

事後評価結果（平成24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：安谷 覚

事業名	京奈和自動車道 一般国道24号 橋本道路	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：和歌山県橋本市隅田町真土 至：和歌山県橋本市高野口町大野	延長	11.3km		

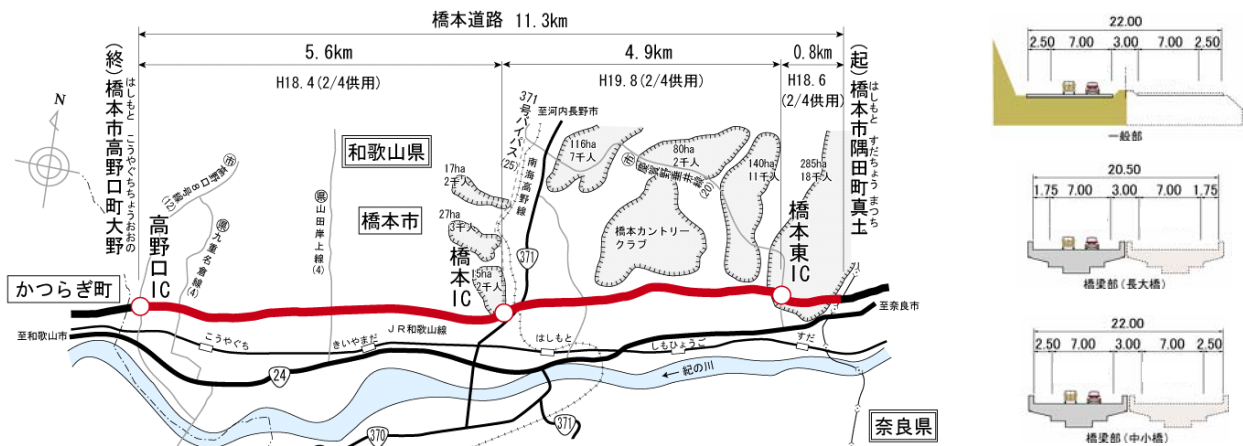
事業概要

一般国道24号は、京都府京都市を起点とし、奈良県奈良市を經由して和歌山県和歌山市に至る延長約190kmの主要幹線道路である。（京奈和自動車道を含む）
 京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山を結ぶ総延長約120kmの高規格幹線道路として計画され、橋本道路はその一部区間を構成する道路である。

事業の目的・必要性

橋本道路は、京奈和自動車道の一区間であり、関西の環状道路を構成する高規格幹線道路である。また和歌山県橋本市では、一般国道24号の代替となる幹線道路がないため、交通が集中し混雑が発生していた。橋本道路整備による交通分散により、交通混雑の緩和や交通安全の確保を図ることを目的としている。

事業概要図



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度	平成元年度 都市計画決定	用地着手	平成3年度	供用年	(前回) H17/— (実績) H19/—	変 動	1.12倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) 990億円/ (実質値) 966億円	— 億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 950億円/ (実質値) 848億円	— 億円	変 動	— 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	—/30,800台/日		実績 (暫定/完成)	(H24年度) 11,167台/日 /—台/日		変 動	— %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	12.7 km/h → 22.9 km/h (供用前年次) H11年度 (供用後年次) H24年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		178 件/億台キロ → 97 件/億台キロ (供用前年次) H15年度 (供用後年次) H21年度			
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	4.4	総費用	1,066億円 (事業費: 1,024億円 維持管理費: 42億円)	総便益	4,693億円 (走行時間短縮便益: 4,359億円 走行経費減少便益: 250億円 交通事故減少便益: 84億円)	基準年	平成15年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.6	総費用	1,265億円 (事業費: 1,217億円 維持管理費: 48億円)	総便益	1,972億円 (走行時間短縮便益: 1,528億円 走行経費減少便益: 292億円 交通事故減少便益: 152億円)	基準年	平成24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	—							
	客観的評価指標に対応する事後評価項目	①バス路線の利便性向上							

	<ul style="list-style-type: none"> ・旅行速度の改善により和歌山バス那賀の利便性が向上。(旅行速度：15.7km/h→28.3km/h) ②第一種空港へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・橋本市～関西国際空港への所要時間が短縮。(86分→84分：2分短縮) ③特定重要港湾へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・橋本市～和歌山下津港への所要時間が短縮。(89分→87分：2分短縮) ④隣接した日常生活中心圏を最短時間で連絡する路線を構成する <ul style="list-style-type: none"> ・JA紀北かわかみ(橋本市)～大阪中央卸売市場への所要時間が短縮。(103分→94分：9分短縮) ⑤日常活動圏中心都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・橋本市役所～和歌山市役所への所要時間が短縮(89分→87分：2分短縮) ⑥交通量の減少による並行区間等における安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・国道24号：交通量226百台/日→139百台/日、死傷事故率：178件/億台和→97件/億台和 ⑦災害時の代替路の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道24号が通行止となった場合の代替路の形成。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、「一般国道24号橋本道路」の完了後の事後評価は、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いると判断される。</p>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>京奈和自動車道を形成する橋本道路、その他各路線とも、整備後は交通量が増加傾向であり、高規格幹線道路網としての機能が発現されはじめている。また、橋本道路供用後の平成19年9月からこれまでに16社の企業が沿線地域に進出している。</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>橋本道路の供用により、一般国道24号における交通混雑の緩和、交通安全の確保などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じていない。また、想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。</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>橋本道路に関して、同種事業の計画・調査のあり方について、今後の参考となる事項はみられない。また、事業評価の手法について、見直しの必要性はない。</p>	
<p>特記事項</p> <p>特になし</p>	

※ 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。