

新規事業採択時評価の流れ(直轄事業)

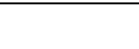
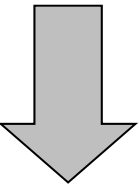
資料1

高規格幹線道路又は
全体事業費250億円以上

高規格幹線道路以外で
全体事業費250億円未満

概算要求時

新規事業採択時評価の実施
(知事意見照会、地方小委員会・事業評価部会における審議)



財務省へ要求

政府予算案において内示

新規事業採択時評価の実施
(知事意見照会、地方小委員会・事業評価部会における審議)

国会における予算審議・政府予算決定

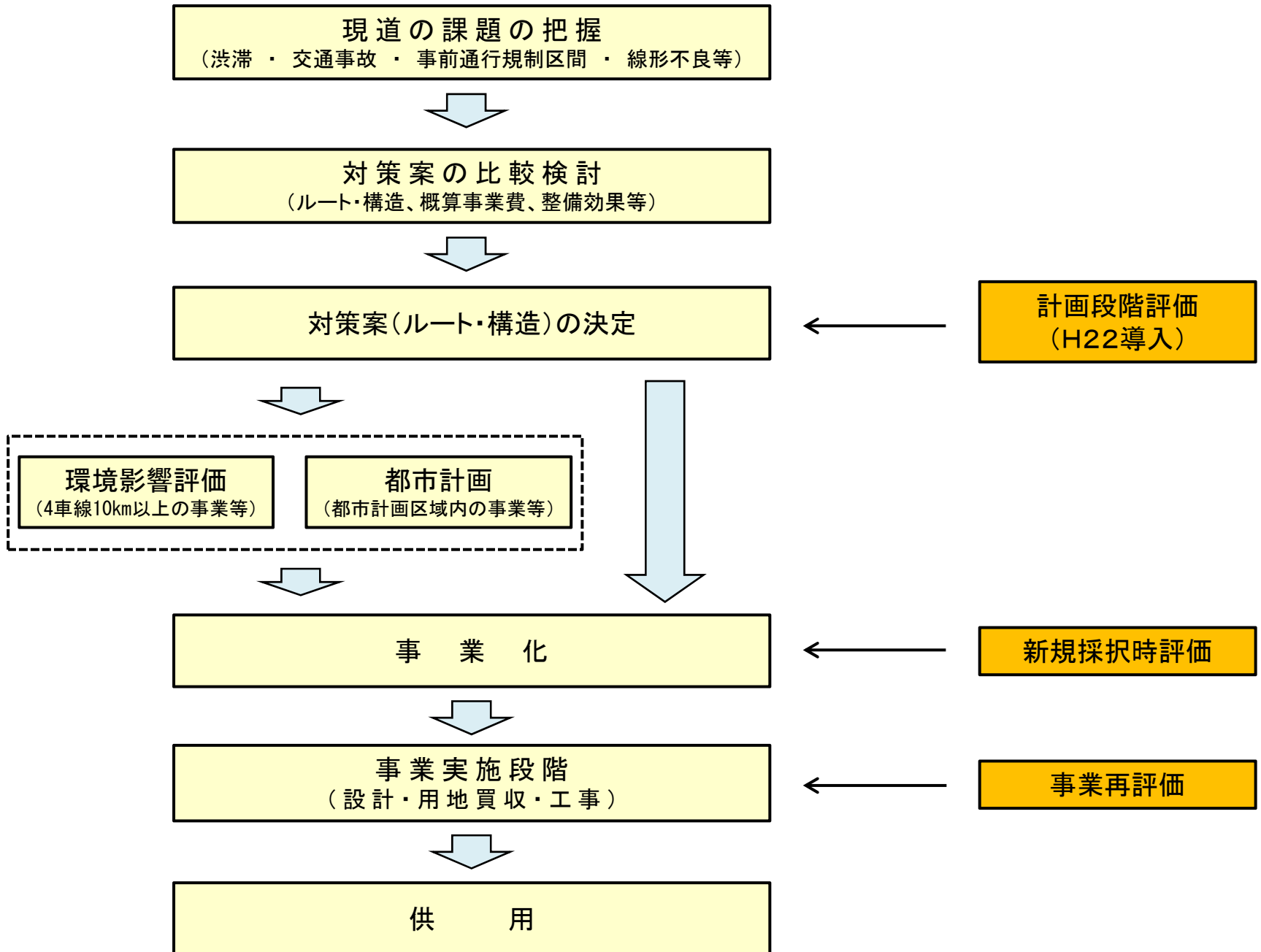
新規事業化

年 末

1月

4月

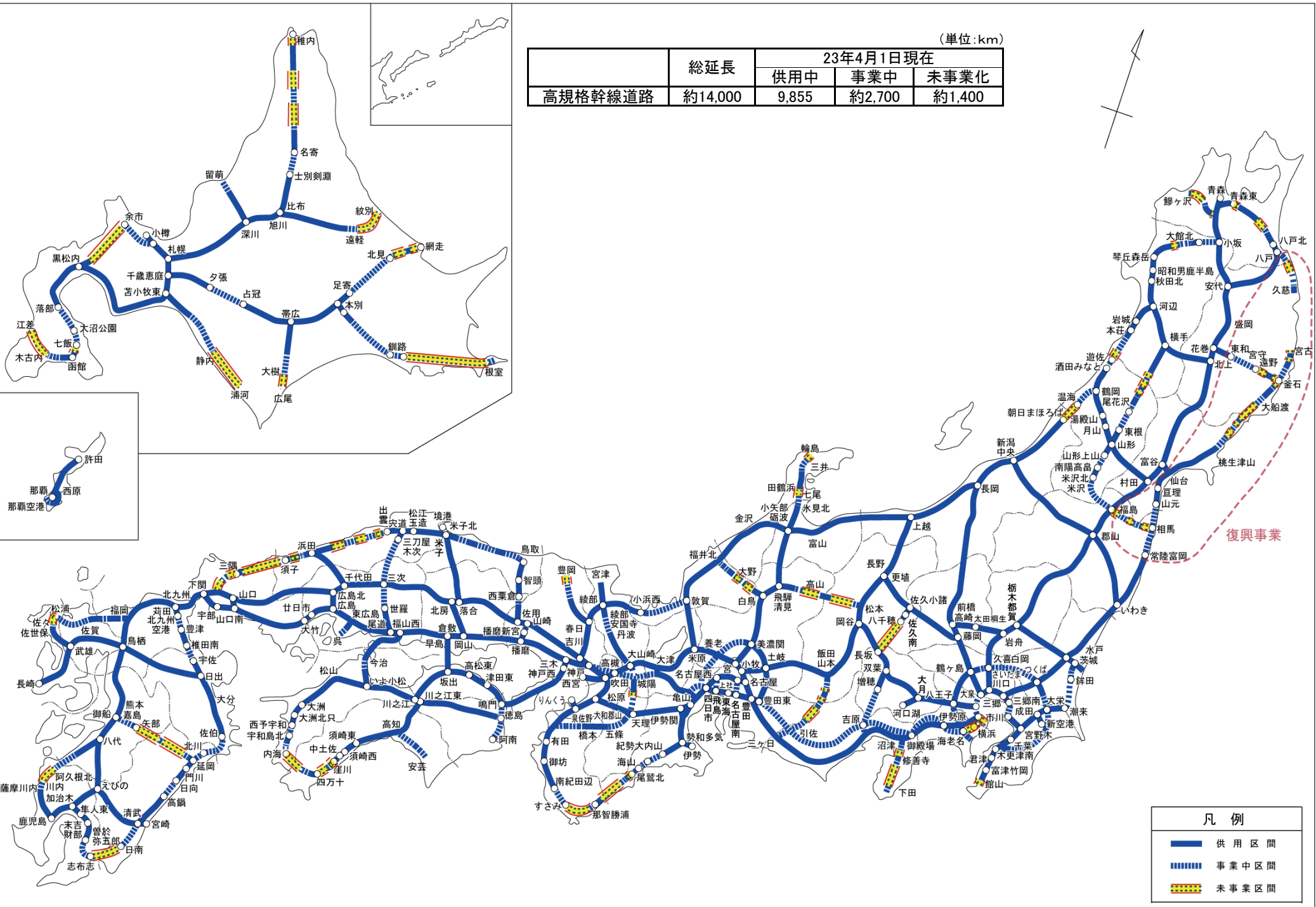
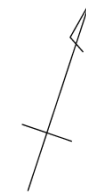
直轄事業の流れ



高規格幹線道路の整備状況図

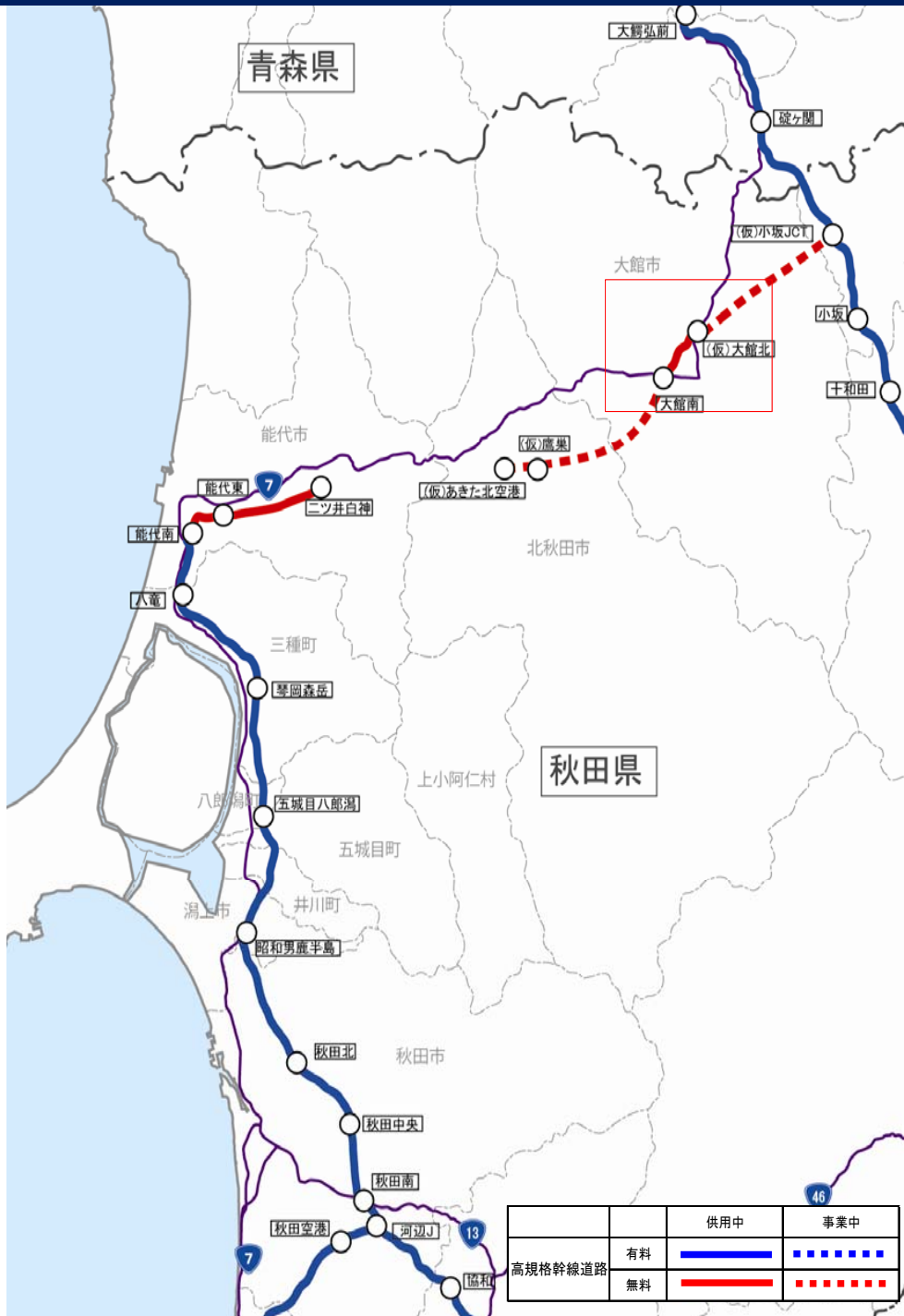
(単位:km)

高規格幹線道路	総延長 約14,000	23年4月1日現在		
		供用中 9,855	事業中 約2,700	未事業化 約1,400

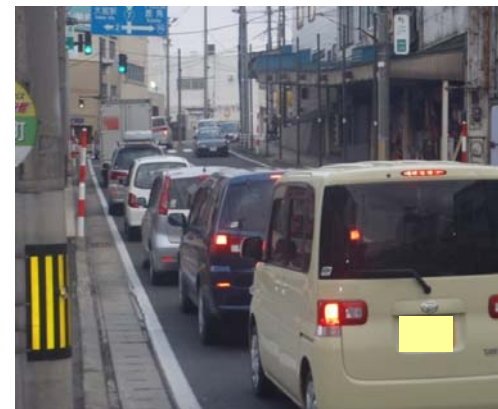


凡例	
——	供用区間
- - - -	事業中区間
●●●●	未事業区間

日本海沿岸東北自動車道(秋田～大館間)の進捗状況

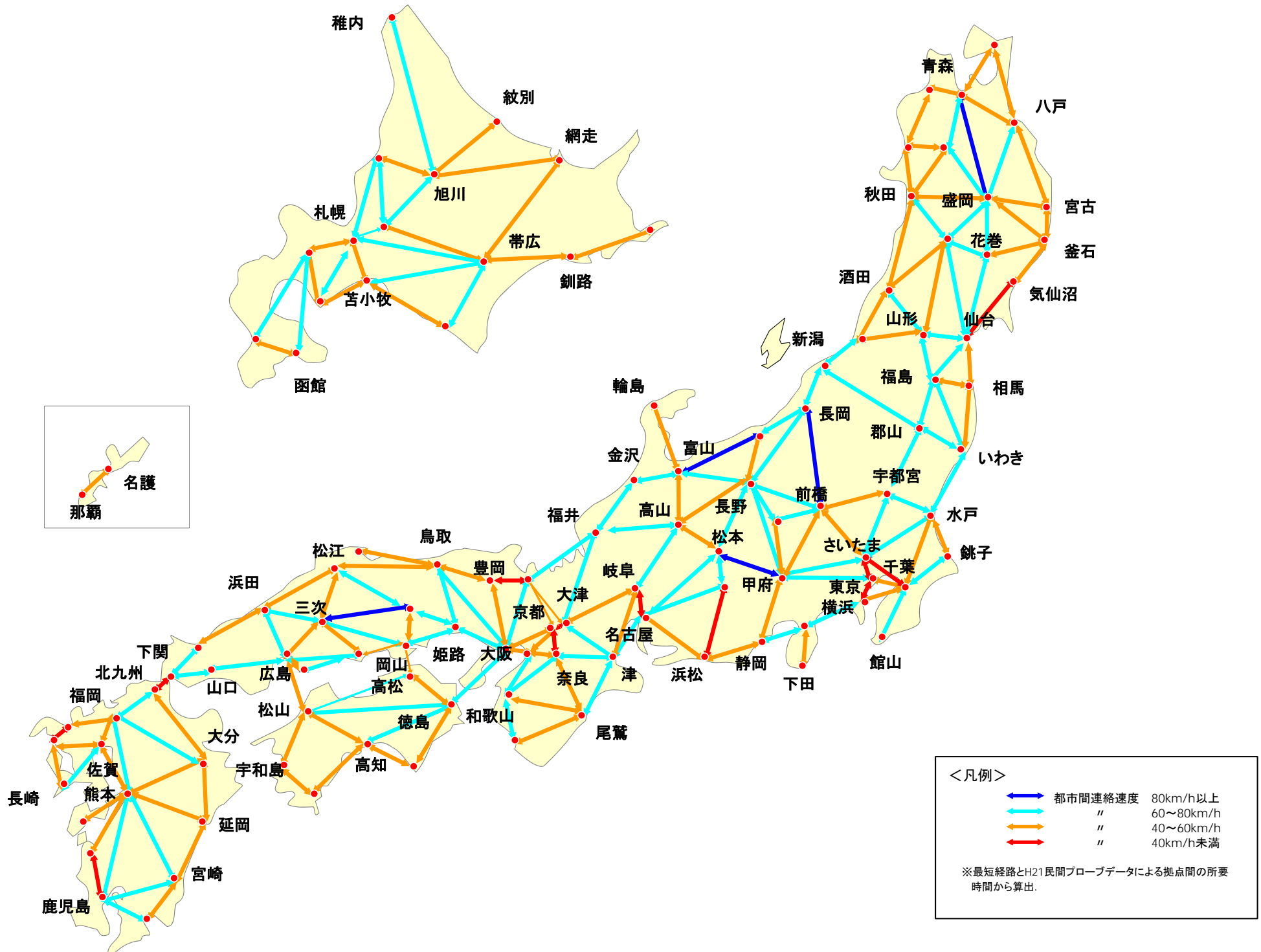


▲(写真①)大館西道路

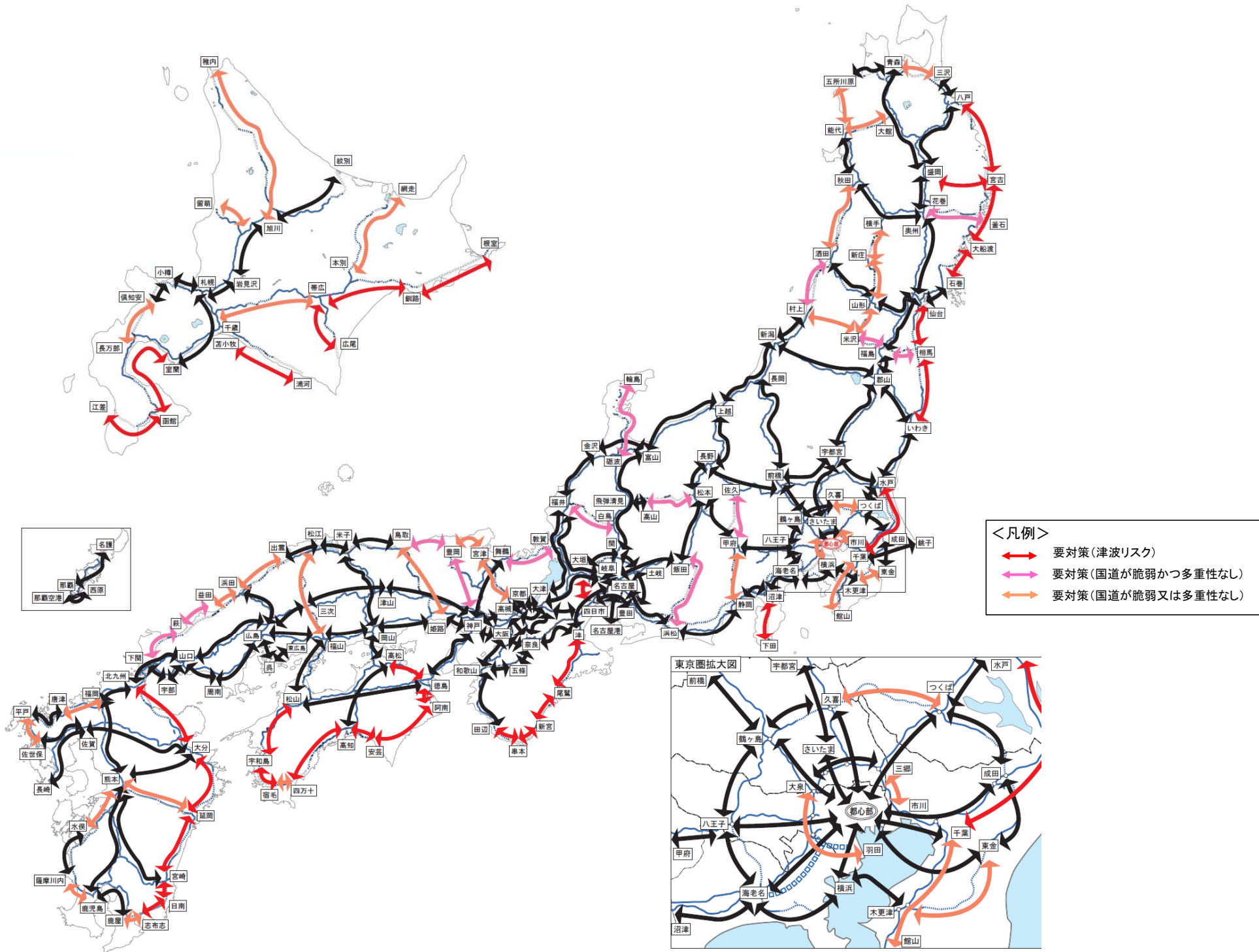


▲(写真②)並行する国道7号大館市内の状況

主要都市間の連絡速度の現状



災害面からの課題



未事業化区間の状況

《直轄事業》

○高規格幹線道路

路線名	区間	都道府県名	延長	高速道路のあり方検討有識者委員会 災害面の再点検(案)						「防災機能の評価手法(暫定案)」による必要性の評価		事業実施環境			備考
				到達困難性	耐災害性・多重性				a)防災・災害時の救助活動等 b)住民生活 c)地域経済・地域社会等 【ネットワーク上のリンクとしての現況の評価】	ルート・構造の検討状況	都市計画の状況	環境影響評価の状況			
					連絡速度(km/h)	耐災害性		多重性							
		津波浸水区域	事前通行規制区間	代替路		迂回率									
北海道縦貫自動車道	七飯藤城～七飯	北海道	3km	63.6	◎	●		なし			検討中		未		
	士別剣淵～名寄	北海道	12km	58.8	○		●		1.4		確定		完(H3.4)	抜本的見直し区間	
	美深敷島～音威子府	北海道	36km								検討中		未		
	中川～幌延	北海道	60km								検討中		未		
	豊富北～稚内	北海道	28km								検討中		未		
	黒松内～余市	北海道	74km								○ 51.2				1.1
北海道横断自動車道 根室線	別保～温根沼	北海道	119km	61.6	◎	●		なし		検討中		未			
北海道横断自動車道 網走線	足寄～陸別町小利別	北海道	51km	50.1	○				1.6		確定		完(S63.12)	抜本的見直し区間	
	端野町川向～端野町協和	北海道	4km								確定		完(H13.4)	抜本見直し区間が起点側に存在し、早期整備の必要性の検討とともにルート周辺に猛禽類の営巣木が確認されているために引き続きの環境調査実施の実施が必要	
	端野町協和～高野(交差点)	北海道	18km								検討中		未		
	女満別空港～網走	北海道	23km								検討中		未		
旭川・紋別自動車道	遠軽～紋別	北海道	33km	60.8					1.4	検討中					
帯広・広尾自動車道	大樹～広尾	北海道	22km	○ 46.9	◎	●		なし		検討中					
日高自動車道	静内～浦河	北海道	41km	○ 53.1	◎	●		なし		検討中					
函館・江差自動車道	木古内～江差	北海道	31km	○ 53	◎	●		なし		検討中					
東北縦貫自動車道 八戸線	天間林(1)～天間林(2) (天間林道路)	青森	8km	○ 55.4	○				2.0	a)八戸市～青森市間の国道4号、45号には、線形不良箇所が存在、災害時の救助救援等に支障。 b)上北地域から第三次救急医療施設へ1時間以内に到達できない圏域人口が約4.6万人(上北地域の人口の2割)存在。 c)当該地域は高速道路が不連続であり、現道区間には、線形不良箇所などが存在するため、地域間の連携に支障。 【・防災機能の評価レベル(目標):C(B)、 ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):1.6】	確定		完(H17.3)	完(H17.3)	
	天間林(2)～天間館	青森	5km	検討中							検討中				
	滝沢～青森東	青森	4km	検討中							検討中				
日本海沿岸東北自動車道	朝日まほろば～温海	新潟・山形	36km	○ 49.2	◎		●		3.6	【・防災機能の評価レベル(目標):D(A)、 ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):不通】	検討中	未	未		
	遊佐～家潟	山形・秋田	17km	○ 53.2	○			なし		【・防災機能の評価レベル(目標):D(A)、 ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):不通】	検討中	未	未		
	二ツ井白神～あきた北空港 (二ツ井今泉道路)	秋田	16km	○ 45.2	○				3.6	a)能代市～大館市間の防災点検要対策箇所において、土砂崩れなどの災害が想定される脆弱な区間が存在し、災害時の救助救援等に支障。 b)秋田県北地域の基幹病院である北秋田市民病院へ1時間以内に到達出来ない圏域人口が約4.8万人(秋田県北地域の人口の約2割)存在。 【・防災機能の評価レベル(目標):B(A)、 ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):1.0】	確定				

未事業化区間の状況

《直轄事業》

○高規格幹線道路

路線名	区間	都道府県名	延長	高速道路のあり方検討有識者委員会 災害面の再点検(案)						「防災機能の評価手法(暫定案)」による必要性の評価 a)防災・災害時の救助活動等 b)住民生活 c)地域経済・地域社会等 【ネットワーク上のリンクとしての現況の評価】	事業実施環境			備考
				到達困難性	耐災害性・多重性				迂回率		ルート・構造の検討状況	都市計画の状況	環境影響評価の状況	
					連絡速度(km/h)	耐災害性		多重性						
		津波浸水区域	事前通行規制区間	代替路										
東北中央自動車道	蓋山～福島	福島	11km	○ 48.4	◎		●		1.8	【・防災機能の評価レベル(目標):D(B)、 ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):9.6】 b)最上地方から第三次救急医療施設へ1時間以内に到達出来ない県域人口が約3.6万人(最上地域の人口の約4割)存在。 【・防災機能の評価レベル(目標):B(A)、 ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):1.0】	検討中	未		
	新庄北～昭和(泉田道路)	山形	8km	○ 55.5	○				2.3		確定			
	昭和～金山	山形	13km								検討中			
	及位～上院内	山形	9km								検討中			
	下院内～雄勝こまち	秋田	5km								検討中			
津軽自動車道	浪岡JCT～浪岡	青森	2km	○ 53.8						【・防災機能の評価レベル(目標):B(B)、 ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):1.0】	検討中			
	柏～浮田	青森	13km								検討中			
東関東自動車道 館山線	富浦～館山	千葉	5km	70	○				2.2		検討中	未	未	
東京外かく環状道路	東名JCT～平和島JCT	東京	24km	◎ 35.8	○				1.6		検討中	未	未	
第二東海自動車道	玉川～横浜泉JCT	東京・神奈川	36km	○ 59.2							検討中	未	未	
	横浜泉JCT～海老名南JCT	神奈川	10km	○ 44							検討中	未	未	
中部横断自動車道	長坂JCT～八千穂	山梨・長野	34km	○ 51.8	◎		●		1.6		検討中		未	
能越自動車道	輪島～三井(輪島道路Ⅱ期)	石川	7km	○ 53.3	◎		●	なし		a)該当箇所の現道である(主)七尾輪島線は、法面崩落等の危険性がある特殊通行規制区間や災害危険区域を通過する為、落石等の災害が発生。災害時の信頼性の高い緊急輸送路が未確保。 災害発生時には、防災拠点となる能登空港から輪島市まで、大幅な迂回が発生。 b)輪島地区には救命救急を担う第3次医療施設が無いため、60分で到達できない圏域人口が約2.5万人存在。	確定	完(H11.5)	完(H11.5)	
	田鶴浜～七尾	石川	10km								確定	手続き中	手続き中	
中部縦貫自動車道	波田～中ノ湯	長野	27km	○ 48.3	◎		●		1.6	【・防災機能の評価レベル(目標):D(B)、 ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):不通】	検討中	未	未	
	平湯～丹生川	岐阜	21km								検討中		未	
	大野～大野東	福井	5km								検討中			
	和泉～油坂出入口(大野油坂道路)	福井	16km	○ 51.3	◎		●		1.5	a)国道158号は、異常気象・土砂災害・豪雪により通行止めが発生しており、緊急輸送時はリダンダンシー確保が課題。 b)現道区間は、線形の厳しい箇所(10箇所)が点在するため、福井県奥越地域から第三次救急医療施設へ60分以内に到達できない。 【・防災機能の評価レベル(目標):C(B)、 ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):1.1】	確定			

未事業化区間の状況

《直轄事業》

○高規格幹線道路

路線名	区間	都道府県名	延長	高速道路のあり方検討有識者委員会 災害面の再点検(案)						「防災機能の評価手法(暫定案)」による必要性の評価 a)防災・災害時の救助活動等 b)住民生活 c)地域経済・地域社会等 【ネットワーク上のリンクとしての現況の評価】	事業実施環境			備考
				到達困難性	耐災害性・多重性				迂回率		ルート・構造の検討状況	都市計画の状況	環境影響評価の状況	
					津波浸水区域	事前通行規制区間	代替路	多重性						
伊豆縦貫自動車道	函南～修善寺JCT	静岡	16km	○ 41.2	◎	●	●	なし	a)幹線道路(国道135号)が、東海地震(今後30年で87%の発生確率)に伴う津波浸水区域を通過し、4箇所で浸水。 b)伊豆南部地域には、60分で到達できる第3次医療施設がないことから、高次医療施設への速やかな搬送ルートが必要不可欠。 c)河津町と下田市を結ぶ主要路線である国道414号は、夏季大型車通行規制区間のうち約6kmが未改良であり、線形不良区間が存在し、地域間連携に支障。 【・防災機能の評価レベル(目標):D(B)、 ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):不通】	検討中	未	未		
	天城湯ヶ島～河津	静岡	15km							検討中		未		
	河津～下田北 (河津下田道路(Ⅱ期))	静岡	7km							確定		完 (H23.6)		
三遠南信自動車道	程野～南信濃	長野	13km	○ 47.6	◎		●		【・防災機能の評価レベル(目標):D(B)、 ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):不通】	検討中		未		
	水窪北～佐久間	静岡	20km							検討中		未		
近畿自動車道 紀勢線	すさみ～太地	和歌山	38km	○ 42.9	◎	●	●	なし	【・防災機能の評価レベル(目標):D(B)、 ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):不通】	検討中	未	未		
				○ 45.3	◎	●	●	なし		検討中	未	未		
	新宮～大泊	和歌山・三重	35km	○ 49.5	◎	●	●	なし	【・防災機能の評価レベル(目標):D(B)、 ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):不通】	検討中	未	未		
尾鷲北～尾鷲南 (熊野尾鷲道路(Ⅱ期))	三重	5km	確定							完 (H11.6)	完 (H11.6)			
京奈和自動車道	巨椋JCT～城陽JCT	京都	6km	◎ 37.8						検討中	未	未		
	奈良北～奈良	奈良	6km	◎ 31.9				1.2		確定	完 (H20.3.4)	完 (H20.3.4)	大深度トンネル構造のため、コスト縮減の検討が必要	
北近畿豊岡自動車道	豊岡南～豊岡北	兵庫	6km	○ 43.4	◎		●			検討中	未	未		
中国横断自動車道 岡山米子線	米子北～境港	鳥取	20km	-						検討中	未	未		

未事業化区間の状況

《直轄事業》

○高規格幹線道路

路線名	区間	都道府県名	延長	高速道路のあり方検討有識者委員会 災害面の再点検(案)					「防災機能の評価手法(暫定案)」による必要性の評価		事業実施環境			備考
				到達 困難性	耐災害性・多重性				a)防災・災害時の救助活動等 b)住民生活 c)地域経済・地域社会等 【ネットワーク上のリンクとしての現況の評価】	ルート・構造 の検討状況	都市計画 の状況	環境影響 評価の状況		
					津波浸水 区域	事前通行 規制区間	多重性							
				連絡速度 (km/h)					代替路	迂回率				
山陰自動車道	湖陵～多伎 (湖陵・多伎道路)	島根	5km						1.8	a) 国道9号が唯一の幹線道路であり、災害等による通行止め時は大幅な迂回が発生。(大田市→出雲市:通常42分→通行止め時85分) b) 大田市、美郷町から第三次救急医療施設へ1時間以内に到達できない圏域人口が約7.9千人(大田市、美郷町地域の人口の約2割)存在。	確定	完 (H18.3)	完 (H18.3)	
	大田～静間 (大田・静間道路)	島根	5km	○ 48.7	○				1.8	a) 出雲市～大田市間に土砂災害危険箇所(3箇所)、道路構造不良箇所(4箇所)が存在し、通行止め時は大幅な迂回が発生。(大田市→出雲市:通常42分→通行止め時85分) b) 大田市、美郷町から第三次救急医療施設へ1時間以内に到達できない圏域人口が約7.9千人(大田市、美郷町地域の人口の約2割)存在。	確定	完 (H18.3)	完 (H18.3)	
	福光～江津	島根	13km								検討中	未	未	
	三隅～遠田 (三隅・益田道路)	島根	15km	○ 49.1	○				1.9	a) 浜田市～益田市間に土砂災害危険箇所(63箇所)、道路構造不良箇所(11箇所)が存在し、通行止め時は大幅な迂回が発生。(益田市→浜田市:通常67分→通行止め時117分) b) 益田市以西から第三次救急医療施設へ1時間以内に到達できない圏域人口が約2.2万人(益田市以西地域の人口の約3割)存在。	確定	完 (H22.10)	完 (H22.10)	
	須子～萩	島根・山口	68km	○ 55.2	◎		●		3.1		検討中	未	未	
	三隅～美祿JCT(小月)	山口	43km	68	◎		●		1.6		検討中	未	未	

未事業化区間の状況

《直轄事業》

○高規格幹線道路

路線名	区間	都道府県名	延長	高速道路のあり方検討有識者委員会 災害面の再点検(案)					「防災機能の評価手法(暫定案)」による必要性の評価		事業実施環境			備考
				到達 困難性	耐災害性・多重性			迂回率	a)防災・災害時の救助活動等 b)住民生活 c)地域経済・地域社会等 【ネットワーク上のリンクとしての現況の評価】	ルート・構造 の検討状況	都市計画 の状況	環境影響 評価の状況		
					津波浸水 区域	事前通行 規制区間	代替路							
四国横断自動車道	窪川～金上野 (窪川佐賀道路)	高知	5km	○ 52.2	◎	●	なし		a)東南海・南海地震(今後30年で60%発生確率)に伴う津波浸水により現道(国道56号)が寸断。 b)沿線の3次救急医療施設は高知市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠。 c)四万十町～黒潮町間の現道区間は、津波浸水区間に加え、線形不良箇所(57箇所)、急勾配箇所(13箇所)、交通事故危険箇所(2箇所)が存在し、地域間連携に支障をきたしている。 【・防災機能の評価レベル(目標):D(B)、 ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):不通】	確定	完 (H16.12)	完 (H16.12)		
	拳ノ川～佐賀	高知	6km							確定	完 (H16.12)	完 (H16.12)		
	佐賀～四万十	高知	20km						検討中	未	未			
	宿毛～内海	高知・愛媛	33km						【・防災機能の評価レベル(目標):D(B) ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):不通】	検討中				
	内海～岩松 (津島道路)	愛媛	10km	○ 46.2	◎	●	なし		a)愛媛県南予地区は東南海・南海地震の想定被害の大きな地域(震度6強、津波高さ約5m)であり、当該区間内でも延長3.6kmが浸水の影響を受けると想定。 b)宇和島市以南には、三次医療施設が宇和島市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠。 c)宇和島市～愛南町間の現道区間は津波浸水区間に加え線形不良などの課題により地域間連携に支障をきたす。 【・防災機能の評価レベル(目標):D(B) ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度):不通】	確定				
九州横断自動車道 延岡線	矢部～蔵田	熊本・宮崎	46km	○ 45.6	○	●		1.3		検討中		未		
東九州自動車道	日南～志布志	宮崎・鹿児島	38km	○ 44.1	◎	●		2.0		検討中	未	未		
西九州自動車道	松浦～佐々	長崎	16km	◎ 38.4				1.1		検討中	未	未		
				◎ 38.5	○			2.2						
南九州西回り自動車道	鶴川内～川内	鹿児島	20km	○ 43.9				1.2		検討中	未	未		

未事業化区間の状況

《直轄事業》

○高規格幹線道路以外(全体事業費250億円以上)

路線名	区間	都道府県名	延長	高速道路のあり方検討有識者委員会 災害面の再点検(案)						「防災機能の評価手法(暫定案)」による必要性の評価		事業実施環境			備考
				到達 困難性	耐災害性・多重性				a) 防災・災害時の救助活動等 b) 住民生活 c) 地域経済・地域社会等 【ネットワーク上のリンクとしての現況の評価】	ルート・構造 の検討状況	都市計画 の状況	環境影響 評価の状況			
					耐災害性		多重性								
連絡速度 (km/h)	津波浸水 区域	事前通行 規制区間	代替路	迂回率											
あひんあま 阿南安芸自動車道	あてい 福井道路	徳島	10km	○ 48.8	◎	●	●	なし		a) 阿南市内の国道55号が津波浸水想定区域に含まれるため、浸水する可能性があり、孤立・迂回が発生。 b) 沿線の3次救急医療施設は徳島市、小松島市のみであり、高次医療施設への速やかな搬送ルート確保が必要不可欠。 c) 阿南市～美波町間の現道区間は、線形不良などの課題により地域間の連携に支障をきたす。 【・防災機能の評価レベル(目標): D(B)、 ・弱点度(災害時の到達時間の遅延の程度): 不通】	確定	完 (H22.4)			

(備考) 防災機能の評価手法(暫定案)におけるネットワーク上のリンクとしての評価について

- **防災機能の評価レベル** : 主要都市・拠点間を、「耐災害性」、「多重性」の観点からA～Dの評価レベルに等級分け。
 A : 主要都市・拠点間を結ぶ主経路及び迂回路(迂回率1.5未満)のいずれも災害危険性が低い場合
 B : 主要都市・拠点間を結ぶ主経路の災害危険性が低い場合
 C : 主要都市・拠点間を結ぶ主経路の災害危険性が高く、迂回路(迂回率1.5未満)の災害危険性が低い場合
 D : 主要都市・拠点間を結ぶ主経路及び迂回路(迂回率1.5未満)のいずれも災害危険性が高い場合

- **弱点度** : 各市町村から、最寄りの県庁所在地又は高速道路IC、隣接市町村までの到達時間を計測し、災害発生時の到達時間と通常時の到達時間の比を算出。

平成24年度概算要求 新規事業化候補箇所(案)位置図

