

No. 3

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成19年度第2回)

一般国道26号

第二阪和国道

平成19年11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	4
1. 事業の経緯	4
2. 事業の進捗	4
3. 関係機関との調整等	4
4. 現在の状況	5
□事業を取り巻く社会状況	6
1. 社会的背景	6
2. 沿道の主な観光等の資源	7
3. 国道26号の交通状況	8
4. 周辺の主な開発事業	10
5. 地域における計画	11
6. 関係諸団体の活動	11
□事業の整備効果	12
1. 交通混雑の緩和	12
2. 交通安全の確保	14
3. 地域の活性化	16
□費用便益分析の結果	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

- ・交通混雑の緩和
- ・交通安全の確保
- ・地域の活性化

一般国道26号は、大阪市を起点とし、大阪湾沿いに堺市、岸和田市、阪南市など大阪府南部の主要都市を經由して、和歌山市に至る全長約75kmの主要幹線道路です。

このうち、阪南市以南については、地域の発展に伴い交通量が増加し、慢性的な交通渋滞が発生しています。

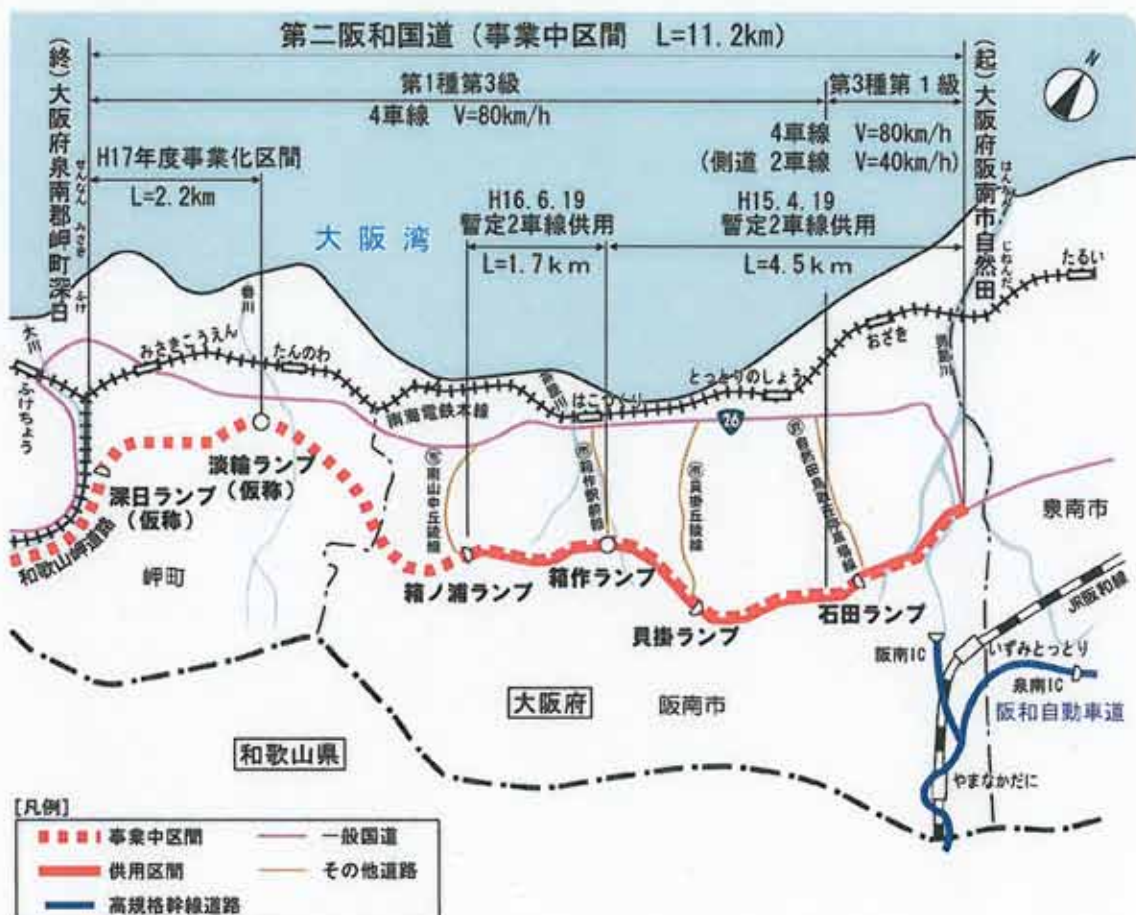
特に休日や夏季のレジャー目的による交通渋滞は深刻な状況です。

第二阪和国道は、こうした交通混雑の緩和を図るとともに、交通安全の確保及び地域の活性化を目的に計画された道路です。



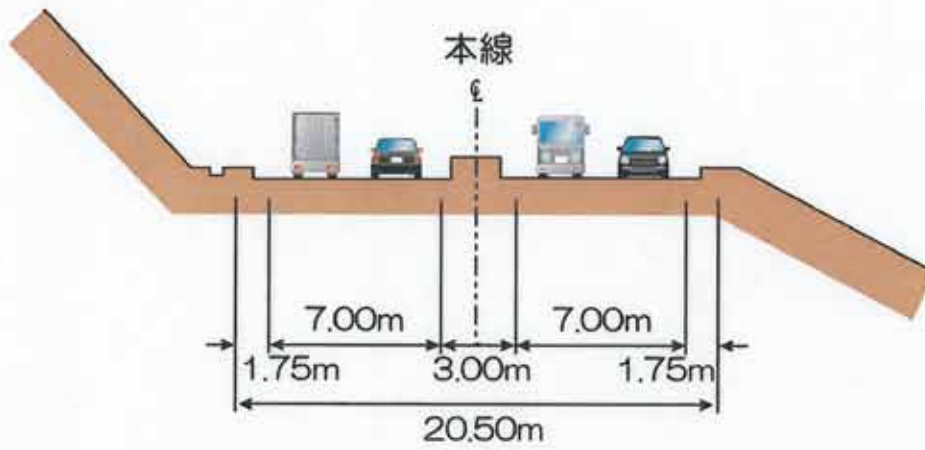
計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 自)大阪府^{はんなん}阪南市^{じねんだ}自然田
至)大阪府^{せんなん}泉南郡^{みさきちょう}岬町^{ふけ}深日
- ・ 計 画 延 長 L=11.2km
- ・ 幅 員 W=20.5m (土工部) W=40.0m (高架部)
- ・ 構 造 規 格 第3種第1級及び第1種第3級
- ・ 設 計 速 度 80km/h (側道 40km/h)
- ・ 車 線 数 本線4車線 (側道2車線)
- ・ 全 体 事 業 費 約1,020億円
- ・ 計 画 図

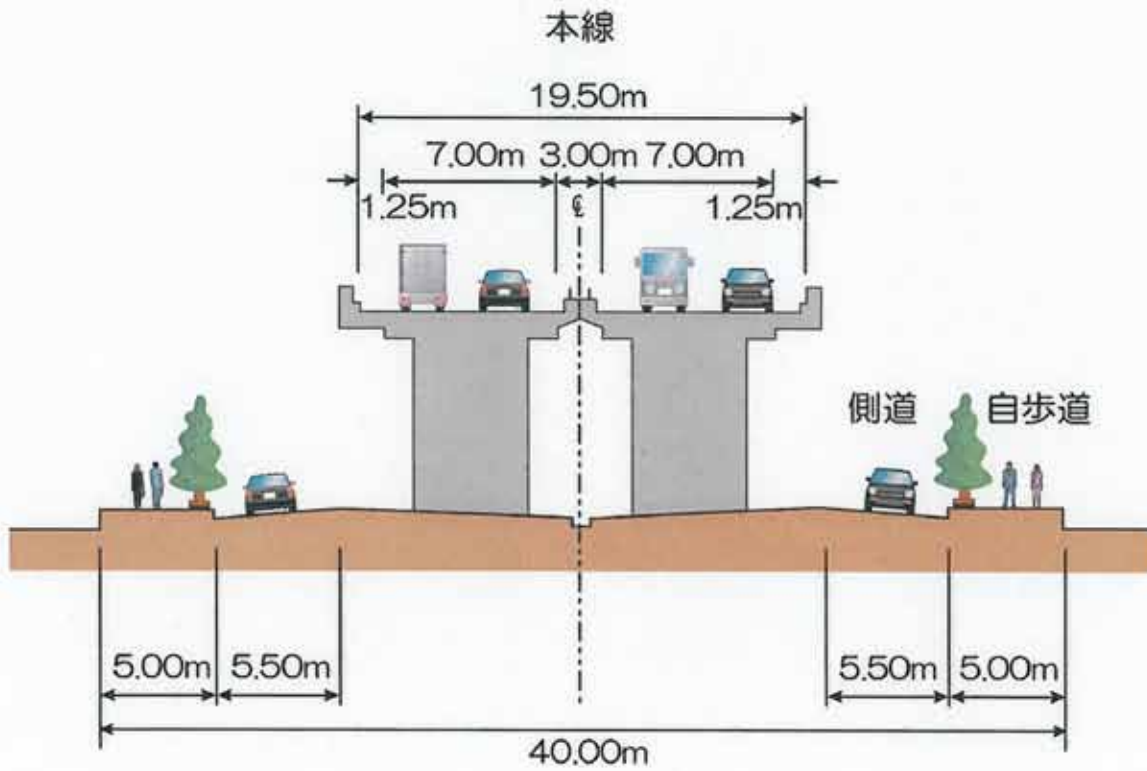


標準断面図

【土工部】



【高架部】 (自然田～石田)



事業の経緯及び進捗状況

1. 事業の経緯

年 月	経 緯
昭和 63 年 2 月	都市計画決定（岬町域）
昭和 63 年 3 月	都市計画決定（阪南市域）
昭和 63 年度	事業化（阪南市自然田～岬町淡輪）
平成 5 年度	用地着手
平成 8 年度	工事着手
平成 15 年度	暫定 2 / 4 車線供用（自然田～箱作ランプ）
平成 16 年度	暫定 2 / 4 車線供用（箱作ランプ～箱ノ浦ランプ）
平成 17 年度	事業化（岬町淡輪～岬町深日）

2. 事業の進捗（平成 18 年度末現在）

- ・事業進捗率：54%（68%暫定） ※事業費ベース
- ・用地取得率：63% ※面積ベース

3. 関係機関との調整等

(1) 用地買収

大阪側より順次暫定（2 / 4 車線）供用しており、現在、阪南市自然田から箱ノ浦ランプまで供用しています。

現在工事中の箱ノ浦ランプから淡輪ランプ（仮称）区間においては、一部で用地取得が難航しており、また、平成 17 年度事業化された淡輪ランプ（仮称）から深日ランプ（仮称）間については、地元設計協議を行い、鋭意事業を推進しています。

面 積：約 60 ha

地権者数：約 380 人

(2) 沿道の環境対策

沿道の環境対策については、環境施設帯の設置や遮音壁などの対策を講じる等、十分な配慮のもと事業を進めていますが、一部地域で地元住民の方々のご理解が得られず、調整に時間を要しています。

4. 現在の状況 (平成19年3月現在)



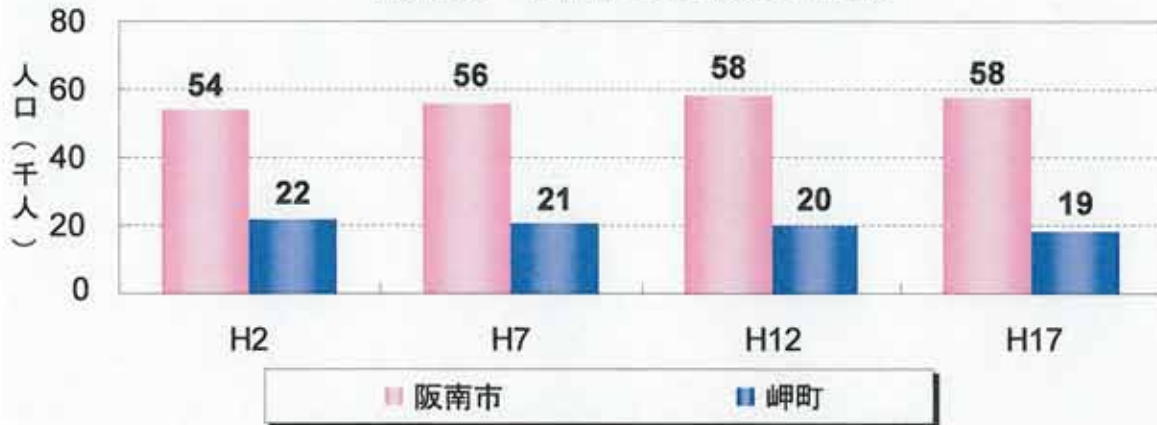
事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

第二阪和国道の沿道にある阪南市及び岬町の人口は、阪南市域では沿道の宅地開発事業もあり、平成2年から平成17年にかけて増加しています。一方、岬町域では、沿道開発が進められていますが道路の整備が遅れている影響もあり、人口が減少しています。

また、平成2年から平成17年にかけての自動車保有台数の伸びは阪南市で約1.6倍と全国及び大阪を上回り、岬町で約1.4倍と全国と同様の伸びを示しています。岬町における人口減少を加味すると、阪南市、岬町両地域における自動車交通への依存度は高いといえます。

阪南市・岬町における人口推移



出典) 国勢調査

自動車保有台数の伸び



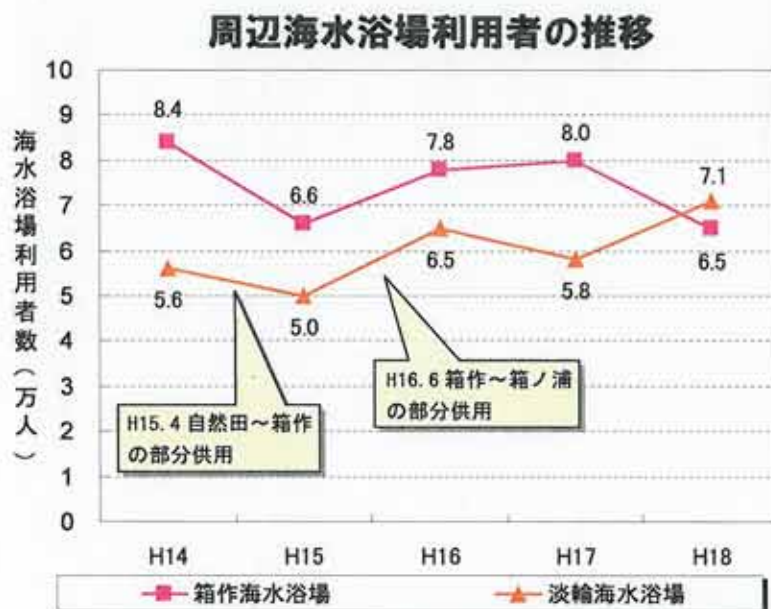
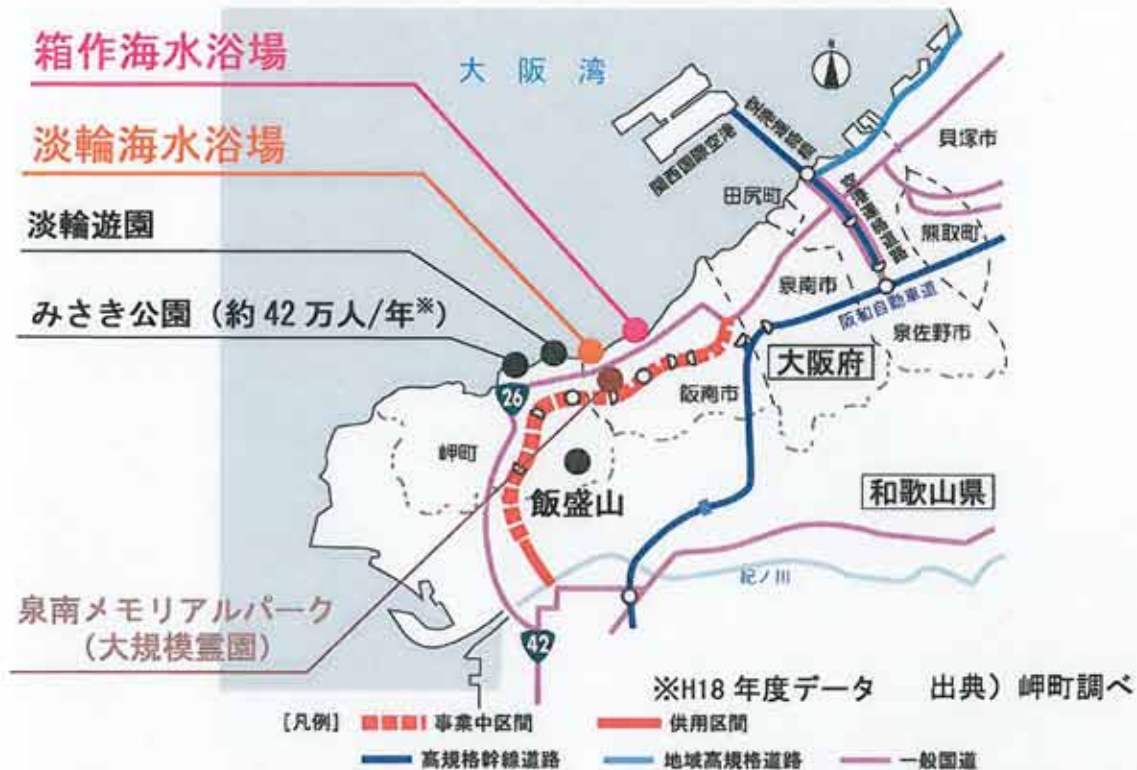
※縦軸の単位：H2を1.0とした場合の割合を示す。

出典) (財)自動車検査登録協会編 市区町村別自動車保有車両数、
(社)全国軽自動車協会連合会編 市区町村軽自動車車両数

2. 沿道の主な観光等の資源

阪南市域・岬町域の臨海部は、大阪府南部に位置する自然型海水浴場で、毎年約7万人/箇所の観光客でにぎわっています。

また、海水浴場などの観光・レジャー施設や大規模霊園も存在しています。



出典) 大阪府港湾局 HP



■ 淡輪海水浴場



■ 箱作海水浴場

3. 国道 26 号の交通状況

【交通混雑の状況】

一般国道26号は夏場に交通が集中し、未供用区間である岬町域においては特に渋滞が顕著となっています。



たんのわなか
▼①淡輪中央交差点付近
から和歌山方面を望む



ふけちゅうおう
▲②深日中央交差点付近
から大阪方面を望む



未供用区間（岬町域）の渋滞は深刻です



ゴールデンウィークの岬町域では、渋滞が約15時間続き、最大累積渋滞長は約7.9kmに上りました。

出典) 浪速国道事務所調べ

【交通事故の状況】

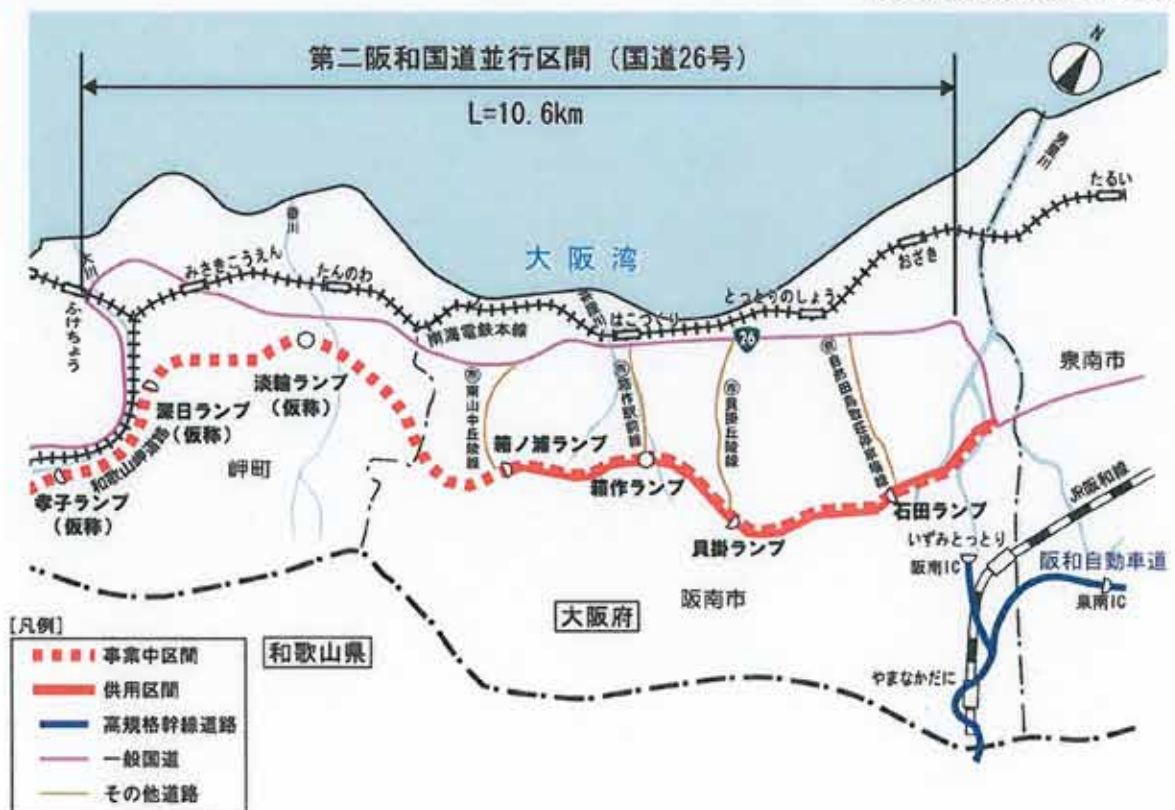
国道26号では、阪南市下出から岬町深日までの約11kmの区間において、毎年200件前後の事故が発生しています。死傷事故率は、直轄国道の全国平均を大きく上回っており、高い状況にあります。

国道26号（阪南市～岬町）の交通事故発生状況



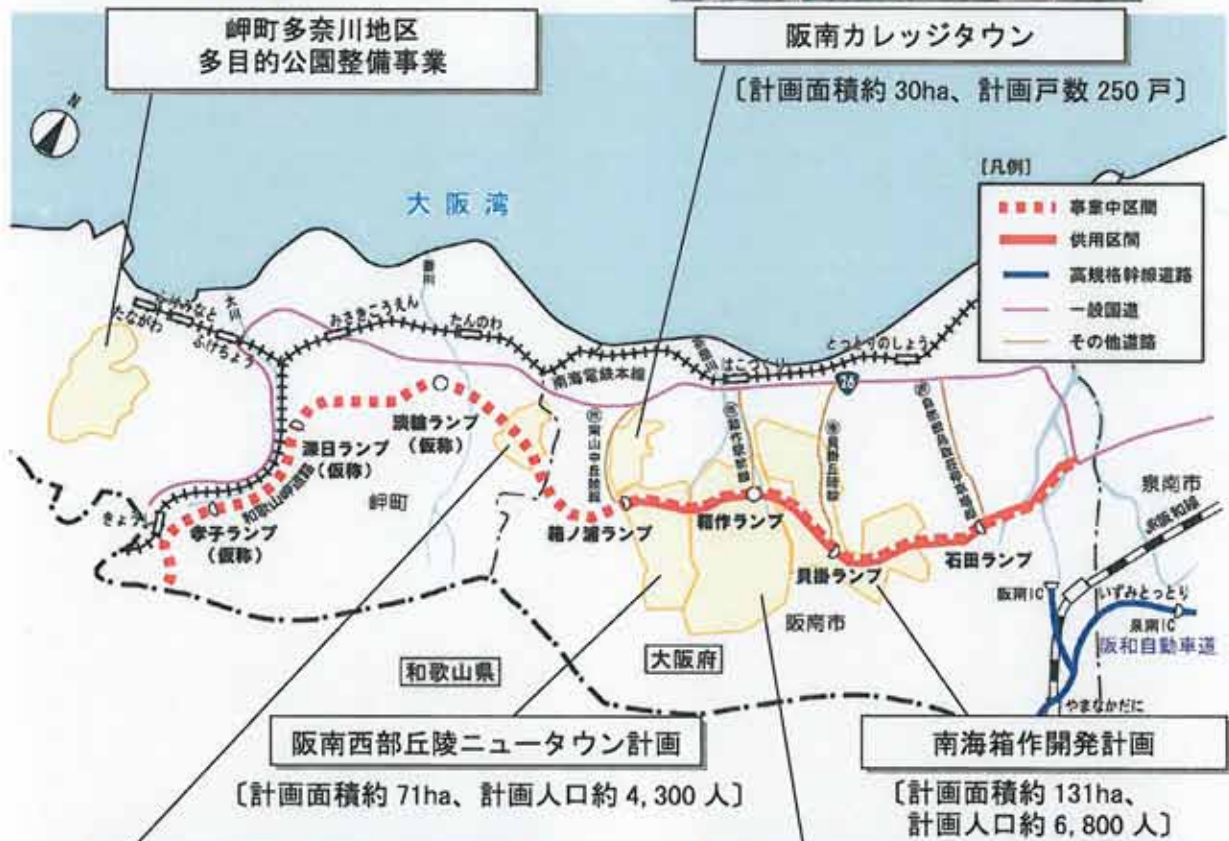
※国道26号：阪南市下出～泉南郡岬町深日のH17度道路交通センサス区間 L=10.6km

出典) 道路交通センサス



4. 周辺の主な開発事業

第二阪和国道の沿線地域では、リフレ岬の整備をはじめとして、阪南カレッジタウン計画や阪南西部丘陵ニュータウン開発計画等の開発計画が進められています。



リフレ岬

〔計画面積約 46ha、予定総区画数 703 区画〕



阪南スカイタウン

〔計画面積約 171ha、計画人口 9,000 人〕

5. 地域における計画

第二阪和国道は、下記の計画に位置付けられています。

- ◆レインボー計画 21 (昭和 62 年 12 月)
「七放射三環状軸による広域基幹軸の形成」
- ◆大阪府の再生・元気倍増プラン～大阪 21 世紀の総合計画 (平成 12 年 12 月)
「円滑で効率的な都市内交通の需要」
「地域間の連携と交流を支える広域交通の充実」
- ◆大阪府都市基盤整備中期計画 (案) (平成 13 年 9 月)
「広域道路ネットワークの整備」
- ◆阪南市総合計画 (平成 13 年 3 月)
「広域的道路網の整備と生活空間道路の整備」
- ◆第 3 次岬町総合計画 (平成 12 年 3 月)
「行政・交流拠点、交流支援拠点の機能強化」

6. 関係諸団体の活動

(要望経緯)

- ・ 昭和 34 年 12 月 第二阪和道路建設促進期成同盟会設立

期成同盟会名称	会長	主な構成メンバー	対象道路
第二阪和道路建設促進期成同盟会	岬町長	岬町、堺市、高石市、和泉市、泉大津市、忠岡町、岸和田市、貝塚市、泉佐野市、田尻町、泉南市、阪南市	第二阪和国道

(最近の動向)

- 平成 16 年 7 月 29 日 第二阪和道路建設促進期成同盟会が国土交通省に対し、第二阪和国道の整備促進を要望
- 平成 16 年 11 月 17 日 第二阪和道路建設促進期成同盟会が国土交通省に対し、第二阪和国道の整備促進を要望
- 平成 17 年 11 月 1 日 第二阪和道路建設促進期成同盟会が国土交通省に対し、第二阪和国道の整備促進を要望
- 平成 18 年 11 月 7 日 第二阪和道路建設促進期成同盟会が国土交通省に対し、第二阪和国道の整備促進を要望

事業の整備効果

1. 交通混雑の緩和

【国道26号における交通混雑の緩和】

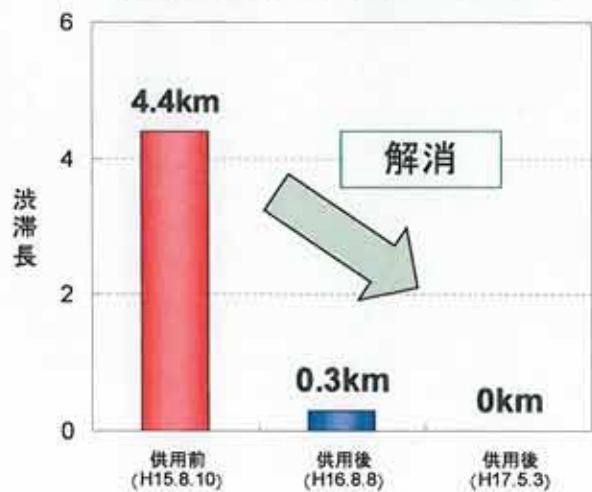
第二阪和国道の自然田～箱ノ浦ランプ間の供用により、並行する国道26号の貝掛中交差点では渋滞が解消されました。



渋滞継続時間（貝掛中交差点）



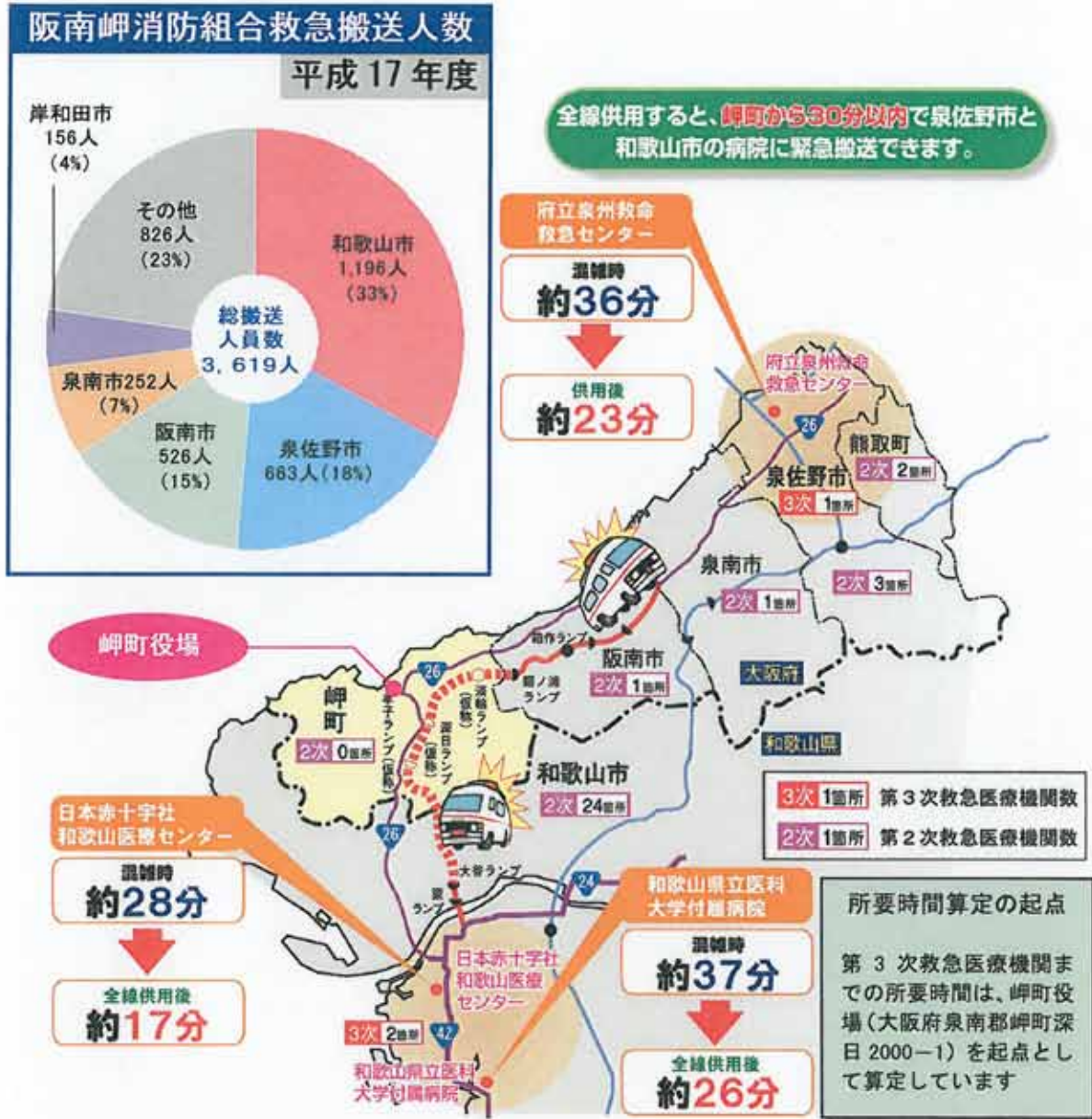
最大渋滞長（貝掛中交差点）



出典) 浪速国道事務所調べ

【緊急車両の搬送時間短縮】

第二阪和国道の整備により、30分以内で到達出来る第3次救急医療機関が3箇所増加し、利用施設が拡大します。



出典) 浪速国道事務所調べ

2. 交通安全の確保

【国道26号における交通安全の確保】

国道26号（阪南市下出～岬町深日）における平均死傷事故率は、213（件/億台キロ・年）となっており、これは全国の直轄国道平均の2倍以上に当たります。一方で、第二阪和国道（泉南市幡代～箱作ランプ）の平均死傷事故率は、4（件/億台キロ・年）となっており、これは国道26号の死傷事故率の約53分の1に当たります。

今後、第二阪和国道の全線整備により、さらに交通の転換が進むことで、死傷事故が大幅に減少すると推測されます。

平均死傷事故率の比較（平成17年度センサス）



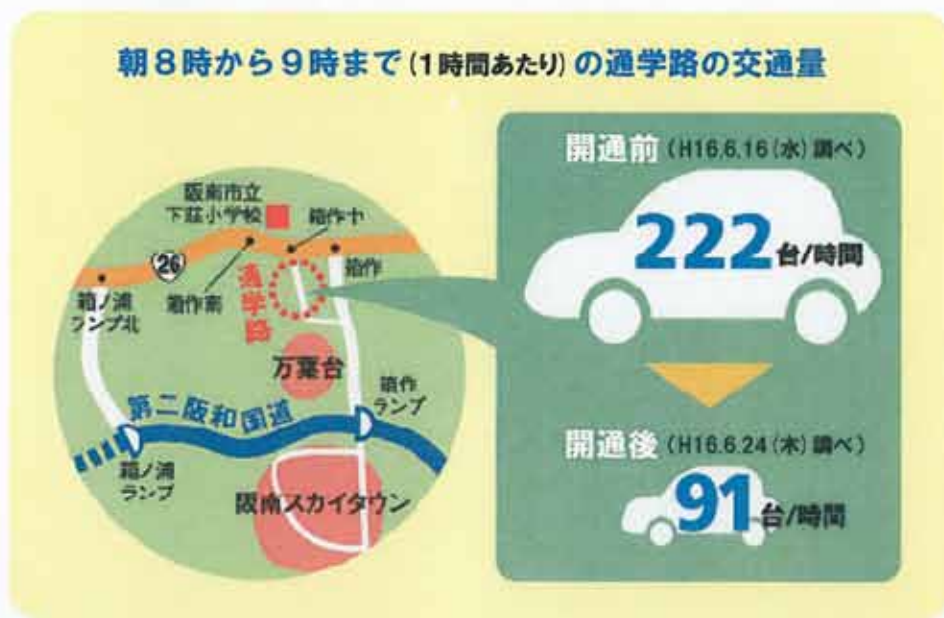
※国道26号：阪南市下出～泉南郡岬町深日の平成17年度センサス区間 L=10.6km

※第二阪和国道：泉南市幡代～阪南市箱作の平成17年度センサス区間 L=6.5km



【生活道路への流入の減少】

箱作ランプから箱ノ浦ランプまでの延伸により、阪南市箱作地区（万葉台）の小学校の通学路において現在の国道26号の渋滞を避け生活道路へ流入してきた交通が約6割減少（222台/時間→91台/時間）し、通学時の安全が確保されました。



■延伸前の通学路の状況



■延伸後の通学路の状況

出典) 浪速国道事務所調べ

3. 地域の活性化

【レジャー観光の振興】

年間約56万人を超える観光客が訪れており、特に夏期シーズンには周辺の道路で交通混雑が頻繁に発生しています。第二阪和国道の整備により、交通の流れが円滑化され、レジャー観光の振興を支援し、地域の活性化につながります。



周辺のレジャースポット

出典) 大阪府港湾局 HP
岬町町調べ



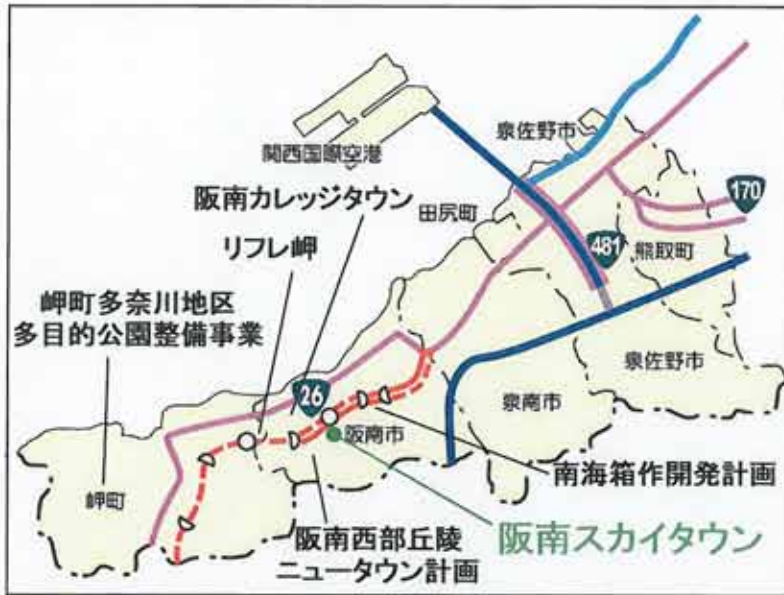
■ 淡輪遊園



■ みさき公園

【宅地開発事業や地域振興プロジェクトとの連携】

現在進行中の阪南スカイタウン等の宅地開発事業や地域振興プロジェクトと一体となった道路整備を行うことにより、まちづくりを支援し、地域の活性化を図ります。



阪南スカイタウンにホームCナフコ
大阪府は、阪南スカイタウン内の敷地2分について、ナフコ（福岡県北九州市）と20年間の事業定期借地契約を結ぶ。同社は、ホームセンターの建設を計画している。ホームセンターのほか、年内をめどに賃借契約を結び整備に本格着手、2008年秋のオープンを目指す。建設予定地は、阪南スカイタウン「G-8街区」に当たる、阪南市桃の木台2地内。

出典）建設通信新聞（H19.9.14）



費用便益分析の結果（事業全体）

路線名	一般国道26号
事業名	第二阪和国道
延長	L=11.2km

□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19年度			
基準年における現在価値	1,556 億円	142 億円	23 億円	1,722 億円

… (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	977億円	115億円	1,092億円
基準年における現在価値	1,047億円	39億円	1,086億円

… (C)

□算定結果

費用便益 (B/C)
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{1,722\text{億円}}{1,086\text{億円}}$ $= 1.6$

費用便益分析の結果（残事業のみ）

路線名	一般国道26号
事業名	第二阪和国道
延長	L=5.0km

□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19年度			
基準年における 現在価値	988 億円	107 億円	14 億円	1,108 億円

… (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	423億円	51億円	474億円
基準年における 現在価値	342億円	17億円	359億円

… (C)

□算定結果

費用便益 (B/C)
$B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{1,108\text{億円}}{359\text{億円}}$ $= 3.1$

コスト縮減や代替案立案等の可能性

本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性などから最適ルート及び道路構造を選定しており、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き現計画に基づき事業を推進するものとしています。

なお、施工にあたっては建設発生土の有効活用や新技術・新工法を積極的に採用するなど、コストの縮減に努めながら事業を推進します。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・ 国道26号は、近年の自動車交通需要の増加に伴い交通混雑が著しく、慢性的な交通渋滞や交通事故多発等の問題が発生し、主要幹線道路としての機能が十分発揮出来ない状況が生じており、第二阪和国道の早急な整備が必要となっています。
- ・ 阪南市及び岬町域においては、交通事故が多発していて深刻な問題となっていることから、交通安全の確保が必要不可欠な状況です。
- ・ 阪南スカイタウン等のプロジェクトが現在すでに進行中であり、宅地開発事業等のプロジェクトにより地域の活性化を図るためには、道路整備も一体となっていく必要があることから、早急な道路整備が必要となっています。
- ・ 今後、未供用区間の暫定供用に向けて事業を進めるとともに、引き続き4車線化を進めていく予定であり、その残事業の費用対効果は3.1となっています。

(2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

用地取得は約63%完了しており、早期に全線供用を図るため、未供用区間の整備を推進していくことが必要です。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

施工にあたっては、建設発生土の有効利用や新技術・新工法を積極的に活用するなど、コストの縮減に努めながら事業を推進します。

対応方針

【事業継続】（原案）

交通混雑緩和による交通の円滑化、安全性の確保及び宅地開発事業等のプロジェクトを支援することによる地域の活性化を図るため、沿線市町による期成同盟会をはじめとした関係諸団体より、第二阪和国道の早期供用が強く求められています。

箱ノ浦ランプから淡輪ランプ（仮称）間の延長約2.8kmについては、平成22年度の暫定2車線供用を目標に事業を推進するとともに、淡輪ランプ（仮称）から深日ランプ（仮称）間についても、早期の供用に向け整備を推進して行きます。

国道 26 号

第二阪和国道

チ エ ッ ク リ ス ト

事業再評価に係わる資料

事業名		一般国道26号 第二阪和国道		事業種別	地域高規格
事業の概要	起 終 点	自:大阪府 ^{ほんなん} 阪南市 ^{じねんだ} 自然田 至:大阪府 ^{せんなん} 泉南郡 ^{みさきちょう} 岬町 ^{ふけ} 深日		延長	L=11.2km
	事業化	昭和63年度 平成17年度	都市計画決定	昭和62年度	
	用地着手	平成5年度	工事着手	平成8年度	
	部分供用	H15. 4. 19(阪南市自然田～箱作ランプ)L=4.5km(2/4)供用 H16. 6. 19(箱作ランプ～箱ノ浦ランプ)L=1.7km(2/4)供用			
	全体事業費	約1,020億円			
事業の目的	<p>一般国道26号は、大阪市を起点とし、大阪湾沿いに堺市、岸和田市、阪南市など大阪府南部の主要都市を経由して、和歌山市に至る全長約75kmの主要幹線道路です。このうち、阪南市以南については、地域の発展に伴い交通量が増加し、慢性的な交通渋滞が発生しています。特に休日や夏季のレジャー目的による交通渋滞は深刻な状況です。第二阪和国道は、こうした交通混雑の緩和を図るとともに、交通安全の確保及び地域の活性化を目的に計画された道路です。</p>				
位置図	<p>位置図</p> <p>地域高規格道路「第二阪和国道」L=20.6km 第二阪和国道 L=11.2km 和歌山北和歌山バイパス L=2.2km 岬町 阪南市 泉南市 田尻町 泉佐野市 和歌山市</p> <p>高石市 堺市 泉大津市 忠岡町 岸和田市 和泉市 紀の川市 かつらぎ町 岩出市</p> <p>関西国際空港</p> <p>大阪府 和歌山県</p> <p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 事業中区間 ■ 供用区間 ■ 高規格幹線道路 ■ 地域高規格道路 ■ 直轄国道 				

事業名	一般国道26号 第二阪和国道		事業種別	地域高規格
事業を巡る社会情勢等の変化	客観的評価指標			
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ●現道等の年間渋滞損失時間(人・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踏切交通遮断量が10,000台時/日以上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、第二種、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	<ul style="list-style-type: none"> ■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。 □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	<ul style="list-style-type: none"> ■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/km²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	<ul style="list-style-type: none"> □高速自動車道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり。 ■地域高規格道路の位置づけあり。 □当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。(A'路線としての位置づけがある場合) ■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。 ■日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 	

事業名	一般国道26号 第二阪和国道		事業種別	地域高規格
事業を巡る社会情勢等の変化	客観的評価指標			
		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、地域連帯プロジェクト、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。 <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1,000万/12h以上、歩行者交通量が500m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・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。 <input type="checkbox"/> 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。	
		無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電柱類地中化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）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。	
		安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	
	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、該当区間の安全性の向上が期待できる。 <input type="checkbox"/> 該当区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（該当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（該当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 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 checked="" 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。 <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 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。 <input 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。	

事業名	一般国道26号 第二阪和国道		事業種別	地域高規格
事業を巡る	客観的評価指標			
	4. 環境	地域環境の保全	●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。	
		生活環境の改善・保全	●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。		
		□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。		
社会情勢等の	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）			
	<p>1. 活力～円滑なモビリティの確保～</p> <p>○現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道26号現道区間の渋滞損失時間は393,036人・時間/年である。 ・当該事業により、渋滞損失時間は2,615人・時間/年となり、約99.3%が削減される。 <p>4. 環境～地球環境の改善・保全～</p> <p>○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</p> <p>現在のCO2の排出量は約28,336t/年で、整備後は約12,588t/年となり約15,748t/年の排出量が削減される。</p> <p>○現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>現在のNO2の排出量は約96.7t/年で、整備後は約43.3t/年となり約53.4t/年の排出量が削減される。</p> <p>○現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>現在のSPMの排出量は約9.3t/年で、整備後は約4.2t/年となり約5.1t/年の排出量が削減される。</p>			
変化	事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化			
	<p>第二阪和国道の沿線地域では住宅開発等が行われており、平成2年から平成17年にかけて、阪南市では人口、自動車保有台数とも伸びています。道路整備が遅れている岬町では人口が減少していますが、自動車保有台数は伸びており、自動車交通への依存度は高いと言えます。</p> <p>また、平成15年4月、平成16年6月の暫定供用により、並行する国道26号の渋滞が緩和されています。</p>			

<p>効事業 果業 分採 析択 の時 要の 因費 用変 対化 効果</p>	<p>【事業全体】 ○現在の費用便益比： $B/C=1.6$ (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出) 【残事業】 ○現在の費用便益比： $B/C=3.1$ (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出)</p>
<p>立コ 案ス 等ト の縮 減可 能や 代替 案</p>	<p>本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性等を勘案のうえ最適ルート及び道路構造を選定しており、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き現計画に基づき事業を推進します。 なお、施工にあたっては、建設発生土の有効利用や新技術・新工法を積極的に採用するなど、コストの縮減に努めながら事業を推進します。</p>
<p>地方 公共 団体 の意 見</p>	<p>○ 現道及びバイパスを通過する市町村 ・ 阪南市、岬町：第二阪和道路建設促進期成同盟会（第二阪和国道の早期整備と関連する地域整備促進の要望）の構成メンバー ○ 関連する市町村 ・ 堺市、高石市、和泉市、泉大津市、忠岡町、岸和田市、貝塚市、泉佐野市、田尻町、泉南市：第二阪和道路建設促進期成同盟会（第二阪和国道の早期整備と関連する地域整備促進の要望）の構成メンバー ○ 大阪府 ・ 大阪府「レインボー計画21」他関係総合計画により位置付けが有ります。</p>
<p>対応 方針</p>	<p>事務局案（事業継続） (理由) 交通混雑緩和による交通の円滑化、安全性の確保及び宅地開発事業等のプロジェクトを支援することによる地域の活性化を図るため、沿線市町による期成同盟会をはじめとした関係諸団体より、第二阪和国道の早期供用が強く求められています。 箱ノ浦ランプから淡輪ランプ（仮称）間の延長約2.8kmについては、平成22年度に暫定2車線での供用を目標としており、淡輪ランプ（仮称）から深日ランプ（仮称）間についても、早期の供用に向け整備を推進して行きます。</p>