

施策評価表

評価施策名	1 高速移動の網を広げる	施策CD	31	施策主管課	道路河川課	課長名	小林 守
政策名	第3章 人・物・情報を高度につなげる			施策関係課			

【施策の概要】

1 南丹市が考える理想(目的)

○京阪神都市部や京都府北部等への高速移動が可能となる交通アクセスの向上を図り、市外との物流を促進させる。

目標項目(成果)	単位	H20		H21	H24
		目標値	実績値	目標値	目標値
京都縦貫自動車道の完成度	%	70.0	70.0	70.0	80.0

1 南丹市の現状(課題)

○本市と京都市内、阪神都市部、京都府北部等へのアクセス道として、縦軸の京都縦貫自動車道、国道9号、そして横軸の各国道が重要な移動基盤となっている。こうした状況から、京都縦貫自動車道の全線開通や国道9号の渋滞解消、そしてその他国道の狭あい箇所等未整備区間の整備は正に重要課題である。これらの道路整備の促進により広域的なアクセス向上を図る必要がある。

■所要時間(国土交通省 道路時刻表より)

- 国道9号線 南丹市 ⇄ 京都市(R1交差) 1:00
- 国道423号線 南丹市 ⇄ 大阪市(R1交差) 1:39
- 国道477号線 南丹市 ⇄ 大津市(琵琶湖大橋) 2:12
- 国道478号線(京都縦貫自動車道)
- 八木西IC ⇄ 沓掛IC 0:17 (一般道の場合:約40分)

2 対策をしなければどうなるのか

○京阪神都市部など広域アクセスが改善されない場合、企業誘致や観光振興そして定住促進等本市の発展に大きな支障が生じる。

4 それらを解決するために何をするのか

- ①市外との交通アクセスを向上させる。
 - ・京都縦貫自動車道の全線開通に向けた組織的な取り組み
 - ・近隣市町村をつなぐ国道の危険箇所整備や機能向上に向けた国や府への要望活動

3 それは何故おきたのか

○日本では1964年の東京オリンピックの直後から、一般大衆にも購入可能な価格の大衆車の出現や石油低価格化などによって自動車利用しやすい環境になり、モータリゼーション(自家用乗用車の普及)が進んでいった。
 ○また、鉄道において、ストライキや重大事故が頻発したこと、度々運賃が値上げされたこと、鉄道車両・鉄道駅などにおけるサービスの向上が軽視された事なども、モータリゼーションが進んだ原因でもある。
 ○結果、都市部だけでなく地方の生活も変化が生じ、流通コストが大幅に変動することで、産業形態も大きな変化を見せる他、人口の流入・流出も加速させた。

【施策コスト】(評価対象事業の合計)

	単位	H19決算	H20決算	H21予算	H22計画
決算額(計画額)	千円	0	0	0	0
職員給与費、共済費等	千円	0	0	0	0
財源	千円	0	0	0	0
国・府支出金	千円	0	0	0	0
内 地方債	千円	0	0	0	0
内 一般財源	千円	0	0	0	0
職員従事人数	人・年	-	0.00	-	-
人件費	千円	-	0	-	-
事業費総額	千円	-	0	-	-

【構成する事業】

会計CD	事業CD	事業名(細事業名)	担当課	決算額(千円)

【総合評価】

①目標達成状況
 ・達成できた、当事業は京都府の背骨となる幹線道路の整備であり、京都府や関係市町と連携し予算確保に向け強い要望活動を進める中、平成26年度全線開通に向けて計画的に進んでいる。

②平成16年の台風23号時には国道9号は観音峠を中心に土砂崩れにより被災し道路が寸断したが、国道9号バイパス(高速道路)が緊急輸送道路として機能を果たす。

③企業誘致については、園部インター近くの工業団地に近年7社が立地決定された。

【改善の方向性】

①今後の方向性
 ・道路財源が一般財源化された事で、今後は特に道路整備予算確保に向けて関係市町村や、京都府と一丸となり要望活動を進め必ず目標年次に全線開通させるための取り組みが必要。

※評価の結果と経過