一般国道24号　城陽井手木津川バイパスに係る新規事業採択時評価

・主要幹線道路としての機能を確保し、慢性的な交通混雑の緩和と交通安全性を向上
・浸水想定区域を通過する国道24号の代替路として、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを確保
・東部丘陵地区と関西文化学術研究都市木津地区等の開発地区を連絡し地域振興を支援

1. 事業概要

・起終点：京都府城陽市富野～木津川市山城町上狛
・延長等：約11.2km（第3種2級、2車線、設計速度60km/h）
・全体事業費：約300億円
・計画交通量：約12,900台／日

乗用車	約8，700台/日
小型貨物	約1，500台/日
普通貨物	約2，700台/日

注）四捨五入で合計値が合わない場合がある

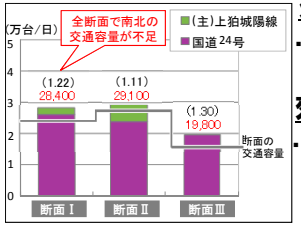
図1　広域図

図2　事業位置図

2. 課題

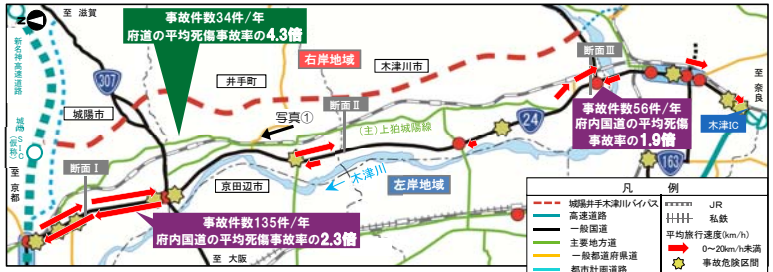
①慢性的な交通混雑と事故多発

・右岸地域における南北方向の交通量は交通容量を超過。（図3）
・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。（図4）



出典：H27年度全国道路　街路交通情勢調査

図3　断面交通量と交通容量



出典：ITARDAデータ（H25～H28）、ETC2.0データ（H29.3～H30.2（平日、7時））

図4　右岸地域の速度低下状況及び死傷事故率

②災害に対する脆弱な道路ネットワーク

・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。（図5）

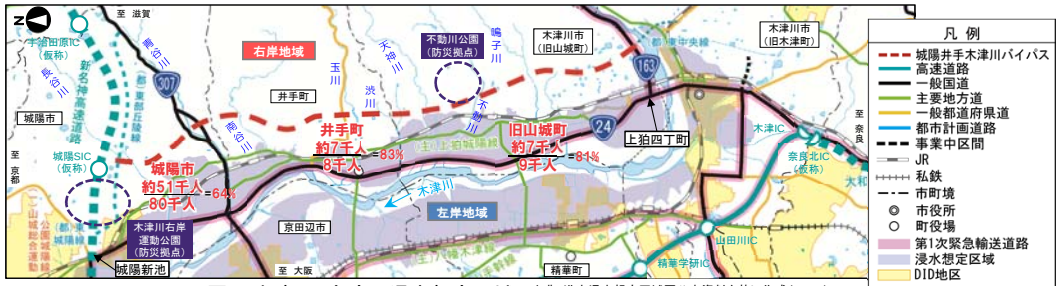


図5　木津川・支流の浸水想定区域

出典：洪水浸水想定区域図公表資料を基に作成（H29.6）
緊急輸送道路（京都府ホームページ）、国勢調査（H22）

③地域振興に不可欠な道路ネットワーク

・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。（図6）

東部丘陵地区
○先行整備青谷地区：物流施設立地予定。

東部丘陵地区
○先行整備長池地区：広域型ショッピングセンター立地予定。

※東部丘陵地区は城陽市都市計画マスタープランに位置付け。

関西文化学術研究都市木津地区
○国家プロジェクトとして、110を超える研究施設、大学施設、文化施設等が立地進行中。（京都大学農場、量子科学技術研究開発機構、製薬会社など開設済）

図6　開発地区の状況

3. 整備効果

効果1　地域の道路交通環境の改善【◎】

・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とともに、渋滞が要因と考えられる死傷事故の減少に寄与。

効果2　災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを確保【◎】

・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・物資輸送に寄与。

（国道24号（城陽新池～上狛四丁町交差点間）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（城陽井手木津川バイパス経由））

効果3　地域開発・まちづくりの支援【◎】

・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。（図7）

（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）

※整備前：混雑時（7-9時、17-19時）の所要時間
※整備後：設計速度に基づき算出
出典：ETC2.0データ（H29.3-H30.2）

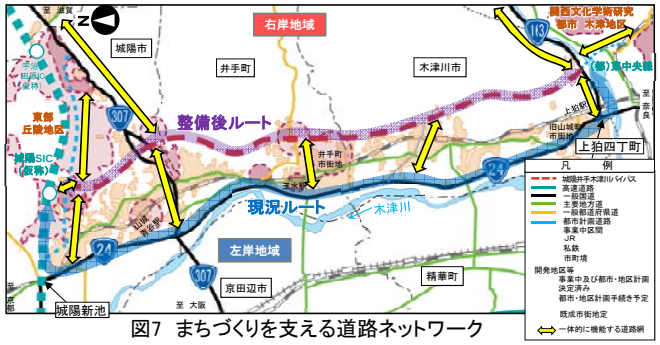


図7　まちづくりを支える道路ネットワーク

■費用便益分析結果（貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの）

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.3	5.6%	251億円※2	327億円※2

※1：EIRR：経済的内部収益率
※2：基準年（H30 年）における現在価値を記載（現在価値算出のための社会的割引率：4%）

■道路ネットワークの防災機能評価結果

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	
2	0.18 [B]	0.20 [B]	0.16	0.04	0.00	○

※被災する拠点の最寄りインターチェンジを拠点として設定し評価

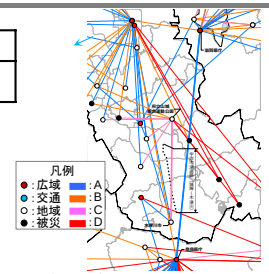
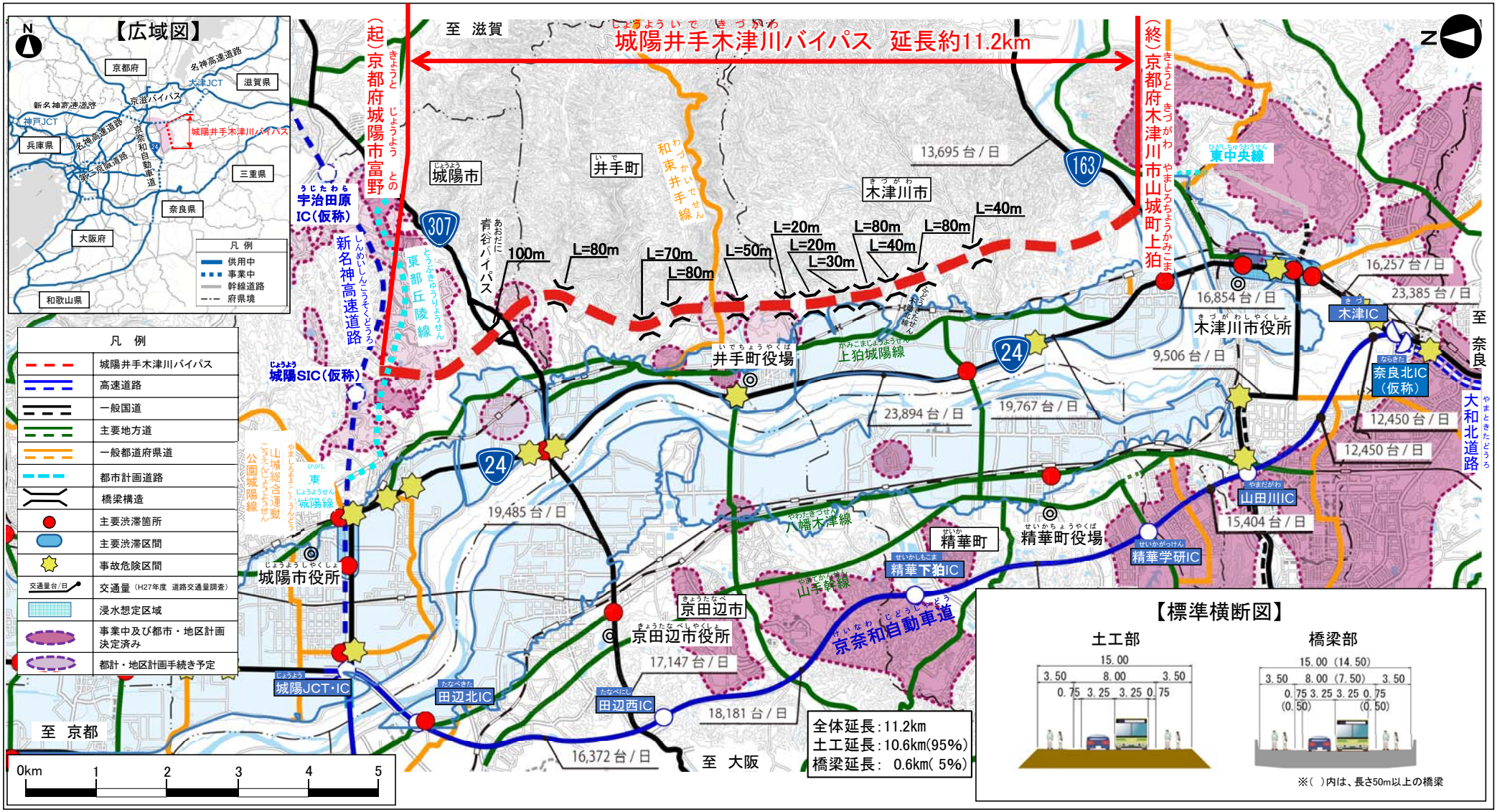


図8　整備後の防災機能ランク

一般国道24号　城陽井手木津川バイパスに係る新規事業採択時評価