資料4

近畿自動車道　紀勢線
一般国道42号

熊野道路
紀宝熊野道路

（道路事業）

説明資料

令和8年10月27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

２．評価の視点

（１）事業の必要性等に関する視点

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

３．事業の進捗及び見込みの視点 ・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　７

４．事業費の見直しについて ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　８

５．費用対効果分析

（１）３便益による事業の投資効果 ・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　１５

（２）一体評価区間の考え方 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　１６

６．コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・・・・・・・ Ｐ　１７

７．県・政令市への意見聴取結果 ・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　１８

８．対応方針（原案） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ　１８

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の高規格道路です。

このうち、一般国道42号熊野道路、紀宝熊野道路は、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22．3km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、高次救急医療機関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。



位置図

凡　例	
未開通	熊野道路・紀宝熊野道路
未開通	事業中
	高規格道路
	一般国道

拡大図



進捗写真

地点①：熊野道路　大泊付近



地点②：熊野道路　井戸地区付近

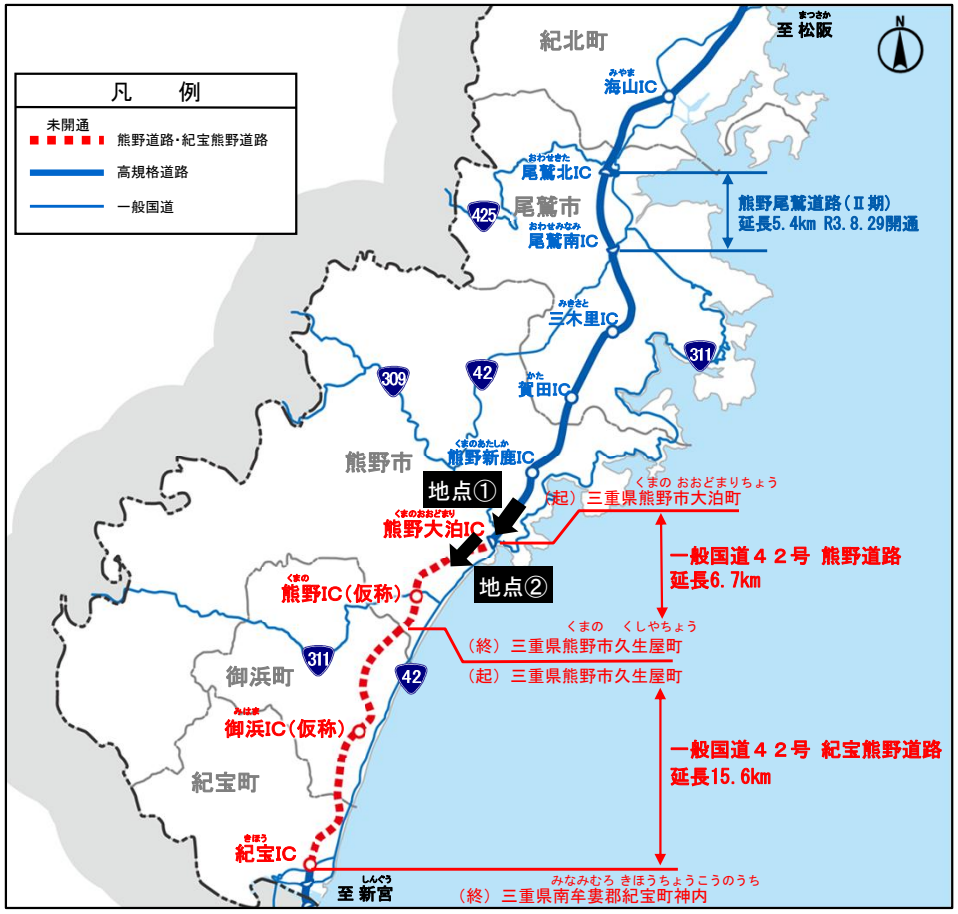


1. 事業概要

(2)計画概要

■ 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。

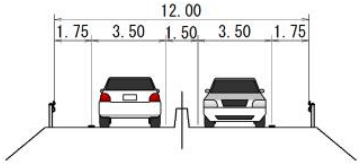
事業名	一般国道４２号 熊野道路	一般国道４２号 紀宝熊野道路
道路規格	第１種第３級	第１種第３級
設計速度	８０km/h	８０km/h
車線数	２車線	２車線
都市計画決定	－	－
事業化	平成２６年度	平成３１年度
計画交通量	６，８００台／日	９，３００台／日
用地着手年度	平成２８年度	令和２年度
工事着手年度	令和元年度	工事未着手
道路延長 （供用済延長）	６．７km	１５．６km
前回の再評価	令和6年度 （指摘事項無し：継続）	令和6年度 （指摘事項無し：継続）
全体事業費	６８４億円 （２４６億円増額）	９２７億円 （７８億円増額）



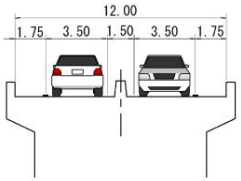
標準断面図　一般国道４２号熊野道路・一般国道４２号紀宝熊野道路

単位：m

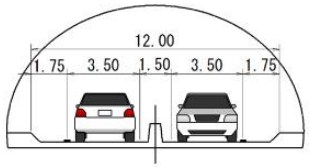
【土工部】



【橋梁部】



【トンネル部】



2. 評価の視点

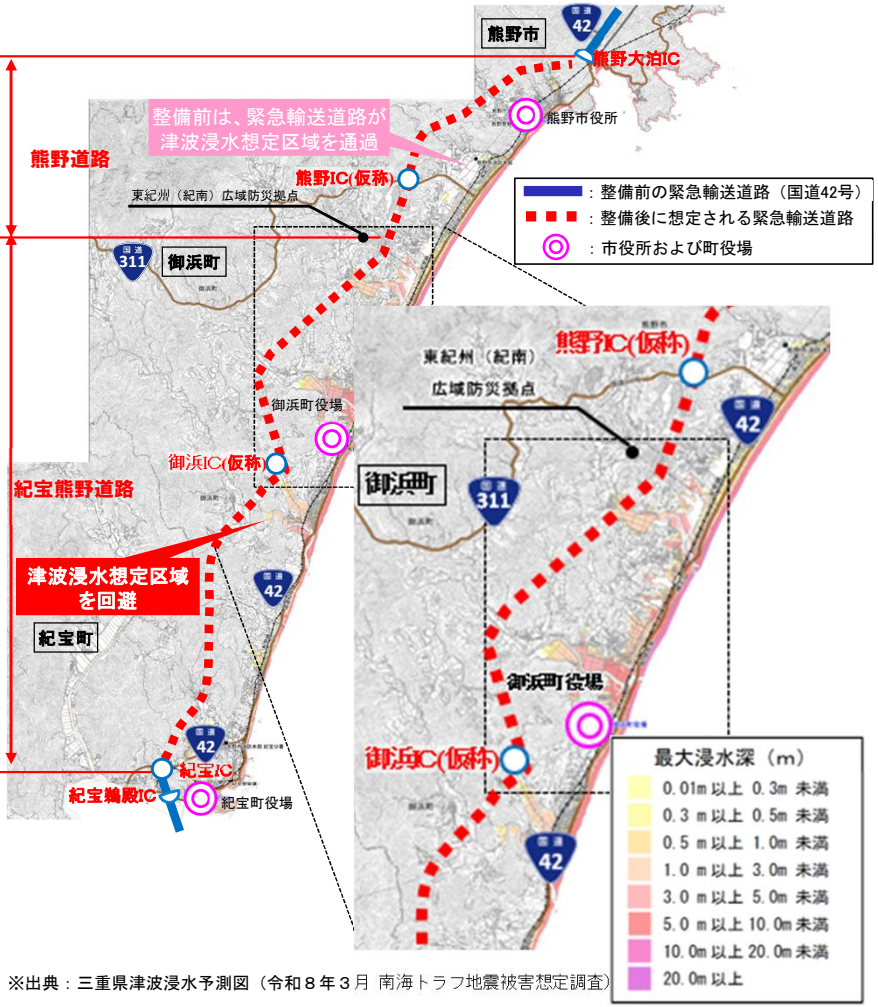
(1)事業の必要性に関する視点

①災害に強い道路機能の確保【B/C算出における3便益以外の整備効果】

■熊野道路・紀宝熊野道路に並行する一般国道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、浸水が予測されています。また、過去には台風等による道路決壊や路面冠水等が発生し、通行止めのリスクがあります。

■熊野道路・紀宝熊野道路は津波浸水想定区域を避けるとともに十分な高さを確保した計画路線です。大規模災害時における緊急輸送道路の機能に加え、一時的な避難場所として活用するため、緊急避難施設を設置し、防災活動を支援しています。

○津波による国道42号の浸水想定区域



※出典：三重県津波浸水予測図（令和８年３月 南海トラフ地震被害想定調査）

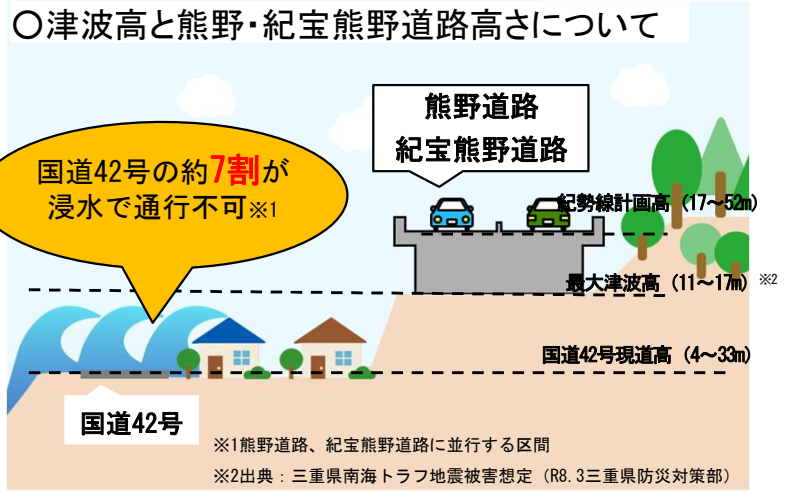
○災害による国道42号の被災状況





写真①H23年台風による道路決壊(熊野市大泊町)

○津波高と熊野・紀宝熊野道路高さについて



○緊急避難施設設置例(尾鷲市)



2．評価の視点

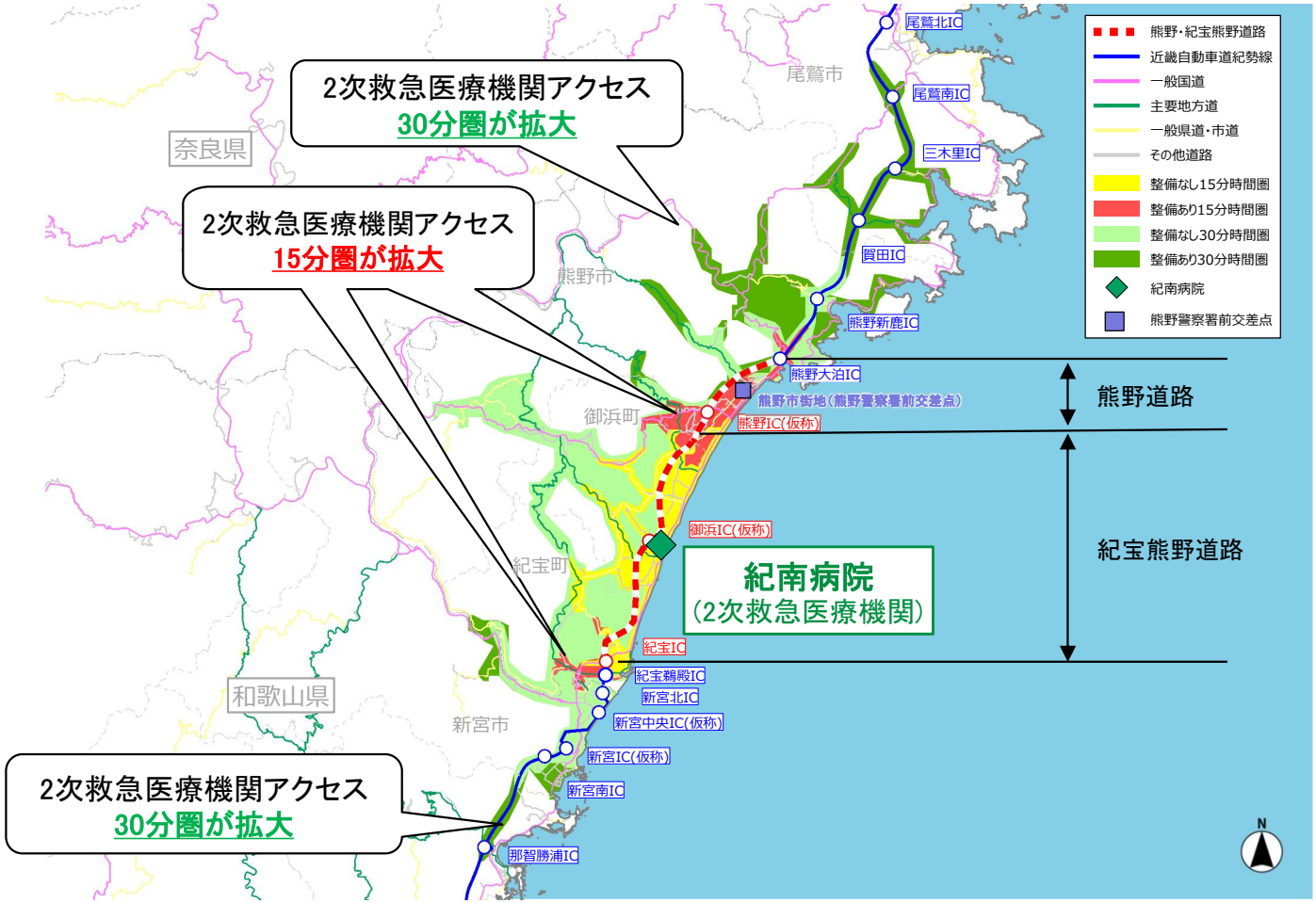
（1）事業の必要性に関する視点

②救急医療活動の支援【B/C算出における3便益以外の整備効果】

■熊野道路、紀宝熊野道路の整備に伴い、2次救急医療機関へのアクセス性が向上することによって、紀南病院までの15分圏域、30分圏域が拡大し、生存率の上昇が期待されます。

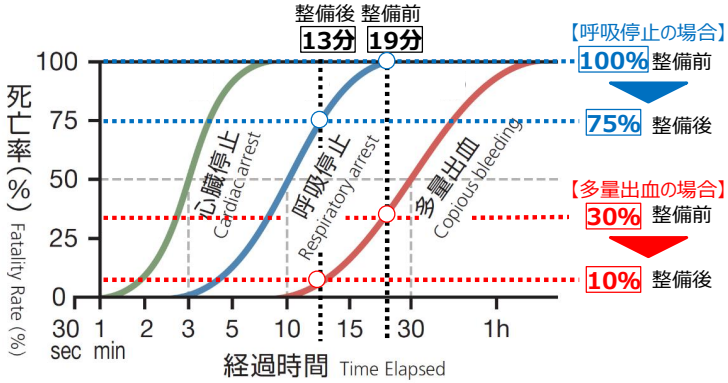
■ 2次救急医療機関への搬送時において、信号交差点が連続する国道42号を回避することで、搬送時における前後の揺れが軽減されます。その結果、患者の負担軽減へと繋がり、救急医療活動への貢献が期待されます。

○紀南病院までの15分圏・30分圏の変化

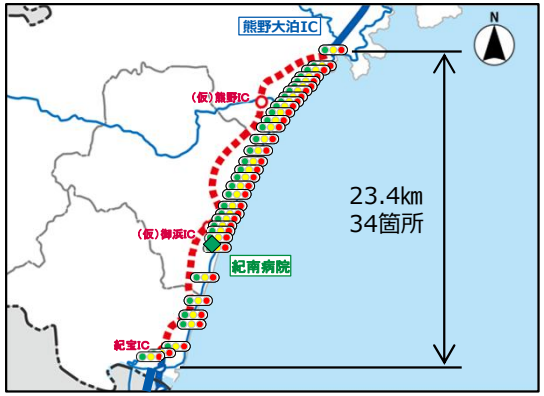


○カーラーの救命曲線

（熊野市街地から紀南病院へ搬送の例）



○一般国道42号現道区間の信号設置状況



救急搬送時は赤信号でも交差点を通行しますが、その際、交差道路の交通に注意しながら減速していくため、交差点を通過するたびに加減速が生じ、信号交差点が連続すると搬送患者への負担が大きくなります。また、赤信号を横断するため安全性への配慮が必要であり、このような状況がなくなるのは救急搬送において望ましいです。



熊野市消防本部の声（R6.8時点）

※整備前：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査結果より算出　※整備後：令和3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

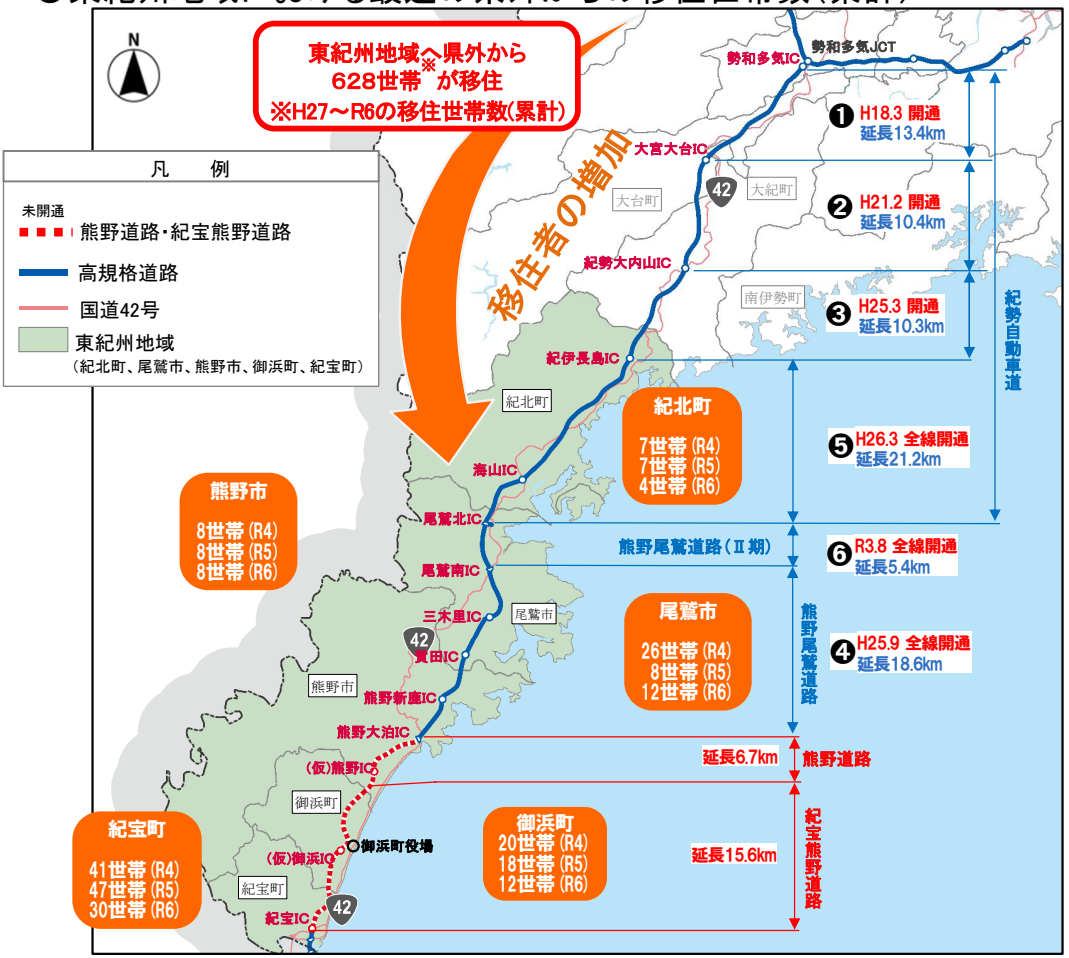
（1）事業の必要性に関する視点

③地域の魅力向上の支援【B/C算出における3便益以外の整備効果】

■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窓口･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より、アクセス性が向上したことで、県外都市部から東紀州地域への所要時間が短縮され、移住世帯数は年々増加しています。熊野道路、紀宝熊野道路の整備により、更なるアクセス性の向上が図られることで、移住世帯数の一層の増加が期待されます。

○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(R2.7.17撮影)

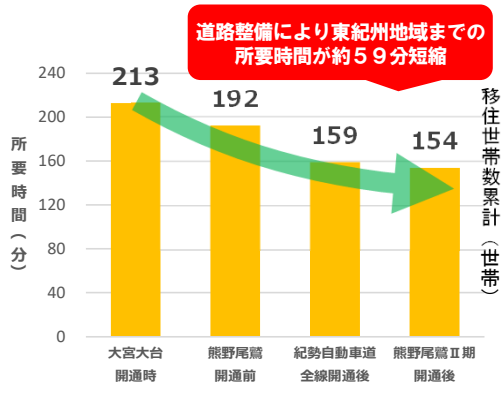
移住相談会の様子（紀宝町）

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。



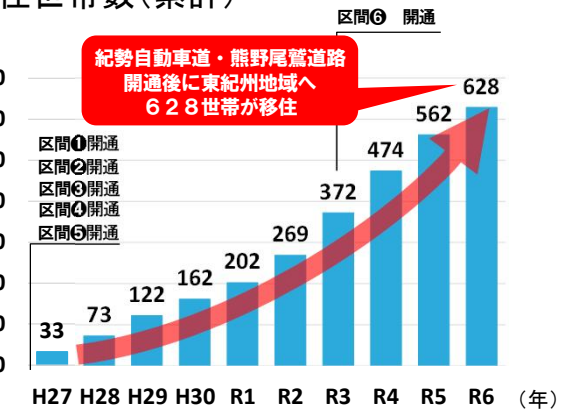
［紀宝町･企画調整課の声］
(R2.7.17(金)時点)

○名古屋西JCTから御浜町役場までの所要時間の推移



資料：令和3年度全国道路･街路交通情勢調査結果

○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

(1)事業の必要性に関する視点
④広域周遊観光の支援【B/C算出における3便益以外の整備効果】

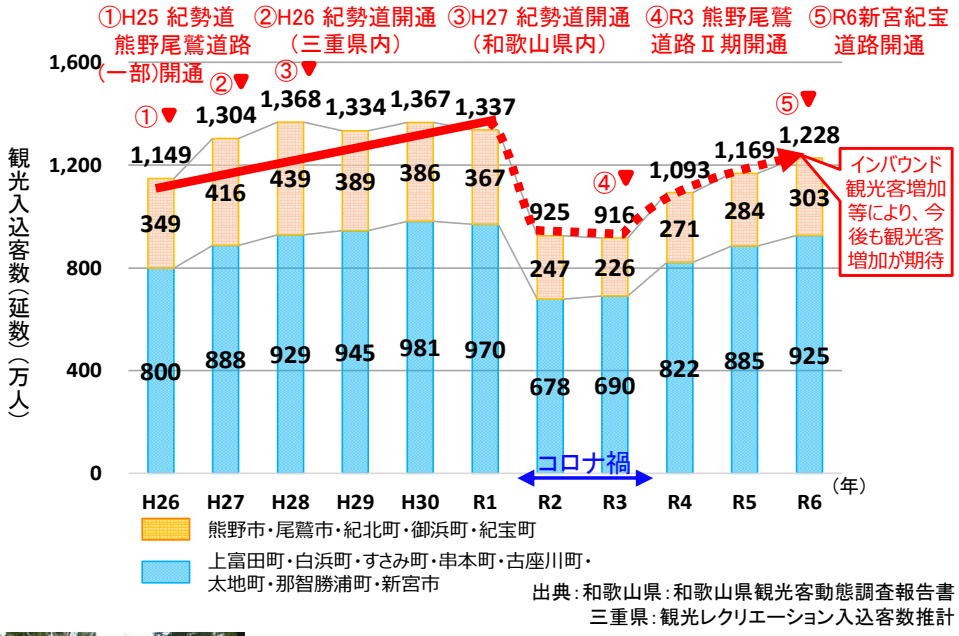
■近畿自動車道紀勢線は順次開通区間を伸ばしており、これに伴う移動時間の短縮により周遊性が向上しています。その結果、沿道市町への観光客数が増加するとともに、観光滞在時間も増加しています。
■熊野道路、紀宝熊野道路の整備により、今後、更なる周遊性の向上が図られることで、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光の促進が期待されます。

○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



※整備前：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査結果より算出
※整備後：令和3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

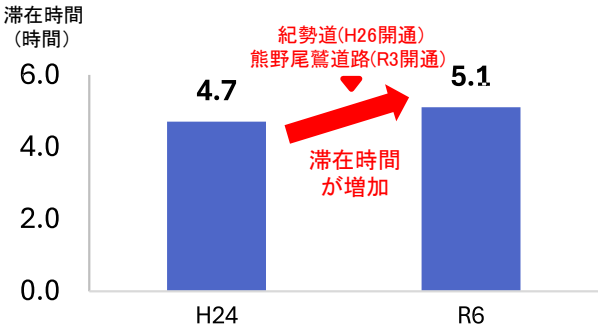


出典：和歌山県：和歌山県観光客動態調査報告書
三重県：観光レクリエーション入込客数推計



出典：三重県観光連盟 観光三重

○東紀州地域の観光滞在時間



出典：三重県：観光レクリエーション入込客数推計

3. 事業の進捗及び見込みの視点

(1)事業の進捗及び見込みの視点

■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、早期開通に向けて改良工、橋梁工、トンネル工を推進しています。
■なお、トンネル工については、熊野第1トンネル、第2トンネルで掘削が完了しており、熊野第3、第4トンネルは未着手となっています。
■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、早期開通に向け調査設計及び用地取得を推進します。



写真①:第1・2TN付近の状況





写真②井戸高架橋付近の状況



写真③:紀宝熊野道路の状況



事業名	一般国道42号 熊野道路	一般国道42号 紀宝熊野道路
区間	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% (令和5年度末) (令和7年度末)	約15% → 約25% (令和5年度末) (令和7年度末)
事業進捗率	約53% → 約80% (令和5年度末) (令和7年度末)	約4% → 約8% (令和5年度末) (令和7年度末)

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トンネル支保パターン変更
②掘削残土の岩塊処理
③要対策土の処理
④物価上昇による資機材・労務単価の増加 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 合計247億円増額

事業費増額の要因	増額
①トンネル支保パターンの変更 • 熊野第1、第2トンネルでは、設計時の弾性波探査や地質調査の結果から支保パターンを決定していました。 • 熊野第1、第2トンネルの掘削に伴い、想定以上の岩の割れ目の発達が確認され、支保パターンの変更が生じました。	28億円
②掘削残土の岩塊処理 • 熊野第1、第2トンネル部及び土工部では、設計時の地質調査結果や弾性波探査結果により、岩塊処理は不要と想定していました。 • しかし掘削したところ、想定以上に硬質な岩塊が出現したため、盛土材として転用するにあたって、岩塊処理（破砕）が必要となりました。	87億円
③要対策土の処理 • 当初計画では、発生する土砂は全て事業地内の盛土に流用する計画でした。 • しかし、土壌溶出量試験の結果、有馬北地区切土では水銀が、第3トンネルの変質帯と第4トンネルではヒ素が環境基準を超え検出されました。 • そのため、土壌汚染対策法及び三重県条例により、汚染土壌処理施設への搬出処理を行う必要が生じ、処理費用が増加しました。	124億円
④物価上昇による資機材・労務単価の増加 • 建設資機材価格の上昇によるトンネルや橋梁等の工事費の増加	8億円
合計	247億円

4. 事業費の見直しについて：一般国道42号熊野道路

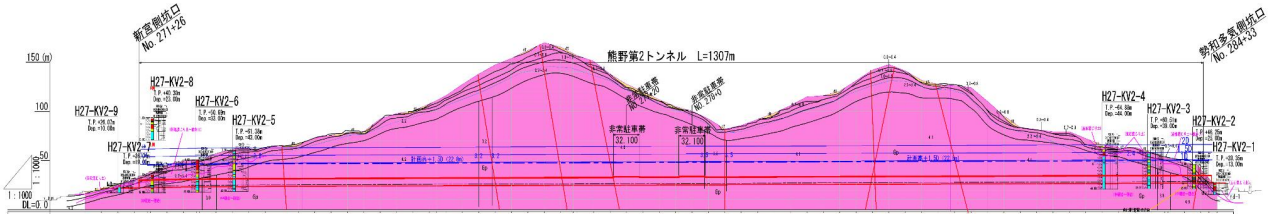
①:トンネル支保パターンの変更（＋28億円）

■熊野第1、第2トンネルでは、設計時の弾性波探査や地質調査の結果から支保パターンを決定していました。
■熊野第1、第2トンネルの掘削に伴い、想定以上の岩の割れ目の発達が確認され、支保パターンの変更が生じました。

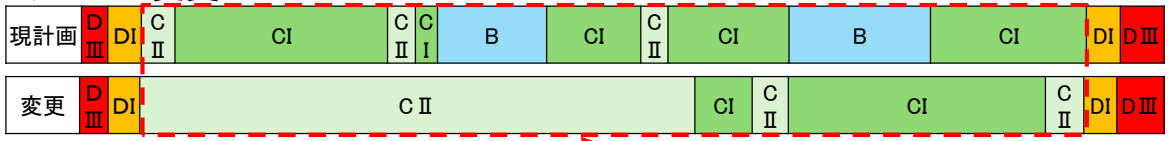
■位置図



■地質縦断図（熊野第2トンネル）



■支保パターンの変更

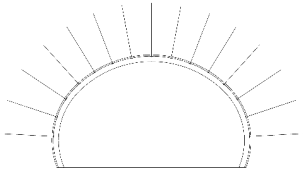




施工時、想定以上に岩の割れ目が多く風化が進んでいることを確認。
B、ＣⅠパターン⇒ＣⅡパターンに変更

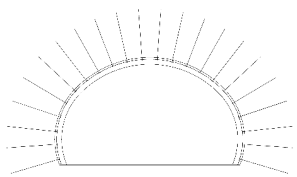
■支保パターン

＜Bパターン＞



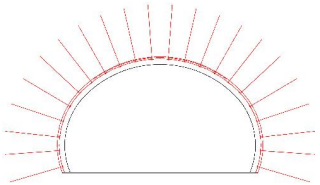
＜主な構造＞
・ロックボルト　L=4000×15本
・吹付コンクリート　t=150
・覆工　t=400（無筋）

＜ＣⅠパターン＞



＜主な構造＞
・ロックボルト　L=4000×22本
・吹付コンクリート　t=150
・覆工　t=400（無筋）

＜ＣⅡパターン＞



＜主な構造＞
・ロックボルト　L=4000×22本
・吹付コンクリート　t=150
・覆工　t=400（無筋）
・金網　Φ5×150×150
・鋼アーチ支保工　H-150×150

■事業費の増額

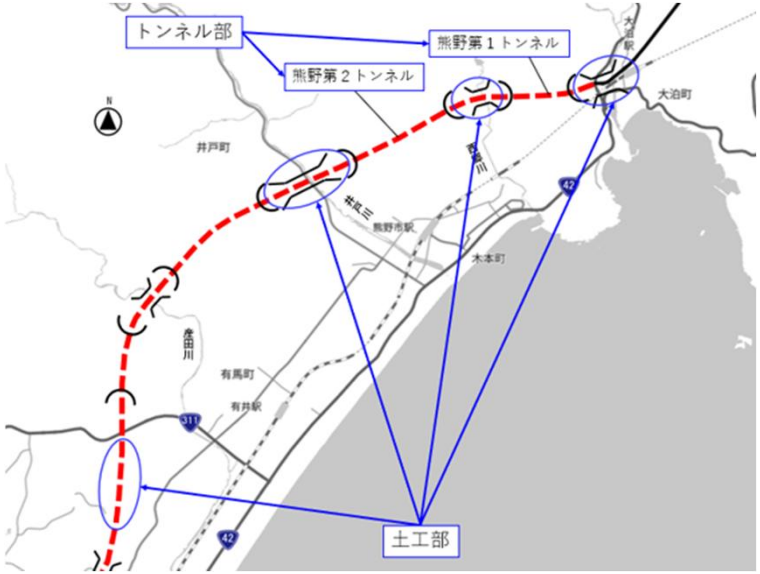
支保パターン（熊野第1、第2TN）	現計画 延長	変更 延長	増額
B	667m	0m	−25億円
ＣⅠ	1,000m	893m	7億円
ＣⅡ	170m	961m	46億円
合計	2,147m	2,147m	**28億円**

4. 事業費の見直しについて：一般国道42号熊野道路

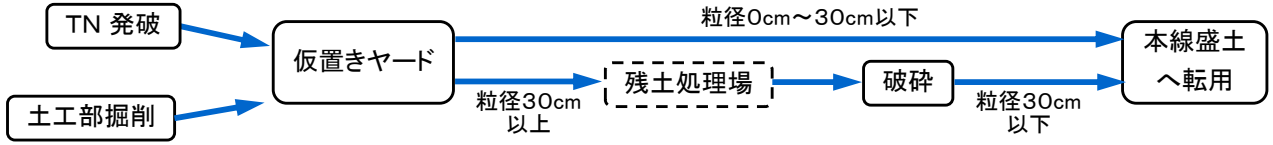
②：掘削残土の岩塊処理（＋87億円）

■ 熊野第1、第2トンネル部及び土工部では、設計時の地質調査結果や弾性波探査結果により、岩塊処理は不要と想定していました。
■ しかし掘削したところ、想定以上に硬質な岩塊が出現したため、盛土材として転用するにあたって、岩塊処理（破砕）が必要となりました。

■位置図

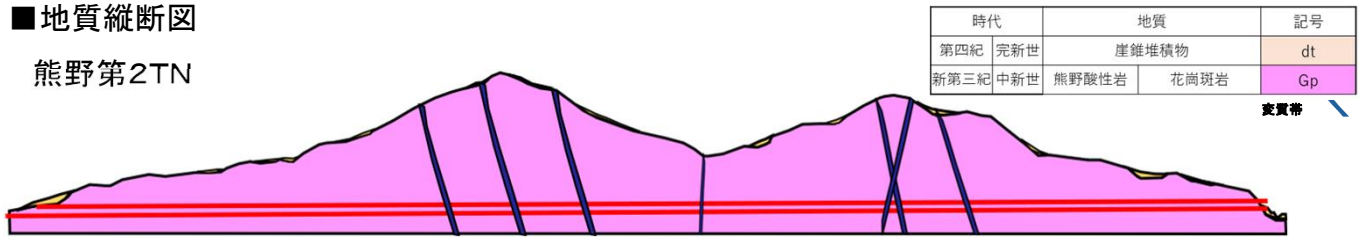


■盛土材転用までのフロー　　当初：0%、**変更：約 53%（第1,2TN実績）、約 20%（土工部実績）**



◎土木工事共通仕様書〔路体盛土工〕
〇一層の仕上り厚：受注者は、路体盛土工の施工においては、一層の仕上り厚を30cm以下とし、各層ごとに締固めなければならない。
〇岩塊、玉石の路体盛土：受注者は、路体盛土工の主材料が岩塊、玉石である場合は、空隙を細かい材料で充填しなければならない。
止むを得ず30cm程度のものを使用する場合は、路体の最下層に使用しなければならない。

■地質縦断図



■実際の施工状況

■事業費の増額

区　間	岩塊体積		増　額
	当　初	変　更（破砕）	
熊野第1TN	―	5.5 万 m3	30 億円
熊野第2TN	―	8.0 万 m3	40 億円
土工部	―	3.2 万 m3	17 億円
合計			**87 億円**

＜岩塊発生状況＞



＜直径2m程度の岩塊＞



＜破砕状況＞



4. 事業費の見直しについて

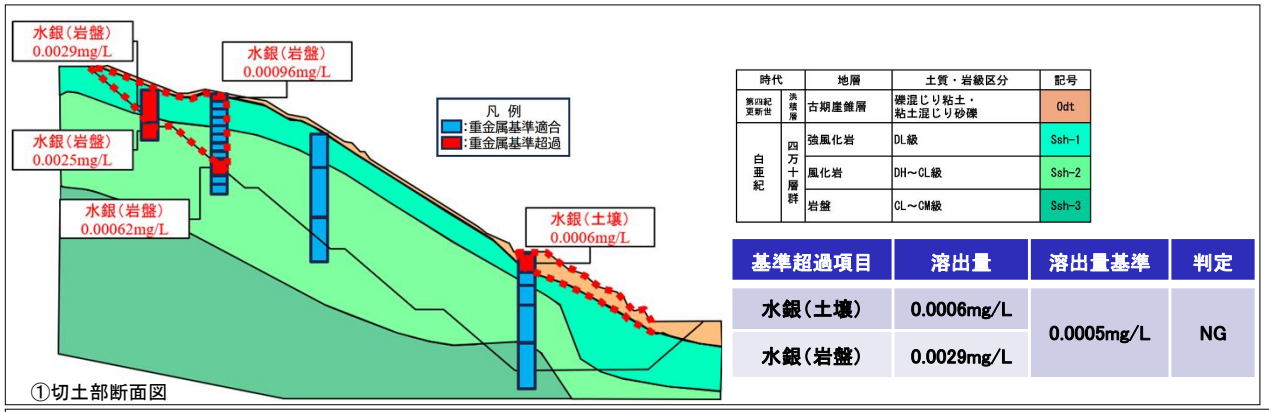
③:要対策土の処理(＋124億円)

■当初計画では、発生する土砂は全て事業地内の盛土に流用する計画でした。
■しかし、土壌溶出量試験の結果、有馬北地区切土では水銀が、第3トンネルと第4トンネルではヒ素が環境基準を超えて検出されました。
■そのため、土壌汚染対策法及び三重県条例により、汚染土壌処理施設への搬出処理を行う必要が生じ、処理費用が増加しました。

■位置図



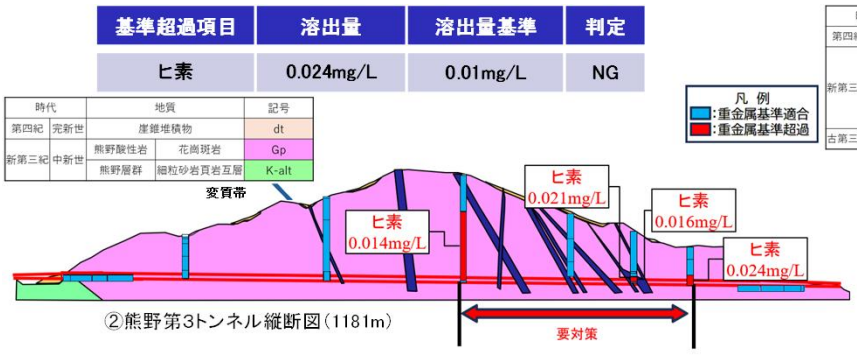
■地質縦断図



時代		地層	土質・岩級区分	記号
第四紀 更新世	洪積層	古期崖錐層	礫混じり粘土・粘土混じり砂礫	0dt
白亜紀	四万十層群	強風化岩	DL級	Ssh-1
		風化岩	DH～CL級	Ssh-2
		岩盤	CL～CM級	Ssh-3

基準超過項目	溶出量	溶出量基準	判定
水銀(土壌)	0.0006mg/L	0.0005mg/L	NG
水銀(岩盤)	0.0029mg/L		

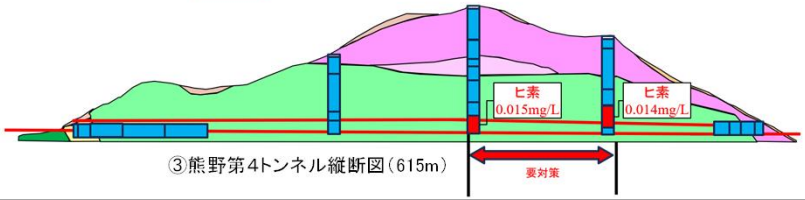
基準超過項目	溶出量	溶出量基準	判定
ヒ素	0.024mg/L	0.01mg/L	NG



時代		地質		記号
第四紀	完新世	崖錐堆積物		dt
新第三紀	中新世	熊野酸性岩	花崗斑岩	Gp
		熊野層群	細粒砂岩頁岩互層	K-alt

時代		地質		記号
第四紀	完新世	崖錐堆積物		dt
新第三紀	中新世	熊野酸性岩	風化花崗斑岩	Gpw
			凝灰岩	Tf
		熊野層群	細粒砂岩頁岩互層	K-alt
			中粒砂岩	K-ss
古第三紀	始新世	四万十累層群	砂岩頁岩互層	S-alt

基準超過項目	溶出量	溶出量基準	判定
ヒ素	0.015mg/L	0.01mg/L	NG



■汚染土壌処理施設位置図



■法令、条例について

土壌　：　土壌汚染対策法の適用対象

⇒水銀を含んだ汚染土壌は、自然由来等土壌構造物利用施設（道路盛土等）として使用してはならない（土壌汚染対策法ガイドライン）

岩盤　：　三重県条例第二十六号の適用対象

⇒「何人も、土砂基準に適合しない土砂等を使用して土砂等の埋立て等を行ってはならない」(第8条)

○土壌・岩盤ともに汚染土壌処理施設にて処理

■事業費の増額

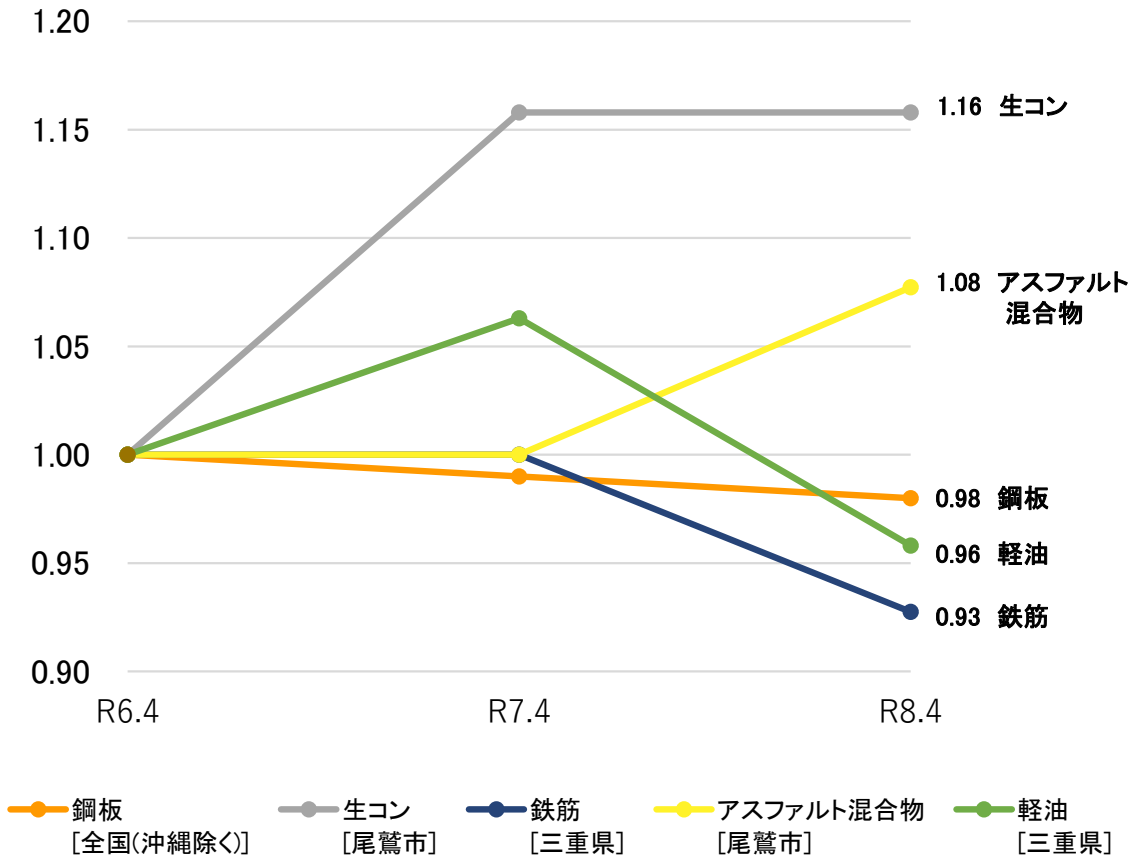
区分		重金属含有掘削土	当初(盛土)		変更(汚染土壌処理施設)		増額
		処理土量(㎥)	単価(万円/㎥)	金額(億円)	単価(万円/㎥)	金額(億円)	金額(億円)
切土	土壌(水銀)	3,400	0.3	0.1	13.0	4.4	4.3
	岩盤(水銀)	8,200	0.3	0.3	14.0	11.5	11.2
熊野第3TN	岩盤(ヒ素)	51,500	0.3	1.7	14.2	73.0	71.2
熊野第4TN	岩盤(ヒ素)	26,500	0.3	0.9	14.2	37.8	36.9
計		89,600		3.0		126.6	**124**

事業費の見直しについて（一般国道42号熊野道路）

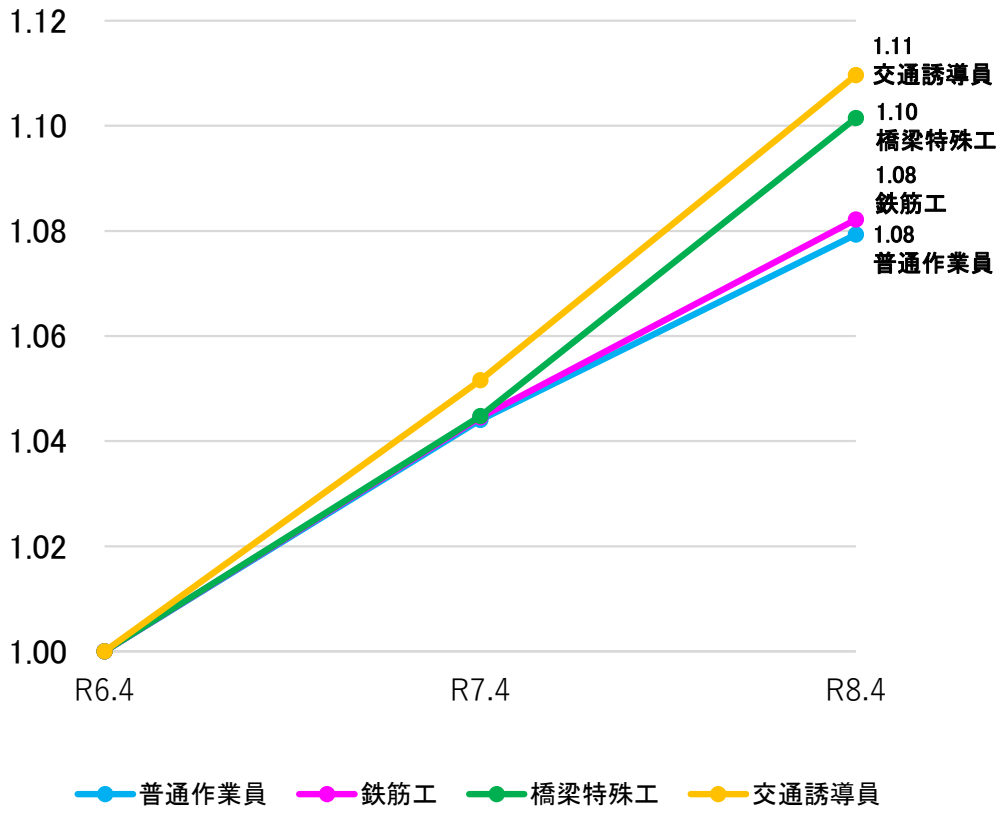
④：物価上昇による資機材・労務単価の増加（＋8億円）

■原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰等によって、前回再評価時（令和6年度）に比べて、建設資材や労務費の単価が一部上昇しています。
■建設資材価格の伸び率では、R6.4を基準とした場合、生コン、アスファルト等の価格が約1.08倍～1.16倍となっています。
■労務単価についても、前回評価時から1.08～1.11倍程度増加しています。
■主に建設資材価格の上昇の影響を受け、トンネルや橋梁等の工事費の増加が必要となりました。

■建設資材単価の伸び率（R6.4を基準に算出）



■労務単価の伸び率（R6年度を基準に算出）[三重県]



[ ]：適用単価地域

4. 事業費の見直しについて：一般国道42号紀宝熊野道路

■ 事業費増加の要因

①物価上昇による資機材・労務単価の増加 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 合計78億円増額

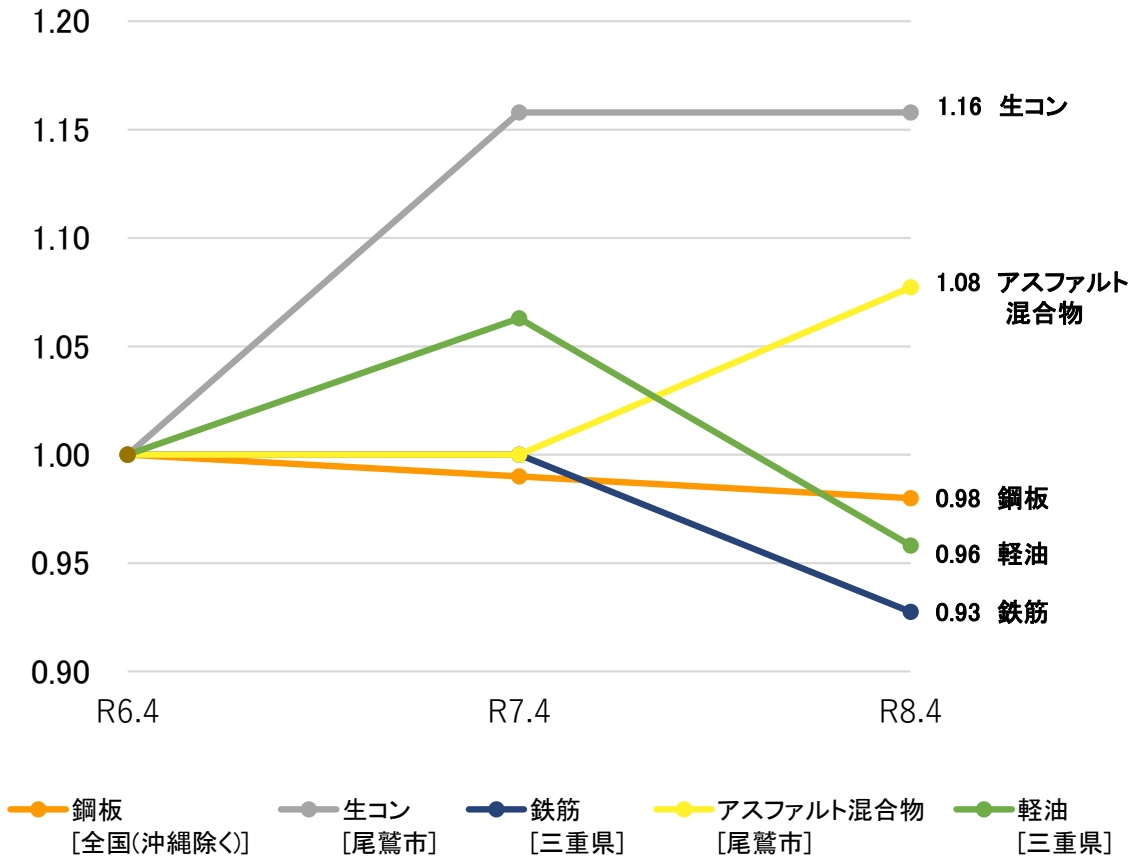
事業費増額の要因	増額
①物価上昇による資機材・労務単価の増加 • 建設資機材価格の上昇による橋梁等の工事費の増加	78億円

事業費の見直しについて（一般国道42号紀宝熊野道路）

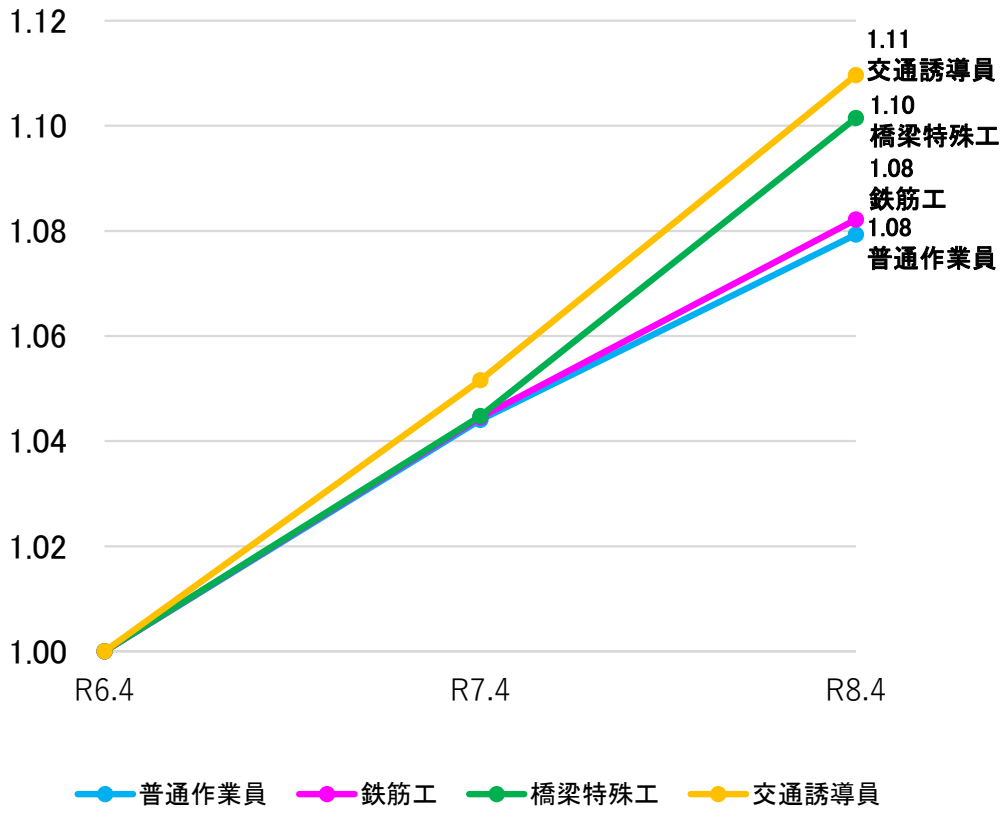
①. 物価上昇による資機材及び労務単価の増加（＋78億円）

■原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰等によって、前回再評価時（令和6年度）に比べて、建設資材や労務費の単価が一部上昇しています。
■建設資材価格の伸び率では、R6.4を基準とした場合、生コン、アスファルト等の価格が約1.08倍～1.16倍となっています。
■労務単価についても、前回評価時から1.08～1.11倍程度増加しています。
■主に建設資材価格の上昇の影響を受け、トンネルや橋梁等の工事費の増加が必要となりました。

■建設資材単価の伸び率（R6.4を基準に算出）



■労務単価の伸び率（R6年度を基準に算出）[三重県]



[ ]:適用単価地域

5. 費用対効果分析

（1）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

◇費用便益比（B／C） ＝ （走行時間短縮便益＋走行経費減少便益＋交通事故減少便益） ／ （事業費＋維持管理費＋更新費）

【事業全体】 松原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	更新費	計	
前回評価時（R6近畿）	322,973	29,560	4,657	357,190	46,436	8,971	2,672	58,079	6.2
今回評価時	408,118	40,274	6,389	454,781	54,479	11,537	2,655	68,671	6.6
〔参考〕社会的割引率2%	447,774	44,173	6,939	498,885	51,359	13,242	3,433	68,033	7.3
〔参考〕社会的割引率1%	485,968	47,934	7,478	541,380	49,543	14,801	4,039	68,382	7.9

【残事業】 松原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	更新費	計	
前回評価時（R6近畿）	7,180	511	93	7,784	3,342	402	3.9	3,748	2.1
今回評価時	8,289	618	113	9,019	2,803	421	3.9	3,227	2.8
〔参考〕社会的割引率2%	13,507	999	186	14,691	2,985	705	12	3,703	4.0
〔参考〕社会的割引率1%	17,852	1,316	246	19,414	3,065	947	22	4,033	4.8

＜感度分析結果＞

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	6.0～7.3
事業費	±10%	6.6～6.6
事業期間	±20%	6.6～6.6

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	2.5～3.1
事業費	±10%	2.6～3.1
事業期間	±20%	2.7～3.0

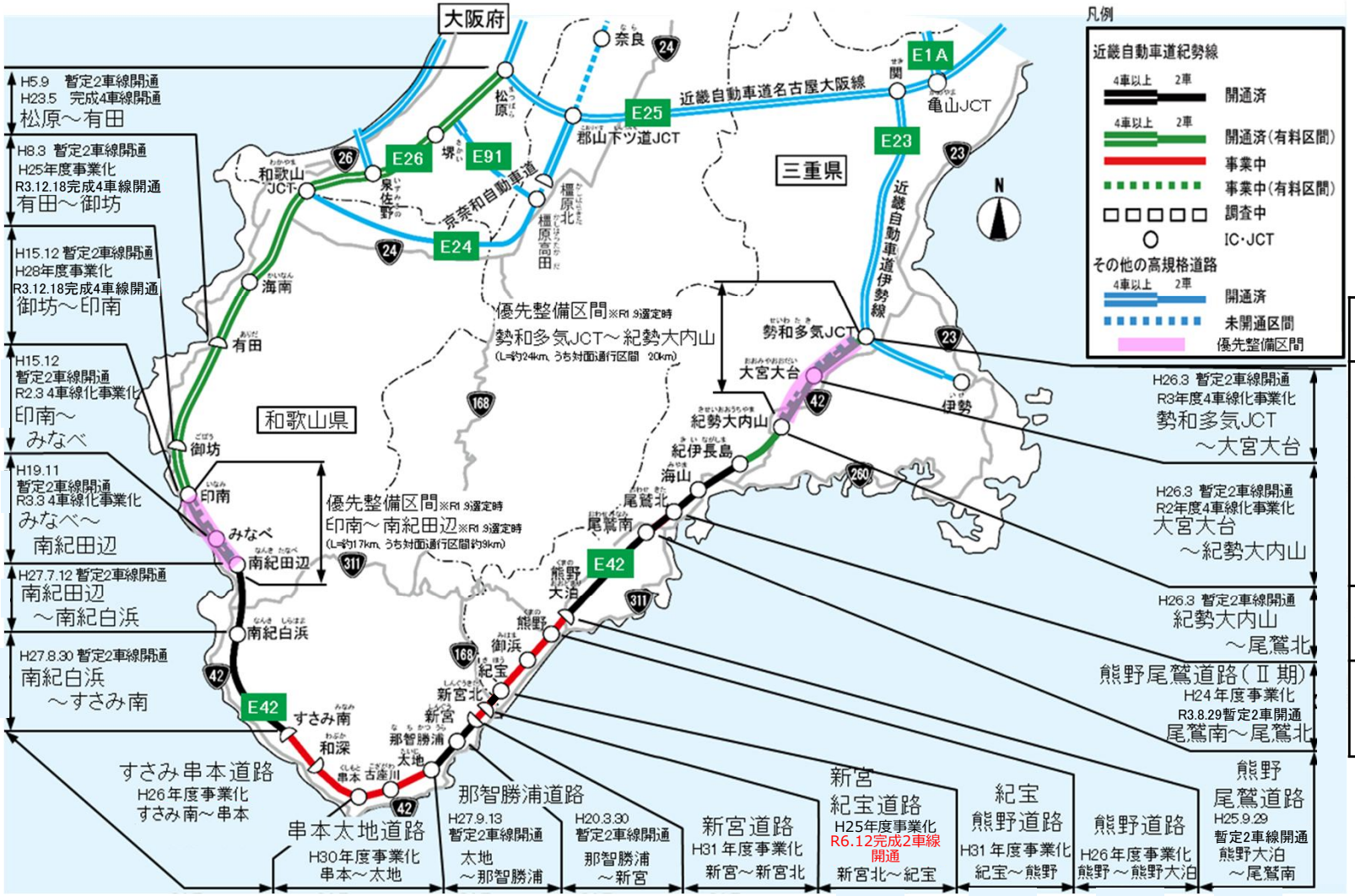
※1 便益算定に当たってのエリアは、「近畿自動車道紀勢線（松原ＪＣＴ～勢和多気ＪＣＴ）」周辺の主要な幹線道路（延長約29,300km）を対象として算出。
※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。
※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
※4 事業区間を熊野道路として算出した費用便益比（B/C） 【事業全体】0.5 【残事業】1.4
事業区間を紀宝熊野道路として算出した費用便益比（B/C） 【事業全体】0.8 【残事業】0.9

【前回再評価時（R6近畿地整評価時）からの変更点】
1. 費用便益分析マニュアルの改訂（R5マニュアル→R7マニュアル）により、各便益の原単価を更新、社会的割引率1%・2%のケースについて試算
2. 費用便益分析の基準年次を変更（R6年度→R8年度）
3. 費用便益比算定上の供用年の見直し（熊野道路）
4. GDPデフレータの更新（R6年度→R8年度）
5. 熊野道路、紀宝熊野道路の事業費増（324億円）

5. 費用対効果分析

（2）一体評価区間の考え方

一体評価区間（残事業）	一体評価区間（事業全体）	
	○	開通済区間 延長82．7km 阪和自動車道
	○	開通済区間 延長19．4km 湯浅御坊道路
	○	開通済区間 延長9．8km 阪和自動車道
○	○	暫定2車線 開通済区間 延長17．4km 阪和自動車道
	○	開通済区間 延長38．0km 紀勢自動車道



	一体評価区間（事業全体）	一体評価区間（残事業）
暫定2車線 開通済区間 延長23．8km 紀勢自動車道	○	○
開通済区間 延長31．5km 紀勢自動車道	○	
開通済区間 延長5．4km 熊野尾鷲道路	○	

	事業中区間 延長19．2km すさみ串本道路	事業中区間 延長18．4km 串本太地道路	開通済区間 延長15．2km 那智勝浦新宮道路	事業中区間 延長4．8km 新宮道路	開通済区間 延長2．4km 新宮紀宝道路	事業中区間 延長15．6km 紀宝熊野道路	事業中区間 延長6．7km 熊野道路	開通済区間 延長18．6km 熊野尾鷲道路	B/C
一体評価区間（事業全体）	○	○	○	○	○	○	○	○	6.6
一体評価区間（残事業）	○	○		○		○	○		2.8

※○印は費用便益分析の対象

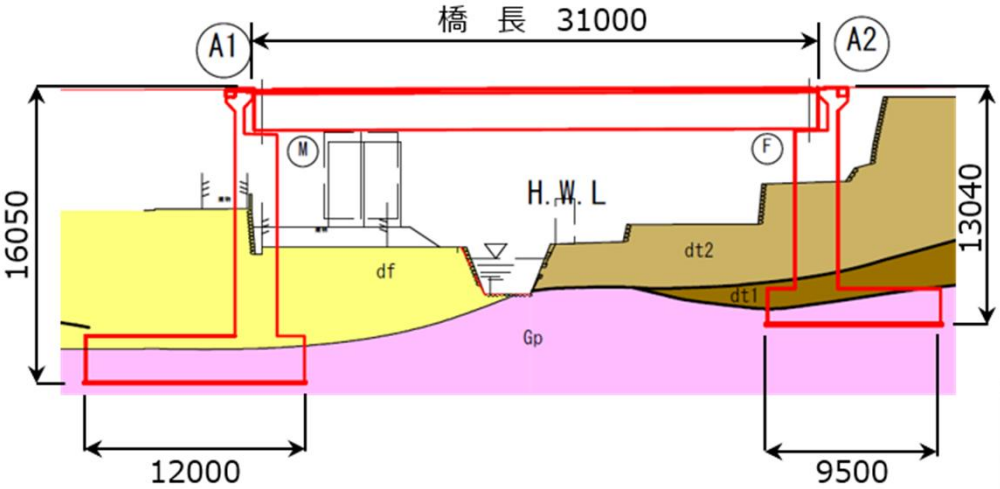
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

橋長と橋梁形式の変更（−1億円）

■渡河橋の設計において、地質調査結果に基づき橋台基礎形式の比較検討を行い、基礎形式及びフーチング位置の変更により施工規模縮小を図りました。また、橋長が短くなったことにより、橋梁形式を変更しコスト縮減を図っております。

■渡河橋の構造見直し　　熊野道路：西郷川橋

【現計画】

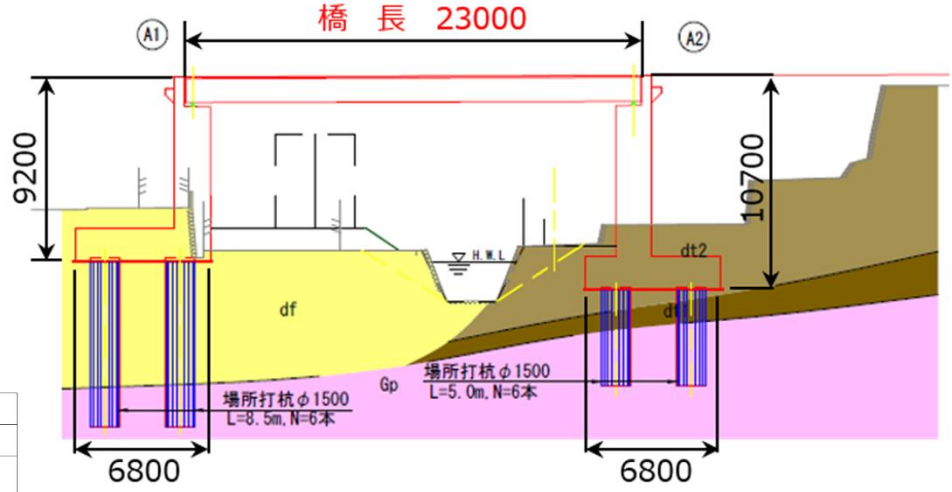


約0.8億円減

〈地層凡例〉

記号	地層名
df	土石流堆積物
dt2	崖錐堆積物
dt1	
Gp	花崗斑岩（熊野酸性岩類）

【変更】



・直接基礎
・橋長　L=31.0m
・約30mのスパンを跨ぐ構造で標準的な「コンポ桁橋」を採用

・杭基礎
・橋長　L=23.0m
・構造見直しにより「PCプレテンションT桁橋」に変更

■　代替案立案等の可能性の視点

■近畿自動車道紀勢線　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」、「地域の魅力向上の支援」、「広域周遊観光の支援」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、第二次救急医療機関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。 今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、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、最新の技術の活用も含め徹底したコスト縮減に努められたい。

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、第二次救急医療機関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。
　また、当県としても、円滑な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、用地取得や事業調整に取り組んでいるところです。今後も引き続き、当県と十分な調整をしていただき、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、最新の技術の活用も含め徹底したコスト縮減に努められたい。

8. 対応方針（原案）

■一般国道４２号熊野道路、一般国道４２号紀宝熊野道路の事業を継続する。

資料4（参考資料）

費用便益分析に含まれない効果

近畿自動車道　紀勢線
一般国道42号
熊野（くまの）道路
紀宝熊野（きほうくまの）道路

令和8年10月27日

中部地方整備局　紀勢国道事務所

費用便益分析結果

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	54,479億円	2,803億円
	維持管理費	11,537億円	421億円
	更新費	2,655億円	3.9億円
	総費用（C)	68,671億円	3,227億円
便益	走行時間短縮便益	408,118億円	8,289億円
	走行経費減少便益	40,274億円	618億円
	交通事故減少便益	6,389億円	113億円
	総便益（B)	454,781億円	9,019億円
B／C		6.6	2.8

その他効果	時間信頼性向上	所要時間のばらつきを考慮した余裕時間が短縮（42,010億円）
	CO_2排出削減	走行速度が改善することで温室効果ガス（CO_2）排出量が低減（1,408億円）

1. 時間信頼性向上便益

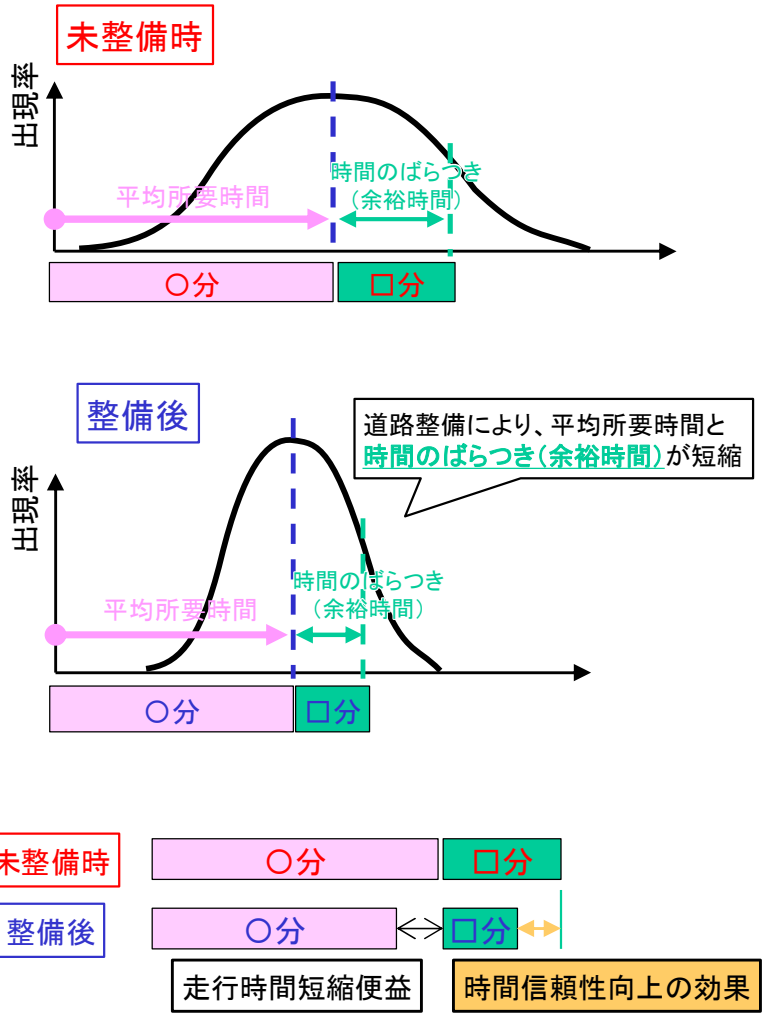
○道路整備による所要時間が短縮する効果だけでなく、所要時間のばらつき（余裕時間）を縮小する効果があり、その効果を評価しています。

＜計算手法＞

未整備時		整備後						
時間のばらつき（余裕時間）	－	時間のばらつき（余裕時間）	×	交通量	×	貨幣価値	＝	時間信頼性向上の効果

時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)により算出

＜算出イメージ＞



▼時間信頼性向上便益算出結果

		総余裕時間費用（億円／年）		③時間信頼性向上便益（億円／年） ①-②	④時間信頼性向上便益現在価値換算（億円／112年）
		①未整備	②整備後		
事業全体	部分供用(1)	23,029	22,967	62.54	42,009.58
	部分供用(2)	22,967	22,942	25.28	
	部分供用(3)	22,942	22,932	9.77	
	部分供用(4)	22,932	22,867	65.00	
	部分供用(5)	22,867	22,820	47.24	
	部分供用(6)	22,820	22,815	4.63	
	部分供用(7)	22,815	22,797	17.52	
	部分供用(8)	22,797	22,759	38.61	
	部分供用(9)	22,759	22,729	29.84	
	部分供用(10)	22,729	22,712	16.60	
	部分供用(11)	22,712	22,696	15.93	
	部分供用(12)	22,696	22,623	73.83	
	部分供用(13)	22,623	22,617	5.47	
	部分供用(14)	22,617	22,611	6.05	
	部分供用(15)	22,611	22,583	28.00	
	部分供用(16)	22,583	22,567	15.81	
	部分供用(17)	22,567	22,570	−2.67	
	部分供用(18)	22,570	22,570	0.39	
	部分供用(19)	22,570	22,551	18.67	
	部分供用(20)	22,551	22,551	0.16	
	部分供用(21)	22,551	22,549	1.40	
	部分供用(22)	22,549	22,540	9.43	
	部分供用(23)	22,540	22,538	2.02	
	完成共用	22,538	22,534	4.03	

時間信頼性向上の効果　「時間信頼性向上便益算定マニュアル（案）」に基づき便益換算した結果、**約42,010億円の効果が見込まれる**

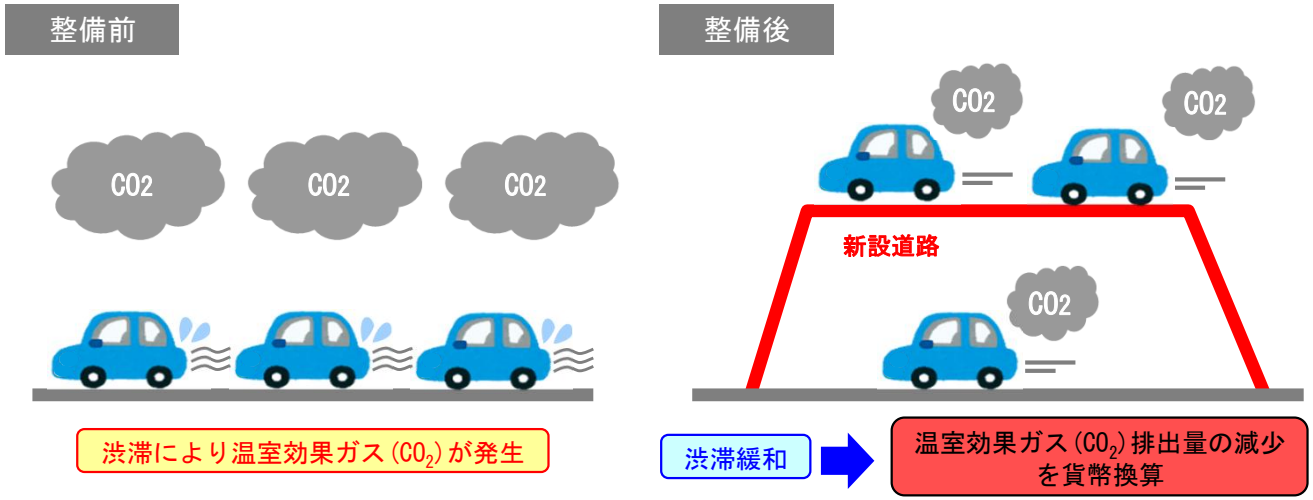
2. CO_2排出削減便益

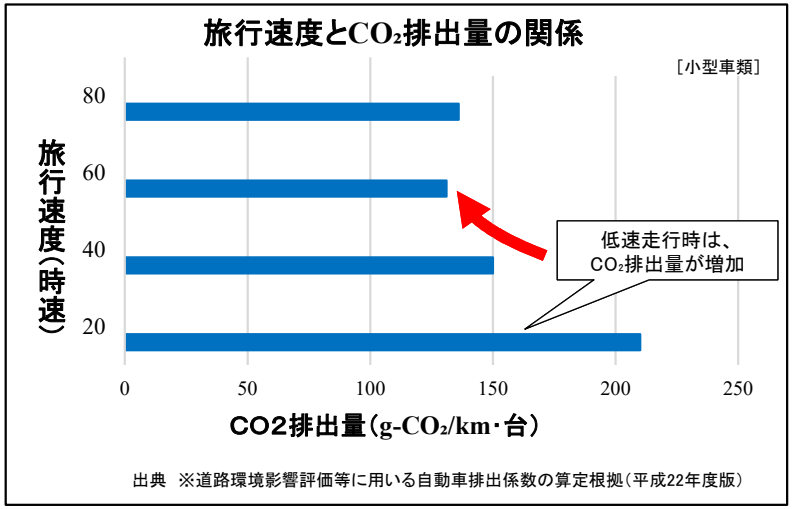
道路整備により走行速度の改善や交通量の変化することで、温室効果ガス(CO_2)排出量が低減されることによる効果を評価

＜計算手法＞

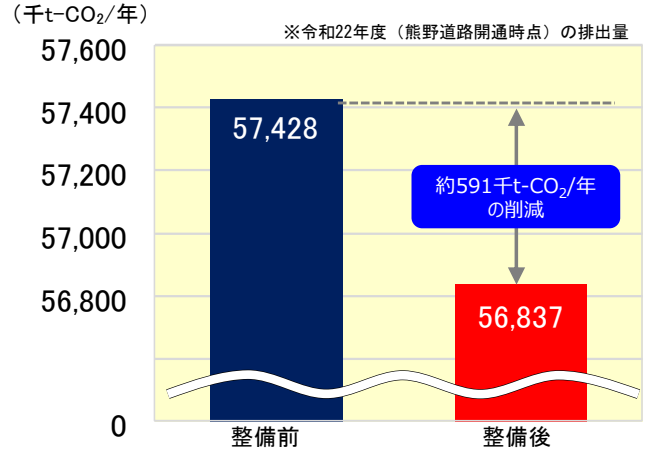
単年度便益＝（整備前のCO_2排出量－整備後のCO_2排出量）×貨幣価値×365

＜算出イメージ＞





＜年間CO_2排出量＞※



平成15年11月25日付け事務連絡「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について」の別紙『客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法（案）』より算定

CO_2排出削減便益の効果

1年間に生じる便益

（整備なし：57,428千t-CO_2/年 － 整備あり：56,837千t-CO_2/年）

×CO_2の貨幣価値原単位：2,890円/t-CO_2※ ＝ **約17.1億円/年**

◆部分供用から112年間を対象として現在価値化した便益

道路整備によるCO_2排出削減便益 1,408億円と試算

※公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）（R7.9 国土交通省）の炭素換算トンあたりの貨幣価値原単位10,600円/t-Cより算定（10,600円/t-C ×0.273（換算係数）＝2,890円/t-CO2）