

再評価結果(平成20年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・防災課

担当課長名:下保 修

事業名	地域高規格道路 一般国道26号 <small>わかやまきた</small> 和歌山北バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局	
起終点	自:和歌山県和歌山市大谷 至:和歌山県和歌山市元寺町	延長	2.2 km			
事業概要	国道26号は、大阪市を起点とし、大阪湾沿いに堺市、岸和田市、阪南市など大阪府南部の主要都市を経由して、和歌山市に至る全長75kmの主要幹線道路である。和歌山北バイパスは、紀の川渡河部の交通混雑の緩和を図るとともに、交通安全の確保及び地域の活性化を目的に計画された道路である。					
S63年度事業化	S62年度都市計画決定	H2年度用地着手	H8年度工事着手			
全体事業費	470億円	事業進捗率	94%	供用済延長	2.2 km	
計画交通量	33,900 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 4.3	総費用 (残事業)/(事業全体) 19/599億円 事業費: 18/588億円 維持管理費: 1/11億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 82/1,046億円 走行時間短縮便益: 73/893億円 走行費用減少便益: 8/111億円 交通事故減少便益: 1/42億円	基準年 平成19年		
感度分析の結果	残事業(事業全体)について感度分析を実施 交通量変動: B/C=5.2 (交通量-10%) B/C=3.4 (交通量+10%) 事業費変動: B/C=4.6 (事業費-10%) B/C=3.9 (事業費+10%)					
事業の効果等	・円滑なモビリティの確保(JR紀勢本線立体交差により、踏切の遮断による渋滞が解消されるとともに、踏切事故の危険性が解消される。)他16項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見	和歌山北バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域の活性化のために不可欠な道路であることから、和歌山県知事を長とする県及び関係2市で構成される第二阪和国道延伸促進期成同盟会から早期供用を期待する要望(平成18年8月4日)を受けている。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成15年4月のJR紀勢本線立体交差を除く暫定的な供用により、紀の川渡河部をはじめとする交通混雑は緩和されているが、JR紀勢本線との平面交差部については、朝夕の踏切の遮断による渋滞の発生及び踏切事故の危険性がある。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	用地取得率は100%完了し、JR紀勢本線立体交差部の立体化においては、平成2年度からJR西日本と協議の調整に時間を要したが、平成15年4月にはJR紀勢本線立体交差を除く暫定的な供用をしており、JR紀勢本線立体交差部0.3kmについては、引き続き事業を推進、平成21年度の完成供用を目標に事業を推進する。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	今後、JR紀勢本線立体交差部についても、JR西日本の立体化工事を推進し、平成20年秋の立体化完成に向けて事業を進めている。また、和歌山北バイパス嘉家作高架橋の縦断変更工事(8%→6%)を平成19年度内に着手予定であり、平成21年度の完成供用を目標に事業を推進する。					
施設の構造や工法の変更等	施工にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用などによりコスト縮減に努めている。具体例としては、プレキャスト製品の活用等有効に利用することによる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、当初からの事業の必要性、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の。

再評価結果(平成20年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・防災課
 担当課長名:下保 修

事業名	地域高規格道路 一般国道26号 和歌山北バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自:和歌山県和歌山市大谷 至:和歌山県和歌山市元寺町	延長	2.2km		

事業概要図

