

事後評価結果（平成22年度）

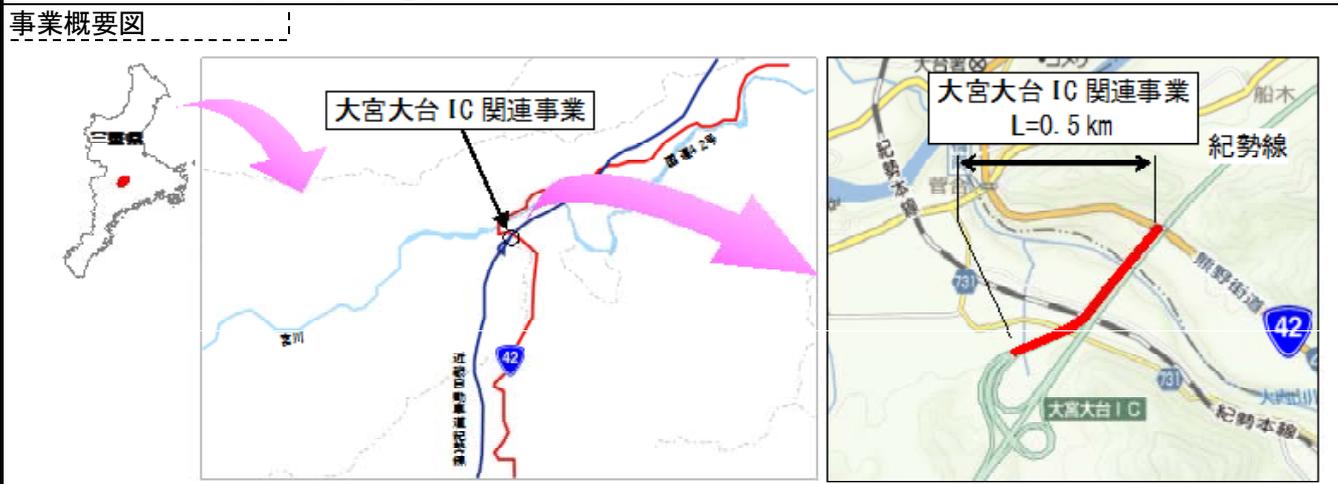
担当課：中部地方整備局道路部道路計画課

担当課長名：梅村 幸一郎

事業名	一般国道42号 <small>おおみやおだい</small> 大宮大台IC関連事業	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：三重県度会郡大紀町舟木 至：三重県多気郡大台町川合	延長	0.5km			

事業概要
 国道42号は紀州地域の産業・経済活動や市民生活を支える主要な幹線道路である。当事業は近畿自動車道紀勢線に設置される大宮大台ICと国道42号を連絡するIC関連事業である。

事業の目的・必要性
 大宮大台IC関連事業は近畿自動車道紀勢線へのアクセスの向上を図り、南三重地域の交通円滑化、生活利便の向上や地域の活性化の促進を目的としている。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H10年度	用地着手	H10年度	供用年	(当初) / (実績)	変動	倍	
		都市計画決定	H3年度	工事着手	H11年度	(暫定/完成)	/H17年度			
	事業費	計画時	(名目値) / (実質値)	億円	実績	(名目値) / (実質値)	19億円	19億円	変動	1倍
	交通量 (当該路線)	計画時	(H42)		実績	(H21)			変動	56%
		暫定/完成	/3,200台/日		暫定/完成	/1,800台/日				
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	40.5	→	41.4 km/h	交通事故減少 (供用前現道→ 供用後現道)	52.1	→	23.2 件/億台キ		
		(供用直前年次) H17年度		(供用後 年次) H20年度	(供用直前年次) H17年度		(供用 後年次) H20年度			
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C		総費用	億円	総便益	億円	基準年	年	
				(事業費)	億円	(走行時間短縮便益)	億円			
				(維持管理費)	億円	(走行経費減少便益)	億円			
					億円	(交通事故減少便益)	億円			
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.3.6	総費用	26億円	総便益	353億円	基準年	平成22年	
				(事業費)	24億円	(走行時間短縮便益)	287億円			
				(維持管理費)	2.4億円	(走行経費減少便益)	60億円			
						(交通事故減少便益)	5.7億円			
	事業遅延によるコスト増			費用増加額	億円	便益減少額	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	<ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保…並走区間の42号で渋滞損失時間が削減 名古屋南紀高速バスの利便性向上 ・物流効率化の支援…大台町、大紀町から津松阪港への到達時間の短縮 								

	<p>南伊勢のあわび、伊勢えび等の三重県ブランド品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土・地域ネットワークの構築…大台町・大紀町～松坂市間の所要時間短縮 ・災害への備え…第一次緊急輸送時に位置づけられている ・他のプロジェクトとの関係…近畿自動車道紀勢線の整備に伴い事業効果が増大 <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目 環境影響評価は実施していない</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
<p>事業評価監視委員会の意見 対応方針（案）は妥当である。</p>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化 周辺地域の高齢化率の進展にともない、救急搬送の需要が増大し、近畿自動車道紀勢線の整備の重要性が高まっている。 また周辺地域の主要産業である漁業の漁獲量が増加している。</p>	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 当初の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性及び改善措置の必要性はない。</p>	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	
<p>特記事項 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。