

NO.3  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成18年度第1回)

## 一般国道24号

やま と ご せ  
大 和 御 所 道 路

平成18年10月

国土交通省 近畿地方整備局

# 目 次

|                  |    |
|------------------|----|
| 事業の目的            | 1  |
| 計画の概要            | 2  |
| 事業の経緯及び進捗状況      | 4  |
| 1．事業の経緯          | 4  |
| 2．事業の進捗          | 4  |
| 3．関係機関との調整等      | 4  |
| 事業を取り巻く社会状況      | 6  |
| 1．社会的背景          | 6  |
| 2．沿線の交通状況        | 7  |
| 3．奈良県内の観光動向      | 11 |
| 4．高度医療施設までの搬送状況  | 12 |
| 5．地域における計画       | 13 |
| 事業の整備効果          | 14 |
| 1．京奈和自動車道の整備効果   | 14 |
| 2．大和御所道路の整備効果    | 15 |
| 費用便益比の算定         | 20 |
| コスト縮減や代替案立案等の可能性 | 22 |
| 対応方針             | 23 |

# 事業の目的

京都～奈良～和歌山の拠点都市間の連携強化  
 交通混雑の緩和、交通安全の確保  
 生活圏・活動圏拡大による沿線地域の活性化

国道24号は、京都市を起点として、奈良県を縦断し、和歌山市に至る延長140kmの主要幹線道路です。

国道24号は奈良県内の広域的な南北交通を受け持つ唯一の幹線道路であり、近年の交通量の増加や地域開発に伴い日常的に交通混雑が発生し、地域の人々の生活にも影響を及ぼしています。

京奈和自動車道は京都・奈良・和歌山の拠点都市の連携強化の役割を担う、延長約120kmの高規格幹線道路で、関西大環状ルートの一部となり、京滋バイパス、第二名神、西名阪自動車道、大和高田バイパス、阪和自動車道など既存の高速道路や国道と相互に連携することにより、関西圏の外郭環状機能を持ったネットワークを形成し、近畿大都市圏での時間短縮を実現する道路です。

大和御所道路は京奈和自動車道の一部として、奈良県大和郡山市伊豆七条町から五條市居傳町に計画された延長27.2kmの自動車専用道路（一部区間は一般部併設）で、奈良県内においては、国道24号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、及び生活圏・活動圏拡大による沿線地域の活性化に寄与する高規格幹線道路です。



# 計 画 の 概 要

- ・ 起終点 自) 奈良県<sup>やまと</sup>大和郡<sup>こおりやま</sup>山市<sup>い</sup>伊豆<sup>ず</sup>七条町<sup>しちじょう</sup>  
至) 奈良県<sup>ごじょう</sup>五條市<sup>い</sup>居傳町<sup>で</sup>
- ・ 計画延長  $L = 27.2 \text{ km}$   
  
大和区間  $L = 13.8 \text{ km}$   
御所区間  $L = 13.4 \text{ km}$
- ・ 幅員 大和区間  $W = 38.0 \text{ m}$   
御所区間  $W = 22.0 \text{ m}$
- ・ 構造規格 第1種第2級(専用部)  
第3種第2級(一般部:大和区間)
- ・ 設計速度  $100 \text{ km/h}$ (専用部)  
 $60 \text{ km/h}$ (一般部:大和区間)
- ・ 車線数 専用部: 4車線  
一般部: 4車線(大和区間)
- ・ 全体事業費 約4,600億円

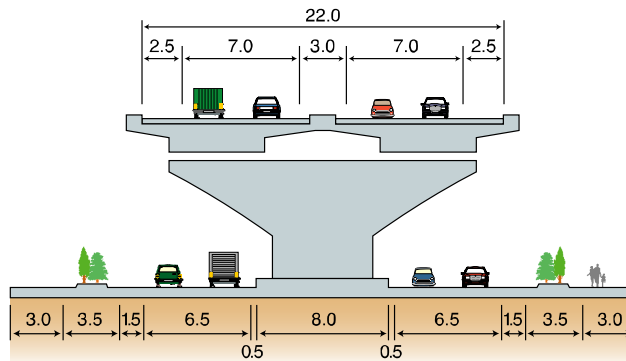
・ 計画図



・ 標準断面図

大和区間

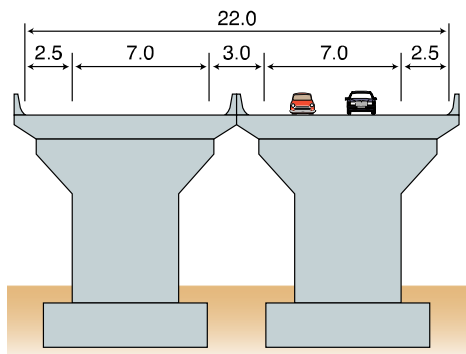
高架部



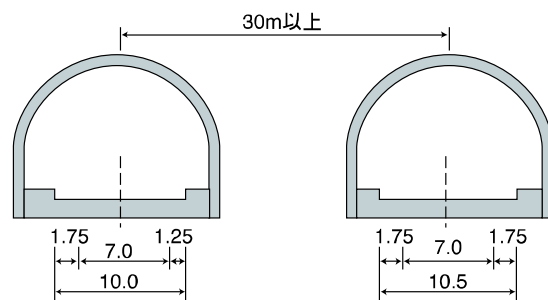
一部、環境施設帯を設ける区間あり

御所区間

高架部



トンネル部



# 事業の経緯及び進捗状況

## 1. 事業の経緯

- ・昭和 47 年度 事業化 檀原バイパス L=13.8km
- ・昭和 48 年 4 月 都市計画決定
- ・昭和 58 年 7 月 田原本町十六面～檀原市土橋町  
L=2.9km 暫定 2 車線供用
- ・昭和 59 年 8 月 田原本町十六面 L=0.64km 暫定 2 車線供用  
檀原市土橋町～曲川町  
L=2.2km 暫定 2 車線供用
- ・平成元年 8 月 檀原市曾我町真菅～曲川町 L=1.88km 4 車化
- ・平成元年度 京奈和自動車道として基本計画決定  
(檀原バイパス区間を含む)
- ・平成 3 年 7 月 都市計画決定(御所区間) L=13.4km
- ・平成 4 年度 事業化 大和御所道路 L=27.2km  
用地着手(大和区間)
- ・平成 6 年度 工事着手(大和区間)
- ・平成 8 年 11 月 都市計画変更(大和区間) L=13.8km
- ・平成 10 年度 用地着手(御所区間)
- ・平成 16 年 3 月 一般部(檀原市曲川町～新堂町)  
L=1.4km 4 車線供用
- ・平成 18 年 4 月 専用部(郡山 I C～檀原北 I C)  
L=7.8km 4 車線供用  
一般部(大和郡山市伊豆七条町  
～天理市二階堂北菅田町)  
L=1.7km 4 車線供用  
一般部(檀原市小槻町～土橋町)  
L=0.7km 4 車化
- ・平成 18 年 8 月 一般部(天理市二階堂北菅田町  
～天理二階堂南菅田町)  
L=0.5km 4 車線供用

## 2 . 事業の進捗

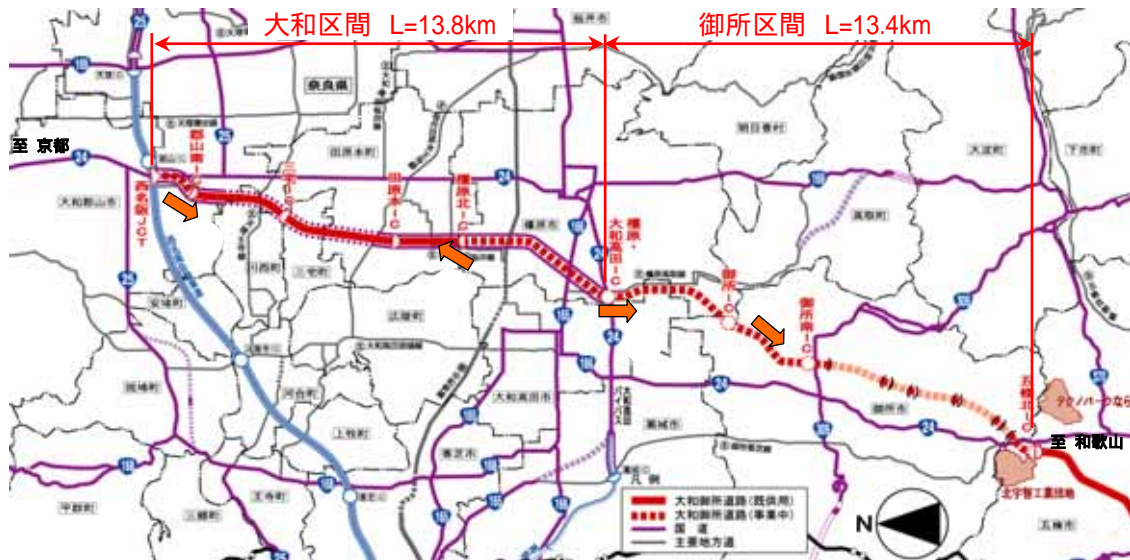
- ・ 事業進捗率（平成 17 年度末現在）
  - 76 . 3 %（大和区間）
  - 13 . 9 %（御所区間）
  - 53 . 1 %（大和御所道路）
  
- ・ 用地取得率（面積ベース、平成 18 年 6 月 1 日現在）
  - 94 . 8 %（大和区間）
  - 75 . 2 %（御所区間）
  - 86 . 3 %（大和御所道路）
  
- ・ 平成 18 年 4 月 15 日 大和区間（専用部）郡山南 I C ~ 橿原北 I C 間（L=7.8km）部分供用

## 3 . 関係機関との調整等

大和御所道路は、既に橿原バイパスとして事業中であった大和区間と平成 3 年に都市計画決定された御所区間とを合わせ、平成 4 年度に大和御所道路として事業化し、平成 18 年 4 月 15 日には大和区間専用部（郡山南 I C ~ 橿原北 I C）の部分供用を行ったところですが、これまでに用地買収に伴う公図訂正、用地取得が難航した箇所では、土地収用法に基づく手続きを行うなど用地取得に期間を要しました。また、全線に渡って埋蔵文化財が分布しているため、文化財調査にも期間を要してきました。

残る区間についても、用地買収、埋蔵文化財調査、設計協議の円滑な推進を図るため、関係機関との調整を進めていきます。

# 現在の状況



西名阪 JCT, 三宅 IC, 田原本 IC, 橿原・大和高田 IC, 御所 IC および御所南 IC の名称は仮称

| 大和区間       | 御所区間           |
|------------|----------------|
| 郡山南 I C 付近 | 橿原・大和高田 I C 付近 |
|            |                |
| 橿原北 I C 付近 | 御所南 I C 付近     |
|            |                |



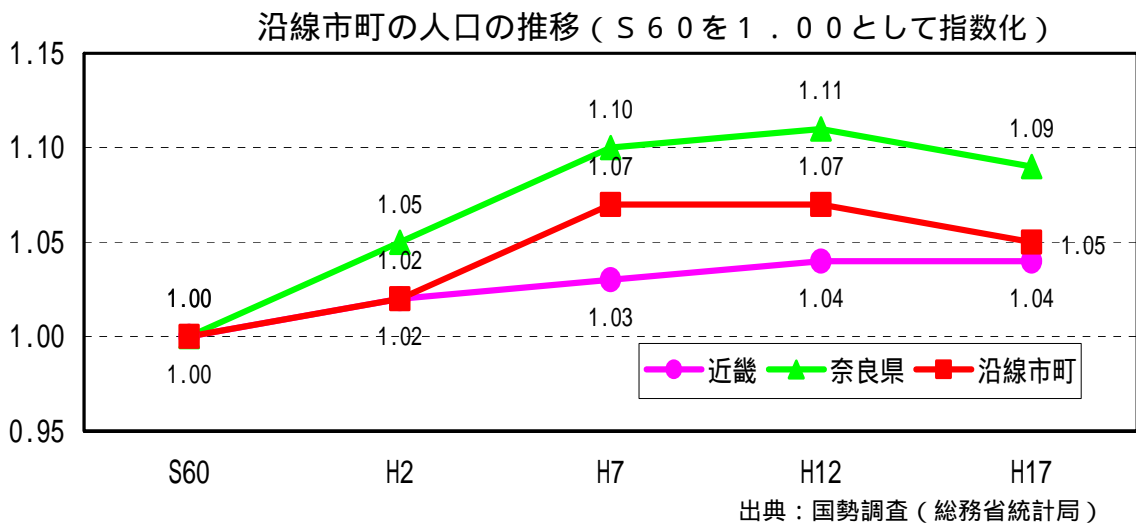
# 事業を取り巻く社会状況

## 1. 社会的背景

### 【沿線市町の人口】

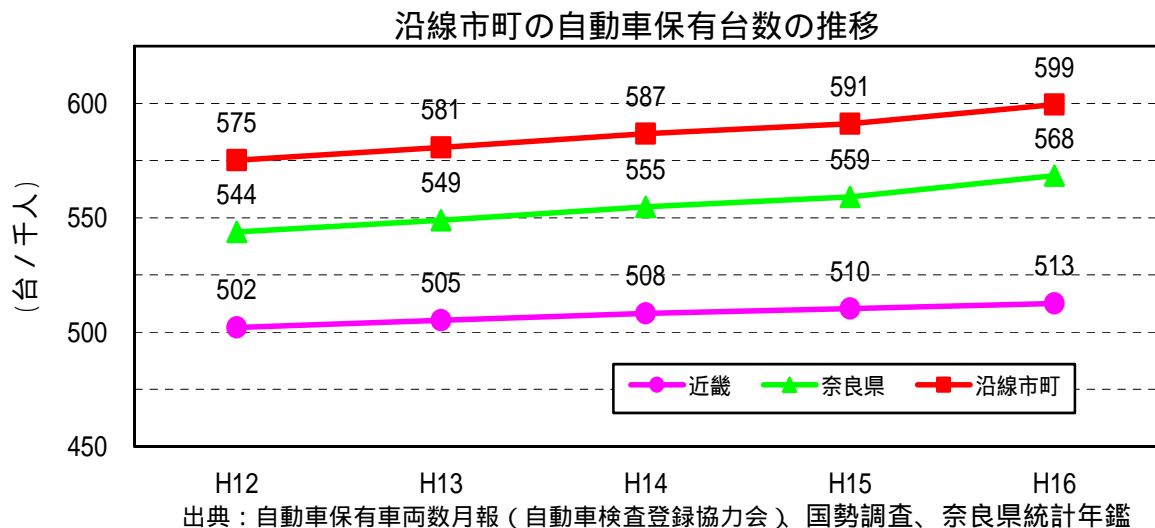
- ・大和御所道路の沿線市町の人口は近年減少傾向にあります。

**沿線市町**  
やまとこおりやま てんり かしはら やまとたかだ ごせ  
 大和郡山市、天理市、橿原市、大和高田市、御所市、  
ごじょう しき かわにし みやけ たわらもと  
 五條市、磯城郡（川西町、三宅町、田原本町）



### 【自動車保有台数の推移】

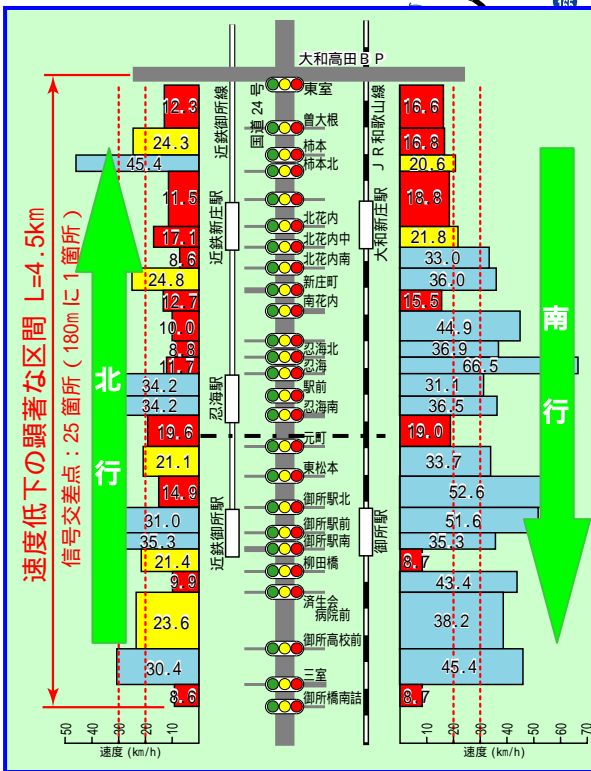
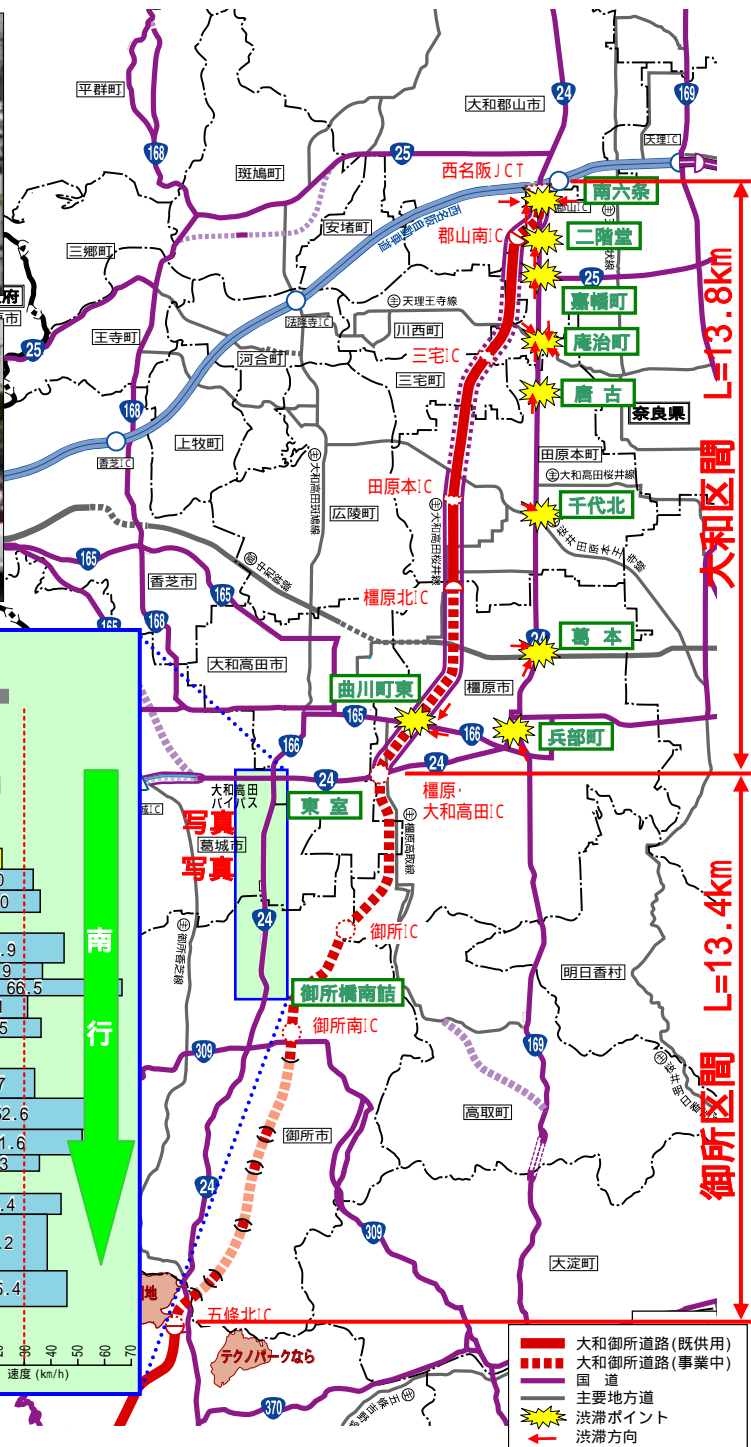
- ・大和御所道路沿線市町の人口千人当たりの自動車保有台数は、近畿平均を大きく上回っており、自動車への依存度が高い地域であることを示しています。



## 2. 沿線の交通状況

### 【国道24号の渋滞ポイント】

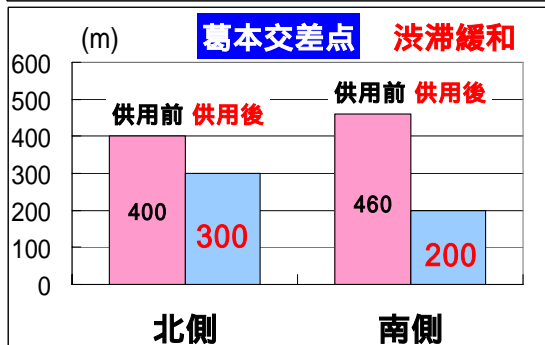
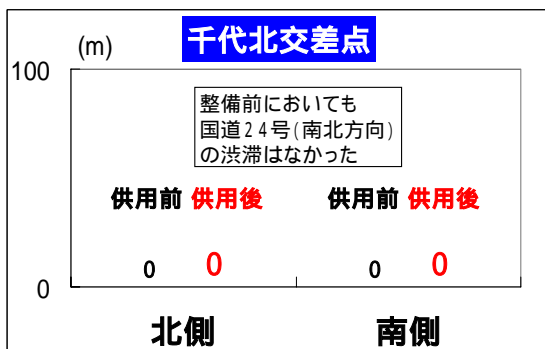
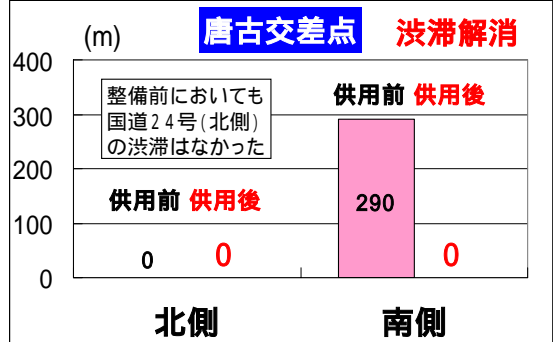
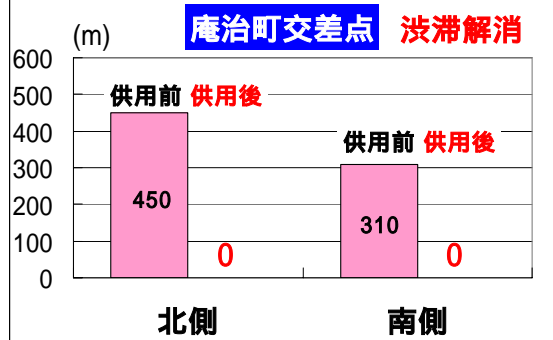
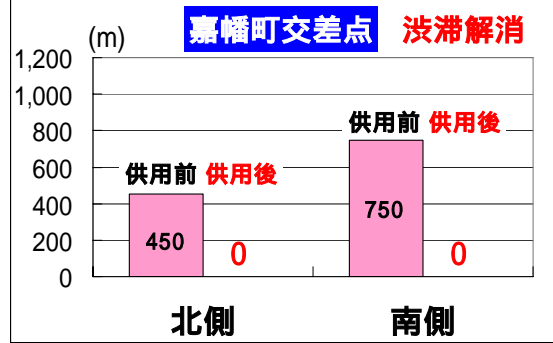
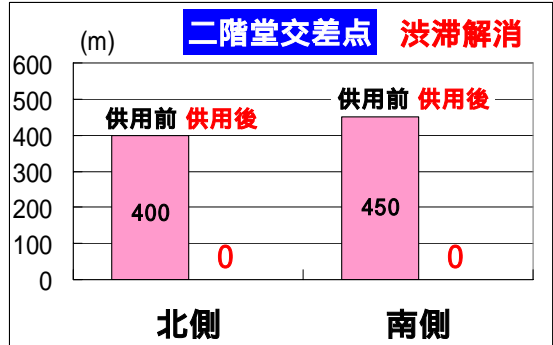
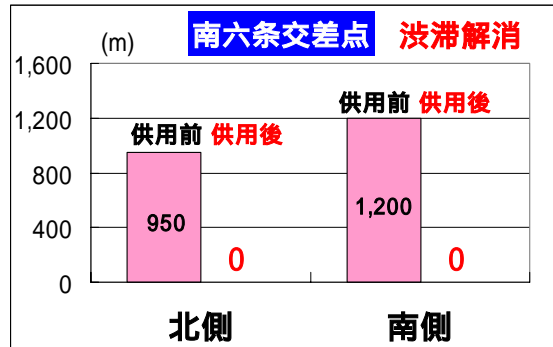
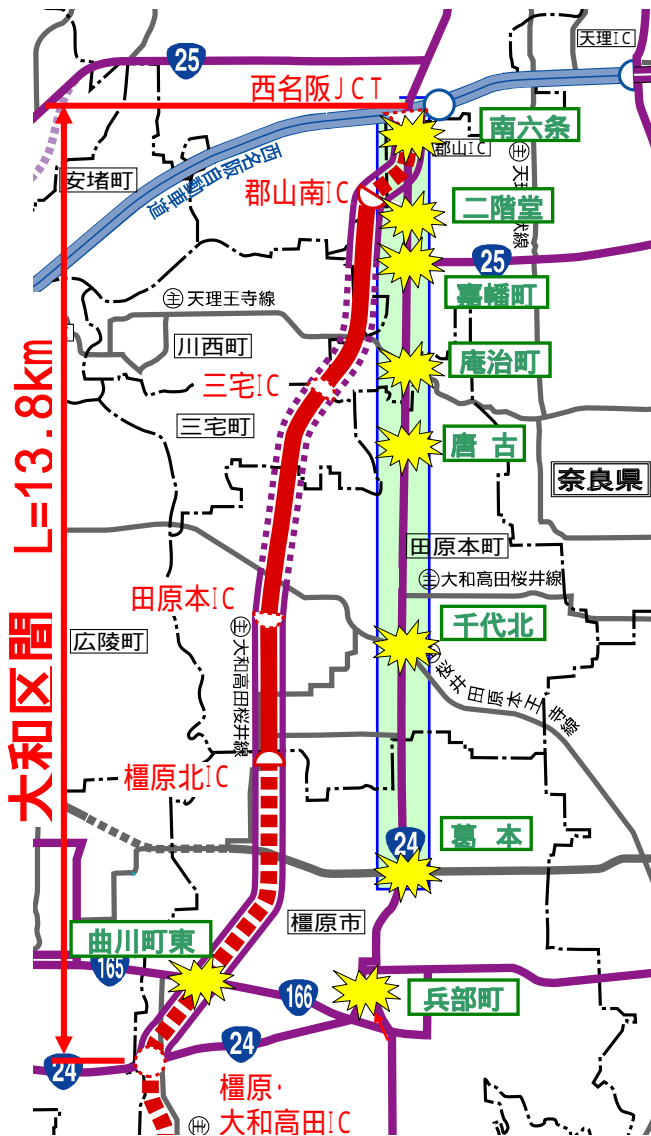
- ・大和平野地域では、一般国道24号にかかる負担が極めて重く、渋滞ポイントの連続などにより慢性的な渋滞が発生しています。
- ・御所区間に並行する葛城市、御所市域においては、信号交差点が短い間隔で設置されており、慢性的に速度低下が生じています。
- ・現在は、大和区間の開通により、国道24号の交通量が減少し、渋滞ポイントはほぼ解消しました。



#### 速度低下とは

警察庁「交通情報の提供に関する指針」に規定されている「混雑」と表現すべき速度(20km/h以下)の状態を速度低下と定義

【大和区間の渋滞ポイントの現状】



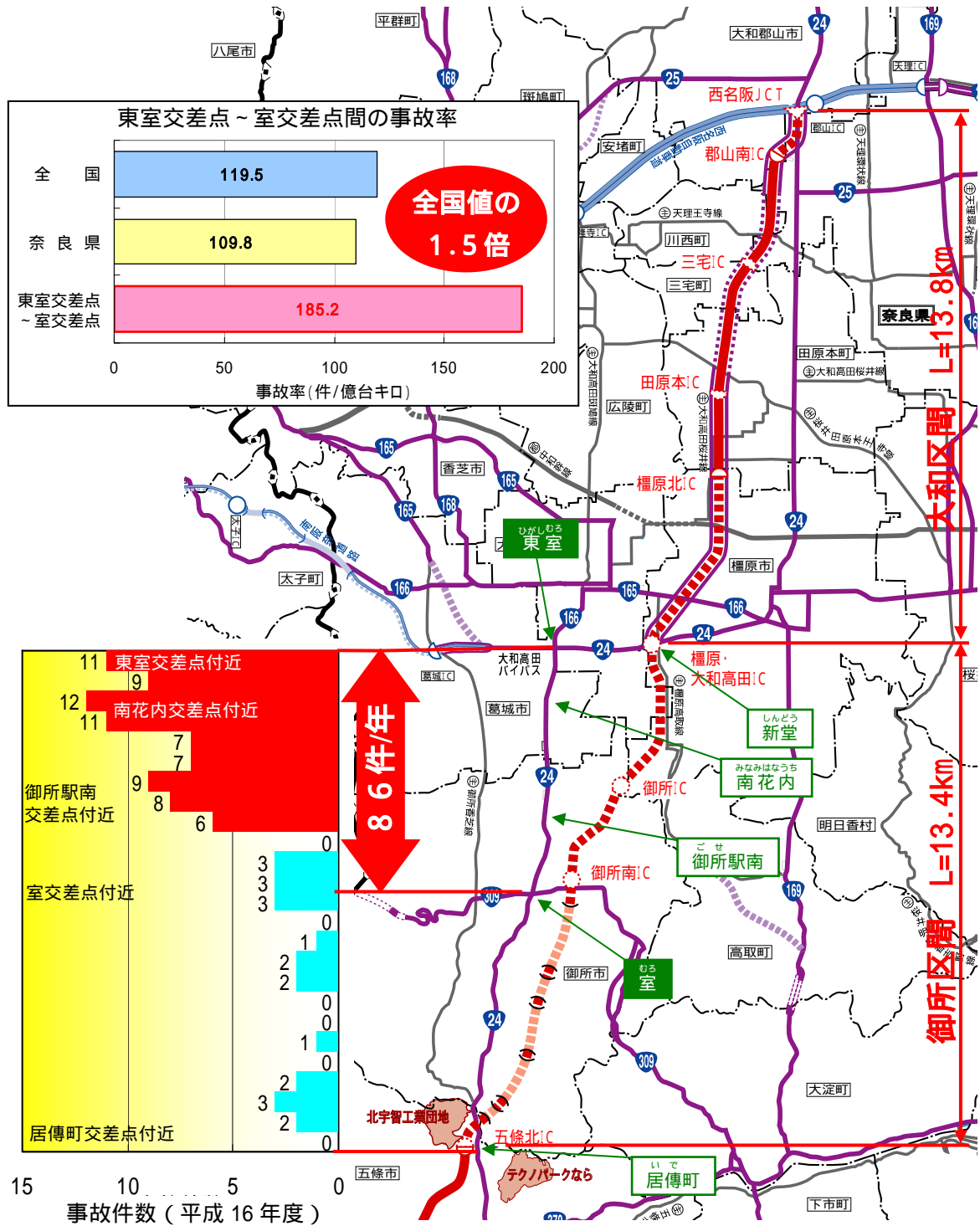
調査日

供用前：平成17年10月27日(木)

供用後：平成18年5月24日(水)

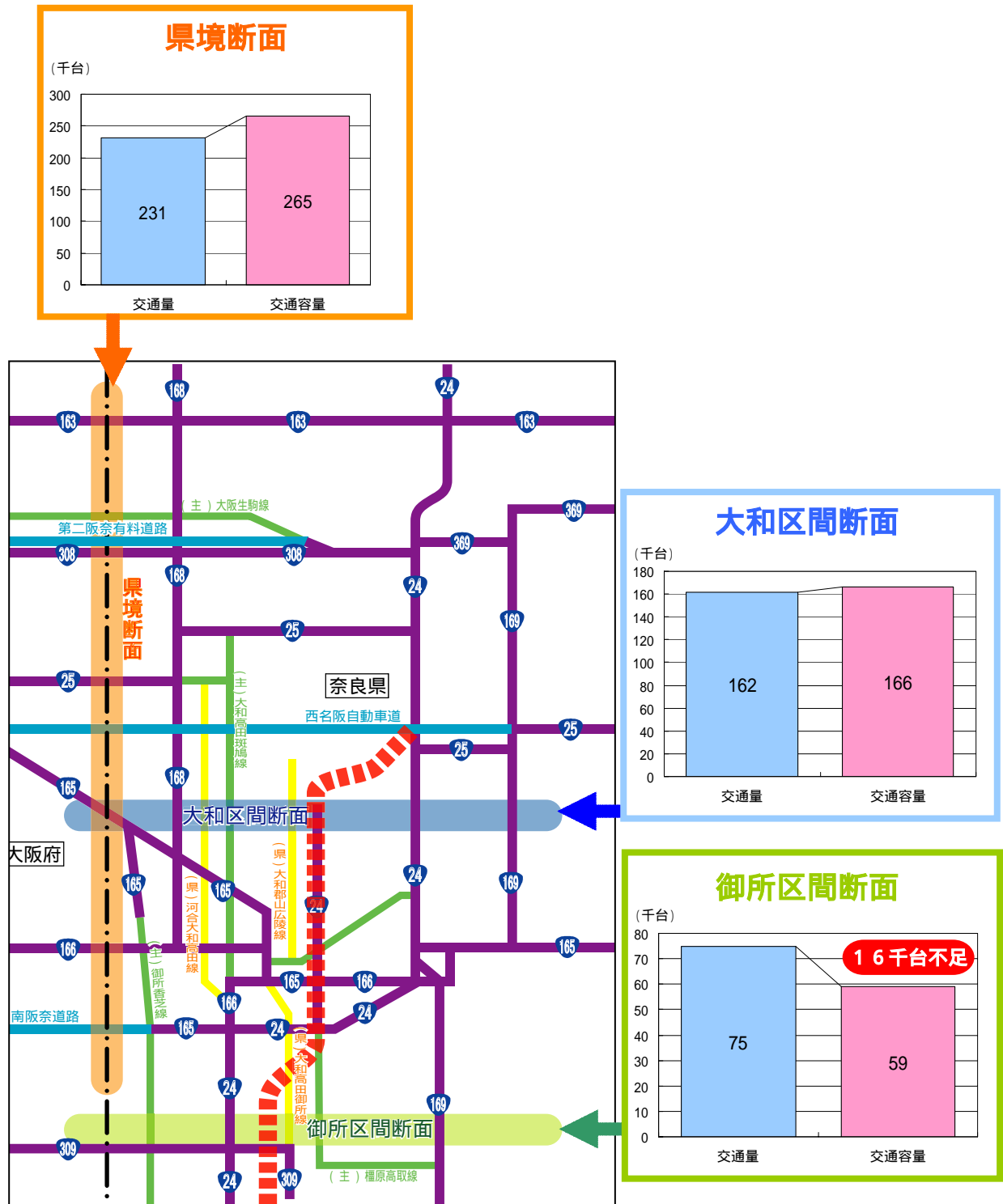
### 【国道24号の交通事故発生状況】

- ・御所区間の現道区間となる国道24号の東室交差点から室交差点間では、交通事故率は185件/億台キロと全国値の1.5倍となっています。



### 【交通容量の不足】

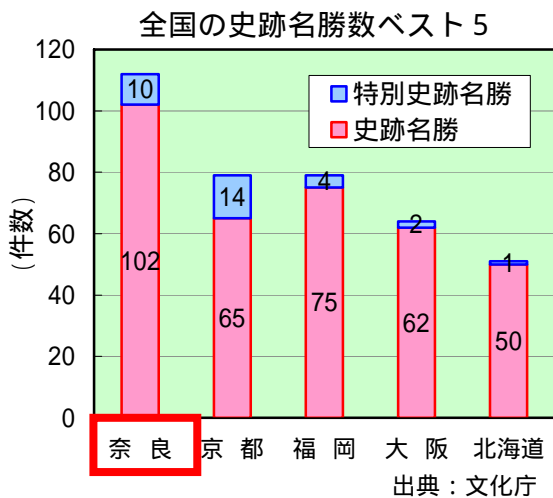
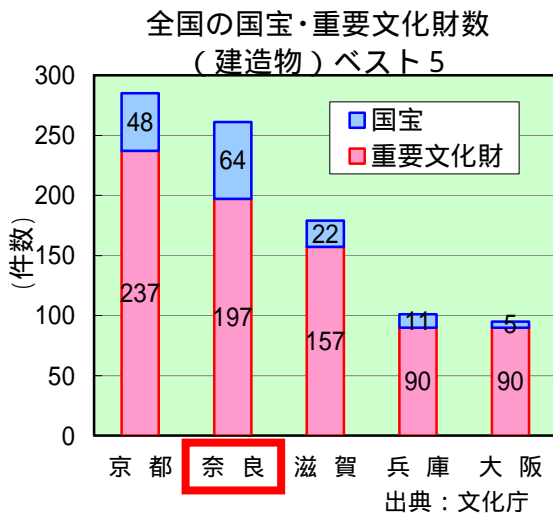
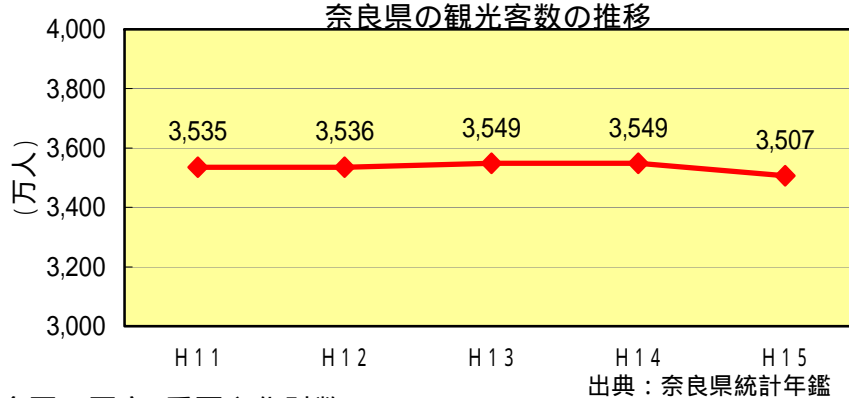
- ・大和御所道路区間の南北主要幹線の交通容量は、御所区間で16千台不足しています。
- ・大和区間には、52千台不足していましたが、専用部の部分供用により容量不足が解消されています。



(出典：平成17年度道路交通センサス)

### 3. 奈良県内の観光動向

- ・ 県内には東大寺周辺地区、法隆寺周辺地区および平成16年4月に新たに登録された紀伊山地霊場と参詣道等の世界文化遺産や国宝、重要文化財が多数存在し、国内でも有数の観光資源を有しており、修学旅行生等の多数の観光客が訪れます。近年は、3,500万人程度の横ばいで推移しています。



特別史跡名勝とは史跡名勝のうち特に重要なもの

■京都、奈良、和歌山の世界文化遺産



## 4 . 地域における計画

大和御所道路は、下記の計画に位置づけられています。

- ・なら・半日交通圏道路網構想 (平成5年7月 奈良県)
- ・平城遷都1300年記念事業マスタープラン(事業構想)  
(平成14年5月 奈良県)
- ・やまと21世紀ビジョン実施計画(平成18年～平成22年)  
(平成18年3月 奈良県)

### 事業促進を要望する団体等

| 期成同盟会等名称              | 会長            | 主な構成メンバー                       |
|-----------------------|---------------|--------------------------------|
| 京奈和自動車道建設<br>促進奈良県民会議 | 奈良県商工会議所連合会会長 | 広く県内各層を代表する団体<br>83団体          |
| 京奈和自動車道整備<br>促進期成同盟会  | 奈良市長          | 奈良県内の市町村<br>12市15町12村          |
| 京奈和自動車道建設<br>促進協議会    | 奈良県知事         | 京都府、奈良県、和歌山県                   |
| 京奈和自動車道推進<br>議員連盟     | 田野瀬良太郎(衆議院議員) | 京都府、奈良県、和歌山県、<br>大阪府選出の自由民主党議員 |

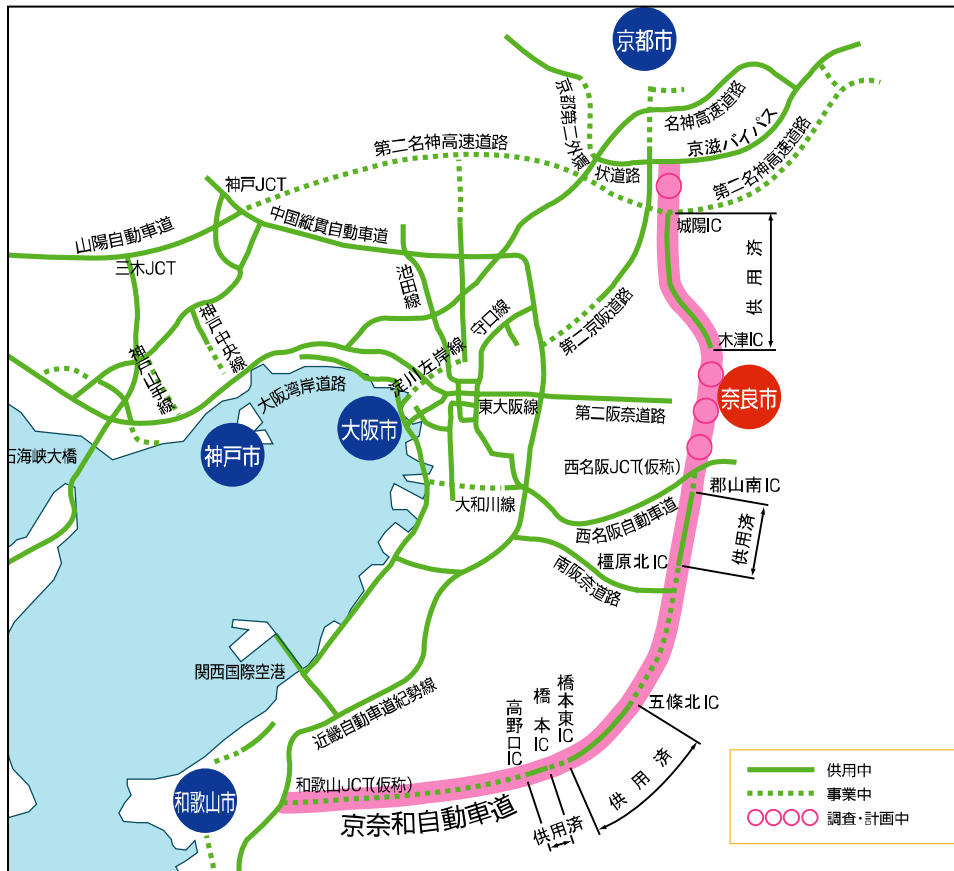
### 最近の動向

- 平成18年5月 京奈和自動車道整備促進期成同盟会総会にて、大和御所道路未供用区間の早期完成及び京奈和自動車道全線早期完成を要望。
- 平成18年7月 京奈和自動車道建設促進奈良県民会議総会にて、京奈和自動車道全線の早期供用に向けた大和北道路の都市計画の早期決定及び大和御所道路の事業推進を要望。
- 平成18年7月 京奈和自動車道建設促進協議会決起大会にて、京奈和自動車道の整備推進を要望

# 事業の整備効果

## 1. 京奈和自動車道の整備効果

京奈和自動車道の整備により、高規格道路ネットワークが形成され、京都、奈良、和歌山の拠点都市間の連携強化が図られ、京都市、奈良市、和歌山市間の移動時間は、現在の一般国道24号を利用した場合に比べて、約170分(63%)短縮します。



### 京都市～奈良市～和歌山市の移動時間





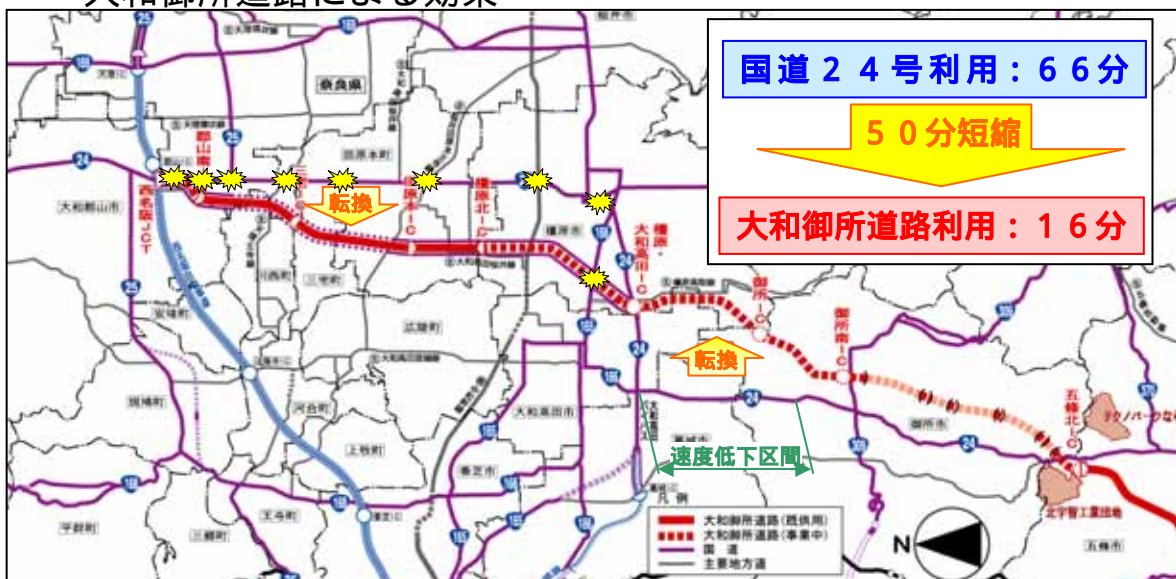
## 2. 大和御所道路の整備効果

### 【大和平野地域における交通の円滑化】

大和御所道路と並行する国道24号は、主要渋滞ポイントが9箇所存在するなど、慢性的な交通渋滞が発生しています。

大和御所道路の整備により、移動時間が短縮するとともに、通過交通が当該道路に転換し、国道24号の交通渋滞が緩和されます。

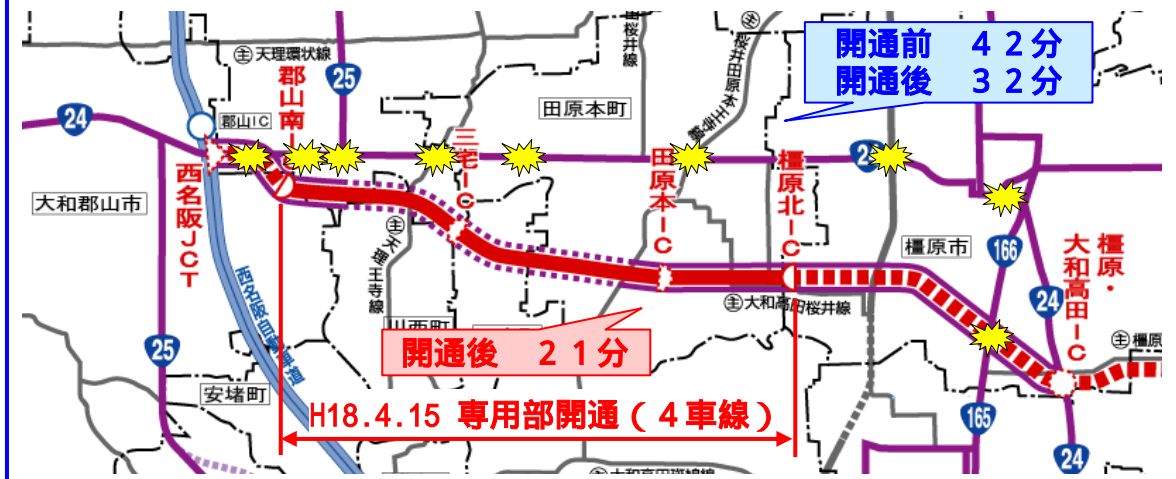
### 大和御所道路による効果



国道24号走行時間は道路時刻表'05~'06により算出

### 大和区間専用部部分開通による所用時間の変化

西名阪自動車道から新堂交差点の移動時間は、42分でしたが大和区間専用部の部分開通後は大和区間利用では21分(21分短縮)となり、国道24号においても32分(10分短縮)に短縮されました

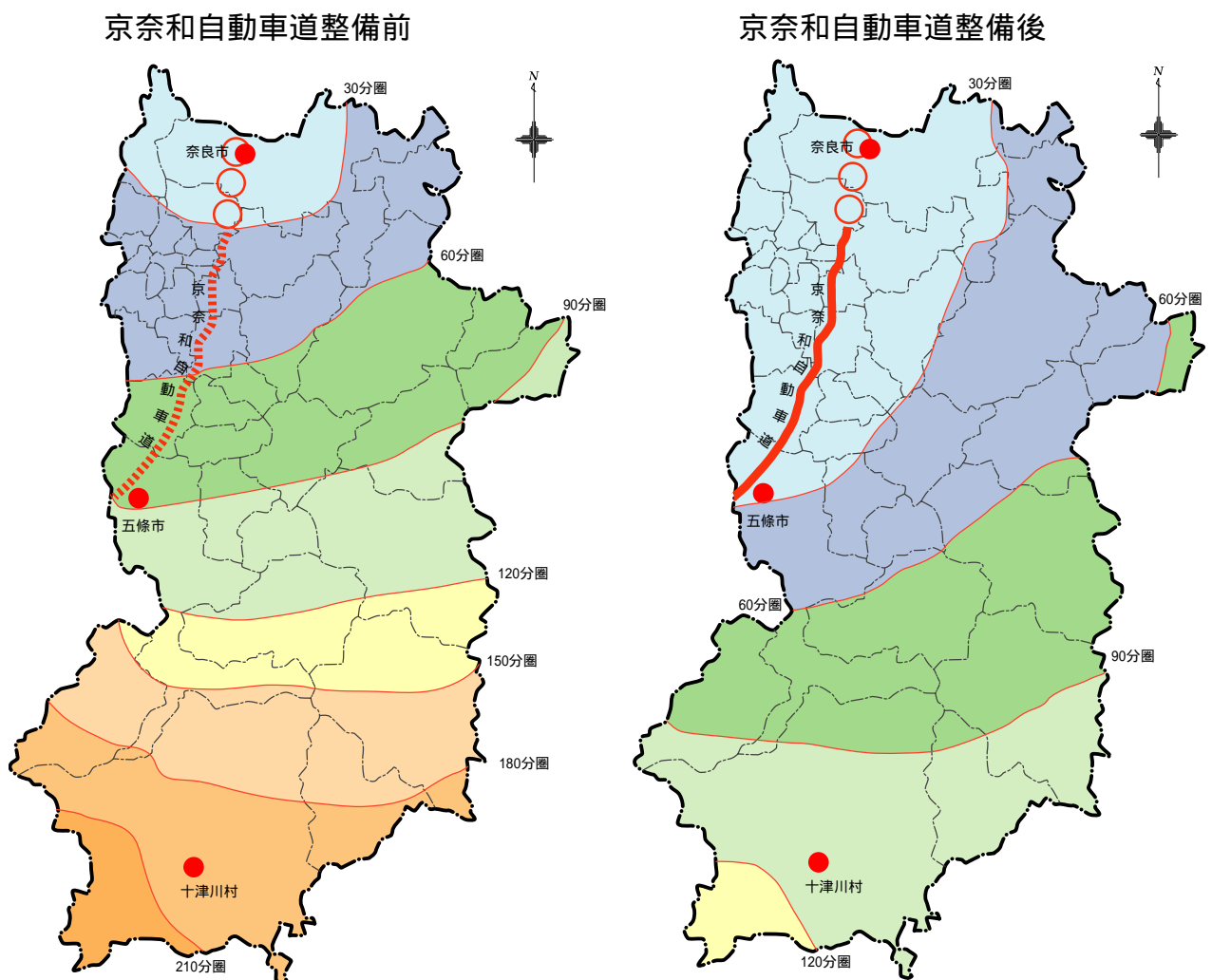


開通前は、平成18年3月1日(水)に調査  
開通後は、平成18年5月24日(水)に調査

### 【なら・半日交通圏道路網構想の実現】

奈良県の県庁所在地奈良市は県の最北部に位置し、県内で行われる会議や行政手続き等の活動が多数行われていますが、現状では往復の移動に多大な時間を要しています。

大和御所道路の整備により移動時間が短縮し、奈良市から大和平野の南端の五條市までの移動時間約90分が約30分に、県最南端の十津川村までの移動時間約210分が約120分に短縮され、県内の各種活動の効率化が図られ、「なら・半日交通圏道路網構想」の実現に寄与します。

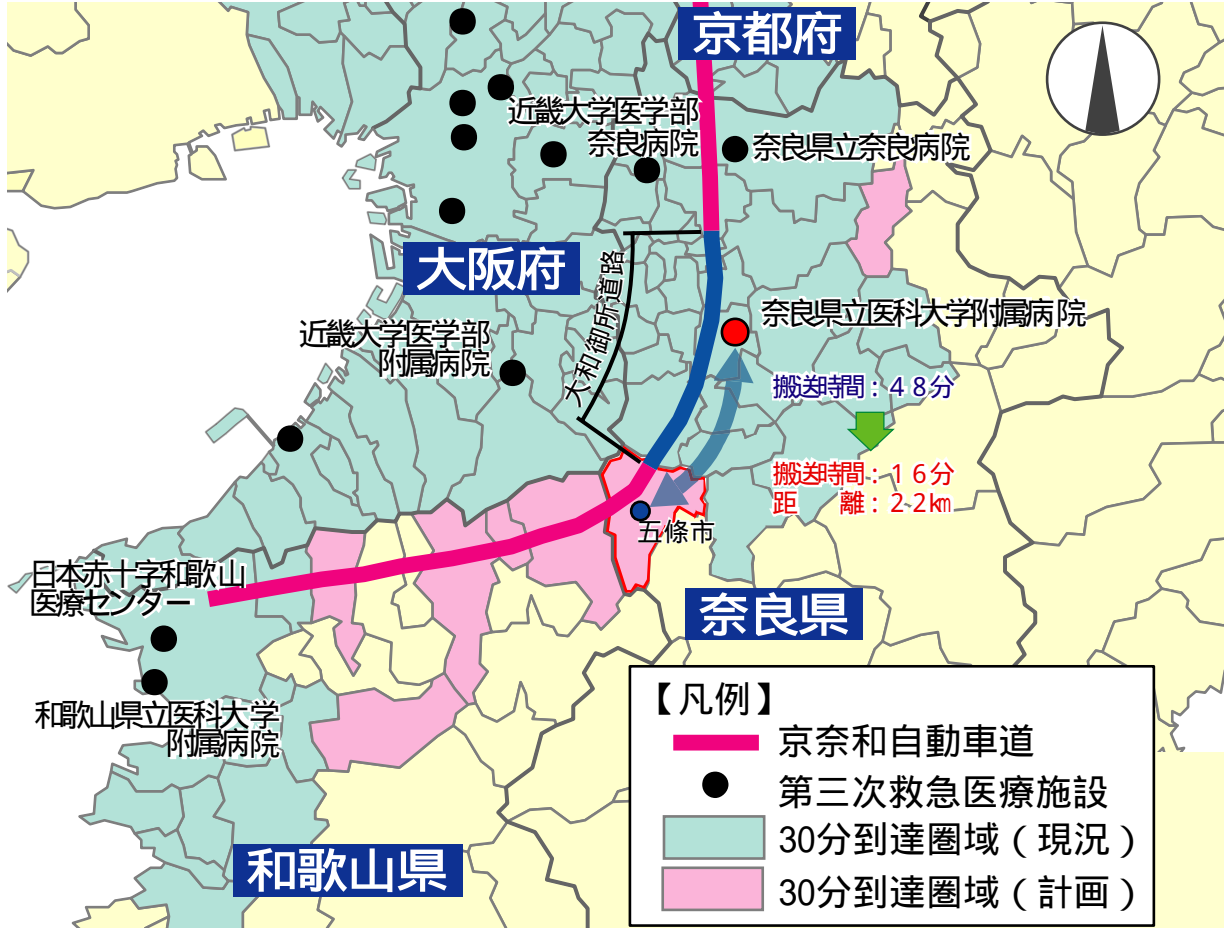


「なら・半日交通圏道路網構想」  
奈良県が道路整備の長期計画として平成5年に策定

【高度医療施設への搬送時間短縮】

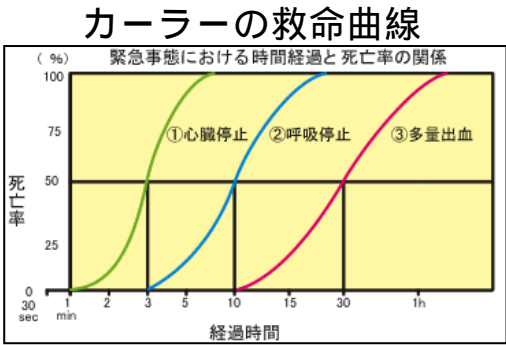
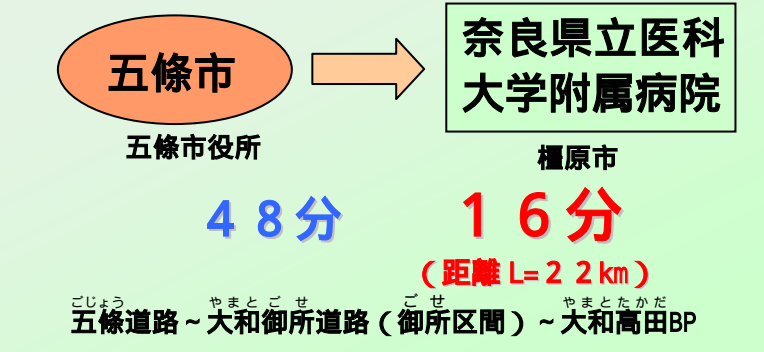
京奈和自動車道の整備により、第三次救急医療施設30分到達圏域が拡大され、五條市から橿原市内の奈良県立医科大学附属病院までの搬送時間が約1/3に短縮されます。

京奈和自動車道の整備による第三次救急医療施設30分到達圏域



第三次救急医療施設30分到達圏の増加人口  
**16万人**

五條市から最も近い第三次救急医療施設までの搬送時間

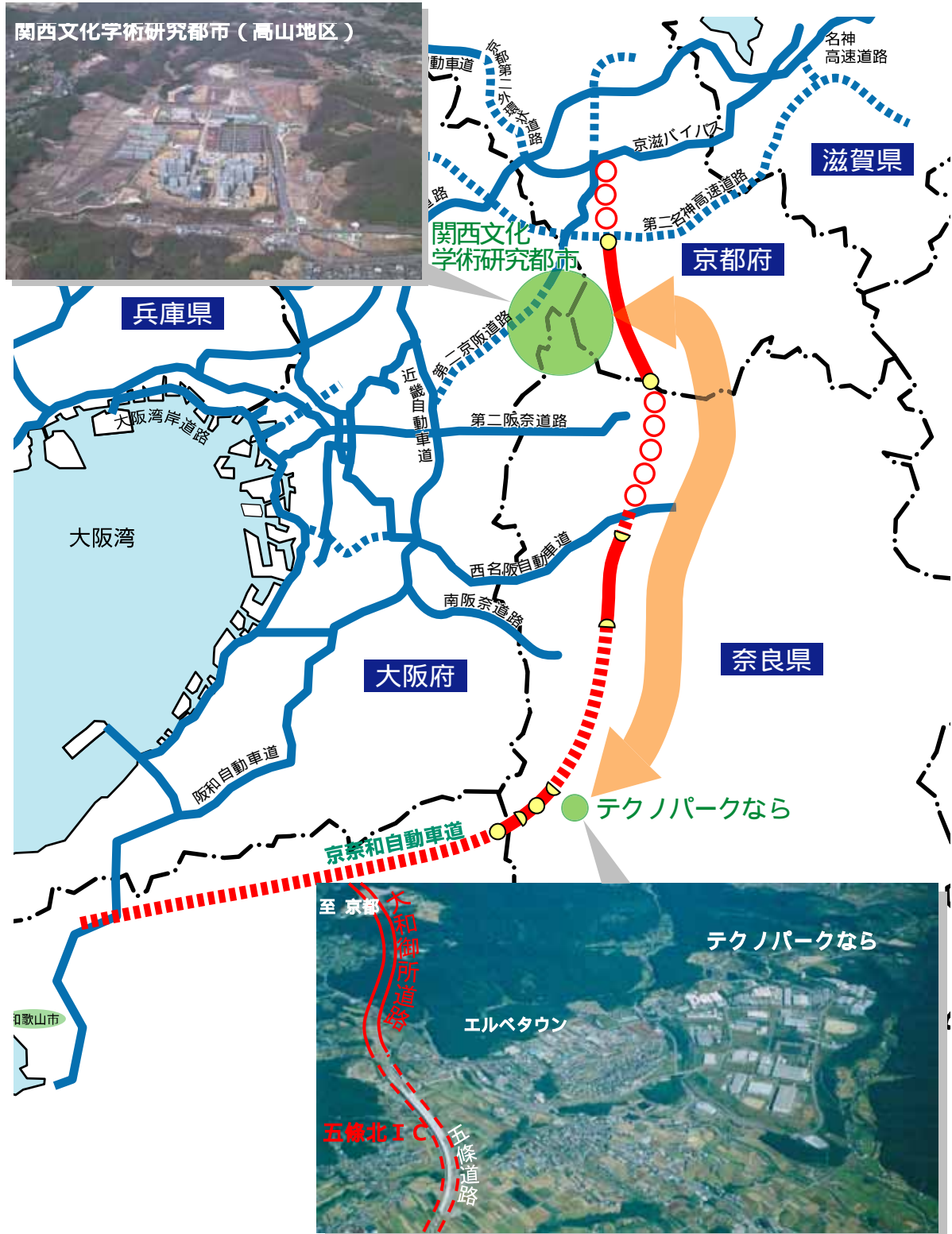


多量出血後約30分で50%死亡

第三次救急医療施設とは、脳卒中、心筋梗塞、頭部外傷等の重篤な患者を24時間体制で受け入れ、高度の診療を提供する救急救命センター等の医療施設

### 【拠点開発プロジェクトの支援】

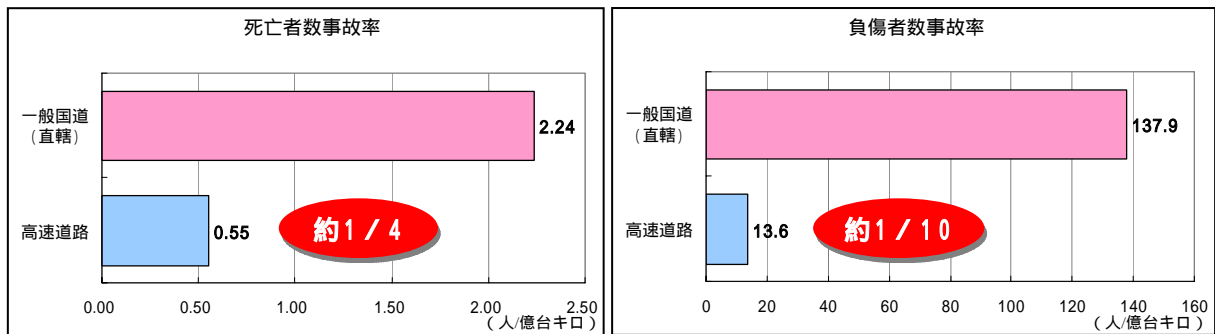
京阪奈丘陵に位置する関西文化学術研究都市と五條市に位置するインテリジェント工業団地「テクノパークなら」が京奈和自動車道で結ばれることにより、相互の利便性が高まり、奈良県の活性化につながります。



### 【交通安全の確保】

大和御所道路は、一般道路よりも事故の少ない自動車専用道路です。交通事故の少ない自動車専用道路の整備により、安全な走行を確保します。

高速道路の事故率は死者数事故率で一般国道（直轄）の1/4、負傷者数事故率では全道路の1/10となっています。



(出典：平成17年度道路交通センサス)

### 【災害時の交通確保】

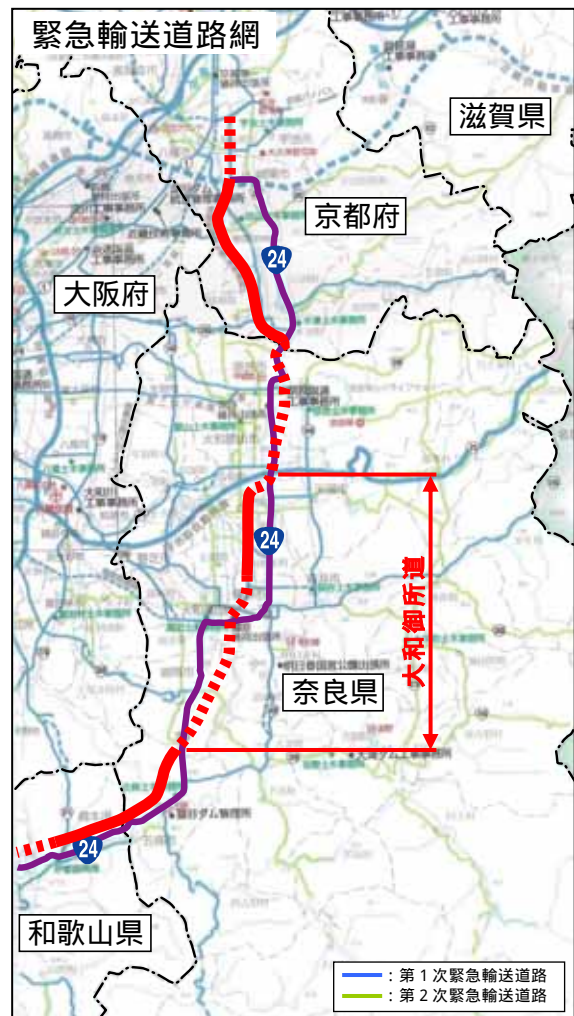
一般国道24号は現在、第一次緊急輸送道路として指定されていますが、慢性的な交通混雑により緊急時にその機能が発揮できない恐れがあります。

また、緊急時の規制等により周辺道路の交通混雑の悪化が懸念されています。

大和御所道路の整備により一般国道24号の交通混雑が緩和され、緊急輸送道路として機能が向上します。

また、大和御所道路は地震に強い構造となっているため、災害時でも確実に緊急輸送道路として機能する道路です。

大和御所道路はM7クラス(兵庫県南部地震など)の地震を考慮して設計しています。



## 費用便益分析の結果（事業全体）

|       |         |
|-------|---------|
| 路 線 名 | 一般国道24号 |
| 事 業 名 | 大和御所道路  |
| 延 長   | 27.2 km |

### 便益

|                     | 走行時間<br>短縮便益 | 走行経費<br>減少便益 | 交通事故<br>減少便益 | 合 計      |      |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|----------|------|
| 基準年                 | 平成18年度       |              |              |          |      |
| 基準年<br>における<br>現在価値 | 30,154億円     | 989億円        | 218億円        | 31,361億円 | …(B) |

### 費用

|                     | 事業費     | 維持管理費 | 合 計     |      |
|---------------------|---------|-------|---------|------|
| 基準年                 | 平成18年度  |       |         |      |
| 単純合計                | 4,411億円 | 715億円 | 5,127億円 |      |
| 基準年<br>における<br>現在価値 | 4,760億円 | 249億円 | 5,009億円 | …(C) |

### 算定結果

|            |  |
|------------|--|
| 費用便益比（CBR） |  |
| B / C =    | $\frac{\text{便益の現在価値の合計（B）}}{\text{費用の現在価値の合計（C）}} = \frac{31,361 \text{ 億円}}{5,009 \text{ 億円}} = 6.3$ |

## 費用便益分析の結果（残事業のみ）

|       |         |
|-------|---------|
| 路 線 名 | 一般国道24号 |
| 事 業 名 | 大和御所道路  |
| 延 長   | 27.2 km |

### 便益

|                     | 走行時間<br>短縮便益 | 走行経費<br>減少便益 | 交通事故<br>減少便益 | 合 計      |      |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|----------|------|
| 基準年                 | 平成18年度       |              |              |          |      |
| 基準年<br>における<br>現在価値 | 15,208億円     | 551億円        | 132億円        | 15,890億円 | …(B) |

### 費用

|                     | 事 業 費   | 維持管理費 | 合 計     |      |
|---------------------|---------|-------|---------|------|
| 基準年                 | 平成18年度  |       |         |      |
| 単純合計                | 1,900億円 | 715億円 | 2,615億円 |      |
| 基準年<br>における<br>現在価値 | 1,524億円 | 249億円 | 1,772億円 | …(C) |

### 算定結果

|  |  |
|--|--|
| 費用便益比（CBR）   |  |
| $B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{15,890 \text{ 億円}}{1,772 \text{ 億円}}$ $= 9.0$ |  |

## コスト縮減や代替案立案等の可能性

本道路の計画にあたっては、交通需要状況、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性等を勘案し選定したものであること、さらに、全線において約9割の用地取得を行っており、平成6年度より工事着手していることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

平成18年4月に開通した大和区間（郡山南IC～橿原北IC）では、新たな工法の採用や現場内における施工の工夫等により、コスト縮減を図りました。

今後、残る区間の施工にあたっては、周辺環境の保全とともに、新技術等の積極的な活用、建設発生土を近くの本道路内の改良工事へ活用することなどによりコスト縮減に努めます。また、工事における品質の向上によるライフサイクルコストの低減などの観点でも、コスト縮減に取り組み、総合的なコスト縮減を図ります。



# 対 応 方 針

## (1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・ 大和平野は、南北方向の交通量に比べ道路が少なく、事業区間の現道は慢性的に渋滞が発生しています。中でも、本道路の北側の区間（大和区間）の現道においては、主要渋滞ポイントが9ヶ所もあり、抜本的な対策が必要となっています。
- ・ 関西文化学術研究都市を始めとする、様々なプロジェクトを支援することで、地域の活性化及び新しい産業を生み出すことに寄与します。
- ・ 費用対効果は、 $B / C = 6.3$ で、効果を見込める値となっております。

## (2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解（平成17年度末現在）

用地進捗率は全体で約9割完了しており、大和区間においては平成18年4月15日に、既供用の一般部を活用しながら専用部（郡山南IC～橿原北IC間）の部分供用を行ったところ。（事業進捗率約5割）

今後は残用地の取得を進めるとともに平成18年度より御所区間の工事に着手し、早期に効果が発揮できるように整備を進めて参ります。

## (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

本道路の計画にあたっては、交通需要状況、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性等を勘案し選定したものであること、さらに、全線において約9割の用地を取得しており、さらに、平成18年4月15日には大和区間の部分供用を行っていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

施工にあたっては、周辺環境の保全とともに、新技術等の積極的な活用、建設発生土を近くの本道路内の改良工事へ活用することなどによりコスト縮減に努めます。また、工事における品質の向上によるライフサイクルコストの低減などの観点でも、コスト縮減に取り組み、総合的なコスト縮減を図ります。

## 対応方針

### 【事業継続】

本道路は、大和平野の交通の円滑化に資するとともに、関西圏の外郭環状道路を形成する高規格幹線道路です。このため、奈良県を始めとする各種団体より早期完成が望まれています。また、平成18年4月15日の大和区間の供用により、現道24号の渋滞緩和が図られており、引き続き、残る事業について段階的な整備を図り、早期に効果が発揮できるように整備を進めていく予定です。



# チェックリスト

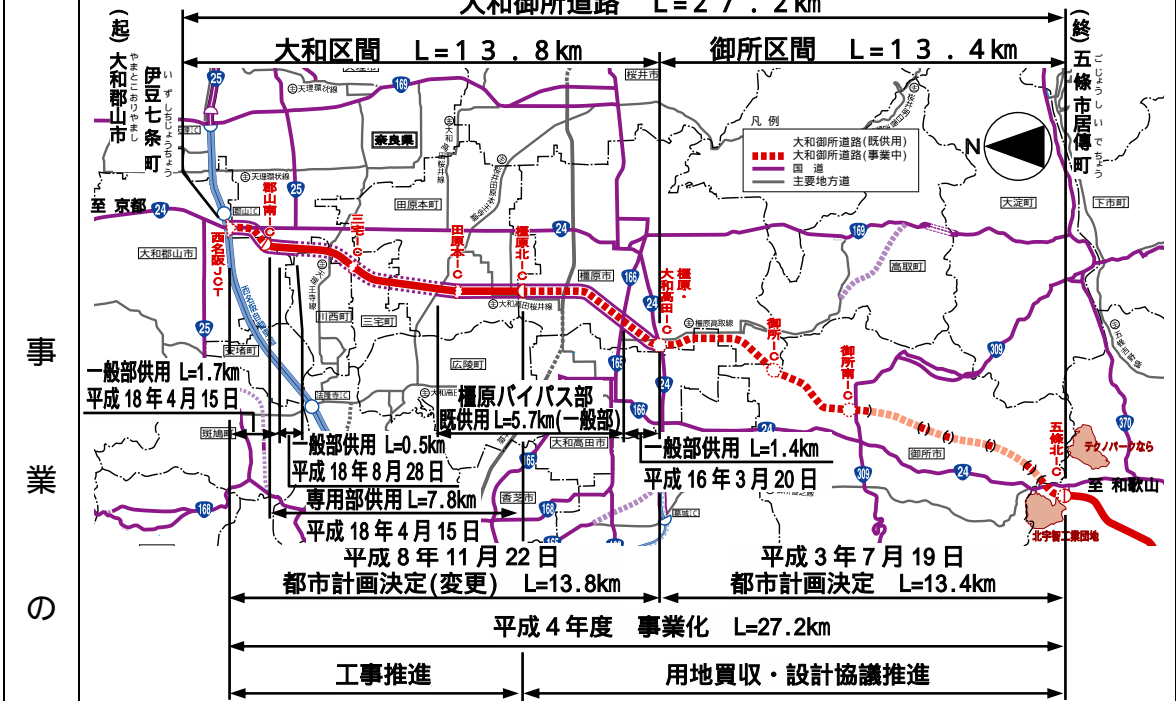
事業再評価に係る資料

| 事業名     |   | 一般国道24号 大和御所道路 <small>やまとごせ</small>   |        | 事業種別  | 高規格B    |         |          |      |       |       |       |       |       |       |       |  |  |
|---------|---|---|--------|-------|---------|---------|----------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|
| 事業の概要   | 起終点   | 起点) 奈良県大和郡山市伊豆七条町 <small>なら やまとこおりやま いずしちじょう</small><br>終点) 奈良県五條市居傳町 <small>なら ごじょう いで</small> |        | 延長    | 27.2 km |         |          |      |       |       |       |       |       |       |       |  |  |
|         | 事業化   | 平成4年度   | 都市計画決定 | 平成8年度 |         |         |          |      |       |       |       |       |       |       |       |  |  |
|         | 用地着手  | 平成4年度   | 工事着手   | 平成6年度 |         |         |          |      |       |       |       |       |       |       |       |  |  |
|         | 全体事業費   | 約4,600億円  |        |       |         |         |          |      |       |       |       |       |       |       |       |  |  |
| 事業の目的   | <p>京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山を結ぶ延長約120kmの高規格幹線道路であり、関西都市圏外周部の環状交通体系を形成するとともに、拠点都市の時間短縮を図り連携することで、一体的な近畿圏の形成に寄与している。大和御所道路は京奈和自動車道の一部を構成し、近年の交通需要に対応し、地域の活性化を目的として計画されている。</p>   |   |        |       |         |         |          |      |       |       |       |       |       |       |       |  |  |
| 位置図     | <p>凡例</p> <table border="1"> <tr> <td>京奈和自動車道</td> <td>その他の有料道路</td> <td>一般国道</td> </tr> <tr> <td>● 供用中</td> <td>● 供用中</td> <td>● 供用中</td> </tr> <tr> <td>▨ 事業中</td> <td>▨ 事業中</td> <td>▨ 事業中</td> </tr> <tr> <td>○ 調査中</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> |   |        |       |         | 京奈和自動車道 | その他の有料道路 | 一般国道 | ● 供用中 | ● 供用中 | ● 供用中 | ▨ 事業中 | ▨ 事業中 | ▨ 事業中 | ○ 調査中 |  |  |
| 京奈和自動車道 | その他の有料道路  | 一般国道  |        |       |         |         |          |      |       |       |       |       |       |       |       |  |  |
| ● 供用中   | ● 供用中   | ● 供用中   |        |       |         |         |          |      |       |       |       |       |       |       |       |  |  |
| ▨ 事業中   | ▨ 事業中   | ▨ 事業中   |        |       |         |         |          |      |       |       |       |       |       |       |       |  |  |
| ○ 調査中   |   |   |        |       |         |         |          |      |       |       |       |       |       |       |       |  |  |

|     |                                    |      |      |
|-----|------------------------------------|------|------|
| 事業名 | 一般国道24号 <small>やまごせ</small> 大和御所道路 | 事業種別 | 高規格B |
|-----|------------------------------------|------|------|

|       |                      |
|-------|----------------------|
| 執行済み額 | 事業費：約2,450億円（進捗率53%） |
|-------|----------------------|

|         |  |
|---------|--|
| 事業の進捗状況 |  |
|---------|--|



- 事業の進捗状況
- ・昭和47年度 事業化 かしはら 橿原バイパス L=13.8km
  - ・昭和48年度 都市計画決定 橿原バイパス(3種1級)
  - ・昭和58・59年度 L=5.7km 供用 (たわらもとちようじゅうろくせん 田原本町十六面 ~ まわりかわちよう 橿原市曲川町)
  - ・平成元年度 「京奈和自動車道」として基本計画決定
  - ・平成3年度 都市計画決定(御所区間 1種2級)
  - ・平成4年度 事業化・用地着手
  - ・平成6年度 工事着手
  - ・平成8年度 都市計画変更(大和区間 1種2級)
  - ・平成16年3月 一般部 L=1.4km 供用(しんどうちよう 橿原市曲川町 ~ 新堂町)
  - ・平成18年4月 専用部 L=7.8km 供用(いずしちじょうちよう 郡山南IC ~ にかいどうきたすがたちよう 橿原北IC)
  - ・平成18年4月 一般部 L=1.7km 供用
  - ・平成18年8月 一般部 L=0.5km 供用
  - ・平成18年8月 一般部 L=0.5km 供用 (みなみすがたちよう 天理市二階堂町北菅田町 ~ 天理市二階堂町南菅田町)
- 【調査・設計・施工】
- ・用地については、事業対象面積の約86%が用地買収完了。
  - ・現在残る用地買収について継続して地元と交渉中。

|                |  |
|----------------|--|
| 供用目標等今後の事業の見通し |  |
|----------------|--|

今後とも、引き続き事業を推進し、早期全線供用を目指す。

| 事業名          | 一般国道24号 <small>やまごせ</small> 大和御所道路 |                | 事業種別   | 高規格B   |  |
|--------------|------------------------------------|----------------|--|--|--|
| 事業をめぐめる社会情勢等 | 客観的評価指標                            |                |  |  |  |
|              | 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<br>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<br>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<br>新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる<br>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 |  |  |
|              |                                    | 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<br>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   |  |  |
|              |                                    | 都市の再生          | 都市再生プロジェクトを支援する事業である<br>三大都市圏の環状道路を形成する<br>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  |  |  |
|              |                                    | 国土・地域ネットワークの構築 | 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<br>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<br>日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる  |  |  |
|              |                                    | 個性ある地域の形成      | 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<br>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<br>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         | 安全で安心できる暮らしの確保   | 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる   |  |
|              |                                    | 3. 安全          | 安全な生活環境の確保   | 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   |  |
|              |                                    |                | 災害への備え   | 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<br>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<br>並行する高速ネットワークの代替路線として機能する<br>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  | 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  |  |
|              |                                    |                | 生活環境の改善・保全   | 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率<br>並行区間等における自動車からのSPM排出削減率<br>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<br>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   | 他機関との連携プログラムに位置づけられている   |  |
|              |                                    |                | その他  | 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期待される  |  |

| 事業名         | 一般国道24号 <small>やまごせ</small> 大和御所道路  | 事業種別 | 高規格B |
|-------------|---|------|------|
| 事業をめぐる社会情勢等 | 再評価実施時点における評価指標該当項目（定量的評価指標）  |      |      |
|             | <p>1. 活力 ～円滑なモビリティの確保～<br/> 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率<br/> ・国道24号等の渋滞損失時間は31,959万人・時間/年である。<br/> ・当該事業により、渋滞損失時間は30,963万人・時間/年となり、約3%が削減される。</p> <p>4. 環境 ～地球環境の保全～<br/> 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<br/> ・国道24号等のCO2排出量は約4,273万t/年である。<br/> ・当該事業により、CO2の排出量は約4,256万t/年となり、約0.4%削減される。</p> <p>4. 環境 ～生活環境の改善・保全～<br/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率<br/> ・国道24号の現道区間のNO2の排出量は約444tである。<br/> ・当該事業により、NO2の排出量は約108t/年となり、約76%削減される。<br/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率<br/> ・国道24号の現道区間のSPMの排出量は約44tである。<br/> ・当該事業により、SPMの排出量は約10t/年となり、約76%削減される。</p> |      |      |
|             | 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等   |      |      |
| 効果分析の要因の変化  | <p>【事業全体】<br/> 現在の費用便益比：B / C = 6 . 3<br/> （基準年次：平成18年、検討年次40年間で算出）</p> <p>【残事業】<br/> 現在の費用便益比：B / C = 9 . 0<br/> （基準年次：平成18年、検討年次40年間で算出）</p>  |      |      |

|                   |  |
|-------------------|--|
| <p>コスト縮減や代替案</p>  | <p>本道路の計画にあたっては、交通需要状況、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性等を勘案し、道路構造を選定したものであること、さらに、全線において約9割の用地を取得しており、平成18年4月15日には大和区間の部分供用を行っていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進する。</p> <p>施工にあたっては、周辺環境保全とともに、新技術等の積極的な活用、建設発生土を近くの本道路内の改良工事へ活用することなどによりコスト縮減に努める。</p> |
| <p>地方公共団体等の意見</p> | <p>平成18年5月 京奈和自動車道整備促進期成同盟会が関係各機関に整備促進の要望</p> <p>平成18年7月 京奈和自動車道建設促進奈良県民会議が関係各機関に大和御所道路の事業促進を要望</p> <p>平成18年7月 京奈和自動車道建設促進協議会が関係各機関に大和御所道路の整備促進を要望</p>   |
| <p>対応方針</p>       | <p>(原 案)事業継続<br/>(理 由)</p> <p>本道路は、大和平野の交通の円滑化に資するとともに、関西圏の外郭環状道路を形成する高規格幹線道路である。このため、奈良県を始めとする各種団体より早期完成が望まれている。また、平成18年4月15日の大和区間の供用により、現道24号の渋滞緩和が図られており、引き続き残る事業について段階的な整備を図り、早期に効果が発現出来るように整備を進めていく予定である。</p>                     |