

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)

さくらいよしの  
主要地方道桜井吉野線  
もものいち  
百市工区

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. 前回再評価時との比較
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)桜井吉野線)



## (主)桜井吉野線 百市工区

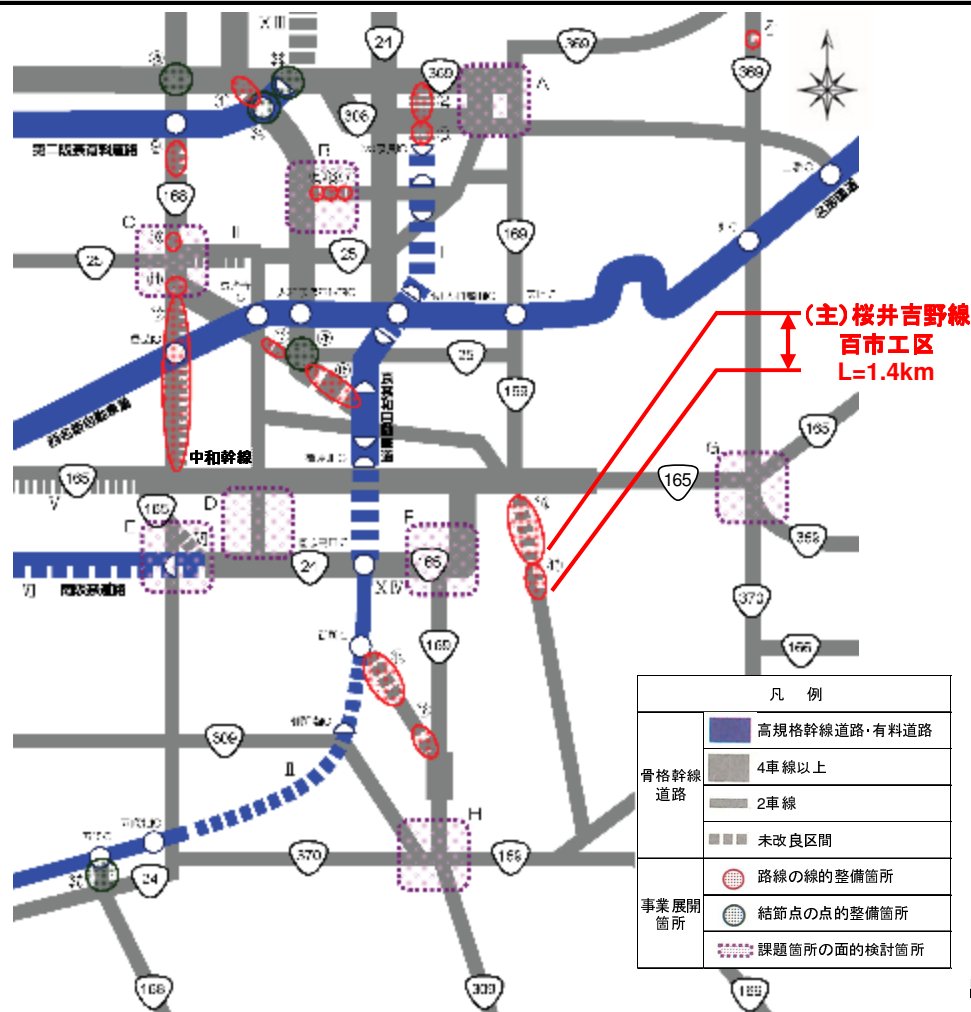


- (主)桜井吉野線は、奈良県桜井市を起点とし、奈良県吉野郡吉野町に至る延長約23kmの主要幹線道路。
- 国道165号と国道169号の間の区間は、第2次緊急輸送道路に指定されている。
- 国道169号とともに、本県の中和地域と吉野地域を繋ぐ南北幹線道路であり、日常生活や産業活動を支えるうえで欠くことのできない道路。

# 1. 路線の状況(骨格幹線道路ネットワーク)

- (主)桜井吉野線百市工区は、奈良県中部に位置する南北幹線道路であり、延長約1.4kmの道路整備事業。
- 本道路は、県中和地域と吉野地域を繋ぐ道路であり、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。

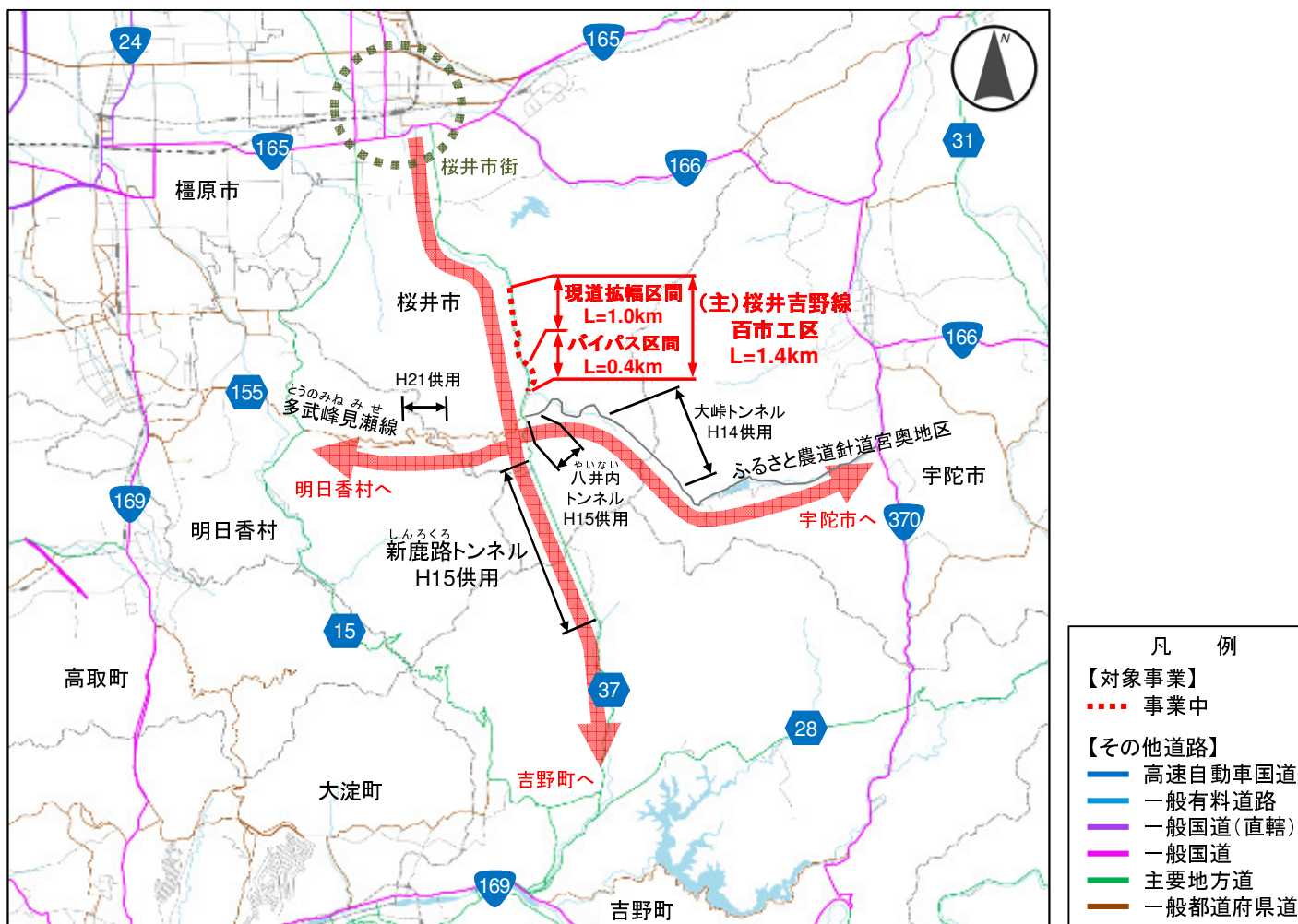
骨格幹線ネットワーク  
(大和平野部)



# 1. 路線の状況(周辺の状況)

- (主)桜井吉野線百市工区は、桜井市街地と吉野地域を繋ぐ南北幹線道路である。
- 本道路は(一)多武峰見瀬線やふるさと農道針道宮奥地区と一体となり、宇陀市・明日香村をつなぐ広域ネットワークを形成している。

◆事業区間位置図





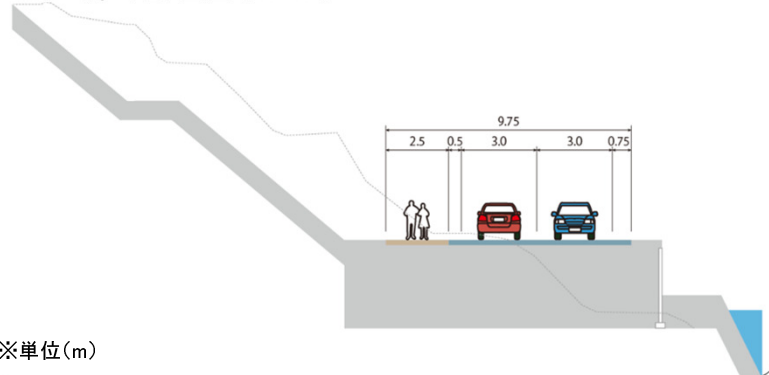
# 2. 事業の概要

## ◆事業の目的

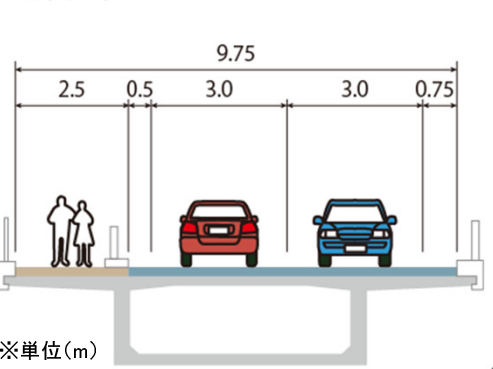
- ・走行性の向上
- ・救急救命活動の支援
- ・観光振興の支援
- ・地域産業の支援
- ・緊急輸送道路ネットワークの機能強化

## ◆事業区間の道路構造

土工部の断面図(A-A')

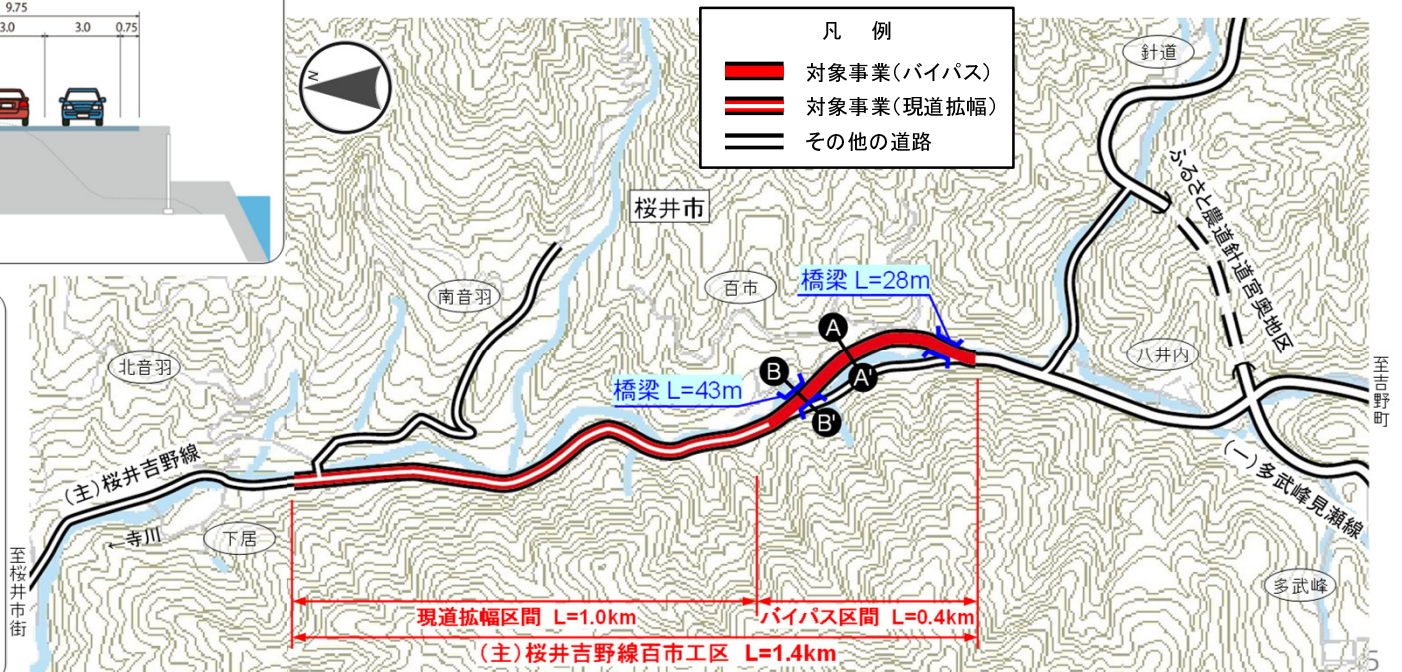


橋梁部の断面図(B-B')



## ◆事業概要

路線名	主要地方道桜井吉野線
事業区間	奈良県桜井市下居 <small>おりい</small> ～奈良県桜井市百市 <small>もものいち</small>
事業延長	約1.4km
構造規格	第3種第3級
設計速度	40km/h
計画交通量	4,700台/日
車線数	2車線
道路幅員	9.75m
事業費	全体事業費 22.5億円
主要な構造物	橋梁①L=43m、橋梁②L=28m
事業の経緯	平成17年度 事業化



## 2. 事業の概要(計画図)

- (主)桜井吉野線百市工区は、桜井市下居おりいから百市もものいちに至る延長約1.4kmの道路。  
(現道拡幅1.0km、バイパス0.4km)

### ◆事業区間計画図

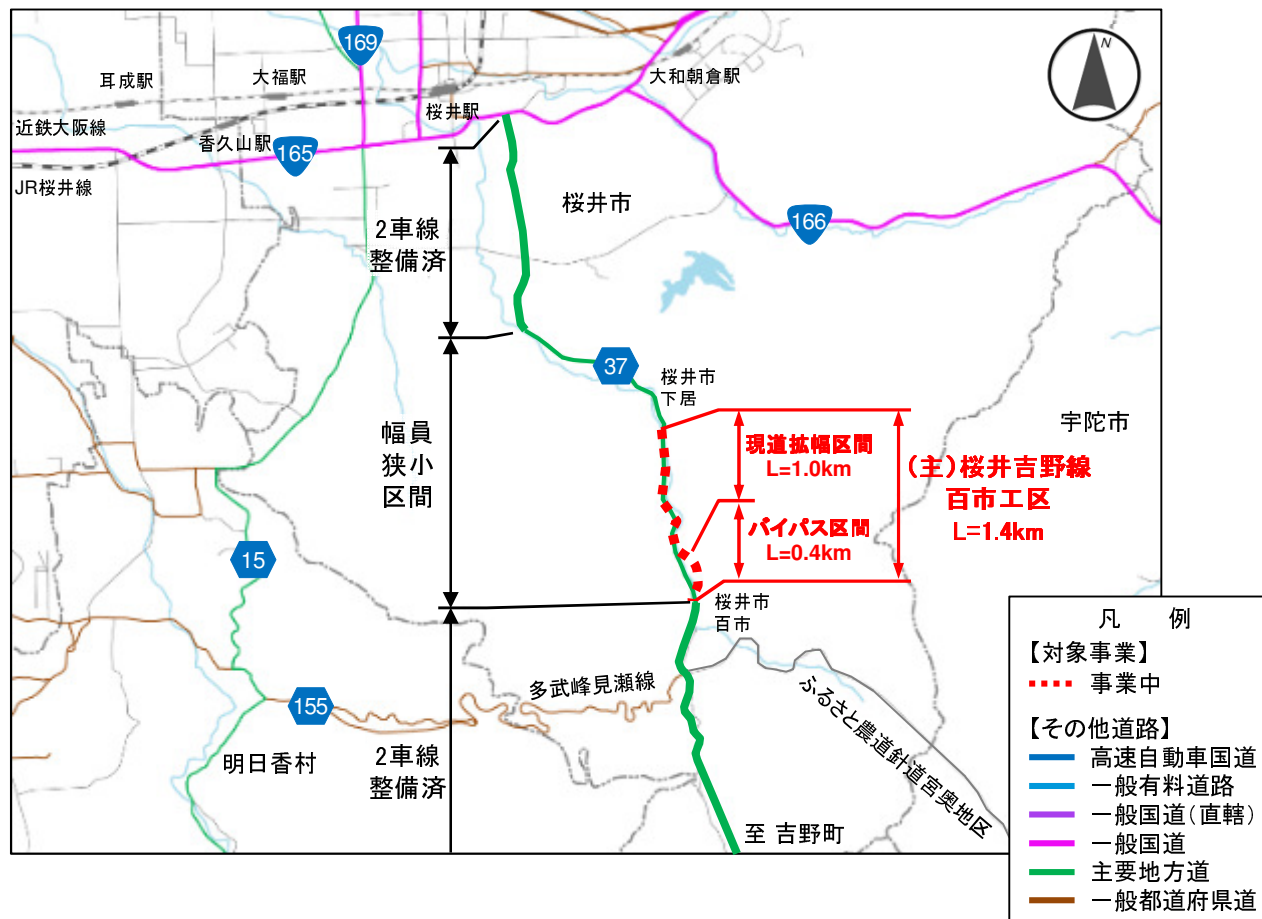


写真1・2 (主)桜井吉野線現道の状況



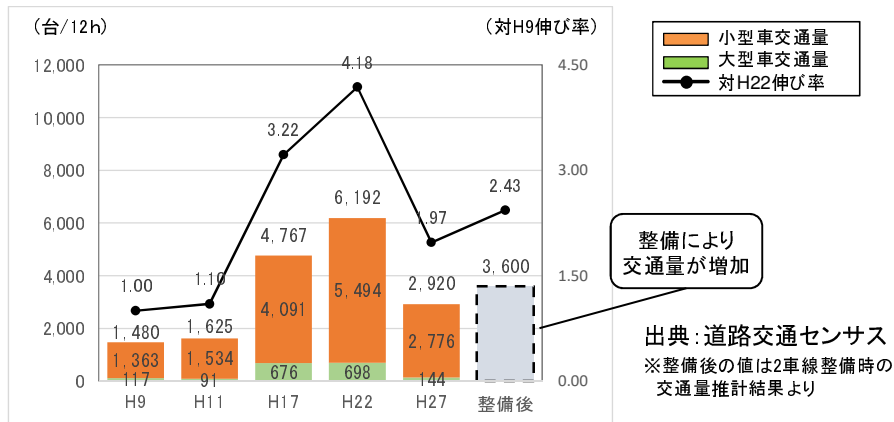
写真3 2車線整備済み区間の状況

# 3. 事業の必要性等に関する視点

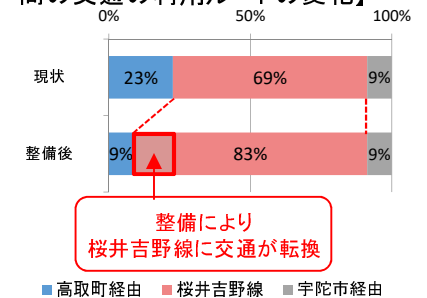
## 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- (主)桜井吉野線の交通量は、新鹿路トンネルの開通(H15)により大きく増加した後、京奈和自動車道橿原高田IC～御所IC(H24)、御所IC～御所南IC(H27)の開通により減少。
- (主)桜井吉野線は、H29年6月に第二次緊急輸送道路に追加指定。
- 桜井市の人口は、減少傾向(対H22伸び率0.95)。
- 桜井市の自動車保有台数は、横ばいで推移(対H22伸び率1.01)。

### ◆(主)桜井吉野線の交通量

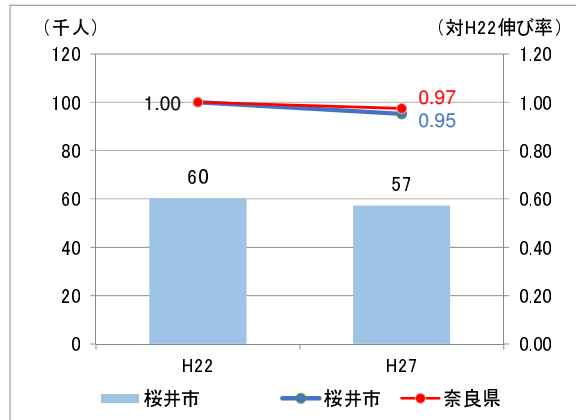


【桜井市方面と吉野町方面との間の交通の利用ルートの変化】

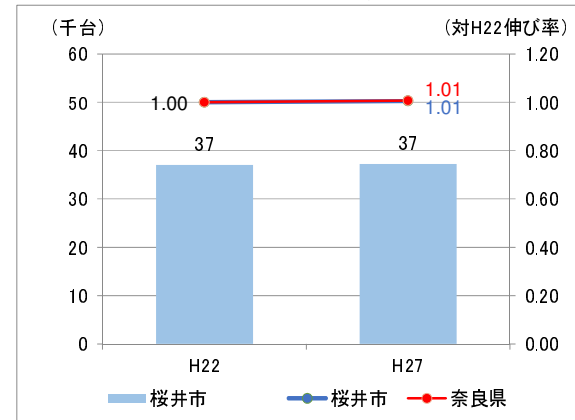


※2車線整備なし・ありの場合の交通量推計結果より  
※桜井市(百市工区北側)・天理市・田原本町～桜井市(百市工区南側)・吉野町・川上村・上北山村・下北山村間を移動する交通のルート内訳

### ◆桜井市の人口



### ◆桜井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【走行性の向上】【救急救命活動の支援】

- 本道路の現道は、道路の幅員が狭く見通しも悪いことから、走行性が低く大型車のすれ違いが困難な状況。
- 桜井消防署では、百市工区より南側の救急搬送は必ず本道路を通過しているが、走行性の低さが救急活動の妨げとなっている。
- 本道路の整備により、通行車両の走行性の向上と救急搬送の円滑化が期待される。(一般車両では2分の短縮)

### ◆ (主)桜井吉野線の交通状況



### ◆ 桜井消防署救急搬送状況

【搬送状況(平成28年)】

出動件数	3,336件
搬送人数	3,153人

【百市工区南側への出動状況(平成28年)】

出動件数	18件
搬送人数	16人

【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)
済生会中和病院(桜井市)	212
天理よろづ相談所病院(天理市)	157
高井病院(天理市)	99
平成記念病院(橿原市)	79
南奈良総合医療センター(大淀町)	39

### ◆ 桜井消防署の声



百市工区の南側の地区に出動する際に桜井吉野線を利用します。百市付近では道路が狭いため、追い越し時や対向車とのすれ違い時に事故発生の危険があります。また、カーブで見通しが悪いため、減速を強いられるうえ運転手は神経をすり減らしています。紅葉シーズンや蹴鞠など談山神社の行事がある際は、談山神社から桜井吉野線まで激しい渋滞となりますが、幅員が狭いため端によけていただいても緊急車両が進めなくなってしまいます。

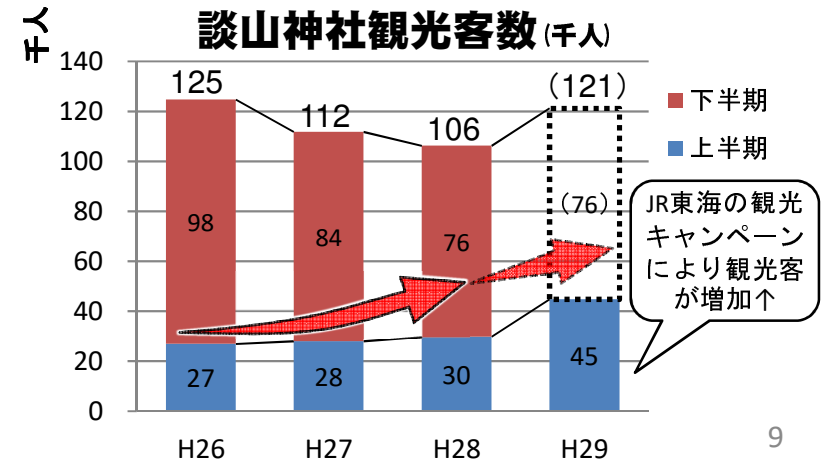
このように幅員の狭さと連続するカーブが救急活動の支障となっており、改善をお願いします。

# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果【観光振興の支援】

- 談山神社は今年度から新たに開始したJR東海の奈良観光キャンペーン「うまし うるわし 奈良」により上半期の観光客数が前年度と比較して約15,000人増加(1.5倍)した。
- また、県観光部局が12月より路線バスを活用した冬期誘客促進事業「路線バス運賃キャッシュバックキャンペーン」が開始されている。
- 観光客の増加に向けて桜井市・明日香村・吉野町が、各観光地の連携強化を検討しているが、本工区は道路幅員が狭く見通しも悪いことから観光バス等の通行に支障をきたしている状況。
- 本道路の整備により、桜井市街地から各観光エリアへのアクセスが向上し、観光客の周遊を支援することで、地域の活性化が期待される。

### ◆(主)桜井吉野線の整備による観光エリア間の連携強化



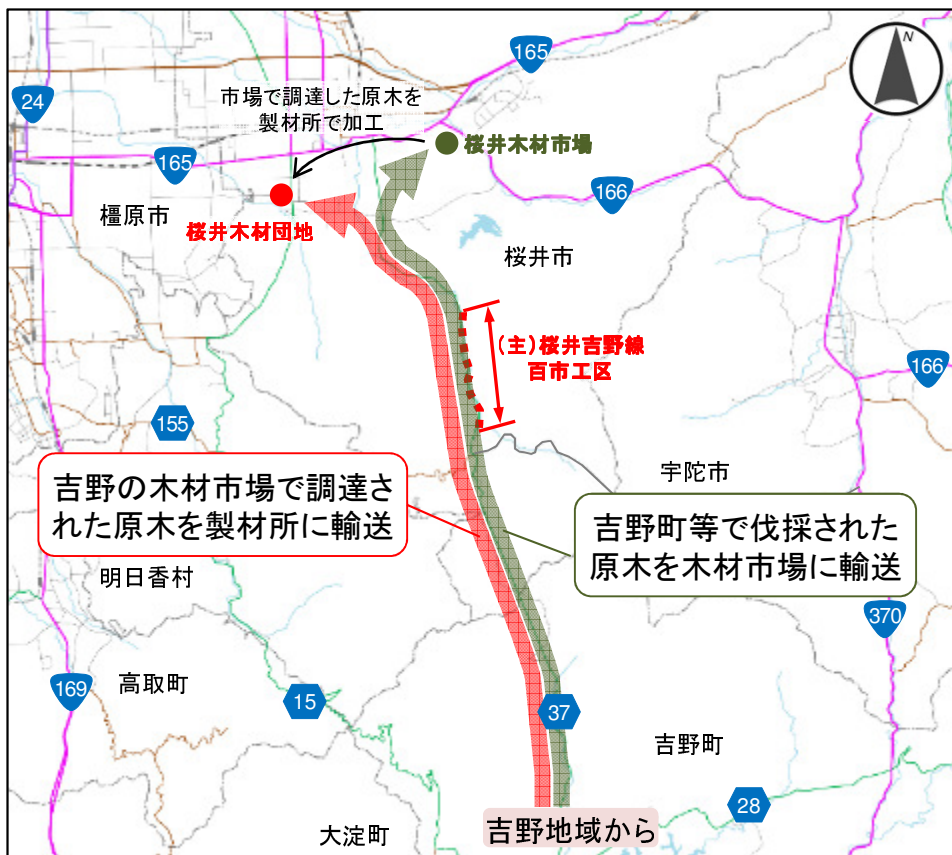


# 3. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果【地域産業の支援】

- 桜井市は吉野町とともに吉野材の集散地となっており、多くの製材所が集積している。
- 本道路の現道は、道路の幅員が狭く見通しも悪いことから走行性が低く、大型車の通行に支障をきたしている状況となっている。
- 本道路の整備により、吉野地域から桜井方面へのアクセスが向上し、木材輸送の効率化に寄与するものと期待される。

### ◆(主)桜井吉野線の整備による桜井木材団地・市場へのアクセス向上



【奈良県の木材・木製品製造業の市町村別事業所数】

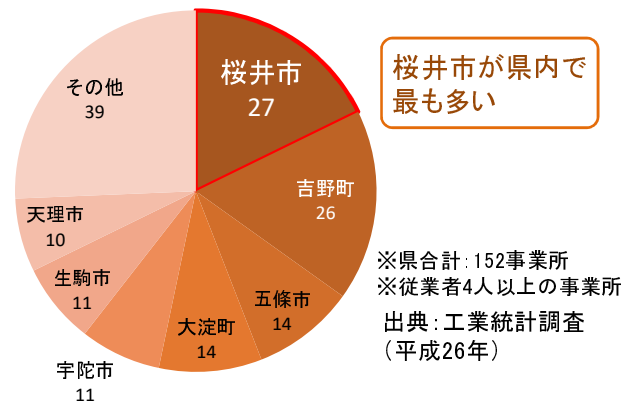


写真1 現道における木材輸送



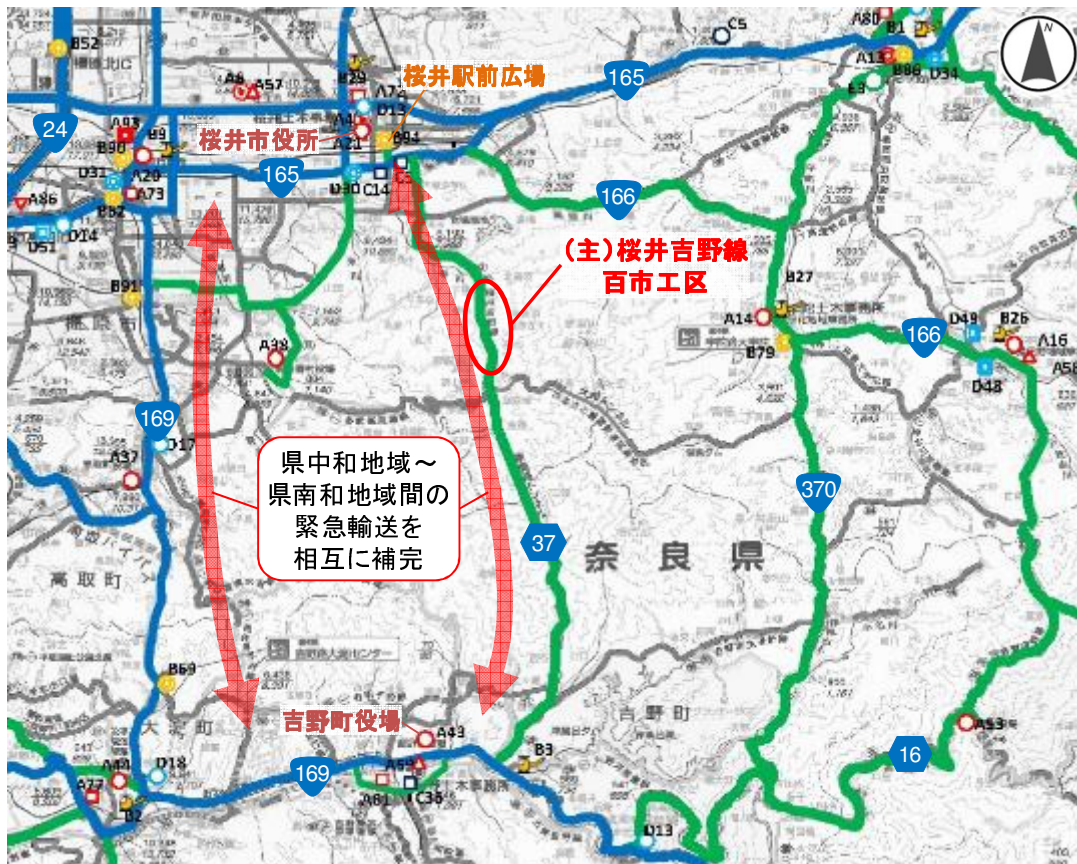
写真2 桜井木材団地

# 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】

- (主)桜井吉野線百市工区は第2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路線である。しかし、平成29年10月の台風21号時に土砂崩れや路肩の崩壊による通行止めが発生するなど、災害時の信頼性に課題が生じた。
- 本道路の整備により、国道169号と相互に補完し、県中和地域と県南和地域間の道路機能が強化され、災害時の緊急輸送の確保が期待される。

### ◆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	避難施設		避難所
		第2次緊急輸送道路			避難所(土砂崩れ等による通行止め)
		5年以内(国土交通省)の整備			上下水道
災害管理関連施設		5年以内(国土交通省)の整備(国土交通省)の整備	災害管理施設		防災倉庫
		災害管理施設			消防署
		災害管理施設(国土交通省)	災害管理施設		災害管理センター
		災害管理施設			消防
		災害管理施設(国土交通省)	災害管理施設		災害管理センター(国土交通省)
		災害管理施設(国土交通省)			緊急輸送道路(国土交通省)
		災害管理施設(国土交通省)			緊急輸送道路(国土交通省)
		災害管理施設(国土交通省)			緊急輸送道路(国土交通省)
		災害管理施設(国土交通省)			緊急輸送道路(国土交通省)
		災害管理施設(国土交通省)			緊急輸送道路(国土交通省)



写真1・2 平成29年台風21号による被災状況(崩土・路肩崩壊)

# 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)
	27.1億円	0.7億円	0.3億円	28.1億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用※1	
	21.6億円	0.2億円		21.8億円	

### ■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	:21.6億円(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)
	27.1億円	0.7億円	0.3億円	28.1億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用※1	
	10.1億円	0.2億円		10.3億円	

※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

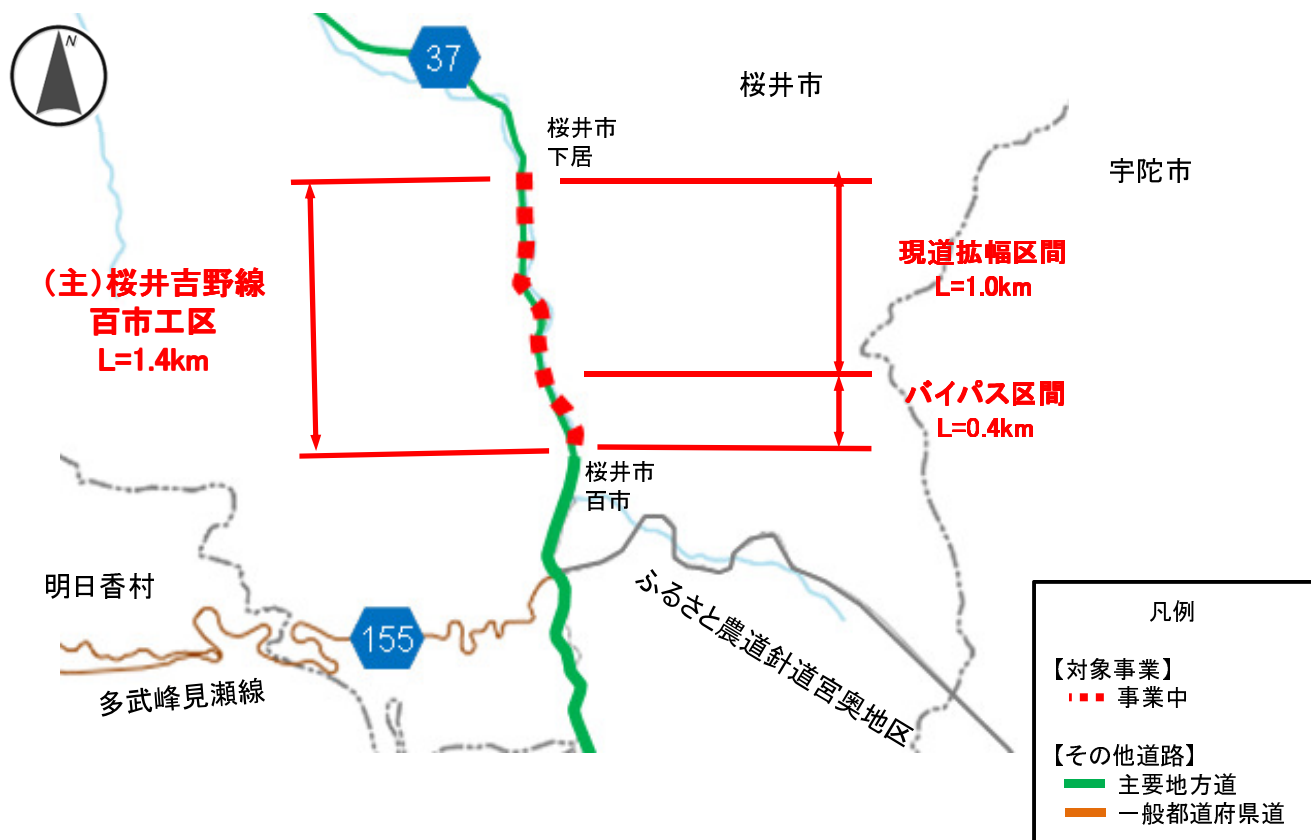
- 奈良県道路整備基本計画(平成26年7月)  
骨格幹線道路ネットワークにおける路線の線的整備箇所として位置づけ重点的な整備を推進。
- 桜井市都市計画マスタープラン(平成23年4月)  
(主)桜井吉野線は交通流の円滑な処理を役割とする都市幹線道路に位置づけ。

##### 要望経緯

- 平成30年度県予算等に関する要望事項(部長要望)奈良県市長会(平成29年9月)  
桜井吉野線(百市工区)の未改良区間の早期完成を要望。
- 桜井市長との意見交換会(平成28年5月)  
桜井吉野線(百市工区)の事業促進を要望。

## 4. 事業の進捗の見込みの視点

- 平成27年度より工区の最も南側で道路拡幅工事や橋梁工事を進めており、今年度末に現道拡幅区間170mを供用する予定である。
- 平成29年10月時点の進捗は、事業進捗率45%、用地買収率48%。
- 引き続き、残る用地買収や工事を進め、早期の供用を目指す。



## 5. 前回再評価時との比較

### 桜井市

- ・世帯数 21,417世帯(H22)→21,672世帯(H27) 255世帯(1.2%)増
- ・人口 60,146人(H22)→57,244人(H27) 2,902人(4.8%)減
- ・自動車保有台数 37,017台(H22)→37,213台(H27) 196台(0.5%)増

### (主)桜井吉野線

- ・交通量 6,192台/12h(H22)→2,920台/12h(H27) 3,272台/12h(52.8%)減

### 事業計画等

- ・事業進捗率 14%(H24)→45%(H29)
- ・用地進捗率 15%(H24)→48%(H29)
- ・事業費 約22.5億円(H24)→約22.5億円(H29)
- ・完了年次 平成31年度→平成35年度

### 費用便益比

- ・B/C 事業全体 : 2.2(H24)→1.3(H29)  
残事業 : 2.7(H24)→2.7(H29)

## 5. 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

伸縮装置は、止水性に優れる2重止水構造を有するタイプの使用により約13百万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。

## 6. 対応方針(案)

### 1. 事業の必要性等に関する視点

- (主)桜井吉野線の走行性向上が図られる。
- 救急救命活動の迅速化が図られる。
- 観光振興の活性化を支援する。
- 地域産業の活性化を支援する。
- 緊急輸送道路の機能強化が図られる。
- 費用便益比(B/C)は事業全体で1.3、残事業で2.7。

### 2. 事業進捗の見込みの視点

- 現在、用地買収及び補強土壁工、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)桜井吉野線は、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**