

事後評価結果（令和2年度）

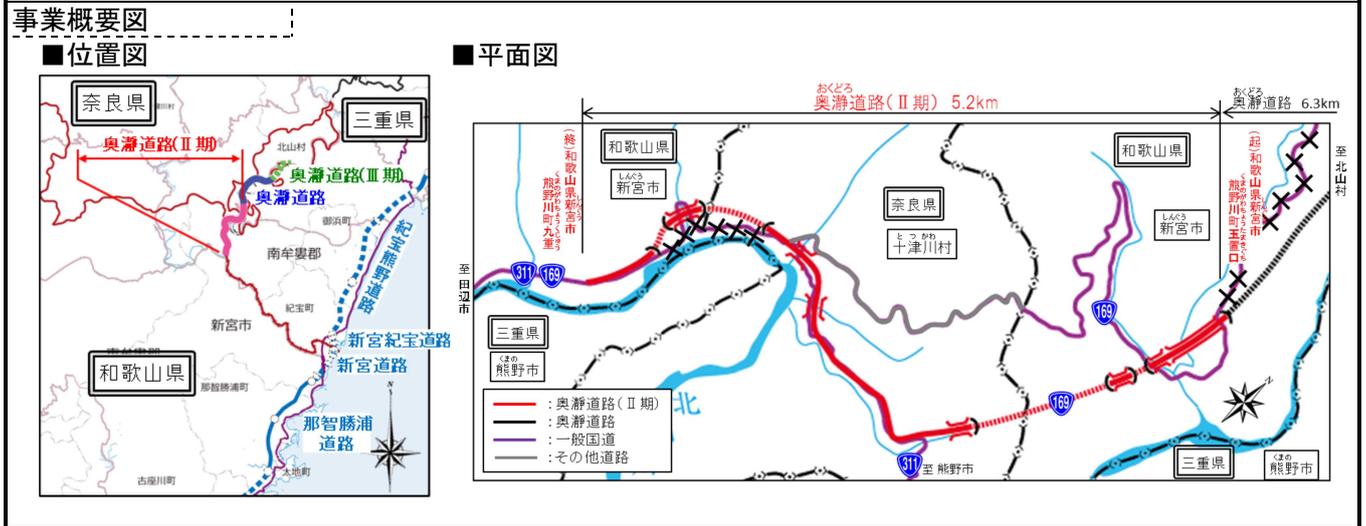
担 当 課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課
担当課長名：築地 貴裕

事業名	一般国道169号 奥漣道路（Ⅱ期）	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：和歌山県新宮市熊野川町玉置口 至：和歌山県新宮市熊野川町九重	延長	5.2 km		

事業概要
 一般国道169号は、奈良県奈良市から和歌山県新宮市に至る延長約190kmの路線であり、京阪神地区から紀伊半島内陸の山間部を経て熊野市や新宮市以南とを最短で結ぶルートとして重要な役割を担っている。
 一般国道169号奥漣道路（Ⅱ期）は、災害による通行止めの回避、異常気象時通行規制区間の回避、線形不良・狭隘区間の回避等を目的とする道路である。

地域の防災面の課題

- ・土砂崩落や雨量規制により、H16～H25で15回通行止めになっており、奥漣道路（Ⅱ期）の開通後も、旧国道169号において、台風による土砂崩壊で通行止が発生。
- ・狭隘区間や急カーブ急勾配が多い線形不良区間が多数存在する。



事業の効果等	事業期間	事業化年度：H19年度 都市計画決定：—	用地着手：H21年度 工事着手：H22年度	供用年 (暫定/完成) : (当初/実績) /H29 /H27	変動	0.90倍
	事業費	計画時 (名目値) / 103億円 (暫定/完成) (実質値) / 105億円	実績 (名目値) / 146億円 (暫定/完成) (実質値) / 149億円		変動	1.4倍
	費用対効果分析結果 (当初)	事業の効果等 ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（155億円）			費用 事業費：79億円 維持管理費：4億円	
	費用対効果分析結果 (事後)	事業の効果等 ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等（190億円）			費用 事業費：184億円 維持管理費：4.8億円	
事業遅延の理由						
・なし						

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所道路寸断で孤立化する集落が解消：北山村（事前のルート：一般国道169号～一般国道168号～新宮市） ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成：一般国道169号（玉置口～九重区間）（7.9km） ・現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消：事前通行規制区間 一般国道169号 玉置口区間・九重区間（5.2km） <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量：469,58t-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：2.24t/年、排出削減率：1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：0.13t/年、排出削減率：1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> <ul style="list-style-type: none"> ・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>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺では、熊野尾鷲道路（H25）・那智勝浦道路（H27）の開通など、幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。 ・和歌山県・三重県・奈良県及び奥瀬道路（Ⅱ期）沿線地域の人口推移は減少傾向であり、沿線地域では減少がより顕著。 ・経済指標（総生産額）の推移は、和歌山県・三重県・奈良県及び沿線地域では平成18年から平成22年にかけて減少傾向であったが、沿線地域は平成27年に増加しているがその後減少。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・奥瀬道路（Ⅱ期）の整備により、土砂崩落等による通行止めの回避、異常気象時通行規制区間、線形不良・狭隘区間の回避、救命救急活動の支援等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと考える。 ・引き続き、社会経済情勢等の変化や防災面の効果等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努める。
	<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> <ul style="list-style-type: none"> ・奥瀬道路（Ⅱ期）は、災害時の交通機能確保や救急医療体制の強化等の面から地域にとって重要な道路であり、地域条件が厳しく高度な技術を要することから直轄権限代行事業として整備を実施した。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、地元市、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ます。 ・事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する手法について検討する。
	<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。