



No. 8-1  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成27年度第3回

一般国道163号  
き づ ひがし  
木津東バイパス

【再評価】

平成27年11月  
近畿地方整備局

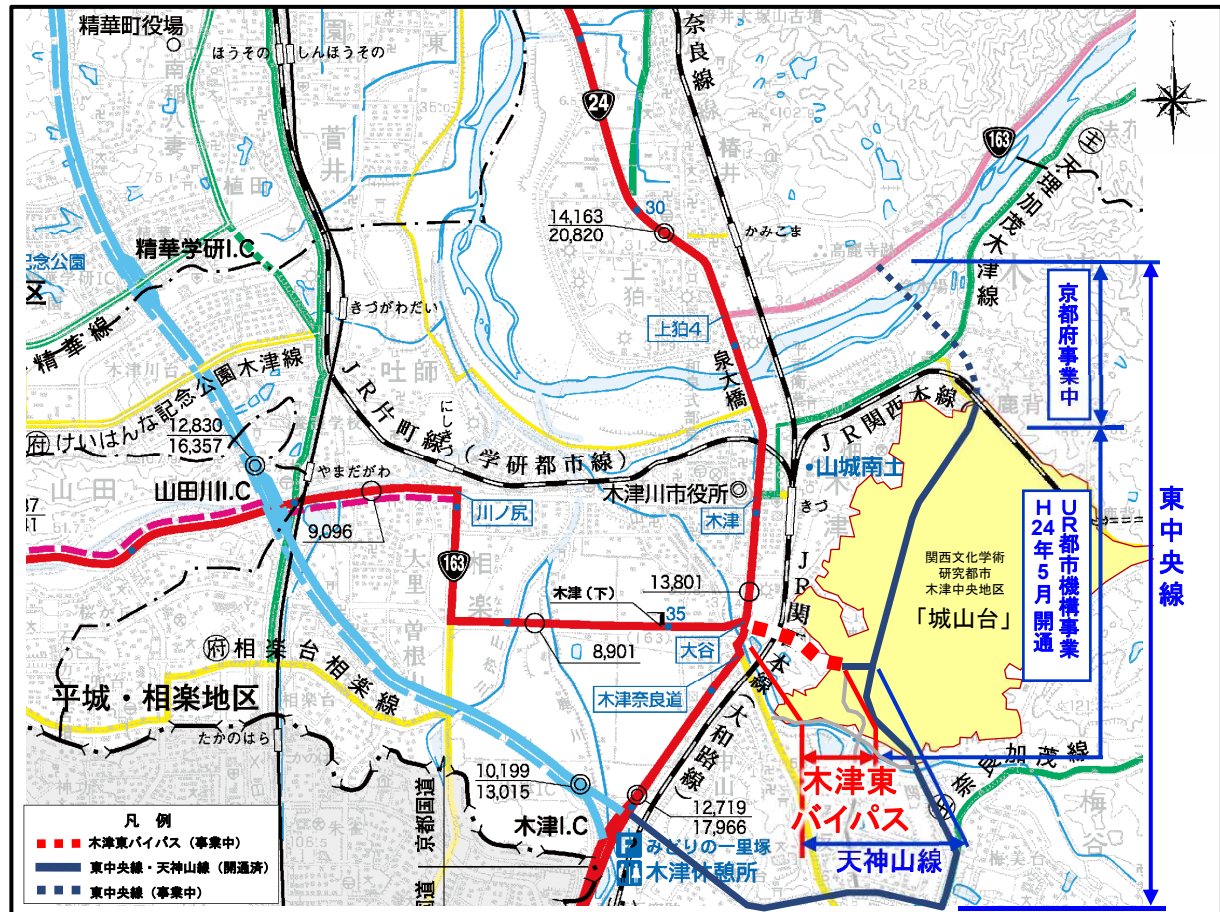
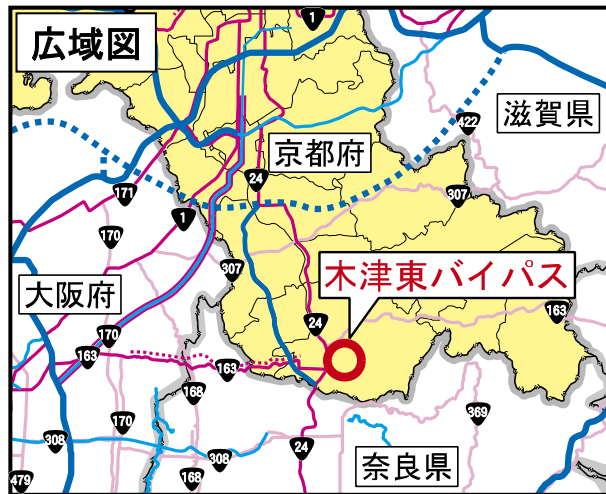
# 目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
  - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
  - 2) 事業の整備効果
  - 3) 事業の投資効果
  - 4) 地域における計画等
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 関係自治体の意見
6. 対応方針(原案)

# 事業全体図

## 一般国道163号 木津東バイパス

一般国道163号木津東バイパスは、都市計画道路天神山線の一部として東中央線と共に一般国道163号のバイパス機能を果たし、木津川市の国道24号、163号の重複区間における慢性的な地域の交通混雑の緩和や関西文化学術研究都市「木津中央地区」の開発、地域のまちづくりを支援する延長約0.6kmの道路です。



# 1. 事業の概要

一般国道163号  
木津東バイパス

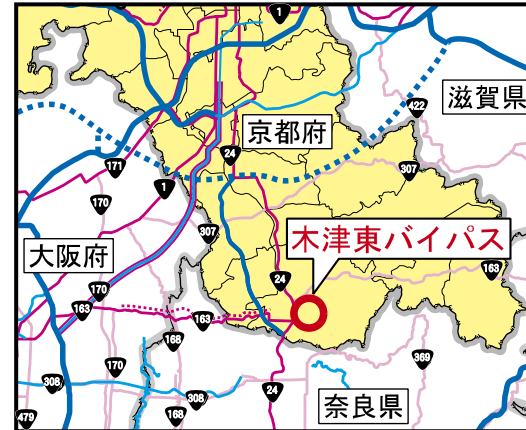
## 事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通事故対策
- まちづくりの支援

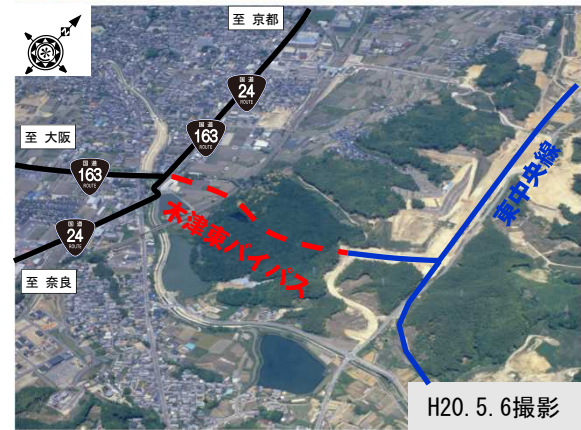
## 事業の概要・進捗状況

区 間	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
道路延長	0.6km
構造規格	第4種第1級
設計速度	50Km/h
車線数	2車線
標準幅員	16.0m
計画交通量	約 11,400 台 / 日
全体事業費	33億円
事業化	平成23年度
都市計画決定	当初 昭和56年11月 変更 平成 7年 8月
用地着手	平成24年度
工事着手	—
開通延長	—
事業進捗率	約28%(平成27年3月末現在)
用地取得率	約32%(平成27年3月末現在)

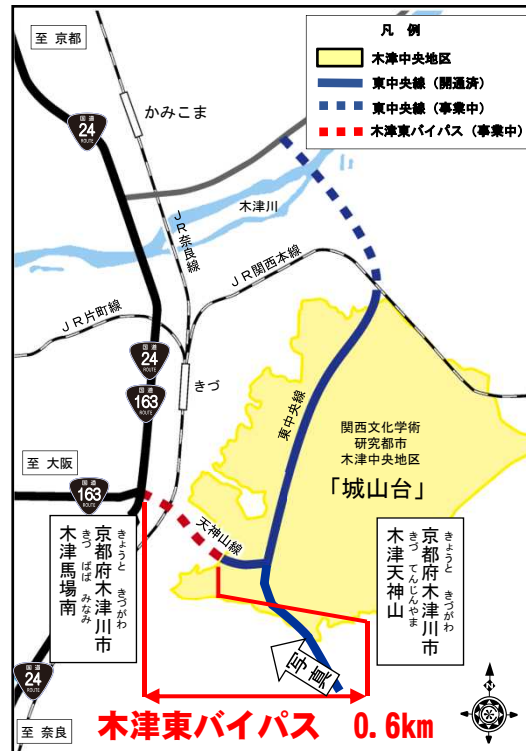
位置図



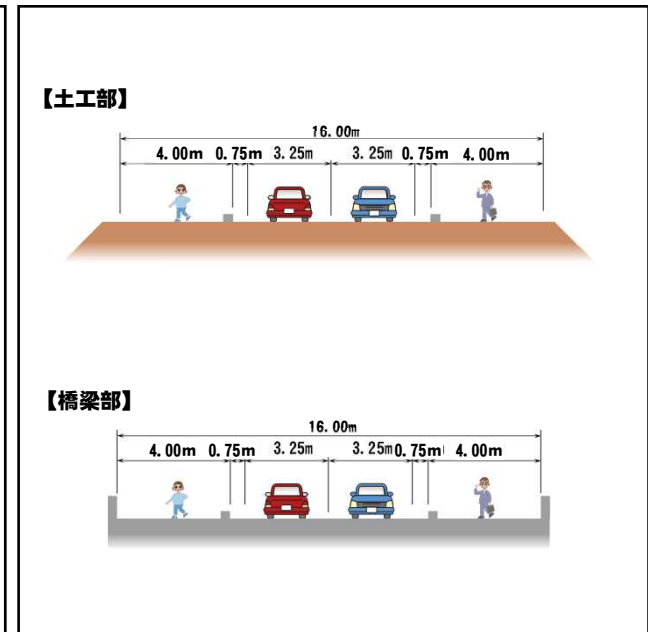
現地写真



平面図



標準横断面図

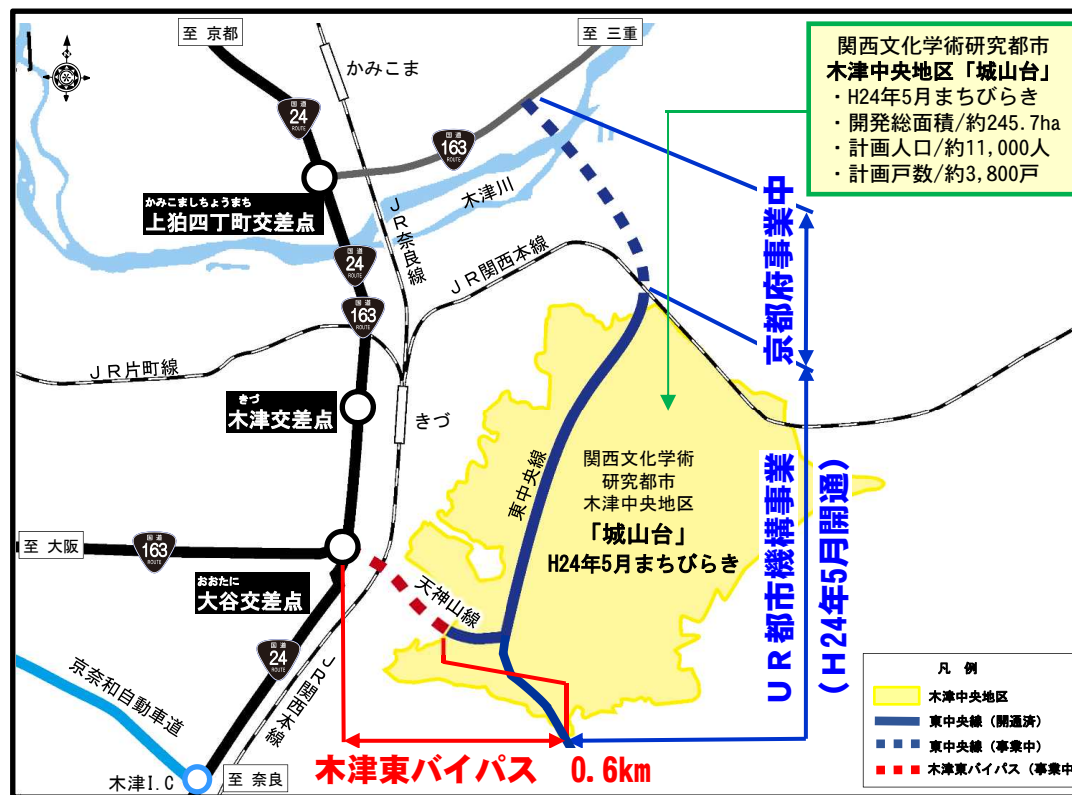
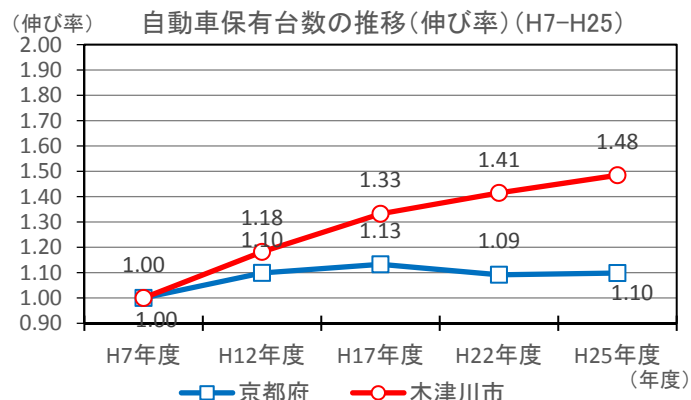
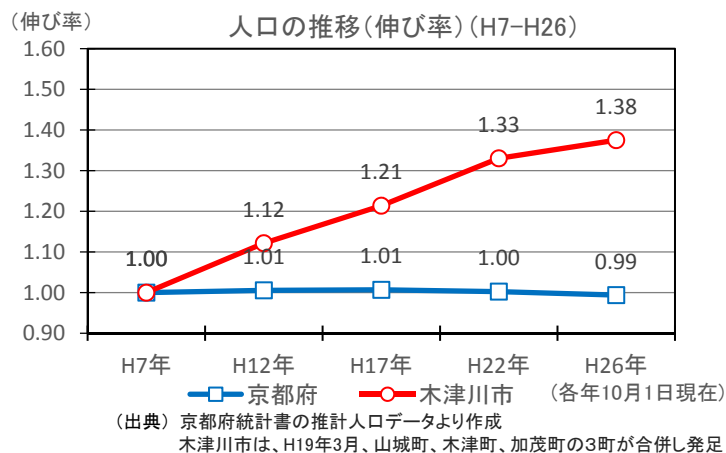


# 2. 事業の必要性等に関する視点

一般国道163号  
木津東バイパス

## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 木津川市の人口・自動車保有台数は共に増加。京都府平均が平成7年以降平成26年まで概ね約1.0で推移しているところ、木津川市では約1.4倍に増加。
- 木津東バイパスが接続する木津中央地区「城山台」は、平成24年5月にまちびらきされ、あわせて東中央線が開通。





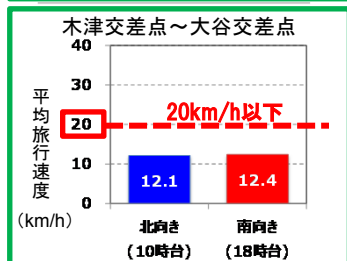
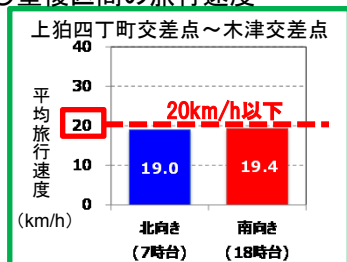
# 2. 事業の必要性等に関する視点

一般国道163号  
木津東バイパス

## 2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

- 木津川市の市街地を通過する国道24号と国道163号の重複区間の交通量は、交通容量を約2割超過しており、日常的に交通混雑が発生。
- 京都府下の主要渋滞箇所であり、ピーク時旅行速度は20km/h以下。
- 重複区間のバイパス機能の一部を形成する木津東バイパスを整備することで、交通分散が図られ、交通混雑の緩和に期待。

○重複区間の旅行速度



(出典) 民間プローブデータ 平成26年10月平均データ

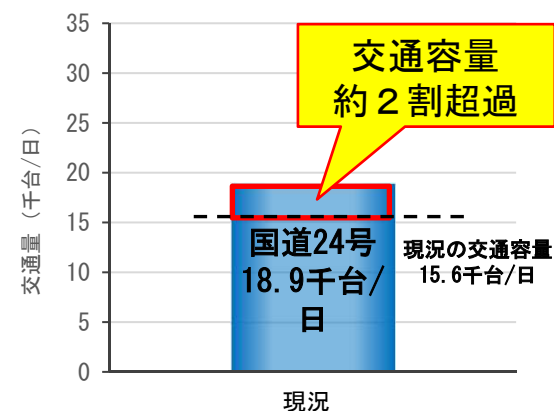


木津交差点の渋滞状況(奈良方面)

○重複区間の状況



○交通量と交通容量



(国道24号・国道163号重複区間)

(出典) 京都国道事務所調べ(平成26年8月4日)

○コミュニティバス運営主体へのヒアリング結果

- ・ 重複区間のバス路線では、観光シーズン等の土日に遅延が発生し、GWには約20分の遅延が生じた。
- ・ 国道24号の渋滞の解消により、定時性が確保され、利用客数の増加が期待される。

# 2. 事業の必要性等に関する視点

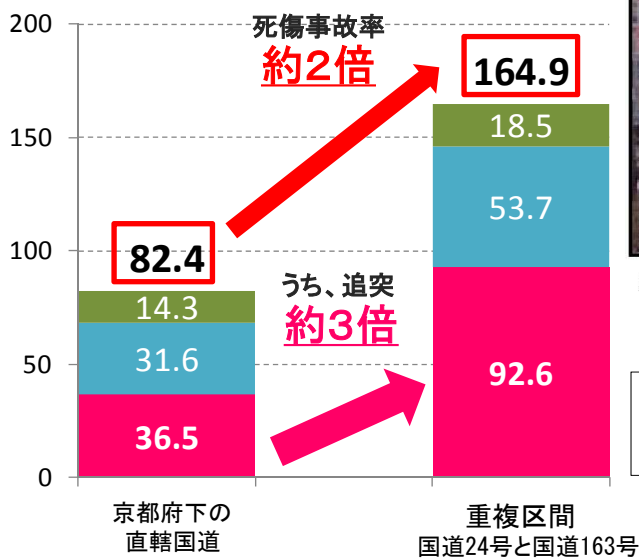
一般国道163号  
木津東バイパス

## 2) 事業の整備効果(交通事故対策)

- 国道24号と国道163号の重複区間の木津交差点以南は、京都府下の事故危険区間に指定。
- 重複区間の死傷事故率は、京都府全域の約2倍で、渋滞が一因である追突事故の発生率は京都府全域の約3倍。
- 木津東バイパスを整備することにより、国道24号と国道163号の重複区間の渋滞緩和が図られ交通事故の減少に期待。

事故類型別死傷事故率の比較

(件/億台キロ)



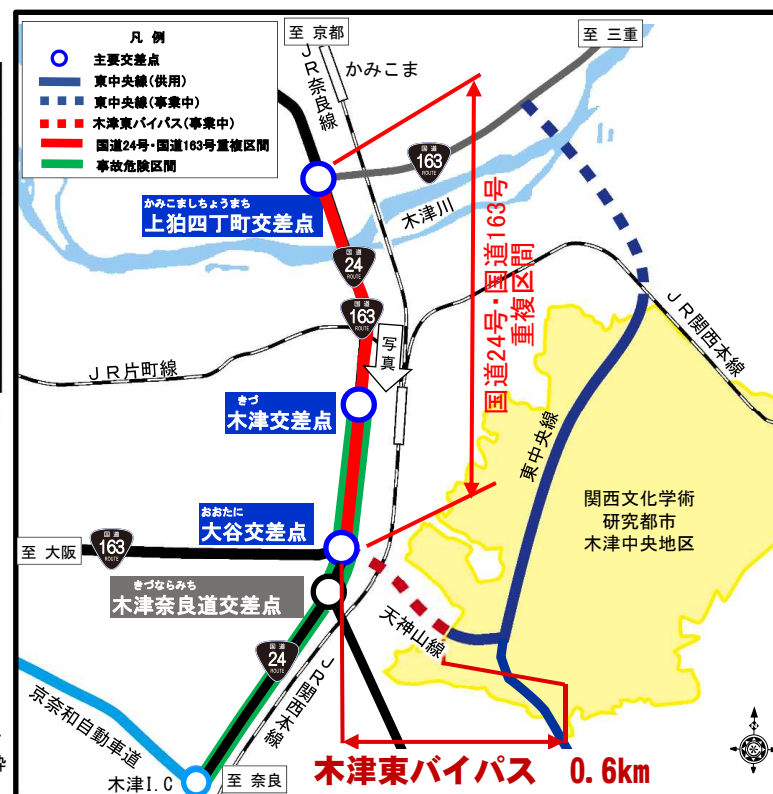
京都府下の直轄国道

重複区間  
国道24号と国道163号

(出典) H21-24イタルダデータ



木津交差点の渋滞状況(奈良方面)



(注記) 事故危険区間は、京都府下事故危険区間リストより抜粋(京都国道事務所)

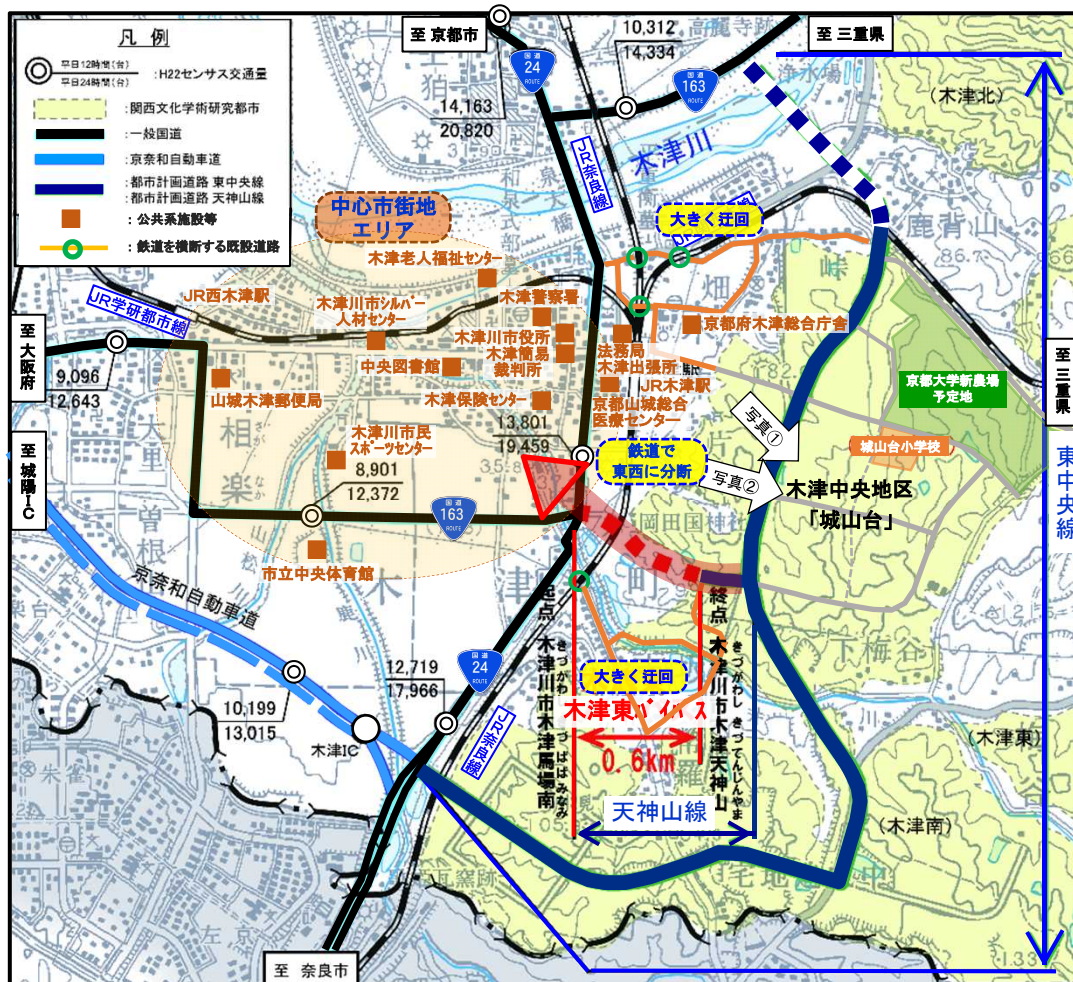


# 2. 事業の必要性等に関する視点

一般国道163号  
木津東バイパス

## 2) 事業の整備効果(まちづくり支援)

■木津中央地区「城山台」と木津川市中心市街地は、現在、鉄道で東西に分断されており、木津東バイパスは直接結ぶアクセス道路として機能し、木津中央地区「城山台」の開発と一体となったまちづくりを支援。

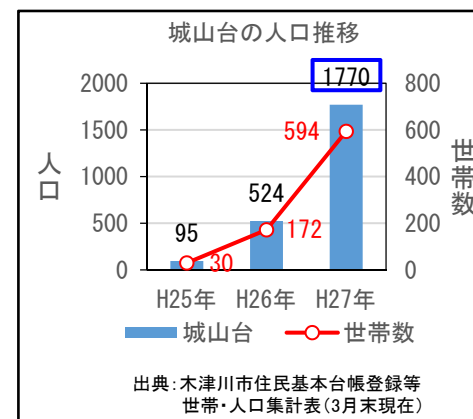


### 【木津中央地区計画「城山台」】

- ・H24年5月まちびらき、
- ・開発総面積/約245.7ha
- ・計画人口/約11,000人、計画戸数/約3,800戸



木津中央地区の現状 (H27.10)





## 2. 事業の必要性等に関する視点

一般国道163号  
木津東バイパス

### 3) 事業の投資効果

#### ■便益(B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出。

#### ■費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

#### ■事業全体

便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益費 (B/C)
	77億円	8.5億円	0.8億円	86億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	28億円	3.1億円	32億円		

#### ■算出条件等

基準年	: 平成27年
検計期間	: 50年間
現在価値算出のための社会的割引率	: 4%
交通量の推計時点	: 平成42年度
推計に用いた資料	: 平成17年度 道路交通センサス
適用した費用便益分析マニュアル	: 平成20年11月版
事業費	: 33億円
維持管理費	: 28百万円/km
作成主体	: 近畿地方整備局

#### ■残事業

便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益費 (B/C)
	77億円	8.5億円	0.8億円	86億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	22億円	3.1億円	25億円		

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用については整数値としており、合計値は表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

## 2. 事業の必要性等に関する視点

一般国道163号  
木津東バイパス

### 4) 地域における計画等

#### ■地域計画等への位置付け

木津東バイパスは、下記の計画の中で必要な事業として位置付けられています。

- ・第1次木津川市総合計画(木津川市:平成21年3月)
- ・関西文化学術研究都市(京都府域)の建設に関する計画(京都府:平成25年5月一部変更)

#### ■これまでの経緯

##### ◇京都府

- ・平成24年 1月 国土交通省等に対し、整備促進の要望。
- ・平成24年 8月 国土交通省等に対し、整備促進の要望。
- ・平成25年 6月 国土交通省等に対し、整備促進の要望。
- ・平成25年12月 国土交通省等に対し、整備促進の要望。
- ・平成26年 6月 国土交通省等に対し、整備促進の要望。
- ・平成26年12月 国土交通省等に対し、整備促進の要望。

##### ◇昭和63年5月 国道163号整備促進期成同盟会 設立

- ・構成メンバー 木津川市長、生駒市長、四條畷市長、精華町長  
(最近の動向)

- ・平成23年10月 国土交通省等に対し、整備促進の要望書。
- ・平成23年11月 国土交通省等に対し、整備促進の要望書。
- ・平成25年11月 国土交通省等に対し、整備促進の要望書。
- ・平成26年10月 国土交通省等に対し、整備促進の要望書。

##### ◇平成12年12月 国道163号整備促進協議会 設立

- ・構成メンバー 木津川市長、笠置町長、和束町長、精華町長、南山城村長  
(最近の動向)
- ・平成24年11月 国土交通省等に対し、整備促進の要望書。
- ・平成25年10月 国土交通省等に対し、整備促進の要望書。
- ・平成26年10月 国土交通省等に対し、整備促進の要望書。

# 3. 事業の進捗の見込みの視点

一般国道163号  
木津東バイパス

## 1) 事業の進捗状況

### 平成27年度事業内容

- ・用地買収及び文化財調査を実施しています。

### 進捗の状況

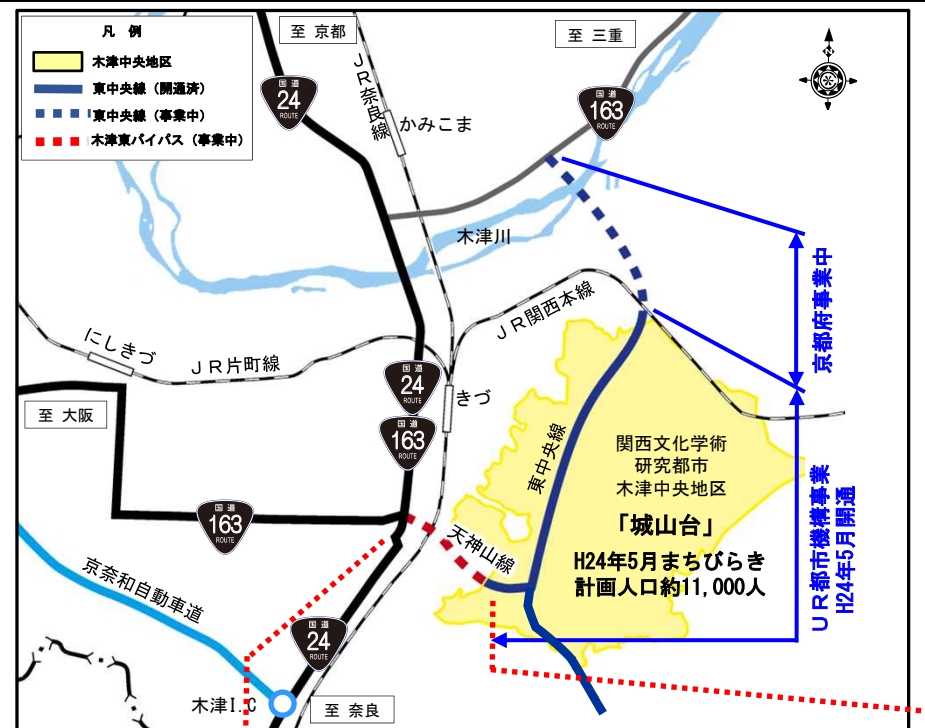
- ・平成26年度末までの用地進捗率は32%(面積ベース)、事業進捗率は28%(事業費ベース)です。

### 事業進捗上の課題

- ・事業化後の調査、設計段階において地盤対策や埋蔵文化財調査の追加等が生じたため、全体事業費の増額が必要。
- ・工程に影響する課題はありません。

## 2) 今後の事業スケジュール等

- ・引き続き事業を推進し、早期の開通を目指します。



延長	木津東バイパス (0.6km)
H27事業内容	用地買収・文化財調査

# 3. 事業の進捗の見込みの視点

一般国道163号  
木津東バイパス

## ■ 事業費増加の要因

- 詳細設計に必要となる地盤調査を実施した結果、軟弱地盤対策を追加する必要性が生じたことによる増。
- 関係機関と協議の結果、新たに埋蔵文化財の存在が確認され本掘対象範囲が拡大されたことによる増。
- 他工事と残土受入れの工程調整を実施したが難航し、残土処分場で処分する必要が生じたことによる増
- 用地買収範囲の増加による用地費及び補償費の増
- 上記のように、想定困難な事象が生じたことにより、全体事業費15億円に対し、約19億円の事業費増（約130%増）

単位：百万円

NO	主な増加理由	金額	備考
①	軟弱地盤対策の追加による増	881	盛土部の地質調査の結果、軟弱地盤対策として深層改良を追加
②	残土搬出場所の変更による増	359	残土搬出について他の公共工事と工程調整を実施したが難航し、有料残土処分場に搬出
③	埋蔵文化財調査の範囲変更による増	236	関係機関との協議・現地踏査の結果、埋蔵文化財本掘調査を拡大
④	橋台の基礎形式変更による増	241	橋台施工部の地質調査の結果、軟弱地盤対策として基礎形式を直接基礎から杭基礎に変更
⑤	用地買収箇所の精査による増	150	調査設計を進め精査した結果、用地買収範囲の増加による用地費及び補償費の増
	合計	1,867	

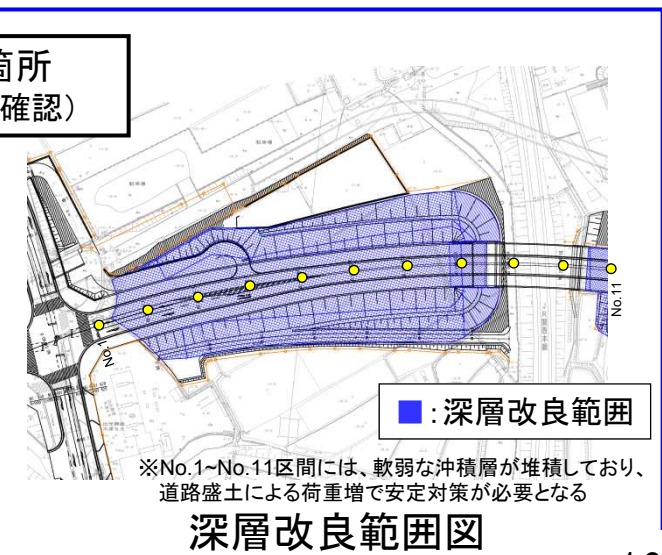
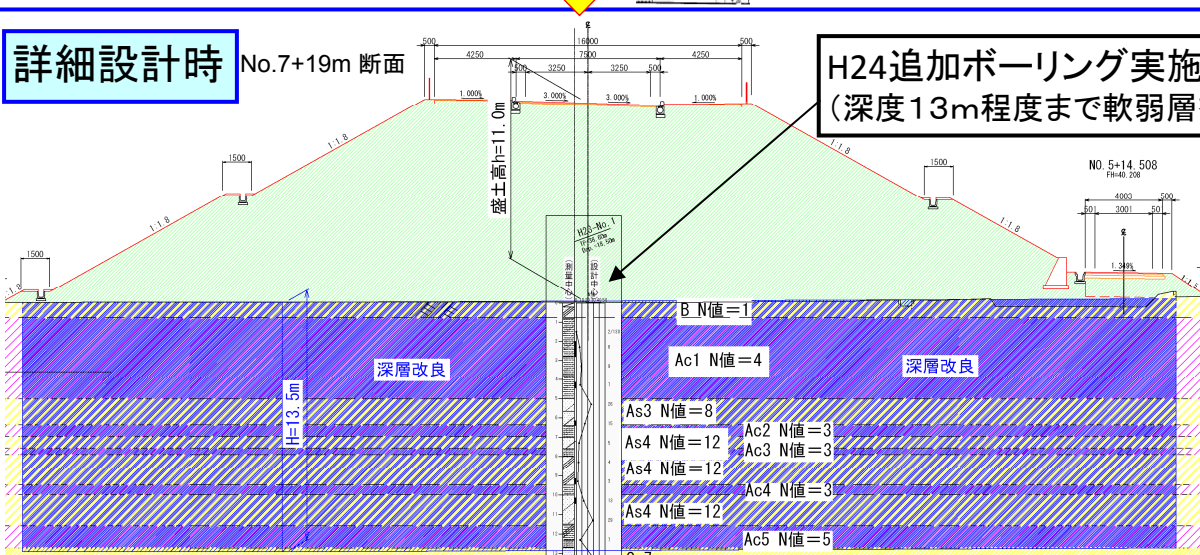
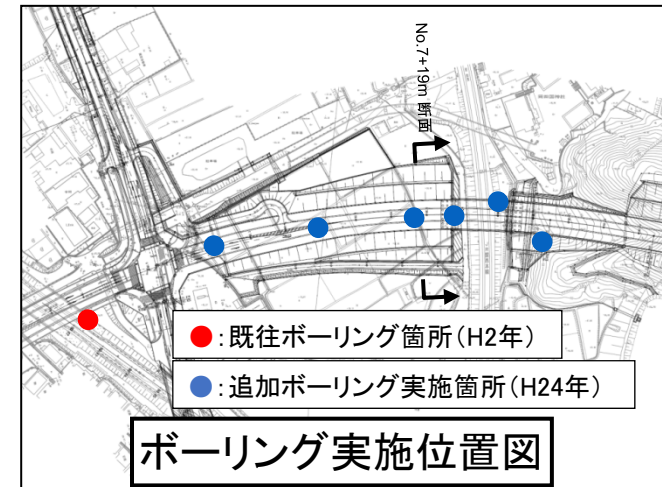
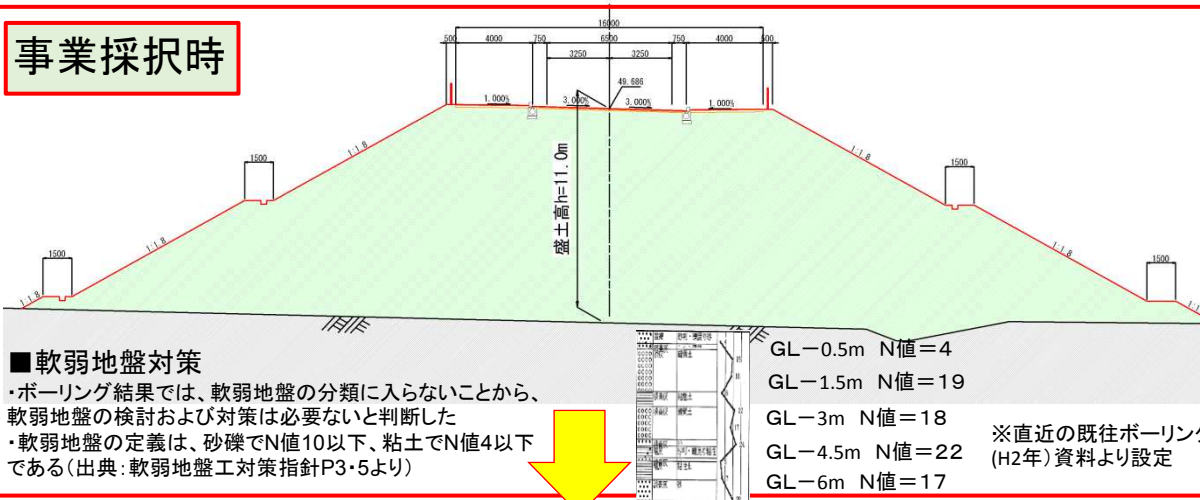


# 3. 事業の進捗の見込みの視点

一般国道163号  
木津東バイパス

## ① 軟弱地盤対策の追加による増 (+ 8 8 1 百万円)

○当初は事業箇所近傍の既往ボーリング調査結果から、軟弱地盤対策は不要と判断し事業費を算出。  
事業着手後、盛土部でボーリング調査を追加実施した結果、深度13m程度まで軟弱な沖積砂・粘土層が堆積していることが確認され、深層改良の必要が生じた。



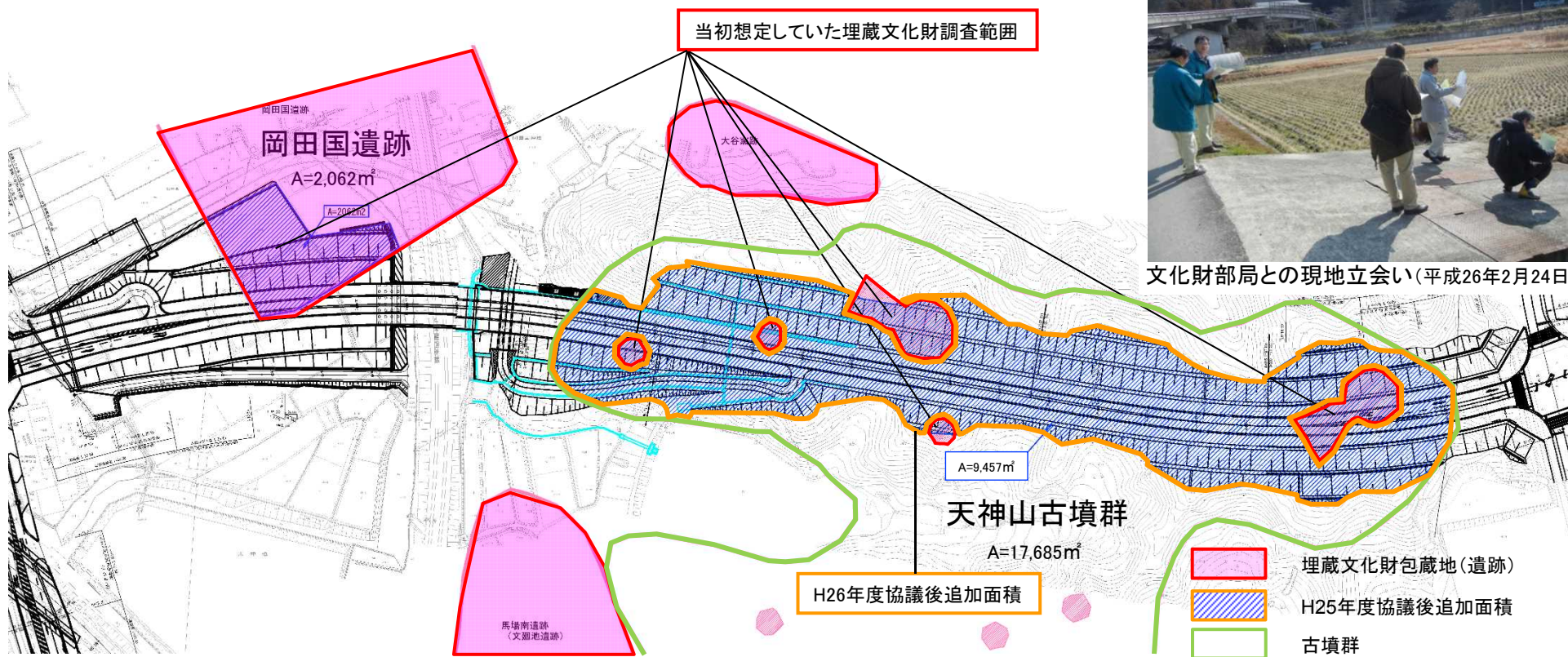


# 3. 事業の進捗の見込みの視点

一般国道163号  
木津東バイパス

## ②埋蔵文化財調査の範囲変更による増 (+ 236百万円)

○当初は京都府教育委員会発行の「京都府遺跡地図」から、埋蔵文化財包蔵地を本掘調査対象範囲として、事業費算出を実施していた。  
事業着手後、埋蔵文化財調査に係る京都府文化財部局と事前協議を行い現地踏査を行ったところ、近隣では遺跡地図で包蔵地として指定されていない箇所についても、埋蔵文化財の存在が確認されていることから、本掘対象範囲を拡大する必要が生じた。



文化財部局との現地立会い(平成26年2月24日)

# 3. 事業の進捗の見込みの視点

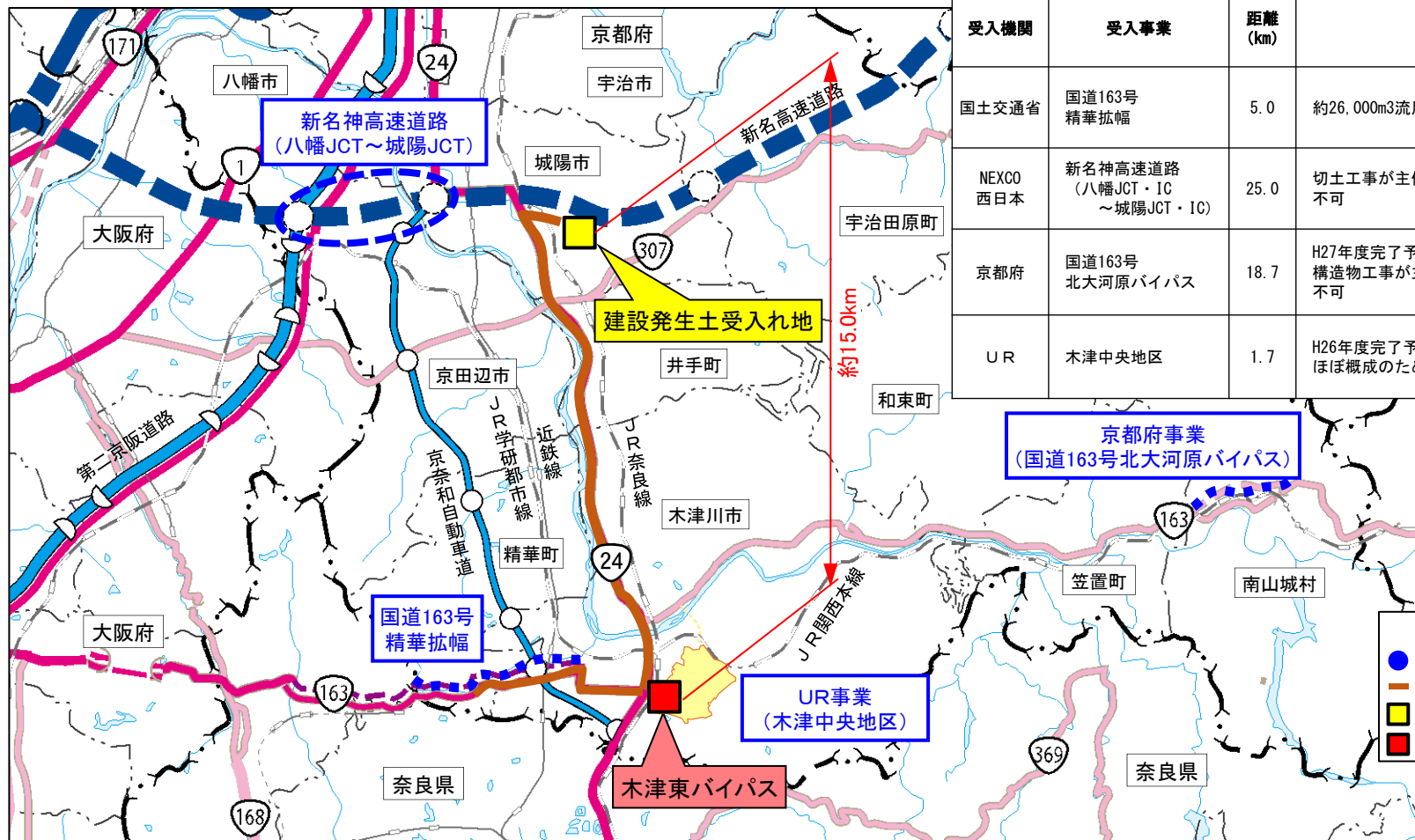
一般国道163号  
木津東バイパス

## ③残土搬出場所の変更による増 (+359百万円)

○当初は、木津東バイパスについては、切土量が多く、残土が約12万m<sup>3</sup>余る計画であったことから、公共建設工事における「リサイクル原則化ルール」に基づき、事業化時では、近隣の公共工事等への搬出することとして事業費を算出。  
事業化後、他工事と残土受入れの工程調整を実施したが難航し、約9.4万m<sup>3</sup>について当該計画地より約15km離れた有料残土処分場にて処分する必要が生じたことによる増。

発生土受入れ調整表

受入機関	受入事業	距離 (km)	調整結果	
国土交通省	国道163号 精華拡幅	5.0	約26,000m <sup>3</sup> 流用予定	○
NEXCO 西日本	新名神高速道路 (八幡JCT・IC ～城陽JCT・IC)	25.0	切土工事が主体のため受入れ 不可	×
京都府	国道163号 北大河原バイパス	18.7	H27年度完了予定 構造物工事が主体のため受入れ 不可	×
UR	木津中央地区	1.7	H26年度完了予定 ほぼ概成のため受入れ不可	×



- 凡例
- : 近隣公共事業
  - : 建設発生土運搬経路
  - : 建設発生土受入れ地
  - : 事業箇所



# 3. 事業の進捗の見込みの視点

一般国道163号  
木津東バイパス

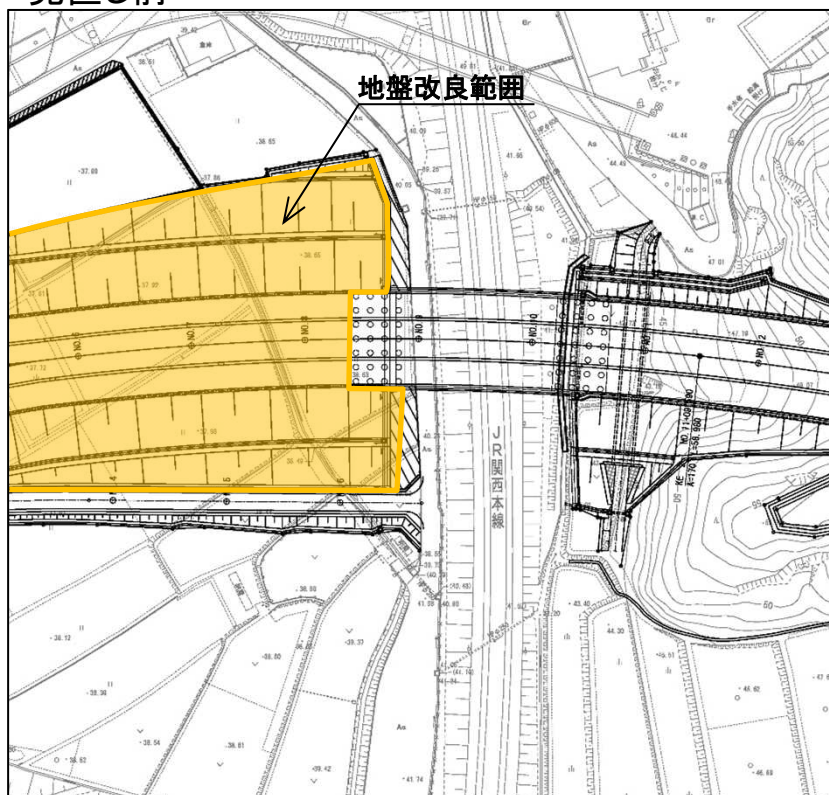
## ■ コスト削減の取組

- 事業費増加にあたり、コスト削減策を検討した結果、擁壁構造へ見直し、地盤改良範囲の縮小することにより、約1.5億円のコスト削減を図る。

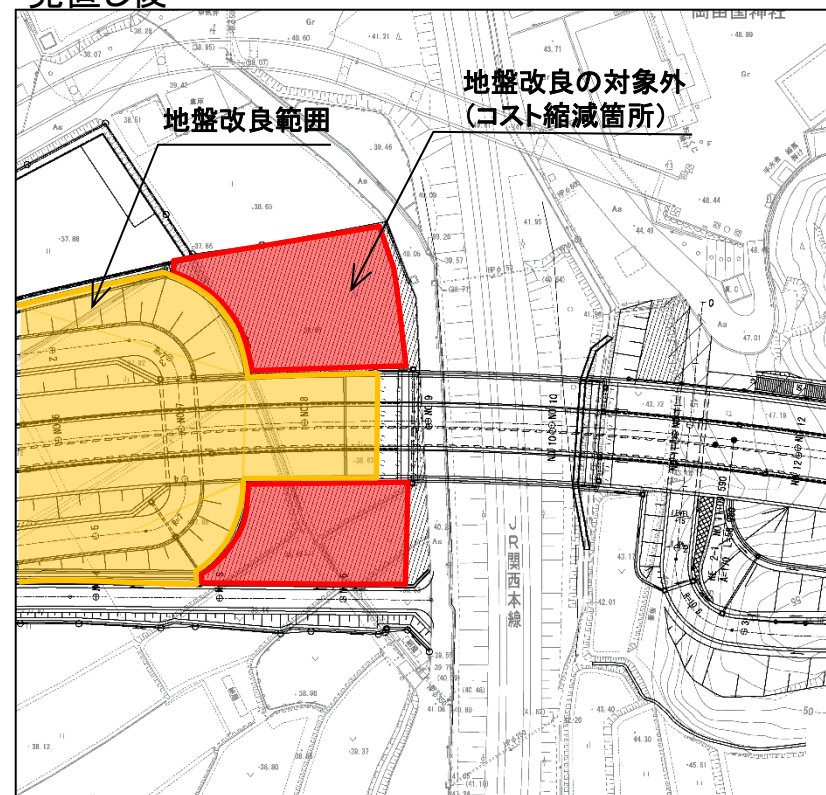
単位：百万円

	主な削減内容	金額	備考
①	擁壁構造への変更による減	-150	補強土壁の採用により、地盤改良範囲の縮小
	合計	-150	

見直し前



見直し後





# 3. 事業の進捗の見込みの視点

一般国道163号  
木津東バイパス

## ■ 全体事業費の見直し

○約1.5億円のコスト縮減を図ったものの、軟弱地盤対策の追加等により約19億円の事業費増が生じたため、事業費全体で約18億円の増額が発生。

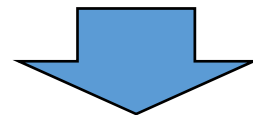
## ○全体事業費

15億円 ⇒ 33億円の増額（約120%増）

単位：百万円

	主な増減理由	金額	備考
①	軟弱地盤対策の追加による増	881	盛土部の地質調査の結果、軟弱地盤対策として深層改良を追加
②	残土搬出場所の変更による増	359	残土搬出について他の公共工事と工程調整を実施したが難航し、有料残土処分場に搬出
③	埋蔵文化財調査の範囲変更による増	236	関係機関との協議・現地踏査の結果、埋蔵文化財本掘調査を拡大
④	橋台の基礎形式変更による増	241	橋台施工部の地質調査の結果、軟弱地盤対策として基礎形式を直接基礎から杭基礎に変更
⑤	用地買収箇所の精査による増	150	調査設計を進め精査した結果、用地買収範囲の増加に伴う用地費及び補償費の増
①	擁壁構造への変更による減	-150	補強土壁の採用により、地盤改良範囲の縮小
	合計	1,717	

一般国道163号<sup>きつひがし</sup>木津東バイパスは、国道24号、163号の重複区間における交通混雑の緩和、関西文化学術研究都市の開発や地域のまちづくりの支援等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺環境の保全を図っています。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していきます。

## 5. 関係自治体の意見

一般国道163号  
木津東バイパス

### ■京都府知事

平成27年11月18日 7道計第352号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

一般国道163号木津東バイパス事業は、交通混雑の緩和、交通事故対策、さらには、まちづくりの支援が期待されていることから、対応方針(原案)のとおり、引き続き事業を推進し、早期の完成とともに一層のコスト縮減に努められたい。

# 6. 対応方針（原案）

一般国道163号  
木津東バイパス

## 1. 事業の必要性に関する視点

- ・木津川市の中心市街地を通過する国道24号と国道163号の重複区間は、慢性的な渋滞が発生。木津東バイパスの整備により、交通容量が増え重複区間の渋滞緩和に期待。
- ・木津東バイパスは、木津中央地区「城山台」と木津川市中心市街地を直接結ぶアクセス道路として機能し、木津中央地区「城山台」の開発と一体となったまちづくりを支援。
- ・費用便益比（B/C）は事業全体で2.7、残事業費で3.4。

## 2. 事業進捗の見込みの視点

- ・木津東バイパスは、これまでに32%の用地を取得済。残る用地取得について推進し、早期の開通を目指す。

一般国道163号木津東バイパスは、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

**事業継続**





No. 8-2  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成27年度第3回

一般国道163号  
きづひがし  
木津東バイパス  
【再評価】

平成27年11月  
近畿地方整備局

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	国道163号 木津東バイパス
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 2.7 (経済的純現在価値 (B-C) = 55億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 12.7%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 3.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 61億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 17.1%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑な モビリティの 確保	● 現道等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 11573万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 18万人・時間/年 (19683万人・時間/年 ⇒ 19666万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 一般国道24号 天理加茂木津線 木津横田線 学研都市内道路 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 14万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 3割削減
	■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	国道24号 (木津交差点～大谷交差点) 混雑時の平均旅行速度 (H26.10 平日) 12.1km/h → 改善見込み 国道24号 (上粕四丁目交差点～木津交差点) 混雑時の平均旅行速度 (H26.10 平日) 19.0km/h → 改善見込み
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上での踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	きのつバス (木-1路線)
	□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
	□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化 の支援	□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる		
□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	木津中央地区の開発を支援。
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	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。
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	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。
		<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設へ直結する道路である	

2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する			
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	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。
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
	<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される		
	<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する		
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量:475.28t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道24号 天理加茂木津線 木津横田線 学研都市内道路 排出削減量：2.38t/年、排出削減率：2割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：0.91t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道24号 天理加茂木津線 木津横田線 学研都市内道路 排出削減量：0.14t/年、排出削減率：2割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：0.05t/年
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> 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が期待される	

(再評価)

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
国道163号	木津東バイパス	L=0.6km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
11,400	2車線	近畿地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成27年度		
単純合計	30億円	7.9億円	38億円
うち残事業分	24億円	7.9億円	32億円
基準年における 現在価値 (C)	28億円	3.1億円	32億円
うち残事業分	22億円	3.1億円	25億円

### ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成27年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	4.4億円	0.5億円	0.04億円	4.9億円
基準年における 現在価値 (B)	77億円	8.5億円	0.8億円	86億円
うち残事業分	77億円	8.5億円	0.8億円	86億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。



③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.7
経済的純現在価値（事業全体）	55億円
経済的内部収益率（事業全体）	12.7%
費用便益比（残事業）	3.4
経済的純現在価値（残事業）	61億円
経済的内部収益率（残事業）	17.1%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	11,400台/日	±10%	2.2~3.4
事業費	24億円	±10%	2.5~2.9
事業期間	2年	±20%	2.7~2.7

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	11,400台/日	±10%	2.8~4.2
事業費	24億円	±10%	3.1~3.7
事業期間	2年	±20%	3.4~3.4

# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：木津東バイパス（事業全体）

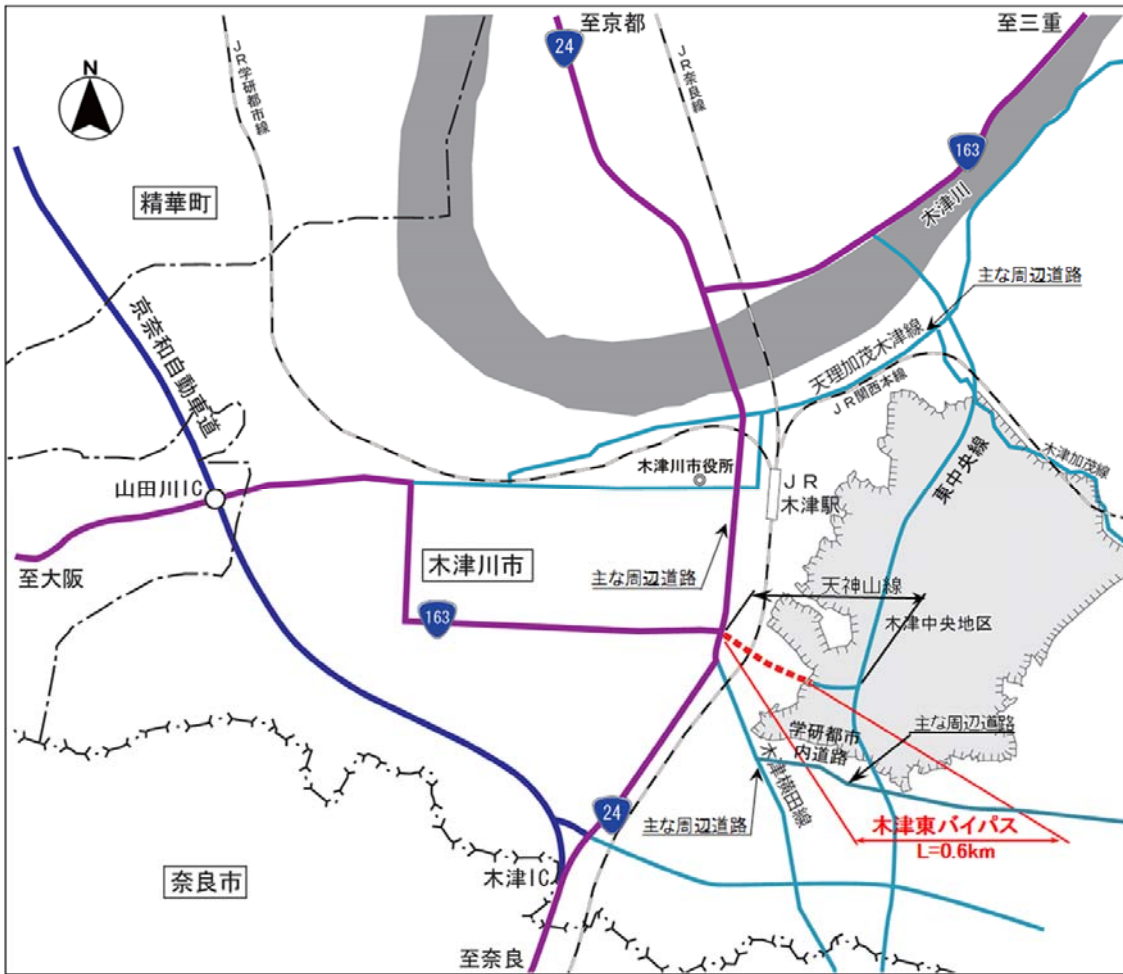
（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (0.6km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	11,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	1	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	1.93	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道24号 (1.9km)	交通量	[台/日]	17,100	16,300
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	15.84	14.32
	天理加茂木津線 (1.4km)	交通量	[台/日]	16,200	14,100
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	11.37	9.26
	木津横田線 (1.5km)	交通量	[台/日]	8,900	6,400
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	5.09	3.31
	学研都市内道路 (1.0km)	交通量	[台/日]	9,600	5,200
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	3.13	1.49
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (3,641.6km)	走行時間費用	[億円/年]	11,255.68	11,256.44	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：3,648.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,291.12	11,286.76	4.36

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：木津東バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (0.6km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	11,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	1	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	1.93	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道24号 (1.9km)	交通量	[台/日]	17,100	16,300
		走行時間	[分]	5	5
		走行時間費用	[億円/年]	15.84	14.32
	天理加茂木津線 (1.4km)	交通量	[台/日]	16,200	14,100
		走行時間	[分]	4	4
		走行時間費用	[億円/年]	11.37	9.26
	木津横田線 (1.5km)	交通量	[台/日]	8,900	6,400
		走行時間	[分]	3	3
		走行時間費用	[億円/年]	5.09	3.31
	学研都市内道路 (1.0km)	交通量	[台/日]	9,600	5,200
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	3.13	1.49
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (3,641.6km)	走行時間費用	[億円/年]	11,255.68	11,256.44	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：3,648.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	11,291.12	11,286.76	4.36

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

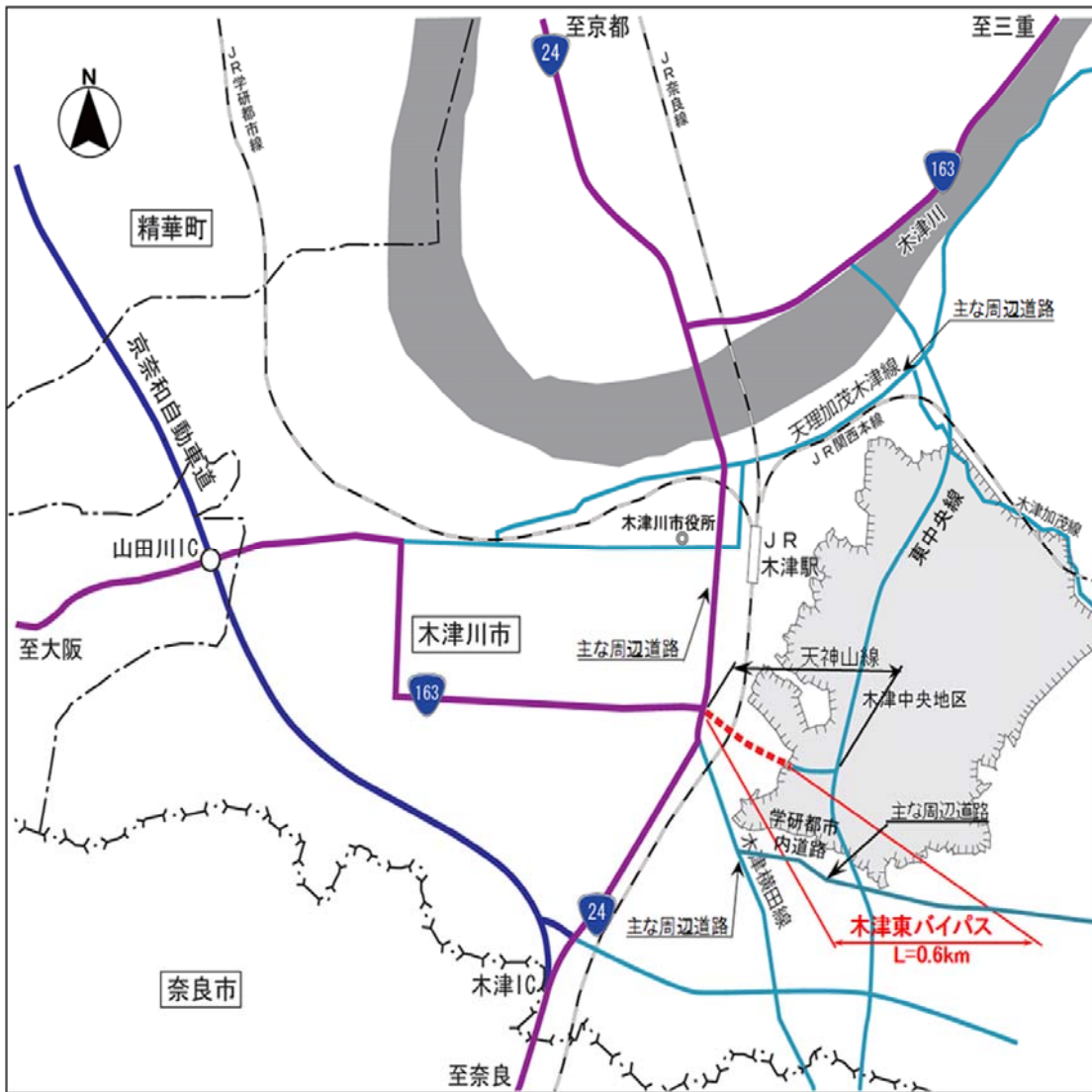
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること





## 費用便益分析の条件

事業名：木津東バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成27年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他( )		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。		
	その他( )	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ( )	<input type="checkbox"/>	
	車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
	車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
		独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
	交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>	
中央分離帯の有無を考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



# 費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名: 国道163号 木津東バイパス

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.28	0.6	0.17	
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-7年目	H 23	1.1699	92.1	0.26	0.30		
-6年目	H 24	1.1249	91.3	1.15	1.29		
-5年目	H 25	1.0816	91.1	2.28	2.47		
-4年目	H 26	1.0400	91.1	0.35	0.37		
-3年目	H 27	1.0000	91.1	1.77	1.77		
-2年目	H 28	0.9615	91.1	9.91	9.53		
-1年目	H 29	0.9246	91.1	14.32	13.24		
供用開始年次	H 30	0.8890	91.1			0.16	0.14
1年目	H 31	0.8548	91.1			0.16	0.13
2年目	H 32	0.8219	91.1			0.16	0.13
3年目	H 33	0.7903	91.1			0.16	0.12
4年目	H 34	0.7599	91.1			0.16	0.12
5年目	H 35	0.7307	91.1			0.16	0.12
6年目	H 36	0.7026	91.1			0.16	0.11
7年目	H 37	0.6756	91.1			0.16	0.11
8年目	H 38	0.6496	91.1			0.16	0.10
9年目	H 39	0.6246	91.1			0.16	0.10
10年目	H 40	0.6006	91.1			0.16	0.09
11年目	H 41	0.5775	91.1			0.16	0.09
12年目	H 42	0.5553	91.1			0.16	0.09
13年目	H 43	0.5339	91.1			0.16	0.08
14年目	H 44	0.5134	91.1			0.16	0.08
15年目	H 45	0.4936	91.1			0.16	0.08
16年目	H 46	0.4746	91.1			0.16	0.07
17年目	H 47	0.4564	91.1			0.16	0.07
18年目	H 48	0.4388	91.1			0.16	0.07
19年目	H 49	0.4220	91.1			0.16	0.07
20年目	H 50	0.4057	91.1			0.16	0.06
21年目	H 51	0.3901	91.1			0.16	0.06
22年目	H 52	0.3751	91.1			0.16	0.06
23年目	H 53	0.3607	91.1			0.16	0.06
24年目	H 54	0.3468	91.1			0.16	0.05
25年目	H 55	0.3335	91.1			0.16	0.05
26年目	H 56	0.3207	91.1			0.16	0.05
27年目	H 57	0.3083	91.1			0.16	0.05
28年目	H 58	0.2965	91.1			0.16	0.05
29年目	H 59	0.2851	91.1			0.16	0.04
30年目	H 60	0.2741	91.1			0.16	0.04
31年目	H 61	0.2636	91.1			0.16	0.04
32年目	H 62	0.2534	91.1			0.16	0.04
33年目	H 63	0.2437	91.1			0.16	0.04
34年目	H 64	0.2343	91.1			0.16	0.04
35年目	H 65	0.2253	91.1			0.16	0.04
36年目	H 66	0.2166	91.1			0.16	0.03
37年目	H 67	0.2083	91.1			0.16	0.03
38年目	H 68	0.2003	91.1			0.16	0.03
39年目	H 69	0.1926	91.1			0.16	0.03
40年目	H 70	0.1852	91.1			0.16	0.03
41年目	H 71	0.1780	91.1			0.16	0.03
42年目	H 72	0.1712	91.1			0.16	0.03
43年目	H 73	0.1646	91.1			0.16	0.03
44年目	H 74	0.1583	91.1			0.16	0.02
45年目	H 75	0.1522	91.1			0.16	0.02
46年目	H 76	0.1463	91.1			0.16	0.02
47年目	H 77	0.1407	91.1			0.16	0.02
48年目	H 78	0.1353	91.1			0.16	0.02
49年目	H 79	0.1301	91.1	-3.77	-0.49	0.16	0.02
合計				26.27	28.48	7.87	3.10
単純事業費計				30.04		7.87	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

## 費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:国道163号 木津東バイパス

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.28	0.6	0.17	
-2年目	H 28	0.9615	91.1	9.91	9.53		
-1年目	H 29	0.9246	91.1	14.32	13.24		
供用開始年次	H 30	0.8890	91.1			0.16	0.14
1年目	H 31	0.8548	91.1			0.16	0.13
2年目	H 32	0.8219	91.1			0.16	0.13
3年目	H 33	0.7903	91.1			0.16	0.12
4年目	H 34	0.7599	91.1			0.16	0.12
5年目	H 35	0.7307	91.1			0.16	0.12
6年目	H 36	0.7026	91.1			0.16	0.11
7年目	H 37	0.6756	91.1			0.16	0.11
8年目	H 38	0.6496	91.1			0.16	0.10
9年目	H 39	0.6246	91.1			0.16	0.10
10年目	H 40	0.6006	91.1			0.16	0.09
11年目	H 41	0.5775	91.1			0.16	0.09
12年目	H 42	0.5553	91.1			0.16	0.09
13年目	H 43	0.5339	91.1			0.16	0.08
14年目	H 44	0.5134	91.1			0.16	0.08
15年目	H 45	0.4936	91.1			0.16	0.08
16年目	H 46	0.4746	91.1			0.16	0.07
17年目	H 47	0.4564	91.1			0.16	0.07
18年目	H 48	0.4388	91.1			0.16	0.07
19年目	H 49	0.4220	91.1			0.16	0.07
20年目	H 50	0.4057	91.1			0.16	0.06
21年目	H 51	0.3901	91.1			0.16	0.06
22年目	H 52	0.3751	91.1			0.16	0.06
23年目	H 53	0.3607	91.1			0.16	0.06
24年目	H 54	0.3468	91.1			0.16	0.05
25年目	H 55	0.3335	91.1			0.16	0.05
26年目	H 56	0.3207	91.1			0.16	0.05
27年目	H 57	0.3083	91.1			0.16	0.05
28年目	H 58	0.2965	91.1			0.16	0.05
29年目	H 59	0.2851	91.1			0.16	0.04
30年目	H 60	0.2741	91.1			0.16	0.04
31年目	H 61	0.2636	91.1			0.16	0.04
32年目	H 62	0.2534	91.1			0.16	0.04
33年目	H 63	0.2437	91.1			0.16	0.04
34年目	H 64	0.2343	91.1			0.16	0.04
35年目	H 65	0.2253	91.1			0.16	0.04
36年目	H 66	0.2166	91.1			0.16	0.03
37年目	H 67	0.2083	91.1			0.16	0.03
38年目	H 68	0.2003	91.1			0.16	0.03
39年目	H 69	0.1926	91.1			0.16	0.03
40年目	H 70	0.1852	91.1			0.16	0.03
41年目	H 71	0.1780	91.1			0.16	0.03
42年目	H 72	0.1712	91.1			0.16	0.03
43年目	H 73	0.1646	91.1			0.16	0.03
44年目	H 74	0.1583	91.1			0.16	0.02
45年目	H 75	0.1522	91.1			0.16	0.02
46年目	H 76	0.1463	91.1			0.16	0.02
47年目	H 77	0.1407	91.1			0.16	0.02
48年目	H 78	0.1353	91.1			0.16	0.02
49年目	H 79	0.1301	91.1	-3.77	-0.49	0.16	0.02
合計				20.46	22.28	7.87	3.10
単純事業費計					24.23	7.87	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。







(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道163号	木津東バイパス	2	0.6km

### ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				2,447	
	改良費				1,856	
		土工	m <sup>3</sup>	200,815	832	
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	61,641	881	
		法面工	m <sup>2</sup>	15,143	39	
		排水工	m	2,804	104	
	橋梁費				495	
		橋梁	m	32	495	
	舗装費				72	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	7,951	58	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	4,993	14	
	付帯施設費				24	
		交通管理施設工	式	1	24	
②	用地及補償費				398	
	用地費		m <sup>2</sup>	31,080	377	
		宅地	m <sup>2</sup>	1,612	57	
		田畑	m <sup>2</sup>	9,418	183	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	20,050	137	
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式	1	21	
③	間接経費		式	1	365	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				3,210	

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道163号	木津東バイパス	2	0.6km

### ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				2,447	
	改良費				1,856	
		土工	m <sup>3</sup>	200,815	832	
		軟弱地盤改良工	m <sup>3</sup>	61,641	881	
		法面工	m <sup>2</sup>	15,143	39	
		排水工	式	2,804	104	
	橋梁費				495	
		橋梁	m	32	495	
	舗装費				72	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	7,951	58	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>	4,993	14	
	付帯施設費				24	
		交通管理施設工	式	1	24	
②	用地及補償費					
	用地費		m <sup>2</sup>			
		宅地	m <sup>2</sup>			
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
		その他	m <sup>2</sup>			
	補償費		式			
③	間接経費		式	1	170	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				2,617	

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道163号	木津東バイパス	2	0.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	0.6	150	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	700	橋梁0.7km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			850	

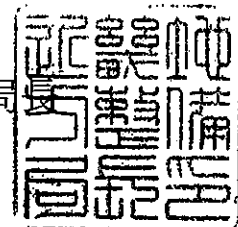


国近整企画122号

平成27年11月4日

京都府知事 殿

近畿地方整備局



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成27年11月30日(月)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成27年11月19日(木)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463



(再評価)

## 【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道163号木津東バイパス	事業継続	

※貴県の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。



7 道 計 第 3 5 2 号  
平成 2 7 年 1 1 月 1 8 日

国土交通省近畿地方整備局長  
山田 邦博 様

京都府知事 山田 啓二



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）  
の作成に係る意見照会について（回答）

平成 2 7 年 1 1 月 4 日付け国近整企画 1 2 2 号で意見照会の件について、下  
記のとおり回答します。

記

一般国道 1 6 3 号木津東バイパス事業は、交通混雑の緩和、交通事故対策、  
さらには、まちづくりの支援が期待されていることから、対応方針（原案）の  
とおり、引き続き事業を推進し、早期の完成とともに一層のコスト縮減に努め  
られたい。