

令和4年度 第3回 奈良県公共事業評価監視委員会

〔再評価〕 平成27年度新規事業化

おおさか い こま せん
大阪生駒線

つじ まち
辻町インターチェンジ

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. 上位関連計画への位置付け
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
4. 事業の概要
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. 新規事業採択時との比較
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

- 辻町ICは、奈良県北部の東西軸である阪奈道路(大阪生駒線、奈良生駒線)と奈良県西部の南北軸である国道168号の結節点で、交通の要衝となっている。
- 現在辻町ICは、大阪方面のみのアクセスとなるハーフランプで、奈良方面のアクセスについては、隣接する生駒ICまたは富雄ICを利用せざるを得ない状況である。

◆ 広域図



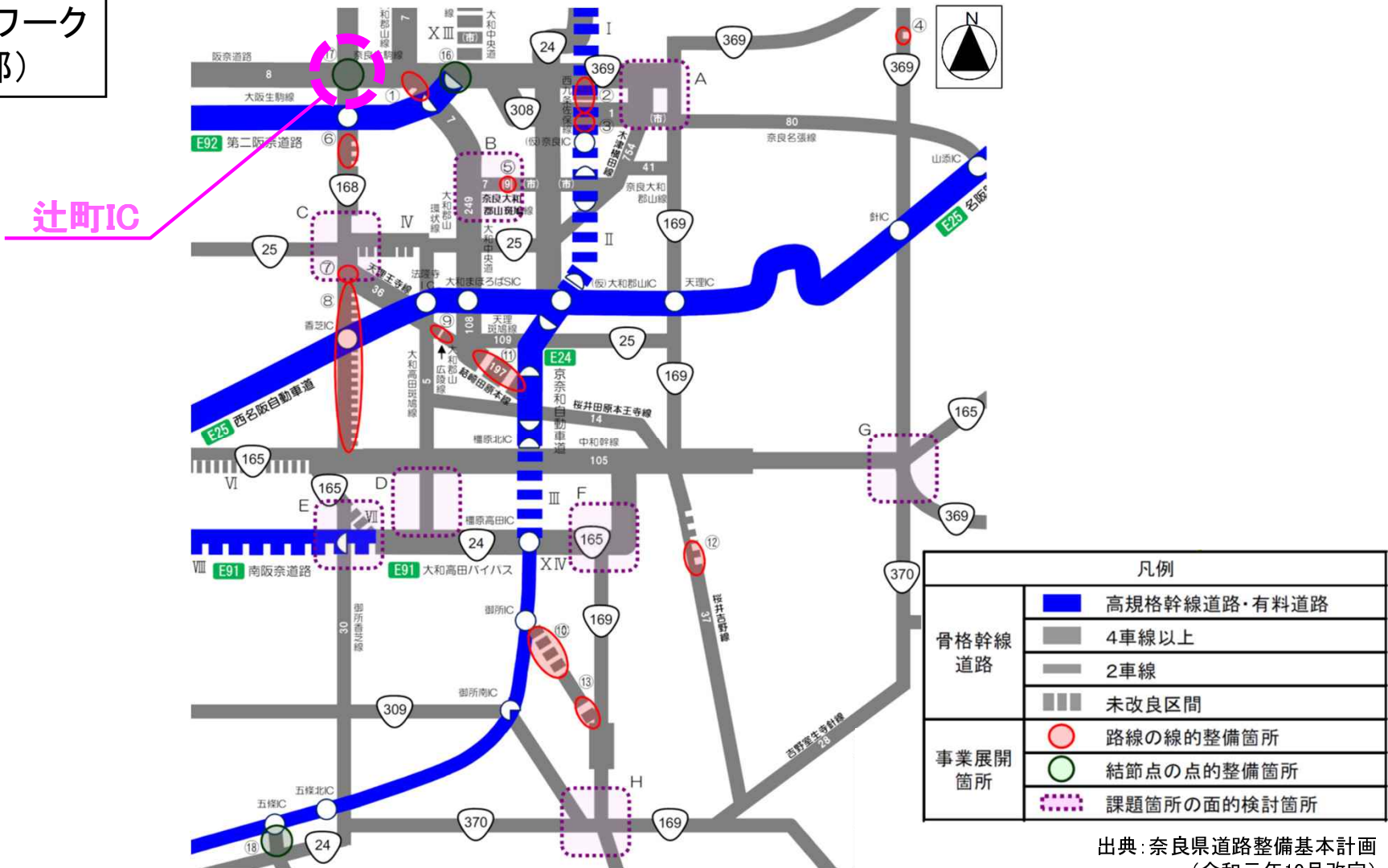
◆ 拡大図



1. 路線の位置及び状況

■辻町ICは、奈良県道路整備基本計画(令和元年10月)において、骨格幹線ネットワークの結節点の点的整備箇所として重点的な整備を推進する箇所となっている。

骨格幹線ネットワーク
(大和平野部)



出典: 奈良県道路整備基本計画
(令和元年10月改定)

2. 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))	「骨格幹線ネットワーク」を構成する路線(結節点)として、重点的に整備を推進
生駒市都市計画マスタープラン (令和3年6月改定)	隣接都市や広域的な都市との移動、様々な都市活動の連携を支える都市基盤を整備を推進
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))	阪奈道路および国道168号は、ともに「第1次緊急輸送道路」に位置付けされており、辻町インターチェンジはその結節点にあたる

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

■ 生駒市の人口は微減傾向(対H27伸び率0.98)で、自動車保有台数は微増傾向(対H27伸び率1.02)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。
 ■ (主)大阪生駒線の交通量は、微減傾向(対H22伸び率0.96)である。

◆生駒市の人口



出典)生駒市人口:奈良県 推計人口調査

◆大阪生駒線の交通量



出典:道路交通センサス

◆生駒市の自動車保有台数



出典)奈良県統計年鑑

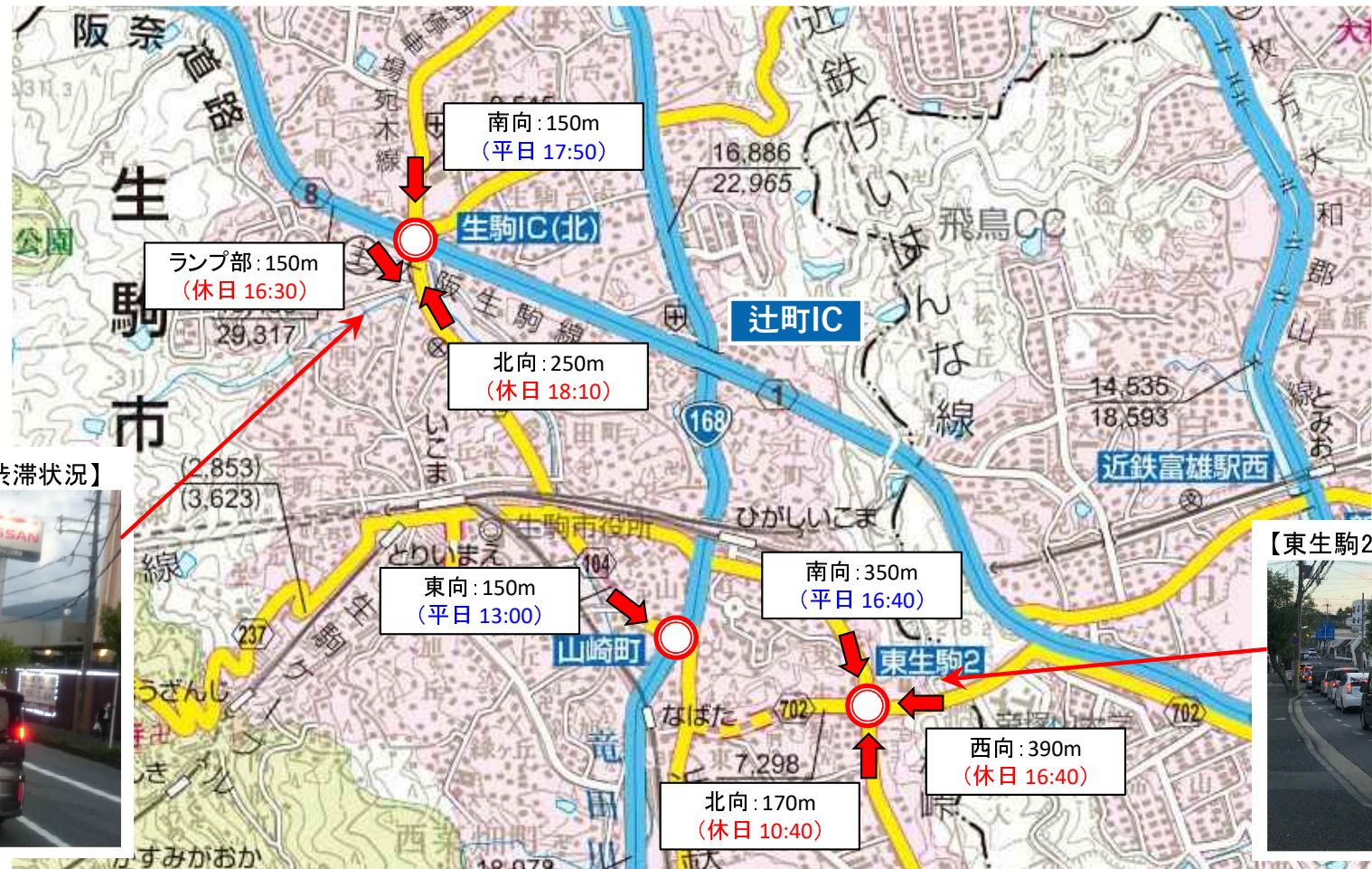


3. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果①【交通混雑の緩和】

- 富雄IC及び生駒IC周辺は平日休日ともに渋滞が発生しており、東生駒2丁目交差点、山崎町交差点及び生駒IC交差点の3箇所が主要渋滞箇所指定されている。
- 奈良市方面の出入交通が東西の富雄IC及び生駒ICに集中しているため、辻町ICのフルランプ化により交通が転換され、主要渋滞箇所の渋滞緩和が期待される。

◆ 現道部主要渋滞箇所の最大渋滞長



凡例
 : 主要渋滞箇所

【阪奈道路生駒IC交差点渋滞状況】



【東生駒2丁目交差点渋滞状況】



出典) 渋滞長調査の結果
 ・阪奈道路生駒IC交差点－平日: 平成28年10月6日(木)、休日: 平成28年10月2日(日)
 ・東生駒2丁目交差点－平日: 平成30年11月29日(木)、休日: 平成30年12月2日(日)

3. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果②【都市防災機能の向上】

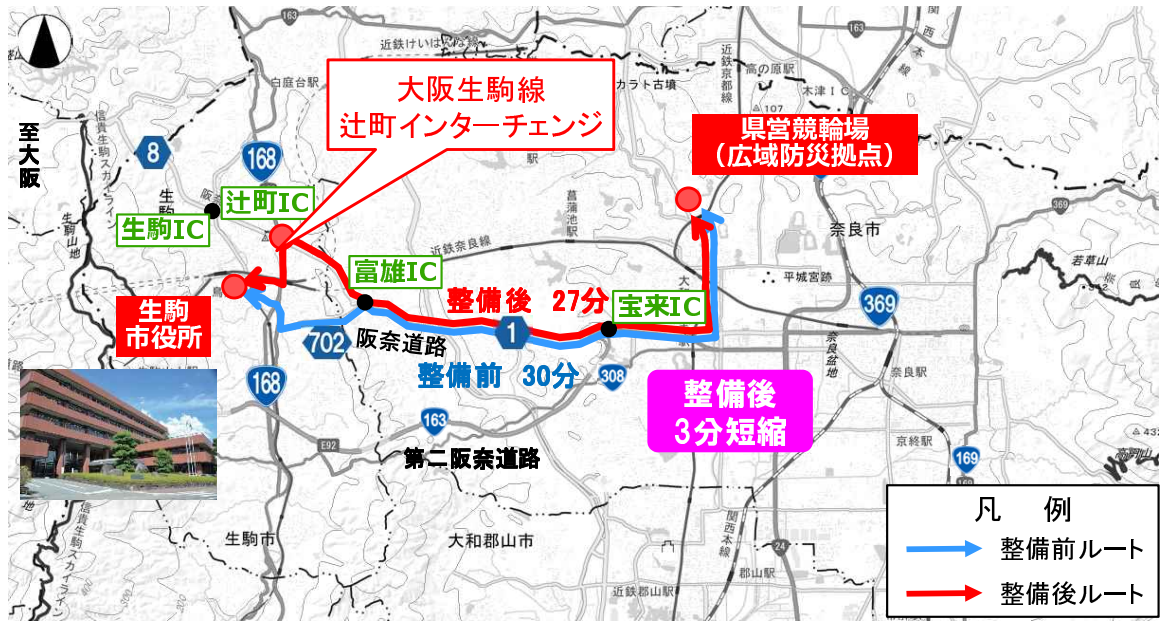
- 辻町ICが位置する阪奈道路及び一般国道168号は、第1次緊急輸送道路に指定されており、災害発生時には奈良市街地の防災拠点へのアクセスが求められる。
- 辻町ICの整備により、奈良市街地へのアクセス性が向上し、広域防災機能の強化が期待される。

◆第1次緊急輸送道路間の接続性の向上に期待



出典)奈良県HP 緊急輸送道路ネットワーク図(H30.4.1時点)

◆防災拠点(奈良県庁)のアクセス向上



<生駒市役所～県営競輪場(広域防災拠点)の所要時間の短縮>



※算出条件整備前・整備後：H27年度道路交通センサス混雑時旅行速度及び市道30km/hで算出

凡 例	
	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
	銀行・総合庁舎
	生圏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
	道路公社・鉄道会社・鉄道局

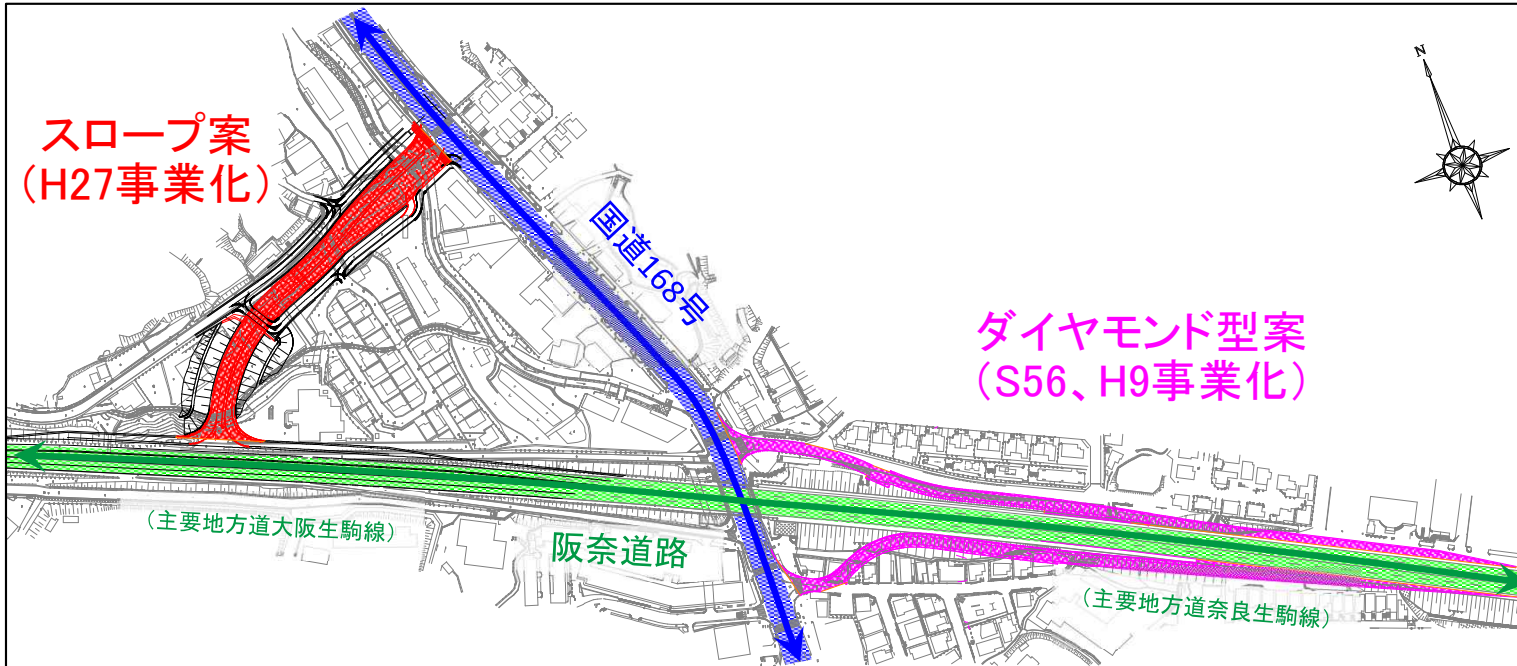
凡 例	
	ヘリポート
	卸売市場・トラックターミナル
	IC・PA・SA・道の駅・鉄道駅前広場
	上下水道
	ガス・電気・電話
	消防署
	日本赤十字
	病院
	広域避難地・自衛隊基地
	県営競輪場・第二浄化センター 消防学校・吉野川浄化センター

4. 事業の概要(事業化当初からの経緯①)

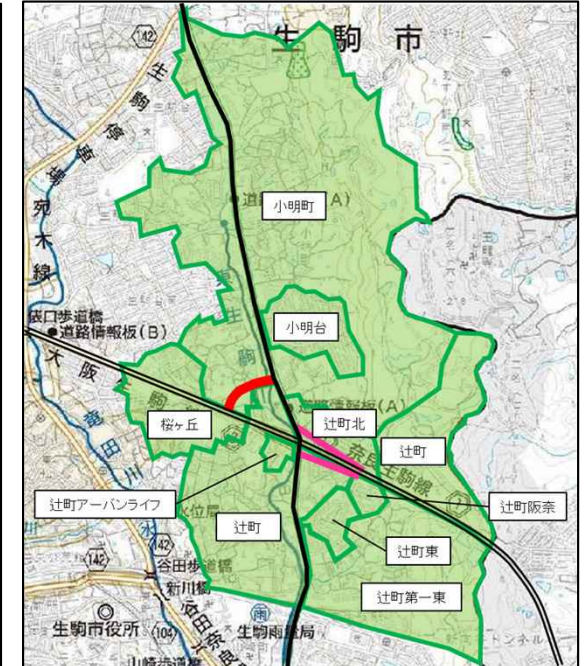
■時系列

年月	事項
S57.8	奈良行きオンランプ設置計画(ダイヤモンド型)を事業化(S56.2)するも、中断
H12.3	ダイヤモンド型【図①】での2度目の事業化(H9.8)を行うも、再度中断
H24.6	地元自治連合会、市議会議長より、辻町ICフルランプ化の要望書提出 生駒市長からも市が本腰を入れてフルランプ化に取り組む旨の発言あり
H25.10	生駒市が、関係地区の自治会長を対象として説明会を実施 現行案のスロープ案【図①】での説明に対し、 大きな反対なし
H27.1	生駒市主催で、周辺の10自治会に対し説明会を実施し【図②】、 大きな反対なし
H27.6	奈良県にて、辻町インターチェンジフルランプ化の 新規事業化が決定
H27.11	地権者のいる2地区(辻町、小明町)にて地元説明会を実施 両自治会とも、事前の説明会では反対していなかったが、 地権者から反対意見 が寄せられた
H28～H30年度	計8回の地元説明会を実施し、反対意見に対する 改善案を提示

【図①】ダイヤモンド型案、スロープ案(阪奈道路に交差点を新設する案)



【図②】周辺10自治会の位置図



4. 事業の概要（事業化当初からの経緯②）

○新規事業化を行う際は、地元自治会を含む周辺の10自治会から賛成意見があったが、その後、地権者を含めて地元自治会に対して説明を実施した際に**反対意見が多く、事業化当初の案のままでは事業の継続、完成が困難な状況にある**

■地権者からの主な反対意見

- ①スロープ型の道路構造により、地域が分断される
- ②スロープと並行する市道の利便性が悪化する
- ③周辺の交通量が増加し、交通環境が悪化する
- ④過去のダイヤモンド型IC案が採用できない理由が納得できない

■今後の取組

- 現在のスロープ案での事業の必要性、妥当性について説明を継続し、理解を得る
- 現在の計画以外に、生駒市からの計画案を含めて、地域が受け入れられる計画について、生駒市と再検討し地元合意を図る

■反対意見に対する改善案（平成28～30年度）

- A: 市道の従前の利便性を損なわない修正案を作成
- B: 市道に新たに歩道を設置し、交通環境の悪化を防止する案を作成
- C: 構造面、経済面より、ダイヤモンド型ICが採用できない理由を整理

○生駒市長からの意見

辻町ICのフルランプ化は、市内の重要な道路ネットワークの結節点であり、また、渋滞対策にも寄与する非常に重要な事業と考えております。

そのため、地元調整については、県とともに引き続き取り組んでいきたいと考えているので、地元合意形成を図るための時間的猶予をいただきたい。

これらの検討、および生駒市からも「地元調整のための時間が欲しい」という意見を受け、審議の保留を行い、1年後の**令和3年度の事業評価監視委員会**に改めて諮ることとしたい

※奈良県公共事業評価監視委員会運営要領 第4条（抜粋）

委員会は、詳細な審議を行う個々の事業のなかで、地域の現状の変化が著しい場合等は、それらを調査検討する一定の期間、詳細な審議を保留することができる。

4. 事業の概要 (H27(スロープ案)からの変更点)

◆H27(スロープ案)に対し、地元の理解が得られないため、これまでの地元意見を踏まえ、計画案を変更

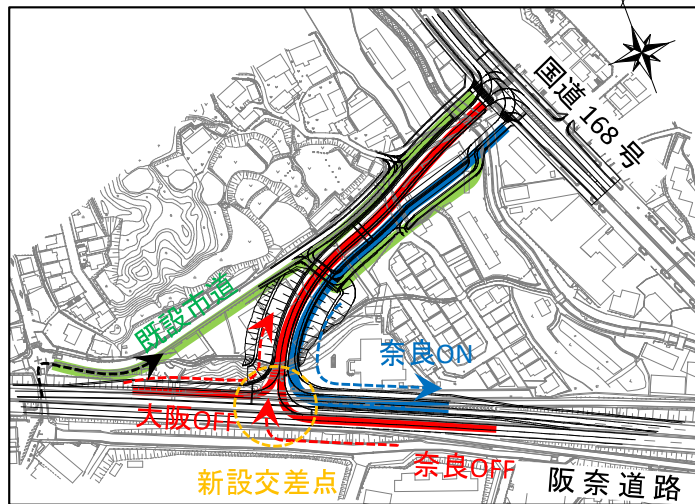
◆R3(変更案)

- ①地区分断への対応
- ②地域内市道の利便性低下への対応
- ③IC利用車を地区内に流入させない対応

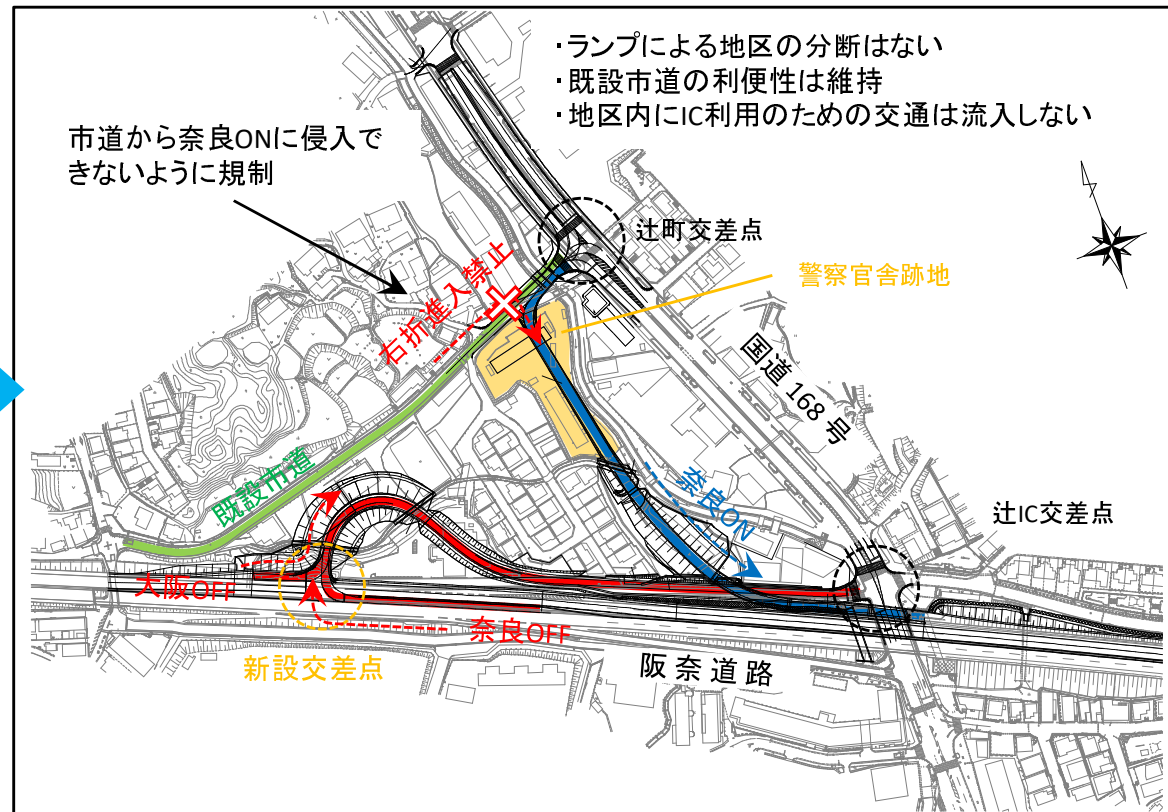
の観点から

→大阪OFFと奈良OFFを束ねて、辻IC交差点に接続

→奈良ONは、辻町交差点から、住宅地東側の警察官舎跡地を通して阪奈道路に接続

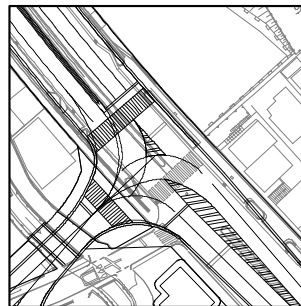


H27(スロープ案)

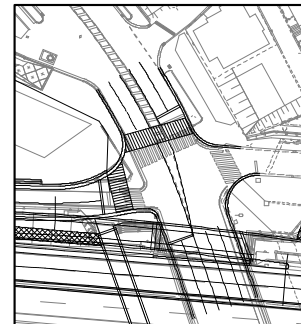


R3(変更案)

辻町交差点(計画案)



辻IC交差点(計画案)



4. 事業の概要（地権者、地元への説明経緯）

R3.4～6 地元自治会に変更案を説明

→各回覧し、反対意見無く、概ね了解

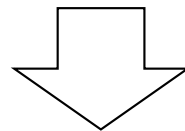
R3.10～R4.11

地権者に対し個別に説明

→事業の協力を確認

R4.11 地元自治会で変更案を説明

→事業の協力を確認



地元及び地権者に説明を行い、事業協力を確認

4. 事業の概要

◆事業の目的

- ・交通混雑の緩和
- ・都市防災機能の向上

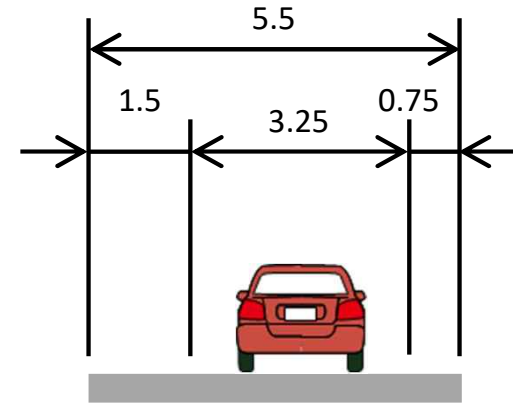
◆事業概要

路線名	主要地方道 大阪生駒線
事業区間	奈良県生駒市辻町(辻町IC)
事業延長	0.7km
構造規格	B規格ランプ
設計速度	30km/h
計画交通量	24,900~37,300台/日(大阪生駒線)
計画諸元	車線幅員W=3.25m 左側路肩W=1.5m 右側路肩W=0.75m
事業内容	奈良方面への出入口の新設(フルランプ化)
事業費	全体事業費 24億円

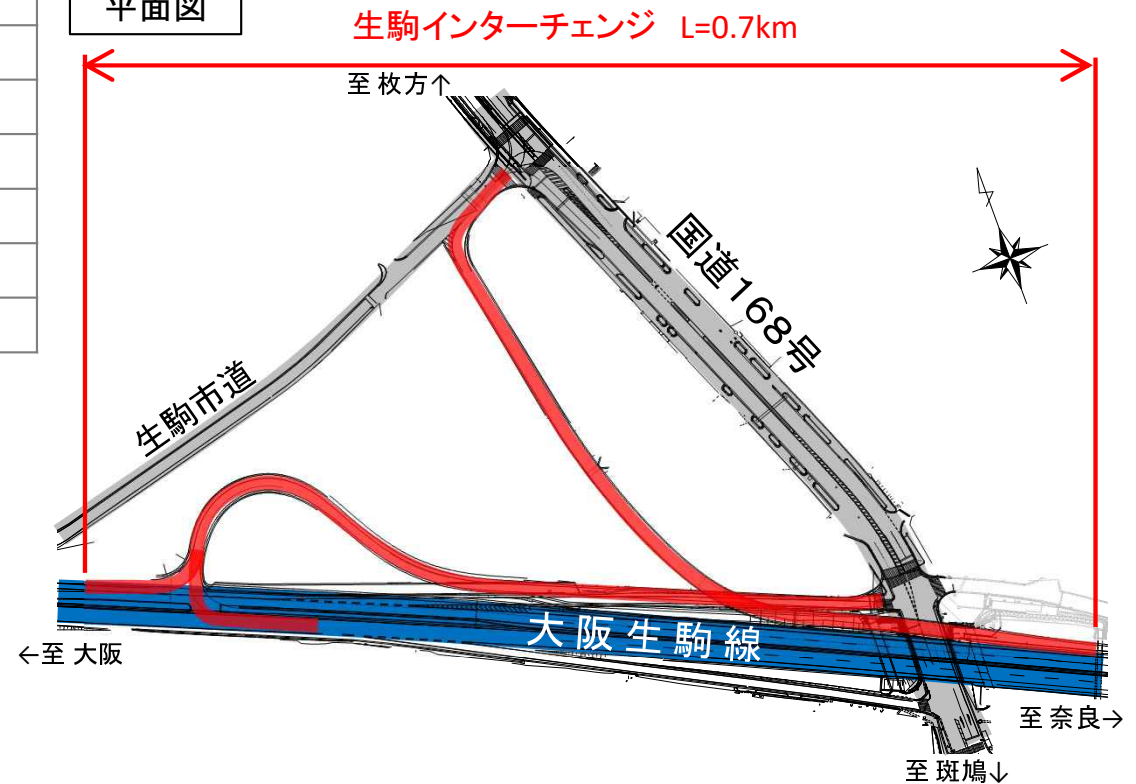
◆事業の経緯

平成27年 事業化
令和 2年 再評価(5年経過)にて審議保留
令和 4年 再評価

◆事業区間の道路構造(ランプ構造)



平面図



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)
	19.2億円	4.4億円	0.03億円	23.6億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用※1	
	17.7億円	0.1億円		17.8億円	

■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	: 24.2億円(単純価値・税込み)
事業費(残事業)	: 23.0億円(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)
	19.2億円	4.4億円	0.03億円	23.6億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用※1	
	16.4億円	0.1億円		16.5億円	

※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年度末までの進捗は、事業進捗率5%、用地進捗率0%。
- 調査設計・用地買収を進め、早期の供用を目指す。

7. 新規事業採択時（H27）との比較

		H27（新規事業採択時）	R4（今回再評価時）
生駒市	世帯数	48,784世帯	48,069世帯
	人口	119,280人	115,832人
※世帯数・人数は各年4月1日時点			
阪奈道路 辻町インター チェンジ付近	現況交通量	30,734台/日（H22）	29,317台/日（H27）
	計画交通量	—	37,300台/日（R22）
※全国道路・街路交通情勢調査（現況交通量）、将来交通量推計結果（計画交通量）			
事業計画等	事業進捗率	—	約5%
	用地買収率	—	0%
	事業費（単純価値）	—	約24億円
総便益	総便益（現在価値）	—	約24億円
費用便益比	事業全体	—	1.3
	残事業	—	1.4

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

ランプ構造については、盛土・補強土を活用して橋梁延長を削減することにより、コストの縮減が期待される。

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

代替案を立案した結果、地元自治会等の事業協力が確認できた。

◆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

- 生駒市域の利便性向上
 - 生駒市域と奈良市域とのアクセス性の向上
 - 「地域の主要渋滞箇所(東生駒2丁目交差点～富雄IC東交差点)」の渋滞緩和
- 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1.3、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

- 地元の意見を取り入れた代替案で地元自治会等の事業協力が得られた

(主)大阪生駒線 辻町インターチェンジは、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