

防災・安全交付金事業 (都) 畝傍駅前通り線

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 | 防災・安全交付金事業 | 事業主体 | 奈良県 |
| 河川・道路名等 | (都) 畝傍駅前通り線 | 事業箇所 | 橿原市八木町1丁目～八木町2丁目 |
| 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 | ・歩行者の安全性の向上、歩行空間のバリアフリー化、地域内交通の円滑化、防災機能の向上、良好な景観の形成を図る | | |
| <input type="checkbox"/> 必要性 | ・安全で円滑な歩行空間等の確保が必要 | | |
| (資料 p. 2, 12～18) | | | |
| 事業策定の経緯 | | | |
| <input type="checkbox"/> 当時の状況 | ・歩道がなく、車道の幅員も狭小 | | |
| <input type="checkbox"/> 着手までの経緯 | ・(都) 畝傍駅前通り線 | | |
| | S37年 8月 都市計画決定 H元年 9月 都市計画変更 H25年 2月 事業認可 | | |
| (資料 p. 2) | | | |
| 事業の投資効果(費用対効果や施策的な効果など) | | | |
| <input type="checkbox"/> 計画時の効果 | ・ — | | |
| <input type="checkbox"/> 現時点の効果 | ・ B/C = 1.5 | | |
| (資料 p. 19, 20) | | | |
| 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(事業費ベース): 約40% | | |
| <input type="checkbox"/> 執行の遅延及び原因 | ・特に大きな問題は無く、執行の遅延は生じていない。 | | |
| (資料 p. 20) | | | |
| 事業進捗の見込み | | | |
| <input type="checkbox"/> 進捗の対策 | ・用地買収率: 約40%(令和2年10月末時点) | | |
| <input type="checkbox"/> 進捗の見込み | ・平成30年度より工事に着手し、早期の完成・供用を目指す。 | | |
| (資料 p. 20) | | | |
| 事業の対策 | | | |
| ・ | 早期の事業完了を目指す。 | | |
| (資料 p. 20) | | | |
| その他 | | | |
| <input type="checkbox"/> 関係機関等の意向 | ・「橿原市都市計画マスタープラン」において広域幹線道路に、「橿原市移動円滑化構想」において生活関連経路に位置付け | | |
| <input type="checkbox"/> 関連事業の有無 | ・京奈和自動車道大和御所道路(事業主体: 国土交通省) | | |
| (資料 p. 4, 5) | | | |

令和2年度 第2回 奈良県公共事業評価監視委員会

[再評価] (平成22年度新規事業化)

都市計画道路 うね び えき まえ どお 畝傍駅前通り線 せん

令和2年12月

奈良県 県土マネジメント部 道路建設課

目 次

| | |
|---|-------|
| 1. 路線の位置及び状況 | P. 1 |
| 2. 事業の概要 | P. 2 |
| 3. 上位関連計画への位置付け | P. 4 |
| 4. 事業の必要性に関する視点 | |
| 1) 事業をめぐる社会情勢等の変化 | P. 11 |
| 2) 事業の整備効果 | P. 12 |
| 3) 要望経緯 | P. 18 |
| 5. 事業の効率性に関する視点 | P.19 |
| 6. 事業の進捗の見込みの視点 | P.20 |
| 7. 当初事業採択時との比較 | P.20 |
| 8. 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 | P.21 |
| 9. 対応方針(案) | P.22 |

1. 路線の位置及び状況

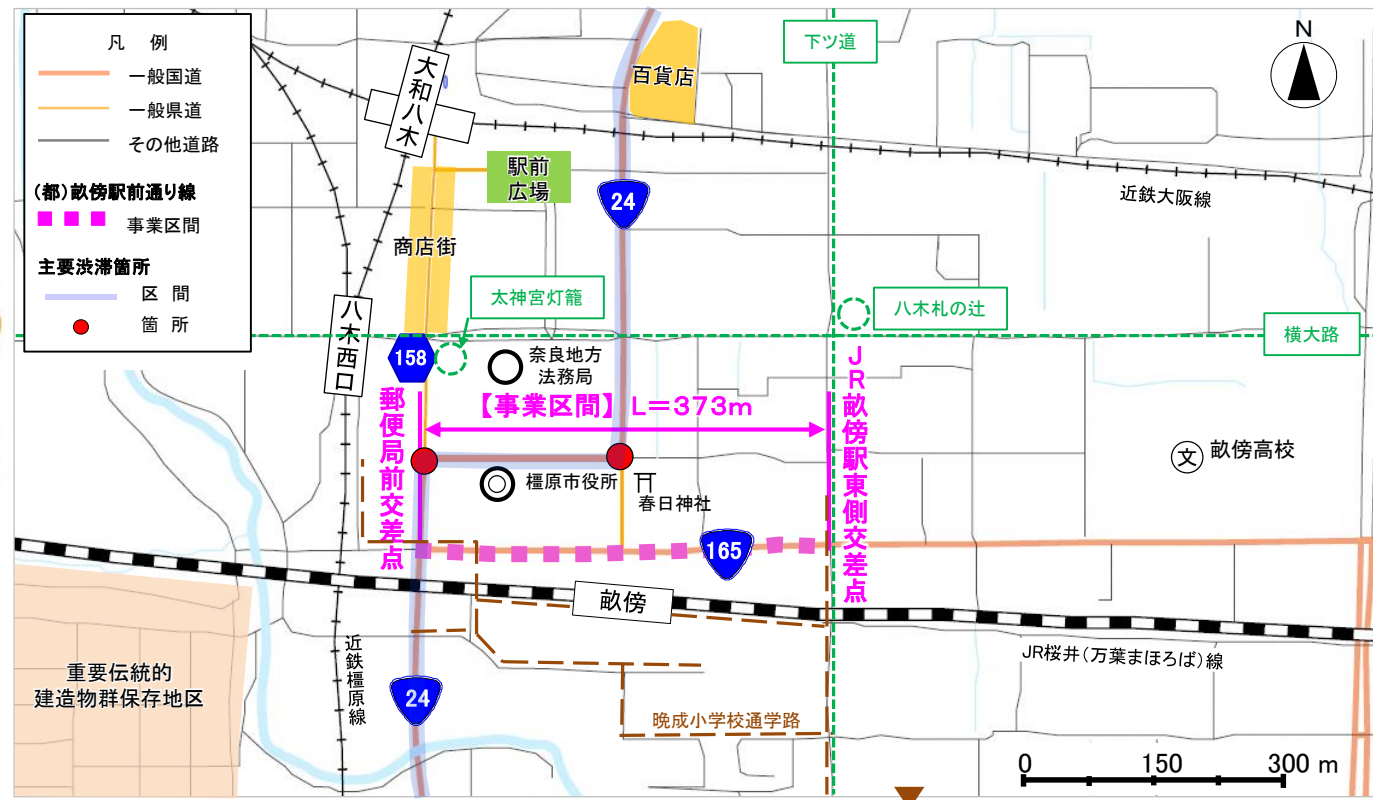
- (都) 畝傍駅前通り線の事業区間は、国道165号の一部区間を成しており、国道24号に接続
- JR畝傍駅にアクセスし、周辺には市役所、法務局及び畝傍高校等の公共施設、重要伝統的建造物群保存地区が存在

広域図



出典) 橿原市都市計画マスタープラン

拡大図



2. 事業の概要

◆事業の目的

- ・歩行者の安全性の向上
- ・歩行空間のバリアフリー化
- ・地域内交通の円滑化(追加)
- ・防災機能の向上(追加)
- ・良好な景観の形成(追加)

◆事業概要

| | |
|---------|----------------------------------|
| 路線名 | 都市計画道路畝傍駅前通り線 |
| 事業区間 | JR畝傍駅東側交差点 ～郵便局前交差点 |
| 事業延長 | 373m |
| 構造規格 | 第4種第2級 |
| 設計速度 | 40km/h |
| 計画交通量 | 10,500台/日 |
| 車線数 | 2車線 |
| 道路幅員 | 9m(当初) 16m(計画変更後) |
| 事業費 | 約6億円(当初) 約34億円(計画変更後) |
| 主な事業の経緯 | H22年度 事業化 H25年2月 事業認可(事業計画変更) |

◆事業区間の道路構造

位置図

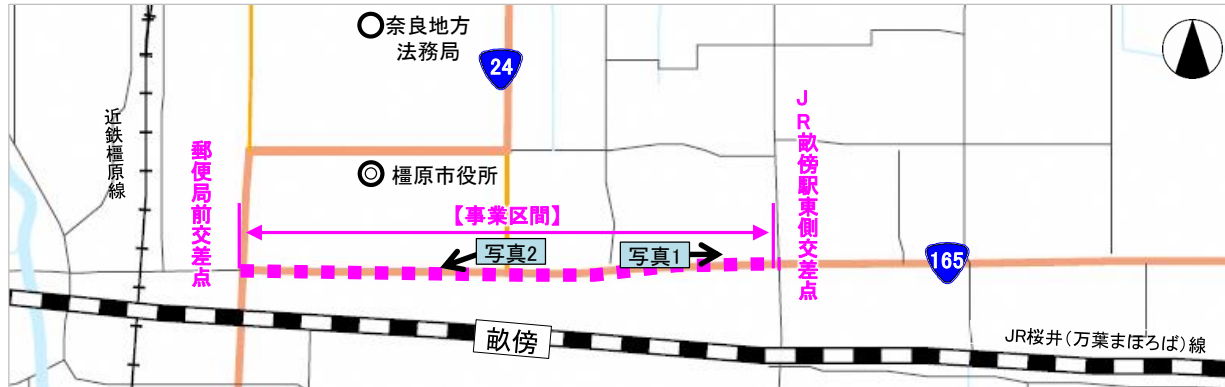


写真1: 現況



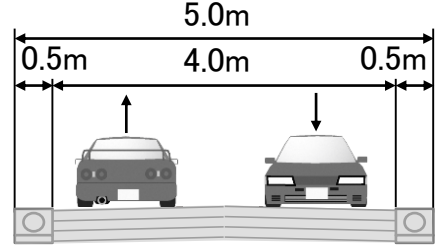
写真2: 現況

2. 事業の概要

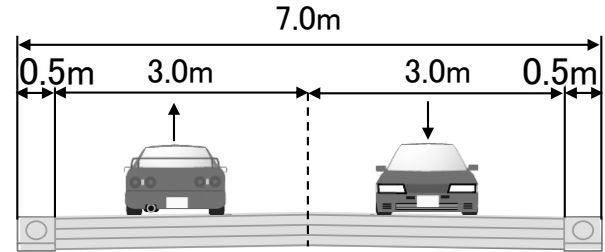
◆横断図

現況

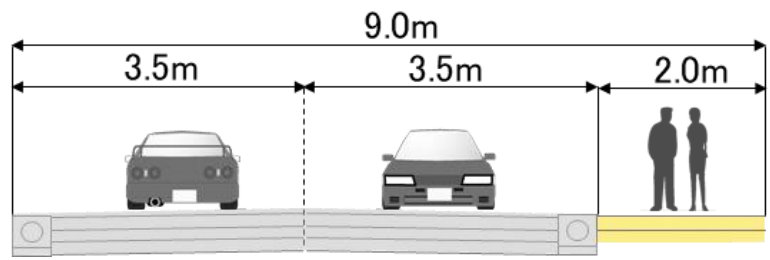
現況横断図(写真1)



現況横断図(写真2)

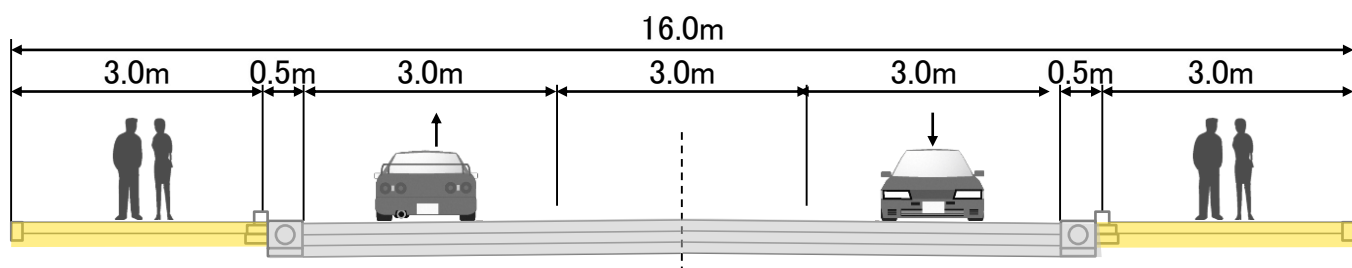


当初計画



工事費約8億円、用地補償費約20億円増加

現計画



3. 路線の状況(上位関連計画への位置付け)

1) 橿原市都市計画マスタープラン

- 橿原市では「橿原市都市計画マスタープラン」を平成12年4月に策定(平成21年3月に見直し)
- (都) 畷傍駅前通り線の事業区間は、**広域幹線道路**として位置付けられている国道165号の一部区間を成している
- 沿線は歴史的な町並み環境の維持保全と市民の学習・交流の場として整備に努める**歴史的町並みゾーン**に位置付け

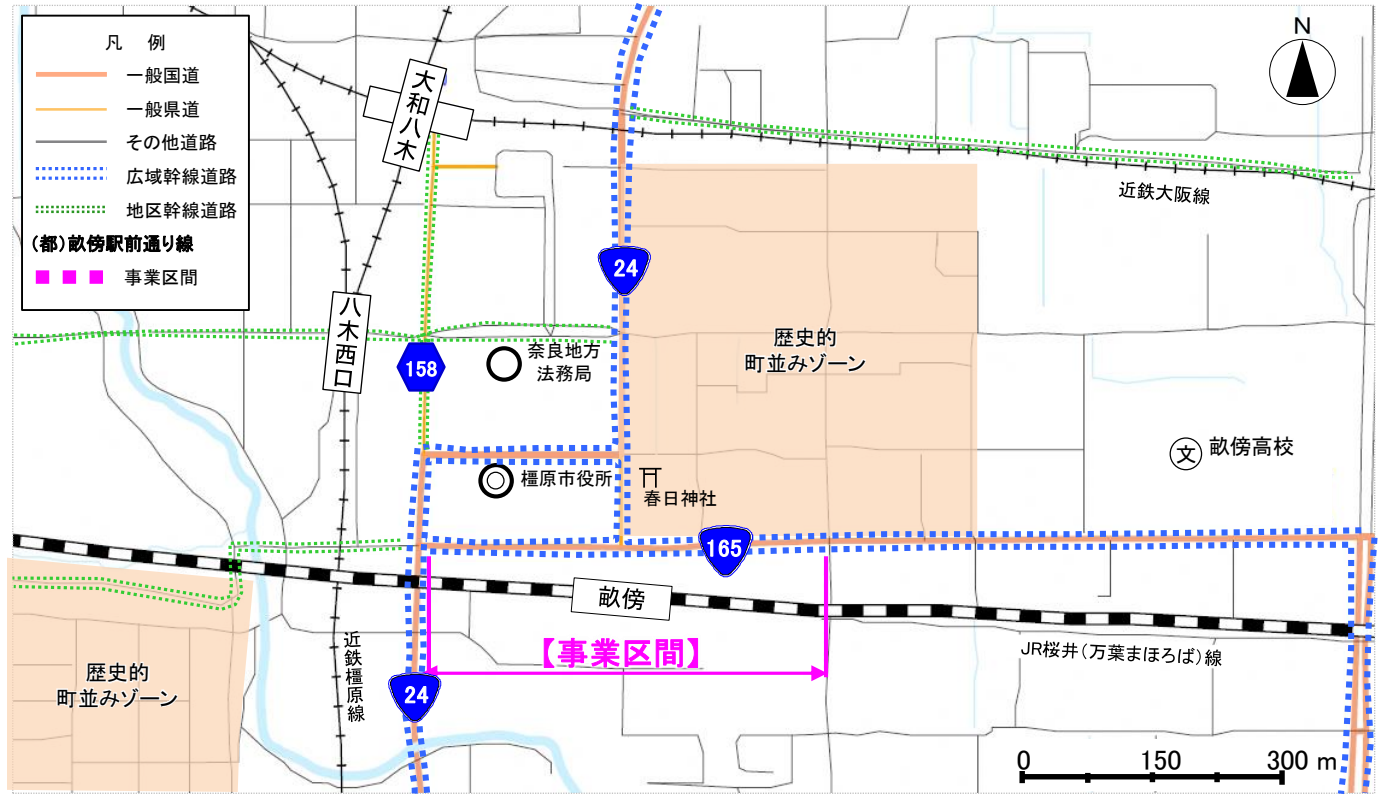
【広域幹線道路】
 ・広域的な骨格道路及び都市環状道路を形成する道路

【都市幹線道路】
 ・都市拠点と市内各地区や近隣市町村とを連絡する道路

【地区幹線道路】
 ・広域幹線道路、都市幹線道路と地区レベルの生活拠点や鉄道駅を連絡する道路

【歴史的町並みゾーン】
 ・歴史的な町並み環境の維持保全と市民の学習・交流の場として整備に努めるゾーン

出典) 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)



出典) 橿原市都市計画マスタープラン(H21.3)を基に作成

3. 路線の状況(上位関連計画への位置付け)

2) 橿原市移動円滑化基本構想

- 橿原市ではバリアフリー化を重点的・計画的・一体的に進めるため「橿原市移動円滑化基本構想」を平成22年3月に策定
- 近鉄大和八木駅・八木西口駅・JR畝傍駅周辺地区は重点整備地区に設定され、(都)畝傍駅前通り線の事業区間は**生活関連経路**に位置付け

【重点整備地区】

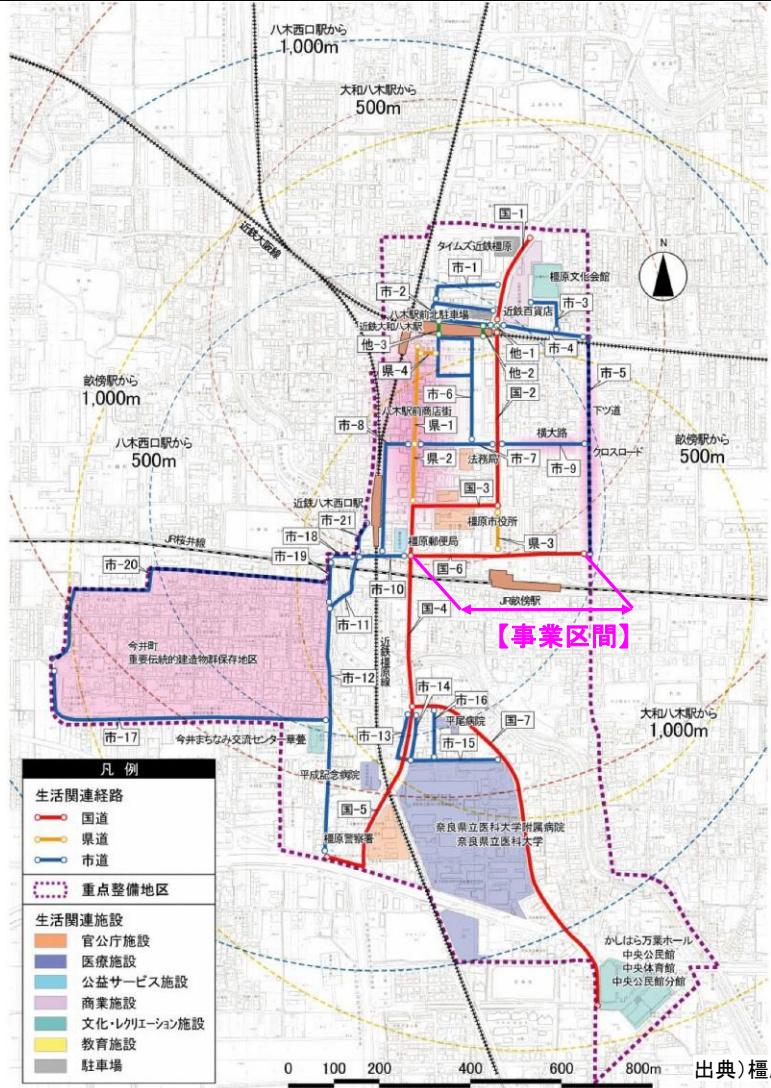
【重点整備地区】

- ・生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われている地区
- ・生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化事業が特に必要な地区
- ・バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行うことが総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区

【生活関連施設】
相当数の高齢者、障がい者等が利用する旅客施設、官公庁施設などの多様な施設

【生活関連経路】
生活関連施設相互の経路

出典) 橿原市移動等円滑化基本構想(H22.3)

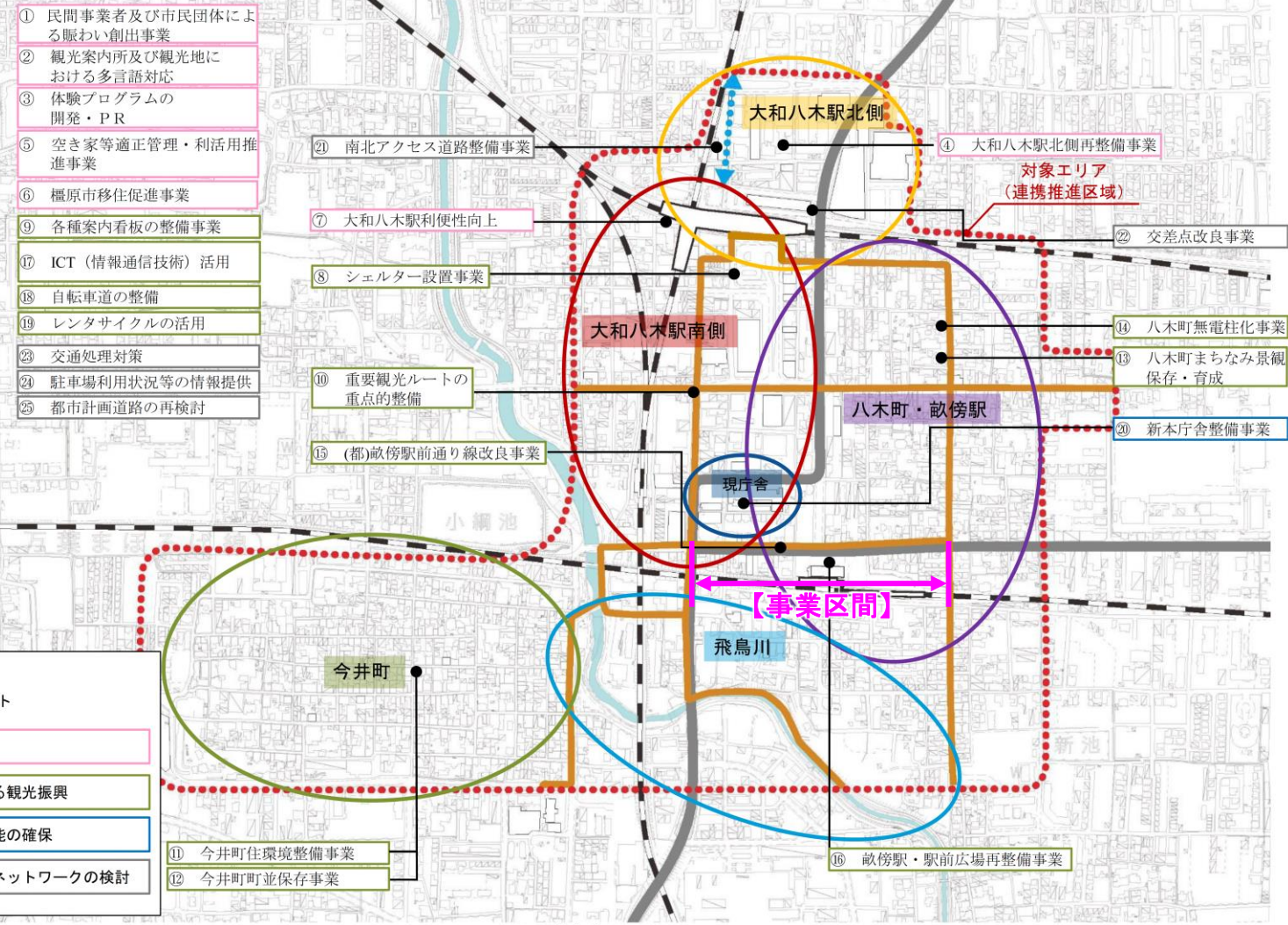


3. 路線の状況(上位関連計画への位置付け)

3) 大和八木駅周辺地区まちづくり基本計画

- 橿原市では「大和八木駅周辺地区まちづくり基本計画」を平成30年12月に策定
- (都) 畷傍駅前通り線は、まちづくりのテーマの1つである「回遊性向上による観光振興」において、重点観光ルートに位置付けられている

【基本計画図】



- ① 民間事業者及び市民団体による賑わい創出事業
- ② 観光案内所及び観光地における多言語対応
- ③ 体験プログラムの開発・PR
- ⑤ 空き家等適正管理・利活用推進事業
- ⑥ 橿原市移住促進事業
- ⑨ 各種案内看板の整備事業
- ⑰ ICT (情報通信技術) 活用
- ⑱ 自転車道の整備
- ⑲ レンタサイクルの活用
- ⑳ 交通処理対策
- ㉑ 駐車場利用状況等の情報提供
- ㉒ 都市計画道路の再検討

- ② 南北アクセス道路整備事業
- ⑦ 大和八木駅利便性向上
- ⑧ シェルター設置事業
- ⑩ 重要観光ルートの重点的整備
- ⑮ (都) 畷傍駅前通り線改良事業

- ④ 大和八木駅北側再整備事業
- ② 交差点改良事業
- ⑭ 八木町無電柱化事業
- ⑬ 八木町まちなみ景観保存・育成
- ㉑ 新本庁舎整備事業

【重点観光ルート】
 大和八木駅から今井町、八木町・畷傍駅、飛鳥川を結び、さらには藤原京跡から明日香村へとつながる回遊したくなる観光ルート

出典) 大和八木駅周辺地区まちづくり基本計画 (H30.12)

- 【凡例】
- 重点観光ルート
 - A. 賑わい創出
 - B. 回遊性向上による観光振興
 - C. 現庁舎の耐震性能の確保
 - D. 交通処理・交通ネットワークの検討

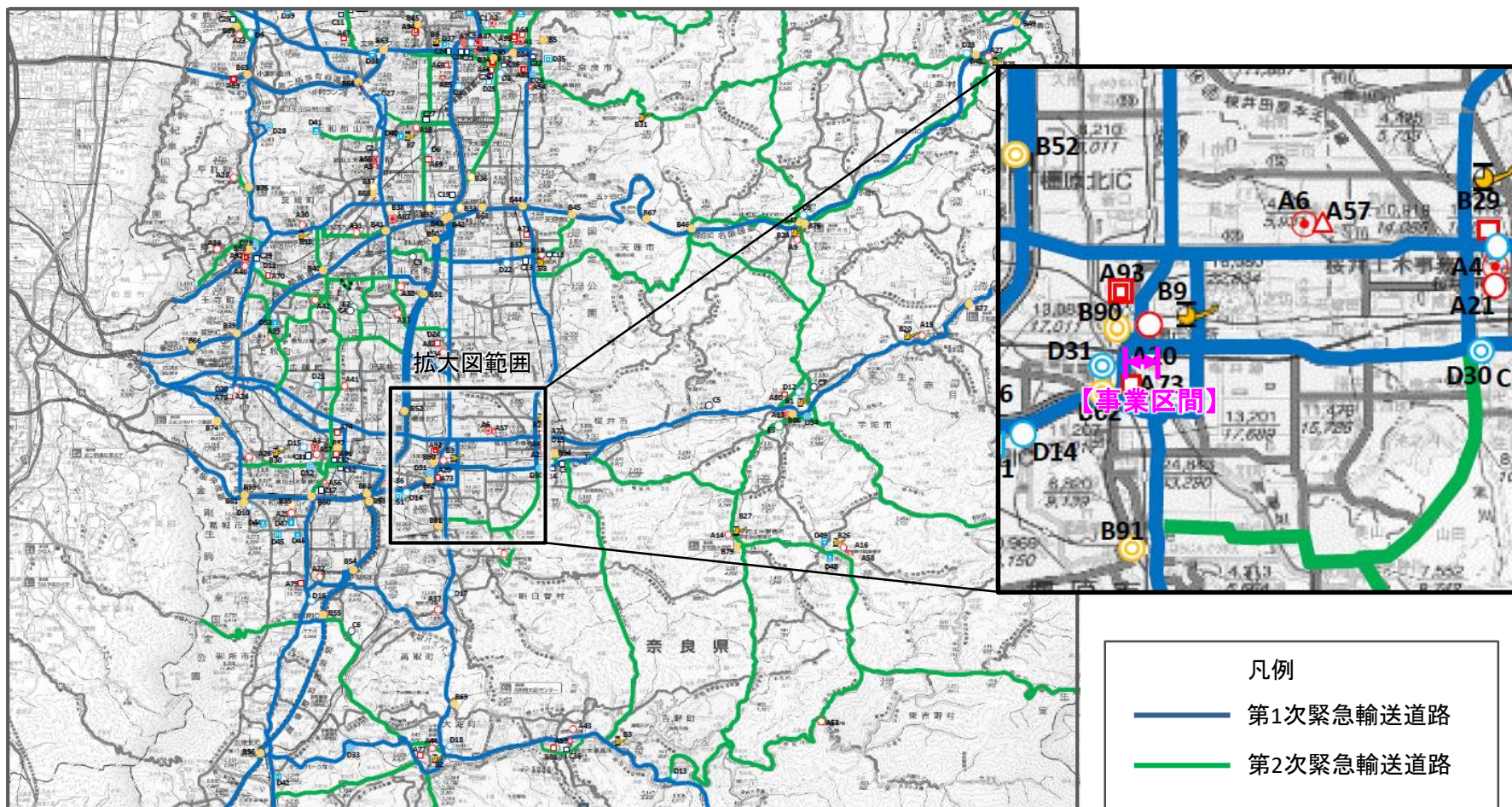
- ⑪ 今井町住環境整備事業
- ⑫ 今井町町並保存事業

3. 上位関連計画への位置付け

4) 奈良県緊急輸送道路ネットワーク計画

- 奈良県では「奈良県緊急輸送道路ネットワーク計画」を平成9年3月に策定(平成29年6月見直し)
- (都) 畝傍駅前通り線の事業区間は「**第1次緊急輸送路**」に指定

【奈良県緊急輸送道路ネットワーク図】

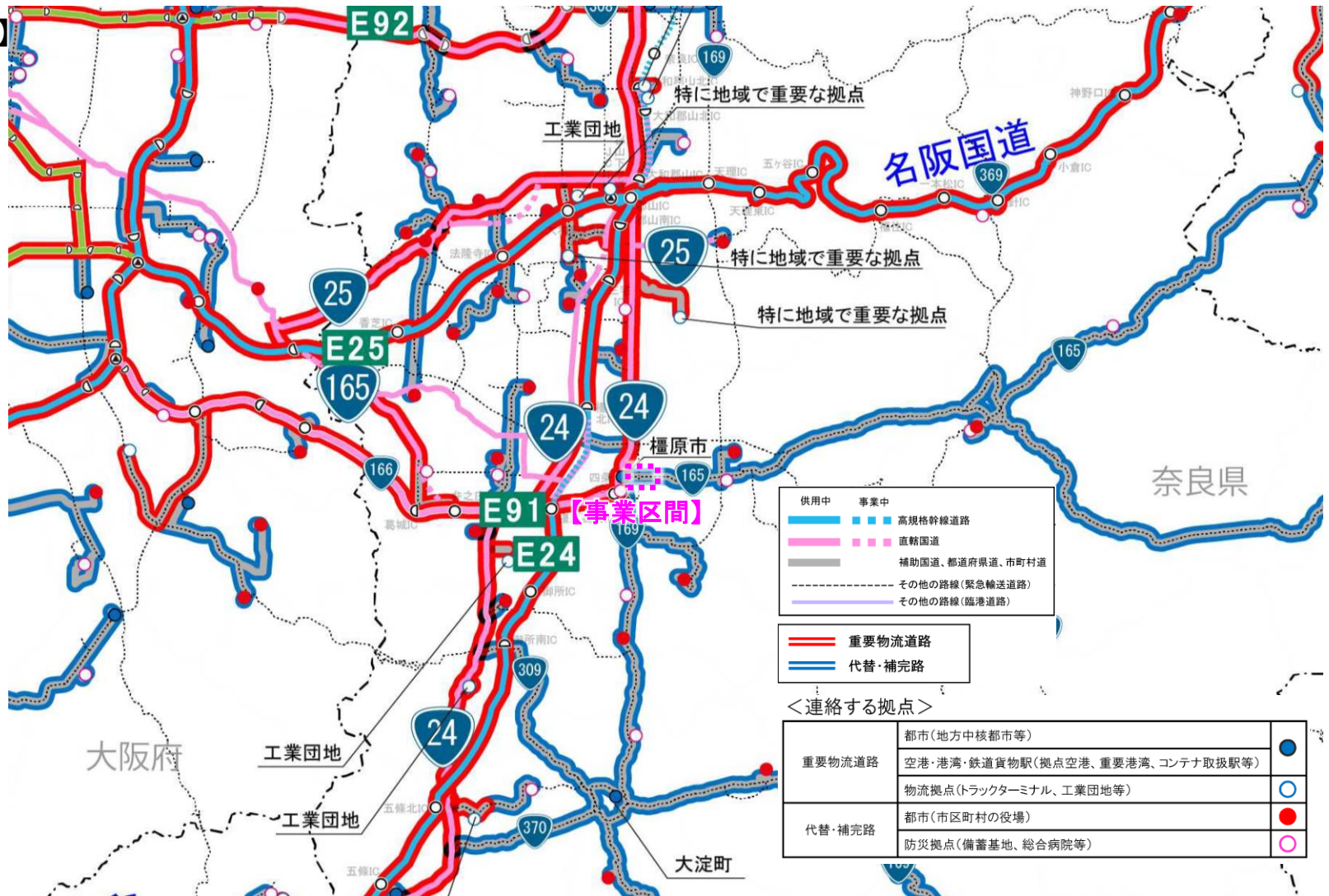


3. 路線の状況(上位関連計画への位置付け)

5) 重要物流道路

- 道路法が平成30年3月に改正され、重要物流道路制度が創設された
- (都) 畝傍駅前通り線の事業区間は重要物流道路の代替・補完路に指定されている

【位置図】



出典) 国土交通省HP 重要物流道路等の指定 (R2.4)

3. 路線の状況(上位関連計画への位置付け)

6) 奈良県無電柱化推進計画

- 奈良県では防災、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等の観点から、「奈良県無電柱化推進計画」を令和元年10月に策定
- (都) 畝傍駅前通り線は、「**県と市町村のまちづくり**」の観点から優先的に無電柱化を推進する道路に位置付け

◆ 無電柱化の対象道路→特に①③④を重点的に推進

| 観点 | 内容 |
|-------------------|--|
| ① 防災 | ・緊急輸送道路(第一次、第二次) ・避難路 |
| ② 安全・円滑な交通確保 | ・バリアフリー新法の特定道路、生活関連経路 ・鉄道駅等の交通結節点 ・通学路の要対策箇所 |
| ③ 景観形成・観光振興 | ・世界遺産や歴史的・文化的風土を形成する地域などにおいて、良好な景観形成や観光振興のために必要な道路 |
| ④ 県と市町村とのまちづくり | ・各地区におけるまちづくりを進める上で、必要な取り組みとされる無電柱化を推進する |
| ⑤ 面整備事業等に合わせた無電柱化 | ・面整備事業や大規模な開発事業にあわせて無電柱化を実施する道路 |

→ 畝傍駅前通り線は①②③④に該当

出典) 奈良県無電柱化推進計画(R1.10)を基に作成

3. 上位関連計画への位置付け

7)まとめ

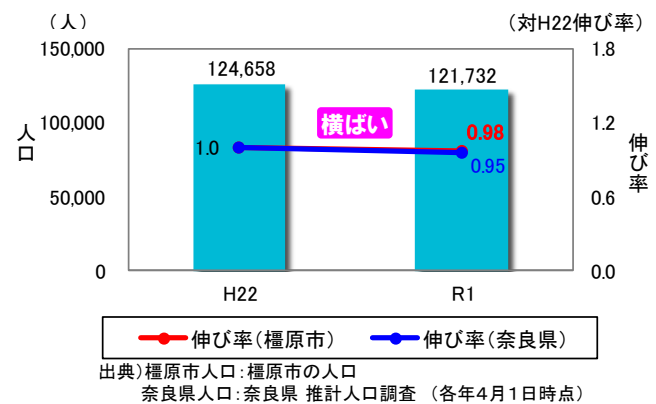
| 上位関連計画 | 事業の目的 |
|---|---|
| 橿原市都市計画マスタープラン (平成12年4月策定・平成21年3月改定) | ・地域内交通の円滑化 |
| 橿原市移動円滑化基本構想 (平成22年3月策定) | ・歩行者の安全性の向上 ・歩行空間のバリアフリー化 |
| 大和八木駅周辺地区まちづくり基本計画 (平成30年12月策定) | ・地域内交通の円滑化 ・良好な景観の形成 |
| 奈良県緊急輸送道路ネットワーク計画 (平成9年3月策定・平成29年6月改定) | ・防災機能の向上 |
| 重要物流道路制度 (平成31年4月指定) | ・防災機能の向上 |
| 奈良県無電柱化推進計画 (令和元年10月策定) | ・歩行者の安全性の向上 ・歩行空間のバリアフリー化 ・防災機能の向上 ・良好な景観の形成 |

4. 事業の必要性に関する視点

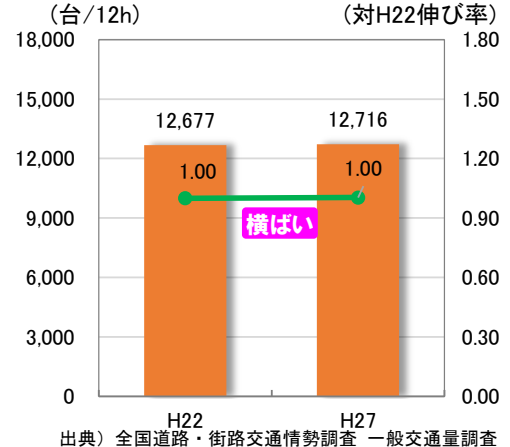
1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 橿原市の人口は**横ばい**
- 事業区間の交通量は**横ばい**
- 橿原市内の自動車分担率は**約50%**で**横ばい**
- 事業区間に位置する畝傍駅の乗車数は**増加**
- 橿原市観光入込客数は**増加**

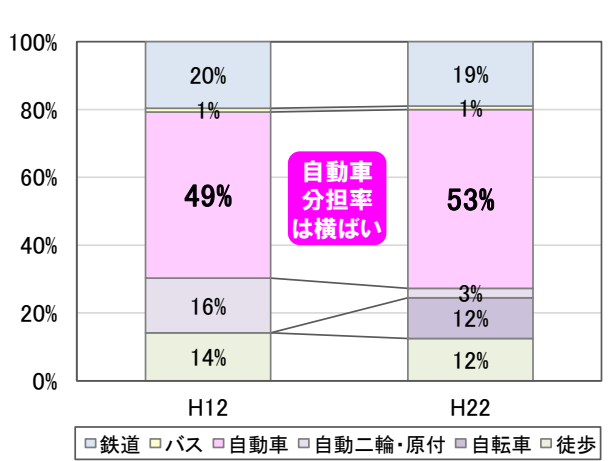
◆ 橿原市の人口



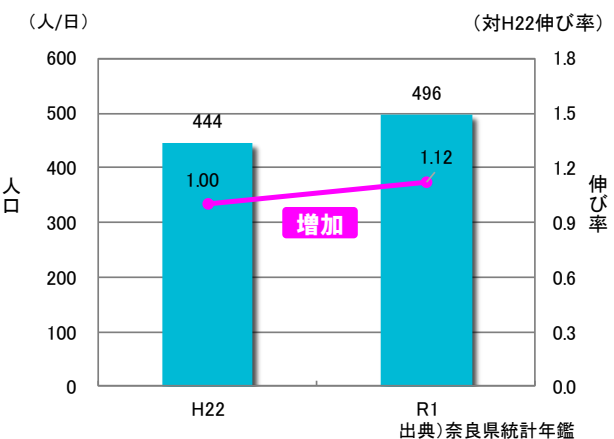
◆ 事業区間の交通量



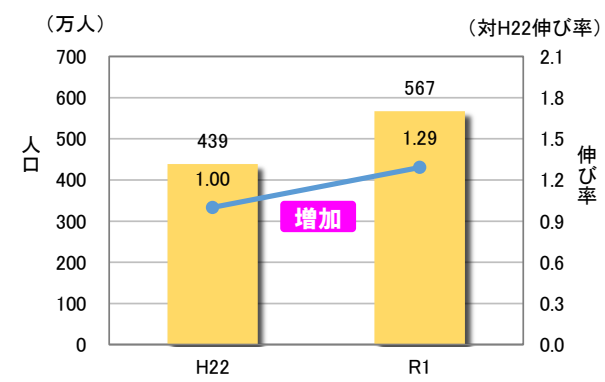
◆ 橿原市の代表交通手段割合



◆ 畝傍駅の乗車数



◆ 橿原市観光入込客数



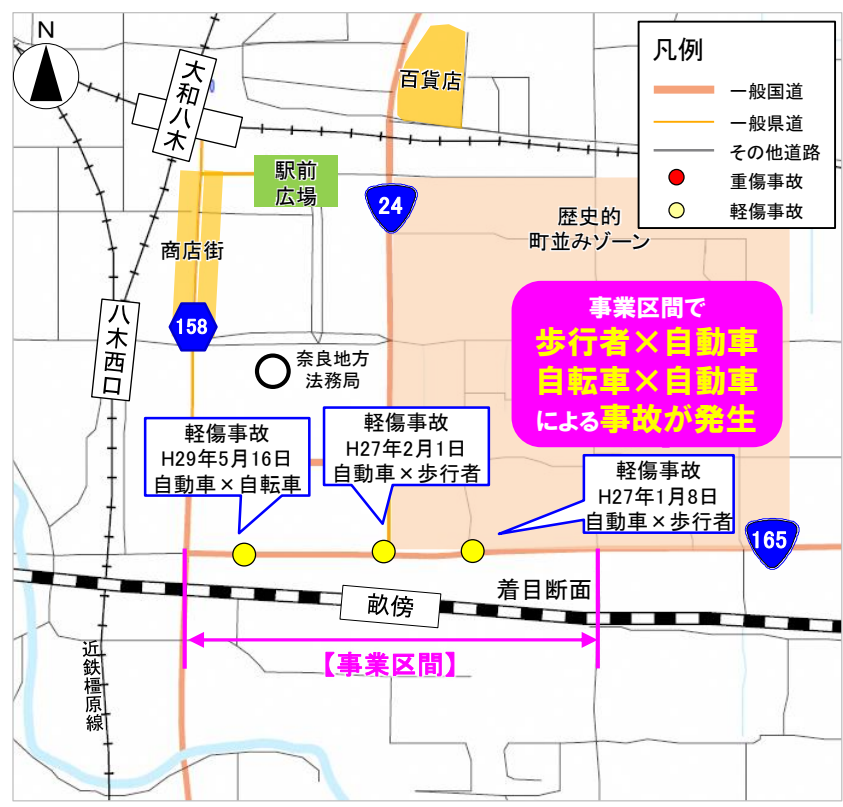
4. 事業の必要性に関する視点

| | | | | | |
|----------|-------------|---------------|----------------|--------------|---------------|
| 事業目的との整合 | ①歩行者の安全性の向上 | ②歩行空間のバリアフリー化 | ③地域内交通の円滑化(追加) | ④防災機能の向上(追加) | ⑤良好な景観の形成(追加) |
| | ● | ● | | | |

2) 事業の整備効果①【歩行者・自転車の安全性向上】

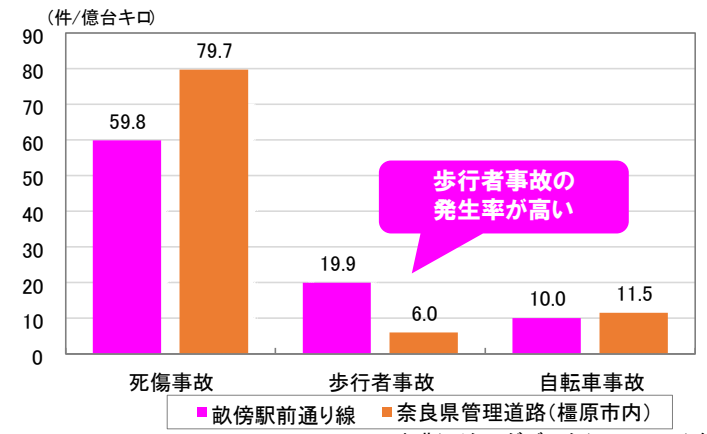
■ 事業区間の死傷事故発生率は奈良県管理道路(橿原市内)に比べ歩行者で**約3倍**
 ⇒ 本事業により、歩道が整備され、歩行者と自動車が分離されるとともに車道も拡幅され、通学路としての安全性が向上するとともに**歩行者・自転車事故の削減**が期待される

◆ 歩行者・自転車 × 自動車の事故発生位置



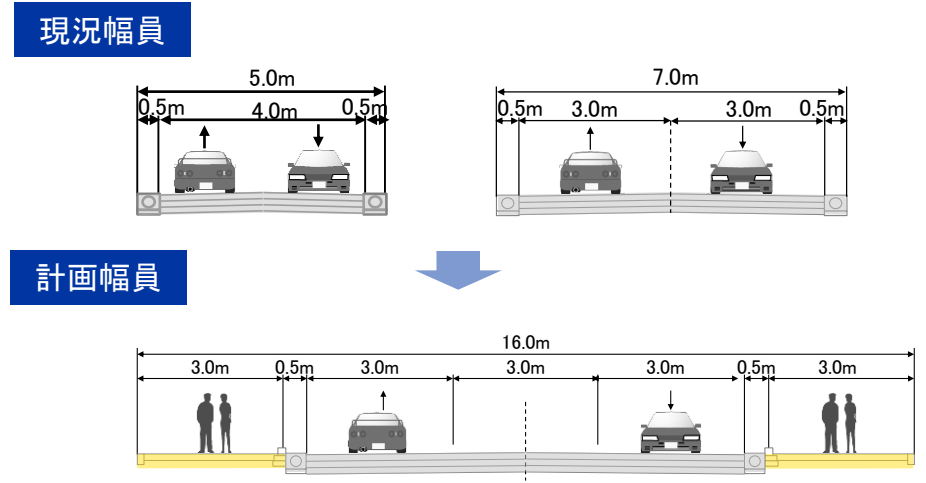
出典)イタルダデータ(H27~H30)

◆ 畝傍駅前通り線の死傷事故発生率



出典)イタルダデータ(H27~H30)を基に作成

◆ 歩道の設置



4. 事業の必要性に関する視点

| | | | | | |
|----------|-------------|---------------|----------------|--------------|---------------|
| 事業目的との整合 | ①歩行者の安全性の向上 | ②歩行空間のバリアフリー化 | ③地域内交通の円滑化(追加) | ④防災機能の向上(追加) | ⑤良好な景観の形成(追加) |
| | ● | ● | | | |

2) 事業の整備効果②【快適な歩行空間の確保】

- (都) 畝傍駅前通り線は「橿原市移動円滑化基本構想」で生活関連経路として位置づけられ、重点的・優先的に「移動円滑化基準」に基づいたバリアフリー化を推進
- 事業区間は歩道がない区間もあり、車両乗入れ部等では、横断勾配が急な区間や段差が存在
⇒ 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

◆バリアフリー対応状況

| | 道路移動等円滑化基準(抜粋) | 設計 |
|------------|--|---------------------------------------|
| 歩道幅員 | ・歩道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5m以上、その他の道路にあつては 2m 以上 | 歩道幅員は 3.0m |
| 舗装 | ・歩道等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造 ・歩道等の舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ水はけの良い仕上げ | 歩道部の舗装は 透水性インターロッキングブロック |
| 縦断勾配 | ・歩道等の縦断勾配は 5%以下 とする。 (やむを得ない場合においては、8%以下) | 最大縦断勾配は 2.2% |
| 横断勾配 | ・歩道等の横断勾配は 1%以下 とする。 (やむを得ない場合においては2%以下) | 最大横断勾配は 1.0% |
| 歩道等と車道等の分離 | ・歩道等には、車道若しくは車道に接続する路肩がある場合の当該路肩(以下「車道等」という。)又は自転車道に接続して 縁石線 を設ける ・歩道等(車両乗り入れ部及び横断歩道に接続する部分を除く。)に設ける縁石の車道等に対する高さは 15cm 以上とし、当該歩道等の構造及び交通の状況並びに沿道の土地利用の状況等を考慮して定める | 歩車道境界部に高さ 15cm の 縁石 を設置 |

◆歩道の設置状況



4. 事業の必要性に関する視点

| | | | | | |
|----------|-------------|---------------|----------------|--------------|---------------|
| 事業目的との整合 | ①歩行者の安全性の向上 | ②歩行空間のバリアフリー化 | ③地域内交通の円滑化(追加) | ④防災機能の向上(追加) | ⑤良好な景観の形成(追加) |
| | | | ● | | |

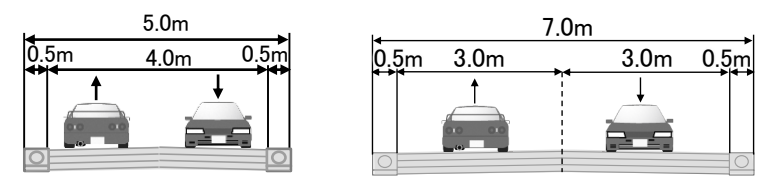
2) 事業の整備効果③【自動車交通の円滑化】

- 事業区間の混雑時旅行速度は20km/h以下
- 幅員が狭小で、離合が困難なため、自動車の通行に支障
- ⇒ 車道拡幅により、自動車交通の円滑化が図られる

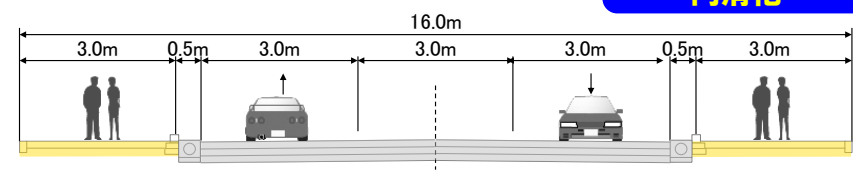
◆事業区間周辺の混雑時旅行速度



現況幅員



計画幅員



出典) H27全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査
 ※上りと下りで旅行速度の低い方を表示

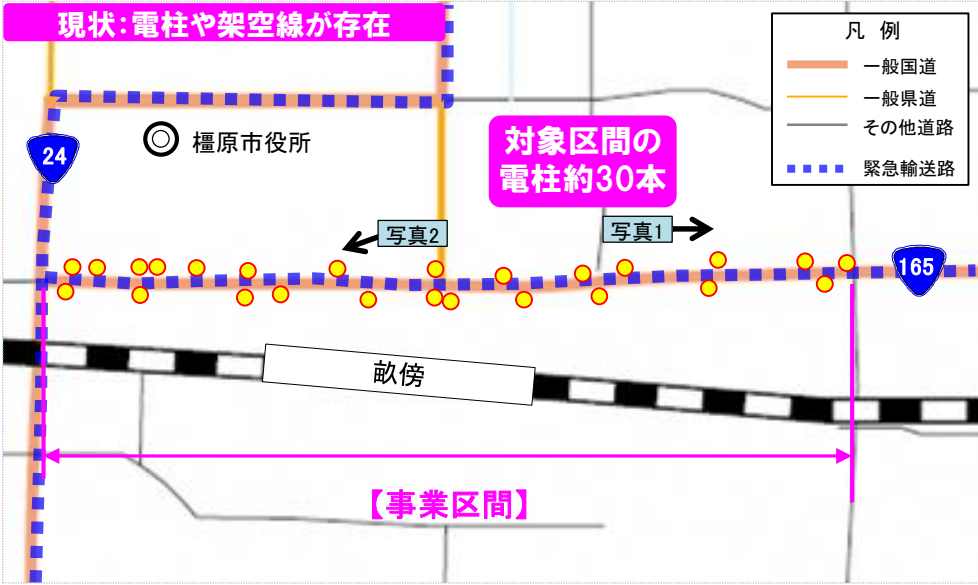
4. 事業の必要性に関する視点

| | | | | | |
|----------|-------------|---------------|----------------|--------------|---------------|
| 事業目的との整合 | ①歩行者の安全性の向上 | ②歩行空間のバリアフリー化 | ③地域内交通の円滑化(追加) | ④防災機能の向上(追加) | ⑤良好な景観の形成(追加) |
| | | | | ● | |

2) 事業の整備効果④【防災機能の向上①】

■ 事業区間は緊急輸送道路に指定されているが、電柱が対象区間に約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
 ⇒ 無電柱化により、輸送路やライフラインの確保等、**防災機能の向上**が図られる

◆事業区間の電柱分布



◆災害時の電柱被害

阪神・淡路大震災および東日本大震災における電柱倒壊の様子

▲ 阪神・淡路大震災 (平成7年1月17日)

▲ 東日本大震災 (平成23年3月11日)

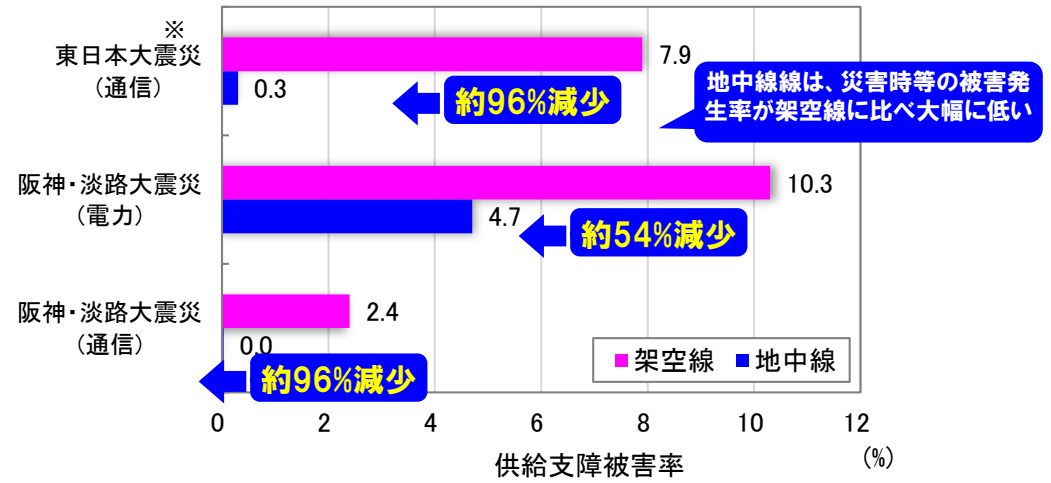
台風の影響で横倒しになった電柱 (大阪府泉南市)

毎日新聞 (平成30年9月6日)

電柱の倒壊により道路が寸断

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

◆災害時の電柱被害の軽減

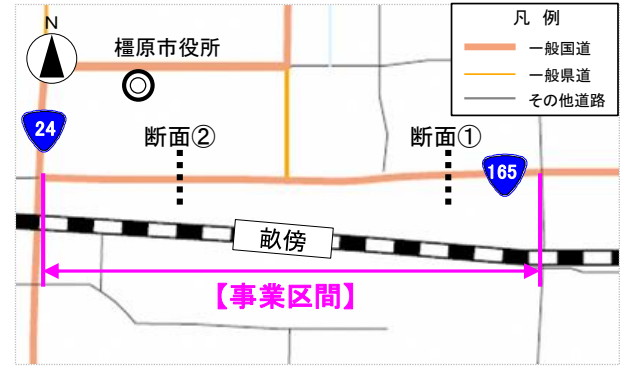


4. 事業の必要性に関する視点

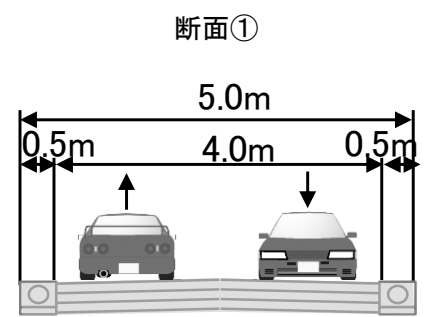
| | | | | | |
|----------|-------------|---------------|----------------|--------------|---------------|
| 事業目的との整合 | ①歩行者の安全性の向上 | ②歩行空間のバリアフリー化 | ③地域内交通の円滑化(追加) | ④防災機能の向上(追加) | ⑤良好な景観の形成(追加) |
| | | | | ● | |

2) 事業の整備効果⑤【防災機能の向上②】

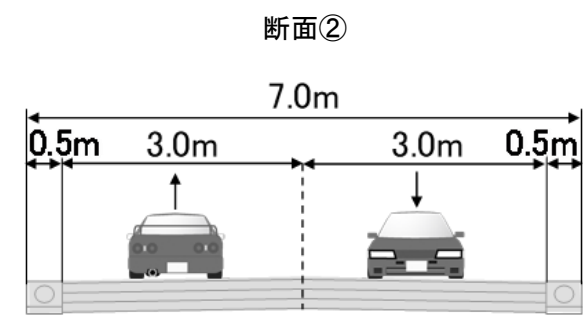
■ 現道路は幅員が狭小(約5~7m)なため、延焼の危険性が高い地域
 ⇒ 本道路の整備(現道拡幅(幅員:約5~7m→約16m))により、**大幅な延焼防止効果(延焼防止率100%)**があり、**防災機能の向上**が図られる



幅員約 5m ⇒ 延焼防止率 約40%

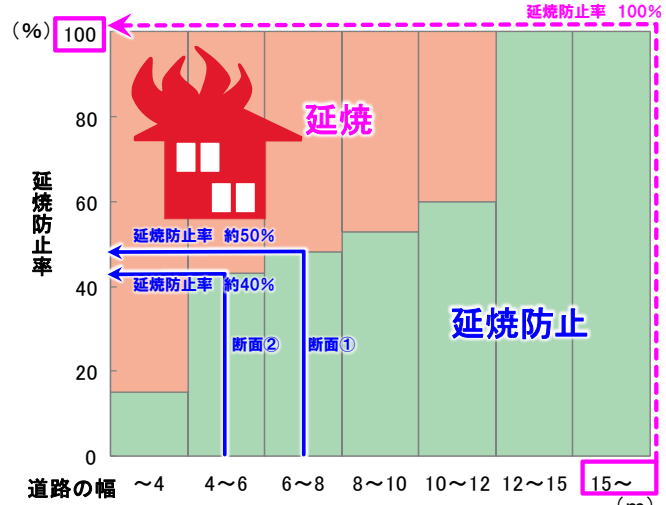


幅員約 7m ⇒ 延焼防止率 約50%



◆ 道路の幅員と延焼防止の関係

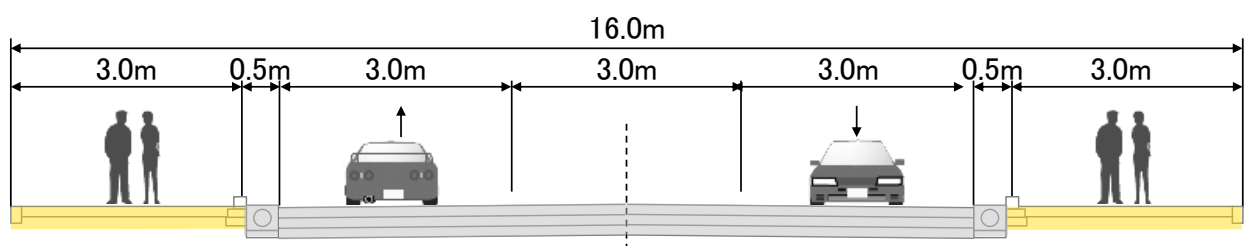
(阪神・淡路大震災における神戸市長田区の事例)



(注意) 当時は無風状態であったこと、発火箇所、延焼方向を考慮していないため、延焼停止線の形成が他の要因による可能性があることも考慮。



幅員 16m ⇒ 延焼防止率 100%



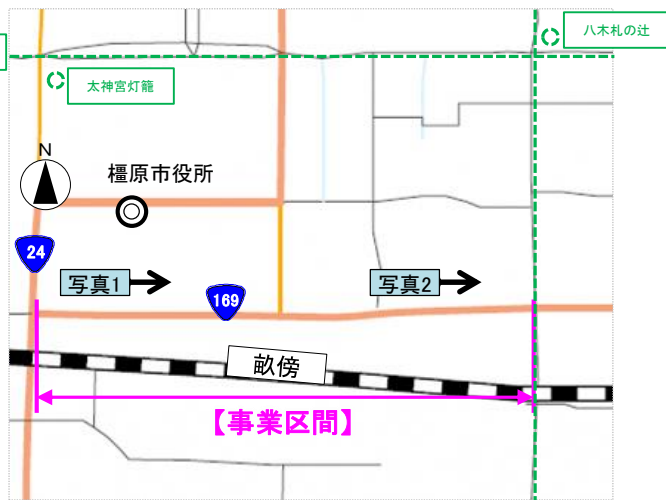
4. 事業の必要性に関する視点

| | | | | | |
|----------|-------------|---------------|----------------|--------------|---------------|
| 事業目的との整合 | ①歩行者の安全性の向上 | ②歩行空間のバリアフリー化 | ③地域内交通の円滑化(追加) | ④防災機能の向上(追加) | ⑤良好な景観の形成(追加) |
| | | | | | ● |

2) 事業の整備効果⑥【都市景観の向上】

■ 事業区間では地上にはりめぐらされた電線類が景観を阻害
 ⇒ 無電柱化により、回遊したくなる重点観光ルートに相応しい**良好な景観形成**に寄与

◆(都)畝傍駅前通り線の現況



| 凡例 | |
|---------------------------------------|-------|
| — | 一般国道 |
| — | 一般県道 |
| — | その他道路 |

【重要観光ルート】

大和八木駅から今井町、八木町・畝傍駅、飛鳥川を結び、さらには藤原京跡から明日香村へとつながる回遊したくなる観光ルート

出典) 大和八木駅周辺地区まちづくり基本計画(H30.12)

架空線が景観を阻害

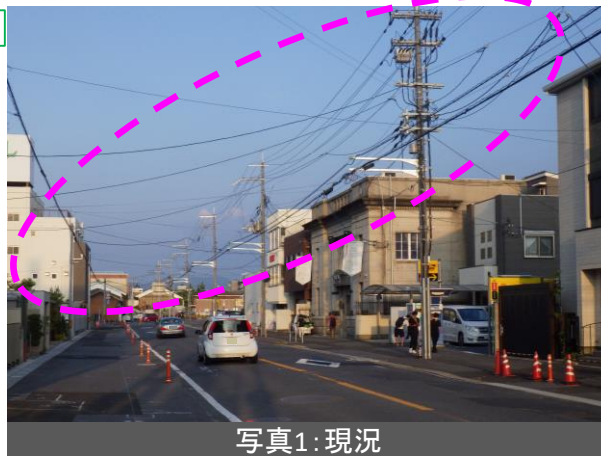


写真1: 現況

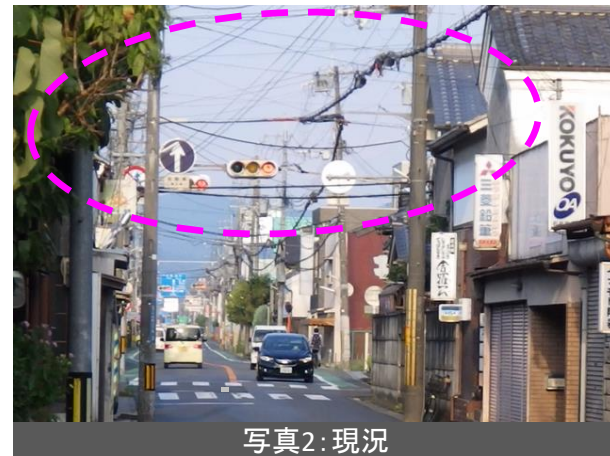


写真2: 現況



整備後イメージ

無電柱化することで、**良好な景観形成に寄与**

4. 事業の必要性に関する観点

2) 事業の整備効果【まとめ】

| 事業の整備効果 | 事業の目的 |
|---------------|----------------|
| ・歩行者・自転車事故の削減 | ・歩行者の安全性の向上 |
| ・快適な歩行空間の確保 | ・歩行空間のバリアフリー化 |
| ・自動車交通の円滑化 | ・地域内交通の円滑化(追加) |
| ・防災機能の向上 | ・都市防災機能の向上(追加) |
| ・都市景観の向上 | ・都市景観の向上(追加) |

3) 要望経緯

- ・奈良県議会南部振興議員連盟から、畝傍駅前通り線の整備について早期に事業を進めることを毎年度要望

5. 事業の効率性に関する視点

○事業の投資効果 ※交安事業及び無電柱化事業であることから、これまで費用便益比を算出していない

◆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※1 | 費用便益比(B/C) |
|-------|----------|----------|----------|-------|------------|
| | 47億円 | 2.7億円 | 0.078億円 | 49億円 | |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用※1 | |
| | 34億円 | | 0.066億円 | 34億円 | |

■算出条件等

| | |
|------------------|------------------|
| 基準年 | : 令和2年度 |
| 検討期間 | : 50年間 |
| 現在価値算出のための社会的割引率 | : 4% |
| 交通量の推計時点 | : 令和12年度 |
| 推計に用いた資料 | : 平成22年度道路交通センサス |
| 適用した費用便益分析 | : 平成30年2月版マニュアル |
| 事業費(全事業) | : 33億円(単純価値) |
| 事業費(残事業) | : 11億円(単純価値) |
| 維持管理費 | : 945千円/km |
| 作成主体 | : 奈良県 |

◆残事業※2

| 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※1 | 費用便益比(B/C) |
|-------|----------|----------|----------|-------|------------|
| | 47億円 | 2.7億円 | 0.078億円 | 49億円 | |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用※1 | |
| | 16.8億円 | | 0.066億円 | 17億円 | |

※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。

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

⇒ 効率性も十分期待される

6. 事業の進捗の見込みの視点

- 令和2年10月末時点の進捗は事業進捗率約40%、用地買収率約50% (檀原中大路線交差点 以西100%、以东約10%)
- 西側区間においては工事が進捗しており、令和3年度中の部分供用を目指す
- 引き続き、残用地の買収を重点的に進めるなど事業進捗を図り、早期の事業完了を目指す

7. 当初事業採択時との比較

| 檀原市 | | H22(事業採択時) | R2 |
|-----|----------|------------|----------|
| | 世帯数 | 49,778世帯 | 53,922世帯 |
| 人口 | 124,658人 | 121,732人 | |

※世帯数・人口は各年4月1日時点

| (都) 畝傍駅前通り線 | | H22(事業採択時) | H27 |
|-------------|-----|-------------|-------------|
| | 交通量 | 12,677台/12h | 12,716台/12h |

出典) 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

| 事業計画等 | | H22(事業採択時) | R2 |
|-------|--------|------------------|-------|
| | 事業進捗率 | 0% | 約40% |
| | 用地進捗率 | 0% | 約50% |
| | 事業費 | 約6億円 | 約34億円 |
| 事業内容 | 片側歩道整備 | 車道拡幅、両側歩道整備、無電柱化 | |

| 費用便益比 | | H22(事業採択時) | R2 |
|-------|------|------------|-----|
| | 事業全体 | — | 1.5 |
| | 残事業 | — | 2.9 |

8. 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

- 電線共同溝において、LED化や、NTT管路(幹線、引込)を1管にまとめ管路断面のコンパクト化とコストダウンを両立させる方式を採用し、コストの縮減を図る。

◆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

- 事業区間は県管理国道であり、県(中和土木事務所)で維持・管理を行い、良好な公共サービス水準を確保する。

9. 対応方針(案)

1. 事業の必要性に関する視点

- 歩行者の安全性の向上
- 歩行空間のバリアフリー化
⇒ 当初採択時からこれらの必要性は変化していないことを確認
- 地域内交通の円滑化(追加)
- 防災機能の向上(追加)
- 良好な景観の形成(追加)
⇒ 事業計画変更時からこれらの必要性は変化していないことを確認

2. 事業の効率性に関する視点

- 費用便益比(B/C)は事業全体で1.5、残事業で2.9であり、これに加え、無電柱化による便益も発生する
⇒ 効率的な事業であると確認

3. 事業進捗の見込みの視点

- 現在、西側区間において工事が進捗し、令和3年度中の部分供用を目指しており、事業進捗について大きな問題はない
- 引き続き事業を推進し、早期の事業完了を目指す

(都) 畝傍駅前通り線(檜原市八木町1丁目~2丁目)事業の必要性に関する視点、事業の効率性に関する視点、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