

一般国道24号(京奈和自動車道)大和北道路(奈良北～奈良)に係る新規事業採択時評価

- ・周辺地域の交通混雑緩和
- ・広域的なアクセス性向上による産業の活性化・観光行動の支援

1. 事業概要

- ・起終点 : 奈良県奈良市歌姫町
～奈良市八条三丁目
- ・延長等 : 6.1km
(第1種第3級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約2,050億円
- ・計画交通量: 約19,800台/日

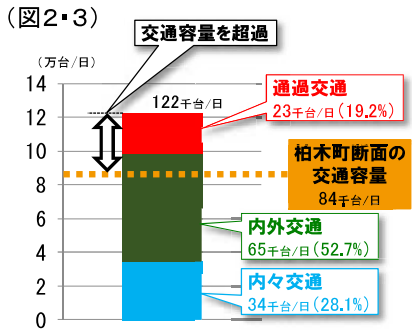
乗用車	小型貨物	普通貨物
約13,300台/日	約2,000台/日	約4,500台/日



2. 課題

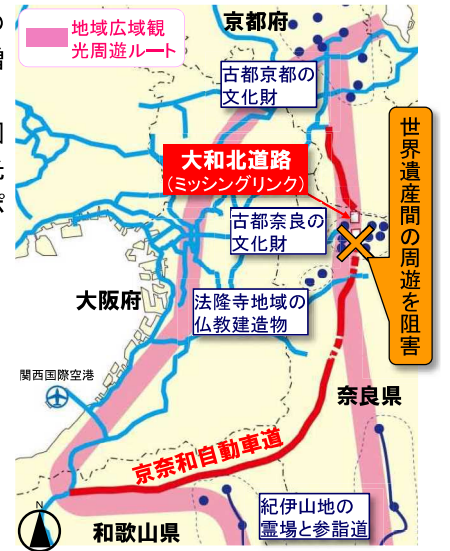
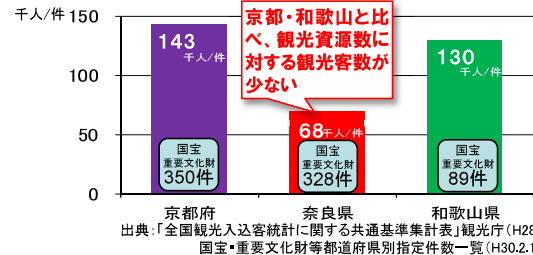
①奈良北部地域の交通混雑緩和

- ・京奈和自動車道は、奈良県の南北交通を担う唯一の自動車専用道路であるが、奈良市域の大和北道路がミッシングリンクとなっており(図2)、そのため奈良市周辺の一般道路では、地域交通に加え、奈良市内に用事のない通過交通が混在している(図3)
- ・特に、奈良市内を通る南北幹線道路においては、交通容量の超過、慢性的な走行速度の低下により、渋滞が発生している(図2・3)



②観光周遊性を阻害するミッシングリンクの解消

- ・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(図4)、来訪者数が増加傾向にある等、観光のポテンシャルが高い
- ・しかし、広域的な周遊性が十分でないことから(図4)、同じ京奈和自動車道沿線府県と比較して、観光資源数に対する来訪者が少なく(図5)、その高いポテンシャルが十分活かしきれていない



3. 整備効果

効果1 通過交通量転換により地域の混雑緩和 [◎]

- ・当該区間から通過交通が自動車専用道路に転換することで交通量が減少し、地域の交通混雑が緩和
- 〔奈良市内を通る南北幹線道路*1の通過交通〕
 現況*2: 23千台/日 → 将来*3: 10千台/日
*1: 国道24号、国道169号、(主)奈良大和郡山斑鳩線、(県)木津横田線
 *2: H22一般交通量調査
 *3: H22一般交通量調査を基に予測したH42将来交通量

効果2 広域的な周遊性向上による観光行動の支援 [◎]

- ・京奈和自動車道のミッシングリンクが解消し、京都・奈良・和歌山間の移動性が向上すれば、これまで各地域の観光のみだった観光客が他地域へも周遊が可能
- 〔京都(清水寺)～和歌山(金剛峯寺)の所要時間 (H27年度全国道路・街路交通情勢調査・昼間12時間平均旅行速度より)〕
 現況: 170分 → 将来*3: 140分(30分短縮)
*3: 大和北道路は80km/hで所要時間を算定

■費用便益分析結果 (貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

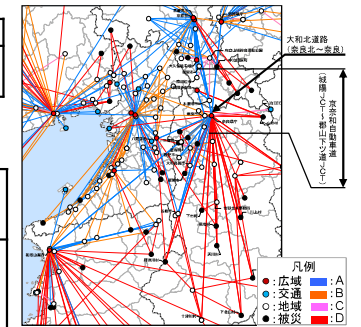
B/C	EIRR ^{※1}	総費用	総便益
1.8	7.2%	1,899億円 ^{※2}	3,329億円 ^{※2}
(1.5)	(6.1%)	(1,282億円 ^{※2})	(1,896億円 ^{※2})

注) 上記の値は城隈JCT～郡山下JCTを対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果
*1: EIRR: 経済的内部収益率 (奈良県内主要地方道・一般国道)
 *2: 基準年(H29年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)
 *3: 基準年(H29年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

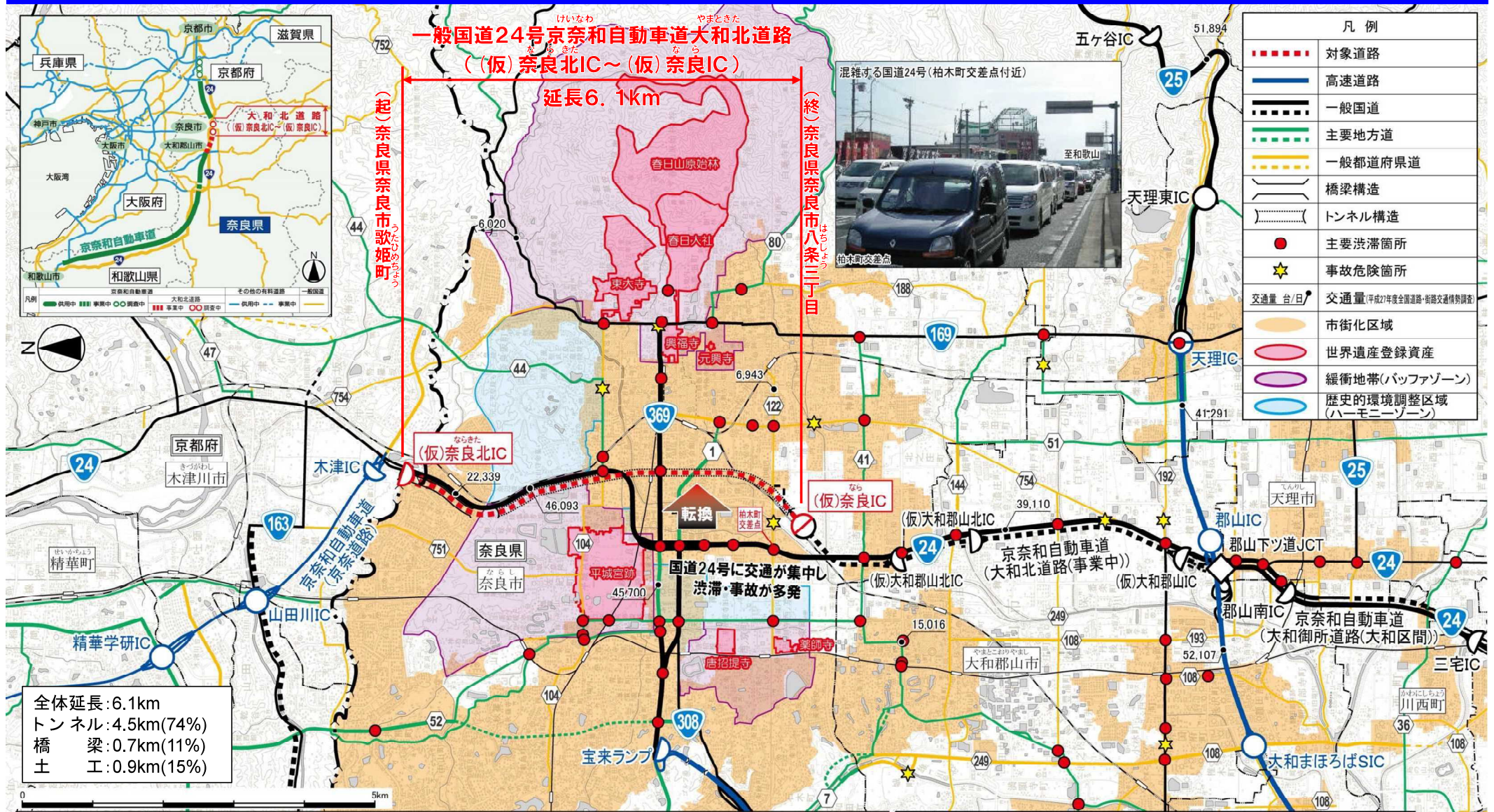
■道路ネットワークの防災機能評価結果

改善 ベア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度の 変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
34	0.42 [C]	0.42 [C]	▲16.35	0.03	0.04	○
(4)	0.25 [B]	0.25 [B]	(▲0.00)	(0.01)	(0.00)	

注) 上記の値は城隈JCT～郡山下JCTを対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果



一般国道24号(京奈和自動車道)大和北道路(奈良北～奈良)に係る新規事業採択時評価



全体延長:6.1km
トンネル:4.5km(74%)
橋梁:0.7km(11%)
土工:0.9km(15%)

