

平成24年度 新規事業候補箇所

- ①伊豆南部地域における計画段階評価
一般国道414号（伊豆縦貫自動車道）河津下田道路（Ⅱ期）に係る新規事業採択時評価
- ②東紀州北部地域における計画段階評価
一般国道42号（近畿自動車道 紀勢線）熊野尾鷲道路（Ⅱ期）に係る新規事業採択時評価



静岡県伊豆南部地域における計画段階評価

1. 伊豆南部地域の課題

①東海地震時に予想される津波被害

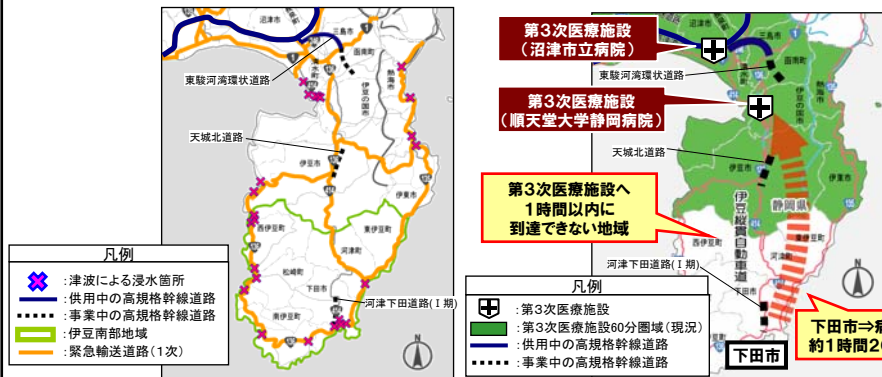
○東海地震(今後30年で87%の発生確率※)による津波で、幹線道路である国道135号が浸水、下田市～河津町間の緊急輸送道路が未確保(図1)

※出典:文部科学省地震調査研究推進本部による



②救急医療施設へのアクセス

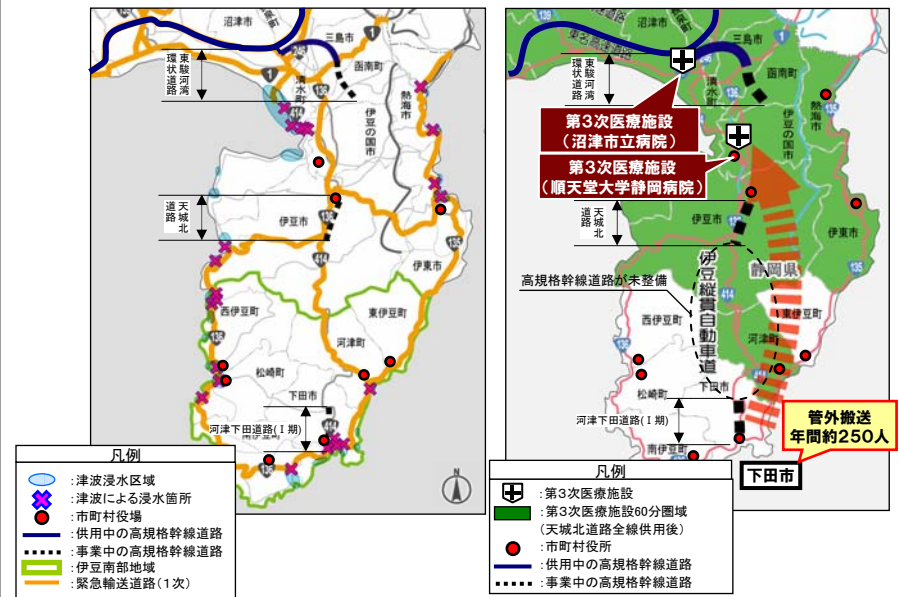
○伊豆南部地域に救急救命を担う第3次医療施設がなく、60分で到達できない地域が広く存在(伊豆南部地域では全人口の全て(約7.4万人)が60分圏外)(図2)



②高速ネットワークが未整備

○伊豆地域に高速道路等が未整備のため、速達性の確保が困難。

○事業中の河津下田道路(I期)や天城北道路が供用しても、伊豆南部地域では依然として、約6.6万人が第3次医療施設に60分で到達出来ない。(下田市からの順天堂大学病院への管外搬送:年間約250人)(図4)



2. 原因分析

①幹線道路が津波浸水区域を通過

○東海地震において、国道135号(下田市～河津町間(約19km))のうち、約10%(約2km)の区間が津波浸水区域(津波最大高さ4.5m)を通過し、4箇所が浸水(図3)

○河津下田道路(I期)の事業中箇所が供用しても、依然として津波浸水区域を約10%(約2km)通過することとなり、浸水箇所が4箇所残存。

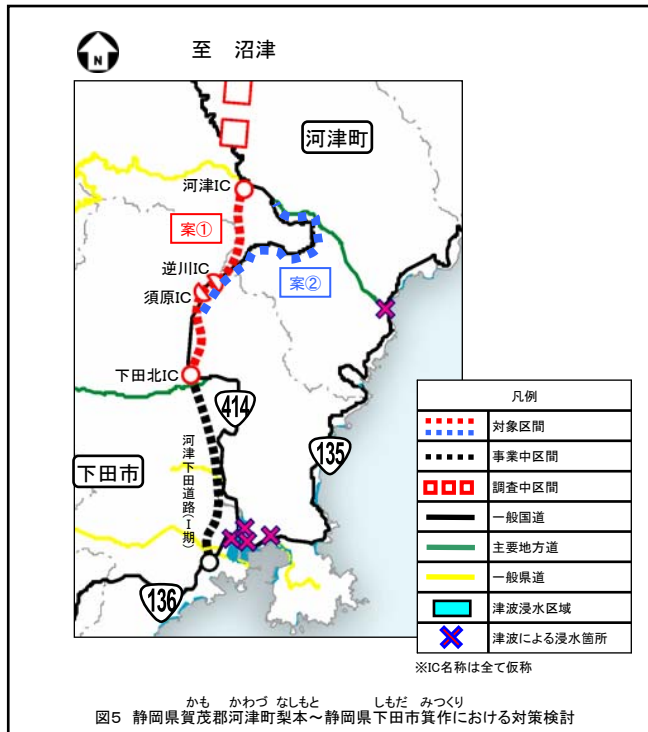
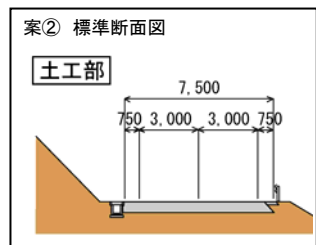
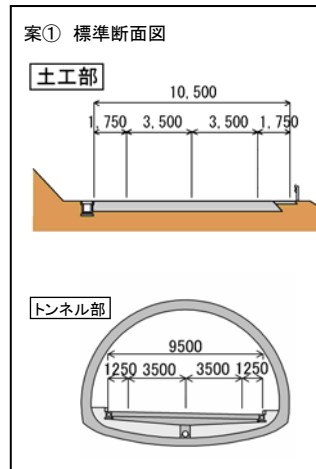
3. 政策目標

- ①東海地震時における緊急輸送道路の確保
- ②第3次医療施設への速達性の向上

静岡県伊豆南部地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】 高規格道路整備 (6.8km)	【案②】 現道改良 (8.3km)
東海地震時における緊急輸送道路の確保 (指標：津波浸水区域の解消)	○ ・ 幹線道路である国道135号及び国道136号の津波浸水区域を回避し、緊急輸送道路を確保 ・ 緊急輸送道路上の津波浸水区域 【現況】4箇所 → 【整備後】0箇所	○ ・ 幹線道路である国道135号及び国道136号の津波浸水区域を回避し、最低限の緊急輸送道路を確保 ※ただし、現道の土砂災害危険箇所等を回避できず、東海地震（大規模地震）時には、緊急輸送道路としての機能確保がされない可能性がある。 ・ 緊急輸送道路上の津波浸水区域 【現況】4箇所 → 【整備後】0箇所
第3次医療施設への速達性の向上 (指標：第3次医療施設60分圏内人口の改善)	○ ・ 高速走行により速達性が向上。 ・ 伊豆南部地域（人口約7.4万人）における第3次医療施設60分圏内の人口（カバー率） 【現況】約0万人（0%） → 【事業中期間完成時】約0.8万（11%） → 【整備後】約3.3万人（45%）	△ ・ 線形不良区間は回避されるが、大きく迂回するため、速達性の向上が小さい。 ・ 伊豆南部地域（人口約7.4万人）における第3次医療施設60分圏内の人口（カバー率） 【現況】約0万人（0%） → 【事業中期間完成時】約0.8万（11%） → 【整備後】約0.8万人（11%）
コスト	約310億円	約220億円
総合評価	○	△



対応方針(案)：案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・ 路線名：一般国道414号
- ・ 区間：静岡県賀茂郡河津町梨本～静岡県下田市箕作
- ・ 概略延長：6.8km
- ・ 設計速度：80km/h
- ・ 標準車線数：2車線
- ・ 概ねのルート：図5案①の通り

(参考) 当該事業の経緯等

P I等の状況

- ・ H16 : 構想段階P Iを実施(案①がP Iにおいて推奨)
- ・ H23年 6月：環境影響評価 評価書公告縦覧済

地域の要望等

- ・ H23年 5月：伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会(会長：静岡県知事)が民主党静岡県連に平成24年度新規事業化を要望
- ・ H23年 6月：伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会(会長：静岡県知事)が国土交通大臣に平成24年度新規事業化を要望
- ・ H23年10月：伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会(会長：静岡県知事)が民主党本部に平成24年度新規事業化を要望
- ・ H23年10月：伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会(会長：静岡県知事)が国土交通副大臣に平成24年度新規事業化を要望

一般国道414号（伊豆縦貫自動車道）河津下田道路（Ⅱ期）に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

- 起 終 点：静岡県賀茂郡河津町梨本～静岡県下田市箕作
- 延長等：6.8km（2車線、設計速度80km/h）
- 全体事業費：約310億円
- 計画交通量：約8,800台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約6,300台/日	約1,200台/日	約1,300台/日

- 総費用(C)：約229億円
- 総便益(B)：約271億円

走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少
約212億円	約44億円	約14億円

- B/C：1.2
- 経済的内部収益率(EIRR)：4.9%
- ※1：総費用、総便益については、基準年(H23年)における現在価値を記入。
- ※2：便益には、3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)を計上。



2. 地元調整の経緯等

PI等の状況

- H16：構想段階PIを実施(計画道路の必要性と望ましいルート帯を提言)
- H23年6月：環境影響評価 評価書公告縦覧済

地域の要望等

- H23年5月：伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会(会長：静岡県知事)が民主党静岡県連に平成24年度新規事業化を要望
- H23年6月：伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会(会長：静岡県知事)が国土交通大臣に平成24年度新規事業化を要望
- H23年10月：伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会(会長：静岡県知事)が民主党本部に平成24年度新規事業化を要望
- H23年10月：伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会(会長：静岡県知事)が国土交通副大臣に平成24年度新規事業化を要望

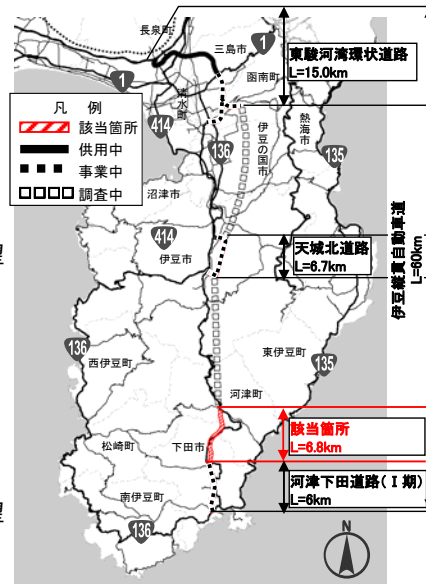


図1 事業位置図

3. 道路交通上の課題

- 幹線道路が津波浸水区域を通過
 - 幹線道路(国道135号)が、東海地震(今後30年で87%の発生確率※)による津波浸水区域を通過し、4箇所で浸水。
 - ※出典：文部科学省地震調査研究推進本部による
 - 現道(国道414号)は、隘路や線形不良区間(夏季大型車規制区間)が存在し、災害時に緊急輸送道路として機能しない。(緊急輸送道路が未確保)(図2)
- 救急医療施設への速達性
 - 伊豆南部地域は、高速道路等が未整備であり、現道区間は、線形不良箇所(54箇所)や未改良区間(約6km)が存在し、速度が低下。
 - 伊豆南部地域に緊急救命を担う第3次医療施設がないため、伊豆南部地域では60分で到達できない地域が広く存在(図3)

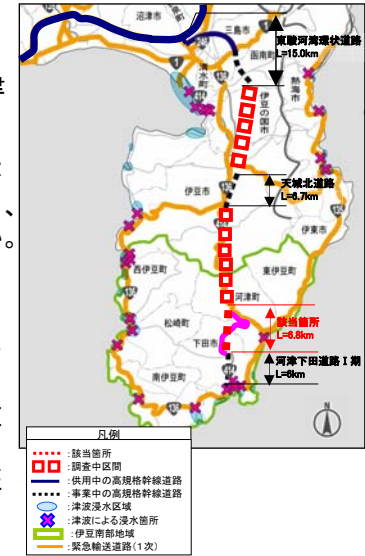


図2 浸水箇所想定図

4. 整備効果

効果① 東海地震時における緊急輸送道路の確保

- 東海地震による津波浸水区域や線形不良区間や隘路を回避する第1次緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保(図2)

効果② 第3次医療施設への速達性向上

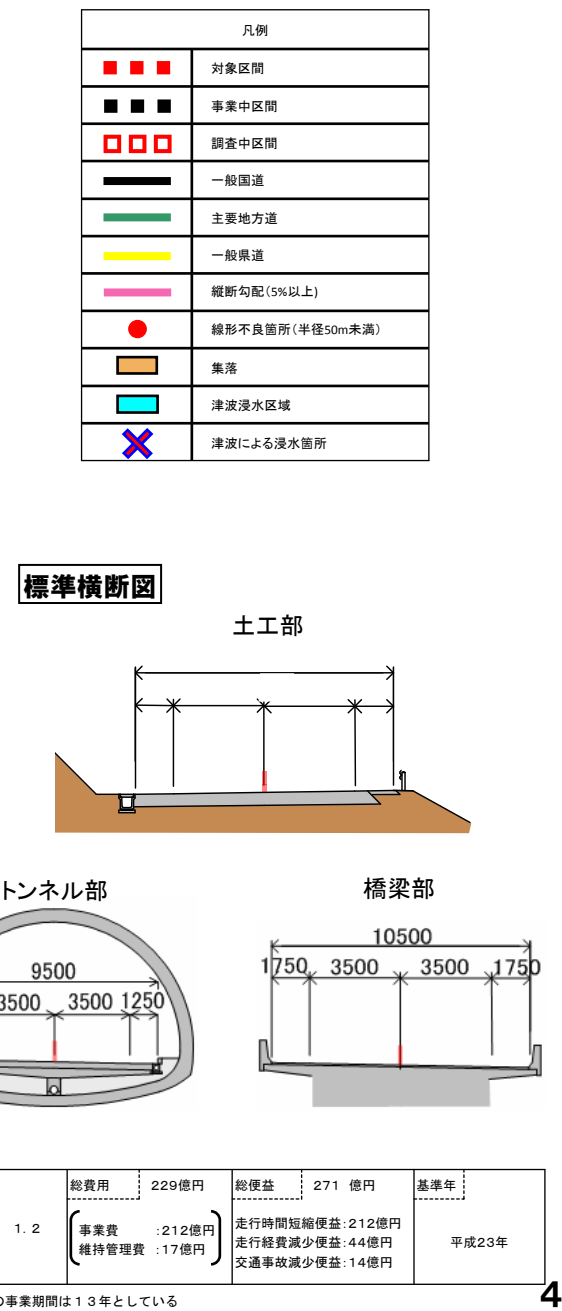
- 高速ネットワークを延伸することで、第3次医療施設への搬送時間が短縮するとともに60分圏域が拡大。(図3)

下田市役所～順天堂大学静岡病院：
69分→60分(9分短縮)
伊豆南部地域における60分圏人口：
約0.8万人→約3.3万人(2.5万人増)



図3 第3次医療施設の60分圏域

いず じゅうかん かわづ しもだ
一般国道414号（伊豆縦貫自動車道）河津下田道路（Ⅱ期）に係る新規事業採択時評価



一般国道414号(伊豆縦貫自動車道)河津下田道路(Ⅱ期)に係る新規事業採択時評価

1. 概要

・区間

河津～下田北:
 静岡県賀茂郡河津町梨本～
 静岡県下田市箕作



・経緯

H16 : 構想段階PIを実施(計画道路の必要性和望ましいルート帯を提言)
 H23.6: 環境影響評価 評価書公告縦覧済

・地域の要望等

- ・H23年 5月: 伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会(会長:静岡県知事)が民主党静岡県連に平成24年度新規事業化を要望
- ・H23年 6月: 伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会(会長:静岡県知事)が国土交通大臣に平成24年度新規事業化を要望
- ・H23年10月: 伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会(会長:静岡県知事)が民主党本部に平成24年度新規事業化を要望
- ・H23年10月: 伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会(会長:静岡県知事)が国土交通副大臣に平成24年度新規事業化を要望

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

○防災・災害時の救助活動等

【緊急支援物資の円滑な輸送の確保】

- ・幹線道路(国道135号)が、東海地震(今後30年で87%の発生確率※)による津波浸水区域を通過し、4箇所で浸水。※出典:文部科学省地震調査研究推進本部による
- ・現道(国道414号)は、隘路や線形不良区間が存在し、災害時に緊急輸送道路として十分な機能の発現が見込めない。

(緊急輸送道路が未確保)(図2)

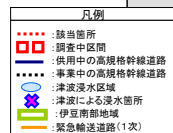


図2 浸水箇所想定図

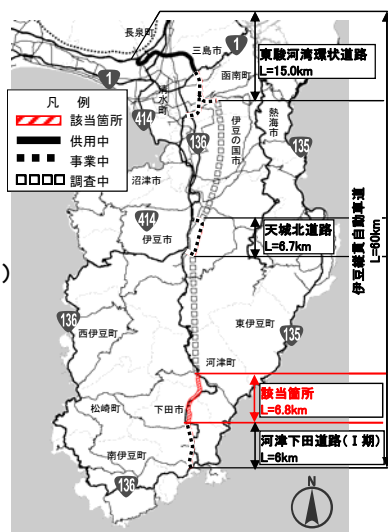


図1 新たに事業化する区間

○住民生活

【救急搬送における速達性の向上】

- ・伊豆南部地域は、高速道路等が未整備であり、現道区間は、線形不良箇所(54箇所)や未改良区間(約6km)が存在し、速度が低下。
- ・伊豆南部地域に緊急救命を担う第3次医療施設がないため、伊豆南部地域では60分まで到達できない地域が広く存在(図3)

【死傷事故率の減少】

- ・並行する国道414号や国道135号は、線形不良区間や狭隘区間が存在し、また地域交通、観光交通や通過交通が混在し交通事故が発生。

○地域経済・地域社会等

【地域産業(観光)の活性化支援】

- ・伊豆地域では、第3次産業従事者の割合が多いが、近年、伊豆南部地域は観光客数が減少傾向にあり、地域振興が必要
- ・観光地域である下田市街地周辺は、春や夏のシーズンに東海岸沿線や中島橋交差点を中心として5km以上の渋滞が発生。観光交流を阻害し、観光産業に支障(図4)。

【周辺市町村との連携の強化(隘路の解消)】

- ・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。

(2) 事業の必要性

東海地震における緊急輸送道路の確保、地域産業(観光)の活性化の支援、平常時も含めた救急搬送のための速達性の確保等のため、本事業の実施が必要である。

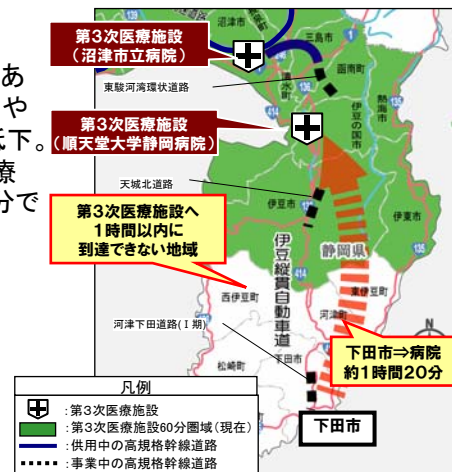


図3 第3次医療施設の60分圏域(現況)

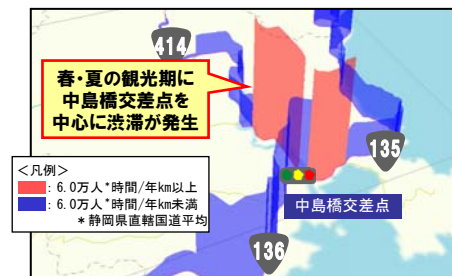


図4 下田市街地周辺の渋滞状況(H21損失時間)
 出典:民間プロブデータ

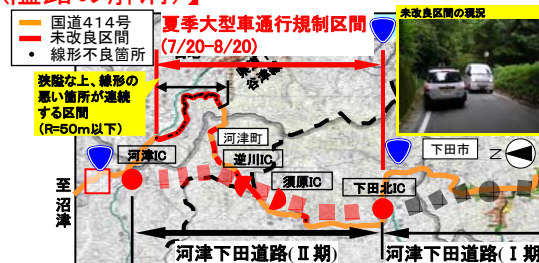


図5 通行規制区間、未改良区間、線形不良区間

いずじゅうかん かわつしもだ
 一般国道414号(伊豆縦貫自動車道)河津下田道路(Ⅱ期)に係る新規事業採択時評価

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての防災面の効果

① 主要都市・拠点間の防災機能 【評価:◎】

・三島市～下田市の評価

現況	(目標) →整備後	評価
D	(B) → B	

※隣接事業中・調査中区間が整備済と仮定



② ネットワーク全体の防災機能 【評価:◎】

・災害時における当該リンク周辺の市町村から、県庁所在地や隣接市町村等までの通常時と災害時の到達時間の遅れの程度(弱点度)及び改善の程度

主要拠点間	弱点度(整備前)	弱点度(整備後)	改善度
河津町～下田市	当該リンクが遮断され不通(∞)	0.8	当該リンクの整備により不通が解消(∞)

※隣接事業中・調査中区間が整備済と仮定

(2) 当該事業による効果

○防災・災害時の救助活動等 【評価:◎】

【緊急支援物資の円滑な輸送の確保】

・東海地震による津波浸水区域や線形不良区間や隘路を回避する第1次緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保

○住民生活【評価:◎】

【救急搬送における速達性の向上】

・高速ネットワークを延伸することで、第3次医療施設への搬送時間が短縮するとともに60分圏域が拡大。(図6)

下田市～順天堂大学静岡病院
 69分 → 60分 (9分短縮)
 伊豆南部地域における60分圏人口
 約0.8万人→約3.3万人(2.5万人増)

【死傷事故率の減少】

・並行する国道414号や国道135号から、該当箇所へ交通が転換することにより、通過交通の分離が図られ安全性が向上。

○地域経済・地域社会等【評価:◎】

【地域産業(観光)の活性化支援】

・当該事業により、夏季大型車通行規制区間が解消されるとともに、他地域からも伊豆観光圏への速達性の向上が図られ、地域産業(観光)の活性化が期待。(図7)

周辺道路※の渋滞損失時間
 59.5万人時間/年→43.5万人時間/年
 (16.0万人時間/年減)
 ※周辺道路: 国道414号、135号、136号

【周辺市町村との連携の強化(隘路の解消)】

・河津町と下田市の所要時間短縮や国道414号における未改良区間(隘路や線形不良区間)解消による安全性の向上により、地域間連携を強化

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、ネットワーク上のリンクの評価がDランクからBランクに改善し、防災機能が強化される。
 ・孤立箇所の削減など津波への適応性が改善するとともに、速達性の向上により、救急搬送の改善(3次救急医療施設60分圏域人口が2.5万人増)や地域間の連携が促進されるなど、優先度の高い事業と評価する。



図6 第3次医療施設の60分圏域

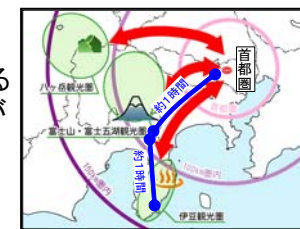


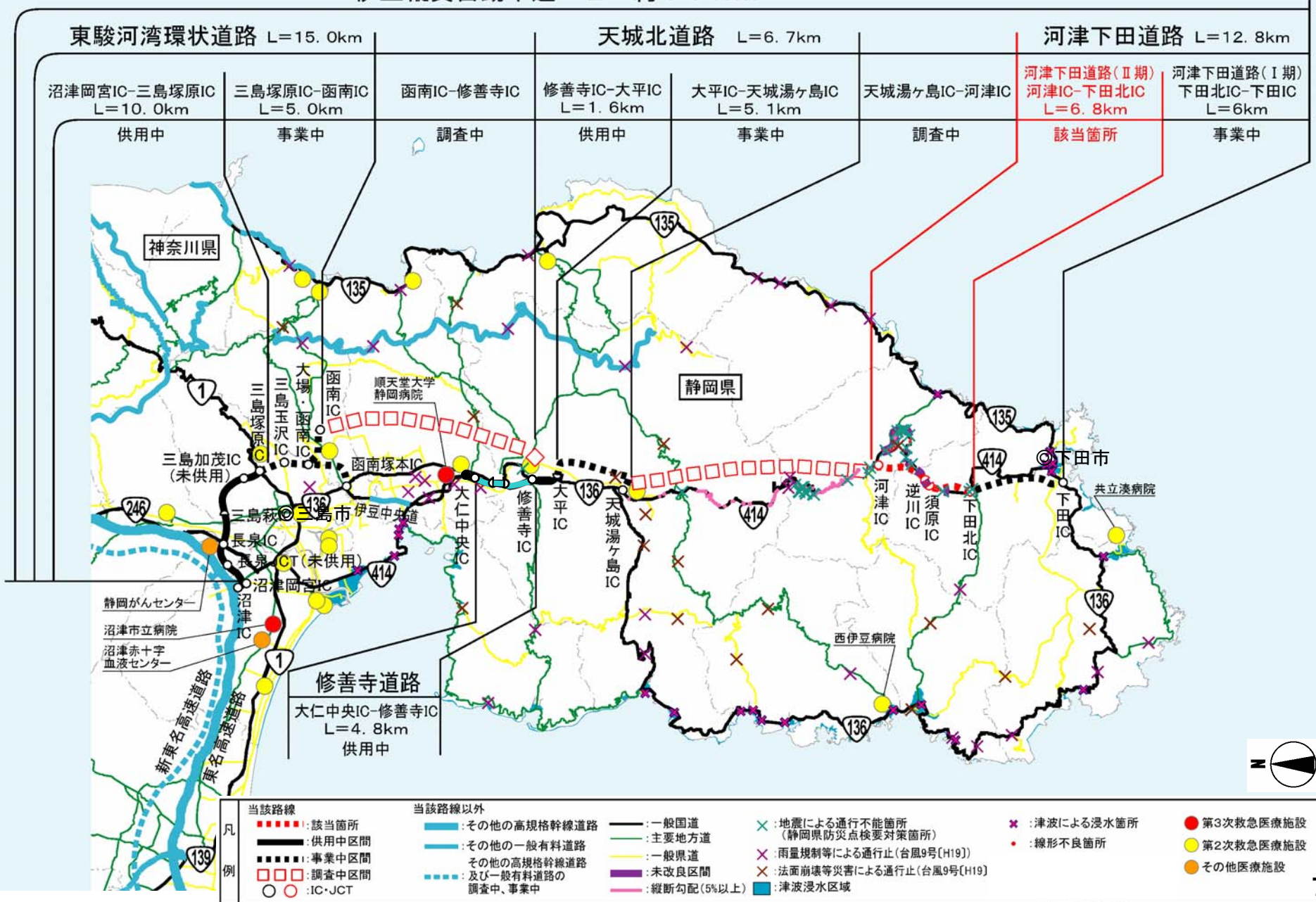
図7 観光交流の促進

4. 事業化する区間の延長、道路規格等

路線名	概略延長(km)	構造規格	概算事業費(億円)	B/C
河津下田道路(Ⅱ期)	6.8	1種3級	310	1.2

いずじゅうかん かわづしもだ
一般国道414号(伊豆縦貫自動車道)河津下田道路(Ⅱ期)に係る新規事業採択時評価

伊豆縦貫自動車道 L=約60km



東紀州北部地域における計画段階評価

1. 東紀州北部地域の課題

①東海・東南海地震時に予想される津波被害

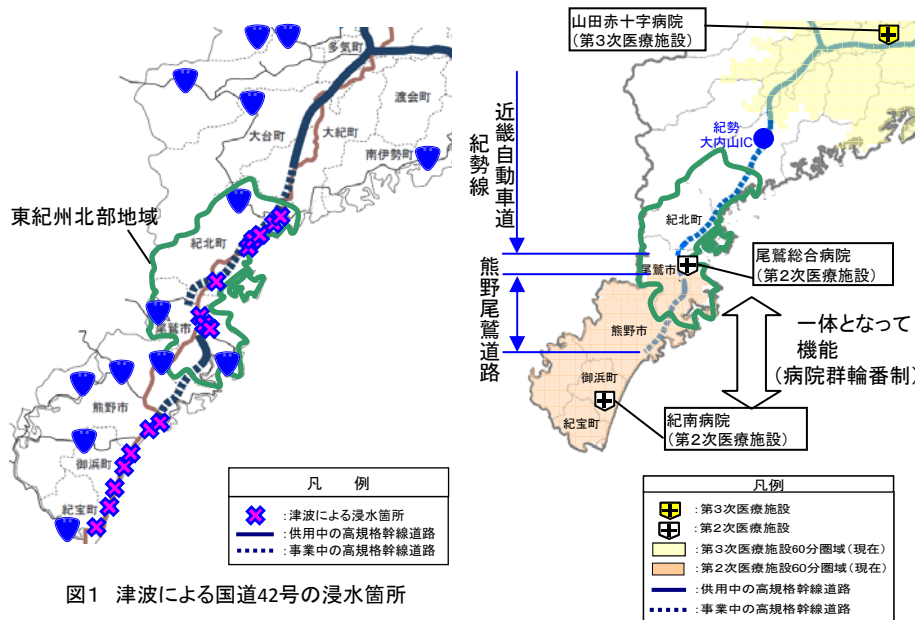
○東海・東南海地震時（今後30年の発生確率※は東海地震87%、東南海地震60～70%）による津波で、幹線道路である国道42号が浸水、東紀州北部地域間の緊急輸送道路が未確保（図1）

※出典：文部科学省地震調査研究推進本部による



②救急医療施設へのアクセス

○東紀州北部地域では、第2次医療施設において緊急性、専門性の高い医療を担っている状況であり、第2次医療施設まで60分以内で到達できない地区が広く存在。（東紀州北部地域では全人口の約18%（約3.3万人）が60分圏外）（図2）



出典：三重県公表防災みえ（平成16年3月版）津波の浸水予測資料より

出典：三重県公表防災みえ（平成16年3月版）津波の浸水予測資料より

2. 原因分析

①幹線道路が津波浸水区域を通過

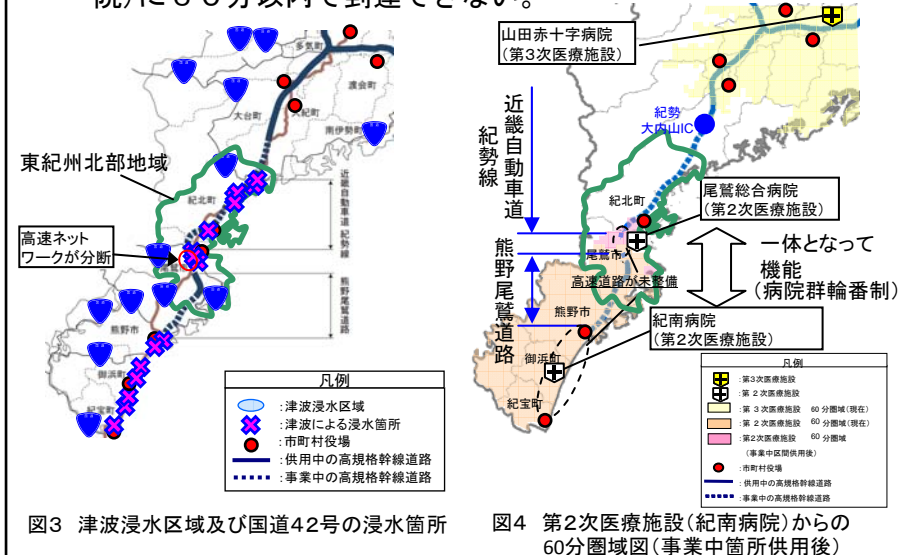
○東海・東南海地震において、国道42号（紀北町～尾鷲市：約30km）のうち、約30%（9km）の区間が津波浸水区域（津波高さ最大約7m：尾鷲市内）を通過し、9箇所が浸水（図3）

○事業中の近畿自動車道紀勢線や熊野尾鷲道路が供用しても、依然として津波浸水区域を約3%（1km）通過することとなり浸水箇所が2箇所残存

②高速ネットワークが未整備

○紀勢大内山IC以南の高速道路が未整備のため、速達性の確保が困難

○事業中の近畿自動車道紀勢線（尾鷲北IC～紀勢大内山IC）、熊野尾鷲道路（三木里IC～大泊IC）が供用しても、東紀州北部地域では依然として、約1.7万人が第2次医療施設（紀南病院）に60分以内で到達できない。



3. 政策目標

- ①東海・東南海地震時における緊急輸送道路の確保
- ②第2次医療施設への速達性の向上

東紀州北部地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】 高規格道路整備 (5.4km)	【案②】 現道改良 (5.0km)
東海・東南海地震における緊急輸送道路の確保 (指標：津波浸水区域の回避)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現道における津波浸水区域を回避し、緊急輸送道路を確保 ○ 緊急輸送道路上の津波浸水区域 【現況】 9箇所 【事業中箇所供用後】 → 2箇所 【整備後】 → 0箇所 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現道を高架構造とし、緊急輸送道路の寸断を解消 ○ 緊急輸送道路上の津波浸水区域 【現況】 9箇所 【事業中箇所供用後】 → 2箇所 【整備後】 → 0箇所
第2次医療施設への速達性の向上 (指標：第2次医療施設60分圏人口の改善)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 紀南病院から紀北町役場までの所要時間が短縮 【現況】 67分 【事業中箇所供用後】 → 53分 【整備後】 → 49分 ○ 東紀州北部地域（人口約4.1万人）における第2次医療施設60分圏内の人口（カバー率） 【現況】 約0.8万人（18%） 【事業中箇所供用後】 → 約2.4万人（58%） 【整備後】 → 約2.5万人（61%） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 紀南病院から紀北町役場までの所要時間が短縮 【現況】 67分 【事業中箇所供用後】 → 53分 【整備後】 → 51分 △ 東紀州北部地域（人口約4.1万人）における第2次医療施設60分圏内の人口（カバー率） 【現況】 約0.8万人（18%） 【事業中箇所供用後】 → 約2.4万人（58%） 【整備後】 → 約2.4万人（59%）
コスト	約260億円	約280億円
総合評価	○	△

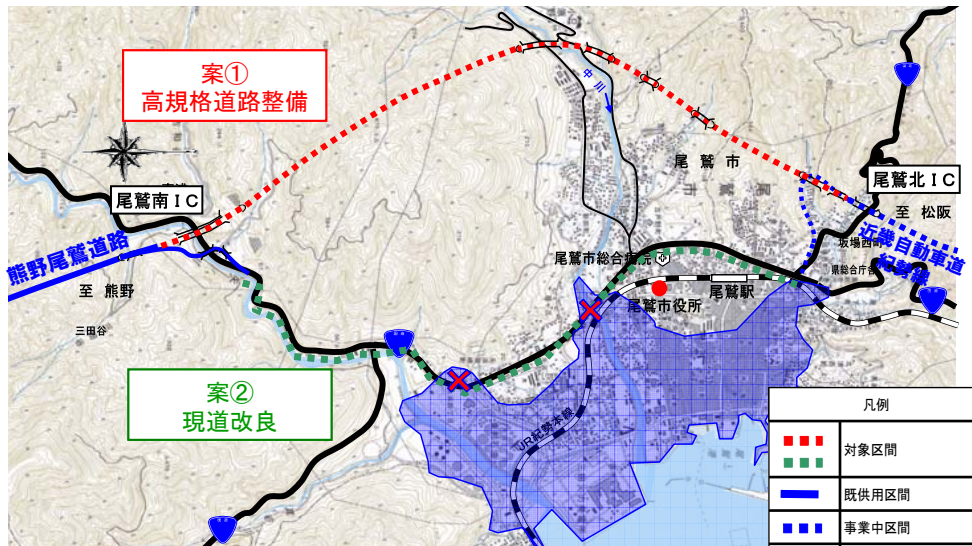
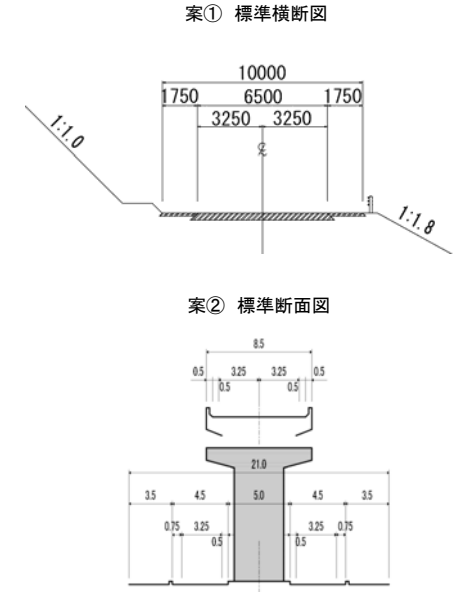


図5 尾鷲市坂場西町～尾鷲市南浦における対策案検討

対応方針（案）：案①による対策が妥当
【計画概要】

- ・ 路線名：一般国道42号
- ・ 区間：尾鷲市坂場西町～尾鷲市南浦
- ・ 概略延長：5.4km
- ・ 設計速度：60km/h
- ・ 標準車線数：2車線
- ・ 概ねのルート：図5案①の通り

（参考）当該事業の経緯等
都市計画決定等の状況

- ・ H11. 6 案①により都市計画決定済み

地域の要望等

- ・ H23. 6 三重県知事が国土交通政務官に早期事業着手を要望
- ・ H23. 9 三重県知事が野田総理にミッシングリンク解消を要望
- ・ H23.10 三重県知事が国土交通大臣に早期事業着手を要望
- ・ H23.10 熊野尾鷲建設促進期成同盟会が国土交通政務官に早期事業着手を要望

一般国道42号（近畿自動車道 紀勢線）^{きんき} 熊野尾鷲道路（Ⅱ期）^{きせい} に係る新規事業採択時評価 ^{くまのおわせ}

1. 事業概要

- ・起 終 点：三重県尾鷲市坂場西町～尾鷲市南浦
- ・延 長 等：5.4km（2車線（暫定）、設計速度60Km/h）
- ・全体事業費：約260億円
- ・計画交通量：5,700台／日

乗用車	小型貨物	普通貨物
2,900台/日	800台/日	2,000台/日

- ・総 費 用（C）：約215億円
- ・総 便 益（B）：約252億円

走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少
約201億円	約49億円	約2.6億円

- ・B / C : 1.2
- ・経済的内部収益率(EIRR) : 4.9%

※1：総費用、総便益については、基準年（H23年）における現在価値を記入。
 ※2：便益には、3便益（走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益）を計上。



2. 地元調整の経緯等

- 都市計画決定等の状況
- ・H11年 6月：都市計画決定済み
- 地域の要望等
- ・H23年 6月：三重県知事が国土交通政務官に早期事業着手を要望
 - ・H23年 9月：三重県知事が野田総理にミッシングリンク解消を要望
 - ・H23年10月：三重県知事が国土交通大臣に早期事業着手を要望
 - ・H23年10月：熊野尾鷲建設促進期成同盟会が国土交通政務官に早期事業着手を要望

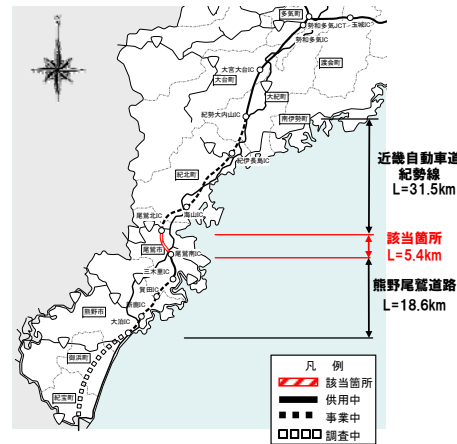


図1 事業位置図

3. 道路交通上の課題

- ①幹線道路が津波浸水区域を通過
 - ・現道(国道42号)が、東海・東南海地震（今後30年で東海地震87%、東南海地震60～70%の発生確率※）による津波浸水区域を通過し、2箇所で浸水。
 - ※出典:文部科学省地震調査研究推進本部による
 - ・紀勢大内山IC以南については、災害時に機能する迂回路が近傍にない。（緊急輸送道路が未確保）（図2）
- ②救急医療施設への速達性
 - ・紀勢大内山IC以南は、高速道路が未整備であり、線形不良箇所が存在し、速度が低下。
 - ・東紀州北部地域では、第2次医療施設において緊急性、専門性の高い医療を担っている状況であり、第2次医療施設まで60分で到達できない地域が広く存在（図3）

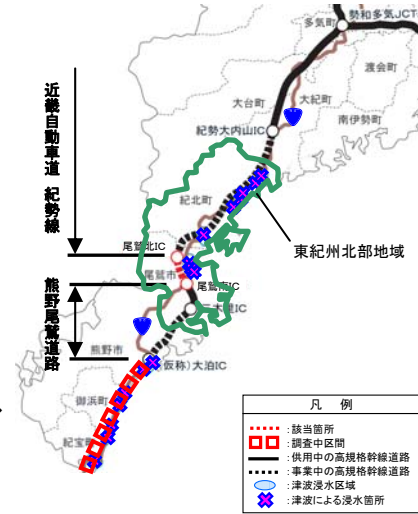


図2 国道42号浸水箇所想定図

4. 整備効果

効果① 東海・東南海地震における緊急輸送道路の確保

- ・東海・東南海地震による津波浸水区域を回避する第1次緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保（図2）

効果② 第2次医療施設への速達性向上

- ・高速ネットワークを延伸することで、第2次医療施設への搬送時間が短縮するとともに60分圏域が拡大。（図3）

紀北町役場～紀南病院間：
 53分→49分（4分短縮）
 東紀州北部地域における60分圏域人口：
 約2.4万人→約2.5万人（0.1万人増）

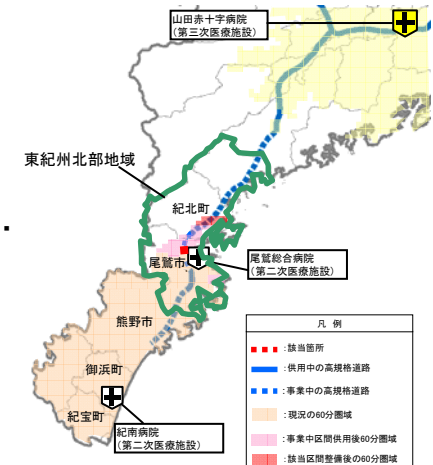
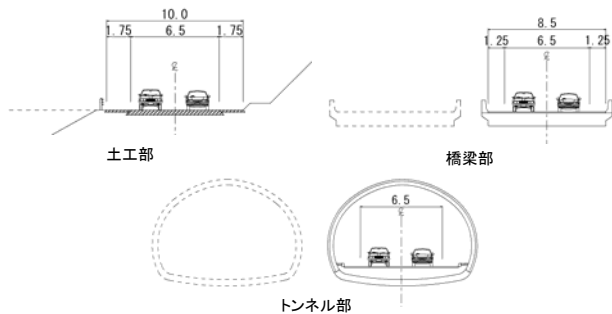


図3 第2次救急医療施設（紀南病院）からの60分圏域

一般国道42号（近畿自動車道紀勢線）熊野尾鷲道路（Ⅱ期）に係る新規事業採択時評価

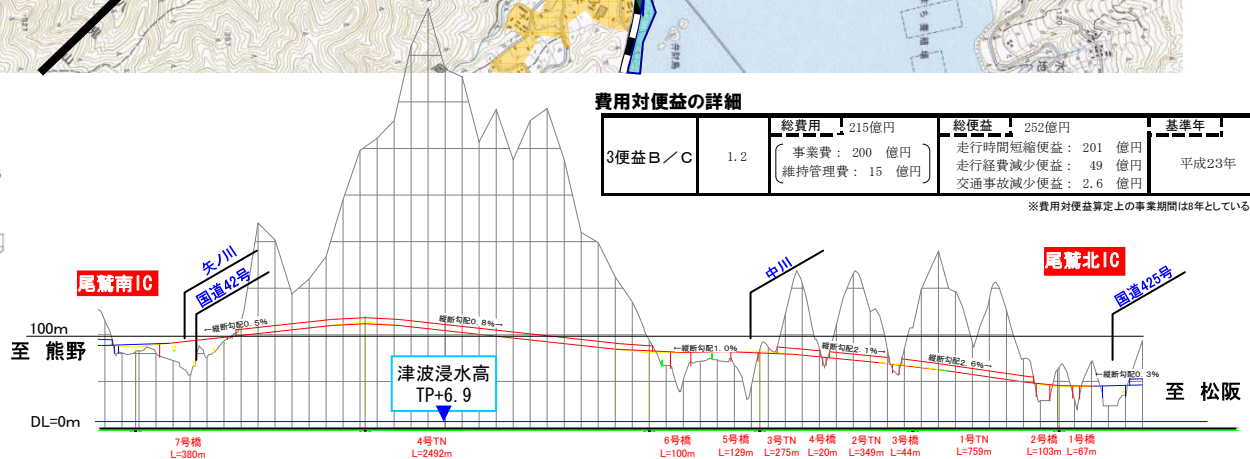


標準横断面図



費用対便益の詳細

3便益B/C	1.2	総費用	215億円	総便益	252億円	基準年	平成23年
		事業費	200億円	走行時間短縮便益	201億円	※費用対便益算定上の事業期間は8年としている	
		維持管理費	15億円	走行経費減少便益	49億円		
				交通事故減少便益	2.6億円		

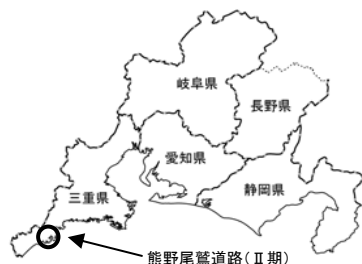


一般国道42号(近畿自動車道 紀勢線)熊野尾鷲道路(Ⅱ期)に係る新事業採択時評価

1. 概要

・区間

三重県尾鷲市坂場西町～尾鷲市南浦



・経緯

H11.6.11 都市計画決定済み

・地域等の要望等

- H23.6 三重県知事が国土交通政務官に早期事業化を要望
- H23.9 三重県知事が野田総理にミッシングリンク解消を要望
- H23.10 三重県知事が国土交通大臣に早期事業着手を要望
- H23.10 熊野尾鷲道路建設促進期成同盟会が国土交通政務官に早期事業着手を要望

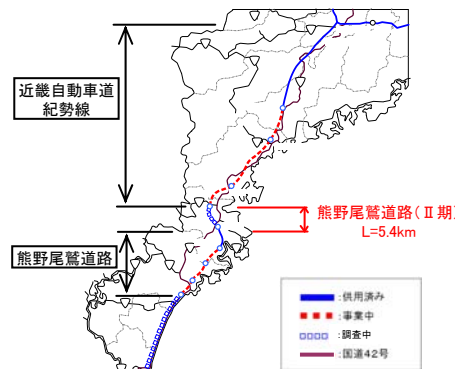


図1 新たに事業化する区間

2. 必要性の評価

(1) 課題の整理

○防災・災害時の救援活動等

【緊急支援物資の円滑な輸送の確保】

- ・現道(国道42号)が東海・東南海地震(今後30年で東海地震87%、東南海地震60～70%の発生確率※)による津波浸水区間を通過し、2箇所で浸水。
- ・紀勢大内山IC以南については、災害時に機能する迂回路が近傍にない。(緊急輸送道路が未確保)

※出典:文部科学省地震調査研究推進本部による

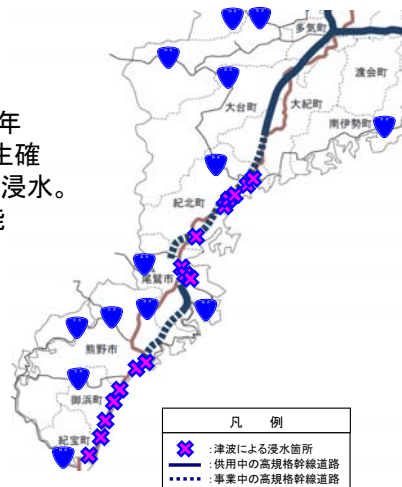


図2 津波による国道42号の津波浸水想定区域

○住民生活

【救急医療施設への速達性向上】

- ・紀勢大内山IC以南は、高速道路が未整備のため、速達性の確保が困難。
- ・東紀州北部地域では、第2次医療施設において緊急性、専門性の高い医療を担っている状況であり、第2次医療施設まで60分まで到達できない地域が広く存在。

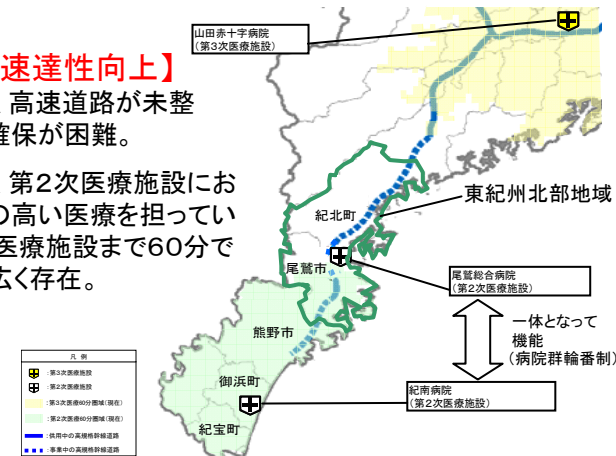


図3 第2次医療施設(紀南病院)からの60分圏域(現況)

【死傷事故件数の減少】

- ・尾鷲市街地においては、唯一の幹線道路である国道42号に通過交通が流入。
- ・平面信号交差点及び店舗出入り口が密集することから、年間約38件の死傷事故が発生(H18～21年平均)

○地域経済・地域社会等

【名古屋都市圏中心部へのアクセス性向上】

- ・農作物、木材、鮮魚などの安定した輸送路の確保と、物流の効率化に伴う地域経済の活性化

【東紀州地域の広域的な連携】

- ・東紀州地域の広域的な連携促進のためにミッシングリンクの解消によるアクセス性向上とそれに伴う地域経済の発展

(2) 事業の必要性

東海・東南海地震発生時(今後30年間の発生確率は東海地震87%、東南海地震60～70%※)の緊急輸送路の確保、平常時も含めた救急搬送のための速達性の確保やアクセス性の向上に資するミッシングリンクの解消等に対応するため、本事業の実施が必要である。

※出典:文部科学省地震調査研究推進本部による

一般国道42号(近畿自動車道 紀勢線)熊野尾鷲道路(Ⅱ期)に係る新事業採択時評価

3. 有効性の評価

(1) ネットワーク上のリンクとしての防災面の効果

① 主要都市・拠点間の防災機能 【評価:◎】

熊野市～尾鷲市

現況	→	(目標) 整備後	評価
D	→	(B)	◎

※隣接事業中区間が整備済と仮定

	ランク	耐災害性	多重性
	A	あり	あり
	B	あり	—
	C	なし	あり
	D	なし	なし



図6 地域の拠点都市である熊野市との連携イメージ

② ネットワーク全体の防災機能 【評価:◎】

・災害時における、当該リンク周辺の市町村から、県庁所在地や隣接市町村等までの通常時と災害時の到達時間の遅れの程度(弱点度)及び改善の程度

主要拠点間	ネットワーク全体の防災機能の向上		
	弱点度(整備前)	弱点度(整備後)	改善度
尾鷲市～熊野市	当該リンクが遮断され不通(∞)	0.6	改善度は不通が解消(∞)

※隣接事業中区間が整備済と仮定

(2) 当該事業による効果

○ 防災・災害時の救助活動等 【評価:◎】

【緊急支援物資の円滑な輸送の確保】

・東海・東南海地震による津波浸水区域を回避する第1次緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保

○ 住民生活 【評価:◎】

【救急医療施設への速達性の向上】

・高速ネットワークを延伸することで、第2次医療施設への搬送時間が短縮するとともに60分圏域が拡大。(図8)

紀北町役場～紀南病院間:
53分→49分(4分短縮)
東紀州北部地域における60分圏域人口:
約2.4万人→約2.5万人(0.1万人増)

【死傷事故件数の減少】

・約6割を占める通過交通が高規格道路へ転換され、交通事故の多い尾鷲市街地の通行を回避でき、安全性が向上

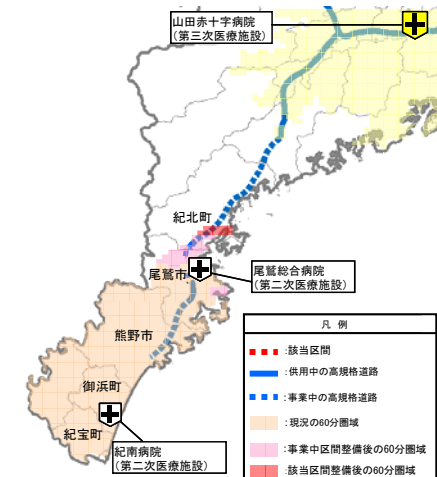


図8 第2次救急医療施設(紀南病院)の60分圏域

○ 地域経済・地域社会 【評価:◎】

【名古屋都市圏中心部へのアクセス性向上】

・県内の6割(H18)を生産する、農作物(みかんなど)、木材、鮮魚などの安定した輸送路が確保され、物流の効率化に伴う地域経済の活性化に貢献

【東紀州地域の広域的な連携】

・東紀州地域内と周辺地域とのアクセス性が向上し、地域間の広域的な連携の促進に貢献

(3) 事業の有効性

・当該事業の実施により、尾鷲市～熊野市間のリンク評価がDランク→Bランクに改善し、防災機能が強化される。
・災害時における緊急輸送路の確保や地域の医療拠点へのアクセス性の向上のための道路が確保される。
・第2次医療施設への速達性が向上する(第2次医療施設60分圏域人口が0.1万人増加)。
・高規格幹線道路ネットワークのミッシングリンクの解消により、物流の効率化による地域経済の活性化、周辺地域との広域的な連携促進等に有効な事業と評価する。

4. 事業化する区間の延長、構造規格等

区間	概略延長(km)	構造規格	設計速度(km/h)	事業費(億円)	B/C
尾鷲市坂場西町～尾鷲市南浦	5.4	1種4級	60	260	1.2

きんき きせい くまのおわせ
 一般国道42号(近畿自動車道 紀勢線)熊野尾鷲道路(Ⅱ期)に係る新事業採択時評価

