

NO. 5  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成 19 年度第 4 回)

一般国道 165 号

大 和 高 田 バ イ パ ス

平成 20 年 2 月

国土交通省 近畿地方整備局

## 目 次

|                    |    |
|--------------------|----|
| □事業の目的             | 1  |
| □計画の概要             | 2  |
| □事業の経緯及び進捗状況       | 3  |
| □事業を取り巻く社会状況及び整備効果 | 5  |
| 1. 社会的背景           | 5  |
| 2. 交通混雑の緩和         | 8  |
| 3. 交通安全の確保         | 10 |
| 4. 地域経済の活性化        | 11 |
| 5. 地域における計画        | 13 |
| 6. 要望経緯            | 13 |
| □費用便益比の算定          | 14 |
| □コスト縮減や代替案立案等の可能性  | 17 |
| □対応方針              | 18 |

# 事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 快適で安全な歩行空間の確保
- 地域の活性化

一般国道165号(以下、現道165号とする)は、大阪市北区を起点とし、奈良県大和平野地域の南部を經由して三重県津市に至る全長約125kmの主要幹線道路です。

奈良県内の現道165号沿線地域のうち、大阪経済圏に隣接する地域(香芝市、葛城市、大和高田市、橿原市)では、近年も人口や自動車保有台数の増加が続いており、交通需要の増大に伴う交通混雑が日常化しています。また、沿線地域では、大阪経済圏との連携強化に寄与する規格の高い道路の整備が求められています。

大和高田バイパスは、現道165号沿線地域における交通混雑の緩和、交通安全の確保に加え、地域連携の強化による地域の活性化を目的に計画した道路です。



# 計 画 の 概 要

- ・ 起終点            自) 奈良県香芝市穴虫<sup>かしはしあなむし</sup>  
                       至) 奈良県橿原市四条町<sup>かしはらしじょうちょう</sup>
- ・ 計画延長            L=14.4km
- ・ 幅員                W=20.0~38.0m



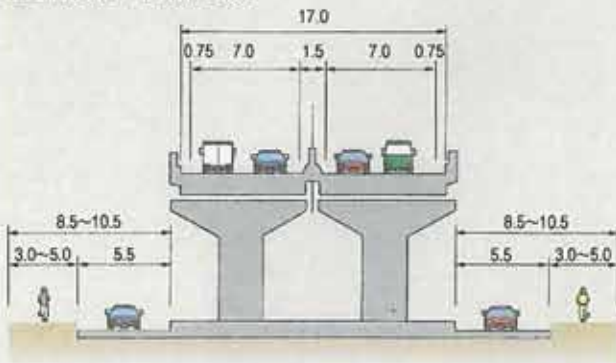
|        |   |                          |
|--------|---|--------------------------|
| ・ 構造規格 | 第4種1級   | 第3種1級 (本線)<br>第4種2級 (側道) |
| ・ 設計速度 | 60km  | 80km (本線)<br>40km (側道)   |
| ・ 車線数  | 2車線   | 4車線 (本線)<br>2車線 (側道)     |
|        | (起 点) 奈良県香芝市穴虫<br>第5工区 L=4.9km<br>第4工区 L=2.3km (事業中)<br>第3工区 L=2.0km<br>第2工区 L=2.4km<br>第1工区 L=2.8km<br>(終 点) 奈良県橿原市四条町 | 大和高田バイパス L=14.4km        |

- ・ 全体事業費        約 930 億円

## 標準断面図

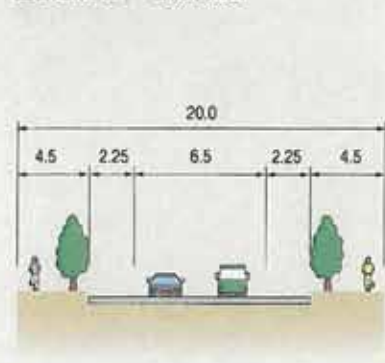
### 第1~3工区

■ 葛城市太田~橿原市四条町



### 第4~5工区

■ 香芝市穴虫~葛城市太田

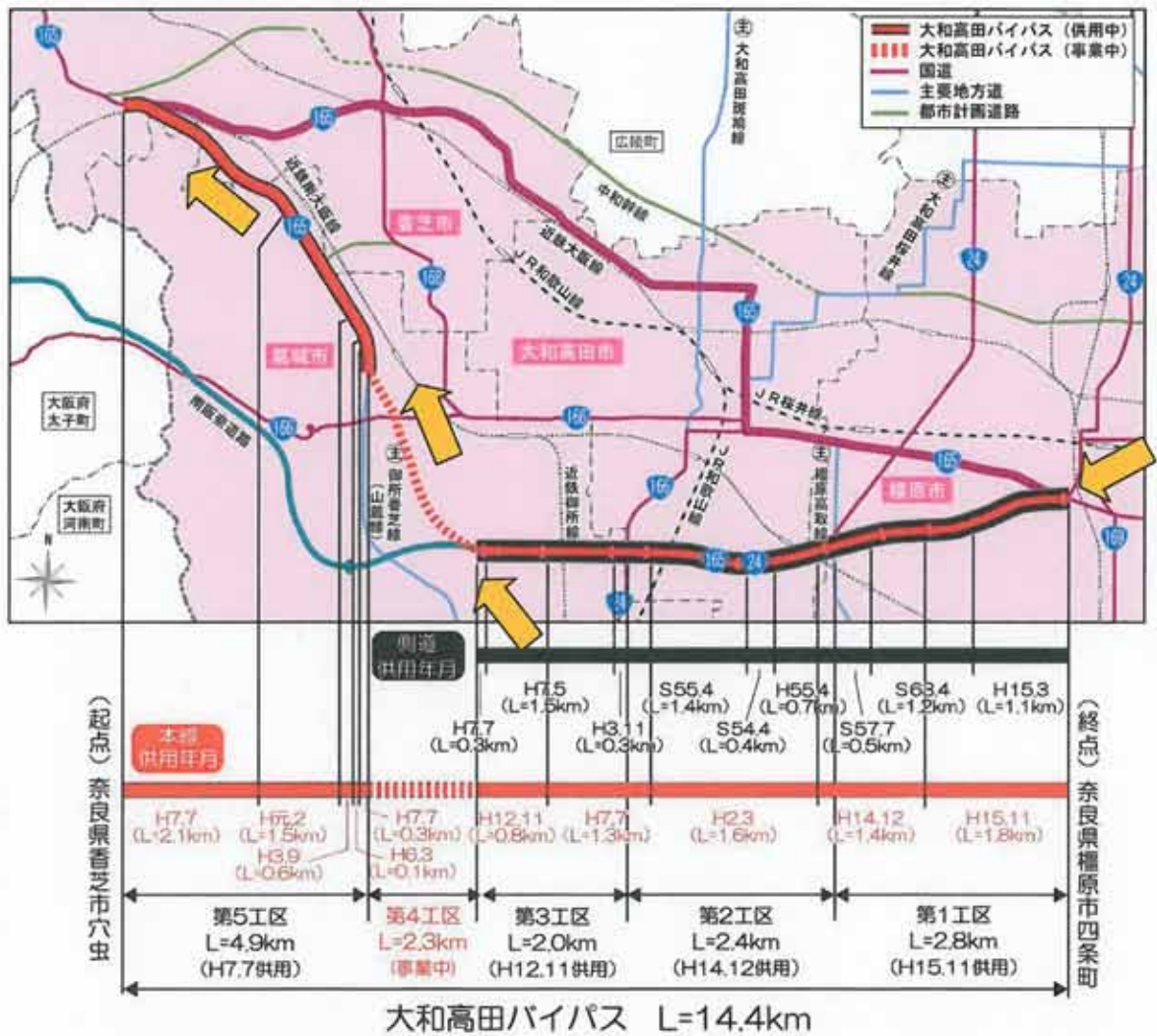




# 事業の経緯及び進捗

## 1. 事業の経緯

- ・ 事業化 昭和 43 年度
- ・ 都市計画決定 昭和 48 年度
- ・ 都市計画変更 昭和 61 年 5 月 (4、5 工区)
- ・ 供用の経緯



## 2. 事業の進捗

- ・ 事業進捗率：88% (平成 18 年度末現在)
- ・ 用地取得率：92% (面積ベース、平成 18 年度末現在)

### 3. 関係機関との調整等

- ・用地買収が難航している地区に対し、事業着手に向け、地元自治体が窓口となり地元調整を行っています。
- ・また、平成17年3月には関係行政機関による「国道165号大和高田バイパス推進検討会」を設立し、継続的に意見交換を行っています。
- ・平成19年より、南今市地区等では、幅ぐいの打設に向けた設計、測量を行っており、平成20年度から用地交渉等に着手する予定です。

#### 推進検討会・担当者会議の開催経緯

|     | 開催時期   | 主な内容   |
|-----|--------|--|
| 第1回 | H17.3  | 大和高田バイパス4工区について、関係する地元に対し説明を実施、その地元状況について関係行政機関による意見交換を実施。 |
| 第2回 | H17.6  |  |
| 第3回 | H18.8  | 事業反対地区への対応方針について関係行政機関で検討。                                 |
| 第4回 | H19.3  |  |
| 第5回 | H19.10 | 大和高田バイパス4工区の整備手法について関係行政機関で検討。                             |
| 第6回 | H19.12 |  |
| 第7回 | H20.1  |  |



写真① 権原市四条町付近（西を望む）  
平成20年1月撮影



写真③ 葛城市竹内付近（北西を望む）  
平成19年11月撮影



写真② 葛城市辨之庄付近（北西を望む）  
平成19年11月撮影



写真④ 香芝市畑付近（北西を望む）  
平成20年1月撮影



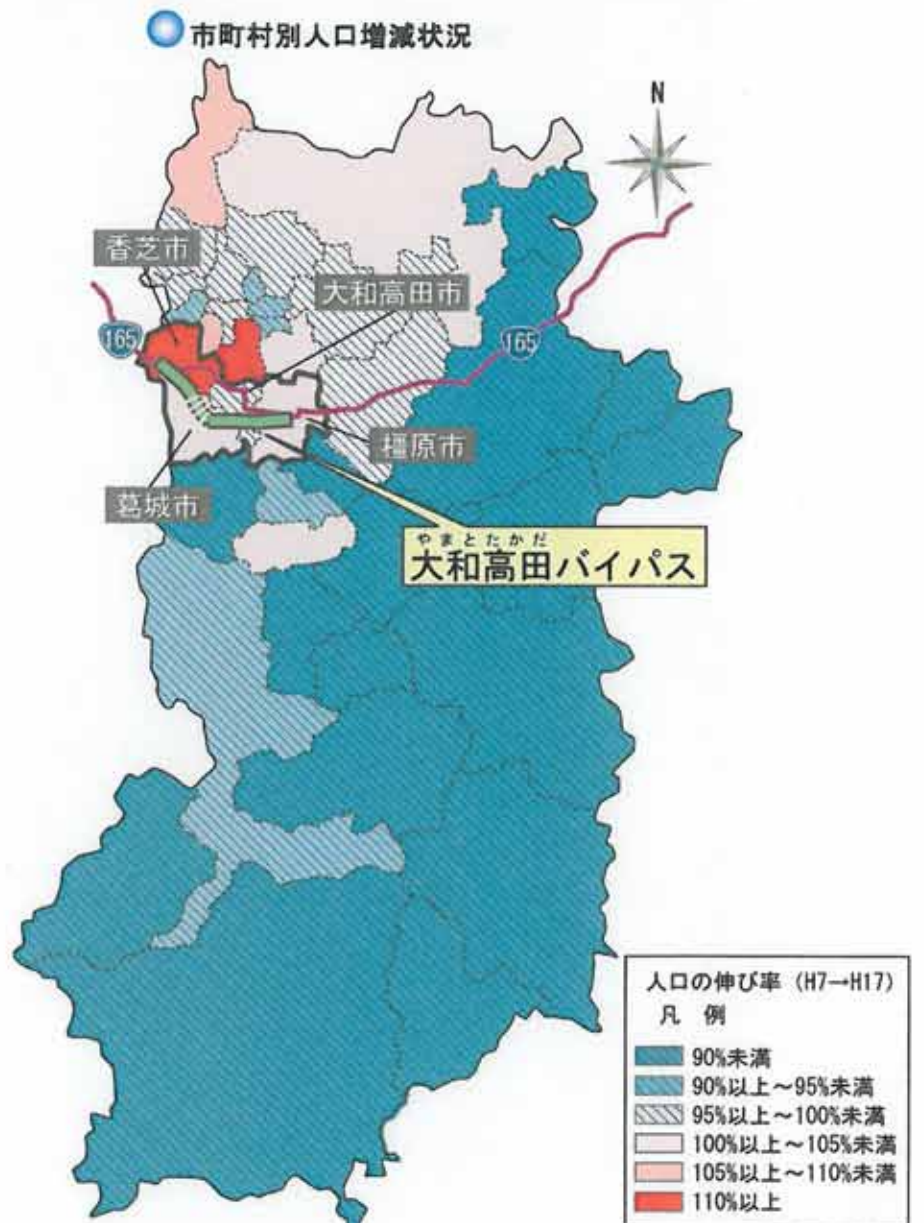
# 事業を取り巻く社会状況及び整備効果

## 1. 社会的背景

### 【沿線地域の概況】

大和高田バイパスの沿線に位置する香芝市・葛城市・大和高田市・橿原市（以下沿線4市とする）では、近年も人口の増加が続いており、香芝市は奈良県内でも人口の伸び率が最も高い地域です。このため、自動車交通需要の増大に対する円滑かつ安全な交通の確保が課題となっています。

また、平成16年10月1日に旧新庄町と旧當麻町が合併し、奈良県で11番目の市となる葛城市（人口約3.5万人）が誕生しました。

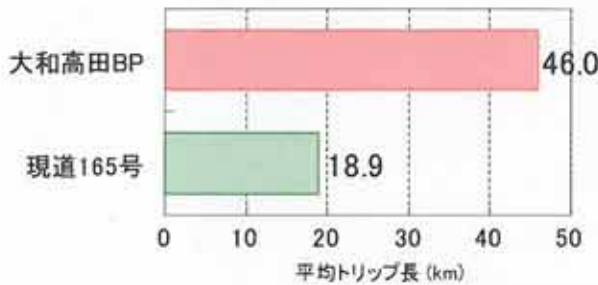


出典：国勢調査

### 【沿線地域の自動車交通の流動状況】

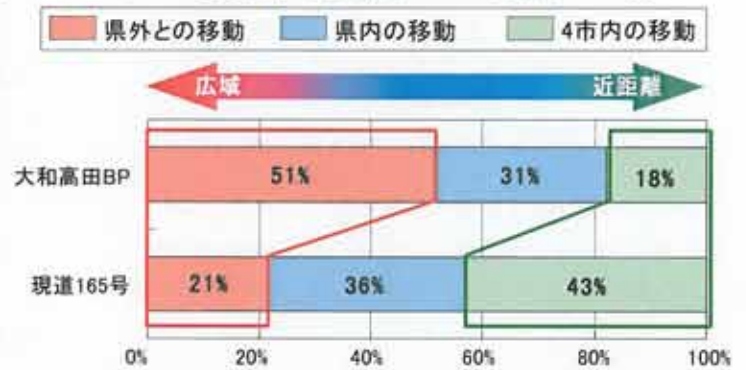
大和高田バイパスを通過する交通流動は、大阪府とのつながりが強く全体の約3割、沿線4市を通過する交通が全体の約4割をしめるなど、中長距離トリップの交通を受け持っています。

●<sup>あなむし</sup> 穴虫～四條町間で現道165号または大和高田バイパスを利用する自動車の平均トリップ長(H19年)



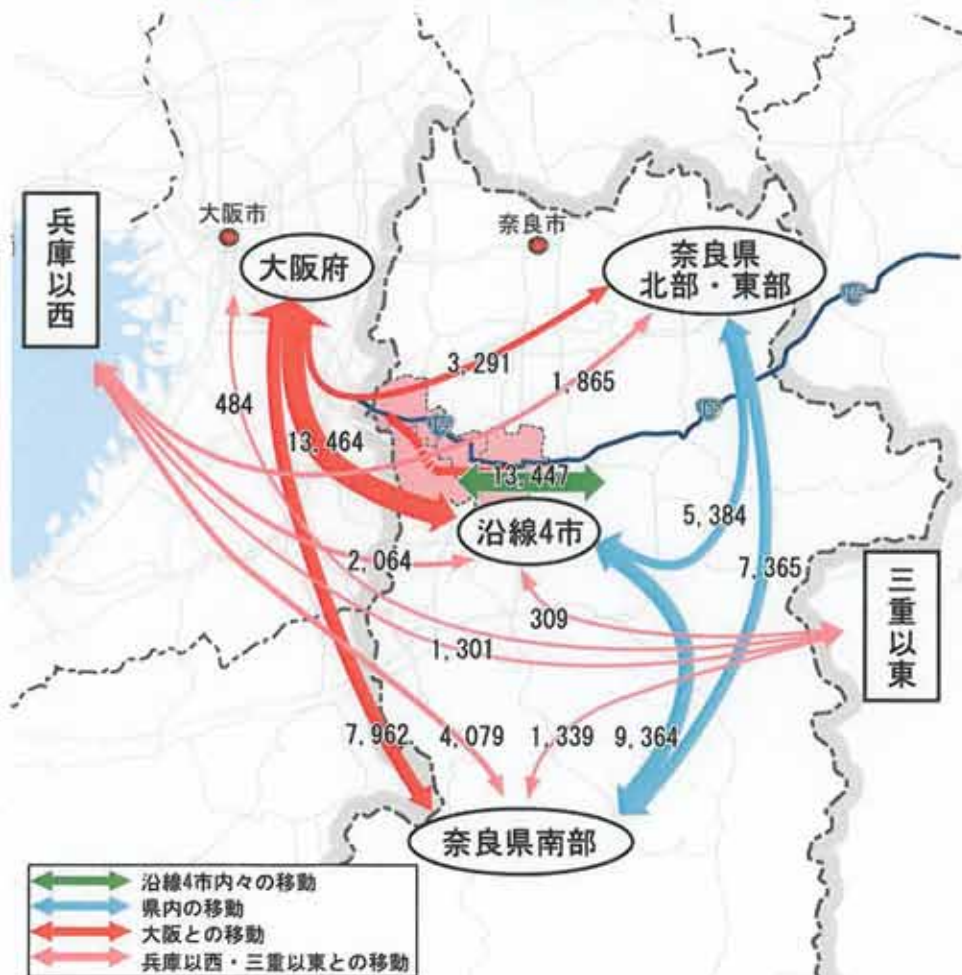
出典：平成19年交通量推計結果

●<sup>あなむし</sup> 穴虫～四條町間で現道165号または大和高田バイパスを利用する自動車のOD内訳(H19年)



出典：平成19年交通量推計結果

● 大和高田バイパスの交通流動状況



※兵庫以西は、京都府、滋賀県、和歌山県を含む。  
出典：平成19年交通量推計結果



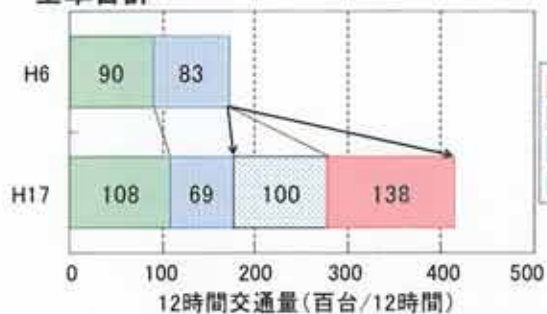
### 【沿道地域の交通状況】

当沿線地域の幹線道路の交通分担は、大和高田BPが33%、現道165号が26%で全体の約6割を分担しています。

また、貨物車については大和高田BPが約44%を分担しており、当地域の物流ルート役割を担っています。

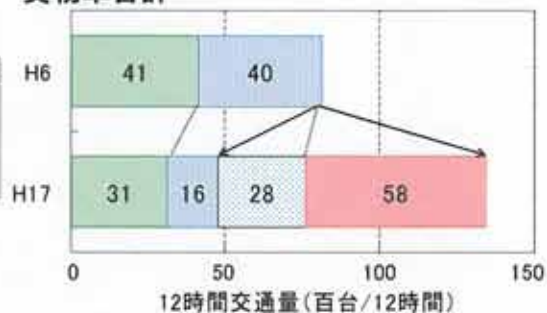
#### ● 東西方向の幹線道路における交通分担状況

全車合計



出典：平成6年、平成17年道路交通センサス

貨物車合計



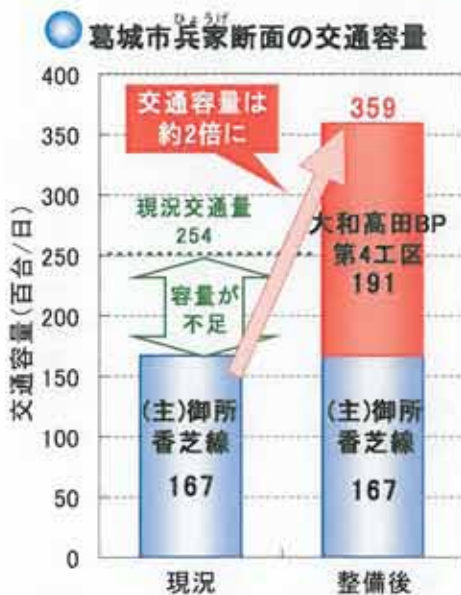
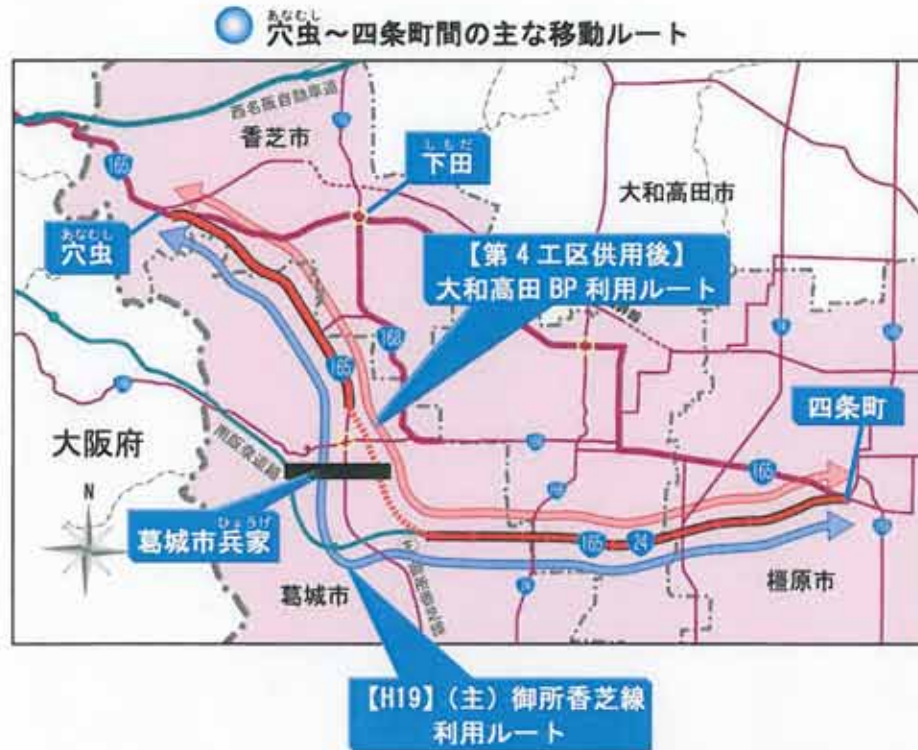
出典：平成6年、平成17年道路交通センサス



## 2. 交通混雑の緩和

### 【交通混雑の緩和】

(主) 御所香芝線については、著しい交通混雑が発生しています。今後4工区の整備を行うことで、整備後の交通容量が現在の約2倍に拡大し、交通混雑の緩和が期待できます。



交通容量：道路の交通容量（昭和59年）  
（社）日本道路協会の算定式による。  
現況交通量：平成17年道路交通センサス



## 【救急搬送時間の短縮】

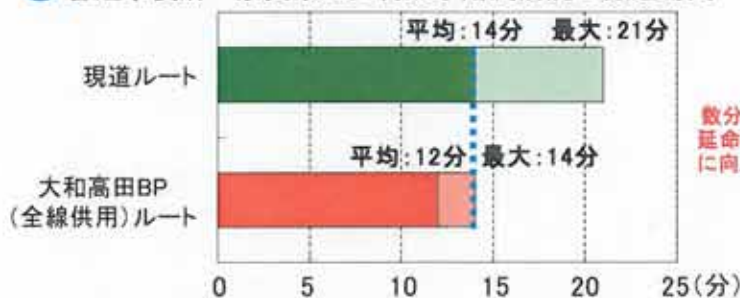
現在、香芝市方面から第三次救急医療施設（奈良県立医科大学付属病院）への救急搬送の際は、渋滞の影響を受けやすい大和高田バイパス（主）御所香芝線利用）を經由するルート avoiding 信号交差点（33箇所）の多い現道165号が利用されています。

今後、残事業区間の整備により並行する御所香芝線のボトルネックが解消され、平均12分で救急搬送が可能となります。

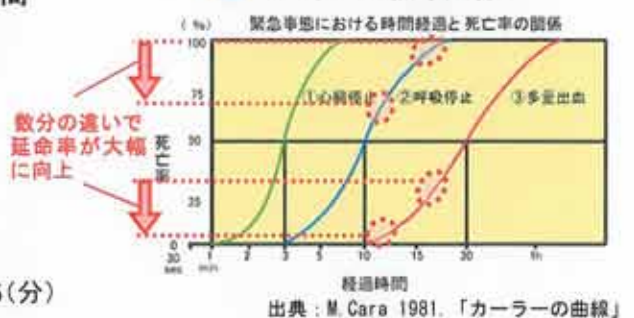
### ● 大和高田バイパス第4工区の整備による搬送時間の短縮イメージ



### ● 香芝市役所～奈良県立医科大学附属病院の搬送時間



### ● カーラーの救命曲線



現道ルート：香芝市消防署搬送記録資料から算出。

大和高田BPルート：大和高田BP区間は、道路交通法による緊急車両の制限速度をもとに交差点部を考慮して算出。  
大和高田BP以外の区間は、香芝市消防署搬送記録資料から算出。

### 地元消防署の声

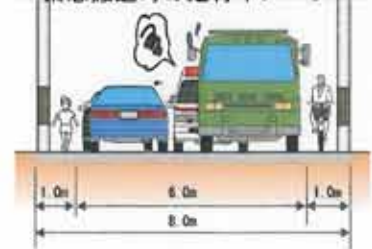
#### ～香芝・広陵消防組合本部～

- ・信号交差点や踏切が多く安全面で問題があり、急な加減速を繰り返すため搬送患者にも負担を与えている。
- ・バイパスルートについては、(主)御所香芝線の混雑状況により、搬送時間への信頼性が乏しいことから、利用しない。

#### ～葛城市消防本部～

- ・(主)御所香芝線は、幅員が狭いため混雑時には大型車を追い越すことが出来ず、高速走行が出来ない状況である。

#### (主) 御所香芝線の混雑時における緊急搬送時の走行イメージ





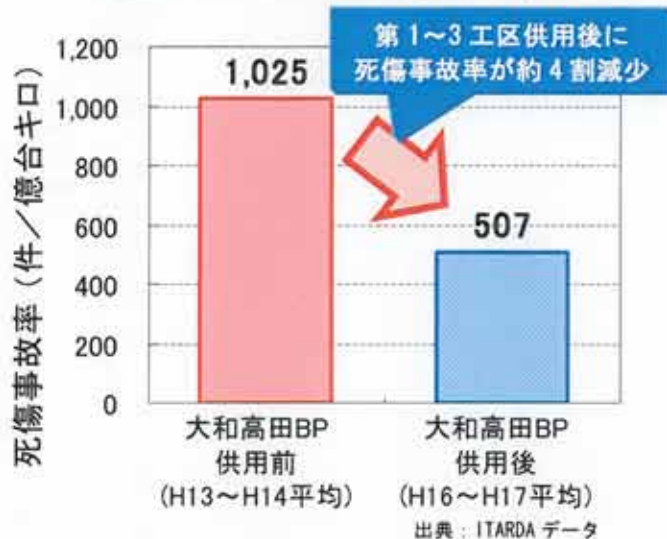
#### 4. 交通安全の確保

##### 【交通安全の確保】

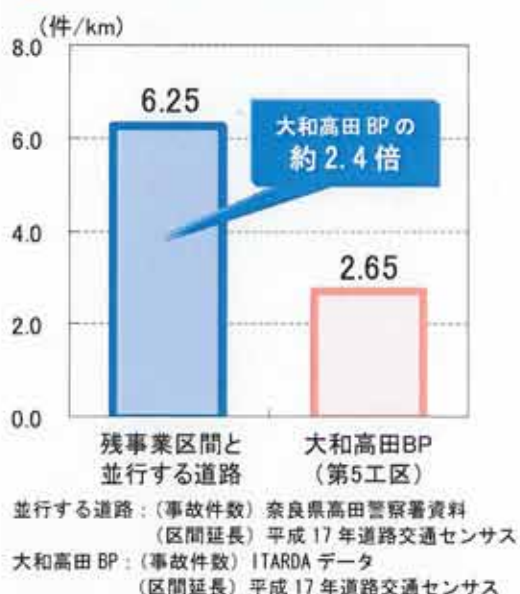
大和高田バイパスの整備により、現道 165 号の死傷事故率が減少し、地域の交通安全の確保に寄与しています。

また、今後残事業区間の整備を進めることで、大和高田BPに交通が転換することによって、(主)御所香芝線の交通事故についても減少が期待されます。

● 大和高田バイパス第 1～3 工区供用前後の現道 165 号下田交差点の事故率の変化



● 1km あたりの年間事故件数



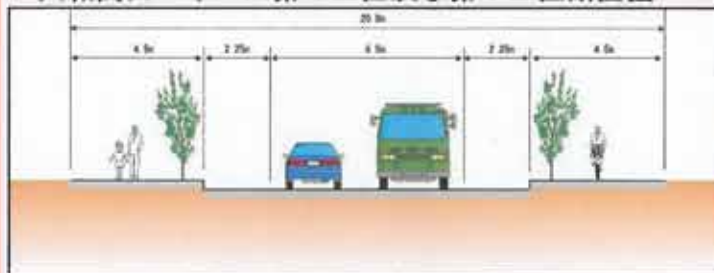
残事業区間と並行する道路



(主)御所香芝線の状況  
(葛城市兵家付近)



大和高田バイパス第 4 工区及び第 5 工区断面図



第 4 工区整備後のイメージ  
(第 5 工区葛城市加守付近)



## 5. 地域経済の活性化

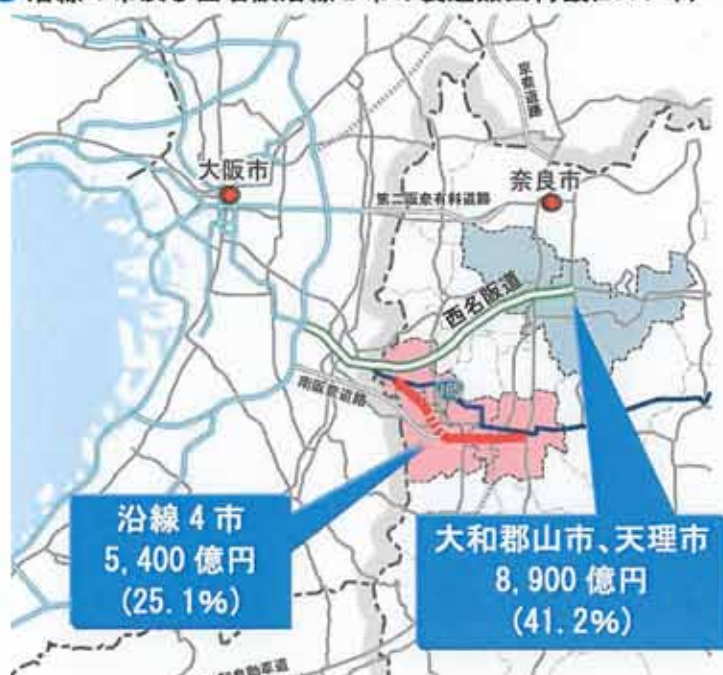
### 【工業生産活動の増進】

奈良県では、西名阪道沿線に位置する大和郡山市、天理市において県の製造品出荷額の約4割、更に沿線4市において約3割を占めています。

近年、沿線4市の製造品出荷額の伸びは、奈良県平均を上回っています。

今後、残事業区間の整備を進めることにより、西名阪へのアクセス性が向上し大阪方面への輸送時間の短縮、輸送コストの縮減やドライバーへの負担の軽減など沿線地域の生産活動や物流活動を支援します。

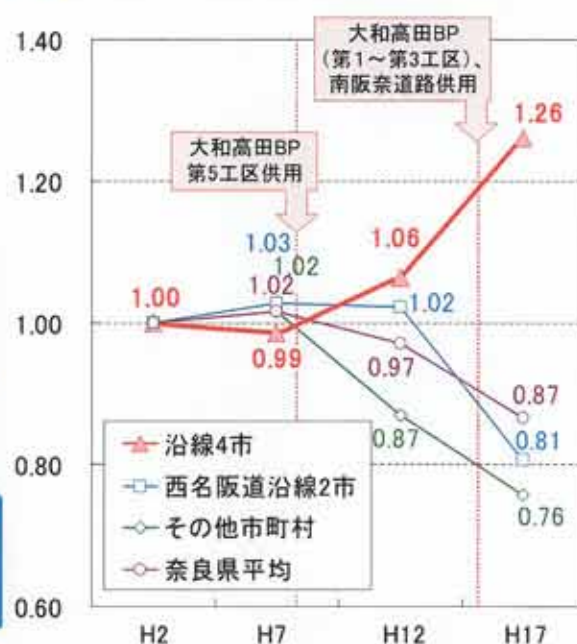
● 沿線4市及び西名阪沿線2市の製造品出荷額(2005年)



※( )内は奈良県内でのシェアを示す。  
(奈良県内の市町村数：42市町村)

出典：工業統計

● 奈良県内の製造品出荷額の推移 (H2比)



出典：工業統計

### 地元に拠点を置く物流事業者の声

～西川運輸倉庫株式会社～

- ・葛城市内の工場（シャープ葛城工場や東洋アルミニウム（株）等）から大阪方面へは、経済性を考慮し（主）御所香芝線から西名阪道を経由するルートを利用している。
- ・大和高田バイパス第4工区が供用されることで、西名阪道への所要時間が短縮され、ドライバーへの負担も軽減されるので、整備をお願いしたい。



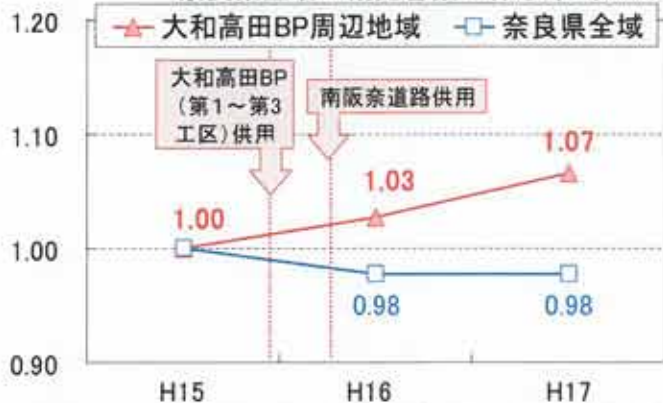
## 【観光振興の支援】

沿線4市の観光入り込み客数は、奈良県平均を上回る伸びを示しています。

今後、残事業区間の整備を進めることにより、西名阪道への所要時間の短縮など大阪方面からのアクセス性が向上し、現在世界文化遺産への登録準備を進めている「飛鳥・藤原—古代日本の宮都と遺跡群」等の地域観光振興を支援します。

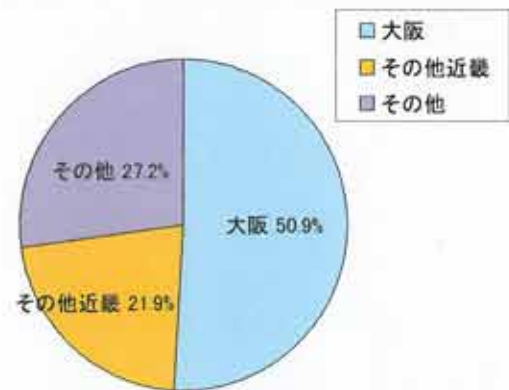
### ● 大和高田 BP 周辺地域と

奈良県全域の観光客数の伸び率 (H15 比)



※大和高田 BP 周辺地域：橿原市、葛城市、香芝市、御所市、五條市北部、河合町の合計  
出典：奈良県観光客動態調査報告書

### ● 県外からの奈良県への来訪者の割合



出典：奈良県観光客動態調査報告

### ● 「飛鳥・藤原—古代日本の宮都と遺跡群」対象地域と主な対象資産



現況：平成19年11月プローブ調査結果及び平成17年道路交通センサス  
 将来：平成19年11月プローブ調査結果及び平成17年道路交通センサス  
 「飛鳥・藤原—古代日本の宮都と遺跡群」主な対象資産：奈良県教育委員会文化財保存課  
 ホームページ

橿原神宮



高松塚古墳と高松塚壁画



藤原宮跡と耳成山





## 7. 地域における計画

大和高田バイパスは、下記の計画に位置付けられています。

- ・ 香芝市マスタープラン（平成 18 年 3 月）  
本市及び奈良県の都市活動や産業活動を支え、これら機能の強化や整備の促進などにより、都市の自立性や交流機能などを高める「広域連携軸」として位置付け
- ・ 葛城市総合基本計画（平成 18 年 10 月）  
葛城市の骨格を成す「都市骨格軸」として位置付け
- ・ 葛城市都市計画マスタープラン（平成 19 年 3 月）  
葛城市北部における都市施設整備等の基本方針に位置付け

## 8. 要望経緯

平成 4 年 3 月

奈良県葛城広域行政事務組合設立

| 期成同盟会等名称      | 会長     | 主な構成メンバー              |
|---------------|--------|-----------------------|
| 奈良県葛城広域行政事務組合 | 大和高田市長 | 大和高田市、香芝市、葛城市、御所市、広陵町 |

(最近の動向)

- 平成 14 年 7 月 }  
平成 15 年 7 月 } 国土交通省、近畿地方整備局、奈良国道事務所に  
平成 16 年 7 月 } 大和高田バイパスの全線早期供用を要望。  
平成 16 年 10 月 } 新庄町と當麻町が合併し、葛城市として施行開始  
平成 17 年 7 月 }  
平成 18 年 7 月 } 国土交通省、近畿地方整備局、奈良国道事務所に  
平成 19 年 7 月 } 大和高田バイパスの全線早期供用を要望。

## 費用便益分析の結果（事業全体）

|       |          |
|-------|----------|
| 路 線 名 | 一般国道165号 |
| 事 業 名 | 大和高田バイパス |
| 延 長   | 14.4 km  |

### □便益

|                     | 走行時間<br>短縮便益 | 走行経費<br>減少便益 | 交通事故<br>減少便益 | 合 計     |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|---------|
| 基準年                 | 平成19年度       |              |              |         |
| 基準年<br>における<br>現在価値 | 6,841億円      | 311億円        | 71億円         | 7,222億円 |

… (B)

### □費用

|                     | 事 業 費   | 維持管理費 | 合 計     |
|---------------------|---------|-------|---------|
| 基準年                 | 平成19年度  |       |         |
| 単純合計                | 909億円   | 279億円 | 1,189億円 |
| 基準年<br>における<br>現在価値 | 1,685億円 | 93億円  | 1,779億円 |

… (C)

### □算定結果

|   |   |
|---|---|
| 費用便益比 (B/C)   |   |
| $B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{7,222 \text{ 億円}}{1,779 \text{ 億円}}$ | = |
| $= 4.1$   |   |

## 費用便益分析の結果（残事業のみ）

|       |          |
|-------|----------|
| 路 線 名 | 一般国道165号 |
| 事 業 名 | 大和高田バイパス |
| 延 長   | 2.3 km   |

### □便益

|                       | 走行時間<br>短縮便益 | 走行経費<br>減少便益 | 交通事故<br>減少便益 | 合 計   |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|-------|
| 基 準 年                 | 平成19年度       |              |              |       |
| 基 準 年<br>における<br>現在価値 | 266億円        | 17億円         | 6億円          | 288億円 |

… (B)

### □費用

|                       | 事 業 費  | 維 持 管 理 費 | 合 計   |
|-----------------------|--------|-----------|-------|
| 基 準 年                 | 平成19年度 |           |       |
| 単 純 合 計               | 105億円  | 25億円      | 130億円 |
| 基 準 年<br>における<br>現在価値 | 83億円   | 8億円       | 91億円  |

… (C)

### □算定結果

|  |  |
|--|--|
| 費用便益比（CBR）   |  |
| $B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{288 \text{ 億円}}{91 \text{ 億円}}$ $= 3.2$ |  |



## コスト縮減や代替案立案等の可能性

本道路の計画については、交通需要状況、まちづくりとの整合、経済性などから最適ルート及び道路構造を選定しており、周辺的环境や景観の保全を図りながら、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

なお、施工にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用などによりコスト縮減に努めていきます。

# 対 応 方 針

## (1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・大和高田バイパスは、沿線4市を中心とする奈良県中南部地域と大阪府間の地域連携強化を図るとともに、交通安全の確保、暮らしの安心の確保、沿線地域の環境改善、地域経済の活性化等を図る路線として早期整備が求められています。
- ・これまでの整備により、広域交通の迅速化、現道165号の沿線環境の改善等が図られてきましたが、未供用区間のため幹線道路としての迅速性、救急活動を支える機能等が十分発揮できていない状況です。更に、(主)御所香芝線において、未供用区間の代替路として高い混雑度、事故率や沿線の騒音であり、早急な整備が必要となっています。
- ・なお、今後も全線供用を目指し、順次整備を進めていく予定であり、その残事業の費用対効果は3.2となっています。

## (2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

用地取得は約90%完了しており、事業区間を除く前後の区間は既に供用済となっています。(事業進捗率約9割)

残る区間については、引き続き、残用地の取得、埋蔵文化財調査等を進め、の平成20年代半ば頃の供用を目指し、早期に事業効果が発現できるよう事業を推進します。

## (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

本道路の計画については、交通需要状況、まちづくりとの整合、経済性などから最適ルート及び道路構造を選定しており、周辺環境や景観の保全を図りながら、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

施工にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用などによりコスト縮減に努めていきます。

◇対応方針

【事業継続】（原案）

大和高田バイパスは、沿線4市を中心とする奈良県中南部地域と大阪府間の地域連携強化を図るとともに、交通安全の確保、沿線地域の環境改善、地域経済の活性化、生活利便性の向上等が期待され、関係機関から早期整備が望まれています。

残る区間については、今後とも引き続き、残用地の取得、埋蔵文化財調査等を進め、平成20年代半ば頃の供用を目指し、早期に事業効果が発現できるよう事業を推進します。



一般国道 165 号

大 和 高 田 バ イ パ ス

チェックリスト

事業再評価に係る資料

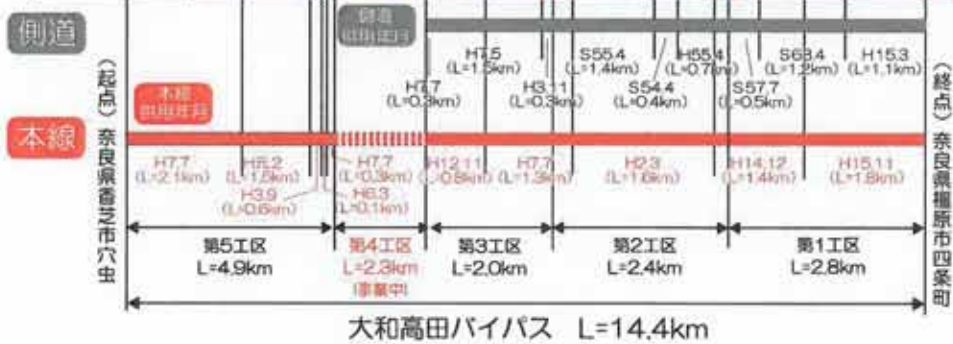
| 事業名   |   | 一般国道 165 号 大和高田バイパス  |        | 事業種別               | 地域高規格<br>二次 |
|-------|---|--|--------|--------------------|-------------|
| 事業の概要 | 起終点   | <small>かしばしあなむし</small><br>起点) 奈良県香芝市穴虫<br><small>かしはらししじょうちょう</small><br>終点) 奈良県橿原市四条 町 |        | 延長                 | 14.4km      |
|       | 事業化   | 昭和 43 年度   | 都市計画決定 | 昭和 47 年(昭和 61 年変更) |             |
|       | 用地着手  | 昭和 47 年度   | 工事着手   | 昭和 48 年度           |             |
|       | 全体事業費   | 約 930 億円   |        |                    |             |
| 事業の目的 | <p>一般国道 165 号(現道 165 号)は、大阪市北区を起点とし、奈良県大和平野地域の南部を經由して三重県津市に至る全長約 125km の主要幹線道路です。</p> <p>奈良県内の現道 165 号沿線地域のうち、大阪経済圏に隣接する地域(香芝市、葛城市、大和高田市、橿原市)では、近年も人口や自動車保有台数の増加が続いており、交通需要の増大に伴う交通混雑が日常化しています。また、沿線地域では、大阪経済圏との連携強化に寄与する規格の高い道路の整備が求められています。</p> <p>大和高田バイパスは、現道 165 号沿線地域における交通混雑の緩和、交通安全の確保に加え、地域連携の強化による地域の活性化を目的に計画した道路です。</p> |  |        |                    |             |
| 位置図   | <p>大和高田バイパス L=14.4km</p>  |  |        |                    |             |

|     |                     |      |             |
|-----|---------------------|------|-------------|
| 事業名 | 一般国道 165 号 大和高田バイパス | 事業種別 | 地域高規格<br>二次 |
|-----|---------------------|------|-------------|

執行済み額 事業費：約 820 億円（進捗率 88.1%）

事業の進捗状況

事業の進捗状況



- ・事業進捗率：88%（平成 18 年度末現在）
- ・用地取得率：92%（面積ベース、平成 18 年度末現在）

○地元調整等

- ・葛城市の一部の地権者の理解を得られず、用地取得に長時間を要している。
- ・平成 17 年 3 月に沿線自治体を対象に「国道 165 号大和高田バイパス（4 工区）推進検討会」を設立し、整備方針等の意見交換を行っている。

供用目標等今後の事業の見通し

残る区間については、今後とも引き続き、残用地の取得、埋蔵文化財調査等を進め、平成 20 年代半ば頃の供用を目指し、早期に事業効果が発現できるよう事業を推進します。

|     |                     |      |         |
|-----|---------------------|------|---------|
| 事業名 | 一般国道 165 号 大和高田バイパス | 事業種別 | 地域高規格二次 |
|-----|---------------------|------|---------|

|              |         |                |   |   |
|--------------|---------|----------------|---|---|
| 事業をめぐめる社会情勢等 | 客観的評価指標 |                |   |   |
|              | 1.活力    | 円滑なモビリティの確保    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等の年間渋滞損失時間の7割を削減(46.5万人・時間/年→12.91万人・時間/年)</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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(踏切道の除却もしくは交通改善が期待される)</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> <li>■ 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</li> </ul>        |   |
|              |         | 物流効率化の支援       | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li>□ 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</li> </ul>  |   |
|              |         | 都市の再生          | <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 中心市街地内で行う事業である</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(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</li> </ul> |   |
|              |         | 国土・地域ネットワークの構築 | <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 高速自動車国道と並行する自専道(A路線)の位置づけあり</li> <li>■ 地域高規格道路の位置づけあり</li> <li>□ 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)</li> <li>■ 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</li> <li>□ 現道等における交通不能区間を解消する</li> <li>□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</li> <li>■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>  |   |
|              |         | 個性ある地域の形成      | <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</li> <li>□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</li> </ul>  |   |
|              |         | 2.暮らし          | 歩行者・自転車のための生活空間の形成  | <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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(の全て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)</li> <li>□ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される</li> </ul>   |
|              |         |                | 無電柱化による美しい町並みの形成  | <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり</li> <li>□ 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</li> </ul>   |
|              |         |                | 安全で安心できるくらしの確保  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>  |
|              |         | 3.安全           | 安全な生活環境の確保  | <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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在する場合において、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</li> <li>■ 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学童、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</li> </ul>   |
|              |         |                | 災害への備え  | <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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)</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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</li> </ul> |



|     |                     |      |             |
|-----|---------------------|------|-------------|
| 事業名 | 一般国道 165 号 大和高田バイパス | 事業種別 | 地域高規格<br>二次 |
|-----|---------------------|------|-------------|

|   |  |              |  |  |
|---|--|--------------|--|--|
| 事業<br>を<br>め<br>ぐ<br>る<br>社<br>会<br>情<br>勢<br>等 | 4.環境   | 地球環境の保全      | ● 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                            |  |
|   |  | 生活環境の改善・保全   | ● 現道等における自動車からのNO2排出削減率                                  |  |
|   |  |              | ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率                                  |  |
|   |  |              | ■ 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 |  |
|   |  |              | □ 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 | □ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり                               |  |
|   |  |              | □ 他機関との連携プログラムに位置づけられている                                 |  |
|   |  | その他          | □ 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                  |  |
|   | 再評価実施時点における評価指標該当項目（定量的評価指標）   |              |  |  |
|   | <p>1. 活力 ～円滑なモビリティの確保～</p> <p>○現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率（残事業）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第 4 工区整備前の渋滞損失時間は 15.09 万人・時間／年である。</li> <li>・ 当該事業により、渋滞損失時間は 12.91 万人・時間／年となり、約 14.5%が削減される。</li> </ul> <p>4. 環境 ～地球環境の保全～</p> <p>○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（残事業）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2 の排出削減量：約 2,685 t／年、排出削減率約 0.01%</li> </ul> <p>4. 環境 ～生活環境の改善・保全～</p> <p>○現道等における自動車からの NO2 排出削減率（残事業）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ NO2 の排出削減量：約 1.00 t／年、排出削減率約 3.4%</li> </ul> <p>○現道等における自動車からの SPM 排出削減率（残事業）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ SPM の排出削減量：約 0.09 t／年、排出削減率約 3.4%</li> </ul> |              |  |  |

| 事業名              | 一般国道 165 号 大和高田バイパス   |  | 事業種別 | 地域高規格<br>二次 |
|------------------|---|--|------|-------------|
| 事業をめぐ<br>る社会情勢等  | <p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>大和高田バイパスの沿線に位置する香芝市・葛城市・大和高田市・橿原市（沿線 4 市）では、近年も人口の増加が続いており、香芝市は奈良県内でも人口の伸び率が最も高い地域です。このため、自動車交通需要の増大に対する円滑かつ安全な交通の確保が課題となっています。</p> <p>また、平成 16 年 10 月 1 日に旧新庄町と旧當麻町が合併し、奈良県で 11 番目の市となる葛城市（人口約 3.5 万人）が誕生しました。</p> |  |      |             |
| 効果分析の要因の変化       | <p>【事業全体】</p> <p>○現在の費用便益比：B/C= 4. 1<br/>（基準年次：平成 19 年、検討年次 40 年間で算出）</p> <p>【残事業】</p> <p>○現在の費用便益比：B/C= 3. 2<br/>（基準年次：平成 19 年、検討年次 40 年間で算出）</p>  |  |      |             |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性 | <p>本道路の計画については、交通需要状況、まちづくりとの整合、経済性などから最適ルート及び道路構造を選定しており、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き現計画に基づき事業を推進します。</p> <p>施工にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用などによりコスト縮減に努めていきます。</p>  |  |      |             |
| 地方公共団体等の意見       | <p>○大和高田市：大和高田バイパスの 4 工区の早期完成を要望</p> <p>○橿原市：大和高田バイパスの 4 工区の早期完成を要望</p> <p>○香芝市：大和高田バイパスの 4 工区の早期完成を要望</p> <p>○葛城市：大和高田バイパスの 4 工区の早期完成を要望</p> <p>○広陵町：大和高田バイパスの 4 工区の早期完成を要望</p>  |  |      |             |
| 対応方針             | <p>（原 案）事業継続<br/>（理 由）</p> <p>大和高田バイパスは、沿線 4 市を中心とする奈良県中南部地域と大阪府間の地域連携強化を図るとともに、交通安全の確保、沿線地域の環境改善、地域経済の活性化、生活利便性の向上等が期待され、関係機関から早期整備が望まれています。</p> <p>残る区間については、今後とも引き続き、残用地の取得、埋蔵文化財調査等を進め、平成 20 年代半ば頃の供用を目指し、早期に事業効果が発現できるよう事業を推進します。</p>            |  |      |             |