

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道24号 <small>やまとごせ</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 至：奈良県五條市居傳町				延長	専用部 27.2km 一般部 20.7km
事業概要	<p>京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間を効率的に連携する延長約120kmの高規格道路である。大和北道路（奈良北～奈良）、大和北道路、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、広域的なアクセス性向上による観光行動の支援、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。</p>					
S47年度事業化（橿原バイパス） H4年度事業化（大和御所道路）	S48年度都市計画決定 （橿原バイパス） 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 （橿原バイパス） H4年度用地着手 （大和御所道路）	S53年度工事着手 （橿原バイパス） H6年度工事着手 （大和御所道路）		
全体事業費	5,800億円	事業進捗率 （令和4年3月末時点）	約79%	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	28,700台／日					
費用対効果 分析結果	B/C （事業全体） 2.2 （1.4） （残事業） 2.5 （4.6）	総費用 （残事業）/（事業全体） 2,921/25,477億円 事業費：2,763/23,062億円 維持管理費：159/1,779億円 更新費：/636億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 7,442/55,964億円 走行時間短縮便益：6,975/51,918億円 走行経費減少便益：403/3,506億円 交通事故減少便益：63/540億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=2.0～2.4（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=2.3～2.8（交通量±10%） 事業費：B/C=2.2～2.2（事業費±10%）事業費：B/C=2.3～2.8（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.2～2.3（事業期間±20%）事業期間：B/C=2.4～2.7（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和 ・一般国道24号の交通量は交通容量を超過及び多数の主要渋滞箇所が存在。また、速度低下により交通混雑が発生している。 ・3事業区間の整備により、一般国道24号から事業区間に交通が転換し、奈良市周辺地域の交通円滑化が期待。</p> <p>②交通安全の向上 ・大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の開通済区間では、年平均の死傷事故件数が約8割減少している。 ・未開通区間においても、大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の整備により同様の効果が期待される。</p> <p>③災害時の救援活動支援 ・南海トラフ巨大地震が発生した場合に、救援の拠点となることが想定される大規模広域防災拠点（事業中）への被災地外からの輸送や医療施設までの搬送において、京奈和自動車道が新たな救援ルートとなることが期待される。</p> <p>④企業立地への支援 ・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。 ・奈良県の工場立地件数は過去16年で約420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。</p> <p>⑤救急医療体制への支援 ・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。</p>					

・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。

⑥周遊観光の支援

- ・京奈和自動車道の整備により、京都～奈良～和歌山のアクセスが向上し、奈良県の観光客数は、平成17年から令和元年の14年間で約1千万人(約30%)増加している。
- ・また、京奈和自動車道が通る奈良県は、世界遺産をはじめ主要な観光資源が豊富にあり、ミッシングリンクの解消により、周遊観光行動を支援。

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：

- ・令和4年11月に京奈和自動車道建設促進奈良県民会議より、京奈和自動車道の早期開通の要望を受けている。
- ・令和4月10日に京奈和自動車道整備促進期成同盟会より、京奈和自動車道の大和北道路及び大和御所道路の早期全線開通の要望を受けている。
- ・令和4年10月に奈良県市長会・町村会より、京奈和自動車道の早期開通の要望を受けている。
- ・令和3年9月に奈良県国道連絡会より、大和北道路及び大和御所道路の橿原北ICから橿原高田IC間について、早期開通に向けて、用地買収及び工事推進の要望を受けている。
- ・令和3年6月に関西文化学術研究都市建設推進協議会より、京奈和自動車道の早期全線整備および4車線化の要望を受けている。

京都府知事の意見：

事業継続という対応方針（原案）に賛成します。

大和北道路（奈良北～奈良）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、広域的なアクセス性向上に資する道路です。

なお、当該事業を継続するに際しましては、コスト管理と早期供用に向けたスケジュール管理を適切に実施されますようお願いいたします。

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道路です。

事業中である大和北道路の（仮称）奈良北IC から郡山下ツ道JCT までの間、および大和御所道路の橿原北IC から橿原高田IC までの間は、ミッシングリンクとなっており、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、供用の目処が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、本県の奈良新『都』づくり戦略2022における『栄える「都」をつくる～奈良県経済の好循環を促し、働きやすく、就業しやすい奈良県にする～』の実現に基大な影響を及ぼします。

以上のことから、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、大和北道路の全体事業費が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・協力を努めますので、1日も早い全線供用をお願いいたします。

また、リニア中央新幹線「奈良市附近駅」を踏まえた新たな東西の高速道路ネットワークの整備が重要と考えており、京奈和自動車道から「奈良市附近駅」への直結アクセスの検討を前向きにお願いします。

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

大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の周辺地域・沿線地域の人口は微減、世帯数は微増、自動車保有台数は横ばいで近年推移している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成4年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約79%(令和4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

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、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

対応方針決定の理由

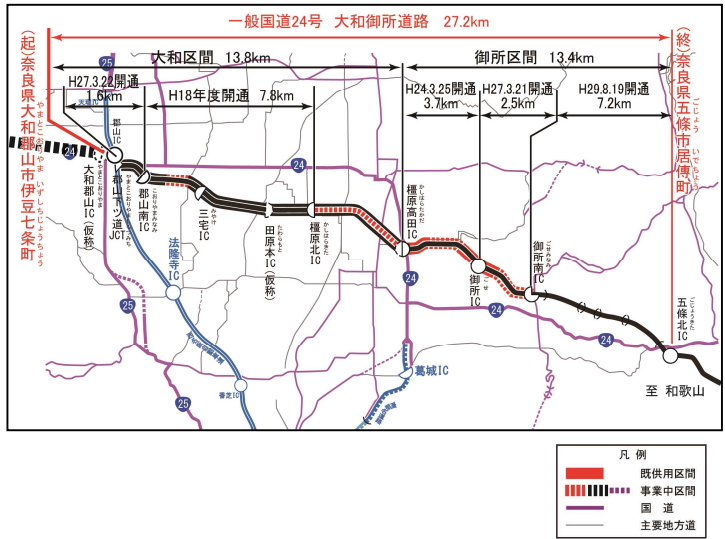
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 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。
- ※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。