

計画段階評価の試行結果一覧

【道路事業】

■平成22年度に計画段階評価の試行に着手した箇所

試行箇所 (実施箇所)	解決すべき課題等	達成すべき 政策目標	代替案との比較	対応方針
北海道横断自動車道 黒松内～余市 (北海道)	(課題等) (1)くらし(地域医療) ・札幌方面の高次医療施設への速達性が課題 (2)観光 ・高速道路のない後志地域は観光客が立ち寄りづらい地域となっている (3)物流 ・道南から小樽港への国際コンテナの輸送において、最短経路が利用できない ・主な物流経路では大型車関連事故が多発 (4)防災 ・大規模災害時に物流機能が麻痺 (5)拠点間交流 ・道央圏内の地域間の連携機能が脆弱 等	①高次医療機関への搬送時間の短縮 ②市街地、線形不良区間における走行性向上 ③新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上 ④国際コンテナの通行支障区間の解消 ⑤峠部・市街地などの通行支障区間の解消による速達性・安全性の向上 ⑥北海道縦貫自動車道を持つ広域交通機能を、地震・火山等大規模災害時に代替するルートを確認 ⑦道央圏内の拠点都市間を繋ぐ環状機能の確保	[案1] 全線別線整備案 ・走行性の向上(峠、市街地を11箇所回避) ・倶知安から小樽への救急搬送時間の短縮66分→47分(冬期)等 [案2] 一部当面現道活用案 ・政策目標を効果的に達成 ・走行性の向上(峠、市街地を7箇所回避) ・倶知安から小樽への救急搬送時間の短縮一案1と同等 等 [案2-①] ＜別線整備区間について、共和町・岩内町方面からのアクセス性を重視し、利便性に最大限配慮したルート案＞ [案2-②] ＜別線整備区間について、路線延長短縮による時間短縮を重視したルート案＞ 案2-①と比べ、 ・倶知安・ニセコから小樽・札幌方面への所要時間が短い ・急峻な地形の通過が長く、鉄道との交差が多いことから大規模な構造物が必要 ・共和町・岩内町からのアクセス性が劣る	1. 一部当面現道活用案を選定(理由) ・政策目標を効果的に達成していくため、「政策目標に対する現道の使われ方からの評価」、「現道課題からの評価」を行い、課題が大きい区間(倶知安～余市10間)については、別線整備することを検討することとし、現道の走行性が比較的高い区間(黒松内10～倶知安間)については、当面現道を活用。 2. 共和町・岩内町方面からのアクセス性を重視し、利便性に最大限配慮したルート案を選定(理由) ・別線整備を検討する区間(倶知安～余市10間)においては、地域意見を踏まえるとともに、沿道のみならず後志地域全体の政策目標への効果を踏まえ、共和町・岩内町方面からのアクセスに配慮したルートを選定。
日本海沿岸東北自動車道 二ツ井白神～あきた北空港 (秋田県)	(課題等) (1)医療 ・高次医療施設への速達性が未確保 (2)産業 ・地域の基幹産業であるリサイクル産業間の道路による連携 (3)観光 世界遺産白神山地等へのアクセス 等	①高次医療機関への速達性確保 ②リサイクル関連拠点間の連携向上 ③観光拠点間の速達性確保	[案1] 全線新設案(事業費500～600億円) ・高次医療60分カバー圏域外人口4.8万人→2.5万人 ・全線整備されるまで利用不可等 [案2] 現道活用案(事業費400～600億円) ＜現在の道路を有効活用して高速道路を造る案＞ ・高次医療60分カバー圏域外人口4.8万人→2.5万人 ・早期供用効果が見込まれる等	現道活用案を選定(理由) ・現道活用案は、政策目標の「高次医療機関への速達性の確保」や「リサイクル関連拠点間の速達性の確保」等に対して全線新設案と同等の効果を得られる。 ・現道活用案は、全線新設案よりも沿線住民の利便性が高いうえ、費用が安価で、早期に利用が可能であり地域のニーズに答えられる。

※日本海沿岸東北自動車道 二ツ井白神～あきた北空港については、試行結果を踏まえ、新規事業採択時評価を行い、H23.11に評価結果を公表済み。

■東日本大震災を受けて計画段階評価に着手した箇所

日本海沿岸東北自動車道 道佐～象潟 (秋田県、山形県)	(課題等) (1)防災等 ・国道7号は津波寸断の恐れ有り ・県境部は幹線等により度々通行止めが発生 ・寸断時は広域迂回が必要 (2)医療 ・高次医療施設への速達性が未確保 (3)産業 ・国道7号の脆弱性が基幹産業の物流に支障 等	①国内の効率的な移動経路の確保 ②ダブルネットワークによる常時・非常時の信頼性向上 避難施設の設置による避難機能の強化 ③高次医療施設への速達性確保 ④安定的な物流ルートの構築に向けた速達性・信頼性確保 ⑤観光(交通)拠点間の連携強化	[案1] 全線新設案(事業費約500億円) ・高次医療60分カバー圏域外人口4.5万人→2.5万人 ・経路が多重化し、現道7号寸断時でも代替路を確保等 [案2] 現道活用案(事業費約450億円) ＜吹浦バスの一部を高速道路に改良し、他の区間は新しい高速道路でつなぐ案＞ ・60分カバー圏域外人口4.5万人→2.5万人 ・経路が多重化しないため、現道7号寸断時は代替路が未確保等	全線新設案を選定(理由) ・全線新設案は、政策目標である「ダブルネットワークによる常時・非常時の信頼性向上」が達成でき、防災面で特に優れ、走行性・安全性の確保や災害に強い道路であり、地域のニーズにも応えられる。
日本海沿岸東北自動車道 朝日～温海 (山形県、新潟県)	(課題等) (1)道路の状況 ・広域道路として時間的優位性がなく、太平洋側の代替ルートとして不十分 ・急なカーブが11箇所、急な坂が21箇所存在 (2)医療 ・第三次救急医療施設に60分で到達できない地域が広く分布(圏域外人口約1.3万人) (3)交通事故 ・交通事故の多発箇所(100件/億台キロ以上)が6箇所存在 (4)防災・迂回 ・災害等の通行規制が年平均で約13回、計206時間発生 (5)観光 ・県外からの観光客数が減少傾向 等	①最短時間で結ぶ災害に強い物流経路の確保 ②『いのちをつなぐ道』の機能強化 ③日常生活の安全性向上 ④リダンダンシーの確保 ⑤観光振興の促進	[案1-1] 全線高速道路整備案(Aルート) ＜ルート延長が短くなるように配慮したルート帯案＞(事業費1,800～2,000億円) ・朝日～温海の所要時間:56分→30分 ・災害時の適応性:南北方向の行き来が寸断されにくくなる等 [案1-2] 全線高速道路整備案(Bルート) ＜国道7号とのスムーズな接続に配慮したルート帯案＞(事業費1,700～1,900億円) ・朝日～温海の所要時間:56分→31分 ・災害時の適応性:南北方向の行き来が寸断されにくくなる等 [案1-3] 全線高速道路整備案(Cルート) ＜笹川流れへのアクセスに配慮したルート帯案＞(事業費1,900～2,100億円) ・朝日～温海の所要時間:56分→31分 ・災害時の適応性:南北方向の行き来が寸断されにくくなる等 [案2] 現道活用案A<A-Cルート帯案> ＜一部区間で現在の道路を活用する案> (事業費1,600～2,000億円) ・朝日～温海の所要時間:56分→33～34分 ・災害時の適応性:現道活用区間で通行止めが発生した場合、現状と同様に大幅な迂回が必要等	1. 国道7号とのスムーズな接続に配慮したルート帯案を選定(理由) ・全ての政策目標の達成が見込め、「『いのちをつなぐ道』の機能強化」、「日常生活の安全性向上」で特に優れている。 ・ルートを選定する時に重要とする項目として地域の意見が多い「津波など災害に強く通行止めになりにくいこと」、「交通事故が少なく安全に通行できること」、「国道7号への出入りがしやすいこと」などに対して、他の案より優れているか同等である。 2. 全線高速道路整備案を選定(理由) ・全線高速道路整備案は、政策目標を達成することができる。 ・一部の区間で現道を活用する現道活用案は、現道活用区間で通行止め時に大幅な迂回が必要となることや、通過交通と生活交通が混在することから、政策目標の達成という観点では全線高速道路整備案より劣る。
東北中央自動車道 福島～釜山 (福島県)	(課題等) (1)被災地の復興 ・復興には内陸部との連絡が重要 ・しかし内陸部と連絡する現道国道115号は災害に対し脆弱で、度々通行止めが発生 ・寸断時は広域迂回が必要 (2)医療 ・高次医療施設への速達性が未確保 (3)産業 ・相馬港の利用低迷 等	①東西軸構築による復興の支援 ②工業拠点と港湾間・高速ICの連携強化による産業支援 ③高規格道路ネットワークによる都市圏交通の円滑化	[案1] 北廻り直結案(事業費400～500億円) ＜伊達市内を最短で通過し、東北道と接続する案＞ ・高次医療60分カバー圏域外人口:11.4万人→9.5万人 ・東北道に最短で直結し、早期供用が可能等 [案2] 南廻り直結案(事業費700～800億円) ＜釜山ICから国道115号現道と一部並行し、福島市を通過しながら東北道と接続する案＞ ・高次医療60分カバー圏域外人口:11.4万人→9.5万人 ・案1に比べ延長が長く、供用の遅れが見込まれる等	北廻り直結案を選定(理由) 北廻り直結案は、南廻り直結案に比べ、 ・費用が安価で、早期に利用が可能であるなど、地域のニーズに応えられる。 ・政策目標である「東西軸構築による復興の支援」が達成できる。 ・政策目標である「工業拠点と港湾間・高速ICの連携強化による産業支援」に対して総合的に同等以上の効果が得られる。