

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 ： 一般国道42号熊野尾鷲道路 <small>くまのおわせどうろ</small>	事業区分 ： 一般国道	事業主体 ： 国土交通省 中部地方整備局				
起終点 ：自：三重県尾鷲市南浦 至：三重県熊野市大泊町 <small>みえ おわせ みなみうら みえ くまの おおどまりまち</small>		延長 ： 18.6km				
事業概要 ： 一般国道42号は、静岡県浜松市を起点とし、豊橋市、田原市、鳥羽市、伊勢市、松阪市、尾鷲市、熊野市、新宮市、田辺市などの主要都市を経て和歌山県和歌山市に至る延長531.6kmの広域的な主要幹線道路であり、熊野尾鷲道路は、三重県尾鷲市南浦から熊野町大泊町に至る延長18.6kmの自動車専用道路です。						
H8年度事業化	H8年度都市計画決定 (H11年度変更)	H12年度用地着手				
全体事業費 ：1,070億円		事業進捗率 ：63%				
計画交通量 ：7,500～8,700台/日		供用済延長 ：5.0km				
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C： (事業全体) 1.1 (残事業) 2.7 </td> <td style="text-align: center;"> 総費用： (残事業)/(事業全体) 417/1152億円 (事業費：357/1091億円 維持管理費：61/61億円) </td> <td style="text-align: center;"> 総便益： (残事業)/(事業全体) 1121/1287億円 (走行時間短縮便益：1009/1159億円 走行経費減少便益：108/123億円 交通事故減少便益：4.7/5.2億円) </td> <td style="text-align: center;"> 基準年： 平成22年 </td> </tr> </table>	B/C ： (事業全体) 1.1 (残事業) 2.7	総費用 ： (残事業)/(事業全体) 417/1152億円 (事業費：357/1091億円 維持管理費：61/61億円)	総便益 ： (残事業)/(事業全体) 1121/1287億円 (走行時間短縮便益：1009/1159億円 走行経費減少便益：108/123億円 交通事故減少便益：4.7/5.2億円)	基準年 ： 平成22年	
B/C ： (事業全体) 1.1 (残事業) 2.7	総費用 ： (残事業)/(事業全体) 417/1152億円 (事業費：357/1091億円 維持管理費：61/61億円)	総便益 ： (残事業)/(事業全体) 1121/1287億円 (走行時間短縮便益：1009/1159億円 走行経費減少便益：108/123億円 交通事故減少便益：4.7/5.2億円)	基準年 ： 平成22年			
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.1(交通量-10%) B/C=3.7(交通量+10%) 事業費変動：B/C=2.5(事業費-10%) B/C=2.9(事業費+10%) 事業期間変動：B/C=2.6(事業期間-20%) B/C=2.8(事業期間+20%)						
事業の効果等						
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間削減が見込まれる。 ・バス路線(名古屋南紀高速バス)の利便性向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・水産品の都市部(名古屋市)への輸送時間短縮が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・近畿自動車道紀勢線と一体的に高速ネットワークが構築される。 ・新宮市～松阪市のネットワーク強化が見込まれる。 ・日常活動圏(熊野市～尾鷲市)の拡大が見込まれる。 ・熊野市～尾鷲市の移動時間短縮が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・世界遺産「熊野古道」全域でのアクセス向上が見込まれる。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・日本赤十字病院へのアクセス向上が見込まれている。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・国道42号事前通行規制区間の代替路として機能する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。						
関係する地方公共団体等の意見						
・熊野尾鷲道路は、東紀州地域の安全で信頼性の高い道路及び安心できる暮らしの確保のため重要な役割を果たすことが期待されており、熊野市をはじめとする2市3町の首長で構成される熊野尾鷲道路建設促進期成同盟会より早期整備の要望(平成22年8月3日)を受けている。 ・三重県の意見 本事業は、地域住民の安全・安心の確保や平成25年神宮式年遷宮を契機とした広域的な交流・連携の促進を図る「新たな命の道」であり、紀伊半島のミッシングリンクを解消するためにも重要な事業です。						

今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、平成25年神宮式年遷宮までの供用に向けた事業の推進をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 高速交通体系から取り残された地域
- ・ 豪雨等による孤立化が多発する地域
- ・ 急峻な地形の連続する地域

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 用地取得率は88%（平成22年度末見込み）
- ・ 三木里ICから大泊IC間は、トンネル工事や道路改良工事等を全面的に実施中

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

三木里ICから大泊IC間（L=13.6km）は、平成25年度の暫定2車線の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

インターチェンジのコンパクト化やトンネル設計の見直し等コスト縮減を図っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 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。