

施 策 評 価 表

京 都 府 南 丹 市
作 成 日 : 平 成 23 年 7 月 4 日

平成23年度(平成22年度実施)

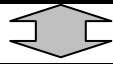
評価施策名	1 高速移動の網を広げる	施策CD	31	施策主管部	土木建築部	部長名	井上 修男
政策名	第3章 人・物・情報を高度につなげる			施策関係部			

【施策の概要】

1 南丹市が考える理想(目的)

目標項目(成果)	単位	H20	H21	H22		H23	H24
		実績値	実績値	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	71.3	70.0	63.0	70.0	80.0

○ 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。



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

○ 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。



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を利用しやすい環境になり、モーターゼーション(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連続したこと、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、モーター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。

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

【施策コスト】(評価対象事業の合計)

		単位	H20	H21	H22	H23	H24
決算額(計画額)		千円	0	0	0	0	0
財 源 内 訳	使用料・手数料	千円	0	0	0	0	0
	国・府支出金	千円	0	0	0	0	0
	地方債	千円	0	0	0	0	0
	一般財源	千円	0	0	0	0	0
職員従事人数		人・年	0.00	0.00	0.00	/	
人件費		千円	0	0	0	/	
事業費総額		千円	0	0	0	/	

【施策目標の達成に貢献度の高い事業】

全 0 事業

単位:千円

事業名(細事業名)	決算額	うち一般財源		うち人件費	

【前年度の評価】(要約)

【総合評価】

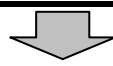
① 目標の達成状況
評価できない。

② 目標値や施策の考え方の見直し
評価できない。

【改善の方向性】

① 今後の方向性
評価できない。

② 各事業の対応
評価できない。



【評価を受けて取り組んだこと】



【今年度の評価】