

# 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>一般国道5号 創成川通 (北海道)</p>	<p>(課題等) (1)都市機能活用の最大化(都心アクセス強化) ・北海道新幹線札幌延伸の効果を全道に波及させ、札幌都心部に集積する観光・暮らし・防災等の都市機能を最大限活用し、全道の成長力を牽引するためには、札幌都心部～高速道路間のアクセス性に課題 (2)企業・経済活動支援(産業) ・札幌都心部で進展する再開発や企業、経済活動の活性化のためには、札幌都心部への物流・人流の定時性及び安全性に課題。 (3)暮らし(医療) ・道央都市圏等から札幌市への救急搬送時における救命率向上のためには、高次医療施設の集積する札幌市への速達性に課題。</p> <p>(原因) (1)都市機能活用の最大化(都心アクセス強化) ・創成川通は複数の主要幹線道路と交差することから信号交差点密度が高く、主要渋滞箇所指定されている交差点が5箇所存在し、特に冬期は速度低下による混雑や渋滞が発生。 ・札幌自動車道の札幌北IC(千歳方面)出口で慢性的に渋滞が発生しており、都心部への円滑な移動を阻害。 (2)企業・経済活動支援(産業) ・創成川通は市内や空港・港湾、道内各地から多くの物流が集中するが、死傷事故率は全道平均の約6倍と高く、事故危険区間の交差点が12箇所存在。 ・様々な施設が集積する都心発着交通の定時性・安全性の高い道路が必要 (3)暮らし(医療) ・創成川通は交通量が多いため信号交差点で車線の閉塞が発生しやすく、救急搬送に支障。 ・幹線道路との交差点を中心とした混雑に加え、冬期は積雪等の影響による速度低下で搬送時間が増加。</p>	<p>(1)都心アクセス強化による都市機能活用の最大化 (2)都心立地施設への物流等の安定性向上による企業・経済活動支援 (3)高次医療施設への速達性向上による安心できる暮らしの確保</p>	<p>[案①] 地下整備案(事業費約1,000～1,200億円) 〈地下構造で全線別線整備を行う案〉 (1)都心アクセス強化による都市機能活用の最大化 ・旅行速度が制限速度と同程度まで向上 ・冬期の積雪や凍結等の影響を受けず、定時性が向上。 ・高速道路と接続するランプの設置により出口渋滞が解消。 ・重要施設の支障がなく、効果の発現に期待。 (2)企業・経済活動支援 ・年間を通じて港湾・空港と札幌都心部の定時性が向上。 ・危険物積載車両の通行制限となる可能性がある。 ・物流交通とその他交通が分離され、交通事故が低減。 (3)安心できる暮らしの確保 ・信号交差点を回避し、速達性が向上。 ・冬期の積雪や凍結等の影響を受けず、定時性が向上。</p> <p>[案②] 一部高架整備案(事業費約1,000～1,200億円) 〈高架構造で別線整備を行う案〉 (1)都心アクセス強化による都市機能活用の最大化 ・旅行速度が制限速度と同程度まで向上 ・高架部で冬期積雪等の影響を受け、定時性向上は限定的。 ・高速道路と接続するランプの設置により出口渋滞が解消。 ・重要施設が支障となり、効果の発現に時間がかかる懸念。 (2)企業・経済活動支援 ・高架部で冬期積雪等の影響を受け、定時性向上は限定的。 ・危険物積載車両の通行制限は生じない。 ・物流交通とその他交通が分離され、交通事故が低減。 (3)安心できる暮らしの確保 ・信号交差点を回避し、速達性が向上。 ・高架部で冬期積雪等の影響を受け、定時性向上は限定的。</p> <p>[案③] 上下線構造分離案(事業費約850～1,050億円) 〈案①地下整備と案②一部高架整備を組合わせた案〉 (1)都心アクセス強化による都市機能活用の最大化 ・旅行速度が制限速度と同程度まで向上 ・冬期積雪等の影響範囲が案②より小さく定時性が向上。 ・冬期積雪等の影響範囲が案②より小さく定時性が向上。 ・高速道路と接続するランプの設置により出口渋滞が解消。 ・重要施設の支障がなく、効果の発現に期待。 (2)企業・経済活動支援 ・冬期積雪等の影響範囲が案②より小さく定時性が向上。 ・一方が危険物積載車両の通行制限となる可能性がある。 ・物流交通とその他交通が分離され、交通事故が低減。 (3)安心できる暮らしの確保 ・信号交差点を回避し、速達性が向上。 ・冬期積雪等の影響範囲が案②より小さく定時性が向上。</p> <p>[案④] 現道活用品(事業費約85～170億円) 〈現道活用(交差点部の右折車線設置等)を行う案〉 (1)都心アクセス強化による都市機能活用の最大化 ・右折車の滞留が解消し、旅行速度がやや改善 ・冬期の積雪や交差点の連続により定時性は向上しない。 ・高速道路の出口渋滞は解消しない。 ・新幹線等を見据えた効果の発現が限定的。 (2)企業・経済活動支援 ・港湾・空港と札幌都心部との定時性向上効果は小さい。 ・危険物積載車両の通行制限は生じない。 ・交通事故の大きな低減は期待できない。 (3)安心できる暮らしの確保 ・信号交差点が残存し、交差点部での速度低下が残存。 ・冬期の積雪や交差点の連続により定時性は向上しない。</p>	<p>[案①] 地下整備案を選定 (理由) ・[案①] 地下整備案は、ほかの案に比べ、「都心アクセス強化による都市機能活用の最大化」、「都心立地施設への物流等の安定性向上」による企業・経済活動支援、「高次医療施設への速達性向上」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、「都心部～札幌北IC間の速達性・定時性の向上」、「札幌北ICの出口渋滞解消」「冬期における定時性の向上」が重視されており、「工事中の交通規制の影響」「建設に要する費用」「重要施設や家屋等への影響」への配慮を望む意見が多く挙げられ、札幌市民への情報提供においても「沿道環境(景観・騒音等)の影響」「重要施設を含む沿道用地への影響」への配慮を望む意見が多く寄せられ、[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。  ・出入口(ランプ)の設置位置は、札幌都心部へのアクセス性や札幌自動車道等との円滑な接続に資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>国道4号 北上花巻道路 (岩手県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1)交通混雑による速度低下 ・対象区間は整備済み区間に挟まれた2車線区間となっており、前後区間に比べ大きく速度が低下。冬期はさらに速度が低下</p> <p>(2)物流を阻害 ・対象区間は、南北方面に製品を輸送する際の物流ルートとして利用されているが、輸送ルート上問題が多い区間として利用企業から指摘されており、円滑な交通確保が課題</p> <p>(3)交通事故の発生 ・対象区間では過去10年間で死亡事故が3件発生。 ・北上工業団地口交差点は、4車線から2車線への合流部であり、死傷事故率が岩手県直轄国道平均事故率の約1.0倍。 ・更なる交通需要の増加が見込まれる中、安全・安心な交通の確保が課題</p> <p>(4)救急車両への支障 ・花巻市における救急搬送先では、全体の約5割が北上市の病院へ搬送されているが、幅員が狭く、緊急車両の円滑な走行性確保に課題。</p> <p>(原因)</p> <p>(1)容量不足による混雑 ・対象区間は混雑度1.40と高く、南北軸を断面として評価しても断面の交通量が断面合計の交通容量を超過しており、当該区間が交通のボトルネックとなり、円滑な物流を阻害 ・また、ほぼ全区間に渡り適切な路肩幅員が確保されておらず、冬期は路肩に堆雪した雪の影響でさらに速度が低下</p> <p>(2)企業集積の進行 ・当該地域では企業の新設・増設が進展しており、更に、現在世界有数の半導体企業が北上市に新工場を建設中であり、今後、更なる交通需要の増加が見込まれる。</p> <p>(3)交通混雑による追突事故 ・対象区間の事故類型をみると、混雑に起因する追突事故が全体の約8割を占めている。</p> <p>(4)幅員狭隘区間での走行支障 ・2車線区間で幅員が狭く、緊急車両の走行に支障をきたしている。</p>	<p>(1)交通容量の確保による渋滞の緩和</p> <p>(2)円滑な物流ルートの確保</p> <p>(3)交通安全の確保</p> <p>(4)安定した救急搬送ルートの確保</p>	<p>【現道拡幅案】(事業費約60~70億円)</p> <p>(1)交通容量の確保による渋滞の緩和 ・全線の4車線化により、容量が確保され、現道の交通混雑が緩和する</p> <p>(2)円滑な物流ルートの確保 ・交通混雑の緩和により、ボトルネックが解消し円滑な物流ルートが確保され、企業立地や雇用の拡大など、産業発展に寄与</p> <p>(3)交通安全の確保 ・全線の4車線化により、混雑に起因する追突事故が減少する</p> <p>(4)安定した救急搬送ルートの確保 ・必要な道路幅員が確保され、緊急車両の走行性・速達性が向上し、安定した走行が期待される</p> <p>【ソフト施策+交差点改良案】(事業費約15~20億円(交差点改良事業))</p> <p>(1)交通容量の確保による渋滞の緩和 ・時差出勤、公共交通機関等の利用促進により通勤時間帯の交通混雑は緩和するが、交通容量は変わらないため、抜本的な解消にはつながらない</p> <p>(2)円滑な物流ルートの確保 ・信号制御の高度化※により交差点部の渋滞は緩和するが、単路部は現状と変わらないため、ボトルネックの抜本的解消にはつながらない</p> <p>(3)交通安全の確保 ・交差点改良により事業区間内の事故は減少するが、その他の区間は現況と変わらないため、事故の低減にはつながらない</p> <p>(4)安定した救急搬送ルートの確保 ・道路幅員は現状と変わらないため、緊急車両の走行性・速達性は向上しない</p> <p>※実測交通量に合わせ、リアルタイムに信号制御を行う方式(MODERATO等)</p>	<p>計画及びルート帯については、全線の4車線拡幅と必要な道路幅員の確保により、交通容量を拡大し、渋滞の緩和による円滑な物流の確保、安全・安心な通行空間の確保、安定した救急搬送ルートの確保が図られる【現道拡幅案】を選定</p> <p>(理由)</p> <p>・起点・終点側が交通安全対策事業に着手済であること、花巻市側は、4車線の都市計画決定済み。4車線都市計画決定済みである花巻市側は、概ね都市計画幅をセットバックして開発されており、都市計画未決定の北上市側も4車線必要幅を空けて開発されていること、周辺は国道4号沿線の奥まで開発が進んでおり、バイパスの新設が困難な状況であることを考慮し、現道拡幅案とする</p> <p>・現道拡幅ルートにより、地域の課題を解決するための政策目標「交通容量の確保による渋滞の緩和」、「円滑な物流ルートの確保」、「交通安全の確保」、「安定した救急搬送ルートの確保」を達成</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4号 盛岡南道路 (岩手県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1)対象区間の旅行速度低下 ・対象区間内には交差点が多い他、主要渋滞箇所も存在し、旅行速度が20km/hを下回る箇所が連続するなど、速達性・定時性が失われている</p> <p>(2)沿道出入りが多く、事故が多い ・対象区間は、混雑している上に沿道出入り交通が多く、追突事故の発生割合が高い。また、交差点部、単路部ともに事故が多く、道路の安全機能が低下している</p> <p>(3)物流拠点へのアクセス性に課題 ・物流拠点を発着する貨物車の約7割が一般道を利用しているものと考えられ、国道4号は物流ルートとしてのニーズがある ・国道4号は、コンテナ貨物の特殊車両通行許可申請から、盛岡以南のトラック輸送の主経路と考えられるが、迂回が生じるなどアクセス性に課題</p> <p>(4)第三次救急医療施設へのアクセス性に課題 ・第三次救急医療施設である高度救命救急センターへの救急搬送実績では、人口集中地区を含む「盛岡中央」からの搬送が4割を占めており、搬送距離が移転後に拡大するためアクセス性に課題</p> <p>(原因)</p> <p>(1)交通量と交差点の増加 ・沿線の市街化と共に交通量が増加、また、信号交差点も増加したため交通処理能力が低下、交差点での時間損失が必然的に生じている</p> <p>(2)中央分離帯が未設置の区間で、事故や急挙動が多発 ・特に国道4号の中央分離帯未設置区間において、右左折による頻繁な沿道との出入り交通により後続車の急ブレーキ等の運転挙動が顕著に発生しており事故率も高い区間となっている</p> <p>(3)国道4号の利用交通が輻輳 ・国道4号利用交通の内、盛岡を発着・通過する広域交通以外に、地域内交通の利用も多く、道路交通の機能分担が適切に図られていない</p> <p>(4)第三次救急医療施設が盛岡市より矢巾町に移転 ・搬送ルートとなる国道4号は信号が多く、急ブレーキが発生する恐れのある区間を通過するため患者への負担が大きい</p>	<p>(1)主要幹線道路としての円滑性確保と機能の回復</p> <p>(2)主要幹線道路としての安全・安心な走行空間の確保</p> <p>(3)円滑な物流ルートの確保</p> <p>(4)第三次医療施設へのアクセス性強化</p>	<p>【バイパス案】(事業費約330~380億円)</p> <p>(1)主要幹線道路としての円滑性確保と機能の回復 ・新たに整備するバイパスは、信号交差点を集約した道路を計画</p> <p>(2)主要幹線道路としての安全・安心な走行空間の確保 ・バイパス整備する際には、沿道との出入りをコントロールし、適切な道路構造により、安全・安心な走行空間を確保</p> <p>(3)円滑な物流ルートの確保 ・バイパス整備により、国道4号と物流拠点とのアクセスルートが確保され、主要幹線道路としての機能分担が図られることから、アクセス性・定時性が確保 ・さらに矢巾SICとのアクセス性も向上</p> <p>(4)安定した搬送ルートの確保 ・バイパス整備により患者への負担が低減された安定した搬送ルートが確保され搬送時間も短縮 ・さらに矢巾SICとのアクセス性も向上</p> <p>【現道再整備案】(事業費約360~410億円)</p> <p>(1)主要幹線道路としての円滑性確保と機能の回復 ・現道の交差点集約と副道の整備により、信号交差点が集約された道路を確保</p> <p>(2)主要幹線道路としての安全・安心な走行空間の確保 ・現道に中央分離帯および副道、交差点の右折レーン等の附帯施設を設置することにより、安全・安心な走行空間を確保</p> <p>(3)円滑な物流ルートの確保 ・現道の信号集約により、遅れ時間の短縮は図れるものの主要幹線道路としての機能分担は図れない ・矢巾SICとのアクセス性向上には寄与しない</p> <p>(4)安定した搬送ルートの確保 ・現道の信号集約により患者への負担が軽減され、搬送ルートの信頼性向上と搬送時間短縮 ・矢巾SICとのアクセス性向上には寄与しない</p>	<p>計画及びルート帯案については、国道4号沿線の市街地を回避して道路交通の機能分担を図り、主要幹線道路としての機能を確保。併せて、物流拠点や第三次医療施設へのアクセス性も向上する【バイパス案】を選定</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の課題を解決するための政策目標(「主要幹線道路としての円滑性確保と機能の回復」「主要幹線道路としての安全・安心な走行空間の確保」「円滑な物流ルートの確保」「第三次医療施設へのアクセス性強化」)を達成</li> <li>・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</li> <li>・経済性の面でも優れている</li> </ul>

# 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4号 矢吹鏡石道路 (福島県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 2車線区間で交通混雑が発生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2車線に1日約2万台の交通が集中し、東北の国道4号2車線区間で最も遅い旅行速度を示しており、矢吹町中心部付近では、終日20km/h以下の慢性的な速度低下が発生</li> </ul> <p>(2) 交通事故の多発箇所が存在</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対象区間で事故が多く発生しており、死傷事故率が最も高い交差点(矢吹中町、矢吹駅入口)では福島県内国道平均の約3倍</li> <li>・ 近隣小学校では、国道4号に並行する町道を通学路として利用しているが、歩道が狭く安全確保が問題</li> </ul> <p>(3) 東北復興の阻害要因となる物流のボトルネック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 福島県は、国内屈指の「医療機器生産県」であり、「福島県復興計画」の重点施策として、更なる産業の集積を図っている</li> <li>・ 物流ルートとして利用される対象区間は、4車線区間に比べアクセス性・定時性に劣り、ボトルネックとなっている</li> </ul> <p>(4) 渋滞により患者の安定搬送に支障</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対象区間は、矢吹町内で唯一の2次救急医療機関「会田病院」へアクセスする幹線道路</li> <li>・ 対象区間は4車線区間に比べ定時性に劣り、安定搬送に課題</li> </ul> <p>(原因)</p> <p>(1) 交通容量不足</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通容量に対して1.40倍となる交通量が集中</li> <li>・ 対象区間は、東北国道4号2車線区間で信号交差点密度が最も高いため、交通容量不足による渋滞が発生</li> </ul> <p>(2) 慢性的な交通混雑による加減速の多さ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対象区間では、交通混雑により加減速機会が多いことから、渋滞に起因した追突事故が多発している</li> </ul> <p>(3) 国道4号の歩道不連続</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道4号は歩道の不連続区間が有り、並行する町道も歩道幅員が狭小であり、地域の歩行者ネットワークの安全性が確保されていない</li> </ul> <p>(4) 救急搬送ルートは国道4号に依存</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町内からの会田病院への搬送の7割はJR東側からの搬送であるため、最短経路である国道4号が主な救急搬送ルートになっている</li> <li>・ 国道4号は大型車が多く、渋滞時には加減速の回数が増え患者への負担も増加</li> </ul>	<p>(1) 交通の円滑化</p> <p>(2) 交通安全の確保</p> <p>(3) 物流を支える道路ネットワークの強化</p> <p>(4) 安定した救急搬送環境をもたらす道路ネットワークの確保</p>	<p>【現道拡幅案】(事業費約110~130億円)</p> <p>(1) 交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全線の4車線化により交通容量を確保する</li> <li>・ 市街地部の信号集約と必要な右折レーン設置等を行うことにより、主要渋滞箇所(矢吹中町交差点)等の混雑が緩和する</li> </ul> <p>(2) 交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞の解消により渋滞に起因した事故が減少する</li> <li>・ 中央分離帯の整備により、正面衝突等の重大事故が減少する</li> <li>・ 現道4号の両側に歩道が整備され、通学路としても利用出来る安全安心な歩行空間が確保される</li> </ul> <p>(3) 物流を支える道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 矢吹ICへのアクセス性・定時性が向上する</li> </ul> <p>(4) 安定した救急搬送環境をもたらす道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 矢吹IC経由などの広域搬送における走行性・速達性が向上</li> <li>・ 矢吹町からの搬送に対しては、最短経路が整備され利用性が高い</li> </ul> <p>【部分バイパス+現道拡幅案】(事業費約140~160億円)</p> <p>(1) 交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4車線化+バイパス整備により交通容量を確保する</li> <li>・ 市街地部は通過交通がバイパスに転換するため、主要渋滞箇所(矢吹中町交差点)等の混雑が緩和する</li> </ul> <p>(2) 交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市街地部を通過する交通がバイパスに転換し、渋滞に起因した事故が減少する</li> <li>・ 中央分離帯の整備により、正面衝突等の重大事故が減少する</li> <li>・ 国道4号として歩道の連続性は確保されるが、バイパスに並行する現道部の歩道不連続はそのまま残る</li> </ul> <p>(3) 物流を支える道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 矢吹ICへのアクセス性・定時性が向上する</li> </ul> <p>(4) 安定した救急搬送環境をもたらす道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 矢吹IC経由などの広域搬送における走行性・速達性が向上</li> <li>・ 矢吹町からの搬送に対しては、迂回となり利用性が低い</li> </ul>	<p>計画及びルート帯案については、全線の4車線拡幅と必要な道路幅員の確保により、交通容量を拡大し、渋滞の緩和による円滑な物流の確保、安全・安心な通行空間の確保、安定した救急搬送ルートの確保が図られる【現道拡幅案】を選定</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域の課題を解決するための政策目標(「交通の円滑化」「交通安全の確保」「物流を支える道路ネットワークの強化」「安定した救急搬送環境をもたらす道路ネットワークの確保」)を達成</li> <li>・ 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</li> </ul>

## 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;">国道153号 飯田南道路  (長野県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 渋滞 ・通勤交通等が増える朝・夕を中心に速度低下が常態化し、特に渋滞が顕著な飯田IC西交差点は、主要渋滞箇所になっている。</p> <p>(2) 交通事故 ・評価対象区間の事故率は、長野県平均の約1.5倍と高く、速度低下を原因とする追突事故が多発。 ・歩道が狭い区間があり、通学児童をはじめ、歩行者の安全性が懸念。</p> <p>(3) アクセス強化 ・リニア中央新幹線の開業による観光需要増加・産業振興が見込まれ、交通の増加が想定されるため、リニア駅を中心とした道路網のアクセス強化が必要。</p> <p>(原因)</p> <p>(1) 渋滞 ・生活交通と通過交通の混在により交通が集中し、交通容量も不足しているため混雑が発生。</p> <p>(2) 交通事故 ・線形不良等により、交通事故の危険性が高い。 ・十分な歩道幅員がないため、通学児童をはじめ、歩行者の安全確保が懸念。</p> <p>(3) アクセス強化 ・交通拠点（リニア駅）から観光地へのアクセス道路が脆弱で、交通量増加への対応が必要。</p>	<p>(1) 交通の円滑化</p> <p>(2) 交通安全の確保</p> <p>(3) 地域振興</p>	<p>【案1】バイパス案 [事業費約230~250億円] 〈全線でバイパスを整備し、通過交通を分離することで、渋滞や事故が懸念される箇所の課題解消を図る案〉</p> <p>(1) 交通の円滑化 ・バイパスに交通が転換することで交通量が減少し、渋滞が少なくなる。</p> <p>(2) 交通安全の確保 ・線形の良いバイパスができることで、安全性が向上。 ・バイパスに交通が転換することで、歩行者の安全性が向上。</p> <p>(3) 地域振興 ・リニア長野県駅から観光地までのアクセス性が向上。</p> <p>【案2】現道改良+バイパス案 [事業費約190~210億円] 〈南側で現道拡幅、北側でバイパスを整備し、沿道利用を一定程度配慮しつつ市街地部の通過交通分離を図る案〉</p> <p>(1) 交通の円滑化 ・バイパス区間では交通が転換することで交通量が減少し、渋滞が少なくなる。</p> <p>(2) 交通安全の確保 ・現道改良区間で縦断線形不良箇所が残存し、案1に比べて、安全性で劣る。</p> <p>(3) 地域振興 ・リニア長野県駅から観光地までのアクセス性がやや向上。</p> <p>【案3】現道改良案 [事業費約220~240億円] 〈全線で現道を拡幅し、沿道利用に配慮しながら、渋滞や事故が懸念される箇所の課題解消を図る案〉</p> <p>(1) 交通の円滑化 ・渋滞は少なくなるが、主要渋滞箇所の飯田IC西交差点を回避できないため、案1・2に比べて交通円滑性で劣る。</p> <p>(2) 交通安全の確保 ・縦断線形不良箇所が残存し、案1・2に比べて、安全性で劣る。</p> <p>(3) 地域振興 ・リニア長野県駅から観光地までのアクセス性が若干向上</p>	<p>1. ルート案については、全線でバイパスを整備し、通過交通を分離することで、課題解消を図る【案1：バイパス案】とする。</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスに交通が移ることで交通量が減少し、他の案に比べて渋滞が少なくなる。</li> <li>・道路線形が他の案に比べて優れているため、安全性が向上する。</li> <li>・バイパスに交通が移ることで歩行者の安全性が向上する。なお、現道については歩道の幅を広くすることも可能である。</li> <li>・バイパスを利用することで、リニア長野県駅から観光地までのアクセス性が向上する。</li> <li>・土石流等の危険性がある地域を回避できるため、他の案に比べて災害時にも道路を通れる可能性が高い。</li> </ul>

# 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>富山外郭環状道路 (一般国道8号 中島～本郷) (富山県)</p>	<p>(課題等) (1) 渋滞 ・対象区間のすべての平面交差点が主要渋滞箇所であり、慢性的な渋滞が発生 (2) 事故 ・対象区間のほとんどの交差点が事故危険区間であり、交通事故が多発 (3) 物流 ・大型車や港湾関連車両が集中し、対象区間の物流の円滑性が阻害 (4) まちづくり・医療 ・市中心部における幹線バス路線の速度低下が顕著 ・救急搬送時間が県内平均値よりも長く、増加傾向であり、救命率の低下が懸念 (5) 水害 ・洪水発生時には、広範囲な浸水により緊急通行確保路線の寸断が懸念</p> <p>(原因) (1) 渋滞 ・交通需要が交通容量を超過 (2) 事故 ・平面交差点が連続し、混雑を一因として追突事故が多発 (3) 物流 ・幹線道路としての機能が不十分 (4) まちづくり・医療 ・市街地中心部への通過交通の流入 (5) 水害 ・国道8号に浸水想定区域が存在</p>	<p>(1) 交通の円滑化 (2) 交通安全の確保 (3) 地域産業の活性化 (4) 快適・安心な暮らしづくり (5) 災害に強い道路の確保</p>	<p>【案①】6車線化案〔事業費約200～250億円〕 (現道を4車線から6車線に拡幅し、交通容量を拡大する案) (1) 交通の円滑化 ・走行車線が増えるが、信号交差点は残るため、渋滞緩和の効果は小さい(混雑時の所要時間が約1分短縮) (2) 交通安全の確保 ・信号交差点が残るため、交通事故減少の効果はない (3) 地域産業の活性化 ・信号交差点が残るため、輸送時間を短縮できず、移動に必要な時間を想定できない (4) 快適・安心な暮らしづくり ・信号交差点が残るため、交通転換によるバス路線の交通混雑緩和は期待できない ・信号交差点が残るため、救急車の搬送時間を短縮できない (5) 災害に強い道路の確保 ・平面構造のため、河川氾濫時において緊急通行確保路線を確保できない (6) 環境、生活等への影響 ・現道を拡幅するため、自然環境への影響は小さい ・移転等が必要な家屋は少ない ・信号交差点が残るため、現道沿線の生活環境(大気騒音等)の改善は期待できない ・現道を工事するため、交通規制が最も多い</p> <p>【案②】交差点立体化案〔事業費約400～450億円〕 (現道において、交通課題(渋滞、事故)の集中する交差点を立体化し、回避する案) (1) 交通の円滑化 ・交差点の立体化により、渋滞が緩和(混雑時の所要時間が約5分短縮) (2) 交通安全の確保 ・交通事故が大幅に減少(約9割削減) (3) 地域産業の活性化 ・信号交差点を通過しないため、輸送時間を短縮でき、移動に必要な時間を想定しやすい (4) 快適・安心な暮らしづくり ・国道8号への交通転換により、バス路線の混雑緩和が期待できる ・信号交差点を通過しないため、救急車の搬送時間が短縮 (5) 災害に強い道路の確保 ・高架・盛土構造により、河川氾濫時においても緊急通行確保路線の確保が可能 (6) 環境、生活等への影響 ・交差点前後区間の整備のため、自然環境への影響は小さい ・移転等が必要な家屋は少ない ・渋滞の緩和に伴い、現道沿線の大気の改善が期待される ・騒音対策及び景観への配慮が必要 ・交差点前後区間で工事するため、交通規制が多い</p> <p>【案③】バイパス案〔事業費約700～750億円〕 (現道とは別のバイパスを整備し、交通課題(渋滞、事故)の集中する箇所を回避する案) (1) 交通の円滑化 ・バイパスへ交通が転換し、渋滞が大幅に緩和(混雑時の所要時間が約7分短縮) (2) 交通安全の確保 ・交通事故が減少(約3割削減) (3) 地域産業の活性化 ・信号交差点を通過しないため、輸送時間を短縮でき、移動に必要な時間を想定しやすい (4) 快適・安心な暮らしづくり ・国道8号への交通転換により、バス路線の混雑緩和が期待できる ・救急車の搬送距離が伸びるため、搬送時間を短縮できない (5) 災害に強い道路の確保 ・盛土構造により、河川氾濫時においても緊急通行確保路線の確保が可能 (6) 環境、生活等への影響 ・新たに道路を整備するため、自然環境への影響は大きい ・移転等が必要な家屋は多い ・交通がバイパスに転換するため、バイパス沿線の大気への影響が大きい ・新たに道路を整備するため、交通規制は少ない</p>	<p>【案②】交差点立体化案 を選定</p> <p>(理由) ・地域の意見聴取結果において、政策目標に関しては「交通の円滑化」「交通安全の確保」について重視すべきとする意見が多く、【案②】交差点立体化案及び【案③】バイパス案が適している ・また、「環境等への影響」「生活への影響」「工事の影響」への意見も多く、他案に比べて、【案②】交差点立体化案は複数の影響に配慮することが可能である</p> <p>・総合的に判断して【案②】交差点立体化案が適していると考え</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 style="text-align: center;">国道8号 彦根～東近江  (滋賀県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1)産業（産業への影響）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象地域の製造品出荷額等の推移は増加傾向にあり、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。</li> <li>製品等の納入時間や通勤時間の遅延リスクが発生する等、定時性が確保できていない。</li> </ul> <p>(2)渋滞（交通集中による渋滞の発生）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道8号の対象区間には、主要渋滞箇所が8箇所存在し、日常的な渋滞が発生。彦根市街地では終日旅行速度が低下しており、愛知川渡河部では朝・夕の速度低下が顕著。</li> </ul> <p>(3)事故（交通安全性の確保）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道8号の対象区間には、事故危険区間が8区間存在し、事故類型としては追突事故が約7割を占める。</li> <li>彦根市街地、愛知川渡河部で事故が多発。</li> <li>中山道では通学路指定された生活道路へ交通が流入し、児童通学時の危険性がある。</li> </ul> <p>(4)観光（観光への影響）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、観光入込数は伸び悩んでいる。</li> </ul> <p>(原因)</p> <p>(1)産業（高速ICへのアクセス性が低い）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道8号を経由する際は渋滞の影響を受けるため、高速ICへのアクセス性が低い。</li> </ul> <p>(2)渋滞（生活交通と物流交通が混在）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、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。</li> <li>国道8号は、生活交通と物流交通が混在し、沿道出入りが多く、幹線道路が少ないことにより渋滞が発生。</li> <li>彦根市街地は、彦根IC及び彦根市街地からの交通が集中しており、沿道施設（商業施設等）からの出入りも多い。また、事業所や工場関連の交通、市街地（住宅地）からの通勤交通が集中。</li> <li>愛知川渡河部は、愛知川を渡河する橋梁間隔の広さにより渋滞。</li> </ul> <p>(3)事故（渋滞に起因する事故）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>(4)観光（観光地間の相互連携）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通渋滞のため、観光地間の連携（ネットワーク）が良い状況とはいえない。</li> </ul>	<p>(1)産業振興の促進</p> <p>(2)渋滞の緩和</p> <p>(3)交通安全の確保</p> <p>(4)観光振興の促進</p>	<p>【①案】都市計画道路活用ルート[事業費約1,500億円]          &lt;既存の都市計画道路幅(彦根長浜幹線)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&gt;</p> <p>(1)産業振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>(2)渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>(3)交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>(4)観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>【②案】山側ルート[事業費約1,400億円]          &lt;支障移転による既成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&gt;</p> <p>(1)産業振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>(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。</li> </ul> <p>(2)渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>(3)交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>バイパスの交差点の数が少なく、安全性に優れる。</li> <li>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。</li> </ul> <p>(4)観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>【③案】国道8号拡幅ルート[事業費約1,200億円]          &lt;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&gt;</p> <p>(1)産業振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>(2)渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>(3)交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>(4)観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<p>【②案】山側ルートを選定。</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「【②案】山側ルート」は、「産業振興の促進」、「渋滞の緩和」、「交通安全の確保」、「観光振興の促進」の全ての政策目標に寄与する。</li> <li>地域の意見聴取結果において、政策目標に関しては「産業振興の促進」、「渋滞の緩和」、「交通安全の確保」、「観光振興の促進」の全てについて重視すべきとする意見が寄せられており、「【①案】都市計画道路活用ルート」及び「【②案】山側ルート」が適している。</li> <li>総合的に判断して「【②案】山側ルート」が適していると考える。</li> </ul>

# 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
鳥取豊岡宮津自動車道 (鳥取～福部)	<p>(課題等)</p> <p>(1)安全性・走行性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鳥取市街の幹線道路は主要渋滞箇所が集中。</li> <li>死傷事故率は全国平均を越える区間が多数存在。</li> </ul> <p>(2)防災・代替路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>千代川氾濫時には、幹線道路が寸断され、救命・救助や物資輸送などの緊急活動に支障をきたすことが懸念。</li> </ul> <p>(3)医療</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第3次医療機関である鳥取県立中央病院は、鳥取東部を中心に救急患者が搬送されているが、定時性や安静輸送の面で課題。</li> </ul> <p>(4)産業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流拠点である千代水地区は、市街地の渋滞により高速道路ICへのアクセス性が低く、企業活動に支障。</li> </ul> <p>(5)観光</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>観光シーズンには、高速道路ICから鳥取砂丘までの所要時間が通常時の約3倍増加。</li> <li>広域周遊観光に課題。</li> </ul> <p>(原因)</p> <p>(1)安全性・走行性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河川等により分断された都市構造により、限られた路線に交通が集中し、幹線道路等を中心に主要渋滞箇所が連続して存在。</li> <li>渋滞を起因とした追突事故が多い。</li> </ul> <p>(2)防災・代替路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>千代川氾濫時は国道29号等多くの区間が浸水の恐れ。</li> <li>通行止め時の代替性が弱い。</li> </ul> <p>(3)救急</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>慢性的な渋滞により、医療機関への到達性が低い。</li> </ul> <p>(4)産業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>慢性的な渋滞により、物流拠点への到達性が低い。</li> </ul> <p>(5)観光</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>慢性的な渋滞により、現道の到達性が低い。</li> <li>空港・港湾へのアクセス性が低く、また、現道では地域の観光資源間の連絡が弱い。</li> </ul>	<p>(1)日常生活の利便性、安全性の向上</p> <p>(2)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>(3)救急医療機関への到達性向上</p> <p>(4)産業活動の支援</p> <p>(5)観光振興の促進</p>	<p>【案①】全線バイパス案（事業費約600～650億円）          &lt;市街地を回避し、主要拠点へのアクセス性に優れる全線バイパス案&gt;</p> <p>(1)日常生活の利便性、安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新設のバイパスに通過交通等が転換するため、国道29号等の混雑が緩和される。</li> <li>千代川の新たな渡河部が整備されることで、ネットワークの多重性が強化される。</li> </ul> <p>(2)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> <ul style="list-style-type: none"> <li>千代川氾濫時の路面冠水による通行規制の回避が可能である。</li> <li>千代川の新たな渡河部が整備されることで、ネットワークの代替性が強化される。</li> </ul> <p>(3)救急医療機関への到達性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>救急医療機関への到達性の向上、患者への負担軽減。              [鳥取IC～県立中央病院：現況に比べ約5分短縮]</li> </ul> <p>(4)産業活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流拠点である千代水地区に近接するためアクセス性が優れる。              [鳥取IC～千代水地区：現況に比べ約7分短縮]</li> </ul> <p>(5)観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交流拠点である鳥取空港や鳥取港と主要観光地の鳥取砂丘が最短で結ばれ、拠点間の連携強化が期待される。</li> <li>鳥取ICから主要観光地の鳥取砂丘へのアクセス性が向上。              [鳥取IC～鳥取砂丘：現況に比べ約5分短縮]</li> </ul> <p>【案②】部分バイパス+現道立体化案（事業費約500～550億円）          &lt;市街地を回避しつつ、整備区間を極力最短で結ぶ部分バイパス+現道立体化案&gt;</p> <p>(1)日常生活の利便性、安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新設のバイパスに通過交通等が転換するため、国道29号等の混雑が緩和される。</li> </ul> <p>(2)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> <ul style="list-style-type: none"> <li>千代川氾濫時の路面冠水による通行規制の回避が可能である。</li> </ul> <p>(3)救急医療機関への到達性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>救急医療機関への到達性の向上、患者への負担軽減。              [鳥取IC～県立中央病院：現況に比べ約7分短縮]</li> </ul> <p>(4)産業活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流拠点である千代水地区に近接するためアクセス性が優れる。              [鳥取IC～千代水地区：現況に比べ約7分短縮]</li> </ul> <p>(5)観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鳥取ICから主要観光地の鳥取砂丘へのアクセス性が向上。              [鳥取IC～鳥取砂丘：現況に比べ約6分短縮]</li> </ul> <p>【案③】部分バイパス+現道活用案（事業費約280～330億円）          &lt;走行性の高い既存道路を活用する部分バイパス+現道活用案&gt;</p> <p>(1)日常生活の利便性、安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最も渋滞する国道29号周辺への効果は小さいが、千代川の新たな渡河部が整備されることで、ネットワークの多重性が強化される。</li> </ul> <p>(2)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> <ul style="list-style-type: none"> <li>千代川氾濫時に現道活用区間は路面冠水の可能性が高い。</li> <li>千代川の新たな渡河部が整備されることで、ネットワークの代替性が強化される。</li> </ul> <p>(3)救急医療機関への到達性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>救急医療機関への到達性の向上、患者への負担軽減。              [鳥取IC～県立中央病院：現況に比べ約5分短縮]</li> </ul> <p>(4)産業活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流拠点である千代水地区から離れるためアクセス性は変わらない。</li> </ul> <p>(5)観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鳥取ICから主要観光地の鳥取砂丘へのアクセス性が向上。              [鳥取IC～鳥取砂丘：現況に比べ約5分短縮]</li> </ul>	<p>【案①】全線バイパス案 を選定</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>【案①】は、【案②】【案③】に比べ全ての政策目標の達成が見込める。</li> <li>意見聴取において、重視すべきとの回答が多かった「渋滞が緩和されること」、「交通事故が起きにくいこと」、「自然災害時の代替路が確保されること」、「主要な観光地へのアクセス性の向上」の項目についても【案①】は優れており、地域のニーズにも応えられる。</li> <li>地域の将来ビジョンや地域連携の取り組みである、高速道路ネットワークの確立、道路防災機能の向上についても支援できる。</li> <li>比較評価の結果、【案①】は全ての政策目標の達成が見込め、特に地域ニーズの高い渋滞の緩和、災害等発生時の代替路の確保、観光地へのアクセス性の向上など、総合的に優れている。</li> </ul>

# 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 (須子～小浜)</p> <p>(島根県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1)防災・代替路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・要防災対策箇所、飛砂区間、土砂災害警戒区域、洪水浸水想定区域が点在。</li> <li>・昭和58年災害、平成25年災害では、崩落や浸水による長時間の通行止めが発生。</li> <li>・通行止め発生時には、大幅な迂回が発生。</li> </ul> <p>(2)安全性・走行性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高津IC交差点～萩・石見入口交差点間で、死傷事故が集中。</li> </ul> <p>(3)産業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・益田市の特産農作物の販路拡大が進んでいない。</li> <li>・石見臨空ファクトリーパークは企業立地が進んでいない。</li> </ul> <p>(4)観光</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県西部地域の観光入込客数は少なく、観光ツアーも空白地となっている。</li> <li>・萩市を訪れる九州や関東等の観光客が、島根県西部地域まで周遊を行わない。</li> </ul> <p>(5)医療</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・萩市の須佐地区、田万川地区及び阿武町には救急搬送に30分以上要する高次救急医療の空白地あり。</li> <li>・通行規制時の迂回等による患者への負担増加。</li> <li>・高津IC入口交差点付近の渋滞により救急医療機関への到着時間遅延リスクが発生。</li> </ul> <p>(原因)</p> <p>(1)防災・代替路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通行止め時の代替路線が不十分。</li> <li>・要防災対策箇所及び洪水浸水想定区域が現道に存在。</li> </ul> <p>(2)安全性・走行性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高津IC交差点を先頭とする渋滞が発生。</li> </ul> <p>(3)産業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業活動や農水産品輸送を支援する産業拠点への速達性が不十分。</li> </ul> <p>(4)観光</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周遊性の向上を支援する観光拠点及び観光地間の速達性が不十分。</li> </ul> <p>(5)医療</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・医療機関への速達性・確実性が不十分。</li> </ul>	<p>(1)災害等による通行止め時に機能するネットワークの確保</p> <p>(2)安全性・走行性の向上</p> <p>(3)産業の活性化</p> <p>(4)観光振興の促進</p> <p>(5)救急医療機関への速達性・確実性の確保</p>	<p>【案A】須子～小浜間を最短で結びつつ萩・石見空港へのアクセス性を優先したバイパス案（事業費約270～320億円）</p> <p>(1)災害等による通行止め時に機能するネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・別線バイパス整備で代替路が確保できる（国道191号と近接するため、同時被災が懸念）</li> </ul> <p>(2)安全性・走行性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・別線バイパス整備で死傷事故率が全国平均を上回る箇所を回避</li> </ul> <p>(3)産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石見臨空ファクトリーパークへの速達性の向上は見込まれない</li> <li>・国営農地への速達性の向上は見込まれない</li> </ul> <p>(4)観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・萩・石見空港への速達性の向上が見込まれる</li> <li>・[萩市方面から約6分短縮・津和野町方面から短縮無]</li> <li>・益田～萩間の速達性の向上が見込まれる[約2分短縮]</li> </ul> <p>(5)救急医療機関への速達性・確実性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・下田万地区からの速達性の向上が見込まれる[約2分短縮]</li> <li>・中西地区からの速達性の向上は見込まれない</li> <li>・代替路が確保され確実性が向上する</li> </ul> <p>【案B】須子～小浜間を短く結びつつ産業拠点（石見臨空ファクトリーパーク・国営農地）へのアクセス性も考慮したバイパス案（事業費約340～390億円）</p> <p>(1)災害等による通行止め時に機能するネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・別線バイパス整備で代替路が確保できる（国道191号と近接するため、同時被災が懸念）</li> </ul> <p>(2)安全性・走行性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・別線バイパス整備で死傷事故率が全国平均を上回る箇所を回避</li> </ul> <p>(3)産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石見臨空ファクトリーパークへの速達性の向上が見込まれる</li> <li>・[萩市方面から短縮無、益田市方面から約1分短縮]</li> <li>・国営農地への速達性の向上が見込まれる</li> <li>・[萩市方面から短縮無、益田市方面から約1分短縮]</li> </ul> <p>(4)観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・萩・石見空港への速達性の向上が見込まれる</li> <li>・[萩市方面から約2分短縮・津和野町方面から短縮無]</li> <li>・益田～萩間の速達性の向上が見込まれる[約3分短縮]</li> </ul> <p>(5)救急医療機関への速達性・確実性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・下田万地区からの速達性の向上が見込まれる[約2分短縮]</li> <li>・中西地区からの速達性の向上が見込まれる[約2分短縮]</li> <li>・代替路が確保され確実性が向上する</li> </ul> <p>【案C】須子～小浜間の産業拠点（石見臨空ファクトリーパーク・国営農地）へのアクセス性を優先したバイパス案（事業費約290～340億円）</p> <p>(1)災害等による通行止め時に機能するネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・別線バイパス整備で代替路が確保できる</li> </ul> <p>(2)安全性・走行性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・別線バイパス整備で死傷事故率が全国平均を上回る箇所を回避</li> </ul> <p>(3)産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石見臨空ファクトリーパークへの速達性の向上が見込まれる</li> <li>・[萩市方面から約3分短縮、益田市方面から約6分短縮]</li> <li>・国営農地への速達性の向上が見込まれる</li> <li>・[萩市方面から短縮無、益田市方面から約2分短縮]</li> </ul> <p>(4)観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・萩・石見空港への速達性の向上が見込まれる</li> <li>・[萩市方面から約1分短縮・津和野町方面から約1分短縮]</li> <li>・益田～萩間の速達性の向上が見込まれる[約2分短縮]</li> </ul> <p>(5)救急医療機関への速達性・確実性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・下田万地区からの速達性の向上が見込まれる[約1分短縮]</li> <li>・中西地区からの速達性の向上が見込まれる[約2分短縮]</li> <li>・代替路が確保され確実性が向上する</li> </ul>	<p>【案C】須子～小浜間の産業拠点（石見臨空ファクトリーパーク・国営農地）へのアクセス性を優先したバイパス案を選定</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・【案C】は、【案A】【案B】に比べ、全ての政策目標の達成が見込まれる。</li> <li>・意見聴取結果においては、産業拠点への速達性の向上等の「道路整備による効果・改善点」の各項目や「配慮すべき項目」について多くの意見が寄せられており、【案C】は地域のニーズにも応えられる。</li> <li>・また、地域発展のためには企業進出や雇用確保などが不可欠であり、【案C】により企業進出・雇用が期待されるとともに、安心安全、観光活性化についても支援でき、自治体のニーズにも応えられる。</li> <li>・比較評価の結果、【案C】は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できるなど、総合的に優れている。</li> </ul>

# 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10号 住吉道路 (宮崎県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 渋滞・安全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象区間は4車線道路に挟まれた2車線区間である</li> <li>・対象区間には主要渋滞箇所が集中</li> <li>・平日・休日ともに終日渋滞が発生</li> <li>・追突が7割以上、死傷事故率は県内平均の約3倍</li> <li>・駅や学校が多数集中し、歩行者・自転車が多い</li> <li>・生活道路を抜け道として利用する交通が多い</li> </ul> <p>(2) 沿道環境</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内でも主要な住宅地であり、人口は宮崎市平均を上回る伸び率で増加</li> <li>・用途地域を指定し計画的なまちづくりを実施</li> </ul> <p>(3) 防災</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急避難時の対象区間への交通集中を懸念</li> </ul> <p>(4) 医療</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第3次救急医療施設への搬送に支障</li> <li>・急な加減速による救急搬送患者への負担</li> </ul> <p>(5) 産業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞による無駄な迂回による輸送コストが増加するなど、企業活動に支障</li> </ul> <p>(6) 観光</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地への円滑な移動を阻害</li> </ul> <p>(原因)</p> <p>(1) 渋滞・安全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2車線の交通容量を上回る交通が集中</li> <li>・地域関連交通と通過交通の混在</li> <li>・沿線店舗への出入りによる交通阻害</li> <li>・渋滞による断続的な発進・停止、沿線店舗への出入りに伴う加減速</li> <li>・歩道未設置区間があり安全性が低い</li> <li>・渋滞を回避した生活道路への交通侵入</li> </ul> <p>(2) 沿道環境</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通環境の変化による既成市街地の衰退、新たな道路整備による無秩序な市街化を懸念</li> </ul> <p>(3) 防災</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2車線道路であり交通容量が不足</li> </ul> <p>(4) 医療</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞による所要時間のばらつき</li> <li>・渋滞や交差点での加減速</li> </ul> <p>(5) 産業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞による所要時間のばらつき</li> </ul> <p>(6) 観光</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光交通が多くなる休日が特に渋滞</li> </ul>	<p>(1) 交通環境の改善</p> <p>(2) 沿道環境の保全</p> <p>(3) 信頼性の高い緊急交通路の確保</p> <p>(4) 医療施設への速達性・走行性向上</p> <p>(5) 速達性・信頼性の向上による産業の支援</p> <p>(6) 速達性・信頼性の向上による観光振興の支援</p>	<p>【案①】現道(国道10号)改良案 [約400~450億円]          &lt;国道10号を4車線に拡幅し、交通容量の拡大を図ることで、交通混雑緩和を図る案&gt;</p> <p>(1) 渋滞の緩和・交通事故の減少・歩行者の安全性確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量に応じた車線数が確保され、現国道10号の混雑が緩和される。</li> <li>・一方で、通過交通の混在や沿道施設・細街路からの出入り車両による通行阻害等の懸念が残る</li> <li>・通過交通が混在し、沿線店舗への出入り車両による加減速を要因とした事故が懸念される</li> <li>・全線にわたり歩道が整備され、安全な歩行空間を確保できる</li> <li>・現国道10号の容量が確保され、渋滞逃れの車両が生活道路に流入することが減る</li> </ul> <p>(2) 既成市街地衰退の懸念および無秩序な市街化の懸念</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現国道10号の拡幅により一部沿線商業施設等の改変が生じる</li> </ul> <p>(3) 代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現国道10号の交通容量拡大により信頼性が向上するが、現道利用のため代替路は確保できない</li> </ul> <p>(4) 北部救急小隊から第三次医療施設への速達性・走行性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北部救急小隊から第三次医療施設(県立宮崎病院)への搬送時間短縮が図られるが、交差点が多く走行性で劣る</li> </ul> <p>(5) 工業団地から高速ICへの速達性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北部工業団地から西都ICへの移動時間短縮が図られる</li> </ul> <p>(6) 高速ICから観光地への速達性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西都ICから宮崎神宮への移動時間短縮が図られる</li> </ul> <p>【案②】西側バイパス案(山側案) [事業費約380~430億円]          &lt;国道10号の西側にバイパスを整備し、通過交通を分離することで、交通混雑緩和を図る案&gt;</p> <p>(1) 渋滞の緩和・交通事故の減少・歩行者の安全性確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現国道10号の通過交通の転換が図られ、混雑が緩和される</li> <li>・現国道10号の沿道施設・細街路からの出入り車両による通行阻害は減少する</li> <li>・通過交通はバイパスに転換するため、現国道10号の交通事故減少が見込まれる</li> <li>・現国道10号の歩道は現況のままであり、歩行者の安全性向上には繋がらない              (※1:通過交通が転換することにより、現国道10号の交通量が減少するため、歩行者の安全性向上が見込まれる)</li> <li>・現国道10号から新設バイパスに行くために生活道路を活用する車両が流入する</li> </ul> <p>(2) 既成市街地衰退の懸念および無秩序な市街化の懸念</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパス沿線は、概ね市街化調整区域であるため、開発は抑制され、現国道10号周辺の改変は生じない</li> </ul> <p>(3) 代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・別線整備により現国道10号の代替路が確保される</li> </ul> <p>(4) 北部救急小隊から第三次医療施設への速達性・走行性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北部救急小隊から第三次医療施設(県立宮崎病院)への搬送時間短縮が図られる</li> </ul> <p>(5) 工業団地から高速ICへの速達性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北部工業団地から西都ICへの移動時間短縮が図られる</li> </ul> <p>(6) 高速ICから観光地への速達性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西都ICから宮崎神宮への移動時間短縮が最も図られる</li> </ul> <p>【案③】東側バイパス案(海側案) [事業費約450~500億円]          &lt;国道10号の東側にバイパスを整備し、通過交通を分離することで、交通混雑緩和を図る案&gt;</p> <p>(1) 渋滞の緩和・交通事故の減少・歩行者の安全性確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現国道10号の通過交通の転換が図られ、混雑が緩和されるものの、効果は案②よりも劣る</li> <li>・現国道10号の沿道施設・細街路からの出入り車両による通行阻害は減少する</li> <li>・通過交通はバイパスに転換するため、現国道10号の交通事故減少が見込まれるものの、効果は案②よりも劣る</li> <li>・現国道10号の歩道は現況のままであり、歩行者の安全性向上には繋がらない              (※1:通過交通が転換することにより、現国道10号の交通量が減少するため、歩行者の安全性向上が見込まれる)</li> <li>・現国道10号から新設バイパスに行くために生活道路を利用する車両が流入する</li> </ul> <p>(2) 既成市街地衰退の懸念および無秩序な市街化の懸念</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパス沿線は、概ね市街化調整区域であるため、開発は抑制され、現国道10号周辺の改変は生じない</li> </ul> <p>(3) 代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・別線整備により現国道10号の代替路が確保される</li> <li>・沿岸部周辺からのアクセス性が高い</li> </ul> <p>(4) 北部救急小隊から第三次医療施設への速達性・走行性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北部救急小隊から第三次医療施設(県立宮崎病院)への搬送時間短縮が図られるが他案より劣る</li> </ul> <p>(5) 工業団地から高速ICへの速達性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北部工業団地から西都ICへの移動時間短縮が図られるが他案より劣る</li> </ul> <p>(6) 高速ICから観光地への速達性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西都ICから宮崎神宮への移動時間短縮が図られる</li> </ul>	<p>【案②】西側バイパス案(山側案)を選定</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・団体、企業および地域住民に対する各意見聴取において、「渋滞の緩和」「交通事故の減少」が最も重要視されており、つづいて、「歩行者の安全性確保」「代替路の確保」の項目について重視する声が多かった。</li> <li>・自治体からは、「渋滞の緩和」「交通事故の減少」「歩行者の安全性確保」「代替路の確保」「北部救急小隊から第三次医療施設への速達性・走行性向上」「工業団地から高速ICへの速達性向上」「高速ICから観光地への速達性向上」の視点からもルート設定を望む意見があった。</li> <li>・比較評価の結果、重要視されている政策目標が概ね達成され、他案より総合的に優れている。</li> </ul>

## 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;">国道329号 中城村～西原町  (沖縄県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 産業(県内有数の工業団地における社会基盤整備に関する要望)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西原町の製造品出荷額は県内でも多くのシェアを占めているものの、近年横ばいとなっており、生産性向上にむけて交通渋滞を緩和する道路整備、工場用地の拡充が課題。</li> </ul> <p>(2) 観光(周遊観光による観光産業の振興)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東海岸地域には世界遺産に指定されている「中城城跡」「斎場御嶽」等の観光資源が点在しており、今後も「大型MICE施設建設(H32開業予定)」、「中城湾港」の整備等が進められているものの、当該地域を訪れる観光客は1割にとどまっている。</li> </ul> <p>(3) 渋滞(交通渋滞による東海岸地域で唯一の幹線道路の機能低下)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道329号は、小那覇、内間交差点等でピーク時を中心に慢性的な交通渋滞が発生している。</li> <li>・渋滞による救急搬送の時間が長くなり、患者負担や容態の悪化が懸念される。</li> </ul> <p>(4) 防災(災害時のリダンダンシーの確保)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小那覇交差点付近では大雨時に道路冠水による通行止めが発生している。</li> </ul> <p>(原因)</p> <p>(1) 産業(地域間アクセス性の低下)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道329号は工場関連の交通が約4割を占めているものの、産業活動を支える幹線道路の整備密度が低く渋滞が生じていることから、工業団地と各拠点間のアクセス性が低くなっている。</li> </ul> <p>(2) 観光(地域間を連絡する広域ネットワークの不足)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光資源間を周遊する幹線道路ネットワークが不足している。</li> </ul> <p>(3) 渋滞(国道329号の幹線道路としての機能低下)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南北方向を結ぶ唯一の幹線道路である国道329号へ交通が集中。</li> <li>・国道329号は幅員が狭く、右左折や施設等への出入り交通による交通阻害により速度低下が発生している。</li> </ul> <p>(4) 防災(代替道路がない脆弱な道路ネットワーク)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大雨洪水時には周辺地域の広範囲で冠水が想定されているが、代替路が存在しない。</li> </ul>	<p>(1) 産業振興を支援する道路ネットワークの強化</p> <p>(2) 周遊観光を支援する道路ネットワークの強化</p> <p>(3) 交通の円滑化</p> <p>(4) 災害時に強い道路ネットワークの確保</p>	<p>【A案】全線バイパス案[事業費約120億円]          &lt;工業団地の海側を通過し支障家屋等を極力回避し国道329号に接続する案&gt;</p> <p>(1) 産業振興を支援する道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流拠点施設間をアクセスする道路ネットワークが形成されることにより、輸送時間が最も短縮する。</li> </ul> <p>(2) 周遊観光を支援する道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的な観光ルートを形成し、観光施設間の所要時間が最も短縮する。</li> </ul> <p>(3) 交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスを整備することにより、主要渋滞交差点を回避するとともに、交通がバイパスに転換することにより、現道の渋滞緩和が最も期待できる。</li> </ul> <p>(4) 災害時に強い道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスを整備することにより、冠水想定個所を回避することができる。</li> </ul> <p>【B案】部分バイパス+現道拡幅案[事業費約150億円]          &lt;工業団地の内陸側を通過し国道329号に接続する案&gt;</p> <p>(1) 産業振興を支援する道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流拠点施設間をアクセスする道路ネットワークが形成されることにより、輸送時間が短縮する。</li> </ul> <p>(2) 周遊観光を支援する道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的な観光ルートを形成し、観光施設間の所要時間が短縮する。</li> </ul> <p>(3) 交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスを整備することにより、主要渋滞交差点を回避するとともに、交通がバイパスに転換することにより、現道の渋滞緩和が期待できる。</li> </ul> <p>(4) 災害時に強い道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスを整備することにより、冠水想定個所を回避することができる。</li> </ul> <p>【C案】現道拡幅案[事業費約140億円]          &lt;国道329号現道を活用し、道路を拡幅する案&gt;</p> <p>(1) 産業振興を支援する道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の拡幅のため交通容量が増加するが、輸送時間はあまり短縮されない。</li> </ul> <p>(2) 周遊観光を支援する道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の拡幅のため交通容量が増加するが、観光施設間の所要時間はあまり短縮されない。</li> </ul> <p>(3) 交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の拡幅のため、主要渋滞交差点を回避できず、また交通容量が増加することから、渋滞の緩和は他案に比べ劣る。</li> </ul> <p>(4) 災害時に強い道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・冠水想定個所を回避することはできない。</li> </ul>	<p>【A案】全線バイパス案を選定。</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策目標に関する「産業振興を支援する道路ネットワークの強化」、「周遊観光を支援する道路ネットワークの強化」、「交通の円滑化」、「災害時に強い道路ネットワークの確保」の評価項目について、【A案】全線バイパス案は優位である。</li> <li>・道路整備による影響について「土地利用・施設」、「生活環境への影響」、「影響する家屋数」、「コスト」の評価項目について、【A案】全線バイパス案は優位である。</li> <li>・地域の意見聴取結果において、政策目標に関しては「産業振興を支援する道路ネットワークの強化」、「交通の円滑化」、「災害時に強い道路ネットワークの確保」について重視すべきとする意見が寄せられており、「【A案】全線バイパス案」及び「【B案】部分バイパス+現道拡幅案」が適している。</li> <li>・総合的に判断して「【A案】全線バイパス案」が適していると考えられる。</li> </ul>