

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>北海道横断自動車道 網走線 端野～高野 (北海道)</p>	<p>(課題等) (1) 物流 ・物流拠点間の距離が長く長距離輸送が必要なため地域を支える農水産業の輸送効率化が課題 ・主要農水産物の出荷ピークである冬季には輸送時間がかかる上、大型車事故が多発し、安全性に課題 (2) 観光 ・広域観光の周遊性向上が地域発展の課題 (3) 医療 ・高次医療施設のある北見市のカバー面積が広く北見市への速達性に課題 (原因) (1) 物流 ・市街地部では大型車の流入により交通が輻輳し、交差点や沿道出入りに起因する大型車事故が多く発生している。 (2) 観光 ・拠点間に高規格幹線道路のミッシングリンクが存在し道路ネットワークの機能が最大限発揮されていない。 (3) 医療 ・北見市の高次医療施設への救急搬送ルート上に速度低下の大きい市街地や走行性の低い峠が存在。 ・冬季は地吹雪や路面凍結等により走行環境がさらに悪化。</p>	<p>(1) 安全かつ効率的な物流ルートの確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」 (2) 周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」 (3) 医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」 (4) 物流、観光、医療の政策目標達成に必要な共通機能としての「災害時にも機能する代替性の確保」</p>	<p>[案①] 別線・短絡ルート（事業費約590～650億円） 〈北見市と女満別空港のアクセス向上を重視し、山間部はトンネル構造で通過して延長を短縮し、全線で新たな自動車専用道路を整備する案〉 (1)安全かつ効率的な物流ルートの確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」 ・貨物輸送と生活交通の分離により安全性が向上 ・事故多発箇所、急勾配箇所、地吹雪多発箇所を全て回避し、安全性や効率性が向上 (2)周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」 ・女満別空港と北見市が直結し所要時間を最も短縮 ・遠軽町や旭川市、サロマ湖、能取湖など各方面への周遊性は向上しない (3)医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」 ・高次医療施設への速達性が向上し60分圏域内人口が増加し、2次医療施設がある網走市が圏域内となる。 [案②] 別線・アクセス配慮ルート（事業費約460～500億円） 〈北見市と女満別空港の他に遠軽・旭川、能取湖・網走湖方面へのアクセスも考慮し、自然環境への影響にも配慮した上で全線で新たな自動車専用道路を整備する案〉 (1)安全かつ効率的な物流ルートの確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」 ・貨物輸送と生活交通の分離により安全性が向上 ・事故多発箇所、急勾配箇所、地吹雪多発箇所を全て回避し、安全性や効率性が向上 (2)周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」 ・女満別空港と北見市が直結し所要時間が短縮 ・遠軽町や旭川市、サロマ湖、能取湖など各方面への周遊性が向上 (3)医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」 ・高次医療施設への速達性が向上し60分圏域内人口が増加し、2次医療施設がある網走市が圏域内となる。 [案③] 現道活用・一部バイパスルート（事業費約300～340億円） 〈北見市側の区間は現道を部分的に活用し局所的な改良を行い、美幌町側を新たな自動車専用道路で整備する案〉 (1)安全かつ効率的な物流ルートの確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」 ・別線区間では事故多発箇所を回避し、現道改良区間では交通安全対策により安全性が向上するが貨物輸送と生活交通の分離が図れない ・急勾配箇所、地吹雪多発箇所を一部回避できない (2)周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」 ・女満別空港と北見市が直結せず所要時間はあまり短縮されない ・遠軽町や旭川市、サロマ湖、能取湖など各方面への周遊性は向上しない (3)医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」 ・高次医療施設への速達性が向上せず60分圏域内人口があまり増加しない。また、2次医療施設がある網走市が圏域外のままである。</p>	<p>[案②] 別線・アクセス配慮ルートを選定 (理由) ・[案②] 別線・アクセス配慮ルートは、[案①]や[案③]に比べ、安全かつ効率的な物流ルートの確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」、周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」、医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」という全ての政策目標面において、同等以上の達成が見込め、優れている。 ・地域意見聴取の結果、政策目標の達成のためには、「地吹雪の発生箇所の回避」、「各方面（国道333号や道道網走端野線）へアクセスしやすいくことがアンケート及びヒアリング双方で重視されており、また、事業にあたって配慮すべき事項として「自然環境への影響が小さいこと」、「工事中の交通規制により影響が小さいこと」が重視されていた。【案②】は地域が望む重視・配慮すべき項目に適切に対応可能である。 ・インターチェンジの詳細な位置や構造については、地域意見聴取の結果等を踏まえ、市街地や主要な幹線道路へのアクセス性、物流拠点や高次医療施設への速達性、観光交流の促進等に寄与する配置を検討する。</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>新潟山形南部連絡道路 関川～小国 (新潟県・山形県)</p>	<p>(課題等) (1) 冬の降雪等による交通障害の発生 ・ 自然災害や交通事故による通行止めが多く、通行止め時は交通が遮断され、地域への影響が非常に大きい ・ 冬期は運搬排雪等の除雪作業により交通障害が発生</p> <p>(2) 交通事故が多発 ・ 市街地には死傷事故率の高い箇所が多数存在し、小中学校への通学に危険な状況 ・ 山間部では正面衝突事故や車両単独事故による通行止めが多く発生</p> <p>(3) 地域経済の衰退 ・ 小国町の人口は減少傾向が止まらず、雇用の場創出が喫緊の課題 ・ 小国町の主要産業は製造業であり、製造業の支援が地域経済の重要課題</p> <p>(4) 医療活動が他地域に依存 ・ 小国町の人工透析・周産期医療に対応した病院までの所要時間が40分で山形県内最下位 ・ 国道113号は交通障害が多いため、沿線住民が安心して通院できる道路が必要</p> <p>(5) 山形県内でも大きな観光集客力の格差 ・ 観光客数が増加する山形県内において、置賜地域は観光入込客数が伸び悩み ・ 新潟県、福島県、山形県は冬期観光資源を活用した3県連携の広域的観光を推進しているが、道路ネットワークが脆弱</p> <p>(原因) (1) 通行止め時の代替性が不十分 ・ 四季を通じて連絡できる唯一の道路であり、通行止め発生時に迂回路がない ・ 市街地は交通規制を伴う運搬排雪を4日に1日の割合で実施</p> <p>(2) 市街地への通過交通流入と危険な道路構造 ・ 大型車等の通過交通が市街地を通過せざるを得ない都市構造となっており、通行車両及び歩行者の安全確保が課題 ・ 山間部には線形不良箇所が多数存在し、重大事故が発生しやすい道路構造となっている</p> <p>(3) 脆弱な道路ネットワーク ・ 小国町の東西には南北軸の高規格道路の整備が進んでいる一方で、東西軸を形成する道路が脆弱 ・ 地域経済の活性化において、日本海東北自動車道と東北中央道の連絡の強化が必要</p> <p>(4) 医療施設への低いアクセシビリティ ・ 小国町内には、周産期医療や人工透析に対応する医療施設がなく、町外の病院へ依存しており、地域住民の生活に国道113号を利用した地域間の移動は不可欠</p> <p>(5) 高規格道路の利便性の悪い地域構造 ・ 小国町から最寄の高規格道路は東北中央道・南陽高畠IC、日東道・荒川胎内ICであるが、非常に遠方であり、地域間交流の阻害となっている</p>	<p>(1) 信頼の高い道路ネットワークの確保</p> <p>(2) 日常生活における安全性の確保</p> <p>(3) 製造業等の支援</p> <p>(4) 医療施設への移動信頼性・速達性の向上</p> <p>(5) 観光振興の支援</p>	<p>【案①】市街地側ルート 全線新設案 (サービス速度60km/h又は80km/h) (事業費約260～310億円) (1) 信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・ 災害・事故による通行止めは回避可能 (2) 日常生活における安全性の確保 ・ 市街地を通過する交通が別線に転換するため市街地内の安全性が向上 (3) 製造業等の支援 ・ 業務拠点と近接するためアクセシビリティに優れる (4) 医療施設への移動信頼性・速達性の向上 ・ 現道課題(運搬排雪区間等)の回避により、小国町から域外の医療施設へのアクセシビリティが良く、移動信頼性・速達性が向上 (5) 観光振興の支援 ・ 別線整備のため速達性に優れる</p> <p>【案②】最短ルート 全線新設案 (サービス速度60km/h又は80km/h) (事業費約300～350億円) (1) 信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・ 災害・事故による通行止めは回避可能 (2) 日常生活における安全性の確保 ・ 市街地を通過する交通が別線に転換するため市街地内の安全性が向上 (3) 製造業等の支援 ・ 業務拠点から離れるためアクセシビリティは変わらない (4) 医療施設への移動信頼性・速達性の向上 ・ 小国町市街地からアクセスが遠隔地であり、域外の医療施設への移動信頼性・速達性は変わらない (5) 観光振興の支援 ・ 最短ルートであり、最も速達性に優れる</p> <p>【案③】市街地側ルート 新設+現道改良案 (サービス速度60km/h又は80km/h (現道改良区間は60km/h)) (事業費約300～350億円) (1) 信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・ 西側の山間部は災害・事故による通行止めは回避可能 ・ 市街地は現道改良のため、代替路が確保できず通行止めは回避できない (2) 日常生活における安全性の確保 ・ 西側別線区間の事故が軽減 ・ 市街地は現道改良により、事故が軽減 (3) 製造業等の支援 ・ 現道改良により業務拠点からのアクセシビリティは向上 ・ 現道を活用するため踏切の通過を伴う (4) 医療施設への移動信頼性・速達性の向上 ・ 現道課題(運搬排雪区間等)が改善され、小国町市街地から域外の医療施設へのアクセシビリティが良く、移動信頼性・速達性は向上するが、市街地側の代替路が確保できない (5) 観光振興の支援 ・ 現道を活用するため交差点や沿道の出入交通により速達性に劣る</p>	<p>計画及びルート帯については、代替路確保による通行止めや広域迂回が起きにくく、安全性の向上、業務拠点からのアクセシビリティ向上が図られる【案①】市街地側ルート全線新設案とする。速達性の確保のほか、交通機能が分担される路線を望む意見が多かったことから、沿道からのアクセスを制限し、生活交通と通過交通の混在解消を図る自動車専用道路(サービス速度80km/h)とする。</p> <p>インターチェンジ位置については、市街地へのアクセシビリティに配慮し検討する。</p> <p>(理由) ・ 【案①】市街地側ルート全線新設案は、【案②】最短ルート全線新設、【案③】市街地側ルート新設+現道改良案に比べ、全ての政策目標の達成が見込め、特に信頼性の高い道路ネットワークの確保や製造業等の支援に優れているほか、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 ・ 地域への意見聴取結果からも、「通行止めや広域迂回が起きにくい」が最も多く、次いで「安全性の向上」「業務拠点からのアクセス」が特に重要視されており、これらの項目を望む意見も多く、対応方針(案)と整合する。</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>山陰道 (大井～萩)</p> <p>(山口県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 防災・代替路</p> <ul style="list-style-type: none"> 越波区間や土砂災害危険箇所などの防災上脆弱な箇所が連続。 事故や災害による長期間通行止めにともない、大幅な迂回が発生。 <p>(2) 安全性・走行性</p> <ul style="list-style-type: none"> 急カーブ・幅員狭小などの区間が存在し、走行性に問題。 <p>(3) 渋滞</p> <ul style="list-style-type: none"> 特にGWなどの観光シーズンには大幅な速度低下が発生。 <p>(4) 産業</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速道路のアクセス性が悪く、工業団地の立地が1箇所のみ。 豊富な農水産品があり、輸送ルートである国道191号は輸送時間の短縮、定時性の確保が必要。 <p>(5) 観光</p> <ul style="list-style-type: none"> 萩市中心部には5つの世界文化遺産などの観光地が存在。周辺の既存観光地との連携等により、観光客の増加が期待されるが、移動に時間を要するため観光連携が困難。 <p>(6) 医療</p> <ul style="list-style-type: none"> 萩市(旧須佐町、旧田万川町)、阿武町は、救急医療機関の空白地域であり、搬送に30分以上を要する。 <p>(原因)</p> <p>(1) 防災・代替路</p> <ul style="list-style-type: none"> 信頼性のある道路がない。 通行止め時の代替路線が不十分。 <p>(2) 安全性・走行性</p> <ul style="list-style-type: none"> 急カーブ、幅員狭小など道路構造に問題。 <p>(3) 渋滞</p> <ul style="list-style-type: none"> 萩市内は信号交差点が連続。 <p>(4) 産業</p> <ul style="list-style-type: none"> 企業活動や農水産品輸送を支援する速達性、確実性、走行性が不十分であり、ネットワークが脆弱 <p>(5) 観光</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光地間の周遊を図る速達性、確実性、走行性が不十分であり、ネットワークが脆弱 <p>(6) 医療</p> <ul style="list-style-type: none"> 医療機関への速達性が不十分 	<p>(1) 通行止め時に機能するネットワーク(代替性)の確保</p> <p>(2) 安全性・走行性の向上</p> <p>(3) 交通の円滑化</p> <p>(4) 産業の活性化</p> <p>(5) 観光振興の促進</p> <p>(6) 救急医療機関への速達性・確実性の確保</p>	<p>【案①】最短ルート全線バイパス案(事業費約580～630億円) <市街地(世界遺産等)を回避し、最短ルートで結ぶ全線バイパス案></p> <p>(1) 通行止め時に機能するネットワーク(代替性)の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害や事故による通行止め発生時に代替路が確保される。 <p>(2) 安全性・走行性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 構造不良箇所を回避するバイパス整備より、安全性が向上する。 バイパスに通過交通が転換し、生活交通と分離できる。 <p>(3) 交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> バイパスに交通が転換し渋滞が緩和する。 連続する信号交差点を回避できる。 <p>(4) 産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 農水産物の集荷拠点や産業拠点から消費地までの所要時間が短縮 [萩以東～下関・九州方面: 現況に比べ約10分短縮] <p>(5) 観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速ICから観光地へのアクセス性 [最寄りIC(萩IC)からの所要時間: 約9分] <p>(6) 救急医療機関への速達性・確実性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 救急医療機関への速達性が向上 [大井地区～第2次医療機関: 現況に比べ約1分短縮] <p>【案②】沿岸部ショートバイパス+現道改良案(事業費約300～350億円) <災害・事故等課題のある沿岸部をバイパスで回避し、残る区間は現道を改良する案></p> <p>(1) 通行止め時に機能するネットワーク(代替性)の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地部では新たな代替路が確保されない。 <p>(2) 安全性・走行性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 構造不良箇所について改良により安全性が向上する。 通過交通と生活交通が混在する。 <p>(3) 交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 拡幅により交通処理能力が向上し渋滞が緩和するが、連続する信号交差点は回避できない。 <p>(4) 産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 農水産物の集荷拠点や産業拠点から消費地までの所要時間が短縮 [萩以東～下関・九州方面: 現況に比べ約5分短縮] <p>(5) 観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速ICから観光地へのアクセス性 [最寄りIC(萩IC)からの所要時間: 約9分] <p>(6) 救急医療機関への速達性・確実性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 救急医療機関への速達性が向上するが、市街地の代替性は確保されない。 [大井地区～第2次医療機関: 現況に比べ約3分短縮] <p>【案③】中間ICを設置する全線バイパス案(事業費約610～660億円) <市街地(世界遺産等)を回避し、中間ICを設置する全線バイパス案></p> <p>(1) 通行止め時に機能するネットワーク(代替性)の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害や事故による通行止め発生時に代替路が確保される。 <p>(2) 安全性・走行性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 構造不良箇所を回避するバイパス整備より、安全性が向上する。 バイパスに通過交通が転換し、生活交通と分離できる。 <p>(3) 交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> バイパスに交通が転換し渋滞が緩和する。 連続する信号交差点を回避できる。 <p>(4) 産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 農水産物の集荷拠点や産業拠点から消費地までの所要時間が短縮 [萩以東～下関・九州方面: 現況に比べ約10分短縮] <p>(5) 観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速ICから観光地へのアクセス性 [最寄りIC(中間IC)からの所要時間: 約4分] <p>(6) 救急医療機関への速達性・確実性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 救急医療機関への速達性が向上 [大井地区～第2次医療機関: 現況に比べ約3分短縮] 	<p>【案③】中間ICを設置する全線バイパス案を選定</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> 【案③】は、【案①】【案②】と比べ、全ての政策目標の達成が見込める。 意見聴取においては、「災害や事故等による通行止め発生時に代替路が確保されること」「線形不良箇所や幅員狭小箇所を回避し、安全に快適に走行できること」「救急医療機関へ早く、確実、安全に搬送できること」を重視する意見が多く挙げられており、【案③】は地域ニーズにも応えられる。 また、地域の将来ビジョンや地域連携の取り組みである、安全安心確保、観光振興、地域産業の活性化などについても支援できる。 全ての政策目標の達成が見込め、災害等発生時の代替路の確保や、アクセス性、速達性や信頼性・安全性の高い道路ネットワークを確保することができるなど【案③】は総合的に優れている。

(結果等の公表様式)

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>阿南安芸自動車道 野根～安倉 (高知県)</p>	<p>(課題等) (1)南海トラフ地震 ・震度7の揺れによる落石や土砂災害により、地域の分断・孤立、迅速な救命・救助活動ができない (2)日常生活・豪雨 ・急カーブ・急勾配の箇所が多く、日常的な交通に利用されにくい ・東洋町から高知県の他地域への交通が豪雨により途絶することもある (3)産業 ・ゆずの主要な生産地であるが、輸送時の荷積みにより商品価値が低下 (4)観光 ・高知県東部地域の観光客数は伸び悩んでおり、地域活性化のため、交流の促進が課題</p> <p>(原因) (1)南海トラフ地震 ・現道には、落石など防災上危険な箇所が多数存在 ・国道55号(東洋町～奈半利町間)は多くの区間が津波浸水の恐れ (2)日常生活・豪雨 ・現道は急カーブ、急勾配箇所が連続しており、走行性が低い ・災害や事前通行規制により通行止めが多数発生 ・現道には、落石など防災上危険な箇所が多数存在 (3)産業 ・現道の速達性が低い ・現道は急カーブ、急勾配箇所が連続しており、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</p> <p>②走行性向上による生活環境の改善</p> <p>③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] 区間延長を極力短くしたバイパス案(自動車専用道路)【事業費 約550～600億円 + 別途現国道の防災対策費 約200億円】 (区間延長を極力短くしたルートで、トンネル構造等を採用し、新たな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55号及び国道493号の代わりとして利用できる(125cc以下の自動二輪などは通行不可) ②走行性向上による生活環境の改善 ・豪雨時に利用できる(案③より優れる 125cc以下の自動二輪などは通行不可) ・日常的に安全で安心な利用ができる(案③より優れる 125cc以下の自動二輪などは通行不可) ③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(案②③より優れる) 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(案②③より優れる)</p> <p>[案②] 区間延長を極力短くしたバイパス案(一般道路)【事業費 約400～450億円 + 別途現国道の防災対策費 約10億円】 (区間延長を極力短くしたルートで、トンネル構造等を採用し、新たな一般道路を整備する案) 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55号の代わりとして利用できる(125cc以下の自動二輪なども通行可) ②走行性向上による生活環境の改善 ・豪雨時に利用できる(案③より優れる 125cc以下の自動二輪なども通行可) ・日常的に安全で安心な利用ができる(案③より優れる 125cc以下の自動二輪なども通行可) ③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(案③より優れる) 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(案③より優れる)</p> <p>[案③] 現道改良案(一般道路)【事業費 約250～300億円 + 別途現国道の防災対策費 約150億円】 (現状の国道493号の防災上危険な箇所及び道路幅を改良する案) 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 ・国道55号の代わりとして利用できる ②走行性向上による生活環境の改善 ・豪雨時に利用できる ・日常的に安全で安心な利用ができる ③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(一般道路)を選定</p> <p>(理由) [案②]は、[案①③]に比べ、全ての政策目標の達成が見込み、地域への意見聴取結果で、重要との意見が多く寄せられた、「125cc以下の自動二輪車などの自動車以外も安全に通行できること」、「豪雨や自然災害により通行止めになりにくいこと」、「生活環境(集落・田畑)への影響が少ないこと」、「整備に要する期間が短いこと」という点で優れており、日常はもとより、地震・津波・土砂災害などの災害発生時においても、信頼性・安全性・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。 また、地域への意見聴取結果で、「早期整備(開通)」、「落石等が発生しない安全な道路の整備」を求める声も多く、[案②]は、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

【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>北海道横断自動車道 根室線 尾幌～糸魚沢 (北海道)</p>	<p>(課題等) (1) 物流 ・物流拠点間の距離が長く長距離輸送が必要なため地域を支える農水産業の輸送効率化が課題。 ・貨物車の重大事故発生割合が高く安全性に課題。 (2) 観光 ・十勝地域や釧路地域の観光入込客数は増加傾向だが、根室地域では横ばい。 (3) 医療 ・高次医療施設のある釧路市のカバー面積が全国一広く釧路市への速達性や走行性に課題。 (4) 防災 ・釧路根室地域は大規模な地震の発生確率が北海道で最も高く、厚岸町市街地を中心に津波浸水予測範囲が広がり、救援物資の輸送や災害復旧経路の確保に課題。</p> <p>(原因) (1) 物流 ・貨物輸送と生活交通の輻輳による貨物車事故や線形不良区間における事故が多く発生し輸送効率や安全性が低下。 (2) 観光 ・高規格幹線道路が整備されていないため根室地域から釧路空港へのアクセス性が低く、冠水や地吹雪による通行止め多発区間により定時性が低い。 (2) 医療 ・信号交差点の連続による市街地の速度低下や、冬季の約5割の期間で交通阻害となる冬季路面や視程障害が発生し、速達性や走行性が低下。 (3) 防災 ・現道の大半が津波浸水予測範囲に位置し、大規模地震発生時の避難・復旧ルートとして機能しない。</p>	<p>(1) 日本の食卓を支える主要物流輸送経路の効率性・安全性の向上 (2) 世界水準の観光地形成に向けた、ひがし北海道の広域観光周遊支援 (3) 地域が安心して暮らせるため、医療施設への速達性・安定性の向上 (4) 大規模地震発生時の避難・復旧活動を支援</p>	<p>[案①] 別線整備ルート (事業費約620～700億円) 〈津波浸水予測範囲を回避し、環境面への影響にも最大限配慮した上で全線で新たな自動車専用道路を整備する案〉 (1) 日本の食卓を支える主要輸送経路の効率性・安全性の向上 ・急な上り坂、下り坂を回避し輸送効率が向上。 ・市街地等における貨物輸送と生活交通の輻輳が解消され安全性が向上。 (2) 世界水準の観光地形成に向けた、ひがし北海道の広域観光周遊支援 ・夏期、冬季ともに年間を通じて釧路空港へのアクセス性が向上。 ・冠水、地吹雪による通行止め多発区間の回避により定時性が向上。 (3) 地域が安心して暮らせるため、医療施設への速達性、安定性の向上 ・夏期、冬季ともに年間を通じて釧路市の三次医療施設への時間短縮効果が大い。 ・信号や急カーブを全て回避し、搬送時の安定性が向上するため、搬送患者の負担を軽減。 (4) 大規模地震発生時の避難・復旧活動を支援 ・津波浸水区間を別線整備により回避し、地震・津波発生時の避難・輸送ルートを確保できる。 ・別線整備により全線代替路を確保できる。</p> <p>[案②] 一部現道活用ルート (事業費約790～880億円) 〈津波浸水予測範囲のうち、低浸水区間は道路の高上げにより現道を活用するルート〉 (1) 日本の食卓を支える主要輸送経路の効率性・安全性の向上 ・急な上り坂、下り坂を一部回避できないため、輸送効率の向上効果が小さい。 ・糸魚沢集落では貨物交通と生活交通の輻輳が残るため安全性に不安が残る。 (2) 世界水準の観光地形成に向けた、ひがし北海道の広域観光周遊支援 ・一部現道を活用するため、夏期、冬季ともに年間を通じて釧路空港へのアクセス性向上効果が小さい。 ・糸魚沢集落付近で一部通行止め多発区間を回避できないが、現道対策による低減効果は期待できる。 (3) 地域が安心して暮らせるため、医療施設への速達性、安定性の向上 ・一部現道を活用するため、夏期、冬季ともに年間を通じて釧路市の三次医療施設への時間短縮効果が小さい。 ・信号や急カーブが一部残り、搬送患者の負担軽減に支障がある。 (4) 大規模地震発生時の避難・復旧活動を支援 ・津波浸水区間を一部別線整備や現道の高上げにより回避し、地震・津波発生時の避難・輸送ルートを確保できる。 ・一部別線整備と既存の道路ネットワークの活用により代替路を確保できるが迂回距離が増える。</p>	<p>[案①] 別線整備ルートを選定</p> <p>(理由) ・[案①] 別線整備ルートは、[案②]に比べ、「日本の食卓を支える主要物流輸送経路の効率性・安全性の向上」、「世界水準の観光地形成に向けた、ひがし北海道の広域観光周遊支援」、「地域が安心して暮らせるため、医療施設への速達性・安定性の向上」「大規模地震発生時の避難・復旧活動を支援」というすべての政策目標面で優れている。 ・地域意見聴取結果においては、「自然環境への影響」、「建設に要する費用」への配慮を望む意見が多く挙げられているが、[案①]はこれらの事項に対して総合的に配慮できるため地域のニーズにも応えられる。 ・インターチェンジの詳細な位置や構造については、地域意見聴取の結果等を踏まえ、災害時の避難・救援活動の円滑性、市街地や主要な幹線道路、物流拠点との連絡性、観光交流の促進等に寄与する配置とする。</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
国道112号 山形中山道路 (山形県)	<p>(課題等)</p> <p>(1) 地域連携を阻害する脆弱な幹線道路ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山辺町、中山町、寒河江市は通勤・通学や買物などの日常生活の面や、企業活動において、山形市との結びつきが強い状況 ・国道112号は、日常生活及び企業活動による交通が集中し、混雑度が2.4と交通容量を上回るなど地域連携を支える幹線道路として脆弱 <p>(2) 市街地の慢性的な渋滞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間には主要渋滞箇所が5箇所存在し、慢性的な速度低下が発生 <p>(3) 多発する死傷事故</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故危険区間が7箇所存在し、安全性に課題 ・また、対象区間は幅員狭小であり、多くの区間で歩道が整備されていないため、歩行者・自転車の安全が確保できていない <p>(原因)</p> <p>(1) ネットワーク機能が不十分</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象地域周辺の幹線道路は、地域内を南北に伸びる国道13号、国道112号、山形西バイパスの混雑度がいずれも1.25を越えており、南北軸のネットワークが脆弱 <p>(2) 交通集中と円滑な交通を阻害する道路構造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日中を通じた交通集中や一方通行区間、変則交差点による影響、右折車による直進交通の阻害等が速度低下の要因となっている <p>(3) 沿道状況、道路構造に起因する危険性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人家連担地域であるため、細街路や沿道からの出入りにより、出会い頭の事故の割合が直轄平均の約1.5倍で発生 ・幅員狭小区間や歩道未設置区間の多くの区間では幅員が不足しているため、冬期は雪堤によりさらに幅員が狭まり、冬期の死傷事故率は夏期に比べて約1.2倍以上 	<p>(1) 地域連携を支える道路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>【A案】 バイパス案 (事業費約170～210億円)</p> <p>(1) 地域連携を支える道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山形市街地や山形中央インター産業団地と、山形都市圏北西部を全線バイパスで結ぶ事で、新たなルートが形成され、地域連携を活性化する道路ネットワークが強化される <p>(2) 交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全ての主要渋滞箇所を回避することで、交通の円滑化が確保され、国道112号(現道)全線(約9km)で交通量が低減し、渋滞の緩和が期待できる <p>(3) 交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通過交通がバイパスに転換することで、現道112号(現道)の交通量が低減し、交通事故の減少が期待できる <p>【B案】 部分バイパス案 (事業費約240～280億円)</p> <p>(1) 地域連携を支える道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山形市街地や山形中央インター産業団地と、山形都市圏北西部を一部バイパスで結び、残る区間を現道拡幅することで、地域連携を活性化する道路ネットワークが強化される <p>(2) 交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部の主要渋滞箇所を回避することで交通の円滑化が確保され、国道112号(現道)の一部バイパス並行区間(約3km)で交通量が低減し、渋滞の緩和が期待できる <p>(3) 交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道改良区間において、4車線拡幅と中央分離帯や歩道の整備により、冬期の堆雪幅や歩行者・自転車の通行空間が確保され、交通事故の減少が期待できる <p>【C案】 現道改良案 (事業費約270～310億円)</p> <p>(1) 地域連携を支える道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道拡幅により地域間連携を活性化する道路ネットワークが強化される <p>(2) 交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道拡幅により処理できる交通量が増加するものの、市街地の交差点数は変わらないため、渋滞の緩和は他案に比べ劣る <p>(3) 交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全線の4車線拡幅と中央分離帯や歩道の整備により、冬期の堆雪幅や歩行者・自転車の通行空間が確保され、交通事故の減少が最も期待できる 	<p>計画及びルート帯については、すべての主要渋滞箇所や事故危険区間を回避し、地域連携を支える道路ネットワークの強化にも寄与する【A案】バイパス案とする</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の課題を解決するための政策目標(「地域連携を支える道路ネットワークの強化」、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」)を達成 ・影響する家屋数が少なく、事業期間や経済性の面でも優れている ・地域の意見聴取結果で得られた地域のニーズに応えられる

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
四国横断自動車道 宿毛～内海 (高知県) (愛媛県)	<p>(課題等)</p> <ul style="list-style-type: none">(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)宿毛湾港を活用した地域力強化・工業団地の稼働率が低い(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(5)医療・第三次救急医療機関への移動は、1時間以上を要し、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>(原因)</p> <ul style="list-style-type: none">(1)南海トラフ地震・国道56号の宿毛～内海間では、津波により約2割が浸水すると予測・宿毛市では1～2ヶ月間に渡り長期浸水すると予測・当該地域には、代替路となる道路がない(2)宿毛湾港を活用した地域力強化・高速ネットワークが未整備(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(5)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	<ul style="list-style-type: none">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②物流・防災拠点「宿毛湾港」への円滑なアクセス確保により地域力強化を支援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⑤救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現、走行性向上による交通事故の減少	<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1,250～1,300億円) (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> <ul style="list-style-type: none">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、一時的な避難場所として活用できる②物流・防災拠点「宿毛湾港」への円滑なアクセス確保により地域力強化を支援・宿毛湾港への円滑な連絡が確保できる(案②より近い)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が見込まれる(案②より集荷場からのアクセス性が優れる)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⑤救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現、走行性向上による交通事故の減少・搬送時間の短縮や患者への負担軽減、交通事故の減少が見込まれる(案②より集落までのアクセス性が優れる) <p>[案②]区間延長を極力短くしたバイパス案(事業費 約1,450～1,500億円) (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)</p> <ul style="list-style-type: none">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・一部が避難路と連携し、一時的な避難場所として活用できる②物流・防災拠点「宿毛湾港」への円滑なアクセス確保により地域力強化を支援・宿毛湾港への円滑な連絡が確保できる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⑤救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現、走行性向上による交通事故の減少・搬送時間の短縮や患者への負担軽減、交通事故の減少が見込まれる <p>[案③]現道改良案(事業費 約100～150億円) (現状の国道56号の急カーブ・道路幅等を改良する案)</p> <ul style="list-style-type: none">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物流・防災拠点「宿毛湾港」への円滑なアクセス確保により地域力強化を支援・宿毛湾港への円滑な連絡が確保できない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⑤救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現、走行性向上による交通事故の減少・搬送時間の短縮や患者への負担軽減、交通事故の減少は、さほど見込めない	<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)</p> <ul style="list-style-type: none">・「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、「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、「災害発生時に、円滑な救命・救助活動を支援するため、地域の防災拠点施設と連絡ができること」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>・インターチェンジ位置については、地域の防災拠点施設や市街地(集落)、観光地、流通施設等と円滑に連絡することに配慮した配置案とする。</p>

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
阿南安芸自動車道 奈半利～安芸 (高知県)	<p>(課題等)</p> <p>(1)南海トラフ地震</p> <ul style="list-style-type: none">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>(2)産業</p> <ul style="list-style-type: none">ゆず等の青果出荷割合が低下しているキンメダイの全国シェアが低迷している <p>(3)観光</p> <ul style="list-style-type: none">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>(4)医療</p> <ul style="list-style-type: none">第三次救急医療機関への移動は、東部地域人口の約4割が1時間以上を要し、迅速な治療が受けられない管外搬送が年々増加している現道の急カーブ等が患者の負担となっている <p>(原因)</p> <p>(1)南海トラフ地震</p> <ul style="list-style-type: none">国道55号の奈半利～安芸間では、津波により約8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>(2)産業</p> <ul style="list-style-type: none">現道の速達性が低い現道は急カーブが多く、走行性が悪い <p>(3)観光</p> <ul style="list-style-type: none">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>(4)医療</p> <ul style="list-style-type: none">現道の速達性が低い救急指定病院が不足現道は急カーブ箇所が多く、走行性が悪い	<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</p> <ul style="list-style-type: none">代替路の確保防災拠点施設や避難路との連携 <p>②速達性・走行性の向上により産業振興を支援</p> <p>③地域間の交流促進により広域的な観光振興を支援</p> <p>④救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現、走行性向上による交通事故の減少</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600～650億円)</p> <p>〈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> <ul style="list-style-type: none">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(案②より連絡距離が短い)避難路と連携し、一時的な避難場所として活用できる②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(案②より集荷場からのアクセス性が優れる)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⑤救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現、走行性向上による交通事故の減少搬送時間の短縮や患者への負担軽減、交通事故の減少が見込まれる(案②より集落からのアクセス性が優れる) <p>[案②]区間延長を極力短くしたバイパス案(事業費 約750～800億円)</p> <p>〈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〉</p> <ul style="list-style-type: none">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連絡が確保できる一部が避難路と連携し、一時的な避難場所として活用できる②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③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④救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現、走行性向上による交通事故の減少搬送時間の短縮や患者への負担軽減、交通事故の減少が見込まれる <p>[案③]現道改良案(事業費 約50～100億円)</p> <p>〈現状の国道55号の急カーブ・道路幅等を改良する案〉</p> <ul style="list-style-type: none">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③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④救急医療機関への速達性の向上・安静搬送の実現、走行性向上による交通事故の減少搬送時間の短縮や患者への負担軽減、交通事故の減少は、さほど見込めない	<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)</p> <ul style="list-style-type: none">「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、「国道55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、「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・安全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>・インターチェンジ位置については、地域の防災拠点施設や市街地(集落)、流通施設等と円滑に連絡できることに配慮した配置案とする。</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>中九州横断道路 (竹田～阿蘇)</p> <p>(大分県、熊本県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1)防災 ・熊本地震や九州北部豪雨時には国道57号の通行止めが発生し、救助・救急活動に支障が生じており、被災時の啓開ルートの確保が課題。</p> <p>(2)産業 ・急カーブ等により低下する信頼性・走行性の確保が課題。</p> <p>(3)観光 ・熊本・大分県への観光客は、移動時間が長いと自県以外に立ち寄らない割合が高く、観光地間の周遊性向上が課題。</p> <p>(4)医療 ・大分・熊本市内の第三次救急医療施設まで60分以上を要し、速達性の確保が課題。</p> <p>(5)暮らし ・買い物や交通の便など生活の利便性が悪く、速達性の確保が課題。 ・市街地部は死傷事故率が高く追突事故が多い。山間部は死亡・重大事故に直結しやすい「車両単独」事故が発生し、安全性の確保が課題。</p> <p>(原因)</p> <p>(1)防災 ・現道が被災した場合、代替路となる道路がなく、大幅な迂回を強いられる。</p> <p>(2)産業 ・現道は急カーブ等が多数あり、産業施設から大分市、熊本市の卸売市場までの速達性、走行性が低い。</p> <p>(3)観光 ・大分～竹田～阿蘇～熊本間的高速ネットワークが不十分。</p> <p>(4)医療 ・竹田・阿蘇地域から第3次救急医療施設へのアクセス性に劣る。</p> <p>(5)暮らし ・大分市、熊本市、菊陽町への速達性が低く移動が不便。 ・市街地部では渋滞に起因する追突事故が多い。 ・山間部では急カーブ・急勾配区間で安全性が低い。</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</p> <p>(2)信頼性・走行性の確保による産業活性化の支援</p> <p>(3)高速ネットワーク確保による観光振興の支援</p> <p>(4)速達性向上による救急医療の支援</p> <p>(5)速達性・安全性の確保による生活利便性の向上</p>	<p>【案①】別線整備案(北ルート) [事業費約700～750億円] <全線別線で、集落と産業施設を最短で連絡するルート> (1)災害時の代替路機能の確保 ・別線整備により代替路が確保される ・ただし、国道57号と近接する箇所があることから、代替路が確保されない可能性も考えられる (2)産業施設等から大分市・熊本市の卸売市場までの移動時間・走行性の向上 ・産業施設間の移動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、走行性の向上が見込まれる (3)観光地間の移動時間の短縮 ・観光地間の移動時間の短縮が見込まれる (4)大分市・熊本市の第3次救急医療施設への60分圏域人口の拡大 ・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する ・また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は案③より小さい (5)集落から大分市・熊本市の市街地への60分圏域人口の拡大・交通事故発生リスクの減少 ・市街地へのアクセス時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する ・また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は案③より小さい ・沿道出入箇所や交差点がないため、事故の発生リスクが減少する</p> <p>【案②】現道改良案[事業費約550～600億円] <全線において既存の現道を改良し活用するルート> (1)災害時の代替路機能の確保 ・現道利用のため代替路が確保されない (2)産業施設等から大分市・熊本市の卸売市場までの移動時間・走行性の向上 ・産業施設間の移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案①、案③より小さい ・現道の線形不良箇所を改良するため、走行性の向上が見込まれるが、交差点が存在するため効果は案①、案③より小さい (3)観光地間の移動時間の短縮 ・観光地間の移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案③より小さい (4)大分市・熊本市の第3次救急医療施設への60分圏域人口の拡大 ・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する ・また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は案③より小さい (5)集落から大分市・熊本市の市街地への60分圏域人口の拡大・交通事故発生リスクの減少 ・市街地へのアクセス時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する ・また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は案③より小さい ・沿道出入箇所や交差点が減少するものの、事故の発生リスクの減少は案①、案③より少ない</p> <p>【案③】別線整備案(南ルート) [事業費約650～700億円] <全線別線で、集落と産業施設を連絡するルート> (1)災害時の代替路機能の確保 ・別線整備により代替路が確保される ・ただし、国道57号と近接する箇所があることから、代替路が確保されない可能性も考えられる (2)産業施設等から大分市・熊本市の卸売市場までの移動時間・走行性の向上 ・産業施設間の移動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、走行性の向上が見込まれる (3)観光地間の移動時間の短縮 ・観光地間の移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案①より小さい (4)大分市・熊本市の第3次救急医療施設への60分圏域人口の拡大 ・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する ・また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれる (5)集落から大分市・熊本市の市街地への60分圏域人口の拡大・交通事故発生リスクの減少 ・市街地へのアクセス時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する ・また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれる ・沿道出入箇所や交差点がないため、事故の発生リスクが減少する</p>	<p>【案③】別線整備案(南ルート)を選定</p> <p>(理由)</p> <p>・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)災害時の代替路機能の確保」が最も重要視されており、つづいて「(4)大分市・熊本市の第3次救急医療施設への60分圏域人口の拡大」や「(2)産業施設等から大分市・熊本市の卸売市場までの移動時間・走行性の向上」「(5)集落から大分市・熊本市の市街地への60分圏域人口の拡大・交通事故発生リスクの減少」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)災害時の代替路機能の確保」「(3)観光地間の移動時間の短縮」「(4)大分市・熊本市の第3次救急医療施設への60分圏域人口の拡大」の意見が多く、その他「(2)産業施設等から大分市・熊本市の卸売市場までの移動時間・走行性の向上」「(5)集落から大分市・熊本市の市街地への60分圏域人口の拡大・交通事故発生リスクの減少」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、重要視されている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>・インターチェンジについては、団体・企業および地域住民に対する各意見聴取の結果等を踏まえ、災害時の安全かつ円滑なアクセス性を考慮して、国道57号や国道442号等の幹線道路へ接続する位置へ配置する。また、大分市や熊本市の市街地や医療施設への連絡性に配慮し、集落に近接する位置へ配置する。</p> <p>※沿道の道の駅(「竹田」、「すごう」、「波野」)については、地域産業や地域観光交流等の拠点として位置づけられており、道の駅へのアクセス方法や案内誘導等に配慮する。</p>