

『資料1 平成26年度新規事業候補箇所 選定の考え方 P8』を修正

未事業化区間の状況

《直轄事業》

○高規格幹線道路

No	路線名	区間	都道府県名	延長	ネットワークとしての課題		直行する路線の課題			事業実施環境 ※7			備考	
					主要都市間の到達距離短縮性	大規模災害に対する主要都市・拠点間の脆弱性	防災	決壊	走行性	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 ◎:40km/h未満 ○:40~60km/h未満	防災評価 レベル ※1	津波浸水 区域 (有:■) ※3	早期通行 規制区間 (有:■) ※4	主要道路 閉塞 (有:■) ※5	本線 スラック (有:■) H24年度 ※6				
30	伊豆縦貫自動車道	御前～修善寺JCT	静岡	16km	○	D		○	○	○	検討中	未	未	
31	伊豆縦貫自動車道	天城通り高～河津	静岡	15km							検討中	未	未	
32	三遠南横自動車道	狩野～南横瀬	長野	13km	○	D		○			検討中	未	未	
33	三遠南横自動車道	水窪北～佐久間	静岡	20km							検討中	未	未	
34	伊豆縦貫自動車道	すさみ～湯本	和歌山	19km		D		○	○		確定	未	未	
35	近畿自動車道 紀勢線	湯本～大地	和歌山	19km	○	D		○	○		検討中	未	未	
36	近畿自動車道 紀勢線	湯本～三雲	和歌山	25km		D		○	○		検討中	未	未	
37	近畿自動車道 紀勢線	新宮～熊野	和歌山	25km		D		○	○		検討中	未	未	
38	近畿自動車道 紀勢線	熊野～大治	三重	5km		D		○	○		確定	未	未	
39	京奈和自動車道	巨摩JCT～城原JCT	京都	6km	◎	-			○		検討中	未	未	
40	京奈和自動車道	奈良北～奈良	奈良	6km							確定	未 (H20.3) (H20.4)	未 (H20.3) (H20.4)	大深度トンネル構造のため、コスト縮減の検討が必要
41	北近畿自動車道	豊前南～豊前北	兵庫	7km	○	B		○	○		検討中	未	手続中	
42	中環自動車道 岡山米子線	米子北～境港	鳥取	20km	○	D		○	○		検討中	未	未	
43	山陽自動車道	はわい～大塚実宿	鳥取	14km	○	D		○	○		検討中	未	未	
44	山陽自動車道	福光～江津	鳥取	14km	○	B		○	○		検討中	手続中	手続中	
45	山陽自動車道	清子～萩	高松	67km	○	D		○	○		検討中	未	未	
46	山陽自動車道	三浦～美祿JCT(小月)	山口	43km		D		○	○		検討中	未	未	
47	西環自動車道	佐賀～西乃木	高知	20km	○	D		○	○		検討中	未	未	
48	西環自動車道	高知～内子	高知	33km	○	D		○	○		検討中	未	未	
49	九州横断自動車道 福岡線	矢部～龍田	熊本	51km	○	B <sup>C10</sup>					検討中	未	未	
50	九州横断自動車道 福岡線	龍田～宮崎	熊本	51km		B					検討中	未	未	
51	九州横断自動車道 福岡線	日南～志布志	宮崎	41km	○	D		○	○		検討中	未	未	
52	西九州自動車道	松浦～佐々	長崎	19km	◎	D		○	○		確定	未 (H20.7)	未 (H20.7)	
53	西九州自動車道	龍川内～川内	鹿児島	21km	○	D		○	○		検討中	手続中	手続中	

新

※1 リンクとしての評価レベル。主要都市・拠点を「防災圏」。「多様性」の観点からA～Dの評価レベルに等級分け  
 (H24年度末運用済みネットワークによる評価)  
 A 主経路は災害危険性は低く、かつ、連通性のある道路。及び、迂回ルート災害危険性が低く、迂回率は1.5未満  
 B 主経路は災害危険性の低い道路(必要に応じて連通性を確保)。(迂回率は災害危険性が低い、又は、迂回率が1.5以上)  
 C 主経路は災害危険性は高いが、迂回率は災害危険性が低く、迂回率は1.5未満  
 D 主経路は災害危険性は高く、迂回率も災害危険性が高い、又は、迂回率が1.5以上  
 ※2 災害危険性の高い道路とは、  
 -津波被害が想定される道路  
 -早期通行規制区間において地震時に土砂災害等の恐れのある道路  
 -耐震補強完了の橋梁等のある道路  
 のいずれかに該当するもの  
 ※3 近隣の事業中箇所が事業完了により収容の見込み  
 ※4 津波被害が想定される区域(過去に実際に津波被害を受けた道路の区域又は科学的予測により想定された津波浸水想定区域内にある道路の区域)  
 ※5 大規模地震による土砂崩れや液状化等の恐れがある箇所について、過去の記録などをもとにそれと同等の基準等を定め、災害が発生する前に通行止めなどの規制を実施する区間  
 ※6 予てに基づく信頼的な分析を基本としつつ、道路利用者の見解や地域性を反映した評価方法の検討により、地域の実態との整合を図り対策協議等を経て選定された箇所  
 ※7 H24年度の前期において費の発生により費用が立上ったものを道路管理費が把握した区間  
 ※8 「未」未着手 「未」手続中

修正箇所

未事業化区間の状況

《直轄事業》

○高規格幹線道路

No	路線名	区間	都道府県名	延長	ネットワークとしての課題		直行する路線の課題			事業実施環境 ※7			備考	
					主要都市間の到達距離短縮性	大規模災害に対する主要都市・拠点間の脆弱性	防災	決壊	走行性	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 ◎:40km/h未満 ○:40~60km/h未満	防災評価 レベル ※1	津波浸水 区域 (有:■) ※3	早期通行 規制区間 (有:■) ※4	主要道路 閉塞 (有:■) ※5	本線 スラック (有:■) H24年度 ※6				
30	伊豆縦貫自動車道	御前～修善寺JCT	静岡	16km	○	D		○	○	○	検討中	未	未	
31	伊豆縦貫自動車道	天城通り高～河津	静岡	15km							検討中	未	未	
32	三遠南横自動車道	狩野～南横瀬	長野	13km	○	D		○			検討中	未	未	
33	三遠南横自動車道	水窪北～佐久間	静岡	20km							検討中	未	未	
34	伊豆縦貫自動車道	すさみ～湯本	和歌山	19km		D		○	○		確定	未	未	
35	近畿自動車道 紀勢線	湯本～大地	和歌山	19km	○	D		○	○		検討中	未	未	
36	近畿自動車道 紀勢線	湯本～三雲	和歌山	25km		D		○	○		検討中	未	未	
37	近畿自動車道 紀勢線	新宮～熊野	和歌山	25km		D		○	○		検討中	未	未	
38	近畿自動車道 紀勢線	熊野～大治	三重	5km		D		○	○		確定	未	未	
39	京奈和自動車道	巨摩JCT～城原JCT	京都	6km	◎	-			○		検討中	未	未	
40	京奈和自動車道	奈良北～奈良	奈良	6km							確定	未 (H20.3) (H20.4)	未 (H20.3) (H20.4)	大深度トンネル構造のため、コスト縮減の検討が必要
41	北近畿自動車道	豊前南～豊前北	兵庫	7km	○	B		○	○		検討中	未	手続中	
42	中環自動車道 岡山米子線	米子北～境港	鳥取	20km	○	D		○	○		検討中	未	未	
43	山陽自動車道	はわい～大塚実宿	鳥取	14km	○	D		○	○		検討中	未	未	
44	山陽自動車道	福光～江津	鳥取	14km	○	B		○	○		検討中	手続中	手続中	
45	山陽自動車道	清子～萩	高松	67km	○	D		○	○		検討中	未	未	
46	山陽自動車道	三浦～美祿JCT(小月)	山口	43km		D		○	○		検討中	未	未	
47	西環自動車道	佐賀～西乃木	高知	20km	○	D		○	○		検討中	未	未	
48	西環自動車道	高知～内子	高知	33km	○	D		○	○		検討中	未	未	
49	九州横断自動車道 福岡線	矢部～龍田	熊本	51km	○	B <sup>C10</sup>					検討中	未	未	
50	九州横断自動車道 福岡線	龍田～宮崎	熊本	51km		B					検討中	未	未	
51	九州横断自動車道 福岡線	日南～志布志	宮崎	41km	○	D		○	○		検討中	未	未	
52	西九州自動車道	松浦～佐々	長崎	19km	◎	D		○	○		確定	未 (H20.7)	未 (H20.7)	
53	西九州自動車道	龍川内～川内	鹿児島	21km	○	D		○	○		検討中	手続中	手続中	

旧

※1 リンクとしての評価レベル。主要都市・拠点を「防災圏」。「多様性」の観点からA～Dの評価レベルに等級分け  
 (H24年度末運用済みネットワークによる評価)  
 A 主経路は災害危険性は低く、かつ、連通性のある道路。及び、迂回ルート災害危険性が低く、迂回率は1.5未満  
 B 主経路は災害危険性の低い道路(必要に応じて連通性を確保)。(迂回率は災害危険性が低い、又は、迂回率が1.5以上)  
 C 主経路は災害危険性は高いが、迂回率は災害危険性が低く、迂回率は1.5未満  
 D 主経路は災害危険性は高く、迂回率も災害危険性が高い、又は、迂回率が1.5以上  
 ※2 災害危険性の高い道路とは、  
 -津波被害が想定される道路  
 -早期通行規制区間において地震時に土砂災害等の恐れのある道路  
 -耐震補強完了の橋梁等のある道路  
 のいずれかに該当するもの  
 ※3 近隣の事業中箇所が事業完了により収容の見込み  
 ※4 津波被害が想定される区域(過去に実際に津波被害を受けた道路の区域又は科学的予測により想定された津波浸水想定区域内にある道路の区域)  
 ※5 大規模地震による土砂崩れや液状化等の恐れがある箇所について、過去の記録などをもとにそれと同等の基準等を定め、災害が発生する前に通行止めなどの規制を実施する区間  
 ※6 予てに基づく信頼的な分析を基本としつつ、道路利用者の見解や地域性を反映した評価方法の検討により、地域の実態との整合を図り対策協議等を経て選定された箇所  
 ※7 H24年度の前期において費の発生により費用が立上ったものを道路管理費が把握した区間  
 ※8 「未」未着手 「未」手続中

一般国道5号(北海道横断自動車道) 倶知安余市道路(共和～余市)に係る新規事業採択時評価

- ・新千歳空港から国際的観光地ニセコへの速達性を確保し、観光立国の推進に貢献
- ・約30年周期で噴火を繰り返す有珠山噴火など災害リスクに備えたルートの確保(現道の国道5号は道内最多の冬期スタック区間や、大型車通行支障箇所等が存在)

1. 事業概要

- ・起 終 点: 北海道岩内郡共和町宇国富～北海道余市郡余市町登町
- ・延 長 等: 27.6km(第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約1,090億円
- ・計画交通量: 約12,100台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約8,800台/日	約800台/日	約2,500台/日



③ 住民生活

- ・後志地域の救急搬送は、緊急性の高い血管疾患に対応可能な2次医療施設のある小樽市や3次医療施設のある札幌市へ依存(図5)



3. 整備効果

効果1 個性ある地域の形成 〇

- ・新千歳空港や札幌からニセコエリアへの速達性が向上し、観光立国の推進に貢献(図6)
- (新千歳空港～ニセコエリア間の所要時間)
- |    |       |   |     |               |
|----|-------|---|-----|---------------|
| 現況 | 約170分 | → | 整備後 | 約135分(約35分短縮) |
|----|-------|---|-----|---------------|
- (札幌～ニセコエリアの所要時間)
- |    |       |   |     |               |
|----|-------|---|-----|---------------|
| 現況 | 約140分 | → | 整備後 | 約105分(約35分短縮) |
|----|-------|---|-----|---------------|



効果2 安全で安心できるくらしの確保 〇

〇災害への備え

- ・高速ネットワークを構築することで災害・緊急時の迅速な救援・避難に貢献
- ・通行支障箇所の解消により、物流の効率化及び代替機能の向上が図られ、函館方面と小樽港など道央圏との交流を支援
- 物流効率化に資する大型車通行支障箇所の解消
- 現況 2箇所 → 整備後 0箇所
- 物流の支障となる峠や市街地の通行を回避(写真1)
- 現況(峠) 1区間 → 整備後 0区間
- 現況(市街地) 3区間 → 整備後 0区間



〇医療施設へのアクセス向上

- ・倶知安・岩内方面から小樽・札幌市内の高次医療施設への搬送時間が短縮、また、安静搬送により患者の負担が軽減される等、救急医療を支援。
- | 岩内～小樽間の所要時間              | 倶知安～小樽間の所要時間             |
|--------------------------|--------------------------|
| 現況 70分 → 整備後 58分(12分短縮)  | 現況 67分 → 整備後 57分(10分短縮)  |
| 岩内～札幌間の所要時間              | 倶知安～札幌間の所要時間             |
| 現況 106分 → 整備後 81分(25分短縮) | 現況 103分 → 整備後 80分(23分短縮) |

B/C	EIRR <sup>※1</sup>	総費用: 854億円 <sup>※2</sup>	総便益: 1,520億円 <sup>※2</sup>
1.8	7.6%	・事業費: 782億円 ・維持管理費: 73億円	・走行時間短縮便益: 1,338億円 ・走行費用減少便益: 131億円 ・交通事故減少便益: 50億円

※1: EIRR: 経済的内部収益率  
※2: 基準年(H25年)における現在価値記入(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

新

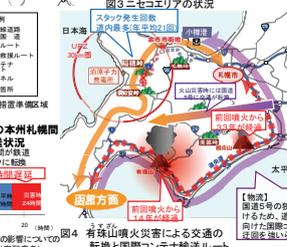
2. 道路交通上の課題

① 地域経済・地域社会等

- ・後志地域は国際的観光地である“ニセコ”を有し、年間約1,900万人の観光入込客があるが、新千歳空港や札幌からの移動に時間がかかるなど、アクセシビリティが課題(図3)

② 災害・緊急時

- ・後志・胆振地域は約30年周期で噴火を繰り返す有珠山や樽前山が存在。
- ・国道5号は、太平洋側ルートへの代替路や原発周辺地域の避難経路等として、災害・緊急時に重要な役割を担う路線であり、冬期スタックの発生、大型車通行支障箇所、市街地等の交通混雑などの課題が存在し、迅速な救援・避難活動等への影響が懸念(図4)



修正箇所

一般国道5号(北海道横断自動車道) 倶知安余市道路(共和～余市)に係る新規事業採択時評価

- ・新千歳空港から国際的観光地ニセコへの速達性を確保し、観光立国の推進に貢献
- ・約30年周期で噴火を繰り返す有珠山噴火など災害リスクに備えたルートの確保(現道の国道5号は道内最多の冬期スタック区間や、大型車通行支障箇所等が存在)

1. 事業概要

- ・起 終 点: 北海道岩内郡共和町宇国富～北海道余市郡余市町登町
- ・延 長 等: 27.6km(第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約1,090億円
- ・計画交通量: 約12,100台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約8,800台/日	約800台/日	約2,500台/日



③ 住民生活

- ・後志地域の救急搬送は、緊急性の高い血管疾患に対応可能な2次医療施設のある小樽市や3次医療施設のある札幌市へ依存(図5)



3. 整備効果

効果1 個性ある地域の形成 〇

- ・新千歳空港や札幌からニセコエリアへの速達性が向上し、観光立国の推進に貢献(図6)
- (新千歳空港～ニセコエリア間の所要時間)
- |    |       |   |     |               |
|----|-------|---|-----|---------------|
| 現況 | 約170分 | → | 整備後 | 約135分(約35分短縮) |
|----|-------|---|-----|---------------|
- (札幌～ニセコエリアの所要時間)
- |    |       |   |     |               |
|----|-------|---|-----|---------------|
| 現況 | 約140分 | → | 整備後 | 約105分(約35分短縮) |
|----|-------|---|-----|---------------|



効果2 安全で安心できるくらしの確保 〇

〇災害への備え

- ・高速ネットワークを構築することで災害・緊急時の迅速な救援・避難に貢献
- ・通行支障箇所の解消により、物流の効率化及び代替機能の向上が図られ、函館方面と小樽港など道央圏との交流を支援
- 物流効率化に資する大型車通行支障箇所の解消
- 現況 2箇所 → 整備後 0箇所
- 物流の支障となる峠や市街地の通行を回避(写真1)
- 現況(峠) 1区間 → 整備後 0区間
- 現況(市街地) 3区間 → 整備後 0区間



〇医療施設へのアクセス向上

- ・倶知安・岩内方面から小樽・札幌市内の高次医療施設への搬送時間が短縮、また、安静搬送により患者の負担が軽減される等、救急医療を支援。
- | 岩内～小樽間の所要時間              | 倶知安～小樽間の所要時間             |
|--------------------------|--------------------------|
| 現況 70分 → 整備後 58分(12分短縮)  | 現況 67分 → 整備後 57分(10分短縮)  |
| 岩内～札幌間の所要時間              | 倶知安～札幌間の所要時間             |
| 現況 106分 → 整備後 81分(25分短縮) | 現況 103分 → 整備後 80分(23分短縮) |

B/C	EIRR <sup>※1</sup>	総費用: 854億円 <sup>※2</sup>	総便益: 1,520億円 <sup>※2</sup>
1.8	7.6%	・事業費: 782億円 ・維持管理費: 73億円	・走行時間短縮便益: 1,338億円 ・走行費用減少便益: 131億円 ・交通事故減少便益: 50億円

※1: EIRR: 経済的内部収益率  
※2: 基準年(H25年)における現在価値記入(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

旧