

# 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>日高自動車道 (静内～三石) (北海道)</p>	<p>(課題等) (1)道路交通 ・沿線地域では国道235号が唯一の幹線道路であり、特に市街地では物流・観光・沿道利用等の交通が集中。 ・大型車事故の多くは市街地で発生しており、重大事故や大型車事故の割合が全道国道平均に比べ高い。 (2)産業支援（物流） ・日高地域は、全国一の軽種馬産地であるが、本州のトレーニングセンターまでの距離が長く、長距離輸送が必要。 ・日高地域では、花卉やいちご等、農水産品の道外出荷量が増加しているが、到着遅延による価格低下や、生産量拡大に伴う集荷時間等の確保が課題。 (3)観光支援（人流） ・日高地域は、襟裳岬、アポイ岳等の自然景勝地を有しており、地域の魅力発信や十勝南部との広域的な観光連携に取り組む中、地域間や空港等の交通拠点との移動距離が長く速達性に課題。 (4)暮らし（医療） ・日高地域の二次救急医療機関では、診療科目の不足により、重症患者の苫小牧市や札幌市への搬送件数が増加傾向。 ・安心して暮らせる地域を形成するには苫小牧市や札幌市への速達性が課題。 (5)災害（防災） ・日高地域は、今後30年以内の大規模な地震の発生確率が70%と災害リスクが高い。 ・対象地域のほぼ全域が津波浸水予測範囲内に位置し、救援物資の輸送や災害復旧に大きく影響。 (原因) (1)道路交通 ・当該区間は信号交差点の連続、線形不良区間の存在等により特に市街地での旅行速度の低下や大型車による事故が発生。 (2)産業支援（物流） ・軽種馬や農畜水産品の輸送ルートである当該区間は、市街地部の速度低下や大型車の事故発生割合が高い。 (3)観光支援（人流） ・札幌市や新千歳空港等の交通拠点から遠隔に位置し、高規格道路の未整備区間が多いため、交通拠点や観光地、十勝圏への速達性に課題。 (4)暮らし（医療） ・苫小牧市の二次救急医療機関への救急搬送ルート上に、速度低下の大きい市街地や線形不良区間が存在。 (5)災害（防災） ・国道235号は津波による浸水が予測され、日高東部地域への災害救援物資輸送経路が寸断。 ・平行する道道は、冬期通行止め区間、大型車の対面通行困難区間が存在し、迂回路としての機能が脆弱。</p>	<p>(1)軽種馬産業や農水産業を支える輸送経路の速達性・安全性の向上 (2)地域医療サービスの向上に向けた速達性・安定性の向上 (3)大規模地震発生時の避難・復旧活動支援 (4)当該地域と道央圏・十勝圏の広域観光連携に向けた速達性の向上</p>	<p>[案①]別線・市街地アクセスルート案（事業費約720～880億円） (別線整備により津波浸水予測範囲を回避し、市街地へのアクセスにも配慮した案) ○政策目標 (1)産業支援（物流） ・輸送時の時間短縮効果大きい。 ・信号交差点、速度や安定性低下を招く市街地等の回避。 (2)観光支援（人流） ・アクセス改善効果大きい。 (3)暮らし（医療） ・苫小牧市への60分圏カバー人口の増加大きい。 ・速度や安定性低下を招く信号交差点、線形陥路区間を回避し、搬送患者の負担を軽減。 (4)災害（防災） ・津波浸水予測範囲を極力回避しつつ、一部区間において津波高さを考慮した道路構造とすることにより津波浸水予測範囲を回避。 ・全線別線にて整備することで代替路の確保が可能。 ○配慮すべき事項 (1)地域への影響 ・郊外部を通過するため、住宅地への影響が小さい。 (2)環境への影響 ・山地部を通過するが、地形に沿った線形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 ・山地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 ・地形に沿った線形とすることで、構造物が少なく経済性に優れる。  [案②]別線・最短ルート案（事業費約940～1,140億円） (別線整備により津波浸水予測範囲を完全回避し、最短ルートで連絡する案) ○政策目標 (1)産業支援（物流） ・輸送時の時間短縮効果大きい。 ・信号交差点、速度や安定性低下を招く市街地等の回避。 (2)観光支援（人流） ・アクセス改善効果大きい。 (3)暮らし（医療） ・苫小牧市への60分圏カバー人口の増加大きい。 ・速度や安定性低下を招く信号交差点、線形陥路区間を回避し、搬送患者の負担を軽減。 (4)災害（防災） ・津波浸水予測範囲をルートにより回避。 ・全線別線にて整備することで代替路の確保が可能。 ○配慮すべき事項 (1)地域への影響 ・郊外部を通過するため、住宅地への影響が小さい。 (2)環境への影響 ・山地部を通過するが、地形に沿った線形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 ・山地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 ・津波浸水予測範囲を迂回し最短ルートで連絡するが、構造物延長が長く経済性に劣る。  [案③]別線・一部現道改良・市街地アクセスルート案（事業費約860～1,060億円） (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改良する案) ○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。 ・信号交差点、速度や安定性低下を招く市街地等の回避。 (2)観光支援（人流） ・アクセス改善効果が小さい。 (3)暮らし（医療） ・苫小牧市への60分圏カバー人口の増加が小さい。 ・速度や安定性低下を招く信号交差点、線形陥路区間を回避し、搬送患者の負担を軽減。 (4)災害（防災） ・津波浸水予測範囲を別線区間においては極力回避し、現道改良区間においては、現道嵩上げ等により津波浸水予測範囲を回避。 ・一部現道を活用するため部分的に代替路が確保されない。 ○配慮すべき事項 (1)地域への影響 ・市街地付近を通過する際は、沿道家屋への影響を極力回避するが、他家よりは影響がある。 (2)環境への影響 ・主に山地部を通過するが、地形に沿った線形としつつ、一部現道を活用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 ・現道改良区間は、影響が大きく通行規制が必要。 (4)経済性 ・地形に沿った線形とし、一部現道を活用するが、現道の津波対策費等が高額となるため、経済性は中位。</p>	<p>・津波浸水予測範囲を回避し、苫小牧市の高次医療施設や物流拠点への速達性・安定性の向上が図られる、【案①】別線・市街地アクセスルートを対応方針【案②】とする。 ・インターチェンジの配置については、政策目標の達成や市街地へのアクセス性に配慮した配置案とする。  (理由) ・【案①】別線・市街地アクセスルートは、他家に比べ、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。 ・地域意見聴取の結果、政策目標の達成のためには「津波浸水区間の回避と災害時の代替路の確保」、「苫小牧市の医療拠点への搬送時間の短縮」がアンケート及びヒアリング双方で重視されている。 ・事業にあたって配慮すべき事項として、「家屋や施設など地域への影響」、「自然環境への影響」がアンケート及びヒアリング双方で重視されている。 ・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を踏まえ、津波浸水予測範囲を回避しつつ、「市街地から円滑にアクセスできること」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 style="text-align: center;">下北半島縦貫道路 (野辺地～七戸)  (青森県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 広域的な物流ネットワークの機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域の成長産業と高付加価値資源の流通を支える安定した物流ネットワークの拡充と強化が必要。</li> <li>・ 新たな企業立地を促し地域の工業振興を支える広域ネットワークの拡充と強化が必要。</li> <li>・ 輸送時間短縮や通行止めリスクの少ない、安定した道路ネットワークの確保が必要。</li> </ul> <p>(2) 広域観光ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新幹線を利用する観光客に対し、地域の広域観光拠点へ連絡するネットワーク強化が必要。</li> <li>・ 上北・下北地域全体への広域観光周遊ルート形成に資する道路ネットワークが必要。</li> </ul> <p>(3) 道路機能の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ むつ市～八戸市に至る拠点間を移動する広域交通に対し、走行速度が低く交通事故も多発しており機能向上が必要。</li> <li>・ 冬期の幅員減少などによる交通事故リスクの低減が必要。</li> </ul> <p>(原因)</p> <p>(1) 幹線道路ネットワークにミッシングリンクが存在。通行止め発生時の代替路の未確保。</p> <p>(2) 新幹線駅と観光地を結ぶ道路ネットワークが不十分。</p> <p>(3) 対象区間がボトルネックとなり広域交通の走行環境を阻害。</p>	<p>(1) 安定した物流を支えるルートの確保</p> <p>(2) 広域観光を支えるルートの確保</p> <p>(3) 道路走行環境の改善</p>	<p>【A案】別線整備案（事業費約280～310億円）</p> <p>(1) 安定した物流を支えるルートの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全線が別線で整備されることにより、災害・事故による通行止め時に代替機能が確保される</li> </ul> <p>(2) 広域観光を支えるルートの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 別線を整備することにより沿道の出入り交通や信号交差点を回避するため速達性が優れる</li> </ul> <p>(3) 道路走行環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 別線整備により、死傷事故率が高い箇所を全て回避し、事故リスクが大幅に低減する</li> </ul> <p>【B案】現道改良案（事業費約250～280億円）</p> <p>(1) 安定した物流を支えるルートの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4車線整備により、通行止めリスクが低減するが、代替機能は確保されない</li> </ul> <p>(2) 広域観光を支えるルートの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道改良のため、沿道の出入り交通や信号交差点が残り、A案より速達性が劣る</li> </ul> <p>(3) 道路走行環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上り、下りを分離することにより、正面衝突事故等の事故リスクが大幅に低減するが、信号交差点が残るため、A案より走行環境に劣る</li> </ul>	<p>地域の課題を解決するための政策目標に寄与し、対応策として最も優れている【A案】別線整備案とする。</p> <p>周辺道路との接続については、路線特性・交通需要を踏まえた上で構想を検討する。</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（「安定した物流を支えるルートの確保」、「広域観光を支えるルートの確保」、「道路走行環境の改善」）を達成。</li> <li>・ 地域の意見聴取結果で得られた多くの地域のニーズに応えられる。</li> <li>・ 現道沿線住民への影響や、工事期間中の現道交通への影響等において、現道改良案よりも優れる。</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
国道1号浜松バイパス  (静岡県)	<p>(課題)</p> <p>(1) 物流・産業</p> <p>○物流の速達性確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松バイパスは地域交通と物流交通が混在。</li> <li>・評価対象区間は、近隣のバイパスに比べて旅行速度が遅い。</li> </ul> <p>(2) 地域・生活</p> <p>○円滑な地域交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・評価対象区間及び主要な交差道路において渋滞が発生。</li> <li>・評価対象区間では、7時台の所要時間が日中の約1.5倍。</li> </ul> <p>(3) 安全・安心</p> <p>○交通事故の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政令市の人身事故件数において、浜松市は11年連続ワーストワン。</li> <li>・浜松バイパスは隣接するバイパスと比べて死傷事故件数が多く、平日の朝・夕方に多い傾向である。</li> <li>・死傷事故の約7割が駐・停車中の追突事故である。</li> </ul> <p>(原因)</p> <p>(1) 物流・産業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通の集中</li> <li>・信号交差点の連坦</li> </ul> <p>(2) 地域・生活</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通容量の不足</li> <li>・信号交差点の連坦</li> </ul> <p>(3) 安全・安心</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・信号交差点の連坦</li> <li>・交通の集中</li> </ul>	<p>(1) 速達性向上による産業活性化支援</p> <p>(2) 渋滞緩和による地域交通の円滑化</p> <p>(3) 交通安全の確保</p>	<p>【案①】全線立体化 [事業費約1,000~1,200億円]</p> <p>〈全線立体化による通過交通と地域交通の分離により平面部の交通量減少を図る案〉</p> <p>(1) 速達性向上による産業活性化支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度が大幅に向上</li> </ul> <p>(2) 渋滞緩和による地域交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞の緩和が期待できる</li> </ul> <p>(3) 交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故の減少が期待できる</li> </ul> <p>【案②】立体化+平面6車線化 [事業費約550~650億円]</p> <p>〈信号が多い区間(市街化区域)の立体化により、通過交通と地域交通を分離すると共に、残区間の平面6車線化等により、交通の円滑化を図る案〉</p> <p>(1) 速達性向上による産業活性化支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度が向上</li> </ul> <p>(2) 渋滞緩和による地域交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞の緩和が期待できる</li> </ul> <p>(3) 交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故の減少が期待できる</li> </ul> <p>【案③】平面6車線化 [事業費約300~400億円]</p> <p>〈全線平面6車線化により、1回の青信号で通過できる交通を増加させ、交通の円滑化を図る案〉</p> <p>(1) 速達性向上による産業活性化支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度の向上は限定的</li> </ul> <p>(2) 渋滞緩和による地域交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞の緩和が十分に期待できない</li> </ul> <p>(3) 交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故の減少がある程度期待できる</li> </ul>	<p>速達性の向上及び渋滞緩和による地域交通の円滑化の効果が期待でき、かつ工事の現道交通への影響が小さく、効果発現までの期間が短い「案②：立体化+平面6車線化」とする。</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・時間信頼性及び速達性が向上。</li> <li>・渋滞が少なく快適に走行が可能。</li> <li>・交通事故の減少が期待できる。</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>浜松湖西豊橋道路 (静岡県・愛知県)</p>	<p>(課題) (1) 物流 ○三河港からの高速道路アクセス性 ・三河港は高速道路ICから離れていることや、道路の渋滞等により速達性が低い ・市街地部等の道路では、渋滞等により定時性が低下 (2) 防災 ○東名・新東名や三河港から市街地や広域防災拠点への連絡 ・津波浸水や液状化等により、市街地や防災拠点へアクセスできず、円滑な救援等の活動や支援物資の輸送が困難となる恐れ (3) 観光 ○観光エリア間の連絡 ・豊橋・三河湾地域と他の観光地間の連絡性が低い (4) 安全 ○安全な走行環境 ・市街地部での死傷事故の発生による安全性の低下  (原因) (1) 物流 ・高速道路ICへアクセスする路線で速度低下が発生 ・三河港と高速道路ICを直結する規格の高い道路が無い (2) 防災 ・津波浸水や液状化等により、道路網が寸断する恐れがある (3) 観光 ・観光地間や地域間を広くつなぐ道路網の不足 (4) 安全 ・大型車と一般車の混在</p>	<p>(1) 速達性、定時性の向上による物流支援 (2) 災害時の信頼性向上による円滑な救援等活動及び支援物資輸送 (3) 広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進 (4) 生活交通の安全な走行環境</p>	<p>【案①】西側ルート〔事業費約3,000～3,600億円〕 (豊橋市街地と二川市街地の中間を通過するルート) (1) 速達性、定時性の向上による物流支援 ・ 時間短縮が最も見込まれる (2) 災害時の信頼性向上による円滑な救援等活動及び支援物資輸送 ・ 津波浸水域や液状化が想定される地域を回避または橋梁構造により通過することで、大規模災害の影響を受けにくい ・ 防災拠点へのアクセス性向上が最も見込まれる (3) 広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進 ・ 沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセス性の向上が最も見込まれる (4) 生活交通の安全な走行環境 ・ 現道の幹線道路や市街地からの大型車交通の削減が最も期待できる 【案②】東側ルート〔事業費約3,100～3,700億円〕 (新所原市街地の東側を通過するルート) (1) 速達性、定時性の向上による物流支援 ・ 時間短縮が見込まれる (2) 災害時の信頼性向上による円滑な救援等活動及び支援物資輸送 ・ 津波浸水域や液状化が想定される地域を回避または橋梁構造により通過することで、大規模災害の影響を受けにくい ・ 防災拠点へのアクセス性向上が見込まれる (3) 広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進 ・ 沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセス性向上が見込まれる (4) 生活交通の安全な走行環境 ・ 現道の幹線道路や市街地からの大型車交通の削減が期待できる 【案③】国道23号拡幅ルート〔事業費約2,700～3,200億円〕 (新所原市街地の東側を通過し、一部、国道23号を拡幅するルート) (1) 速達性、定時性の向上による物流支援 ・ 時間短縮が見込まれる (2) 災害時の信頼性向上による円滑な救援等活動及び支援物資輸送 ・ 津波浸水域や液状化が想定される地域を回避または橋梁構造により通過することで、大規模災害の影響を受けにくい ・ 防災拠点へのアクセス性向上が見込まれる (3) 広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進 ・ 沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセス性向上が見込まれる (4) 生活交通の安全な走行環境 ・ 現道の幹線道路や市街地からの大型車交通の削減が期待できる</p>	<p>1. ルート帯案については、三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、防災拠点へのアクセス性向上、観光圏域間の移動性向上、現道からの大型車交通の削減が最も期待できる【案① 西側ルート】とする。</p> <p>2. インターチェンジ配置については、産業拠点とのアクセス性を考慮するとともに、市街地や防災拠点とのアクセス性にも配慮した配置案とする。</p> <p>(理由) ・ 三河港から高速道路ネットワークへの速達性・定時性が向上する。 ・ 災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成する。 ・ 広域道路ネットワークの構築による観光圏域間の移動性が向上する。 ・ 生活交通の安全な走行環境が期待される。</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>国道3号 博多バイパス (下臼井～空港) (福岡県)</p>	<p>(課題等) (1) 渋滞 ・評価対象区間内における複数交差点にわたる慢性的な渋滞が発生し、地域の円滑な交通に支障をきたしている</p> <p>(2) 事故 ・評価対象区間内の主要交差点は福岡県内の交差点平均の約2倍と高い死傷事故率(新二又瀬橋交差点では5倍以上の事故率)と、安全安心な交通環境が達成されていない</p> <p>(3) 物流 ・評価対象区間周辺は多くの物流関連企業が集積 ・評価対象区間は、国道3号平均の2倍以上になる大型車交通量を有し、地域の物流を担う重要な区間 ・渋滞により各物流拠点へのアクセス性を阻害し、物流活動に支障</p> <p>(4) 医療 ・評価対象区間を利用して救急搬送している ・渋滞に巻き込まれることにより、搬送時間の遅れの発生や反対車線の走行を強いられる</p> <p>(原因) (1) 渋滞 ・評価対象区間に通過交通が流入し、その他の交通との輻輳が顕著、慢性的な渋滞が発生</p> <p>(2) 事故 ・交通混雑時等による発進・停止の多さを要因とする「追突事故」が多発</p> <p>(3) 物流 ・博多バイパスは、物流の骨格 ・渋滞により円滑な物流活動を阻害</p> <p>(4) 医療 ・慢性的な渋滞の発生による円滑な救急医療活動に支障</p>	<p>(1) 適切な機能分担による交通環境(渋滞)の改善</p> <p>(2) 走行性の向上による交通安全の確保</p> <p>(3) 速達性・定時性の向上による物流活動の支援</p> <p>(4) 速達性向上による救急医療活動の支援</p>	<p>【案①】部分立体化案[事業費約300～360億円]          &lt;平面部との接続区間を設けて、博多駅・福岡空港等各方面への利用を重視した案&gt;          (1) 【渋滞】適切な機能分担による交通環境の改善          ・連続した交差点の立体化により、通過交通が立体部に転換するため交通混雑が緩和する          ・主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため渋滞が緩和する</p> <p>(2) 【事故】走行性の向上による交通安全の確保          ・主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため交通事故は減少する</p> <p>(3) 【物流】速達性・定時性の向上による物流活動の支援          ・立体化により、信号交差点を通過しなくなるため、時間信頼性が向上する          ・交通混雑が緩和され走行速度が向上し、主要拠点(福岡空港、博多方面)へ向かう場合には立体部を活用することで速達性が向上する</p> <p>(4) 【医療】速達性向上による救急医療活動の支援          ・交通混雑が緩和されるため救急搬送時の速達性が向上し、第三次医療施設への搬送時間の10分圏域範囲が拡大する</p> <p>(5) 沿道や家屋等への影響          ・大井一丁目南交差点と空港口交差点の間に平面部を設けるため沿道施設への影響範囲は案②よりも大きい</p> <p>(6) 生活環境への配慮          ・道路整備により騒音は現況より一部悪化する</p> <p>(7) 景観への配慮          ・部分立体化構造となるため、現況と比べて悪化する</p> <p>(8) 工事中の影響・事業期間          ・部分的に空港口立体化区間の開通が可能であり、工事期間も案②より短い</p> <p>【案②】全線立体化案[事業費約370～450億円]          &lt;全線立体で整備し、通過交通の走行性を重視した案&gt;          (1) 【渋滞】適切な機能分担による交通環境の改善          ・連続した交差点の立体化により、通過交通が立体部に転換するため交通混雑が緩和する          ・主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため渋滞が緩和する</p> <p>(2) 【事故】走行性の向上による交通安全の確保          ・主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため交通事故は減少する</p> <p>(3) 【物流】速達性・定時性の向上による物流活動の支援          ・立体化により、信号交差点を通過しなくなるため、時間信頼性が向上する          ・交通混雑が緩和され走行速度が向上するが、主要拠点(福岡空港、博多方面)へ向かう場合の経路は現況と同じく、平面部の信号交差点を通過する必要がある</p> <p>(4) 【医療】速達性向上による救急医療活動の支援          ・交通混雑が緩和されるため救急搬送時の速達性が向上し、第三次医療施設への搬送時間の10分圏域範囲が拡大する</p> <p>(5) 沿道や家屋等への影響          ・沿道施設への影響範囲は小さい</p> <p>(6) 生活環境への配慮          ・道路整備により騒音は現況より一部悪化する</p> <p>(7) 景観への配慮          ・全線立体化構造となるため、現況と比べて最も悪化する</p> <p>(8) 工事中の影響・事業期間          ・全線で立体化構造とする整備のため、全線開通までの工事期間が長い</p>	<p>【案①】部分立体化案を選定 (理由)          ・『【案①】部分立体化案』は、『【案②】全線立体化案』と比べて、全ての政策目標の達成が見込まれる。</p> <p>・地域の意見聴取において重視すべきと回答が多かった、「評価対象区間の渋滞が改善すること」、「「下臼井・新二又瀬橋・空港口」交差点の渋滞が改善すること」、「交通事故が少なくなり、走行する際の安全性が向上すること」、「目的地への到着時間が読み易くなること」、「市内の各拠点(博多駅方面や福岡空港等)への利用ができること」、「「救急搬送の時間が短くなること」の項目についても、『【案①】部分立体化案』は優れており、地域のニーズにも応えられている。</p> <p>・道路整備における配慮すべき事項に関して、「工事中の影響・事業期間」、「経済性」については、『【案②】』に比べて、『【案①】』が優れている。</p> <p>・自治体からは政策目標の渋滞改善、事故削減の視点から対策を望む意見のほか、博多駅方面や福岡空港等への利便性向上が図れ、部分開通による早期供用が可能かつ事業費が安価となる【案①】を望む意見が挙げられている。</p> <p>・比較評価の結果、『【案①】』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めるほか、配慮すべき事項についても、相対的に【案②】より優れている。</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 style="text-align: center;">国道201号 香春町～行橋市 (福岡県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 渋滞 ・対象区間は2車線道路の計画しかない ・大型車利用が多く利用経路は広域に及ぶ ・対象区間に主要渋滞箇所が存在し、朝夕の時に旅行速度の低下による渋滞が発生。また、高速道路へのアクセス性の低下が懸念</p> <p>(2) 交通安全 ・交差点部を中心に死傷事故率が県平均を上回る ・追突事故が約8割を占める ・国道沿線の生活利便施設利用が立地し、出入り交通も多いことから安全性の確保が課題</p> <p>(3) 産業 ・苅田港発着大型車交通の約4割が対象区間を利用 ・交通混雑による定時性の低下など、企業・物流活動に支障あり</p> <p>(4) 医療 ・みやこ町(旧勝山町)の第2次医療施設10分圏カバー率は、人口の約7割がカバーできていない ・朝夕の混雑時は救急車の追越しが困難 ・搬送時間のばらつきもあり、救急医療施設までの到達性や定時性の確保が課題</p> <p>(原因)</p> <p>(1) 渋滞 ・2車線の交通容量を上回る交通が集中 ・大型車混入率が著しく高い</p> <p>(2) 交通安全 ・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>(3) 産業 ・交通混雑による所要時間のばらつき ・大型車交通が国道201号に集中</p> <p>(4) 医療 ・渋滞による所要時間の増加 ・緊急車両の通行に必要な走行空間の不足</p>	<p>(1) 定時性・到達性の確保による生活利便性の向上</p> <p>(2) 安全性の確保による生活環境の向上</p> <p>(3) 到達性・定時性確保による産業の支援</p> <p>(4) 医療施設への到達性・走行性の向上</p>	<p>【案①】北側別線整備案[事業費約490～540億円]          &lt;既設計画を踏まえ国道201号北側で、通過交通を分離する案&gt;          (1) 定時性・到達性の確保による生活利便性の向上          ・通過交通が別線へ転換し、現国道201号の渋滞緩和が図られる          ・主要渋滞箇所である勝山新町交差点の渋滞は緩和されるが、香春方面～椎田勝山線方面の通過交通は依然として残る          ・旧豊津町・旧犀川町から行政機能が集積する旧勝山町へのアクセス性は他案に比べ劣る          (2) 安全性の確保による生活環境の向上          ・渋滞緩和により、現国道201号の交通事故減少が見込まれる          (3) 到達性・定時性確保による産業の支援          ・産業拠点間の移動時間の短縮が図られる          ・別線整備により、現国道201号の代替路が確保される          (4) 医療施設への到達性・走行性の向上          ・第2次医療施設(小波瀬病院)への搬送時間の短縮が図られ、10分圏域人口が拡大する          (5) 生活環境          ・一部集落や市街地を通過するため、生活環境への影響が懸念される          (6) 自然環境          ・重要な種の生息・生育地等を一部通過するため、自然環境への影響が懸念される          (7) 家屋への影響          ・一部集落や市街地を通過するため、家屋・店舗等の移転を伴うが、その影響は少ない          (8) 文化財への影響          ・多くの古墳・遺跡群が存するエリアを通過するため、影響が大きい          (9) 災害対応          ・別線整備で道路の高さを確保することで、現国道201号の冠水時に別線での通行が可能である          (10) 施工性          ・別線整備であるため、現国道201号への影響は小さい          (11) 効果の早期発現          ・交差点間での段階的な開通が可能であり、開通したところから効果発現が見込める</p> <p>【案②】南側別線整備案[事業費約450～500億円]          &lt;遺跡・古墳を可能な限り回避するとともに、町の主要施設へ最短で結び、通過交通を分離する案&gt;          (1) 定時性・到達性の確保による生活利便性の向上          ・通過交通が別線へ転換し、現国道201号の渋滞緩和が図られる          ・また、主要渋滞箇所である勝山新町交差点の渋滞も緩和する          ・旧豊津町・旧犀川町から行政機能が集積する旧勝山町へのアクセス性が他案に比べ優れる          (2) 安全性の確保による生活環境の向上          ・渋滞緩和により、現国道201号の交通事故減少が見込まれる          (3) 到達性・定時性確保による産業の支援          ・産業拠点間の移動時間の短縮が図られる          ・別線整備により、現国道201号の代替路が確保される          (4) 医療施設への到達性・走行性の向上          ・第2次医療施設(小波瀬病院)への搬送時間の短縮が図られ、10分圏域人口が拡大する          (5) 生活環境          ・一部集落や市街地を通過するため、生活環境への影響が懸念されるが、その影響は案①・③に比べ小さい          (6) 自然環境          ・重要な種の生息・生育地等を通過していないことから、自然環境への影響は小さい          (7) 家屋への影響          ・一部集落や市街地を通過するため、家屋・店舗等の移転を伴うが、その影響は少ない          (8) 文化財への影響          ・古墳・遺跡群を一部通過するが、その影響は小さい          (9) 災害対応          ・別線整備で道路の高さを確保することで、現国道201号の冠水時に別線での通行が可能である          (10) 施工性          ・別線整備であるため、現国道201号への影響は小さい          (11) 効果の早期発現          ・交差点間での段階的な開通が可能であり、開通したところから効果発現が見込める</p> <p>【案③】現道(国道201号)活用案[事業費約430～480億円]          &lt;国道201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;          (1) 定時性・到達性の確保による生活利便性の向上          ・交通量に応じた車線数が確保され、渋滞緩和が図られる          ・主要渋滞箇所である勝山新町交差点の渋滞は緩和されるが、香春方面～椎田勝山線方面の通過交通は依然として残る          ・旧豊津町・旧犀川町から行政機能が集積する旧勝山町へのアクセス性が向上するが、案②には劣る          (2) 安全性の確保による生活環境の向上          ・容量確保、副道整備により現国道201号の交通事故減少が見込まれるが、削減効果は案①・②には劣る          (3) 到達性・定時性確保による産業の支援          ・産業拠点間の移動時間の短縮が図られる          ・現国道201号の容量拡大により信頼性は向上するが、現道活用のため代替路は確保できない          (4) 医療施設への到達性・走行性の向上          ・第2次医療施設(小波瀬病院)への搬送時間の短縮が図られ、10分圏域人口が拡大するが、効果は案①・②には劣る          (5) 生活環境          ・一部集落や市街地を通過するため、生活環境への影響が懸念される          (6) 自然環境          ・重要な種の生息・生育地等を通過していないことから、自然環境への影響は小さい          (7) 家屋への影響          ・一部集落や市街地を通過するため、家屋・店舗等の移転を伴う          (8) 文化財への影響          ・古墳・遺跡群を一部通過するが、その影響は小さい          (9) 災害対応          ・一部区間では、浸水時における通行への影響が懸念される          (10) 施工性          ・工事中は、現国道201号の交通規制が長期間にわたって発生し影響が大きい          (11) 効果の早期発現          ・現道を活用するため、開通したところから効果発現が見込める</p>	<p>【案②】南側別線整備案を選定</p> <p>(理由)</p> <p>・『【案②】南側別線整備案』は、『【案①】北側別線整備案』、『【案③】現道(国道201号)活用案』と比べて、全ての政策目標の達成が見込まれる。          ・政策目標に関して、地域の意見聴取で重視すべきとの回答が多かった、「①渋滞せず、円滑に移動できること」、「②事故の危険性が少ないこと」の項目についても【案②】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、「⑥自然環境」、「⑨災害対応」、「⑩施工性」が他案より優れている他、相対的に【案②】が他案より優れている。          ・自由意見では、通過交通排除や代替路整備など別線整備案を望む意見が寄せられており、更に通学路の安全性や自然環境・文化財等への影響から南側別線整備案を望む意見も寄せられている。          ・自治体からも政策目標の渋滞、交通安全、産業、医療の視点から別線整備案を望む意見が寄せられている。          ・比較評価の結果、【案②】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>九州横断自動車道 延岡線 (矢部～蘇陽) (熊本県)</p>	<p>(課題等) (1)暮らし ・沿線に役所や病院などが立地する2車線の幹線道路であり、走行性が課題 ・交通事故が平面線形不良箇所集中しており、安全性が課題</p> <p>(2)医療 ・山都町から熊本市内の重篤患者を受け入れる病院への管外搬送が多く、速達性が課題 ・高齢の患者が多く、熊本市内への搬送は身体的負担となっており、走行性が課題</p> <p>(3)物流（農業・林業） ・夏秋トマトなど農産物の輸送時の荷痛みによる品質低下を防ぐため、速達性及び走行性の確保が課題 ・原木を積載したトラックの各拠点までの輸送時での急カーブなどによる荷崩れ及び転倒を防ぐため走行性や安全性が課題</p> <p>(4)観光 ・阿蘇くじゅう・高千穂地域では道路整備を活かして、阿蘇くじゅう観光圏整備計画との連携を進めている ・九州縦貫道や東九州道とのアクセスや隣接地域間の回遊性を高めるため、圏域外からの速達性及び定時性の確保が課題</p> <p>(5)防災 ・熊本地震の発生時には、円滑な物資輸送に大きな影響を与えた ・災害時でも救護・物資輸送を果たす信頼性の高いネットワーク構築が課題</p> <p>(原因) (1)暮らし ・平面線形・縦断線形の厳しい箇所が多く、走行性や安全性が低い</p> <p>(2)医療 ・山都町から熊本市内への病院への速達性が低い ・線形不良箇所が多く、走行性が低い</p> <p>(3)物流（農業・林業） ・現道の速達性及び走行性、安全性が課題</p> <p>(4)観光 ・現道の速達性及び定時性が課題</p> <p>(5)防災 ・緊急輸送ルートである国道218号が脆弱</p>	<p>(1)走行性の確保や安全性の向上による安心した暮らしの支援</p> <p>(2)速達性、走行性の向上による救急医療活動の支援</p> <p>(3)速達性、走行性、安全性の向上による産業の活性化支援</p> <p>(4)速達性、定時性の確保による観光振興の支援</p> <p>(5)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>【案①】別線整備案（北側ルート）[事業費約1,150～1,250億円] &lt;最短ルートを基本に全線別線を整備し、走行性、速達性の向上を図る案&gt; (1)走行性の確保や安全性の向上による安心した暮らしの支援 ・別線整備により、線形不良箇所をすべて回避でき、走行性、安全性の向上が見込まれる (2)速達性、走行性の向上による救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られる ・別線整備により、現道（国道218号）の線形不良箇所や信号交差点を回避でき、安静搬送（走行性）の向上が見込まれる ・国道218号から離れた位置を通過するためアクセス性が低く、町道を經由した搬送となることから、安静搬送（走行性）は案②より劣る (3)速達性、走行性、安全性の向上による産業の活性化支援 ・熊本方面への移動時間の短縮が図られるが、案②より劣る ・別線整備により、現道の線形不良箇所を回避でき、走行性、安全性の向上が見込まれる (4)速達性、定時性の確保による観光振興の支援 ・熊本方面（嘉島JCT）から高千穂への移動時間の短縮が図られる (5)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 ・国道218号から離れた位置を通過するため、指定避難所（山都町清和支所）からのアクセス性が低い (6)生活環境 ・現道から最も離れた位置を通過するため、生活環境（大気質、騒音、振動など）に影響を与える可能性は最も小さい (7)自然環境 ・別線整備により、地形改変を伴い、動植物の生息地へ影響を与える可能性がある (8)集落への影響 ・集落・市街地を概ね回避するため、家屋の移転等は最も少ない (9)沿道利用 ・国道218号沿線の集落・施設等からのアクセス性が低い (10)施工性 ・別線整備のため、現道交通への影響は少ない ・国道218号から離れた位置を通過するため、工事用進入路、仮設、仮橋設置などの追加工事による施工期間が長くなる (11)段階的な効果の発現 ・部分的な開通が可能のため、段階的に効果発現が見込まれる</p> <p>【案②】別線整備案（南側ルート）[事業費約950～1,050億円] &lt;集落や産業施設にアクセスしながら全線別線を整備し、走行性、速達性の向上を図る案&gt; (1)走行性の確保や安全性の向上による安心した暮らしの支援 ・別線整備により、線形不良箇所をすべて回避でき、走行性、安全性の向上が見込まれる (2)速達性、走行性の向上による救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られる ・別線整備により、現道（国道218号）の線形不良箇所や信号交差点を回避でき、安静搬送（走行性）の向上が見込まれる ・国道218号から近い位置を通過するためアクセス性が高く、国道218号から直接搬送できることから、安静搬送（走行性）が向上する (3)速達性、走行性、安全性の向上による産業の活性化支援 ・熊本方面への移動時間の短縮が最も図られる ・別線整備により、現道の線形不良箇所を回避でき、走行性、安全性の向上が見込まれる (4)速達性、定時性の確保による観光振興の支援 ・熊本方面（嘉島JCT）から高千穂への移動時間の短縮が図られる (5)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 ・国道218号から近い位置を通過するため、指定避難所（山都町清和支所）からのアクセス性が高い (6)生活環境 ・一部集落付近を通過するため、生活環境（大気質、騒音、振動など）に影響を与える可能性は案③より小さい (7)自然環境 ・別線整備により、地形改変を伴い、動植物の生息地へ影響を与える可能性がある (8)集落への影響 ・集落への回避を通過するが、案③に比べて移転数は少ない (9)沿道利用 ・国道218号沿線の集落・施設等からのアクセス性は高いが案③に劣る (10)施工性 ・別線整備のため、現道交通への影響は少ない ・国道218号から近い位置を通過するため、工事用進入路、仮設、仮橋設置などの追加工事による施工期間は短くなる (11)段階的な効果の発現 ・部分的な開通が可能のため、段階的に効果発現が見込まれる</p> <p>【案③】現道（国道218号）改良案[事業費約1,050～1,150億円] &lt;国道218号の線形不良箇所を改良し、走行性、速達性の向上を図る案&gt; (1)走行性の確保や安全性の向上による安心した暮らしの支援 ・現道の線形不良箇所を改良し、走行性、安全性は向上するが、交差点が存在するため他案より劣る (2)速達性、走行性の向上による救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られるが、案①、案②より劣る ・現道（国道218号）の線形不良箇所を回避するが、信号交差点は1箇所のみを回避となるため安静搬送（走行性）の向上は案①、案②より劣る (3)速達性、走行性、安全性の向上による産業の活性化支援 ・熊本方面への移動時間の短縮が図られるが、案②より劣る ・現道の線形不良箇所を改良し、安全性は向上するが、交差点が存在するため走行性の面で案①、案②より劣る (4)速達性、定時性の確保による観光振興の支援 ・熊本方面（嘉島JCT）から高千穂への移動時間の短縮は図られるが、案①、案②より劣る (5)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 (6)生活環境 ・現道周辺の集落付近を通過するため、生活環境（大気質、騒音、振動など）に影響を与える可能性が大きい (7)自然環境 ・現道改良のため地形改変は他案に比べて少なく、動植物の生息地へ影響を与える可能性が低い (8)集落への影響 ・沿道に隣接する家屋が多く、移転数は最も多い (9)沿道利用 ・国道218号沿線の集落・施設等からのアクセス性が高い (10)施工性 ・現道交通を確保しながらの改良とするが、切り直しなどの影響で現道交通への影響が生じる (11)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（南側ルート）を選定</p> <p>(理由) ・政策目標に関して、『【案①】別線整備案（北側ルート）』及び『【案②】別線整備案（南側ルート）』は『【案③】現道（国道218号）改良案』と比べて、政策目標の達成が見込まれる。 更に、地域の意見聴取で重視すべきとの回答がいくつかの項目についても7割以上であり、中でも重視すべきとの回答が9割以上と非常に高かった。「②熊本市内の第三次救急医療施設へ早く搬送できること」、「①熊本市や延岡市等へ走りやすく事故の危険性が少ないこと」、「⑦災害時に国道218号等の代替路として利用できること」、「③熊本市内の第三次救急医療施設への救急搬送時に患者への負担が少ないこと」の項目について、『案②』は他案より優れており、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、地域の意見聴取において重視すべきとの回答がいくつかの項目についても概ね7割以上であり、『案②』は相対的に他案より優れており、地域のニーズに応えられている。</p> <p>・自治体からも政策目標の達成が見込まれ、他案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。</p> <p>・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、熊本市方面の第三次救急医療施設や市街地へのアクセスに配慮し、集落に近接する位置へ配置する。</p> <p>・また、浸水や土砂災害による通行止め時における災害時の安全かつ円滑なアクセス性を考慮して、集落や避難施設に近接する位置へ配置する。</p>