

# 事業再評価(原案)

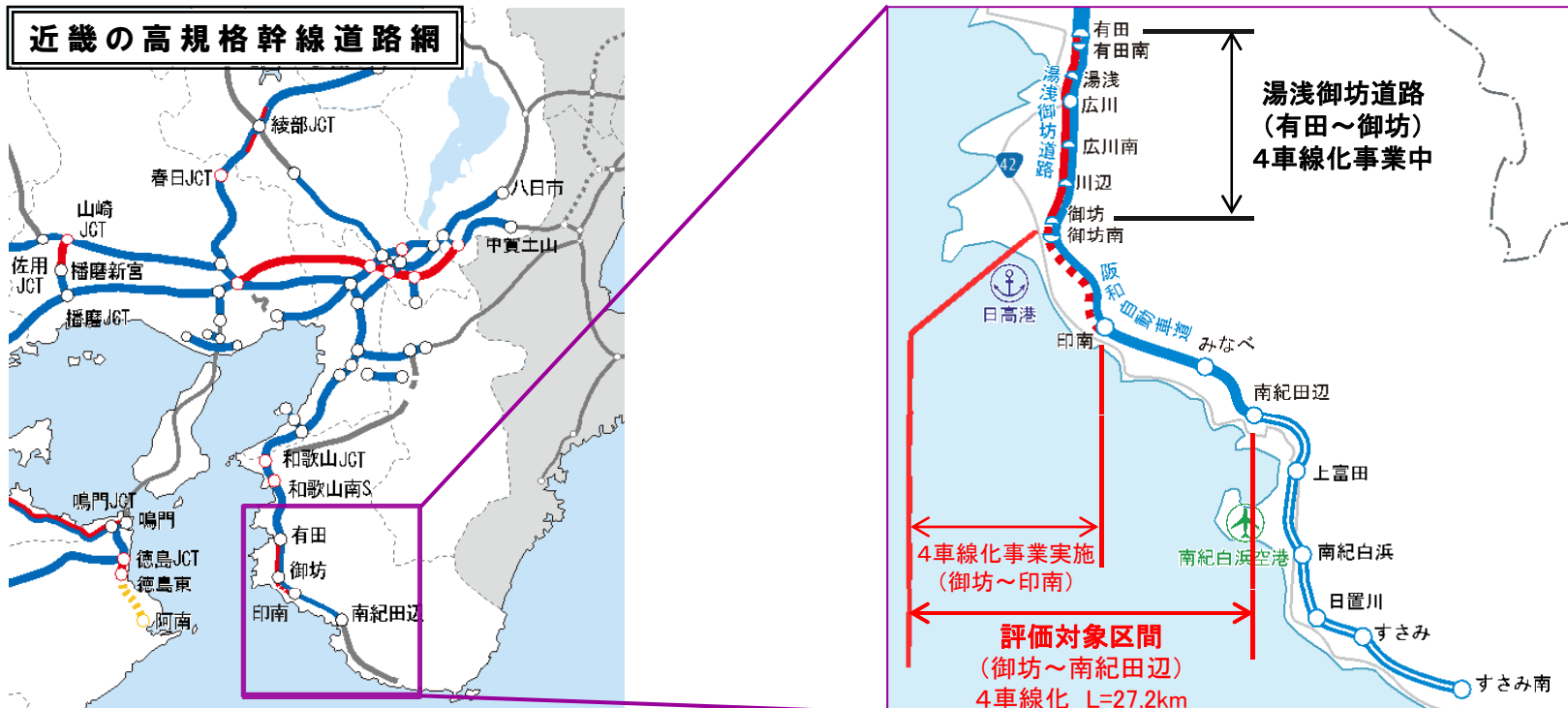
近畿自動車道 松原那智勝浦線  
(御坊～南紀田辺)

# 目次

1. 事業概要
2. 事業の経緯及び進捗状況
3. 事業を取り巻く情勢及び必要性
4. 費用便益分析の結果
5. 関係する都道府県の意見
6. 対応方針(原案)

# 1. 事業概要

事業評価単位:	近畿自動車道 那智勝浦線 <small>なちかつうらせん</small> *(御坊IC~南紀田辺IC) <small>ごぼう なんきたなべ</small>	※道路名: 阪和自動車道(通称 阪和道)
区 間:	和歌山県御坊市野口 <small>わかやまけん ごぼうしのぐち</small> から和歌山県田辺市稲成町 <small>わかやまけん たなべし いなりちょう</small>	
延 長:	27.2km	
規 格:	暫定: 1種3級	完成: 1種3級
設計速度:	暫定: 80km/h	完成: 80km/h
車 線 数:	暫定: 2車線	完成: 4車線
事 業 費:	暫定: 1,157億円	完成: 1,907億円



## 2.事業の経緯及び進捗状況(御坊～印南間)

### ■ 事業の経緯

	御坊～南紀田辺	
	御坊～みなべ (延長：21.4 km)	みなべ～南紀田辺 (延長：5.8 km)
整備計画【暫定】	平成 3年12月	平成 9年 3月
施行命令【暫定】	平成 5年11月	平成 9年12月
開通【暫定】	平成15年12月	平成19年11月
整備計画変更【完成】	平成21年 5月	
事業許可【完成】	平成21年 8月	
事業執行停止	平成21年10月	
開通予定	平成33年12月 ※	

### ■ 進捗状況(4車線化) ※平成27年度末現在

事業進捗率	0% (事業費ベース)
用地取得率	100% (事業費ベース)
工事着手率	0% (延長ベース)

※ 御坊IC～印南ICの開通予定年度

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
御坊～印南	調査・設計							調査・設計					4車線化完成予定
										工事			

第4回国幹会議  
(事業再評価実施)

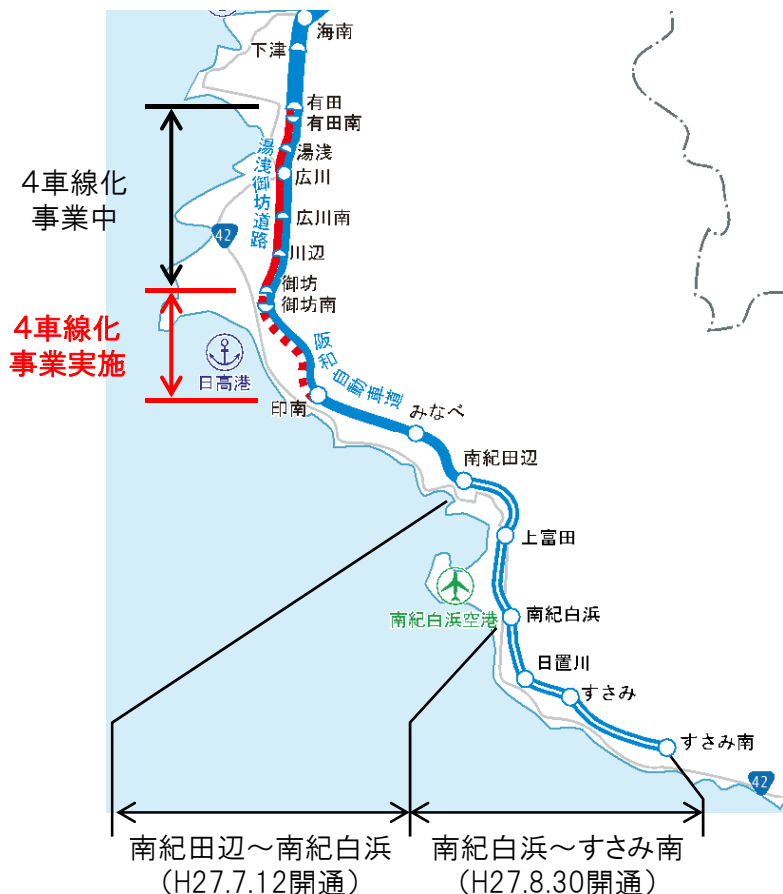
今回事業再評価

### 3.事業を取り巻く情勢及び必要性(構成)

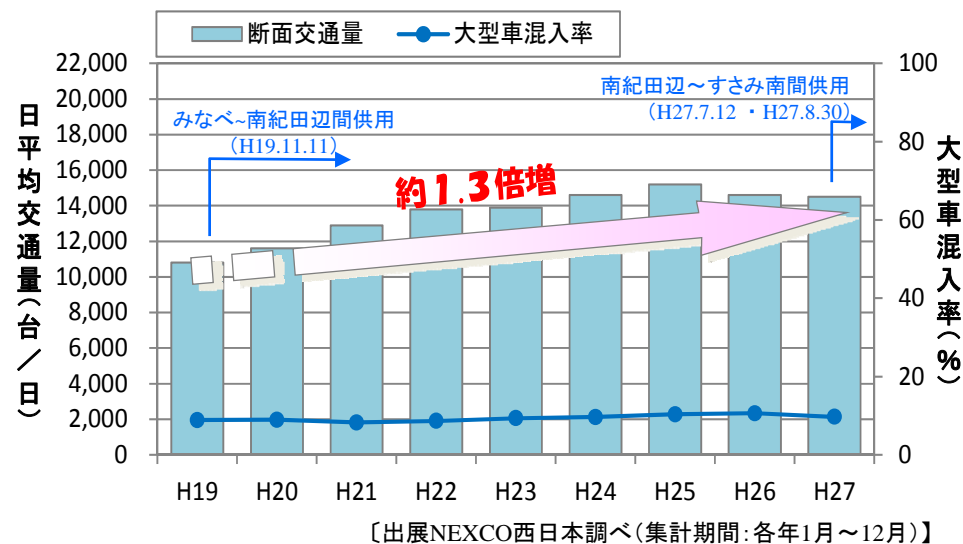
大項目	小項目	No
ネットワークの充実	交通状況	①
	渋滞状況	②
	事故状況	③
安全・安心	リダンダンシー機能の強化	④
	救急医療活動の支援	⑤
地域活性化	高速バス利便性の向上	⑥
	地域観光の活性化	⑦

# 3-① 交通状況

- 阪和道(みなべ～南紀田辺)の開通(H19.11)以降、交通量は堅調に増加。
- 平成27年の交通量は約15千台/日で、平成19年の交通量(約11千台/日)と比べ、「約1.3倍」に増加している。



■ 阪和道(御坊～南紀田辺間)の交通動向推移



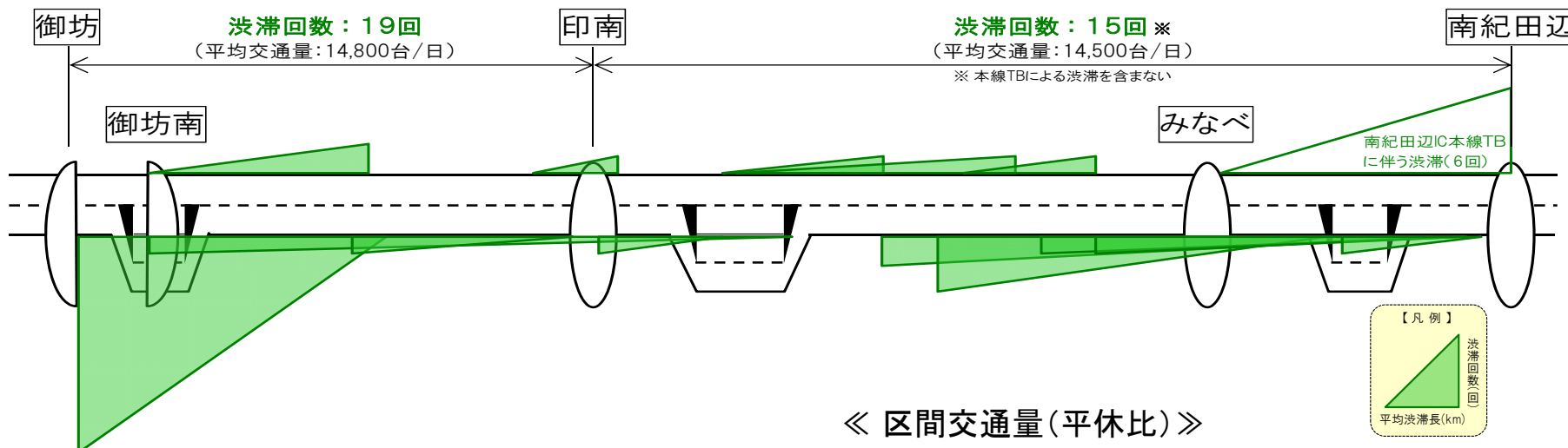
(主な高速道路料金の割引)

	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
休日特別割引			5割引	5割引(上限1,000円)		5割引		3割引	

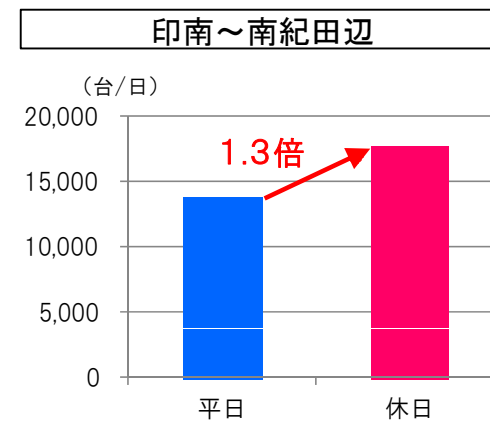
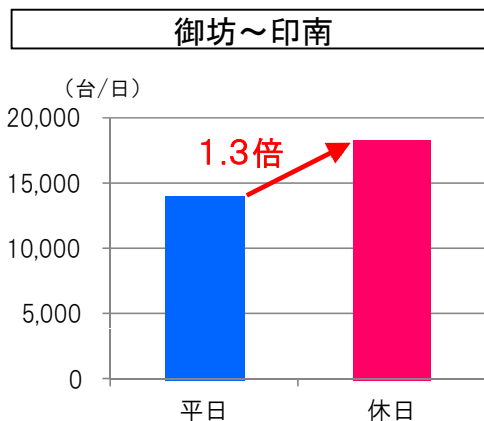
# 3-② 渋滞状況①

○ 阪和道(御坊～南紀田辺)は、休日の交通量が平日に比べ「1.3倍」と多く、特に夏季混雑期には、交通集中による渋滞が頻繁に発生している。(平日:約14,000台/日→休日 18,000台/日)

## ■ 渋滞状況(H27.1～H27.12 交通集中)



(御坊IC付近 混雑状況)

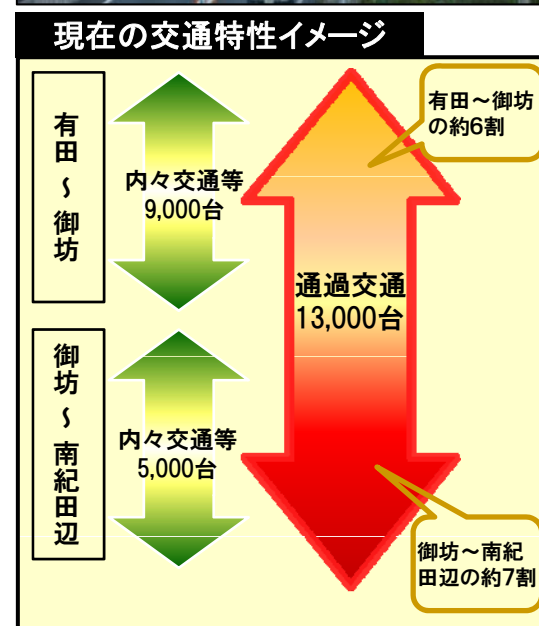
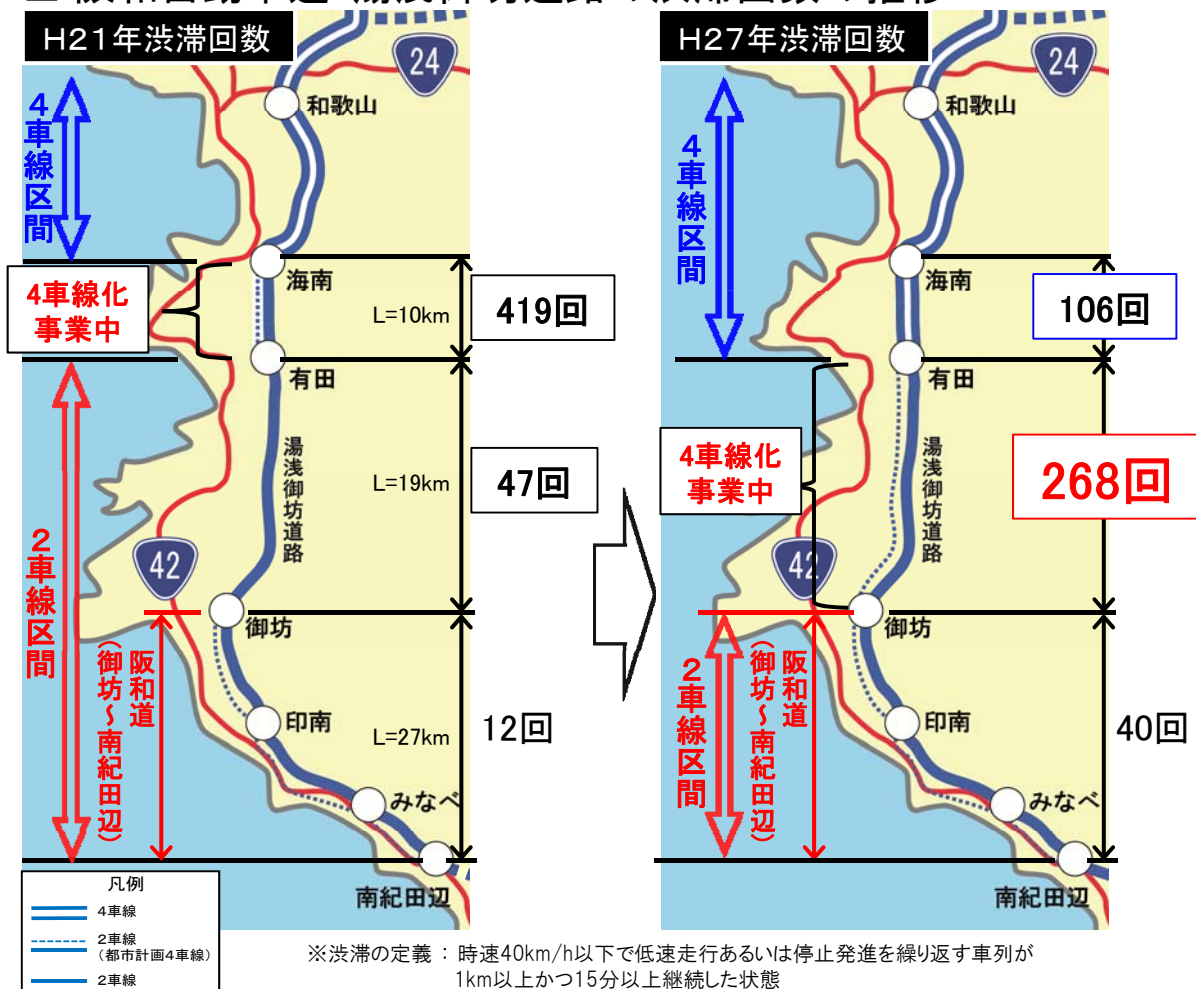


出典：NEXCO西日本調べ(H27.1～H27.12)

# 3-② 渋滞状況②

- 阪和道(海南～有田)の4車線化完成(H23. 5)により、当該区間の渋滞は減少したが、湯浅御坊道路(有田～御坊:2車線)の渋滞が増加。(H21年:47回 → H27年:268回【約6倍】)
- 湯浅御坊道路(有田～御坊)は、4車線化事業中であり、4車線化完成後には、御坊IC以南の渋滞の増加が懸念され、御坊IC以南の4車線化による定時性・信頼性の更なる向上が期待される。

## ■ 阪和自動車道・湯浅御坊道路の渋滞回数の推移

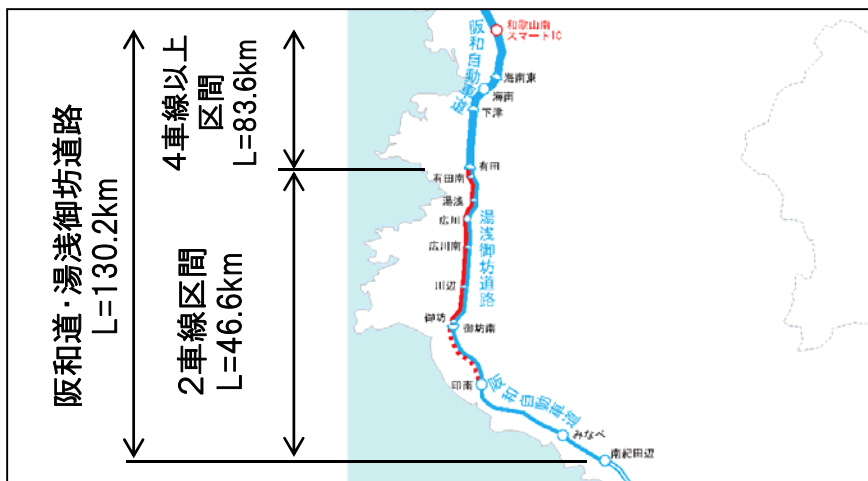


※休日交通量(H22.11.7のデータ)  
 ※通過交通量はH22道路交通センサスOD調査より算出  
 出典:NEXCO調べ

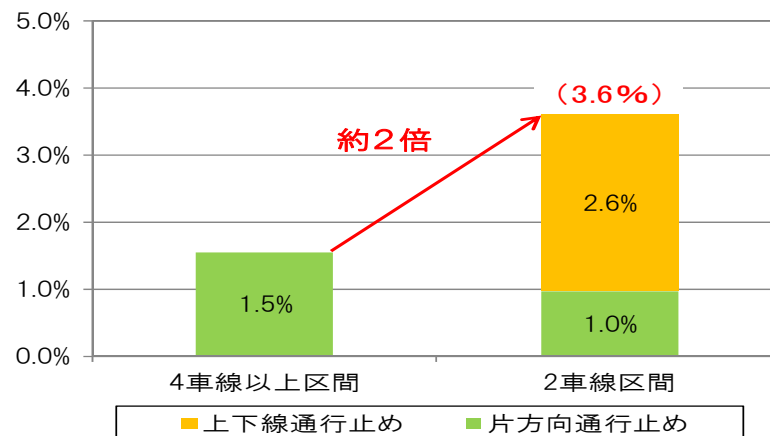


# 3-③ 事故状況

- 暫定2車線区間では、4車線区間に比べ交通事故が発生した場合に通行止めとなる割合が高く阪和道・湯浅御坊道路では上下線または片方向通行止めとなる割合が4車線区間の約2倍。
- 4車線化することにより、安全性の更なる向上・道路の機能強化が図れるとともに、突発的な通行止が減少すると期待される。



●交通事故発生時に通行止めとなる割合（1事故あたり）

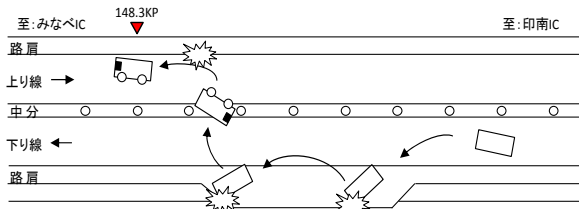


出典：NEXCO西日本調べ(集計対象:H23~H26総事故)

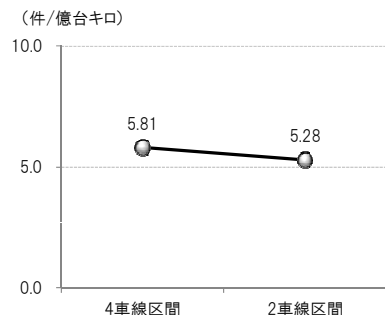
(参考)

《事故事例》

発生日) 平成26年7月13日  
 発生場所) 阪和道(印南~みなべ)  
 通行止め) **延べ2時間55分**(印南~みなみ 上下線)  
 事故概要) 下り線を走行中、突然右に斜行したため、急ハンドルを左に切ったところ、路肩側に衝突し、回転を伴いながら中央線を突破。上り線側に横転して停止したもの。

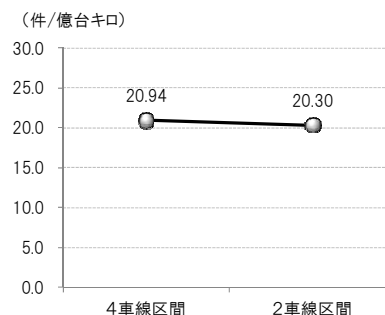


《阪和道・湯浅御坊の死傷事故率》



出典：NEXCO西日本調べ(H23~H26)

《関西支社管内の総事故率》



出典：NEXCO西日本調べ(H23~H26)

## 3-④ リダンダンシー機能の強化①

- 今後発生することが予想されている東海・東南海・南海の3連動地震による津波の発生により、並行する国道42号やJR紀勢本線で浸水被害が予測されている。
- 阪和道及び湯浅御坊道路は、災害発生時の代替路として機能するため、4車線化による信頼性の更なる向上と道路機能の強化が期待される。

### ■ 東海・東南海・南海の3連動地震による津波浸水予測図



出典：H25和歌山県津波浸水予測図(和歌山県)を基にNEXCOで作成

### ■ 阪和道・湯浅御坊道路沿線市町の最大津波高

市町村	最大津波高
広川町	6m
御坊市	8m
田辺市	7m

出典：H25和歌山県津波浸水想定(和歌山県HP)

### 【想定される大津波発生時のイメージ】



## 3-④ リダンダンシー機能の強化②

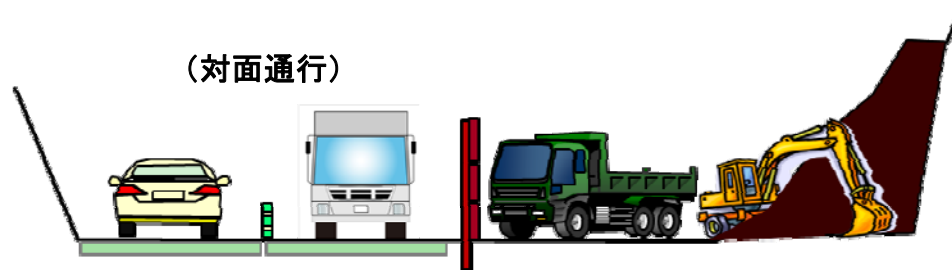
- 災害発生時において、暫定2車線区間は4車線区間と比較した場合、長期通行止めとなる可能性が高い。
- 4車線化により、復旧作業の施工ヤードを確保しつつ車線を確保することも可能となり、迅速な交通の確保が期待される。

### ■ 災害時の対応(暫定2車線と4車線)

暫定2車線の場合 ⇒ 復旧作業ヤード及び車線の確保を行うための空間的余裕がない。



4車線の場合 ⇒ 復旧作業に必要な施工ヤードを確保しつつ車線の確保も可能であり、空間を有効的に活用できる。



車線の確保も可能

復旧作業の施工ヤードとして利用

### ▼ 暫定2車線区間の災害事例

区間: 舞鶴若狭自動車道 福知山IC～綾部IC  
通行止め日時: 平成26年8月17日 1:30～8月22日 15:00  
(延べ通行止め時間: 133.5時間)



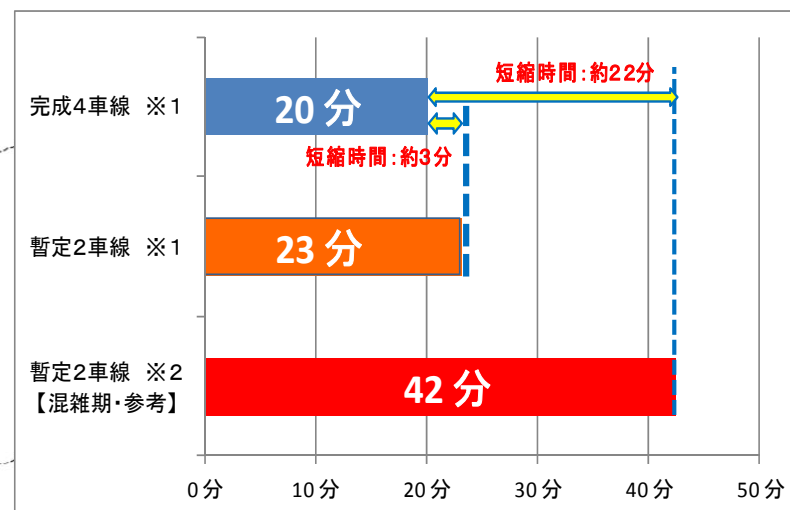
## 3-⑤ 救急医療活動の支援

- 阪和道(御坊～南紀田辺)は、繁忙期などに渋滞が多く発生しており、救急搬送を行う際に大幅な搬送の遅れが懸念される。
- 第3次救急医療施設への搬送には直接搬送や転院搬送があり、4車線化による搬送時間の短縮や定時性の更なる向上といった道路機能の強化、信頼性の向上が期待される。

### ■ 第3次救急医療施設への時間圏域の変化



### ■ 御坊IC～南紀田辺IC間 所要時間差



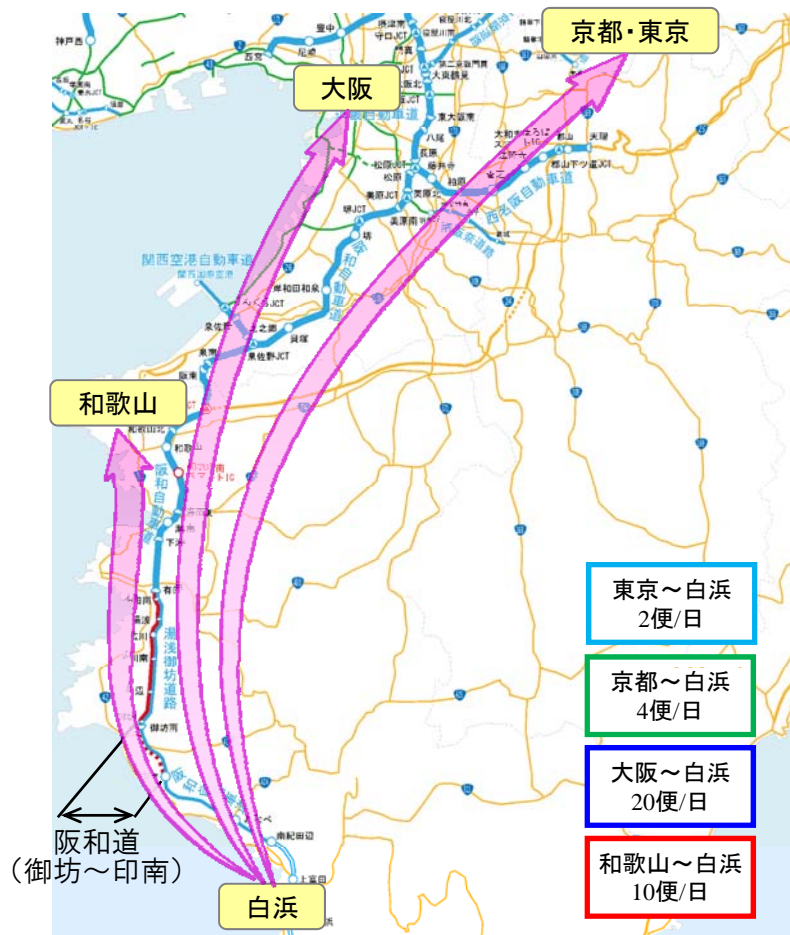
※1: 阪和道 御坊～南紀田辺間の所要時間=距離/(規制速度/60)にて算出

※2: 混雑期の所要時間: H27.9.21(祝)上りの渋滞実績を参考に以下の条件により算出  
渋滞長最大時12.5km、速度25km/hと仮定

# 3-⑥ 高速バスの利便性向上

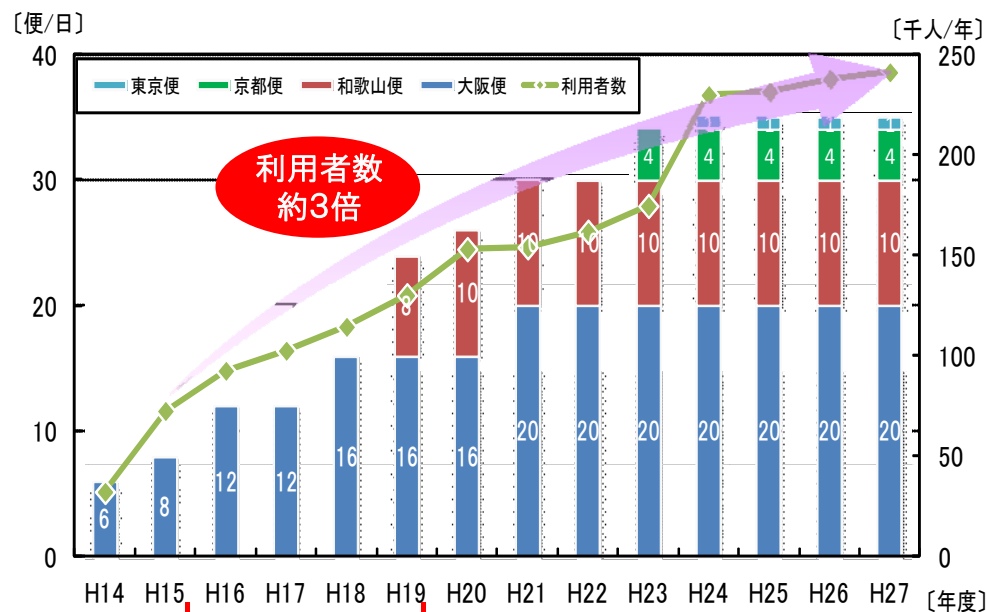
- 高速道路の整備に伴い、高速バスの運行便数及び利用者数が増加。  
( H15:8便/日[7万人/年] ⇒ H27:36便/日[24万人/年] )
- 4車線化による定時性の更なる向上・道路機能の強化、信頼性の向上が期待される。

■ 評価区間を利用する高速バス路線



出典: 高速バス会社HPを基にNEXCO作成 (平成28年3月時点)

■ 高速バスの運行便数と利用者数の推移



御坊IC～みなべIC  
H15.12開通

みなべIC～南紀田辺IC  
H19.11開通

出典: 和歌山県調べ

# 3-⑦ 地域観光の活性化

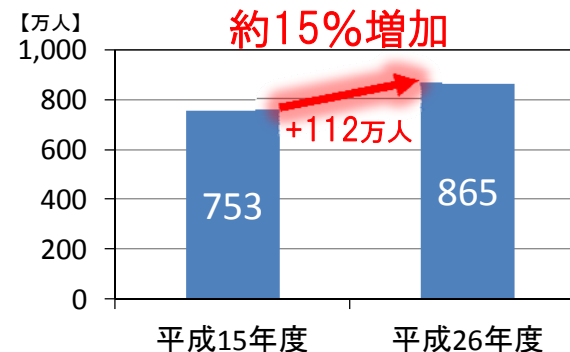
- 高速道路ネットワークの整備により、観光地(田辺、白浜地区)へのアクセスが向上し、入込客数の増加など地域の活性化に貢献。〔入込客数(H15→H26)：約112万人/年(約15%)増加〕
- 阪和道(御坊～印南)の4車線化による定時性の更なる向上・道路機能の強化により、快適な旅行に寄与し、観光地の更なる活性化が期待される。

## ■ 高速道路ネットワークの整備

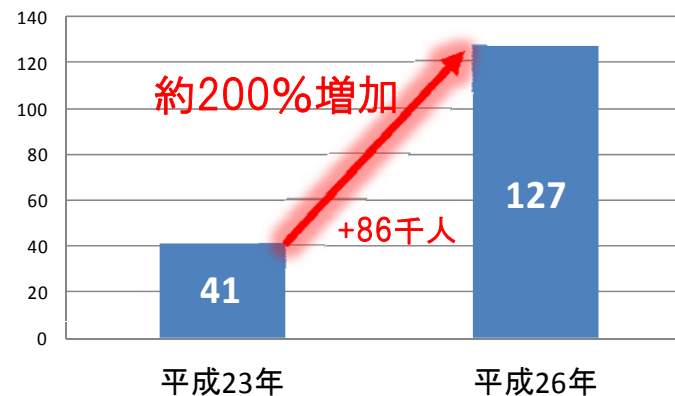


写真提供:和歌山県

## ■ 観光入込客数(田辺・白浜地区)



## 《外国人観光客の推移(主要観光地)》



※田辺・白浜地区:田辺・中辺路・百間山・南部・白浜温泉・椿温泉  
出典:観光入込客数:和歌山県 観光動態調査

## 4.費用便益分析の結果

種別	項目	事業全体	残事業
便益(B) (現在価値:H28)	走行時間短縮便益	3,185億円	309億円
	走行経費減少便益	603億円	16億円
	交通事故減少便益	307億円	16億円
	計	4,095億円	342億円
費用(C) (現在価値:H28)	事業費	2,283億円	310億円
	維持管理費	270億円	20億円
	計	2,554億円	330億円
↓			
B/C		1.6	1.04

費用便益分析マニュアル（H20.11 国土交通省道路局 都市・地域整備局）に基づき算定

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注3) B/Cの算定に用いる事業費は、現在価値に換算した事業費であり、事業概要に記載している事業費とは異なる。

注4) 平成22年8月に国土交通省より公表された「将来交通需要推計の改善について」にて検討することとなっていた推計手法の改善（第二段階）を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出

注5) 費用(C)の残事業については、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)(H21.6 国土交通省)」に基づき2車線構造継続の際に生じる安全対策費を控除している。

## 5.関係する都道府県の意見

### ■和歌山県知事からの意見(平成28年 6月 6日付け)

御坊～印南間は、暫定2車線区間として全国有数の交通量を有し、慢性的な渋滞や対面交通による重大事故が多発するとともに、南海トラフ巨大地震など大規模災害時の緊急輸送道路となることから、4車線化は不可欠です。

このため、今回意見照会がありました「対応方針(原案)」のとおり、事業実施をお願い致します。

なお、4車線化事業に着手されている一般国道42号湯浅御坊道路と同時に供用されるよう、着実な事業推進をお願い致します。

また、印南～南紀田辺間についても、早期に4車線化の事業実施をして頂きますよう、併せてお願い致します。



## 6.対応方針(原案)

### ■視点の整理

#### ○事業の必要性等に関する視点

費用便益比(B/C)は、事業全体で1.6、残事業で1.04である。

対象区間の4車線化により、

- ・突発的な通行止めの減少
- ・リダンダンシー機能の強化、救急医療活動の支援
- ・高速バスの利便性向上、観光地の活性化

など、費用便益比に反映されない効果の発現も期待されることから、当該区間の必要性は高い。

#### ○事業進捗の見込みの視点

- ・4車線のうち、2車線については供用中。

#### ○コスト削減や代替案立案等の可能性の視点

- ・事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。

### ■対応方針(原案)

#### 【事業実施】

- ・当該区間の4車線化により更なる効果の発現も期待されることから、関係機関の協力を得ながら、道路機能を強化すべく、御坊IC～印南ICの事業を早期に実施する。