



No. 8-1
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成26年度第4回

一般国道169号

おくどろ
奥漕道路(Ⅱ期)

【再評価】

平成26年12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169号は、奈良県奈良市から和歌山県新宮市に至る延長約190kmの路線であり、京阪神地区から紀伊半島内陸の山間部を経て熊野市や新宮市以南とを最短で結ぶルートとして重要な役割を担っている。

一般国道169号奥漣道路（Ⅱ期）は、国道169号の土砂崩落等による通行止めの回避、異常気象時通行規制区間の解消、線形不良・狭隘区間の解消等を目的とする道路である。



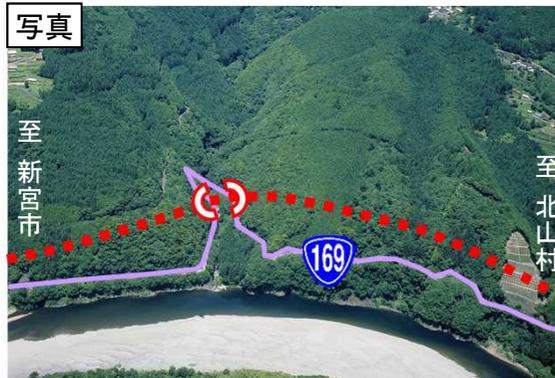
1. 事業の概要

事業の目的

- 災害による通行止めの回避
- 通行規制区間、線形不良・狹隘区間の解消
- 移動時間短縮により救急医療体制等に貢献

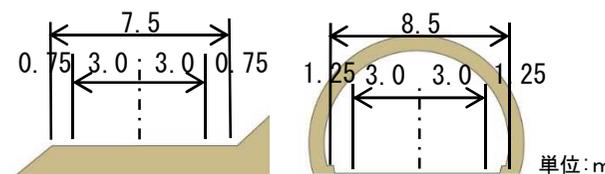
事業の概要、進捗状況

区間	(起)和歌山県新宮市熊野川町玉置口 (終)和歌山県新宮市熊野川町九重
道路延長	5.2km (和歌山県域 2.3km) (奈良県域 2.9km)
構造規格	第3種第3級
設計速度	40 km/h
車線数	2車線
標準幅員	7.5m
計画交通量	2,100台/日
全体事業費	147億円
事業化	平成19年度
用地着手	平成21年度
工事着手	平成22年度
事業進捗率	約53% (平成26年3月末現在)
用地取得率	100% (面積ベース、同上)

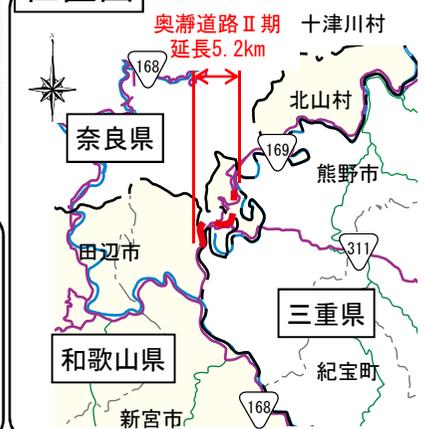


▲急峻な地形を通過する奥瀬道路Ⅱ期

標準断面図



位置図



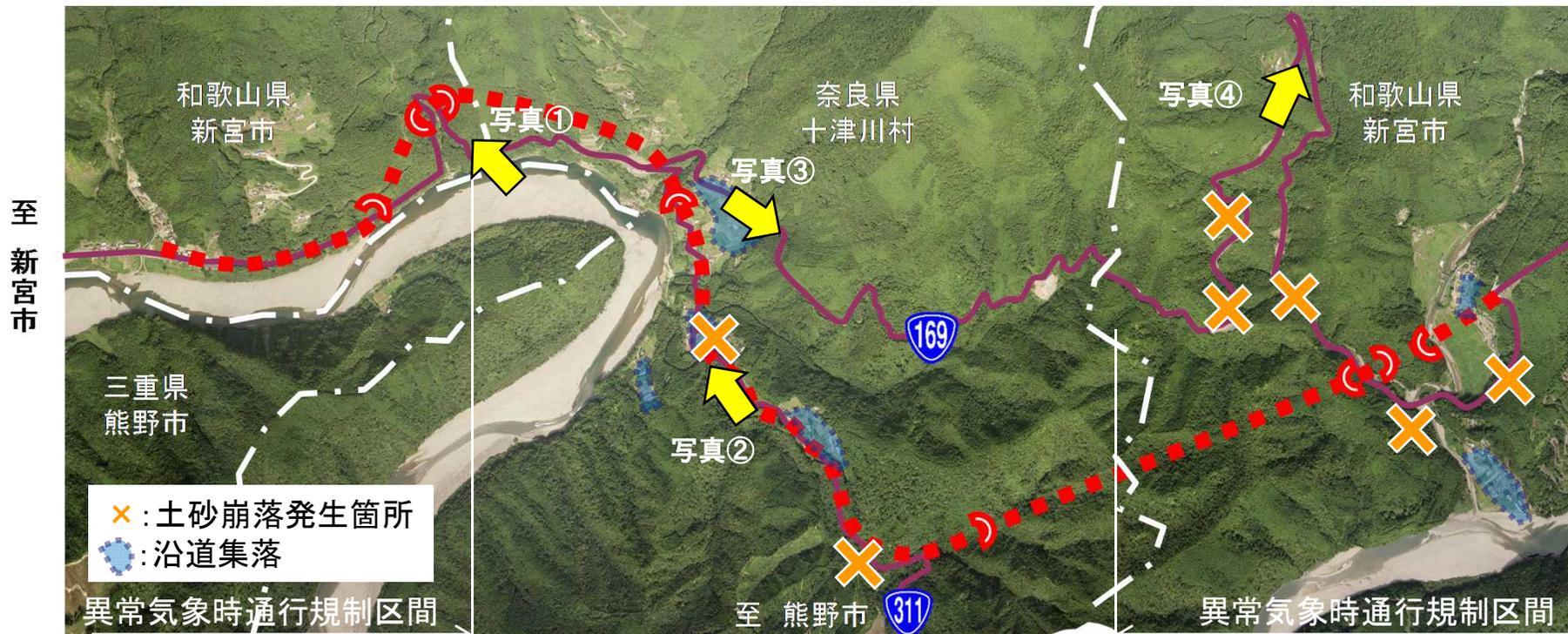
計画図



2. 事業の必要性等に関する視点

1) 防災面の課題

- 土砂崩落に伴う地域間交通の分断、沿道集落の孤立が懸念
- 通行規制区間、線形不良・狭隘区間きょうあいが通行に支障

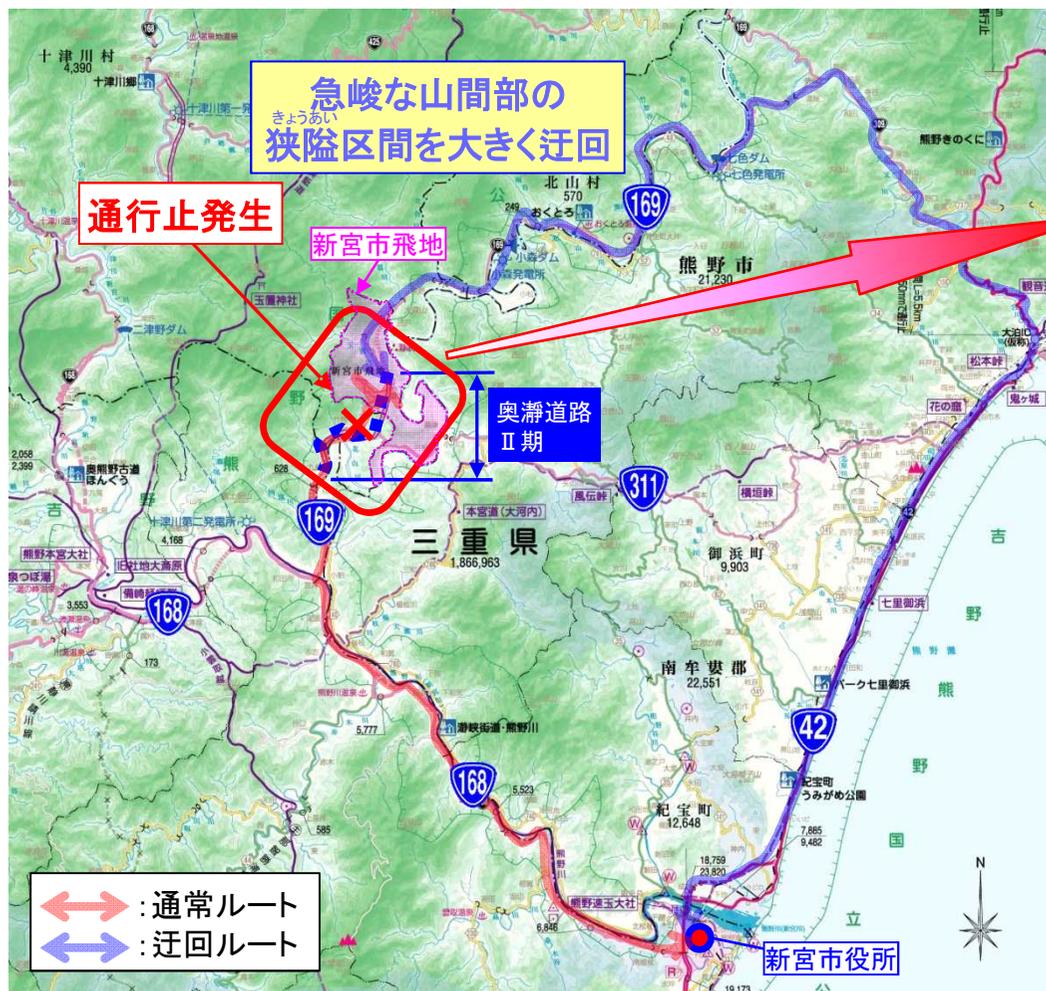


2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(災害による通行止めの回避)

- 土砂崩落や降雨等により、現道では過去10年間に15回通行止め(延べ9,300時間)が発生
- 現道で通行止めが発生した場合、大幅な迂回が必要
- 奥瀬道路Ⅱ期の整備により、災害・異常気象時通行規制による通行止めに伴う迂回を回避

● 現道区間(国道169号)で通行止が発生した際の迂回



(例) 玉置口(新宮市飛地)～新宮市間の所要時間

現道利用時 64分(36km)

迂回路利用時 112分(69km)

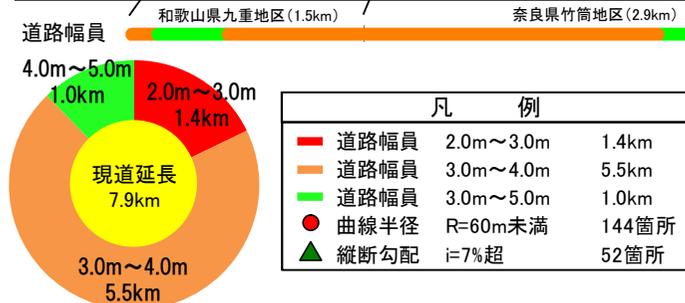
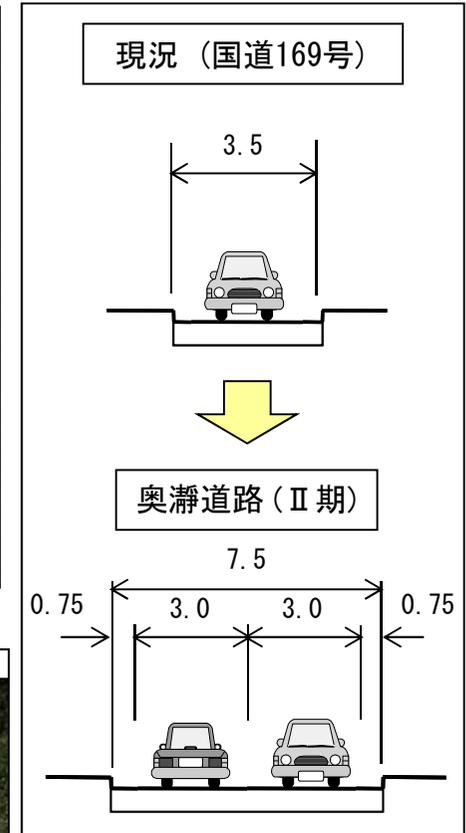
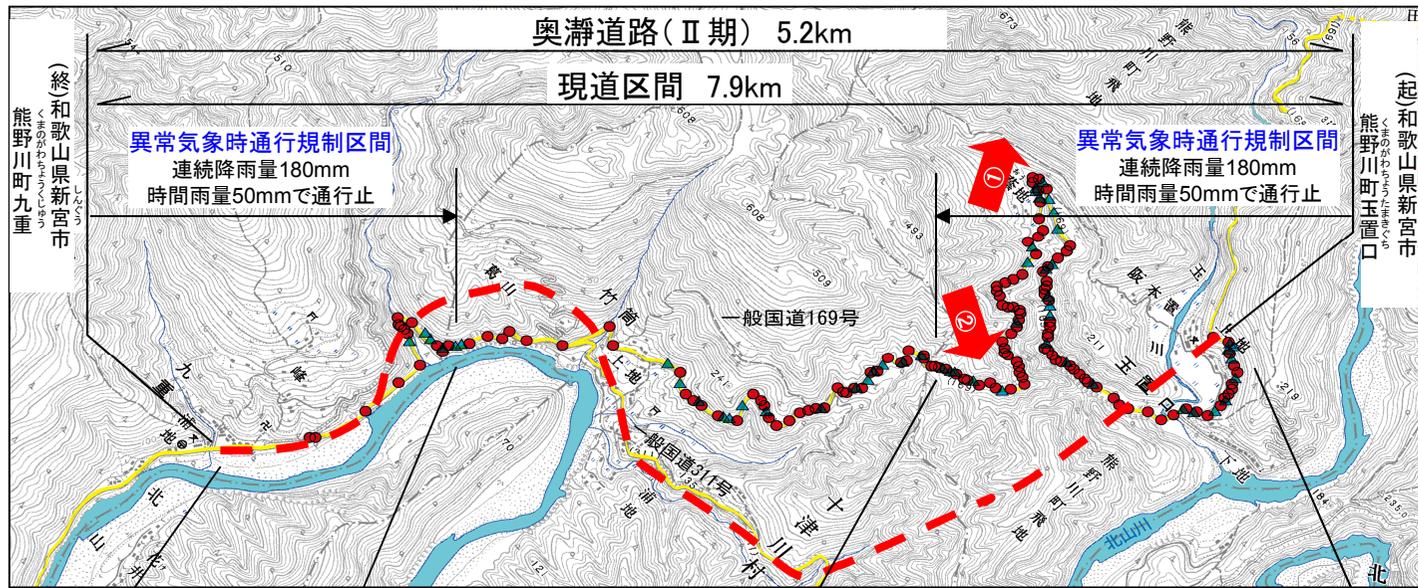
※国道利用時

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(通行規制区間、線形不良・狭隘区間の解消)

- 現道は、急カーブや、急勾配が多く道路線形に問題を抱えている
- 狭隘区間が多く、すれ違ふことが困難な箇所が多い
- 国道169号は、雨量による異常気象時通行規制区間(連続雨量180mm・時間雨量50mm)が存在
- 奥漣道路Ⅱ期の整備により、雨量による異常気象時通行規制区間、すれ違ふことが困難な狭隘区間、急カーブや急勾配が多い線形不良区間が解消



2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果(救急搬送における救命率の向上)

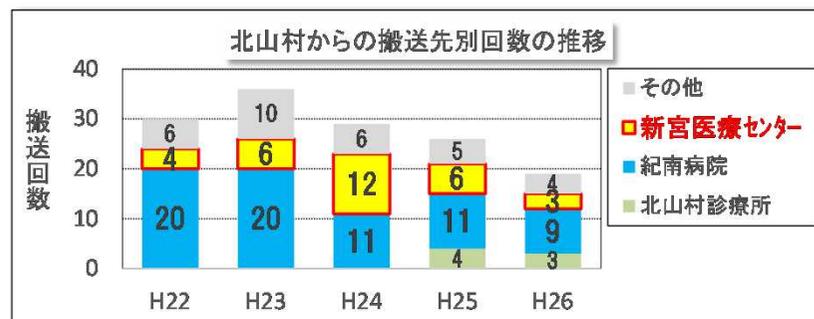
- 奥漕道路(Ⅱ期)の整備により、北山村から新宮市立医療センターへの所要時間が短縮。
- 線形不良・狭隘区間が解消することで、搬送時の安全性も確保されるなど救命救急活動を支援。
- 上記により県外(紀南病院)から県内(新宮市立医療センター)への搬送件数増加が期待。

●北山村から新宮市立医療センターの搬送状況

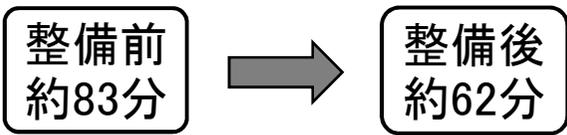


■北山村消防署管内から新宮市への救急搬送件数は6件/年

(北山村役場ヒアリング, H22~H26平均 ※H26は10月末まで)



■北山村~新宮市立医療センターへの所要時間が短縮



出典: H22道路交通センサス
 H25プローブデータより算出(H25.9月~11月、昼間12時間)
 ※整備区間については、設計速度を使用

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の整備効果

- ・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	143億円	□残事業費	38億円
・事業費	142億円	・事業費	37億円
・維持修繕費	1.2億円	・維持修繕費	1.2億円

■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 : 146.5億円
- ・維持管理費 : 1百万円/km
- ・作成主体 : 近畿地方整備局

■効果

走行時間短縮等

・走行時間短縮	142億円	143億円
・走行経費減少	1.6億円	
・交通事故減少	0.2億円	

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、改良工事、橋梁工事、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53%（事業費ベース）です。

事業進捗上の課題

- ・法面の崩落やトンネル補強工の追加等により、全体事業費の増額が必要。
- ・工程に影響する課題はなく順調に進捗。

2) 今後の事業スケジュール等

- ・平成27年度中に完成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

○地質調査結果等に基づき設計・施工したが、突発的な法面崩落対策等の追加による増

○上記のような想定できない事象により、全体事業費 139 億円に対し約 7.7 億円の事業費増
(約 5%増)

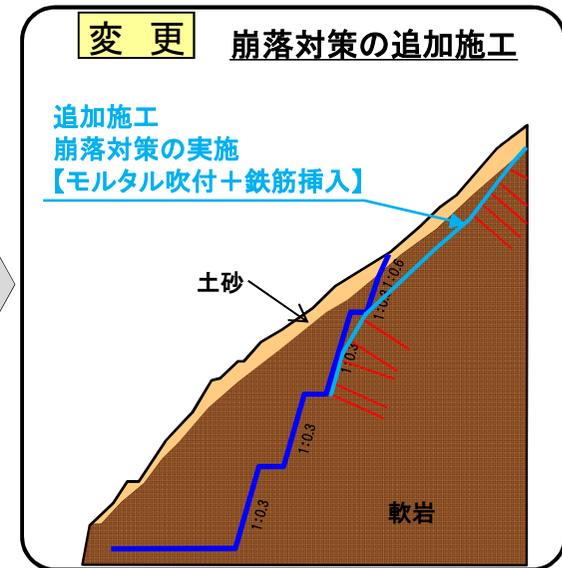
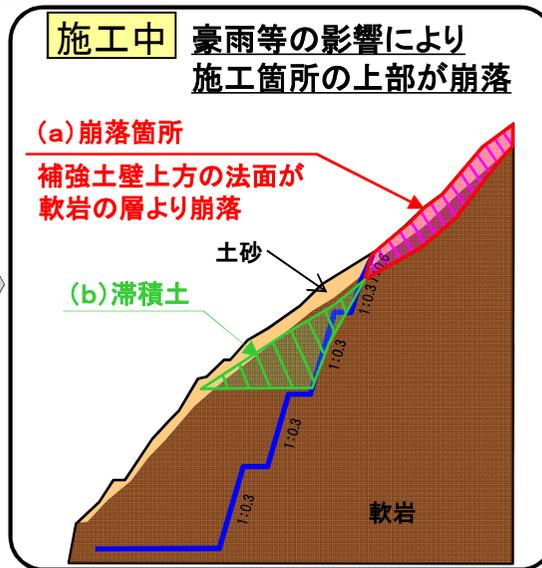
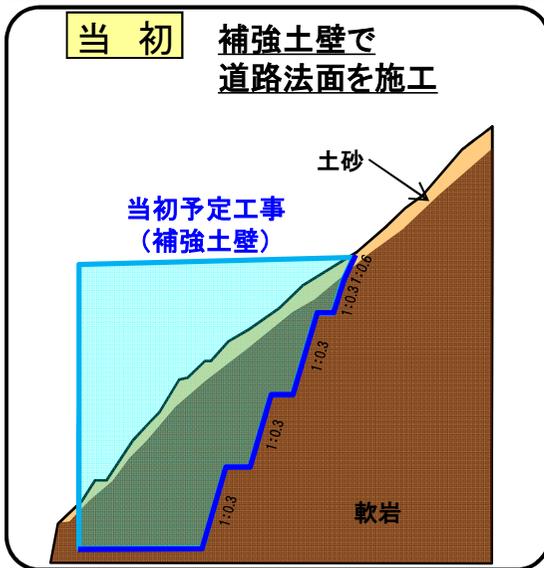
(単位:百万円)

内容	金額	変更概要
法面崩落への対策工法追加	546	・豪雨等による法面崩落に対する工事用道路確保及び安全対策として、必要な補強対策を追加
トンネル支保パターンの変更	135	・当該地域は地層が入り組む四万十帯に属しており、施工時における岩判定等にて事前予測できない複雑な岩質が確認された結果、地山等級の見直しを余儀なくされたことにより支保パターンを変更
巨石出現による対策追加	86	・掘削時に想定していなかった巨石が大量に出現したため、破碎工を追加
合計	767	

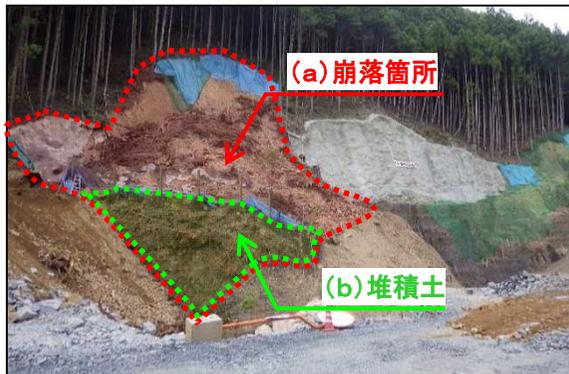
3. 事業進捗の見込みの視点

①法面崩落への対策工追加による増

- 掘削中の法面状態は安定していたが、豪雨等による影響により補強土壁施工箇所の上部法面が崩落。
- 土砂崩壊対策として、モルタル吹付工及び鉄筋挿入工を追加したため事業費が増加。



■崩落の発生状況



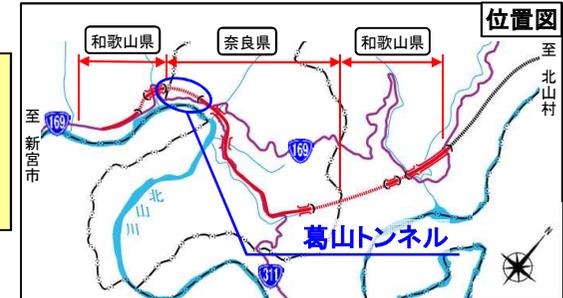
■追加施工の実施



3. 事業進捗の見込みの視点

②トンネル支保パターンの変更による増

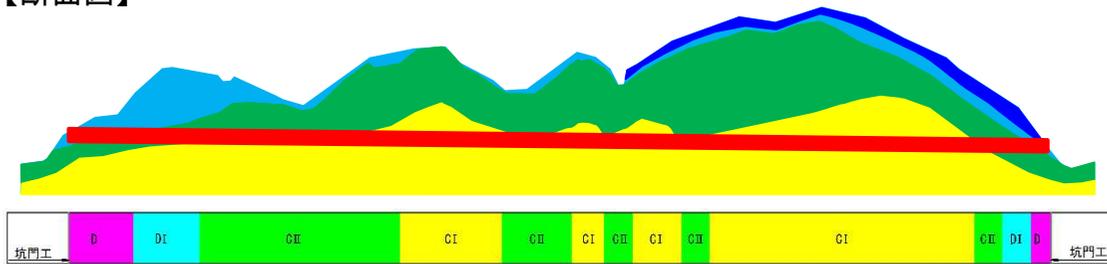
- 当初は、ボーリング等の地質調査結果から地山等級を想定。
- 掘削中の岩判定結果より、地山等級が想定より悪いことが判明。
- 支保工を強化する必要が生じたため事業費が増加。



●葛山トンネルの地山等級区分の見直し

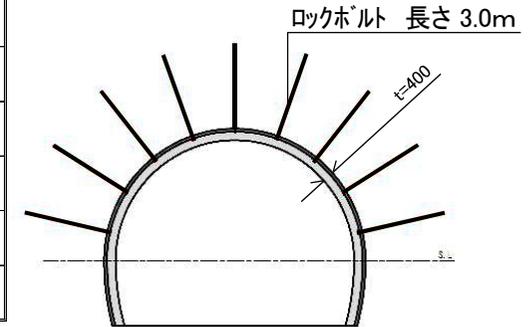
当初 平成24年再評価時の見直し
(ボーリング等の地質調査結果より想定)

【断面図】



掘削区分 (文庫/クワン)	地山強度	岩分類
B	高	硬岩
CI	中	中硬岩
CII		中硬岩
DI	低	軟岩
DIII		軟岩・土砂

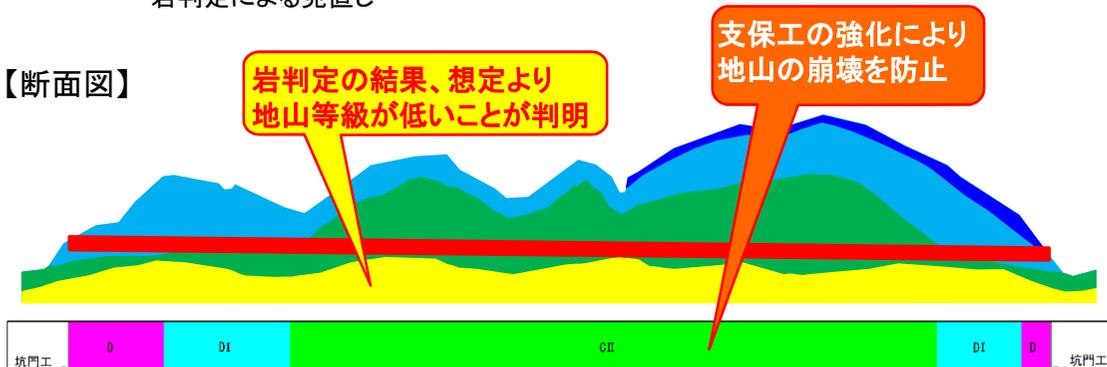
当初:CI支保工図



平成26年掘削時
岩判定を実施

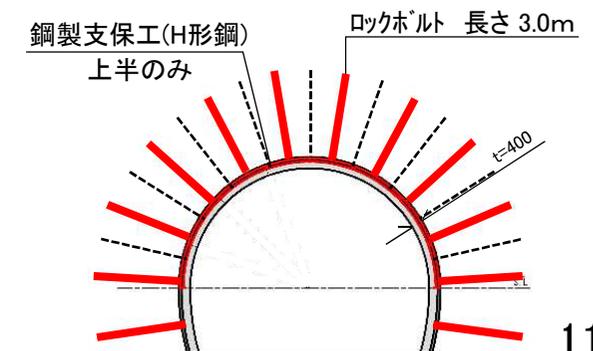
変更 平成26年掘削時
岩判定による見直し

【断面図】



対策

変更:CII-b支保工図



3. 事業進捗の見込みの視点

■ コスト削減の取り組み

○新技術の導入や排水計画の見直しにより、当初設計より約0.2億円のコストを削減

(単位:百万円)

内容	金額	備考
新技術の導入	▲10	・新技術(スリップフォーム工法)を活用した、複数の連続するトンネル内の側溝の一括施工による省力化。
設計の効率化	▲7	・排水計画の見直しによる水路構造物等の変更
合計	▲17	

3. 事業進捗の見込みの視点

③ 新技術の導入によるコスト縮減

- 連続するトンネル内側溝の施工にスリップフォーム工法を導入。
- 型枠工、施工厚の削減、工期短縮によりコストを縮減。
- さらに、トンネル間の明かり部も施工機械を解体せずに移動させることで、延長の短いトンネルでの施工についてもコストを縮減。



● スリップフォーム工法による施工の効率化イメージ



スリップフォーム工法の特長

- 1 コストダウン**
工程の省略化により、コストダウンが図れます。
- 2 省力化**
通常、多くの人力に依存するレール・型枠の設置を省くことができます。
- 3 時間短縮**
施工能力が高いため、作業時間の短縮を図ることができます。
- 4 平坦性**
仕上がりは、センサーラインを基準に管理されるので、高水準の精度が保たれます。

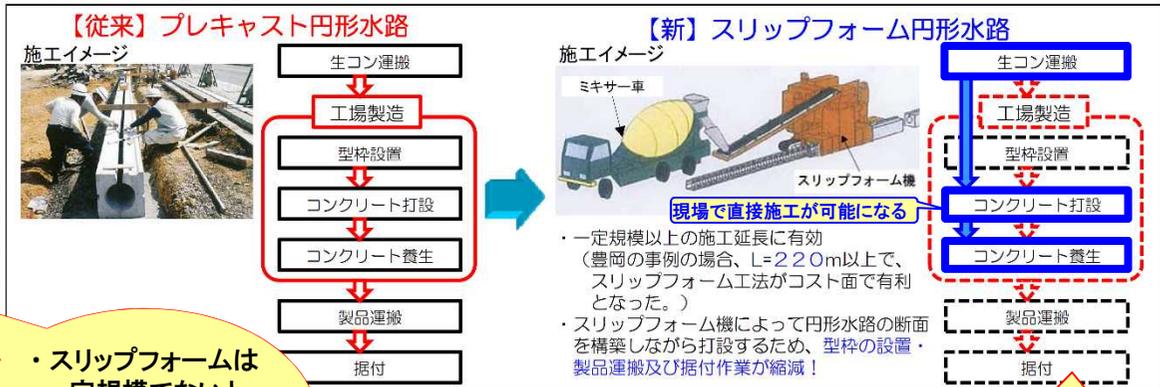
出展) 日本スリップフォーム協会 パンフレットより

▼ スリップフォームによる水路施工状況

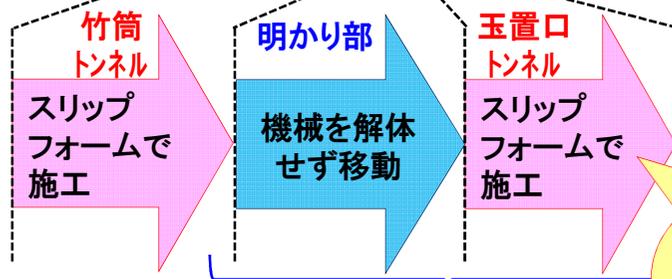


出展) NETIS HPより抜粋

▼ 円形水路の施工方法の比較イメージ



- ✓ 工場製作が不要
- ✓ 製品の運搬・据付が不要



・スリップフォームは一定規模でないと削減効果は小さい。
・玉置口トンネル単体での導入は非効率

- #### <導入効果>
- ◆ 解体・組立コストをカット
 - ◆ 短いトンネルにもスリップフォームを導入

出展)「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」H23取組事例(概要)より

3. 事業進捗の見込みの視点

■ 全体事業費の増加

○約0.2億円のコスト縮減を図ったものの、切土法面の崩落対策等により約7.7億円の事業費増が生じたことで事業全体で7.5億円の増額が発生。

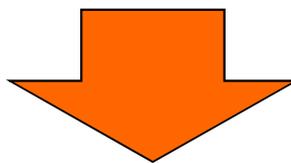
○全体事業費 139億円 ⇒ 146.5億円に増額（約5%増）

(単位:百万円)

分類	事項	金額
切土工	掘削時等の法面崩落対策による増	546
トンネル工	トンネル支保パターンの変更	135
切土工	巨石出現による破碎工追加による増	86
新技術導入	新技術(スリップフォーム工法)の活用	▲10
設計の効率化	排水計画の見直しによる水路構造物等の変更	▲7
合計		750

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

一般国道169号奥瀬道路(Ⅱ期)の計画は、和歌山県と奈良県の県境に跨がる山間部において、災害時における交通機能を確保するとともに、通行規制区間等の解消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、周辺環境の保全を図っています。



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

■奈良県知事

平成26年12月8日 道建第186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169号は紀伊半島アンカールートの一部を形成し、南海トラフ巨大地震等の大規模災害時には物資輸送・救急活動ルートとして地域の生活と安全を守る重要な道路です。

奥瀬道路(Ⅱ期)は、近畿内陸部から紀伊半島沿岸へのアクセスを担う国道168号と169号を連絡するとともに、沿線に住む十津川村民にとっては「命の道」となる唯一の幹線道路であり早期整備が必要です。

県としても、紀伊半島の道路ネットワークの代替性及び多重性を早期に確保するため、国道168号の整備にも重点的に取り組んでいます。

以上のことから、対応方針案のとおり事業継続が妥当と考えます。

平成27年度の供用に向けて、必要な予算を確保し、確実な供用をお願いいたします。

■和歌山県知事

平成26年12月4日 県総第456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)

平成23年の紀伊半島大水害において、県内の主要幹線道路が各所で通行止めとなり、多くの集落が孤立するなど、地域間を結ぶ幹線道路の重要性が再認識されたところです。

国道169号奥瀬道路(Ⅱ期)は、地域間交通の利便性向上はもとより、災害時の交通機能確保や救急医療体制の強化などの面からも重要な道路であるため、早期の全線供用が必要であることから、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、コスト縮減に努めるとともに、厳格なコスト管理を行い、平成27年国体開催までの供用を図られるようお願いいたします。

6. 対応方針(原案)

国道169号 奥瀬道路Ⅱ期

1. 事業の必要性等に関する視点

- 和歌山県と奈良県を結ぶ国道169号及び311号は、急峻^{きゆうしゅん}な山々に囲まれており、周辺では土砂崩落が多発。
- 当該区間は異常気象時通行規制区間が存在し、降雨・土砂崩落を合わせると、過去10年間において、延べ9,300時間の全面通行止めが発生。
- 奥瀬道路(Ⅱ期)の整備により、土砂崩落等による通行止めの回避、異常気象時通行規制区間、線形不良・狭隘^{きょうあい}区間の解消、救命救急活動の支援が期待される。

2. 事業進捗の見込みの視点

- ・平成19年度に事業化し、平成22年度より工事を推進。平成23年度よりトンネルに着手。
- ・引き続き事業を推進し、平成27年度の開通を目指す。

奥瀬道路(Ⅱ期)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、早期の開通を目指すことが適切である。

事業継続



No. 8-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
平成26年度第4回

一般国道169号
おくどろ
奥漕道路(Ⅱ期)
【再評価】

平成26年12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	国道169号 奥瀬道路（Ⅱ期）
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 (経済的純現在価値(B-C) = 0億円、経済的内部収益率(EIRR) = 4%) 残事業：費用便益比(B/C) = 3.8 (経済的純現在価値(B-C) = 105億円、経済的内部収益率(EIRR) = 18.9%)

●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)：9387万人・時間/年 渋滞損失削減時間：42万人・時間/年(48538万人・時間/年⇒48496万人・時間/年) 区間b(当該区間/並行区間)について：国道169号 国道42号 熊野矢野川線 紀宝川瀬線 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間：40万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：0割削減
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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		新宮市、主な出荷先：東京都、大阪府
<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
	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169号（玉置口～九重区間）
		<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	北山村(年間観光客入込数：78千人/年 平成25年度)
		<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			
3. 安全	安全で安心できる くらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
		<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		
災害への備え	<input checked="" 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	北山村（国道169号～国道168号～新宮市）	
	<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5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169号（玉置口～九重区間）	
	<input type="checkbox"/> 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）		
	<input 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		
	<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	事前通行規制区間 国道169号 玉置口～田戸区間、宮井～九重区間（玉置口区間、九重区間が解消）	
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：454.52t-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169号 国道42号 熊野矢野川線 紀宝川瀬線 排出削減量：3.14t/年、排出削減率：0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：0.77t/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169号 国道42号 熊野矢野川線 紀宝川瀬線 排出削減量：0.19t/年、排出削減率：0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：0.04t/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	
5. その他	他のプロジェクトとの 関係	<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	
		<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
国道169号	奥瀬道路（Ⅱ期）	L=5.2km	一次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
2,100	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	138億円	2.9億円	140億円
うち残事業分	38億円	2.9億円	41億円
基準年における 現在価値（C）	142億円	1.2億円	143億円
うち残事業分	37億円	1.2億円	38億円

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)	7.8億円	0.08億円	0.01億円	7.9億円
基準年における 現在価値（B）	142億円	1.6億円	0.20億円	143億円
うち残事業分	142億円	1.6億円	0.20億円	143億円

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：奥瀬道路（Ⅱ期）（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 (5.2km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	1,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	2.32	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道169号 (7.8km)	交通量	[台/日]	700	0
		走行時間	[分]	19	0
		走行時間費用	[億円/年]	2.15	0.00
	国道42号 (25.2km)	交通量	[台/日]	22,300	22,000
		走行時間	[分]	96	95
		走行時間費用	[億円/年]	363.16	354.35
	熊野矢野川線 (10.8km)	交通量	[台/日]	700	500
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	2.64	2.02
	紀宝川瀬線 (21.9km)	交通量	[台/日]	1,700	1,500
		走行時間	[分]	56	55
		走行時間費用	[億円/年]	15.67	13.61
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (7,854.5km)	走行時間費用	[億円/年]	22,601.58	22,605.30	

			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：7,925.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	22,985.20	22,977.59	7.61

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

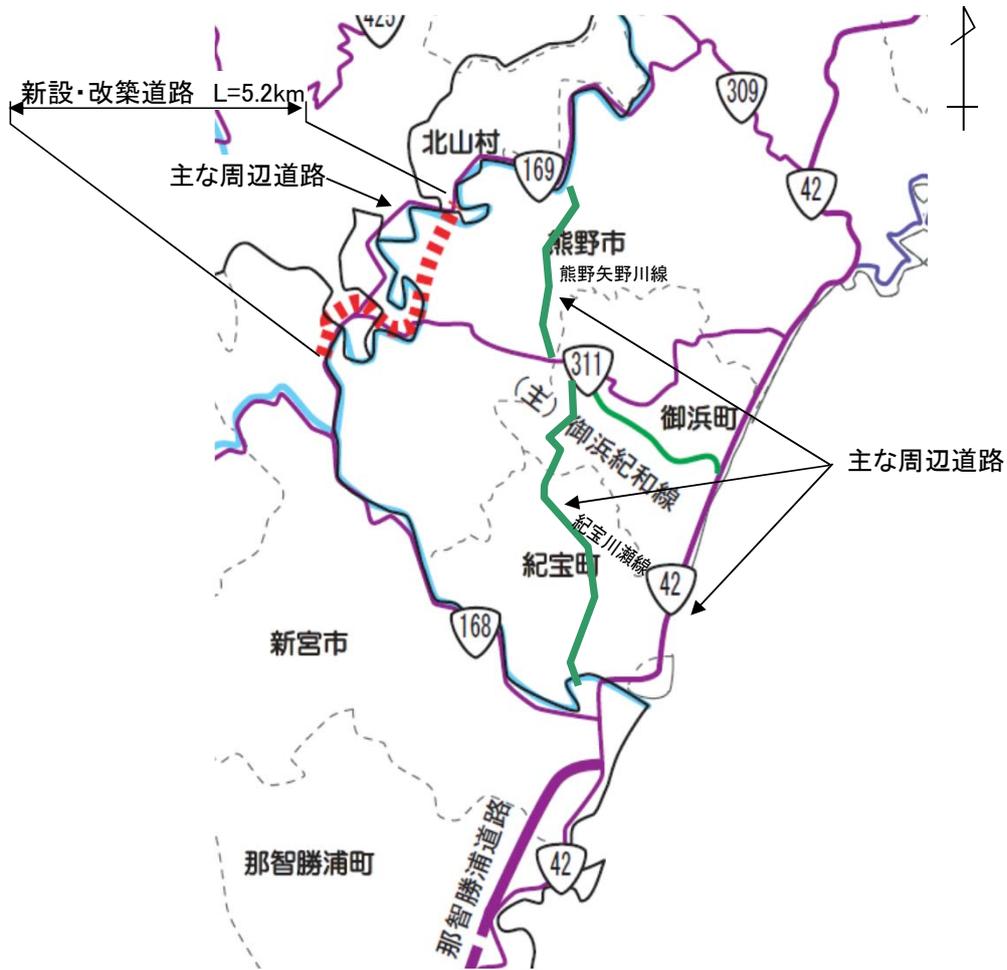
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：奥瀬道路（Ⅱ期）（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 (5.2km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	1,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	2.32	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道169号 (7.8km)	交通量	[台/日]	700	0
		走行時間	[分]	19	0
		走行時間費用	[億円/年]	2.15	0.00
	国道42号 (25.2km)	交通量	[台/日]	22,300	22,000
		走行時間	[分]	96	95
		走行時間費用	[億円/年]	363.16	354.35
	熊野矢野川線 (10.8km)	交通量	[台/日]	700	500
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	2.64	2.02
	紀宝川瀬線 (21.9km)	交通量	[台/日]	1,700	1,500
		走行時間	[分]	56	55
		走行時間費用	[億円/年]	15.67	13.61
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0	0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
③その他道路合計 (7,854.5km)	走行時間費用	[億円/年]	22,601.58	22,605.30	

			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：7,925.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	22,985.20	22,977.59	7.61

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

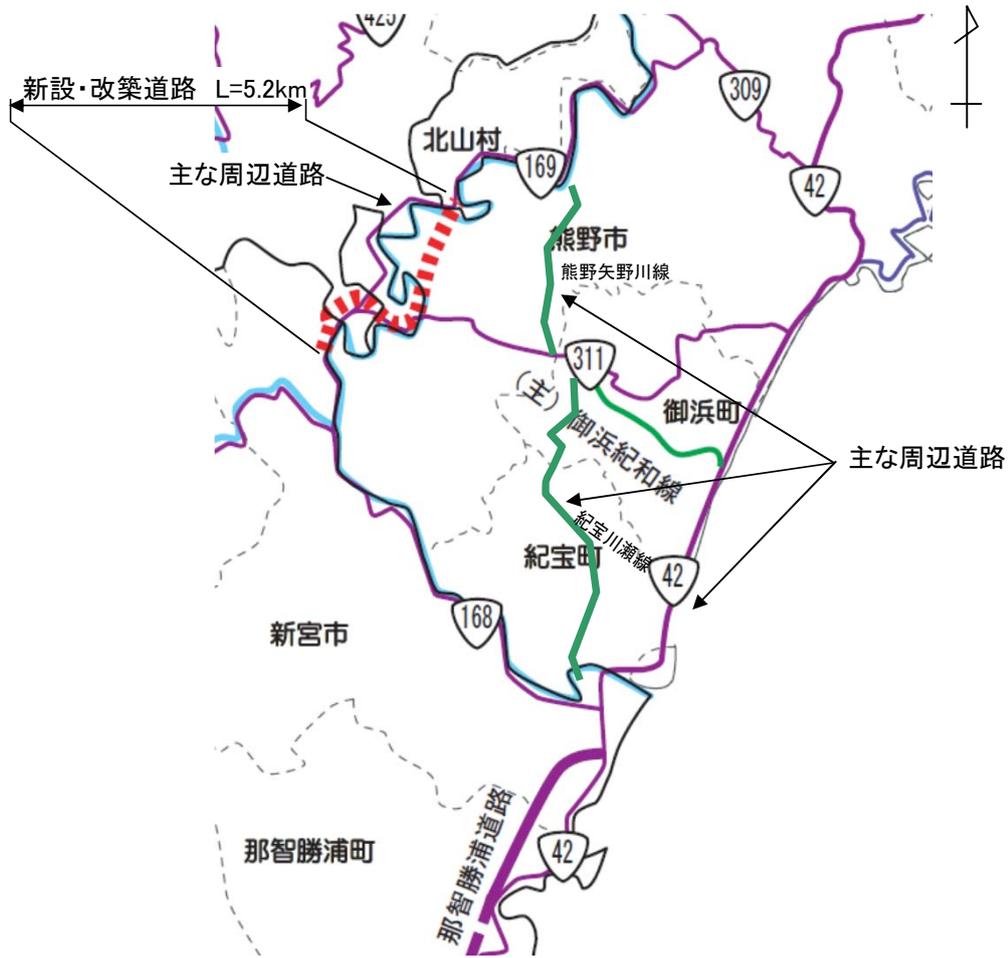
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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：奥瀬道路(Ⅱ期)

(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	
交通流推計	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	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	その他()		
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"/>	

(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: 国道169号 奥瀬道路(Ⅱ期)

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.01		5.2	0.06
-9年目	H 19	1.3159	97.6	4.56	5.62		
-8年目	H 20	1.2653	96.8	0.92	1.10		
-7年目	H 21	1.2167	95.6	1.33	1.54		
-6年目	H 22	1.1699	93.7	5.51	6.28		
-5年目	H 23	1.1249	92.1	4.77	5.32		
-4年目	H 24	1.0816	91.3	27.92	30.20		
-3年目	H 25	1.0400	91.3	25.15	26.15		
-2年目	H 26	1.0000	91.3	29.00	29.00		
-1年目	H 27	0.9615	91.3	38.47	36.99		
供用開始年次	H 28	0.9246	91.3			0.06	0.05
1年目	H 29	0.8890	91.3			0.06	0.05
2年目	H 30	0.8548	91.3			0.06	0.05
3年目	H 31	0.8219	91.3			0.06	0.05
4年目	H 32	0.7903	91.3			0.06	0.05
5年目	H 33	0.7599	91.3			0.06	0.04
6年目	H 34	0.7307	91.3			0.06	0.04
7年目	H 35	0.7026	91.3			0.06	0.04
8年目	H 36	0.6756	91.3			0.06	0.04
9年目	H 37	0.6496	91.3			0.06	0.04
10年目	H 38	0.6246	91.3			0.06	0.04
11年目	H 39	0.6006	91.3			0.06	0.03
12年目	H 40	0.5775	91.3			0.06	0.03
13年目	H 41	0.5553	91.3			0.06	0.03
14年目	H 42	0.5339	91.3			0.06	0.03
15年目	H 43	0.5134	91.3			0.06	0.03
16年目	H 44	0.4936	91.3			0.06	0.03
17年目	H 45	0.4746	91.3			0.06	0.03
18年目	H 46	0.4564	91.3			0.06	0.03
19年目	H 47	0.4388	91.3			0.06	0.03
20年目	H 48	0.4220	91.3			0.06	0.02
21年目	H 49	0.4057	91.3			0.06	0.02
22年目	H 50	0.3901	91.3			0.06	0.02
23年目	H 51	0.3751	91.3			0.06	0.02
24年目	H 52	0.3607	91.3			0.06	0.02
25年目	H 53	0.3468	91.3			0.06	0.02
26年目	H 54	0.3335	91.3			0.06	0.02
27年目	H 55	0.3207	91.3			0.06	0.02
28年目	H 56	0.3083	91.3			0.06	0.02
29年目	H 57	0.2965	91.3			0.06	0.02
30年目	H 58	0.2851	91.3			0.06	0.02
31年目	H 59	0.2741	91.3			0.06	0.02
32年目	H 60	0.2636	91.3			0.06	0.02
33年目	H 61	0.2534	91.3			0.06	0.01
34年目	H 62	0.2437	91.3			0.06	0.01
35年目	H 63	0.2343	91.3			0.06	0.01
36年目	H 64	0.2253	91.3			0.06	0.01
37年目	H 65	0.2166	91.3			0.06	0.01
38年目	H 66	0.2083	91.3			0.06	0.01
39年目	H 67	0.2003	91.3			0.06	0.01
40年目	H 68	0.1926	91.3			0.06	0.01
41年目	H 69	0.1852	91.3			0.06	0.01
42年目	H 70	0.1780	91.3			0.06	0.01
43年目	H 71	0.1712	91.3			0.06	0.01
44年目	H 72	0.1646	91.3			0.06	0.01
45年目	H 73	0.1583	91.3			0.06	0.01
46年目	H 74	0.1522	91.3			0.06	0.01
47年目	H 75	0.1463	91.3			0.06	0.01
48年目	H 76	0.1407	91.3			0.06	0.01
49年目	H 77	0.1353	91.3	-0.59	-0.08	0.06	0.01

合 計		137.03	142.12	2.86	1.19
単純事業費計		137.62		2.86	

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: 国道169号 奥瀬道路(Ⅱ期)

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)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.01	5.2	0.06	
-1年目	H 27	0.9615	91.3	38.47	36.99		
供用開始年次	H 28	0.9246	91.3			0.06	0.05
1年目	H 29	0.8890	91.3			0.06	0.05
2年目	H 30	0.8548	91.3			0.06	0.05
3年目	H 31	0.8219	91.3			0.06	0.05
4年目	H 32	0.7903	91.3			0.06	0.05
5年目	H 33	0.7599	91.3			0.06	0.04
6年目	H 34	0.7307	91.3			0.06	0.04
7年目	H 35	0.7026	91.3			0.06	0.04
8年目	H 36	0.6756	91.3			0.06	0.04
9年目	H 37	0.6496	91.3			0.06	0.04
10年目	H 38	0.6246	91.3			0.06	0.04
11年目	H 39	0.6006	91.3			0.06	0.03
12年目	H 40	0.5775	91.3			0.06	0.03
13年目	H 41	0.5553	91.3			0.06	0.03
14年目	H 42	0.5339	91.3			0.06	0.03
15年目	H 43	0.5134	91.3			0.06	0.03
16年目	H 44	0.4936	91.3			0.06	0.03
17年目	H 45	0.4746	91.3			0.06	0.03
18年目	H 46	0.4564	91.3			0.06	0.03
19年目	H 47	0.4388	91.3			0.06	0.03
20年目	H 48	0.4220	91.3			0.06	0.02
21年目	H 49	0.4057	91.3			0.06	0.02
22年目	H 50	0.3901	91.3			0.06	0.02
23年目	H 51	0.3751	91.3			0.06	0.02
24年目	H 52	0.3607	91.3			0.06	0.02
25年目	H 53	0.3468	91.3			0.06	0.02
26年目	H 54	0.3335	91.3			0.06	0.02
27年目	H 55	0.3207	91.3			0.06	0.02
28年目	H 56	0.3083	91.3			0.06	0.02
29年目	H 57	0.2965	91.3			0.06	0.02
30年目	H 58	0.2851	91.3			0.06	0.02
31年目	H 59	0.2741	91.3			0.06	0.02
32年目	H 60	0.2636	91.3			0.06	0.02
33年目	H 61	0.2534	91.3			0.06	0.01
34年目	H 62	0.2437	91.3			0.06	0.01
35年目	H 63	0.2343	91.3			0.06	0.01
36年目	H 64	0.2253	91.3			0.06	0.01
37年目	H 65	0.2166	91.3			0.06	0.01
38年目	H 66	0.2083	91.3			0.06	0.01
39年目	H 67	0.2003	91.3			0.06	0.01
40年目	H 68	0.1926	91.3			0.06	0.01
41年目	H 69	0.1852	91.3			0.06	0.01
42年目	H 70	0.1780	91.3			0.06	0.01
43年目	H 71	0.1712	91.3			0.06	0.01
44年目	H 72	0.1646	91.3			0.06	0.01
45年目	H 73	0.1583	91.3			0.06	0.01
46年目	H 74	0.1522	91.3			0.06	0.01
47年目	H 75	0.1463	91.3			0.06	0.01
48年目	H 76	0.1407	91.3			0.06	0.01
49年目	H 77	0.1353	91.3	0.00	0.00	0.06	0.01
合計				38.47	36.99	2.86	1.19
単純事業費計				38.47		2.86	

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。

便益の現在価値算定表（事業全体）

箇所名： 国道169号 奥瀬道路(Ⅱ期)

年次	年度 (基準年) H 26	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿臨海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間便益 (億円)					走行経費便益 (億円)					事故減少便益 (億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 28	0.99712	0.99153	1.00981	0.99802	0.9246	91.3	5.25	1.69	0.86	7.79	6.80	0.04	0.01	0.03	0.08	0.07	0.01	0.01	7.89	6.88
1年目	H 29	0.99711	0.99146	1.00971	0.99802	0.8890	91.3	5.23	1.68	0.87	7.77	6.52	0.04	0.01	0.03	0.08	0.07	0.01	0.01	7.86	6.59
2年目	H 30	0.99710	0.99138	1.00962	0.99801	0.8548	91.3	5.21	1.66	0.87	7.75	6.25	0.04	0.01	0.03	0.08	0.07	0.01	0.01	7.84	6.32
3年目	H 31	0.99709	0.99131	1.00953	0.99801	0.8219	91.3	5.20	1.65	0.88	7.73	5.99	0.04	0.01	0.03	0.08	0.06	0.01	0.01	7.82	6.06
4年目	H 32	0.99817	0.99297	1.01258	0.99953	0.7903	91.3	5.18	1.63	0.89	7.71	5.75	0.04	0.01	0.03	0.08	0.06	0.01	0.01	7.80	5.82
5年目	H 33	0.99816	0.99292	1.01242	0.99953	0.7599	91.3	5.18	1.62	0.90	7.70	5.52	0.04	0.01	0.03	0.08	0.06	0.01	0.01	7.79	5.59
6年目	H 34	0.99816	0.99287	1.01227	0.99953	0.7307	91.3	5.17	1.61	0.91	7.69	5.30	0.04	0.01	0.03	0.08	0.06	0.01	0.01	7.78	5.36
7年目	H 35	0.99816	0.99282	1.01212	0.99953	0.7026	91.3	5.16	1.60	0.92	7.68	5.09	0.04	0.01	0.03	0.08	0.05	0.01	0.01	7.77	5.15
8年目	H 36	0.99815	0.99277	1.01198	0.99953	0.6756	91.3	5.15	1.59	0.94	7.67	4.89	0.04	0.01	0.03	0.08	0.05	0.01	0.01	7.76	4.95
9年目	H 37	0.99815	0.99272	1.01184	0.99953	0.6496	91.3	5.14	1.58	0.95	7.66	4.69	0.04	0.01	0.03	0.08	0.05	0.01	0.01	7.75	4.75
10年目	H 38	0.99815	0.99266	1.01170	0.99953	0.6246	91.3	5.13	1.56	0.96	7.65	4.51	0.04	0.01	0.03	0.08	0.05	0.01	0.01	7.74	4.56
11年目	H 39	0.99814	0.99261	1.01156	0.99953	0.6006	91.3	5.12	1.55	0.97	7.64	4.33	0.04	0.01	0.03	0.08	0.05	0.01	0.01	7.74	4.38
12年目	H 40	0.99814	0.99255	1.01143	0.99953	0.5775	91.3	5.11	1.54	0.98	7.63	4.16	0.04	0.01	0.03	0.08	0.05	0.01	0.01	7.73	4.21
13年目	H 41	0.99814	0.99250	1.01130	0.99953	0.5553	91.3	5.10	1.53	0.99	7.62	3.99	0.04	0.01	0.03	0.08	0.04	0.01	0.01	7.72	4.04
14年目	H 42	0.99601	0.99308	1.00215	0.99307	0.5339	91.3	5.09	1.52	1.00	7.61	3.83	0.04	0.01	0.04	0.08	0.04	0.01	0.01	7.71	3.88
15年目	H 43	0.99052	0.99303	1.00215	0.99302	0.5134	91.3	5.04	1.51	1.01	7.56	3.66	0.04	0.01	0.04	0.08	0.04	0.01	0.01	7.65	3.70
16年目	H 44	0.99043	0.99298	1.00214	0.99298	0.4936	91.3	4.99	1.50	1.01	7.50	3.49	0.04	0.01	0.04	0.08	0.04	0.01	0.00	7.59	3.54
17年目	H 45	0.99034	0.99293	1.00214	0.99293	0.4746	91.3	4.95	1.49	1.01	7.44	3.33	0.04	0.01	0.04	0.08	0.04	0.01	0.00	7.54	3.37
18年目	H 46	0.99025	0.99288	1.00213	0.99288	0.4564	91.3	4.90	1.48	1.01	7.39	3.18	0.04	0.01	0.04	0.08	0.04	0.01	0.00	7.48	3.22
19年目	H 47	0.99015	0.99283	1.00213	0.99282	0.4388	91.3	4.85	1.47	1.01	7.33	3.03	0.04	0.01	0.04	0.08	0.03	0.01	0.00	7.42	3.07
20年目	H 48	0.99005	0.99278	1.00212	0.99277	0.4220	91.3	4.80	1.46	1.02	7.27	2.90	0.04	0.01	0.04	0.08	0.03	0.01	0.00	7.37	2.93
21年目	H 49	0.98995	0.99273	1.00212	0.99272	0.4057	91.3	4.76	1.45	1.02	7.22	2.76	0.04	0.01	0.04	0.08	0.03	0.01	0.00	7.31	2.80
22年目	H 50	0.98985	0.99267	1.00211	0.99267	0.3901	91.3	4.71	1.43	1.03	7.16	2.64	0.04	0.01	0.04	0.08	0.03	0.01	0.00	7.25	2.67
23年目	H 51	0.98975	0.99262	1.00211	0.99261	0.3751	91.3	4.66	1.42	1.02	7.11	2.51	0.04	0.01	0.04	0.08	0.03	0.01	0.00	7.20	2.55
24年目	H 52	0.98964	0.99256	1.00211	0.99256	0.3607	91.3	4.61	1.41	1.02	7.05	2.40	0.04	0.01	0.04	0.08	0.03	0.01	0.00	7.14	2.43
25年目	H 53	0.98953	0.99251	1.00210	0.99250	0.3468	91.3	4.56	1.40	1.03	6.99	2.29	0.04	0.01	0.04	0.08	0.03	0.01	0.00	7.08	2.32
26年目	H 54	0.98942	0.99245	1.00210	0.99245	0.3335	91.3	4.52	1.39	1.03	6.94	2.18	0.04	0.01	0.04	0.08	0.03	0.01	0.00	7.03	2.21
27年目	H 55	0.98931	0.99239	1.00209	0.99239	0.3207	91.3	4.47	1.38	1.03	6.88	2.08	0.04	0.01	0.04	0.08	0.02	0.01	0.00	6.97	2.11
28年目	H 56	0.98919	0.99234	1.00209	0.99233	0.3083	91.3	4.42	1.37	1.03	6.83	1.98	0.04	0.01	0.04	0.08	0.02	0.01	0.00	6.91	2.01
29年目	H 57	0.98908	0.99228	1.00208	0.99227	0.2965	91.3	4.37	1.36	1.04	6.77	1.89	0.04	0.01	0.04	0.08	0.02	0.01	0.00	6.86	1.92
30年目	H 58	0.98895	0.99222	1.00208	0.99221	0.2851	91.3	4.33	1.35	1.04	6.71	1.81	0.04	0.01	0.04	0.08	0.02	0.01	0.00	6.80	1.83
31年目	H 59	0.98883	0.99215	1.00208	0.99215	0.2741	91.3	4.28	1.34	1.04	6.66	1.72	0.04	0.01	0.04	0.08	0.02	0.01	0.00	6.75	1.74
32年目	H 60	0.98871	0.99209	1.00207	0.99209	0.2636	91.3	4.23	1.33	1.04	6.60	1.64	0.04	0.01	0.04	0.08	0.02	0.01	0.00	6.69	1.66
33年目	H 61	0.98858	0.99203	1.00207	0.99202	0.2534	91.3	4.18	1.32	1.04	6.54	1.56	0.03	0.01	0.04	0.08	0.02	0.01	0.00	6.63	1.59
34年目	H 62	0.98844	0.99197	1.00206	0.99196	0.2437	91.3	4.13	1.31	1.05	6.49	1.49	0.03	0.01	0.04	0.08	0.02	0.01	0.00	6.58	1.51
35年目	H 63	0.98831	0.99190	1.00206	0.99190	0.2343	91.3	4.09	1.30	1.05	6.43	1.42	0.03	0.01	0.04	0.08	0.02	0.01	0.00	6.52	1.44
36年目	H 64	0.98817	0.99183	1.00205	0.99183	0.2253	91.3	4.04	1.29	1.05	6.38	1.36	0.03	0.01	0.04	0.08	0.02	0.01	0.00	6.46	1.37
37年目	H 65	0.98803	0.99177	1.00205	0.99176	0.2166	91.3	3.99	1.28	1.05	6.32	1.29	0.03	0.01	0.04	0.08	0.02	0.01	0.00	6.41	1.31
38年目	H 66	0.98788	0.99170	1.00205	0.99169	0.2083	91.3	3.94	1.27	1.05	6.26	1.23	0.03	0.01	0.04	0.08	0.01	0.01	0.00	6.35	1.25
39年目	H 67	0.98774	0.99163	1.00204	0.99162	0.2003	91.3	3.90	1.26	1.06	6.21	1.17	0.03	0.01	0.04	0.08	0.01	0.01	0.00	6.29	1.19
40年目	H 68	0.98758	0.99156	1.00204	0.99155	0.1926	91.3	3.85	1.25	1.06	6.15	1.12	0.03	0.01	0.04	0.08	0.01	0.01	0.00	6.24	1.13
41年目	H 69	0.98743	0.99149	1.00203	0.99148	0.1852	91.3	3.80	1.24	1.06	6.10	1.06	0.03	0.01	0.04	0.07	0.01	0.01	0.00	6.18	1.08
42年目	H 70	0.98727	0.99141	1.00203	0.99141	0.1780	91.3	3.75	1.22	1.06	6.04	1.01	0.03	0.01	0.04	0.07	0.01	0.01	0.00	6.12	1.03
43年目	H 71	0.98710	0.99134	1.00203	0.99133	0.1712	91.3	3.70	1.21	1.07	5.98	0.97	0.03	0.01	0.04	0.07	0.01	0.01	0.00	6.07	0.98
44年目	H 72	0.98693	0.99126	1.00202	0.99126	0.1646	91.3	3.66	1.20	1.07	5.93	0.92	0.03	0.01	0.04	0.07	0.01	0.01	0.00	6.01	0.93
45年目	H 73	0.98676	0.99119	1.00202	0.99118	0.1583	91.3	3.61	1.19	1.07	5.87	0.88	0.03	0.01	0.04	0.07	0.01	0.01	0.00	5.95	0.89
46年目	H 74	0.98658	0.99111	1.00201	0.99110	0.1522	91.3	3.56	1.18	1.07	5.82	0.83	0.03	0.01	0.04	0.07	0.01	0.01	0.00	5.90	0.85
47年目	H 75	0.98640	0.99103	1.00201	0.99102	0.1463	91.3	3.51	1.17	1.07	5.76	0.79	0.03	0.01	0.04	0.07	0.01	0.01	0.00	5.84	0.81
48年目	H 76	0.98621	0.99095	1.00201	0.99094	0.1407	91.3	3.47	1.16	1.08	5.70	0.76	0.03	0.01	0.04	0.07	0.01	0.01	0.00	5.78	0.77
49年目	H 77	0.98602	0.99086	1.00200	0.99086	0.1353	91.3	3.42	1.15	1.08	5.65	0.72	0.03	0.01	0.04	0.07	0.01	0.01	0.00	5.73	0.73
合計								225.43	70.56	50.36	346.35	141.70	1.87	0.33	1.78	3.98	1.58	0.48	0.20	350.81	143.48

便益の現在価値算定表（残事業）

箇所名： 国道169号 奥瀬道路(Ⅱ期)

年次	年度 (基準年) H 26	総走行台キロの年次別伸び率 (近畿臨海ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間便益 (億円)					走行経費便益 (億円)					事故減少便益 (億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 28	0.99712	0.99153	1.00981	0.99802	0.9246	91.3	5.25	1.69	0.86	7.79	6.80	0.04	0.01	0.03	0.08	0.07	0.01	0.01	7.89	6.88
1年目	H 29	0.99711	0.99146	1.00971	0.99802	0.8890	91.3	5.23	1.68	0.87	7.77	6.52	0.04	0.01	0.03	0.08	0.07	0.01	0.01	7.86	6.59
2年目	H 30	0.99710	0.99138	1.00962	0.99801	0.8548	91.3	5.21	1.66	0.87	7.75	6.25	0.04	0.01	0.03	0.08	0.07	0.01	0.01	7.84	6.32
3年目	H 31	0.99709	0.99131	1.00953	0.99801	0.8219	91.3	5.20	1.65	0.88	7.73	5.99	0.04	0.01	0.03	0.08	0.06	0.01	0.01	7.82	6.06
4年目	H 32	0.99817	0.99297	1.01258	0.99953	0.7903	91.3	5.18	1.63	0.89	7.71	5.75	0.04	0.01	0.03	0.08	0.06	0.01	0.01	7.80	5.82
5年目	H 33	0.99816	0.99292	1.01242	0.99953	0.7599	91.3	5.18	1.62	0.90	7.70	5.52	0.04	0.01	0.03	0.08	0.06	0.01	0.01	7.79	5.59
6年目	H 34	0.99816	0.99287	1.01227	0.99953	0.7307	91.3	5.17	1.61	0.91	7.69	5.30	0.04	0.01	0.03	0.08	0.06	0.01	0.01	7.78	5.36
7年目	H 35	0.99816	0.99282	1.01212	0.99953	0.7026	91.3	5.16	1.60	0.92	7.68	5.09	0.04	0.01	0.03	0.08	0.05	0.01	0.01	7.77	5.15
8年目	H 36	0.99815	0.99277	1.01198	0.99953	0.6756	91.3	5.15	1.59	0.94	7.67	4.89	0.04	0.01	0.03	0.08	0.05	0.01	0.01	7.76	4.95
9年目	H 37	0.99815	0.99272	1.01184	0.99953	0.6496	91.3	5.14	1.58	0.95	7.66	4.69	0.04	0.01	0.03	0.08	0.05	0.01	0.01	7.75	4.75
10年目	H 38	0.99815	0.99266	1.01170	0.99953	0.6246	91.3	5.13	1.56	0.96	7.65	4.51	0.04	0.01	0.03	0.08	0.05	0.01	0.01	7.74	4.56
11年目	H 39	0.99814	0.99261	1.01156	0.99953	0.6006	91.3	5.12	1.55	0.97	7.64	4.33	0.04	0.01	0.03	0.08	0.05	0.01	0.01	7.74	4.38
12年目	H 40	0.99814	0.99255	1.01143	0.99953	0.5775	91.3	5.11	1.54	0.98	7.63	4.16	0.04	0.01	0.03	0.08	0.05	0.01	0.01	7.73	4.21
13年目	H 41	0.99814	0.99250	1.01130	0.99953	0.5553	91.3	5.10	1.53	0.99	7.62	3.99	0.04	0.01	0.03	0.08	0.04	0.01	0.01	7.72	4.04
14年目	H 42	0.99814	0.99245	1.01117	0.99953	0.5339	91.3	5.09	1.52	1.00	7.61	3.83	0.04	0.01	0.03	0.08	0.04	0.01	0.01	7.71	3.88
15年目	H 43	0.99814	0.99240	1.01104	0.99953	0.5134	91.3	5.08	1.51	1.01	7.60	3.66	0.04	0.01	0.03	0.08	0.04	0.01	0.01	7.70	3.70
16年目	H 44	0.99814	0.99235	1.01091	0.99953	0.4936	91.3	5.07	1.50	1.01	7.59	3.49	0.04	0.01	0.03	0.08	0.04	0.01	0.00	7.69	3.54
17年目	H 45	0.99814	0.99230	1.01078	0.99953	0.4746	91.3	5.06	1.49	1.01	7.58	3.33	0.04	0.01	0.03	0.08	0.04	0.01	0.00	7.68	3.37
18年目	H 46	0.99814	0.99225	1.01065	0.99953	0.4564	91.3	5.05	1.48	1.01	7.57	3.18	0.04	0.01	0.03	0.08	0.04	0.01	0.00	7.67	3.22
19年目	H 47	0.99814	0.99220	1.01052	0.99953	0.4388	91.3	5.04	1.47	1.01	7.56	3.03	0.04	0.01	0.03	0.08	0.03	0.01	0.00	7.66	3.07
20年目	H 48	0.99814	0.99215	1.01039	0.99953	0.4220	91.3	5.03	1.46	1.02	7.55	2.90	0.04	0.01	0.03	0.08	0.03	0.01	0.00	7.65	2.93
21年目	H 49	0.99814	0.99210	1.01026	0.99953	0.4057	91.3	5.02	1.45	1.02	7.54	2.76	0.04	0.01	0.03	0.08	0.03	0.01	0.00	7.64	2.80
22年目	H 50	0.99814	0.99205	1.01013	0.99953	0.3901	91.3	5.01	1.44	1.03	7.53	2.64	0.04	0.01	0.03	0.08	0.03	0.01	0.00	7.63	2.67
23年目	H 51	0.99814	0.99200	1.01000	0.99953	0.3751	91.3	5.00	1.43	1.03	7.52	2.51	0.04	0.01	0.03	0.08	0.03	0.01	0.00	7.62	2.55
24年目	H 52	0.99814	0.99195	1.00987	0.99953	0.3607	91.3	4.99	1.42	1.04	7.51	2.40	0.04	0.01	0.03	0.08	0.03	0.01	0.00	7.61	2.43
25年目	H 53	0.99814	0.99190	1.00974	0.99953	0.3468	91.3	4.98	1.41	1.04	7.50	2.29	0.04	0.01	0.03	0.08	0.03	0.01	0.00	7.60	2.32
26年目	H 54	0.99814	0.99185	1.00961	0.99953	0.3335	91.3	4.97	1.40	1.04	7.49	2.18	0.04	0.01	0.03	0.08	0.03	0.01	0.00	7.59	2.21
27年目	H 55	0.99814	0.99180	1.00948	0.99953	0.3207	91.3	4.96	1.39	1.04	7.48	2.08	0.04	0.01	0.03	0.08	0.02	0.01	0.00	7.58	2.11
28年目	H 56	0.99814	0.99175	1.00935	0.99953	0.3083	91.3	4.95	1.38	1.04	7.47	1.98	0.04	0.01	0.03	0.08	0.02	0.01	0.00	7.57	2.01
29年目	H 57	0.99814	0.99170	1.00922	0.99953	0.2965	91.3	4.94	1.37	1.04	7.46	1.89	0.04	0.01	0.03	0.08	0.02	0.01	0.00	7.56	1.92
30年目	H 58	0.99814	0.99165	1.00909	0.99953	0.2851	91.3	4.93	1.36	1.04	7.45	1.81	0.04	0.01	0.03	0.08	0.02	0.01	0.00	7.55	1.83
31年目	H 59	0.99814	0.99160	1.00896	0.99953	0.2741	91.3	4.92	1.35	1.04	7.44	1.72	0.04	0.01	0.03	0.08	0.02	0.01	0.00	7.54	1.74
32年目	H 60	0.99814	0.99155	1.00883	0.99953	0.2636	91.3	4.91	1.34	1.04	7.43	1.64	0.04	0.01	0.03	0.08	0.02	0.01	0.00	7.53	1.66
33年目	H 61	0.99814	0.99150	1.00870	0.99953	0.2534	91.3	4.90	1.33	1.04	7.42	1.56	0.03	0.01	0.03	0.08	0.02	0.01	0.00	7.52	1.59
34年目	H 62	0.99814	0.99145	1.00857	0.99953	0.2437	91.3	4.89	1.32	1.05	7.41	1.49	0.03	0.01	0.03	0.08	0.02	0.01	0.00	7.51	1.51
35年目	H 63	0.99814	0.99140	1.00844	0.99953	0.2343	91.3	4.88	1.31	1.05	7.40	1.42	0.03	0.01	0.03	0.08	0.02	0.01	0.00	7.50	1.44
36年目	H 64	0.99814	0.99135	1.00831	0.99953	0.2253	91.3	4.87	1.30	1.05	7.39	1.36	0.03	0.01	0.03	0.08	0.02	0.01	0.00	7.49	1.37
37年目	H 65	0.99814	0.99130	1.00818	0.99953	0.2166	91.3	4.86	1.29	1.05	7.38	1.29	0.03	0.01	0.03	0.08	0.02	0.01	0.00	7.48	1.31
38年目	H 66	0.99814	0.99125	1.00805	0.99953	0.2083	91.3	4.85	1.28	1.05	7.37	1.23	0.03	0.01	0.03	0.08	0.01	0.01	0.00	7.47	1.25
39年目	H 67	0.99814	0.99120	1.00792	0.99953	0.2003	91.3	4.84	1.27	1.06	7.36	1.17	0.03	0.01	0.03	0.08	0.01	0.01	0.00	7.46	1.19
40年目	H 68	0.99814	0.99115	1.00779	0.99953	0.1926	91.3	4.83	1.26	1.06	7.35	1.12	0.03	0.01	0.03	0.08	0.01	0.01	0.00	7.45	1.13
41年目	H 69	0.99814	0.99110	1.00766	0.99953	0.1852	91.3	4.82	1.25	1.06	7.34	1.06	0.03	0.01	0.03	0.08	0.01	0.01	0.00	7.44	1.08
42年目	H 70	0.99814	0.99105	1.00753	0.99953	0.1780	91.3	4.81	1.24	1.06	7.33	1.01	0.03	0.01	0.03	0.08	0.01	0.01	0.00	7.43	1.03
43年目	H 71	0.99814	0.99100	1.00740	0.99953	0.1712	91.3	4.80	1.23	1.07	7.32	0.97	0.03	0.01	0.03	0.08	0.01	0.01	0.00	7.42	0.98
44年目	H 72	0.99814	0.99095	1.00727	0.99953	0.1646	91.3	4.79	1.22	1.07	7.31	0.92	0.03	0.01	0.03	0.08	0.01	0.01	0.00	7.41	0.93
45年目	H 73	0.99814	0.99090	1.00714	0.99953	0.1583	91.3	4.78	1.21	1.07	7.30	0.88	0.03	0.01	0.03	0.08	0.01	0.01	0.00	7.40	0.89
46年目	H 74	0.99814	0.99085	1.00701	0.99953	0.1522	91.3	4.77	1.20	1.07	7.29	0.83	0.03	0.01	0.03	0.08	0.01	0.01	0.00	7.39	0.85
47年目	H 75	0.99814	0.99080	1.00688	0.99953	0.1463	91.3	4.76	1.19	1.07	7.28	0.79	0.03	0.01	0.03	0.08	0.01	0.01	0.00	7.38	0.81
48年目	H 76	0.99814	0.99075	1.00675	0.99953	0.1407	91.3	4.75	1.18	1.08	7.27	0.76	0.03	0.01	0.03	0.08	0.01	0.01	0.00	7.37	0.77
49年目	H 77	0.99814	0.99070	1.00662	0.99953	0.1353	91.3	4.74	1.17	1.08	7.26	0.72	0.03	0.01	0.03	0.08	0.01	0.01	0.00	7.36	0.73
合計								225.43	70.56	50.36	346.35	141.70	1.87	0.33	1.78	3.98	1.58	0.48	0.20	350.81	143.48

(事業全体)

路線名	箇所名	車線数	延長
国道169号	奥瀬道路(Ⅱ期)	2	5.2km

■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					13,522		
	改良費					5,179	
		土工	m ³	375,073	1,940	切土(80千m ³)、盛土(30千m ³)、捨土(265千m ³)等	
		軟弱地盤工	m ³				
		法面工	m ²	30,698	1,301	切土法面、盛土法面	
		擁壁工	式	2	1,927	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等	
		函渠工	m	37	11		
	橋梁費					2,608	
		100m以上	m	403	1,859	2橋	
		100m未満	m	236	749	2橋	
	トンネル費					5,200	
		NATM	m	2,172	5,200	4本(うち2本は県境跨ぎ)	
		シールド	m				
	IC・JCT費						
		IC	箇所				
		JCT	箇所				
	舗装費					515	
		車道舗装	m ²	37,025	515		
		歩道舗装	m ²				
	付帯施設費					20	
交通管理施設工		式	1	20	防護柵工		
遮音壁		m					
②用地及補償費					124		
用地費					59		
	宅地	m ²	1,350	18			
	田畑	m ²	6,763	19			
	山林・原野	m ²	40,287	22			
	補償費	式	1	65			
③間接経費	式	1	1,004	地質調査、測量、設計にかかる費用等			
全体事業費					14,650		

(残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
国道169号	奥瀬道路(Ⅱ期)	2	5.2km

■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				4,028	
	改良費				1,710	
		土工	m ³	131,860	844	切土(33千m ³)、盛土(0千m ³)、捨土(99千m ³)等
		軟弱地盤工	m ³			
		法面工	m ²	19,296	697	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	169	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	m			
	橋梁費				1,191	
		100m以上	m	403	1,048	2橋
		100m未満	m	61	143	2橋
	トンネル費				608	
		NATM	m	699	608	4本(うち2本は県境跨ぎ)
		シールド	m			
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				501	
		車道舗装	m ²	34,515	501	
		歩道舗装	m ²			
	付帯施設費				18	
		交通管理施設工	式	1	18	防護柵工
		遮音壁	m			
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
	補償費		式	1		
③	間接経費		式	1	127	地質調査、測量、設計にかかる費用等
	全体事業費				4,155	

(事業全体、残事業)

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道480号	奥瀬道路(Ⅱ期)	2	5.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	5.2	300	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	0	橋梁0.6km、トンネル2.2km
その他	式	1	0	
維持管理費合計			300	

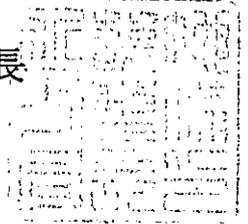


国近整企画68号

平成26年11月25日

奈良県知事 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12月15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12月9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169号奥瀬道路(Ⅱ期)	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
紀の川直轄河川改修事業	事業継続	
淀川総合水系環境整備事業	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。

国近整企画68号
平成26年11月25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12月15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12月9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169号奥瀬道路(Ⅱ期)	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
紀の川直轄河川改修事業	事業継続	
熊野川直轄河川改修事業	事業継続	
新宮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。

【港湾整備事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
日高港 塩屋地区 国際物流ターミナル整備事業	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。



道 建 第 1 8 6 号
河 第 2 7 0 号
平成 2 6 年 1 2 月 8 日

近畿地方整備局長 殿

奈良県知事 荒井正吾



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 11 月 25 日 付け 国近整企画 68 号 で 照会 の あり ました 標記 の 件 に つい て、
別紙 の と お り 意 見 を 提 出 し ます。

【一般国道169号 奥瀬道路（Ⅱ期）】

国道169号は紀伊半島アンカールートの一部を形成し、南海トラフ巨大地震等の大規模災害時には物資輸送・救急活動ルートとして地域の生活と安全を守る重要な道路です。

奥瀬道路（Ⅱ期）は、近畿内陸部から紀伊半島沿岸へのアクセスを担う国道168号と169号を連絡するとともに、沿線に住む十津川村民にとっては「命の道」となる唯一の幹線道路であり早期整備が必要です。

県としても、紀伊半島の道路ネットワークの代替性及び多重性を早期に確保するため、国道168号の整備にも重点的に取り組んでいます。

以上のことから、対応方針案のとおり事業継続が妥当と考えます。

平成27年度の供用に向けて、必要な予算を確保し、確実な供用をお願いいたします。

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11月25日付け国近整企画第68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169号奥瀬道路（Ⅱ期）

平成23年の紀伊半島大水害において、県内の主要幹線道路が各所で通行
止めとなり、多くの集落が孤立するなど、地域間を結ぶ幹線道路の重要性が
再認識されたところです。

国道169号奥瀬道路（Ⅱ期）は、地域間交通の利便性向上はもとより、
災害時の交通機能確保や救急医療体制の強化などの面からも重要な道路で
あるため、早期の全線供用が必要であることから、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、コスト縮減に努めるとともに、厳格なコス
ト管理を行い、平成27年国体開催までの供用を図られるようお願いしま
す。

(2) 紀の川直轄河川改修事業

紀の川直轄河川改修事業は、流域住民の安全、安心を確保するために重要
な事業であり、対応方針（原案）のとおり事業継続が妥当と考えます。

なお、狭窄部である取水堰の改修、堤防未整備箇所解消及び支川対策な
ど、河川整備計画に基づく事業の更なる推進をお願いします。特に、岩出狭
窄部対策については、早急に事業着手するとともに、完成時期を明らかにす
るようお願いいたします。

(3) 熊野川直轄河川改修事業

熊野川直轄河川改修事業は、流域住民の安全、安心を確保するために重要な事業であり、現時点では、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。

しかしながら、平成23年台風12号では計画高水流量を超過する洪水により、堤防越水による浸水被害が発生しているため、更なる治水安全度の確保に向け、河川整備基本方針の早急な見直しをお願いします。

(4) 新宮川総合水系環境整備事業

新宮川総合水系環境整備事業は、歴史と文化を育んできた新宮市のまちづくりに関わる重要な事業であり、対応方針(原案)のとおり事業継続が妥当と考えます。

平成23年台風12号による被災により、一時中断し、完成時期が変更されましたが、引き続き事業を推進し、早期完成に努めるようお願いします。

(5) 日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業

日高港は、紀中地域の産業競争力に資する物流拠点として、更なる発展が期待されております。

基幹産業の物流コストを削減するため、船舶の大型化に対応した港湾環境の整備が必要であり、対応方針(原案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。

なお、事業実施にあたっては、コスト縮減等を図り、早期に完成させるようお願いします。