

# 事後評価結果（令和2年度）

担当課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課  
 担当課長名：築地 貴裕

事業名	一般国道42号 那智勝浦道路	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：和歌山県新宮市三輪崎 至：和歌山県東牟婁郡那智勝浦町市屋	延長	15.2 km		

**事業概要**  
 一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長520kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。  
 那智勝浦道路は、国道42号の交通混雑の緩和、大地震時の救援ルートの確保、高度医療機関へのアクセス向上、沿線地域の活性化等を目的とする道路である。

**事業の目的・必要性**  
 那智勝浦道路は、災害時の円滑な交通確保、救急医療の支援、観光の活性化を目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：H4年度 (14工区) H18年度 (13工区) 都市計画決定：H2年度	用地着手：H8年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) /H28 (実績) H27/	変動	一倍
	事業費	計画時 (名目値) -/1,240億円 (実質値) -/1,207億円	実績 (名目値) 938 /一億円 (実質値) 904 /一億円			変動	一倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) 一台/日 / 15,600台/日 (H42年度)	実績 (暫定/完成) 11,880台/日 / 一台/日 (H27年度)			変動	-%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	34.3km/h → 68.7 km/h (供用前年次) H17年度 (供用後年次) H27年度	交通事故減少 : 88件/億台扣 → 15件/億台扣 (供用前現道→供用後現道) : (供用前年次) H19-20年度 (供用後年次) H29-30年度				
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C : 1.5	総費用 : 1,210億円 (事業費 : 1,157億円 維持管理費 : 57億円)	総便益 : 1,850億円 (走行時間短縮便益 : 1,677億円 走行経費減少便益 : 121億円 交通事故減少便益 : 49億円)	基準年 : 平成18年		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 2.1	総費用 : 1,590億円 (事業費 : 1,498億円 維持管理費 : 92億円)	総便益 : 3,271億円 (走行時間短縮便益 : 2,897億円 走行経費減少便益 : 297億円 交通事故減少便益 : 77億円)	基準年 : 令和2年			
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					

	<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>・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：350万人・時間/年</li> <li>・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：8割削減</li> </ul> <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出削減量：9,508.72t-CO2/年</li> </ul> <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：31.02t/年、排出削減率：6割削減)</li> <li>・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：1.82t/年、排出削減率：6割削減)</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>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価は実施していない。</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>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・審議の結果、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>・事業区間周辺では、奥瀬道路Ⅱ期(H27)・熊野尾鷲道路(H25)の開通など幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。</li> <li>・和歌山県、三重県及び那智勝浦道路沿線地域の人口は減少傾向で、沿線地域では減少がより顕著。</li> <li>・経済指標(総生産額)の推移は、和歌山県・三重県では横ばい傾向であり、沿線地域は那智勝浦道路が開通した平成27年度に増加しているがその後減少。</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>・那智勝浦道路の開通により、災害時の円滑な交通の確保、救急医療への支援、観光の活性化等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないとする。</li> <li>・引き続き、社会経済情勢等の変化や交通状況等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努める。</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>・那智勝浦道路は、二次救急医療機関への安全な搬送ルート形成や周辺地域の観光客の増加に貢献し、国道42号の交通混雑の緩和や交通安全の確保にも寄与している。また、南海トラフ巨大地震の発生時にも迂回解消が期待される等、防災面からの地域の期待も大きい。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えている。</li> <li>・事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めると共に、便益の計算手法を改善する方法や貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。</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。  
 ※ 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。