

令和7年度 第1回 奈良県公共事業評価監視委員会

〔事業再評価〕（前回評価：令和2年）

再評価実施理由：再評価実施後一定期間（5年間）が経過しているため

ゆうざきたわらもとせん
主要地方道 結崎田原本線
結崎～三河工区

令和7年11月
奈良県国土マネジメント部
道路建設課

目 次

1. 事業全体図	.....	p 2
2. 事業の概要	.....	p 4
3. 前回評価時からの変更点	.....	p 5
4. 事業費の見直し	.....	p 6
5. 事業の必要性等に関する視点		
5-1. 事業を巡る社会経済情勢等の変化	.....	p 7
5-2. 事業の必要性	.....	p 9
5-3. 事業の投資効果	.....	p 13
5-4. 事業の進捗状況および今後の見込み	.....	p 14
6. コスト縮減や代替立案等の可能性の視点	.....	p 15
7. 対応方針（案）	.....	p 16

1. 事業全体図

- ・ 結崎田原本線結崎～三河工区は、大和中央道と京奈和自動車道を4車線のバイパスで結ぶ延長2.1kmの道路である。
- ・ 本工区の周辺には結崎工業団地をはじめとする工業団地が複数立地しており、大和まほろばSIC (H26.3)、京奈和自動車道三宅IC、一般部及び郡山下ツ道JCT～郡山南IC (H27.3) が開通している。

広域図



事業区間位置図



出典) DRMを基に作成。下図: 国土地理院

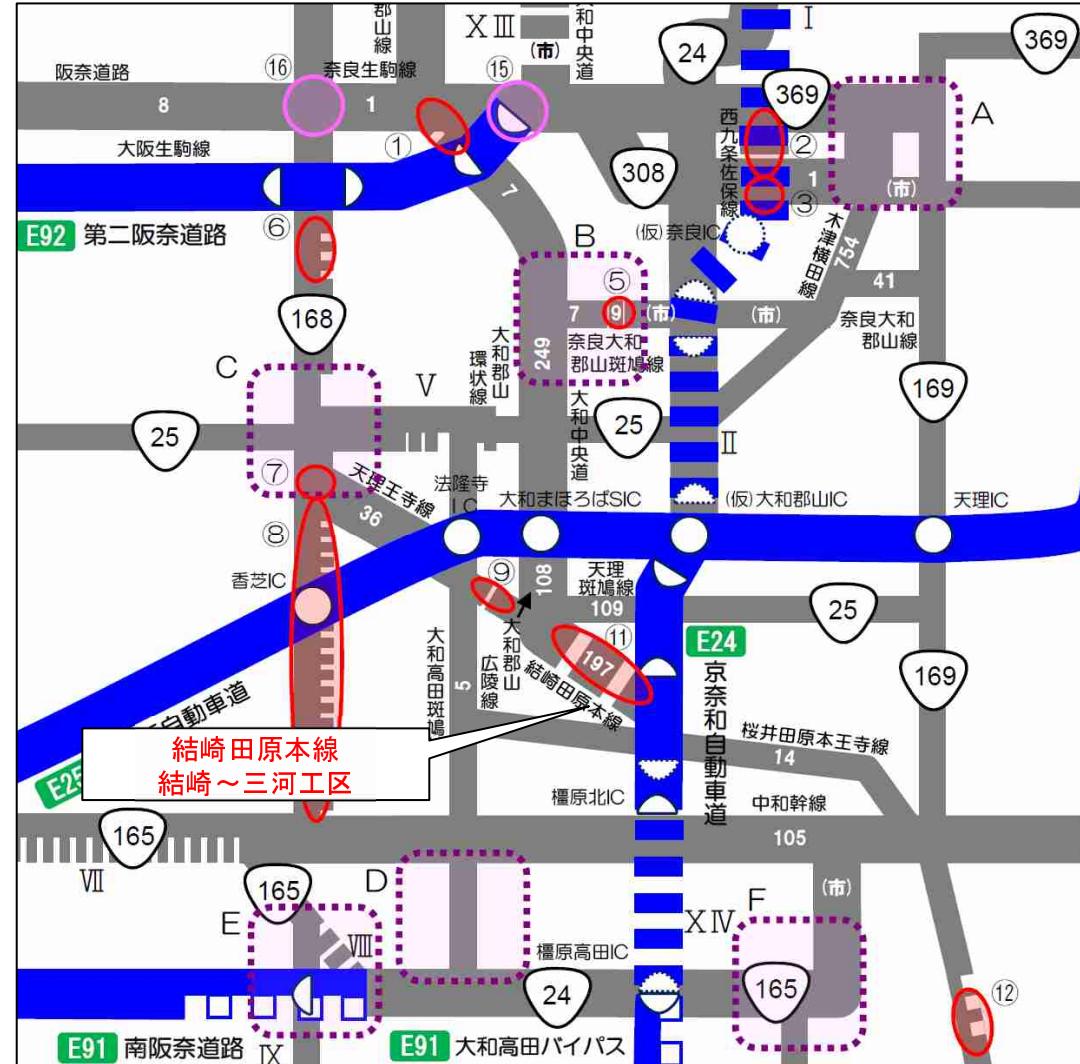
1. 事業全体図

関連計画への位置付け

◆奈良県道路整備基本計画
(令和6年10月改定)
骨格幹線道路ネットワークとして位置
づけ、重点的な整備を推進している。

- ◆川西町第3次総合計画後期基本計画
(令和5年3月策定)
県内外の主要都市間との広域連携を図
るための広域連携軸に位置付けられ
ている。

- ◆三宅町都市計画マスターplan
(平成29年9月改定)
町外との広域的な交流を図るための
広域交流連携軸に位置付けられてい
る。



出典：奈良県道路整備基本計画（令和6年10月改定）

2. 事業の概要

◆事業の目的

- ・骨格幹線道路ネットワークの形成
- ・地域活性化の支援
- ・交通安全性の向上
- ・観光周遊性の向上

現況写真

(京奈和自動車道高架下から西方向を望む)

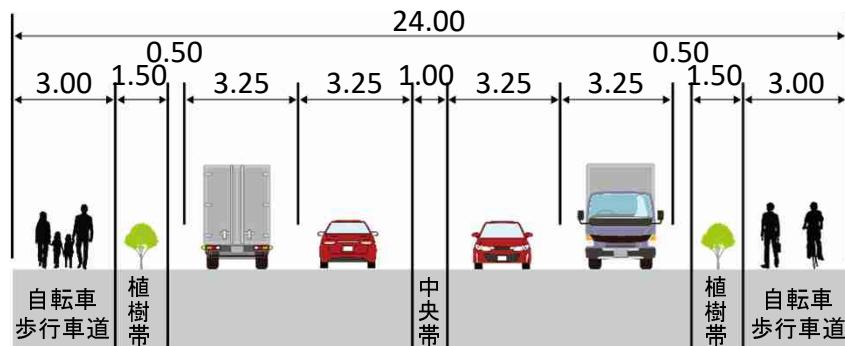


◆事業の概要

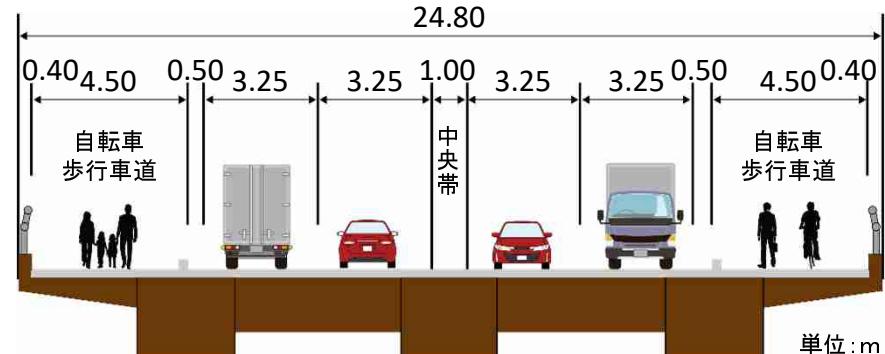
事業区間	磯城郡川西町結崎～磯城郡三宅町三河
事業延長	2.1km
構造規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
標準幅員	24m
全体事業費	約88億円
事業の 経緯	昭和40年 都市計画決定 平成2年 都市計画変更（京奈和自動車道まで延伸） 平成22年 都市計画変更（車線数・幅員の変更） 平成22年度 事業化

標準断面図

【一般部（直線部）】



【橋梁部】



単位:m

3. 前回評価時からの変更点

事業を巡る 社会経済情勢の変化

項目	前回評価(R2)	今回評価(R7)
人口 (川西町・三宅町合計)	14,874人※1	14,340人※7
自動車保有台数 (川西町・三宅町合計)	5,202台※2	5,011台※8
現況交通量	6,732台/日※3	7,502台/日※9
計画交通量	18,500台/日※4	18,600台/日※10

事業の投資効果

事業費	約70億円	約88億円
費用便益比 (事業全体)	1.4	1.1
費用便益比 (残事業)	3.6	2.2

事業の進捗状況

整備済み延長	—	0km
事業進捗率※	約55%※5	約47%※11
用地進捗率	約66%※6	約84%※12

※事業進捗率について、前回再評価(R2)の約55%から今回再評価(R7)約47%に低下している。なお、事業進捗率は事業費ベースで算出しており、今回評価で全体事業費が増加したため、事業進捗率は低下している。

※1 R2.10月1日時点

※7 令和7年9月1日時点

※2 令和2年度 奈良県統計年鑑

※8 令和5年度 奈良県統計年鑑

※3 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

※9 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

※4 将来交通量推計結果

※10 将来交通量推計結果

※5 令和2年度末時点の見込み値

※11 令和7年度末時点の見込み値

※6 令和2年11月末時点の実績値

※12 令和7年7月末時点の実績値

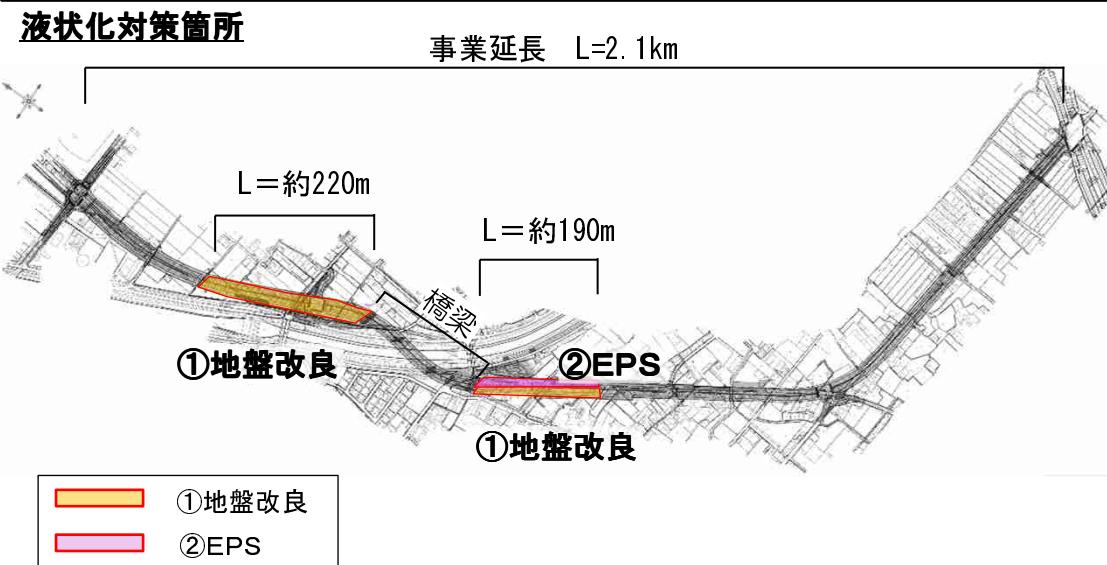
4. 事業費の見直し

◆全体事業費の見直しについて

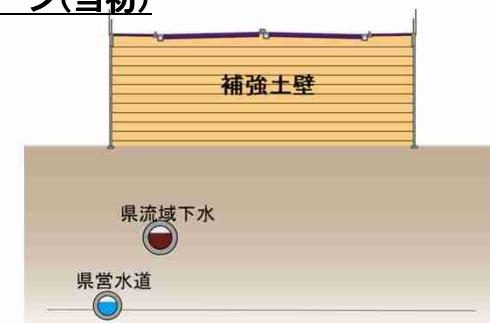
- ・ 詳細設計に際してのボーリング調査の結果、本工区の橋梁区間の前後区間において液状化層が確認されたため、補強土壁直下においては液状化層を地盤改良し、地耐力を向上させる必要が生じた。（約5億円）
 - ・ 液状化層の一部においては流域下水管および県水道管が埋設されており、地盤改良で対応できない範囲についてはE P S工法を採用するため、事業費増が生じた。（約7億円）
 - ・ 令和2年度から令和7年度において大幅な物価上昇が確認され、令和8年度以降の残事業量に対して最新の単価を用いて全体事業費を精査した結果、事業費増が生じた。（約6億円）
- （計 70億円⇒88億円（約26%増））

◆事業費の増額要因

- ①液状化層に対応するための地盤改良による増（約5億円）
- ②液状化層に対応するためのE P S工による増（約7億円）
- ③物価上昇に伴う単価の改定による増（約6億円）



断面イメージ(当初)



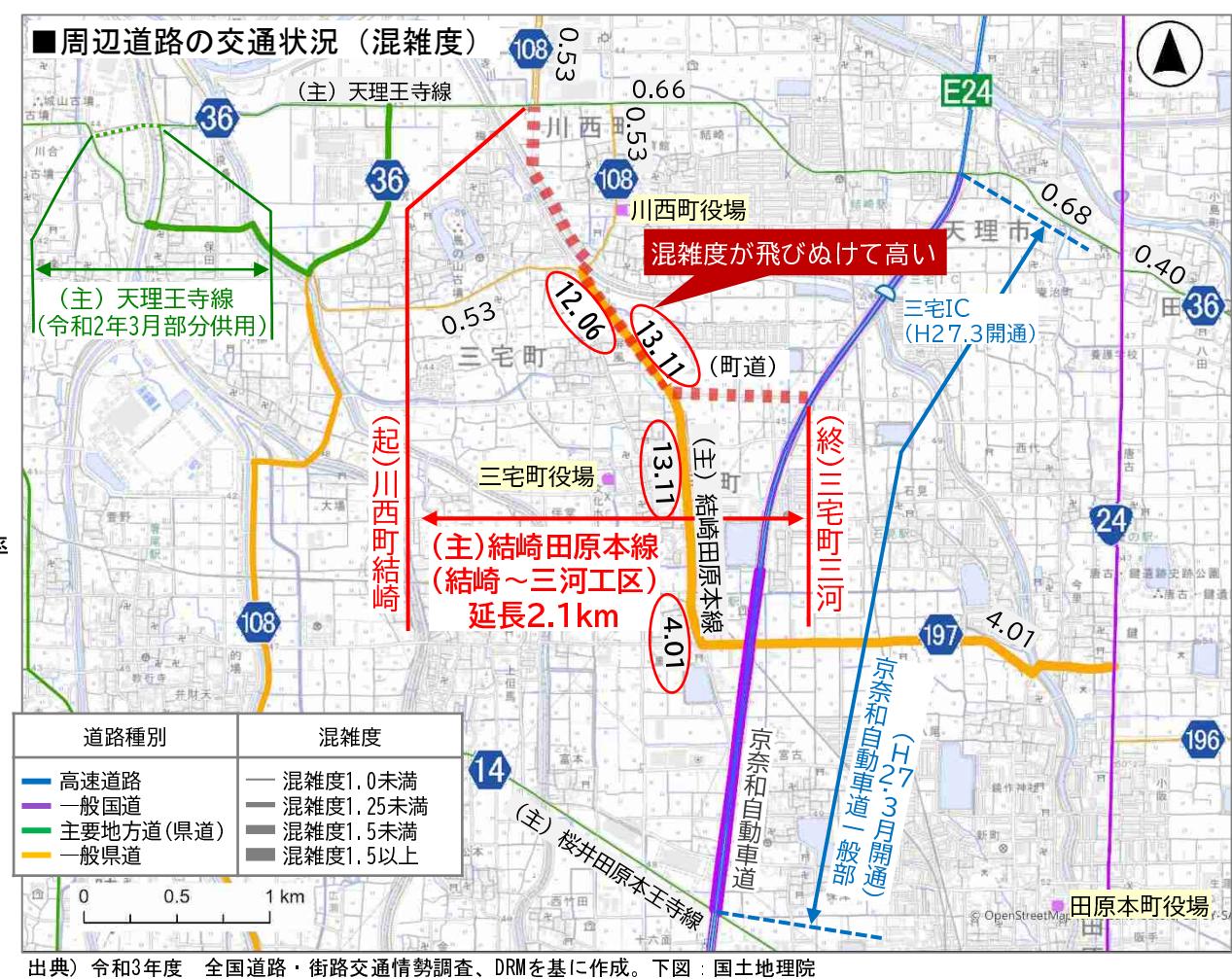
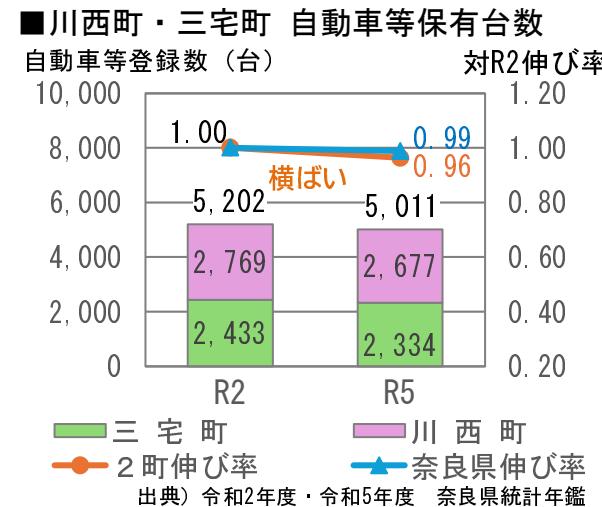
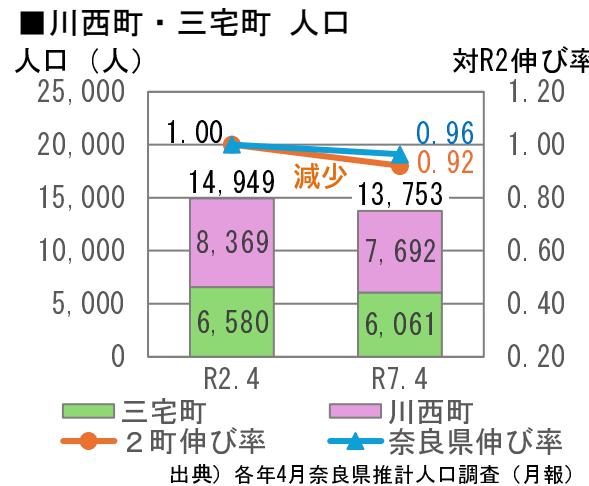
断面イメージ(変更後)



5. 事業の必要性等に関する視点

5-1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 川西町・三宅町の人口は減少している一方、自動車保有台数は横ばいであり、将来的にも自動車需要の見込みや地域情勢等の大きな変化はない。
- 結崎田原本線の一部では、混雑度1.0を大幅に超過しており、混雑度が非常に高い。



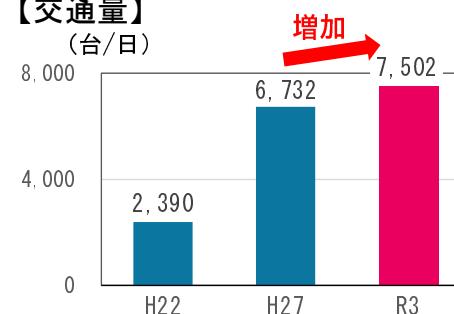
5. 事業の必要性等に関する視点

5-1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 京奈和自動車道三宅IC・一般部開通後（H27.3）、三河交差点から結崎田原本線経由で大和中央道に至る経路の交通量が大幅に増加し、慢性的に速度低下が発生している区間がみられる。

■現道区間の交通状況の変化

【交通量】 (台/日)

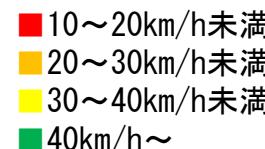


【混雑度】



写真 宮前橋西詰交差点 朝ピーク

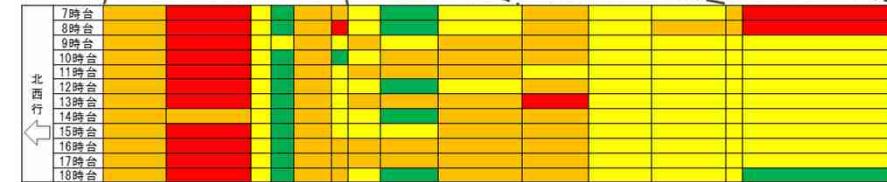
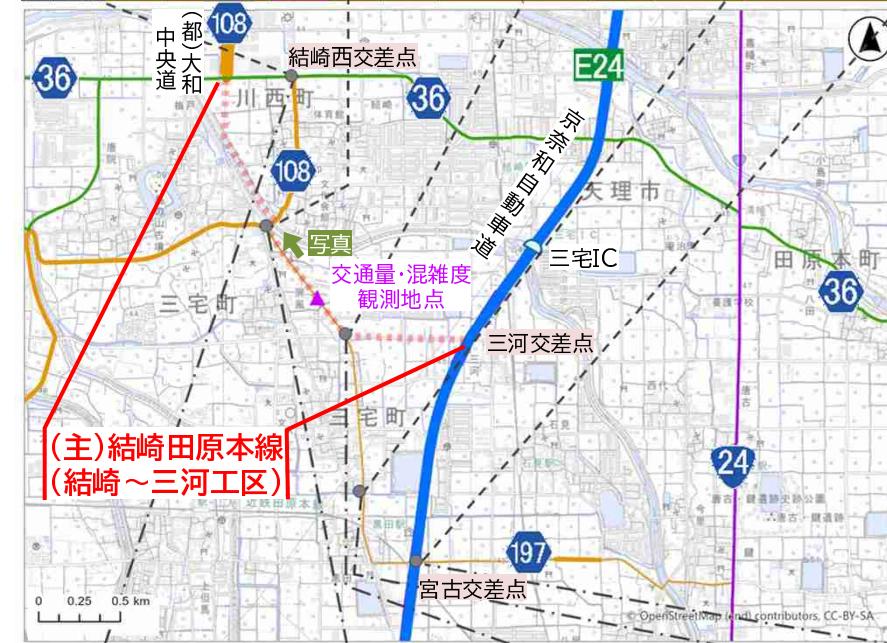
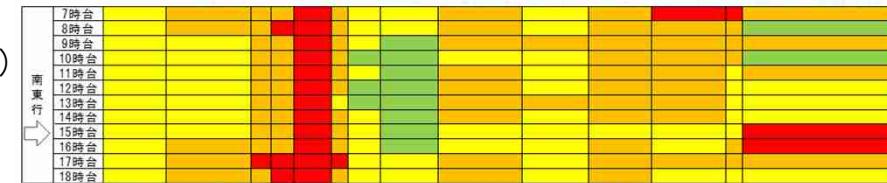
■時間帯別旅行速度 (結崎西交差点～宮古交差点)



道路種別
高速道路
一般国道
主要地方道（県道）
一般県道

車線数
1車線
2車線
3車線
4車線以上

出典) ETC2.0データ
(2024年10月(平日))
地図 : DRMを基に作成。
下図 国土地理院



5. 事業の必要性等に関する視点

5-2) 事業の必要性 【骨格幹線道路ネットワークの形成】

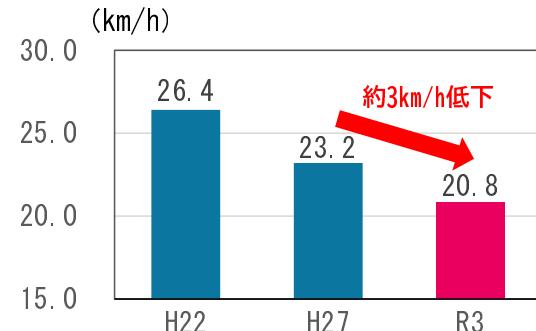
- 現状の大和中央道の結崎工業団地交差点と京奈和自動車道を結ぶルートは、全ての区間で混雑時旅行速度の最低値が30km/h未満となっている。
- 特に、結崎田原本線経由のルートでは、京奈和自動車道三宅IC及び一般部（H27.3）の開通により旅行速度低下が継続しており、混雑時平均速度が約3km/h低下している。
- 本工区の整備により、宮古交差点から結崎工業団地交差点間が約3分短縮され、大和中央道と京奈和自動車道一般部間の円滑性・安定性・速達性の向上が見込まれる。

■周辺道路網の混雑時旅行速度
(上り・下りの最低値)



■混雑時平均速度の変化
(宮古→結崎工業団地間)

【混雑時平均速度】



整備なし(R3年時点)
結崎西交差点を経由

約9分

3分短縮

全線供用後(将来)

約6分

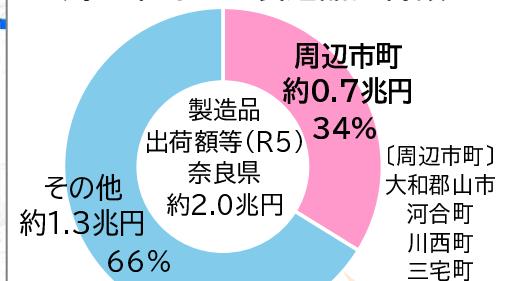
5. 事業の必要性等に関する視点

5-2) 事業の必要性 【地域活性化の支援】

- 工業団地を有する周辺市町（大和郡山市・河合町・川西町・三宅町）の製造品出荷額は、奈良県全体の約3割である。
- 本工区の整備により、工業集積地と京奈和自動車道とのアクセス性が向上し、物流の効率化に寄与とともに、唐院工業団地（川西町）や十六面・西竹田地区工業団地（田原本町）の工場誘致を支える基盤となり、さらなる雇用促進と地域活性化が期待される。



■周辺市町のR5製造品出荷額



当該路線の整備は、今後の製造品出荷額の増加にも期待

出典) 2024年経済構造実態調査
製造業事業所調査(地域別統計表データ)

結崎田原本線の整備は、京奈和自動車道の整備効果を発揮するため、工業集積地（唐院工業団地・結崎工業団地等）から三宅IC、（仮）田原本ICへのアクセス道として不可欠です。

今後も結崎田原本線沿いにおいて、さらなる産業交流地域の整備を進めていきます。



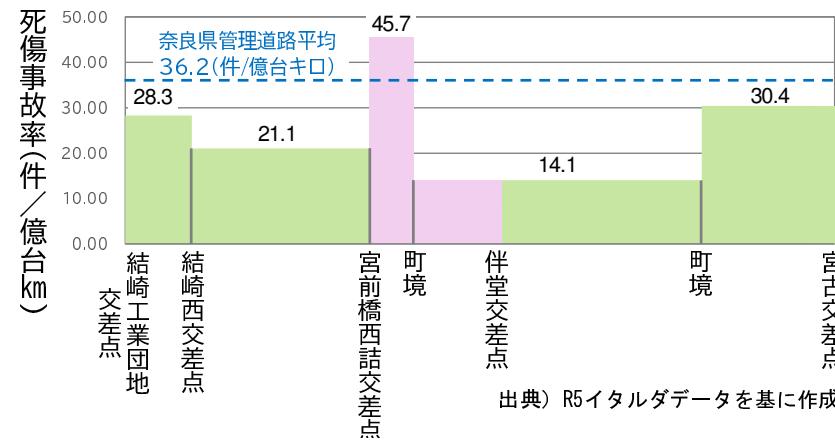
川西町まちづくり推進課 10

5. 事業の必要性等に関する視点

5-2) 事業の必要性 【交通安全性の向上】

- 近年4年間における死傷事故率において、県管理道路の平均と比較して宮前橋西詰交差点～町境区間（通学路区間）は約1.3倍と高く、さらに通学路上では3件の死傷事故が発生している状況であり、通学児童の安全確保が求められている。
- 道路整備に伴い自転車歩行車道が整備されることによって、歩行者・自転車と自動車の通行が区分され交通安全性の向上が見込まれる。

■並行区間 結崎工業団地～宮古 センサス区間別死傷事故率 (R2～R5)



■関係者からの声

朝の通勤・通学時間帯、結崎工業団地及び宮前橋西詰交差点は混雑しており、渋滞を避けるため、通学路である生活道路へ進入する車が多く見受けられます。

結崎田原本線の整備により、渋滞が緩和し、生活道路を利用する車が減少することで、通学時における児童の安全性が向上することを期待しています。

川西小学校

■死傷事故発生地点 (R2～R5)

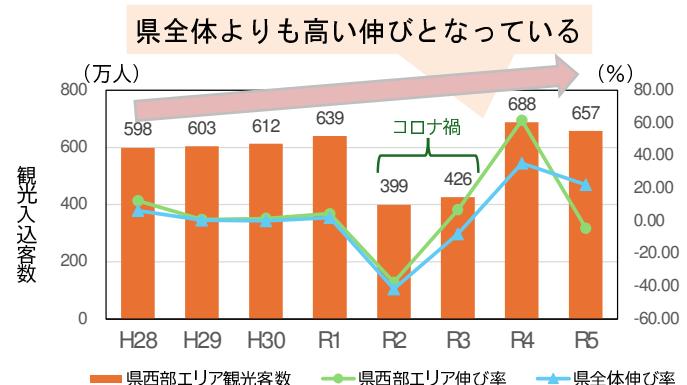


5. 事業の必要性等に関する視点

5-2) 事業の必要性 【観光周遊性の向上】

- 当該路線及び天理王寺線（長楽工区・結崎工区）の整備により、県西部エリアの主要観光地である法隆寺～道の駅「レスティ唐古・鍵」間の新たな周遊ルートの確立が期待できる。
- 県西部エリア及び法隆寺拝観客数は、コロナ禍によって減少していた観光入込客数は持ち直してきている。
- 県西部エリアの観光入込客数は県全体よりも高い伸び率である。

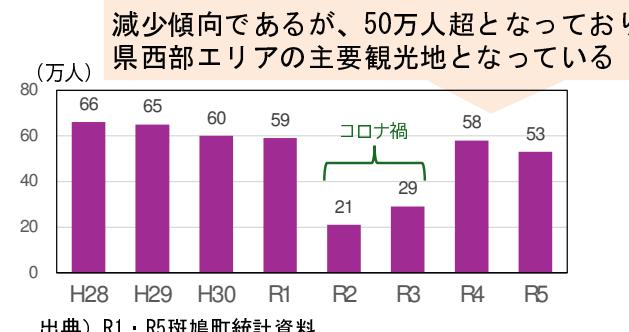
■県西部エリアにおける観光入込客数の推移



県西部エリア：大和高田市、大和郡山市、御所市、香芝市、葛城市、平群町、三郷町、斑鳩町、安堵町、川西町、三宅町、田原本町、上牧町、王寺町、広陵町、河合町

出典) R1・R5奈良県観光客動態調査報告書

■法隆寺拝観客数の推移



出典) R1・R5斑鳩町統計資料



5. 事業の必要性に関する視点

5-3) 事業の投資効果【費用便益分析】

■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)
費用(C)	事業費	維持管理費	総費用※1		1.1
	70.5億円	9.1億円	0.1億円	79.7億円	
	70.2億円	0.3億円	70.5億円		

■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)
費用(C)	事業費	維持管理費	総費用※1		2.2
	70.5億円	9.1億円	0.1億円	79.7億円	
	35.5億円	0.3億円	35.8億円		

※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。

■算出条件等

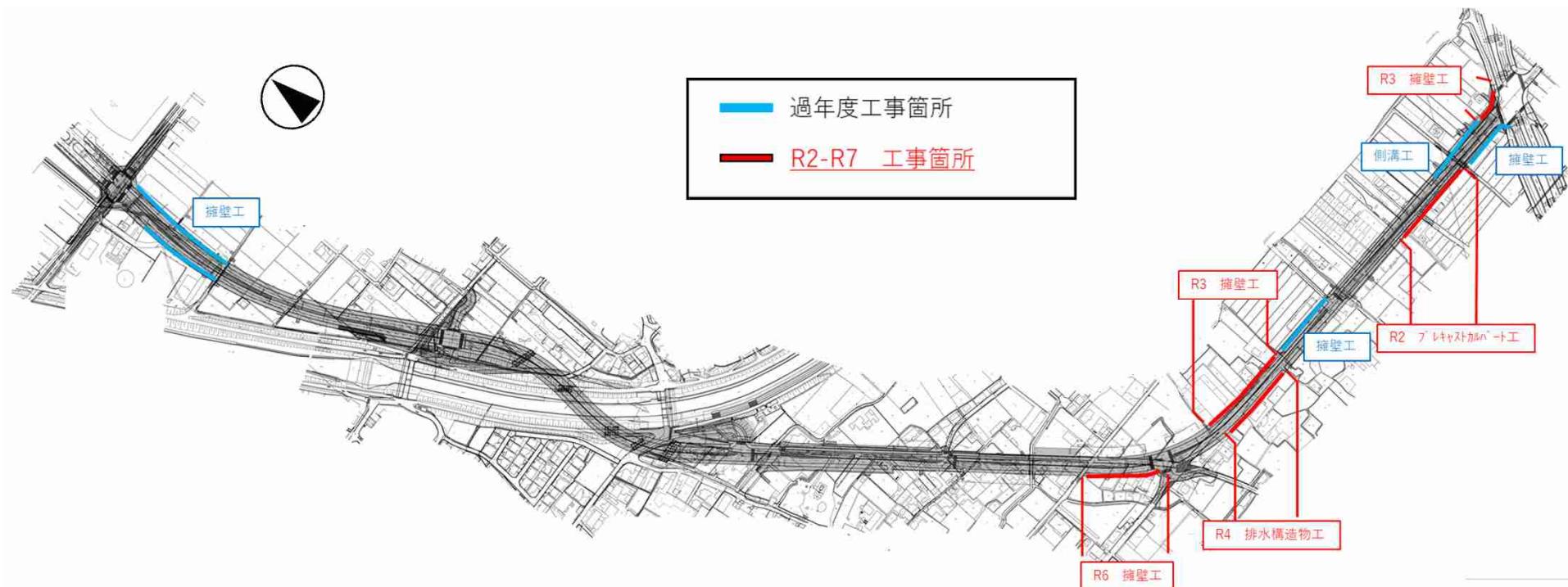
基準年	: 令和7年度
検討期間	: 50年間
現在価値算出のための 社会的割引率	: 4%
交通量の推計時点	: 令和22年度
推計に用いた資料	: 令和27年度 交通センサス
適用した費用便益分析 マニュアル	: 令和7年8月版
事業費	: 87.6億円(単純価値)
維持管理費	: 1,121千円/km
作成主体	: 奈良県

5. 事業の必要性等に関する視点

5-4) 事業の進捗状況および今後の見込み

- ・用地進捗率は、約66%（R2再評価時）から約84%（R7再評価時）とへと進捗している。
 - ・用地取得が完了した箇所から順次、文化財調査を実施し、早期工事着手に向けて取り組んでいる。
 - ・用地未取得については引き続き用地交渉を進める。
 - ・文化財調査が完了した箇所から順次工事を進める。

■事業の進捗状況



6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

◆コスト縮減に配慮した施工

・他工区からの建設発生土(残土)を流用することにより、コスト縮減が期待される。

◆代替案立案等の可能性

現計画で、平成22年に都市計画変更していることもあり、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。

7. 対応方針（案）

1. 事業の必要性等に関する視点

- ◆ 南北方向の4車線ネットワークが形成され、地域内を通過交通の機能分担が期待される。
 - ◆ 物流効率化、企業立地の促進等が期待される。
 - ◆ 歩行者・自転車と自動車の通行が区分されることで交通安全性の向上が期待される。
 - ◆ 対象地域周辺の観光周遊性の向上が期待される。
- ⇒以上により、事業の必要性を確認している。

2. 事業の進捗の見込みの視点

- ◆ 全体の用地進捗率は約84%であり、前回再評価時より約18%進捗している。
 - ◆ 用地買収が完了した箇所から順次工事を進めており、事業進捗に大きな問題は無い。
 - ◆ 引き続き事業を推進し、早期の事業完了を目指す。
- ⇒引き続き、事業進捗が図られる見込みを確認している。

3. コスト縮減や代替立案等の可能性の視点

- ◆ 他工区からの建設発生土（残土）を流用することにより、コスト縮減が期待される。
- ◆ 現計画では平成22年に都市計画変更していることもあり、代替案の検討は行わない。

主要地方道結崎田原本線結崎～三河工区は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込み、コスト縮減や代替案立案等の可能性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