

防災・安全社会資本整備交付金事業 (都) 奈良橿原線

奈良県 (地域デザイン推進課)

1. 再評価対象事業一覧表
2. 事業評価項目一覧表
3. 説明資料

事業評価項目一覧表

事業名	防災・安全社会資本整備 交付金事業	事業主体	奈良県
河川・道路名等	(都) 奈良橿原線	事業箇所	奈良市油阪～奈良市杉ヶ町
評価項目及び評価内容			
事業の目的及び必要性			
<input type="checkbox"/> 目的 <ul style="list-style-type: none"> ・歩道の拡幅及び電線共同溝整備等を行うことにより、「歩行者等の安全性の向上」「快適な歩行空間の確保」「自動車の走行性・安全性の向上」「良好な都市景観の形成」「緊急輸送道路の通行機能確保」を図る。 			
<input type="checkbox"/> 必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・歩道幅員が狭小で、電線共同溝も整備されておらず、歩道の段差が解消されていない状況であることから対策が必要である。(資料 p. 2～4) 			
事業策定の経緯			
<input type="checkbox"/> 当時の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・歩道幅員が狭小で歩行者、自転車が車道にあふれている等、危険な状況。 			
<input type="checkbox"/> 着手までの経緯 <ul style="list-style-type: none"> ・H21年11月 都市計画変更（地元説明会 H21年5月に実施） ・H23年1月 事業認可取得 (資料 p. 7～12) 			
事業の効果(費用対効果や施策的な効果など)			
<input type="checkbox"/> 計画時の効果 <ul style="list-style-type: none"> ・「歩行者等の安全性の向上」「快適な歩行空間の確保」「自動車の走行性・安全性の向上」「良好な都市景観の形成」「緊急輸送道路の通行機能確保」。 			
<input type="checkbox"/> 現時点の効果 <ul style="list-style-type: none"> ・計画時と同じ。(資料 p. 6～11) 			
事業の進捗状況(着手時からの社会経済情勢の変化、事業の問題点、克服度など)			
<input type="checkbox"/> 進捗状況 <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率：約 45 %、用地進捗率:約 87 % 			
<input type="checkbox"/> 執行の遅延及び原因 <ul style="list-style-type: none"> ・執行の遅延は発生していない。(資料 p. 12) 			
事業進捗の見込み			
<input type="checkbox"/> 進捗の対策 <ul style="list-style-type: none"> ・用地買収の完了した区間から順次工事を実施。 			
<input type="checkbox"/> 進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・平成 30 年度 事業完了見込み。(資料 p. 12) 			
事業の対策			
<ul style="list-style-type: none"> ・平成 30 年度の事業完了を目標に事業推進に努める。 			
その他			
<input type="checkbox"/> 関係機関等の意向 <ul style="list-style-type: none"> ・奈良市長から整備要望。 			
<input type="checkbox"/> 関連事業の有無 <ul style="list-style-type: none"> ・JR奈良駅東口駅前広場、三条線等。(事業主体：奈良市) (資料 p. 2,10,12) 			

平成27年度 第1回 奈良県公共事業評価監視委員会

都市計画道路 な ら か し はら 奈良橿原線

平成27年11月

奈良県 県土マネジメント部 まちづくり推進局 地域デザイン推進課

= 目次 =

1. 事業の概要および目的

- (1) 事業の概要
- (2) 事業対象区間の状況
- (3) 事業の目的
- (4) 整備の概要

2. 事業の必要性等に関する視点

3. 事業進捗の見込みの視点

4. コスト縮減の視点

5. 対応方針（案）

1. 事業の概要および目的

(1) 事業の概要

◆事業名

大和都市計画道路事業(奈良国際文化観光都市建設計画道路事業) 3・4・4号 奈良橿原線

◆道路区分: 第4種第1級(都市部: 交通量1万台以上/日) V=40km/h 4車線

◆事業区間

起点: 奈良市油阪町~終点: 奈良市杉ヶ町

◆事業概要

整備延長: 506m

歩道拡幅及び電線共同溝整備等

◆事業認可: 平成23年1月

◆完成予定: 平成30年度末

◆全体事業費: 約30億円



1. 事業の概要および目的

(2) 事業対象区間の状況

- (都)奈良橿原線(事業対象区間)は、奈良市内を南北に縦断し、国道369号、大森高畑線等とともに4車線道路ネットワークを形成する主要な幹線街路の機能を担っている(交通量は2.3万台/日)
- 事業対象区間が隣接するJR奈良駅周辺は、バスロータリーの整備や拠点整備が進み、良好な都市景観の形成が進められている
- 一方、事業対象区間は、歩道幅員が狭小のまま、電線共同溝も整備されておらず、歩道の段差が解消されていない状況となっている



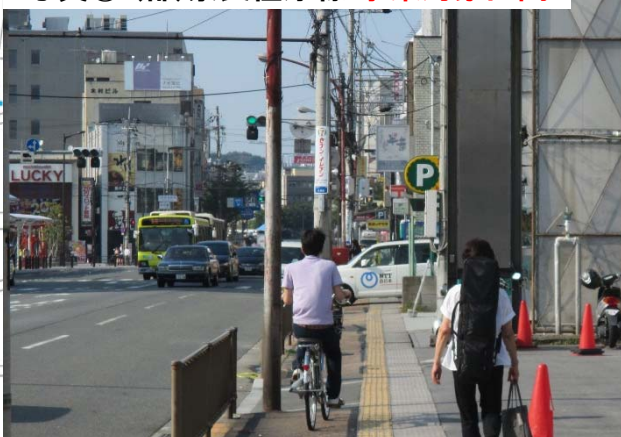
写真① (都)奈良橿原線北側区間



写真② JR奈良駅バスロータリー



写真③ (都)奈良橿原線 事業対象区間



写真④ (都)奈良橿原線南側区間



1. 事業の概要および目的

(3) 事業の目的

- ① 歩道の拡幅及び電線共同溝整備により、歩行者等の安全性向上を図る
- ② 歩道の拡幅及び段差の解消により、車椅子利用者や高齢者が安心して通行できる快適な歩行空間の確保を図る
- ③ 道路線形の改良、バス停留所の整備及び移設により、自動車の走行性・安全性の向上を図る

上位計画等への位置付け

『奈良県道路整備基本計画』、『奈良県安心歩行空間整備方針』、『奈良市バリアフリー基本構想』

・「バリアフリー基本構想の重点整備地区において生活関連施設との一体的な移動円滑化を図る経路」、「世界遺産地域等の周遊観光を促進するための経路」について、重点的に歩行空間整備を進める

→ 奈良市バリアフリー基本構想において、JR奈良駅周辺を国際文化観光都市の表玄関となる「重点整備地区」として、また、当該事業区間は生活関連施設との一体的な移動円滑化を図る経路としても位置付け

『奈良市中心市街地活性化基本計画』

・(都)奈良橿原線、JR奈良駅東口駅前広場、三条道りの一体的な整備によりJR奈良駅前の奈良の玄関口にふさわしい空間整備、狭隘な歩道の拡幅による快適で安全な歩行空間の形成を図る

→ 計画目標の一つである「歩きたくなるまち」の実現に必要な事業として位置付け

1. 事業の概要および目的

(3) 事業の目的

- ④ 電線共同溝整備及び歩道の拡幅(植樹柵設置含む)により、JR奈良駅前における国際文化観光都市の玄関口にふさわしい都市景観の形成を図る

上位計画等への位置付け

『奈良県の第6期無電柱化推進計画』

→ 国のガイドラインに基づき、無電中化推進対象路線に位置付け

『奈良市景観計画』

→ 「JR奈良駅周辺まちなか景観形成重点地区」に存し、電線類地中化や道路美装化を重点的に実施する地区として位置付け

- ⑤ 電線共同溝整備により、地震時等の電柱倒壊等による被害低減を図り、緊急輸送道路として信頼性の高い通行機能を確保する

上位計画等への位置付け

『奈良県地域防災計画』

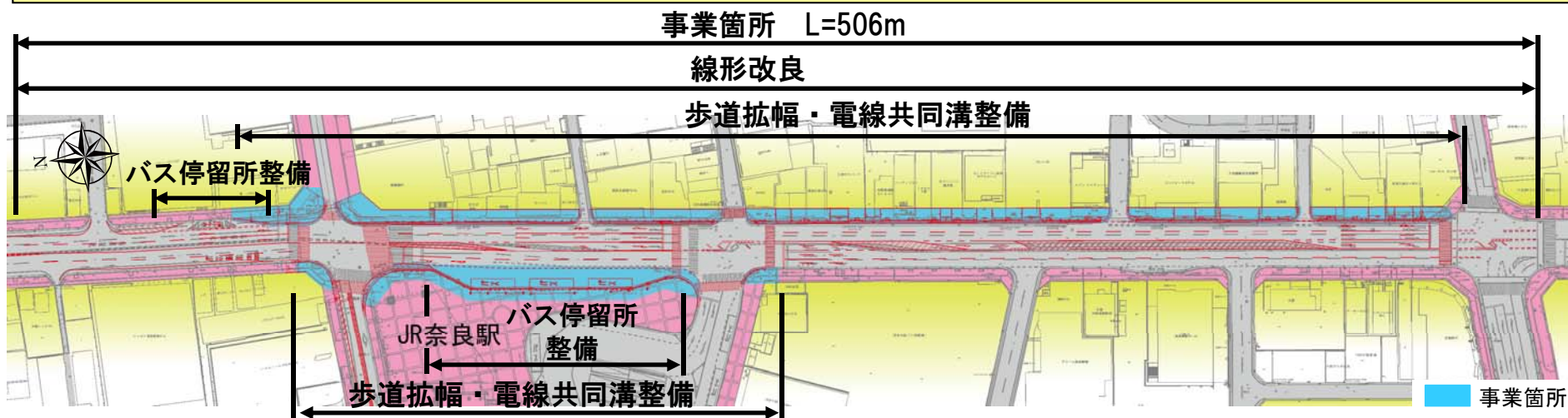
道路に付帯する各種施設の災害後の道路機能を確保するため、緊急輸送道路に指定された路線については、電柱の倒壊等による道路閉塞を防止するため、電線共同溝の整備を推進する

→ (都)奈良橿原線(県道 木津横田線)は、「第2次緊急輸送道路」に位置付け

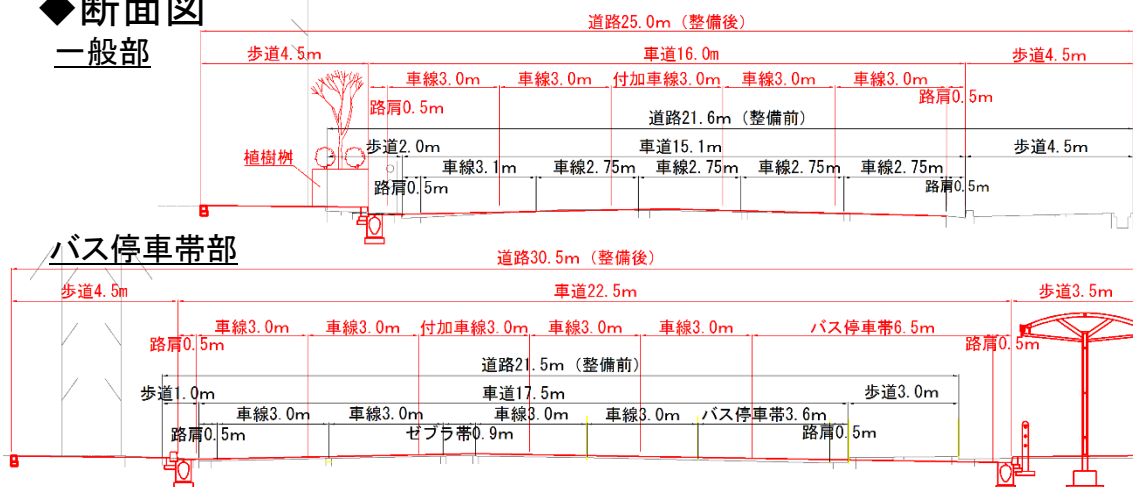
1. 事業の概要および目的

(4) 整備の概要

- 電線共同溝整備 (NTT、関電、ケイ・オプティコム、KCN 等)
- 歩道拡幅 (植樹柵設置、照明設置含む) $W = 2.0\text{m}$ (現況) $\rightarrow W = 4.5\text{m}$
- 線形改良、バス停留所 (バスベイ型) 整備及び移設



◆ 断面図 一般部



※断面図中、黒色旗揚げは整備前、赤色旗揚げは整備後を示す

2. 事業の必要性等に関する視点

当該事業区間については、車道部は既に都市計画決定の4車線化が完了済みであり、各種上位計画に基づいて、未整備となっている歩道拡幅や電線共同溝整備を推進することにより、下記に示す5つの事業効果が得られる



事業の投資効果

- 歩道の拡幅及び電線共同溝整備による歩行者等の安全性の向上
- 歩道の拡幅及び段差の解消による快適な歩行空間の確保
- 道路線形の改良、バス停留所の整備及び移設による自動車の走行性・安全性の向上
- 国際文化観光都市の表玄関にふさわしい良好な都市景観の形成
- 大規模災害時における緊急輸送道路の通行機能確保

2. 事業の必要性等に関する視点

事業の投資効果 ～歩行者等の安全性の向上～

JR奈良駅周辺は店舗が多く、歩行者等が多く往来するが、当該事業区間は歩道幅員が狭いうえ、電柱、路線バス等が細街路から進入する車輛の見通しを遮るような状況であるため、車輛相互の事故や歩行者や自転車との事故が発生している

⇒ 歩道の拡幅及び電線共同溝整備により、歩行者等の安全な通行空間の確保が図られる

◆JR奈良駅周辺の状況

歩道上で歩行者と
自転車が錯綜



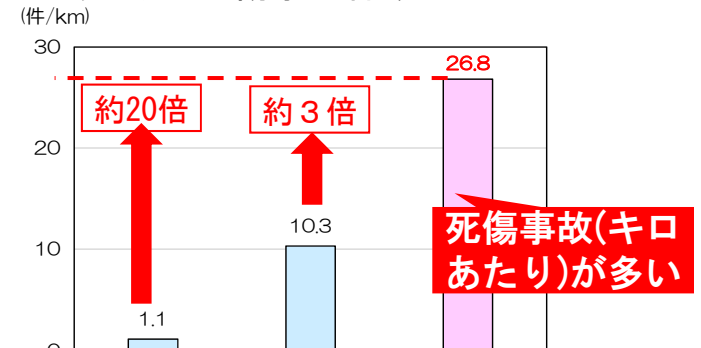
歩道上で歩行者と
バス乗降者が錯綜



歩道上が錯綜しているため、
車道を逆走する自転車

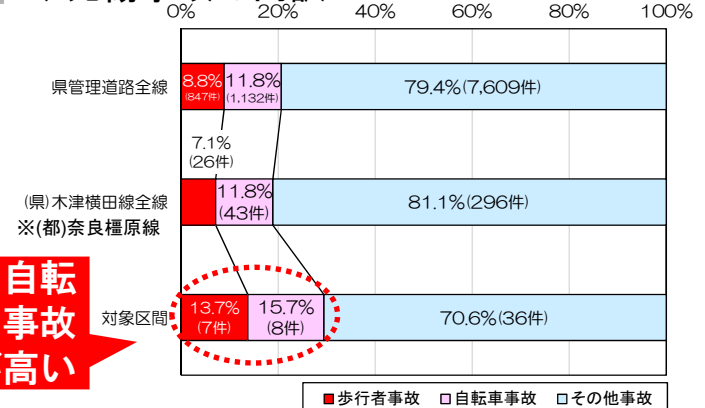


◆kmあたりの死傷事故件数



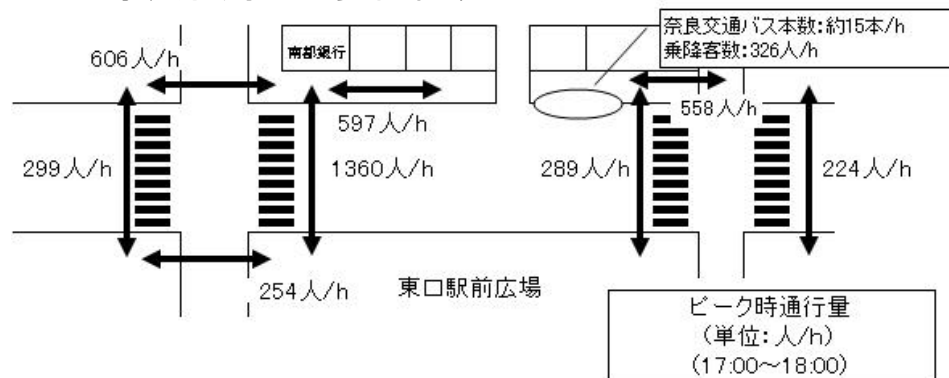
出典)H24年度交通事故統計データ(ITARDAデータ)
※死傷事故件数は、過去4年間(平成21~24年)の平均値
※(県)木津横田線の都市計画道路名は(都)奈良橿原線である。

◆死傷事故の内訳



歩行者、自転車
関連の事故
の割合が高い

◆JR奈良駅周辺の歩行者数



出典)H24年度交通事故統計データ(ITARDAデータ)
※死傷事故の内訳は、過去4年間(平成21~24年)の合計値
※(県)木津横田線の都市計画道路名は(都)奈良橿原線である。

2. 事業の必要性等に関する視点

事業の投資効果 ～快適な歩行空間の確保～

対象区間の歩道幅員は1m程度と狭く、車両乗り入れ部などでは、横断勾配が急な区間や段差が存在
⇒歩道を拡幅し、段差の解消された歩道の整備により、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の確保が図られる

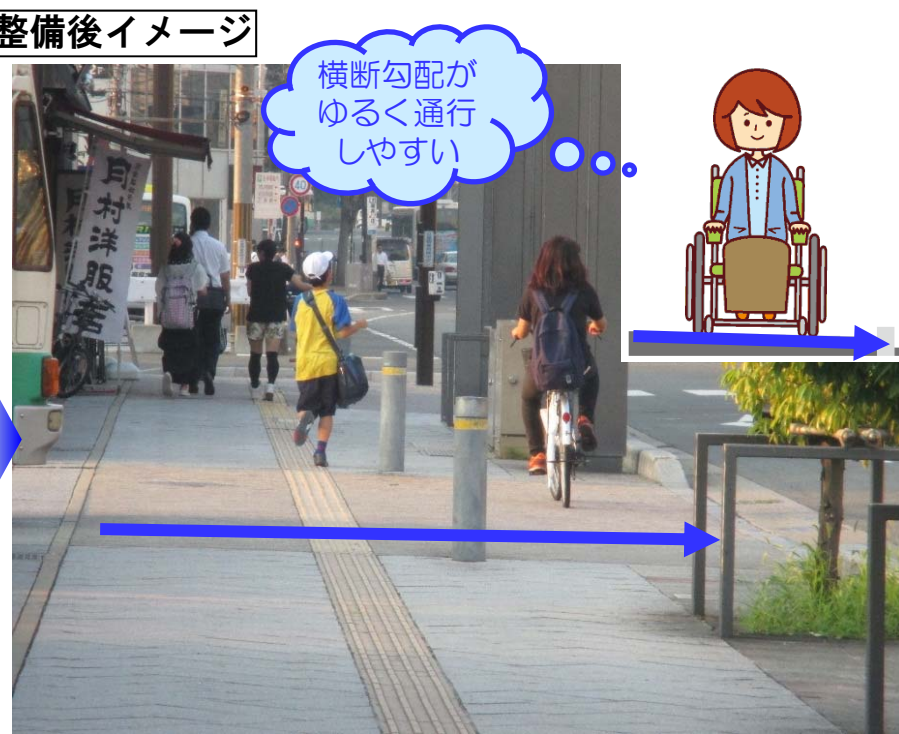
◆歩道の設置状況

現況



※対象区間東側歩道の状況

整備後イメージ



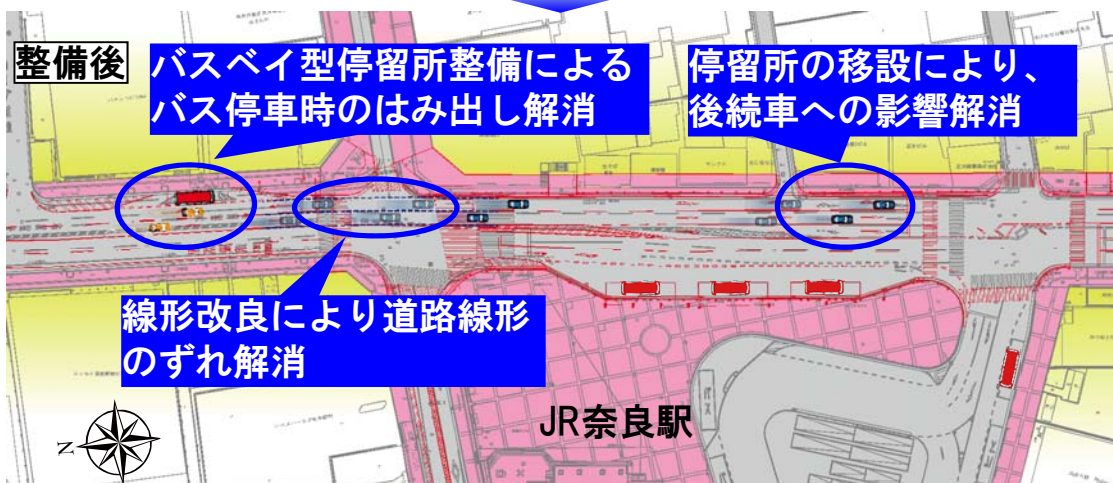
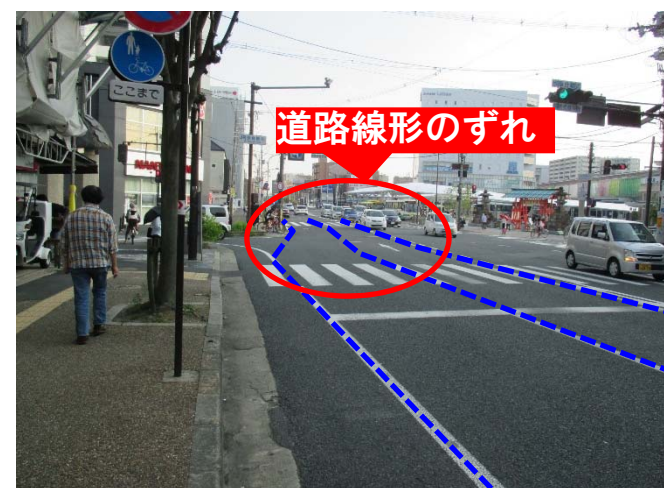
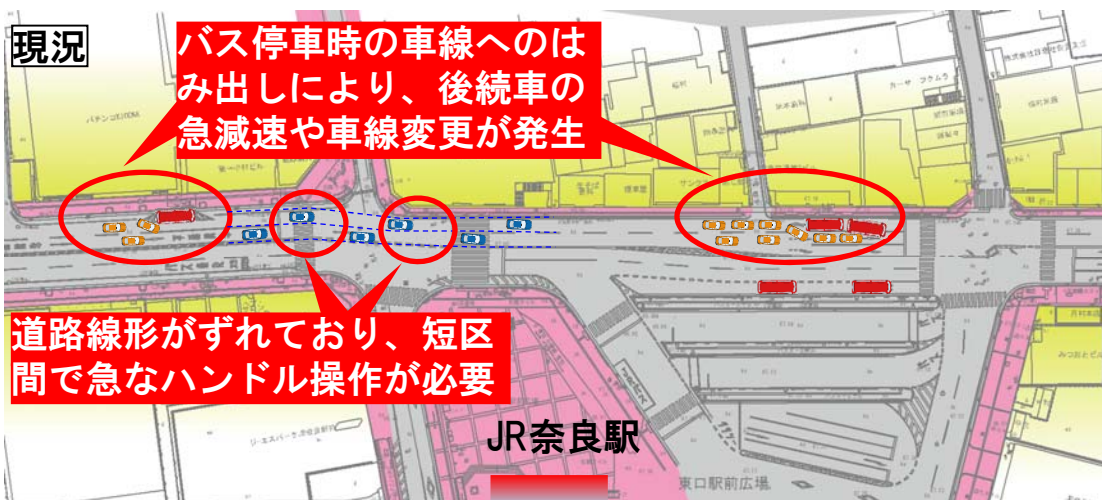
※対象区間西側歩道の状況

2. 事業の必要性等に関する視点

事業の投資効果 ～自動車の走行性・安全性の向上～

“南北の道路中心線のずれ”や“南行き2車線のうち1車線をバス停車レーン”となっており、後続車の急な車線変更や急減速により、自動車の安全性が低下している

⇒道路線形改良やバスベイ型停留所の整備及びバス停留所の移設により、自動車の走行性・安全性の向上が図られる

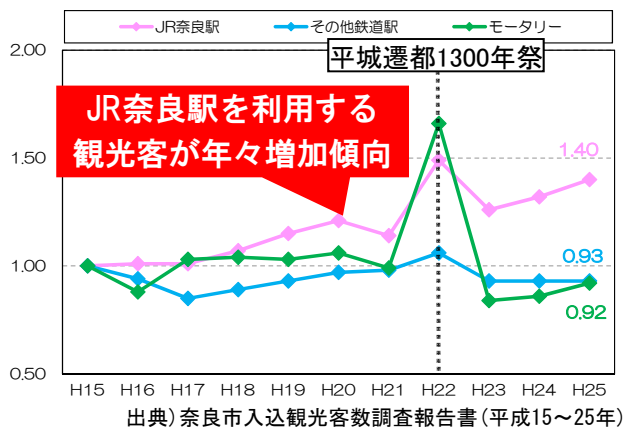


2. 事業の必要性等に関する視点

事業の投資効果 ～国際文化観光都市の表玄関にふさわしい良好な都市景観の形成～

事業対象区間の周辺には、複数の世界遺産をはじめとした主要な観光資源が立地しており、JR奈良駅周辺道路の景観整備が進んでいる一方で、事業対象区間は電柱が建ち並び、上空を架空線が占用し、雑然とした街なみが残る
 ⇒対象区間における電線共同溝整備および歩道の拡幅(植樹柵設置含む)により、国際文化観光都市の玄関口にふさわしい良好な都市景観が形成される

◆交通手段別観光入込客数の伸び率



◆対象区間周辺の観光資源と景観形成重点地区

世界遺産
 景観形成重点地区
 (奈良市景観計画)

写真② 国道369号

写真③ 三条通り

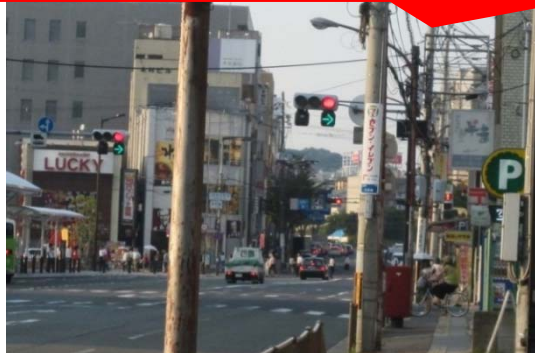
写真④ JR奈良駅

写真⑤ (都) 奈良橿原線 隣接区間

対象区間

写真① (都) 奈良橿原線 対象区間

事業対象区間は電柱が建ち並び、上空を架空線が占用し、雑然とした街並みが残る



写真④ JR奈良駅



写真⑤ (都) 奈良橿原線 隣接区間

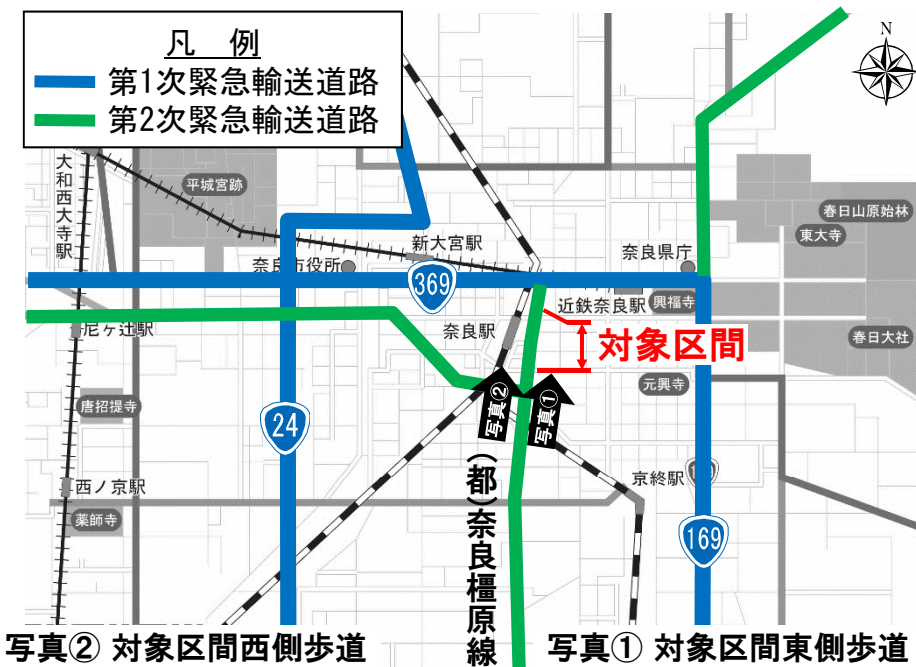


2. 事業の必要性等に関する視点

事業の投資効果 ～大規模災害時における緊急輸送道路の通行機能確保～

事業対象区間は、第2次緊急輸送道路の指定道路であるが、災害時における電柱倒壊や電線類の垂れ下がり等による車道閉塞が懸念される
 ⇒電線共同溝整備により、ライフラインの被害低減が図られ、緊急輸送道路として信頼性の高い通行機能が確保できる

◆緊急輸送道路位置図



写真② 対象区間西側歩道



写真① 対象区間東側歩道



◆災害時における電柱倒壊による車道閉塞の状況



出典)国土交通省HP

◆災害時のライフラインの被害状況

		被害の発生率		倒壊等の被害本数
		地中線	架空線	
阪神淡路大震災	通信	0.03%	2.4%	約3,600本
	電力	4.7%	10.3%	約4,500本
東日本大震災	通信	地震: 0.0%	地震: 0.0%	約28,000本
		液状化: 0.1%	液状化: 0.9%	
	電力	津波: 0.3%	津波: 7.9%	約28,000本
		データなし	データなし	約28,000本

架空線は、災害時等の被害発生率が地中線に比べ大幅に高い(約2～80倍)

出典)国土交通省HP「無電中化の推進(データ集)」

3. 事業進捗の見込みの視点

■これまでの経緯

- ・平成21年11月 都市計画変更(地元説明会 平成21年5月に実施)
- ・平成21年12月 奈良市長より、市が実施するJR奈良駅東口駅前広場の整備と合わせて、県においても「(都)奈良橿原線」の整備について、事業化を図るよう要望
- ・平成23年1月 事業認可取得(～平成27年度)

■事業の進捗状況

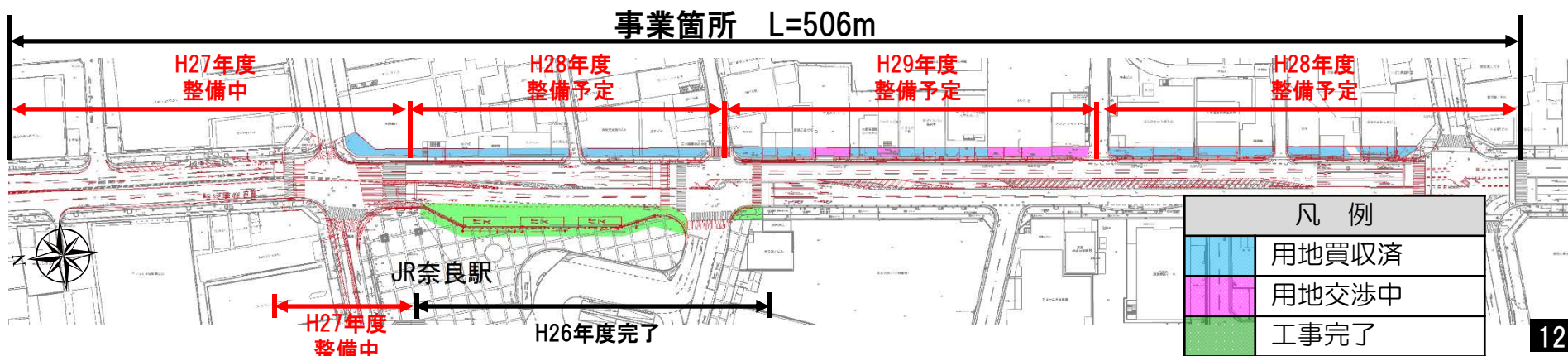
平成27年9月現在までの進捗は、下記の通り ※土地開発公社による先行取得分を含む

- ・事業進捗率(事業費ベース) : 約45%
- ・用地進捗率(契約数ベース) : 約87%(59件/68件)
- ・ " (物件数ベース) : 約83%(20件/24件)

平成26年度より工事に着手し、JR奈良県東口駅前広場に接する箇所が完了

■今後の事業スケジュール等

- ・残る補償物件のうち1件については交渉が平行線であることから、平成27年8月に奈良県収用委員会へ土地の収用裁決を申請
- ・残る補償物件については、鋭意任意交渉を継続し、早期の契約を目指す
- ・平成27年度以降、電線共同溝整備、歩道拡幅、線形改良、バス停留所整備
- ・平成30年度、事業完了見込み



4. コスト縮減の視点

■ 道路照明のLED化による維持管理費の縮減

◆ 当初計画案

- 計画当初の道路照明は、当時のLED灯具が、照明基準を満足できなかったことから、高圧ナトリウムランプを採用案としていた

◆ 計画案の見直し

- LEDランプの性能向上により、照度、均斉度の基準を満足することが可能となり、かつ高圧ナトリウムランプに比べ、経済的であるためLEDランプの採用に計画案の見直しを行った

(対策前)		(対策後)		(縮減額)	
91,873	—	78,828	=	13,045	千円 (50年)

5. 対応方針(案)

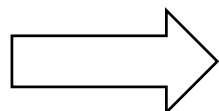
1. 事業の必要性等に関する視点

- 歩道の拡幅及び電線共同溝整備により、**歩行者等の安全性が向上**する
- 歩道の拡幅及び段差の解消により、車椅子利用者や高齢者でも安心して通行できる**快適な歩行空間が確保**できる
- 道路線の形改良やバス停留所の整備及び移設により、**自動車の走行性・安全性が向上**する
- 電線共同溝整備及び歩道の拡幅(植樹柵設置含む)により、JR奈良駅前の国際文化観光都市の玄関口にふさわしい**良好な都市景観が形成**される
- 電線共同溝整備により、電柱倒壊や電線類の垂れ下がりによるライフラインの被害低減が図られ、**緊急輸送道路として信頼性の高い通行機能が確保**できる

2. 事業進捗の見込みの視点

- **用地買収率は87%(契約数ベース)まで進捗**
- 残る補償物件のうち1件については交渉が平行線であることから、平成27年8月に奈良県収用委員会へ土地の収用裁決を申請したところ
- 工事については、JR奈良駅前の歩道拡幅・バス停留所整備が完了し、平成27年度より、JR奈良駅前交差点から南側へ順次工事を進める予定
- **平成30年度に事業が完了**する見込み

都市計画道路 奈良橿原線は、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引き続き事業を推進し、早期の完成・供用を目指してまいります。



事業継続