

NO. 2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成16年度第2回)

一般国道24号

和歌山バイパス

平成16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	．．．．．	3
事業を取り巻く社会状況		
1．社会的背景	．．．．．	5
2．沿線の道路事情	．．．．．	7
3．沿線の主な観光資源と地域産業	．．．	11
4．周辺の主な事業	．．．．．	12
5．地域における計画	．．．．．	13
事業の整備効果		
1．交通混雑の緩和	．．．．．	14
2．渋滞損失の変化	．．．．．	15
3．時間短縮効果	．．．．．	16
4．地域の活性化の支援	．．．．．	17
費用便益比の算定	．．．．．	20
コスト削減や代替案立案等の可能性	．．．．．	22
対応方針	．．．．．	23

事業の目的

- ・ 国道24号の交通混雑の緩和、交通安全の確保
- ・ 沿道地域の活性化

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160kmの主要幹線道路です。

和歌山県紀北地域唯一の幹線道路として沿道地域の生活や地域開発、産業活動などに大きな役割を担ってきましたが、交通量の増加や地域開発の進展などから交通混雑が発生し、地域の人々の生活に影響を及ぼしています。

和歌山バイパスは、交通需要の増大に対応し、国道24号の和歌山市流入部の交通混雑の緩和、沿道地域の活性化等を図るために計画された延長10.3kmの道路です。

和歌山バイパス位置図



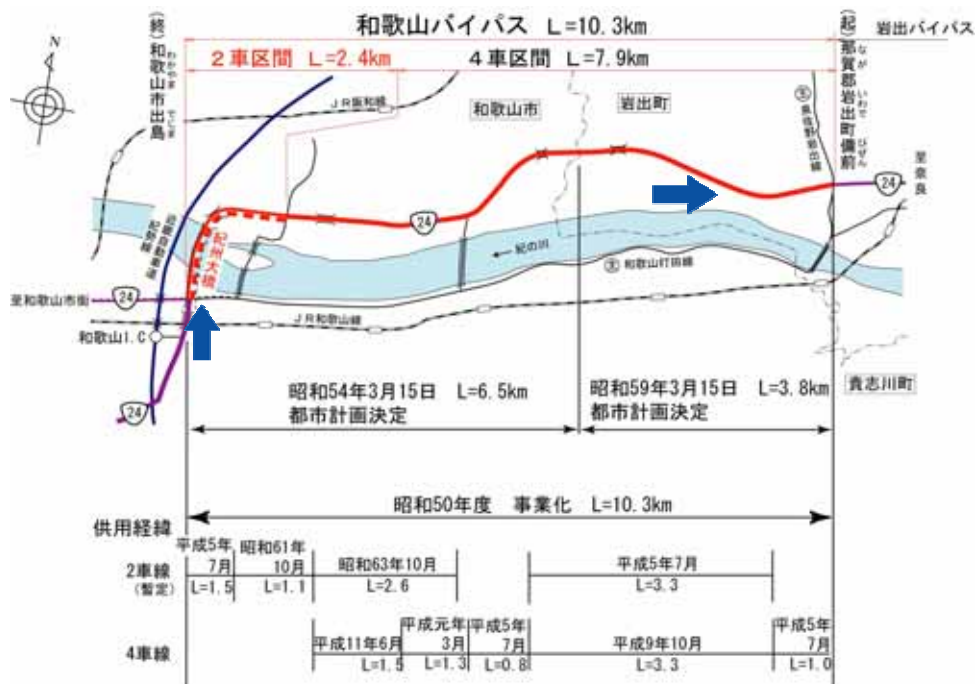
事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

- ・事業化 昭和50年度
- ・都市計画決定 昭和54年3月 L = 6.5 (和歌山市域)
- ・都市計画決定 昭和59年3月 L = 3.8 km (岩出町域)
- ・用地着手 昭和54年度
- ・工事着手 昭和55年度

2. 事業の進捗

- ・事業進捗率 96% (平成15年度末現在)
- ・用地取得率 100% (面積ベース、平成4年度用地買収完了)
- ・供用延長 L = 7.9 km (完成4車供用)
L = 2.4 km (暫定2車供用)



紀州大橋左岸側より
(暫定2車供用区間：H16年3月撮影)



岩出町畑毛付近
4車供用区間：H16年6月撮影)

3 . 関係機関等との調整等

和歌山バイパスは、平成 5 年 7 月までに暫定 2 車で全線供用を行い、その後、交通量の増加に合わせ、順次 4 車化を進めているところです。

紀の川渡河部の 4 車化については、兵庫県南部地震以降、道路橋の耐震に関する指針が見直されたことを受け、平成 1 1 年度～平成 1 4 年度に下部の耐震補強工事の施工を行い、平成 1 5 年度から上部工工事に着手しており、平成 1 9 年度の供用を目途に事業を進めているところです。

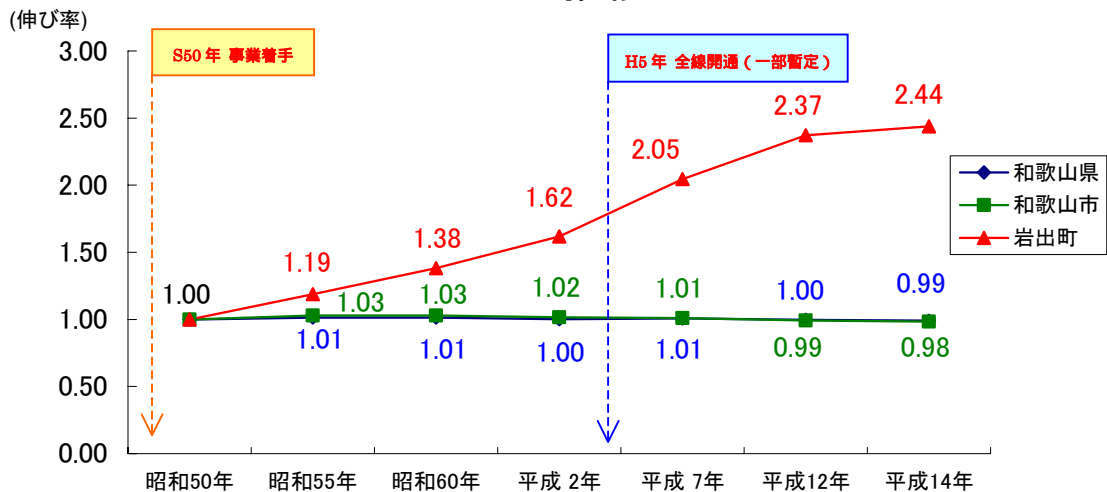
事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

【沿線地域の人口推移】

和歌山バイパス沿線地域の人口推移は、和歌山市はほぼ横這いの状態ですが、岩出町では紀泉台団地やその他の民間の宅地開発等により年々増加しています。

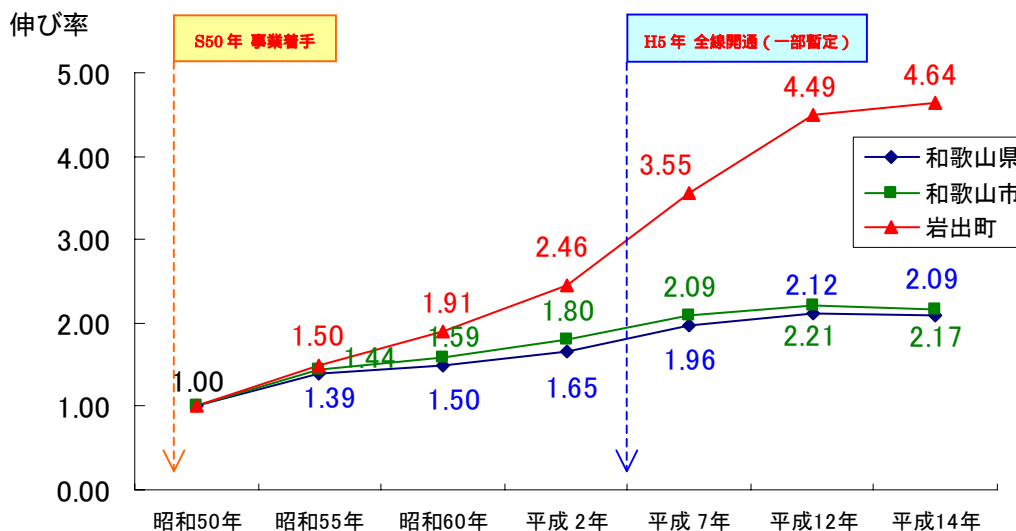
人口の推移



出典：和歌山県統計年鑑
(H12 迄は国勢調査、H14 は住民基本台帳)

【自動車保有台数の伸び率】

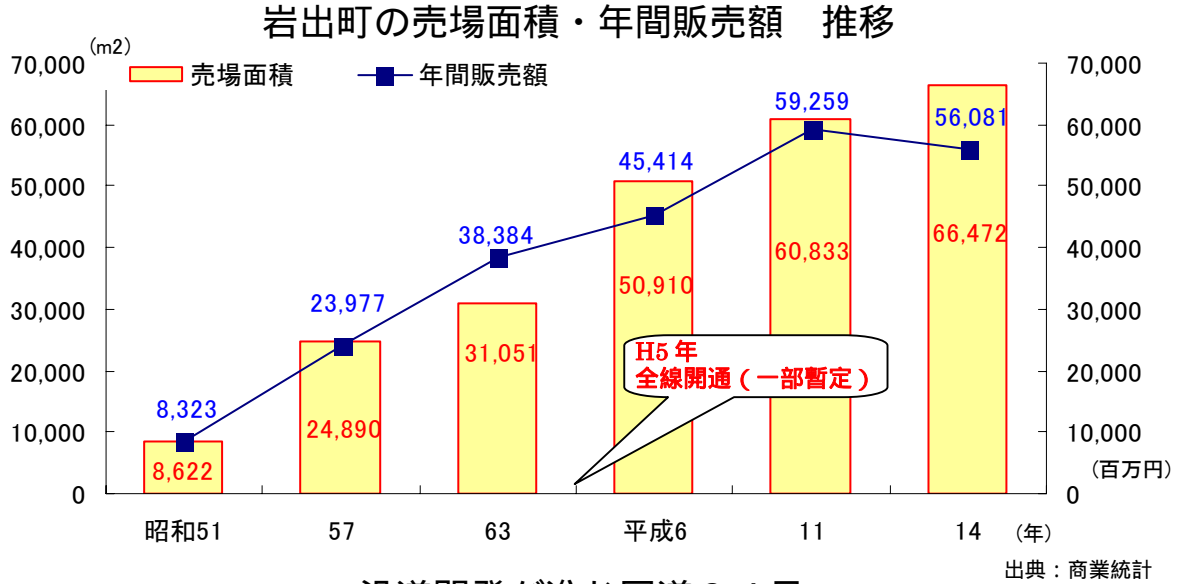
自動車保有台数の伸び率は、人口増加が著しい岩出町では和歌山県全体の伸び率を大幅に上回っています。また、人口推移が横這いである和歌山市でも自動車保有台数は増加しています。



出典：和歌山県統計年鑑

【商業・サービス業の状況】

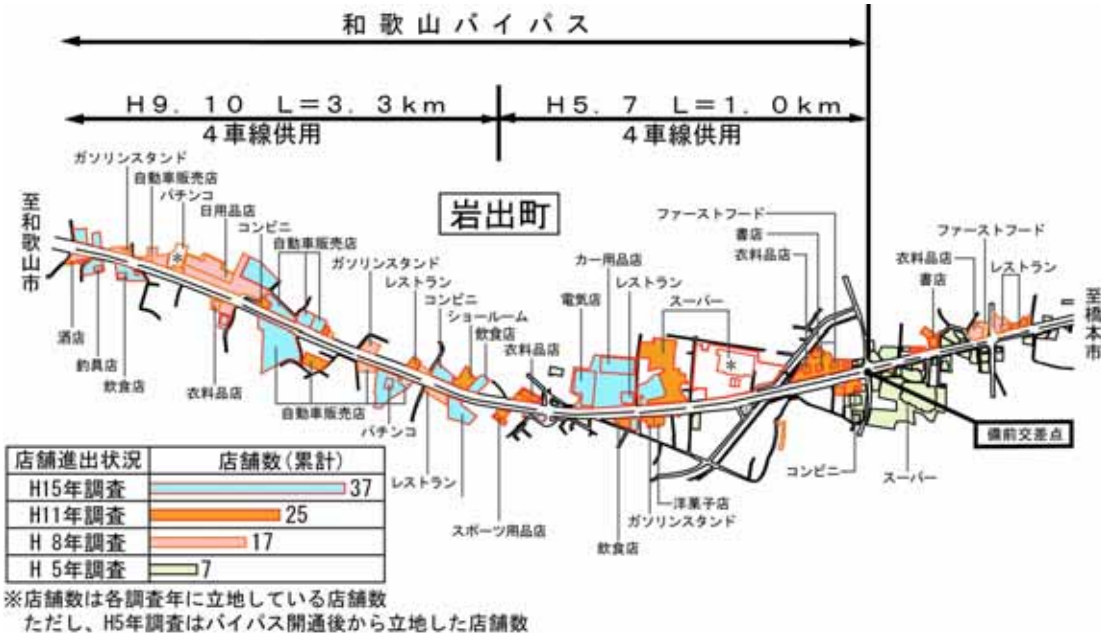
岩出町の商業・サービス業は、国道24号バイパス沿いに店舗が建ち並び、売場面積や年間販売額は年々増加の傾向がみられます。



沿道開発が進む国道24号



和歌山B P (岩出町域) の店舗進出状況

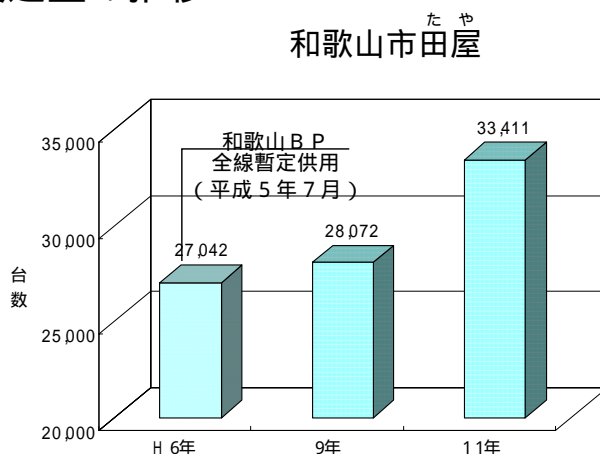
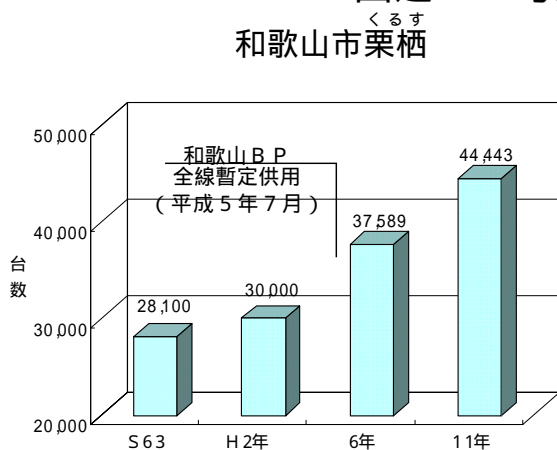


2. 沿線の道路事情

【現在の交通状況】

和歌山市と周辺地域を結ぶ交通は、国道等の幹線道路に集中しており、国道24号では交通量が年々増加しています。

国道24号交通量の推移



出典：道路交通センサス

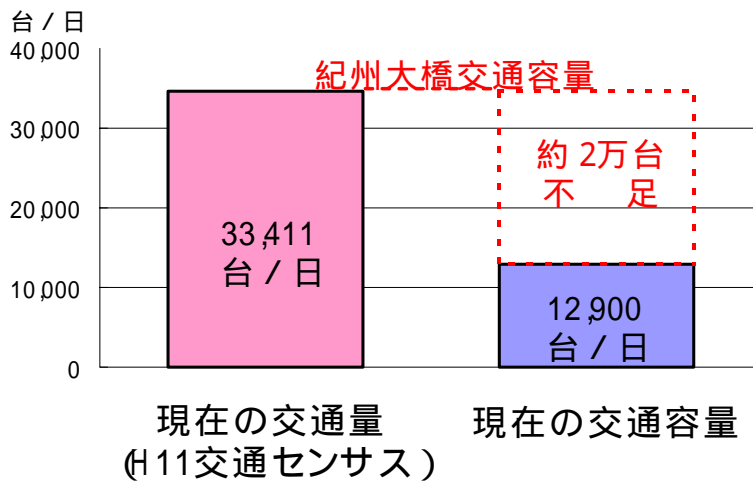
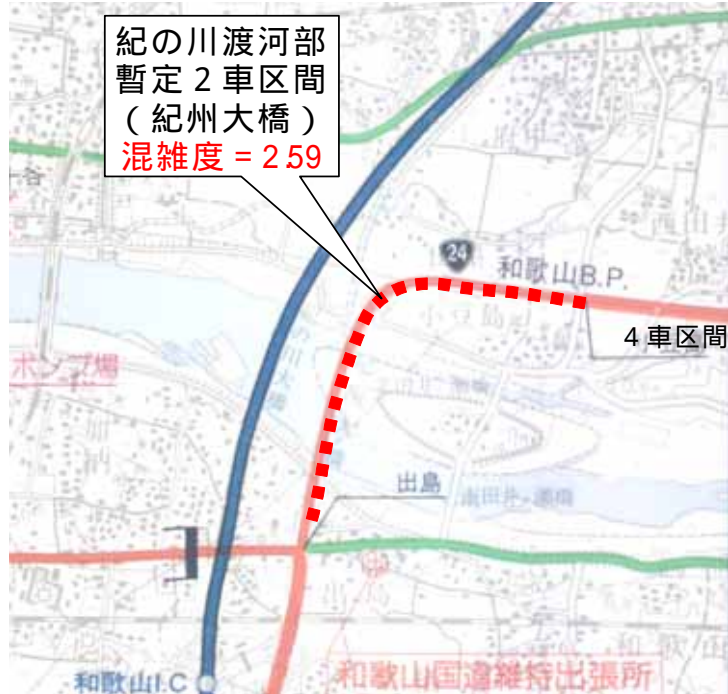
和歌山市・岩出町域交通量図



出典：H11 道路交通センサス

【和歌山バイパスの交通状況】

和歌山市域断面のうち和歌山バイパスでは、紀の川渡河部の暫定2車線区間の交通容量が大幅に不足しており、混雑度が2.59と朝夕に慢性的な交通渋滞が発生しています。



紀の川渡河部の状況 (紀州大橋)
写真：和歌山市内から岩出町方面へ向かう車の渋滞状況 (夕)



2車線区間の状況 (和歌山市田屋付近)
写真：岩出町方面から和歌山市内へ向かう車の渋滞状況 (朝)

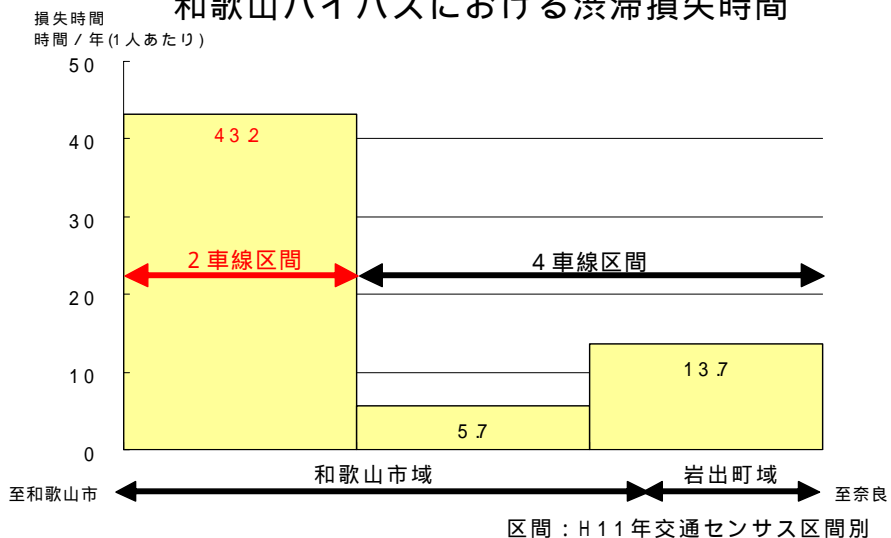
【渋滞損失時間】

和歌山市及び岩出町域の一般国道24号における渋滞損失時間は、暫定2車線の区間で慢性的な渋滞が発生しており、高い値となっています。



車線減少による渋滞状況 (和歌山市小豆島)
岩出町方面 和歌山市内 (朝8:00頃)

和歌山バイパスにおける渋滞損失時間



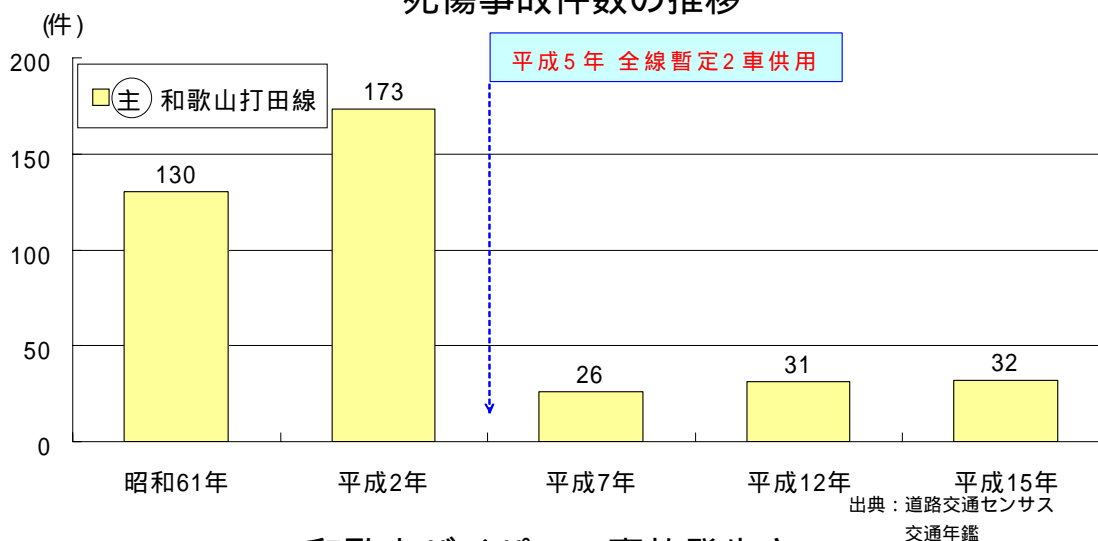
和歌山バイパス2車線区間だけで、年間利用者1人あたり約43時間の渋滞による損失が出ています

【交通事故発生状況】

交通事故については、和歌山バイパス全線暫定供用以降、旧国道24号（主要地方道和歌山打田線）での死傷事故件数が、約1/6にまで減少しましたが、和歌山バイパスでは交通量の増加に伴い暫定2車線区間で死傷事故率が高くなっています。

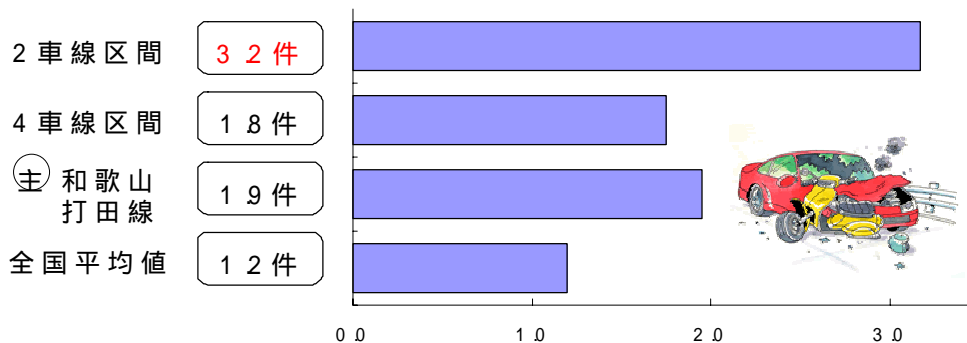


死傷事故件数の推移



和歌山バイパスの事故発生率

(100万台あたりの事故件数：H15年)

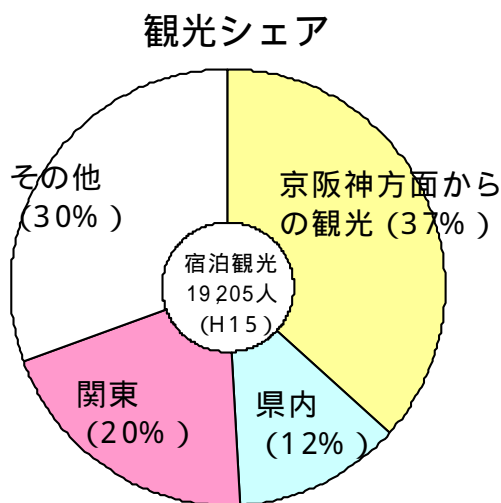
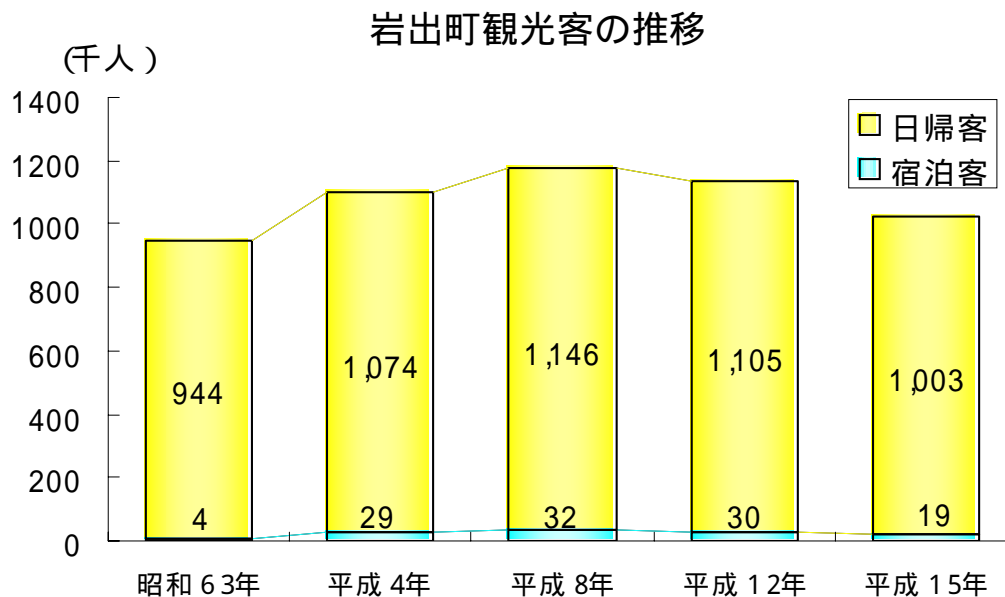


4車線整備済区間に比べ、暫定2車線区間の方が事故発生率が高い

3. 沿線の主な観光資源と地域産業

【岩出町の観光状況】

岩出町には、国宝の「大塔」や重要文化財、国指定の名勝庭園を有する根来寺をはじめとした観光資源があり、主に京阪神方面からの観光客が訪れています。



根来寺「大塔」(国宝)



1496年に建立され、我国最大の木造多宝塔で秀吉の紀州征伐の焼き討ちから残っています。

根来寺には、大塔の他に根来寺大師堂と厨子及び須弥壇(重要文化財)や貴重な彫刻などがあります。

4. 周辺の主な事業

【南麓サイエンスパーク】

南麓サイエンスパークは、和泉葛城山系の南斜面の山麓部一帯（岩出町、打田町）において、教育・研究機関の立地や先端技術産業の誘致を図り、良好な居住機能、レクリエーション機能が調和した複合的なサイエンスパークの形成を目指し事業を進めています。

● 居住施設エリア



主な事業	紀泉台団地、他民間住宅地開発
事業主体	和歌山県土地開発公社、民間
事業着手	昭和46年度
分譲開始	昭和54年～
計画人口	10,400人
総面積	121.5ha
現状	宅地造成が完了し、うち西部地区はほぼ分譲整備済

● レクリエーション施設エリア



主な事業	緑化センター・根来寺・根来山元気の森
事業主体	和歌山県
事業着手	平成4年（緑化センター）
施設開園	昭和54年5月（緑化センター）
総面積	195ha
現状	根来山元気の森施設の整備推進 緑化センターの機能充実 (平成3年：入園者300万人突破)

南麓サイエンスパーク計画位置



● 学術研究施設エリア



主な事業	近畿大学（生物理工学部）
事業主体	学校法人近畿大学
事業着手	昭和62年（協定調印）
大学開学	平成5年4月
総面積	80ha
現状	生物、電子システム情報、機械制御、遺伝子、基礎工学科が設立されており、今後水産、海洋資源学科を増設予定

● 産業立地エリア



主な事業	北勢田ハイテクパーク
事業主体	和歌山県土地開発公社
事業着手	昭和61年（用地取得開始）
造成完了	平成5年3月
総面積	12.9ha
現状	松下電工、コカコーラ等の企業が立地しており、企業誘致促進中

5. 地域における計画

和歌山バイパスは、以下の計画に位置づけられています。

- ・和歌山県長期総合計画「平成9年度～平成22年度」(平成10年2月)
和歌山県内移動時間の短縮、道路網充実を図る道路として位置づけ
- ・和歌山市長期総合計画 第二次基本計画
「平成15年度～平成19年度」(平成15年3月)
市内の交通渋滞緩和・解消、道路網充実を図る道路として位置づけ
- ・第4次岩出町長期総合計画「平成13年度～平成17年度」
(平成13年3月)
住民の諸活動を活性化する基盤として位置づけ

6. 要望経緯

和歌山バイパスの事業促進を要望する団体の動きは、以下の通りです。

(最近の動向)

平成14年 5月	和歌山県が関係機関に事業推進の要望書を提出。
平成14年 8月	和歌山県市町村会が関係機関に事業推進の要望書を提出。
平成14年10月	和歌山バイパス促進期成同盟会が、建設促進に向けた平成14年度総会を開催、4車化要望を決議。
平成15年 5月	和歌山県が関係機関に事業推進の要望書を提出。
平成15年10月	和歌山バイパス促進期成同盟会が、建設促進に向けた平成15年度総会を開催、4車化要望を決議。
平成16年 5月	和歌山県が関係機関に事業推進の要望書を提出。
平成16年10月	和歌山バイパス促進期成同盟会が、建設促進に向けた平成16年度総会を開催、4車化要望を決議。

(参考) 関係促進団体

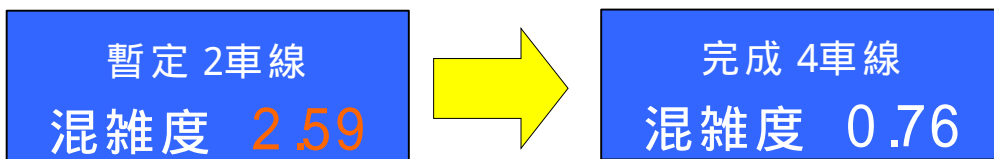
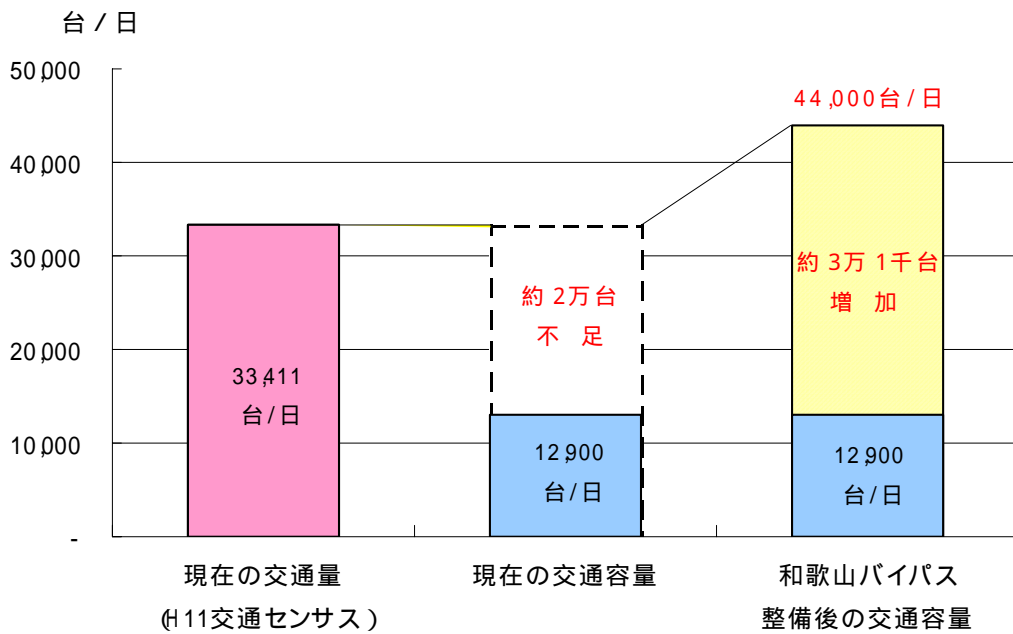
団体名 : 和歌山バイパス促進期成同盟会 (昭和55年10月設立)	
会 長	主なメンバー
和歌山県知事	県議会議長、各県議会議員 和歌山市、岩出町、橋本市、打田町、粉河町、那賀町、かつらぎ町、高野口町、桃山町、花園村、貴志川町、九度山町、高野町、各首長及び議長

事業の整備効果

1. 交通混雑の緩和

和歌山バイパスの整備により、和歌山市と紀北西部地域を結ぶ交通は、交通容量が増加するため交通混雑が緩和されます。

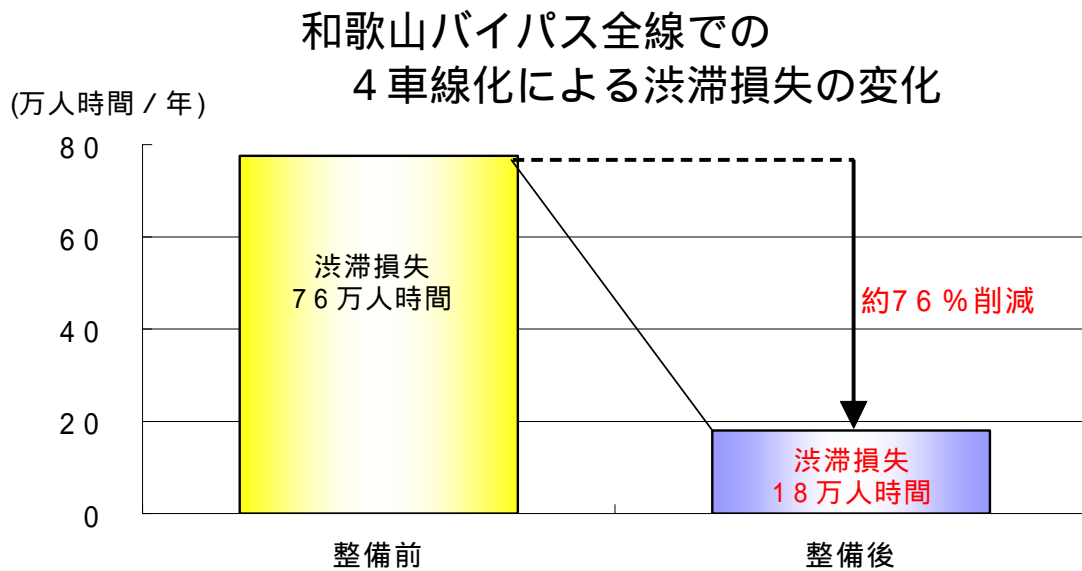
紀の川渡河部（紀州大橋）における交通容量の変化



出典：H11交通センサス

2 . 渋滞損失の変化

和歌山バイパスにおける渋滞損失時間は、暫定2車区間の4車線化により約8割削減されると期待されます。



和歌山バイパス4車線化済み区間の状況
(岩出町畑毛付近)

4. 地域の活性化の支援

観光振興の支援

和歌山バイパスは、紀北地域の観光資源はもとより、平成16年7月に世界文化遺産に登録された「紀伊山地の霊場と参詣道」へのアクセス道路として、観光振興を支援します。

紀北地域の観光振興を支援



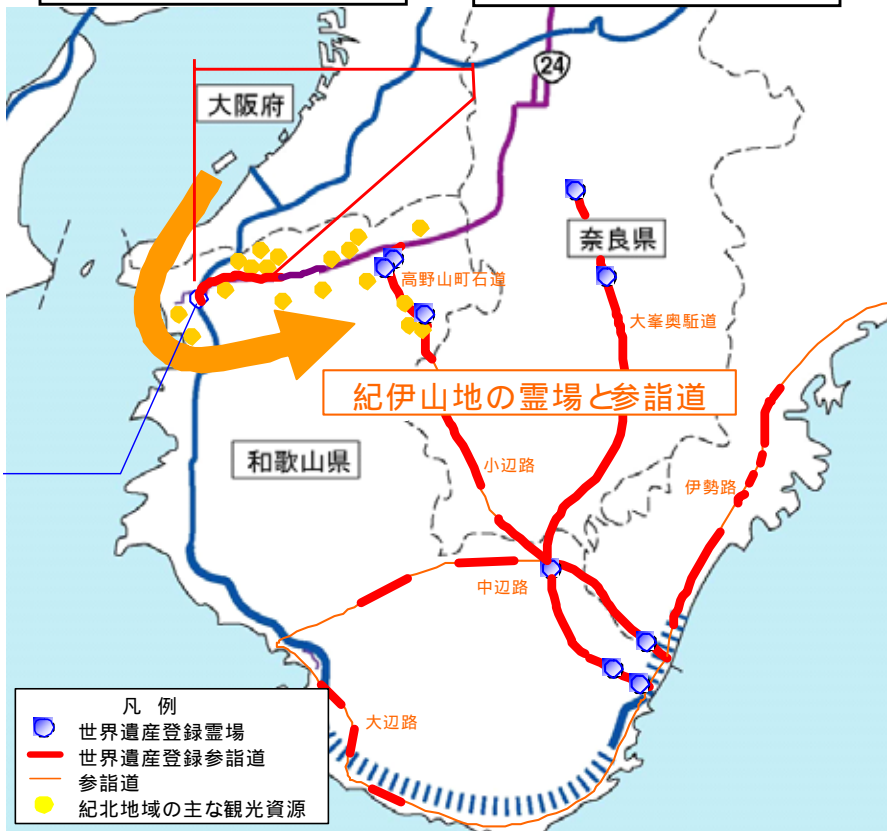
ねごろじ いわでちょう
根来寺(岩出町)



こかわでら こかわちょう
粉河寺(粉河町)



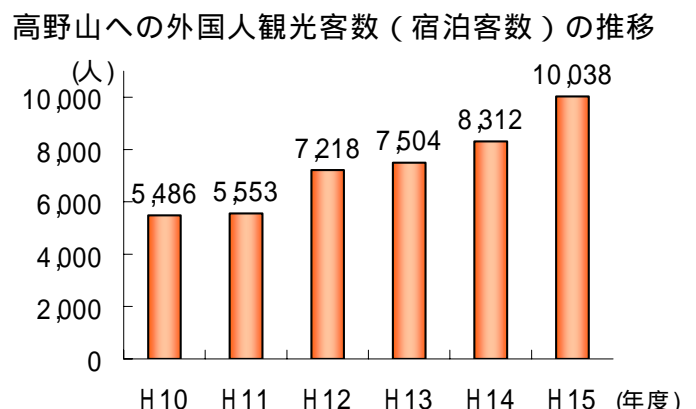
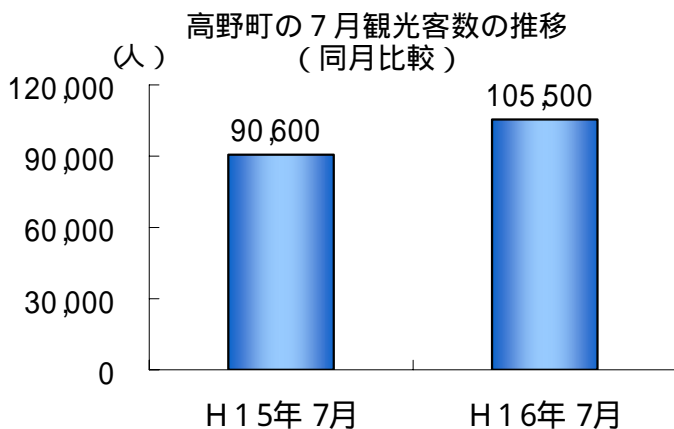
こうやさんちょういしみち くとやまちょう
高野山町石道(九度山町)



こうやさんおくのいん こうやちょう
高野山奥の院(高野町)



こうやさんだんじょうがらん こうやちょう
高野山壇上伽藍(高野町)



出典：和歌山県観光振興課

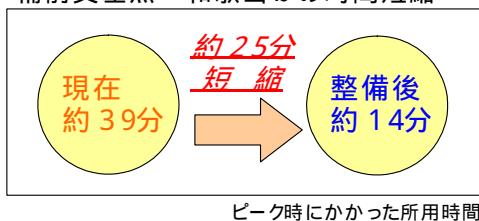
地域産業の支援

和歌山バイパスの整備により、和歌山 IC へのアクセス性が向上し、京浜、京阪神方面への輸送時間の短縮が図られ、「かき」「はっさく」などの農産物の出荷輸送の効率化を通じて地域の活性化に寄与します。

紀北地域（紀の川筋）の農産物の輸送



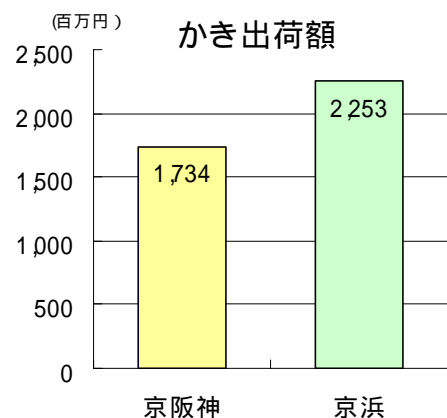
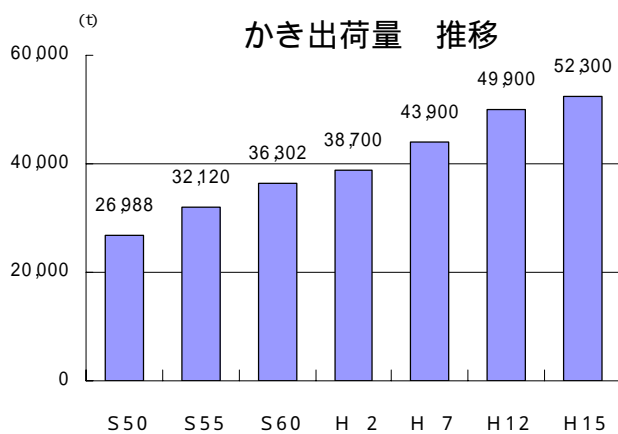
備前交差点～和歌山 IC の時間短縮



和歌山県の農産物全国シェア

農作物名	収穫量		全国シェア	1位	2位	3位
	和歌山県 (百 t)	全国 (百 t)				
かき	577	2650	21.8%	和歌山	奈良	福岡
すもも	32	226	14.1%	山梨	和歌山	長野
キウイフルーツ	39	383	10.2%	愛媛	福岡	和歌山
はっさく	374	625	59.8%	和歌山	広島	愛媛

出典：生産農業所得統計



地域開発の支援

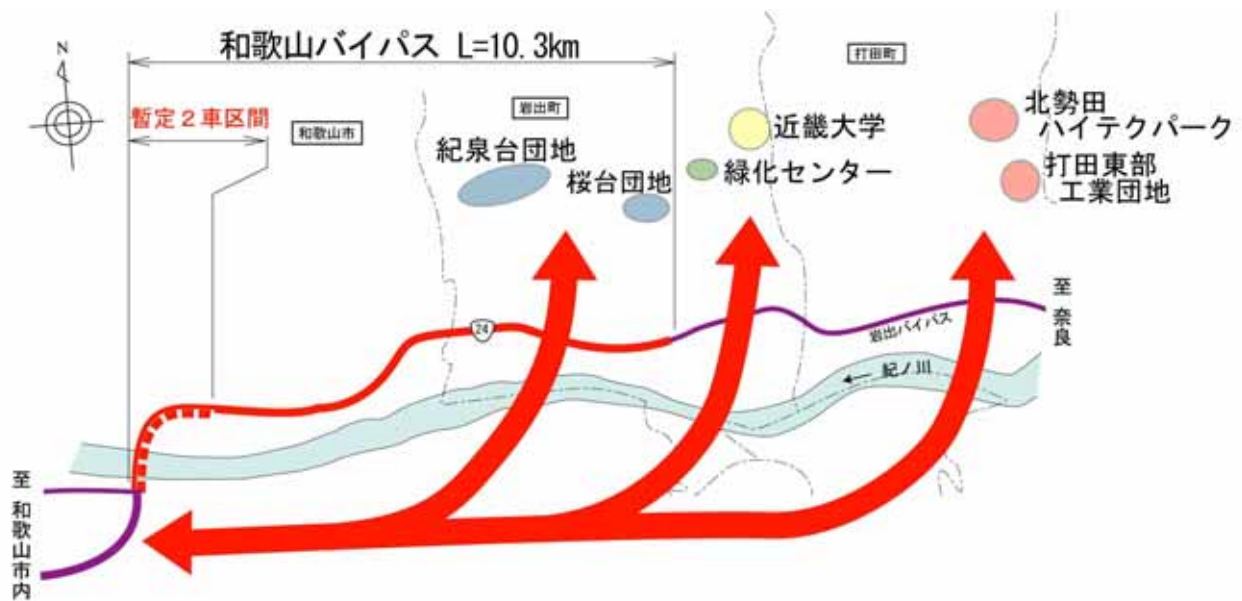
和歌山バイパスの整備により、南麓サイエンスパークにおける居住地域をはじめとした開発計画と和歌山市中心部とのアクセス性を向上させることができ、地域の活性化に寄与します。

(紀泉台団地・桜台地区)

開発面積：121.5 ha

計画戸数：3,800戸

計画人口：10,400人



主な宅地開発計画概要

地区名	事業主体	開発面積 (ha)	事業年 (年度)	計画戸数 (戸)	計画人口 (人)	H16.4現在(岩出町調べ)	
						人口(人)	状況
紀泉台	和歌山県 土地開発 公社	74.2	S48～	2,600	7,200	2,000	分譲中
紀泉台西部		13.6	H6～			-	開発中
桜台	民間	33.7	H2～	1,200	3,200	400	分譲中



紀泉台地区

費用便益比の算定（事業全体）

路 線 名	一般国道 2 4 号
事 業 名	和歌山バイパス
延 長	1 0 . 3 km

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成 1 6 年度			
基準年における 現在価値(事業全体)	1,335 億円	31 億円	5 億円	1,371 億円

・・・(B)

費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成 1 6 年度		
単 純 合 計	480 億円	111 億円	591 億円
基準年における 現在価値(事業全体)	831 億円	49 億円	880 億円

・・・(C)

算定結果

費用便益比 (C B R)	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{1,371 \text{ 億円}}{880 \text{ 億円}}$ $= 1.6$	

費用便益比の算定（残事業）

路 線 名	一般国道 2 4 号
事 業 名	和歌山バイパス
延 長	2 . 4 km

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成 1 6 年度			
基準年における 現在価値(事業全体)	166 億円	6 億円	1 億円	173 億円

・・・(B)

費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成 1 6 年度		
単 純 合 計	17 億円	26 億円	43 億円
基準年における 現在価値(事業全体)	16 億円	11 億円	27 億円

・・・(C)

算定結果

費用便益比 (C B R)	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{173 \text{ 億円}}{27 \text{ 億円}}$ $= 6 . 4$	

コスト縮減や代替立案等の可能性

和歌山バイパスについては、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、紀北地域の宅地開発計画との整合を勘案し選定した計画であり、平成11年までに紀の川渡河部の暫定2車区間を除き、4車線にて完成供用を図っています。

残る紀の川渡河部についても、紀州大橋の下部が平成5年の暫定2車線の供用時に4車線の一体構造物として既に完成しており、更には平成11年度から平成14年度にかけ紀州大橋下部の耐震補強工事を実施していることから、現計画に基づき早期供用を目指し、引き続き事業を推進していきます。

紀州大橋上部工施工にあたっては、合理的な設計基準の採用により、コスト縮減に努めています。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

和歌山バイパスの暫定供用区間は、近年の岩出町の人口・自動車保有台数等の増加に伴い和歌山市との流出入交通も著しく増加し、交通容量が大幅に不足しています。このため、朝夕のピーク時を中心とした交通混雑が発生し、早期4車線化が必要となっています。

また、暫定2車線区間は、4車線区間に比べ事故死傷率も高く、交通安全の向上性の面からも早期整備が求められています。

更には、南麓サイエンスパークをはじめとした地域開発プロジェクトへのアクセス道路の強化として早期整備が必要です。

残事業の整備を図ることによる費用対効果は6.4あり、事業実施の必要性が高い事業であると考えます。

(2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

和歌山バイパスは、平成11年までに紀の川渡河部を除いて4車線での完成供用を図っており、平成15年度より残る紀の川渡河部の紀州大橋上部工事を進めているところであり、平成19年度供用を目標に事業を推進することとしています。

(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

暫定供用区間である紀の川渡河部については、紀州大橋の下部が平成5年の暫定2車線の供用時に4車線の一体構造物として既に完成しており、更には平成11年度から平成14年度にかけ紀州大橋下部の耐震補強工事を実施していることから、現計画に基づき早期供用を目指し、引き続き事業を推進していきます。

紀州大橋上部工施工にあたっては、合理的な設計基準の採用により、コスト縮減に努めています。

対応方針（原案）

（事業継続）

一般国道24号は、京都・奈良・和歌山の広域連携を強化し、都市圏の活性化を図る重要な道路です。

その一部を形成する和歌山バイパスは、紀北西部地域における交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域の活性化のため、事業促進が求められています。

今後とも、引き続き事業を推進し、早期の完成を目指します。

チェックリスト

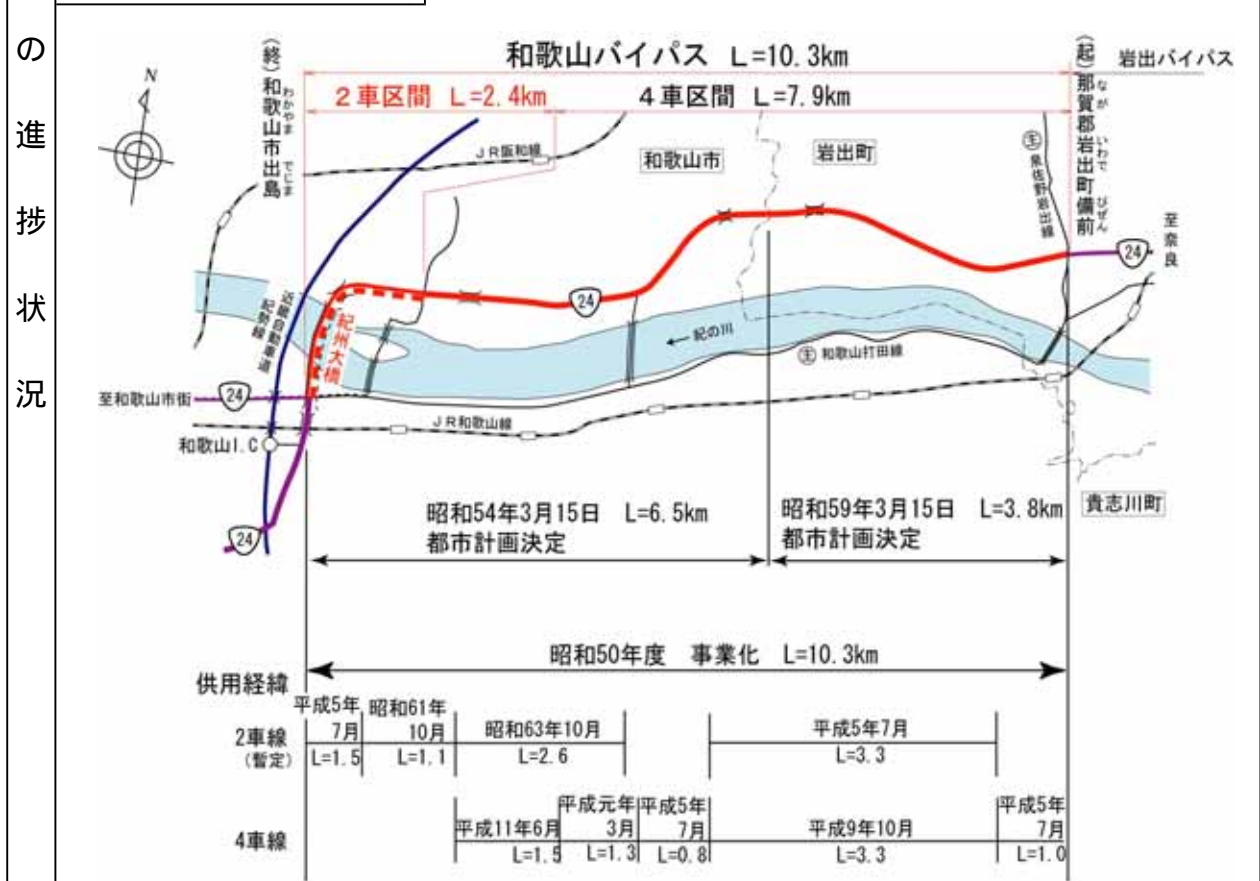
事業再評価に係る資料

事業名		国道24号 和歌山バイパス		事業種別	二次改築
事業の概要	起 終 点	起点：和歌山県那賀郡岩出町備前 <small>な が いわでちょうびぜん</small> 終点：和歌山県和歌山市出島 <small>わかやま てしま</small>		延長	10.3
	事業化	昭和50年度	都市計画決定	昭和54年3月15日 (和歌山市域) 昭和59年3月15日 (岩出町域)	
	用地着手	昭和54年度	工事着手	昭和55年度	
	全体事業費	約480億円			
事業的	<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160kmの主要幹線道路である。</p> <p>和歌山県紀北地域唯一の幹線道路として沿道地域の生活や地域開発、産業活動などに大きな役割を担ってきたが、交通量の増加や地域開発の進展などから交通混雑が発生し、地域の人々の生活に影響を及ぼしている。</p> <p>和歌山バイパスは、交通需要の増大に対応し、国道24号の和歌山市流入部の交通混雑の緩和、沿道地域の活性化等を図るために計画された延長10.3kmの道路である。</p>				
位置図					

事業名	国道24号 和歌山バイパス	事業種別	二次改築
-----	---------------	------	------

執行済み額 事業費：約460億円（進捗率 96%）

事業進捗状況 計画図



事業化 昭和50年度
 都市計画決定 昭和54年3月（和歌山市域）
 用地買収着手 昭和54年度
 工事着手 昭和55年度
 都市計画決定 昭和59年3月（岩出町域）

和歌山バイパスは、平成5年7月までに暫定2車で全線供用を行い、その後、交通量の増加に合わせ、順次4車化を進めているところです。
 紀の川渡河部の4車化については、兵庫県南部地震以降、道路橋の耐震に関する指針が見直されたことを受け、平成11年度～平成14年度に下部の耐震補強工事の施工を行い、平成15年度から上部工工事に着手しており、平成19年度の供用を目途に事業を進めている。

供用目標等今後の事業の見通し

- ・引き続き工事を推進し、早期の完成を目指す。

事業名	国道24号 和歌山バイパス	事業種別	二次改築
-----	---------------	------	------

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	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/日以上の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		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		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	
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に限る）				
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		

事業をめぐる社会情勢等の変化

1. 活力	個性ある地域の形成	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する
		拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する
		主要な観光地へのアクセス向上が期待される
		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	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
		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	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り
		市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等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	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	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる
		当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
	災害への備え	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）
		現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される
		現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
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
	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

事業を巡る社会情勢等の

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	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

データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
 評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を
 実施しなくてもよいものとする。
 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
 その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定

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）

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号和歌山バイパス区間の渋滞損失時間は約76万人時間/年
- ・当該事業により、渋滞損失時間は約18万人時間/年となり、約76%削減される。

4. 環境

～地球環境の保全、生活環境の改善・保全～

対象道路の整備より削減される自動車からのCO2排出量

- ・国道24号和歌山バイパス区間の紀北地域のCO2排出量は約1.77万t - c / 年である。
- ・当該事業により、CO2の排出量は約1.53t - c / 年となり、約14%削減される。

現道等における自動車からのNO2排出削減率

- ・国道24号和歌山バイパス区間のNO2の排出量は約142tである。
- ・当該事業により、NO2の排出量は約112t / 年となり、約21%削減される。

現道等における自動車からのSPM排出削減率

- ・国道24号和歌山バイパス区間のSPMの排出量は約2.7tである。
- ・当該事業により、SPMの排出量は約2.1t / 年となり、約22%削減される。

<p>事業社会情勢をめぐる</p>	<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化</p>	
<p>事業効果分析の要因の変化</p>	<p>和歌山バイパスの沿線の岩出町では、昭和50年から平成14年にかけて人口が約2.4倍に伸び、また自動車保有台数では約4.6倍に大幅増加している。また、和歌山市においても、自動車保有台数は約2.2倍に伸びている。</p> <p>現在の費用便益比：B / C = 1.6 (事業全体) 6.4 (残事業) (基準年次：平成16年、検討年次40年間で算出)</p>	
<p>立案の縮減可能性代替案</p>	<p>和歌山バイパスについては、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、紀北地域の宅地開発計画との整合を勘案し選定した計画であり、平成11年までに紀ノ川渡河部の暫定2車区間を除き、4車線にて完成供用を図っている。</p> <p>残る紀の川渡河部についても、紀州大橋の下部が平成5年の暫定2車線の供用時に4車線の一体構造物として既に完成しており、更には平成11年度から平成14年度にかけ紀州大橋下部の耐震補強工事を実施していることから、現計画に基づき早期供用を目指し、引き続き事業を推進する。</p> <p>紀州大橋上部工施工にあたっては、合理的な設計基準の採用により、コスト縮減に努めています。</p>	
<p>団地方の公意見</p>	<p>和歌山県・・・和歌山バイパスの早期完成を要望 和歌山市・・・和歌山バイパスの早期完成を要望 岩出町・・・和歌山バイパスの早期完成を要望</p>	
<p>対策方針</p>	<p>事務局案 事業継続 (理由) 紀北西部地域における交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域の活性化のため、今後引き続き事業を推進し早期の完成を目指す。</p>	