

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13号 横手北道路 (秋田県)</p>	<p>(課題等) (1) 走行の快適性・安全性の低下 【通年】 ・交通量が交通容量を超過し、主要渋滞箇所において速度低下が発生し、安定した走行環境の確保が課題 ・主要渋滞箇所などの交差点で事故が多く、死傷事故率は交差点や単路で県内直轄国道平均に比べ高く、安全性確保が課題 【冬期】 ・冬期は堆雪による幅員狭小で、車両のすれ違いや歩道の歩行が困難となり、安全安心な走行環境や歩行環境の確保が課題 ・秋田道の通行止め時は更に速度が低下し、冬期の安全かつ安定した走行環境の確保が課題 (2) 不安定な物流ルート 【通年】 ・渋滞による納品納入遅れが発生し、定時性の確保が課題 【冬期】 ・冬期は堆雪により荷崩れの発生や速度低下による納品納入への遅れが生じ走行性や定時性、速達性の確保が課題 (3) 救急搬送における安定性の阻害 【通年】 ・道路幅員が狭いため、追越しに時間がかかり安定性、速達性の確保が課題 【冬期】 ・冬期は堆雪による幅員狭小や渋滞で、救急車両の追い越しが困難となり、安定性・速達性の確保が課題</p> <p>(原因) (1) 走行の快適性・安全性の低下 ・交通容量の不足 ・幅員狭小 ・冬期の走行環境悪化 ・混雑に起因する追突事故 (2) 不安定な物流ルート ・交通容量の不足 ・冬期の走行環境悪化 (3) 救急搬送における安定性の阻害 ・幅員狭小 ・冬期の走行環境悪化</p>	<p>(1) 快適かつ安全な交通環境の確保 (2) 円滑な物流ルートの確保 (3) 安定した救急搬送ルートの確保</p>	<p>【案①】現道改良（一部バイパス）案（事業費約190～230億円） (1) 快適かつ安全な交通環境の確保 ・交通容量が確保され、渋滞緩和が図られる ・必要な道路幅員が確保され、冬期の走行環境や安全安心な歩行環境が確保される ・渋滞緩和による追突事故の減少や中央分離帯の設置により安全性が向上 (2) 円滑な物流ルートの確保 ・渋滞緩和や冬期の走行環境改善により、走行性、定時性ともに向上 (3) 安定した救急搬送ルートの確保 ・渋滞緩和や冬期の走行環境改善により、救急搬送の安定性、速達性ともに向上</p> <p>【案②】バイパス案（事業費約360～400億円） (1) 快適かつ安全な交通環境の確保 ・バイパスへの交通転換により、渋滞緩和が図られる ・必要な道路幅員が確保され、冬期の走行環境は確保されるが、現国道13号の歩行環境の課題は残る ・渋滞緩和による追突事故の減少や中央分離帯の設置により安全性が向上 (2) 円滑な物流ルートの確保 ・渋滞緩和や冬期の走行環境改善により、走行性、定時性ともに向上 (3) 安定した救急搬送ルートの確保 ・渋滞緩和や冬期の走行環境改善により、救急搬送の安定性、速達性ともに向上</p>	<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【案①】現道改良（一部バイパス）案とする。</p> <p>(理由) ・地域の課題を解決するための政策目標（「快適かつ安全な交通環境の確保」、「円滑な物流ルートの確保」、「安定した救急搬送ルートの確保」）を達成。 ・地域の意見聴取結果で得られた多くの地域のニーズに応えられる。 ・必要な道路幅員が確保され、冬期課題にも配慮している。</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>一般国道6号 小美玉道路（仮称） （茨城県）</p>	<p>（課題等） (1) 交通渋滞 ・堅倉中央では慢性的に速度が低下しており、中野谷中央では長い区間で7時台に30km以下の速度低下が発生 (2) 物流 ・小美玉市内発または着の物流を担う大型車は東京方面、水戸以北などの長距離移動が多くを占めているが、当該区間で交通渋滞により円滑な物流が阻害 (3) 空港アクセス ・空港周辺の道路ネットワーク整備状況の悪さが指摘されるなど空港アクセス強化が求められる (4) 交通事故 ・追突事故が約8割を占める ・評価区間内の交差点において死傷事故率が県平均の2倍以上（200件/億台km以上） (5) 防災 ・災害時の交通集中により、円滑な防災活動や物資搬送の妨げになる恐れがある (6) 医療連携 ・小美玉市周辺の南北軸の幹線は速達性に劣っているため、一部地域において救急時の制約が発生 (7) 生活環境 ・国道6号の交通により発生する排気ガス、騒音・振動等の影響</p> <p>（原因） (1) 交通渋滞 ・通過交通が多く、2車線の容量を上回る交通（約17,800台/日）が流入するため (2) 物流 ・4車線の幹線道路ネットワークが形成されていないため (3) 空港アクセス ・県南・県央エリアからの4車線の幹線道路ネットワークが形成されていないため (4) 交通事故 ・容量超過による速度低下のため (5) 防災 ・4車線の幹線道路ネットワークが形成されていないため (6) 医療連携 ・近隣の3次医療施設への搬送経路となる国道6号が2車線区間であるため (7) 生活環境 ・国道6号に交通が集中するため</p>	<p>(1) 混雑の緩和 (2) 物流の効率化 (3) 空港アクセスの円滑化 (4) 安全・安心な生活空間の確保 (5) 災害に強い緊急輸送道路の確保 (6) 救急医療施設への搬送時間の短縮 (7) 沿道環境の改善</p>	<p>【A案】現道拡幅（一部バイパス）案（事業費：約800～900億円） (1) 混雑の緩和 ・国道6号現道の4車線化により、平均速度が向上するものの、平面交差点が多く残るため、効果はバイパス案より小さい ・4車線化された国道6号現道を利用することにより、事故・駐停車車両による影響が低減できる ・国道6号現道を4車線化することで、周辺道路から国道6号現道に交通が転換し、周辺道路の交通量が減少する (2) 物流の効率化 ・物流関連車両が4車線化された国道6号現道を利用することにより、茨城工業団地、玉里工業団地等へのアクセス性が向上するものの、効果はバイパス案より小さい (3) 空港アクセスの円滑化 ・4車線化された国道6号現道を利用することにより、茨城空港へのアクセス性が向上する (4) 安全・安心な生活空間の確保 ・国道6号現道の4車線化に伴う中央分離帯設置などにより、正面衝突や右直事故が減少 ・国道6号現道に歩行者空間・自転車の走行空間を整備することにより、利用者の安全性を確保する (5) 災害に強い緊急輸送道路の確保 ・国道6号現道の4車線化により、緊急輸送道路としての機能が強化されるものの、新たな代替路は形成されない ・国道6号現道の4車線化により、避難路としての機能が強化されるものの、新たな代替路は形成されない (6) 救急医療施設への搬送時間の短縮 ・4車線化された国道6号現道を利用することにより、水戸医療センター、土浦協同病院への搬送時間が短縮するが、効果はバイパス案より小さい (7) 沿道環境の改善 ・集落・市街地等を通過するため、大気質、騒音に影響を与える可能性があり、集落・市街地を通過する程度はバイパス案に比べて大きい</p> <p>【B案】バイパス（一部現道拡幅）案（事業費：約700～800億円） (1) 混雑の緩和 ・交差点を立体化したバイパスにより、平均速度が向上し、その効果は現道拡幅案より大きい ・バイパスと国道6号現道に交通が分散することで、事故・駐停車車両による影響が低減できる ・国道6号現道や周辺道路を利用していた大型車等の通過交通がバイパスを利用することにより、国道6号現道や周辺道路の交通量が減少する (2) 物流の効率化 ・物流関連車両がバイパスを利用することにより、茨城工業団地、玉里工業団地等へのアクセス性が向上、効果は現道拡幅案より大きい (3) 空港アクセスの円滑化 ・交通がバイパスを利用することにより、茨城空港へのアクセス性が現道拡幅案よりも向上する (4) 安全・安心な生活空間の確保 ・バイパスを利用することにより、国道6号現道の交通量が減少し、国道6号現道や周辺道路の交通事故が減少 ・バイパスに歩行者空間・自転車の走行空間を整備することにより、利用者の安全性を確保する (5) 災害に強い緊急輸送道路の確保 ・国道6号現道や常磐道の代替路として機能し、災害時や既存道路の通行止め時などにおいても円滑な交通を確保可能 ・災害時や既存道路の通行止め時などにおいて、避難路としての機能を確保可能 (6) 救急医療施設への搬送時間の短縮 ・バイパスと国道6号現道に分散することで、水戸医療センター、土浦協同病院への搬送時間が短縮し、効果は現道拡幅案より大きい (7) 沿道環境の改善 ・バイパス沿道の集落・市街地等を通過するため、大気質、騒音に影響を与える可能性があるが、集落・市街地を通過する程度は現道拡幅案に比べて小さい</p>	<p>【B案】バイパス（一部現道拡幅）案を選定 （理由） ・バイパス（一部現道拡幅）案は、千代田石岡バイパス終点部から国道6号巴川渡河部付近までを沿道からのアクセス制限を基本としたバイパスとし、茨城町との市町境まで、国道6号を4車線現道拡幅した案である。 ・政策目標である混雑の緩和、物流の効率化、空港アクセスの円滑化、災害に強い緊急輸送道路の確保、救急医療施設への搬送時間の短縮を図るとともに、沿道環境の改善に寄与する道路である。また、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた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

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>中部縦貫自動車道 (平湯～日面) (岐阜県)</p>	<p>(課題) (1)産業 ○高山市及び周辺地域の産業への影響 ・北陸方面と関東方面を、東西に最短で結ぶ高規格幹線道路は未整備であり、大きな迂回を要するため所要時間がかかり輸送コストも増加 ・上宝・奥飛騨温泉郷地域の観光地まで高規格幹線道路が未整備であり所要時間がかかるため(冬季においては、積雪の影響により定時性が低下)、来訪者の来訪意欲が低下し、観光入込客数も減少傾向 (2)救急 ○救急搬送への影響 ・上宝・奥飛騨温泉郷地域から高山市街部の病院へ救急搬送する際、速達性の高い道路ネットワークが整備されておらず、所要時間がかかる ・上宝・奥飛騨温泉郷地域から高山市街部の病院へ救急搬送する際、国道158号はカーブ区間、急勾配区間が多く救急患者への負担が大きい (3)安全 ○交通安全及び積雪時の移動への影響 ・カーブ及び急勾配の線形不良区間が点在するため、事故のリスクが高い ・さらに、積雪時には、走行性・安全性の低下により外出を控える市民が多く、日常生活の移動に支障をきたす (4)防災 ○被災時の移動への影響 ・災害時の通行止の際、代替路がないため、リダンダンシーが確保されない</p> <p>(原因) (1)産業 ・物流搬送先までを効率的に結ぶ道路ネットワークが整備されていない ・観光地までを結ぶ速達性・定時性の高い道路ネットワークが整備されていない (2)救急 ・病院までを結ぶ速達性の高い道路ネットワークが整備されていない ・急勾配、急カーブの線形不良区間が点在 (3)安全 ・急勾配、急カーブの線形不良区間が点在 ・積雪に対して道路が脆弱 (4)防災 ・代替路がない</p>	<p>(1)速達性・定時性の向上による産業活性化の支援 (2)救急搬送時の速達性・安定性の確保 (3)交通安全、積雪時の走行性の向上 (4)被災時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保</p>	<p>【案①】全線バイパス案 [事業費約1,500～1,700億円] (全線を自動車専用道路でバイパス整備する案) (1)速達性・定時性の向上による産業活性化の支援 ・全線が自動車専用道路であるため定時性に最も優れる ・全線バイパス整備のため、アクセス性は、他案に比べて劣る (2)救急搬送時の速達性・安定性の確保 ・救急医療施設までの時間短縮が最も見込まれる (3)交通安全、積雪時の走行性の向上 ・規格の高い自動車専用道路ができることで、安全性向上が最も見込まれる ・線形がよく、主にトンネル構造を想定しているため、積雪時の走行性向上が最も見込まれる (4)被災時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保 ・全線バイパス整備により代替路を確保</p> <p>【案②】現道改良+バイパス案 [事業費約1,100～1,300億円] (西側は現道改良、東側は自動車専用道路でバイパス整備する案) (1)速達性・定時性の向上による産業活性化の支援 ・自動車専用道路区間は定時に優れる ・現道改良区間はアクセス性がよい (2)救急搬送時の速達性・安定性の確保 ・救急医療施設までの時間短縮が見込まれるが、案①に比べて劣る (3)交通安全、積雪時の走行性の向上 ・東側は規格の高い自動車専用道路ができ、西側は現道の安全性向上が見込まれるが、案①に比べて劣る ・自動車専用道路区間は積雪時の走行性向上が見込まれるが、現道改良区間は土工部が多く、案①に比べて積雪時の走行性に劣る (4)被災時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保 ・バイパス区間は代替路が確保されるが、現道改良区間は代替路が確保されない</p> <p>【案③】現道改良案 [事業費約900～1,100億円] (国道158号を活用し、現道の線形不良箇所を部分的に改良する案) (1)速達性・定時性の向上による産業活性化の支援 ・現道を活用するため、他案に比べて定時に劣る ・全線で現道を活用するため、アクセス性は最もよい (2)救急搬送時の速達性・安定性の確保 ・救急医療施設までの時間短縮が見込まれるが、他案に比べて劣る (3)交通安全、積雪時の走行性の向上 ・現道の急カーブがなくなり、安全性向上が見込まれるが、他案に比べて劣る ・線形はよいが、土工区間が多く、他案に比べて積雪時の走行性に劣る (4)被災時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保 ・全線で現道を活用するため、代替路が確保されないことから、他案に比べて劣る</p>	<p>1. ルート帯案については、速達性・定時性の向上、救急搬送時の速達性・安定性の確保、交通安全・積雪時の走行性の向上、被災時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保が最も期待できる【案① 全線バイパス案】とする。</p> <p>2. 観光地へのアクセス性、救急医療施設への速達性の向上を図り、積雪や災害時における代替路を確保することで、道路の機能向上を図り、地域の利便性向上、移動確実性を一層強化するため、中間インターチェンジを配置する案とする。</p> <p>(理由) ・広域移動にかかる速達性・定時性が向上する。 ・救急搬送時の速達性・安定性が向上する。 ・交通安全、積雪時の走行性が向上する。 ・被災時にも機能する信頼性の高いネットワークが確保できる。</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>山陰道 (三隅～長門)</p> <p>(山口県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 産業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要産業である農水産品の輸送において、通行止めや事故等による納入時間の遅延等により企業活動の支障がある。 ・輸送時間の短縮や通行規制が発生しない安定した輸送等が物流面での大きな課題である。 <p>(2) 観光</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路ネットワークから取り残された結果、九州方面からの観光客が県北部まで回遊しておらず、広域的な観光周遊に課題がある。 <p>(3) 医療</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長門市では救急搬送において約7割が収容までに30分以上を要しており、救急搬送時間の短縮が課題である。 <p>(4) 安全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間には、全国平均死傷事故率(51.0件/億台キロ)を上回る箇所が存在する。 ・全国平均に比べ追突事故の発生割合が高い。 <p>(5) 防災</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路沿いに土砂災害警戒区域や洪水時浸水想定区域が存在しており、防災上脆弱である。 ・長門市内に向かう道路網の多重性は低く、緊急輸送道路に指定される国道191号等の通行止めが発生した場合、救命・救急活動や緊急活動に支障をきたすことが懸念される。 <p>(原因)</p> <p>(1) 産業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通行規制や事故等により信頼性、定時性が低下。 ・速達性が不十分である。 <p>(2) 観光</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光地及び拠点を結ぶネットワークが不十分である。 <p>(3) 医療</p> <ul style="list-style-type: none"> ・救急搬送を短縮する速達性、信頼性が高い道路が不十分である。 <p>(4) 安全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地部は信号交差点が連続。郊外の単路部は沿道農地等への出入り等により事故発生危険がある。 <p>(5) 防災</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災上脆弱であり、また災害発生時における迂回ルートがない。 	<p>(1) 産業の活性化</p> <p>(2) 観光振興の促進</p> <p>(3) 救急医療の速達性・確実性の確保</p> <p>(4) 交通安全の確保</p> <p>(5) 災害時に強い道路ネットワークの確保</p>	<p>【案①】全線バイパス案(最短ルート)：対象区間を可能な限り最短ルートで結び、現道課題の解消を図り、通過交通等の速達性に最も優れる案(事業費約450～500億円)</p> <p>(1) 産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下関市から萩地方卸売市場への速達性が向上(現況に比べ萩地方卸売市場まで約11分短縮) ・中間ICがないため、下関市から仙崎漁港へのアクセス性は向上しない(現況に比べ短縮しない) <p>(2) 観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下関市から観光拠点(萩市)への速達性が向上(現況に比べ約11分短縮) ・中間ICがないため、観光拠点(仙崎)へのアクセス性は向上しない(現況に比べ短縮しない) <p>(3) 救急医療機関への速達性・確実性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中間ICがないため、長門市中心部への代替路とならず、救急医療機関への安定搬送が確保されない <p>(4) 交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパス整備により通過交通が転換し、安全性が向上(死傷事故率全国平均以上の箇所を16箇所回避) <p>(5) 災害時に強い道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中間ICがないため、長門市街地への代替路としては機能しない <p>【案②】全線バイパス案(長門市北部への中間IC設置)：別線整備で現道課題の解消を図るとともに、中間ICを設置することにより、物流拠点施設及び観光拠点へのアクセス性、医療関係施設への安定搬送に優れた案(事業費約500～550億円)</p> <p>(1) 産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下関市から萩地方卸売市場への速達性が向上(現況に比べ萩地方卸売市場まで約10分短縮) ・長門市北部への中間ICを設置するため、下関市から仙崎漁港へのアクセス性が向上(現況に比べ約7分短縮。信号交差点12箇所回避) <p>(2) 観光振興の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下関市から観光拠点(萩市)への速達性が向上(現況に比べ約10分短縮) ・長門市北部への中間ICを設置するため、観光拠点(仙崎)へのアクセス性が向上(現況に比べ約7分短縮。信号交差点12箇所回避) <p>(3) 救急医療機関への速達性・確実性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長門市北部への中間ICを設置するため、長門市中心部への代替路として機能し、救急医療機関への安定搬送が確保 <p>(4) 交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパス整備により通過交通が転換し、安全性が向上(死傷事故率全国平均以上の箇所を16箇所回避) <p>(5) 災害時に強い道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長門市北部への中間ICを設置するため、長門市街地への代替路として機能 	<p>【案②】全線バイパス案(長門市北部への中間IC設置)</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見聴取結果、質問①の重視すべき項目において、九州・下関方面から長門・萩への広域な観光周遊性に優れること等の「①～⑦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「⑧～⑫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②】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>東彼杵道路 (佐世保市～東彼杵町) (長崎県)</p>	<p>解決すべき課題等、原因</p> <p>(課題等)</p> <p>(1)産業・広域連携 ・県内中心都市間の日帰り圏内での連絡による観光振興や生活の質向上が県政策目標に明記。 ・佐世保市を中心とした広域都市圏が形成され、今後目指す将来像（販路拡大・企業誘致等）において広域連携が課題。 ・沿線に長崎県の観光の核であるハウステンボスが立地し、特にイベント開催時や観光繁忙期の渋滞により、周辺地域の生活・産業活動に影響が発生。</p> <p>(2)空港アクセス ・佐世保市は、九州主要都市の中で最寄り空港までの所要時間が最も長く、長崎空港の利用率低い。 ・佐世保市から空港までの所要時間の定時性が低く、時間が読めない。</p> <p>(3)安全 ・市街地部を中心に死傷事故が多く、事故が多い。 ・線形不良箇所や、片側1車線区間で事故発生時は、渋滞により救急活動や生活・産業活動に支障をきたしている。</p> <p>(4)防災 ・近年、大雨による冠水や災害による通行規制が度々発生。 ・災害時の避難路、救援物資輸送機能を果たす信頼性の高い代替路の確保が課題。</p> <p>(5)医療 ・沿線には救急患者の窓口となる第二次救急医療施設が立地。 ・第二次救急医療施設への搬送時や第三次救急医療施設への転送時は、渋滞や追越困難等により遅れが発生。</p> <p>(原因)</p> <p>(1)産業・広域連携 ・県内の南北を繋ぐネットワーク、西九州させほ広域都市圏内のネットワークにおいて対象区間の機能が脆弱。 ・ハウステンボスの観光交通を担う道路が不足し、イベント時や観光繁忙期に交通が集中して渋滞が発生。</p> <p>(2)空港アクセス ・佐世保市～長崎空港間が対象区間の平日朝夕の混雑等により、速達性・定時性が低い。</p> <p>(3)安全 ・交通混雑等による発進・停止の多さや線形不良箇所が要因。 ・片側1車線で迂回路が無いため、事故等による通行規制により渋滞が発生。</p> <p>(4)防災 ・防災対策箇所が21箇所存在するなど、災害による通行止めのリスクが高い。 ・代替路となる幹線道路が無く、通行途絶時には大きな迂回が必要。</p> <p>(5)医療 ・片側1車線でカーブが多く、見通しが悪いため、救急車両の追い越しが困難。 ・平日朝夕の混雑により、速達性が低い。</p>	<p>達成すべき政策目標</p> <p>(1)速達性・定時性の確保による産業振興等の広域連携支援・生活利便性の向上</p> <p>(2)安全性・定時性の確保による生活利便性の向上</p> <p>(3)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>(4)走行性・速達性の向上による救急医療活動の支援</p>	<p>複数案との比較</p> <p>【案①】別線整備案(山側ルート)[事業費約1,600～1,800億円] ＜山側に迂回して市街地への影響を最小限にし、全線別線整備により走行性・速達性の向上及び代替路確保を図る案＞ (1)速達性・定時性の確保による産業振興等の広域連携支援・生活利便性の向上 ・ハウステンボスから東のきICを経由した長崎空港への移動時間の短縮が図られる ・自動車専用道路によりアクセスコントロールされ定時性が確保される ・別線整備により通過交通が分散され、国道205号を利用している生活交通への影響が軽減される (2)安全性・定時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 (3)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 ・集落・市街地周辺を迂回するため、災害時の各拠点へのアクセス性の点では案②より劣る (4)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及び搬送時間の短縮が図られるが、案②より効果は小さい (5)生活環境 ・集落・市街地等を概ね回避するため、生活環境（大気質・騒音）に影響を与える可能性は最も小さい (6)自然環境 ・自然環境を考慮すべき箇所を通過するため、自然環境に影響を与える可能性がある (7)景観 ・重要な箇所（景観資源）を通過するため、景観に影響を与える可能性がある (8)集落への影響 ・家屋・事業所等を概ね回避するため、移転等の件数は最も少ない (9)沿道利用 ・国道205号沿道の集落等からの利用はインターチェンジに限定される (10)施工性 ・別線整備のため、現道交通への影響は少ない ・山地部の施工が多いため、工事用進入路等の調整や施工に関する施工期間が長い (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(海側ルート)[事業費約1,500～1,700億円] ＜最短ルートを基本に医療施設等へのアクセシビリティを重視し、全線別線整備により走行性・速達性の向上及び代替路確保を図る案＞ (1)速達性・定時性の確保による産業振興等の広域連携支援・生活利便性の向上 ・ハウステンボスから東のきICを経由した長崎空港への移動時間の短縮が図られる ・自動車専用道路によりアクセスコントロールされ定時性が確保される ・別線整備により通過交通が分散され、国道205号を利用している生活交通への影響が軽減される (2)安全性・定時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 (3)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 ・集落・市街地周辺を通過するため、災害時の各拠点へのアクセシビリティの点で案①より優れる (4)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及び搬送時間の短縮が最も図られる (5)生活環境 ・集落・市街地等を通過するため、生活環境（大気質・騒音）に影響を与える可能性はあるが、案③より小さい (6)自然環境 ・自然環境を考慮すべき箇所を通過するため、自然環境に影響を与える可能性がある (7)景観 ・重要な箇所（景観資源）を通過するため、景観に影響を与える可能性がある (8)集落への影響 ・一部集落を通過するが、移転等の件数は案③より少ない (9)沿道利用 ・国道205号沿道の集落等からの利用はインターチェンジに限定される (10)施工性 ・別線整備のため、現道交通への影響は少ない ・道路に近い位置を通過するため、工事用進入路等の調整や施工に関する施工期間は短い (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205号）活用案[事業費約1,000～1,200億円] ＜国道205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)速達性・定時性の確保による産業振興等の広域連携支援・生活利便性の向上 ・ハウステンボスから東のきICを経由した長崎空港への移動時間の短縮が図られるが、案①、案②より効果は小さい ・車線数の増加により、定時性の向上が見込まれるが、信号交差点等の影響により、案①、案②より効果は小さい ・車線数の増加により、交通容量は拡大されるが、生活交通と通過交通が混在するため、案①、案②より国道205号を利用している生活交通への影響が懸念される (2)安全性・定時性の確保による生活利便性の向上 ・車線数の増加、線形改良により、事故発生及び通行止めのリスクは減少するが、信号交差点での追突事故発生リスクは解消されないため、案①、案②より効果は小さい (3)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 ・現道活用のため代替路が確保されない (4)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及び搬送時間の短縮が図られるが信号交差点の影響により、案①、案②より効果は小さい (5)生活環境 ・集落・市街地等を通過するため、生活環境（大気質・騒音）に影響を与える可能性が最も大きい (6)自然環境 ・自然環境を考慮すべき箇所を通過するため、自然環境に影響を与える可能性がある (7)景観 ・重要な箇所（主要な眺望点）を通過するため、景観に影響を与える可能性がある (8)集落への影響 ・沿道に隣接する家屋が多く、移転等の件数は最も多い (9)沿道利用 ・国道205号沿道の集落等からのアクセシビリティは高い (10)施工性 ・現道交通を確保しながらの施工となるため、切り直しなどの影響により現道交通への影響は最も大きい (11)段階的な効果の発現 ・現道を改良するため、開通した箇所から効果発現が見込まれる</p>	<p>対応方針</p> <p>【案②】別線整備案（海側ルート）を選定 (理由) ・政策目標に関して、『【案②】別線整備案（海側ルート）』及び『【案③】現道（国道205号）活用案』と比べて、最も政策目標の達成が見込まれる。更に、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割以上であり、重視すべきとの回答が8割以上と特に高かった「③交通事故の危険性が少ないこと」「④災害時に迂回路として利用できること」の項目について、【案②】は他家より優れており、地域のニーズにも最も応えられている。</p> <p>・道路整備による影響に関して、地域の意見聴取では「⑩沿道からの利用が便利なこと」、「⑪施工中の影響（交通規制など）が小さく、早期に整備できること」、「⑫段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること」の項目で重視すべきとの意見が7割以上であり、これらの項目について【案②】は他家よりも相対的に優れており、地域のニーズにも最も応えられている。</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。</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> <p>・インターチェンジについては、市街地や医療施設に近接し、災害時の安全かつ円滑なアクセシビリティ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>

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>一般国道58号 沖縄西海岸道路 宜野湾地区 (沖縄県)</p>	<p>(課題等) (1)産業・観光(空港・港湾から産業・観光地へのアクセシビリティ) ・那覇空港～アメリカンビレッジ・残波岬までのアクセスルートは臨港道路および宜野湾バイパスであるが、所要時間がアメリカンビレッジは31分、残波岬は69分とアクセスに課題がある。 (2)渋滞(国道58号・宜野湾バイパス) ・国道58号および宜野湾バイパスは慢性的な交通渋滞が発生しており、交通集中による容量を超過した交通利用によって混雑度が大きい区間が存在する。 (3)事故(国道58号・宜野湾バイパス) ・国道58号および宜野湾バイパスでは、沖縄本島におけるその他の直轄国道の死傷事故件数・死亡事故件数の平均値と比べ、倍程度発生している。</p> <p>(原因) (1)産業・観光(産業・観光振興に必要な道路整備が不足) ・当該地域中心部に存在する米軍基地により西海岸地域の幹線道路の整備延長は短く、国道58号、宜野湾バイパスに交通が集中している。 (2)渋滞・事故(国道58号・宜野湾バイパスの幹線道路としての機能低下) ・南北方向を結ぶ2つの幹線道路へ交通が集中している。特に国道58号は交通量が多く信号交差点が連続しており、速度低下が著しい。 ・国道58号および宜野湾バイパスは利用する車の半数以上は通過交通である。</p>	<p>①産業観光振興を支援する道路ネットワークの強化 ②幹線道路の機能向上(交通渋滞の緩和・安全性の確保)</p>	<p>【A案】全線高架案[事業費約1,300～1,400億円] ＜宇地泊IC～北谷(南)交差点までの全線高架構造案＞ (1)産業観光振興を支援する道路ネットワークの強化 ・産業観光振興を支援する道路ネットワークが強化されることにより、所要時間が最も短縮する。 (2)幹線道路の機能向上(交通渋滞の緩和・安全性の確保) ・全線高架構造により、通過交通の転換が期待され、交差点流入交通量が減少することで、混雑度が最も改善される。 ・全線高架構造により、主要渋滞交差点を回避するとともに、バイパス区間の交通量減少により事故危険区間は改善される。</p> <p>【B案】平面8車線化案[事業費約400～500億円] ＜漁港交差点～伊佐(北)交差点まで平面構造案＞ ※宇地泊IC～海浜公園入口交差点間は平面部4車線の高架区間 (1)産業観光振興を支援する道路ネットワークの強化 ・産業観光振興を支援する道路ネットワークが強化されることにより、所要時間が短縮する。 (2)幹線道路の機能向上(交通渋滞の緩和・安全性の確保) ・平面8車線化により、混雑度が改善される。 ・主要渋滞箇所及び事故危険区間を高架により回避するが、平面区間は交通量が増加するため事故危険区間は改善されない。</p>	<p>(1)ルート帯について ・政策目標に関する「産業観光振興を支援する道路ネットワークの強化」、「幹線道路の機能向上(交通渋滞の緩和・安全性の確保)」の評価項目について、【A案】全線高架案は優位である。</p> <p>・地域の意見聴取結果において、政策目標に関しては「交通渋滞が解消され、円滑に移動可能」、「交通事故が減少し、安全性を確保」、「物流施設(空港・港湾)・施設間の移動時間が短縮」について重視すべきとする意見が寄せられており、「【A案】全線高架案」が適している。</p> <p>・事業にあたっては生活環境への配慮(工事の影響)、景観への配慮が必要である。</p> <p>(2)インターチェンジ設置の考え方 ・政策目標の達成や地域ニーズを踏まえ、アクセシビリティや利便性に配慮した構造・配置案とする。</p> <p>・総合的に判断して「【A案】全線高架案」が適していると考えられる。</p>