

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：下保 修

事業の概要

事業名	一般国道42号 有田海南道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：和歌山県有田市野 至：和歌山県海南市冷水	延長	9.4 km		
事業概要	有田海南道路は、国道42号有田市から海南市域の交通渋滞を緩和、3箇所の事故危険箇所を含む当該区間の交通安全を確保するとともに、東海・東南海・南海地震同時発生時の津波浸水区間（L=約300m）を回避し、自然災害時の緊急輸送路を確保する和歌山県有田市野～和歌山県海南市冷水に至る延長9.4 kmの道路である。				
事業の目的、必要性	有田海南道路は、渋滞緩和、交通事故の減少を図るとともに沿線住民の利便性向上を目的とした道路である。				
全体事業費	359億円	計画交通量	9,000～9,600台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.6	総費用：281億円 （事業費：247億円 維持管理費：34億円）	総便益：717億円 （走行時間短縮便益：692億円 走行費用減少便益：22億円 交通事故減少便益：3億円）	基準年 平成19年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.7 (交通量 +10%)	B/C=2.4 (交通量 -10%)		
		事業費変動	B/C=2.3 (事業費 +10%)	B/C=2.8 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=2.4 (事業期間 + 2年)	B/C=2.7 (事業期間 - 2年)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	渋滞交差点を緩和する（里交差点：現況旅行速度31km/h） 【渋滞損失時間の改善】約87万人時/年 ⇒ 約2万人時/年 【1km(台)あたり渋滞損失時間】約6.4万人時/年キロ（現況） 和歌山県平均：約1.7万人時/年キロ 全国平均：約2.1万人時/年キロ 【その他の特徴】主要渋滞ポイントの解消（小南交差点、里交差点）		
		事故対策	◎	死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる 【死傷事故率】約94件/億台キロ（単路部現況） 和歌山県単路部平均：約48件/億台キロ 全国単路部平均：約49件/億台キロ 【事故危険箇所】現道42号の事故危険箇所3箇所を回避。		
	歩行空間	—	注目すべき影響はない			
	社会全体への影響	住民生活	◎	【移動所要時間短縮】 有田市～海南市区間の移動時間が約1/3に短縮（35分〈通勤ピーク時〉→12分） 第三次医療機関和歌山県立医大付属病院までの搬送30分圏が有田市全域に拡大。		
		地域経済	○	【下津港と阪和道海南ICへのアクセス強化】 有田海南道路の整備により、特定重要港湾「和歌山下津港」から阪和道海南ICへの所要時間短縮、有田市市街地から和歌山市へのアクセス強化。		
災害		◎	【津波浸水区間の回避】 東海、南海、東南海地震同時発生による津波浸水区間（L=約300m）を回避。災害発生時の交通機能を確保。			
環境		○	【沿道の環境改善】 自動車からのCO2排出量が、現況より約1割の減少が期待される。			
地域社会	○	和歌山生活圏及び有田生活圏の連携強化を支援。				
事業実施環境	—	平成20年4月 都市計画決定予定				

関係する地方公共団体等の意見

一般国道42号有田海南道路は、和歌山県有田市、海南市を結ぶ主要な幹線道路であり、国道42号現道の交通混雑の緩和、地域の産業の活性化、観光の振興を図る上で有効な道路であるため、和歌山県（平成19年6月 政府要望）及び「一般国道42号有田海南道間整備促進協議会（会長 有田市長）」から早期整備の要望を受けている。

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている。
 手続き：平成20年3月 都市計画決定

採択の理由

費用便益比が2.6と便益が費用を上回っており、事業選択の前提条件が確認できる。
 当該事業箇所の渋滞緩和への効果は大きく、また、事故危険箇所及び津波浸水区間の回避、災害時の緊急輸送路、避難経路の確保、高次医療施設への時間短縮の観点からも事業実施による効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業を採択した。

※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。