

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：東川 直正

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|------------------------------------|-------------------------------|---|------------------------|------------|------------------------|------------|-------|--|-----------|------------------------------------|--|---|--|--|--|---|---------------|-----------------------------|--------------|-----------------------------|--|-----------------------------|--|-----------------------------|--|-------------------------------|--|-------------------------------|
| 事業名 一般国道163号 <small>きづひがし</small> 木津東バイパス | 事業区分 一般国道 | 事業主体 国土交通省 近畿地方整備局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 起終点 自：京都府 <small>きづがわ</small> 木津川市 <small>きづてんじんやま</small> 木津天神山 至：京都府 <small>きづがわ</small> 木津川市 <small>きづばばみなみ</small> 木津馬場南 | 延長 0.6km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 一般国道163号木津東バイパスは、関西文化学術研究都市「木津中央地区」の開発や地域のまちづくりを支援するほか、京都府が整備する東中央線とのネットワークにより木津川市の中心市街地を通過する国道24号、163号の重複区間における慢性的な交通混雑の緩和を目的とした、京都府木津川市木津天神山から京都府木津川市木津馬場南に至る延長約0.6kmの道路である。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H23年度事業化 | S56年度都市計画決定 (H7年度変更) | H24年度用地着手 H28年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 65億円 | 事業進捗率 約56% (平成30年3月末時点) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 12,000台/日 | | 供用済延長 - km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B / C</td> <td style="width: 15%;">(事業全体) 1.6</td> <td style="width: 15%;">総費用</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体) 22/66億円</td> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体) 106/106億円</td> <td style="width: 10%;">基準年</td> <td style="width: 10%;">平成30年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業) 4.9</td> <td colspan="2"> (事業費： 18/62億円 維持管理費： 3.5/3.5億円) </td> <td colspan="2"> (走行時間短縮便益： 99/99億円 走行経費減少便益： 6.5/6.5億円 交通事故減少便益： 0.34/0.34億円) </td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | B / C | (事業全体) 1.6 | 総費用 | (残事業)/(事業全体) 22/66億円 | 総便益 | (残事業)/(事業全体) 106/106億円 | 基準年 | 平成30年 | | (残事業) 4.9 | (事業費： 18/62億円 維持管理費： 3.5/3.5億円) | | (走行時間短縮便益： 99/99億円 走行経費減少便益： 6.5/6.5億円 交通事故減少便益： 0.34/0.34億円) | | | | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">【事業全体】</td> <td style="width: 15%;">交通量 : B/C=1.3~1.9(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 15%;">【残事業】</td> <td style="width: 15%;">交通量 : B/C=3.9~5.9(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業費 : B/C=1.6~1.7(事業費 ±10%)</td> <td></td> <td>事業費 : B/C=4.5~5.4(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業期間 : B/C=1.6~1.6(事業期間 ±20%)</td> <td></td> <td>事業期間 : B/C=4.9~4.9(事業期間 ±20%)</td> </tr> </table> | 【事業全体】 | 交通量 : B/C=1.3~1.9(交通量 ±10%) | 【残事業】 | 交通量 : B/C=3.9~5.9(交通量 ±10%) | | 事業費 : B/C=1.6~1.7(事業費 ±10%) | | 事業費 : B/C=4.5~5.4(事業費 ±10%) | | 事業期間 : B/C=1.6~1.6(事業期間 ±20%) | | 事業期間 : B/C=4.9~4.9(事業期間 ±20%) |
| B / C | (事業全体) 1.6 | 総費用 | (残事業)/(事業全体) 22/66億円 | 総便益 | (残事業)/(事業全体) 106/106億円 | 基準年 | 平成30年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (残事業) 4.9 | (事業費： 18/62億円 維持管理費： 3.5/3.5億円) | | (走行時間短縮便益： 99/99億円 走行経費減少便益： 6.5/6.5億円 交通事故減少便益： 0.34/0.34億円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 【事業全体】 | 交通量 : B/C=1.3~1.9(交通量 ±10%) | 【残事業】 | 交通量 : B/C=3.9~5.9(交通量 ±10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業費 : B/C=1.6~1.7(事業費 ±10%) | | 事業費 : B/C=4.5~5.4(事業費 ±10%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業期間 : B/C=1.6~1.6(事業期間 ±20%) | | 事業期間 : B/C=4.9~4.9(事業期間 ±20%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析の結果 【事業全体】交通量 : B/C=1.3~1.9(交通量 ±10%) 【残事業】交通量 : B/C=3.9~5.9(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.6~1.7(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=4.5~5.4(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.6~1.6(事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C=4.9~4.9(事業期間 ±20%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 まちづくりの支援 ・木津中央地区と木津川市中心市街地を結ぶ道路が十分に整備されておらず、両地区のアクセスには狭隘な生活道路を利用しており、アクセス性・安全性に課題がある。木津東バイパスの整備により中心都市拠点間の連携を強化するとともに、幹線道路へのアクセスが強化されることでまちづくりを支援する。 交通混雑の緩和 ・国道24号と国道163号の重複区間では交通容量を超過している。また、木津交差点～大谷交差点区間では日中の旅行速度が20km/h以下と慢性的に渋滞が発生している。木津東バイパスの整備と京都府が整備する東中央線とを一体的整備を行うことで、並行する新たな道路ネットワークが形成されることによる、交通混雑の緩和が期待される。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： ・平成30年7月 京都府から国土交通省等に対し、「国の施策及び予算に対する政策提案」で一般国道163号木津東バイパスの整備促進の要望を受けている。 ・平成29年10月 国道163号整備促進期成同盟会（木津川市長、生駒市長、四條畷市長、精華町長）から国土交通省等に対し、「一般国道163号の整備促進について」で一般国道163号木津東バイパスの整備促進の要望を受けている。 ・平成29年10月 国道163号整備促進協議会（木津川市長、笠置町長、和束町長、精華町長、南山城村長）から国土交通省等に対し、「要望事項 一般国道163号」で一般国道163号木津東バイパスの整備促進の要望を受けている。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 京都府知事の意見 一般国道163号木津東バイパス事業は、京都府が整備を進める東中央線と連携し事業を進めており、地区間の連携強化や幹線道路へのアクセス向上などまちづくりの支援や一体的なネットワーク整備による市街地部の交通混雑の緩和が期待されている。 こうしたことから、対応方針（原案）のとおり、引き続き京都府事業と連携して事業を推進し、早期 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

の完成とともに一層のコスト縮減に努めていただくよう要望する。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道163号木津東バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

関西文化学術研究都市の一部である木津中央地区では、平成24年のまちびらき以降、住宅や教育機関が立地し市街化が進展している。

木津川市の人口及び自動車保有台数は、増加傾向にあるが、社会経済情勢等の大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度事業化、用地取進捗率100%、事業進捗率約56%(平成30年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き調査設計、改良工事、橋梁上下部工事等を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

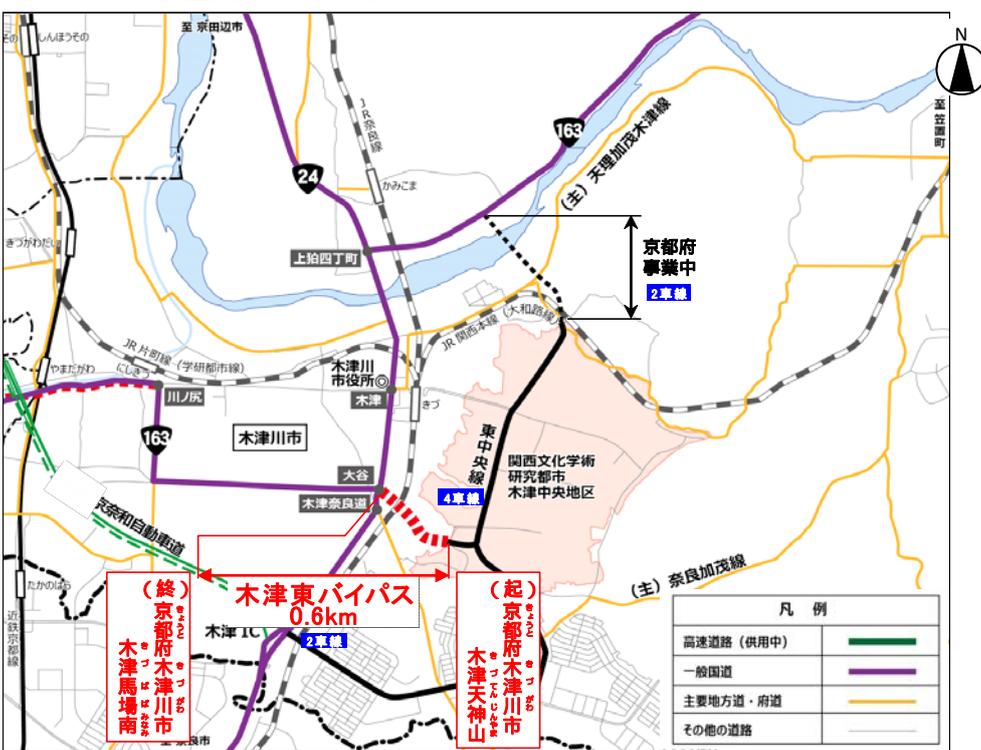
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



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。総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。