

事後評価(案)

一般国道165号及び一般国道166号
(南阪奈道路)

事後評価の説明概要

1. 事業概要
2. 事業の効果(直接効果)
3. 事業の効果(間接効果)
4. 事業で配慮した事項
5. その他の取り組み事項
6. 評価結果及び対応方針(案)

1. 事業概要

南阪奈道路の計画概要



※ ()は、4車線化事業で外書き

全体計画	大阪府道路公社管理	NEXCO管理	国土交通省管理
22.0km	4.6km	12.3km	5.1km

南阪奈道路は、阪和自動車道 美原ジャンクション(JCT)から京奈和自動車道(整備中)に至る延長22.0kmの地域高規格道路であり、近畿圏道路ネットワークの中で環状道路として骨格をなしている阪和自動車道と京奈和自動車道(整備中)を結び放射道路である。

南阪奈道路は、美原JCTから羽曳野インターチェンジ(IC)までの大阪府道路公社の管理区間約4.6km、羽曳野ICから新庄(一般国道165号接続)までのNEXCOの管理区間約12.3km、新庄から京奈和自動車道(整備中)までの国土交通省の管理区間約5.1kmからなる。

1. 事業概要

事業の概要



区間	羽曳野IC ~ 新庄	
延長	約12.3km	
事業概要	有料道路事業許可	昭和49年7月
	計画時(供用)	平成13年3月
	実績(供用)	平成16年3月

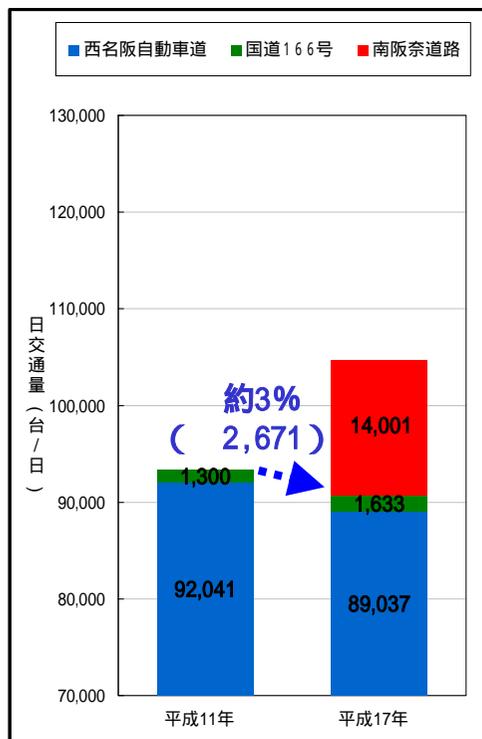
事業費	全体事業	計画	1,166億円
		実績	1,159億円 (7億円) [94億円/km]
	うち 有料道路事業	計画	295億円
		実績	271億円 (24億円)

2. 事業の効果（直接効果）

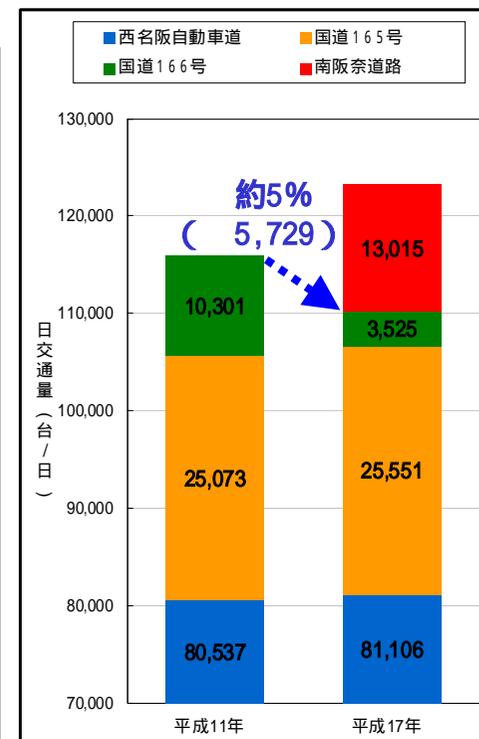
周辺道路の交通量の変化

並行する一般国道165号、166号、西名阪自動車道の交通量合計は、最大約5%減少しており、交通の分散が図られている。

羽曳野IC～羽曳野東IC



太子IC～葛城IC

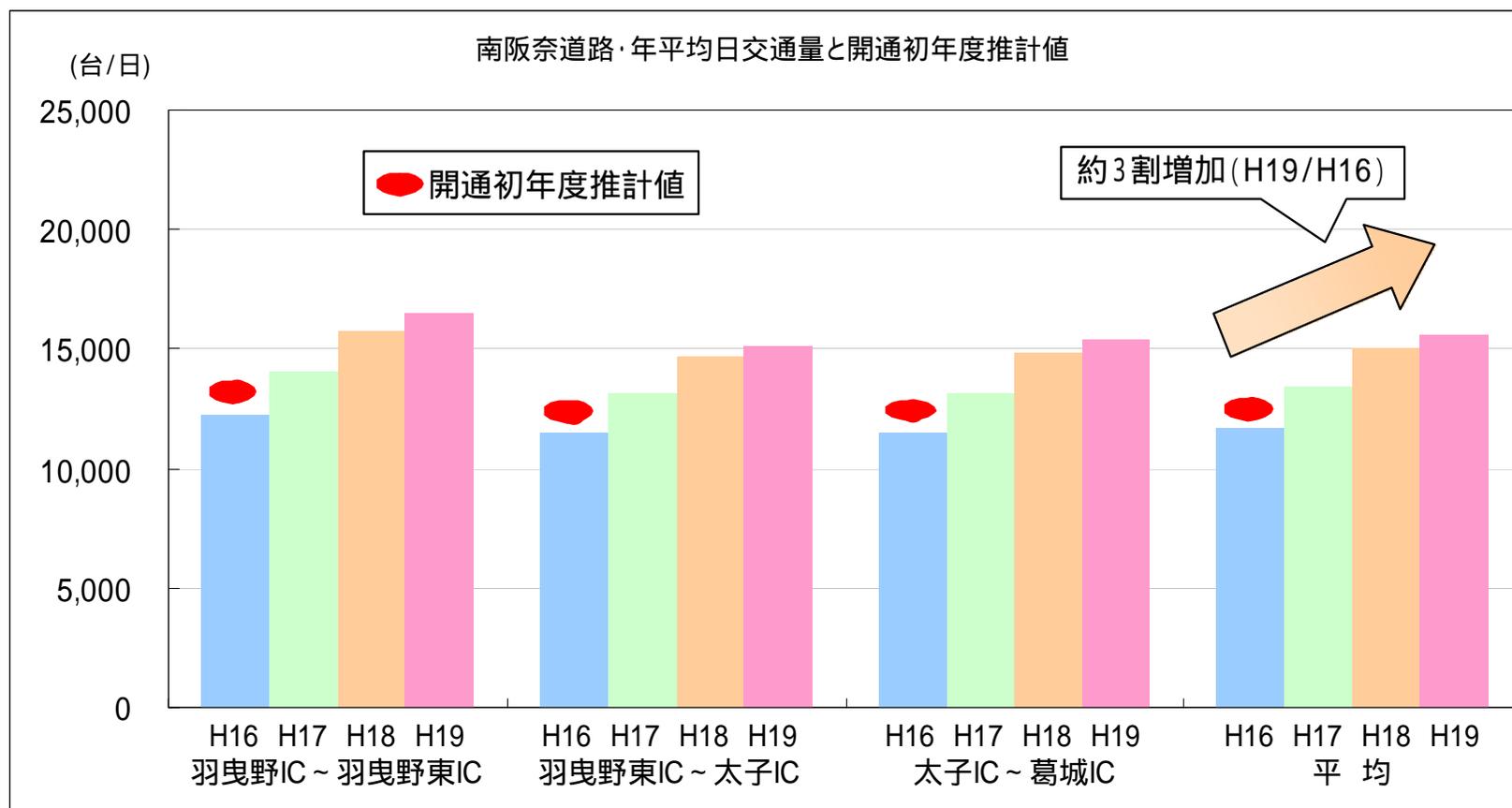


< 資料: 道路交通センサス >

交通量の推移

開通翌年度(平成16年)の日平均交通量は約11,700台/日で、推計値とほぼ同等の交通量であった。

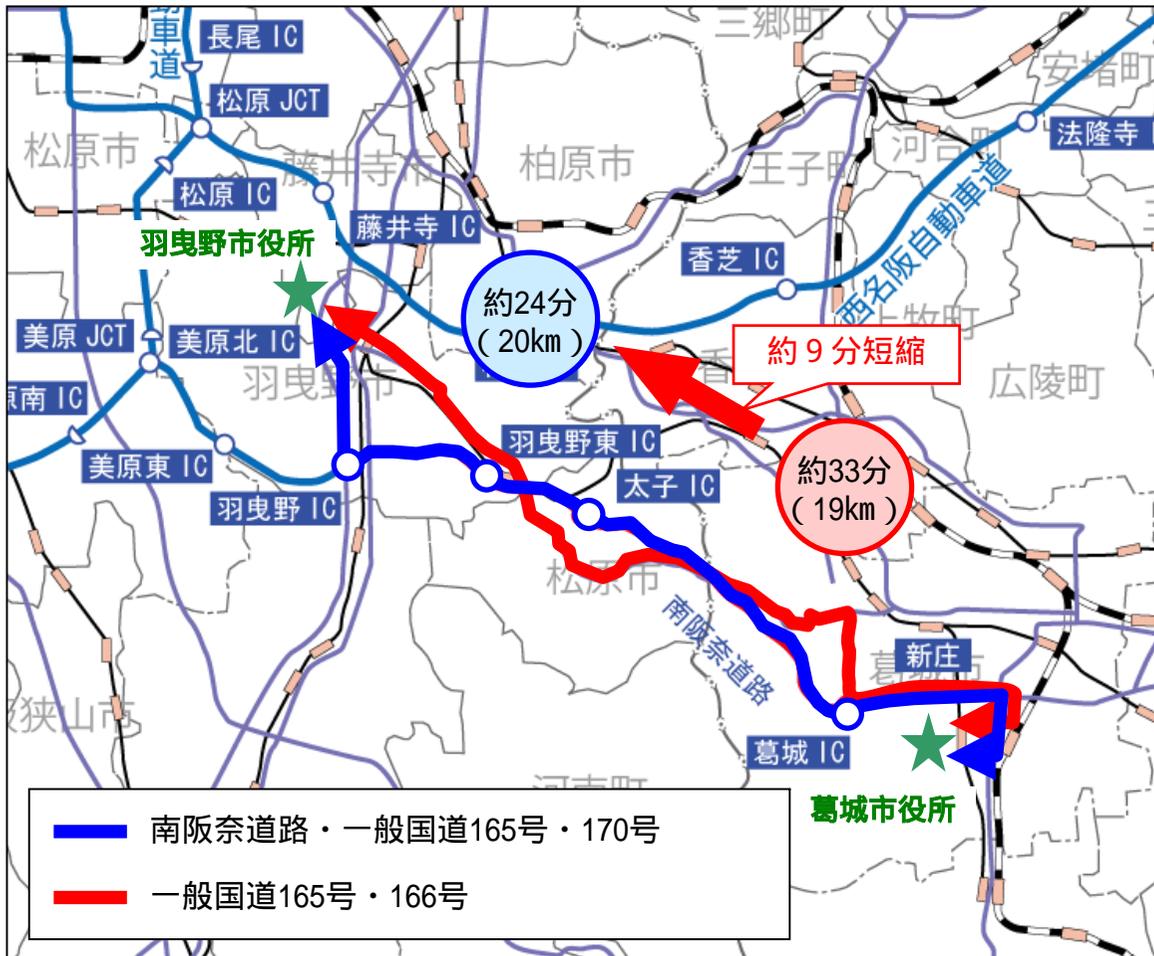
平成17年以降は交通量が増加し、平成19年は約15,600台/日である。



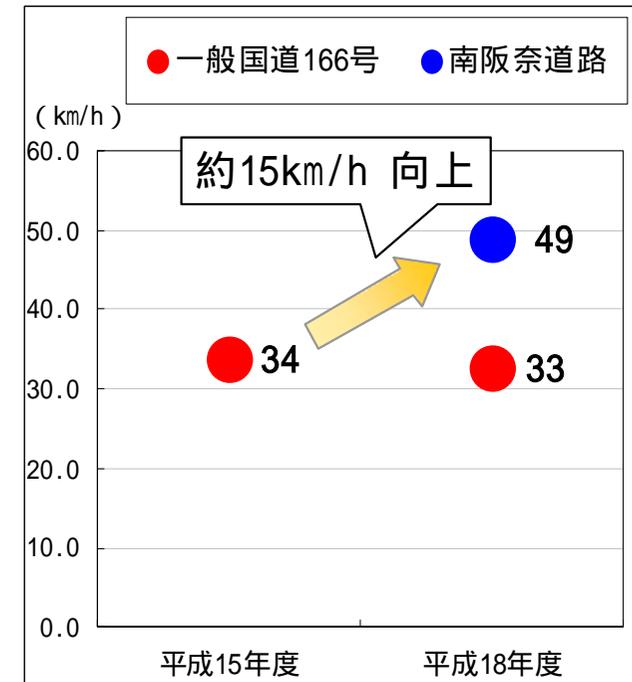
所要時間短縮（旅行速度向上）

葛城市役所から羽曳野市役所の所要時間は、約9分時間短縮(33分 → 24分)。

旅行速度は、約15km/h向上(34km/h → 49km/h)。



葛城市役所～羽曳野市役所の
旅行速度の変化

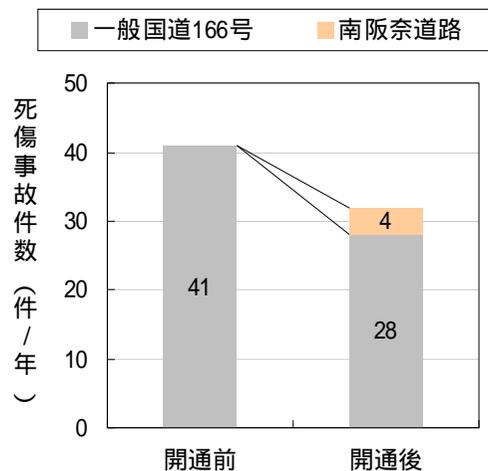


< 資料: 道路時刻表 >

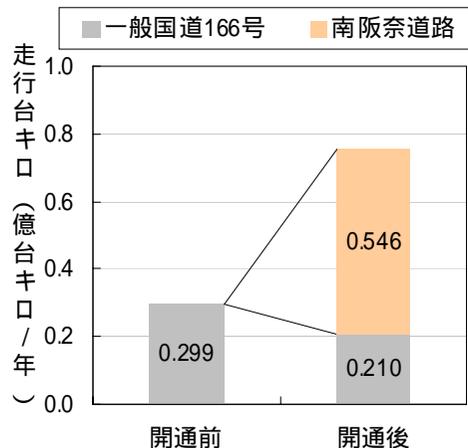
交通事故減少

並行する一般国道166号と南阪奈道路を合わせた死傷事故率は、約7割減少。

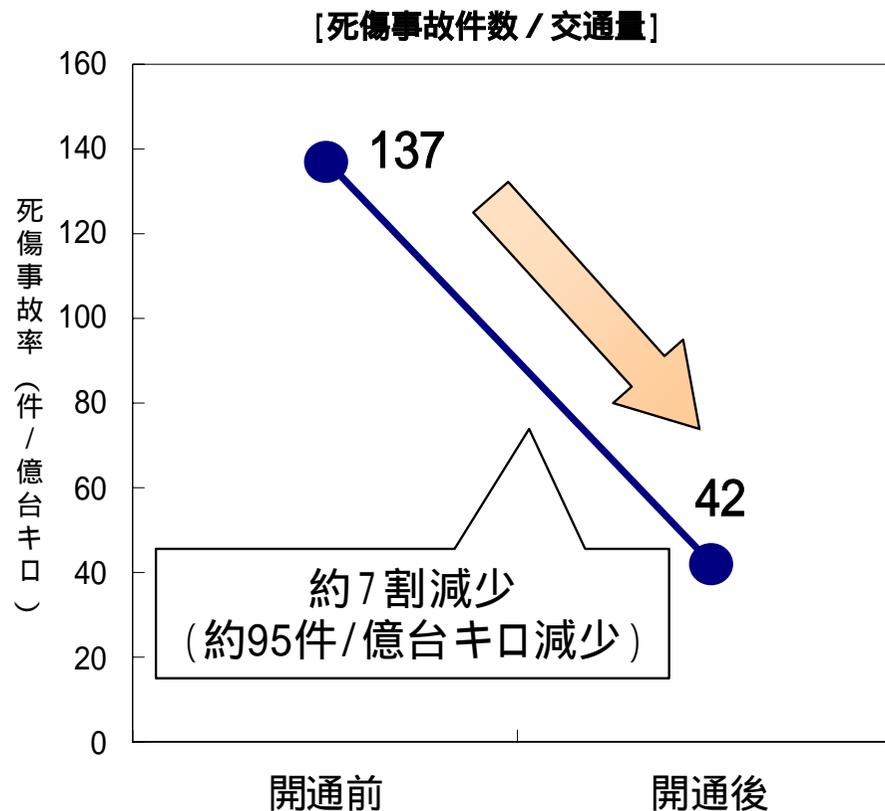
A. 死傷事故件数



B. 交通量(走行台キロ)



一般国道166号と南阪奈道路を合わせた死傷事故率(A / B)



走行台キロとは：自動車の走行距離の総和。
(各区分延長とその区間の交通量を乗じた各区分を足し合わせた総数)

事故件数には区分交通量だけでなく自動車の走行距離による要因も含まれるため、交通量は走行台キロによるものとしている。

<資料: NEXCO資料・道路交通センサス>

費用便益分析結果

費用便益比(B/C)は、1.8。

主に、南阪奈道路(羽曳野～新庄)利用による走行時間短縮便益が大きい。

便益(B) (現在価値：H20)	走行時間短縮便益	2,634億円
	走行経費減少便益	180億円
	交通事故減少便益	65億円
	計	2,878億円

費用(C) (現在価値：H20)	事業費	1,428億円
	維持管理費	129億円
	計	1,557億円



費用便益比 B / C = 1 . 8

費用便益分析マニュアル(H20.11 国土交通省道路局都市・地域整備局)に基づき算定

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

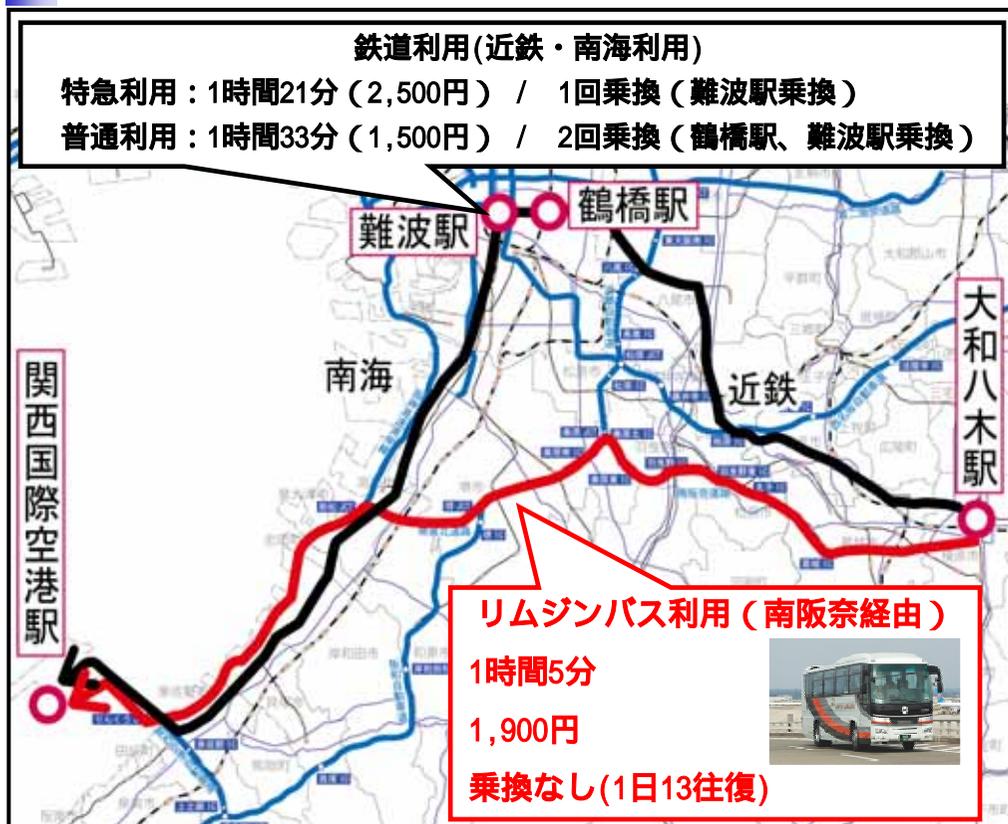
注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

3. 事業の効果（間接効果）

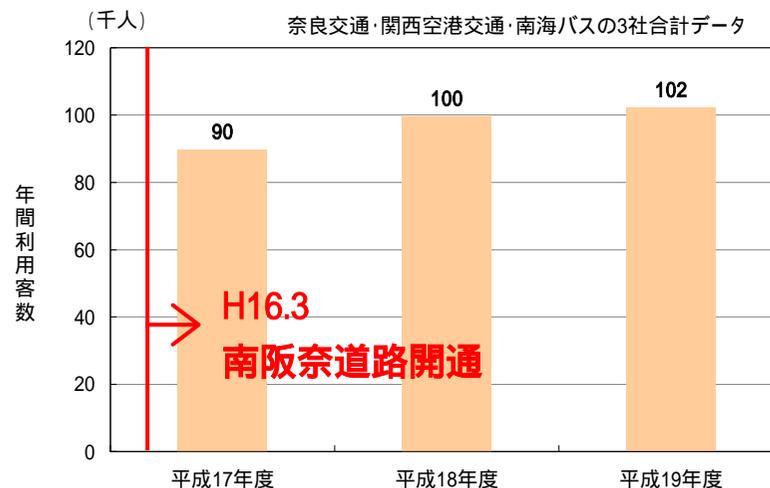
高速バス路線開設による利便性向上

南阪奈道路の開通後、平成16年4月に大和八木駅（橿原市）～関西国際空港を結ぶ高速バスが新規開設され、時間短縮及び快適性の面でアクセス性が向上した。

乗り換えなしの高速バス路線が新規開設



高速バス利用者数の推移



南阪奈道路が出来る前は、奈良方面から関西国際空港へのバスは奈良市からのみ運行であった。南阪奈道路が出来て、大和八木駅発の新設路線ができて便利になり、また時間短縮で移動できるとの声をよく聞きます。

< 奈良交通ヒアリング >



< 資料：奈良交通 >

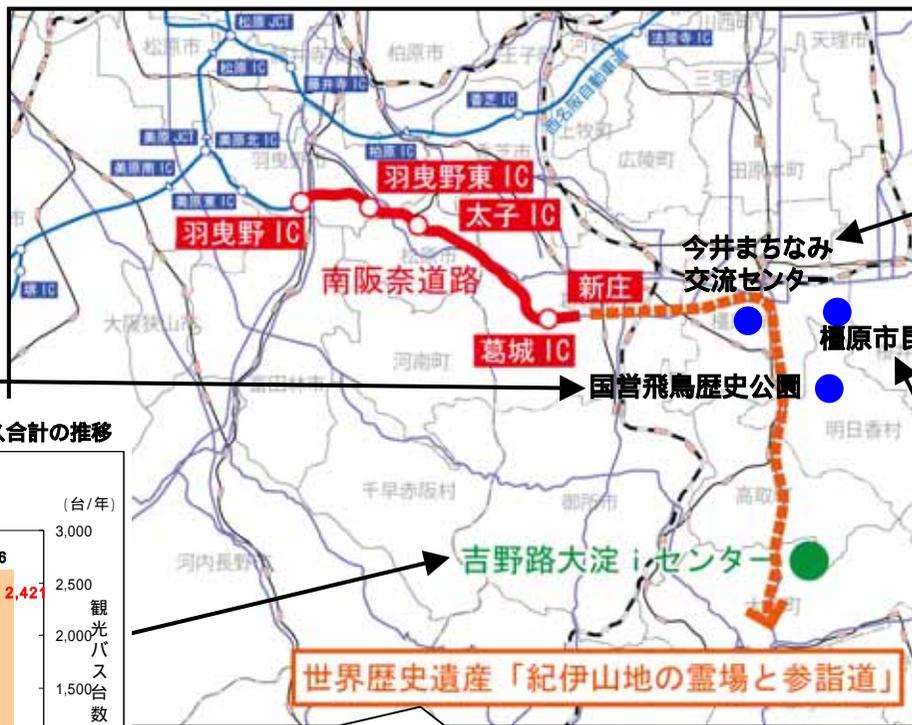
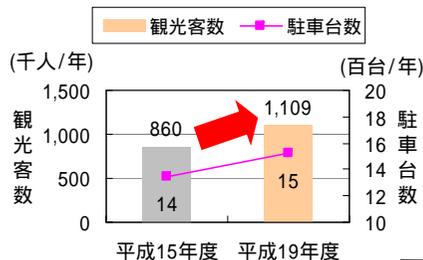
観光産業の活性化

南阪奈道路沿線地域への観光客数が増加した。
 世界歴史遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」へのアクセスの一つとして、南阪奈道路が有効に利用されている。

アクセス向上により、南阪奈道路沿線地域や世界歴史遺産へ行く途中の道の駅の観光客数が増加

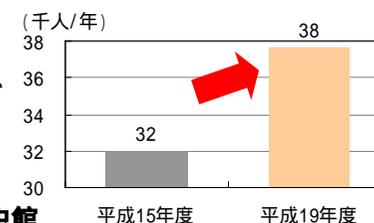
国営飛鳥歴史公園の観光客数・観光バス（石舞台）の推移

約29%増(249千人/年)

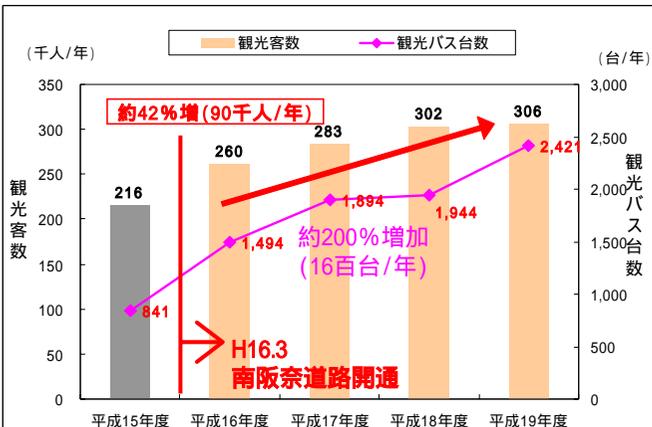


今井まちなみ交流センターの観光客数

約19%増(6千人/年)

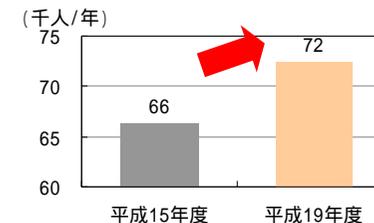


吉野路大淀iセンター（道の駅）観光客数・観光バス合計の推移



橿原市昆虫館の観光客数

約9%増(6千人/年)



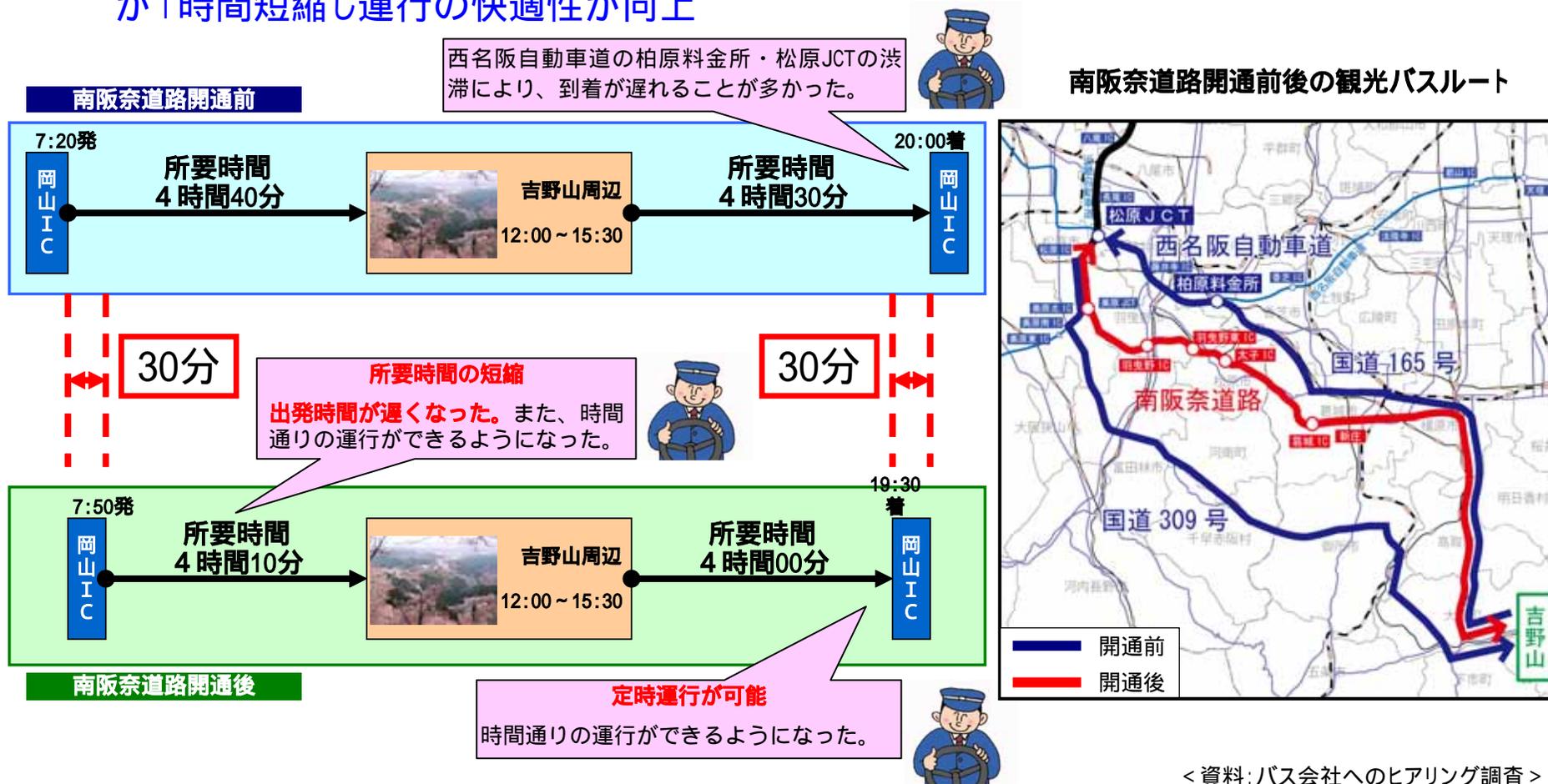
平成16年7月1日に 紀伊半島の自然とそこに根付いた「霊場」や「参詣道」とそれを取り囲む「文化的景観」が中心となって指定された。

< 資料: 国営飛鳥歴史公園事務所・橿原市・明日香村・橿原市昆虫館・吉野路大淀iセンター >

バスツアーの利便性向上

南阪奈道路が開通したことから、吉野山のバスツアーの所要時間が短くなったとともに、定時運行が可能となった。

南阪奈道路を利用することにより、岡山県内からの吉野山「桜見」バスツアーの所要時間が1時間短縮し運行の快適性が向上



<資料:バス会社へのヒアリング調査>

救急医療活動の支援

南阪奈道路の開通により、医療施設への搬送時間が短縮された。

葛城市消防本部の城山病院への搬送時間が短縮



葛城市消防本部の城山病院への搬送件数

平成15年度	平成19年度	
	総数	うち南阪奈利用件数
26	20	20



葛城市から羽曳野市の城山病院に搬送するケースがある。開通する前は、竹内峠（国道166号）を走行しており、山道のためスピードが出せず、注意して搬送しなければならなかった。今は、早く搬送できるし、安定して走行できる。
 < 葛城市消防本部ヒアリング >

開通する前は、大阪府立中河内救命救急センター（東大阪市）は遠かったので近畿大学医学部附属病院緊急センター（大阪狭山市）へ主に搬送していた。開通後、搬送時間が短縮し、高速で安定して走れることから、搬送病院の選択肢を増やすことが出来た。
 < 富田林市消防本部太子分署ヒアリング >



< 資料: 道路時刻表 >

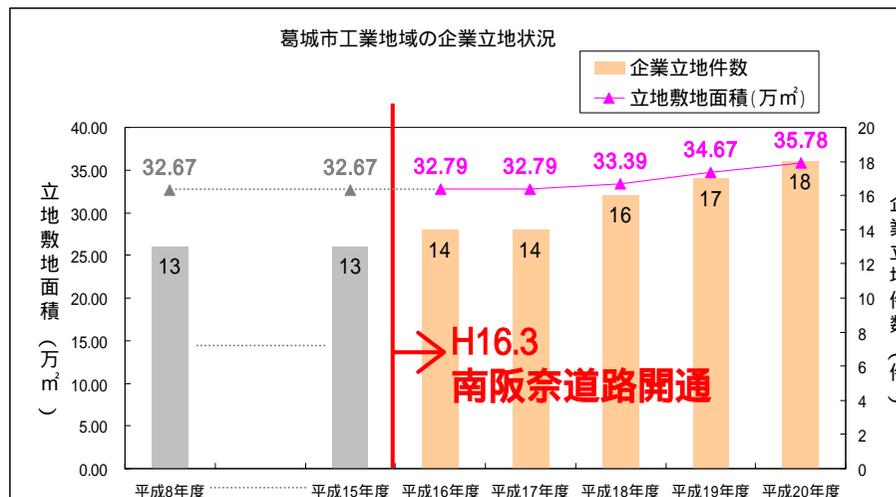
企業誘致の活性化

葛城市の工業地域では、企業の立地が進み、さらに企業の誘致を促進する取り組みが図られている。

葛城市では、南阪奈道路開通後、企業立地件数が5件増加し、工業地域の85%が立地済のため、新たに工業系ゾーンを設定し誘致を促進している。



- 用途地域
- 工業地域
 - = 工業適地調査区域 (42.3万m²)
 - 工業系ゾーン (市街化調整区域)
(平成18年7月設定)
(奈良県の工業立地の規制緩和ゾーン)
 - 準工業地域
- 新町(しんまち)
新村(しむら)
轟(はじかみ)



葛城市には太陽電池工場がある。製品の出荷で搬送車の一部が南阪奈道路を利用している。また、一般道と比べ片道約30分の短縮となり、大阪市内との往復や堺工場との行き来、関空からの海外出張にも大変便利である。

< S社ヒアリング >



< 資料: 葛城市 >

4. 事業で配慮した事項

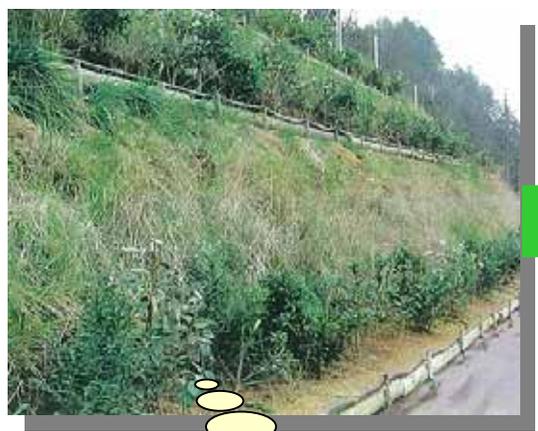
郷土種による法面植栽

日本最古の官道「^{たけのうち かいどう}竹内街道」に接していることを踏まえ、奈良県と協力して景観検討委員会を設置し、郷土種の自然植生の復元を実施。



★ 郷土種による自然植生の復元箇所

■ 施工(植栽)直後



郷土種のコナラ、カシ、クス等により植栽を実施

■ 現状(生育状況後)



郷土種が成長

5. その他の取り組み事項

観光施設への地域連携に寄与

沿線の観光施設と連携して、秋のドライブキャンペーンを実施。

沿線27施設と協力してキャンペーンを実施。

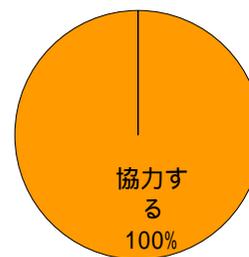
キャンペーンの概要

実施主体：大阪府道路公社、NEXCO 西日本関西支社
 協力施設：南阪奈道路沿線の観光施設（27施設）
 実施期間：平成20年9月1日(月)～11月30日(日)
 実施内容：各観光施設で、ETCカード又は南阪奈道路の利用証明書、領収書をパンフレット(下図)のクーポン券とともに提示すると、割引等の特典が得られる

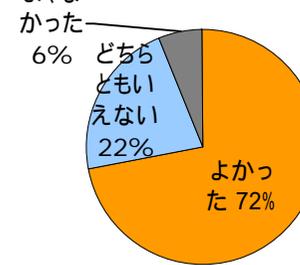


協力施設のアンケート結果

次回キャンペーンへの協力依頼



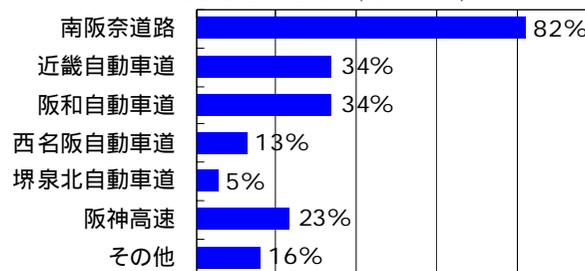
パンフレットの評価



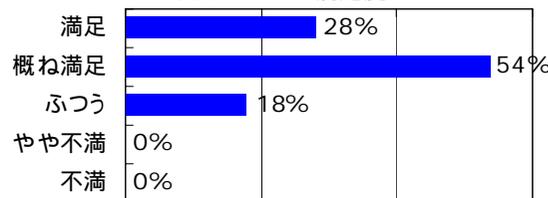
<資料：南阪奈キャンペーン・協力施設アンケート結果>

利用者のアンケート結果

利用した有料道路等(複数回答)



キャンペーンの満足度



キャンペーンを利用された方の声

クーポンはお得でよかった

パンフレットのおかげで、観光案内等に役立ってよかった

大阪 奈良間のルートが少ないので、南阪奈道路は重要な道

<資料：南阪奈キャンペーン・利用者ハガキアンケート結果>

5 . その他の取り組み事項

ETC連続利用による料金割引を実施

ETC利用者に対して、南阪奈道路、大阪府道路公社区間全線、阪和道美原JCT～松原JCTまでの全区間を連続利用(3線連続利用)した場合、通行料金を最大20%割引。



利用区間	割引率
松原JCT 羽曳野東IC	約7%
松原JCT 太子IC	約10%
松原JCT 葛城IC	20%

重交通の西名阪自動車道から南阪奈道路への交通転換を促す。

平成21年3月末以降、順次料金割引が始まります

当該道路についても、全国の高速度道路の地方部で実施されている、ETC時間帯割引(通勤割引50%、深夜割引50%)等を実施します。

6 . 評価結果及び対応方針(案)

評価結果

直接便益（時間短縮・経費減少・事故減少）を対象とした費用便益比は1．8である。

対象区間の開通により、

- ・バス路線の新規開通に伴う「国際空港へのアクセス向上」
- ・観光地へのアクセス向上による「観光産業の振興」
- ・バスツアーの活性化
- ・緊急医療活動の支援
- ・地域の企業活動の支援

など、さまざまな効果が発現している。

対応方針（案）

今後、京奈和自動車道の整備に伴い、なお一層の整備効果が発揮されるものと期待されることから、増大する交通量に対応するため必要な措置について、関係機関との調整を図る。また、地域との連携・協力を図りながら、さらなる高速自動車道の利用促進に努めたい。