

計画段階評価の結果等一覧

実施箇所	解決すべき課題等、原因	達成すべき政策目標	複数案との比較	対応方針
<p>近畿自動車道紀勢線 すさみ～太地</p> <p>(和歌山県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1)防災 ・東海・東南海・南海地震に伴う津波浸水により国道42号が寸断 ・国道42号は台風等の越波や大雨により過去に通行規制が発生</p> <p>(2)医療 ・高次医療施設への速達性が未確保</p> <p>(3)観光 ・対象地域において観光客数が減少傾向等</p> <p>(原因)</p> <p>(1)防災 ・国道42号が津波浸水区域を通過 ・防災対策が必要な急峻な法面等が存在</p> <p>(2)医療 ・高速道路ネットワークが未整備であり、また国道42号は線形の厳しい箇所が存在</p> <p>(3)観光 ・高速道路ネットワークが未整備であり、主要観光地へのアクセスに時間を要する</p>	<p>①災害時にも機能するネットワークの確保</p> <p>②地域防災に資する「いのちの道」機能の強化</p> <p>③高度な医療施設への速達性の向上</p> <p>④主要な観光資源などの連絡性を高め、周遊性を確保</p>	<p>[案1] 海側ルート案 (事業費約1,400億円) 〈津波浸水区域を概ね回避しつつ、集落へのアクセス性を優先する案〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の適応性：代替路、避難場所として機能するとともに、緊急出入口の設置が容易 ・医療施設への速達性：60分圏域人口が約2.6万人増 ・アクセス性：大阪～那智勝浦町の所要時間が約75分短縮 ・生活の利便性：集落からICまでの距離が近いためアクセス性に優れる 等 <p>[案2] 山側ルート案 (事業費約1,700億円) 〈津波浸水区域を極力回避する案〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の適応性：代替路としての機能するが、主な集落からの距離が遠くなり避難場所としての機能は困難 ・医療施設への速達性：60分圏域人口が約2.6万人増 ・アクセス性：大阪～那智勝浦町の所要時間が約79分短縮 ・生活の利便性：集落からICまでの距離が遠くなりアクセス性に劣る 等 <p>[案3] 現道改良案 (事業費約1,400億円) 〈現道である国道42号をできる限り活用する案〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の適応性：代替路無し ・医療施設への速達性：60分圏域人口が約0.9万人増 ・アクセス性：大阪～那智勝浦町の所要時間が約60分短縮 ・生活の利便性：集落に近くアクセス性に優れる 等 	<p>海側ルートを選定</p> <p>(理由)</p> <p>海側ルートは、山側ルート・現道改良案に比べ、災害時の適応性、集落へのアクセス性等利便性について優れている。</p> <p>全ての政策目標の達成が見込まれ、「1. 災害時にも機能するネットワークの確保」「2. 地域防災に資する『いのちの道』機能の強化」「3. 高度な医療施設への速達性の向上」に特に優れている。</p>
<p>近畿自動車道紀勢線 新宮～大泊</p> <p>(和歌山県) (三重県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1)防災 ・東海・東南海・南海地震に伴う津波浸水により国道42号が寸断 ・国道42号は台風等の越波や大雨により過去に通行規制が発生</p> <p>(2)医療 ・高次医療施設への速達性が未確保</p> <p>(3)観光 ・対象地域において観光客数が減少傾向等</p> <p>(原因)</p> <p>(1)防災 ・国道42号が津波浸水区域を通過 ・唯一の幹線道路であり、多重性がない</p> <p>(2)医療 ・高速道路ネットワークが未整備</p> <p>(3)観光 ・高速道路ネットワークが未整備であり、主要観光地へのアクセスに時間を要する</p>	<p>①災害時にも機能するネットワークの確保</p> <p>②地域防災に資する「いのちの道」機能の強化</p> <p>③高度な医療施設への速達性の向上</p> <p>④主要な観光資源などの連絡性を高め、周遊性を確保</p>	<p>[案1] 海側ルート (事業費約1,300億円) 〈津波浸水区域を概ね回避しつつ、集落へのアクセス性を優先する案〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の適応性：代替路、避難場所として機能するとともに緊急出入口の設置が容易 ・医療施設への速達性：紀南病院～新宮医療センター間の所要時間：約24分短縮 ・生活の利便性：集落からICまでの距離が近いためアクセス性に優れる 等 <p>[案2] 山側ルート (事業費約1,500億円) 〈津波浸水想定区域の極力回避する案〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の適応性：代替路としての機能するが、沿道から離れた山間部を通過するため、避難場所としての機能は困難 ・医療施設への速達性：紀南病院～新宮医療センター間の所要時間：約20分短縮 ・生活の利便性：集落からICまでの距離が遠くなりアクセス性に劣る 等 	<p>海側ルートを選定</p> <p>(理由)</p> <p>海側ルートは、山側ルートに比べ、災害時の適応性、集落へのアクセス性等利便性について優れている。</p> <p>全ての政策目標の達成が見込まれ、「1. 災害時にも機能するネットワークの確保」「2. 地域防災に資する『いのちの道』機能の強化」「3. 高度な医療施設への速達性の向上」に特に優れている。</p>

実施箇所	解決すべき課題等、原因	達成すべき政策目標	複数案との比較	対応方針
<p>山陰自動車道 福光～江津 (鳥根県)</p>	<p>(課題等) (1)災害・事故 ・洪水時、大雨時や事故等に伴い、国道9号が寸断。 ・国道9号は交通事故が多発。交通事故による通行止めも発生。 ・国道9号が寸断されると大きな迂回が必要となる。 (2)医療 ・高次医療施設への速達性、確実性が未確保。 (3)経済 ・港、物流拠点施設等への速達性、アクセス性が未確保。 (4)観光 ・観光施設等への速達性、アクセス性が未確保。 ・対象地域への観光客数が減少傾向。周遊ツアーも少ない状況。 (5)生活の安全 ・地域住民の安全性の確保。 (原因) (1)災害・事故 ・洪水時の浸水区域、土砂災害の危険箇所が存在。急な坂（縦断勾配が5%以上）、急なカーブ（曲線半径が150m以上）が多数存在。 (2)医療 ・高速道路ネットワークが未整備であり、高次医療施設へのアクセスに時間を要する。 (3)経済 ・高速道路ネットワークが未整備であり、港、物流拠点施設等へのアクセスに時間を要する。 (4)観光 ・高速道路ネットワークが未整備であり、観光施設へのアクセスに時間を要する。 (5)生活の安全 ・高齢化の進行する地域であり、大型車等の混在により、生活道路として使われている国道9号の危険性が高い。</p>	<p>①災害時にも機能するネットワークの確保 ②救急医療機関への速達性、確実性の確保 ③国際競争力の強化、産業の活性化 ④観光の振興、交流の促進 ⑤安全性の向上</p>	<p>[案1] 現道拡幅案（事業費約400～450億円） 〈現国道9号を拡幅し、活用する案〉 ・災害・事故時の適応性の面では、代替路としての機能が弱い。 ・医療施設等への速達性、確実性の面では、江津市～鳥根県立中央病院までの所要時間が約4分短縮、その他主要施設等への所要時間として約5分短縮が見込まれる。 ・生活の安全面では、長距離交通と地域内交通の混在が残り、事故の削減件数が少ない。 ・騒音など生活環境への影響が大きく、家屋移転数が多い。 ・全線現道拡幅するため、事業期間が長い。 [案2] 一部現道活用案（事業費約500～550億円） 〈当面、「国道9号 江津バイパス」と「県道 浅利渡津線」を活用し、福光～浅利間に新たに自動車専用道路を計画し走行性の高いネットワークを早期に形成する案〉 ・災害・事故時の適応性の面では、代替路として機能する。 ・医療施設等への速達性、確実性の面では、江津市～鳥根県立中央病院までの所要時間が約9分短縮、その他主要施設等への所要時間として約10分短縮が見込まれる。 ・生活の安全面では、長距離交通と地域内交通が分離され、事故の削減件数が多い。 ・騒音など生活環境への影響が小さく、家屋移転数が少ない。 ・一部現道活用するため、事業期間が短い。 [案3] 別線バイパス案（事業費約800～850億円） 〈全線4車線バイパス整備する案〉 ・災害・事故時の適応性の面では、代替路として機能する。 ・医療施設等への速達性、確実性の面では、江津市～鳥根県立中央病院までの所要時間が約9分短縮、その他主要施設等への所要時間として約10分短縮が見込まれる。 ・生活の安全面では、長距離交通と地域内交通が分離され、事故の削減件数が多い。 ・騒音など生活環境への影響が小さく、家屋移転数が少ない。 ・全線別線バイパス整備するため、事業期間が長い。</p>	<p>[案2] 一部現道活用案を選定 〈当面、「国道9号 江津バイパス」と「県道 浅利渡津線」を活用し、福光～浅利間に新たに自動車専用道路を計画し走行性の高いネットワークを早期に形成する案〉 (理由) ・[案2] 一部現道活用案は、[案1] 現道拡幅案に比べ、災害や事故時に通行止めが生じにくいこと、時間短縮効果が大きいこと、長距離交通と地域内交通の分離により交通の安全性が確保できること、事業期間が短い等の面で優れている。 ・[案3] 別線バイパス案と比べ、事業費や早期に走行性の高いネットワークが形成できる等の面で優れている。 ・全ての政策目標の達成が見込まれる。</p>

実施箇所	解決すべき課題等、原因	達成すべき政策目標	複数案との比較	対応方針
<p>三遠南信自動車道 水窪北～佐久間 (静岡県)</p>	<p>(課題等) (1)防災 ・地域で唯一の幹線道路(国道152号、473号)のほとんどが雨量通行規制区間 ・近年土砂災害が頻発、孤立化の可能性があり、安全・安心な生活環境が未確保 (2)医療 ・高次医療施設への速達性が未確保 (3)生活 ・医療、買い物等は都市部に依存、長時間の移動により利便性の低い生活環境 (4)地域連携 ・幹線道路が脆弱な飯田方面との交流が希薄 (原因) (1)防災 ・地質的に不安定な中央構造線および外帯側を国道が通過 ・代替路がない道路ネットワーク (2)医療 ・国道152号、473号に線形不良箇所、幅員不足箇所が多い (3)生活 ・国道152号、473号に線形不良箇所、幅員不足箇所が多い (4)地域連携 ・地域間をつなぐ幹線道路ネットワークが未整備</p>	<p>①災害時にも機能する信頼性の高い(孤立しない)ネットワークの確保 ②高次医療施設への速達性、基本的な生活利便性の確保 ③地域連携の強化による産業、観光・交流の活性化</p>	<p>[案①] 全線別線整備案(事業費約950億円) 〈全線を別線とし、より高い連絡速度を確保する案〉 ・災害時の適応性:災害に強い道路により、孤立化を回避、広域防災ネットワークを構築 ・医療施設への速達性:水窪地区から第3次救急医療施設までの所要時間が約24分短縮し、60分以内に到達可能 ・地域連携:飯田～浜松間の所要時間が約30分短縮し、物流の効率性及び観光回遊性の向上が期待できる ・整備効果の発現速度:整備効果の発現までに一定の期間を要する ・地域との関連性:全線別線で、外来者との関係がとりづらい</p> <p>[案②] 現道改良+別線整備案(事業費約740億円) 〈水窪以北の現道区間を活用し、よりコストを安価に課題解消を図る案〉 ・災害時の適応性:災害に強い道路により、孤立化を回避、広域防災ネットワークを構築 ・医療施設への速達性:水窪地区から第3次救急医療施設までの所要時間が約24分短縮し、60分以内に到達可能 ・地域連携:飯田～浜松間の所要時間が約26分短縮し、物流の効率性及び観光回遊性の向上が期待できる ・整備効果の発現速度:現道改良順次行うため、早期に実現可能 ・地域との関連性:現道改良区間では、外来者との関係がとりやすい</p> <p>[案③] 全線現道改良案(事業費約770億円) 〈全線において、既存の現道を改良し活用する案〉 ・災害時の適応性:中央構造線と2回交差し、地質的不安定な外帯を現道改良するため、長期的な耐災性に不安が残る ・医療施設への速達性:水窪地区から第3次救急医療施設までの所要時間が約6分短縮するが、依然として60分以上要する ・地域連携:飯田～浜松間の所要時間短縮は約6分と小さく、物流の効率性及び観光回遊性の向上が十分に期待できない ・整備効果の発現速度:既存集落の大規模移転が伴うため、全線整備までの期間に長期を要する ・地域との関連性:全線にわたって、外来者との関係がとりやすい</p>	<p>[案②] 現道改良+別線整備案を選定 (理由) ・政策目標を達成するとともに、コストが最も安く、整備効果の発現効果が早期に望めること等から、総合的に評価し、【案②】現道改良+別線整備案が最も優れている ・【案③】全線現道改良案は外帯での道路整備であり、長期的な耐災性が低いとともに、時間短縮効果が見込めないことから、政策目標を十分に達成できない ・地域から「コスト縮減」、「整備効果の早期発現」、「地域との関連性」を望む意見が多く、【案①】全線別線整備案は、十分に対応できないことが懸念される</p>

実施箇所	解決すべき課題等、原因	達成すべき政策目標	複数案との比較	対応方針
<p>一般国道6号 茨城県北茨城市～福島県いわき市間 (茨城県、福島県)</p>	<p>(課題等) (1)交通状況 北茨城市～いわき市間の国道6号は休日等には旅行速度が20km/hまで低下。事故率の高い交差点(100件/億台キロ以上)が2箇所存在し、死亡事故も発生。 (2)防災・迂回 国道6号は東日本大震災時の津波により浸水し、御城前交差点では約2日間通行止めが生じた。また、福島第一原発事故により県境を越えて避難車両の渋滞が発生。 (3)医療 北茨城市には第三次救急医療施設が無いことから、重篤な患者はいわき市側の第三次救急医療施設へ搬送するなど県境を越えた結びつきが強い。 (原因) (1)交通状況 交通量が17,699～18,378台/日と2車線の交通容量を上回り混雑度が高く、主要渋滞箇所(御城前交差点)も存在。沿道出入り車両が交通の妨げになっており、追突事故が全体の6割以上を占める。 (2)防災・迂回 国道6号は津波浸水区域を通過しており、近接する迂回路が無く、地震や津波等の災害により通行止めとなった場合、広域な迂回が生じる。 (3)医療 搬送路の国道6号には、旅行速度低下区間、主要渋滞箇所、事故多発箇所、津波浸水区域などが存在。</p>	<p>①交通容量を確保する ②北茨城市～いわき市間で災害に強い緊急輸送路の確保 ③交通事故の減少を図る ④第三次救急医療施設への速達性向上を図る ⑤観光など県境を越えた結びつきの確保</p>	<p>[案1] バイパス案(事業費約170～190億円) ①交通容量の確保 バイパスに交通が転換することにより国道6号の混雑が解消。 ②災害に強い緊急輸送路の確保 ・津波浸水区間をバイパスで回避。 ・新たな代替路が確保される。 ③交通事故の減少 国道6号の交通量減少により、交通事故の減少効果がある。 ④第三次救急医療施設への速達性 北茨城市立総合病院～総合警城共立病院間の搬送時間36分。 ⑤県境付近の観光地へのアクセス性 バイパスは、勿来の関公園、勿来海水浴場など県境付近の観光地へのアクセスが限定的となる。 [案2] 現道拡幅案(事業費約230～250億円) ①交通容量の確保 4車線化により国道6号の混雑が解消。 ②災害に強い緊急輸送路の確保 ・津波浸水区間の国道6号を一部嵩上げする。 ・新たな代替路は確保されない。 ③交通事故の減少 4車線化に伴う中央分離帯設置により、右折車が制限され追突事故の減少効果がある。 ④第三次救急医療施設への速達性 北茨城市立総合病院～総合警城共立病院間の搬送時間41分。 ⑤県境付近の観光地へのアクセス性 国道6号を改良するため、勿来の関公園、勿来海水浴場など県境付近の観光地へのアクセスに優れる。</p>	<p>[案1] バイパス案を選定 (理由) [案1] バイパス案は政策目標である渋滞解消、事故減少が図られ、医療施設への速達性が優れているとともに、津波浸水区間を回避した新たな代替路を確保できる。 また、[案2] 現道拡幅案に比べ、家屋移転・工事など生活環境への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられる。</p>