

# 平成 23 年度 公共事業評価調書

国道 477 号 (西田大藪<sup>にしだ おおやぶ</sup>道路) 地方道路交付金事業

評価の別 : 再評価	事業箇所(区間) : 南丹市 <sup>やぎちょう</sup> 八木町 西田 <sup>にしだ</sup> ~大藪 <sup>おおやぶ</sup>
事業着手年度 : 平成 14 年度	全体事業費 : 28.3 億円 (内用地費) (4.8 億円)
経過年数 : 10 年	H23 末投資額累計: 18.7 億円 (内用地費) (3.5 億円)
完了予定年度 : 平成 26 年度	進捗率(%) : 66% (内用地費) (73%)
部分供用の有無 : 有	残事業費 : 9.6 億円 (内用地費) (1.3 億円)



平成 20 年 4 月供用済区間

= 目 次 =

1	事業概要	国道 477 号－ 3
2	事業の進ちよく状況	国道 477 号－ 6
3	事業を巡る社会経済情勢等の変化	国道 477 号－ 7
4	事業費の投資効果及びその要因の変化	国道 477 号－ 9
5	事業の進ちよくの見込み	国道 477 号－ 11
6	コスト縮減や代替案立案等の可能性等	国道 477 号－ 12
7	良好な環境の形成及び保全	国道 477 号－ 13
8	総合評価（案）	国道 477 号－ 13

参考資料

○「環」の公共事業構想ガイドライン評価シート

○事業の費用対効果分析

○用語集



(2) 事業の目的

国道477号は、南丹市八木町内において、一級河川桂川の左岸地域と国道9号等の幹線道路を東西に結ぶと共に、京都縦貫自動車道の八木東インターチェンジにアクセスする機能を有しており、地域の生活・経済活動を支える重要な役割を担っている。

しかし、桂川の左岸側には現道沿いに人家が連なっているが、歩道はなく、更に、<sup>おおい</sup>大堰橋の橋詰交差点は、国道、府道及び市道が交差する変則的な五差路（写真②、図3（2））となっているため、安全で円滑な交通が確保されていない。

また、桂川の右岸側も、道路幅員が狭く、変則的な交差点（写真①、図3（1））があるうえ、沿道には商店が連なっている。

このため、南丹市八木町西田から<sup>おおやぶ</sup>大藪までをバイパス化することで、交通の円滑化及び歩行者等の安全性の向上を図るものである。



写真① 変則な交差点での状況

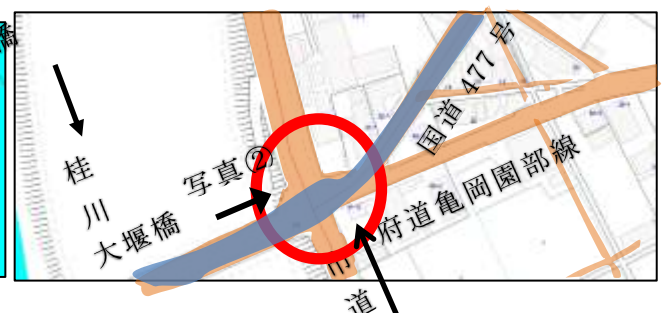


写真② 変則な交差点での状況



桂川右岸変則交差点  
(クランク形状)

図3（1） 国道477号桂川右岸  
変則交差点



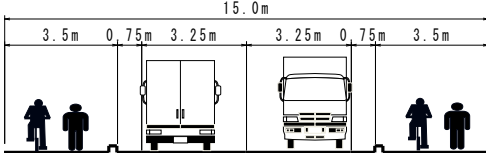
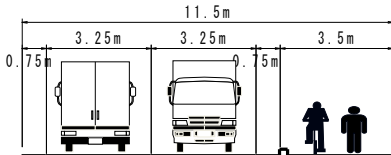
桂川左岸変則交差点  
(五差路)

図3（2） 国道477号桂川左岸  
変則交差点

(3) 事業内容

本事業区間における事業の内容は下表のとおり。

表1 事業の内容

項目	内容
路線名	一般国道 477号
事業名	地方道路交付金事業
事業主体	京都府
事業箇所	南丹市八木町西田 <sup>おおやぶ</sup> ～大藪地内
延長・幅員	<p>延長：2,000m</p> <p>幅員：15.0m 2車線 歩道有 11.5m 2車線 歩道有</p> <p>両側歩道部(大藪工区)</p>  <p>片側歩道部(西田工区)</p> 
全体事業費	28.3億円* (内用地費4.8億円)
事業期間	平成14年度～平成26年度*
計画交通量 <sup>※1</sup>	6,700台/日 (平成42年推計値)
道路の区分 <sup>※2</sup>	第3種第2級
上位計画	<p>●明日の京都</p> <p>「交流基盤となる道路ネットワークの整備」の施策に位置づけられている。</p>

\*事業着手時では、全体事業費40億円、平成19年度完成予定としていた。

## 2 事業の進ちょく状況

本事業は平成14年度に事業着手し、大藪工区を先行して整備を進め、平成20年度に桂川を渡る橋梁（夢かなえ橋）の供用を開始した。今年度は引き続き橋梁から国道9号までの築造工事を進め、大藪工区完成の予定である。（表3、図4）

表2 事業進ちょく状況表

全体事業費 (内用地費)	28.3億円 (4.8億円)
平成23年度末までの事業費(見込) (内用地費)	18.7億円 <進ちょく率 66%> (3.5億円) <進ちょく率 73%>

表3 事業の主な進ちょく状況

年度	主たる内容
14	事業着手
20	夢かなえ橋供用
22	大藪工区 用地買収完了
23	大藪工区 完成予定



写真③ 工事の進捗状況

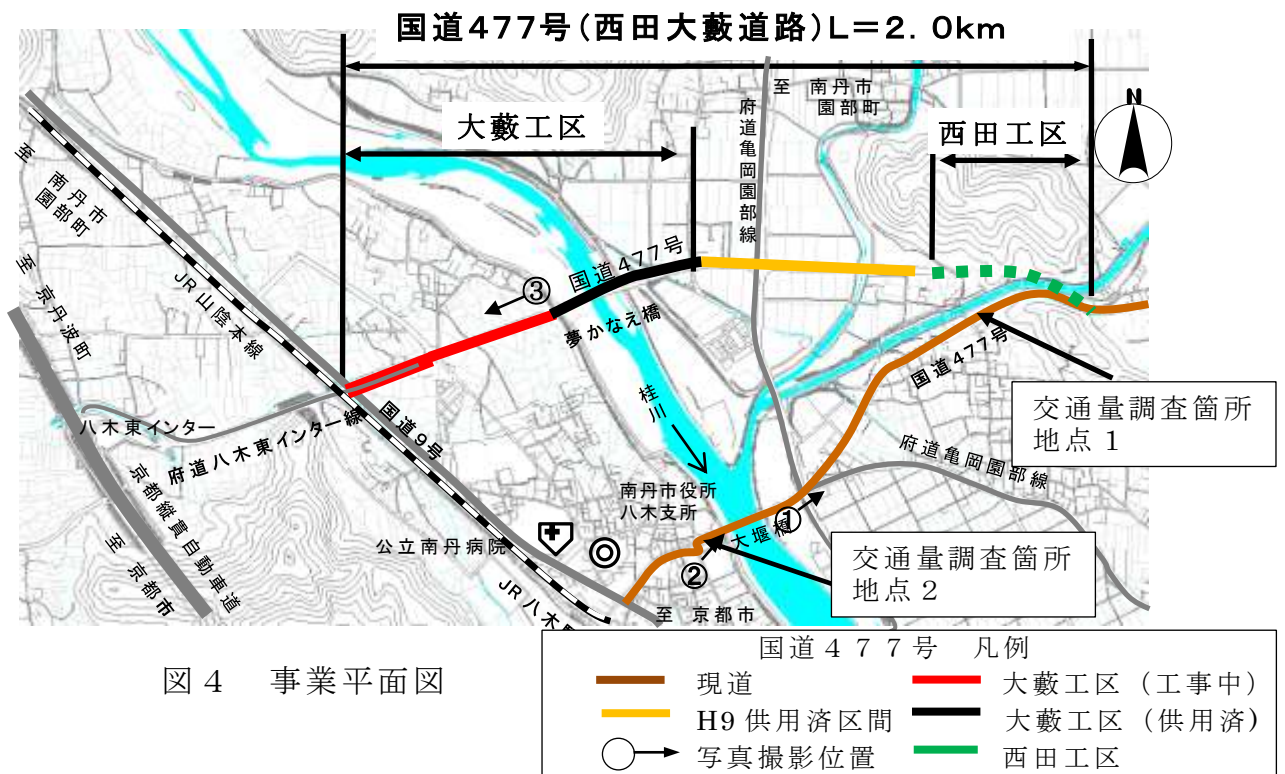


図4 事業平面図

### 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

##### ○相次ぐ大規模施設の拡張と開業

本路線は、桂川左岸地域と国道9号や京都縦貫自動車道とを結ぶ機能を有しているが、近年、酪農乳製品・農産物加工工場等に加えて、機械金属工場の拡張や、食品加工工場や高齢者福祉施設等の開業が相次ぎ（図5）、路線の重要性が増している。

##### ○府道亀岡園部線バイパスの完成

桂川左岸を南北に走る府道亀岡園部線バイパスが平成21年度に完成した（図5）。国道477号はこのバイパスと国道9号や京都縦貫自動車道と短絡するため、完成すれば、地域の幹線道路網が強化される。

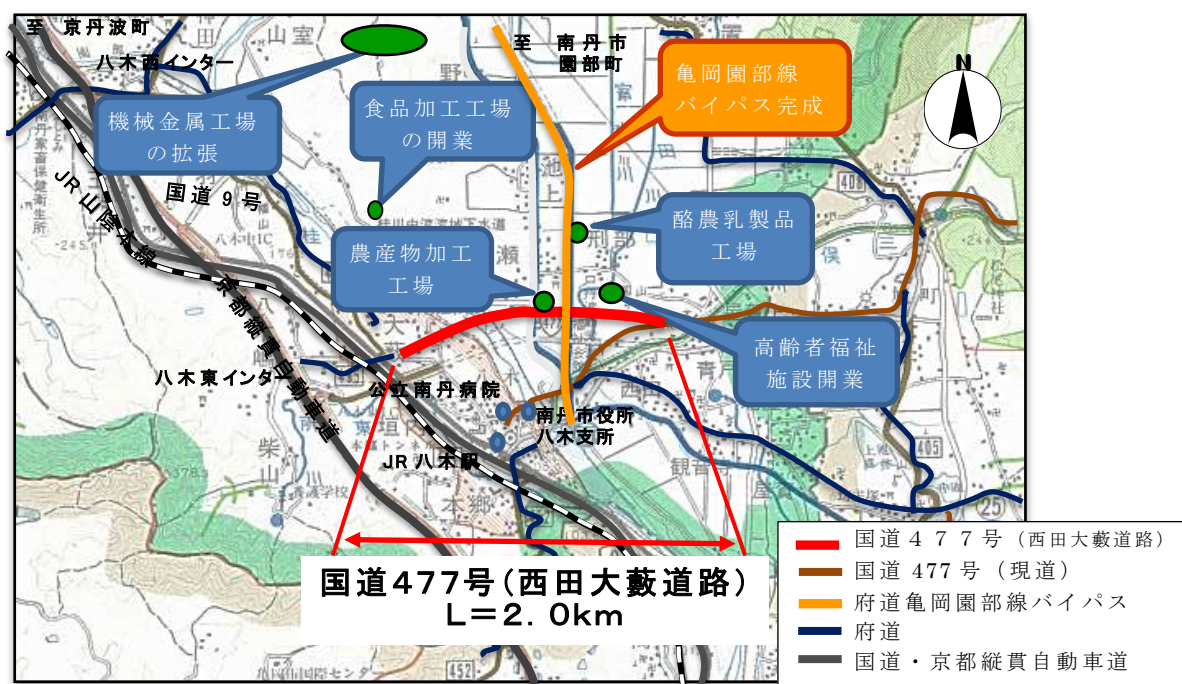


図5 事業箇所周辺施設図

(2) 人口及び交通量の推移

○南丹市八木町の人口及び人口100人当たりの自動車保有台数の推移

南丹市の人口は減少傾向にある(図6)が、人口100人当たりの自動車保有台数は京都府平均に比べて1.4～1.5倍と多く(図7)、自動車依存の高い地域である。

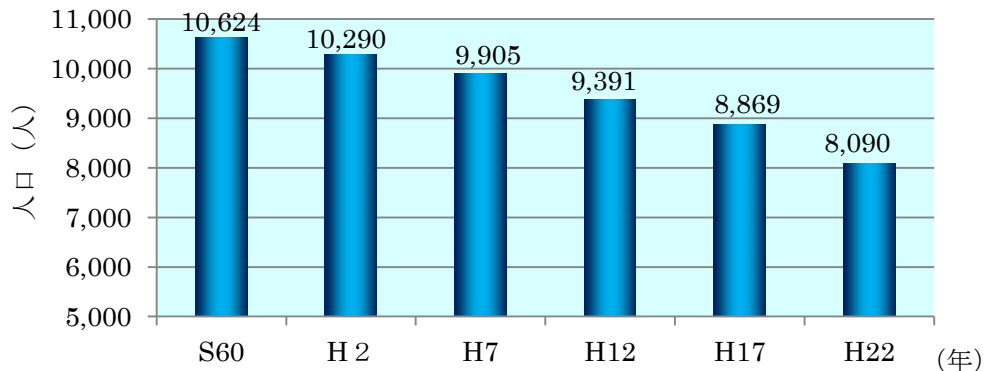


図6 南丹市八木町人口推移 (資料: 国勢調査)

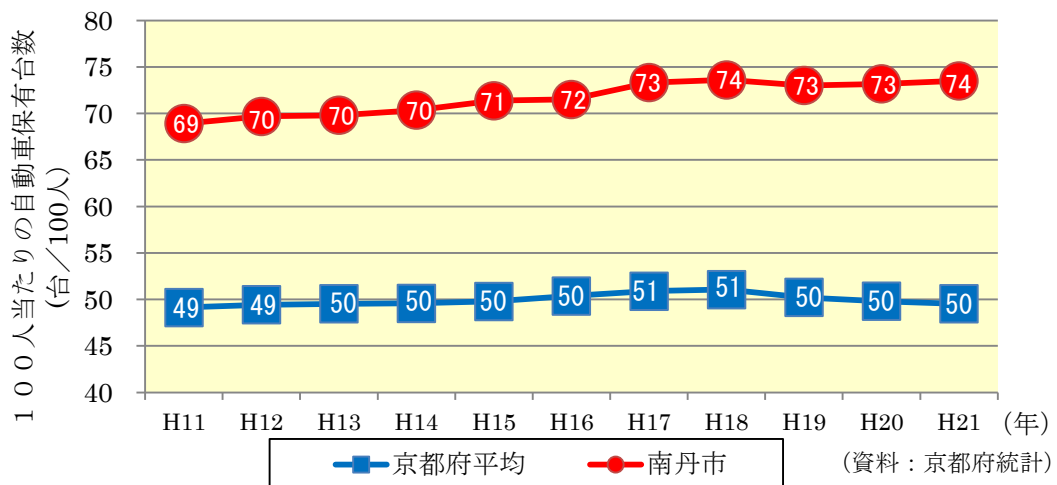


図7 人口100人当たりの自動車保有台数  
京都府平均と南丹市の推移

○事業箇所での交通量の推移

本事業区間での自動車交通量は、地点1(図4参照)ではやや減少傾向であるが、地点2(図4参照)では8,000～9,000台/日で推移している。ただし、平成22年に5,387台/日と大きく減少している(図8)が、これは京都縦貫自動車道の無料化社会実験により、通過交通の多くが、京都縦貫自動車道を利用したものと推定される。



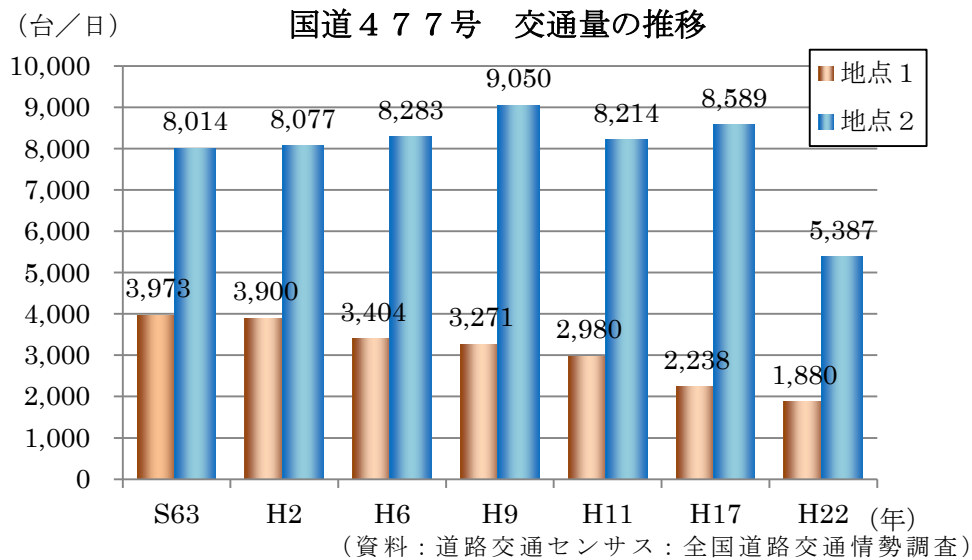


図8 事業箇所での交通量の推移

(3) 地元要望等

本事業の整備については、国道477号（近江八幡～南丹間）整備促進期成同盟会から早期完成を強く求める要望書が提出されている。

(最新要望日：平成22年12月20日 要望者 南丹市長 他)

4 事業費の投資効果及びその要因の変化

(1) 費用便益比<sup>※4</sup>の算出

表4 費用便益比

項目	今回評価 (基準年 H23)		事業着手時 評価 (基準年 H14)
	事業全体	残事業	
総便益 (B)	79.8 億円	28.7 億円	94.9 億円
総費用 (C)	31.3 億円	8.8 億円	37.7 億円
B / C	2.5	3.3	2.5

\*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

\*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

○日常生活における安心・安全の向上

- ・自転車歩行者道を設置した、線形の良いな 2 車線道路が整備され、自動車、自転車及び歩行者の安全性が向上する。
- ・狭い現道から大型車などの通過交通を分離することにより、現道の交通環境が改善し、沿線商店街における通行の安全性が向上する。
- ・救急医療施設であると共に災害拠点施設である「公立南丹病院」への円滑な通行が確保される。

○幹線道路にアクセスする機能の向上

- ・一般国道 9 号及び京都縦貫自動車道にアクセスする機能が向上する。

(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

- ・全体事業費を 40 億円から 28.3 億円に削減した。これは、橋梁の構造形式に新技術を取り入れる等により、コスト縮減が可能となったためである。

○便益の減少

- ・計画交通量が 10,100 台/日から 6,700 台/日に減少したため、便益が減少した。

○分析方法の変更

- ・平成 20 年に費用便益分析マニュアルが改定され、便益の評価期間が 40 年から 50 年に変更された。
- ・評価基準年が異なるため、現在価値化で費用、便益とも変更が生じた。