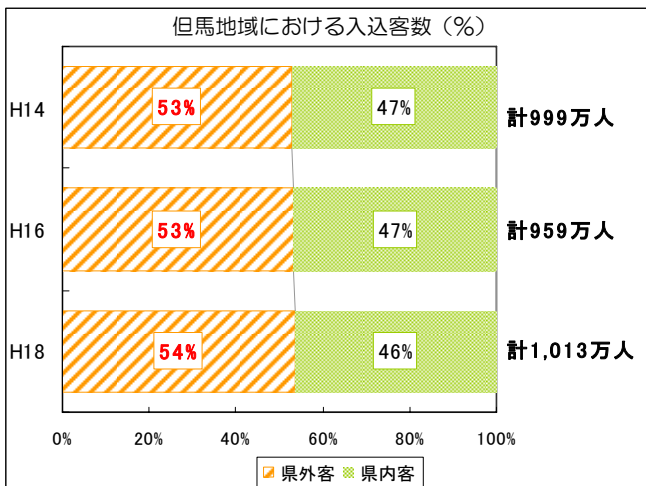
但馬地域は自然や歴史遺産、海鮮、温泉など観光資源に恵まれ、年間約1千万人の観光客が訪れます。観光客の半数以上が県外客であり、交通手段も自家用車が6割以上という傾向にあります。

和田山八鹿道路を含む北近畿豊岡自動車道の整備により、大阪からの所要時間が約30分短縮されるとともに、既存道路とのネットワーク強化が図られ観光産業の活性化が期待されます。

和田山八鹿道路周辺の主な観光施設



但馬地域の観光客の観光特性



出典：兵庫県観光客動態調査

【物流の支援】

但馬地域からの出荷品の半数以上（約6割）が近畿地方に出荷されており、和田山八鹿道路の整備により出荷先までの搬送時間の短縮が図られ、他地方へのお荷増が見込まれます。

春日和田山道路の開通（平成18年）により出荷先までの時間短縮が図られ、東京や大阪の卸売市場における兵庫産のずわいがにのお荷増・シェアが増加しています。

全品目の出荷先割合（件数ベース）

《水産関係者からの声》

- 今までの関東便は午前中の発送であったが、春日和田山道路が開通したことにより、14時頃発送でも間に合うようになった。
- 北近畿豊岡自動車道の延伸は、水産物の鮮度の面から販売拡大に繋がると考えている。

出典：豊岡河川国道事務所調べ

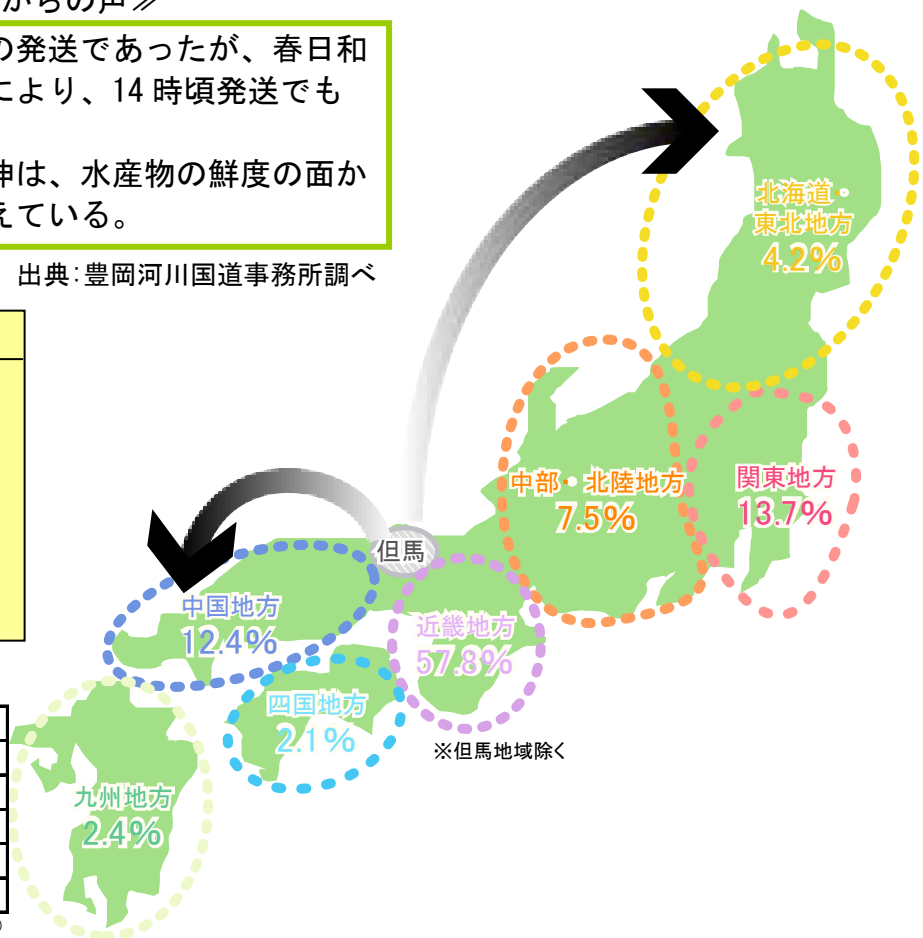


但馬地域の主な出荷品

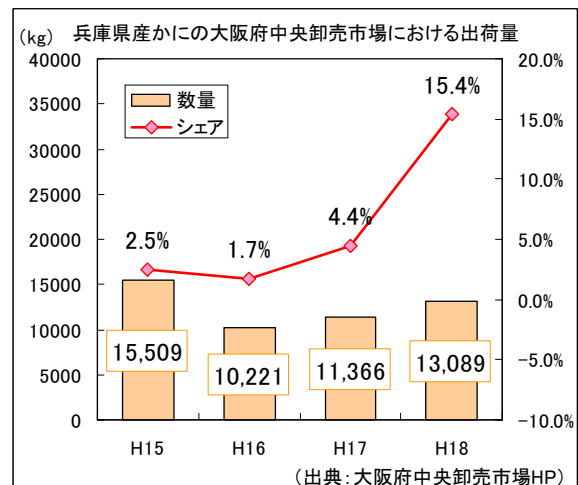
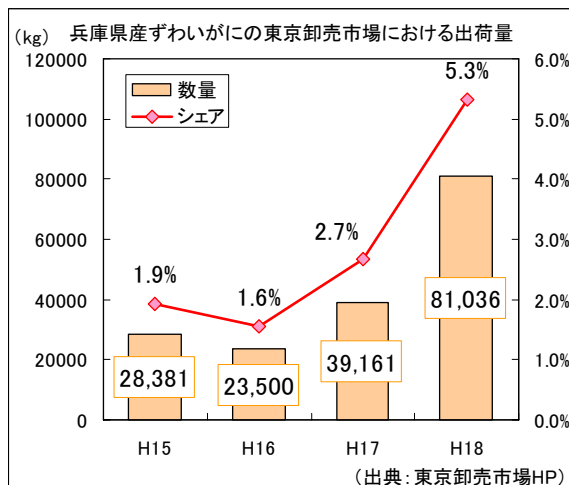
“ずわいがに”漁獲量の都道府県別シェア

順位	都道府県名	シェア (%)
1	兵庫	32%
2	鳥取	22%
3	北海道	13%
4	石川	10%
5	福井	10%

出典：平成18年漁業・養殖業生産統計（農林水産省）



（出典：第8回物流センサス3日間調査結果を使用（平成17年10月18日～20日の3日間））



【経済活動の支援】

但馬地域では太陽電池、携帯電話用電池部品の製造分野において、世界シェアを誇る企業が進出しており、地域経済の活性化が期待されています。

北近畿豊岡自動車道の整備により、物流を支援するとともに、広域ネットワークが強化され、但馬地域(三市二町)の周辺地域における企業誘致や定住化の促進など、地域経済の活性化が期待されます。

広域ネットワークの強化



3. 災害時における交通の確保

【災害時の代替道路の確保】

平成16年10月の台風23号による水害で国道312号をはじめとする豊岡市への交通路が通行止めとなりました。北近畿豊岡自動車道は災害時における物資輸送や緊急搬送のための代替道路として、地域間の移動や災害支援のための活動をサポートします。また、高速道路ネットワークの整備により、大都市圏で大規模災害が発生した際に、東西軸の代替道路としての利用が可能となります。

台風23号での被災状況



浸水状況（豊岡市）



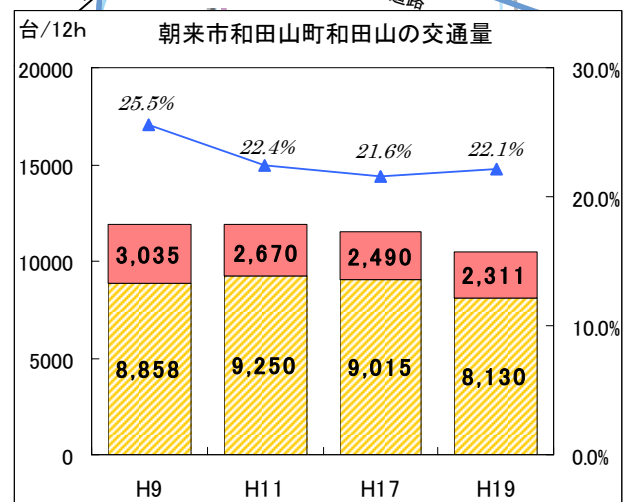
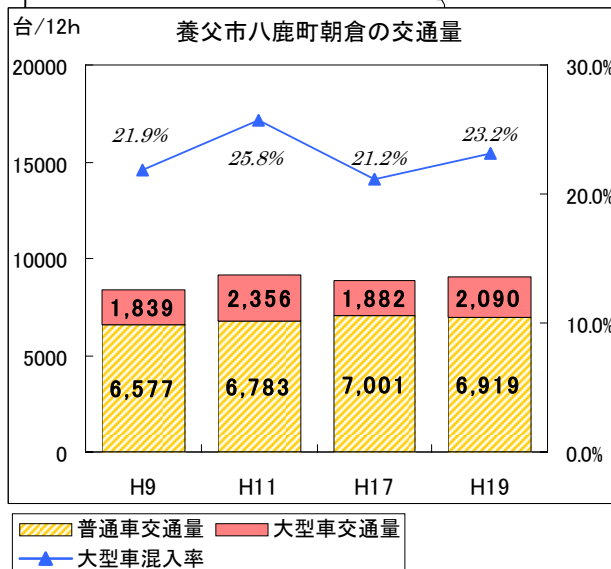
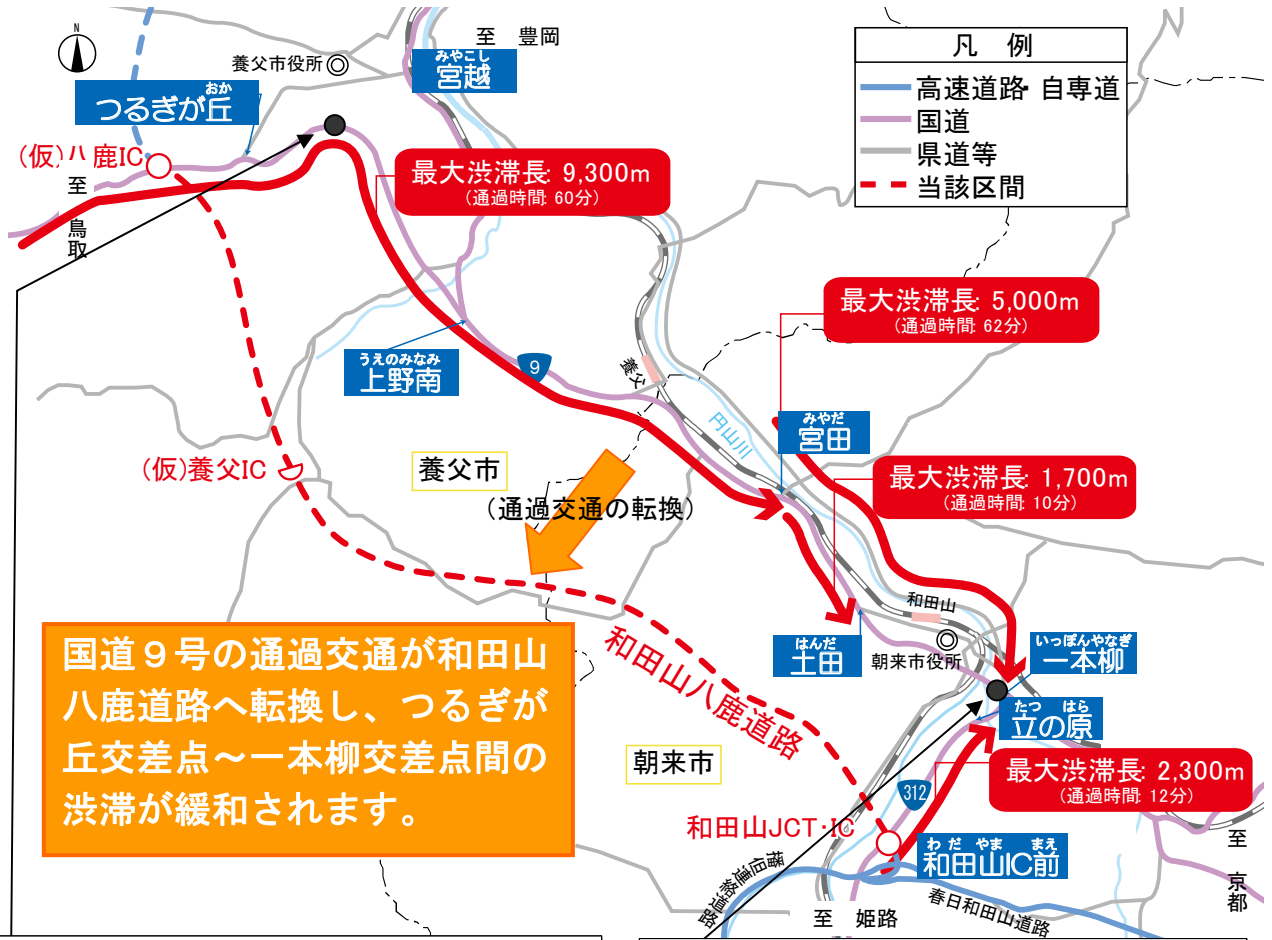
災害発生後の食料品売り場の状況
（豊岡市内）

5. 交通混雑の緩和及び交通安全の確保

【沿道の交通状況】

養父市・朝来市を横断している国道9号は、観光期に交通が集中することから最大1時間程度の渋滞が発生しています。和田山八鹿道路の整備により通過交通の転換などが図られ、国道9号等の交通量が減少し、渋滞の緩和が期待されます。

和田山八鹿道路周辺の渋滞状況(調査日：H20. 2. 10(日))



資料：H9～H17：道路交通センサス
H19：豊岡河川国道事務所調べ

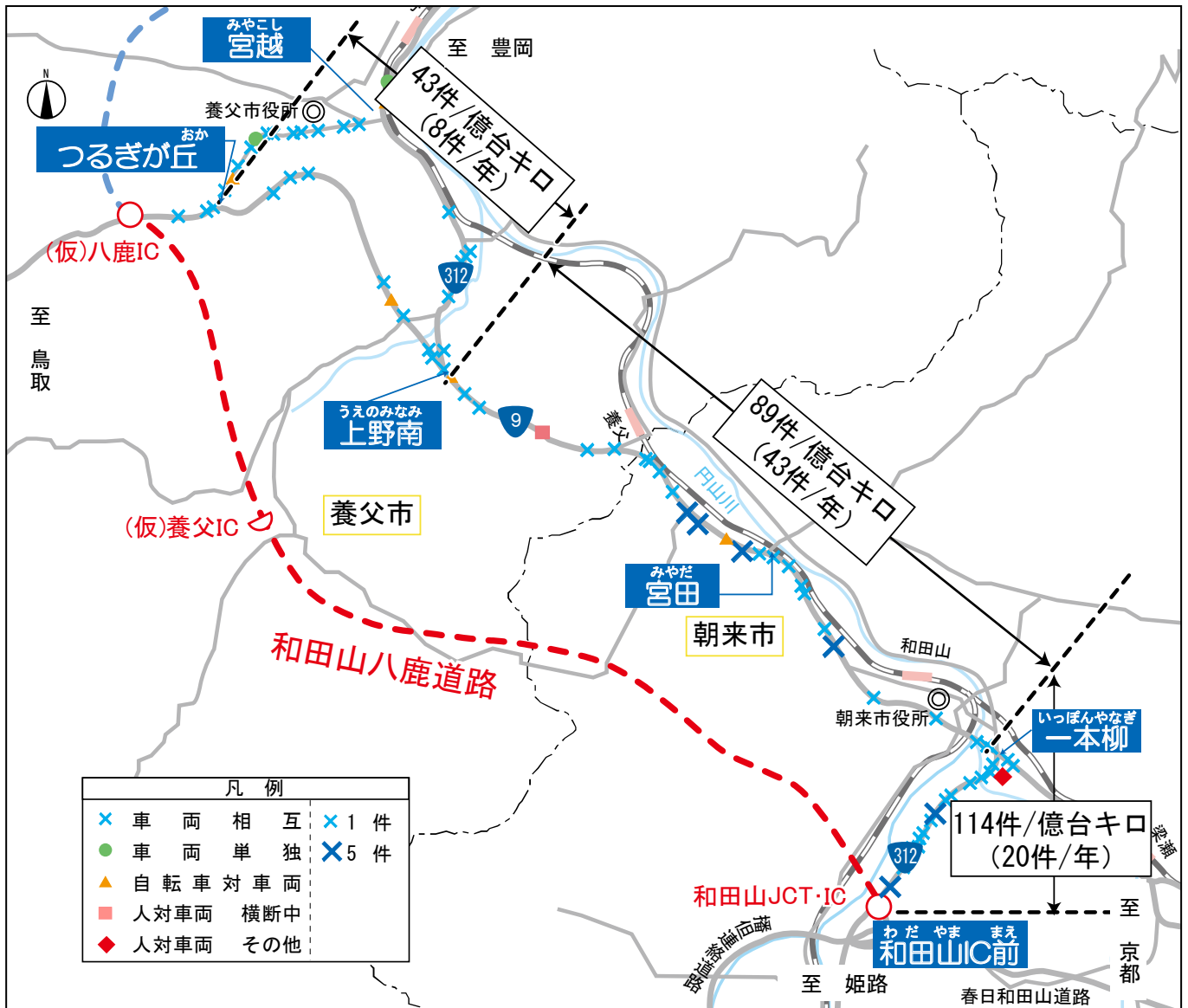
【交通事故の減少】

和田山八鹿道路の並行区間では事故件数が多く、一本柳交差点から和田山IC前交差点間の死傷事故率は114件/億台キロであり、全国平均97.7件/億台キロ(幹線道路平均値)よりも高い状況です。

和田山八鹿道路の整備により、通過交通の大型車交通等が転換され、現道の交通事故の減少が期待できます。

※幹線道路：国道、主要地方道、一般都道府県道

和田山八鹿道路並行区間の事故の発生状況(平成19年)



出典：兵庫県警調べ

6. 地域における計画

和田山八鹿道路は下記の計画に位置付けられています。

- ◆ 21世紀の国土のグランドデザイン(平成10年3月)
「高規格幹線道路(14,000km) (北近畿豊岡自動車道の全線)」
- ◆ 21世紀兵庫長期ビジョン(平成13年2月)
「高規格幹線道路の早期完成」
- ◆ 北但1市5町 新市建設計画(平成16年4月)
「広域ネットワークを強化し、地域内外の交流と連携を促進する道路」
- ◆ 養父市総合計画(平成18年3月)
「但馬地域内や広域的な連携・交流機能の強化を図る道路」
- ◆ 養父市地域防災計画(平成19年3月)
「災害に強いまちをつくるという基本目標達成に向け早期完成」
- ◆ 第1次朝来市総合計画(平成19年3月)
「市外との交流の活発化する道路」
- ◆ 朝来市地域防災計画(平成19年3月)
「道の駅・但馬のまほろばを広域防災拠点とする」

7. 要望経緯

- ・ 昭和 62 年 10 月 北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会設立

名称	会長	主なメンバー	対象道路
北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会	豊岡市長	豊岡市、養父市、朝来市、新温泉町、香美町、篠山市、丹波市	北近畿豊岡自動車道

(最近の動向)

- ・ 平成 18 年 11 月 関係機関に対し、北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望
- ・ 平成 19 年 11 月 関係機関に対し、北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望
- ・ 平成 20 年 11 月 関係機関に対し、北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望

- ・ 平成 3 年 5 月 北近畿豊岡自動車道(但馬地域)の整備を進める会

名称	会長	主なメンバー	対象道路
北近畿豊岡自動車道(但馬地域)の整備を進める会	豊岡市長	豊岡市、養父市、朝来市、新温泉町、香美町	北近畿豊岡自動車道

(最近の動向)

- ・ 平成 18 年 11 月 関係機関に対し、北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望
- ・ 平成 19 年 11 月 関係機関に対し、北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望
- ・ 平成 20 年 11 月 関係機関に対し、北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望

費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	国道483号
事 業 名	和田山八鹿道路
延 長	13.7km

□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20年度			
基準年における 現在価値	1,072億円	-124億円	37億円	986億円

. . . (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	963億円	195億円	1,158億円
基準年における 現在価値	867億円	59億円	926億円

. . . (C)

□算定結果

費用便益比 (B/C)	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{986\text{億円}}{926\text{億円}}$ $= 1.1$	

費用便益分析の結果（残事業）

路 線 名	国道483号
事 業 名	和田山八鹿道路
延 長	13.7km

□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20年度			
基準年における 現在価値	1,072億円	-124億円	37億円	986億円

. . . (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	720億円	176億円	896億円
基準年における 現在価値	609億円	53億円	662億円

. . . (C)

□算定結果

費用便益比 (B/C)			
B/C	=	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$	=
		$\frac{986\text{億円}}{662\text{億円}}$	
		= 1.5	

コスト縮減や代替案立案等の可能性

和田山八鹿道路の計画は、周辺の土地利用状況、幹線道路等との接続をはじめ、経済性等を勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観との保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。

施工にあたっては、橋梁における新技術の採用、円山川からの河道掘削土を八鹿ICなどの盛土に流用するなど、資源の有効利用及びコスト縮減に努めていきます。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

和田山八鹿道路は、地域の交通混雑・交通事故多発の緩和(特に、冬季積雪時)や、観光振興などの地域の活性化への役割、また、災害時の交通確保や第3次救急医療施設が但馬地域に1施設しかないため「命の道」として果たす役割が大きく、京阪神都市圏との連結を強化するとともに、養父市と朝来市を結び、但馬地域全体の活性化に資する幹線道路網の形成を目的とする道路として早期整備が求められています。

事業全体の費用対効果は、 $B/C=1.1$ 、残事業の費用対効果は、 $B/C=1.5$ となっています。

以上のことから、和田山八鹿道路は、実施の必要性が高い事業です。

(2) 事業の進捗見込みの視点からの見解

平成18年度末より工事に着手し、現在工事を推進しているところです。今後とも引き続き事業を推進し、平成23年度での暫定2車線供用を目指すとともに、早期に事業効果が発揮できるよう事業を推進します。

(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

和田山八鹿道路の計画は、周辺の土地利用状況、幹線道路等との接続をはじめ、経済性等を勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観との保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。

施工にあたっては、橋梁における新技術の採用、円山川からの河道掘削土を八鹿ICなどの盛土に流用するなど、資源の有効利用及びコスト縮減に努めていきます。

◇対応方針（原案）

【事業継続】

和田山八鹿道路は、京阪神都市圏との広域的な地域連携強化を図るとともに、災害時における交通の確保、救急医療への支援、国道9号の交通混雑の緩和・交通安全の確保を図るために必要な事業です。

引き続き事業を推進し、平成23年度内の暫定2車線供用を目指します。

国道 483 号

きた きん きとよ おか
北近畿豊岡自動車道
わだ やま よう か
(和田山八鹿道路)

チ エ ッ ク リ ス ト

事業再評価に係る資料

事業名		<small>きたきんきとよおか</small> 国道 483 号北近畿豊岡自動車道 (和田山八鹿道路)		事業種別	高規格 B
事業の概要	起 終 点	自) 兵庫県養父市八鹿町高柳 <small>やぶ</small> <small>ようちやうたかやなぎ</small> 至) 兵庫県朝来市和田山町市御堂 <small>あきこ</small> <small>わだやまちやういちみどう</small>		延長	L=13.7km
	事業化	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	
	全体事業費	約 1,011 億円	計画交通量	19,200~20,600 台/日	
事業の目的	<p>国道 483 号北近畿豊岡自動車道は、兵庫県の北部地域と阪神地域の連携を強化し、地域の活性化に資する、全長約 70km の高規格幹線道路として整備中の路線です。</p> <p>兵庫県北部に位置し、県土の 1/4 を占める但馬地域は、公共交通機関が脆弱なため、移動の多くを車に依存しています。加えて、高速道路空白地域でもあるため、既存の国道等において、朝夕の通勤通学時の交通渋滞、交通事故の問題が生じたり、緊急医療ネットワークの形成や冬期積雪時の交通確保に課題があるなど、日常生活に深刻な影響を及ぼしています。また、過疎化が進む当地域は、ズワイガニなどの水産品、かばんなどの地場産業、温泉、スキー場等の観光産業などを活かした地域の活性化や、人口の定住化が求められています。</p> <p>和田山八鹿道路は、北近畿豊岡自動車道の一部を形成し、近畿自動車道敦賀線、播但連絡道路等と連携した広域道路ネットワークを形成し、日常生活の基盤となるとともに、地域活性化を図ることを目的とした道路です。</p>				
位置図					

事業名	国道 483 号北近畿豊岡自動車道(和田山八鹿道路) <small>きたきんきとよおか わだやまようか</small>	事業種別	高規格B
-----	--	------	------

執行済み額	事業費：約 194 億円（進捗率 19%）
-------	-----------------------

事業の進捗状況

事業の進捗状況

○事業の進捗状況

- ・事業進捗率 19%（平成 20 年 3 月末現在）
- ・用地取得率 99%（面積ベース、平成 20 年 3 月末現在）

○関係機関との調整等

- ・現在、文化財調査を終えて全区間で改良・橋梁・トンネル工事を推進しています。
- ・用地交渉が難航している案件に対しては、事業認定を視野に関係機関との調整を進めています。

供用目標等今後の事業の見通し

- ・用地取得は 99%以上完了しており、平成 18 年度末より工事に着手し、現在工事を推進しているところです。
- ・引き続き事業を推進し、平成 23 年度内の暫定 2 車線供用を目指します。

事業名	<small>きたきんきとよおか</small> <small>わだやまようか</small> 国道 483 号北近畿豊岡自動車道(和田山八鹿道路)	事業種別	高規格B
事業をめぐる社会情勢等	客観的評価指標		
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間(人・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/日以上踏切道の除却もしくは、交通改善が期待される。 <input checked="" type="checkbox"/> 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 checked="" 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。 <input type="checkbox"/> 第一種、第二種、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。
		物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。 <input checked="" type="checkbox"/> 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向上が見込まれる。 <input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0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。
		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。
		国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり。 <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 <input checked="" type="checkbox"/> 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 checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。
		個性ある地域の形成	<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。 <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連帯プロジェクト、大規模イベントを支援する。 <input checked="" 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"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。

事業名	<small>きたきんきとよおか</small> <small>わだやまようか</small> 国道 483 号北近畿豊岡自動車道(和田山八鹿道路)		事業種別	高規格B
事業をめぐる社会情勢等	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/日以上の全てに該当する区間において、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。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。		
		無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけあり。 <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	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。		
	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、該当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 checked="" 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。		
	4. 環境	地域環境の保全	<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。	
		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。	
<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。				
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<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 checked="" 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"/> 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。		

事業名	<small>きたきんきとよおか</small> <small>わだやまようか</small> 国道 483 号北近畿豊岡自動車道(和田山八鹿道路)	事業種別	高規格B
事業をめぐる社会情勢等	再評価実施時点における評価指標該当項目（定量的評価指標）		
	<p>1. 活 力～円滑なモビリティの確保～</p> <ul style="list-style-type: none"> ○現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 <ul style="list-style-type: none"> ・国道9号現道区間の渋滞損失時間（未整備時）は 150 万人・時間／年。 ・当該事業により約 8 割削減。 <p>4. 環境～地球環境の保全～</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"> ・CO2 排出削減量：-27,226t-co2/年 <p>4. 環境～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 <ul style="list-style-type: none"> ・現道（並行区間等）について NO2 排出削減量：68t/年 ・現道（並行区間等）について NO2 排出削減率：5 割削減 ・バイパス等について NO2 排出増加量：59t/年 ○現道等における自動車からの SPM 排出削減率 <ul style="list-style-type: none"> ・現道（並行区間等）について SPM 排出削減量：6t/年 ・現道（並行区間等）について SPM 排出削減率：5 割削減 ・バイパス等について SPM 排出増加量：6t/年 		
	事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等		
<p>沿線地域では、大型量販店等の企業の進出や自動車交通の増加など、周辺環境の変化が見られ、地域の交通混雑・交通事故多発の緩和（特に、冬季積雪時）や、観光振興などの地域の活性化、災害時の交通確保、また第3次救急医療施設が但馬地域に1施設しかないなど、幹線道路網の形成や京阪神都市圏との連結強化が必要とされています。</p>			

事業名	<small>きたきんきとよおか</small> <small>わだやまようか</small> 国道 483 号北近畿豊岡自動車道(和田山八鹿道路)	事業種別	高規格B
事業採択時の費用対効果 分析の要因の変化	<p>【事業全体】 ○現在の費用便益比：B/C=1.1 （基準年次：平成 20 年、検討年次 50 年間で算出）</p> <p>【残事業】 ○現在の費用便益比：B/C=1.5 （基準年次：平成 20 年、検討年次 50 年間で算出）</p>		
コスト縮減や代替案 立案等の可能性	<p>和田山八鹿道路については、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続をはじめ、経済性等を勘案し選定した最も合理的な計画となっていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進していきます。</p> <p>施工にあたっては、新技術・新工法の活用、建設発生土の有効利用等コスト縮減に努めていきます。</p>		
地方公共団体等の意見	<p>○北近畿豊岡自動車道建設促進期成同盟会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 18 年 11 月 関係機関に対し、北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望 ・平成 19 年 11 月 関係機関に対し、北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望 ・平成 20 年 11 月 関係機関に対し、北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望 <p>○北近畿豊岡自動車道（但馬地域）の整備を進める会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 18 年 11 月 関係機関に対し、北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望 ・平成 19 年 11 月 関係機関に対し、北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望 ・平成 20 年 11 月 関係機関に対し、北近畿豊岡自動車道の早期整備を要望 		
対応方針	<p>対応方針（原案）</p> <p>【事業継続】</p> <p>和田山八鹿道路は、京阪神都市圏との広域的な地域連携強化を図るとともに、災害時における交通の確保、救急医療への支援、国道 9 号の交通混雑の緩和・交通安全の確保を図るために必要な事業です。</p> <p>引き続き事業を推進し、平成 23 年度内の暫定 2 車線供用を目指します。</p>		