

事後評価結果（令和4年度）

担当課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課
担当課長名：齋藤 裕太

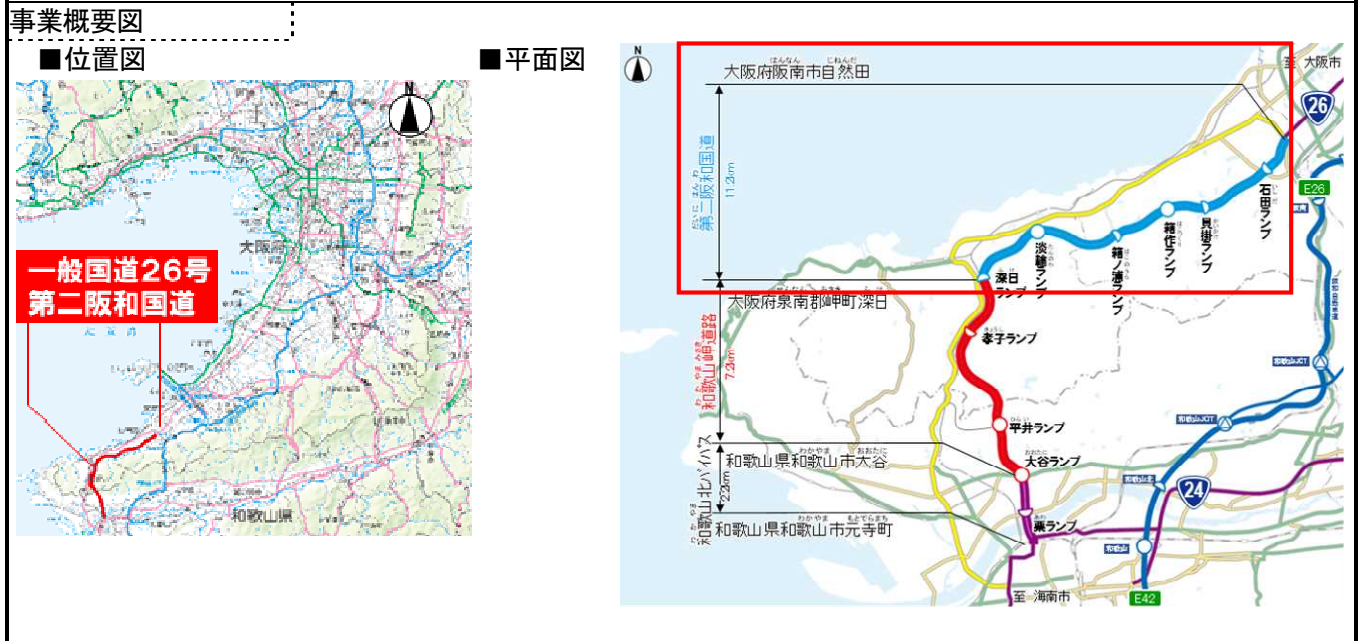
| | | | | | |
|-----|--------------------------------------|------|------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道26号 <small>だいにほんわ</small> 第二阪和国道 | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省 近畿地方整備局 |
| 起終点 | 自：大阪府阪南市自然田 至：大阪府泉南郡岬町深日 | | | 延長 | 11.2km |

事業概要

一般国道26号は、大阪府大阪市から和歌山県和歌山市を結ぶ延長約66kmの主要幹線道路であり、このうち、大阪府阪南市から和歌山県和歌山市に至る区間は、高規格道路として整備。
「第二阪和国道」はその一部を形成し、旧国道26号（和歌山阪南線）の交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の代替路の確保等を目的とした大阪府阪南市自然田～大阪府泉南郡岬町深日に至る延長11.2kmの道路である。

事業の目的・必要性

第二阪和国道は交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の代替路の確保、企業活動の支援等を目的とした事業である。



| | | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------------|--|--|--|------------------------|------------------------------------|--------------------------|----|----|
| 事業の効果等 | 事業期間 | 事業化年度 | S63年度 都市計画決定 S62年度 | 用地着手 | H5年度 | 供用年 | (当初) —/H30 (実績) H29/— | 変動 | —倍 |
| | 事業費 | 計画時 (暫定/完成) | (名目値) —/1,020億円 (実質値) —/988億円 | 工事着手 | H8年度 | (名目値) 928 /— 億円 (実質値) 889 /— 億円 | 変動 | —倍 | |
| | 交通量 (当該路線) | 計画時 (暫定/完成) | (R12年度) —/22,200台/日 | 実績 (暫定/完成) | (R3年度) 23,600/— 台/日 | 変動 | —% | | |
| | 旅行速度向上 (供用前現道→当該路線) | 17.5 km/h → 63.1 km/h (供用直前年次)H11年度 (供用後年次)R3年度 | 交通事故減少 (供用前現道→供用後現道) | 84件/億台キロ → 27件/億台キロ (供用直前年次)H19-22年度 (供用後年次)H30-31年度 | | | | | |
| | 費用対効果 分析結果 (再評価) | B/C 1.6 | 総費用 1,086億円 (事業費: 1,047億円 維持管理費: 39億円) | 総便益 1,722億円 (走行時間短縮便益: 1,556億円 走行経費減少便益: 142億円 交通事故減少便益: 23億円) | 基準年 平成19年 | | | | |
| 費用対効果 分析結果 (事後) | B/C 2.4 (1.7) | 総費用 3,823億円 (事業費: 3,301億円 維持管理費: 289億円 更新費: 233億円) | 総便益 9,254億円 (走行時間短縮便益: 8,763億円 走行経費減少便益: 473億円 交通事故減少便益: 18億円) | 基準年 令和4年 | | | | | |

| | | |
|---|---|--------------|
| 事業遅延による コスト増 | 費用増加額 一億円 | 便益減少額 一億円 |
| 事業遅延の理由 — | | |
| 交通量変動の理由 — | | |
| 客観的評価指標に対応する事後評価項目 | | |
| ①円滑なモビリティの確保 | | |
| ・（費用便益分析対象区間）渋滞損失削減時間：373万人・時間/年 | | |
| ・（当該区間／並行区間）並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：8割削減 | | |
| ②地球環境の保全 | | |
| ・CO2排出削減量：8,047.93t-CO2/年 | | |
| ③生活環境の改善・保全 | | |
| ・現道等における自動車からのNO2排出削減率（排出削減量：38.25t/年、排出削減率：7割削減） | | |
| ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（排出削減量：2.76t/年、排出削減率：7割削減） | | |
| その他評価すべきと判断した項目 特になし | | |
| 事業による 環境 変化 | 環境影響評価に対応する項目 | |
| | ・当該道路は、環境影響評価を適切に実施しており、全ての項目について環境保全目標を満足すると予測されていることから、本事業の施行による生活環境、自然環境等への影響は軽微である。 | |
| 事業による 環境 変化 | 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 | | |
| ・審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。 | | |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | |
| ・事業区間周辺での京奈和自動車道紀北西道路の全線開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。 | | |
| ・人口推移は、沿線地域及び周辺地域、和歌山県は減少傾向であるが、大阪府はほぼ横ばい。 | | |
| ・経済指標（法人税）の推移は、沿線地域、周辺地域、和歌山県では微減しているが、大阪府では増加傾向。 | | |
| 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 | | |
| ・第二阪和国道の整備により、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の代替路の確保等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと判断できる。 | | |
| 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 | | |
| ・第二阪和国道は、大阪府と和歌山県を結ぶ府県間道路であり異常気象時や災害時等に通行止めとなる阪和自動車道や現道の代替路として貢献し、また地域活性化にも寄与するなど、多様な整備効果が確認できたことから、こうした効果も便益として評価されることが望ましいと考える。 | | |
| ・今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。 | | |
| 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。

※ B/Cの上段の値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、下段（ ）書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。