

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>中九州横断道路 熊本市～大津町 (熊本県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1)物流・産業</p> <ul style="list-style-type: none"> 熊本～大分等の広域移動には時間がかかるため、製造品・農畜産品・ガソリン等の輸送に支障が生じている。 半導体企業等は、走行性が悪いため製品の破損リスクを問題視している。 最寄りICまでの所要時間が30分以上を要し、企業が進出しにくい。 <p>(2)医療</p> <ul style="list-style-type: none"> 阿蘇地域の救急搬送は、約4割以上が管外搬送で、搬送時間は全国平均の約2倍。 阿蘇地域から第3次救急医療施設全てに60分以内の搬送ができない。 <p>(3)観光</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線地域周辺には多くの観光地が立地し、熊本県・大分県を周遊する観光客が多い。 阿蘇地域への県外観光客(国道57号自動車利用)の3割以上が目的地までの移動時間に不満を感じている。 <p>(4)暮らし</p> <ul style="list-style-type: none"> 普段の生活(通勤、通学、仕事等)時に熊本都市圏が渋滞と約9割が感じている。 通勤・通学等の時間が読めないなど生活に不便が生じている。 交通集中により幹線道路や生活道路の事故危険性が高い。 <p>(原因)</p> <p>(1)物流・産業</p> <ul style="list-style-type: none"> 熊本～大分間の高速性や走行性が確保されていない。 生産拠点と高速IC間の高速性が確保されていない。 <p>(2)医療</p> <ul style="list-style-type: none"> 阿蘇地域から熊本市の第3次医療施設を結ぶ高速性が確保されていない。 <p>(3)観光</p> <ul style="list-style-type: none"> 熊本～阿蘇～大分間の高速性が確保されていない。 <p>(4)暮らし</p> <ul style="list-style-type: none"> 容量不足や交通集中により渋滞が著しい。 渋滞による追突事故などの死傷事故率の高い区間が存在。 	<p>(1)高速性や走行性の確保による産業の活性化</p> <p>(2)救急医療機関等への速達性・確実性の向上</p> <p>(3)高速性の確保による観光振興の促進</p> <p>(4)渋滞緩和による生活環境の改善</p>	<p>【案①】別線整備案(北ルート)[事業費約750～800億] 〈速達性に配慮し、全線を別線として九州縦貫道・熊本環状連絡道路と接続する案〉</p> <p>(1)高速性や走行性の確保による産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 県庁所在都市間(大分～熊本)の移動時間 <ul style="list-style-type: none"> 時間短縮や走行性が向上し、物流の効率化が見込まれる 工業団地から福岡方面への移動時間 <ul style="list-style-type: none"> 工業団地から高速道路までの所要時間が短縮し、物流の効率化が見込まれる <p>(2)救急医療機関等への速達性・確実性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 第3次医療施設までの搬送時間や患者への負担 <ul style="list-style-type: none"> 救急搬送時間の短縮や患者への負担軽減が見込まれるものの、効果は案②より小さい <p>(3)高速性の確保による観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光地への移動時間(熊本駅(新幹線)～阿蘇間等) <ul style="list-style-type: none"> 移動時間短縮が大きく、観光振興への効果が見込まれる 観光地への移動時間(阿蘇熊本空港～阿蘇間等) <ul style="list-style-type: none"> 移動時間短縮が図られ、観光振興への効果が見込まれるものの、効果は案②より小さい <p>(4)渋滞緩和による生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 熊本都市圏の交通渋滞緩和 <ul style="list-style-type: none"> 別線に交通が転換するため、熊本都市圏の渋滞が緩和する <p>【案②】別線整備案(南ルート)[事業費約1000～1050億] 〈速達性に配慮し、全線を別線として九州縦貫道と接続する案〉</p> <p>(1)高速性や走行性の確保による産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 県庁所在都市間(大分～熊本)の移動時間 <ul style="list-style-type: none"> 時間短縮や走行性が向上し、物流の効率化が見込まれるものの、効果は案①より小さい 工業団地から福岡方面への移動時間 <ul style="list-style-type: none"> 工業団地から高速道路までの所要時間は短縮するものの、物流の効率化への効果は案①より小さい <p>(2)救急医療機関等への速達性・確実性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 第3次医療施設までの搬送時間や患者への負担 <ul style="list-style-type: none"> 救急搬送時間の短縮や患者への負担軽減が見込まれる <p>(3)高速性の確保による観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光地への移動時間(熊本駅(新幹線)～阿蘇間等) <ul style="list-style-type: none"> 移動時間短縮が図られ、観光振興への効果が見込まれるものの、効果は案①より小さい 観光地への移動時間(阿蘇熊本空港～阿蘇間等) <ul style="list-style-type: none"> 移動時間短縮が図られ、観光振興への効果が見込まれる <p>(4)渋滞緩和による生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 熊本都市圏の交通渋滞緩和 <ul style="list-style-type: none"> 別線に交通が転換するため、熊本都市圏の渋滞が緩和するものの、効果は案①より小さい <p>【案③】現道改良案[事業費約650～700億] 〈沿道からの利用しやすさに配慮し、全線において既存の現道を改良して活用する案〉</p> <p>(1)高速性や走行性の確保による産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 県庁所在都市間(大分～熊本)の移動時間 <ul style="list-style-type: none"> 時間短縮や走行性が向上し、物流の効率化が見込まれるものの、効果は案①より小さい 工業団地から福岡方面への移動時間 <ul style="list-style-type: none"> 工業団地から高速道路までの所要時間は短縮するものの、物流の効率化への効果は案①より小さい <p>(2)救急医療機関等への速達性・確実性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 第3次医療施設までの搬送時間や患者への負担 <ul style="list-style-type: none"> 救急搬送時間の短縮や患者への負担軽減が見込まれるものの、効果は案②より小さい <p>(3)高速性の確保による観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光地への移動時間(熊本駅(新幹線)～阿蘇間等) <ul style="list-style-type: none"> 移動時間短縮が図られ、観光振興への効果が見込まれるものの、効果は案①より小さい 観光地への移動時間(阿蘇熊本空港～阿蘇間等) <ul style="list-style-type: none"> 移動時間短縮が図られ、観光振興への効果が見込まれるものの、効果は案②より小さい <p>(4)渋滞緩和による生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 熊本都市圏の交通渋滞緩和 <ul style="list-style-type: none"> 熊本都市圏の渋滞が緩和するものの、効果は案①より小さい 	<p>【案①】別線整備案(北ルート)を選定</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> 団体・企業、地域住民に対する各意見聴取において、「⑥渋滞が少なく、スムーズに移動できること」が最も重視されていた。「①熊本市～大分市間を早く、スムーズに行けること」「②産業拠点と高速ICを結び搬送先に早く行けること」「③患者に負担なく、救急病院に早く行けること」「⑨熊本都市圏のネットワークが形成されること」の項目についても重視する声が多かった。 自治体からは渋滞緩和やネットワーク効果、地域活性化の視点からルート設定することを望む声が多かった。 比較評価の結果、地域が最も重視する政策目標である「渋滞緩和による生活環境の改善」において最も優位であり、かつその他の重視する項目についても総合的に優れている。 <p>※ただし、今後の調査において、道路災害復旧事業(平成28年熊本地震)も考慮する。</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>国道34号 大村市～諫早市 (長崎県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1)渋滞 ・大村市と諫早市の結びつきは非常に強く、通勤・通学、業務など日常的な交流が多い。 ・著しい渋滞により、日常的な移動に支障をきたしている。</p> <p>(2)事故 ・鈴田峠付近での事故発生件数が多く、県内平均の約3.8倍の死傷事故率となっている。 ・片側1車線であり、対象区間内からの迂回もできないため、事故が発生すると激しい渋滞が発生している。</p> <p>(3)歩行空間 ・対象区間周辺には、小中学校や駅など地域の主要施設が集積し、通勤通学時には学生など多くの歩行者・自転車が行き来しているが、歩道未設置区間や歩道幅員狭小区間が存在しており、地域にとって安全安心な歩行空間が確保されていない。</p> <p>(4)医療 ・沿線には、諫早市や島原半島の重篤患者を受け持つ第3次救急医療施設が立地。 ・諫早市からの救急搬送の78%が大村諫早間を利用し、救急搬送件数は増加傾向にあるが、渋滞により救急救命活動に支障をきたしている。</p> <p>(原因)</p> <p>(1)渋滞 ・2車線の交通容量を上回る交通が集中し、渋滞が発生。</p> <p>(2)事故 ・線形不良区間が存在、事故時は対象区間内からの迂回ができないなど、安全性・走行性に課題がある。</p> <p>(3)歩行空間 ・歩道未設置区間や歩道幅員狭小区間が存在し、歩行者の通行安全性に課題がある。</p> <p>(4)医療 ・現道は、路肩が狭く追い越しもできないため、救急搬送時間に遅れが生じている。</p>	<p>(1)渋滞緩和による円滑な移動の確保</p> <p>(2)医療施設への速達性向上による緊急医療体制の構築</p> <p>(3)歩道幅員の確保による安全安心な生活空間の構築</p> <p>(4)安全性・走行性の向上による交通事故の減少</p>	<p>【案①】現道拡幅案 [事業費約140～150億] (現道拡幅区間は段階的な開通が可能であり、効果が早くあらわれる。) <全区間において現国道34号を拡幅する案></p> <p>(1)円滑な移動の確保 ・交通量に応じた車線数が確保され、現国道34号の混雑が緩和される ・鈴田峠付近の急勾配は残るため、速度低下の要因が残る</p> <p>(2)第三次医療施設(長崎医療センター)への速達性向上 ・車線数の増加により、救急車両の走行スペースが確保でき、追い越しが容易となるため、速達性が向上 ・急勾配が残る鈴田峠付近の速達性は案②③に劣る</p> <p>(3)安全安心な歩行空間の確保 ・全線にわたり歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できる</p> <p>(4)安全性・走行性の向上 ・鈴田峠付近の急勾配は解消されないため、走行性や凍結時の安全性は現状から大きな向上は見込めない</p> <p>【案②】現道拡幅+一部バイパス案 [事業費約140～150億] (現道拡幅区間は段階的な開通が可能であり、効果が早くあらわれる。) <急勾配の鈴田峠付近をバイパス整備し、残りの区間は現国道34号を拡幅する案 ※一部バイパス区間に並行する現国道34号は現状のまま></p> <p>(1)円滑な移動の確保 ・交通量に応じた車線数が確保され、現国道34号の混雑が緩和される</p> <p>(2)第三次医療施設(長崎医療センター)への速達性向上 ・車線数の増加により、救急車両の走行スペースが確保でき、追い越しが容易となるため、速達性が向上</p> <p>(3)安全安心な歩行空間の確保 ・全線にわたり歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できる ・鈴田峠付近の現国道34号の歩行空間は現状のままとなるが、通過交通がバイパスに転換するため、危険性は低下する</p> <p>(4)安全性・走行性の向上 ・鈴田峠付近をバイパス整備とする事で、走行性や凍結時の安全性が向上</p> <p>【案③】全線バイパス案 [事業費約180～190億] (段階的な開通は困難なため、効果は全線開通後にあらわれる) <全区間をバイパス整備する案 ※バイパスに並行する現国道34号は現状のまま></p> <p>(1)円滑な移動の確保 ・通過交通のバイパスへの転換が図られるため、現国道34号の混雑も緩和される</p> <p>(2)第三次医療施設(長崎医療センター)への速達性向上 ・車線数の増加により、救急車両の走行スペースが確保でき、追い越しが容易となるため速達性が向上 ・通過交通のバイパスへの転換が図られるため、現国道34号での速達性向上も見込まれる</p> <p>(3)安全安心な歩行空間の確保 ・全線にわたり歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できる ・現国道34号の歩行空間は現状のままとなるが、通過交通がバイパスに転換するため、危険性は低下する</p> <p>(4)安全性・走行性の向上 ・全線をバイパス整備とする事で、走行性や凍結時の安全性が向上</p>	<p>【案②】現道拡幅+一部バイパス案を選定</p> <p>(理由) ・団体、企業、地域住民に対する各意見聴取において、「①渋滞が少なくスムーズに移動できること」が最も重要視されており、つづいて、「②救急病院に早く行けること」、「③歩行者が安全安心に利用できること」の項目についても重要視する声が多かった。 ・その他では、「④急勾配がなく、安全性・走行性が高いこと」、「⑦沿道施設(JR岩松駅等)へアクセスしやすすること」、「⑧段階的に開通することで効果が早くあらわれること」の項目についても重視する声が多かった。</p> <p>・自治体からは、「渋滞解消」「医療施設への速達性」「歩行者の安全性」や「峠区間の安全性・走行性」に加え「沿道利用」や「事業効果の早期発現」について重視する意見が寄せられた。</p> <p>・比較評価すると【案②】と【案③】は、ともに、全ての政策目標の達成が見込まれるが、事業費や早期の効果発現を考慮すると、【案③】に比べ、【案②】が優れていることから、【案②】を選定する。</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>伊豆縦貫自動車道 天城湯ヶ島～河津 (静岡県)</p>	<p>(課題等) (1)災害(大規模地震、異常気象) ・南海トラフ巨大地震等発生後、伊豆地域沿岸部では津波による浸水が想定されるほか、内陸部の国道414号では、緊急輸送が可能なレベルまでに復旧するのに1週間以上を要する。 ・伊豆地域の緊急輸送路には異常気象時事前通行規制区間が存在し、国道414号では、大雨や崩土・倒木による通行止め多発。 (2)医療(救急搬送) ・伊豆地域南部から伊豆地域北部の第三次救急医療施設への陸送は、60分以上要し、伊豆地域南部の心疾患や脳血管疾患の死亡率は全国平均の約2倍。 (3)観光(移動手段、観光交流客数) ・伊豆地域への交通網は、鉄道網が限定的で長距離バス網も乏しいため、観光時の移動手段の約8割は自動車を利用。 ・観光シーズンに渋滞が多いことや道が狭く走りにくいなど、観光客の旅行中の移動に対する不満は県内で最も高い地域。 ・伊豆地域の観光交流客数は、北部は増加傾向があるものの、南部は増加がみられない。 (4)道路(線形不良、交通事故) ・国道414号は、平面および縦断の線形不良区間や幅員不足区間が多く、走行性に課題があり、事故件数が多い。 ・死亡・重大事故に直結しやすい「正面衝突」や「車両単独」事故の比率が高い。 (原因) (1)災害(大規模地震、異常気象) ・災害時における信頼性のある道路が無い (2)医療(救急活動) ・速達性や信頼性が不十分 (3)観光(移動手段、観光交流客数) ・交通ネットワークが不十分 (4)道路(線形不良、交通事故) ・道路幾何構造の不良による安全性・走行性の低い道路</p>	<p>(1)災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保 (2)救急医療施設等への速達性・確実性の確保 (3)高速ネットワークの確保による観光振興の支援</p>	<p>【案①】西側ルート[事業費約1,300~1,500億円] 〈全線で新たな自動車専用道路を整備し、水資源への影響を西側にて回避する案〉 (1)災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・危険物積載車両制限なし ・事前通行規制区間を回避できる (2)救急医療施設等への速達性・確実性の確保 ・救急医療施設等への速達性、確実性に優れる (3)高速ネットワークの確保による観光振興の支援 ・主要な観光施設にアクセスしやすい(観光施設の付近に中間ICの設置が可能)</p> <p>【案②】東側ルート[事業費約1,400~1,600億円] 〈全線で新たな自動車専用道路を整備し、水資源への影響を東側にて回避する案〉 (1)災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・長大トンネルで危険物積載車両制限がある ・事前通行規制区間を回避できる (2)救急医療施設等への速達性・確実性の確保 ・救急医療施設等への速達性、確実性に優れる (3)高速ネットワークの確保による観光振興の支援 ・案①、案③に比べて主要な観光施設にアクセスしにくい(観光施設が多く立地する地域から離れたルートとなる)</p> <p>【案③】現道活用+西側ルート[事業費約1,100~1,300億円] 〈北側は現道改良し、南側は水資源への影響を西側にて回避し、新しく自動車専用道路を整備する案〉 (1)災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・危険物積載車両制限なし ・別線整備区間では事前通行規制区間を回避できるとともに、現道活用区間でも防犯上の危険箇所は回避可能(但し、現道活用区間ではリダンダンシーが確保されない) (2)救急医療施設等への速達性・確実性の確保 ・案①、案②に比べて救急医療施設等への速達性、確実性に劣る (3)高速ネットワークの確保による観光振興の支援 ・主要な観光施設にアクセスしやすい(但し、現道活用区間では通過交通と生活交通が混在)</p>	<p>1. ルート案については、全線自動車専用道路で整備し、集落や観光地へのアクセスに優れる【西側ルート】とする。 (理由) ・災害時の代替性が確保される。 ・救急医療施設等への速達性に優れる。 ・中間インターチェンジの設置が可能であり、観光施設や集落へのアクセス性が高い。</p> <p>2. インターチェンジについては、事前通行規制区間を避けるとともに、集落や観光施設へのアクセス性を考慮した配置を検討する。</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>九州横断自動車道延岡線（蘇陽～高千穂）</p> <p>熊本県上益城郡山都町～宮崎県西臼杵郡高千穂町</p> <p>（熊本県、宮崎県）</p>	<p>（課題等）</p> <p>(1)防災 ・災害が起りやすい地域。 ・宮崎県沿岸が地震により被災した場合、救援ルートは限られている。</p> <p>(2)医療 ・第3次救急医療施設（熊本市、延岡市）への搬送は、60分以上を要する状況。 ・脳疾患や心疾患の死亡率が全国平均より高い状況。</p> <p>(3)雇用・定住 ・高齢化や人口減少が進行。 ・延岡市を中心とした『定住』『自立』による圏域全体の活性化。</p> <p>(4)観光 ・歴史・文化等多様な地域資源を活かした体験学習観光を展開している。 ・阿蘇くじゅう地域と連携した滞在交流型観光地を目指した取組みを進めている。</p> <p>(5)産業 ・宮崎県・熊本県は肉用牛の飼育が盛んであるが、長距離移動が肉牛の品質低下を招く。 ・細島港、熊本港、八代港の背後圏流動の拡大が課題。</p> <p>（原因）</p> <p>(1)防災 ・現道が被災した場合、大幅な迂回を強いられ、代替路となる道路がない。</p> <p>(2)医療 ・現道は線形不良箇所（平面、縦断）が多数あり、第3次救急医療施設への速達性、走行性が低い。</p> <p>(3)雇用・定住 ・現道は線形不良箇所（平面、縦断）および防災点検要対策箇所が多数あり、熊本市・延岡市への移動の速達性、安全性が低い。</p> <p>(4)観光 ・現道の走行速度が遅く、観光地間の回遊性が低い。</p> <p>(5)産業 ・現道は線形不良箇所（平面、縦断）が多数あり、産業拠点までの走行性、速達性が低い。</p>	<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)熊本市・延岡市の第3次救急医療施設への速達性・走行性の向上</p> <p>(3)熊本市・延岡市への移動の速達性・安全性の向上による雇用・定住の促進</p> <p>(4)歴史・文化的資源を活かした回遊性の向上による広域的な観光振興の支援</p> <p>(5)走行性、速達性向上による産業活動の支援</p>	<p>【案A】別線整備案（南ルート）〔事業費約900～950億円〕 ＜集落へのアクセス性と高速性、定時性を確保したルート＞</p> <p>(1)災害時の代替路確保 ・別線整備により代替路が確保される</p> <p>(2)熊本市・延岡市の第3次医療施設までの速達性・走行性の向上 ・熊本や延岡の救急医療施設までの搬送時間の短縮が見込まれる ・現道の線形不良箇所を回避するため、走行性が向上し、患者への負担軽減が見込まれる</p> <p>(3)生活拠点から熊本市・延岡市への移動の速達性・安全性の向上 ・生活拠点から市街地までの移動時間の短縮が見込まれる ・現道の線形不良箇所や防災点検要対策箇所を回避するため、走行性、安全性向上が見込まれる</p> <p>(4)観光地間の移動時間 ・阿蘇～高千穂～五ヶ瀬間の移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Bより小さい</p> <p>(5)産業拠点への走行性、速達性の向上 ・現道の線形不良箇所などを回避するため、走行性の向上が見込まれる ・熊本や延岡の産業拠点までの移動時間の短縮が見込まれる</p> <p>【案B】別線整備案（北ルート）〔事業費約950～1,000億円〕 ＜最短で拠点間を結び高速性、定時性を確保したルート＞</p> <p>(1)災害時の代替路確保 ・別線整備により代替路が確保される</p> <p>(2)熊本市・延岡市の第3次医療施設までの速達性・走行性の向上 ・熊本や延岡の救急医療施設までの搬送時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Aより小さい ・現道の線形不良箇所を回避するため、走行性が向上し、患者への負担軽減が見込まれる</p> <p>(3)生活拠点から熊本市・延岡市への移動の速達性・安全性の向上 ・生活拠点から市街地までの移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Aより小さい ・現道の線形不良箇所や防災点検要対策箇所を回避するため、走行性、安全性向上が見込まれる</p> <p>(4)観光地間の移動時間 ・阿蘇～高千穂～五ヶ瀬間の移動時間の短縮が見込まれる</p> <p>(5)産業拠点への走行性、速達性の向上 ・現道の線形不良箇所などを回避するため、走行性の向上が見込まれる ・熊本や延岡の産業拠点までの移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Aより小さい</p> <p>【案C】現道改良案〔事業費約800～850億円〕 ＜沿道からの利用のしやすさに配慮し、全線において既存の現道を改良し活用するルート＞</p> <p>(1)災害時の代替路確保 ・現道利用のため代替路が確保されない</p> <p>(2)熊本市・延岡市の第3次医療施設までの速達性・走行性の向上 ・熊本や延岡の救急医療施設までの搬送時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Aより小さい ・現道の線形不良箇所を改良するため、走行性が向上し、患者への負担軽減が見込まれるが、交差点が存在するため案A、案Bより小さい</p> <p>(3)生活拠点から熊本市・延岡市への移動の速達性・安全性の向上 ・生活拠点から市街地までの移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Aより小さい ・現道の線形不良箇所や防災点検要対策箇所を改良するため、走行性、安全性向上が見込まれるが、交差点が存在するため案A、案Bより小さい</p> <p>(4)観光地間の移動時間 ・阿蘇～高千穂～五ヶ瀬間の移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Bより小さい</p> <p>(5)産業拠点への走行性、速達性の向上 ・現道の線形不良箇所などを改良するため、走行性の向上が見込まれるが、交差点が存在するため案A、案Bより小さい ・熊本や延岡の産業拠点までの移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Aより小さい</p>	<p>【案A】別線整備案（南ルート）を選定</p> <p>（理由） ・団体・企業および地域住民に対する各意見聴取において、「(1)災害時の代替路確保」「(2)第3次医療施設までの速達性・走行性向上」が最も重要視されており、つづいて「(3)熊本市・延岡市への移動の速達性・安全性向上」の項目について重視する声が多かった。</p> <p>・自治体からは、「(1)災害時の代替路確保」「(2)第3次医療施設までの速達性・走行性向上」の意見が多く、その他「(4)観光地間の移動時間」や「(5)産業拠点への走行性、速達性向上」の視点からもルート設定を望む意見があった。</p> <p>・比較評価の結果、全ての政策目標の達成が見込め、他案よりも総合的に優れている。</p> <p>※なお、九州地方小委員会においては、災害に強い道路機能の確保や環境対策などに関する意見をいただいた。 このため、審議を踏まえた対応として、当該対象区間は延長が長く、周辺環境への配慮が必要な区間がある等の課題があり、防災上危険な箇所が多く、現道の線形が悪いなど、緊急性の高い区間から順次進める。</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>国道188号岩国市 (藤生～長野付近)</p> <p>(山口県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 産業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・臨海部の工業団地には製造業等の事業所が19企業立地。 ・岩国港や岩国IC等への低いアクセス性。 ・製造品等の納入時間や通勤時間の遅延等により、企業活動に支障。 <p>(2) 渋滞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝の通勤時は、藤生駅前交差点を先頭とし、速度低下が約3.3kmに渡って発生。 ・国道188号(当該区間)には、主要渋滞箇所が3箇所存在。 <p>(3) 事故</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道188号(対象区間)には、全国平均死傷事故率(73.7件/億台キロ)を上回る箇所が藤生交差点など10箇所存在。 <p>(4) 防災</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間には越波による事前通行規制区間が存在。 <p>(原因)</p> <p>(1) 産業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の主要産業である製造業において、速達性の高い輸送道路ネットワークが不十分。 <p>(2) 渋滞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南北方向の幹線道路が国道188号のみであるため、朝の通勤時間帯に交通が集中。 ・沿線には住宅団地が立地しており、通勤時間帯には国道188号に多くの交通が流入。 <p>(3) 事故</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南北方向の幹線道路が国道188号のみであるため、交通が集中し混雑が発生。 ・沿道から出入りも多く、走行性が悪い。 <p>(4) 防災</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道188号は海岸沿いを通行するため、越波や高潮、路面冠水の影響により通行規制が発生。 	<p>(1) 産業振興を支援するネットワークの強化</p> <p>(2) 交通の円滑化</p> <p>(3) 交通安全の確保</p> <p>(4) 災害時に強い道路ネットワークの確保</p>	<p>[案①] 全線バイパス案(事業費約270～320億円) (沿岸部の住宅団地と事前通行規制区間を回避する全線バイパス案)</p> <p>(1) 産業振興を支援するネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩国ICから由宇工業団地までの所要時間が短縮 [岩国IC～由宇工業団地: 現況に比べ約15分短縮] <p>(2) 交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパスに現道の交通が転換し、現道の渋滞が最も緩和 ・柳井地区から岩国医療センターまでの所要時間が短縮 [柳井地区～岩国医療センター: 現況に比べ約9分短縮] <p>(3) 交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞に起因する現道の交通事故が減少 ・現道の歩道は現状のままだが、現道の交通がバイパスに転換し、現道の歩行者の安全性が向上 <p>(4) 災害に強い道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・越波による通行規制の回避可能 ・津波浸水による通行規制の回避可能 <p>[案②] : 部分バイパス+現道拡幅案(事業費約290～340億円) (事前通行規制区間をショートバイパスで回避し、残る区間の現道を4車線に拡幅する案)</p> <p>(1) 産業振興を支援するネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩国ICから由宇工業団地までの所要時間が短縮 [岩国IC～由宇工業団地: 現況に比べ約14分短縮] <p>(2) 交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパス部は現道の交通が転換し、現道の渋滞が緩和、現道拡幅部は交通処理能力が向上し、渋滞が緩和 ・信号交差点が残り、案①より速度が低下 ・柳井地区から岩国医療センターまでの所要時間が短縮 [柳井地区～岩国医療センター: 現況に比べ約8分短縮] <p>(3) 交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞に起因する現道の交通事故が減少 ・バイパス部の現道の歩道は現状のままだが、現道拡幅部については歩道が確保 <p>(4) 災害に強い道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・越波による通行規制の回避可能 ・津波浸水による通行規制については、バイパス部は回避可能だが、現道拡幅部は回避ができない可能性有り <p>[案③] : 現道拡幅案(事業費約410～460億円(越波対策費を含む)) (現道(対面2車線)を4車線に拡幅し、交通容量を拡大する案)</p> <p>(1) 産業振興を支援するネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩国ICから由宇工業団地までの所要時間が短縮 [岩国IC～由宇工業団地: 現況に比べ約13分短縮] <p>(2) 交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道拡幅部は交通処理能力が向上し、渋滞が緩和 ・信号交差点が残り、他案より速度が低下 ・柳井地区から岩国医療センターまでの所要時間が短縮 [柳井地区～岩国医療センター: 現況に比べ約8分短縮] <p>(3) 交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞に起因する現道の交通事故が減少 ・全ての区間で歩道が確保 <p>(4) 災害に強い道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・越波による通行規制の回避可能(越波対策が必要) ・津波浸水による通行規制は回避ができない可能性有り 	<p>[案①] 全線バイパス案を選定</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民、事業所、道路利用者に対する意見聴取として、政策目標のうち「渋滞が緩和できること」、「救急医療機関へ早く、確実、安全に搬送できること」、「交通事故が起きにくいこと」を重視すべき項目とする意見が多く、これらの項目について、案①は優位である。 ・自治体に対する意見聴取として、政策目標の「産業活動の支援」、「渋滞緩和」、「交通事故の削減」、「災害時の代替路」に関する意見が寄せられており、これらについても案①は優位である。 ・専門的な見地からも比較評価を行った結果、全ての政策目標の達成が見込める[案①]は総合的に優れる。

計画段階評価の結果等一覧

【道路事業】

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>名神湾岸連絡線 (兵庫県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 渋滞 ・神戸線の西宮IC以西で渋滞が慢性化（渋滞が1～8時間/日発生）。 ・一方、湾岸線の容量には余裕が有り（神戸線9.6万台/日・4車線、湾岸線4.5万台/日・6車線）。</p> <p>(2) 防災、リダンダンシー ・南海トラフ地震による津波により、国道43号以南地域の大部分が浸水する恐れ。 ・神戸線の事故渋滞や交通規制の際、一般道路に流れ込み、一般道での渋滞を誘発。</p> <p>(3) 沿道環境 ・神戸線及び国道43号の沿道環境改善施策を実施中であるが、さらなる改善のため交通の湾岸線への転換が求められている。</p> <p>(4) 事故 ・臨海部の主な県道・市道での死傷事故率は、各々最大で全国平均の4.1倍・2.6倍。</p> <p>(5) 国際競争力 ・国際コンテナ戦略港湾として阪神港の施設整備を推進しているが、阪神港の取扱い貨物量は近隣アジア諸港に比べ少なく、高速ネットワークの充実が必要。 ・阪神臨海部への新規工場立地は件数は減少傾向にあり、交通利便性の向上が必要。 ・国際競争力の強化及び地域産業の活性化に寄与するため、3空港の一元管理強化が求められ、空港間のアクセス改善が必要。</p> <p>(原因)</p> <p>(1) 渋滞 ・神戸線の容量不足。 ・名神と神戸線は西宮JCTで西方面に接続していることから、名神から阪神臨海部に向う交通は、神戸線の利用が多い。</p> <p>(2) 防災、リダンダンシー ・臨海部と内陸部間の浸水想定高より路面が高い道路ネットワークが脆弱。 ・神戸線と湾岸線とが未接続。</p> <p>(3) 沿道環境 ・依然として神戸線・国道43号に交通が集中。 ・転換を促進するための高速ネットワークが欠如。</p> <p>(4) 事故 ・名神から阪神臨海部への高速ネットワークが未整備のため、西宮ICから西宮浜に移動する交通のうち約5割が生活道路へ流入（生活道路流入車両の約5割が大型車）。</p> <p>(5) 国際競争力 ・地域間（臨海部と内陸部間、空港間、都市間等）の高速ネットワークが脆弱。 ・阪神港と内陸部の高速ネットワークが脆弱。</p>	<p>① 渋滞の緩和</p> <p>② 災害時等に強い道路ネットワークの確保</p> <p>③ 沿道環境の改善</p> <p>④ 交通安全の確保</p> <p>⑤ 物流の活性化</p>	<p>高架案 [概ねの建設費用約600～700億円] <名神高速道路から阪神高速5号湾岸線間を高架構造で接続する案></p> <p>(1) 渋滞の緩和 ・阪神高速3号神戸線・国道43号の交通量が低減できる。</p> <p>(2) 災害時等に強い道路ネットワークの確保 ・災害時等の代替路としての機能確保が期待できる。</p> <p>(3) 沿道環境の改善 (周辺) ・阪神高速3号神戸線・国道43号の沿道環境が改善される。(沿道) ・地下水(宮水)への影響は橋梁基礎部であり限定的。 ・騒音・振動・大気・景観への影響が懸念される。</p> <p>(4) 地域分断(周辺道路への影響) ・高架構造で通過するため、地域分断は生じない。 ・周辺道路への影響は限定的である。</p> <p>地下案(高架構造+地下構造) [概ねの建設費用約1200～1300億円] <名神高速道路から阪神高速5号湾岸線間を高架構造から地下構造に移行した後、高架構造で接続する案></p> <p>(1) 渋滞の緩和 ・阪神高速3号神戸線・国道43号の交通量が低減できる。</p> <p>(2) 災害時等に強い道路ネットワークの確保 ・災害時等の代替路としての機能が期待できるが、浸水を考慮した対策が必要。また、トンネル内に排水施設、換気施設、消火設備等が必要。</p> <p>(3) 沿道環境の改善 (周辺) ・阪神高速3号神戸線・国道43号の沿道環境が改善される。(沿道) ・トンネル区間での地下水(宮水)への影響が懸念される。 ・高架構造から地下構造の移行区間で、騒音・大気への影響が懸念される。</p> <p>(4) 地域分断(周辺道路への影響) ・高架構造から地下構造の移行区間で交差道路の分断・迂回が伴い、周辺道路への影響が大きい。</p>	<p>高架案を選定</p> <p>(理由)</p> <p>・『高架案』は、「渋滞の緩和」「災害時に強い道路ネットワークの確保」「沿道環境の改善」「交通安全の確保」「物流の活性化」のすべての政策目標を満足する。</p> <p>・地域意見聴取結果においては、「渋滞の緩和」「災害時等に強い道路ネットワークの確保」を重視すべきとする意見が多く寄せられているが、特に「災害時等に強い道路ネットワークの確保」が政策目標面で『高架案』が優れている。</p> <p>・ルート帯周辺の住民からは「(沿道)計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路」「周辺道路への影響が少なく、地域分断が生じにくい道路」への配慮を望む意見が寄せられているほか、「地下水(宮水)への水質変化の懸念が少なくない道路」「建設費用ができるだけ少ない道路」への意見が住民・団体双方から寄せられており、『高架案』はこれら事項に対して配慮できている。</p> <p>車線数 ・2車線の計画とし、接続にあたってはボトルネックが極力生じないように留意する。</p> <p>周辺ネットワークとの接続 ・名神高速、神戸線の大阪方向、湾岸線の両方向、西宮浜出入口とする。</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>宇治木津線 (城陽～木津川) (京都府)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1)防災(国道24号が寸断した場合の防災機能の損失) ・国道24号は第1次緊急輸送道路として防災拠点を連絡。 ・右岸地域では、国道24号は木津川や支流の浸水想定区域内を通過。地域内に平行する路線も少ないため、河川氾濫時には多くの集落が孤立、救助・救護・復旧活動に支障。</p> <p>(2)渋滞(国道24号における慢性的な交通混雑) ・国道24号では、主要渋滞箇所が点在し、慢性的な交通混雑が発生。</p> <p>(3)事故(国道24号と(主)上粕城陽線で事故が多発) ・国道24号の死傷事故率は、京都府平均を大幅に上回る。また、追突事故など交通混雑に起因する事故が多発。 ・(主)上粕城陽線の事故発生リスクが高く、児童の安全な通学路の確保が困難など、安全性低下が問題。</p> <p>(4)地域経済(右岸地域における地域活力が低下) ・右岸地域では、製造業を中心に総生産額の減少、製造品出荷額が減少傾向など、地域活力の低下が顕著。</p> <p>(原因)</p> <p>(1)防災(代替路がない脆弱な幹線道路ネットワーク) ・国道24号と(主)上粕城陽線は複数の天井川を有する堤内地に位置するため、洪水時には浸水の可能性が高く信頼性が低い。 ・南北方向の道路は国道24号と(主)上粕城陽線しかなく、木津川左岸側へのアクセスも河川氾濫時は不可能なことから、災害時での代替路がない。</p> <p>(2)渋滞(主要幹線道路としての機能低下) ・南北に移動する道路に限られ、地域内の交通と通過交通が混在し、交通が集中。</p> <p>(3)事故(国道24号の交通容量の不足) ・国道24号には、製造業を始めとする多くの企業が立地しており、出入り箇所が多く存在し、走行性が悪い。 ・主要幹線道路である国道24号の混雑を避けるため、周辺の狭隘な道路を抜け道(迂回)として利用。</p> <p>(4)地域経済(地域活性化に向けた主要地域を結ぶネットワークが不十分) ・南北方向の道路として国道24号以外に(主)上粕城陽線があるが、道路幅員が狭隘な区間が多く、走行性及びネットワークが不十分。</p>	<p>(1)災害時に強い道路ネットワークの確保</p> <p>(2)渋滞の緩和</p> <p>(3)交通安全の確保</p> <p>(4)地域振興を支援する道路ネットワークの強化</p>	<p>【A案】山裾ルート[事業費約230億円] <各開発地区(計画含む)間や防災拠点を連絡して、山裾を通過することで既成市街地からのアクセスも確保し、バイパスにより交通容量を拡大する案> (1)災害時に強い道路ネットワークの確保 ・浸水想定区域外を通過するため、氾濫の影響を受けず、国道307号等の主要アクセス道路と一体で代替路としての機能を有する。 (2)渋滞の緩和 ・現道24号の交通量が低減でき、渋滞の緩和が期待できる。 (3)交通安全の確保 ・現道24号の交通量が減少し、交通事故の低減が期待できる。 ・(主)上粕城陽線の交通量が減少し、生活道路の交通安全性の向上が期待できる。 (4)地域振興を支援する道路ネットワークの強化 ・(都)東部丘陵線及び城陽SIC(仮称)と(都)東中央線を最短距離で結び、東部丘陵地区と関西文化学術研究都市木津地区等の沿線のまちづくりを支援する。</p> <p>【B案】市街地ルート[事業費約330億円] <家屋集積地を避けながら出来るだけ既成市街地の近傍を通過し、バイパスにより交通容量を拡大する案> (1)災害時に強い道路ネットワークの確保 ・浸水想定区域を通過する区間が多いが、高架等で回避する為、氾濫の影響を受けにくい。 (2)渋滞の緩和 ・現道24号の交通量が低減でき、渋滞の緩和が期待できる。 (3)交通安全の確保 ・現道24号の交通量が減少し、交通事故の低減が期待できる。 ・(主)上粕城陽線の交通量が減少し、生活道路の交通安全性の向上が期待できる。 (4)地域振興を支援する道路ネットワークの強化 ・(都)東部丘陵線と(都)東中央線を結び、まちづくりを支援する。</p> <p>【C案】現道拡幅ルート[事業費約420億円] <現道(対面2車線)を4車線に拡幅し、交通容量を拡大する案> (1)災害時に強い道路ネットワークの確保 ・氾濫時に代替路が確保されず、集落が孤立する恐れがある。 (2)渋滞の緩和 ・拡幅により処理できる交通量が増加し、渋滞の緩和が期待できる。 (3)交通安全の確保 ・拡幅による渋滞緩和及び中央分離帯の設置に伴い、交通事故の低減が最も期待できる。 ・(主)上粕城陽線の交通量が減少し、生活道路の交通安全性の向上が最も期待できる。 (4)地域振興を支援する道路ネットワークの強化 ・まちづくりを支援するものの、拡幅により一部沿道企業等に影響を及ぼす。</p>	<p>【A案】山裾ルートを選定。</p> <p>(理由) ・「【A案】山裾ルート」は、「災害時に強い道路ネットワークの確保」「渋滞の緩和」「交通安全の確保」「地域振興を支援する道路ネットワークの強化」の全ての政策目標に寄与する。</p> <p>・地域の意見聴取結果において、政策目標に関しては「災害時に強い道路ネットワークの確保」「渋滞の緩和」「地域振興を支援する道路ネットワークの強化」を重視すべきとする意見が多く寄せられており、「【A案】山裾ルート」及び「【B案】市街地ルート」が適している。</p> <p>・総合的に判断して「【A案】山裾ルート」が適していると考える。</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116号 吉田バイパス (新潟県)</p>	<p>(課題等) (1) 交通 ・国道116号では、交通集中による速度低下が発生。 (2) 事故 ・国道116号では、年平均40件以上の死傷事故が発生。 (3) 沿道環境 ・昼夜問わず騒音値が環境基準を超過。 (4) 物流 ・物流を中心とする通過交通の速達性、定時性への影響</p> <p>(原因) (1) 交通 ・燕市周辺では、南北地域間の移動が多く、国道116号に交通が集中しており、渋滞が発生。 (2) 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。 (3) 沿道環境 ・沿道に家屋が近接しており、大型車両の通過交通が多い。 (4) 物流 ・物流車両が渋滞や事故の課題が存在する現道を通過している。</p>	<p>(1) 交通の円滑化 (2) 交通安全の確保 (3) 沿道環境の改善 (4) 物流の効率化</p>	<p>■ルート帯 【案】課題区間を迂回するバイパス案 (1) 交通の円滑化 ・バイパスへ交通が転換することにより、交通混雑が緩和。 (2) 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。 (3) 沿道環境の改善 ・大型車両等を中心とする通過交通がバイパスへ転換することにより、沿道騒音が抑制。 (4) 物流の効率化 ・物流車両がバイパスへ転換し、走行性が確保されることから、物流の効率化に寄与する。</p> <p>【比較案1】一部の課題区間のみを迂回するミニバイパス案 (1) 交通の円滑化 ・バイパスへ交通が転換することにより、交通混雑が緩和。 (2) 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。 (3) 沿道環境の改善 ・交通渋滞・事故が顕著な区間のみを迂回するため、現道の沿道環境(騒音)の課題が残る。 (4) 物流の効率化 ・走行性に優れるが、バイパス区間が短いため、物流効率化に対する効果が小さい。</p> <p>【比較案2】現道拡幅案 (1) 交通の円滑化 ・交通容量が増加するが、信号交差点の連続が残るため、交通混雑が緩和されない。 (2) 交通安全の確保 ・信号交差点の連続が残るため、追突事故等は減少しない。 (3) 沿道環境の改善 ・現道に大型車等の通過交通が残るため、全区間で沿道環境(騒音)は改善されない。 (4) 物流の効率化 ・信号交差点が多い現道を通過するため、物流に対する効果は見込めない。</p> <p>■バイパス構造 【案1】全線4車線案 (1) まちづくりとの整合 ・バイパス区間に交通が集中することで周辺の開発が進み、現道沿いの既成市街地の空洞化が懸念される (2) 走行性・安全性 ・走行性・安全性に優れる (3) 経済性 ・2車線バイパスに比べ経済性に劣る (4) 手続きに要する期間 ・都市計画手続きと法アセスの実施が必要</p> <p>【案2】現拡部4車線+バイパス2車線案 (1) まちづくりとの整合 ・現道にも一定の交通が残るため、燕市都市計画マスタープランや提言書との整合性(既成市街地を中心とした賑わいのあるまちづくり)に優れる (2) 走行性・安全性 ・低速車両による走行性・安全性低下の懸念があるため、フルアクセスコントロールで、一部付加追越車線を設置し、サービス速度を確保 (3) 経済性 ・4車線バイパスに比べ経済性に優れる (4) 手続きに要する期間 ・都市計画手続きのみ(自主アセスを実施)</p>	<p>【案】 課題区間を迂回するバイパス案を選定。</p> <p>道路構造は、現拡部4車線+バイパス2車線案を選定</p> <p>(理由) 課題区間を迂回するバイパス案は、政策目標である交通の円滑化、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> <p>現拡部4車線+バイパス2車線案は、まちづくりとの整合、経済性、手続きに要する期間の面で優れており、まちづくりとの整合に優れる。</p>