

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：東川 直正

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|--|-----------------------|---------------|------------|------------------|-----|---------------|-----|-------|--------|-------|-------|---------------|------------|---------------|--|--|-------|-------|---------|-----------|------------|-----------|--|--|--|--|--|--|------------|-----------|--|--|--|--|--|--|--|
| 事業名 | 一般国道42号 <small>くしもとたいじ</small> 串本太地道路 | 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 <small>ひがしむろぐん</small> 東牟婁郡那智勝浦町 <small>なちかつうらちよう</small> 八尺鏡野 <small>やたがの</small> 至：和歌山県 <small>ひがしむろぐん</small> 東牟婁郡串本町 <small>くしもとちよう</small> 鬮野川 <small>じのかわ</small> | 延長 | 18.4km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業概要 | <p>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521km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。</p> <p>一般国道42号串本太地道路（太地IC（仮称）～串本IC（仮称））は、紀伊半島一周となる幹線道路として、南海トラフ地震等の災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H30年度事業化 | H-年度都市計画決定 (H-年度変更) | H-年度用地着手 | H-年度工事着手 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費 | 900億円 | 事業進捗率 (平成30年3月末時点) | 0% | 供用済延長 | —km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画交通量 | 8,900台/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">1.2</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">3,182/3,920億円</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">4,517/4,517億円</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">平成30年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">(0.7)</td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">2,906/3,645億円</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">4,052/4,052億円</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">(0.7)</td> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">276/276億円</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">359/359億円</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益)</td> <td style="text-align: center;">106/106億円</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table> | B/C | 1.2 | 総費用 | 3,182/3,920億円 | 総便益 | 4,517/4,517億円 | 基準年 | 平成30年 | (事業全体) | (0.7) | (事業費) | 2,906/3,645億円 | (走行時間短縮便益) | 4,052/4,052億円 | | | (残事業) | (0.7) | (維持管理費) | 276/276億円 | (走行経費減少便益) | 359/359億円 | | | | | | | (交通事故減少便益) | 106/106億円 | | | | | | | |
| B/C | 1.2 | 総費用 | 3,182/3,920億円 | 総便益 | 4,517/4,517億円 | 基準年 | 平成30年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (事業全体) | (0.7) | (事業費) | 2,906/3,645億円 | (走行時間短縮便益) | 4,052/4,052億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (残事業) | (0.7) | (維持管理費) | 276/276億円 | (走行経費減少便益) | 359/359億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | (交通事故減少便益) | 106/106億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 感度分析の結果 | <p>【事業全体】 交通量変動：B/C=0.96～1.5(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.2～1.8(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.1～1.3(事業費 ±10%) B/C=1.3～1.6(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.1～1.3(事業期間±20%) B/C=1.3～1.6(事業期間±20%)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果等 | <p>①災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 近畿道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するため、避難路を設置し、地域の避難活動を支援している。 <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 南和歌山医療センター（田辺市）は、和歌山県南部地域唯一の三次医療施設であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率は66%から83%まで拡大。 災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 <p>③広域周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | <p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成29年8月 近畿自動車道紀勢線 すさみ・那智勝浦間 建設促進協議会（串本町、すさみ町、太地町、古座川町、那智勝浦町の各首長、議会議長、他）より早期整備の要望を受けている。 平成29年11月 近畿自動車道紀勢線建設促進協議会（和歌山県知事、三重県知事、他）より紀伊半島一周の早期実現の要望を受けている。 平成30年8月 近畿自動車道紀勢線（熊野市～新宮市間）建設促進期成同盟会（紀宝町、熊野市、新宮市、田辺市、那智勝浦町、御浜町、北山村の各首長、他）より全線事業化の要望を受けている。 平成30年8月 高速自動車道紀南延長促進協議会（和歌山県知事、和歌山県副知事、和歌山県議会議長、沿線自治体首長及び議長、他）より紀伊半島一周の早期実現の要望を受けている。 平成30年8月 熊野川河口に橋を架ける会（紀宝町、新宮市、熊野川河口大橋建設促進議員連盟の各首長及び議長、他）より紀伊半島一周の早期実現の要望を受けている。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

和歌山県知事の意見：

異常気象による災害や南海トラフ巨大地震などの大規模地震に備え、紀伊半島の海岸線を通る唯一の幹線道路である国道42号の代替道路となる近畿自動車道紀勢線等のミッシングリンク解消が急務であることから、「すさみ串本道路」、「串本太地道路」及び「新宮紀宝道路」については、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等に努めて頂くとともに、県としては、引き続き、円滑な事業推進のための環境整備の推進や沿線の自治体との連携・協力を努めますので、一日も早い供用をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「一般国道42号串本太地道路」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

現道国道42号の沿線地域では、依然として人口・世帯が集中しており、地域にとって都市部やコミュニティをつなぐ近畿道紀勢線が形成する高速道路ネットワークの必要性は高く、事業が必要な状況に変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度に事業化、用地進捗率：0%、事業進捗率：0%(平成30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

引き続き、調査設計を推進し、早期開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

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、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概要図】



| 凡例 | |
|----|----------|
| | ：開 通 済 |
| | ：事 業 中 |
| | ：国 道 |
| | ：主要地方道 |
| | ：一 般 県 道 |

※ 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。
 ※ () は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。