

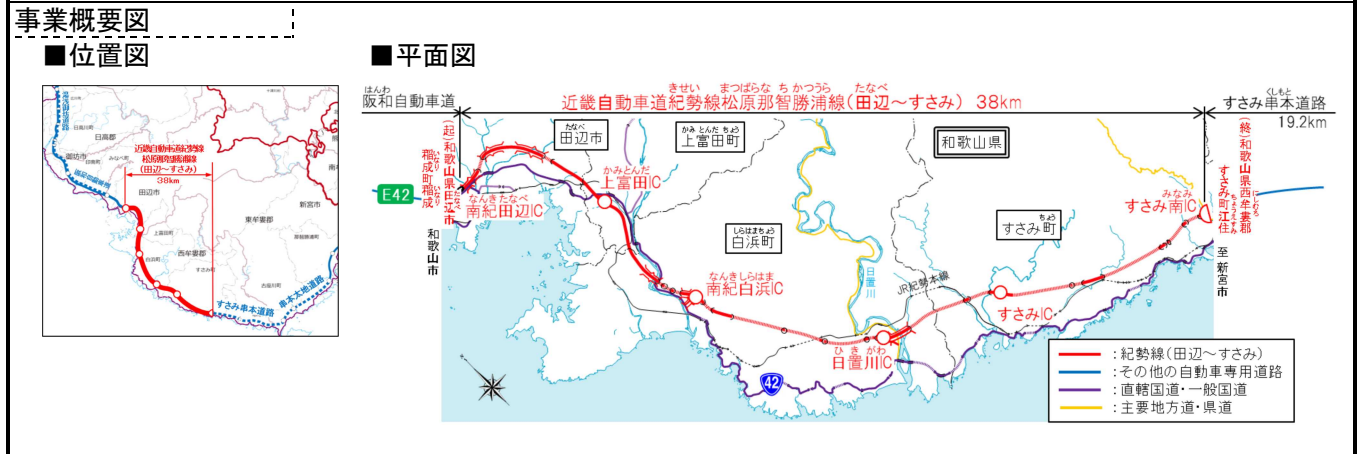
事後評価結果（令和2年度）

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 近畿自動車道紀勢線 (田辺～すさみ)	事業区分 高速自動車国道	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：和歌山県西牟婁郡すさみ町江住	延長	38.0 km

事業概要
 近畿自動車道紀勢線は、大阪府松原市を起点に三重県多気郡多気町に至る延長約340kmの国土開発幹線自動車道であり、紀伊半島の各都市と国土軸を結び災害時の交通を確保するほか、輸送時間の短縮や国道42号の混雑緩和を図り、地域相互の振興と発展に資することを目的とする道路である。

事業の目的・必要性
 近畿自動車道紀勢線（田辺～すさみ）松原那智勝浦線は、災害時の円滑な交通確保、地域間の連携強化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：H10年度、H15年度事業化	用地着手：H19年度	供用年（当初）：H30/—	変動
		都市計画決定：H8、11年度	工事着手：H20年度	（実績）：H27/—	0.87倍
	事業費	計画時（名目値）：1,968億円/— （実質値）：2,005億円/—	実績（名目値）：2,171億円/— （実質値）：2,203億円/—		変動 1.1倍
	交通量（当該路線）	計画時（H42年度） （暫定/完成）：6,000～10,600台/日 / —	実績（H27年度） （暫定/完成）：4,239～9,149台/日 / —		変動 71～86%
旅行速度向上 （供用前現道→当該路線）	24.7km/h → 76.4 km/h （供用前年次）H22年度 （供用後年次）H27年度	交通事故減少：79件/億台和 → 27件/億台和 （供用前現道→供用後現道）：（供用前年次）H23-26年度 （供用後年次）H28-29年度			
費用対効果 分析結果 （当初）	B/C：1.3	総費用：1,819億円 （事業費：1,584億円 維持管理費：235億円）	総便益：2,378億円 （走行時間短縮便益：1,898億円 走行経費減少便益：357億円 交通事故減少便益：123億円）	基準年：平成20年	
費用対効果 分析結果 （事後）	B/C：1.8	総費用：3,010億円 （事業費：2,781億円 維持管理費：229億円）	総便益：5,368億円 （走行時間短縮便益：4,705億円 走行経費減少便益：540億円 交通事故減少便益：123億円）	基準年：令和2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：554万人・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：7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：24,009.52t-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：104.48t/年、排出削減率：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：5.99t/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>
<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> <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、阪和自動車道4車線化、近畿自動車道紀勢線の順次事業化など、幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。 ・H31年度には新宮道路、紀宝熊野道路の新規事業化により、紀伊半島一周の高速道路ネットワーク全線が事業化。 ・和歌山県及び紀勢線(田辺～すさみ)周辺地域の人口推移は減少傾向。 ・経済指標(総生産額)の推移は、和歌山県では減少傾向であるが、沿線地域の指標はH27年度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"> ・近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)の開通により、災害時の円滑な交通確保、地域間の連携強化等、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交通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"> ・近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)は、周辺地域の観光客の増加や、地域活性化に大きく寄与している。また、南海トラフ巨大地震の発生時にも地域寸断による孤立解消が期待される等、防災面からの地域の期待も大きい。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・検証を努めると共に、便益の計算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。

※ 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。