

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業の概要

事業名	京奈和自動車道 一般国道24号 大和北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：奈良県奈良市八条三丁目 至：奈良県大和郡山市横田町	延長	6.3 km		
事業概要	<p>京奈和自動車道は、新名神高速道路、西名阪自動車道及び阪和自動車道を相互に連絡し、京都市、奈良市、和歌山市を結ぶ延長120kmの高規格幹線道路であり、現在までに約44kmを供用中である。</p> <p>大和北道路は、京奈和自動車道の一部を構成する一般国道24号の奈良県奈良市八条三丁目から大和郡山市横田町に至る延長約6.3kmの道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>大和北道路は、奈良市中心部における国道24号の慢性的な交通混雑緩和、交通事故の減少等を図るとともに、広域的な交流・連携の促進に寄与するものである。</p>				
全体事業費	850億円	計画交通量	27,800~38,600台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

京奈和自動車道は、新名神等の国土開発幹線自動車道と連携して関西大環状道路を構成し、関西経済の活力及び発展を支える重要な道路であり、産業の活性化、さらには観光の振興を図る上で有効な道路であるため、奈良県知事、奈良市長などから早期事業化の要望を受けている。

また、計画内容に関して奈良県知事の御意見を改めて伺った結果、異存ない旨の回答を頂いている。

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている

環境影響評価を経て都市計画決定済（H20.3月、4月）であり、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	4.4	総費用：679億円 （事業費：639億円 維持管理費：41億円）	総便益：3,003億円 （走行時間短縮便益：2,609億円 走行経費減少便益：297億円 交通事故減少便益：97億円）	基準年：平成20年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=4.9 (交通量 +10%)	B/C=4.0 (交通量 -10%)	
		事業費変動	B/C=4.0 (事業費 +10%)	B/C=4.9 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C=4.2 (事業期間 +20%)	B/C=4.6 (事業期間 -20%)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	並行する現道について渋滞損失時間の減少が見込まれる 【渋滞損失時間の改善】約323万人時/年⇒約151万人時/年 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】約15.8万人時/年km（現況） 奈良県平均：約2.6万人時/年km（約6.1倍） 全国平均：約2.1万人時/年km（約7.5倍） 【渋滞度曲線】奈良県内センサス区間のうち渋滞損失の大きい上位20%以内に含まれる。	
		事故対策	○	並行する現道について事故の減少が見込まれる 【死傷事故率】約132件/億台km（死傷事故率比（県内平均比）1.5倍（現況）） （事故率曲線における位置：上位20%以内） 奈良県平均：約91件/億台km 全国平均：約101件/億台km 【その他の特徴】通過交通の多くが大和北道路に転換し、現道の通過交通量が減少。	
		歩行空間	—	特に注目すべき影響はない（自動車専用道路）	
	社会全体への影響	住民生活	○	【高速自動車国道への利便性向上】 奈良市中心部から近畿自動車道名古屋大阪線郡山ICへのアクセスが向上。 （約36分⇒約19分）	
		地域経済	—	特に注目すべき影響はない	
		災害	—	特に注目すべき影響はない	
環境		○	【歴史文化遺産への影響に対する配慮】 トンネル構造の採用と文化財や地下水、地質の専門家の意見を伺いながら保全に努めるため、歴史文化遺産への影響は事業者の実行可能な範囲で回避又は低減が図られている。		
	地域社会	○	京都府南部地域と奈良県中和地域生活圏間の連携強化を支援。		
事業実施環境	○	H20.12奈良県が「奈良の今後の5カ年の道づくり重点戦略」を策定し、早期事業化を位置付			

採択の理由

費用便益が4.4と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。

また、当該事業箇所の現況渋滞損失時間について事業実施による改善は大きく、渋滞対策の必要性・効果は高いと判断できる。

以上より、本事業を採択した。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。