

NO. 5
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成18年度第3回)

一般国道25号

いか 斑 るが 鳩 バイパス

平成19年3月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

□事業の目的	1
□計画の概要	2
□事業の経緯及び進捗状況	4
□事業を取り巻く社会状況	6
1. 社会的背景	6
2. 周辺の主な計画	12
3. 地域における計画	13
□事業の整備効果	14
1. 生活の利便性向上	14
2. 斑鳩町内における交通安全確保	15
3. 斑鳩町の観光の振興	16
4. 沿道周辺における環境の改善	17
5. バイパス沿道地域の活性化	18
□費用便益比の算定	19
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	21
□対応方針	22

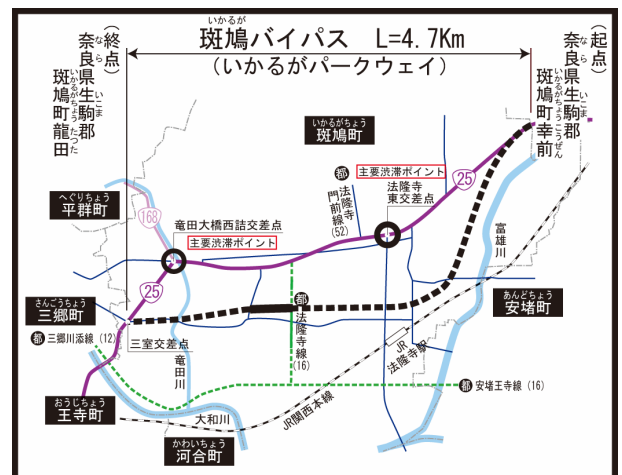
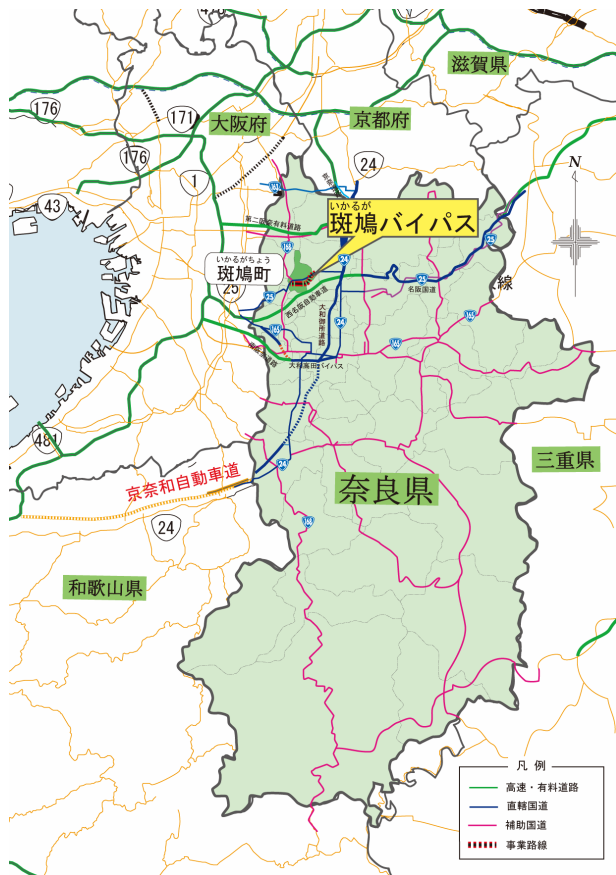
事業の目的

- 地域の交通安全の確保
- 地域の交通混雑の緩和
- 沿線地域の活性化

一般国道25号は、三重県四日市市^{よっかいちし}を起点として大和郡山市^{やまとこおりやまし}、斑鳩町^{いかるがちょう}、王寺町^{おうじちょう}、柏原市^{かしわらし}等^らを結び大阪市に至る延長約200kmの主要幹線道路で、関西圏と中京圏を結ぶ動脈であるとともに、地域の重要な生活道路です。

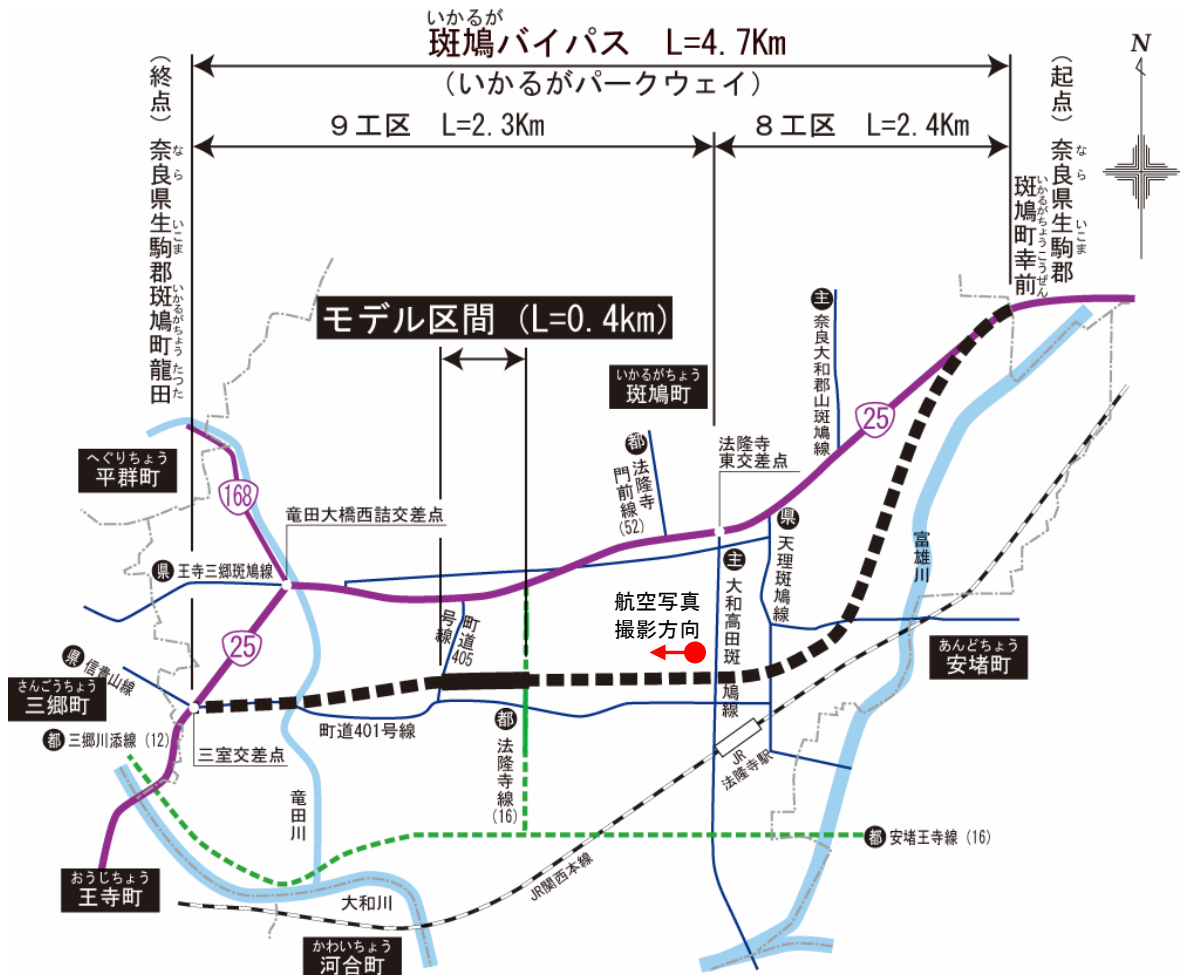
しかし、斑鳩町においては主要渋滞ポイントが2箇所あり、朝夕の混雑が日常化しています。また、人家が建ち並んでいるにもかかわらず歩道設置率が約33%と低く事故も多いことにより住民の生活に影響を及ぼしています。

斑鳩バイパス（愛称：いかるがパークウェイ）は、地域住民の交通安全の確保、交通混雑の緩和による交通流動の円滑化、沿線地域を活性化させるための基盤づくりを目的として計画された延長4.7kmのバイパスです。



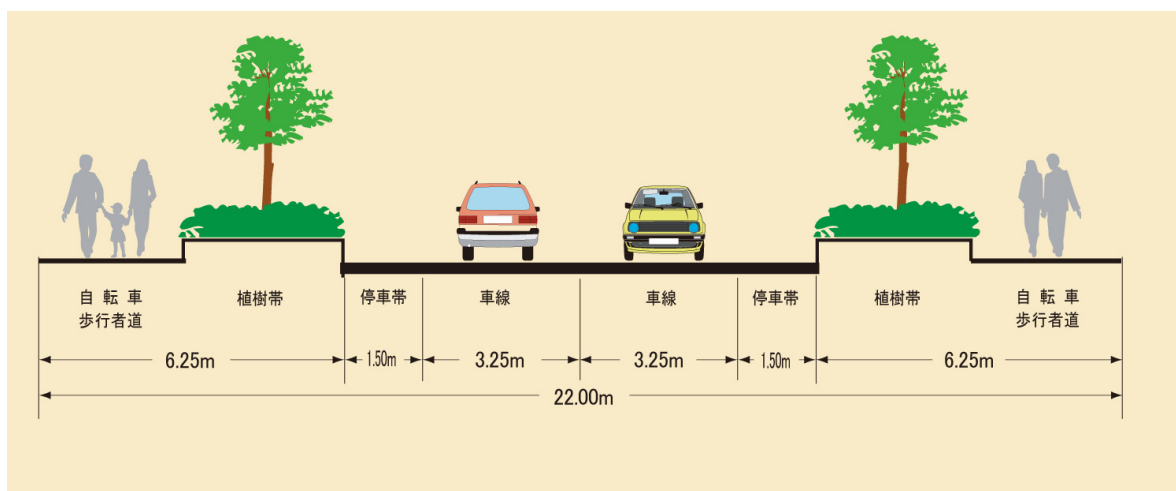
計 画 の 概 要

- ・ 起終点 自) 奈良県生駒郡斑鳩町幸前
至) 奈良県生駒郡斑鳩町龍田
- ・ 計画延長 L = 4.7 km
- ・ 幅員 W = 22.0 m
- ・ 構造規格 第4種第1級
- ・ 設計速度 60 km/h
- ・ 車線数 2車線
- ・ 全体事業費 約240億円
- ・ 計画図





▲斑鳩バイパス9工区起点附近上空から終点を望む



▲標準断面図（モデル区間）

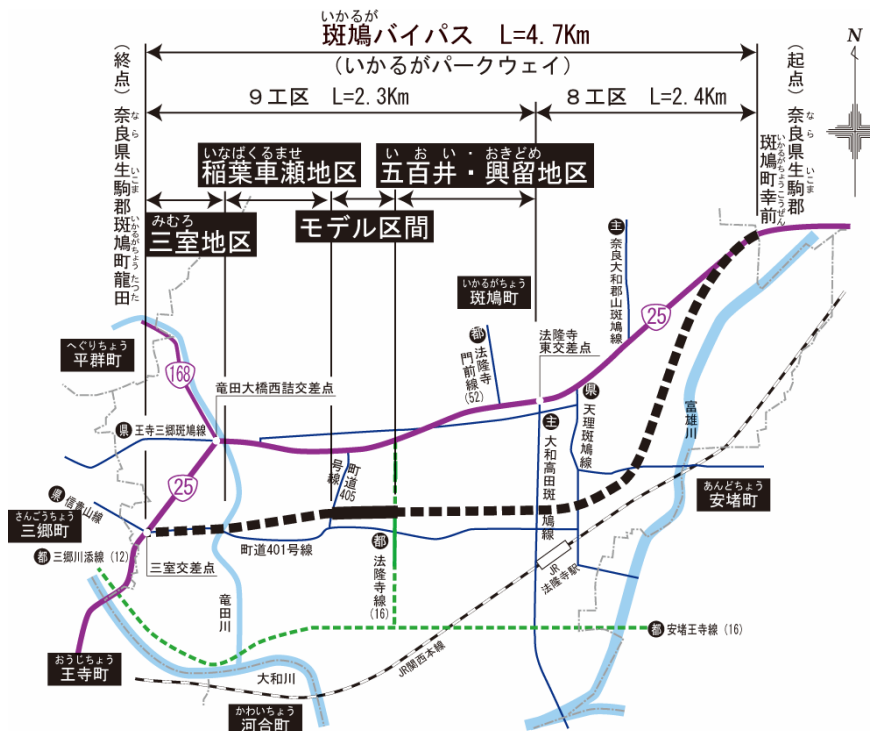
事業の経緯及び進捗状況

1. 事業の経緯

- 昭和42年8月 都市計画決定
- 昭和47年度 事業化
- 昭和47年度 斑鳩バイパス白紙撤回連絡協議会、沿道自治会32自治会の内、10自治会で構成。
- 平成14年2月 斑鳩町と自治会代表者（14+α：自治会連合会役員+小吉田地区+事業実施地区自治会+参加希望自治会）からなる「いかるがパークウェイ推進協議会」設置
- 平成16年3月 いかるがバイパスの完成イメージを集約した「モデル区間」（斑鳩町小吉田L=400m）^{いなばくるませ} 開通
- 平成16年11月 斑鳩町稲葉車瀬地区 L=700m 用地買収着手
- 平成17年4月 斑鳩バイパス白紙撤回連絡協議会1自治会脱退（現在5自治会）
- 平成19年2月 文化財調査着手（稲葉車瀬地区）

2. 事業の進捗（平成18年12月末現在）

- ・ 事業進捗 18%（事業費ベース）
- ・ 用地取得 32%（面積ベース）



3. 関係機関との調整等

昭和47年度事業化後、一部の沿線住民から環境悪化等を理由に反対運動があり、現在においても理解が得られていない状況にあります。一方で事業促進要望もあることから平成14年2月斑鳩町自治会連合会代表役員と行政からなる「いかるがパークウェイ推進協議会」が設立し、整備方針等について意見交換を行っています。

平成16年3月には、住民の方々に実際に見て触れて理解を深めて頂くことを目的に斑鳩バイパスの完成イメージを集約した「モデル区間(L=400m)」を整備しました。そして、開通から1年が経過した平成17年7月斑鳩町全戸を対象とした「モデル区間アンケート」を実施した結果、整備方針等について約6割の方から賛同が得られました。

現在、稲葉車瀬区間において調査並びに関係自治体や公安委員会等との協議や用地買収を行っています。



▲ 「いかるがパークウェイ推進協議会」の様子
(平成19年2月末時点で全15回開催)

賛成・反対自治会数推移

年次	自治会数		
	対象	賛成	反対
昭和48年	32	22	10
昭和55年		21	11
平成元年		25	7
平成17年		27	5
平成18年12月末		27	5

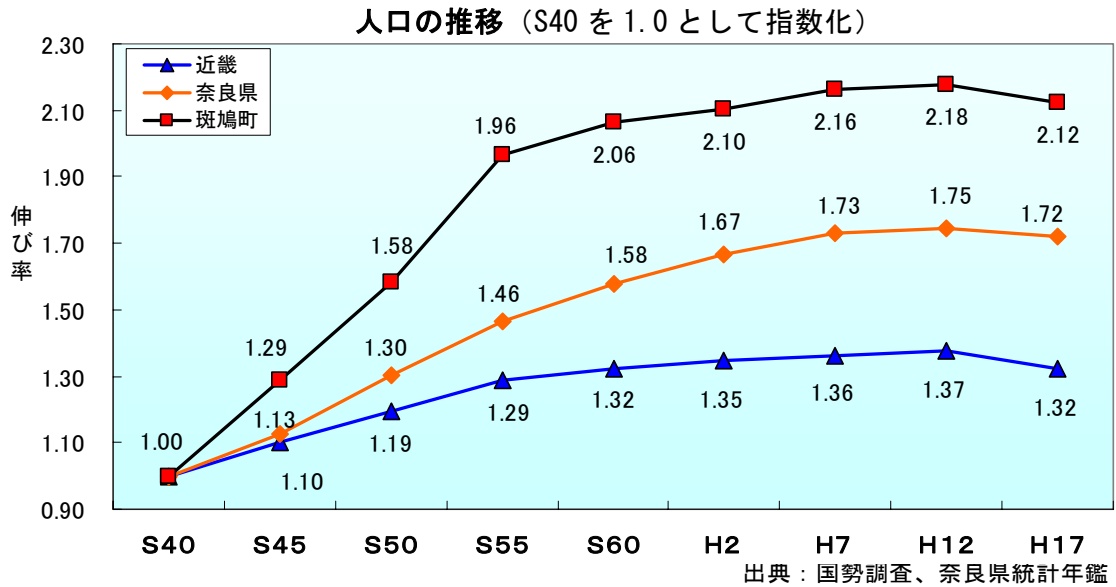
斑鳩町都市建設部による調査

事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

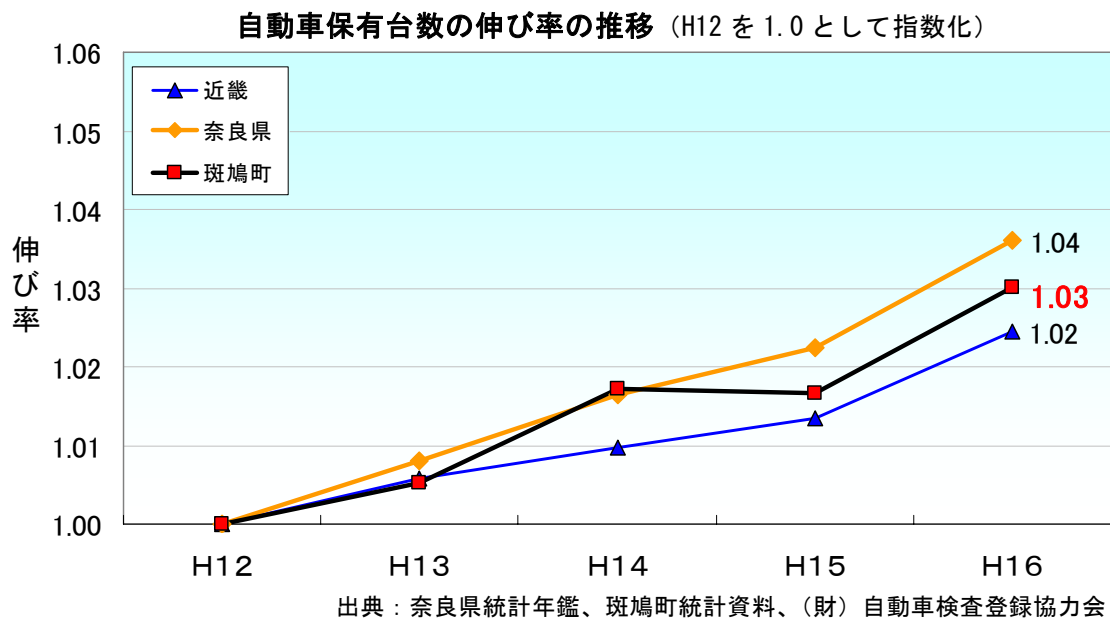
【沿線地域の人口の推移】

- ・斑鳩町は、大阪市や奈良市のベッドタウンとして人口が伸びましたが、最近はやばい傾向となっています。



【自動車保有台数の伸び率の推移】

- ・斑鳩町における人口あたりの自動車保有台数の伸び率は、近畿の伸び率を上回っています。



【斑鳩町における文化財の状況】

世界文化遺産に登録されている「法隆寺」及び「法起寺」を中心とした数多くの文化財が点在し、奈良県域の国宝有形文化財211個のうち41個（約20%）が斑鳩町にあります。



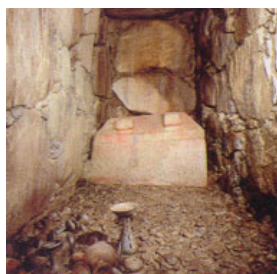
ちゅうぐうじ
▲「中宮寺」
【国指定文化財(国宝)】



ほうりゅうじ
▲「法隆寺」
【世界文化遺産(国宝)】



ほうりんじ
▲「法輪寺」
【県指定文化財】



ふじのきこふん
▲「藤ノ木古墳」



ほっきじ
▲「法起寺」
【世界文化遺産】



きちでんじ
▲「吉田寺」
【国指定文化財を所蔵】
やまとこおりやまし
大和郡山市



たつたじんじゃ
▲「龍田神社」
(ソテツの巨樹)
【県指定文化財】

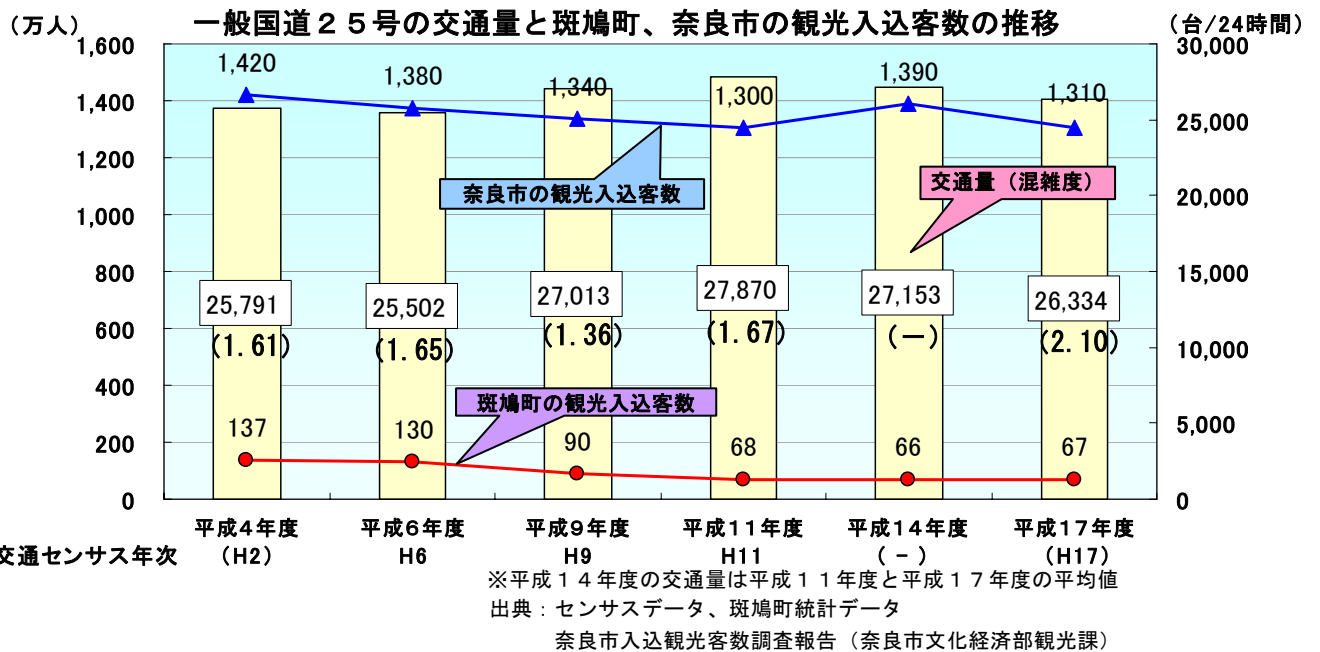
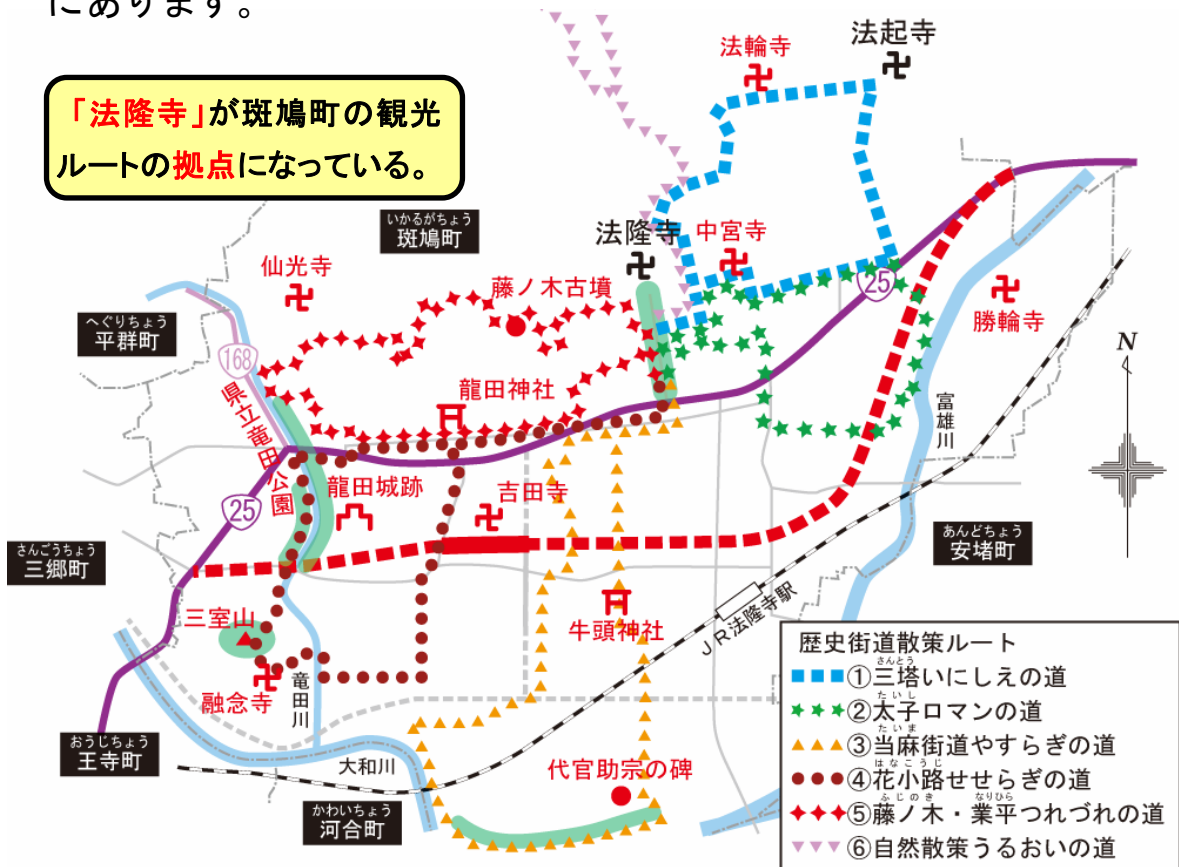


	世界文化遺産 「法隆寺地域の仏教建造物」
	斑鳩町の主な社寺・古墳
	法隆寺歴史の風土特別保存地区 (第1種風致地区)
	斑鳩歴史の風土保存地区 (第2種風致地区)
	斑鳩歴史の風土保存地区 (第3種風致地区)

【観光入込客の状況】

斑鳩町域の観光入込客数は67万人／年（H17年度）で減少傾向にあります。

「法隆寺」が斑鳩町の観光ルートの拠点になっている。



【現道の交通状況】

斑鳩町内における一般国道25号は2車線道路にもかかわらず26千台/日の交通量があり、混雑時には平均速度が13km/hまで落ちる区間があります。

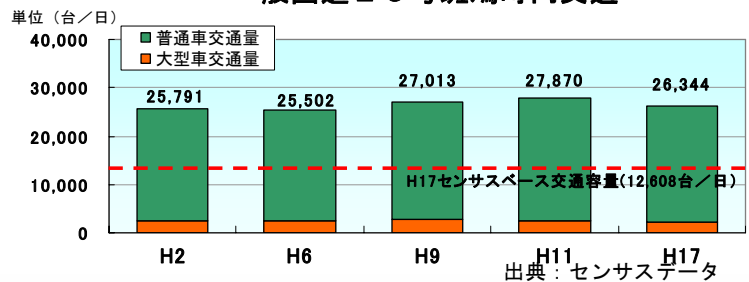
また、2つの交差点（法隆寺東交差点、竜田大橋西詰交差点）が主要渋滞ポイントとなっています。

一般国道25号がこのような状況であるため、渋滞を避ける交通が町道を抜け道として利用しています。

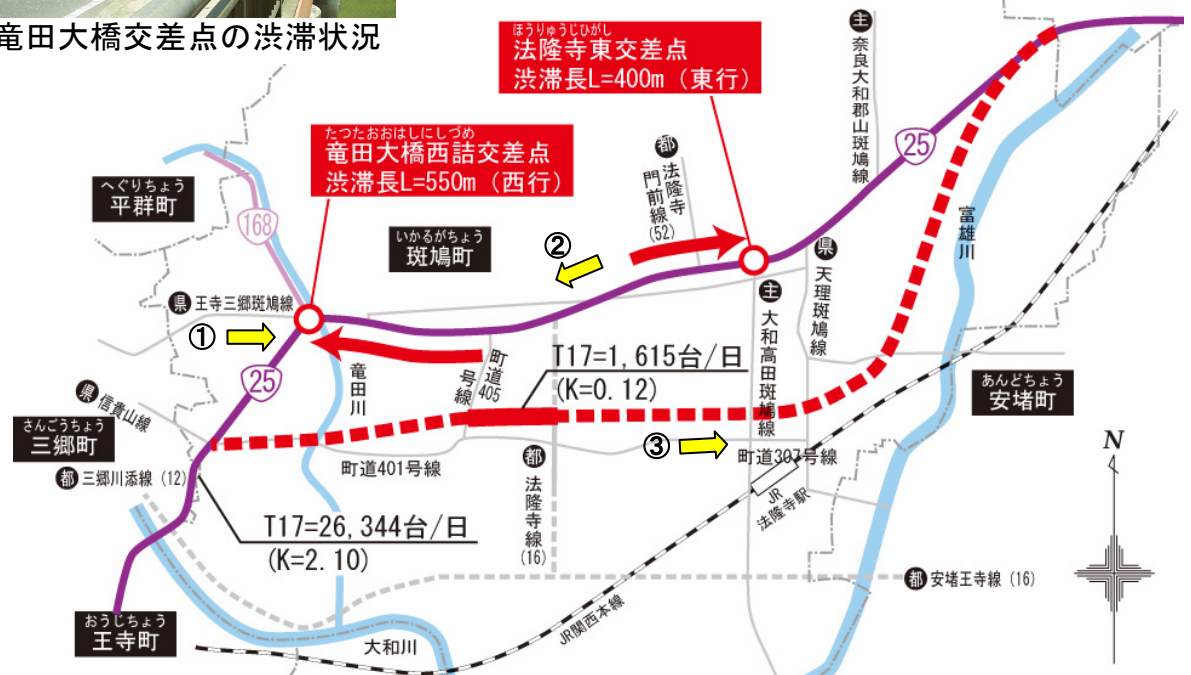


国道25号

一般国道25号斑鳩町内交通



▲①竜田大橋交差点の渋滞状況



▲②斑鳩町役場前の渋滞状況
(生活道路へ国道の交通が迂回)



▲③混雑する生活道路
(生活道路へ国道の交通が迂回)

【沿線の交通安全】

(歩道設置率)

斑鳩町内のうち、一般国道25号の歩道設置率は約33%となっています。また、小学校の通学路に約550m区間が指定されていますが、その区間の歩道設置率は約27%と低い状況です。

斑鳩町内の歩道設置率

	一般国道25号	通学路 指定延長
全延長(m)	9600	1100
歩道設置延長(m)	3200	300
歩道未設置延長(m)	6400	800
全延長に対する歩道設置率(%)	33%	27%

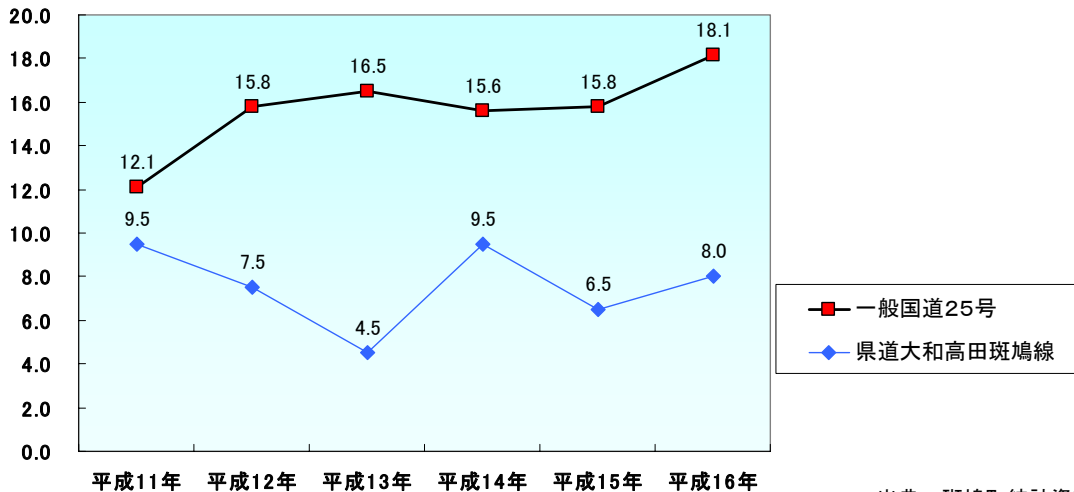
出典：道路台帳及び台帳附図

(事故状況)

斑鳩バイパスに並行する現道のキロ当たり事故件数は18.1(件/km)を示し、県道を上回っています。

(件/km)

斑鳩バイパス並行区間のキロ当たり事故件数



出典：斑鳩町統計資料



▲ 一般国道25号における通学風景

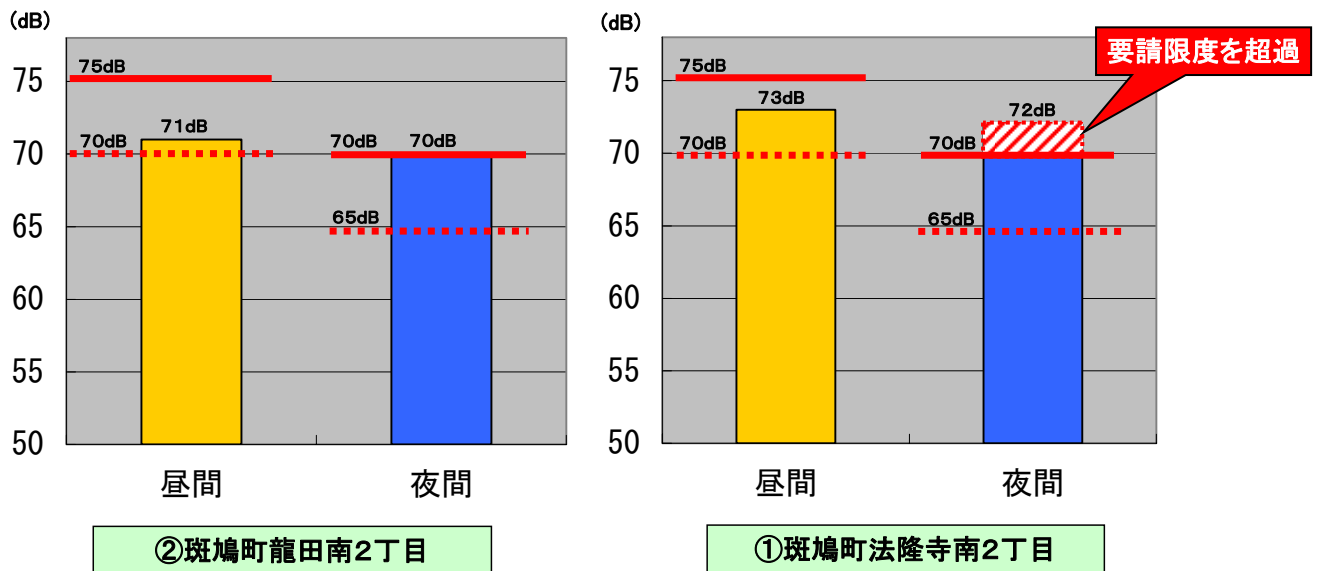
【沿線の道路環境（騒音）】

平成13年度において、斑鳩町内の一般国道25号沿いで2箇所騒音調査を実施した結果、2箇所とも環境基準を超過し、内1箇所は要請限度を超過しています。



一般国道25号沿線における騒音値
【平成13年環境センサス】

— 要請限度
- - - 環境基準



3. 地域における計画

斑鳩バイパスは、下記の計画に位置づけられています

- (1) 奈良県新総合計画（平成8年3月）
 - ・ 半日交通圏道路網形成、幹線道路網の整備
- (2) 斑鳩町都市計画マスタープラン（平成9年3月）
 - ・ 骨格道路のうち、特に広域都市軸に位置づけられた「いかるがパークウェイ」は斑鳩の景観と調和した風格ある道路として整備を図る。また、整備にあたっては、沿道の面的整備と一体的にすすめ、新たに形成される沿道の市街地環境に配慮したものとする。
- (3) 斑鳩町総合計画・基本計画 2001-2010
 - ・ いかるがパークウェイをはじめ、都市計画道路の整備を進めることで、幹線道路による骨格を形成する。
- (4) 斑鳩町歴史街道計画整備プラン（平成7年3月）
 - ・ 広域からの自動車交通メインアクセスに、いかるがパークウェイ（東西）を位置づけ、斑鳩古代史ゾーンへの「いざない^{おおじ}大路」にふさわしい整備を図る。

最近の動向

平成13年	5月	奈良県国道連絡会より、関係各機関に対し、奈良県下の国道等の整備促進を要望。
平成13年	7月	奈良県より、関係機関に対し、斑鳩バイパスの整備促進を要望。
平成13年	10月	斑鳩町議会より、国土交通省に対して事業促進に関する意見書を提出。
平成14年	7月	斑鳩町長より、国土交通省に対して斑鳩バイパス電線地中化の要望を提出。
平成17年	5月	斑鳩町長より、国土交通省に対して早期完成の要望書を提出。
平成17年	11月	斑鳩町長より、国土交通省に対して早期完成の要望書を提出。
平成18年	6月	斑鳩町長より、国土交通省に対して整備推進を要望。

2. 斑鳩町内における交通安全確保

①一般国道25号の安全性の向上

現道を通る交通が、斑鳩バイパスに転換されることにより、交通量が約20%減少することで現道部における自転車、歩行者の安全性が向上します。

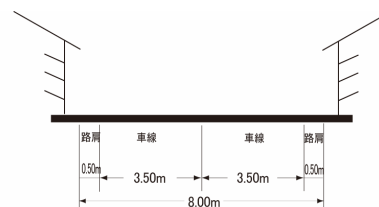
②斑鳩町地区住民の安全性向上

斑鳩バイパスの整備により現道の渋滞が緩和され、渋滞を迂回するために生活道路へ進入していた交通を排除します。これにより生活道路における交通の安全性の向上が期待されます。



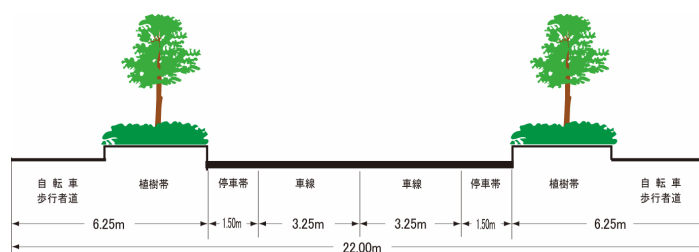
▲一般国道25号における通学風景

標準断面図（現道）



▲整備後の歩道（モデル区間より）

標準断面図（モデル区間）



3. 斑鳩町の観光の振興

斑鳩町を訪れる観光客の多くは、乗用車、観光バスを利用してきます。また、JR法隆寺駅を利用する観光客も路線バスやタクシーを利用してきますが、観光シーズンの昼間には、一般国道25号の走行速度が20km/h以下まで低下しています。

また、観光シーズンとオフシーズンを比較すると同区間同時間帯で最大13分の時間差が発生し、定時性を保てない状況です。



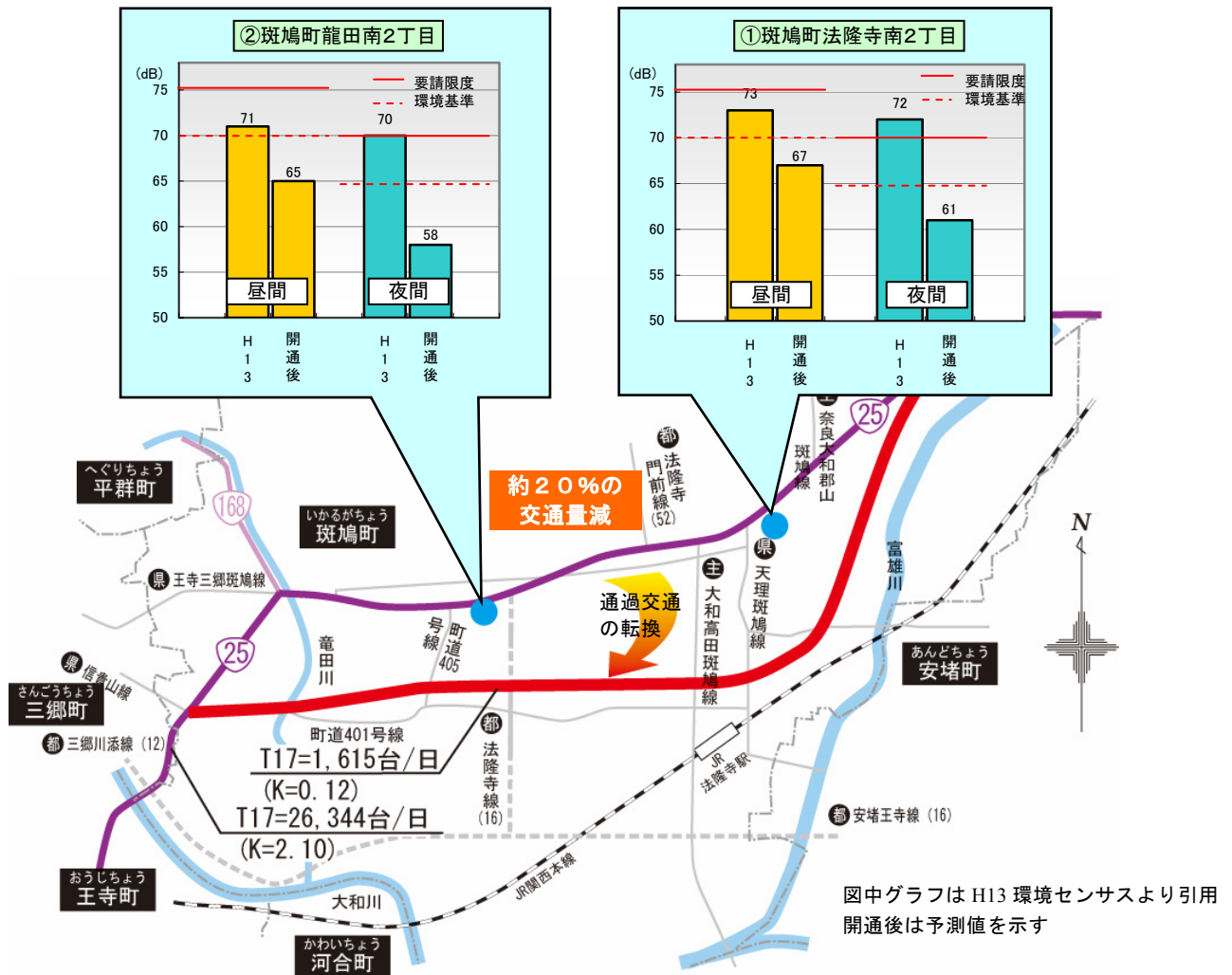
斑鳩バイパスの整備により、通過交通がバイパスに転換されることで現道の交通の円滑化が見込まれ、路線バスや定期観光バスの定時性向上に寄与します。

4. 沿道周辺における環境の改善

斑鳩町域の一般国道25号には、車道のすぐ外側に人家が建ち並んでおり、環境基準を満たしていません。

斑鳩バイパスを整備することにより、現道の交通量が減少し、沿道環境の改善が図られます。

現況と斑鳩バイパス開通後の騒音値

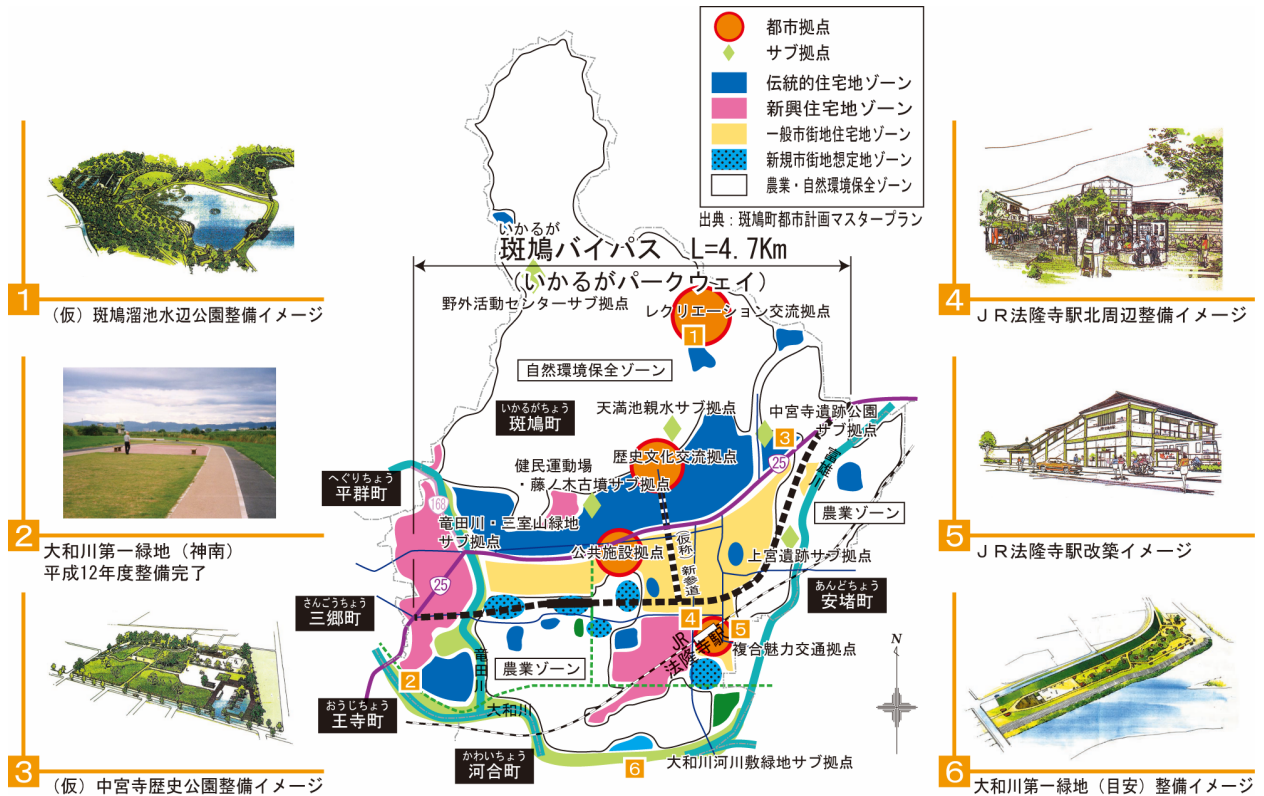


▲国道25号は、沿道の建物が非常に近接している。

5. バイパス沿道地域の活性化

斑鳩バイパスは、斑鳩町における都市計画の中心的都市軸に位置付けられ、斑鳩バイパスを整備することにより、面的な広がりをもった土地利用が可能となり、地域を活性化が期待されます。

－斑鳩町道路整備フレーム－



【 関 連 事 業 計 画 】

分	類	名	称
都市軸	広域都市軸	斑鳩バイパス(いかるがパークウェイ)	
	町域都市軸	(仮称)新参道	
都市拠点	4 5	複合魅力交通拠点(JR法隆寺駅周辺)	
	1	レクリエーション交流拠点(斑鳩ため池周辺)	
サブ拠点	2 6	大和川河川敷緑地サブ拠点	
	3	中宮寺遺跡公園サブ拠点	
		健民運動場・藤ノ木古墳サブ拠点	
		天満池親水サブ拠点	
		野外活動センターサブ拠点	
		上宮遺跡公園サブ拠点	

出典：斑鳩町総合計画・基本計画

費用便益分析の結果（事業全体）

路 線 名	一般国道25号
事 業 名	斑鳩バイパス
延 長	4.7 km

□便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計	
基 準 年	平成18年度				
基 準 年 における 現在価値	304億円	12億円	1億円	317億円	… (B)

□費用

	事 業 費	維持管理費	合 計	
基 準 年	平成18年度			
単 純 合 計	234億円	51億円	284億円	
基 準 年 における 現在価値	191億円	18億円	209億円	… (C)

□算定結果

費用便益比 (CBR)	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{317 \text{ 億円}}{209 \text{ 億円}}$ $= 1.5$	

費用便益分析の結果（残事業のみ）

路 線 名	一般国道25号
事 業 名	斑鳩バイパス
延 長	4.7 km

□便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成18年度			
基 準 年 における 現在価値	291億円	11億円	1億円	303億円 … (B)

□費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成18年度		
単 純 合 計	192億円	51億円	243億円
基 準 年 における 現在価値	145億円	18億円	162億円 … (C)

□算定結果

費用便益比（CBR）	
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{303\text{億円}}{162\text{億円}}$	$= 1.9$

コスト縮減や代替案立案等の可能性

本道路の計画については、交通需要状況、まちづくりとの整合、経済性等を勘案しルート選定したものであることから、引き続き現計画に基づき事業を推進していきます。

施工にあたっては、周辺環境の保全とともに、新技術新工法を用いたプレキャスト製品の活用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・事業区間の現道においては主要渋滞ポイントが2箇所あり、朝夕の混雑が日常化しています。
- ・また、人家が建ち並んでいるにもかかわらず歩道設置率が約33%と低く、事故も多いことにより住民の生活に影響を及ぼしています。
- ・斑鳩バイパスは、斑鳩町における都市計画の中心的都市軸に位置付けられています。
- ・斑鳩バイパスは交通混雑の緩和、交通安全性の向上、地域活性化を目的として事業を進めており、費用対効果は $B/C = 1.5$ で十分な効果を見込める値となっています。

(2) 事業の進捗の視点からの見解

前回の事業評価委員会では、「今後さらに幅広く意見を聞き、地域作りの一環として道路整備に対する理解が得られるように勤め、早期整備を図ること」と意見をいただき「事業継続」となりました。

その後、住民と行政の意見交換場として平成14年に協議会を設置し、平成16年には、「モデル区間」として400mを整備し、1年後のアンケートでは整備方法に約6割の方から賛同を得ることができました。現在は稲葉車瀬地区の設計並びに用地取得を進めています。

今後とも、住民と行政の意見交換を継続しつつ、平成20年代前半の稲葉車瀬地区の部分供用を図るとともに、残る区間についても段階的な整備を行い、早期に効果が発揮できる様に事業を推進します。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

本道路の計画にあたっては、交通需要状況、まちづくりとの整合、経済性等を勘案しルートを選定したものであることから、引き続き現計画に基づき事業を推進していきます。

施工にあたっては、周辺環境の保全とともに、プレキャスト製品等を有効に利用することでコスト縮減に努めていきます。

◇対応方針
(事業継続)

本道路は、斑鳩町内の交通安全の確保、交通混雑の緩和、まちづくり等のため斑鳩町議会等より早期整備を望まれています。しかし、一部地区においては、事業に対する理解を得られていないため、モデル区間の整備を通して事業への理解を深めて頂くこととしています。また、住民と行政の意見交換の場として、平成14年2月に設置された「いかるがパークウェイ推進協議会」で協議しながら、引き続き事業を進めていく予定です。

今後とも、住民と行政の意見交換を継続しつつ、平成20年代前半の稲葉車瀬地区の部分供用を図るとともに、残る区間についても段階的な整備を行い、早期に効果が発揮できる様に事業を推進します。