

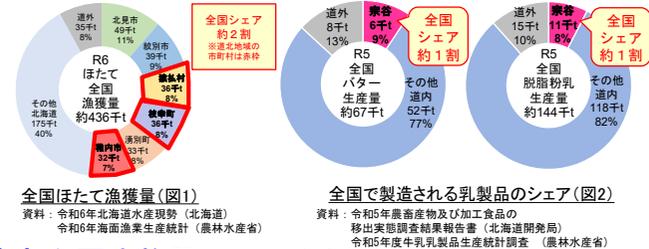
# 令和8年度 新規事業化候補箇所説明資料 (計画段階評価)

# 北海道縦貫自動車道（中川～天塩）における計画段階評価

## 1. 道北地域の課題

### ①水産品・乳製品の長距離輸送

- 道北地域は、ほたてなどの水産品の漁獲量や生乳・乳製品の生産量が全国トップクラスであり、日本の食を支える生産空間。(図1, 図2)
- 農水産品の物流輸送ルートである当該区間では、狭小幅員区間の連続に伴い輸送時の速達性や安定性・安全性、地吹雪や吹き溜まりにより速達性・安全性が低下。(図3)



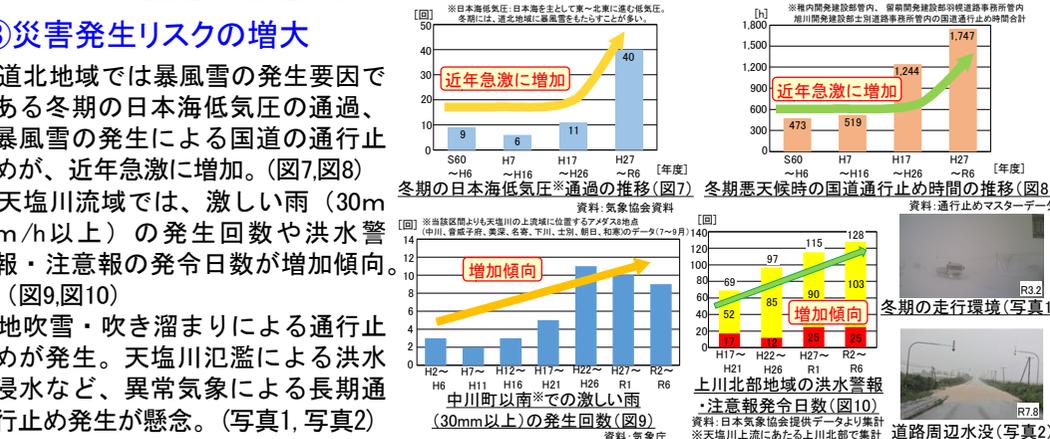
### ②高次医療施設へのアクセス

- 道北地域では、三次救急医療機関や心疾患の急性期治療を担う医療施設が名寄市のみであり、重症患者の搬送が集中。(図6)
- 稚内市から名寄市までの搬送時間は全道で最も長く、速達性が課題。冬期悪天候時には、さらに搬送時間が遅延するため、救急搬送の安定性が課題。(図4, 図5)



### ③災害発生リスクの増大

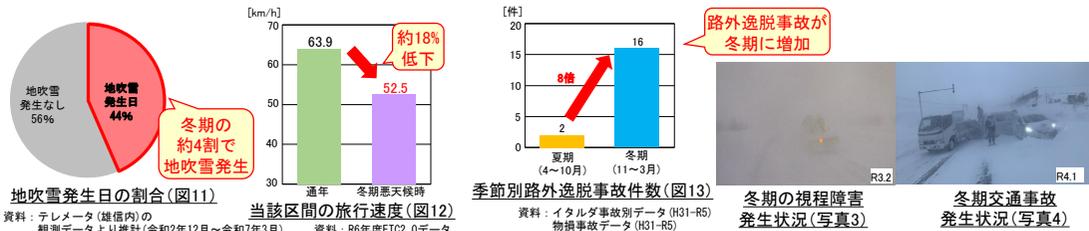
- 道北地域では暴風雪の発生要因である冬期の日本海低気圧の通過、暴風雪の発生による国道の通行止めが、近年急激に増加。(図7, 図8)
- 天塩川流域では、激しい雨(30mm/h以上)の発生回数や洪水警報・注意報の発令日数が増加傾向。(図9, 図10)
- 地吹雪・吹き溜まりによる通行止めが発生。天塩川氾濫による洪水浸水など、異常気象による長期通行止め発生が懸念。(写真1, 写真2)



## 2. 原因分析

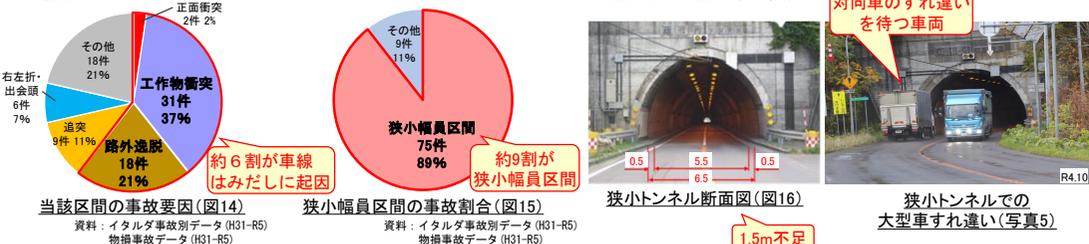
### ①冬期悪天候による速達性・安定性・安全性の低下

- 冬期間の約4割で地吹雪が発生しており、日常的に視程障害が発生。(図11, 写真3)
- 冬期悪天候時に、平均旅行速度が大きく低下。(図12)
- 地吹雪による視程障害や路面状況の悪化により、路外逸脱事故が冬期に多発。(図13, 写真4)



### ②狭小幅員による速達性・安定性・安全性の低下

- 工作物衝突や路外逸脱等の車線はみだしに起因する事故が多発。(図14)
- 多くの事故が、狭小幅員区間で発生。(図15)
- 雄信内トンネルが狭小であり、大型車のすれ違いが困難。(図16, 写真5)



### ③地吹雪による国道の通行止め・天塩川氾濫による国道の寸断

- 沿道に畑地が広がっており、冬期悪天候時には地吹雪による通行止めが発生。(図17)
- 天塩川の洪水浸水想定区域に位置しており、洪水災害発生時に通行不可。(図17)



## 3. 政策目標

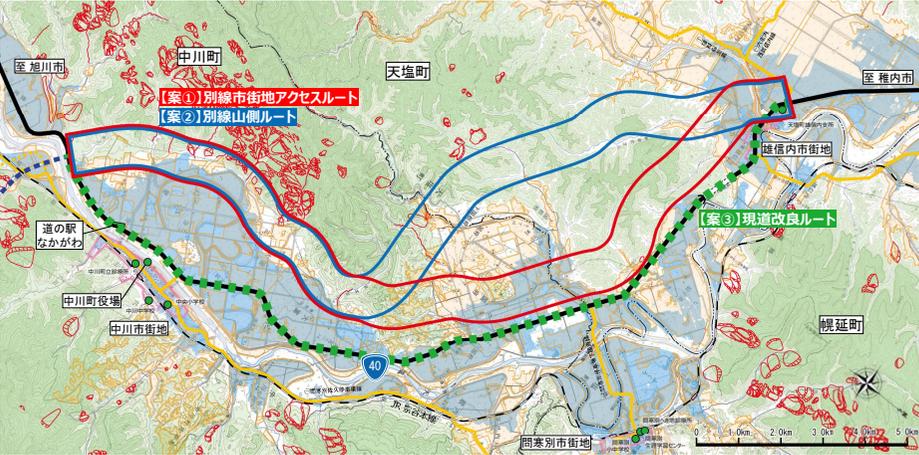
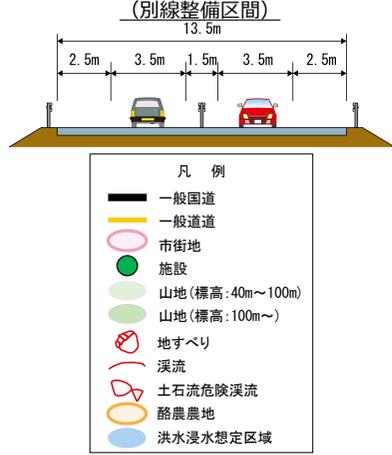
- ①地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・安定性・安全性の向上
- ②地域の暮らしを支える高次救急医療機関への速達性・安定性の向上
- ③災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保

# 北海道縦貫自動車道（中川～天塩）における計画段階評価

なかがわ てしお

## 4. 対策案の検討

比較ルートの考え方		【案①】別線市街地アクセスルート	【案②】別線山側ルート	【案③】現道改良ルート
区間延長		約20km（自動車専用道路）	約21km（自動車専用道路）	約21km（現道改良）
政策目標	地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・安定性・安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>稚内港から美深北インターチェンジ(名寄美深道路)への輸送時間短縮効果が比較的大きい（整備前121分→整備後117分、4分短縮）</li> <li>市街地に近接するため、生産空間からインターチェンジまでのアクセス性に優れる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>稚内港から美深北インターチェンジ(名寄美深道路)への輸送時間短縮効果が比較的大きい（整備前121分→整備後118分、3分短縮）</li> <li>市街地から迂回して山地を通過するため、生産空間からインターチェンジまでのアクセス性に劣る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>稚内港から美深北インターチェンジ(名寄美深道路)への輸送時間は変わらない（整備前121分→整備後121分、0分短縮）</li> <li>市街地からのアクセス性は優れるが、一般国道整備のためサービス速度は向上しない</li> </ul>
	地域の暮らしを支える高次救急医療機関への速達性・安定性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>速度低下を招くトンネルや橋梁等の狭小幅員区間の回避（狭小トンネル：1箇所、狭小橋梁：3箇所→整備後0箇所）（狭小幅員区間：現況17.1km→整備後0km）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>速度低下等を招くトンネル・橋梁等の狭小幅員区間を回避（狭小トンネル：1箇所、橋梁：3箇所→整備後0箇所）（狭小幅員区間：現況17.1km→整備後0km）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>速度低下等を招くトンネル・橋梁等の幅員狭小区間を拡幅し解消（狭小トンネル：1箇所、橋梁：3箇所→整備後0箇所）（狭小幅員区間：現況17.1km→整備後0km）</li> </ul>
	災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>事故危険区間や交通事故を招く地吹雪区間を回避（事故危険区間：2区間→0区間）（地吹雪：現況13区間→整備後0区間）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事故危険区間や交通事故を招く地吹雪区間を回避（事故危険区間：2区間→0区間）（地吹雪：現況13区間→整備後0区間）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事故危険区間で交通安全対策を実施。</li> <li>交通事故を招く地吹雪区間では防雪対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない（事故危険区間：2区間→0区間）（地吹雪：現況13区間→整備後9区間）</li> </ul>
	地域への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮（整備前145分→整備後141分、4分短縮）</li> <li>市街地に近接するため、市街地からインターチェンジまでのアクセス性に優れる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮（整備前145分→整備後142分、3分短縮）</li> <li>市街地から迂回して山地を通過するため、市街地からインターチェンジまでのアクセス性に劣る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮効果は変わらない（整備前145分→整備後145分、0分短縮）</li> <li>市街地からのアクセス性は優れるが、一般国道整備のためサービス速度は向上しない</li> </ul>
配慮すべき事項	環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>地吹雪、洪水浸水に対する道路機能の確保（地吹雪：現況13区間→整備後0区間）（洪水浸水想定区域：現況9.1km→整備後0km）</li> <li>代替路の確保</li> <li>別線整備することで、代替路の確保が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地吹雪や洪水浸水想定区域の回避（地吹雪：現況13区間→整備後0区間）（洪水浸水想定区域：現況9.1km→整備後0km）</li> <li>別線整備することで、代替路の確保が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道改良で、防雪対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない（地吹雪：現況13区間→整備後9区間）</li> <li>現道改良で、地吹雪の対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない（地吹雪：現況13区間→整備後9区間）</li> <li>洪水浸水想定区域は、現道改良の嵩上げにより解消（洪水浸水想定区域：現況9.1km→整備後0km）</li> </ul>
	環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>家屋や土地利用への影響</li> <li>市街地を極力回避するが、一部の家屋や酪農農地に影響がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>家屋や酪農農地を極力回避するが、一部の家屋に影響がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道改良で、地吹雪の対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない（地吹雪：現況13区間→整備後9区間）</li> <li>洪水浸水想定区域は、現道改良の嵩上げにより解消（洪水浸水想定区域：現況9.1km→整備後0km）</li> </ul>
	環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>自然環境への影響</li> <li>地形に沿った道路計画が可能となり、改変面積を抑制することが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地形に沿った道路計画が可能となり、改変面積を抑制することが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道改良のため、代替路は確保されない</li> </ul>
	環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事中の影響</li> <li>別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道改良するため、自然環境への影響は小さい</li> </ul>
経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業費は対策案の中で中位。</li> <li>概算事業費 約1,050～1,250億円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>案①に比べ延長が長く、事業費は対策案の中で高価。</li> <li>約1,100～1,300億円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道改良するため、事業費は対策案の中で安価。</li> <li>約800～1,000億円</li> </ul>	
総合評価	◎	○	△	



北海道縦貫自動車道(中川～天塩) ルート比較図(図17)

- 対応方針【案①】別線市街地アクセスルートによる対策が妥当
- 路線名：一般国道40号
  - 区間：中川郡中川町字誉～天塩郡天塩町字オヌブナイ
  - 概略延長：約20km
  - 標準車線数：2車線
  - 設計速度：80km/h
  - 概ねのルート：図17の【案①】のとおり

- (参考)当該事業の経緯等
- 地元調整等の状況
- R4.12月：計画段階評価着手(第32回北海道地方小委員会)
  - R5.6～8月：第1回地域意見聴取
  - R5.11月：計画段階評価(第34回北海道地方小委員会)
  - R6.9～R7.1月：第2回地域意見聴取
  - R7.12月：対策方針(案)決定(第40回北海道地方小委員会)
- 地域の要望等
- R6.6月：北海道留萌地域総合開発期成会が財務省・国土交通省に調査促進を要望
  - R6.7月：北海道上川地方総合開発期成会が財務省・国土交通省に調査促進を要望
  - R7.7月：一般国道40号名寄・稚内間整備促進期成会が財務省・国土交通省に調査促進を要望
  - R7.11月：一般国道40号名寄・稚内間整備促進期成会が国土交通省に調査促進を要望
  - R8.2月：一般国道40号名寄・稚内間整備促進期成会が財務省・国土交通省に早期事業化を要望

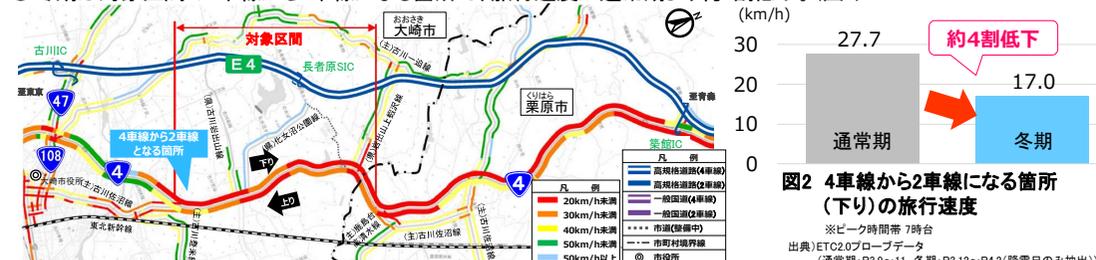
# 一般国道4号 おおさき ふるかわ あらや くりはら たかしみず とよた

## 大崎市古川荒谷～栗原市高清水豊田における計画段階評価

### 1. 当該地域の課題

#### ① 東北道通行止め発生時の混雑

- 東北道(古川IC～築館IC間)の通行止め時は国道4号に交通が集中し、20km/h未満の速度低下が発生。(図1)
- 冬期は対象区間の4車線から2車線になる箇所、旅行速度が通常期より約4割低下。(図2)



#### ② 県内平均を上回る事故危険性

- 対象区間では死傷事故率が高い交差点や、県内直轄国道平均の約5倍となる単路区間が存在。(図3)



#### ③ 不十分な歩行環境

- 対象区間は近隣中学校の通学ルートとなっているが片側に歩道がない区間で歩行者事故が発生し危険な状況。(図4)



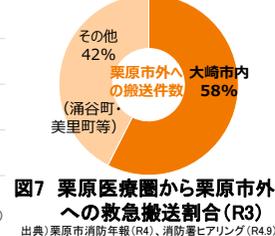
#### ④ 不安定な物流ルート

- 農畜産物や自動車関連製品の輸送に対象区間を利用しており東北道通行止め時等の対象区間の混雑により輸送時間やドライバーの拘束時間の増加等の問題が発生。(図5)



#### ⑤ 不十分な救急搬送環境

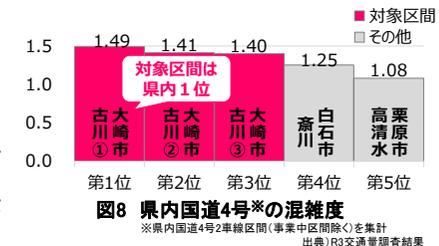
- 栗原市では医師数が少ないことや専門医の不在等から医療圏を跨いで救急搬送を行っており、医療圏を跨ぐ搬送のうち約6割が大崎市内に搬送されているが、救急車が搬送しづらい状況。(図6、図7)



### 2. 原因分析

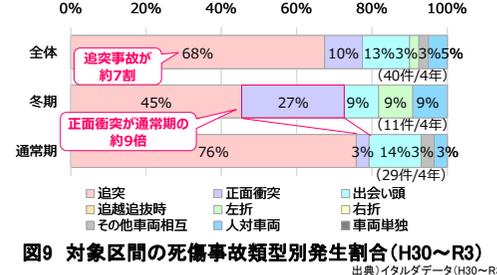
#### ① 交通容量の不足

- 対象区間は混雑度が約1.49となっており、通常時においても交通需要に対して交通容量が不足。(図8)



#### ② 交通混雑に起因する追突事故等の発生

- 対象区間内の死傷事故は、交通混雑等の前方不注意等による追突事故が全体の約7割。(図9)
- 冬期には重大事故となる危険性の高い正面衝突事故が全体の約3割を占め、通常期の約9倍と発生割合が増加。(図9)



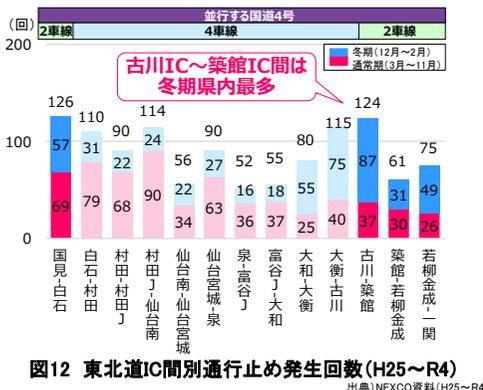
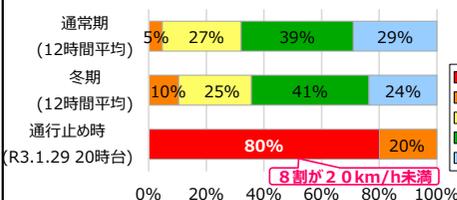
#### ③ 歩行空間の不足

- 対象区間の歩道は幅員が2m未満で狭い箇所があり、一部歩道未設置区間も存在。(図10)



#### ④ 東北道通行止め時の交通集中

- 対象区間は並行する東北道(古川IC～築館IC間)の冬期における通行止め発生回数が県内最多となっており、東北道通行止め時には、対象区間の約8割が20km/h未満に速度低下。(図11、図12)



#### ⑤ 県内国道4号2車線区間で最も多い交通量

- 県内国道4号の2車線区間で交通量が最も多く、救急車が搬送しづらい状況となっている。(図13、写真1)



### 3. 政策目標

- ① 代替道路としての機能向上
- ② 交通安全の確保
- ③ 安全・安心な歩行環境の確保
- ④ 物流・地域産業を支える幹線道路の強化
- ⑤ 安定した救急搬送ルートの確保

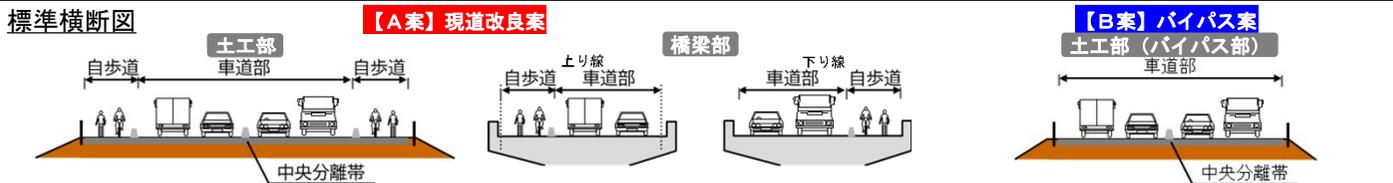
# 一般国道4号 大崎市古川荒谷～栗原市高清水豊田における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

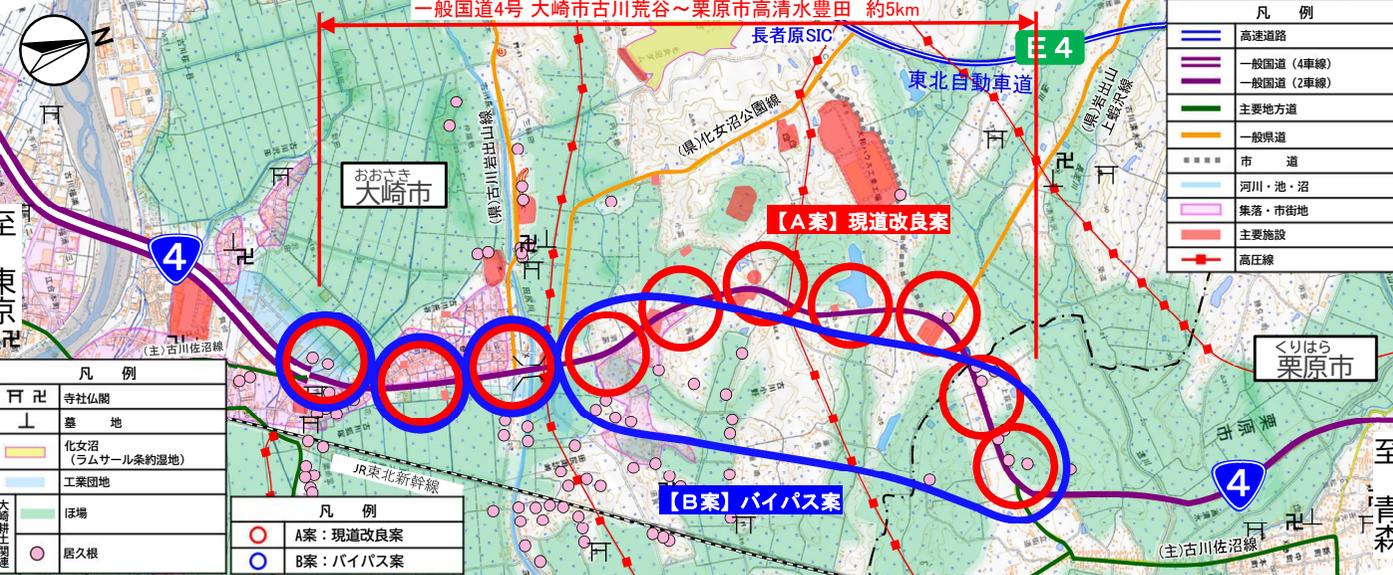
ルート案		【A案】現道改良案	【B案】バイパス案
ルート概要		多車線化により課題解消を図る案	バイパス整備（一部現道拡幅）により課題解消を図る案
政策目標	代替道路としての機能向上	◎ 交通容量の確保 ◎ 多車線化により、交通容量が確保され、交通混雑が緩和する。	◎ バイパス整備（一部現道拡幅）により、交通容量が確保され、交通混雑が緩和する。
	交通安全の確保	◎ 安全な交通環境 ◎ 交通混雑の緩和により、交通混雑に起因する事故の減少が期待される。	○ 交通混雑の緩和により、交通混雑に起因する事故の減少が期待される。 ○ ただし、バイパス区間の現道の交通環境は現況と変わらない。
	安全・安心な歩行環境の確保	◎ 安全・安心な歩行環境 ◎ 歩道整備により、歩行環境の安全性が向上する。	○ バイパス整備により、現道の交通量が減少し、歩行環境の安全性が向上する。 ○ ただし、バイパス区間の現道の交通環境は現況と変わらない。
	物流・地域産業を支える幹線道路の強化	◎ 物流ルートの走行性・速達性の向上 ◎ 交通混雑の緩和により、物流ルートの走行性・速達性が向上する。	◎ バイパス整備により、現道の交通混雑が緩和し物流ルートの走行性・速達性が向上する。
	安定した救急搬送ルートの確保	○ 救急搬送ルートの安定性・速達性の向上 ○ 交通混雑の緩和により、救急搬送ルートの安定性・速達性が向上する。	◎ 救急搬送ルートの交通混雑緩和により、救急搬送の安定性・速達性が向上するとともに、救急搬送ルートの選択肢が拡大。
配慮すべき事項	生活環境	△ 沿道生活環境への影響 △ 現道拡幅のため、沿道生活環境への影響が大きい。	○ 現道拡幅区間は沿道生活環境への影響が大きい、バイパス区間は沿道生活環境への影響が小さい。
	自然環境	○ 地形・自然環境の改変 ○ 現道拡幅のため、地形改変が小さく、自然環境への影響は小さい。	△ バイパス区間が主のため、地形改変が大きく、自然環境への影響が大きい。
		○ 脱炭素社会への貢献 ○ 現道拡幅のため、世界農業遺産（大崎耕土）の水田等への影響は小さい。	○ 交通混雑の緩和により、渋滞車両によるCO2排出量は減少する。
	周辺関連事業等	○ 観光拠点（化女沼周辺エリア）及び長者原スマートICへのアクセス強化のために整備中の市道と直接接続する。	△ 観光拠点（化女沼周辺エリア）及び長者原スマートICへのアクセス強化のために整備中の市道と直接接続しない。
経済性	- 整備に関する費用	- 190～230億円	- 210～250億円

◎：改善・満足する ○：一部改善・満足する △：他案に比べ劣る

※現時点の概算であり、今後のルート検討、土地利用状況等により、金額が変更となる場合がある。



**対応方針(案)：【A案】現道改良案による対策が妥当**  
**【計画概要】**  
 ・路線名：一般国道4号  
 ・区間：宮城県大崎市古川荒谷～宮城県栗原市高清水豊田  
 ・概略延長：約5km ・車線数：4車線  
 ・設計速度：80km/h ・概ねのルート：図14【A案】のとおり



- (参考) 当該事業の経緯等  
**計画段階評価及び都市計画決定等の状況**
- ・R5年 2月 計画段階評価着手（第1回東北地方小委員会）
  - ・R5年 4月 第1回意見聴取
  - ・R6年 2月 計画段階評価（第2回東北地方小委員会）
  - ・R6年 5月 第2回意見聴取
  - ・R7年 2月 計画段階評価（第3回東北地方小委員会）
  - ・R8年 1月 都市計画決定・告示
- 地域の要望等**
- ・R3年 6月 宮城国道協議会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
  - ・R3年 7月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
  - ・R3年12月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
  - ・R4年 6月 宮城国道協議会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
  - ・R5年 6月 宮城国道協議会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
  - ・R5年 7月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
  - ・R6年 1月 宮城国道協議会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
  - ・R6年 7月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
  - ・R6年11月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省へ事業化を要望
  - ・R7年 1月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省へ事業化を要望
  - ・R7年 6月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
  - ・R7年11月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
  - ・R8年 1月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会、宮城県が国土交通省へ事業化を要望

図14 当該地域における対策案

出典) 地理院地図を加工して作成

# 一般国道4号 白石市斎川～大平森合における計画段階評価

## 1. 当該地域の課題

### ① 東北道通行止め発生時の混雑

○対象区間と並行する東北道(国見IC～白石IC間)では交通事故や雨等による通行止めが多発しており、東北道(国見IC～白石IC間)の通行止め時は国道4号に交通が集中し、20km/h未満の速度低下が発生。(図1)

### ② 県内平均を上回る事故危険性

○対象区間では、発生している事故の約8割が単路区間に集中し、死傷事故率が県内直轄国道平均の約3倍となる単路区間が存在。(図2、図3)



### ③ 不十分な歩行環境

○対象区間の一部は市民バスの運行ルートになっており、中学校の通学ルートとしても使われているものの、歩道未設置区間にバス停が存在している箇所もある。(図4、写真1)

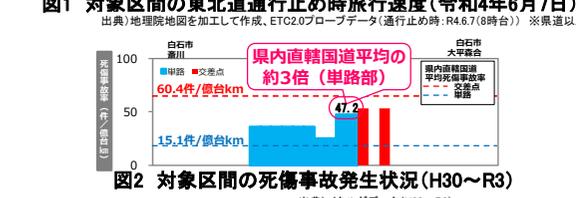
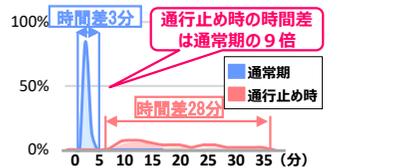


### ④ 不安定な物流ルート

○対象区間を原材料の仕入れや製品の出荷ルートとして利用する電子機器製造メーカーでは、東北道通行止め時の混雑により工場稼働等に支障が発生している。(図5)

### ⑤ 不十分な救急搬送環境

○東北道通行止め時は速度低下により、対象区間の通過にかかる時間に最大約30分の遅れが生じ、患者の負担となっている。(図6)



## 2. 原因分析

### ① 交通容量の不足

○対象区間は国道4号前後区間よりも混雑度が高く、交通容量が不足している。(図7)

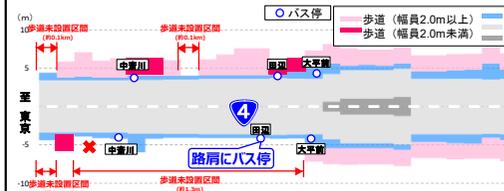
### ② 沿道の出入り

○対象区間は接続道路数が多く、集落への接続道路周辺で追突事故が発生しやすい状況。(図8、図9、写真2)



### ③ 歩行空間の不足

○対象区間の歩道は幅員が2m未満で狭い箇所があり、一部歩道未設置区間も存在。(図10)

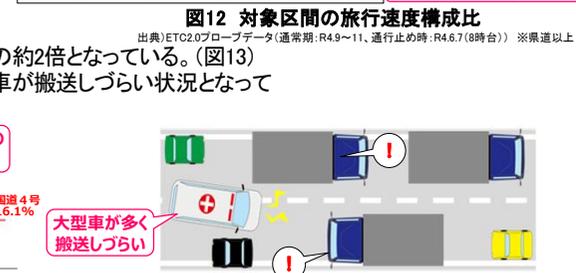
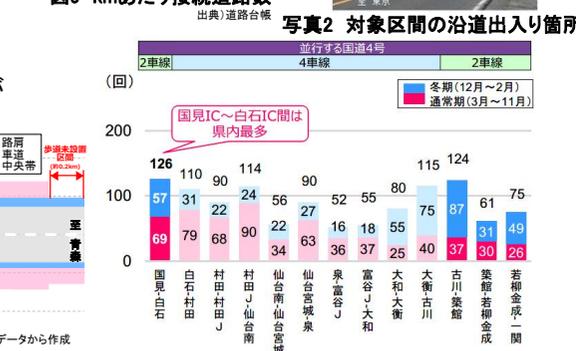
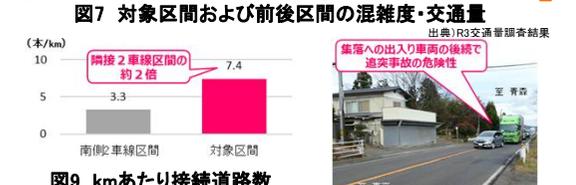
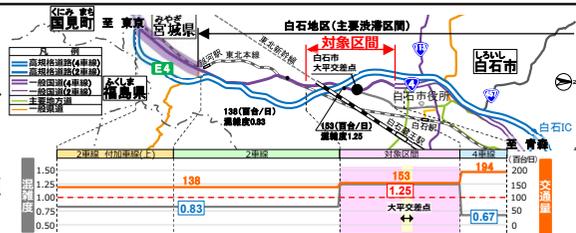
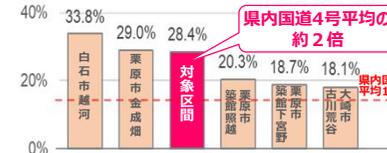


### ④ 東北道通行止め時の交通集中

○対象区間は並行する東北道(国見IC～白石IC間)において、通行止め発生回数が県内最多となっており、東北道通行止め時には、対象区間の約7割が20km/h未満に速度低下。(図11、図12)

### ⑤ 2車線区間に大型車が集中

○対象区間の大型車混入率は、県内国道4号平均の約2倍となっている。(図13)  
○東北道通行止め時の速度低下時は更に救急車が搬送しづらい状況となり、搬送に時間がかかっている。(図14)



## 3. 政策目標

- ① 代替道路としての機能向上
- ② 交通安全の確保
- ③ 安全・安心な歩行環境の確保
- ④ 物流・地域産業を支える幹線道路の強化
- ⑤ 安定した救急搬送ルートの確保

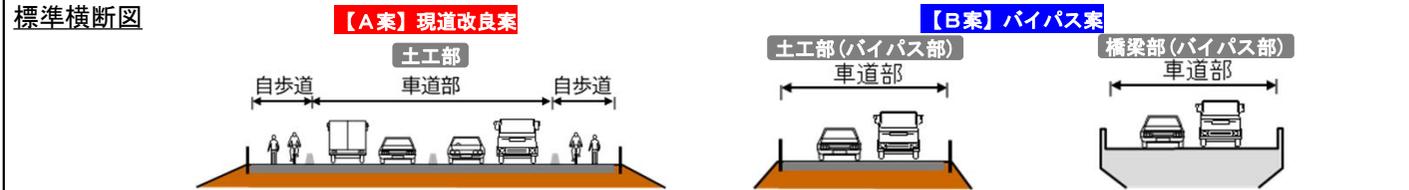
# 一般国道4号 白石市斎川～大平森合における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

ルート案		【A案】現道改良案		【B案】バイパス案	
ルート概要		多車線化により課題解消を図る案		バイパス整備により課題解消を図る案	
政策目標	代替道路としての機能向上	交通量の確保	◎ ・多車線化により、交通容量が確保され、交通混雑が緩和する。	◎ ・バイパス整備（一部現道拡幅）により、交通容量が確保され、交通混雑が緩和する。	
	交通安全の確保	安全な交通環境	◎ ・交通混雑の緩和により、交通混雑や沿道出入りに起因する事故の減少が期待される。	○ ・交通混雑の緩和により、交通混雑や沿道出入りに起因する事故の減少が期待される。 ただし、バイパス区間の現道の交通環境は変わらない。	
	安全・安心な歩行環境の確保	安全・安心な歩行環境	◎ ・歩道整備により、歩行環境の安全性が向上する。	○ ・バイパス整備により、現道の交通量が減少し、歩行環境の安全性が向上する。 ただし、バイパス区間の現道の交通環境は現況と変わらない。	
	物流・地域産業を支える幹線道路の強化	物流ルートの走行性、速達性の向上	◎ ・交通混雑の緩和により、物流ルートの走行性・速達性が向上する。 現道沿いで白石市が実施中の（仮称）白石中央スマートIC周辺整備エリアへのアクセスルートが強化される。	○ ・バイパス整備により、現道の交通混雑が緩和し物流ルートの走行性・速達性が向上する。 バイパス整備のため、現道沿いで白石市が実施中の（仮称）白石中央スマートIC周辺整備エリアに直結しない。	
	安定した救急搬送ルートの確保	救急搬送ルートの安定性、速達性の向上	○ ・交通混雑緩和により、救急搬送ルートの安定性・速達性が向上する。	◎ ・救急搬送ルートの交通混雑緩和により、救急搬送の安定性、速達性が向上するとともに、救急搬送ルートを選択肢が拡大。	
その他の配慮事項	生活環境	沿道生活環境への影響	△ ・現道拡幅のため、沿道生活環境への影響が大きい。	○ ・現道拡幅区間は沿道生活環境への影響が大きい、バイパス区間は沿道生活環境への影響が小さい。	
	自然環境	地形・自然環境の改変	○ ・現道拡幅のため、地形改変が小さく、自然環境への影響は小さい。	△ ・バイパス区間が主のため、地形改変が大きく、自然環境への影響が大きい。	
		脱炭素社会への貢献	○ ・交通混雑の緩和により、渋滞車両によるCO2排出量は減少する。	○ ・交通混雑の緩和により、渋滞車両によるCO2排出量は減少する。	
	周辺関連事業等	周辺関連事業等との連携	○ ・現道拡幅のため、現行の都市計画とルートが合致し、現道沿いで白石市が実施中の（仮称）白石中央スマートIC周辺整備エリアと直接接続する。	△ ・バイパス区間においては、現行の都市計画とルートが合致しておらず、現道沿いで白石市が実施中の（仮称）白石中央スマートIC周辺整備エリアと直接接続しない。	
経済性	整備に関する費用	—	100～140億円	—	130～170億

◎：改善・満足する ○：一部改善・満足する △：他案に比べ劣る

※現時点の概算であり、今後のルート検討、土地利用状況等により、金額が変更となる場合がある。



**対応方針(案)：【A案】現道改良案による対策が妥当【計画概要】**

- ・路線名：一般国道4号
- ・区間：宮城県白石市斎川～宮城県白石市大平森合
- ・概略延長：約3km
- ・設計速度：60km/h
- ・車線数：4車線
- ・概ねのルート：図15【A案】のとおり

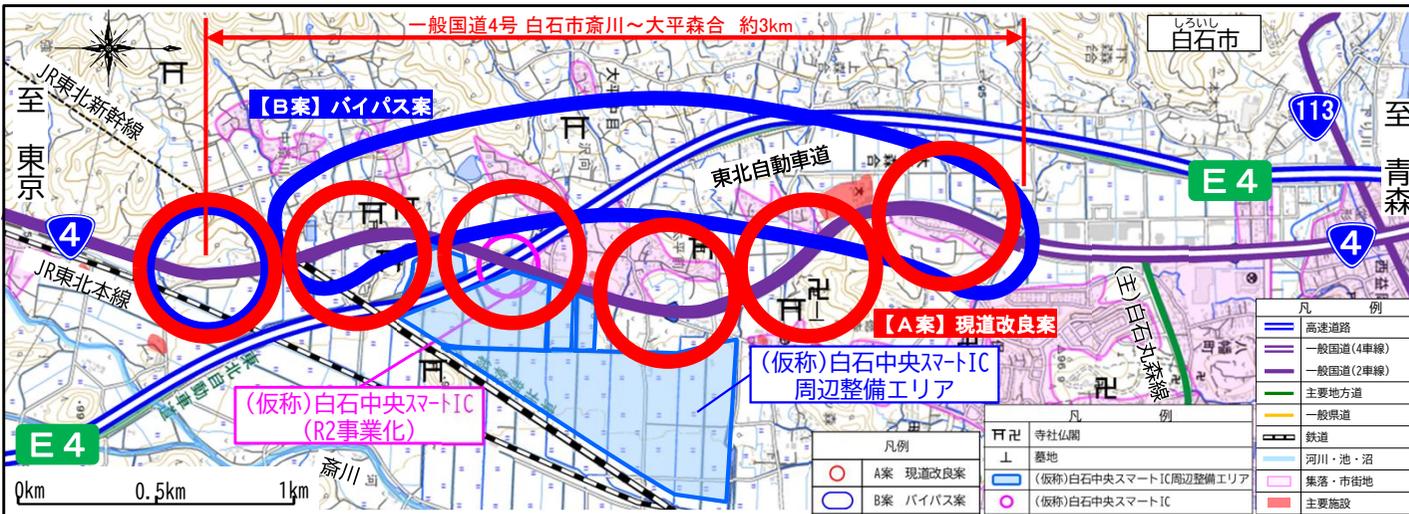


図15 当該地域における対策案

(参考) 当該事業の経緯等

計画段階評価及び都市計画決定等の状況

- ・R5年 2月 計画段階評価着手（第1回東北地方小委員会）
- ・R5年 4月 第1回意見聴取
- ・R6年 2月 計画段階評価（第2回東北地方小委員会）
- ・R6年 5月 第2回意見聴取
- ・R7年 2月 計画段階評価（第3回東北地方小委員会）
- ・R8年 2月 都市計画決定・告示

地域の要望等

- ・R3年 6月 宮城国道協議会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
- ・R3年 7月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
- ・R3年 9月 白石市長が国土交通省へ事業化を要望
- ・R3年 12月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
- ・R4年 6月 宮城国道協議会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
- ・R5年 6月 宮城国道協議会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
- ・R5年 7月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
- ・R6年 1月 宮城国道協議会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
- ・R6年 7月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
- ・R6年 11月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省へ事業化を要望
- ・R7年 1月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省へ事業化を要望
- ・R7年 6月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
- ・R7年 11月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ事業化を要望
- ・R8年 1月 国道4号拡幅改良（4車線）建設促進期成同盟会、宮城県が国土交通省へ事業化を要望

# 一般国道21号 宮浦拡幅 における計画段階評価

## 1. 課題

### ① ボトルネック区間への交通集中による円滑な交通の阻害

○ 当該区間は2車線であり、交通容量の不足により新太田橋交差点を起点として国道21号下り線で朝夕ピーク時を中心に渋滞が発生。(写真1・図1)



写真1 新太田橋交差点南側流入部の渋滞状況 (R6.10.9(水)8時台)



図1 国道21号下り線の速度 出典:ETC2.0プローブ情報 (R6.10.10日)

### ② 通過交通の市街地流入による安全性の低下

○ 朝夕ピーク時は、渋滞のため並行路線と同等以下の所要時間となり、バイパス機能を十分に発揮できず、美濃加茂・可児市街地に交通が流入。(図2・3)



図2 渋滞時の並行路線(市街地)への交通流入

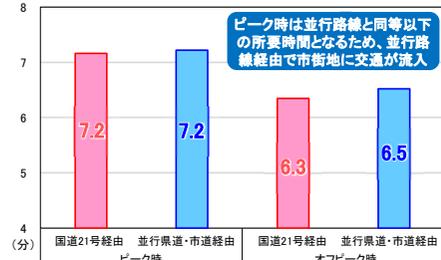


図3 宮浦拡幅整備による所要時間短縮効果 出典:【ピーク時】ETC2.0プローブ情報 (R6.10.10日 7~8時台) 【オフピーク時】ETC2.0プローブ情報 (R6.10.10日 12~13時台) 所要時間計測区間・経路:住吉南交差点⇄JR美濃太田駅、経路は図2の通り

### ③ 円滑な物流活動の阻害

○ 美濃加茂市・可児市の製造品出荷額は岐阜県内で7位、3位と多く、産業が盛んな都市で、両都市の結びつきも強い。(図4・5) しかし、製品輸送等における速達性の確保が課題。(図6)

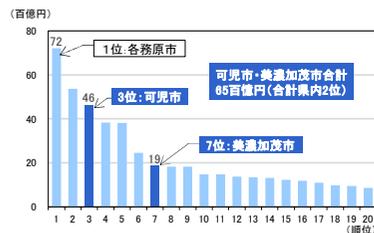


図4 岐阜県内市町村 製造品出荷額等ランキング 出典:経済センサス・活動調査 (R3)



図5 美濃加茂市からの通勤流動 出典:国勢調査 (R2)



図6 美濃加茂・可児市街地・工業団地の分布状況

## 2. 原因分析

### ① 2車線のボトルネック区間による交通容量不足

○ 宮浦高架橋を含む約1.4kmの区間は暫定2車線で整備されており、前後を4車線区間に挟まれたボトルネック区間となっている。(図7)  
○ 当該区間は2車線であり、宮浦高架橋での車線数減少に伴い、利用車線に偏りが生じ、交通容量が不足するため、国道21号下り線で朝夕ピーク時を中心に渋滞が発生。(図7、写真2、写真3)



写真2 新太田橋交差点南側流入部の渋滞状況 (R6.5.8(水)7時台)



写真3 住吉南交差点東側流入部の渋滞状況 (R4.1.12(水)7時台)

<住吉南交差点を右折して新太田橋を直進する交通の利用車線>

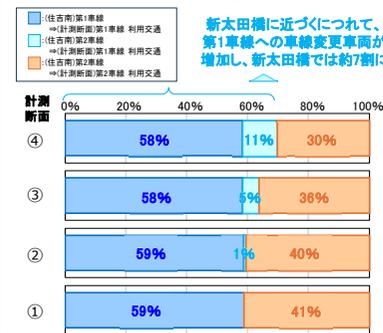


図7 宮浦高架橋周辺の交通状況



<新太田橋交差点(断面④) 直進車線車線利用率>



<住吉南交差点(断面①) 右折車線車線利用率>



出典:実態調査結果 (R6.12.4(水) 7~18時台) ナンバープレート調査 (R7.9.22(月) 3時間平均[7時台])

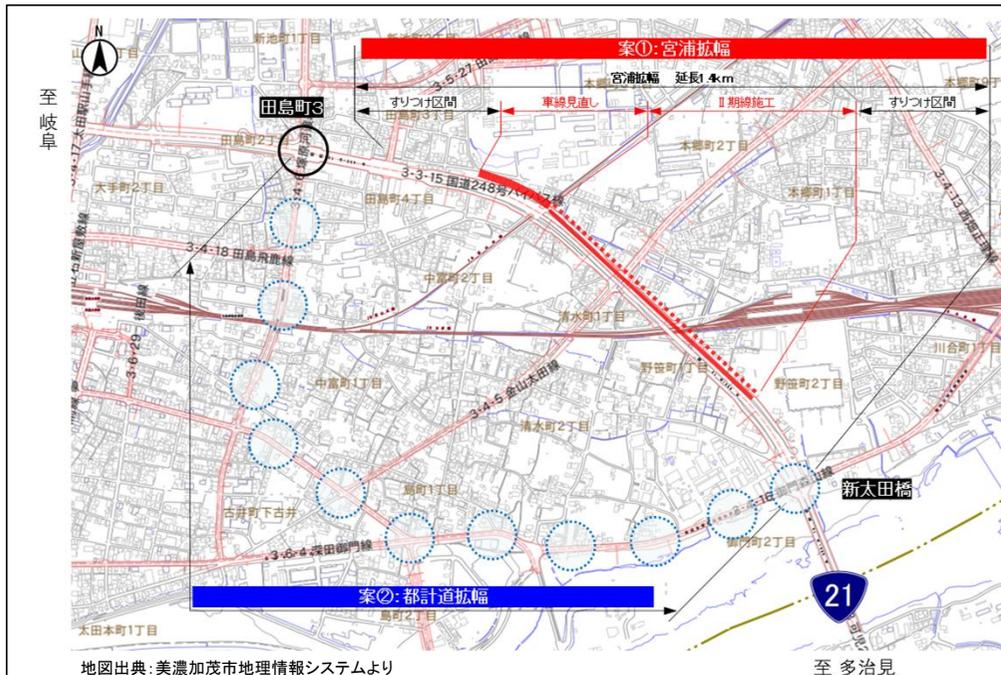
## 3. 政策目標

- ① ボトルネック解消による物流・生活交通の円滑化
- ② バイパス機能強化による市街地の交通環境改善
- ③ 地域の産業活動を支援

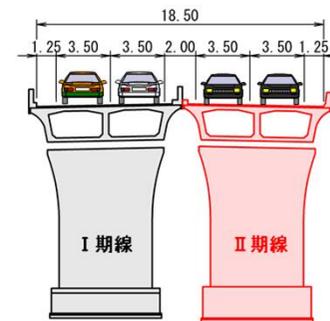
# 一般国道21号 みやうら 宮浦拡幅 における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

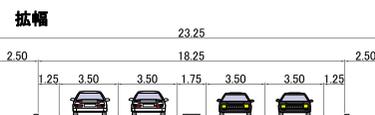
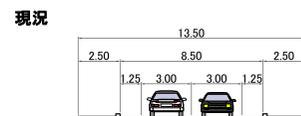
評価軸		案①: 宮浦拡幅整備案		案②: 都計道拡幅整備案	
		都市計画に基づき、国道21号を4車線拡幅する案		主要幹線道路である国道21号への影響を最小限とするため、別線で市街地内道路を拡幅する案	
		評価ポイント	約1.4km	約2.2km	
政策目標	ボトルネック解消による物流・生活交通の円滑化	速達性の向上	○ ・交通混雑の解消により旅行速度が向上する。区間内に信号交差点を含まないため、案②に比べてより高い効果が期待できる。	△	・交通混雑の解消により旅行速度が向上する。区間に6箇所の信号交差点を含むため、信号による停車・発進が発生するため、案①に比べて効果は劣る。
		交通容量の確保	○ ・当該区間の前後区間も含めて交通容量が確保され、渋滞解消が期待できる。	△	・交通容量が確保され、渋滞緩和効果が期待できる。ただし、前後区間の利用車線の偏りは残存すること、信号待ちが発生することから、案①に比べて効果は劣る。
	バイパス機能強化による市街地の交通環境改善	交通事故減少	○ ・国道21号の渋滞緩和による追突事故の減少、中央分離帯の設置により正面衝突事故の解消など、安全性が向上。	△	・国道21号から都市計画道路へ交通が転換するため国道21号の安全性が向上。一方で都市計画道路は信号交差点が6箇所存在するため、依然として追突事故や出会い頭事故の発生リスクが残存。
		地域の産業活動を支援	物流・通勤経路の走行性、定時性の向上	○ ・渋滞緩和や走行環境の改善により、走行性、定時性ともに向上。	△
「配慮すべきポイント」に対する評価	生活環境への配慮	生活環境への影響	○ ・旅行速度の向上に伴い、自動車排ガス量が低下するため、大気等への影響は小さい	△	・信号による停車・発進が発生するため、案①に比べて大気等への影響が大きい
	沿道環境への配慮	沿道アクセス性	△ ・沿道から本線へのアクセス性に劣る。	○	・沿道から本線へのアクセス性に優れる。
		沿道家屋への影響	○ ・都市計画幅はすべて用地買収済であり、支障物件がなく地域住民に与える影響は少ない。	△	・用地買収が必要であり、支障物件が多く、地域住民に与える影響が多い。
工事の影響	工事による現道交通への影響	○ ・I期線の交通を確保しII期線を施工するため、現道交通への影響が小さい。	△	・都市計画道路の拡幅の際に片側交互通行や通行止めなどが生じるため、現道交通への影響が大きい。	
その他	経済性	建設に要する費用が安い	○ 約170億円	△ 約210億円	
評価			○	△	



標準断面図【案①: 宮浦拡幅】 (単位: m)



標準断面図【案②: 都計道拡幅】



対応方針: 【案①】による対策が妥当

【計画概要】

- ・路 線 名: 一般国道21号 みやうら 宮浦拡幅
- ・区 間: 岐阜県美濃加茂市御門町 みやのこま ~ 岐阜県美濃加茂市田島町 たじまちょう
- ・概 略 延 長: 約1.4km
- ・標 準 車 線 数: 4車線
- ・設 計 速 度: 80km/h

(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定及び都市計画決定後の状況

- ・S49.10 都市計画決定
- ・H14.10 美濃加茂市御門町～田島町間 暫定2車線整備完了
- ・H30.4 国道248号(美濃加茂市御門町～加茂郡坂祝町大針 延長約5km)を国道21号との重複とし、岐阜県から国土交通省へ管理移管

地域の要望等

- ・R5.11 美濃加茂市・可児市・坂祝町が国土交通省・財務省に早期事業化を要望
- ・R6.12 美濃加茂市・可児市・坂祝町が国土交通省・財務省に早期事業化を要望
- ・R7.7 美濃加茂市・可児市・坂祝町が国土交通省・財務省に早期事業化を要望
- ・R7.11 美濃加茂市・可児市・坂祝町が国土交通省・財務省に早期事業化を要望
- ・R8.2 美濃加茂市・可児市・坂祝町が国土交通省・財務省に早期事業化を要望

# 一般国道8号 彦根～東近江における計画段階評価

## 1. 一般国道8号 彦根～東近江の地域の課題

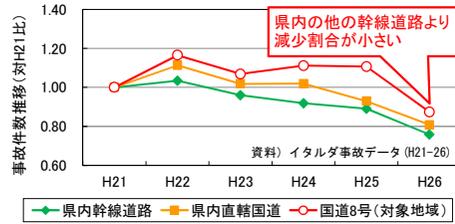
### ①交通集中による渋滞の発生

- 対象地域の国道8号では主要渋滞箇所が8箇所存在し、通勤・帰宅などの生活交通により朝・夕を中心に渋滞が発生している。(図1)。彦根市街地、愛知川渡河部では速度低下が顕著である。
- 通勤などの生活交通に大型車等の物流交通が混在している(写真)。



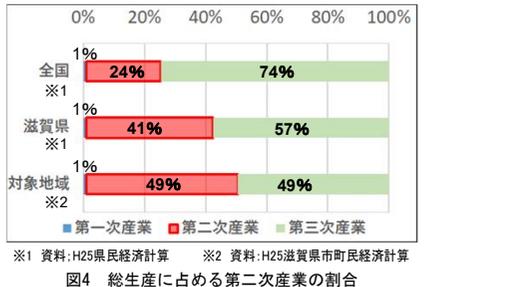
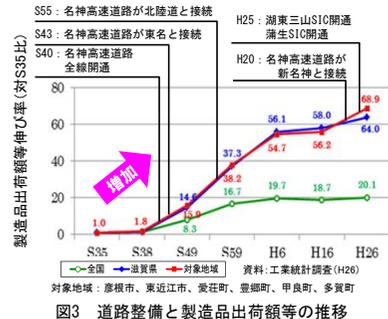
### ②交通安全性の確保

- 対象地域の国道8号の死傷事故件数割合の推移は県内の他の幹線道路より、減少割合が小さい状況(図2)。



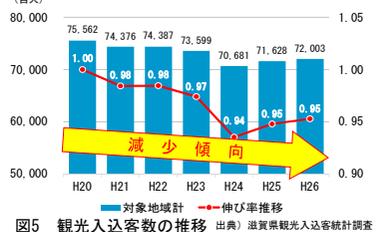
### ③産業への影響

- 対象地域は日本を代表する大企業や特色ある中小企業が多数立地・新規進出してきており、製造品出荷額等の推移は増加傾向にある(図3)。対象地域内総生産に占める第二次産業の割合は約5割と高く、製造品出荷額等は県内で最も高い(図3・図4)。
- 国道8号は、名神高速道ICまで距離が近いという好条件にあるものの、渋滞の影響により所要時間が増加し、メリットを活かしきれていない。



### ④観光への影響

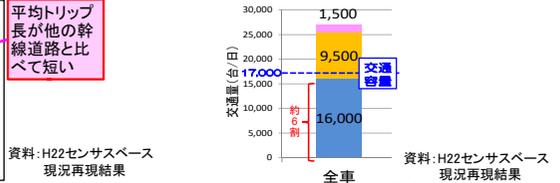
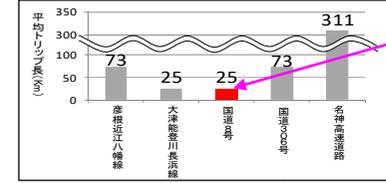
- 対象地域には、彦根城、多賀大社などの歴史文化資源や自然豊かな観光資源など、個々の優れた観光地が存在するものの、観光入込客数は伸び悩んでいる(図5)。
- 地域活性化の観点から、点在する観光地間の連携(ネットワーク)を強化し、広域的な観光圏の形成により県内外からの誘客を促進させることが課題となっている。



## 2. 原因分析

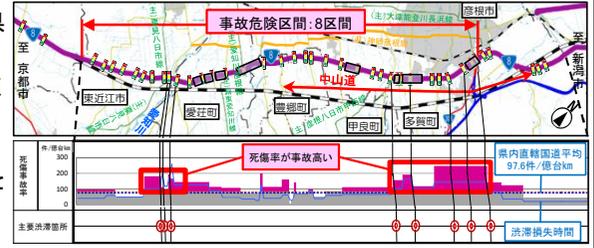
### ①生活交通と物流交通が混在

- 国道8号は主要幹線道路であるが、平均トリップ長が他の幹線道路と比べ短く(図6)、地域内交通が約6割を占める。さらに、通過交通や内外交通が加わることで、交通容量を超過している(図7)。



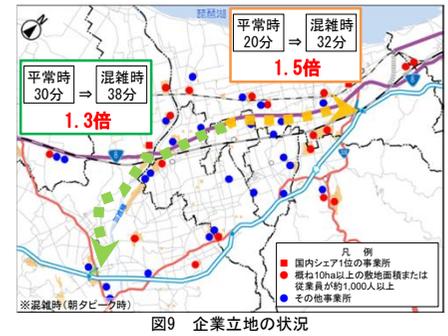
### ②渋滞に起因する事故

- 対象地域の国道8号の大半の区間で県内直轄国道平均を上回る死傷事故率。
- 彦根市街地では、主要渋滞箇所、沿道の商業施設から出入りがあることで事故が多発。愛知川渡河部では、主要渋滞箇所、信号交差点が連続していることで事故が多発。
- 国道8号の渋滞回避のため、生活道路(中山道)に車両が流入し、事故発生の危険がある(図8)。



### ③高速IC間までのアクセス性が低い

- 国道8号の東側には名神高速道路があるが、国道8号を經由して高速ICへアクセスする際は渋滞の影響を受けることとなる(混雑時は対象区間中心から高速ICまでの所要時間が最大1.5倍となる)(図9)。
- 大規模市場を結ぶ高速ネットワークへのアクセス性が低下し、経済活動の支障になっている。



### ④観光地間の相互連携

- 湖東地域をはじめ対象地域には、彦根城、多賀大社などの歴史文化資源や自然豊かな観光資源など個々の優れた観光地が存在(図10)するが、観光地間の連携(ネットワーク)が良い状況とは言えない。



## 3. 政策目標

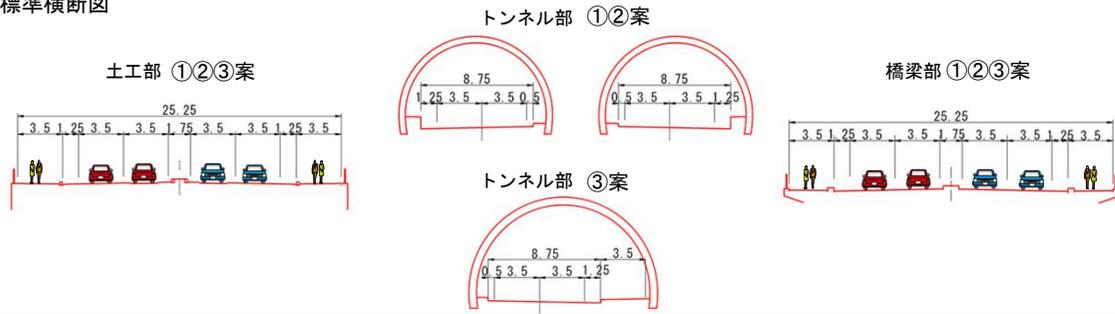
- ①産業振興の促進、②渋滞の緩和、③交通安全の確保、④観光振興の促進

# 一般国道8号 彦根～東近江における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価軸		①案 都市計画道路活用ルート	②案 山側ルート	③案 国道8号拡幅ルート
案の概要		既存の都市計画道路幅(彦根浜浜幹線)を最大限活用したバイパスにより交通容量を拡大する案	支障移転による既存市街地への影響を最小限に抑えるため、彦根市街地の山側に導入したバイパスにより交通容量を拡大する案	現道(現況対面2車線)の交通渋滞の緩和を考慮し、4車線に拡幅(一部、立体交差)し、交通容量を拡大する案
政策目標	産業振興の促進	○ ・国道8号の東側にバイパス整備を行い、彦根ICへの更なるアクセスルートを確保し、既存の国道8号の交通負荷を低減することによって、彦根ICへのアクセス性や定時性が向上する。 ・バイパスからのランプ交差点が彦根ICランプ交差点直近に新設されるため、新たな渋滞の懸念がある。	◎ ・国道8号の東側にバイパス整備を行い、通過交通を排除し、既存の国道8号の交通負荷を低減することによって、彦根ICへのアクセス性や定時性が向上する。 ・(仮称)多賀SIC(事業中)へのアクセス性及び定時性に最も優れる。	△ ・国道8号の渋滞緩和により、彦根ICへの定時性が向上するが、信号交差点数は現状とほぼ変わらないため、効果は小さい。
	渋滞の緩和	○ ・バイパスに現道交通が転換することにより、国道8号の交通量が低減され、主要渋滞交差点の渋滞緩和が期待できる。	○ ・バイパスに現道交通が転換することにより、国道8号の交通量が低減され、主要渋滞交差点の渋滞緩和が期待できる。	○ ・長距離移動と短距離移動の交通が混在するが、交通容量が増加するため、主要渋滞交差点の渋滞状況が現在に比べると緩和されることが期待できる。
	交通安全の確保	○ ・国道8号の交通量が低減され、交通事故の低減が期待できる。 ・周辺の生活道路(中山道等)への抜け道として利用する交通の進入が減少し、生活道路の交通安全性の向上が期待できる。	○ ・国道8号の交通量が低減され、交通事故の低減が期待できる。 ・バイパスの交差点の数が少なく、安全性に優れる。 ・周辺の生活道路(中山道等)への抜け道として利用する交通の進入が減少し、生活道路の交通安全性の向上が期待できる。	△ ・長距離移動と短距離移動の交通が混在するため、事故の懸念が残る。 ・周辺の生活道路(中山道等)への抜け道として利用する交通の進入が減少し、生活道路の交通安全性の向上が期待できる。
	観光振興の促進	○ ・バイパスを整備することにより、地域の交通状況が改善され、観光地間の連携強化が期待できる。	○ ・バイパスを整備することにより、地域の交通状況が改善され、観光地間の連携強化が期待できる。	△ ・現道の拡幅整備により、地域の交通状況は改善されるものの、信号交差点数は現状とほぼ変わらないため、観光地間の連携に対する効果は小さい。
配慮事項	生活環境(大気・騒音等)への影響	△ ・一部集落・市街地を通過するため、大気・騒音等の生活環境への影響が懸念される。	○ ・集落・市街地を概ね回避するため、大気・騒音等の生活環境への懸念が小さい。	△ ・集落・市街地を通過するため、大気・騒音等の生活環境への影響が懸念される。
	自然環境(動物・植物・生態系)への影響	○ ・自然環境の考慮すべき箇所は、概ね回避するため、自然環境への懸念が小さい。	○ ・自然環境の考慮すべき箇所は、概ね回避するため、自然環境への懸念が小さい。	○ ・現道を導入空間とするため、自然環境への懸念が小さい。
	市街地からのアクセス	○ ・既存市街地(彦根市街地)からのアクセス性に優れる。	△ ・既存市街地(彦根市街地)の外縁部を通るため、アクセス性に劣る。	○ ・既存市街地(彦根市街地)からのアクセス性は現状と変わらない。
	移転等が必要な家屋数	△ 約250棟	○ 約50棟	× 約450棟
	コスト	× 約1,500億円	△ 約1,400億円	○ 約1,200億円

### 標準横断面図



対応方針：【②案】による対策が妥当

#### 【計画概要】

- ・路線名：一般国道8号
- ・区間：滋賀県彦根市佐和山町～滋賀県近江八幡市安土町石寺
- ・概略延長：約23km
- ・設計速度：80km/h
- ・車線数：4車線
- ・概ねのルート：図11の【②案】のとおり

#### (参考) 当該事業の経緯等

##### 【計画段階評価、都市計画決定等の状況】

- ・H28.12：第1回近畿地方小委員会 ※計画段階評価手続き着手
- ・H29.3：第1回意見聴取意見聴取
- ・H30.7：第2回近畿地方小委員会
- ・H30.9～10：第2回意見聴取
- ・R1.6：第3回近畿地方小委員会
- ・R2.2：対応方針(概略ルート・構造)の決定
- ・R7.12：都市計画決定(滋賀県)
- ・R8.1：環境影響評価書縦覧完了

##### 【地元の要望等】

- ・R3.10：国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R4.9：国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R4.11：国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R5.8：国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R5.11：国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R6.11：国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R7.8：国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R7.11：国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R8.3：滋賀県・国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望



※1：国定公園、県立自然公園、※2：鳥獣保護区、ラムサール条約登録湿地、保護水面、保安林、緑地環境保全地域、ヨシ群落保全地域、生息・生育地保護区、※3：重要な動物種、重要な植物種(巨樹・巨木林・天然記念物)、重要な植物群落

図11 当該地域における対策案検討

# 一般国道2号 福山道路(笠岡西～長和)における計画段階評価

## 1. 当該地域の課題

### ① 国道2号における交通混雑

○福山市内の国道2号では主要渋滞箇所が連続し、平日の朝タピーク時を中心に明神町交差点や神島橋西詰交差点付近を先頭として、速度低下が発生している。(写真1)



### ② 交通事故の発生

○福山道路（笠岡西～長和）に並行する国道2号では、主要渋滞箇所や交差点を中心に、死傷事故率が全国平均を上回る箇所が多数存在する。  
○事故類型では追突事故の割合が半数以上を占めており、全国平均と比較して高く、追突事故が多発している。(写真2、図5)



### ③ 地域産業への支障

○福山市は製造業が盛んであり、福山港では工業品関係の数多くの物流が存在する。(図1)  
○国道2号では朝タピークを中心とした渋滞が発生しており、企業活動に影響を与えている。



### ④ 救急搬送の阻害

○福山市には三次救急医療機関である福山市民病院等の高度な医療体制を整える医療機関が複数立地する。  
○福山市民病院は第三次医療施設として、笠岡市や井原市等の隣接市からの救急患者を多く受け入れているが、搬送経路となる国道2号では渋滞が頻発し、搬送に影響が発生。(図2)



### ⑤ 災害等に対して脆弱な道路ネットワーク

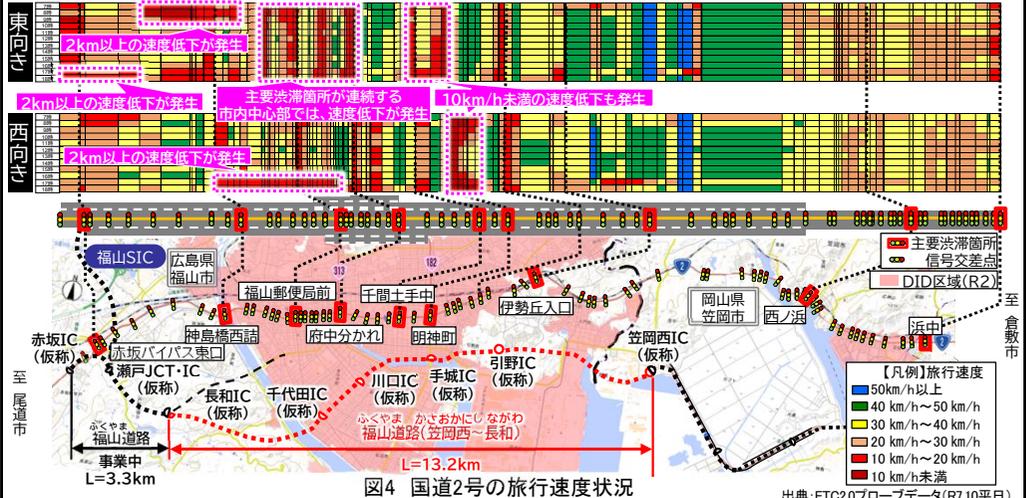
○福山都市圏では、国道2号や国道182号、国道313号において、洪水及び津波による浸水危険箇所が存在しており、災害発生時の移動経路の確保を図る必要がある。(図3)  
○国道2号に並行する山陽自動車道で通行規制が発生した際は、国道2号へ交通が迂回し、交通集中による深刻な速度低下が発生する。



## 2. 原因分析

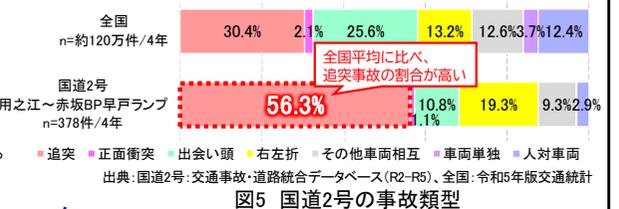
### ① 信号交差点の連担

○福山市内の国道2号では信号交差点が連担しており、明神町交差点や神島橋西詰交差点付近を先頭として20km/h未満の速度低下が発生。(図4)



### ② 交差点での滞留や渋滞の発生

○福山市内の国道2号では、主要渋滞箇所等で死傷事故率が高い。  
○事故類型では交差点での滞留や渋滞等に起因すると考えられる追突事故の割合が全国平均と比べ高い。(図5)



### ③ 輸送効率の低い道路ネットワーク

○福山市内の渋滞により物流の輸送時間が増加し、輸送効率が低下している。

### ④ 渋滞による救急搬送時の円滑な進行の阻害

○福山市内では慢性的な渋滞が発生しており、渋滞時は一般車両の追い越しが困難であるため、救急搬送時の速達性が低下している。

### ⑤ 代替路として機能する道路が未整備

○福山市内には国道2号や山陽自動車道の迂回路として機能する道路が確保されていない。

## 3. 政策目標

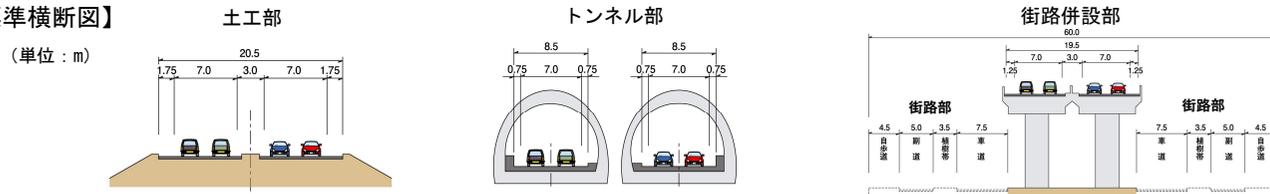
- ① 交通の円滑化
- ② 交通安全の確保
- ③ 地域産業の支援
- ④ 救急医療活動の支援
- ⑤ 信頼性の高い道路ネットワークの確保

# 一般国道2号 福山道路(笠岡西～長和)における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

項目		【案1】笠岡西～長和間で別線4車線道路整備案	【案2】笠岡西～長和間で別線4車線道路整備(一部平面接続)案
政策目標	① 交通の円滑化	○ ・アクセスコントロールされたネットワークが形成され、案2と比較して <b>速達性が向上</b>	△ ・一部平面接続部に信号交差点が残るため、 <b>案1より速達性が劣る</b> △ ・平面接続沿線地域のアクセス性は向上するものの、 <b>案1と比較して周辺道路の混雑悪化が懸念</b>
	② 交通安全の確保	○ ・アクセスコントロールされたネットワークの形成により、現道との機能分担が図られ、 <b>交通事故の減少</b> が見込まれる	△ ・現道の混雑が緩和され、追突事故の減少が見込まれるものの、対象道路に信号交差点が残るため、追突事故等の <b>交通安全上の課題が残存</b>
	③ 地域産業の支援	○ ・混雑が緩和され、福山港や産業拠点間の <b>所要時間の短縮</b> が見込まれる	○ ・混雑が緩和され、福山港や産業拠点間の <b>所要時間の短縮</b> が見込まれる
	④ 救急医療活動の支援	○ ・混雑が緩和され、救急医療施設への <b>所要時間の短縮</b> が見込まれる	○ ・混雑が緩和され、救急医療施設への <b>所要時間の短縮</b> が見込まれる
	⑤ 信頼性の高い道路ネットワークの確保	○ ・洪水浸水時や津波浸水時に国道2号や山陽自動車道の <b>代替路として機能</b> する	△ ・一部平面接続部が残るため、洪水浸水時や津波浸水時における国道2号や山陽自動車道の <b>代替路としての機能は限定的</b>
配慮すべき事項	⑥ 工事の影響	△ ・計画道路付近に並走する道路が無い場合、一部区間を除き、 <b>現道の切り直し又は交通規制は少ない</b>	△ ・計画道路付近に並走する道路が無い場合、一部区間を除き、 <b>現道の切り直し又は交通規制は少ない</b> △ ・平面接続箇所が案1と比較して多いため、 <b>現道交差点部での規制影響が大きい</b>
	⑦ 生活環境への影響	○ ・アクセスコントロールされた路線のため、 <b>大気等への影響は小さい</b> 。	△ ・平面部は信号による停車・発進が発生し、案1と比べ旅行速度も劣るため、 <b>大気等への影響が大きい</b> 。
	⑧ 建設費	△ ・約3,030億円	○ ・約2,360億円

【標準横断面図】



対策方針(案): 案1による対策が妥当

### 【計画概要】

- ・路線名: 一般国道2号
- ・区間: 岡山県笠岡市茂平～広島県福山市瀬戸町長和
- ・概略延長: 約13.2km
- ・設計速度: 80km/h
- ・標準車線数: 4車線



### ■都市計画手続きの状況

H13. 3 都市計画決定(L=16.5km)

### ■地域の要望等

- R 4. 11. 15 福山市長が国土交通省に要望
- R 5. 4. 25 福山商工会議所が国土交通省に要望
- R 5. 8. 22 福山市長が国土交通省に要望
- R 5. 8. 23 中国国道協会が国土交通省に要望
- R 5. 10. 17 中国国道協会が国土交通省に要望
- R 5. 11. 7 福山道路期成同盟会が国土交通省に要望
- R 5. 11. 22 福山道路期成同盟会が国土交通省に要望
- R 6. 4. 22 福山市長が国土交通省に要望
- R 6. 6. 11 福山市長が国土交通省に要望
- R 6. 7. 22 福山道路・神辺線期成同盟会が国土交通省に要望
- R 6. 11. 25 福山道路・神辺線期成同盟会が国土交通省に要望
- R 7. 5. 21 福山道路・神辺線期成同盟会が国土交通省に要望
- R 7. 6. 12 福山道路・神辺線期成同盟会が国土交通省に要望
- R 7. 11. 7 福山道路・神辺線期成同盟会 総決起大会
- R 7. 11. 7 福山道路・神辺線期成同盟会が国土交通省に要望
- R 8. 1. 28 岡山県知事が国土交通省に要望
- R 8. 2. 19 福山市長が国土交通省に要望
- R 8. 3. 18 広島県知事が国土交通省に要望

# 阿南安芸自動車道（牟岐～野根）における計画段階評価

## 1. 四国東南地域の課題

### ①南海トラフ地震等に対する地域ネットワークの脆弱性

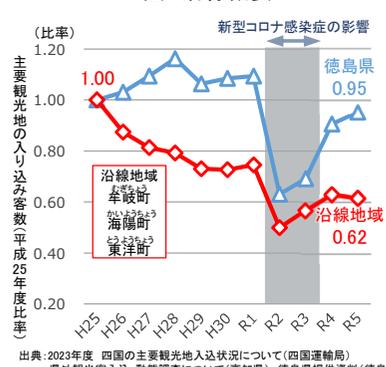
- 南海トラフ地震による津波により、唯一の幹線道路である国道55号の寸断が懸念。
- 浅川地区にある県立南部防災館等は救助活動拠点・物資集積拠点に指定されており、円滑な救命・救助部隊のアクセス確保が課題。(図1)

### ②高次医療施設へのアクセス

- 第二次救急医療機関である県立海部病院への救急搬送は、当該地域唯一の緊急輸送道路である国道55号を利用しているが、線形不良箇所があり、患者の負担となっている。
- 当該地域から第三次救急医療機関である徳島赤十字病院への移動は、約114分であり、迅速な治療が受けられない。(図2)

### ③周遊観光・地域産業促進による四国東南地域の活性化

- 徳島県南部地域には、海洋レジャーなど自然豊かな観光資源が存在するものの、観光入込客数は減少傾向。地域内外の交流を促進させることが課題。(図3)
- 海陽町では全国地鶏出荷量トップの「阿波尾鶏」が生産・加工されているが、出荷時や日々の餌の運搬・確保のためには、線形不良箇所による運転者への負担となっている。(図4)



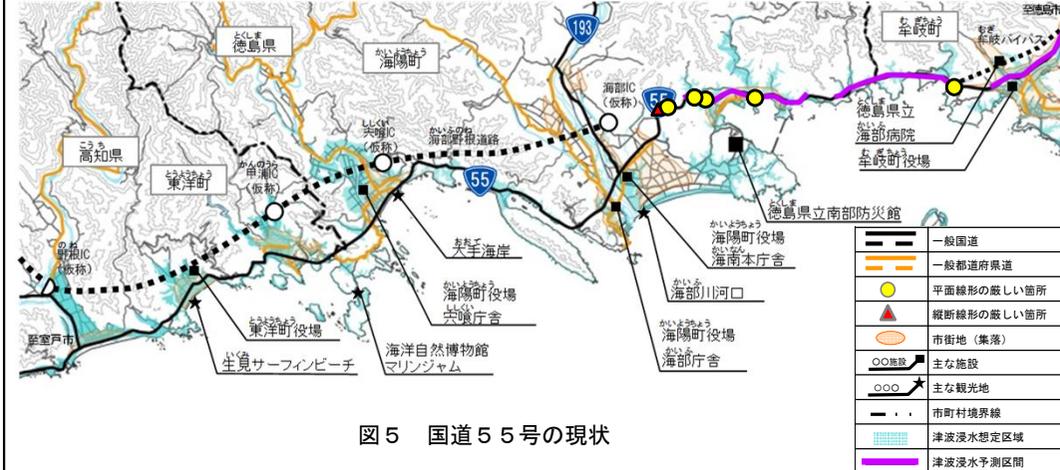
## 2. 原因分析

### ①幹線道路が津波浸水地域を通過

- 唯一の幹線道路である国道55号(牟岐～野根)のうち牟岐海部道路並行区間については約6割が津波浸水。(図5)

### ②幹線道路に急カーブ、急勾配箇所が多数存在

- 国道55号(牟岐～野根)のうち牟岐海部道路並行区間については急カーブ(5箇所)、急勾配(1箇所)が多数存在し、運転者や搬送患者の負担となっている。(図5)



### ③高速ネットワークが未整備

- 現道を活用するルートでは東洋町野根地域から第三次救急医療機関である徳島赤十字病院まで114分であり、また、徳島阿波おどり空港から生見サーフィンビーチまで155分を要す。(図6)



## 3. 政策目標

- 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
- ②救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現
- ③速達性・走行性の向上により産業振興を支援
- ④地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援

出典:令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査(混雑時平均旅行速度)より算出

出典:2023年度 四国の主要観光地入込状況について(四国運輸局) 県外観光客入込・動向調査について(高知県)、徳島県提供資料(徳島県)

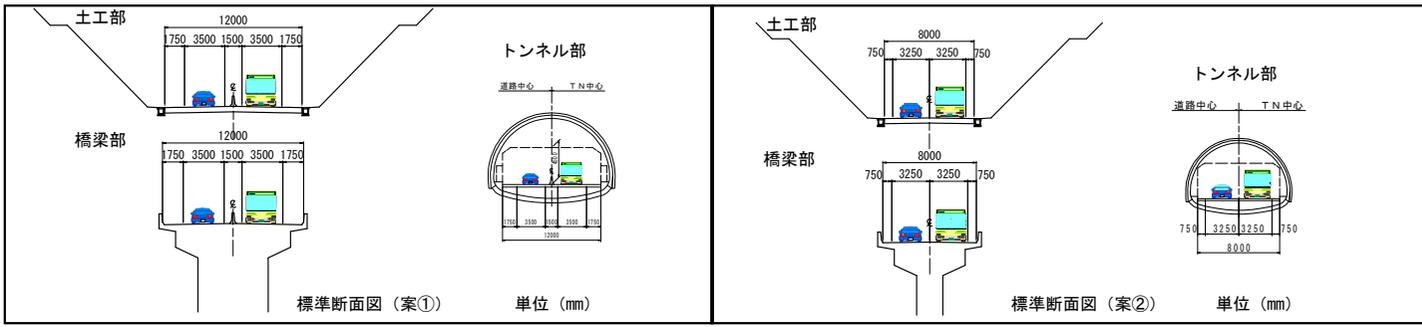
出典:国産肉用鶏データベース(独法)家畜改良センター 都道府県等における地鶏、銘柄鶏の生産利用状況

図4 都道府県銘柄地鶏出荷量(R5)

# 阿南安芸自動車道（牟岐～野根）における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

ルート帯の概要		案① 市街地（集落）との連絡性を優先するバイパス案	案② 現道改良案 (現状の国道55号の急カーブ・道路幅等を改良する案)	
整備目標		延長 約24 km 80km/hで走行できる自動車専用道路（2車線）	延長 約27 km 60km/hで走行できる一般道路（2車線）	
道路整備による効果・改善される点	地震・津波発生時	国道55号の代わりとして利用できる	現状の国道55号を改良するため、代わりとはならない	
	目的地までの移動	避難路と連携し、一時的に避難場所として活用できるか？	円滑な連絡が確保できる	津波浸水影響を受けるため、円滑な連絡が確保できない
		避難場所として活用できるか？	避難場所として活用できる	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
道路整備による影響	自然環境	動物への影響は？	影響の可能性はある	
	生活環境等	植物への影響は？	影響の可能性はある	
		家屋などへの影響は？	小さい	大きい
その他	事業期間	建設に要する期間は？	長い	
	経済性	建設に要する費用は？	約1,200～1,250億円	
			約400～450億円	



対応方針：【案①】市街地（集落）との連絡性を優先するバイパス案による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道55号
- ・区間：徳島県海部郡牟岐町中村～高知県安芸郡東洋町野根
- ・概略延長：約24 km
- ・標準車線数：2車線
- ・設計速度：V=80 km/h
- ・概ねのルート：図7【案①】のとおり

(参考) 当該事業の経緯等

【計画段階評価及び都市計画決定等の状況】

- ・H25年12月 第1回四国地方小委員会
- ・H26年02月 第1回意見聴取
- ・H26年06月 第2回四国地方小委員会
- ・H26年09～10月 第2回意見聴取
- ・H27年03月 第3回四国地方小委員会
- ・H30年11月 都市計画決定（徳島県、高知県）
- ・R07年12月 都市計画変更（徳島県）

【地域の要望等】

- ・R07年08月 四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟が国土交通省・財務省に早期事業化を要望
- ・R07年08月 徳島県南部地区四国横断自動車道建設促進期成同盟会が国土交通省・財務省に早期事業化を要望
- ・R07年08月 徳島県知事・牟岐町長・海陽町長らが国土交通省・財務省に早期事業化を要望
- ・R07年10月 四国8の字ネットワーク整備・利用促進を考える会が国土交通省・財務省に早期事業化を要望
- ・R07年11月 徳島県知事らが国土交通省・財務省に早期事業化を要望
- ・R07年11月 四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟が国土交通省・財務省に早期事業化を要望
- ・R08年01月 徳島県知事・牟岐町長・海陽町長らが国土交通省・財務省に早期事業化を要望
- ・R08年02月 四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟が国土交通省・財務省に早期事業化を要望

