

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道42号(近畿自動車道紀勢線) 紀宝熊野道路			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:三重県熊野市久生屋町 至:三重県南牟婁郡紀宝町神内					延長	15.6km		
事業概要									
一般国道42号紀宝熊野道路は、熊野市久生屋町から南牟婁郡紀宝町神内に至る延長15.6kmの自動車専用道路で、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路である。 並行する一般国道42号では、南海トラフ巨大地震等の大規模地震における緊急輸送道路の確保、高次救急医療機関へのアクセス等に課題があり、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援等を目的に整備を進めている。									
H31年度事業化			都市計画決定対象外		令和2年度用地着手		工事未着手		
全体事業費		849億円		事業進捗率(令和6年3月末時点)		約4%		供用済延長	0.0km
計画交通量		9,300台/日							
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		総便益		基準年		
	(事業全体)	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)				
	6.2(0.7)		3,079/57,869億円		8,037/357,443億円				
	(参考) 6.9(1.1) [2%]	27.3%	事業費:2,639/46,191億円		走行時間短縮便益:7,404/323,196億円		令和6年		
	7.5(1.4) [1%]		維持管理費:436/9,006億円		走行経費減少便益:534/29,582億円				
	(残事業)	(残事業)	更新費:3.9/2,672億円		交通事故減少便益:100/4,664億円				
(参考)	2.6(0.8)		感度分析	(事業全体)		(残事業)			
	(参考) 3.7(1.2) [2%]	11.5%		交通量	B/C=5.6~6.8(±10%)	交通量	B/C=2.3~2.9(±10%)		
	4.5(1.4) [1%]			事業費	B/C=6.2~6.2(±10%)	事業費	B/C=2.4~2.9(±10%)		
				事業期間	B/C=6.2~6.2(±20%)	事業期間	B/C=2.5~2.9(±20%)		
事業の効果等									
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。(三重交通:熊野新宮線等) ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡するルートを構成する。 ・日常都市圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(おわせSEAモデル)を支援する。 ・主要な観光地(世界遺産熊野古道)へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(伊勢赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間(立石南~熊野大泊IC交差点間)の代替路線を形成する。 ・高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。									

⑨他のプロジェクトとの関係

・関連する大規模道路事業(近畿自動車道紀勢線)と一体的に整備する必要あり。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等:

熊野尾鷲道路建設促進既成同盟会、近畿自動車道紀勢線(熊野市～新宮市間)建設促進既成同盟会等より近畿自動車道紀勢線の全線早期完成の要望を受けている。

三重県知事の意見:

- ・対応方針(原案)のとおり、事業の継続について異存ありません。
- ・一般国道42号紀宝熊野道路は、広域的な交流・連携の促進を支えるとともに、近年頻発化・激甚化する台風・豪雨災害や、発生が危惧される南海トラフ地震による津波発生時において、現道(国道42号)とのダブルネットワークを形成し、災害時の救助・救急、医療活動を支える「命の道」となる重要な道路です。
- ・特に、第二次救急医療機関である紀南病院への搬送時間短縮により救急医療活動を支える極めて重要な道路となります。
- ・また、当県としても、円滑な事業環境の確保のため、近畿道紀勢線推進プロジェクトチームを設置し、用地取得や事業調整に取り組んでいるところです。
- ・今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、一日も早く供用されることを求めます。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・高速道路ネットワークの整備により、愛知県や関東方面からの観光客が増加。
- ・また、平成31年度には紀勢線が全線事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗は約4%、用地取得率は約15%。(令和6年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・平成31年度より事業着手しており、早期開通に向けて調査設計及び用地買収を推進。

施設の構造や工法の変更等

・今後も、技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。

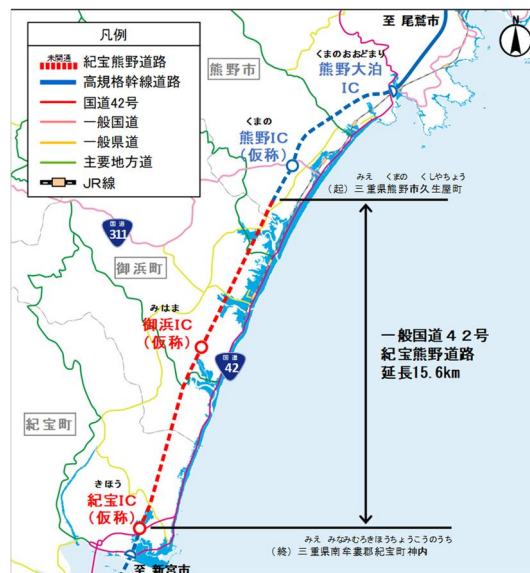
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、松原JCT～勢和多気JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。