

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
高松環状道路 福岡町～檀紙町 (香川県)	(課題等) ○サービス水準 ○高松市中心部における渋滞 ・市中心部の道路は、信号が連担しており、日中を通した慢性的な速度低下 ・多くの交差点が主要渋滞箇所位置付け ○本町踏切における渋滞 ○交差点形状が複雑で通過しにくく、自動車ボトルネック踏切に指定 ○交通事故の多発 ・交通事故のリスクを下げるためにも混雑度を下げることが重要である (2)機能性 ○サンポート高松地区周辺状況変化 ・新しい都市拠点開発に伴う道路ネットワークの強化と機能分担が必要である ○道路空間の活用 ・中央通りの車道部では渋滞が発生、自歩道部においては歩行者と自転車とが錯綜 (3)物流(産業振興) ○高速ICと物流拠点の定時性・速達性向上 ・高松道ICと高松港間の所要時間はばらつきが大きく、物流面での生産性向上や産業競争力強化への障壁となっている ○市場間連交通の円滑化 ・出荷時に朝の渋滞に巻き込まれ、生鮮食品の輸送に支障を来している (4)交流・人流 ○瀬戸内地域観光振興 ・観光客は自動車での来訪が多いが、高松道ICからサンポート高松地区への速達性・定時性が低い ○高松空港へのアクセス性 ・ビジネスや観光での空港利用者にとっては、高松空港～JR高松駅間のアクセス性が悪い ○公共交通の定時性 ・中央通りを運行するバスは、渋滞による遅れが発生している (5)安全・安心 ○救急搬送の速達性の向上 ・市中心部の道路の旅行速度は20km/h以下の区間が多く搬送時間が不安定 ○災害リスク ・防災拠点と高速道路間の確実なアクセスルートの確保が課題である (原因) ・市中心部では信号が連担し、主要渋滞箇所が多く存在 ・市中心部では日中を通した慢性的な速度低下 ・サンポート高松地区周辺では本町踏切を迂回する、物流関係の大型車により、良好な都市景観の形成を阻害 ・交差点形状が複雑な本町踏切で踏切自体が交通を阻害 ・混雑度が高いことに起因する追突等の事故が多い ・高松市西側エリアは道路密度が低く国道11号等の混雑度が高い ・中央通りでは渋滞が発生し、歩行者と自転車が錯綜 ・南海トラフ地震により、市中心部の臨海部において津波浸水や液状化が想定	①渋滞緩和や交通事故の削減 ②道路空間の適切な機能分担 ③産業振興の支援 ④交流・人流の促進 ⑤平時・災害時でも「安全・安心」な通行の確保	[A案]全線バイパス案(事業費 約2,400～2,700億円) (全線をバイパスとし、通過交通等の転換および沿岸部の各拠点へのアクセス性を重視し、既成市街地への影響に配慮したルート) ①渋滞緩和や交通事故の削減 ・交通が高松環状道路に転換し、現道の渋滞が緩和 ・交通が高松環状道路へ転換し、現道の混雑度が低下 ・高松環状道路と国道11号の機能分担により、現道の安全性が向上し、交通事故の削減が見込まれる ②道路空間の適切な機能分担 ・交通が高松環状道路に転換し機能分担が見込まれる ・中央通りの交通が高松環状道路へ転換し、歩行者・自転車利用者等の快適な空間の確保や道路空間の形成が可能となる ・サンポート高松地区等へのアクセス性の向上や現道交通が高松環状道路に転換し高松市が目指すウォーカブルなまちづくり(歩いて楽しめるまちづくり)の推進が見込まれる ③産業振興の支援 ・高松自動車道と臨海部に集積する物流拠点までの定時性・速達性の向上が見込まれる ・高松中央卸売市場へのアクセス性の向上が見込まれる ④交流・人流の促進 ・高速道路と市中心部間のアクセス性の向上が見込まれる ・高松空港と市中心部の定時性・速達性の向上が見込まれる ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、路線バスの定時性の向上が見込まれる ⑤平時・災害時でも「安全・安心」な通行の確保 ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、医療施設までの速達性の向上が見込まれる ・国道11号等の代替路が確保でき、高速道路と防災拠点間のアクセス性の向上が見込まれる [B案]バイパス案(一部高松自動車道活用)(事業費 約2,200～2,500億円) (沿岸部の各拠点等へのアクセス性を重視したバイパスルート(一部高松自動車道活用)) ①渋滞緩和や交通事故の削減 ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和(A案よりは劣る) ・交通が高松環状道路へ転換し、現道の混雑度が低下 ・高松環状道路と国道11号の機能分担により、現道の安全性が向上し、交通事故の削減が見込まれる(A案よりは劣る) ②道路空間の適切な機能分担 ・交通が高松環状道路に転換し機能分担が見込まれる ・中央通りの交通が高松環状道路へ転換し、歩行者・自転車利用者等の快適な空間の確保や道路空間の形成が可能となる ・サンポート高松地区等へのアクセス性の向上や現道交通が高松環状道路に転換し高松市が目指すウォーカブルなまちづくり(歩いて楽しめるまちづくり)の推進が見込まれる ③産業振興の支援 ・高松自動車道と臨海部に集積する物流拠点までの定時性・速達性の向上が見込まれる ・高松中央卸売市場へのアクセス性の向上が見込まれる ④交流・人流の促進 ・高速道路と市中心部間のアクセス性の向上が見込まれる ・高松空港と市中心部の定時性・速達性の向上が見込まれる ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、路線バスの定時性の向上が見込まれる(A案よりは劣る) ⑤平時・災害時でも「安全・安心」な通行の確保 ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、医療施設までの速達性の向上が見込まれる(A案よりは劣る) ・国道11号等の代替路が確保でき、高速道路と防災拠点間のアクセス性の向上が見込まれる [C案]現道改良案(一部高松自動車道活用)(事業費 約4,600～4,900億円) (中心市街地へのアクセス性を重視した現況道路[中央通り]を改良するルート(一部高松自動車道活用)) ①渋滞緩和や交通事故の削減 ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和(A案よりは劣る) ・交通が高松環状道路へ転換し、現道の混雑度が低下 ・高松環状道路と国道11号の機能分担により、現道の安全性が向上し、交通事故の削減が見込まれる(A案よりは劣る) ②道路空間の適切な機能分担 ・交通が高松環状道路に転換し機能分担が見込まれる ・中央通りの交通が高松環状道路へ転換するが、中央通りの機能の補完・拡充となるため、現況と大きな変化はない ・サンポート高松地区等へのアクセス性の向上や現道交通が高松環状道路に転換し高松市が目指すウォーカブルなまちづくり(歩いて楽しめるまちづくり)の推進が見込まれる ③産業振興の支援 ・高松自動車道と臨海部に集積する物流拠点までの定時性・速達性の向上が見込まれる ・高松中央卸売市場へのアクセス性の向上が見込まれる(A案・B案よりは劣る) ④交流・人流の促進 ・高速道路と市中心部間のアクセス性の向上が見込まれる ・高松空港と市中心部の定時性・速達性の向上が見込まれる ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、路線バスの定時性の向上が見込まれる(A案よりは劣る) ⑤平時・災害時でも「安全・安心」な通行の確保 ・交通が高松環状道路に転換し現道の渋滞が緩和され、医療施設までの速達性の向上が見込まれる(A案よりは劣る) ・国道11号等の代替路が確保でき、高速道路と防災拠点間のアクセス性の向上が見込まれる	[A案]全線バイパス案を選定 (理由) ・A案及びB案は、C案と比べ、全ての政策目標の達成が見込まれる。また、A案は、B案に比べ意見聴取で重要との意見が多く寄せられた「渋滞緩和」「生活環境等への影響が少ないこと」という点で優れている。 ・接続箇所については、意見聴取結果を踏まえて、福岡町～檀紙町の起終点以外にて、防災拠点や市街地、物流拠点、観光施設、主要道路等と円滑に連絡できるように配慮した位置とする。

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
名護東道路延伸 (本部方面) (沖縄県)	(課題等) (1)産業・観光 ・那覇空港～海洋博公園までの所要時間が約2時間(公共交通では最大3時間半)とアクセスに課題がある。 (2)渋滞 ・本部半島内の道路網が脆弱なため、観光施設間の移動が不便。あわせて那覇空港や那覇港など物流拠点や交通拠点へのアクセスも時間を要している。 (3)事故 ・本部半島では、観光目的の車両による事故が多く発生しており、沖縄県全体における事故件数の平均値と比べ、約3倍程度発生している。 (4)災害 ・本部半島では、台風や豪雨に伴う越波や法面崩壊などにより、幹線道路である国道449号や505号などにおいて、過去10年間(H25～R4)で8回の通行規制が発生しており、緊急時の救急搬送に影響が懸念される。 (原因) (1)産業・観光 ・当該地域内及び当該地域を含む北部地域と那覇空港を結ぶ速達性の高いアクセス道路が不足している。 (2)渋滞 ・名護市内の国道58号及び名護市街地は主要渋滞箇所が集中しており、速度低下が著しい。 (3)事故 ・当該地域では、レンタカー交通の混入率が高く、ピーク時では42.5%にも達しており、道に不慣れな観光客が多い。 (4)災害 ・災害時に通行止めになるなど、災害に強い道路が不足している。	①観光地アクセス・周遊性の向上 ②物流の効率化 ③災害時も通行できる道路の確保 ④道路交通環境(渋滞・事故)の改善	【A案】全線バイパスルート案[事業費約700～800億円] ＜名護市伊差川～本部町浦崎まで全線バイパス構造案＞ (1)観光地アクセス・周遊性の向上 ・自動車専用道路の整備により、所要時間が大幅に短縮する。 (2)物流の効率化 ・自動車専用道路の整備により、所要時間が大幅に短縮する。 (3)災害時も通行できる道路の確保 ・全線バイパス整備により代替路が確保される。 (4)道路交通環境(渋滞・事故)の改善 ・並行する県道84号線や国道449号等から交通量が転換し、並行する道路の混雑が緩和する。 ・レンタカーも含め、国道58号や名護市街地の主要渋滞箇所や死傷事故率の高い箇所を回避できる。 【B案】バイパス+現道改良ルート案[事業費約600～700億円] ＜名護市伊差川～本部町伊豆味までバイパス構造、本部町伊豆味～本部町浦崎は現道改良構造案＞ ※国道449号接続後は、現道である国道449号を活用 (1)観光地アクセス・周遊性の向上 ・現道改良部は車線数が増加するものの、所要時間短縮の効果はA案より低い。 (2)物流の効率化 ・現道改良部は車線数が増加するものの、所要時間短縮の効果はA案より低い。 (3)災害時も通行できる道路の確保 ・バイパス区間については代替路が確保されるものの、現道改良区間、現道活用区間については代替路は確保されない。 (4)道路交通環境(渋滞・事故)の改善 ・バイパス区間では、並行する県道84号線や国道449号から交通量が転換し、並行する道路の混雑が緩和するものの、現道拡幅区間、現道活用区間は交通が集中する。 ・レンタカーも含め国道58号や名護市街地の主要渋滞箇所や死傷事故率の高い箇所を回避できる。	全ての政策目標の達成が見込まれ、他案よりも総合的に優位である「【A案】全線バイパスルート案とする。 (理由) ・地域の課題を解決するための政策目標(「観光地アクセス・周遊性の向上」、「物流の効率化」、「災害時も通行できる道路の確保」、「道路交通環境(渋滞・事故)の改善」)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。 ・自然環境への影響については、B案に比べ多少あるものの、沿道住民の生活への影響がB案に比べ抑えられる。