

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 (別保～尾幌) (北海道)</p>	<p>(課題等) (1)農水産業支援(物流) ・釧路根室地域は、さんまなどの水産品や生乳などの農産品で全国トップクラスの生産量を誇る、日本の食を支える生産空間。 ・釧路根室地域の主要産品は釧路港や釧路空港を利用して出荷されるが、低速車と高速車の輻輳や、線形不良区間における安全性、走行性の低下が課題。 (2)暮らし(医療) ・釧路根室地域の救急搬送は第三次救急医療機関を有し、診療科目が充実した釧路市に依存しており、国道4号沿線自治体から釧路市への救急搬送件数は増加傾向。 ・釧路根室地域の第三次救急医療機関1施設あたりのカバー面積の広さは全国1位であり、救急搬送に時間を要するため、心疾患・脳血管疾患の死亡率が高い傾向。 ・国道4号沿線自治体では、搬送時の速達性が重要な心疾患・脳血管疾患の死亡率が高く、釧路市への速達性・安定性向上が課題。 (3)災害(防災) ・釧路根室地域では今後30年以内に大規模地震が発生する確率が非常に高く、過去には地震による被災が発生。 ・当該地域は降水量50mm超の日数が増加傾向にあり、台風が連続した平成28年には河川が氾濫危険水位を超過。 ・釧路根室地域で国道6路線1区間が通行止めとなった令和4年3月19日の暴風雪時は、国道4号も別保～根室間が通行止めとなり、根室市が一時孤立。 (4)観光支援(人流) ・釧路根室地域は、豊かな自然環境を有するが、高規格道路で接続された十勝地域や釧路地域と比較し、高規格道路網が未接続で線形不良区間を通行する必要がある根室地域は観光入込客数が伸び悩んでおり、根室地域への速達性・安全性向上が課題。</p> <p>(原因) (課題等) (1)農水産業支援(物流) ・農水産品の出荷ルートである当該区間は、事故の4割以上を貨物車事故が占めるほか、重大事故が多発しており、安全性の高い道路が必要。 ・冬期は縦断勾配陥路箇所において大型車のスタックが発生するため、安定した輸送が行える道路が必要。 (2)暮らし(医療) ・当該区間は山地部のため高低差が大きく、カーブが連続することにより加減速が生じやすい道路構造であり、走行性の高い道路が必要。 ・搬送時間を短縮し、救命率を上げるために、速達性が高く、安定走行が可能な道路が必要。 (3)災害(防災) ・別保～尾幌間は盛土崩壊等の多数の災害危険箇所が存在し、大規模災害時に通行止め発生が懸念されるため、国道機能の確保が必要。 ・釧路市～厚岸町間で暴風雪や尾幌川の洪水により、通行止めが発生した場合、大幅な迂回を要するため、国道機能の確保が必要。 (4)観光支援(人流) ・釧路根室地域に点在する主要観光地への所要時間を短縮し、観光周遊の課題となる線形不良区間を回避するためには、通年において速達性および安全性の高い道路が必要。</p>	<p>(1)地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・安全性の向上 (2)地域の暮らしを支える高次医療施設への速達性・安定性の向上 (3)災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保 (4)観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上</p>	<p>【案①】別線南側ルート案(事業費約1,100～1,300億円) (自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、別保から尾幌間を南側で連絡する最短ルート案) ○政策目標 (1)農水産業支援(物流) ・根室市から釧路空港への輸送時間短縮効果が大きい。 ・市街地や縦断勾配陥路区間の回避。 ・事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の回避。 (2)暮らし(医療) ・市立根室病院から釧路市の高次医療施設(釧路市立病院)までの搬送時間短縮効果が大きい。 ・搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地を回避。 (3)災害(防災) ・土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の回避。 ・全線別線整備することで代替路の確保が可能。 ・洪水浸水等発生時に釧路駐屯地から移動時間が短い。 ・国道44号の土砂災害発生時に釧路駐屯地から昆布森・尾幌市街地へのアクセス可能。 (4)観光支援(人流) ・釧路空港から根室市への移動時間短縮効果が大きい。 ○配慮すべき事項 (1)地域への影響 ・現道沿いの一部の家屋や農地に影響が生じるが、地形に沿った線形にすることで、影響範囲を小さくすることが可能。 (2)環境への影響 ・現道に近接しており、自然環境への影響を抑制することが可能。 (3)工事中的影響 ・現道沿いであるが、別線整備となるため工事中的現道交通への影響は、比較的小さい。 (4)経済性 ・事業費は対策案の中で中位。</p> <p>【案②】別線北側ルート案(事業費約1,150～1,350億円) (自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、別保から尾幌間を北側で連絡する別線整備ルート案) ○政策目標 (1)農水産業支援(物流) ・根室市から釧路空港への輸送時間短縮効果が比較的大きい。 ・市街地や縦断勾配陥路区間の回避。 ・事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の回避。 (2)暮らし(医療) ・市立根室病院から釧路市の高次医療施設(釧路市立病院)までの搬送時間短縮効果が比較的大きい。 ・搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地を回避。 (3)災害(防災) ・土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の回避。 ・全線別線整備することで代替路の確保が可能。 ・洪水浸水等発生時に釧路駐屯地から移動時間が長い。 ・国道44号の土砂災害発生時に釧路駐屯地から昆布森市街地へのアクセス不可。 (4)観光支援(人流) ・釧路空港から根室市への移動時間短縮効果が比較的大きい。 ○配慮すべき事項 (1)地域への影響 ・現道沿いの一部の家屋や農地に影響が生じるが、地形に沿った線形にすることで、影響範囲を小さくすることが可能。 (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し地形改変面積を抑制することが可能。 (3)工事中的影響 ・別線整備となるため工事中的現道交通への影響は、比較的小さい。 (4)経済性 ・案①に比べ延長が長く、事業費は対策案の中で高価。</p> <p>【案③】別線南側・一部現道改良ルート案(事業費約1,000～1,200億円) (自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、一部、現道の縦断勾配陥路区間などの課題箇所の局所的な改良を行い、別保から尾幌間を南側で連絡するルート案) ○政策目標 (1)農水産業支援(物流) ・根室市から釧路空港への輸送時間短縮が他案に比べ劣る。 ・別線整備と現道の局所改良で、市街地や縦断勾配陥路区間を解消。 ・別線整備と現道の局所改良で、事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の解消。 (2)暮らし(医療) ・現道を部分的に活用するため、市立根室病院から釧路市の高次医療施設(釧路市立病院)までの搬送時間短縮効果が他案に比べて劣る。 ・別線整備と現道の局所改良で、搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地を解消。 (3)災害(防災) ・別線整備と現道の局所改良で、土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の解消をするが、交差点では防雪対策出来ない。 ・現道を部分的に活用するため、一部代替路が確保できない。 ・洪水浸水等発生時に釧路駐屯地から移動時間が長い。 ・国道44号の土砂災害発生時に釧路駐屯地から昆布森・尾幌市街地へのアクセス可能。 (4)観光支援(人流) ・現道を部分的に活用するため、釧路空港から根室市間の時間短縮効果が他案に比べて劣る。 ○配慮すべき事項 (1)地域への影響 ・現道沿いの一部の家屋や農地に影響が生じるが、一部現道を活用するため、対策案の中では最も影響が小さい。 (2)環境への影響 ・現道に近接し、現道を部分的に活用するため、地形改変面積を抑制することが可能。 (3)工事中的影響 ・現道改良区間では、工事中的現道交通への影響が大きい。 (4)経済性 ・一部現道を改良するため、事業費は対策案の中で安価。</p>	<p>・土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間等の解消は基より、釧路市の高次医療施設への救急搬送時間及び釧路空港への輸送時間を短縮し、災害発生時の避難・復旧を支える代替路の確保が可能となる【案①】別線南側ルートを対応方針(案)とする。 ・インターチェンジの配置については、市街地・医療拠点・災害時の広域的な支援拠点・観光拠点とのアクセス性に配慮した配置案とする。</p> <p>(理由) ・【案①】別線南側ルートは、【案②】、【案③】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「釧路・根室地域から釧路市の高次医療施設への救急搬送時間短縮」、「災害発生時の避難・復旧を支える代替路の確保」、「土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の解消」、「釧路・根室地域から釧路空港や釧路港等の物流拠点への輸送時間短縮」がアンケートまたはヒアリング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」、「医療拠点へ円滑にアクセスできること」、「災害時の広域的な支援拠点」や「厚岸霧多布昆布森国定公園」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>国道6号 小名浜地区 (林城～飯田) (福島県)</p>	<p>[課題等] (渋滞) ○主要幹線道路としての円滑性 ・直進交通が卓越していることに加え、東西の従道路側から林城交差点及び飯田交差点に流入する交通が多く、交差点は飽和している ・信号交差点の存在による通過時間の遅れ (事故) ○県内平均を上回る事故危険性 ・渋滞に起因する追突事故の割合が高い ・急勾配区間における追突事故の多発 (産業) ○物流の速達性低下 ・渋滞によりルート変更やスケジュール変更を余儀なくされている ・産業物流拠点間の移動に時間を要している (救急搬送) ○救急搬送の速達性・安定性 ・渋滞により追い越しが出来ず病院到着時間の遅れ、所要時間のばらつきが生じている ・加減速及び急勾配区間でのブレーキ操作による患者への負担</p> <p>[原因] (渋滞) ○交通容量不足 ○信号交差点の連続 (事故) ○渋滞に伴う注意力低下 ○急勾配区間の存在 (産業) ○交通容量不足 (救急搬送) ○交通容量不足 ○渋滞に伴う加減速 ○急勾配区間の存在</p>	<p>(1)主要幹線道路としての円滑性確保 (2)安全な交通環境の確保 (3)円滑な物流ルートの確保 (4)救急搬送環境の確保</p>	<p>【第1案】連続高架案（事業費約350～410億円） (1)主要幹線道路としての円滑性確保 ・信号交差点の高架化により、交通の流れがよくなり渋滞が緩和 ・信号交差点の高架化により、信号待ちの時間が無くなり、走行の円滑性が向上 (2)安全な交通環境の確保 ・渋滞の緩和により、渋滞が原因となる交通事故の減少 ・飯田交差点の高架化や交差点北側の坂が緩やかになることにより、追突事故の減少が期待される (3)円滑な物流ルートの確保 ・渋滞の緩和により、物流ルートの速達性が向上 (4)救急搬送環境の確保 ・渋滞の緩和により、救急搬送の速達性・走行の安定性が向上 ・飯田交差点北側の坂が緩やかになるため、救急搬送の走行の安定性が向上</p> <p>【第2案】片側高架＋平面拡幅案（事業費約270～330億円） (1)主要幹線道路としての円滑性確保 ・飯田交差点の高架化及び車線拡幅により、交通の流れがよくなり渋滞が緩和 ・林城交差点の信号が残るため、信号待ちの時間があり、走行の円滑性の向上は限定的 (2)安全な交通環境の確保 ・渋滞の緩和により、渋滞が原因となる交通事故の減少 ・飯田交差点の高架化や交差点北側の坂が緩やかになることにより、追突事故の減少 ・林城交差点の信号が残るため、渋滞が原因となる交通事故の減少は限定的 (3)円滑な物流ルートの確保 ・現状よりも渋滞が緩和され、物流ルートの速達性が向上 (4)救急搬送環境の確保 ・現状よりも渋滞が緩和され、救急搬送の速達性・走行の安定性が向上 ・飯田交差点北側の坂が緩やかになるため、救急搬送の走行の安定性が向上</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【第1案】連続高架案とする。</p> <p>(理由) ・地域の課題を解決するための政策目標（「主要幹線道路としての円滑性確保」、「安全な交通環境の確保」、「円滑な物流ルートの確保」、「救急搬送環境の確保」）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。 ・影響する自然環境・用地が少なく、自然環境や沿道環境の面で優れている。</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4号 大崎市古川荒谷 ～栗原市高清水豊田 (宮城県)</p>	<p>〔課題等〕 (道路の信頼性) ○東北道通行止め発生時の混雑 ・混雑度が約1.49と県内国道4号2車線区間で1位 ・冬期は4車線から2車線になる箇所等で20km/h未満に速度低下 ・東北道通行止め時には、対象区間の約8割が20km/h未満に速度低下(事故) ○県内平均を上回る事故危険性 ・死傷事故率が高い交差点や、県内直轄国道平均の約5倍となる単路区間が存在 ・死傷事故のうち追突事故が全体の7割以上 ・冬期は正面衝突事故等の発生割合が増加(歩行環境) ○不十分な歩行環境 ・片道に歩道がない区間で歩行者事故が発生(産業・物流) ○不安定な物流ルート ・輸送時間の増加、ドライバーの拘束時間の増加 ・東北道通行止め時に、農作物や製造品の配送遅延や、農産物の商品価値低下のリスクが発生(救急医療) ○不十分な救急搬送環境 ・2車線で交通量が多く救急車が搬送しづらい状況</p> <p>〔原因〕 (道路の信頼性) ○交通容量不足(事故) ○交通混雑(歩行環境) ○歩行空間の不足(産業・物流) ○交通容量不足(救急医療) ○交通混雑</p>	<p>(1)代替道路としての機能向上 (2)交通安全の確保 (3)安全・安心な歩行環境の確保 (4)物流・地域産業を支える幹線道路の強化 (5)安定した救急搬送ルートの確保</p>	<p>【A案】現道改良案(事業費約190～230億円) (1)代替道路としての機能向上 ・多車線化により、交通容量が確保され、交通混雑が緩和 (2)交通安全の確保 ・交通混雑の緩和により、交通混雑に起因する事故の減少 (3)安全・安心な歩行環境の確保 ・歩道整備により、歩行環境の安全性が向上 (4)物流・地域産業を支える幹線道路の強化 ・交通混雑の緩和により、物流ルートの走行性・速達性が向上 (5)安定した救急搬送ルートの確保 ・交通混雑の緩和により、救急搬送ルートの安定性・速達性が向上</p> <p>【B案】バイパス案(事業費約210～250億円) (1)代替道路としての機能向上 ・バイパス整備(一部現道拡幅)により、交通容量が確保され、交通混雑が緩和 (2)交通安全の確保 ・交通混雑の緩和により、交通混雑に起因する事故の減少 ・ただし、バイパス区間の現道の交通環境は現況と変わらない (3)安全・安心な歩行環境の確保 ・バイパス整備により、現道の交通量が減少し、歩行環境の安全性が向上 ・ただし、バイパス区間の現道の交通環境は現況と変わらない (4)物流・地域産業を支える幹線道路の強化 ・バイパス整備により、現道の交通混雑が緩和し物流ルートの走行性・速達性が向上 (5)安定した救急搬送ルートの確保 ・救急搬送ルートの交通混雑緩和により、救急搬送の安定性・速達性が向上するとともに、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、その他配慮すべき事項を考慮した対応策として優れている【A案】現道改良案とする。</p> <p>(理由) ・地域の課題を解決するための政策目標(「代替道路としての機能向上」、「交通安全の確保」、「安全・安心な歩行環境の確保」、「物流・地域産業を支える幹線道路の強化」、「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。 ・自然環境への影響が少なく、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>国道4号 白石市斎川～大平森合 (宮城県)</p>	<p>[課題等] (道路の信頼性) ○東北道通行止め発生時の混雑 ・並行する東北道では、通行止め発生回数が県内最多 ・東北道通行止め時には、対象区間の約7割が20km/h未満に速度低下 (事故) ○県内平均を上回る事故危険性 ・死傷事故率が高い交差点や、県内直轄国道平均の約3倍となる単路区間が存在 ・単路部では、集落への接続道路周辺で追突事故が発生 (歩行環境) ○不十分な歩行環境 ・安全な歩行空間の確保が必要 (産業・物流) ○不安定な物流ルート ・東北道通行止め時に資材・製品の入出荷や事業活動に支障が発生 ・スマートICや周辺整備が計画され国道4号の重要性が増大。地域産業の支援に向け、安定したアクセスルートの確保が必要 (救急医療) ○不十分な救急搬送環境 ・片側1車線で大型車が多いため、救急車が搬送しづらい状況 ・東北道通行止め時は、対象区間の通過に遅れが生じ、患者の負担となっている</p> <p>[原因] (道路の信頼性) ○交通容量不足 (事故) ○沿道の出入り (歩行環境) ○歩行区間の不足 (産業・物流) ○交通容量不足 ○交通需要の増加 (救急医療) ○2車線区間に大型車が集中</p>	<p>(1)代替道路としての機能向上 (2)交通安全の確保 (3)安全・安心な歩行環境の確保 (4)物流・地域産業を支える幹線道路の強化 (5)安定した救急搬送ルートの確保</p>	<p>【A案】現道改良案（事業費約100～140億円） (1)代替道路としての機能向上 ・多車線化により、交通容量が確保され、交通混雑が緩和 (2)交通安全の確保 ・交通混雑の緩和により、交通混雑や沿道出入りに起因する事故の減少 (3)安全・安心な歩行環境の確保 ・歩道整備により、歩行環境の安全性が向上 (4)物流・地域産業を支える幹線道路の強化 ・交通混雑の緩和により、物流ルートの走行性・速達性が向上 ・現道沿いで白石市が実施中の（仮称）白石中央スマートIC周辺整備エリアへのアクセスルートが強化 (5)安定した救急搬送ルートの確保 ・交通混雑緩和により、救急搬送ルートの安定性・速達性が向上</p> <p>【B案】バイパス案（事業費約130～170億円） (1)代替道路としての機能向上 ・バイパス整備（一部現道拡幅）により、交通容量が確保され、交通混雑が緩和 (2)交通安全の確保 ・交通混雑の緩和により、交通混雑や沿道出入りに起因する事故の減少 ・ただし、バイパス区間の現道の交通環境は現況と変わらない (3)安全・安心な歩行環境の確保 ・バイパス整備により、現道の交通量が減少し、歩行環境の安全性が向上 ・ただし、バイパス区間の現道の交通環境は現況と変わらない (4)物流・地域産業を支える幹線道路の強化 ・バイパス整備により、現道の交通混雑が緩和し物流ルートの走行性・速達性が向上 ・バイパス整備により、現道沿いで白石市が実施中の（仮称）白石中央スマートIC周辺整備エリアに直結しない (5)安定した救急搬送ルートの確保 ・救急搬送ルートの交通混雑緩和により、救急搬送の安定性・速達性が向上するとともに、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、その他配慮すべき事項を考慮した対応策として優れている【A案】現道改良案とする。</p> <p>(理由) ・地域の課題を解決するための政策目標（「代替道路としての機能向上」、「交通安全の確保」、「安全・安心な歩行環境の確保」、「物流・地域産業を支える幹線道路の強化」、「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周辺関連事業等との連携など多くの地域のニーズに応えられる。 ・自然環境への影響が少なく、経済性の面でも優れている。</p>