

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〕

再評価実施理由：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の
必要性が生じた事業（総事業費 10 億円以上となったため）

主要地方道 て ん り お う じ せん 天理王寺線
結崎工区

令和 7 年 1 1 月
奈良県県土マネジメント部
道路建設課

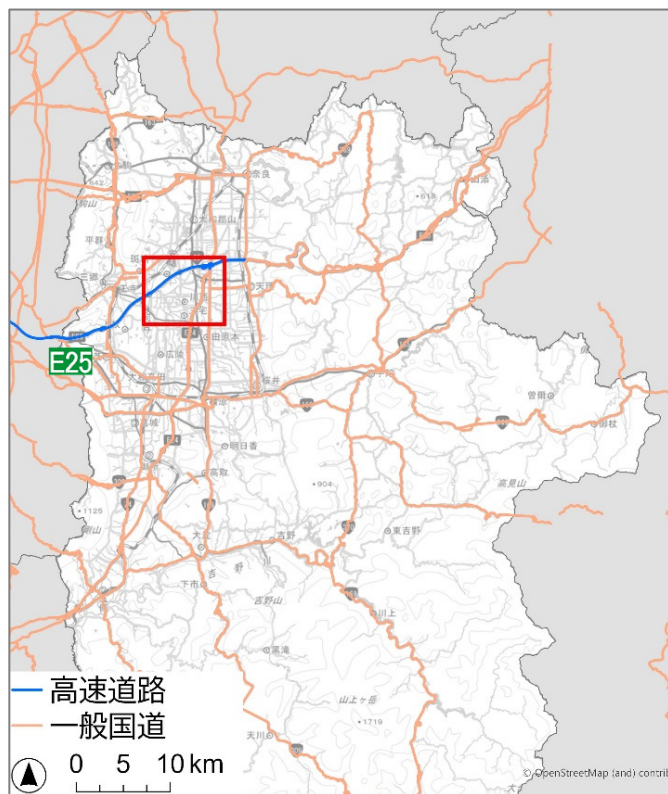
目 次

| | | |
|------------------------|-------|------|
| 1. 事業全体図 | | p 2 |
| 2. 事業の概要 | | p 3 |
| 3. 前回評価時からの変更点 | | p 4 |
| 4. 事業費の見直し | | p 5 |
| 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 | | p 6 |
| 5-2. 事業の必要性 | | p 7 |
| 5-3. 事業の投資効果 | | p 9 |
| 5-4. 事業の進捗状況および今後の見込み | | p 10 |
| 6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 | ... | p 11 |
| 7. 対応方針（案） | | p 12 |

1. 事業全体図

- 天理王寺線は、国道24号や京奈和自動車道、大和中央道、国道25号と接続する道路であり、日常生活や産業活動を支えるうえで欠くことのできない道路である。
- 結崎工区は、近鉄結崎駅の北に位置する延長L=200m区間であり、ファミリー公園前第3号踏切と、それに隣接する天理王寺線の車道拡幅と歩道整備を行う。
- 本工区は、川西町が策定した「近鉄結崎駅周辺地区 まちづくり基本計画（R5.4改定）」における道路整備事業として位置づけられている。

広域図



出典）DRMを基に作成。下図：国土地理院

事業区間位置図



出典）DRMを基に作成。下図：国土地理院

2. 事業の概要

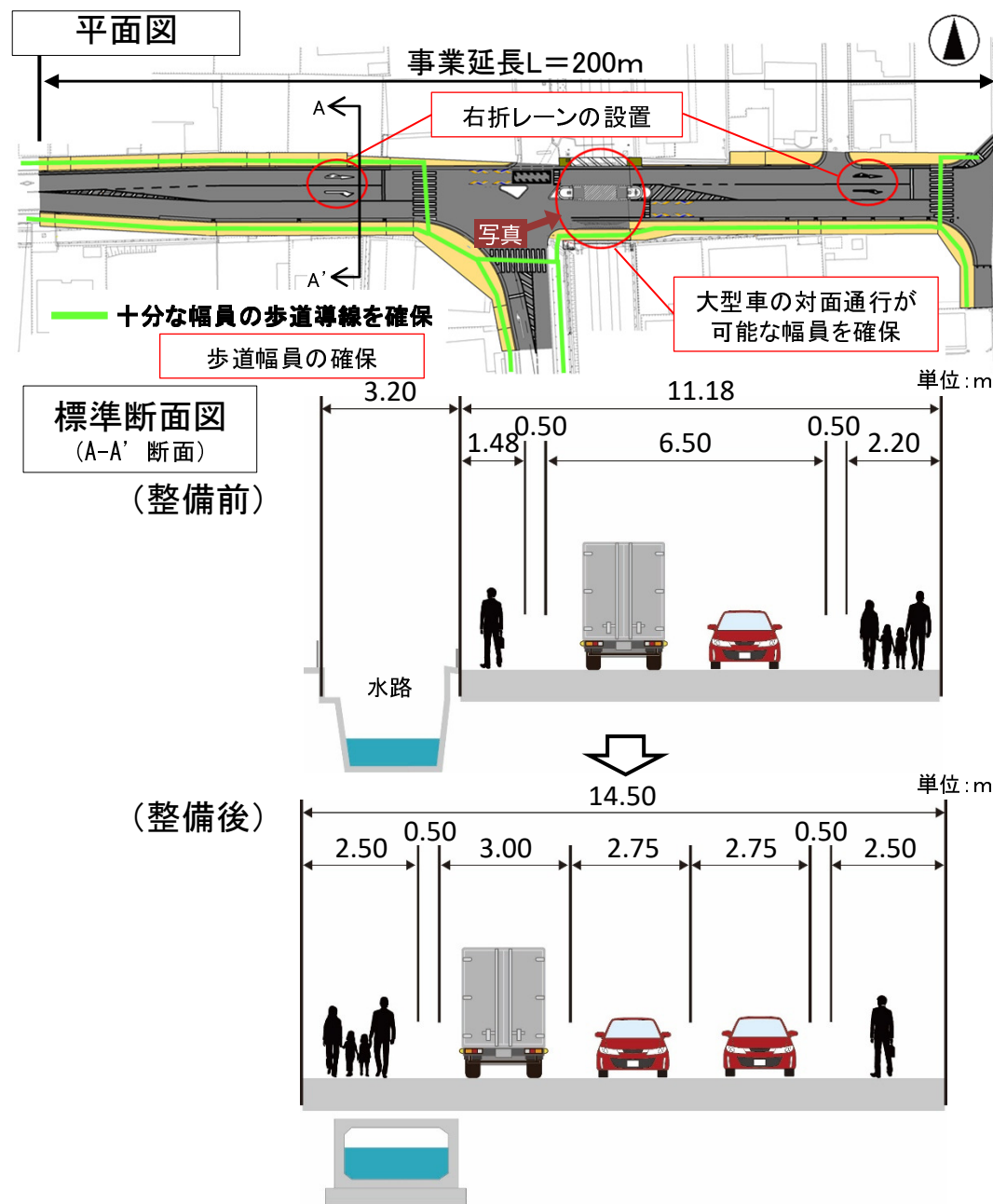
◆事業の目的

- ・ 交通の円滑化
- ・ 交通安全性の向上

◆事業の概要

| | |
|-------|---|
| 事業区間 | 磯城郡川西町結崎 |
| 事業延長 | 200m |
| 構造規格 | 第4種第2級 |
| 設計速度 | 40km/h |
| 車線数 | 2車線 |
| 標準幅員 | 14.5m |
| 全体事業費 | 約11億円 |
| 事業の経緯 | 平成30年度 改良を実施すべき踏切道として法指定 |
| | 令和元年度 事業化 |
| | 令和4年度 用地買収完了 |
| | 令和6年度 踏切拡幅の設計完了 近鉄の事業内容が整う 全体事業費の精査 |

現況写真
(踏切の大型車両
通行状況)



3. 事業採択時からの変更点

| 事業を巡る 社会経済情勢の変化 | 項目 | 事業採択(R元) | 今回評価(R7) |
|--------------------|------------------|----------|------------|
| | 人口 (川西町) | 8,623人※1 | 7,960人※3 |
| | 自動車保有台数 (川西町) | 2,850台※2 | 2,677台※4 |
| | 現況交通量 | — | 8,079台/日※5 |
| | 計画交通量 | — | 8,800台/日※6 |
| 事業の投資効果 | 事業費 | 約9.5億円 | 約11億円 |
| | 費用便益比 (事業全体) | — | 1.9 |
| | 費用便益比 (残事業) | — | 2.9 |
| 事業の進捗状況 | 整備済み延長 | — | 0km |
| | 事業進捗率 | — | 約29%※7 |
| | 用地進捗率 | — | 100%※8 |

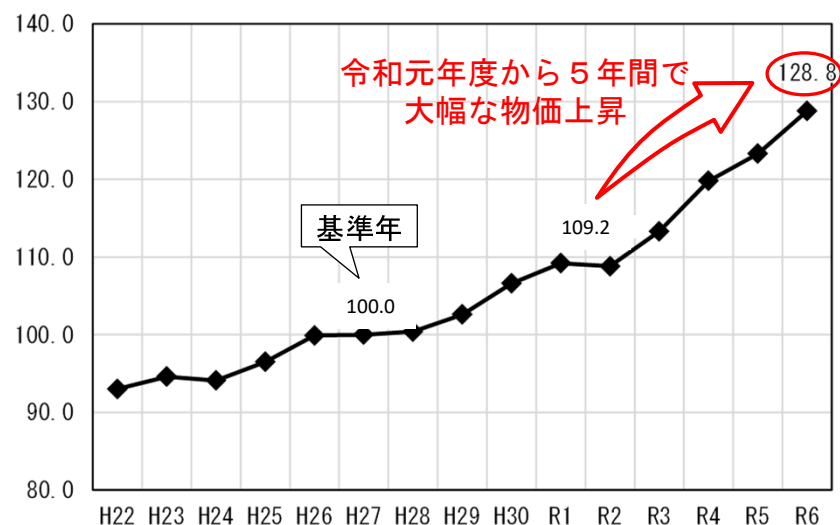
※1 令和元年9月1日時点 出典：川西町HP
 ※2 令和元年度奈良県統計年鑑
 ※3 令和7年9月1日時点 出典：川西町HP
 ※4 令和5年度奈良県統計年鑑
 ※5 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査
 ※6 将来交通量推計結果
 ※7 令和7年度末時点の見込み値
 ※8 令和7年7月末時点の実績値

4. 事業費の見直し

◆全体事業費の見直しについて

- ・ 事業着手した令和元年度時点の総事業費は約9.5億円を見込んでいた。
- ・ その後、県事業の進捗に伴い、踏切拡幅に向けて鉄道事業者と具体的な協定締結に向けた協議が進む中で、令和6年12月に事業内容が整い、改めて全体事業費を精査を行った。
- ・ 令和元年度から令和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1.5億円）
（計9.5億円⇒11億円（約15.7%増））

◆物価変動



出典：建設工事費デフレーター 道路総合 H27年基準
（国土交通省 令和7年5月30日 公表値）

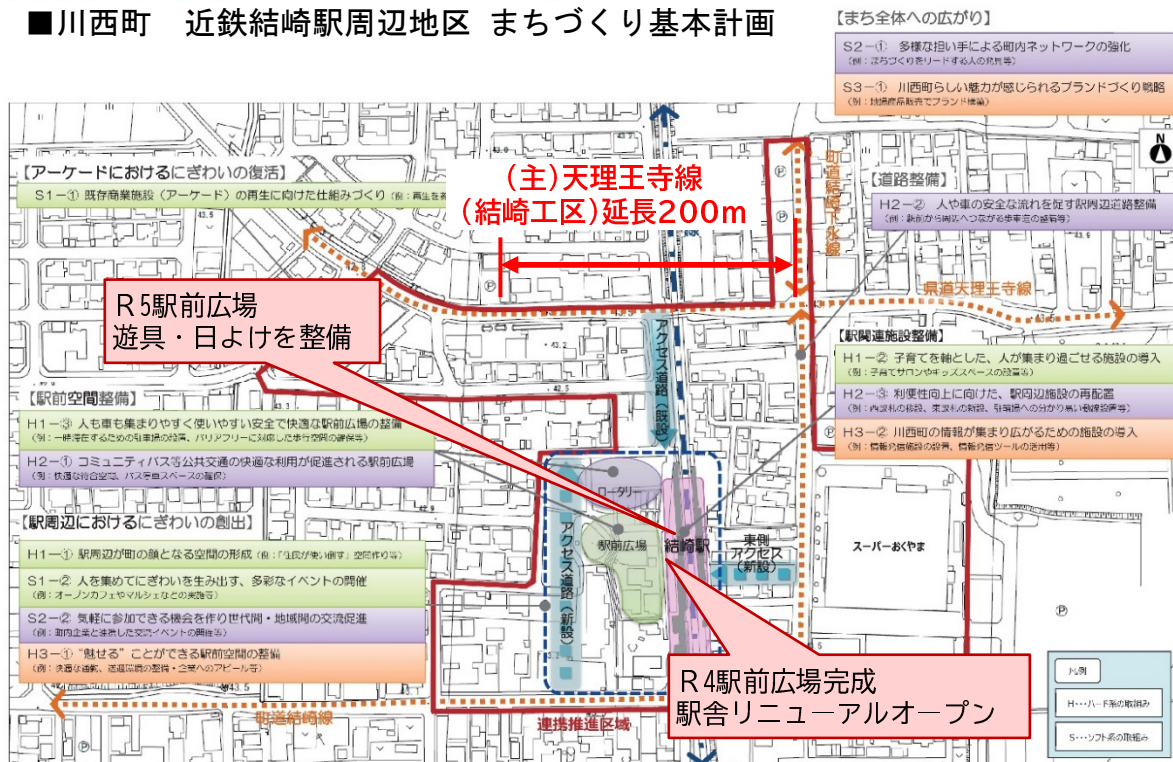
- ※【事務連絡】「道路事業における費用便益分析に用いる費用について（令和7年2月27日 道路局企画課評価室 課長補佐）」
- ・ 事業費については評価時点における最新の資機材単価・労務単価を用いることを原則とする。
 - ・ 将来の資機材単価・労務単価といった物価の変動は予測が困難であるため、評価時点以降の物価変動はないものとして評価する。

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

- ・奈良県と川西町は平成28年にまちづくりに関する包括協定を結び、連携・協力して結崎駅及び駅周辺地区の拠点機能の再整備を進めている。駅周辺道路においては、歩行者・自転車・自動車・バスなど、あらゆる交通手段が結崎駅へ安全かつ円滑にアクセスできるような整備が進められている。
- ・本事業区間も連携推進区域に位置付けられ、大型車がスムーズに通行できる幅員の確保、歩行者の安全性を向上のため踏切前後の交差点まで含む歩道整備が求められている。
- ・事業区間の踏切は、平成30年度に改良を実施すべき踏切道として法指定された。

■川西町 近鉄結崎駅周辺地区 まちづくり基本計画



■基本計画の事業メニュー

| | | |
|--------------------|------|--|
| ⑤県道天理王寺線 道路整備事業 | 県・近鉄 | <ul style="list-style-type: none"> ・大型車がスムーズに通行できる幅員を確保する。 ・踏切前後の交差点まで含む歩道整備を行い、歩行者の安全性を向上させる。 |
|--------------------|------|--|

出典) 川西町 近鉄結崎駅周辺地区 まちづくり基本計画 抜粋



写真 駅舎

出典) 川西町 近鉄結崎駅周辺地区 まちづくり基本計画 (令和5年4月 更新)

5. 事業の必要性等に関する視点

5-2) 事業の必要性 【交通の円滑化】

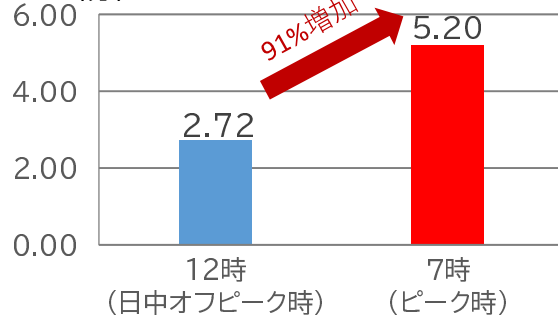
- ・ 事業区間の踏切部は大型車の対向が困難など交通のボトルネックとなっている。
- ・ 踏切西側の交差点には、近鉄結崎駅方向へ右折レーンがなく渋滞を増長している。
- ・ 本事業区間を含めた天理王寺線は周辺工場や住宅地からの通勤交通で朝夕の交通量が多く、離合困難箇所も存在し、速度低下が生じている。
- ・ 本事業により踏切拡幅や右折レーン等を整備することで、交通の円滑性向上が見込まれる。



写真 踏切の大型車両通行状況

■ E24結崎出屋敷→結崎地内所要時間

(分)



出典) ETC2.0データ (2024年10月 (平日)) を用いて算出



出典) 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査、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 【交通安全性の向上】

- ・ 事業区間は通学路に指定されており、過去10年間で9件の死傷事故が発生していることから、児童の安全が十分に確保されていない状況にある。
- ・ 事業区間の東端交差点は、令和3年度川西町通学路安全プログラム通学路合同点検にて「歩道が狭くポールがあっても巻き込まれそうになる。待機場所が無い。」と指摘されており、改善が求められている。
- ・ 本事業によって安全安心な道路環境の整備が見込まれる。

■ 結崎工業団地～E24結崎出屋敷区間別死傷事故率（R2～R5）

出典) 令和5年イタルダデータを基に作成



出典) 令和5年イタルダデータ、DRMを基に作成。下図: 国土地理院



写真 通学路合同点検指摘箇所

■ 関係者からの声

本件路線及び鉄道踏切部は、本町川西小学校の通学路となっており、数多くの児童が登下校時に歩行しております。特に、車両が込み合い登校時刻と重なる朝の時間帯では、横断歩行者との接触危険や周辺住宅地内への迂回車両流入など、通学児童（および周辺住民）への悪影響が懸念されています。

本件路線の整備により、通学児童および一般歩行者の安全が向上されることを期待しています。

川西町教育総務課



5. 事業の必要性等に関する視点

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) |
|-------|--------------|--------------|--------------|--------|----------------|
| | 18.4億円 | 1.9億円 | 0.6億円 | 20.9億円 | 1.9 |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用※1 | |
| | 10.7億円 | | 0.0億円 | 10.7億円 | |

■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 | : 11.0億円(単純価値) |
| 維持管理費 | : 1,121千円/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) |
|-------|--------------|--------------|--------------|--------|----------------|
| | 18.4億円 | 1.9億円 | 0.6億円 | 20.9億円 | 2.9 |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用※1 | |
| | 7.1億円 | | 0.0億円 | 7.2億円 | |

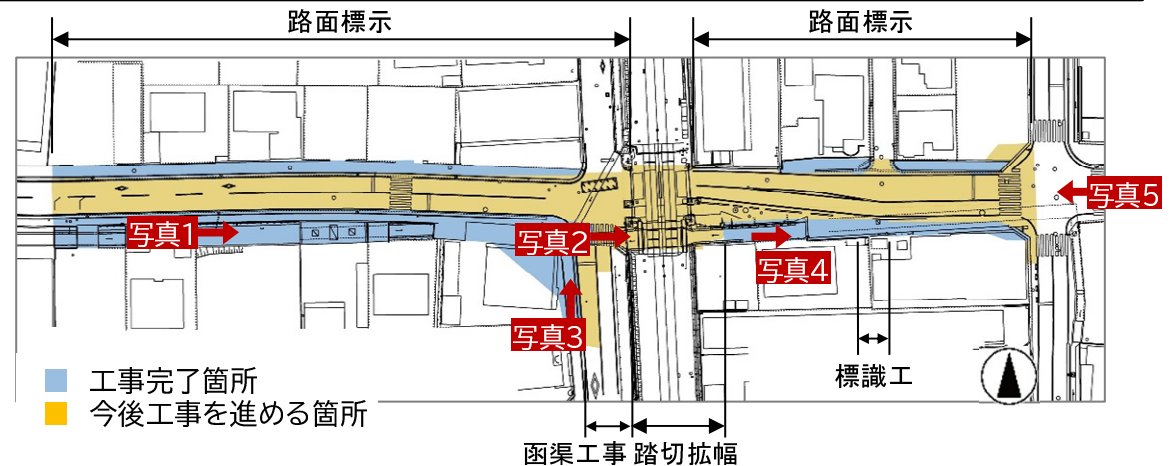
※1 便益・費用については現在価値化した値である。

※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。

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

- 用地買収については、令和4年度に全ての買収が完了している。
- 工事については、令和6年度に踏切西側の函渠工・側溝工が完了、令和7年度に踏切東側の函渠工等が完了している。
- 踏切部については、令和6年度に踏み切り拡幅の設計が完了している。
- 踏切拡幅部については、鉄道事業者と改良計画に合意しており、引き続き、改良計画に基づいた事業内容について協議を行い、協定締結に向けて進めて行く。
- 踏切拡幅後は、踏切西側の残工事や路面標示等を進めて、早期完成に向けて事業を進める。



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

函渠工において、二次製品を使用し、コスト縮減を行った。
引き続き、二次製品を活用する事でコスト縮減に努める。

◆代替案立案等の可能性

用地買収はすべて完了している。
また、ファミリー公園第3号踏切は、「改良すべき踏切道」として国土交通大臣より法指定を受けており、踏切改良に向けた計画を鉄道事業者と合意しているため、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。

7. 対応方針（案）

1. 事業の必要性等に関する視点

- ◆ 右折レーンの設置や踏切拡幅により、交通の円滑化が図られる。
- ◆ 適切な道路幅員を確保することで、歩行者及び通行車両の交通安全性が向上する。
⇒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

- ◆ 現在、用地買収が全て完了し、踏切の工事着手に必要な西東の工事は完了している。
- ◆ 残っている踏切部の拡幅については、近鉄との協定締結に向けた事前協議を進めており、協定締結後速やかに工事着手する予定である。
⇒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

- ◆ 二次製品を活用する事でコスト縮減に努める。
- ◆ 用地買収が完了済及び改良に向けた計画が鉄道事業者と合意しているため、代替案の検討は行わない。

天理王寺線結崎工区は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点、コスト縮減や代替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