

新規事業採択時評価結果（平成17年度新規事業化箇所）

担当課：国道・防災課

担当課長名：鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道307号 奥山田バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	京都府
起終点	自：京都府綴喜郡宇治田原町奥山田 至：京都府綴喜郡宇治田原町奥山田		延長	1.7km	
<p><b>事業概要</b></p> <p>国道307号は、滋賀県彦根市を起点とし、京都府南部地域を東西に横断して大阪府枚方市に至る幹線道路であり、関西文化学術研究都市へのアクセス道路であるとともに、京奈和自動車道へ連絡する路線で、交流・連携及び沿道地域の生活や社会経済活動の活性化を担う重要な路線である。</p> <p>奥山田バイパスは滋賀県境に近い峠の未改良区間において、2車線のバイパス整備を行うものである。</p>					
<p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>奥山田バイパスは、車両の円滑な走行を大きく阻害している幅員狭小(W=4.5m)、線形不良(最小R=17m)の未改良区間を解消し、安全で円滑な国道ネットワークの確保、緊急輸送道路(2次)の信頼性や、沿道住民の利便性の向上を図るものである。</p>					
全体事業費		2.6億円		計画交通量	
				4,200台/日	
<p><b>事業概要図</b></p>					

**関係する地方公共団体等の意見**

国道307号改良促進協議会（京田辺市、城陽市、宇治田原町、枚方市、彦根市他）から早期整備を求める要望（H15.10、H16.10）があるほか、京都府町村議会議長会（H15.9、H16.9）、山城地区議長連絡協議会（H15.7、H16.8）等から早期改良を求める要望を受けている。

**事業採択の前提条件**

費用対便益：便益が費用を上回っている  
 円滑な事業執行の環境が整っている：平成16年度に完了した裏白バイパスに引き続いての整備を求める地元要望が強い。

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.1	総費用： 2.1億円 事業費： 2.0億円 維持管理費： 1億円	総便益： 4.3億円 走行時間短縮便益： 4.0億円 走行費用減少便益： 3億円 交通事故減少便益： 0億円	基準年	平成16年																																					
	<p><b>事業の影響</b></p> <table border="1"> <tr> <th>評価項目</th> <th>評価</th> <th>根拠</th> </tr> <tr> <td>自動車や歩行者への影響</td> <td>渋滞対策</td> <td>-</td> <td>注目すべき影響はない</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事故対策</td> <td></td> <td>バイパス整備により、現道との機能分担を図る事業である                      【死傷事故率】約9.8件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）1.11）                      京都府平均：約8.8件/億台キロ（1.1倍）                      【その他の特徴】京都府管理一般道路全センサス区間570区間中第70位</td> </tr> <tr> <td></td> <td>歩行空間</td> <td></td> <td>通学路にもなっている現道は歩道が未整備であるが、バイパス整備により、大型車の多い通過交通が分離されるため歩行者の安全性が向上する。</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">社会全体への影響</td> <td>住民生活</td> <td></td> <td>宇治田原町コミュニティバスのバス路線であり、離合困難箇所（最小4.5m）の解消による利便性の向上が期待できる。                      二次医療施設へのアクセス道路であり、円滑な交通の確保により、緊急車両による搬送時等における安全性・定時性の向上が見込まれる。（国立療養所南京都病院）</td> </tr> <tr> <td>地域経済</td> <td></td> <td>隘路区間を解消する。（最小幅員W=4.5m）                      農林水産品の流通の利便性が向上する（宇治茶）</td> </tr> <tr> <td>災害</td> <td></td> <td>第二次緊急輸送道路に位置付けられている。                      現道の区間内に道路防災総点検箇所対策箇所が5箇所存在する。</td> </tr> <tr> <td>環境</td> <td></td> <td>CO<sub>2</sub>排出削減量：732t/年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>地域社会</td> <td></td> <td>離合困難箇所を解消する。（最小幅員W=4.5m）                      茶業の振興に寄与する。</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業実施環境</td> <td colspan="4">                     広域道路整備基本計画に位置付けられている。                      第二名神高速道路（信楽ICアクセス）等と一体となり高速交通体系を構築する。                 </td> </tr> </table>						評価項目	評価	根拠	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	-	注目すべき影響はない		事故対策		バイパス整備により、現道との機能分担を図る事業である 【死傷事故率】約9.8件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）1.11） 京都府平均：約8.8件/億台キロ（1.1倍） 【その他の特徴】京都府管理一般道路全センサス区間570区間中第70位		歩行空間		通学路にもなっている現道は歩道が未整備であるが、バイパス整備により、大型車の多い通過交通が分離されるため歩行者の安全性が向上する。	社会全体への影響	住民生活		宇治田原町コミュニティバスのバス路線であり、離合困難箇所（最小4.5m）の解消による利便性の向上が期待できる。 二次医療施設へのアクセス道路であり、円滑な交通の確保により、緊急車両による搬送時等における安全性・定時性の向上が見込まれる。（国立療養所南京都病院）	地域経済		隘路区間を解消する。（最小幅員W=4.5m） 農林水産品の流通の利便性が向上する（宇治茶）	災害		第二次緊急輸送道路に位置付けられている。 現道の区間内に道路防災総点検箇所対策箇所が5箇所存在する。	環境		CO <sub>2</sub> 排出削減量：732t/年		地域社会		離合困難箇所を解消する。（最小幅員W=4.5m） 茶業の振興に寄与する。	事業実施環境		広域道路整備基本計画に位置付けられている。 第二名神高速道路（信楽ICアクセス）等と一体となり高速交通体系を構築する。		
評価項目	評価	根拠																																									
自動車や歩行者への影響	渋滞対策	-	注目すべき影響はない																																								
	事故対策		バイパス整備により、現道との機能分担を図る事業である 【死傷事故率】約9.8件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）1.11） 京都府平均：約8.8件/億台キロ（1.1倍） 【その他の特徴】京都府管理一般道路全センサス区間570区間中第70位																																								
	歩行空間		通学路にもなっている現道は歩道が未整備であるが、バイパス整備により、大型車の多い通過交通が分離されるため歩行者の安全性が向上する。																																								
社会全体への影響	住民生活		宇治田原町コミュニティバスのバス路線であり、離合困難箇所（最小4.5m）の解消による利便性の向上が期待できる。 二次医療施設へのアクセス道路であり、円滑な交通の確保により、緊急車両による搬送時等における安全性・定時性の向上が見込まれる。（国立療養所南京都病院）																																								
	地域経済		隘路区間を解消する。（最小幅員W=4.5m） 農林水産品の流通の利便性が向上する（宇治茶）																																								
	災害		第二次緊急輸送道路に位置付けられている。 現道の区間内に道路防災総点検箇所対策箇所が5箇所存在する。																																								
	環境		CO <sub>2</sub> 排出削減量：732t/年																																								
	地域社会		離合困難箇所を解消する。（最小幅員W=4.5m） 茶業の振興に寄与する。																																								
事業実施環境		広域道路整備基本計画に位置付けられている。 第二名神高速道路（信楽ICアクセス）等と一体となり高速交通体系を構築する。																																									

採択の理由

費用対便益比が2.1と、便益が費用を上回っており、事業採択の条件が確認できる。  
 国道に残された幅員狭小・線形不良の未改良区間の解消を目的とし、国道ネットワークの安全性、緊急輸送道路(2次)の信頼性、沿道住民の利便性の向上が図られる事業である。  
 平成16年度で完了した裏白バイパスに連続する区間であり、継続して整備を進める必要がある。  
 以上より、本事業を採択した。

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。