

No. 11

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成20年度第5回)

近畿自動車道紀勢線
(田辺～すさみ)

平成 21 年 3 月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

□事業の目的	1
□計画の概要	2
□事業の経緯及び進捗状況	3
□事業を取り巻く社会状況及び整備効果	5
□費用便益分析の結果	17
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	19
□対応方針	20

事業の目的

- 広域連携強化
- 災害時の交通確保
- 地域の活性化
- 交通環境の改善

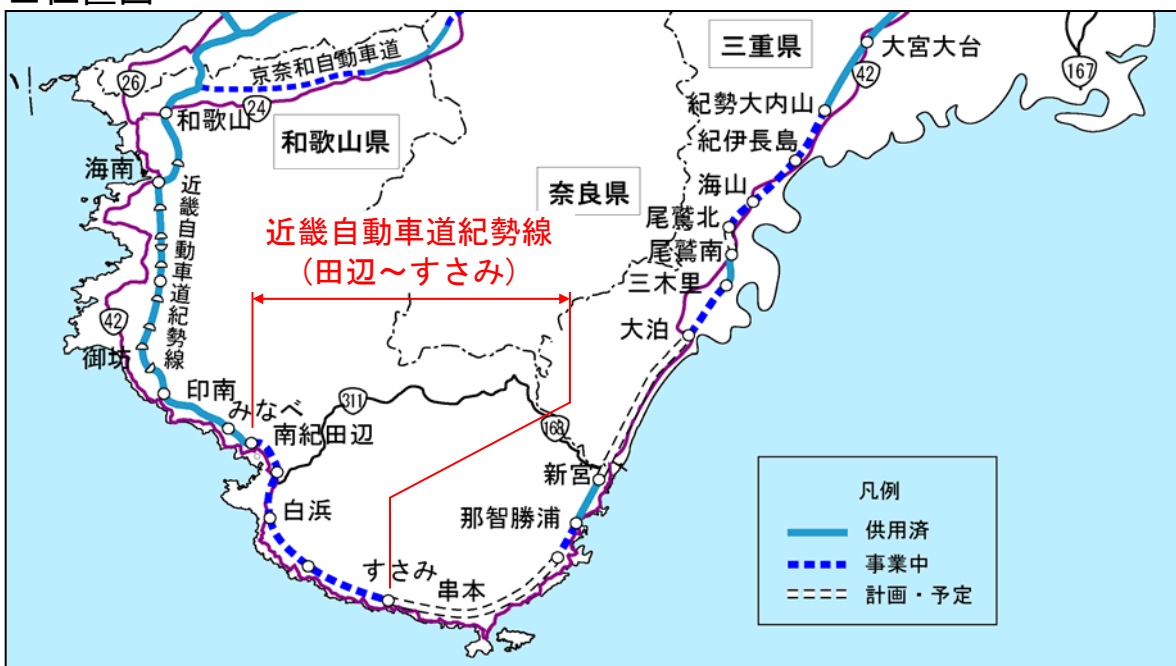
近畿自動車道紀勢線(以下、「紀勢線」という。)は、大阪府松原市を起点とし、和歌山県和歌山市及び田辺市等を経由し、三重県多気郡多気町に至る延長 336km の高速自動車国道です。

紀勢線(田辺～すさみ)に並行する国道 42 号は、紀南地域沿岸部唯一の幹線道路であるにもかかわらず、線形不良区間や通行規制区間を有するとともに災害時の代替路が確保されておらず、安全かつ安定的な交通の確保が求められています。

また、観光シーズンには、随所で交通渋滞が発生しており、特に夏の観光シーズンには、田辺市や白浜町において頻繁に交通渋滞が発生しており、地域住民の生活にも影響を及ぼしています。

紀勢線(田辺～すさみ)は、これらの課題を解決するとともに、京阪神と紀南地域を結ぶ高速ネットワークを形成し、生活圏・活動圏の拡大による地域の活性化、災害時の交通確保を目的に計画された高速自動車国道です。

■位置図

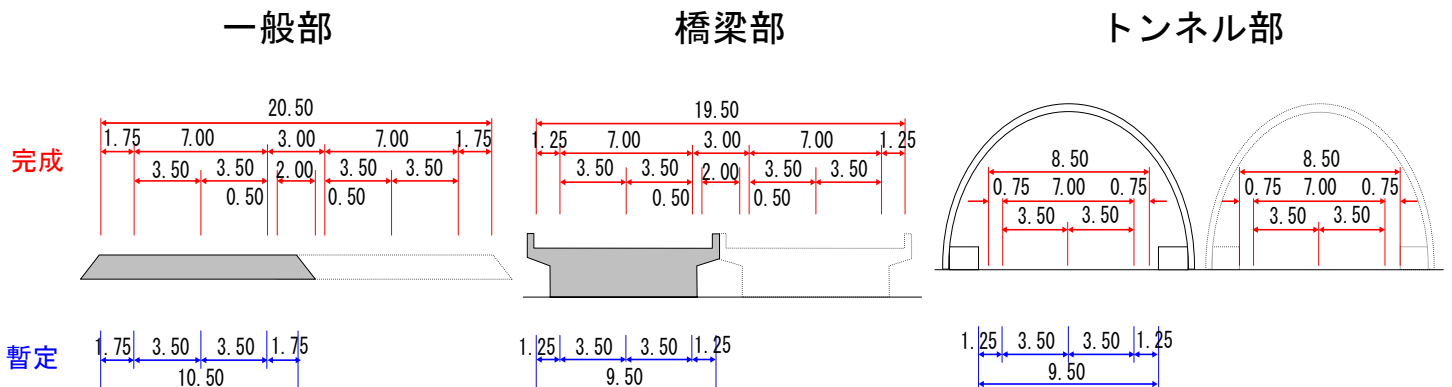


計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 自)和歌山県^{たなべ いなりちよう}田辺市^{いなりちよう}稲成町^{いなりちよう}
至)和歌山県^{にしむろ}西牟婁郡^{にしむろ}すさみ町^{ちようえすみ}江住^{ちようえすみ}
- ・ 計画延長 L=約38km
- ・ 構造規格 第1種第3級
- ・ 設計速度 80km/h
- ・ 車線数 4車線(完成)、2車線(暫定)
- ・ 標準幅員 完成時：W=20.5m 暫定時：10.5m
- ・ 全体事業費 約1,970億円(暫定)
- ・ 計画図



標準横断面 [単位:m]



事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

- ・都市計画決定 平成8年11月(みなべ～白浜)
平成11年12月(白浜～すさみ)
- ・施行命令 平成10年12月(みなべ～白浜)日本道路公団
- ・事業化 平成15年度(白浜～すさみ)
- ・新直轄方式に変更 平成15年度(白浜～すさみ)
平成17年度(田辺～白浜)
- ・用地着手 平成17年度
- ・工事着手 平成20年度

2. 事業の進捗

- ・事業進捗率 約5%(平成20年3月末現在)
- ・用地取得率 約2%(面積ベース、平成20年3月末現在)

3. 関係機関との調整等

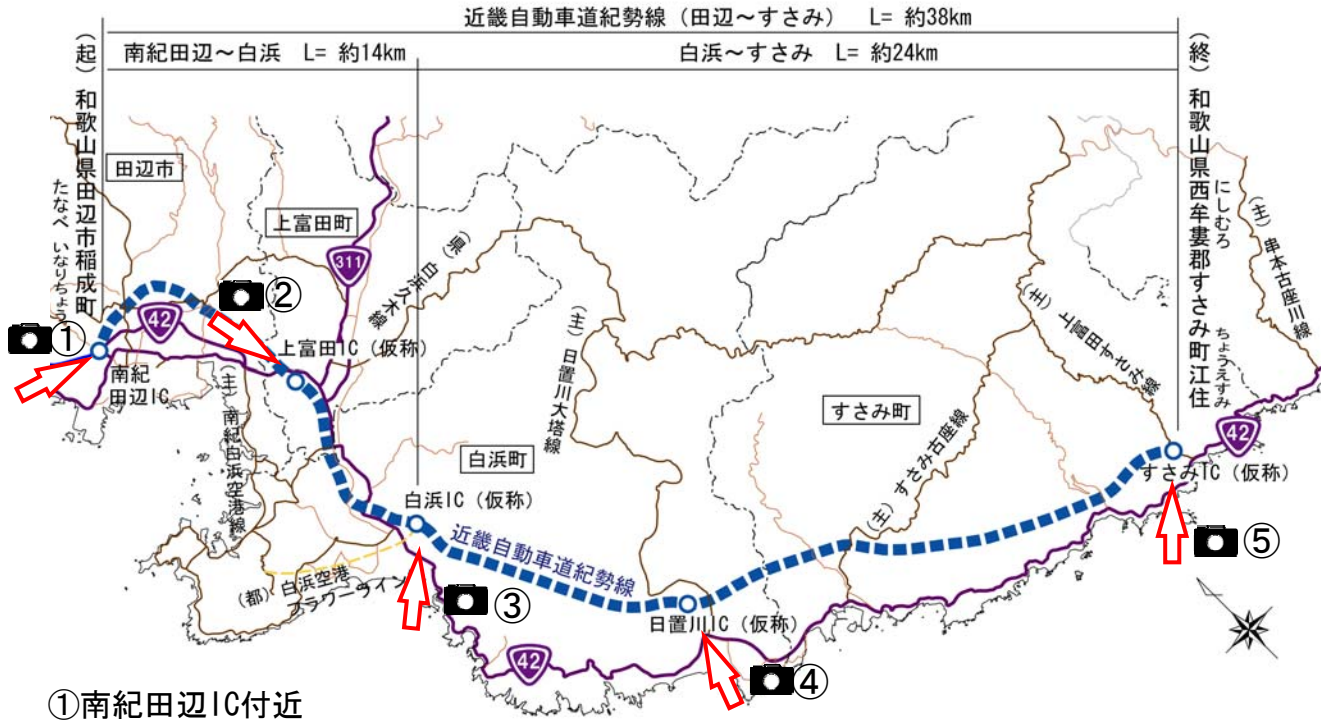
紀勢線は、平成10年にみなべ～白浜間で施行命令が出され、西日本高速道路株式会社(旧日本道路公団)において整備が進められていましたが、平成15年度に白浜～すさみ間が、平成17年度に田辺～白浜間が新直轄方式に変更され、現在、南紀田辺IC～すさみIC間は、国土交通省が事業を行っています。

本区間においては、平成17年度より一部用地買収に着手。平成18年度より地元設計協議に着手し、平成20年度より全線で本格的な用地買収を行っているところで、工事についても着手したところです。

引き続き、関係機関協議、用地買収および工事を推進します。

※日本道路公団は、平成17年10月1日に西日本高速道路株式会社などに分割・民営化されました。

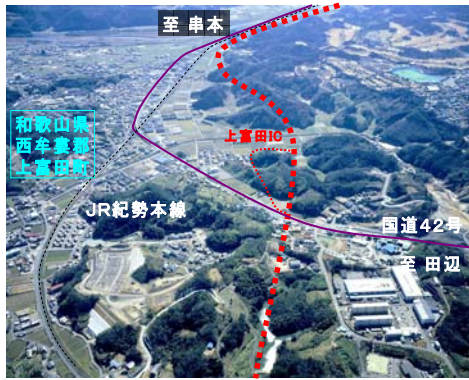
現在の状況(平成19年11月)



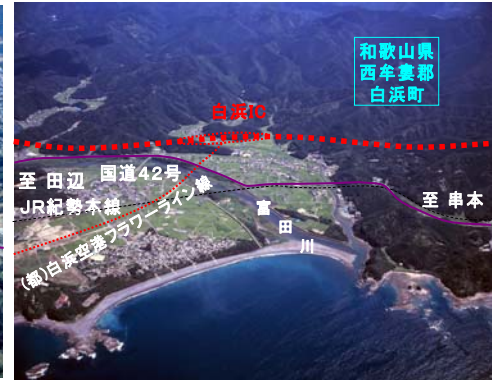
①南紀田辺IC付近



②上富田IC(仮称)付近



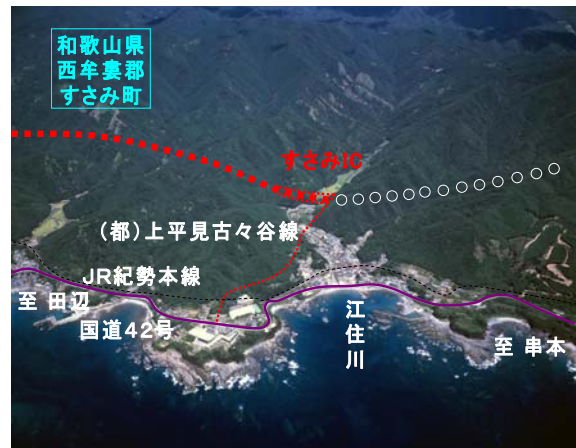
③白浜IC(仮称)付近



④日置川IC(仮称)付近



⑤すさみIC(仮称)付近



事業を取り巻く社会状況及び整備効果

1. 広域連携強化

【時間短縮効果】

① 県庁所在地和歌山市へのアクセス性の向上

現在、紀伊半島最南端の串本町くしもとちょうから県庁所在地の和歌山市までのアクセス時間は約3時間を要しています。紀勢線(田辺～すさみ)の整備により、串本町から和歌山市までのアクセス時間が約35分短縮され、紀伊半島の沿線地域の連携が強化されます。

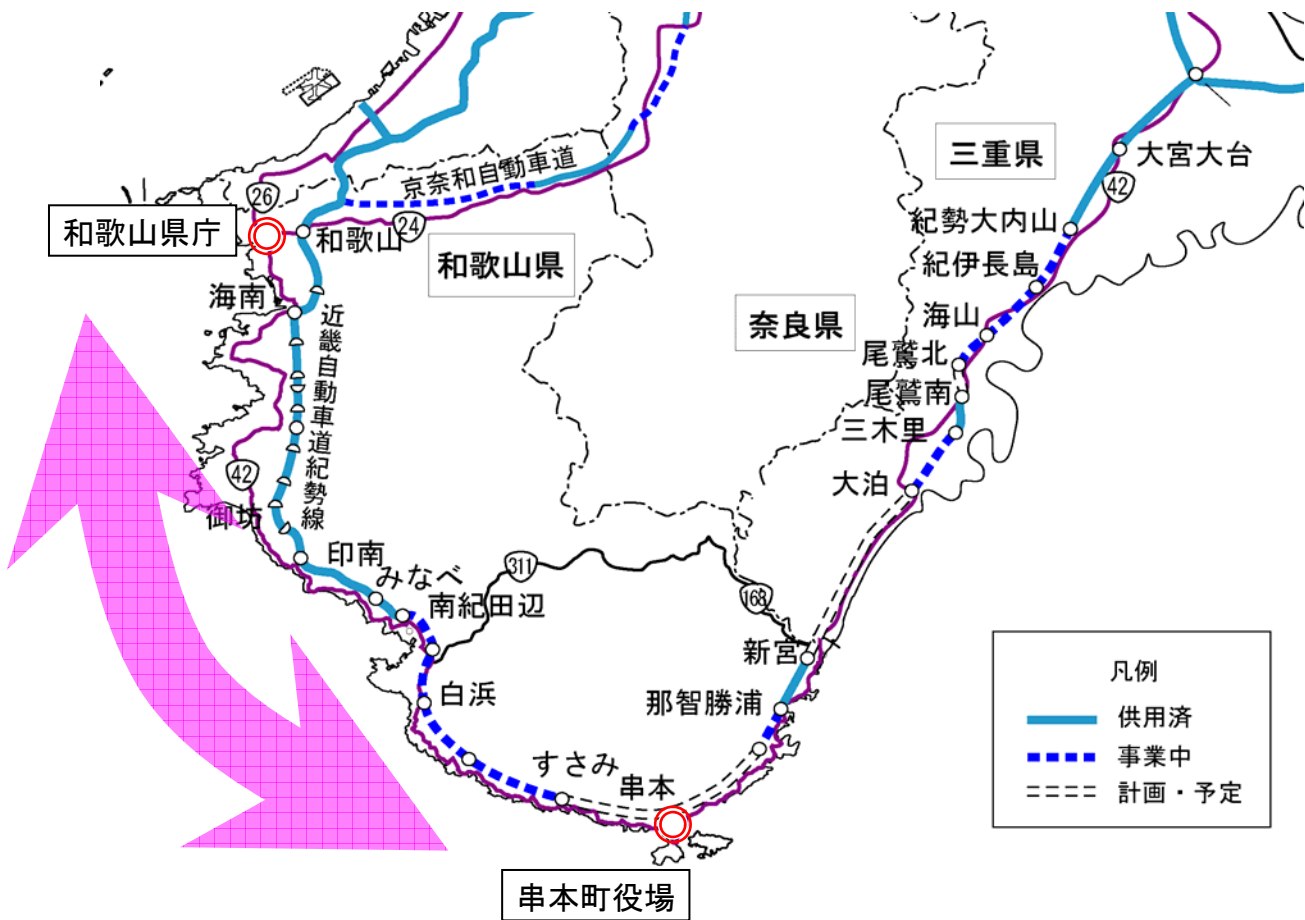
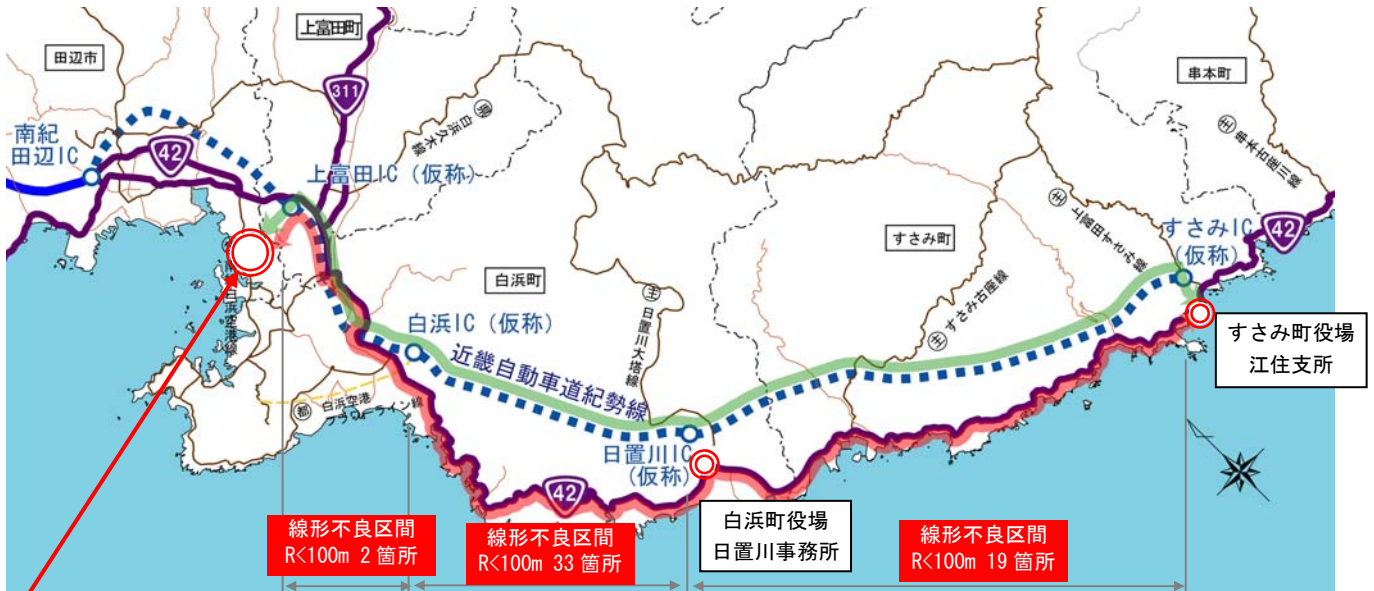


図 和歌山県庁へのアクセス性向上

②救急医療活動への貢献

紀勢線(田辺～すさみ)の整備により、第三次救急医療施設(南和歌山医療センター)への緊急患者の搬送時間が短縮されます。

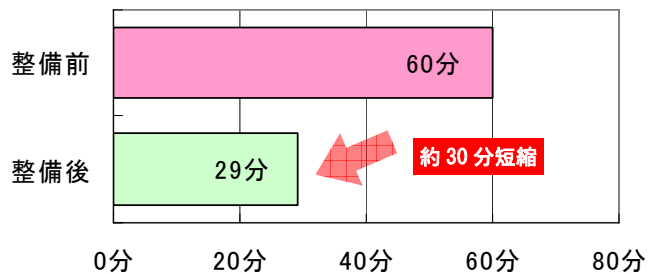
また、現道の線形不良区間を回避し、高規格幹線道路を走行することにより、安定した搬送が可能となり、患者への身体的な負担の軽減が期待できます。



南和歌山医療センター

※紀南地域で唯一、三次救急医療に対応

【すさみ～南和歌山医療センターの時間短縮】

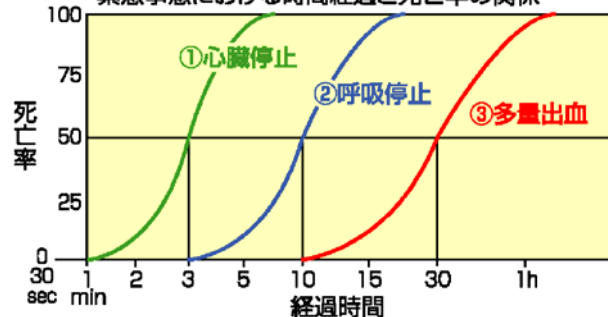


資料：H17 道路交通センサス

図 南和歌山医療センターへのアクセス性向上

◆カーラーの救命曲線

(%) 緊急事態における時間経過と死亡率の関係



- 心臓停止後約3分で、死亡率50%
- 呼吸停止後約10分で、死亡率50%
- 多量出血30分で、死亡率50%

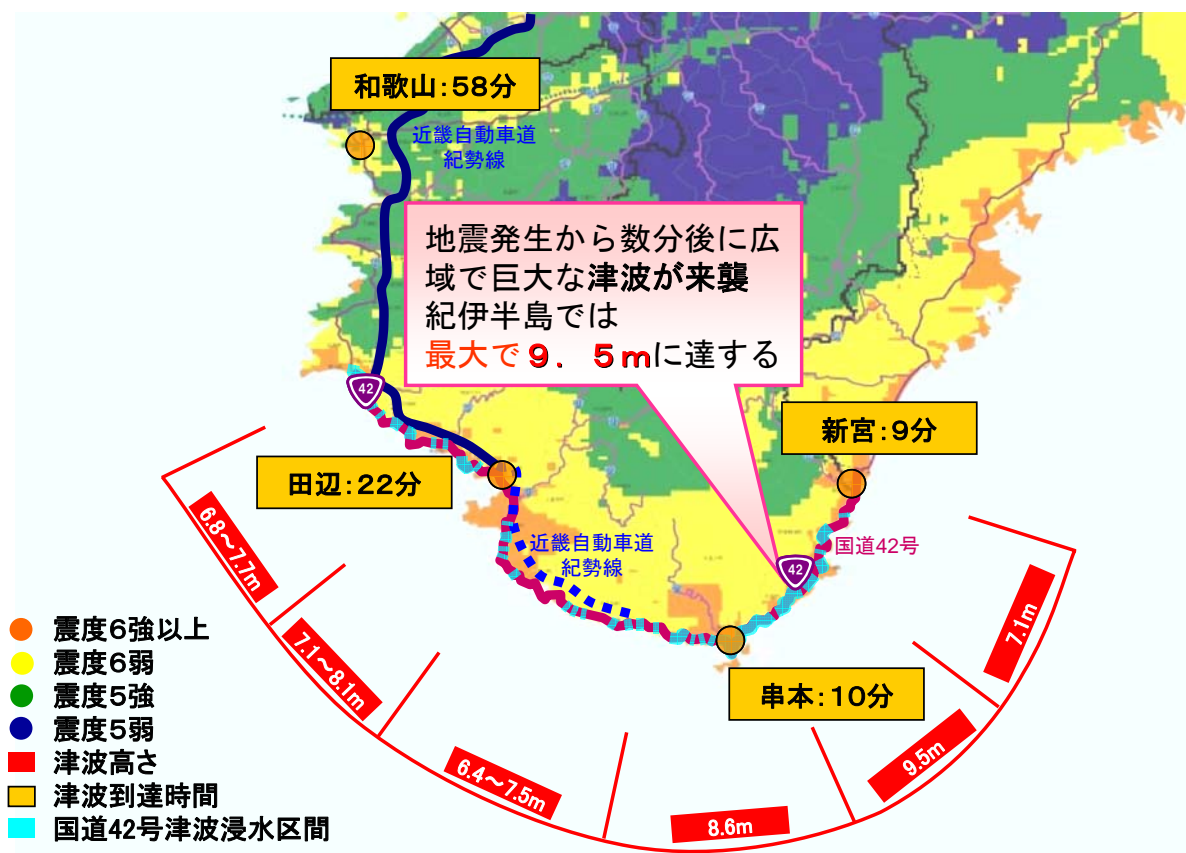
2. 災害時の交通確保

【東南海・南海地震発生時の代替機能確保と災害復旧支援】

東南海・南海地震は、今後30年以内に50%～70%の確率で発生し、地震発生時の津波は、最大波高9.5m、最速到達時間は9分と予測されています。

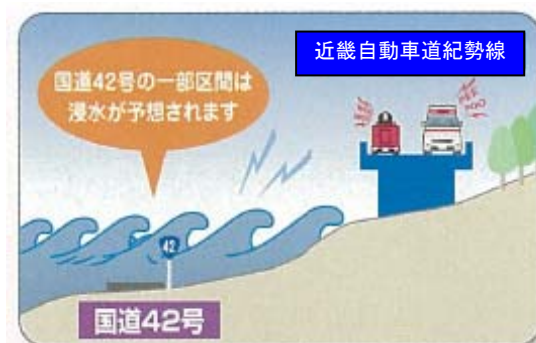
国道42号は、東南海・南海地震時には多くの区間で津波により浸水し、他の代替路もないことから、陸路による緊急物資の輸送が困難になることが想定されます。

紀勢線(田辺～すさみ)の整備により被災地への緊急物資の輸送が可能となり「命の道」としての役割を果たします。



資料:中央防災会議「東南海、南海地震等に関する専門調査会」資料より作成

図 津波による浸水予想箇所



■想定される大津波発生時のイメージ

【通行規制区間による孤立地域の解消】

紀勢線(田辺～すさみ)と並行する国道42号には、異常気象時の通行規制区間(雨量規制、越波多発)があり、過去10年間で2度の通行止となったほか、長時間に渡る片側交通規制が行われている状況です。

国道42号の代替路となる幹線道路がないため、孤立する集落があるなど、地域住民の生活活動に多大な影響を及ぼしています。

紀勢線(田辺～すさみ)の整備により代替路が確保され、災害発生時の孤立集落を解消することが期待されます。



写真: 国道42号の越波状況

図 現道の異常気象時の通行規制の状況

表 現道の過去10年間の通行規制状況

年度	日付	規制区間	規制内容	原因		規制時間
11	H11.11.15	すさみ町見老津	片側交互通行	法面崩落		161:30
13	H13.8.21	すさみ町見老津	通行止	大雨(274mm)	台風11号	6:30
	H13.9.30	黒島トンネル	片側交互通行	大雨	秋雨前線	0:30
15	H15.8.9	白浜町椿	片側交互通行	土砂崩落	台風10号	109:15
	H15.10.23	白浜町椿	片側交互通行	土砂崩落		239:00
16	H16.4.7	白浜町見草地区	片側交互通行	土砂崩落		43:20
	H16.10.20	すさみ町周参見	通行止	越波	台風23号	1:10
	H16.10.20	すさみ町周参見	片側交互通行	越波	台風23号	1:25

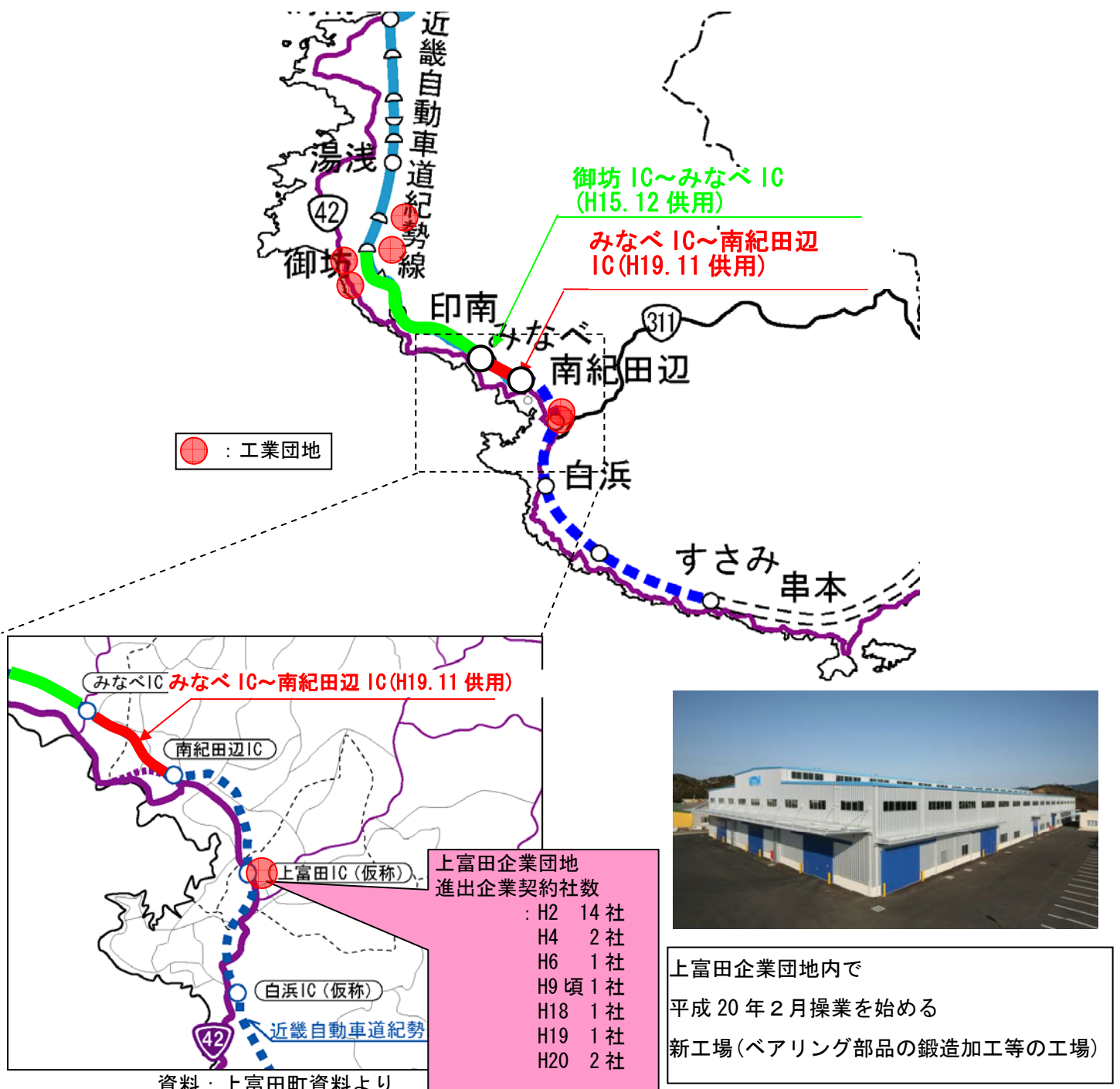
3. 地域の活性化

【沿線地域の活性化支援】

和歌山県では、企業誘致が進んでおり、これまでも高速道路沿線には、多くの企業団地が立地しています。

また、平成19年11月に阪和自動車道みなべIC～南紀田辺ICが供用しましたが、平成18年に上富田企業団地に久々に企業が進出しそれ以降毎年進出しています。

紀勢線(田辺～すさみ)の整備により、さらに企業進出活動が促進され、沿線地域の活性化に寄与することが期待されます。



【沿線地域の活性化支援】

紀勢線(田辺～すさみ)沿線には、工業団地をはじめ、多数の開発計画が存在しています。また、2015年(平成27年)には44年ぶりに「和歌山国体」が開催されます。紀勢線(田辺～すさみ)の整備により、これらのプロジェクト拠点のアクセス性が向上し、地域の活性化に寄与します。



図 紀勢線沿線地域のプロジェクト

【紀勢線沿線地域の代表的なプロジェクト】

<①社会保険 紀南病院>



- ・平成17年5月に、356床24診療科の病院として新築移転。
- ・「地域がん診療連携拠点病院、地域周産期母子医療センター、へき地医療拠点病院、災害拠点病院」等、多くの指定を受けている。
- ・和歌山県田辺市を中心とした紀南地方の急性期医療を担う中核病院である。

<②下三栖城山台企業団地>



- ・平成12年度より分譲中。
- ・近隣には、食品(梅)加工や運送業など21社が進出。
- ・事業主体 : 田辺市土地開発公社
- ・総面積 : 4.7ha
- ・立地希望業種: 加工組立型産業、一般製造業、その他

<④和歌山県立情報交流センター>



- ・和歌山県が事業主体となり平成17年度より運用開始。
- ・和歌山県の地理的特性(南北格差)や高齢化等に起因する情報格差の解消を図り、県民がITを幅広く活用しそのメリットを享受できることを目的とした施設。

<第70回国民体育大会(和歌山国体)>



- ・平成27年(2015年)に、和歌山県で開催予定。
- ・和歌山県では、昭和46年(1971年)に開催された第26回黒潮国体以来44年ぶりに開催。

【観光活性化支援】

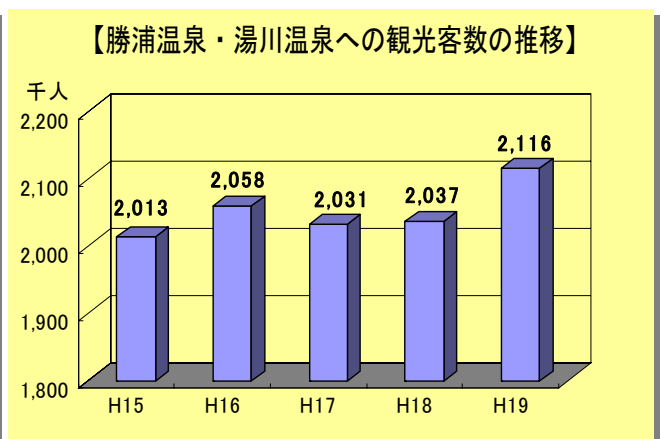
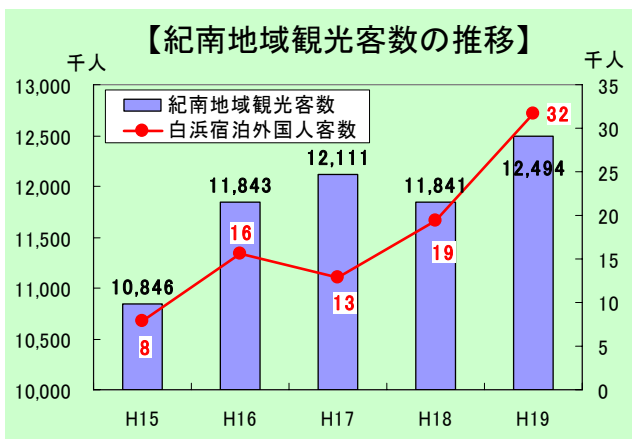
紀南地域には世界遺産の熊野古道や白浜温泉など貴重な観光資源が多数存在しています。

近年、外国人観光客が増加するとともに、京阪神からの来訪者を中心に年間約1200万人を超える観光客が来訪しています。

紀勢線(田辺～すさみ)の整備により、京阪神や関西国際空港から紀南地域へのアクセス性が向上し、観光振興に寄与します。



資料：H19観光客動態調査報告書(和歌山県)



資料：H19観光客動態調査報告書(和歌山県)

【地場産業の活性化支援】

「すさみケンケン^{かつお}鰹」は、古くから鮮度の良さと独特の漁法(ケンケン漁)で、漁業関係者や仲買関係者の間で高い評価が得られています。

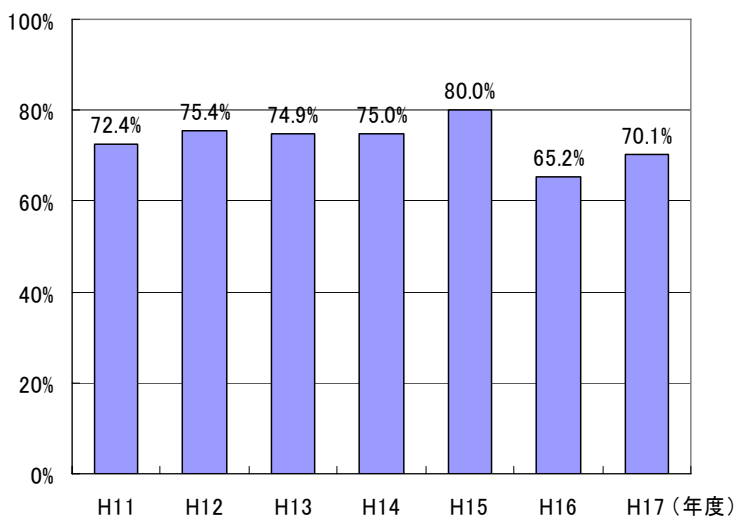
平成14年2月には、すさみ漁協・すさみ町・町観光協会・町商工会による「すさみケンケンかつおブランド化委員会」が組織され、「すさみケンケンかつお」ブランドの確立と地域情報の発信を目指して、様々なPR事業が実施されています。

紀勢線(田辺～すさみ)の整備により、このような地域特産品の輸送が効率化され、市場が拡大するとともに、地域特産ブランドの確立に寄与することが期待されます。



ブランドシールが貼られた
すさみ産のケンケン鰹

【すさみ漁協の水揚げ高に対するカツオの割合】



資料：すさみケンケンかつおブランド化委員会

4. 交通環境の改善

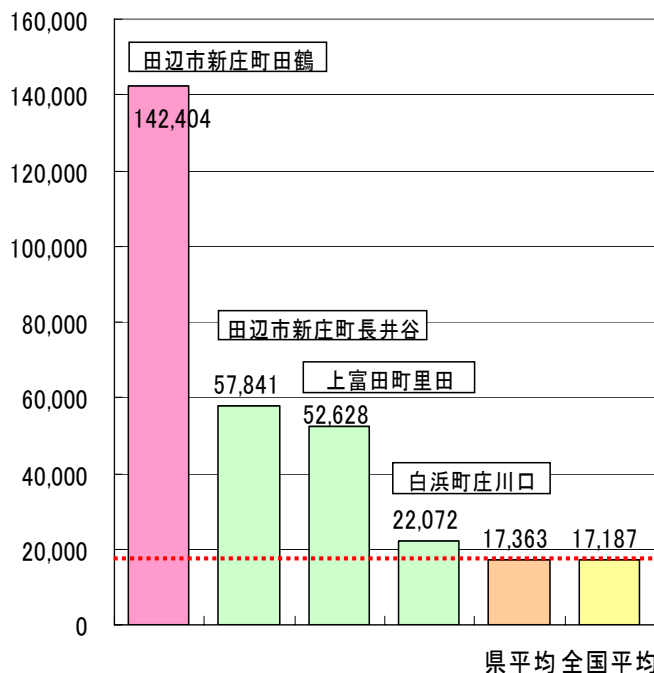
【交通環境の改善】

平成19年11月11日に紀勢線(みなべIC~南紀田辺IC)が供用しましたが、その先の現道区間では、田辺市近郊を中心に渋滞が発生し、渋滞損失時間や死傷事故率が全国平均値を大きく上回っています。

紀勢線(田辺~すさみ)の整備により、現道区間の交通混雑・事故を軽減します。

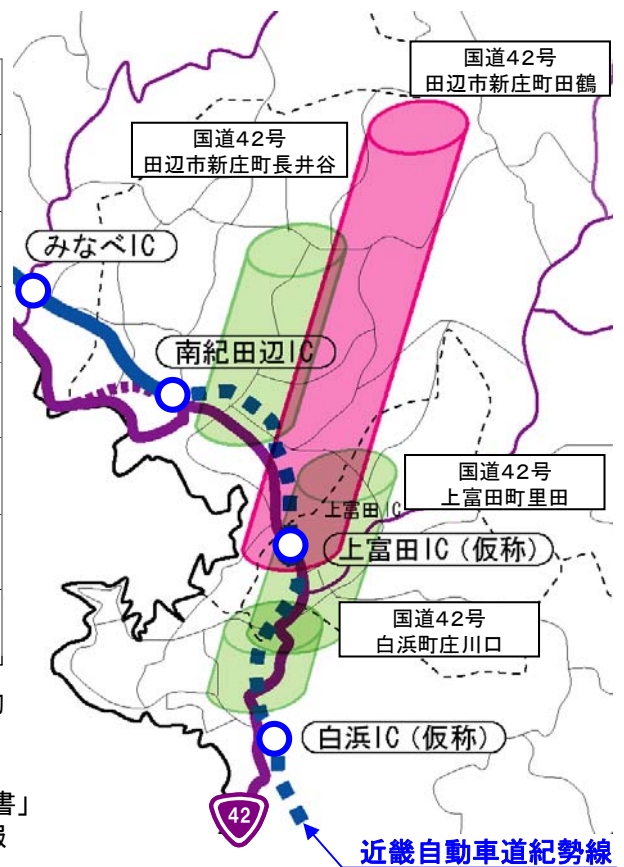
【現道区間の渋滞損失時間】

(人時間/年・km)



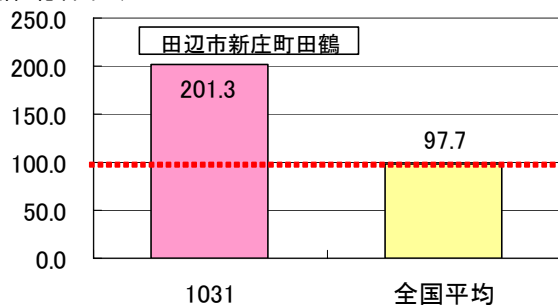
資料: H19渋滞損失時間確定値

全国平均は、「平成19年度政策チェックアップ結果評価書」の全国渋滞損失時間31.6億人時間/年を「道路統計年報2008」の国・都道府県道総延長183,859kmで除して算出。



【現道区間の死傷事故率】

(件/億台キロ)

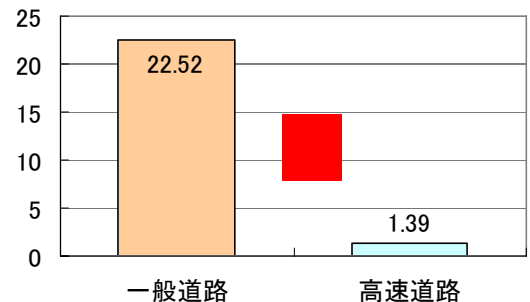


資料: ITARDA(H15-18)

全国平均は、「H18達成度報告書/H19業績計画書」の幹線道路死傷事故率(H18暫定値)を使用

【一般道路と高速道路における事故率の差】

(件/億台キロ)



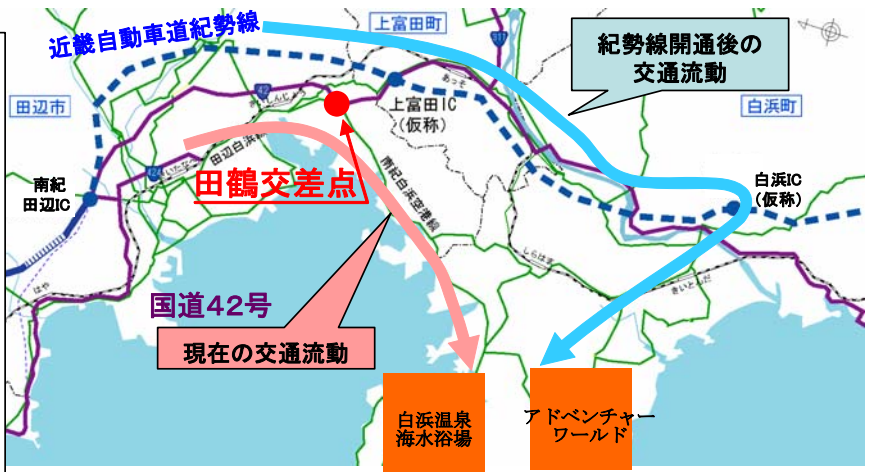
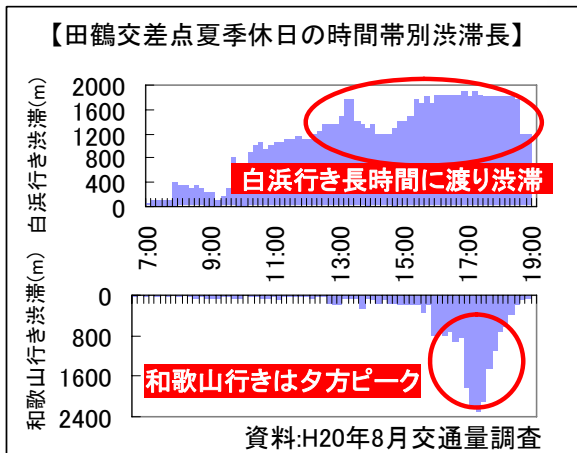
資料: H17センサス

一般道路は、和歌山県直轄国道の平均
高速道路は、和歌山県内の高速道路の平均

【交通混雑の緩和】

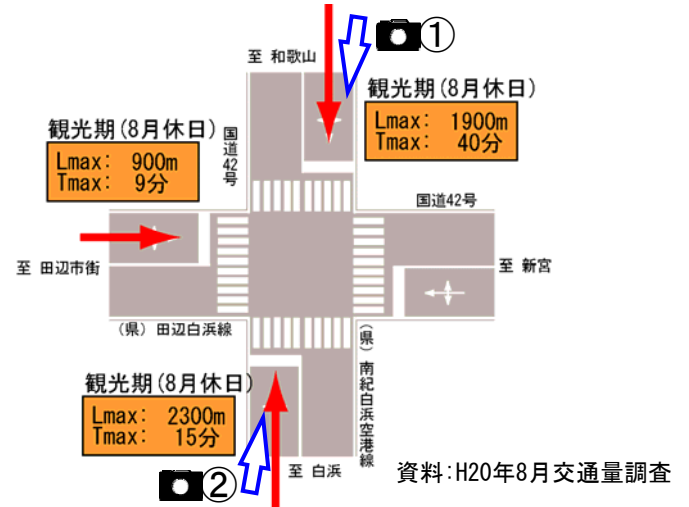
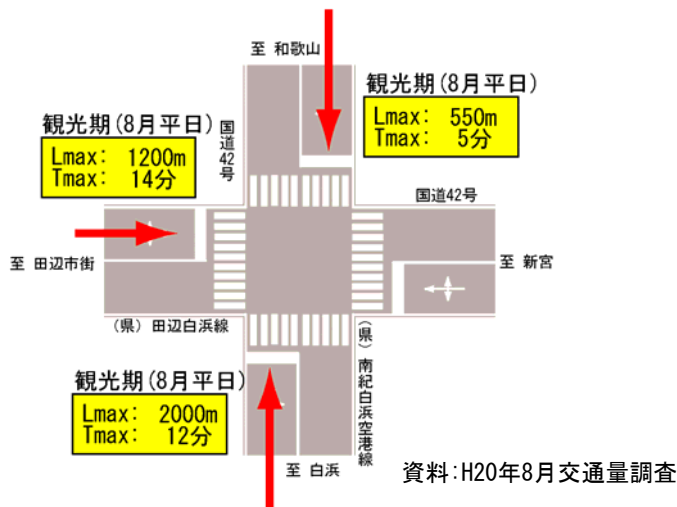
田辺市新庄町の田鶴交差点は、夏季の海水浴シーズンの休日には、著しい交通渋滞が発生しています。また、平日の朝夕ピーク時においても頻繁に交通渋滞が発生している状況です。

紀勢線(田辺～すさみ)の整備により、現道区間の交通が分散され、交通混雑が緩和されます。



①田鶴交差点(平日ピーク時の渋滞状況)

②田鶴交差点(観光集中期の渋滞状況)



写真① 国道42号白浜行き方面

写真② 南紀白浜空港線和歌山行き方面



5. 地域における計画

紀勢線(田辺～すさみ)は、下記の計画等に位置付けられています。

- ◆和歌山県長期総合計画 (平成20年4月)
「経済活動の基本的な機会の平等、さらには東南海・南海地震への備えなど自立した地域づくりに不可欠となる高速道路ネットワークを早期に形成」

- ◆第1次田辺市長期総合計画 (平成19年3月)
「計画的な整備を進め、都市計画道路等の整備を推進し、市民の利便性・安全性の向上を図る」

- ◆第3次上富田町総合計画 (平成13年3月)
「近年のモータリゼーションによる高速道路等、多様な交通需要に対応する為、早期完成を促進」

- ◆第1次白浜町長期総合計画 (平成20年3月)
「近畿自動車道紀勢線は、車社会における幹線道路へのアクセスの向上や白浜町の各地域を結ぶ交通の利便性向上の為、南紀田辺IC以南の早期完成等、道路網の整備促進に努める」

- ◆すさみ町第3次長期総合計画 (平成17年9月)
「地域の発展や地域の住民の生活向上には不可欠な『命の道』である」

6. 要望経緯

- ・平成 8年 4月 「高速道路田辺・西牟婁整備促進協議会」設立
- ・平成10年11月 「近畿自動車道紀勢線建設促進協議会」設立

名 称	会 長	主な構成メンバー	対象道路
高速道路田辺・西牟婁整備促進協議会	田辺市長	白浜町長、上富田町長、すさみ町長、各市町議会議長	近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)他
近畿自動車道紀勢線建設促進協議会	三重県知事 (和歌山県知事と隔年交代)	副会長 和歌山県知事、 監事 新宮市長・熊野市長 会員(和歌山県内) 海南市、有田市、御坊市、田辺市、湯浅町、広川町、有田川町、美浜町、日高町、由良町、日高川町、みなべ町、印南町、白浜町、上富田町、すさみ町、串本町、那智勝浦町、太地町、古座川町、北山村 以上市町村長	近畿自動車道紀勢線

(最近の動向)

- ・平成21年 1月 「高速道路田辺・西牟婁整備促進協議会」が広報啓発活動用のパンフレットを各戸配布
- ・平成21年 2月 「近畿自動車道紀勢線建設促進協議会」が関係各機関に整備促進の要望書を提出

費用便益分析の結果(事業全体)

路 線 名	近畿自動車道紀勢線
事 業 名	近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)
延 長	38km

□便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成20年度			
基準年における 現在価値	1,898億円	357億円	123億円	2,378億円

. . . (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	1,872億円	778億円	2,650億円
基準年における 現在価値	1,584億円	235億円	1,819億円

. . . (C)

□算定結果

費用便益比(B/C)	
B/C	$= \frac{\text{便益の現在価値の合計(B)}}{\text{費用の現在価値の合計(C)}} = \frac{2,378\text{億円}}{1,819\text{億円}}$ $= 1.3$

費用便益分析の結果(残事業)

路 線 名	近畿自動車道紀勢線
事 業 名	近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)
延 長	38km

□便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成20年度			
基準年における 現在価値	1,898億円	357億円	123億円	2,378億円

. . . (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	1,723億円	778億円	2,501億円
基準年における 現在価値	1,431億円	235億円	1,666億円

. . . (C)

□算定結果

費用便益比(B/C)	
B/C	$= \frac{\text{便益の現在価値の合計(B)}}{\text{費用の現在価値の合計(C)}} = \frac{2,378\text{億円}}{1,666\text{億円}}$ $= 1.4$

コスト縮減や代替案立案等の可能性

紀勢線(田辺～すさみ)の計画は、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性などを勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観との保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。

施工にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用などによりコスト縮減に努めていきます。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

紀勢線(田辺～すさみ)は、京阪神と紀南地域を結ぶ高速ネットワークを形成し、地域の活性化を図る路線として早期整備が求められています。

紀伊半島沿岸部での広域的な幹線道路は、2車線の国道42号のみであり、観光シーズンには随所で交通渋滞が発生しています。また、線形不良区間が多数あり、自然災害による通行規制がしばしば発生しています。

東南海・南海地震など災害が予想される中、緊急物資や救急医療のための交通確保など「命の道」としての役割を果たす紀勢線(田辺～すさみ)の早期整備が沿線地域から求められています。

事業全体の費用対効果は $B/C=1.3$ 、残事業の費用対効果は $B/C=1.4$ となっています。

以上のことから紀勢線(田辺～すさみ)は、実施の必要性が高い事業です。

(2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

平成18年度より調査設計および地元協議を推進し、平成20年度には用地買収を全線で本格化させるとともに、工事中進入路工事に着手したところです。

引き続き事業を推進し、平成20年代後半の暫定2車線供用を目指し、少しでも早期に事業効果が発揮できるよう事業を推進します。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

紀勢線(田辺～すさみ)の計画は、地形、周辺の土地利用状況、幹線道路等との接続、経済性などを勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観との保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。

施工にあたっては新技術・新工法の積極的な活用などによりコスト縮減に努めていきます。

◇対応方針(原案)

【事業継続】

紀勢線(田辺～すさみ)は、京阪神と紀南を結ぶ高速ネットワークを形成し、国道42号の交通渋滞の緩和、生活圏・活動圏の拡大による地域の活性化、災害時の交通確保を図るために必要な事業です。

引き続き平成20年代後半の暫定2車線供用を目指し、少しでも早期に事業効果が発揮できるよう事業を推進します。

近畿自動車道きせい紀勢線

(たなべ田辺～すさみ)

チエックリスト

事業再評価に係る資料

事業名	近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ) <small>きせい たなべ</small>			事業種別	高速自動車国道 (新直轄)	
事業の概要	起 終 点	自) 和歌山県田辺市稲成町 <small>わかやま たなべ いなりちよう</small> 至) 和歌山県西牟婁郡すさみ町江住 <small>わかやま にしむろ ちようえすみ</small>			延長	L=38km
	事業化	平成 10、15 年度	都市計画決定	平成 8、11 年度		
	用地着手	平成 17 年度	工事着手	平成 20 年度		
	全体事業費	約 1,970 億円(暫定)	計画交通量	6,000～10,600 台/日		
事業の目的	<p>近畿自動車道紀勢線(以下、「紀勢線」という。)は、大阪府松原市を起点とし、和歌山県和歌山市及び田辺市等を経由し、三重県多気郡多気町に至る延長 336km の高速自動車国道です。</p> <p>紀勢線(田辺～すさみ)に並行する国道 42 号は、紀南地域沿岸部唯一の幹線道路であるにもかかわらず、線形不良区間や通行規制区間を有するとともに災害時の代替路が確保されておらず、安全かつ安定的な交通の確保が求められています。</p> <p>また、観光シーズンには、随所で交通渋滞が発生しており、特に夏の観光シーズンには、田辺市や白浜町において頻繁に交通渋滞が発生しており、地域住民の生活にも影響を及ぼしています。</p> <p>紀勢線(田辺～すさみ)は、これらの課題を解決するとともに、京阪神と紀南地域を結ぶ高速ネットワークを形成し、生活圈・活動圏の拡大による地域の活性化、災害時の交通確保を目的に計画された高速自動車国道です。</p>					
位置図						

事業名	近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)	事業種別	高速自動車国道 (新直轄)
-----	-------------------	------	------------------

執行済み額	事業費：約97億円(進捗率5%)
-------	------------------

事業の進捗状況



事業の進捗状況

- 事業の進捗状況
 - ・事業進捗率：約5% (平成20年3月末現在)
 - ・用地取得率：約2% (面積ベース、平成20年3月末現在)
- 関係機関との調整等
 - 【調査・設計・施工】
 - ・用地については、平成17年度より一部着手。平成20年度より本格着手。
 - ・施工については、平成20年度より工事着手。

供用目標等今後の事業の見通し

引き続き平成20年代後半の暫定2車線供用を目指し、少しでも早期に事業効果が発揮できるように事業を推進します。

事業名	近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)		事業種別	高速自動車国道 (新直轄)
事業をめぐる社会情勢等	客観的評価指標			
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは、交通改善が期待される。 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等に当該路線の整備により、利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 <input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは、特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。 <input checked="" type="checkbox"/> 第一種、第二種、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる。	
		物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。 <input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 <input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。	
		都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である。 <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 <input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である。 <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である。 <input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。 <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては、100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる。	
		国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり。 <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏の中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する。 <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。	
		個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。 <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連帯プロジェクト、大規模イベントを支援する。 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。	

事業名	近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)		事業種別	高速自動車国道 (新直轄)
事業をめぐる社会情勢等	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある。交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される。		
		無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。		
	3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、該当区間の安全性の向上が期待できる。	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される。		
		災害への備え	<input checked="" type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり。		
		<input checked="" type="checkbox"/> 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する。		
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する <input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。 <input checked="" type="checkbox"/> 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を解消する。		
	4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量。	
		生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率。 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率。	
<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある。 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される。				
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。 <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている。		
	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる。			

事業名	近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ) <small>きせい たなべ</small>	事業種別	高速自動車国道 (新直轄)
事業をめぐる社会情勢等	再評価実施時点における評価指標該当項目(定量的評価指標)		
	<p>1. 活力～円滑なモビリティの確保～</p> <p>○並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道42号等の渋滞損失時間は281万人・時間/年である。 ・当該事業により、約8割削減される。 <p>4. 環境～地球環境の保全～</p> <p>○対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</p> <ul style="list-style-type: none"> ・排出削減量：約25,444t-co2/年 <p>4. 環境～生活環境の改善・保全～</p> <p>○現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道(並行区間等)についてNO2排出削減量：141t/年 ・現道(並行区間等)についてNO2排出削減率：7割削減 ・バイパス等についてNO2排出増加量：111t/年 <p>○現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道(並行区間等)についてSPM排出削減量：14t/年 ・現道(並行区間等)についてSPM排出削減率：7割削減 ・バイパス等についてSPM排出増加量：10t/年 		
	事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線自治体より、早期完成を強く要望されている。 ・平成15年7月に、「東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」が施行された。 ・平成16年7月に、「紀伊山地の霊場と参詣道」が世界遺産に登録された。 ・平成18年4月に、南和歌山医療センターが三次医療施設となった。 ・平成19年11月に、紀勢線(みなべIC～南紀田辺IC)が開通したものの、紀伊半島最南端の串本町から、県庁所在地の和歌山県までのアクセスは約3時間を要する。 	

事業名	近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)	事業種別	高速自動車国道 (新直轄)
事業採択時の費用対効果 分析の要因の変化	<p>【事業全体】 ○現在の費用便益比：B/C=1.3 (基準年次：平成20年、検討年次50年間で算出)</p> <p>【残事業】 ○現在の費用便益比：B/C=1.4 (基準年次：平成20年、検討年次50年間で算出)</p>		
コスト縮減や代替案 立案等の可能性	<p>紀勢線(田辺～すさみ)の計画は、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性などを勘案し選定された最も合理的な計画であり、周辺の環境や景観との保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。</p> <p>施工にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用などによりコスト縮減に努めていきます。</p>		
地方公共団体等の意見	<p>○高速道路田辺・西牟婁整備促進協議会 ・平成21年1月 広報啓発活動用のパンフレットを配布</p> <p>○近畿自動車道紀勢線建設促進協議会 ・平成21年2月 関係各機関に対し、整備促進の要望書を提出</p>		
対応方針	<p>対応方針(原案) 【事業継続】 紀勢線(田辺～すさみ)は、京阪神と紀南を結ぶ高速ネットワークを形成し、国道42号の交通渋滞の緩和、生活圈・活動圏の拡大による地域の活性化、災害時の交通確保を図るために必要な事業です。 引き続き平成20年代後半の暫定2車線供用を目指し、少しでも早期に事業効果が発揮できるよう事業を推進します。</p>		