

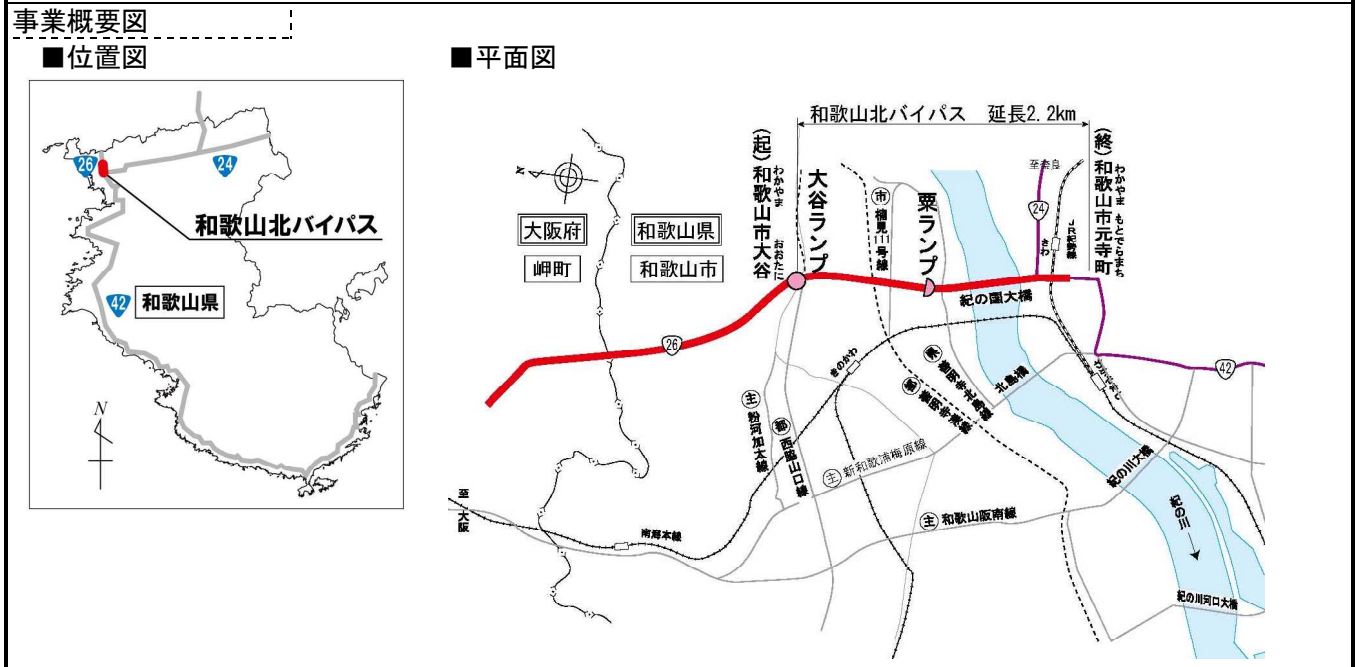
事後評価結果（平成29年度）

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：渡部 正一

事業名	一般国道26号 <small>わかやまきた</small> 和歌山北バイパス	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：和歌山県和歌山市大谷 至：和歌山県和歌山市元寺町	延長	2.2 km		

事業概要
 第二阪和国道は和歌山県と大阪府との都市間交流促進を支援するとともに、交通混雑の緩和や交通安全の確保、救急医療の支援を目的とする延長約20kmの地域高規格道路である。
 和歌山北バイパスは、第二阪和国道の一部を構成し、和歌山市内における紀の川渡河部2.2kmを構成する事業である。

事業の目的・必要性
 和歌山北バイパスは国道26号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、救急医療の支援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：昭和63年度 都市計画決定：昭和62年度	用地着手：平成2年度 工事着手：平成8年度	供用年：(当初) /H21 (暫定/完成) (実績) /H25	変動	1.14倍
	事業費	計画時 (名目値) /470億円 (暫定/完成) (実績値) /453億円	実績 (名目値) /470億円 (暫定/完成) (実績値) /427億円		変動	一倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) (H42年度) 一台/日/33,900台/日	実績 (暫定/完成) (H29年度) 一台/日/32,157台/日		変動	94%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	12.6km/h → 30.7km/h (供用前年次) H9年度 (供用後年次) H29年度	交通事故減少：124.9件/億台扣 → 79.5件/億台扣 (供用前現道→供用後現道) (供用前年次) H11~14年度 (供用後年次) H24~H27年度			
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C : 1.7	総費用 : 599億円 (事業費 : 588億円 維持管理費 : 11億円)	総便益 : 1,046億円 (走行時間短縮便益 : 893億円 走行経費減少便益 : 111億円 交通事故減少便益 : 42億円)	基準年	平成19年
費用対効果分析結果 (事後)	B/C : 1.2	総費用 : 821億円 (事業費 : 804億円 維持管理費 : 17億円)	総便益 : 979億円 (走行時間短縮便益 : 803億円 走行経費減少便益 : 132億円 交通事故減少便益 : 44億円)	基準年	平成29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		

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：124万人・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：6割削減 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量：4901.7t-CO2/年 <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：20.23t/年、排出削減量：4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：1.25t/年、排出削減率：4割削減)
	<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、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。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>和歌山市の人口は近年減少傾向。世帯数は増加傾向。 和歌山市・大阪府方面との交通アクセス向上により、和歌山市北部の開発が活性化。</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>和歌山北バイパスの開通により、和歌山阪南線(旧国道26号)や新和歌浦梅原線の渋滞の緩和、事故の減少等が確認される等、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ないと思われます。</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>和歌山北バイパスは、鉄道立体化事業との同時供用を目指し、事業を推進したが、鉄道事業との進捗に差が生じたことから、暫定的に道路を取り付けることにより、早期に効果を発現させることができた。同種事業の計画・調査にあたっては、関係機関との連絡・調整をしつつ、現場の状況に応じて暫定的な供用を図る等、早期の整備効果発現の為に柔軟な対応も重要である。</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。

※ 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。