

京都縦貫自動車道の全線開通と整備効果について

国土交通省 近畿地方整備局 福知山河川国道事務所 調査第二課

1. はじめに

京都縦貫自動車道は、南北に長い京都府を縦貫し、京都府宮津市の宮津天橋立 IC を起点として京都府久世郡久御山町の久御山 IC に至る延長約 100km の高規格幹線道路であり、京都府を南北につなぐ大動脈として、京都北中部地域の活性化に資する「京都府の背骨」と呼ばれています。

本稿では、京都縦貫自動車道の全線開通によって期待される様々な効果についてご紹介します。

2. 路線の概要

今回の開通区間である丹波綾部道路は、京都縦貫自動車道の一部を構成する延長 29.2km の道路で平成 5 年度に事業化されました。これまでに、平成 15 年 3 月の綾部 JCT ~綾部安国寺 IC 間、平成 20 年 9 月の綾部安国寺 IC ~京丹波わち IC 間が順次開通（暫定二車線）し、今回の京丹波わち IC ~丹波 IC 間が最終開通区間となります。

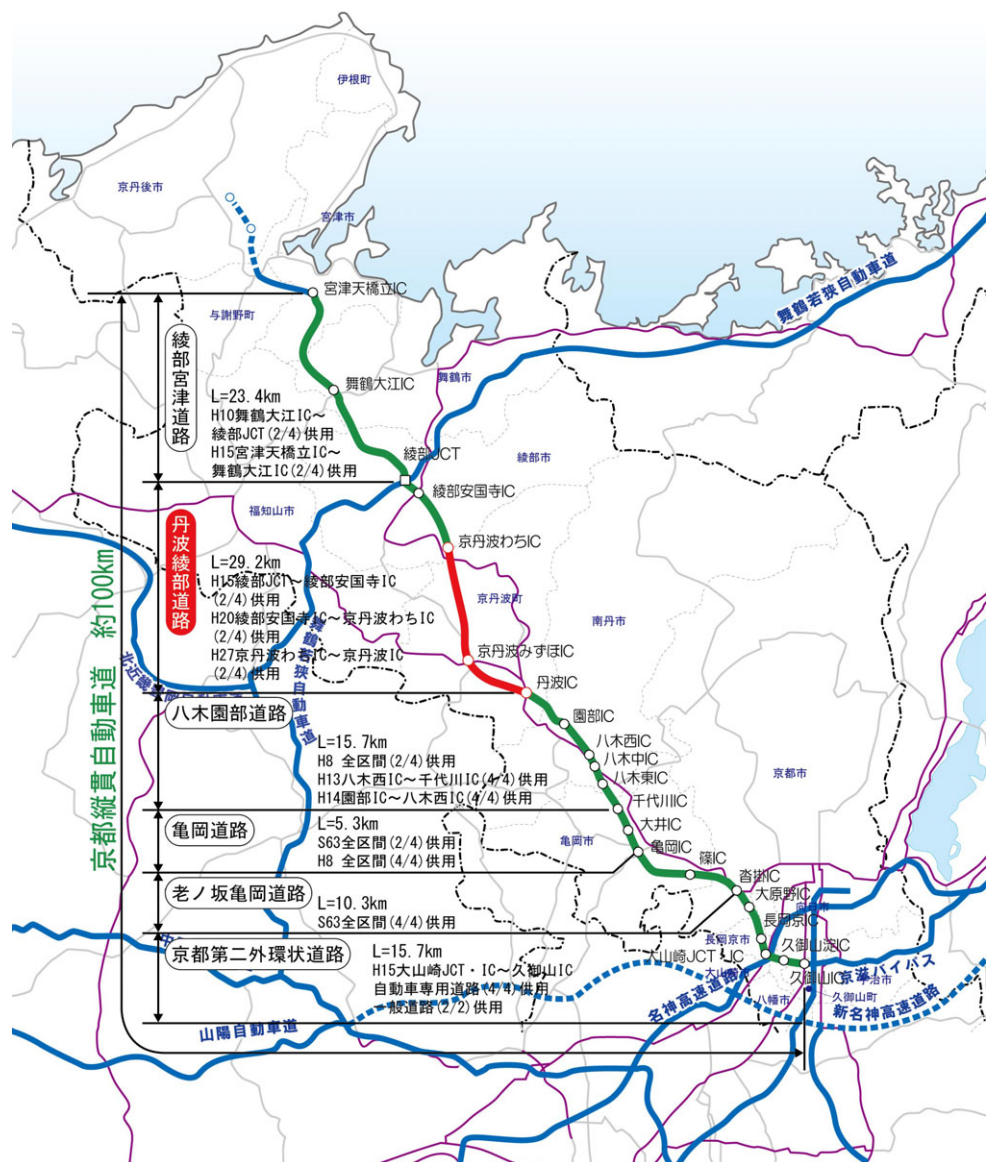


図1 位置図

今回開通となった丹波綾部道路には、新瑞穂トンネル（延長2,906m）をはじめとする8箇所のトンネル、京丹波由良川橋（延長727m）をはじめとする17箇所の橋梁が存在します。

これら構造物の総延長は、9.6km（トンネル；5.6km、橋梁；4.0km）となっており、今回の開通区間の全延長（18.9 km）の50.8%に及ぶものとなっています。

特に、当路線最長の新瑞穂トンネルにおいては掘削時に大量の湧水や天端崩落が発生する等、難工事となりました。

このような難工事を乗り越え、念願の開通となった丹波綾部道路ですが、開通式典は台風の影響による記録的な大雨のため残念ながら中止になりました。しかし、開通に先駆けて、地元企業である任天堂の協力によりマリオとルイージが先導役となった京都縦貫自動車道全線開通記念フリーウォークが7月12日に開催され、参加者は約4,000名にも及びました。このことから地域の期待の高さが伺えます。



写真1 坑内湧水の様子



写真2 フリーウォークイベントの様子

3. 開通による整備効果

3-1 時間短縮効果

京都縦貫自動車道は、昭和63年2月における老ノ坂亀岡道路（沓掛IC～亀岡IC間）及び亀岡道路（亀岡IC～千代川IC間）の開通以降、段階的に開通してきました（図2）。丹波綾部道路の開通により、京都府北部から京都府南部にかけて高速ネットワークで結ばれ、これにより、京都縦貫自動車道（宮津天橋立IC～久御山IC）間の所要時間は78分となります。これは、宮津天橋立IC～久御山IC間において並行する一般道路を利用した場合の所要時間（180分）と比較して、約100分の時間短縮となります（図3）。

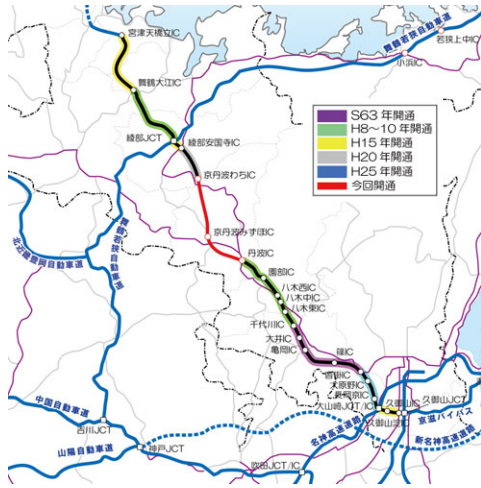
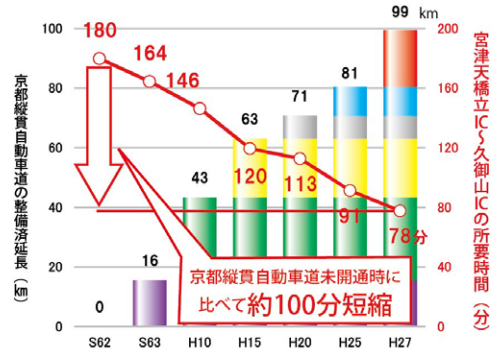


図2 京都縦貫自動車道の段階的な開通の状況



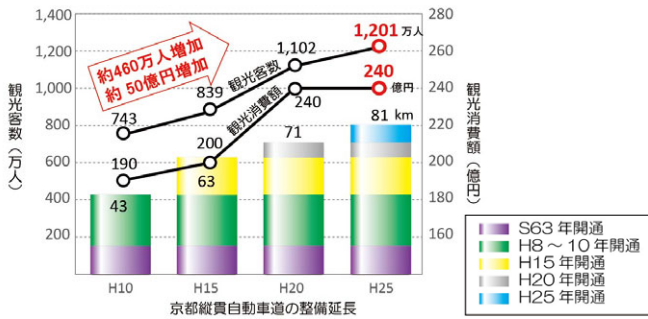
出典：2015.05 民間プローブ
 注) 所要時間は、各年次の整備区間に合わせた宮津天橋立IC～久御山IC間を集計
 注) 開通区間の所要時間は、規制速度により算出

図3 段階的な開通による所要時間の変化

3-2 地域の活性化

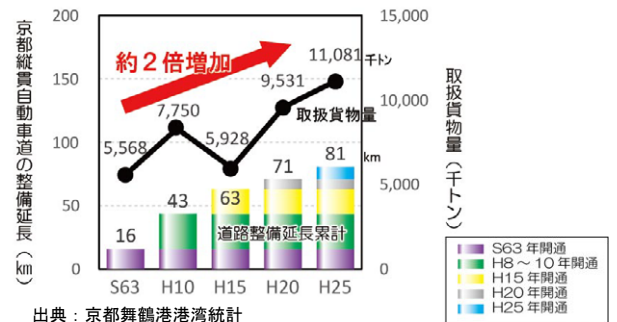
京都縦貫自動車道の段階的な開通により、京都府北部への所要時間が短縮し、地域の観光客数及び観光消費額が増加してきました。全線開通により、観光交流が一層促進され、地域経済の好循環が進んでいくものと期待されます(図4)。また、産業面でも同様に、段階的に開通したことによって、沿線における企業立地が進み、地域の製造品出荷額や京都舞鶴港の取扱貨物量が増加するとともに、沿線地域の有効求人倍率が高まっています。

このようななか、全線開通により、さらなる企業立地の進展、民間需要の拡大、雇用創出等による地域経済の活性化が期待されます(図5～7)。



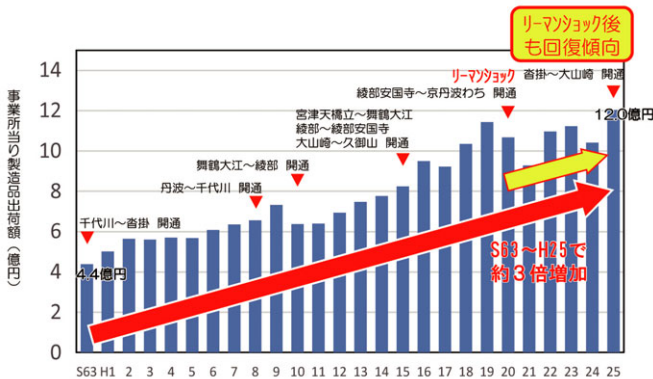
出典：京都府観光統計より(H10はH11値を示す)
 注) 京都北中部地域の京都縦貫自動車道沿線市町(福知山市、綾部市、舞鶴市、宮津市、亀岡市、南丹市、京丹波町)が集計対象

図4 沿線地域の観光客数と観光消費額の推移



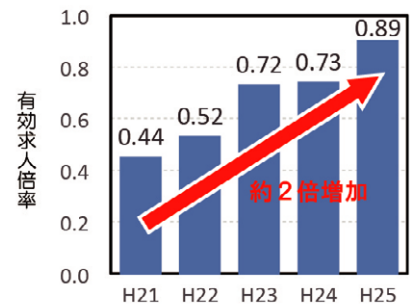
出典：京都舞鶴港港湾統計

図5 京都舞鶴港の取扱貨物量の推移



出典：工業統計
 注) 京都北中部地域の京都縦貫自動車道沿線市町(福知山市、綾部市、舞鶴市、宮津市、亀岡市、南丹市、京丹波町)の製造業の出荷額と事業所数より1事業所当りの出荷額を算出

図6 製造業出荷額(1事業所あたり)の推移



出典：ハローワーク綾部

図7 綾部市の有効求人倍率の推移

3-3 交通混雑の緩和

国道27号の味方交差点や国道9号の蒲生交差点では、夏の行楽期に交通混雑が発生していました。しかし、平成20年の丹波綾部道路綾部安国寺IC～京丹波わちIC間の部分開通により、味方交差点の交通混雑が解消しています。さらに、京丹波わちIC～丹波IC間の開通により、蒲生交差点についても交通混雑が解消しました(図8)。



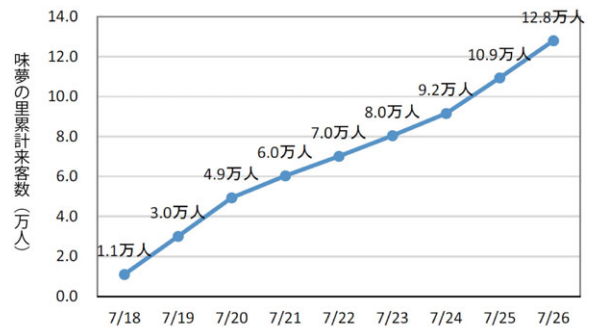
図8 開通による国道9号蒲生交差点の交通状況の変化

3-4 地域振興拠点となる道の駅

丹波綾部道路開通当日の平成 27 年 7 月 18 日には、京丹波 PA に連結し、京都縦貫自動車道と一般道の両方からアクセス可能な道の駅として、「京丹波 味夢（あじむ）の里」（京都府京丹波町）が開業しました。開業後、連日多くの方が来訪しました。（図9）この道の駅では、京丹波マルシェ、レストラン、フードコートなどがあり、地域の食を満喫できるほか、情報発信コーナーでは、京丹波町のみならず、近隣市町観光情報を取り揃えるなど、地域の情報発信拠点としての役割が期待されています。



写真3 道の駅「京丹波味夢の里」の賑わい状況



出典：京丹波町
※開業直後の9日間（7/18～7/26）の累計来客数

図9 道の駅「京丹波味夢の里」の累計来客数

4. おわりに

昭和 56 年に着工され、事業が進められてきた京都縦貫自動車道が、約 34 年の歳月を費やし、ついに全線開通となりました。全線開通は関係者の悲願であり、今後は、先に述べた様々な整備効果が発現し、沿線地域の発展に寄与していくことを切に願っています。

今回丹波綾部道路が開通し、京都縦貫自動車道として全線が開通できましたのは、ひとえに貴重な土地を提供いただいた地権者の皆様方、沿線地域の皆様、ならびに関係市町及び京都府等の関係各位のご理解とご協力の賜物と深く感謝申し上げます。