

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	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：三重県尾鷲市坂場西町 至：三重県尾鷲市南浦	延長	5.4km		
事業概要	熊野尾鷲道路(Ⅱ期)は、近畿自動車道紀勢線の一部を構成する尾鷲市坂場西町から尾鷲市南浦に至る延長約5.4kmの自動車専用道路である。(近畿自動車道紀勢線は、大阪府松原市から三重県多気郡多気町に至る延長約33.5kmの高規格幹線道路であり、これまでに約167kmが供用済み)				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、東海・東南海地震時における緊急輸送路の確保、救急医療施設への速達性の向上、アクセス性の向上に資するミッシングリンクの解消、東紀州地域の広域的な連携の促進が図られる。				
全体事業費	約260億円	計画交通量	約5,700台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見  
【三重県知事】・予算化に同意  
(東紀州地域の振興、台風による豪雨や東海・東南海・南海地震などの災害発生時の救援、復旧、復興や、救急医療において地域の生命を支える「新たな命の道」として、重要な路線であるため、平成24年度の新規事業化に同意)

学識経験者等の第三者委員会の意見  
・新規事業化については妥当である。  
・防災上のニーズや最新の技術を踏まえ、防災面で使いやすく、コストのかからない道路構造と運用を目指し、最大限の工夫に努めること。

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。  
・手続きの完了：都市計画決手続き完了(平成11年6月11日)

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.2	総費用：215億円 事業費：200億円 維持管理費：15億円	総便益：252億円 走行時間短縮便益：201億円 走行費用減少便益：49億円 交通事故減少便益：2.6億円	基準年 平成23年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 0.93 (交通量-10%)	B/C= 1.4 (交通量+10%)		
		事業費変動	B/C= 1.1 (事業費+10%)	B/C= 1.3 (事業費-10%)		
		事業期間変動	B/C= 1.1 (事業期間+20%)	B/C= 1.3 (事業期間-20%)		
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	—			
		事故対策	○	交通を分散させることにより事故件数の減少を図る事業である。 【死傷事故率】 約441件/億台キロ(現況) (死傷事故率比(県内平均)6.5(現況)) [三重県平均：約68.2件/億台キロ(約6.5倍)]		
		歩行空間	—			
	社会全体への影響	住民生活	○	高速ネットワークを延伸することで、第2次医療施設への搬送時間が短縮するとともに60分圏域が拡大。 〔紀南病院～紀北町役場：53分→49分(4分短縮) 東紀州北部地域における60分圏域人口 約2.4万人→：約2.5万人(0.1万人増)〕 熊野市から国際空港輸送網の拠点となる中部国際空港へのアクセス港(松阪港)までの時間距離が短縮し、利便性が向上。 〔熊野市役所～松阪港間：105分→101分(4分短縮)〕		
		地域経済	—			
災害		◎	東海・東南海地震に伴う津波浸水区域を回避する緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保。 津波浸水区域 2箇所→0箇所			
環境		—				
		地域社会	○	熊野市から伊勢市間において高速道路が連続するとともに、線形不良箇所を回避でき、伊勢志摩地域と東紀州地域とのアクセス性が向上し、地域間の広域的な連携に貢献。 〔熊野市役所～伊勢神宮間：90分→86分(4分短縮)〕		
事業実施環境		○	・平成11年6月11日付け、都市計画決定済み。環境影響評価実施済み。 ・近畿自動車道紀勢線、熊野尾鷲道路と一体的な整備が必要。			

採択の理由

費用対便益が1.2と便益が費用を上回っていると同時に、都市計画手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、東海・東南海地震時における緊急輸送路の確保、第2次医療施設への搬送時間の短縮、周辺市町村との連携の強化等、当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。  
以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。

※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。

平成24年度予算要求に係る新規事業採択時評価(防災機能の評価)

担当課:道路局 国道・防災課  
担当課長名:三浦 真紀

1. 事業の概要

事業名	一般国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)		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	三重県尾鷲市坂場西町 ～三重県尾鷲市南浦		延長	5.4km		
事業概要 目的	・一般国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)は、尾鷲市坂場西町から尾鷲市南浦を結び、現在事業中の熊野尾鷲道路とあわせて、近畿自動車道紀勢線の一部を構成する延長約5.4kmの高規格幹線道路である。 ・本事業は、東海・東南海地震時における緊急輸送物資の円滑な輸送の確保、救急医療施設への速達性の向上、他の交通機関への利便性の向上等、広域的防災に資する道路ネットワークの強化に資する事業である。					
事業費	約260億円	3便益B/C	1.2			

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

評価項目	当該事業地域の課題・上位計画等	
防災・災害時の救助活動等	<p><b>【i】緊急輸送物資の円滑な輸送の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道(国道42号)が東海・東南海地震(今後30年で東海地震87%、東南海地震60～70%の発生確率)に伴う津波浸水区間を通過し、2箇所で浸水。</li> <li>・大紀町以南については、災害時に機能する迂回路が近傍にない。(緊急輸送道路が未確保)</li> </ul>	<p>※高速道路のあり方検討有識者委員会・緊急提言 「広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。」</p> <p>※中部圏広域地方計画(H21.8) 「発災時における代替補完機能を考慮した広域交通体系の構築を推進し、迅速な復旧を目指したリダンダンシーを確保することにより、災害に強く、人々が安心して生活することのできる地域づくりを進める。」</p> <p>※三重県「県民しあわせプラン」(H16.4) 「災害発生後の速やかな復旧・復興に向けた体制づくりや緊急輸送ルートを整備を進めます。」</p>
住民生活	<p><b>【i】救急医療施設への速達性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・紀勢大内山IC以南は、高速道路が未整備のため、第2次医療施設への速達性の確保が困難。</li> <li>・東紀州北部地域は、第2次医療施設が緊急性、専門性の高い医療を担っているが、第2次医療施設まで60分に到達できない地域が広く存在。</li> </ul> <p><b>【ii】他の交通機関への利便性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東紀州地域から国際空港輸送網の拠点となる中部国際空港へのアクセス港である松阪港までの時間距離が長く、利便性が課題。</li> </ul>	<p>※中部圏広域地方計画(H21.8) 「中山間地域を始めた地理的、社会的条件が不利な地域や、災害等で地域が分断・孤立するおそれのある地域においては、急病人発生時や災害時等における救急体制の構築や緊急輸送手段・経路や避難路を確保する。」</p> <p>※三重県「県民しあわせプラン」(H16.4) 「多様な地域の交流・連携を広げるため、第二名神高速道路や近畿自動車道紀勢線などの高速道路や中部国際空港への交通アクセス、新幹線など高速交通網の整備を促進します。」</p>
地域社会 地域経済	<p><b>【i】周辺市町村との連携の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年の伊勢神宮式年遷宮を控え、熊野古道を抱える東紀州地域と伊勢志摩地域のさらなる連携の強化が課題。</li> <li>・東紀州地域への観光入込者は伸び悩んでいる状況。</li> </ul>	<p>※三重県観光振興プラン(第2期戦略) 「紀勢自動車道の延伸を機に、伊勢志摩からの誘客を促進するためにも東紀州と伊勢志摩の間に位置する奥伊勢地域とも広く連携し南三重として熊野古道の文化的価値や地域資源を活用した統一イメージで情報発信し、広域で観光戦略を展開します。」</p>
その他	-	

(2) 事業の必要性

・東海・東南海地震発生時の緊急輸送路の確保、平常時も含めた救急搬送のための速達性の確保やアクセス性の向上に資するミッシングリンクの解消といった様々な課題に対応するため、事業の必要性があるものと評価する。

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての評価

①主要都市・拠点間の防災機能の向上				
区間	リンクの評価		効果	評価
	現状(整備前)	(目標)整備後		
熊野市 (振興局所在)	尾鷲市 (重要港湾)	D	(B) B	◎ ・現道は東海・東南海地震による津波により寸断される可能性から、地域の孤立化を招く恐れがあり、近傍の迂回路も脆弱であり、災害危険性が高い(Dランク)。 ・津波浸水地域を避けて計画されている本道路は、熊野市以南～尾鷲市以北間の最短時間経路となり、津波被害が想定されないことから、当該リンクの災害危険性の低いBランクに改善され、地域の孤立も解消。

②ネットワーク全体の防災機能の向上

リンクの評価				効果	評価
弱点度(整備前)	弱点度(整備後)	改善度			
当該リンクが遮断され不通(∞)	0.6	当該リンクの整備により不通が解消(∞)	当該リンクの整備により、熊野市から尾鷲市間の災害時の迂回が解消することにより、ネットワーク全体の防災機能向上。	◎	

(2) 当該事業としての評価

評価項目	事業による効果	評価
防災・災害時の救助活動等	<p><b>【i】緊急輸送物資の円滑な輸送の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東海・東南海地震に伴う津波浸水区域を回避する第1次緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保。</li> </ul>	◎
住民生活	<p><b>【i】救急医療施設への速達性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速ネットワークを延伸することで、第2次医療施設への搬送時間が短縮するとともに60分圏域が拡大。紀北町役場～紀南病院間:53分→49分(4分短縮)</li> </ul> <p><b>【ii】他の交通機関への利便性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・熊野市から国際空港輸送網の拠点となる中部国際空港へのアクセス港(松阪港)までの時間距離が短縮し、利便性が向上。 熊野市役所～松阪港間:105分→101分(4分短縮)</li> </ul>	○
地域経済 地域社会	<p><b>【i】周辺市町村との連携の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・熊野市から伊勢市間において高速道路が連続するとともに線形不良箇所を回避でき、伊勢志摩地域と東紀州地域とのアクセス性が向上し、地域間の広域的な連携に貢献。 熊野市役所～伊勢神宮間:90分→86分(4分短縮)</li> </ul>	○
その他	-	

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。  
・また、本事業において、津波への適応性が改善するとともに、速達性の向上による救急搬送の改善や地域間の連携が促進されるなど、有効性の高い事業と評価する。

#### 4. 事業実施環境・第三者意見

事業実施環境	<ul style="list-style-type: none"><li>・平成11年6月に都市計画決定済み、環境影響評価も実施済みである。</li><li>・三重県をはじめ関係市町は、「命の道」として当該区間の早期事業着手を要望している。</li></ul>
三重県	「平成24年度に係る予算化をお願いします。」との意見を頂いた。
社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。
社会資本整備審議会 地方小委員会	「新規事業化については妥当である。」との意見を頂いた。

#### 5. 対応方針

・当該事業により、熊野市～尾鷲市間における幹線道路の信頼性や速達性が向上することや、緊急輸送等の円滑化が可能となること、さらにミッシングリンクの解消や各地域の広域的な連携、貢献等が認められることから、防災機能の評価を踏まえ、当該事業の必要性・有効性は高いと判断できる。  
以上より、本事業を平成24年度予算要求の新規事業箇所として要求する。