

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

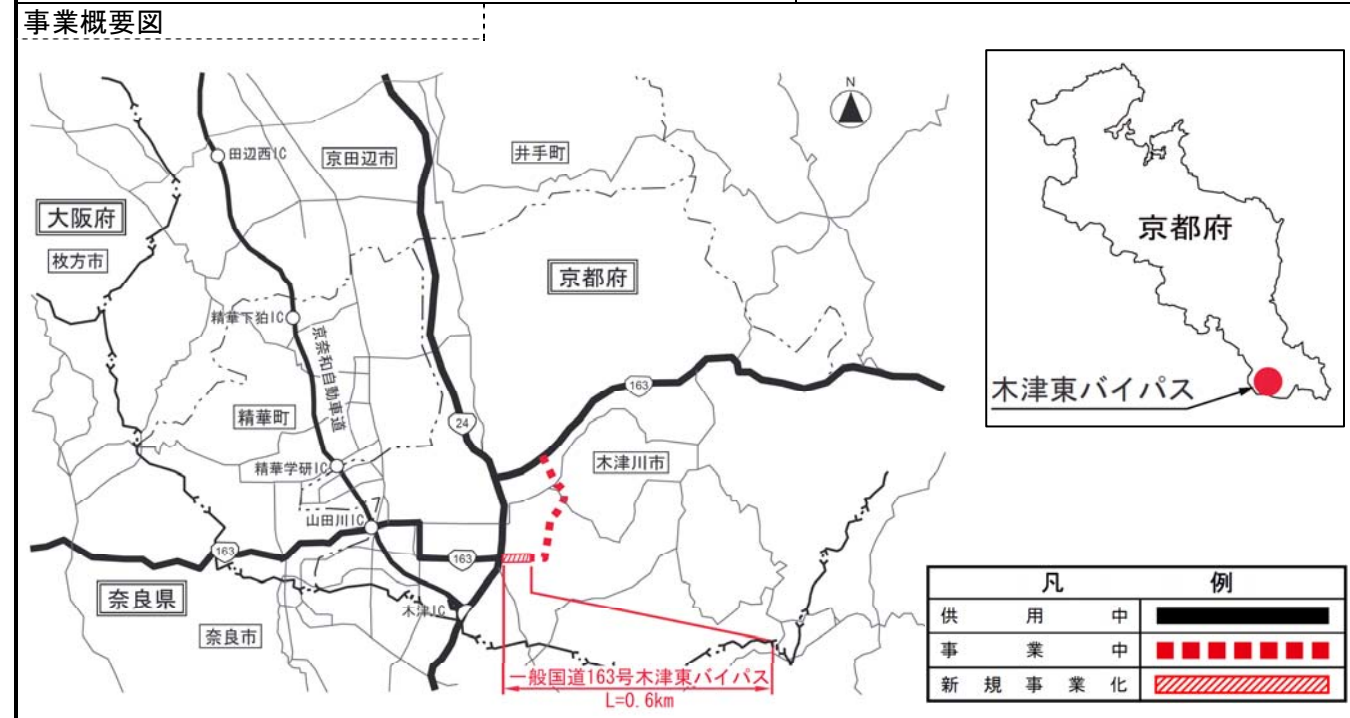
事業の概要

事業名	一般国道163号木津東バイパス	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：京都府木津川市木津天神山 至：京都府木津川市木津馬場南	延長	0.6 km		

事業概要
一般国道163号は、大阪府大阪市から三重県津市に至る延長約120kmの主要幹線道路であり、京都府木津川市の中心市街地部では、1.9kmにわたり国道24号と重複し慢性的な交通渋滞が課題となっている。木津東バイパスは、京都府等の関連事業と連携し国道24号重複区間のバイパスを形成する延長約0.6kmの道路である。

事業の目的、必要性
当該区間の整備により、国道24号と国道163号の重複区間の交通渋滞の緩和及び関西文化学術研究都市「木津中央地区」の開発と一体となったまちづくりの支援等が図られる。

全体事業費	約15億円	計画交通量	11,900台/日
-------	-------	-------	-----------



関係する地方公共団体等の意見
【京都府知事】
・早期の事業完成をお願いしたい
・地域の交通の円滑化に寄与、関西文化学術研究都市の発展に不可欠

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である
・道路事業にはいろいろな整備効果があるが、B/Cでは走行時間短縮などの3便益のみで評価されている。全国的な課題ではあるが、B/Cの便益には、防災や環境など3便益以外の整備効果が含まれていないことを明示するなどの工夫が必要

事業採択の前提条件
■費用対便益：便益が費用を上回っている
■手続きの完了：都市計画決定手続き完了（平成7年8月25日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	5.1	総費用：14億円 事業費：12億円 維持管理費：2.3億円	総便益：71億円 走行時間短縮便益：67億円 走行経費減少便益：2.5億円 交通事故減少便益：1.7億円	基準年：平成22年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=4.1 (交通量 -10%)	B/C=6.2 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=4.7 (事業費 +10%)	B/C=5.6 (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C=4.9 (事業期間 +20%)	B/C=5.3 (事業期間 -20%)	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	・バイパス整備により、交通容量が増え国道24号と国道163号の重複区間の渋滞が緩和する。 【渋滞損失時間の改善】約33万人時間/年 ⇒ 約24万人時間/年 [計画区間] 【1kmあたり渋滞損失時間】36.9万人時間/年km (H17現況) [センサス区間] 全国平均：1.9万人時間/年km 京都府平均：3.7万人時間/年km	
		事故対策	○	・事故発生割合の高い現道の交通をバイパスに分散することにより、事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率 (H17~H20平均値)】 151.1件/億台キロ 死傷事故率比(府内平均比) 1.1倍 [京都府平均：140件/億台キロ (H20)]	
	歩行空間	○	・幅の広い歩道整備により、良好な歩行空間を確保する。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	・交通混雑の緩和により、中心市街地等への地域住民の円滑な移動が確保できる。	
		地域経済	◎	・国家プロジェクトである関西文化学術研究都市「木津中央地区」のアクセス道路として機能し、同研究都市を核とした地域経済の活性化に寄与する。	
		災害	○	・国道24号(国道163号)木津川渡河部のリダンダンシー機能を確保し、緊急輸送道路としての機能を強化する。	
環境		○	・国道24号及び国道163号の重複区間では、騒音値が環境基準を超過(昼間：73dB 夜間：73dB)しており、バイパス整備により交通が分散し沿道環境が改善する。		
地域社会	◎	・国家プロジェクトである関西文化学術研究都市「木津中央地区」の開発と一体となったまちづくりを支援する。			
事業実施環境	○	・都市計画決定 H7.8 済。 ・京都府知事や木津川市長より積極的な要望活動が行われており、地元の期待は大きい。			

対応方針

費用便益比が5.1と便益が費用を上回ると共に、都市計画手続きが完了していることから事業採択の前提条件が確認できる。
また、渋滞対策や地域経済への影響など事業効果が高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※ 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。