

平成29年度 第2回 奈良県公共事業評価監視委員会

(修正版)

ひらかた やま と こおりやま  
主要地方道枚方大和郡山線  
なかまち  
中町工区

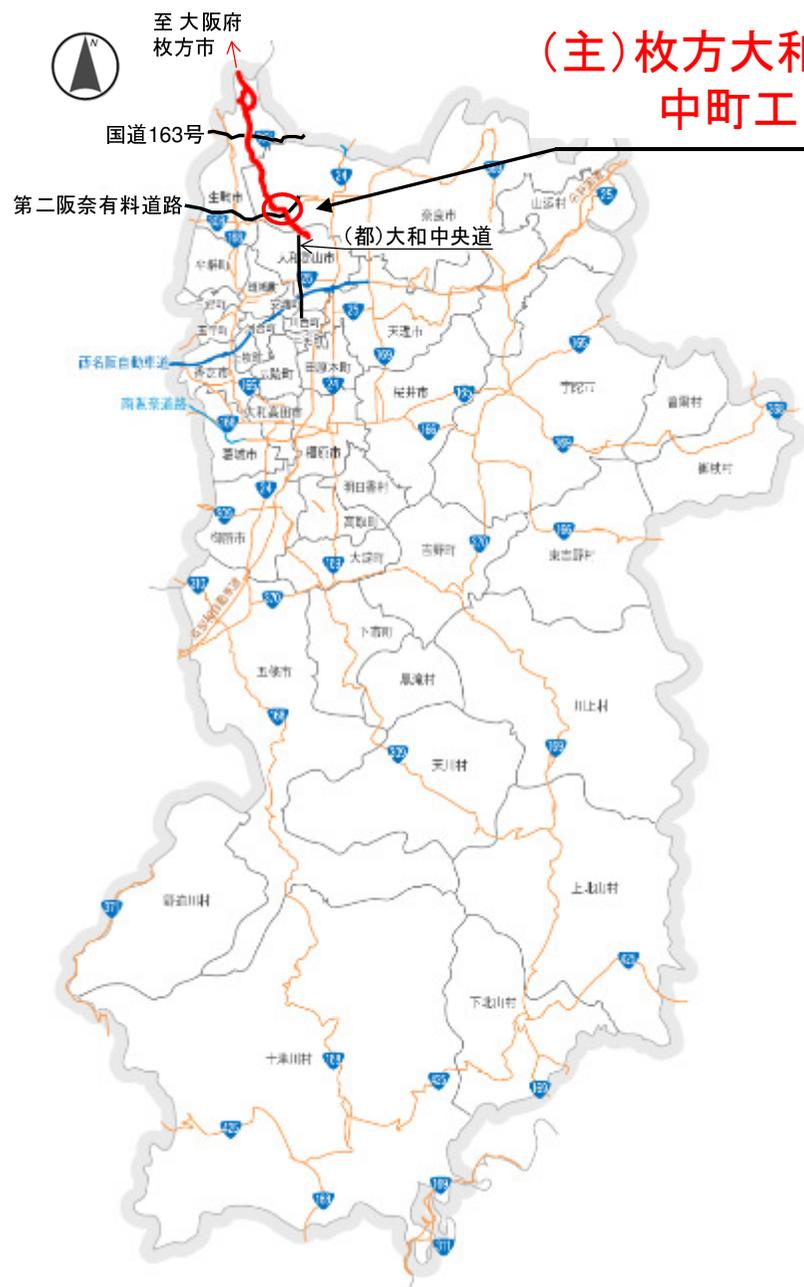
平成29年12月

奈良県県土マネジメント部道路建設課

# 目 次

1. 路線の状況
2. 事業の概要
3. 事業の必要性等に関する視点
  - 1) 事業を巡る社会情勢等の変化
  - 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
4. 事業の進捗の見込みの視点
5. 新規事業採択時評価との比較
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性及び事業完了後の良好な公共サービス提供の視点
7. 対応方針(案)

# 1. 路線の状況（(主)枚方大和郡山線）



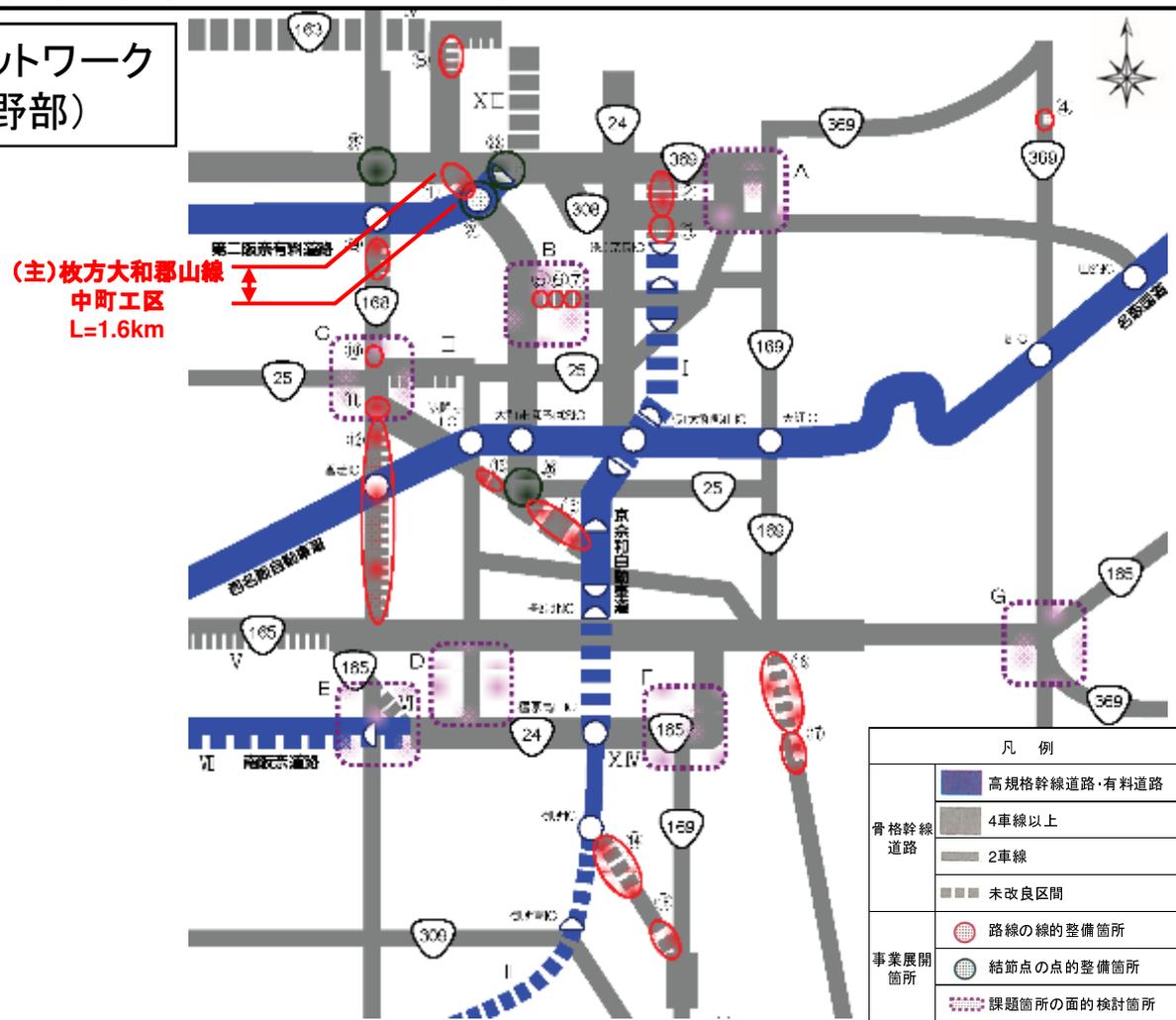
## (主)枚方大和郡山線 中町工区

- (主)枚方大和郡山線は、大阪府枚方市を起点とし、奈良県大和郡山市に至る延長約24kmの幹線道路。
- 国道163号より南側は、全線が緊急輸送道路に指定されている。
- 国道163号や第二阪奈有料道路の東西交流軸と大和中央道の南北交流軸に接続する道路であり、日常生活や産業活動を支えるうえで欠くことのできない道路である。

# 1. 路線の状況(骨格幹線道路ネットワーク)

- (主)枚方大和郡山線中町工区は、奈良県北西部に位置する南北幹線道路であり、延長約1.6kmの道路整備事業である。
- 本道路は第二阪奈有料道路へのアクセス道路であり、奈良県道路整備基本計画(平成26年7月)において、骨格幹線道路ネットワークにおける路線の線的整備箇所として重点的な整備を推進する路線に位置づけられている。

骨格幹線ネットワーク  
(大和平野部)



出典: 奈良県道路整備基本計画

# 1. 路線の状況(周辺の状況)

- (主)枚方大和郡山線中町工区は、国道163号清滝生駒道路と大和中央道の間、2車線のまま残された最後の区間である。
- 本道路は平成30年春に開院予定の新奈良県総合医療センター(建設中)へのアクセス道路にも位置付けられている。

## ◆事業区間位置図



写真1 4車線整備済み区間の状況  
(中町工区北隣の藤ノ木工区)



写真2 4車線整備済み区間の状況  
(大和中央道)

# 2. 事業の概要

## ◆事業の目的

- ・交通渋滞の緩和
- ・交通安全性の向上
- ・救急救命活動の支援
- ・緊急輸送道路ネットワークの機能強化

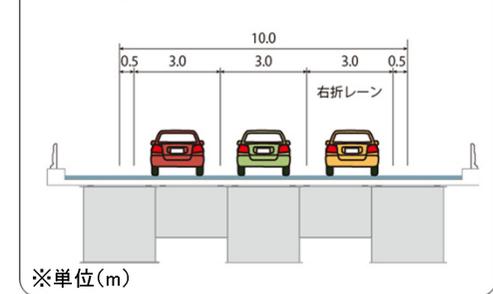
## ◆事業区間の道路構造



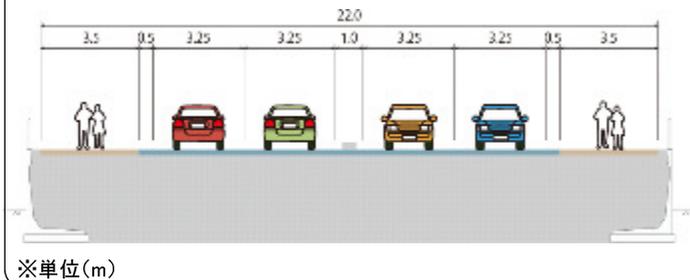
## ◆事業概要

路線名	主要地方道枚方大和郡山線
事業区間	奈良県奈良市中町～石木町
事業延長	約1.6km
構造規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
計画交通量	18,900～20,600台/日
車線数	4車線
道路幅員	22.0m
事業費	全体事業費 30.0億円
主要な構造物	橋梁L=60m
事業の経緯	平成24年 都市計画決定 平成24年度 事業化

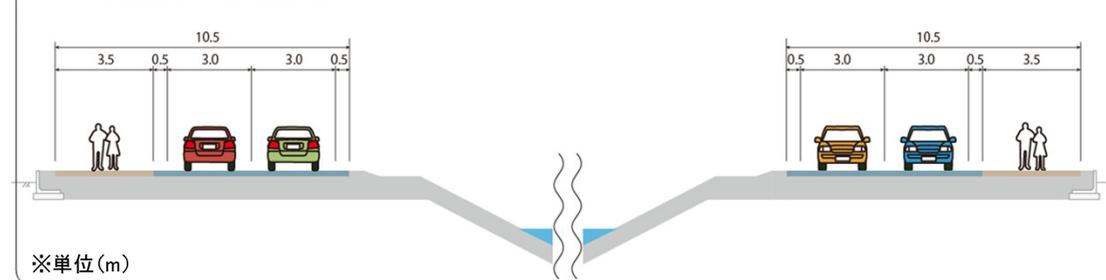
橋梁部の断面図(C-C')



土工部の断面図(A-A')



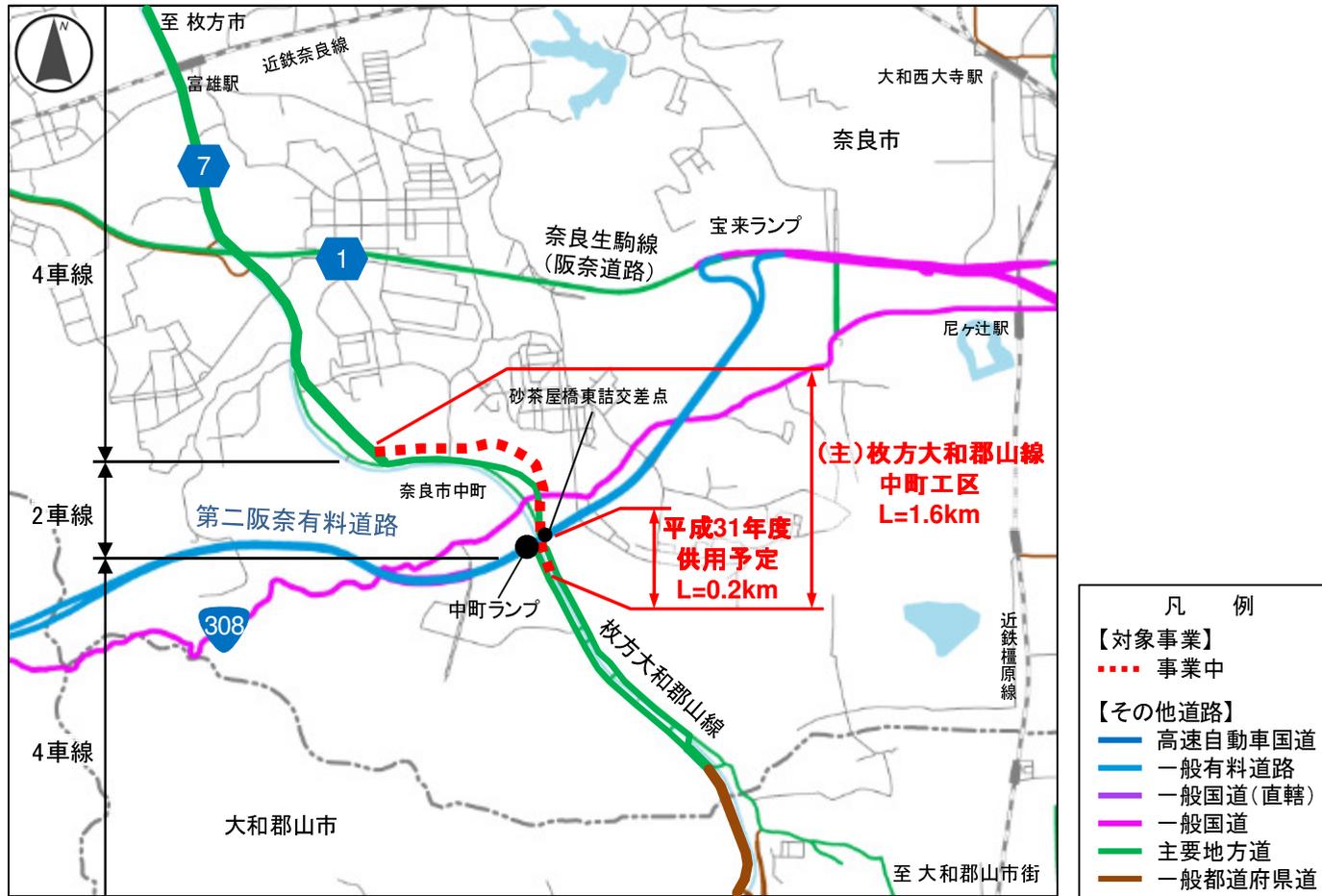
土工部の断面図(B-B')



## 2. 事業の概要(計画図)

- (主)枚方大和郡山線中町工区は、奈良市中町から石木町に至る延長約1.6kmの道路。
- 平成31年度に工区南側の0.2km、砂茶屋橋東詰交差点付近が部分供用の予定。

### ◆事業区間計画図

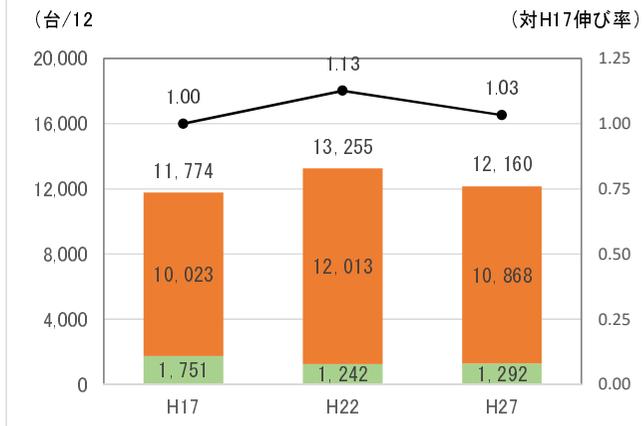


# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

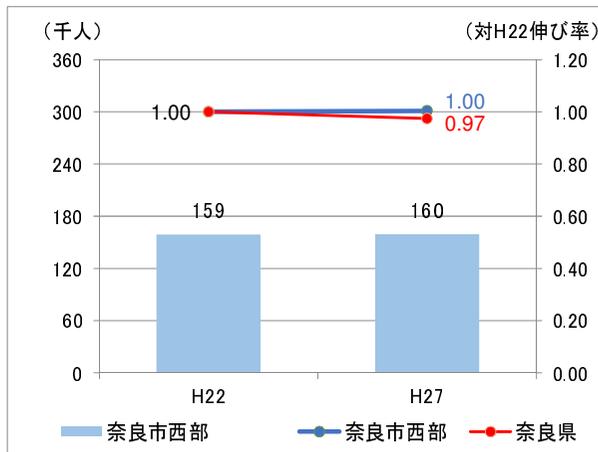
- (主)枚方大和郡山線の交通量は、H22の平城遷都1300年祭により一時増加したが、現状はH17の交通量と同程度の状況(対H17伸び率1.03)。
- 奈良市西部の人口は、横ばいで推移(対H22伸び率1.00)。
- 奈良市の自動車保有台数は、横ばいで推移(対H22伸び率1.01)。

◆(主)枚方大和郡山線の交通量



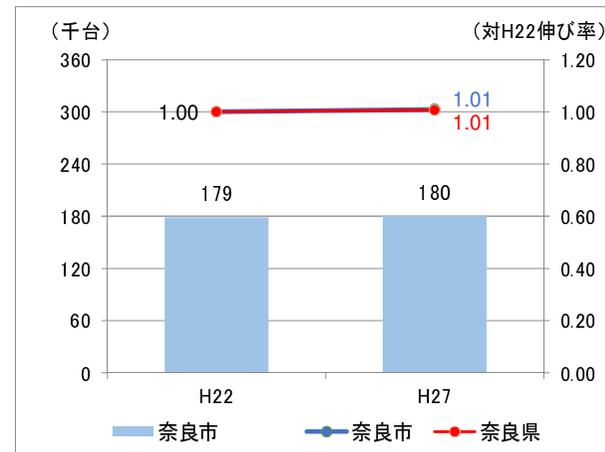
出典: 道路交通センサス

◆奈良市西部の人口



※奈良西警察署管内  
出典: 国勢調査

◆奈良市の自動車保有台数



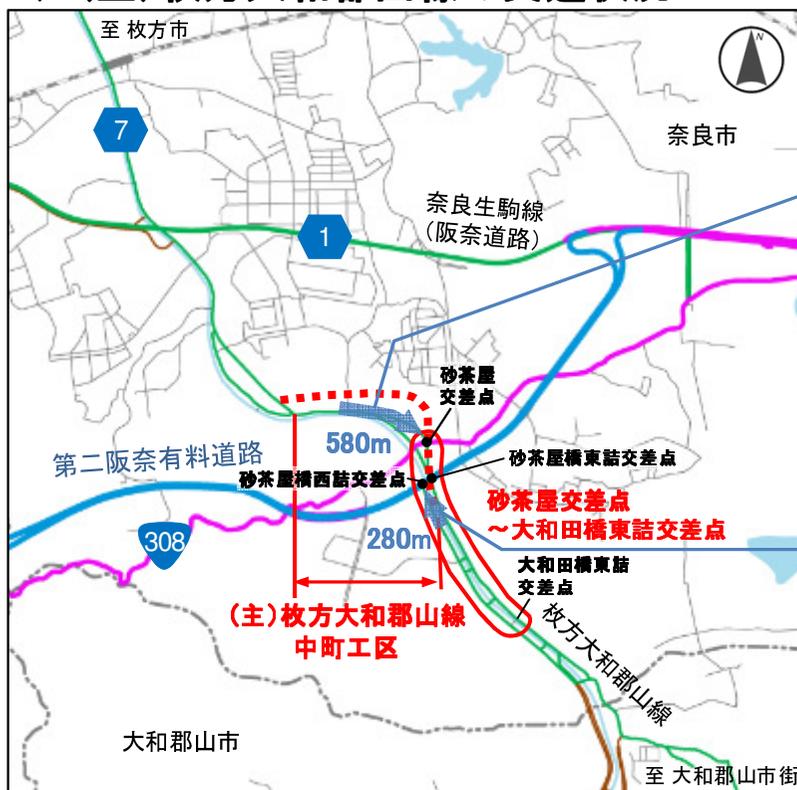
※二輪車を含まない  
出典: 奈良県統計年鑑

# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果【交通渋滞の緩和】

- 本道路の前後区間は4車線として供用済み。当該区間のみ2車線で道路の幅員も狭いため、スムーズな走行に支障が生じている。また、砂茶屋橋東詰交差点付近は、奈良県の主要渋滞箇所として公表されている。
- 本道路の整備により、円滑な交通流が確保され、第二阪奈有料道路へのアクセスの向上、交通渋滞の緩和が期待される。

### ◆ (主)枚方大和郡山線の交通状況



○ 主要渋滞箇所

#### 【砂茶屋交差点南行き渋滞状況】

	H27.6.24(水) 調査結果
最大渋滞長	580m(8:30)
最大通過時間	6分54秒(8:30)

※( )内は発生時刻



写真1 砂茶屋交差点の渋滞状況(南行)

#### 【砂茶屋橋西詰交差点北行き渋滞状況】

	H22.3.16(火) 調査結果
最大渋滞長	280m(8:10)
最大通過時間	3分10秒(9:10)

※( )内は発生時刻



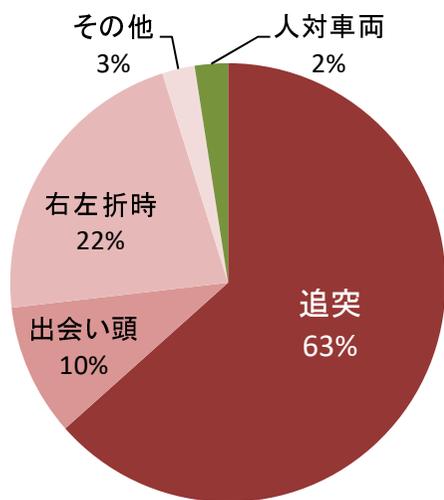
写真2 砂茶屋橋西詰交差点の渋滞状況(北行)

# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果【交通安全性の向上】

- (主) 枚方大和郡山線中町工区の現道は、道路の幅員が狭く歩道もないため、歩行者には危険な状況である。また、渋滞中の追突事故が多く発生している。死傷事故件数は41件(H22~H27)。
- 通学路は現道を避け生活道路を指定しているが、渋滞を避けるための抜け道利用の車両が多く、また、通学児童が現道を横断する際の待ちスペースがなく危険な状況となっている。
- 本工区の整備により、円滑な交通が確保されることによる追突事故の減少、歩道整備による歩行者の安全確保、通学路へ迂回する車両の交通が転換することによる通学路の安全性の向上が期待される。

### ◆(主)枚方大和郡山線現道の事故の割合



追突事故が6割以上

※平成22~27年の死傷事故件数の内訳 (合計41件)  
 ※霊山寺前交差点~砂茶屋橋東詰交差点間



写真1 渋滞末尾に車両が到着し追突が起こりやすい状況



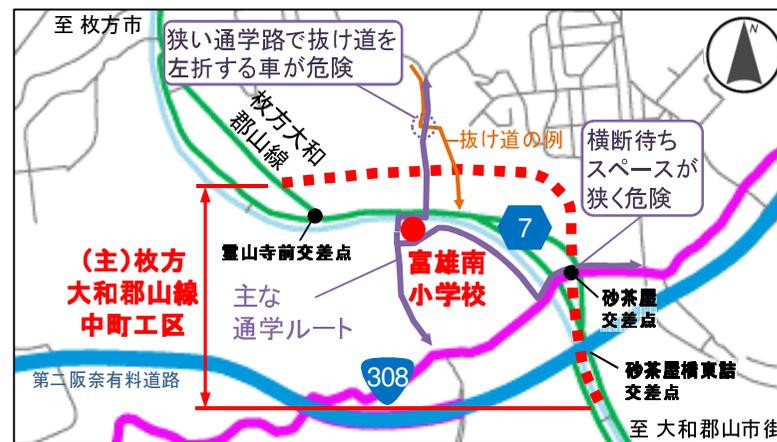
写真2 砂茶屋交差点で横断待ちをする児童

### ◆富雄南小学校の声



通学路が砂茶屋橋交差点を渡るルートとなっていますが、歩道がない場所で横断待ちをする必要があり、危険な状況となっています。  
 また、枚方大和郡山線が渋滞するために地区内の狭い道路が抜け道となっています。朝の渋滞する時間帯がちょうど通学時刻に一致しており、非常に危険です。  
 以上のことから、混雑や安全面が改善するような道路整備を望みます。

出典：富雄南小学校ヒアリング結果(H29.11)



# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果【救急救命活動の支援】

- 本道路は、平成30年春に開院予定である新奈良県総合医療センターへの重要なアクセス道路である。
- 本道路の現道は、渋滞などで緊急搬送時に遅れが発生する恐れがある。
- 本道路の整備により、救急搬送の円滑化が期待される。(一般車両では1分の短縮)

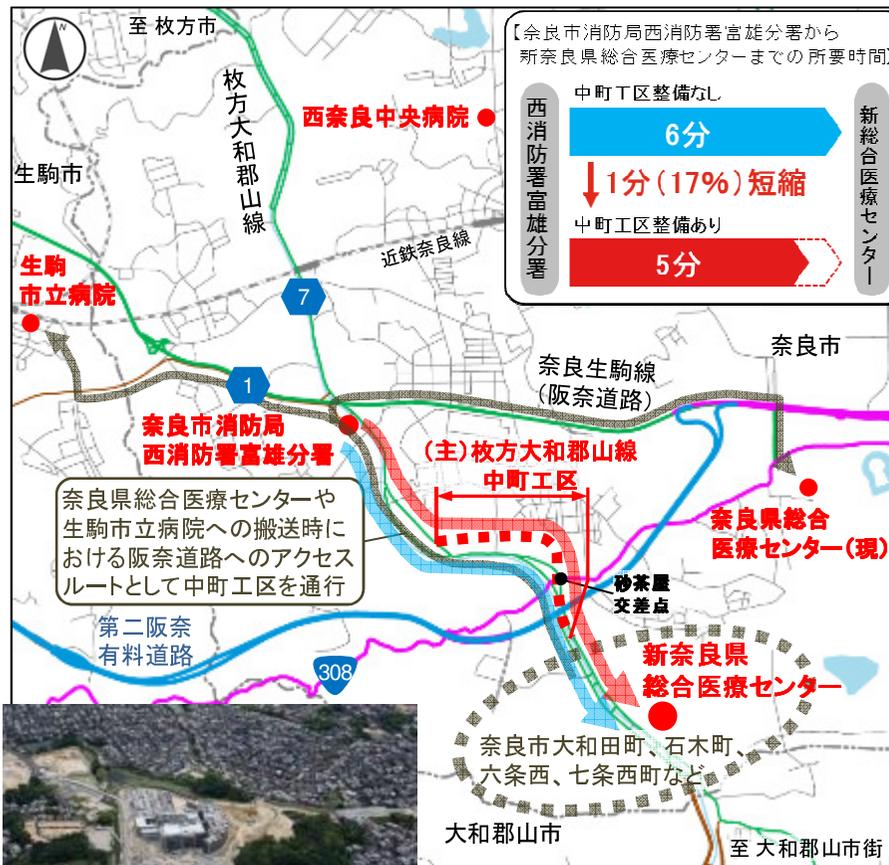


写真1 新奈良県総合医療センターの建設状況(H29.7.30現在)  
出典:奈良県HP

### ◆奈良市消防局西消防署(富雄分署)救急搬送状況

【搬送状況(平成28年)】

出動件数	2,054件
搬送件数	1,870件

【搬送件数が多い医療機関(平成28年)】

医療機関名	搬送件数(件)
奈良県総合医療センター(奈良市)	507件
生駒市立病院(生駒市)	210件
西奈良中央病院(奈良市)	204件
その他	354件
合計	1,870件

### ◆奈良市消防局西消防署(富雄分署)の声



阪奈道路を活用した搬送が多く中町工区を通過します。また、砂茶屋交差点南側に道路中央にポストコーンが埋め込まれており緊急走行時にこの区間を停滞することがあります。安全性の向上と搬送先への時間短縮のため、整備促進をしていただきたいと思います。

出典:奈良市消防局西消防署ヒアリング結果(H29.11)

### ◆奈良県総合医療センターの声

この区間は、緊急車両が多々通行する道路となることを見込まれます。現行の道路幅員では、緊急車両通行時の円滑性・安全性に支障が生じる可能性もあるため、十分な幅員確保をお願いします。また、新センターは現センターより規模が大きくなるほか、新センターの立地状況などから、多くの方々が自家用車や路線バスなどによって来院されることが見込まれます。現況では朝のラッシュ時は渋滞が著しい状況ですが、新センターの開院時刻とも重なっており、スムーズな来院環境が整えられるような整備を望みます。

出典:奈良県総合医療センターヒアリング結果(H29.10) 10

# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果【緊急輸送道路ネットワークの機能強化】

- 本道路は第1次緊急輸送道路に指定されており、災害時に緊急車両の通行を確保すべき重要な道路。
- 本道路の4車線化により、災害時の輸送拠点となる中町ランプから周辺の防災拠点へのアクセス性が向上し、防災機能の強化が期待される。

### ◆ 奈良県緊急輸送道路ネットワーク



凡 例			
緊急輸送道路		第1次緊急輸送道路	
		第2次緊急輸送道路	
		5年以内に供用予定の箇所	
		5年以内に供用予定の箇所が供用後、緊急輸送機能が廃止される箇所	
災害管理対象拠点		県庁・総合庁舎	
		中核市・中心都市の市庁舎後援	
		その他の市町村庁舎	
		道路管理署(土木事務所)	
		交通管理署(保安)	
		道路管理署(直轄)	
		国運輸局・郵便局・気象台	
		道路公社・鉄道会社・鉄道局	
	輸送拠点		ペリポート
			和歌山市指・トラックターミナル
		IC・PA・SA・道の駅・道の駅駅前広場	
		上下水道	
ライフライン拠点		ガス・電気・電信	
		消防署	
救急医療拠点		日本赤十字	
		病院	
		区域避難拠地・自衛隊基地	
広域防災拠点		県庁緊急輸送・第二分庁センター 消防学校・古閑川分庁センター	

出典：奈良県緊急輸送道路ネットワーク図(H29.6)

# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 3) 事業の投資効果

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※1	費用便益比(B/C)
	54.4億円	3.2億円	1.2億円	58.8億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用※1	
	25.8億円		0.2億円	26.1億円	

### ■算出条件等

基準年	: 平成29年度
検討期間	: 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	: 平成20年11月版マニュアル
事業費	: 25.8億円(現在価値)
維持管理費	: 861千円/km
作成主体	: 奈良県

### ◆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※1	費用便益比(B/C)
	54.4億円	3.2億円	1.2億円	58.8億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用※1	
	17.7億円		0.2億円	17.9億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である。

※2 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。

### 3. 事業の必要性等に関する視点

#### 4) 地域における計画等

##### 事業の位置づけ

- 奈良県道路整備基本計画(平成26年7月)  
骨格幹線道路ネットワークにおける路線の線的整備箇所として位置づけ重点的な整備を推進。
- 奈良市都市計画マスタープラン(平成27年7月)  
外環状道路である(主)枚方大和郡山線を整備し、市街地の通過交通軽減と、市街地外縁地域の連絡強化や交通円滑化を図る。

##### 要望経緯

- 奈良県(奈良土木事務所)への要望事項 (平成21年3月)  
枚方大和郡山線(中町工区)の早期整備の要望。

## 4. 事業の進捗の見込みの視点

- 平成27年度より、著しく渋滞が発生している砂茶屋橋東詰と西詰の交差点を1つに集約する橋梁工事を進めており、平成31年度に交差点の集約化を完了する予定である。
- 平成29年10月時点の進捗は、事業進捗率28%、用地買収率2%。
- 引き続き、砂茶屋橋交差点より北側の用地買収および工事を進め、早期の供用を目指す。



写真1 富雄川左岸側の橋台完了状況

凡例	
【対象事業】	●●● 事業中
【その他道路】	— 一般有料道路
	— 一般国道
	— 主要地方道

## 5. 新規事業採択時評価との比較

### 奈良市

- ・世帯数 63,803世帯(H22)→64,756世帯(H27) 953世帯(1.5%)増
  - ・人口 159,074人(H22)→159,647人(H27) 573人(0.4%)増
  - ・自動車保有台数 178,631台(H22)→180,339台(H27) 1,708台(1.0%)増
- ※世帯数、人口については、奈良市西部の値  
自動車保有台数については奈良市計の値

### (主)枚方大和郡山線

- ・交通量 13,255台/12h(H22)→12,160台/12h(H27) 1,095台/12h(8.3%)減

### 事業計画等

- ・事業進捗率 0%(H24)→28%(H29)
- ・用地進捗率 0%(H24)→2%(H29)
- ・事業費 約30.0億円(H24)→約30.0億円(H29)
- ・完了年次 平成28年度→平成35年度

### 費用便益比

- ・B/C 事業全体 : 2.5(H24)→2.3(H29)  
残事業 : 2.5(H24)→3.3(H29)

## 6. コスト縮減や代替案立案等の可能性及び事業完了後の良好な公共サービス提供の視点

### ◆コスト縮減に配慮した施工

橋梁上部工への耐候性鋼材の使用により約60百万円のコスト縮減が期待される。より一層コスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進する。

### ◆代替案立案等の可能性

現在の計画で事業の進捗に問題がないため、代替案の検討は行わない。

### ◆事業完了後の良好な公共サービス提供

供用開始時に、道路を利用される方々が安全で快適に利用していただけるよう、引き続き関係機関協議等を着実に実施する。

# 7. 対応方針(案)

## 1. 事業の必要性等に関する視点

- (主)枚方大和郡山線の交通渋滞の緩和が図られる。
- (主)枚方大和郡山線及び周辺の交通安全性の向上が図られる。
- 救急救命の活動迅速化が図られる。
- 緊急輸送道路ネットワークの機能強化が図られる。
- 費用便益比(B/C)は事業全体で2.3、残事業で3.3。

## 2. 事業進捗の見込みの視点

- 現在、用地測量及び補償調査、橋台工を実施中。事業進捗について大きな問題はない。
- 引き続き事業を推進し、平成30年代半ばの事業完了を目指す。

(主)枚方大和郡山線は、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、早期の事業完了を目指すことが適切である。

**事業継続**