

No. 9  
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

橋<sup>は</sup>本<sup>し</sup>道<sup>も</sup>路<sup>と</sup>

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. 沿線の環境状況	13
4. 沿線の主な観光資源	14
5. 周辺の主な事業	15
6. 地域における計画	17
□事業の整備効果	
1. 広域連携強化	18
2. 交通混雑の緩和	19
3. 交通安全、沿道環境の改善	20
4. 生活圏・活動圏の拡大	21
5. 地域の活性化の支援	23
□費用便益比の算定	26
□コスト縮減や代替案立案等の可能性	27
□対応方針	28

# 事業の目的

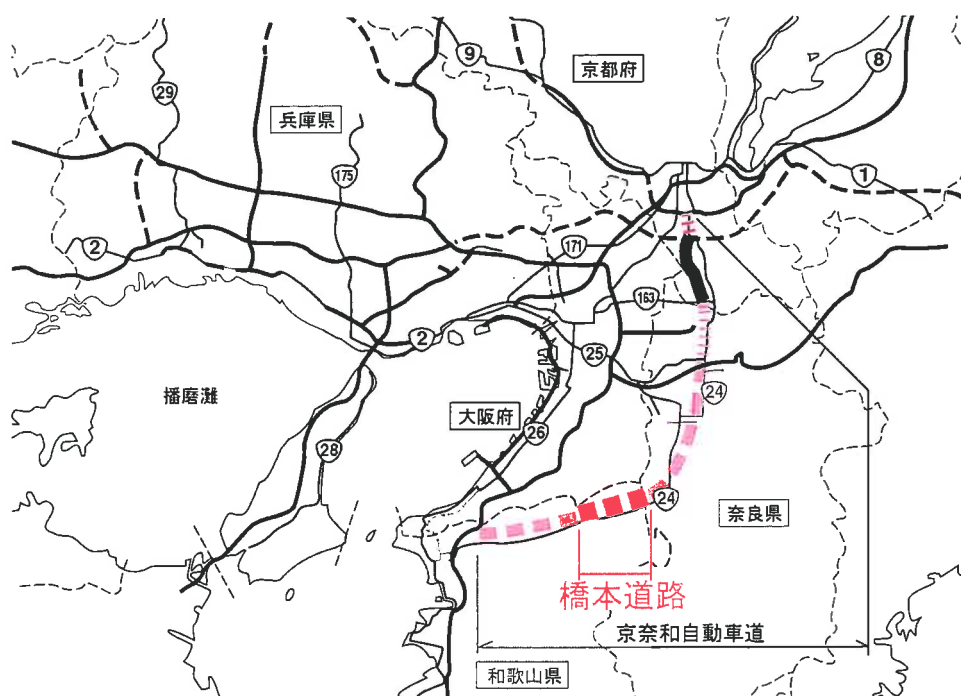
- ・ 京都、奈良、和歌山の広域連携強化による都市圏の活性化
- ・ 交通渋滞の緩和、交通事故の削減、沿道環境の改善
- ・ 生活圏・活動圏拡大による地域の活性化

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160km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。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。

橋本道路は、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、和歌山県橋本市から伊都郡高野口町間に計画された自動車専用道路で、京都、奈良、和歌山の広域連携強化により都市圏の活性化を図るとともに、国道24号の渋滞緩和、交通事故の削減、沿道環境の改善及び生活圏・活動圏の拡大による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。

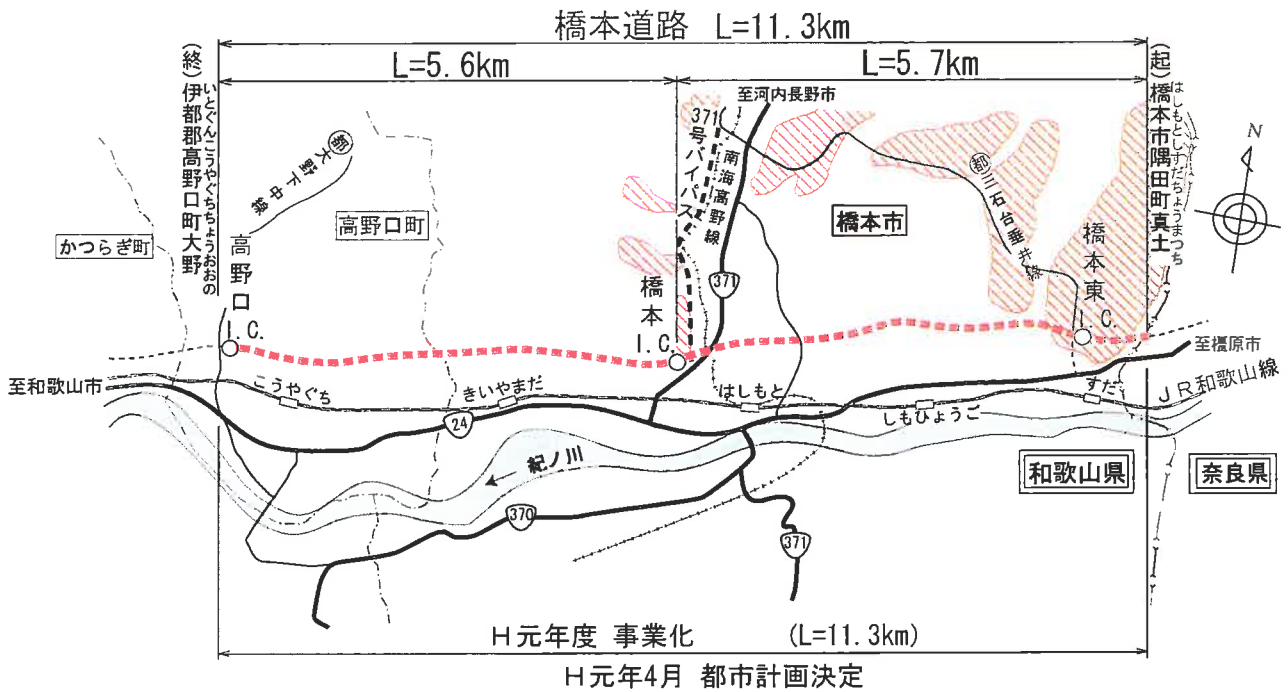
## 橋本道路位置図



# 計 画 の 概 要

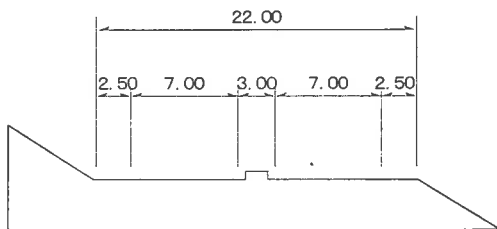
- ・ 起終点      自) 和歌山<sup>はしもとしすだちようまつち</sup>県橋本市隅田町真土  
               至) 和歌山<sup>いとくんこうやくちようおおの</sup>県伊都郡高野口町大野
- ・ 計画延長      L=11.3km
- ・ 幅員            W=22.0m
- ・ 構造規格      第1種2級（自動車専用道路）
- ・ 設計速度      V=100km/h
- ・ 車線数        4車線
- ・ 全体事業費    約990億円

## 計 画 図

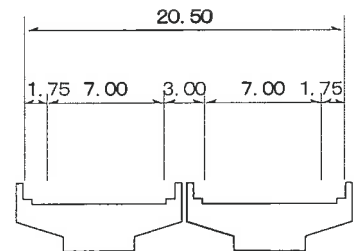


## 標 準 断 面 図

土工部



橋梁部  
(長大橋)



# 事業の経緯及び進捗

## 1. 事業の経緯

- ・都市計画決定 平成元年4月
- ・事業化 平成元年度
- ・用地着手 平成3年度
- ・工事着手 平成10年度

## 2. 事業の進捗

- ・事業進捗率 61%（平成14年度末現在）
- ・用地取得率 95%（面積ベース、平成14年度末現在）

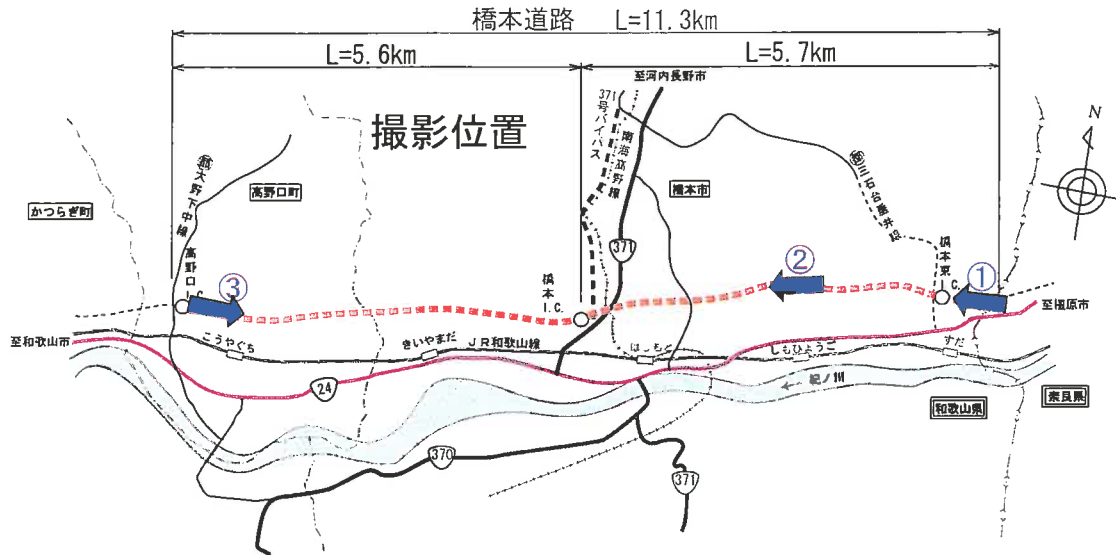
## 3. 関係機関との調整等

橋本道路の用地買収にあたり、公図が全線にわたり混乱していたことから、公図の訂正を含め、用地買収に時間を要しています。

また、残用地の一部には任意買収の困難な案件もあり、早期に用地取得を完了させるため、現在事業認定の手続きを進めています。

また、平成10年度より工事に着手し、隣接する橋本林間田園都市開発事業やアクセス道路となる国道371号バイパス事業などと調整を図りながら工事を進めています。

現在の状況 (H15. 7. 28撮影)



①橋本東 I C 付近 (橋本市)



②橋本市河瀬地区付近  
至 高野口町



③高野口町名倉付近



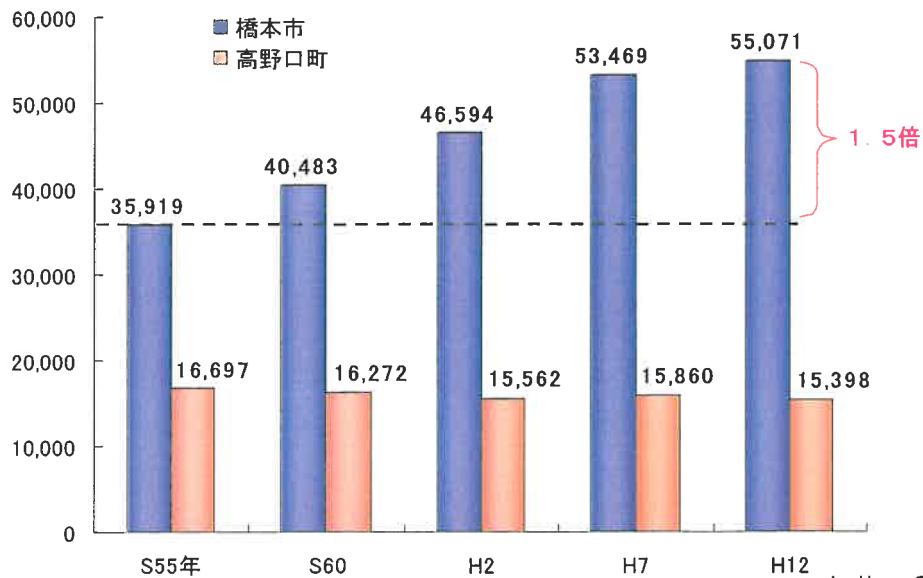
# 事業を取り巻く社会状況

## 1. 社会的背景

### 【沿線地域の人口】

橋本道路沿線地域の人口をみると、高野口町では、減少傾向にあります。橋本市の人口は、橋本林間田園都市の大規模宅地開発等により、年々増加しています。

橋本市・高野口町の人口推移

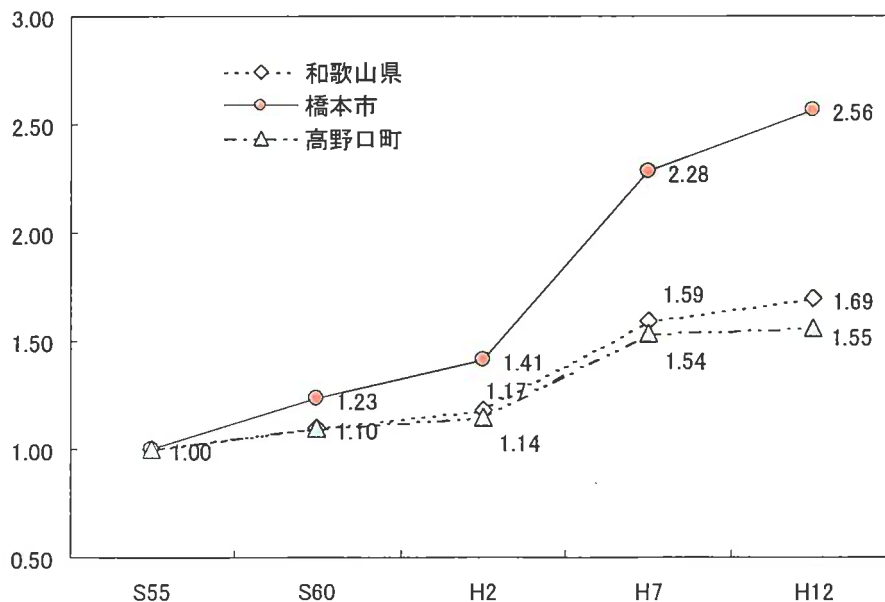


出典：国勢調査

### 【自動車保有台数の伸び率】

自動車保有台数の伸び率は、人口増加の著しい橋本市で、和歌山県の伸び率を大きく上回っています。また、人口は減少傾向にある高野口町でも、自動車保有台数は増加しています。

自動車保有台数の推移

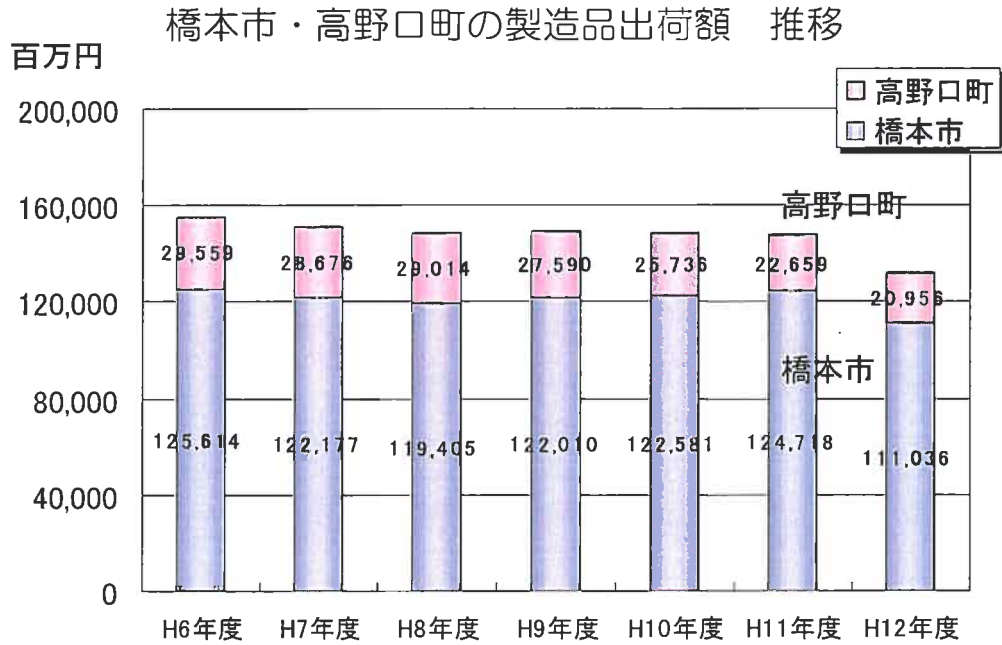


出典：近畿運輸局資料



## 【地場産業の状況】

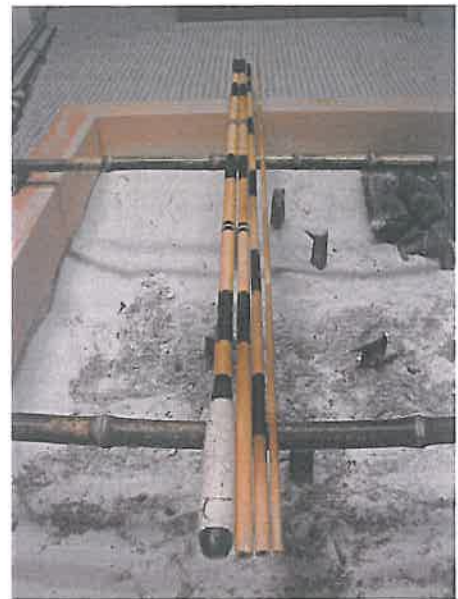
橋本道路沿線の地場産業は、橋本市では「ヘラ竿」、高野口町では「パイル織物」を中心に発展してきましたが、近年、両市町における製造品の出荷は低迷しています。



※出典：100の指標から見た和歌山（県）

### 『ヘラ竿（橋本市）』

高野山の麓に生える高野竹で作るヘラ竿は年間約6千本。  
（全国一）



新幹線シート



### 『パイル織物（高野口町）』

パイル織物は自動車、新幹線のシートをはじめ、インテリア用品、寝具などで、全国シェアの90%を生産。



## 【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

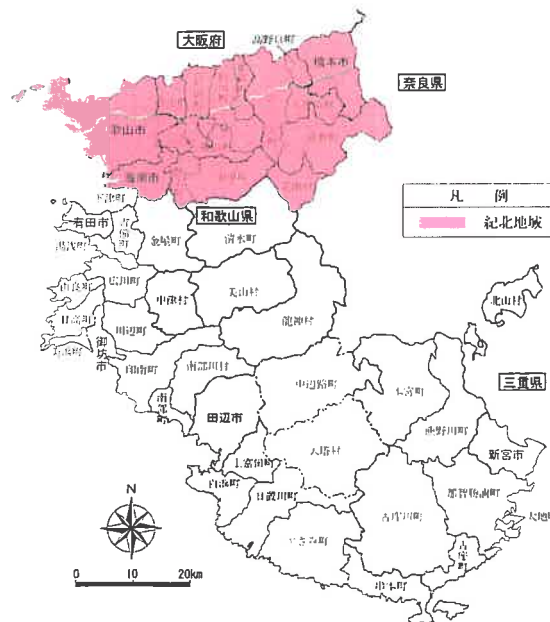
出典：生産農業所得統計

### 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

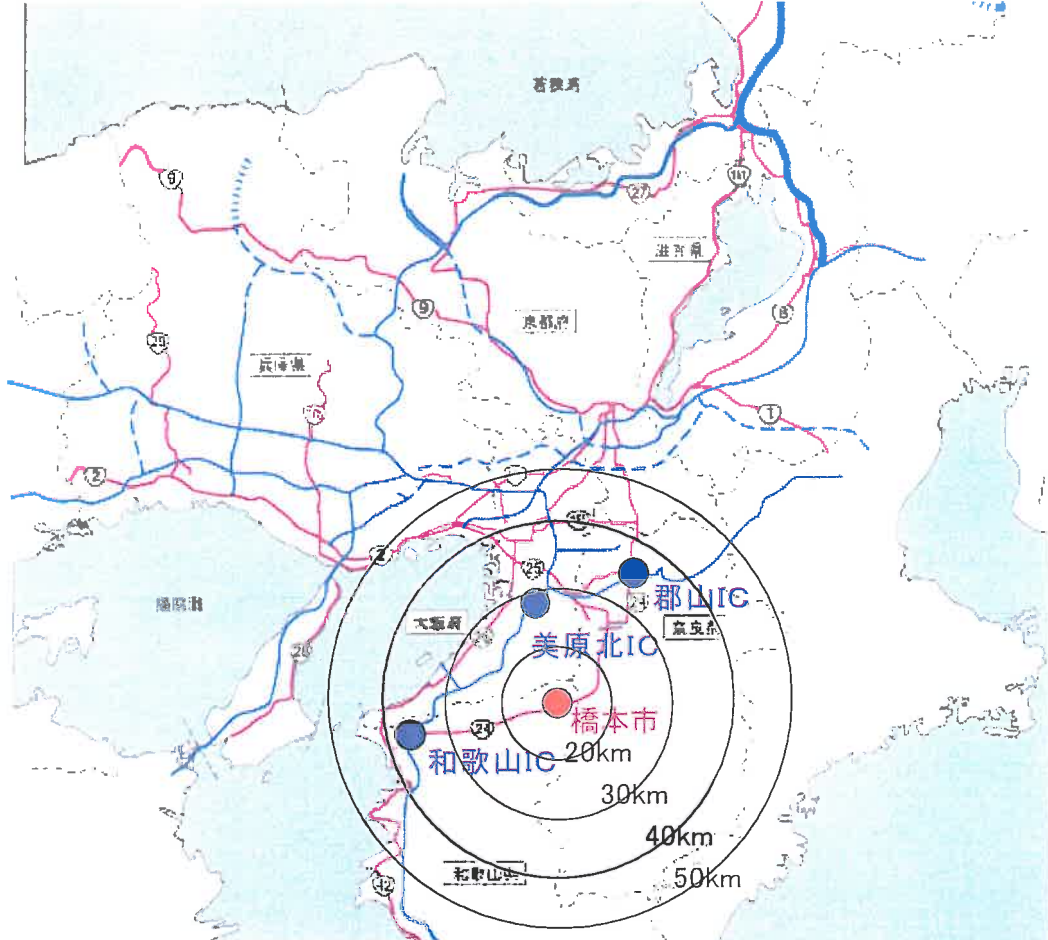


## 2. 沿線の道路事情

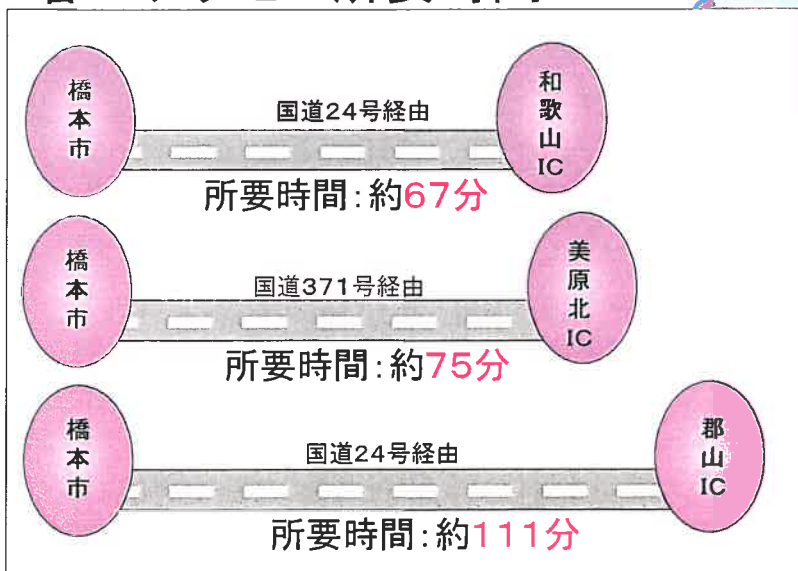
### 【紀北地域の道路事情】

紀北地域の広域幹線道路は国道24号だけであり、高速道路を利用するためには、最寄りの各ICまで行くのに1時間以上の時間を要しています。

紀北地域（橋本市）を中心とした広域ネットワーク図



### 各ICアクセス所要時間



※各IC所要時間は、H11セツ入  
混雑時速度により算出

【高度医療施設までの搬送状況】

和歌山県では、第3次医療施設は和歌山市内にしかなく、橋本市からの搬送には約80分以上の時間を要しています。

第3次医療施設からの60分圏域



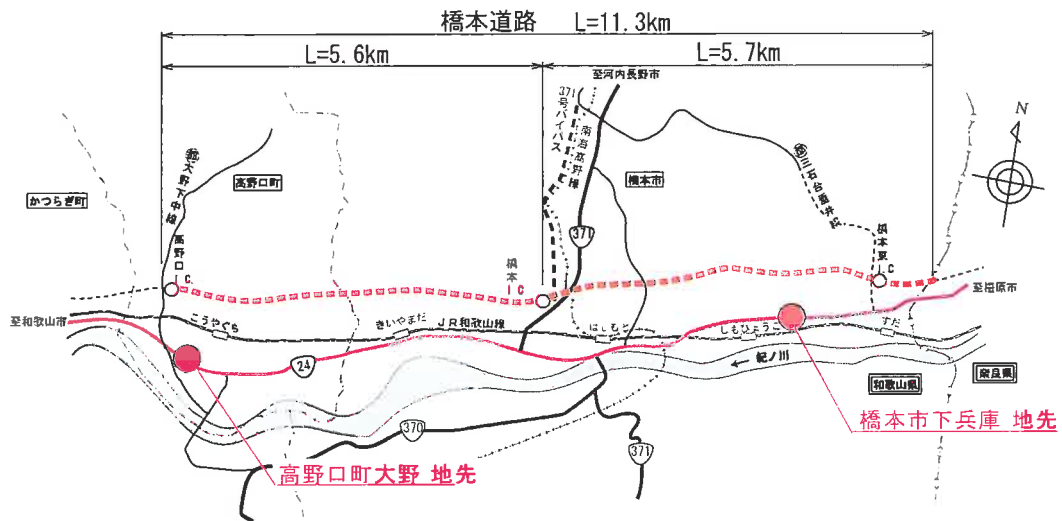
和歌山県第3次医療施設人口60分カバー率

	対象人口	カバー人口	カバー率
紀北地域	約68万人	約58万人	約85%

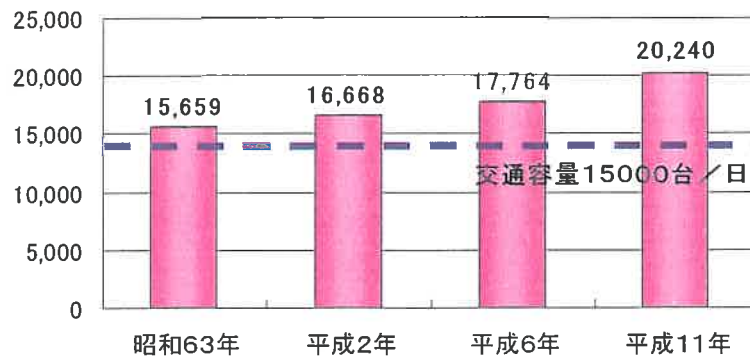
➡ 現在の紀北地域では、約10万人が60分以上の搬送時間を要する

### 【国道24号の交通量】

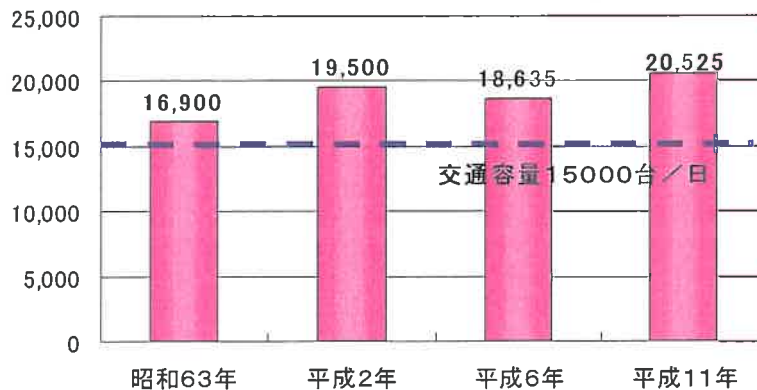
紀北地域の東西方向の主要幹線道路は国道24号のみであり、人口及び自動車保有台数の増加により、国道24号の交通量は増加しています。



橋本市下兵庫(24時間)交通量推移



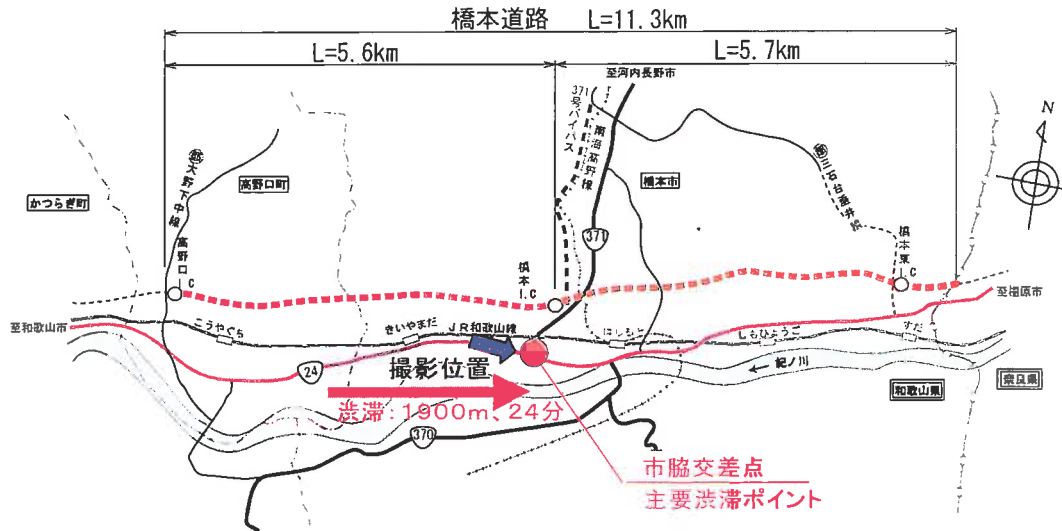
高野口町大野(24時間)交通量推移



出典：H11セパ

【国道24号の渋滞状況】

橋本市域及び高野口町域の国道24号における渋滞損失時間は、約8割の区間で、全国平均の損失時間より高い値となっています。また、橋本市の市脇交差点が主要渋滞ポイントとなっています。



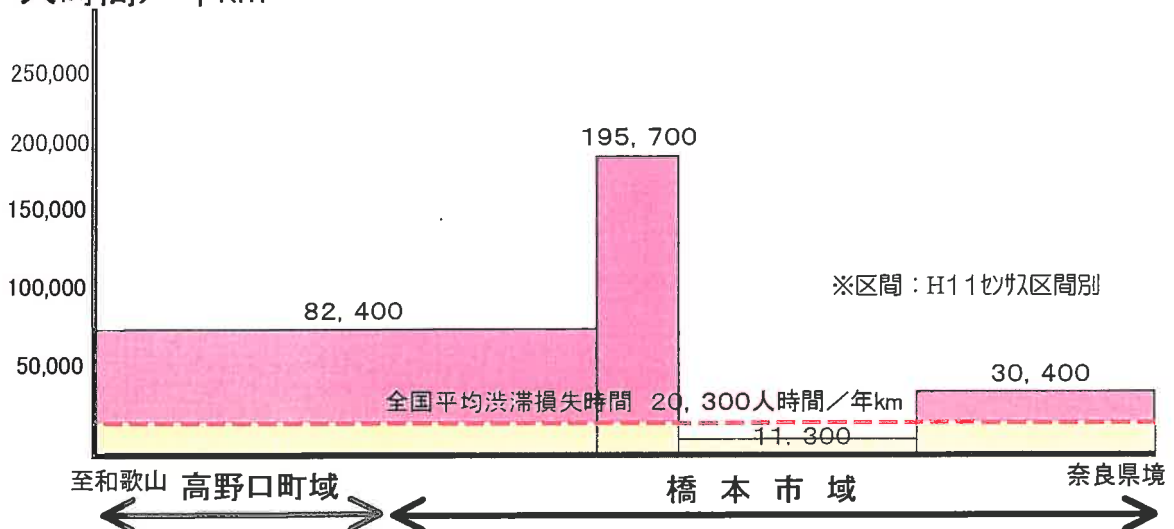
市脇交差点：主要渋滞ポイント

最大渋滞長：1900m、最大通過時間：24分  
(24号五條方面行き)



損失時間  
人時間／年km

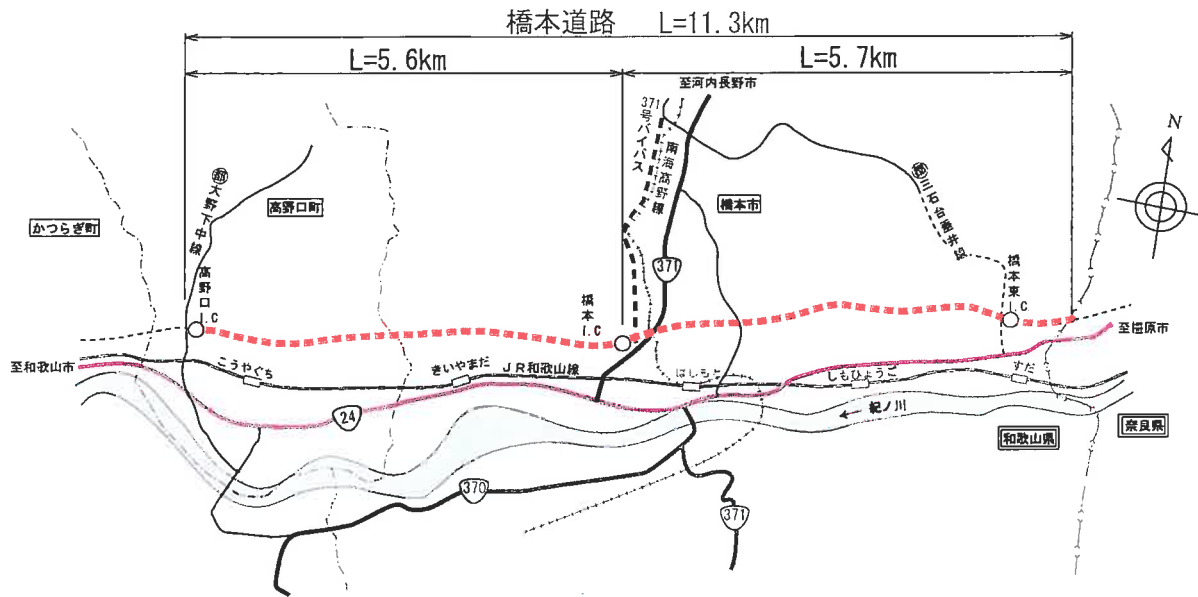
国道24号 渋滞損失時間



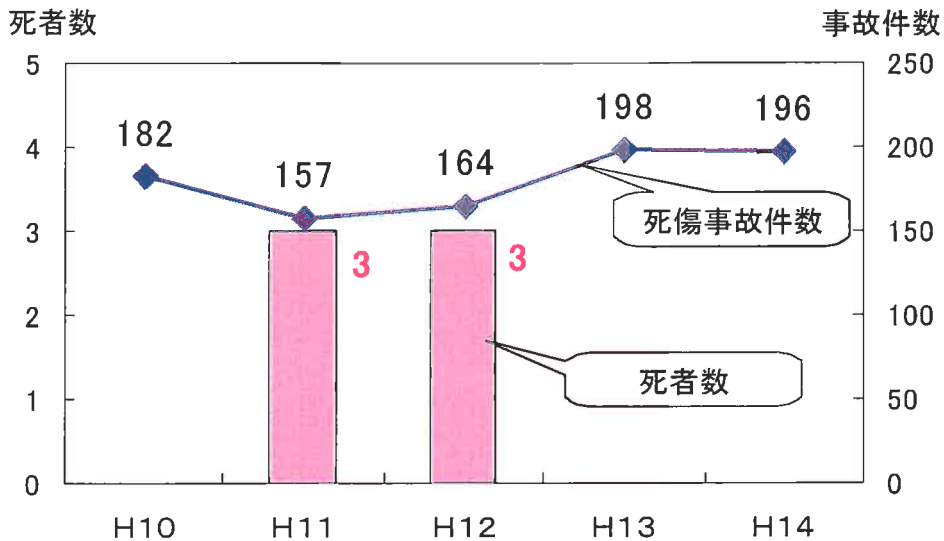


## 【国道24号の交通事故発生状況】

橋本市域及び高野口町域の国道24号における交通事故（死傷事故）の発生件数は、年間約150件から約200件と推移しています。



### 国道24号(橋本市・高野口町)事故発生状況

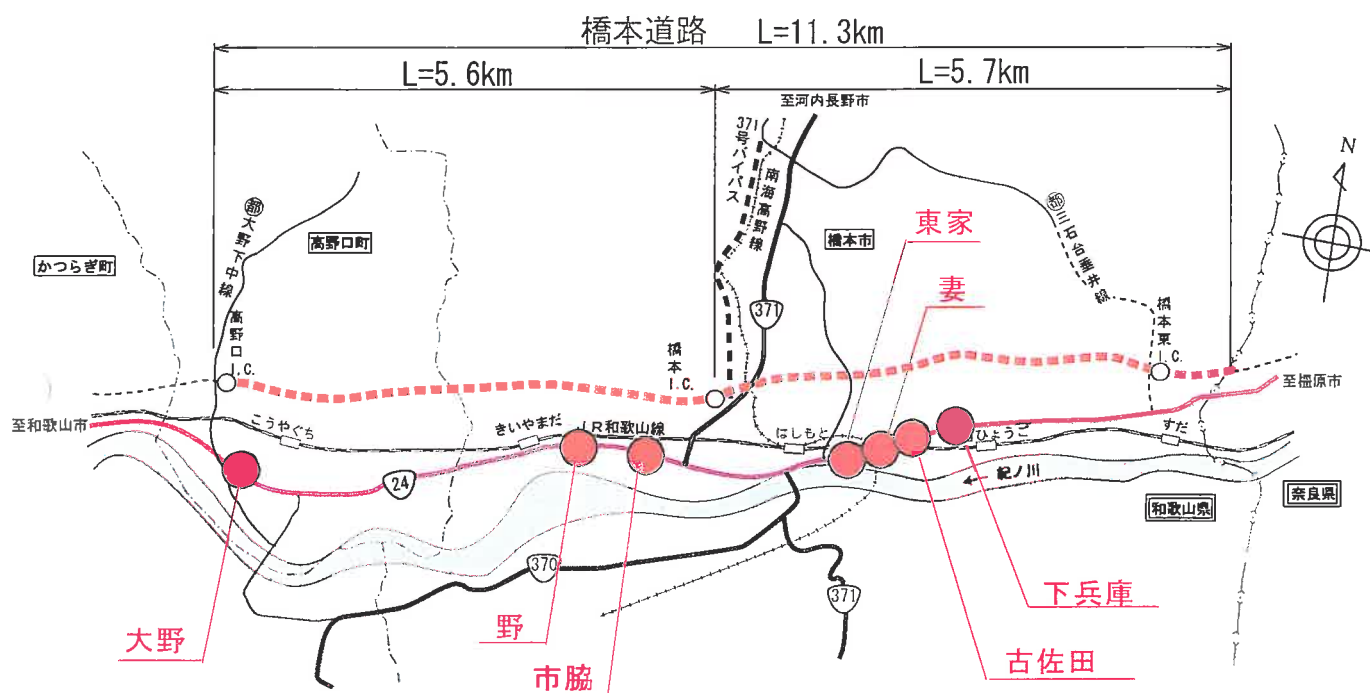


※出典：県警調べ

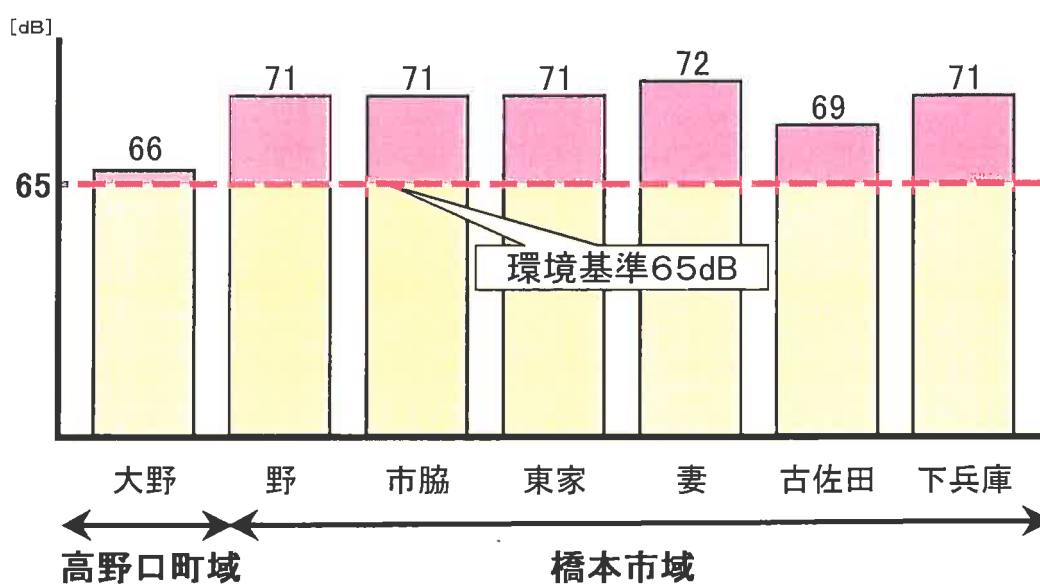


### 3. 沿線の環境状況

橋本市域及び高野口町域の国道24号沿道における道路騒音は、環境基準（夜間65 dB）値を超過しています。



国道24号 道路騒音値(H13年度環境センサス)『夜間』



※各地点：騒音調査地点

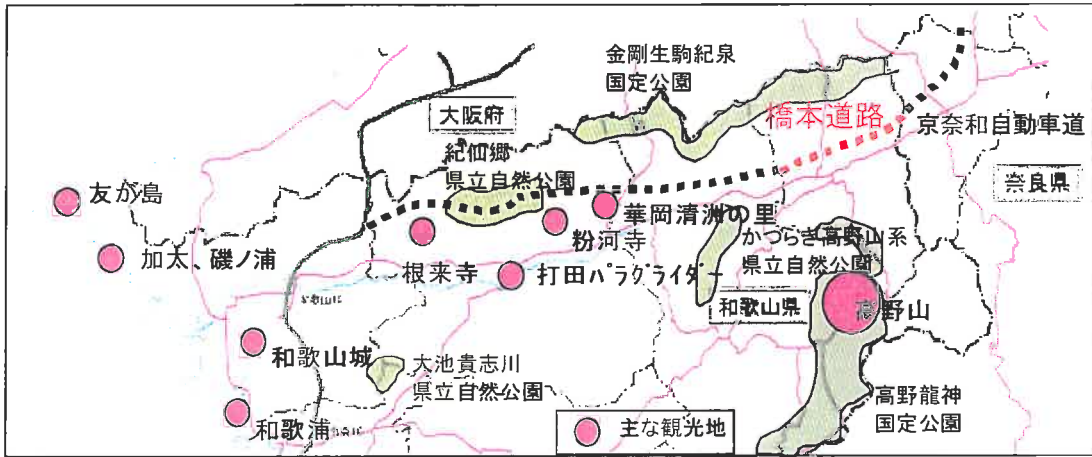
環境基準 夜間65 dB：環境基本法第16条に基づく「騒音に係る環境基準について（H10年環境庁告示）」 → 幹線道路を担う道路に近接する空間 夜間65 dB 以下

#### 4. 沿線の主な観光資源

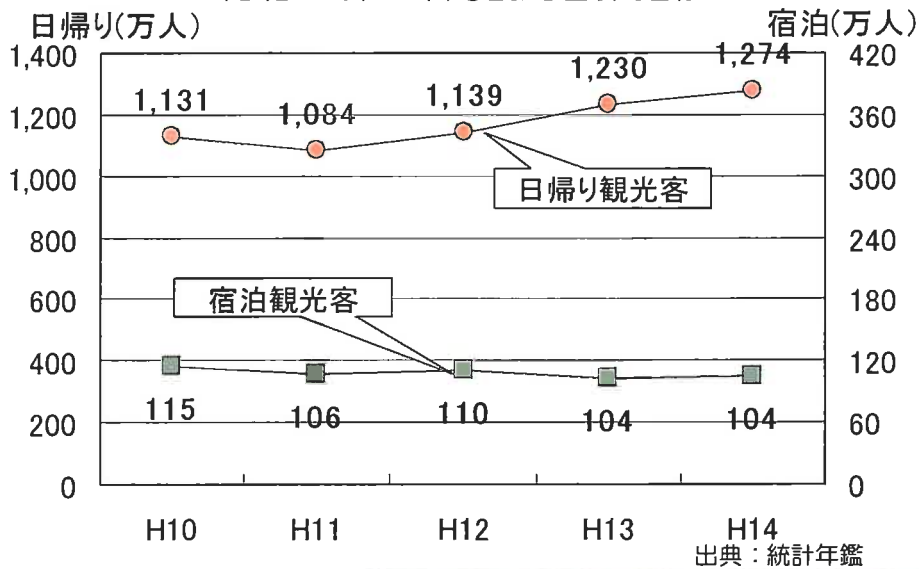
##### 【紀北地域の観光状況】

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）もの観光客が国内外から来訪しています。

紀北地域 観光地位置図



紀北地域 年間観光客数推移



#### 高野山「奥の院」(高野町)

平成16年6月には、高野山を含む「紀伊山地の霊場と参詣道」が世界文化遺産に登録される見込み



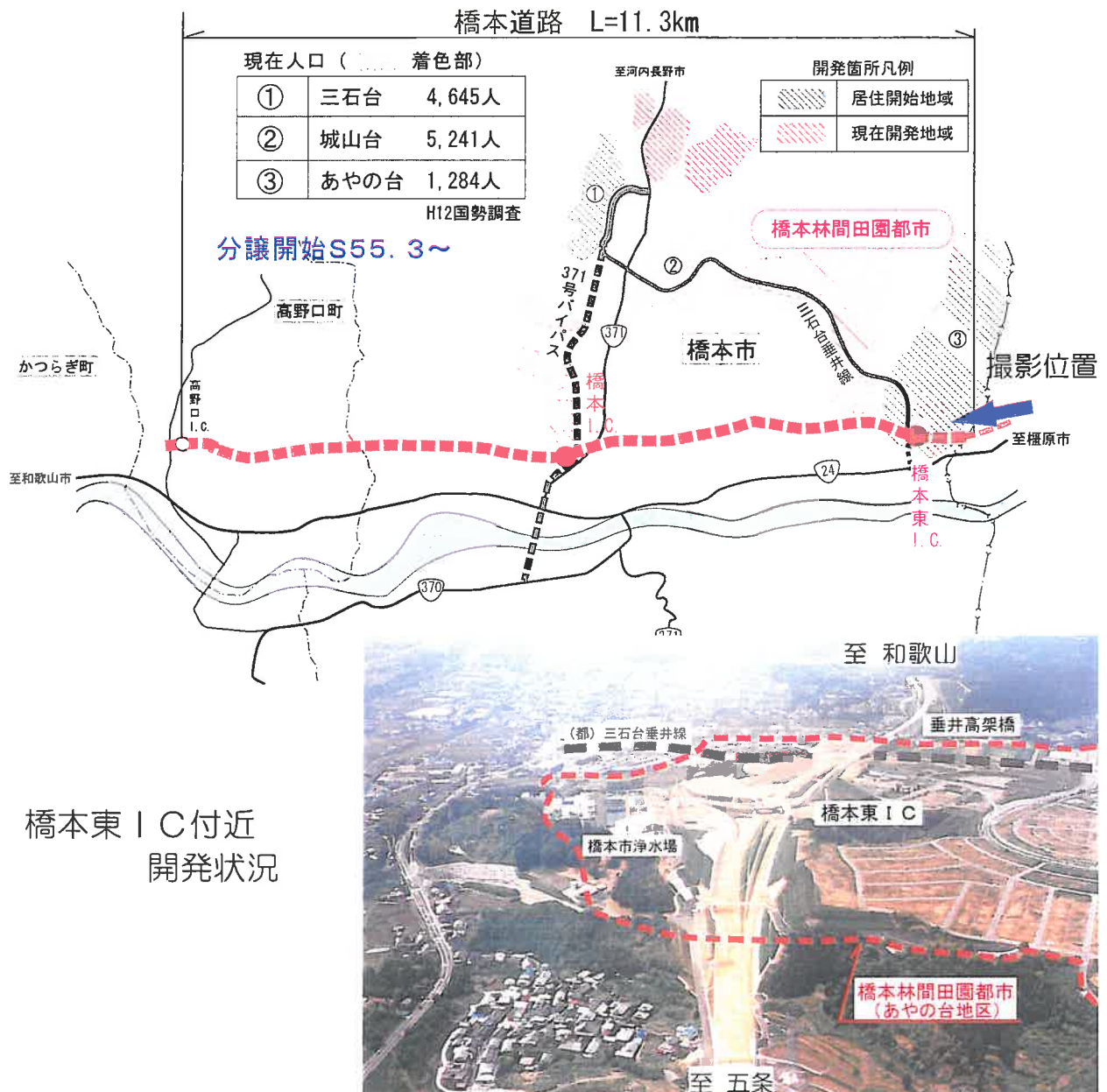
## 5. 周辺の主な事業

### 【橋本林間田園都市】

橋本林間田園都市は、大阪、和歌山等の都市圏の居住地として、大規模な住宅地開発とともに、公共施設、教育・スポーツ施設等の整備を図ることにより、緑豊かな丘陵地を生かした産業や教育・文化機能を併せ持った複合都市の形成を目指し事業を進めています。

事業主体 : 和歌山県、橋本市、都市基盤整備公団、民間企業  
 事業着手 : 昭和51年度  
 事業手法 : 土地区画整理事業  
 計画面積 : 672ha  
 計画人口 : 55,000人

橋本林間田園都市計画位置



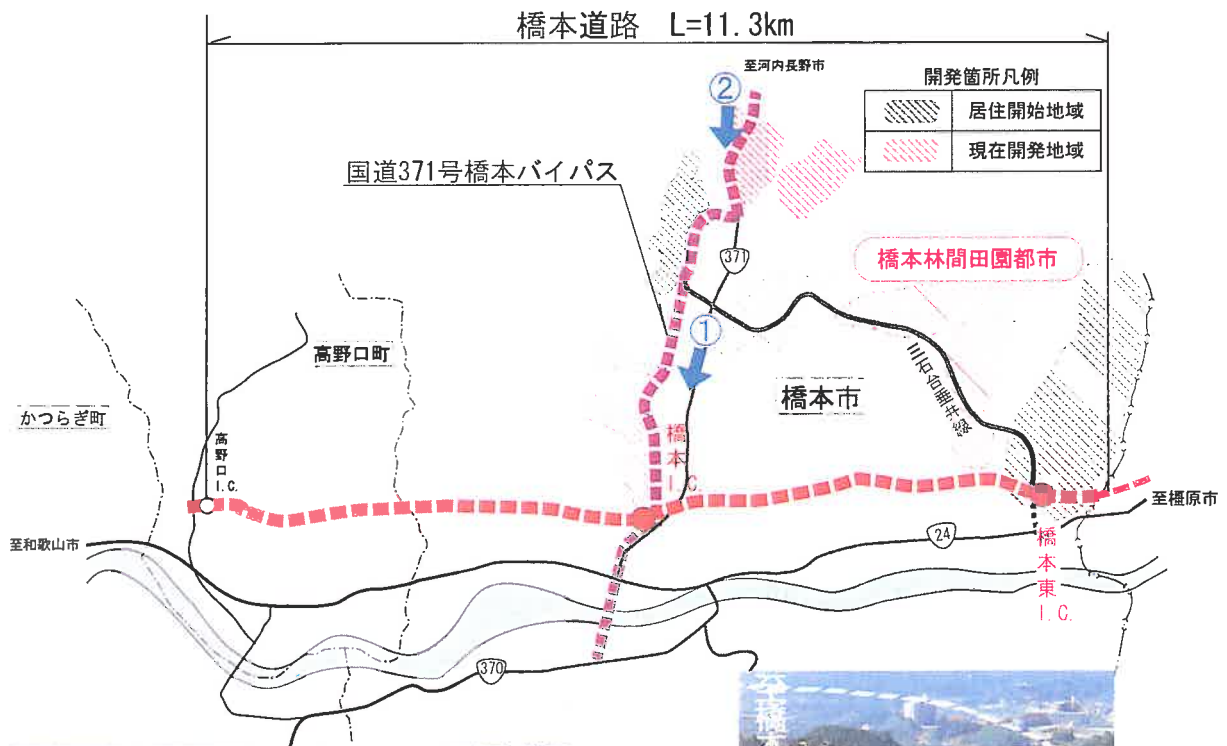
橋本東 I C 付近  
開発状況

## 【国道371号橋本バイパス】

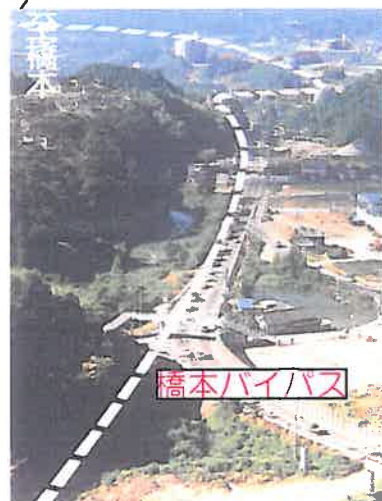
国道371号橋本バイパスは、地域の活性化、交通混雑の緩和、府県間の連携強化を図ることを目的に計画された延長8.5kmの地域高規格道路であり、京奈和自動車道や国道24号と一体となって、広域的な道路ネットワークの形成を目指し事業を進めています。

区 間	：	和歌山県橋本市柱本～和歌山県橋本市清水
延 長	：	L=8.5km
道路区分	：	第3種第2級
設計速度	：	V=60km/h
車 線 数	：	4車線（府県間部、紀の川渡河部2車線）
事業主体	：	和歌山県
事業化	：	平成元年度（紀の川渡河部 平成10年度）

### 国道371号橋本バイパス位置図



①橋本市小原田付近



至大阪

②橋本市柱本地区付近



## 6. 地域における計画

京奈和自動車道「橋本道路」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17年度（平成9年3月）
- ・高野口町長期総合計画「集楽なまち 高野口町」  
平成15年度～平成24年度（平成15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 橋本市 高野口町	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 橋本市 高野口町	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

橋本道路を含む京奈和自動車道の整備により、和歌山、奈良、京都の拠点都市間の高速移動が可能となり、大幅な時間短縮が図られます。

### 高規格幹線道路ネットワーク

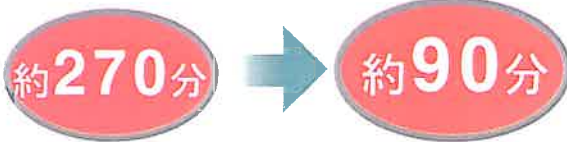


### 京奈和自動車道

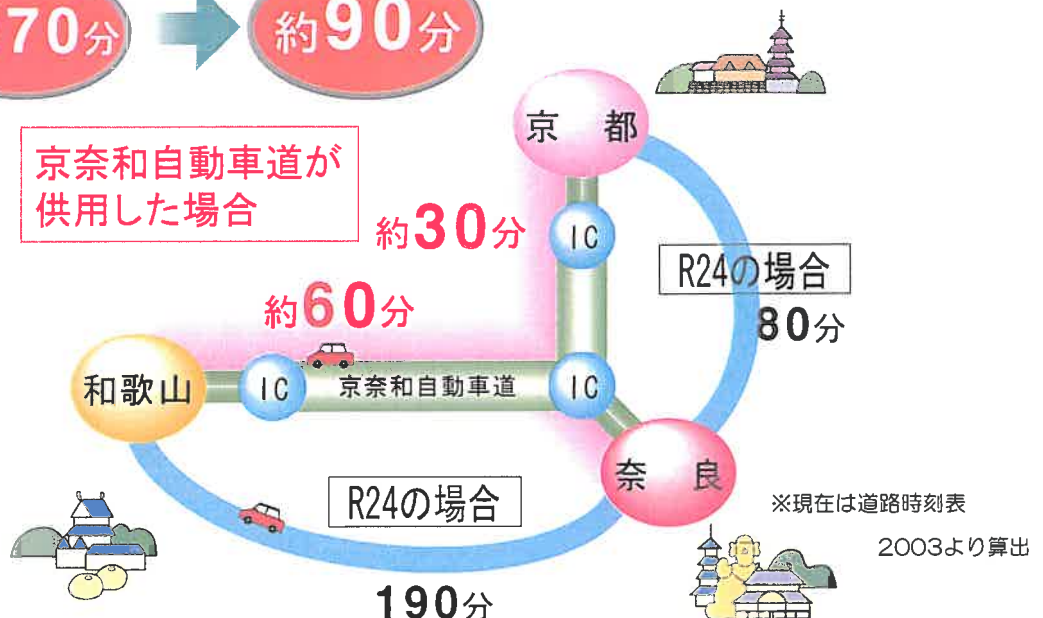
京奈和自動車道は第二名神、京滋BP（名神）、西名阪、近畿道紀勢線と接続し、高規格幹線道路ネットワークとして一体的に機能します。

### 和歌山市⇔京都市間の所要時間

現在（国道24号）      整備後（京奈和道）



京奈和自動車道が  
供用した場合



※現在は道路時刻表

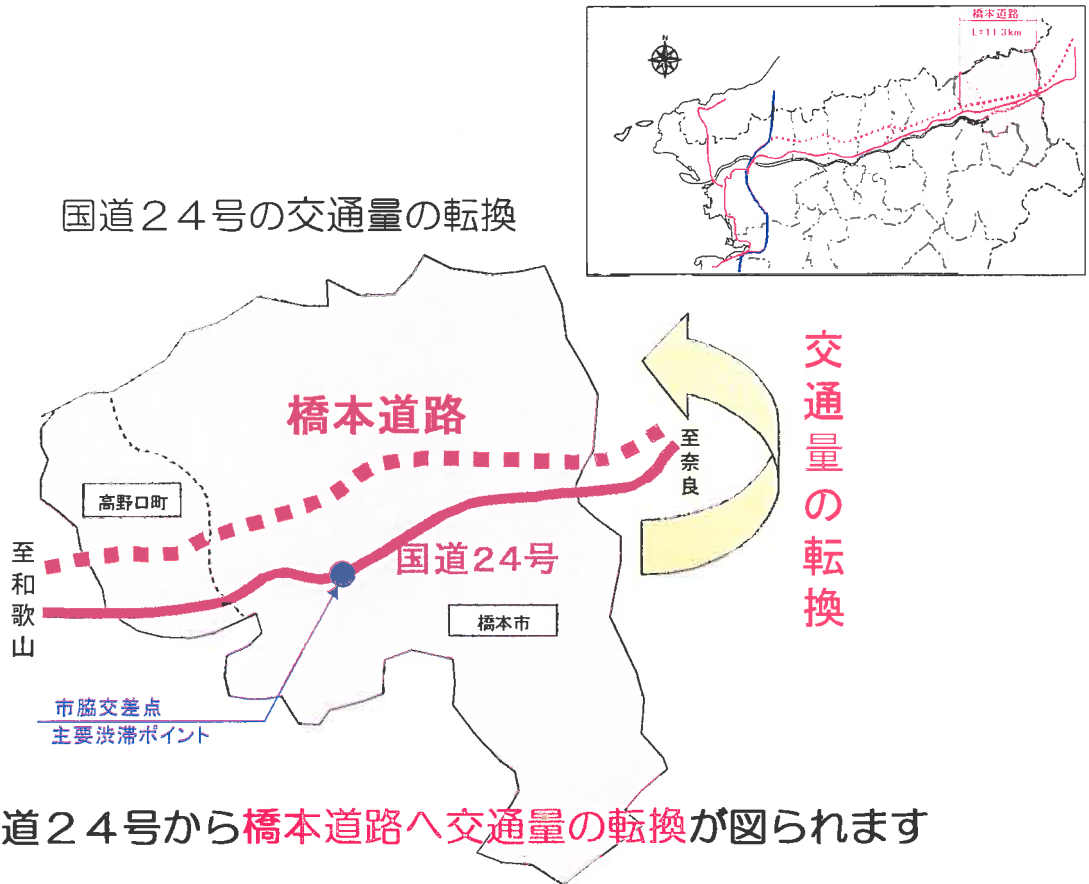
2003より算出



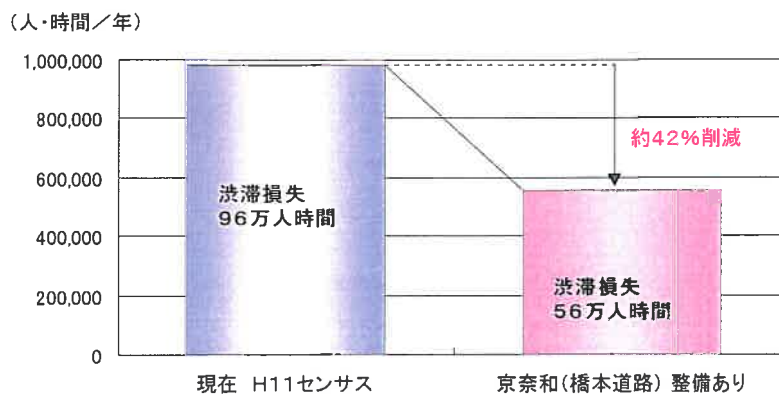
## 2. 交通混雑の緩和

橋本道路の整備により主要渋滞ポイントを含む国道24号の交通混雑の緩和が図られ、橋本市、高野口町域の渋滞損失時間が約4割削減されると期待されます。

国道24号の交通量の転換

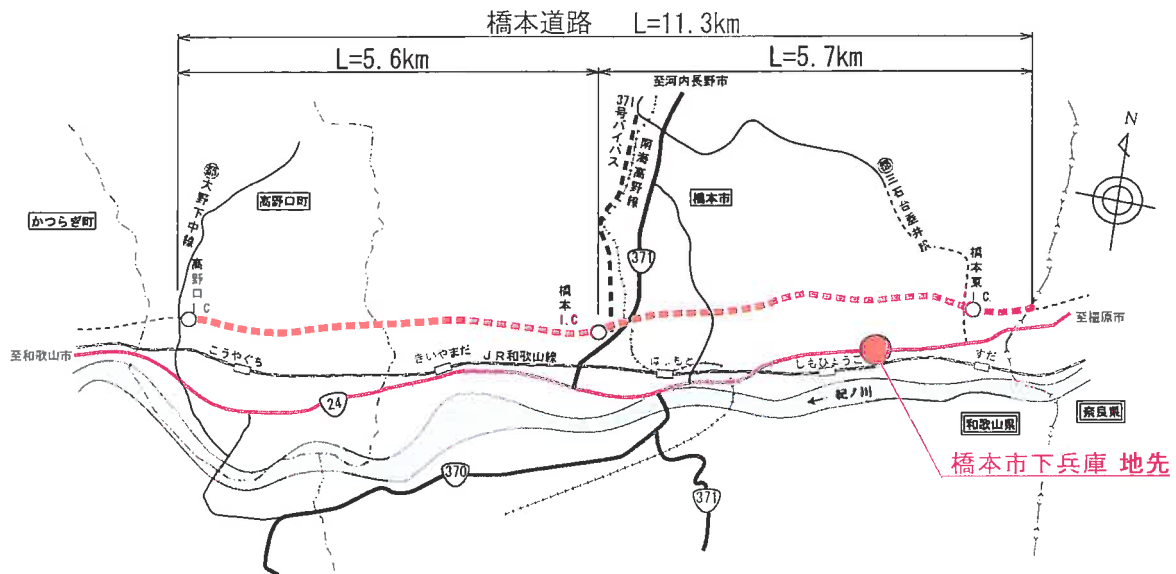


国道24号橋本市・高野口町域の  
橋本道路整備による渋滞損失時間の変化

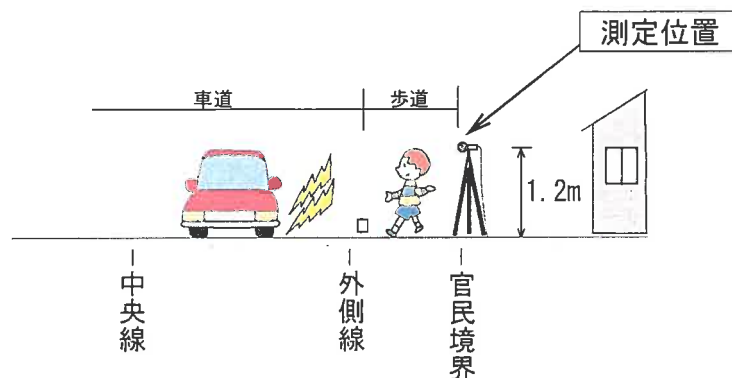
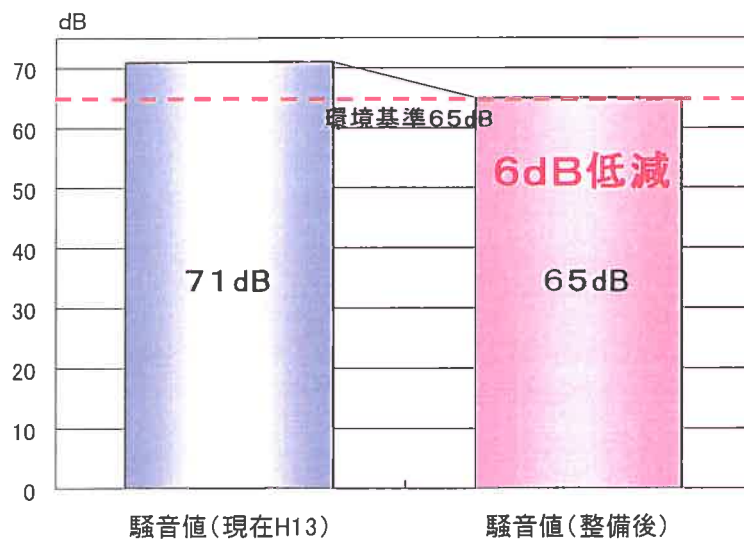


### 3. 交通安全、沿道環境の改善

橋本道路の整備により、国道24号から通過交通が橋本道路に転換し、死傷事故件数の削減及び沿道環境の改善が期待されます。

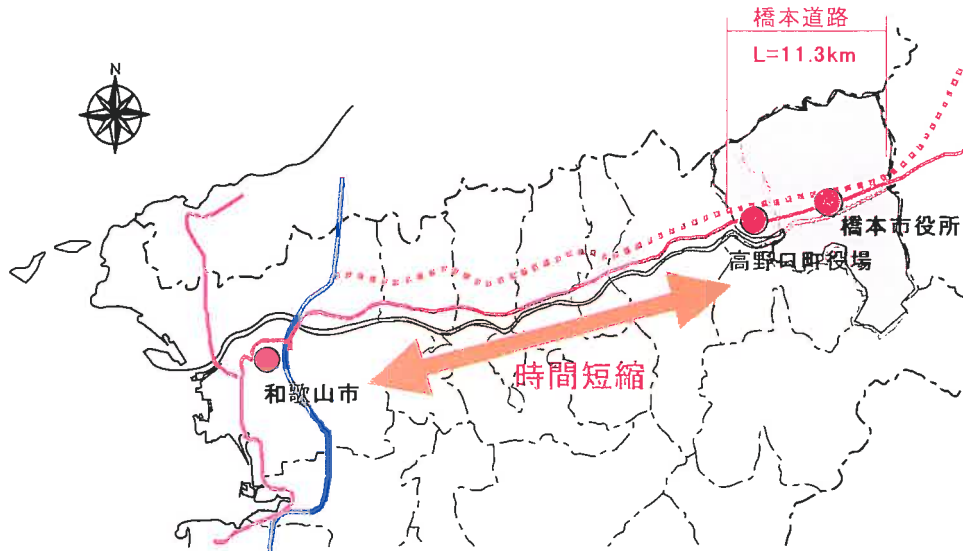


国道24号沿道の道路騒音値  
橋本市下兵庫 地先



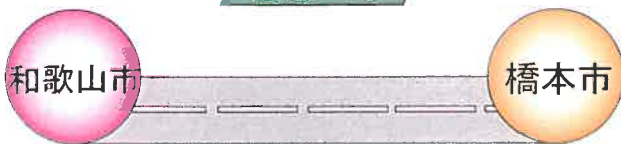
#### 4. 生活圏・活動圏の拡大

京奈和自動車道の整備により橋本市、高野口町と和歌山市間においても大幅な時間短縮が図られます。



#### 和歌山市～橋本市

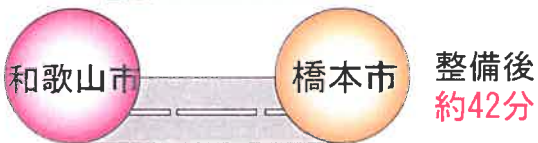
国道24号



約40分  
短縮

現在  
約82分

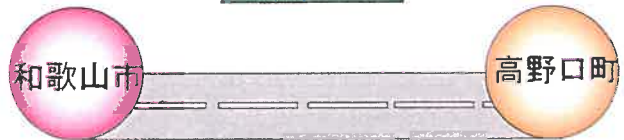
京奈和自動車道



整備後  
約42分

#### 和歌山市～高野口町

国道24号



約33分  
短縮

現在  
約72分

京奈和自動車道



整備後  
約39分

※現在は道路時刻表2003より算出

## 第3次医療施設の人口カバー圏の拡大

橋本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内の第3次医療施設への搬送時間が半減し、60分以内に到達可能となる人口は約9.5万人増加します。

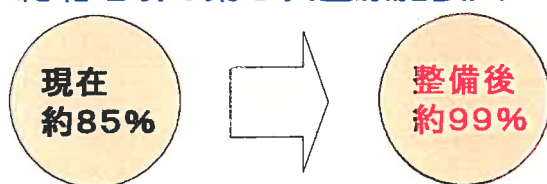
第3次医療施設からの60分圏域  
京奈和自動車道供用後



### 橋本市～和歌山日赤センター間の時間短縮



### 紀北地域の第3次医療施設人口カバー率の向上



	対象人口	カバー人口	カバー率
紀北地域	約68万人	約67万人	約99%



## 5. 地域の活性化の支援

### ①地域産業の支援

現国道24号の交通混雑の緩和及び高速道路ネットワークの整備により、和歌山市方面や奈良、京都、中京方面への大幅な輸送時間の短縮が図られ、「柿」「はっさく」などの果実や地場産業の製造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。

紀北地域の製造品・農産物の輸送経路（奈良、京都以東）



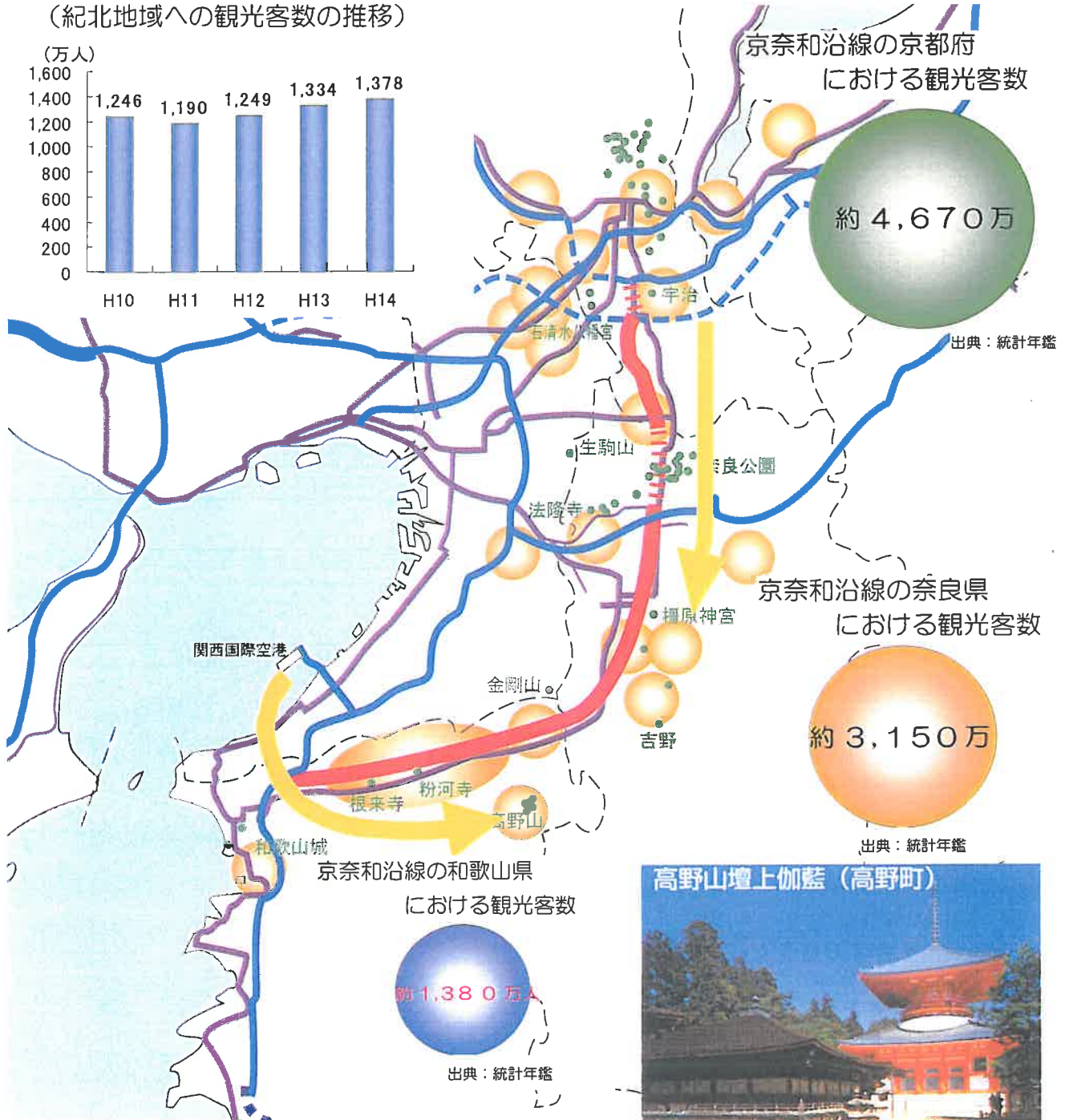
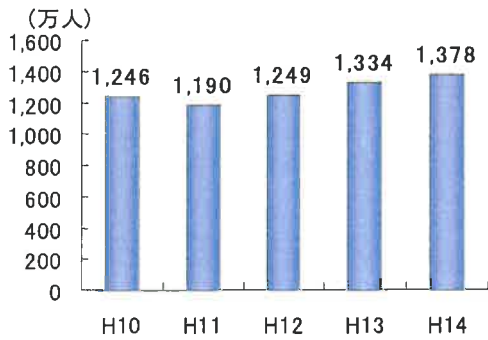
※現在は道路時刻表2003により算出

## ②観光振興の支援

橋本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

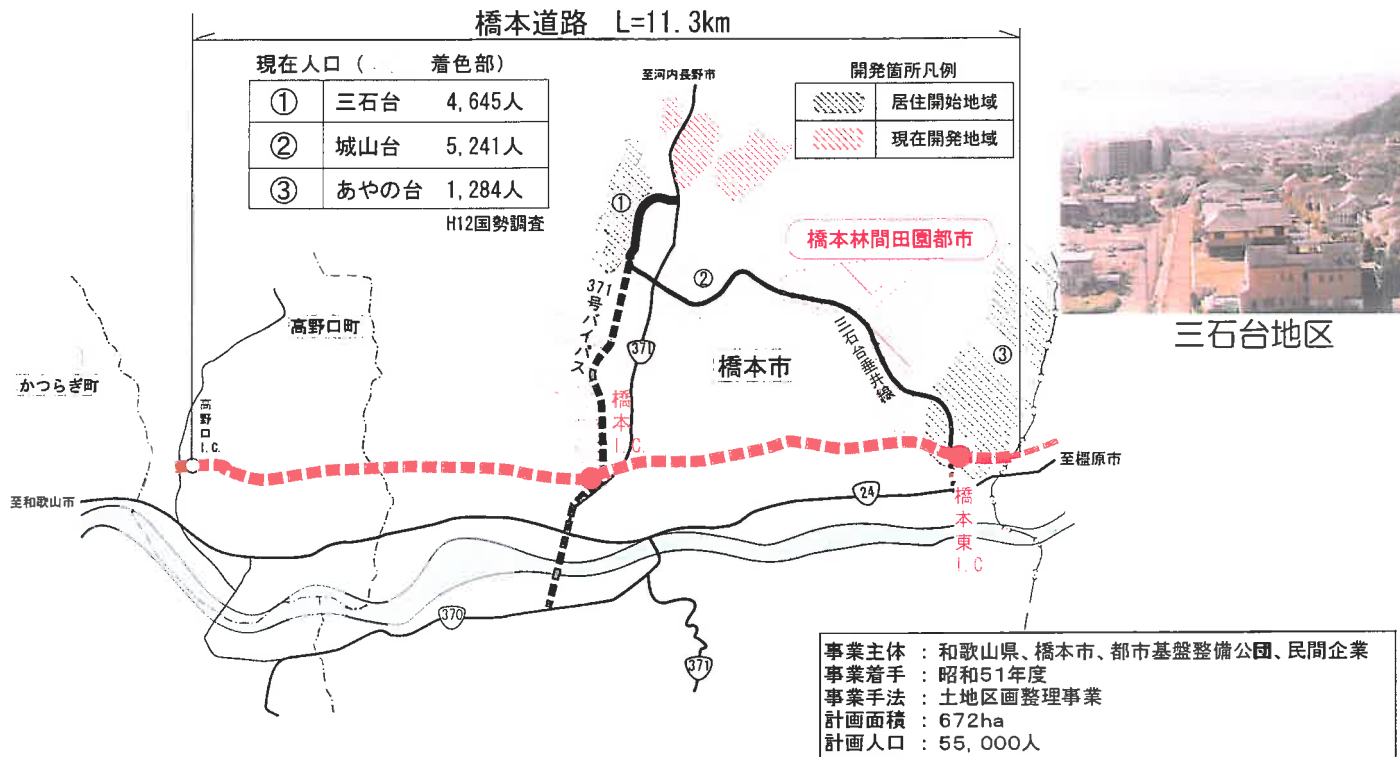
- 主な観光資源
- 歴史街道モデル事業地区

※ 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

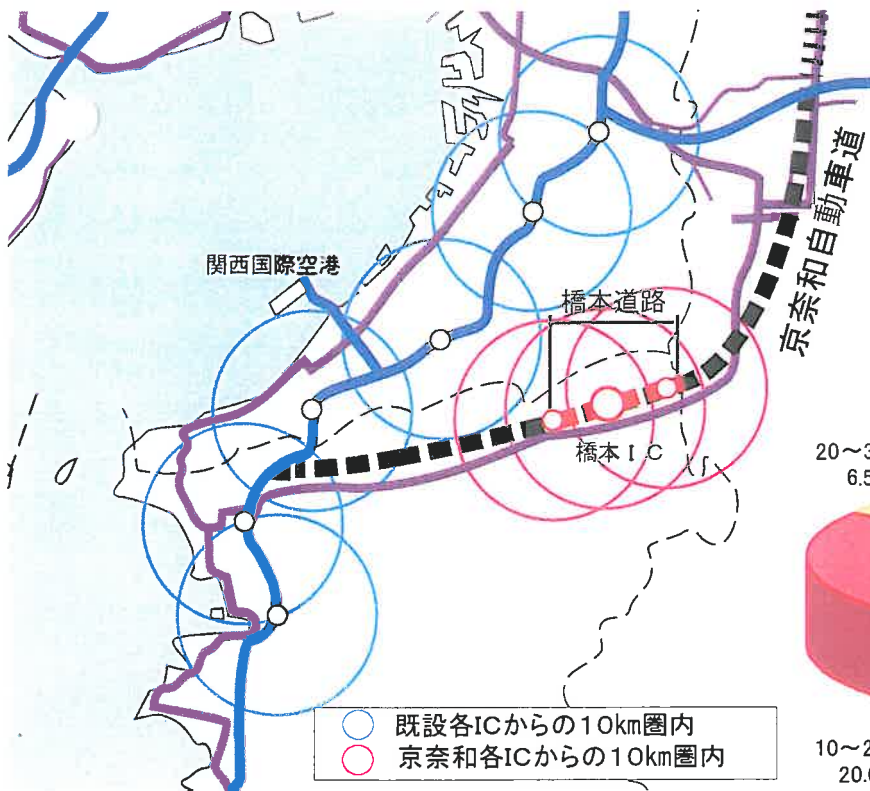


### ③地域開発事業の支援

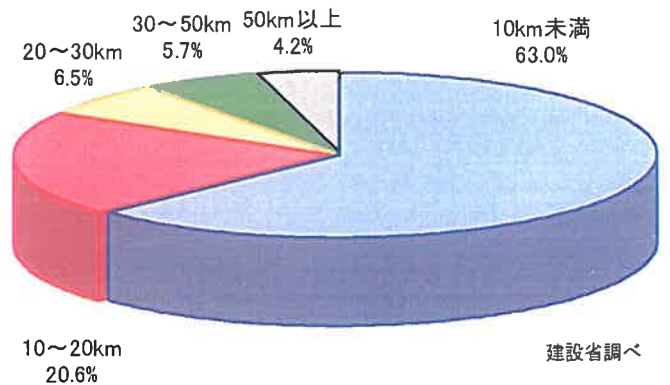
橋本道路の「橋本IC」と国道371号BP、「橋本東IC」と（都）三石台垂井線がそれぞれ連携することにより、橋本市長期総合計画でも位置付けのある「橋本林間田園都市」構想の支援を行います。



三石台地区



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	橋本道路
延長	11.3km

### □ 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	314億円	18億円	6億円	338億円
基準年における る現在価値	4,359億円	250億円	84億円	4,693億円

・・・(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	986億円	122億円	1,108億円
基準年における る現在価値	1,024億円	42億円	1,066億円

・・・(C)

### □算定結果

費用便益比 (CBR)	
$B/C =$	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$
$=$	$\frac{4,693\text{億円}}{1,066\text{億円}} = 4.4$

## コスト縮減や代替立案等の可能性

橋本道路については、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続をはじめ、大規模宅地開発のまちづくりとの整合を勘案した合理的な計画であり、用地については約95%を既に入収済みであることから、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。

施工にあたっては、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るほか、橋本市、高野口町の沿道地域では、騒音レベルが環境基準を超過しています。
- ・紀北地域の東部から高速道路のインターチェンジまでは、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。
- ・以上の課題に対応するためには、橋本道路を含む京奈和自動車道の早期整備が必要です。
- ・今後、橋本道路の整備を図ることによる費用対効果は4.4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

用地取得は95%完了し、平成10年度より工事を進めているところであり、早期供用に向けて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

- ・橋本道路については、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続をはじめ、大規模宅地開発のまちづくりとの整合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、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、国道24号の交通渋滞の緩和、交通安全の向上、沿道環境の改善、生活圏・活動圏の拡大などを通じ、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



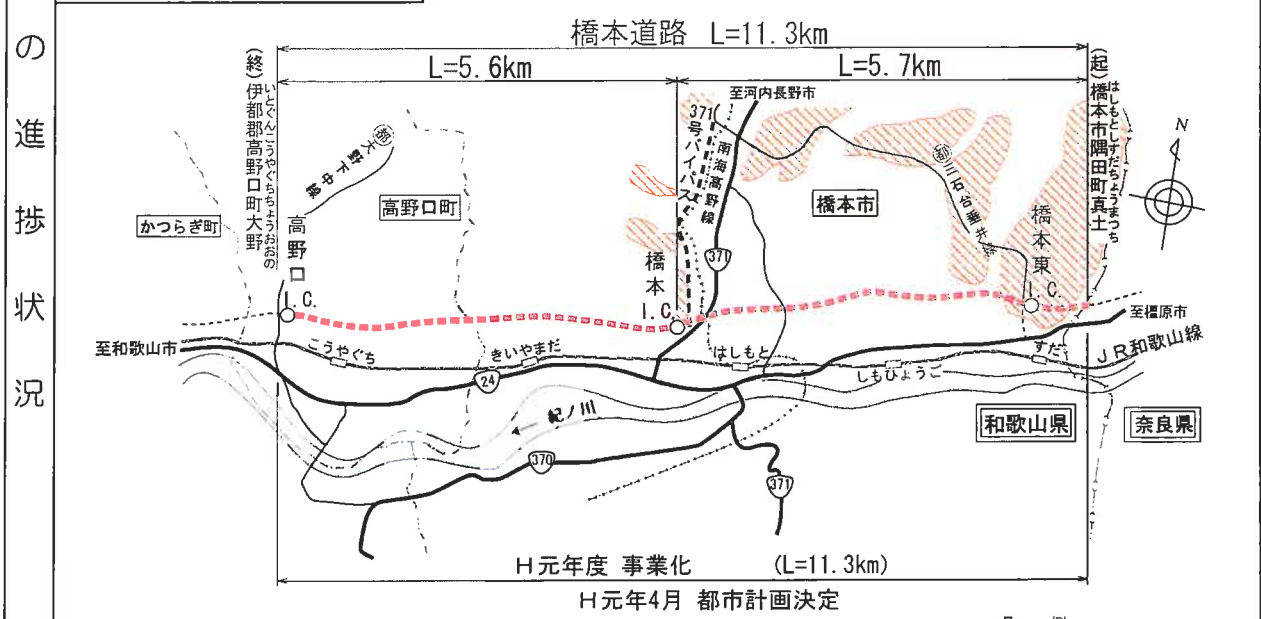
事業再評価に係る資料

事業名		国道24号橋本道路 <small>はしもと</small>		事業種別	高規格幹線道路
事業の概要	起終点	自：和歌山県橋本市隅田町真土 <small>すだちょうまつち</small> 至：和歌山県伊都郡高野口町大野 <small>こうやくちちょうおおの</small>		延長	11.3km
	事業化	平成元年度	都市計画決定	平成元年4月21日	
	用地着手	平成3年度	工事着手	平成10年度	
	全体事業費	約990億円			
事業目的	<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>橋本道路は、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、和歌山県橋本市から伊都郡高野口町間に計画された自動車専用道路で、京都、奈良、和歌山の広域連携強化により都市圏の活性化を図るとともに、国道24号の渋滞緩和、交通事故の削減、沿道環境の改善及び生活圏・活動圏の拡大による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>				
位置図					

事業名	国道24号 <small>はしもと</small> 橋本道路	事業種別	高規格幹線道路
-----	--------------------------------	------	---------

事業	施工済み額	事業費：約600億円（進捗率 61%）
----	-------	---------------------

業	事業進捗状況	計画図
---	--------	-----



都市計画決定	平成 元年4月
事業化	平成 元年度
用地買収着手	平成 3年度
工事着手	平成10年度

凡 例  
 橋本林間田園都市

橋本道路の用地買収にあたり、公図が全線にわたり混乱していたことから、公図の訂正を含め、用地買収に時間を要している。

また、残用地の一部には任意買収の困難な案件もあり、早期に用地取得を完了させるため、現在事業認定の手続きを進めている。

また、平成10年度より工事に着手し、隣接する橋本林間田園都市開発事業やアクセス道路となる国道371号バイパス事業などと調整を図りながら工事を進めている。

供用目標等今後の事業の見通し

- ・引き続き工事を推進し、早期供用を目指す。

事業名	国道24号 橋本道路	事業種別	高規格幹線道路
-----	------------	------	---------

客観的評価指標

事業を巡る社会情勢等

1. 活力	円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li><input type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>■ 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</li> </ul>
	物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> </ul>
	都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>■ 三大都市圏の環状道路を形成する</li> <li>■ 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</li> </ul>
	国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li>■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>
	個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li><input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</li> </ul>

事業をめぐる社会情勢

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 checked="" 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 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（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号現道区間の渋滞損失時間は約96万人・時間/年である。
    - ・ 当該事業により、渋滞損失時間は約56万人・時間/年となり、約42%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号現道区間の紀北地域のCO2排出量は約7154万t-c/年である。
    - ・ 当該事業により、CO2の排出量は約3344t-c/年となり、約53%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の排出量は約65.6tである。
    - ・ 当該事業により、NO2の排出量は約34.5t/年となり、約47%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号現道区間のSPMの排出量は約1.59tである。
    - ・ 当該事業により、SPMの排出量は約1.06t/年となり、約33%削減される。

<p>事業社会 を情 め勢 ぐ等 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>効果事業 分析採 択の時 の要の 因の費 用対 変化効果</p>	<p>○現在の費用便益比：B/C=4.4 (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>橋本道路については、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続をはじめ、大規模宅地開発のまちづくりとの整合を勘案した合理的な計画であり、用地については約95%を既に関済済みであることから、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。 施工にあたっては、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>地団 方体 公の 共意 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 高野口町・・・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 (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、国道24号の交通渋滞の緩和、交通安全の向上、沿道環境の改善、生活圏・活動圏の拡大などを通じ、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>	