

令和2年度 公共事業評価調書

【事後評価】

一般国道478号 きょうとじゅうかんじどうしゃどう 京都縦貫自動車道 たんばあやべどうろ (丹波綾部道路)

道路整備事業



令和3年3月

京都府道路公社

目 次

1. 事業の概要	
(1) 事業地の概要.....	1
(2) 事業の目的・位置付け.....	2
(3) 事業内容.....	3
(4) 事業経過.....	4
2. 事業を巡る社会経済情勢等の変化	
(1) 人口.....	5
(2) 移動手段.....	6
(3) 交通量.....	7
3. 事業の効果	
(1) 事業効果の発現状況.....	8
(2) 事業期間及び事業費.....	16
4. 事業により整備された施設の管理状況.....	17
5. 良好な環境の形成・保全・変化.....	18
6. 改善措置の必要性.....	19
7. 今後の課題等.....	19
8. 総合評価（案）.....	20
〈参考資料〉	
「環」の公共事業構想ガイドライン評価シート.....	21
「用語集」.....	23

1. 事業の概要

(1) 事業地の概要

事業地は、京都府の北中部に位置し、山々の間を縫うように集落と田畑が形成された美しい自然環境や里山・田園の安らぎが感じられる農山村地域で、豊かな土壌と昼夜の寒暖差によって育まれた美味しい農産物の生産や、奈良時代から続く繊維産業などのものづくりで発展してきた地域である。

また、京都府の南北をつなぐ京都縦貫自動車道と舞鶴若狭自動車道とが交差する交通の要衝であり、京阪神地域や日本海沿岸地域からの良好なアクセス環境に加え、近畿圏で唯一の日本海側拠点港である京都舞鶴港に近接しており、国内だけではなく国際的な交流・物流拠点として更なる発展が期待されている。

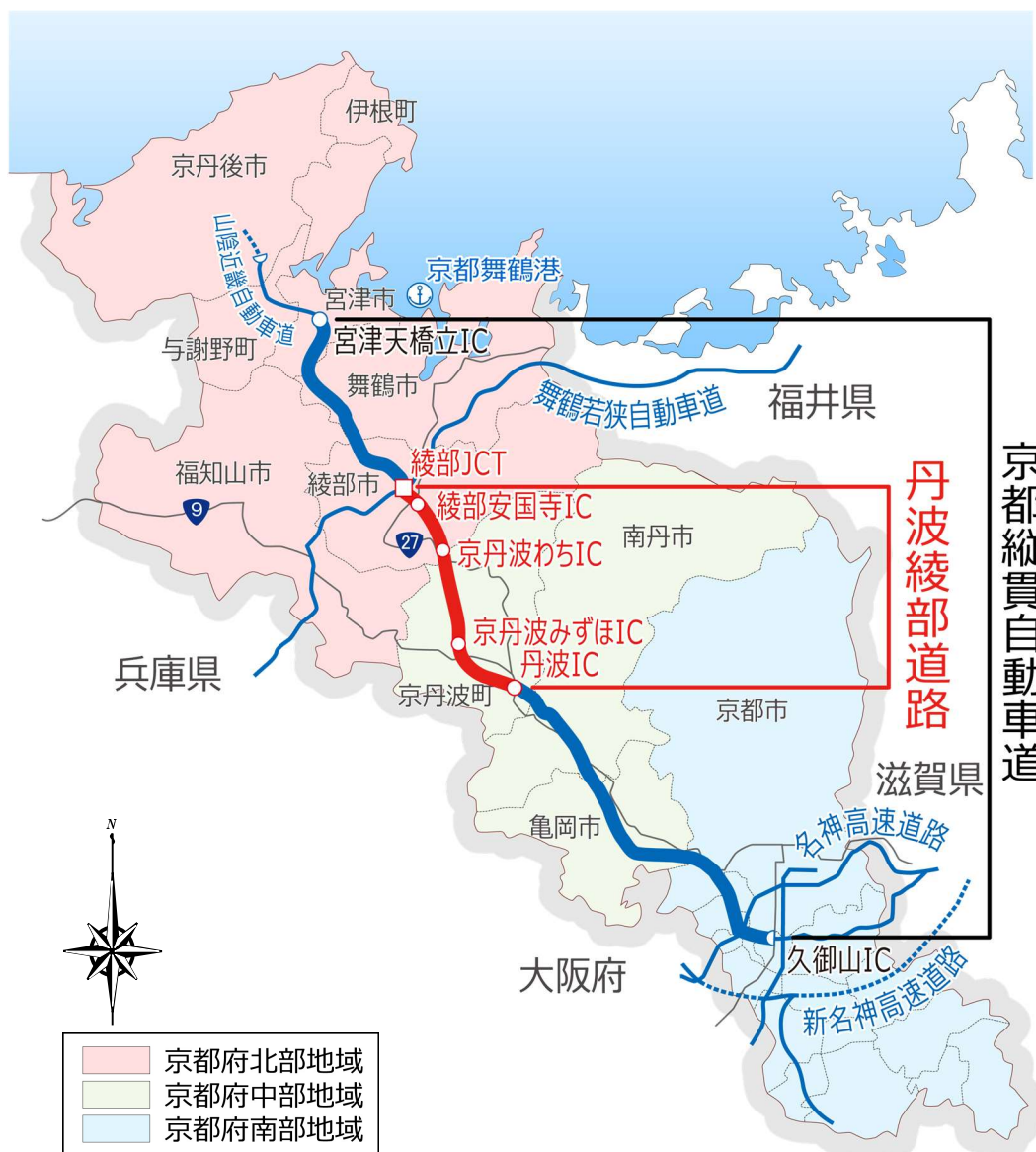


図-1 広域位置図

(2) 事業の目的・位置付け

京都縦貫自動車道は、南北に長い京都府の北部地域と南部地域を結び、京都府全体の発展に寄与する全長約 100 km の高規格幹線道路である。

丹波綾部道路は、京都縦貫自動車道の綾部 JCT から丹波 IC までの区間を担い、京都府北中部地域の活性化や物流の効率化を図るとともに、交通混雑の緩和、国道 9 号・27 号に対する代替機能の確保等を目的として整備する道路で、早期に効果を発現させるため、国土交通省近畿地方整備局の一般道路事業と京都府道路公社の有料道路事業の合併施行方式で整備を図り、平成 27 年度の暫定 2 車線での完成をもって、京都縦貫自動車道全線が有料道路として開通した。

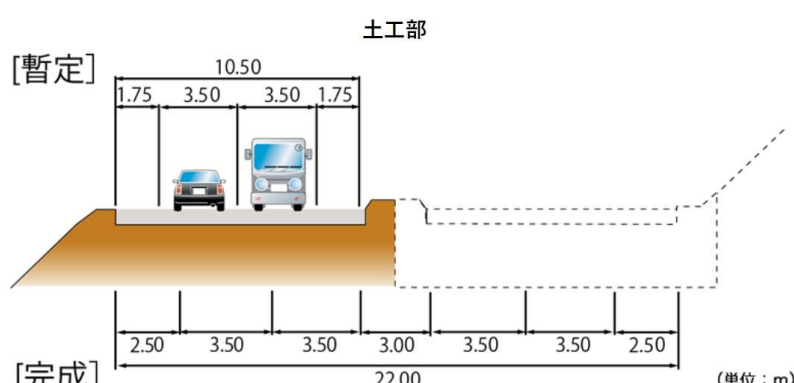
なお、丹波綾部道路の前後の区間は、綾部宮津道路が平成 14 年度、京都丹波道路が平成 8 年度、京都第二外環状道路が平成 25 年度にそれぞれ完成している。



図-2 事業位置図

(3) 事業内容

表-1 事業内容

項目	内容
路線名	一般国道 478 号 京都縦貫自動車道（丹波綾部道路）
事業箇所	（起点）京都府綾部市七百石町 （終点）京都府船井郡京丹波町市森
事業主体	国土交通省近畿地方整備局（一般道路事業） 京都府道路公社（有料道路事業）
延長・幅員	延長 : 29.2 km 標準幅員 : 22.0m（完成 4 車線）（10.5m（暫定 2 車線））  <p>土工部</p> <p>[暫定] 10.50 1.75 3.50 3.50 1.75</p> <p>[完成] 2.50 3.50 3.50 3.00 3.50 3.50 2.50 22.00 (単位: m)</p> <p>整備効果を早期に実現するため、初期投資を軽減できる暫定 2 車線での完成を図り、その後 4 車線に着手する</p>
計画交通量	16,500 台/日（平成 42 年（2030 年）予測交通量）
実績交通量	9,657 台/日（令和元年度 区間毎の距離による加重平均）
道路の区分	第 1 種第 3 級
設計速度	80km/h
車線数	完成 4 車線（暫定 2 車線）
全体事業費	2,146 億円（暫定 2 車線 : 1,570 億円、うち有料道路事業費 : 95 億円）
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第 4 次全国総合開発計画（国土庁（当時） 昭和 62（1987）年 6 月） 高規格幹線道路（約 14,000km）の予定路線に位置付け ・ 新京都府総合計画（京都府 平成 13（2001）年 1 月） 京都府南北地域の交流促進のため整備の促進を図る道路として位置付け ・ 明日の京都（京都府 平成 23（2011）年 1 月） 京都縦貫自動車道の未完成区間の整備の推進を図る道路として位置付け ・ 丹波 PA（仮称）と一体的な地域振興拠点整備基本計画 （京丹波町 平成 23（2011）年 12 月） 京都縦貫自動車道丹波 PA を地域の活性化を図る場所として位置付け ・ 綾部市都市計画マスタープラン（綾部市 平成 25（2013）年 1 月） 広域的な交通・物流・交流に資する広域連携軸として位置付け

(4) 事業経過

表-2 事業経過

事業化	平成 5 年度	
都市計画決定	平成 6 年 2 月	
着手	用地：平成 8 年度、工事：平成 9 年度	
事業評価	平成 14 年度	再評価（近畿地方整備局事業評価監視委員会）
	平成 19 年度	再評価（同上）
	平成 22 年度	再評価（同上）
	平成 25 年度	再評価（同上）
供用経緯	綾部 JCT～綾部安国寺 IC	平成 15 年 3 月（暫定 2 車線）
	綾部安国寺 IC～京丹波わち IC	平成 20 年 9 月（暫定 2 車線）
	京丹波わち IC～丹波 IC	平成 27 年 7 月（暫定 2 車線）



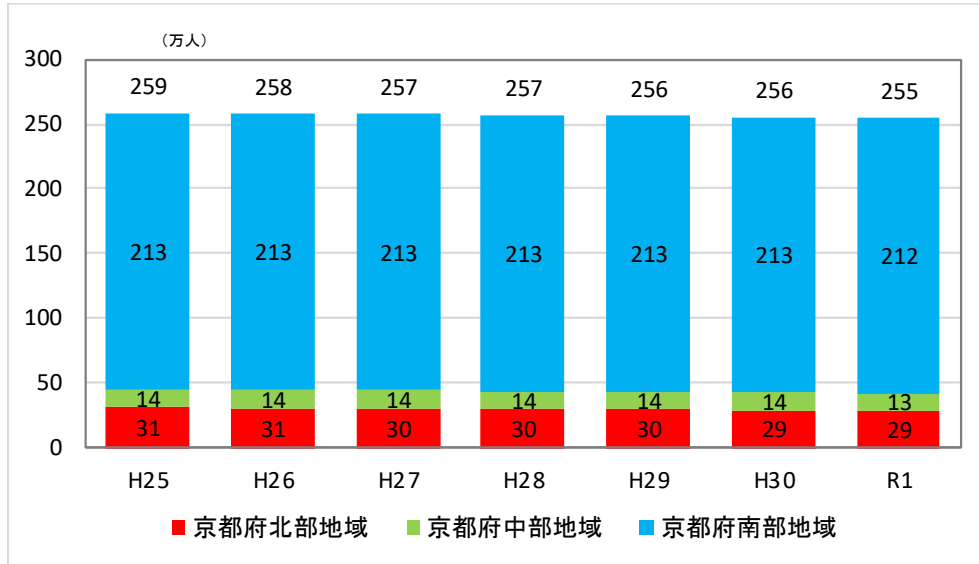
図-3 供用経過

なお、京都縦貫自動車道の宮津天橋立 IC～丹波 IC 間については、現在、京都府道路公社が管理しているが、令和元年 12 月 25 日に国土交通省、京都府、西日本高速道路株式会社、京都府道路公社の関係 4 者で交わした「京都縦貫自動車道の移管等に係る協議方針に関する合意書」に基づき、京都縦貫自動車道の京都府道路公社管理区間は、令和 5 年 4 月に西日本高速道路株式会社へ移管する予定である。

2. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

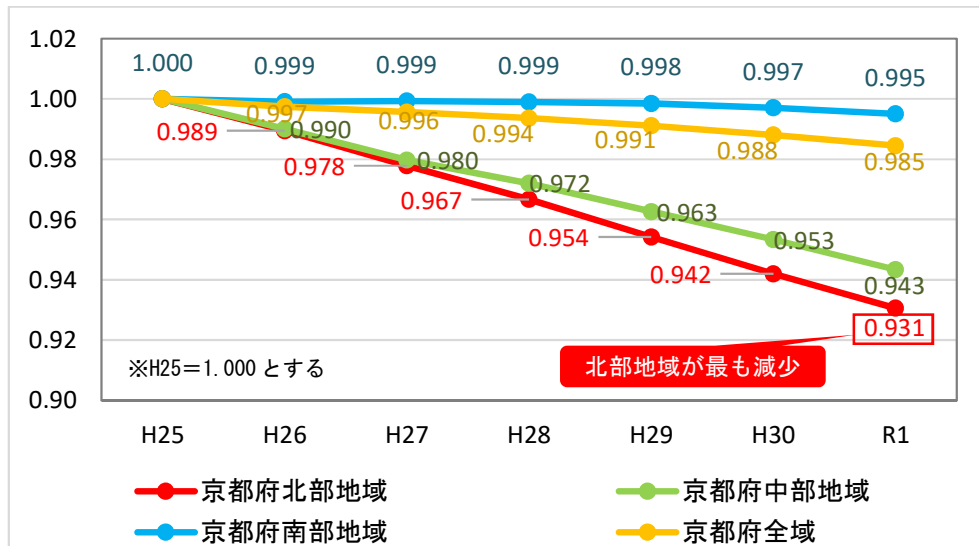
(1) 人口

京都府全域の人口はほぼ横ばいである中、京都府北中部地域の人口は減少傾向にある。



資料：住民基本台帳

図-4 京都府の人口



資料：住民基本台帳

図-5 京都府の人口伸び率

(2) 移動手段

京都府北中部地域の移動手段においては自動車利用が大半を占めており、一世帯当たりの自動車保有台数をみると、1.7～1.8台の車両を保有している。

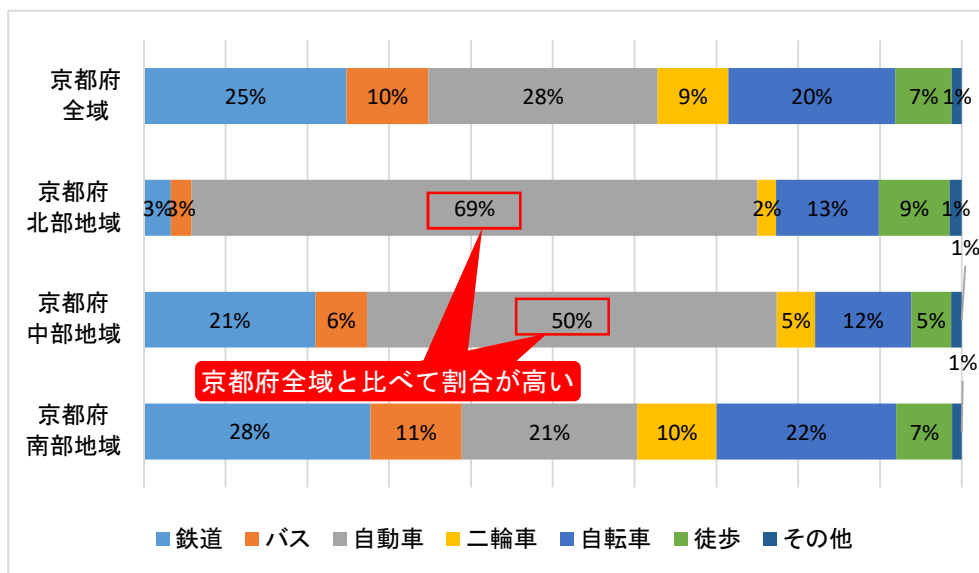


図-6 移動交通手段

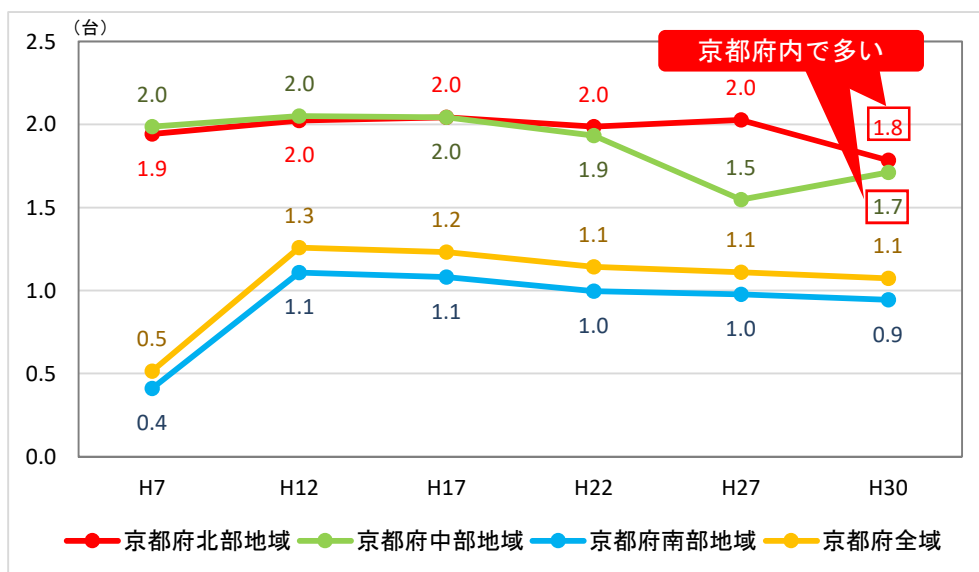


図-7 一世帯当たり自動車保有台数

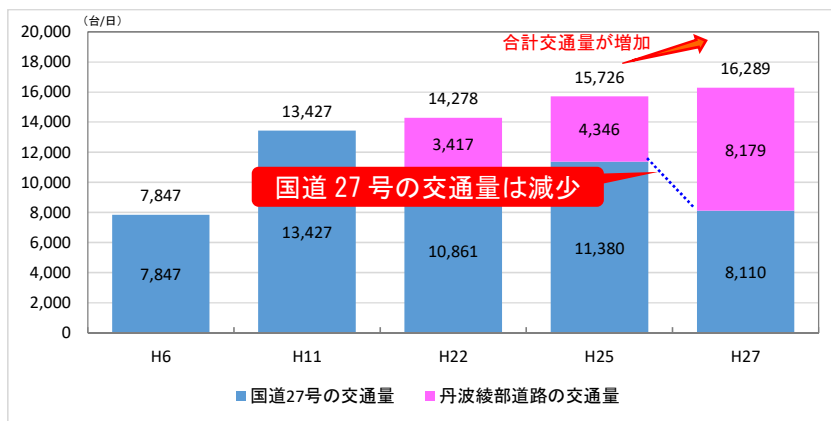
京都府北中部地域は、人口は減少傾向にあるものの、移動手段としては自動車利用の割合が高く、道路に対する期待が高い地域と言える。

(3) 交通量

丹波綾部道路の供用により、並行する国道 27 号と合わせた交通量は増加した。国道 27 号から丹波綾部道路への転換が図られており、国道 27 号の交通量は減少している。



【断面①】



【断面②】

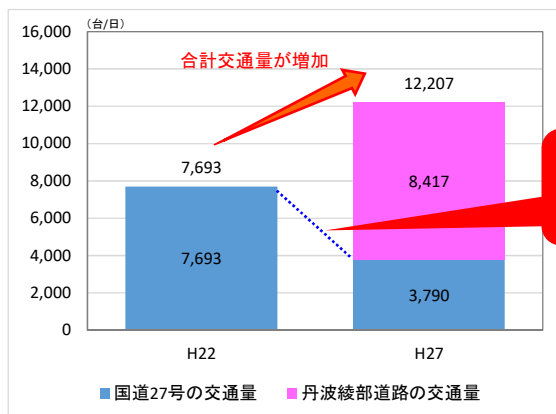


図-8 断面交通量

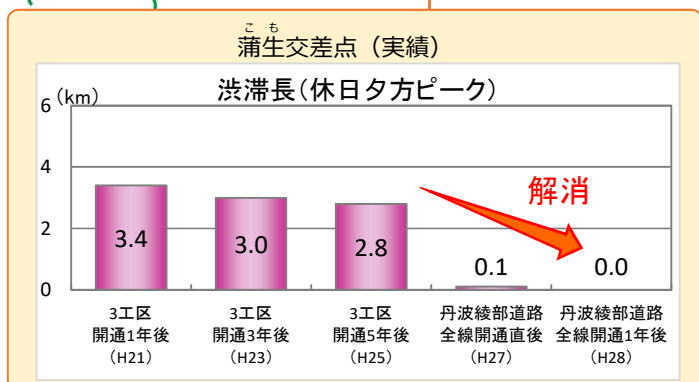
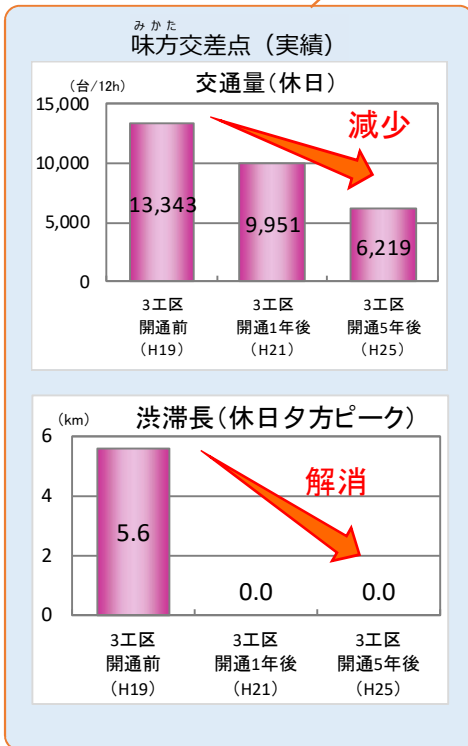
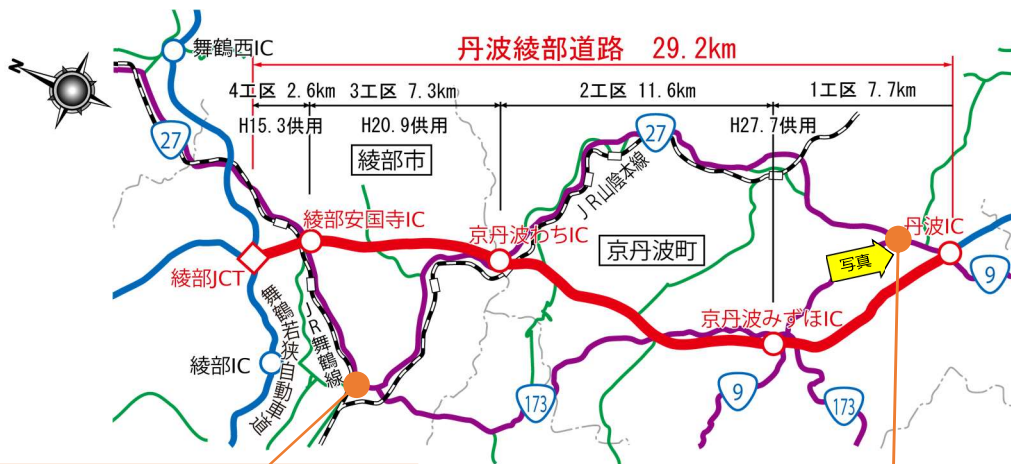
3. 事業の効果

(1) 事業効果の発現状況

1) 交通混雑の緩和

丹波綾部道路の開通前は、混雑時には、国道 27 号の味方交差点（綾部市）で 5.6km、蒲生交差点（京丹波町）で 3.4km の渋滞が発生していたが、平成 20 年の京丹波わち IC 以北の供用により味方交差点の混雑が解消し、平成 27 年の全線開通により蒲生交差点の混雑が解消した。

一方、丹波綾部道路では、観光シーズンには、主に、京都丹波道路との接続地点である丹波 IC を先頭に、京都行き車線で 10km を超える交通混雑が発生している。



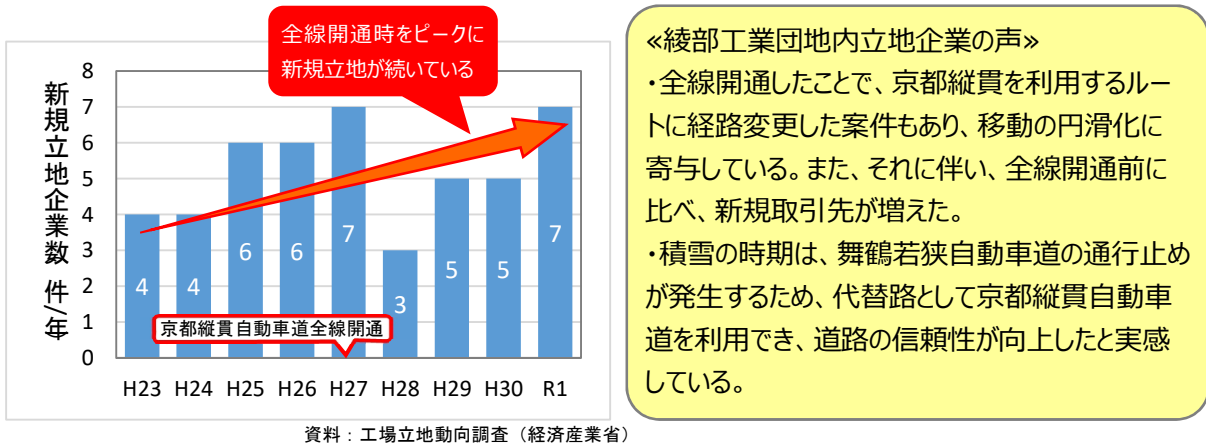
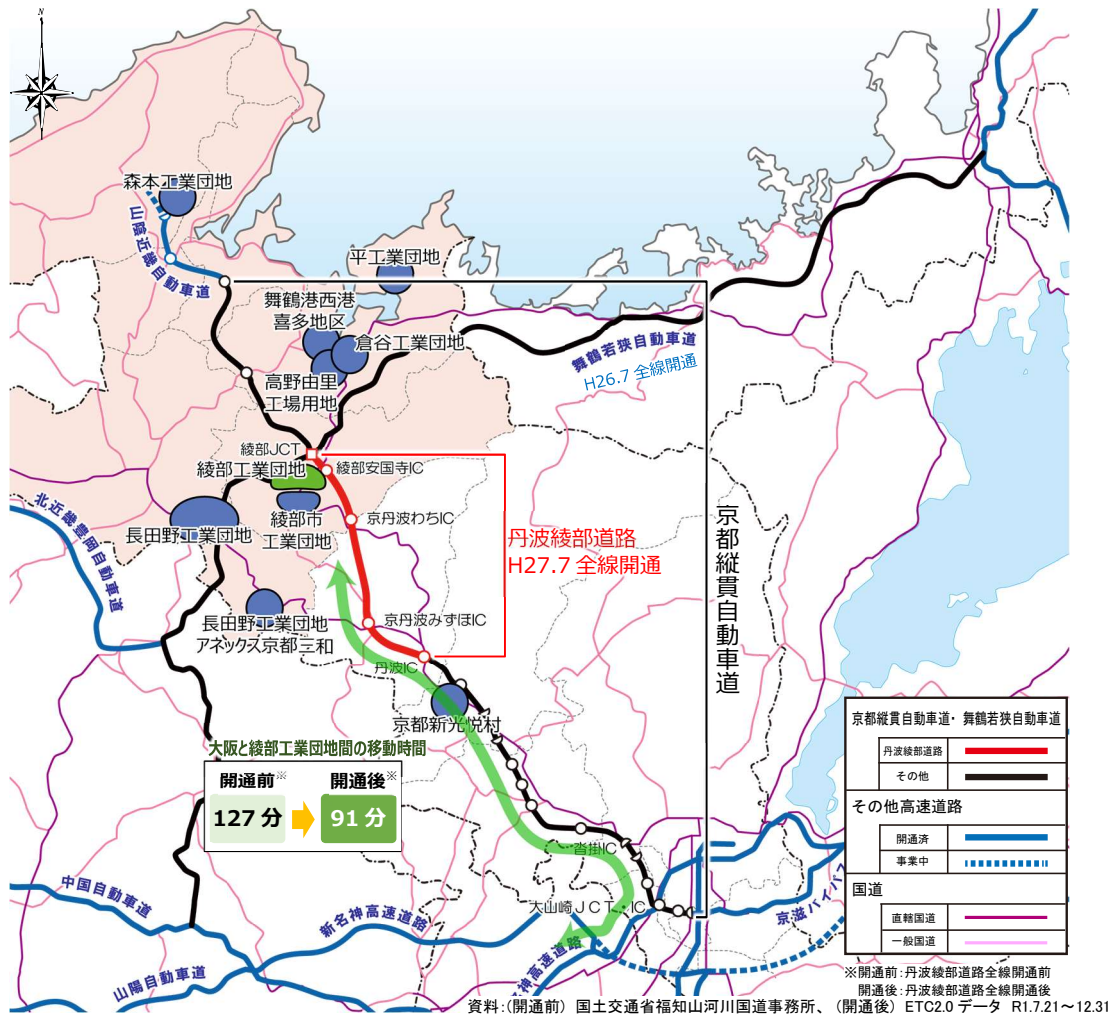
資料：国土交通省福知山河川国道事務所

調査日：味方は平成 19 年 7 月 29 日 (日)、平成 21 年 8 月 9 日 (日)、平成 25 年 8 月 25 日 (日)
 蒲生は平成 21 年 8 月 9 日 (日)、平成 23 年 8 月 7 日 (日)、平成 25 年 8 月 4 日 (日)、平成 27 年 8 月 14 日 (日)、平成 28 年 5 月 3 日 (火祝)

図-9 観光シーズンの渋滞状況

2) 企業立地の進展

京都縦貫自動車道と舞鶴若狭自動車道の全線開通により、京都・大阪と沿線地域の工業団地との移動時間の短縮が図られている。また、それに伴い、京都府北部地域での新規立地企業数が増加し、地域の活性化につながっている。



《綾部工業団地内立地企業の声》

- ・全線開通したことで、京都縦貫を利用するルートに経路変更した案件もあり、移動の円滑化に寄与している。また、それに伴い、全線開通前に比べ、新規取引先が増えた。
- ・積雪の時期は、舞鶴若狭自動車道の通行止めが発生するため、代替路として京都縦貫自動車道を利用でき、道路の信頼性が向上したと実感している。

図-10 新規立地企業数（京都府北部地域）

3) 物流の効率化

京都舞鶴港（重要港湾）は、平成 22 年 4 月に舞鶴国際ふ頭が供用開始され、年間約 2 万 TEU の海上コンテナを取り扱う、近畿圏唯一の日本海側拠点港として機能している。

丹波綾部道路の開通により、京都舞鶴港及び京都府北部地域と京都市間の移動時間が短縮されるとともに、定時性が確保されたことで、物流の効率化が図られた。また、それに伴い、製造品出荷額の増加など、企業活動の促進が図られた。

京都舞鶴港は近畿圏唯一の日本海側拠点港

- ・日本海側拠点港：全国で19港を選定（H23 国土交通省選定）
- ・京都舞鶴港において選定された拠点機能：
 1. 国際海上コンテナ
 2. 国際フェリー・国際RORO船（自走車両運搬船）
 3. 外航クルーズ



資料：H25 年 5 月に寄港したサン・プリンセス号（運行会社 HP より）



資料：舞鶴国際ふ頭（京都舞鶴港振興会HP、国土交通省舞鶴港湾事務所、京都府より）

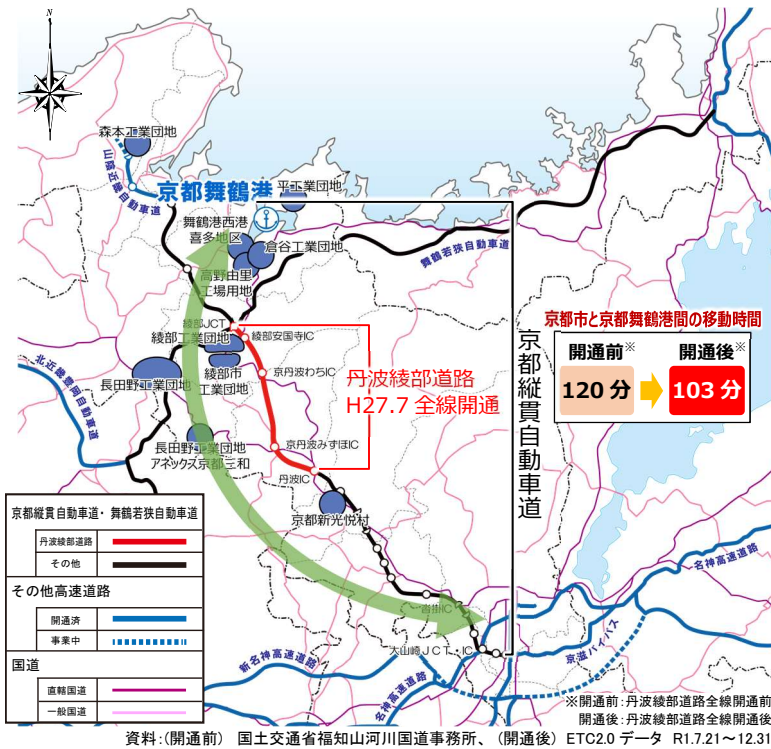


図-11 京都舞鶴港からの物流イメージ

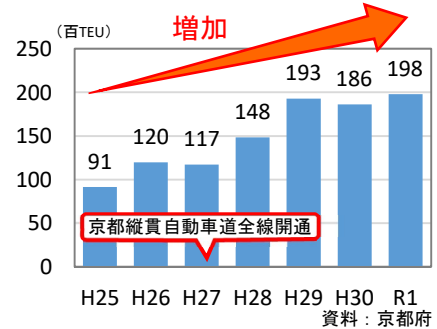


図-12 京都舞鶴港コンテナ数

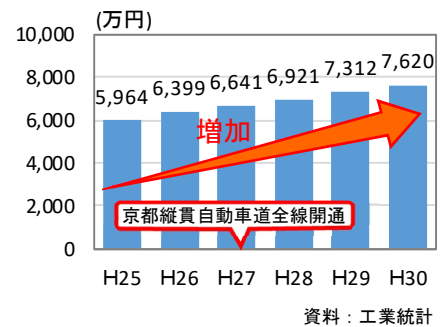


図-13 製造品出荷額（京都府北部地域）

「京都舞鶴港を事業拠点とする運送業者さんの声」

- ・全線開通したことで、時間にゆとりができ、時間が読めるようになった。それにより、ドライバーの運転時間が短縮され、働き方改革にも寄与している。
- ・災害時や緊急事態時において、国道 27 号、京都縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道といった複数ルートを選択肢ができたことは、企業活動において助かっている。

4) 観光の活性化

京都府北中部地域は、日本三景の一つである天橋立をはじめ、多彩な観光資源に恵まれている。

丹波綾部道路の開通により、近畿北部の高速道路の周回観光ルート（300 km）の形成が図られるとともに、大阪方面や名古屋方面への広域ネットワークが2ルート確保された。また、広域ネットワークと接続することで、近畿・東海をはじめ、全国各地からのアクセス性が向上した。これらに伴い、観光客数、観光消費額とも増加傾向にある。

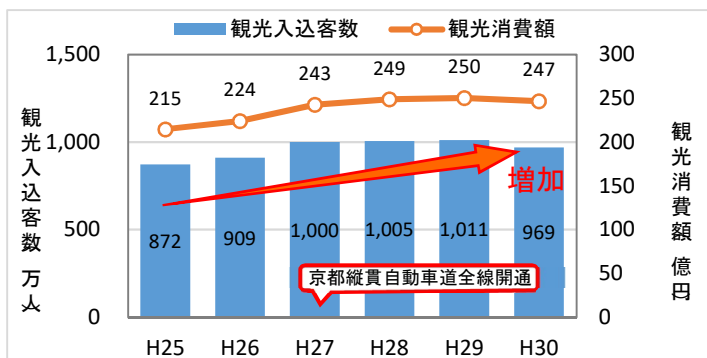
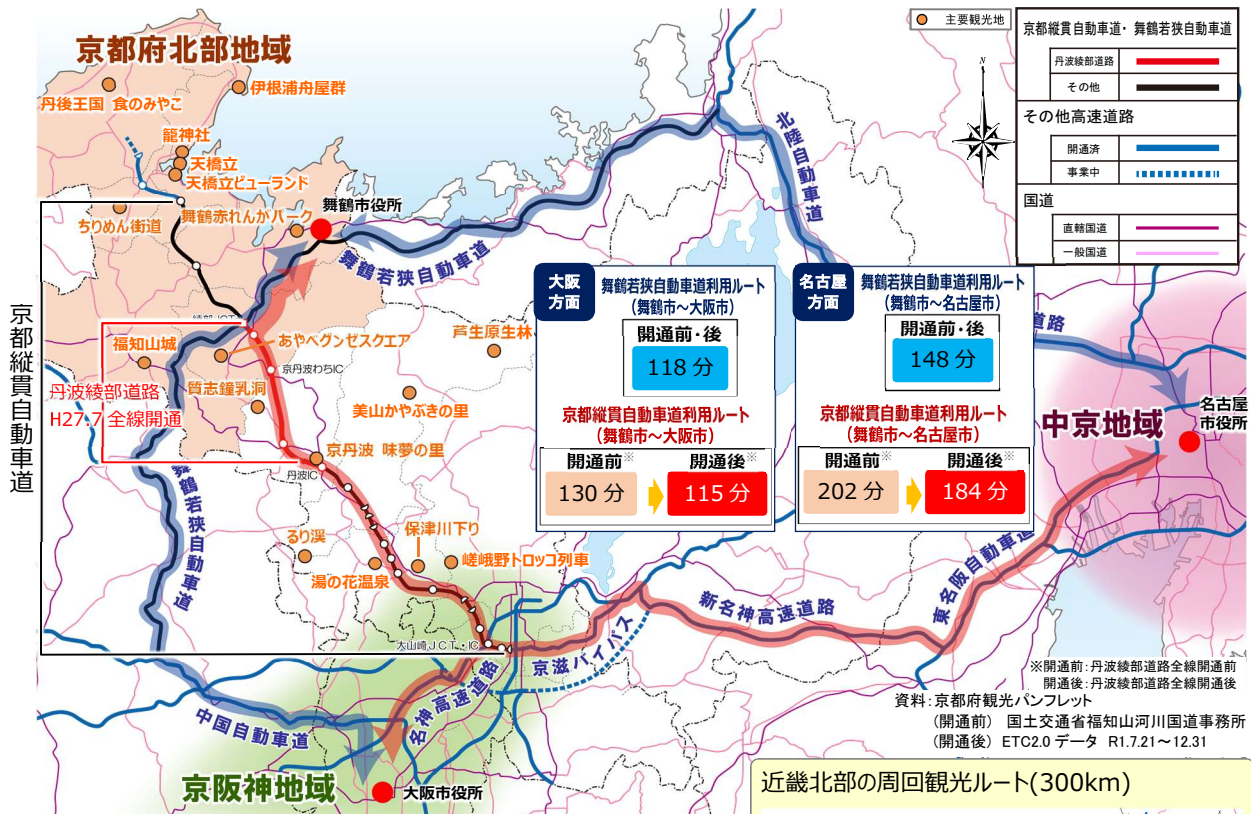


図-14 観光入込客数・観光消費額（京都府北部地域）

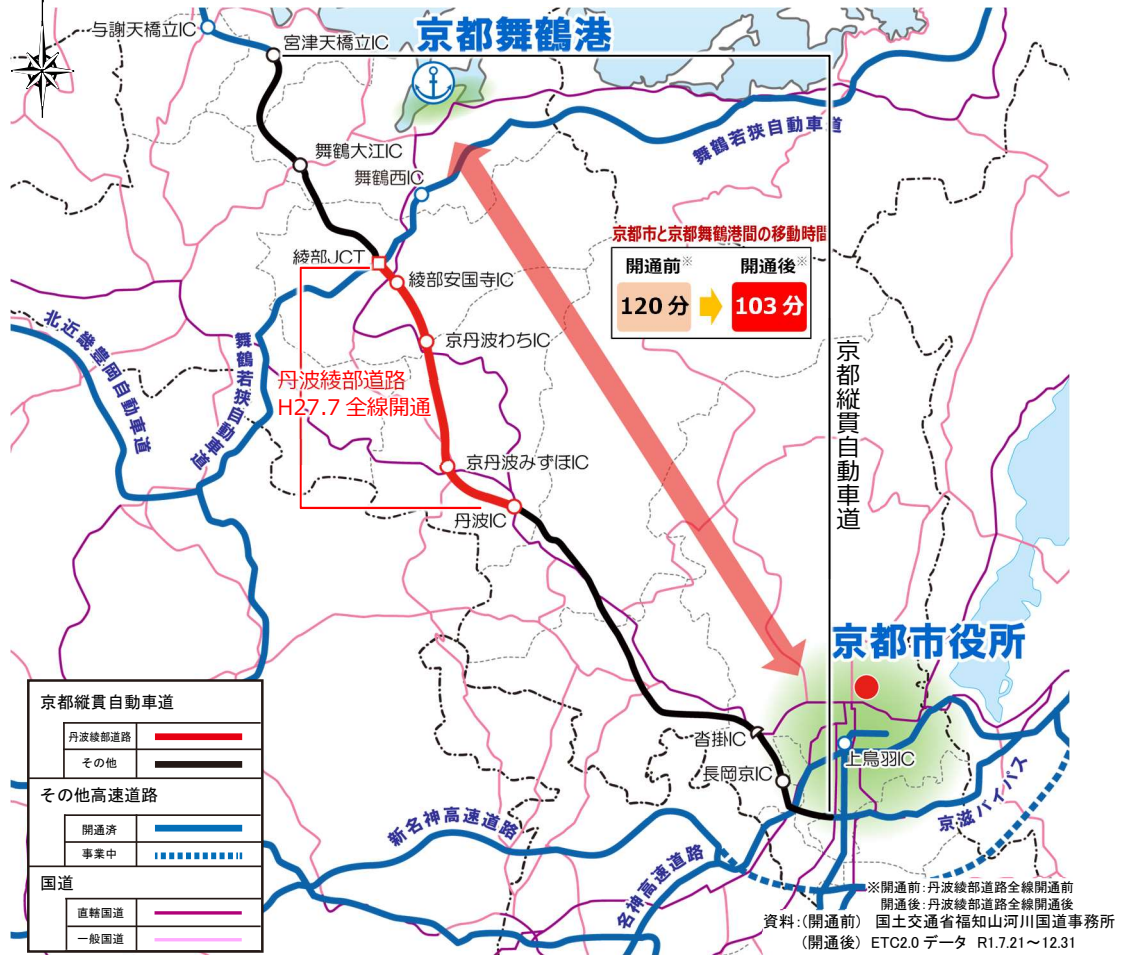


「観光施設管理者の声」

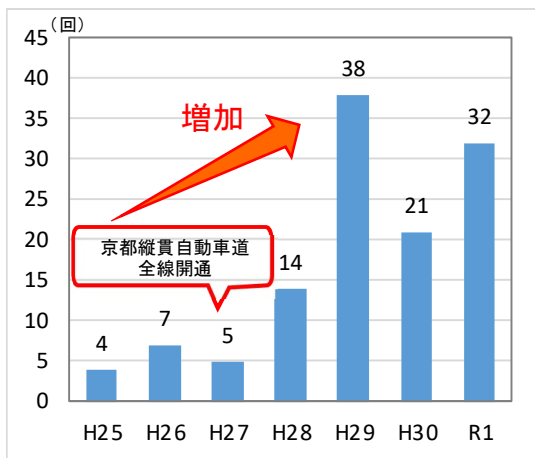
・全線開通により、京都市方面から北部地域へのアクセスがしやすくなったことで、観光施設への来場者数も増加傾向にあり、整備による効果を実感している。

5) クルーズ観光の促進

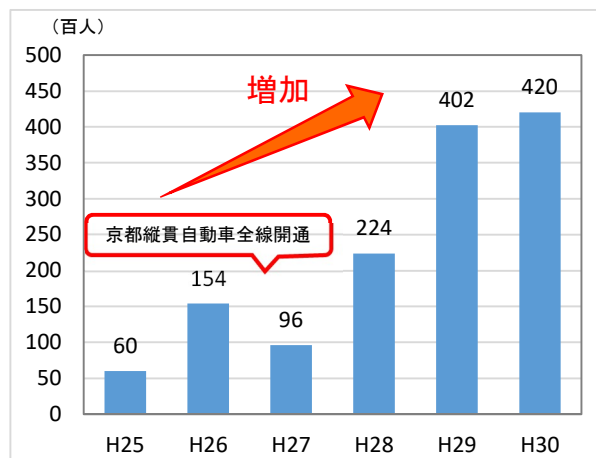
丹波綾部道路が開通し、京都舞鶴港と京都市間の移動時間が短縮され、ツアーの定時性が確保されるようになった。また、府と舞鶴市共同での誘致活動もあって、京都舞鶴港は、近年、外航クルーズ船が年間30回前後寄港しており、増加傾向にある。また、京都舞鶴港に寄港したクルーズ船乗客数は平成25年から約7倍に増加している。



外航クルーズ船



乗客数



※日本船及び京都府内のその他の港湾も利用も若干数含む

資料：京都府

資料：京都府

図-15 京都舞鶴港に寄港したクルーズ船

6) 高速バスの利便性向上

丹波綾部道路が開通し、京都市と宮津市間の移動時間が短縮され、高速バスの速達性、定時性が向上した。それに伴い、京都縦貫自動車道を運行する高速バスの運行便数は、全線開通前（平成 25 年）の 16 本/日から 20 本/日（平成 27 年）に増加しており、^{たいざ}間人・峰山・宮津～京都駅間の利用者数は約 7 割増加している。



図-16 高速バスの主なバス停

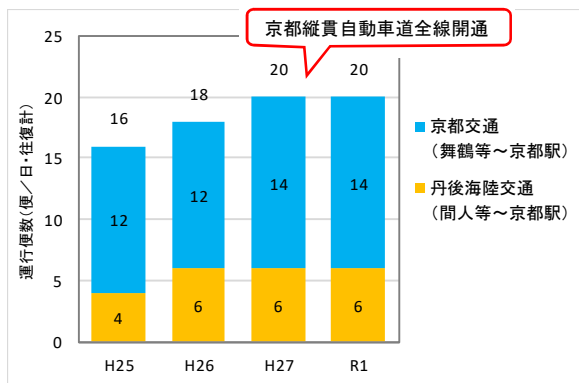


図-17 高速バス運行便数

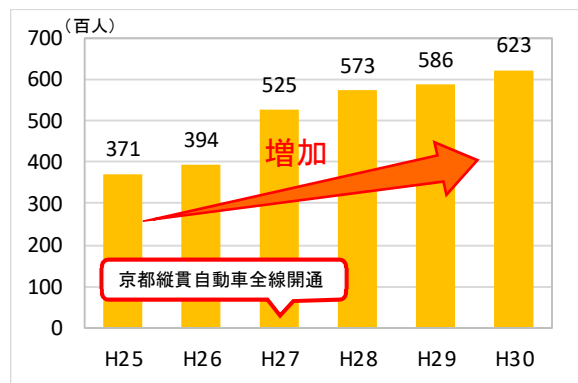


図-18 高速バス利用者数

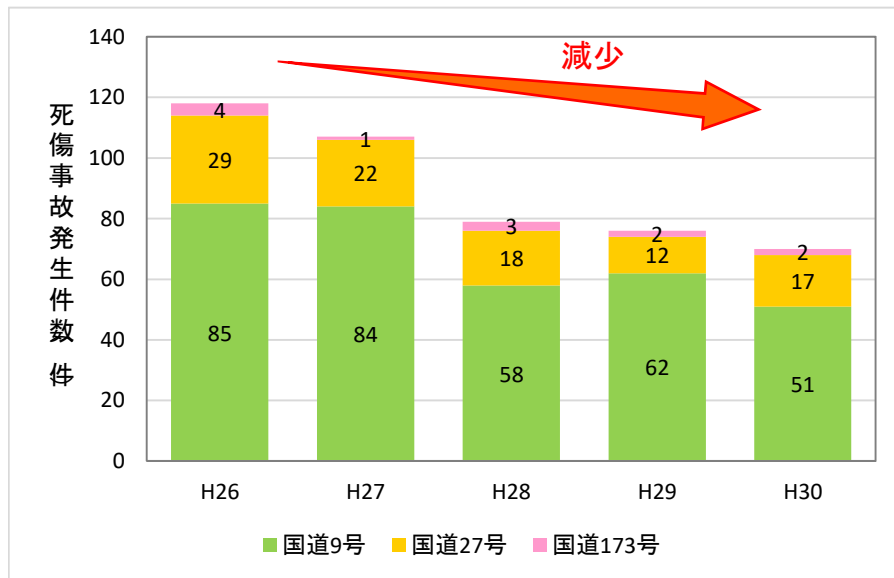
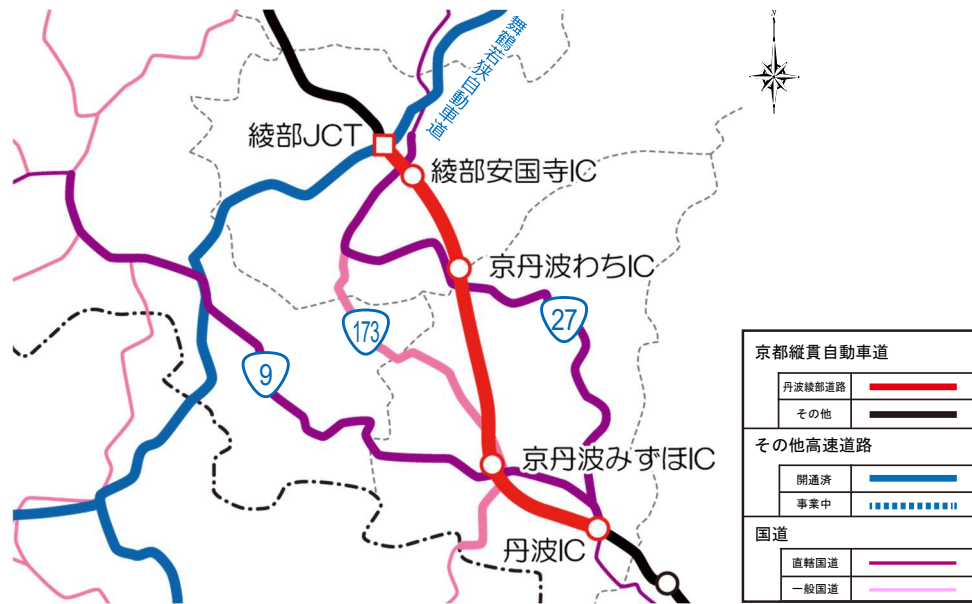
「高速バスを運行する交通事業者の声」

- ・時間が読めやすくなったことで、ドライバーが安心して業務遂行できるようになった。
- ・高速バス利用者にとっては、安心して高速バスを利用いただける環境になったと思う。

7) 交通事故の減少

京都縦貫自動車道と並行する国道9号、国道27号、国道173号では、交通が京都縦貫自動車道に転換し、死傷事故件数は平成26年度から平成30年度までの期間で約40%減少している。

全国的に死傷事故件数は減少傾向にあり、全国平均では同期間で約25%減少しているが、当該並行区間の減少幅はそれよりも大きくなっている。



※丹波綾部道路の並行区間（太線）の発生件数をカウント

資料：周辺道路(国道9号・27号・173号)イタルダデータ

図-19 周辺道路(国道9号・27号・173号)の死傷事故件数

8) 災害時等における代替路の確保

平成 30 年 7 月豪雨では、国道 27 号の通行止め時に 23 日間、京都縦貫自動車道及び舞鶴若狭自動車道を代替路として無料開放し、周辺地域の交通が確保できた。



図-20 代替路の確保例



資料：国土交通省

なお、事業効果の発現状況に関しては、入手可能な最新のデータにより整理しているが、今年度は、全国的な新型コロナウイルスの感染拡大が人流に大きな影響を与えており、当該道路の交通量は、最も影響を受けた5月で対前年比約50%まで落ち込んだ。夏頃には、ほぼ前年と同水準まで回復したものの、年末にかけて再び落ち込んできており、沿線地域の経済活動にも大きく影響を与えていると考えられる。

(2) 事業期間及び事業費

再評価実施時（近畿地方整備局事業評価監視委員会）と完了時の比較は、下表のとおりである。

表-3 事業期間及び事業費

比較内容	再評価時 (H25)	完了時 (H27)
事業期間	平成5年度～平成26年度（目標）	平成5年度～平成27年度
事業費	－（暫定2車線）	1,570億円（暫定2車線）
	2,146億円（完成4車線）	－（完成4車線）

4. 事業により整備された施設の管理状況

高速道路として安全に利用できるよう、高いレベルでの日常管理や、施設の点検・修繕を行っている。



資料：京都府道路公社

図-21 日常管理



資料：京都府道路公社

図-22 除雪作業

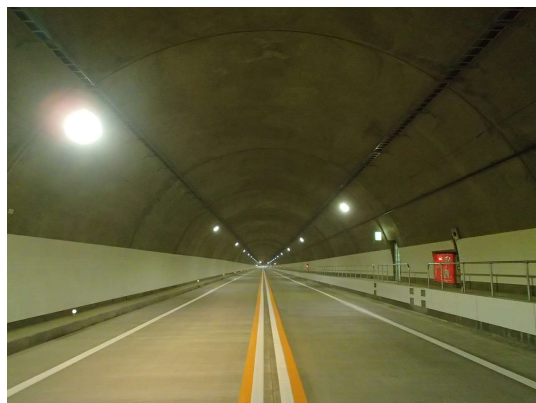


資料：京都府道路公社

図-23 施設点検

5. 良好な環境の形成・保全・変化

トンネル照明や IC 付近での LED 照明の採用。また、京丹波 PA での太陽光発電方式の導入など節電に努めている。



資料：京都府道路公社

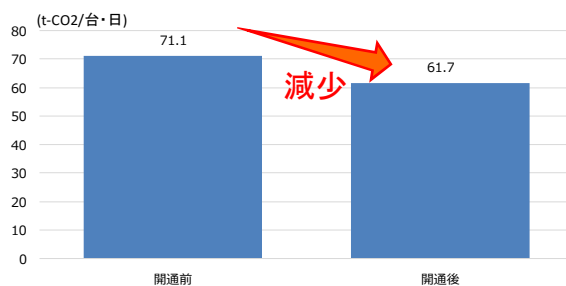
図-24 LED 照明（新瑞穂トンネル）



資料：京都府道路公社

図-25 太陽光発電（京丹波PA）

また、丹波綾部道路の整備による走行性向上に伴い、国道9号・27号・173号及び丹波綾部道路を通過する交通1台当たりのCO₂排出量の削減に寄与している。



資料：国土交通省福知山河川国道事務所

図-26 通過交通1台当たりのCO₂排出量

6. 改善措置の必要性

本事業の開通により、並行道路の交通混雑の解消とともに、企業立地の進展、地域の観光の活性化など想定された整備効果が十分に発揮されており、早急な改善措置の必要は無い。

7. 今後の課題等

① 西日本高速道路株式会社への着実な移管

現在、京都府道路公社が管理している京都縦貫自動車道（宮津天橋立 IC～丹波 IC）の西日本高速道路株式会社への移管を令和 5 年 4 月に着実に行う。

② 京都府総合計画の実現

京都府総合計画「京都夢実現プラン（令和元年 10 月）」の実現に向けた取組を進める。

- ・分かりやすい料金設定等による利用者の利便性の向上
- ・暫定 2 車線区間の 4 車線化整備

③ 完成 4 車線化への早期事業着手

暫定 2 車線では事故発生時や緊急工事実施時には通行止めを実施せざるを得ないのが実態であり、毎年、観光シーズンには交通混雑が慢性的に発生していることや、平成 29 年の台風 21 号では、京丹波みずほ IC 付近で法面崩壊が発生した。幸い、通行止めには至らなかったものの災害復旧工事を行った事案もあり、本来、高速道路に求められる機能を十分発揮させるためには、できるだけ早く 4 車線化に着手すべきである。

④ 利用促進の取組

並行する国道の交通量が減少したことで、沿道施設等の地元経済への影響も懸念されることから、高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」の適用や、それを PR して地元への集客を図るなど、利用促進の取組が必要である。

（取組事例）

- ・周遊割引など西日本高速道路株式会社との企画割引
- ・スタンプラリーなど他地方道路公社との連携企画

8. 総合評価（案）

① 交通混雑の緩和

- ・丹波綾部道路の開通前に発生していた国道27号の味方^{みかた}交差点（綾部市）、蒲生^{こも}交差点（京丹波町）の混雑が解消

② 企業立地の進展

- ・京都府北部地域における立地企業数が増加

③ 物流の効率化

- ・京都舞鶴港及び京都府北部地域と京都市間の移動時間が短縮されるとともに、定時性が確保されたことで物流が効率化
- ・京都舞鶴港の取扱貨物量及び京都府北部地域の製造品出荷額が増加

④ 観光の活性化

- ・京都府北部地域の観光客数及び観光消費額が増加

⑤ クルーズ観光の促進

- ・京都舞鶴港に寄港する外航クルーズ船及び乗客数が増加

⑥ 高速バスの利便性向上

- ・京都縦貫自動車道を運行する高速バスの運行便数が増加
- ・京都府北部地域～京都駅間の利用者数が増加

⑦ 交通事故の減少

- ・京都縦貫自動車道に並行する道路（国道9号・27号・173号）の死傷事故件数が減少

⑧ 災害時等における代替路の確保

- ・平成30年7月豪雨では、京都縦貫自動車道及び舞鶴若狭自動車道が、通行止めとなった国道27号の代替路として機能



**総合評価として、事業の目的は達成しているが、
今後の課題について取り組んでいく必要がある。**

『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート

		作成年月日	令和3年 3月 2日		
		作成部署	京都府道路公社		
事業名	一般国道478号 道路整備事業	地区名	綾部市七百石町～船井郡京丹波町市森		
概算事業費	全体事業費：2,146億円（暫定 1,495億円）	事業期間	平成5年度～平成27年度（暫定）		
事業概要	京都府北中部地域の活性化や物流の効率化を図るとともに、交通混雑の緩和、国道9号・27号に対する代替機能の確保等を目的として整備する。 [道路構造：29.2km、幅員22.0m（完成4車線）（10.5m（暫定2車線））]				
目指すべき環境像	国道9号・27号の交通転換に伴い、生活環境における交通騒音や振動を低減させることにより、良好な生活環境の形成を図る。				
関連する公共事業	なし				
評価項目		施工地の環境特性と目標	環境配慮・環境創造のための措置内容	環境評価	
主要な評価の視点	選定要否				
地球環境・自然環境	地球温暖化(CO ₂ 排出量等)	現道(国道9号・国道27号)の交通渋滞により、CO ₂ の排出量増加の一因となっている。	現道交通と通過交通を分離する道路の整備により、現道の交通渋滞が緩和し、CO ₂ 排出量の削減に寄与している。	4	
	地形・地質				
	物質循環(土砂移動)				
	野生生物・絶滅危惧種				
	生態系				
	その他				
生活環境	ユニバーサルデザイン	<p>工事中の騒音・振動の発生を抑制し生活環境への影響を減らすことが必要。</p> <p>事業実施及び維持管理において、節電に努めることが必要。</p>	<p>工事実施の際には、騒音・振動の発生が抑制される工法や低騒音・低振動の機械を採用した。</p> <p>トンネル照明のほか、IC付近でLED照明を採用するとともに、京丹波PAでは太陽光発電を導入し節電に努めた。</p>	3	
	水環境・水循環				
	大気環境				
	土壌・地盤環境				
	騒音・振動				○
	廃棄物・リサイクル				
	化学物質・粉じん等				
	電磁波・電波・日照				
その他	○	5			
地域個性・文化環境	景観				
	里山の保全				
	地域の文化資産				
	伝統的行祭事				
	地域住民との協働				
	その他				
外部評価					

(別紙)

構想ガイドラインチェックリストの記載要領

- 1) 「施工地の環境特性と目標」欄：評価項目の「主要な評価の視点選定の考え方」に当てはまる項目について、下記の記載要点を踏まえて施工地地の環境特性と目指すべき方向（環境目標）についての点検を行い、できるだけ具体的に（例えば絶滅危惧種の名称等）記載すること。
- 2) 「環境配慮・環境創造のための措置内容」欄：「施工地の環境特性と目標」の記載内容に対応して 実施しようとする回避措置や自然再生・環境創出等の方策について記載すること。
- 3) 「環境評価」欄：評価項目ごとの環境配慮の自己評価を記載する。

(改善；5、やや改善；4、現状維持；3、やや悪化；2、悪化；1)

評価項目		「施工地の環境特性と目標」の記載要点
主要な評価の視点		
地球環境・自然環境	地球温暖化 (CO ₂ 排出量等)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って温室効果ガスの著しい発生が予測されるため、発生抑制や吸収源の創出などが必要。 ・地域の自然環境の基盤となっている地形・地質の維持・保全・改善・回復などが必要。 ・河川における土砂移動機能が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。 ・京都府レッドデータブック掲載の「絶滅が危惧される野生生物」の生息地等が確認されたため、その維持・保全・改善・回復などが必要。 ・地域生態系の維持・保全・改善・回復などが必要。 ・その他、施工地及び周辺地域における地球環境や自然環境の特性と目指すべき方向（環境目標）
	地形・地質	
	物質循環 (土砂移動等)	
	野生生物 ・絶滅危惧種	
	生態系	
	その他	
生活環境	ユニバーサルデザイン	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がい者など社会的弱者に配慮した施設構造としていくことが必要。 ・事業前の水環境・水循環が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。 ・事業前の大気環境が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。 ・事業前の土壌・地盤環境が良（又は不良～汚染、沈下、水脈分断など）のため、その維持（又は改善）が必要。 ・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、騒音・振動の発生が予測されるため、発生抑制が必要。 ・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、建設廃棄物の大量発生が予測されるため、発生抑制、再使用、リサイクルなどが必要。 ・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、化学物質や粉じんによる汚染が予測されるため、汚染の防止・抑制が必要。 ・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、電磁波、電波障害、日照障害が予測されるため、障害の防止・抑制が必要。 ・その他、施工地及び周辺地域における生活環境の特性と目指すべき方向（環境目標）
	水環境・水循環	
	大気環境	
	土壌・地盤環境	
	騒音・振動	
	廃棄物・リサイクル	
	化学物質・粉じん	
	電磁波・電波環境・日照	
その他		
地域個性・文化環境	景観	<ul style="list-style-type: none"> ・京都らしい自然景観や歴史的景観、都市景観が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。 ・史跡や天然記念物、歴史的に重要な遺跡、古道、伝承、家屋(群)など地域固有の文化資産が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。 ・多様な生物相や農村景観の重要な要素となっている里山が存在しているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。 ・地域の伝統的な行祭事等が行われているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。 ・事業の構想、設計、施工、管理などについて地域住民との協働が必要。 ・その他、施工地及び周辺地域における地域個性や文化環境の特性と目指すべき方向（環境目標）。
	地域の文化資産	
	里山の保全	
	伝統的行祭事	
	地域住民との協働	
	その他	

「用語集」

(1) 日本海側拠点港 (p1、p10)

対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れつつ、日本海側港湾の国際競争力を強化することを目的として位置づけられた港湾のこと。

(2) 暫定2車線 (p2 ほか)

将来の4車線(片側2車線)化を前提に、暫定的に2車線(片側1車線)で供用している道路のこと。

(3) 高規格幹線道路 (p2、p3)

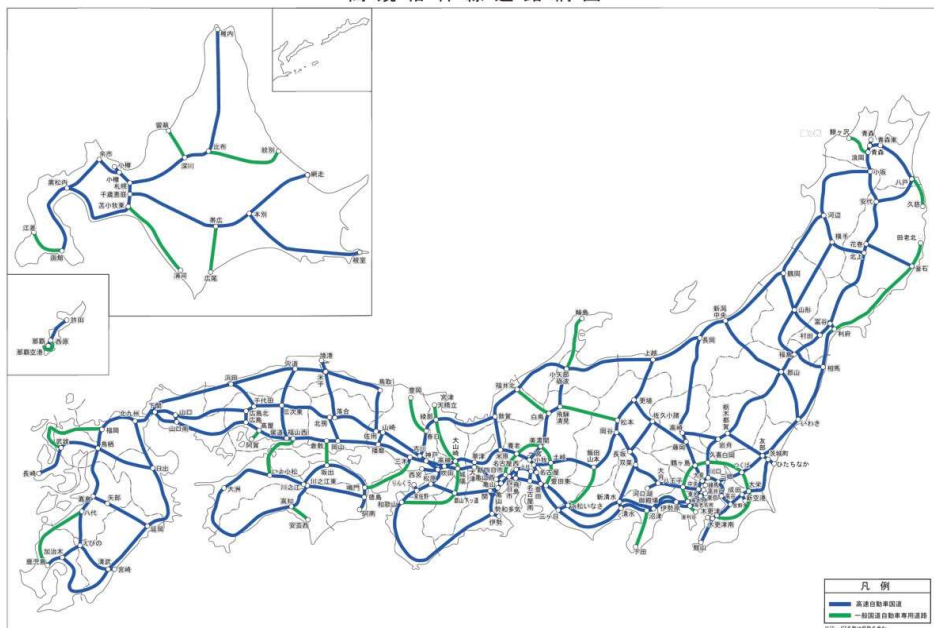
「高速自動車国道」及び「一般国道の自動車専用道路」のこと。

一般的に、自動車が高速で走ることが可能な構造で造られた自動車専用道路のことを指し、昭和62年6月に閣議決定された第4次全国総合開発計画に高規格幹線道路として位置付けられた。以下のとおり、全国の都市・農村地区から概ね1時間程度で利用が可能となるように約14,000kmの道路網で形成されている。

高規格幹線道路(14,000km)の構成

道路	距離
高速自動車国道 (東名高速道路、中央自動車道など)	約11,520km
一般国道の自動車専用道路 (首都圏中央連絡自動車道、東海環状自動車道など)	約2,480km (うち本州四国連絡道路 約180km)

高規格幹線道路網図



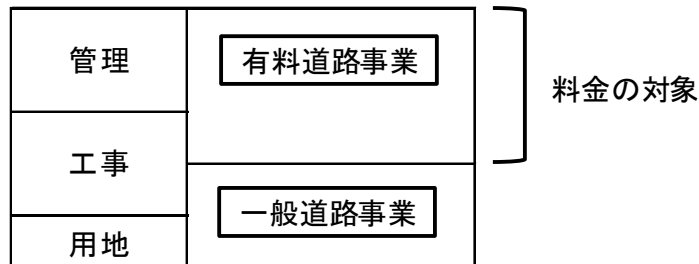
資料：国土交通省

(4) 合併施行方式 (p2)

適正な料金水準の下で採算を確保できるよう本来道路管理者と有料道路事業者が十分に調整を行い、本来道路管理者が行う一般道路事業と有料道路事業者が行う有料道路事業を組み合わせる事業を実施する方式のこと。

[合併施行方式の概念]

用地取得及び工事施行の一部を本来道路管理者が一般道路事業として行い、有料道路事業者が残りの工事施行並びに有料道路の管理を行うもの。



(5) 有料道路事業 (p2、p3)

緊急に道路整備を図る必要から、借入金等によって建設を行い、その費用を通行料金収入で償う道路の整備事業のこと。

(6) 計画交通量 (p3)

当該区間を将来通行するであろう自動車の1日当たりの交通量のこと、事業着手時は、平成42年(2030年)時点の予測交通量を用いて評価を行っている。

(7) 道路の区分 (p3)

道路の規格を決める基準の「道路構造令」において、道路の種類(高速自動車国道とその他の道路)、道路の存する地域(都市部と地方部)、地形の状況(平地部と山地部)、計画交通量に応じて分類し、道路に求められる機能を区分している。

(8) 道路交通センサス調査 (p7)

正式名称を「全国道路・街路交通情勢調査」と言い、日本全国の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画や、建設、管理などについての基礎資料を得ることを目的として、全国的に実施している統計調査のこと。

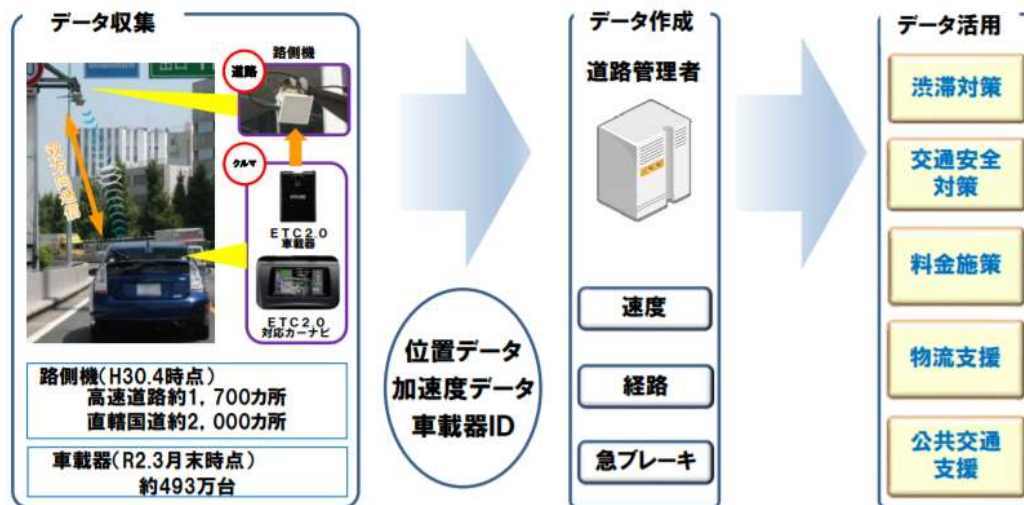
(9) トラカンデータ (p7)

交通量の観測地点において通過する車両数を自動的に計測するための観測機器(トラフィックカウンター)を活用して計測した交通量データのこと。

(10) ETC2.0 データ (p9 ほか)

ETC(Electronic Toll Collection System)とは、ノンストップ自動料金支払いシステムのことをいい、有料道路における料金所渋滞の解消、キャッシュレス化による利便性の向上、管理コストの節減等を図るため、有料道路の料金所で一旦停止することなく無線通信を用いて自動的に料金の支払いを行うシステムのこと。

ETC2.0は、従来のETCに比べ、大量の情報の送受信が可能であり、ICの出入り情報だけでなく経路情報の把握が可能であるなど、各段と進化した機能を有している。



資料：国土交通省

(11) TEU (Twenty Foot Equivalent units) (p10)

20ft. (コンテナの長さ) 換算のコンテナ取扱個数の単位。大部分のコンテナオペレーターは、ISO規格の20ft.コンテナや40ft.コンテナ等の形状(容積)が異なる複数のコンテナを採用しているため、場合により、コンテナの単純合計個数で取扱量を計るよりも、20ft.コンテナ1個を1TEU、40ft.コンテナ1個を2TEUとして計算する方が実態を適切に把握することができる。

(12) RORO 船 (Roll-On/Roll-Off ship) (p10)

貨物をトラックやシャーシ(荷台)ごと輸送する船舶のこと。トラックごと乗り降りできるため、荷役時間を大幅に短縮することができる。

(13) イタルダデータ (p14)

公益社団法人交通事故総合分析センター (ITARDA: Institute for the Traffic Accident Research and Data Analysis) が有する交通事故データのこと。