

平成23年度 京都府公共事業評価調書

一般府道 ごうのぐちあまるべせん 郷ノ口余部線 道路新設改良事業

都市計画道路 うつねしんこくどうせん 宇津根新国道線 地方道路交付金(街路)事業

評価の別	事後評価
事業箇所	亀岡市宇津根町～余部町
全体事業費(内用地費)	41.1億円(22.9億円)
事業着手年度	平成4年度
事業年数	18年
完了年度	平成21年度
部分供用の有無	有(平成20年3月)



= 目 次 =

1	事業概要	郷ノ口- 3
2	事業の効果	郷ノ口- 7
3	事業により整備された施設の管理状況	郷ノ口-1 1
4	事業を巡る社会経済情勢等の変化	郷ノ口-1 1
5	良好な環境の形成・保全・変化	郷ノ口-1 2
6	改善措置の必要性	郷ノ口-1 2
7	今後の課題等	郷ノ口-1 2
8	総合評価	郷ノ口-1 3
 <参考>		
	「環」の公共事業構想ガイドライン評価シート	郷ノ口-1 4
	「用語集」	郷ノ口-1 6

1 事業概要

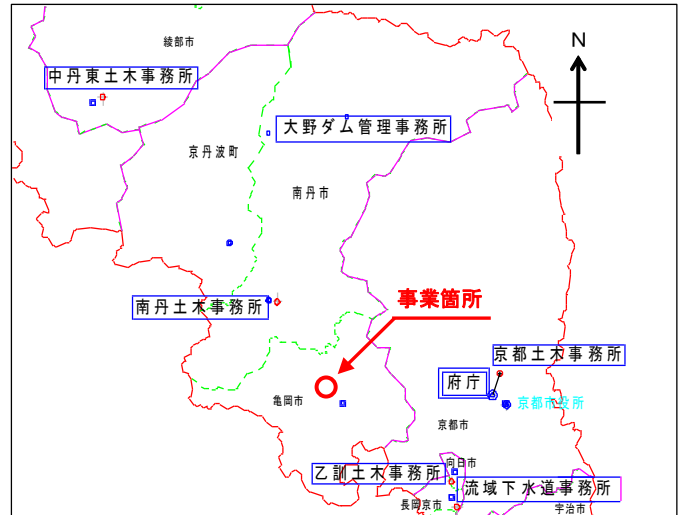
(1) 地域概要

亀岡市は、京都府中部に位置し、京都市に隣接する人口約9万人の都市であり、奈良時代から丹波国分寺・国分尼寺が置かれるなど豊穡の地として栄えてきた。

現在は、馬堀駅から嵯峨駅までの観光トロッコ列車や、嵐山へ急流を下る保津川下り、湯の花温泉等の観光資源を有し、また、豊かな緑につつまれたまちである。

隣接する京都市とは、JR山陰本線、国道9号、京都縦貫自動車道などで結ばれ、京都市に近い立地と、豊かな自然や観光資源を生かしたまちづくりが進められている。

豊かな自然が育んだきれいな地下水を水源とする亀岡市の水道水は、「おいしい水道水」に選ばれている。



広域位置図



詳細位置図

(2) 事業の目的

一般府道郷ノ口余部線は、亀岡市旭町（国道477号）を起点とし、一級河川桂川を渡河し、同市余部町に至る道路であり、桂川左岸地域と亀岡市中心市街地との日常生活や社会経済活動を支えるとともに交流・連携を支援する重要な路線である。

桂川左岸地域等から国道9号及び京都縦貫自動車道へのアクセスには中心市街地部を通過する必要があり、中心市街地部で交通渋滞が発生している状況にある。（写真①、②）

また、本事業によるバイパス整備前の現道（宇津根橋から府道王子並河線までの区間）は、府立亀岡高校及び南丹高校の通学路となっているが、人家が連担し、現道の幅員が狭小な上、JR山陰本線の宇津根踏切があるため、円滑な交通が妨げられており、通学する生徒や沿線住民の安全な通行に支障を来していた。（写真③、④）

本事業は、①宇津根橋から国道9号までの区間を、新しく中心市街地を避けてバイパスで接続することにより、亀岡市を横断する幹線として桂川左岸地域の活性化を図る、②本路線とJRとの交差を立体交差にすることにより、交通の円滑化を図る、③現道（旧道）の沿道生活環境を改善し、歩行者や自転車利用者の安心・安全を確保するとともに、良好な都市空間を形成することを目的とした事業である。



写真① 市道(ふれあい通り)
市街地の渋滞状況



写真② 亀岡停車場線(市役所前)
市街地の渋滞状況

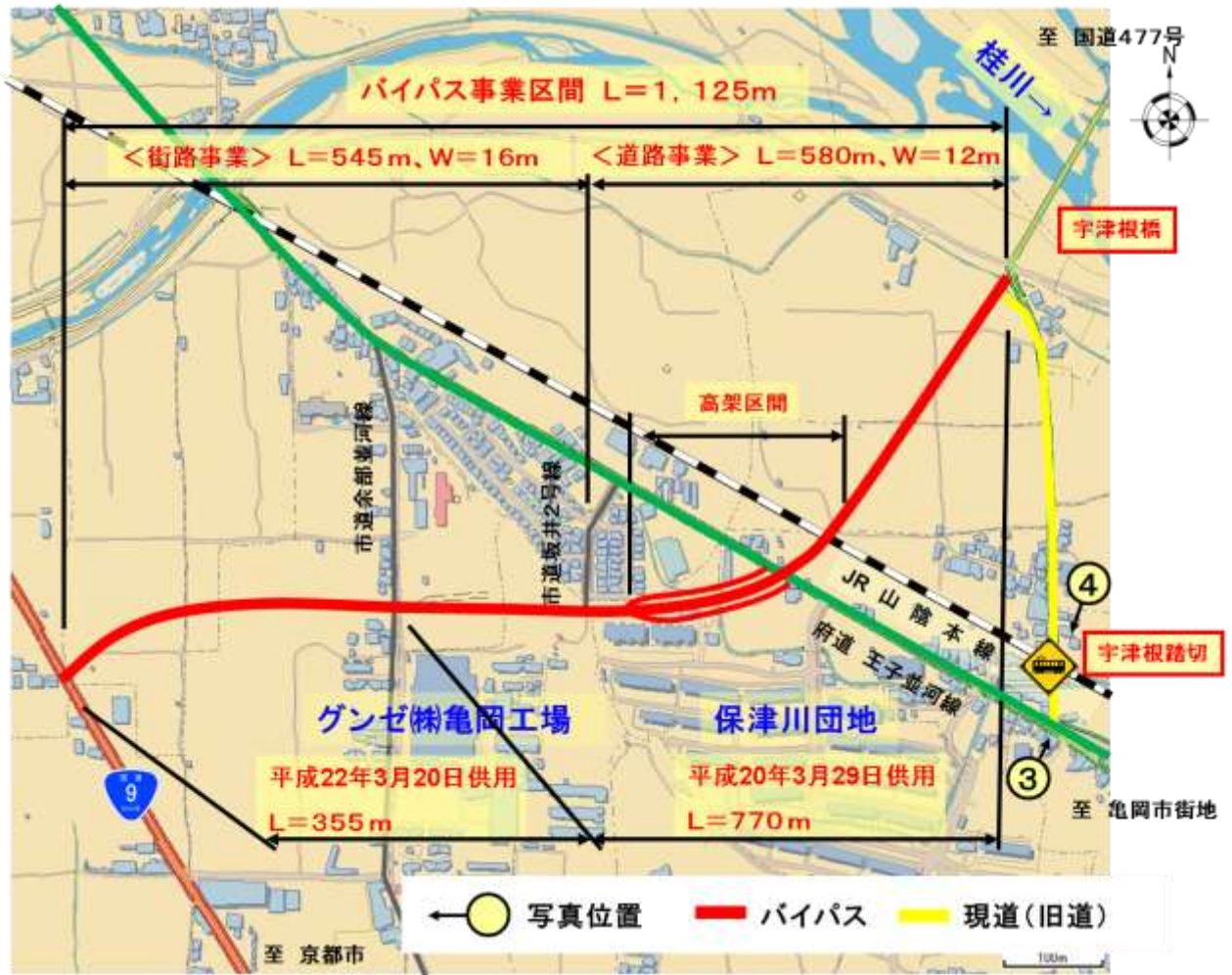


写真③ 郷ノ口余部線(旧道)
渋滞の状況



写真④ 郷ノ口余部線(旧道)
踏切の状況

事業評価対象区間 概要図



(3) 事業の内容

項目	内容
路線名	<道路事業> 一般府道 郷ノ口余部線 <街路事業> 都市計画道路 宇津根新国道線
事業名	<道路事業> 道路新設改良事業 <街路事業> 地方道路交付金（街路）事業
事業主体	京都府
事業箇所	亀岡市宇津根町～余部町

項 目	内 容
延長・幅員	<p><道路事業> 延長：580m、幅員：12.0m 車道2車線、片側歩道、バイパス工事</p> <p><標準横断図面></p> <p><街路事業> 延長：545m、幅員：16.0m 車道2車線、両側歩道、バイパス工事</p> <p><標準横断図面></p>
全体事業費	41.1億円（内用地費 22.9億円）
事業期間	平成4年度～平成21年度
計画交通量 <small>（用語集①）</small>	宇津根橋～市道坂井2号線 4,300台/日（H42推計値） 市道坂井2号線～国道9号 6,900台/日（H42推計値）
道路の区分 <small>（用語集②）</small>	<道路事業>第3種第2級 <街路事業>第4種第2級
設計速度 <small>（用語集③）</small>	50km/h
上位計画	新京都府総合計画（H13.1）

(4) 地元要望

現道は幅員狭小の上に踏切が存在する通行困難箇所であり、朝夕には渋滞が恒常化していた。また、歩道が未設置であるため、南丹高校等への通学を始めとする沿線住民の通行も危険な状態であり、バイパスの早期完成が要望されていた。（亀岡市内関係8自治会で結成された川東縦貫道整備促進協議会より）

(5) 事業経過

- 平成 4 年 5 月 都市計画決定
- 平成 5 年 3 月 事業認可取得（事業着手）
- 平成 20 年 3 月 部分供用（L=770m、宇津根橋から市道余部並河線まで）
- 平成 22 年 3 月 事業完成、全線供用

2 事業の効果

(1) 事業効果の発現状況

① 走行性の改善

本バイパスの整備により、桂川左岸地域と国道 9 号が直結し、JR 山陰本線の踏切を通過する必要がなくなることから、京都縦貫自動車道へのアクセスが約 4 分短縮され走行性が改善された。

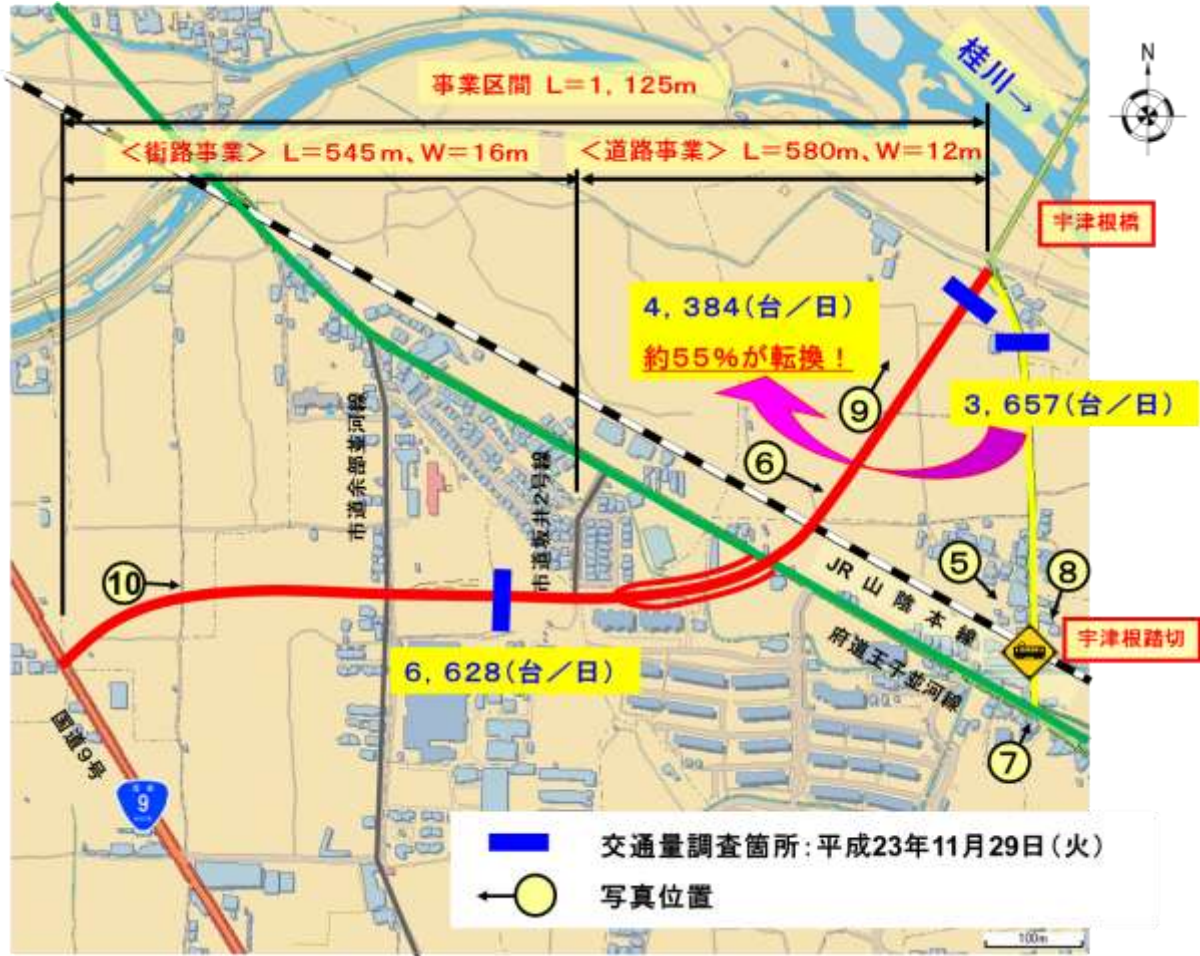


※比較した区間は、宇津根橋～京都縦貫自動車道（亀岡 IC）までの間を、①従来のルート（旧道を走行するルート）と②整備後のルート（バイパスを走行するルート）で、走行距離と所要時間を比較した。

※旧道と JR 山陰本線が交差する宇津根踏切は、遮断時間が 1 回あたり約 50 秒（0.8 分）で 1 日あたり約 2.3 時間である。（1 回あたりの遮断時間（実測）×列車本数（上下））

②交通環境の改善

本バイパスの整備により、生活交通と通過交通の分離が図られ、バイパスの交通量が4,384台/日、現道（旧道）の交通量が3,657台/日と、約55%の自動車がバイパスへ転換していることが確認できた。また、バイパスの供用にあわせて、公安委員会により現道（旧道）の大型車の通行が規制され、人家連担部の幅員狭小区間や踏切等の交通ネック箇所への大型車の流入がなくなり、車両及び歩行者の安全が向上するとともに沿道の振動・騒音が低減するなど生活環境が改善された。



交通量の変化図



写真⑤ 宇津根踏切の状況



写真⑥ JR高架橋の整備状況



写真⑦ 郷ノ口余部線旧道(踏切南側)
(大型車規制標識)



写真⑧ 郷ノ口余部線旧道(踏切北側)
(生徒の通学状況)

【府立南丹高校への聞き取り結果】

○旧道の交通量が減っており、高校生の通学上の安全性が高まり喜んでいる。

③地域のまちづくり支援

本バイパスの整備により、府道郷ノ口余部線が国道9号に直接接続することにより、桂川左岸地域と亀岡市の中心市街地の連携を強化されるとともに、京都縦貫道へのアクセス時間の短縮が図られた。

また、沿道の公園施設、農協及び運輸企業等の大型車の進入が容易になり、地域の活性化に寄与している。



写真⑨ 郷ノ口余部線
(宇津根橋以南の状況)



写真⑩ 郷ノ口余部線
(国道9号交差点付近の状況)



(2) 費用対効果

本路線供用後の交通量（平成23年11月）は、宇津根橋～市道坂井2号線の区間で4,384台/日、市道坂井2号線～国道9号の区間で6,628台/日*であった。

平成18年時点の予測交通量（平成42年の推計値）がそれぞれ、4,300台/日、6,900台/日であり、現時点でほぼ予測値に近い交通量となっている。

※P8（交通量の変化図）参照

<前回再評価時と事後評価時（今回）の比較>

比較内容	事業再評価時（H18）	事後評価時（今回）
事業期間	平成4年度～平成21年度	平成4年度～平成21年度
事業費（内用地費）	41.8億円（22.9億円）	約41.1億円（約22.9億円）
道路事業	24.8億円（12.9億円）	24.1億円（12.9億円）
街路事業	17.0億円（10.0億円）	17.0億円（10.0億円）
交通量比較 （予測・現況）	4,300、6,900台/日 （H42推計値）	4,384、6,628台/日 （H23.11調査）

※平成18年時点の予測交通量は、平成11年の道路交通センサス^{（用語集④）}の交通量を基にした平成42年の予測交通量

※本路線の現況交通量は、平成23年11月に実測した12時間交通量と平成22年道路交通センサスの昼夜率^{（用語集⑤）}により算出

※事業費の減額は、他の公共事業から発生した土砂を本工事の盛土に利用したこと等のコスト縮減による。

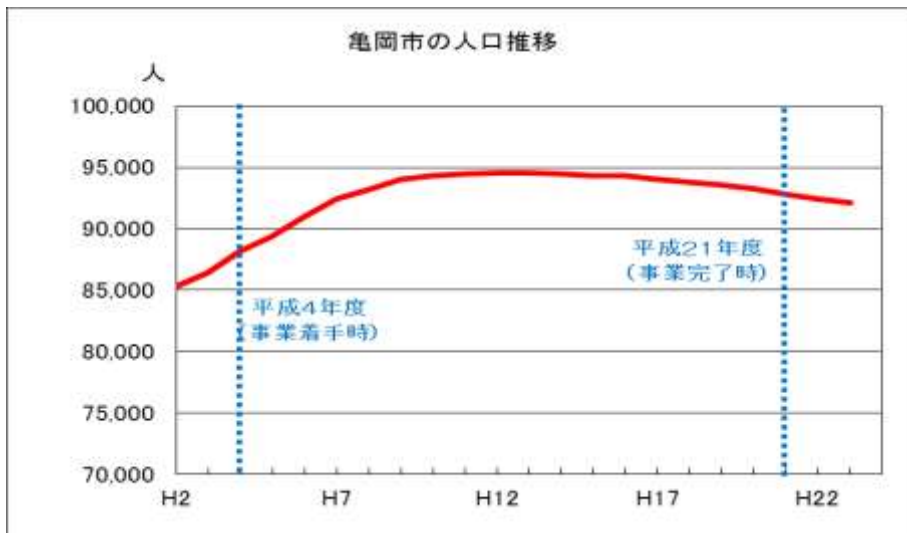
3 事業により整備された施設の管理状況

日常の道路パトロールを適切に実施しており、これまでに道路施設の維持修繕等の実績はない。

4 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(1) 人口の推移

亀岡市の人口は、近年20年間は9万人前後で推移しており、平成13年度以降漸減傾向となっている。



(2) 交通量の推移

本路線の交通量は、事業着手時から大きく増加している。



※H2.10~H22.10のデータは、道路交通センサスの同路線近傍地のデータ

H23.11のデータは、宇津根橋南側での実測データ(旧道の交通量を含む)

5 良好な環境の形成・保全・変化

バイパス全線にわたり、高齢者や障害者などにも配慮した段差の少ない歩道を整備し、通行者の安全を確保するなど生活環境の改善が図られた。

また、本バイパスの整備により、現道（旧道）への車両の流入が約55%低減し、さらに、大型車の通行が規制されたため、車両による騒音や振動の低減が図られ、生活環境が大きく改善された。

【地元宇津根区役員への聞き取り結果】

○大型車が通らなくなったので、騒音・振動が激減している。

6 改善措置の必要性

本事業区間の供用後、地元住民や道路利用者からの更なる安全対策等に関する意見や要望はないため、現時点で改善措置の必要な箇所はない。

7 今後の課題等

(1) 宇津根橋の整備

府道郷ノ口余部線は、主要地方道亀岡園部線から宇津根橋までの4.4kmがこれまでに改良済みであり、今回のバイパス整備により、宇津根橋を除いた国道9号までの整備が完了した。

整備ができていない宇津根橋は、幅員が狭小で、車両の円滑な通行に支障がある。

また、自転車通勤する多くの高校生の利用があるにもかかわらず歩道が未整備であるため、歩行者や自転車利用者の安全を確保する必要がある。（写真⑪、⑫）

さらに、昭和33年に架橋されてから50年以上が経過していることから、橋梁本体の老朽化が著しく、また、耐震化も未対策であるため、早期に架け替えに着手する必要がある。



写真⑪ 宇津根橋の状況



写真⑫ 宇津根橋の状況

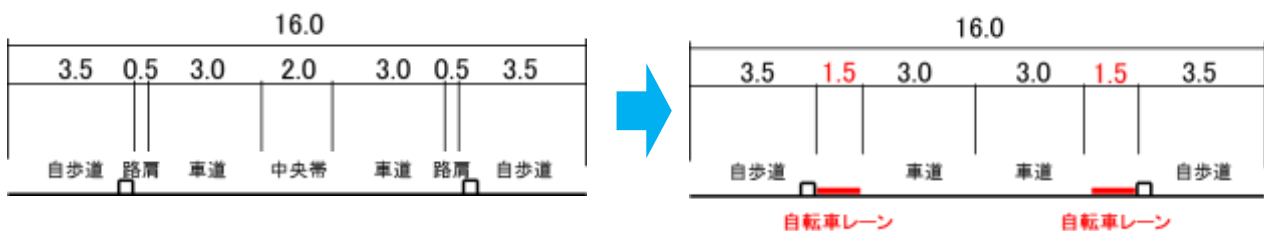


(2) 歩行者と自転車の分離

両側に歩道を整備した市道坂井2号線から国道9号までの区間は、車両の円滑な通行のために2.0mの中央帯（導流帯）を設置している。

今後の交通量調査等により、自転車歩行者道利用者が大きく増加するなど、歩行者と自転車を分離する必要があると判断される場合には、車道の一部を自転車レーンとするなどの検討を行う。

（自転車レーンの整備イメージ）



8 総合評価

本事業により、走行性の改善、地域の交通環境の改善など道路整備による効果が発現していることから、事業の目的は達成できたものと判断される。

また、これから先、大きな社会情勢や交通量の変化がない限り、今後の事後評価の必要性は生じないと思われる。

『環』の公共事業構想ガイドライン評価シート

		作成年月日	平成23年2月 1日		
		作成部署	建設交通部 道路建設課		
事業名	一般府道 郷ノ口余部線 道路新設改良事業ほか		地区名	亀岡市宇津根町～余部町	
概算事業費	41.1億円		事業期間	平成4年度～平成21年度	
事業概要	桂川左岸地域の活性化を図るとともに、自転車及び歩行者の安心・安全を確保するためにバイパス道路を整備するもの。 道路事業：延長 580m、幅員 12.0m（2車線）、片側歩道（3.5m） 街路事業：延長 545m、幅員 16.0m（2車線）、両側歩道（3.5m）				
目指すべき環境像	現道（旧道）は幅員狭小で人家が連担していることから、安心・安全の確保とともに、交通騒音や振動を低減させることにより、沿道の生活環境を改善する必要がある。				
関連する公共事業	なし				
評価項目					
主要な評価の視点		選定要否	施工地の環境特性と目標	環境配慮・環境創造のための措置内容	環境評価
地球環境・自然環境	地球温暖化(CO ₂ 排出量等)	○	現道は、幅員が狭く歩道が未整備であることから、特に朝夕の通勤時間帯に渋滞が発生し、車の速度低下による環境負荷増加の一因となっている。	交通の集中による渋滞を解消し、交通を円滑にすることで、環境負荷の低減に寄与した。	3
	地形・地質				
	物質循環（土砂移動）				
	野生生物・絶滅危惧種				
	生態系				
	その他				
生活環境	ユニバーサルデザイン	○	現道は、幅員が狭く歩道が未整備であることから、歩行者や自転車通行者の安全性を高める必要がある。	バイパス部にバリアフリーに対応した歩道を整備することで、誰もが利用しやすい歩行空間を確保した。	5
	水環境・水循環				
	大気環境		現道は、人家が連担しているため、自動車の通行に起因する交通騒音や振動を低減させる必要がある。	バイパスの供用にあわせて、現道の大型車通行を規制することにより、生活環境の改善が図れた。	4
	土壌・地盤環境				
	騒音・振動	○	事業の実施により発生する建設発生土の抑制と資源の再利用に努める必要がある。	土質改良による軟弱土の利用により建設発生土を抑制した。	3
	廃棄物・リサイクル	○			
	化学物質・粉じん等				
	電磁波・電波・日照				
その他					
地域個性・文化環境	景観	○	事業地周辺は、平坦な田園区域が含まれるため、工作物による景観への影響を避ける必要がある。	田園区域においては、周辺地形に合わせた平坦な道路とし、また、道路法面の植栽に在来種を用いることなどにより、周辺環境との調和を図った。	3
	里山の保全				
	地域の文化資産				
	伝統的行祭事				
	地域住民との協働				
	その他				
外部評価					

(別紙)

構想ガイドラインチェックリストの記載要領

- 1) 「施工地の環境特性と目標」欄：評価項目の「主要な評価の視点選定の考え方」に当てはまる項目について、下記の記載要領を踏まえて施工地地の環境特性と目指すべき方向（環境目標）についての点検を行い、できるだけ具体的に（例えば絶滅危惧種の名称等）記載すること。
- 2) 「環境配慮・環境創造のための措置内容」欄：「施工地の環境特性と目標」の記載内容に対応して実施しようとする回避措置や自然再生・環境創出等の方策について記載すること。
- 3) 「環境評価」欄：評価項目ごとの環境配慮の自己評価を記載する。

(改善)5、やや改善4、現状維持3、やや悪化2、悪化1

※評価項目の選定要否欄には、特性や目標を記載する「主要な評価の視点」欄に○を記載する。

評価項目	主要な評価の視点	「施工地の環境特性と目標」の記載要領
	地球環境・自然環境	地球温暖化 (CO ₂ 排出量等)
地形・地質		・地域の自然環境の基盤となっている地形・地質の維持・保全・改善・回復などが必要。
物質循環 (土砂移動等)		・河川における土砂移動機能が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。
野生生物 ・絶滅危惧種		・京都府レッドデータブック掲載の「絶滅が危惧される野生生物」の生息地等が確認されたため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
生態系		・地域生態系の維持・保全・改善・回復などが必要。
その他		・その他、施工地及び周辺地域における地球環境や自然環境の特性と目指すべき方向（環境目標）
生活環境	ユニバーサルデザイン	・高齢者や障がい者など社会的弱者に配慮した施設構造としていくことが必要。
	水環境・水循環	・事業前の水環境・水循環が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。
	大気環境	・事業前の大気環境が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。
	土壌・地盤環境	・事業前の土壌・地盤環境が良（又は不良～汚染、沈下、水脈分断など）のため、その維持（又は改善）が必要。
	騒音・振動	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、騒音・振動の発生が予測されるため、発生抑制が必要。
	廃棄物・リサイクル	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、建設廃棄物の大量発生が予測されるため、発生抑制、再使用、リサイクルなどが必要。
	化学物質・粉じん	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、化学物質や粉じんによる汚染が予測されるため、汚染の防止・抑制が必要。
	電磁波・電波環境・日照	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、電磁波、電波障害、日照障害が予測されるため、障害の防止・抑制が必要。
その他	・その他、施工地及び周辺地域における生活環境の特性と目指すべき方向（環境目標）	
地域個性・文化環境	景観	・京都らしい自然景観や歴史的景観、都市景観が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	地域の文化資産	・史跡や天然記念物、歴史的に重要な遺跡、古道、伝承、家屋(群)など地域固有の文化資産が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	里山の保全	・多様な生物相や農村景観の重要な要素となっている里山が存在しているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	伝統的行祭事	・地域の伝統的な行祭事等が行われているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	地域住民との協働	・事業の構想、設計、施工、管理などについて地域住民との協働が必要。
	その他	・その他、施工地及び周辺地域における地域個性や文化環境の特性と目指すべき方向（環境目標）。

「用語集」

① 計画交通量

当該区間を将来通行する自動車の1日当たりの交通量である。現在は、平成42年の推計交通量を計画交通量としている。

② 道路の区分

道路構造の一般的な技術基準を定める「道路構造令」において、「都市部と地方部」、また、「高速自動車道路とその他の道路」の区分で第1種から第4種に分類され、さらに、地形や計画交通量に応じて、第1級から第5級に分類されている。

本事業では、宇津根橋から市道坂井2号線までの高架区間を含む道路事業では、第3種（地方部）第2級（平地部で、計画交通量が4,000～20,000台/日）とし、市道坂井2号線から国道9号までの街路事業では、第4種（都市部）第2級（計画交通量が4,000～10,000台/日）としている。

③ 設計速度

道路の形状を決定するために定める速度で、平均的な運転者が快適性を失わずに維持することの出来る速度である。道路の区分によって定められている。

④ 道路交通センサス

道路交通センサス(全国道路・街路交通情勢調査)は、全国の道路と道路交通の実態を把握するための調査で、概ね3～5年間隔で実施されているものである。

⑤ 昼夜率

昼間の12時間交通量に対する24時間交通量の割合を示すものである。平成23年11月に実測した交通量は、観測コストを勘案して、午前7時からの午後7時の12時間の観測を行った。