

新規事業採択時評価結果（平成18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 | 香芝王寺道路 | 事業区分 | 一般国道(2B) | 事業主体 | 奈良県 |
| 起終点 | 奈良県香芝市北今市～北葛城郡王寺町畠田4丁目 | | | 延長 | 3.2km |
| <p>事業概要</p> <p>一般国道168号は、和歌山県新宮市を起点とし、大阪府枚方市に至る実延長約175km（奈良県域約121km）の主要幹線道路である。西名阪自動車道や国道165号など東西交流軸と接続する道路であり、奈良県西部の市町村にとって、日常生活や産業活動を支えるうえで欠くことのできない道路である。</p> <p>香芝王寺道路は、多車線化により慢性化している交通混雑の緩和を図るとともに、歩道設置により歩行者等の安全を確保し、地域の活性化および沿道環境の改善を目的とした、奈良県香芝市北今市から北葛城郡王寺町畠田4丁目に至る延長3.2kmの4車線道路である。</p> | | | | | |
| <p>事業の目的、必要性</p> <p>現道は、既成市街地内を通過する狭幅員の2車線道路で、歩道も未整備であるため、渋滞の発生、歩行者の安全性が確保されていない等の交通問題が生じている。また、当該区間は中和幹線と西名阪自動車道香芝ICおよび国道25号を結ぶ都市計画道路奈良西幹線と重複しており、現在、事業中の中和幹線、奈良西幹線、王寺道路が供用されると交通量の飛躍的な増加が見込まれている。</p> | | | | | |
| 全体事業費 | 153億円 | 計画交通量 | 30,700台/日 | | |
| <p>事業概要図</p> | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

関係市町村：香芝市、王寺町
 地元の香芝市、王寺町は当路線の整備に協力的。

事業採択の前提条件

- ・ 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。

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|--|--|---|---|-----------|
| 費用対便益 | B/C | 1.8 | 総費用：108.92億円 （事業費：106.60億円 維持管理費：2.32億円） | 総便益：190.91億円 （走行時間短縮便益：179.94億円 走行費用減少便益：9.67億円 交通事故減少便益：1.30億円） | 基準年：平成17年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.4（交通量+10%） | B/C=2.0（交通量-10%） | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.6（事業費+10%） | B/C=1.9（事業費-10%） | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.6（事業期間+2年） | B/C=1.6（事業期間-2年） | | |
| 事業の影響 | 自動車や歩行者への影響 | 評価項目 | 根拠 | | |
| | | 渋滞対策 | 奈良県内セ瓦斯区間の渋滞損失時間上位2割に含まれる当該区間の渋滞を解消 【渋滞損失時間の改善】 約368万人時/年 約342万人時/年 【1kmあたり渋滞損失時間】 約10.1万人時/年キロ 奈良県平均：約1.8万人時/年キロ（約5.5倍） 全国平均：約2.0万人時/年キロ（約5倍） 【渋滞度曲線】 奈良県内セ瓦斯区間における1kmあたり渋滞損失時間の中で上位2割に含まれる 【その他の特徴】 国道168号の16区間中、第4位の渋滞損失時間（奈良県内） | | |
| | 事故対策 | 奈良県内セ瓦斯区間の死傷事故率上位2割に含まれる当該区間の事故の減少が見込まれる 【死傷事故率】 約216.9件/億台キロ {死傷事故率比（県内平均比）=1.8} （事故率曲線における位置：上位11%以内に含まれる） 奈良県平均：約118.6件/億台キロ（約1.8倍） 全国平均：約119.9件/億台キロ（約1.8倍） 【その他の特徴】 国道168号の16区間中、第3位の死傷事故率（奈良県内） | | | |
| | 歩行空間 | 歩行者、自転車の安全性向上（自転車歩行車道の整備） （H17センサスより、歩行者：273人/12h、自転車365台/12h、自動車交通量：12,271台/12h） | | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | 沿道環境の改善、駅利用者の利便性向上（旭ヶ丘ニュータウン～JR志都美駅間等） （現況歩道整備率：約19%） | | |
| | | 地域経済 | 地区の一体的な発展の支援 （JR志都美駅で予定されている駅前線、駅前広場の整備計画とあわせて、当該周辺地域の発展を支援） | | |
| | | 災害 | 緊急輸送道路網を形成 （多車線化により、震災時の倒壊家屋による通行障害を回避、火災時の延焼防止に寄与） | | |
| 環境 | | CO2排出量の削減 （削減量：2,525t/年） | | | |
| 地域社会 | 日常生活圏中心都市間を連絡 （H17センサス混雑時旅行速度：20.0km 交通量配分による平均速度：49.5km） | | | | |
| 事業実施環境 | 多車線ネットの形成（西名阪自動車道、中和幹線、国道25号等と連絡） | | | | |

採択の理由

- ・ 事業採択の前提条件を満たしている。
- ・ 必要性、緊急性が妥当である。
- ・ 多車線化による交通混雑の緩和、歩道設置による歩行者等の安全確保、沿道環境の改善といった大きな整備効果が期待できる。

以上により、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。