

1.3.府債の発行状況

京都府における平成20年度中起債見込額は【表1.3-1】のとおりである。道路事業に係る土木債の発行額360億円は起債総額948億円の38.1%を占めている。

なお、【表1.2】においては土木と公営住宅の2区分に分かれているが、それぞれの平成20年度中起債見込額346億円と13億円を合算した360億円が【表1.3-1】の土木債の平成20年度中起債見込額360億円と一致することになる。

【表1.3-1】平成20年度中起債見込額内訳

(単位：千円)

項目	金額
1 総務債	3,497,000
2 民生債	654,000
3 衛生債	49,000
4 農林水産業債	2,250,134
5 土木債	36,080,000
6 警察債	928,000
7 教育債	6,175,000
8 災害復旧債	172,000
9 諸支出債	803,000
10 退職手当債	14,000,000
11 臨時財政対策債	30,200,000
府債(一般会計)計	94,808,134

【表1.3-1】の土木債の平成20年度中起債見込額360億円の内訳は【表1.3-2】のとおりである。このうち、道路事業に係る起債は「道路橋りょう債」188億円と「都市計画債」15億円の計204億円であり、平成20年度中起債見込額における土木債の56.6%と半分以上を占め、平成20年度中起債見込額全体でも21.5%を占めている。

【表1.3-2】平成20年度中起債見込額における土木債の内訳

(単位：千円)

区分	金額	説明	金額
1 土木管理債	2,131,000	1 臨時生活関連施設整備費	1,789,000
		2 地域連携推進事業費	342,000
2 道路橋りょう債	18,837,000	1 道路事業費	6,041,000
		2 臨時道路整備事業費	5,299,000
		3 日本高速道路保有・債務返済機構出資金	85,000
		4 国直轄道路事業費負担金	7,412,000
3 河川海岸債	10,632,000	1 河川事業費	2,970,000
		2 臨時河川等整備事業費	1,828,000
		3 砂防事業費	1,255,000
		4 自然災害防止事業費	470,000
		5 海岸保全事業費	91,000
		6 国直轄河川事業費負担金	3,949,000
		7 国直轄砂防事業費負担金	69,000
4 港湾債	1,029,000	1 港湾事業費	503,000
		2 国直轄港湾事業費負担金	526,000
5 都市計画債	1,584,000	1 街路事業費	1,584,000
6 公園債	469,000	1 都市公園事業費	399,000
		2 自然公園事業費	55,000
		3 国直轄公園事業費負担金	15,000
7 住宅債	1,398,000	1 府営住宅建設事業費	1,398,000
計	36,080,000	計	36,080,000

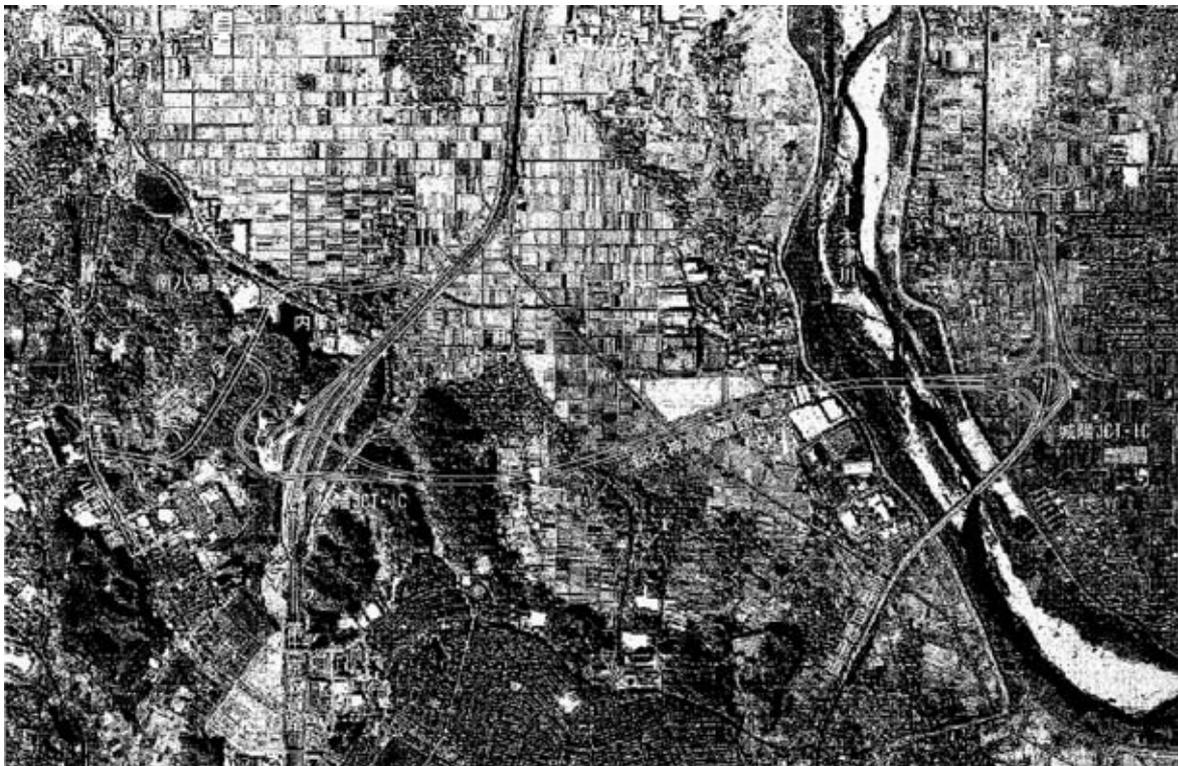
2 往査施設

2.1.新名神高速道路（城陽～八幡東）



【新名神(城陽～八幡東)左：東方向を望む

右：西方向を望む】



【新名神（城陽～八幡東）予定地航空写真】

2.1.1.概要

路線名：近畿自動車道名古屋神戸線

延長 約174km 整備計画区間 約171km 基本計画区間 約3km

設計速度 名古屋市～四日市市 100km/h

四日市市～神戸市 80km/h

車線数 全線6車線

2.1.2.役割

新名神高速道路の整備及びアクセス道路の整備により、周辺地域の交通利便性は向上し、新たな産業の誘致が促進される。また、高速ネットワークの整備は、市場を拡大し、既存の地域産業の活性化にもつながり、地域の暮らしに活力とゆとりを与える。

2.2.府道山手幹線（八幡～薪）

主要地方 八幡木津線 山手幹線（薪工区）道路整備促進事業

都市計画道路山手幹線（薪工区）地方道路交付金（街路）事業



左【山手幹線（八幡～薪）】北方向を望む

右【山手幹線（八幡～薪）】南方向を望む

2.2.1.概要

山手幹線は八幡市八幡南山の国道1号を起点とし、京田辺市、精華町を経て、木津川吐師の府道八幡木津線を終点とする延長約16.4kmの都市計画道路である。本道路は、木津川左岸地域を南北に縦貫する幹線道路であり、交通を円滑化するとともに、関西文化学術研究都市をはじめとする各種プロジェクトを支援する重要な役割を担っている。

なお、現在、京田辺市以南については、府道八幡木津線のバイパスとして京都府が整備を進めている。

2.2.2.事業概要

	全体計画	⑱までの実績	⑲計画
道路事業	事業期間：H⑪～H⑲ 事業延長：760m 幅員：25m 総事業費：約32億円	事業概要：用地取得 築造工事 測量試験 事業費：約26億円	事業概要：築造工事 舗装工事 事業費：510百万円
街路事業	事業期間：S57～H⑲ 事業延長：940m 幅員：25m 総事業費：約58億円	事業概要：用地取得 築造工事 測量試験 約55億円	事業概要：築造工事 事業費：96百万円

2.2.3.役割

・木津川左岸地域の新たな南北軸の形成

木津川左岸の縦軸である京奈和自動車道、府道八幡木津線に加え、新たな南北軸が形成され、市街地での慢性的な交通渋滞の緩和を図るとともに、地域整備の促進を図る。

・地域プロジェクトを支援する交通ネットワークの形成

関西文化学術研究都市（学研都市）の田辺地区、南田辺・狛田地区、精華西木津地区などの各地を連絡するとともに、大規模住宅開発など各種プロジェクトを支援する。

・広域交通ネットワークの形成

広域幹線道路である新名神高速道路、第二京阪道路等と連携し、木津川左岸地区と京阪神地区のみならず、全国との新たなネットワークが形成される。

・安全で快適な道路空間の創出

幅20m～25mで全線に両側歩道を設置した広幅員道路として整備しており、学研都市を連絡するシンボルの道路として、安全で快適な道路空間を創り出す。

2.2.4. 整備効果

現時点では、部分供用であるが、市街地への交通流入の抑制を図り渋滞の緩和、通行の安全性、利便性の向上等の効果が、表れている。今後、全線供用により、一層の効果が期待されている。

【表2.2.4】国道307号～同志社大学間 開通による効果事例：JR同志社大学前駅前

	H12.3.22(開通前)		H14.3.12(開通後)		H20.2.6	
	渋滞長(m)	交通量(台/12h)	渋滞長(m)	交通量(台/12h)	渋滞長(m)	交通量(台/12h)
現道 八幡木津線 (JR同志社大学前駅前)	430(南行)	16,711	40(北行)	12,504	0	12,453
山手幹線 (国道307号交差点)	交通量(台/12h)		交通量(台/12h)		交通量(台/12h)	
	—		6,706 台		7,494 台	

2.2.5. 事業の進捗状況

【表2.2.5】整備状況

H20.6月現在(単位: km)

	市町名	供用中		事業中		未着手		合計
			%		%		%	
山城北土木管内	八幡市	2.7	100					2.7
	京田辺市	(0.3)		(0.3)				(0.3)
山城南土木管内		8.0	87			1.2	13	9.2
	精華町	(0.1)		(0.1)				(0.1)
		2.2	56	1.0	26	0.7	18	3.9
	木津川市	0.6	100					0.6
合 計		(0.4)		(0.4)				(0.4)
		13.5	82	1.0	6	1.9	12	16.4

(): 事業中の暫定2車線供用延長

2.3. 国道307号橋梁補修(田辺跨線橋)



【国道307号橋梁補修(田辺跨線橋)】

2.3.1. 概要

国道307号線は、滋賀県彦根市を起点とし、大阪府枚方市に至る幹線道路で、国道1号線の京都市圏を迂回して大阪都市圏へ至る代替ルートとしての機能の他に、関西文化学術研究都市や京奈和自動車道、また新名神高速道路の信楽工

Cへのアクセス道路としての機能も有している。また、府県間や府内市町間の交流・連携、沿道地域の生活や社会経済活動をも担う重要な路線である。

田辺跨線橋、大阪府管理区間の緊急輸送道路等級と整合を図るため、平成19年3月に従来の第二次から第一次緊急輸送道路へと格上げされた国道24号線との交差点から大阪府境の間に位置するJR学研都市線と近鉄京都線を跨ぐ橋梁である。本橋梁は、平成6年度に完成した20径間のコンクリート橋であるが、昭和55年の道路橋示方書を用いており、落橋防止構造が設置されておらず、また耐震性能の低い橋脚を有しているため、耐震対策を実施して緊急輸送道路ネットワークとしての機能強化を図る。

箇 所 名：京都府京田辺市興戸
 全 体 延 長：L = 335m
 全 体 事 業 費：C = 250百万円（250百万円）
 H 20 当 初 事 業 費：C = - 百万円（- 百万円）
 H21要望事業費（ケース1）：C = 100百万円（100百万円）
 H21要望事業費（ケース3）：C = 100百万円（100百万円）
 H21 以 降 残 事 業 費：C = 250百万円（250百万円）
 現 況 交 通 量（車 線 数）：14,744台 / 日（2車線）（H17センサス）

2.3.2.現在の状況

- ・落橋防止は、JR跨線部は単独費で完了済み、近鉄跨線部は単独費で現在施工中
- ・要対策橋脚については、7基を単独費で施工中

2.3.3.今後の予定

落橋防止10基、橋脚補強12基を21～22年度に施工し、耐震補強を完了

2.4.府道上狛城陽線（多賀バイパスと現道）

主要地方道上狛城陽線（多賀バイパス）道路新設改良事業

地方道路交付金事業（綴喜郡井手町多賀）



左【主要地方道上狛城陽線（多賀バイパス）】 右【主要地方道上狛城陽線（現道）】

2.4.1.概要

主要地方道上狛城陽線は、京都府南部に位置し、木津川山城町上狛を起点に井手町を経由して城陽市に至る道路であり、木津川右岸地域を南北に縦断し、沿道地域の日常生活や社会経済活動を支える重要な路線である。本路線の内、井手町多賀地内においては、幅員が狭い上に人家が連たんしているため、車両の離合はもとより歩行者の通行にも支障をきたしている状況である。

本事業はバイパスによる道路整備を計画しており、通行の安全確保だけでなく、JR山城多賀駅前広場等整備計画と連携して整備することにより、新たな南北交通軸を形成し、井手町のまちづくり事業を支援するものである。

平成20年度は、引き続き築造、舗装工事を進め、全区間の供用開始を目指す。

2.4.2.事業概要

全体計画	19年度までの実績	20年度計画
事業期間：14～20	事業概要：測量試験	事業概要：築造工事
事業区間：1,800m	用地買収	舗装工事
幅員：10.5(2車線、片側歩道)	築造工事	
事業費：約28億円	平成19年8月L=620m部分供用	事業費：200百万円
	事業費：26億円	

2.5.府道和束井手線



【和束井手線】

2.5.1.概要

一般府道和束井手線は、相楽郡和束町を起点に綴喜郡井手町に至る幹線道路で、京都府南部地域を東西に結ぶ道路であり、沿道住民の生活交通を担う重要な路線である。

本箇所は、幅員が狭く普通車の離合も困難な状況であるため、井手町の観光資源である左馬ふれあい公園までは2車線整備、集落間を結ぶ区間については、待避所や視距改良等の局所改良を組み合わせた、1.5車線の改良を図るもので、円滑な交通と安全性を向上し、地域間の連携を強化するとともに、広域的なネットワークである国道24号へのアクセス性を向上するものである。

2.5.2.現在の状況

- ・これまでに、道路詳細設計及び一部用地買収を実施。
- ・H20は、用地の完了と築造工事の促進を図る。

2.6.京都縦貫自動車道（京丹波わちIC～宮津天橋立IC）



【京都縦貫自動車道 綾部宮津道路】左：京丹波わちIC 右：宮津天橋立IC

2.6.1概要

- ・路線名称 一般国道478号線京都縦貫自動車道
- ・事業主体 国土交通省、京都府、京都府道路公社
- ・整備事業 綾部宮津道路：国庫補助事業、有料道路事業 合併施工
丹波綾部道路：国土交通省直轄事業、有料道路事業 合併施工
- ・延長 52.6km 綾部宮津道路：23.4km
丹波綾部道路：29.2km
- ・構造 道路規格：第1種第3級
車線数：4車線（当面2車線で暫定供用）
幅員：22m（2車線暫定時は12m）
設計速度：80km/h
最急縦断勾配：4.0%
最小曲線半径：700m

2.6.2. 整備効果

- ・移動時間の短縮...全線開通することにより、京都市～宮津市間が約90分で直結できる。
- ・地域の活性化や産業振興に貢献...京都府北部地域周辺には年間800万人を超える観光客が訪れ、そのうち宮津市へ訪れる観光客の約9割が自動車を利用している。
- ・災害時の復旧に活躍...災害時には、救助・救援活動、救援物資の緊急輸送路として大きく役立つ。平成16年10月20日に到来し、近畿北部に甚大な被害をもたらした台風23号の災害の復旧でも京都縦貫自動車道が活躍した。

2.7. 宮津野田川道路（鳥取豊岡宮津自動車道）



【宮津野田川道路】

2.7.1. 概要

鳥取豊岡宮津自動車道は、平成6年12月に指定を受けた鳥取市から豊岡市を経て宮津市へ至る延長約120kmの地域高規格道路であり、京都縦貫自動車道、北近畿豊岡自動車道、中国横断自動車道姫路鳥取線及び山陰自動車道とともに広域的な高速道路ネットワークを形成する重要な路線として位置付けられている。

そのうち宮津野田川道路は、高規格幹線道路である京都縦貫自動車道と接続し、丹後地域の連携を強化するとともに、京都府北部地域と京阪神地域や日本海沿岸地域との交流を促進する重要な路線として、平成6年度に事業化された。

- 1 事業名 鳥取豊岡宮津自動車道（宮津野田川道路）
- 2 路線名 一般国道312号
- 3 事業主体 京都府（京都府道路公社が受託施行）
- 4 事業方式 一般国道補助事業
- 5 区間 （自）宮津市字喜多 （至）宮津市字須津
- 6 延長 約6.4km
- 7 規格等 道路規格：第1種第3級 設計速度：80km/h
車線数：4車線（当面2車線で暫定供用）
幅員：22m（2車線供用時は12m）
最急縦断勾配：2.0% 最小曲線半径：700m

2.8.2. 事業目的

第1次緊急輸送道路である国道312号上の橋梁について、耐震補強対策を行うものであり、緊急輸送路としての信頼性を向上させることを目的とする。

2.9. 国道178号（蒲入）

国道178号（蒲入道路）道路新設改良事業（伊根町蒲入地内）



【国道178号（蒲入道路）道路新設改良事業】

2.9.1. 概要

国道178号の伊根町長延から蒲入地内の長延峠は、道路幅員が狭く線形不良であり、特に冬季においては交通の難所となっている。また、蒲入地区は平成17年台風23号、平成18年7月梅雨前線豪雨などの災害で孤立集落となった。これらの解消を図るため全長2.35kmのバイパス整備を要望している。

2.9.2. 事業概要

全体計画	②1計画
全体計画：2,350m 幅員：6.5(10.5)m C＝約32億円	事業概要：測量設計

2.9.3. 事業効果

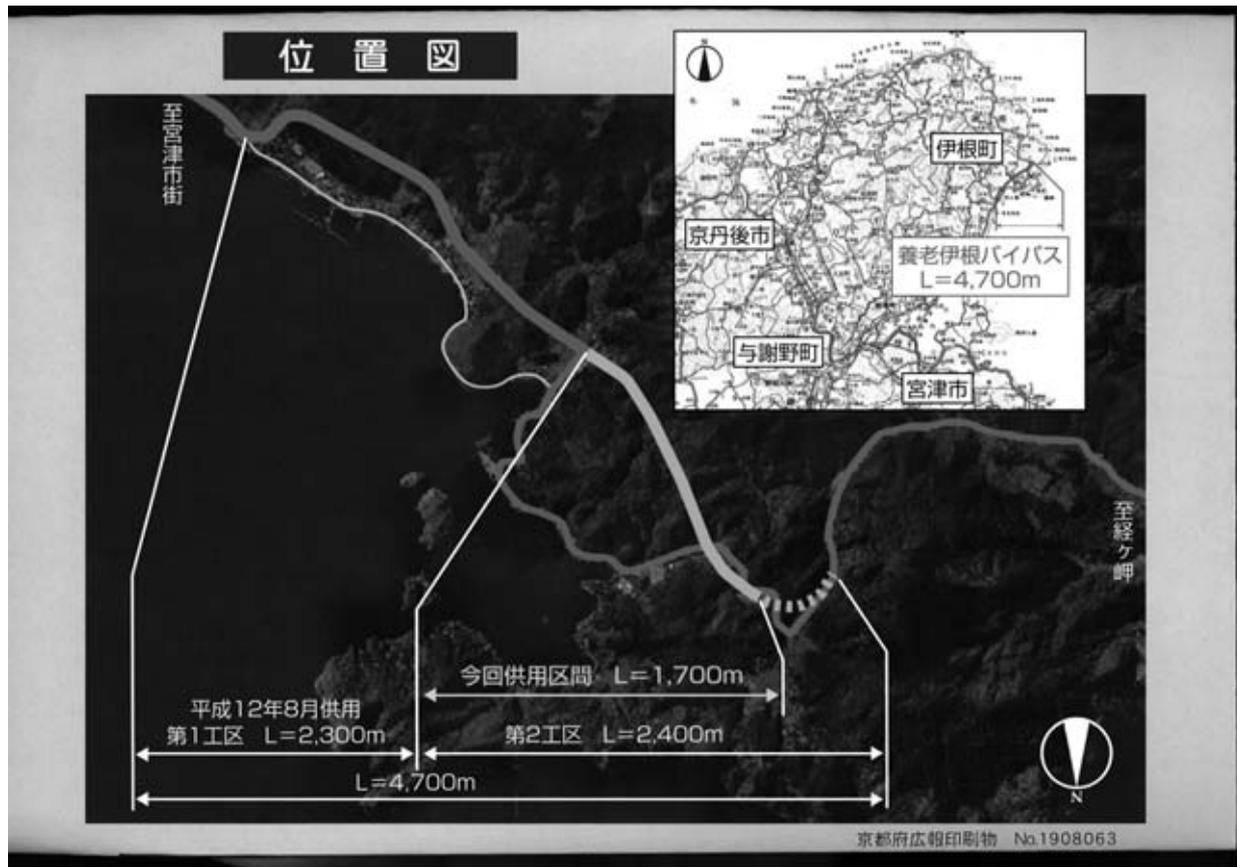
- 孤立集落の解消
- 交通困難箇所の解消
- 冬季交通の確保

2.10. 国道178号（養老伊根バイパス）

道路新設改良事業（宮津市岩ヶ鼻～伊根町大原地内）



【国道178号 養老伊根バイパス】左：北東方向を望む 右：南西方向を望む



京都府広報印刷物 No.1908063

2.10.1.概要

国道178号は、京都府舞鶴市を起点とし、京都府宮津市、京丹後市を経て鳥取県岩美町に至る延長約192kmの幹線道路であり、日本海を周回し、丹後半島の観光を支援するとともに、京都府北部の活性化を図る上で重要な路線である。

養老伊根バイパスは、本路線のうち、宮津市岩ヶ鼻から伊根町日出平田間の人家が連坦する未改良区間をバイパスする延長4.7kmの2車線道路である。平成6年度に事業着手し、平成12年度には宮津市側の第1工区（L=2.3km）の部分供用を行った。また、平成19年度には、伊根トンネル及び伊根舟屋高架橋を含む第2工区の約1.7kmを部分供用したところである。

平成20年度は、引き続き、伊根町平田及び大原地内の築造工事の進捗を図る。

2.10.2.事業概要

全体計画	⑱までの実績	⑳計画
事業期間：⑥～21	事業概要：トンネル工事	
事業延長：4,700m	橋梁工事	築造工事
幅員：10.0m	築造工事	
総事業費：約110億円	事業費：約106億円	事業費：2.6億円

2.10.3.事業効果

車道拡幅と歩道設置により、通行車両や歩行者の安全性が向上する。
交通の円滑化と歩行者空間の整備により、観光の活性化を支援する。

2.11. 国道178号（府中バイパス）

国道178号（府中道路）道路新設改良事業（宮津市大垣～江尻地内）



【国道178号 府中バイパス】左：北東方向を望む 右：南西方向を望む

2.11.1. 概要

国道178号沿線の府中地区は、天橋立及び傘松公園を擁する観光地で土産物店や旅館が建ち並び、観光シーズンや夏季には交通が著しく輻輳していることから、交通安全対策と渋滞対策が求められて、その解消を図るため全長1.4kmのバイパスを含む整備事業を進めている。今年度は、現道拡幅部分の歩道の整備と、バイパス部分の築造を行う。歩道においては、当地区内が天橋立観光の拠点地区であることから、それにふさわしい歩道景観の整備を実施する。

2.11.2. 事業概要

全体計画	⑱までの実績	⑳計画
事業期間：⑬～	事業概要：用地買収	事業概要：用地買収
全体計画：1,400m	築造工 橋梁工	築造工
幅員：6.5(17.0)m	電線類地中化	歩道景観整備
C＝約 3,000 百万円	C＝2,840 百万円	C＝180 百万円

2.11.3. 事業効果

交通の円滑化により地域間交流や地域産業の活性化を支援する。
沿道景観の整備により観光拠点にふさわしいまちづくりを支援する。

2.12. 府道舞鶴宮津線

主要地方道 舞鶴宮津線 地域道路改良事業（宮津市字山中～皆原）



【主要地方道 舞鶴宮津線】

2.12.1. 概要

舞鶴宮津線は、京都府の宮津市と舞鶴市を結ぶ道路であり、交通量は少ないながら地域の生活を支える道路（地域道路）となっている。

本事業箇所は、「1.5車線の道路整備」による整備手法を導入し、事業のスピードアップを図ることで早期に整備レベルを向上させて、道路ネットワーク全体としての機能向上を図っている。平成20年度は、3～7工区の工事を実施する。

2.12.2.事業概要

全体計画	⑱までの実績	⑳計画
事業期間：⑱～㉓ 事業延長：L=1800m 幅員：4.0～5.5m 事業費：C=200百万円	詳細設計・用地買収：完了 工事：全19工区中4工区完了 (1・2・15・18工区)	事業概要：3～7工区 事業費：C=30百万円

2.12.3.事業効果

1車線改良により、円滑な交通を確保する。

視距改良（見通し確保）及び待避所設置により、小型車（乗用車）同士がすれ違えることができる状況を確保する。

2.13.国道175号（大川橋）

一般国道175号（大川橋）橋梁新設改良事業（舞鶴市八田～藤津）



【一般国道175号 大川橋 橋梁新設改良事業】左：旧橋 右：新橋

2.13.1.概要

一般国道175号は、兵庫県明石市を起点とし、京都府舞鶴市に至る延長約116kmの幹線道路であり、重要港湾京都舞鶴港や京都縦貫自動車道（舞鶴大江IC）へのアクセス道路として、また丹後地方の活性化を支援する道路として重要な路線である。

本路線の内、由良川を渡河する大川橋は、昭和28年に架設されたが、老朽化が著しく、また幅員狭小で大型車の離合が困難な状況にあるため、平成11年度から、橋梁の架替と併せて、舞鶴市藤津地内の幅員狭小で急カーブの区間を解消する総延長約1.2kmのバイパス事業に着手しており、平成20年度は橋梁上部工及び築造工事の推進を図る。

2.13.2.事業概要

全体計画	⑱までの実績	⑳計画
事業期間：⑳～ 事業延長：1,175m 幅員：21.0m 事業費：約97億円	事業概要：橋梁下部工 築造工事 用地買収 事業費：約80億円	事業概要：橋梁上部工 築造工事 事業費：1,000百万円

2.13.3.事業効果

4車線、両側歩道の橋梁に架け替えることにより、通行車両や歩行者の交通の安全性と利便性が向上
慢性的な渋滞の解消

京都縦貫自動車道へのアクセス強化

2.14.国道175号（高津江）

一般国道175号公共交通安全施設整備事業（福知山市大江町三河～高津江地内）



【一般国道175号公共交通安全施設整備事業】左：北西方向を望む 右：南東方向を望む

2.14.1. 概要

国道175号は明石市から舞鶴市に至る幹線道路であり、自動車交通量6,525台 / 12hのうち、44%を大型車が占める重交通路線である。当該事業区間は、小・中学校の通学路となっており、また沿道には障害者福祉施設が立地しているが、歩道が不連続であるため歩行者の通行上、非常に危険な状況である。このため、連続的な歩道を整備することにより、歩行者の安全と自動車の円滑な交通を確保するものである。

平成20年度は引き続き築造工事を実施する。

2.14.2. 事業概要

全体計画	⑱までの実績	⑳実施内容
事業期間：⑱～21	測量設計	築造工事
事業区間：L=1,800m	用地買収	
幅員：w=6.5(12.0)m	築造工事 L=1,400m	
事業費：C=436百万円		C=60百万円

2.14.3. 事業効果

福知山市大江町高津江～三河地区間の歩行者等の安全確保

2.15. 府道綾部大江線 緊急生活道路小規模改良事業（福知山市大江町市原～二箇）



【一般府道 綾部大江線】

2.15.1. 概要

本路線は、大江町市原及び二箇地区を主要地方道舞鶴福知山線へ結ぶ府道で地域住民の重要な生活道路である。舞鶴福知山線から一部区間は2車線で改良済みであるが部分的に幅員狭小区間が存在し車両の通行に支障をきたしている。京都府の道づくりガイドライン（平成16年3月：京都府策定）では地域道路に位置づけられ1.5車線の道路整備で事業化し一部2車線改良と5箇所の待避所を設置する事業である。

平成20年度は引き続き築造工事を実施する。

2.15.2.事業概要

全体計画	⑱までの実績	⑳実施内容
事業期間：⑩～22 事業区間：整備区間 L=1337m の内 2車線改良 L=100m 待避所 5箇所 幅員：W=5.5(7.0)m (2車線改良部) 事業費：C=78百万円	測量設計 用地買収 2車線改良 L=100m 待避所 5箇所	築造工事 C=15百万円

2.15.3.事業効果

舞鶴福知山線と福知山市大江町市原～二箇地区を結ぶ生活道路の円滑な交通確保。

2.16.国道175号（宮川橋）

一般国道175号（宮川橋）道路新設改良事業（福知山市大江町河守～金屋）



【一般国道175号 宮川橋 道路新設改良事業】

左：北東方向を望む

右：南東方向 北近畿タンゴ鉄道を望む

2.16.1.概要

一般国道175号は、兵庫県明石市を起点に京都府福知山市を經由し舞鶴市に至る幹線道路で、府県間や府内都市間の交流・連携に資するとともに重要港湾京都舞鶴港へのアクセス道路として物流等の社会経済活動を担う重要な路線である。本路線のうち福知山市大江町河守の宮川橋付近は、幅員が狭小で線形も悪いため大型車の離合が困難で交通の安全に支障をきたしている。また、宮川橋は、昭和33年の架設で車両の大型化耐震設計に対応しておらず早期整備を必要としていた。

このため、平成17年度より河守地区土地区画整理事業（福知山市施行）とも連携し、地域のまちづくりと一体的に現道拡幅整備を行っており、平成20年度は用地買収及び橋梁下部工を推進する。

2.16.2.事業概要

全体計画	⑱までの実績	⑳計画
事業期間：⑰～⑳ 事業延長：910m 幅員：17.0m 事業費：約20億円	事業概要：用地買収 測量・設計 築造工 事業費：約12億円	事業概要：用地買収 橋梁下部工 事業費：100百万円

2.16.3.事業効果

幅員拡大と線形改良により大型車の離合困難を解消し通行の安全性が向上する。

老朽橋梁の解消により、道路の信頼性が向上する。

土地区画整理事業と一体整備することにより、新しいまちづくりの骨格となる幹線道路として地域の活性化を支援する。

2.17. 府道福知山綾部線

福知山綾部線 地方道路交付金（街路）事業（福知山市前田～土）



【福知山綾部線】左：西方向を望む

右：東方向を望む

2.17.1. 概要

都市計画道路福知山綾部線は、福知山市と綾部市を結び、舞鶴若狭自動車道及び国道9号線へのアクセス道路であり、交通混雑が著しく、沿線に小中学校、高等学校が多数あり、歩行者及び自転車の交通量が多い幹線道路である。

本事業により、交通混雑の緩和、通学路の整備など交通の円滑化と安全性の向上を図る。

2.17.2. 事業概要

全体計画	⑱までの実績	⑳計画
事業期間：⑩～ 事業延長：L=463m 幅員：16m 事業費：C=1,100百万円	事業概要：用地取得 工事など	事業概要：築造工事 事業費：C=110百万円

2.17.3. 事業効果

円滑な交通を確保する。

歩行者・自転車の安全を確保する。

2.18. 山城北土木事務所

2.19. 中丹東土木事務所

2.20. 丹後土木事務所

} 以上、代表して、山城北土木事務所について記載する。

2.20.1. 所掌事務

(1)総務契約室

- ・ 工事契約事務に関すること。
- ・ 歳出予算（事業費）の経理に関すること。
- ・ 建設業（建設業許可、経営事項審査、指名競争入札参加資格審査）に関すること。
土木事務所の総務事務に関すること。

(2)企画調整室

- ・ 管内の土木建築行政の企画及び調整に関すること。
- ・ 工事の検査、技術管理及び指導に関すること。
- ・ 市町に対する助言援助（土木事業、都市計画）に関すること。

(3)管理室

- ・ 道路、河川、公園及び砂防指定地等の管理及び規制に関すること。
- ・ 道路・河川の境界確定事務に関すること。

- ・ 占使用に係る許可及び調定収入事務に関すること。
- ・ 採石及び砂利採取の許認可及び指導監督に関すること。
- ・ 道路パトロール及び道路維持管理に関すること。

(4)用地室

- ・ 取得用地の土地及び建物等の調査、補償算定に関すること。
- ・ 用地交渉に関すること。
- ・ 取得用地の契約及び登記に関すること。

(5)道路計画室

- ・ 府工事（道路、街路、公園事業等）の企画調整及び設計に関すること。
- ・ 府工事（道路、街路、公園事業等）の実施及び監督に関すること。

(6)新名神（第二名神）整備促進担当

- ・ 新名神（第二名神）整備の調整に関すること。
- ・ 新名神（第二名神）関連道路の道路建設に関すること。

(7)河川砂防室

- ・ 府工事（河川、砂防、急傾斜事業等）の企画調査及び設計に関すること。
- ・ 府工事（河川、砂防、急傾斜事業等）の実施及び監督に関すること。
- ・ 府工事（災害復旧事業）の取りまとめに関すること。
- ・ 水防及び防災の指導に関すること。

(8)建築住宅室

- ・ 建築確認、建築確認許可の審査及び検査、違法建築物の指導に関すること。
- ・ 開発計画、開発許可及び宅地造成等の規制に関すること。
- ・ 府営住宅の維持管理に関すること。

2.20.2.事業の概要（道路）

2.20.2.1.道路の現況

（平成20年 4月 1日現在）

道路種別		路線数	実延長 m	種 類 別 内 訳				
				道 路	橋 り ょ う		ト ン ネ ル	
				延長m	箇所数	延長m	箇所数	延長m
一 般 国 道	国土交通大臣管理	3	36,620	32,179	39	4,333	1	108
	知 事 管 理	1	22,527	21,222	15	723	3	582
	計	4	59,147	53,401	54	5,056	4	690
府 道	主 要 地 方 道	12	92,451	89,651	99	2,800	0	0
	一 般 府 道	25	87,051	85,443	72	1,608	0	0
	計	37	179,502	175,094	171	4,408	0	0
国・府道計		41	238,649	228,495	225	9,464	4	690
うち府管理道路計		38	202,029	196,316	186	5,131	3	582
市 町 道	宇 治 市	3,036	588,305	584,247	311	3,280	3	778
	城 陽 市	1,168	270,243	269,346	142	897	0	0
	久 御 山 町	239	90,791	90,102	48	689	0	0
	八 幡 市	1,282	247,033	246,131	102	902	0	0
	京 田 辺 市	1,316	374,464	372,397	209	2,067	0	0
	井 手 町	481	143,502	142,896	88	606	0	0
	宇 治 田 原 町	327	171,224	169,736	167	1,488	0	0
計		7,849	1,885,562	1,874,855	1,067	9,929	3	778
総 合 計		7,890	2,124,211	2,103,350	1,292	19,393	7	1,468

（資料：管理室、国土交通省京都国道事務所、各市町）

2.20.2.2.主要道路の交通量

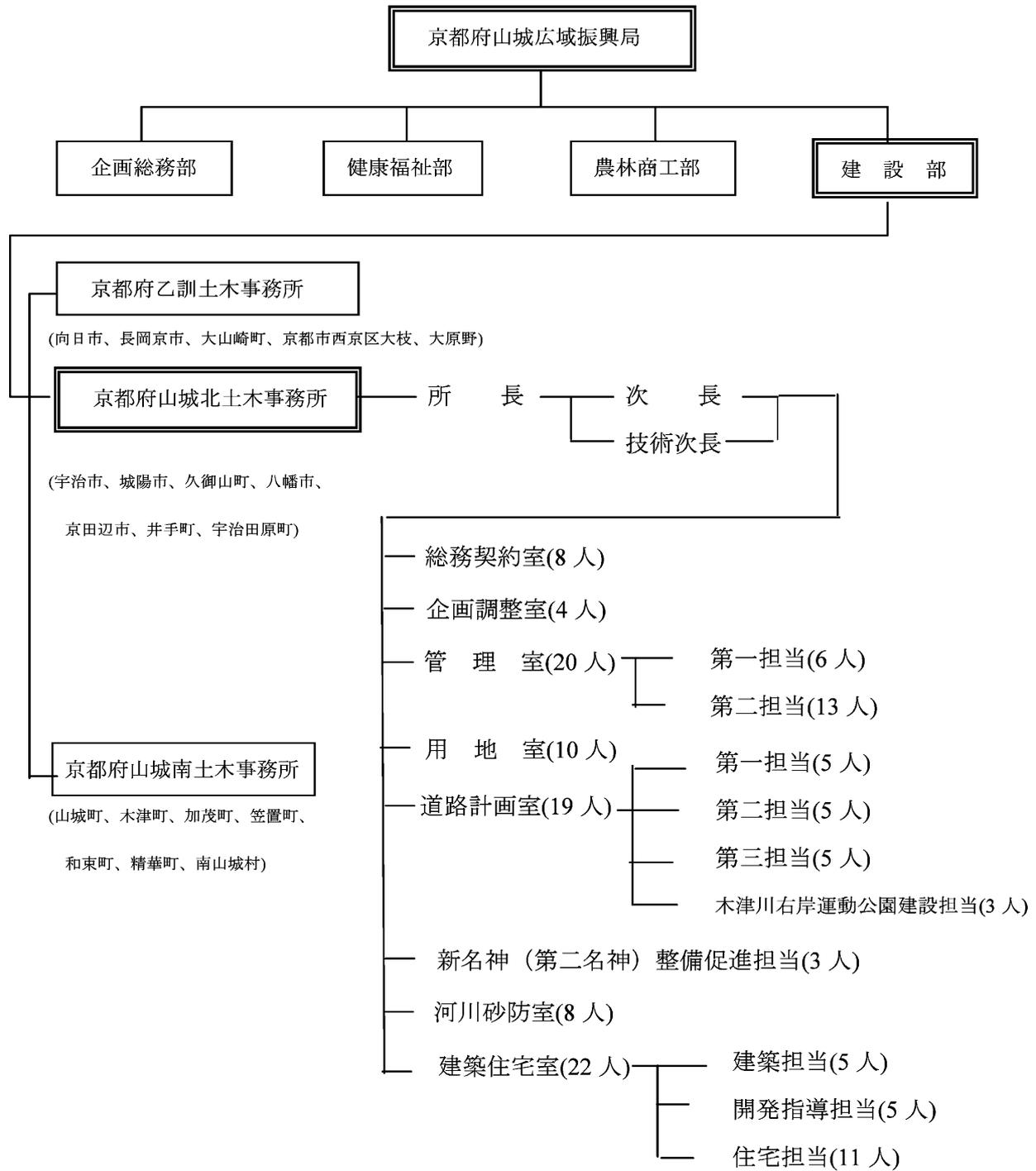
路線名	道路種別	観測位置	自動車交通量 (台/12h)			伸び率	
			平成9年	平成11年	平成17年	11/9	17/11
京滋バイパス	有料道路	宇治市五ヶ庄	11,409	11,104	18,836	0.97	1.70
京奈和自動車道	〃	京田辺市田辺	14,423	12,558	12,985	0.87	1.03
国道1号線	一般国道	久世郡久御山町田井荒見	28,911	36,225	31,897	1.25	0.88
〃	〃	八幡市美濃山蛭束	22,859	28,441	28,533	1.24	1.00
国道24号	〃	宇治市榎島町本屋敷	17,608	16,681	15,121	0.95	0.91
〃	〃	宇治市大久保町旦那	33,122	33,377	43,195	1.01	1.29
〃	〃	城陽市富野荒見田	15,997	18,387	18,324	1.15	1.00
〃	〃	綴喜郡井手町多賀	17,864	16,149	18,567	0.90	1.15
国道307号	〃	綴喜郡宇治田原町立川宮ノ本	11,151	10,653	11,509	0.96	1.08
〃	〃	京田辺市田辺丸山	11,402	9,215	11,457	0.81	1.24
大津南郷宇治線	主要地方道	綴喜郡宇治田原町高尾	2,464	2,288	1,624	0.93	0.71
京都宇治線	〃	宇治市五ヶ庄芝ノ東	16,100	15,918	13,409	0.99	0.84
京都守口線	〃	八幡市八幡溝落	13,553	13,737	15,974	1.01	1.16
宇治淀線	〃	久世郡久御山町佐山双置	12,956	11,285	9,969	0.87	0.88
八幡木津線	〃	八幡市上津屋石ノ塔	8,613	9,775	8,427	1.13	0.86
〃	〃	京田辺市興戸東垣内	14,984	16,007	12,411	1.07	0.78
大津宇治線	〃	宇治市六地藏町並	9,862	11,504	9,247	1.17	0.80
宇治木津線	〃	綴喜郡宇治田原町南溝尻	1,881	1,938	1,815	1.03	0.94
生駒井手線	〃	京田辺市三山木田中	5,973	5,717	8,737	0.96	1.53
城陽宇治線	〃	城陽市久世南垣内	15,356	14,431	13,481	0.94	0.93
上狛城陽線	〃	綴喜郡井手町井手辻垣内	2,659	2,746	2,583	1.03	0.94
枚方山城線	〃	京田辺市水取錯	3,908	3,078	2,894	0.79	0.94
八幡宇治線	〃	久世郡久御山町市田和気	15,337	15,574	15,027	1.02	0.96

(資料：道路交通センサス)

2.20.2.3.平成20年度重点施策（道路）

路線名	工区・箇所名		全体計画			平成20年度事業計画
			延長・幅員	事業年度	総事業費	
国道 307 号	奥山田バイパス 宇治田原町奥山田		1600m 6.5(8.0)m	平成 17~	約 26 億円	用地補償 築造
	青谷バイパス 城陽市中～市延		1900m 6.5(10.5)m	平成 16~	約 30 億円	用地補償 築造
宇治淀線	宇治橋通商店街		800m 6~9m	平成 17~	約 6 億円	電線共同溝 移設補償
	宇治市広野町		450m 6.0(18.0)m	平成 18~	約 27 億円	用地補償
宇治木屋線	南バイパス 宇治田原町郷ノ口～南		2130m 6.5(16.0)m	平成 7~	約 28 億円	用地補償 築造
上粕城陽線	多賀バイパス 井手町多賀		1800m 6.5(15.0)m	平成 8~	約 23 億円	築造
京都守口線 (御幸橋)	御幸橋 八幡市八幡	木津川御幸橋	354m 13.0(23.0)m	平成 10~	約 111 億円	橋梁下部工・上部工、用地補償
黄檗停車場線 (隠元橋)	宇治市五ヶ庄～横島		195m 13.0(25.0)m	平成 7~	約 39 億円	用地補償 旧橋撤去工
八幡木津線	上奈良工区 八幡市上奈良		1000m 13.0(25.5)m	平成 10~	約 54 億円	用地補償 築造
山手幹線	三山木工区 京田辺市三山木		300m 13.0(25.0)m	平成元~	約 12 億円	用地補償 築造
京都宇治線	宇治市菟道 宇治橋～京滋賀バイパス		1288m 13.0(25.0)m	昭和 63~	約 107 億円	築造
三山木普賢寺線	京田辺市三山木		377m 6.5(16.5)m	平成 19~	約 5 億円	用地補償
富野荘八幡線	京田辺市松井～大住		1380m 6.5(14.0)m	平成 14~	約 16 億円	用地補償 築造
八幡インター線 (内里高野道線)	八幡市内里～美濃山		1860m 13.0(25.0)m	平成 19~	約 80 億円	用地測量 用地補償
木津川右岸運動公園	城陽市富野、長池		約 30ha	平成 8~	約 160 億円	用地補償 築造 設計

2.20.3.組織図



2.21. 京都府道路公社綾部宮津道路管理事務所（舞鶴大江IC）



【京都府道路公社綾部宮津道路管理事務所（舞鶴大江IC）】

京都府道路公社については、「8 京都府道路公社」に詳述しているのでここでは省略する。

3 道路計画と進捗状況

3.1. 「京の道づくり重点プラン」について

京都府では京都府の中期的な道路整備の方向をわかりやすく示すとともに、道路整備着手箇所の優先評価の考え方を示し、今後10箇年の京都府の指針となるものとして、「京の道づくり重点プラン」を策定している。この「京の道づくり重点プラン」の対象期間は平成20年度から10年間とし、必要に応じて見直すこととなっている。また、計画の対象となる事業は、京都府が実施する道路整備事業であるが、次のような記載がある。

3. 計画の対象

府民に認知されている『新京都府総合計画』（平成13年策定）また、『中期ビジョン』（平成17年3月策定）に位置づけている京都縦貫自動車道、新名神高速道路、鳥取豊岡宮津自動車道の3路線については、整備促進を図る路線とする。なお、その他の路線について事業化を具体化させるときには、事業評価を行うなど、改めて府民が認知しやすい手続きを行う。

（以上、「京の道づくり重点プラン」より抜粋）

これによると、京都縦貫自動車道、新名神高速道路、鳥取豊岡宮津自動車道の3路線は、『新京都府総合計画』『新京都府総合計画実現のための中期ビジョン』により「整備促進すべき路線」として、整備を前提とした位置付けとなっている。

しかしながら、平成13年や平成17年と現在では社会情勢が急激に変化しており、現時点で再評価を行うべきである。次に、「京の道づくり重点プラン」では京都府の道路整備の原状と課題として次の6項目を挙げている。

1. 自然災害に弱い道路

- 現在の道路網は自然災害に対し脆弱
- 孤立集落発生危険
- 緊急輸送道路の信頼性が低い

2. 生活に密着した道路が整備途上

- 依然として多い交通安全事故

高齢化社会に対応できていない歩行空間
 密集市街地の防災空間としての道路が整備途上
 市町村合併による生活圏の広域化
 医療施設までのアクセスが長い
 車に頼らざるを得ない地域が多い現状

3. 地域で異なる活力の課題

高速道路がつながっていないため、円滑な人・物の流れに支障
 発展著しい東アジアに近い京都舞鶴港を活用するための道路が不充分
 学研都市のまちづくり支援
 依然として発生する都市部の渋滞

4. 地域の魅力が活かされていない

地方部の人口流出が「まちの機能」低下に拍車
 地域資源や文化を活かしきれていない

5. 環境問題

京都府各地の渋滞発生による地球環境負荷の増大
 良好な生活環境、自然への配慮が求められる

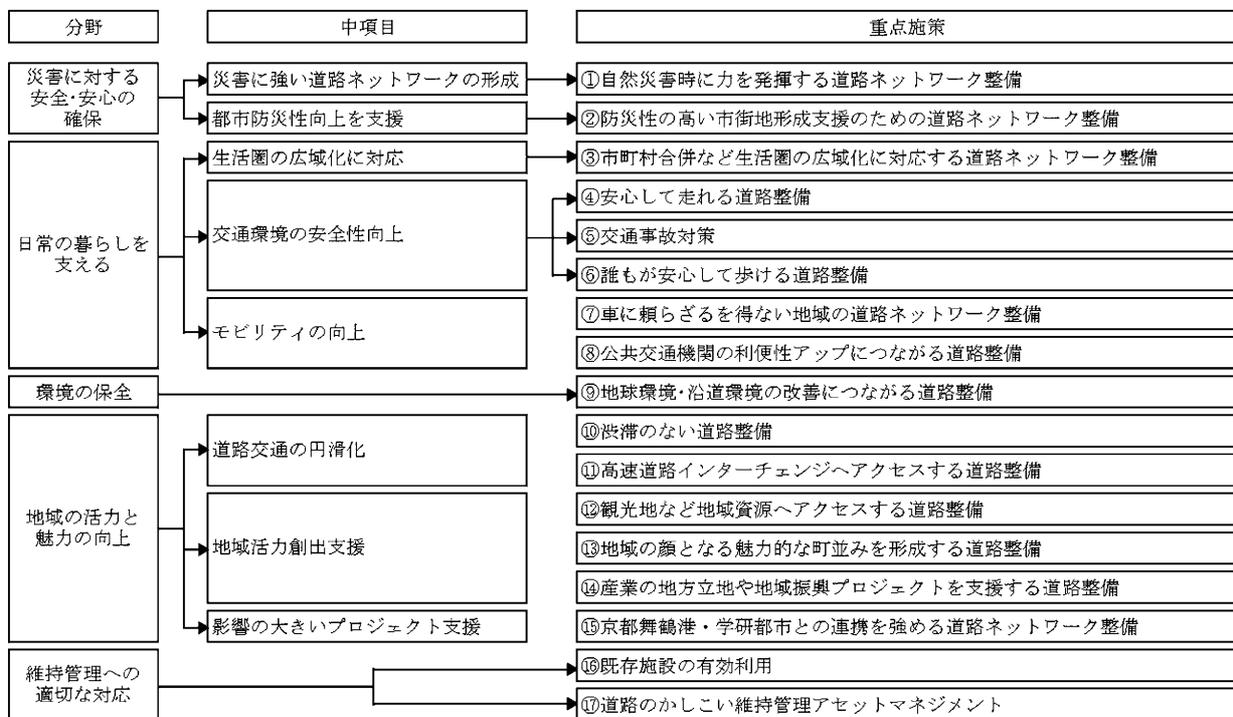
6. 維持管理問題

架設後50年以上の橋梁の割合が20年後には40%を超える
 維持修繕費が急増することが懸念される

以上、6項目のうち、今後において特に重要な課題は6項目目の維持管理問題であると考えます。なぜなら、モーターゼーションの急激な発達とともに道路も急激な建設が行われてきた。そのため、橋梁等の寿命も一度に迎えることになる。一方、道路関係事業費は国や府の財政が圧迫しているため減少の一途をたどっている状況にある。そのため、その限られた予算を道路の安心・安全を確保するために、橋梁の架け替えや道路の維持修繕に集中する必要がある。よって、道路の新設や大改良については、道路の維持管理に係る費用が十分に確保できた上で選択すべきと考えるのである。

また、「京の道づくり重点プラン」では道路整備の重点施策として【図3.1】を示している。

【図3.1】道路事業の重点施策



ここに示された重点施策は17項目と多岐にわたっている。確かに、予算が潤沢であれば、これらのいずれの施策の実行も可能であろう。しかしながら、現状では国、京都府とも財政は逼迫しており、道路関係事業費は削減の一途をたどっている。よって、重点施策の17項目についても選択と集中が必要と考える。この点につき、同プランでは評価項目に重み付けを行い、優先順位を付けて事業を行うこととしている。

さらに、「京の道づくり重点プラン」では、道路整備の進め方の基本方針として、次の2項目を挙げている。

府民に見える「選択と集中」による効果的な事業実施
府民ニーズに応える透明性が高く、効率的な事業実施

これらの項目はいずれも現実に即した考え方であり、監査人の考えとも一致するものである。しかしながら、「京の道づくり重点プラン」で道路事業の進め方として道路新規着手箇所の優先評価の方法を示しているが、高速道路網の整備については次のように優先評価の対象外としている。

高速道路網の整備

- ・ 「新京都府総合計画」や「中期ビジョン」に位置付けられている京都縦貫自動車道、新名神高速道路、鳥取豊岡宮津自動車道の3路線については、整備促進を図る路線とする。

優先評価の対象外

- ・ その他の路線については、事業化を具現化させるときには改めて事業評価を行うなど、府民に認知され易い手続きを行う。

(以上、「京の道づくり重点プラン」より抜粋)

このことは、先に抜粋したとおり「京の道づくり重点プラン」の冒頭における計画の対象にも同様の記載をしている。しかしながら、高速道路網こそ建設コストがかさむ事業であり、優先評価を行って是非を検討すべきである。なぜなら、高速道路を実際に着工するに際しては、区間ごとに事業評価を行うとしているが、路線としての整備を前提としている以上、たとえ区間ごとの事業評価の結果、着工が困難との結果が出て、容易に着工の中止が決断されるとは考えられないからである。

最後に、「京の道づくり重点プラン」は、当初、「京の道・10箇年計画」として、10年後の様々な道路の姿を示していたところである。ただし、この前提として各年度の事業費を平成20年度と同じレベルで推移(年度ごとの変動は許容)したと仮定して、将来像を描いたものである。

しかしながら、今般のリーマンショックに始まった世界的金融不況の経済状況下において、事業費を平成20年度と同じレベルで推移すると仮定するのは無理な状況にある。さらに、自動車業界の業績不振も鑑みると、今後の自動車保有台数は減少の一途をたどることが想定され、より現実的な10年後の姿に早期に修正する必要がある。より現実的な10年後の姿に修正する必要があると考える。

なお、ここで紹介した「京の道づくり重点プラン」は、前述のとおり当初「京の道・10箇年計画」として、平成19年8月から外部の有識者からなる「京都府の道づくり検討委員会」で議論を重ねてきた。しかしながら、平成19年末ごろから、国において道路特定財源の一般財源化、地方分権改革の議論が本格化し、今後の見通しが極めて不透明となった。そこで、平成20年9月の第4回委員会において、10年後の具体的な道路の姿を示すことが困難になったことを前提に、平成20年度からの10年間を念頭においた、京都府の道路整備の羅針盤として位置付ける、「京の道づくり重点プラン」に変更している。

< 優先評価にかかる京都府の見解 >

新名神高速道路については、衆参議院議員及び学識経験者からなる国の国土開発幹線自動車道建設会議を経て、着工されることとなっているものであり、京都縦貫自動車道については、国が高規格幹線道路として位置づけて整備されており、現在未供用の区間についても全て事業化されている。

「京の道づくり重点プラン」で位置づけた優先評価の考え方は、京都府が実施する道路整備事業を対象としているので、新名神高速道路と京都縦貫自動車道については、京都府が優先評価を行う対象ではない。

なお、京都府ではこれら2路線については、次のとおり非常に重要な道路であると考えており、国等に対し早期整備を要望している。

- ・ 新名神高速道路については、現在の名神高速道路が琵琶湖西岸断層の上において、国土防災上の観点から問題があるにも拘わらず、東京～名古屋間が第二東名を含め、3本の高速道路で結ばれるのに対し、関西は名神高速道路しかない状況であり、国家の危機管理上の課題として捉えなければならない道路である。また、慢性的に混雑している名神高速道路に対する第二国土軸として、関西経済の発展のためにも是非全線開通しなければならない道路であると考えている。
- ・ 京都縦貫自動車道については、南北に長い京都府の均衡ある発展のため、現在整備中である京都舞鶴港と、中部の工業団地群、南部の関西文化学術研究都市等を結ぶ南北軸の一翼を担う道路として京都にとって大変重要な道路である。また、平成16年の台風23号時に唯一通行できたのが京都縦貫自動車道であることから、府民の安

心・安全を確保する命の道路であると考えている。

鳥取豊岡宮津自動車道については、高規格幹線道路に準じる地域高規格道路であり、府域の区間は京都府が整備している。同自動車道は、府北部地域の産業振興やまちづくり、観光振興を支えるとともに、災害時の緊急輸送道路として、また、医療施設への救急搬送ルートとして、府民の命を守る上でも大変重要な道路である。

また、京都縦貫自動車道や北近畿豊岡自動車道、山陰自動車道を連結し、環日本海地域の物流を担い、日本海沿岸地域の高速ネットワークのためにも欠かせない道路でもある。このため、他の府道等とは区別して、「京の道づくり重点プラン」の優先評価の対象外としている。

ただし、新たな事業工区の着手前には、他の新規事業箇所と同様に「事前評価」を行い、新規事業着手の妥当性を判断することとしている。

なお、「京の道づくり重点プラン」の優先評価は、京都府が管理する道路で今後新規に改良事業に着手する必要がある箇所について、その箇所における課題の大きさを客観的に評価し、事業を行う必要性を判断する材料の1つとするものである。

一方、事業評価は、新規に事業着手する前に行う「事前評価」と事業着手後一定年が過ぎた箇所について事業継続の妥当性を評価する「再評価」がある。これらいずれも事業計画に対し、事業を巡る社会経済情勢や、費用対効果分析、さらにコスト縮減や代替案立案の可能性等、事業の有効性、効率性を検証し、事業を行うことについての妥当性を外部の公共事業評価審査委員会に諮るものである。

3.2.国、市町村との分担関係及び事業範囲について

国と京都府における一般国道及び府道を新設する際の負担割合は【表3.2-1】のとおりである。これによると、一般国道であっても指定区間外であれば京都府が2分の1を負担し、指定区間内の国直轄事業であっても京都府が3分の1を負担しているのがわかる。一方、府道については主要な府道であれば国の補助対象となる場合があるものの、それ以外は京都府が全額負担することになる。また、維持管理については一般国道の指定区間内では国の負担があるが、一般国道の指定区間外や府道においては街路事業や圃場整備関連事業等で一部例外があるものの、原則は京都府の全額負担となっている。

【表3.2-1】一般国道と府道の負担割合

道路種別	区 分	対 象		国負担割	府負担割
				合	合
一般国道	新設又は改築に要する費用	指定区間(国直轄)		2/3	1/3
		指定区間外		1/2	1/2
	維持、修繕その他の管理に要する費用	指定区間		5.5/10	4.5/10
		指定区間外	原 則	—	全 額
一 部	2/3 以内		1/3 以上		
府道 (地方道)	主要地方道で新設又は改築に関する費用	補助対象		1/2 以内	1/2 以上
	維持、修繕その他の管理に要する費用	原 則		—	全 額
		一 部		2/3 以内	1/3 以上

このように、京都府は府道に関する費用のみならず、一般国道についても費用負担を行っていることになる。特に、国直轄事業である一般国道の指定区間内の新設においても、京都府が3分の1を負担していることはこれまでは世間一般にはあまり知られていなかったと思える。このことは、今般の大戸川ダムの建設にあたり、国直轄事業でも周辺府県に相応の負担があり、各府県の財政事情等から京都府、大阪府、滋賀県の三知事が建設凍結を求める共同意見を公表したことから注目され周知された感がある。

一方、一般国道、府道のいずれについても、一部を除き市町村の負担がない点に注目すべきと考える。なぜなら、今回の監査において、府道の視察を実施したが、監査人の印象としては府道というよりも市町村道であってしかるべきではないと思われる府道が多数存在している。このような府道について、市町村の負担がないというのは理解しがたい

部分がある。たとえば、京都府が進めている1.5車線の道路整備などは、2車線整備が都市計画道路整備の基本であるにも拘らず、一部区間の拡幅、交差点改良、交通規制を含めた現道を有効利用するといった、柔軟な道路整備を行うものであり、より現実的な施策である点は評価できる。しかしながら、1.5車線の道路整備の検討対象となる、日交通量が4,000台未満の道路が、果たして府道である必要があるのであろう、という根本的な疑問が湧いてきた。むしろ、このような道路については市町村道として市町村が地域の意向等を調整して整備を実施したほうが、よりきめ細やかな対応が行えるのみならず、コスト削減にもつながると考えるからである。

そこで、原点に立ち返り、府道及び市町村道の定義について考えてみることにした。府道の定義は「道路法」に規定されており、当該条文は次のとおりである。

(都道府県道の意義及び路線の認定)

第7条 第3条第3号の都道府県道とは、地方的な幹線道路網を構成し、且つ、左の各号の一に該当する道路で、都道府県知事が当該都道府県の区域内に存する部分につき、その路線を認定したものをいう。

1. 市又は人口5千以上の町（以下これらを「主要地」という。）とこれらと密接な関係にある主要地、港湾法第2条第2項に規定する重要港湾若しくは地方港湾、漁場漁港整備法（昭和25年法律第137号）第5条に規定する第2種漁港若しくは第3種漁港若しくは飛行場（以下これらを「主要港」という。）鉄道若しくは軌道の主要な停車場若しくは停留場（以下これらを「主要停車場」という。）又は主要な観光地とを連絡する道路
2. 主要港とこれと密接な関係にある主要停車場又は主要な観光地とを連絡する道路
3. 主要停車場とこれと密接な関係にある主要な観光地とを連絡する道路
4. 2以上の市町村を經由する幹線で、これらの市とその沿線地方に密接な関係がある主要地、主要港又は主要停車場とを連絡する道路
5. 主要地、主要港、主要停車場又は主要な観光地とこれらと密接な関係にある高速自動車国道、国道又は前各号の一に規定する都道府県道とを連絡する道路
6. 前各号に掲げるものを除く外、地方開発のために特に必要な道路

(市町村道の意義及びその路線の認定)

第8条 第3条第4号の市町村道とは、市町村の区域内に存する道路で、市町村長がその路線を認定したものをいう。

(以上、「道路法」より抜粋)

この「道路法」は昭和27年に策定されたもので、モーターレーゼーションが発達した現状の道路網とは即さない部分もある。また、そもそも道路はつながっているため、区間の取りようにより解釈が難しい面がある。しかしながら、府道である以上、第7条第1号の「市又は人口5千以上の町（以下これらを「主要地」という。）とこれらと密接な関係にある主要地とを連絡する道路」、すなわち、少なくとも2市町村を結んでいる必要があると考えた。

そこで、昨今のいわゆる平成の大合併により、京都府下においても多数の市町村合併が行われているため、この条件を満たさない府道が存するかについて京都府に問い合わせた。その結果、【表3.2-2】のとおり、3箇所ではあるが条件を満たしていないことが判明した。

【表3.2-2】1市町村で完結している府道

	路線名	うち1号該当	うち1市町村完結
主要地方道	65 路線	39 路線	2 路線(※1)
一般府道	176 路線	15 路線	1 路線(※2)
合 計	241 路線	54 路線	3 路線

- 1 網野峰山線 (京丹後市): 実延長 8,574.9m
園部平屋線 (南丹市) : 実延長 28,109.3m
- 2 木津加茂線 (木津川市): 実延長 4,517.9m

確かに、3路線といえば少なく思えるが、そもそも道路はつながっており、たとえば3市町村を結んでいる路線であっても、近くにバイパス等の、より便利な道路が開通し、旧来の道路はその沿線の住民が生活道として使用している場合なども考えられる。よって、このような視点から見直せば、元来は府道としての機能を果たしていたが、現在は地元住民の生活道としての役割に変化したような道路は多数存在すると考える。

そこで、このような道路は府道としての役割を終えたと考え、市町村道にすべきではなからうか。

この点につき、京都府の見解は次のとおりである。

< 京都府の見解 >

府管理道路延長の推移は【表3.2-3】のとおりで、バイパス築造後に旧道を市町村に移管すること等により、30年以上にわたって府管理道路が不必要に増加しないよう、抑制しているところである。

ここ10年の路線認定及び路線廃止の事例をみても、路線認定0件、路線廃止3件という状況で、バイパスの新築により、府道として管理する必要が薄れた府道については、積極的に市町村道への移管を図っているところである。

一方、バイパスの新築を伴わず、単純に、現在、府が管理している道路を市町村道として移管する場合は、一般国道（指定区間）の都道府県道移管と同様に市町村から必要な予算措置を求められることが想定される。

府としては、道路のネットワークとして、府が管理するべき路線なのかどうかを基準に、今後とも、市町村と協議しながら、府道として必要な路線を管理していくこととしている。

【表3.2-3】京都府管理道路に係る統計数値の推移

（各年度4月1日現在、単位：km、%、政令市除く）

年度	道路種別	管理延長	改良状況				舗装状況		整備状況	
			改良済延長	改良率	舗装済延長	舗装率	整備済延長	整備率		
50	一般国道	303.2	209.7	(266.8)	69.2	(88.0)	297.6	98.2	-	-
	主要地方道	587.3	286.2	(491.1)	48.7	(83.6)	530.5	90.3	-	-
	一般府道	1,446.2	233.4	(694.2)	16.1	(48.0)	1,095.4	75.7	-	-
	計	2,336.7	729.3	(1,452.1)	31.2	(62.1)	1,923.5	82.3	-	-
53	一般国道	310.3	217.1	(273.6)	70.0	(88.2)	306.4	98.7	-	-
	主要地方道	756.0	331.4	(579.6)	43.8	(76.7)	697.1	92.2	-	-
	一般府道	1,286.1	236.0	(637.4)	18.4	(49.6)	1,038.3	80.7	-	-
	計	2,352.4	784.5	(1,490.6)	33.3	(63.4)	2,041.8	86.8	-	-
61	一般国道	414.5	292.1	(380.6)	70.5	(91.8)	414.5	100.0	260.3	62.8
	主要地方道	787.9	268.4	(446.8)	34.1	(56.7)	765.3	97.1	222.1	28.2
	一般府道	1,033.2	210.2	(404.5)	20.3	(39.2)	972.7	94.1	200.5	19.4
	計	2,235.6	770.7	(1,231.9)	34.5	(55.1)	2,152.5	96.3	682.9	30.5
2	一般国道	399.1	307.7	(376.4)	77.1	(94.3)	399.1	100.0	263.5	66.0
	主要地方道	796.3	321.6	(475.9)	40.4	(59.8)	778.8	97.8	254.9	32.0
	一般府道	1,051.7	272.3	(435.2)	25.9	(41.4)	998.5	94.9	233.4	22.2
	計	2,247.1	901.6	(1,287.5)	40.1	(57.3)	2,176.4	96.9	751.8	33.5
6	一般国道	476.9	355.2	(429.6)	74.5	(90.1)	475.0	99.6	308.9	64.8
	主要地方道	885.0	386.7	(544.4)	43.7	(61.5)	872.0	98.5	304.2	34.4
	一般府道	882.7	250.4	(369.4)	28.4	(41.8)	836.9	94.8	230.7	26.1
	計	2,244.6	992.3	(1,343.4)	44.2	(59.9)	2,183.9	97.3	843.8	37.6
	全国順位			41位	(40位)		20位		40位	
11	一般国道	481.3	384.1	(447.2)	79.8	(92.9)	480.0	99.7	307.2	63.8
	主要地方道	896.4	483.2	(619.9)	53.9	(69.2)	889.0	99.2	389.4	43.4
	一般府道	883.3	339.8	(445.0)	38.5	(50.4)	846.9	95.9	311.6	35.3
	計	2,261.0	1,207.1	(1,512.1)	53.4	(66.9)	2,215.9	98.0	1,008.2	44.6
	全国順位			41位	(37位)		18位		33位	
12	一般国道	481.3	386.2	(447.8)	80.2	(93.0)	480.0	99.7	293.2	60.9
	主要地方道	888.7	491.5	(624.7)	55.3	(70.3)	882.0	99.2	395.6	44.5
	一般府道	883.0	349.0	(453.6)	39.5	(51.4)	846.5	95.9	320.8	36.3
	計	2,253.0	1,226.7	(1,526.1)	54.4	(67.7)	2,208.5	98.0	1,009.6	44.8
	全国順位			40位	(37位)		18位		35位	
13	一般国道	483.1	390.9	(450.1)	80.9	(93.2)	481.8	99.7	297.9	61.7
	主要地方道	894.7	499.9	(632.5)	55.9	(70.7)	888.7	99.3	404.0	45.2
	一般府道	877.9	354.8	(456.6)	40.4	(52.0)	841.4	95.8	326.6	37.2
	計	2,255.7	1,245.6	(1,539.2)	55.2	(68.2)	2,211.9	98.1	1,028.5	45.6
	全国順位			40位	(37位)		19位		32位	
14	一般国道	483.5	394.3	(451.4)	81.6	(93.4)	482.3	99.8	301.3	62.3
	主要地方道	894.3	507.6	(638.3)	56.8	(71.4)	888.2	99.3	411.7	46.0
	一般府道	880.8	361.0	(462.1)	41.0	(52.5)	845.0	95.9	332.4	37.7
	計	2,258.6	1,262.9	(1,551.8)	55.9	(68.7)	2,215.5	98.1	1,045.4	46.3
	全国順位			40位	(38位)		19位		31位	
15	一般国道	494.1	407.0	(463.7)	82.4	(93.8)	492.8	99.7	314.0	63.5
	主要地方道	897.9	514.4	(643.0)	57.3	(71.6)	891.9	99.3	418.5	46.6
	一般府道	881.2	368.5	(468.4)	41.8	(53.2)	846.2	96.0	339.9	38.6
	計	2,273.2	1,289.9	(1,575.1)	56.7	(69.3)	2,230.9	98.1	1,072.4	47.2
	全国順位			40位	(38位)		20位		29位	
16	一般国道	490.0	405.5	(461.5)	82.8	(94.2)	490.0	100.0	290.1	59.2
	主要地方道	899.4	523.0	(649.0)	58.1	(72.2)	893.3	99.3	427.1	47.5
	一般府道	877.3	373.2	(471.9)	42.5	(53.8)	842.4	96.0	344.6	39.3
	計	2,266.7	1,301.7	(1,582.4)	57.4	(69.8)	2,225.7	98.2	1,061.8	46.8
	全国順位			40位	(38位)		19位		31位	