

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>帯広・広尾自動車道 大樹～広尾 (北海道)</p>	<p>(課題等) (1) 防災 ・大規模災害時の避難及び支援物資輸送路が脆弱。 (2) 物流 ・全国への食料供給を支える十勝港アクセスルートの安全性・確実性の低下。 ・主要物流ルート上で多発する交通事故。 (3) 医療 ・救急医療・高次医療サービスの享受が困難。 (原因) (1) 防災 ・緊急輸送道路が、津波被害を直接受ける可能性がある国道1本に依存している。 (2) 物流 ・貨物車事故の割合が高い。 ・一般車両と貨物車の輻輳により大型車事故が発生している。 (3) 医療 ・速度低下の多い区間を通過するため、帯広市の高次医療施設まで長時間の移動が必要である。</p>	<p>(1) 災害時の信頼性の高いネットワークの構築 (2) 貨物車等の安全な走行環境や物流ルートの確保による産業支援 (3) 地域の医療不安を解消する高次医療施設へのアクセス向上</p>	<p>[案①] 別線案（事業費約350～380億円） 〈山側を通過することで農地の斜め分断や土エバランス等に配慮し、全区間において別線で整備する案〉 (1) 災害時の信頼性の高いネットワークの構築 ・事故や冬期災害等緊急時の路線の多重性を確保 ・大規模災害時の避難・救援ルートが確保され孤立を回避 (2) 貨物車等の安全な走行環境や物流ルートの確保による産業支援 ・通過交通と生活交通を分離し交通事故の安全性が大きく向上 ・動物等との衝突事故を防止 ・既存林等の活用による地吹雪対策により、冬期の走行環境が最も向上 (3) 地域の医療不安を解消する高次医療施設へのアクセス向上 ・高次医療施設への所要時間を最も短縮 ・安定走行により搬送患者への負担を大きく軽減 [案②] 別線＋一部現道改良案（事業費約360～390億円） 〈現道と自動車専用道路とのアクセスを重視し、走行性の高い区間で一部現道改良を行う案〉 (1) 災害時の信頼性の高いネットワークの構築 ・別線区間は事故や冬期災害等緊急時の路線の多重性を確保、現道改良区間は多重性が確保できない ・大規模災害時の避難・救援ルートが確保され孤立を回避 (2) 貨物車等の安全な走行環境や物流ルートの確保による産業支援 ・別線区間では交通事故の安全性を大きく向上、現道改良区間は交通安全対策が必要 ・既存林等の活用による地吹雪対策により冬期の走行環境を向上 (3) 地域の医療不安を解消する高次医療施設へのアクセス向上 ・高次医療施設への所要時間を短縮 ・安定走行により搬送患者への負担を軽減 [案③] 現道改良案（事業費約90～110億円） 〈現在の国道をそのまま活用し、安全性や走行性を改善する案〉 (1) 災害時の信頼性の高いネットワークの構築 ・事故や冬期災害等緊急時の路線の多重性を確保できない ・大規模災害時の避難ルートはなく、広尾町が孤立する可能性 (2) 貨物車等の安全な走行環境や物流ルートの確保による産業支援 ・現道の交通安全対策により交通事故の安全性が向上 ・冬期の走行環境向上のためには地吹雪対策が必要 (3) 地域の医療不安を解消する高次医療施設へのアクセス向上 ・高次医療施設への所要時間は変わらない ・搬送患者への負担軽減は見込めない</p>	<p>[案①] 別線案を選定 (理由) ・[案①] 別線案は、[案②]や[案③]に比べ、災害時の信頼性の高いネットワークの構築、貨物車等の安全な走行環境や物流ルートの確保による産業支援、地域の医療不安を解消する高次医療施設へのアクセス向上というすべての政策目標面で優れている。 ・地域意見聴取結果においては、「地域への影響」、「環境への配慮」、「市街地等へのアクセス」、「工事中の影響」への配慮を望む意見が多く挙げられているが、[案①]はこれらの事項に対して総合的に配慮できるため地域のニーズにも応えられる。 ・地域の将来ビジョンや地域連携の取り組みである、フードバレーとかちや地方創生の拠点となる道の駅の設置、十勝の消防広域化などについても支援できる。 ・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等を踏まえ、災害時の避難・救援活動の円滑性、市街地や主要な幹線道路、物流拠点との連絡性、観光交流の促進等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>山陰自動車道 俵山～豊田 (山口県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 安全 ・安全性・走行性が確保された道路が不十分。</p> <p>(2) 防災 ・災害時に信頼性のある道路が不十分。 ・通行止め時の代替路が不十分。</p> <p>(3) 医療 ・医療機関への速達性が不十分。</p> <p>(4) 観光 ・観光地間の周遊を図る速達性、走行性が不十分。 ・ネットワークが脆弱。</p> <p>(5) 産業 ・企業活動や農産品輸送を支援する速達性が不十分。 ・ネットワークが脆弱。</p> <p>(原因)</p> <p>(1) 安全 ・狭幅員や急カーブ、急勾配等道路構造に問題のある区間が集中している。 ・車両単独や衝突の割合が約7割を占め、特に車両単独の占める割合は全国平均を大きく上回る。 ・単路部での事故が多く、事故発生箇所のうち約4割は線形不良箇所が発生している。</p> <p>(2) 防災 ・土砂災害危険箇所、事前通行規制区間等、防災上脆弱な箇所が集中している。 ・通行止めが発生した場合、孤立地区の発生や大幅な迂回（通常時の3倍）を強いられる。</p> <p>(3) 医療 ・長門市には第3次救急医療機関がなく、山陽側に立地する第3次救急医療機関へ依存している。 ・長門市から第3次救急医療機関へは迂回したルートで搬送しており、時間を要している。</p> <p>(4) 観光 ・温泉施設等の魅力ある施設間のアクセス性が悪く、内陸部の施設に立寄るツアーが組みづらい状況にある。</p> <p>(5) 産業 ・高速道路のアクセス性が悪く、工業団地の立地は2箇所のみ。 ・豊富な農水産物があるが、出荷経路の速達性の向上が課題。</p>	<p>(1) 広域観光ルートの形成</p> <p>(2) 水産業の支援による地域活性化</p> <p>(3) 救急医療・高次医療サービスの確保</p> <p>(4) 異常気象時の孤立・広域迂回の回避</p>	<p>〔案①〕全線自動車専用道路案（旧豊田町側ルート） （事業費約530～580億円） 〈俵山～豊田間全線に自動車専用道路を旧豊田町側へ計画し、拠点間の走行性・安全性・代替性・速達性や旧豊田町市街地等へのアクセス向上を目指したルート案〉</p> <p>(1) 広域観光ルートの形成 ・長門市役所から下関市役所までの所要時間が短縮 〔長門市役所～下関市役所：現況88分から79分に短縮〕 ・現道の線形不良箇所を回避 ・道の駅蛍街道西ノ市へのアクセス〔接続予定箇所～道の駅（蛍街道西ノ市）：接続予定箇所より約6分で連絡〕 ・一の俣温泉へのアクセス〔接続予定箇所～一の俣温泉：接続予定箇所より約11分で連絡〕 ・道の駅北浦街道豊北へのアクセス〔接続予定箇所～道の駅（北浦街道豊北）：接続予定箇所より約29分で連絡〕</p> <p>(2) 水産業の支援による地域活性化 ・仙崎漁港から唐戸市場までの所要時間 〔仙崎漁港～唐戸市場：現況94分から81分に短縮〕</p> <p>(3) 救急医療・高次医療サービスの確保 ・長門市消防本部から関門医療センターまでの所要時間が短縮〔長門市消防本部～関門医療センター：現況より約9分短縮〕</p> <p>(4) 異常気象時の孤立・広域迂回の回避 ・現道が通行止めの際、代替路として機能する</p> <p>〔案②〕全線自動車専用道路案（国道491号側ルート） （事業費約570～620億円） 〈俵山～豊田間全線に自動車専用道路を国道491号側へ計画し、拠点間の走行性・安全性・代替性・速達性や一の俣温泉あるいは旧豊北町へのアクセス向上を目指したルート案〉</p> <p>(1) 広域観光ルートの形成 ・長門市役所から下関市役所までの所要時間が短縮 〔長門市役所～下関市役所：現況88分から84分に短縮〕 ・現道の線形不良箇所を回避 ・道の駅蛍街道西ノ市へのアクセス〔接続予定箇所～道の駅（蛍街道西ノ市）：接続予定箇所より約13分で連絡〕 ・一の俣温泉へのアクセス〔接続予定箇所～一の俣温泉：接続予定箇所より約4分で連絡〕 ・道の駅北浦街道豊北へのアクセス〔接続予定箇所～道の駅（北浦街道豊北）：接続予定箇所より約23分で連絡〕</p> <p>(2) 水産業の支援による地域活性化 ・仙崎漁港から唐戸市場までの所要時間 〔仙崎漁港～唐戸市場：現況94分から86分に短縮〕</p> <p>(3) 救急医療・高次医療サービスの確保 ・長門市消防本部から関門医療センターまでの所要時間が短縮〔長門市消防本部～関門医療センター：現況より約4分短縮〕</p> <p>(4) 異常気象時の孤立・広域迂回の回避 ・現道が通行止めの際、代替路として機能する</p>	<p>地域の拠点である長門市と下関市間の走行性・安全性・代替性及び救急医療機関への速達性・確実性を確保した上で、集落や市街地、主要施設とのアクセス性に配慮するとともに、段階的な整備効果の発現や経済性を考慮した【案1：旧豊田町側ルート】の全線自動車専用道路とする。</p> <p>(理由) ・災害時の代替性や信頼性を確保した上で、〔案②：国道491号側ルート〕に比べ、下関市～長門市等拠点間や救急医療機関への速達性や確実性が向上すること、主に豊田地区の主要観光地や集落・市街地・主要施設等へのアクセス性が向上すること、段階的な整備効果の発現及び経済性等の面で優れている。 ・地域住民や道路利用者、企業・団体への意見聴取においても、「萩市・長門市・下関市の拠点間の速達性」が最も重要視されており、「救急医療機関への速達性」、「観光施設・道の駅・集落等への連絡性」、「段階的な整備効果の発現」を求める意見が多く、対応方針（案）と整合する。</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4号 大衡地区 (宮城県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2車線区間で交通混雑が発生、交通事故多発。 ・朝夕のピーク時には旅行速度が20km/h以下。 ・主要渋滞箇所が存在し、混雑が発生。 ・沿道への出入交通に起因した事故が多く死亡事故も発生。 <p>(2) 代替性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東北自動車道通行止め時は著しい渋滞。 ・並行する東北道の通行止めが年16回程発生。 ・東北道通行止め時のピーク時には通過に約3倍の時間を要する。 ・周辺工業団地発着貨物の時間信頼性確保が困難。 <p>(3) 産業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東北復興の阻害要因となる物流のボトルネック2車線区間で交通混雑や速度低下が発生。 <p>(4) 歩行空間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者等に危険な歩行空間。 ・歩道の未設置区間や幅員狭小区間が存在。 ・冬期には堆雪により歩道利用が困難。 <p>(5) 医療</p> <ul style="list-style-type: none"> ・医療施設への速達性が劣る。 ・隣接市町村への通院・搬送において2車線区間の交通混雑により時間を要する。 <p>(原因)</p> <p>(1) 交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2車線区間で交通混雑が発生、交通事故多発。 ・交通量が2車線区間の容量を上回る。 ・沿道出入り車両が交通の妨げになっている。 <p>(2) 代替性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東北自動車道通行止め時は著しい渋滞。 ・国道4号のほかに代替路となり得る幹線道路がない。 <p>(3) 産業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東北復興の阻害要因となる物流のボトルネック。 ・定時性、速達性が不十分。 <p>(4) 歩行空間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者等に危険な歩行空間。 ・道路構造上の問題。 <p>(5) 医療</p> <ul style="list-style-type: none"> ・医療施設への速達性が劣る。 ・混雑の発生に対し、2車線区間のため、すり抜けや追い越しが困難。 	<p>(1) 交通容量の確保と交通事故の減少</p> <p>(2) 代替機能を強化し時間信頼性を確保</p> <p>(3) 安全・安心な歩行空間の確保</p> <p>(4) 産業の活性化</p> <p>(5) 医療施設への速達性の向上</p>	<p>[案①] 現道拡幅案 (事業費約60~80億円) (現道拡幅により国道4号を整備する案)</p> <p>(1) 交通容量の確保と交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道拡幅により現在の国道4号の混雑の緩和が見込まれる ・現道拡幅により車線数が増えることで沿道への出入り車両を回避できる ・中央分離帯の設置により、沿道への出入りが制限され交通事故の減少が見込まれる <p>(2) 代替機能を強化し時間信頼性を確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通容量の増加により、迂回路としての機能の向上が見込まれる <p>(3) 安全・安心な歩行空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道拡幅に伴い、対象区間全線で歩行空間が整備される <p>(4) 産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通容量の増加により、物流等の定時性、速達性の向上が見込まれる <p>(5) 医療施設への速達性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通容量の増加により、救急輸送が円滑になることが見込まれる <p>[案②] バイパス案 (事業費約90~110億円) (全線で新しくバイパスを整備する案)</p> <p>(1) 交通容量の確保と交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに整備する道路に交通が転換することにより、現在の国道4号の混雑の緩和が見込まれる ・新たに整備する道路に交通が転換することにより、現在の国道4号の交通事故の減少が見込まれる <p>(2) 代替機能を強化し時間信頼性を確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通容量の増加により、迂回路としての機能の向上が見込まれる <p>(3) 安全・安心な歩行空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに整備する道路は、全線で歩行空間が整備されるが、現在の国道4号の歩行空間は現状と変わらない <p>(4) 産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通容量の増加により、物流等の定時性、速達性の向上が見込まれる <p>(5) 医療施設への速達性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通容量の増加により、救急輸送が円滑になることが見込まれる 	<p>[案①] 現道拡幅案を選定</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・[案①] 現道拡幅案は、歩行空間の確保ができない[案②] バイパス案に比べ、全ての政策目標の達成が見込め、整備に要する費用の面でも優位である。 ・地域への意見聴取結果において「交通渋滞が緩和すること」、「東北自動車道通行止め時の渋滞が緩和されること」、「交通事故が少なく安全に走行できること」、「歩道及び歩道幅員が確保されること」、「建設費が安いこと」を望む意見が多く、[案①]は、地域のニーズにも応えられる。

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>山陰自動車道 はわい～大栄東伯 (鳥取県)</p>	<p>(課題等)</p> <p>(1) 安全 ・ 交差点が多数存在。 ・ 通過交通と地域内交通の混在</p> <p>(2) 医療 ・ 医療機関への速達性が不十分。</p> <p>(3) 産業 ・ 企業活動や農産品輸送を支援する速達性が不十分。</p> <p>(4) 観光 ・ 観光地間の周遊を図る速達性、走行性が不十分。</p> <p>(5) 代替性の確保 ・ 通行止め時の代替路線が不十分</p> <p>(原因)</p> <p>(1) 安全 ・ 約13.5km区間に28箇所の交差点が存在し、当該区間の死傷事故率は約14件/億台³であり、前後区間の自動車専用道路に比べ高い。 ・ 当該区間の事故発生割合は、交差点が約6割と高く、県内の国道9号と比較しても高い。 ・ 当該区間を利用する交通の約56%は、通過交通であり、通過交通(県外者)と地元交通(県内者)に関する死亡事故が多い。</p> <p>(2) 医療 ・ 高速道路ネットワークが未整備であり、高次医療施設へのアクセスに時間を要する。</p> <p>(3) 産業 ・ 高速道路ネットワークが未整備であり、港、物流拠点施設等へのアクセスに時間を要する。</p> <p>(4) 観光 ・ 高速道路ネットワークが未整備であり、観光施設へのアクセスに時間を要する。</p> <p>(5) 代替性の確保 ・ H17～H24年度において事故による通行止規制回数が16回、総通行止め時間が約25時間発生している。</p>	<p>(1) 安全性の向上</p> <p>(2) 緊急医療機関への速達性、確実性の確保</p> <p>(3) 産業の活性化</p> <p>(4) 観光の振興の促進</p> <p>(5) 通行止め時に機能するネットワークの確保</p>	<p>[案①] 現道改良+自動車専用道路(事業費約170～220億円) (現国道9号(一般道)の改良と自動車専用道路(既存計画活用)とする案)</p> <p>(1) 安全性の面では、長距離交通と地域内交通が混在し、事故が発生する可能性がやや高い。</p> <p>(2) 医療施設等への速達性、確実性の面では、琴浦町から鳥取県立厚生病院(倉吉市)までの所要時間が少し短縮する。</p> <p>(3) 産業の活性化の面では、境港へのアクセス時間(鳥取市～境港まで)の時間が少し短縮する。</p> <p>(4) 観光の振興促進の面では、現況と同じ。</p> <p>(5) 通行止め時に機能するネットワークの確保の面では、県道(生活街路)への迂回が必要となる。</p> <p>(6) 広域ネットワークとしての機能の面では、定速性に劣る。</p> <p>(7) 現道改良と自動車専用道のため、事業期間は短いが工事による通行規制が多い。</p> <p>[案②] 全線自動車専用道路案(事業費約300～350億円) (はわい～大栄東伯間に新たに自動車専用道路を計画し走行性、定時性の高いネットワークを早期に形成する案)</p> <p>(1) 安全性の面では、長距離交通と地域内交通が分離され、事故が発生する可能性は低い。</p> <p>(2) 医療施設等への速達性、確実性の面では、琴浦町から鳥取県立厚生病院(倉吉市)までの所要時間が少し短縮する。</p> <p>(3) 産業の活性化の面では、境港へのアクセス時間(鳥取市～境港まで)の時間が少し短縮する。 産業・物流交通の走行性については、自動車専用道路による別線となるため走行性は良い。</p> <p>(4) 観光の振興の促進の面では、ICの増設により、最寄りのICまでの距離短縮が可能。</p> <p>(5) 通行止め時に機能するネットワークの確保の面では、国道9号現道と自動車専用道路の相互に迂回利用が可能。</p> <p>(6) 広域ネットワークとしての機能の面では、定速性は確保される。</p> <p>(7) 全線自動車専用道のため、事業期間は長いが工事による通行規制が少ない。</p>	<p>[案②] 全線自動車専用道路案を選定</p> <p>(理由) ・ [案②]は、[案①] 現道の改良+自動車専用道路とする案に比べ、長距離交通と地域内交通の分離により安全性が向上すること、東西の高速道路と連続することで定時性が確保できること、交差点での減速・停止による事故の可能性が低くなること等の面で優れている。</p>