

新規事業採択時評価結果（平成31年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：東川 直正

事業の概要

事業名	一般国道24号 城陽井手木津川バイパス	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：京都府城陽市富野 至：京都府木津川市山城町上粕	延長	11.2km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道24号は、京都府京都市を起点とし、奈良県奈良市を經由し、和歌山県和歌山市に至る延長約220kmの主要幹線道路である。</p> <p>城陽井手木津川バイパスは、一般国道24号のバイパスとして、京都府城陽市富野から京都府木津川市山城町上粕に至る延長11.2kmの道路である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>本道路は、城陽市から木津川市間の一般道路の慢性的な交通混雑緩和と安全性向上を図るとともに、周辺の開発地区を連絡し、地域振興に寄与するものである。</p>					
全体事業費	約300億円	計画交通量	約12,900台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

【京都府知事】
一般国道24号城陽木津川バイパス事業の予算化について、同意します。
本府としましては、円滑な事業進捗にあたり、沿線市町への地籍調査に係る支援、埋蔵文化財調査の推進等に取り組んで参ります。また、新名神高速道路のアクセス道路となる国道307号や一般府道山城総合運動公園城陽線（城陽橋）の整備等、効果的な道路ネットワーク構築を推進すると共に、地域活性化のため、関西文化学術研究都市の整備を推進し、城陽市東部丘陵地の整備等の沿線まちづくりに協力して参ります。将来的には、ネットワークの連続性を考慮しつつ現道移管についても協議を進めて参ります。
事業名については、都市計画道路名にあわせて、「城陽井手木津川バイパス事業」に変更を検討して頂きますようお願いいたします。

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。

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：都市計画決定告示（H31.2.26）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3	総費用：251億円 （事業費：219億円 維持管理費：32億円）	総便益：327億円 （走行時間短縮便益：323億円 走行経費減少便益：4.3億円 交通事故減少便益：0.01億円）	基準年 平成30年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.0（交通量 -10%）	B/C=1.7（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.2（事業費 +10%）	B/C=1.4（事業費 -10%）	
	事業期間変動	B/C=1.2（事業期間 +20%）	B/C=1.4（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	◎	・国道24号の交通が城陽井手木津川バイパスに転換し、交通混雑の緩和が図られる。 [主要渋滞箇所の回避] 【現況】4箇所 → 【整備後】0箇所	
		事故対策	◎	・国道24号の交通が城陽井手木津川バイパスに転換し、渋滞が要因と考えられる死傷事故の減少に寄与できる。 [事故危険区間の回避] 【現況】7区間 → 【整備後】0区間	
	歩行空間	—	・注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	○	・宇治徳州会病院（第三次救急医療機関）への搬送は、国道24号の渋滞緩和に伴う搬送時間の短縮や定時制確保等、患者への負担軽減が期待される。	
		地域経済	◎	・木津川右岸地区内陸部で進む開発計画ならびに城陽SIC（仮称）のアクセス道路としても役割を発揮し、地域開発やまちづくりを支援。 [城陽SIC（仮称）～（都）東中央線間の所要時間] 【現況】約31分 → 【整備後】約12分（約19分短縮）	
		災害	◎	・浸水想定区域内を回避する道路ネットワークとして機能し、災害時の救援活動・物資輸送を支援。 [国道24号（城陽新池～上粕四丁町交差点間）の浸水想定区域区間の延長] 【現況】約11.0km(国道24号経由) → 【整備後】0km	
環境		—	・注目すべき影響はない。		
	地域社会	○	・沿線地域には、地域のまちづくりを牽引する開発計画があり、城陽SIC（仮称）からのアクセス性が向上し、開発計画への支援が期待される。		
事業実施環境	○	<p>・都市計画決定告示（H31.2.26）</p> <p>・京都府知事、井手町長、城陽市長、木津川市長より、国主体による平成31年度事業化を要望</p>			

採択の理由

費用便益比が1.3と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、城陽井手木津川バイパスの開通により、城陽～木津川間の一般道路の交通負荷が軽減され、交通渋滞や交通事故などの交通課題の緩和が期待でき、河川氾濫時の救助・救護活動等や、周辺地域の開発計画を支援するなど事業の必要性・効果は高いと判断できる。
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。

新規事業採択時評価結果（平成31年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
<p>城陽井手木津川バイパスは、城陽市から木津川市間の地域の道路交通環境を改善し、浸水想定区域を回避するなど、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成することで、地域開発・まちづくりを支援するものである。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 木津川右岸地域の幹線道路である国道24号及び(主)上狛城陽線は、木津川や支流の浸水想定区域を通過しており、幹線道路ネットワークとして脆弱。 河川氾濫時には多くの集落が孤立し、代替路もないため、救助・救護・復旧活動に支障。 	<p>※明日の京都 山城地域振興計画 (H27.4)</p> <ul style="list-style-type: none"> 山城地域の特徴として、天井川が多いこと、低地や山裾にまで住宅地が広がっている状況があり、近年の豪雨災害を見据えて河川の氾濫や土砂崩れを防止するため、古川等の回収や天井川対策、砂防施設の整備等を推進します。 道路の安心・安全を確保するため、落石対策や道路斜面崩壊の防止等の道路防災対策を進めます。また、大地震等の大規模災害に備え、本庁と連携して、防災拠点施設の耐震化を推進します。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 右岸地域における南北方向の交通量は交通容量を超過。 国道24号では、交通混雑による追突事故が多発。死傷事故率は国道24号では府内国道平均の最大2.3倍、また、抜け道利用する(主)上狛城陽線では府道平均の最大4.3倍であり、交通安全の向上が課題 	<p>※明日の京都 山城地域振興計画 (H27.4)</p> <ul style="list-style-type: none"> 山城地域には狭あい箇所や渋滞箇所等も多いことから、だれもが安心して暮らせる地域づくりをめざして、狭あい箇所や交差点等の改良による交通円滑化・渋滞対策や自転車・歩行者の安全対策をはじめ、歩道の段差解消等のバリアフリー対策を促進します。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 国道24号沿線では、東部丘陵地区や関西文化学術研究都市木津地区等の多数の開発が予定されており、地域開発・まちづくりを支援する道路ネットワークが不可欠 	<p>※明日の京都 山城地域振興計画 (H27.4)</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速道路は、全国とネットワークすることにより地域活性化の効果を発揮すると同時に、一般道路の交通量を高速道路へ転換させ、一般道路の渋滞などを軽減する効果もあります。このため、高速道路へのアクセスをスムーズにする道路の整備を高速道路の開通に合わせて重点的に行います。 新名神高速道路の交流連携効果を木津川右岸地域にも波及させるためには、この地域を南北につなぐ宇治木津線の整備が必要であり、関係機関と協議・調整を進めます。
その他		

事業の有効性									
<p>・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、多重性や代替性の確保によりネットワーク全体の防災機能が強化される。</p> <p>・また、本事業において、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークが形成されるとともに、城陽市～木津川市間の一般道路の交通負荷を軽減し、交通渋滞などの交通問題の緩和を図るとともに、地域開発・まちづくりを支援するなど有効性の高い事業と評価する。</p>									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	府立山城 総合運動 公園	木津川市	2	0.18 (B)	0.20 (B)	0.16	0.04	0.00	○

事業の効率性
・都市計画決定告示 (H31. 2. 26)