

一般国道24号

きほくひがし
紀北東道路

平成19年12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	3
□事業を取り巻く社会状況および整備効果	
1. 社会的背景	5
2. 広域連携強化	7
3. 交通混雑の緩和	9
4. 交通安全の確保	10
5. 地域の活性化	11
6. 災害時の交通確保	16
7. 地域における計画	17
□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

- 広域連携強化
- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 地域の活性化
- 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の主要幹線道路です。

和歌山県紀北地域は、東西に流れる紀の川沿いに広がる平野を中心に人口が集中しており、紀北東道路の並行区間の広域的な幹線道路は国道24号の2車線であるため、交通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規格の高い道路の整備が求められています。

紀北東道路は、京都・奈良・和歌山を結ぶ延長約120kmの京奈和自動車道の一部として、和歌山県橋本市高野口町から紀の川市神領に計画されており、京都、奈良、和歌山の広域連携強化を図るとともに、国道24号の混雑緩和、交通安全の確保及び生活圏・活動圏の拡大による地域の活性化、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。



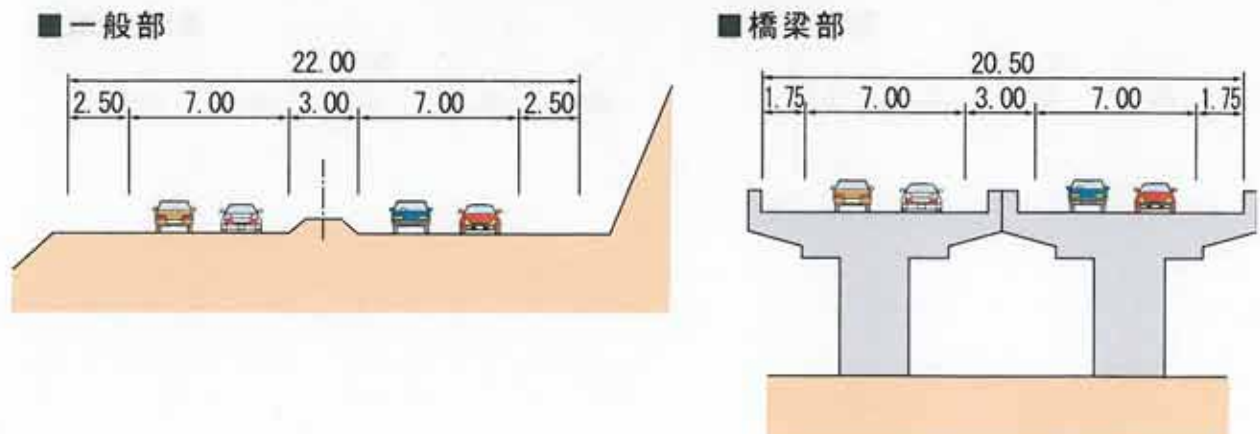
計 画 の 概 要

- ・ 起終点 自) 和歌山県橋本市高野口町大野
至) 和歌山県紀の川市神領
- ・ 計画延長 L = 16.9 km
- ・ 幅員 W = 20.5 ~ 22.0 m
- ・ 構造規格 第1種2級 (自動車専用道路)
- ・ 設計速度 V = 100 km/h
- ・ 車線数 4車線
- ・ 全体事業費 約1,200億円

計 画 図



標準断面図



事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

- ・ 事業着手 平成5年度
- ・ 都市計画決定 平成10年8月
- ・ 用地着手 平成14年度
- ・ 工事着手 平成18年度

2. 事業の進捗

- ・ 事業進捗率 約25%（平成19年3月末現在）
- ・ 用地取得率 約90%（面積ベース、平成19年3月末現在）

3. 関係機関との調整等

(1) 用地買収

用地買収に着手した平成14年度からの5年間（平成19年3月現在、約90%）で約9割の用地取得を完了しています。今後、任意買収の困難な案件については、事業認定手続きも視野に早期の用地買収を進めます。

(2) 埋蔵文化財調査

3工区（高野口IC～かつらぎIC間(仮称)）は、西飯降Ⅱ遺跡などをはじめとする県内最大規模の埋蔵文化財包蔵地が存在し、和歌山県文化遺産課と協議を行いながら発掘調査を行っています。

～西飯降Ⅱ遺跡での発掘調査結果～



西飯降Ⅱ遺跡 平成18年11月2日撮影



古墳時代の下駄 平成19年3月25日撮影





現在の状況



写真①橋本市高野口町大野付近 (西を望む)
平成18年11月撮影



写真②かつらぎ町丁ノ町付近 (西を望む)
平成18年11月撮影



写真③紀の川市上丹生谷付近 (西を望む)
平成18年11月撮影



写真④紀の川市北勢田付近 (西を望む)
平成18年11月撮影

事業を取り巻く社会状況および整備効果

1. 社会的背景

【市町村合併】

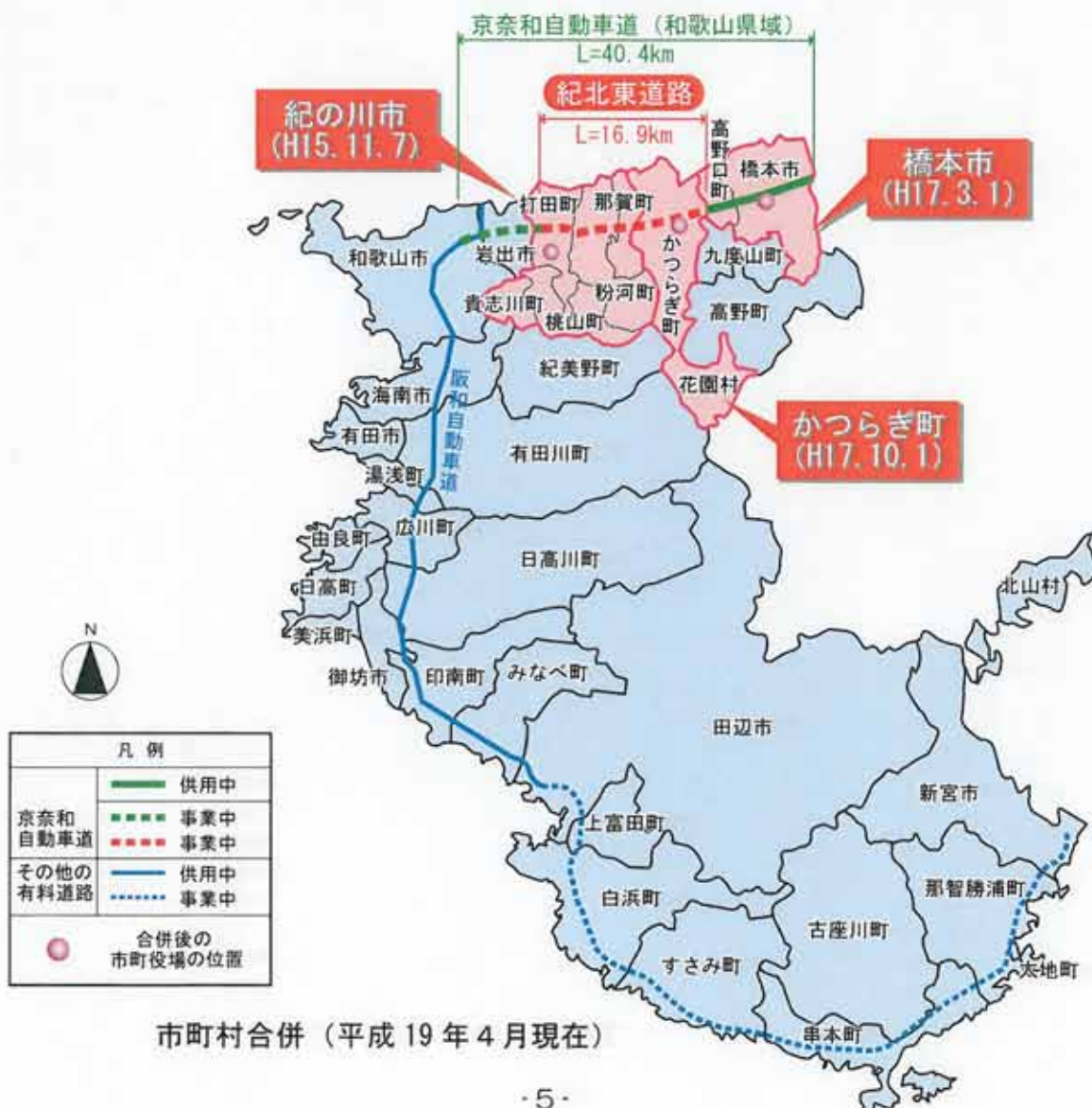
和歌山県内の京奈和自動車道は、奈良県境から阪和自動車道に至る延長40.4kmの自動車専用道路です。紀北東道路は、そのうちの橋本市から紀の川市に至る延長16.9kmの道路です。

紀北東道路の沿線市町では、「平成の大合併」により平成15年11月7日に那賀町、粉河町、打田町、桃山町、貴志川町の5町合併により、「紀の川市」が誕生しました。

また、平成17年3月1日に橋本市、高野口町の市町合併により、新「橋本市」が誕生しました。

さらに平成17年10月1日にはかつらぎ町と花園村の町村合併により、新「かつらぎ町」が誕生しました。

「紀の川市」、「橋本市」の人口は、平成2年から平成17年でそれぞれ、約3千人（約5%）、約7千人（約11%）と増加傾向です。

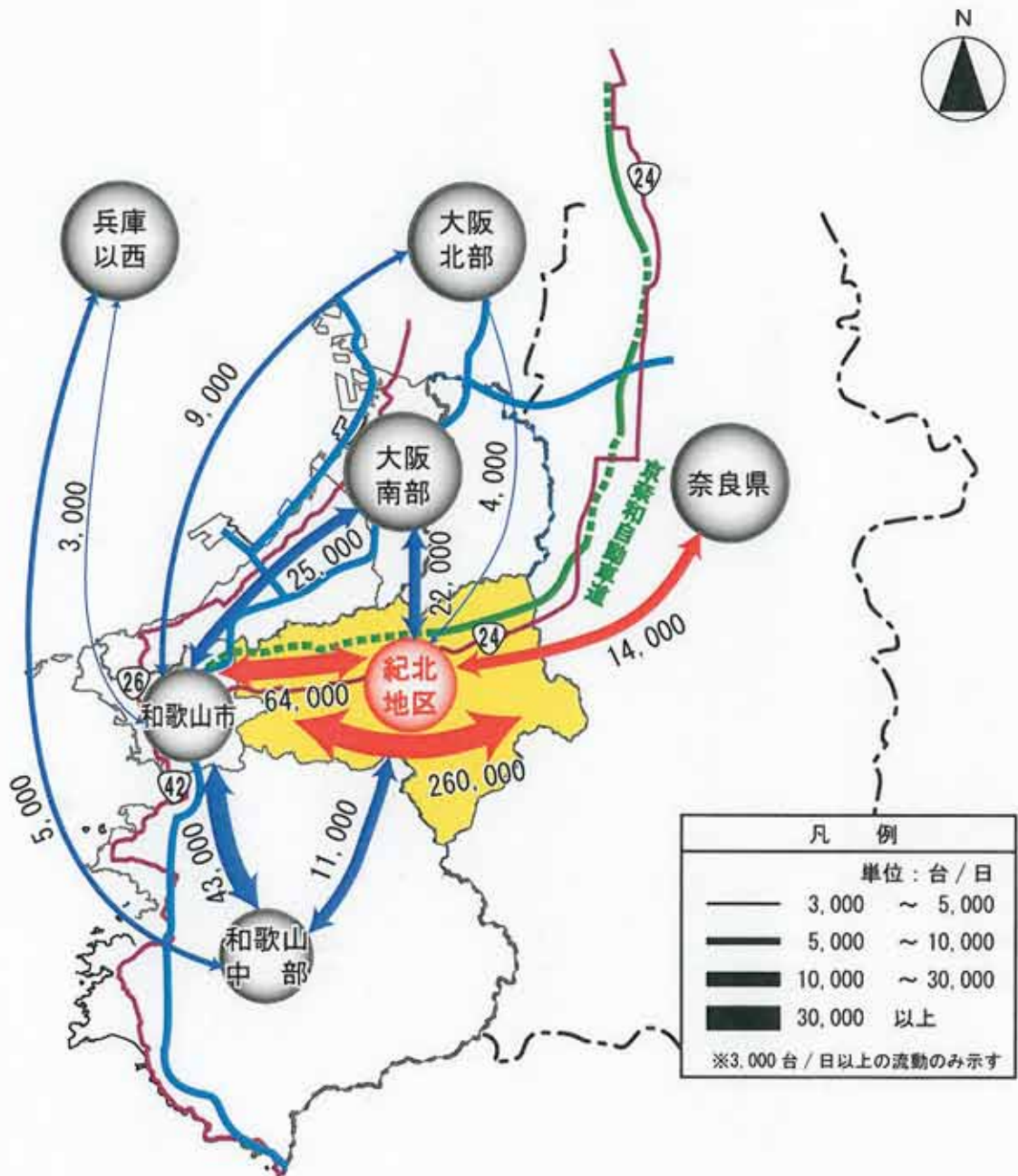


【和歌山県の自動車の動き】

和歌山県の地域間の交通流動は、和歌山市を中心として交通量が多く、特に、和歌山市と紀北地区との区間の流動が多くなっています。

紀北地区の東西方向の主要幹線道路は、国道24号であり、県外に向かう通過交通と、地域内交通が混在し渋滞が発生しています。

京奈和自動車道の整備は、県外に向かう通過交通と地域内交通の分散化を図り、国道24号の幹線道路の機能を確保します。



▲ 和歌山県の自動車の動き

資料：H17 地域間流動 (H11 センサスペース)

紀北地区：岩出市、紀の川市、かつらぎ町
橋本市、九度山町、高野町の6市町

【第3次医療施設の人口到達圏域の拡大】

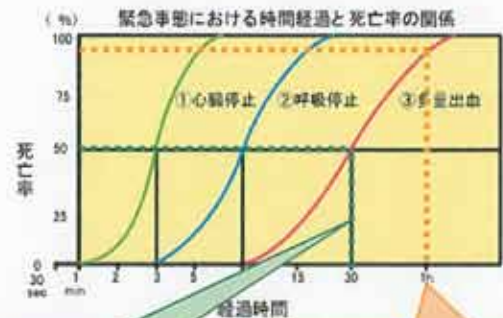
紀北地域の第3次医療施設への30分圏域の人口比率は、現在、約7割（約51万人）となっています。特に、橋本医療圏域からは平均で60分以上の搬送時間を要しており、救急出動件数は、平成18年では約3千8百件と平成14年（約3千3百件）の約1.2倍と年々増加傾向にあるなど、緊急時の諸対応に不安を抱える地域となっています。

紀北東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。

▼ 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



30分だと50%の致死率

1時間を越えると死亡

▲ 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。

▼ 第3次医療施設からの30分到達圏域

現況



京奈和自動車道整備後



凡例

- 第3次医療施設
- 30分カバー圏域
- 60分カバー圏域
- 60分以上

資料：NITAS(国土交通省)により算出

人口の約9割が30分到達圏域に増加



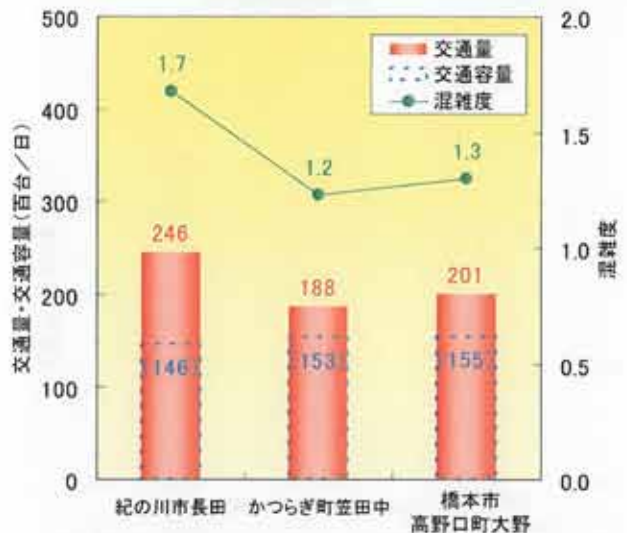
▲ 紀北地域における第3次医療施設30分到達圏域・人口比率

3. 交通混雑の緩和

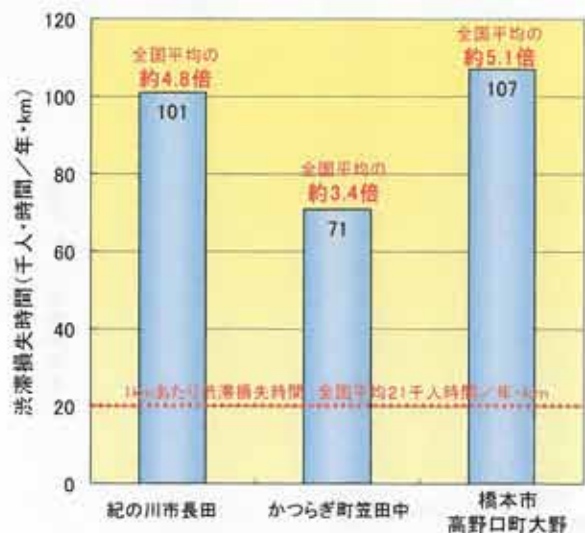
【国道24号の渋滞状況】

紀北東道路に並行する国道24号は2車線であり、交通量は約2万5千台/日（紀の川市長田区間）と交通容量を大きく上回っている状況で、特に粉河交差点付近では、朝夕の最大渋滞長が約800m（約6分）にも及んでいます。

渋滞損失時間も全区間において、全国平均（約2万1千人時間/年・km）を大きく上回っており、最大区間（約10万7千台/年・km）で約5倍の区間もあります。



▲ 国道24号の交通量、交通容量及び混雑度
資料: 道路交通センサス(H17)



▲ 国道24号の渋滞損失時間
資料: プローブ調査(H18)



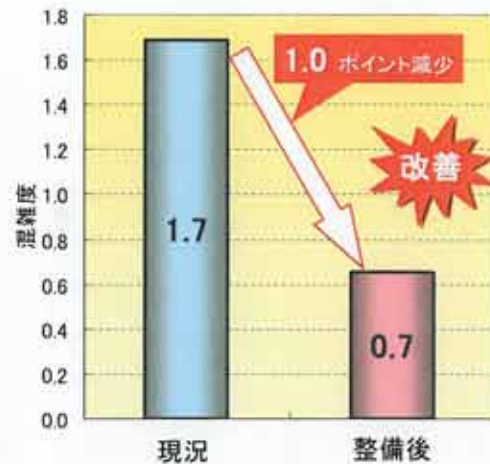
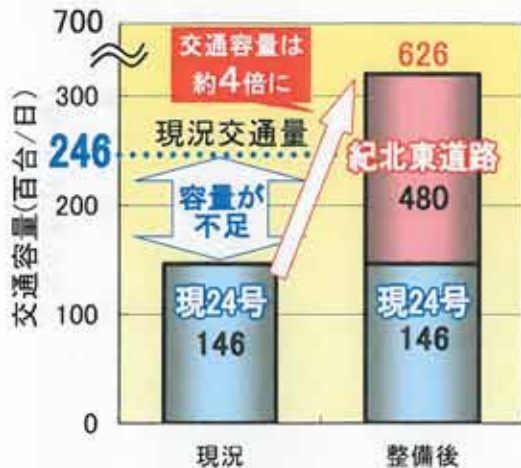
◀ 渋滞する国道24号

粉河交差点から東方面を望む 平成19年11月撮影

※紀北地域とは、和歌山市、海南市、岩出市、紀の川市、紀美野町、かつらぎ町、橋本市、九度山町、高野町の9市町

【交通混雑の緩和】

紀北東道路の整備により交通容量が整備前の約1万5千台/日から約6万3千台/日と約4倍に増加し、混雑度は1.7から0.7と改善される見込みであり、現国道24号の交通混雑が緩和されることが期待されます。



▲ 紀の川市長田断面の交通量

▲ 紀の川市長田断面の混雑度

資料：道路交通センサス（H17）H42交通量推計結果

4. 交通安全の確保

紀北東道路の並行区間となる国道24号においては、毎年200件前後の交通事故が発生しています。死傷事故率は、幹線道路の全国平均を上回っています。

自動車専用道路の事故率は、幹線道路の約1/8と極めて低いことから、自動車専用道路である紀北東道路の整備により、国道24号の交通が転換されれば、事故が大幅に減少することが期待されます。



▲ 国道24号における交通事故発生状況

▲ 平均死傷事故率の比較 (H17)

※国道24号（道路交通センサス区間：橋本市高野口町大野～紀の川市長田）

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

資料：ITARDA交通事故統計データ（H14～H17）

道路行政の達成度報告書/道路行政の業績計画書

5. 地域の活性化

【観光振興の支援】

近畿には、高野山をはじめとした「紀伊山地の霊場と参詣道」、「古都京都、古都奈良の文化財」や「法隆寺地域の仏教建造物」の世界遺産をはじめ数多くの観光資源があります。

国際的にも優れた近畿の観光資源の約9割が、京奈和自動車道から1時間以内に位置しています。

京奈和自動車道沿線の和歌山県(紀北地域)にも、年間約1,400万人(延べ人数)もの観光客が国内外から来訪しています。

なかでも、平成16年に世界遺産に登録された高野山を訪れる外国人観光客は、近年増加傾向にあります。



平等院



東大寺



写真：奈良市観光協会

吉野山



高野山(金剛峯寺)



▲ 京都、奈良、和歌山の世界文化遺産

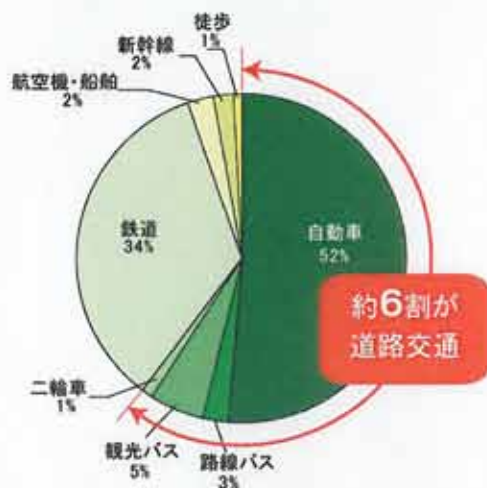
▲ 紀北地域の観光客の推移

出典：観光動向調査

「高野山」では、年間約120万人の観光客が県内外、諸外国から訪れています。高野山来訪者の約6割（約70万人）は、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、3時間圏域が広がることで、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。

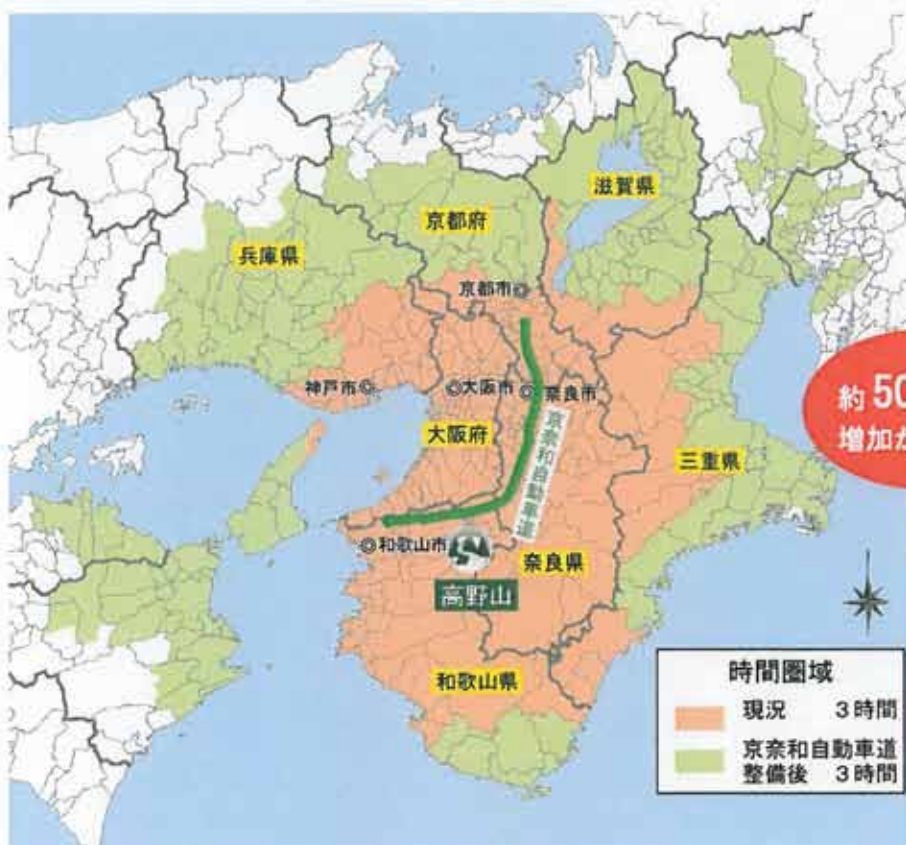
高野山来訪者の交通手段



自動車での高野山来訪者の所要時間



資料：京阪神都市圏中間年次調査



現在の高野山入り込み客数
約120万人(H18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170万人

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

▲ 高野山から3時間圏域

資料：NITAS(国土交通省)により算出

【物流の支援】

京奈和自動車道の整備により、国際貿易の窓口として期待される和歌山下津港や24時間体制の関西国際空港と紀北地域を結ぶ高速輸送ルートが整備され、所要時間が短縮されることにより輸送の効率化が図られます。

例えば、かつらぎ町から関西国際空港までの所要時間は、約75分要していましたが、整備後は約45分（約2/3短縮）になり、海外も含めた需要の拡大が期待されます。

▼ 紀北地域（かつらぎ町）を中心とした広域ネットワーク図

関西国際空港



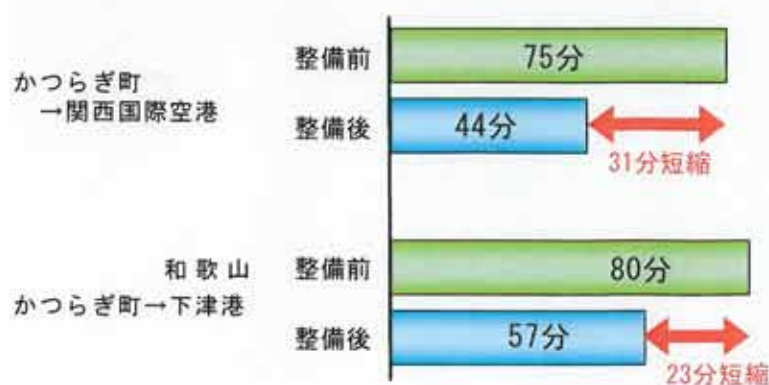
関西国際空港株式会社提供

和歌山下津港



■ 空港・港湾アクセス所要時間

かつらぎ町からの所要時間の短縮



資料：道路時刻表 2006
道路交通センサス (H17)

【企業誘致の支援】

紀の川沿岸部地域では、24時間体制となった関西国際空港や国際貿易の窓口である下津港への近接性により、開発計画が多数存在しています。

なかでも和歌山市から橋本市に至る紀の川沿岸部地域では、県内の製品出荷額の約55%を占め、事業所数としても約5割を占めています。

関西国際空港（第2滑走路）

- 平成19年8月2日に第2滑走路オープン
- 日本初の完全24時間運用
- 諸外国との交流を含め更なる地域発展が期待



関西国際空港株式会社提供

和歌山下津港

- 増加する貨物量への対応
- 多目的国際ターミナルの整備
- 関西経済圏の一翼を担う拠点として期待




●南麗サイエンスパーク



- 産・学・住・遊機能が調和した臨空都市圏の形成
- 研究開発機能、先端技術産業の立地する「サイエンスパーク」
- 企業誘致促進として北勢田ハイテクパーク

●北勢田ハイテクパーク



- 事業主体
和歌山県土地開発公社
- 計画概要 12.9ha
(分譲中：残り0.6ha)
- 主な立地業種
加工組立型産業及び
研究施設／一般製造業

●橋本林間田園都市



- 橋本市北部で開発が進む大規模なニュータウン
(計画人口 約5万人)
- 「隅田地区」を新たに造成中
- 京奈和自動車道の整備や豊富な水資源により企業からの高い関心

●橋本市隅田地区

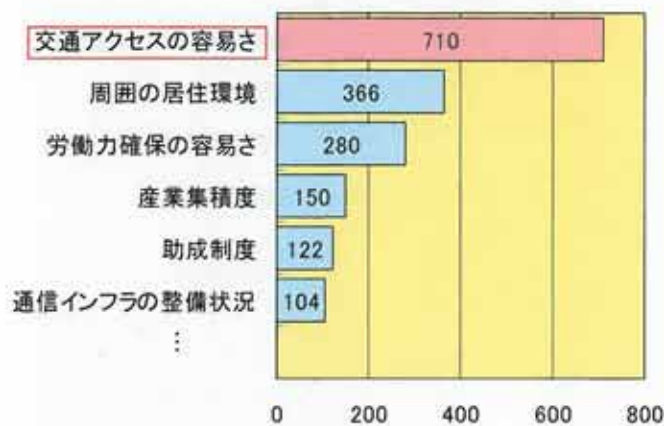


- 事業主体：和歌山県、
(独)都市再生機構
- 計画概要：54.9ha 造成中
- 主な立地業種：工業系(予定)

企業立地の決め手として、「交通アクセスの容易さ」は、最も重要な条件です。企業立地をした約8割が、高速道路ICから10km以内に立地していることから、ICへのアクセスは特に重要な条件と言えます。

和歌山県では、企業立地に対して、全国最高水準での奨励金の優遇制度を整備するなど企業誘致を推進しています。

今後、京奈和自動車道の整備より、ICへのアクセスが大幅に向上し、所要時間の短縮、輸送の効率化が図られ、一層の企業立地の促進が期待されます。



▲ 立地先選定の決め手と考える条件

資料：「企業立地（誘致）に関する意向調査」

▲ ICからの距離別企業立地割合

資料：工場立地動向調査(平成18年)

※10kmを時速60kmで走行すると約10分

最寄りICからの時間圏

京奈和自動車道整備前



資料：NITAS(国土交通省)により算出

京奈和自動車道整備後



6. 災害時の交通確保

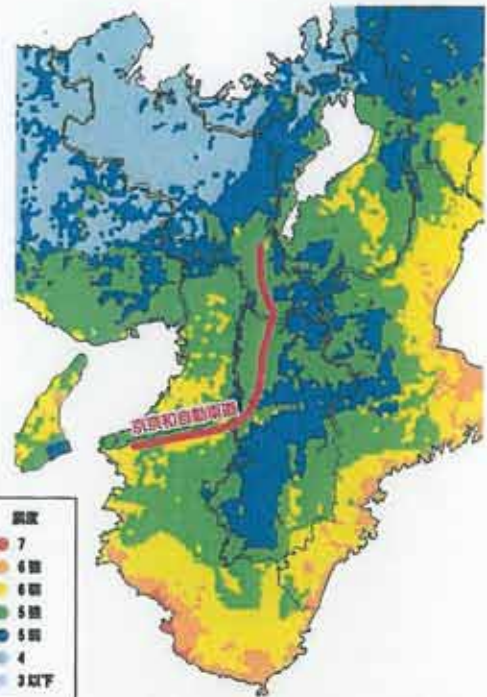
現在、京都・奈良・和歌山を結ぶ広域的な幹線道路は国道24号のみであり、主要都市間の移動ルートは他の主要都市を結ぶ幹線道路と比べ非常に貧弱です。

また今後、30年以内に東南海・南海地震が発生する確率は50%以上と非常に高い数字が公表されています。

京奈和自動車道は、国道24号の代替路を確保し、東南海・南海地震の発生に備えて、被災地への迅速な輸送と被災地からの避難を可能にする『命の道』としての役割も果たします。



▲ 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・南海地震による震度分布



▲ 東南海・南海地震による救援ルート



▲ 阪神淡路大震災で通行止となった道路

7. 地域における計画

京奈和自動車道「紀北東道路」は、下記の計画に位置づけられています。

- ・和歌山県長期総合計画「わかやま21世紀計画」
平成9年度～平成22年度（平成10年2月）
- ・橋本市第3次長期総合計画「笑顔輝く創造都市」
平成9年度～平成22年度（平成16年12月）
- ・かつらぎ町長期総合計画「緑に囲まれた潤いと安らぎのふるさとづくり」
平成15年度～平成24年度（平成15年7月）
- ・紀の川市総合計画「那賀5町新市総合計画」
平成17年度～平成27年度（平成16年12月）

要望経緯

- ・平成3年4月 和歌山県京奈和自動車促進協議会設立

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20日 関係機関に対し、京奈和自動車道の早期完成を要望
- 平成18年5月29日 関係機関に対し、京奈和自動車道の早期完成を要望
- 平成19年8月 8日 関係機関に対し、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2日 関係機関に対し、京奈和自動車道の早期完成を要望
- 平成18年 8月4日 関係機関に対し、京奈和自動車道の早期完成を要望
- 平成19年10月2日 関係機関に対し、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	一般国道24号 京奈和自動車道
事	業	名	紀北東道路
延		長	16.9km

□ 便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成19年度			
初年便益	271億円	13億円	6億円	290億円
基準年における 現在価値	3,528億円	170億円	72億円	3,770億円

・・・ (B)

□ 費 用

	事業費	維持修繕費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	1,187億円	182億円	1,369億円
基準年における 現在価値	1,072億円	61億円	1,133億円

・・・ (C)

□算定結果

<p style="margin: 0;">費用便益比 (CBR)</p> $B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$ $= \frac{3,770 \text{ 億円}}{1,133 \text{ 億円}} = 3.3$

費用便益分析の結果（残事業のみ）

路線名	一般国道24号 京奈和自動車道
事業名	紀北東道路
延長	16.9 km

□ 便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成19年度			
初年便益	271億円	13億円	6億円	290億円
基準年における 現在価値	3,528億円	170億円	72億円	3,770億円

・・・ (B)

□ 費 用

	事業費	維持修繕費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	740億円	182億円	922億円
基準年における 現在価値	623億円	61億円	684億円

・・・ (C)

□算定結果

<p style="margin: 0;">費用便益比 (CBR)</p> $B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$ $= \frac{3,770 \text{ 億円}}{684 \text{ 億円}} = 5.5$

コスト縮減や代替立案等の可能性

紀北東道路については、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続をはじめ、経済性等を勘案した合理的な計画です。用地買収については約90%を既に見済済みであり、平成18年度より工事に着手しており、現計画に基づき早期供用を目指し、引き続き事業推進をしていきます。

施工に当たっては、新技術・新工法の活用、建設発生土の有効利用等の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

- 京奈和自動車道は、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います。
- 紀北地域の東部での広域的な幹線道路は、2車線の国道24号のみであり、交通混雑や交通事故が多発しています。
- 観光振興の支援、物流の支援、企業誘致の支援など地域の活性化に寄与するために京奈和自動車道の整備が必要です。
- 東南海・南海地震など災害時の交通確保のため、「命の道」としての役割を果たす京奈和自動車道の早期整備が求められています。
- 今後、紀北東道路の整備を図ることによる残事業の費用対効果は5.5であり、事業実施の必要性が非常に高い事業であると言えます。

(2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

用地取得は約90%完了しており、平成18年度末より工事に着手したところです。今後とも、引き続き事業を推進し、おおむね5年での暫定2車線供用を目指すとともに、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

- 紀北東道路については、周辺の土地利用状況、主要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）

京都・奈良・和歌山の広域連携強化を図るとともに、国道24号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、生活圏・活動圏の拡大による地域の活性化、災害時の交通確保を図るために必要な事業です。

今後とも、引き続き事業を推進し、おおむね5年での暫定2車線供用を目指すとともに、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

紀北東道路

チェックリスト

事業再評価に係わる資料

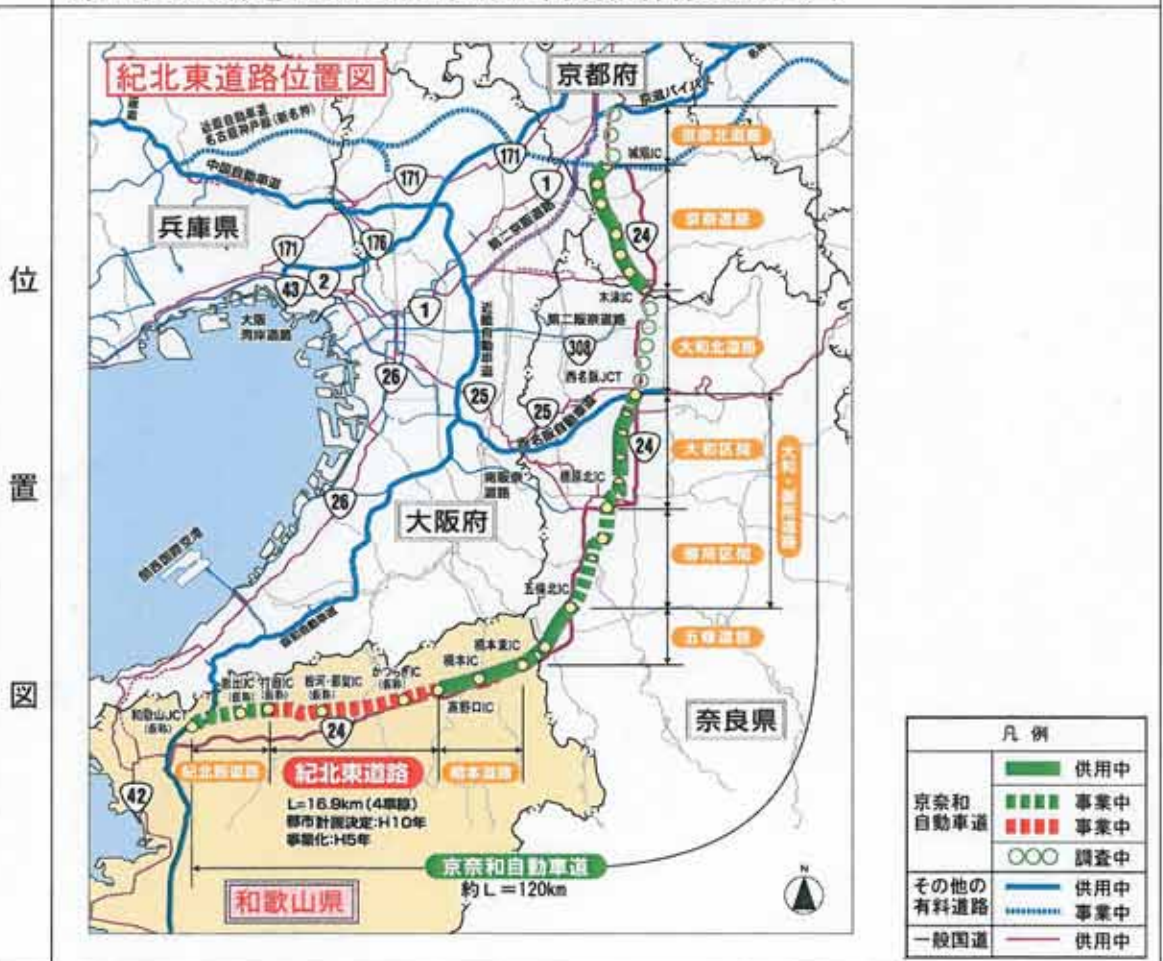
事業名	国道24号 紀北東道路		事業種別	高規格幹線道路
事業の概要	起 終 点	自： ^{わかやま} 和歌山県橋本市高野口町大野 至： ^{わかやま} 和歌山県紀の川市打田町神領	延長	L=16.9km
	事業化	平成5年度	都市計画決定	平成10年度
	用地着手	平成14年度	工事着手	平成18年度
	部分供用	—————		
	全体事業費	約1,200億円		

事業の目的

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の主要幹線道路です。

和歌山県紀北地域は、東西に流れる紀の川沿いに広がる平野を中心に人口が集中しており、紀北東道路の並行区間の広域的な幹線道路は国道24号の2車線であるため、交通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規格の高い道路の整備が求められています。

紀北東道路は、京都・奈良・和歌山を結ぶ延長約120kmの京奈和自動車道の一部として、和歌山県橋本市高野口町から紀の川市神領に計画されており、京都、奈良、和歌山の広域連携強化を図るとともに、国道24号の混雑緩和、交通安全の確保及び生活圏・活動圏の拡大による地域の活性化、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。



事業名	国道24号 紀北東道路	事業種別	高規格幹線道路
執行済み額	事業費：約300億円（進捗率 約25%）		
事業の進捗状況			
事業の進捗状況	・事業化	：平成5年度	
	・都市計画決定	：平成10年8月	
	・用地着手	：平成14年度	
・工事着手	：平成18年度		
【調査・設計・施工】	<ul style="list-style-type: none"> ・用地については、事業対象面積の約90%が用地買収完了 ・施工については、平成18年度より工事に着手 		
供用目標等今後の事業の見通し	<p>今後、早期用地買収の完了に努めるとともに、引き続き事業を推進し、おおむね5年での暫定2車線供用を目指すとともに、早期に事業効果が発揮できるよう事業を推進します。</p>		

事業名	国道24号 紀北東道路		事業種別	高規格幹線道路
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	●並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率。	<input type="checkbox"/> 並行区間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 checked="" type="checkbox"/> 並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる。 <input type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる。 <input checked="" 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。
			<input checked="" type="checkbox"/> 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。 <input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。	
			<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"/> 三大都市圏の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 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 checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。	
			<input checked="" 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"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する。 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。	
			<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	
	2. 暮らし	安全で安心できる暮らしの確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる。 <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。 <input type="checkbox"/> 並行区間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の代替路線を形成する。	
			<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる。	
			<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。 <input type="checkbox"/> 並行区間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の代替路線を形成する。	
	3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる。	
		災害への備え	<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。 <input type="checkbox"/> 並行区間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の代替路線を形成する。	

事業名	国道24号 紀北東道路	事業種別	高規格幹線道路
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	●並行区間等における自動車からのNO2排出削減率。
			●並行区間等における自動車からのSPM排出削減率。
			□並行区間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	□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	□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。	
社会情勢等の変化	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24号現道区間の渋滞損失時間は約361万人・時間/年である。 ・当該事業により渋滞損失時間は約36万人・時間/年となり約9割削減される。 <p>2. 環境～生活環境の改善・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> <ul style="list-style-type: none"> ・国道24号現道区間のCO2の排出量は約68,347 t-CO2/年である。 ・当該事業によりCO2排出量は約27,098t-CO2/年で約60%削減される。 <p>○現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道24号の現道区間のNO2排出量は約263 t /年である。 ・当該事業によりNO2排出量は約93 t /年となり、約65%削減される。 <p>○現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道24号の現道区間のSPM排出量は約25 t /年である。 ・当該事業によりSPM排出量は約9 t /年となり、約64%削減される。 		
変化	事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化		
	<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る。 ・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た。 		

<p>効事業 果業 分採 析択 の時 要の 因費 の用 変対 化効 果</p>	<p>【事業全体】 ○現在の費用便益比： $B/C = 3.3$ (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出)</p> <p>【残事業】 ○現在の費用便益比： $B/C = 5.5$ (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 性代 替 案</p>	<p>紀北東道路については、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続をはじめ、経済性等を勘案した合理的な計画です。用地買収については約90%を既にも買収済みであり、平成18年度より工事に着手しており、現計画に基づき早期供用を目指し、引き続き事業推進をしていきます。</p> <p>施工に当たっては、新技術・新工法の活用、建設発生土の有効利用等のコスト縮減に努めていきます。</p>
<p>地 方 公 共 団 体 の 意 見</p>	<p>○和歌山県・・・京奈和自動車道の早期完成を要望 ○和歌山市・・・京奈和自動車道の早期完成を要望 ○橋本市・・・京奈和自動車道の早期完成を要望 ○紀の川市・・・京奈和自動車道の早期完成を要望 ○かつらぎ町・・・京奈和自動車道の早期完成を要望</p>
<p>対 応 方 針</p>	<p>○事務局案（事業継続） (理由) 京都・奈良・和歌山の広域連携強化を図るとともに、国道24号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、生活圈・活動圏の拡大による地域の活性化、災害時の交通確保を図るために必要な事業です。</p> <p>今後とも、引き続き事業を推進し、おおむね5年での暫定2車線供用を目指すとともに、早期に事業効果が発揮できるよう事業を推進します。</p>