

地域自主戦略交付金事業
主要地方道桜井吉野線
百市工区

奈良県（道路建設課）

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	地域自主戦略交付金	事業主体	奈良県
河川・道路名等	(主) 桜井吉野線	事業箇所	百市
評価項目及び評価内容			
<p>事業の目的及び必要性</p> <p><input type="checkbox"/> 目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域観光の活性化 ・ 走行性、安全性の向上 ・ 救急医療活動、迅速な消防活動の支援 <p><input type="checkbox"/> 必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 幅員狭小、線形不良の解消 (P. 4～6) 			
<p>事業策定の経緯</p> <p><input type="checkbox"/> 当時の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 吉野側から2車線整備が進められ、新鹿路トンネルも開通し(H15)、本工区の整備が急務 <p><input type="checkbox"/> 着手までの経緯</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成15年度新鹿路トンネル開通 ・ 平成17年度事業着手 (P. 3・4) 			
<p>事業の効果(費用対効果や施策的な効果など)</p> <p><input type="checkbox"/> 計画時の効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域観光の活性化、走行性、安全性の向上、救急医療および消防活動の支援 <p><input type="checkbox"/> 現時点の効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ B/C = 2.2 (P. 4～6・13) 			
<p>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)</p> <p><input type="checkbox"/> 進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業進捗率：14.2% 用地買収率：14.5% <p><input type="checkbox"/> 執行の遅延及び原因</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ モミジ・桜の保全のあり方および山側法面の多くの落石源の調査および対策に時間を要した。(P. 7) 			
<p>事業進捗の見込み</p> <p><input type="checkbox"/> 進捗の対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ モミジ・桜の保全および落石対策の課題解決のため、ルート見直しを実施。 <p><input type="checkbox"/> 進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 見直したルートで、地元理解を得ながら事業を進める。(P. 9～12・14) 			
<p>事業の対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 落石対策、モミジ・桜の保全の観点から見直したルートについて、地元理解を得ながら事業を進める。 ・ ルートの見直しのない工区については、先行的に実施し、一定の用地買収できた区間から工事に着手。早期の事業効果発現を図る。(P. 14) 			
<p>その他</p> <p><input type="checkbox"/> 関係機関等の意向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地元自治会は事業に協力的 <p><input type="checkbox"/> 関連事業の有無</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 無 			

平成24年度 第2回 奈良県公共事業評価監視委員会

(主)桜井吉野線(百市工区)

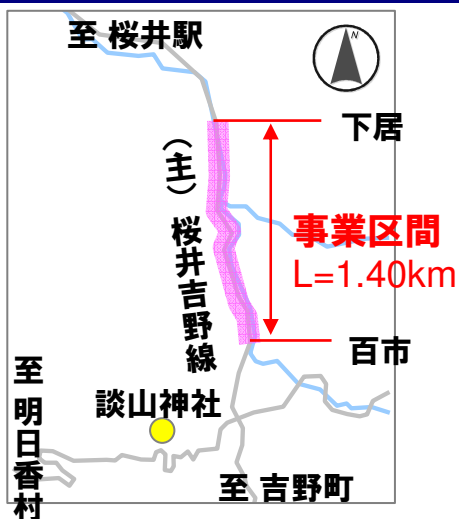
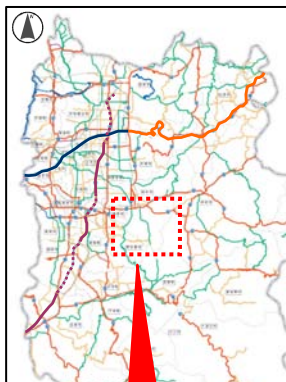
平成 2 4 年 1 1 月
奈良県土木部道路建設課

目 次

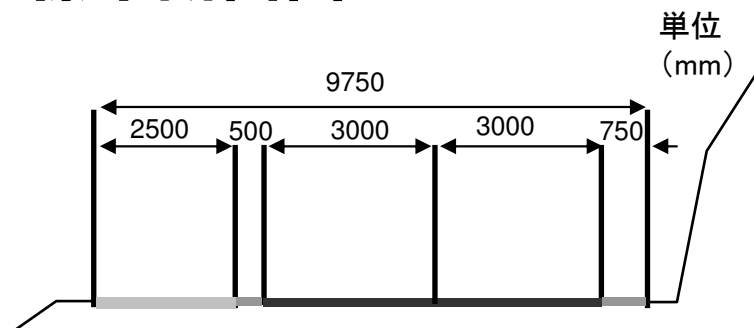
1. 事業の概要
2. 事業の背景と目的
3. 事業の経過及び進捗
4. ルートの見直し
5. 事業の費用対効果(ルート見直し後)
6. 今後の方針(案)

1. 事業の概要

◆事業箇所



◆標準断面図



◆事業概要

路線名	主要地方道 桜井吉野線
事業区間	桜井市下居～百市
事業延長	1.40km
構造規格	第3種第3級
設計速度	40km/h
車線数	2車線
道路幅員	9.75m
全体事業費	22.5億円(当初32億円)
事業化年度	平成17年度

2. 事業の背景と目的

◆地域観光の活性化

- ・(主)桜井吉野線は桜井市周辺と吉野地域を最短で結ぶルートであり、新鹿路トンネル(H15供用)等の整備を進めてきた。
- ・引き続き、未改良区間である本事業の早期の整備が必要
⇒現道の拡幅により、観光バスの走行性向上
⇒周辺の道路とあわせて、吉野山、談山神社、飛鳥、宇陀等の観光資源を連絡する周遊観光ネットワークを形成

<地域の道路整備の進展>



2. 事業の背景と目的

◆走行性・安全性の向上

- ・（主）桜井吉野線は、国道169号、国道370号とともに、中和地域と吉野地域を連絡する南北幹線であるが、現道は、幅員狭小区間であり、大型車すれ違い困難、歩道未整備など、円滑な通行面及び安全面に課題を有している。

⇒現道の拡幅により、幅員狭小区間の危険なすれ違いが減少

⇒バスや救急車両、大型車両の走行性が向上

<幅員が狭小な事業区間の状況>

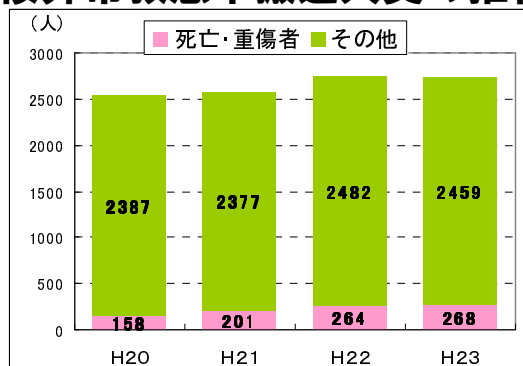


2. 事業の背景と目的

◆救急医療活動、迅速な消防活動の支援

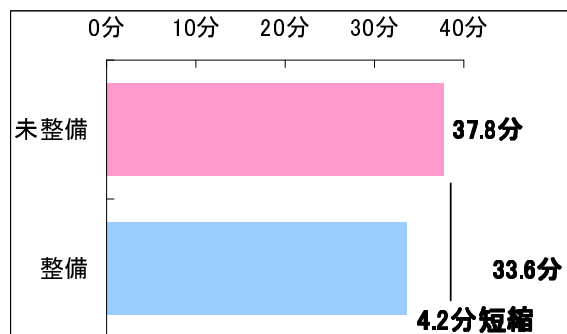
- ・すれ違い困難が解消され、救急車や消防車の救急病院や現場への到着時間が短縮し、救急医療活動、迅速な消防活動を支援する。

<桜井市救急車搬送人員の推移>



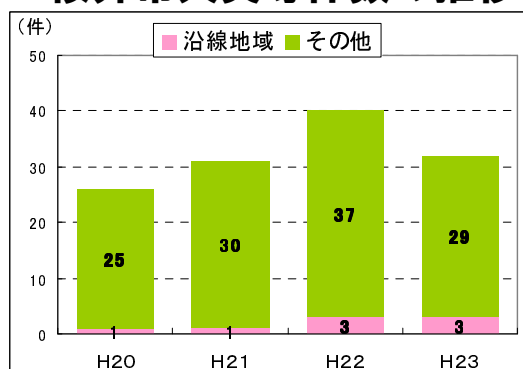
資料：消防統計(桜井市消防本部)

<百市から県立医科大附属病院までの所要時間の短縮>



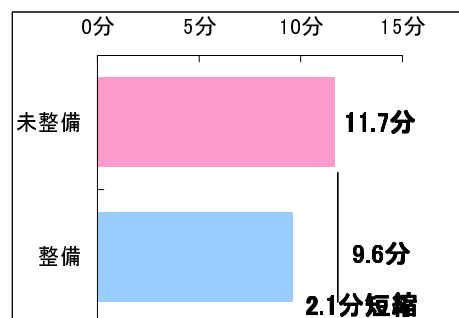
資料：平成22年道路交通センサス

<桜井市火災等件数の推移>



資料：消防統計(桜井市消防本部)

<桜井市消防本部桜井分遣所から百市までの所要時間の短縮>



資料：平成22年道路交通センサス

3. 事業の経過及び進捗

- ・平成17年度に事業着手
- ・これまで、地域資源であるモミジ・桜の保全のあり方および山側法面に存在する多くの落石源の調査・対策の検討に時間を要した。
- ・これらの影響のない箇所については、平成22年度より用地買収に着手

平成17年度	事業着手
平成19年度	モミジ・桜の保全のあり方を検討
平成21年度	山側法面に落石源が判明
平成22年度	用地買収着手(1工区) 落石源調査実施
平成23・24年度	ルート見直し

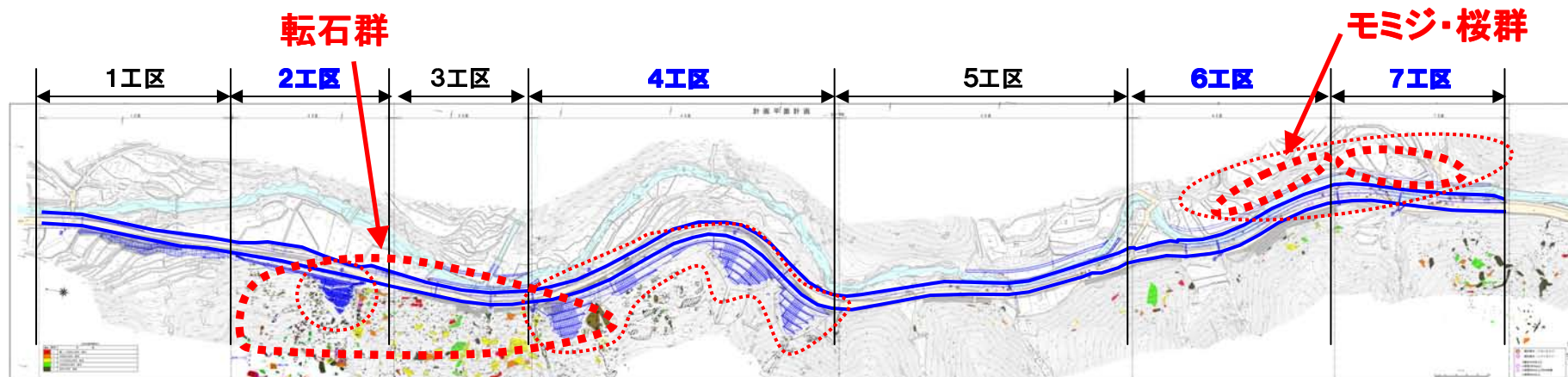
◇用地買収 進捗率14.5%

◇事業全体 進捗率14.2%

※平成24年9月現在

4. ルートの見直し

段階的な供用が可能で、早期の事業効果発現が期待できる
現道拡幅ルートを設定



当初ルートの問題点

2工区

切土斜面周辺に転石群が多数存在することが判明
大規模法面工事となる。⇒ 工事中の迂回路の確保が必要

4工区

大規模法面工事となる。⇒ 工事中の迂回路の確保が必要

6・7工区

モミジ・桜群(計54本)の伐採が必要

4. ルートの見直し

◆ルートの変更(2工区)

法線を川側の平地へ振り、大規模法面工事を回避。

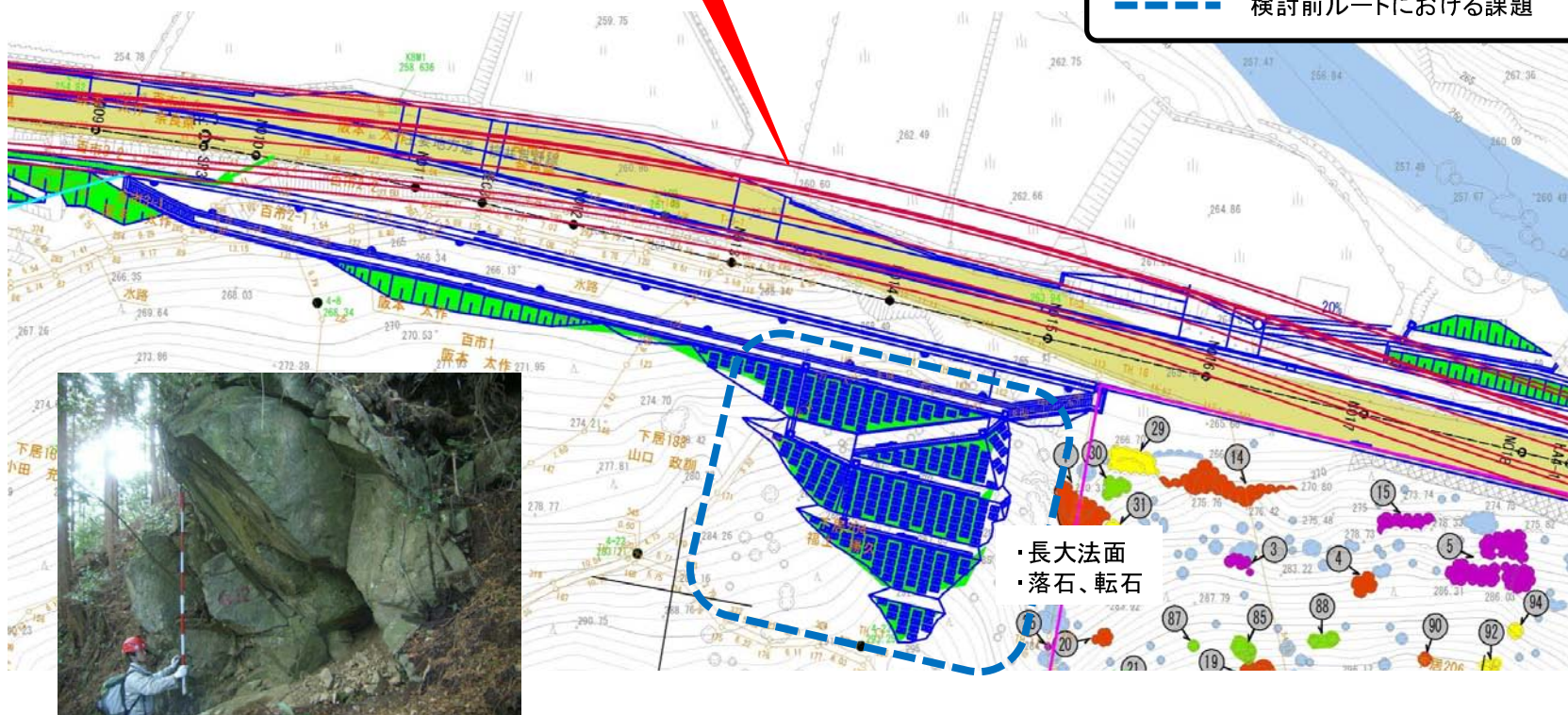
工費:約2.5億円 ⇒ 約0.8億円

工期:約1年 ⇒ 約8ヶ月

凡例



— : 検討前ルート
— : 検討後ルート


--- 検討前ルートにおける課題



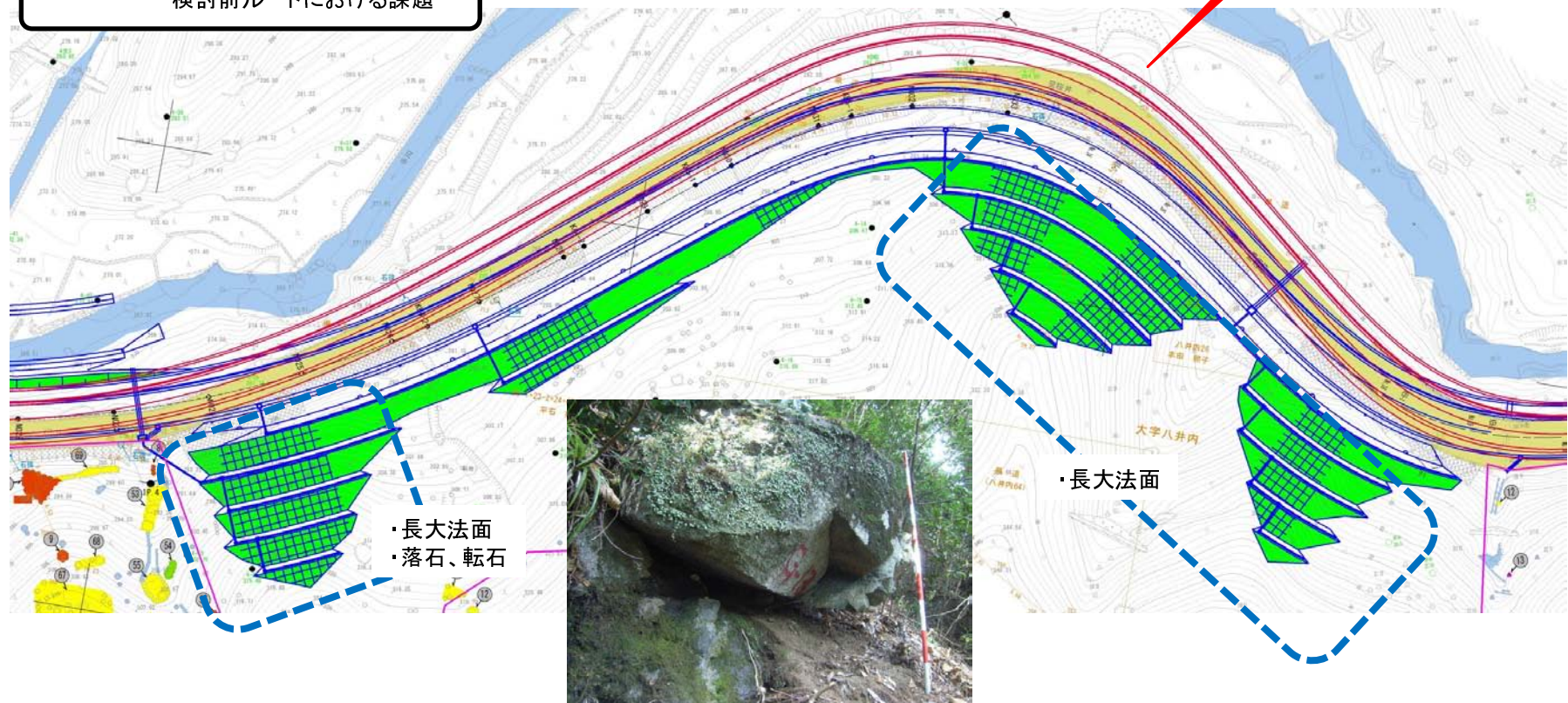
4. ルートの見直し

◆ルートの再検討(4工区)

凡例	
	: 検討前ルート
	: 検討後ルート

 検討前ルートにおける課題

法線を川側の平地へ振り、大規模法面工事を回避
工費: 約12億円 ⇒ 約5億円
工期: 約2年 ⇒ 約8ヶ月



4. ルートの見直し

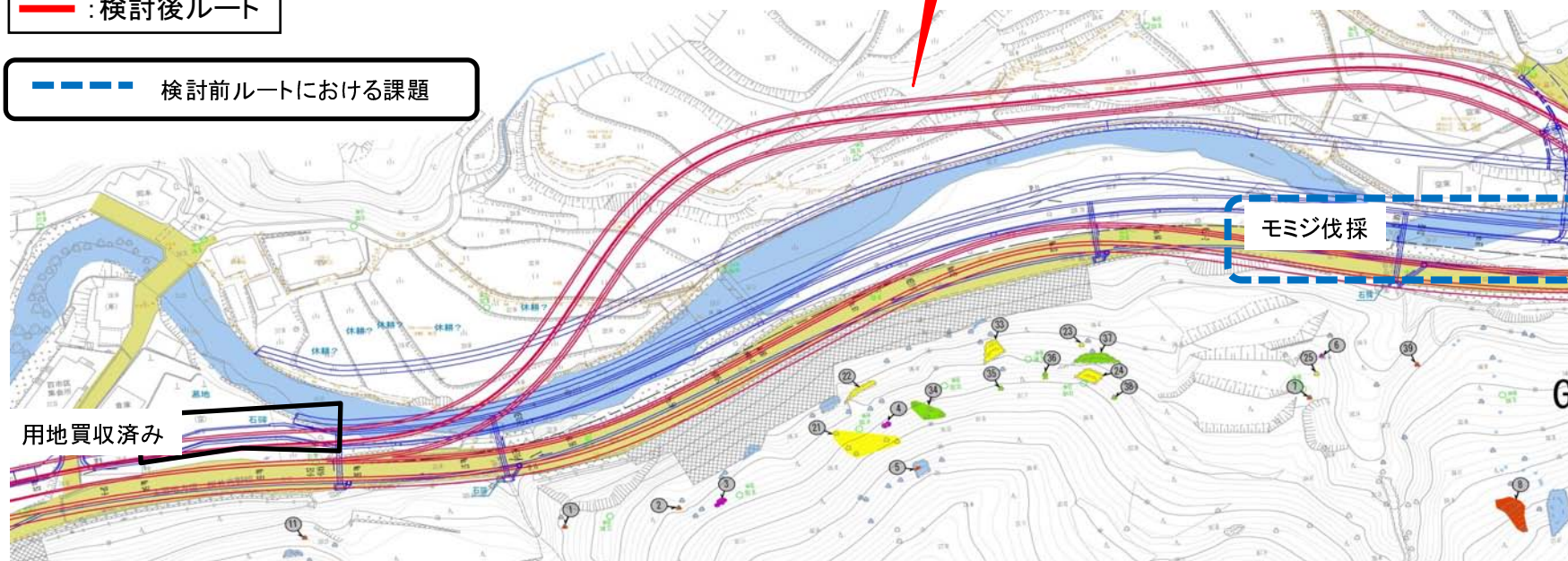
◆ルートの再検討(6工区)



ルートを対岸へ振り、モミジ、桜を残す
橋梁工事が必要
河川の付替工事が最小限となる。
工費:約4億円 ⇒ 約3.4億円
工期:約5年 ⇒ 約2年4ヶ月



凡例	
	: 検討前ルート
	: 検討後ルート


検討前ルートにおける課題



4. ルートの見直し

◆ルートの再検討(7工区)

凡例	
	: 検討前ルート
	: 検討後ルート

 検討前ルートにおける課題

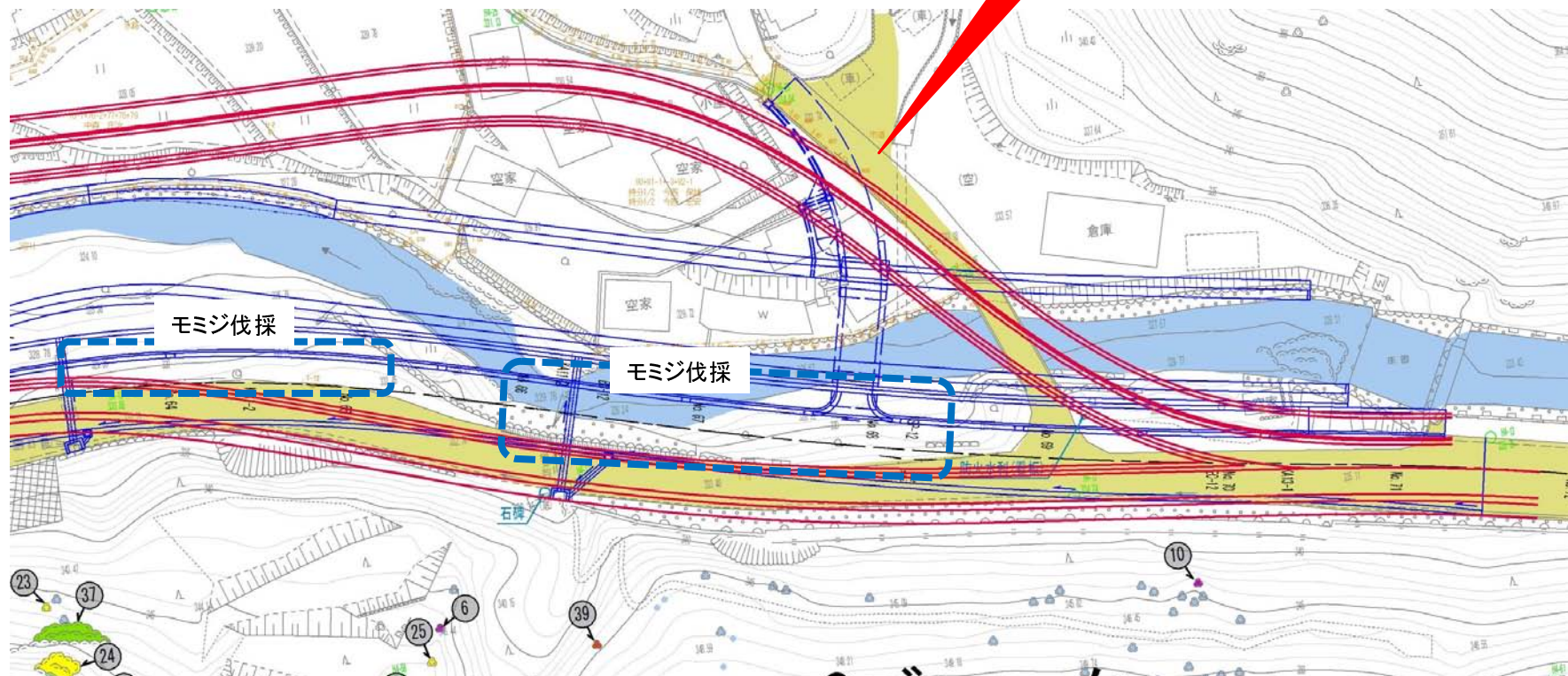


ルートを対岸へ振り、モミジ、桜を残す
橋梁工事が必要

河川の付替工事が最小限となる。

工費: 約2.4億円 ⇒ 約2.2億円

工期: 約4年8ヶ月 ⇒ 約1年4ヶ月



5. 事業の費用対効果（ルート見直し後）

◆計画交通量と事業費

		ルート見直し前
計画交通量	4,300台/日	4,300台/日
事業費	23億円	32億円

◆費用便益分析結果

		ルート見直し前
事業全体	$B/C=2.2$	$B/C=1.6$
残事業	$B/C=2.7$	$B/C=1.9$

注) B、Cは、評価時(平成24年度)の価値に換算している。

◆便益（B）の内訳

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益
事業全体	39億円	3億円	1億円

6. 今後の方針（案）

◆方針（案）

- ・吉野・飛鳥・宇陀等の観光周遊ネットワークとしての事業効果を早期に発現させることが必要。
- ・見直したルートにより、これまでの課題解決が図られ、地元理解を得ながら事業進捗を図る。
- ・ルート見直しにより、コスト縮減および工期短縮を図る。
- ・ルート見直しの影響のない区間については、地元説明会を実施しており、先行的に用地買収を実施し、一定の用地確保ができた区間から平成24年度より工事着手し、部分的にでも事業効果の発現を図る。

⇒ 以上の視点から、事業継続が妥当と判断

◆コスト縮減

- ・ルート変更により、法面工・迂回路設置工のコストを縮減する。
- ⇒縮減額 900百万円