

令和4年度 第3回 奈良県公共事業評価監視委員会

〔再々評価〕 平成20年度新規事業化

一般国道369号

おお ぼ

大保道路

令和4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
2. 事業の概要
3. 上位計画への位置付け
4. 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
5. 事業の効率性に関する視点
6. 事業の進捗の見込みの視点
7. 再評価時(H29)との比較
8. コスト縮減や代替案立案等の可能性
9. 対応方針(案)

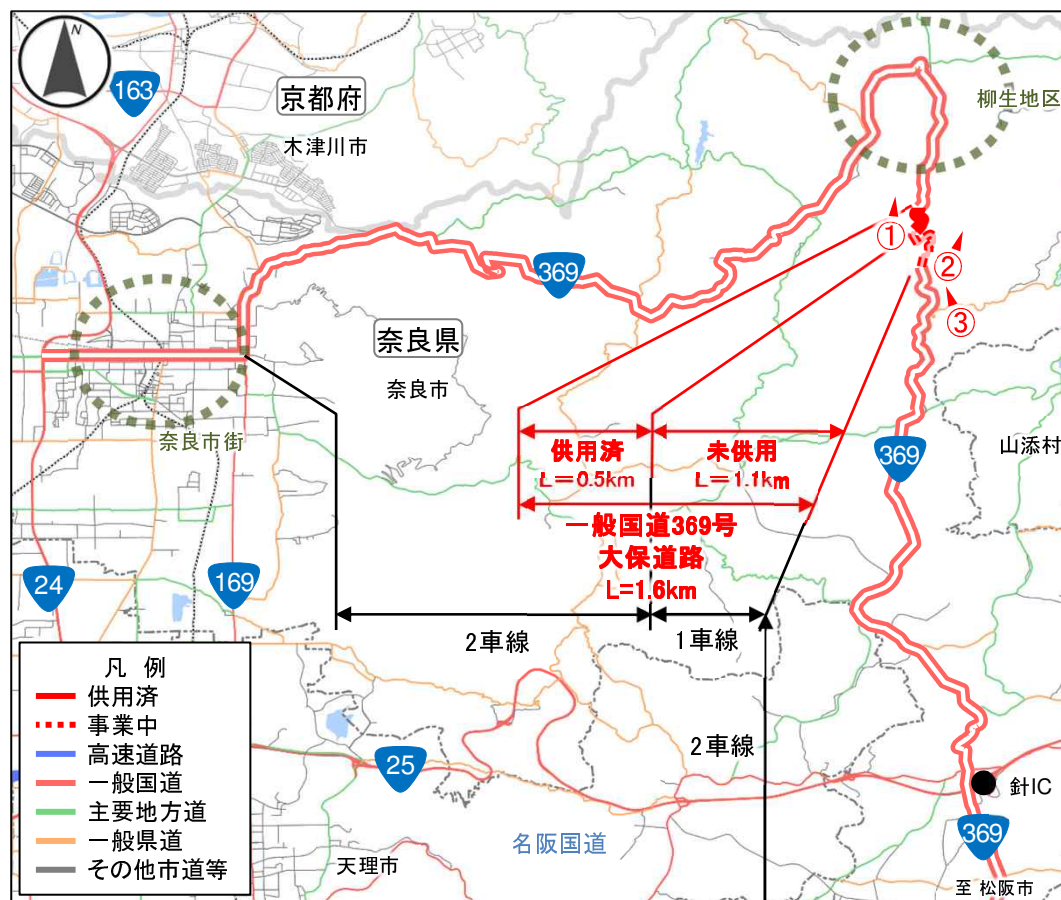
1. 路線の位置及び状況

- 一般国道369号は、奈良県奈良市を起点とし、三重県松阪市に至る延長約128km(奈良県域約86km)の主要幹線道路で、奈良県東部地域を縦断し、第2次緊急輸送道路に指定されている。
- 一般国道369号大保道路は、奈良市市街地から奈良市北東部の地域を經由し、名阪国道へ繋がる区間に位置する延長約1.6kmの道路改良事業である。
- 本事業区間は、国道369号の県内区間における唯一の2車線化未改良区間であり、令和3年度末までに約0.5kmが供用済である。

◆ 広域図



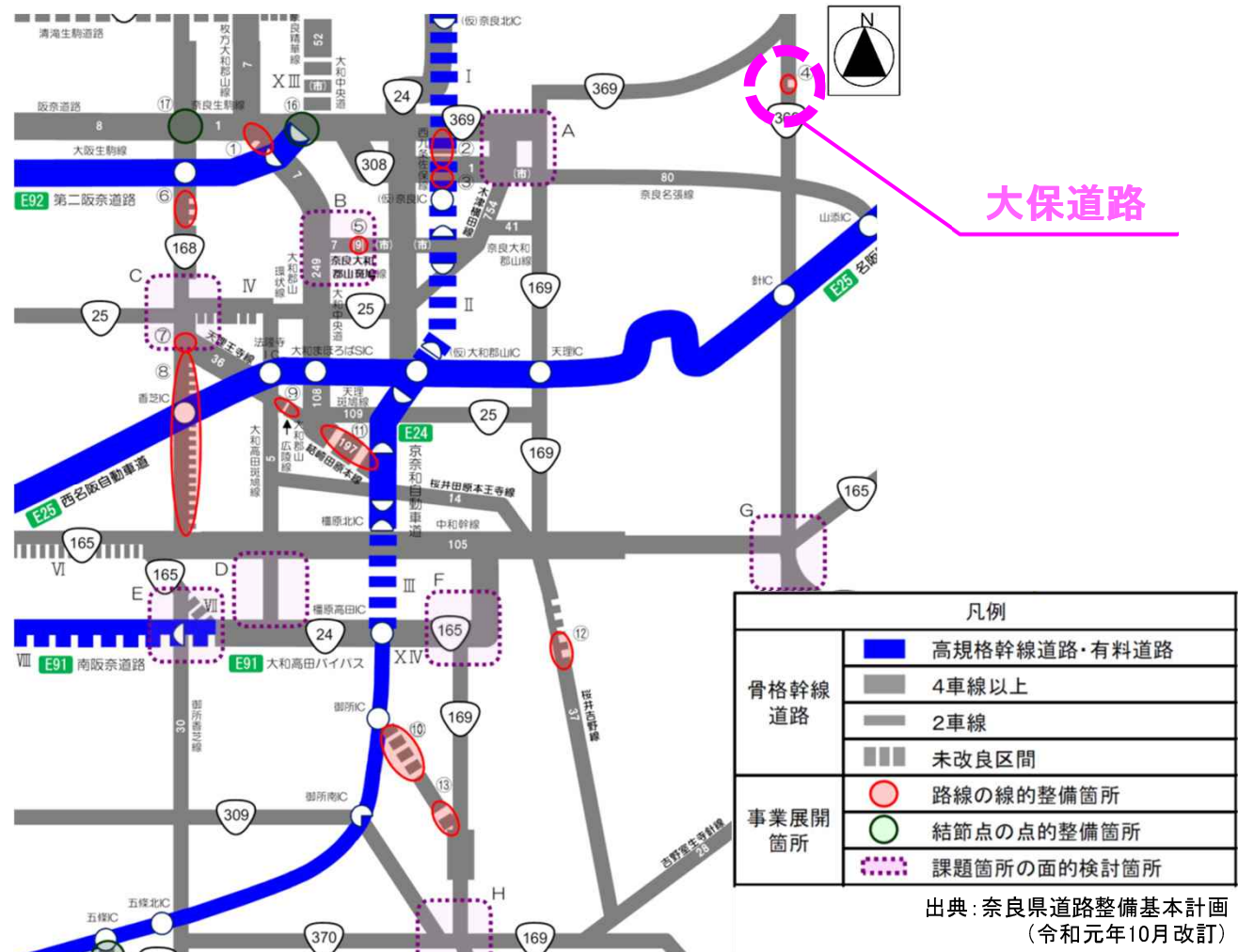
◆ 拡大図



2. 事業の概要

- 一般国道369号大保道路は、奈良県北東部に位置する延長約1.6km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(令和元年10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区間に位置づけている。

骨格幹線道路ネットワーク
(大和平野部)



2. 事業の概要

◆事業の目的

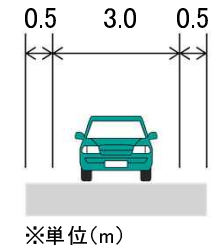
- ・交通安全性の向上
- ・地域の活性化
- ・救急救命活動の支援
- ・防災機能の向上

◆事業概要

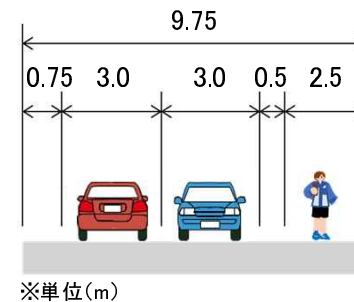
路線名	一般国道369号 大保道路
事業区間	奈良県奈良市大保町
事業延長	1.6km
構造規格	第3種第3級
設計速度	40km/h
計画交通量	1,000台/日
車線数	2車線
道路幅員	9.75m
事業費	約21.6億円

◆事業区間の道路構造

現況



計画



◆事業の経緯

平成20年	事業化
平成24年	事業再評価
平成29年	事業再評価
令和 4年	事業再評価(5年経過)



3. 上位関連計画への位置付け

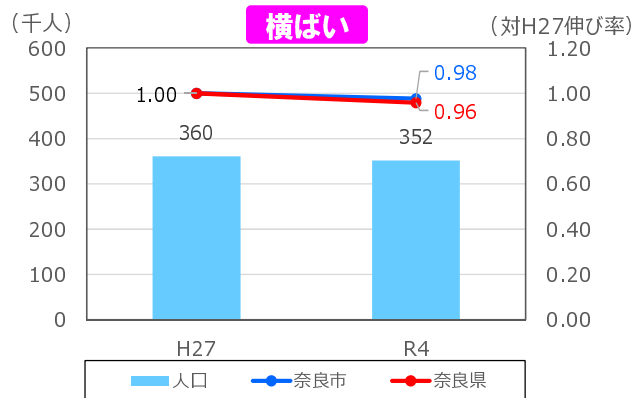
上位関連計画	事業の位置付け
奈良県道路整備基本計画 (平成26年7月策定令和元年10月改定)	「骨格幹線道路ネットワーク」を構成する路線として路線の線的整備箇所として位置づけ
奈良市改訂都市計画マスタープラン (平成27年7月策定)	地域連携軸として拠点間及び市内の主要な地域を結ぶ道路として位置づけ
奈良県緊急輸送道路ネットワーク計画 (平成9年3月策定(平成29年6月見直し))	「第2次緊急輸送道路」に位置付け

4. 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

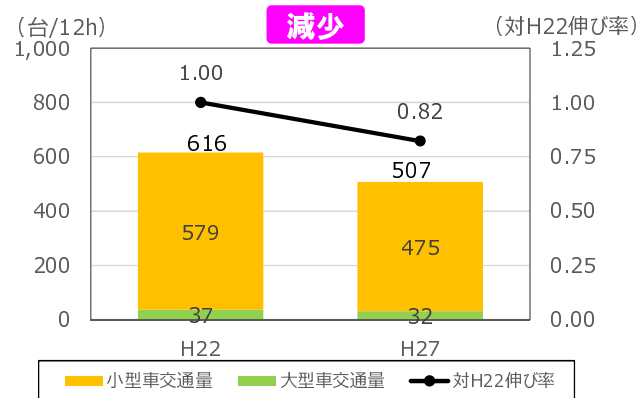
- 奈良市の人口は横ばい(対H27伸び率0.98)で、自動車保有台数も横ばい(対H27伸び率1.00)であり、需要の見込みや地元情勢の変化等大きな変化はない。
- 一般国道369号の交通量は、減少傾向(対H22伸び率0.82)である。

◆奈良市の人口



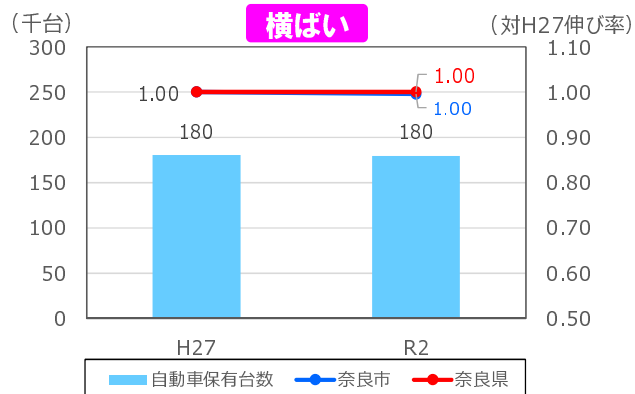
出典: H27国勢調査、R4奈良県の推計人口調査(4月1日基準)

◆一般国道369号の交通量



出典: H22道路交通センサス、H27全国道路・街路交通情勢調査

◆奈良市の自動車保有台数



出典: 奈良県統計年鑑 ※二輪車を除く

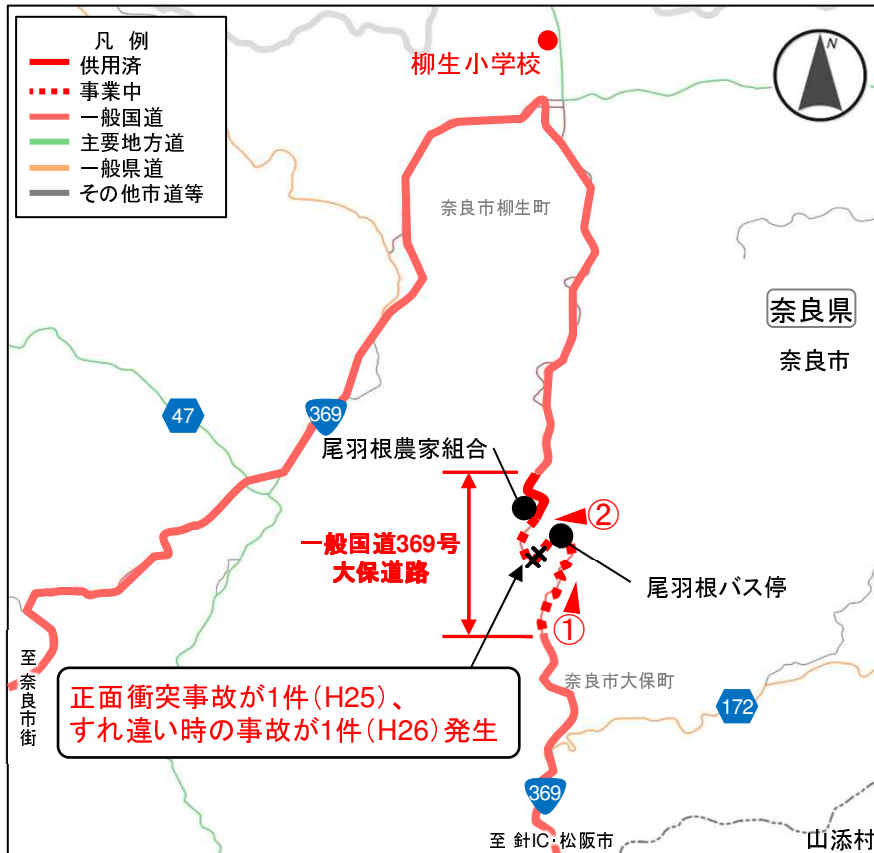


4. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果①【交通安全性の向上】

- 大保道路の現道は、道路の幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な状況であり、車両同士の事故が発生している(H25、H26で2件発生)。
- 大保町尾羽根地区は児童がバス停まで徒歩で通学しているが、現道は歩道もなく、危険な状況である。
- 当該道路の整備により、円滑な交通が確保され、通行車両および通学児童の交通安全性の向上が期待される。

◆国道369号の事故発生状況



◆事業中区間の道路状況



写真1 すれ違い困難な狭幅員区間

写真2 バス停付近に歩道がない状況

◆柳生小学校からの声



在校生24名中20名がスクールバスで通学しており、そのうち2名が事業中区間の尾羽根バス停まで徒歩で通学、4名が事業中区間をスクールバスで通過しています。

部分供用により、尾羽根農家組合周辺はスクールバスの安全性が向上しました。

大保道路が全線供用されれば、通行車両のすれ違いができるようになり、スクールバスの安全性が向上するほか、尾羽根バス停に歩道ができることにより生徒の安全性が向上します。

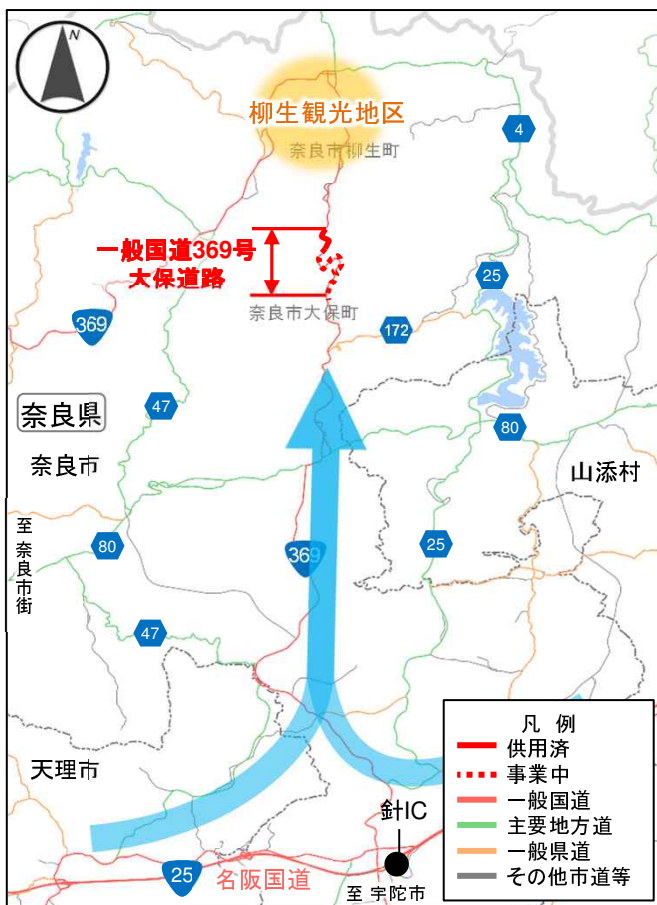
出典：柳生小学校ヒアリング結果(令和4年9月)

4. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果②【地域の活性化】

- 大保道路周辺には、観光エリアである柳生地区があり、複数の観光施設が立地している。
- アニメの影響やイベントの受け入れにより、コロナ禍ではあるものの一定の観光客が来場している。
- 当該道路の整備により、名阪国道から柳生観光地区への安全性・利便性が向上し、地域の活性化が期待される。

◆ 国道369号周辺の観光施設



◆ 柳生観光地区の観光施設



出典: 柳生の里散策まっぷを基に作成



◆ 市営駐車場駐車台数実績



出典: 柳生観光協会ヒアリング結果(令和4年9月)



◆ 柳生観光協会からの声



2020年後半より、アニメの影響により観光客が大幅に増加しました。その後、新型コロナウイルスの影響で大幅に減少したものの、コスプレ撮影会等のイベントの受け入れに注力し、コロナ禍ではあるものの一定の観光客が来訪しています。

部分供用はしましたが、カーブや幅員狭小等の未改修箇所が多く、観光バスやマイカーの利用は敬遠されています。

全線供用により、安全性や時間短縮などの利便性が向上することにより、名阪国道・針ICから入込する観光バスやマイカーの大幅な増加が予想されます。

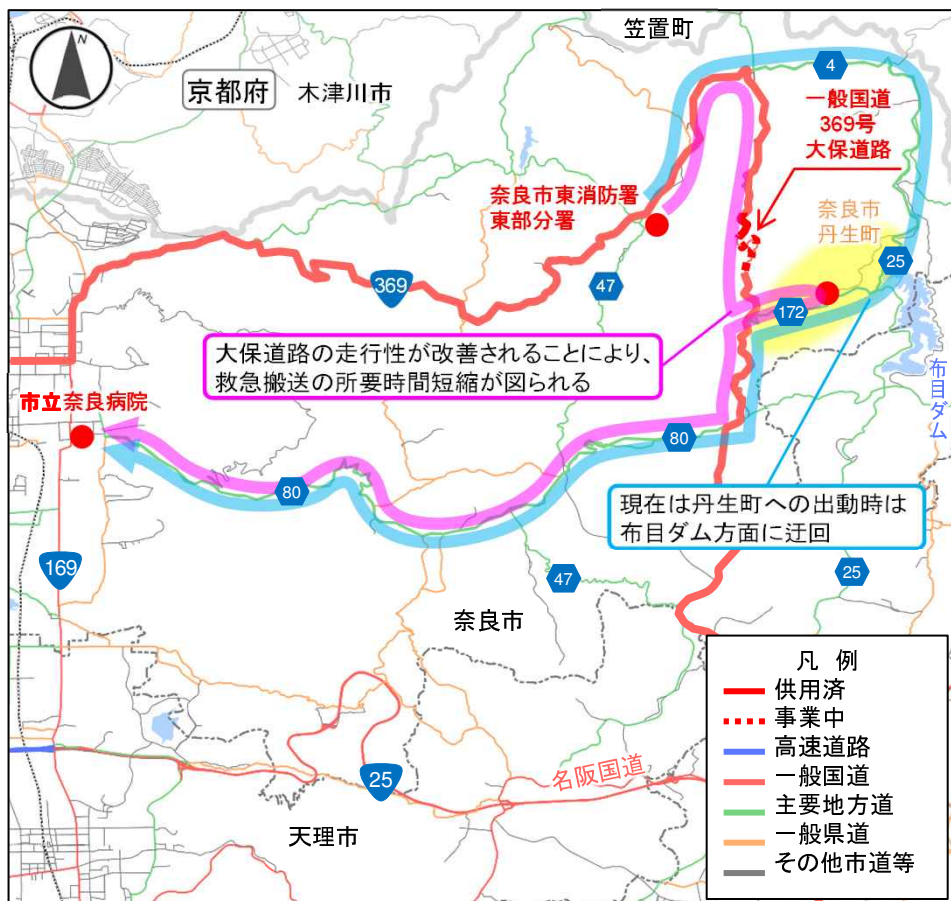
出典: 柳生観光協会ヒアリング結果(令和4年9月)

4. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果③【救急救命活動の支援】

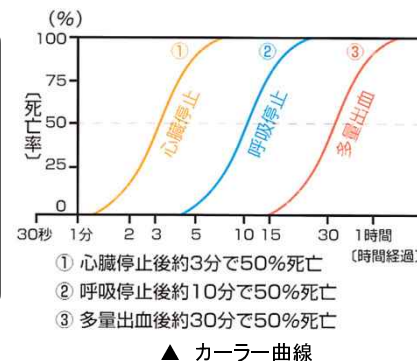
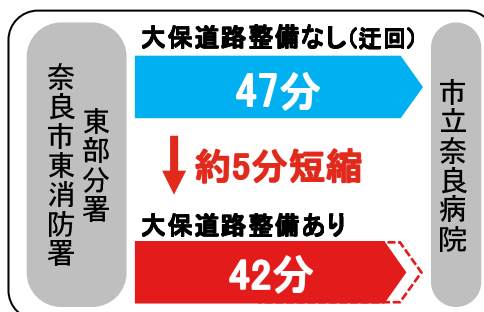
- 大保道路の現道では、カーブが多く道路の幅員が狭いため、対向車が来るたびに減速するなど、走行性が低下している。
- 大保道路の現道は走行性が悪いため、救急搬送時は患者への負担が懸念される状況である。
- 本工区の整備により、救急搬送時間が短縮され、緊急搬送の円滑化及び救命率の向上が期待される。

◆ 東部分署管内からの救急搬送の状況



◆ 所要時間の変化

(奈良市東消防署東部分署 ~ 奈良市丹生町 ~ 市立奈良病院)



※整備ありの当該区間の旅行速度は設計速度を使用
 出典: H27全国道路・街路交通情勢調査

◆ 奈良市東消防署東部分署からの声



国道369号の現道は、道路の幅員が狭いため、離合できず、対向車が来るたびに減速・加速が必要となります。また、路面も悪いため、救急車はとても揺れます。そのため、奈良市丹生町への出動時は大保道路を避け、布目ダムの方に迂回するルートを利用しています。

部分供用により2車線区間が延伸したため、幅員が広くなり、見通しがよくなりました。

大保道路が全線整備され2車線になれば、見通しがよくなります。また、路面がよくなれば、救急搬送時の状況は良くなると思います。

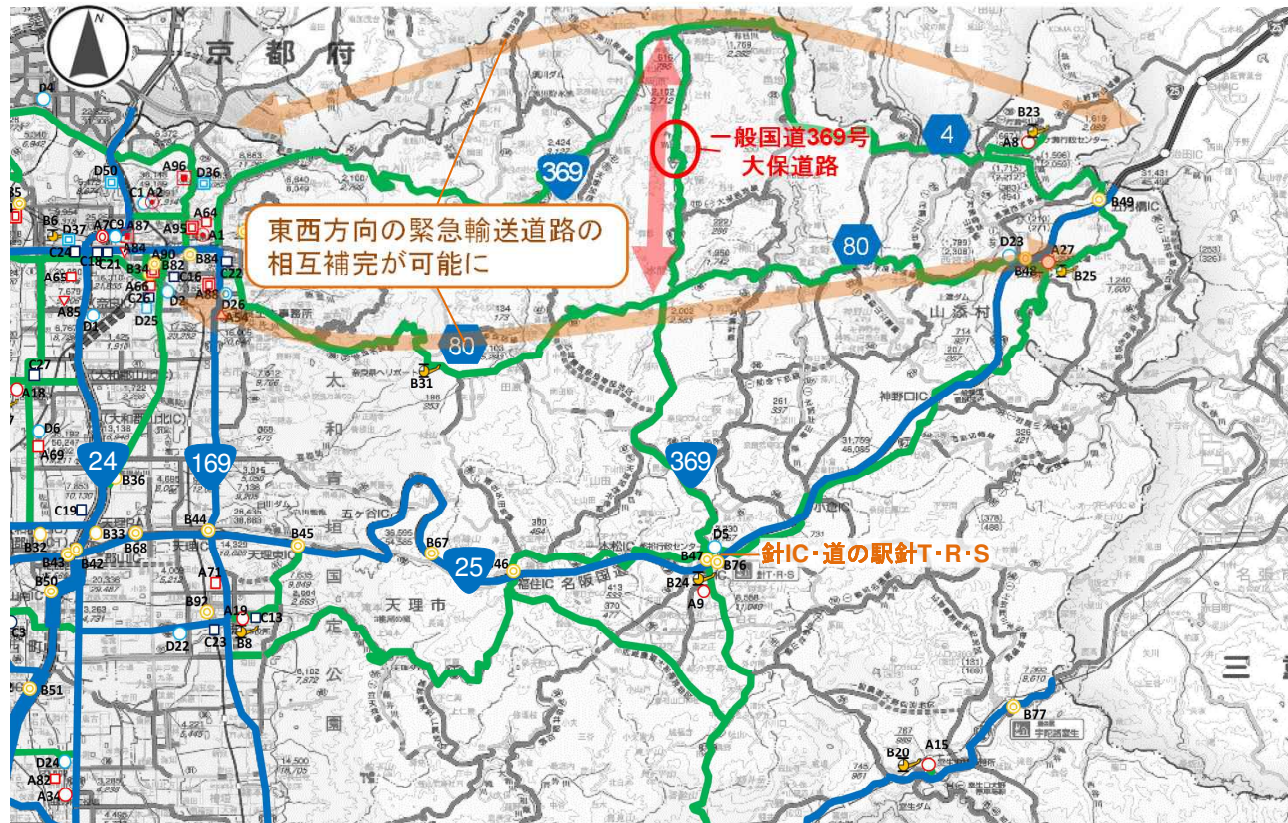
出典: 奈良市東消防署東部分署ヒアリング結果(令和4年9月)

4. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果④【防災機能の向上】

- 大保道路は、第2次緊急輸送道路に指定されており、災害時に緊急車両の通行を確保すべき重要な道路である。
- 当該道路の整備により、県北東部地域の南北方向の緊急輸送道路が強化され、東西方向の国道369号・県道4号(笠置山添線)、および県道80号(奈良名張線)と併せて相互に機能を補完し、防災機能の向上が期待される。

◆ 奈良県緊急輸送道路ネットワーク計画



出典：奈良県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成30年4月時点)

凡 例	
緊急輸送道路	第1次緊急輸送道路
	第2次緊急輸送道路
	5年以内に供用予定の箇所
	5年以内に供用予定の箇所が供用後、緊急輸送道路が廃止される箇所
災害管理対策拠点	県庁・総合庁舎
	生活圏中心都市の市町村役場
	その他市町村役場
	道路管理者(土木事務所)
	交通管理者(県警)
	道路管理者(直轄)
	陸運局・郵便局・気象台
輸送拠点	ヘルポート
	卸売市場・トラックターミナル
	IC・PA・SA・道の駅・鉄道駅前広場
ライフライン拠点	上下水道
	ガス・電気・電話
救急活動拠点	消防署
	日本赤十字
	病院
	広域避難地・自衛隊基地
広域防災拠点	県営競輪場・第二浄化センター 消防学校・吉野川浄化センター

5. 事業の効率性に関する視点(大保道路)

○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)
	15.4億円	3.5億円	0.8億円	19.7億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用※1	
	18.8億円		0.26億円	19.1億円	

(前回再評価時B/C=1.1)

■算出条件等

基準年	: 令和4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22年度
推計に用いた資料	: 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
適用した費用便益分析	: 令和4年2月版マニュアル
事業費	: 21.6億円(単純価値・税込み)
事業費(残事業)	: 15.2億円(単純価値・税込み)
維持管理費	: 976千円/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)
	14.6億円	3.2億円	0.6億円	18.3億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用※1	
	13.4億円		0.16億円	13.6億円	

(前回再評価時B/C=1.5)

※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、基準年度以降の残事業費及び基準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。

6. 事業の進捗の見込みの視点

- 令和3年度までに約0.5kmの区間を供用し、引き続き残りの1.1km区間の工事を進めている。
- 令和3年度末時点での進捗は、事業進捗率30%、用地買収率100%(前回評価時20%、96%)。
- 用地買収が完了したことから、残区間の工事を進め、早期の供用を目指す。

7. 再評価時(H29)との比較

奈良市		H29(前回再評価時)	R4
	世帯数	148,920世帯	156,577世帯
	人口	360,310人	351,943人
※世帯数・人口は各年4月1日時点			
国道369号		H22	H27
	交通量	616台/12h	507台/12h
※全国道路・街路交通情勢調査			
事業計画等		H29(前回再評価時)	R4
	事業進捗率	約20%	約30%
	用地進捗率	約96%	約100%
	事業費	約14億円	約22億円
費用便益比		H29(前回再評価時)	R4
	事業全体	1.1	1.03
	残事業	1.5	1.4

7. 再評価時（H29）との比較

◆事業費増加の理由

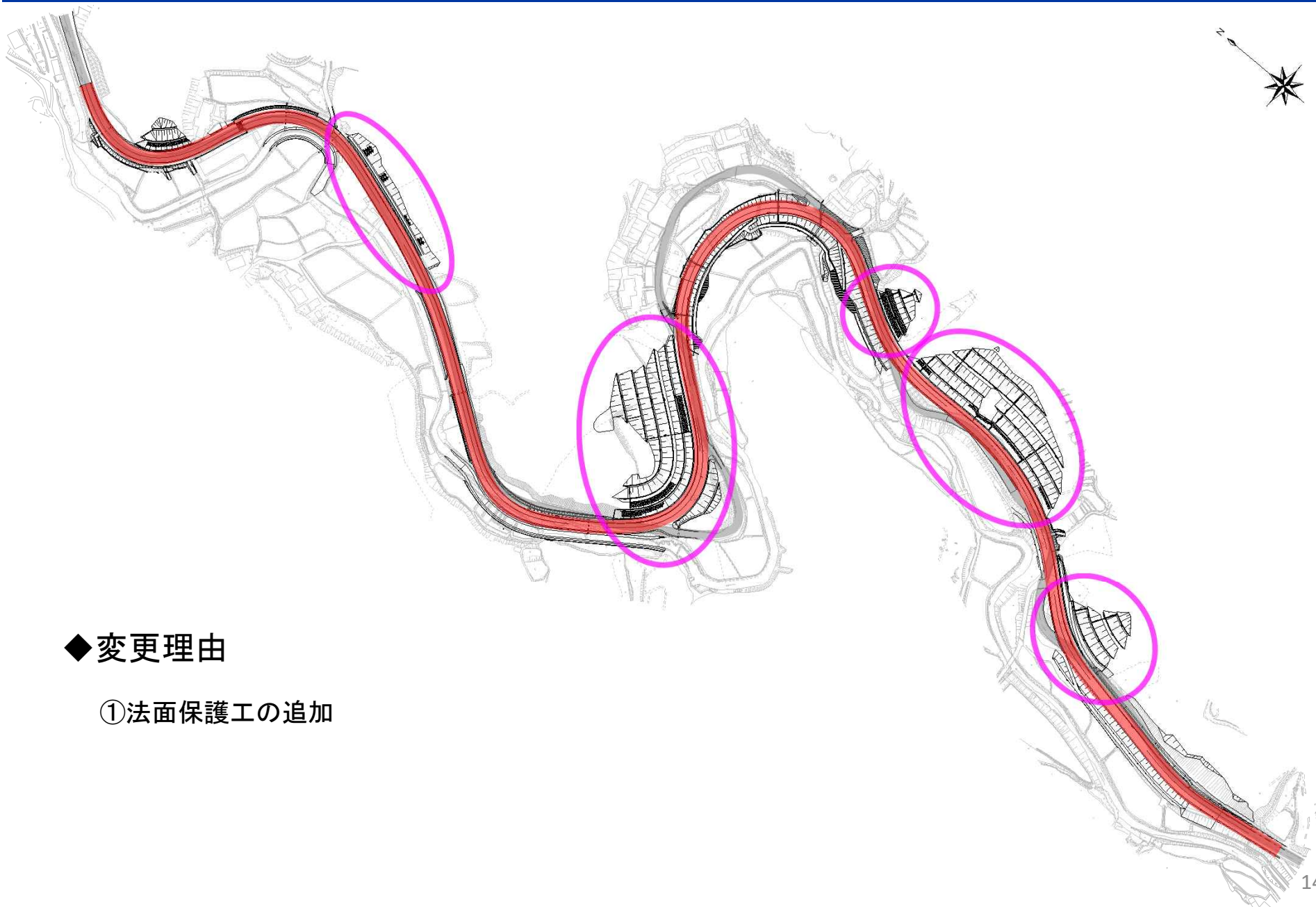
- 再評価時（H29）における事業費は、当時の最新資料によるもの。
- その後の地質調査や詳細設計の結果により、事業費全体で約8億円の増額が確認された。

前回評価時：約14億円（H29） B/C:1.1

今回評価時：約22億円（R4） B/C:1.03

	変更理由	変更金額
①	法面保護工の追加	+7.6億円
	合計	+7.6億円

7. 再評価時 (H29) との比較



◆ 変更理由

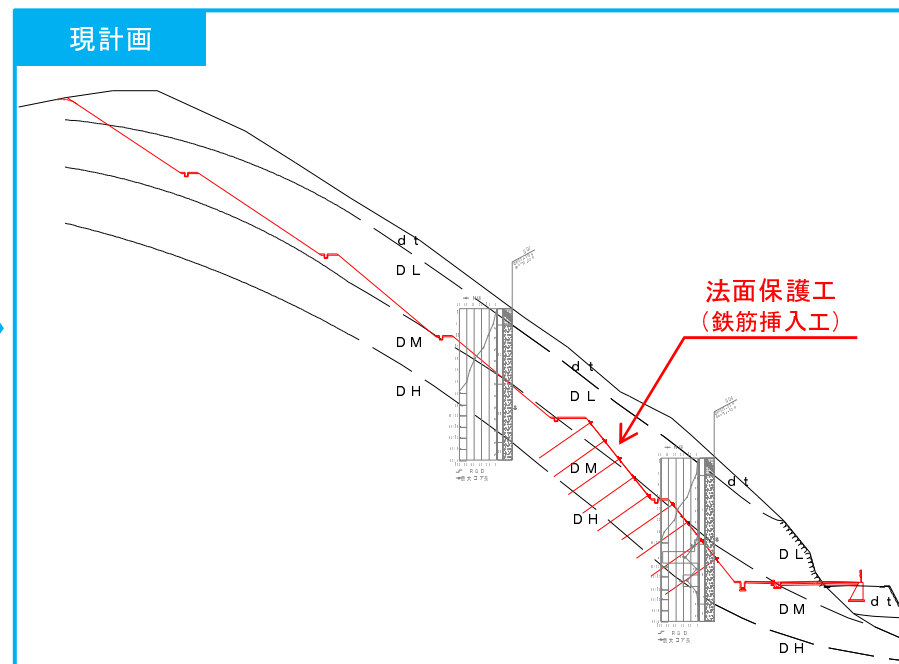
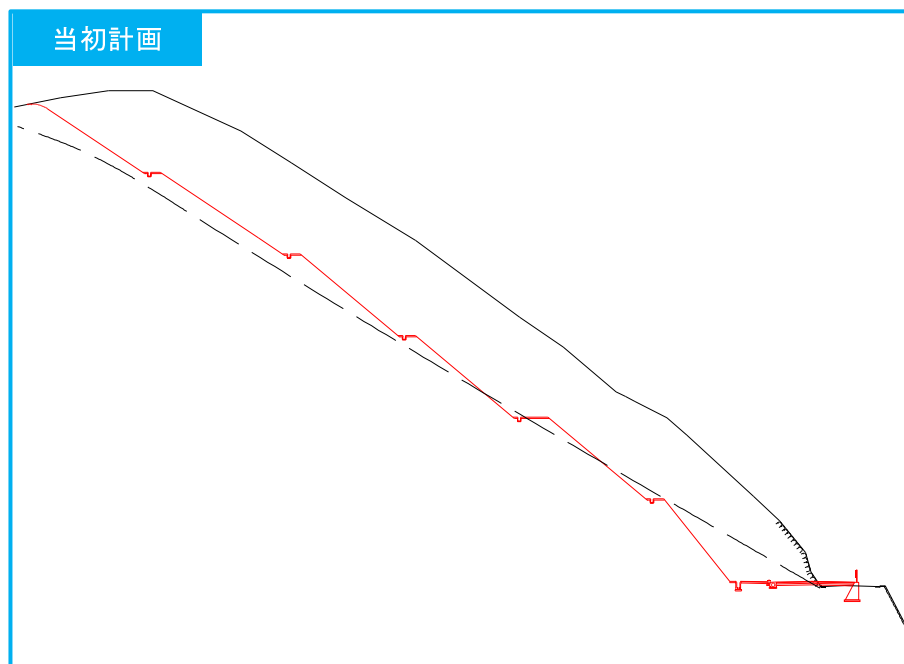
- ① 法面保護工の追加

7. 再評価時 (H29) との比較

◆ 主な工事費の増額理由

① 法面保護工の追加 (C=約7.6億円)

- ・地質調査の結果、切土法面に法面保護工を追加



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

建設発生土(残土)の有効利用によりコスト縮減が期待される。
今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、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

用地取得が完了しているため、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する。

9. 対応方針(案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- 交通安全性の向上
 - 地域の活性化
 - 救急救命活動の支援
 - 防災機能の向上
- 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1.03、残事業で1.4
- ⇒ 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、残る1.1km区間の工事を進めている。
- 事業進捗率は、前回評価時からの5年間で20%から30%、用地買収率は96%から100%となっている。
- 引き続き事業を推進し、早期の事業完了を目指す。

一般国道369号大保道路は、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