

【追加説明資料】

社会資本整備総合交付金事業
（都）城廻り線
奈良県（地域デザイン推進課）

H28.12.21

平成28年度 第2回 奈良県公共事業評価監視委員会

しろ まわ
都市計画道路 城廻り線

平成28年12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.前回の指摘事項
- 2.当初事業計画と比べた必要性の変化
- 3.景観への配慮
- 4.事業の必要性(まとめ)

1. 前回の指摘事項

■ 事業の必要性の変化

- ・ 当初事業計画から必要性に変化があるのか

【事業の必要性】

- 踏切部のアンダーパス化、交差点改良による渋滞解消
- 歩道の拡幅や無電柱化による、安全かつ安心できる歩行空間の確保
- 大規模災害時における緊急輸送道路の通行機能確保
- 病院への緊急搬送ルート、京奈和自動車道(大和北道路)へのアクセス向上

■ 景観への配慮

- ・ 道路計画に関する景観への配慮事項

2. 当初事業計画と比べた必要性の変化

【①踏切部分の渋滞解消】 ⇒「改良すべき踏切」指定により**必要性が増加**

○踏切遮断状況に大きな変化無し

- ・踏切遮断時間は減少するも、遮断回数が増加

○平成28年度、国から「改良すべき踏切道」に指定

- ・奈良県における指定第1号
- ・指定条件の約2倍の踏切自動車交通遮断量
- ・最大遮断時間は「開かずの踏切」定義に近い約32分間

<踏切遮断状況の変化>

平成19年調査 (奈良県)結果	平成26年調査 (踏切道データベース)結果
交通量: 15,052台	交通量: 14,123台
1日総遮断時間: 7.1時間	1日総遮断時間: 6.7時間
1日遮断回数: 294回	1日遮断回数: 364回
1時間当たり最大遮断時間: 32分40秒	1時間当たり最大遮断時間: 31分4秒
最大遮断時間: 5分18秒	最大遮断時間: 2分54秒
踏切自動車交通遮断量: 106,869台時/日	踏切自動車交通遮断量: 94,624台時/日

<付近の福祉施設>



踏切道改良促進法施行規則(抄) 抜粋

第二条

踏切改良促進法(以下「法」という。)第三条第一項の規定により、改良すべきものとして指定を行う踏切道は、次のいずれかに該当する踏切道とする。

- 一日当たりの踏切自動車交通遮断量が五万以上のもの
- 付近に老人福祉施設、障害者支援施設その他これらに類する施設があるものであって高齢者又は障害者の通行の安全を特に確保する必要があるもの



出典:平成28年4月23日 産経新聞

2. 当初事業計画と比べた必要性の変化

【②歩行者の安全性向上】 ⇒福祉施設が増え、**必要性が増加**

○学校や福祉施設などの公共施設が周辺に点在



学生の通学状況

事業対象区間周辺の福祉施設や公共施設

3. 景観への配慮

【①踏切部のアンダーパス構造の採用】

- ・大和郡山市より、郡山城址の景観が損なわれないよう高架式ではなく地下式とするよう要望



郡山城址

アンダーパスのイメージパース

【②電線共同溝による無電柱化】

- ・電線や電柱による雑然とした街並みの回避



電線共同溝整備事例 出典:国土交通省 九州地方整備局

【③道路路肩構造物の緑化】

- ・道路路肩構造物となる堀部の補強土壁面を緑化※
※郡山城跡風致保全方針に基づく、大和郡山市との協議結果



緑化を行った補強土壁 平成28年4月25日 撮影

【④照明柱や防護柵の景観対応色採用】

- ・周辺の景観との調和に配慮し、照明柱や防護柵の塗装色に景観対応色（ダークブラウン）を採用



防護柵を景観対応色（ダークブラウン）とした事例

国道24号 奈良県橿原市にて

4. 事業の必要性(まとめ)

■事業の必要性の変化

- 踏切部のアンダーパス化、交差点改良による**渋滞解消**
⇒ 「改良すべき踏切」指定により必要性が増加
- 歩道の拡幅や無電柱化による、**安全かつ安心できる歩行空間の確保**
⇒ 事業着手後に、福祉施設が増えたことにより必要性が増加
- 大規模災害時における**緊急輸送道路の通行機能確保**
⇒ 必要性の変化なし
- 病院への緊急搬送ルート、京奈和自動車道(大和北道路)への**アクセス向上**
⇒ 必要性の変化なし
- **地元からの要望**
⇒

【大和郡山市の声】
慢性的に渋滞が発生し、歩行者の安全な通行にも問題があることから早期に完成させて欲しい。

【地域住民の声】
朝夕のラッシュ時は特に混雑しているので渋滞をなんとかして欲しい。

■景観への配慮

- 踏切部のアンダーパス構造の採用
- 電線共同溝による無電柱化
- 道路路肩構造物の緑化
- 照明柱や防護柵の景観対応色採用