

No. 10
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成15年度第5回)

一般国道24号

紀^き北^{ほく}西^{にし}道路

平成15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	．．．．．	8
3. 沿線の主な観光資源	．．．．．	12
4. 周辺の主な事業	．．．．．	13
5. 地域における計画	．．．．．	14
□事業の整備効果		
1. 広域連携強化	．．．．．	15
2. 交通混雑の緩和、交通事故の削減	．．．	17
3. 地域の活性化の支援	．．．．．	18
□費用便益比の算定	．．．．．	21
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	．．．．．	22
□対応方針	．．．．．	23

事業の目的

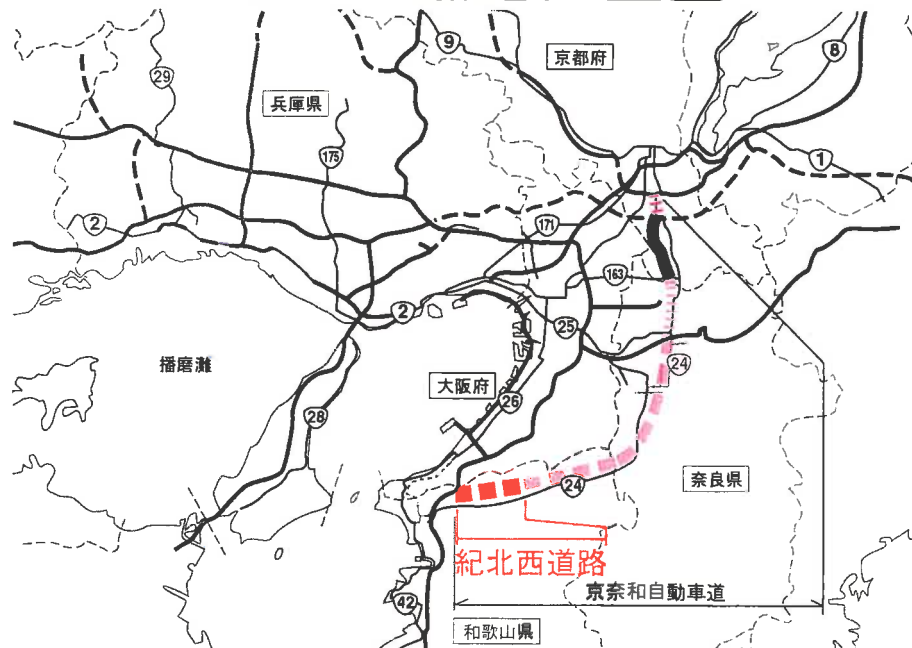
- ・ 京都、奈良、和歌山の広域連携強化による都市圏の活性化
- ・ 交通渋滞の緩和、交通事故の削減
- ・ 地域振興プロジェクト支援等による地域の活性化

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160 km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った平野を中心に人口が集中していますが紀北地域の東部では、広域的な幹線道路は2車線の国道24号のみであり、高速道路のインターチェンジまで1時間以上かかることから、生活圈・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。また、国道24号では、交通渋滞や交通事故が多発しています。

紀北西道路は、京都、奈良、和歌山を結ぶ延長約120 kmの京奈和自動車道の一部として、和歌山県那賀郡打田町から和歌山市間に計画された自動車専用道路で、近畿自動車道紀勢線に接続して高規格幹線道路ネットワークを形成し、京都・奈良・和歌山間の広域連携強化により都市圏の活性化を図るとともに、交通渋滞の緩和、交通事故の削減など道路交通環境の改善及び地域振興プロジェクトの支援等を通じて、地域の活性化を図ることを目的に計画された高規格幹線道路です。

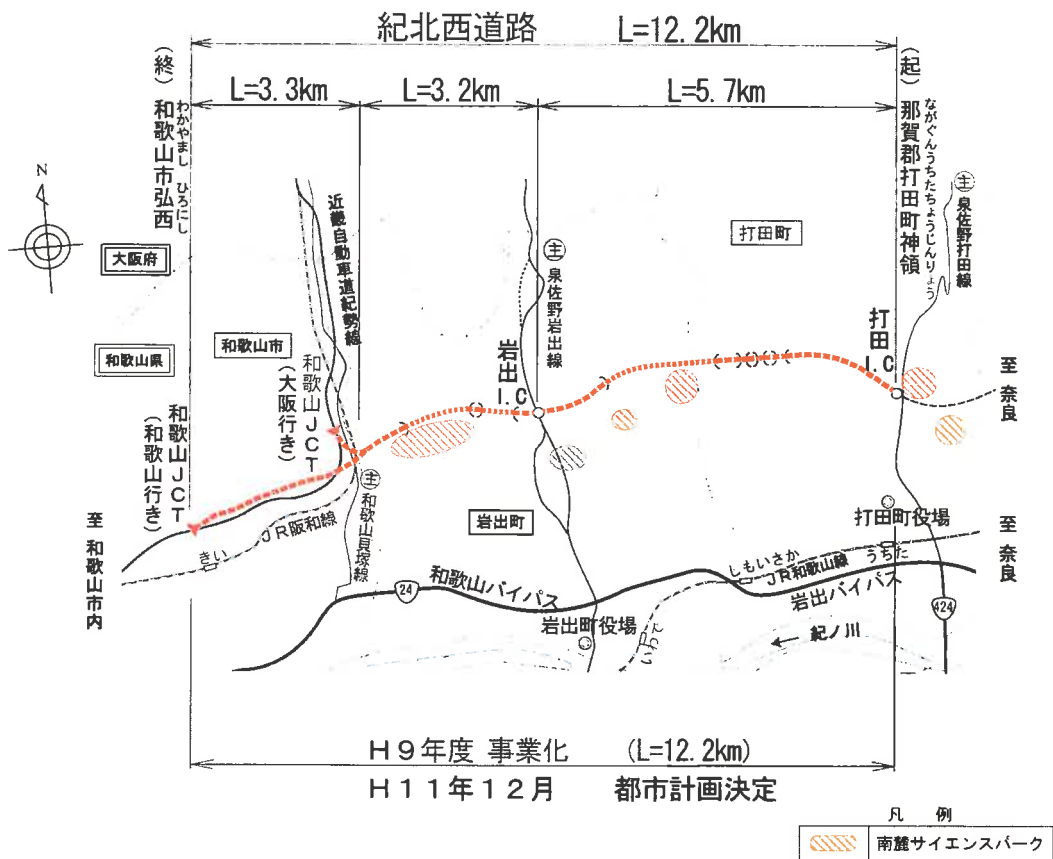
紀北西道路位置図



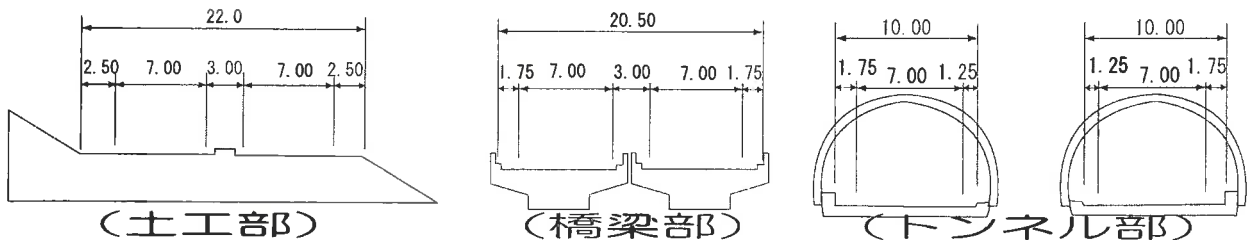
計 画 の 概 要

- ・起 終 点 自) 和歌山県那賀郡打田町神領ながくんうちたちょうじんりょう
至) 和歌山県和歌山市弘西ひろにし
- ・計画延長 L=12.2km
- ・幅 員 W=22.0m
- ・構造規格 第1種2級(自動車専用道路)
- ・設計速度 V=100km/h
- ・車線数 4車線
- ・全体事業費 約1,160億円

計 画 図



標 準 断 面 図



事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

- ・事業化 平成 9年度
- ・都市計画決定 平成11年12月

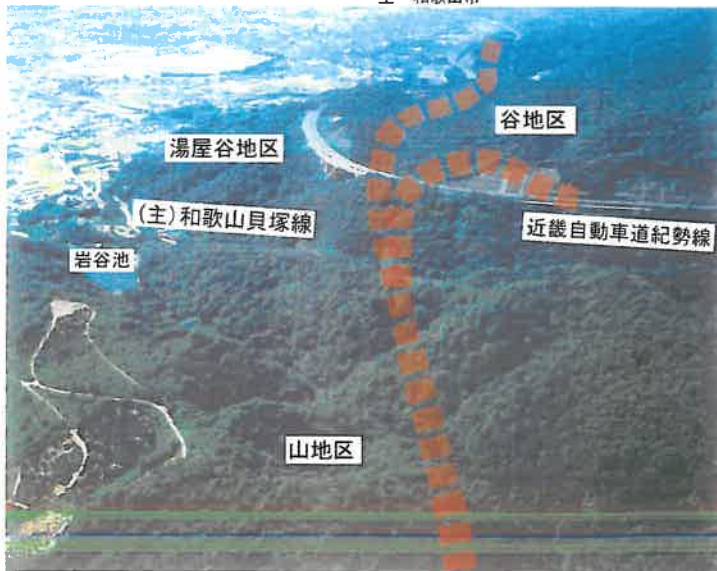
2. 事業の進捗

- ・事業進捗率 1. 0% (平成14年度末現在)

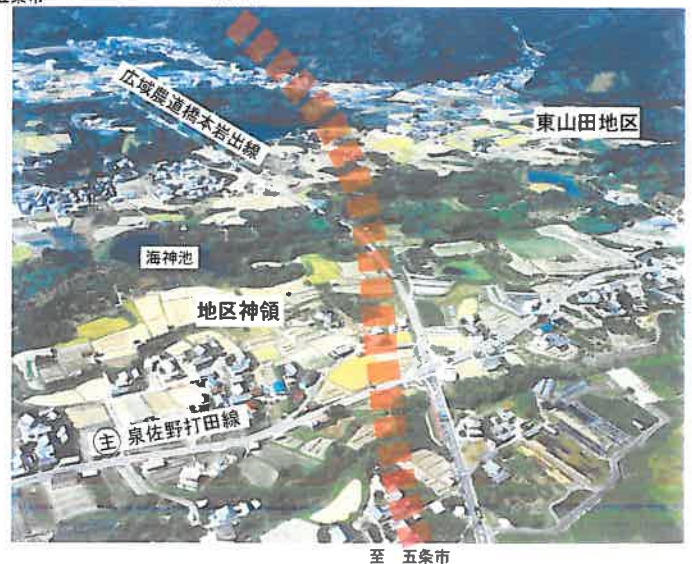
3. 関係機関との調整

- ・都市計画決定時の環境アセスメントにおいて、環境影響評価法第20条第1項に基づく付帯意見として、営巣が確認されている猛禽類について、事業実施前から確認調査を実施し、対策等が必要な場合は、専門家の意見を聞きながら実施することが付されました。このため事業実施に先立ち、平成12年度に営巣地周辺の生態系に関する調査、平成13年度から猛禽類の繁殖期における生息状況、繁殖状況等に関する調査を実施しており、対策検討に必要とされる2営巣期を含む調査データが蓄積されたことから、今年度は、これらの調査結果をもとに専門家による猛禽類に対する「京奈和自動車道紀北西道路環境対策検討委員会」を設置したところであり、今年度内には委員会の意見を聞きながら現地測量調査に立ち入ることとしています。
- ・測量、地質調査の現地立入りについて、全線にわたり地元説明を実施しており、ほぼ了解が得られてきたことから、今年度、現地調査に立ち入る予定です。

現在の状況 (H15. 10撮影)



①和歌山JCT (大阪行き) 付近
(和歌山市)



②打田I.C.付近
(打田町)

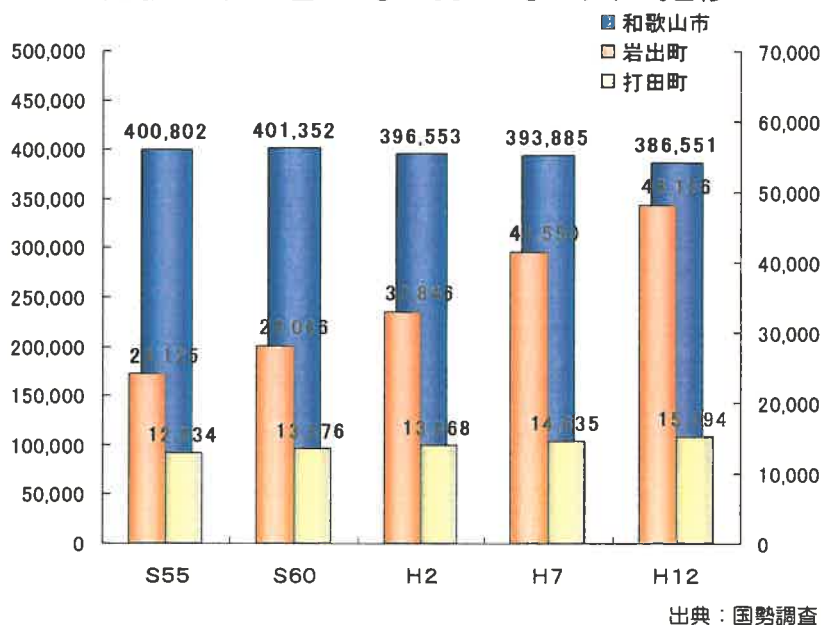
事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

【沿道地域の人口】

紀北西道路沿線の地域の人口は、和歌山市では減少傾向にあるが、岩出町、打田町の人口は大規模宅地開発等により年々増加しています。

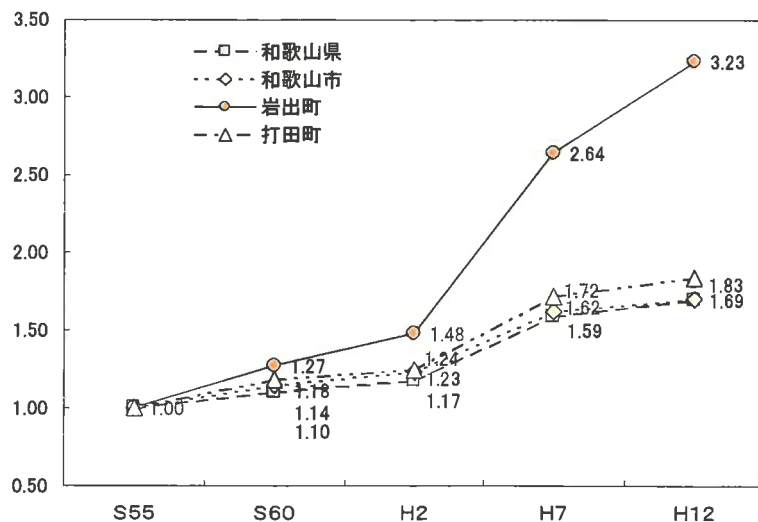
和歌山市・岩出町・打田町の人口推移



【自動車保有台数の伸び率】

自動車保有台数の伸び率は、人口増加の著しい岩出町で大きく伸びており、また人口が減少傾向にある和歌山市でも自動車保有台数は増加しています。

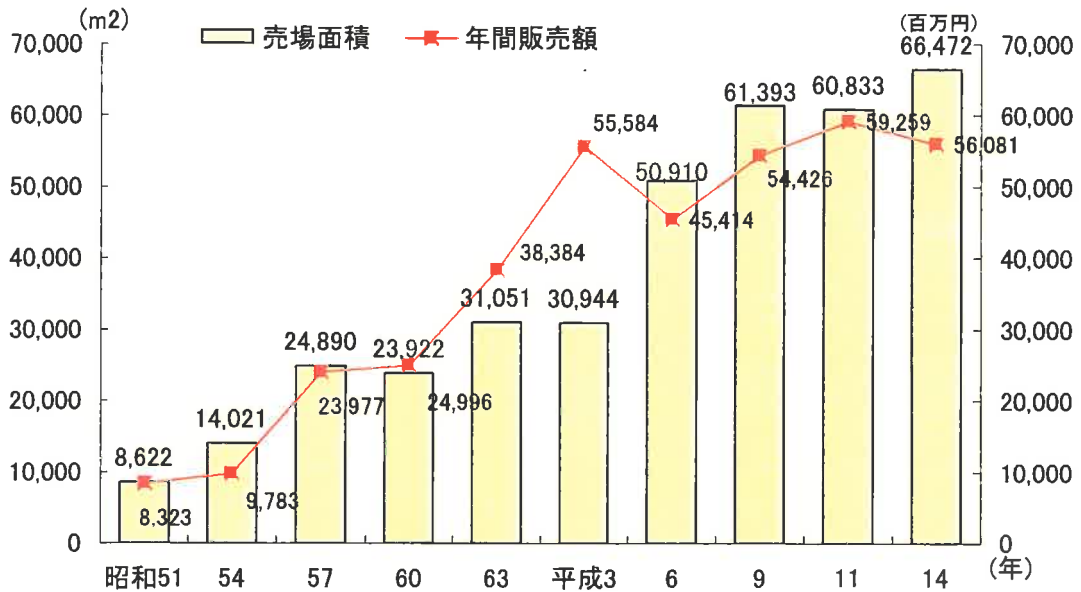
和歌山市・岩出町・打田町の自動車保有台数の推移



【商業・サービス業の状況】

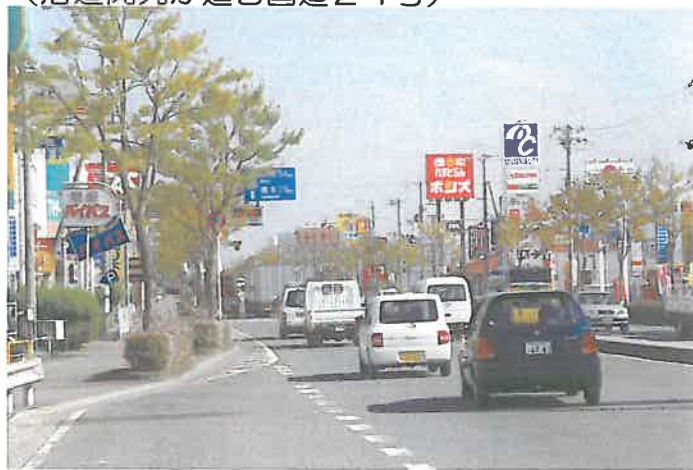
岩出町の商業・サービス業は、24号沿道に大規模店舗の立地が進み、売場面積と年間販売額が増加しています。

岩出町の売場面積・年間販売額 推移



(沿道開発が進む国道24号)

出典：商業統計



打田町では、地域の農業生産を生かしたファーマーズマーケットに年間約80万人が来客しています。

JA紀の里「めっけもん広場」

- 開設：平成12年11月
- 年間売上高：約20億円
- 売場面積：980m²
- 来客数：平日 約2千人
 ~2千5百人
 土日祝日 約3千人



【農産物の状況】

紀北地域は、果樹の栽培が盛んで、全国シェアが日本一の「柿」「はっさく」をはじめ、「もも」「すもも」「キウイフルーツ」など、全国有数の果物の生産地となっています。

和歌山県の農産物全国シェア

平成13年 農作物名	産出額		全国シェア (億円)	1位	2位	3位
	和歌山県 (千万円)	全 国 (億円)				
か き	708	387	18.3	和歌山	奈良	福岡
も も	630	549	11.5	山梨	福島	和歌山
す も も	100	77	13.0	山梨	和歌山	長野
キウイフルーツ	73	70	10.4	愛媛	福岡	和歌山
はっさく	307	52	59.0	和歌山	広島	愛媛

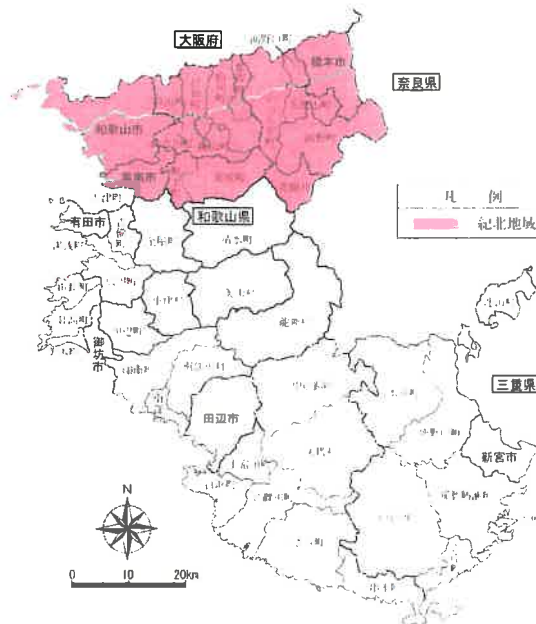
出典：生産農業所得統計

県内市町村別の果実栽培面積 [上位5市町村]

かき (3,010ha)	かつらぎ町 29.5%	橋本市 19.4%	粉河町 11.8%	九度山町 11.4%	美里町 6.4%	その他 21.5%
もも (817ha)	桃山町 30.4%	粉河町 27.5%	かつらぎ町 16.2%	打田町 7.2%	貴志川町 4.9%	その他 13.8%
すもも (405ha)	かつらぎ町 36.0%	田辺市 15.6%	橋本市 8.4%	那賀町 7.9%	粉河町 7.4%	その他 24.7%
キウイ (191ha)	那賀町 22.5%	粉河町 20.9%	下津町 14.7%	金屋町 9.9%	かつらぎ町 7.3%	その他 24.6%
はっさく (1,510ha)	粉河町 18.9%	打田町 12.3%	金屋町 8.9%	貴志川町 6.5%	かつらぎ町 5.6%	その他 47.9%

※赤色：紀北地域の市町村

出典：農林水産年報統計

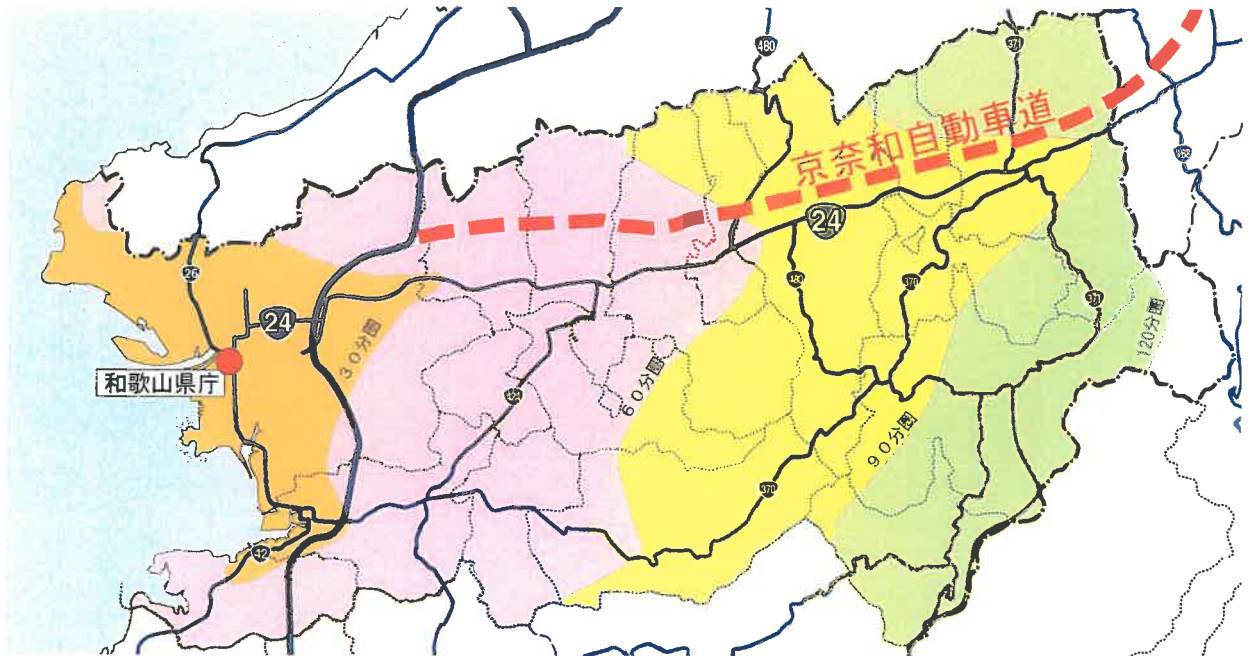


2. 沿線の道路事情





【和歌山市からの所要時間】

和歌山市（和歌山県庁）から車による移動時間は、紀北地域の約5割（面積）の地域で1時間以上を要しており、中でも奈良県境付近の地域では、1時間30分以上を要しています。

県庁からの時間圏エリア（紀北地域）



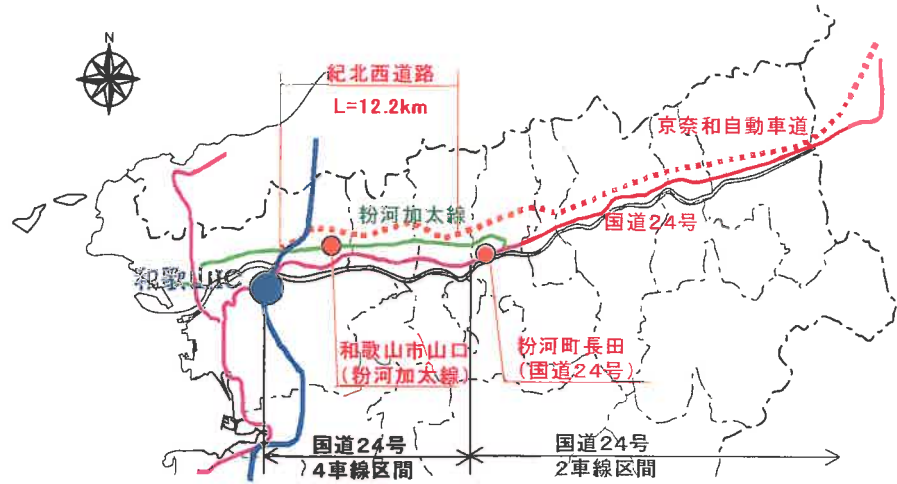
凡例

	90～120分
	60～90分
	30～60分
	30分未満

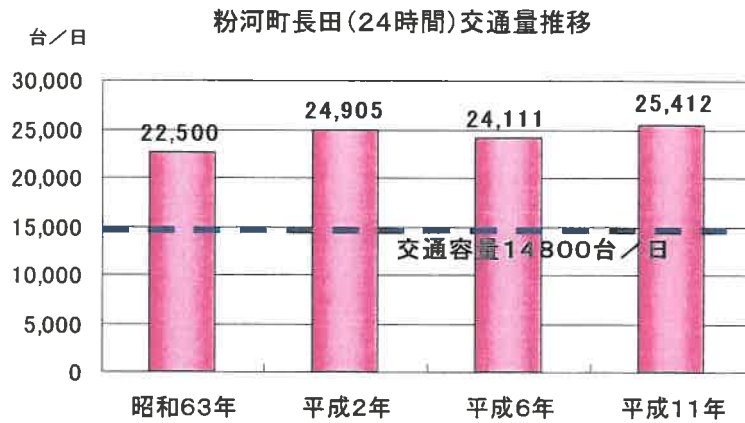
※現在は道路時刻表2003より算出

【幹線道路の状況】

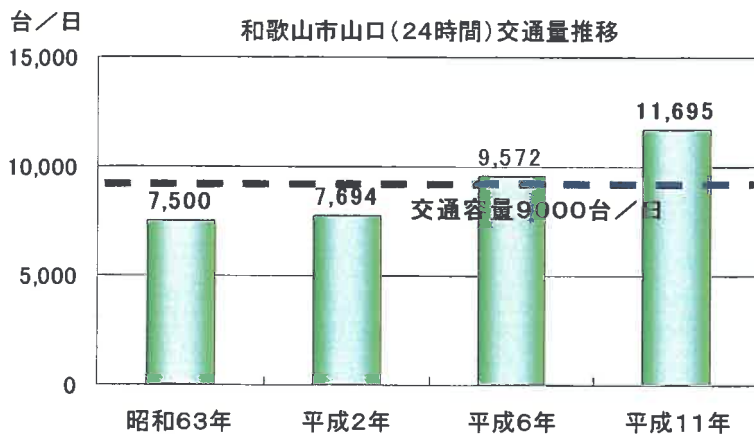
国道24号の2車線区間や地域の道路である粉河加太線の交通量は、沿線地域の人口及び自動車保有台数の増加により交通容量を超過しています。



国道24号 交通量推移



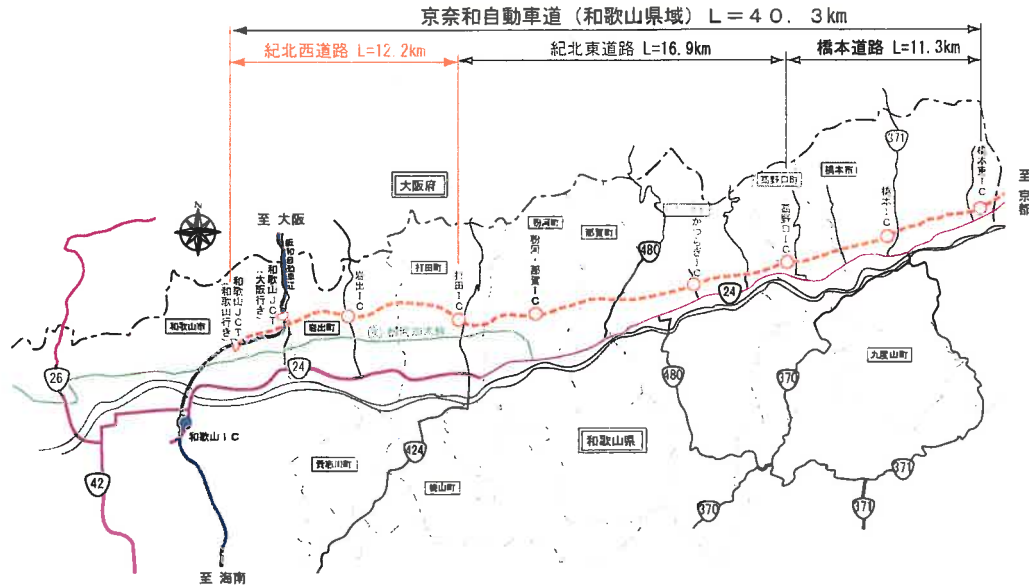
(主) 粉河加太線 交通量推移



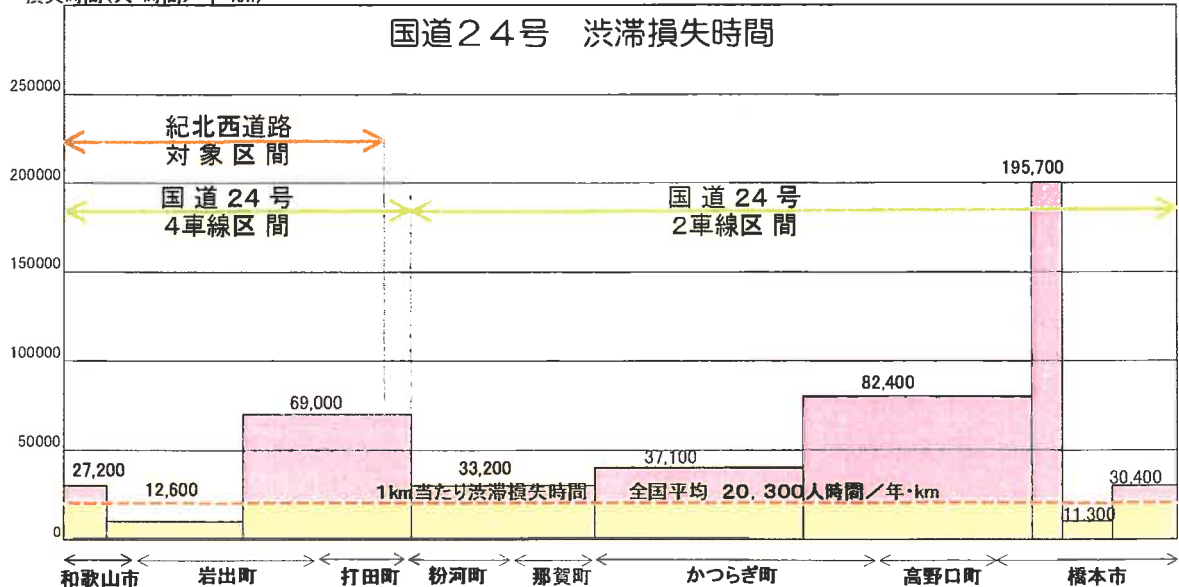
出典：道路交通センサス

【国道24号の渋滞状況】

国道24号における渋滞損失時間は、約8割の区間で全国平均を上回っています。

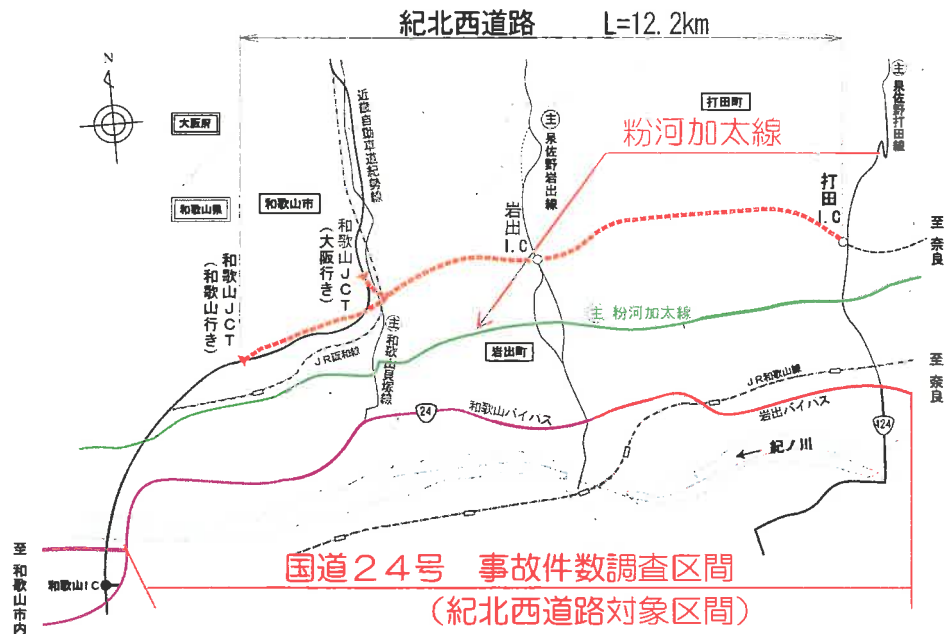


損失時間(人・時間/年・km)

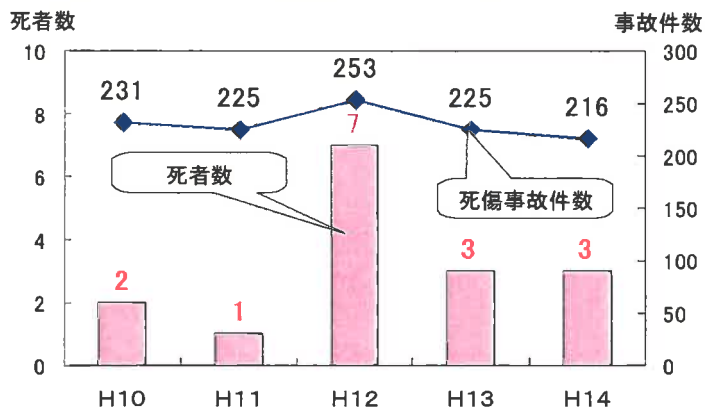


【幹線道路の交通事故発生状況】

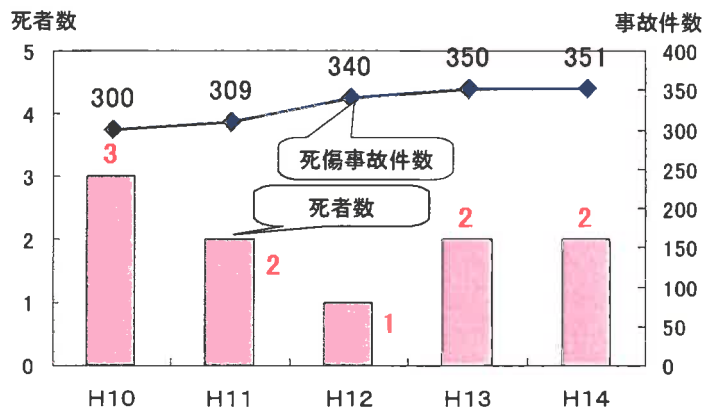
紀北西道路の対象区間では、1年間に国道24号で200件以上、県道粉河加太線で300件以上の死傷事故が発生しており、重大事故である死亡事故も多発しています。



国道24号(紀北西道路対象区間)事故発生状況



(主)粉河加太線(全線)事故発生状況



交通事故 死者数

	県下全域 死者数	当該区間死者数	
		国道24号	粉河加太線
H10	97	2	3
H11	96	1	2
H12	100	7	1
H13	97	3	2
H14	90	3	2

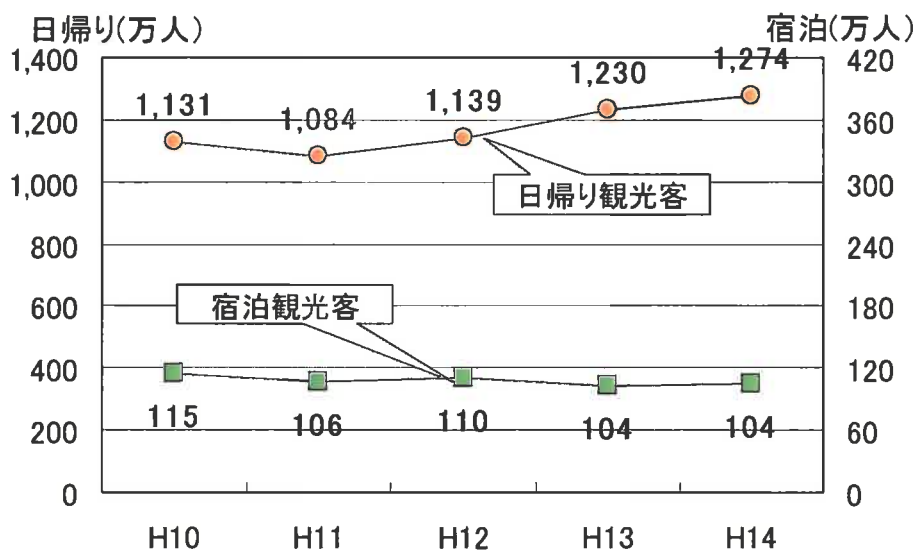
※出典：県警調べ

3. 沿線の主な観光資源

【紀北地域の観光状況】

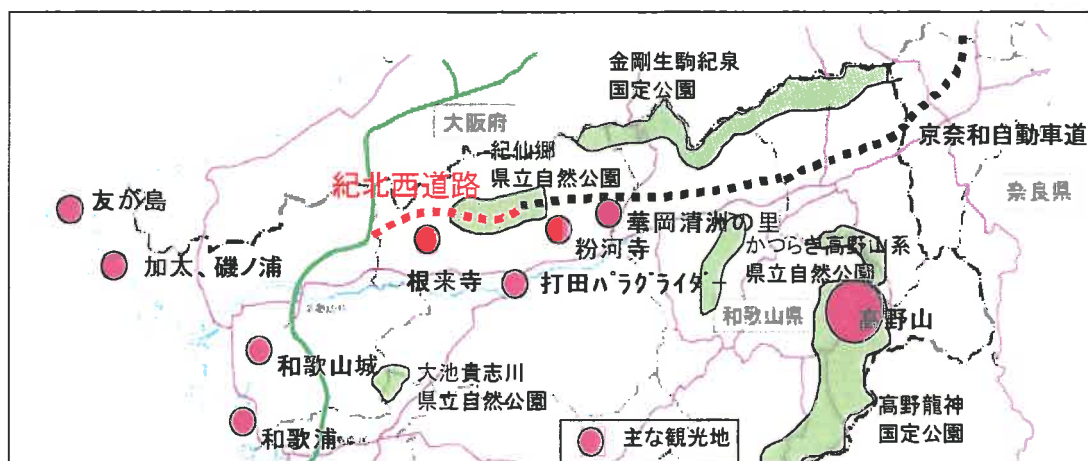
紀北地域には、歴史・文化の観光資源が多数存在し、年間約1,380万人（延べ人数）もの観光客が来訪しています。

年間観光客数（紀北地域）



出典：統計年鑑

紀北地域観光地位置図



和歌山城(和歌山市)



根来寺(岩出町)



パラグライダー(打田町)



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



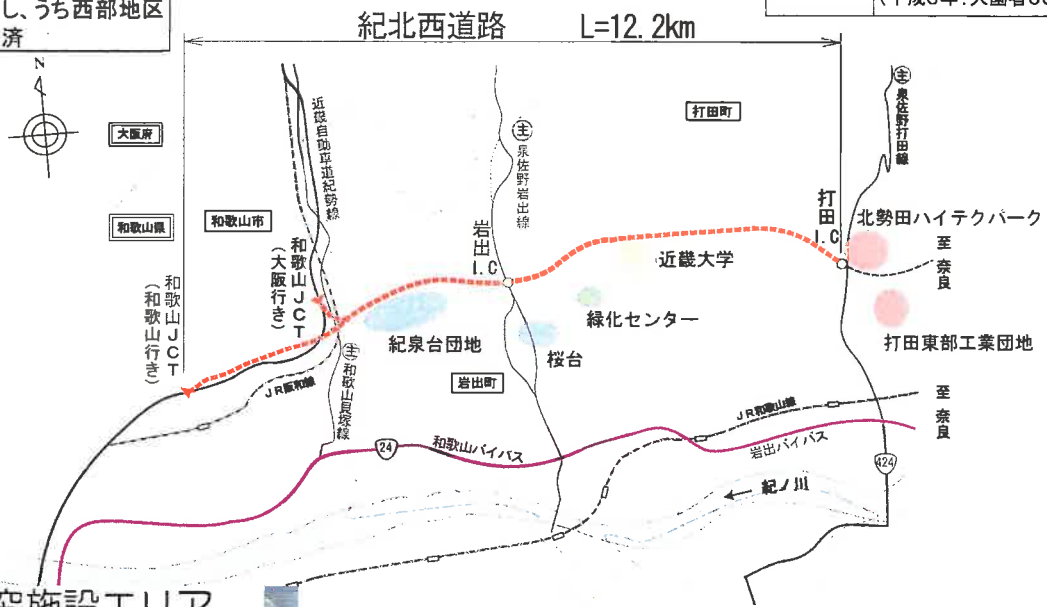
主な事業	紀泉台団地、他民間住宅地開発
主体	和歌山県土地開発公社
事業着手	昭和46年度
造成完了	平成4年度
計画人口	5,000人
総面積	273ha
現状	宅地造成が完了し、うち西部地区はほぼ分譲整備済

● 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(株)、ココ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

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。

- ・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第2次基本計画「いのち ひかる 未来和歌山」
平成15年度～平成19年度（平成15年3月）
- ・第4次岩出町長期総合計画「活力あふれるまち ふれあいのまち」
平成13年度～平成17年度（平成13年3月）
- ・第5次打田町長期総合計画「水と緑と文化の田園都市」
平成12年度～平成22年度（平成13年3月）

要望経緯

- ・平成3年4月 和歌山県京奈和自動車道促進協議会設立

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 促進協議会	和歌山市長	和歌山市 岩出町 打田町	橋本道路 紀北東道路 紀北西道路

（最近の動向）

- 平成14年 7月 9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15年 7月30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	和歌山県 和歌山市 岩出町 打田町	京奈和自動車道 近畿自動車道

（最近の動向）

- 平成13年 9月 7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15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

事業の整備効果

1. 広域連携強化

紀北西道路は、京奈和自動車道の一部として近畿自動車道紀勢線と接続し、高規格幹線道路ネットワークを形成することにより、京都市～奈良市～和歌山市間の時間短縮、連携強化を図ります。

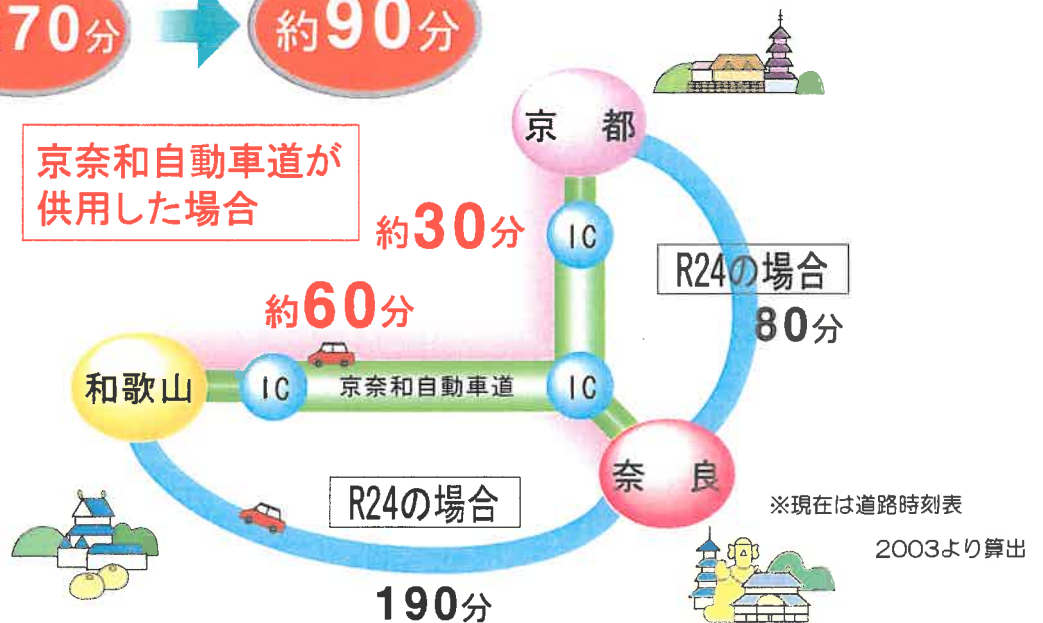
高規格幹線道路ネットワーク



京奈和自動車道

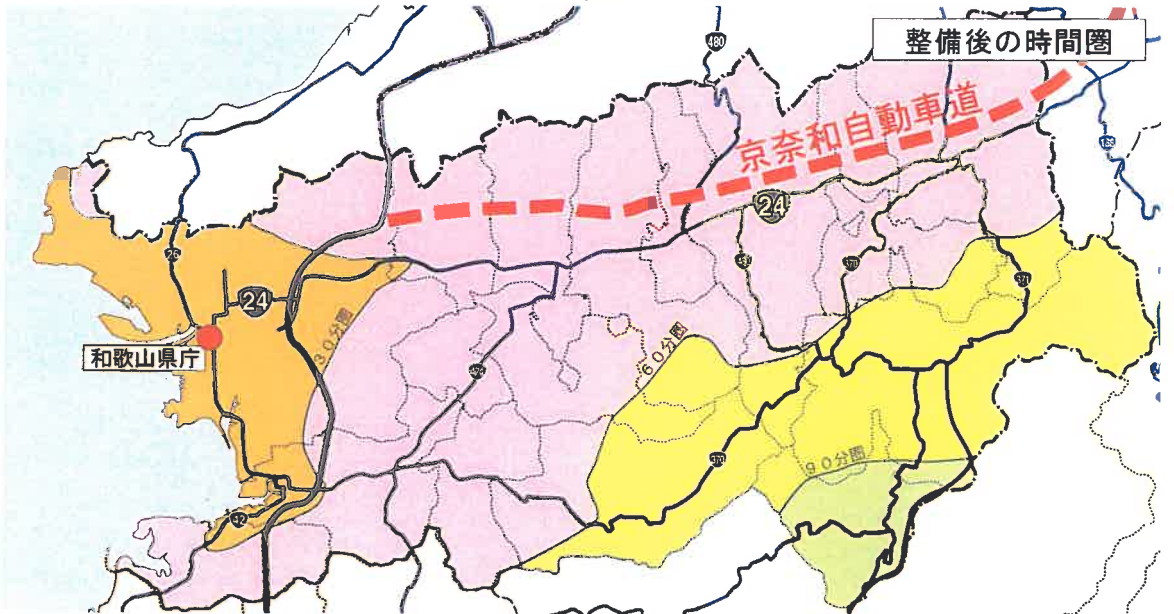
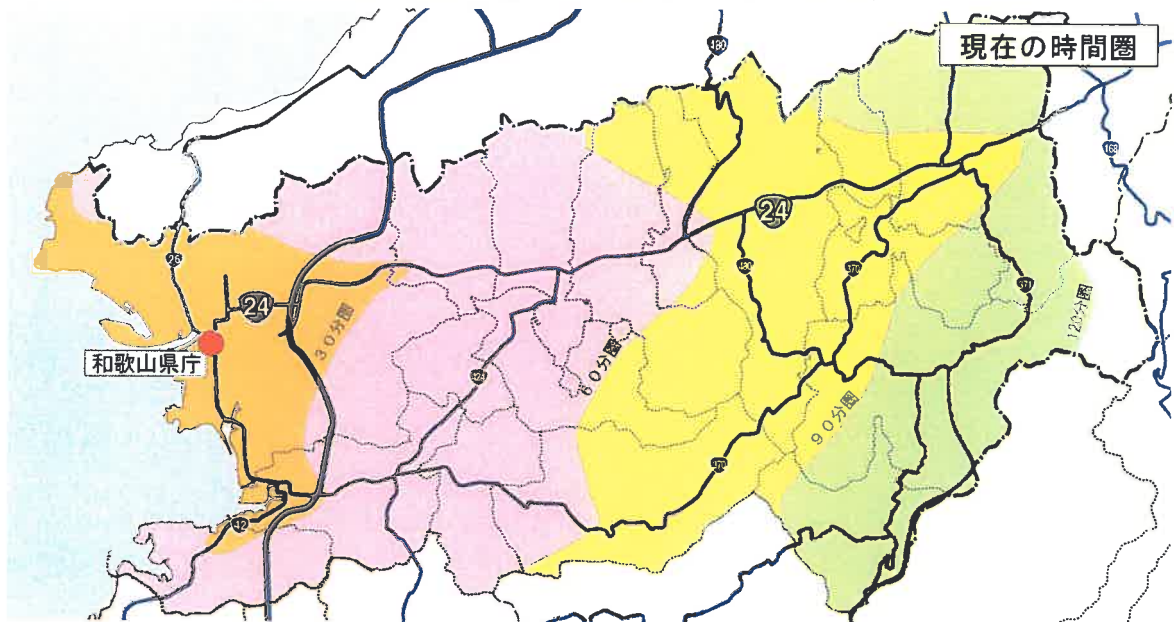
京奈和自動車道は第二名神、京滋BP（名神）、西名阪、近畿道紀勢線と接続し、高規格幹線道路ネットワークとして一体的に機能します。

和歌山市⇄京都市間の所要時間



紀北西道路を含む京奈和自動車道の整備により、紀北地域から和歌山市への移動時間圏が大幅に短縮されます。

県庁からの時間圏エリアの変化（紀北地域）



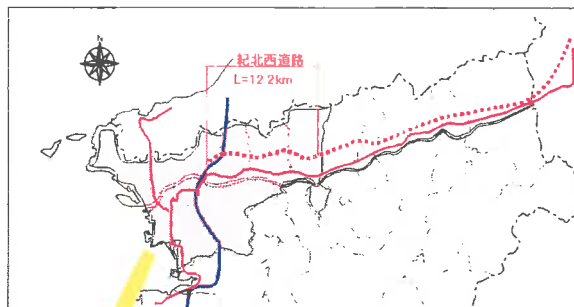
凡例

	90～120分
	60～90分
	30～60分
	30分未満

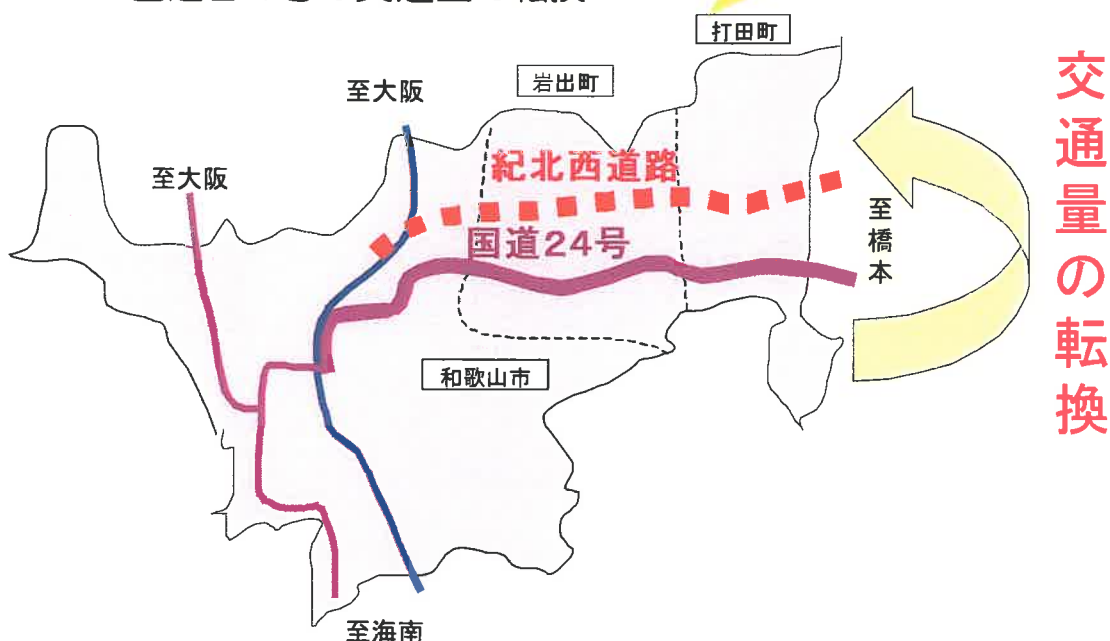
※現在は道路時刻表2003より算出

2. 交通混雑の緩和、交通事故の削減

紀北西道路を含む京奈和自動車道の整備により、国道24号の交通混雑の緩和が図られ、渋滞損失時間が約5割削減されるとともに死傷事故件数の削減も期待されます。



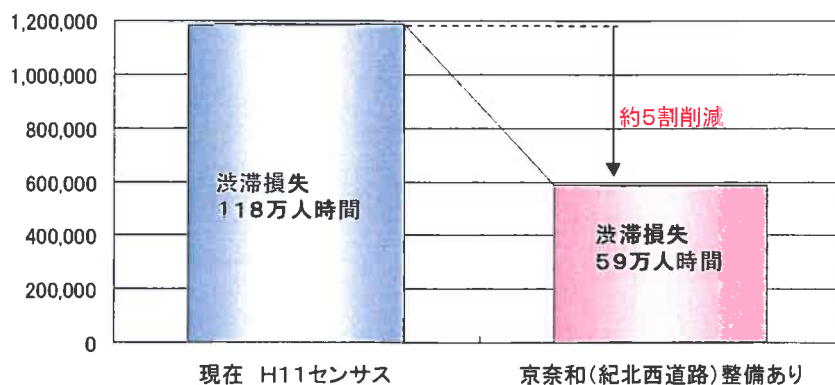
国道24号の交通量の転換



国道24号から紀北西道路へ交通量の転換が図られます

国道24号和歌山市～打田町域の
紀北西道路整備による渋滞損失時間の変化

(人・時間/年)



渋滞損失時間：

道路による渋滞損失時間は渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を表すもので、道路交通における渋滞の度合いを数量的に表すもの。

3. 地域の活性化の支援

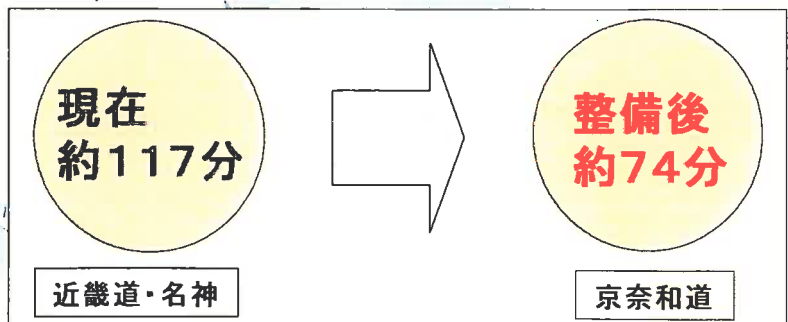
①地域産業の支援

紀北西道路を含む京奈和自動車道の整備により、国道24号の交通混雑の緩和及び高速道路ネットワークと直結されるため、奈良、京都方面への大幅な輸送時間の短縮が図られるとともに、中京、北陸方面など全国への「柿」「はっさく」などの果実や特産品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。

紀北地域の農産物・特産品の輸送経路（奈良、京都以東）



打田町～京都市間の時間短縮



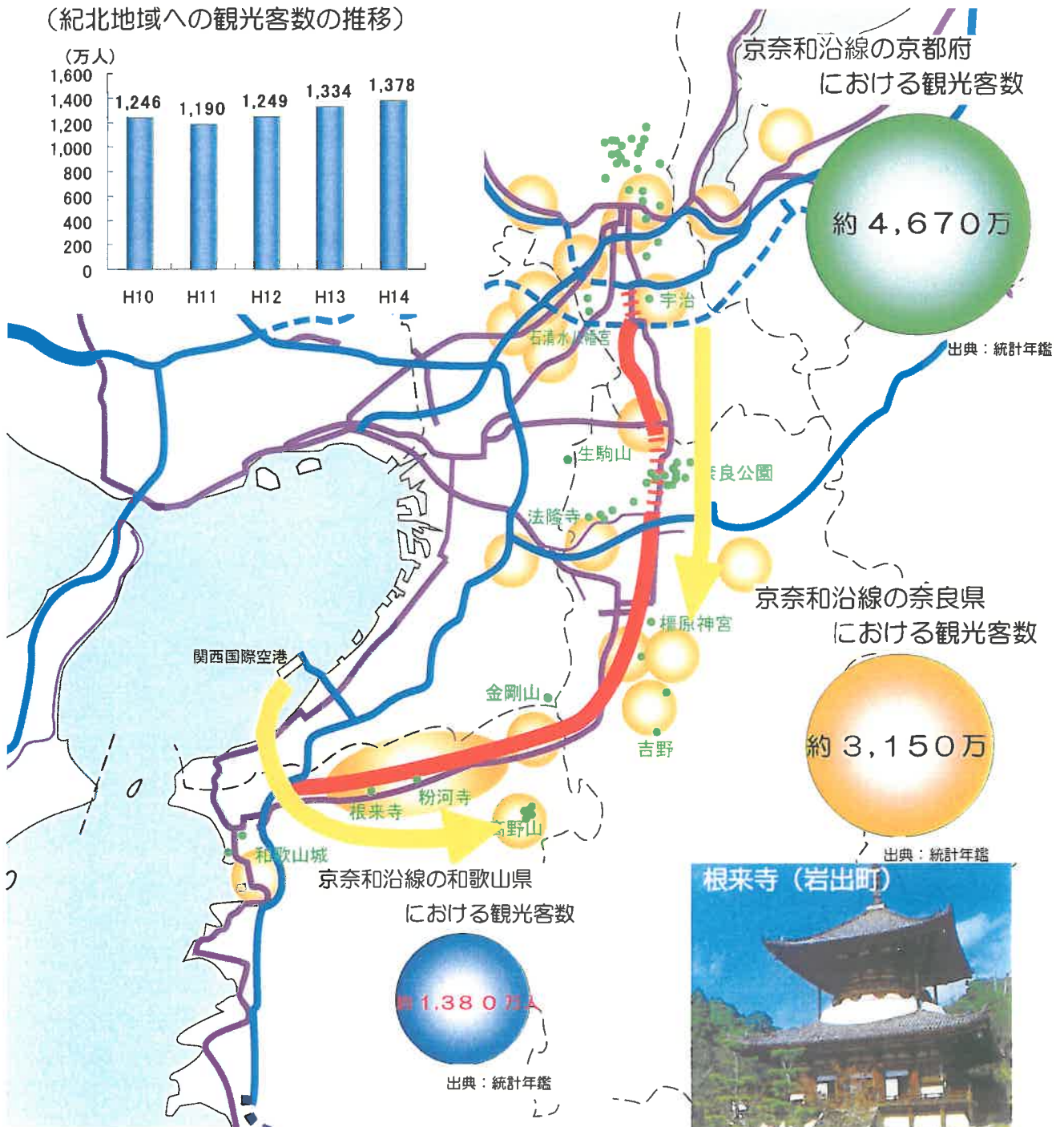
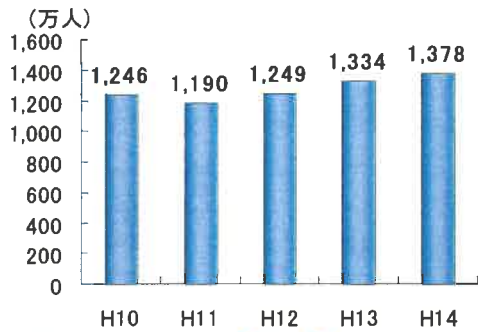
※現在は道路時刻表2003により算出

②観光振興の支援

紀北西道路を含む京奈和自動車道の整備により、自然、歴史、文化等の史跡資源等の広域観光ネットワークを形成し、紀北地域の観光振興を支援します。

広域観光ネットワークの形成

(紀北地域への観光客数の推移)



高野龍神国定公園の一部を含めて「**紀伊山地の霊場と参詣道**」を**世界文化遺産**へ推薦
(H14. 12環境庁)
→ H16. 6頃 登録見込み

凡例

- 主な観光資源
- 歴史街道モデル事業地区

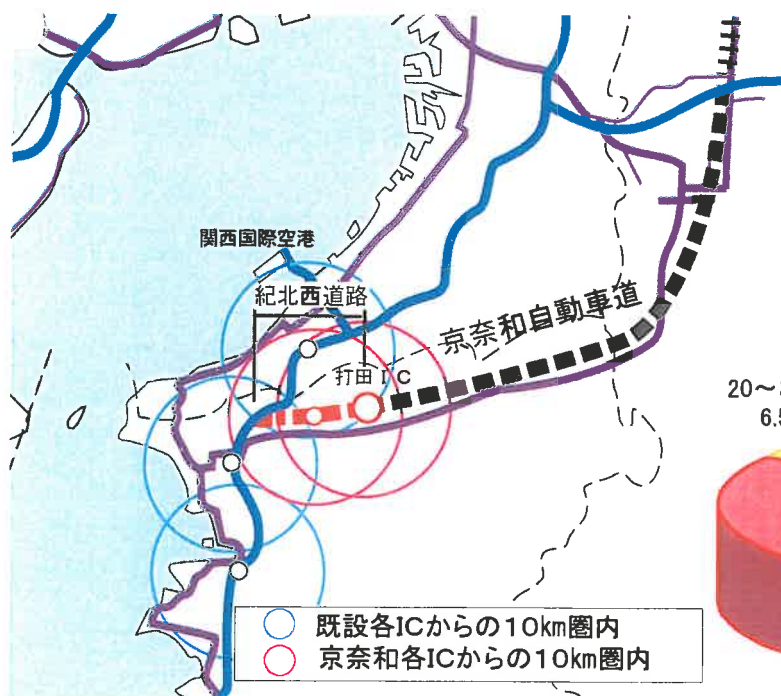
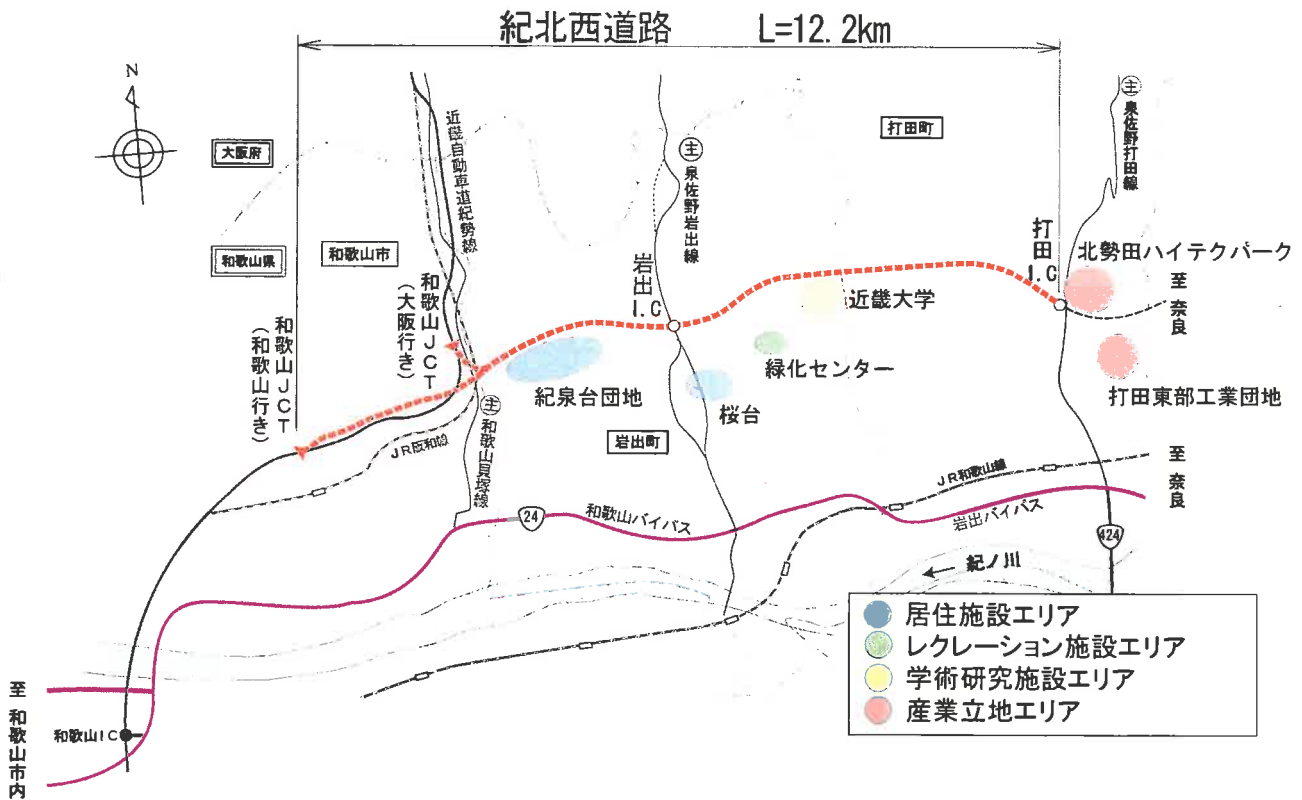
※ 歴史街道モデル事業とは、地域の歴史文化を活かし、誰にでも親しめる地域づくりを進めている事業

③地域振興プロジェクトの支援

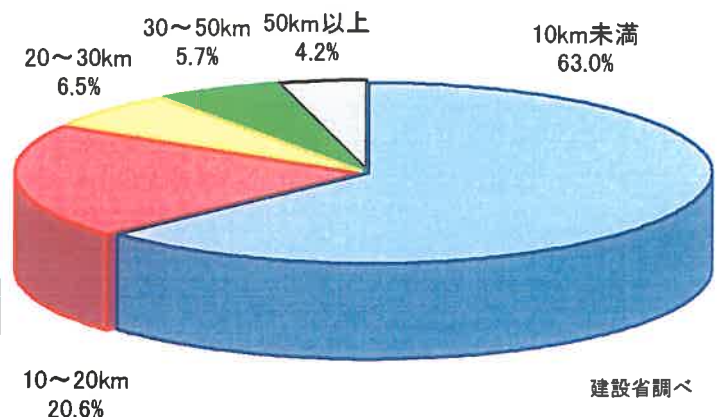
【南麓サイエンスパーク】

紀北西道路の「岩出IC」「打田IC」により、南麓サイエンスパークの各施設の広域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。

南麓サイエンスパーク計画位置



ICからの距離別工場立地割合



費用便益比の算定

路線名	一般国道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	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成15年度			
初年便益	232億円	13億円	5億円	250億円
基準年における る現在価値	3,247億円	182億円	76億円	3,505億円

・・・(B)

□ 費 用

	事業費	維持修繕費	合計
基準年	平成15年度		
単純合計	1,160億円	132億円	1,292億円
基準年における る現在価値	892億円	46億円	938億円

・・・(C)

□算定結果

費用便益比 (CBR)	
B/C =	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$
	$= \frac{3,505\text{億円}}{938\text{億円}} = 3.7$

コスト縮減や代替立案等の可能性

紀北西道路については、周辺の地形、土地利用状況、関連道路との接続をはじめ、大規模施設・宅地開発のまちづくりとの整合、生態系自然環境への影響に配慮した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早期供用を目指し、事業を推進していきます。

施工にあたっては、周辺環境の保全に配慮するとともに、設計時における道路構造の工夫や新技術の積極的な活用、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。
- ・紀北地域の東部では、広域的な幹線道路は2車線の国道24号のみであり、交通渋滞や交通事故が多発しています。また、紀北地域の西部では大規模開発が進んでおり、地域の幹線道路においても交通渋滞や交通事故が多発しています。
- ・地域の活性化に寄与するプロジェクトの支援として規格の高い道路の整備が求められています。
- ・以上の課題に対応するためには、紀北西道路を含む京奈和自動車道の早期整備が必要です。
- ・今後、紀北西道路の整備を図ることによる費用対効果は3.7であり、事業実施の必要性が非常に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

全線にわたり現地測量、地質調査の立入りに関する地元説明を実施しており、ほぼ了解が得られてきたことから、今年度、現地調査に着手し、早期供用に向けて事業を推進していきたい。

(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、周辺の地形、土地利用状況、関連道路との接続をはじめ、自然環境への影響にも配慮した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早期供用を目指し事業を推進していきます。
- ・施工にあたっては、周辺環境の保全に配慮するとともに、道路構造の工夫や新技術の積極的な活用、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・和歌山の広域連携を強化し都市圏の活性化を図るとともに、紀北地域の交通渋滞の緩和、交通安全の向上、地域振興プロジェクトの支援などを通じ、地域の活性化を図るために必要な事業であることから、今後引き続き事業を推進し早期供用を目指します。

チェックリスト

事業再評価に係る資料

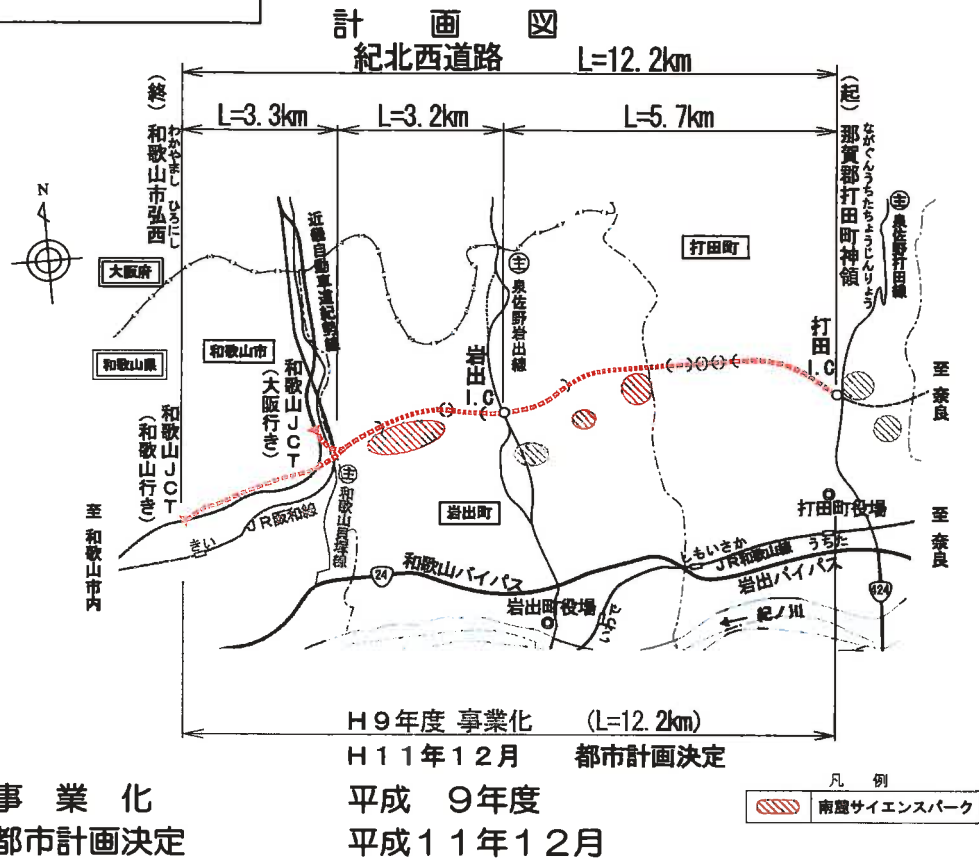
事業名		国道24号 ^{きほくにし} 紀北西道路		事業種別	高規格幹線道路
事業の概要	起終点	自：和歌山県那賀郡 ^{うちたちょうじんりょう} 打田町神領 至：和歌山県 ^{わかやましひろしにし} 和歌山市弘西		延長	12.2km
	事業化	平成9年度	都市計画決定	平成11年12月3日	
	用地着手	—	工事着手	—	
	全体事業費	約1,160億円			
事業的	<p>国道24号は、京都市を起点とし、奈良市を經由して和歌山市に至る延長約160kmの主要幹線道路である。</p> <p>和歌山県紀北地域は、東西に流れる紀の川沿いに広がった平野を中心に人口が集中しているが紀北地域の東部では、広域的な幹線道路は2車線の国道24号のみであり、高速道路のインターチェンジまで1時間以上かかることから、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る。また、国道24号では、交通渋滞や交通事故が多発している。</p> <p>紀北西道路は、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、和歌山県那賀郡打田町から和歌山市間に計画された道路で、近畿自動車道紀勢線に接続して高規格幹線道路ネットワークを形成し、京都・奈良・和歌山間の広域連携強化により都市圏の活性化を図るとともに、交通渋滞の緩和、交通事故の削減など道路交通環境の改善及び地域振興プロジェクトの支援等を通じて、地域の活性化を図ることを目的に計画された高規格幹線道路である。</p>				
位置					

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

施工済み額 事業費：約9.5億円（進捗率 1.0%）

事業進捗状況

事業の進捗状況



- ・都市計画決定時の環境アセスメントにおいて、環境影響評価法第20条第1項に基づく付帯意見として、営業が確認されている猛禽類について、事業実施前から確認調査を実施し、対策等が必要な場合は、専門家の意見を聞きながら実施することが付された。このため事業実施に先立ち、平成12年度に営業地周辺の生態系に関する調査、平成13年度から猛禽類の繁殖期における生息状況、繁殖状況等に関する調査を実施しており、対策検討に必要とされる2営業期を含む調査データが蓄積されたことから、今年度は、これらの調査結果をもとに専門家による猛禽類に対する「京奈和自動車道紀北西道路環境対策検討委員会」を設置したところであり、今年度内には委員会の意見を聞きながら現地測量調査に立ち入ることとしている。

供用目標等今後の事業の見通し

- ・測量、地質調査の現地立入りについて、全線にわたり地元説明を実施しており、ほぼ了解が得られてきたことから、今年度、現地調査に立ち入る予定である。

事業名	国道24号 紀北西道路	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	<ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 □ 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 ■ 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 □ 新幹線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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ 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 	
	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 ■ 三大都市圏の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 	
	国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ 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 ■ 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ 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 □ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である

事業
を巡る社会情勢等の変化

2. 暮らし	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 <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 <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
4. 環境	地球環境の保全	<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"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率
		<input type="checkbox"/> 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 <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 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
	その他	<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

- ※ 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

1. 活カ～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は約118万人・時間/年である。
- ・当該事業により、渋滞損失時間は約59万人・時間/年となり、約50%削減される。

4. 環境～地球環境の保全、生活環境の改善・保全～

○対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量

- ・国道24号現道区間のCO2排出量は約10289t-c/年である。
- ・当該事業により、CO2の排出量は約8695t-c/年となり、約15%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号現道区間のNO2排出量は約81.7t/年である。
- ・当該事業により、NO2の排出量は約59.2t/年となり、約28%削減される。

○現道等における自動車からのSPM排出削減

- ・国道24号現道区間のSPM排出量は約1.82t/年である。
- ・当該事業により、SPMの排出量は約1.42t/年となり、約22%削減される。

<p>事業社会を情勢めぐる</p>	<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p>	
<p>効果事業分析の要因の変化</p>	<p>紀北西道路の沿線の岩出町では、人口が昭和55年から平成12年にかけて約2倍に、自動車保有台数では約3倍に大幅増加している。また、打田町でも、人口、自動車保有台数が、和歌山市では自動車保有台数が昭和55年から伸びている。</p> <p>○現在の費用便益比：B/C=3.7 (基準年次：平成15年、検討年次40年間で算出)</p>	
<p>立案等の縮減可能性代替案</p>	<p>紀北西道路については、周辺の地形、土地利用状況、関連道路との接続をはじめ、大規模施設・宅地開発のまちづくりとの整合、生態系自然環境への影響に配慮した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早期供用を目指し、事業を推進する。</p> <p>施工にあたっては、周辺環境の保全に配慮するとともに、設計時における道路構造の工夫や新技術の積極的な活用、建設発生土の有効利用等のコスト縮減に努める。</p>	
<p>地元公共の意見</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 岩出町・・・京奈和自動車道の早期完成を要望 打田町・・・京奈和自動車道の早期完成を要望</p>	
<p>対策方針</p>	<p>事務局案 事業継続</p> <p>(理由) 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とともに、紀北地域の交通渋滞の緩和、交通安全の向上、地域振興プロジェクトの支援などを通じ、地域の活性化を図るために必要な事業であることから、今後引き続き事業を推進し早期供用を目指す。</p>	