

## 事後評価結果（平成23年度）

担 当 課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課  
担当課長名：安谷 覚

<b>事業名</b> 京奈和自動車道 一般国道24号 五條道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局
<b>起終点</b> 自：奈良県五條市居傳町 至：奈良県五條市畑田町	<b>延長</b> 7.9km	

**事業概要**  
 京奈和自動車道は、京都市を起点とし、奈良市を經由して和歌山市に至る延長約120kmの高規格幹線道路であり、広域的には既存の高速道路および主要な国道と相互のネットワークを形成し、近畿大都市圏での時間短縮を図るとともに、京都～奈良～和歌山の連携強化を図る役割を持っている。また、並行する一般国道24号の交通混雑の緩和や交通事故減少、走行時間短縮、定時性確保など、地域の活性化に寄与する役割を担っている。このうち五條道路は、京奈和自動車道の一部区間として全国的な骨格となる高規格幹線道路網を構築するとともに、一般国道24号の交通混雑の緩和や交通安全の確保を担う延長7.9kmのバイパス事業である。

**事業の目的・必要性**  
 高規格幹線道路である五條道路は、全国的な骨格となる高規格幹線道路網構築の推進に寄与する。また奈良県五條市では、一般国道24号の代替となる幹線道路がないため、交通が集中し混雑が発生していた。五條道路整備による交通分散により、交通混雑の緩和や交通安全の確保を図ることを目的としている。



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：昭和48年度 都市計画決定：昭和61年度 （平成2年度変更）	用地着手：昭和63年度 工事着手：平成2年度	供用年：（前）H17/H25 （暫定/完成）（実績）H18/-	変動 1.03倍
	<b>事業費</b>	計画時（名目値）：— / 779億円 （暫定/完成）（実績値）：— / 762億円	実績（名目値）：695億円 / — （暫定/完成）（実績）：641億円 / —	変動 — 倍	
	<b>交通量</b> (当該路線)	計画時（暫定/完成）：25,700 / 27,700	実績（暫定/完成）：19,800~ / 14,021	変動 55%	
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線)	20.4 km/h → 52.5 km/h (供用前年次) H17年度 (供用後年次) H23年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)：105 件/億台キロ → 84 件/億台キロ (供用前年次) H14年 (供用後年次) H21年		
<b>費用対効果 分析結果 (当初)</b>	B/C : 4.4	総費用：854 億円 （事業費：824 億円 維持管理費：30 億円）	総便益：3,740 億円 （走行時間短縮便益：3,450 億円 走行経費減少便益：227 億円 交通事故減少便益：60 億円）	基準年 H16年	
<b>費用対効果 分析結果 (事後)</b>	B/C : 2.3	総費用：976 億円 （事業費：936 億円 維持管理費：41 億円）	総便益：2,235 億円 （走行時間短縮便益：1,500 億円 走行経費減少便益：303 億円 交通事故減少便益：133 億円）	基準年 H23年	
<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額：— 億円		便益減少額：— 億円		

	<p>事業遅延の理由</p> <p>—</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①バス路線の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度の改善により奈良交通バスの利便性が向上。(旅行速度：22.0km/h→30.7km/h)</li> </ul> <p>②第一種空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・五條市役所～関西国際空港への所要時間が短縮。(83分→75分：8分短縮)</li> </ul> <p>③特定重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・五條市役所～和歌山下津港への所要時間が短縮。(108分→97分：11分短縮)</li> </ul> <p>④農産品の流通の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JAならけん野原(五條市)～大阪中央卸売市場への所要時間が短縮。(73分→70分：3分短縮)</li> </ul> <p>⑤日常活動圏中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・五條市役所～橋本市役所への所要時間が短縮。(15分→12分：3分短縮)</li> </ul> <p>⑥交通量の減少による並行区間等における安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道24号：交通量147百台/12h→113百台/12h、死傷事故率：131件/億台扣→84件/億台扣</li> </ul> <p>⑦災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道24号が通行止となった場合の代替路の形成。</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価は実施していない。</li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、「一般国道24号五條道路」の完了後の事後評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められていると判断される。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>一般国道24号は代替となる幹線道路がないため混雑していたが、五條道路供用後は交通の分散が図られ、混雑が緩和されている。また一般国道24号の大型車が五條道路への転換により約1千台/12h(1,542台/12h(H17)→567台/12h(H23))減少している。</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>五條道路により、一般国道24号における交通混雑の緩和、交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じていない。また、想定された効果についても発揮されており、当面の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>五條道路に関して、同種事業の計画・調査のあり方について、今後の参考となる事項はみられない。また、事業評価の手法について、見直しの必要性はない。</p>
	<p>特記事項</p> <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。