

NO.5
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成19年度第1回)

一般国道26号

和歌山北バイパス

平成19年9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 | 4 |
| □ 事業を取り巻く社会状況 | 6 |
| 1. 社会的背景 | 6 |
| 2. 和歌山北バイパスの 供用による効果 | 8 |
| 3. 交通安全の確保 | 12 |
| 4. 地域活性化 | 13 |
| 5. 周辺の主な事業 | 14 |
| 6. 地域における計画 | 15 |
| □ 事業の整備効果 | 16 |
| 踏切による渋滞状況 | 16 |
| 踏切事故の危険性の解消 | 17 |
| □ 費用便益比の算定 | 18 |
| □ コスト削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、^{おおさかし}大阪市を起点とし、^{さかいし きしわだし}大阪湾岸沿いに堺市、岸和田市、^{はんなんし}阪南市など大阪府南部の主要都市を經由して、^{わかやまし}和歌山市に至る全長約75kmの主要幹線道路です。

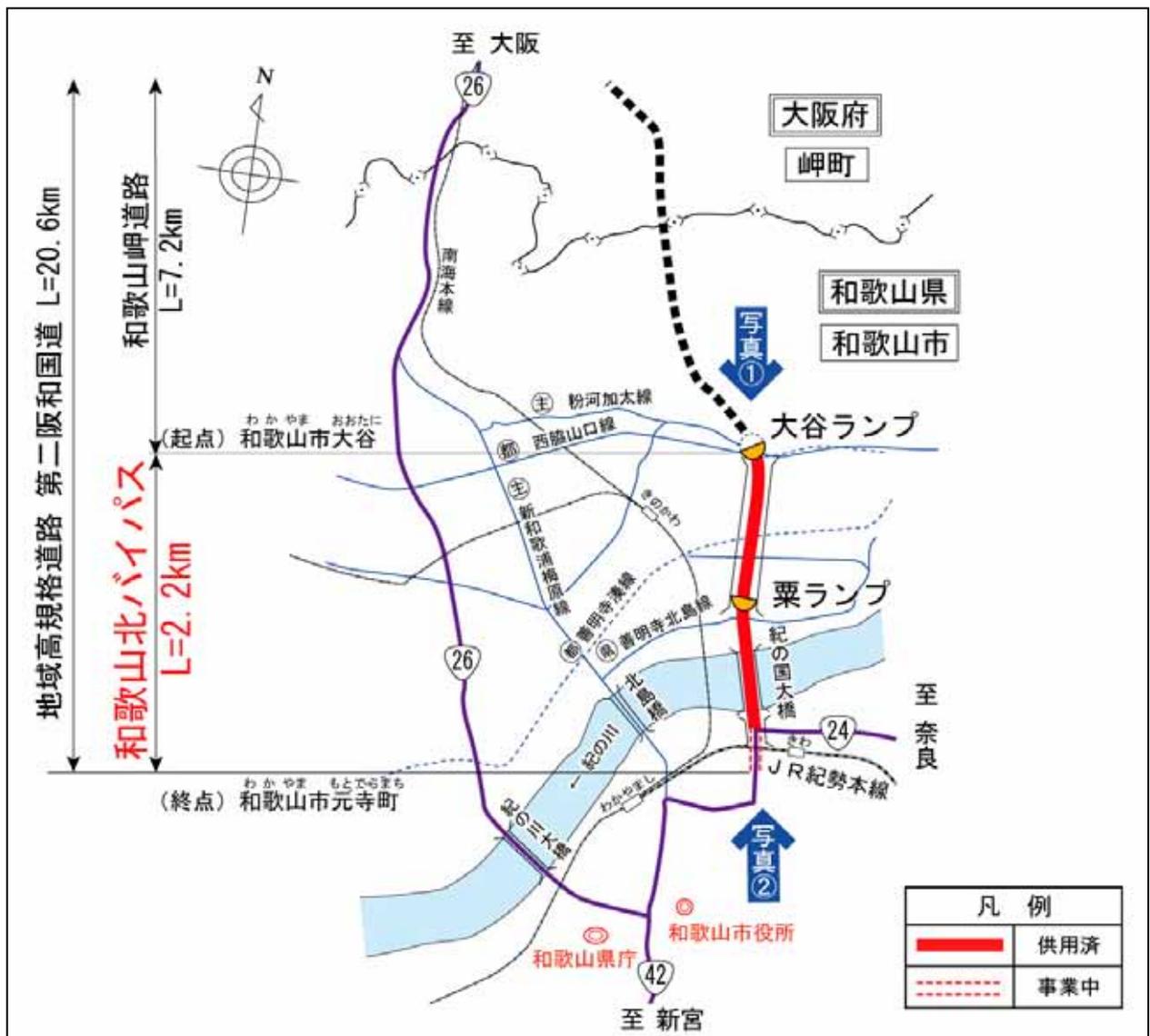
和歌山市は、和歌山県の政治、経済、文化の中心として発展し続けてきた人口約40万人の城下町で、紀の川右岸の和歌山市北部地域においては、宅地の開発等により交通量が増加し、国道26号をはじめとする各道路の紀の川渡河部では交通渋滞が慢性化しています。

和歌山北バイパスは、こうした紀の川渡河部の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。



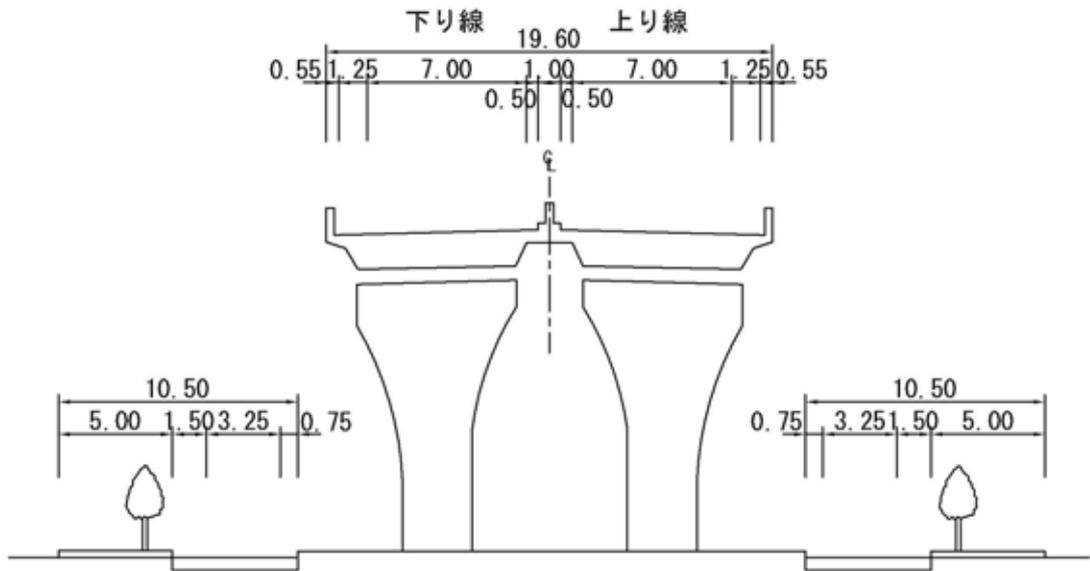
計 画 の 概 要

- ・ 起 終 点 自) 和歌山県和歌山市大谷^{わかやましおおたに}
至) 和歌山県和歌山市元寺町^{わかやましもとでらまち}
- ・ 計画延長 L = 2.2 km
- ・ 幅 員 W = 25.3 ~ 40.0 m
- ・ 構造規格 第3種1級 (高架部)
第3種2級 (側道部)
- ・ 設計速度 80km/h (高架部)、50km/h (側道部)
- ・ 車線数 4車線 (高架部)、2車線 (側道部)
- ・ 全体事業費 約 470 億円
- ・ 計 画 図

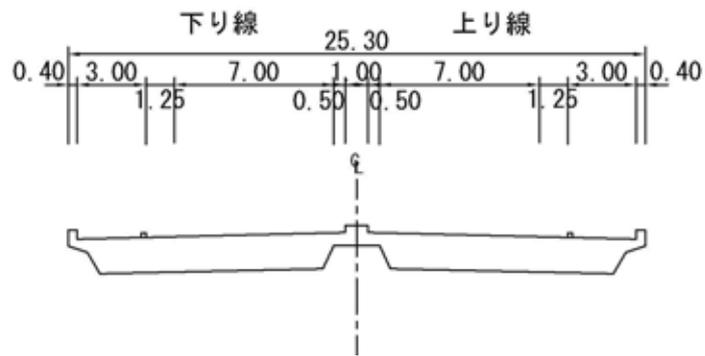


標準断面図

大谷ランプ～紀の国大橋



紀の国大橋



【写真①】 起点部から見た和歌山北バイパス



【写真②】 終点部から見た和歌山北バイパス

現在の状況（平成18年11月撮影）

事業の経緯及び進捗

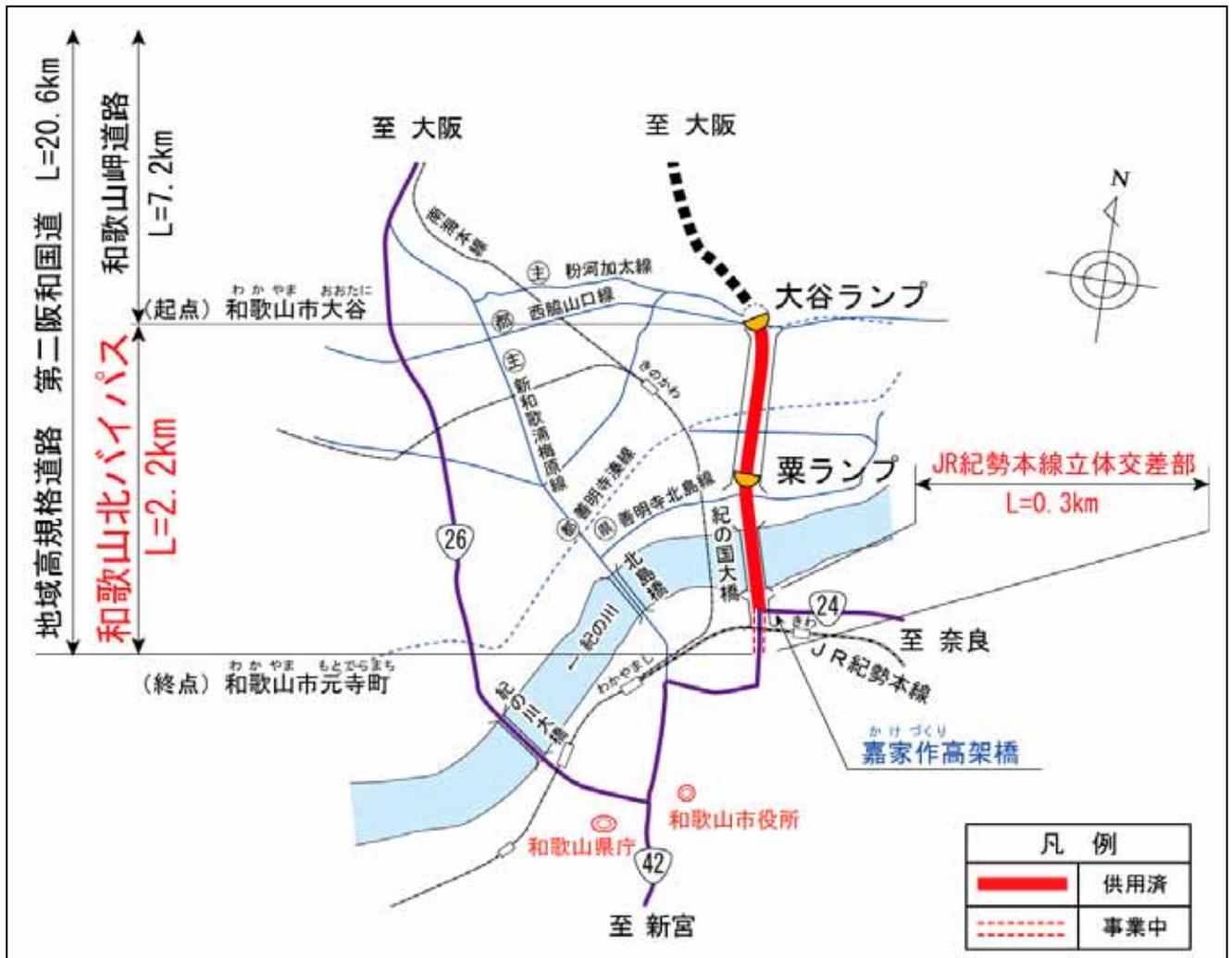
1. 事業の経緯

- ・ 都市計画決定 : 昭和 63 年 3 月
- ・ 事業化 : 昭和 63 年度
- ・ 用地着手 : 平成 2 年度
- ・ 工事着手 : 平成 8 年度
- ・ 4車線供用 : 平成 15 年 4 月

(JR 紀勢本線立体交差部 L=0.3 kmについては暫定形供用)

2. 事業の進捗

- ・ 事業進捗率 : 94% (平成 18 年度末現在)
- ・ 用地取得率 : 100% (面積ベース : 平成 18 年度末現在)



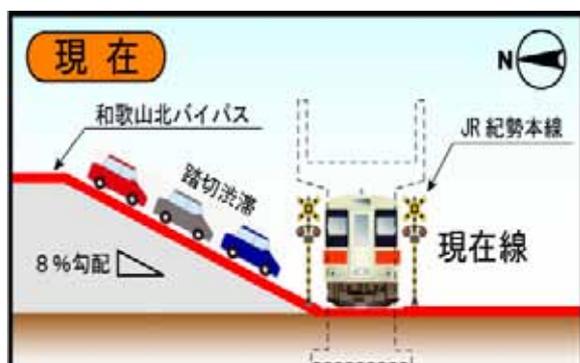
3. 関係機関との調整等

JR紀勢本線立体交差部の立体化においては、平成2年度からJR西日本と協議を行ってきましたが、調整に時間を要しました。

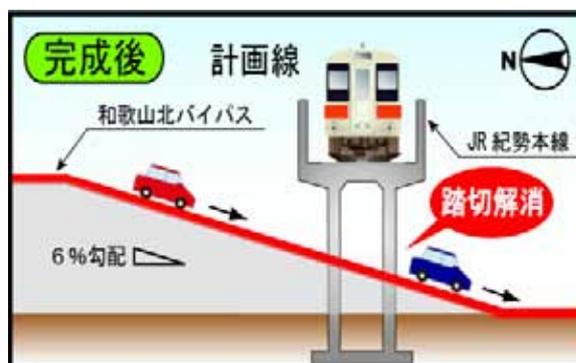
平成14年8月に国、和歌山市、JR西日本において、立体化工事の協定が締結され、JR紀勢本線立体化工事に着手しました。

4. 現在の状況

現在は、JR紀勢本線の立体化工事を平成20年秋の完成に向け、工事を推進しています。また、和歌山北バイパスでは^{かけづくり}嘉家作高架橋の縦断変更（8%→6%）工事を平成19年度から着手する予定です。



| | 現在 |
|------|--------|
| 構造規格 | 第3種第3級 |
| 設計速度 | 50km/h |
| 縦断勾配 | 8% |



| | 完成 |
|------|--------|
| 構造規格 | 第3種第1級 |
| 設計速度 | 80km/h |
| 縦断勾配 | 6% |

JR紀勢本線立体交差部の現在と完成予想図



JR紀勢本線立体化の工事進捗状況

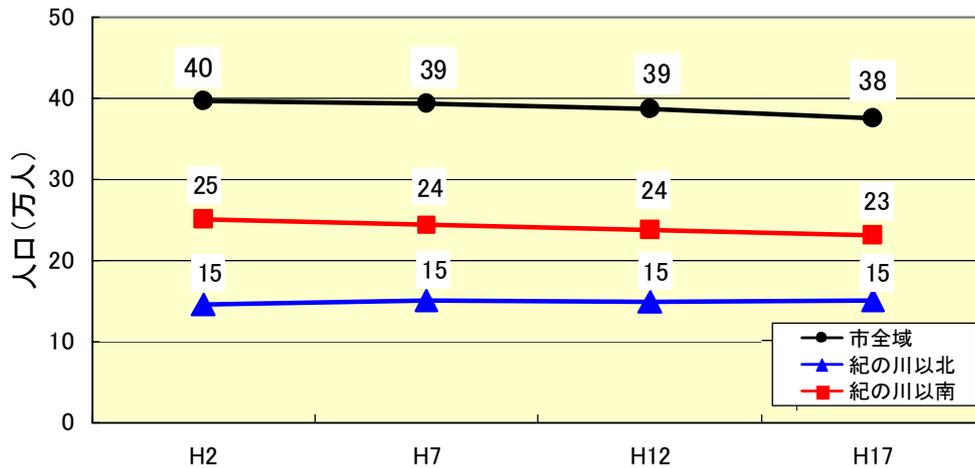
事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

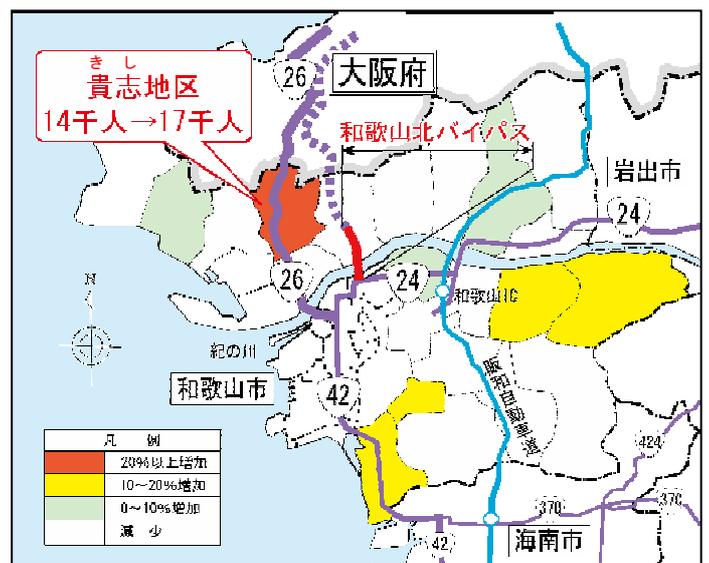
【和歌山市の人口】

和歌山市全体の人口は、平成2年以降減少傾向にあります。和歌山中心部を含む、紀の川以南地域についても人口減少幅は大きく、一方、紀の川以北および紀の川周辺地域では宅地開発等が進み、人口が増加している地区があります。

特に、国道26号現道が通過する「**貴志地区**」は、平成2年から平成17年で約3千人（約24%増加）と、和歌山市内で第一位の人口増加地区となっています。



貴志地区（和歌山ニュータウン計画）

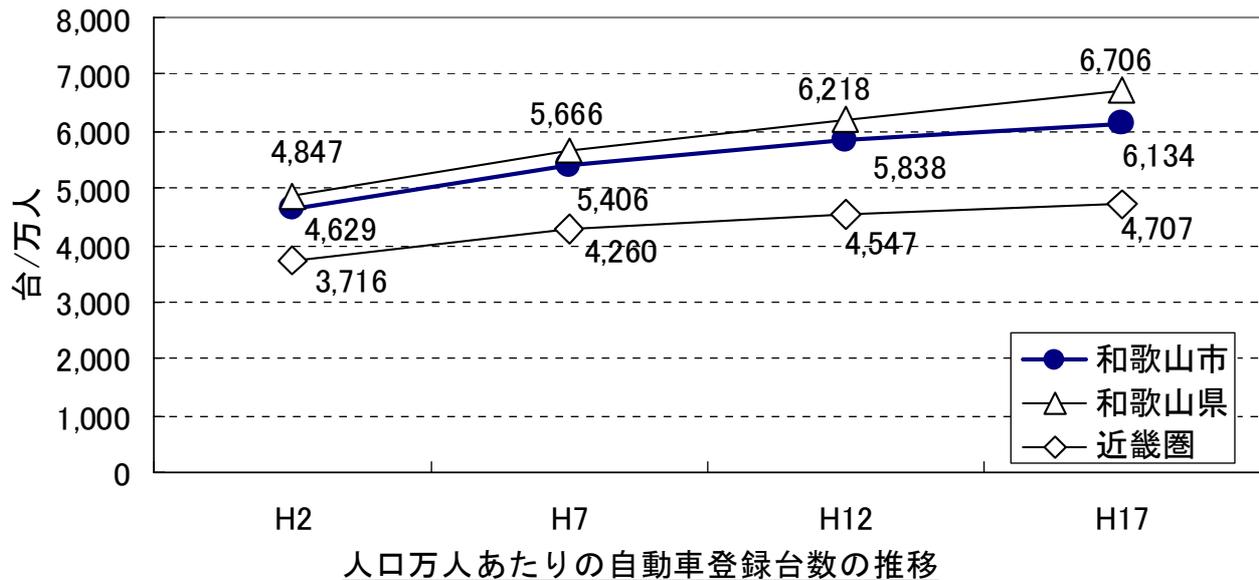


和歌山市地区別の人口推移 (H17/H2)

出典：国勢調査

【和歌山市の自動車登録台数の推移】

和歌山市の自動車登録台数は増加傾向にあり、人口千人あたりの自動車登録台数が近畿圏と比べて高い水準にあり、自動車の依存度が高い地域であることを示しています。



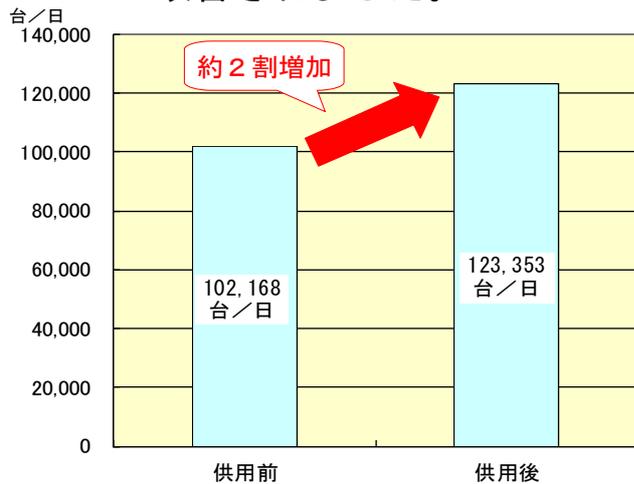
出典：「地域経済総覧」
自動車検査登録協会
全国軽自動車協力連合会

2. 和歌山北バイパスの供用による効果

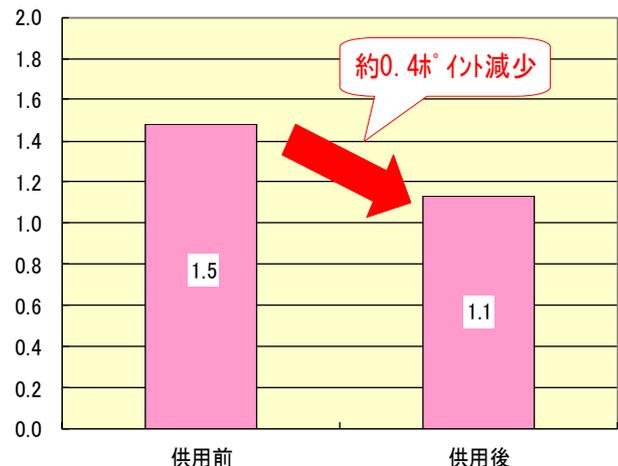
①【紀の川渡河断面の交通容量増加による交通状況の変化】

①-1【紀の川渡河断面交通量】

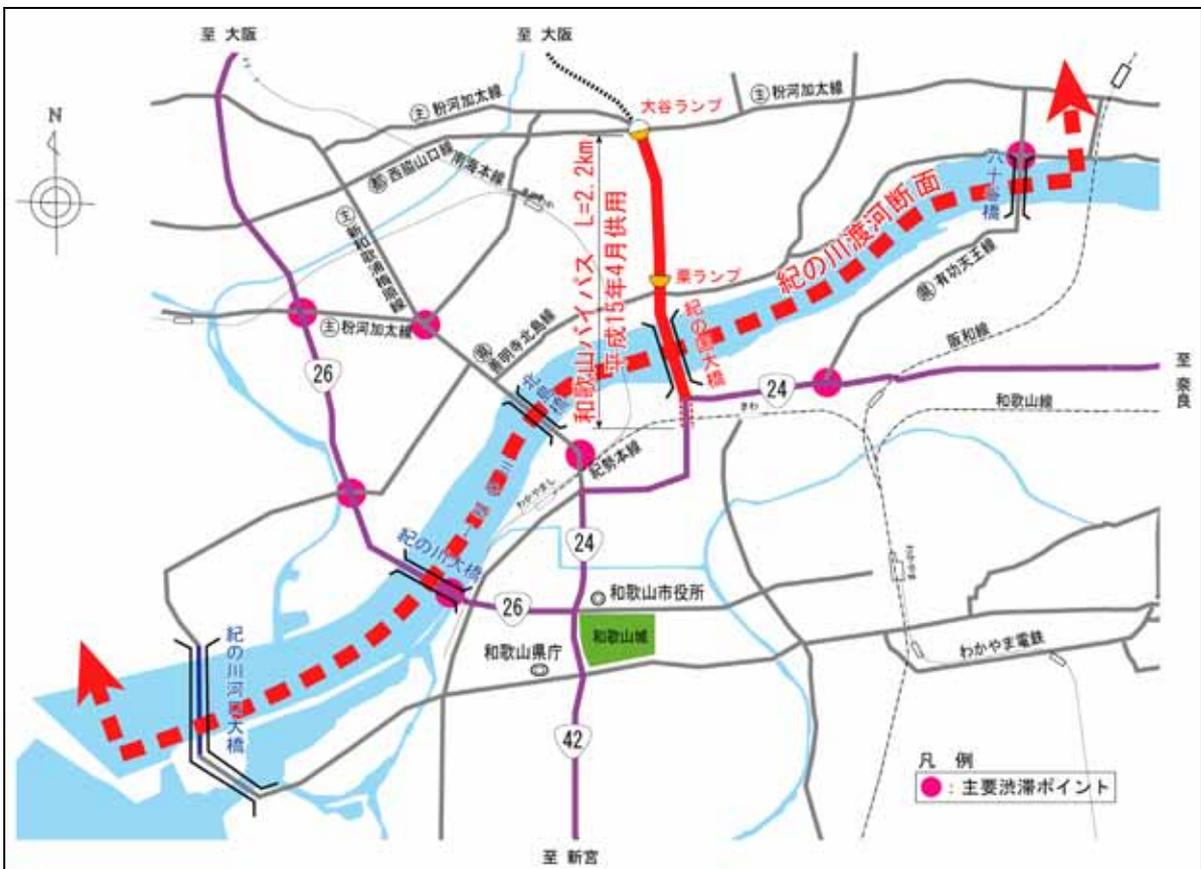
国道26号をはじめとする紀の川を渡河する交通量は、和歌山北バイパス供用前の約10万台/日から約12万台/日と約2万台/日増加しましたが、混雑度は、和歌山北バイパス供用前の1.5から1.1に改善されました。



紀の川渡河部（紀の川断面）の交通量



紀の川渡河部（紀の川断面）の混雑度



※紀の川渡河断面交通量の定義

- ・和歌山北バイパス供用前：紀の川河口大橋、紀の川大橋、北島橋、六十谷橋の交通量の合計
- ・和歌山北バイパス供用後：紀の川河口大橋、紀の川大橋、北島橋、紀の川大橋、六十谷橋の交通量の合計

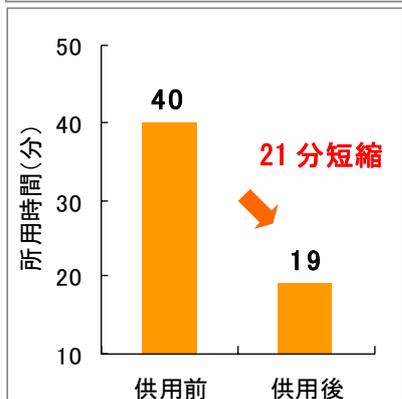
①-2【国道26号周辺の所要時間の変化】

平成15年4月の和歌山北バイパス供用により、紀の川渡河部を経由する各路線の所要時間（北部地域～中心市街地）が大幅に短縮されました。

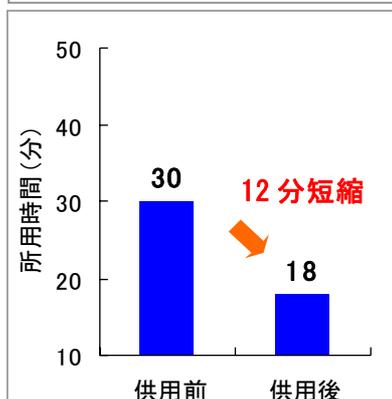
国道26号の梅原交差点から和歌山城までの21分短縮をはじめとして、北島橋、六十谷橋を経由するルートでも10分以上の短縮となっています。



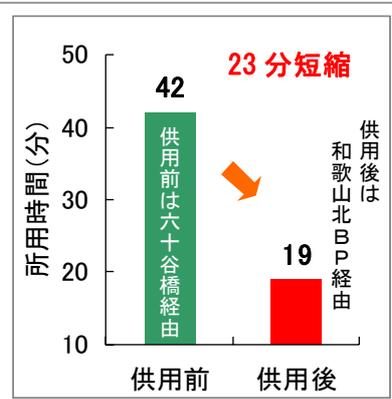
梅原～紀の川大橋～和歌山城



楠見小～北島橋～和歌山城



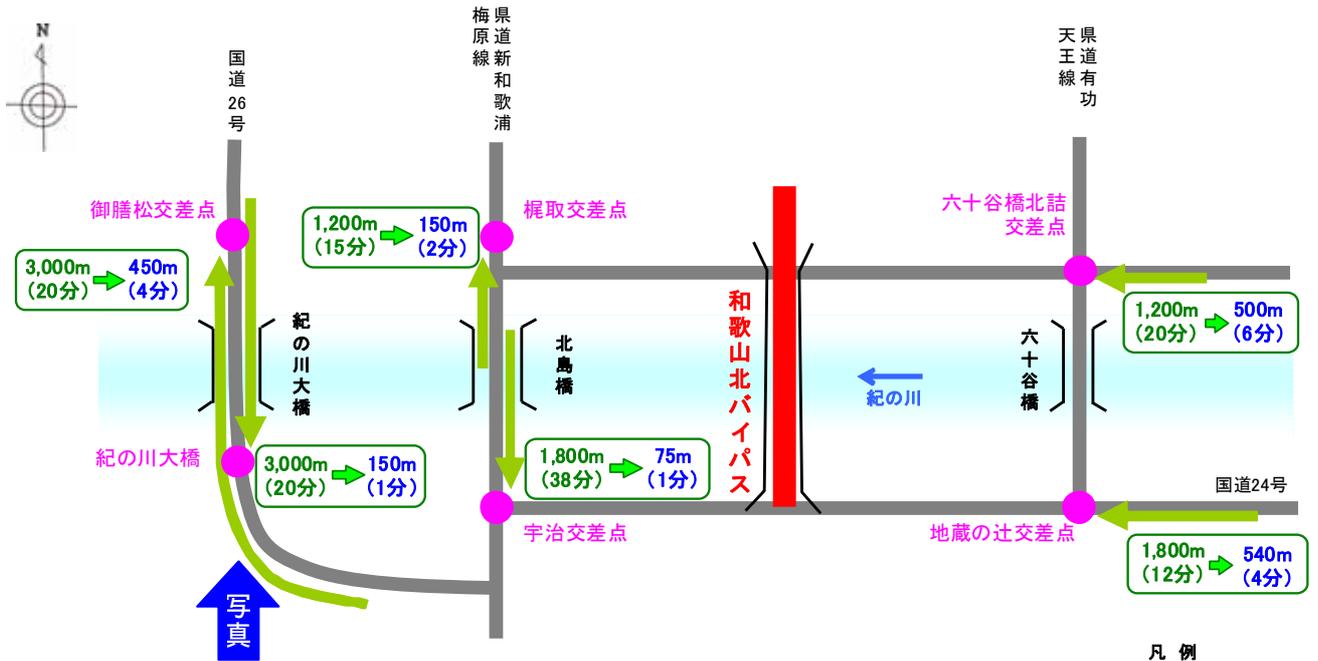
鳴滝橋～和歌山北BP～和歌山城



供用前：平成14年12月11日実走調査午前8時台の平均値
供用後：平成15年5月14日の8時台実走行値。

①-3 【主要渋滞ポイントの効果】

平成15年4月の和歌山北バイパス供用により、紀の川渡河部付近の主要な6箇所の交差点で、渋滞が大幅に改善されました。特に、国道26号の紀の川大橋の渋滞については、和歌山北バイパス供用前に最大約3,000mの渋滞長が、供用後には150mまで減少し、通過時間についても、約20分から約1分に大幅に短縮されました。



紀の川渡河部に関する主な渋滞ポイントの変化

| 凡例 | |
|--------------|-------------|
| 最大渋滞長 | |
| 3,000m (20分) | 和歌山北バイパス供用前 |
| 150m (1分) | 和歌山北バイパス供用後 |

出典：国土交通省調べ



供用前



供用後

国道26号紀の川大橋の通行状況

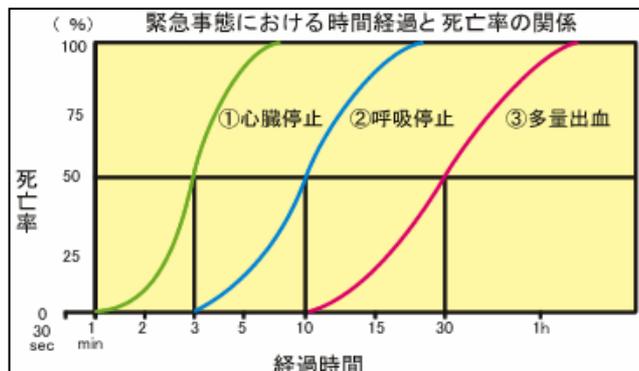
①-4 【救急活動支援】

平成15年4月の和歌山北バイパス供用前は、「鳴滝団地」周辺の住宅地から「日本赤十字社和歌山医療センター」までの搬送時間が約34分要していたものが、和歌山北バイパスを利用することで、搬送時間が約2/3にあたる約23分に短縮されました。



救急活動の運行状況

※和歌山市消防局鳴滝出張所の周辺は、約4380人規模の住宅地があります。平成18年度では、年間1243件の救急搬送がありますが、そのうちの467件が日本赤十字社和歌山医療センターに搬送されています。



カーラーの救命曲線

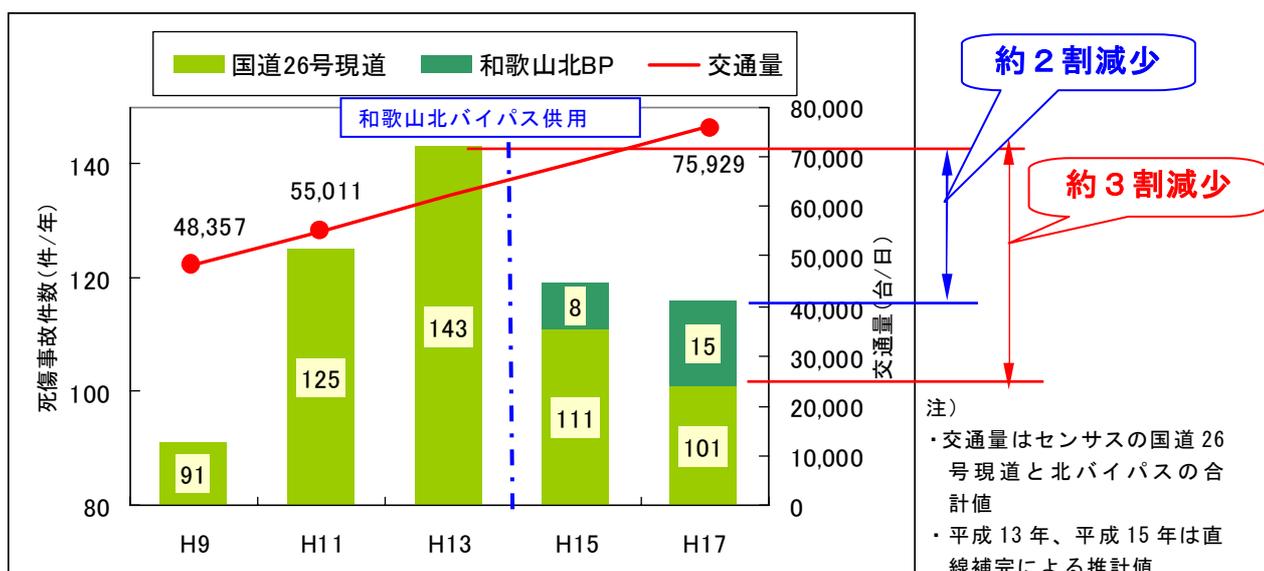
多量出血の救急患者が治療を受けるまでに30分で50%、60分以上を要すると死亡率は100%近くになるといわれています。

3. 交通安全の確保

【国道26号の交通事故軽減】

国道26号（^{のぶとき}延時交差点～^{にしみぎわちよう}西汀丁交差点）の死傷事故件数は、年々増加し平成13年では143件となっていました。

平成15年4月の和歌山北バイパスの供用後、死傷事故件数が、ピークである平成13年度に比べ平成17年度には約3割減少し、和歌山北バイパスの死傷事故件数を加えても約2割の減少となっています。



出典 国道26号現道：ITARDA 交通事故統計データ
 和歌山北バイパス：交通年鑑（和歌山県警）
 交通量：道路交通センサス

国道26号（^{のぶとき}延時交差点～^{にしみぎわちよう}西汀丁交差点）の死傷事故件数



5. 周辺の主な事業

関西国際空港（第2滑走路）

平成19年8月2日に第2滑走路がオープンし諸外国との交流を含め、さらなる地域の発展が期待されます。

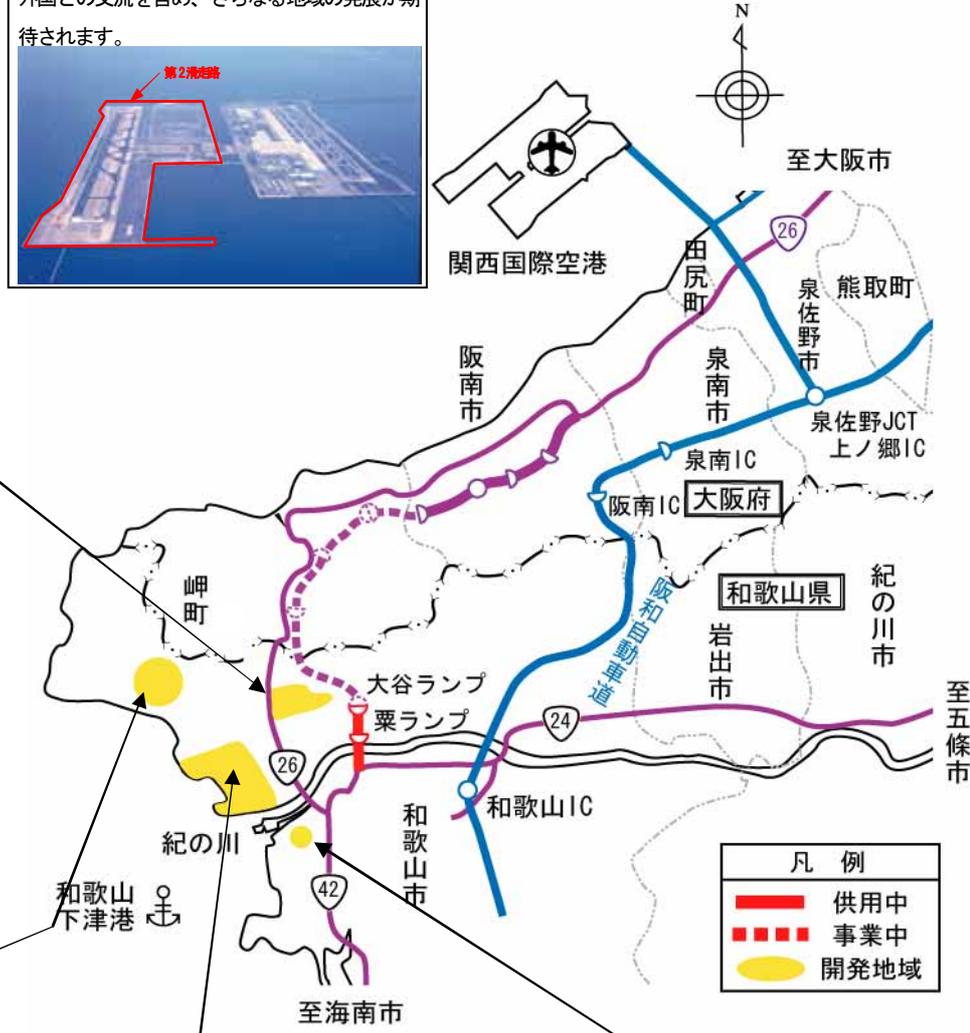


和歌山ニュータウン計画

<和歌山ニュータウン計画>

- 事業主体：西日本ニュータウン開発(株)
- 団地面積：198.5ha
- 計画戸数：2,916戸
- 計画人口：約10,207人
- 完成時期：平成30年目標

和歌山市北部では、和歌山大学を中心に住宅地開発が進む「和歌山ニュータウン開発」が進められています。また、南海本線「和歌山大学新駅（仮称）」が平成19年3月に起工し、新駅を核とした大規模なニュータウン造成により、今後さらに人口増加が見込まれています。



コスモパーク加太

- 事業主体：和歌山県土地開発公社
- 計画面積：約260ha
- 計画戸数：約720戸
- 計画人口：約2,000人

現在、アジア最大規模のトマト栽培用ハイテク温室「加太菜園」で生産・出荷しています。関西国際空港とのアクセスを向上し、さらなる期待が寄せられています。



住友金属工業 和歌山製鉄所

- 敷地面積：約470万m²
- 従業員数：約2,000人
- 年間生産量：約400万トン

和歌山を代表する製鉄所であり、アジアや中国の経済成長により鋼需要の大幅な需要を受け、高炉を新設する設備投資計画が発表され、地元企業発展などの経済波及効果が期待されています。



花王 和歌山工場

- 敷地面積：約42.5万m²
- 従業員数：約1,650人
- 年間生産量：約79万トン

国内外の花王の全工場中、最大の規模を誇る主力工場で、総生産量の4割強を占めています。

6. 地域における計画

和歌山北バイパスは、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）
- ・ 和歌山市長期総合計画「わかやまみらい構想」
平成 9 年度～平成 22 年度（平成 9 年 6 月）

要望経緯

- ・ 平成 3 年 2 月 和歌山市第二阪和国道延伸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 |
|---------------------|----------------|----------|------------------|
| 和歌山市第二阪和国道延伸促進期成同盟会 | 和歌山市自治会連絡協議会会長 | 和歌山市 | 和歌山北バイパス第二阪和国道延伸 |

(最近の動向)

- 平成 12 年 2 月 1 日 関係各機関に対し、和歌山北バイパスの早期完成を要望
- 平成 12 年 11 月 16 日 関係各機関に対し、和歌山北バイパスの早期完成を要望
- 平成 14 年 1 月 22 日 関係各機関に対し、和歌山北バイパスの早期完成を要望

- ・ 昭和 58 年 2 月 第二阪和国道延伸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 |
|-----------------|--------|---------------------|------------------|
| 第二阪和国道延伸促進期成同盟会 | 和歌山県知事 | 和歌山県 和歌山市 海南市 | 和歌山北バイパス第二阪和国道延伸 |

(最近の動向)

- 平成 16 年 10 月 12 日 関係各機関に対し、和歌山北バイパスの早期完成を要望
- 平成 17 年 9 月 2 日 関係各機関に対し、和歌山北バイパスの早期完成を要望
- 平成 18 年 8 月 4 日 関係各機関に対し、和歌山北バイパスの早期完成を要望

事業の整備効果（JR紀勢本線立体交差の必要性）

【踏切による渋滞状況】

平成15年4月の供用においては、^{かけづくり}嘉家作踏切が残る暫定的な供用であったため、朝夕のラッシュ時には、踏切の遮断時間（1.5分/回）の影響により、南行き方向に最大約660mの渋滞が発生しています。この踏切遮断等による損失時間（金額）は約4.2万人時間/年 km（1.2億円/年 km）と発生（試算）されます。

JR立体化により、踏切の遮断による渋滞が解消され、交通渋滞緩和が期待されます。



平成19年4月24日(火)観測データ



【写真①】踏切遮断による渋滞状況



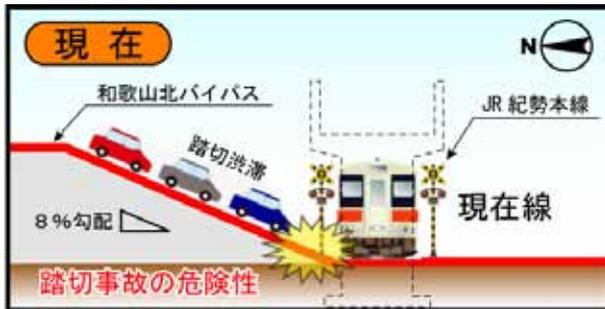
JR高架化の完成イメージ図

【踏切事故の危険性の解消】

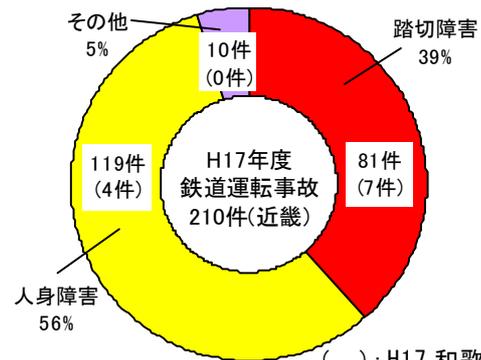
和歌山北バイパスと交差するJR紀勢本線については、昭和63年3月の都市計画決定後、踏切道改良促進法に基づき昭和63年7月に^{かけづくり}嘉家作踏切が立体化踏切として指定されました。

平成17年度では、近畿の鉄道運転事故の約40%を踏切事故が占め、和歌山県下においても7件（約60%）の踏切事故が発生しています。

現在、国、和歌山市、JR西日本鉄道(株)とでJR紀勢本線の立体化工事を平成20年秋の完成に向け工事を推進しています。また、和歌山北バイパス^{かけづくり}嘉家作高架橋の縦断変更工事も平成19年度から着手し、平成21年度の完成供用を目標に事業を推進しています。整備後、^{かけづくり}嘉家作踏切をはじめとし、周辺9箇所の踏切が除却され踏切事故の危険性が解消されます。

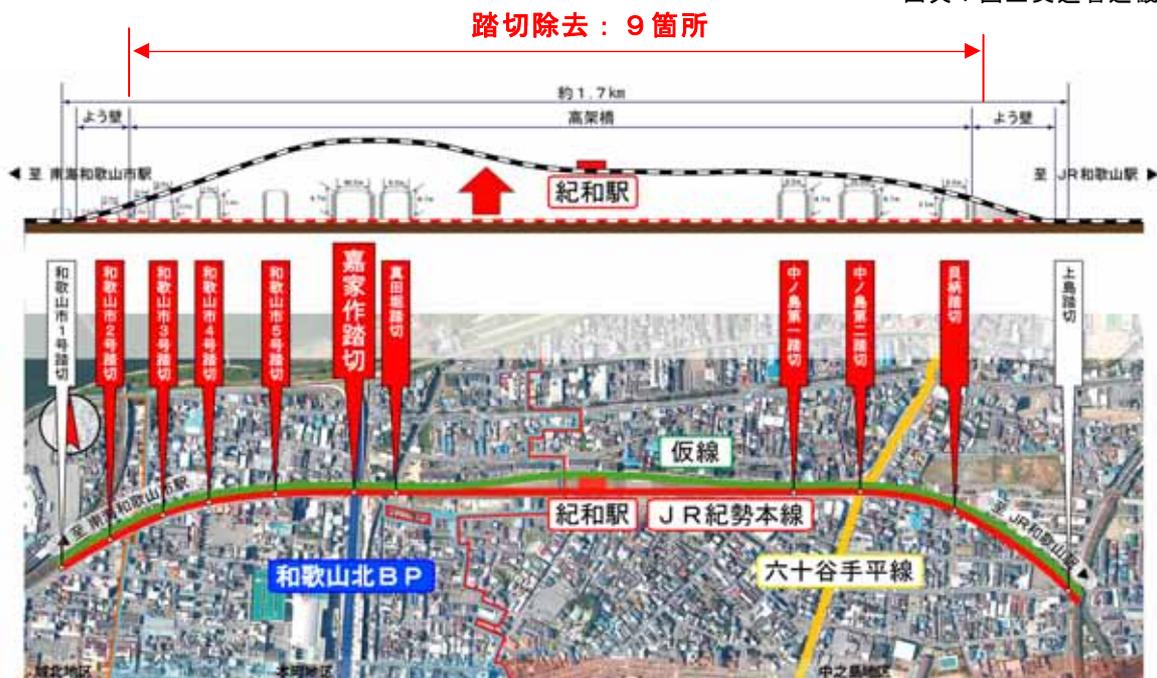


JR紀勢本線交差部現在状況



() : H17 和歌山県踏切事故件数
平成17年度近畿鉄道運転事故件数

出典：国土交通省近畿運輸局調べ



JR紀勢本線紀和駅付近高架化工事

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 | 和歌山北バイパス |
| 延長 | 2.2 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19年 | | | |
| 基準年 における 現在価値 | 893 億円 | 111 億円 | 42 億円 | 1,046 億円 . . . (B) |

費用

| | 事業費 | 維持管理費 | 合計 |
|---------------------|--------|-------|------------------|
| 基準年 | 平成19年 | | |
| 単純合計 | 458 億円 | 24 億円 | 482 億円 |
| 基準年 における 現在価値 | 588 億円 | 11 億円 | 599 億円 . . . (C) |

算定結果

| | | | |
|------------|---|---|---|
| 費用便益比(CBR) | | | |
| B/C = | $\frac{\text{便益の現在価値の合計(B)}}{\text{費用の現在価値の合計(C)}}$ | = | $\frac{1,046 \text{ 億円}}{599 \text{ 億円}}$ |
| | = 1.7 | | |

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 | 和歌山北バイパス |
| 延長 | 2.2 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19年 | | | |
| 基準年 における 現在価値 | 73億円 | 8億円 | 1億円 | 82億円 |

・・・(B)

費用

| | 事業費 | 維持管理費 | 合計 |
|---------------------|-------|-------|------|
| 基準年 | 平成19年 | | |
| 単純合計 | 19億円 | 3億円 | 22億円 |
| 基準年 における 現在価値 | 18億円 | 1億円 | 19億円 |

・・・(C)

算定結果

| | | |
|------------|---|---------------------------------------|
| 費用便益比(CBR) | | |
| B/C | $= \frac{\text{便益の現在価値の合計(B)}}{\text{費用の現在価値の合計(C)}} =$ | $\frac{82 \text{ 億円}}{19 \text{ 億円}}$ |
| | = 4.3 | |

コスト削減や代替立案等の可能性

和歌山北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、経済性を勘案し選定した計画であり、既に用地買収が完了し、ＪＲ紀勢本線との交差部を除き平成１５年４月に４車線供用をしています。

残るＪＲ紀勢本線の交差部についても、ＪＲ西日本の立体化工事を推進し、平成２０年秋の立体化完成に向けて事業を進めています。

なお、施工にあたっては、事業を円滑に進めるために、日々、工程を管理し、新技術・新工法の活用、コスト削減を図りながら事業を推進していきます。

また、和歌山北バイパス^{かけづくり}嘉家作高架橋の縦断変更（８％→６％）工事は平成１９年度内の工事着手を行う予定であり、平成２１年度の完成供用を目標に事業を推進していきます。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性に関する視点からの見解

- ・平成15年4月のJR紀勢本線立体交差を除く供用により、紀の川渡河部をはじめとする交通混雑は概ね緩和されましたが、JR紀勢本線との交差部の暫定供用区間については、踏切であることから重大事故の防止等のため早期解決が必要です。

また、和歌山北バイパスの朝夕のラッシュ時には、平面踏切による遮断の影響により渋滞が発生しています。

- ・今後、本道路のJR紀勢本線との交差部の早期完成供用に向けて事業を進めて行くにあたり、その残事業の費用対効果は、4.3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100%完了しており、早期の事業完了に向けて事業を推進する必要があります。

(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

- ・和歌山北バイパスは、平成15年4月に全線4車線供用をしています。今後は、嘉家作高架橋^{かけづくり}の縦断変更工事とJR紀勢本線立体化工事の事業調整を密に行い、円滑に事業を進めてまいります。

また、新技術・新工法の活用、コスト縮減を図りながら事業を推進していきます。

◇ 対応方針（事業継続）

和歌山市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域の活性化のため、期成同盟会をはじめとした関係諸団体より早期完成が強く求められています。

また、和歌山北バイパス嘉家作高架橋^{かけづくり}の縦断変更（8%→6%）工事は平成19年度内の工事着手を行う予定であり、平成21年度の完成供用を目標に事業を推進していきます。

国道26号

和歌山北バイパス

チェックリスト

事業再評価に係る資料

| | | | | | |
|-------|----------------------------------|---|------------|------------|------------------|
| 事業名 | 国道26号 ^{わかやまきた} 和歌山北バイパス | | 事業種別 | 地域高規格 | |
| 事業の概要 | 起終点 | 自：和歌山県和歌山市 ^{おおたに} 大谷 至：和歌山県和歌山市 ^{もとでらまち} 元寺町 | | 延長 供用済 | 2.2 km 2.2 km |
| | 事業化 | 昭和63年度 | 都市計画 決定 | 昭和63年3月31日 | |
| | 用地着手 | 平成2年度 | 工事着手 | 平成8年度 | |
| | 全体事業費 | 約470億円 | | | |

事業の目的

一般国道26号は、^{おおさかし}大阪市を起点とし、^{さかいし}堺市、^{きしわだし}岸和田市、^{はんなんし}阪南市など大阪府南部の主要都市を經由して、^{わかやまし}和歌山市に至る全長約75kmの主要幹線道路です。

和歌山市は、和歌山県の政治、経済、文化の中心として発展し続けてきた人口約40万人の城下町で、紀の川右岸の和歌山市北部地域においては、宅地の開発等により交通量が増加し、国道26号をはじめとする各道路の紀の川渡河部では交通渋滞が慢性化しています。

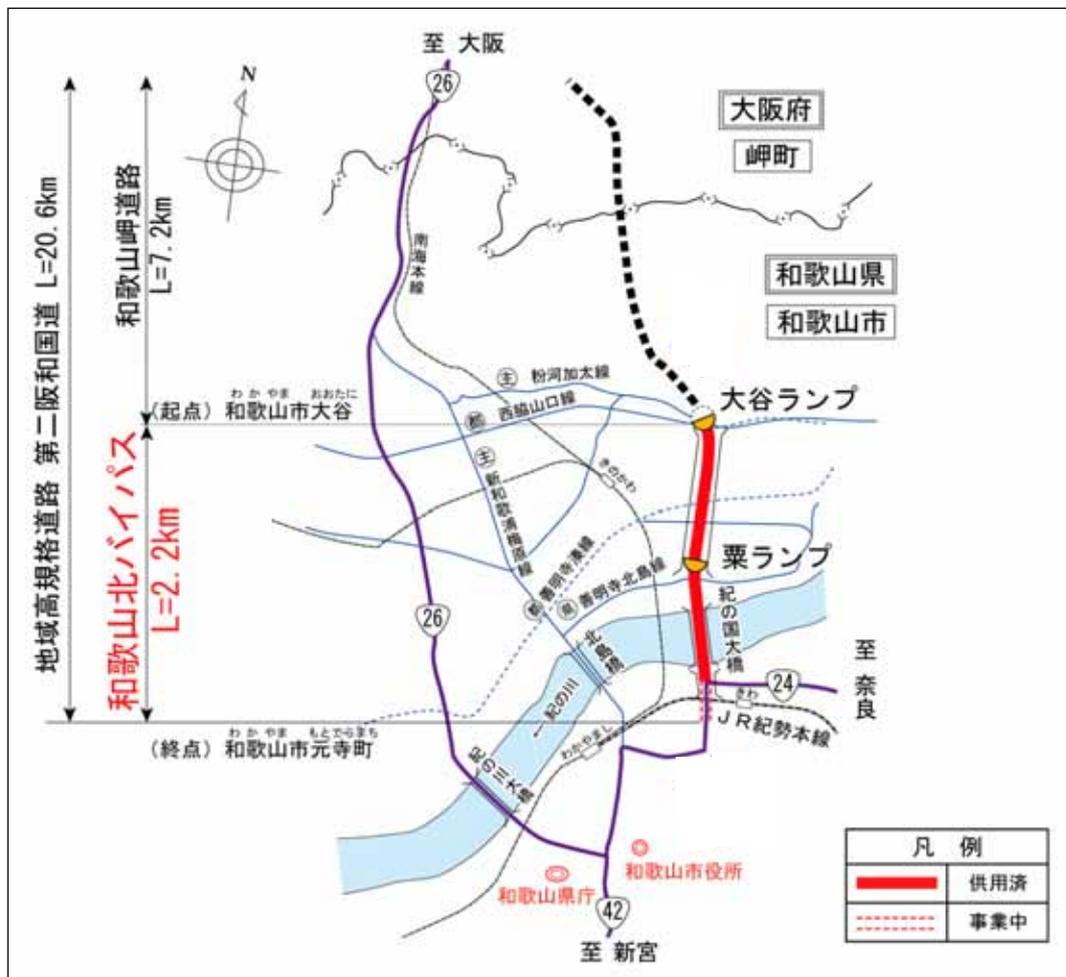
和歌山北バイパスは、こうした紀の川渡河部の交通混雑の緩和を図るとともに、交通安全の確保及び地域の活性化を目的に計画された道路です。



| | | | |
|-----|--------------------------------------|------|-------|
| 事業名 | 国道26号 <small>わかやまきた</small> 和歌山北バイパス | 事業種別 | 地域高規格 |
|-----|--------------------------------------|------|-------|

| | |
|--------|---------------------|
| 施行済み額 | 事業費：約440億円（進捗率 94%） |
| 事業進捗状況 | |

事業の進捗状況



- ・ 昭和63年3月 都市計画決定
- ・ 昭和63年度 事業化
- ・ 平成2年度 用地着手
- ・ 平成8年度 工事着手
- ・ 平成15年4月 4車線供用
(JR紀勢本線立体化立体交差部 L=0.3kmについては暫定形供用)

【地元調整】

- ・ 100%用地買収完了

供用目標等今後の事業の見直し

今後、和歌山北バイパス かけづくり 嘉家作高架橋の縦断変更工事（8%→6%）とJR紀勢本線立体化工事の事業調整を密に行い、平成21年度末の完成供用を目標に事業を推進します。

| 事業名 | 国道26号 <small>わかやまきた</small> 和歌山北バイパス | | 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 | <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 checked="" type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満の区間の旅行速度が改善が期待される。 <input checked="" 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/日以上の上り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 checked="" 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 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 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 checked="" 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の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 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 checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり。 <input 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。（A'路線としての位置づけがある場合）。 <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 type="checkbox"/> 現道等における大型車すれ違い困難区間を解消する。 <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。 | |
| | | 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、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。 <input 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 | <input type="checkbox"/> 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"/> 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 checked="" 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。 | |

| | | | |
|-----|--------------------------------------|------|-------|
| 事業名 | 国道26号 <small>わかやまきた</small> 和歌山北バイパス | 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 | | |
| | 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、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 |
| | | | <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 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 |
| | | | <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。 |
| | 5. その他 | 他のプロジェクトとの関係 | <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される。 |
| | | | <input checked="" 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 checked="" 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～

○国道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率

- ・ 国道26号渋滞区間の渋滞損失時間 118万人・時間/年
- ・ 当該事業により、渋滞損失時間 29万人・時間/年 約75%削減
- ・ 現道の梅原交差点～和歌山城において約21分間の時間短縮

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

- ・ CO2の排出削減量： 4,941t/年、排出削減率 33%

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

- ・ NO2の排出削減量： 22.4t/年、排出削減率 48%

○現道等における自動車からのSPM排出削減率

- ・ SPMの排出削減量： 2.2t/年、排出削減率 48%

| 事業名 | 国道26号 <small>わかやまきた</small> 和歌山北バイパス | 事業種別 | 地域高規格 |
|-----------------------|--|------|-------|
| 事業情報を勢め等ぐる社 | <p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>和歌山北バイパスは、第二阪和国道の一部を構成し、紀の川渡河部の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域の活性化を図る上で、県・沿線市による期成同盟会をはじめ関係諸団体より早期供用を期待する強い要望を受けている。</p> | | |
| 効事業果業分採析の時の要因費用の変対化効果 | <p>【事業全体】 ○現在の費用便益比：B/C=1.7 (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=4.3 (基準年次：平成19年、検討年次40年間で算出)</p> | | |
| 立コ案ス等トの縮可減能や性代替案 | <p>和歌山北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、経済性を勘案し選定した計画であり、用地については100%を既にも買収済みであり、JR紀勢本線との交差部を除き平成15年4月に4車線供用をしています。</p> <p>残るJR紀勢本線の交差部についても、JR西日本の立体化工事を推進し、平成20年秋の完成に向けて事業を進めています。</p> <p>なお、施工にあたっては、事業を円滑に進めるために、日々、工程を管理し、事業完成に向けて進めていきます。またJR西日本と事業調整を密に行い、和歌山北バイパス嘉けづくり家作高架橋の縦断変更(8%→6%)工事も平成19年度内の工事着手を行う予定であり、平成21年度の完成供用を目標に事業を推進していきます。</p> | | |
| 地等方の公意共見団体 | <p>和歌山県・・・和歌山北バイパス・第二阪和延伸の早期完成を要望 和歌山市・・・和歌山北バイパス・第二阪和延伸の早期完成を要望 海南市・・・和歌山北バイパス・第二阪和延伸の早期完成を要望</p> | | |
| 対応方針 | <p>事務局案 事業継続</p> <p>(理由) 和歌山市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域の活性化のため、期成同盟会をはじめとした関係諸団体より早期完成が強く求められています。</p> <p>今後は、引き続き工事を推進し、平成21年度の完成供用を目指します。</p> | | |