



No. 12-1  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成26年度第3回

一般国道480号  
なべたにとうげ  
鍋谷峠道路

【再評価】

平成26年11月  
近畿地方整備局

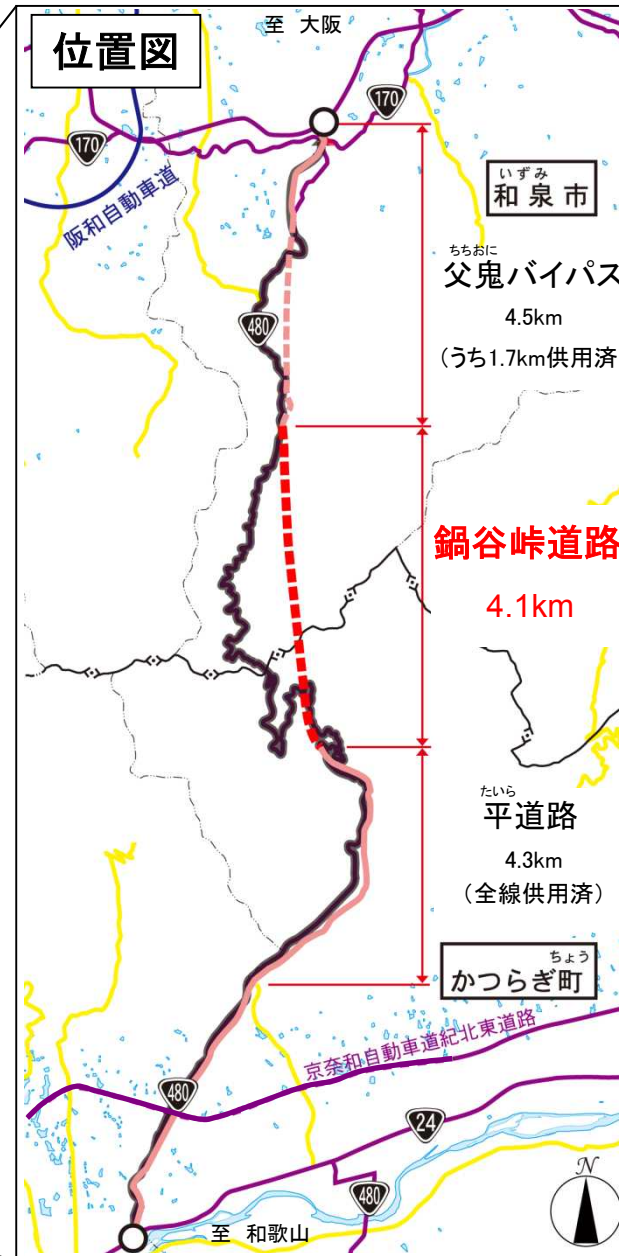
# 目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性等に関する視点
  - 1) 防災面の課題
  - 2) 事業の整備効果
  - 3) 事業の投資効果
3. 事業の進捗の見込みの視点
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
5. 関係自治体の意見
6. 対応方針(原案)

# 事業全体図

一般国道480号は、大阪府和泉市から和歌山県有田市に至る延長約144kmの路線であり、大阪府と和歌山県の連携を強化する道路として重要な役割を担っている。

一般国道480号鍋谷峠道路は、大阪府と和歌山県境における土砂崩落等による通行止めの回避、災害時の迂回解消を含む走行時間短縮等、一般国道480号峠部の線形不良区間の解消等を目的に計画された道路である。



# 1. 事業の概要

## 計画の概要

区間	(起)大阪府和泉市父鬼町 (終)和歌山県伊都郡かつらぎ町平
道路延長	4.1km
構造規格	第3種第3級
設計速度	50km/h
車線数	2車線
標準幅員	7.5m
計画交通量	4,600台/日
全体事業費	192億円
事業化	平成20年度
用地着手	平成23年度
工事着手	平成23年度
事業進捗率	約38% (平成26年3月末現在)
用地取得率	100% (面積ベース・同上)

## 事業の整備効果

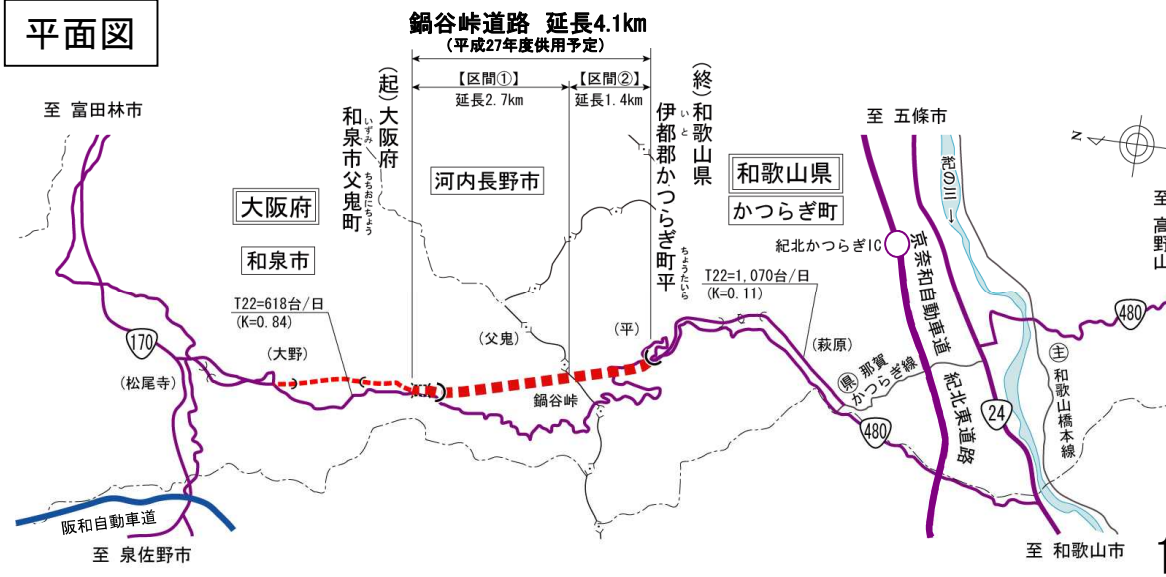
- 災害による通行止めの回避
- 線形不良区間、通行規制区間の解消
- 安定的な交通機能の確保

### 位置図



かつらぎ町平地区坑口付近

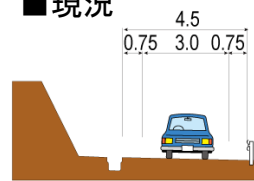
### 平面図



### 標準断面図

#### ■ 現況

【単位:m】

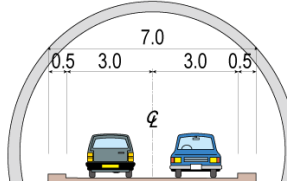
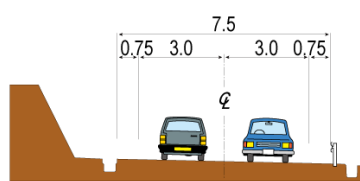


※事業区間の代表的な断面を記載

#### ■ 整備後

● 土工部

● トンネル部



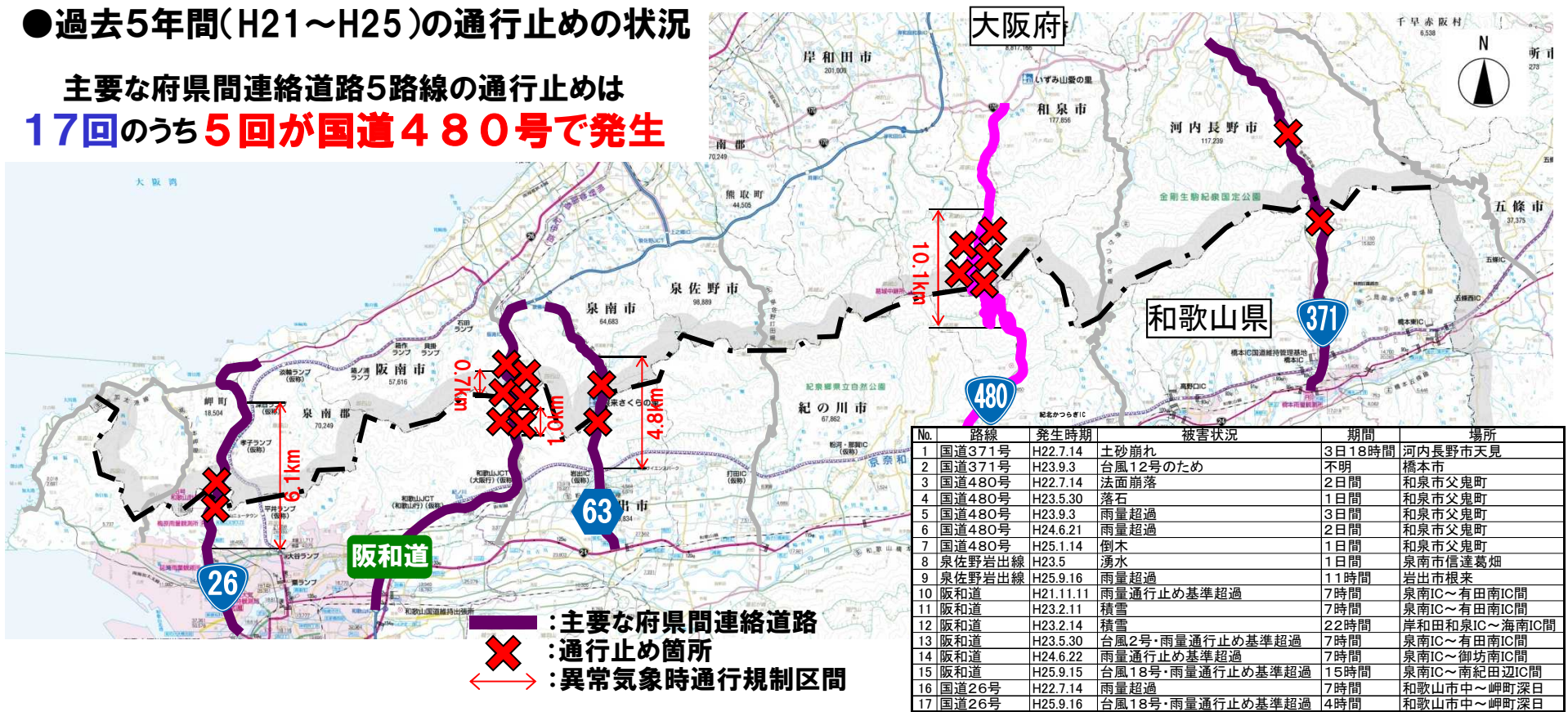
# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 1) 防災面の課題

- 平成21年度～平成25年度に発生した府県間道路5路線における自然災害（大雨、大雪等）による通行止め回数は17回あり、そのうち5回が国道480号で発生
- 国道480号は、異常気象時通行規制区間が10.1kmにわたり存在

### ●過去5年間(H21～H25)の通行止めの状況

主要な府県間連絡道路5路線の通行止めは  
**17回**のうち**5回**が**国道480号**で発生

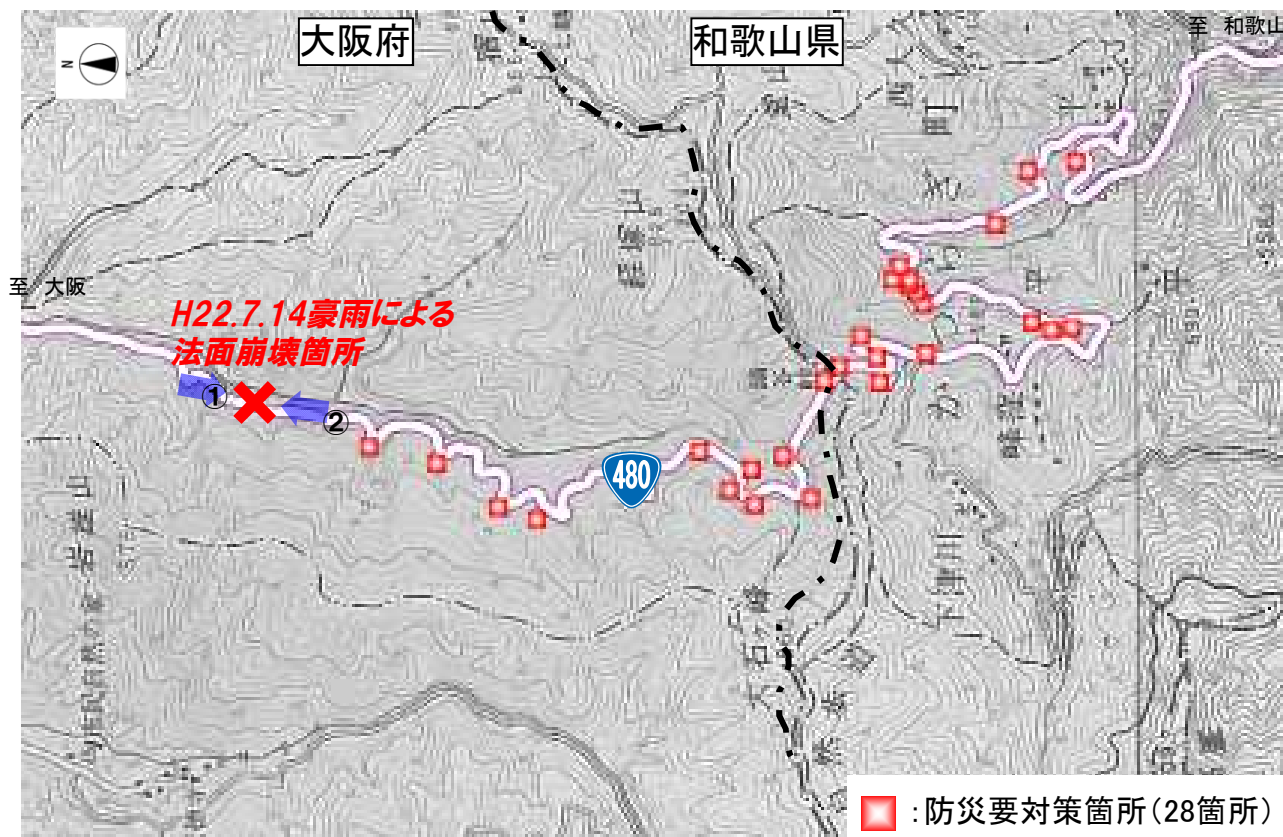


## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 1) 防災面の課題

- 国道480号は防災要対策箇所が多数存在し、線形不良区間が連続
- 平成22年の豪雨時には防災要対策箇所以外でも土砂崩れによる通行止めが発生

国道480号鍋谷峠付近の防災要対策箇所



※防災要対策箇所: 盛土・擁壁等で亀裂や落石等の危険性が高い箇所

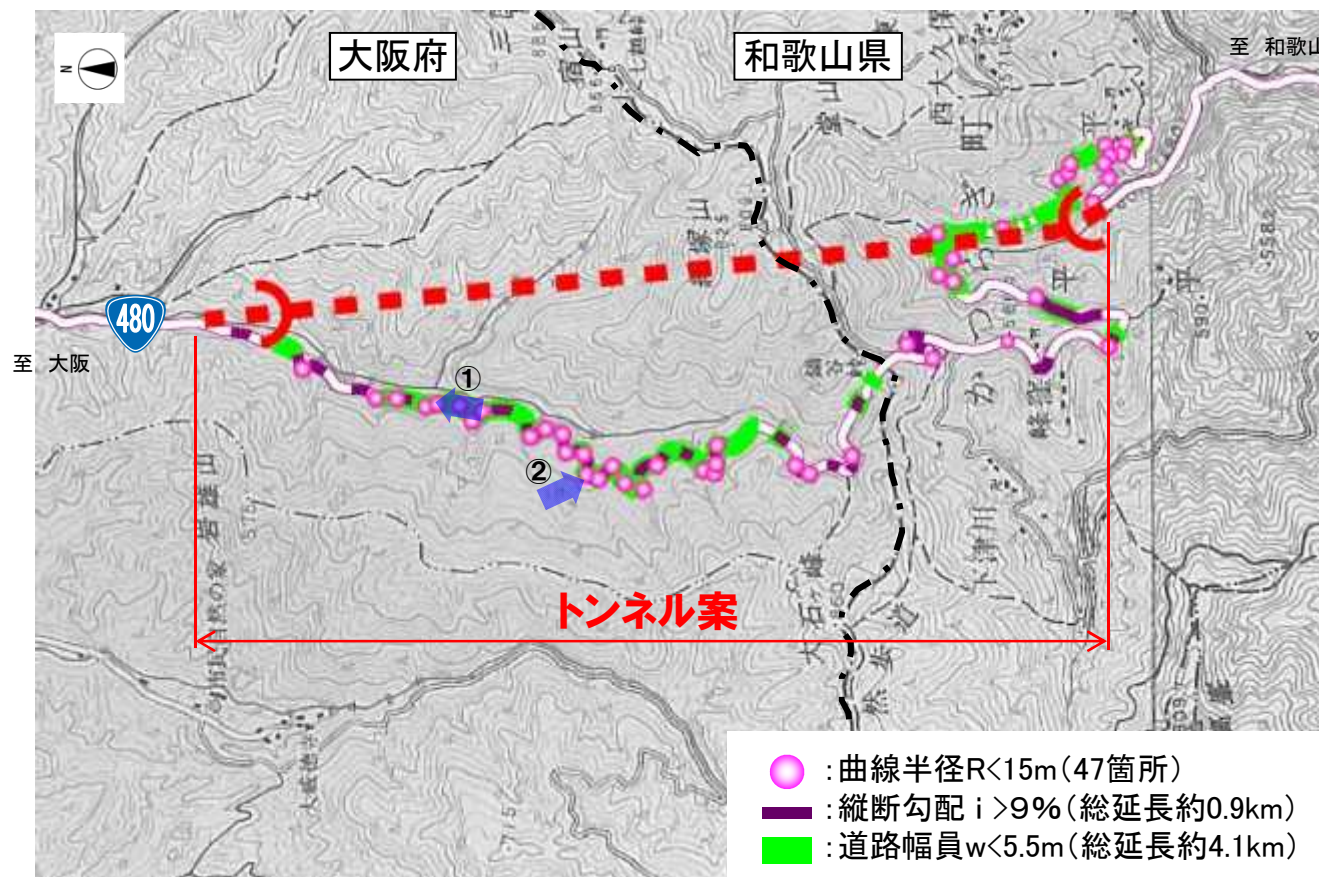
集中豪雨による法面崩壊状況 (H22.7.14撮影)



## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 1) 防災面の課題

- 国道480号鍋谷峠付近には、すれ違い困難な幅員狭小区間や線形不良箇所が多数存在
- 平成24年11月には線形不良区間におけるトラックの立ち往生による通行止めが発生



※急峻な地形で線形不良であるため、現道拡幅では課題を解消できない。



すれ違い困難な幅員狭小区間の状況



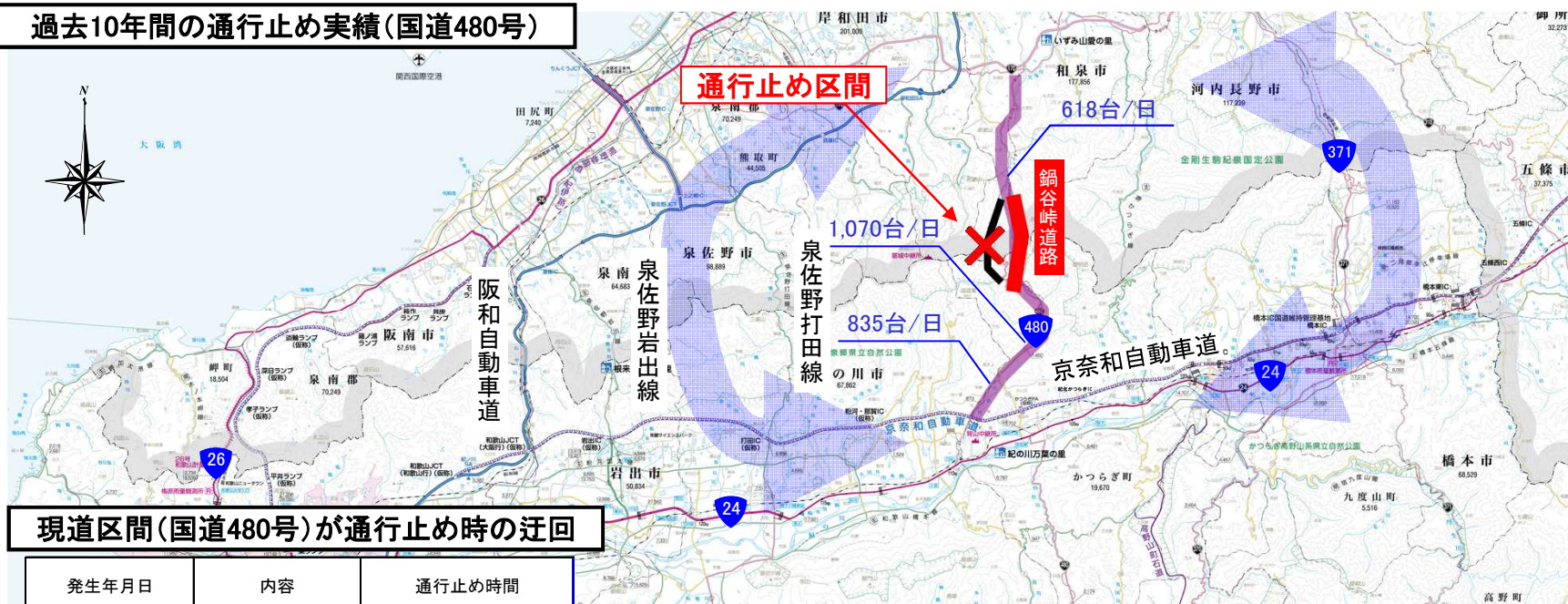
トラック立ち往生の状況

# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(災害による通行止めの回避)

- 土砂崩落等により、現道では過去10年間に7回通行止め(延べ159時間)が発生
- 現道で通行止めが発生した場合、大幅な迂回
- 鍋谷峠道路の整備により、通行止めによる迂回を回避

過去10年間の通行止め実績(国道480号)



現道区間(国道480号)が通行止め時の迂回

発生年月日	内容	通行止め時間
H18. 7. 21	法面崩壊	1時間
H22. 7. 14	法面崩壊	60時間
H23. 5. 30	落石	14時間
H23. 9. 3	雨量基準超過	36時間15分
H24. 6. 21	雨量基準超過	12時間
H24. 11. 7	大型車立ち往生	8時間
H25. 1. 14	倒木	28時間
合計		159時間15分
平均		0.66日/年

※交通量:H22道路交通センサスより

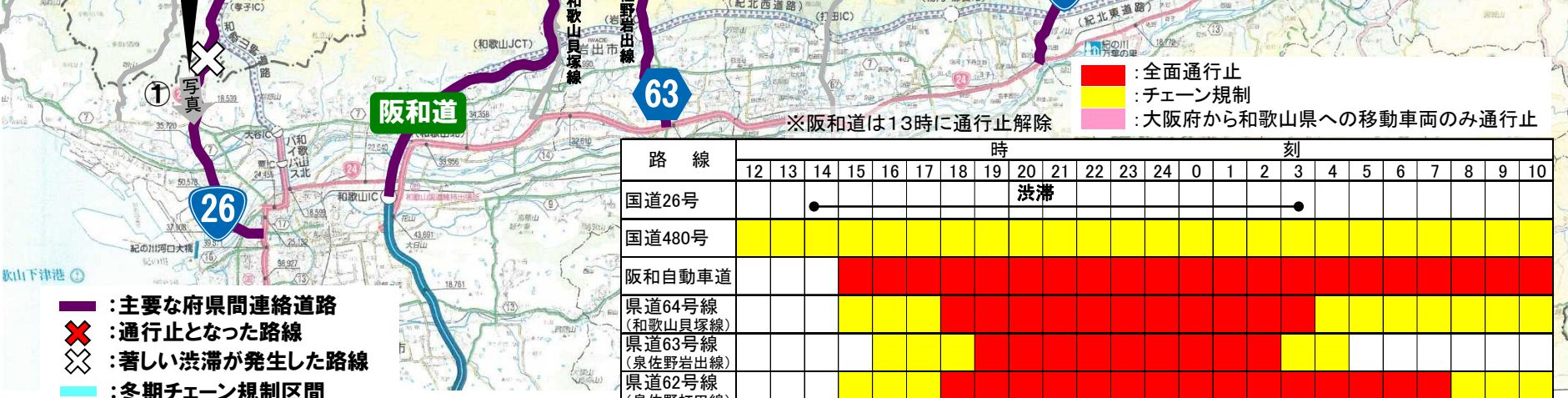
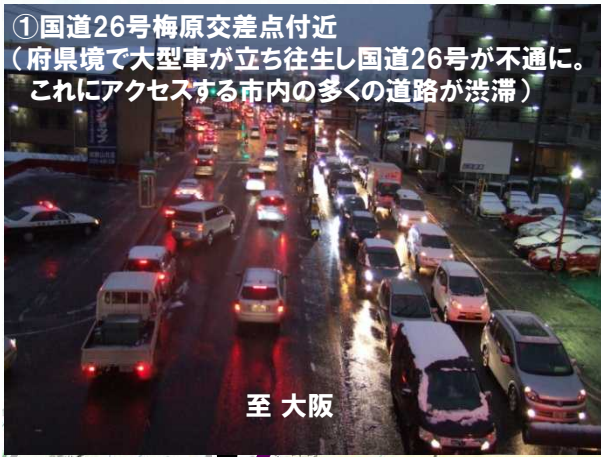
過去10年間で延べ159時間(0.66日/年)の通行止めが発生



# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の整備効果(安定的な交通機能の確保)

- 平成23年2月の大雪では、主要な府県間道路で通行止めや立ち往生による渋滞等が発生
- 鍋谷峠道路の整備により、国道480号の冬期チェーン規制が解消

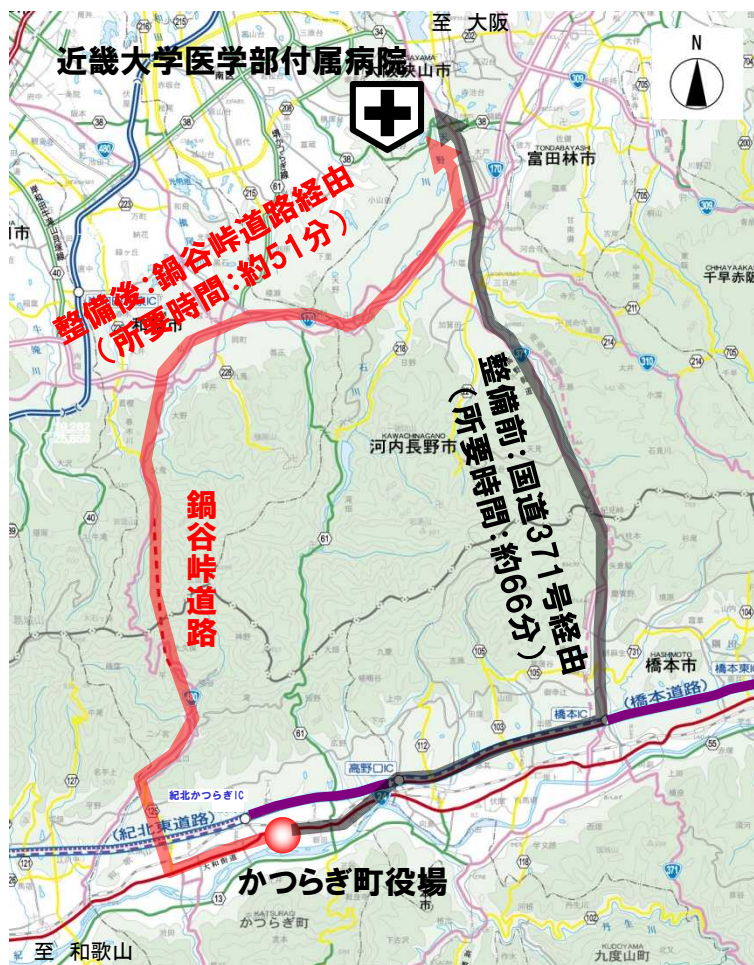


路線	時 刻																							
	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
国道26号			●																					
国道480号																								
阪和自動車道																								
県道64号線 (和歌山貝塚線)																								
県道63号線 (泉佐野岩出線)																								
県道62号線 (泉佐野打田線)																								
国道371号																								

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 2) 事業の整備効果(安定的な交通機能の確保)

■ 鍋谷峠道路の整備により、線形不良区間が解消され、かつらぎ町から近畿大学医学部附属病院(第三次救急医療施設)への所要時間が短縮し、救急搬送における救命率の向上が期待



■ 伊都消防署管内から大阪府への救急車搬送件数は15件/年

(伊都消防本部ヒアリングH20~H24平均)

■ かつらぎ町~近畿大学医学部附属病院への所要時間が短縮

15分短縮

整備前  
66分



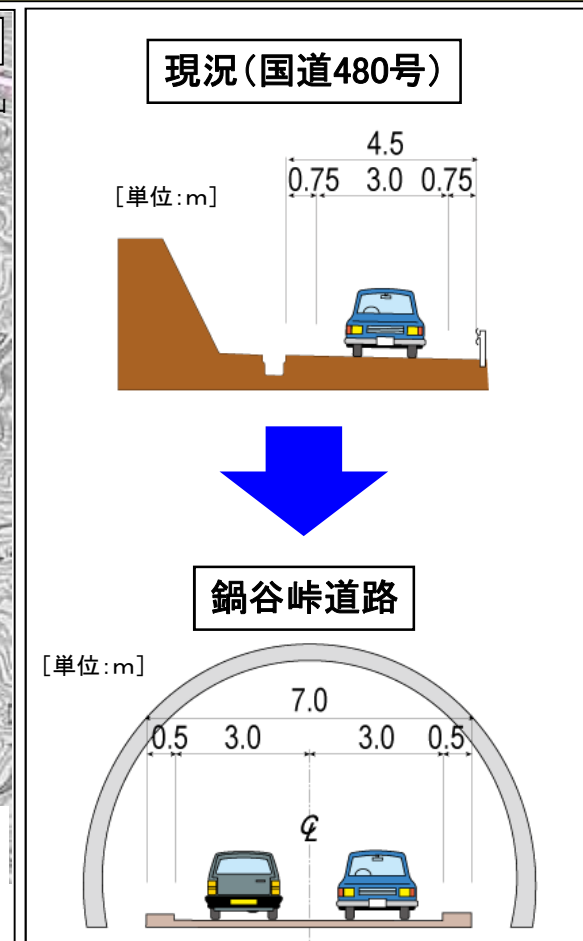
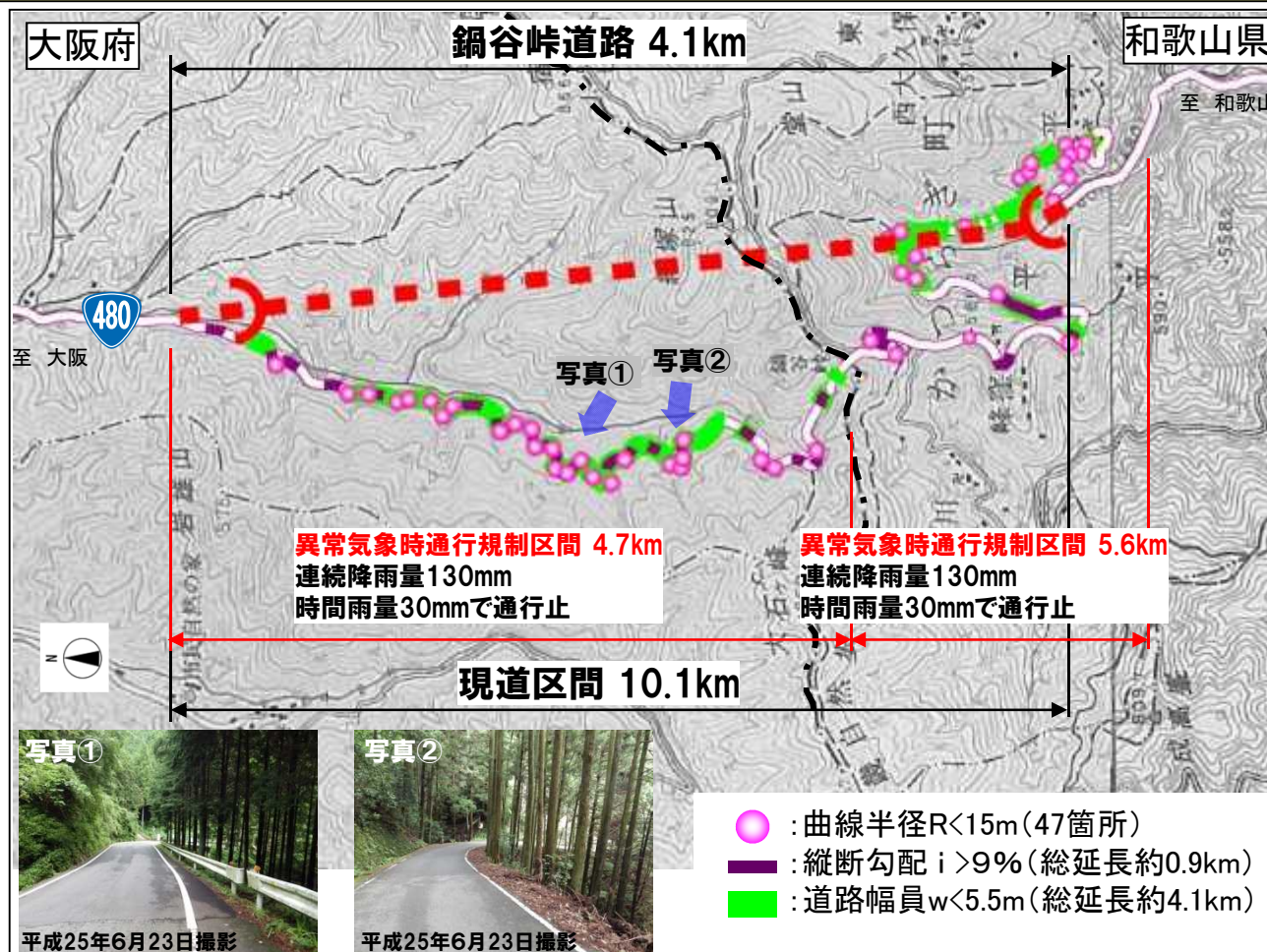
整備後  
51分

出典: H22道路交通センサス

## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 2) 事業の整備効果(線形不良区間、通行規制区間の解消)

- 国道480号鍋谷峠付近には、すれ違い困難な幅員狭小区間や線形不良箇所が多数存在
- 隘路区間が多く、すれ違うことが困難な箇所が多い
- 国道480号は、雨量による異常気象時通行規制区間(連続雨量130mm・時間雨量30mm)が存在
- 鍋谷峠道路の整備により線形不良箇所・隘路区間・通行規制区間が解消



## 2. 事業の必要性等に関する視点

### 3) 事業の投資効果

- ・効果については、「走行時間短縮」「走行経費減少」「交通事故減少」について貨幣換算を行い算出
- ・費用については、道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出

#### ■費用

□事業全体	185億円	□残事業費	80億円
・事業費	181億円	・事業費	77億円
・維持修繕費	3.3億円	・維持修繕費	3.3億円

#### ■算出条件等

基準年	: 平成26年度
検討期間	: 50年間
現在価値算出のための 社会的割引率	: 4%
交通量の推計時点	: 平成42年度
推計に用いた資料	: 平成17年度 道路交通センサス
事業費	: 192億円
維持管理費	: 4百万円/km
作成主体	: 近畿地方整備局

#### ■効果

・走行時間短縮	182億円	215億円
・走行経費減少	29億円	
・交通事故減少	3.2億円	

# 3. 事業進捗の見込みの視点

## 1) 事業の進捗状況

### 平成26年度事業内容

・現在、大阪府域において改良工事・橋梁工事・トンネル工事、和歌山県域において改良工事・トンネル工事を実施しています。

### 進捗状況

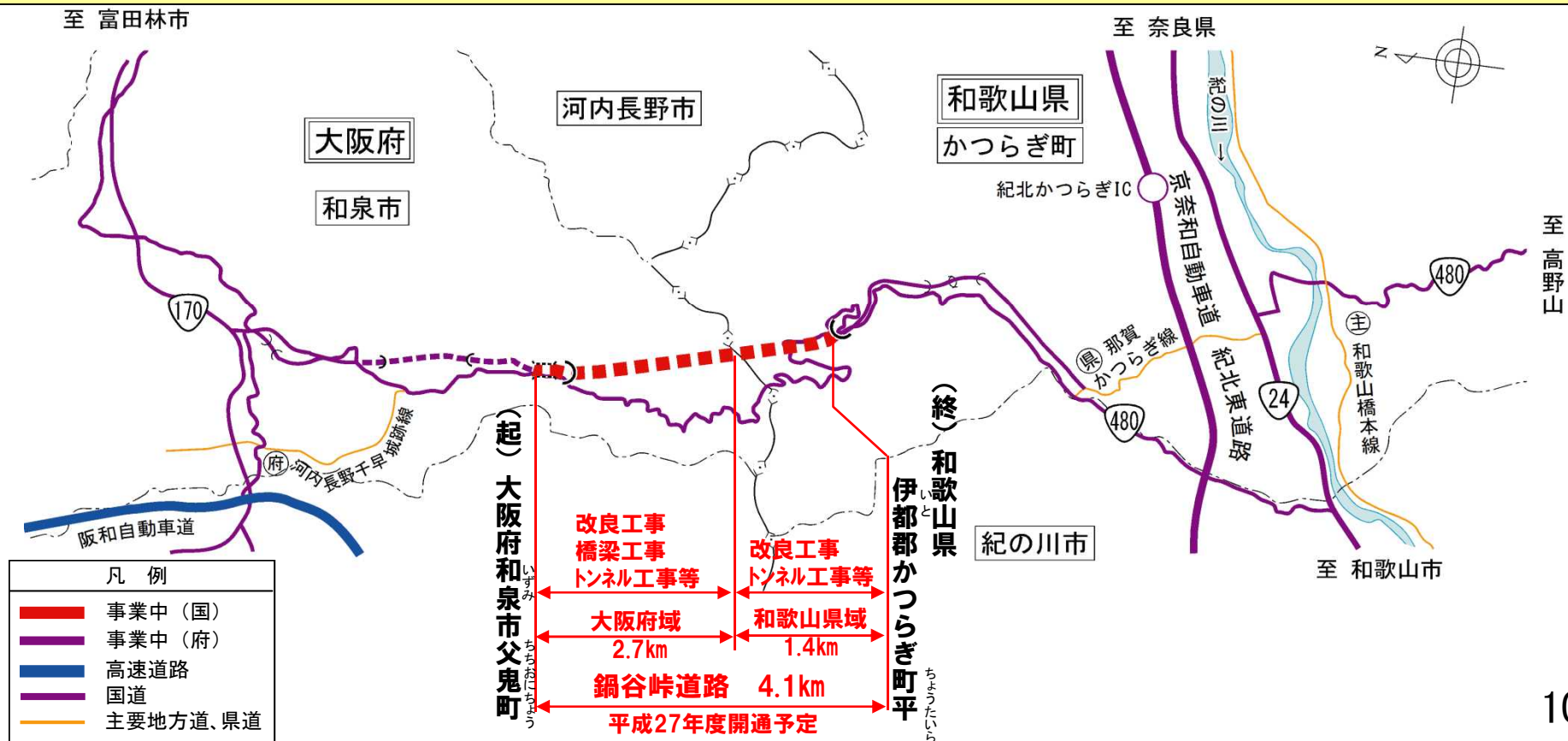
・平成25年度末までの進捗は、用地進捗率100%（面積ベース）、事業進捗率約38%（事業費ベース）です。

### 事業進捗上の課題

・大阪府域のトンネル工事において、掘削土から基準値を上回るヒ素が検出されたことにより、全体事業費の増加が必要。

## 2) 今後の事業スケジュール等

・引き続き事業を推進し、平成27年度に完成2車線で開通する予定です。



# 3. 事業進捗の見込みの視点

## ■事業費の増加要因

○トンネル掘削土にヒ素が含有していることによる処分費の増(+17億円)

鍋谷峠トンネル工事において、大阪府域のトンネル掘削に着手したところ、当初想定していなかったヒ素が含有していることが判明し、有料処分場への処分が必要となった。

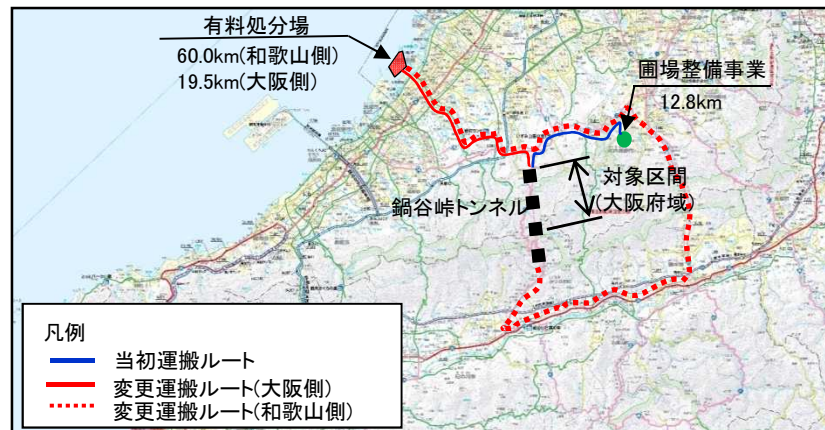
### ●事業費増に至る経緯

【当初計画】 ・大阪府域内の圃場整備に運搬・敷均しを計画

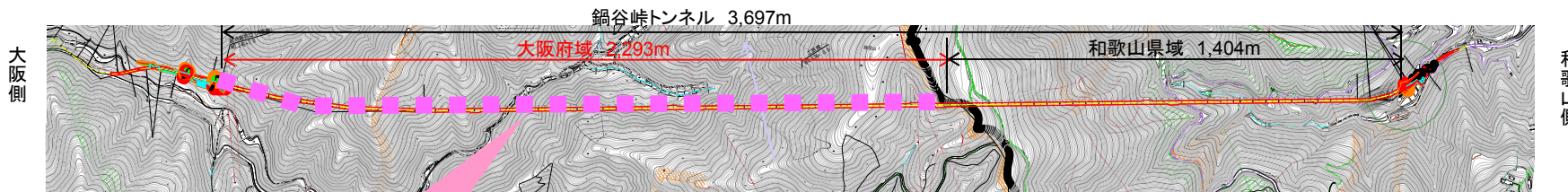
【変更】 ・平成26年4月に和歌山側からの掘進が大阪府域に到達、土質試験を行ったところ、ヒ素が含有していることが判明。  
 ・試験結果より、当初計画していた大阪府域内の圃場整備への運搬が不可となり、処分先を変更する必要が生じた。

### ●掘削土からヒ素が確認されたことによるトンネル掘削土の処分先比較

	当初計画 (圃場整備)	有料処分場
トンネル掘削土	4,000円/m <sup>3</sup>	13,200円/m <sup>3</sup>
	運搬費、敷均し費	運搬費、処分費



### ●鍋谷峠トンネル平面図(対象区間)



掘削土からヒ素が確認された対象区間

# 3. 事業進捗の見込みの視点

## ■コスト削減による減…………… -2億円

### ①トンネル内装の構造変更に伴う減 (-141百万円)

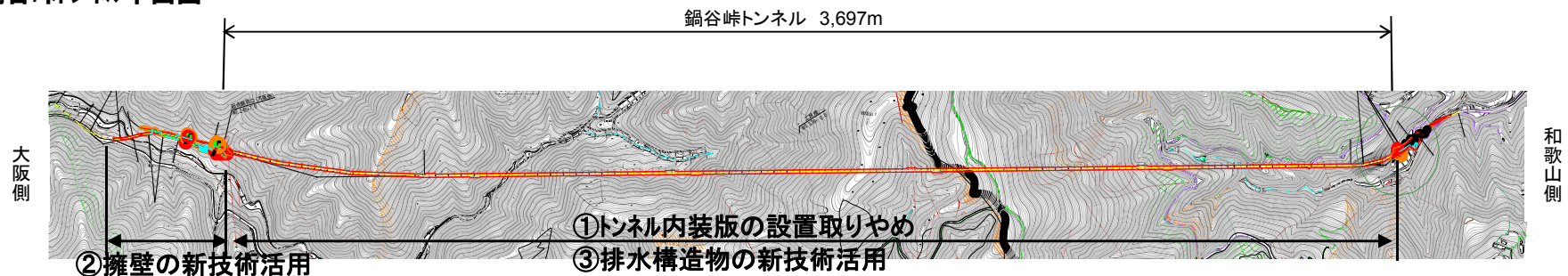
トンネル内装について、道路管理者と協議した結果、内装版設置を取りやめたことによるコスト減

### ②擁壁に新技術を活用したことによる減 (-5百万円)

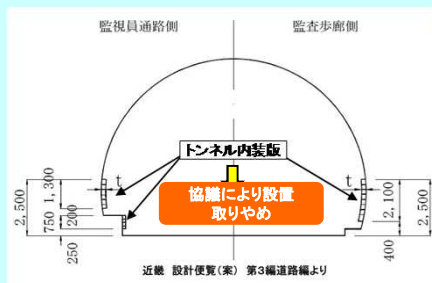
補強部材の最適配置と壁面コンクリートパネルを大型化することで施工性の改善と工事コストを削減

### ③トンネルの排水構造物に新技術を活用したことによる減 (-54百万円)

#### ●鍋谷峠トンネル平面図



#### ①トンネル内装版の設置取りやめ



(参考)内装版

#### ②擁壁の新技術活用

当初: テールアルメ工法



(62,560円/㎡)

変更: スーパーテールアルメ工法



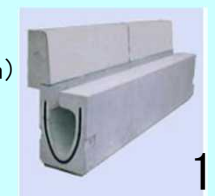
(57,120円/㎡)

#### ③排水構造物の新技術活用

当初: 円形側溝  
(21,000円/m)



変更: 薄型水路  
(13,600円/m)



### 3. 事業進捗の見込みの視点

#### ■ 全体事業費の増加

○約2億円のコスト縮減を図ったものの、掘削土のヒ素混入に伴う処分費増により、約17億円の事業費増が生じたことにより、事業全体で15億円の増額が発生。

○全体事業費 177億円 ⇒ 192億円に増額（約8%増）

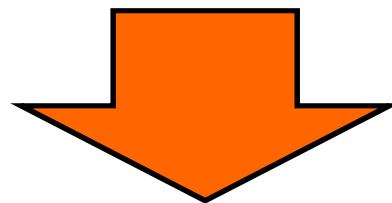
単位:百万円

	主な増減理由	金額	備考
①	トンネル掘削土の処分費の増加	1,700	ヒ素混入に伴い有料処分費が増
②	トンネル内装の構造変更に伴う減	-141	トンネル内装の内装版設置を見直し
③	擁壁に新技術を活用したことによる減	-5	本線の擁壁構造を変更 (テールアルメ→SPテールアルメ)
④	トンネルの排水構造物に新技術を活用したことによる減	-54	トンネルの排水構造物の構造を変更 (円形側溝→薄型水路)
	合 計	1,500	



## 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

鍋谷峠道路の計画は、大阪府と和歌山県境における土砂崩落等の災害による通行止めの回避、線形不良区間、通行規制区間の解消等を目的に、周辺の地形状況等を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺の環境との調和を図っています。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進していきます。

## 5. 関係自治体の意見

### ■大阪府知事

平成26年10月27日 交整第1723号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

1. 平成27年度供用を目標に事業が進められているところであるが、一日も早い供用開始に向け、事業推進を図りたい。
2. 事業の実施にあたっては、道路構造や施工方法について十分に検討の上、より一層のコスト縮減に努められたい。
3. 今後とも事業を円滑に進めるため、沿道環境への配慮や地域振興などに関する地域住民の意見を十分に踏まえながら、事業の推進に努められたい。

### ■和歌山県知事

平成26年11月8日 県総第401号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

国道480号鍋谷峠道路は、和歌山県と大阪府との連携を強化するなど、関西都市圏を拡大し、広域的なネットワークを形成する重要な府県間道路であります。

このため、地域間交通の利便性向上や地域経済の発展はもとより、災害時の交通機能確保や救急医療体制の強化や、住民の安全・安心な生活を確保するためにも、早期の全線供用が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、平成27年国体開催までに供用させるようお願いいたします。

## 6. 対応方針(原案)

国道480号 鍋谷峠道路

### 1. 事業の必要性等に関する視点

- ・大阪府、和歌山県境は急峻な山地であり、府県を結ぶ道路は脆弱。
- ・国道480号は、防災要対策箇所が多数存在し、線形不良区間が連続。
- ・鍋谷峠道路の整備により、防災要対策箇所や線形不良区間を回避し、安定した交通を確保するとともに、災害時の迂回解消を含む走行時間短縮等、災害による被害の回避、地域住民の不安感の解消等の効果が期待される。

### 2. 事業進捗の見込みの視点

- ・平成20年度に事業化し、平成23年度より橋梁工事、トンネル工事等を推進中。
- ・引き続き事業を推進し、平成27年度の供用を目指す。

鍋谷峠道路は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指すことが適切である。

**事業継続**



No. 12-2  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
平成26年度第3回

一般国道480号  
なべたにとうげ  
鍋谷峠道路  
【再評価】

平成26年11月  
近畿地方整備局

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道480号 鍋谷峠道路
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 30億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.9%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.7 (経済的純現在価値 (B-C) = 134億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 13.3%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑な モビリティの 確保	● 現道等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失時間 (現況) : 42446万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 27万人・時間/年 (65138万人・時間/年⇒65111万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 国道480号 (主) 泉佐野打田線 (主) 堺かつらぎ線 国道371号 (新) 国道371号 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 33万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 1割削減
	□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	□ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	
	□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	かつらぎ町～関西国際空港 (所要時間 : 71分～53分)
物流効率化 の支援	□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	
	■ 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	かつらぎ町、主な出荷先 : 大阪市中央卸売市場、主な農産物 : 柿
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	国道480号(大阪府和泉市父鬼町～和歌山県伊都郡かつらぎ町平)
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	高野山(年間観光客入込数：233万人 H25年)
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての当該区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	かつらぎ町～近畿大学医学部付属病院(所要時間：66分→51分)

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止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	国道371号(大阪府河内長野市～和歌山県橋本市)
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	防災要対策箇所28箇所
<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	異常気象時通行規制区間 国道480号 10.1km		
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量:3055.25t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等): 国道480号(主)泉佐野打田線(主)堺かつらぎ線 国道371号(新) 国道371号 排出削減量: 11.12t/年、排出削減率: 1割削減 (バイパス事業の場合) バイパス等についてNOx排出増加量: 6.3t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(現道/平行区間等): 国道480号(主)泉佐野打田線(主)堺かつらぎ線 国道371号(新) 国道371号 排出削減量: 0.64t/年、排出削減率: 1割削減 (バイパス事業の場合) バイパス等についてSPM排出増加量: 0.36t/年
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	

(再評価)

様式-2

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道480号	鍋谷峠道路	L=4.1km	一次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
4,600	2車線	近畿地方整備局

### ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成26年度		
単純合計	180億円	8.1億円	188億円
うち残事業分	80億円	8.1億円	88億円
基準年における 現在価値 (C)	181億円	3.3億円	185億円
うち残事業分	77億円	3.3億円	80億円

### ② 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	合計
基準年	平成26年度			
供用年	平成28年度			
単年便益 (初年便益)	10億円	1.5億円	0.18億円	12億円
基準年における 現在価値 (B)	182億円	29億円	3.2億円	215億円
うち残事業分	182億円	29億円	3.2億円	215億円

注) 「供用年」は、便益算定上の仮定の供用年である。



# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：鍋谷峠道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (4.1km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	4,600	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	7	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	6.13	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道480号 (10.6km)	交通量	[台/日]	1,000	0
		走行時間	[分]	20	0
		走行時間費用	[億円/年]	3.80	0.00
	(主)泉佐野 打田線 (12.0km)	交通量	[台/日]	3,900	3,300
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	15.97	12.71
	(主)堺かつらぎ線 (13.8km)	交通量	[台/日]	600	300
		走行時間	[分]	26	25
		走行時間費用	[億円/年]	2.60	1.34
	国道371号 (新) (15.9km)	交通量	[台/日]	17,300	16,600
		走行時間	[分]	32	31
		走行時間費用	[億円/年]	96.83	88.95
	国道371号 (14.9km)	交通量	[台/日]	10,300	10,300
		走行時間	[分]	51	51
		走行時間費用	[億円/年]	85.35	85.91
③その他道路合計 (9,013.3km)	走行時間費用	[億円/年]	36,925.63	36,925.33	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：9,084.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	37,130.17	37,120.37	9.80

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 交通状況の変化

様式-3①

## 事業名：鍋谷峠道路（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (4.1km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0	4,600	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0	7	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	6.13	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	一般国道 480号  (10.6km)	交通量	[台/日]	1,000	0
		走行時間	[分]	20	0
		走行時間費用	[億円/年]	3.80	0.00
	(主)泉佐野 打田線  (12.0km)	交通量	[台/日]	3,900	3,300
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	15.97	12.71
	(主)堺かつ らぎ線  (13.8km)	交通量	[台/日]	600	300
		走行時間	[分]	26	25
		走行時間費用	[億円/年]	2.60	1.34
	一般国道 371号 (新)  (15.9km)	交通量	[台/日]	17,300	16,600
		走行時間	[分]	32	31
		走行時間費用	[億円/年]	96.83	88.95
一般国道 371号  (14.9km)	交通量	[台/日]	10,300	10,300	
	走行時間	[分]	51	51	
	走行時間費用	[億円/年]	85.35	85.91	
③その他道路合計 (9,013.3km)	走行時間費用	[億円/年]	36,925.63	36,925.33	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：9,084.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	37,130.17	37,120.37	9.80

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面 (①、②) に該当する道路を明示すること)



# 費用便益分析の条件

事業名：鍋谷峠道路

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成26年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計 いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサスベース)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	( )台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由 小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他( )	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。	
	その他( )	<input type="checkbox"/>

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				



# 費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道480号 鍋谷峠道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.04	4.1	0.17

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-8年目	H 20	1.2653	96.8	0.47	0.56		
-7年目	H 21	1.2167	95.6	0.53	0.62		
-6年目	H 22	1.1699	93.7	1.06	1.21		
-5年目	H 23	1.1249	92.1	9.71	10.83		
-4年目	H 24	1.0816	91.3	28.88	31.23		
-3年目	H 25	1.0400	91.3	22.86	23.78		
-2年目	H 26	1.0000	91.3	35.93	35.93		
-1年目	H 27	0.9615	91.3	80.12	77.04		
供用開始年次	H 28	0.9246	91.3			0.16	0.15
1年目	H 29	0.8890	91.3			0.16	0.14
2年目	H 30	0.8548	91.3			0.16	0.14
3年目	H 31	0.8219	91.3			0.16	0.13
4年目	H 32	0.7903	91.3			0.16	0.13
5年目	H 33	0.7599	91.3			0.16	0.12
6年目	H 34	0.7307	91.3			0.16	0.12
7年目	H 35	0.7026	91.3			0.16	0.11
8年目	H 36	0.6756	91.3			0.16	0.11
9年目	H 37	0.6496	91.3			0.16	0.11
10年目	H 38	0.6246	91.3			0.16	0.10
11年目	H 39	0.6006	91.3			0.16	0.10
12年目	H 40	0.5775	91.3			0.16	0.09
13年目	H 41	0.5553	91.3			0.16	0.09
14年目	H 42	0.5339	91.3			0.16	0.09
15年目	H 43	0.5134	91.3			0.16	0.08
16年目	H 44	0.4936	91.3			0.16	0.08
17年目	H 45	0.4746	91.3			0.16	0.08
18年目	H 46	0.4564	91.3			0.16	0.07
19年目	H 47	0.4388	91.3			0.16	0.07
20年目	H 48	0.4220	91.3			0.16	0.07
21年目	H 49	0.4057	91.3			0.16	0.07
22年目	H 50	0.3901	91.3			0.16	0.06
23年目	H 51	0.3751	91.3			0.16	0.06
24年目	H 52	0.3607	91.3			0.16	0.06
25年目	H 53	0.3468	91.3			0.16	0.06
26年目	H 54	0.3335	91.3			0.16	0.05
27年目	H 55	0.3207	91.3			0.16	0.05
28年目	H 56	0.3083	91.3			0.16	0.05
29年目	H 57	0.2965	91.3			0.16	0.05
30年目	H 58	0.2851	91.3			0.16	0.05
31年目	H 59	0.2741	91.3			0.16	0.04
32年目	H 60	0.2636	91.3			0.16	0.04
33年目	H 61	0.2534	91.3			0.16	0.04
34年目	H 62	0.2437	91.3			0.16	0.04
35年目	H 63	0.2343	91.3			0.16	0.04
36年目	H 64	0.2253	91.3			0.16	0.04
37年目	H 65	0.2166	91.3			0.16	0.04
38年目	H 66	0.2083	91.3			0.16	0.03
39年目	H 67	0.2003	91.3			0.16	0.03
40年目	H 68	0.1926	91.3			0.16	0.03
41年目	H 69	0.1852	91.3			0.16	0.03
42年目	H 70	0.1780	91.3			0.16	0.03
43年目	H 71	0.1712	91.3			0.16	0.03
44年目	H 72	0.1646	91.3			0.16	0.03
45年目	H 73	0.1583	91.3			0.16	0.03
46年目	H 74	0.1522	91.3			0.16	0.02
47年目	H 75	0.1463	91.3			0.16	0.02
48年目	H 76	0.1407	91.3			0.16	0.02
49年目	H 77	0.1353	91.3			0.16	0.02
合計				-0.29	-0.04	0.16	0.02
				179.27	181.16	8.10	3.34



単純事業費計		179.56	8.10
--------	--	--------	------

- 注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)
- 注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

## 費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道480号 鍋谷峠道路

				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.04	4.1	0.17	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-1年目	H 27	0.9615	91.3	80.12	77.04		
供用開始年次	H 28	0.9246	91.3			0.16	0.15
1年目	H 29	0.8890	91.3			0.16	0.14
2年目	H 30	0.8548	91.3			0.16	0.14
3年目	H 31	0.8219	91.3			0.16	0.13
4年目	H 32	0.7903	91.3			0.16	0.13
5年目	H 33	0.7599	91.3			0.16	0.12
6年目	H 34	0.7307	91.3			0.16	0.12
7年目	H 35	0.7026	91.3			0.16	0.11
8年目	H 36	0.6756	91.3			0.16	0.11
9年目	H 37	0.6496	91.3			0.16	0.11
10年目	H 38	0.6246	91.3			0.16	0.10
11年目	H 39	0.6006	91.3			0.16	0.10
12年目	H 40	0.5775	91.3			0.16	0.09
13年目	H 41	0.5553	91.3			0.16	0.09
14年目	H 42	0.5339	91.3			0.16	0.09
15年目	H 43	0.5134	91.3			0.16	0.08
16年目	H 44	0.4936	91.3			0.16	0.08
17年目	H 45	0.4746	91.3			0.16	0.08
18年目	H 46	0.4564	91.3			0.16	0.07
19年目	H 47	0.4388	91.3			0.16	0.07
20年目	H 48	0.4220	91.3			0.16	0.07
21年目	H 49	0.4057	91.3			0.16	0.07
22年目	H 50	0.3901	91.3			0.16	0.06
23年目	H 51	0.3751	91.3			0.16	0.06
24年目	H 52	0.3607	91.3			0.16	0.06
25年目	H 53	0.3468	91.3			0.16	0.06
26年目	H 54	0.3335	91.3			0.16	0.05
27年目	H 55	0.3207	91.3			0.16	0.05
28年目	H 56	0.3083	91.3			0.16	0.05
29年目	H 57	0.2965	91.3			0.16	0.05
30年目	H 58	0.2851	91.3			0.16	0.05
31年目	H 59	0.2741	91.3			0.16	0.04
32年目	H 60	0.2636	91.3			0.16	0.04
33年目	H 61	0.2534	91.3			0.16	0.04
34年目	H 62	0.2437	91.3			0.16	0.04
35年目	H 63	0.2343	91.3			0.16	0.04
36年目	H 64	0.2253	91.3			0.16	0.04
37年目	H 65	0.2166	91.3			0.16	0.04
38年目	H 66	0.2083	91.3			0.16	0.03
39年目	H 67	0.2003	91.3			0.16	0.03
40年目	H 68	0.1926	91.3			0.16	0.03
41年目	H 69	0.1852	91.3			0.16	0.03
42年目	H 70	0.1780	91.3			0.16	0.03
43年目	H 71	0.1712	91.3			0.16	0.03
44年目	H 72	0.1646	91.3			0.16	0.03
45年目	H 73	0.1583	91.3			0.16	0.03
46年目	H 74	0.1522	91.3			0.16	0.02
47年目	H 75	0.1463	91.3			0.16	0.02
48年目	H 76	0.1407	91.3			0.16	0.02
49年目	H 77	0.1353	91.3	0.00	0.00	0.16	0.02
合計				80.12	77.04	8.10	3.34
単純事業費計				80.12		8.10	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。





路線名	箇所名	車線数	延長
国道480号	鍋谷峠道路	2	4.1

### ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	17,642	
	改良費		式	1	696	
		土工	m <sup>3</sup>	50,000	81	
		深礎工	式			
		法面工	式	1	272	
		擁壁工	式	1	324	
		施設工	式			
		函渠工	式			
		排水工	式	1	19	
		情報管路工	km			
		雑工	式			
	橋梁費		m	89	403	
		100m以上	m			
		100m未満	m	89	403	
	トンネル費		m	3,697	15,856	
		NATM	m	3,697	9,399	
		残土処分	式	1	6,457	
	IC・JCT費		箇所			
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		m <sup>2</sup>	34,447	650	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	34,447	650	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>			
	付帯施設費		式		37	
		交通管理施設工	式	1	27	
		その他	式	1	10	
	②用地及補償費		式		41	
用地費		m <sup>2</sup>	9,364	29		
	宅地	m <sup>2</sup>	5	0.02		
	田畑	m <sup>2</sup>	736	4		
	山林・原野	m <sup>2</sup>	8,623	25		
	その他	m <sup>2</sup>				
補償費		式	1	12		
③間接経費		式	1	1,517		
事業費合計					19,200	

路線名	箇所名	車線数	延長
国道480号	鍋谷峠道路	2	4.1

## ■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式		7,691	
	改良費		式		252	
		土工	m <sup>3</sup>	18,330	30	
		深礎工	式			
		法面工	式	2	97	
		擁壁工	式	2	118	
		施設工	式			
		函渠工	式			
		排水工	式	1	7	
		情報管路工	km			
		雑工	式			
	橋梁費		m			
		100m以上	m			
		100m未満	m			
	トンネル費		m		6,753	
		NATM	m	1,494	3,877	
		残土処分	式	1	2,875	
	IC・JCT費		箇所			
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費		m <sup>2</sup>		650	
		車道舗装	m <sup>2</sup>	34,447	650	
		歩道舗装	m <sup>2</sup>			
付帯施設費		式		37		
	交通管理施設工	式	1	27		
	その他	式	1	10		
②用地及補償費			式			
	用地費		m <sup>2</sup>			
		宅地	m <sup>2</sup>			
		田畑	m <sup>2</sup>			
		山林・原野	m <sup>2</sup>			
		その他	m <sup>2</sup>			
補償費		式				
③間接経費			式		964	
事業費合計					8,655	

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道480号	鍋谷峠道路	2	4.1km

■維持管理費内訳

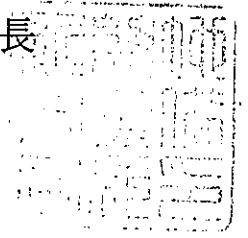
区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	4.1	850	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	0	橋梁0.1km、トンネル3.7km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			850	



国近整企画64号  
平成26年10月21日

大阪府知事 殿

近畿地方整備局長



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成26年11月10日(月)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成26年11月4日(火)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463



(再評価)

## 【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道26号和歌山岬道路	事業継続	
一般国道480号鍋谷峠道路	事業継続	

※貴府の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

## 【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
大和川総合水系環境整備事業	事業継続	

※貴府の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

## 【砂防事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
亀の瀬地区地すべり対策事業	事業継続	

※貴府の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

## 【公園事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
淀川河川公園	事業継続	

※貴府の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

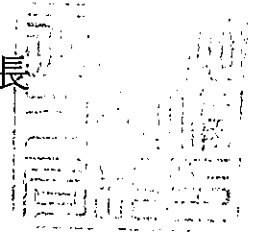


国近整企画64号

平成26年10月21日

和歌山県知事 殿

近畿地方整備局長



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、近畿地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成26年11月10日(月)に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成26年11月4日(火)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

近畿地方整備局 企画部 企画課 事業評価係

電話 06-6942-1141

FAX 06-6942-7463

(再評価)

## 【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道26号和歌山岬道路	事業継続	
一般国道42号冷水拡幅	事業継続	
一般国道42号有田海南道路	事業継続	
一般国道42号田辺西バイパス	事業継続	
近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)	事業継続	
一般国道480号鍋谷峠道路	事業継続	

※貴県の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

## 【河川事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
紀の川総合水系環境整備事業	事業継続	

※貴府の意見を踏まえ、近畿地方整備局事業監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。

交 整 1 7 2 3 号  
平成26年10月27日

近畿地方整備局長 様

大 阪 府 知 事



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

貴職におかれましては、日頃から大阪府行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、平成26年10月21日付け国近整企画第64号により照会のありました標記内容について、下記のとおり回答いたします。

記

【一般国道26号和歌山岬道路】

1. 平成27年度供用を目標に事業が進められているところであるが、一日も早い全線供用に向け、事業推進を図られたい。
2. 事業の実施にあたり、より一層のコスト縮減はもとより、引き続き、透明性の確保に努め、工事工程や事業費について、適宜説明を行われたい。
3. 今後とも事業を円滑に進めるため、沿道環境への配慮や交通安全対策、地域振興などに関する地域住民の意見を十分に踏まえながら、事業の推進に努められたい。

【一般国道480号鍋谷峠道路】

1. 平成27年度供用を目標に事業が進められているところであるが、一日も早い供用開始に向け、事業推進を図られたい。
2. 事業の実施にあたっては、道路構造や施工方法について十分に検討の上、より一層のコスト縮減に努められたい。
3. 今後とも事業を円滑に進めるため、沿道環境への配慮や地域振興などに関する地域住民の意見を十分に踏まえながら、事業の推進に努められたい。

近畿地方整備局長 様

和歌山県知事 仁 坂 吉 伸



近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の  
作成に係る意見照会について（回答）

平成26年9月13日付け国近整企画第54号で意見照会のあった標記につ  
いて、下記のとおり回答します。

記

1 対応方針（原案）に対する県知事意見について

(1) 一般国道26号和歌山岬道路

国道26号和歌山岬道路は、和歌山県と大阪府との連携を強化し、広域的なネットワークを形成する、重要な府県間道路であります。

また、国道26号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、異常気象時通行規制の解消、救急医療活動の支援等の整備効果を高めるためにも、早期の全線供用が必要であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、平成27年国体開催までに供用させるようお願いいたします。

(2) 一般国道480号鍋谷峠道路

国道480号鍋谷峠道路は、和歌山県と大阪府との連携を強化するなど、関西都市圏を拡大し、広域的なネットワークを形成する重要な府県間道路であります。

このため、地域間交通の利便性向上や地域経済の発展はもとより、災害時の交通機能確保や救急医療体制の強化や、住民の安全・安心な生活を確保するためにも、早期の全線供用が必要であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、平成27年国体開催までに供用させるようお願いいたします。

(3) 一般国道 42 号有田海南道路

国道 42 号有田海南道路は、国道 42 号の渋滞解消や交通事故の減少を図るとともに、有田市及び海南市の生活圏の連携強化により地域の活性化に資する道路であります。

また、国道 42 号の現道は南海トラフの巨大地震などによる津波で浸水することが想定されており、大規模地震への備えとして整備が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業着手から 6 年が経過しており、早期に用地買収を進め、工事に着手できるようお願いします。

(4) 一般国道 42 号冷水拡幅

国道 42 号冷水拡幅は、国道 42 号有田海南道路と合わせ、国道 42 号の渋滞解消や交通事故の減少を図るとともに、有田市及び海南市の生活圏の連携強化により地域の活性化に資する道路であることから整備が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業着手から 7 年が経過しており、早期に用地買収を進め、工事に着手できるようお願いします。

(5) 近畿自動車道紀勢線 (田辺～すさみ)

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 号の代替え道路となる近畿自動車道紀勢線のミッシングリンク解消が急務であります。

当事業は平成 26 年 4 月に国土交通省から平成 27 年国体開催までの供用が示されており、全線で工事が推進され、一部では完了しているため、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減等を図り、平成 27 年国体開催までに供用させるようお願いします。

(6) 一般国道 42 号田辺西バイパス

国道 42 号田辺西バイパスは、近畿自動車道紀勢線南紀田辺 IC へのアクセス道路としての機能を担うとともに、国道 42 号の渋滞緩和を目的とする道路であります。

また、国道 42 号の現道は南海トラフの巨大地震などによる津波で浸水することが想定されており、大規模地震への備えとしても重要な道路であることから、早期の全線供用が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

(7) 紀の川総合水系環境整備事業

紀の川総合水系環境整備事業は、国(浄化事業)、県(底泥浚渫)、市(下水道整備)が一体となり進めている内川(和歌山市)の水質改善事業の一環であり、県都和歌山市のまちづくりにおける重要な事業である。現在でも、大門川では BOD が環境基準値を上回っている状況であり、早急な水質改善のためにも対応方針(原案)のとおり事業継続し、早期完成を図られたい。