

事後評価結果（平成19年度）

担当課：奈良県都市計画課
担当課長名：課長 福永 真一

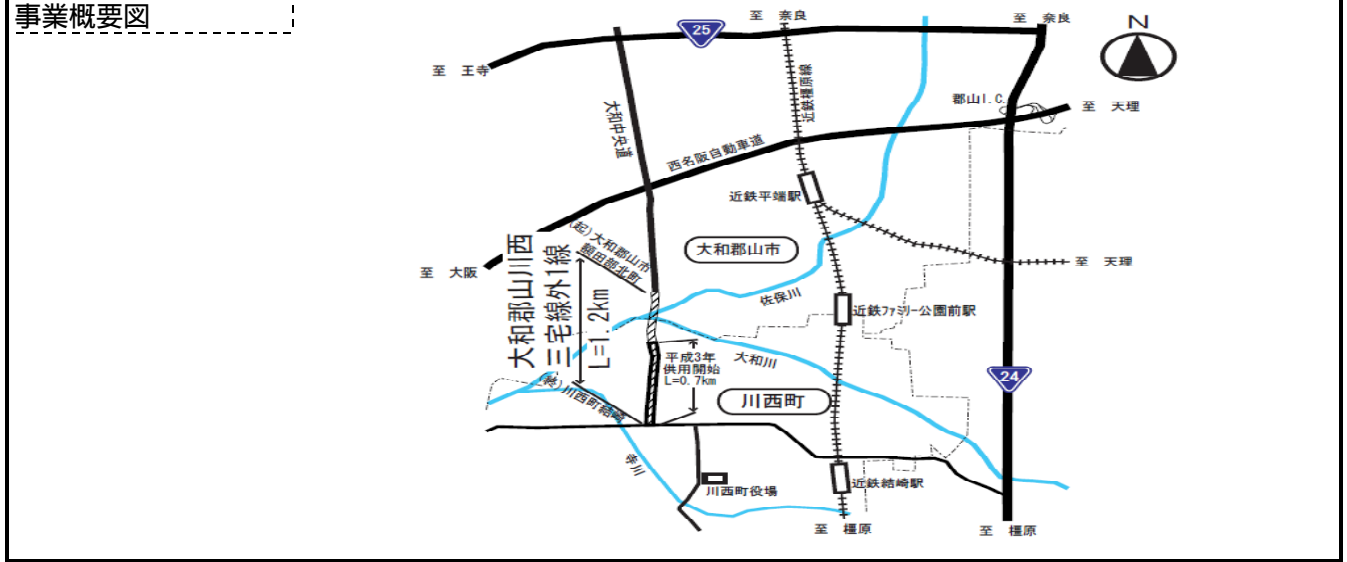
事業名	都市計画道路 <small>やまとごおりやまかわにしみやけせん</small> 大和郡山川西三宅線 外	事業区分	街路	事業主体	奈良県
起終点	自：大和郡山市額田部北町 至：川西町結崎			延長	1.18km
事業概要 総延長〔1,180m〕 内橋梁〔111m〕 (都)大和中央道の終点部から(県)天理王寺線に至る区間を4車線で整備したものである。 〔供用の経過〕・昭和60年3月 大和郡山額田部北町～川西町結崎 1,045mを暫定2車線供用 ・平成3年3月 川西町吐田～川西町結崎 680mを完成4車線供用					

事業の目的・必要性

目的：幹線道路網整備・渋滞対策

必要性：本路線は奈良県北部地域を南北に縦貫する大和中央道の南端に位置し、県道天理王寺線を経由し、国道24号バイパスへ至る主要幹線道路である。事業区間にある板屋ヶ瀬橋南詰交差点は主要渋滞ポイントになっており、輸送力の増強、交通渋滞の緩和、道路ネットワークの形成が必要であった。

また、緊急輸送道路にもなっており、機能強化の必要性が高いものであった。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S49年度	用地着手	S50年度	供用年	(再々評価時) / H16年度 (実績) / H17年度	変動	1.03倍
		都市計画決定	S49年度	工事着手	S53年度	(暫定/完成)			
	事業費	計画時	(名目値) / 36.6億円	実績	(名目値) / 36.9億円			変動	1.01倍
		暫定/完成	(実質値) / 59.0億円		(実質値) / 59.4億円				
	交通量 (当該路線)	計画時	(H32)	実績	(H17)			変動	40%
	(暫定/完成)	/46,200台/日	(暫定/完成)	/18,548台/日					
旅行速度向上		35.6	41.6	km/h	交通事故減少	75.1	25.0件/億台キロ		
	(供用前現道 当該路線)	(供用直前年次) H11年度	(供用後年次) H18年度		(供用前現道 供用後現道)	(供用直前年次) H16年	(供用後年次) H17年		
費用対効果 分析結果 (再々評価時)	B / C	6.25	総費用	59.00億円 (事業費: 57.81億円 維持管理費: 1.19億円)	総便益	368.74億円 (走行時間短縮便益: 418.28億円 走行経費減少便益: -44.60億円 交通事故減少便益: -4.94億円)	基準年	H16年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C	4.98	総費用	59.40億円 (事業費: 58.44億円 維持管理費: 0.96億円)	総便益	295.54億円 (走行時間短縮便益: 265.90億円 走行経費減少便益: 26.00億円 交通事故減少便益: 3.64億円)	基準年	H16年	
事業遅延によるコスト増			費用増加額	0.40億円	便益減少額	73.20億円			

	<p>事業遅延の理由</p> <p>用地協力が得られなかった箇所があったため、収用裁決申請手続きが必要となったため。 警察協議で板屋ヶ瀬橋南詰、北詰交差点を右折禁止にしたことにより、それら交差点の南側にある交差点の整備が必要となったため。</p>																					
	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>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、又は地域防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線として位置づけあり。</p>																					
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞の改善 <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>板屋ヶ瀬橋南詰交差点北流入部の渋滞長</td> <td>500m</td> <td>0m</td> </tr> <tr> <td>最大通過時間</td> <td>3分5秒</td> <td>0秒</td> </tr> </table> ・走行性の改善 <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>旅行速度の向上</td> <td>35.6km/h</td> <td>41.6km/h</td> </tr> </table> ・交通安全の向上 <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>死傷事故率の減少</td> <td>6件【1年（H16.1～H16.12）】</td> <td>2件【1年（H18.1～H18.12）】</td> </tr> <tr> <td>迂回交通の減少</td> <td colspan="2">東西方向の交通量が約16%減少</td> </tr> </table> ・大気汚染改善効果 <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>窒素酸化物の削減効果</td> <td>39.0kg/年の削減</td> </tr> <tr> <td>粒子状物質の削減効果</td> <td>3.7kg/年の削減</td> </tr> <tr> <td>二酸化炭素の削減効果</td> <td>7,500.0kg/年の削減</td> </tr> </table> 	板屋ヶ瀬橋南詰交差点北流入部の渋滞長	500m	0m	最大通過時間	3分5秒	0秒	旅行速度の向上	35.6km/h	41.6km/h	死傷事故率の減少	6件【1年（H16.1～H16.12）】	2件【1年（H18.1～H18.12）】	迂回交通の減少	東西方向の交通量が約16%減少		窒素酸化物の削減効果	39.0kg/年の削減	粒子状物質の削減効果	3.7kg/年の削減	二酸化炭素の削減効果	7,500.0kg/年の削減
板屋ヶ瀬橋南詰交差点北流入部の渋滞長	500m	0m																				
最大通過時間	3分5秒	0秒																				
旅行速度の向上	35.6km/h	41.6km/h																				
死傷事故率の減少	6件【1年（H16.1～H16.12）】	2件【1年（H18.1～H18.12）】																				
迂回交通の減少	東西方向の交通量が約16%減少																					
窒素酸化物の削減効果	39.0kg/年の削減																					
粒子状物質の削減効果	3.7kg/年の削減																					
二酸化炭素の削減効果	7,500.0kg/年の削減																					
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>環境影響評価対象外事業である。</p>																					
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>																					
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>道路交通センサスによれば、平成17年(18,548台/日)では平成6年(11,441台/日)の1.62倍となるなど、当該道路の交通量は増加傾向にある。また、大型車混入率をみても、平成6年では7.7%であったものが、平成17年は18.5%となっている。沿線の企業立地についても平成3年の2車線供用時と比べて2件増加している。</p>																					
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>本事業の完了により、渋滞の改善、時間短縮等の沿線住民をはじめとする道路利用者への大きな効果が見られるとともに、沿線企業の物流支援やライフライン拠点である浄化センターへの緊急輸送道路が機能強化された副次的な効果もあり、事業の目的は達成したものと考えられることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。</p>																					
	<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> <p>事後評価を意識した事前調査の実施。</p>																					
特記事項																						

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。