

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

都市計画道路 うね び えき まえ どお せん 畅傍駅前通り線

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 8
5-3. 事業の投資効果	.....	p 13
5-4. 事業進捗状況及び今後の見込み	.....	p 14
6. コスト縮減や代替案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

- ・ 畠傍駅前通り線は、国道165号の一部区間を成しており、国道24号に接続している道路である。
  - ・ JR畠傍駅にアクセスし、周辺には橿原市役所、畠傍高校などの公共施設が立地している。
  - ・ 事業区間内には春日神社が所在し、近隣には横大路やハ木札の辻、重要伝統的建造物群保存地区があり、事業区間の周辺には地域の魅力を高める観光資源が点在している。

## 広域圖



出典) DRM・国土数値情報を基に作成。下図: 国土地理院

## 全体事業図



出典) DRM・国土数値情報を加工して作成。下図: 国土地理院

# 1. 事業全体図

## ◆関連計画と事業の目的

関連計画	事業の目的
奈良県無電柱化推進計画 (令和6年10月改定)	<ul style="list-style-type: none"><li>・防災機能の向上</li><li>・歩行者・自転車の安全性向上</li><li>・歩行空間のバリアフリー化</li><li>・良好な景観の形成</li></ul>
奈良県緊急輸送道路ネットワーク計画 (令和7年3月見直し)	<ul style="list-style-type: none"><li>・防災機能の向上</li></ul>
重要物流道路制度(平成31年4月指定)	<ul style="list-style-type: none"><li>・防災機能の向上</li></ul>
橿原市都市計画マスタープラン(令和5年1月策定)	<ul style="list-style-type: none"><li>・自動車交通の円滑化</li></ul>
橿原市移動円滑化基本構想(平成22年3月策定)	<ul style="list-style-type: none"><li>・歩行者・自転車の安全性向上</li><li>・歩行空間のバリアフリー化</li></ul>
大和八木駅周辺地区まちづくり基本計画 (令和5年4月改定)	<ul style="list-style-type: none"><li>・良好な景観の形成</li></ul>

## ◆関連自治体等の要望

- ・橿原市より事業の推進についての要望が毎年ある。
- ・地元自治会から早期供用を求める声がある。

## 2. 事業の概要

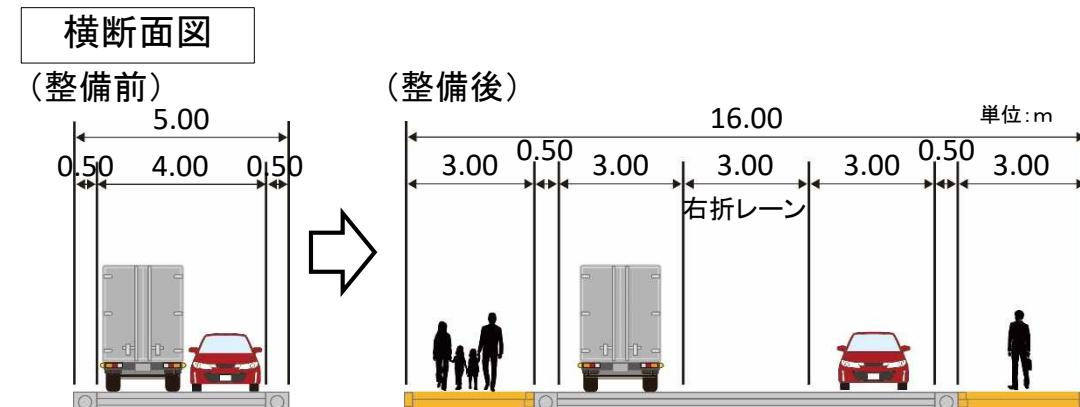
## ◆事業の目的

- ・歩行者の安全性の向上
  - ・歩行空間のバリアフリー化
  - ・自動車交通の円滑化
  - ・防災機能の向上
  - ・良好な景観の形成



## ◆事業の概要

事業区間	JR畠傍駅東側交差点 ～郵便局前交差点
事業延長	373m
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	16m
全体事業費	約36億円
事業の 経緯	昭和37年 都市計画決定
	平成15年 都市計画変更
	平成22年度 事業化
	平成25年 事業認可
	令和4年3月部分供用 (L=177m)



### 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(権原市)	121,534人※1	118,178人※2
	自動車保有台数 (権原市)	39,618台※3	40,071台※4
	現況交通量	17,039台/日※5	10,571台/日※6
	計画交通量	10,500台/日※7	18,000台/日※8

※1 令和2年4月1日時点

※3 令和2年3月31日時点

※5 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

※7 将来交通量 (R12) 推計結果

※2 令和7年4月1日時点

※4 令和6年3月31日時点

※6 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

※8 将来交通量 (R22) 推計結果

事業の 投資効果	事業費	電線共同溝工含まない	—	約31億円
		電線共同溝工含む	約33億円	約36億円
		費用便益比 (事業全体)	1.5	1.4 ※9
		費用便益比 (残事業)	2.9	5.7 ※9

※9【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）」に基づき、電線共同溝の工事費を除いた事業費を用いて費用便益比を算出している。

事業の 進捗状況	整備済み延長	—	0.177km
	事業進捗率	約40%※9	約65%※10
	用地進捗率	約50%※11	約68%※12

※10 令和2年10月末時点 費用ベース

※12 令和2年10月末時点 面積ベース

※11 令和7年度末時点 費用ベース

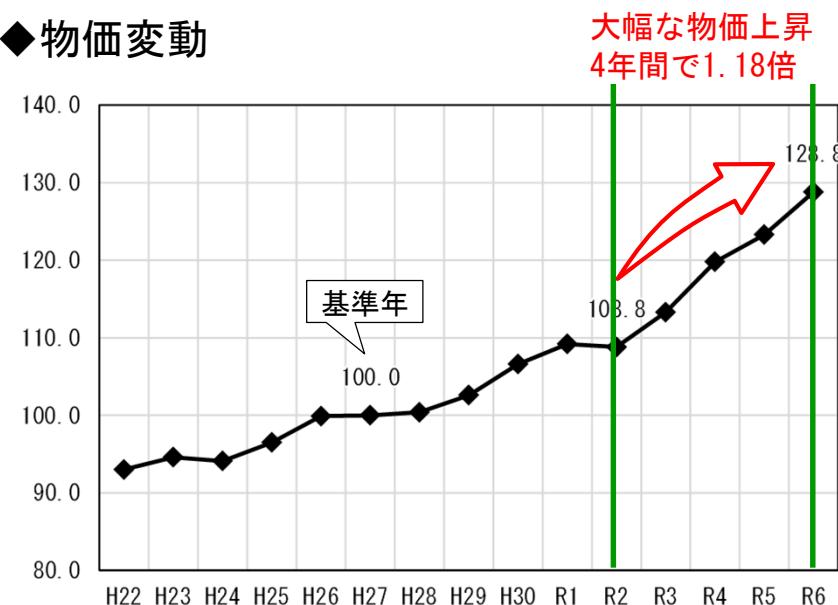
※13 令和7年4月時点 面積ベース

# 4. 事業費の見直し

## ◆全体事業費の見直しについて

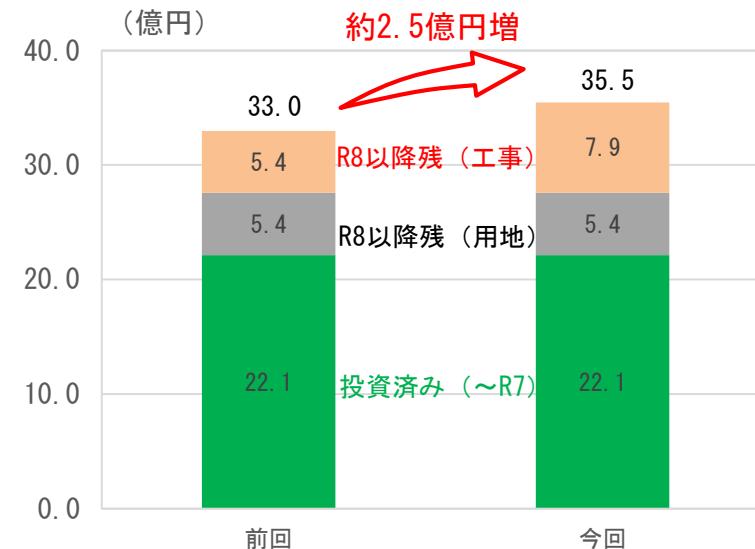
- 前回再評価時点の全体事業費は約33億円を見込んでいた。
- 今回再評価にあたり令和2年度から令和7年度までの事業費を精査した結果、大幅な物価上昇が確認された。
- このため、令和8年度以降の残事業量に対して最新の単価を用いて全体事業費を精査した結果、資機材費及び労務費の高騰に伴い、約2.5億円の事業費増が生じた。※  
(約33億円⇒約36億円 (約7.6%増))

## ◆物価変動



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

## ◆全体事業費の精査結果



注) 上表は対比し易くするため、「前回」に積み上げている費用の中に、令和7年度までの投資済み費用を見込んでいます。

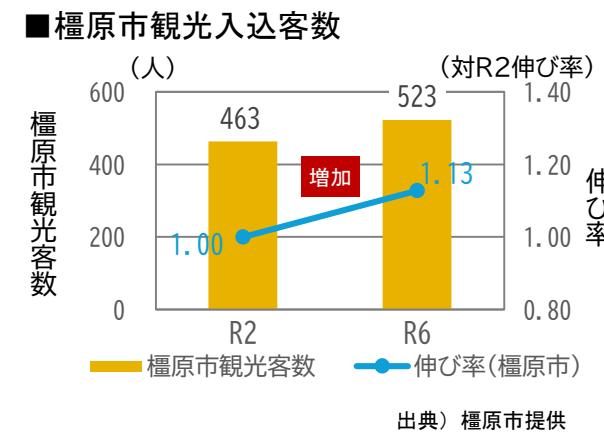
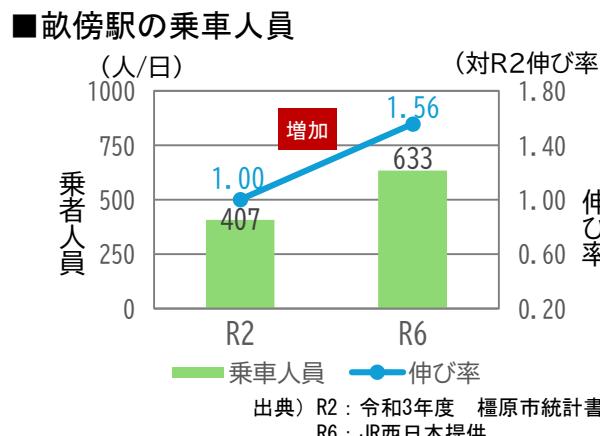
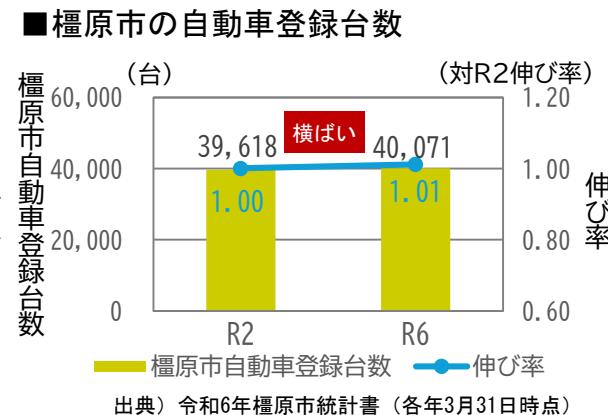
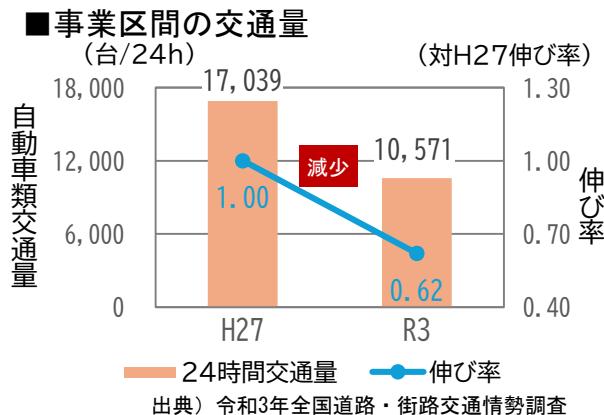
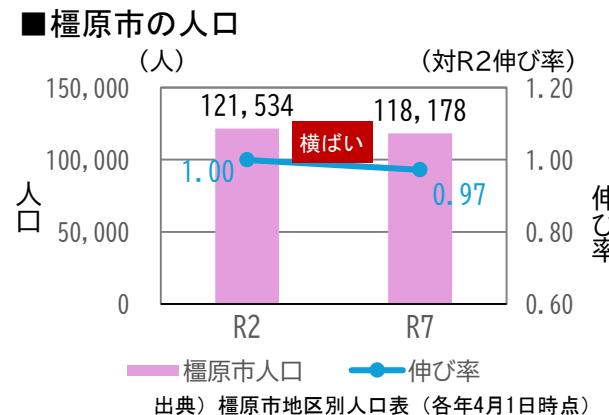
※【事務連絡】「道路事業における費用便益分析に用いる費用について（令和7年2月27日 道路局企画課評価室 課長補佐）」

- 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等の変化

- ・ 檜原市の人口は横ばいである。
- ・ 事業区間の交通量は減少している。
- ・ 檜原市内の自動車登録台数は横ばいである。
- ・ 事業区間に位置する畠傍駅の乗車人員は増加している。
- ・ 檜原市観光入込客数は増加している。



## 5. 事業の必要性等に関する視点

## 5-2) 事業の必要性 【歩行者の安全性の向上／歩行空間のバリアフリー化】

- ・事業区間では令和2～5年にかけて事故が2件発生しており、県管理道路の平均と比較すると事故発生率は顕著に高く、駅へ向かうなど、歩行者にとって危険な道路となっている。
  - ・事業区間には歩道がなく、歩行者は凹凸のある狭い路肩を自動車と近接しながら通行している。
  - ・歩道の設置及び拡幅により、車椅子利用者や高齢者でも安心して通行できる快適な歩行空間を確保が期待され、交通安全性の向上が期待される。
  - ・なお、事業区間は「橿原市移動円滑化基本構想（橿原市。平成22年3月）」で生活関連経路として位置づけ、重点的、優先的にバリアフリー化を目指している。

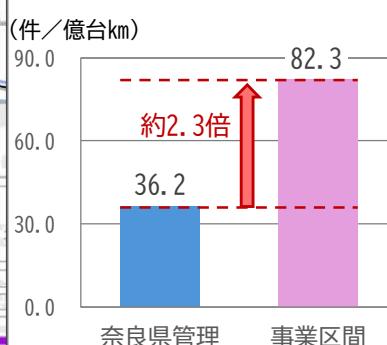
## ■交通事故の発生状況



出典) 令和5年イタルダ事故別データ、DRMを加工して作成。下図: 国土地理院

## ■死傷事故

## 発生率 (R2~R5)



出典) 令和5年イタルダ区間データ  
を基に作成

## ■歩道の設置状況

歩道がなく、歩行者は凹凸のある狭い路肩を通行



整備後



段差のない、広い歩行空間ができ  
通行が快適に