

道 路 事 業

奈良県（道路建設課）

1. 事後評価総括表
2. 説明資料

事後評価総括表

1. 事業概要					
事業名	一般国道 308 号 大宮道路	起点終点	奈良県奈良市宝来～ 奈良市三條大路5 丁目		
事業期間	平成 2 年度～ 平成 22 年度	総事業費	約 302 億円	延長	1.9km
2. 事業の背景・目的（資料 p. 6）					
<p>国道 308 号大宮道路は大阪方面と奈良市中心部を連絡する東西の幹線道路であり、古くから奈良公園周辺を訪れる観光客を迎えるメインストリートとして利用されていた。</p> <p>一方、平日の通勤通学時間帯を中心に慢性的な渋滞が発生し、交通事故が多発するとともに、観光シーズンの交通渋滞が深刻化していた。</p> <p>本事業は交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とし、事業の実施に至った。</p>					
3. 事業の効果等					
(1) 費用対効果分析（資料 p. 8）					
費用	395 億円	便益	562 億円		
費用便益比 B/C	1.4				
(2) 事業による効果					
<p>①交通混雑の緩和</p> <p>1) 交通量の変化（資料 p. 10）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高架化により平面部との交通機能分担が進み、通過交通が転換 <p>2) 渋滞状況の変化（資料 p. 11）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪奈宝来交差点（東行き）における渋滞が解消（420m→0m：渋滞解消） <p>3) 旅行速度の変化（資料 p. 12）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宝来ランプ～二条大路南 1 交差点までの所要時間（東行き）が短縮（13.7 分→9.6 分：4.1 分短縮） <p>②交通安全の確保（資料 p. 13・14）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大宮道路（高架区間）における死傷事故発生件数が減少（41 件→25 件：16 件減少） <p>③医療機関への緊急搬送時間の短縮（資料 p. 15）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県立奈良病院救急救命センターまでの救急搬送時間の平均搬送時間が短縮（10 分→7 分：3 分短縮） 					

④平城遷都 1300 年祭来訪者の円滑なアクセス確保（資料 p. 16）

- ・平成 22 年に開催された平城遷都 1300 年祭の期間中に実施された公共交通及びパークアンドライドの利用促進に伴い、鉄道駅及び郊外駐車場から会場へのシャトルバスの運行経路となる大宮通り・三条通りについては開催期間中において顕著な渋滞が生じることなく、円滑な来場者輸送を確保。

4. 社会経済情勢の変化（資料 p. 7）

奈良市の総人口および自動車保有台数はほぼ横ばいである。また奈良市内の観光客は「平城遷都 1300 年祭」が開催された平成 22 年度に大幅増加したが、平成 23 年度はほぼ例年通りであり、大宮道路を取り巻く社会情勢に大きな変化は見られない。

5. 改善措置の必要性（資料 p. 17）

国道 308 号大宮道路は想定された効果が発揮されていると思われる。今後、周辺の道路ネットワークの整備や、「大宮通りプロジェクト」の進捗に伴う交通量の変化を踏まえ、効果検証を行うことで、より広範な効果の把握が可能と考える。

6. 今後の事後評価の必要性（資料 p. 17）

国道 308 号大宮道路の整備により、交通混雑の緩和、交通安全の確保および通過交通の減少による生活道路の安全性確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はないと思われる。今後も交通状況等を把握し、改善措置が必要になった場合は、対策案を検討する。

7. 同種事業の計画・調査のあり方や事後評価手法の見直しの必要性（資料 p. 17）

国道 308 号大宮道路に関して、概ね予測していた効果が発揮されており、計画・調査のあり方や事業評価手法について有効であったと思われる。

今後、事業規模が大きい他事業についても、事後評価を実施していくことで、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上に役立てたい。

一般国道308号 おおみや 大宮道路

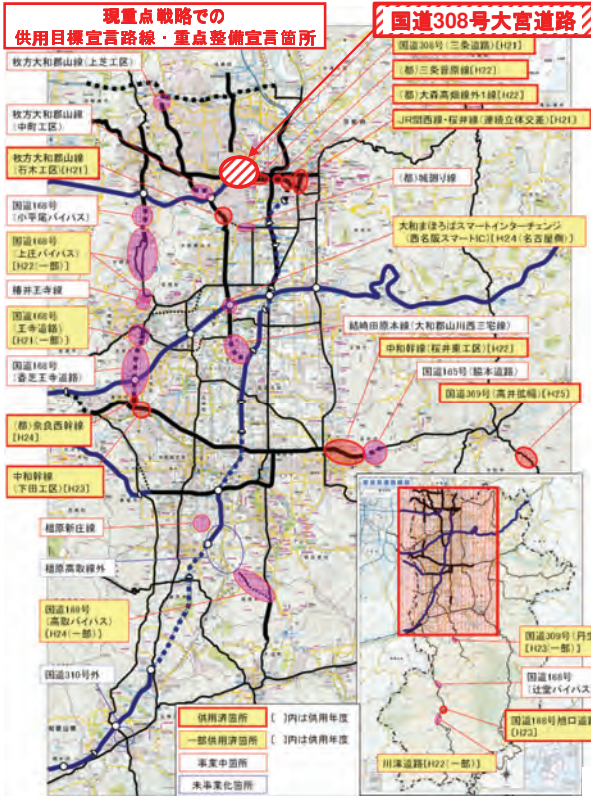
平成25年12月
奈良県県土マネジメント部道路建設課

目 次

1. 事業の概要
2. 事業の背景と目的
3. 社会経済情勢の変化
4. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
5. 事業の整備効果
6. 今後の事後評価の必要性等

1. 事業の概要

◆奈良県の骨格幹線道路ネットワークにおける国道308号大宮道路の位置づけ



- 国道308号は大阪府と奈良県を結ぶ東西軸として両府県の交流の促進及び沿線市の連携強化を図る主要幹線道路であり、奈良市街地に位置する大宮道路はその主要区間である。
- また、4つの拠点（奈良公園、県庁周辺、県営プール跡地、平城宮跡）整備による観光振興および地域の活性化を図る「大宮通りプロジェクト」の玄関口かつ主要な動線であることから、総合的な戦略の一環としても位置づけている。

◆大宮通りプロジェクト位置図

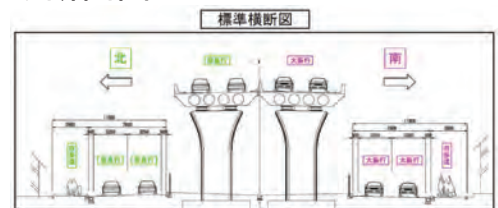


1. 事業の概要

◆事業箇所



◆断面図



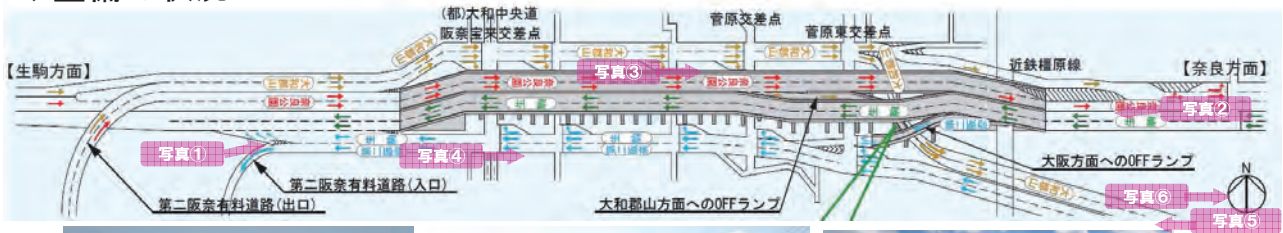
◆事業概要

路線名	一般国道308号 大宮道路
事業区間	奈良県奈良市宝来～ 奈良市三条大路5丁目
事業延長	1.9 km
構造規格	第4種第1級
設計速度	60 km/h
車線数	高架4車線・平面4車線
道路幅員	40.0m
事業費	事業全体：約302億円
事業化年度	平成2年度



1. 事業の概要

◆整備の状況



大宮道路(平面4車線、写真①)



大宮道路(平面4車線、写真②)



大宮道路(高架4車線、写真③)



大宮道路(平面4車線、写真④)



三条道路(平面4車線、写真⑤)



三条道路(平面4車線、写真⑥)

1. 事業の概要

◆事業の経緯

路線名	一般国道308号 大宮道路
都市計画決定	昭和61年1月17日(幅員40m、嵩上式・地表式)
事業化	平成2年度
経緯	<p>平成21年4月27日:5車線暫定供用 (高架部1車線+平面部4車線)</p> <p>↓</p> <p>平成21年7月 7日:供用切り替え (高架部2車線+平面部3車線)</p> <p>↓</p> <p>平成22年4月16日:6車線暫定供用 (高架部2車線+平面部4車線)</p> <p>↓</p> <p>平成22年9月30日:8車線供用</p>

供用形態

奈良行き
 大阪行き

2. 事業の背景と目的

◆背景

- 国道308号大宮道路は大阪方面と奈良市中心部を連絡する東西の幹線道路。
- 古くから奈良公園周辺を訪れる観光客を迎えるメインストリートとして利用。
- 平日の通勤通学時間帯を中心に慢性的な渋滞が発生し、交通事故が多発。
- さらに、観光シーズンの交通渋滞が深刻化。

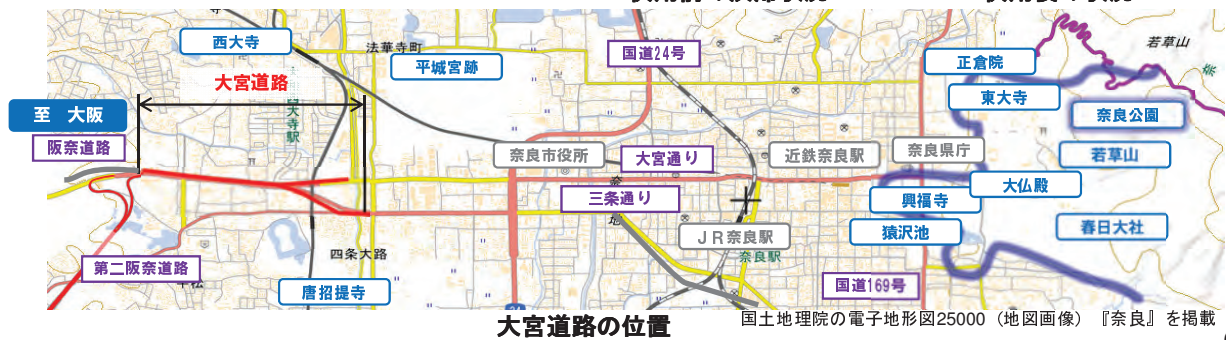
◆目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保



供用前の渋滞状況

供用後の状況



6

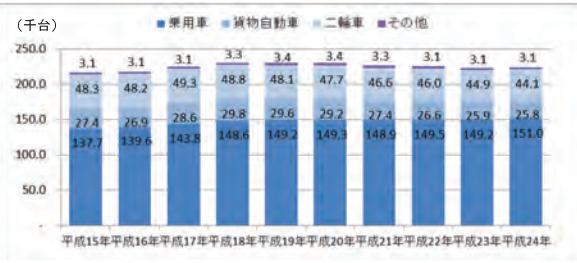
3. 社会経済情勢の変化

- 奈良市の総人口および自動車保有台数はほぼ横ばい。
- 奈良市内の観光客は「平城遷都1300年祭」が開催された平成22年度に大幅増加。

◆奈良市の総人口数の推移（資料：「統計なら」）



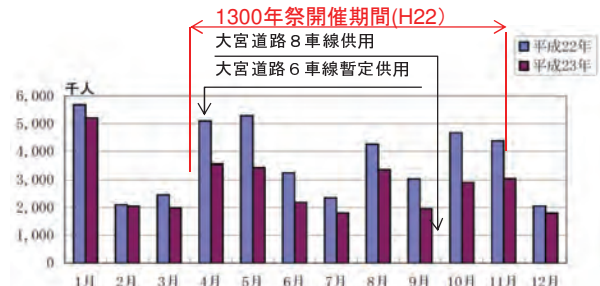
◆奈良市の自動車保有台数の推移（資料：「統計なら」）



◆奈良市の市内観光客数の推移（資料：「統計なら」）



◆1300年祭開催年及び翌年の奈良県の月別観光客数



7

4. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

◆当初計画及び供用の状況

	当初計画 (H16年度評価時)	供用後	備考
道路構造等	高架部4車線 平面部4車線	高架部4車線 平面部4車線	
B/C	1.5	1.4	
事業期間	H2年度～H22年度 (事業期間21年間)	H2年度～H22年度 (事業期間21年間)	

◆現道の状況

	供用前	供用後	当初からの 変化	変更の内容又は 理由	備考
交通量 (国道308号)	平面部 43,226台/12h (H21.4調査結果)	平面部 20,019台/12h 高架部 29,889台/12h (H25.10調査結果)	増加	・周辺道路の通過交通が転換	
交通渋滞 (国道308号)	最大渋滞長 : 100m(東行き) (休日) 450m(西行き) (H20.10調査結果)	最大渋滞長 : 0m(東行き) (休日) 0m(西行き) (H25.10調査結果)	改善	・大宮道路の交通負荷が軽減	菅原東交差点 (供用前は菅原交差点)
旅行速度 (国道308号)	13.1km/h (H21.4調査結果)	18.7km/h (H25.10調査結果)	改善	・大宮道路の渋滞緩和により旅行速度が改善	7:00～8:00
事故件数 (国道308号)	49件/年 (H17.4～H21.3)	35件/年 (H23.1～H25.8)	改善	・高架化や交通量の減少等により、事故件数が減少	大宮道路:宝来～ 尼ヶ辻橋西詰交差点 三条道路:菅原東交 差点～三条大路五 丁目

8

5. 事業の整備効果

- ①交通混雑の緩和
- ②交通安全の確保
- ③医療機関への緊急搬送時間の短縮
- ④平城遷都1300年祭来訪者の
円滑なアクセスを確保

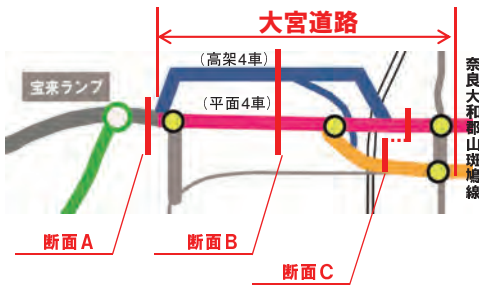
9

事業の整備効果①交通混雑の緩和

1)交通量の変化

- ・高架化により平面部との交通機能分担が進み、通過交通が転換
- ・三条道路の整備により、大宮道路との交通機能分担が進む

■断面交通量の変化

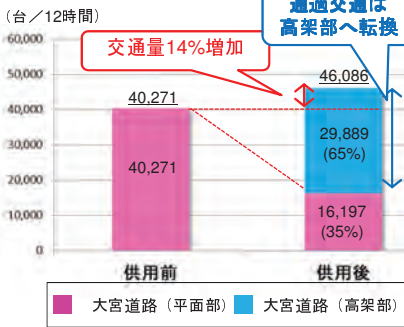


供用前(大宮道路平面4車線)

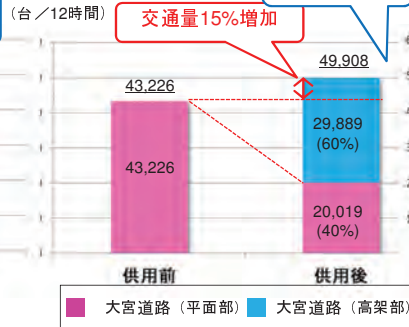


供用後(大宮道路高架4車線、平面4車線)

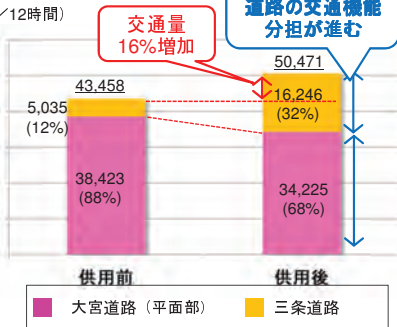
■断面A



■断面B



■断面C



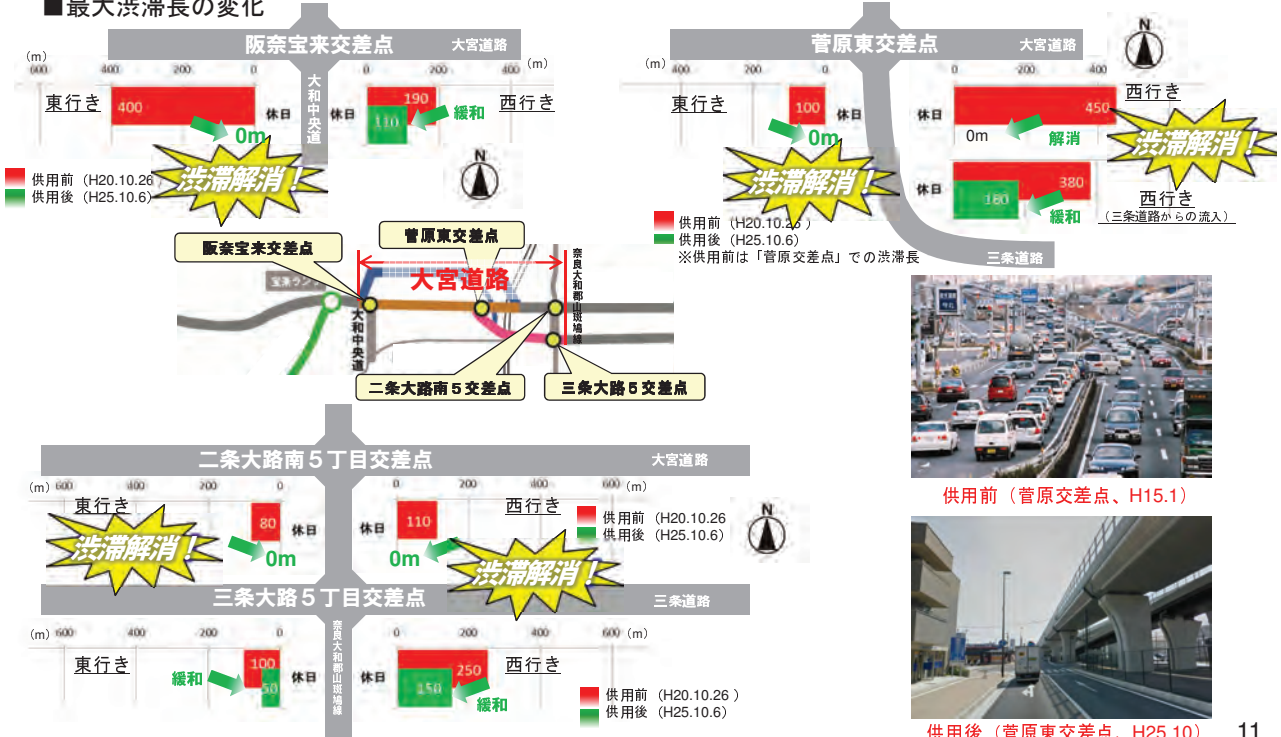
調査日：
 【供用前】平成21年4月15日(水)
 【供用後】平成25年10月2日(水)

事業の整備効果①交通混雑の緩和

2)渋滞状況の変化

- 交通渋滞の緩和により、各交差点での渋滞が大幅に改善

■最大渋滞長の変化



供用前(菅原交差点、H15.1)



供用後(菅原東交差点、H25.10)

事業の整備効果①交通混雑の緩和

3) 旅行速度の変化

- 交通混雑の緩和により、大宮道路、三条道路とも供用前と比較して所要時間が短縮、旅行速度も概ね20km/h以上※1を確保
- 三条道路（西行き）では、夕ピーク時に菅原東交差点での渋滞による旅行速度の低下が見られるが、概ね20km/h以上※1を確保



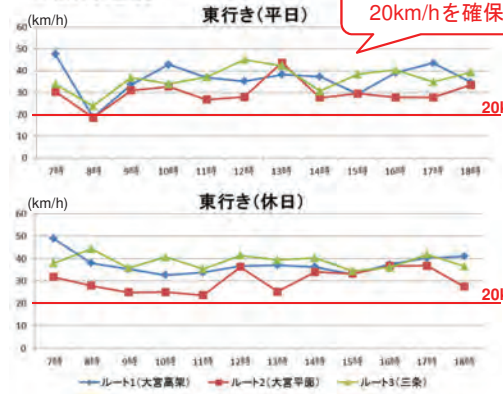
- ルート1：宝来ランプ～二条大路南1交差点【高架ルート】
- ルート2：宝来ランプ～二条大路南1交差点【平面ルート】
- ルート3：宝来ランプ～三条大路2交差点【東行き：高架】【西行き：平面】

■ 所要時間（平日、朝ピーク時※2）



所要時間が大幅に短縮

■ 旅行速度



調査日：
【供用前】平成21年4月15日（水）
【供用後】平成25年10月2日（水）
※2：7:00～8:00での所要時間の比較

夕ピークを除き20km/hを確保

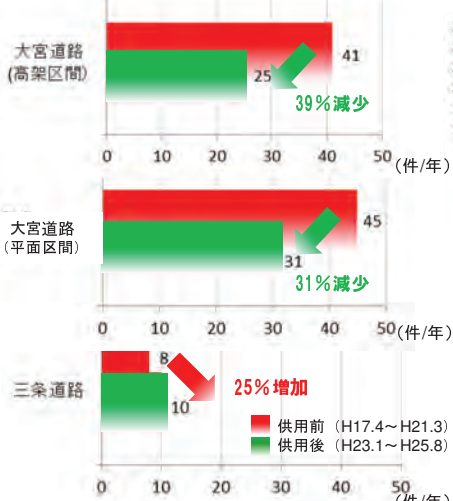
調査日：
【平日】平成25年10月2日（水）
【休日】平成25年10月6日（日）

事業の整備効果②交通安全の確保

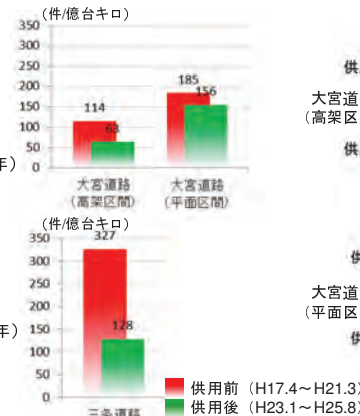


- 大宮道路の高架区間は死傷事故発生件数が大幅に減少。
- 平面区間も三条道路への交通転換に伴い、事故件数が減少。
- 三条道路については、交通量の増加に伴い事故件数は増加しているが、死傷事故率は供用前と比較して改善している。

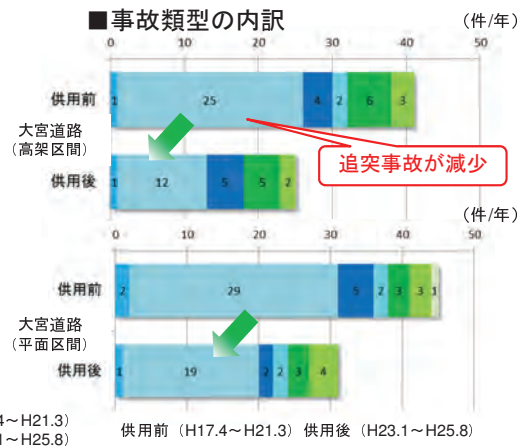
■ 死傷事故発生件数の比較



■ 死傷事故率の比較



■ 事故類型の内訳



追突事故が減少

資料：奈良県警事故データ、ITARDA事故データ、道路交通センサス（H22、H17）

事業の整備効果②交通安全の確保

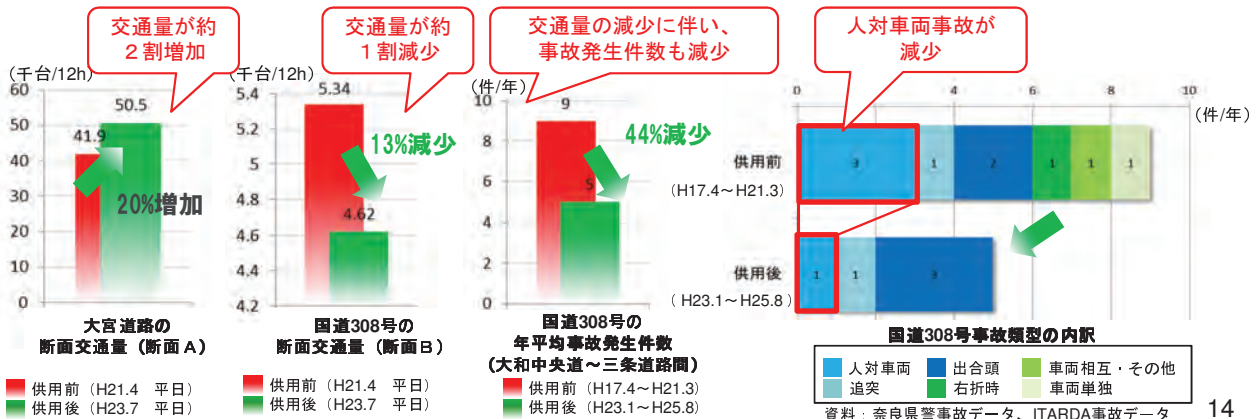


(伏見小学校周辺)



(国道308号)
周辺生活道路への車両流入

- ・混雑時等において生活道路に流入していた通過交通が減少
- ・これに伴い、生活道路の安全性が向上、事故が減少



事業の整備効果③ 医療機関への緊急搬送時間の短縮



県立奈良病院

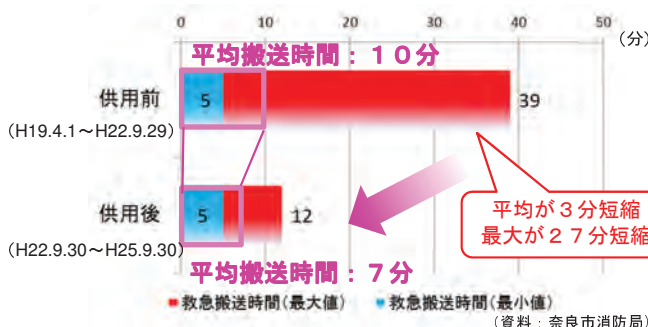
県立奈良病院の概要

- ・救命救急センター (三次救急)
- ・災害拠点病院
- ・病床数430床 (一般病床本院400床、救命救急センター30床)

- ・大宮道路の渋滞緩和に伴い、救急搬送時間の平均値が3分短縮
- ・最大値が27分短縮するなど、救急搬送時間のばらつきがなくなり安定した搬送を実現

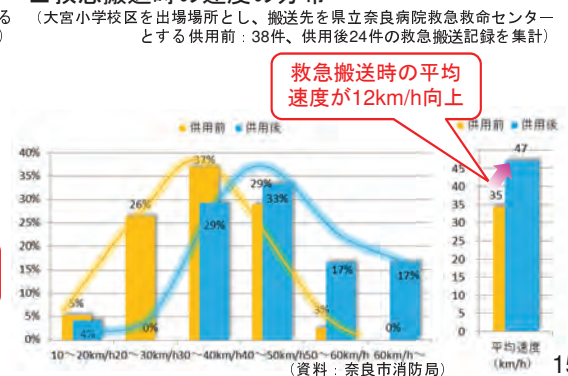
■ 県立奈良病院救急救命センターまでの救急搬送時間

(大宮小学校区を出発場所とし、搬送先を県立奈良病院救急救命センターとする 供用前：38件、供用後24件の救急搬送記録を集計)



■ 救急搬送時の速度の分布

(大宮小学校区を出発場所とし、搬送先を県立奈良病院救急救命センターとする 供用前：38件、供用後24件の救急搬送記録を集計)



事業の整備効果④

平城遷都1300年祭来訪者の円滑なアクセス確保

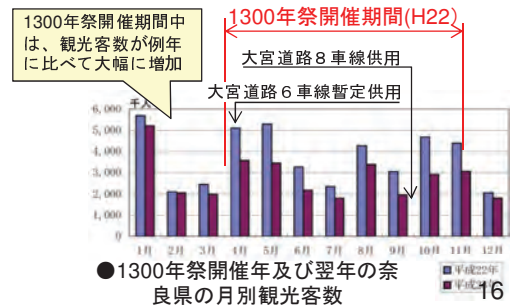
- 平城遷都1300年祭開催期間中は、公共交通及びパークアンドライドの利用促進により、中心市街地へのマイカーの流入を抑制。
- 鉄道駅及び郊外駐車場から会場へのシャトルバスの運行経路となる大宮通り・三条通りについては、開催期間中において顕著な渋滞が生じることなく、円滑な来場者輸送を確保。



●1300年祭会場周辺の交通状況



●1300年祭開催期間中の主な交通対策



●1300年祭開催年及び翌年の奈良県の月別観光客数

6. 今後の事後評価の必要性等

■改善措置の必要性

国道308号大宮道路は想定された効果が発揮されていると思われる。今後、周辺の道路ネットワークの整備や、「大宮通りプロジェクト」の進捗に伴う交通量の変化を踏まえ、効果検証を行うことで、より広範な効果の把握が可能と考える。

■今後の事後評価の必要性

国道308号大宮道路の整備により、交通混雑の緩和、交通安全の確保および通過交通の減少による生活道路の安全性確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はないと思われる。今後も交通状況等を把握し、改善措置が必要になった場合は、対策案を検討する。

■同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

国道308号大宮道路に関して、概ね予測していた効果が発揮されており、計画・調査のあり方や事業評価手法について有効であったと思われる。今後、事業規模が大きい他事業についても、事後評価を実施していくことで、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上に役立てたい。

国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の運用について

(平成25年11月1日国官総第205号 国官技第165号)

大臣官房技術調査課長・公共事業調査室長より奈良県県土マネジメント部長あて)

事業再評価において、事業評価監視委員会の審議事項の重点化・効率化を図るため、費用対効果分析を実施しないことができる規程の運用を定めた旨の通知

各事業において、以下の(ア)及び(イ)の全ての項目に該当する場合、費用対効果分析を実施しないことができる。(ただし、前回評価で費用対効果分析を実施している場合に限る。)

(ア) 事業採択時に実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合

- ① 事業目的
事業目的に変更がない
- ② 外的要因
事業を巡る社会経済情勢の変化がない
(判断根拠例：地元情勢等の変化がない)
- ③ 内的要因
 1. 費用便益分析マニュアルの変更がない
(判断根拠例：B/Cの算定方法に変更がない)
 2. 需要量等の変更がない
(判断根拠例：需要量等の減少が10%以内)
 3. 事業費の変化がない
(判断根拠例：事業費の増加が10%以内)
 4. 事業展開の変化がない
(判断根拠例：事業期間の延長が10%以内)

(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない判断できる場合

事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい場合

(判断根拠例：直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上)

または

前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている場合

本運用については、各自治体においても、事業評価監視委員会の意見を踏まえて適切に運用し、委員会の透明性・客観性及び円滑な運営に努めるよう求められている。