

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
北海道縦貫自動車道 （中川～天塩） （北海道）	<p>（課題等）</p> <p>(1) 農水産業支援（物流）</p> <ul style="list-style-type: none">・宗谷地域は、ほたてなどの水産品の漁獲量や生乳・乳製品の生産量が全国トップクラスであり、日本の食を支える生産空間。・宗谷地域の水産品は、道内の加工場のほか、新千歳空港や苫小牧港へ陸送後、全国・海外へ出荷されるが、国道40号中川～天塩の狭小幅員区間の連続に伴う輸送時の速達性や安定性・安全性が課題。・乳製品は、毎日、物流拠点となる札幌市、旭川市や苫小牧港から全国へ輸送され、乳用牛の餌となる穀物飼料は軽延町の倉庫から各農家に配送されているが、吹雪や吹き溜まりによる速達性・安全性の低下が課題。(2) 暮らし（医療）・道北地域では、名寄市と稚内市に受診可能な診療科目が集中しており、人口あたりの医師数は全国ワースト3位にあるなど、名寄市と稚内市が医療の中心。・三次救急医療機関や心疾患を担う医療施設は名寄市のみであり、名寄市への救急搬送件数は増加傾向。・稚内市から三次救急医療機関までの搬送時間は全道で最も長く、速達性の向上が課題。冬期悪天候時には、さらに搬送時間が遅延するため、救急搬送の安定性の向上が課題。(3) 災害（防災・減災）・当該区間は、北海道内でも特に積雪の多い特別豪雪地帯に位置し、冬期の視程障害発生日数が多い地域。近年、道北地域では暴風雪の発生要因である冬の日本海低気圧の通過回数、暴風雪の発生による国道の通行止めが増加傾向。・当該区間は天塩川流域に位置しており、過去から洪水による被害が発生している地域。近年は激しい雨（30mm/h以上）の発生回数が増加傾向。・冬期悪天候時や洪水に対する国道機能確保が課題。 <p>（原因）</p> <p>（課題等）</p> <p>(1) 農水産業支援（物流）</p> <ul style="list-style-type: none">・宗谷地域から物流拠点までの輸送ルート上に、狭小幅員区間が連続しており、速度低下や急ブレーキが発生。・特に狭小幅員である雄偉内トンネルは、農水産品の物流輸送ルートに伴う大型車のすれ違いが困難な状況。・地吹雪発生箇所が多く、冬期悪天候時の旅行速度は低下するため、物流輸送に大きな負担となるため、速達性や安全性の高い道路が必要。(2) 暮らし（医療）・稚内市から名寄市への救急搬送ルート上に、地吹雪発生箇所が多く、冬期悪天候時の旅行速度は低下しており、救急搬送時に大きな負担となるため、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、地吹雪の発生に伴う通行止めのほか、大型車のスタックが発生するなど、冬期における走行時の確実性に課題。・当該区間は天塩川の洪水浸水想定区域に位置しており、洪水災害発生時は国道が通行できなくなることが想定され、災害時における国道機能の確保が課題。	<p>(1) 地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・安定性・安全性の向上</p> <p>(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</p> <p>(3) 災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保</p>	<p>【案①】別線市街地アクセスルート案（事業費約1,050～1,250億円） （別線整備により、洪水浸水想定範囲等の課題箇所を回避しつつ、市街地へのアクセスにも配慮したルート案）</p> <p>○政策目標</p> <p>(1) 農水産業支援（物流）</p> <ul style="list-style-type: none">・稚内港から美深北インターチェンジ（名寄美深道路）への輸送時間短縮効果が大い。・市街地に近接するため、生産空間からインターチェンジまでのアクセス性に優れる。・速度低下を招くトンネルや橋梁等の狭小幅員区間の回避。・事故危険区間や交通事故を招く地吹雪区間を回避。 <p>(2) 暮らし（医療）</p> <ul style="list-style-type: none">・稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮。・市街地に近接するため、市街地からインターチェンジまでのアクセス性に優れる。・地吹雪区間を回避。 <p>(3) 災害（防災・減災）</p> <ul style="list-style-type: none">・地吹雪や洪水浸水想定範囲の回避。・別線整備することで、代替路の確保が可能。 <p>○配慮すべき事項</p> <p>(1) 地域への影響</p> <ul style="list-style-type: none">・市街地を極力回避するが、一部の家屋や酪農農地に影響がある。 <p>(2) 環境への影響</p> <ul style="list-style-type: none">・地形に沿った道路計画が可能となり、改変面積を抑制することが可能。 <p>(3) 工事中の影響</p> <ul style="list-style-type: none">・別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい。 <p>(4) 経済性</p> <ul style="list-style-type: none">・事業費は対策案の中で中位。	<p>・洪水浸水想定区域や地吹雪発生区間の解消は元より、名寄市の高次医療施設への救急搬送時間及び新千歳空港や苫小牧港等の物流拠点への輸送時間を短縮可能な【案①】別線市街地アクセスルートを対応方針（案）とする。</p> <p>・インターチェンジの検討位置については、市街地・医療拠点・道の駅等の休憩施設とのアクセス性に配慮する。</p> <p>（理由）</p> <p>・【案①】別線市街地アクセスルートは、【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。</p> <ul style="list-style-type: none">・地域意見聴取の結果、政策目標の達成のためには、「道北地域から名寄市の高次医療施設への救急搬送時間短縮」、「地吹雪区間や天塩川氾濫による洪水浸水区間の解消」、「道北地域から新千歳空港や苫小牧港等の物流拠点への輸送時間短縮」がアンケート調査またはセアリング調査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、「医療拠点へ円滑にアクセスできること」、「市街地から円滑にアクセスできること」、「道の駅等の休憩施設に円滑にアクセスできること」に寄与する配置を検討する。
			<p>【案②】別線山側ルート案（事業費約1,100～1,300億円） （別線整備により、洪水浸水想定範囲等の課題箇所を回避しつつ、酪農農地を極力回避するルート案）</p> <p>○政策目標</p> <p>(1) 農水産業支援（物流）</p> <ul style="list-style-type: none">・稚内港から美深北インターチェンジ（名寄美深道路）への輸送時間短縮効果が比較的大い。・市街地から迂回して山地を通過するため、生産空間からインターチェンジまでのアクセス性に劣る。・速度低下等を招くトンネル・橋梁等の狭小幅員区間を回避。・事故危険区間や交通事故を招く地吹雪区間を回避。 <p>(2) 暮らし（医療）</p> <ul style="list-style-type: none">・稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮。・市街地から迂回して山地を通過するため、市街地からインターチェンジまでのアクセス性に劣る。・地吹雪区間を回避。 <p>(3) 災害（防災・減災）</p> <ul style="list-style-type: none">・地吹雪や洪水浸水想定範囲の回避。・別線整備することで、代替路の確保が可能。 <p>○配慮すべき事項</p> <p>(1) 地域への影響</p> <ul style="list-style-type: none">・市街地や酪農農地を極力回避するが、一部の家屋に影響がある。 <p>(2) 環境への影響</p> <ul style="list-style-type: none">・地形に沿った道路計画が可能となり、改変面積を抑制することが可能。 <p>(3) 工事中の影響</p> <ul style="list-style-type: none">・別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい。 <p>(4) 経済性</p> <ul style="list-style-type: none">・案①に比べ延長が長く、事業費は対策案の中で高価。	
			<p>【案③】別線南側・一部現道改良ルート案（事業費約900～1,000億円） （現道改良により、洪水浸水想定範囲等の課題箇所を極力解消するルート案）</p> <p>○政策目標</p> <p>(1) 農水産業支援（物流）</p> <ul style="list-style-type: none">・稚内港から美深北インターチェンジ（名寄美深道路）への輸送時間は変わらない。・市街地からのアクセス性は優れるが、一般国道整備のためのサービス速度は向上しない。・速度低下等を招くトンネル・橋梁等の幅員狭小区間を大幅に解消。・事故危険区間で交通安全対策を実施。・交通事故を招く地吹雪区間では防雪対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない。 <p>(2) 暮らし（医療）</p> <ul style="list-style-type: none">・稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮効果は変わらない。・市街地からのアクセス性は優れるが、一般国道整備のためのサービス速度は向上しない。・現道改良で、防雪対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない。 <p>(3) 災害（防災・減災）</p> <ul style="list-style-type: none">・現道改良で、地吹雪の対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない。・洪水浸水想定範囲は、現道改良の策上げにより解消。・現道改良するため、代替路は確保されない。 <p>○配慮すべき事項</p> <p>(1) 地域への影響</p> <ul style="list-style-type: none">・現道の市街地区間も改良するため、沿道家屋への影響が大い。 <p>(2) 環境への影響</p> <ul style="list-style-type: none">・現道を改良するため、自然環境への影響は小さい。 <p>(3) 工事中の影響</p> <ul style="list-style-type: none">・国道の通行規制や沿道利用の現道交通への影響が大い。 <p>(4) 経済性</p> <ul style="list-style-type: none">・現道を改良するため、事業費は対策案の中で安価。	

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
盛岡秋田道路 (生保内～卒田) (秋田県)	<p>(課題等)</p> <p>(1) 交通環境</p> <p>○円滑・安全な交通に支障</p> <ul style="list-style-type: none">・急ハンドル・急ブレーキなどの急挙動が多発し速度低下が発生・積雪時には旅行速度が通常期に比べて約3割低下・通常期は沿道出入り箇所で追突事故の割合が多い・冬期は線形不良区間における正面衝突の割合が多い・冬期は急カーブや急勾配でのヒヤリハットが増加 <p>(2) 防災</p> <p>○信頼性の低い道路ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none">・予防的通行規制区間や浸水想定区域が存在し、災害発生時には全面通行止めのリスクがある・災害や事故の発生時には長時間の全面通行止めが発生・冬期のスタック車両による通行止めの発生・直近迂回路での道路課題もあり、広域迂回を強いられることもある <p>(3) 産業・物流</p> <p>○不安定な物流ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none">・線形不良箇所の影響で荷崩れが発生し、製品の品質が低下・長時間の全面通行止め時には出荷停止等の大きな損失が発生・冬期の交通環境の悪化による雇用機会の喪失 <p>(4) 医療</p> <p>○不安定な救急搬送環境</p> <ul style="list-style-type: none">・救急搬送環境に急カーブ区間が多数存在し、横揺れが発生・堆雪の影響で通常期に比べ対象区間の通過に時間が掛かっており時間信頼性が低い <p>(5) 観光</p> <p>○周遊観光の連絡性が不十分</p> <ul style="list-style-type: none">・移動時間がかかるため、観光地の滞在時間が不足・道路環境が悪く、来訪者の足が遠のくことへの懸念・冬期の交通環境の悪化による周遊観光の妨げ <p>〔原因〕</p> <p>(1) 交通環境</p> <p>○線形不良箇所の連続</p> <p>○堆雪による幅員狭小</p> <p>○沿道の出入り</p> <p>(2) 防災</p> <p>○災害・事故発生リスクの存在</p> <p>○周辺に迂回路がない</p> <p>(3) 産業・物流</p> <p>○線形不良箇所の連続</p> <p>○周辺に迂回路がない</p> <p>(4) 医療</p> <p>○線形不良箇所の連続</p> <p>○堆雪による幅員狭小</p> <p>(5) 観光</p> <p>○観光地間を結ぶ道路ネットワークが不十分</p> <p>○線形不良箇所の連続</p>	<p>①円滑・安全な交通環境の確保</p> <p>②信頼性の高い道路ネットワークの確保</p> <p>③安定した物流ルートの確保</p> <p>④信頼性の高い救急搬送環境の確保</p> <p>⑤観光振興の支援</p>	<p>【A案】バイパス案（事業費約560～660億円）</p> <p>①円滑・安全な交通環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none">・全線バイパス整備により、急カーブ・急勾配箇所、堆雪による幅員狭小箇所を回避することで、走行性・安全性が向上 <p>②信頼性の高い道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none">・全線バイパス整備により、急カーブ・急勾配箇所、堆雪による幅員狭小箇所を回避することで、災害・交通事故発生時の通行止めリスクが大きく低減し、代替機能も確保される <p>③安定した物流ルートの確保</p> <ul style="list-style-type: none">・全線バイパス整備により、急カーブ・急勾配箇所、堆雪による幅員狭小箇所を回避し、代替機能を確保することで、物流経路の速達性・安定性が向上 <p>④信頼性の高い救急搬送環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none">・全線バイパス整備により、急カーブ・急勾配箇所、堆雪による幅員狭小箇所を回避することで、救急搬送の信頼性が向上 <p>⑤観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none">・全線バイパス整備により、急カーブ・急勾配箇所、堆雪による幅員狭小箇所を回避することで、広域観光の速達性・安定性が向上 <p>【B案】現道改良・一部バイパス案（事業費約470～570億円）</p> <p>①円滑・安全な交通環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none">・現道改良・一部バイパス整備により、急カーブ・急勾配箇所の回避や改良、幅員狭小箇所を解消し、アクセスコントロールすることで、走行性・安全性が向上 <p>②信頼性の高い道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none">・現道改良・一部バイパス整備により、急カーブ・急勾配箇所の回避や改良、幅員狭小箇所を解消することで、災害・交通事故発生時の通行止めリスクが低減するが、現道改良区間は代替機能が確保されない <p>③安定した物流ルートの確保</p> <ul style="list-style-type: none">・現道改良・一部バイパス整備により、急カーブ・急勾配箇所の回避や改良、幅員狭小箇所の解消、通行止めリスクを低減することで、物流経路の速達性・安定性が向上（A案よりも設計速度が低いため劣る） <p>④信頼性の高い救急搬送環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none">・現道改良・一部バイパス整備により、急カーブ・急勾配箇所の回避や改良、幅員狭小箇所を解消することで、救急搬送の信頼性が向上 <p>⑤観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none">・現道改良・一部バイパス整備により、急カーブ・急勾配箇所の回避や改良、幅員狭小箇所を解消することで、広域観光の速達性・安定性が向上（A案よりも設計速度が低いため劣る）	<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最も優れている【A案】バイパス案とする。</p> <p>(理由)</p> <ul style="list-style-type: none">・地域の課題を解決するための政策目標（「円滑・安全な交通環境の確保」、「信頼性の高い道路ネットワークの確保」、「安定した物流ルートの確保」、「信頼性の高い救急搬送環境の確保」、「観光振興の支援」）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。・影響する家屋が少なく、沿線住民・沿道家屋への影響の面でも優れている。

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
一宮西港道路 (愛知県・三重県)	<p>(課題)</p> <p>(1) 物流</p> <p>○名古屋港と北陸地域の広域アクセス性</p> <p>・太平洋と日本海を結ぶ南北の広域ネットワークには、一宮JCT以南にミッシングリンクが存在</p> <p>・西尾張中央道（一般道）は大型車混入率が高く、主要渋滞箇所も点在しており、所要時間にバラつきがある</p> <p>(2) 防災</p> <p>○災害時の道路ネットワークの確保</p> <p>・南北方向の緊急輸送道路が脆弱で、救援活動への影響が懸念</p> <p>(3) まちづくり</p> <p>○地域ポテンシャルを最大限に高める土地利用</p> <p>・区画整理整備率が低く、人口あたりの道路延長も短く、地域開発が最大限に発揮されていない</p> <p>(原因)</p> <p>(1) 物流</p> <p>・名古屋港から直接、北陸方面を結ぶ広域ネットワークが整備されていない</p> <p>・物流交通と地域交通が混在・偏在し、機能分担が図られていない</p> <p>(2) 防災</p> <p>・日本最大の海拔ゼロメートル地帯が広がり、広大な津波浸水区域が存在しながらも、南北軸の緊急輸送道路が高架構造でない</p> <p>・東西軸の高速道路に接続するラダーネットワークが不十分</p> <p>(3) まちづくり</p> <p>・地域開発に必要な道路ネットワークが不十分</p>	<p>(1) 速達性、定時性の向上による物流活動の支援</p> <p>(2) 災害発生時における信頼性の高い道路ネットワークの強化</p> <p>(3) 土地利用の高度化、地域と連携した開発の促進による持続可能な地方都市の形成</p>	<p>【案①】東側ルート（西尾張中央道活用）〔事業費約12,500～15,000億円〕</p> <p>〈既存道路の活用により用地取得面積を抑えつつ、西尾張・海部地域東部の都市を経過することで、西尾張・海部地域東部の高速アクセス性に優れ、東海北陸自動車道から名古屋港までを最短距離で接続するルート〉</p> <p>(1) 速達性、定時性の向上による物流活動の支援</p> <p>・東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を自動車専用道路で最短距離で接続することで、時間短縮が最も見込まれる</p> <p>・自動車専用道路を整備することで時間信頼性が向上する</p> <p>・西尾張・海部地域にある事業所の高速アクセス性が向上する</p> <p>・物流交通と生活交通の分離が図られ、一般道の渋滞緩和や交通安全向上への寄与が見込まれる</p> <p>(2) 災害発生時における信頼性の高い道路ネットワークの強化</p> <p>・広域防災拠点及び市役所・町村役場へのアクセス距離が短くなり、災害時の迅速な救援・物資輸送の実現が見込まれるが他案に比べて効果は小さい</p> <p>・一時避難場所としての機能発現が見込まれるが他案より劣る</p> <p>(3) 土地利用の高度化、地域と連携した開発の促進による持続可能な地方都市の形成</p> <p>・西尾張・海部地域東部における高速アクセス性の向上により、地域住民の移動圏域が広がり、地域の活力向上が期待されるが他案に比べて効果は小さい</p> <p>・西尾張・海部地域における市町村間のアクセス性が最も向上するため、地域連携の促進が最も期待される</p> <p>【案②】中央ルート〔事業費約12,500～15,000億円〕</p> <p>〈新設の道路で市街化区域等への影響を極力回避しつつ、海部地域の概ね中央部を経過することで、西尾張・海部地域の高速アクセス性等において地域全体の均衡がとれるルート〉</p> <p>(1) 速達性、定時性の向上による物流活動の支援</p> <p>・東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を自動車専用道路で接続することで、時間短縮が見込まれる</p> <p>・自動車専用道路を整備することで時間信頼性が向上する</p> <p>・西尾張・海部地域にある事業所の高速アクセス性が最も向上する</p> <p>・物流交通と生活交通の分離が図られ、一般道の渋滞緩和や交通安全向上への寄与が見込まれる</p> <p>(2) 災害発生時における信頼性の高い道路ネットワークの強化</p> <p>・広域防災拠点及び市役所・町村役場へのアクセス距離が最も短くなり、災害時の迅速な救援・物資輸送の実現が最も見込まれる</p> <p>・一時避難場所としての機能発現が最も見込まれる</p> <p>(3) 土地利用の高度化、地域と連携した開発の促進による持続可能な地方都市の形成</p> <p>・西尾張・海部地域全体における高速アクセス性の向上により、地域住民の移動圏域が広がり、地域の活力向上が期待される</p> <p>・西尾張・海部地域における市町村間のアクセス性が最も向上するため、地域連携の促進が最も期待される</p> <p>【案③】西側ルート（国道155号活用）〔事業費約13,500～16,200億円〕</p> <p>〈既存道路の活用により用地取得面積を抑えつつ、海部地域西部の都市を経過することで、西尾張・海部地域西部の高速アクセス性に優れるルート〉</p> <p>(1) 速達性、定時性の向上による物流活動の支援</p> <p>・東海北陸自動車道と伊勢湾岸自動車道を自動車専用道路で接続することで、時間短縮が見込まれるが他案に比べて効果は小さい</p> <p>・自動車専用道路を整備することで時間信頼性が向上する</p> <p>・西尾張・海部地域にある事業所の高速アクセス性が最も向上する</p> <p>・物流交通と生活交通の分離が図られ、一般道の渋滞緩和や交通安全向上への寄与が見込まれる</p> <p>(2) 災害発生時における信頼性の高い道路ネットワークの強化</p> <p>・広域防災拠点及び市役所・町村役場へのアクセス距離が短くなり、災害時の迅速な救援・物資輸送の実現が見込まれる</p> <p>・一時避難場所としての機能発現が見込まれる</p> <p>(3) 土地利用の高度化、地域と連携した開発の促進による持続可能な地方都市の形成</p> <p>・西尾張・海部地域西部における高速アクセス性の向上により、地域住民の移動圏域が広がり、地域の活力向上が最も期待される</p> <p>・西尾張・海部地域における市町村間のアクセス性が向上するため、地域連携の促進が期待される</p>	<p>1. ルート帯案については、海部地域の概ね中央部を経過することで地域全体の速達性、定時性の向上、災害時における信頼性の高い道路ネットワークの確保、土地利用の高度化、地域と連携した開発の促進による持続可能な地方形成が最も期待できる【案② 中央ルート】とする。</p> <p>2. インターチェンジについては、広域物流交通を担う主要幹線道路との接続を確保することにより相互利用のしやすさに配慮するとともに、名古屋港等の産業拠点とのアクセス性に配慮する。また、地域の主要な道路との接続を確保するとともに、各居住圏域、市役所や防災拠点とのアクセス性に配慮する。</p> <p>3. 一宮西港道路の効果をより高めるため、地域における周辺道路整備や周辺開発等と十分に連携する。</p> <p>※具体的な道路構造の検討に際し、生活環境への影響（大気質、騒音等）、自然環境への影響（動植物等）、景観への影響（景観資源等）、工事中の地域への影響（現道交通・工事期間等）をできる限り少なくし、コスト縮減等に配慮する。</p> <p>(理由)</p> <p>・名古屋港を発着する交通の速達性・定時性および西尾張・海部地域の高速アクセス性が向上する。</p> <p>・災害発生時における信頼性の高い道路ネットワークが強化される。</p> <p>・西尾張・海部地域における市町村間のアクセス性が向上し、地域連携の促進が期待される。</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
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)	<p>(課題等)</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(原因)</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>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</p>	<p>【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＞</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>【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＞</p> <p>※国道449号接続後は、現道である国道449号を活用</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>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。</p> <p>(理由)</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>