

# 平成25年度 新規事業化候補箇所説明資料 (会社施行事業)

①一般国道42号 湯浅御坊道路 4車線化

# 一般国道42号 湯浅御坊道路 4車線化に係る新規事業採択時評価

## 1. 事業概要

- 起終点：和歌山県御坊市野口～和歌山県有田郡有田川町天満
- 延長等：19.4km（4車線、設計速度80km/h）
- 全体事業費：約710億円
- 計画交通量：約12,500台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約8,600台/日	約2,000台/日	約1,900台/日



湯浅御坊道路 (4車線化)



図1 事業位置図

## 2. 道路交通上の課題

### ①交通容量不足による交通渋滞

- 現況2車線に約2万台の交通量であり、全区間で交通容量を超過（図2）
- 平成23年5月の海南～有田の4車線化完成により、隣接区間である当該路線に渋滞が移行。休日等には交通渋滞が更に激化（図3）

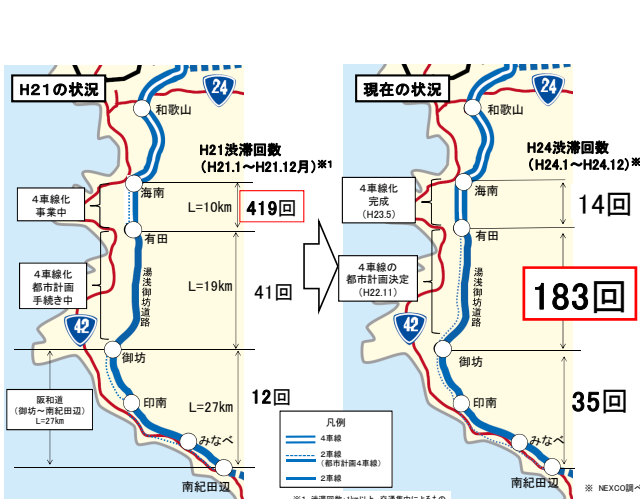


図3 渋滞状況図

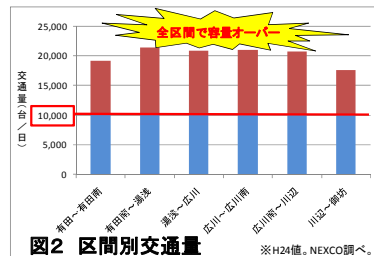


図2 区間別交通量



【写真①】有田南IC付近(下り)の渋滞状況

### ②交通事故が多発

- 当該区間は4車線以上の区間と比較して死傷事故率は約1.5倍発生。特に死亡事故率は約4倍発生（図4）

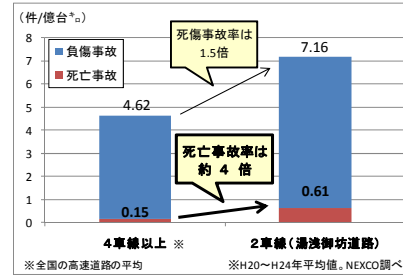


図4 事故率の比較



【写真②】湯浅～有田南間の事故状況

### ③災害時の地域経済、地域社会への影響

- 平成15年の台風10号による土砂災害により、復旧作業のため長時間の通行止めが発生
- 交通量が約2万台/日と多いため、災害による通行止めは地域経済・地域社会への影響が甚大



【写真③】広川～湯浅間の災害状況

## 3. 整備効果

### (費用対便益)

B/C	1.1	総費用		総便益		基準年
		346億円	328億円	383億円	363億円	
		18億円	11億円	9億円		平成24年

### ・経済的内部収益率(EIRR)：4.5%

- ※1：総費用・総便益については、基準年(H24)における現在価値を記入
- ※2：便益には、3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)を計上
- ※3：総費用のうち、事業費については、2車線構造継続の際に生じる安全対策費を控除している

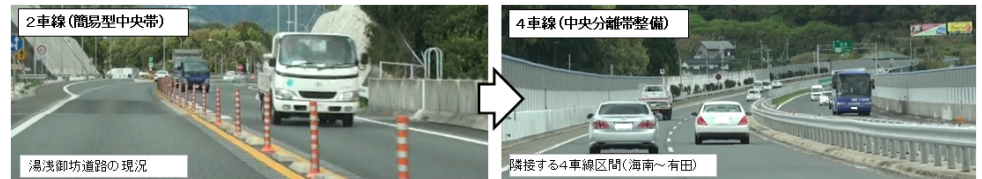
### 効果① 交通容量確保による渋滞の緩和

- 4車線化に伴う交通容量の拡大により、当該個所で発生している渋滞が大幅に緩和【当該路線の交通容量】

現況 10,000台/日 ⇒ 整備後 32,000台/日

### 効果② 剛性の高い中央分離帯の設置による正面衝突事故の減少

- 剛性の高い中央分離帯が設置されることにより、安全性が向上【正面衝突による死亡事故件数 ※現況はH20～H24のデータ】
- 現況 4件 → 整備後 0件 (NEXCO西日本管内の4車線以上区間のH20～H24実績)



【写真④】2車線区間と4車線区間

### 効果③ 道路空間増大による道路機能強化

- 安全性・信頼性が向上し、地域経済、地域社会等を支える幹線道路として機能

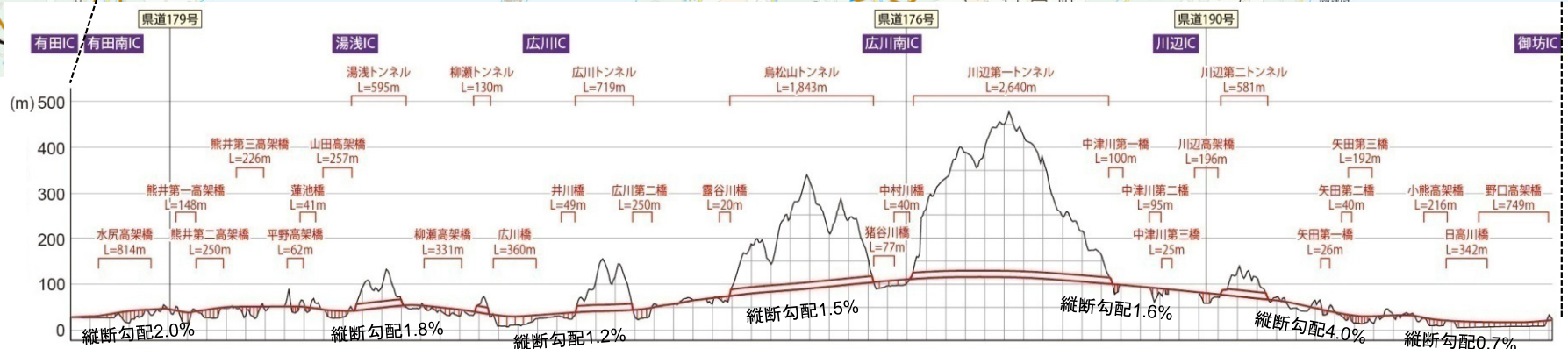
# 一般国道42号 湯浅御坊道路 4車線化に係る新規事業採択時評価

ゆかさ ごぼう

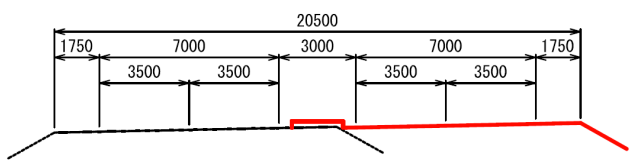


(終) 和歌山県有田郡有田川町天満  
ありだぐんありだがわちようてんま

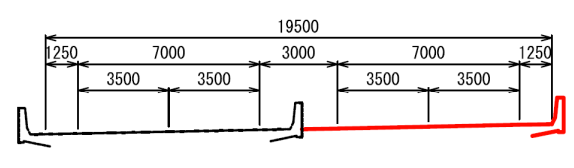
(起) 和歌山県御坊市野口  
ごぼうしのぐち



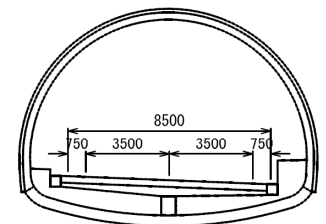
標準横断面



土工部



橋梁部



トンネル部

現況断面 ——— 整備断面 ———

# きんき きせいせん ごぼう なんきたなべ (参考)近畿自動車道紀勢線(御坊～南紀田辺)について

## 1. 事業概要

- 起終点：和歌山県御坊市野口～和歌山県田辺市稲荷町
- 延長等：27.2km（4車線、設計速度80km/h）
- 全体事業費：約710億円
- 計画交通量：約10,600台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約7,100台/日	約1,800台/日	約1,700台/日



近畿自動車道紀勢線 (4車線化)

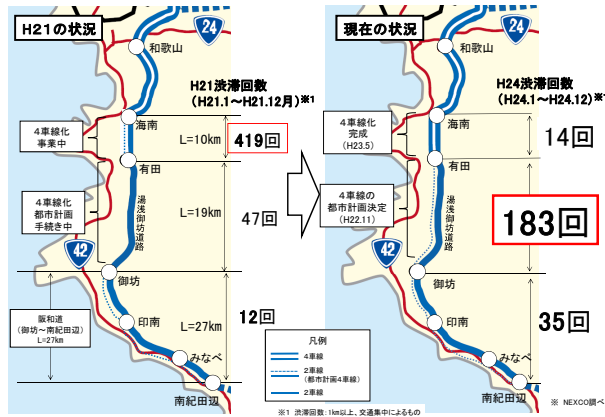


## 2. 想定される道路交通上の課題

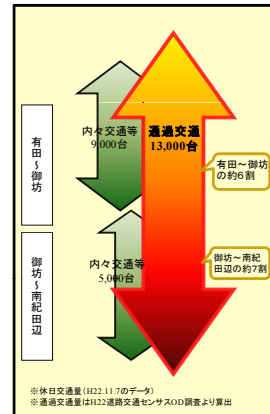
### ①交通容量不足による交通渋滞

- 現況2車線に約1.5万台の交通量があり、交通容量を超過している状況
- 御坊～南紀田辺間の交通のうち約7割が御坊以北から南紀田辺までを利用する通過交通
- 湯浅御坊道路4車線化後において、交通渋滞の悪化が懸念（図2）

### ●阪和自動車道・湯浅御坊道路の渋滞回数の推移



### <現在の交通特性(イメージ)>



### ②地域経済・社会等

- 高速道路の延伸に伴い、高速バスの便数及び利用客数が増加
- 有田～南紀田辺間の渋滞発生により、通常時に比べ所要時間が約1.6倍（図4）

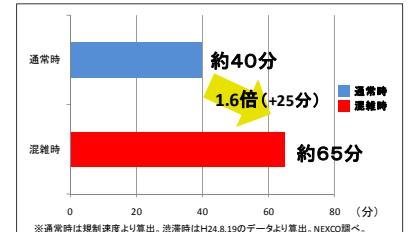
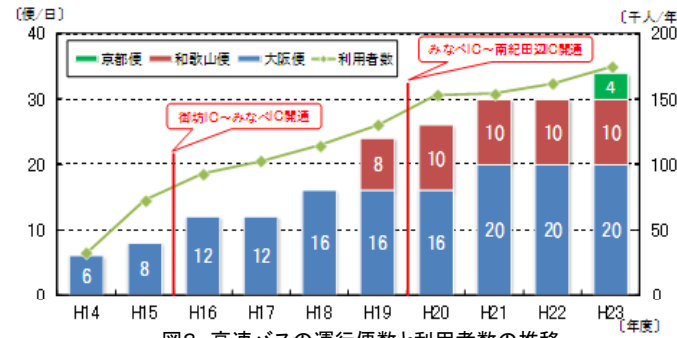


図4 有田IC～南紀田辺IC間所要時間



## 3. 想定される整備効果

### (費用対便益)

B/C	1.1	総費用	319億円	総便益	342億円	基準年	
		事業費	307億円	走行時間短縮便益	327億円	平成24年	
		維持管理費	12億円	走行経費減少便益	5億円		
				交通事故減少便益	9億円		

### ・経済的内部収益率(EIRR)：4.4%

- ※1：総費用・総便益については、基準年(H24)における現在価値を記入
- ※2：便益には、3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)を計上
- ※3：総費用のうち、事業費については、2車線構造継続の際に生じる安全対策費を控除している

### 効果① 交通渋滞の解消

- 4車線化に伴う交通容量の拡大により、交通渋滞が解消（図5）

### 【当該路線の交通容量】

現況 10,000台/日 ⇒ 整備後 32,000台/日

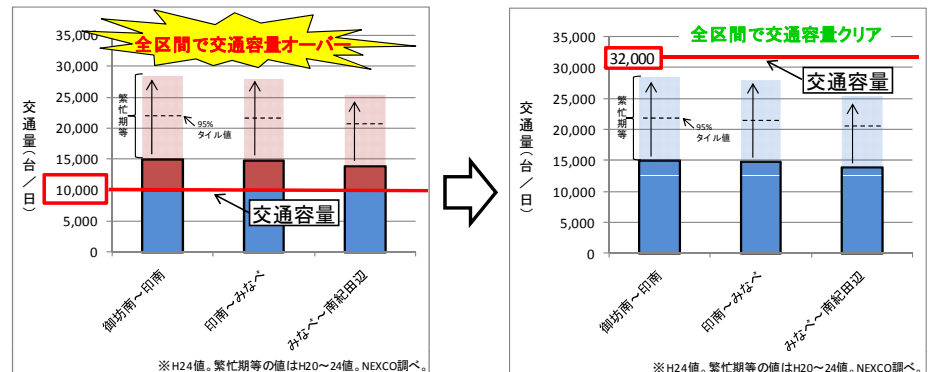


図5 4車線化に伴う交通容量の拡大

### 効果② 地域経済・社会等

- 交通渋滞の解消により、高速バスの定時性が確保
- 便数及び利用客数の増加により、地域間の交流、地域活性化にも期待