

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)

一般国道369号

おお ぼ

大保道路

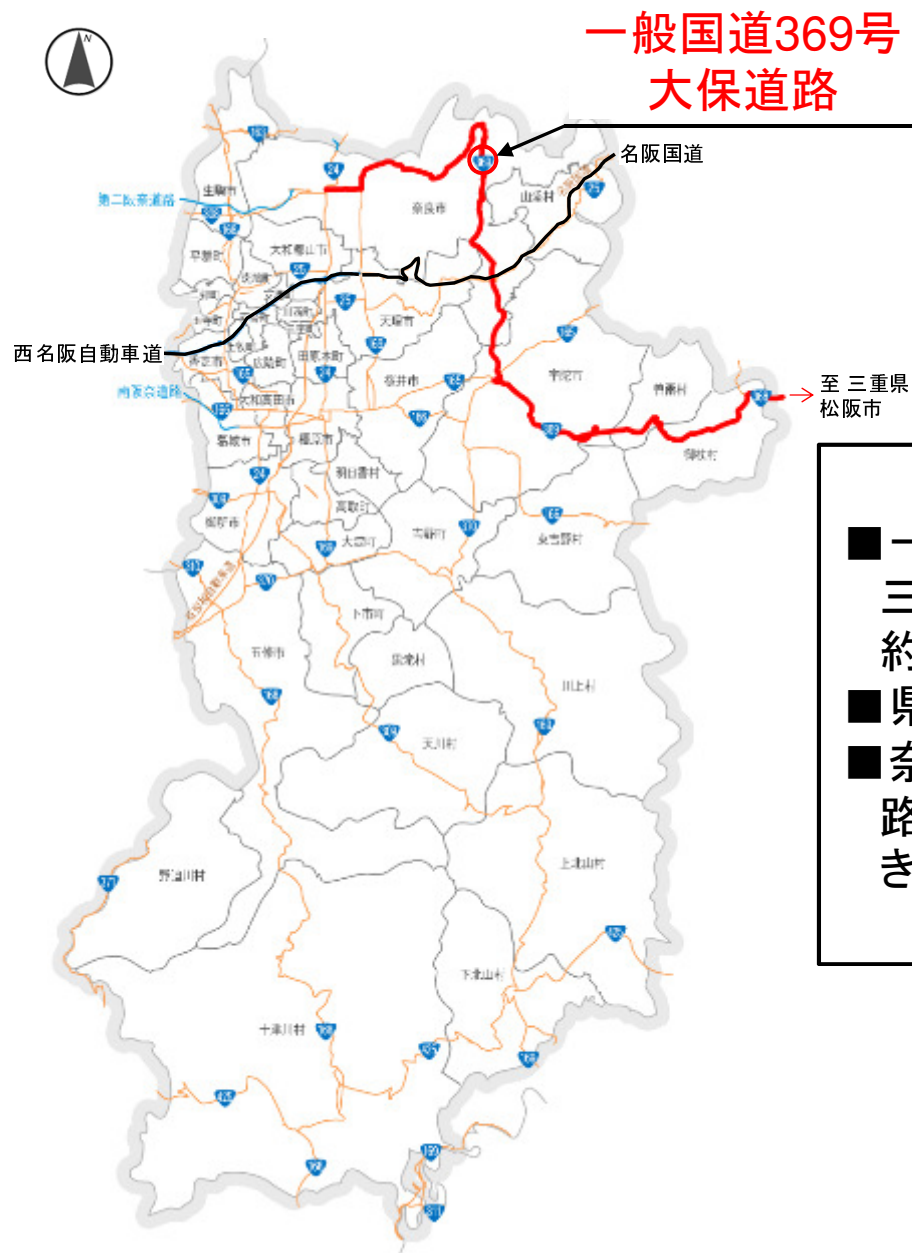
平成29年12月

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(県内の一般国道369号)

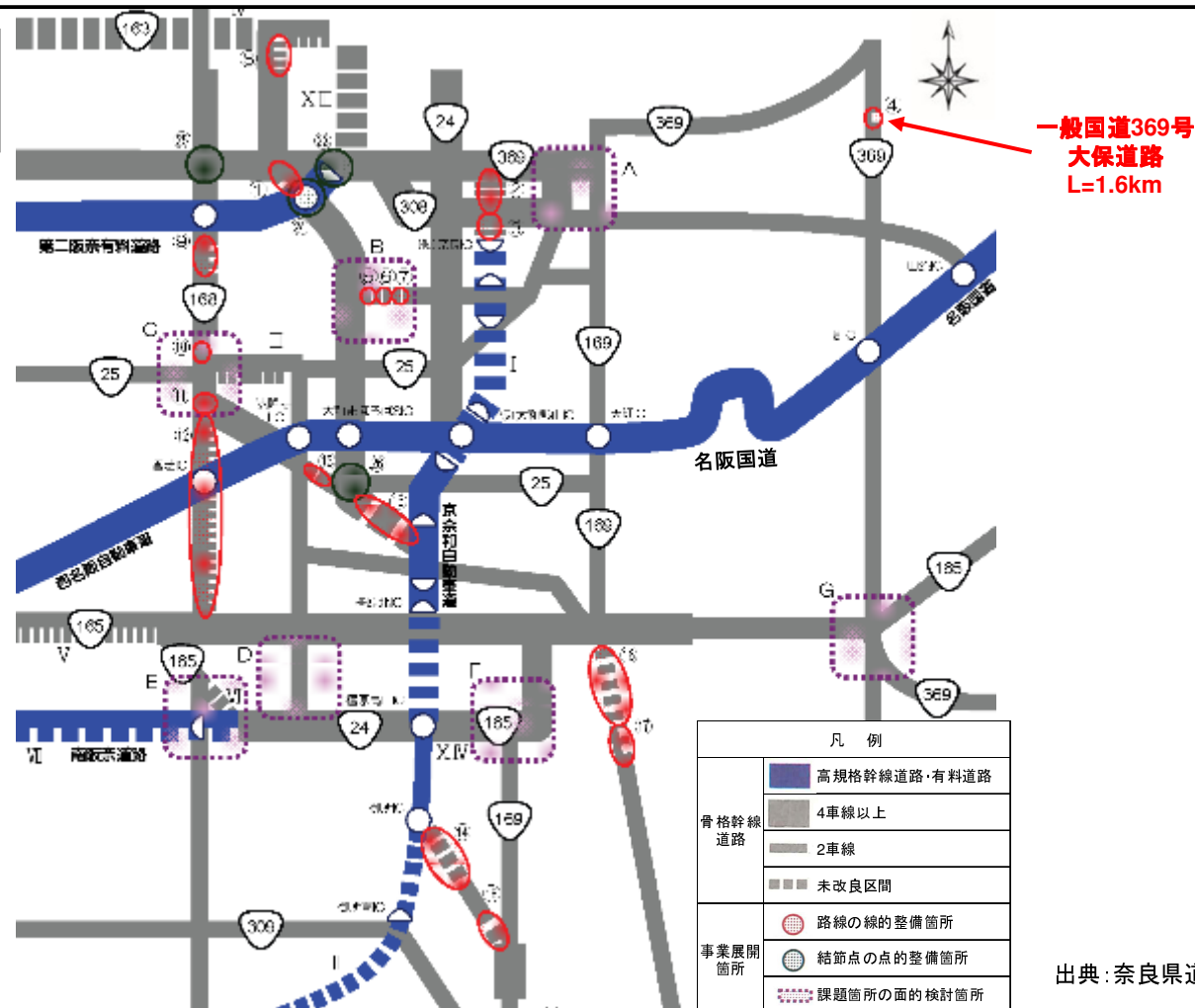


- 一般国道369号は、奈良県奈良市を起点とし、三重県松坂市に至る延長約128km(奈良県域約86km)の幹線道路。
- 県内は全線が緊急輸送道路に指定されている。
- 奈良県東部地域の各市村を繋ぐ唯一の幹線道路であり、日常生活を支えるうえで欠くことのできない道路。

1. 路線の状況(骨格幹線道路ネットワーク)

- 一般国道369号大保道路は、奈良県北東部に位置する幹線道路であり、延長約1.6kmの道路整備事業である。
- 本道路は、奈良市市街地から奈良市北東部の地域を經由し、名阪国道へ繋がる道路であり、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)

- 一般国道369号大保道路は、奈良市街より柳生地区を經由し、名阪国道針インターに繋ぐ路線である。
- 大保道路を除き、県内の一般国道369号は2車線整備が完了している状況である。

◆事業区間位置図

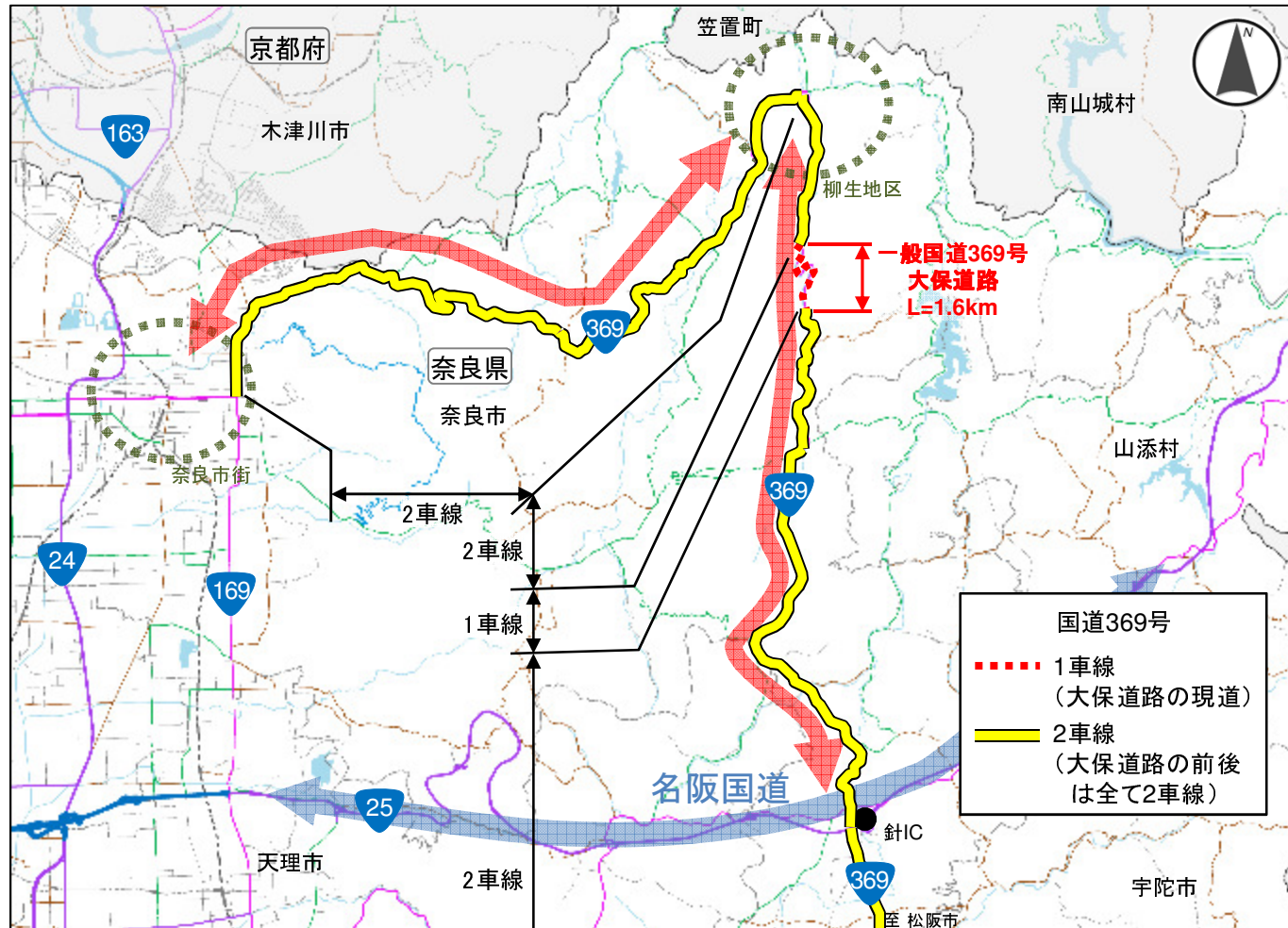


写真1・2 2車線整備済み区間の状況

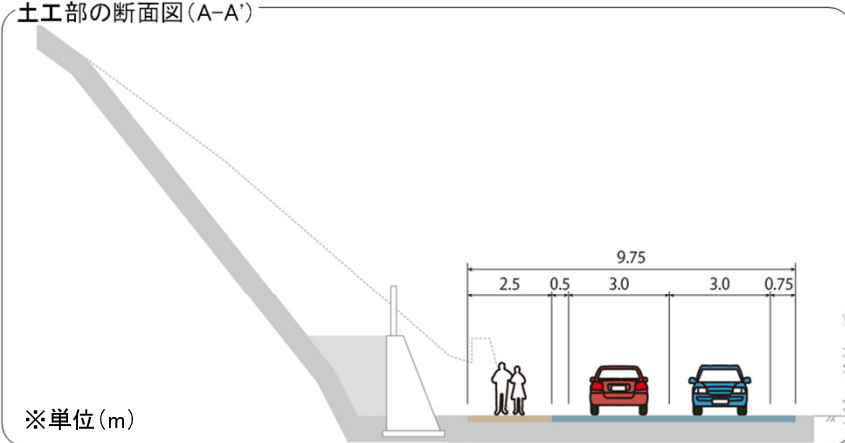
2. 事業の概要

◆事業の目的

- ・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
- ・地域間交流の充実

◆事業区間の道路構造

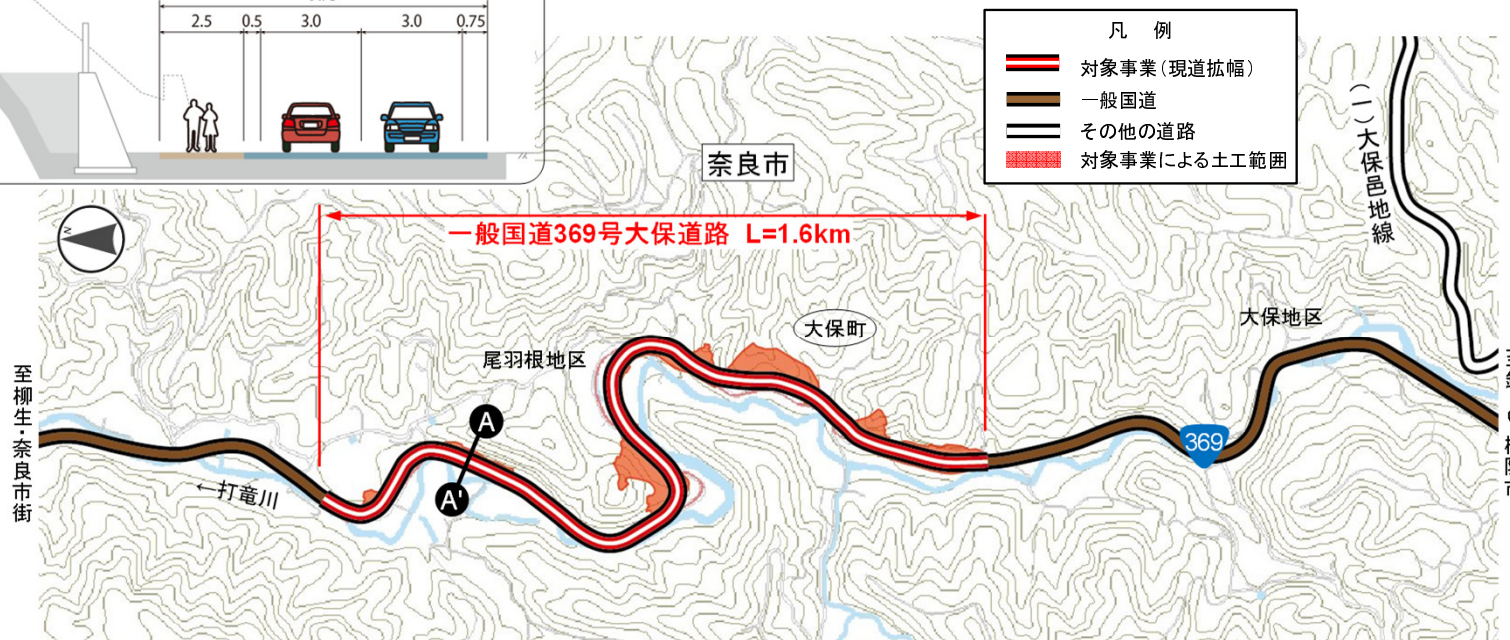
土工部の断面図(A-A')



※単位(m)

◆事業概要

路線名	一般国道369号大保道路
事業区間	奈良県奈良市大保町
事業延長	1.6km
構造規格	第3種第3級
設計速度	40km/h
計画交通量	1,200台/日
車線数	2車線
道路幅員	9.75m
事業費	全体事業費 約13.6億円
事業の経緯	平成20年度 事業化



2. 事業の概要(計画図)

- 一般国道369号大保道路は、奈良市大保町内の延長約1.6kmの道路。
- 奈良県内の国道369号における唯一の2車線整備が完了していない区間。

◆事業区間計画図

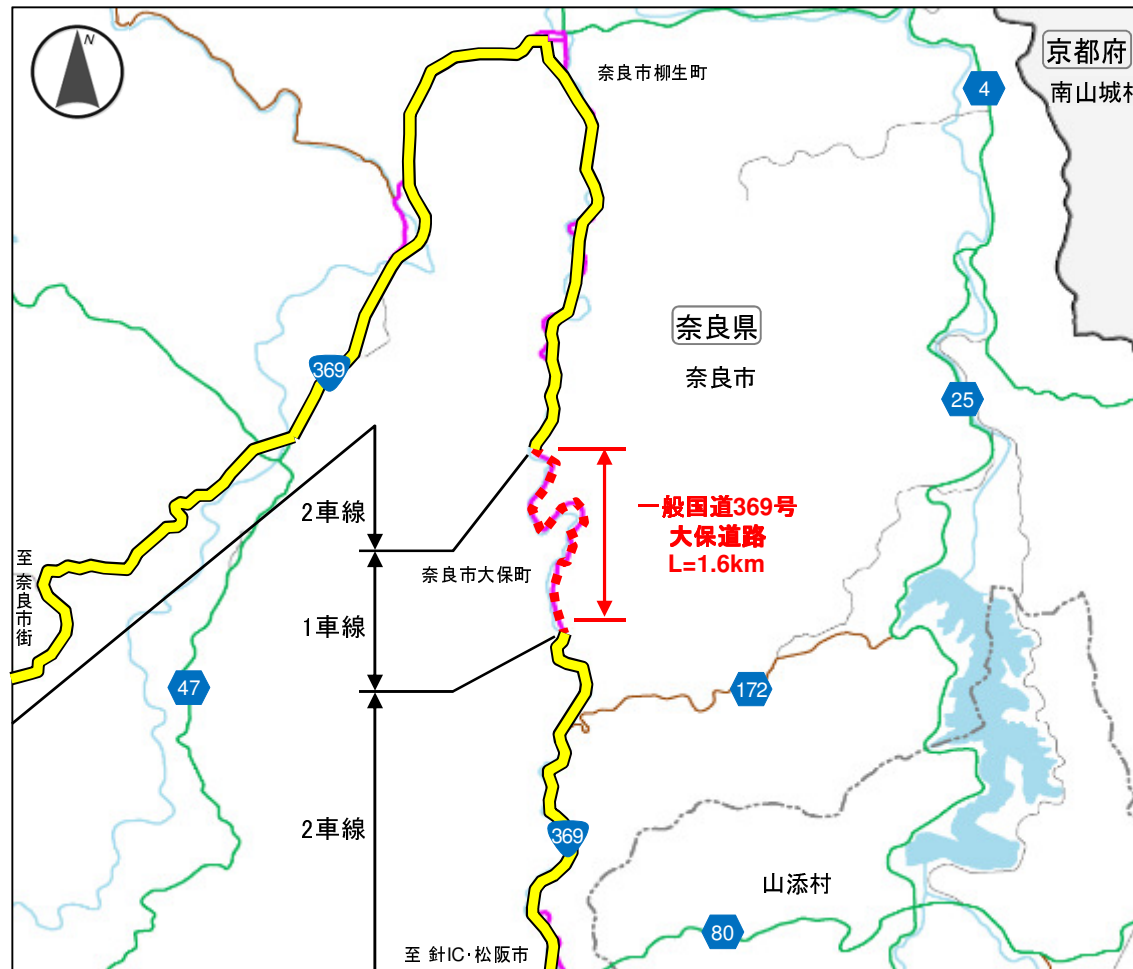


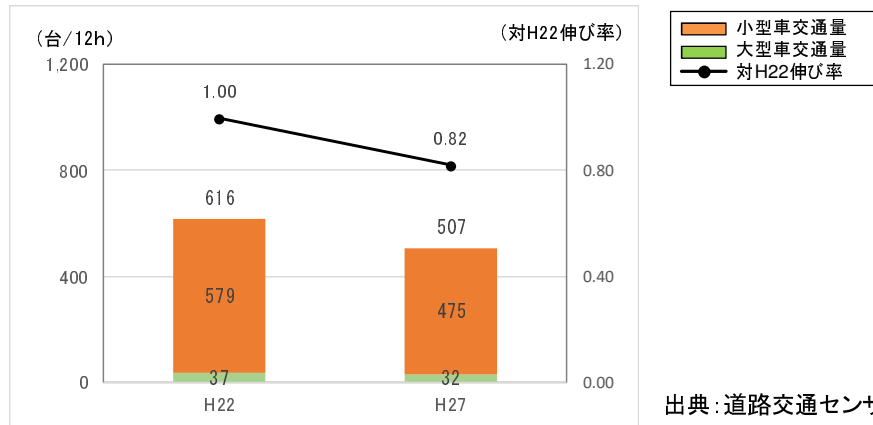
写真1・2 国道369号現道の状況

3. 事業の必要性等に関する視点

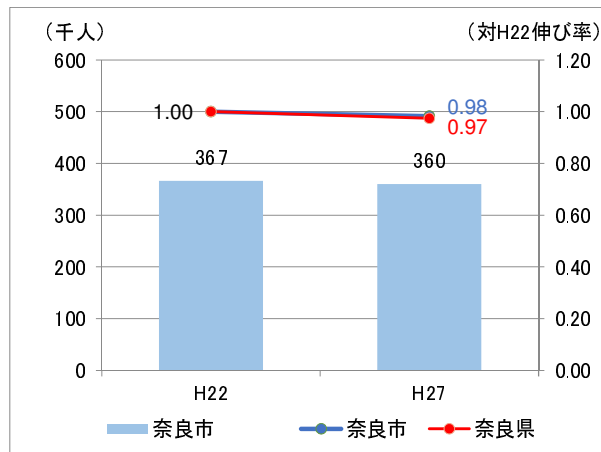
1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 国道369号の交通量は、減少傾向(対H22伸び率0.82)。
- 奈良市の人口は、横ばいで推移(対H22伸び率0.98)。
- 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)。

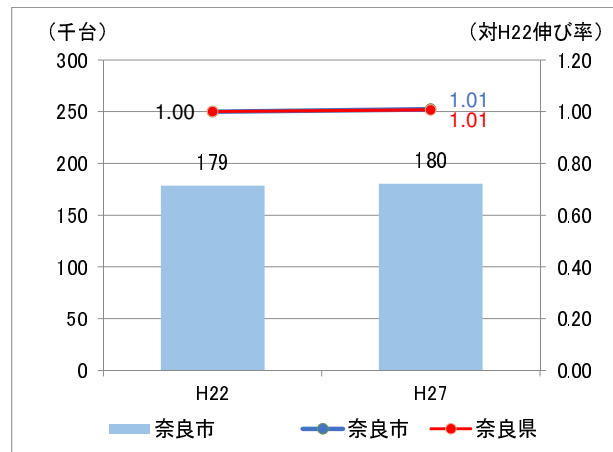
◆ 国道369号の交通量



◆ 奈良市の人口



◆ 奈良市の自動車保有台数



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】

- 一般国道369号大保道路の現道は、道路の幅員が狭く車両のすれ違いが困難な状況であり、自動車同士の正面衝突事故も発生している。(H22・H25の2件発生)
- 大保町尾羽根地区は5名の児童がバス停まで徒歩で通学しているが、現道は歩道もなく、危険な状況となっている。
- 本道路の整備により、円滑な交通が確保され、通行車両および通学児童の交通安全性の向上が期待される。

◆ 国道369号現道の道路状況



◆ 柳生小学校の声



校区が非常に広いため、在校生53名中48名がスクールバスで通学しています。尾羽根地区(大保町内)の道路は歩道がないにもかかわらず、朝はゴルフ場などに急ぐ他府県ナンバーの車が見受けられます。児童がスクールバスを待っている時間帯と重なるため特に危険を感じています。歩道の設置は急務であると考えており、整備をお願いしたいと思います。

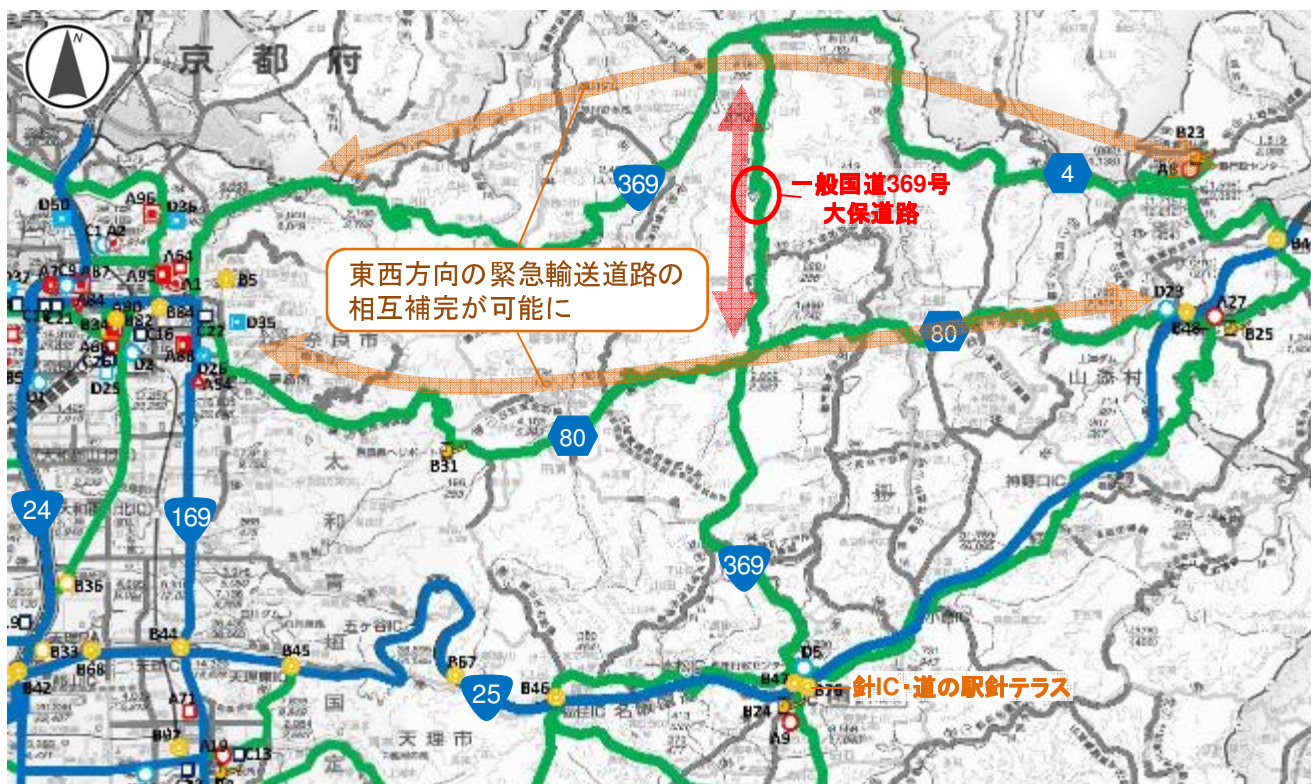
出典: 柳生小学校ヒアリング結果(H29.10) 8

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】

- 一般国道369号大保道路は、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道路。
- 本道路の整備により、県北東部地域の南北方向の緊急輸送道路が強化され、東西方向の国道369号・県道4号および県道80号と併せて相互に機能を補完することが可能となる。

◆ 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
災害管理対策拠点		県庁・総合庁舎
		生活圏中心都市の市町村役場
		その他市町村役場
		道路管理者(土木事務所)
		交通管理者(県警)
		道路管理者(直轄)
		陸運局・郵便局・気象台
		道路会社・鉄道会社・放送局
輸送拠点		ヘリポート
		卸売市場・トラックターミナル
		IC・PA・SA・道の駅・鉄道駅前広場
ライフライン拠点		ガス・電気・電話
救急活動拠点		消防署
		日本赤十字
		病院
		広域避難地・自衛隊基地

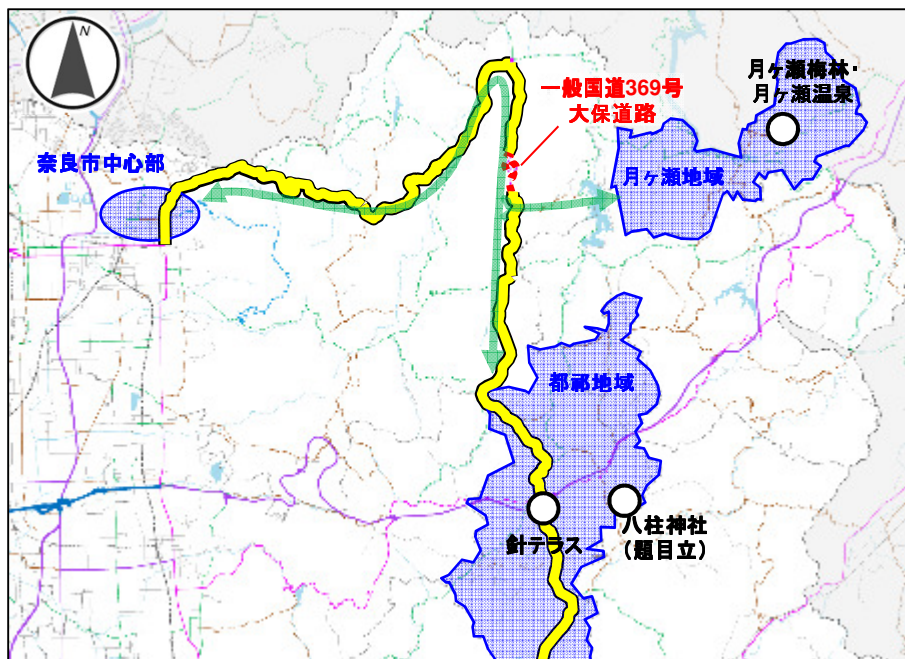
出典：奈良県緊急輸送道路ネットワーク図(H29.6)

3. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果【地域間交流の充実に貢献】

- 一般国道369号は、奈良市改訂都市計画マスタープラン(平成27年7月)において奈良市中心部や月ヶ瀬地域、都祁地域などの地域間の連携強化のため、改善整備を促進する道路に位置づけられている。
- 本道路の整備により、奈良市東部各地域間の交通利便性が向上し、ひと・もの・情報などの交流が充実することを期待できる。

◆ 奈良市東部の交流を支える道路交通ネットワーク



月ヶ瀬地域

名勝「月ヶ瀬梅林」



月ヶ瀬温泉



都祁地域

ユネスコ無形文化遺産「題目立」 情報発信拠点 道の駅「針テラス」



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)
	12.3億円	0.9億円	0.0億円	13.2億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用※1	
	11.8億円		0.2億円	12.0億円	

■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	:11.8億円(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)
	12.3億円	0.9億円	0.0億円	13.2億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用※1	
	8.8億円		0.2億円	9.0億円	

※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。

○奈良市改訂都市計画マスタープラン(平成27年7月)

国道369号を拠点間及び市内の主要な地域を結ぶ地域幹線道路として位置づけ、必要に応じて改善整備や道路環境を整備。

要望経緯

○奈良県(奈良土木事務所)への要望事項 奈良市東部地域国道県道

改修期成同盟会会長(平成29年8月)

大保道路の早期改良を要望。

4. 事業の進捗の見込みの視点

- 平成28年度より、工区の最も北側で道路拡幅のための河川の付替工事を実施し、引き続き、今年10月から道路拡幅工事に着手している。
- 平成29年10月時点の進捗は、事業進捗率20%、用地買収率96%。
- 引き続き、残る1件の用地買収や工事を実施し、早期の供用を目指す。



奈良市

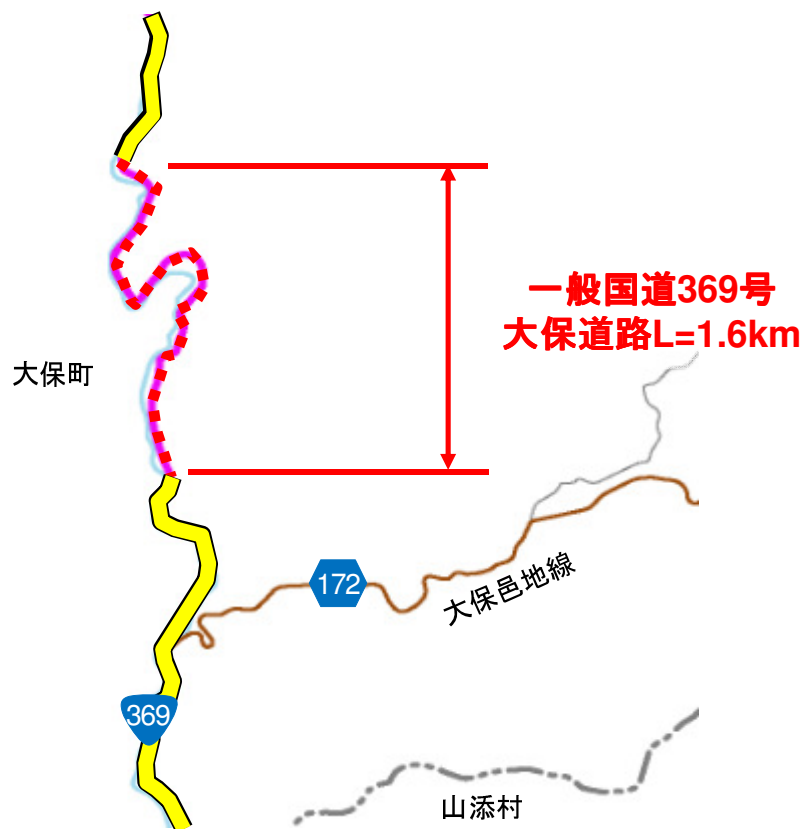


写真1 工事中区間の状況

凡例

【対象事業】
■■■ 事業中

【その他道路】

■ 一般国道

■ 一般都道府県道

5. 前回再評価時との比較

奈良市

- ・世帯数 147,421世帯(H22)→148,920世帯(H27) 1,499世帯(1.0%)増
- ・人口 366,591人(H22)→360,310人(H27) 6,281人(1.7%)減
- ・自動車保有台数 178,631台(H22)→180,339台(H27) 1,708台(1.0%)増

国道369号

- ・交通量 616台/12h(H22)→507台/12h(H27) 109台/12h(17.7%)減

事業計画等

- ・事業進捗率 5%(H24)→20%(H29)
- ・用地進捗率 0%(H24)→96%(H29)
- ・事業費 約13.6億円(H24)→約13.6億円(H29)
- ・完了年次 平成30年度→平成35年度

費用便益比

- ・B/C 事業全体:1.2(H24)→1.1(H29)
残事業 :1.3(H24)→1.5(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

建設発生土(残土)の有効利用により約23百万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

- 国道369号の交通安全性の向上が図られる。
- 救急救命活動における患者負担の軽減、搬送時間の短縮が図られる。
- 緊急輸送道路ネットワークの機能強化が図られる。
- 地域間交流の充実が図られる。
- 費用便益比(B/C)は事業全体で1.1、残事業で1.5。

2. 事業進捗の見込みの視点

- 現在、用地買収及び擁壁工を実施中。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。

一般国道369号大保道路は、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