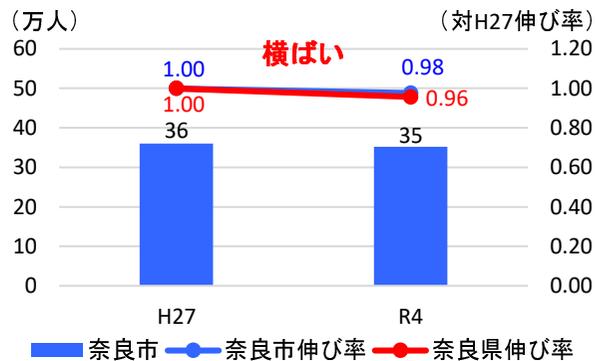


4. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

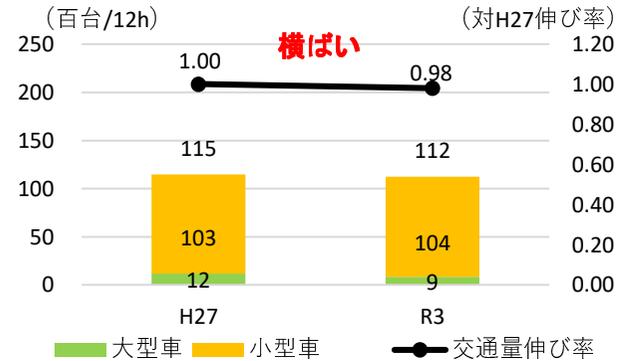
■ 奈良市の人口(対H27伸び率0.98)は横ばいで、自動車保有台数(対H27伸び率1.00)、一般国道308号(宝来ランプ)の交通量(対H27伸び率0.98)も横ばいであり、交通需要にかかる情勢等に大きな変化はない。

◆ 奈良市の人口



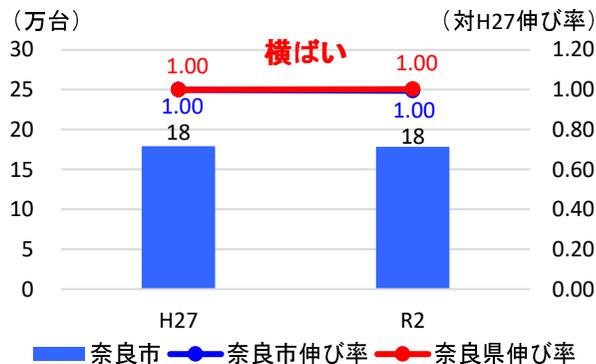
出典: 国勢調査、R4は奈良県推計人口調査

◆ 一般国道308号(宝来ランプ)の交通量

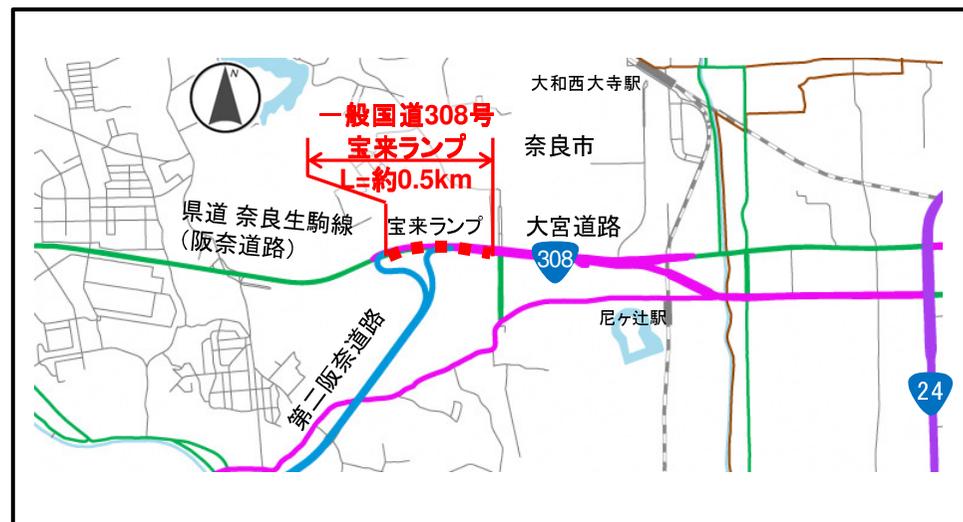


出典: H27全国道路・街路交通情勢調査、R3全国道路・街路交通情勢調査

◆ 奈良市の自動車保有台数



出典: 奈良県統計年鑑 ※二輪車を除く

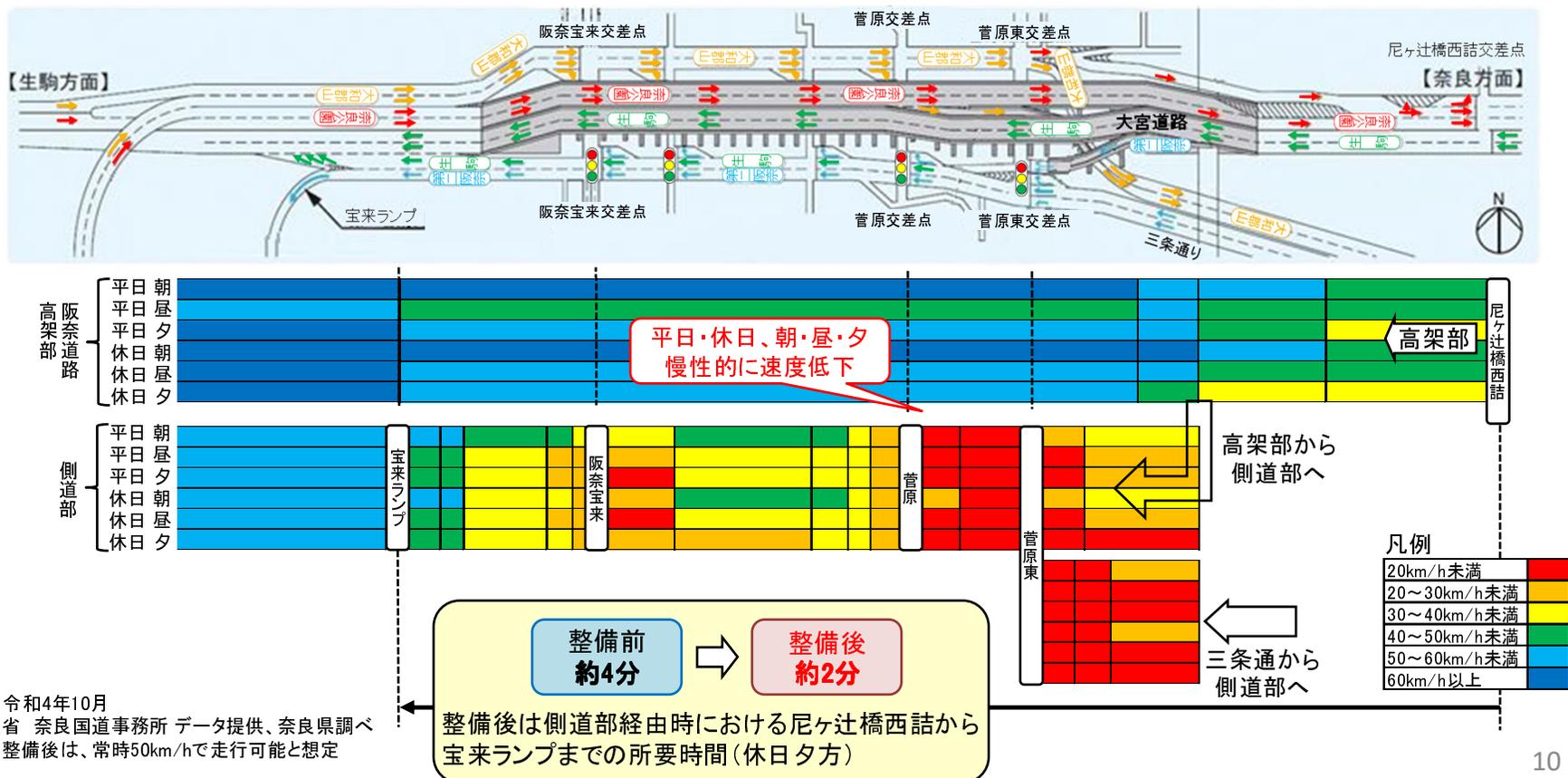


4. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果①【第二阪奈道路のアクセス性の向上】

- 側道部の菅原東交差点～宝来ランプ間においては、第二阪奈道路利用車両と三条通りから生駒方面へ向かう車両が混在して慢性的な速度低下が発生。
- 地域の主要な渋滞箇所を選定されている。
- 一般国道308号宝来ランプが整備された場合、側道部を経由せずに高架部から第二阪奈道路を利用することが可能となり、側道部の慢性的な速度低下緩和が見込まれる。

◆ 宝来ランプ周辺の交通状況



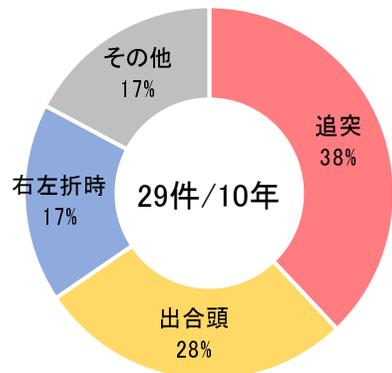
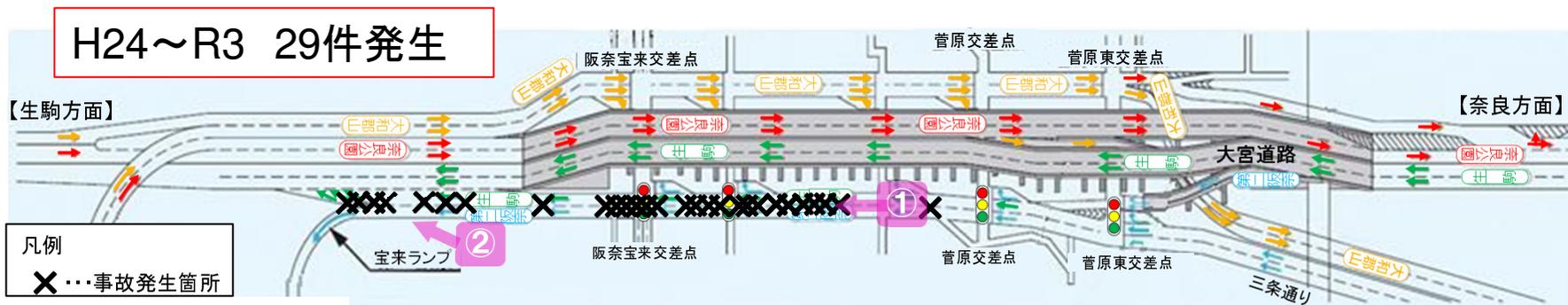
出典: ETC2.0 令和4年10月
 国土交通省 奈良国道事務所 データ提供、奈良県調べ
 ※側道部整備後は、常時50km/hで走行可能と想定

4. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果②【交通安全性の向上】

- 一般国道308号宝来ランプ～菅原東交差点の西行き側道は、平成24年から令和3年までの10年間で29件の人身事故が発生している。
- 宝来ランプ入口で車線変更が生じやすく、事故が起こりやすい状況である。
- 高架部から第二阪奈道路に乗り入れ可能になることで、高架部から側道に降りる車の数が大幅に減少することが見込まれ、側道の安全性向上が期待される。

◆ 一般国道308号(宝来ランプ～菅原東) 西行き事故発生状況



● 追突 ● 出合頭 ● 右左折時 ● その他
※平成24年～令和3年の事故種類内訳 (合計29件)



写真① 菅原～阪奈宝来交差点間
渋滞車列に車両が追突し易い状況



写真② 宝来ランプ入口
急な車線変更が生じやすいため、
追越追抜、右左折時に事故が起こりやすい状況

※写真：R5.5.12撮影

◆ 道路利用者の声



沿線住民
(奈良市在住の方)

側道から、第二阪奈道路に向かうためには左側の車線、阪奈道路に向かうためには右側の車線に入る必要があるが、宝来ランプ直前で急に車線変更する車があり、追突しそうになる。

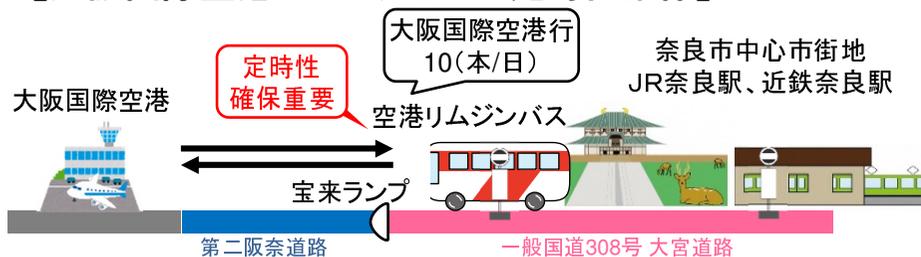
出典：道路利用者ヒアリング結果 (R5.6)

4. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果③【地域産業の活性化、観光振興】

- 第二阪奈道路を通行して大阪国際空港へ向かうリムジンバスは、1日10本の運行。混雑した側道を通行することから定時性が確保しにくい状況。
- 宝来ランプの整備により、大阪方面との移動が必要となる経済活動においては、アクセス性が向上し、物流の速達性・定時性向上や観光客の利便性向上が期待される。

【大阪国際空港とのアクセスの定時性確保】



【宿泊施設等のアクセス性の向上】



◆ 交通事業者の声

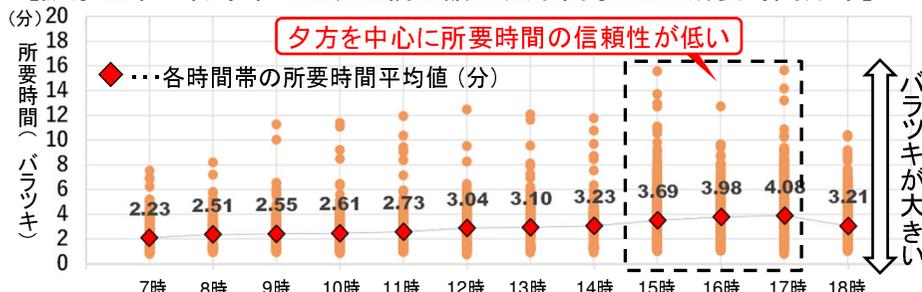


交通事業者

宝来ランプ周辺では、休日を中心として渋滞が発生しており、バスの到着が遅れる場合がある。コロナ禍のバスの利用者数は、コロナ前の3割ほどに減少していましたが、現在は8割ほどに戻ってきており、宝来ランプ周辺の渋滞が緩和されると、定時性が確保しやすくなり、利用者の増加が期待されます。

出典：交通事業者ヒアリング結果 (R5.6)

【阪奈宝来～菅原東～尼ヶ辻橋西詰 観測車両ごとの所要時間分布】



※各時間帯で走行しているETC2.0搭載車両ごとの所要時間をプロット

出典：ETC2.0 令和4年10月(土日祝) 国土交通省 奈良土木事務所 データ提供 奈良県調べ

◆ 宿泊施設の声



ホテル事業者

来訪するお客様は、大阪方面からの来訪が4割と多く、交通手段は、マイカー利用が4割程度と多くなっています。コロナ禍の宿泊者数は、コロナ前の3割ほどに減少していましたが、現在は8割ほどに戻ってきています。高架の道路案内が分かりにくいという意見が聞かれており、県道奈良生駒線から宝来ランプへ直接乗り入れできることにより、分かりやすい利用となることを期待します。

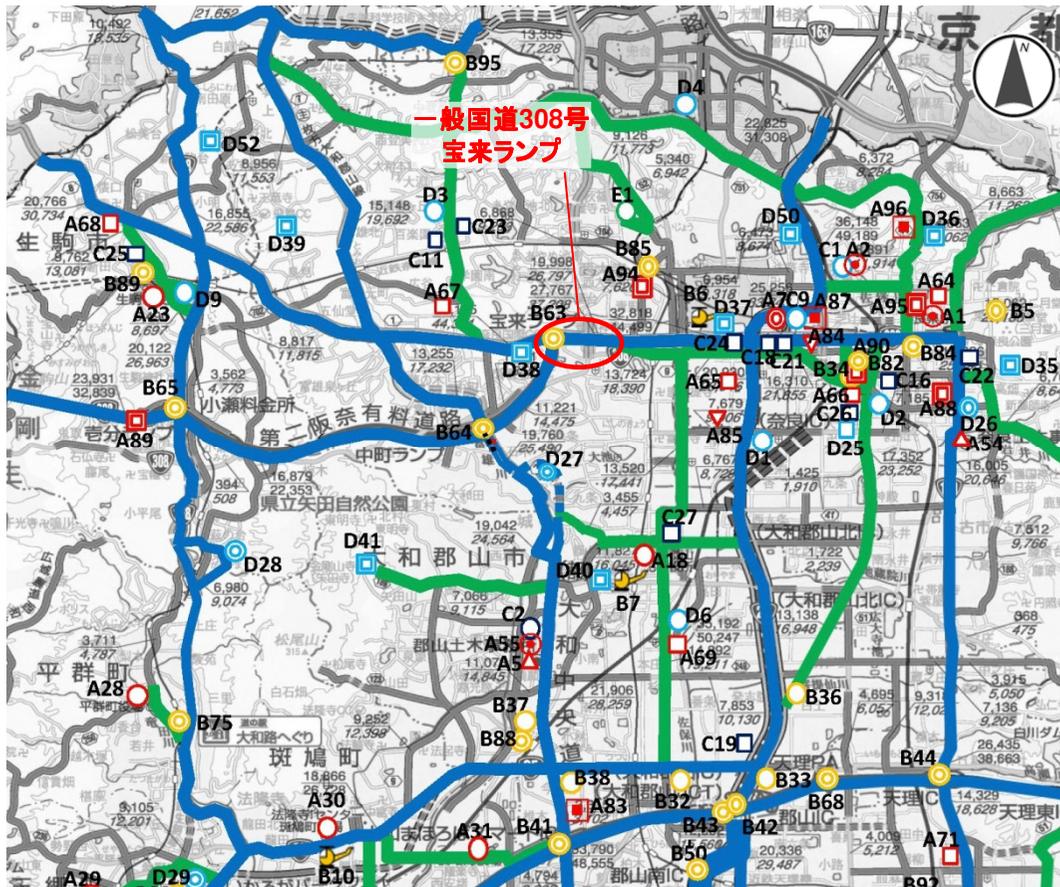
出典：宿泊施設ヒアリング結果 (R5.6)

4. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果④【緊急輸送道路ネットワークの機能強化】

- 第二阪奈道路は、第1次緊急輸送道路に指定されており、県外との緊急車両の通行を確保するためには、宝来ランプの機能強化(一般国道308号高架部からの乗り入れ)が必要。
- 本事業によって、一般国道308号高架部から第二阪奈道路へ直接乗り入れが可能となることから、防災機能の強化が期待される。

◆ 奈良県緊急輸送道路ネットワーク



凡 例	
緊急輸送道路	第1次緊急輸送道路
	第2次緊急輸送道路
	5年以内に供用予定の箇所
	5年以内に供用予定の箇所が供用後、緊急輸送道路が廃止される箇所
災害管理対策拠点	県庁・総合庁舎
	生活圏中心都市の市町村役場
	その他市町村役場
	道路管理者(土木事務所)
	交通管理者(県警)
	道路管理者(直轄)
	陸運輸局・郵便局・気象台 道路公社・鉄道会社・放送局
輸送拠点	ヘリポート 卸売市場・トラクターミナル
	IC・PA・SA・道の駅・鉄道駅前広場
	上下水道
ライフライン拠点	ガス・電気・電話
	消防署
救助活動拠点	日本赤十字
	病院
	広域避難地・自衛隊基地
広域防災拠点	県営競輪場・第二浄化センター 消防学校・吉野川浄化センター

出典：奈良県緊急輸送道路ネットワーク図(H29.6)

5. 事業の効率性に関する視点

○事業の投資効果

◆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)
	9.0億円	8.8億円	1.5億円	19.3億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用※1	
	14.8億円	0.1億円		14.9億円	

(前回再評価時B/C=2.0)

■算出条件等

基準年	: 令和5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	: 平成27年度道路交通センサス
適用した費用便益分析	: 令和4年2月版マニュアル
事業費	: 約16.3億円(単純価値・税抜)
維持管理費	: 1,010千円/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)
	9.0億円	8.8億円	1.5億円	19.3億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用※1	
	12.5億円	0.1億円		12.6億円	

(前回再評価時B/C=2.2)

※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。

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

6. 事業の進捗の見込みの視点

- 令和4年度末までの進捗は、事業進捗率11%、用地買収率0%。
- 令和3年3月に都市計画変更し、令和3年度から、地質調査や道路設計を実施しており、現在、高架化する橋梁詳細設計を進めるとともに、工事中の周辺地域に与える影響を考慮した施工計画を検討しているところ。
- 用地については、買収箇所が現況と相違していることから、今年度に土地所有者等との筆界確認を行い、地図訂正を進めていく予定。

7. 再評価時（H30）との比較

		H30(再評価)	R5
奈良市	世帯数	161,392世帯	166,927世帯
	人口	358,155人	350,318人
※世帯数・人口は各年4月1日時点			
国道308号 宝来ランプ	現況交通量	15,356台/日(H17)	15,403台/日(H27)
	計画交通量	18,900台/日(R12)	13,100台/日(R22)
※全国道路・街路交通情勢調査(宝来ランプ)(現況交通量) 将来交通量推計結果(宝来ランプ)(計画交通量)			
事業計画等	事業進捗率	約3%	約11%
	用地取得率	0%	0%
	事業費(単純価値)	約16.3億円	約16.3億円
総便益	総便益(現在価値)	約25.4億円	約19.3億円
費用便益比	事業全体	2.0	1.3
	残事業	2.2	1.5

8. コスト縮減や代替案立案等の可能性

◆コスト縮減に配慮した施工

- ・補強土壁工において、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。
- ・今後、詳細設計を行っていくうえで、施工期間の短縮(交通の切り回しを含む。)及び橋梁構造の見直し等について、より一層のコスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進する。

◆代替案立案等の可能性

現計画で令和3年に都市計画変更をしており、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。

9. 対応方針(案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- 第二阪奈道路のアクセス性の向上
 - 交通安全性の向上
 - 産業、観光交通支援
 - 緊急輸送道路ネットワークの機能強化
- 以上について達成される
⇒ 当初事業採択時から必要性は変化していないことを確認

2. 事業の効率性に関する視点

- 費用便益比(B/C)は事業全体で1.3、残事業で1.5。
- ⇒ 効率的な事業であると確認できる

3. 事業進捗の見込みの視点

- 現在、橋梁詳細設計を進めるとともに、周辺地域に与える影響を考慮した施工計画を検討。
- 用地については、買収箇所が現況と相違していることから、今年度に土地所有者等との筆界確認を行い、地図訂正を進めていく予定。
- 引き続き事業を推進し、早期の事業完了を目指す。

一般国道308号宝来ランプは、事業の必要性等に関する視点、事業の効率性に関する視点、事業の進捗の見込み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。

※事業効果を確認のうえ、
問題なければ事業継続
としたい。

事業継続