

事後評価結果（平成 17 年度）

担 当 課 : 西日本高速道路株式会社建設事業部

担当課長名 : 高 倉 照 正

路線名	一般国道 24 号京奈和自動車道（京奈道路）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省近畿地方整備局 西日本高速道路(株)					
起終点	自：京都府城陽市寺田 至：京都府相楽郡木津町市坂			延長	17.0 km					
事業概要										
京都市を起点とし和歌山市に至る総延長 120km の高規格幹線道路である「京奈和自動車道」のうち、一般国道 24 号大久保バイパスと接続する城陽 IC から木津 IC を暫定 2 車線で整備を行った。										
事業の目的・必要性										
京都府南部地域の「一般国道 24 号交通混雑の緩和」、京阪奈丘陵に計画している「関西文化学術研究都市へのアクセス性の向上」、また都市間を結ぶ「高規格幹線道路網の形成」により地域の発展や快適な暮らしの確保に大きく寄与する。										
事業概要図										
事業の効果等	事業期間	事業化年度	S58 年度 用地着手	S60 年度 工事着手	供用年 (計画)	H 元年度	変動	1.7 倍		
		都市計画決定	S56 年度	S60 年度	(実績)	H12 年度				
	事業費	計画時	(名目値) 744 億円 (実質値) 820 億円	実績	(名目値) 1,260 億円 (実質値) 1,378 億円		変動	1.7 倍		
	交通量	計画時	23,500 台/日 (平成 7 年)	実績	14,900 台/日 (平成 12 年)		変動	63%		
	旅行速度向上 (供用前現道 当幹線)		36.6	78.4km/h (S63 年)	78.4km/h (H17 年)	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+当幹線)		92.6	73.5 件/億台キロ (H2 年)	73.5 件/億台キロ (H17 年)
	費用便益分析結果 (事後)	B / C	3.6		総費用	2,624 億円	総便益	9,478 億円	基準年 H17 年	
			事業費	2,296 億円	維持管理費	328 億円	走行時間短縮便益	9,284 億円		走行経費減少便益
事業遅延によるコスト増		費用増加額		-		便益減少額		955 億円		
事業遅延の理由						設計協議に伴う道路構造変更、用地買収の遅れ、大規模地すべり発生による復旧など				

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学研都市の平城・相楽地区 京都市 24分短縮 <p>日常生活圏の中心都市へのアクセスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ニュータウンからのバスが新設。京都方面への通勤・通学時間 17分短縮。 <p>三次医療施設へのアクセス向上による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京田辺市、精華町 国立京都病院：所要時間 9分短縮 ・京田辺市 県立奈良病院 60分圏域 30分圏域内 <p>他数項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>地域の生活への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> ・城陽～田辺北間の木津川橋の整備に伴い、原動機付自転車や自転車も通行可能となり、地域の生活に密着した道路として活用されている。(10km 5kmに短縮) <p>地元小売業への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・軽奈道路沿道地域における小売業販売額の伸び率は、京都府全体の約2倍となっている。(S63 H16)
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京奈道路沿道の一般環境大気測定局の測定データにアセスメント時の京奈道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。 <p>NO₂：日平均値の年間98%値 0.031～0.047ppm(0.04～0.06ppm以下)</p> <p>CO：日平均値の年間2%除外値 1.090～1.135ppm(10ppm以下)</p> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境アセスメントで予測した断面について、平成16年度平均交通量を用いて再現計算を行い、最も厳しい断面で実測した結果、環境保全目標値を満足する。 <p>実測値 66dB(昼間) (70dB(昼間)) ()中は環境保全目標値</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>周辺環境との調和を図るため、周辺によく見られるブナ科の「どんぐりの実」を付ける樹木を植栽。(現在、どんぐり街道の名が定着)</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>京都府の府内総生産は、平成3年度以降明確な増加傾向にはない。</p> <p>府内人口も昭和58年度以降横ばい傾向である。一方、京奈道路沿道地域では、大規模プロジェクトの進展に伴って、順調に人口は増加している。</p> <p>自動車走行台キロは、昭和60年度以降、乗用車、貨物車ともに伸びているものの、全国と比較すると低い伸びにとどまっている。</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>今後の学研都市の開発、第二名神等とのネットワーク形成により、さらなる整備効果が発現されるものと考えられるため、利用状況の変化等について注視していきたい。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>特になし</p>
特記事項	<p>特になし</p>

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の。