

# 各ルート帯の比較評価(案)

分野	評価項目	評価の視点(案)	東ルート帯 (約L=10km)	中央ルート帯 (約L=10km)	西ルート帯 (約L=10km)	解説 ページ
I. 交通	①交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域高規格道路としての機能(高速ICまでのアクセス性、定時制、走行性の向上)</li> <li>交通環境の改善(交通容量・交通混雑・交通事故減少)</li> <li>推計交通量</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域高規格道路としての機能(アクセス性、定時制、走行性)は確保できる</li> <li>新たなバイパスとなるため、交通環境の改善が期待できる</li> <li>推計交通量は6~7千台となり、2番目に多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域高規格道路としての機能(アクセス性、定時制、走行性)は確保できる</li> <li>既存国道の活用を想定しているため、交通環境の改善はあまり期待できない</li> <li>推計交通量は5千台程度となり、最も少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域高規格道路としての機能(アクセス性、定時制、走行性)は確保できる</li> <li>新たなバイパスとなるため、交通環境の改善が期待できる</li> <li>推計交通量は9千~1万台超となり、最も多い</li> </ul>	P2~6
	②災害に強い道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震、土砂災害、浸水等の影響</li> <li>災害時の代替機能、道路被災時の復旧のしやすさ</li> <li>高次救急医療機関への速達性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時に揺れやすく、土砂災害や浸水が想定される区域を最も長く通過するため、災害に対する影響が大きい</li> <li>国道の被災時に代替道路として機能し、復旧は中央ルート帯に比べ比較的容易</li> <li>高次救急医療機関(信大付属病院等)への速達性は向上する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時に揺れやすく、土砂災害や浸水の想定される区域を一部通過するが、災害に対する影響は小さい</li> <li>国道の被災時はアクセスが困難となり代替道路として機能せず、道路被災時の復旧には時間を要する</li> <li>高次救急医療機関(信大付属病院等)への速達性は向上する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時に揺れやすく、土砂災害や浸水の想定される区域を一部通過するが、災害に対する影響は小さい</li> <li>国道の被災時に代替道路として機能し、復旧は中央ルート帯に比べ比較的容易</li> <li>高次救急医療機関(信大付属病院等)への速達性は向上する</li> </ul>	P7~13
II. 環境	③環境・景観の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>景観、文化財等、住環境(騒音・振動・大気質)への影響</li> <li>自然環境への影響</li> <li>道路からの眺望</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>盛土構造のため外部景観への影響は小さく、文化財等への影響は回避・低減が可能。また、自動車の走行により騒音・振動の影響は生じるが、大気質(CO2・Nox)は改善する</li> <li>ルートは人為的に変化した土地を通過するため自然環境への新たな影響は小さい</li> <li>道路から山岳景観や田園風景の眺望が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>連続高架構造のため外部景観への影響は大きい</li> <li>文化財等への影響は回避・低減が可能。また、自動車の走行により騒音・振動の影響は生じるが、大気質(CO2・Nox)は改善する</li> <li>ルートは人為的に変化した土地を通過するため自然環境への新たな影響は小さい</li> <li>防音壁等の設置がなければ、道路から山岳景観や田園風景の眺望が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>盛土構造のため外部景観への影響は小さく、文化財等への影響は回避・低減が可能。また、自動車の走行により騒音・振動の影響は生じるが、大気質(CO2・Nox)は最も改善する</li> <li>ルートは人為的に変化した土地を通過するため自然環境への新たな影響は小さい</li> <li>道路から山岳景観や田園風景の眺望が可能</li> </ul>	P14~21
III. 土地利用・市街地整備	④安全な暮らしの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地利用(用途地域・農振農用地)への影響</li> <li>地域の分断</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部用途地域や農振農用地を通過するため、土地利用への影響は中央ルート帯より大きい</li> <li>住宅地を通過するため、地域分断の影響が生じる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地の道路区域を通過するため、土地利用への影響は最も小さい</li> <li>既存道路を利用するため、新たな地域分断の影響は他案より小さい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部用途地域や農振農用地を通過するため、土地利用への影響は中央ルート帯より大きい</li> <li>住宅地を通過するため、地域分断の影響が生じる</li> </ul>	P22~23
IV. 社会・地域経済	⑤アクセスの容易性・地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>ICと中心市街地、東部地域、観光地とのアクセス距離</li> <li>市民のアクセス性(利便性)、物流の効率化</li> <li>道の駅設置の容易性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地や東部地域へのアクセス距離は最も短い</li> <li>西側観光地へのアクセス距離は最も長い</li> <li>市民やバス・物流トラック等の最寄り(南)IC利用は幅員が狭い市道の通行や鉄道(踏切)を横断する必要があり、アクセス性等は劣る</li> <li>道の駅が設置可能なやや広い土地が複数ある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地、東部地域、西側観光地ともにアクセス距離は2番目に短い</li> <li>市民やバス・物流トラック等のIC利用は国道を利用できるため、アクセス性等は優れている</li> <li>道の駅が設置可能なやや広い土地がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地や東部地域へのアクセス距離は東ルート帯より長い</li> <li>西側観光地へのアクセス距離は最も短い</li> <li>市民やバス・物流トラック等のIC利用は東西の県道を利用できるため、アクセス性等は優れている</li> <li>道の駅が設置可能な広い土地が複数ある</li> </ul>	P24~27
V. 事業性	⑥経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業費</li> <li>維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>概算事業費は310億円~410億円が見込まれ2番目に高い</li> <li>橋梁など構造物区間が中央ルート帯に次いで長い</li> <li>ため、維持管理費は2番目に高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>概算事業費は450億円~500億円が見込まれ最も高い</li> <li>連続高架構造など構造物区間が最も長い</li> <li>ため、維持管理費は最も高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>概算事業費は220億円~270億円が見込まれ最も安い</li> <li>橋梁など構造物区間が最も短い</li> <li>ため、維持管理費は最も安い</li> </ul>	P28
	⑦施工性	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道、JR、河川への影響</li> <li>用地確保の実現性</li> <li>工事用車両等の影響</li> <li>IC設置の容易性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道との交差2箇所、JR交差2箇所(内1箇所は大規模な橋梁構造)、河川渡河部3箇所(高瀬川・農具川)が想定され、影響は2番目に大きい</li> <li>宅地、農地ともに多くの用地の確保が必要</li> <li>工事のためのアクセス道路に限られ、工事用車両等の影響は大きい</li> <li>鉄道、河川、傾斜地形の状況等から、ICの設置の難易度が高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道内は連続高架橋、JR交差2箇所(近接施工あり)、河川渡河部は1箇所(高瀬川)が想定され、影響は最も大きい</li> <li>宅地、農地の用地は最も少ないが、市街地での用地の確保が必要</li> <li>幹線道路からのアクセスは可能であるが、市街地の工事のため、工事用車両等の影響は大きい</li> <li>市街地へのICの設置は難易度が高いが、その他の区域では比較的容易</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道との交差2箇所、JR交差2箇所、河川渡河部1箇所(高瀬川)が想定され、影響は最も小さい</li> <li>宅地、農地ともに多くの用地の確保が必要</li> <li>幹線道路からのアクセスが可能</li> <li>ため工事用車両等の影響は比較的小さい</li> <li>道路や地形の状況等から、ICの設置は比較的容易</li> </ul>	P29~34
	⑧効果の早期発現	<ul style="list-style-type: none"> <li>段階的な供用の実現性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>段階的な供用は可能だが、ICアクセス市道の混雑や歩行者の安全確保が懸念される</li> <li>事業費は2番目に大きいため、全区間の供用時期は2番目に早い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道と重複した路線のため、段階的な供用による効果は期待できない</li> <li>事業費が最も大きいことから、全区間の供用時期は最も遅い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>段階的な供用は可能だが、ICアクセス県道の混雑が懸念される</li> <li>事業費が最も小さいことから、全区間の供用時期は最も早い</li> </ul>	P35

※1: 評価の視点のうち、下線部の項目が、比較評価に差異がある部分