

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：長谷川 朋弘

|                |   |                      |                               |            |                               |     |                               |     |      |        |        |       |               |            |               |  |  |       |        |         |           |            |           |  |  |  |  |  |  |            |           |  |  |  |  |  |  |
|----------------|---|----------------------|-------------------------------|------------|-------------------------------|-----|-------------------------------|-----|------|--------|--------|-------|---------------|------------|---------------|--|--|-------|--------|---------|-----------|------------|-----------|--|--|--|--|--|--|------------|-----------|--|--|--|--|--|--|
| 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<br>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 八尺鏡野<br>至：和歌山県 <small>ひがしむろぐん</small> 東牟婁郡串本町 鬮野川   | 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<br>(H-年度変更)  | 令和2年度用地着手            | 令和3年度工事着手                     |            |                               |     |                               |     |      |        |        |       |               |            |               |  |  |       |        |         |           |            |           |  |  |  |  |  |  |            |           |  |  |  |  |  |  |
| 全体事業費          | 900億円   | 事業進捗率<br>(令和3年3月末時点) | 約2%                           | 供用済延長      | —km                           |     |                               |     |      |        |        |       |               |            |               |  |  |       |        |         |           |            |           |  |  |  |  |  |  |            |           |  |  |  |  |  |  |
| 計画交通量          | 9,500台/日  |                      |                               |            |                               |     |                               |     |      |        |        |       |               |            |               |  |  |       |        |         |           |            |           |  |  |  |  |  |  |            |           |  |  |  |  |  |  |
| 費用対効果<br>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;">1.1</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)<br/>3,228/4,565億円</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)<br/>4,860/4,860億円</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">令和3年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">(0.98)</td> <td style="text-align: center;">(事業費)</td> <td style="text-align: center;">2,853/4,191億円</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益)</td> <td style="text-align: center;">4,423/4,423億円</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">(1.02)</td> <td style="text-align: center;">(維持管理費)</td> <td style="text-align: center;">375/375億円</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益)</td> <td style="text-align: center;">337/337億円</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;">100/100億円</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table> | B/C                  | 1.1                           | 総費用        | (残事業)/(事業全体)<br>3,228/4,565億円 | 総便益 | (残事業)/(事業全体)<br>4,860/4,860億円 | 基準年 | 令和3年 | (事業全体) | (0.98) | (事業費) | 2,853/4,191億円 | (走行時間短縮便益) | 4,423/4,423億円 |  |  | (残事業) | (1.02) | (維持管理費) | 375/375億円 | (走行経費減少便益) | 337/337億円 |  |  |  |  |  |  | (交通事故減少便益) | 100/100億円 |  |  |  |  |  |  |
| B/C            | 1.1   | 総費用                  | (残事業)/(事業全体)<br>3,228/4,565億円 | 総便益        | (残事業)/(事業全体)<br>4,860/4,860億円 | 基準年 | 令和3年                          |     |      |        |        |       |               |            |               |  |  |       |        |         |           |            |           |  |  |  |  |  |  |            |           |  |  |  |  |  |  |
| (事業全体)         | (0.98)  | (事業費)                | 2,853/4,191億円                 | (走行時間短縮便益) | 4,423/4,423億円                 |     |                               |     |      |        |        |       |               |            |               |  |  |       |        |         |           |            |           |  |  |  |  |  |  |            |           |  |  |  |  |  |  |
| (残事業)          | (1.02)  | (維持管理費)              | 375/375億円                     | (走行経費減少便益) | 337/337億円                     |     |                               |     |      |        |        |       |               |            |               |  |  |       |        |         |           |            |           |  |  |  |  |  |  |            |           |  |  |  |  |  |  |
|                |   |                      |                               | (交通事故減少便益) | 100/100億円                     |     |                               |     |      |        |        |       |               |            |               |  |  |       |        |         |           |            |           |  |  |  |  |  |  |            |           |  |  |  |  |  |  |
| 感度分析の結果        | <p>【事業全体】 交通量変動：B/C= 0.9～1.3(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=1.2～1.9(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C= 1.002～1.1(事業費±10%) B/C=1.4～1.7(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C= 0.8～1.2(事業期間±20%) B/C=1.1～1.7(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"> <li>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、新宮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。</li> <li>近畿自動車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。</li> </ul> <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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68%から96%まで拡大。</li> <li>東牟婁郡では、新宮紀宝道路、新宮道路の整備による時間短縮より、地域医療の核である新宮市立医療センターと紀南病院(三重県御浜町)とで実施されている地域医療連携がさらに向上。</li> <li>災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。</li> </ul> <p>③広域周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>   |                      |                               |            |                               |     |                               |     |      |        |        |       |               |            |               |  |  |       |        |         |           |            |           |  |  |  |  |  |  |            |           |  |  |  |  |  |  |
| 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"> <li>令和元年7月に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)から、早期整備の要望を受けている。</li> <li>令和2年11月に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)から、令和7年大阪・関西万博までの全線開通を目指しての整備加速等の要望を受けている。</li> <li>令和2年11月に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)から、未着手区間の早期着手と事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算・人員確保等の要望を受けている。</li> <li>令和3年7月に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)から、未着手区間の早期着手、事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算確保等の要望を受けている。</li> <li>令和2年10月に、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)から、未着手区間の早期着手、事業中区間の早期完成等及びそれに必要な予算・人員確保等の要望を受けている。</li> </ul>  |                      |                               |            |                               |     |                               |     |      |        |        |       |               |            |               |  |  |       |        |         |           |            |           |  |  |  |  |  |  |            |           |  |  |  |  |  |  |

・令和2年12月に、高速道路をつなぐ建設促進那智勝浦協議会（那智勝浦町内の民間団体など関係24団体）から、串本太地道路を大阪・関西万博開催（2025年）までに開通するように要望を受けている。

和歌山県知事の意見：

異常気象による災害や南海トラフの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」、「新宮道路」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、事業実施に当たっては、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、沿線の自治体と連携し、引き続き、円滑な事業推進に協力して参りますので、1日も早い供用をお願いします。

三重県知事の意見：

一般国道42号新宮紀宝道路は、発生が危惧される南海トラフ地震の救援・救助、復旧・復興において重要な道路であり、また、紀南病院（三重県御浜町）から新宮市立医療センターまでの搬送時間の短縮など安全な救急医療サービスの向上にも寄与する道路です。

今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、令和6年度の開通に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

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

串本太地道路周辺地域の人口、世帯数及び自動車保有台数の推移はほぼ横ばいである。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度事業化、用地進捗率約39%、事業進捗率約2%（令和3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

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

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         |         |
|------------|---------|
| — (赤い実線) — | : 開 通 済 |
| — (赤い点線) — | : 事 業 中 |
| — (赤い実線) — | : 国 道   |
| — (赤い実線) — | : 主要地方道 |
| — (赤い実線) — | : 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。

※ B/Cは一体評価での値で、括弧内は個別評価の値である。