

# 一般国道42号

くまのおわせ

## 熊野尾鷲道路

(道路事業)

### 説明資料

平成25年11月1日

中部地方整備局  
紀勢国道事務所

# 目 次

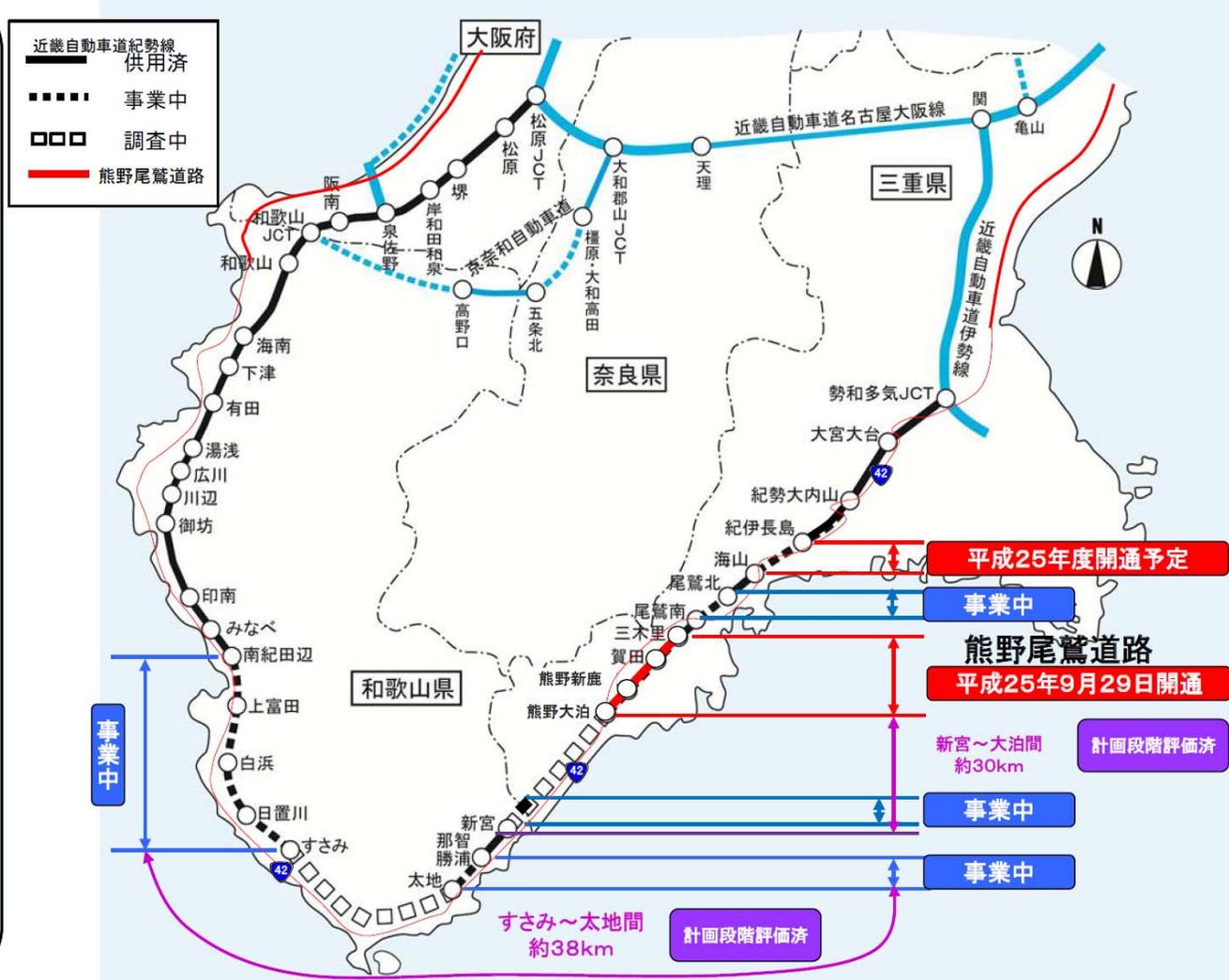
くまのおわせ

1. 一般国道42号熊野尾鷲道路の事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 3
2. 評価の視点	
①災害に強い道路機能の確保	P 4
②地域への支援	P 5
③物流効率化の支援	P 6
3. 費用効果分析	P 7
4. 事業の進捗及び見込みの視点	P 8
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P 8
6. 県・政令市への意見聴取結果	P 8
7. 対応方針	P 8

# 1. 一般国道42号熊野尾鷲道路の事業概要

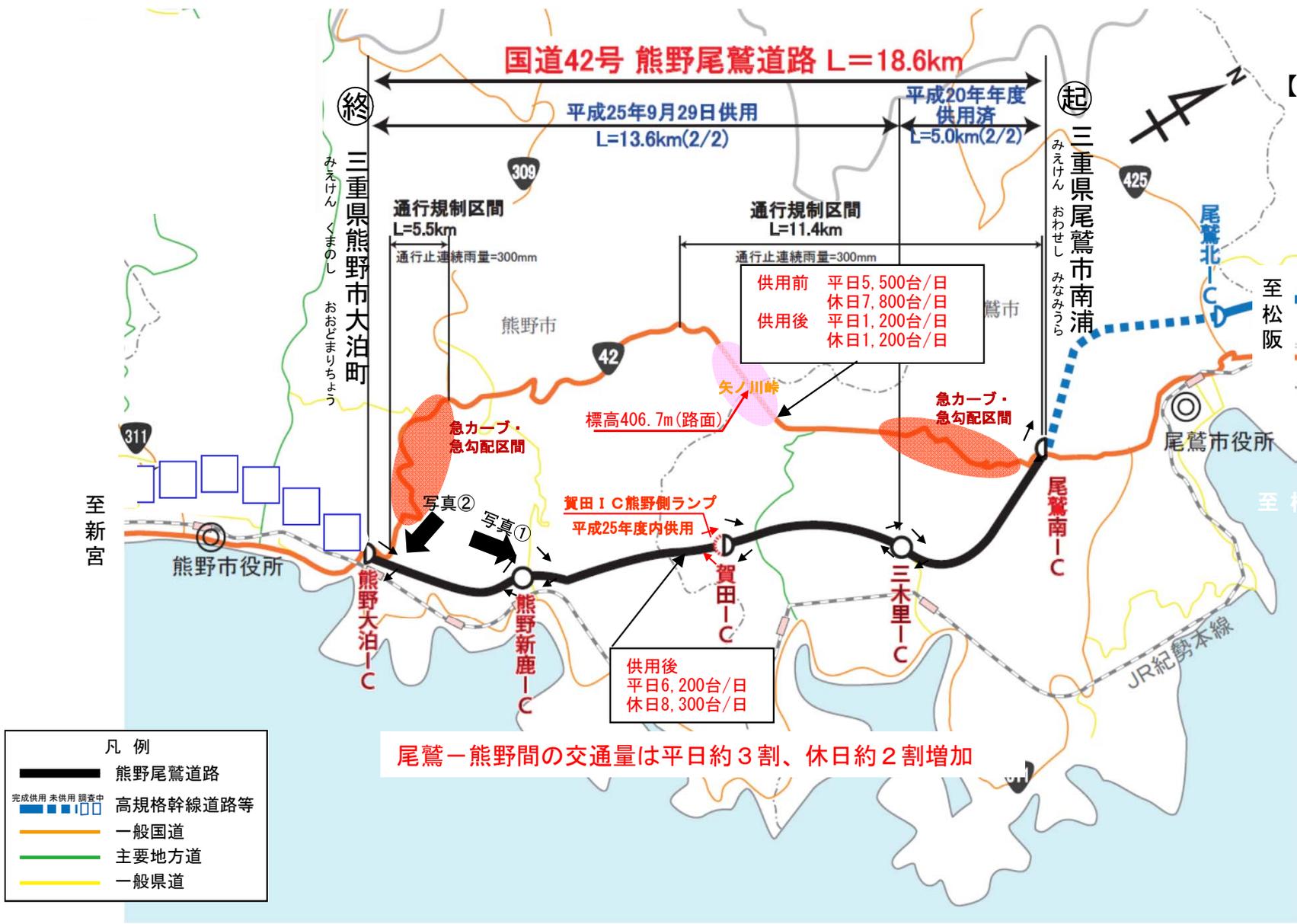
## (1) 事業目的

くまのおわせ みえけん おわせ  
 一般国道42号熊野尾鷲道路は、三重県尾鷲  
しみなみうら みえけん くまのしおどまり ちょう  
 市南浦と三重県熊野市大泊町を結ぶ延長18.6  
 kmの自動車専用道路で、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  
 です。  
 熊野市や尾鷲市は高速ネットワークが未整備  
 な上、唯一の幹線道路である国道42号に大雨  
 時の通行規制区間や急カーブ、急勾配区間が存  
 在しており、災害に強い道路機能の確保や、地  
 域への支援および物流効率化の支援などを目的  
 に熊野尾鷲道路を整備し、平成25年9月29日  
 に全線供用しました。  
 引き続き賀田インターのフルインター化等の整  
 備を行い、利便性向上に努めています。



# 1. 一般国道42号熊野尾鷲道路の事業概要

## 熊 野 尾 鷲 道 路 の 詳 細 図



【写真①】熊野新鹿ICを望む



【写真②】大泊地区を望む

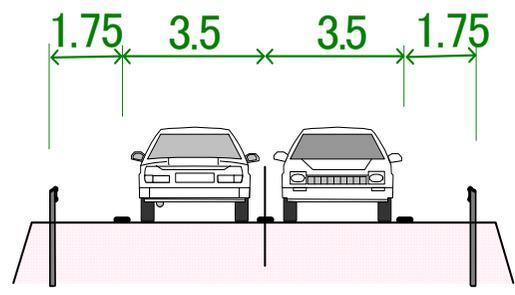


## (2) 計画概要

- 道路規格 : 第1種第3級
- 設計速度 : 80km/h
- 車線数 : 2車線
- 都市計画決定 : 平成8年度 (平成11年度変更)
- 事業化 : 平成8年度
- 用地着手年度 : 平成14年度
- 工事着手年度 : 平成14年度
- 供用済延長 (H24年度末)  
: 5.0km / 18.6km
- 前回の再評価 : 平成22年度  
(指摘事項なし: 継続)
- 全体事業費 : 1070億円 (増減なし)

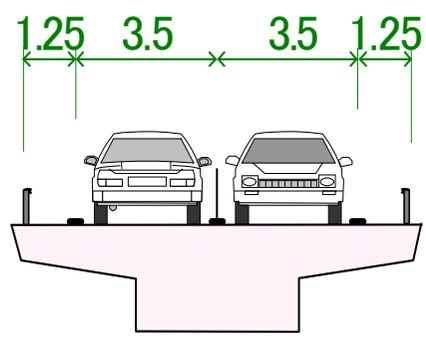
### 標準断面図

土工部



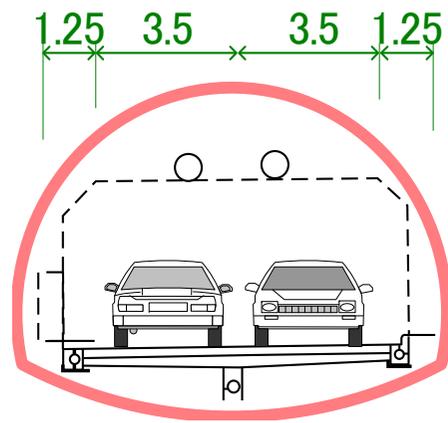
単位:m

橋梁部



単位:m

トンネル部



単位:m

# 2. 評価の視点：一般国道42号熊野尾鷲道路

## ①災害に強い道路機能の確保

### 1) 現状の課題

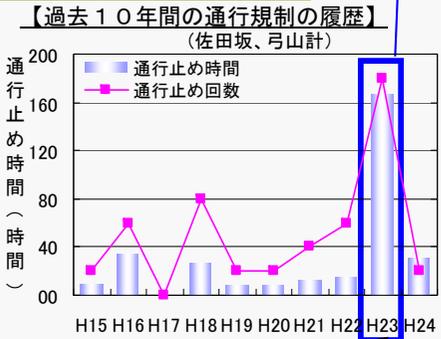
- 東紀州地域唯一の幹線道路である国道42号は、降雨・災害により通行止めが多く発生しています。特に平成23年9月の台風12号により熊野尾鷲道路と並行する国道42号で5箇所での通行止めが発生しました。
- 熊野尾鷲道路に隣接する地域において、南海トラフ地震による津波予測浸水域の浸水箇所が多数存在します。

### 2) 整備効果

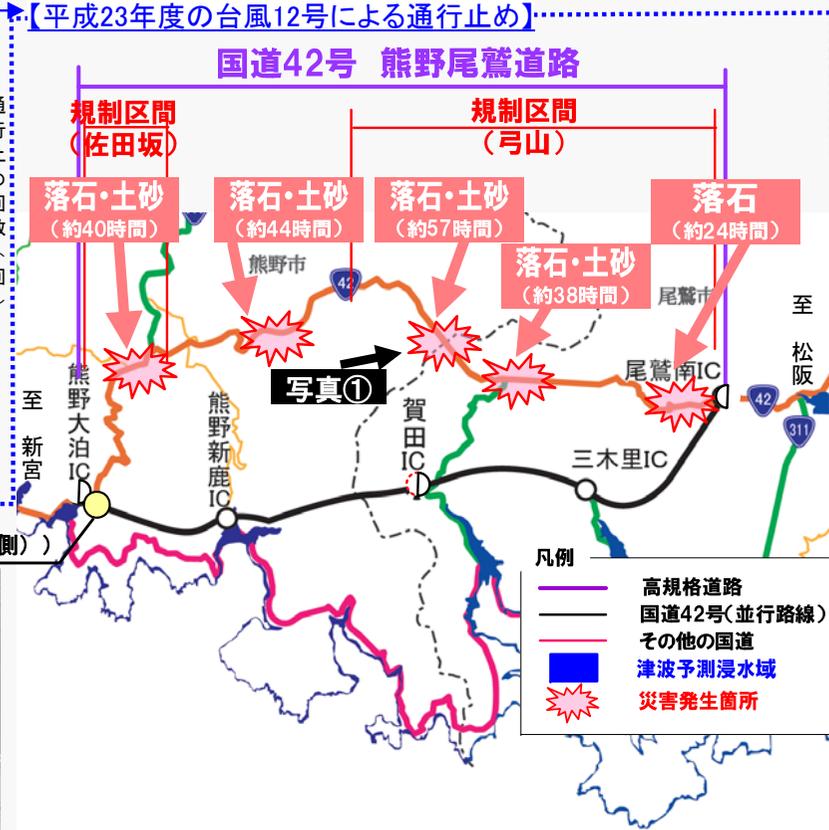
- 熊野尾鷲道路の整備により、災害時における救援輸送のための、信頼性並びに代替性の高い幹線ネットワークが確保されます。
- 管理用通路を活用し、津波発生時等の緊急時における、周辺住民の緊急避難路を確保します。

## 1) 現状の課題

### ■命の道の分断



雨量通行止め規制区間において、10年間に計43回の通行止めが発生。平成23年には、計9回(約170時間)もの間、国道42号は分断された。



避難路の設置 (大吹トンネル(熊野市側))



## 2) 整備効果

### ■緊急時の避難路の確保

管理用通路を避難路として活用 → 緊急時に高台への避難が可能に



＜ 避難訓練実施の様子 (平成25年9月1日実施) ＞



※津波予測浸水域は、『H24.8発表 南海トラフの巨大地震モデル検討会(第2次報告)』より

# 2. 評価の視点：一般国道42号熊野尾鷲道路

## ②地域への支援

### 1) 現状の課題

■東紀州地域における観光客の割合は三重県全体の約5%を占めており、県全体の観光客数として増加傾向の中、当該地域はほぼ横ばい傾向にあります。

また、東紀州地域は、県外からの観光客の占める割合が、三重県全体と比較しても少ない状況です。

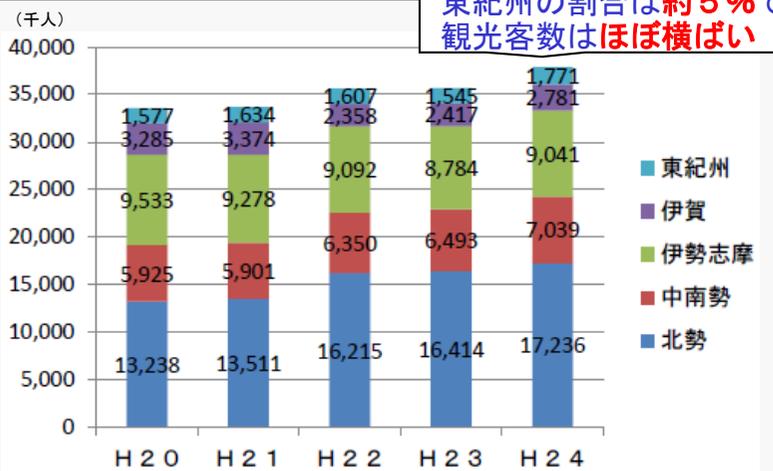
### 2) 整備効果

■熊野尾鷲道路の整備により、新たに人口の多い名古屋市が熊野市の日帰り圏（3時間以内）に入り、観光面の交流が期待されます。

### 1) 現状の課題

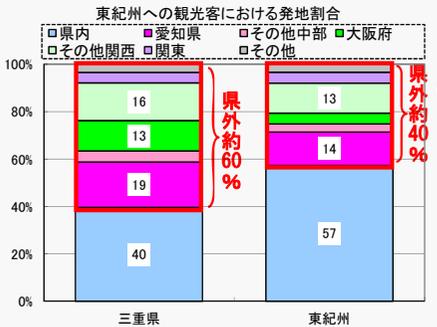
#### ■観光客の伸び悩み

【三重県内の観光客数の推移】



東紀州の割合は約5%で観光客数はほぼ横ばい

#### 【観光客の住所】



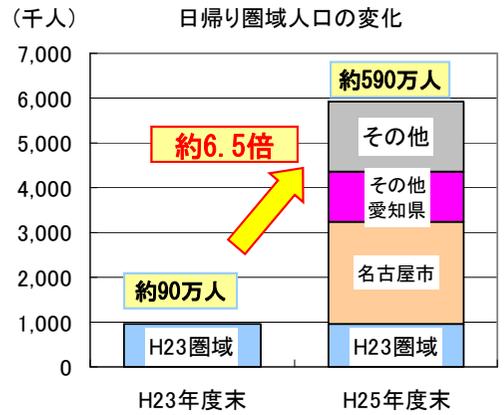
東紀州地域は遠方(県外)からの観光客の割合が約40%と三重県全域の約60%に比べ少ない。

### 2) 整備効果

#### ■熊野尾鷲道路供用による観光圏の拡大

【日帰り圏域(3時間圏内)の変化】

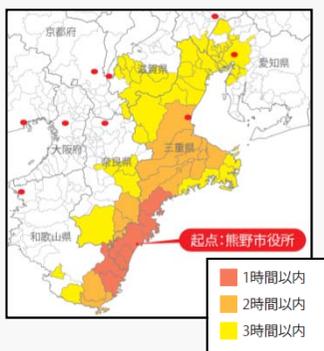
熊野尾鷲道路の供用により、名古屋市等が熊野市の3時間圏域に入り、約590万人の人が熊野へ日帰りが可能となります。



H23年度末時点



H25年度末時点



※日帰り圏(3時間圏内)：都市間の所要時間が概ね3時間以内に短縮されると交通量が大幅に増加するといわれている

【出典】交流可能圏域に着目した評価指標の開発 (平成18年度国土交通省国土技術研究会)

#### 【観光業者の声】

紀勢自動車道・熊野尾鷲道路が開通することで、観光客の増加に大いに期待しています。「何度も来たいけど、時間がかかるから・・・」との声が多かったので、今後のリピーター拡大に期待をしています。(H24年度調査)



# 2. 評価の視点：一般国道42号熊野尾鷲道路

## ③物流効率化の支援

### 1) 現状の課題

■東紀州地域における果実収穫量は、三重県の約4割のシェアを占めており、主に中京圏へ出荷しています。しかし、国道42号は急カーブや急勾配が多く、運送時に荷痛みが発生する可能性があり、荷痛みを発生させないよう注意し走行していたため、走行時間も長くなっていました。

### 2) 整備効果

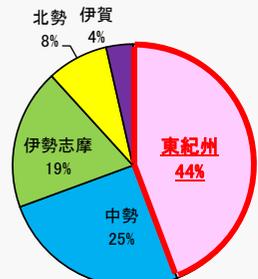
■熊野尾鷲道路の整備により、東紀州地域の最大峠である矢ノ川峠、佐田坂峠（延長約3.6km）の急カーブや急勾配を経ることなく輸送が可能となり、荷痛みの減少とともに走行時間も約20分短縮しました。※短縮時間は実測

### 1) 現状の課題

#### ■東紀州の農水産物と物流の現状

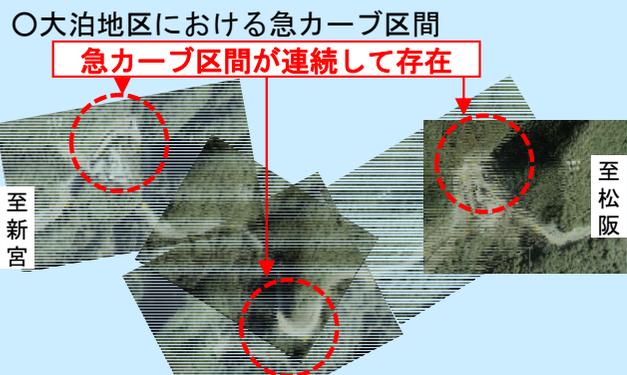
##### 【三重県の地域別果実収穫量】

三重県の地域別果実収穫量のシェア (H18)



※出典：平成18年度作物調査

##### 【国道42号の急カーブ】



荷痛みに注意して走行 ⇒ 走行時間が拡大



※急カーブ・急勾配区間：走りやすさマップのランクCの区間

**【物流業者の声】**  
 農産物の運送時に国道42号を走行すると、急カーブやアップダウンがあり、荷痛みが発生する恐れがあります。(H24年度調査)

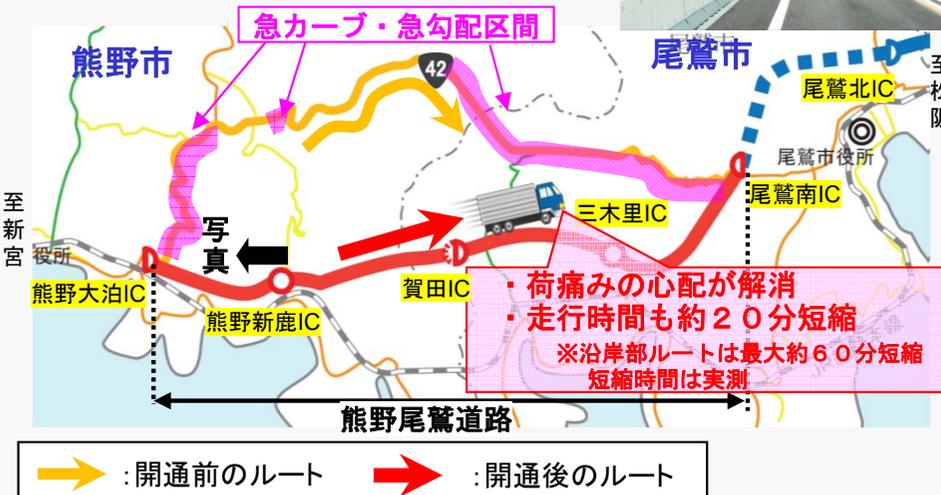
### 2) 整備効果

#### ■熊野尾鷲道路供用による物流の効率化

##### 【熊野尾鷲道路開通によるルートの変化】

農産物の運送時に、急カーブや急勾配のない熊野尾鷲道路を利用することで、荷痛みの心配が解消されます。

写真：熊野尾鷲道路 (急カーブ等がない)



→ : 開通前のルート    → : 開通後のルート

**【物流業者の声】**  
 熊野尾鷲道路は、急カーブやアップダウンが少なく、運送時における揺れが少なくなるため、荷痛みの問題が解消されることを期待しています。(H24年度調査)

# 3. 費用対効果分析: 一般国道42号熊野尾鷲道路

## (1) 3 便益による事業の投資効果

○費用便益比(B/C)について

$$\diamond B/C(\text{事業全体}) = \frac{\begin{matrix} \text{(走行時間短縮便益)} & \text{(走行経費減少便益)} & \text{(交通事故減少便益)} \\ 1,327\text{億円} & + & 155\text{億円} & + & 20\text{億円} \end{matrix}}{1,176\text{億円} + 81\text{億円}} = \frac{1,502\text{億円}}{1,258\text{億円}} = 1.2(1.1)^{\ast 1}$$

### 【前回再評価時からの変更点】

1. H25年度事業化済道路網に変更(H22→H25)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H22→H25)

※1 平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。

## (2) 客観的評価指標の該当項目

### ①円滑なモビリティの確保

- ・現道等の年間渋滞損失時間が削減が見込まれる。
- ・利便性の向上が期待できるバス路線(名古屋紀南高速バス)が存在する。

### ②物流効率化の支援

- ・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向上が見込まれる。

### ③国土・地域ネットワークの構築

- ・高速自動車国道と並行する自動車道(A'路線)としての位置づけ有り。
- ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。
- ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。

### ④個性ある地域の形成

- ・主要な観光地(熊野古道)へのアクセス向上が期待される。

### ⑤安全で安心できる暮らしの確保

- ・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。

### ⑥災害への備え

- ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。
- ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。
- ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。
- ・現道等の事前通行規制区間を解消する。

### ⑦地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

### ⑧生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。

### ⑨その他

- ・大規模事業(紀勢自動車道)と一体的に整備する必要あり。

## 4. 事業の進捗及び見込みの視点

### 1) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は88%、用地取得率は100%に至っています。(平成24年度末)
- 三木里IC～熊野大泊IC間(L=13.6km)は2車線で平成25年9月29日に全線供用しました。(賀田IC熊野側ランプは未供用)
- (参考)前回評価時：事業進捗率は63%、用地取得率は88%

### 2) 事業の進捗の見込みについて

- 賀田IC熊野側ランプについては、平成25年度内の供用を予定しています。

## 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 熊野尾鷲道路は、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、災害に強い道路機能の確保、地域への支援、物流効率化の支援など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。
- ただし、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していきます。

## 6. 県・政令市への意見聴取結果

- 本事業は、地域住民の安全・安心の確保や広域的な交流・連携の促進を図る「新たな命の道」であり、平成25年9月29日に全線供用していただいたところです。今後も引き続き、本県と十分な調整をしていただき、残る賀田インターのフルインター化等の事業の推進をお願いいたします。

## 7. 対応方針(原案)

- 一般国道42号熊野尾鷲道路の事業を継続する。