

社会資本整備総合交付金事業

一般国道169号 高取バイパス

奈良県（道路建設課）

1. 再評価対象事業一覧表
2. 事業評価項目一覧表
3. 説明資料

事業評価項目一覧表

事業名	社会資本整備総合交付金	事業主体	奈良県
河川・道路名等	一般国道169号	事業箇所	高取バイパス
評価項目及び評価内容			
<p>事業の目的及び必要性</p> <p><input type="checkbox"/> 目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京奈和自動車道へのアクセス ・国道169号および橿原高取線の渋滞緩和 ・京奈和自動車道からの時間圏域の拡大と地域観光の活性化 <p><input type="checkbox"/> 必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・吉野地域と大和平野地域の連携強化、吉野地域等の利便性向上 (P. 4～6) 			
<p>事業策定の経緯</p> <p><input type="checkbox"/> 当時の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橿原市と吉野東部地域間の交通が集中し混雑度も高く、将来的には京奈和自動車道に対する広域的なアクセス道路にもなることから整備が急がれる状況 <p><input type="checkbox"/> 着手までの経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成9年9月都市計画決定、平成10年度事業着手 (P. 3～5・7) 			
<p>事業の効果(費用対効果や施策的な効果など)</p> <p><input type="checkbox"/> 計画時の効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活環境、利便性及び交通安全の向上を図り、地域間の連携強化、地域の活性化を支援 <p><input type="checkbox"/> 現時点の効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・B/C=1.2 1工区L=1.4km部分供用(2車線)(P. 4・7・11) 			
<p>事業の進捗状況(着手時からの社会経済情勢の変化、事業の問題点、克服度など)</p> <p><input type="checkbox"/> 進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率：53.1% 用地買収率：65.0% <p><input type="checkbox"/> 執行の遅延及び原因</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元調整および用地交渉難航による。 (P. 10) 			
<p>事業進捗の見込み</p> <p><input type="checkbox"/> 進捗の対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2工区について、難航していた地元との施設の機能復旧に関する課題の解決が図られ、平成24年度に用地交渉着手。 <p><input type="checkbox"/> 進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地買収を進め、大規模構造物の工事を計画的に実施し、早期の供用を目指す。 (P. 10・12) 			
<p>事業の対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京奈和自動車道から吉野方面へのアクセス道路としての事業効果を早期に発現させるため、早期の供用を目指す。 (P. 12) 			
<p>その他</p> <p><input type="checkbox"/> 関係機関等の意向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道169号整備促進協議会から整備促進の要望 <p><input type="checkbox"/> 関連事業の有無</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京奈和自動車道(大和御所道路) 			

平成24年度 第2回 奈良県公共事業評価監視委員会

一般国道169号 高取バイパス

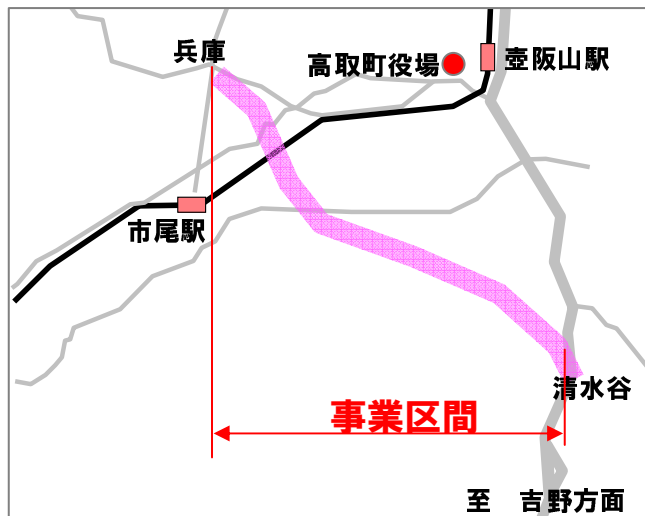
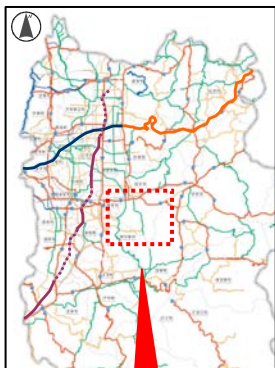
平成 24 年 1 1 月
奈良県土木部道路建設課

目 次

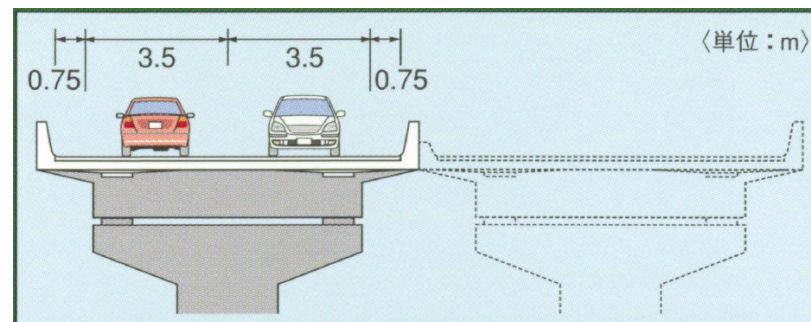
1. 事業の概要
2. 事業の背景と目的
3. 事業の経過及び進捗
4. 今後の事業見通し
5. 事業の費用対効果
6. 今後の方針(案)

1. 事業の概要

◆事業箇所



◆断面図（暫定2車線）



◆事業概要

路線名	一般国道169号 高取バイパス
事業区間	高取町兵庫～清水谷
事業延長	3.41km
構造規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	暫定2車線
道路幅員	17.5m
全体事業費	144億円
事業化年度	平成10年度

2. 事業の背景と目的

◆京奈和自動車道へのアクセス道路

- ・「奈良県今後の5カ年(平成21年～平成25年)の道づくり重点戦略」において、奈良県の骨幹を形成する京奈和自動車道へのアクセス道路に位置づけられている。
- ⇒バイパス整備により、京奈和自動車道へのアクセス性向上
- ⇒吉野地域と大和平野地域の連携強化、吉野地域等の利便性向上・活性化



<吉野方面へのアクセスルート>

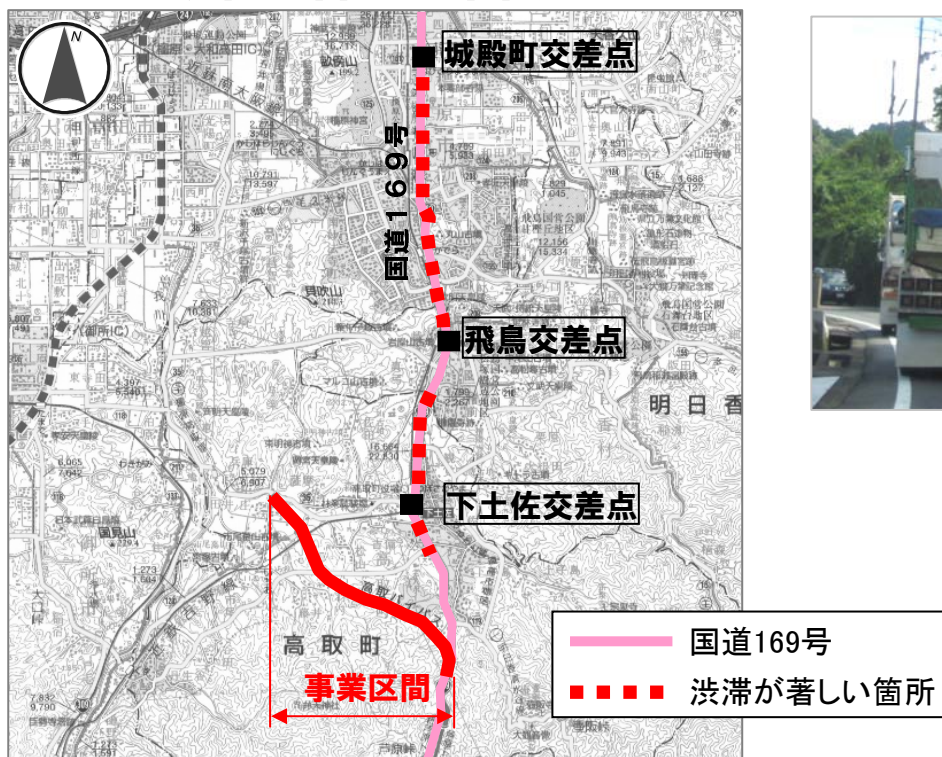


2. 事業の背景と目的

◆ 「渋滞が著しい箇所」の渋滞緩和

- ・事業区間周辺の下土佐交差点付近等は「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン」において渋滞が著しい箇所に抽出されている。
⇒バイパスの整備により、国道169号下土佐交差点付近及び城殿町交差点～飛鳥交差点の渋滞が緩和

<渋滞が著しい箇所>



<国道169号の混雑状況>

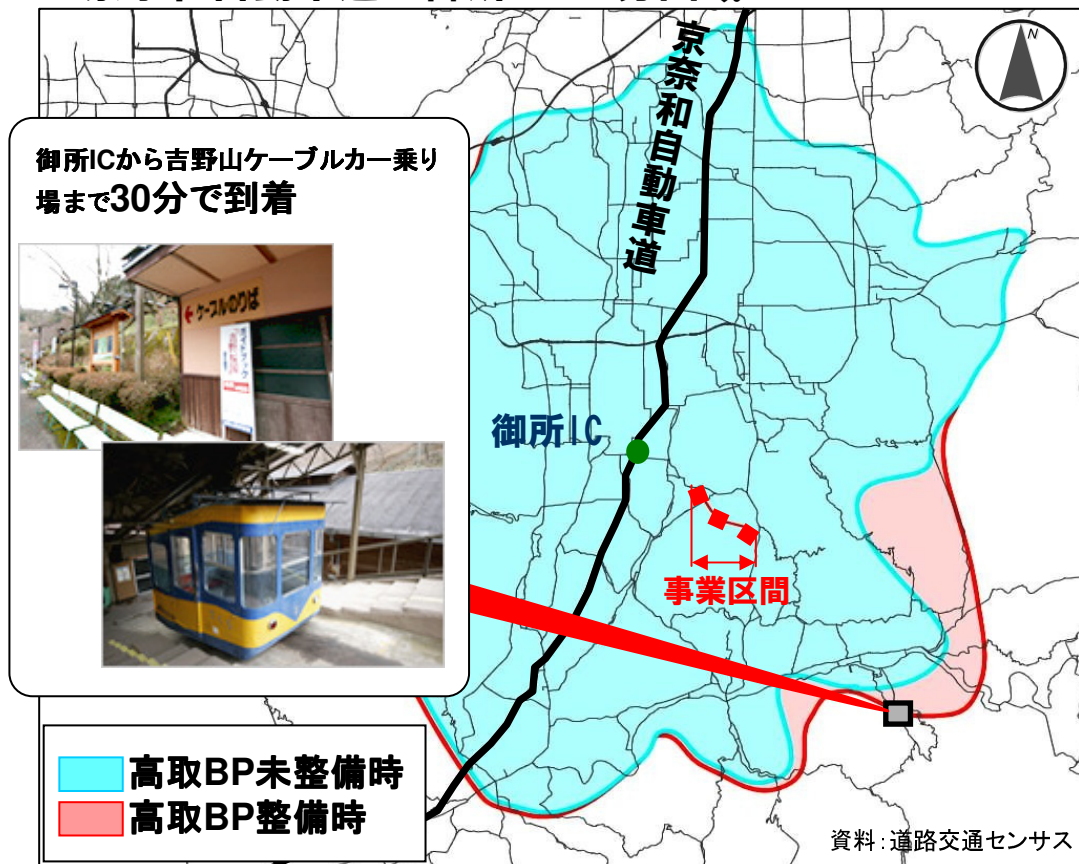


2. 事業の背景と目的

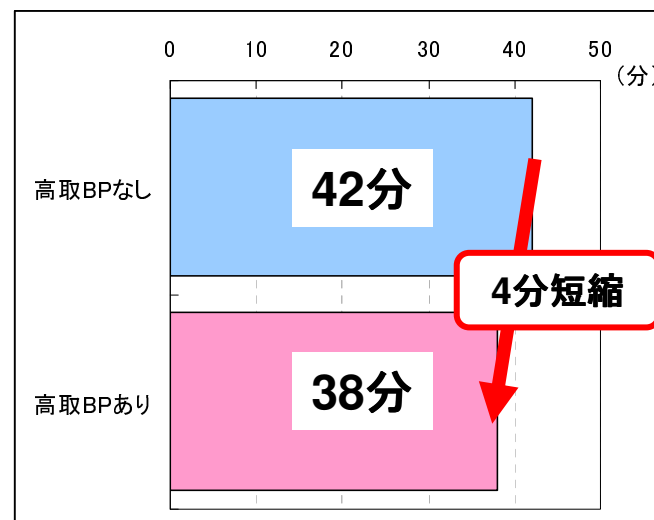
◆京奈和自動車道からの時間圏域の拡大と地域観光の活性化

- ・バイパスの整備により、吉野方面の30分圏域が拡大する。
- ・吉野方面へのアクセス時間が短縮され、観光客の増加や満足度向上が見込まれる。

<京奈和自動車道の御所IC 30分圏域>



<京奈和自動車道御所IC ～吉野山（中千本公園） までの所要時間>



3. 事業の経過及び進捗

◆ 1工区（兵庫～松山）の事業経緯



平成10年度	事業着手
平成12年度	用地買収着手
平成13年度	工事着手
平成24年4月	2車線供用

< 1工区（供用済み）の状況 >



3. 事業の経過及び進捗

◆ 1工区（兵庫～松山）の整備効果

< 1工区供用区間の交通量 >

平日：1,555台／日（H24.6.27）

休日：1,384台／日（H24.6.24）

< 供用前後の交通量の変化（平日） > 下土佐交差点（1日あたり）

	供用前	供用後
①方向（至 奈良市）	7,507台	6,685台
②方向（至 吉野町）	7,180台	6,176台
③方向（至 御所IC）	2,059台	1,151台

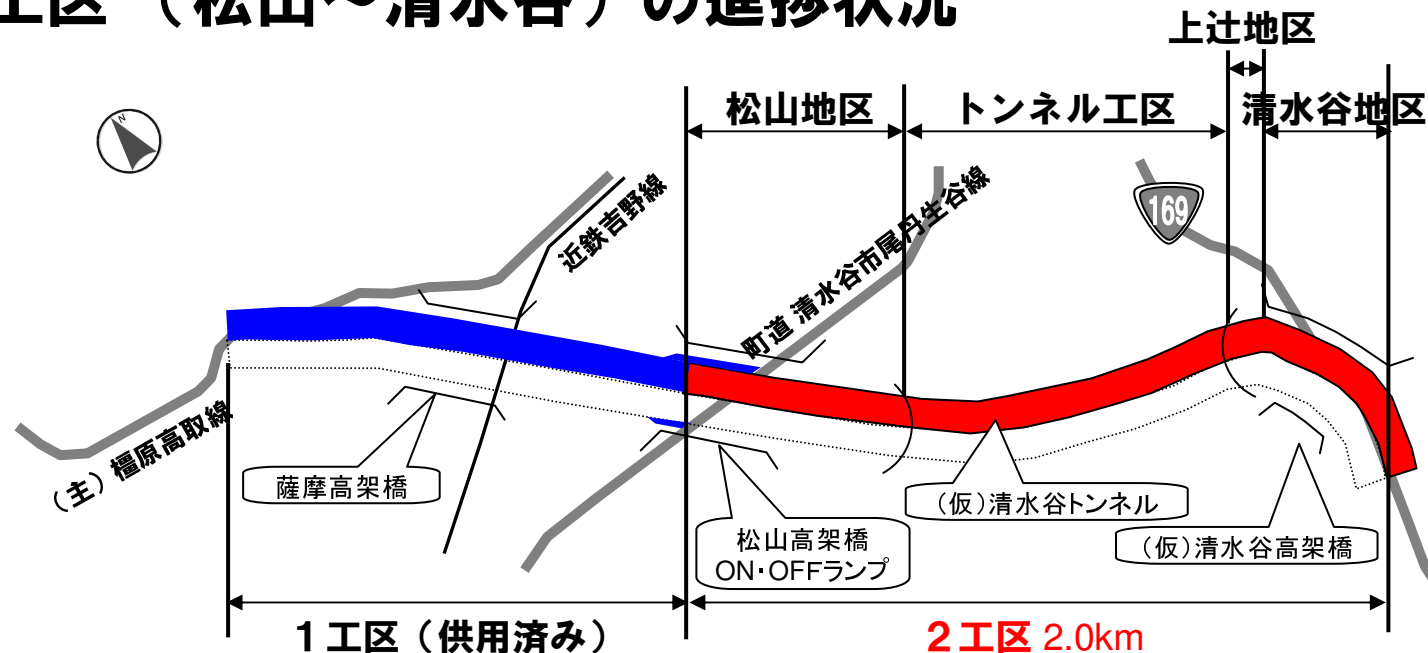
「渋滞が著しい箇所」である下土佐交差点付近の交通量が減少



残る2工区を早期に整備し、高取バイパス全体の整備効果を発現させる必要がある。

3. 事業の経過及び進捗

◆ 2工区（松山～清水谷）の進捗状況



現在(平成24年度)の状況

松山地区(高架橋・土工): 下部工完了、上部工発注

トンネル: 詳細設計完了

上辻地区(ボックスカルバート・大規模土工): 詳細設計発注
用地交渉中

清水谷地区(現道接続部の大規模土工): 用地交渉中

4. 今後の事業見通し

◆今後の事業見通し（2工区）

- ・地元との施設の機能復旧に関する協議が難航したため、用地交渉の着手が平成24年度からとなった。
- ・用地交渉環境が整っており、早期の用地買収完了を目指す。
- ・松山地区：平成24年度中に用地買収を完了する予定であり、上部工工事を計画的に実施。
- ・トンネル：大規模構造物を計画的に実施。
- ・上辻地区：用地買収を進め、ボックスカルバートと大規模法面工事を順次計画的に実施。
- ・清水谷地区：用地買収を進め、現道を切り回しながらの大規模法面工事および盛土工事を計画的に実施。

◇用地買収率(全体)・・・65.0%

◇事業進捗率(全体)・・・53.1%

※平成24年9月現在

5. 事業の費用対効果

◆計画交通量と事業費

計画交通量	11,300~ 11,500台/日
事業費	144億円

【参考】

前回評価時の計画交通量 14,900~
15,800台/日
前回評価時の事業費 145億円

◆費用便益分析結果

事業全体	B/C=1.2
残事業	B/C=3.3

【参考】

前回評価時の事業全体B/C=1.4
※平成19年度評価

注) B、Cは、評価時(平成24年度)の価値に換算している。

◆便益(B)の内訳

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益
事業全体	146億円	19億円	7億円

6. 今後の方針（案）

◆方針（案）

- ・京奈和自動車道から吉野方面へのアクセス道路としての事業効果を早期に発現させるため、2工区の早期整備が必要。
- ・2工区において、難航していた地元協議の解決が図られ、今後の事業進捗が見込まれる。

⇒ 以上の視点から、事業継続が妥当と判断

- ・引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

◆コスト縮減

- ・建設発生土を現場内で流用する。
縮減額 C＝約100百万円