

# 計画段階評価の結果等一覧

## 【道路事業】

実施箇所	解決すべき課題等、原因	達成すべき政策目標	複数案との比較	対応方針
<p>北海道横断自動車道 (女満別空港～網走) (北海道)</p>	<p>(課題等) (1)農水産業支援(物流) ・北網地域は小妻やばれいしょなどの農産品やさけなどの水産品で全国トップクラスの生産額を誇る、日本の食を支える生産空間。 ・物流拠点までの輸送時に、市街地の交差点や郊外部のカーブ区間を通過する際、速度低下や、揺れにより、農水産品の品質低下が発生するとともに、安全性に課題。 ・水産品は出荷時間に合わせた漁獲量の調整を行っており、輸送時間の短縮が課題。 (2)暮らし(医療) ・北網地域では、北見市と網走市のみで受診可能な診療科目も多く、また、周辺町では人口あたりの医師数は少なく、病床数は減少傾向であるなど、北見市と網走市が医療の中心。 ・網走市から北見市へ向けた二次救急搬送が増加しているが、救急搬送時における速度低下や振動、揺れの発生が課題。 (3)観光支援(人流) ・女満別空港からのドライブ観光客の主要観光ルートは、女満別空港から知床に向かうルートであるが、移動時間の短縮や道路の走りにくさに改善ニーズ。 ・観光地間の移動に時間がかかることや、地吹雪による視程障害といった冬期の走りづらさにより、観光地間を効率的に移動できないことが課題。 (4)災害(防災・減災) ・北網地域では、近年暴風雪により通行止めが増加傾向で、暴風雪時における道路機能の確保に課題。 ・網走川流域では、洪水災害発生時には周辺の道路や家屋等の被害が発生。</p> <p>(原因) (課題等) (1)農水産業支援(物流) ・物流拠点までの輸送ルート上に、市街地部では信号交差点の連続による渋滞や速度低下発生箇所、出入り交通との輻輳等による交通事故発生箇所が存在しており、速達性や安全性の高い道路が必要。また、郊外部では連続カーブ等の線形不良箇所が存在しており、揺れの少ない安定性の高い道路が必要。 (2)暮らし(医療) ・網走市から北見市の高次医療施設への救急搬送ルート上に、速度低下の大きい市街地や走行性の悪い連続カーブが存在しており、速達性や安定性の高い道路が必要。 (3)観光支援(人流) ・女満別空港から知床の観光ルート上に、速度低下の大きい市街地や地吹雪発生区間が存在し、走行環境が悪化しているため、速達性や安全性の高い道路が必要。 (4)災害(防災・減災) ・一次緊急輸送道路である国道39号では、郊外部で地吹雪や路面凍結が発生しやすく、冬期における走行時の安定性や暴風雪時の国道機能の確保に課題。 ・網走川流域には洪水浸水想定区域が広範囲に存在し、洪水災害発生時は国道が通行できなくなるため、災害時における国道機能の確保が課題。</p>	<p>(1)地域を支える農水産業の輸送経路の速達性、安定性、安全性の向上 (2)地域の暮らしを支える医療の救急搬送の速達性、安定性向上 (3)観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上 (4)異常気象時における国道の安全性確保</p>	<p>[案①]別線・市街地アクセスルート案(事業費約900～1,050億円) (別線整備により課題箇所を回避し、網走市街地へのアクセスにも配慮したルート案) ○政策目標 (1)農水産業支援(物流) ・物流拠点から美幌バイパス(女満別空港IC)までの時間短縮効果がある ・速度低下等を招く市街地の信号交差点を回避 ・市街地や郊外部の事故危険区間を回避 (2)暮らし(医療) ・網走厚生病院から北見赤十字病院までの時間短縮効果大きい ・搬送時の揺れを招く市街地やカーブ連続区間を回避 (3)観光支援(人流) ・女満別空港から知床まで時間短縮効果大きい ・走行環境を悪化させる地吹雪発生区間を回避 (4)災害(防災・減災) ・別線整備により地吹雪発生区間を回避 ・別線整備により洪水浸水想定区域を回避し、迅速な避難活動の支援が期待できる ○配慮すべき事項 (1)地域への影響 ・市街地を極力回避するため、沿道家屋、土地利用等への影響は案②より小さい (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 ・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、事業費は高価</p> <p>[案②]別線・一部現道改良ルート案(事業費約750～850億円) (別線整備により課題箇所を回避し、女満別市街～網走間において現道改良により課題を解消するルート案) ○政策目標 (1)農水産業支援(物流) ・物流拠点から美幌バイパス(女満別空港IC)までの時間短縮効果がある ・速度低下等を招く市街地の信号交差点は現況と同じ ・市街地や郊外部の事故危険区間で交通安全対策を実施 (2)暮らし(医療) ・網走厚生病院から北見赤十字病院までの時間短縮効果が小さい ・搬送時の揺れを招く市街地やカーブ連続区間を回避出来ない (3)観光支援(人流) ・女満別空港から知床間までの時間短縮効果が小さい ・走行環境を悪化させる地吹雪発生区間を別線整備で1区間回避するが、現道改良区間の交差点部では防雪対策ができない。 (4)災害(防災・減災) ・地吹雪発生区間を別線整備で1区間回避するが、現道改良区間の交差点部では防雪対策ができない。 ・現道の嵩上げにより洪水浸水を防ぎ、迅速な避難活動の支援や、道路空間を緊急避難所として活用できる。 ○配慮すべき事項 (1)地域への影響 ・現道改良区間で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)環境への影響 ・延長の大部分を現道改良するため、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 ・現道改良の延長が長く、事業費は安価</p>	<p>・津波・洪水浸水想定区域や地吹雪発生区間を回避し、市街地・物流拠点・防災拠点は基より、網走市の医療施設からオホーツク管内唯一となる北見市の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・市街地アクセスルートを対応方針(案)とする。 ・インターチェンジの配置については、市街地・物流拠点・防災拠点とのアクセス性は基より、斜里郡3町の市街地や世界自然遺産「知床」とのアクセス性にも配慮した配置案とする。</p> <p>(理由) ・【案①】別線・市街地アクセスルートは、【案②】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「物流拠点への所要時間短縮」、「医療拠点への搬送時間の短縮」、「信号箇所・急カーブ、事故危険区間の回避」、「地吹雪区間の回避」、「洪水浸水区間の回避、迅速な避難の支援」がアンケート及びヒアリング双方で特に重視されている。 ・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、「市街地から円滑にアクセスできること」、「集出荷施設等の物流拠点に円滑にアクセスできること」、「防災拠点到円滑にアクセスできること」、「斜里郡3町の市街地や世界自然遺産知床へのアクセス性」に寄与する配置とする。</p>
<p>北海道横断自動車道 (蘭越～倶知安) (北海道)</p>	<p>(課題等) (1)観光支援(人流) ・当該地域は、国際的なリゾート開発が進むニセコ観光圏を有する世界規模の観光地。 ・新千歳空港や札幌市、2030年開業の北海道新幹線倶知安駅からニセコリゾートまでのアクセス時には、信号が連続し、一般交通と観光交通が混在して市街地を通過する必要があり、速達性及び安全性が課題。 ・近年は倶知安町の地価高騰により、蘭越町やニセコ町を中心に観光従事者の定住地確保の動きがあるが、沿道出入り交通が多い市街地や線形が悪い郊外部を通過する必要があり、速達性及び安全性が課題。 (2)暮らし(医療) ・南後志地域では、倶知安町を除き医療従事者不足が深刻で、医療施設の縮小・統合が進み、対応可能な診療科目も少ない。特に、蘭越町・ニセコ町の救急搬送は、近隣の倶知安町に大きく依存。 ・当該地域は豪雪地帯のため、冬期にドクターヘリが出勤できないことが多いが、救急搬送時における速度低下や振動、揺れが発生し、走行環境に課題。 (3)災害(防災・減災) ・道南～道央間の貨物輸送を担う幹線道路や鉄道は太平洋側に位置しており、平成12年の有珠山噴火時はいずれも被災し、物流事業者は国道5号への迂回を余儀なくされたが、代替路においても地吹雪やスタックが発生しているほか、洪水浸水想定区域も存在し、災害時における広域物流の確実性が課題。</p> <p>(原因) (1)観光支援(人流) ・ニセコリゾートまでの観光ルート上に、市街地部では信号交差点の連続による混雑や速度低下発生箇所、沿道出入り交通との輻輳等による交通事故発生箇所が存在しており、速達性や安全性の高い道路が必要。 ・蘭越町・ニセコ町から倶知安町方面への通勤経路に、信号が連続する市街地や交差点での速度低下、線形不良箇所において交通事故が発生しており、速達性や安全性の高い道路が必要。 (2)暮らし(医療) ・蘭越町やニセコ町から倶知安町への救急搬送ルート上に、速度低下の大きい市街地や走行性の悪い線形不良箇所が存在しているため、速達性や安定性の高い道路が必要。 (3)災害(防災・減災) ・当該区間においては、郊外部において地吹雪やスタックが発生しやすく、冬期の国道機能の確保に課題。 ・尻別川・昆布川流域には洪水浸水想定区域が存在し、洪水災害発生時は国道が通行できなくなるため、災害時における国道機能の確保が課題。</p>	<p>(1)ニセコリゾートへの速達性、安全性の向上 (2)各市町村間の速達性、安全性の確保 (3)地域の暮らしを支える救急搬送の速達性、安定性の向上 (4)大規模災害時や地吹雪・洪水発生時における国道機能確保</p>	<p>[案①]別線整備ルート案(事業費約1,000～1,200億円) (別線整備により、課題箇所を回避し市街地へのアクセスに配慮したルート案) ○政策目標 (1)観光支援(人流) ・(仮称)倶知安ICからニセコリゾートまでの時間短縮効果がある ・事故が多発している蘭越市街地、倶知安市街地やニセコ市街地への交差点を回避 ・蘭越町～ニセコ町～倶知安町間の時間短縮効果がある ・線形不良(縦断勾配隘路)区間の回避 (2)暮らし(医療) ・蘭越市街地～倶知安厚生病院までの時間短縮効果大きい ・線形不良(縦断勾配隘路)区間、蘭越市街地～倶知安厚生病院間の信号交差点を回避 (3)災害(防災・減災) ・地吹雪発生区間やスタック発生箇所を回避 ・洪水浸水想定区域を回避し、確実に通行可能 ○配慮すべき事項 (1)地域への影響 ・市街地を極力回避するため、沿道家屋、土地利用等への影響は案②より小さい (2)環境への影響 ・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 ・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 ・全線別線整備であり、案②より経済的で劣る</p> <p>[案②]現道改良・一部別線ルート案(事業費約900～1,050億円) (蘭越～倶知安間において現道改良により課題を解消するルート案) ○政策目標 (1)観光支援(人流) ・(仮称)倶知安ICからニセコリゾートまでの時間短縮効果がある ・事故が多発している倶知安市街地を回避できるが、蘭越市街地とニセコ市街地への交差点は回避できない。 ・蘭越町～ニセコ町～倶知安町間の時間短縮効果がある ・現道改良で線形不良(縦断勾配隘路)区間の対策を実施 (2)暮らし(医療) ・蘭越市街地～倶知安厚生病院までの時間短縮効果が他案に比べ小さい ・別線整備により蘭越市街地～倶知安厚生病院間の信号交差点を5箇所回避し、線形不良(縦断勾配隘路)区間の現道改良を実施 (3)災害(防災・減災) ・スタック発生箇所は現道改良で解消するが、地吹雪発生区間の交差点部で防雪対策ができない。 ・現道の嵩上げにより洪水浸水を徹底的に回避し、確実に通行が可能であるほか、道路空間を緊急避難所として活用可能 ○配慮すべき事項 (1)地域への影響 ・現道の市街地部分を含め改良するため、沿道家屋や土地利用への影響が非常に大きい (2)環境への影響 ・延長の大部分を現道改良するため、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 ・現道改良の延長が長く、経済性が優位</p>	<p>・洪水浸水想定区域や地吹雪発生区間を回避し、市街地・観光拠点・防災拠点は基より、周辺自治体の医療も担っている倶知安町の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応方針(案)とする。 ・地域意見聴取の結果、政策目標の達成のためには、「急カーブやアップダウン・信号箇所の回避」、「医療拠点への搬送時間の短縮」、「地吹雪区間の回避」、「災害時の迅速な啓蒙・復旧活動と避難時のアクセス性」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、「市街地から円滑にアクセスできること」、「医療拠点に円滑にアクセスできること」、「防災拠点到円滑にアクセスできること」、「ニセコリゾートへのアクセス性」、「陸上自衛隊倶知安駐屯地とのアクセス性」に寄与する配置とする。</p> <p>(理由) ・【案①】別線整備ルートは、【案②】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、「急カーブやアップダウン・信号箇所の回避」、「医療拠点への搬送時間の短縮」、「地吹雪区間の回避」、「災害時の迅速な啓蒙・復旧活動と避難時のアクセス性」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、「市街地から円滑にアクセスできること」、「医療拠点に円滑にアクセスできること」、「防災拠点到円滑にアクセスできること」、「ニセコリゾートへのアクセス性」、「陸上自衛隊倶知安駐屯地とのアクセス性」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;">国道112号 山形南道路  (山形県)</p>	<p>(課題等) (渋滞) 交通が集中し、速度低下が発生 ・旅行速度の3割が20km/h以下 ・主要渋滞箇所が多数存在 ・山形中心市街地への通過交通の存在 (事故) 死傷事故が多発 ・東北平均に対し交差点部で1.4倍、単路部で2.5倍 ・単路部では追突事故の割合が8割 (産業) 輸送時間の増加やドライバーへの負担増加 ・幹線道路の渋滞で輸送に時間を要す ・通学路を含む幅員の狭い路線で慎重な運転が必要 (救急搬送) 救急搬送時間の増加や救急搬送ルートの変更 ・幹線道路以外のため、交差点が多く速度低下 ・幅員が狭く車両の追い越しが困難</p> <p>(原因) (渋滞) 交差点密度が高い 沿道の出入り交通が多い 通過交通と発着交通の混在 (事故) 渋滞による加減速の多さ (産業) 生活交通と物流交通の混在 幹線道路の混雑 (救急搬送) 幹線道路の混雑 幅員不足(車線や路肩幅員等)</p>	<p>(1)必要な交通容量の確保 (2)安全な交通環境の確保 (3)円滑な物流ルートの確保 (4)安定した救急搬送ルートの確保</p>	<p>【A案】バイパス案(現道活用案)(事業費約730～830億円) (1)必要な交通容量の確保 ・多車線化により、交通容量が確保される (2)安全な交通環境の確保 ・現道の多車線化のため、利用交通の混在は解消されない ・多車線化により現道の渋滞緩和が図られ、渋滞に起因する事故が減少 (3)円滑な物流ルートの確保 ・現道の多車線化により物流ルートの渋滞の緩和を図り、走行性・速達性が向上 (4)安定した救急搬送ルートの確保 ・救急搬送ルートの渋滞の緩和により、救急搬送の安定性、速達性が向上</p> <p>【B案】バイパス案(別線整備案)(事業費約620～720億円) (1)必要な交通容量の確保 ・バイパス整備により、交通容量が確保される (2)安全な交通環境の確保 ・バイパス整備により、利用交通の分担が図られる ・バイパス整備により現道の渋滞緩和が図られ、渋滞に起因する事故が減少 (3)円滑な物流ルートの確保 ・バイパス整備により、現道の渋滞緩和を図り走行性・速達性向上を図るとともに、新たな物流ルートを形成し、産業拠点へのアクセス性が向上 (4)安定した救急搬送ルートの確保 ・救急搬送ルートの渋滞緩和により、救急搬送の安定性、速達性が向上するとともに、救急搬送ルートの選択肢が拡大</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【B案】バイパス案(別線整備案)とする。</p> <p>(理由) ・地域の課題を解決するための政策目標(「必要な交通容量の確保」、「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。 ・影響する家屋・事業所数が少なく、現道交通への影響や経済性の面でも優れている。</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>高知松山自動車道の～越知 (高知県)</p>	<p>(課題等) (1)災害 ・豪雨時の路面冠水による通行止めが発生し住民の生活に影響 ・防災拠点施設への円滑な救命・救助部隊のアクセスを確保することが今後の課題 (2)安全・安心 ・線形不良や混雑により、死傷事故や救急搬送の遅れが発生 (3)産業・観光振興 ・トンネル断面が狭小で大型車の通行に支障 ・路面冠水による通行止めで農産物の出荷が出来ない ・観光滞在時間が短く、対象地域へのツアー設定が困難など、観光入込客数が伸び悩み (4)交通の円滑化 ・国道33号は朝・夕ピーク時に混雑しており定時性確保に課題 ・日高村北部集落から国道33号沿線地域へのアクセス性が課題</p> <p>(原因) (1)災害 ・いの町～佐川町では台風などの豪雨時に路面冠水による通行止めが発生 ・南海トラフ地震による甚大な被害が想定 (2)安全・安心 ・国道33号における線形不良箇所の連続や混雑の発生 (3)産業・観光振興 ・国道33号の赤土トンネル等でトンネル断面が狭小 ・豪雨による通行止めや混雑により国道33号沿線地域への定時性が確保できていない (4)交通の円滑化 ・朝・夕ピーク時の交通集中に伴う国道33号の混雑 ・日高村北部集落から国道33号沿線地域を結ぶ道路がない</p>	<p>①豪雨や地震等の災害に備えた信頼性の高いネットワークの確保</p> <p>②路面冠水や混雑の解消、安全性向上による交通事故の減少、救急医療機関への速達性向上や安静搬送の実現により安心・安全な生活を支援</p> <p>③物流の隘路解消、移動時間の短縮により産業・観光振興を支援</p> <p>④定時性・走行性の向上により地域間の円滑な移動を支援</p>	<p>[案①]全線バイパス案(最短ルート)(事業費 約900～1,000億円) 〈区間延長を極力短くした60km/hで走行できる一般道路を整備する案〉 ①豪雨や地震等の災害に備えた信頼性の高いネットワークの確保 ・国道33号の代替路が確保出来る ・緊急輸送道路(国道494号)にアクセスしやすい ②路面冠水や混雑の解消、安全性向上による交通事故の減少、救急医療機関への速達性向上や安静搬送の実現により安心・安全な生活を支援 ・路面冠水区域の回避、混雑の解消が見込まれる ・医療施設への搬送時間短縮や患者の負担軽減が見込まれるが、市街地(集落)や周辺地域へのアクセス性が低く、効果は限定的 ・バイパス、国道33号とも安全性が向上し、交通事故の減少が見込まれる ③物流の隘路解消、移動時間の短縮により産業・観光振興を支援 ・大型車の障害となる狭小断面を回避出来る ・輸送時間の短縮は見込めないが通行止め回避による品質確保は見込まれる ・観光地への立ち寄りや滞在時間の増加が見込まれる(案②より劣る) ④定時性・走行性の向上により地域間の円滑な移動を支援 ・国道33号の混雑解消が見込まれる ・市街地(集落)や周辺地域へのアクセス性は向上しない ・国道33号との機能分担を図ることが出来る ・広域的な速達性が向上する</p> <p>[案②]全線バイパス案(アクセス性考慮)(事業費 約800～900億円) 〈市街地(集落)とのアクセス性を考慮した60km/hで走行できる一般道路を整備する案〉 ①豪雨や地震等の災害に備えた信頼性の高いネットワークの確保 ・国道33号の代替路が確保出来る ・緊急輸送道路(国道494号)にアクセスしやすい ②路面冠水や混雑の解消、安全性向上による交通事故の減少、救急医療機関への速達性向上や安静搬送の実現により安心・安全な生活を支援 ・路面冠水区域の回避、混雑の解消が見込まれる ・医療施設への搬送時間短縮や患者の負担軽減が見込まれる ・バイパス、国道33号とも安全性が向上し、交通事故の減少が見込まれる ③物流の隘路解消、移動時間の短縮により産業・観光振興を支援 ・大型車の障害となる狭小断面を回避出来る ・輸送時間の短縮や通行止め回避による品質確保が見込まれる ・観光地への立ち寄りや滞在時間の増加が見込まれる ④定時性・走行性の向上により地域間の円滑な移動を支援 ・国道33号の混雑解消が見込まれる ・市街地(集落)や周辺地域へのアクセス性が向上する ・国道33号との機能分担を図ることが出来る ・広域的な速達性が向上する(案①より劣る)</p> <p>[案③]現道拡幅案(一部バイパス)(事業費 約700～800億円) 〈現状の国道33号の急カーブ・道路幅等を改良する案〉 ①豪雨や地震等の災害に備えた信頼性の高いネットワークの確保 ・国道33号の代替路が確保出来ない ・緊急輸送道路(国道494号)にアクセスしやすい ②路面冠水や混雑の解消、安全性向上による交通事故の減少、救急医療機関への速達性向上や安静搬送の実現により安心・安全な生活を支援 ・混雑は緩和されるが、路面冠水区域の回避が出来ない ・患者の負担軽減は見込まれるが、医療施設への搬送時間短縮は限定的 ・国道33号の安全性は向上するが、交通事故の削減効果は限定的 ③物流の隘路解消、移動時間の短縮により産業・観光振興を支援 ・大型車の障害となる狭小断面を回避出来る ・輸送時間の短縮は限定的である ・観光地への立ち寄りや滞在時間の増加は限定的である ④定時性・走行性の向上により地域間の円滑な移動を支援 ・国道33号の混雑解消が見込まれる ・市街地(集落)や周辺地域へのアクセス性が向上する ・国道33号との機能分担を図ることが出来ない ・広域的な速達性は限定的である</p>	<p>[案②]全線バイパス案(アクセス性考慮)を選定</p> <p>(理由) ・案①及び案②は、案③に比べ全ての政策目標の達成が見込め、「災害、事故等で国道33号が利用できない際の代替路となる」という点で優れている。 ・案②は案①に比べ、沿線地域からのアクセス性が高く、地域住民の日常的な利用、災害時の避難経路、救援人員・物資のアクセス経路としての利用が見込まれるほか、観光・商業面等での地域産業の活性化に優れた道路ネットワークを早期かつ段階的に形成することができる。 ・接続箇所については、日常生活での利便性を考慮し、また防災・地域活性化に資するため、沿線の市街地(集落)、防災拠点施設、流通拠点・観光施設、他の主要路線等と円滑に連絡できることに配慮した配置案とする。</p>

# 計画段階評価の結果等一覧

実施箇所	解決すべき課題等、原因	達成すべき政策目標	複数案との比較	対応方針
<p>中九州横断道路 (熊本北～下硯川) (熊本環状連絡道路)</p>	<p>(課題等) (1) 暮らし ・熊本市中心部の平均速度は、政令指定都市（3大都市圏除く）の中で最も低い。</p> <p>(2) 産業 ・農産物を熊本市内の卸売市場から福岡・本州方面へ出荷しているが、最寄り高速ICまで時間を要する。 ・熊本県内のガソリンは、主に大分市から陸送されているが、熊本市内の渋滞が輸送に支障をきたしている。 ・完成二輪車や半導体関連部品を国道57号で輸送するが、渋滞により時間が読めない。 ・半導体関連企業が集積し、輸送に注意が必要な半導体製造装置を製造している。</p> <p>(3) 観光 ・多くの観光客が来訪する熊本市や菊池地域、阿蘇地域への円滑な観光周遊が課題。</p> <p>(4) 医療 ・阿蘇地域の救急搬送は、約4割が管外搬送で、その半数が熊本市の第三次救急医療施設へ搬送。 ・熊本市内の渋滞で搬送に時間がかかることが課題。</p> <p>(5) 防災 ・九州北部豪雨や熊本地震時には国道57号の長期通行止めが発生し、救助・救急活動に支障が生じており、被災時の啓開ルート確保が課題。</p> <p>(原因) (1) 暮らし ・容量不足や交通集中により速度が低下し、渋滞が著しい。</p> <p>(2) 産業 ・熊本市内の慢性的な渋滞により、定時性が確保されていない。 ・生産拠点と高速IC間の高速度性が確保されていない。 ・半導体製造装置の輸送に適した規格の高い道路が無い。</p> <p>(3) 観光 ・熊本市から菊池・阿蘇地域への高速度性が確保されていない。</p> <p>(4) 医療 ・阿蘇地域から熊本市の第三次救急医療施設を結ぶ速達性が確保されていない。</p> <p>(5) 防災 ・災害時に通行止めになるなど災害に弱い。</p>	<p>(1) 高速度確保・渋滞緩和による生活環境の改善</p> <p>(2) 高速度・定時性・走行性確保による産業の活性化</p> <p>(3) 高速度の確保による観光振興の促進</p> <p>(4) 救急医療機関等への速達性の向上</p> <p>(5) 災害に強い道路ネットワークの形成</p>	<p>【案①】自動車専用道路整備案 [事業費約400～500億円] ＜国道・市道と立体で交差し、全線自動車専用で整備することで高速度性に配慮した案＞ (1) 高速度確保・渋滞緩和による生活環境の改善 ・中心部と周辺都市の移動時間の短縮が図られる ・別線整備により交通が転換するため、熊本都市圏の渋滞緩和が見込まれる (2) 高速度・定時性・走行性確保による産業の活性化 ・中心部と高速道路(九州道)間の移動時間の短縮が図られ、長距離輸送の効率が向上する ・産業拠点と熊本港の移動時間の短縮が図られ、物流拠点への定時性が向上する ・自動車専用道路であるため、走行性の向上が見込まれる ・大分市と熊本市間の移動時間の短縮により、沿線地域の輸送効率化が図られる (3) 高速度の確保による観光振興の促進 ・熊本市(熊本駅)と観光地との移動時間の短縮が図られる (4) 救急医療機関等への速達性の向上 ・沿線地域からの搬送時間の短縮が図られる ・自動車専用道路であるため、速達性の向上が見込まれる (5) 災害に強い道路ネットワークの形成 ・道路ネットワークの形成により、災害時の対策本部から被災地への速達性が向上する ・別線整備により代替路が確保される ・ICアクセスに限定されるため、災害時の各地点へのアクセス性の点で案②に劣る (6) 生活環境(大気)への影響 ・信号による停車・発進が発生しないため、大気等への影響は小さい (7) 自然環境の保全(動植物への影響) ・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 (8) 沿道利用 ・沿道からの利用は、ICからのアクセスに限定される (9) 段階的な効果の発現 ・部分的な開通ができないため、段階的な効果発現が見込めない</p> <p>【案②】一般道路整備案 [事業費約450～550億円] ＜国道・市道と平面で交差し、沿道利用に配慮した案＞ (1) 高速度確保・渋滞緩和による生活環境の改善 ・中心部と周辺都市の移動時間の短縮が図られるが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る ・別線整備により交通が転換するため、熊本都市圏の渋滞緩和が見込まれるものの、対象道路に生活交通が残存し、通過交通と混在するため効果は案①に劣る (2) 高速度・定時性・走行性確保による産業の活性化 ・中心部と高速道路(九州道)間の移動時間の短縮が図られ、長距離輸送の効率が向上するが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る ・産業拠点と熊本港の移動時間の短縮が図られるが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下や定時性への影響が発生する ・一般道路であるため、走行性は案①に劣る ・大分市と熊本市間の移動時間の短縮により、沿線地域の輸送効率化が図られるが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る (3) 高速度の確保による観光振興の促進 ・熊本市(熊本駅)と観光地との移動時間の短縮が図られるが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る (4) 救急医療機関等への速達性の向上 ・沿線地域からの搬送時間の短縮が図られるが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る ・一般道路であるため、速達性は案①に劣る (5) 災害に強い道路ネットワークの形成 ・道路ネットワークの形成により、災害時の対策本部から被災地への速達性が向上するが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る ・別線整備により代替路が確保される ・平面交差で集落周辺を通過するため、災害時の各地点へのアクセス性の点で案①より優れる (6) 生活環境(大気)への影響 ・信号による停車・発進が発生するため、案①に比べて大気等への影響が大きい (7) 自然環境の保全(動植物への影響) ・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 (8) 沿道利用 ・国道3号や市道と平面交差するため、沿道住民が利用しやすい (9) 段階的な効果の発現 ・平面交差であるため、交差点間で開通した箇所から効果発現が見込める</p>	<p>【案①】自動車専用道路整備案を選定</p> <p>(理由) ・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約9割と特に多かった「①中心部(熊本市)と周辺都市の移動時間が短くなること」「②熊本都市圏の交通渋滞緩和が期待できること」「⑦沿線地域から熊本市の第三次救急医療施設への搬送時間が短くなり、搬送時の揺れが少ないこと」「⑧災害時の対策本部(熊本地方合同庁舎)から被災地へ早く到着できること」の項目について【案①】は優れており、地域のニーズにも応えられている。一方で「⑨災害時に国道等の代替路として利用できること」の項目について【案①】はICアクセスに限定されるため、各拠点にアクセスできる【案②】が優れており、周辺地域へのアクセスに配慮する必要がある。</p> <p>・道路整備による影響に関して、すべての項目で重視すべきとの意見が約6割以上であり、「⑩生活環境(大気)への影響が小さいこと」「⑭整備費用が安いこと」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である「高速度確保・渋滞緩和による生活環境の改善」「高速度・定時性・走行性確保による産業の活性化」「高速度の確保による観光振興の促進」「救急医療機関等への速達性の向上」「災害に強い道路ネットワークの形成」と合致した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要視されている全ての政策目標の達成が見込めるほか、【案②】より総合的に優れている。</p> <p>・周辺地域へのアクセスについては、【案①】自動車専用道路整備案では、周辺地域へのアクセスにおいて、ICからのアクセスに限定されることから、地域の意見を踏まえ、渋滞緩和が期待でき生活環境の改善が図れること、周辺の集落や地域の産業拠点に近接し、第三次救急医療施設や熊本市内の交通拠点へのアクセス性や災害時に周辺の集落や防災拠点へのアクセス性を確保するため、ICを配置する。</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>中九州横断道路 (大分～大隅) (大分県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1)産業・物流</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道10号・57号は、港湾施設、工業団地・青果センター等への製造・物流拠点への輸送を担う主要路線。</li> <li>大分港(大分地区)等において「九州の東の玄関口」としての拠点化整備が進むとともに、大分流通業務団地・野津東部工業用地における企業誘致や新たな工業団地の造成に関する検討が進んでいる。</li> <li>大分臨海部～豊後大野・竹田・熊本方面の物流において、アクセス性、速達性、定時性の低下が発生。</li> </ul> <p>(2)防災</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道10号・57号は南海トラフ地震津波発生時には、九州東進作戦の広域移動ルートとしての役割を有する。</li> <li>国道10号・57号では、路面冠水等による通行止めが発生。</li> <li>災害時でも救援・物資輸送を果たす信頼性の高いネットワークの構築が必要。</li> </ul> <p>(3)渋滞・事故</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大分市中心部・臨海部～豊後大野・竹田・熊本方面間では、国道10号・57号が唯一の幹線道路。</li> <li>国道10号は主要渋滞箇所が連続し、旅行速度の低下が発生。</li> <li>当該区間の事故率は県内直轄国道平均に比べて高く、渋滞に起因すると想定される追突事故が多く発生。</li> </ul> <p>(4)医療</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>豊後大野市・竹田市の医療機能は大分市に依存。</li> <li>大分市内でも三次医療施設30分圏外の地域が存在。</li> <li>救急搬送時の速達性、走行性の低下により、傷病者への影響が懸念。</li> </ul> <p>(5)観光</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>阿蘇くじゅう観光圏や祖母・傾・大崩ユネスコエコパーク等では、道路整備を活かして観光誘致の拡大に努めている。</li> <li>大分・別府方面～豊後大野・竹田方面間を接続する幹線道路ネットワークが未形成で観光振興に支障。</li> </ul> <p>(原因)</p> <p>(1)産業・物流</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>産業・物流拠点が集積する地域にアクセスする幹線道路が不十分。</li> <li>熊本方面から大分市への幹線道路は、国道10号・57号のみで自専道ネットワークのミッシングリンク区間である。</li> </ul> <p>(2)防災</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>南海トラフ地震津波発生時において、熊本方面から県南方面への広域移動ルートが脆弱。</li> <li>現道は洪水浸水想定区域内に位置する。</li> <li>熊本方面から大分市への幹線道路は国道10号・57号のみで代替路がない。</li> </ul> <p>(3)渋滞・事故</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道10号大分～大隅間は、交差点が連坦し、交通の錯綜が著しい。</li> <li>国道10号等では、生活交通と物流交通が混在。</li> <li>渋滞、信号交差点等による急ブレーキ・追突事故が発生。</li> </ul> <p>(4)医療</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>救急搬送・通院時の経路で渋滞が発生し、豊後大野市・竹田市・大分市南部から救急医療施設への速達性が低い。</li> </ul> <p>(5)観光</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大分・別府方面から豊後大野・竹田方面間の自専道ネットワークがミッシングリンクとなっており、観光施設と高規格道路を結ぶ幹線道路ネットワークが脆弱。</li> </ul>	<p>(1)速達性・定時性・アクセス性の向上による産業活動の支援</p> <p>(2)災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築</p> <p>(3)速達性・定時性・安全性・走行性の確保による生活利便性の向上</p> <p>(4)速達性・走行性の向上による医療活動の支援</p> <p>(5)広域周遊道路ネットワークの確保による観光振興の支援</p>	<p>【案①】別線整備案(山側ルート)[事業費約2,200～2,400億円]          &lt;山間部に沿って集落・市街地・浸水想定区域を可能な限り回避する別線整備案&gt;</p> <p>(1)速達性・定時性・アクセス性の向上による産業活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大分市内の産業・物流拠点から熊本市までの移動時間の短縮が図られる</li> </ul> <p>(2)災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>別線整備により代替路が確保される</li> <li>浸水想定区域をほぼ回避するルートであるため、道路損傷による通行規制が発生する可能性が最も低い</li> </ul> <p>(3)速達性・定時性・安全性・走行性の確保による生活利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>別線整備により生活交通と物流交通が分散し、交通混雑の緩和が図られるため、走行性・安全性向上が見込まれる</li> </ul> <p>(4)速達性・走行性の向上による医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>別線整備により現道の信号交差点等を回避できるため、搬送時の加減速の頻度が減少し、走行性向上が見込まれる</li> <li>大分市内において30分以内で三次医療施設に到着できない地域の近傍を通過するルートであるため、30分圏域人口の拡大が最も見込まれる</li> </ul> <p>(5)広域周遊道路ネットワークの確保による観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>別府・佐賀関方面から豊後大野市・竹田市の観光施設までの移動時間の短縮が図られる</li> </ul> <p>(6)生活環境</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>集落・市街地等を通過するため、生活環境に影響を与える可能性があるが、影響の程度は最も小さいと考えられる</li> </ul> <p>(7)自然環境</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>(8)景観</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>景観資源を一部通過するため、景観に影響を与える可能性がある</li> </ul> <p>(9)集落等への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>山間部を主に通過するため、移転等は少ない</li> </ul> <p>(10)沿道利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿道の集落・施設からの利用はインターチェンジに限定される</li> </ul> <p>(11)施工中の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>別線整備のため、現道交通への影響は小さい</li> <li>山間部を主に通過するため、生活道路内の交通に対して影響を与える可能性は案②、案③より低い</li> </ul> <p>(12)段階的な効果の発現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>部分的な開通が可能ため、段階的に効果発現が見込まれる</li> </ul> <p>【案②】別線整備案(平地ルート)[事業費約2,200～2,400億円]          &lt;平地部の集落・市街地・浸水想定区域を通過するが、起終点間を最短で結ぶ別線整備案&gt;</p> <p>(1)速達性・定時性・アクセス性の向上による産業活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大分市内の産業・物流拠点から熊本市までの移動時間の短縮が図られる</li> </ul> <p>(2)災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>別線整備により代替路が確保される</li> <li>浸水想定区域を通過する区間が案①より長いため、道路損傷による通行規制が発生する可能性が案①より高い</li> </ul> <p>(3)速達性・定時性・安全性・走行性の確保による生活利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>別線整備により生活交通と物流交通が分散し、交通混雑の緩和が図られるため、走行性・安全性向上が見込まれる</li> </ul> <p>(4)速達性・走行性の向上による医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>別線整備により現道の信号交差点等を回避できるため、搬送時の加減速の頻度が減少し、走行性向上が見込まれる</li> <li>大分市内において30分以内で三次医療施設に到着できない地域の近傍を通過しないルートであるため、30分圏域人口の拡大は案①より劣る</li> </ul> <p>(5)広域周遊道路ネットワークの確保による観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>別府・佐賀関方面から豊後大野市・竹田市の観光施設までの移動時間の短縮が図られる</li> </ul> <p>(6)生活環境</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>集落・市街地等を通過するため、生活環境に影響を与える可能性があり、影響の程度は案①より大きいと考えられる</li> </ul> <p>(7)自然環境</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>(8)景観</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>景観資源・主要な眺望点を一部通過するため、景観に影響を与える可能性がある</li> </ul> <p>(9)集落等への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>集落・市街地を通過するため、学校、家屋、商業施設、神社・仏閣などが多く存在し、移転等が多い</li> </ul> <p>(10)沿道利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿道の集落・施設からの利用はインターチェンジに限定される</li> </ul> <p>(11)施工中の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>別線整備のため、現道交通への影響は小さい</li> <li>集落・市街地を通過するため、生活道路内の交通に対して影響を与える可能性が高い</li> </ul> <p>(12)段階的な効果の発現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>部分的な開通が可能ため、段階的に効果発現が見込まれる</li> </ul> <p>【案③】現道(国道10号・57号・県道38号)活用案[事業費約1,200～1,400億円]          &lt;国道10号・57号・県道38号の現道拡幅や交差点立体化等を行う案&gt;</p> <p>(1)速達性・定時性・アクセス性の向上による産業活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大分市内の産業・物流拠点から熊本市までの移動時間の短縮が図られるが、案①、案②より劣る</li> </ul> <p>(2)災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現道利用のため代替路が確保されない</li> <li>現道利用のため道路自体が浸水する恐れがあり、通行規制が発生する可能性が最も高い</li> </ul> <p>(3)速達性・定時性・安全性・走行性の確保による生活利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主要交差点の立体化等により混雑緩和が図られるが、現道の生活交通と物流交通の混在は残る</li> </ul> <p>(4)速達性・走行性の向上による医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>搬送時に信号交差点等において加減速が発生するため、走行性の面で案①、案②より劣る</li> <li>大分市内において30分以内で三次医療施設に到着できない地域の近傍を通過しないルートであるため、30分圏域人口の拡大は案①より劣る</li> </ul> <p>(5)広域周遊道路ネットワークの確保による観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>別府・佐賀関方面から豊後大野市・竹田市の観光施設まで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</li> </ul> <p>(6)生活環境</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>集落・市街地等を通過するため、生活環境に影響を与える可能性があり、影響の程度は案①より大きいと考えられる</li> </ul> <p>(7)自然環境</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>(8)景観</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>景観資源・主要な眺望点を一部通過するため、景観に影響を与える可能性がある</li> </ul> <p>(9)集落等への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>集落・市街地を通過するため、学校、家屋、商業施設、神社・仏閣などが多く存在し、移転等が多い</li> </ul> <p>(10)沿道利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿道の集落・施設からのアクセス性は高い</li> </ul> <p>(11)施工中の影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現道の切り直し等により現道交通への影響が大きい</li> <li>集落・市街地を通過するため、生活道路内の交通に対して影響を与える可能性が高い</li> </ul> <p>(12)段階的な効果の発現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<p>【案①】別線整備案(山側ルート)を選定</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標に関して、『【案①】別線整備案(山側ルート)』は『【案②】別線整備案(平地ルート)』及び『【案③】現道活用案』と比べて、最も政策目標の達成が見込まれる。</li> <li>さらに、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6割以上であり、重視すべきとの回答が特に多かった「②災害時に国道10号・57号の代替路として利用できること」「③洪水浸水想定区域を回避し、通行規制が発生する可能性が低いこと」「④物流交通と生活交通の分離が図られ、走りやすく事故の危険性が少ないこと」「⑤大分市内の三次医療施設への救急搬送時に患者への負担が少ないこと」「⑥大分市内の三次医療施設へ早く搬送できること」の項目について、『【案①】は他案より優れており、地域のニーズに最も応えられている。</li> <li>道路整備による影響に関して、地域の意見聴取では「⑩景観への影響が小さいこと」を除く全項目で、重視すべきとの意見が6割以上であり、『【案①】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。</li> <li>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①】を望む意見も挙げられている。</li> <li>比較評価の結果、『【案①】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。</li> <li>インターチェンジについては、市街地や第三次医療施設へのアクセス性、災害時の安全かつ円滑なアクセスに考慮し、集落に近接する位置へ配置する。</li> </ul>