

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b>	一般国道42号（近畿自動車道紀勢線） 熊野尾鷲道路（Ⅱ期）	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 中部地方整備局
<b>起終点</b>	自：三重県尾鷲市坂場西町 至：三重県尾鷲市南浦	<b>延長</b>	5.4 km		
<b>事業概要</b>					
<p>一般国道42号熊野尾鷲道路（Ⅱ期）は、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り、尾鷲市坂場西町から尾鷲市南浦に至る延長5.4 kmの区間である。</p> <p>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、高次救急医療施設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。</p>					
H24年度事業化		H11年度都市計画決定		H26年度用地着手	
H26年度工事着手					
<b>全体事業費</b>	380億円	<b>事業進捗率</b> （令和2年3月末時点）	約81%	<b>供用済延長</b>	0.0 km
<b>計画交通量</b>	6,600台/日				
<b>費用対効果</b>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>	
<b>分析結果</b>	（事業全体） 1.1 （1.01）	（残事業）/（事業全体） 2,943/4,627 億円 事業費：2,579/4,263 億円 維持管理費：364/364 億円	（残事業）/（事業全体） 5,189/5,189 億円 走行時間短縮便益：4,666/4,666 億円 走行経費減少便益：400/400 億円 交通事故減少便益：123/123 億円	令和2年	
	（残事業） 1.8 （5.2）				
<b>感度分析の結果</b>					
（事業全体） 交通量：B/C=0.9~1.4（交通量±10%）		（残事業） 交通量：B/C=1.4~2.2（交通量±10%）			
事業費：B/C=1.1~1.2（事業費±10%）		事業費：B/C=1.6~1.9（事業費±10%）			
事業期間：B/C=1.03~1.3（事業期間±20%）		事業期間：B/C=1.6~2.0（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					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・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（三重交通名古屋南紀高速線等）が存在する</li> </ul>					
②物流効率化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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の向上が見込まれる。</li> </ul>					
③国土・地域ネットワークの構築					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。</li> </ul>					
④個性ある地域の形成					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト（防災公園（球場等））、大規模イベント（第76回国民体育大会）を支援する。</li> <li>・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。</li> </ul>					
⑤安全で安心できるくらしの確保。					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>					
⑥災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置付けられている</li> <li>・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（坂場～尾鷲南IC入口交差点間）の代替路線を形成する。</li> <li>・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。</li> </ul>					
⑦地球環境の保全					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>					
⑧生活環境の改善・保全					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>					
⑨他のプロジェクトとの関係					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>					

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、近畿自動車道紀勢線（熊野市～新宮市間）建設促進規制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。

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号熊野尾鷲道路（Ⅱ期）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。

また、令和3年に開催される「三重とわか国体・三重とわか大会」において、東紀州地域の会場へのアクセスルートとして活用されることが期待されています。

よって、対応方針（原案）のとおり事業継続し、開通見通しである令和3年夏頃までに確実に供用されることを求めます。

なお、事業実施にあたっては、全体事業費が大幅に増となっていることから、さらなるコスト縮減に努められたい。

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

- ・当事業区間に隣接する熊野尾鷲道路の尾鷲南IC～三木里IC間が平成20年度に開通し、また、三木里IC～熊野大泊IC間が平成25年度に開通したことにより、熊野尾鷲道路が全線開通。
- ・当事業区間に隣接する紀勢自動車道の海山IC～尾鷲北IC間が平成23年度に開通し、また、紀伊長島IC～海山IC間が平成25年度に開通したことにより、紀勢自動車道が全線開通。
- ・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

- ・事業進捗率は約81%。用地取得率は100%（令和2年3月末時点）
- ・令和3年夏頃の全線開通に向けて工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・令和3年夏頃の全線開通に向けて工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

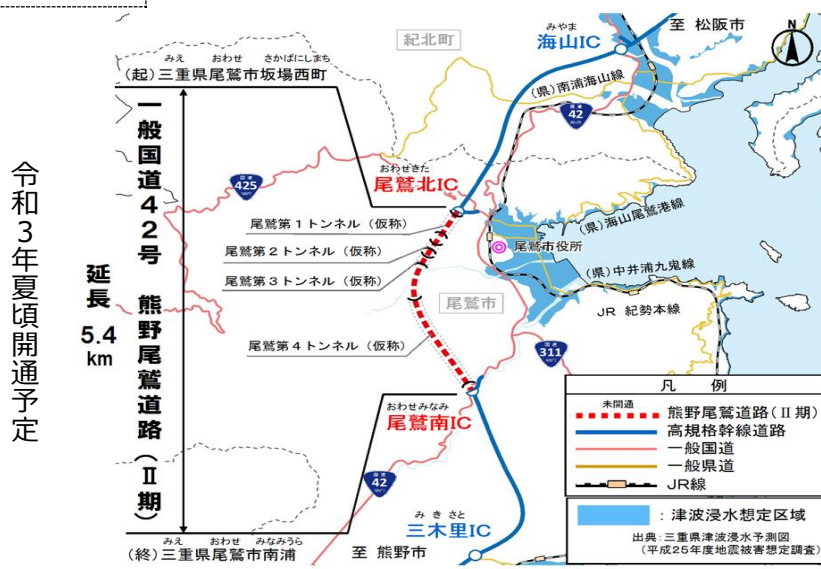
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。

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。