

## 再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道42号熊野尾鷲道路 <small>くまのおわせどうろ</small>	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：三重県尾鷲市南浦 至：三重県熊野市大泊 <small>みえ おわせ みなみうら みえ くまの おおどまり</small>	延長	18.6km		
<b>事業概要</b> 一般国道42号熊野尾鷲道路は、三重県尾鷲市南浦と三重県熊野市大泊を結ぶ延長18.6km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す。 熊野市や尾鷲市は、高速ネットワークが未整備な上、唯一の幹線道路である国道42号に大雨時の通行規制区間や急カーブ、急勾配区間が存在しており、災害に強い道路機能の確保や、地域への支援および物流効率化の支援などを目的に熊野尾鷲道路を整備し、平成25年9月29日に全線開通しました。 引き続き賀田インターのフルインター化等の整備を行い、利便性向上に努めています。					
H8年度事業化	H8年度都市計画決定 (H11年度変更)	H14年度用地着手	H14年度工事着手		
全体事業費	1,070億円	事業進捗率	88%	供用済延長	5.0km
計画交通量	8,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) —	総費用 (残事業)/(事業全体) - / 1,258億円 〔事業費：- / 1,176億円〕 〔維持管理費：- / 81億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) - / 1,502億円 〔走行時間短縮便益：- / 1,327億円〕 〔走行経費減少便益：- / 155億円〕 〔交通事故減少便益：- / 20億円〕	基準年 平成25年	
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.0～1.5(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2～1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.2(事業期間+20%)					
<b>事業の効果等</b> 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（名古屋紀南高速バス）が存在する。 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 ・高速自動車国道と平行する自動車道（A'路線）として位置づけ有り。 ・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路線を構成する。 ・日常活動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 ・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 ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 ・第一次緊急輸送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の代替路線を形成する。 ・現道等の事前通行規制区間を解消する。 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他とのプロジェクトとの関係

- ・関連する大規模道路事業（紀勢自動車道）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期成同盟会より全線早期完成の要望を受けている

知事の意見：

本事業は、地域住民の安全・安心の確保や広域的な交流・連携の促進を図る「新たな命の道」であり、平成25年9月29日に全線供用していただいたところです。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、残る賀田インターのフルインター化等の事業の推進をお願いいたします。

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

- ・東紀州地域唯一の幹線道路である国道42号は、降雨・災害により通行止めが多く発生。特に平成23年9月の台風12号により熊野尾鷲道路と並行する国道42号で5箇所の通行止めが発生。
- ・熊野尾鷲道路に隣接する地域において、南海トラフ地震による津波予測浸水域の浸水箇所が多数存在。
- ・東紀州地域における観光客の割合は三重県全体の約5%を占めており、県全体の観光客数が増加する中、当該地域はほぼ横ばい傾向。
- また、東紀州地域は、県外からの観光客の占める割合が、三重県全体と比較しても少ない状況。
- ・東紀州地域における果実収穫量は、三重県の約4割のシェアを占めており、主に中京圏へ出荷。しかし、国道42号は急カーブや急勾配が多く、運送時に荷痛みが発生する可能性があり、荷痛みを生じさせないように注意して走行していたため、走行時間も拡大。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は88%、用地進捗率は100%。
- ・三木里IC～熊野大泊IC間（L=13.6Km）は2車線で平成25年9月29日に全線開通。（賀田IC熊野側ランプは未開通）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・賀田IC熊野側ランプについては、平成25年度内の開通を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。

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。