

事後評価結果(平成24年度)

担当課：西日本高速道路株式会社計画設計課

担当課長名：永田 順 宏

事業名	近畿自動車道 紀勢線 (御坊～南紀田辺)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自:和歌山県御坊市野口 至:和歌山県田辺市稲成町	延長	27.2km		

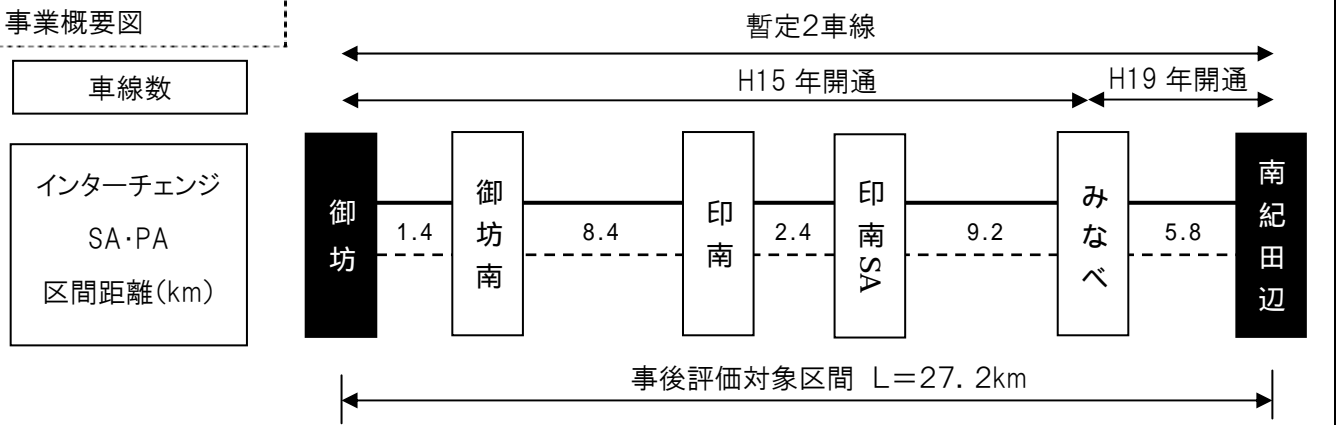
事業概要

「近畿自動車道 紀勢線」は大阪府松原市を起点として和歌山市、田辺市、新宮市、尾鷲市を經由し、三重県多気郡勢和村に至る延長約340kmの国土開発幹線自動車道である。本事業は、このうち御坊ICから南紀田辺IC間27.2kmを暫定2車線にて整備した事業である。

事業の目的・必要性

近畿自動車道紀勢線は、京阪神都市圏と和歌山県南部を結ぶ高速道路ネットワークの形成を図るとともに、農水産物等の輸送時間の短縮、観光地へのアクセスの向上や一般道の混雑緩和を図り、地域相互の産業、文化、観光の振興と発展に大きく寄与するものである。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成5年度	用地着手	平成8年度	供用年	(当初)平成19年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	—	工事着手	平成10年度		(実績)平成19年度		
	事業費	計画時	(名目値) 1,395億円		実績	(名目値) 1,157億円		変動	0.83倍
			(実質値) 1,228億円			(実質値) 1,019億円			
交通量 (当該路線)	計画時	9,200台/日 (平成20年度)		実績	10,400台/日 (平成20年度)		変動	1.13倍	
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	52 → 55 km/h (平成11年) (平成22年)		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該路線)		85 → 38 件/億台キロ (平成11年) (平成22年)				
費用便益 分析結果 (事後)	B/C	総費用		1,645億円	総便益		3,308億円	基準年	
事業遅延によるコスト増	2.0	事業費: 1,437億円 維持管理費: 208億円		走行時間短縮便益: 2,600億円 走行経費減少便益: 483億円 交通事故減少便益: 226億円		平成24年			
		費用増加額		便益減少額					
		—		—					

事業の 効果等	事業遅延の理由 —
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 <ul style="list-style-type: none"> ●当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・白浜市～大阪市・京都市・和歌山市を結ぶ路線バスが増便、新設され、輸送人員が増加し、路線バス利用者の利便性向上が図られた。 運行便数：H14_6 便/日 → H23_34 便/日 輸送人員：H14_32 千人/年 → H23_175 千人/年【約 5.5 倍】 ●企業団地へのアクセス向上による効果 <ul style="list-style-type: none"> ・上富田町の工業団地へのアクセスが向上したことにより、企業誘致に貢献。 上富田企業団地 進出企業数：H2_14 社 → H23_22 社 ●地域特産品の競争性の確保に貢献 <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路ネットワークの形成により、「南高梅」の産地であるみなべ地方から大消費地である大阪、東京までの輸送時間の短縮や利便性が向上し、高い全国シェアを維持。 他数項目について効果の発現が見られる。
	その他評価すべきと判断した項目
事業による 環境変化	環境影響評価に対応する項目 【大気質】 <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路沿道の一般環境大気測定局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。 NO2: 日平均値の年間 98% 値 0.012～0.017ppm(0.04～0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下) CO : 日平均値の年間 2% 除外値 0.171～0.231ppm(10ppm 以下) 【騒音】 <ul style="list-style-type: none"> ・環境アセスメントで予測した断面について、H23 年平均交通量を用いて再現計算を行った結果、最も厳しい断面で環境保全目標値を満足する。 再現値: 57dB(昼間) (70dB(昼間)) ※()内は環境保全目標値
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
	事業評価監視委員会の意見 事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(案)のとおり一定の整備効果が得られていると判断される。
事業を巡る社会経済情勢等の変化	【和歌山県の県勢】 和歌山県の人口は昭和 60 年をピークに平成12年からは減少局面に入り、全国の状況よりも急速な人口減少に直面している。 和歌山県経済は、平成20年度の初夏頃から景気の後退局面に入り、その後世界的金融危機の影響を受け平成21年の夏ごろまで下降した後、緩やかに持ち直し傾向が続いている。
	【和歌山県の観光特性】 平成 16 年に熊野古道が「紀伊山地の霊場と参詣道」の一部としてユネスコの世界遺産に登録。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はない。

今後、田辺市以南のネットワーク延伸により、更なる効果が期待されることから、事業の円滑な進捗が図られるよう協力するとともに、地域との連携を図りながら利用促進に努める。

また、路線全体の利便性を向上させるためには、ボトルネックとなっている区間の交通渋滞を改善する必要がある、加えて地震などの災害時に備えた防災道路としての機能強化も必要である。今後対応策について検討し、諸対策に取り組んでいく。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

特になし

特記事項

特になし

※ 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。