事後評価結果（平成３０年度）

担　当　課：中部地方整備局　道路部　道路計画課
担当課長名：大谷　江二

事業名	一般国道４２号 熊野尾鷲道路	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			延長	１８．６km

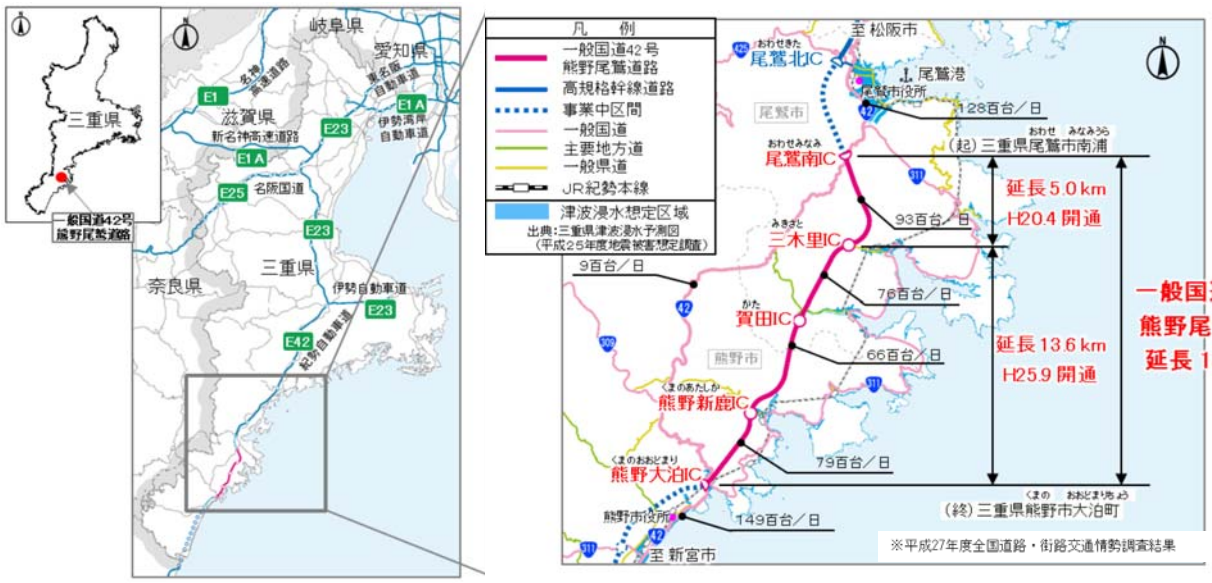
事業概要

一般国道４２号熊野尾鷲道路は、三重県尾鷲市南 浦と三重県熊野市大 泊 町に至る延長１８．６kmの自動車専用道路で、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路である。

事業の目的・必要性

一般国道４２号熊野尾鷲道路は、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、地域活性化の支援、救急医療活動の支援を目的に計画された事業である。

事業概要図



事業効果等

事業期間	事業化年度 都市計画決定	H　８年度 H　８年度	用地着手 工事着手	H１４年度 H１４年度	供用年 （暫定/完成）	（当初）－/H29年度 （実績）－/H25年度	変動 0.82倍
事業費	計画時 （暫定/完成）	（名目値）－/1,400億円 （実質値）－/1,399億円		実績 （暫定/完成）	（名目値）－/1,048億円 （実質値）－/1,042億円		変動 0.75倍
交通量 （当該路線）	計画時 （暫定/完成）	－/12,200台/日		実績 （暫定/完成）	－/11,100台/日		変動 91%
旅行速度向上 （供用前現道→当該路線）	５４ → ７３ km/h （供用前年次）H22年　（供用後年次）H27年			交通事故減少 （供用前現道→当該路線）	２１ → ２ 件/年 （供用前年次）H19～22年　（供用後年次）H25～28年		

費用対効果分析結果（当初）	B／C １．１	総費用 895億円 事　業　費：830億円 維持管理費：65億円	総便益 957億円 走行時間短縮便益：867億円 走行経費減少便益：85億円 交通事故減少便益：5.1億円	基準年 平成１７年
費用対効果分析結果（事後）	B／C １．５	総費用 1,560億円 事　業　費：1,461億円 維持管理費：99億円	総便益 2,401億円 走行時間短縮便益：2,048億円 走行経費減少便益：294億円 交通事故減少便益：59億円	基準年 平成３０年
事業遅延によるコスト増		－億円	－億円	

事業遅延の理由

特になし。

	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間の渋滞損失削減率（約9割削減） ・バス路線の利便性向上の状況（渋滞損失削減により並行区間を通過するバスの円滑性が向上） ②物流効率化の支援 ・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の状況 （当該区間を利用することで、並行区間通過時に発生していた峠道の揺れによる荷傷みが減少） ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成（尾鷲市～熊野市） ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況（尾鷲市～熊野市：約42分⇒約27分：約15分短縮） ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトの支援に関する効果（養殖ブリのブランド化や更なる海外への販路が拡大） ・主要な観光地へのアクセス向上による効果（当該区間及び近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）の開通により、東紀州地域の観光入込客数は3年連続200万人以上であるなど堅調に推移（H17比で約1.5倍に増加）） ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上の状況（当該区間及び近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）の開通により、第２次救急医療施設から第３次救急医療施設への転院搬送時間が短縮（紀南病院～伊勢赤十字病院間：約122分⇒約103分（約19分短縮）） ⑥災害への備え ・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（三重県緊急輸送道路ネットワーク計画において第一次緊急輸送道路に指定） ・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 （当該区間（第一次緊急輸送道路）が並行区間（第一次緊急輸送道路）の代替路線を形成） ⑦地球環境の保全 ・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（17.6千t-CO2/年） ⑧生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出削減率（約9割削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（約9割削減）
	その他評価すべきと判断した項目 特になし。
事業変化	環境影響評価に対応する項目 特になし。
	その他評価すべきと判断した項目 特になし。

事業評価監視委員会の意見

・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等は必要ないとした事業者の判断は妥当である。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

・近畿自動車道紀勢線の紀伊長島ＩＣ～勢和多気ＪＣＴ間が平成２４年度までに開通。

・紀勢自動車道の尾鷲北ＩＣ～海山ＩＣ間が平成２３年度に開通し、また、海山ＩＣ～紀伊長島ＩＣ間が平成２５年度に開通したことにより、紀勢自動車道が全線開通。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

・一般国道４２号熊野尾鷲道路は、事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。

・一般国道４２号熊野尾鷲道路は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

・同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考えます。また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます。

特記事項

特になし。

※ 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。