

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：東川 直正

事業名 一般国道24号 <small>やまごせ</small> 大和御所道路	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：奈良県大和郡山市伊豆七条町 <small>やまごおりやま いずしちじょうちよう</small> 至：奈良県五條市居傳町 <small>ごじよう いでちよう</small>	延長 専用部 27.2km 一般部 20.7km					
事業概要 京奈和自動車道は、近畿圏外周部の環状道路である関西大環状道路の一部を構成し、京都、奈良、和歌山の都市間を結ぶ延長約120kmの高規格幹線道路である。 大和御所道路は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、交通混雑の緩和、交通安全の向上、災害時の救援活動支援、企業立地への支援、救急医療体制への支援を目的とした道路である。						
S47年度事業化（橿原バypass） H4年度事業化（大和御所道路）	S48年度都市計画決定（橿原バypass） H3年度都市計画決定（大和御所道路（御所区間）） （H8年度変更（大和御所道路（大和区間）））	S50年度用地着手 （橿原バypass） H4年度用地着手 （大和御所道路）				
全体事業費 5,800億円	事業進捗率 約90% （平成30年3月末時点）	供用済延長 専用部：（大和区間）9.4km （御所区間）13.4km 一般部：12.7km				
計画交通量 35,800台/日						
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C <small>（事業全体）</small> 1.6 （1.6） <small>（残事業）</small> 1.6 （1.6） </td> <td style="text-align: center;"> 総費用： 1,187/8,486億円 事業費：1,139/8,164億円 維持管理費：48/321億円 </td> </tr> </table>	B/C <small>（事業全体）</small> 1.6 （1.6） <small>（残事業）</small> 1.6 （1.6）	総費用 ： 1,187/8,486億円 事業費：1,139/8,164億円 維持管理費：48/321億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 総便益： 1,942/13,631億円 走行時間短縮便益：1,775/12,373億円 走行経費減少便益：114/976億円 交通事故減少便益：53/282億円 </td> <td style="text-align: center;"> 基準年： 平成30年 </td> </tr> </table>	総便益 ： 1,942/13,631億円 走行時間短縮便益：1,775/12,373億円 走行経費減少便益：114/976億円 交通事故減少便益：53/282億円	基準年 ： 平成30年
B/C <small>（事業全体）</small> 1.6 （1.6） <small>（残事業）</small> 1.6 （1.6）	総費用 ： 1,187/8,486億円 事業費：1,139/8,164億円 維持管理費：48/321億円					
総便益 ： 1,942/13,631億円 走行時間短縮便益：1,775/12,373億円 走行経費減少便益：114/976億円 交通事故減少便益：53/282億円	基準年 ： 平成30年					
感度分析の結果 <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> 【事業全体】 交通量：B/C=1.3～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.6（事業期間 ±20%） </td> <td style="width: 50%;"> 【残事業】 交通量：B/C=1.3～2.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間 ±20%） </td> </tr> </table>			【事業全体】 交通量：B/C=1.3～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.6（事業期間 ±20%）	【残事業】 交通量：B/C=1.3～2.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間 ±20%）		
【事業全体】 交通量：B/C=1.3～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.6（事業期間 ±20%）	【残事業】 交通量：B/C=1.3～2.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間 ±20%）					
事業の効果等						
①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・未開通区間に並行する国道24号及び一般部は、交通容量を超過し、交通混雑が発生している。 ・開通済区間では、国道24号の交通量が約4割減少している。 ・残存する区間の整備により交通転換が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 						
②交通安全の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・大和区間（未開通区間）の並行道路の死傷事故率は、県内国道平均の約2～3倍である。 ・御所区間の死傷事故件数は、開通前が9.0件/kmに対して、開通後は4.2件/kmと約5割減少している。 ・大和区間（未開通区間）の並行道路は、混雑に起因して発生する追突事故が6割を占めており、残存する区間の整備により交通転換が図られ、国道24号及び一般部の死傷事故の低下が期待される。 						
③災害時の救援活動支援 <ul style="list-style-type: none"> ・平成7年の阪神淡路大震災において、迂回路が経済活動や復旧復興を支援した。 ・南海トラフ巨大地震が発生した場合に、被害を受けると想定される和歌山県への奈良県側からの救援ルートは、現在、大阪回りのルートが1本しかないため、京奈和自動車道が新たな救援ルートとして期待される。 						
④企業立地への支援 <ul style="list-style-type: none"> ・大和御所道路周辺には多くの工業団地が位置し、道路整備に伴い企業立地が進展している。 ・奈良県の工場立地件数は過去12年で約300件増加しており、今後のさらなる道路開通により利便性が向上し、企業立地の推進が期待される。 						
⑤救急医療体制への支援 <ul style="list-style-type: none"> ・H29年度に開通した区間（御所南IC～五條北IC）により、第三次救急医療施設である奈良県立医科大学附属病院（橿原市）への救急搬送時間が約11分短縮し、患者への負担軽減に繋がっている。 ・残存する大和御所道路の開通により、国道24号の混雑が解消し、第三次救急医療施設へのさらなる所要時間の短縮や患者への負担軽減等、救急医療への支援が期待される。 						

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・昭和63年～平成29年の毎年秋頃、京奈和自動車道整備促進期成同盟会から財務省、国土交通省、国会議員等に「京奈和自動車道全線の整備促進」の要望を受けている。
- ・平成6年～平成29年の毎年秋頃、京奈和自動車道建設促進奈良県民会議から財務省、国土交通省、国会議員等に「京奈和自動車道全線の整備促進」の要望を受けている。
- ・平成8年～平成29年の毎年秋頃、京奈和自動車道建設促進協議会から財務省、国土交通省、国会議員等に「京奈和自動車道全線の整備促進」の要望を受けている。

奈良県知事の意見：

京奈和自動車道は、奈良県の南北の基軸であり、働く場の確保に向けた企業誘致や地域経済活動の拡大といった本県の地方創生の実現に欠くことのできない重要な高規格幹線道路です。

大和御所道路で事業中の区間である橿原北ICから橿原高田IC間は西名阪自動車道以南、阪和道と歌山JCTまでの間で唯一のミッシングリンクとなり、並行する国道24号における慢性的な渋滞のさらなる悪化や、供用の目途の立たない状況が続けば、新たな雇用を生み出す企業の新規立地が停滞し、本県の地方創生の基本目標である「働いて良し」の実現に甚大な影響を及ぼします。

以上のことから、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、全体事業費が大幅に増となっていることから、本県と速やかな情報共有を図っていただくとともに、県としては、引き続き円滑な事業推進のための環境整備や沿線自治体との連携・協力に努めます、一日も早い全線供用をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道24号大和御所道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

大和御所道路を利用する発着地割合は、隣接都市間を繋ぐ交通が約6割を占めている。

奈良県及び沿線市町の人口は、減少傾向にあるものの、従業員数は増加傾向、自動車保有台数は横ばいを維持しており、事業採択の際の前提となっている需要の見込みや地元情勢の変化等に大きな変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成4年度事業化、用地取進捗率約99%、事業進捗率約90%(平成30年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、調査設計・用地取得・埋蔵文化財調査・改良工事・橋梁下部工事を推進し、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

技術の進展に伴う新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

対応方針

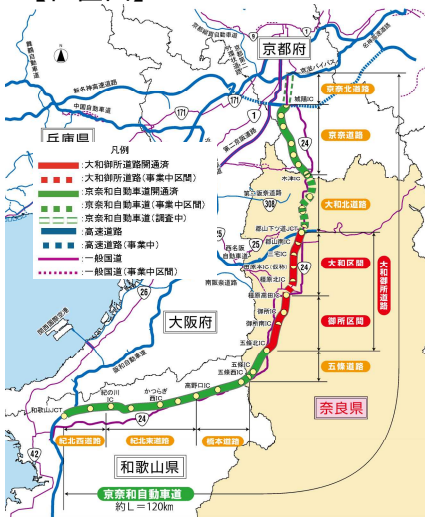
事業継続

対応方針決定の理由

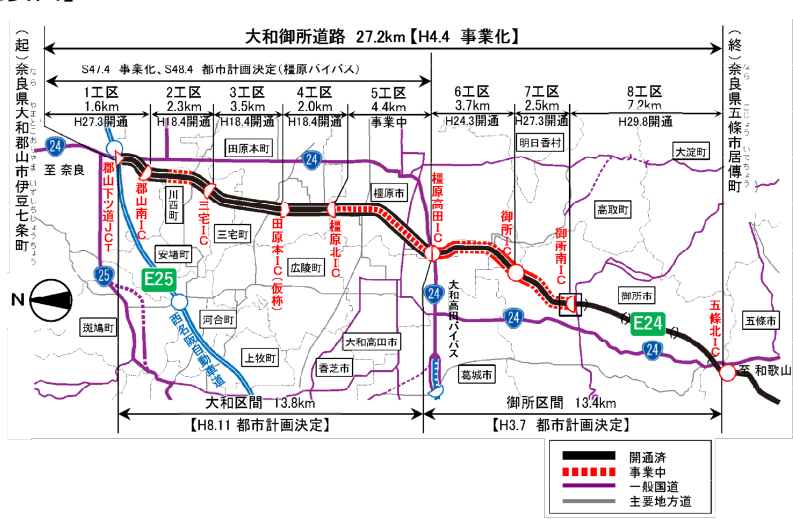
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



※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。
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。
 ※（ ）は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。