

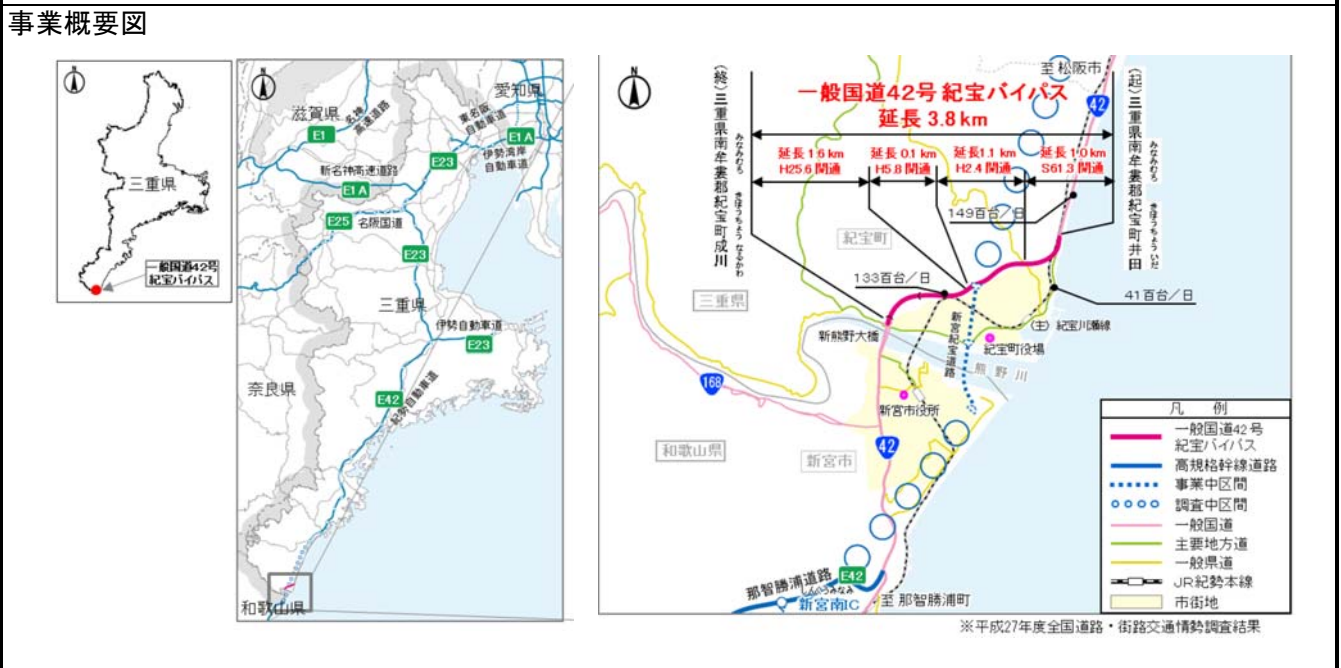
# 事後評価結果（平成30年度）

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 紀宝バイパス	事業区分 二次改築	事業主体 国土交通省 中部地方整備局
起終点 自：三重県南牟婁郡紀宝町井田 至：三重県南牟婁郡紀宝町成川	延長 3.8 km	

**事業概要**  
 一般国道42号紀宝バイパスは、東紀州地域の幹線道路である国道42号のうち、三重県南牟婁郡紀宝町井田から同郡紀宝町成川に至る延長3.8kmのバイパスである。

**事業の目的・必要性**  
 一般国道42号紀宝バイパスは、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域連携の強化を目的に計画された事業である。



事業効果等	事業期間	事業化年度	S47年度	用地着手	S49年度	供用年	(当初) -/H23年度	変動	1.05倍
	都市計画決定	-	工事着手	S55年度	(暫定/完成)	(実績) -/H25年度			
	事業費	計画時	(名目値) -/150億円	実績	(名目値) -/175億円			変動	1.17倍
		(暫定/完成)	(実質値) -/148億円	(暫定/完成)	(実質値) -/175億円				
	交通量	計画時	-/8,200台/日	実績	-/10,900台/日			変動	133%
	(当該路線)	(暫定/完成)		(暫定/完成)					
旅行速度向上	36 → 46 km/h	(供用前年度) H22年	(供用後年度) H27年	交通事故減少	21 → 6 件/年	(供用前年度) H21~24年	(供用後年度) H25~28年		
費用対効果分析結果 (当初)	B/C: 1.2	総費用: 285億円	(事業費: 248億円)	総便益: 331億円	(走行時間短縮便益: 318億円)			基準年: 平成18年	
		維持管理費: 37億円		(走行経費減少便益: 12億円)					
				(交通事故減少便益: 0.84億円)					
費用対効果分析結果 (事後)	B/C: 1.1	総費用: 454億円	(事業費: 432億円)	総便益: 482億円	(走行時間短縮便益: 439億円)			基準年: 平成30年	
		維持管理費: 22億円		(走行経費減少便益: 36億円)					
				(交通事故減少便益: 5.8億円)					
事業遅延によるコスト増			-1億円						-1億円
事業遅延の理由	昭和50年に建設工事等差し止め裁判が起こり、最高裁の判決までに23年間の期間を要した。								

	<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"> <li>・並行区間の渋滞損失削減率（約8割削減）</li> <li>・特急停車駅へのアクセス向上の状況（紀宝町方面からJR新宮駅への所要時間が短縮（約3分短縮））</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況（熊野市～新宮市：約3分短縮）</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上の状況（第2次救急医療施設間の搬送時間が短縮（紀南病院～新宮市立医療センター：約36分⇒約29分：約7分短縮））</li> <li>※東紀州地域では生活圏中心都市である新宮市に通勤や医療など大きく依存</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> </ul> <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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（1.5千t-CO2/年）</li> </ul> <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道における自動車からのNO2排出削減率（約7割削減）</li> <li>・現道における自動車からのSPM排出削減率（約7割削減）</li> <li>・通学路でもある旧道区間の通過交通が減少し生活環境が改善（事故件数84件/4年→10件/4年）</li> </ul> <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	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>特になし。</p>
変化	<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"> <li>・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。</li> </ul>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・熊野尾鷲道路の尾鷲南IC～三木里IC間が平成20年度に開通し、また、三木里IC～熊野大泊IC間が平成25年度に開通したことにより、熊野尾鷲道路が全線開通。</li> <li>・紀勢自動車道の海山IC～尾鷲北IC間が平成23年度に開通し、また、紀伊長島IC～海山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。</li> </ul>
	<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"> <li>・一般国道42号紀宝バイパスは、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。</li> <li>・一般国道42号紀宝バイパスは、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。</li> </ul>
	<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"> <li>・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。</li> </ul>
	<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。