

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 style="text-align: center;">東九州自動車道 日南～志布志</p> <p style="text-align: center;">(宮崎県) (鹿児島県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 防災(津波)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ巨大地震等による津波浸水域が多数分布し、幹線ネットワークの途絶により、孤立する世帯が想定される。 <p>(2) 医療・暮らし</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高次医療施設への速達性が未確保。 ・高校への通学や都市型レジャー施設への速達性が未確保。 <p>(3) 産業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾、物流拠点施設等への速達性、アクセス性が未確保。 <p>(4) 観光</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光施設への速達性、アクセス性が未確保。 <p>(原因)</p> <p>(1) 防災(津波)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道220号が津波浸水域を通過 <p>(2) 医療・暮らし</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路ネットワークが未整備であり、高次医療施設や高校、都市型レジャー施設へのアクセスに時間を要する。 <p>(3) 産業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路ネットワークが未整備であり、港、物流拠点施設へのアクセスに時間を要する。 <p>(4) 観光</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路ネットワークが未確保であり、観光施設へのアクセスに時間を要する。 	<p>①災害時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保</p> <p>②移動の速達性、確実性の向上による生活環境の改善</p> <p>③移動時間の短縮、走行性の向上による産業の活性化</p> <p>④観光資源の周遊性を高める広域ネットワークの確保</p>	<p>[案1] 全線バイパス案(事業費約1,050～1,100億円) (全線を別線とし、より高い連絡速度を確保する案)</p> <p>①災害に強いネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平面及び高さにより津波浸水域を回避 ・代替路として機能 <p>②生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・串間市～宮崎大学医学部付属病院の所要時間52分 <p>③産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日南市～志布志市間の都市間連絡速度78km/h <p>④観光周遊性を高める広域ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島中央駅～日南の所要時間1時間57分 <p>[案2] バイパス＋一部現道活用案 (事業費約1,000～1,050億円) (一部現道を活用し、より早期に整備の実現を図る案)</p> <p>①災害に強いネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平面及び高さにより津波浸水域を回避 ・現道活用区間以外は代替路として機能 <p>②生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・串間市～宮崎大学医学部付属病院の所要時間52分 <p>③産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日南市～志布志市間の都市間連絡速度71km/h <p>④観光周遊性を高める広域ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島中央駅～日南の所要時間2時間1分 <p>[案3] 現道改良案(事業費約850～900億円) (全線において既存の現道を改良し活用する案)</p> <p>①災害に強いネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高さにより津波浸水域を回避 ・新たな代替路は確保されない <p>②生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・串間市～宮崎大学医学部付属病院の所要時間70分 <p>③産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日南市～志布志市間の都市間連絡速度47km/h <p>④観光周遊性を高める広域ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島中央駅～日南の所要時間2時間32分 	<p>[案①] 全線バイパス案を選定</p> <p>(理由)</p> <p>『案①全線バイパス案』は、全ての政策目標の達成が見込め、意見聴取において「配慮すべき」との回答が多い「災害発生時に復旧活動のために機能する」「目的地まで速くスムーズに走ることができる」及び「国道220号の代替路として機能する」という点について、他の案より優位である。</p>

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>有明海沿岸道路（Ⅱ期） 大牟田市～長洲町</p> <p>（福岡県） （熊本県）</p>	<p>（課題等）</p> <p>(1) 産業 ・工業団地等の産業拠点への速達性や定時性、走行性が未確保。</p> <p>(2) 暮らし ・市役所等の生活拠点間の速達性や定時性が未確保。</p> <p>(3) 観光 ・観光拠点等（港湾）への速達性、定時性が未確保。 ・有明・島原地域の観光客が減少傾向。</p> <p>(4) 防災 ・高潮等災害時における緊急輸送道路が未確保。</p> <p>(5) 医療 ・高次医療施設への速達性・安全性が未確保。</p> <p>（原因）</p> <p>(1) 産業 ・現道は、大型車と地域交通が混在し、速達性・安全性に課題がある。</p> <p>(2) 暮らし ・地域交通、通過交通が混在し、圏域内の速達性・安全性に課題がある。</p> <p>(3) 観光 ・現道は走行速度に課題があり、観光拠点・施設へのアクセスに時間を要する。</p> <p>(4) 防災 ・現道は高潮による想定高を下回っているため、緊急輸送道路としての信頼性に課題がある。</p> <p>(5) 医療 ・現道は大型車両が多く、平面踏切や交通事故等もあり、速達性や安全性に課題がある。</p>	<p>①長洲工業団地・名石浜工業団地等の生産拠点への速達性向上による産業支援</p> <p>②熊本～佐賀間及び大牟田、荒尾、長洲圏域内の連絡強化による圏域全体の活性化と快適な暮らしの向上</p> <p>③速達性確保による有明・島原広域観光振興の促進</p> <p>④信頼性の高い緊急輸送路の確保</p> <p>⑤熊本市・久留米市の第三次救急医療施設への速達性・安全性の向上</p>	<p>〔案①〕産業・観光拠点直結ルート案（事業費約700～750億円） 〈三池港 I C と長洲港・長洲工業団地などの産業・観光拠点を短絡する別線ルート案〉</p> <p>(1) 目的地までの速達性 ・自動車専用道路であるため、所要時間が短縮される。 ・三池港 I C、長洲港・長洲工業団地を短絡で結んでいるため、産業・観光拠点間の短絡効果が他案より優れている。</p> <p>(2) 防災 ・高さにより高潮浸水区域を回避。</p> <p>(3) 生活環境 ・長距離交通と通過交通が分離され、事故の削減効果が大きい。 ・家屋移転数が少なく、別線整備のため生活環境への影響が小さい。</p> <p>(4) 自然環境 ・ラムサール区域、圃場整備区域を通過しないため、自然環境への影響は小さい。</p> <p>〔案②〕生活拠点直結ルート案（事業費約800～850億円） 〈沿岸部の住宅地を回避し、大牟田市・荒尾市・長洲町の生活拠点を連絡する別線ルート案〉</p> <p>(1) 目的地までの速達性 ・自動車専用道路であるため、所要時間が短縮される。 ・沿線市町の生活拠点を短絡で結んでいるため、生活拠点間の短絡効果が他案より優れている。</p> <p>(2) 防災 ・高さにより高潮浸水区域を回避。</p> <p>(3) 生活環境 ・自専道整備のため通過交通と地域内交通は分離するものの、長洲町の市道で一部混在する。 ・家屋移転数は案①より多いものの、住宅地を回避するため生活環境への影響は最も小さい。</p> <p>(4) 自然環境 ・ラムサール区域は通過しないが、圃場整備区域を通過する。</p> <p>〔案③〕現道改良案（事業費約500～550億円） 〈既存の現道を改良し活用することでコストを抑えるルート案〉</p> <p>(1) 目的地までの速達性 ・一般道による整備のため、所要短絡効果が小さい。</p> <p>(2) 防災 ・高潮浸水区域を回避しない。</p> <p>(3) 生活環境 ・現道改良であり、通過交通と地域内交通が分離されない。 ・家屋移転数が最も多く、沿道家屋への影響が大きい</p> <p>(4) 自然環境 ・ラムサール区域、圃場整備区域を通過しないため、自然環境への影響は小さい。</p>	<p>〔案①〕産業・観光拠点直結ルート案を選定</p> <p>（理由）</p> <p>『案①産業・観光拠点直結ルート案』は、全ての政策目標の達成が見込め、特に工業団地や三池港、長洲港への速達性・安全性が最も優れており、また、生活環境や自然環境への影響も少ないこと等総合的に評価し、『案①』を対応方針（案）とする。</p> <p>地域住民や企業団体、地方自治体への意見聴取においても、「目的地までの速達性」、「生活環境への配慮」、「自然環境への配慮」を望む意見が多く、このようなニーズにおいても『案①』が最も優れている。</p>

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>東北中央自動車道 昭和～金山 (山形県)</p>	<p>(課題等) (1)冬期交通 ・堆雪による幅員減少や速度低下が発生 ・運搬排雪に伴う通行規制が発生 (2)防災 ・災害や交通事故に伴う通行止めが発生 ・通行止め時は大きな迂回が発生 (3)医療 ・高次医療施設への安静搬送や速達性が未確保 (4)観光 ・観光施設への速達性や定時性が未確保 (5)安全 ・死傷事故率が高い箇所が存在し、冬期の重大事故割合が高い</p> <p>(原因) (1)冬期交通 ・全国で有数の豪雪地帯を通過 ・急な坂(縦断勾配が5%以上)や人家連担部で路肩が狭い区間が存在 (2)防災 ・周辺には大型車両が通行可能な迂回路がなく、唯一の幹線道路 (3)医療 ・第3次救急医療施設が遠いため直接搬送されることがなく、特に冬期間の搬送は堆雪により追い越しが困難な状況が発生 (4)観光 ・観光拠点間を結ぶネットワークが未確保のため移動時間がかかるほか、冬期の国道13号は高速のように時間が読めない (5)安全 ・人家連担部では沿道からの出入りが多く、内々交通と通過交通が混在</p>	<p>①冬期交通環境の改善 ②信頼性の高い道路ネットワークの確保 ③医療施設への速達性の向上、安静搬送の実現 ④地域連携の強化による観光流動等の活性化 ⑤安全な道路環境の確保</p>	<p>[案①]全線新設案(事業費約260～310億円) 〈全線で新しく自動車専用道路を整備する案〉 ①冬期交通環境の改善 ・新設道路で運搬排雪区間や隘路箇所を回避 ②信頼性の高いネットワークの確保 ・迂回路として機能 ③医療施設への安静搬送と速達性の確保 ・搬送時のブレーキやアクセル等に伴う患者への負担を軽減し、移動時間も短縮 ④観光流動の活性化 ・定時性が向上し、移動時間の短縮が大きい ⑤安全な道路環境の確保 ・自動車専用道路と現道とで交通を分散</p> <p>[案②]新設+現道改良案(事業費約230～280億円) 〈一部で新しく一般道路を整備するとともに、現道を改良する案〉 ①冬期交通環境の改善 ・新設道路で運搬排雪区間や隘路箇所を回避 ②信頼性の高いネットワークの確保 ・部分的に迂回路として機能 ③医療施設への安静搬送と速達性の確保 ・一部区間で搬送時のブレーキやアクセル等に伴う影響は残るが、移動時間は若干、短縮される ④観光流動の活性化 ・定時性はさほど変わらないが、移動時間は若干、短縮される ⑤安全な道路環境の確保 ・部分的に新たな道路と現道とで交通を分散</p> <p>[案③]現道改良案(事業費約210～260億円) 〈全線で現道を改良する案〉 ①冬期交通環境の改善 ・対応可能な堆雪幅を確保 ②信頼性の高いネットワークの確保 ・新たな迂回路は確保されない ③医療施設への安静搬送と速達性の確保 ・現況とほとんど変わらない ④観光流動の活性化 ・定時性はさほど変わらないが、移動時間は若干、短縮される ⑤安全な道路環境の確保 ・現況とほとんど変わらない</p>	<p>[案①]全線新設案を選定 (理由) [案①]全線新設案は、[案②]や[案③]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。 地域への意見聴取結果からも、「降雪や凍結、除排雪作業に伴う交通への影響を受けにくいこと」、「事故が少なく安全に走行できること」、「事故災害による通行止めや広域迂回が起きにくいこと」を望む意見が多く、[案①]は、地域のニーズにも応えられる。</p>

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>東北中央自動車道 及位～上院内 (山形県、秋田県)</p>	<p>(課題等) (1)冬期交通 ・堆雪による幅員減少や速度低下が発生 ・雪庇処理に伴う通行規制が発生 (2)防災 ・災害や交通事故に伴う通行止めが発生 ・通行止め時は大きな迂回が発生 (3)医療 ・高次医療施設への安静搬送や速達性が未確保 (4)観光 ・観光施設への速達性や定時性が未確保 (5)安全 ・死傷事故率が高い箇所が存在し、重大事故割合が高い</p> <p>(原因) (1)冬期交通 ・全国で有数の豪雪地帯を通過 ・斜面で雪庇処理を必要とする区間が存在 (2)防災 ・周辺には迂回路がなく、唯一の幹線道路 (3)医療 ・第3次救急医療施設が遠いため直接搬送されることがなく、特に冬期間の搬送は堆雪により追いつきが困難な状況が発生 (4)観光 ・観光拠点間を結ぶネットワークが未確保のため移動時間がかかるほか、冬期の国道13号は高速のように時間が読めない (5)安全 ・大型車混入率が高く(約5割)、カーブなどの線形に起因する単独事故が多い</p>	<p>①冬期交通環境の改善 ②信頼性の高い道路ネットワークの確保 ③医療施設への速達性の向上、安静搬送の実現 ④地域連携の強化による観光流動等の活性化 ⑤安全な道路環境の確保</p>	<p>[案①]全線新設案(事業費約280～330億円) 〈全線で新しく自動車専用道路を整備する案〉 ①冬期交通環境の改善 ・新設道路で雪庇処理箇所を回避 ②信頼性の高いネットワークの確保 ・迂回路として機能 ③医療施設への安静搬送と速達性の確保 ・搬送時のブレーキやアクセル等に伴う患者への負担を軽減し、移動時間も短縮 ④観光流動の活性化 ・定時性が向上し、移動時間の短縮が大きい ⑤安全な道路環境の確保 ・自動車専用道路と現道とで交通を分散</p> <p>[案②]新設+現道改良案(事業費約100～150億円) 〈一部で新しく一般道路を整備するとともに、現道を改良する案〉 ①冬期交通環境の改善 ・新設道路で雪庇処理箇所を回避 ②信頼性の高いネットワークの確保 ・部分的に迂回路として機能 ③医療施設への安静搬送と速達性の確保 ・現況とほとんど変わらない ④観光流動の活性化 ・定時性はさほど変わらないが、移動時間は若干、短縮される ⑤安全な道路環境の確保 ・部分的に新たな道路と現道とで交通を分散</p>	<p>[案①]全線新設案を選定</p> <p>(理由) [案①]全線新設案は、[案②]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。 地域への意見聴取結果からも、「降雪や凍結、除排雪作業に伴う交通への影響を受けにくいこと」、「事故が少なく安全に走行できること」、「事故災害による通行止めや広域迂回が起きにくいこと」を望む意見が多く、[案①]は、地域のニーズにも応えられる。</p>

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>東北中央自動車道 下院内～雄勝こまち (秋田県)</p>	<p>(課題等) (1)冬期交通 ・堆雪による幅員減少や速度低下が発生 ・雪庇処理に伴う通行規制が発生 (2)防災 ・交通事故に伴う通行止めが発生 ・通行止め時は大きな迂回が発生 (3)医療 ・高次医療施設への安静搬送や速達性が未確保 (4)観光 ・観光施設への速達性や定時性が未確保 (5)安全 ・死傷事故率が高い箇所が存在し、冬期の重大事故割合が高い</p> <p>(原因) (1)冬期交通 ・全国で有数の豪雪地帯を通過 ・トンネル抗口等で雪庇処理を必要とする区間が存在 (2)防災 ・周辺には大型車両が通行可能な迂回路がなく、唯一の幹線道路 (3)医療 ・第3次救急医療施設が遠いため直接搬送されることがなく、特に冬期間の搬送は堆雪により追い越しが困難な状況が発生 (4)観光 ・観光拠点間を結ぶネットワークが未確保のため移動時間がかかるほか、冬期の国道13号は高速のように時間が読めない (5)安全 ・利用交通が、大型車混入率が高く(約3割)、内々交通と通過交通が混在 ・信号交差点での事故が大半</p>	<p>①冬期交通環境の改善 ②信頼性の高い道路ネットワークの確保 ③医療施設への速達性の向上、安静搬送の実現 ④地域連携の強化による観光流動等の活性化 ⑤安全な道路環境の確保</p>	<p>[案①]全線新設案(事業費約80～130億円) 〈全線で新しく自動車専用道路を整備する案〉 ①冬期交通環境の改善 ・新設道路で雪庇処理箇所を回避 ②信頼性の高いネットワークの確保 ・迂回路として機能 ③医療施設への安静搬送と速達性の確保 ・搬送時のブレーキやアクセル等に伴う患者への負担を軽減し、移動時間も短縮 ④観光流動の活性化 ・定時性が向上し、移動時間の短縮が大きい ⑤安全な道路環境の確保 ・自動車専用道路と現道とで交通を分散</p> <p>[案②]現道改良案(事業費約60～110億円) 〈全線で現道を改良する案〉 ①冬期交通環境の改善 ・雪庇処理箇所を改良 ②信頼性の高いネットワークの確保 ・新たな迂回路は確保されない ③医療施設への安静搬送と速達性の確保 ・搬送時のブレーキやアクセル等に伴う患者への負担を軽減するよう改良 ④観光流動の活性化 ・定時性はさほど変わらないが、移動時間は若干、短縮される ⑤安全な道路環境の確保 ・課題のある交差点を改良</p>	<p>[案①]全線新設案を選定</p> <p>(理由) [案①]全線新設案は、[案②]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。地域への意見聴取結果からも、「降雪や凍結、除排雪作業に伴う交通への影響を受けにくいこと」、「事故が少なく安全に走行できること」、「事故災害による通行止めや広域迂回が起きにくいこと」を望む意見が多く、[案1]は、地域のニーズにも応えられる。</p>

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>中部横断自動車道 (長坂～八千穂) (長野県・山梨県)</p>	<p>(課題等) (1)産業物流 ・地域の農産物(高原レタス)などを消費地まで運ぶのに時間がかかるため、産業物流の速達性や定時性に課題。 (2)救急医療 ・救急医療施設までの救急搬送に時間がかかるため、救急医療の速達性や医療体制の充実に課題。 (3)観光地連携 ・軽井沢や清里・小淵沢など、観光地間の異動に時間がかかるため、主要な観光地間の連携不足や観光資源の活用に課題。 (4)日常生活 ・近郊都市までの買い物や通勤に時間がかかるため、日常生活の移動性に課題。 (5)国道141号 ・地域の幹線道路である国道141号には、急カーブ、急坂、豪雨時の通行止め規制、冬期の凍結などの区間があり走行性や安全性の課題と、他に地域間を結ぶ幹線道路が少ないことや代替路がないことに課題。 (6)過疎化・高齢化 ・人工の減少による過疎化や高齢化が進行していることに課題。 (7)地域活性・連携 ・地域の活性化や他地域との交流や連携が不足していることに課題。 (8)公共交通 ・鉄道やバスなどの公共交通機関の運行本数が不足していることに課題。 (9)環境景観を保全すること ・沿道環境や地域の豊かな自然環境・貴重な景観を保全していくことが、地域の重要な課題。</p> <p>(原因) (1)産業物流 ・南佐久地域は高速道路10までのアクセスに1時間以上要している。 (2)救急医療 ・短時間で搬送できる交通基盤としては国道141号しかない。 ・南佐久地域、北杜市には、第3次医療施設がなく、救急時にはそれぞれ佐久総合病院、山梨県立中央病院などに依存している。高齢化が進む南佐久地域は、心疾患による死亡者が多く、全国平均の約1.4倍。 (3)観光地連携 ・現況で小淵沢から軽井沢間は車約2時間30分要する。 (4)日常生活 ・国道141号とJR小海線が南北を走る唯一の交通基盤。 (5)国道141号 ・雨量通行規制区間(1箇所)、幅員狭小区間(10箇所)、線形不良箇所(14箇所)、急勾配箇所(9箇所)等が多数存在し、過去には通行止めとなる盛土擁壁崩壊なども発生しており、安全性の高い交通機能が不足。 (6)過疎化・高齢化 ・南佐久地域は、他の地域と比較すると、将来人口が著しく減少することが予想されている。 ・北杜市は、他の地域と同様に、高齢者人口比率が今後高くなると予想されている。 (7)地域活性・連携 ・南佐久地域、北杜市の財政力指数は、長野県、山梨県の財政力指数に対し総じて低い。南佐久地域、北杜市の一人あたり平均所得は全国に比べ約79%。 (8)公共交通 ・南佐久地域、北杜市周辺の主な道路は、国道141号をはじめ、(主)川上佐久線、(主)北杜富士見線などがある。 ・しかし、旧清里有料道路など一部走行性の高い区間はあるものの、道路幅員、道路線形などから走行性等難があり、主要な道路交通基盤は国道141号となっている。 ・なお、鉄道はJR小海線が当該地域を縦断しているが、運行本数は11往復/日と少ない。 (9)環境・景観の保全 ・ハケ岳と関東山地に挟まれた高原地帯。清里を中心とした地域は、日本有数の避暑地。</p>	<p>①高速道路までの移動時間短縮 ②救急医療施設への移動時間短縮 ③主要な観光地等の連携向上 ④地域の生活交通の円滑化 ⑤災害時の代替路確保 ⑥現道の走行性・安全性の向上 ⑦企業誘致・雇用の促進 ⑧公共交通の利便性の向上 ⑨環境・景観の保全</p>	<p>【案1】全区間で新たに道路を整備する案(約2,100～2,300億円) ①高速道路までの移動時間短縮 ・高速道路10まで1時間以内で行ける予冷施設の数 18箇所(全て) ・高速道路10まで1時間以内で行ける人口 約7.1万人(全て) ②救急医療施設への移動時間短縮 ・第3次医療施設まで30分以内で行ける人口 約1.8万人 ③主要な観光地等の連携向上 ・小淵沢ー軽井沢間の所要時間 約85分 ④地域の生活交通の円滑化 ・川上村ー佐久平SC間の所要時間 約46分 ⑤災害時の代替路確保 ・国道141号の代替路となる路線は、中部横断自動車道。 ⑥現道の走行性・安全性の向上 ・高速道路への交通の転換により現道の交通量が減少し、走行性の向上や事故の減少が期待できる。 ・なお、自動車専用道路の死傷事故率は幹線道路に比べると小さいことから沿線全体の事故件数は、現在より大幅に減少することが見込まれる。 ⑦企業誘致・雇用の促進 ・アクセス性・利便性の向上により、企業誘致や雇用促進とともに過疎化や高齢化の抑制が考えられる。 ⑧公共交通の利便性向上 ・高速道路への交通の転換により現道の走行性が改善され、公共交通の利便性向上が考えられる。 ・高速道路の整備により、高速バスなどによる他地域とのアクセス性が向上することが考えられる。 ⑨環境・景観の保全 ・国道141号などの現道交通が転換されることにより沿道環境が改善されるものと考えられる。 ・改変による自然環境や景観への影響が考えられる。</p> <p>【案2】一部旧清里有料道路活用案(事業費約1,950～2,150億円) ①高速道路までの移動時間短縮 ・高速道路10まで1時間以内で行ける予冷施設の数 18箇所(全て) ・高速道路10まで1時間以内で行ける人口 約7.1万人(全て) ②救急医療施設への移動時間短縮 ・第3次医療施設まで30分以内で行ける人口 約1.8万人 ③主要な観光地等の連携向上 ・小淵沢ー軽井沢間の所要時間 約85分 ④地域の生活交通の円滑化 ・川上村ー佐久平SC間の所要時間 約46分 ⑤災害時の代替路確保 ・国道141号の代替路となる路線は、中部横断自動車道。 ⑥現道の走行性・安全性の向上 ・高速道路への交通の転換により現道の交通量が減少し、走行性の向上や事故の減少が期待できる。 ・なお、自動車専用道路の死傷事故率は幹線道路に比べると小さいことから沿線全体の事故件数は、現在より大幅に減少することが見込まれる。 ⑦企業誘致・雇用の促進 ・アクセス性・利便性の向上により、企業誘致や雇用促進とともに過疎化や高齢化の抑制が考えられる。 ⑧公共交通の利便性向上 ・高速道路への交通の転換により現道の走行性が改善され、公共交通の利便性向上が考えられる。 ・高速道路の整備により、高速バスなどによる他地域とのアクセス性が向上することが考えられる。 ⑨環境・景観の保全 ・国道141号などの現道交通が転換されることにより沿道環境が改善されるものと考えられる。 ・改変による自然環境や景観への影響が考えられる。</p> <p>【案3】国道141号(一般道)改良案(約1,300～1,400億円) ①高速道路までの移動時間短縮 ・高速道路10まで1時間以内で行ける予冷施設の数 約14箇所 ②救急医療施設への移動時間短縮 ・高速道路10まで1時間以内で行ける人口 約6.9万人 ③主要な観光地間の連携向上 ・第3次救急医療施設まで30分以内で行ける人口 約1.4万人 ④地域の生活交通の円滑化 ・小淵沢ー軽井沢間の所要時間 約114分 ⑤災害時の代替路確保 ・国道141号の代替路となる路線はなし ⑥現道の走行性・安全性の向上 ・規制区間が解除され、緩やかなカーブや上り坂となり、走行性が向上する。 ・歩道や中央分離帯の整備により現在の事故件数の減少が期待できる。 ⑦企業誘致・雇用の促進 ・現道の走行性が改善することによる企業誘致や雇用の促進とともに過疎化や高齢化の抑制がある程度期待できる。 ⑧公共交通の利便性向上 ・現道の走行性が改善され、公共交通の利便性向上が考えられる。 ⑨環境・景観の保全 ・一部バイパス区間では、交通が転換されることにより、沿道環境が改善されるものと考えられる。 ・ループ橋等の整備により、自然環境や景観への影響が考えられる。</p>	<p>1. ルート案については、「全区間で新たに道路を整備する案」とする。山梨県内区間は、「清里高原の南側を通りつつ、よりアクセス性に配慮したBルート案」とする。</p> <p>【理由】 ○「全区間で新たに道路を整備する案」は、全ての政策目標の達成が見込まれ、特に「災害時の代替路確保」や「救急医療施設への移動時間の短縮」「主要な観光地間の連携向上」において最も優れている。 ○地元住民等とのコミュニケーション活動において把握された、「輸送時間や移動時間の短縮」「現道の走行性・安全性の向上」などのニーズにも整合する。 ○また、山梨県内区間については、これまでにルート帯の比較や、「主要な観光地間の連携」や「概ねの費用」の観点から、B案が適当である。</p> <p>2. 道路構造等の検討については、環境・景観に十分配慮した設計・施工とする。</p> <p>3. 地域のまちづくりと高速道路整備が調和するように、地元の取組と連携し、地域との丁寧なコミュニケーションを図っていく。</p> <p>4. これらについては、経済性に配慮しつつ、積極的に対応する。</p>

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
中部横断自動車道 (長坂～八千穂) (長野県・山梨県)			<p><山梨県内区間のルート検討></p> <p>[A案] (事業費約1,700～1,900億円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①輸送時間の短縮や移動時間の短縮 <ul style="list-style-type: none"> ▪山梨県庁～野辺山付近 約61分 ②主要な観光地間の連携向上 <ul style="list-style-type: none"> ▪連結可能位置から清里駅までの所要時間 約10分 ③環境・景観の保全 <ul style="list-style-type: none"> ▪住宅地・集落を回避可能 ▪別荘地を回避可能 ▪支障家屋数 約40軒程度 ▪貴重な動植物の生息域や湧水群を回避する。 ▪設計段階において景観に配慮することが必要 ④災害時の代替路確保 <ul style="list-style-type: none"> ▪国道141号の代替路として機能 ⑤現道の走行性・安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ▪交通の転換により、生活道路である現道の走行性・安全性が向上 <p>[B案] (事業費約1,600～1,800億円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①輸送時間の短縮や移動時間の短縮 <ul style="list-style-type: none"> ▪山梨県庁～野辺山付近 約61分 ②主要な観光地間の連携向上 <ul style="list-style-type: none"> ▪連結可能位置から清里駅までの所要時間 約5分 ③環境・景観の保全 <ul style="list-style-type: none"> ▪住宅地・集落を回避可能 ▪別荘地を回避可能 ▪支障家屋数 約40軒程度 ▪貴重な動植物の生息域や湧水群を回避する。 ▪設計段階において景観に配慮することが必要 ④災害時の代替路確保 <ul style="list-style-type: none"> ▪国道141号の代替路として機能 ⑤現道の走行性・安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ▪交通の転換により、生活道路である現道の走行性・安全性が向上 	

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>四国横断自動車道 佐賀～四万十 (高知県)</p>	<p>(課題等) (1)南海トラフ地震 ・地震・津波発生時に、地域の分断・孤立、確実に避難ができるかが課題 ・防災拠点施設への円滑な救命・救助部隊のアクセスを確保することが今後の課題 (2)医療 ・第三次救急医療機関への移動は、約2時間を要し、迅速な治療が受けられない ・現道の急カーブ等が患者の負担となっている (3)産業 ・地域の水産物の販路拡大や地場産業の発展が課題 ・現道の急カーブ等が品質低下を招く要因となっている (4)観光 ・地域活性化の観点から点在する観光資源を相互に連携し、地域内外の交流を促進させることが課題</p> <p>(原因) (1)南海トラフ地震 ・国道56号の佐賀～四万十間では、津波により約7割が浸水すると予測 ・当該地域には、代替路となる道路がない (2)医療 ・現道の速達性が低い ・現道は急カーブ、急勾配箇所が多く、走行性が悪い (3)産業 ・現道の速達性が低い ・現道は急カーブ、急勾配箇所が多く、走行性が悪い (4)観光 ・現道の速達性が低い ・現道では、地域の観光資源間の連絡が弱い</p>	<p>①南海トラフ地震に備えた信頼性の高いネットワークの確保 ・代替路の確保 ・防災拠点施設や避難路との連携</p> <p>②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現</p> <p>③速達性・走行性の向上により産業振興を支援</p> <p>④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援</p>	<p>[案①] 市街地(集落)との連絡性を優先するバイパス案(事業費 約950～1,000億円) (市街地(集落)の極力近くを通るルートで自動車専用道路を整備する案) ①南海トラフ地震に備えた信頼性の高いネットワークの確保 ・国道56号の代わりとして利用できる ・地域の防災拠点施設への円滑な連絡が確保できる(案②より連絡距離が短い) ・避難路と連携し、一時的に避難場所として活用できる(案②より多く活用できる) ②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現 ・搬送時間の短縮や患者への負担軽減が見込まれる ③速達性・走行性の向上により産業振興を支援 ・輸送時間の短縮や商品の品質確保が見込まれる ④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援 ・時間短縮により、立寄箇所や滞在時間の増加が見込まれる</p> <p>[案②] 区間延長を極力短くしたバイパス案(事業費 約1,050～1,100億円) (区間延長を極力短くしたルートで自動車専用道路を整備する案) ①南海トラフ地震に備えた信頼性の高いネットワークの確保 ・国道56号の代わりとして利用できる ・地域の防災拠点施設への連絡が確保できる ・避難路と連携し、一時的に避難場所として活用できる ②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現 ・搬送時間の短縮や患者への負担軽減が見込まれる ③速達性・走行性の向上により産業振興を支援 ・輸送時間の短縮や商品の品質確保が見込まれる ④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援 ・時間短縮により、立寄箇所や滞在時間の増加が見込まれる</p> <p>[案③] 現道改良案(事業費 約250～300億円) (現状の国道56号の急カーブ・道路幅等を改良する案) ①南海トラフ地震に備えた信頼性の高いネットワークの確保 ・現状の国道56号を改良するため、代わりとはならない ・津波浸水影響を受けるため、地域の防災拠点施設への連絡が確保できない ・津波浸水影響を受けるため、避難場所として活用できない ②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現 ・搬送時間の短縮や患者への負担軽減は、さほど見込めない ③速達性・走行性の向上により産業振興を支援 ・輸送時間の短縮や商品の品質確保は、さほど見込めない ④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援 ・時間短縮は小さく、立寄箇所や滞在時間の増加は、さほど見込めない</p>	<p>[案①] 市街地(集落)との連絡性を優先するバイパス案を選定</p> <p>(理由) [案①] 及び [案②] は、[案③] に比べ、全ての政策目標の達成が見込め、地域への意見聴取において、多くの方が重要と回答した、「国道56号の代わりとして利用できること」という点で優れている。 [案①] は、[案②] に比べ、地域への意見聴取において、多くの方が重要と回答した、「災害発生時に、円滑な救命・救助活動のため、地域の防災拠点施設と連絡ができるとともに、避難路と連携し一時的に避難場所として活用できる」という点で優れており、日常はもとより、地震・津波などの災害発生時においても信頼性・速達性・走行性に優れた道路ネットワークを形成することができる。</p> <p>また、地域への意見聴取結果で、「津波の影響を受けない場所(山側・高台)での整備」、「大きな病院や市場や観光地まで早くスムーズに移動できること」を望む意見も多く、[案①] は、地域のニーズにも応えられる。</p>

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>阿南安芸自動車道 牟岐～野根</p> <p>(徳島県) (高知県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1)南海トラフ地震 ・地震・津波発生時に、地域の分断・孤立、確実に避難ができるかが課題 ・防災拠点施設への円滑な救命・救助部隊のアクセスを確保することが今後の課題</p> <p>(2)医療 ・第三次救急医療機関への移動は、約2時間を要し、迅速な治療が受けられない ・現道の急カーブ等が患者の負担となっている</p> <p>(3)産業 ・全国トップの地鶏生産を活かすなど、地場産業の育成・発展が課題</p> <p>(4)観光 ・地域活性化の観点から点在する観光資源を相互に連携し、地域内外の交流を促進させることが課題</p> <p>(原因)</p> <p>(1)南海トラフ地震 ・国道55号の牟岐～野根間では、津波により約6割が浸水すると予測 ・当該地域には、代替路となる道路がない</p> <p>(2)医療 ・現道の速達性が低い ・現道は急カーブ、急勾配箇所が多く、走行性が悪い</p> <p>(3)産業 ・現道の速達性が低い ・現道は急カーブ、急勾配箇所が多く、走行性が悪い</p> <p>(4)観光 ・現道の速達性が低い ・現道では、地域の観光資源間の連絡が弱い</p>	<p>①南海トラフ地震に備えた信頼性の高いネットワークの確保 ・代替路の確保 ・防災拠点施設や避難路との連携</p> <p>②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現</p> <p>③速達性・走行性の向上により産業振興を支援</p> <p>④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援</p>	<p>[案①] 市街地（集落）との連絡性を優先するバイパス案（事業費 約1,200～1,250億円） 〈市街地（集落）の極力近くを通るルートで自動車専用道路を整備する案〉</p> <p>①南海トラフ地震に備えた信頼性の高いネットワークの確保 ・国道55号の代わりとして利用できる ・地域の防災拠点施設への円滑な連絡が確保できる ・避難路と連携し、一時的に避難場所として活用できる</p> <p>②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現 ・搬送時間の短縮や患者への負担軽減が見込まれる</p> <p>③速達性・走行性の向上により産業振興を支援 ・輸送時間の短縮や商品の品質確保が見込まれる</p> <p>④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援 ・時間短縮により、立寄箇所や滞在時間の増加が見込まれる</p> <p>[案②] 現道改良案（事業費 約400～450億円） 〈現状の国道55号の急カーブ・急勾配・道路幅等を改良する案〉</p> <p>①南海トラフ地震に備えた信頼性の高いネットワークの確保 ・現状の国道55号を改良するため、代わりとはならない ・津波浸水影響を受けるため、地域の防災拠点施設への連絡が確保できない</p> <p>②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現 ・搬送時間の短縮や患者への負担軽減は、さほど見込めない</p> <p>③速達性・走行性の向上により産業振興を支援 ・輸送時間の短縮や商品の品質確保は、さほど見込めない</p> <p>④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援 ・時間短縮は小さく、立寄箇所や滞在時間の増加は、さほど見込めない</p>	<p>[案①] 市街地（集落）との連絡性を優先するバイパス案を選定</p> <p>(理由) [案①] は、[案②] に比べ、全ての政策目標の達成が見込め、地域への意見聴取において、多くの方が重要と回答した、「国道55号の代わりとして利用できること」、「災害発生時に円滑な救命・救急活動のため、地域の防災拠点施設と連絡ができること」、「大きな病院や市場や観光地まで早くスムーズに移動できること」という点で優れており、日常はもとより、地震・津波などの災害発生時においても、信頼性・速達性・走行性に優れた道路ネットワークを形成することができる。</p> <p>また、地域への意見聴取結果で、「災害（地震・津波等）に強く機能すること」を望む意見も多く、[案①] は、地域のニーズにも応えられる。</p>