

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

◆ 周辺の高速道路の整備状況

北近畿の広域的ネットワークを担う鳥取豊岡自動車道路は、京都府内では野田川大宮道路が現在工事中であり、宮津与謝道路が平成23年3月に供用を開始した。また他県では3区間が既に供用を行っており、3区間について工事を進めている。(図7)

また、京都府の南北をつなぐ京都縦貫自動車道では、^{おおやまざき}大山崎～^{くつかげ}沓掛が平成24年度に、^{たんば}丹波～^{きょうたんば}京丹波わちが平成26年度に供用開始の予定であり、この2区間が完成すると、京都南部地域と京都府北部が高速道路で結ばれることとなる。(図7)

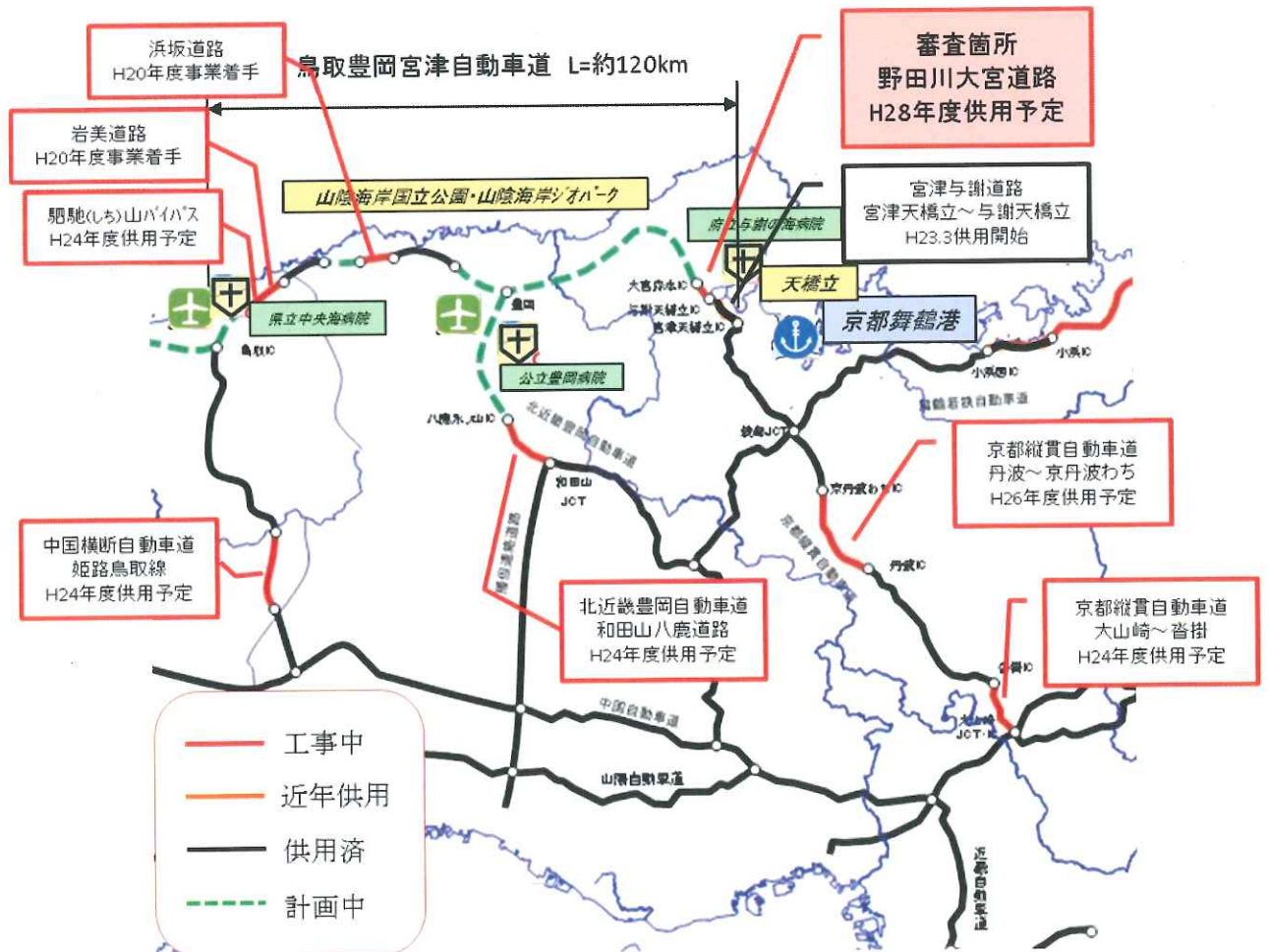


図7 高速道路の整備状況

◆緊急輸送道路に指定

平成19年4月に京都府地域防災計画に基づく緊急輸送道路ネットワーク計画※9が見直され、野田川大宮道路が災害時の広域輸送幹線道路としての役割を担う緊急輸送道路に指定されている。

高速道路ネットワークの緊急輸送道路については、平成23年3月の東日本大震災において、その重要性が再認識されたことは記憶に新しく、京都府においても、平成16年10月の台風23号災害では府北部の多くの道路が通行止めとなるなか、京都縦貫自動車道だけは通行止めになることなく、被災地への緊急援助隊の通行や支援物資の輸送等、府民の暮らしを守る上で大きな役割を果たした。

災害時の最も重要な幹線道路として、高速道路ネットワークの構築は最優先課題であり、府南部と丹後地域を結ぶ野田川大宮道路の建設は急務である。



参考 京都縦貫自動車道（綾部宮津道路）と由良川の氾濫状況（H16.10）

周辺道路は冠水等で通行不可能となる中、京都縦貫自動車道は災害対応の幹線道路としての役割を果たした

(2) 周辺高速道路の交通量推移

京丹後市は金属加工産業が盛んな地域であり、(図9)平成23年には(仮)大宮森本ICの直近で森本工業団地の分譲が開始された。(図4)

また、周辺高速道路の整備促進に伴い、(図7)綾部宮津道路の舞鶴大江ICから宮津天橋立IC区間の交通量が年々増加していること、(図8)平成26年に京都縦貫自動車道の丹波ICから京丹波和知IC間が供用し、さらに平成28年に野田川大宮道路が供用すれば、約20分走行時間が短縮されることから(図10)、高速ネットワークの拡大となる野田川大宮道路の整備は、丹後地域の産業の活性化に寄与することとなる。

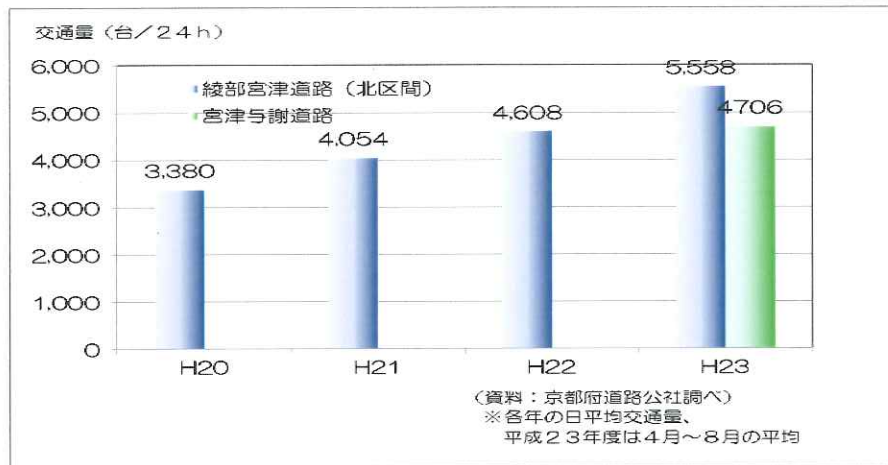


図8 交通量推移 (綾部宮津道路及び宮津与謝道路)

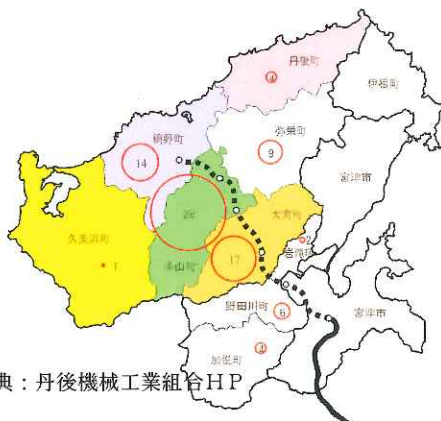


図9 京丹後市の
機械金属加工業事業社数



図10 高規格道路の供用と時間短縮

(3) 京丹後市の観光入込客数の推移

琴引浜や久美浜温泉を有する京丹後市の観光入込客数は、ここ数年 200 万人から 170 万人の横ばい状態であるが(図 1 1)、鳥取豊岡宮津道路の整備により、周辺の天橋立、城崎温泉、鳥取砂丘などの多くの観光拠点への移動が容易になり、日本海側拠点港※11の国際フェリー、外航クルーズ拠点港となった京都舞鶴港や但馬空港など他の交通手段と連携し利便性が向上されることから、地域の観光産業の活性化が図られる。(図 1 2)

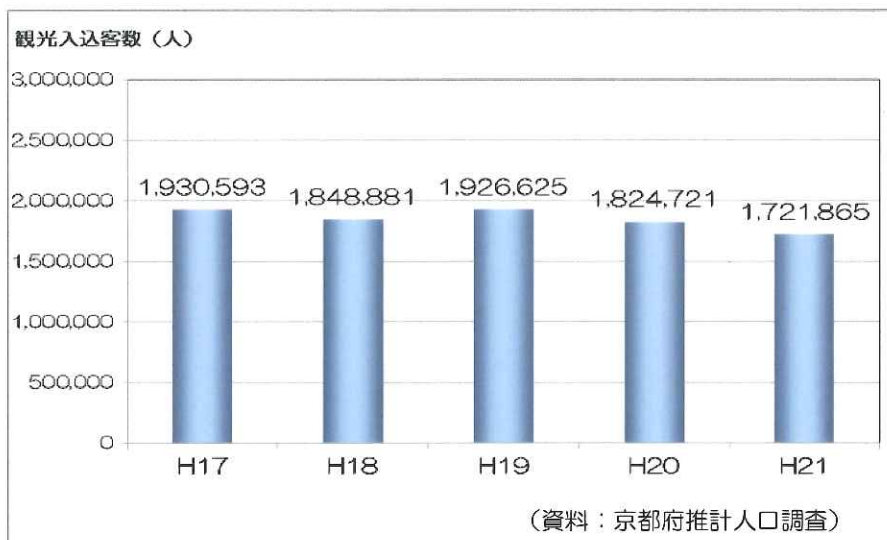


図 1 1 観光入込客数



図 1 2 鳥取豊岡宮津自動車道と観光地

(4) 人口、自動車保有台数の推移

京丹後市の人口は減少傾向が続いているものの、自動車保有台数率は京都府平均に比べ1.5倍と多いことから、自動車への依存度が高い地域である。そのため日常生活や地域を支えるために、安心・安全な道路整備を進める必要がある。(図13, 14)

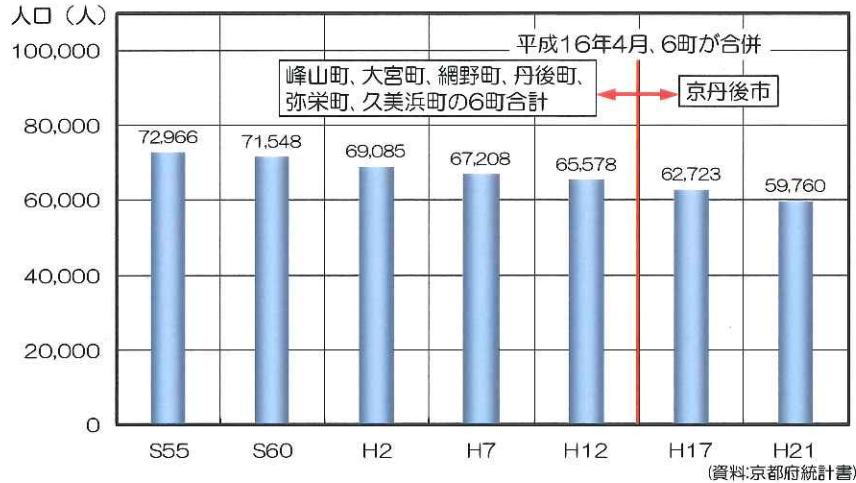


図13 京丹後市の人口推移

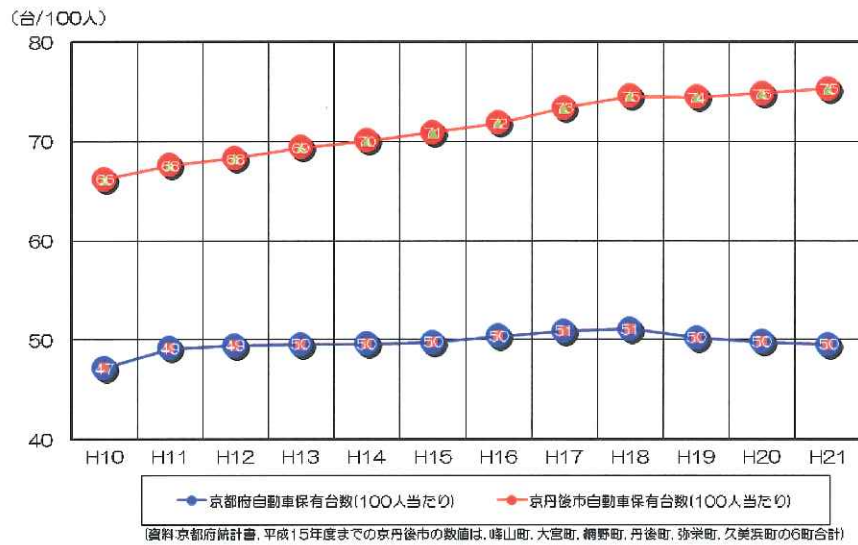


図14 京丹後市と京都府の自動車保有台

(5) 地元要望等

本工区の整備については、京丹後市をはじめ地元自治体から早期完成を強く求める要望書が提出されている。(平成23年11月北近畿地方拠点都市地域整備推進協議会：福知山市・舞鶴市・綾部市・宮津市・京丹後市)

4 事業の投資効果とその要因の変化

(1) 費用便益比※10の算出

表3 費用便益比		【参考】
項目	今回評価 (基準年 H23)	事業着手時評価 (基準年 H16)
総便益 (B)	705.2 億円	483.4 億円
総費用 (C)	176.4 億円	136.9 億円
B/C	4.0	3.5

○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

○ 地域経済への効果

- ・鳥取豊岡宮津自動車道を含め、他高速道路と結合することにより、関西都市圏との連携を強化する。
- ・天橋立や城崎温泉、鳥取砂丘など点在する観光資源の周遊性を高め、新たな観光需要を喚起する。
- ・日本海側拠点港に選定された京都舞鶴港の利便性に寄与し、ついでには地域経済産業の活性化となる。

○ 安心・安全の向上

- ・災害時の緊急車両の通行や物資の輸送に活用され、地域の救援・復旧が速やかで確実に行えるようになる。
- ・屈曲した急勾配の現道をバイパスにすることにより、通行車両の安全性向上と、現道を通る歩行者の安全性を確保する。

(3) 事業着手時からの費用対効果の要因の変化

○ 費用の削減

- ・コスト削減により、全体事業費を160億円から155億円に削減した。

○ 便益の増加

- ・事業費着手時評価では、宮津野田川道路は有料道路の条件で計画交通量を7,700台/日と推計した。今回無料道路に変更し、計画交通量が8,900台/日に増加したことから、便益が増加している。

○ 算出方法の変更

- ・平成20年に費用便益分析マニュアルが改訂され、便益の評価期間が40年から50年に変更されたため、便益が増加した。

5 事業の進ちよくの見込み

完成まで長い期間が必要な工事については既に着手しており、平成28年度供用に向けて工事をすすめている。(表4, 図15)

表4 事業進ちよく見込

内容	H23	H24	H25	H26	H27	H28
トンネル	→					
(仮)野田川橋	→					
(仮)与謝野橋					→	
舗装など仕上工事					→	

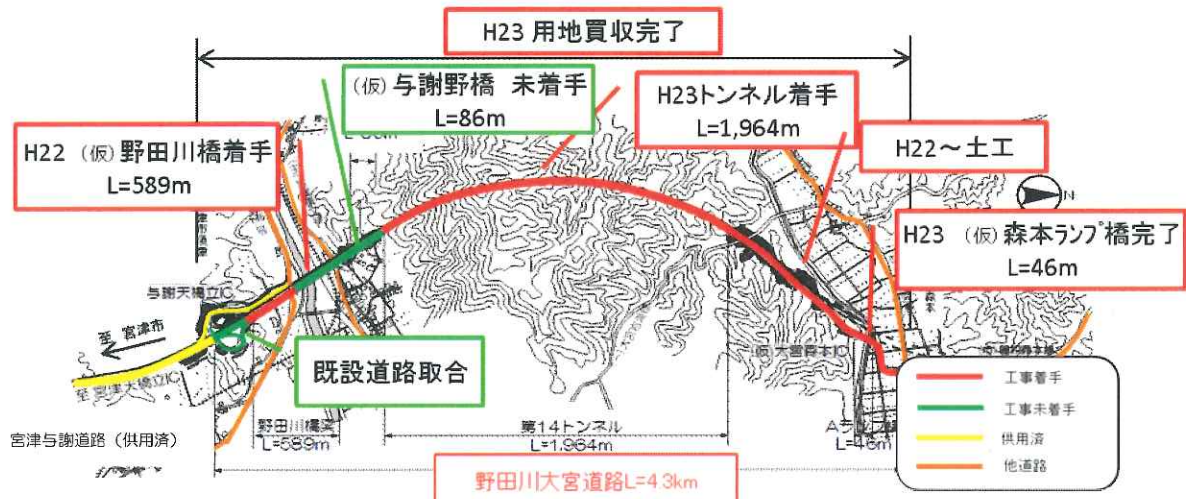


図15 現在の工事進捗状況

6 コスト縮減や代替案立案等の可能性等

(1) コスト縮減の取り組み

トンネル掘削で発生する土を盛土材として有効活用するほか、処分地を工事近隣地に確保し運搬費の削減を図る。

(2) 代替案の可能性

ルート比較は、費用、走行安全性等により現計画のルートを選定している(図16)。

また現時点においても、事業区間の用地取得を全て完了していることや、