

# 5. 事業の必要性等に関する視点

## 5-2) 事業の必要性 【自動車交通の円滑化】

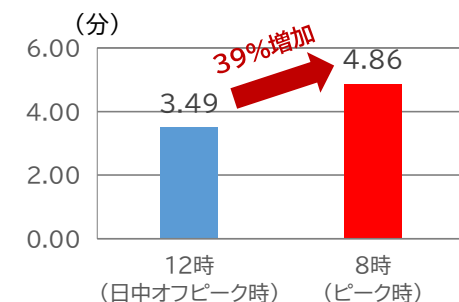
- ・ 事業区間は特に朝夕の交通量が多く、幅員狭小による離合困難箇所も存在し、速度低下が生じている。
- ・ 橿原郵便局前交差点および畝傍駅前の交差点には右折レーンがなく、渋滞を増長している。
- ・ 本事業により、右折レーン等を整備することで、自動車交通の円滑化が見込まれる。

■ 周辺道路網の混雑時旅行速度（上り・下りの最低値）



出典) 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査、DRMを加工して作成。下図: 国土地理院

■ 醍醐西交差点  
→ 橿原郵便局前交差点  
所要時間(西行)



出典) ETC2.0データ (2024年10月(平日))  
を用いて算出

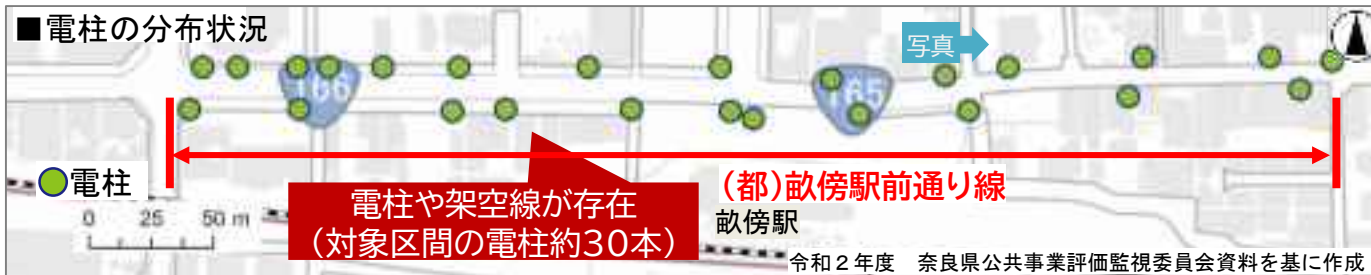


写真1 JR畝傍駅東側交差点・西側

# 5. 事業の必要性等に関する視点

## 5-2) 事業の必要性 【防災機能の向上】

- ・ 事業区間は緊急輸送道路に指定されている。
- ・ 電柱が約30本と多数存在し、電柱の倒壊による道路の寸断やライフライン停止のリスクがあることから、優先的に無電柱化を推進する道路に位置付けられている。
- ・ 無電柱化により、安全・安心が確保され、災害時にも機能する道路への改善が見込まれる。



### ■緊急輸送道路ネットワーク



出典) 国土数値情報を基に作成。下図: 国土地理院

### ■災害時の電柱被害

阪神・淡路大震災における電柱倒壊の様子

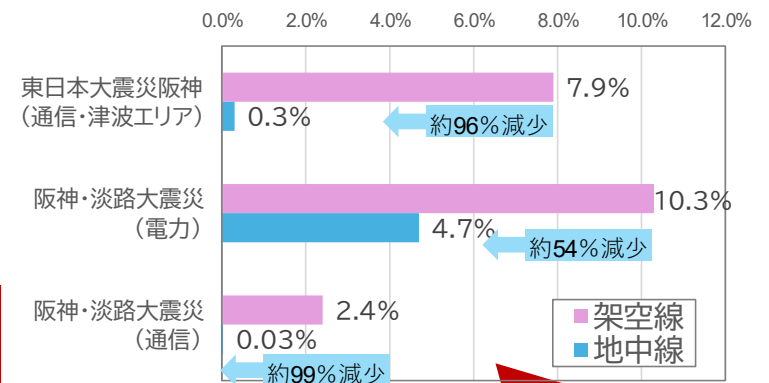


出典) 国土交通省HP  
「地震等による電柱の倒壊状況」  
台風の影響で横倒しになった電柱  
(平成30年9月台風21号 大阪府泉南市)



出典) 国土交通省HP「無電柱化の推進  
令和6年度ブロック講習会講演資料」

### ■災害時の電柱被害の軽減 供給支障被害状況(被害率)



地中線は、災害時等の被害発生率が  
架空線に比べ大幅に低い

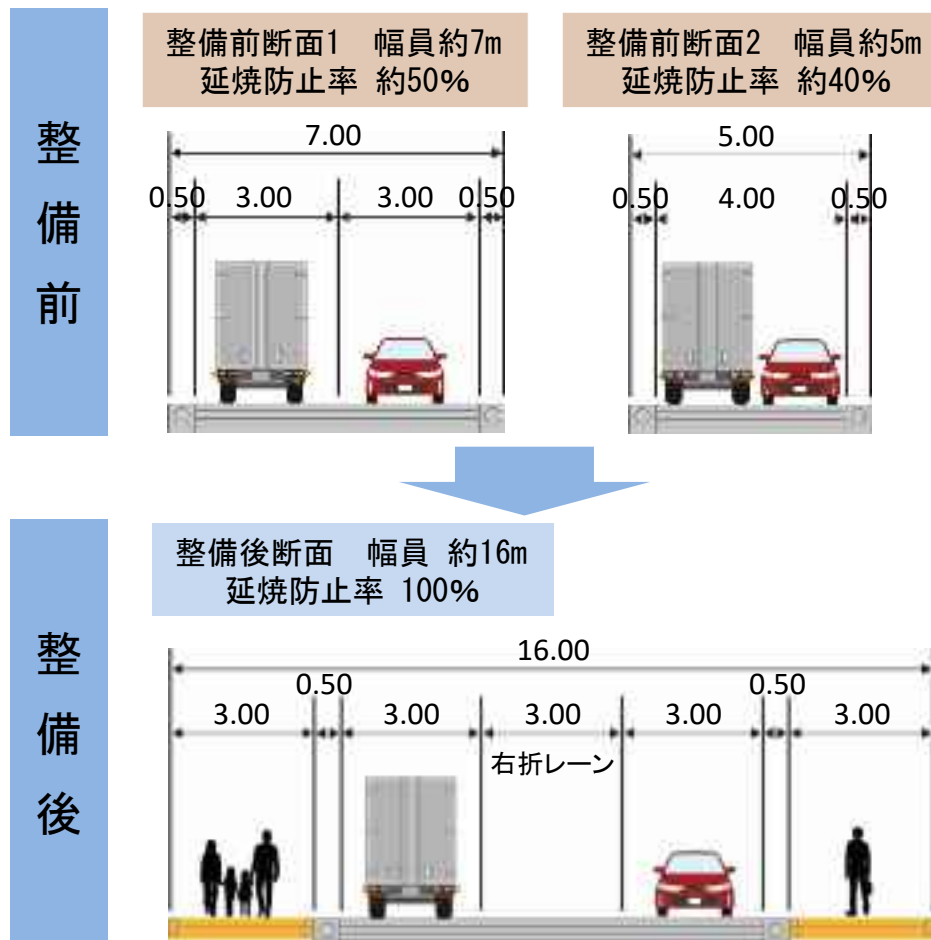
出典) 国土交通省HP「東日本大震災・阪神・淡路大震災時の  
ライフラインへの被害状況」

# 5. 事業の必要性等に関する視点

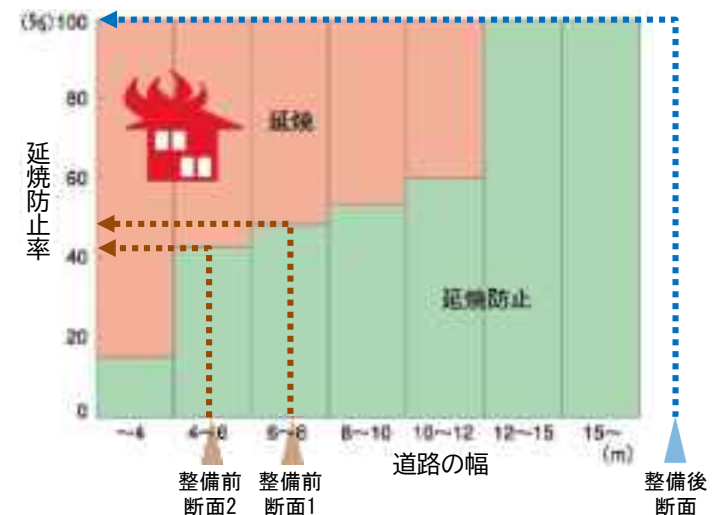
## 5-2) 事業の必要性 【防災機能の向上】

- ・ 現道路は幅員が狭小（約5～7m）なため、延焼の危険性が高い地域である。
- ・ 本事業において現道幅員約5～7mから約16mへ拡幅することで、延焼に対して高い防止効果が期待され、防災機能の向上が図られる。

### ■道路幅員と延焼防止の関係

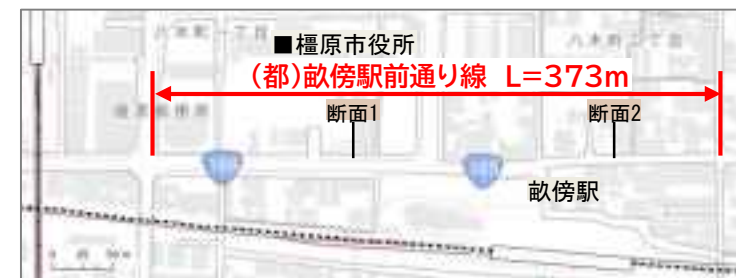


### 阪神・淡路大震災における神戸市長田区の事例



(注意) 当時は無風状態であったこと、発火箇所、延焼方向を考慮していないため、延焼停止線の形成が他の要因による可能性があることも考慮。

出典) 国土交通省道路局 道路IR・道路整備効果事例集



出典) 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 【良好な景観の形成】

- ・ 事業区間では、空中に張り巡らされた電線類が景観に悪影響を与えている。
- ・ 無電柱化により、回遊したくなる重点観光ルートに相応しい良好な景観形成に寄与することが期待される。

架空線が景観を阻害



整備後イメージ



無電柱化することで、  
良好な景観形成に寄与



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

## 5-3) 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 <sup>※1</sup>	費用便益比 (B/C)
	47.7億円	2.7億円	0.2億円	50.6億円	1.4
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用 <sup>※1</sup>	
	35.6億円		0.1億円	35.7億円	

### ■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

### ■残事業<sup>※2</sup>

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 <sup>※1</sup>	費用便益比 (B/C)
	47.7億円	2.7億円	0.2億円	50.6億円	5.7
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用 <sup>※1</sup>	
	8.8億円		0.1億円	8.9億円	

事業費	: 35.6億円 (現在価値)
維持管理費	: 1,121千円/km
作成主体	: 奈良県

※1 便益・費用については現在価値化した値である。

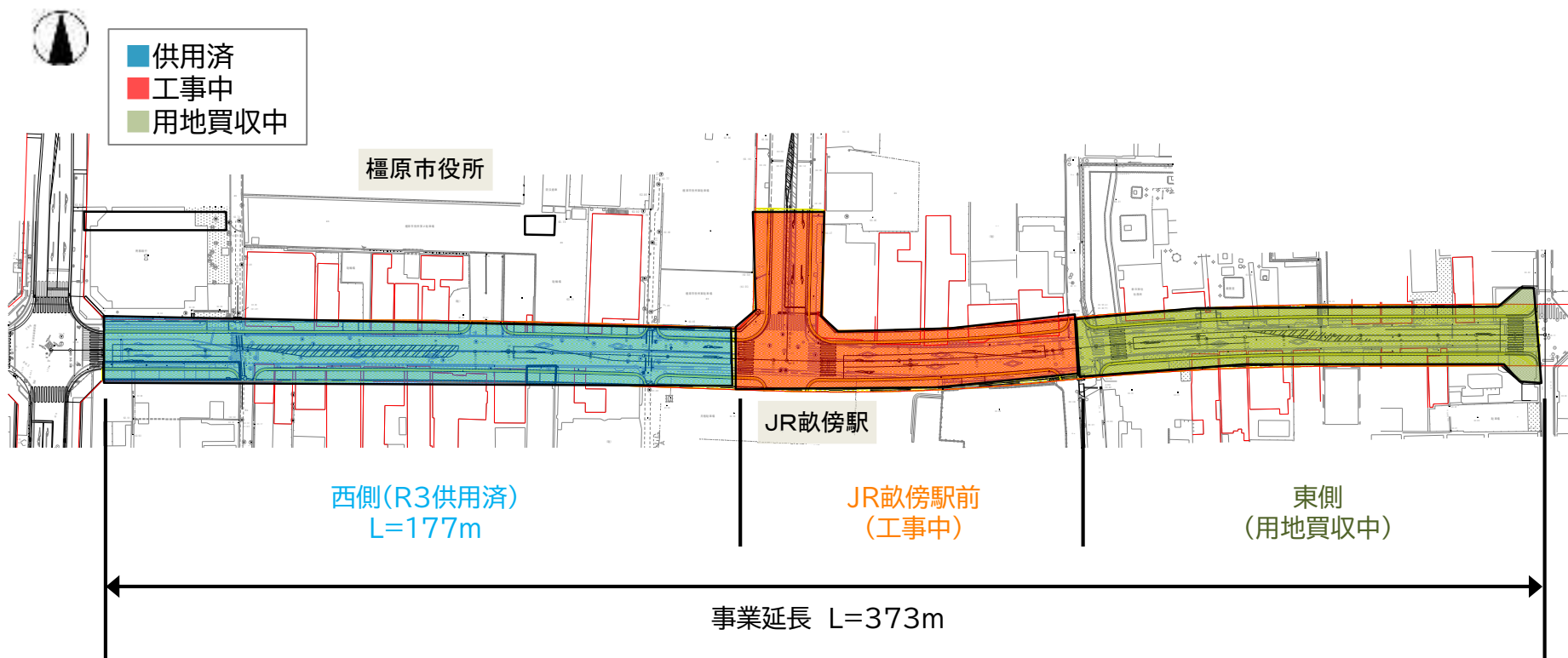
※2 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している。

# 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

- ・ 事業進捗率は約65%、用地進捗率は約68%となっている。
- ・ 西側は、道路拡幅工事及び電線共同溝工事が完了しており、入線・抜柱を残すのみである。
- ・ JR畝傍駅前は、電線共同溝工事を進めているところであり、西側とあわせて入線・抜柱予定である。
- ・ 東側は、残用地の買収を重点的に進めるなど事業進捗を図り、早期の事業完了を目指す。

### ■ 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

電線共同溝において、LED化や、NTT管路(幹線、引込)を1管にまとめ管路断面のコンパクト化とコストダウンを両立させる方式を採用し、コストの縮減を図る。

### ◆代替案立案等の可能性

現計画で平成15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

- ◆ 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
- ⇒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

- ◆ JR畝傍駅前は、電線共同溝工事を進めているところであり、西側とあわせて入線・抜柱予定である。
  - ◆ 引き続き東側においても事業を推進し、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. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ◆ 電線共同溝において、管路断面のコンパクト化とコストダウンを両立させる方式を採用し、コストの縮減を図る。
- ◆ 現計画で平成15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。

畝傍駅前通り線（樫原市八木町1丁目～2丁目）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**