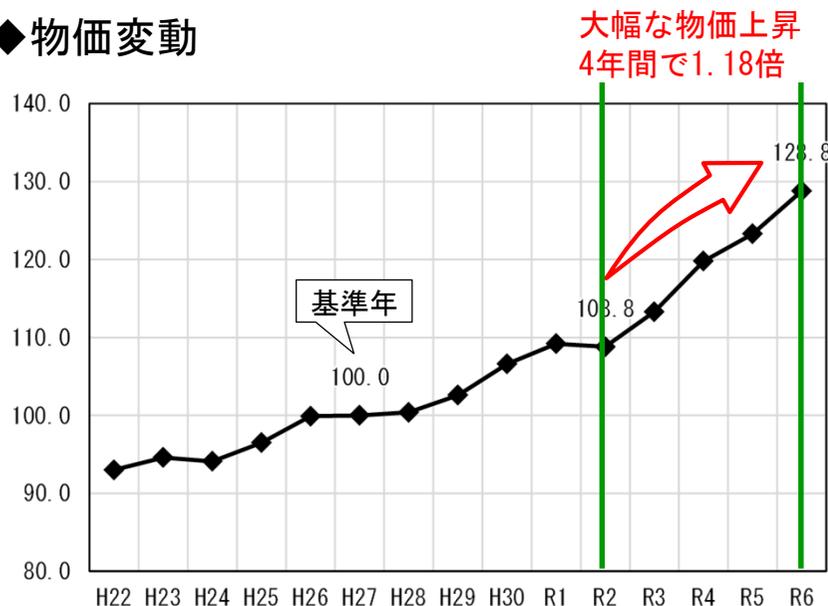


4. 事業費の見直し

◆全体事業費の見直しについて

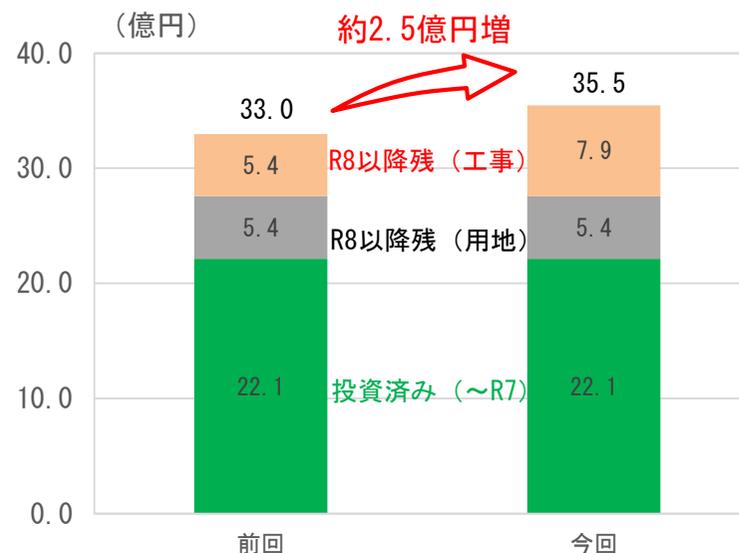
- ・ 前回再評価時点の全体事業費は約33億円を見込んでいた。
- ・ 今回再評価にあたり令和2年度から令和7年度までの事業費を精査した結果、大幅な物価上昇が確認された。
- ・ このため、令和8年度以降の残事業量に対して最新の単価を用いて全体事業費を精査した結果、資機材費及び労務費の高騰に伴い、約2.5億円の事業費増が生じた。※
(約33億円⇒約36億円 (約7.6%増))

◆物価変動



出典: 建設工事費デフレーター 道路総合 H27年基準
(国土交通省 令和7年5月30日 公表値)

◆全体事業費の精査結果



注) 上表は対比し易くするため、「前回」に積み上げている費用の中に、令和7年度までの投資済み費用を見込んでいます。

※【事務連絡】「道路事業における費用便益分析に用いる費用について (令和7年2月27日 道路局企画課評価室 課長補佐)」

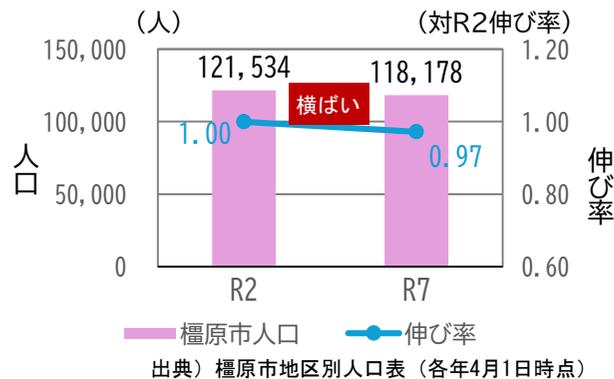
- ・ 事業費については評価時点における最新の資機材単価・労務単価を用いることを原則とする。
- ・ 将来の資機材単価・労務単価といった物価の変動は予測が困難であるため、評価時点以降の物価変動はないものとして評価する。

5. 事業の必要性等に関する視点

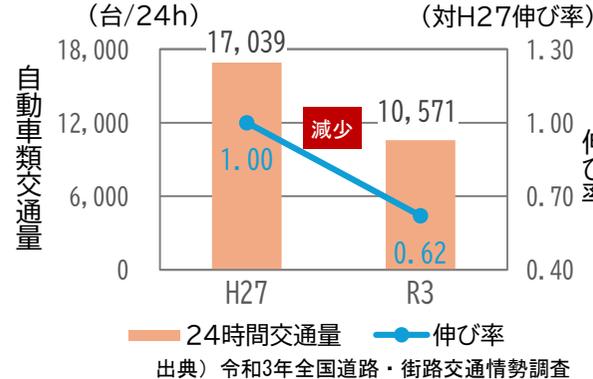
5-1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・ 橿原市の人口は横ばいである。
- ・ 事業区間の交通量は減少している。
- ・ 橿原市内の自動車登録台数は横ばいである。
- ・ 事業区間に位置する畝傍駅の乗車人員は増加している。
- ・ 橿原市観光入込客数は増加している。

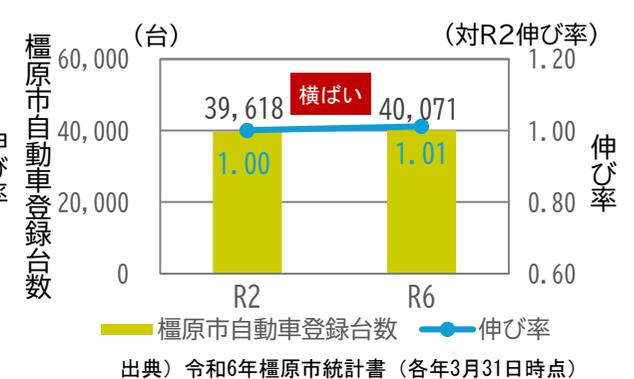
■ 橿原市の人口



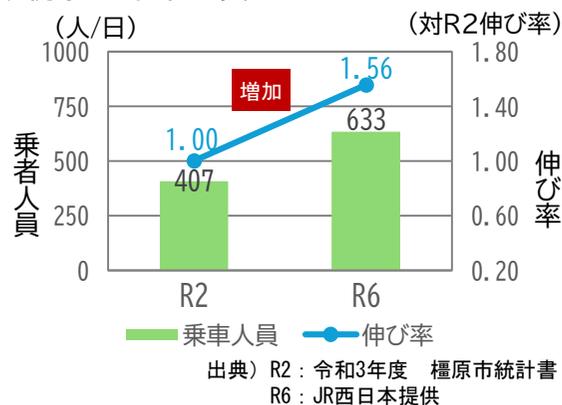
■ 事業区間の交通量



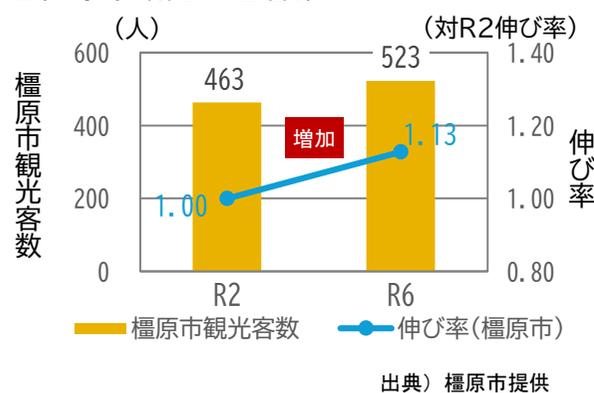
■ 橿原市の自動車登録台数



■ 畝傍駅の乗車人員



■ 橿原市観光入込客数



5. 事業の必要性等に関する視点

5-2) 事業の必要性 【歩行者の安全性の向上／歩行空間のバリアフリー化】

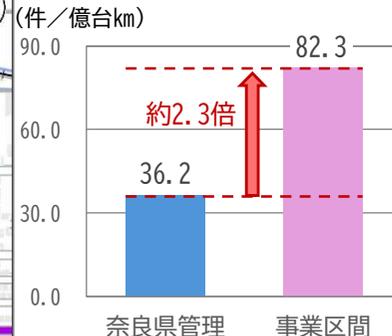
- 事業区間では令和2～5年にかけて事故が2件発生しており、県管理道路の平均と比較すると事故発生率は顕著に高く、駅へ向かうなど、歩行者にとって危険な道路となっている。
- 事業区間には歩道がなく、歩行者は凹凸のある狭い路肩を自動車と近接しながら通行している。
- 歩道の設置及び拡幅により、車椅子利用者や高齢者でも安心して通行できる快適な歩行空間を確保が期待され、交通安全性の向上が期待される。
- なお、事業区間は「橿原市移動円滑化基本構想（橿原市。平成22年3月）」で生活関連経路として位置づけ、重点的、優先的にバリアフリー化を目指している。

■ 交通事故の発生状況



出典) 令和5年イタルダ事故別データ、DRMを加工して作成。下図：国土地理院

■ 死傷事故発生率 (R2～R5)



出典) 令和5年イタルダ区間データを基に作成

■ 歩道の設置状況



5. 事業の必要性等に関する視点

5-2) 事業の必要性 【自動車交通の円滑化】

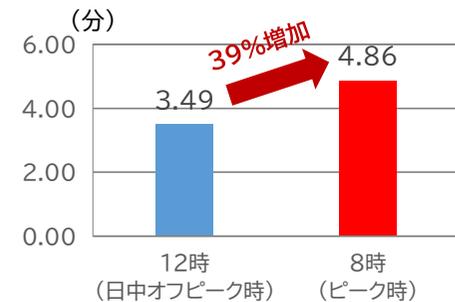
- 事業区間は特に朝夕の交通量が多く、幅員狭小による離合困難箇所も存在し、速度低下が生じている。
- 橿原郵便局前交差点および畝傍駅前の交差点には右折レーンがなく、渋滞を増長している。
- 本事業により、右折レーン等を整備することで、自動車交通の円滑化が見込まれる。

■周辺道路網のセンサス区間毎の混雑時旅行速度（上り・下りの最低値）



出典) 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査、DRMを加工して作成。下図: 国土地理院

■醍醐西交差点
→橿原郵便局前交差点
所要時間(西行)



出典) ETC2.0データ (2024年10月(平日))
を用いて算出



写真1 JR畝傍駅東側交差点・西側

5. 事業の必要性等に関する視点

5-2) 事業の必要性 【自動車交通の円滑化】

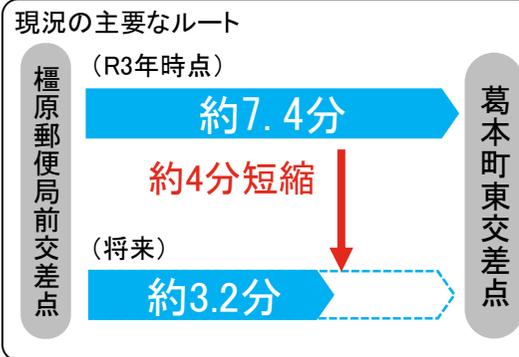
- 畝傍駅前通り線に接続する国道24号において、橿原市中心部から南北方向の交通が集中し、混雑している。
- 畝傍駅前通り線を通るルートへ一部転換することで、国道24号の混雑緩和が見込まれる。

■ 広域的な交通転換イメージ



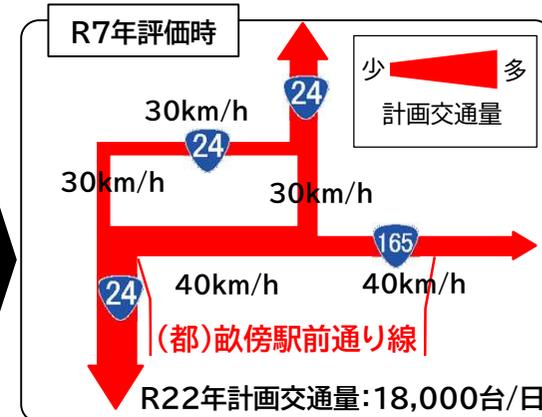
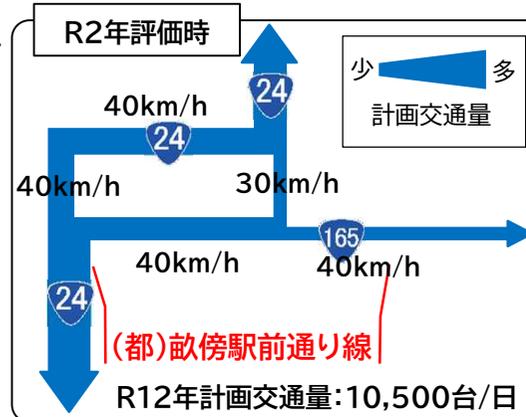
出典) 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査、DRMを加工して作成。
 下図: 国土地理院

所要時間の変化 (橿原郵便局前交差点→葛本町東交差点)



出典) R3年時点: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査から算出
 (※市道部については令和22年将来交通量推計ネットワークデータより算出)
 将来: 令和22年将来交通量推計ネットワークデータより算出

(参考) 計画交通量の変化イメージ



※図中の速度は将来交通量 (R12, R22) 推計時の設定速度

5. 事業の必要性等に関する視点

5-2) 事業の必要性 【防災機能の向上】

- 事業区間は緊急輸送道路に指定されている。
- 電柱が約30本と多数存在し、電柱の倒壊による道路の寸断やライフライン停止のリスクがあることから、優先的に無電柱化を推進する道路に位置付けられている。
- 無電柱化により、安全・安心が確保され、災害時にも機能する道路への改善が見込まれる。



■緊急輸送道路ネットワーク



出典) 国土数値情報を基に作成。下図: 国土地理院

■災害時の電柱被害

阪神・淡路大震災における電柱倒壊の様子



電柱の倒壊により
道路が寸断

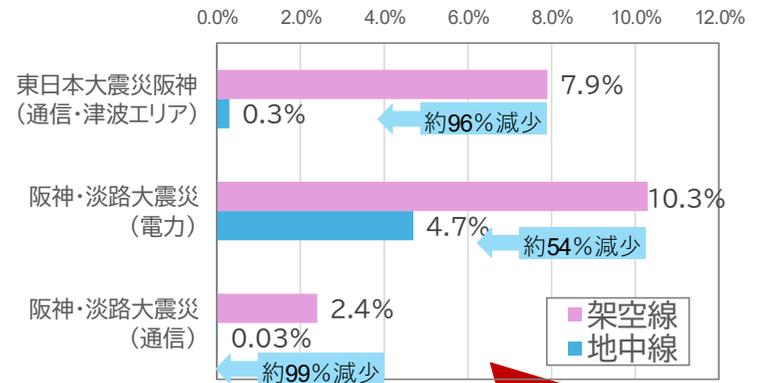
出典) 国土交通省HP
「地震等による電柱の倒壊状況」
台風の影響で横倒しになった電柱
(平成30年9月台風21号 大阪府泉南市)



発生日時が
予測可能な
自然災害で
あっても
甚大な被害
が発生

出典) 国土交通省HP「無電柱化の推進
令和6年度ブロック講習会講演資料」

■災害時の電柱被害の軽減
供給支障被害状況(被害率)



地中線は、災害時等の被害発生率が
架空線に比べ大幅に低い

出典) 国土交通省HP「東日本大震災・阪神・淡路大震災時の
ライフラインへの被害状況」