再評価結果（令和8年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局　国道・技術課、高速道路課

担当課長名：西川　昌宏、渡邊　良一

事業名	一般国道24号　大和北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社
起終点	自：奈良県奈良市八条三丁目 至：奈良県大和郡山市横田町			延長	6.3km

事業概要

京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間の連携強化を図る延長約120kmの高規格道路です。

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などを通じ、地域の活性化を図ることを目的とした道路です。

H20年度事業化	H19年度都市計画決定	H25年度用地着手	H30年度工事着手

全体事業費	約1,430億円	事業進捗率（令和7年3月末時点）	約45%	供用済延長	-km

計画交通量	24,300台／日

費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 2.3(3.2) (参考) 2.8(5.0)〔2%〕 (参考) 3.2(6.4)〔1%〕	(事業全体) 10.1(10.6)%	3,145/30,100億円 事業費：3,004/27,653億円 維持管理費：140/1,912億円 更新費：0/534億円	7,736/69,758億円 走行時間短縮便益：7,194/64,171億円 走行経費減少便益：474/4,899億円 交通事故減少便益：68/688億円	令和7年
	(残事業) 2.5(6.8) (参考) 3.8(9.8)〔2%〕 (参考) 4.8(11.9)〔1%〕	(残事業) 9.6(24.1)%			

感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	交通量	B/C=2.1～2.5（±10%）	交通量	B/C=2.2～2.7（±10%）
	事業費	B/C=2.3～2.3（±10%）	事業費	B/C=2.2～2.7（±10%）
	事業期間	B/C=2.2～2.4（±20%）	事業期間	B/C=2.3～2.8（±20%）

事業の効果等

①交通混雑の緩和

・国道24号（現道）の交通量は交通容量を超過しており、26箇所の交差点が主要渋滞箇所とされるなど交通混雑が発生している。

・事業の整備後は、事業区間への交通の転換により、旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。

②交通安全の向上

・未開通区間に並行する国道24号（現道）では、渋滞を起因とすると想定される追突事故の発生割合が6割を占めている。

・事業区間の整備により交通混雑が緩和し、開通済み区間と同様に交通事故の減少が期待される。

③企業立地への支援

・京奈和自動車道の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している。

・奈良県の工場立地件数は過去19年で約490件増加しており、今後の道路開通による利便性の向上により、さらなる企業立地の進展が期待される。

④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、五條市内から第三次救急医療施設である奈良県立医科大学附属病院への救急搬送時間が約6分短縮、患者への負担軽減に繋がっている。

・大和御所道路の残る区間の開通により、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など救急医療への支援が期待される。

⑤周遊観光の支援

・京奈和自動車道沿線地域は、世界遺産「東大寺」「平城宮跡」など多くの観光資源を有し、奈良県内では外国人を含む年間3,000万人を超える観光客が来訪している。

・今後、京奈和自動車道の整備の進展により、交通の円滑化による周遊性の向上が図られ、観光入り込み客数の増加など、地域観光の活性化が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

奈良県知事：

京奈和自動車道は奈良県にとって経済活性化、地方創生・地域振興、防災面などあらゆる面で非常に大きな効果をもたらす道路として県民の期待も大きいことから、対応方針（原案）のとおり、事業の継続は妥当と考えます。

ただし、事業の継続においては以下に配慮して頂きますようよろしくお願いします。

① 物価上昇に伴う資機材費や労務費での増額、地質条件の変更による増額については理解しますが、今後の事業推進にあたり、更なるコスト縮減の検討を積極的に実施し、地方負担の軽減に努めていただくようお願いします。

② 早期に整備効果を発現するために、更なるスピードアップを図るなど、積極的に事業推進に取り組むようお願いします。（仮称）大和郡山北IC（南側ランプ）～郡山下ツ道JCT 区間については、第１次国土強靱化実施中期計画の期間内に供用を開始し、令和13年開催予定の国民スポーツ大会に活用できるよう最大限の努力をお願いします。

③ また、本線整備を最優先に進めて頂いているところではありますが、工程上可能な範囲で、（仮称）田原本ICの整備、御所南IC のフルIC化（南行きオンランプの設置）、未開通となっている側道整備についても事業の推進をお願いします。

④ 引き続き、連絡調整会議等を活用し、事業に大幅な変更などが発生する場合は事前に情報共有していただくなど、これまで以上に密な連携を図っていただきますようお願いします。

京都府知事：

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、コスト管理及び早期着工・早期供用に向けた取り組みを強化されますよう、お願いします。

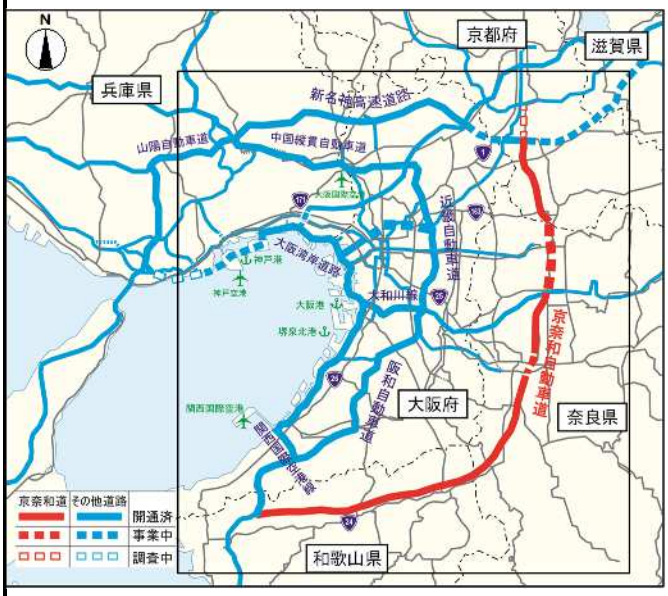
事業評価監視委員会の意見

審議の結果「一般国道24号大和北道路」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。

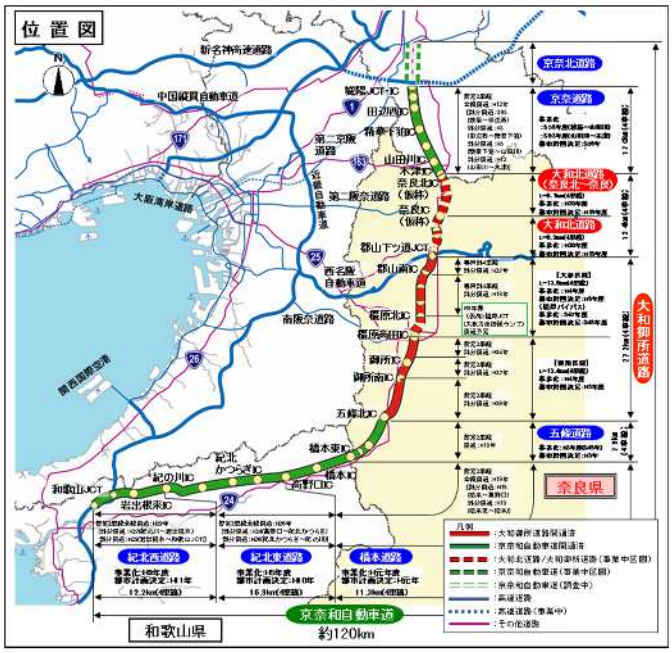
引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
沿線地域の人口は減少傾向にあるが、世帯数は増加傾向であり、自動車保有台数は横ばい傾向である。
事業の進捗状況、残事業の内容等
平成20年度事業化、用地取得進捗率約98%、事業進捗率約45%（令和7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
引き続きコスト縮減を図るとともに、厳格な事業費等の管理に努め、早期の開通に向け事業を推進する。
施設の構造や工法の変更等
今後も、技術の進展により新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進する。
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】



【概略図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔　〕内は社会的割引率の値）

※B/Cの値は、城陽JCT・IC～和歌山JCTを対象とした場合、（　）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用分析結果。