

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	一般国道42号 <small>たなべにし</small> 田辺西バイパス	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 <small>たなべ いなりちよういなり</small> 田辺市稲成町稲成 至：和歌山県 <small>たなべ はやちようおおや</small> 田辺市芳養町大屋	延長	3.8km																																								
事業概要	<p>一般国道42号は、静岡県浜松市から和歌山県和歌山市に至る延長約538kmの主要幹線道路であり、紀伊半島沿岸部においては唯一の主要幹線道路である。</p> <p>田辺西バイパスは、一般国道42号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の交通確保等を目的に計画された道路である。</p>																																										
H9年度事業化	H8年度都市計画決定	H13年度用地着手	H13年度工事着手																																								
全体事業費	280億円	事業進捗率	約62%	供用済延長	0.6km																																						
計画交通量	12,700台/日																																										
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">1.1</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.6</td> </tr> </table>	B/C	:	(事業全体)	1.1			(残事業)	1.6	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">89/285億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">事業費</td> <td style="text-align: center;">77/270億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">維持管理費</td> <td style="text-align: center;">12/15億円</td> </tr> </table>	総費用	:	(残事業)/(事業全体)	89/285億円			事業費	77/270億円			維持管理費	12/15億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">138/315億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">115/253億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">17/45億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">5.7/16億円</td> </tr> </table>	総便益	:	(残事業)/(事業全体)	138/315億円			走行時間短縮便益	115/253億円			走行経費減少便益	17/45億円			交通事故減少便益	5.7/16億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">:</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">平成23年</td> </tr> </table>	基準年	:	平成23年
B/C	:	(事業全体)	1.1																																								
		(残事業)	1.6																																								
総費用	:	(残事業)/(事業全体)	89/285億円																																								
		事業費	77/270億円																																								
		維持管理費	12/15億円																																								
総便益	:	(残事業)/(事業全体)	138/315億円																																								
		走行時間短縮便益	115/253億円																																								
		走行経費減少便益	17/45億円																																								
		交通事故減少便益	5.7/16億円																																								
基準年	:	平成23年																																									
感度分析の結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C=1.0~1.2(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C=1.4~1.7(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=1.1~1.1(事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=1.4~1.7(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=1.0~1.2(事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=1.5~1.6(事業期間±20%)</td> </tr> </table>					(事業全体) 交通量 : B/C=1.0~1.2(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=1.4~1.7(交通量 ±10%)	事業費 : B/C=1.1~1.1(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=1.4~1.7(事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=1.0~1.2(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=1.5~1.6(事業期間±20%)																																
(事業全体) 交通量 : B/C=1.0~1.2(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=1.4~1.7(交通量 ±10%)																																										
事業費 : B/C=1.1~1.1(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=1.4~1.7(事業費 ±10%)																																										
事業期間 : B/C=1.0~1.2(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=1.5~1.6(事業期間±20%)																																										
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南紀田辺ICへのアクセス道路としての機能を担うとともに、交通の円滑化が期待できる。 <p>②災害時の円滑な交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田辺西バイパスの現道区間である一般国道42号(5.6km)は、東南海・南海地震時には津波浸水被害が予測され、また台風に伴う越波による通行規制も過去10年に8回実施しており、整備により迂回路、避難路及び避難場所として機能するため、物流や市民生活への影響を軽減することに期待できる。 <p>③交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田辺西バイパスの現道区間である一般国道42号(5.6km)の死傷事故率は141件/億台kmであり、県平均(99件/億台km)、全国平均(98件/億台km)及び管内国道42号平均(82件/億台km)を上回る状況。また、歩道未設置区間は約2割、標準幅員を満たさない区間も約7割存在するなど歩道の設置が不十分。整備により通過交通の転換が見込まれ、交通安全の向上が期待できる。 <p>④高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みなべ町～南和歌山医療センターの所要時間が短縮。(22分→18分) <p>⑤南紀白浜空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みなべ町～南紀白浜空港の所要時間が短縮。(30分→26分) <p>⑥日常活動圏の中心都市である田辺市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みなべ町～田辺市への所要時間が短縮。(17分→15分) <p>⑦主要観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (白浜温泉、龍神温泉、中辺路等:観光客入込数:605.3万人/年) <p>⑧紀伊田辺駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みなべ町～紀伊田辺駅の所要時間が短縮。(16分→13分) <p>⑨沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過。(田辺市芳養:昼間73dB、夜間:68dB) 																																										
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道42号(田辺～新宮)改良促進協議会(H3.10設立、田辺市長他)より事業促進の要望を受けている。 <p>和歌山県知事の意見:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道42号田辺西バイパスは、近畿自動車道紀勢線南紀田辺ICへのアクセス道路としての機能を担うと 																																										

ともに、国道42号の渋滞緩和を目的とする道路であります。

- ・また、国道42号の現道は東海・東南海・南海地震による津波で浸水することが想定されており、大規模地震・津波災害への備えとしても重要な道路であることから、早期の全線供用が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道42号田辺西バイパス」の再評価は、当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おり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

近畿自動車道紀勢線(みなべIC～南紀田辺IC間)の供用に伴い、並行する国道42号の各交差点の交通混雑は改善されたが、渋滞は依然解消されていない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに0.6kmを完成4車線供用済みであり、用地取得は約92%完了。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、7工区(南紀田辺IC～芳養清川線間)の平成25年度供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、田辺西バイパスと市道との交差部の構造を立体から平面への見直し等、コスト縮減に努める。

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、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

※ 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。

再評価結果(平成24年度事業継続箇所)

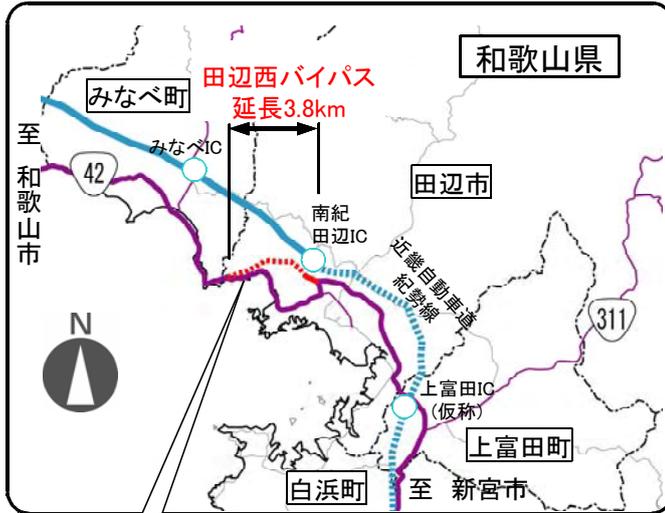
担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道42号 <small>たなべにし</small> 田辺西バイパス	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：和歌山県田辺市稲成町稲成 至：和歌山県田辺市芳養町大屋	延長 <div style="text-align: right;">3.8km</div>	

事業概要図

【位置図】



【概要図】

