

No. 5

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成15年度第4回)

一般国道27号

しも やま 下山バイパス

平成15年10月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

事業の目的	1
計画の概要	2
事業の経緯及び進捗	3
事業を取り巻く社会状況	6
1. 社会的背景	6
2. 周辺の交通状況	7
3. 周辺の道路状況	9
4. 周辺の主な事業の概要	13
5. 地域における計画	16
事業の整備効果	17
費用便益分析の結果	19
コスト縮減や代替案立案等の可能性	20
対応方針	21

事業の目的

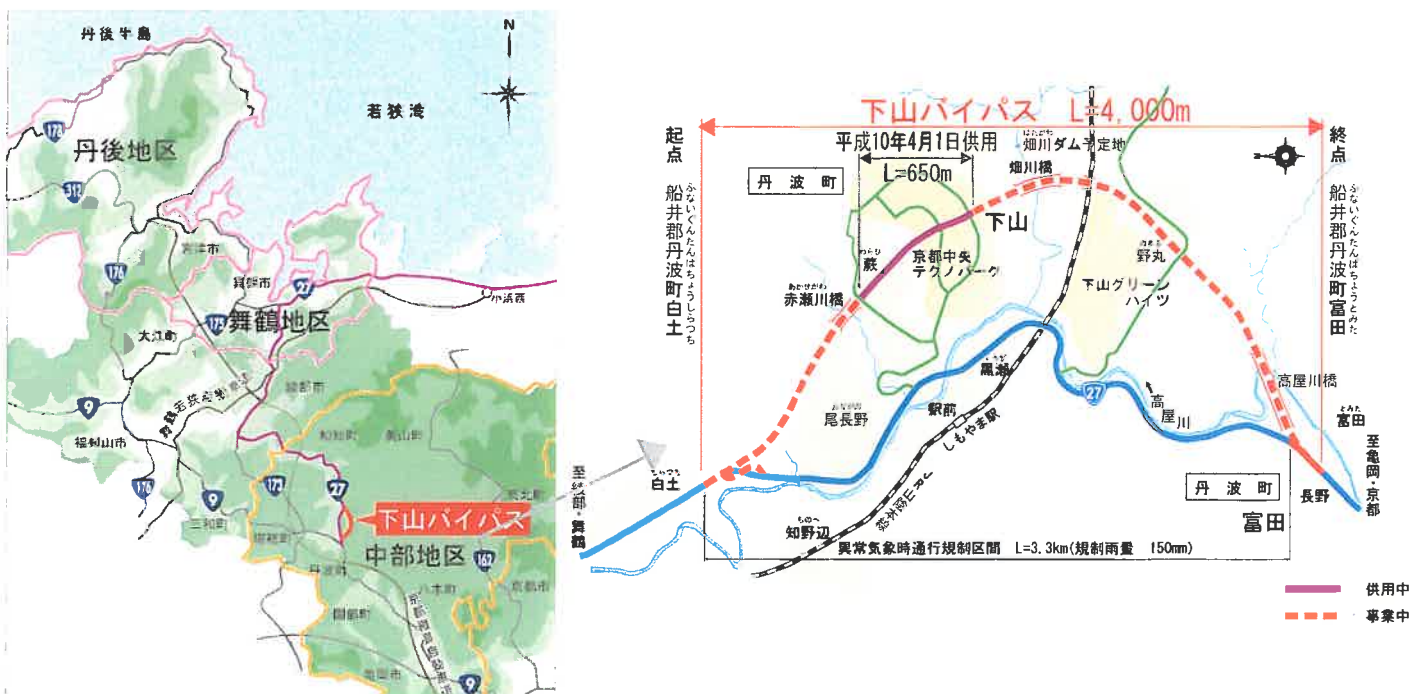
- 異常気象時通行規制区間の解消
- 交通安全の確保
- 地域活性化の支援

一般国道27号は、福井県敦賀市^{つるが}を起点とし、京都府船井郡丹波町^{ふない だんばちょう}に至る延長約140kmの主要幹線道路です。

京都府下においては、舞鶴地区、丹後地区と中部地区を結び、京都中・北部地域の生活や物流などを支える重要な幹線道路です。

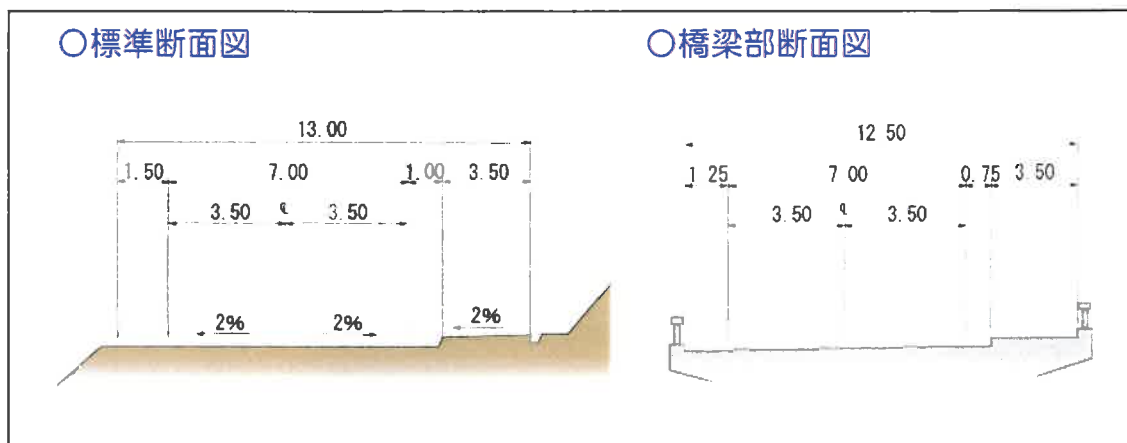
しかし、下山バイパスの計画区間の現道は、高屋川^{たかやがわ}に沿った狭い山あいを走っており、幅員が狭いうえにカーブが多く、崖崩れ等の危険性が高いことから異常気象時通行規制区間に指定されています。また、現道沿いには人家や小学校があるにもかかわらず、十分な歩道が整備されていないことから、交通安全面に課題があります。

下山バイパスは、現道の異常気象時通行規制区間の解消、現道から通過交通を排除することによる現道の交通安全の確保のほか、京都中央テクノパークの企業誘致や畑川ダム^{はたがわ}周辺整備計画等、丹波町北部地域整備計画の骨格を形成する道路として地域の活性化を支援するために計画した道路です。



計画の概要

起 終 点	自) 京都府船井郡丹波町白土 至) 京都府船井郡丹波町富田
計画延長	L=4.0km
幅 員	W=13.0m (橋梁部 12.5m)
構造規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車 線 数	2車線
全体事業費	約121億円



事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

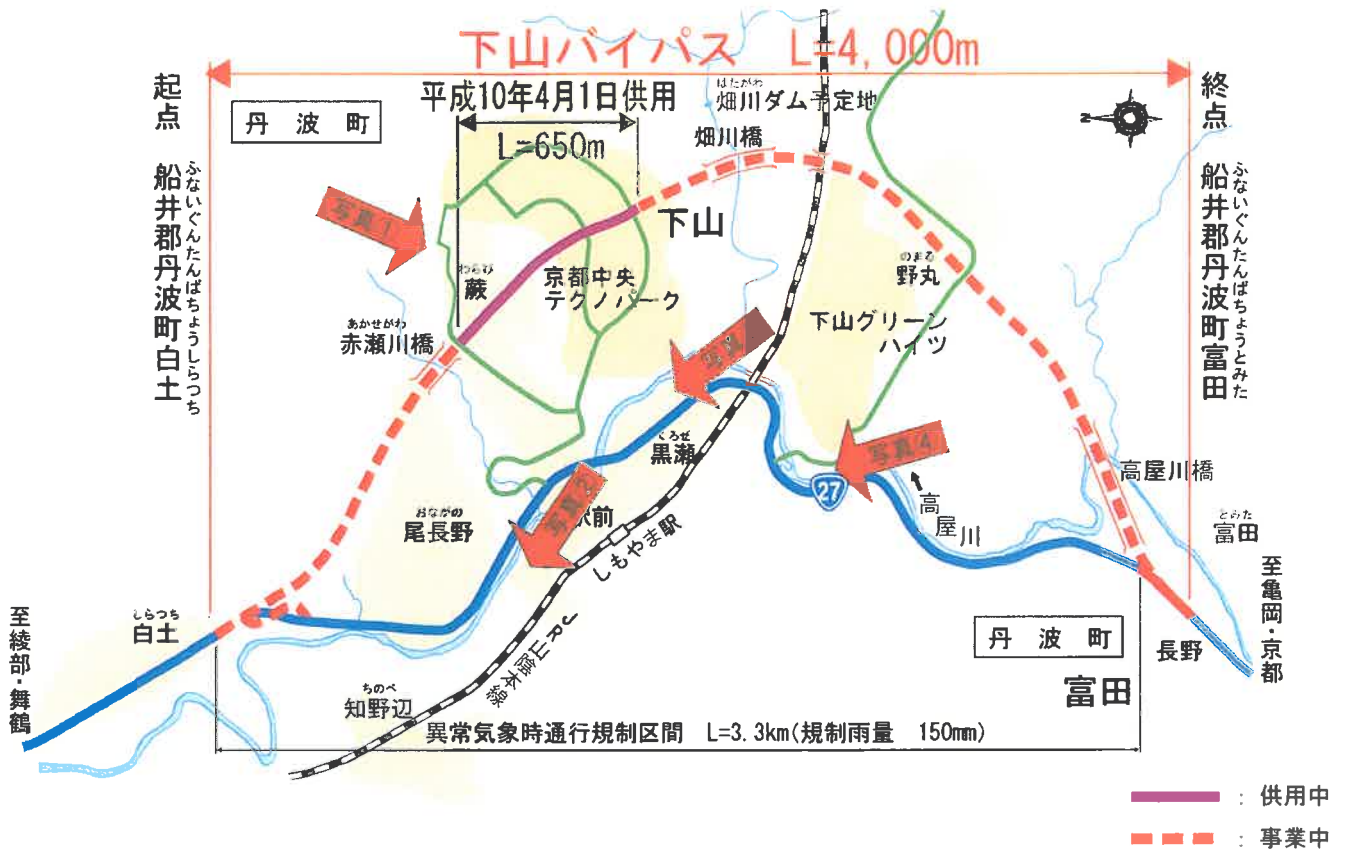
- ・事業化：昭和59年度
- ・都市計画決定：昭和63年8月16日
- ・用地着手：平成元年度
- ・工事着手：平成3年度

2. 事業の進捗率

- ・事業進捗率：59%（平成14年度末現在）
- ・用地取得率：97%（面積ベース、平成14年度末現在）
- ・供用済延長：0.65km（16%）
（^{わらび}蔵地区＝0.65km：平成10年4月1日供用）

3. 関係機関との調整等

- ・京都中央テクノパークの企業誘致にあたり、関係機関と事業調整をはかり開発区域内の650mについて一部部分供用を行いました。
- ・用地取得率は全体の97%と進んでおりますが、未買収地について、公図混乱や一部地権者との交渉に時間を要しています。
- ・畑川ダム計画や丹波町北部地域整備計画など、周辺事業と調整をはかりながら事業を進めています。



4. 現在の状況
写真① (全景)



写真②（尾長野）



切り立った斜面が迫る現道

写真③（黒瀬）



歩道がなく現道に近接して並ぶ人家



落石のおそれのある長大法面の下を走る現道

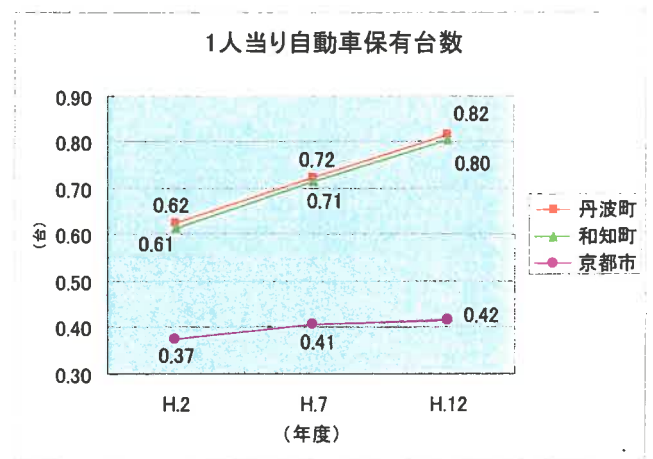
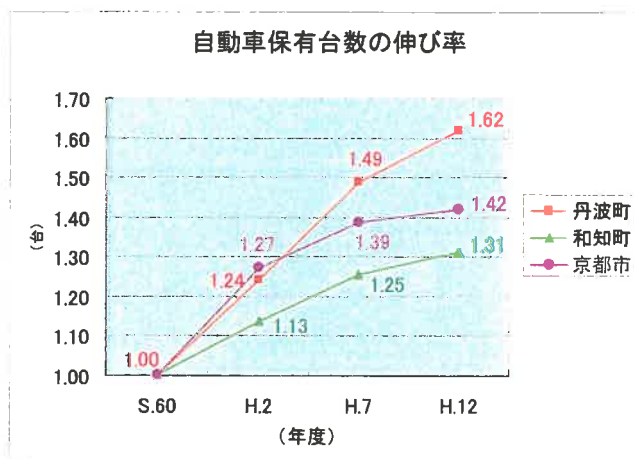
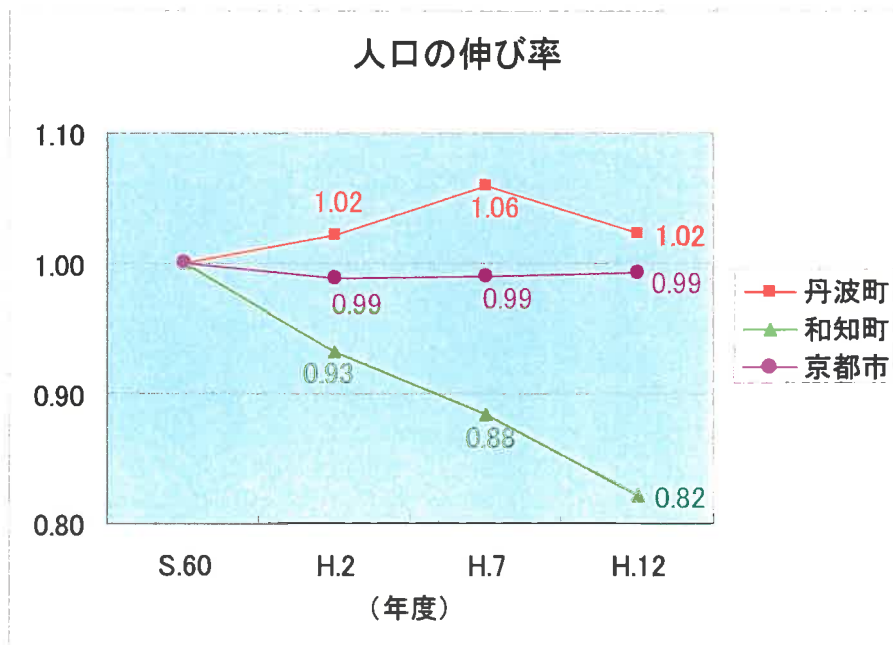
写真④（黒瀬）

事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

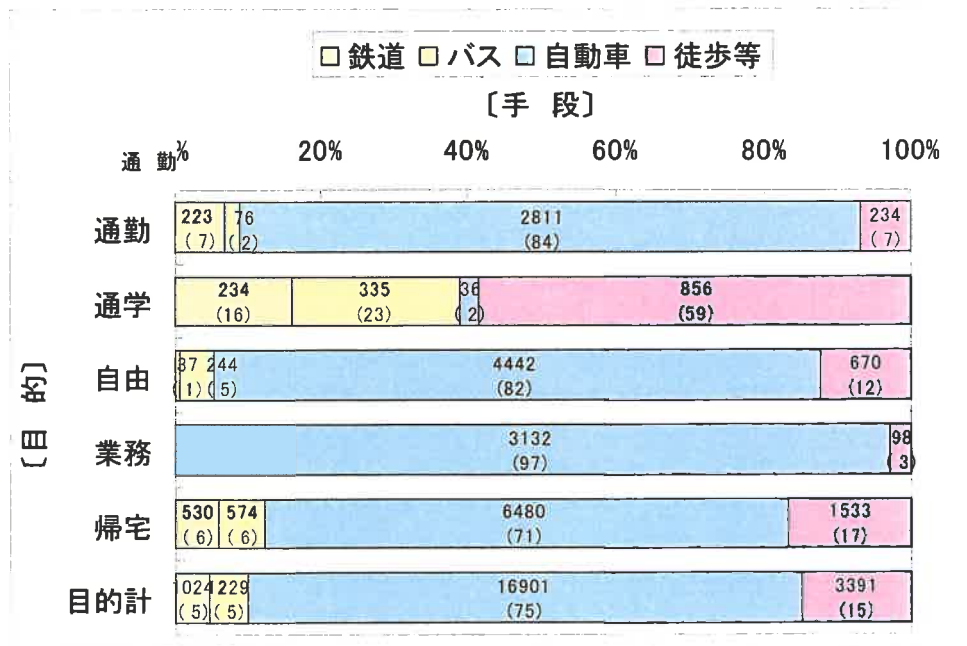
(1) 沿線の人口と自動車保有台数

下山バイパス沿線の丹波町・和知町の人口は減少傾向にありますが、人口の推移に反し、自動車保有台数は増加しています。



(2) 自動車交通の状況

丹波町における目的別の交通手段をみると、そのほとんどは自動車利用となっており、自動車への依存度が非常に高い地域といえます。

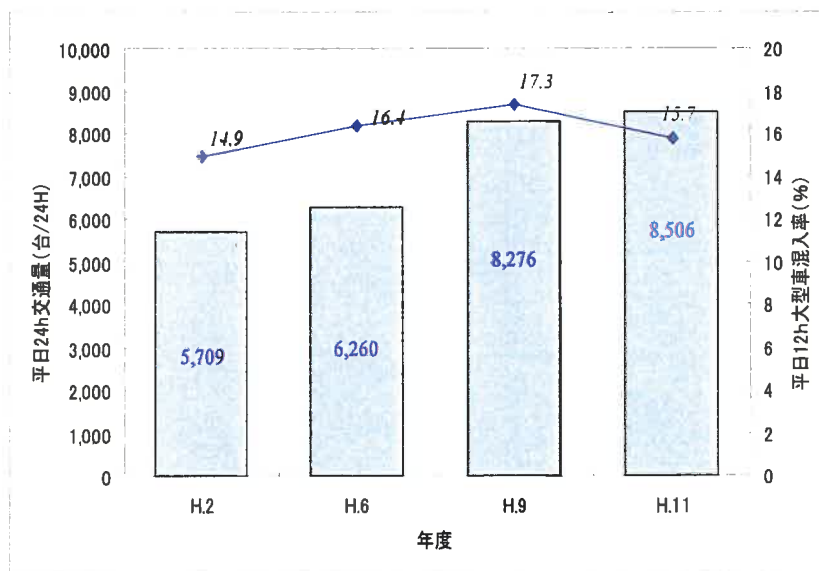


図中の数字は発生集中量：トリップエンド (H12PT調査より)
() 内は代表交通手段構成比：%

2. 周辺の交通状況

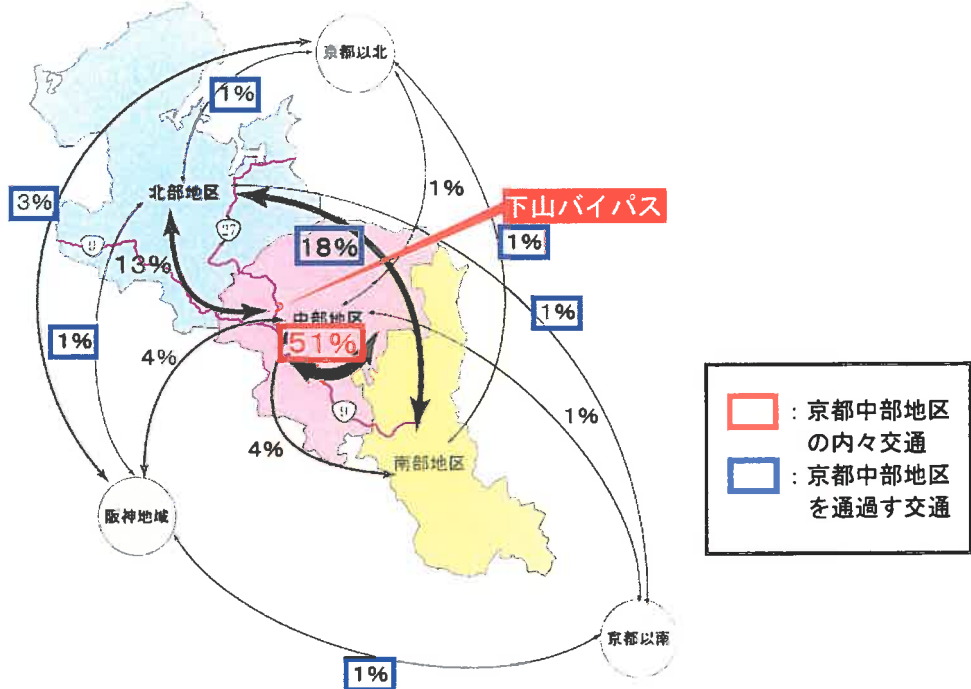
(1) 交通量

国道27号(丹波町)の交通量は年々増加しており、大型車交通量も15%~17%と、生活道路としての役割を果たす道路としては、高い状況にあります。

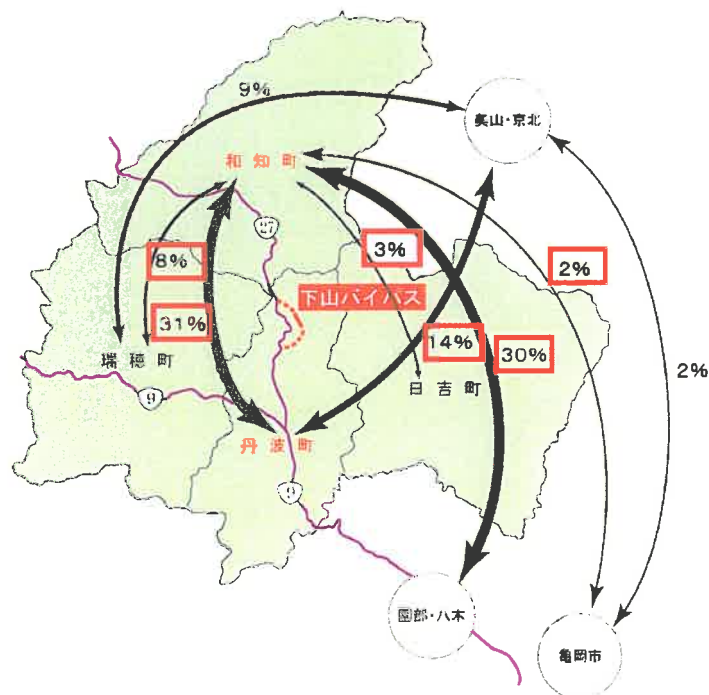


(2) 自動車交通の流れ

当区間の国道27号利用交通の内訳をみると、京都中部地区の内々交通が約5割を占めています。また、京都中部地区を通過する交通が約3割となっています。



下図は、京都中部地区の内々交通の内訳を示したものです。

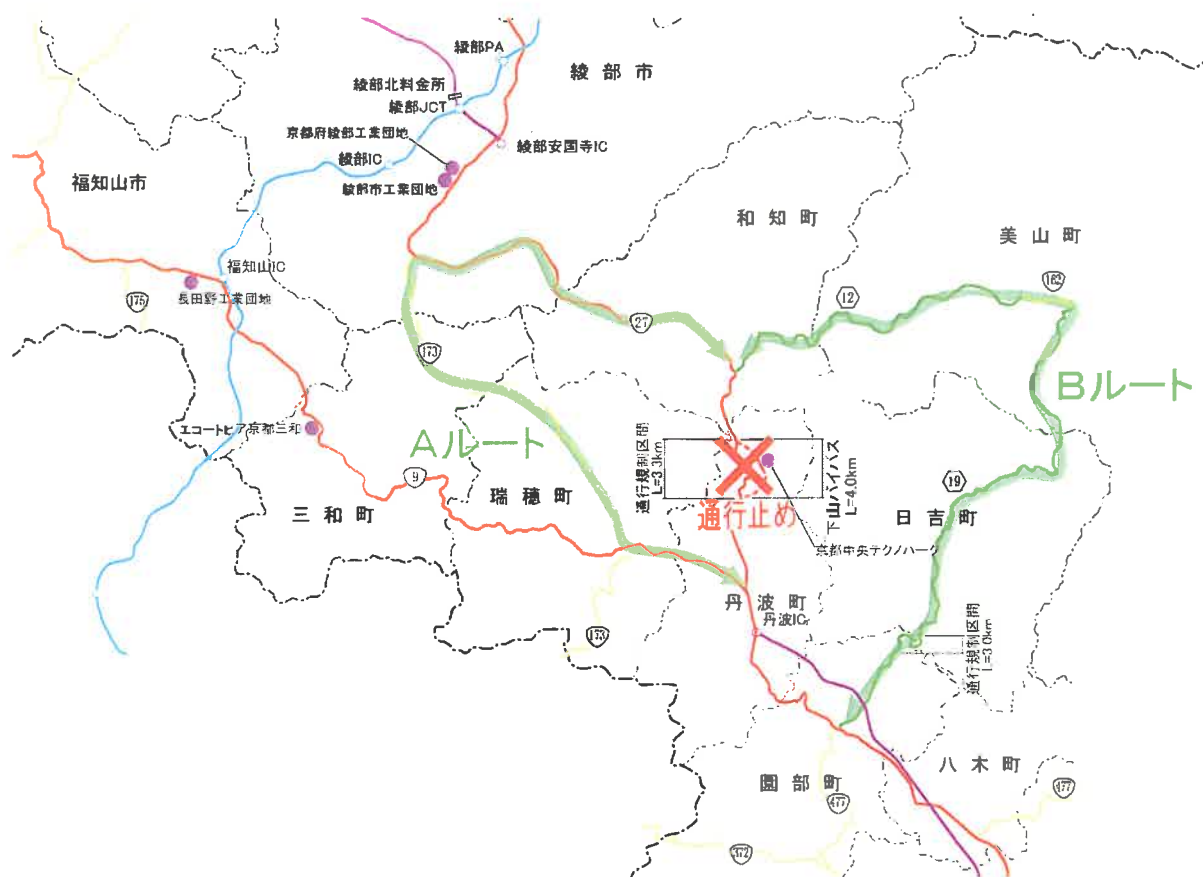


和知町・丹波町から周辺地域への移動は、京都中部地区の内々交通の約9割を占めており、両町を通る唯一の幹線道路である国道27号が生活道路として利用されているといえます。

3. 周辺の道路状況

(1) 周辺の現況道路網

国道27号は丹波町と和知町を結ぶ唯一の幹線道路であり、当該区間が通行止となった場合、丹波町・和知町間は大幅な迂回が必要となります。また、迂回路も山間を通る道路であり、危険な斜面や通行規制区間もあり、必ずしも迂回路としての機能を有しているとは言えない状況です。



(2) 通学路としての利用状況

下山地区では、国道27号を利用して約200人が通学しています。そのうち、下山小学校へは徒歩により通学していますが、現況の国道27号は車道幅員が狭く、十分な歩道が整備されていない区間もあり、大型車の通行時など交通安全面に課題があります。

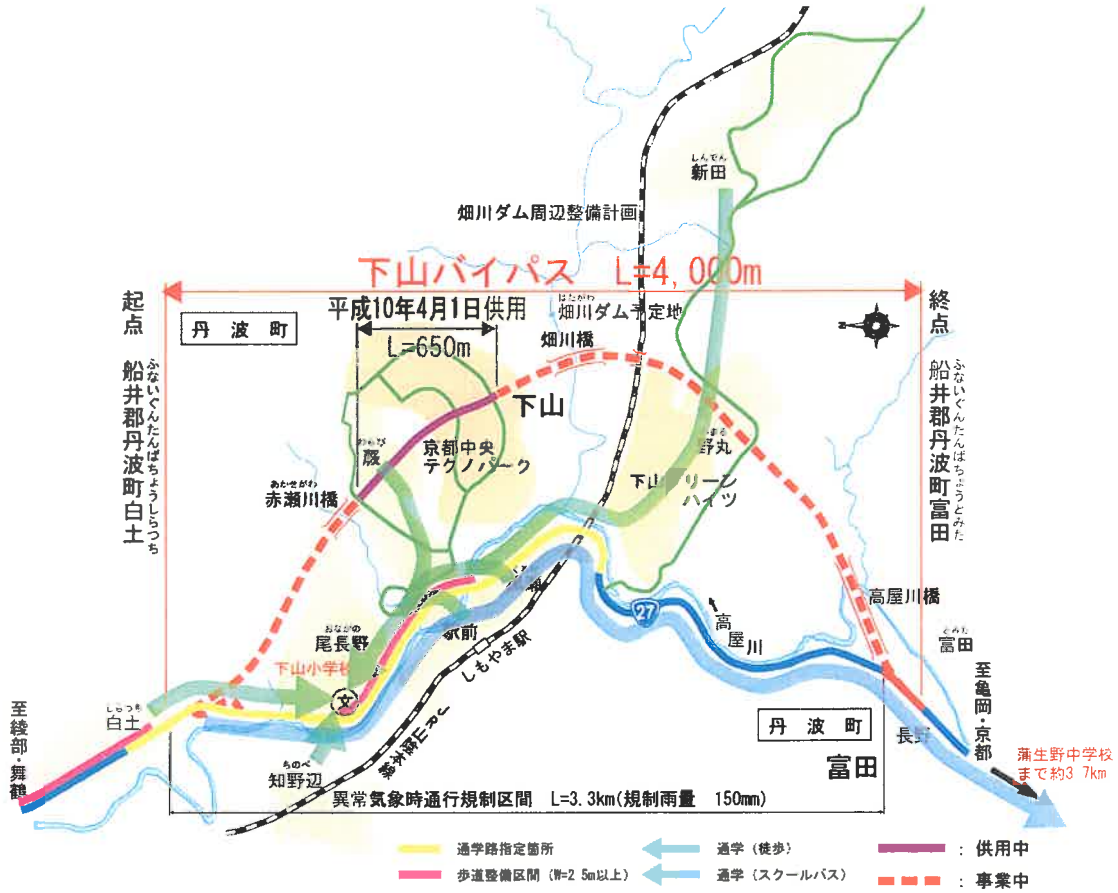
また当地区から蒲生野^{こもの}中学校へは、国道27号を通るスクールバスにより通学をしています。

下山小学校の通学状況(丹波町下山地区)

地区名	生徒数	通学手段
白土	8	徒歩
尾長野	11	
知野辺	2	
蕨	2	
駅前	3	
黒瀬	10	
グリーンハイツ	77	
新田	6	徒歩(11月~2月はスクールバス)
合計 119人(平成12年11月現在)		

蒲生野中学校の通学状況(丹波町下山地区)

地区名	生徒数	通学手段
白土	5	スクールバス
尾長野	11	
蕨		
知野辺	5	
駅前		
黒瀬	2	
グリーンハイツ	51	
新田	3	
合計 77人(平成12年11月現在)		



(3) 通行規制の状況

下山バイパスの現道3.3kmは、異常気象時通行規制区間に指定されており、連続雨量150mm以上で通行止となります。



昭和53年 法面崩落の状況

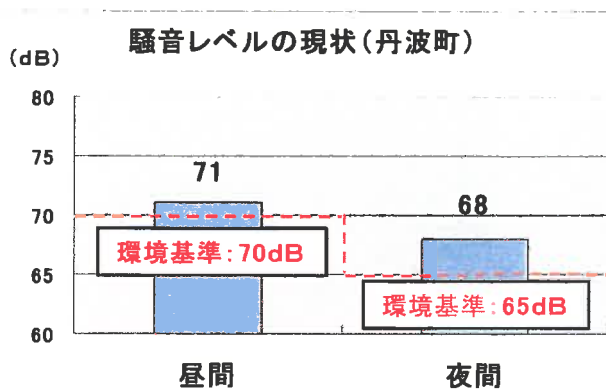
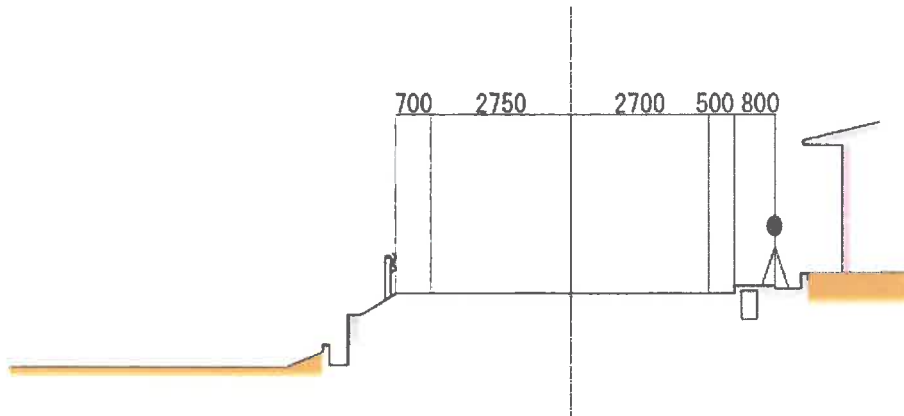


表 下山における規制状況

年	原因	規制形態
1966	昭和41年 法面崩落	片側通行
1970	昭和45年 法面崩落	片側通行
1971	昭和46年 法面崩落	片側通行
1972	昭和47年 法面崩落	通行止
1978	昭和53年 法面崩落	通行止
1983	昭和58年 連続雨量	通行止
1995	平成7年 連続雨量	通行止

(4) 沿道環境

下山地区の国道27号沿道の騒音レベルは、道路幅員が狭く音源からの距離が近いこともあって、環境基準を超えています。



資料: H13道路環境センサス

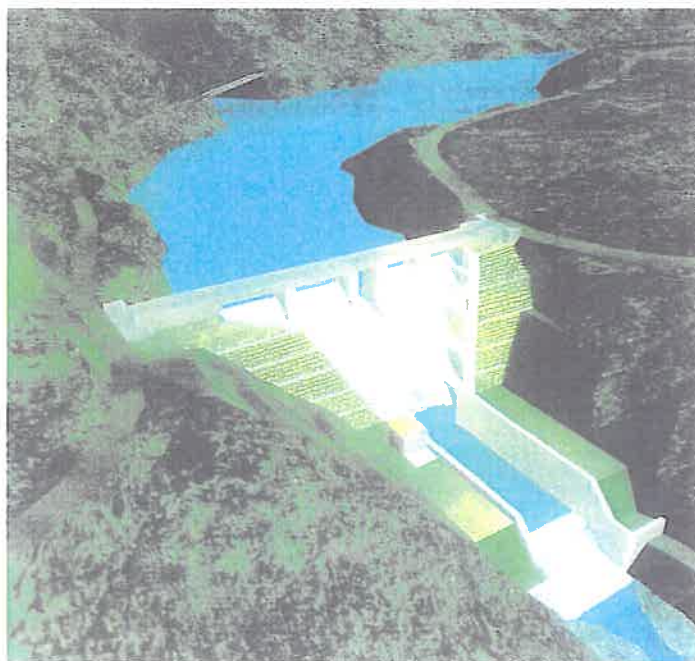
4. 周辺の主な事業の概要

○畑川ダム

住民が安心して生活できる地域づくりの観点にたち、治水、利水の面から畑川ダム（重力式コンクリートダム（総貯水量2,060千トン））の建設が進められています。

また、丹波町では畑川ダム周辺整備計画を立て、一部事業に着手しています。

ダム完成予想図



事業名：畑川ダム

事業者：京都府

事業位置：京都府船井郡丹波町下山地先

対象河川：一級河川由良川水系高屋川支川畑川

ダムの用途：多目的利用（治水・利水）

ダムの形式：重力式コンクリートダム

事業の経緯：平成4年度事業着手

平成14年度 用地買収

平成15年度 工事着工（予定）

平成18年度完成予定

○丹波町北部地域整備計画

丹波町の地域振興と活性化を図るべく、丹波町の「北の玄関口」である下山地区を商業・産業・住環境・交通基盤の面で一体的な整備を図るべく進められている計画で、その一環である畑川ダム周辺整備計画では、平成14年度から一部事業に着手しています。

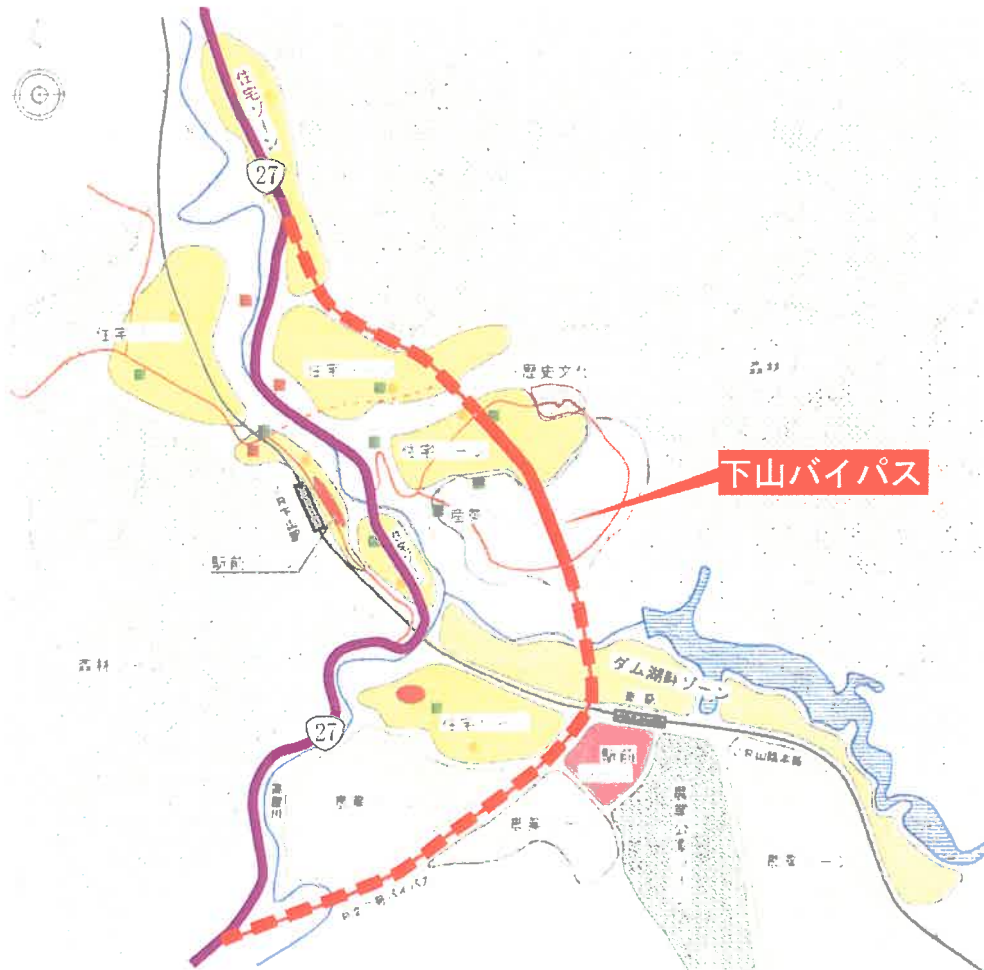


図 地域構成パターン図

畑川ダム周辺整備計画



事業名：畑川ダム周辺整備計画

事業者：丹波町

事業概要：クアハウス・宿泊施設
公園等の整備

事業経緯：平成14年度より一部
着手

○京都中央テクノパーク

京都府の中央部に位置し、建築が即時可能な生産・物流拠点として企業誘致を展開中です。平成10年に造成が完了し、現在までに7社の企業が立地しています。



所在地	京都府船井郡丹波町下山
総面積	308,000m ²
工場用地面積	166,076m ²
分譲面積	1区画/1,600m ² ~50,000m ² (統合可)
都市計画関係	未線引都市計画区域
事業主	(株)フジタ (京都府と丹波町が計画)
事業概要	平成10年工事完成 平成10年4月より企業誘致
立地企業	チカモチ純薬(株) ヤマナカヒューテック(株) 寺田薬業工業(株) (株)サン・フレバー (株)宇治川製茶店 (株)コーヨ化学研究所 (株)サイパックス (平成14年9月現在)

主な企業立地



●株式会社宇治川製茶店(19号地)



●チカモチ純薬株式会社(12号地)



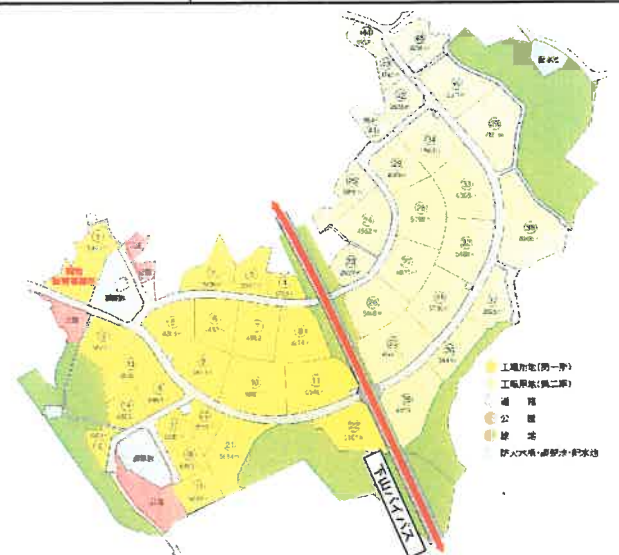
●寺田薬業工業株式会社(15号地)



●株式会社サン・フレバー(17-18号地)



●ヤマナカヒューテック株式会社(14号地)



5. 地域における計画

○下山バイパスは、下記の計画に位置づけられています。

◆新京都府総合計画「平成13年度～平成22年度」（平成13年1月）

この中で、国道27号（下山バイパス）は、「広域交通ネットワークの整備」として位置づけられています。

○要望経緯（最近の動向）

●平成13年11月20日

丹波町長が近畿地方整備局に下山バイパスの事業促進、早期完成を要望

●平成15年7月16日

京都府が近畿地方整備局に下山バイパスの整備促進を要望

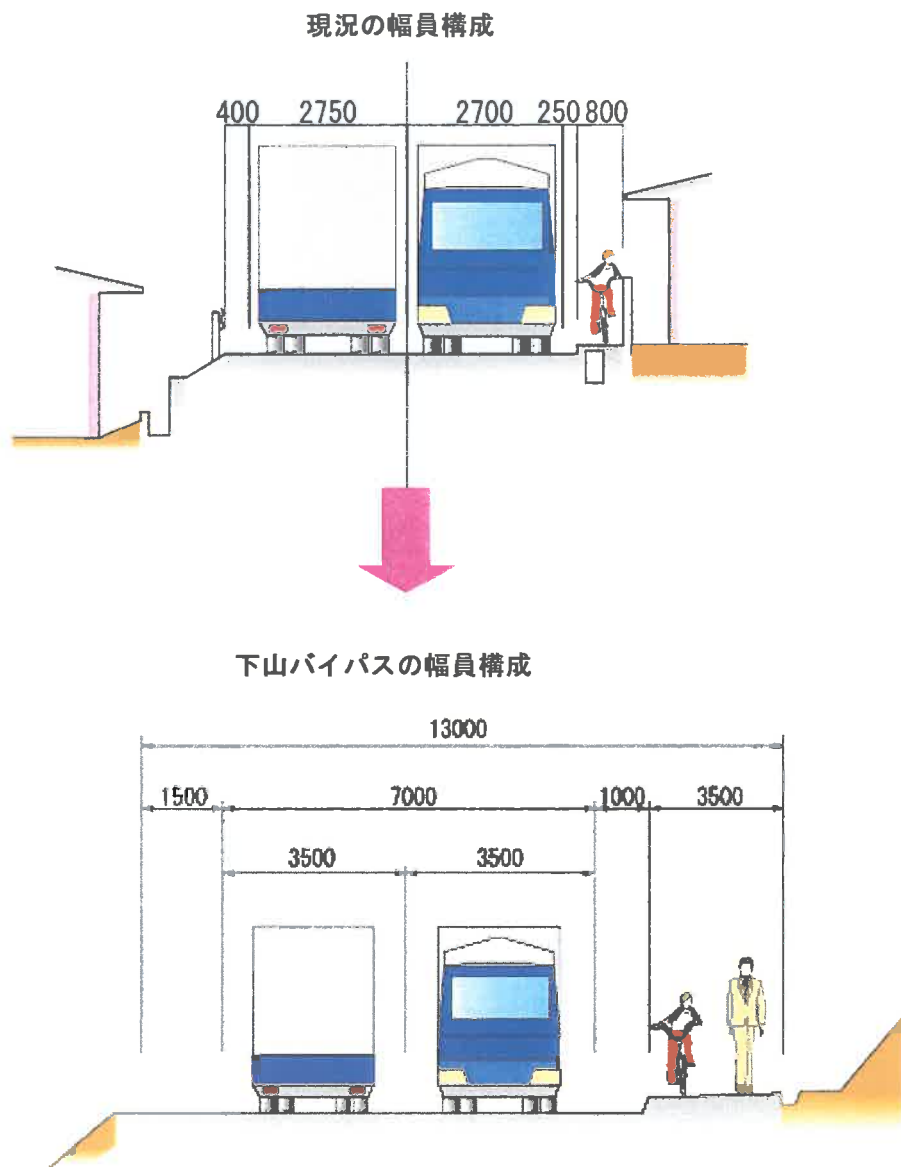
事業の整備効果

(1) 異常気象時通行規制区間の解消

下山バイパスの整備により、国道27号下山地区の異常気象時通行規制区間が解消され、異常気象時でも地域の交通が確保されます。

(2) 歩行者・自転車の交通安全の確保

下山バイパスの整備により、自転車・歩行者道が連続して整備されることから、沿道の歩行者・自転車の安全が確保されるとともに、現道の通過交通がバイパスに転換することにより、現道を利用している通学をはじめとする歩行者・自転車の安全性が向上します。



(3) 沿道環境の改善

下山バイパスの整備により、現道の通過交通がバイパスに転換することにより、現道の交通量が大幅に減少することから、沿道環境の改善が図られます。

(4) 地域活性化の支援

下山バイパス事業区間周辺では、京都テクノパークや畑川ダム周辺整備事業等、丹波町北部地域整備計画が進められており、下山バイパスはこれらの開発計画の骨格を形成する道路として、地域の活性化を支援します。

費用便益分析の結果

路線名	一般国道27号
事業名	下山バイパス
延長	4.0km

□ 便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年	平成15年度			
基準年における 現在価値	202億円	6億円	2億円	210億円

… (B)

□ 費 用

	改 築 費	維持修繕費	合 計
基準年	平成15年度		
単 純 合 計	110億円	48億円	158億円
基準年における 現在価値	117億円	20億円	137億円

… (C)

③ 費用便益比

$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{210\text{億円}}{137\text{億円}}$ $= 1.5$	
---	--

コスト縮減や代替案立案等の可能性

下山バイパスの計画にあたっては、京都中央テクノパークや畑川ダム周辺整備計画等、丹波町北部地域整備計画との調整を踏まえた計画であり、これらの事業も進んでいることから、今後とも事業調整を図りながら、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

また、施工にあたっては、建設発生土の利用及び新技術の積極的活用等によりコスト縮減に努めながら、事業を進めます。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性に関する視点からの見解

- ・ 国道27号は、丹波町と和知町間を結ぶ唯一の幹線道路であるにもかかわらず、下山地区では異常気象時通行規制区間となっています。周辺には十分な迂回路もないことから、通行規制により地域の住民生活に多大な影響を及ぼすこととなり、その対策が必要です。
- ・ 現国道27号の沿線には、人家や下山小学校があり、国道27号は通学路にも指定されていますが、十分な歩道が整備されていないことから、交通安全面に課題があります。下山バイパスは現道から通過交通を排除し、現道の交通安全を確保するためにも必要な事業です。
- ・ 下山バイパスを中心にして、京都中央テクノパークや畑川ダム周辺整備計画などの丹波町北部地域整備計画が進められており、下山バイパスはこれらの計画を担う骨格道路として、地域の活性化を支援するためにも必要な事業です。
- ・ 下山バイパスの整備による費用対効果は1.5となっており、地域にとって必要な事業です。

(2) 事業の進捗の見込み視点からの見解

- ・ 下山バイパスのうち、^{わらび} 地区の650mについては沿道開発計画との調整を図り、平成10年に供用を行っています。残る区間についても、用地取得は97%完了しており、現在工事を進めているところです。今後とも関連事業との調整を図りながら、早期全線供用に向けて事業を推進します。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

- ・ 下山バイパスの計画は、京都中央テクノパークや畑川ダム周辺整備計画等、丹波町北部地域整備計画との調整を踏まえた計画であり、これらの事業もあわせて進捗していることから、今後とも事業調整を図りながら、引き続き現計画に基づいて事業を推進します。施工にあたっては、建設発生土の利用及び新技術の積極的活用等によりコスト縮減に努めながら、事業を推進します。

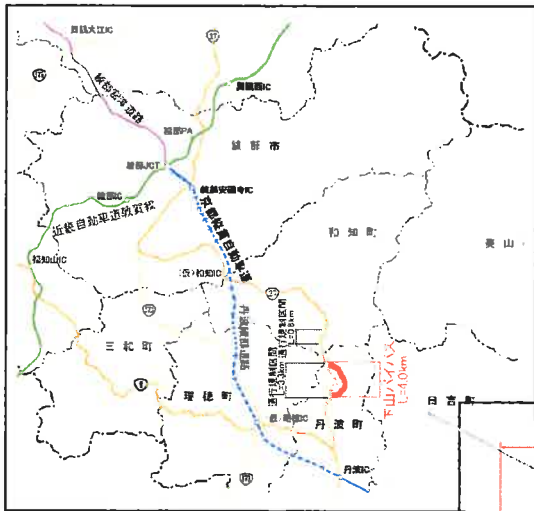
(4) 対応方針（原案）

（事業継続）

- ・ 国道27号は、丹波町と和知町間を結ぶ唯一の幹線道路でありながら、異常気象時通行規制区間となっており、周辺には十分な迂回路がありません。また、現道沿いには人家・小学校があるにもかかわらず、道路幅員が狭く十分な歩道が整備されていないことなどから、交通安全面に課題があります。更に、丹波町北部地域整備計画の骨格を形成する道路として、事業促進が求められています。今後とも引き続き事業を推進し、早期の完成を目指します。

チェックリスト

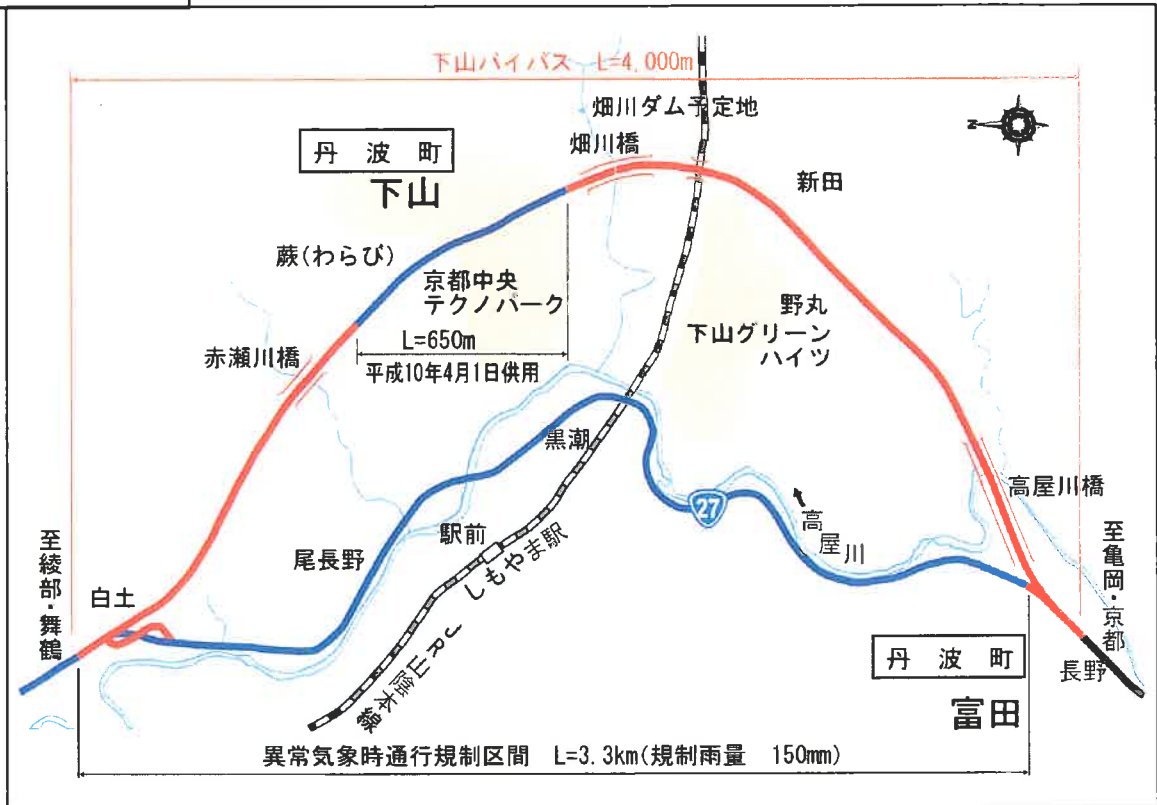
事業評価に係る資料

事業名		一般国道27号 下山バイパス		事業種別	2次改築
事業の概要	起終点	自：京都府丹波町白土 至：京都府丹波町富田		延長 供用済	4.0km 0.65km
	事業化	昭和59年度	都市計画決定	昭和63年8月16日	
	用地着手	平成元年度	工事着手	平成3年度	
	全体事業費	約121億円			
事業の目的	<p>一般国道27号は、福井県敦賀市を起点とし、京都府船井郡丹波町に至る延長約140kmの主要幹線道路であり、京都府下においては、舞鶴地区、丹後地区と中部地区を結び、京都中・北部地域の生活や物流などを支える重要な幹線道路である。</p> <p>下山バイパスの計画区間の現道は、高屋川に沿った狭い山あいを走っており、異常気象時通行規制区間に指定されている。また、現道沿いには人家や小学校があるにもかかわらず、十分な歩道が整備されていないことから交通安全面に課題がある。</p> <p>下山バイパスは、異常気象時通行規制区間の解消、現道から通過交通を排除することによる現道の交通安全の確保のほか、丹波町北部地域整備計画等の骨格を形成する道路として、地域の活性化を支援するために計画した道路である。</p>				
位置図	 				

事業名	一般国道27号 下山バイパス	事業種別	2次改築
-----	----------------	------	------

執行済み額 事業費：約48億円（進捗率61%）

事業の進捗状況



事業の進捗状況

- 事業化：昭和59年度
- 都市計画決定：昭和63年8月16日
- 用地着手：平成元年度
- 工事着手：平成3年度
- 部分供用：平成10年4月（L=0.65km）

- 京都中央テクノパークの企業誘致にあたり、開発区域内の650mについて一部部分供用開始を行っている。
- 未買収地について、公図混乱や一部の地権者との交渉に時間を要している。
- 丹波町北部地域整備計画・ダム湖周辺整備構想などの地域づくりと整合をはかり、事業を進めている。

供用目標等今後の事業の見通し

- ・未供用区間について、周辺開発計画との事業調整を図りながら、地元及び関係機関の協力を得て、早期完成を目指す。

事業名	一般国道27号 下山バイパス		事業種別	2次改築
事業を巡る社会情勢等	客観的評価指標			
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される <input type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する <input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
		物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 現道における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
		都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する <input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である <input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる	
		国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
		個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
		無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
		安全で安心できる暮らしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	

事業を巡る社会情勢等

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/>	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる
		<input checked="" type="checkbox"/>	当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
	災害への備え	<input checked="" type="checkbox"/>	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する
		<input checked="" type="checkbox"/>	対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
		<input checked="" type="checkbox"/>	緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する
		<input type="checkbox"/>	並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）
		<input checked="" type="checkbox"/>	現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される
		<input checked="" type="checkbox"/>	現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
4. 環境	地球環境の保全	<input type="checkbox"/>	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
	生活環境の改善・保全	<input type="checkbox"/>	現道等における自動車からのNO2排出削減率
		<input type="checkbox"/>	現道等における自動車からのSPM排出削減率
		<input type="checkbox"/>	現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
		<input type="checkbox"/>	その他、環境や景観上の効果が期待される
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/>	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
		<input checked="" type="checkbox"/>	他機関との連携プログラムに位置づけられている
	その他	<input type="checkbox"/>	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される

※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を実施しなくてもよいものとする。
 ※ ○印の指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
 ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
 ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

再評価実施時点における評価指標該当項目

- 1. 活力 ～ 個性ある地域の形成
 - 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
- 3. 安全 ～ 災害への備え
 - 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
 - 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する

事業を巡る社会情勢等	<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>下山バイパス沿線の丹波町・和知町での人口は減少傾向にあるが、人口の減少に反し、自動車保有台数・国道27号の交通量は増加している。</p> <p>さらに、下山バイパスの周辺地域では、京都中央テクノパークや畑川ダム周辺整備計画が進められており、丹波町北部地域整備計画の骨格を形成する道路として期待されている。</p>
事業採択時の費用対効果 効果分析の要員の变化	<p>○現在の費用便益比：B/C=1.5</p> <p>(基準年次：平成15年、検討年次40年間で算出)</p>
コスト削減の代替案	<p>下山バイパスの計画にあたっては、京都中央テクノパークや畑川ダム・丹波町北部地域整備計画等との調整を踏まえ選定した計画であり、これらの事業も進んでいることから、事業調整を図りながら地元住民とも協議し、引き続き現計画に基づき事業を推進する。</p> <p>施工にあたっては、建設発生土の利用及び新技術の積極的活用等によりコスト削減に努めながら、事業を推進する。</p>
地方公共団体の意見	<p>○京都府・・・国道27号下山バイパスの整備促進を要望</p> <p>○丹波町・・・国道27号下山バイパスの事業促進、早期完成を要望</p>
対応方針	<p>(原案) 事業継続</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道27号は、丹波町と和知町間を結ぶ唯一の幹線道路でありながら、異常気象時通行規制区間となっており、十分な迂回路がない。また、現道沿いには人家・小学校があるにもかかわらず、車道幅員が狭く十分な歩道が整備されていないことから、交通安全面において課題がある。更に丹波町北部地域整備計画の骨格道路として、事業促進が求められている。今後とも引き続き事業を推進し、早期の完成を目指す。