

近畿自動車道 紀勢線

一般国道42号

くまの おわせ
熊野尾鷲道路(II期)

くまの
熊野道路

きほうくまの
紀宝熊野道路

(道路事業)

説明資料

令和2年11月30日

中部地方整備局
紀勢国道事務所

目 次

1. 事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
(3)事業の概要・進捗状況	P 2
2. 評価の視点	
(1)事業の必要性に関する視点	P 3
①災害に強い道路機能の確保	P 3
②救急医療活動の支援	P 4
③地域の魅力向上の支援	P 5
④広域周遊観光の支援	P 6
⑤御浜インターチェンジ(仮称)計画位置の変更.....	P 7
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P 8
4. 事業費の見直しについて	P 9
5. 費用対効果分析	P 19
6. 代替案立案等の可能性の視点	P 20
7. 県・政令市への意見聴取結果	P 20～22
8. 対応方針(原案)	P 22

1. 事業概要

(1) 事業目的

近畿自動車道紀勢線は、大阪府松原市から三重県多気郡多気町に至る延長約335kmの高規格幹線道路です。このうち、一般国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)、熊野道路、紀宝熊野道路は、三重県尾鷲市坂場西町から尾鷲市南浦および三重県熊野市大泊町から南牟婁郡紀宝町神内に至る延長27.7km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。

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時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の課題があります。本事業は、こうした課題解決のために、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ます。



凡 例	
未開通	熊野尾鷲道路(Ⅱ期)・熊野道路・紀宝熊野道路
未開通	熊野道路・紀宝熊野道路
事業中	事業中
高規格幹線道路	高規格幹線道路
一般国道	一般国道



進捗写真



1. 事業概要

(2) 計画概要

- 一般国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)は、平成24年度に事業化し、令和3年夏頃の開通に向け、工事を推進しています。
- 一般国道42号熊野道路は、平成26年度に事業化しています。
- 一般国道42号紀宝熊野道路は、平成31年度に事業化しています。

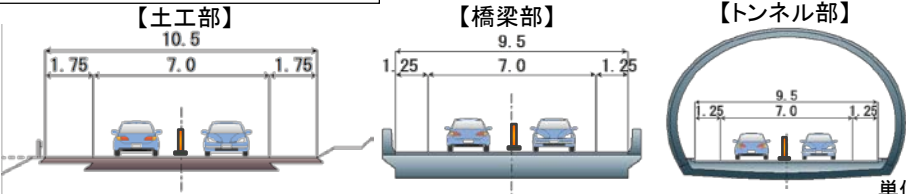
(3) 事業の概要・進捗状況

事業名	一般国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	一般国道42号 熊野道路	一般国道42号 紀宝熊野道路
区間	(起) 三重県尾鷲市 さかばにしまち 坂場西町 (終) 三重県尾鷲市南浦	(起) 三重県熊野市大泊町 みえ くまの おおどまりちよう (終) 三重県熊野市久生屋町 みえ くまの くしやちよう	(起) 三重県熊野市久生屋町 みえ くまの くしやちよう (終) 三重県南牟婁郡 きほうくまの 紀宝町神内
道路規格	第1種第4級	第1種第3級	第1種第3級
設計速度	60km/h	80km/h	80km/h
車線数	2車線	2車線	2車線
計画交通量	6,600台/日	9,400台/日	12,200台/日
全体事業費	380億円 (40億円増額)	350億円 (80億円増額)	849億円 (1億円減額)
都市計画決定	平成11年度	—	—
事業化	平成24年度	平成26年度	平成31年度
用地着手年度	平成26年度	平成28年度	令和2年度
工事着手年度	平成26年度	令和元年度	—
道路延長	5.4km	6.7km	15.6km

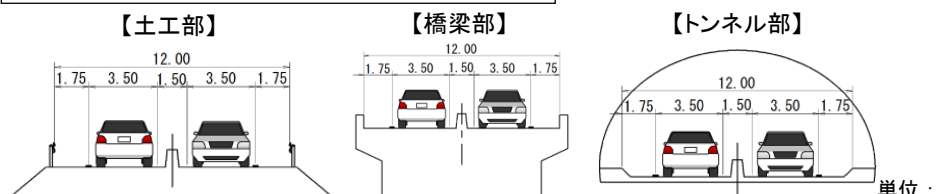


標準断面図(将来)

一般国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)



一般国道42号熊野道路・一般国道42号紀宝熊野道路



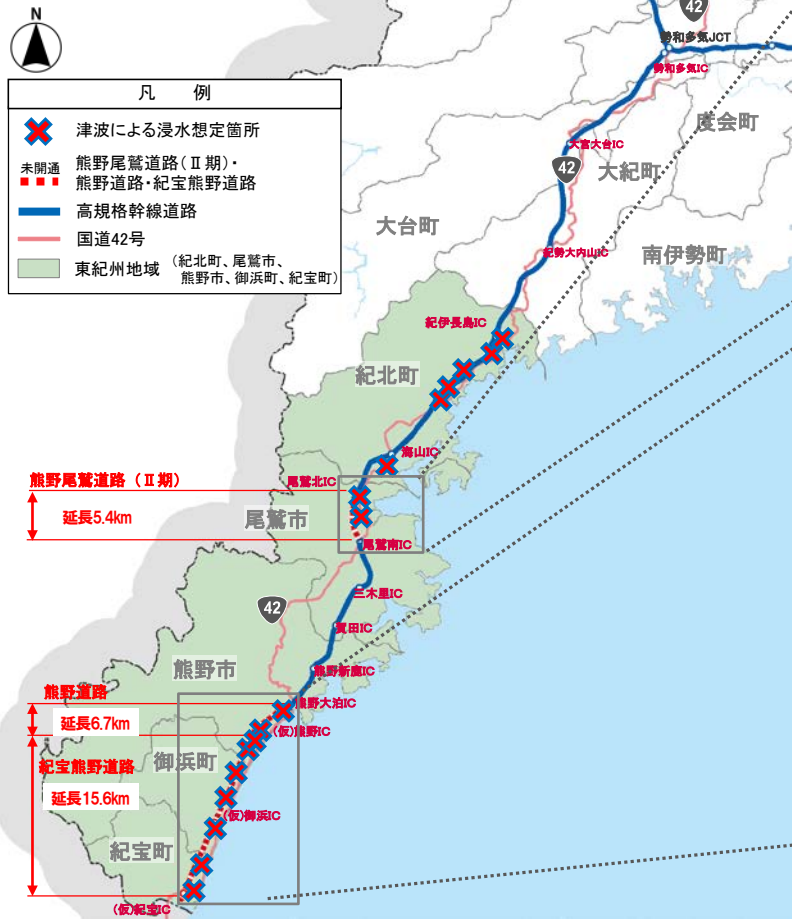
2. 評価の視点：一般国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)、熊野道路、紀宝熊野道路

(1) 事業の必要性に関する視点

① 災害に強い道路機能の確保

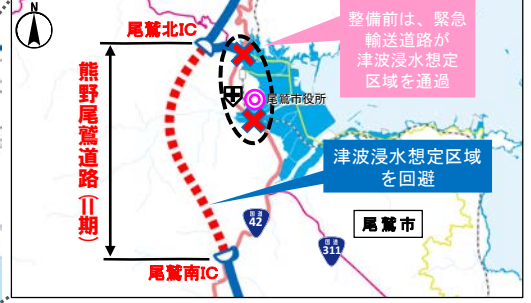
- 並行する一般国道42号は南海トラフ巨大地震による津波浸水想定区域を通過しており、尾鷲市では2箇所、熊野市で4箇所、御浜町3箇所、紀宝町2箇所の浸水が予測されています。
- 近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するため、避難路を設置し、地域の避難活動を支援しています。

○ 津波による国道42号の浸水想定箇所



※出典：三重県津波浸水予測図（平成25年度地震被害想定調査）

【熊野尾鷲道路(Ⅱ期)】



【熊野道路、紀宝熊野道路】

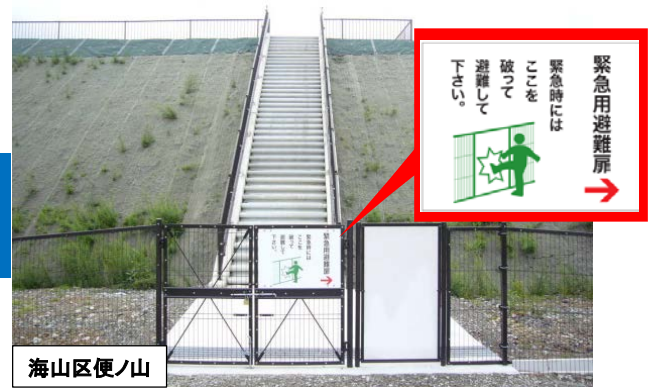


イメージ図



※出典：地震被害想定調査結果の概要について（H26.3三重県防災対策本部）

○ 紀勢自動車道での避難路設置例(紀北町)

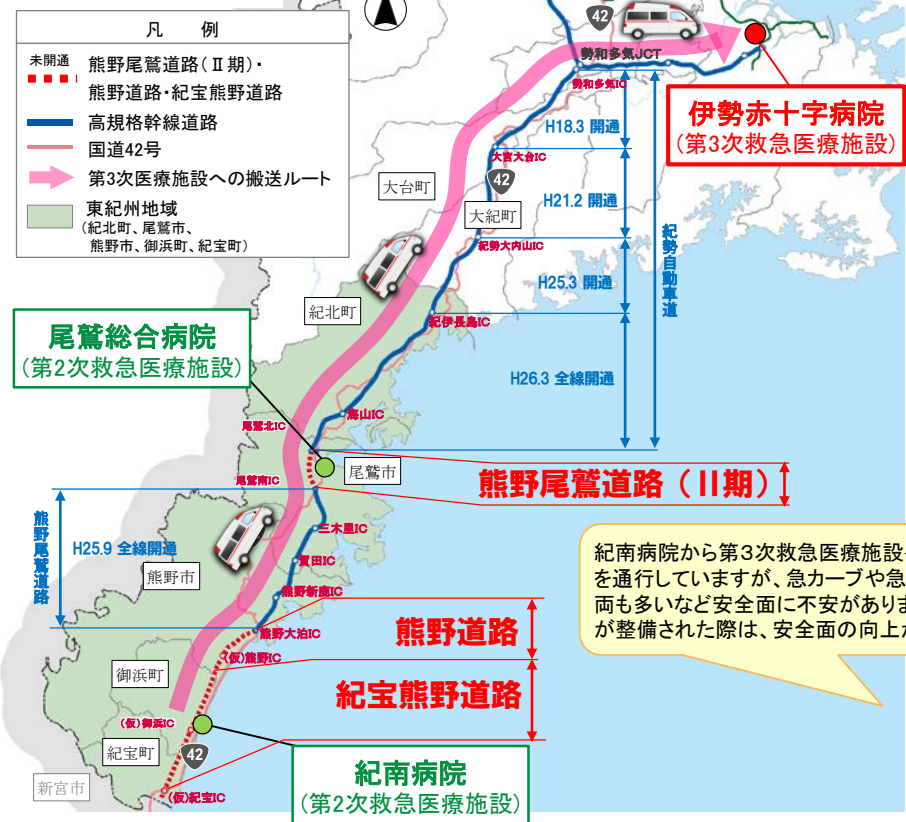


2. 評価の視点：一般国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)、熊野道路、紀宝熊野道路

(1) 事業の必要性に関する視点 ② 救急医療活動の支援

- 東紀州地域から第3次救急医療施設への搬送に時間を要することから、第2次救急医療施設の尾鷲総合病院と紀南病院が連携して地域医療を担っている状況です。
- 第3次救急医療施設への搬送は、急カーブや急勾配区間の多い国道42号を利用した場合に比べ、紀勢自動車道、熊野尾鷲道路の開通により、横揺れや前後揺れの少ない高速道路での搬送が出来るようになり、患者や搬送者への負担が軽減されています。
- 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)、熊野道路、紀宝熊野道路の整備に伴い、第3次救急医療施設への搬送時間がさらに短縮するとともに、信号交差点が連続する市街地を迂回することで搬送時の揺れが軽減することから、救急医療活動に貢献することが期待されます。

○ 医療施設位置図



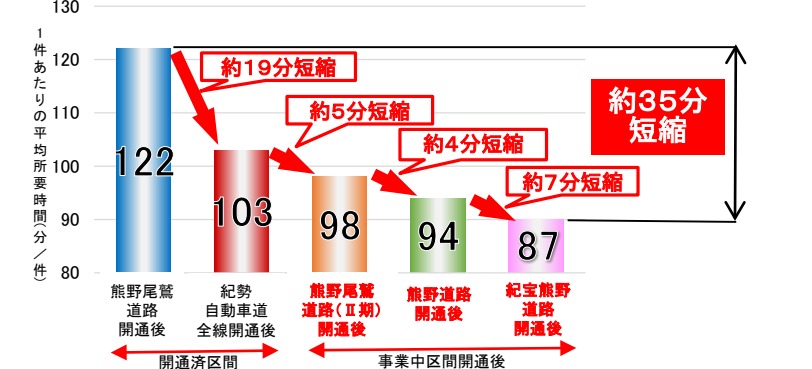
○ 国道42号の急カーブや急勾配区間における整備前後



紀南病院から第3次救急医療施設への転院に際して、国道42号を通行していますが、急カーブや急勾配区間が多く、沿道出入り車両も多いなど安全面に不安があります。熊野尾鷲道路(Ⅱ期)などが整備された際は、安全面の向上が期待されます。



○ 紀南病院から伊勢赤十字病院への転院搬送時間の変化



※開通済区間は、熊野市消防本部提供資料の実績値により作成
※事業中区間開通後は、平成27年度全国道路・街路交通情勢調査結果及び設計速度より算出

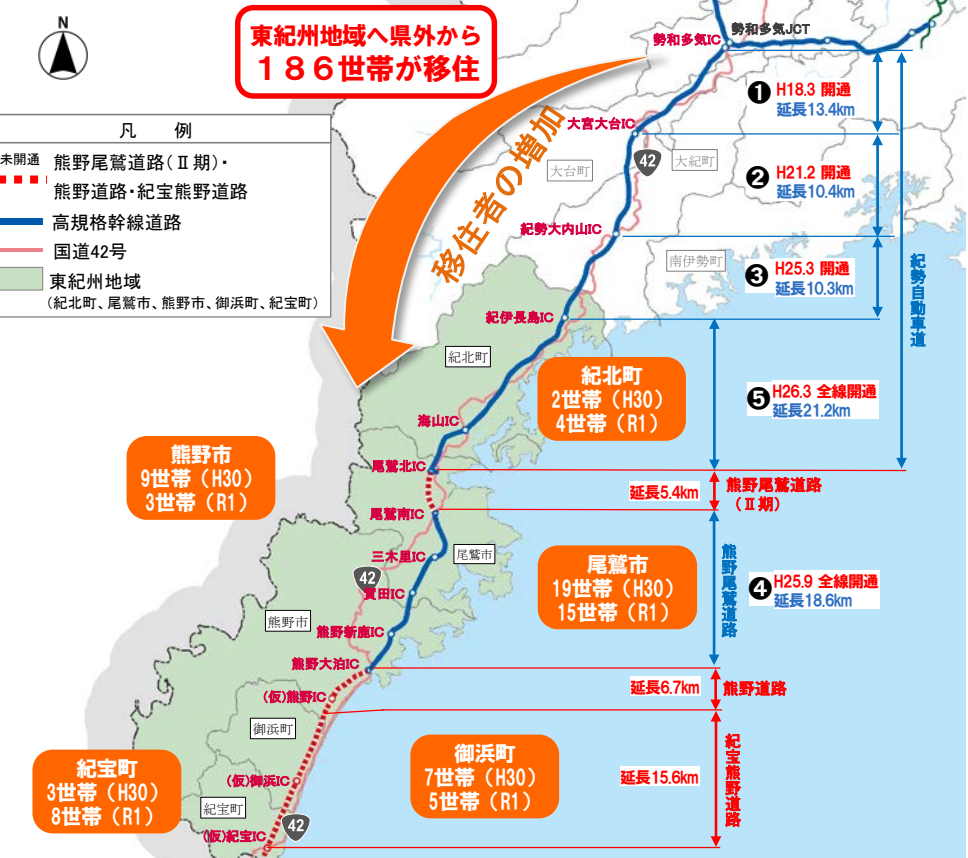
2. 評価の視点：一般国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)、熊野道路、紀宝熊野道路

(1) 事業の必要性に関する視点

③ 地域の魅力向上の支援

- 東紀州地域の市町は、高速道路整備を契機としたI・Uターンなどの移住による地域おこしを目指し、移住定住サイトの設立や移住相談会・田舎体験ツアーなど各種取組を実施し、定住魅力の向上に努めています。
- 紀勢自動車道と熊野尾鷲道路の整備に伴い、東紀州地域から地域外へのアクセスが向上し、移住世帯数は年々増加しています。熊野尾鷲道路(Ⅱ期)、熊野道路、紀宝熊野道路の整備により、更にアクセスが向上し、更なる移住世帯数の増加が期待され、地域の活性化が期待されます。

○東紀州地域における最近の県外からの移住世帯数(累計)



※出典：各市町の移住担当窓口からの提供資料

○東紀州地域の移住活動の例



熊野市移住定住サイトより移住定住サイトの設立(熊野市)

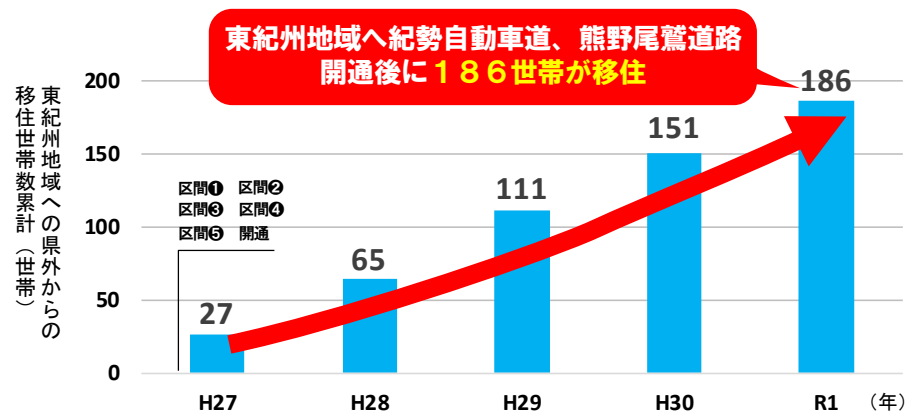


紀宝町より提供移住相談会の様子(紀宝町)

高速道路開通を機に東紀州地域から都市への時間短縮による便利さを移住相談会などでアピールしたことが移住世帯数の増加につながりました。



○東紀州地域への県外からの移住世帯数(累計)



※出典：各市町の移住担当窓口からの提供資料

2. 評価の視点：一般国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)、熊野道路、紀宝熊野道路

(1) 事業の必要性に関する視点

④ 広域周遊観光の支援

■ 近畿自動車道紀勢線は順次開通区間を伸ばしており、これに伴い沿線市町の観光客数が大きく増加しています。
 ■ 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することができます。

○ 紀勢線沿線の観光資源と高速ネットワーク整備による周遊性の向上

- 凡 例
- 未開通 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)・熊野道路・紀宝熊野道路
 - 未開通 事業中
 - 高規格幹線道路
 - 一般国道
 - 世界遺産 「紀伊山地の霊場と参詣道」
 - 平成16年7月7日登録
 - 主な観光地

近畿自動車道紀勢線(松原JCT～勢和多気JCT) 延長 約335km



馬越峠(紀北町)

整備前: 131分
 ↓
 整備後: 104分
 に短縮

紀勢自動車道や熊野尾鷲道路の整備により、観光来訪者が増加していると感じます。熊野尾鷲道路(Ⅱ期)、熊野道路、紀宝熊野道路が整備されれば、さらなる観光来訪者の増加が期待されます。

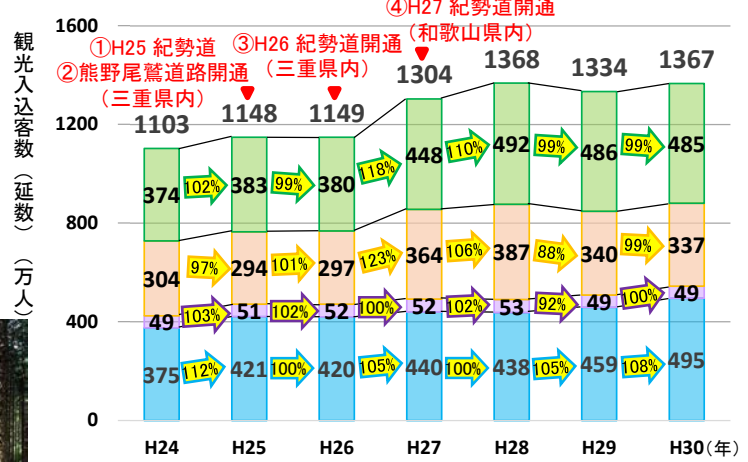


【熊野市の声】

整備前: 164分
 ↓
 整備後: 128分
 に短縮

※整備前: 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査結果より算出
 ※整備後: 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査結果及び設計速度より算出

○ 紀勢線沿線地域の観光客の推移



花の巖(熊野市)



那智大滝(那智勝浦町)

出典: 和歌山県: 和歌山県観光客動態調査報告書
 三重県: 観光レクリエーション入込客数推計

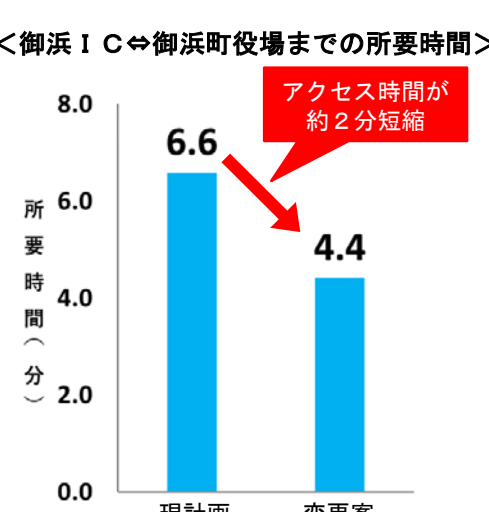
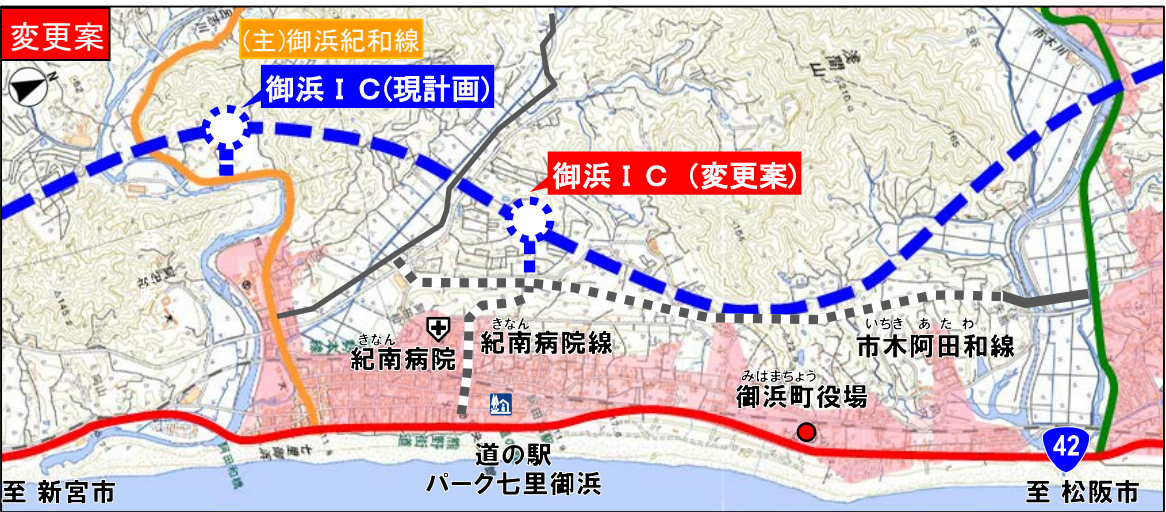
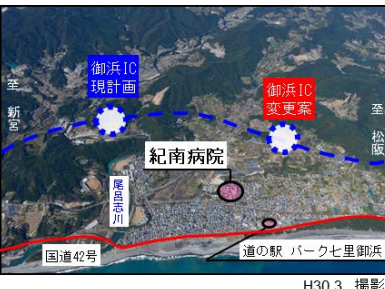
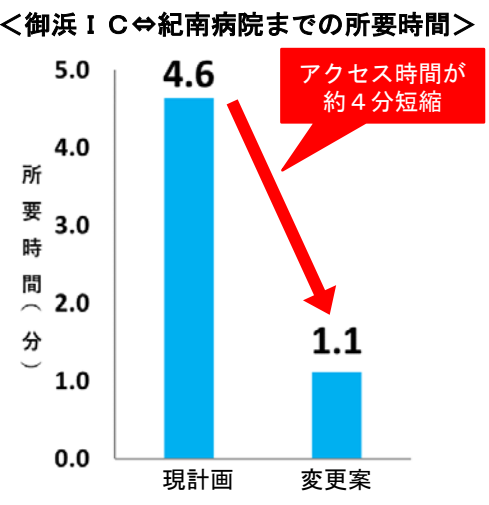
2. 評価の視点：一般国道42号紀宝熊野道路

(1) 事業の必要性に関する視点

⑤ 御浜インターチェンジ(仮称)計画位置の変更

■ 現計画は、地域唯一の幹線道路である、紀南病院に近い(主)御浜紀和線へ接続する計画としていた。

■ 令和2年度に(町)紀南病院線が事業化されたため、インターチェンジ接続道路を再検討した結果、変更案は、現計画より紀南病院や御浜市街地へのアクセス性が向上し、道路ネットワークが強化されるため、インターチェンジ位置の変更を行う。



- 高規格幹線道路
- 国道42号
- 主要地方道
- 一般県道
- 町道
- 市街地・集落

3. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込みの視点

- 熊野尾鷲道路(Ⅱ期): 三重県尾鷲市坂場西町～尾鷲市南浦(延長5.4km)は、令和3年夏頃開通予定に向けて工事を推進します。
- 熊野道路: 三重県熊野市大泊町～熊野市久生屋町(延長6.7km)は、早期開通に向けて用地買収及び工事を推進します。
- 紀宝熊野道路: 三重県熊野市久生屋町～南牟婁郡紀宝町神内(延長15.6km)は、早期開通に向けて道路設計及び用地買収を推進します。

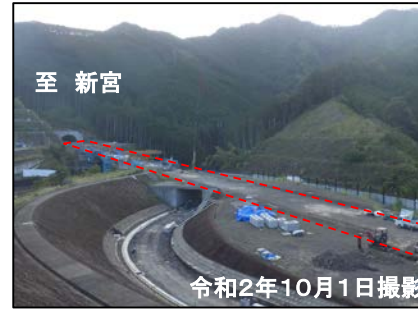


凡例	
— (Red dashed line)	未開通 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)・熊野道路・紀宝熊野道路
— (Blue line)	高規格幹線道路
— (Black line)	一般国道

<前回評価時[H30再評価時]>



<今回評価時点>



事業名	一般国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	一般国道42号 熊野道路	一般国道42号 紀宝熊野道路
区間	尾鷲北IC～尾鷲南IC	熊野大泊IC～熊野市久生屋町	熊野市久生屋町～紀宝IC(仮称)
用地取得率	100% → 100% (平成29年度末) (令和元年度末)	約42% → 約85% (平成29年度末) (令和元年度末)	— % → 0% (平成31年度新規) (令和元年度末)
事業進捗率	約69% → 約81% (平成29年度末) (令和元年度末)	約2% → 約13% (平成29年度末) (令和元年度末)	— % → 1% (平成31年度新規) (令和元年度末)

4. 事業費の見直しについて：一般国道42号熊野尾鷲道路（Ⅱ期）

■事業費増加の要因

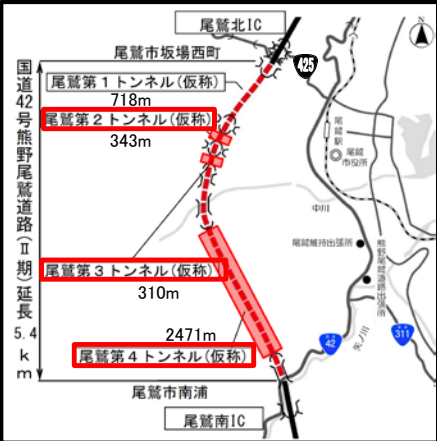
- ①トンネル掘削における補助工法の追加等
 ②設計基準、要領の改定による見直し・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・合計40億円増額

事業費増額の要因	増額
①トンネル掘削における補助工法の追加等 ・突発的な湧水による地山の崩落を防止するため、新たな補助工法の追加等が必要となった。	30億円
②－1 設計基準、要領の改定による見直し ・「道路トンネル非常用施設設置基準（S56）」に定められたトンネル等級による設置基準により、設置しない計画としていたが、H29年の「電気通信施設設計要領・同解説」改訂において、トンネル延長により設置を検討することとされ、再検討の結果、トンネル内の道路利用者に対する有効な情報提供手段であることから、設置する計画に見直した。	9億円
②－2 設計基準、要領の改定による見直し ・簡易中央分離帯（ラバーポール）での開通を計画していたが、「暫定2車線の高速道路のワイヤーロープ設置方針について（H30，R2）」により、ワイヤーロープへの見直しが必要となった。	1億円

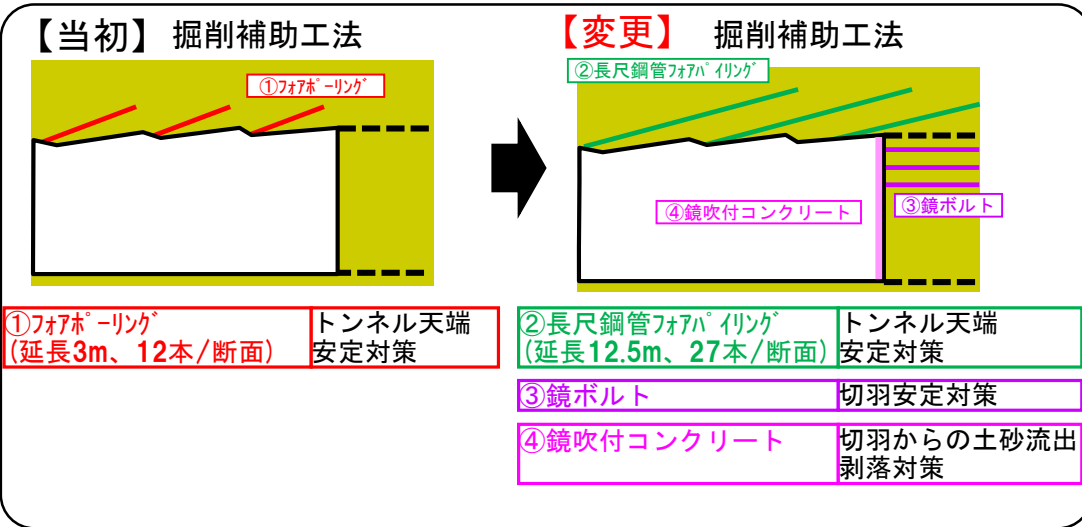
4. 事業費の見直しについて:一般国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)

①: トンネル掘削における補助工法の追加等 + 30億円

- ・尾鷲第4トンネル(仮称)の掘削を進めたところ、突発的な湧水による切羽天端の崩落防止及び切羽肌落ち防止のため、支保工施工までの地山の崩落を防止するための新たな補助工法の追加等が必要となった。
- ・隣接する尾鷲第2、3トンネル(仮称)についても、同様の湧水が確認されたため、補助工法の追加が必要となった。



名称	増額
尾鷲第2トンネル	7億円
尾鷲第3トンネル	6億円
尾鷲第4トンネル	17億円



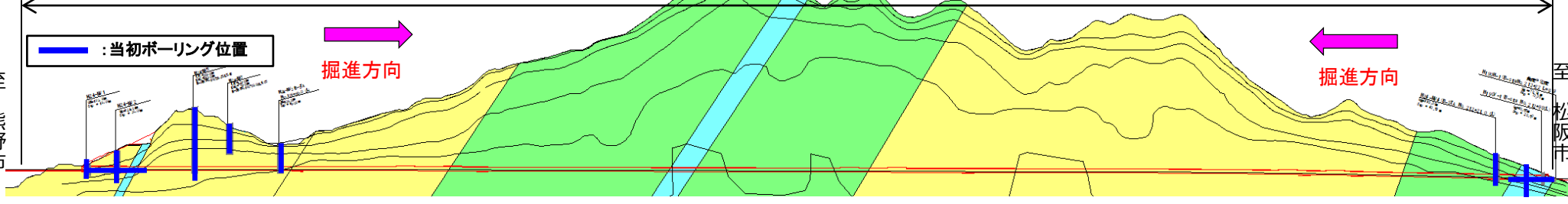
<湧水の状況>



<長尺鋼管フォアホーリング 施工の状況>



【尾鷲第4トンネル(仮称) 延長2,471m】



補助	当初	82m				83m
工法	変更	82m	42m	93m		83m

□ 補助工法なし □ 補助工法(当初) □ 補助工法(追加) - 10 -

4. 事業費の見直しについて:一般国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)

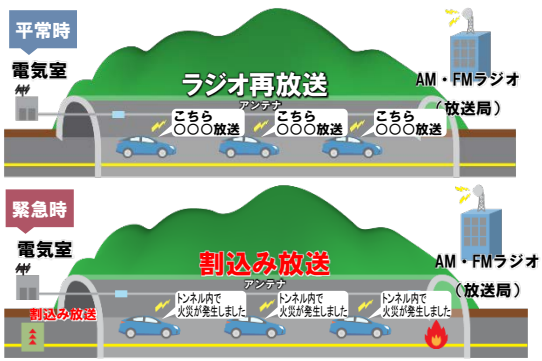
②-1: 設計基準、要領の改定による見直し +9億円

- ラジオ再放送設備については、「電気通信施設設計要領・同解説(H14)」に基づき、「道路トンネル非常用施設設置基準(S56)」に定められたトンネル等級による設置基準が規定されており、コスト縮減の観点から設置しない計画としていた。
- しかし、「電気通信施設設計要領・同解説(H29)」において、トンネル延長により設置を検討することとされたため、再検討した結果、ラジオ再放送設備はトンネル内の道路利用者に対する有効な情報提供手段であるため、設置する計画に見直した。

【防災設備概要】

■ トンネル内ラジオ再放送システム

・放送局の電波が届かないトンネル内でラジオ放送を聴取可能とする設備
非常時に割込み放送を行い、避難情報等を提供。



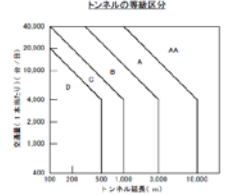
■ 設置必要額

名称	増額
尾鷲第4トンネル	9億円

【道路トンネル内ラジオ再放送設備の基準改定】

当初 トンネル等級による基準から設置しない方針

- 「電気通信施設設計要領・同解説(H14)」抜粋
 1-2基本方針 (3) 設置基準
 【解説】
 道路トンネル非常用施設設置基準に定められた等級のトンネルに設置すること。
- 「道路トンネル非常用施設設置基準(S56)」抜粋



第3章 設置計画
 (前略)トンネル等級区分に応じて、表3-1に示す施設を設置するものとする

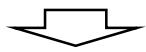
表3-1

非常用施設	トンネル等級				
	AA	A	B	C	D
通報・警報設備	非常電話	○	○	○	○
	押ボタン式通報装置	○	○	○	○
	火災検知器	○	△	○	○
消防設備	非常警報装置	○	○	○	○
	消火器	○	○	○	
避難誘導設備	消火栓	○	○		
	誘導表示板	○	○	○	
その他の設備	排煙設備または避難通路	○	△		
	給水栓	○	△		
	無線通信補助設備	○	△		
	ラジオ再放送設備または拡声放送設備	○	△		
	水噴霧設備	○	△		
	監視装置	○	△		

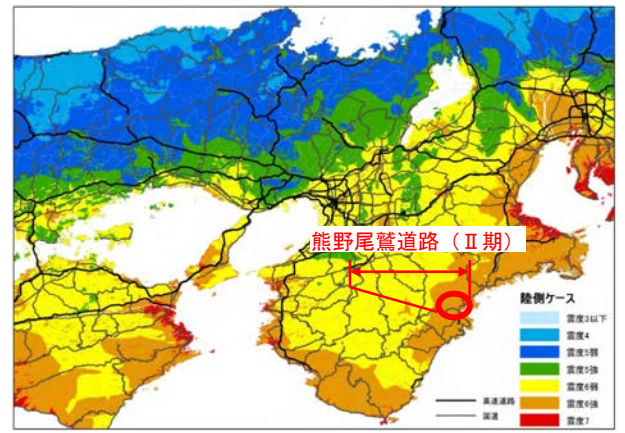
(注) 上表中「○印は原則として設置する」、「△印は必要に応じて設置する」ことを示す。

変更 必要性を再検討し設置する方針

- 「電気通信施設設計要領・同解説(H29)」抜粋
 14-1-1基本方針【解説】
 放送局からのラジオ放送自体が、**大規模災害発生時の道路利用者に対する有効な防災情報提供手段としても期待**でき、**道路利用者へのサービス向上**に繋がることから、トンネル前後のラジオ放送の受信状況により、**2.00m以上**のトンネルでラジオ放送の受信が出来るように検討する。



- ラジオ再放送設備の必要性
 ・南海トラフ地震等の災害時の情報伝達手段として重要
 ・常時利用としても道路利用者へのサービス向上に繋がる

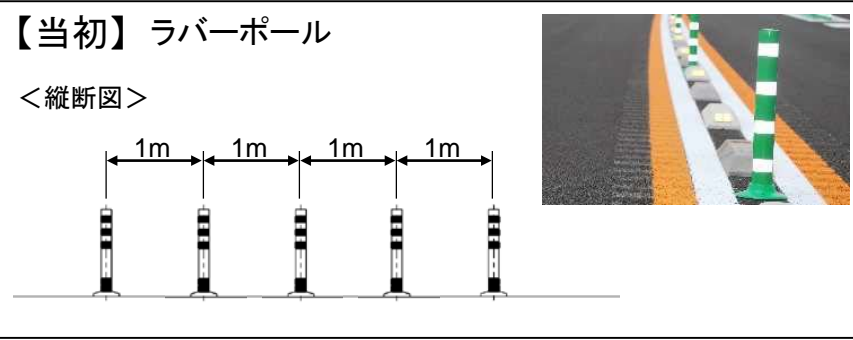
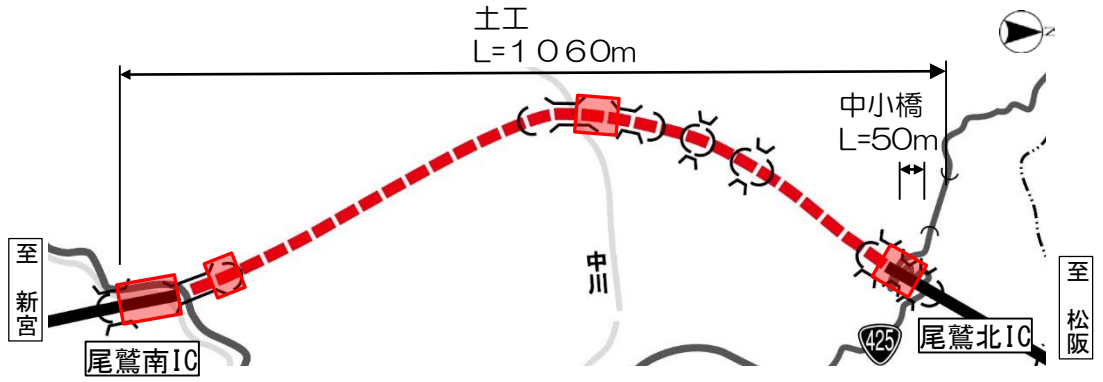


(出典) 南海トラフ巨大地震の被害想定について (第二次報告) 平成25年3月18日

4. 事業費の見直しについて:一般国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)

②-2: 設計基準、要領の改定による見直し +1億円

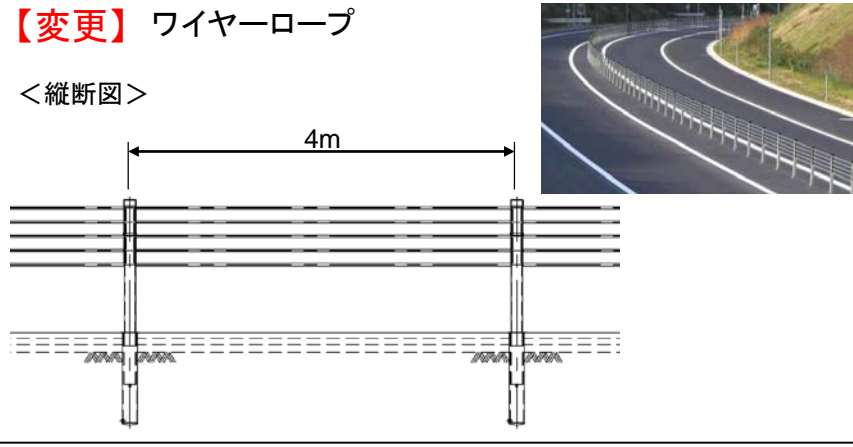
・当初は、ラバーポールによる中央分離帯構造としていたが、「暫定2車線の高速道路のワイヤーロープ設置方針について(H30,R2)」の本省通達を受け、土工区間および中小橋の中央分離帯構造のワイヤーロープへの見直しが必要となった。



①土工区間において、4車線化や付加車線の事業実施箇所を除き、設置を進める。

〔新設区間〕
今後、暫定2車線で開通する土工区間には標準設置

〔供用済区間〕
土工区間において、四車線化や付加車線の事業実施箇所を除き、概ね5年の設置を目指す。
高速道路会社管理区間は、概ね3年の設置を目指す。



②中小橋において、標準設置を進める。

〔新設区間〕
今後、暫定2車線で開通する箇所には標準設置

〔供用済区間〕
概ね3年(2022年度内)の設置を目指す。



	延長	当初金額	変更金額	増額
土工・中小橋区間	1,110m	0.1億円	1.1億円	1億円

記者発表「暫定2車線の高速道路のワイヤーロープ設置方針について」(①H30.6.15、②R2.3.31)

4. 事業費の見直しについて：一般国道42号熊野道路

■事業費増加の要因

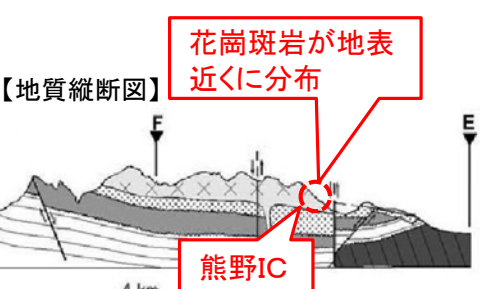
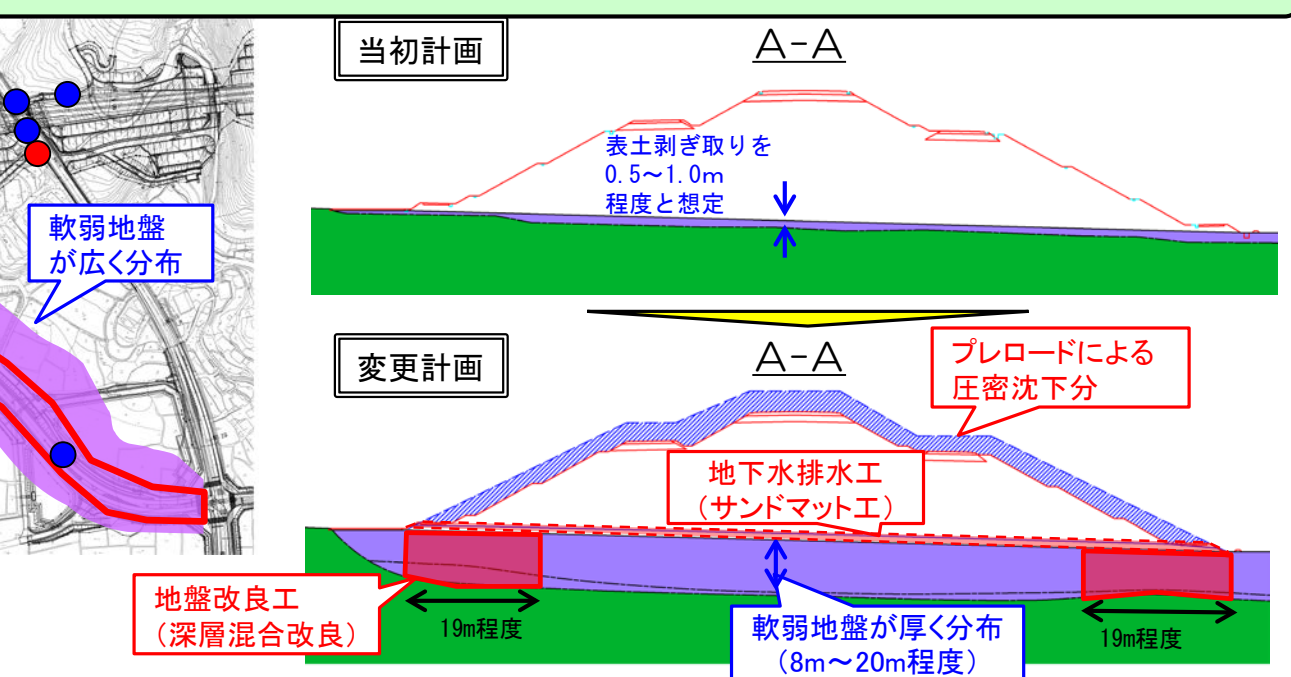
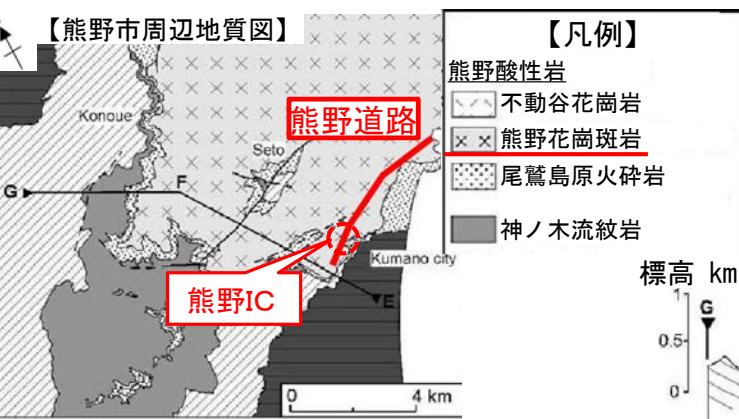
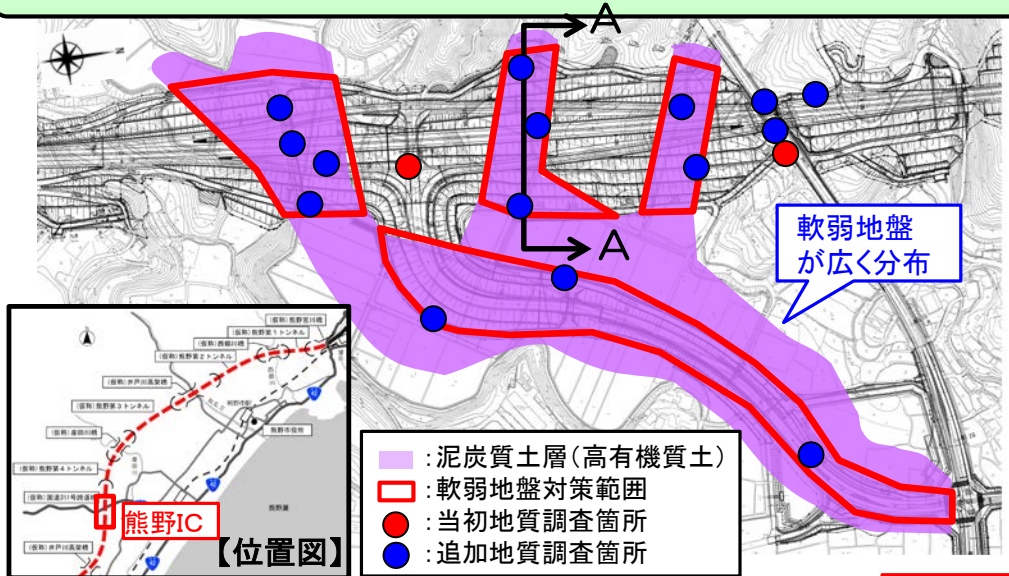
- ①熊野IC土工構造の見直し
 ②橋梁下部工における施工方法の変更
 ③設計基準の改定による見直し・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・合計80億円増額

事業費増額の要因	増額
<p>①熊野IC土工構造の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・文献資料や既往地質調査結果より、表土剥ぎ取りを0.5～1.0m程度と想定した盛土構造にて計画していたが、用地取得後調査を行ったところ、熊野IC部に軟弱地盤が広く分布しており、大規模な軟弱地盤対策の必要が生じた。 	35億円
<p>②橋梁下部工における施工方法の変更</p> <ul style="list-style-type: none"> ・場所打ち杭について、平成28年度以降に揺動式掘削機の市場性が無くなってきたことから、全周回転式オールケーシング工法に変更する必要が生じた。 ・フーチングの仮設土留工について、玉石が発現しウォータージェット併用工法による施工が困難となったため、玉石にも適用可能な硬質地盤クリア工法へ変更する必要が生じた。 	31億円
<p>③設計基準の改定による見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年道路橋示方書改定により、上部工（非合成桁）の設計において、設計プロセスの追加により、発生応力が増加し、鋼重（断面）が増加した。 ・場所打ち杭工法における最大周面摩擦力度の適用できる上限値低下に伴い、構造物規模が増大することとなった。 	14億円

4. 事業費の見直しについて:一般国道42号熊野道路

①熊野IC土工構造の見直し + 35億円

- ・当初、熊野ICは、文献や既往地質調査結果より、花崗斑岩が地表面近くから分布していることを確認しており、また、計画路線周辺は、農作地帯であることから表土剥ぎ取りを0.5~1.0m程度と想定し、盛土構造にて計画していた。
- ・しかし、用地取得後地質調査を行ったところ、軟弱地盤が厚く広範囲に分布していることが判明し、大規模な軟弱地盤対策が必要となった。



軟弱地盤対策による変更金額 (億円)

	当初		変更		増額
	数量	金額	数量	金額	
地盤改良工	—	—	100 千m ³	29	29
地下水排水工	—	—	16 千m ³	0.6	0.6
盛土工	320 千m ³	16.0	436 千m ³	21.8	5.8
表土剥ぎ取り	40 千m ³	0.4	—	—	-0.4
合計		16.4		51.4	35

「川上 裕・星 博幸(2007) 火山-深成複合岩体にみられる環状岩脈とシート状貫入岩: 紀伊半島, 尾鷲-熊野地域の熊野酸性火成岩類の地質」 p298. 地質雑誌

4. 事業費の見直しについて:一般国道42号熊野道路

②橋梁下部工における施工方法の変更 + 31億円

- ・橋梁下部工の杭施工のうち場所打ち杭については、一般的な工法として揺動式オールケーシング工法を採用していた。
- ・しかし、施工効率が低く騒音・振動等の周辺影響が大きいことから、平成28年度以降、徐々に揺動式掘削機の市場性がなくなり、全周回転式オールケーシング工法に変更を行った。※揺動式掘削機は、中部地整の積算基準からも廃止(H31)
- ・フーチングの仮設土留工では、ウォータージェット併用工法を予定していたが、玉石が発現し施工が困難となったため、玉石にも適用可能な硬質地盤クリア工法へ変更する必要が生じた。



○場所打杭工法 変更金額

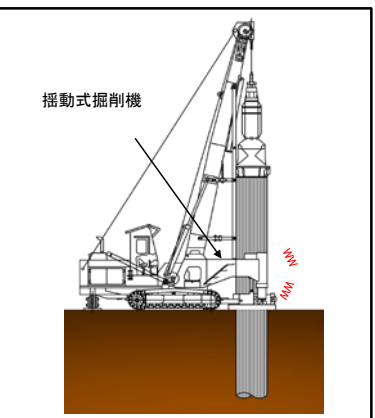
	対象下部工数	杭本数	当初(億円)	変更(億円)	増額(億円)
橋梁	23	321	39	65	26

○仮設土留工法 変更金額

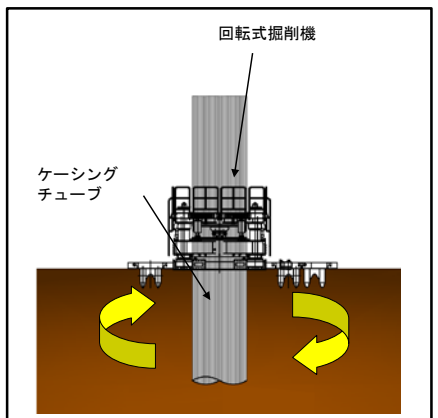
	対象下部工数	当初(億円)	変更(億円)	増額(億円)
橋梁	13	0.5	5.5	5

◆下部工の杭施工工法の変更

当初:
揺動式オールケーシング工法

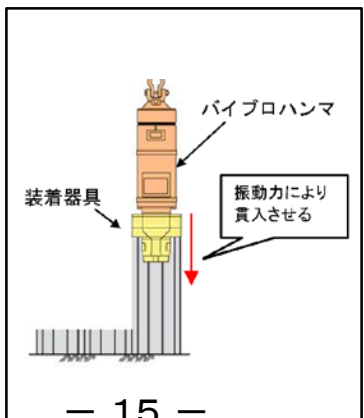


変更:
全周回転式オールケーシング工法

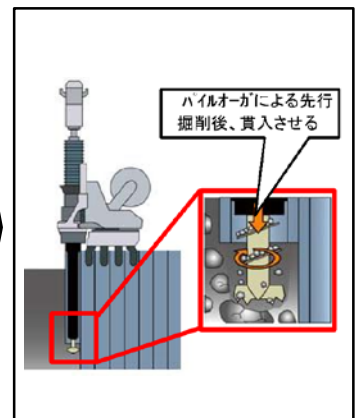


◆仮設土留工の施工工法の変更

当初:
ウォータージェット併用工法

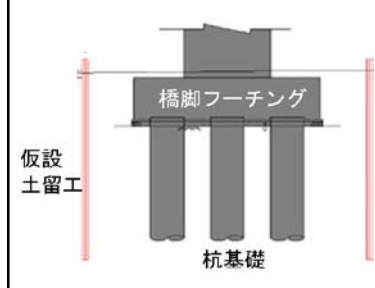


変更:
硬質地盤クリア工法



玉石(約400mm以上)の介在を確認

参考: 施工断面図



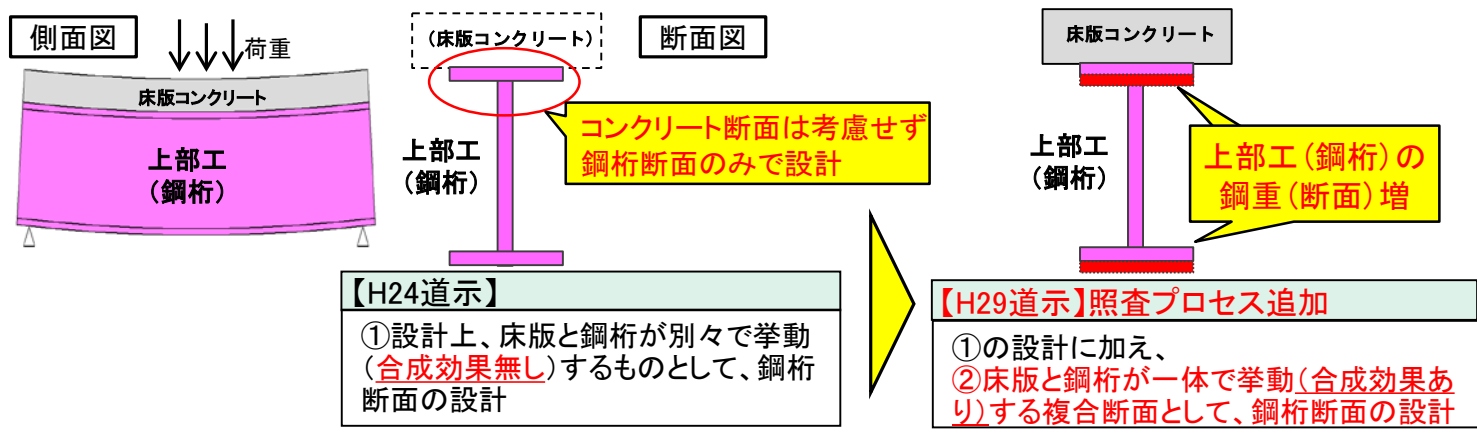
4. 事業費の見直しについて:一般国道42号熊野道路

③設計基準の改定による見直し + 14億円

平成29年道路橋示方書改定により、以下2点の増額が発生。
 ・上部工（非合成桁）の設計において、設計プロセスの追加により、発生応力が増加し、鋼重（断面）が増加した。
 ・場所打ち杭工法における最大周面摩擦力度の適用できる上限値低下に伴い、構造物規模が増大することとなった。



◆上部工構造の設計プロセスの追加による断面増額



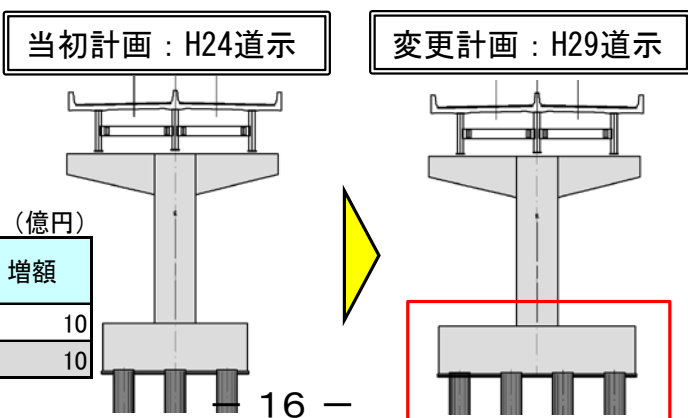
鋼桁と床版の一体挙動を考慮する設計プロセスの追加により、発生応力が増加
 ⇒ **上部工の鋼重増**

○上部工変更 金額

対象橋梁	当初	変更	増額
熊野宮川橋	47.1	49.5	2.4
井戸川高架橋	31.7	33.3	1.6
合計			4

(億円)

◆最大周面摩擦力度の上限値低下に伴う基礎工規模への影響



場所打ち杭工法における最大周面摩擦力度 (kN/m²)

	砂質土	粘性土
H24道示	5N (≦200)	c又は10N (≦150)
H29道示	5N (≦120)	c又は5N (≦100)

※N値: 標準貫入試験で求められる地盤の強度

- ・基礎工の規模が増大
- ・基礎工の変更に伴い下部工も大型化

○下部工変更 金額

	対象下部工数	当初:H24道示		変更:H29道示		増額
		杭本数	金額	杭本数	金額	
橋梁	23	245	30	321	40	10
合計						10

(億円)

4. 事業費の見直しについて:一般国道42号紀宝熊野道路

■事業費減額の要因

①インターチェンジ計画位置の見直しによる事業費減額・・・・・・・・・・・・・・・・・・合計1億円減額

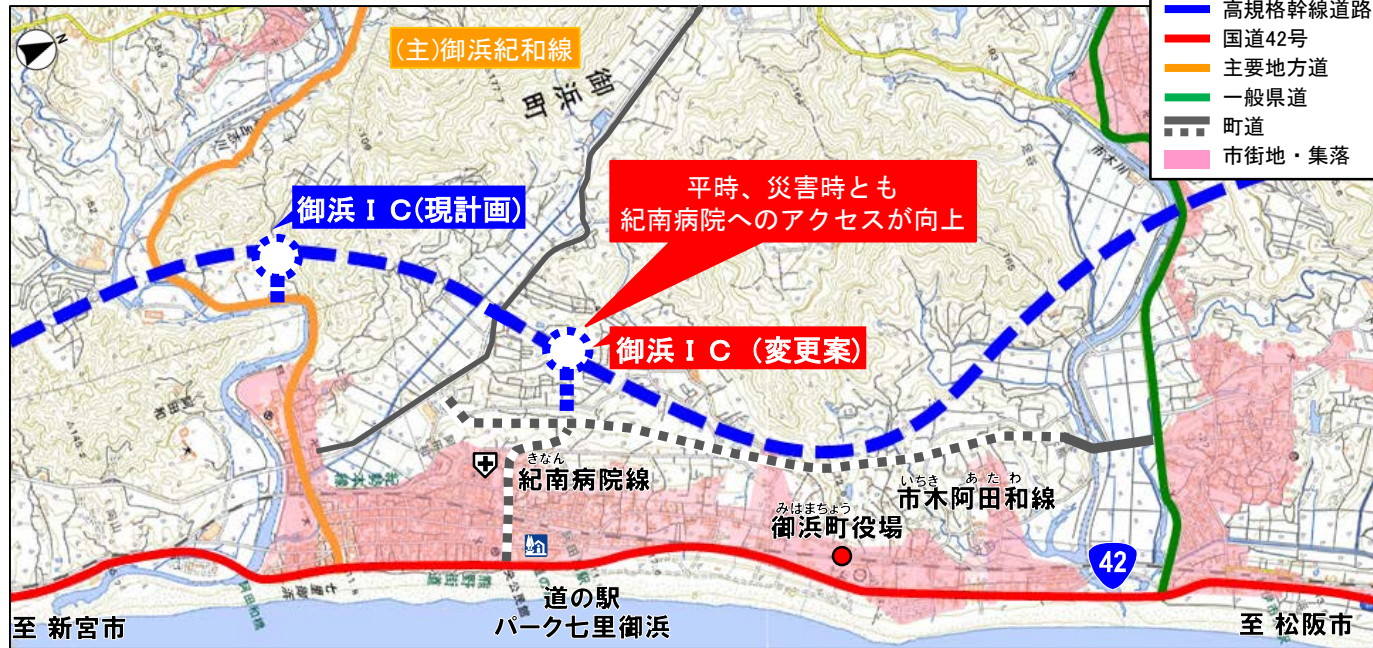
事業費減額の要因	減額
①インターチェンジ計画位置の見直しによる事業費減額 ・現計画位置の御浜ICは、接続先の道路との高低差が大きく、接続道路への取付延長が長区間必要であった。 ・変更案では、接続先の計画道路との高低差が比較的小さいことから、現計画位置と比較し、取付延長を短くすることができたことから、事業費を減額することが出来た。	1億円

4. 事業費の見直しについて:一般国道42号紀宝熊野道路

① インターチェンジ計画位置の見直しによる事業費減額 - 1億円

- ・ 現計画位置の御浜ICは、接続先の道路との高低差が大きく、接続道路への取付延長が長区間必要であった。
- ・ 変更案では、接続先の計画道路との高低差が比較的小さいことから、現計画位置と比較し、取付延長を短くすることができたことから、事業費の減額を図ることが出来た。

① 御浜IC変更位置図



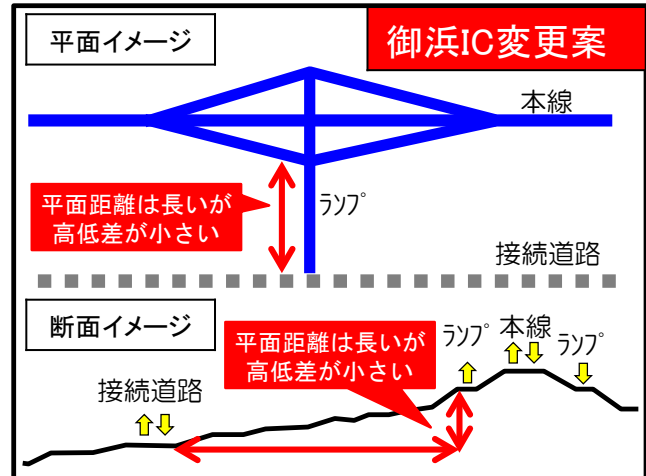
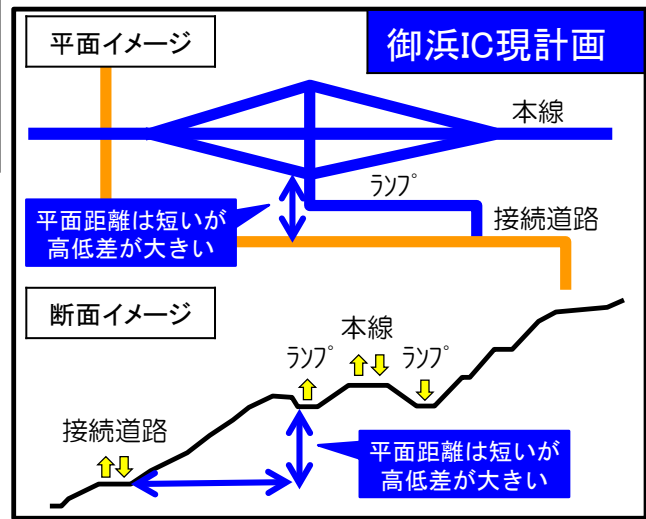
② 事業費の変化

御浜IC現計画	
改良工	15億
橋梁工	18億
用地補償費	2億
計	35億



御浜IC変更案	
改良工	14億
橋梁工	18億
用地補償費	2億
計	34億

③ 御浜IC変更概略図



5. 費用対効果分析

3便益による事業の投資効果

○費用便益分析(B/C)について

$$\diamond \text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

【事業全体】 和歌山JCT～勢和多気JCT

	便益(億円)				費用(億円)			B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	計	
前回評価時	4,052	359	106	4,517	3,366	276	3,642	1.2
今回評価時	4,666	400	123	5,189	4,263	364	4,627	1.1

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	0.9～1.4
事業費	±10%	1.1～1.2
事業期間	±20%	1.03～1.3

【残事業】 和歌山JCT～勢和多気JCT

	便益(億円)				費用(億円)			B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	計	
前回評価時	4,052	359	106	4,517	2,734	276	3,010	1.5
今回評価時	4,666	400	123	5,189	2,579	364	2,943	1.8

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.4～2.2
事業費	±10%	1.6～1.9
事業期間	±20%	1.6～2.0

- ※1 便益算定に当たってのエリアは、「近畿自動車道紀勢線(和歌山JCT～勢和多気JCT)」周辺の主要な幹線道路(延長約29,000km)を対象として算出
- ※2 平成30年2月に公表されたH22年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR12将来OD表に基づきB/Cを算出
- ※3 残事業のB/C算出にあたっては、未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。
- ※4 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある
- ※5 事業区間を熊野尾鷲道路(Ⅱ期)として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】 1.01 【残事業】 5.2
 事業区間を熊野道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】 1.01 【残事業】 1.2
 事業区間を紀宝熊野道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】 0.97 【残事業】 0.97

【前回再評価からの変更点】

1. 将来道路網条件(H29年度事業化済道路網→R元年度事業化済道路網)
2. 費用便益分析の基準年次(H30年度→R2年度)
3. 費用便益分析のGDPデフレーター(H30年度→R2年度)
4. 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)の事業費増(40億円)、熊野道路の事業費増(80億円)、紀宝熊野道路の事業費減(1億円)

6. 代替案立案等の可能性の視点

■熊野尾鷲道路(Ⅱ期)・熊野道路・紀宝熊野道路は、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や救急医療活動の支援など、期待される効果が大きい事業で、地域の課題に大きな変化が無いことから、現計画が最も適切であると考えます。

7. 県・政令市への意見聴取結果

一般国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)

■三重県の意見

○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「三重とこわか国体・三重とこわか大会」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。

7. 県・政令市への意見聴取結果

一般国道42号 熊野道路

■三重県の意見

○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号熊野道路は、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。

特に、第二次救急医療施設である尾鷲総合病院への搬送時間短縮により救急医療活動を支える極めて重要な道路となります。

また、当県では、平成29年度から熊野道路の用地取得業務を担う組織を設置して用地所得に精力的に取り組み、円滑な事業環境の確保を図っているところです。

よって、対応方針(原案)のとおり事業継続し、一日も早く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。

7. 県・政令市への意見聴取結果

一般国道42号 紀宝熊野道路

■三重県の意見

○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号紀宝熊野道路は、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。

特に、第二次救急医療施設である紀南病院への搬送時間短縮により救急医療活動を支える極めて重要な道路となります。御浜インターチェンジ(仮称)位置の変更については、紀南病院へのアクセス性が向上し、平時・災害時ともに道路ネットワーク機能の強化が期待されることから、沿線自治体もこれを望んでいます。

よって、対応方針(原案)のとおり事業継続し、一日も早く供用されることを求めます。

なお、当県としても、インターチェンジが接続する道路の整備について、紀宝熊野道路の整備に遅れることなく、御浜町と連携して進めてまいります。

また、事業環境の確保のため、近畿道紀勢線推進プロジェクトチームを設置しており、用地取得や事業調整に取り組まします。

8. 対応方針(原案)

■一般国道42号^{くまのおわせ}熊野尾鷲道路(II期)、一般国道42号^{くまの}熊野道路、一般国道42号^{きほうくまの}紀宝熊野道路の事業を継続する。