

平成27年度 第1回

県土マネジメント部公共事業審査会

[資料7]

社会資本整備総合交付金事業

一般県道結崎田原本線

結崎～三河工区

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	社会資本整備総合交付金事業	事業主体	奈良県
河川・道路名等	(一) 結崎田原本線	事業箇所	結崎～三河工区
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 ・骨格幹線道路ネットワークの形成、地域活性化の支援、交通安全性の向上。 <input type="checkbox"/> 必要性 ・南北方向の4車線ネットワークが形成され、物流効率化、企業立地の促進が期待される。地域内を通過する交通の機能分担により交通安全性が向上する。 <div style="text-align: right;">(資料 p. 2, 5～10)</div>			
事業策定の経緯 <input type="checkbox"/> 当時の状況 ・周辺には工業団地が複数立地しているが、これらの工業団地と京奈和自動車道を結ぶ経路は幅員狭隘である。 <input type="checkbox"/> 着手までの経緯 平成22年に都市計画決定、平成22年事業着手 (資料 p. 4～6)			
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 ・ B / C = 1. 1 <input type="checkbox"/> 現時点の効果 ・ B / C = 1. 1 (資料 p. 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 ・事業進捗率：4% <input type="checkbox"/> 執行の遅延及び原因 ・執行の遅延は発生していない (資料 p. 13)			
事業進捗の見込み <input type="checkbox"/> 進捗の対策 ・道路事業の推進について地域住民に概ね了解を得ている。工区東側を中心に順調に用地交渉が進展している。 <input type="checkbox"/> 進捗の見込み ・引き続き用地買収を推進。 <div style="text-align: right;">(資料 p. 13, 15)</div>			
事業の対策 工業団地から京奈和自動車道へのアクセス道路としての事業効果を早期に発現させるため早期の供用を目指す。通過交通の転換により交通安全性の向上を目指す。 <div style="text-align: right;">(資料 p. 13, 15)</div>			
その他 <input type="checkbox"/> 関係機関等の意向 ・三宅町都市計画マスタープランにおいて、町内外をつなぐ連携軸の形成において、にぎわい連携軸として町内外との交流やにぎわいの集積を図る路線に指定されている。 <input type="checkbox"/> 関連事業の有無 ・京奈和自動車道 (資料 p. 4, 7)			

平成27年度 第1回 奈良県公共事業評価監視委員会

ゆうざきたわらもとせん
一般県道 結崎田原本線
ゆうざき みかわ
結崎～三河工区

平成27年11月

奈良県県土マネジメント部道路建設課

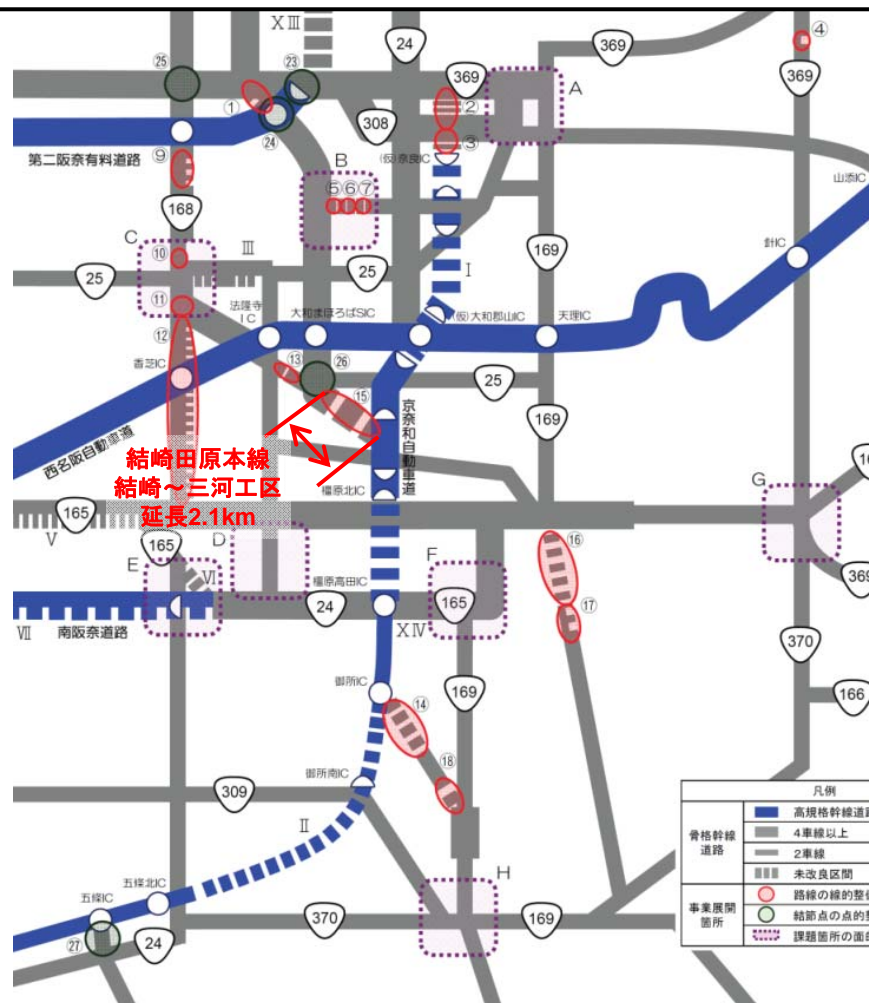
目 次

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. 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
6. 対応方針(案)

1. 路線の状況(骨格幹線道路ネットワーク)

- ・結崎田原本線結崎～三河工区は、大和中央道と京奈和自動車道を4車線のバイパスで結ぶ延長2.1kmの道路整備事業である。
- ・本工区は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)



凡例	
骨格幹線道路	高規格幹線道路・有料道路
	4車線以上
	2車線
事業展開箇所	未改良区間
	路線の線的整備箇所
	結節点の点的整備箇所
	課題箇所の面的検討箇所

※各路線については、事業中箇所の事業進捗を見込んだ概ね10年後の姿を表記。

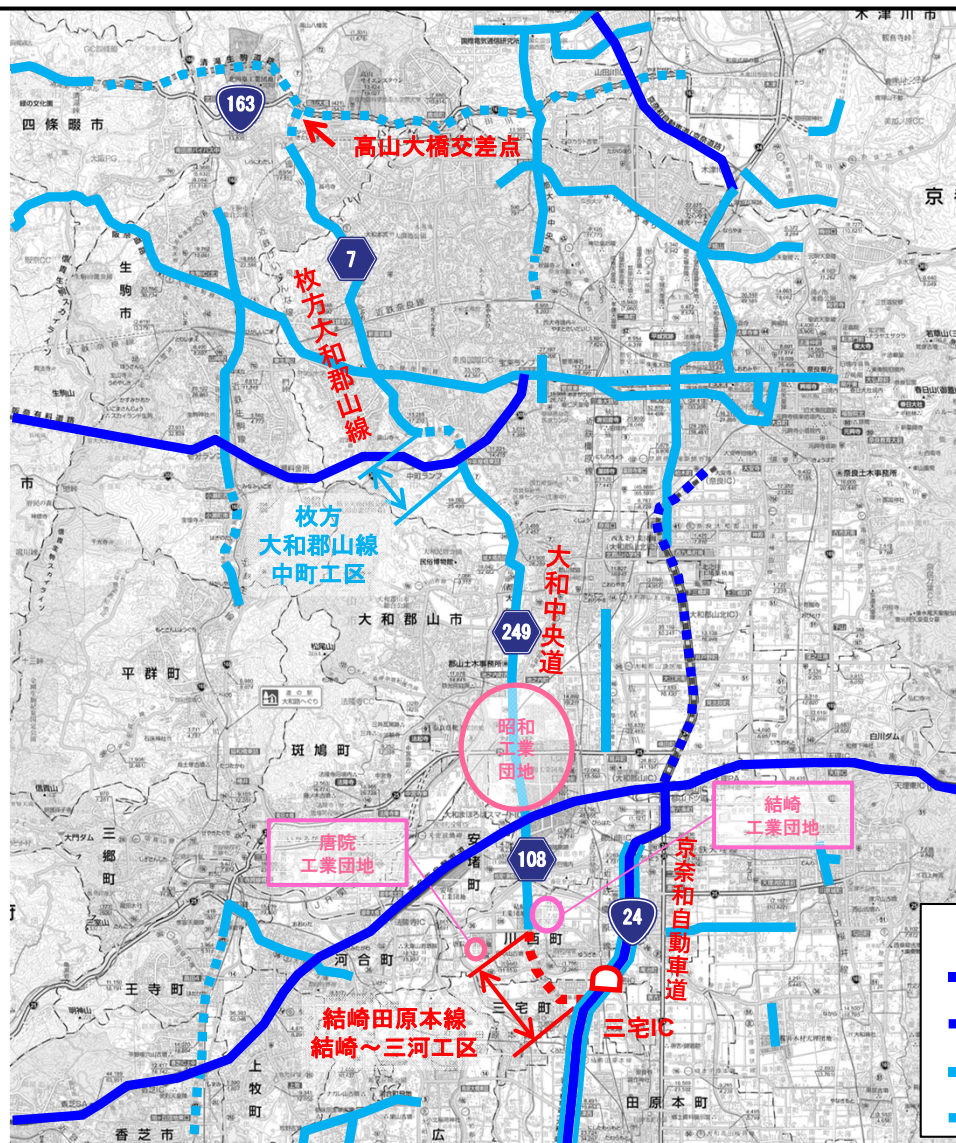
※県以外が事業主体となる路線のうち、事業方針が明らかにされていない区間については、点線で表記。

出典: 奈良県道路整備基本計画

1. 路線の状況(骨格幹線道路ネットワーク)

結崎田原本線(結崎~三河工区)の整備により京奈和自動車道三宅ICから結崎工業団地、昭和工業団地を経て国道163号高山大橋交差点へと繋がる4車線の幹線道路ネットワークを形成。

県北西部4車線
幹線道路
ネットワーク



- 凡 例
- 自動車専用道路4車線
 - 自動車専用道路4車線(事業中)
 - 4車線以上
 - 4車線以上(事業中)

1. 路線の状況(周辺の状況)

- ・周辺には結崎工業団地をはじめとする工業団地が複数立地しており、大和まほろばSIC(H26.3)、京奈和自動車道三宅IC及び一般部(H27.3)が開通。
- ・県北西部から京奈和自動車道を結ぶ経路は、大和中央道・結崎田原本線と天理王寺線の2経路であるが、狭隘区間が存在。

◆事業区間位置図

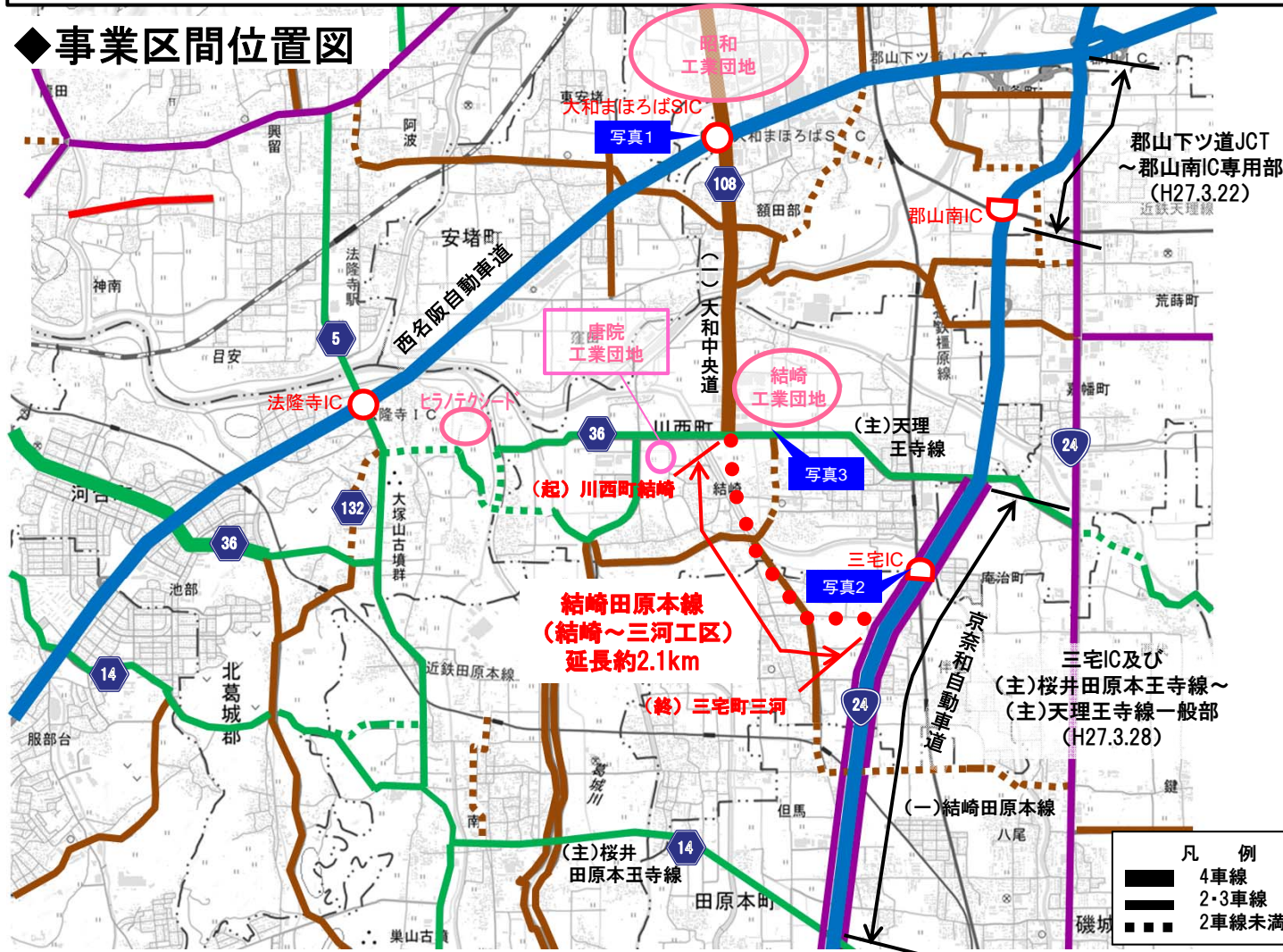


写真1 大和まほろばSIC (H26.3)



写真2 京奈和自動車道 三宅IC(H27.3)



写真3 結崎工業団地

2. 事業の概要

◆事業の目的

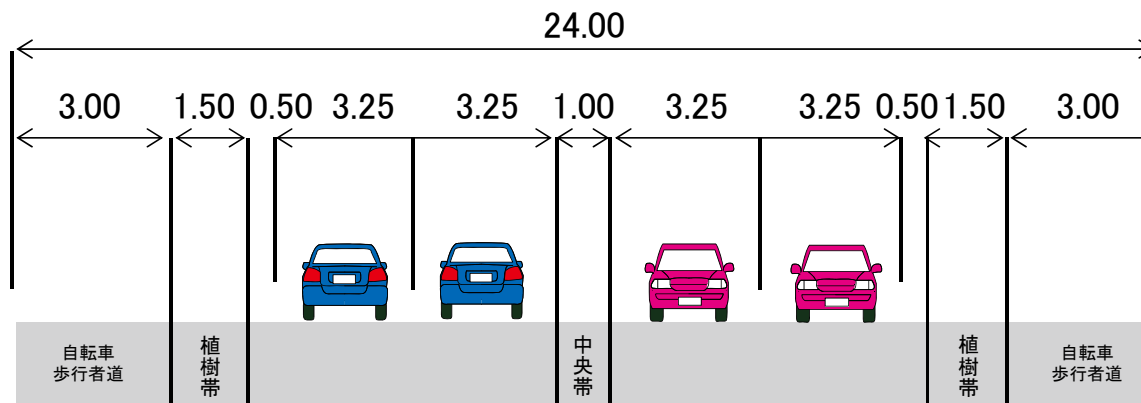
- ・骨格幹線道路ネットワークの形成
- ・地域活性化の支援
- ・交通安全性の向上

◆事業概要、進捗状況

路線名	一般県道 結崎田原本線
事業区間	川西町結崎～三宅町三河
事業延長	2.1km
構造規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
道路幅員	24m
事業費	全体事業費56億円
事業の経緯	昭和50年 都市計画決定 平成2年 都市計画変更(京奈和自動車道まで延伸) 平成22年 都市計画変更(車線数・幅員の変更) 平成22年度 事業着手

◆標準断面図

【一般部(直線部)】

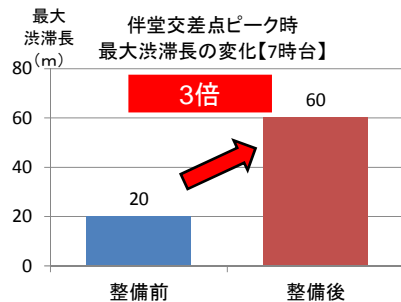
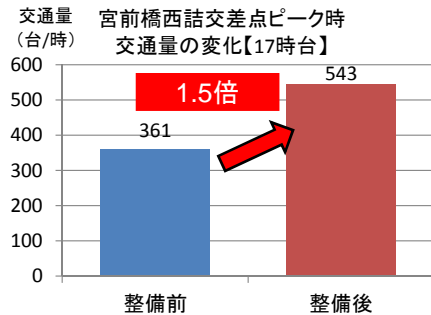


3. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

■京奈和自動車道三宅IC・一般部開通後(H27.3)、三宅IC南側交差点から結崎田原本線経由で大和中央道に至る経路の交通量が増加、一部で渋滞長が増大。

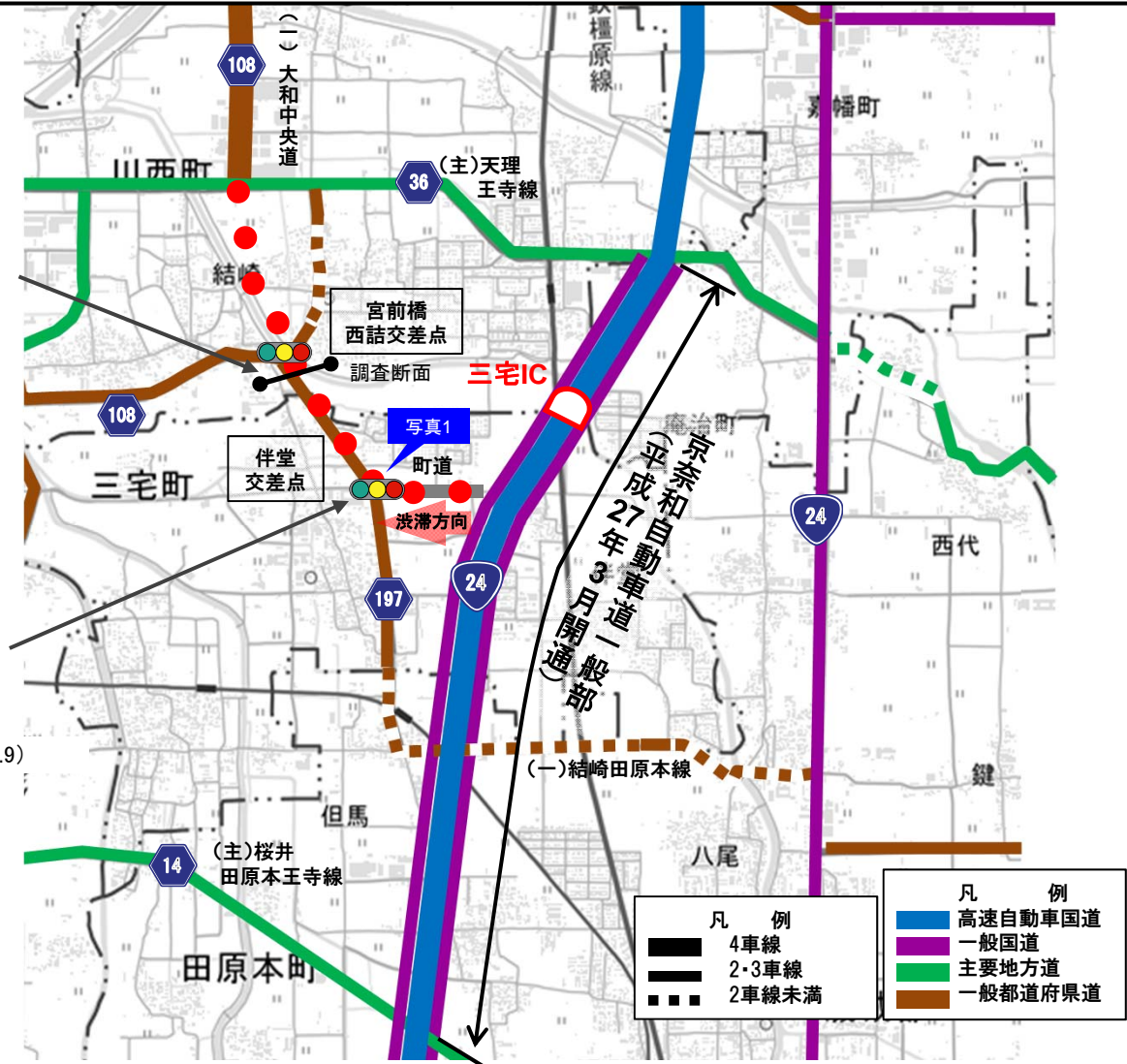
◆三宅IC、一般部開通後の周辺道路の交通状況の変化



出典：交通量調査結果（開通前H27.2、開通後H27.9）



写真1 伴堂交差点 朝ピーク

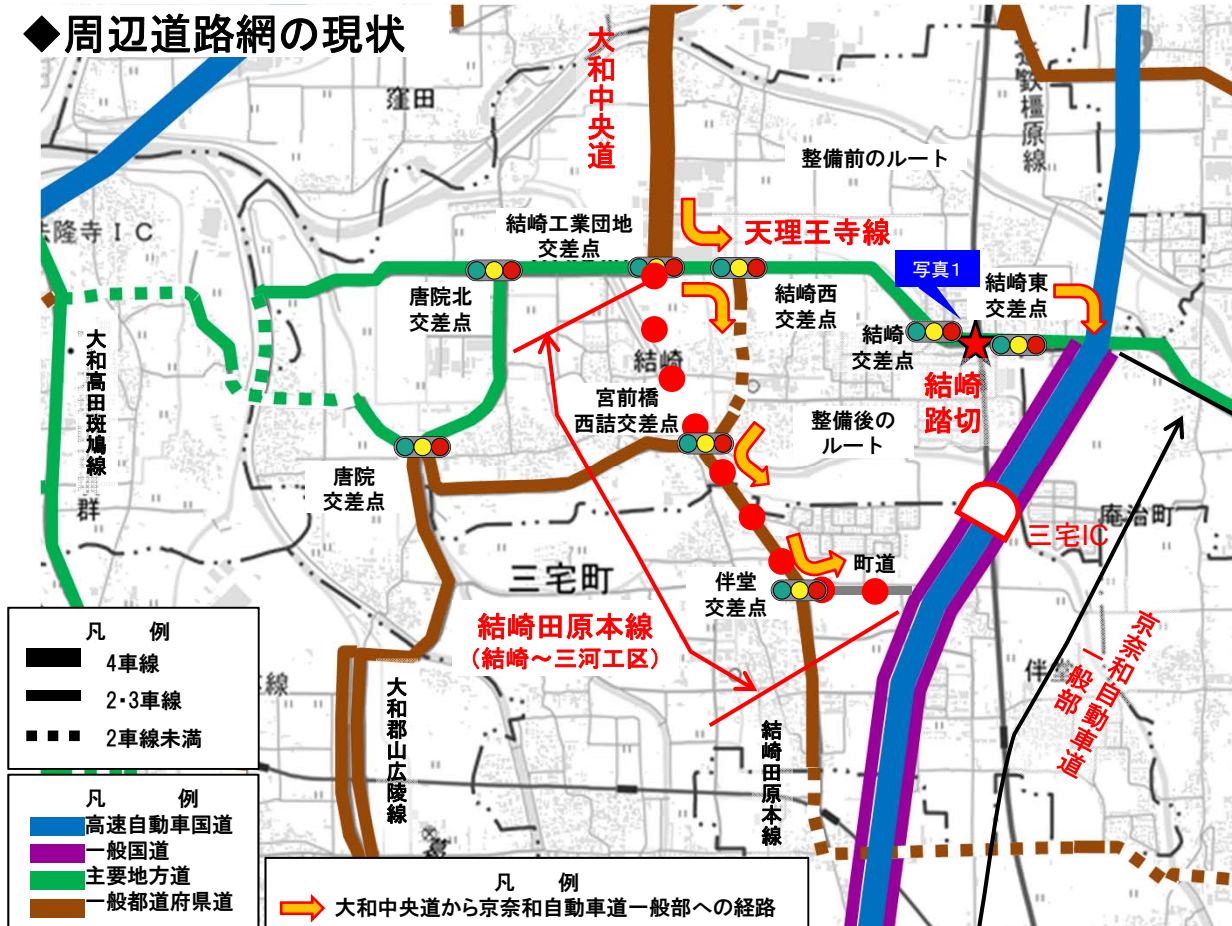


3. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果【骨格幹線道路ネットワークの形成】

- 大和中央道と京奈和自動車道一般部を結ぶ天理王寺線は、結崎踏切を中心に旅行速度の低下が顕著。
- 京奈和自動車道一般部開通後は、狭隘区間を含む結崎田原本線経由のルートに交通が流入。
- 当該路線の整備により、大和中央道と京奈和自動車道一般部間の円滑かつ安定した交通を確保

◆周辺道路網の現状

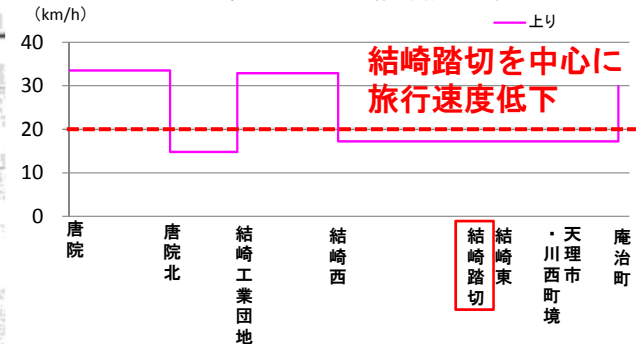


◆周辺道路の混雑時旅行速度



写真1 結崎踏切 朝ピーク

天理王寺線の区間別混雑時旅行速度



出典: H22道路交通センサス

3. 事業の必要性等に関する視点

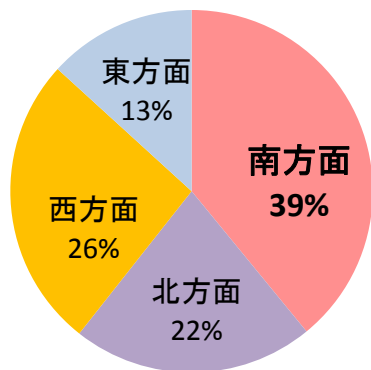
2) 事業の整備効果【地域活性化の支援】

- 工業団地を有する周辺市町(大和郡山市・川西町・三宅町)の製造品出荷額は、奈良県全体の約3割。
- 周辺に立地する工業団地から南方面への大型車交通が多く、物流効率化、企業立地の促進が期待される。
- 県では、経済活性化及び雇用の場の確保を図るため、工業ゾーン候補地の検討を実施。

◆ 周辺市町(大和郡山市・川西町・三宅町)の大型車OD

南方面が約4割を占める

N=53,472
(地域内々を除く)



南方面: 県南部(橿原市、葛城市、広陵町、田原本町、御所市、五條市、その他県南部)及び和歌山県
 北方面: 県北部及び京都府、滋賀県
 西方面: 県西部及び大阪府以西
 東方面: 県東部及び三重県以東

出典:H22道路交通センサスOD

◆ 周辺市町の工業団地等立地状況

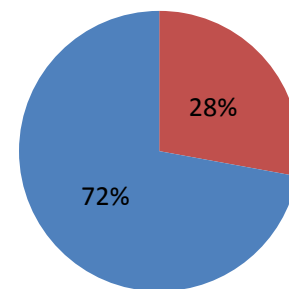


奈良県南部、和歌山方面へのアクセス向上

○: 工業ゾーン候補地の検討エリア

京奈和自動車道の郡山下下道JCT~(仮称)田原本ICの周辺
 西名阪自動車道の大和まほろばSIC~天理ICの周辺

◆ 周辺市町の製造品出荷額



■ 周辺市町(大和郡山市・川西町・三宅町)
 ■ その他
 出典:工業統計調査 平成25年

大和郡山市・川西町・三宅町の製造品出荷額は、奈良県全体(1.8兆円)に対し約3割(0.5兆円)を占めている



当該路線の整備により、
 今後の製造品出荷額の増加にも期待

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】

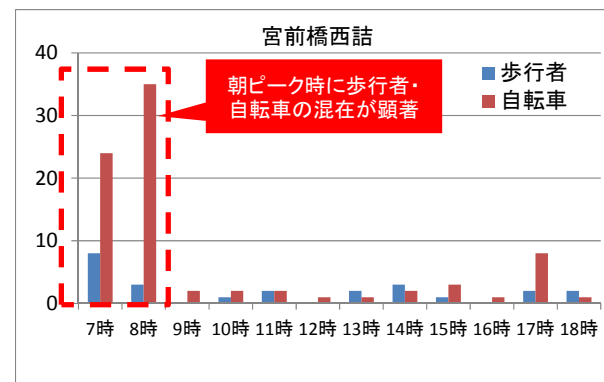
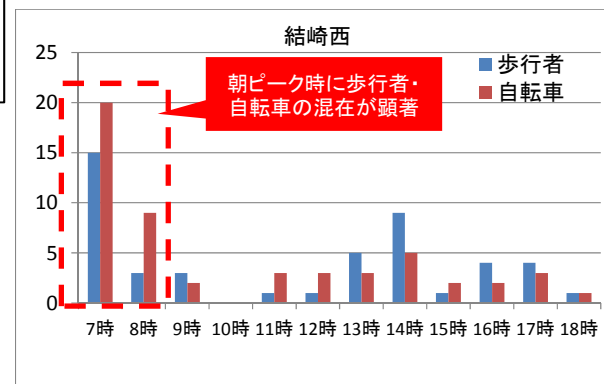
- 結崎田原本線の現道では、通過交通の流入に伴い通学児童の安全性が低下（H22～H25に死傷事故が4件発生）。
- 通学路に指定されている結崎田原本線現道、宮前橋西詰交差点、寺川の堤防上道路では、朝ピーク時の歩行者・自転車と自動車の混在が顕著。
- 当該路線の整備により、自動車・歩行者・自転車の通行が区分され交通安全性が向上。

◆ 周辺道路における交通事故の発生状況



出典：奈良県事故マッチングデータ (H22～H25)

◆ 周辺路線の歩行者・自転車交通量



出典：交通量調査結果(H27.2) 10

3. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果

■ 事業全体

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	費用便益比(B/C)
	45億円	5億円	2億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用※1	1.1
	49.3億円		0.3億円		

■ 算出条件等

基準年	: 平成27年度
検討期間	: 50年間
現在価値算出のための	: 4%
社会的割引率	
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	: 49億円(現在価値)
維持管理費	: 800千円/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	費用便益比(B/C)
	45億円	5億円	2億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用※1	1.3
	40.9億円		0.3億円		

※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

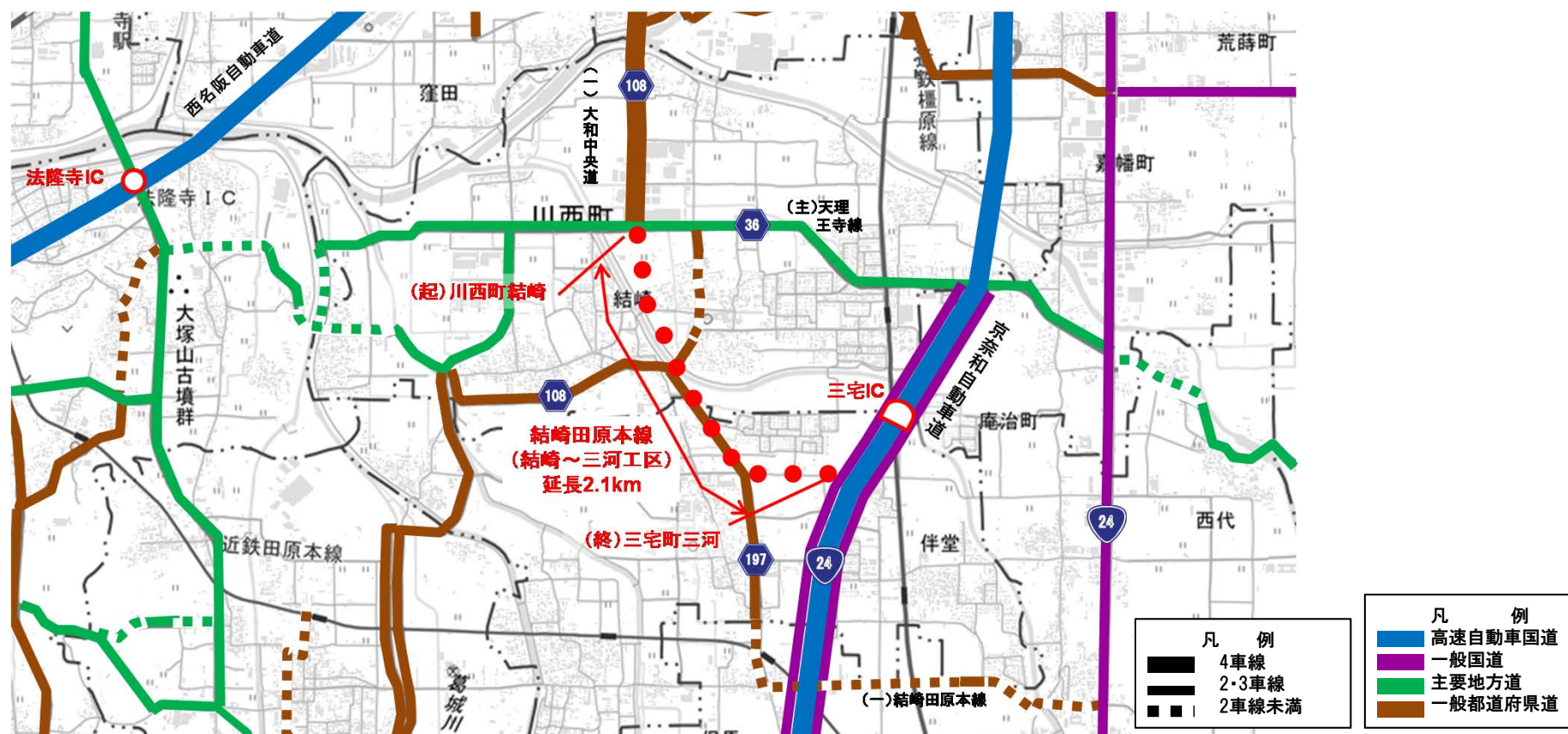
4) 地域における計画等

■ 事業の位置付け

- 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
- 三宅町都市計画マスタープラン(平成24年5月)
町内外をつなぐ連携軸の形成において、にぎわい連携軸として町内外との交流やにぎわいの集積を図る路線に指定

4. 事業の進捗の見込みの視点

- ・ 道路事業の推進について地域住民に概ね了解を得ていることから、平成26年度より用地買収に着手し、平成26年度に5件の買収が完了。
- ・ 現在までに、補償物件全52件のうち48件の補償調査を完了し、引き続き残りの補償調査を進める。
- ・ 平成27年度も引き続き本格的に用地交渉を進め、工区東側を中心に順調に用地交渉が進展しており、現時点で新たに8件の買収が完了し、今後も追加買収できる見込み。



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

鋼橋上部工への耐候性鋼材の使用により約2.6億円※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

※耐候性鋼材(標準さび安定化处理)と普通鋼材+塗装を比較し検討年数を50年とした場合の値



(仮称)新宮前橋

◆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します。

6. 対応方針(案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- 南北方向の4車線ネットワークが形成され、地域内を通過する交通の機能分担が期待される。
- 物流効率化、企業立地の促進等が期待される。
- 通過交通の転換により交通安全性の向上が期待される。
- 費用便益費(B/C)は事業全体で1. 1、残事業で1. 3。

2. 事業進捗の見込みの視点

- 現在、用地買収を実施中。
- 引き続き事業を推進し、早期の事業完了を目指す。

一般県道結崎田原本線(結崎～三河工区)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