

新規事業採択時評価結果（平成26年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

事業の概要

| | | | | | |
|---|-----------------------------|------|-------|-----------|------------------|
| 事業名 | 一般国道42号（近畿自動車道紀勢線） 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：三重県熊野市大泊町 至：三重県熊野市久生屋町 | 延長 | 6.7km | | |
| <p>事業概要</p> <p>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約335kmの高規格幹線道路である。一般国道42号（近畿自動車道紀勢線）熊野道路は、近畿自動車道紀勢線の一部を構成する道路で、三重県熊野市大泊町から久生屋町に至る延長6.7kmの自動車専用道路である。</p> | | | | | |
| <p>事業の目的、必要性</p> <p>熊野道路は、供用済みの熊野尾鷲道路と連続し、近畿自動車道紀勢線の一部として、高速道路ネットワークを形成。 南海トラフ巨大地震時の津波による地域孤立の危機を回避するほか、代替路がないリスクポイントである鬼ヶ城トンネル区間を強化するものである。</p> | | | | | |
| 全体事業費 | 約270億円 | | 計画交通量 | 約6,900台/日 | |
| <p>事業概要図</p> | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

【三重県知事】

一般国道42号（近畿自動車道紀勢線）熊野道路は、地域の防災機能の向上を図り、有事の際の代替路となるなど重要な道路であるから平成26年度に係る予算化をお願いします。

また、近畿自動車道紀勢線は、東紀州地域の振興、台風による豪雨や南海トラフ巨大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」と考えており、残る未事業化区間の早期事業化、早期全線開通が図られるよう特段の配慮をお願いします。

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。

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：計画段階評価手続き完了（H25.4.16）

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|---|--|---|--------------|
| 費用対便益 | B/C | 1.1 | 総費用：181億円 （事業費：166億円 維持管理費：14億円） | 総便益：190億円 （走行時間短縮便益：182億円 走行経費減少便益：5.1億円 交通事故減少便益：2.9億円） | 基準年 平成25年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=0.95（交通量 -10%） | B/C=1.2（交通量 +10%） | |
| | | 事業費変動 | B/C=0.96（事業費変動 +10%） | B/C=1.2（事業費変動 -10%） | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.0（事業期間変動 +20%） | B/C=1.1（事業期間変動 -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 | — | 注目すべき影響はない。 | |
| | | 事故対策 | — | 注目すべき影響はない。 | |
| | | 歩行空間 | — | 注目すべき影響はない。 | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ◎ | 高速ネットワークの整備により第二次救急医療施設への搬送時間が短縮。 （東紀州（紀南）広域防災拠点～尾鷲総合病院間 34分→24分（10分短縮）） | |
| | | 地域経済 | ○ | 代替路の確保により、事故等による道路の寸断が回避され、東紀州地域間の連携が強化。 | |
| 災害 | | ◎ | 東紀州（紀南）広域防災拠点が、津波浸水時にも機能する高速道路ネットワークと接続され、本来の拠点機能を発揮。 熊野道路が整備されると、津波浸水時に名古屋側からの救援ルートが確保され、東紀州南部地域の孤立の危機を回避。 | | |
| 環境 | | — | 注目すべき影響はない。 | | |
| | 地域社会 | ○ | 代替路の確保により、事故等による道路の寸断が回避され、東紀州地域間の連携が強化。 熊野古道をはじめ東紀州南部地域の観光地への安定的な経路が確保され、観光産業に寄与。 | | |
| 事業実施環境 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> ・計画段階評価手続き完了（H25.4.16） ・三重県知事より近畿自動車道紀勢線（新宮～大泊間（新宮紀宝道路平成25年度新規事業化済み））の新規事業化を要望 | | | |

採択の理由

費用便益比が1.1と便益が費用を上回っているとともに、事業採択の前提条件が確認できる。
また、南海トラフ巨大地震時の津波による地域孤立の危機を回避、代替路がないリスクポイントである鬼ヶ城トンネル区間が強化される等、事業の必要性・効果は高いと判断出来る。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。

1. 事業の概要

| | | | | | | | |
|------------|---|---------|-----|------|-------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道42号(近畿自動車道紀勢線)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 | 三重県熊野市大泊町 ～三重県熊野市久生屋町 | | | 延長 | 6.7km | | |
| 事業概要 目的 | 一般国道42号(近畿自動車道紀勢線)熊野道路は、近畿自動車道紀勢線の一部を構成する道路で、三重県熊野市大泊町から久生屋町に至る延長6.7kmの自動車専用道路である。 熊野道路は、供用済みの熊野尾鷲道路と連続し、近畿自動車道紀勢線の一部として、高速道路ネットワークを形成。南海トラフ巨大地震時の津波による地域孤立の危機を回避するほか、代替路がないリスクポイントである鬼ヶ城トンネル区間を強化するものである。 | | | | | | |
| 事業費 | 約270億円 | 3便益 B/C | 1.1 | | | | |

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 | <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震発生時には、対象区間と並行する国道42号の7割を越える区間が浸水し、そのうち鬼ヶ城トンネル区間には代替路が無いため、東紀州南部地域が孤立する恐れがある。 | <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) 「大規模地震時等の災害時におけるリダンダンシー機能等を担う近畿自動車道紀勢線等の必要な整備を推進する。」</p> <p>※三重県「みえ県民カビジョン(H24.4) 「県民生活や地域の経済活動等を支え、防災機能を備えた安全な交通を確保するために、高規格幹線道路、直轄国道および県管理道路と一体となった道路網の整備、緊急輸送道路ネットワークの形成を推進します。」</p> |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> 尾鷲総合病院は、東紀州南部地域の重篤患者を受け入れており、搬送時間の速達性確保が課題。 | <p>※中部圏広域地方計画(H21.8) 「中山間地域を始めとした地理的、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「みえ県民カビジョン(H24.4) 「県民生活や地域の経済活動等を支え、防災機能を備えた安全な交通を確保するために、高規格幹線道路、直轄国道および県管理道路と一体となった道路網の整備、緊急輸送道路ネットワークの形成を推進します。」</p> |
| 地域社会 地域経済 | <ul style="list-style-type: none"> 国道42号は、熊野市内の唯一の幹線道路であり、鬼ヶ城トンネルには代替路が無いため、事故等による通行止めが発生した場合、東紀州地域が熊野市で分断し、観光産業等への影響も大。 | <p>※三重県「みえ県民カビジョン(H24.4) 「県民生活や地域の経済活動等を支え、防災機能を備えた安全な交通を確保するために、高規格幹線道路、直轄国道および県管理道路と一体となった道路網の整備、緊急輸送道路ネットワークの形成を推進します。」</p> |
| その他 | - | |

(2) 事業の必要性

| |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 津波浸水時における地域孤立の危機を回避、救急搬送の速達性の向上や通行止めによる地域分断が回避される等、当該事業の必要性・効果は高いと判断出来るため、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 | | | |
| 新宮市(振興局所在) | 熊野市(振興局所在) | D | (B) B (一部事業化) | <ul style="list-style-type: none"> 主経路(国道42号)に津波浸水想定区域があるため、評価レベルはDになる。 当該事業のルートが津波浸水想定区域を避けて計画しているため、災害危険性はなく、評価レベルはBに改善される。 | ◎ |
| 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 | | | |
| 37.5 | 16.4 | 2.3 | 当該リンクの整備により、熊野市から御浜町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が向上。 | ◎ | |

(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 | <ul style="list-style-type: none"> 東紀州(紀南)広域防災拠点が、津波浸水時にも機能する高速道路ネットワークと接続され、本来の拠点機能を発揮。 熊野道路が整備されると、津波浸水時に名古屋側からの救援ルートが確保され、東紀州南部地域の孤立の危機を回避。 | ◎ |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> 高速ネットワークの整備により第二次救急医療施設への搬送時間が短縮。 東紀州(紀南)広域防災拠点～尾鷲総合病院間 34分 ⇒ 24分(10分短縮) | ◎ |
| 地域社会 地域経済 | <ul style="list-style-type: none"> 代替路の確保により、事故等による道路の寸断が回避され、東紀州地域間の連携が強化。 熊野古道をはじめ東紀州南部地域の観光地への安定的な経路が確保され、観光産業に寄与。 | ○ |
| その他 | - | |

(3) 事業の有効性

| |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 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、津波における地域孤立の危機を回避するとともに、速達性の向上による救急搬送の改善や道路の分断が回避されることによる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">・計画段階評価手続き完了（H25.4.16）・三重県知事より近畿自動車道紀勢線（新宮～大泊間（新宮紀宝道路平成25年度新規事業化済み））の新規事業化を要望 |
|--------|--|

| | |
|------------------------------|--|
| 三重県 | 「一般国道42号(近畿自動車道紀勢線)熊野道路は、地域の防災機能の向上を図り、有事の際の代替路となるなど重要な道路であるから平成26年度に係る予算化をお願いします。また、近畿自動車道紀勢線は、東紀州地域の振興、台風による豪雨や南海トラフ巨大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」であると考えており、残る未事業化区間の早期事業化、早期全線開通が図られるよう特段の配慮をお願いします。」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。 「東紀州（紀南）広域防災拠点まで高速道路ネットワークが接続され、救援時の陸上ルートが確保される効果は、非常に大きい。」「熊野道路の整備により、伊勢地域（伊勢神宮等）を越え、東紀州地域まで足を伸ばす観光客が増え、観光面に資する。」「熊野道路だけでなく、残りの熊野から紀宝まで未事業化区間をつなげることの意義は十分あるので、是非整備すべき。」「熊野道路だけで、これだけの効果があるので、残りの未事業化区間を整備し、ネットワーク効果を発現できるようにすべき。」等の意見を頂いた。 |

5. 対応方針

| |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・当該事業により、熊野市～御浜町間における幹線道路の信頼性や速達性が向上することで、津波浸水時の地域孤立の危機を回避でき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改善や地域間の連携の強化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26年度予算要求の新規事業箇所として要求する。 |
|--|