

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：長谷川 朋弘

| | | | | | | | |
|--|--|--|---|------------------|------|------------|------|
| 事業名 | <small>きんきじどうしゃどう まつばらなちかつうらせん</small> 近畿自動車道 松原那智勝浦線 <small>ごぼう なんきたなべ</small> （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 <small>ごぼうしのぐち</small> 至) 和歌山県田辺市稲成町 <small>たなべしいなりちょう</small> | | | 延長 | 27km | | |
| 事業概要 「近畿自動車道松原那智勝浦線」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、三重県多気郡多気町に至る国土開発幹線自動車道であり、紀伊半島中南部地域と京阪神地域を結ぶネットワークを形成することにより、地域の連携を強化し、産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。 | | | | | | | |
| H5年度事業化 | | 都市計画決定 | | H8年度用地着手 | | H8年度工事着手 | |
| 全体事業費 | 2,044億円 | | 事業進捗率（令和2年3月末時点） | 60% | | 供用済延長 | 27km |
| 計画交通量 | 約11,100～12,800台/日 | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C <small>(事業全体)</small> 2.3 <small>(残事業)</small> 1.5 | 総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 345/3,150億円 事業費：324/2,782億円 維持管理費：21/367億円 | 総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 531/7,119億円 走行時間短縮便益：468/5,975億円 走行経費減少便益：50/925億円 交通事故減少便益：13/218億円 | 基準年 令和2年 | | | |
| 感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 | | | | | | | |
| 交通量変動 | | B/C=1.7（交通量+10%） | | B/C=1.4（交通量-10%） | | | |
| 事業費変動 | | B/C=1.7（事業費-10%） | | B/C=1.4（事業費+10%） | | | |
| 事業期間変動 | | B/C=1.6（事業期間-1年） | | B/C=1.5（事業期間+1年） | | | |
| 事業の効果等 ・円滑なモビリティの確保（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） ・個性ある地域の形成（IC等からアクセスが向上する主要な観光地が存在する） ・災害への備え（県の地域防災計画で緊急輸送道路として位置づけあり） | | | | | | | |
| 他11項目に該当 | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 [和歌山県] 近畿自動車道松原那智勝浦線御坊～南紀田辺間は、暫定2車線区間として全国有数の交通量を有し、慢性的な渋滞や対面交通による重大事故の発生が問題となっているとともに、南海トラフ巨大地震など大規模災害時の緊急輸送道路となることから、4車線化は不可欠です。 このため、今回意見照会がありました「対応方針（原案）」のとおり、事業実施を継続し、近畿自動車道松原那智勝浦線御坊～印南間を令和3年内に完成させていただきますよう、よろしく願いいたします。 なお、4車線化事業に着手されている近畿自動車道松原那智勝浦線印南～みなべ間を早期に供用されるよう、着実な事業推進をお願い致します。 また、優先整備区間に選定されている、みなべ～南紀田辺間についても、早期に4車線化の事業実施をして頂きますよう、併せてお願いいたします。 | | | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 御坊ICから印南ICまでの事業実施の必要性については了承する。 <委員からの主な意見> ・紀南地方にとって、東京へのアクセスには南紀白浜空港は重要であり、空港と道路を一体として考える上で当該道路の時間信頼性向上が必要である。 ・地方分散型社会の実現や企業にとって、地方と首都圏との往来は不可欠であり、当該道路の4車線化は、域内の観光振興、活性化だけでなく、道路と地方空港の一体化のためにも重要である。 ・直接効果以外にも災害時の役割、観光への振興、物流の安定化などその他の効果の発現も期待される。 ・生活の安全を守る上で、非常に大きな役割を持った道路である。 ・当該事業の完成により、観光への更なる貢献が期待される。また環境保全対策も十分に行っている。 | | | | | | | |

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・当該区間は、平成19年に南紀田辺ICまで開通し、平成27年には南紀田辺～すさみ南（新直轄）が開通。
- ・隣接する湯浅御坊道路の4車線化事業が事業中。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・御坊～南紀田辺の事業進捗率は約60%、用地取得率は100%。（令和2年3月末）
- ・4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。御坊～印南について逐次4車線化の工事を再開する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

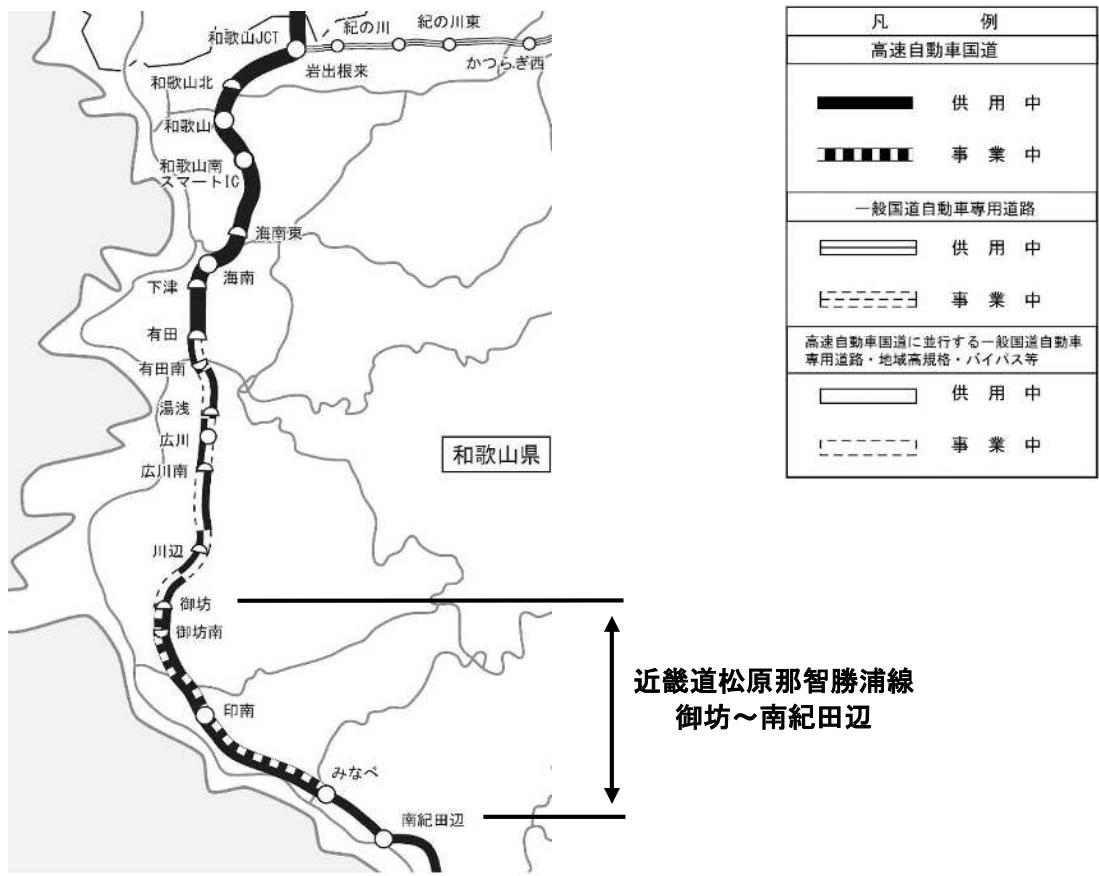
- ・事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化を確認しながら、コスト削減を図っていく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上のことを勘案すれば、4車線化工事の必要性・重要性は十分認められると考えられる。

事業概要図



※ 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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。