

## 平成25年度 公共事業評価調書

主要地方道 <sup>きょうたんば みわ</sup>京丹波三和線 (下山<sup>しもやま</sup>～三ノ宮<sup>さんのみや</sup>) 防災・安全交付金事業

評価の別 : 再評価	事業箇所 (区間) : <sup>きょうたんば</sup> 京丹波町 <sup>しもやま</sup> 下山～ <sup>さんのみや</sup> 三ノ宮
事業着手年度 : 平成16年度	全体事業費 : 10.4億円 (内用地費) (2.1億円)
経過年数 : 10年	H25末投資額累計 : 8.3億円 (内用地費) (1.8億円)
完了予定年度 : 平成28年度	進捗率 (%) : 80% (内用地費) (85%)
部分供用の有無 : 有	残事業費 : 2.1億円 (内用地費) : (0.3億円)



↓至 国道173号  
現道の状況 (京丹波町質美)

= 目 次 =

1	事業概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	京丹波三和-	3
2	事業の進ちよく状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・	京丹波三和-	6
3	事業を巡る社会経済情勢等の変化・・・・・・・・	京丹波三和-	8
4	事業費の投資効果・・・・・・・・・・・・・・・・・・	京丹波三和-	11
5	事業の進ちよくの見込み・・・・・・・・・・・・・・・・	京丹波三和-	12
6	コスト縮減や代替案立案等の可能性等・・・・・・・・	京丹波三和-	12
7	良好な環境の形成及び保全・・・・・・・・・・・・・・・・	京丹波三和-	13
8	総合評価（案）・・・・・・・・・・・・・・・・・・	京丹波三和-	13

参考資料

- 「環」の公共事業構想ガイドライン評価シート
- 事業の費用対効果分析
- 用語集

# 1 事業概要

## (1) 地域の概要

船井郡京丹波町は、京都府のほぼ中央部に位置しており、平成17年10月に丹波町、瑞穂町、和知町の3町が合併し、誕生した町である。

面積の約8割が森林で、山々の間に田園が広がる自然豊かな地域であり、古くから、都と丹後・山陰地方を結ぶ交通の要衝として栄え、現在も京都縦貫自動車道(京都丹波道路)やJR山陰本線をはじめ、国道9号、27号、173号などが交わる地域である。

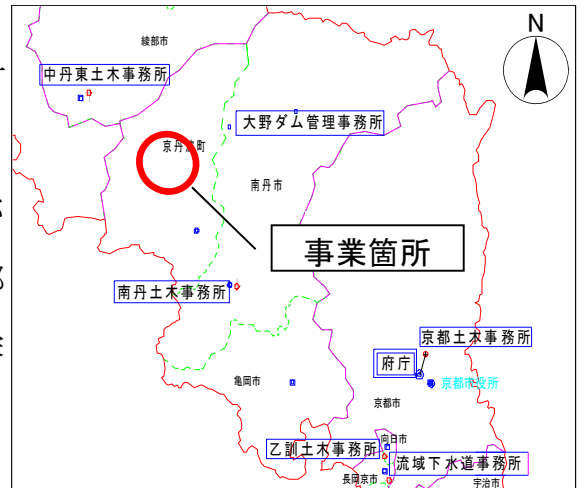


図1 広域位置図



図2 詳細位置図

## (2) 事業の目的

主要地方道京丹波三和線は、船井郡京丹波町下山（国道27号）を起点とし、京丹波町三ノ宮（国道173号）を經由し、福知山市三和町大身<sup>おおみ</sup>（国道9号）に至る延長約18kmの道路であり、国道間を結ぶ路線として重要な役割を担っている。

また、沿線の集落にとっては、日常生活に欠かせない生活道路であるとともに、重要な公共交通機関であるJR山陰本線下山駅へのアクセス道路でもあり、地域の生活・経済活動を支えている路線である。

本路線のうち京丹波町下山～三ノ宮の区間では、集落内は人家連担で幅員狭小箇所が連続しており、その他の区間は地形が急峻な山間地域で抜本的な道路改良が困難な状況となっている。

そこで本事業では、「京都府の道づくりガイドライン※1」による1.5車線の道路整備※2（ローカルルール）による道路改良を実施することとし、集落内は2車線整備、集落間を結ぶ山地区間は待避所設置や視距改良等を組み合わせた局部整備を行い、現場状況に応じた整備手法を活用しながら、円滑な交通と安全性の向上を図るものである。



2車線改良区間の未改良箇所  
（質美和田工区）


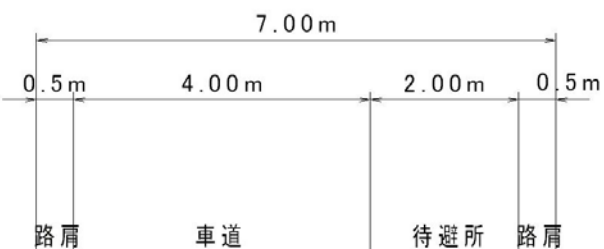


1.5車線改良区間の待避所設置状況  
（質美行仏工区<sup>ぎょうぶつ</sup>）

(3) 事業の内容

本事業における事業の内容は下表のとおり。

表1 事業の内容

項目	内容
路線名	主要地方道 京丹波三和線
事業名	防災・安全交付金事業
事業主体	京都府
事業箇所	船井郡京丹波町下山～三ノ宮地内
延長・幅員	<p>延長：11,400m 幅員：2車線改良部 7.5m（2車線）、歩道なし</p>  <p>1. 5車線改良部 7.0m（待避所設置）、歩道なし</p> 
全体事業費	10.4億円（内用地費2.1億円）
事業期間	平成16年度～平成28年度
計画交通量※3	1,600台/日（平成42年推計値）
道路の区分※4	3種3級
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・明日の京都 南丹地域振興計画</li> <li>「地域の活力を支える、地域間を結ぶ道路・地域の実情に合わせた道路の整備」として府道京丹波三和線を位置づけ</li> </ul>

## 2 事業の進捗状況

平成16年度に事業着手し、平成20年8月に、2車線改良区間である質美下村工区では、620mを部分供用し工区完成となった。

また、2車線改良区間の質美和田工区では、現在まで延長2,240mの内540mが部分供用済みである。

1.5車線改良区間では、待避所設置と視距改良を1箇所ずつ実施しているが、下山工区（待避所設置2箇所）と質美行仏工区（待避所設置3箇所、視距改良2箇所）を今後実施していく。

表2 事業進捗状況表

全体事業費 (内用地費)	10.4億円 (2.1億円)
平成25年度末までの投資事業費(見込み) (内用地費)	8.3億円(進捗率 80%) (1.8億円(進捗率 85%))

年度	主たる内容
16	事業着手
19	待避所設置(質美行仏工区)
20	2車線部分供用(質美下村工区約620m)
21	視距改良(三ノ宮水呑工区)
23	2車線部分供用(質美和田工区約320m)
25	2車線部分供用(質美和田工区約220m)
25	築造工事



進捗状況 (質美下村工区)



進捗状況 (質美和田工区)

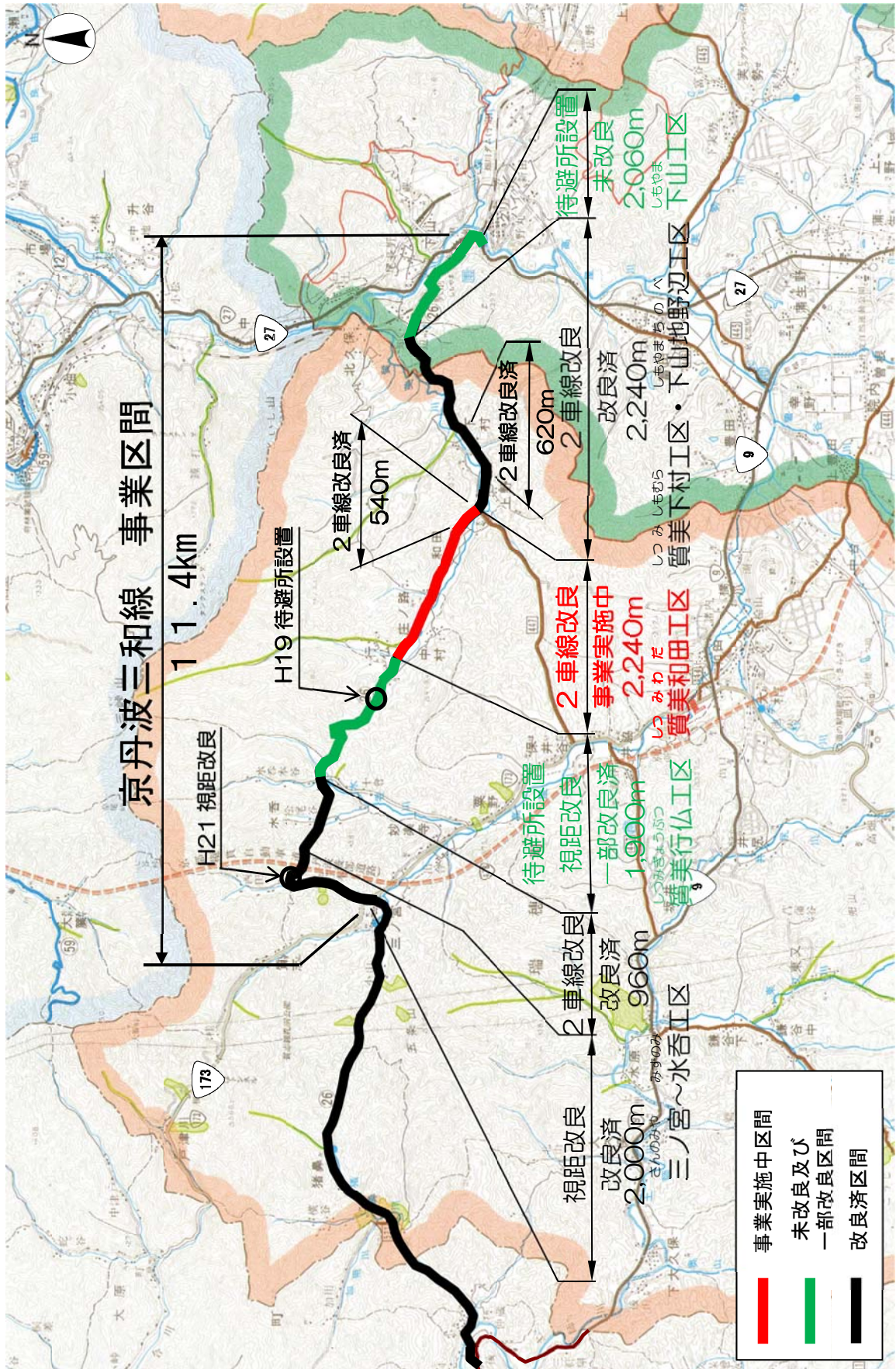


図3 事業の進ちよく状況

### 3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

#### (1) 地域の状況の変化

平成17年10月11日、丹波町・瑞穂町・和知町の合併により、人口約1万7千人の京丹波町が誕生した。

合併後のまちづくり・みちづくりを示した「京丹波町総合計画（基本計画）」が平成19年10月に策定され、京丹波三和線と国道27号下山バイパスのスムーズなアクセスは瑞穂地区と和知地区を結ぶためにも重要であると位置づけられている。

また、京丹波三和線は、沿道にあるJR山陰本線下山駅や京丹波町立質美診療所へ連絡道路として、地域住民にとって重要な役割を担っている。

さらに、京丹波町を縦断する京都縦貫自動車道（丹波綾部道路）京丹波わちIC～丹波IC間について平成26年度供用に向けて現在工事が最盛期を迎えているが、京丹波三和線は府道上野水原線経由で、（仮称）瑞穂ICへのアクセスする道路としても期待されている。

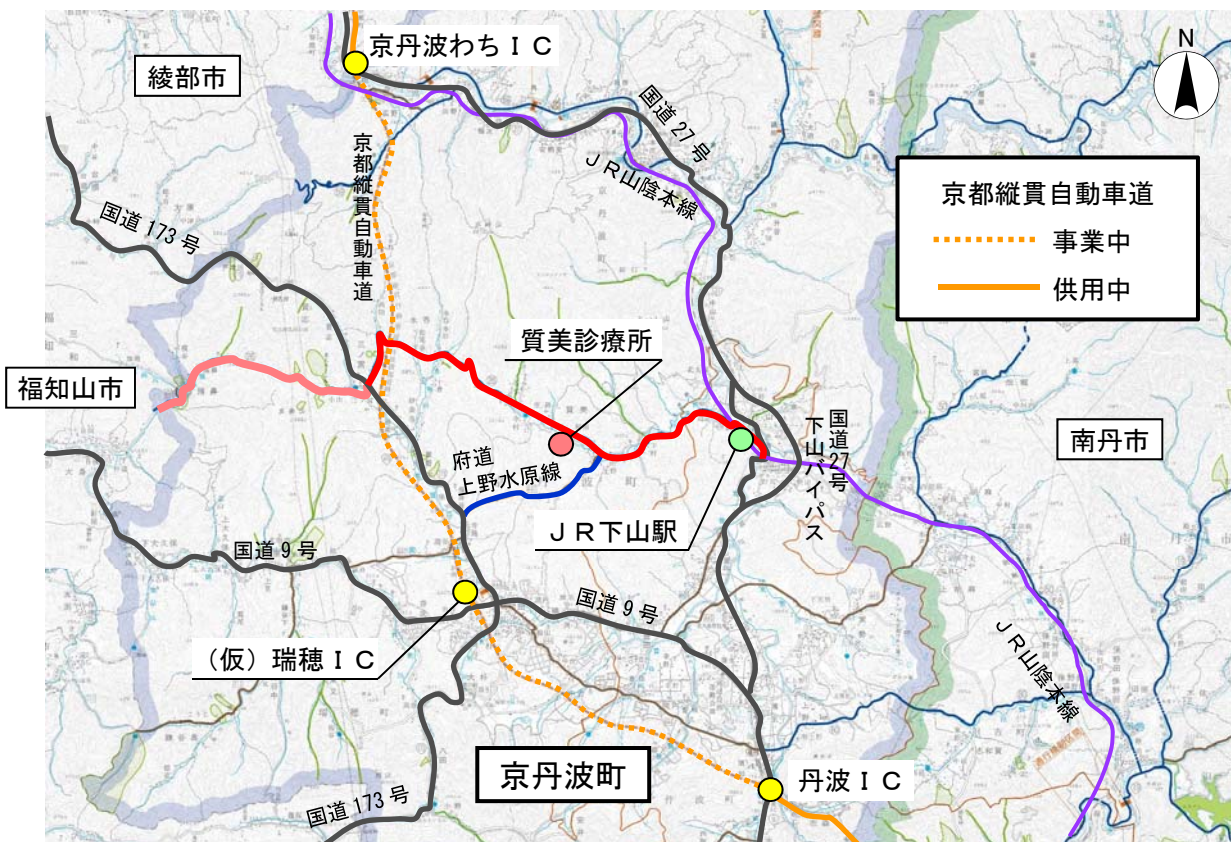


図4 事業箇所の周辺図



(2)人口、自動車保有台数及び交通量の推移

○京丹波町の人口及び自動車保有台数の推移

本事業の沿線地域である京丹波町は、人口の推移を見ると年々減少傾向にあり、過疎化が進行している。

一方、人口100人あたりの自動車保有台数は増加し、年々自動車への依存度が高くなっており、京都府平均と比較しても自動車依存の高い地域となっている。

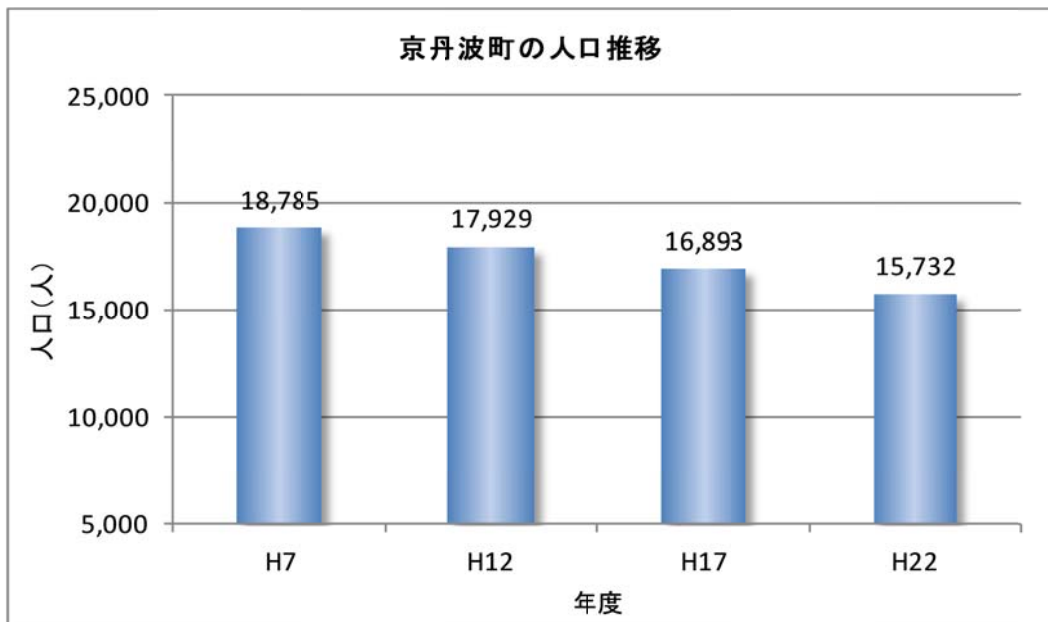


図5 京丹波町の人口推移（国勢調査）

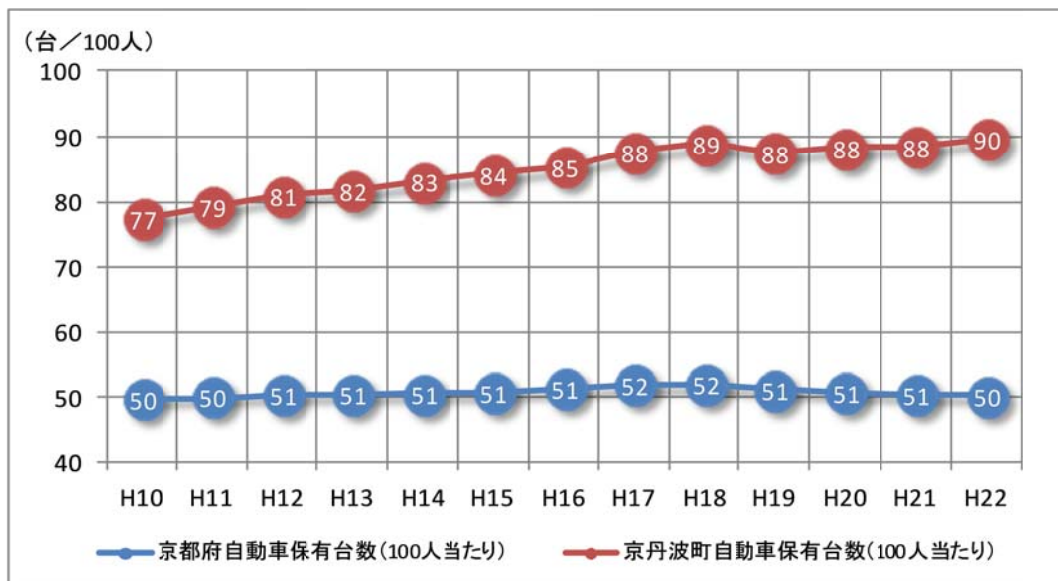


図6 京丹波町及び京都府における100人当たりの自動車保有台数の推移

○事業評価対象区間付近の交通量の推移

本事業区間の交通量は、平成6年から平成11年までは増加しているが、それ以降は下降傾向にある。

これは、京丹波町の人口減少や住民の高齢化に伴う自動車利用頻度の低下等が原因と考えられる。

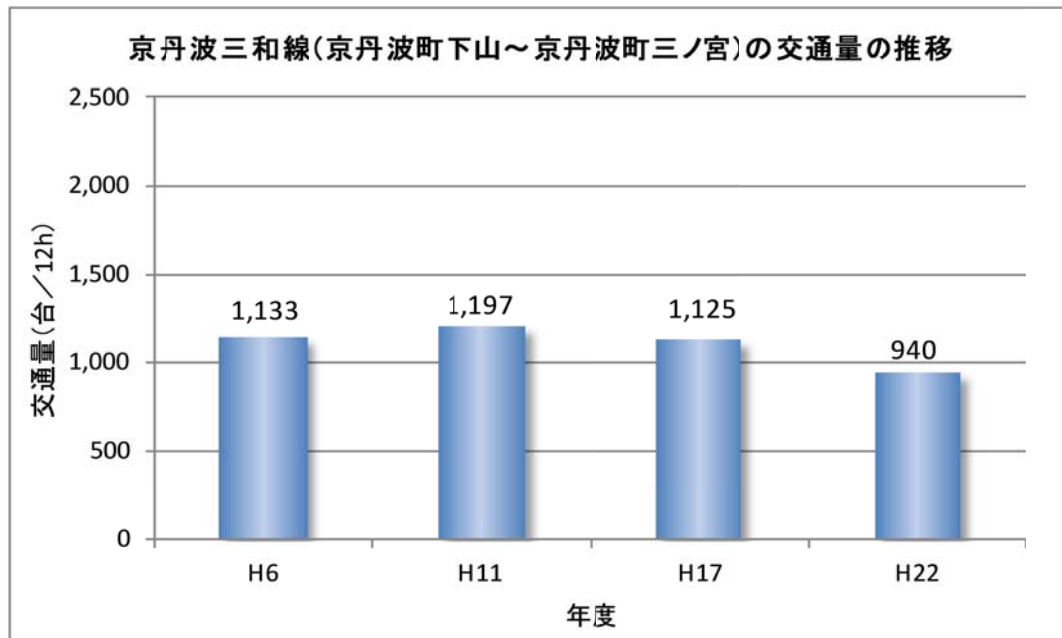


図7 京丹波三和線の交通量推移

(3) 地元要望等

京丹波三和線については、毎年、京丹波町及び京丹波三和線道路整備促進期成同盟会から整備促進を強く求める要望書が提出されている。

(最新要望日 京丹波町：平成25年10月2日、京丹波三和線道路整備促進期成同盟会：平成25年9月27日)

## 4 事業費の投資効果

### (1) 費用便益比<sup>※5</sup>の算出

表3 費用便益比

項目	事業全体	残事業
総便益 (B)	24.8億円	15.3億円
総費用 (C)	18.9億円	5.4億円
B/C	1.3	2.8

なお、平成16年度の事業着手時に、費用便益比は算出していない。

○費用便益分析マニュアル【国土交通省 道路局 都市・地域整備局(平成20年11月)】に準じて算出している。

○総便益及び総費用については、現在価値化(基準年の価値に換算)した数値である。

### (2) 費用対効果以外の事業の有効性

#### ○ 安心・安全の向上

- ・京丹波町内の国道を東西に結ぶ本路線が整備されることにより、交通の円滑化が図られ、地域間交流の活性化が期待される。
- ・人家連担区間において、路肩幅員を確保し歩行スペースとして活用することにより、小学生などの通学児童や高齢者の安全確保につながる。
- ・本路線は町営バスのルートであり、旧瑞穂町域の唯一の鉄道駅であるJR山陰本線下山駅や京丹波町立質美診療所へのアクセス道路としての利便性が向上する。

#### ○ 幹線道路にアクセスする機能の向上

- ・周辺沿線地域から、一般国道27号、173号及び京都縦貫自動車道にアクセスする機能の向上が図られる。

## 5 事業の進捗の見込み

現在、質美和田工区の2車線改良区間の築造工事を施工しているが、今後、下山工区と質美行仏工区にも着手し、平成28年度の完成供用を目指す。

表4 工区別残事業内容

工区	工事内容
下山工区(1.5車線改良)	待避所設置2箇所
質美和田工区(2車線改良)	築造工事
質美行仏工区(1.5車線改良)	待避所設置3箇所、視距改良2箇所

表5 事業進捗見込み

年度	主たる内容(予定)
26	築造工事(質美和田工区)、用地取得
27	築造工事(下山工区・質美和田工区・質美行仏工区)、用地取得
28	築造工事(下山工区・質美和田工区・質美行仏工区)

## 6 コスト縮減や代替案立案の可能性等

### (1) コスト縮減の取り組み

盛土及び切土のバランスに配慮した計画となっており、工区内にある町有地を土砂仮置場として利用することで、土の有効活用を図る。

また、擁壁も2次製品のL型擁壁を利用し、コスト及び工期短縮を図る。

### (2) 代替案の可能性

平成25年度までに約80%事業進捗していること、また、用地取得も約85%が完了していることから、地域の土地利用に与える影響が極力少なく、経済的である現計画で全区間供用を図るのが最良である。

## 7 良好な環境の形成及び保全

### (1) 地球環境・自然環境

交通の円滑化が図られ、自動車が排出する二酸化炭素の削減が期待できる。

### (2) 生活環境

工事により発生する残土は、現場内での再利用を図るとともに、仮置場にストックし他工事に流用することで、再資源化に努める。

### (3) 地域個性・文化環境

沿線に良好な田園風景が見られるため、切土や盛土による地形の改変を極力抑え、景観の保全を図る。

## 8 総合評価（案）

総合評価として、本計画で事業を継続する必要がある。