

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
旭川・紋別自動車道 (遠軽～上湧別) (北海道)	<p>(課題等)</p> <p>(1)道路交通 ・遠軽市街地には主要な幹線道路が国道242号しかないため、物流・観光・沿道利用等の交通が集中。 ・通過交通が通過するため、大型車混入率が高く、市街地部では大型車による事故が多発。</p> <p>(2)産業支援（物流） ・遠軽地域は、日本の食や生活を支える農林水産物の生産地であるが、物流拠点までの距離が長く、長距離輸送が必要。 ・全国有数の漁獲量を占めるホタテなどの主要産品は、出荷時期の季節変動が大きく、繁忙期に安定供給できる輸送環境の確保が必要。</p> <p>(3)観光支援（人流） ・遠軽地域は、花の名所めぐりが楽しめる「花回遊」や流水観光など、魅力的な自然を生かした観光の推進に取り組む中、宿泊拠点となる地域から遠く、周遊性に課題。</p> <p>(4)暮らし（医療） ・高次医療は3次救急医療機関をオホーツク圏で唯一有する北見市に依存しているが、カバー面積は全国平均の約8倍と広大。 ・遠軽地域で心疾患を担う病院は、遠軽町の2次救急医療機関（1施設）しかなく、搬送に長時間を要することから、心疾患による死亡率は高水準。</p> <p>(5)災害（防災・減災） ・豪雨等により湧別川流域の洪水被害が発生しているが、洪水時の道路寸断により、遠軽市街地の災害拠点施設が孤立する恐れ。 ・近年、二つ玉低気圧が増加し、暴風雪が発生する危険性が高く、郊外部では暴風雪時に視程障害による通行止めが発生。</p> <p>(原因)</p> <p>(1)道路交通 ・当該区間は、沿道商業施設等の立地、信号交差点の連続、線形不良区間の存在等により旅行速度の著しい低下や大型車による事故が発生。</p> <p>(2)産業支援（物流） ・主要産品の輸送ルートである当該区間は、線形不良区間や市街地部での大型車事故が多発。</p> <p>(3)観光支援（人流） ・周遊観光ルートである当該区間は、観光期の交通集中による交通混雑が発生し、観光周遊時の定時性や速達性を阻害。</p> <p>(4)暮らし（医療） ・北見市や遠軽町への救急搬送ルート上に、信号交差点が連続する市街地や線形不良区間が存在するため、走行環境が悪化。</p> <p>(5)災害（防災・減災） ・洪水発生時は、国道242号の通行止めにより、大規模な迂回や遠軽町へのアクセス路が寸断。 ・災害時における代替路やアクセス路が確保されていない。</p>	<p>(1)安全かつ効率的な物流ルート確保による、地域を支える基幹産業の生産性の向上の支援</p> <p>(2)定時性や速達性の確保による、周遊観光促進の支援</p> <p>(3)救急搬送の速達性・安定性向上による、地域の安心して暮らすの支援</p> <p>(4)災害発生時の国道の機能確保</p>	<p>[案①]別線整備ルート案（事業費約240～300億円） (別線整備により、現道課題の解消と時間短縮を図る案) ○政策目標 (1)産業支援（物流） ・輸送時の時間短縮効果大きい。 ・線形不良区間を全て回避。 (2)観光支援（人流） ・周遊観光時の移動時間の短縮効果が大きい。 (3)暮らし（医療） ・北見市の3次医療機関への時間短縮効果大きい。 ・遠軽町の2次医療機関への60分圏カバー人口の増加大きい ・搬送患者の負担を軽減。 (4)災害（防災・減災） ・洪水浸水想定区域、地吹雪発生区間を回避。 ・代替路の確保が可能。 ○配慮すべき事項 (1)地域への影響 ・市街地を回避するため、沿道家屋、土地利用等への影響は小さい。 (2)環境への影響 ・山地部を通過するが、地形に沿った道路とすることで、地形改変面積を抑制することが可能。 (3)工事中の影響 ・郊外部の別線整備のため、工事中の現道交通への影響は小さい (4)経済性 ・別線整備の延長が長く、案②より経済性に劣る。</p> <p>[案②]別線・一部現道改良ルート案（事業費約210～270億円） (別線整備・一部現道改良により、現道課題の解消を図る案) ○政策目標 (1)産業支援（物流） ・輸送時の時間短縮効果がやや小さい。 ・線形不良区間、信号交差点を一部回避。 (2)観光支援（人流） ・周遊観光時の移動時間の短縮効果がやや小さい。 (3)暮らし（医療） ・北見市の3次医療機関への時間短縮効果がやや小さい。 ・遠軽町の2次医療機関への60分圏カバー人口の増加大きい ・搬送患者の負担をやや軽減。 (4)災害（防災・減災） ・洪水浸水想定区域、地吹雪発生区間を回避。 ・部分的に代替路の確保が可能。 ○配慮すべき事項 (1)地域への影響 ・市街地を回避するため、沿道家屋、土地利用等への影響は小さい。 (2)環境への影響 ・山地部を通過するが、地形に沿った道路とすることで、地形改変面積を抑制することが可能。 (3)工事中の影響 ・国道接続部で、通行規制や沿道利用の現道交通への影響が発生。 (4)経済性 ・別線整備の延長が短く、経済性に優れる。</p> <p>[案③]現道改良ルート案（事業費約350～430億円） (現道改良により、現道課題の解消を図るルート) ○政策目標 (1)産業支援（物流） ・輸送時の時間短縮効果が小さい。 ・線形不良区間の走行性向上、信号交差点は現況と同じ。 (2)観光支援（人流） ・周遊観光時の移動時間の短縮効果が小さい。 (3)暮らし（医療） ・北見市の3次医療機関への時間短縮効果が小さい。 ・遠軽町の2次医療機関への60分圏カバー人口の増加がやや小さい ・搬送患者の負担の軽減は困難。 (4)災害（防災・減災） ・洪水浸水想定区域、地吹雪発生区間を回避。 ・代替路が確保されない。 ○配慮すべき事項 (1)地域への影響 ・市街地を通過するため、沿道家屋、土地利用への影響が大きい。 (2)自然環境への影響 ・現道を改良するため、自然環境への影響は小さい。 (3)工事中の影響 ・国道の通行規制や沿道利用の現道交通への影響が非常に大きい。 (4)経済性 ・用地費、補償費が大きく、案①・案②より経済性に劣る。</p>	<p>・洪水浸水想定範囲、地吹雪発生区間を回避し、高次医療施設への速達性・安定性の向上が図られる。【案①】別線整備ルートを対策方針（案）とする。</p> <p>・インターチェンジの配置については、政策目標の達成や遠軽市街地の信号交差点の連続や線形不良箇所による、速度低下や安全性低下に配慮した配置案とする。</p> <p>（理由）</p> <p>・【案①】別線整備ルートは、【案②】別線・一部現道改良ルート、【案③】現道改良ルートに比べ、概ね全ての政策目標において、同等以上の達成が見込め、優れている。</p> <p>・地域意見聴取の結果、政策目標の達成のためには、「北見市の医療機関への搬送時間の短縮」や「遠軽町の医療機関への搬送時間の短縮」や「災害時の道路機能の確保・代替路の確保」がアンケート及びヒアリング双方で重視されている。</p> <p>・事業にあたって配慮すべき事項として、アンケートでは「家屋や施設など地域への影響」や「自然環境への影響」、ヒアリングでは「工事中の交通規制による影響」や「家屋や施設など地域への影響」が重視されている。</p> <p>・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を踏まえ、「高次医療機関に円滑にアクセスできること」や「市街地から円滑にアクセスできること」や「北見方面に円滑にアクセスできること」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
<p>国道108号 石巻河南道路 (宮城県)</p>	<p>(課題等) (1) 主要幹線道路としての走行性及び安全性が低下 ・物流道路としての利用がありながら、幅員狭小、直角曲がり交差点があり、追突等の事故が多発。 ・道幅が狭くカーブが多い区間では出会い頭の事故が発生。 (2) 三次救急医療施設への安定した救急搬送路がない ・国道108号は幅員が狭く、追い越しが難しい。 ・搬送経路には渋滞している交通のボトルネック区間を通過するためスムーズな搬送に影響。 (3) 主要観光地への連絡性が悪い ・新たな観光拠点が中心市街地に形成され、入込客数が増加。 ・内陸部からの中心市街地へのアクセスにはボトルネック区間を通過する。 (4) 広域的な輸送を支える幹線道路が不足 ・石巻港から内陸方面への輸送経路として幅員狭小、直角曲がり区間を通過するため、大型車の走行に支障。 ・車両サイズを下げるなど、運行台数を増やして輸送している。 (5) 緊急輸送道路として脆弱 ・現道は狭隘区間があり、内陸からの緊急輸送が必要な時、狭隘区間を抱えた経路となり、災害時にも機能するネットワークが必要。</p> <p>(原因) (1) 「畳石交差点～北村交差点」間では物流道路としての利用が多く、狭隘部における大型車が流入。「菰継交差点～畳石交差点」間では狭隘で交通量が多い。 (2) 「畳石交差点～北村交差点」間では河南地区からの出動・搬送時に幅員狭小区間を通過する必要がある。「菰継交差点～畳石交差点」間では震災後の開発に伴い交通量が増加し容量が不足、交通のボトルネック区間が存在。 (3) 内陸部と中心市街地を連絡する観光交流の場合、交通のボトルネック区間の通過が伴う。 (4) 内陸部への輸送には、「畳石交差点～北村交差点」間の隘路区間を通過が伴うため、大型車等の広域交通に適した幹線道路がない。 (5) 災害時においても、内陸部と石巻を結び信頼性の高い緊急輸送道路がない。</p>	<p>(1) 幹線道路としての走行性及び安全性の確保 (2) 三次救急医療施設へのアクセス性強化 (3) 観光交流を支えるネットワークの確保 (4) 地域産業を支える幹線道路の確保 (5) 防災拠点への輸送確実性</p>	<p>【全線バイパス案】(事業費約260～310億円) (1) 幹線道路としての走行性及び安全性の確保 ・バイパス整備により、現道との交通分担を図り、走行性と安全性を確保 (2) 三次救急医療施設へのアクセス性強化 ・石巻赤十字病院に直結し、所要時間が短縮 (3) 観光交流を支えるネットワークの確保 ・石巻市街地の主要観光地へのアクセスに変化はない (4) 地域産業を支える幹線道路の確保 ・石巻港や須江地区とのアクセス性に変化はない (5) 防災拠点への輸送確実性 ・バイパス整備により圏域防災拠点への輸送確実性を確保</p> <p>【全線バイパス案(港アクセス考慮)】(事業費約230～280億円) (1) 幹線道路としての走行性及び安全性の確保 ・バイパス整備により、現道との交通分担を図り、走行性と安全性を確保 (2) 三次救急医療施設へのアクセス性強化 ・石巻赤十字病院に直結し、所要時間が短縮 (3) 観光交流を支えるネットワークの確保 ・石巻市街地の主要観光地へのアクセスに変化はない (4) 地域産業を支える幹線道路の確保 ・石巻港インター線に直結し、内陸方面から港や須江地区とのアクセス性は向上 ・市街地方面へのアクセスに変化はない (5) 防災拠点への輸送確実性 ・バイパス整備により圏域防災拠点への輸送確実性を確保</p> <p>【現道拡幅・バイパス併用案】(事業費約170～220億円) (1) 幹線道路としての走行性及び安全性の確保 ・広淵地区をバイパス整備、蛇田地区を現道拡幅・歩道整備により整備し、走行性と安全性を確保 (2) 三次救急医療施設へのアクセス性強化 ・三治道を介してのアクセスで、所要時間はやや短縮 (3) 観光交流を支えるネットワークの確保 ・石巻市街地の主要観光地へのアクセスが向上し、広域移動に対応 (4) 地域産業を支える幹線道路の確保 ・石巻港インター線に直結し、港や須江地区とのアクセス性は向上 (5) 防災拠点への輸送確実性 ・バイパスと現道機能強化(拡幅)により、三治道を介し圏域防災拠点への輸送確実性を確保</p>	<p>計画及びルート帯案については、対象区間を石巻港へのアクセスを考慮しバイパスで県道に接続、さらに石巻河南ICに向け現道拡幅する案であり、広淵地区は道路交通の機能分担を図り、蛇田地区は交通容量の拡大により主要幹線道路としての機能を確保、併せて石巻港及び石巻市街地へのアクセス向上を図る【現道拡幅・バイパス併用案】を選定</p> <p>(理由) ・地域の課題を解決するための政策目標(「幹線道路としての走行性及び安全性の確保」「三次救急医療施設へのアクセス性強化」「観光交流を支えるネットワークの確保」「地域産業を支える幹線道路の確保」「防災拠点への輸送確実性」)を達成。 ・「蛇田地区における幅員狭小や復興に伴う交通課題」「市街地方面への結びつき」といった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。</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>新庄酒田道路 (戸沢～立川)</p> <p>(山形県)</p>	<p>(課題等)</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 走行安全性・快適性が低下 <ul style="list-style-type: none"> ・ 狭幅員、急カーブが連続しており、交差点は少ないが区間全体に急ブレーキが発生。 ・ 地吹雪や路面凍結、堆雪により、走行環境が悪化。 ・ 冬期に通常期の約4倍の死傷事故が発生しており、正面衝突やすれ違い時などの死傷事故が多発。 ・ カーブが多く、狭いので見通しが悪い。 ・ 道路が狭く大型車とのすれ違いが危険。 ・ 片側1車線のため低速車両の追い越しができない。 ・ 通行止め時は国道112号による広域迂回が必要。 ・ 大型車が走行するには狭小でカーブが多く、勾配がきつい箇所がある。 (2) 不安定な物流ネットワーク <ul style="list-style-type: none"> ・ 通行止め時は広域迂回(所要時間約2倍)が発生し、原材料の輸送や商品の製造、供給へ影響。 ・ 急ブレーキ等による走行時の振動により原材料や商品の輸送に影響。 ・ 地域の物流を支える重要な路線だが、通行止め時は迂回距離が長い。 ・ 迂回路が国道112号しかないため、通行止めが国道112号と同時に発生すると、影響が大きい。 (3) 周遊観光の連絡性が不十分 <ul style="list-style-type: none"> ・ 最上・庄内地域への観光客数は近年減少傾向。 ・ 最上・庄内両地域間の相互交流も少ない。 ・ 通行止めになると庄内～内陸間の移動にかなりの時間を要する。 ・ 冬期に悪路や通行止めになりやすく、主に冬に来訪するインバウンド観光客には利用しづらい。 (4) 患者の安静かつ迅速な搬送に支障 <ul style="list-style-type: none"> ・ 転院搬送時の患者への負担軽減に課題。 ・ 冬期走行性の確保に課題。 ・ 揺れやカーブ、滑り等を抑えるため、速度が遅くなりやすく、病院への引き渡しにも時間がかかる。 ・ 迂回路がないため、通行止め時の救急搬送には課題がある。 <p>(原因)</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 狭幅員、急カーブが連続。冬期の劣悪な道路交通環境。 (2) 通行止めの迂回が広域となる。狭幅員、急カーブが連続。 (3) 地域間の到達性と定時性が低い。 (4) 狭幅員、急カーブが連続。冬期の劣悪な道路交通環境。 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 安全かつ快適な移動の実現 (2) 物流の安定的輸送の確保 (3) 観光振興の支援 (4) 安定した搬送ルートの確保 	<p>【バイパス案】(事業費約200～240億円)</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 安全かつ快適な移動の実現 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事故の多い急カーブ(R=100m:2箇所、R=120m:1箇所)やスノーシェッド区間の回避により、事故の危険性が大きく軽減 ・ 狭小幅員や路面凍結の多い最上川沿いの回避により、冬期の移動快適性が大きく向上 ・ 冬期の走行安全性(立ち往生回避)を確保 (2) 物流の安定的輸送の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 災害・事故による通行止め時の迂回路として、代替機能を確保 (3) 観光振興の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ 別線整備でサービス速度が高く、速達性に優れる ・ 現道沿線からのアクセス性は劣る (4) 安定した搬送ルートの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ サービス速度向上により、患者の安静搬送に大きく寄与 <p>【現道改良・一部バイパス案】(事業費約220～260億円)</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 安全かつ快適な移動の実現 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事故の多い急カーブ(R=100m:2箇所、R=120m:1箇所)やスノーシェッド区間の回避により、事故の危険性が大きく軽減 ・ 狭小幅員の解消により、冬期の移動快適性が向上 ・ 冬期の走行安全性(立ち往生回避)を確保 (2) 物流の安定的輸送の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 現状より広い幅員の確保により、全面通行止めリスクを緩和 (3) 観光振興の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ 急カーブ改良により、サービス速度が向上 ・ 最上川沿いの観光資源へのアクセス性に優れる (4) 安定した搬送ルートの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 急カーブ改良により、患者の安静搬送に寄与 	<p>計画及びルート帯案については、「安全かつ快適な移動の実現」、「物流の安定的輸送の確保」、「観光振興の支援」、「安定した搬送ルートの確保」に寄与するバイパス案とする。インターチェンジの位置については、地域のニーズ、災害時の利用に配慮した配置案とする。</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(「安全かつ快適な移動の実現」「物流の安定的輸送の確保」「観光振興の支援」「安定した搬送ルートの確保」)を達成。 ・ 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。 ・ 経済性の面でも優れている。

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>名岐道路 (愛知県)</p>	<p>(課題等) (1) 物流・産業・人流 ・名古屋と岐阜地域間を結ぶ高速道路ネットワークは迂回感がある。(一般道に比べて1.5倍) ・高速道路を利用した場合に所要時間にばらつきが生じ、時間信頼性が低い。 (2) 渋滞 ・国道22号等で朝・夕ピーク時に速度低下が発生。 ・特に市街地付近では速度低下が顕著。 (3) 事故 ・当該区間の国道22号の死傷事故率は、愛知県平均の約1.8倍と高い。</p> <p>(原因) (1) 物流・産業・人流 ・名古屋・岐阜地域間の効率的な高速道路ネットワークが不足。 ・高速道路利用ルートに渋滞ボトルネック箇所が存在。 (2) 渋滞 ・地域を発着点とする交通と、広域交通(通過交通)が混在。 ・市街地付近では信号交差点が連担。 (3) 事故 ・渋滞に起因する追突事故が多発。</p>	<p>(1) 都市間の物流・人流アクセス性向上、産業活性化支援 (2) 交通の円滑化 (3) 交通安全の確保</p>	<p>【案①】専用部整備案 [事業費約1,600~1,960億円] 〈全線立体構造で整備し、地域交通と通過交通を分化することで、産業・物流拠点間の高速アクセス性・時間信頼性を向上させるとともに現道の渋滞や事故に対する課題解決を図る案〉 (1) 都市間の物流・人流アクセス性向上、産業活性化支援 ・都市間を結ぶ高速道路の距離が短くなる。 ・都市間の高速道路の移動において、渋滞箇所を通過しなくなるため時間信頼性が向上する。 ・一宮ICや一宮木曾川ICのジャンクション化により、効率的な高速道路ネットワークの利用を可能とする。 (2) 交通の円滑化 ・国道22号の通過交通と地域交通を分離しつつ、交通容量を最も拡大する事で、国道22号・周辺道路等の旅行速度が最も向上する。 ・インターチェンジの設置により、地域交通(名古屋方面)の専用部への転換を促進する。 (3) 交通安全の確保 ・一宮市をはじめとする周辺地域の渋滞が緩和する事で交通事故件数が最も削減する。 【案②】部分立体案 [事業費約300~360億円] 〈信号が連続する区間(富士3・両郷町~常願通7)において、部分的に立体構造で整備し、渋滞や事故に対する課題解決を部分的に図る案〉 (1) 都市間の物流・人流アクセス性向上、産業活性化支援 ・都市間を結ぶ高速道路の距離は変わらない。 ・都市間の高速道路の移動において、東海北陸自動車道から国道22号へ交通がやや転換するため、時間信頼性はやや向上するものの渋滞ボトルネック箇所は残存する。 (2) 交通の円滑化 ・国道22号の信号交差点の一部を回避しつつ、交通容量を拡大する事で、国道22号・周辺道路等の旅行速度がやや向上するものの効果は限定的。 (3) 交通安全の確保 ・一宮市をはじめとする周辺地域の渋滞がやや緩和する事で交通事故件数がやや削減するものの効果は限定的。 【案③】平面8車線案 [事業費約100~120億円] 〈全線で現道を拡幅し、工事中の現道交通への影響を考慮しつつ、渋滞や事故に対する課題軽減を図る案〉 (1) 都市間の物流・人流アクセス性向上、産業活性化支援 ・都市間を結ぶ高速道路の距離は変わらない。 ・都市間の高速道路の移動において、東海北陸自動車道から国道22号へ交通が若干転換するため、時間信頼性は若干向上するものの渋滞ボトルネック箇所は残存する。 (2) 交通の円滑化 ・国道22号の交通容量を拡大する事で、国道22号・周辺道路等の旅行速度が若干向上するものの現状とほぼ変わらない。 (3) 交通安全の確保 ・一宮市をはじめとする周辺地域の渋滞が若干緩和する事で交通事故件数が若干削減するものの効果は限定的。</p>	<p>1. ルート案については、全線立体構造で整備し、地域交通と通過交通を分化することで、産業・物流拠点間の高速アクセス性・時間信頼性を向上させるとともに現道の渋滞や事故に対する課題解決が最も期待できる【案①:専用部整備案】とする。</p> <p>2. 地域の利便性向上の観点で高速道路へのアクセス性を高め、地域内利用と地域外利用の機能分化を一層発揮させるため、既存の高速インターチェンジから距離があり、国道22号に流出入する交通が多い両郷町交差点付近にインターチェンジ設置の検討を行う。</p> <p>3. 高速道路利用者の利便性(高速道路のアクセス機能)を最大限高めるために、現在一部の相互利用ができない一宮ICや新たに交差する一宮木曾川ICについて、接続機能の強化(ジャンクション化)の検討を行う。</p> <p>(理由) ・高速道路へのアクセス性、時間信頼性が最も向上する。 ・国道22号・交差道路の旅行速度が向上し、走行性が最も向上する。 ・国道22号・交差道路の交通事故件数の削減が最も期待できる。</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>播磨臨海地域道路(第二神明～広畑)(兵庫県)</p>	<p>(課題等) (1)産業 ・国道2号BPへのアクセス道路は、物流交通と生活交通が混在するため渋滞 ・臨海部の工業地域から播磨臨海地域外への物流は、主に国道2号BPを利用し、神戸・大阪方面への輸送が多い ・国道2号BPへのアクセス道路である南北道路、国道2号BPの渋滞により、臨海部から発生する長距離交通の速達性・定時性が確保できていない ・慢性的な渋滞は、材料入荷遅れ等の生産活動への影響、物流コスト増加による競争力低下等、民間投資へ大きく影響 (2)観光 ・県内周遊ルートを「ひょうごゴールデンルート」として設定・提案し、兵庫のインパウンド観光ブランド力の向上を図り、誘客を促進することを目指している (3)事故 ・国道2号BP、国道250号ともに、兵庫県内平均の約2倍以上の死傷事故率 (4)防災 ・洪水浸水や津波浸水による道路寸断の恐れが想定</p> <p>(原因) (1)産業 ・東西方向の国道2号BPを中心とした幹線道路は、需要が大き(容量を大幅に超過しており渋滞が著しく、国道2号BPを利用する交通は、姫路市中心部や加古川市中心部、また臨海部に発生集中が多い。 ・播磨地域外への交通は臨海部に長距離交通エリアが広がり、臨海部からの交通は南北道路、国道2号BPを經由。 (2)観光 ・世界文化遺産姫路城周辺エリアへの自動車利用経路のうち、国道2号BPを利用する播磨地域外の東西交通は全体の約5割を占める。 ・国道2号BPの渋滞により、定時性・速達性が確保されていない。 (3)事故 ・国道2号BPでは加古川西ランプおよび加古川西詰ランプ、国道250号では姫路市飾磨区域で事故件数が多い。 ・国道2号BPの事故要因は、速度低下が原因の一つと考えられる追突事故が8割以上。 (4)防災 ・洪水及び南海トラフ巨大地震に伴う津波により、一部の主要幹線道路で浸水による通行止めが懸念。 ・播磨地域の臨海部には、液状化危険度が極めて高い範囲が広く分布。</p>	<p>(1)製造業の活性化、投資促進 (2)観光周遊の促進 (3)交通事故の削減 (4)災害に強いまちづくり</p>	<p>[案1-1]内陸・加古川ルート[事業費約5,900億円] <加古川市の市街化調整区域及び住宅密集地と企業集積地の間の空間や公共空間を活用する案> [政策目標] (1)製造業の活性化、投資促進 ・バイパスまでのアクセス性が良く、阪神方面への連絡時間短縮が期待できる。 ・臨海部からの移動において、主要渋滞箇所を通過しなくなるため、南北道路、特に明石西IC及び加古川東ランプ付近の渋滞緩和が期待できる。 (2)観光周遊の促進 ・神戸～姫路間の移動時間・距離が短縮され、姫路城等の観光地への速達性、定時性の向上が期待できる。 (3)交通事故の削減 ・国道2号BPの渋滞緩和による追突事故の削減が期待できる。 ・南北道路の渋滞緩和による交通事故の削減が期待できる。 (4)災害に強いまちづくり ・別線整備とすることで災害時のリダンダンシーが確保できる。 ・主に住居系地域に近い内陸部を通るため、災害時の避難・救助等に際しての活用効果が高い。 [配慮事項] (1)生活環境への影響 ・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。 (2)自然環境への影響 ・自然環境の考慮すべき箇所は、概ね回避するため、自然環境への影響は小さい。 (3)支障となる家屋及び工場等 ・家屋：約240棟、工場等：約240棟、公共空間・市街化調整区域通過割合：約6割</p> <p>[案1-2]内陸・明石ルート[事業費約6,200億円] <明石市の市街化調整区域及び住宅密集地と企業集積地の間の空間や公共空間を活用する案> [政策目標] (1)製造業の活性化、投資促進 ・バイパスまでのアクセス性が良く、阪神方面への連絡時間短縮が期待できる。 ・臨海部からの移動において、主要渋滞箇所を通過しなくなるため、南北道路の渋滞緩和が期待できるが、明石西IC及び加古川東ランプ付近の渋滞緩和については加古川ルートに比べて劣る。 ・神戸～姫路間の移動時間・距離が短縮され、姫路城等の観光地への速達性、定時性の向上が期待できる。 (3)交通事故の削減 ・国道2号BPの渋滞緩和による追突事故の削減が期待できる。 ・南北道路の渋滞緩和による交通事故の削減が期待できる。 (4)災害に強いまちづくり ・別線整備とすることで災害時のリダンダンシーが確保できる。 ・主に住居系地域に近い内陸部を通るため、災害時の避難・救助等に際しての活用効果が高い。 [配慮事項] (1)生活環境への影響 ・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。 (2)自然環境への影響 ・自然環境の考慮すべき箇所は、概ね回避するため、自然環境への影響は小さい。 (3)支障となる家屋及び工場等 ・家屋：約240棟、工場等：約330棟、公共空間・市街化調整区域通過割合：約5割</p> <p>[案1-1]内陸・加古川ルートを選定。</p> <p>(理由) 地域の意見聴取結果において、政策目標、配慮事項、コストの8項目のうち、6項目(製造業の活性化、投資促進、交通事故の削減、災害に強いまちづくり、生活環境への影響、自然環境への影響、支障となる家屋及び工場等)について重視すべきとする意見が多く寄せられている。</p> <p>このうち、住民等・事業所アンケート、オープンハウス、関係団体ヒアリング等全ての意見聴取において、「製造業の活性化、投資促進」、「交通事故の削減」、「災害に強いまちづくり」について重視すべきとする意見が多く、3項目全てにおいて効果が期待できる案は「内陸・加古川ルート」である。</p> <p>また、その他の重視すべきとする意見が多く寄せられた事項(生活環境への影響、自然環境への影響、支障となる家屋及び工場等)については、今後の環境影響評価手続きや路線・構造の検討において、一定程度影響を軽減することができると考える。</p>	
			<p>[案2-1]沿岸・明石ルート[事業費約9,300億円] <加古川市の市街化調整区域及び企業地内の空間や海上空間を活用する案> [政策目標] (1)製造業の活性化、投資促進 ・バイパスまでのアクセス性に劣るため、阪神方面への連絡時間短縮は内陸ルートに比べて劣る。 ・臨海部からの移動において、主要渋滞箇所を通過しなくなるため、南北道路、特に明石西IC及び加古川東ランプ付近の渋滞緩和が期待できる。 (2)観光周遊の促進 ・神戸～姫路間の移動時間・距離が短縮され、姫路城等の観光地への速達性、定時性の向上が期待できるが、内陸ルートに比べて劣る。 (3)交通事故の削減 ・国道2号BPから新しいルートへの交通転換が限定的であり、交通事故の削減効果は内陸ルートに比べて劣る。 ・国道2号BPから新しいルートへの交通転換が限定的であり、南北道路の交通事故の削減への期待は内陸ルートに比べて劣る。 (4)災害に強いまちづくり ・別線整備とすることで災害時のリダンダンシーが確保できる。 ・主に海上を通るため、災害時の避難・救助等に際しての活用効果は内陸ルートに比べて劣る。 [配慮事項] (1)生活環境への影響 ・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が、内陸ルートに比べ影響する範囲は少ない。 (2)自然環境への影響 ・自然環境の考慮すべき箇所は、概ね回避するため、自然環境への影響は小さい。 (3)支障となる家屋及び工場等 ・家屋：約170棟、工場等：約120棟、公共空間・市街化調整区域通過割合：約6割</p>	
			<p>[案2-2]沿岸・明石ルート[事業費約9,500億円] <加古川市の市街化調整区域及び企業地内の空間や海上空間を活用する案> [政策目標] (1)製造業の活性化、投資促進 ・バイパスまでのアクセス性に劣るため、阪神方面への連絡時間短縮は内陸ルートに比べて劣る。 ・臨海部からの移動において主要渋滞箇所の通過がなくなり、南北道路の渋滞緩和が期待できるが、明石西IC及び加古川東ランプ付近の渋滞緩和については加古川ルートに比べて劣る。 (2)観光周遊の促進 ・神戸～姫路間の移動時間・距離が短縮され、姫路城等の観光地への速達性、定時性の向上が期待できるが、内陸ルートに比べて劣る。 (3)交通事故の削減 ・国道2号BPから新しいルートへの交通転換が限定的であり、交通事故の削減効果は内陸ルートに比べて劣る。 ・国道2号BPから新しいルートへの交通転換が限定的であり、南北道路の交通事故の削減への期待は内陸ルートに比べて劣る。 (4)災害に強いまちづくり ・別線整備とすることで災害時のリダンダンシーが確保できる。 ・主に海上を通るため、災害時の避難・救助等に際しての活用効果は内陸ルートに比べて劣る。 [配慮事項] (1)生活環境への影響 ・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が、他家に比べ影響する範囲は少ない。 (2)自然環境への影響 ・自然環境の考慮すべき箇所は、概ね回避するため、自然環境への影響は小さい。 (3)支障となる家屋及び工場等 ・家屋：約60棟、工場等：約120棟、公共空間・市街化調整区域通過割合：約5割</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 (小浜～田万川)</p> <p>(島根県・山口県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 防災・代替路</p> <ul style="list-style-type: none"> 要防災対策箇所、土砂災害警戒区域、洪水浸水想定区域が点在。 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。 須佐及び田万川から益田市方面へは、通勤等、生活圏内であり結びつきが強いため、通行止め発生時には、大幅な迂回を強いられ市民生活及び企業活動に支障。 <p>(2) 安全性・走行性</p> <ul style="list-style-type: none"> 小浜～田万川間で、道路構造の不良箇所、幅員狭小トンネルが点在。 小浜～田万川間で、道路構造不良区間及びトンネル内で死亡事故が発生。 <p>(3) 産業</p> <ul style="list-style-type: none"> 益田市の特産農作物の販路拡大が進んでいない。 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。 アクセス道路の確実性、走行性、速達性の低さが、企業立地や事業拡大及び販路拡大の支障。 道の駅「ゆとりパークたまがわ」は、地域活性化の拠点として位置づけられているが交流人口が少ない。 <p>(4) 観光</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 観光地間の移動時間の長さや、空港へのアクセスのしにくさが、観光ツアー設定や、個人旅行者の周遊観光に支障。 <p>(5) 医療</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 通行規制時の迂回や急カーブ等による患者への負担増加。 <p>(原因)</p> <p>(1) 防災・代替路</p> <ul style="list-style-type: none"> 事故や災害時において、信頼性のある道路が無い。 <p>(2) 安全性・走行性</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路幾何構造の不良により安全性、走行性の確保が不十分。 <p>(3) 産業</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通ネットワークが脆弱。 事故や災害時において、信頼性のある道路が無い。 高速道路ICまでのアクセス性が悪い。 <p>(4) 観光</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光拠点までのネットワークが不十分でアクセス性が悪い。 <p>(5) 医療</p> <ul style="list-style-type: none"> 速達性・信頼性が不十分。 	<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】現道の線形不良区間の解消及び要防災対策箇所の対策を行う案（事業費約10～60億円）</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"> 現道を改良するため、小浜～田万川間の代替路は確保されない。 <p>(2) 安全性・走行性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 線形不良区間を解消する一部区間において交通の安全性が向上するが、勾配不良区間及び幅員狭小トンネルは解消されない。 <p>(3) 産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 線形不良区間の解消であるため、速達性の向上は見込まれない。（現況と比べ時間短縮はほぼ見込まれない） <p>(4) 観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 線形不良区間の解消であるため、速達性の向上は見込まれない。（現況と比べ時間短縮はほぼ見込まれない） <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"> 線形不良区間の解消であるため、搬送時間の短縮は見込まれない。（現況と比べ時間短縮は見込まれない） 代替路が確保されないため、救急搬送の確実性の向上は見込まれない。 <p>(6) 生活環境</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道を改良するため、現道の沿道環境は改善が見込まれない。 <p>(7) 自然環境</p> <ul style="list-style-type: none"> 地形変化が少なく、また橋梁がないため自然環境との調和の課題は少ない。 <p>(8) 生活への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 家屋移転はない。 現道を改良するため、田万川地区から最寄りのIC(小浜IC)への連絡性向上は見込まれない。 <p>(9) 工事の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道での工事が発生するため、交通規制が多い。 <p>(10) 経済性・早期整備への配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設に要する費用：約10～60億円 局所的な対策であるため、短期間で効果を発現。 <p>(11) 維持管理への配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道を改良するため、管理延長や構造物延長は増加しない。 <p>【案B】構造不良箇所の連続区間をショートバイパスで回避し、その他区間を現道拡幅する案（事業費約210～260億円）</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"> ショートバイパスは一部区間であり、小浜～田万川間全線の代替路は確保されない。 <p>(2) 安全性・走行性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ショートバイパスによる構造不良区間を回避、及び現道改良により、交通の安全性が向上する。 <p>(3) 産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 一部区間をショートバイパスにより整備するため、速達性の向上が見込まれる。（現況と比べ約1分短縮） <p>(4) 観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 一部区間をショートバイパスにより整備するため、速達性の向上が見込まれる。（現況と比べ約1分短縮） <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"> 一部区間をショートバイパスにより整備するため、搬送時間の短縮が見込まれる。（現況と比べ約1分短縮） 代替路が確保されないため、救急搬送の確実性の向上は見込まれない。 <p>(6) 生活環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ショートバイパス区間においては交通がバイパスに転換し、沿道環境の改善が見込まれるが、現道改良区間については改善が見込まれない。 <p>(7) 自然環境</p> <ul style="list-style-type: none"> 地形変化が多いため、橋梁が少ないが自然環境との調和に課題がある。 <p>(8) 生活への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 家屋への影響は小さい。（8件） ショートバイパスでの整備であり、自専道ネットワークが繋がらないため、田万川地区から最寄りのIC（小浜IC）への連絡性向上は見込まれない。 <p>(9) 工事の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道での工事が発生するため、交通規制が多い。 <p>(10) 経済性・早期整備への配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設に要する費用：約210～260億円 一般の交通に配慮を行いながらの工事となるため、工事が長期間に及ぶ。 <p>(11) 維持管理への配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> 一部区間の道路をショートバイパスとして新設するため、管理延長や構造物延長はやや増加する。 <p>【案C】小浜～田万川間を別線バイパスで結んだ案（事業費約320～370億円）</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"> 別線バイパスを整備するため、小浜～田万川間の代替路が確保できる。 <p>(2) 安全性・走行性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 自専道ネットワークにより道路構造不良区間を回避するため、交通の安全性が向上する。 <p>(3) 産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 自専道ネットワークを形成するため、速達性の向上が見込まれる。（現況と比べ約3分短縮） <p>(4) 観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 自専道ネットワークを形成するため、速達性の向上が見込まれる。（現況と比べ約3分短縮） <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"> 自専道ネットワークを形成するため、搬送時間の短縮が見込まれる。（現況と比べ約3分短縮） 代替路が確保されるため、救急搬送の確実性に優れる。 <p>(6) 生活環境</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通がバイパスに転換することで、現道の沿道環境は改善が見込まれる。 <p>(7) 自然環境</p> <ul style="list-style-type: none"> 地形変化が多く、また橋梁が多いため自然環境との調和に課題がある。 <p>(8) 生活への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 家屋への影響は小さい。（6件） 高速道路のインターチェンジが設置されるため、田万川地区の連絡性が向上する。 <p>(9) 工事の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道での工事が少なく、交通規制が少ない。 <p>(10) 経済性・早期整備への配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設に要する費用：約320～370億円 全線別線バイパスであり工事の規模が最も大きいため、工事が長期間に及ぶ。 <p>(11) 維持管理への配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> バイパスとして道路を新設するため、増加する管理延長や構造物延長が最も増加する。 	<p>【案C】小浜～田万川間を別線バイパスで結んだ案を選定（理由）</p> <ul style="list-style-type: none"> 意見聴取結果では、重視すべき項目において、通行止め時の代替路確保等の「(1)～(5)道路整備による効果・改善点」の各項目に多くの意見が寄せられた。一方で、比較的少数ではあるが、自然環境や建設に要する費用等の「(6)～(11)配慮すべき項目」に関する意見もいただいた結果となった。 よって、【案C】は通行止め時の代替路確保、速達性、確実性、安全性、アクセス性の高い道路ネットワークを形成でき、全ての政策目標の達成が見込めることから、優位性が高く、総合的に優れている。

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2号 岡山市古新田～倉敷市新田 (岡山県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 渋滞 ・上り方向は、古新田交差点を先頭に慢性的な渋滞が発生。 ・下り方向は、新田交差点などを先頭に朝夕ピークに渋滞が発生。 ・山陽道の通行止めにより国道2号の交通が集中し、混雑が発生。</p> <p>(2) 事故 ・対象区間の死傷事故率は全国平均を上回る区間が多く、追突事故の発生割合が高い。</p> <p>(3) 産業 ・岡山県は中四国・京阪神をカバーするクロスポイントである優位性を有するが、物流活動において国道2号の渋滞を避けた倉庫周辺での指定時間待ち駐車などが発生し、効率的な物流活動の阻害が懸念。</p> <p>(4) 観光 ・観光入込客数が多い「倉敷美観地区」～「後楽園・岡山城周辺」間の移動は国道2号の利用が多いが、所要時間のばらつきが大きく、周遊性の低下が懸念。</p> <p>(原因)</p> <p>(1) 渋滞 ・岡山市内立体及び倉敷立体に挟まれた対象区間は、交通量が大きく信号交差点も連続するため、速度低下が発生。</p> <p>(2) 事故 ・交通混雑が起因とした追突事故の発生割合は81%と高い。</p> <p>(3) 産業 ・国道2号の交通混雑は効率的な物流活動を阻害している。</p> <p>(4) 観光 ・休日の交通混雑によって、所要時間のばらつきが大きく、時間が読みづらい。</p>	<p>(1) 交通の円滑化</p> <p>(2) 交通安全の確保</p> <p>(3) 産業活動の支援</p> <p>(4) 観光振興の促進</p>	<p>【案①】平面拡幅案（事業費約820～870億円） ＜全線の拡幅（現況：平面6車一計画・平面8車）＞ (1) 渋滞が緩和でき、通勤等の移動時間が短縮すること ・国道2号本線に信号交差点が残存するが、渋滞は緩和し移動時間が短縮する。（現況に比べて8分短縮） (2) 交通事故が起きにくいこと ・渋滞に起因する追突事故等は減少するが、信号待ち車両への追突事故等は現況とかわらない。 ・車線数の増加による片側4車線道路の車線変更時の車両の交錯が、現況より事故の危険性が高い。 (3) 物流に要する時間の短縮や、移動時間のばらつきを小さくし、産業活動を支援すること ・物流拠点（総合流通センター）から目的地への到達性・定時性が向上する。ただし、信号交差点は残存。（現況に比べて2分短縮）※総合流通センター～早島10間 (4) 後楽園、美観地区を代表とした岡山市、倉敷市間の観光地の移動時間短縮や、移動時間のばらつきを小さくすること ・観光地間（後楽園～美観地区）の移動時間が短縮する。ただし、信号交差点は残存。（現況に比べて7分短縮） (5) 沿道状況（騒音・大気質）が改善すること ・騒音や大気質は現況より改善しない。 (6) 自然環境への影響が小さいこと ・改良延長が最も長く全線拡幅に伴う地形変化が生じ、自然環境への影響は最も大きい。 (7) 景観への影響が小さいこと ・現況に比べて景観へ影響しない。 (8) 沿線店舗等への立寄りへの影響の懸念 ・立ち寄り客への影響は現況とかわらない。 (9) 工事中の交通規制の影響が小さいこと ・全線拡幅するものの橋梁がなく、交通規制期間は短い。 ・全線拡幅に伴い改良延長が長く、交通規制区間が最も長い。 (10) 移転などが必要な家屋等が少ないこと ・用地買収面積、移転家屋数は最も多い。（約6.7万m²、約74件） (11) 維持管理に要する費用が安いこと ・全線拡幅により管理する舗装面積等が増加。現況より維持管理費は増加する。 (12) 建設に要する費用が安いこと ・約820～870億円</p> <p>【案②】部分立体案（事業費約800～850億円） ＜交差点の立体化（本線4車線高架）（現況：平面6車一計画・立体4車[側道2車]）＞ (1) 渋滞が緩和でき、通勤等の移動時間が短縮すること ・国道2号本線の信号交差点が廃止され、渋滞が緩和し移動時間が短縮する。（現況に比べて11分短縮） (2) 交通事故が起きにくいこと ・渋滞に起因する追突事故等は削減できる。 ・高架と側道で通行車両を分離でき、走行安全性が向上するが、高架と側道の合流部で車両の交錯が生じる。 (3) 物流に要する時間の短縮や、移動時間のばらつきを小さくし、産業活動を支援すること ・物流拠点（総合流通センター）から目的地への到達性・定時性が向上する。（現況に比べて3分短縮）※総合流通センター～早島10間 (4) 後楽園、美観地区を代表とした岡山市、倉敷市間の観光地の移動時間短縮や、移動時間のばらつきを小さくすること ・観光地間（後楽園～美観地区）の移動時間が短縮する。（現況に比べて11分短縮） (5) 沿道状況（騒音・大気質）が改善すること ・騒音や大気質は、立体化する交差点は改善する。（立体化する交差点は遮音壁等を実施） (6) 自然環境への影響が小さいこと ・立体化する交差点周辺のみ地形変化に留まり、自然環境への影響は小さい。 (7) 景観への影響が小さいこと ・立体化する交差点周辺は高架により景観は悪化する。 (8) 沿線店舗等への立寄りへの影響の懸念 ・立体化する交差点周辺のみ、現況より素通りが懸念される。 (9) 工事中の交通規制の影響が小さいこと ・交差点周辺の橋梁施工に伴い、交通規制期間が長い。 ・立体化する交差点周辺のみ改良延長が留まり、交通規制区間が短い。 (10) 移転などが必要な家屋等が少ないこと ・用地買収面積、移転家屋数は少ない。（約2.2万m²、約43件） (11) 維持管理に要する費用が安いこと ・立体化する交差点の橋梁の管理費用が増加。現況より維持管理費は増加する。 (12) 建設に要する費用が安いこと ・約800～850億円</p> <p>【案③】連続立体案（事業費約1,410～1,460億円） ＜全線の連続立体化（本線4車線高架）（現況：平面6車一計画・立体4車[側道2車]）＞ (1) 渋滞が緩和でき、通勤等の移動時間が短縮すること ・国道2号本線の信号交差点が廃止され、渋滞が緩和し移動時間が短縮する。（現況に比べて15分短縮） (2) 交通事故が起きにくいこと ・渋滞に起因する追突事故等は削減できる。 ・高架と側道で通行車両を分離でき、走行安全性が最も向上する。 (3) 物流に要する時間の短縮や、移動時間のばらつきを小さくし、産業活動を支援すること ・物流拠点（総合流通センター）から目的地への到達性・定時性が向上する。（現況に比べて5分短縮）※総合流通センター～早島10間 (4) 後楽園、美観地区を代表とした岡山市、倉敷市間の観光地の移動時間短縮や、移動時間のばらつきを小さくすること ・観光地間（後楽園～美観地区）の移動時間が短縮する。（現況に比べて15分短縮）（最も短縮） (5) 沿道状況（騒音・大気質）が改善すること ・騒音や大気質は、連続高架および立体化する交差点は改善する。（連続高架および立体化する交差点は遮音壁等を実施）（最も改善） (6) 自然環境への影響が小さいこと ・連続高架および立体化する交差点に地形変化が生じ、自然環境への影響は大きい。 (7) 景観への影響が小さいこと ・連続高架および立体化する交差点は高架により景観が最も悪化する。 (8) 沿線店舗等への立寄りへの影響の懸念 ・連続高架および立体化する交差点により、現況より最も素通りが懸念される。 (9) 工事中の交通規制の影響が小さいこと ・連続高架および立体化する交差点周辺の橋梁施工に伴い、交通規制期間が最も長い。 ・連続高架および立体化する交差点と改良延長が長く、交通規制区間が長い。 (10) 移転などが必要な家屋等が少ないこと ・用地買収面積、移転家屋数は多い。（約3.8万m²、約70件） (11) 維持管理に要する費用が安いこと ・連続高架および立体化する交差点の管理費用が増加。現況より維持管理費は最も増加する。 (12) 建設に要する費用が安いこと ・約1,410～1,460億円</p>	<p>【案②】部分立体案を選定</p> <p>(理由)</p> <p>・住民、事業所、道路利用者に対する意見聴取結果では、政策目標のうち、「(1)渋滞が緩和でき、通勤等の移動時間が短縮すること」「(2)交通事故が起きにくいこと」「(3)物流に要する時間の短縮や移動時間のばらつきを小さくし、産業活動を支援すること」を重視すべき項目とする意見が多く、これらの項目について、案②は案③とともに優位である。</p> <p>・自治体からは、産業活動の効率化や企業誘致といった産業振興のため、早島IC・沿線施設へのアクセス性及び交通利便性の向上が期待されている。また、まちづくりの観点から、住宅や施設の移転を極力抑え、規制区間・期間の短縮を図った早期整備が求められている。</p> <p>・比較評価の結果、案②は全ての政策目標の達成が見込め、配慮すべき事項として意見が多かった、工事中の影響が小さいことや、生活への影響が小さいことなどで総合的に優れる。</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 style="text-align: center;">下関北九州道路 (山口県、福岡県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1)暮らし ・下関市、北九州市ともに人口が減少傾向。特に、下関中心部(本庁地区)、彦島地区等で著しい減少。 ・海峡を挟んで120万人を超える都市圏を形成しており、北九州市～下関市間の通勤・通学の往来が1日あたり約17万人あり、下関市-戸畑・若松方面の通勤・通学の往来は増加傾向。 ・小倉都心部に商業施設が集積。下関市民は買物目的での北九州市への来訪が多い。</p> <p>(2)産業・物流 ・広域物流を担う港湾施設、鉄道貨物駅が立地するが、高速道路網からの利便性が低い施設が存在。 ・北九州市の日明、洞海湾、響灘地区、下関市の彦島西山・福浦、長府扇町、長州出島地区等に工場が集積し産業拠点を形成。これら産業拠点での企業間取引があるが、関門橋・関門トンネルでの問題・不満が多い状況。</p> <p>(3)観光 ・観光入込客数は、北九州市が増加傾向であるのに対し、下関市では横ばい傾向。 ・高市に寄港するクルーズ船は増加傾向にあるが、高市を周遊するクルーズ船ハブツアーは非効率な状況。 ・高市の観光施設の移動性を高め、地域全体の観光ポテンシャルを高めることが必要。</p> <p>(4)代替路 ・関門橋及び関門トンネルでは自然災害や事故、補修工事等による通行止めが発生しており、通行止めによる著しい交通渋滞が市民生活や企業活動へ大きな影響を及ぼしている状況。</p> <p>(原因)</p> <p>(1)暮らし ・高市中心部間の移動は、大きな迂回が生じている。(走行距離は直線距離の2倍) ・下関市と北九州市街地を結ぶ国道2号、国道3号では旅行速度が低い状況。</p> <p>(2)産業・物流 ・広域物流を担う港湾施設、鉄道貨物駅から高速道路網へのアクセスが低い。 ・海峡を挟んだ産業拠点間のアクセスが低い。</p> <p>(3)観光 ・高市の観光光地間の移動は、大きな迂回が生じている。 ・高市を結ぶ関門トンネル等で交通混雑が発生。</p> <p>(4)代替路 ・関門トンネル等では、事故や補修工事による通行止めが多発。 ・災害時の移動時間は平常時の約4倍であるなど代替性が確保されていない状況。</p>	<p>(1)高市の中心部を近づけることで、交流人口の増加、生活圏の拡大を図る</p> <p>(2)本州や九州の玄関口である多様な産業・物流の拠点の連絡性を高め、多量性を確保し、円滑で安定した物流を実現</p> <p>(3)関門海峡のまわりに点在する観光資源を有機的に結び、海峡を跨いだ循環型周遊ルートを形成</p> <p>(4)災害や事故、補修工事等による通行止めにおける「関門橋」や「関門トンネル」の代替路(バイパス)としての機能を有する</p>	<p>【案①】別線案(臨海部迂回ルート)【事業費約4,200～5,200億円(うち海峡部:約2,600～3,200億円)】 <臨海部の産業拠点の連絡性を高める案> (1)高市(下関市・北九州市)中心部の移動時間短縮・高市からの30分圏域人口・並行現道の渋滞緩和 ・高市中心部間の移動時間は現状と変わらない(現状28分→整備後28分) ・高市からの移動時間の短縮が図られ、高市30分圏域は拡大するが、他家より劣る(現状21万人→整備後26万人) ・通過交通などが別線へ転換し、現道(国道2号・国道3号等)の渋滞緩和が図られるが、他家より劣る (2)物流拠点と広域エリア(九州・本州)への速達性(広域物流の効率化)・産業拠点間の輸送時間の短縮(沿線地域間の輸送効率化) ・九州・本州への長距離輸送の効率性が向上(八幡IC・下関ICへの速達性が物流3拠点で向上) ・産業拠点間の速達性が向上し、自動車部品などの企業間取引を支援 ・臨海部の産業拠点の輸送の効率化が図られ、特に響灘地区については他家よりも優れている(響灘地区～彦島西山・福浦地区の輸送時間:現状57分→将来17分) (3)高市間を30分以内で移動可能な主要観光地数(循環型周遊観光の実現)・クルーズ船からの移動時間が短縮する主要観光地数(観光力への魅力向上) ・30分以内で移動可能な主要観光地数は現状と変わらない(現状7ペア→整備後7ペア) ・大型クルーズ船が寄港する港からの移動時間が短縮する主要観光地が6箇所 (4)関門橋・関門トンネル通行止め時の代替機能の確保 ・関門橋、関門トンネルの通行止め時の広域的な代替機能を確保(下関IC～八幡ICの所要時間:平常時28分→災害時(整備後)42分) (5)生活環境 ・集落・市街地を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい (6)自然環境 ・自然環境を考慮すべき箇所を概ね回避するが、一部を改変する可能性があるため他家と比べて影響は大きい (7)景観 ・景観資源を通過するため、影響を与える可能性がある (8)家屋への影響 ・沿道に隣接する家屋や事業所が多く、移転等は最も多い (9)施工中の影響 ・集落・市街地を概ね回避するが、工業地域を通過するため、施工中に影響を与える可能性がある</p> <p>【案②】別線案(集落・市街地回避ルート)【事業費約2,900～3,500億円(うち海峡部:約1,900～2,300億円)】 <高市中心部を結ぶとともに、集落や市街地を可能な限り回避した案> (1)高市(下関市・北九州市)中心部の移動時間短縮・高市からの30分圏域人口・並行現道の渋滞緩和 ・高市からの移動時間の短縮が図られ、高市30分圏域は拡大する(現状21万人→整備後59万人) ・通過交通などが別線へ転換し、現道(国道2号・国道3号等)の渋滞緩和が図られる (2)物流拠点と広域エリア(九州・本州)への速達性(広域物流の効率化)・産業拠点間の輸送時間の短縮(沿線地域間の輸送効率化) ・九州・本州への長距離輸送の効率性が向上(八幡IC・下関ICへの速達性が物流6拠点で向上) ・産業拠点間の速達性が向上し、自動車部品などの企業間取引を支援 ・臨海部の産業拠点の輸送の効率化が図られる(響灘地区～彦島西山・福浦地区の輸送時間:現状57分→将来28分) (3)高市間を30分以内で移動可能な主要観光地数(循環型周遊観光の実現)・クルーズ船からの移動時間が短縮する主要観光地数(観光力への魅力向上) ・30分以内で移動可能な主要観光地数が6ペア増加(現状7ペア→整備後13ペア) ・大型クルーズ船が寄港する港からの移動時間が短縮する主要観光地が8箇所 (4)関門橋・関門トンネル通行止め時の代替機能の確保 ・関門橋、関門トンネルの通行止め時の広域的な代替機能を確保(下関IC～八幡ICの所要時間:平常時28分→災害時(整備後)38分) (5)生活環境 ・集落・市街地を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい (6)自然環境 ・自然環境を考慮すべき箇所を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい (7)景観 ・景観資源を通過するため、影響を与える可能性がある (8)家屋への影響 ・家屋・事業所の移転等は少ない (9)施工中の影響 ・集落・市街地を概ね回避するが、工業地域を通過するため、施工中に影響を与える可能性がある</p> <p>【案③】別線案(海峡渡河幅最小ルート)【事業費約3,000～3,600億円(うち海峡部:約1,800～2,200億円)】 <高市中心部を結ぶとともに、海峡渡河部の距離を最小とした案> (1)高市(下関市・北九州市)中心部の移動時間短縮・高市からの30分圏域人口・並行現道の渋滞緩和 ・高市中心部間の移動時間が現状より約6分短縮(現状28分→整備後22分) ・高市からの移動時間の短縮が図られ、高市30分圏域は拡大する(現状21万人→整備後56万人) ・通過交通などが別線へ転換し、現道(国道2号・国道3号等)の渋滞緩和が図られる (2)物流拠点と広域エリア(九州・本州)への速達性(広域物流の効率化)・産業拠点間の輸送時間の短縮(沿線地域間の輸送効率化) ・九州・本州への長距離輸送の効率性が向上(八幡IC・下関ICへの速達性が物流6拠点で向上) ・産業拠点間の速達性が向上し、自動車部品などの企業間取引を支援 ・臨海部の産業拠点の輸送の効率化が図られる(響灘地区～彦島西山・福浦地区の輸送時間:現状57分→将来32分) (3)高市間を30分以内で移動可能な主要観光地数(循環型周遊観光の実現)・クルーズ船からの移動時間が短縮する主要観光地数(観光力への魅力向上) ・30分以内で移動可能な主要観光地数が4ペア増加(現状7ペア→整備後11ペア) ・大型クルーズ船が寄港する港からの移動時間が短縮する主要観光地が8箇所 (4)関門橋・関門トンネル通行止め時の代替機能の確保 ・関門橋、関門トンネルの通行止め時の広域的な代替機能を確保(下関IC～八幡ICの所要時間:平常時28分→災害時(整備後)39分) (5)生活環境 ・集落・市街地を通過するため、影響を与える可能性は大きい (6)自然環境 ・自然環境を考慮すべき箇所を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい (7)景観 ・景観資源を通過するため、影響を与える可能性がある (8)家屋への影響 ・家屋・事業所の移転等が多い (9)施工中の影響 ・集落・市街地・工業地域を通過するため、施工中に影響を与える可能性が最も大きい</p>	<p>【案②】別線案(集落・市街地回避ルート)を選定</p> <p>(理由) ・『【案②】別線案(集落・市街地回避ルート)』及び『【案③】別線案(海峡渡河幅最小ルート)』は『【案①】別線案(臨海部迂回ルート)』と比べて、政策目標の達成が見込まれる。 ・政策目標に関して、地域の意見聴取において重視すべきとの回答が多かった。『⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害、事故、補修工事等)に代替路として使用できること』、『⑨国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること』、『⑩下関市～北九州市間が早く移動できること』の項目についても【案②】及び【案③】は優れており、地域のニーズにも応えられている。 ・道路整備による影響に関して、地域の意見聴取において重視すべきとの回答がいずれの項目についても7割程度あり、『⑩自然環境(貴重な動植物や生態系など)への影響が小さいこと』、『⑨生活環境(大気質、騒音)への影響が小さいこと』、『⑩施工中における交通や生活環境等への影響が小さいこと』、『⑩整備費用が安いこと』については、【案①】【案③】に比べて、集落・市街地、家屋・事業所等を概ね回避し、与える影響が小さい【案②】が優れている。 ・自治体からも政策目標の達成が見込まれ、他家に比べて道路整備による影響も小さい【案②】を望む意見が挙げられている。 ・比較評価の結果、【案②】は地域等からの意見聴取結果にて重要視されている政策目標の達成が見込まれるほか、道路整備による影響についても、他家より総合的に優れている。</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3号 広川～八女 (福岡県)</p>	<p>(課題等) (1)渋滞・安全 ・対象区間には主要渋滞箇所が点在 ・市街地の区間で著しい旅行速度の低下が発生 ・死傷事故率は県内平均を上回る ・追突事故が6割を占める</p> <p>(2)防災 ・災害時に高速道路通行止めにより交通が集中 ・対象区間の国道3号は浸水想定区域を2箇所通過</p> <p>(3)製造業・農業 ・国道3号沿線地域には多数の工業団地が立地 ・渋滞により物流コストが増加しているなど、企業活動に影響 ・八女地区(八女市・広川町)は農業が盛んな地域で、多数の品目で県内上位を占める ・県外への輸送時に広川ICへのアクセスが課題</p> <p>(4)医療 ・八女市の第3次医療施設30分圏カバー率は人口の約2割がカバーできていない ・八女市山間地域の救急搬送時間は福岡県平均を大きく上回る</p> <p>(5)観光 ・観光資源に恵まれる奥八女地域で観光客数が伸び悩み</p> <p>(原因) (1)渋滞・安全 ・2車線の交通容量を上回る交通が集中 ・大型車混入率が著しく高い ・渋滞による断続的な発進・停止、沿道施設への出入りに伴う加減速が発生</p> <p>(2)防災 ・大型車も利用可能な国道3号の代替路がない</p> <p>(3)製造業・農業 ・物流交通としての大型車交通量が国道3号に集中 ・渋滞による所要時間の増大</p> <p>(4)医療 ・渋滞による所要時間の増大 ・国道3号と山間地域間のアクセスが悪い</p> <p>(5)観光 ・渋滞による所要時間の増大 ・国道3号と山間地域間のアクセスが悪い</p>	<p>(1)交通機能の向上による交通環境の改善 (2)信頼性の高い道路ネットワークの確保 (3)速達性・定時性の向上による産業活動の支援 (4)速達性向上による救急医療活動の支援 (5)速達性・定時性の向上による観光振興の支援</p>	<p>【案①】現道(国道3号)拡幅案[事業費約330～380億円] <現道の国道3号を拡幅する案> (1)交通機能の向上による交通環境の改善 ・交通量に応じた車線数が確保され、渋滞緩和が図られる ・交通が集中し、沿道施設や接続する道路からの出入り車両による通行阻害等の要因が残る ・交通が集中し、沿線店舗や接続する道路から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 (2)信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・災害時、高速道路通行止めによる国道3号の交通集中が発生した場合、代替路が確保できない ・浸水想定区域を通過する必要があり、冠水時の通行が困難 (3)速達性・定時性の向上による産業活動の支援 ・農業が盛んな八女市東部地域から広川ICまでの所要時間が現況より7分短縮 (4)速達性向上による救急医療活動の支援 ・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、30分圏域人口が拡大する (5)速達性・定時性の向上による観光振興の支援 ・広川ICから観光資源に恵まれている八女市山間部地域までの所要時間が現況より7分短縮 (6)生活環境 ・概ね市街地を通過するため、生活環境への影響は大きく、特に施工時における周辺への生活への配慮が必要 (7)自然環境 ・集落・市街地を通過し、田畑・山地の改変は少ない (8)家屋・店舗への影響 ・集落・市街地を通過するため、家屋・店舗の移転等は最も多い (9)沿道利用 ・現国道3号沿道の商業施設などに直接アクセスできる (10)施工中の影響 ・工事中は交通を確保するため交通の切り回しが発生し周辺店舗や家屋への影響が大きい</p> <p>【案②】別線バイパス案(最短ルート)[事業費約300～350億円] <起終点を最短で結んだ別線バイパス案> (1)交通機能の向上による交通環境の改善 ・通過交通が別線へ転換し、現国道3号の渋滞緩和が図られる ・通過交通が別線へ転換し、沿道施設や接続する道路からの出入り車両による通行阻害の緩和が図られる ・渋滞の緩和により、現国道3号の交通事故減少が見込まれる (2)信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・災害時、高速道路通行止めによる国道3号の交通集中が発生した場合、代替路が確保できる ・別線により道路の高さを確保することで、現国道3号の冠水時に別線での通行が可能 (3)速達性・定時性の向上による産業活動の支援 ・農業が盛んな八女市東部地域から広川ICまでの所要時間が現況より13分短縮 (4)速達性向上による救急医療活動の支援 ・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、30分圏域人口が拡大する (5)速達性・定時性の向上による観光振興の支援 ・広川ICから観光資源に恵まれている八女市山間部地域までの所要時間が現況より13分短縮 (6)生活環境 ・点在する集落を通過するため、生活環境への影響は大きい (7)自然環境 ・概ね田畑・山地を通過し、主に田畑の改変を伴う (8)家屋・店舗への影響 ・点在する集落を通過するため、家屋・店舗の移転等は多い (9)沿道利用 ・別線案であるため、現国道3号沿道の商業施設などへのアクセス性に劣る (10)施工中の影響 ・集落が点在するため工事中の影響が大きい</p> <p>【案③】別線バイパス案(山側ルート)[事業費約250～300億円] <集落・市街地を可能な限り回避した別線バイパス案> (1)交通機能の向上による交通環境の改善 ・通過交通が別線へ転換し、現国道3号の渋滞緩和が図られる ・通過交通が別線へ転換し、沿道施設や接続する道路からの出入り車両による通行阻害の緩和が図られる ・渋滞の緩和により、現国道3号の交通事故減少が見込まれる (2)信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・災害時、高速道路通行止めによる国道3号の交通集中が発生した場合、代替路が確保できる ・別線により道路の高さを確保することで、現国道3号の冠水時に別線での通行が可能 (3)速達性・定時性の向上による産業活動の支援 ・農業が盛んな八女市東部地域から広川ICまでの所要時間が現況より16分短縮 ・広川町が検討中の広川東部地域の新たな工業団地等の計画への支援が期待できる (4)速達性向上による救急医療活動の支援 ・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、30分圏域人口が拡大する (5)速達性・定時性の向上による観光振興の支援 ・広川ICから観光資源に恵まれている八女市山間部地域までの所要時間が現況より16分短縮 (6)生活環境 ・点在する集落を概ね回避でき、生活環境への影響は小さい (7)自然環境 ・概ね田畑・山地を通過し、田畑・山地の改変を伴う (8)家屋・店舗への影響 ・集落・市街地を概ね回避するため、家屋・店舗の移転等は少ない (9)沿道利用 ・別線案であるため、現国道3号沿道の商業施設などへのアクセス性に劣る (10)施工中の影響 ・集落や市街地を避けているため、工事中の影響が小さい</p>	<p>【案③】別線バイパス案(山側ルート)を選定 (理由) ・『【案③】別線バイパス案(山側ルート)』は、『【案①】現道(国道3号)拡幅案』、『【案②】別線バイパス案(最短ルート)』と比べて、全ての政策目標の達成が見込まれる。 ・地域の意見聴取において重視すべきとの回答が多かった、「②事故の危険性が少ないこと」、「①渋滞せずに円滑に移動でき、沿道施設を利用する交通の阻害を受けないこと」、「③災害や冠水時に国道3号の代替路として利用できること」、「⑤救急時に久留米大医大、聖マリア病院に早く行けること」、「④輸送を効率化し、地域の企業活動・農業振興を支援すること」の項目についても【案③】は優れており、地域のニーズにも応えられている。 ・道路整備による影響に関して、「生活環境」、「家屋・店舗への影響」、「コスト」等については【案①】【案②】に比べて、【案③】が優れている。 ・自治体からも全ての政策目標の達成が見込まれる、【案③】を望む意見が挙げられている。 ・比較評価の結果、【案③】は意見聴取結果にて重要視されている全ての政策目標の達成が見込まれるほか、道路整備による影響についても、他案より総合的に優れている。</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>熊本天草幹線道路 (宇土～三角) (熊本県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1)防災 ・国道57号、266号では、法面崩壊等による通行止めが度々発生 ・両路線の通行止めで天草地域への道路が寸断し孤立するなど、災害時でも救援・物資輸送機能を果たす道路の確保が課題</p> <p>(2)産業・物流 ・宇城・天草地域の農林水産品は、全国各地に配送されているが、国道57号は線形不良箇所が多いため、輸送中の揺れにより品質が低下するなど、走行性の確保が課題 ・空港や高速道路とのアクセスが脆弱であり、速達性の確保が課題</p> <p>(3)観光 ・天草地域は、豊かな自然や歴史・文化、温泉、海の幸など、魅力ある観光資源に恵まれている ・渋滞や移動時間が読めないなどの道路交通面の課題が観光客の満足度低下を招くなど、定時性・速達性の高い観光ルートの確保が課題</p> <p>(4)暮らし ・宇城・天草地域から熊本市への通勤通学流動は増加傾向 ・事故発生時には、迂回路がないため逃げ道がなく長時間の渋滞が発生するなど、安全性、定時性の確保が課題 ・天草地域は『県内90分構想』が未達成であり、移動に対する市民の不満も高く熊本市方面への速達性向上が課題</p> <p>(5)医療 ・天草地域から熊本市内の第三次救急医療施設への搬送件数は大きく増加 ・救急搬送等における天草地域から高次医療施設への速達性や走行性の確保が課題</p> <p>(原因)</p> <p>(1)防災 ・国道57号、266号は、土砂災害警戒区域等の被災リスクの高い箇所が多く存在 ・国道57号、266号が同時に被災した場合に天草地域が孤立</p> <p>(2)産業・物流 ・国道57号は、線形不良箇所が多いため走行性が悪く、農林水産品輸送時の品質確保が困難 ・高速道路や空港へのアクセスが脆弱であり、速達性が低い</p> <p>(3)観光 ・観光シーズンの著しい渋滞による定時性・速達性の低下</p> <p>(4)暮らし ・国道57号は、急カーブが多く、正面衝突事故や車両単独事故が多発 ・事故発生時には、迂回路がないため、長時間に及ぶ渋滞の発生</p> <p>(5)医療 ・熊本市内への搬送に長時間を要するなか、国道57号は、道幅が狭く、一般車両の退避場所も少ないなど、緊急走行が危険 ・国道57号は、線形不良箇所が多く、搬送時の揺れにより患者への負担が大きい</p>	<p>(1)災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築</p> <p>(2)走行性・速達性の向上による産業活動の支援</p> <p>(3)定時性・速達性の確保による観光振興の支援</p> <p>(4)安全性・定時性・速達性の確保による生活利便性の向上</p> <p>(5)走行性・速達性の向上による救急医療活動の支援</p>	<p>【案①】現道（国道57号）改良案【事業費約800～850億円】 <国道57号を4車線に拡幅し、線形不良箇所を改良しながら、走行性・速達性の向上を図る案> (1)災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築 ・現道利用のため代替路が確保されない ・国道57号沿道の土砂災害警戒区域の影響は回避されない (2)走行性・速達性の向上による産業活動の支援 ・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②、案③より小さい ・宇城地域から熊本市までの移動時間の短縮が図られるが、案②、案③より劣る ・天草地域から熊本市までの移動時間の短縮が図られるが、案②、案③より劣る (3)定時性・速達性の確保による観光振興の支援 ・天草地域への移動時間の短縮が図られるが、案②、案③より劣る (4)安全性・定時性・速達性の確保による生活利便性の向上 ・通過交通が混在し、沿道出入箇所や交差点があるため、交通事故のリスクは懸念される ・事故発生時の迂回路は確保されないが、車線数が確保されるため、早期の復旧が期待できる ・宇城地域から熊本市までの移動時間の短縮が図られるが、案②、案③より劣る ・天草地域から熊本市までの移動時間の短縮が図られるが、案②、案③より劣る (5)走行性・速達性の向上による救急医療活動の支援 ・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 ・宇城地域からの搬送時間の短縮が図られるが、案②、案③より劣る ・天草地域からの搬送時間の短縮が図られるが、案②、案③より劣る (6)生活環境 ・集落の周辺を通過するため、生活環境に影響を与える可能性は案②よりも大きい (7)自然環境 ・田畑・山地の改変は少ない (8)集落への影響 ・沿道に隣接する家屋が多く、移転等は最も多い (9)沿道利用 ・国道57号沿道集落・施設からのアクセスが高い ・国道266号沿線集落・施設からのアクセス性は低い (10)段階的な効果の発現 ・現道を改良するため、開通したところから効果発現が見込まれる</p> <p>【案②】別線整備案(中央ルート)【事業費約850～900億円】 <最短ルートを中心に全線別線で整備し、走行性・速達性の向上を図る案> (1)災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築 ・別線整備により代替路が確保される ・一部、土砂災害警戒区域や高潮浸水想定区域を通過するが、構造物等により回避可能 (2)走行性・速達性の向上による産業活動の支援 ・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 ・宇城地域から熊本市までの移動時間の短縮が図られるが、案③より劣る ・天草地域から熊本市までの移動時間の短縮が図られる (3)定時性・速達性の確保による観光振興の支援 ・天草地域への移動時間の短縮が図られる (4)安全性・定時性・速達性の確保による生活利便性の向上 ・別線整備により現道の通過交通が減少するため、事故の発生リスクが減少するうえ、迂回路の確保により定時性の向上が見込まれる ・宇城地域から熊本市までの移動時間の短縮が図られるが、案③より劣る ・天草地域から熊本市までの移動時間の短縮が図られる (5)走行性・速達性の向上による救急医療活動の支援 ・別線整備により走行性の向上が見込まれる ・宇城地域からの搬送時間の短縮が図られるが、案③より劣る ・天草地域からの搬送時間の短縮が図られる (6)生活環境 ・集落を概ね回避するため、生活環境に影響を与える可能性は小さい (7)自然環境 ・概ね田畑・山地を通過し、主に田畑・山地の改変を伴うが、案③より山地部を通過するため、山地の改変が大きい。 (8)集落への影響 ・集落・市街地を概ね回避するため、家屋の移転等は少ない (9)沿道利用 ・国道57号や国道266号沿線集落・施設からのアクセス性が低い (10)段階的な効果の発現 ・部分的な開通が困難なため、効果の発現は全線開通後となる</p> <p>【案③】別線整備案(南側ルート)【事業費約700～750億円】 <集落や産業施設にアクセスしながら全線別線で整備し、走行性・速達性の向上を図る案> (1)災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築 ・別線整備により代替路が確保される ・一部、土砂災害警戒区域や高潮浸水想定区域を通過するが、構造物等により回避可能 (2)走行性・速達性の向上による産業活動の支援 ・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 ・宇城地域から熊本市までの移動時間の短縮が最も図られる ・天草地域から熊本市までの移動時間の短縮が図られる (3)定時性・速達性の確保による観光振興の支援 ・天草地域への移動時間の短縮が図られる (4)安全性・定時性・速達性の確保による生活利便性の向上 ・別線整備により現道の通過交通が減少するため、事故の発生リスクが減少するうえ、迂回路の確保により定時性の向上が見込まれる ・宇城地域から熊本市までの移動時間の短縮が最も図られる ・天草地域から熊本市までの移動時間の短縮が図られる (5)走行性・速達性の向上による救急医療活動の支援 ・別線整備により走行性の向上が見込まれる ・宇城地域からの搬送時間の短縮が最も図られる ・天草地域からの搬送時間の短縮が図られる (6)生活環境 ・集落の周辺を通過するため、生活環境に影響を与える可能性は案②よりも大きい (7)自然環境 ・概ね田畑・山地を通過し、主に田畑・山地の改変を伴う (8)集落への影響 ・集落の周辺を通過するため、案②より家屋の移転等が多い (9)沿道利用 ・国道57号沿線集落・施設からのアクセス性は低い ・沿線集落、施設が集積する国道266号からのアクセス性は高い (10)段階的な効果の発現 ・部分的な開通が可能なため、段階的に効果発現が見込まれる</p>	<p>【案③】別線整備案(南側ルート)を選定</p> <p>(理由) ・『【案③】別線整備案(南側ルート)』は、『【案①】現道(国道57号)改良案』、『【案②】別線整備案(中央ルート)』と比べて、全ての政策目標の達成が見込まれる。</p> <p>・政策目標に関して、地域の意見聴取で重視すべきとの回答が多かった。「災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築」「安全性・定時性・速達性の確保により、事故の発生リスクが減少すること、迂回路が確保できること」「走行性・速達性の向上による救急医療活動の支援」の項目についても【案③】は優れており、地域のニーズにも応えられている。</p> <p>・道路整備による影響に関して、「事業費」が他案より優れている他、相対的に【案③】が他案より優れている。</p> <p>・自治体からも政策目標の災害時の代替路確保や事故時の迂回路、安全性の確保の視点からルート設定を望む意見が寄せられている。</p> <p>・比較評価の結果、【案③】は意見聴取結果にて重視されている全ての政策目標の達成が見込み、他案より総合的に優れている。</p> <p>・インターチェンジについては、災害時の安全かつ円滑なアクセス性を考慮して、浸水想定区域を回避し、道路へ接続する位置へ配置する。</p> <p>・また、熊本市方面の市街地や第三次救急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>