

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>一般国道4号 栃木県矢板市～那須塩原市間 (栃木県)</p>	<p>(課題等) (1)交通 ・国道4号は朝夕ピーク時に速度低下が発生。 (2)リダンダンシー ・野崎橋が寸断した場合に広域な迂回が発生。 (3)沿道環境 ・国道4号下石上地区は、昼夜間ともに要請限度を超過し、騒音レベルが栃木県内の直轄国道でワースト1位。 ・排気ガスやエンジン音などによる健康被害等の懸念。 (4)事故 ・死傷事故率が全国平均を上回る箇所が存在。 ・下石上地区は、道路幅員が狭く急カーブがある区間を多くの大型車が通行。狭い歩道を通学路として使用。 (5)産業 ・渋滞のため、矢板ICまで好立地であるがメリットを生かせていない物流が非効率。 (6)医療 ・国道4号混雑時には三次救急医療施設30分圏域外となる地域が存在。</p> <p>(原因) (1)交通 ・野崎橋は近隣の橋との距離が離れており、2車線の容量を上回る交通量が流入。 (2)リダンダンシー ・国道4号渡河部の近隣に緊急輸送道路がない。 (3)沿道環境 ・家屋連担地域へ大型車交通が流入。 (4)事故 ・急カーブ・狭い歩道幅員・狭い車道部幅員区間の存在。 (5)産業 ・野崎橋に交通集中し、2車線の容量を上回る交通量が流入。 (6)医療 ・県北地域唯一の三次救急医療施設へは、矢板市からの搬送経路である国道4号に主要渋滞箇所が存在。</p>	<p>(1)交通混雑の緩和 (2)災害に強い緊急輸送道路の確保 (3)沿道環境の改善 (4)安全・安心な生活空間を確保 (5)物流の効率化 (6)救急医療施設への速達性向上</p>	<p>【案①】バイパス案(約230～270億円) (1)交通混雑の緩和 ・【バイパス区間】バイパスへの転換により現国道4号の混雑が緩和。 ・【拡幅区間】交通量に応じた車線数が確保され混雑が緩和 (2)災害に強い緊急輸送道路の確保 ・新たな代替路により野崎橋が寸断しても広域迂回が回避されるため【現道拡幅案】より効果大きい。 (3)沿道環境の改善 ・【バイパス区間】バイパスへの転換により現国道4号の地域分断、騒音、排ガスなどが低減し、沿道環境の改善効果が【現道拡幅案】より大きい。 ・【拡幅区間】大型車が通行し地域が分断される。道路幅員が広がり、騒音や排ガスなどは若干低減される。 (4)安全・安心な生活空間の確保 ・【バイパス区間】バイパスへの転換により地域住民が安全に現国道4号を利用できることから【現道拡幅案】より効果大きい。 ・【拡幅区間】道路幅員が広がり、歩行・走行スペースが確保される。 (5)物流の効率化 ・【バイパス区間】交通容量が確保され、混雑緩和により高速ICまでの定時性が向上。 ・【拡幅区間】交通量に応じた車線数が確保され、混雑緩和により高速ICまでの定時性が向上。 (6)第三次救急医療施設への速達性 ・【バイパス区間】バイパスへの転換により、三次救急医療施設への速達性が向上。 ・【拡幅区間】車線数増加により救急車両優先の走行スペースが確保でき、三次救急医療施設への速達性が向上。</p> <p>【案②】現道拡幅案(約260～300億円) (1)交通混雑の緩和 ・交通量に応じた車線数が確保され、混雑が緩和。 (2)災害に強い緊急輸送道路の確保 ・野崎橋が拡幅され緊急輸送道路は強化されるが、新たな代替路が確保されないため【バイパス案】より効果が小さい。 (3)沿道環境の改善 ・大型車が通行するため地域が分断される。道路幅員が広がり騒音、排ガスなどは若干低減されるが、【バイパス案】より効果が小さい。 (4)安全・安心な生活空間の確保 ・道路幅員が広がり歩行・走行スペースが確保されるが、多くの大型車が通行するため【バイパス案】より効果が小さい。 (5)物流の効率化 ・交通量に応じた車線数が確保されるため、混雑緩和により高速ICまでの定時性が向上。 (6)第三次救急医療施設への速達性 ・車線数増加により救急車両優先の走行スペースが確保でき、三次救急医療施設への速達性が向上。</p>	<p>【案①】バイパス案を選定 (理由) ・政策目標である「交通混雑の緩和」、「災害に強い緊急輸送道路の確保」、「沿道環境の改善」、「安全・安心な生活空間の確保」に寄与する道路である。 ・「早期着工・実現」が地域から望まれており、支障となる家屋数が少ないため、比較的早期実現が可能である。 ・支障となる家屋数、経済性の面でも優れている。 ・意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられる。</p>

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>一般国道20号 (諏訪市～下諏訪町) (長野県)</p>	<p>(課題等) (1)災害 ・平成18年7月豪雨、平成25年9月16日台風18号による全面通行止めが発生。 (2)リダンダンシー ・平成18年7月豪雨では、全面通行止めにより、南北を結ぶ路線が断絶。 (3)交通 ・国道20号では、交通の集中による速度低下が発生。 (4)踏切 ・国道20号では、踏切遮断による交通渋滞が発生。 (5)事故 ・死傷事故率が全国平均を上回る箇所が多く存在。 (6)観光(7)製造 ・混雑時には平常時と比べ所要時間が増加し、高速道路ICまでの連絡性が悪化。 (8)医療 ・国道20号は、時間帯によって所要時間の差が大きく、救急搬送活動への支障が懸念。 (9)沿道環境 ・夜間の騒音値が要請限度を超過。</p> <p>(原因) (1)災害、(2)リダンダンシー ・自然災害時に幹線道路の冠水。 ・災害時の緊急輸送道路が脆弱。 (3)交通 ・諏訪湖周辺では、東西に移動する道路が限られており、国道20号に交通が集中し、渋滞が発生。 (4)踏切 ・国道20号には踏切が2箇所あり、一旦停止による走行環境の妨げや踏切の遮断による渋滞が発生。 (5)事故 ・沿道の家屋や店舗への出入交通による本線交通の阻害。 ・信号交差点の連続や慢性的な交通渋滞。 (6)観光(7)製造(8)医療 ・国道20号への交通集中と、踏切などの影響により渋滞が発生。 (9)沿道環境 ・夜間に市街地を走行する大型車の交通量が多い。</p>	<p>(1)災害に強い代替路の確保 (2)交通の円滑化 (3)交通安全の確保 (4)安心・快適な暮らしづくり (5)地域産業の活性化</p>	<p>【案】バイパス案(山側ルート)(事業費：約700～740億円) (1)災害に強い代替路の確保(浸水被害、土砂災害) ・浸水対策はバイパスにより、高台に回避。 ・土砂災害の危険性は山側に回避することで、[比較案2]より効果が大きい。 ・新たな代替路を確保。 (2)交通の円滑化(渋滞、踏切) ・バイパスへ交通が転換することにより、交通混雑が緩和。 ・線形、構造形式により、[比較案2]より効果が大きい。 (3)交通安全の確保 ・交通が転換することにより、交通事故が減少。 ・線形、構造形式により、[比較案2]より効果が大きい。 (4)安心・快適な暮らしづくり(医療、騒音) ・救急医療機関への速達性が向上。 ・バイパスへ交通が転換することにより、沿道環境が改善。 ・線形、構造形式により、[比較案2]より効果が大きい。 (5)地域産業の活性化 ・交差点や踏切を回避し、高速ICの連絡性や定時性が向上。 ・線形、構造形式により、[比較案2]より効果が大きい。</p> <p>【比較案1】現道拡幅(車線増加)(事業費：約760～800億円) (1)災害に強い代替路の確保(浸水被害、土砂災害) ・浸水対策は路面の高上に対応するものの[バイパス案]より効果が小さい。 ・土砂災害の危険性は現道拡幅のため、現状と同じ。 (2)交通の円滑化(渋滞、踏切) ・車線数確保により渋滞を緩和、踏切は立体交差とするが、[バイパス案]より効果が小さい。 (3)交通安全の確保 ・安全施設の設置により、交通事故が減少するが、[バイパス案]より効果が小さい。 (4)安心・快適な暮らしづくり(医療、騒音) ・救急車両の車線が確保され、救急医療機関への速達性が向上。 ・市街地を通るため、沿道環境の改善は見込まれない。 (5)地域産業の活性化 ・連続する交差点を通過するため、高速ICの連絡性や定時性は向上しない。</p> <p>【比較案2】都市計画変更ルート(事業費：約810～850億円) (1)災害に強い代替路の確保(浸水被害、土砂災害) ・浸水対策はバイパスにより、高台に回避。 ・土砂災害の危険性は一部山側に回避。 ・新たな代替路を確保。 (2)交通の円滑化(渋滞、踏切) ・バイパスへ交通が転換することにより、交通混雑が緩和。 (3)交通安全の確保 ・バイパスへ交通が転換することにより、交通事故が減少。 (4)安心・快適な暮らしづくり(医療、騒音) ・救急医療機関への速達性が向上。 ・バイパスへ交通が転換することにより、沿道環境が改善。 (5)地域産業の活性化 ・交差点や踏切を回避し、高速ICの連絡性や定時性が向上。</p>	<p>【案】バイパス案(山側ルート)を選定 (理由) バイパス案(山側ルート)は、政策目標である交通の円滑化、災害に強い代替路の確保、交通安全の確保を図るとともに、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりや地域産業の活性化に寄与する道路である。また、家屋への影響、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>

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>山陰自動車道 木与付近 (山口県)</p>	<p>(課題等) (1) 防災 ・ S40以降、事前通行規制区間内で発生した土砂崩落等が48回発生。最大約8日間の全面通行止が発生。 ・ H18以降の10年間で通行止めは9回(計447時間)にのぼる。 ・ 災害等における通行止め時の代替性が確保されていない。 ・ 通行止が発生した場合、大幅な迂回(通常時の5倍)を強いられる。 (2) 医療 ・ 阿武町、萩市(旧須佐町、旧田万川町)には救急搬送に30分以上を要する高次救急医療の空白地域が存在。大雨等の通行規制時の大幅な迂回や急カーブ等により、搬送時の患者への負担も大きいなど、医療機関への到達性、確実性が確保されていない。 (3) 産業 ・ 高速道路へのアクセス性が悪く、周辺への工業団地の立地が1箇所のみである。企業活動や農水産品輸送を支援する定時性や確実性が確保されていない。 (4) 安全 ・ 急カーブや急勾配など道路構造に問題がある区間で長時間の通行止めを伴う交通事故が発生、安全性・走行性が確保されていない。 (原因) (1) 防災 ・ 事前通行規制区間が存在し、連続雨量200mm以上で全面通行止めとなる。 ・ 急峻な斜面上部に不安定土塊が存在し、伸縮計の変位が4mm/時間又は、20mm/日以上時に全面通行止となる。 (2) 医療 ・ 当該箇所には第2次医療機関も無く、緊急度の高い患者を搬送する場合、広域搬送となる。搬送ルートとしての国道191号は唯一の主要幹線道路あるが、急カーブ・急勾配区間や事前通行規制区間が存在し、通行止め時には大幅な迂回が必要。 (3) 産業 ・ 国道191号は地域の豊富な農水産物の出荷経路として重要な役割を果たしているが、通行止発生時には大幅な迂回を強いられる。 (4) 安全 ・ 国道191号は萩市と益田市を結ぶ唯一の主要幹線道路であり、様々な交通が集中するが、2車線区間で有り、急カーブ・急勾配など道路構造に問題のある区間が存在している。</p>	<p>(1) 通行止時に機能するネットワーク(代替性)の確保 (2) 救急医療機関への到達性、確実性の確保 (3) 安全性・走行性の向上 (4) 産業の活性化 (5) 観光振興の促進</p>	<p>【案】別線トンネル案 (サード速度80km/h、自動車専用道路)(事業費約:250~300億円) (地すべりブロックと防災対策箇所を回避した対策案) (1) 通行止め時に機能するネットワーク(代替性)の確保 ・ 地すべりや急峻な斜面等の災害発生リスクを回避したルートやトンネル構造を設定することで、連続雨量200mm以上等の異常気象時においても、通行止の発生が解消でき、事前通行規制区間を解消する。 (2) 救急医療機関への到達性、確実性の確保 ・ 事前通行規制区間を回避するバイパスへの転換により、大雨等の通行規制時の大幅な迂回を解消でき、到達性、確実性の確保により広域搬送等を支援する。 (3) 安全性、走行性の向上 ・ トンネル構造により、安全な走行を確保できる。将来山陰道として利用が可能。 (4) 産業の活性化 ・ バイパスへの転換により、定時性、確実性が確保でき、地域の主要産業である農水産業等の物流活動を支援する。 (5) 観光振興の促進 ・ 周遊観光等を支援する到達性、走行性、確実性を確保する。 (6) 生活環境・自然環境の保全・調和 ・ 集落や都市機能維持に関する施設等を極力回避したルートを設定することで、生活環境への影響が小さい。 ・ 山地部で適宜トンネル構造を採用し、自然環境への影響が小さい。 【比較案:参考】現道対策案(事業費約:430~480億円) (現道の課題箇所に対して線形改良や災害対策の現道対策を行う案) (1) 通行止時に機能するネットワーク(代替性)の確保 ・ 地すべりや急峻な斜面等の災害発生リスクに対し、法面対策により安全性を確保できるが、長大法面となることから、完成後の管理面での課題がある。 (2) 救急医療機関への到達性、確実性の確保 ・ 現道の防災等における課題箇所への対策を行うことにより、確実性は向上するが速度向上が見込まれないことから、救急搬送等を支援する到達性は変わらない。 (3) 安全性、走行性の向上 ・ 安全性、走行性は向上するが、別線トンネル案に比べ劣る。 (4) 産業の活性化 ・ 現道の防災等における課題箇所への対策を行うことにより、確実性は向上するが速度向上が見込まれないことから、物流活動を支援する到達性は変わらない。 (5) 観光振興の促進 ・ 現道の防災等における課題箇所への対策を行うことにより、確実性は向上するが速度向上が見込まれないことから、周遊観光等を支援する到達性は変わらない。 (6) 生活環境・自然環境の保全・調和 ・ 工事用車両の出入りや現道の交通規制を伴うことにより、沿線地域、現道交通等への影響がある。 ・ 法面対策等大規模な地形改変が有り、自然環境への影響がある。</p>	<p>木与地区の背後に存在する地すべり地帯や、落石・法面崩壊等の危険箇所を回避し、異常気象時等における安全・安心で確実な通行を確保するための別線トンネルを、将来の山陰道としての活用も想定した防災対策として緊急的に実施する案。 (理由) ・ 地域の主要産業である農水産業の振興や周遊観光、広域的な救急搬送の観点等から、山陰道の早期整備を望まれている。 ・ 特に、事前通行規制区間においては、災害等による国道191号の通行止めが過去10年間に9回発生し、現在も、不安定な土塊が法面に残っている状況である。 ・ 地域住民や道路利用者、企業・団体への意見聴取においても、特に「災害時や異常気象時に通行できる代替路の確保」や「救急病院への移動や広域的な救急搬送が出来ること」を望む意見、自由意見でも「防災」に関する意見が多く、防災の観点から対策が急務である。 ・ 国道191号に対する現道防災対策は、大規模な地すべりの不安定土塊除去や法面の安定化を図る対策の実現可能性は低い。よって、地すべり地帯や、落石や法面崩壊等の危険箇所を回避し、周辺環境への影響や経済性を考慮した別線トンネル案とする。</p>

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>津軽自動車道 柏～浮田 (青森県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 交通拠点からのアクセス性に劣る ・西北地域には観光資源が豊富に存在するが、交通拠点からの時間距離が遠く他地域に比べ観光入込客数が伸びていない</p> <p>(2) 冬期に交通環境が著しく悪化 ・冬期・吹雪時には速度低下が著しく、通常期の1.2倍の時間を要する</p> <p>(3) 速達性の低い主要幹線道路 ・地域内に三次救急医療施設がないため、高次医療は青森市などに依存しており、搬送時間が長くなる</p> <p>(4) 死傷事故が多発 ・死傷事故率が100件/億台キロを超える箇所が区間全体にわたり、計14箇所存在し、死亡事故も4年間で3件発生</p> <p>(5) 災害時の代替性が不十分 ・国道101号は県都青森市と日本海沿岸地域を結ぶ唯一の第1次緊急輸送道路であるが、氾濫想定区域があるなど信頼性が低い</p> <p>(原因)</p> <p>(1) 拠点間を結ぶネットワークが脆弱 ・高速道路の未整備区間が存在するため、定時性・速達性に劣り、ICや新幹線駅までの所要時間が長く輸送効率が低い ・一方、津軽道延伸に伴いICが近くなった五所川原市内の工業団地では、分譲率が増加</p> <p>(2) 冬期の気象条件 ・積雪による幅員減少や地吹雪による視界不良等により速度が低下</p> <p>(3) 国道101号の速達性が不十分 ・対象地域では沿道に商業施設や民家が連担しており、信号交差点が多く存在し、速度が低下しやすい</p> <p>(4) 交通の錯綜と冬期の走行環境悪化 ・沿道施設や農地の出入り交通の錯綜が多い ・堆雪による幅員減少、強度の視程障害の頻発により事故危険性が増大</p> <p>(5) 通行止めが多く発生し、浸水区域も存在 ・過去10年間で20回の全面通行止めが発生 ・対象区間の約6割に岩木川氾濫想定浸水区域が存在</p>	<p>(1) 医療施設への速達性向上</p> <p>(2) 冬期交通環境の改善</p> <p>(3) 地域振興の支援</p> <p>(4) 信頼性の高い道路ネットワークの確保</p> <p>(5) 安全な走行空間の確保</p>	<p>【案①】全線新設案 (サビ速度80km/h、自動車専用道路) (事業費約：330～380億円)</p> <p>(1) 医療施設への速達性向上 ・搬送時間が短縮される ・搬送時間が安定する</p> <p>(2) 冬期交通環境の改善 ・必要な車道幅員を確保できるため、速度が向上する ・盛土主体で、風向きに対する道路方向が改善されるため、視界不良の改善が見込まれる</p> <p>(3) 地域振興の支援 ・対象地域から周辺地域等への移動時間が短縮される</p> <p>(4) 信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・新設道路の整備により、通行止め時の代替路が確保される</p> <p>(5) 安全な走行空間の確保 ・沿道出入箇所や交差点が無いため、事故の発生リスクが減少する</p> <p>【案②】新設+現道改良案 (サビ速度80km/hの自動車専用道路、60km/hの一般道路) (事業費約：300～350億円)</p> <p>(1) 医療施設への速達性向上 ・新設区間では搬送時間が短縮され、安定する ・現道改良区間では搬送時間の短縮や安定がそれほど見込めない</p> <p>(2) 冬期交通環境の改善 ・必要な車道幅員を確保できるため、速度が向上する ・盛土主体であるが、現道改良区間で道路方向が改善されないため、視界不良の改善がそれほど見込まれない</p> <p>(3) 地域振興の支援 ・新設区間の移動時間は短縮されるが、現道改良区間では時間短縮が小さい</p> <p>(4) 信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・新設区間は通行止め時の代替路が確保されるが、現道改良区間は確保されない</p> <p>(5) 安全な走行空間の確保 ・沿道出入箇所や交差点が減少し、事故の発生リスクが減少する</p> <p>【案③】全線現道改良案 (サビ速度60km/h、一般道路) (事業費約：250～300億円)</p> <p>(1) 医療施設への速達性向上 ・搬送時間の短縮や安定がそれほど見込めない</p> <p>(2) 冬期交通環境の改善 ・必要な車道幅員を確保できるため、速度が向上する ・盛土主体であるが、道路方向が改善されないため、視界不良の改善がそれほど見込まれない</p> <p>(3) 地域振興の支援 ・移動時間の短縮が小さい</p> <p>(4) 信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・通行止め時の代替路が確保されない ・岩木川氾濫想定浸水区域が一部残る</p> <p>(5) 安全な走行空間の確保 ・沿道出入箇所や交差点が減少し、事故の発生リスクが減少する</p>	<p>新たに盛土主体の自動車専用道路で国道101号の課題である地吹雪や堆雪等に対する冬期交通環境の改善や地域間の速達性の向上、代替路の確保を図り、市街地へのアクセス性に配慮したインター構造等を検討し、合理的な事故・災害に強い道路を確保する計画とする</p> <p>(理由)</p> <p>・【案①】全線新設案は、【案②】新設+現道改良案、【案③】全線現道改良案に比べ、全ての政策目標の達成が見込め、特に冬期交通環境の改善や速達性の向上に優れているほか、信頼性が高く、安全な道路環境を確保する道路ネットワークを形成することができる。</p> <p>・地域への意見聴取結果からも、「冬期の地吹雪や堆雪による影響の改善」「目的地への速達性」が特に重要視されており、「走行時の安全性」、「救急病院への速達性」、「通行止め時の代替性」を望む意見も多く、対応方針(案)と整合する。</p>