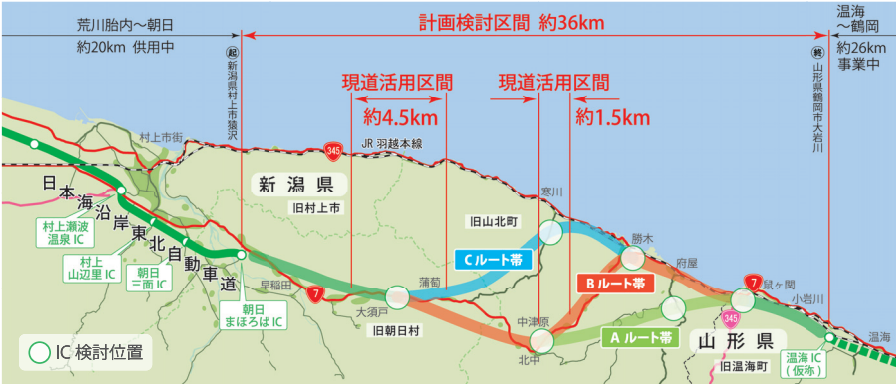


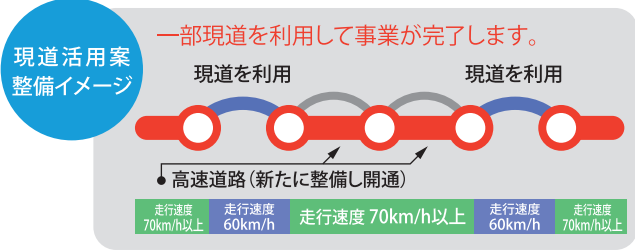
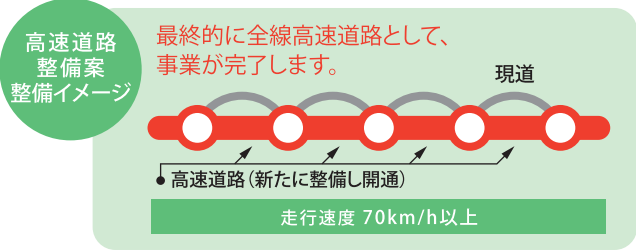
一部区間で国道 7 号を利用※する現道活用案の概要

●現道活用案は、高速道路整備案に対して、事業費は縮減できますが、現道活用区間(国道 7 号)では大型車などの通過交通と生活交通が混在し、また通行止め時には現状と変わらない大幅な迂回が必要となります。



※一部区間で国道 7 号を利用する区間は、
① 60km/hで安全に走行できる区間
② 災害や津波の危険がない区間
③ 連続して沿道に家屋がない区間の
3つの条件を全て満たす区間を考えました。

高速道路整備案と現道活用案の整備イメージ



高速道路整備案と現道活用案の比較

	高速道路整備案	現道活用案
速達性の向上	全区間で高速走行が可能になります。 25～26分短縮(現況 56分 → 整備後 30～31分)	現道活用区間は現在の国道 7 号の速度になります。 22～23分短縮(現況 56分 → 整備後 33～34分)
災害時の適応性	南北方向の道路が国道 7 号と高速道路の 2 本になり、南北の行き来が寸断されにくくなります。	災害等により、現道活用区間で通行止めが発生した場合は、現状と同様に大幅な迂回(遠回り)が必要となります。
交通事故の削減	52～46件/4年削減 現況 109件/4年 → 整備後 57～63件/4年	45～39件/4年削減 現況 109件/4年 → 整備後 64～70件/4年
沿道の環境	全線開通後は、大型車などの通過交通が高速道路を利用するため、国道 7 号の交通量が減少し、騒音や振動等の沿道環境が改善されます。	現道活用区間は、大型車などの通過交通がこれまでと同様に国道 7 号を利用するため、騒音や振動等の沿道環境は悪化することが予想されます。
整備効果の現れ方	現道活用案とほとんど変わりません。	高速道路整備案とほとんど変わりません。
事業費	約1,700～2,100億円	高速道路整備案よりも約100億円削減できます。