

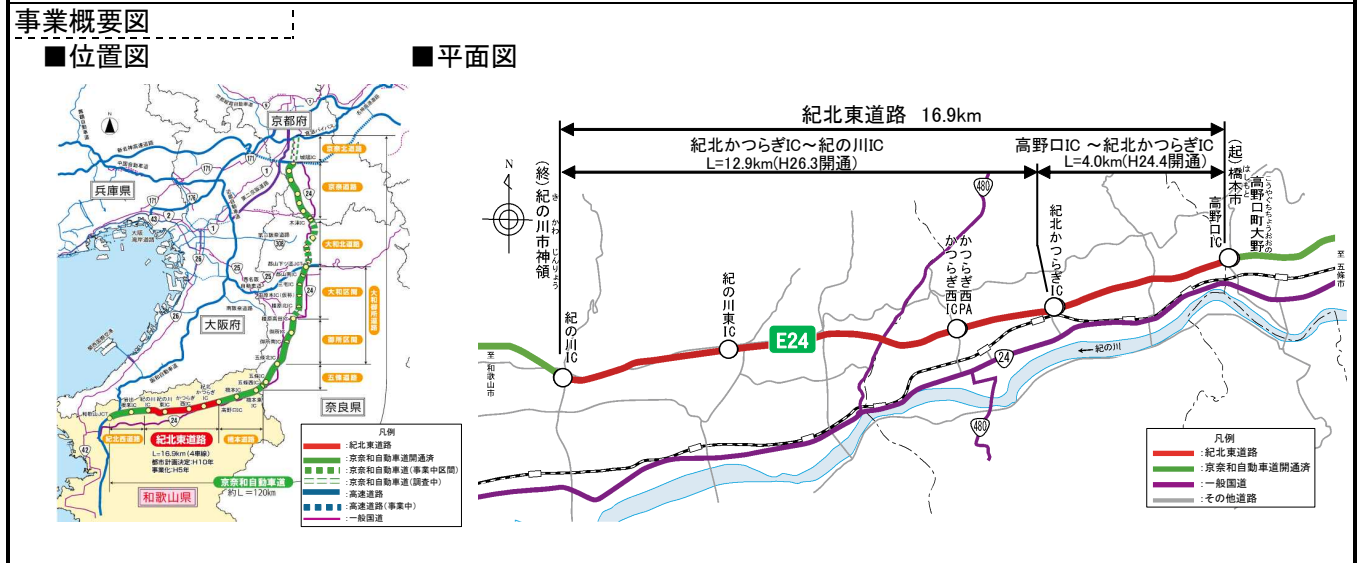
事後評価結果（平成30年度）

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：栗原 崇

事業名	一般国道24号 紀北東道路 きほくひがし 紀北東道路	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：和歌山県橋本市高野口町大野 至：和歌山県紀の川市神領	延長	16.9 km		

事業概要
 京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間を効率的に連携する延長約120kmの高規格幹線道路です。紀北東道路は、京奈和自動車道の一部として広域的な高規格幹線道路ネットワークの役割を果たすとともに、国道24号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、産業や物流、観光の支援、地域の発展に寄与することを目的とした道路です。

事業の目的・必要性
 紀北東道路は、国道24号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、産業や物流の支援、観光産業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：平成5年度 都市計画決定：平成10年度	用地着手：平成14年度 工事着手：平成18年度	供用年：(当初) —/H30 (暫定/完成) (実績) H26/—	変動	— 倍
	事業費	計画時 (名目値) —/1,200億円 (暫定/完成) (実績値) —/1,188億円	実績 (名目値) 1,340 / — (暫定/完成) (実績値) 1,339 / —		変動	— 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) — 台/日 / (H42年度) 16,900~34,700台/日	実績 (暫定/完成) 16,000~17,900台/日 / (H27年度) — 台/日		変動	— %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	33.3km/h → 31.7 km/h (供用前年次) H22年度 (供用後年次) H27年度	交通事故減少 108件/億台扣 → 66件/億台扣 (供用前現道→供用後現道) (供用前年次) H20-H23年 (供用後年次) H27-H28年			
費用対効果分析結果 (当初)	B/C : 3.3	総費用 : 1,133億円 (事業費: 1,072億円 維持管理費: 61億円)	総便益 : 3,770億円 (走行時間短縮便益: 3,528億円 走行経費減少便益: 170億円 交通事故減少便益: 72億円)	基準年	平成19年	
費用対効果分析結果 (事後)	B/C : 1.5	総費用 : 1,941億円 (事業費: 1,812億円 維持管理費: 129億円)	総便益 : 2,824億円 (走行時間短縮便益: 2,345億円 走行経費減少便益: 344億円 交通事故減少便益: 135億円)	基準年	平成30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：161万人・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 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量：6914.24t-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：108.18t/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：6.31t/年、排出削減率：7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>
<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>評価対象区間については、環境影響評価実施要綱に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、環境保全目標を満足している。</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概ね妥当である。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>和歌山県及び紀北東道路沿線地域の人口は減少傾向が続いているが、県全体に比べ、沿線地域は穏やかな減少傾向となっている。</p> <p>沿線地域の世帯数は増加傾向。自動車保有台数は横ばい。</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>紀北東道路の開通により、国道24号の交通混雑の緩和、事故の減少が確認される等、暫定供用による効果の発現に特に問題なく、現時点では今後、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと思われます。</p> <p>引き続き、社会経済情勢等の変化や施設の管理状況等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努めてまいります。</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>紀北東道路は、平成5年度の事業化後に路線比較検討、インターチェンジ配置計画、環境影響評価を実施し、都市計画決定まで時間を要したことから、事業化から平成25年度の暫定開通まで長期間を要しております。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えております。</p> <p>また、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証を努めるとともに、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いたします。</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。

※ 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。