

令和6年度 第2回 奈良県公共事業評価監視委員会

〔事業再評価〕

再評価実施理由：社会経済情勢の急激な変化（資材及び労務費の上昇）により
再評価の実施の必要が生じた事業（総事業費10億円以上となったため）

さくらい あ す か よしの
主要地方道桜井明日香吉野線

よしの やま
吉野山工区

令和7年1月
奈良県県土マネジメント部
道路建設課

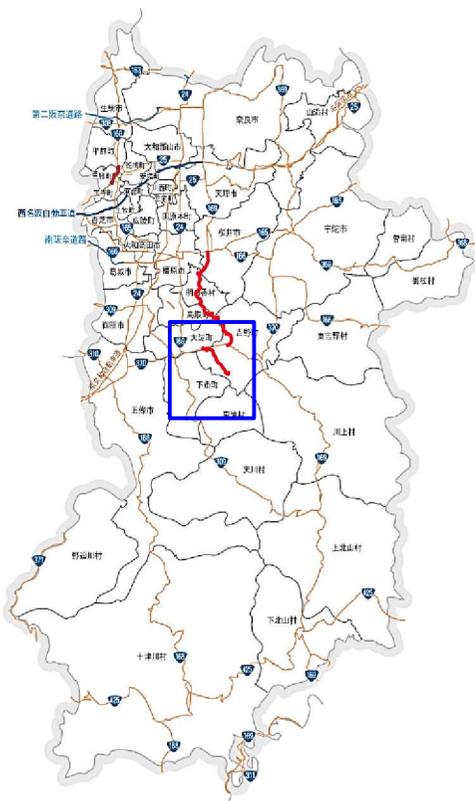
目 次

1. 路線の位置及び状況	.....	p 2
2. 事業の概要	.....	p 5
3. 資材価格及び労務費等の上昇が事業費に与える影響	.....	p 6
4. 事業の必要性の確認	.....	p 7
5. 事業において制約を受ける事項	.....	p 11
6. 上位関連計画における位置づけ	.....	p 14
7. 計画の事業効果	.....	p 15
8. 事業進捗の見込み	.....	p 17
9. 総合評価結果	.....	p 18

1. 路線の位置及び地域の状況

- (主)桜井明日香吉野線は、桜井市阿部を起点とし、吉野郡吉野町吉野山に至る延長約28kmの道路で、吉野山中心部は、木造建築物が密集している地区であるため未改良である。吉野山一帯には約3万本の桜が生い茂り、金峯山寺をはじめ多くの国宝、重要文化財を有している。また、吉野山地区は平成16年に世界文化遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」に登録され、国内外から多くの参詣者や観光客が訪れている。
- (主)桜井明日香吉野線内に位置する吉野山工区(事業延長172m、うち参陵トンネル50m)は、吉野山地区への2車線のアクセス道路である(主)桜井吉野線を経て、吉野山地区中心部に至るまでの途中に位置し、地域住民の生活道路の一部である他、観光客の主要な移動経路内にある。

◆ 広域図



(主)桜井明日香吉野線

写真① 参陵トンネル



写真② 吉野山中心部



(主)桜井吉野線

写真③ 改良済み区間



◆ 拡大図



吉野山と桜



国宝：金峯山寺(蔵王堂)



1. 路線の位置及び地域の状況

- 吉野山は、古代から山岳信仰の聖地として、また、桜の名所として多くの参詣者や観光客が訪れている。
- 吉野山の観光入込客数は概ね70~100万人/年で推移。コロナ禍で大きく減少したが、現在は回復基調。
- 吉野山の年間観光入込客の多くは観桜期（4月）や紅葉期（11月）に集中し、多くの観光客で混雑。

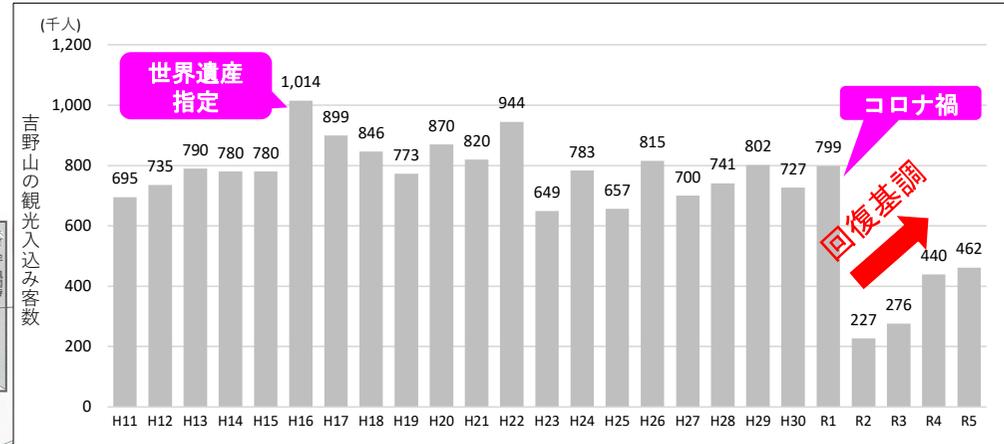
中千本の桜



下千本の桜



◆吉野山地区の年間観光入込客数推移（過去25年間）

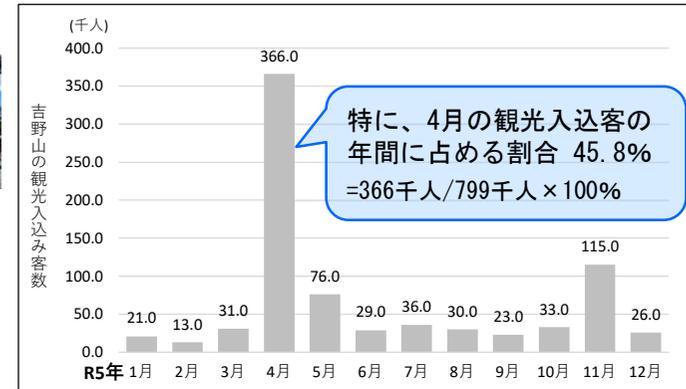


桜井明日香吉野線沿いの主な観光資源

出発点	到着点	所要時間
1 近鉄吉野駅	2 ロ-ライ(吉野山駅)	2.0分
3 吉野山観光バス乗り場	2 ロ-ライ(吉野山駅)	1.0分
2 ロ-ライ(吉野山駅)	4 金峯山寺 龍王堂	1.5分
4 金峯山寺 龍王堂	5 龍天大神	1.5分
4 金峯山寺 龍王堂	6 吉水神社	1.0分
4 金峯山寺 龍王堂	7 勝手神社	1.0分
7 勝手神社	8 如意輪寺	2.5分
7 勝手神社	9 吉野山中千本/下千本/上千本	1.0分
9 吉野山中千本/下千本/上千本	10 吉野水分神社	4.5分
10 吉野水分神社	11 金峯神社	3.0分
11 金峯神社	12 西行庵	2.0分

■ 世界文化遺産 構成資産

◆吉野山地区の月別観光入込客数 (R1)



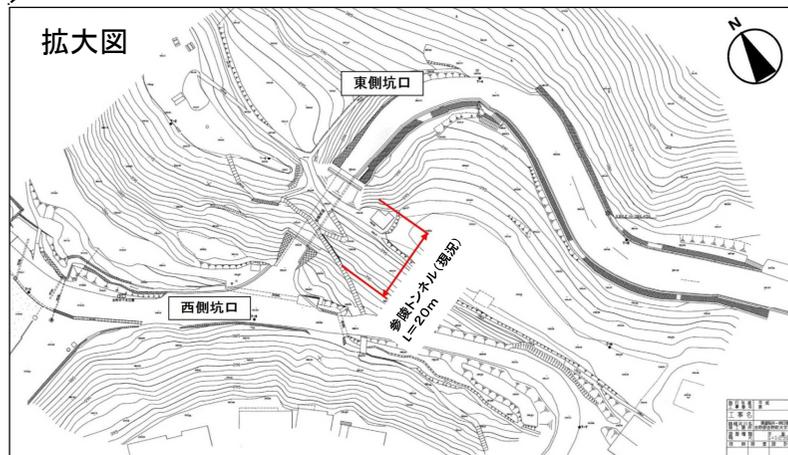
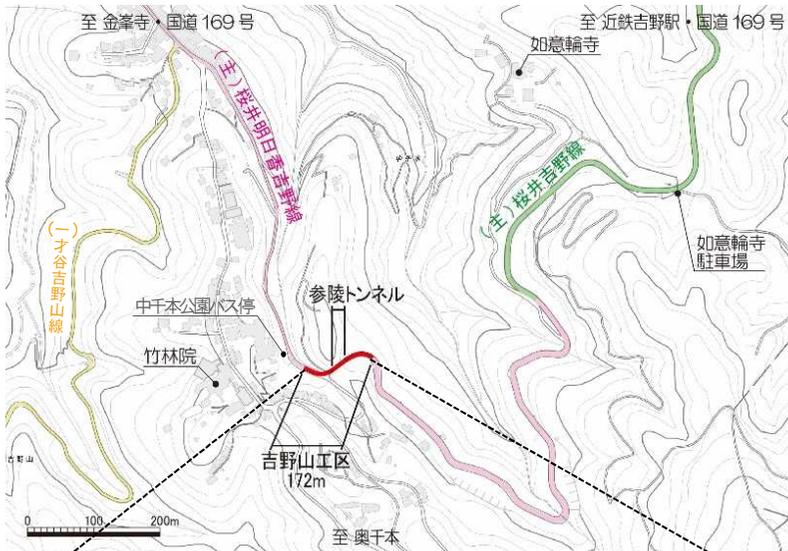
出典：吉野町みてあるき 2021.3 吉野山交通・環境対策協議会

吉野駅前の賑わい

上下のグラフの出典：吉野町産業観光課提供データ

1. 路線の位置及び地域の状況

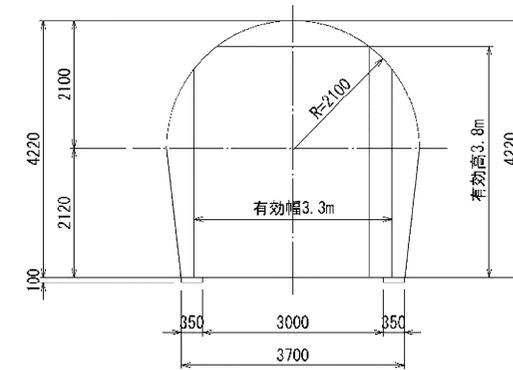
◆位置図



◆参陵トンネル諸元

完成年次	1941年	
延長	20.6m	
幅員	路肩	2 × 0.35m
	車道	3.00m
	歩道	—
高さ	建築限界	3.8m
	中央高	4.22m
トンネル工法	在来工法	
防災等級	D	
坑門形式	面壁式	
舗装	種別	コンクリート
	面積	62 m ²
排水施設の種別	自然排水	

参陵トンネル
標準断面図



- ・完成後80年以上経過しており、大きな地震時などに崩落が危惧され、長期にわたり、通行止めの恐れ
- ・幅員が狭く、車両同士のすれ違いが困難
- ・車両通行時に歩行者と接触の恐れ



2. 事業の概要

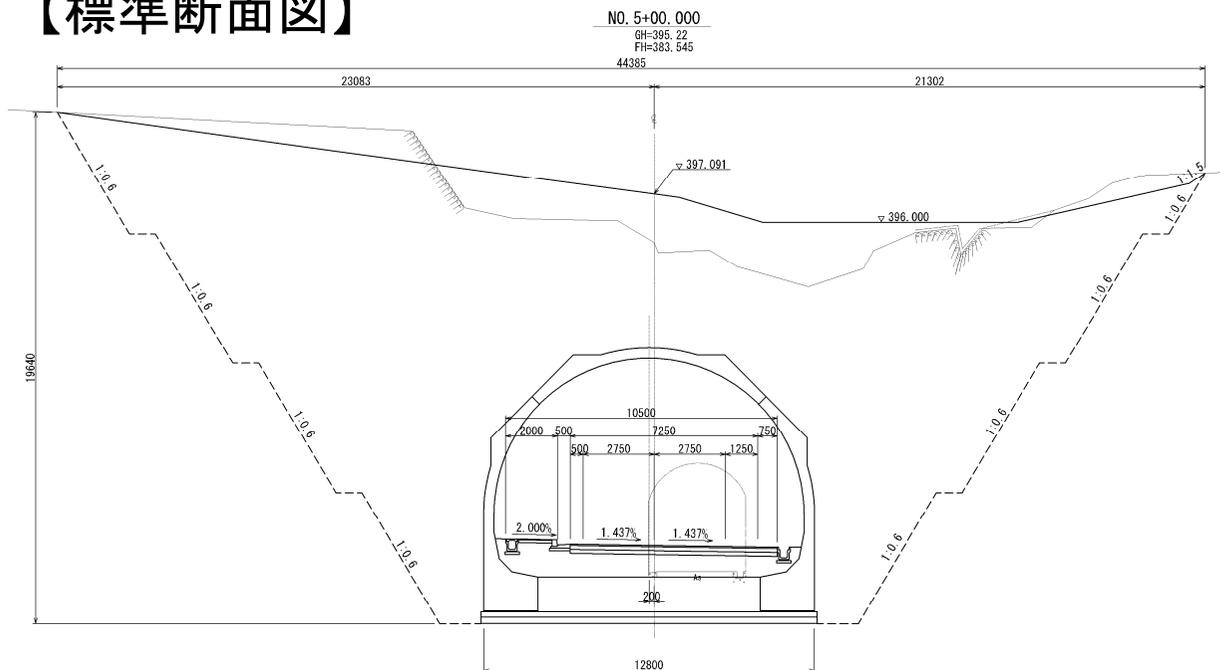
【事業の目的】

- ・ 災害発生時における避難・救援ルートの実確な確保（脆弱区間の解消）
- ・ 大型の緊急車両等が通行可能となることによる災害対応の向上
- ・ 大型車両のすれ違いが可能となることによる観光地における交通安全上の懸念解消

【計画諸元】

路線名	主要地方道 桜井明日香吉野線
事業区間	奈良県吉野郡吉野町吉野山
事業延長	172m(トンネル部 50m)
構造規格	第3種第4級
設計速度	30km/h
車線数	2車線
道路幅員	10.5m
事業費	全体事業費 約7.9億円

【標準断面図】



■車両同士がすれ違い可能となることに加え、新たに歩道を設置。

3. 資材価格及び労務費等の上昇が事業費に与える影響

■事業着手時（平成26年度）の吉野山工区の事業費見込みは約7.9億円であったが、近年の資材価格や労務費等の上昇により、事業費の約1.4倍の約11.0億円となる。

◆事業の経緯

平成26年 事業着手
令和5年 用地買収完了
令和6年 施工計画の見直し・全体事業費の精査

◆概算事業費

工事区分	事業着手時 ① (百万円)	令和6年度 見直し② (百万円)	比率 ②/①	事業費増の 主な要因
測量試験費(H26~R6)	49	49	1.0	
用地費(H26~R5)	5	5	1.0	
補償費(H26~R5)	1	1	1.0	
トンネル本体 工場製作費	271	399	1.5	材料費、労務費の上昇
道路工事費	89	142	1.6	労務費の上昇
トンネル工事費	163	211	1.3	労務費の上昇
道路、トンネル工事間接費	201	282	1.4	
舗装費	11	11	1.0	
計	790	1,100	1.4	

4. 事業の必要性の確認①

1) 災害発生時の脆弱な避難・救援ルート

■吉野山地区に繋がる道路は、3ルート(下図A～Cルート)があるが、吉野山地区から周辺の幹線道路にアクセスするには、いずれも幅員4m未満の狭隘な区間を抱えており、土砂災害や家屋倒壊等に伴う道路閉塞によって孤立集落(吉野山上町地区の上千本、子守、岩倉、奥千本等の集落)となることや、避難・救援ルートが通行不能となることが現在も懸念されている。

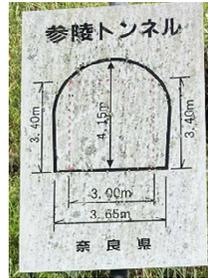
◆吉野山地区の避難・救援ルート



Aルート(桜井吉野線)

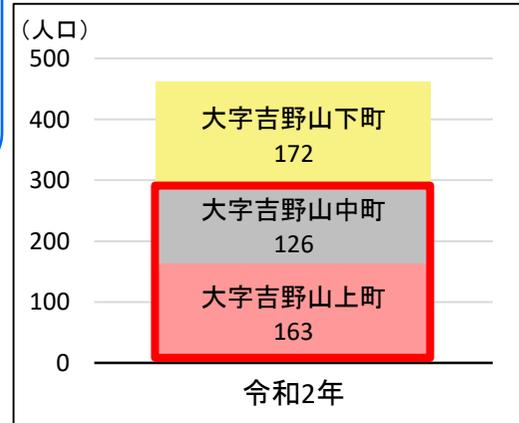


老朽化が著しい参陵トンネルは、大災害時に崩落の可能性がある。また、トンネル有効幅員3.0m、有効高さ3.4mと狭く、救援車両等の通行に制限がある。



参陵トンネル

◆吉野山地区の人口



R2国勢調査

◆吉野町役場の意見



沿道に木造建物が建ち並ぶBルートは、狭隘で災害時には木造家屋等の倒壊により通行不能に陥るリスクが高い。一方、Aルートは、区間唯一の幅員4m未満である参陵トンネルを除けば2車線であり、避難・救援ルートとしての機能性に優れている。参陵トンネルが拡幅整備されれば、孤立集落発生リスクが下がることや、吉野山地区への救援ルートとして効果が期待される。

4. 事業の必要性の確認②

2) 消防等の緊急車両の走行上の支障

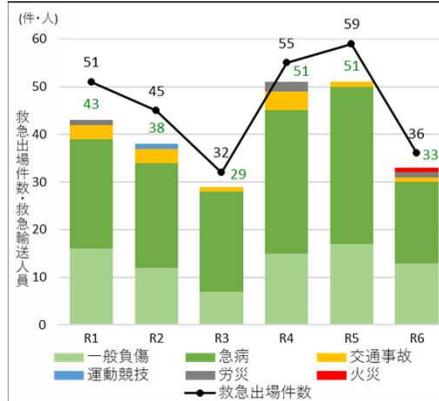
■現状の消防車両経路では、参陵トンネルを含む複数の狭隘な箇所がネックとなり、現在も現場への早期到着の障害となっている。(現状は各箇所ともに大型の緊急車両は速度を落として通行している)

◆消防車両出動経路救急車両の搬送ルート

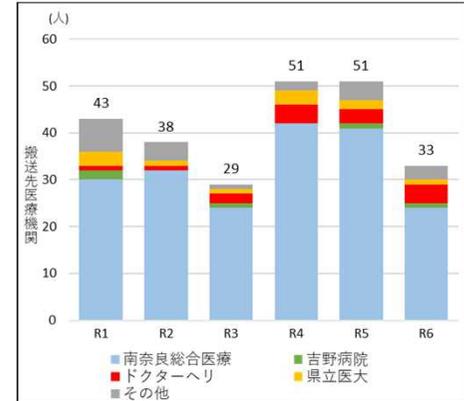


上から2つ目の写真は国土地理院地図使用

◆吉野山地区の救急搬送数



◆吉野山地区の救急搬送先



吉野消防署提供データ (R6は1.1~8.31)

◆吉野町役場の意見



吉野山地区は地区全体が水利困難地域に指定されており、木造建築物が多く建ち並んでいるため、迅速かつ円滑な消火活動が不可欠である。

吉野町総務課危機管理室ヒアリング (R6.10)

◆吉野消防署の意見



吉野山地区は世界遺産をはじめ、重要な文化財等の密集地区であるため、他箇所 비해、厳重な対策、慎重な対応が必要である。

吉野山地区で火災が発生すると、近隣の消防署からタンク車やポンプ車を含めた消防車両18台(計画対応時)が出動し、消火活動にあたるのが消防署内で決められている。出動経路のボトルネックが解消されることは望ましい。

吉野消防署ヒアリング (R6.10)