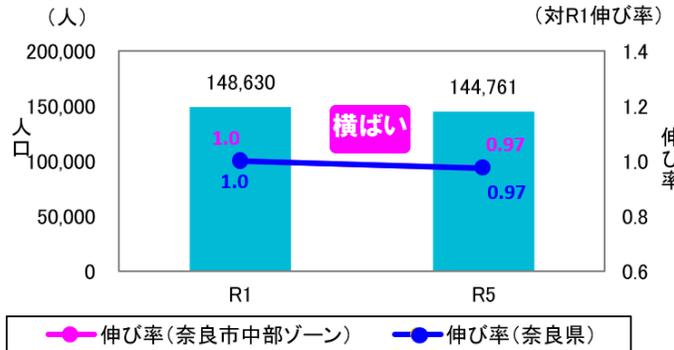


4. 事業の必要性に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

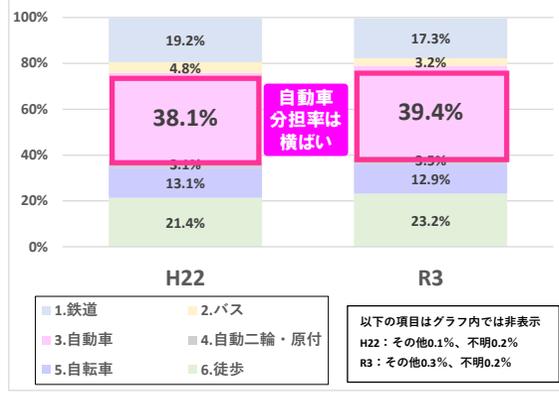
- 奈良市中部ゾーンにおける人口※1は**横ばい**
 - 自動車分担率は約40%で**横ばい**であり、**自動車による観光入込客数は増加**
 - 奈良市観光入込客数は**増加傾向**であり、令和5年は1,220万人と訪日外国人を含め**コロナ禍から急速に回復**
 - **大和北道路**においては、平成30年4月に**(仮称)奈良北IC～(仮称)奈良IC(延長6.1km)の新規事業化**に加え、既に事業中であった**(仮称)奈良IC～郡山下ツ道JCT(延長6.3km)**も含めた全区間**(延長12.4km)**において**合併施行方式※2**が導入されるなど、**早期全線完成**に向けて事業が進められている
- ※1：奈良市都市計画マスタープランによる区分中部ゾーンに含まれる人口
 ※2：公共事業と有料道路事業により、事業を推進する方式

◆奈良市中部注ゾーンの人口



注：奈良市都市計画マスタープランによる区分中部ゾーンに含まれる人口を集計
 出典)奈良市人口：奈良市の人口、奈良県人口：奈良県 推計人口調査

◆奈良市中部注の代表交通手段割合



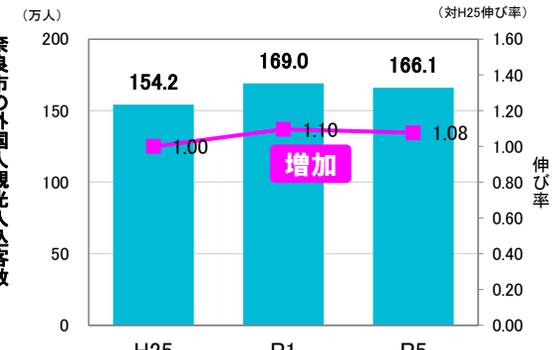
(四捨五入の関係で合計が100%にならない場合がある)
 注：京阪神パーソントリップ調査における小ゾーン(奈良市中部)

◆観光入込客数の推移(奈良市)



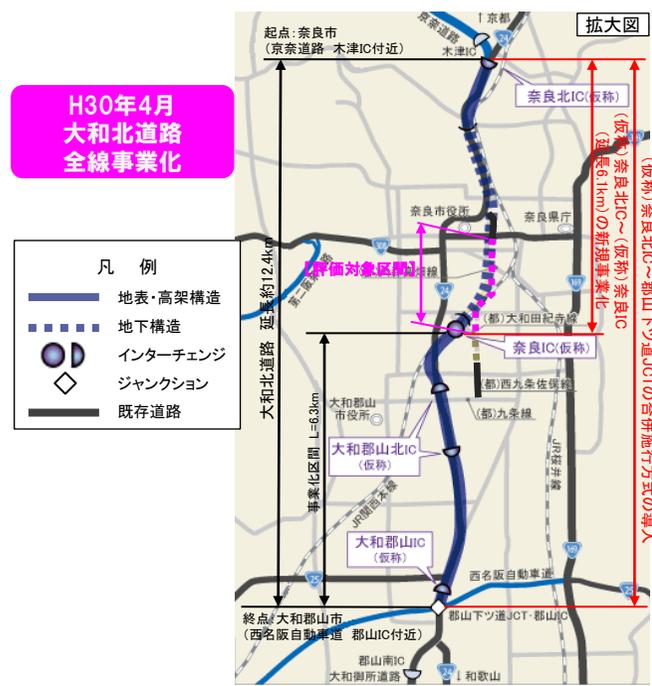
出典)奈良市観光入込客数調査報告書(H25～R5)

◆自動車による観光入込客数の推移(奈良市)



出典)奈良市観光入込客数調査報告書(H25～R5)

◆大和北道路の全線事業化



出典)奈良国道事務所 大和北道路HP

4. 事業の必要性に関する視点

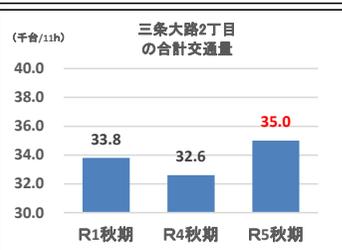
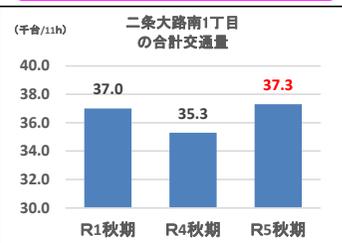
事業目的との整合	①(仮称)奈良インターチェンジから奈良市中心市街地へのアクセス性の向上	②地域内交通の円滑化	③踏切除却による安全性向上及び地域分断の解消、新しいまちづくり	④防災機能の向上	⑤良好な景観の形成
----------	-------------------------------------	------------	---------------------------------	----------	-----------

2) 事業の整備効果②【地域内の交通円滑化】

- (都)西九条佐保線と併走する国道24号及び(一)木津横田線は「奈良県みんなで作る渋滞解消プラン」において「渋滞が著しい箇所」が存在する路線
- 国道24号は混雑度が1を超え、渋滞が発生するとともに、渋滞を避ける車両が地域内道路に流入していると推測される
- コロナ禍の影響で観光客は減少したが、令和5年秋期時点の休日交通量はコロナ禍前水準を上回るまで回復している
⇒ 大和北道路及び(都)西九条佐保線、(都)大安寺柏木線の整備により、国道24号の混雑度の一部緩和と、地域内道路への流入が解消が期待される

◆ 休日の交通量

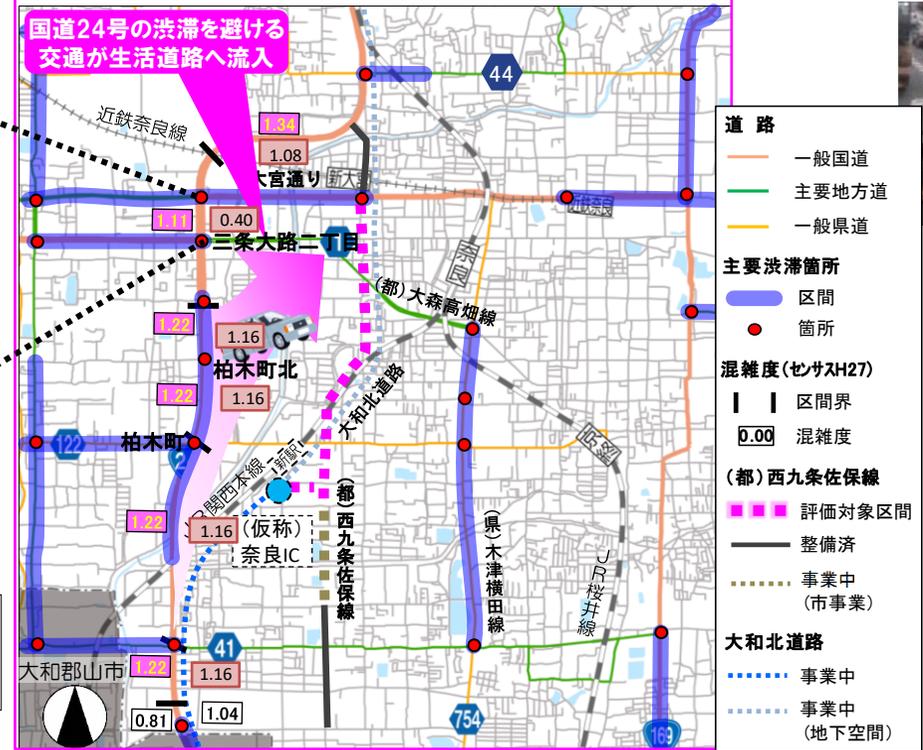
休日の交通量は
コロナ禍前水準を超過



調査日 R1秋期: 令和元年11月3日(日)
R4秋期: 令和4年11月6日(日)
R5秋期: 令和5年11月4日(土)
調査時間はいずれも8~19時

出典)奈良市中心市街地公共交通活性化協議会資料(令和6年1月23日)

◆ (都)西九条佐保線周辺の主要渋滞箇所及び国道24号の混雑度

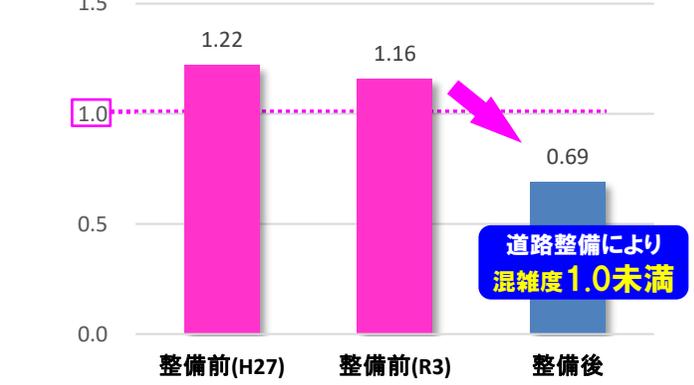


出典)主要渋滞箇所…奈良国道事務所記者発表資料(平成25年1月25日)
混雑度…令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

◆ 国道24号の状況及び地域内道路への流入状況



◆ 大和北道路(全線)及び(都)西九条佐保線、(都)大安寺柏木線の整備による国道24号の混雑度緩和推計(奈良県推計)



比較区間は、国道24号の尼辻町分岐部～柏木町北交差点
整備前の混雑度は一般交通量調査。
整備後の混雑度は、R15年度大和北道路全線利用後の将来交通量推計結果より奈良県で算定。

4. 事業の必要性に関する視点

事業目的との整合	①(仮称)奈良インターチェンジから奈良市中心市街地へのアクセス性の向上	②地域内交通の円滑化	③踏切除却による安全性向上及び地域分断の解消、新しいまちづくり	④防災機能の向上	⑤良好な景観の形成
----------	-------------------------------------	------------	---------------------------------	----------	-----------

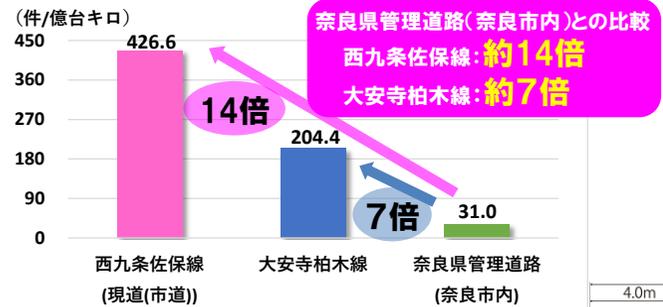
2) 事業の整備効果③【生活道路の安全性向上】

- 現道路は幅員が狭小であることから、西九条佐保線(奈良市道)は**負傷事故が24件**、大安寺柏木線は**負傷事故が25件発生**(2019~2023年)
- 周辺に3つの小学校の通学路があるが、登校時間帯(7:30~9:00)以外は通行規制(車両通行止め)がされておらず、**歩行者の交通安全が未確保の状況**
- ⇒ 本道路の整備(歩道設置)により、**歩行者と自動車**が分離される等、**安全・安心な歩行者通行空間の確保**が期待される

◆周辺道路における事故発生状況



◆評価対象区間の死傷事故率



出典)警察事故データ(2019~2023)、道路交通センサス(R3)



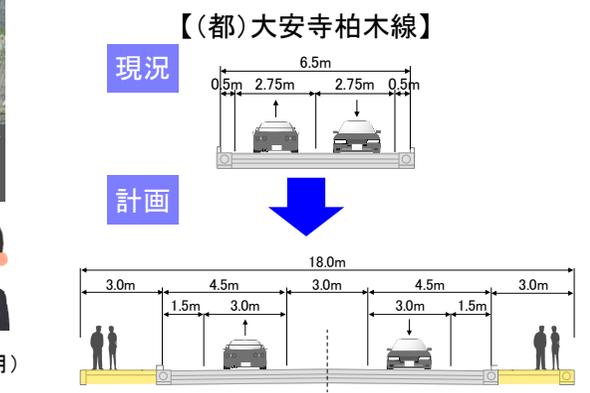
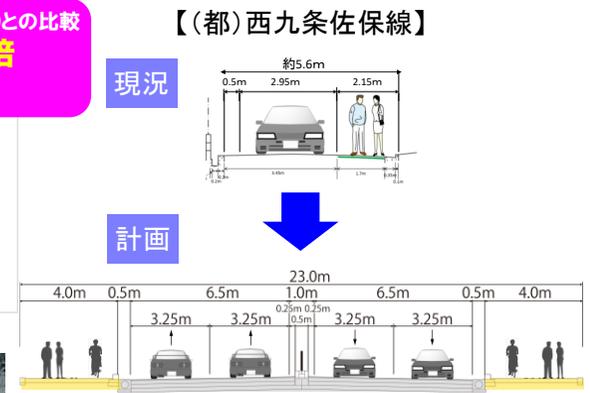
現在、500人以上の子どもが通学しており、下校時には自動車や自転車とのすれ違いが危険。歩道が大きく広がることにより、安全性の向上が期待できる。

出典)奈良市立大宮小学校ヒアリング結果(平成30年7月)

◆近年の通学路における主な事故

年月	場所	状況
2021年6月	千葉県八街市	小学校の通学路で児童5人がトラックにはねられ、2人が死亡、3人が負傷

◆歩道の設置



歩道の設置により歩行者や自転車の安全性が向上

4. 事業の必要性に関する視点

事業目的との整合	①(仮称)奈良インターチェンジから奈良市中心市街地へのアクセス性の向上	②地域内交通の円滑化	③踏切除却による安全性向上及び地域分断の解消、新しいまちづくり	④防災機能の向上	⑤良好な景観の形成
----------	-------------------------------------	------------	---------------------------------	----------	-----------

2) 事業の整備効果④【踏切除却による交通の円滑化・踏切事故の解消】

- JR関西本線の高架化により、八条踏切を含む4箇所の踏切を除却
- 遮断による3時間／日の踏切待ち時間及び1,000人／日以上以上の踏切待ち交通量が発生
- ⇒ 高架化により、交通の円滑化と踏切事故の解消による通行の安全性向上が期待されるとともに地域分断解消も期待される



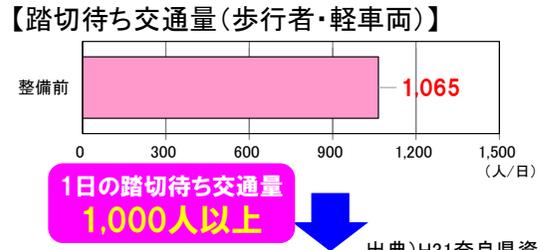
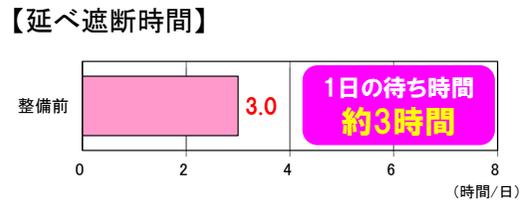
◆JR関西本線の運行状況

	大阪方面 (4時台～0時台)	奈良方面 (5時台～0時台)
平日	85本	88本
休日	80本	81本

出典)JR関西本線時刻表 郡山駅発着

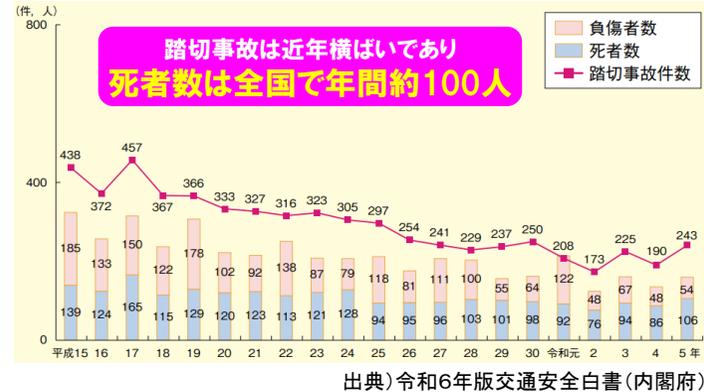


◆八条踏切による遮断の影響



出典)H31奈良県資料
踏切の除却により**解消**

◆踏切事故件数の推移



◆近年の主な踏切事故 県内でも死亡事故発生

年月	場所	状況
2022年4月	奈良県 大和郡山市	目の不自由な女性が、道幅が狭く交通量が多い踏切で電車と接触し死亡
2021年12月	大阪府 東大阪市	電動車椅子に乗った69歳の男性が電車と衝突して死亡