# 再評価結果(平成29年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・防災課

担当課長名:川﨑 茂信

事業名 事業 事業「国土交通省 区分 一般国道 一般国道24号 大和御所道路 主体 近畿地方整備局 起終点「自:奈良県大和郡山市伊豆七条町 延長 至:奈良県五條市居傳町 27. 2km

# 事業概要

京奈和自動車道は京都市を起点とし、奈良市を経由して和歌山市に至る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を構成し、広域的な都市圏の活性化、一般国道24号の交通混雑 の緩和及び交通安全の確保、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 して計画された道路である。

S47年度事業化(橿原バイパス) S48年度都市計画決定 S50年度用地着手 S53年度工事着手(橿原バイパス) H4年度事業化(大和御所道路) H6年度工事着手(大和御所道路) (橿原バイパス) (橿原バイパス) (H3年度変更) H4年度用地着手 (大和御所道路(御所区間)) (大和御所道路) (H8年度変更) (大和御所道路(大和区間)) 全体事業費 4,600億円 事業進捗率 約84% 供用済延長 15.6km 39,600台/日 計画交通量

費用対効果 (残事業)/(事業全体) (残事業)/(事業全体)

基準年 総便益 B/C 総費用 (事業全体) 1.2 842/5,918億円 平成25年 4.033/6.914億円 分析結果 「事 業 費:745/5,749億円 (走行時間短縮便益:3,439/5,984億円) (残事業) 4.8 維持管理費: 98/ 170億円 |走行経費減少便益: 407/ 646億円 交通事故減少便益: 187/ 284億円

# 感度分析の結果

【事業全体】 交 通 量:B/C=1.0~1.4 (交通量 ±10%) 【残事業】交 通 量:B/C=4.0~5.6(交通量 ±10%) 事 業 費: B/C=1.2~1.2 (事業費 ±10%) 事 業 費: B/C=4.4~5.3 (事業費 ±10%) 事業期間:B/C=1.1~1.3 (事業期間±20%) 事業期間: B/C=4.6~4.9 (事業期間±20%)

#### 事業の効果等

#### ①交诵混雑の緩和

- ・一般国道24号の交通量は交通容量を大幅に超過しているが、整備により交通混雑の緩和が期待できる。
  - 一般国道24号(東室交差点~大和高田市・葛城市 境)、混雑時の上下平均旅行速度15.9km(H22)
  - →交通量減少により改善が見込まれる。

## ②交通安全の確保

- ・部分開通により並行区間では死傷事故件数が減少しており、交通事故の減少が期待できる。
  - 一般国道24号 大和高田市曽大根(1,099件/億台キロ)→交通量の減少が見込まれる。
- ③災害時の代替路確保
  - ・南海トラフ巨大地震が発生した場合、京奈和自動車道は主要な救援ルートとして期待される。
- ④生活圏・活動圏拡大による沿線地域の活性化
  - ・京奈和自動車道沿線に工場が立地しており、今後のさらなる利便性向上、地域活性化が期待される。 奈良市~五條市への所要時間短縮。(92分→45分)

大和郡山市~五條市への所要時間短縮。(90分→42分)

- ⑤高度医療施設へのアクセス向上
  - ・奈良県は病院搬送に要する時間が全国平均よりも長く、京奈和自動車道の早期整備が期待される。 五條市~奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センター(橿原市)への所要時間が短縮。 (38分→18分)
- ⑥主要観光地へのアクセス向上
  - ・沿線へのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる。 橿原市 (藤原宮跡・今井町・橿原神宮他) 年間観光客入込数:約398万人/年 吉野山 年間観光客入込数:約78万人/年
- ⑦新幹線駅へのアクセス向上

- ・五條市~京都駅への所要時間が短縮。(142分→95分)
- ⑧空港へのアクセス向上
  - ・御所市~関西国際空港への所要時間が短縮。(98分→91分)
- ⑨重要港湾へのアクセス向上
  - ・御所市~下津港への所要時間が短縮。(105分→97分)

#### 関係する地方公共団体等の意見

地域からいただいた主な意見等

京奈和自動車道建設促進奈良県民会議(H6.7設立、奈良県内各層を代表する67団体で構成)総会等に て早期整備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。

奈良県内で初めて京奈和自動車道が供用された平成18年4月以降、その沿線を中心に、年間20件以上 の企業が立地し、平成28年上半期までの累計が267件にも上っており、本県の地方創生の実現にとって 絶大なストック効果が発揮されています。

大和御所道路で事業中の2区間のうち、御所南ICから五條北IC間は、来年夏の供用が予定されており ますが、橿原北ICから橿原高田IC間は、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。

県としましても、橿原北ICから橿原高田IC間の整備促進を最重要事項と捉えており、体制を強化して、 地元の橿原市、大和高田市とともに、国の用地取得の支援に取り組んでおります。

以上のことから、対応方針(案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

#### 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

-般国道24号の交通量は依然として交通容量を大幅に超過している。

産業では京奈和自動車道沿線での企業立地が進んでおり、近年では増加傾向となっている。

### 事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに専用部では大和区間(郡山下ツ道JCT~橿原北IC)9.4km、御所区間(橿原高田IC~御所南IC) 6.2kmが開通済み、一般部では12.7kmが開通済み。用地進捗率:約99%、事業進捗率:約84%)

御所南IC~五條北ICは平成29年度夏開通予定。

## 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、用地取得、工事を推進し、早期の全線開通を目指す。

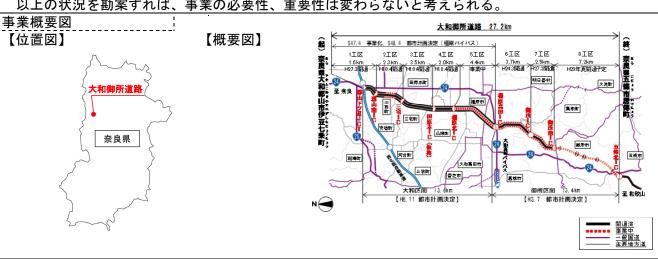
### 施設の構造や工法の変更等

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 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。



- ※ 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。