



No. 7-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成25年度第1回

一般国道24号

や ま と ご せ
大 和 御 所 道 路

【再評価】

平成25年8月
近畿地方整備局

目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
 - 4) 関係自治体の意見等、地域における計画等
3. 事業進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 対応方針(原案)

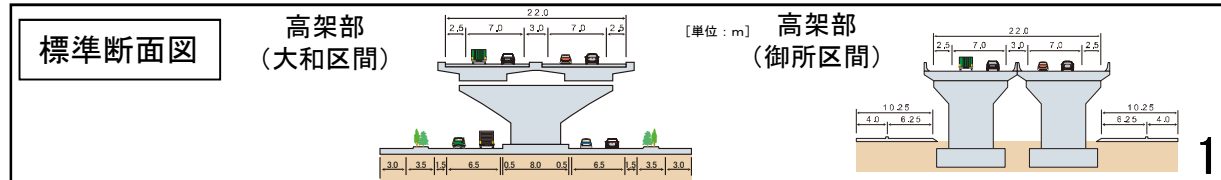
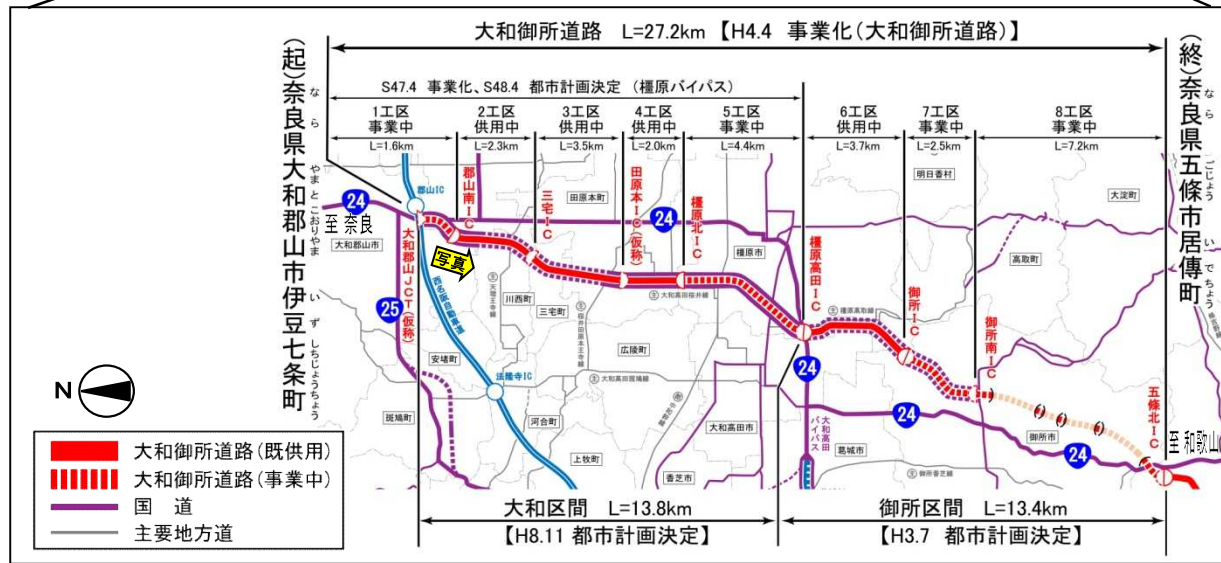
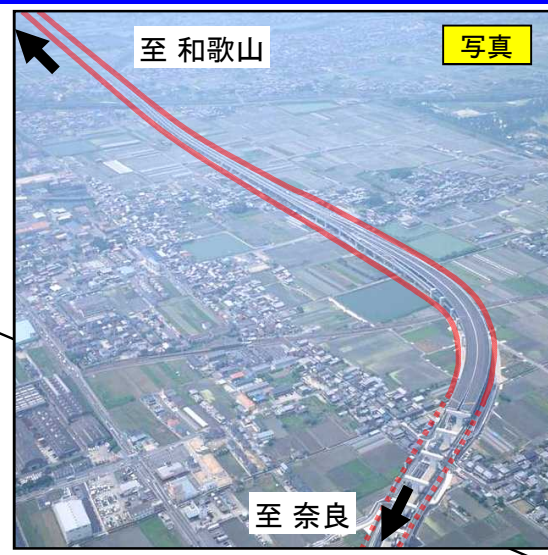
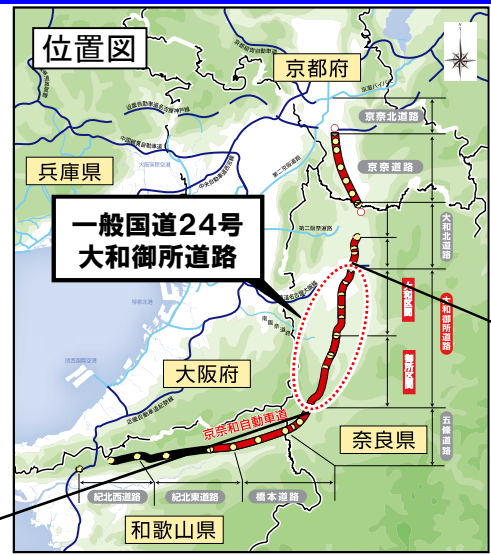
1. 事業の概要

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 災害時の代替路確保
- 生活圈・活動圏拡大による沿線地域の活性化
- 救急医療サービス向上による安全・安心の向上

事業の概要・進捗状況

区間	(起) 奈良県大和郡山市伊豆七条町 (終) 奈良県五條市居傳町
道路延長	専用部: L=27.2km 一般部: L=20.7km
構造規格	専用部: 第1種第2級 一般部: 第3種第2級
設計速度	専用部: 100km/h 一般部: 60km/h
車線数	専用部: 4車線 一般部: 2、4車線
標準幅員	専用部: W=22m~38m (うち専用部22m)
計画交通量	39,600台/日
全体事業費	4,600億円
都市計画決定	昭和48年4月(橿原バイパス) 平成3年7月(大和御所道路(御所区間)) 平成8年11月(大和御所道路(大和区間))
事業化	昭和47年度(橿原バイパス) 平成4年度(大和御所道路)
用地着手	昭和50年度(橿原バイパス) 平成4年度(大和御所道路)
工事着手	昭和53年度(橿原バイパス) 平成6年度(大和御所道路)
供用延長	専用部: L=7.8km(大和区間)、L=3.7km(御所区間) 一般部: L=9.2km
事業進捗率	約76% (平成25年3月末現在)
用地取得率	約97% (面積ベース、同上)

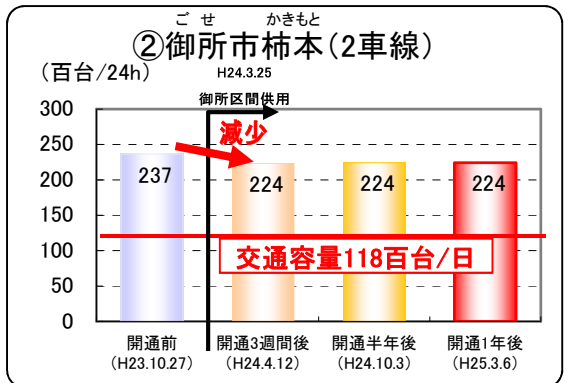
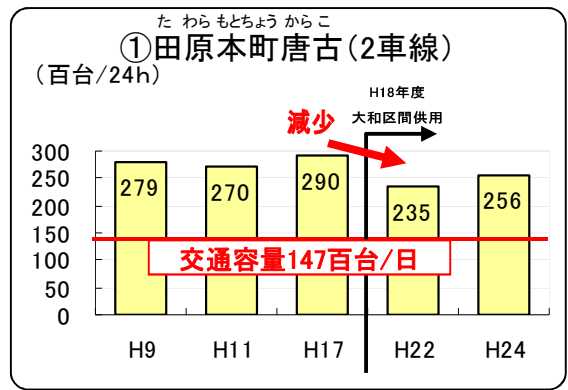
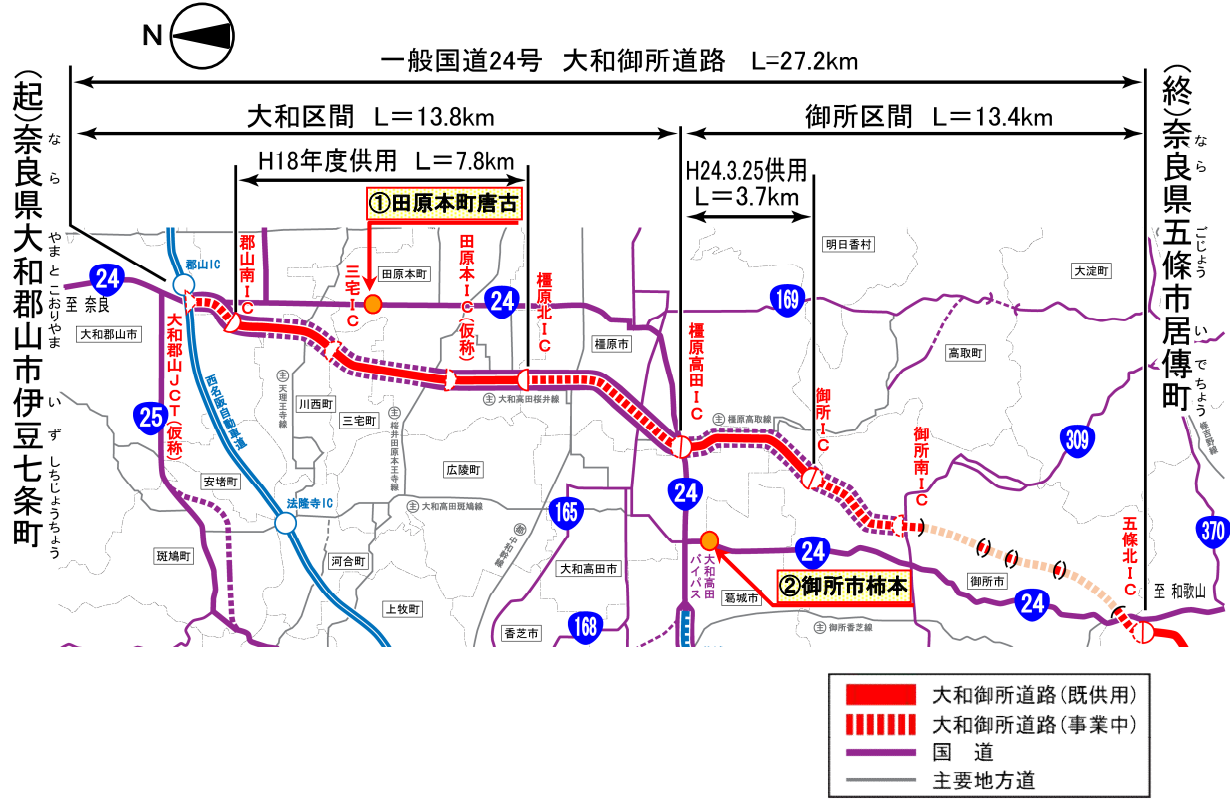


2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 (交通量の変化)

- 大和区間に並行する国道24号については、バイパス区間供用後に交通量が減少しているものの、依然として交通容量を超過しています。
- 御所区間に並行する国道24号については、北側区間供用後に交通量は若干減少したものの、その後はほぼ横ばいで推移し、依然として交通容量を超過しています。

大和区間・御所区間
供用前後の現道の24時間交通量の変化



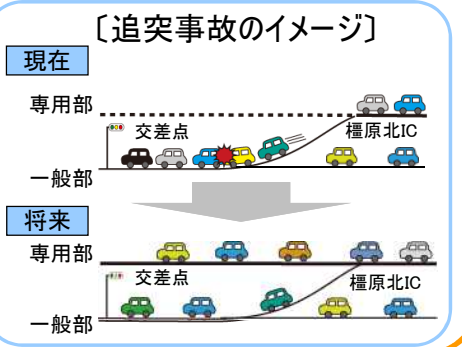
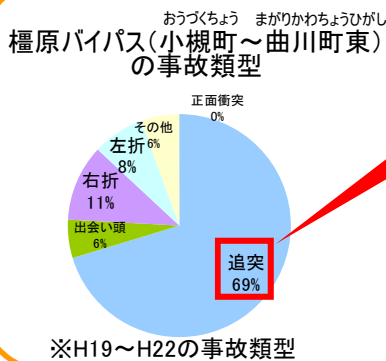
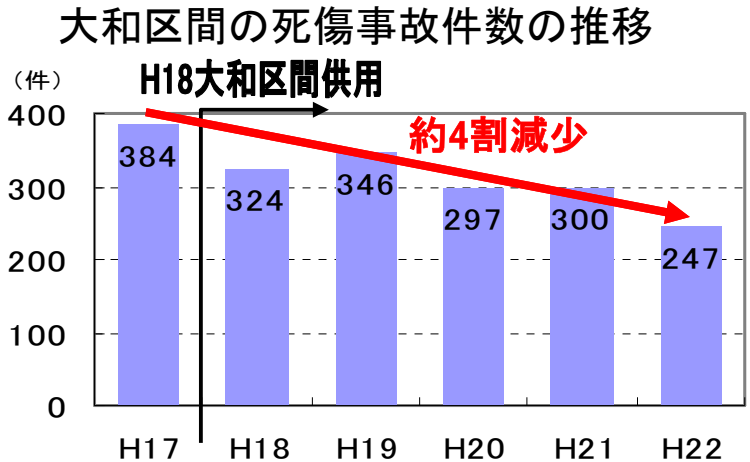
※ 24時間交通量は12時間交通量と昼夜率を用いた算定値
 ※ 交通容量はH22センサス交通量、混雑度を元に算定

資料: 道路交通センサス、交通量調査結果

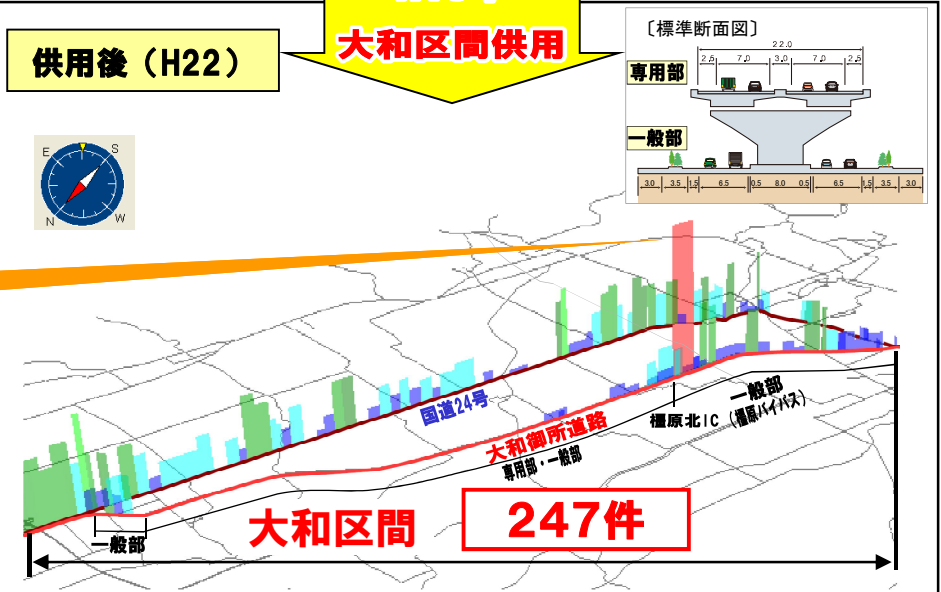
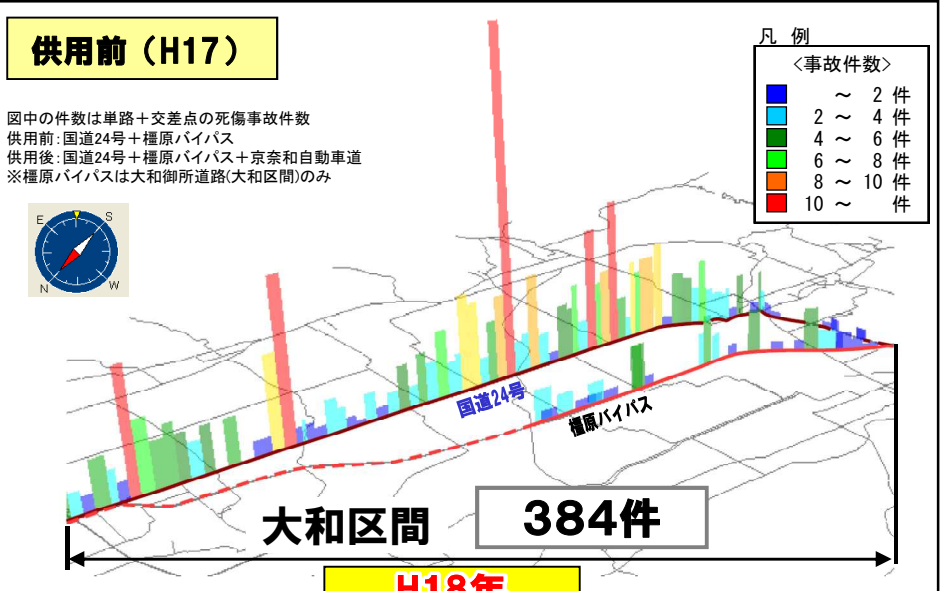
2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果 (交通安全の確保)

- 大和区間の供用により死傷事故件数が約4割減少
- 御所区間の整備により交通事故の減少が期待



大和区間供用後の死傷事故件数の変化



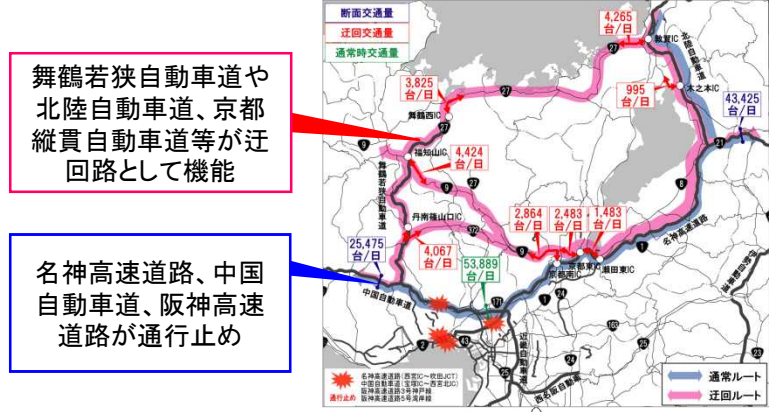
2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(災害時の代替路確保)

- 過去の災害において、迂回路が経済活動や復旧復興を支援しています。
- 南海トラフ巨大地震が発生した場合、壊滅的な被害を受けると想定される和歌山への奈良側からの救援ルートは、現在、西名阪自動車道～阪和自動車道ルートの1本しかないため、そのルートが通行止めとなった場合、京奈和自動車道が新たな救援ルートとして期待されます。
- 大和御所道路は、救援ルートとして期待される京奈和自動車道の一部を構成します。

過去の災害における交通状況

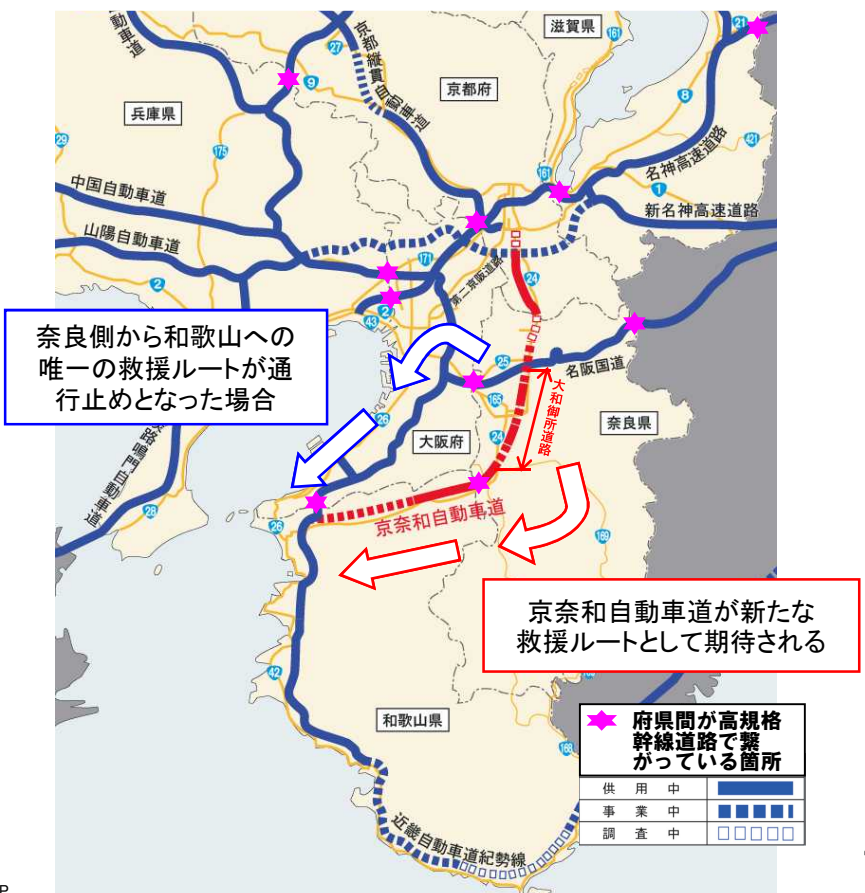
平成7年 阪神淡路大震災



平成23年 東日本大震災



奈良から和歌山への救援ルートの確保

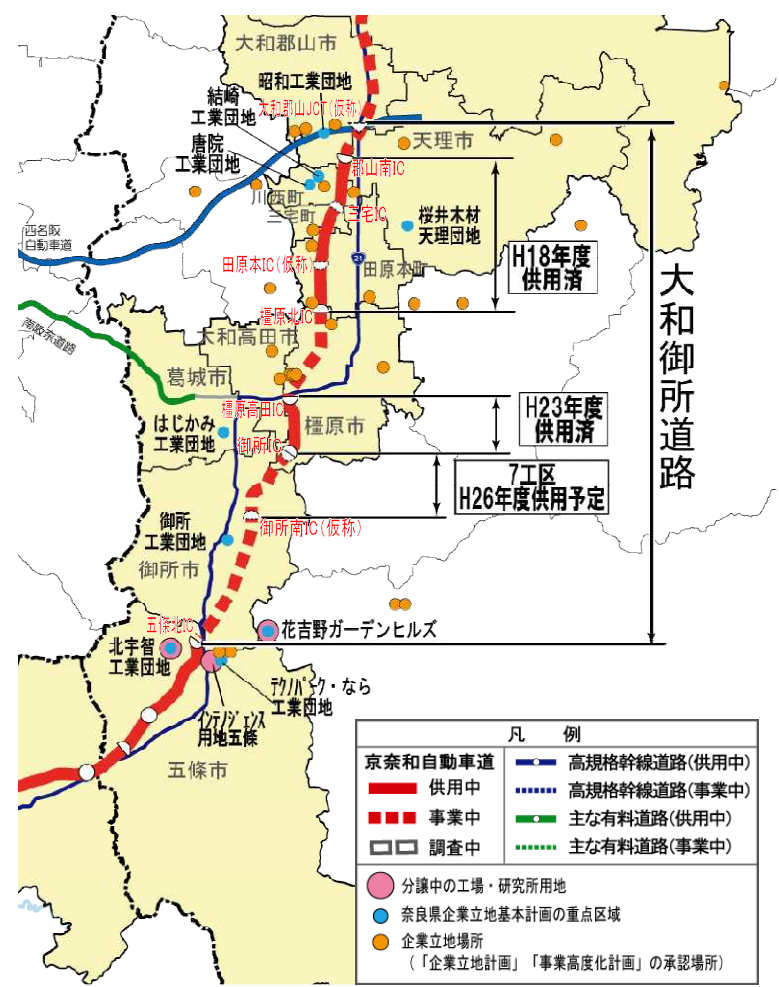


2. 事業の必要性等に関する視点

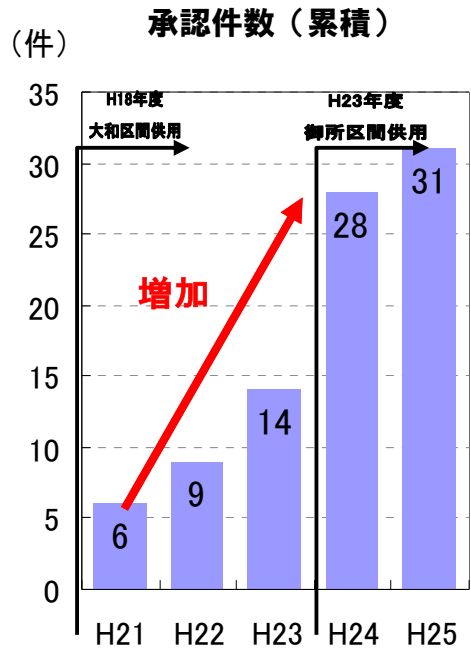
2) 事業の整備効果(生活圏・活動圏拡大による沿線地域の活性化)

- 京奈和自動車道周辺に奈良県企業立地基本計画に基づく企業立地が進んでいます。
- 平成26年度の7工区供用に向けて、さらなる利便性向上、地域活性化が期待されます。

大和御所道路周辺における奈良県企業立地基本計画の集積区域及び重点区域

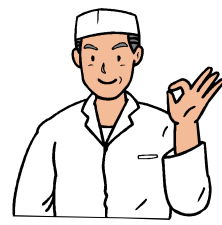


大和御所道路周辺の企業立地計画・事業高度化計画の承認状況



- ※「企業立地計画」「事業高度化計画」の承認とは:
 企業立地や事業高度化に関して、企業立地の内容及び実施時期、企業立地や支援制度に必要な資金の額及びその調達方法を記載するもの。この計画を作成・提出して県の承認を受けると、支援制度を利用することができる。
- 工場の新增設の場合:「企業立地計画」を提出
 - 新たな設備の導入による事業高度化の場合:「事業高度化計画」を提出
- ※「企業立地」とは:
 工場の新增設(既存の工場の用途を変更することを含む)を行うこと。
- ※「事業高度化」とは:
 以下に該当するもの。
- (1) 新商品の開発及び生産であって、生産に係る商品の構成を相当程度変化させるもの
 - (2) 商品の新たな生産の方式の導入であって、商品の生産を著しく効率化するもの
 - (3) 新たな原材料、部品又は半製品の使用であって、商品の生産に係る費用を相当程度低減するもの
 - (4) 設備の稼働率の向上であって、商品の生産を著しく効率化するもの
 - (5) 設備の増設であって、商品の生産を著しく増加するもの

和菓子等の製造・販売・卸売業者の声



ヒアリング結果より

- ・ 本社が御所市にありますが、京奈和自動車道の整備に期待して、平成21年に橿原北IC付近に工場を新設しました。
- ・ また、平成24年3月橿原高田IC～御所IC間の開通を前に、JR奈良駅に新規店舗を出店しました。
- ・ これは、県北部へのアクセス利便性が向上することを見込んで立地しました。



吉野本葛使用の和菓子

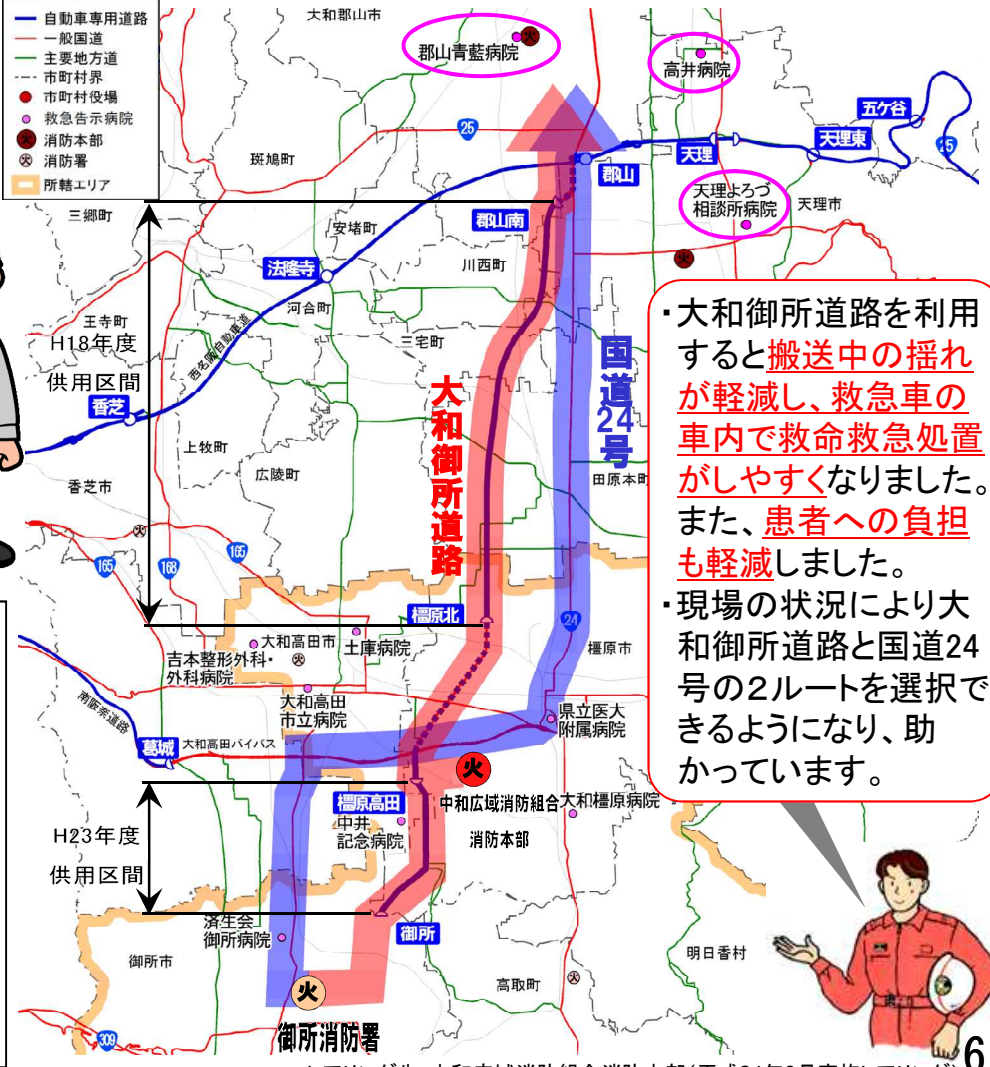
資料:奈良県HP(平成25年7月末時点)

2. 事業の必要性等に関する視点

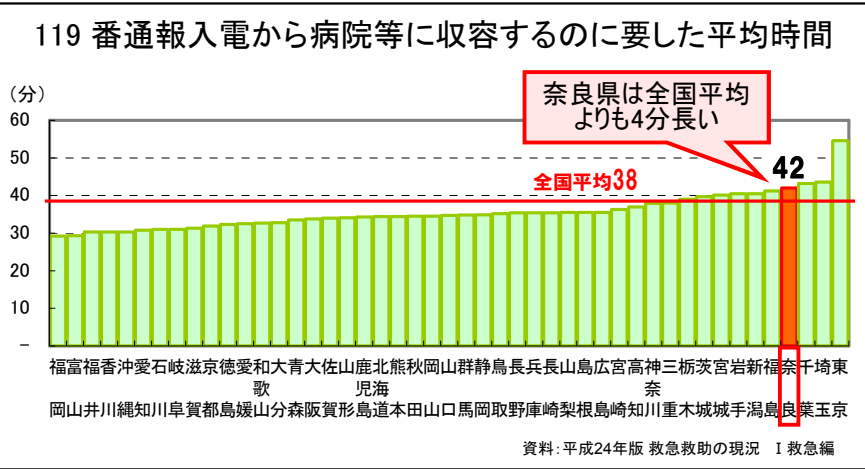
2) 事業の整備効果(救急医療サービス向上による安全・安心の向上)

- 大和御所道路の利用により、県北部方面の病院への所要時間が短縮し、患者負担が軽減しました。
- 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ます。

- ・搬送先の病院を距離別に検索できるシステムを活用し、病状と受入態勢に応じた直近の医療機関を選択しています。
- ・県北部の病院搬送の際に**大和御所道路**を利用しています。
- ・年間で搬送先の約2割が県北部の病院で、特に天理よろづ相談所病院、郡山青藍病院、高井病院が多くなっています。
- ・開通後は、御所消防署からの**所要時間が約20分短縮**し、**京奈和自動車道のさらなる整備を期待**しています。
- ・救急医療においては、**1分でも早く**病院へ到着することが重要です。



- ・大和御所道路を利用すると**搬送中の揺れが軽減**し、**救急車の車内で救命救急処置がしやすくなりました**。また、**患者への負担も軽減**しました。
- ・現場の状況により大和御所道路と国道24号の2ルートを選択できるようになり、助かっています。



2. 事業の必要性等に関する視点

3) 事業の投資効果

■ 便益(B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出。

■ 費用(C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出。

■ 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	5,984億円	646億円	284億円	6,914億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	5,749億円		170億円	5,918億円	

■ 算出条件等

基準年 : 平成25年度
 検討期間 : 50年間
 現在価値算出のための社会的割引率 : 4 %
 交通量の推計時点 : 平成42年度
 推計に用いた資料 : 平成17年度道路交通センサス

■ 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)
	3,439億円	407億円	187億円	4,033億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	745億円		98億円	842億円	

適用した費用便益分析マニュアル : 平成20年11月版
 事業費 : 4,600億円
 維持管理費 : 47百万円/km
 作成主体 : 近畿地方整備局

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用については整数値としており、合計値は表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

2. 事業の必要性等に関する視点

4) 関係自治体の意見等、地域における計画等

■奈良県知事

平成25年8月8日 道建第109号
近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)
の作成に係る意見照会について(回答)

京奈和自動車道は、県の南北の基軸であり、企業立地や計画的なまちづくりの促進、広域的な観光振興をはじめ商業・産業の活性化、医療提供体制の広域化等に寄与する極めて重要な道路と考えています。特に大和御所道路は、国道168号や国道169号、国道309号等の幹線道路とネットワークを形成し、南部地域の振興を図る上で必要不可欠な道路であり、災害時には、被災地域の孤立や物資輸送・救急活動ルートへの分断を防ぐ「紀伊半島アンカールート」の一翼を担う道路でもあります。また、現国道24号の慢性的な渋滞の緩和や事故危険箇所の解消、生活道路への交通流入の改善のため大和御所道路の早期完成が求められています。

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。

引き続き事業を推進し、(仮称)大和郡山ジャンクションの平成26年度早期の供用、御所インターチェンジから御所南インターチェンジまでの平成26年度の確実な供用、五條北インターチェンジまでの平成28年度の供用の実現、橿原北インターチェンジから橿原高田インターチェンジまでの早期の工事着手をお願いします。

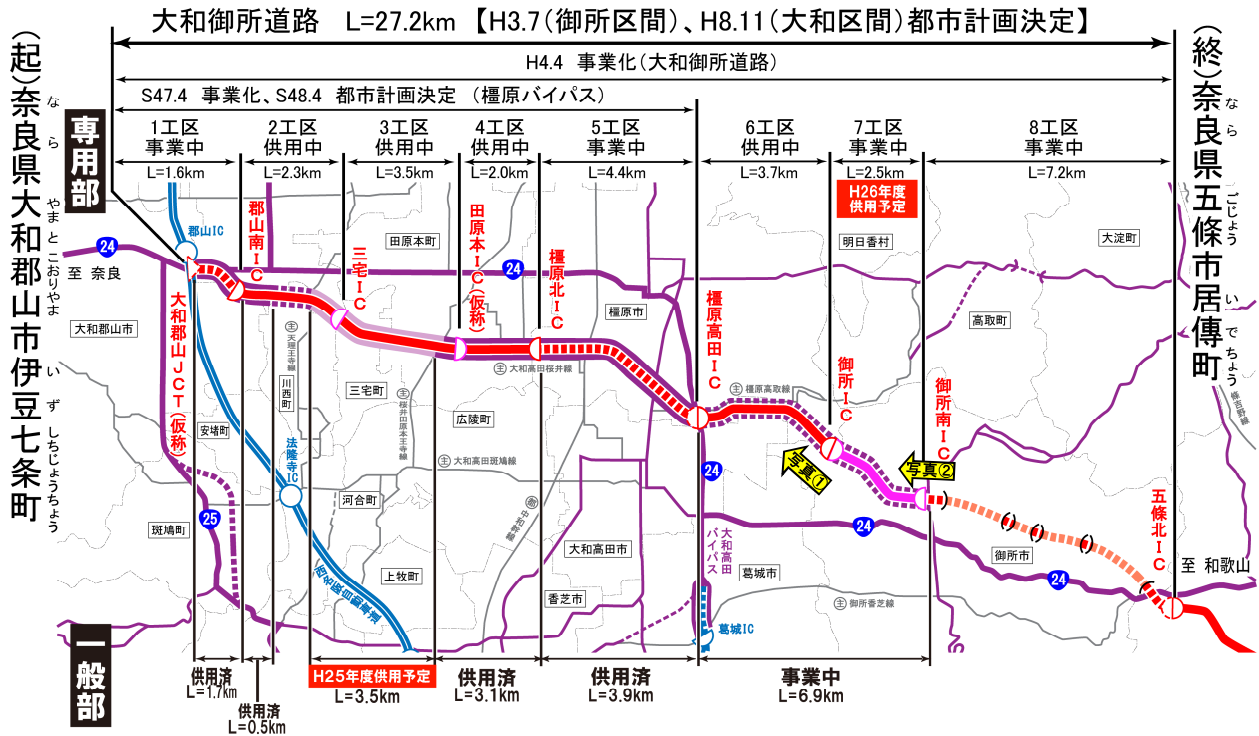
なお、整備にあたってはコスト縮減に努め、全線供用に向けた計画的な整備が図られるようお願いいたします。

地域計画等への位置付け

- 奈良の今後5カ年(平成21年度～平成25年度)の道づくり重点戦略
- 奈良県国土利用計画-第四次-(平成21年1月諮問案原案承認:奈良県)
- 中南和・東部地域の振興方策(平成22年3月改訂:奈良県)
- 奈良経済発展戦略(平成21年5月:奈良県)
- 京奈和自動車道整備促進期成同盟会(昭和63年10月:奈良県内の11市、18町、12村)
- 京奈和自動車道建設促進奈良県県民会議(平成6年7月:奈良県内各層を代表する団体 70団体)
- 京奈和自動車道建設促進協議会(平成8年10月:奈良県、京都府、和歌山県)

3. 事業進捗の見込みの視点

- 平成18年度に、2工区L=2.3km、3工区L=3.5km、4工区L=2.0kmを、平成23年度に6工区L=3.7kmの合計L=11.5kmを供用しています。
- 残る工区については2・3工区一般部は平成25年度、7工区専用部については平成26年度供用予定です。
- 引き続き事業を推進し、早期の供用を目指します。



H25.6撮影
凡例
■ 大和御所道路(既供用)
■ 大和御所道路(事業中)
■ 大和御所道路(H25、26年度供用予定)
— 国道
— 主要地方道

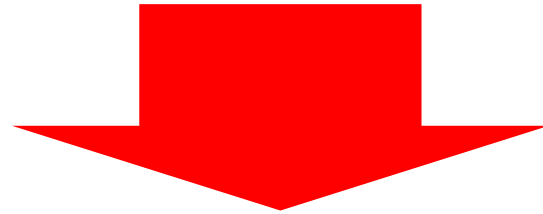


※用地進捗率は、平成25年3月末の面積ベース

区間	1工区 1.6km	2工区 2.3km	3工区 3.5km	4工区 2.0km	5工区 4.4km	6工区 3.7km	7工区 2.5km	8工区 7.2km	計
用地	取得済	取得済	取得済	取得済	用地取得 (94%)	取得済	用地取得 (99%)	用地取得 (91%)	97%
工事	専用部 橋梁工事	4車線供用中			用地取得	暫定2車線 供用中	改良・橋梁・トンネル工事		供用中区間 11.5km
	一般部 4車線 供用中	暫定2車線 供用中	設計 協議	舗装工事	暫定2車線 供用中	暫定4車線 供用中	設計協議		供用中区間 9.2km

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

大和御所道路は、京奈和自動車道の一部を形成する高規格幹線道路であり、大和平野の交通混雑の緩和や交通安全の確保及び広域連携により地域の産業を支援するとともに、周辺的环境や景観の保全を図っています。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していきます。

1. 事業の必要性等に関する視点

- ・国道24号の交通量は、交通容量を大幅に超過。
- ・大和区間の供用後、死傷事故件数が約4割減少しており、御所区間の整備により、交通事故の減少が期待できる。
- ・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。
- ・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ている。
- ・費用便益比(B/C)は事業全体で1.2、残事業で4.8。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・大和御所道路は、これまでに専用部について大和区間7.8km及び御所区間3.7kmを供用。
- ・現在、残る区間の用地買収、改良工事を推進し、8工区は事業認定告示済み。
- ・2・3工区一般部は平成25年度、7工区専用部については平成26年度供用予定。
- ・引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

大和御所道路は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

事業継続



No. 7-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成25年度第1回

一般国道24号
やま と ご せ
大和御所道路

【再評価】

平成25年8月
近畿地方整備局

【前回評価時との比較表】

【参考資料】

平成25年度 第1回事業評価監視委員会

事業名：一般国道24号 大和御所道路（道路種別：高規格幹線道路）

事業化年度：平成4年度

	前回評価時	今回評価	(主な変更点)
	平成22年度	平成25年度	
再評価理由	再評価後3年間が経過	再評価後3年間が経過	
事業諸元	延長：27.2km(専用部) 20.7km(一般部) 幅員：22.0m～38.0m (うち専用部 22.0m) 種級：第1種第2級(専用部) 第3種第2級(一般部) 設計速度：100km/h(専用部) 60km/h(一般部) 車線数：4車線(専用部) 2、4車線(一般部)	同左	・変更なし
全体事業費	4,600億円	同左	・変更なし
進捗状況	進捗率(事業費)約67% 用地取得率(面積)約96% 供用延長：7.8km(専用部) :9.2km(一般部)	進捗率(事業費)約76% 用地取得率(面積)約97% 供用延長：7.8km(専用部) :9.2km(一般部)	・進捗率(事業費)で約9%進捗 用地取得率(面積)で約1%進捗
進捗率(事業費)	約67%	約76%	・約9%進捗
費用対効果B/C	1.1 (残事業 3.6)	1.2 (残事業4.8)	①推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表 ②評価年、各年度事業費、GDPデフレータの時点修正(H25)等
備考	・H24.3.25 榎原高田IC～御所IC 3.7km 暫定2車線 専用部 供用済み ・H25(主)天理王寺線～(主)桜井田原本王寺線 一般部 3.5km 完成4車線供用予定 ・H26 御所IC～御所南IC 2.5km 暫定2車線供用予定		

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道24号 大和御所道路
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 996億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.4%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 4.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 3191億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 15%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 並行区間等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 78528万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 853万人・時間/年 (150430万人・時間/年 ⇒ 149577万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : (主) 御所香芝線 (主) 大和高田斑鳩線 (県) 大和郡山広陵線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 475万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 7割削減
		■ 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	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/h (H22) → 交通量減少により改善見込み
		■ 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる	奈良交通 (大和区間 : 国道樺本~川合東口、御所区間 : 八木駅~居傳町)
		■ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	五條市~京都駅 (所要時間 : 142分→95分)
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	御所市~関西国際空港 (所要時間 : 98分→91分)
物流効率化の支援	■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	御所市~和歌山下津港 (所要時間 : 105分→97分)	
	■ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	五條市 : 柿、主な出荷先 : 京浜地域、京阪神地域、仙台市 等	
都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である		
	■ 三大都市圏の環状道路を形成する	関西大環状道路	
	<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	京都市～和歌山市間を結ぶ京奈和自動車道の一部を構成する
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	奈良市～五條市（所要時間：92分→45分）
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	大和郡山市～五條市（所要時間：90分→42分）
	個性ある地域の形成	<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	中南和・東部地域の振興方策（奈良県）
		<input checked="" type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	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 H24年）、明日香〔国営飛鳥歴史公園他〕（年間観光客入込数：約76万人/年 H21年）、吉野山（年間観光客入込数：約78万人/年 H24年）
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	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）（所要時間：38分→18分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	国道24号：大和高田市菅大根（1,099件/億台キロ） 交通量の減少が見込まれる
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	奈良県地域防災計画（第1次緊急輸送道路）
	<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	国道24号（五條市～奈良市）	
	<input checked="" type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	近畿自動車道紀勢線（阪和自動車道）	
	<input type="checkbox"/> 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する		
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：31545t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（主）御所香芝線（主）大和高田斑鳩線（県）大和郡山広陵線 排出削減量：151.54t/年、排出削減率：6割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：152.33t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（主）御所香芝線（主）大和高田斑鳩線（県）大和郡山広陵線 排出削減量：8.76t/年、排出削減率：6割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：7.04t/年
		<input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される		
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	「奈良の今後5カ年（平成21年度～平成25年度）の道づくり重点戦略（奈良県）」「奈良経済発展戦略（奈良県）」「奈良県国土利用計画－第四次－」に位置付けられている。
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道24号	大和御所道路	L=27.2km	高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
39,600	4車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	4,398億円	608億円	5,006億円
うち残事業分	955億円	351億円	1,306億円
基準年における 現在価値 (C)	5,749億円	170億円	5,918億円
うち残事業分	745億円	98億円	842億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成25年度			
供用年	平成37年度			
単年便益 (初年便益)	479億円	51億円	23億円	552億円
基準年における 現在価値 (B)	5,984億円	646億円	284億円	6,914億円
うち残事業分	3,439億円	407億円	187億円	4,033億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	996億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.4%
費用便益比（残事業）	4.8
経済的純現在価値（残事業）	3,191億円
経済的内部収益率（残事業）	15.0%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （全事業）	39,600台/日	±10%	1.0~1.4
事業費 （全事業）	955億円	±10%	1.2~1.2
事業期間 （全事業）	11年	±20%	1.1~1.3

【残事業】

	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量 （残事業）	39,600台/日	±10%	4.0~5.6
事業費 （残事業）	955億円	±10%	4.4~5.3
事業期間 （残事業）	11年	±20%	4.6~4.9

交通状況の変化

様式-3①

事業名：大和御所道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (27.2km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	35,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	21	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	142.12	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道24号 (26.6km)	交通量	[台/日]	21,800	9,600
		走行時間	[分]	92	63
		走行時間費用	[億円/年]	364.44	103.17
	(主) 御所香芝線 (16.4km)	交通量	[台/日]	8,700	2,100
		走行時間	[分]	39	28
		走行時間費用	[億円/年]	64.18	9.83
	(主) 大和高田斑鳩線 (9.4km)	交通量	[台/日]	10,900	7,100
		走行時間	[分]	25	23
		走行時間費用	[億円/年]	47.71	28.22
	(県) 大和郡山広陵線 (6.5km)	交通量	[台/日]	8,000	7,500
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	19.26	17.75
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (25,296.7km)	走行時間費用	[億円/年]	88,471.47	88,181.86	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：25,382.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	88,967.06	88,482.94	484.12

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式-3①

事業名：大和御所道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (15.7km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	31,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	12	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	74.37	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道24号 (26.6km)	交通量	[台/日]	17,800	9,600
		走行時間	[分]	78	63
		走行時間費用	[億円/年]	245.08	103.17
	(主) 御所香芝線 (16.4km)	交通量	[台/日]	7,300	2,100
		走行時間	[分]	36	28
		走行時間費用	[億円/年]	49.50	9.83
	(県) 大和高田斑鳩線 (9.4km)	交通量	[台/日]	9,000	7,100
		走行時間	[分]	23	23
		走行時間費用	[億円/年]	36.70	28.22
	(県) 大和郡山広陵線 (6.5km)	交通量	[台/日]	9,000	7,500
		走行時間	[分]	15	13
		走行時間費用	[億円/年]	23.95	17.75
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (25.308.2km)	走行時間費用	[億円/年]	88,405.52	88,249.61	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：25,382.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	88,760.75	88,482.94	277.80

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。（上表は当該道路内の延長による加重平均値を記載）

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面 (①、②に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：大和御所道路

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成25年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ の推計の場合	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 いずれかのみ の推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、 最終速度を採用。	
	その他()	<input type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ()	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道24号 大和御所道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.47	27.2	12.76

年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-53年目	S 47	4.9931	48.7	0.08	0.76		
-52年目	S 48	4.8010	56.1	0.15	1.18		
-51年目	S 49	4.6164	66.9	0.30	1.91		
-50年目	S 50	4.4388	70.7	5.35	30.93		
-49年目	S 51	4.2681	76.7	5.30	27.18		
-48年目	S 52	4.1039	81.3	8.03	37.34		
-47年目	S 53	3.9461	84.7	20.31	87.15		
-46年目	S 54	3.7943	86.9	20.63	82.96		
-45年目	S 55	3.6484	92.4	20.36	74.04		
-44年目	S 56	3.5081	94.8	36.45	124.28		
-43年目	S 57	3.3731	95.8	41.93	135.93		
-42年目	S 58	3.2434	96.8	40.60	125.30		
-41年目	S 59	3.1187	98.7	14.28	41.55		
-40年目	S 60	2.9987	99.5	7.06	19.60		
-39年目	S 61	2.8834	101.2	14.82	38.90		
-38年目	S 62	2.7725	101.0	8.29	20.97		
-37年目	S 63	2.6658	101.5	9.80	23.71		
-36年目	H 1	2.5633	104.2	12.06	27.33		
-35年目	H 2	2.4647	106.5	8.69	18.52		
-34年目	H 3	2.3699	109.1	24.22	48.47		
-33年目	H 4	2.2788	110.6	13.86	26.31		
-32年目	H 5	2.1911	110.9	28.43	51.72		
-31年目	H 6	2.1068	110.8	46.02	80.59		
-30年目	H 7	2.0258	109.9	76.00	129.02		
-29年目	H 8	1.9479	109.5	71.37	116.93		
-28年目	H 9	1.8730	110.4	120.14	187.73		
-27年目	H 10	1.8009	109.9	155.11	234.10		
-26年目	H 11	1.7317	108.4	141.08	207.57		
-25年目	H 12	1.6651	107.2	90.38	129.30		
-24年目	H 13	1.6010	105.7	155.36	216.73		
-23年目	H 14	1.5395	103.8	187.65	256.32		
-22年目	H 15	1.4802	102.3	209.65	279.38		
-21年目	H 16	1.4233	101.0	301.62	391.47		
-20年目	H 17	1.3686	99.6	455.24	576.12		
-19年目	H 18	1.3159	98.7	185.99	228.38		
-18年目	H 19	1.2653	97.6	153.70	183.51		
-17年目	H 20	1.2167	96.8	119.98	138.89		
-16年目	H 21	1.1699	95.6	133.33	150.28		
-15年目	H 22	1.1249	93.7	128.09	141.62		
-14年目	H 23	1.0816	92.1	169.72	183.57		
-13年目	H 24	1.0400	92.1	125.14	130.15		
-12年目	H 25	1.0000	92.1	76.59	76.59		
-11年目	H 26	0.9615	92.1	69.87	67.18		
-10年目	H 27	0.9246	92.1	23.08	21.34		
-9年目	H 28	0.8890	92.1	192.94	171.53		
-8年目	H 29	0.8548	92.1	17.56	15.01		
-7年目	H 30	0.8219	92.1	40.67	33.42		
-6年目	H 31	0.7903	92.1	102.95	81.36		
-5年目	H 32	0.7599	92.1	76.43	58.08		
-4年目	H 33	0.7307	92.1	110.75	80.93		
-3年目	H 34	0.7026	92.1	74.33	52.23		
-2年目	H 35	0.6756	92.1	126.37	85.38		
-1年目	H 36	0.6496	92.1	120.27	78.13		
供用開始年次	H 37	0.6246	92.1			12.15	7.59
1年目	H 38	0.6006	92.1			12.15	7.30
2年目	H 39	0.5775	92.1			12.15	7.02
3年目	H 40	0.5553	92.1			12.15	6.75
4年目	H 41	0.5339	92.1			12.15	6.49
5年目	H 42	0.5134	92.1			12.15	6.24

6年目	H	43	0.4936	92.1			12.15	6.00
7年目	H	44	0.4746	92.1			12.15	5.77
8年目	H	45	0.4564	92.1			12.15	5.55
9年目	H	46	0.4388	92.1			12.15	5.33
10年目	H	47	0.4220	92.1			12.15	5.13
11年目	H	48	0.4057	92.1			12.15	4.93
12年目	H	49	0.3901	92.1			12.15	4.74
13年目	H	50	0.3751	92.1			12.15	4.56
14年目	H	51	0.3607	92.1			12.15	4.38
15年目	H	52	0.3468	92.1			12.15	4.21
16年目	H	53	0.3335	92.1			12.15	4.05
17年目	H	54	0.3207	92.1			12.15	3.90
18年目	H	55	0.3083	92.1			12.15	3.75
19年目	H	56	0.2965	92.1			12.15	3.60
20年目	H	57	0.2851	92.1			12.15	3.46
21年目	H	58	0.2741	92.1			12.15	3.33
22年目	H	59	0.2636	92.1			12.15	3.20
23年目	H	60	0.2534	92.1			12.15	3.08
24年目	H	61	0.2437	92.1			12.15	2.96
25年目	H	62	0.2343	92.1			12.15	2.85
26年目	H	63	0.2253	92.1			12.15	2.74
27年目	H	64	0.2166	92.1			12.15	2.63
28年目	H	65	0.2083	92.1			12.15	2.53
29年目	H	66	0.2003	92.1			12.15	2.43
30年目	H	67	0.1926	92.1			12.15	2.34
31年目	H	68	0.1852	92.1			12.15	2.25
32年目	H	69	0.1780	92.1			12.15	2.16
33年目	H	70	0.1712	92.1			12.15	2.08
34年目	H	71	0.1646	92.1			12.15	2.00
35年目	H	72	0.1583	92.1			12.15	1.92
36年目	H	73	0.1522	92.1			12.15	1.85
37年目	H	74	0.1463	92.1			12.15	1.78
38年目	H	75	0.1407	92.1			12.15	1.71
39年目	H	76	0.1353	92.1			12.15	1.64
40年目	H	77	0.1301	92.1			12.15	1.58
41年目	H	78	0.1251	92.1			12.15	1.52
42年目	H	79	0.1203	92.1			12.15	1.46
43年目	H	80	0.1157	92.1			12.15	1.41
44年目	H	81	0.1112	92.1			12.15	1.35
45年目	H	82	0.1069	92.1			12.15	1.30
46年目	H	83	0.1028	92.1			12.15	1.25
47年目	H	84	0.0989	92.1			12.15	1.20
48年目	H	85	0.0951	92.1			12.15	1.16
49年目	H	86	0.0914	92.1	-878.82	-80.32	12.15	1.11
合計					3519.56	5748.56	607.62	169.57
単純事業費計					4398.38		607.62	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道24号 大和御所道路

単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)
0.47	15.7	7.37

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-11年目	H 26	0.9615	92.1	69.87	67.18		
-10年目	H 27	0.9246	92.1	23.08	21.34		
-9年目	H 28	0.8890	92.1	192.94	171.53		
-8年目	H 29	0.8548	92.1	17.56	15.01		
-7年目	H 30	0.8219	92.1	40.67	33.42		
-6年目	H 31	0.7903	92.1	102.95	81.36		
-5年目	H 32	0.7599	92.1	76.43	58.08		
-4年目	H 33	0.7307	92.1	110.75	80.93		
-3年目	H 34	0.7026	92.1	74.33	52.23		
-2年目	H 35	0.6756	92.1	126.37	85.38		
-1年目	H 36	0.6496	92.1	120.27	78.13		
供用開始年次	H 37	0.6246	92.1			7.01	4.38
1年目	H 38	0.6006	92.1			7.01	4.21
2年目	H 39	0.5775	92.1			7.01	4.05
3年目	H 40	0.5553	92.1			7.01	3.90
4年目	H 41	0.5339	92.1			7.01	3.75
5年目	H 42	0.5134	92.1			7.01	3.60
6年目	H 43	0.4936	92.1			7.01	3.46
7年目	H 44	0.4746	92.1			7.01	3.33
8年目	H 45	0.4564	92.1			7.01	3.20
9年目	H 46	0.4388	92.1			7.01	3.08
10年目	H 47	0.4220	92.1			7.01	2.96
11年目	H 48	0.4057	92.1			7.01	2.85
12年目	H 49	0.3901	92.1			7.01	2.74
13年目	H 50	0.3751	92.1			7.01	2.63
14年目	H 51	0.3607	92.1			7.01	2.53
15年目	H 52	0.3468	92.1			7.01	2.43
16年目	H 53	0.3335	92.1			7.01	2.34
17年目	H 54	0.3207	92.1			7.01	2.25
18年目	H 55	0.3083	92.1			7.01	2.16
19年目	H 56	0.2965	92.1			7.01	2.08
20年目	H 57	0.2851	92.1			7.01	2.00
21年目	H 58	0.2741	92.1			7.01	1.92
22年目	H 59	0.2636	92.1			7.01	1.85
23年目	H 60	0.2534	92.1			7.01	1.78
24年目	H 61	0.2437	92.1			7.01	1.71
25年目	H 62	0.2343	92.1			7.01	1.64
26年目	H 63	0.2253	92.1			7.01	1.58
27年目	H 64	0.2166	92.1			7.01	1.52
28年目	H 65	0.2083	92.1			7.01	1.46
29年目	H 66	0.2003	92.1			7.01	1.40
30年目	H 67	0.1926	92.1			7.01	1.35
31年目	H 68	0.1852	92.1			7.01	1.30
32年目	H 69	0.1780	92.1			7.01	1.25
33年目	H 70	0.1712	92.1			7.01	1.20
34年目	H 71	0.1646	92.1			7.01	1.15
35年目	H 72	0.1583	92.1			7.01	1.11
36年目	H 73	0.1522	92.1			7.01	1.07
37年目	H 74	0.1463	92.1			7.01	1.03
38年目	H 75	0.1407	92.1			7.01	0.99
39年目	H 76	0.1353	92.1			7.01	0.95
40年目	H 77	0.1301	92.1			7.01	0.91
41年目	H 78	0.1251	92.1			7.01	0.88
42年目	H 79	0.1203	92.1			7.01	0.84
43年目	H 80	0.1157	92.1			7.01	0.81
44年目	H 81	0.1112	92.1			7.01	0.78
45年目	H 82	0.1069	92.1			7.01	0.75
46年目	H 83	0.1028	92.1			7.01	0.72
47年目	H 84	0.0989	92.1			7.01	0.69

48年目	H 85	0.0951	92.1			7.01	0.67
49年目	H 86	0.0914	92.1	0.00	0.00	7.01	0.64
合計				955.22	744.59	350.72	97.88
単純事業費計					955.22		350.72

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道24号	大和御所道路	4	27.2km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				263,038	
	改良費				28,044	
		土工	m ³	1,837,591	11,271	切土(594,008m ³)、盛土(787,363m ³)、捨土(456,220m ³) 管渠工(11,123m)、排水工(95,147m)、雑工(1式)
		軟弱地盤改良工	m ³	87,759	248	
		法面工	m ²	52,315	879	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	14,628	重力式擁壁、U型擁壁、L型擁壁、逆T型擁壁等
		函渠工	m	3,329	1,018	
	橋梁費				169,819	
		100m以上	m	32,317	169,641	連続高架橋201橋(一般部含む)
		100m未満	m	121	177	PC橋2橋、鋼橋1橋
	トンネル費				20,343	
		NATM	m	4,713	20,343	10本(上下線別)
		シールド	m			
	IC・JCT費				25,370	
		IC	箇所	9	22,786	トランペット型(2箇所)、ダイヤモンド型(7箇所) (ランプ橋含む)
		JCT	箇所	1	2,584	直結Y型(ランプ橋含む)
	舗装費				13,953	
		車道舗装	m ²	967,476	13,402	
		歩道舗装	m ²	106,134	551	
	付帯施設費				5,509	
		交通管理施設工	式	1	3,846	道路照明、路傍植樹、転落防止柵、ガードレール等
		遮音壁	m	4,022	1,663	
②	用地及補償費				131,472	
	用地費		m ²	1,359,600	87,882	
		宅地	m ²	309,119	59,575	
		田畑	m ²	922,181	27,665	
		山林・原野	m ²	128,300	642	
		その他	m ²			
	補償費	式		1	43,590	
③	間接経費	式		1	65,490	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				460,000	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道24号	大和御所道路	4	27.2km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				85,619	
	改良費				6,479	
		土工	m ³	868,175	3,737	
		軟弱地盤改良工	m ³	10,781	57	
		法面工	m ²	23,318	438	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,893	重力式擁壁、U型擁壁、L型擁壁、逆T型擁壁等
		函渠工	m	404	354	
	橋梁費				47,903	
		100m以上	m	11,823	47,903	
		100m未満	m			
	トンネル費				15,476	
		NATM	m	6,706	15,476	9本(上下線別)
		シールド	m			
	IC・JCT費				8,059	
		IC	箇所	4	8,059	
		JCT	箇所			
	舗装費				5,711	
		車道舗装	m ²	570,754	5,422	
		歩道舗装	m ²	57,264	289	
	付帯施設費				1,992	
		交通管理施設工	式	1	1,791	道路照明、路傍植樹、転落防止柵、ガードレール等
		遮音壁	m	601	201	
②	用地及補償費				400	
	用地費		m ²	17,208	340	
		宅地	m ²	764	176	
		田畑	m ²	3,282	98	
		山林・原野	m ²	13,162	66	
		その他	m ²			
	補償費	式		1	60	
③	間接経費	式		1	14,279	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				100,298	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道24号	大和御所道路	4	27.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	27.2	7,300	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	56,500	橋梁32.4km(一般部含む)、トンネル 4.7km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			63,800	

国近整企画27号
平成25年7月30日

奈良県知事 殿

近畿地方整備局長

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成25年8月12日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成25年8月8日(木)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道24号大和御所道路	事業継続	

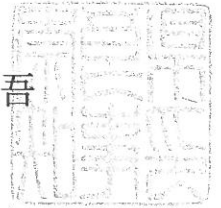
※貴県の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。



道建第109号
平成25年8月8日

近畿地方整備局長 殿

奈良県知事 荒井 正吾



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）
の作成に係る意見照会について（回答）

平成25年7月30日付け、国近整企画27号で照会のありました標記の件について、下記のとおり回答します。

記

京奈和自動車道は、県の南北の基軸であり、企業立地や計画的なまちづくりの促進、広域的な観光振興をはじめ商業・産業の活性化、医療提供体制の広域化等に寄与する極めて重要な道路と考えています。

特に大和御所道路は、国道168号や国道169号、国道309号等の幹線道路とネットワークを形成し、南部地域の振興を図る上で必要不可欠な道路であり、災害時には、被災地域の孤立や物資輸送・救急活動ルートの分断を防ぐ「紀伊半島アンカールート」の一翼を担う道路でもあります。

また、現国道24号の慢性的な渋滞の緩和や事故危険箇所解消、生活道路への交通流入の改善のため大和御所道路の早期完成が求められています。

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。

引き続き事業を推進し、（仮称）大和郡山ジャンクションの平成26年度早期の供用、御所インターチェンジから御所南インターチェンジまでの平成26年度の確実な供用、五條北インターチェンジまでの平成28年度の供用の実現、橿原北インターチェンジから橿原高田インターチェンジまでの早期の工事着手をお願いします。

なお、整備にあたってはコスト縮減に努め、全線供用に向けた計画的な整備が図られるようお願いします。

