

事後評価結果（平成20年度）

担当課：西日本高速道路株式会社設計グループ
担当課長名：佐川 信之

路線名	一般国道165号及び一般国道166号（南阪奈道路）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省、大阪府、奈良県、西日本高速道路(株)	
起終点	自：大阪府羽曳野市蔵之内 至：奈良県葛城市弁之庄	延長	12.3km			

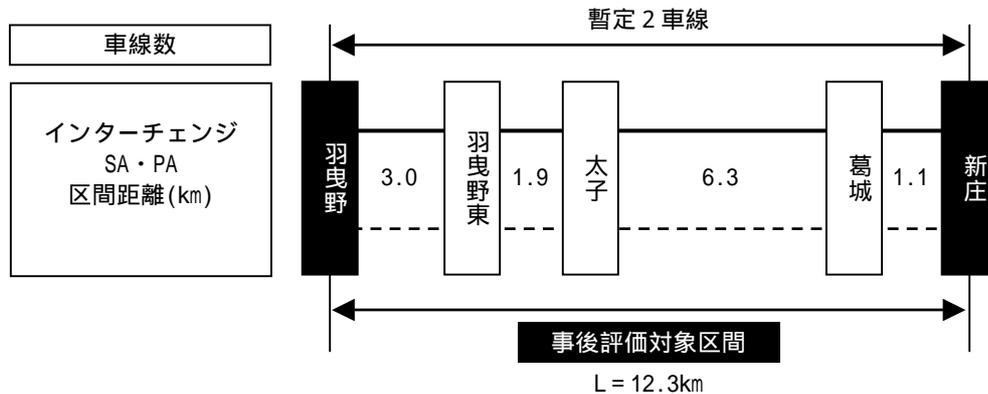
事業概要

一般国道165号及び一般国道166号（南阪奈道路）は、阪和自動車道美原JCT（大阪府堺市）から京奈和自動車道（整備中）に至る延長22.0kmの地域高規格道路であり、うち羽曳野IC～新庄（一般国道165号接続）を暫定2車線で整備を行った。

事業の目的・必要性

南阪奈道路（羽曳野IC～新庄間）は、近畿圏道路ネットワークの中で環状道路として骨格をなしている阪和自動車道と京奈和自動車道（整備中）を結ぶ放射道路であり、高度な交通サービスを提供するとともに、地域の交通混雑の緩和、地域経済の活性化、地域間のアクセス向上や地域交流の促進に大きく寄与する。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	昭和49年度	用地着手	平成3年度	供用年	(計画)平成12年度	変動	1.11倍	
		都市計画決定	平成2年度	工事着手	昭和53年度		(実績)平成15年度			
	事業費	計画時	(名目値) 1,166億円			実績	(名目値) 1,159億円		変動	0.99倍
			(実質値) 1,276億円				(実質値) 1,278億円			
	交通量	計画時	12,500台/日 (平成16年度)			実績	11,700台/日 (平成16年度)		変動	94%
			旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)				交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+当該路線)			
	費用便益分析結果 (事後)	B/C		総費用: 1,557億円		総便益: 2,878億円		基準年 平成20年		
1.8		事業費: 1,428億円 維持管理費: 129億円		走行時間短縮便益: 2,634億円 走行経費減少便益: 180億円 交通事故減少便益: 65億円						
事業遅延によるコスト増		費用増加額: 193億円			便益減少額: 385億円					
事業遅延の理由 埋蔵文化財調査及び一部用地買収の難航により遅延した										

事業の効果等	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 南阪奈道路の開通後、平成16年4月に大和八木駅（橿原市）～関西国際空港を結ぶ高速バスが新規開設され、時間短縮及び快適性の面でアクセス性が向上した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・所要時間及び料金 81分、2,500円(電車特急利用) 65分、1,900円(高速バス) 16分短縮 ・高速バス年間利用客数 90千人(H17) 102千人(H19) 約1.1倍増 <p>主要な観光地へのアクセス向上による効果 南阪奈道路沿線地域への観光客数が増加した。また、世界歴史遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」へのアクセスの一つとして、南阪奈道路が有効に利用されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・吉野路大淀iセンター（大淀町）216千人/年(H15) 306千人/年(H19) 42%増(90千人/年) ・国営飛鳥歴史公園（明日香村）860千人/年(H15) 1,109千人/年(H19) 29%増(249千人/年) ・橿原市昆虫館（橿原市）66千人/年(H15) 72千人/年(H19) 9%増(6千人/年) ・今井まちなみ交流センター（橿原市）32千人/年(H15) 38千人/年(H19) 19%増(6千人/年) <p>三次医療施設へのアクセス向上の状況 南阪奈道路の開通後、医療施設への搬送時間が短縮した。また、高速で安定して走れることから、搬送する第3次医療施設の選択肢が増えた。</p> <p>その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果 葛城市では、南阪奈道路開通後、企業立地件数が5件増加し、工業地域の85%が立地済のため、新たに工業系ゾーンを設定し誘致を促進している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業立地件数 13件(H15) 18件(H20) 5件増加 ・立地率(立地敷地面積÷工業適地調査区域) 77%(H15) 85%(H20) 12%増加
	<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> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南阪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高速道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。 NO₂：日平均値の年間98%値 0.036～0.040ppm（0.04～0.06ppm以下） CO：日平均値の年間2%除外値 0.927～1.461ppm（10ppm以下） <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、H18年度平均交通量を用いて再現計算を行い、最も厳しい断面で予測した結果、環境保全目標値を満足する。 予測値：51～55dB（昼間）（60dB（昼間）） （ ）中は環境保全目標値
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本最古の官道「竹内街道」に接していることを踏まえ、奈良県と協力して景観検討委員会を設置し、郷土種の自然植生の復元を実施した。
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>大阪府・奈良県の県内総生産は、南阪奈道路開通後、大阪府は微増傾向、奈良県は微減傾向である。沿道地域の人口は、南阪奈道路開通前後(H12、H17)で横ばいである。</p> <p>大阪府・奈良県の道路利用(自動車走行台キロ)は、南阪奈道路開通前後(H11、H17)で増加傾向であり、特に奈良県では近畿圏全体より高い伸び率で推移している。</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>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、京奈和自動車道の整備に伴い、なお一層の整備効果が発揮されるものと期待されることから、増大する交通量に対応するため必要な措置について、関係機関との調整を図る。また、地域との連携・協力を図りながら、さらなる高速自動車道の利用促進に努めたい。</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>特になし</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の。