

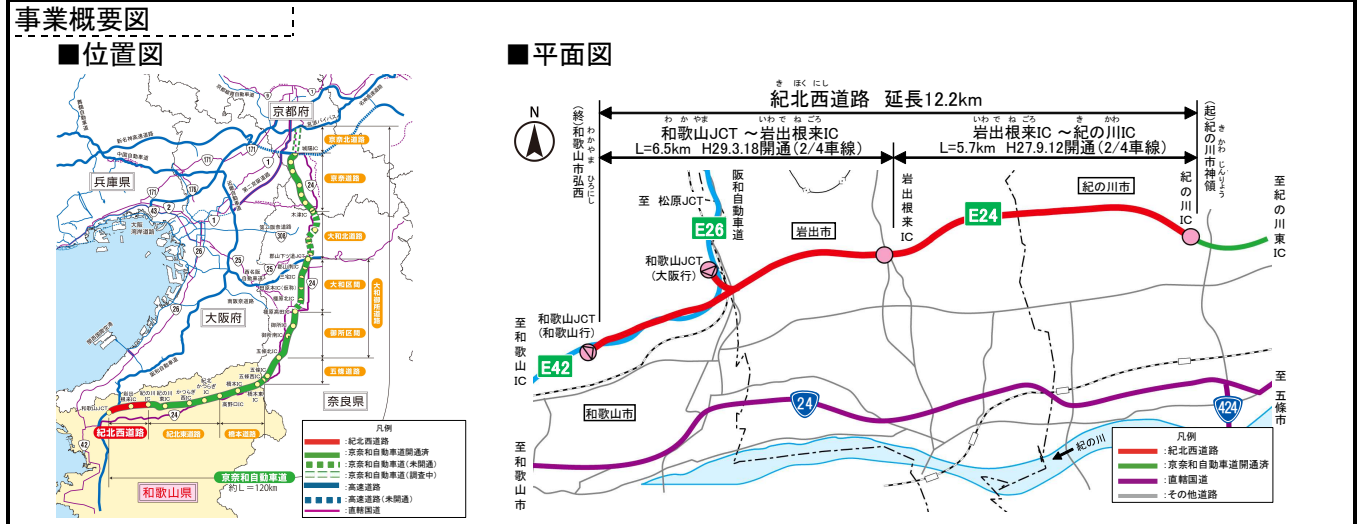
事後評価結果（令和3年度）

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：今井 康治

事業名	一般国道24号 紀北西道路	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：和歌山県紀の川市神領 至：和歌山県和歌山市弘西	延長	12.2km		

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の高規格道路である。
 紀北西道路は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、阪和自動車道と接続する道路であり、主要都市間の所要時間短縮、並行する国道24号等の交通事故減少や産業の支援、災害時の代替路確保等の地域の発展への寄与を目的とした道路である。

事業の目的・必要性
 一般国道24号紀北西道路は、高規格幹線道路ネットワークの形成、交通安全の確保、広域連携強化による産業の支援、災害時の代替路確保を目的とした事業である。



事業期間	事業化年度	H9年度	用地着手	H19年度	供用年(暫定/完成)	(当初) -/H25	変動	- 倍
	都市計画決定	H11年度	工事着手	H20年度	(実績) H28/-			
事業の効果等	事業費	計画時(名目値) -/1,160億円 (暫定/完成)(実績値) -/1,176億円	実績(名目値) 1,134億円 / - (暫定/完成)(実績値) 1,154億円 / -	変動	- 倍			
	交通量(当該路線)	計画時(暫定/完成) - / 24,600台/日 (R12年度)	実績(暫定/完成) 18,508台/日 / - (R2年度)	変動	- %			
旅行速度向上(供用前現道→当該路線)	33.7 km/h → 71.3 km/h (供用前年次) H22年度 (供用後年次) R2年度	交通事故減少	114件/億台扣 → 48件/億台扣 (供用前現道→供用後現道) (供用前年次) H23-26年 (供用後年次) H30-R元年					
費用対効果分析結果	(当初)	B/C 3.7	総費用 938億円 (事業費: 892億円, 維持管理費: 46億円)	総便益 3,505億円 (走行時間短縮便益: 3,247億円, 走行経費減少便益: 182億円, 交通事故減少便益: 76億円)	基準年 平成15年			
	(事後)	B/C 1.2	総費用 1,522億円 (事業費: 1,423億円, 維持管理費: 100億円)	総便益 1,852億円 (走行時間短縮便益: 1,590億円, 走行経費減少便益: 197億円, 交通事故減少便益: 65億円)	基準年 令和3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：194万人・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：3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：3,245.31t-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：38.47t/年、排出削減率：2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：2.21t/年、排出削減率：2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"> ・当該道路は、環境影響評価を適切に実施しており、全ての項目について環境保全目標を満足すると予測されていることから、本事業の施行による生活環境、自然環境等への影響は軽微である。
	<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"> ・事業区間周辺では京奈和自動車道が順次開通し、大和北道路の事業化(H30)など、京都・和歌山間の高速道路ネットワーク整備が進展。 ・人口推移は、和歌山県及び紀北西道路沿線、周辺地域では、ほぼ横ばい。 ・経済指標(総生産額)は、和歌山県及び紀北西道路沿線、周辺地域では、ほぼ横ばい。
	<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"> ・紀北西道路の開通により、高規格幹線道路ネットワークの形成、交通安全の確保、広域連携強化による産業の支援、災害時の代替路確保等、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、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断できる。
	<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"> ・紀北西道路は、平成9年度の事業化後に、周辺史跡の文化財指定に伴う協議等により、事業化から平成28年度の暫定開通まで長期間を要している。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・検証に努めるとともに、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。