

社会資本整備交付金事業

(都) 西九条佐保線
(都) 大安寺柏木線
JR 関西本線高架

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	社会資本整備交付金事業	事業主体	奈良県
河川・道路名等	(都) 西九条佐保線 (都) 大安寺柏木線 J R 関西本線高架	事業箇所	奈良市大安寺2丁目～大宮町4丁目 奈良市大安寺3丁目～柏木町 奈良市大森町～八条4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 ・(仮称) 奈良 I C から奈良市中心部へのアクセス性の向上、地域内交通の円滑化、踏切除却による安全性の向上・地域分断の解消・新しいまちづくり、無電柱化による防災機能の向上、良好な景観の形成を図る。 <input type="checkbox"/> 必要性 ・(仮称) 奈良 I C から奈良市中心市街地へのアクセス道路整備が必要 <div style="text-align: right;">(資料 p. 3, 11～19)</div>			
事業策定の経緯 <input type="checkbox"/> 当時の状況 ・幹線道路の渋滞や通過交通の流入などにより、円滑な通行が未確保。 <input type="checkbox"/> 着手までの経緯 ・(都) 西九条佐保線 (大森高畑線～大宮通り) S 1 8 年 5 月 都市計画決定 H 2 0 年 3 月 都市計画変更 H 2 5 年 1 0 月 事業認可 ・(都) 西九条佐保線 ((仮称) 奈良 I C ～大森高畑線) S 1 8 年 5 月 都市計画決定 H 2 7 年 1 1 月 都市計画変更 H 2 8 年 7 月 事業認可 ・(都) 大安寺柏木線 H 2 9 年 3 月 都市計画決定 H 3 0 年 3 月 事業認可 ・J R 関西本線高架 H 2 7 年 1 1 月 都市計画決定 H 2 8 年 7 月 事業認可 <div style="text-align: right;">(資料 p. 3)</div>			
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 ・ $B / C = 3.2$ <input type="checkbox"/> 現時点の効果 ・ $B / C = 4.1$ <div style="text-align: right;">(資料 p. 21)</div>			
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 13% <input type="checkbox"/> 執行の遅延及び原因 ・ 特に大きな問題はなく、執行の遅延は生じていない。 <div style="text-align: right;">(資料 p. 21)</div>			
事業進捗の見込み <input type="checkbox"/> 進捗の対策 ・ 用地買収率 : 約 36% (令和 2 年 1 0 月末時点) <input type="checkbox"/> 進捗の見込み ・ 令和 2 年度より工事に着手し、早期の完成・供用を目指す。 <div style="text-align: right;">(資料 p. 21)</div>			
事業の対策 ・ 早期の事業完了を目指す。 <div style="text-align: right;">(資料 p. 21)</div>			
その他 <input type="checkbox"/> 関係機関等の意向 奈良市改訂都市計画マスタープランにおいて、以下のとおり位置付け ・ 西九条佐保線 中心市街地の通過交通軽減と周辺の交通円滑化、J R 奈良駅周辺の交通円滑化を図るための「都心外環状道路」及び「都心内環状道路」の一部 ・ 大安寺柏木線 拠点間及び市内の主要な地域を結ぶ「地域幹線道路」の一部 <input type="checkbox"/> 関連事業の有無 ・ 京奈和自動車道大和北道路 (事業主体 : 国土交通省) <div style="text-align: right;">(資料 p. 6)</div>			

[再評価]

- 都市計画道路 さいくじょうさほせん 西九条佐保線(奈良IC～大宮通り)
- 都市計画道路 だいあんじかしわぎせん 大安寺柏木線
- JRかんさいほんせん関西本線高架

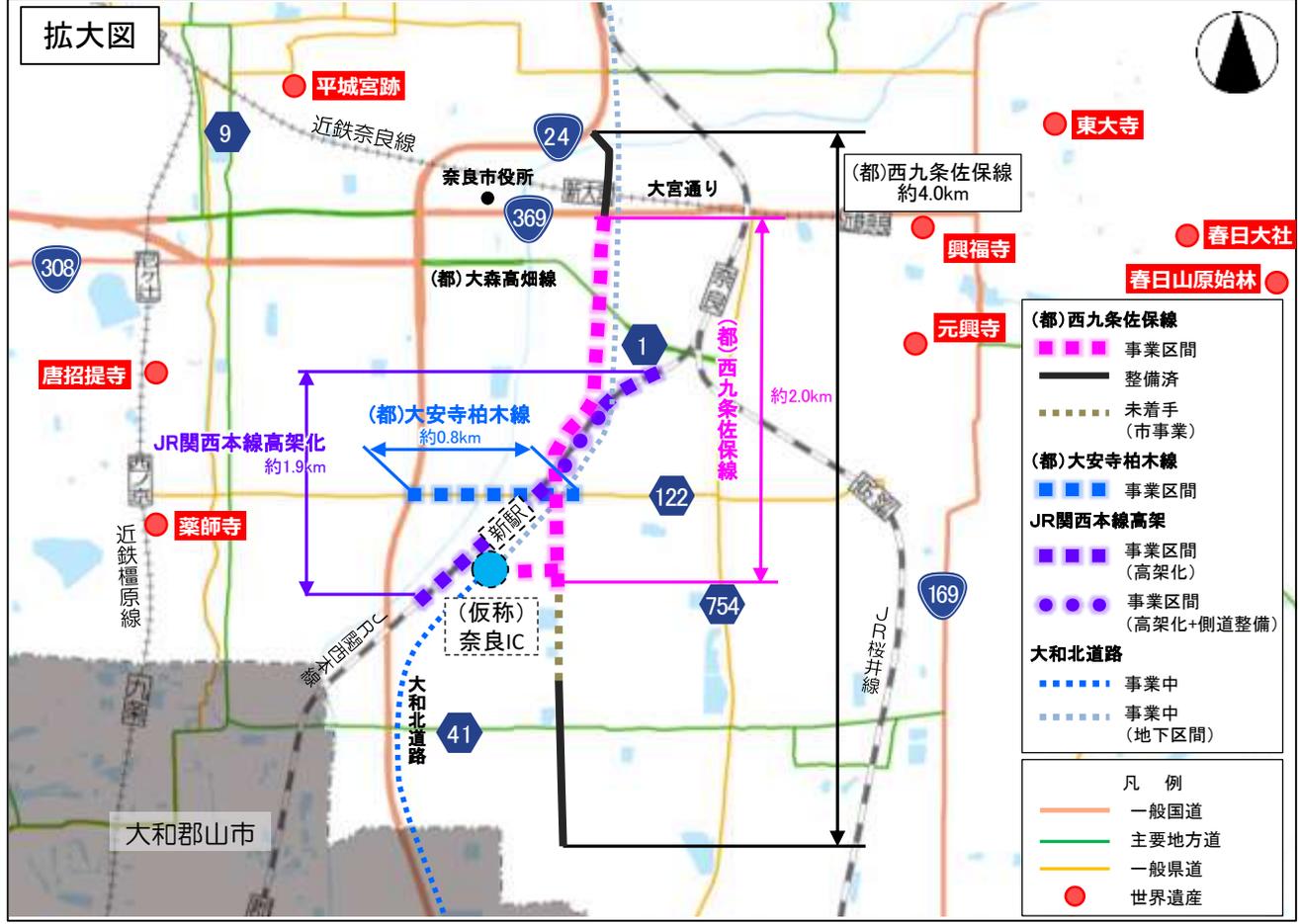
令和2年12月
奈良県 県土マネジメント部 道路建設課

目 次

1. 路線の位置及び状況	P. 1
2. 事業の概要	P. 3
3. 上位関連計画への位置付け	P. 5
4. 事業の必要性に関する視点	P.10
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	P. 10
2) 事業の整備効果	P. 11
3) 要望経緯	P. 19
5. 事業の効率性に関する視点	P.20
6. 事業の進捗の見込みの視点	P.21
7. 当初事業採択時との比較	P.21
8. コスト縮減や代替案立案等の可能性	P.22
9. 対応方針(案)	P.23

1. 路線の状況

- (都)西九条佐保線は、現在整備中の大和北道路※の(仮称)奈良ICから奈良市中心市街地を結ぶアクセス道路
 - (都)大安寺柏木線は、(都)西九条佐保線及び国道24号バイパスから新駅へのアクセス路道路
 - JR関西本線高架化により、踏切除却による地域交通の安全性向上、地域分断の解消を図るとともに、新駅及びIC整備による交通結節点機能を活かした拠点形成等によるまちづくりを展開
 - (都)西九条佐保線は、国道308号、国道369号、(都)大森高畑線等と接続し、市内中心部の道路交通機能を向上させる路線であるとともに、周辺には数多くの世界遺産が存在
- ※大和北道路:京奈和自動車道の木津ICから西名阪自動車道までの区間



2. 事業の概要

◆事業の目的

- ・ (仮称)奈良ICから奈良市中心部へのアクセス性の向上
- ・ 地域内交通の円滑化
- ・ 踏切除却による安全性向上及び地域分断の解消、新しいまちづくり
- ・ 防災機能の向上
- ・ 良好な景観の形成

◆事業概要

路線名	都市計画道路 西九条佐保線		都市計画道路 大安寺柏木線	J R 関西本線高架
事業区間	(仮称)奈良IC ~ (都)大森高畑線	(都)大森高畑線 ~ 大宮通り	大安寺~柏木町	大森町~八条4丁目
事業延長	1,533m	479m	820m	1,880m
構造規格	第4種第1級	第4種第1級	第4種第2級	-
設計速度	40km/h	40km/h	40km/h	-
計画交通量	21,500台/日	14,200台/日	21,100台/日	-
車線数	4車線 (片側2車線)	4車線 (片側2車線)	2車線 (片側1車線)	-
道路幅員	23m	23m	18m	9m
事業費	全体事業費 248億円		全体事業費 40億円	全体事業費 155億円
主な事業の経緯	H27.11 都市計画変更 H28.7 事業認可	H20.3 都市計画変更 H25.10 事業認可	H29.3 都市計画決定 H30.3 事業認可	H27.11 都市計画変更 H28.7 事業認可



(都)西九条佐保線

- ■ ■ ■ 事業区間
- 整備済
- ⋯ 未着手 (市事業)

(都)大安寺柏木線

- ■ ■ ■ 事業区間

JR関西本線高架

- ■ ■ ■ 事業区間 (高架化)
- ● ● ● 事業区間 (高架化+側道整備)

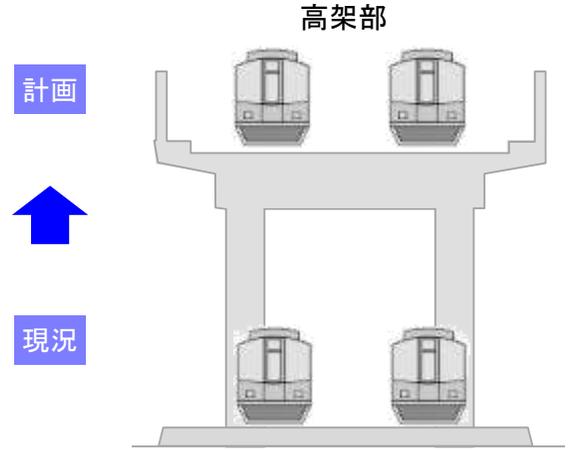
大和北道路

- ⋯ 事業中
- ⋯ 事業中 (地下区間)

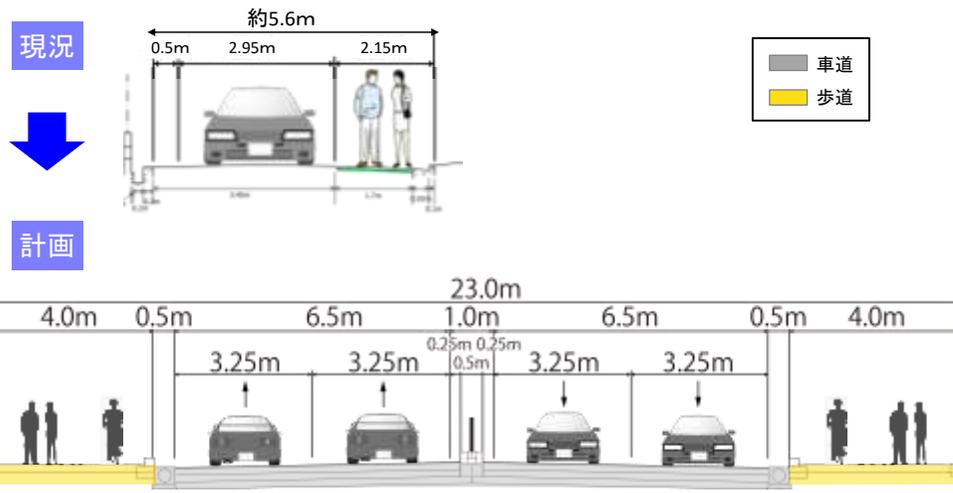
2. 事業の概要

◆事業区間の道路構造

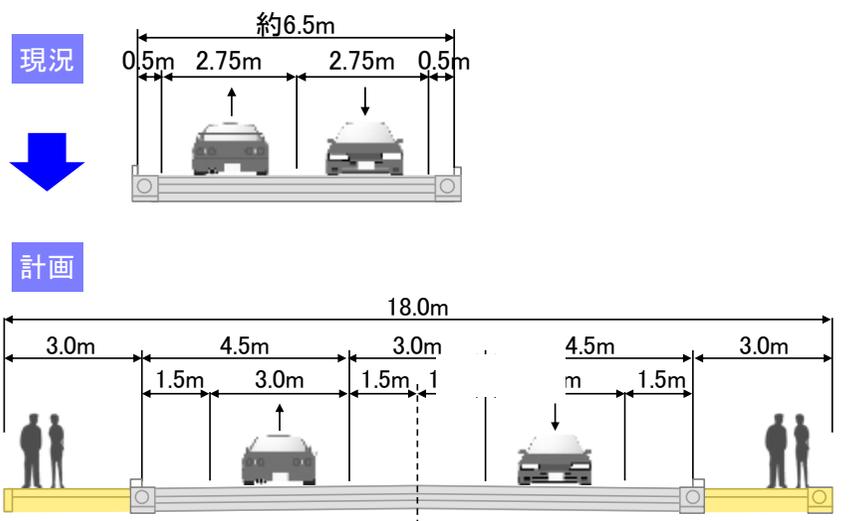
【JR関西本線高架化】



【(都)西九条佐保線】



【(都)大安寺柏木線】

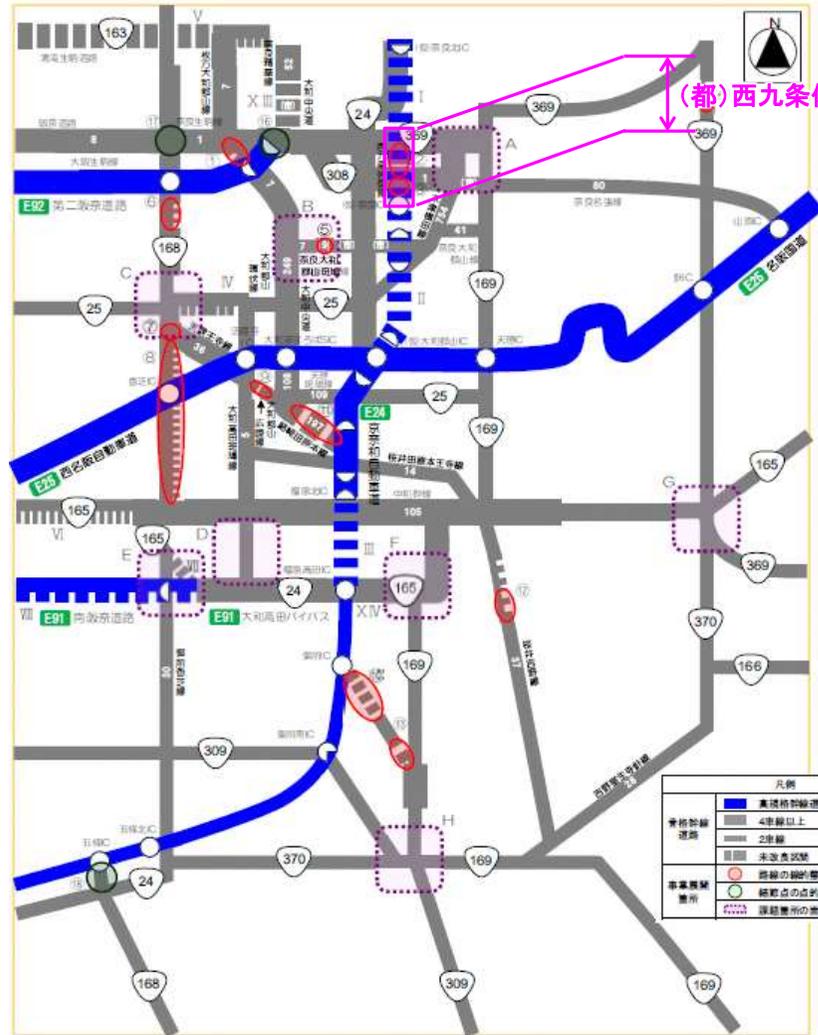


3.上位関連計画への位置付け

1) 奈良県道路整備基本計画

- 奈良県では道路整備を総合的かつ計画的に進めるため、「奈良県道路整備基本計画」を平成26年7月に策定(令和元年10月改定)
- (都)西九条佐保線は、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付け

【骨格幹線道路ネットワーク】



【線的整備箇所】

- 骨格幹線道路ネットワークを構成する各路線のうち、未改良区間の整備を推進。未事業化箇所については、都市計画変更を含め新規事業化に向けた必要な調査・検討を行う

出典 奈良県道路整備基本計画(R1.10)より抜粋

凡例	
■	骨格幹線道路・有料道路
■	4車線以上
■	2車線
■	未改良区間
○	路線の線的整備箇所
○	経路点の点的整備箇所
○	道路整備の需の検討箇所

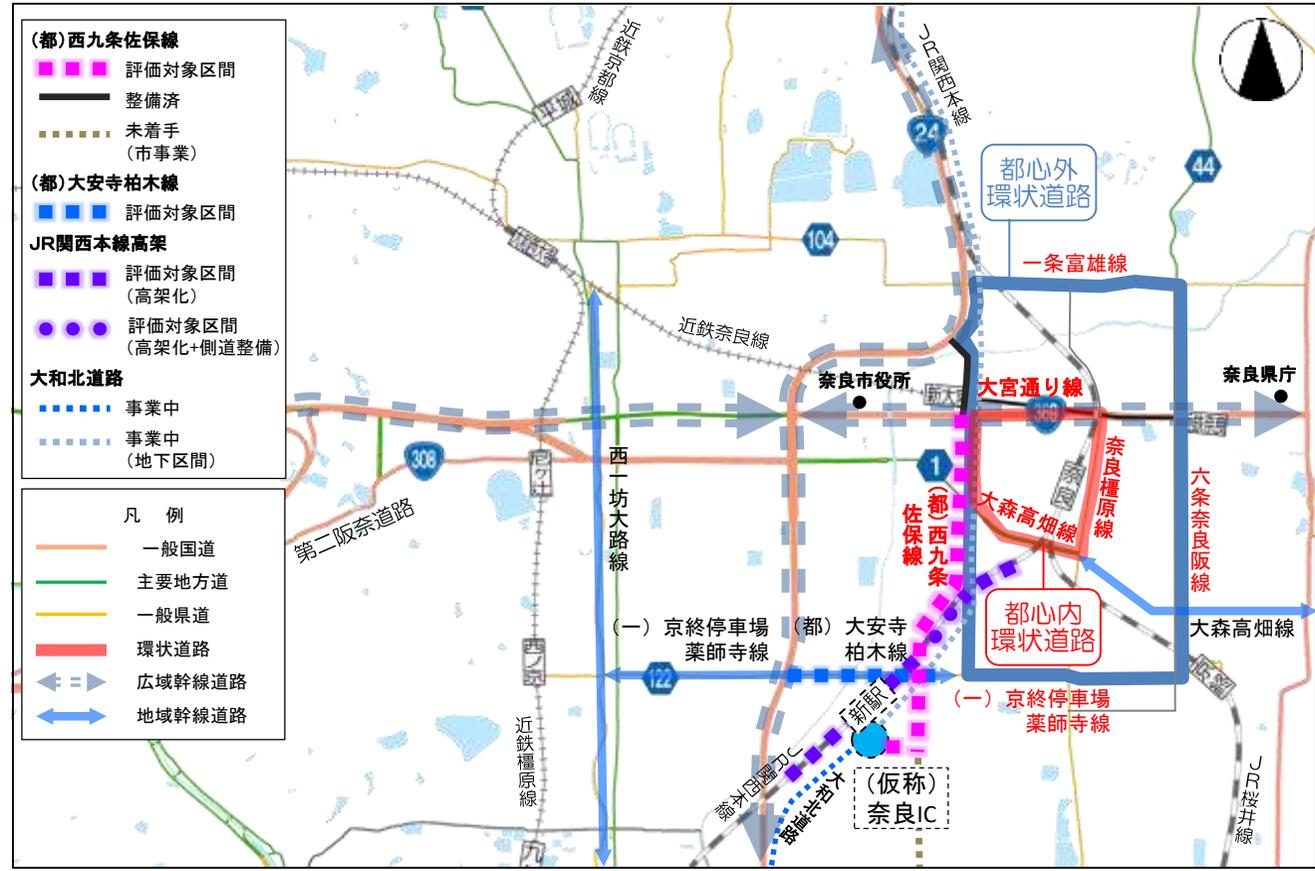
出典 奈良県道路整備基本計画(R1.10)より抜粋

3.上位関連計画への位置付け

2) 奈良市改訂都市計画マスタープラン

- 奈良市では観光都市における暮らしや交流に配慮した「奈良市改訂都市計画マスタープラン」を平成27年7月に策定
- (都)西九条佐保線は、**中心市街地の通過交通軽減と周辺の交通円滑化、JR奈良駅周辺の交通円滑化**を図るための「**都心外環状道路**」及び「**都心内環状道路**」の一部として位置付け
- (都)大安寺柏木線は、**拠点間及び市内の主要な地域を結ぶ**「**地域幹線道路**」の一部として位置付け

【道路・交通体系の方針図】



- 【都心外環状道路】**
 - ・中心市街地の通過交通軽減と周辺の交通円滑化を図る環状道路
 - 【都心内環状道路】**
 - ・JR奈良駅周辺の交通円滑化を図る環状道路
 - 【広域幹線道路】**
 - ・都市間を広域的に結ぶ道路
 - 【地域幹線道路】**
 - ・拠点間及び市内の主要な地域を結ぶ道路
- 出典)奈良市改訂都市計画マスタープラン(H27.7)

出典)奈良市改訂都市計画マスタープラン(H27.7)を基に作成

3.上位関連計画への位置付け

3) 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)西九条佐保線及び(都)大安寺柏木線ともに、「**防災**」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	<ul style="list-style-type: none">・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	<ul style="list-style-type: none">・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	<ul style="list-style-type: none">・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	<ul style="list-style-type: none">・県と市町村とのまちづくりを進める上で、無電柱化が必要な取り組みとされる道路
⑤ 面整備事業等に合わせた無電柱化	<ul style="list-style-type: none">・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

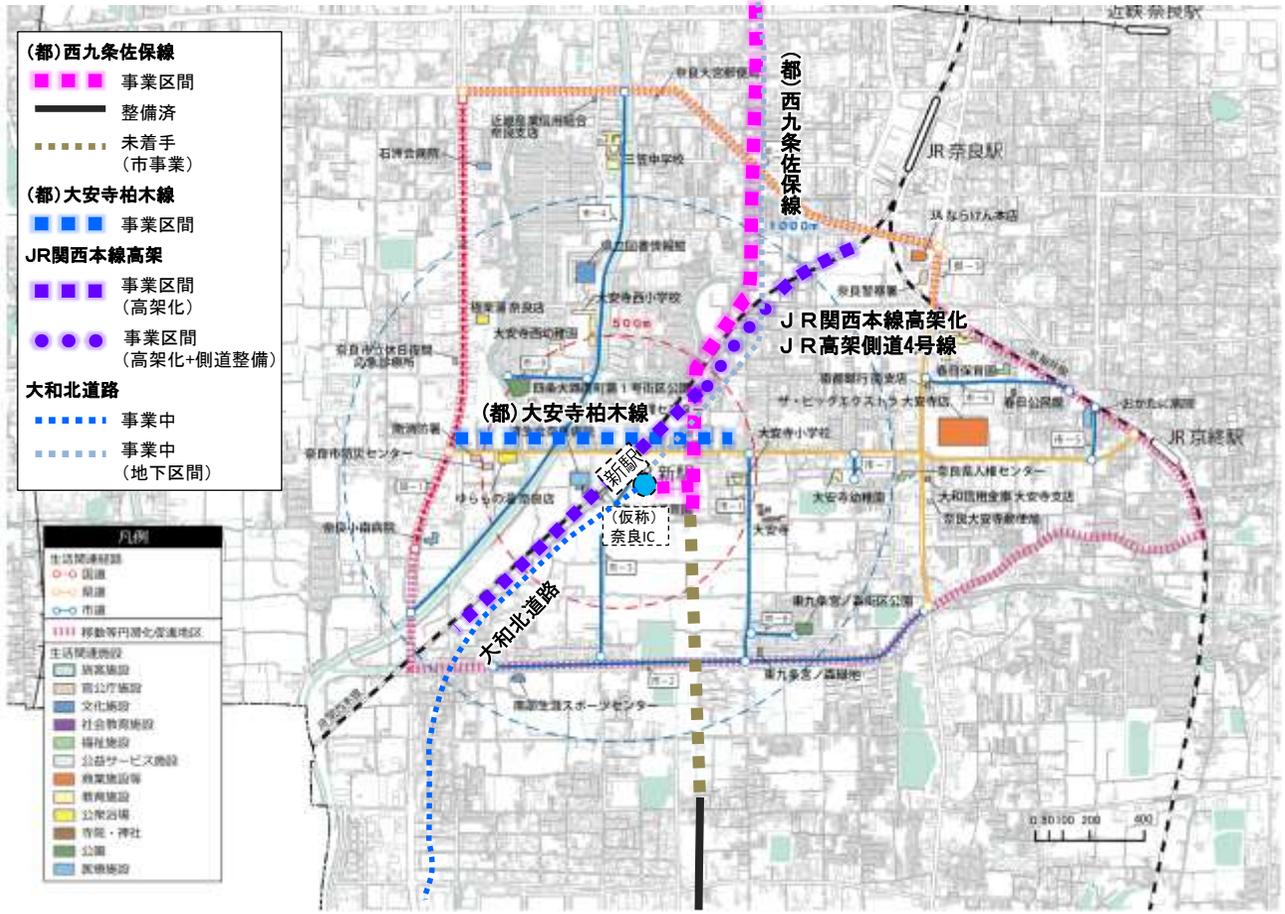
西九条佐保線及び大安寺柏木線は①②③に該当

3.上位関連計画への位置付け

4) 奈良市ユニバーサルデザインマスタープラン

- 奈良市では、平成30年のバリアフリー法改正を受け、「奈良市ユニバーサルデザインマスタープラン」を令和2年3月に策定
- 事業区間周辺は、(仮称)奈良ICと隣接し、新たな地域拠点の形成を目指し、新規に整備される駅も計画されていることから、バリアフリー化のモデル地区となりえること等を踏まえ、**移動円滑化促進地区**に位置づけ
- (都)大安寺柏木線は**生活関連経路**(生活関連施設利用者の利用頻度が高い経路や歩行者交通量の多い経路)に位置づけ

◆ 移動等円滑化促進地区(八条・大安寺周辺地区)



- 【移動等円滑化促進地区】**
- ・以下の要件に該当する地区で、面的・一体的なバリアフリー化を実施
- ①多くの高齢者や障害者等が利用する鉄道駅、官公庁施設や教育施設、福祉施設等(生活関連施設)が集まっており、それらの間の移動が通常徒歩で行われる
 - ②施設や施設間の移動経路(生活関連経路)の移動円滑化を進めることが特に必要であると考えられる
 - ③その地区で移動等円滑化を進めることが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切である
- 出典) 奈良市ユニバーサルデザインマスタープラン(R2.3)

3. 上位関連計画への位置付け

4) まとめ

上位関連計画	事業の目的
奈良県道路整備基本計画 (令和元年10月改定)	・(仮称)奈良ICから奈良市中心部へのアクセス性の向上
奈良市改訂都市計画マスタープラン (平成27年7月策定)	・地域内交通の円滑化
奈良県無電柱化推進計画 (令和元年10月策定)	・防災機能の向上 ・良好な景観の形成
奈良市ユニバーサルデザインマスタープラン (令和2年3月策定)	・地域内交通の円滑化 ・新しいまちづくり

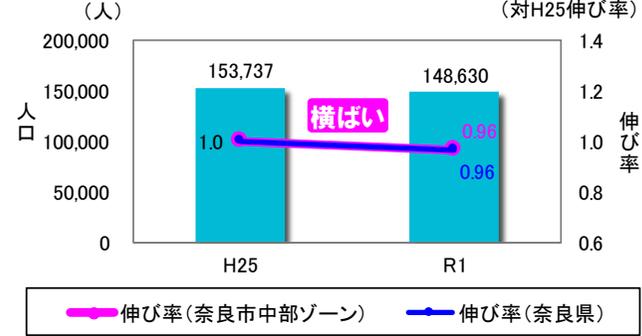
3. 事業の必要性に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 奈良市中部ゾーンにおける人口※1は**横ばい**
- 自動車分担率は約40%で横ばいだが、**自動車による観光入込客数は増加**
- 奈良市観光入込客数は**増加傾向**であり、令和元年は1,741万人
- **大和北道路**においては、平成30年4月に(仮称)奈良北IC～(仮称)奈良IC(延長6.1km)の**新規事業化**に加え、既に事業中であった(仮称)奈良IC～郡山下ツ道JCT(延長6.3km)も含めた全区間(延長12.4km)において**合併施行方式**※2が導入されるなど、**早期全線完成**に向けて事業が進められている

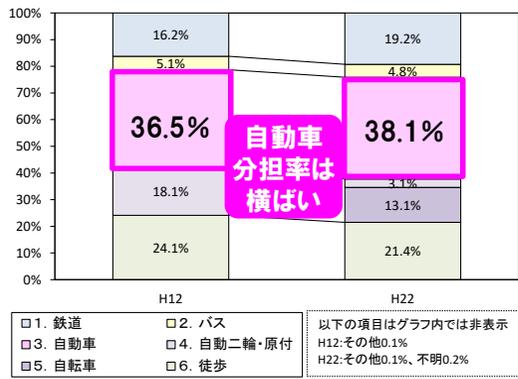
※1：奈良市都市計画マスタープランによる区分中部ゾーンに含まれる人口
 ※2：公共事業と有料道路事業により、事業を推進する方式

◆奈良市中部ゾーンの人口



注：奈良市都市計画マスタープランによる区分中部ゾーンに含まれる人口を集計
 出典：奈良市人口：奈良市の人口、奈良県人口：奈良県 推計人口調査

◆奈良市中部の代表交通手段割合



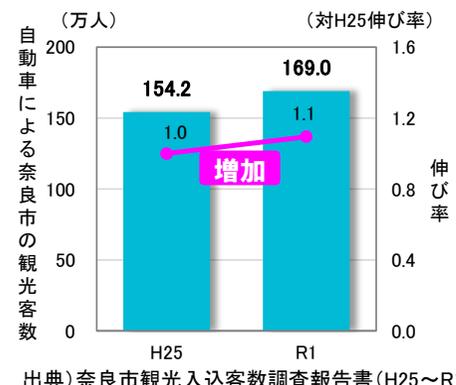
注：京阪神パーソン トリップ調査における小ゾーン(奈良市中部)
 (四捨五入の関係で合計が100%とならない場合がある)

◆観光入込客数の推移(奈良市)



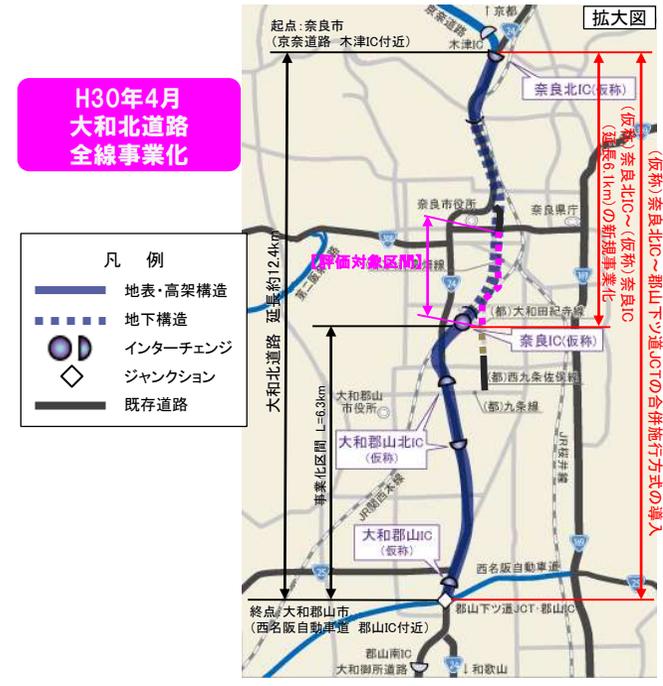
出典：奈良市観光入込客数調査報告書(H25～R1)

◆自動車による観光入込客数の推移(奈良市)



出典：奈良市観光入込客数調査報告書(H25～R1)

◆大和北道路の全線事業化



出典：奈良国道事務所 大和北道路HP

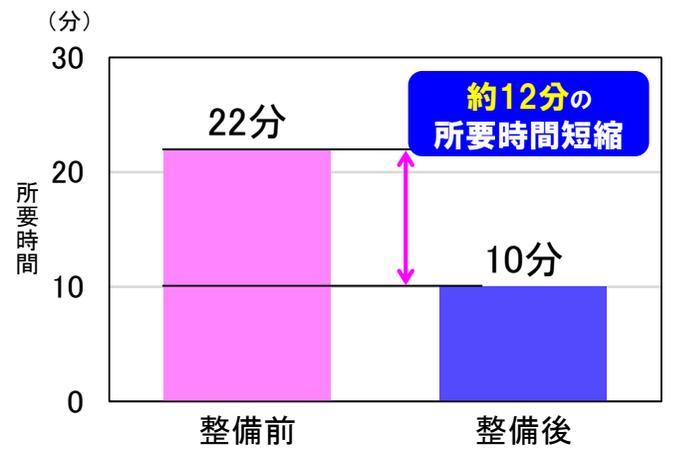
4. 事業の必要性に関する視点

事業目的との整合	①(仮称)奈良インターチェンジから奈良市中心市街地へのアクセス性の向上	②地域内交通の円滑化	③踏切除却による安全性向上及び地域分断の解消、新しいまちづくり	④防災機能の向上	⑤良好な景観の形成
----------	-------------------------------------	------------	---------------------------------	----------	-----------

2) 事業の整備効果①【奈良市中心市街地及び周辺観光資源へのアクセス性の向上】

■ (都)西九条佐保線の全線整備により、(仮称)奈良インターチェンジから奈良市中心市街地や主要観光施設へのアクセス性が向上され、(仮称)奈良インターチェンジから奈良公園間のアクセス時間は約12分短縮される見込み
 ⇒ 世界遺産を結ぶ新たな観光ルートを創出し、経済波及効果が期待される

◆(仮称)奈良IC～奈良公園の所要時間



出典) 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

※(都)西九条佐保線の速度は設計速度40km/hで設定。

- ・ ルートは、大和北道路および(仮称)奈良ICが整備済みの条件で選定
- ・ ルートの起点は(仮称)奈良IC、終点は奈良公園(県庁東交差点)で設定
- ・ (都)西九条佐保線整備前における、(仮称)奈良ICから奈良公園までの最短ルートは、(一)京終停車場薬師寺線～(一)木津横田線であるが、(一)京終停車場薬師寺線は狭隘なためルートから除外

- ・ 近年、外国人観光客は多く、宿泊・日帰り共に増えている。
- ・ 案内所への外国人観光客の来訪数も増えており、特にアジア系の観光客は観光バスやタクシーによる来訪が多い。
- ・ また、近鉄奈良駅周辺では観光バスやタクシーがよく駐車するなど、市内観光には自動車による移動が多く見られる。



出典) 奈良市観光協会ヒアリング結果 (平成30年7月)

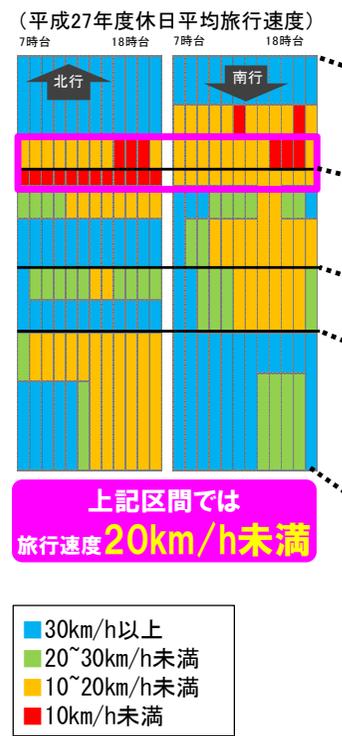
4. 事業の必要性に関する視点

事業目的との整合	①(仮称)奈良インターチェンジから奈良市中心市街地へのアクセス性の向上	②地域内交通の円滑化	③踏切除却による安全性向上及び地域分断の解消、新しいまちづくり	④防災機能の向上	⑤良好な景観の形成
		●			

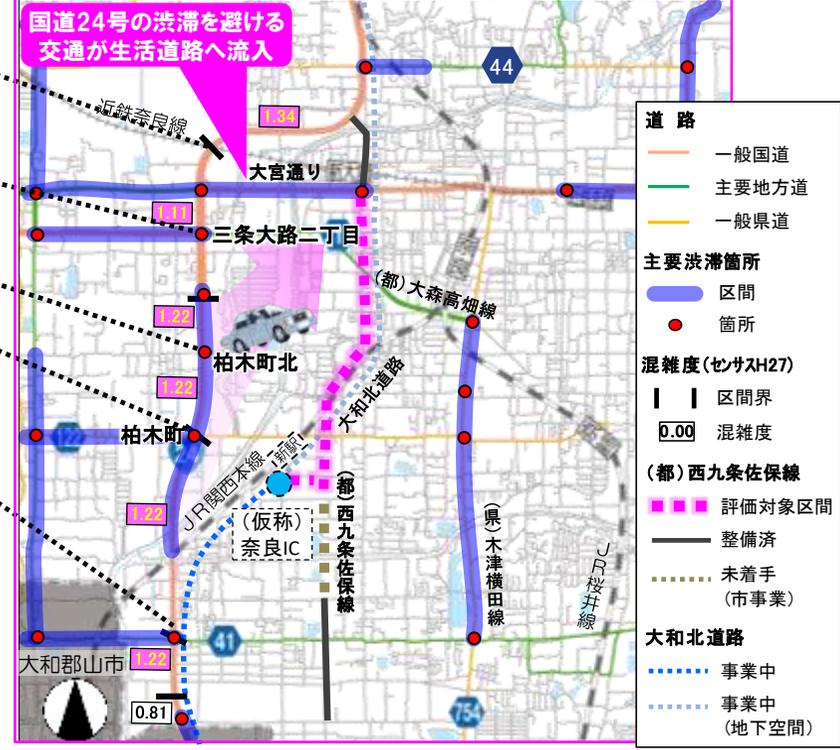
2) 事業の整備効果②【地域内の交通円滑化】

- (都)西九条佐保線と併走する国道24号及び(一)木津横田線は「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン」において「渋滞が著しい箇所」が存在する路線
- 国道24号は混雑度が1を超え、渋滞が発生するとともに、渋滞を避ける車両が地域内道路に流入していると推測される
⇒ 大和北道路及び(都)西九条佐保線、(都)大安寺柏木線の整備により、国道24号の混雑度の一部緩和と、地域内道路への流入が解消が期待される

◆国道24号の旅行速度



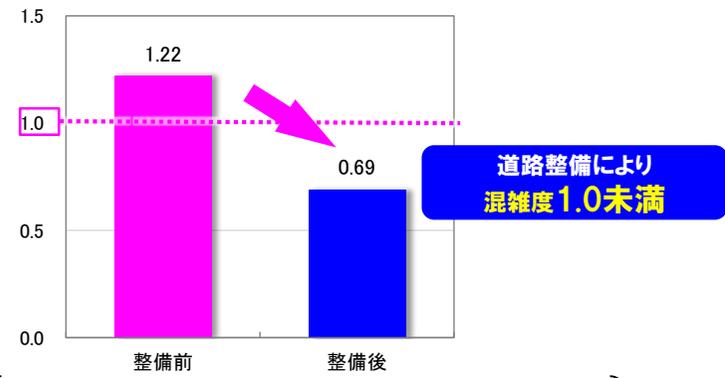
◆(都)西九条佐保線周辺の主要渋滞箇所及び国道24号の混雑度



◆国道24号の状況及び地域内道路への流入状況



◆大和北道路(全線)及び(都)西九条佐保線、(都)大安寺柏木線の整備による国道24号の混雑度緩和推計(奈良県推計)



出典)奈良国道事務所 記者発表資料 (平成29年2月16日)

出典)主要渋滞箇所…奈良国道事務所記者発表資料(平成25年1月25日)
混雑度…平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

比較区間は、国道24号の尼辻町分岐部～柏木町北交差点
整備前の混雑度は一般交通量調査(H27)。
整備後の混雑度は、R15年度大和北道路全線供用後の将来交通量推計結果より奈良県で算定。

4. 事業の必要性に関する視点

事業目的との整合	①(仮称)奈良インターチェンジから奈良市中心市街地へのアクセス性の向上	②地域内交通の円滑化	③踏切除却による安全性向上及び地域分断の解消、新しいまちづくり	④防災機能の向上	⑤良好な景観の形成
----------	-------------------------------------	------------	---------------------------------	----------	-----------

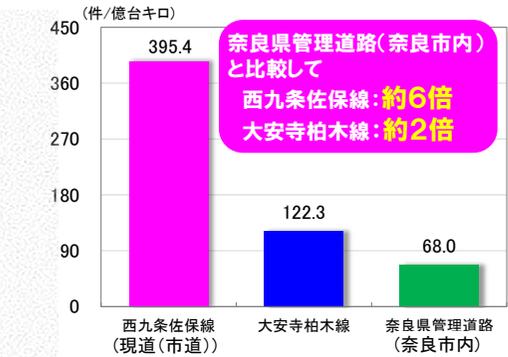
2) 事業の整備効果③【生活道路の安全性向上】

- 現道路は幅員が狭小であることから、西九条佐保線(奈良市道)は**重傷事故が3件及び軽傷事故20件**、大安寺柏木線は**重傷事故が2件及び軽傷事故が24件発生**(H27~H30)
- 周辺に3つの小学校の通学路があるが、登校時間帯(7:30~9:00)以外は通行規制(車両通行止め)がされておらず、**歩行者の交通安全が未確保の状況**
- ⇒ 本道路の整備(歩道設置)により、**歩行者と自動車**が分離される等、**安全・安心な歩行者通行空間の確保**が期待される

◆周辺道路における事故発生状況



◆評価対象区間の死傷事故率



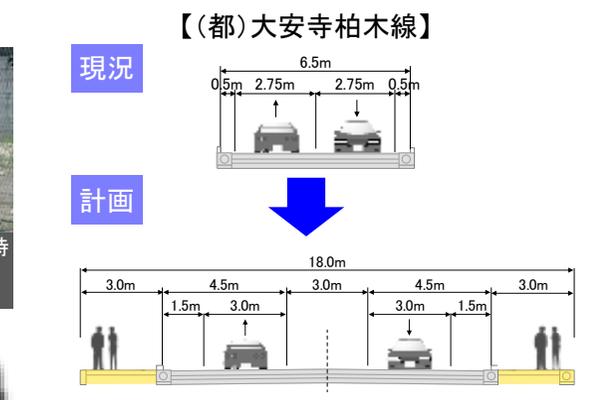
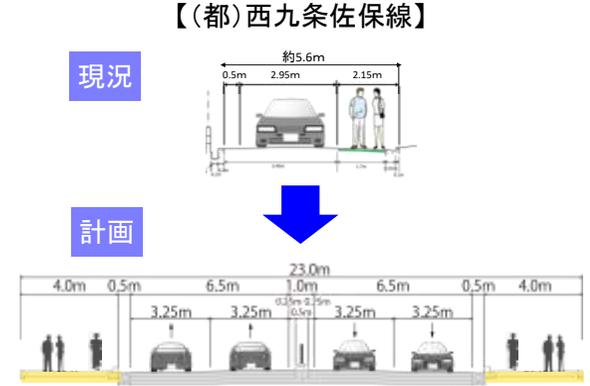
出典)西九条佐保線:警察事故データ(H27-30) 現道で発生した事故を集計、(県)木津横田線・大安寺柏木線:イタルダデータ(H27-30)



現在、500人以上の子供が通学しており、下校時には自動車や自転車とのすれ違いが危険。歩道が大きく広がることにより、安全性の向上が期待できる。

出典)奈良市立大宮小学校ヒアリング結果(平成30年7月)

◆歩道の設置



歩道の設置により
歩行者や自転車の安全性が向上

4. 事業の必要性に関する視点

事業目的との整合	①(仮称)奈良インターチェンジから奈良市中心市街地へのアクセス性の向上	②地域内交通の円滑化	③踏切除却による安全性向上及び地域分断の解消、新しいまちづくり	④防災機能の向上	⑤良好な景観の形成
			●		

2) 事業の整備効果④【踏切除却による交通の円滑化・踏切事故の解消】

- JR関西本線の高架化により、八条踏切を含む4箇所の踏切を除却
 - 遮断による3時間／日の踏切待ち時間及び1,000人／日以上以上の踏切待ち交通量が発生
- ⇒ 高架化により、交通の円滑化と踏切事故の解消による通行の安全性向上が期待されるとともに地域分断解消も期待される



◆JR関西本線の運行状況

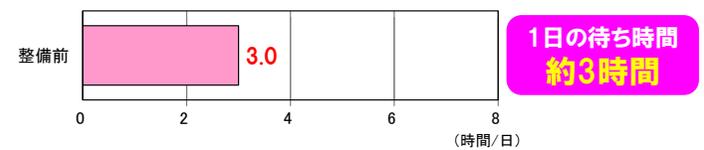
	大阪方面 (4時台～0時台)	奈良方面 (5時台～0時台)
平日	90本	91本
休日	86本	86本

出典) JR関西本線時刻表 郡山駅発着

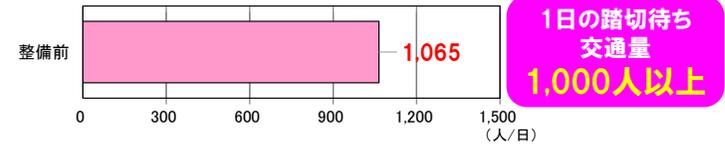


◆八条踏切による遮断の影響

【延べ遮断時間】



【踏切待ち交通量(歩行者・軽車両)】



出典) H31奈良県資料

↓
踏切の除却により解消

4. 事業の必要性に関する視点

事業目的との整合	①(仮称)奈良インターチェンジから奈良市中心市街地へのアクセス性の向上	②地域内交通の円滑化	③踏切除却による安全性向上及び地域分断の解消、新しいまちづくり	④防災機能の向上	⑤良好な景観の形成
				●	

2) 事業の整備効果⑤【防災機能の向上①】

■ (都)西九条佐保線の事業区間には電柱が約70本、(都)大安寺柏木線の事業区間には電柱が約70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**が期待

◆事業区間の電柱分布

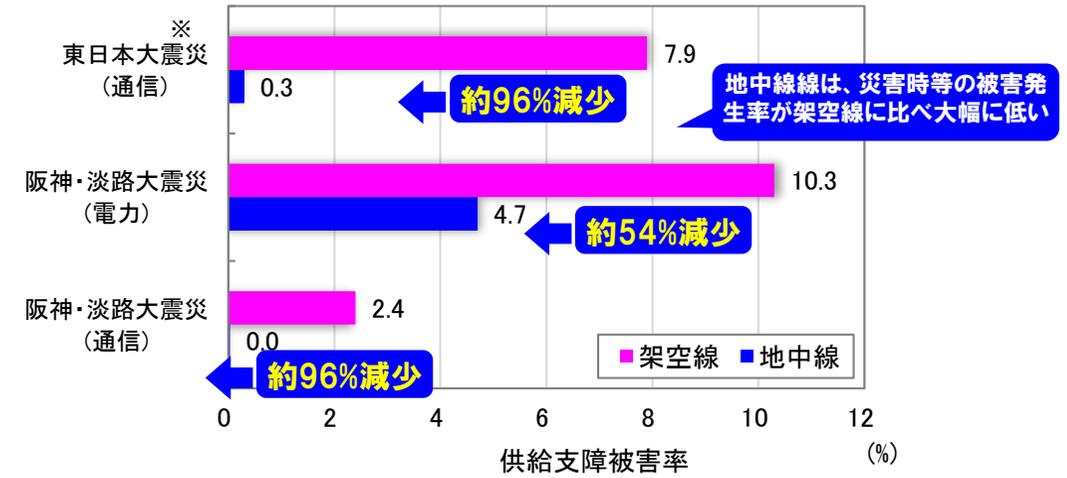


◆災害時の電柱被害状況



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



地中線は、災害時等の被害発生率が架空線に比べ大幅に低い

4. 事業の必要性に関する視点

事業目的との整合	①(仮称)奈良インターチェンジから奈良市中心市街地へのアクセス性の向上	②地域内交通の円滑化	③踏切除却による安全性向上及び地域分断の解消、新しいまちづくり	④防災機能の向上	⑤良好な景観の形成
----------	-------------------------------------	------------	---------------------------------	----------	-----------

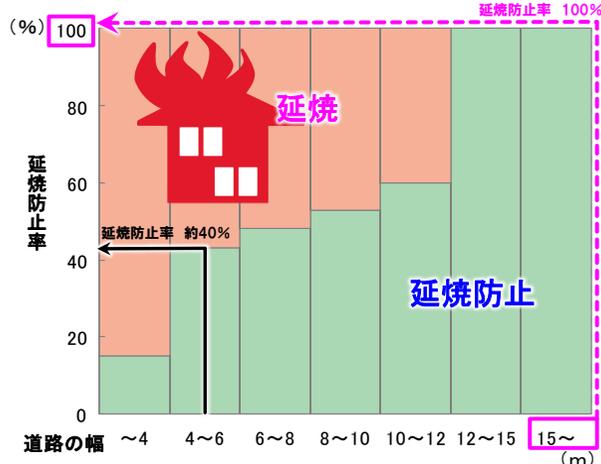
6) 事業の整備効果⑥【防災機能の向上②】

■ 現道路は幅員が狭小(西九条佐保線:約5.6m、大安寺柏木線:約6.5m)なため、延焼の危険性が高い地域
 ⇒ 道路拡幅((都)西九条佐保線:約5.6m→23m、(都)大安寺柏木線:約6.5m→18m)により、**大幅な延焼防止効果(延焼防止率100%)**があり、**都市防災機能の向上**が期待される



◆ 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)



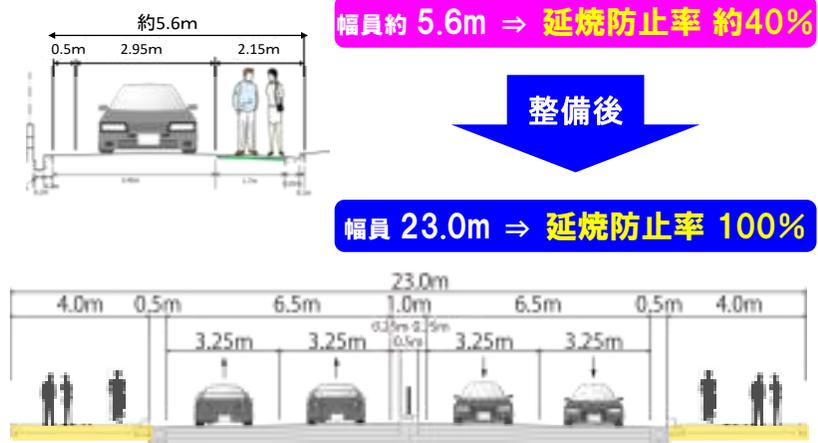
(注意) 当時は無風状態であったこと、発火箇所、延焼方向を考慮していないため、延焼停止線の形成が他の要因による可能性があることも考慮。

出典) 国土交通省道路局 道路IR・道路整備効果事例集

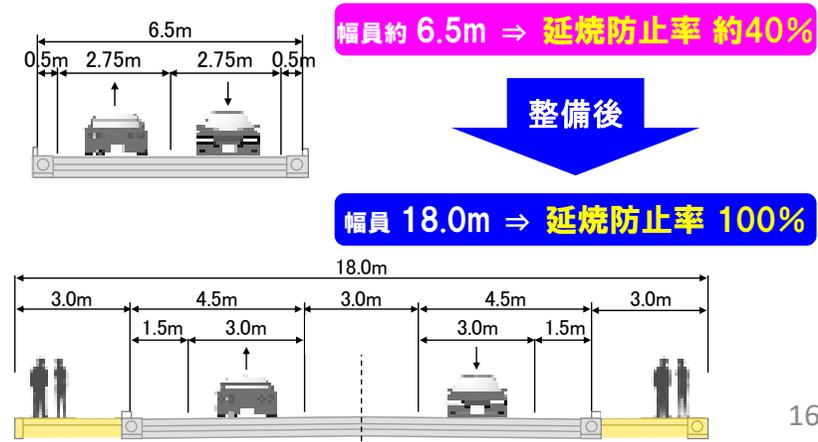
(都)西九条佐保線	JR関西本線高架
■ 事業区間	■ 事業区間 (高架化)
■ 整備済	● 事業区間 (高架化+側道整備)
● 未着手 (市事業)	● 事業区間 (高架化+側道整備)
(都)大安寺柏木線	大和北道路
■ 事業区間	● 事業中 (地下区間)

凡例	
—	一般国道
—	主要地方道
—	一般県道
—	その他道路

【(都)西九条佐保線(断面①)】



【(都)大安寺柏木線(断面②)】



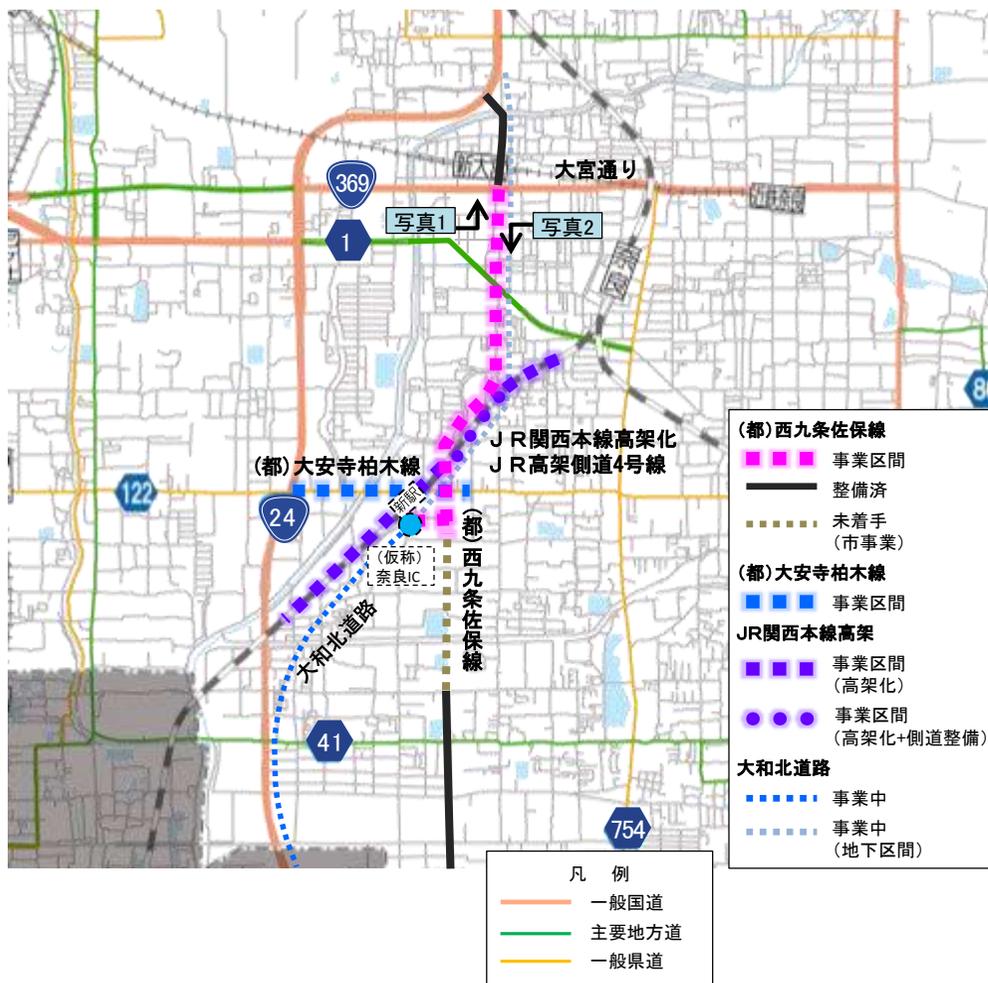
4. 事業の必要性に関する視点

事業目的との整合	①(仮称)奈良インターチェンジから奈良市中心市街地へのアクセス性の向上	②地域内交通の円滑化	③踏切除却による安全性向上及び地域分断の解消、新しいまちづくり	④防災機能の向上	⑤良好な景観の形成
					●

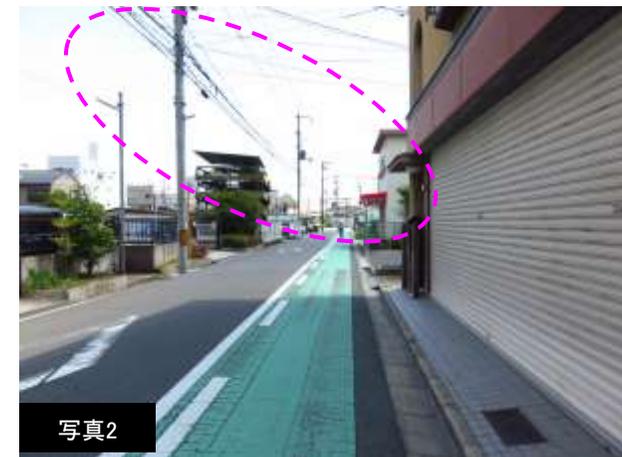
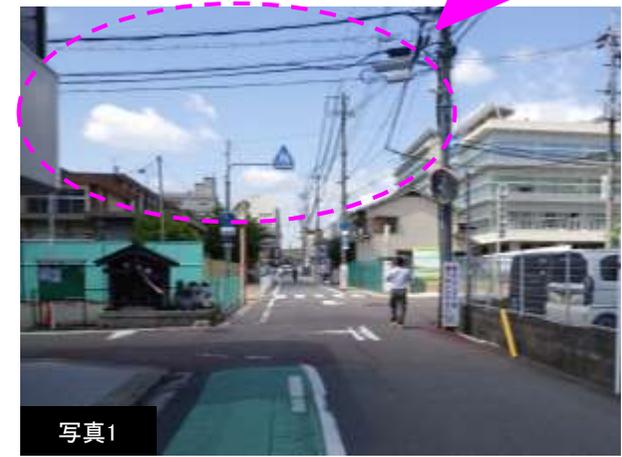
2) 事業の整備効果⑦【都市景観の向上】

■ 現道路は地上にはりめぐらされた電線類が景観を阻害
 ⇒ 豊かな自然・文化に育まれた**奈良の風土景観**を感じる**道路景観の形成に寄与**

◆西九条佐保線及び大安寺柏木線の現況



電線等が都市景観を阻害



4. 事業の必要性に関する視点

事業目的との整合	①(仮称)奈良インターチェンジから奈良市中心市街地へのアクセス性の向上	②地域内交通の円滑化	③踏切除却による安全性向上及び地域分断の解消、新しいまちづくり	④防災機能の向上	⑤良好な景観の形成
		●			

2) 事業の整備効果⑧【快適な歩行空間の確保】

- (都)西九条佐保線及び(都)大安寺柏木線は奈良市ユニバーサルデザインマスタープランにおける**移動円滑化促進地区**に位置するが、(都)西九条佐保線(現在は市道)は歩道の設置されていない区間が多く存在し、(都)大安寺柏木線は歩道が未設置
 - (都)西九条佐保線及び(都)大安寺柏木線は**移動円滑化基準に適合**
- ⇒ 歩道の整備・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	・自転車歩行者道の幅員は、歩行者交通量の多い道路にあっては4m以上、その他の道路にあっては 3m以上 ・歩道の幅員は、歩行者の交通量の多い道路にあっては3.5m以上、その他の道路にあっては 2m以上	・(都)西九条佐保線は4.0mを標準(施設帯0.5m+ 有効幅員3.5m) ・(都)大安寺柏木線は3.0mを標準(施設帯0.5m+ 有効幅員2.5m)
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	・歩道部の舗装構造は設計中 ・車道部の舗装は 排水性舗装 のため、横断歩道部も滑りにくく水はけがよい
最大縦断勾配	・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)	・(都)西九条佐保線、(都)大安寺柏木線ともに最大縦断勾配は 5%以下
最大横断勾配	・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)	・(都)西九条佐保線、(都)大安寺柏木線ともに最大横断勾配は 1%以下
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 ・歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため必要がある場合においては、歩道等と車道等の間に植栽帯を設け、又は歩道等の車道等側に 並木 もしくは さく を設けるものとする。	・(都)西九条佐保線、(都)大安寺柏木線ともに歩車道境界部に高さ 15cm の 縁石 を設置 ・(都)西九条佐保線、(都)大安寺柏木線ともに歩車道境界部に 横断防止柵を設置 し、歩車道間を物理的に分離することで、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保

◆現状



↓

**歩道の整備により
横断勾配がゆるくなり
通行が快適に**

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
<ul style="list-style-type: none">世界遺産を結ぶ新たな観光ルートを創出し、経済波及効果が期待	<ul style="list-style-type: none">(仮称)奈良ICから奈良市中心部へのアクセス性の向上
<ul style="list-style-type: none">国道24号の混雑度の一部緩和と、地域内道路への流入が解消安全・安心かつ快適な通行空間の確保	<ul style="list-style-type: none">地域内交通の円滑化
<ul style="list-style-type: none">交通の円滑化通行の安全性向上地域分断解消	<ul style="list-style-type: none">踏切除却による安全性向上及び地域分断の解消、新しいまちづくり
<ul style="list-style-type: none">避難路や輸送路の確保延焼防止	<ul style="list-style-type: none">防災機能の向上
<ul style="list-style-type: none">豊かな自然・文化に育まれた奈良の風土景観を感じる道路景観の形成に寄与	<ul style="list-style-type: none">良好な景観の形成

3) 要望経緯

- 「奈良県の道路整備の充実を求める合同県民大会」において着実な推進について毎年度決議

5. 事業の効率性に関する視点

○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※1	費用便益比 (B/C)
	自動車	歩行者・自転車		自動車	歩行者・自転車		
	1,418億円	0.19億円	84億円	8.2億円	1.23億円	1,512億円	4.1
費用 (C)	事業費		維持管理費		総費用※1		
	370億円		0.46億円		371億円		

■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
 歩行者・自転車は <連続立体交差事業編>を適用

◆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)
	自動車	歩行者・自転車		自動車	歩行者・自転車		
	1,418億円	0.19億円	84億円	8.2億円	1.23億円	1,512億円	5.1
費用 (C)	事業費		維持管理費		総費用※1		
	293億円		0.46億円		294億円		

事業費 (全事業) : 443億円
 事業費 (残事業) : 370億円
 維持管理費 : 945千円/km
 作成主体 : 奈良県
 周辺道路整備条件 : 京奈和自動車道大和北道路
 ・ R10~R14は郡山下ツ道JCT ~ (仮称)奈良IC区間が供用
 ・ R15以降は郡山下ツ道JCT ~ (仮称)奈良北IC区間が供用

※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13%、用地買収率約36%。
- 現在、用地買収を実施しており、特に大きな問題はなく、当初計画どおり進めている。
- 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、早期の供用を目指す。

7. 当初事業採択時との比較

		H25(事業採択時)	R2
奈良市	世帯数	156,045世帯	163,991世帯
	人口	364,836人	355,529人

※世帯数・人口は各年4月1日時点

(都) 西九条佐保線		H25(事業採択時)	H26
	交通量	1,528台/12h	1,551台/12h

事業計画等		H25(事業採択時)	R2
	事業進捗率	0%	約13%
	用地進捗率	0%	約36%
	事業費	約370億円	約440億円



(都) 大安寺柏木線をH29年度に事業化したこと等により事業費が増加

費用便益比		H25(事業採択時)	R2
	事業全体	3.2	4.1
	残事業	3.2	5.1

8. コスト縮減や代替案立案等の可能性

◆コスト縮減に配慮した施工

- ①コンクリート構造物のプレキャスト製品の積極的な採用、②建設発生土の有効活用及び③道路照明のLED化により、コスト縮減が期待される。
- 電線共同溝の低コスト手法である浅層埋設方式及び小型ボックス活用埋設方式の採用など、より一層のコスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進する。

◆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。

9. 対応方針(案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- (仮称)奈良ICから奈良市中心部へのアクセス性の向上
 - 地域内の交通円滑化
 - 踏切除却による安全性向上及び地域分断の解消、新しいまちづくり
 - 防災機能の向上
 - 良好な景観の形成
- 以上について達成される
⇒ 当初事業採択時から必要性は変化していない

2. 事業の効率性に関する視点

- 事業費は70億円増加したが、費用便益比(B/C)は事業全体で4.1、残事業で5.1
⇒ 効率的な事業であると確認できる

3. 事業進捗の見込みの視点

- 現在、用地買収を実施中。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)西九条佐保線(奈良IC~大宮通り)及び(都)大安寺柏木線、JR関西本線高架は、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