

No. 10

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成20年度第5回)

国道 24 号

けい な わ

京奈和自動車道

き ほ く に し

(紀北西道路)

平成 21 年 3 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及び整備効果	4
□費用便益分析の結果	14
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	16
□対応方針	17

事業の目的

- 広域連携強化
- 地域の活性化
- 交通環境の改善
- 災害時の交通確保

国道24号は、京都市を起点とし、奈良市を經由して和歌山市に至る延長約140kmの幹線道路です。

和歌山県の紀北地域※では東西に流れる紀の川沿いの平野に人口が集中しているため、東西方向の交通が多く、国道24号がその役割を担っていますが、交通の集中による混雑の緩和や交通安全の確保、生活圏・活動圏の拡大のために規格の高い道路の整備が求められています。

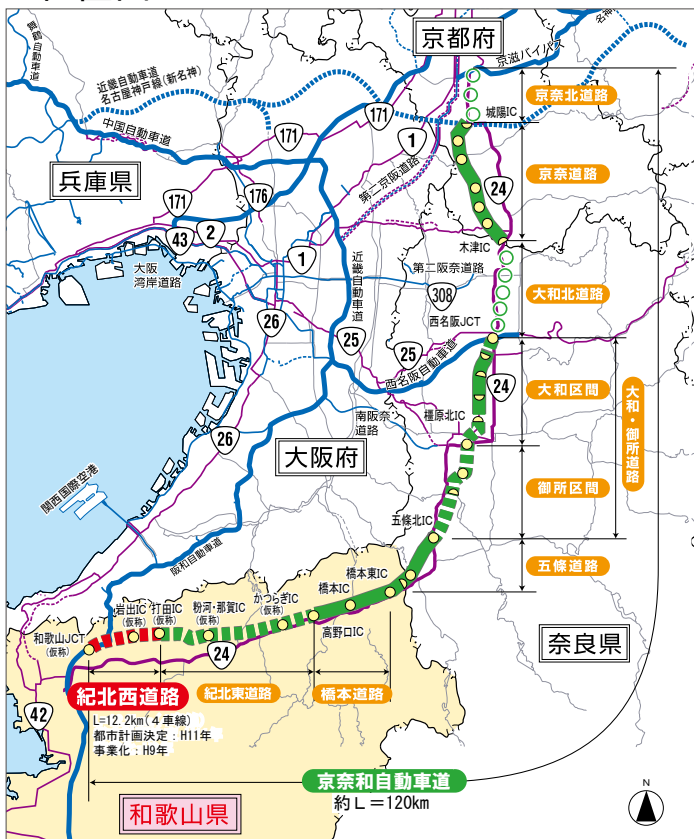
京奈和自動車道は京都・奈良・和歌山の拠点都市の連携強化の役割を担う延長約120kmの高規格幹線道路であり、京滋バイパス、新名神、西名阪自動車道、大和高田バイパス、阪和自動車道など既存の高速道路や国道と相互に連携することにより、関西圏の外郭環状機能を持ったネットワークを形成する道路です。

紀北西道路は、京奈和自動車道の一部として和歌山県紀の川市神領

から和歌山市弘西に計画されており、広域連携強化による救命救急活動の支援、地域の活性化、国道24号をはじめとする現道交通環境の改善、交通安全の確保、災害時の交通確保を目的に計画された高規格幹線道路です。

※ 紀北地域…和歌山市、岩出市、紀の川市、海南市、橋本市、紀美野町、かつらぎ町、九度山町、高野町の5市4町

位置図



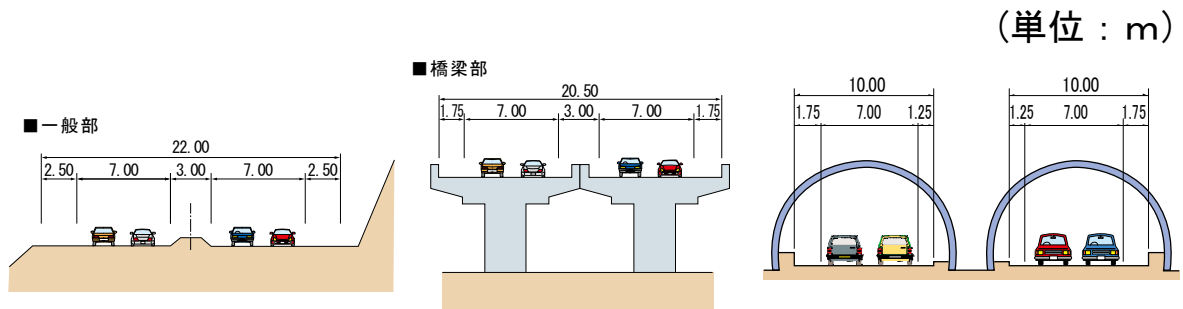
凡例	
京奈和自動車道	■ 供用中
	■ 事業中
	■ 事業中
その他の有料道路	○ 調査中
	■ 供用中
国道	■ 事業中
	■ 供用中

計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 自) 和歌山^き 紀^{かわ} の川^{じんりょう} 市^し 神^{しん} 領^{りょう}
- 至) 和歌山^{わかやま} 和歌山^{わかやま} 市^し 弘^{ひろ} 西^{にし}
- ・ 計 画 延 長 L=12.2 km
- ・ 構 造 規 格 第1種2級(自動車専用道路)
- ・ 設 計 速 度 100 km/h
- ・ 車 線 数 4車線
- ・ 標 準 幅 員 W=20.5~22.0m
- ・ 全 体 事 業 費 約1,160億円
- ・ 計 画 図



標準横断図



事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

- ・事業化 平成9年度
- ・都市計画決定 平成11年12月
- ・整備計画決定 平成12年4月
- ・用地着手 平成19年度
- ・工事着手 平成20年度

2. 事業の進捗状況

- ・事業進捗率 約4%(平成20年3月末現在)
- ・用地取得率 約9%(面積ベース、平成20年3月末現在)

3. 関係機関との調整等

(1) 環境影響調査に関する調整

都市計画決定時の環境影響調査で猛禽類(オオタカ)が確認されたため、平成14年度まで実態調査を行い、オオタカの生息状況と道路事業による影響・対策について学識経験者、県と調整を行いました。

(2) 根来寺史跡指定に関する調整

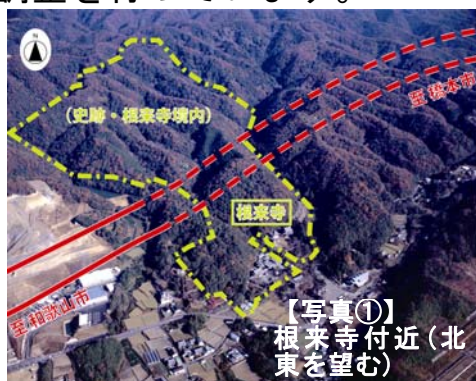
平成16年度以降、根来寺が史跡指定されるにあたり、県文化遺産課と調整を行い、史跡と道路計画とが極力相互に影響しないように史跡指定する範囲と道路構造(トンネル坑口部)を決定しました(史跡指定:平成19年2月)。

(3) 縦断計画変更に関する調整

平成17年度以降、縦断計画等の見直しを行い、トンネル部の地上への影響を極力避けるよう関係機関と調整を行いました。

4. 現在の状況

打田ICの西側の地区は用地買収済であり、現在工事に向けた設計調整を行っています。



事業を取り巻く社会状況および整備効果

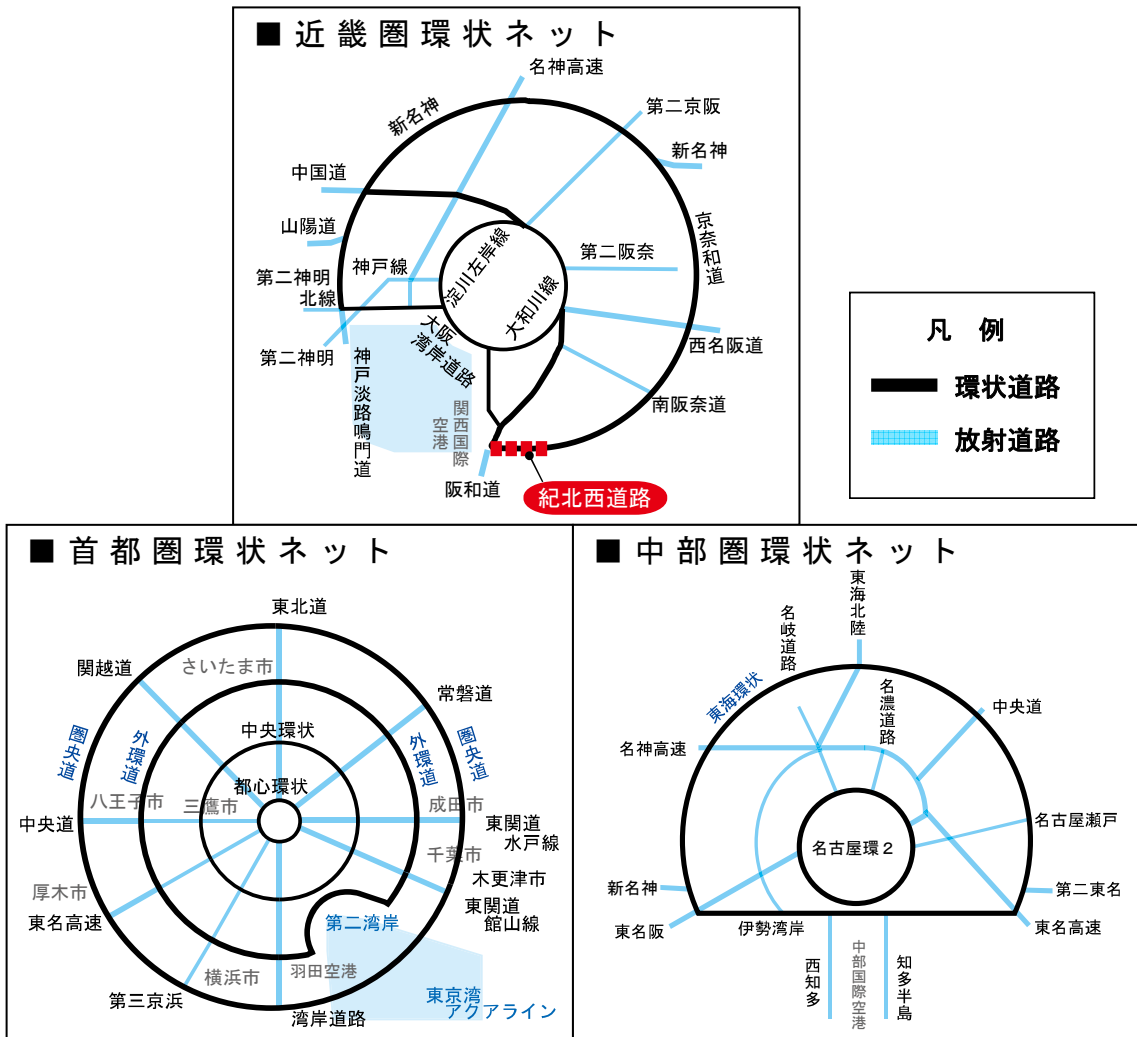
1. 社会的背景

【国土構造の再構築】

地域社会の機能・活力向上に向けては、地域相互の交流を円滑化することが重要であり、環状ネットワークの整備による国土構造の再構築が必要といえます。

近畿圏には、大阪都市再生環状道路を中心に、関西各地域を広域に連携し、関西再生を推進する3つの環状道路の計画・構想があります。京奈和自動車道は、和歌山、奈良、京都の各府県を通過し、我が国有数の歴史文化拠点や自然を生かした地域との新たな連携・交流を強化する外郭的な環状道路として位置づけられます。

紀北西道路は京奈和自動車道の一部であることから、確実な整備が求められているところです。



▲ 三大都市圏の環状ネットワーク

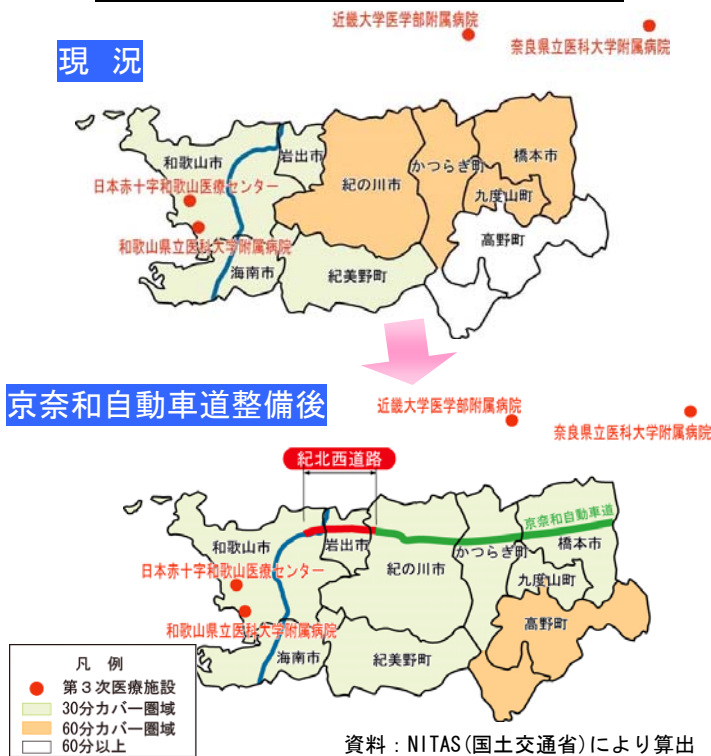
2. 広域連携強化

【第3次医療施設の人口到達圏域の拡大】

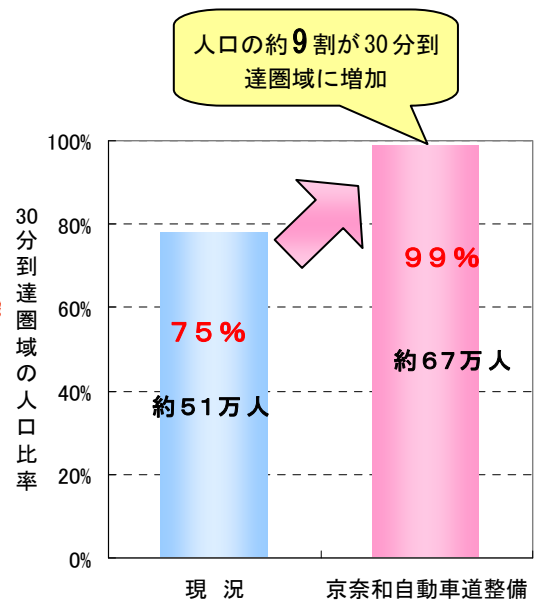
紀北地域の第3次医療施設への30分圏域の人口比率は、現在、約7割(約51万人)となっています。特に、橋本医療圏域からは平均で60分以上の搬送時間を要するうえ、救急出動件数も平成14年から平成18年の5年間で約1.2倍に増加するなど、緊急時医療に不安を抱える地域となっています。

紀北西道路を含む京奈和自動車道の整備により、紀北地域における第3次医療施設への30分圏域の人口比率は、約9割(約67万人)に増加し、ほぼ全域が第3次医療施設からの30分到達圏域となります。

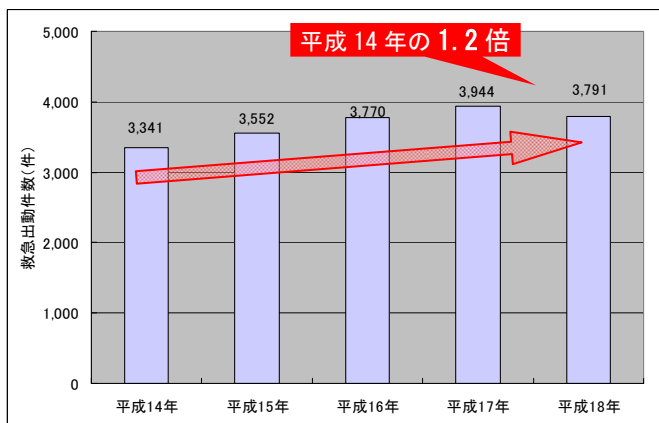
▼ 第3次医療施設からの30分到達圏域



▼ 紀北地域における第3次医療施設30分到達圏域・人口比率



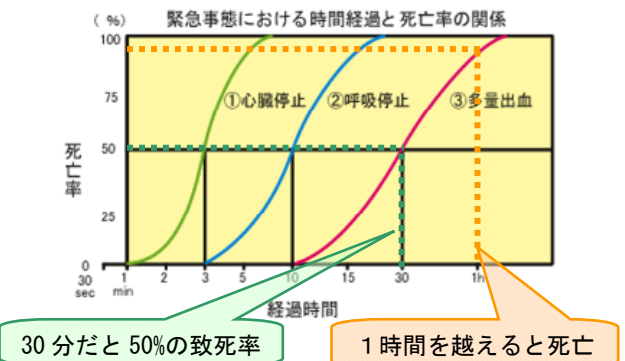
▼ 橋本医療圏域における救急出動件数の推移



資料：消防年報

▼ カーラーの救命曲線

多量出血の救急患者が治療を受けるまでに30分で50%、60分以上を要すると死亡率は100%近くになるといわれています。



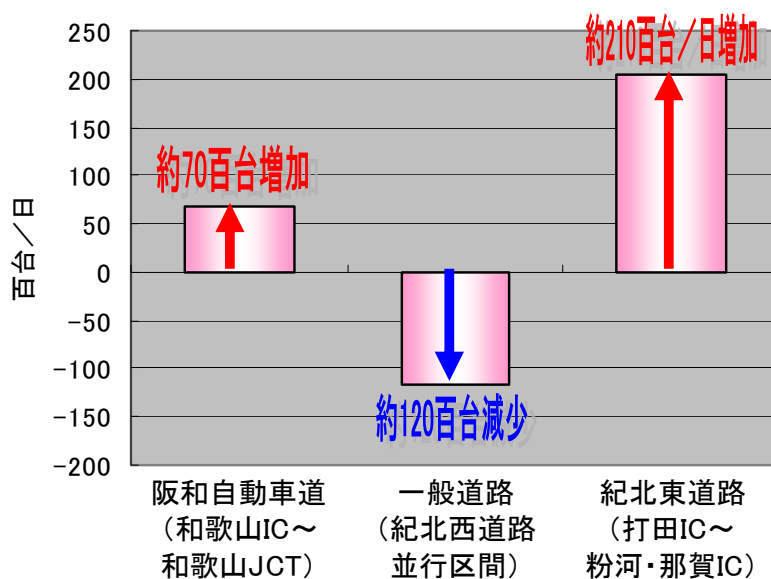
【京奈和自動車道路の不連続区間の供用効果】

自動車専用道路は、ネットワークとしてつながってはじめて大きな効果を発揮します。

紀北西道路の整備をはじめとする不連続区間の解消により、阪和自動車道や紀北東道路の利便性が向上し、一般道路からの交通の転換が図られ、自動車専用道路網の機能が効果的に発揮されます。



紀北西道路の整備による交通量の変化

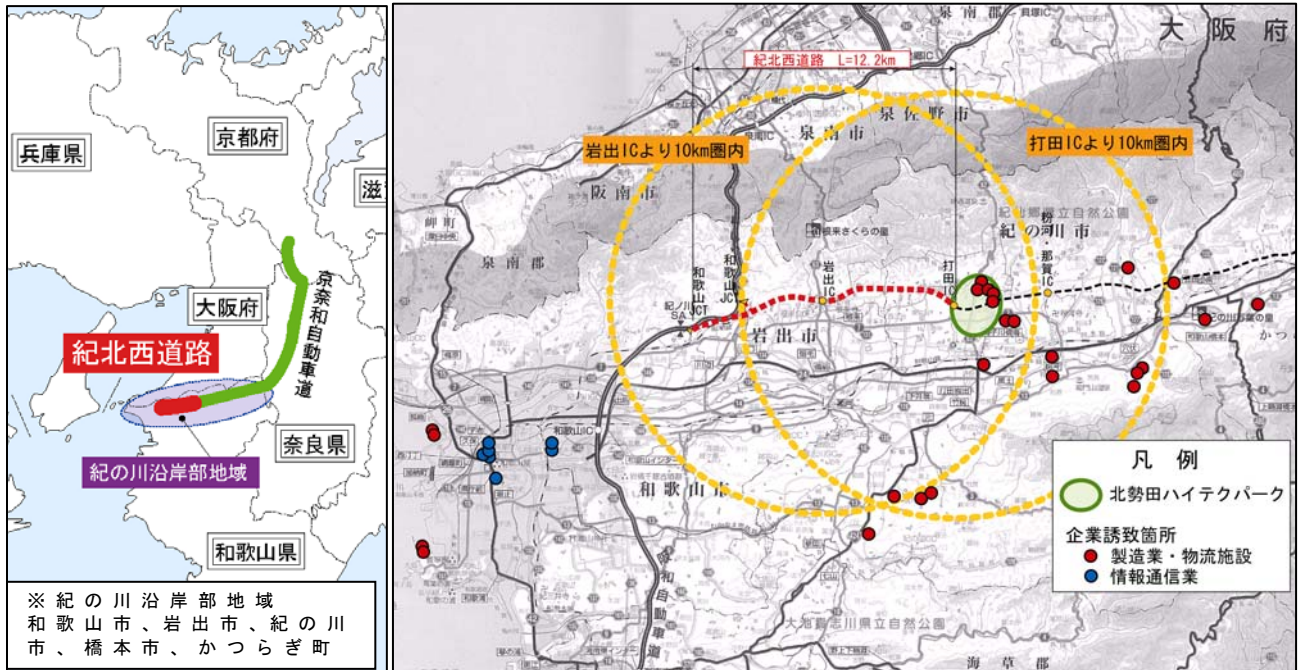


▲ 京奈和自動車道路の不連続区間である紀北西道路の供用効果

3. 地域の活性化

【企業誘致の支援】

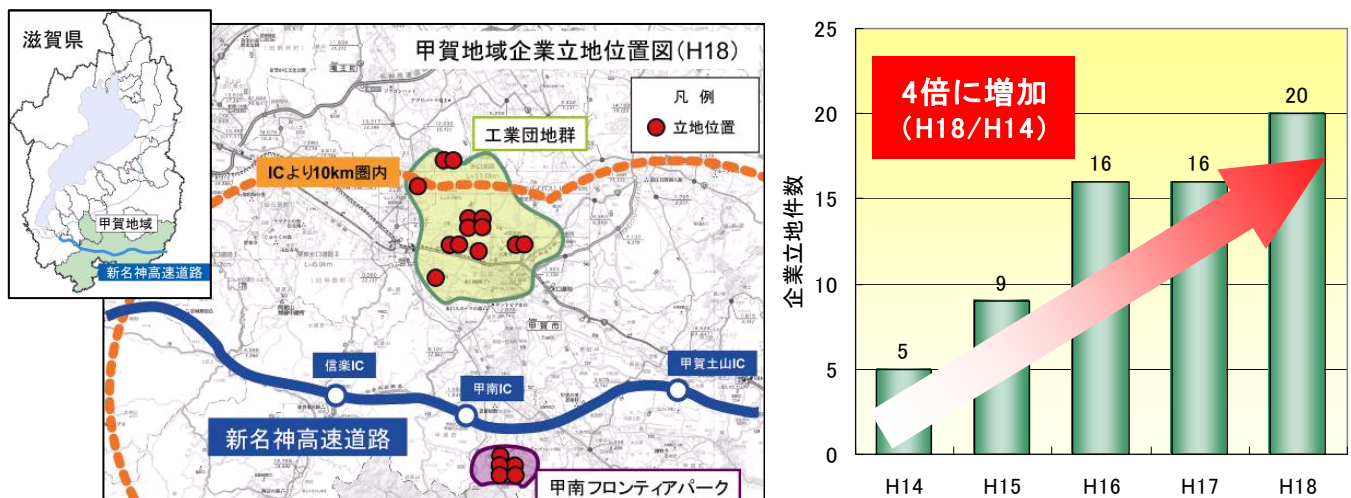
和歌山市から橋本市に至る紀の川沿岸部地域※では、製品出荷額が県内の約55%を占め、事業所数としても約5割を占めています。自動車専用道路の整備により更なる産業立地の促進が期待されます。



▲ 紀北西道路整備による企業立地環境の形成

【参考】

滋賀県甲賀地域における同様の事例では、新名神高速道路の供用(H20.2)を契機に、企業立地件数が4倍(H18/H14)に増加しており、自動車専用道路の整備が、企業立地に対して重要な役割を果たしていることが明らかとなりました。



資料：「県南部地域における地域復興の方向性に関する県の考え方について(案)」, 滋賀県(H19.10)

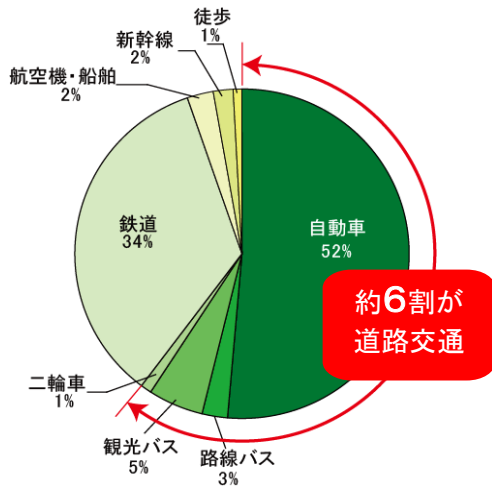
▲ 新名神高速道路の供用に伴う甲賀地域の企業立地動向

【観光振興の支援】

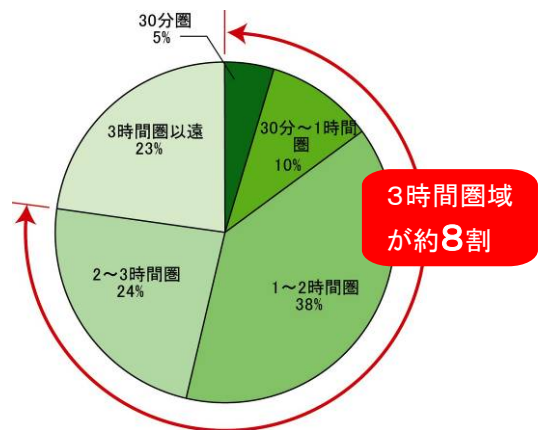
「高野山」では、年間約 125 万人の観光客が県内外、諸外国から訪れています。来訪者の約 6 割 (75 万人)、交通手段として道路交通によるものであり、そのうちの約 8 割が 3 時間圏域からの来訪者です。

京奈和自動車道の整備により、京都、奈良方面や関西国際空港から高野山へのアクセスが向上し、高野山の観光集客力が増すと見込まれ、観光振興が期待されます。

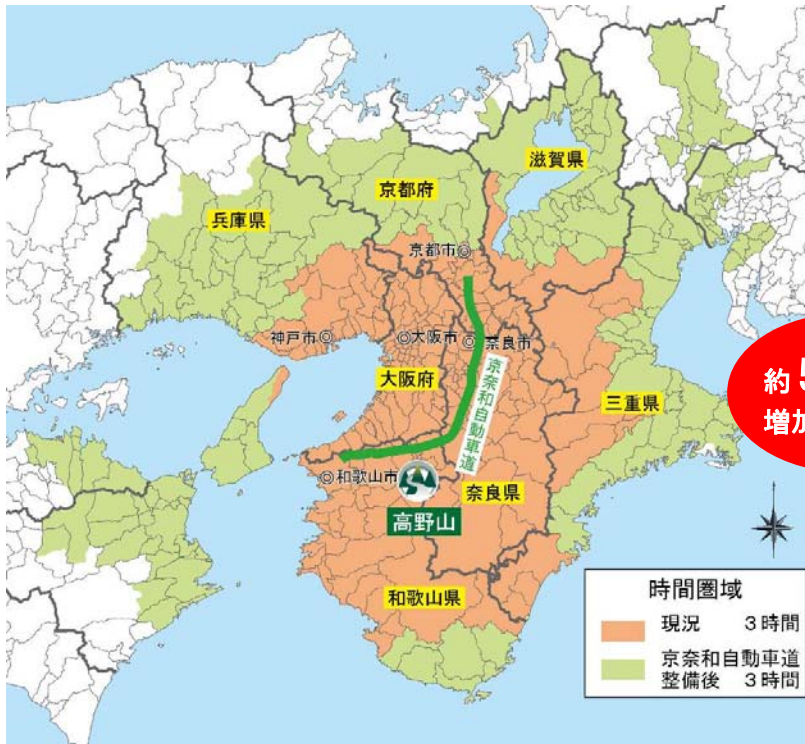
高野山来訪者の交通手段



自動車での高野山来訪者の所要時間



資料：京阪神都市圏交通流動調査
(中間年次調査)



現在の高野山入り込み客数
約 125 万人 (H19 年度)

約 50 万人の
増加が期待！

将来の高野山への 3 時間圏域
の人口
約 175 万人

高野山からの 3 時間圏域が拡大
することによる観光客数の増加

資料：NITAS(国土交通省)により算出

▲ 高野山から 3 時間圏域

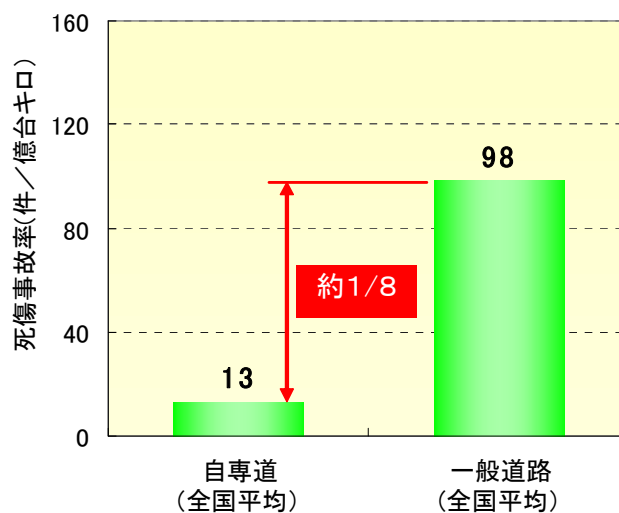
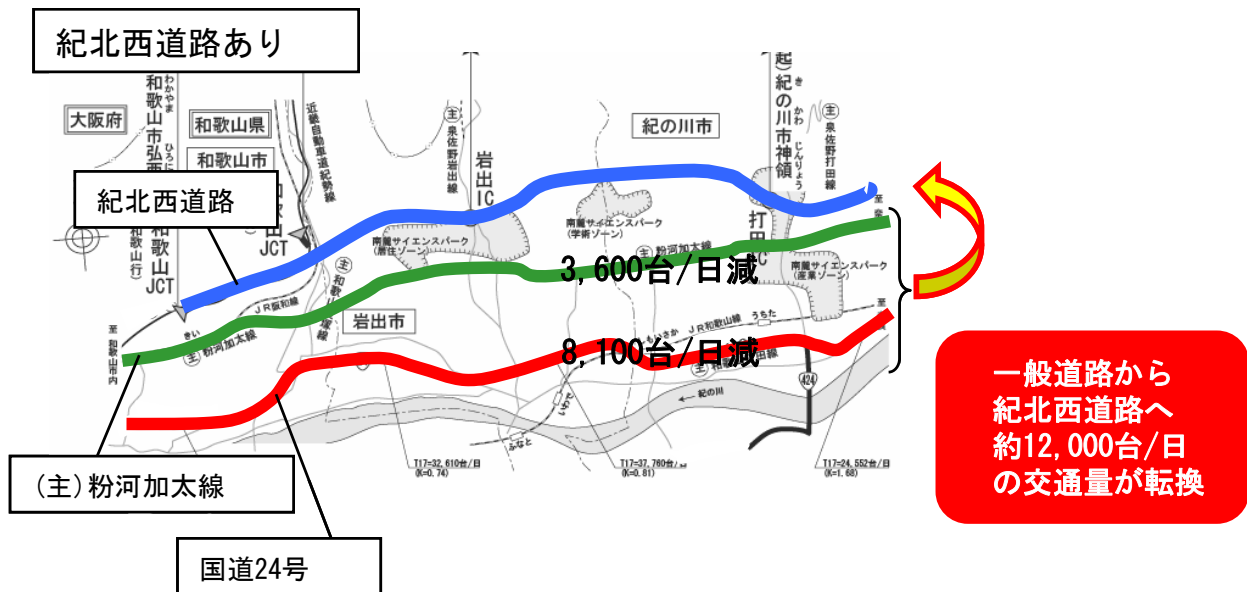
4. 交通環境の改善

【現道混雑の緩和と交通事故損失の低減】

現道(国道24号+(主)粉河加太線)の交通量約1.2万台/日が紀北西道路に転換し、現道交通量が低減すると見込まれます。

自動車専用道路の事故率は、一般道路の約1/8と極めて低く、地域全体の事故が大幅に減少すると見込まれます。

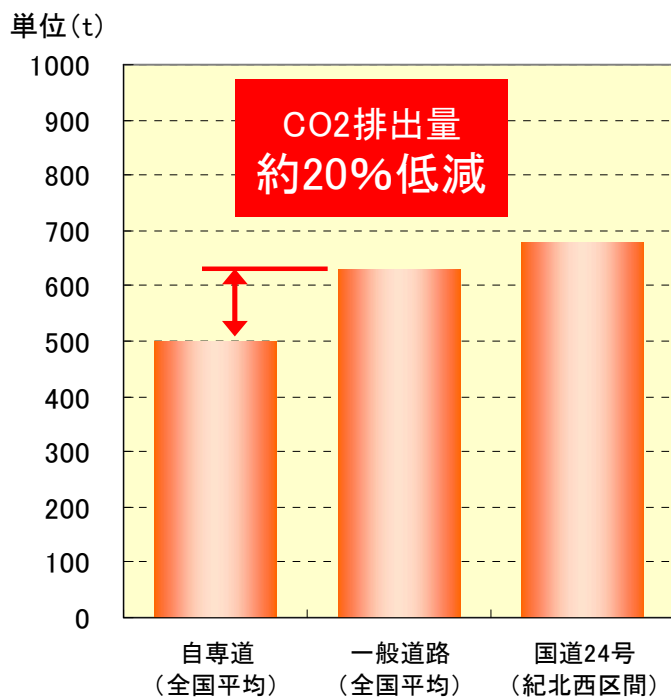
自動車専用道路のCO₂・NO_x排出率は、一般道路より約20%・約30%と低く、環境負荷が軽減すると見込まれます。



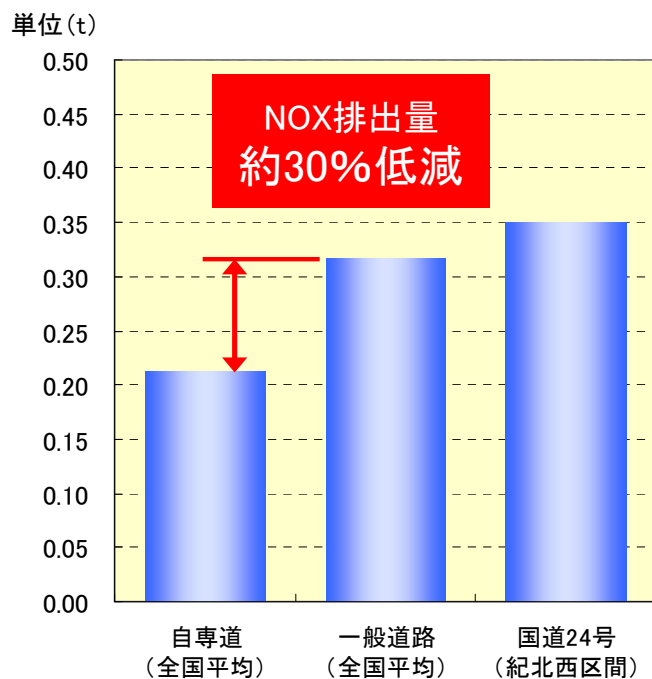
資料：2006 道路行政の達成度報告書/2007 道路行政の業績計画書

▲ 平均死傷事故率の比較(H17)

CO2排出量



NOx排出量



▲ CO₂・NO_x 排出量の比較

※ CO₂ 排出量：各路線が同じ交通量、延長のもと、H17 センサスの旅行速度より排出原単位を設定し、算出。(交通量=10,000 台/日, 延長=1 km)
排出原単位は、「H17 道路政策評価通達集」を参考にした。

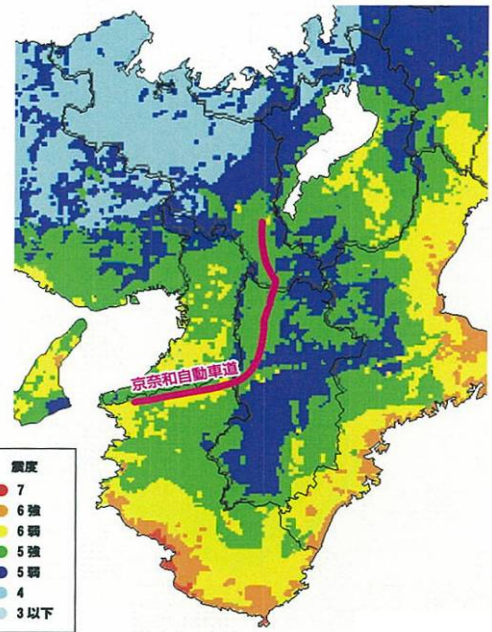
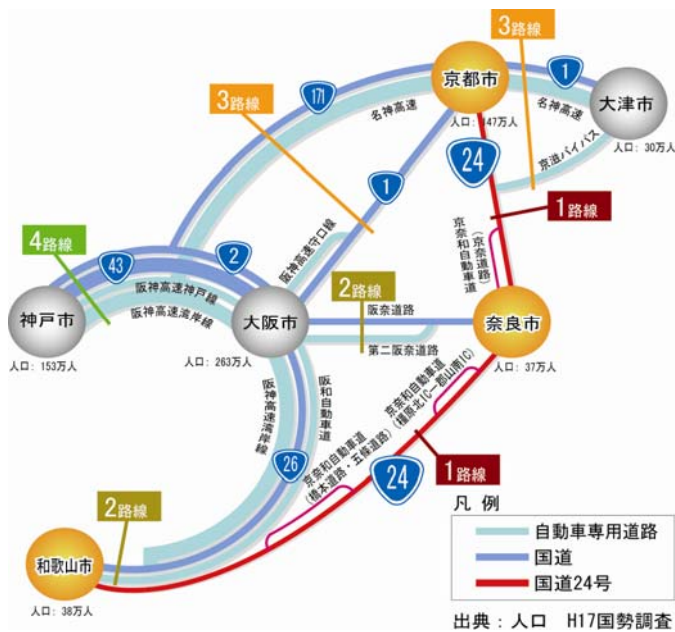
※NO_x 排出量：各路線が同じ交通量、延長のもと、H17 センサスの旅行速度より排出係数を設定し、算出。(交通量=10,000 台/日, 延長=1 km)
排出係数は、「国土技術政策総合研究所資料」を参考にした。

5. 災害時の交通確保

【迅速かつ確実な救急活動の支援】

現在、京都・奈良・和歌山を結ぶ広域的な幹線道路は国道24号のみであり、主要都市間の移動ルートは他の主要都市を結ぶ幹線道路と比べ代替路がなく、脆弱と言えます。

京奈和自動車道は、緊急時、災害時における災害応急対策の実施に必要な物資、資機材、要員等を輸送する第一次緊急輸送路である国道24号の代替機能に加え、救命救急患者の医療機関への迅速かつ確実な輸送を担うものと期待されています。



▲ リダンダンシーに課題がある国道24号

出典：内閣府・中央防災会議



▲ 東南海・南海地震による救援ルート

▲ 東南海・南海地震による震度分布



▲ 阪神淡路大震災で通行止となった道路

6. 地域における計画

京奈和自動車道「紀北西道路」は、下記の計画に位置づけられています。

- ◆21世紀の国土のグランドデザイン(平成10年3月)
「高規格幹線道路(14,000km)への編入」
- ◆和歌山県長期総合計画(平成20年4月)
「県内の高速道路ネットワークを形成」
- ◆第3次和歌山市長期総合計画「第2次基本計画」(平成15年4月)
「京都までの時間短縮や国道24号の渋滞緩和を図る道路」
- ◆第1次岩出市長期総合計画「後期基本計画」(平成17年4月)
「岩出市域内の広域的な交流と連携を支える道路網の形成」
- ◆紀の川市総合計画「那賀5町新市総合計画」(平成20年3月)
「紀の川市内の広域的な地域間交流と渋滞解消等を図る道路」

7. 要望経緯

・平成3年4月 和歌山県京奈和自動車道建設促進協議会設立

期成同盟会名称	会 長	主なメンバー	対 象 道 路
和歌山県 京奈和自動車道 建設促進協議会	和歌山 市長	和歌山市 橋本市 かつらぎ町 紀の川市	橋本道路 紀北東道路 紀北西道路

(最近の動向)

平成17年7月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望

平成18年5月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望

平成19年8月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望

平成20年7月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望

・昭和41年5月 和歌山県高規格幹線道路建設促進委員会設立

期成同盟会名称	会 長	主なメンバー	対 象 道 路
和歌山県 高規格幹線道路 建設促進委員会	和歌山 県知事	和歌山市 橋本市 かつらぎ町 紀の川市	京奈和自動車道 近畿自動車道

(最近の動向)

平成17年9月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望

平成18年8月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望

平成19年10月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望

平成20年10月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望

費用便益分析の結果(事業全体)

路 線 名	国道24号 京奈和自動車道
事 業 名	紀北西道路
延 長	12.2km

□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20年度			
基準年における 現在価値	1,071億円	99億円	56億円	1,225億円

. . . (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	1,105億円	157億円	1,262億円
基準年における 現在価値	902億円	46億円	948億円

. . . (C)

□算定結果

費用便益比(B/C)	
B/C	$= \frac{\text{便益の現在価値の合計(B)}}{\text{費用の現在価値の合計(C)}} = \frac{1,225\text{億円}}{948\text{億円}}$ $= 1.3$

費用便益分析の結果(残事業)

路 線 名	国道24号 京奈和自動車道
事 業 名	紀北西道路
延 長	12.2km

□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20年度			
基準年における 現在価値	1,071億円	99億円	56億円	1,225億円

. . . (B)

□費用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	1,046億円	157億円	1,203億円
基準年における 現在価値	839億円	46億円	885億円

. . . (C)

□算定結果

費用便益比(B/C)	
B/C	$= \frac{\text{便益の現在価値の合計(B)}}{\text{費用の現在価値の合計(C)}} = \frac{1,225\text{億円}}{885\text{億円}}$ $= 1.4$

コスト縮減や代替立案等の可能性

紀北西道路の計画は、幹線道路等との接続をはじめ、経済性等を勘案し選定されたもっとも合理的な計画であり、周辺道路の環境や景観との保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。

施工に当たっては、新技術・新工法の活用(例えばトンネル掘削工法について、全断面掘削工法やTBM工法の導入検討)、建設発生土の有効利用等によ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

紀北西道路は、京奈和自動車道の一部として京都・奈良・和歌山間の広域連携を強化し、都市圏の活性化を図る路線として早期整備が求められており、観光振興の支援など地域の活性化に寄与するためにも整備が必要です。

紀北地域での広域的な幹線道路は、国道 24 号のみであり、交通混雑や交通事故が発生しています。緊急時、災害時における災害応急対策の実施に必要な物資、資機材、要員等を輸送する第一次緊急輸送路である国道 24 号の代替機能に加え、救命救急患者の医療機関への迅速かつ確実な輸送を担うものと期待されています。

事業全体の費用対効果は、 $B/C=1.3$ 、残事業の費用対効果は、 $B/C=1.4$ となっています。

以上のことから、紀北西道路は、実施の必要性が高い事業です。

(2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

用地取得は平成 19 年度に着手し、平成 20 年度からは工事手続きに着手しています。

今後とも、引き続き事業を推進し、平成 20 年代後半での暫定 2 車線供用を目標とし、少しでも早期に事業効果が発揮できるよう事業を推進します。

(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

紀北西道路については、幹線道路等との接続をはじめ、経済性等を勘案し選定した最も合理的な計画となっていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進していきます。

施工にあたっては、新技術・新工法の活用、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】

紀北西道路は、京都・奈良・和歌山間の広域連携強化による迅速・確実な救命救急活動の支援、地域の活性化、国道24号をはじめとする現道交通環境の改善、交通安全の確保及び災害時の交通確保を図るために必要な事業です。

引き続き平成20年代後半の暫定2車線供用を目指し、少しでも早期に事業効果が発揮できるよう事業を推進します。


国道 24 号

京奈和自動車道

(き ほく に し紀北西道路)

チ エ ッ ク リ ス ト

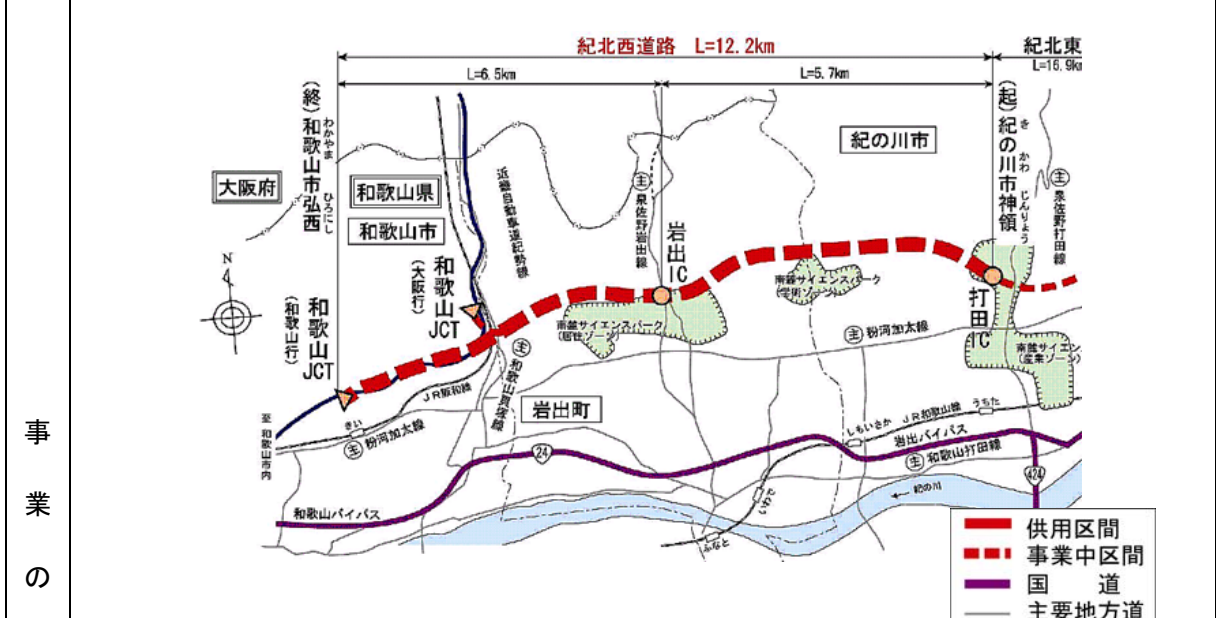
事業再評価に係る資料

事業名	国道24号 <small>きほくにし</small> 紀北西道路		事業種別	高規格B																			
事業の概要	起 終 点	自) 和歌山県紀の川市神領 <small>き かわ じんりょう</small> 至) 和歌山県和歌山市弘西 <small>わかやま ひるにし</small>		延長	L=12.2km																		
	事業化	平成9年度	都市計画決定	平成11年度																			
	用地着手	平成19年度	工事着手	平成20年度																			
	全体事業費	約1,160億円	計画交通量	13,900~16,800(台/日)																			
事業の目的	<p>国道24号は、京都市を起点とし、奈良市を經由して和歌山市に至る延長約140kmの幹線道路です。</p> <p>和歌山県の紀北地域※では東西に流れる紀の川沿いの平野に人口が集中しているため、東西方向の交通が多く、国道24号がその役割を担っていますが、交通の集中による混雑の緩和や交通安全の確保、生活圈・活動圏の拡大のために規格の高い道路の整備が求められています。</p> <p>京奈和自動車道は京都・奈良・和歌山の拠点都市の連携強化の役割を担う延長約120kmの高規格幹線道路であり、京滋バイパス、新名神、西名阪自動車道、大和高田バイパス、阪和自動車道など既存の高速道路や国道と相互に連携することにより、関西圏の外郭環状機能を持ったネットワークを形成する道路です。</p> <p>紀北西道路は、京奈和自動車道の一部として和歌山県紀の川市神領から和歌山市弘西に計画されており、広域連携強化による救命救急活動の支援、地域の活性化、国道24号をはじめとする現道交通環境の改善、交通安全の確保、災害時の交通確保を目的に計画された高規格幹線道路です。</p>																						
位置図	 <p>※ 紀北地域 和歌山市、岩出市、紀の川市、海南市、橋本市、紀美野町、かつらぎ町、九度山町、高野町の5市4町</p> <table border="1" data-bbox="1069 1680 1356 1971"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡 例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">京奈和自動車道</td> <td>— (solid green)</td> <td>供用中</td> </tr> <tr> <td>- - - (dashed green)</td> <td>事業中</td> </tr> <tr> <td>■ ■ ■ (dotted red)</td> <td>事業中</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">その他の有料道路</td> <td>○ ○ ○ (dotted blue)</td> <td>調査中</td> </tr> <tr> <td>— (solid blue)</td> <td>供用中</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">国 道</td> <td>— (dotted blue)</td> <td>事業中</td> </tr> <tr> <td>— (solid purple)</td> <td>供用中</td> </tr> </tbody> </table>				凡 例		京奈和自動車道	— (solid green)	供用中	- - - (dashed green)	事業中	■ ■ ■ (dotted red)	事業中	その他の有料道路	○ ○ ○ (dotted blue)	調査中	— (solid blue)	供用中	国 道	— (dotted blue)	事業中	— (solid purple)	供用中
凡 例																							
京奈和自動車道	— (solid green)	供用中																					
	- - - (dashed green)	事業中																					
	■ ■ ■ (dotted red)	事業中																					
その他の有料道路	○ ○ ○ (dotted blue)	調査中																					
	— (solid blue)	供用中																					
国 道	— (dotted blue)	事業中																					
	— (solid purple)	供用中																					

事業名	国道24号 紀北西道路 <small>きほくにし</small>	事業種別	高規格B
-----	----------------------------------	------	------

執行済み額	事業費：約45億円（進捗率約4%）
-------	-------------------

事業の進捗状況



事業の進捗状況

- 事業の進捗状況
 - ・事業進捗率：約4%（平成20年3月末現在）
 - ・用地取得率：約9%（面積ベース、平成20年3月末現在）
- 関係機関との調整等
 - ・都市計画決定時の環境影響調査で猛禽類（オオタカ）が確認されたため、平成14年度まで実態調査を行い、県と調整を行いました。
 - ・平成16年度以降、根来寺が史跡指定されるにあたり、史跡指定範囲と紀北西道路計画とが極力相互に影響しないように県文化遺産課と調整を行いました（史跡指定：平成19年2月）。
 - ・平成17年度以降、トンネル部の地上への影響を極力避けるため縦断計画等の見直しを行い、関係機関との協議を行いました。
 - ・打田ICの西側の地区は用地買収済みであり、現在工事に向けた設計調整を行っています。

供用目標等今後の事業の見通し

引き続き平成20年代後半の暫定2車線供用を目指し、少しでも早期に事業効果が発揮できるよう事業を推進します。

事業名	国道24号 <small>きほくにし</small> 紀北西道路	事業種別	高規格B
事業をめぐる社会情勢等	客観的評価指標		
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 <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/日以上踏切道の除却もしくは、交通改善が期待される。 <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> 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	<input checked="" 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。 <input checked="" type="checkbox"/> 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。 <input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0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	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である。 <input checked="" 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。 <input type="checkbox"/> 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。 <input type="checkbox"/> 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。 <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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。 <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり。 <input checked="" type="checkbox"/> 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。 <input checked="" 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 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。 <input checked="" 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 checked="" 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。

事業名	国道24号 <small>きほくにし</small> 紀北西道路		事業種別	高規格B
事業をめぐる社会情勢等	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おける道路特定事業に位置付けがある。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。		
	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"/> 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 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。		
		<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 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。		
	4. 環境	地域環境の保全	<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。	
		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。	
			<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率。	
<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見込まれる。		

事業名	国道24号 <small>きほくにし</small> 紀北西道路	事業種別	高規格B
事業をめぐる社会情勢等	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）		
	<p>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 ・国道24号現道区間の渋滞損失時間(未整備時)は約49万人・時間/年です。 ・当該事業により、約5割削減されます。</p> <p>4. 環境～地球環境の保全～ ○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 ・排出削減量 約5,636t-CO2/年</p> <p>4. 環境～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（並行区間等）についてNO2排出削減量：29t/年 ・現道（並行区間等）についてNO2排出削減率：4割削減 ・バイパス等についてNO2排出増加量：86t/年 ○現道等における自動車からのSPM排出削減率 ・現道（並行区間等）についてSPM排出削減量：3t/年 ・現道（並行区間等）についてSPM排出削減率：4割削減 ・バイパス等についてSPM排出増加量：6t/年</p>		
	事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等		
<ul style="list-style-type: none"> ・沿線市町村による関係諸団体より、早期完成が強く求められています。 ・平成16年7月に、「紀伊山地の霊場と参詣道」が世界遺産に登録されました。 ・橋本医療圏域からの救急出動件数は平成14年から平成18年の5年間で約1.2倍に増加しています。 ・紀の川の沿岸地域では、製品出荷額が県内の約55%を占め、事業所数も約5割を占めています。 			

事業名	国道24号 <small>きほくにし</small> 紀北西道路	事業種別	高規格B
事業採択時の費用対効果 分析の要因の変化	<p>【事業全体】 ○現在の費用便益比： B/C = 1.3 (基準年次：平成20年、検討年次50年間で算出)</p> <p>【残事業】 ○現在の費用便益比： B/C = 1.4 (基準年次：平成20年、検討年次50年間で算出)</p>		
コスト縮減や代替案 立案等の可能性	<p>紀北西道路の計画は、幹線道路等との接続をはじめ、経済性等を勘案し選定されたもっとも合理的な計画であり、周辺道路の環境や景観との保全を図りながら、引き続き事業を推進していきます。</p> <p>施工に当たっては、新技術・新工法の活用(例えばトンネル掘削工法について、全断面掘削工法やTBM工法の導入検討)、建設発生土の有効利用等によるコスト縮減に努めていきます。</p>		
地方公共団体等の意見	<p>○和歌山県京奈和自動車道建設促進協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成17年7月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望 ・平成18年5月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望 ・平成19年8月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望 ・平成20年7月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望 <p>○和歌山県高規格幹線道路建設促進委員会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成17年9月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望 ・平成18年8月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望 ・平成19年10月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望 ・平成20年10月 関係機関に京奈和自動車道の早期完成を要望 		
対応方針	<p>対応方針(原案)</p> <p>【事業継続】</p> <p>紀北西道路は、京都・奈良・和歌山間の広域連携強化による迅速・確実な救命救急活動の支援、地域の活性化、国道24号をはじめとする現道交通環境の改善、交通安全の確保及び災害時の交通確保を図るために必要な事業です。</p> <p>引き続き平成20年代後半の暫定2車線供用を目指し、少しでも早期に事業効果が発揮できるよう事業を推進します。</p>		