

NO. 6
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成 17 年度第 1 回)

一般国道 169 号

おく 瀬 道 路

平成 17 年 9 月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

□ 事業の目的	1
□ 計画の概要	2
□ 事業の経緯及び進捗状況	3
□ 事業を取り巻く社会状況	5
1．周辺市町村の人口及び乗用車保有台数の変化	5
2．奥瀬道路周辺の産業	6
3．現道の交通状況	7
4．異常気象時及び災害時への対応	9
5．医療施設へのアクセス	10
6．周辺の観光資源	11
7．地域における計画	13
□ 事業の整備効果	14
□ 費用便益比の算定	18
□ コスト縮減や代替案立案等の可能性	20
□ 対応方針	21

事業の目的

- 国道 169 号の通行不能区間の解消
- 災害時、緊急時における交通確保
- 沿線地域の活性化

一般国道 169 号は、奈良県奈良市を起点として、紀伊半島内陸部を縦貫し、和歌山県新宮市に至る延長 190 km の道路であり、奥熊野地方の日常生活の支えとして、また観光地アクセスの経路として重要な役割を担っています。

このうち、和歌山県の飛び地である東牟婁郡北山村から奈良県吉野郡十津川村に至る区間は通行不能区間であることから、地域の振興や生活面などにおいて大きな支障となっています。また、十津川村から東牟婁郡熊野川町に至る区間においても、道路幅員が狭く、異常気象時には通行規制がかかる区間であることから、快適かつ安全な交通の確保が望まれています。

奥瀬道路（全長 6.3km）は、国道 169 号における通行不能区間を解消し、沿線町村と新宮市との連携強化、沿線住民の生活道路としての機能確保、災害時や緊急時の安定した交通の確保、観光をはじめとする地域の基幹産業の支援などを目的とした道路です。



図 奥瀬道路位置図

期区間整備前の通行不能区間

計 画 の 概 要

- ・ 起終点 自) 和歌山県東牟婁郡北山村小松
至) 和歌山県東牟婁郡熊野川町玉置口
- ・ 計画延長 $L = 6.3 \text{ km}$
- ・ 幅員 $W = 7.0 \sim 8.0 \text{ m}$
- ・ 構造規格 第3種第3級
- ・ 設計速度 40 km/h
- ・ 車線数 2車線
- ・ 全体事業費 約 210 億円

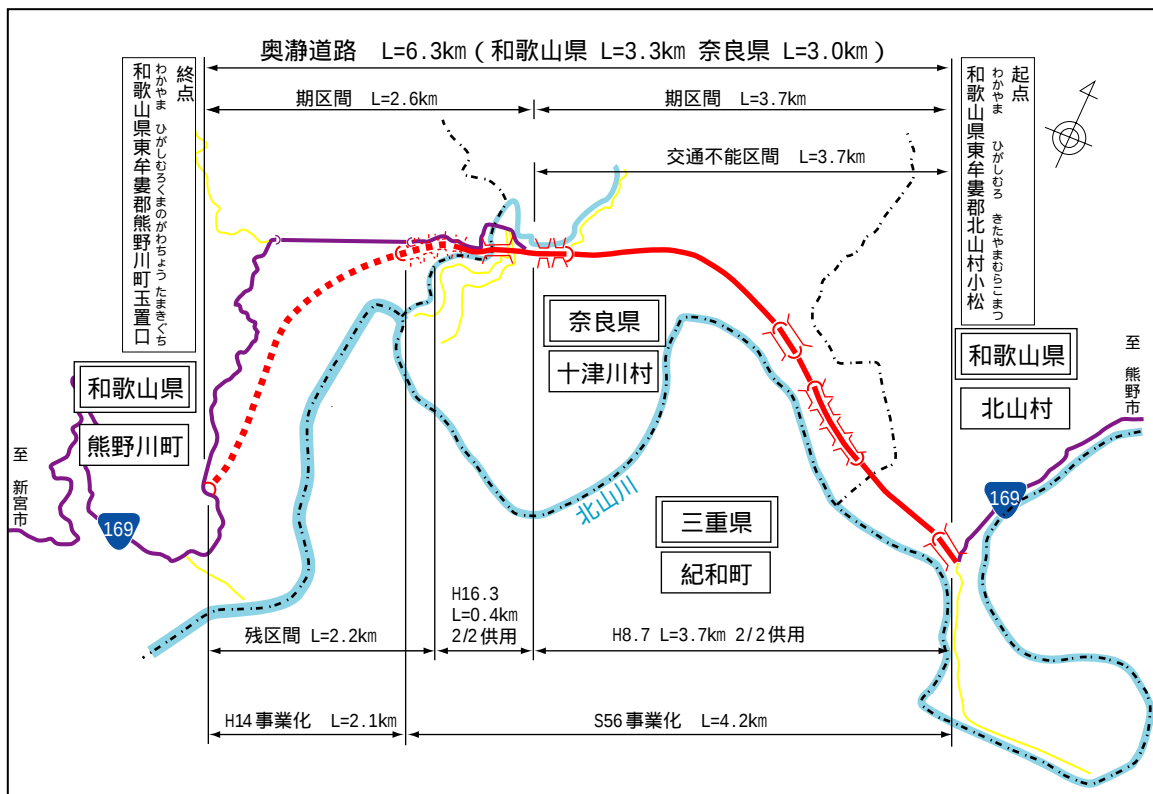


図 奥瀬道路計画図

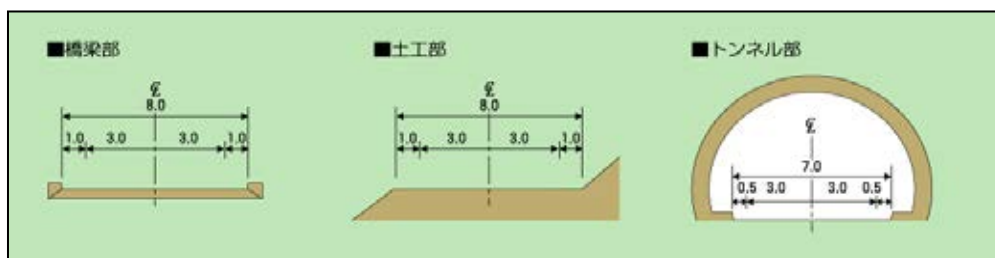


図 奥瀬道路標準断面図

事業の経緯及び進捗状況

1．事業の経緯

- ・ 昭和 56 年度 ： 事業化（L=4.2km）
- ・ 昭和 58 年度 ： 用地着手
- ・ 昭和 58 年度 ： 工事着手
- ・ 平成 14 年度 ： 事業区間延伸（L=2.1km）

2．事業の進捗（平成 16 年度末現在）

- ・ 事業進捗：78%
- ・ 用地進捗：98%（面積ベース）
- ・ 部分供用：平成 8 年 7 月（ 期区間 L =3.7 km ）
平成 16 年 3 月（ 期区間の一部 L =0.4km ）

3．関係機関との調整等

- ・ 奥瀬道路の 期、 期の建設にあたっては、
地形が非常に急峻であること
これらの地形を通過するため、トンネル・橋梁等の構造物が
大半を占めること
工事のための進入路が限られていること
などから、工事は困難を極めました。平成 8 年 7 月に 期区間
（ L =3.7 km ）を供用しました。また、 期区間のうち、0.4km（ 奈良県吉野郡十津川村～和歌山県東牟婁郡熊野川町玉置口地区 ）に
ついては、平成 16 年 3 月に供用しました。
- ・ 現在 2.2km 区間の終点部に残っている用地（1 件）については、
共有地であることから、引き続き用地取得を完了させるため、地
元熊野川町と調整のうえ、地権者交渉を行っています。

4．現在の状況

・供用区間の状況



・工事中区間の状況



事業を取り巻く社会状況

1. 周辺市町村の人口及び乗用車保有台数の変化

(1) 沿線地域の人口

和歌山県の人口は昭和 55 年から現在までほぼ横ばい状態です。
しかし、奥瀬道路周辺の町村人口は減少傾向となっています。

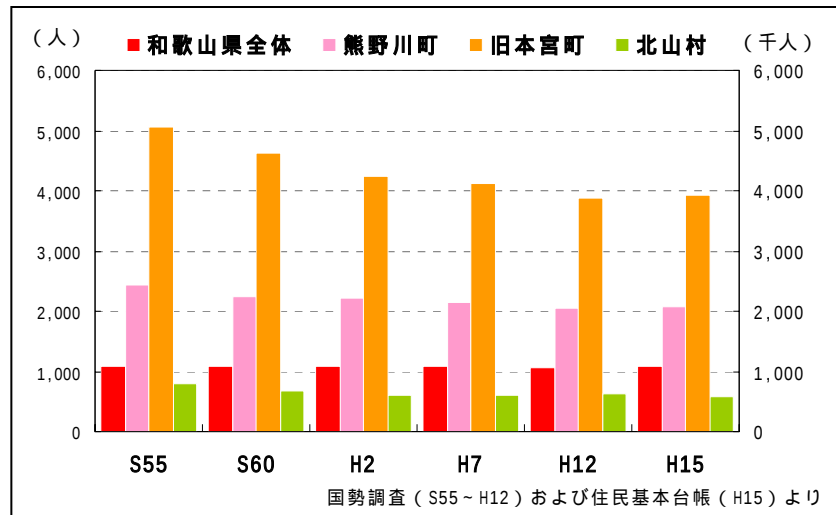


図 周辺町村の人口の変化

和歌山県のみ千人単位

(2) 自動車保有台数の推移

自動車保有台数については、和歌山県では平成 12 年からほぼ横ばいです。奥瀬道路周辺町村においては北山村は増加傾向ですが、熊野川町、旧本宮町では横ばいです。

人口 1 人あたりの自動車保有台数をみると、和歌山県平均が 0.65 台であるのに対し、周辺町村では高い値を示しており、車依存度が高い地域であると言えます。

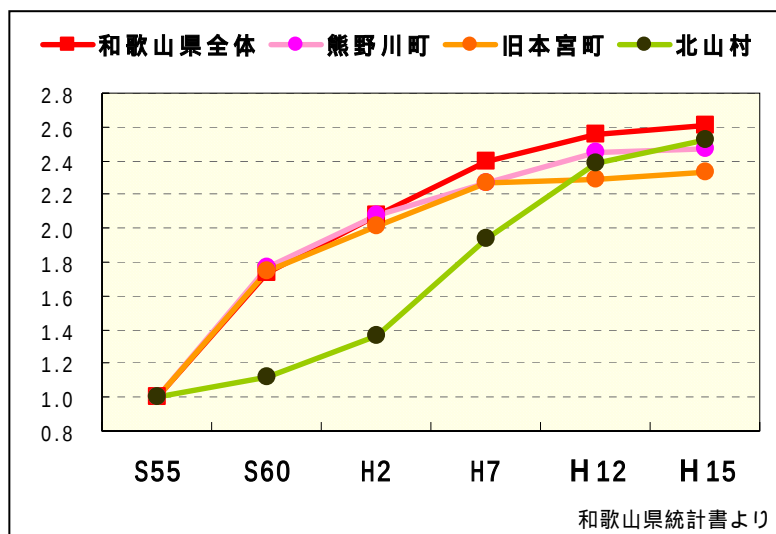


図 S55 を 1.0 とした場合の保有台数の伸び

表 周辺地域および和歌山県における
1 人あたりの自動車保有台数
(H15 年)

	1人あたり保有台数
熊野川町	0.72
旧本宮町	0.72
北山村	0.64
和歌山県全体	0.65

２．奥瀬道路周辺の産業

北山村の就業者のうち、約 7 割が第 3 次産業に従事しています。また、近年では、観光産業関連の就業者が増加しており、特に平成 16 年には、大きく増加しました。

また、第 1 次産業のうち、北山村の名産品である「じゃばら」については、近年の健康志向と相まって、その売上額が大きく増加しています。

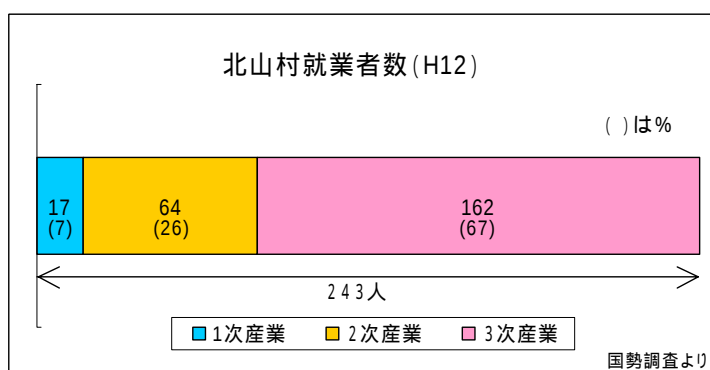


図 産業別就業者数と割合

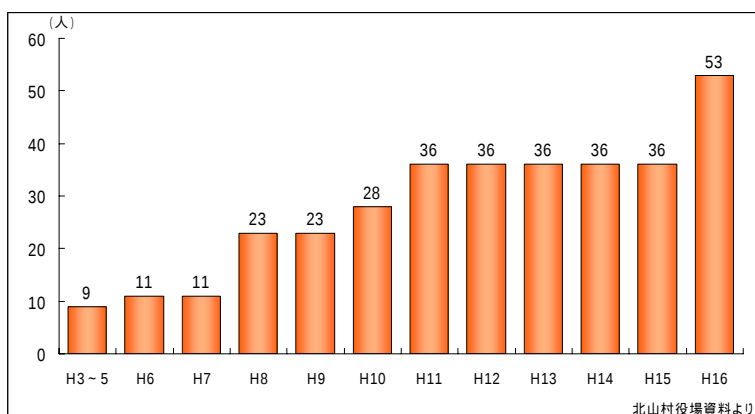


図 北山村における観光関連就業者数の推移

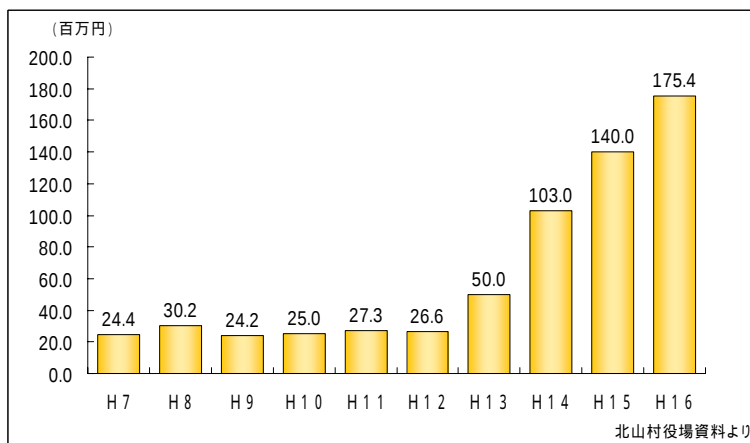


図 北山村における「じゃばら」売上額の推移

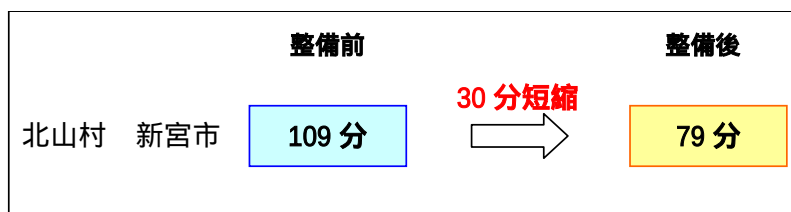


図 北山村の「じゃばら」

3. 現道の交通状況

(1) 北山村の道路状況

北山村から新宮市への所要時間は、Ⅰ期区間およびⅡ期区間の整備により、30分の時間短縮が図られました。



北山村から新宮市への所要時間（現況）

紀南河川国道事務所による実測値（H179）

(2) 国道169号の交通状況

奥瀬道路周辺の国道169号の交通量は、ほぼ横ばいでしたが、Ⅱ期区間供用後、増加傾向となっています。

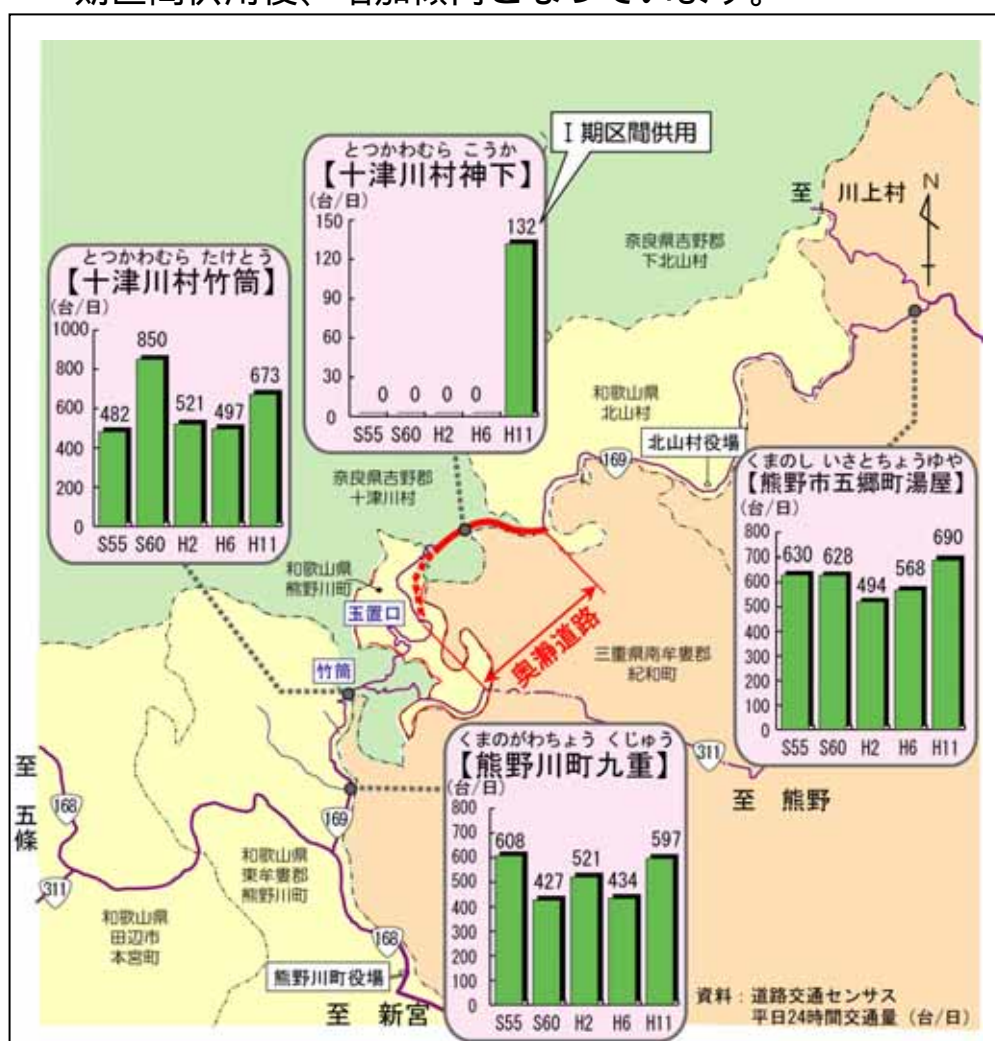


図 国道169号の交通量の変化（道路交通センサス平日24時間交通量）

奥瀬道路周辺地域において、平成 17 年 8 月の調査では、平成 11 年と比較すると交通量が大きく増加しています。また、平成 16 年 7 月に「紀伊山地の霊場と参詣道」がユネスコの世界遺産に登録されたことから、観光客による増加が見られます。

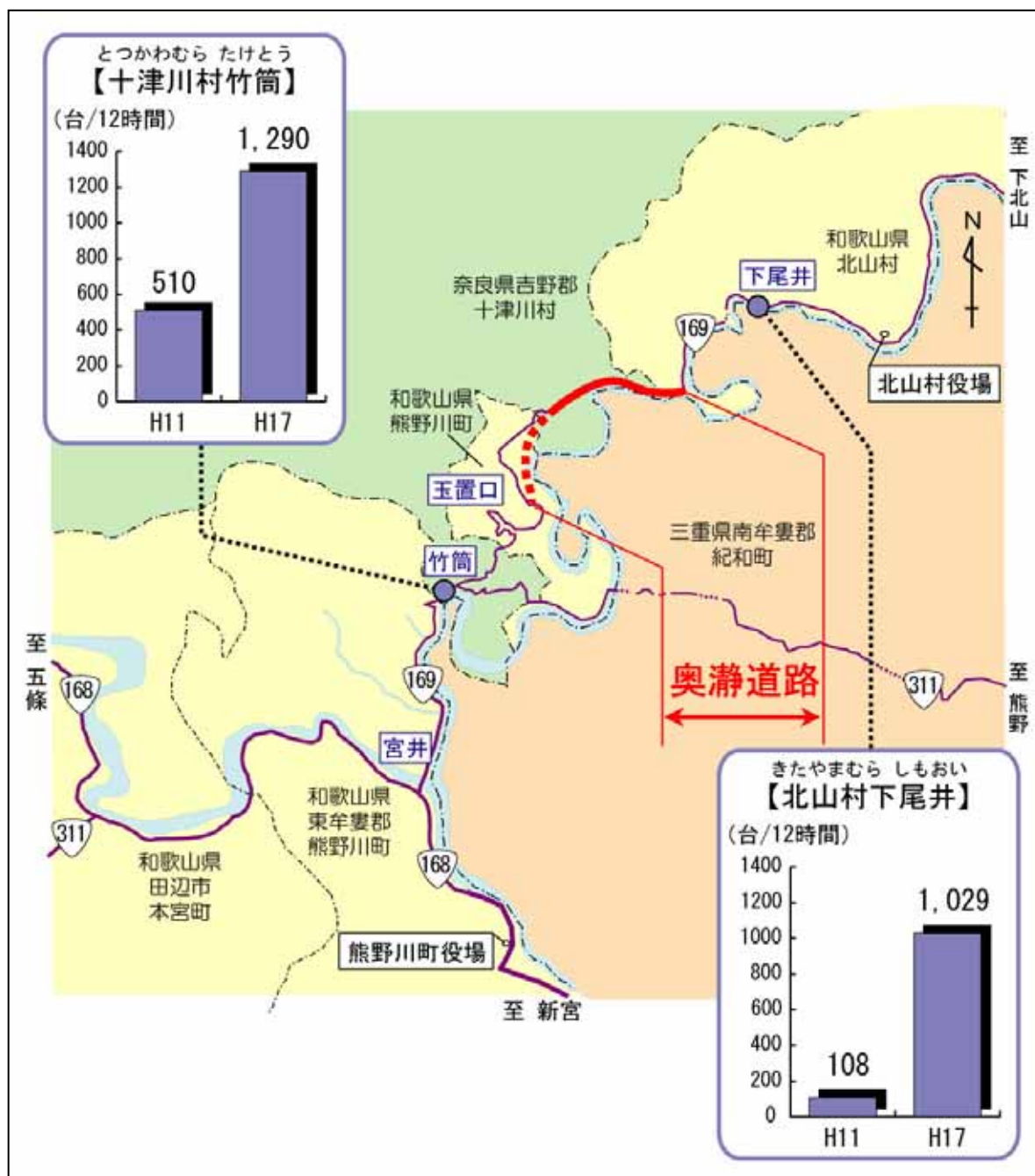


図 国道 169 号の交通量の変化（平日 12 時間交通量）

H11 は道路交通センサス（10 月）の昼間 12 時間交通量、
H17 は 8 月の昼間 12 時間実測値

4. 異常気象時及び災害時への対応

奥瀬道路の整備区間のうち、通行不能区間は 期区間の整備により解消されましたが、未だ他の区間には、異常気象時通行規制区間があり、安全かつ安定した交通を確保できない状態にあります。

年間の通行止め回数は平成 16 年において、災害によって 6 回延べ 19 日、事前通行止めが 4 回延べ日数 4 日となっています。



図 奥瀬道路周辺の通行規制区間位置

写真 十津川村^{たけとう}竹筒における土砂崩落(平成11年5月)

表 通行止め回数実績【東牟婁郡熊野川町^{みやい}宮井～同郡北山村^{しもおい}下尾井】

	平成9年		平成10年		平成11年		平成12年		平成13年		平成14年		平成15年		平成16年	
	回数	延べ日数	回数	延べ日数	回数	延べ日数	回数	延べ日数	回数	延べ日数	回数	延べ日数	回数	延べ日数	回数	延べ日数
災害による通行止め	0	0	2	32	1	150	2	2	1	1	0	0	1	1	6	19
事前通行止め	5	69	0	0	0	0	0	0	2	2	1	1	2	2	4	4

(和歌山県調べ)

5．医療施設へのアクセス

周辺地域において最も高度な医療設備を持つ施設は新宮市立医療センターです。奥瀬道路 期区間の開通により、北山村から同センターへのアクセス時間が短縮されました。

この地域は、高齢者の割合が高く、医療施設へのアクセス利便性向上は生活面において必要性が高いと言えます。

現在、北山村から同センターへは 893 人/年の外来患者があり、これは村民 1 人あたり年平均 1.54 回病院へ通っていることを示しています。

周辺市町と比べても、距離的に遠い施設へ、通院する患者が多いことがわかります。



図 新宮市周辺地域から新宮市立医療センターへの年間延べ外来患者数と人口比

(H16：新宮市立医療センター調べ)

括弧内の数字は、各町村の人口で延べ外来患者数を除いたものであり、1人あたりの平均的な病院訪問回数を示す。

和歌山県
高齢者割合
21.2%

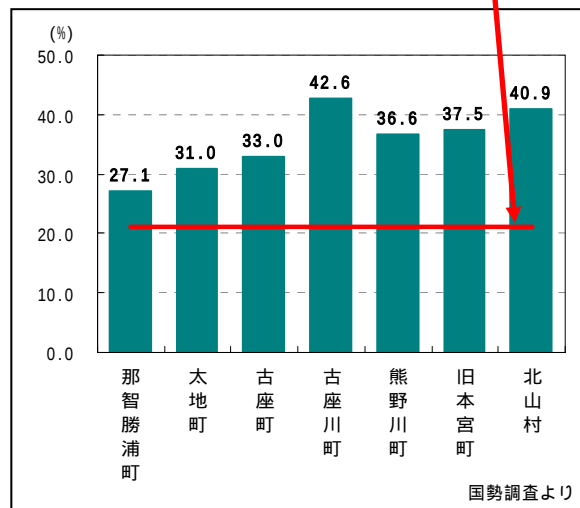


図 周辺町村の高齢者割合 (H12)

沿線地域には、恵まれた自然環境を活かした様々な観光資源があり、観光産業は古くからの林業とともに基幹産業となっています。

奥瀬道路

和歌山県吉野郡 十津川村

谷瀬の吊橋

道の駅「十津川郷」

湯泉地温泉

玉置神社

十津川温泉

下湯温泉

和歌山県 熊野川町

和歌山県 田辺市 本宮町

熊野本宮大社

大育原

和歌山県 東牟婁郡 熊野川町

湯元・湯ノ口温泉

吉野熊野国立公園

熊野川

静閑瀬

三重県南牟婁郡 紀和町

和歌山県 北山村

道の駅「おくとろ」

奥瀬峡

北山峡

瀬八丁

レクリエーション施設

音乗(筏下り乗り場)

ジェット船乗り場

ジェット船乗り場 玉置口(筏下り降り場)

湯の峰温泉

クアハウス 熊野本宮

渡瀬・川湯温泉

至 五條

至 下北山

至 熊野

至 新宮

凡 例	
	吉野熊野国立公園 (普通区域)
	吉野熊野国立公園 特別保護地区
	自然・史跡等
	温泉地
	レジャー・レクリエーション施設

大阪府

じそんいん 慈尊院

にうかんしょうふじんじゃ 丹生官省符神社

にうつひめ じんじゃ 丹生都比売神社

こうやさん しょういしめち 高野山町石道

よしのやま 吉野山

おのみねみち 大峯道

奈良県

三重県

こんごうぶじ 金剛峰寺

こへち 小辺路

和歌山県

なかへち 中辺路

くまの がわ 熊野川

くまの はやたまたいしや 熊野速玉大社

くまの なち たいしや 熊野那智大社

なちさん せいがんとし 那智山青岸渡寺

おおの ち 大辺路

熊野本宮大社

熊野速玉大社

熊野那智大社

熊野青岸渡寺

伊勢路

奥瀬道路

凡 例	
●	登録資産
■■■	熊野古道

11

近年における北山村の観光客は、奥漣道路 期の開通前後でおよそ 3 倍に増加し、平成 12 年以降、約 9.5 万人で推移しています。村民人口が 1,000 人に満たないことから考えても、観光客が多い地域であることがわかります。

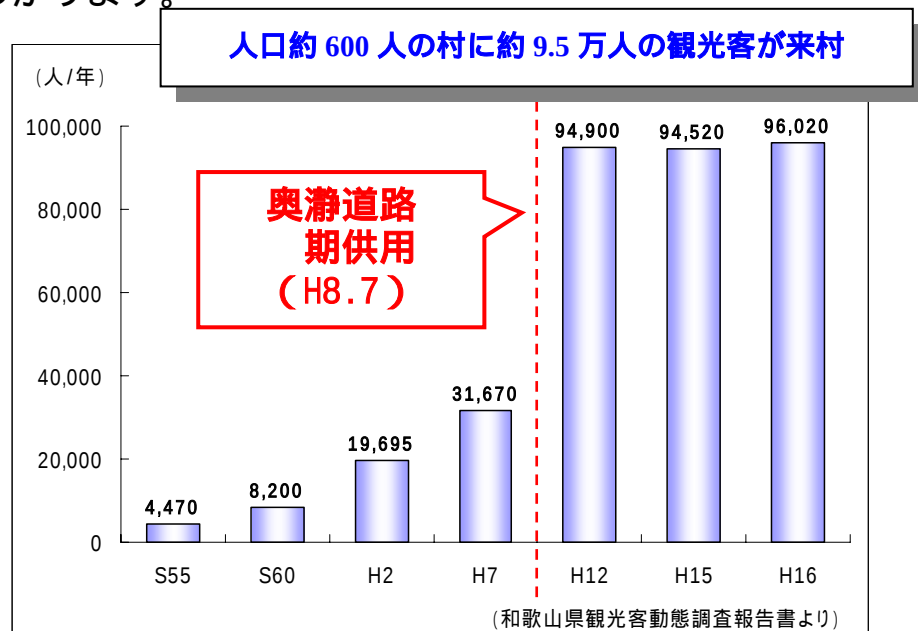


図 北山村の観光客数

○ 主な観光資源



写真 漣峡とジェット線



写真 道の駅「おくとろ」・宿泊施設



写真 筏下り



写真 熊野本宮大社

7. 地域における計画

奥漕道路は下記の計画に位置付けられています。

計画	位置付け
和歌山県長期総合計画 (平成10年2月)	隣接府県との交流・連携を強化するため、 府県間道路の整備を推進します。
奈良県新総合計画 (平成7年3月)	地域間の交流・連携の促進と生活環境の改 善など、地域の活性化を図ります。

○事業促進を要望する団体等

期成同盟会等名称	会長	主な構成メンバー
国道169号直轄 工事促進委員会	和歌山県 知事	十津川村、新宮市、熊野川町、 田辺市、北山村 計 5 市町村
新宮周辺広域市町村圏 事務組合	新宮市長	新宮市、串本町、那智勝浦町、 太地町、古座川町、熊野川町、北山村 計 7 市町村

○要望経緯（最近の動向）

年月日	要望内容
平成16年11月15日 平成17年7月5日	国道169号直轄工事促進委員会が奥 漕道路の早期完成を要望
平成16年8月27日 平成17年7月28日	新宮周辺広域市町村圏事務組合が奥漕 道路の 期事業区間の早期整備を要望

事業の整備効果

1. 周辺市町村間の所要時間短縮

例えば、北山村から新宮市への所要時間は奥瀬道路の整備により下図のように大きく短縮されます。また、奥瀬道路延伸部が整備されれば、さらなる時間短縮が図られると考えられます。

これにより、周辺町村との結びつきが強くなり、市町村合併に際しても各地域間の連携が強化されます。

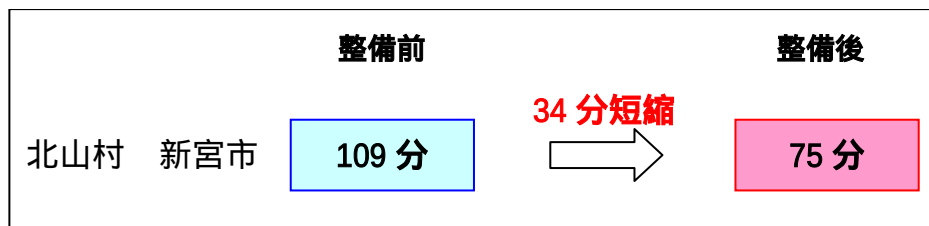


図 奥瀬道路整備時の新宮市への所要時間

紀南可|国道事務所による実測値 (H179)



図 北山村役場から新宮市役所への経路

2. 観光客数の増加

奥漕道路（ 期区間）の整備により、北山村への観光入り込み客数は倍増し、さらに 期区間の一部が整備され順調に増加しています。観光客の増加に伴い、北山村内の観光関係従事者も増加しています。

さらに、昨年7月「紀伊山地の霊場と参詣道」が世界遺産に登録されたことから、観光客が増加しています。周辺の観光地を有機的に結び、安全で快適な交通の確保が期待される奥漕道路（ 期区間）を整備することで、地域の観光ポテンシャルがさらに向上することが期待されます。

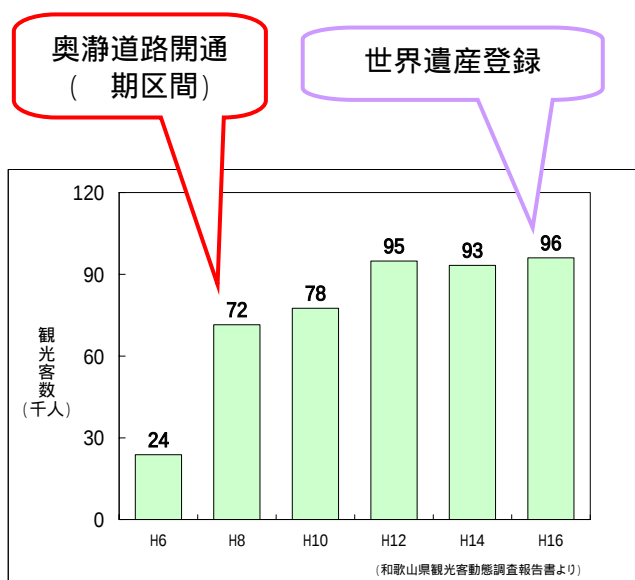


図 北山村の観光入り込み客数

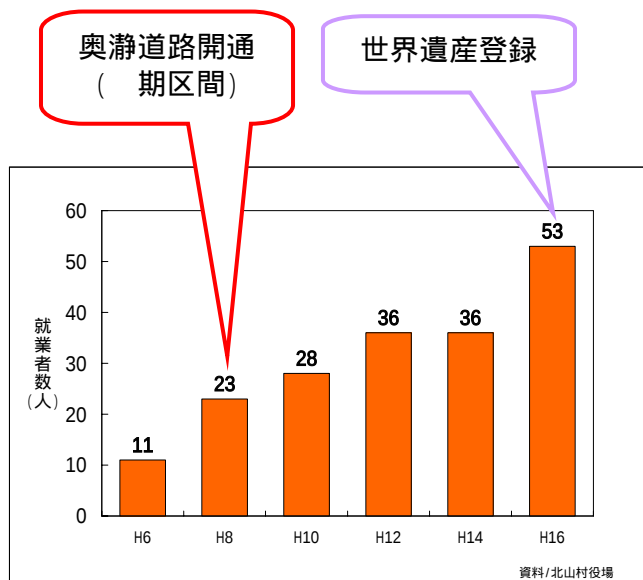


図 北山村の観光関係就業者数

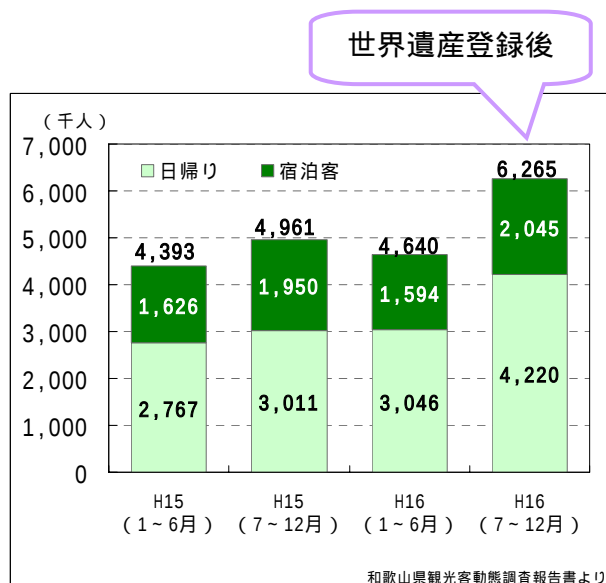


図 世界遺産登録前後における観光客数

(世界遺産登録に関連する1市10町(かつらぎ町、九度山町、高野町、白浜町、中辺路町、日置川町、すさみ町、新宮市、那智勝浦町、熊野川町、本宮町)の合計)



写真 道の駅「おくところ」・宿泊施設

3．周辺医療施設への到達時間の短縮

新宮市立医療センターは当地域における総合病院および救急病院の役割を担っており、周辺地域から多くの患者が通院しています。

これからの高齢化社会において、これら患者数はさらに増えることが予想されます。奥漣道路の整備により、新宮市医療センターへの到達時間は34分短縮され、利便性が向上します。



図 北山村から新宮市立医療センターの所要時間変化

紀南河川国道事務所による実測値 (H179)

4．災害時でも信頼性の高い交通基盤の確保

奥瀬道路の整備によって、異常気象時でも安定した交通路が整備され、沿線住民の安心・安全な暮らしに寄与します。

また、国道 168 号、169 号、311 号は緊急輸送路に指定されており、例えば東南海地震により国道 42 号が寸断された場合の代替ルートが紀伊半島内陸部に確保され、信頼性の高い広域道路ネットワークが構築されます。



図 紀伊半島内陸部に確保される国道 42 号の代替ルートのイメージ

費用便益比の算定（事業全体）

路 線 名	一般国道169号
事 業 名	奥瀬道路
延 長	6.3 km

□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17年度				
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	349 億円	34 億円	8 億円	391 億円	…（B）

□費用

	事 業 費	維 持 管 理 費	合 計	
基 準 年	平成17年度			
単 純 合 計	203 億円	13 億円	216 億円	
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	305 億円	6 億円	311 億円	…（C）

□算定結果

費用便益比（C B R）		
B / C =	$\frac{\text{便益の現在価値の合計（B）}}{\text{費用の現在価値の合計（C）}}$	$= \frac{391 \text{ 億円}}{311 \text{ 億円}}$
	= 1.3	

費用便益比の算定（残事業のみ）

路 線 名	一般国道 1 6 9 号
事 業 名	奥漕道路
延 長	2.2km

□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 1 7 年度				
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	90 億円	18 億円	5 億円	114 億円	…（B）

□費用

	事 業 費	維 持 管 理 費	合 計	
基 準 年	平成 1 7 年度			
単 純 合 計	35 億円	5 億円	39 億円	
基 準 年 に お け る 現 在 価 値	32 億円	2 億円	34 億円	…（C）

□算定結果

費用便益比（C B R）	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計（B）}}{\text{費用の現在価値の合計（C）}} = \frac{114 \text{ 億円}}{34 \text{ 億円}}$ $= 3.3$	

コスト縮減や代替案立案等の可能性

奥瀬道路については、瀬峡で名高い北山川の渓谷に沿った険しい地形条件に加え、吉野熊野国立公園を通過することから、景観への配慮、生態系との共存を図るとともに、交通不能区間の解消、災害時や緊急時における安定した交通の確保を目的とした合理的な計画であり、用地については98%を既に見取済みであり、更に残事業の殆どを占めるトンネル工事に着手していることから、現計画に基づき平成20年度全線供用を目指し、引き続き事業を推進していきます。

施工にあたっては、完成後の道路管理者である和歌山県との協議により、トンネル点検用として車道横に設ける監査歩廊を省略するなどにより、トンネル断面積を従来より約10%縮小し、コスト縮減を図るとともに、新技術の積極的な活用や建設発生土の有効利用等で更なるコスト縮減に努めていきます。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・ 奥瀬道路は、交通不能区間および隘路区間を解消し、奈良、和歌山、三重の連携強化により地域の活性化を図る路線として早期整備が求められています。
- ・ 奥瀬道路は、異常気象時に通行規制がかかる区間があることから、沿線住民の生活道路として安定した交通の確保を図るため、早期整備が求められています。
- ・ 今後、奥瀬道路の整備を図ることによる残事業費に対する費用対効果は、3.3 であり、事業実施の必要性が高い事業であると考えます。

(2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

- ・ 用地取得は1件を残すのみで98%完了し、残事業区間の殆どを占めるトンネル工事を平成16年度より進めているところであり、平成20年度全線供用を目標に事業を推進します。

(3) コスト縮減や代替え立案等の可能性による視点からの見解

- ・ 奥瀬道路については、瀬峡で名高い北山川の渓谷に沿った険しい地形条件に加え、吉野熊野国立公園を通過することから、景観への配慮、生態系との共存を図るとともに、交通不能区間の解消、災害時や緊急時における安定した交通の確保を目的とした合理的な計画であり、現計画に基づき平成20年度全線供用を目指し、引き続き事業を推進していきます。
- ・ 施工にあたっては、道路構造の工夫や新技術の積極的な活用、建設発生土の有効利用等コスト縮減に努めていきます。

対応方針（原案）

【事業継続】

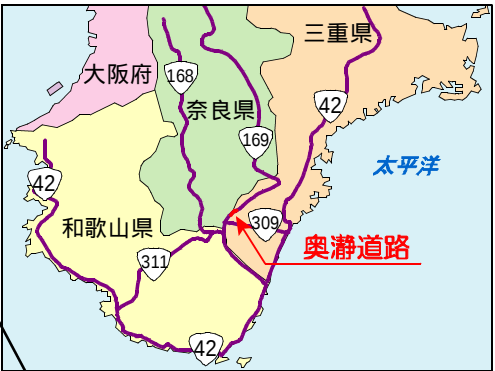
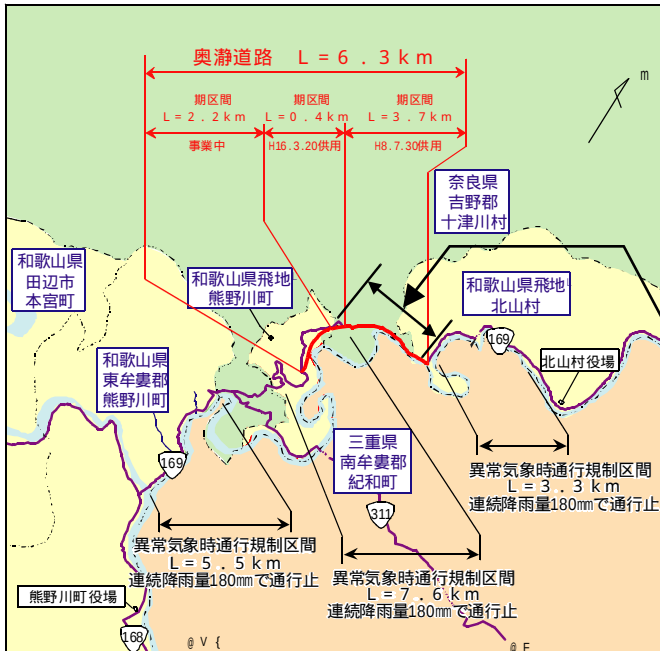
一般国道 169 号は、奥熊野地方の交通のみならず、観光地アクセスの交通を担う重要な道路です。

その一部を形成する奥瀬道路は、隘路区間を解消し、沿線町村と新宮市との連携強化、沿線住民の生活道路としての機能確保、災害時や緊急時の安定した交通の確保、観光をはじめとする地域の基幹産業の支援を図るため、事業促進が求められています。

今後とも、引き続き事業を推進し、平成 20 年度全線供用を目指します。

チ ャ ッ ク リ ス ト

事業再評価に係る資料

事業名		一般国道 1 6 9 号 奥瀬道路		事業種別	一次
事業概要	起 終 点	起点) わかやまけんひがしむろぐんきたやまむらこまつ 和歌山県東牟婁郡北山村小松 終点) わかやまけんひがしむろぐんくまのがわちようたまきぐち 和歌山県東牟婁郡熊野川町玉置口		延 長	6 . 3 km (供用済4.1km)
	事 業 化	昭和 5 6 年度	都市計画決定	-	
	用地着手	昭和 5 8 年度	工事着手	昭和 5 8 年度	
	全体事業費	約 2 1 0 億円			
事業の目的	一般国道169号は、奈良県奈良市を起点として、紀伊半島内陸部を縦貫し、和歌山県新宮市に至る延長190kmの道路であり、奥熊野地方の日常生活の支えとして、また観光地アクセスの経路として重要な役割を担っています。 このうち、和歌山県の飛び地である東牟婁郡北山村から奈良県吉野郡十津川村に至る区間は通行不能区間であることから、地域の振興や生活面などにおいて大きな支障となっています。また、十津川村から東牟婁郡熊野川町に至る区間においても、道路幅員が狭く、異常気象時には通行規制がかかる区間であることから、快適かつ安全な交通の確保が望まれています。 奥瀬道路（全長6.3km）は、国道169号における通行不能区間を解消し、沿線町村と新宮市との連携強化、沿線住民の生活道路としての機能確保、災害時や緊急時の安定した交通の確保、観光をはじめとする地域の基幹産業の支援などを目的とした道路です。				
位置図	 奥瀬道路 L = 6 . 3 km 期区間 L = 2 . 2 km 期区間 L = 0 . 4 km 期区間 L = 3 . 7 km 事業中 H16.3.20供用 H8.7.30供用 和歌山県 田辺市 本宮町 和歌山県 飛地 熊野川町 和歌山県 飛地 北山村 奈良県 吉野郡 十津川村 北山村役場 和歌山県 東牟婁郡 熊野川町 三重県 南牟婁郡 紀和町 熊野川町役場 異常気象時通行規制区間 L = 5 . 5 km 連続降雨量180mmで通行止 異常気象時通行規制区間 L = 3 . 3 km 連続降雨量180mmで通行止 異常気象時通行規制区間 L = 7 . 6 km 連続降雨量180mmで通行止 大阪府 奈良県 和歌山県 三重県 168 42 169 311 42 309 太平洋 奥瀬道路 期区間整備前の通行不能区間				

事業名	一般国道 169 号 おくどろ 奥瀬道路	事業種別	一次
事業の進捗状況	執行済み額 事業費：約 210 億円（進捗率 78%）		
	事業の進捗状況		
	奥瀬道路 L=6.3km (和歌山県 L=3.3km 奈良県 L=3.0km) Ⅱ期区間 L=2.6km I期区間 L=3.7km 交通不能区間 L=3.7km 和歌山県 熊野川町 終点 和歌山県 北山村 起点 奈良県 十津川村 三重県 紀和町 残区間 L=2.2km H16.3 L=0.4km 2/2 供用 H8.7 L=3.7km 2/2 供用 H14 事業化 L=2.1km S56 事業化 L=4.2km		
	○ 事業経緯 ・昭和 56 年度 事業化 (L = 4.2 km) ・昭和 58 年度 用地着手 ・昭和 58 年度 工事着手 ・平成 14 年度 事業区間延伸 (L = 2.1 km) ・昭和 56 年度に事業に着手し、昭和 58 年度には工事に着手しました。現在の事業進捗率は 78% です。 ・用地は面積ベースで約 98% まで取得を完了しています。 ・現在 2.2km 区間の終点部に残っている用地 (1 件) については、共有地であることから、引き続き用地取得を完了させるため、地元熊野川町と調整のうえ、地権者交渉を行っています。		
	供用目標等今後の事業の見通し		
	用地取得は 98% 完了しており、引き続き事業を推進し、平成 20 年度全線供用を目指します。		

事業名		おくどろ 一般国道 1 6 9 号 奥瀬道路	事業種別	一次
事業を巡る社会情勢等	客観的評価指標			
	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及び削減率	
			□ 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路切交通遮断量が10,000台時/日以上の路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	
		物流効率化の支援	□ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着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が向上	
			□ 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	
		都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
			□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
			□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
			□ 中心市街地内で行う事業である	
			□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
			□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
			□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	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専道(A'路線)としての位置づけ有り	
			□ 地域高規格道路の位置づけあり	
			□ 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	
			■ 現道等における交通不能区間を解消する	
			■ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
			■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	個性ある地域の形成		□ 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	
			□ 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	
			■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	□ 特別立法に基づく事業である	
			□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
			□ 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/日以上の全てに該当する区間において、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	
	無電柱化による美しい町並みの形成		□ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
			□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
			□ 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）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全	安全で安心できる暮らしの確保	■ 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
	3. 安全	安全な生活環境の確保	□ 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	
			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学童、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	
			■ 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	
			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	
			■ 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	
		災害への備え	□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合)	
			□ 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	
			■ 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	
			□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
			□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
	4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	● 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	
			● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	
			● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	
			□ 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	
			□ その他、環境や景観上の効果が期待される	
	5. その他	他のプロジェクトとの関係	□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
			□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
			□ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
			□ 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見込まれる	

事業を巡る社会情勢等	再評価実施時点における評価指標該当項目(定量的評価指標)	
	4 . 環 境 ~ 地球環境の保全、生活環境の改善・保全 ~ ○ 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 ・ 当該事業により、CO2の排出量は約3,167t/年削減されます。 ○ 現道等における自動車からのNO2排出削減率 ・ 当該事業により現道のNO2は11.5t/年削減されます。 ○ 現道等における自動車からのSPM排出削減率 ・ 当該事業により現道のSPMは1.1t/年削減されます。	
	事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
	奥瀬道路沿線地域は、人口は減少傾向にあるものの、人口あたりの自動車保有台数は、県の平均を上回って高くなっています。 平成 8 年 7 月 に 期区間が供用し、交通不能区間が解消されました。また、平成 1 6 年 3 月 には 期区間の一部が供用しています。	
効果事業分析採択の時の費用対変化	【事業全体】 ○ 現在の費用便益比 : $B / C = 1 . 3$ (基準年次 : 平成 1 7 年 検討年次 4 0 年間で算出) 【残事業】 ○ 現在の費用便益比 : $B / C = 3 . 3$ (基準年次 : 平成 1 7 年 検討年次 4 0 年間で算出)	
立コ案ス等トの縮可減能や性代替案	奥瀬道路については、瀬峡で名高い北山川の渓谷に沿った険しい地形条件に加え、吉野熊野国立公園を通過することから、景観への配慮、生態系との共存を図るとともに、交通不能区間の解消、災害時や緊急時における安定した交通の確保を目的とした合理的な計画であり、用地については98%を既に見取済みであり、更に残事業の殆どを占めるトンネル工事に着手していることから、現計画に基づき平成20年度全線供用を目指し、引き続き事業を推進していきます。 施工にあたっては、完成後の道路管理者である和歌山県との協議により、トンネル点検用として車道横に設ける監査歩廊を省略するなどにより、トンネル断面積を従来より約10%縮小し、コスト縮減を図るとともに、新技術の積極的な活用や建設発生土の有効利用等で更なるコスト縮減に努めていきます。	
体地等方の公意見団	平成16年11月15日及び平成17年 7 月 5 日 国道169号直轄工事促進委員会が奥瀬道路の早期完成を要望 平成16年 8 月27日及び平成17年 7 月28日 新宮周辺広域市町村圏事務組合が奥瀬道路の 期事業区間の早期整備を要望	
対応方針	対応方針 (原案) 【事業継続】 一般国道 1 6 9 号は、奥熊野地方の交通のみならず、観光地アクセスの交通を担う重要な道路です。 その一部を形成する奥瀬道路は、隘路区間を解消し、沿線町村と新宮市との連携強化、沿線住民の生活道路としての機能確保、災害時や緊急時の安定した交通の確保、観光をはじめとする地域の基幹産業の支援を図るため、事業促進が求められています。 今後とも、引き続き事業を推進し、平成 2 0 年度全線供用を目指します。	