

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 <small>きん き どうしやどう きせいせん おわせきた きい ながしま</small> 近畿自動車道 紀勢線 尾鷲北～紀伊長島	事業区分 (新直轄)	事業主体 国土交通省 中部地方整備局		
起終点 自：三重県尾鷲市坂場西町 至：三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区 東長島	延長 21.2 km			
事業概要 近畿自動車道紀勢線は大阪府松原市を起点とし、紀伊半島沿岸を通り三重県多気郡多気町で近畿自動車道伊勢線につながる延長約336kmの国土開発幹線自動車道です。 本事業の近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）は三重県尾鷲市坂場西町から三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島に至る延長21.2kmの高規格幹線道路（新直轄方式区間）であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、地域活性化の支援、救急医療活動の支援を主な目的として事業を推進しています。				
H11年度事業化		H8年度都市計画決定	H17年度用地着手	H18年度工事着手
全体事業費：1,100億円		事業進捗率：70%	供用済延長：0.0km	
計画交通量：9,000～10,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.3 (残事業) 4.7	総費用：(残事業)/事業全体 314/1171億円 (事業費：240/1097億円 維持管理費：73/73億円)	総便益：(残事業)/事業全体 1480/1480億円 (走行時間短縮便益：1331/1331億円 走行経費減少便益：143/143億円 交通事故減少便益：6.2/6.2億円)	基準年： 平成23年
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.00～1.8(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.6～6.5(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2～1.4(事業費±10%) 事業費：B/C=4.4～5.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.6～4.8(事業期間±20%)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・利便性の向上が期待できるバス路線(熊野市、尾鷲市から津市への直行バス)が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・大規模イベント(第62回伊勢神宮式年遷宮)を支援する。 ・主要観光地(熊野古道等)へのアクセス向上が見込まれる。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(山田赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・緊急輸送路の代替路線を形成する。				
関係する地方公共団体の意見 知事の意見： 本事業は、地域住民の安全・安心の確保や平成25年神宮式年遷宮を契機とした広域的な交流・連携の促進を図る「新たな命の道」であり、紀伊半島のミッシングリンクを解消するためにも重要な事業です。 今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト縮減の徹底をお願いします。 また、平成25年神宮式年遷宮までの供用に向けた事業の推進をお願いいたします。				
事業評価監視委員会の意見 「事業継続」することは「妥当」である。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・紀勢線延伸にともなう、熊野古道への観光客の増加				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業進捗率は70%、用地取得率は93%(平成22年度末)				

・尾鷲北IC～紀伊長島(21.2km)区間は、全面的に工事を展開。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・尾鷲北IC～海山IC(L=6.1km)は平成23年度の供用を予定。

・海山IC～紀伊長島IC(L=15.1km)は平成25年度の供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

・橋梁の構造を見直すことにより、コスト縮減を図る。

・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

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。

