

## 事後評価結果（平成25年度）

担当課：中日本高速道路(株)建設一ム

担当課長名： 和田 宣史

路線名	近畿自動車道 尾鷲多気線 (勢和多気～紀伊長島)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自：三重県多気郡多気町丹生 至：三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島			延長	34km

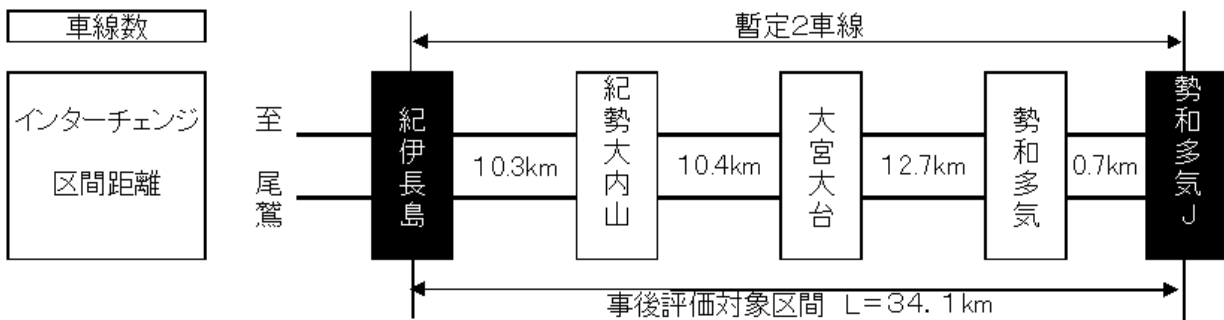
### 事業概要

近畿自動車道 尾鷲多気線は、紀伊半島沿岸部を通過する全長約336kmの路線であり、大阪府、和歌山県、三重県の3府県をつなぎ、周辺地域の産業開発や伊勢志摩・東紀州方面への観光アクセスの向上などに大きく寄与する路線である。

### 事業の目的・必要性

近畿自動車道 尾鷲多気線は、紀伊半島沿岸部を通過する全長約336kmのうち三重県北牟婁郡紀北町から三重県多気郡多気町までの約34kmの区間であり、国道42号とともに地域の生活・文化の発展、産業・経済の振興に寄与し災害時や異常気象時などには代替路として交通機能を確保し地域の生活基盤を支える重要な区間である。

### 事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度	H5年度	用地着手	H9年度	供用年	(計画) H21年度	変動	1.1倍
		都市計画決定	-	工事着手	H9年度		(実績) H24年度		
	事業費	計画時	(名目値) 1,386億円 (実質値) 1,744億円	実績	※1	(名目値) 1,350億円 (実質値) 1,705億円		変動	0.97倍 0.98倍
	交通量	計画時 (H25)	6,354台/日	実績 (H25)		7,036台/日		変動	1.10
	旅行速度向上 <small>(供用前現道→当該路線)</small>		35.6km/h (38.8km/h→74.4km)	交通事故減少 <small>(供用前現道→供用後現道+当該路線)</small>		17.0件/億台km (39.0件/億台km→22.0件/億台km)			
	費用便益分析結果 (事前) ※2	B/C		総費用	一億円	総便益	一億円	基準年	
		-		事業費	-	走行時間短縮便益	-		-
				維持管理費	-	走行経費減少便益	-		-
						交通事故減少便益	-		-
	費用便益分析結果 (事後) ※3	B/C	2.8	総費用	1,845億円	総便益	5,256億円	基準年	
			事業費	1,618億円	走行時間短縮便益	4,150億円			
			維持管理費	227億円	走行経費減少便益	771億円			
					交通事故減少便益	334億円		H25年	
事業遅延によるコスト増			費用増加額	- 億円	便益減少額	- 億円			
事業遅延の理由	遅延なし								

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●当該路線の整備による生活圏域の拡大 <ul style="list-style-type: none"> <li>・紀勢道開通により、尾鷲市の生活圏域（約2時間）が5.7倍に拡大</li> </ul> </li> <li>●三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へアクセス向上、時間短縮に寄与する。</li> </ul> </li> <li>●代替路の確保による信頼性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該地域は日本でも有数の多雨地域であることにより国道42号の雨量による通行止時における代替路線を形成する</li> </ul> </li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・尾鷲港からの鮮魚運送時間の短縮</li> </ul>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の整備により国道42号等の平行区間における自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献する。</li> </ul> <p>CO<sub>2</sub>：約4万トン/年削減  NOx：約94トン/年削減  SPM：約7トン/年削減</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>世界遺産として登録された熊野古道等東紀州地域の主要観光施設への入込み観光客数が紀勢道開通により増加傾向を示している。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析結果や利用状況、事業効果の発現状況から十分な整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性は無いものとする。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特になし</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※1：（計画時-実績）のコスト減額要因は、新技術の採用等によるもの。

※2：当該事業区間における、事前の費用対便益分析は実施していない。

※3：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。