

## 平成26年度 新規事業化候補箇所説明資料 (計画段階評価)

- ①一般国道5号 (北海道横断自動車道) 倶知安余市道路 (共和～余市)
- ②一般国道42号 (近畿自動車道紀勢線) 熊野道路
- ③一般国道42号 (近畿自動車道紀勢線) すさみ串本道路
- ④一般国道497号 (西九州自動車道) 松浦佐々道路
- ⑤一般国道6号 牛久土浦バイパス (Ⅱ期)
- ⑥一般国道246号 厚木秦野道路 (伊勢原西～秦野中井)
- ⑦一般国道41号 大沢野富山南道路
- ⑧一般国道10号 高江拡幅
- ⑨一般国道58号 那覇北道路

# 北海道横断自動車道（黒松内～余市）における計画段階評価

## 1. 後志地域の課題

### ① 高次医療施設への速達性が不足

○後志地域には、二次医療施設が倶知安町等にあるものの、高次医療施設がないため、救急搬送の多くを札幌・小樽方面の医療施設に依存(図1)

### ② 広域観光におけるアクセス性の不足

○後志地域は、ニセコエリアをはじめとする観光資源を有するが、高速道路がないため、国内外の観光客が立ち寄りづらいものとなっている(図2)

### ③ 広域物流の速達性・安全性が不足

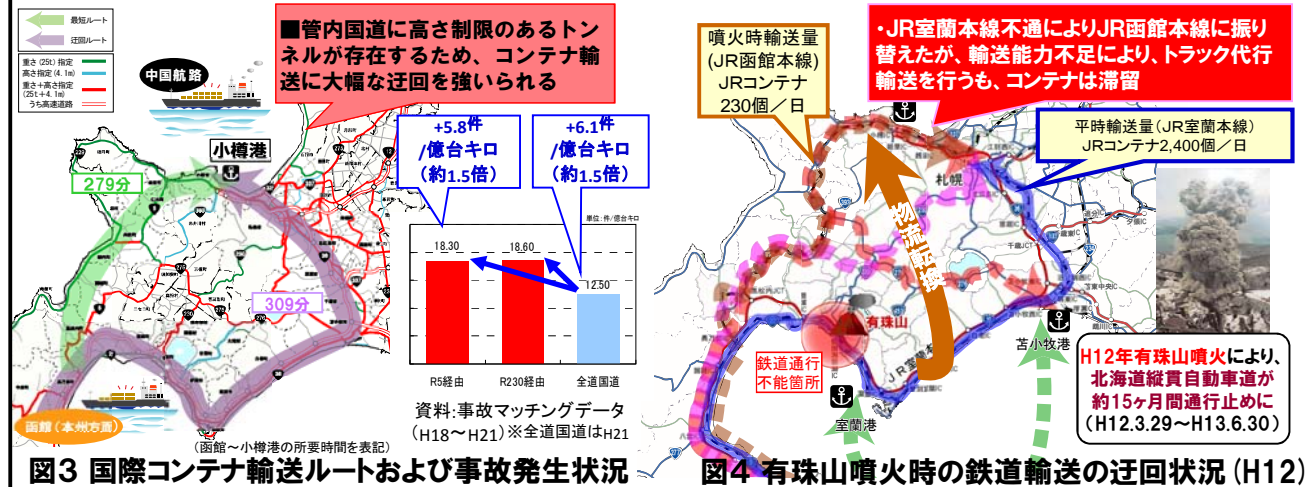
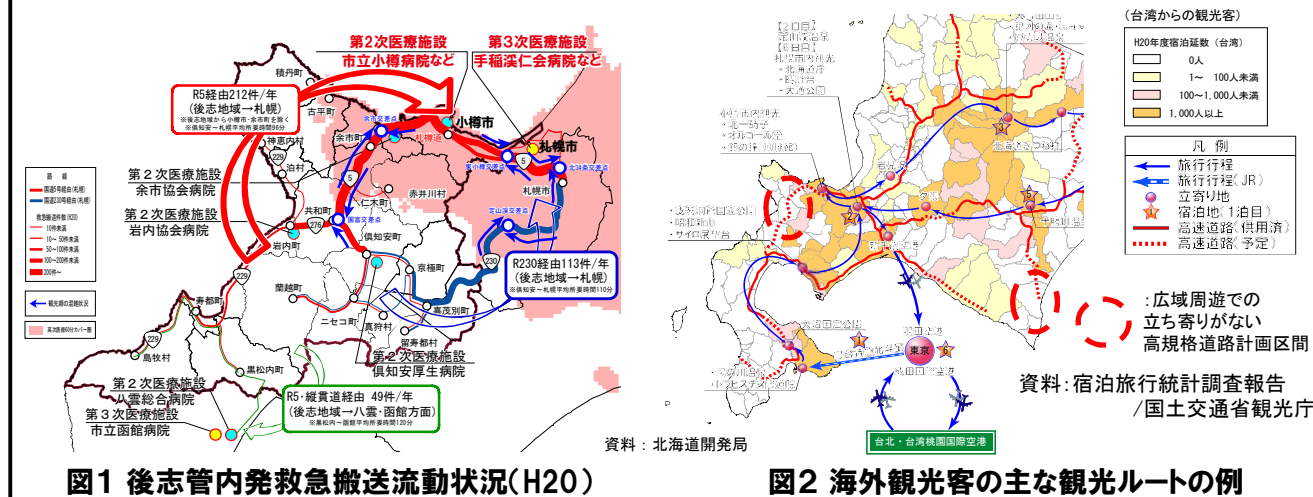
○道南から小樽港への国際コンテナの輸送において、最短経路が利用できず、大規模な迂回が発生  
○主要な物流経路では大型車関連事故が多発(図3)

### ④ 大規模災害時に物流機能が麻痺

○平成12年有珠山噴火時に太平洋側の高速道路や鉄道による物流が不通となり、日本海側回り(後志地域経由)で代行輸送を行ったが、輸送力が不足し物流が麻痺(図4)

### ⑤ 道央圏内の地域間の連携機能が脆弱

○社会経済活動でつながりのある道央圏内の拠点都市間の連携が弱い



## 2. 原因分析

### ① 後志～札幌間を結ぶ国道5号に隘路が多数存在

○救急搬送では患者への負担軽減のため、迅速かつ安静な搬送が重要だが、主要経路の国道5号は、余市や倶知安等の市街地、稲穂峠等、走行性の悪い区間が存在(図5)

### ② 高速ネットワークの未整備による速達性の不足

○国内外に開かれた拠点空港の新千歳空港から、主要観光地ニセコエリアへのアクセスは、現在の道路ネットワークでは、高速道路を活用しても2時間以上を要し、速達性が低い

### ③ 国際コンテナが通行困難な狭隘トンネル等が存在

○高さ制限のあるトンネル(4箇所)が点在し、国際コンテナが通行不能  
○大型車関連の事故が、市街地や峠部の線形不良区間を中心に発生



### ④ 活火山等の影響範囲を避けた物流代替機能が脆弱

○日本海側回り(後志地域経由)の場合、十分な輸送力を持った鉄道や連続性のある高速道路がなく、遅延等が発生するなど代替機能が脆弱

### ⑤ 道央圏の地域間を繋ぐネットワークが不足

○道央圏内は、黒松内～余市間の高速道路が未整備であり、観光や農水産業のポテンシャルを有しつつも、その効果が最大限に発揮されていない(図6)



## 3. 政策目標

- くらし(地域医療) ○後志地域から高次医療施設がある札幌市、小樽市への搬送時間の短縮  
○市街地、線形不良区間における走行性向上
- 観光 ○新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上
- 物流 ○国際コンテナの通行支障区間の解消
- 防災 ○峠部、市街地部などの通行支障区間の解消による速達性・安全性の向上  
○北海道縦貫自動車道が持つ広域交通機能を、地震・火山等大規模災害時に代替するルートを確保
- 拠点間交流 ○道央圏内の拠点都市間を繋ぐ環状機能の確保

# 北海道横断自動車道（黒松内～余市）における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

対策案	【全線別線一括整備案】	【一部当面現道活用案】
政策目標	完成時には政策目標を全て達成できる	段階的に達成できる
整備効果	全線完成まで効果が出ない	段階的にはあるが早期に効果が発生
利用時期	全線完成まで利用が不可能	早期に利用可能

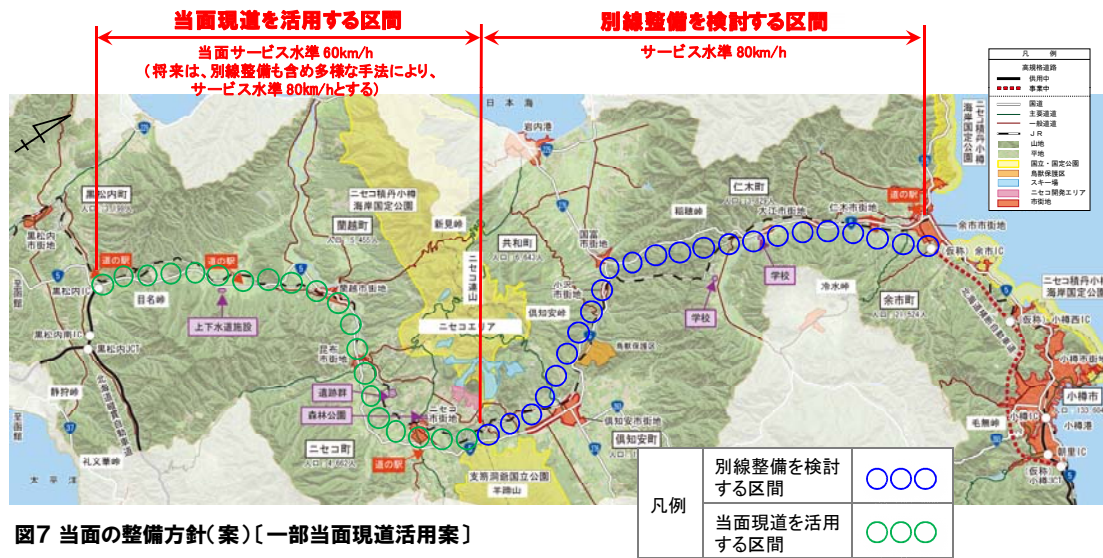


図7 当面の整備方針(案)【一部当面現道活用案】

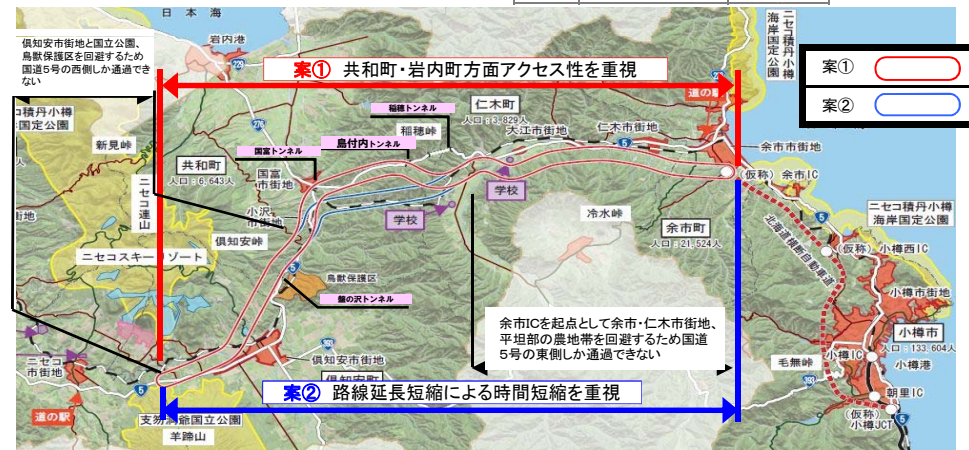


図8 別線整備を検討する区間(倶知安～余市IC間)の比較ルート(案)

○ 地域意見を踏まえるとともに、沿線のみならず後志地域全体の政策目標への効果を踏まえ、共和町・岩内町方面からのアクセスに配慮した【案①】を選定。さらに、地域意見を踏まえ、概ねの通過予定位置及び連結予定位置を設定し、別線整備を検討する区間(倶知安～余市IC間)の整備方針(案)とする。



図9 整備方針(案)

※通過予定位置及び連結予定位置については、現時点での概ねの位置であり、詳細については今後検討する。

評価軸	【案①】	【案②】	
	共和町・岩内町方面(国道276号)からのアクセシビリティを重視し、利便性に最大限配慮したルート	路線延長短縮による時間短縮を重視したルート	
暮らし(地域医療)	高次医療施設への搬送時間の短縮 (指標: 倶知安～小樽間の救急搬送時間の短縮) (指標: 岩内～小樽間の救急搬送時間の短縮)	高速走行により速達性が向上し、高次医療施設への搬送時間が短縮する 岩内・倶知安から小樽市への搬送時間(冬期) 「倶知安～小樽」「岩内～小樽」 【現 況】 66分 65分 【整備後】 47分 49分	高速走行により速達性が向上し、高次医療施設への搬送時間が短縮する 岩内・倶知安から小樽市への搬送時間(冬期) 倶知安～小樽 岩内～小樽 【現 況】 66分 65分 【整備後】 46分 51分
	市街地、線形不良区間における走行性向上 (指標: 倶知安～余市間の市街地・峠)	市街地、線形不良区間の回避により走行性が向上する 市街地、線形不良箇所区間の通過 「市街地」「峠」 【現 況】 5箇所 2箇所 【整備後】 0箇所 0箇所	市街地、線形不良区間の回避により走行性が向上する 市街地、線形不良箇所区間の通過 「市街地」「峠」 【現 況】 5箇所 2箇所 【整備後】 0箇所 0箇所
観光	新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上 (指標: 新千歳空港～ニセコ町役場間の所要時間)	新千歳空港からニセコエリアへの速達性向上により観光地としての魅力が向上する 新千歳空港からニセコエリアへの所要時間 【現 況】 2時間50分 【整備後】 2時間05分	新千歳空港からニセコエリアへの速達性向上により観光地としての魅力が向上する 新千歳空港からニセコエリアへの所要時間 【現 況】 2時間50分 【整備後】 2時間04分
	国際コンテナの通行支障箇所の解消 (指標: 倶知安～小樽間の国際コンテナの通行支障箇所の解消) (指標: 岩内～小樽間の国際コンテナの通行支障箇所の解消)	国際コンテナの輸送の効率化が図られる 国際コンテナ通行支障トンネル(高さ不足) 「倶知安～小樽」「岩内～小樽」 【現 況】 4箇所 2箇所 【整備後】 0箇所 0箇所	国際コンテナの輸送の効率化が図られる 国際コンテナ通行支障トンネル(高さ不足) 「倶知安～小樽」「岩内～小樽」 【現 況】 4箇所 2箇所 【整備後】 0箇所 1箇所
特徴	速達性 ・計画延長が案②より長く、移動時間もやや遅い。	速達性 ・計画延長が案①より長く、移動時間もやや早い。	速達性 ・計画延長が案①より長く、移動時間もやや早い。
経済性	・路線延長は長い、急峻な地形部の通過を短縮でき、大規模な構造物を削減できることから事業費は案②と同程度。	・路線延長は長い、急峻な地形部の通過が長くなることや、鉄道と交差する回数が増えることから大規模な構造物が必要となり、事業費は案①と同程度。	・路線延長は長い、急峻な地形部の通過が長くなることや、鉄道と交差する回数が増えることから大規模な構造物が必要となり、事業費は案①と同程度。
	利便性 ・国道5号経由での共和町・岩内町方面のアクセシビリティが良い。	利便性 ・札幌小樽方面から共和町・岩内町へ向かう交通については迂回が生じる。	利便性 ・札幌小樽方面から共和町・岩内町へ向かう交通については迂回が生じる。

### 対応方針:

- 一部当面現道活用案を選定。
- 共和町・岩内町方面(国道276号)からのアクセシビリティを重視し、利便性に最大限配慮したルート【案①】を選定。

### (理由)

政策目標を効果的に達成していくため、「政策目標に対する現道の使われ方からの評価」、「現道課題からの評価」を行い、課題が大きい区間(倶知安～余市IC間)については、別線で整備することを検討することとし、現道の走行性が比較的高い区間(黒松内IC～倶知安間)については、当面現道を活用する。別線整備を検討する区間(倶知安～余市IC間)においては、地域意見を踏まえるとともに、沿道のみならず後志地域全体の政策目標への効果を踏まえ、共和町・岩内町方面からのアクセスに配慮したルートを選定。

### (参考)当該事業の経緯等

#### 地元調整等の状況

- H23年6～8月 ヒアリングで後志地域管内市町村長、その他関係団体に、政策目標(考え方)、整備方針(考え方)、国道の課題、通過位置の基本的な考え方(案)について意見を聴取
- H23年9～10月 ヒアリングで後志地域管内市町村長及び関係団体、アンケートで沿線住民及び道路利用者に、政策目標(案)、当面の整備方針(案)、通過位置・連結位置の基本的な考え方(案)、比較ルート(案)について意見を聴取
- H23年12月 北海道地方小委員会において、対応方針(案)(ルートとして案①を選定する等)を妥当と判断

#### 地域の要望等

- H25. 5月 : 後志管内20市町村による後志総合開発期成会が「黒松内余市間」の早期整備を国土交通省に要望
- H25. 8月、10月 : 民間主体(81団体)による、しりべしに高速道路を実現する会が「黒松内余市間」の早期整備を国土交通省に要望
- H25. 8月、10月 : 後志管内の市町村及び経済団体等92団体による北海道横断自動車道黒松内・小樽間建設促進期成会が及び11月 「黒松内余市間」の早期整備を国土交通省に要望
- H25. 8月 : 北海道知事が「黒松内余市間」の早期整備を財務大臣に要望
- H25. 9月 : 後志管内原発立地地域4町村が「黒松内余市間」の早期整備を自由民主党資源・エネルギー調査会原子力発電所立地地域に関するPTに要望し、H25. 9月に同PTが「黒松内余市間」の早期整備を国土交通省に要望
- H25. 10月及びH26. 2月 : 後志管内19町村による後志町村会が「黒松内余市間」の早期整備を国土交通省に要望
- H25. 11月 : 後志管内19町村による北海道後志町村議会議長会が「黒松内余市間」の早期整備を国土交通省に要望
- H26. 2月 : 南部後志町村議会議長会が「黒松内余市間」の早期整備を国土交通省に要望

# 近畿自動車道紀勢線(新宮～大泊)における計画段階評価

## 1. 三重・和歌山県境地域の課題

### ①東海・東南海・南海地震に予測される津波被害

○東海、東南海、南海地震（今後30年の発生確率※はそれぞれ88%、70%、60%）発生時に、その地震の津波により幹線道路である国道42号が浸水する等、三重・和歌山県境地域間の緊急輸送道路が未確保。  
出典：文部科学省地震調査研究推進本部 地震調査委員会 (H23.1.11)

### ②自然災害発生における孤立集落の発生

○唯一の幹線道路である国道42号は主に海岸沿いを通過しており、台風等の異常気象時に土砂災害や河川の氾濫により孤立集落が発生。(図2)

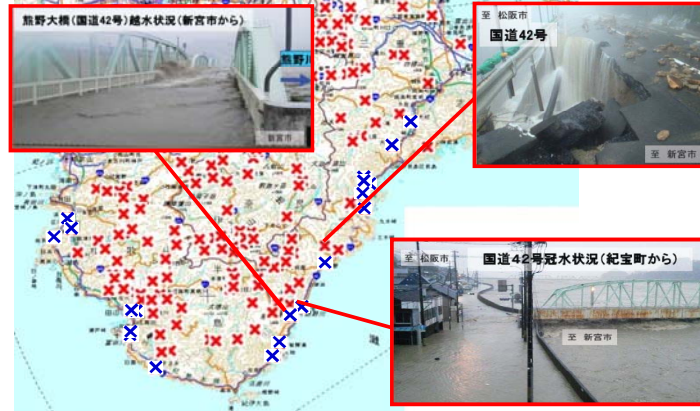


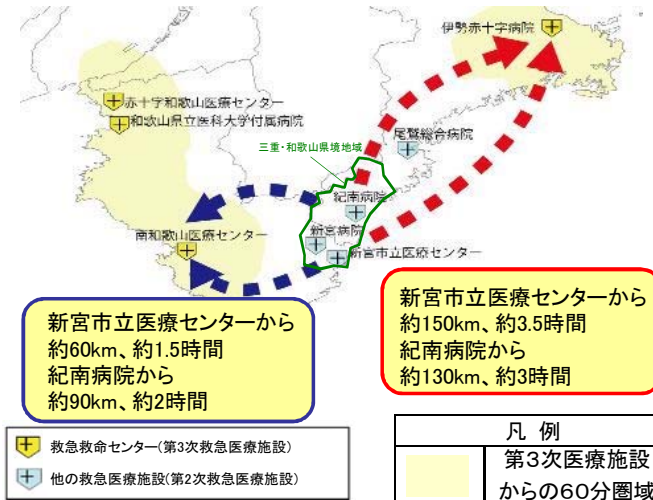
図2 台風12号(平成23年9月)による紀伊半島の主な道路被災箇所

### ③救急医療施設へのアクセス

○第3次救急医療施設に60分で到達できない地域が広く分布。(圏域外人口：三重・和歌山県境地域約7.2万人)(図3)

※三重・和歌山県境地域：三重県熊野市、御浜町、紀宝町、和歌山県新宮市

○当該地域では、第2次医療において緊急性・専門性の高い医療を担当。  
 ○第3次医療施設への搬送はドクターヘリによる運用を行っているが、運用時間に制約(夜間、荒天時不可)。



新宮市立医療センターから  
約60km、約1.5時間  
紀南病院から  
約90km、約2時間

新宮市立医療センターから  
約150km、約3.5時間  
紀南病院から  
約130km、約3時間

救急救命センター(第3次救急医療施設)  
 他の救急医療施設(第2次救急医療施設)

凡例  
 第3次医療施設  
 からの60分圏域

図3 対象地域周辺の第3次医療施設の60分圏域

### ④観光客数の伸び悩み

○三重県内の他地域の観光客数は平成17年と平成22年で比較して増加しているが、当該地域では横ばいの傾向(図4)

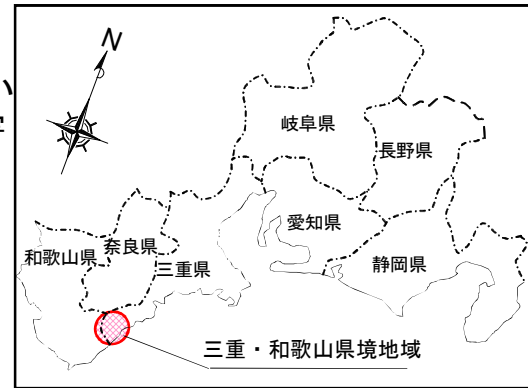
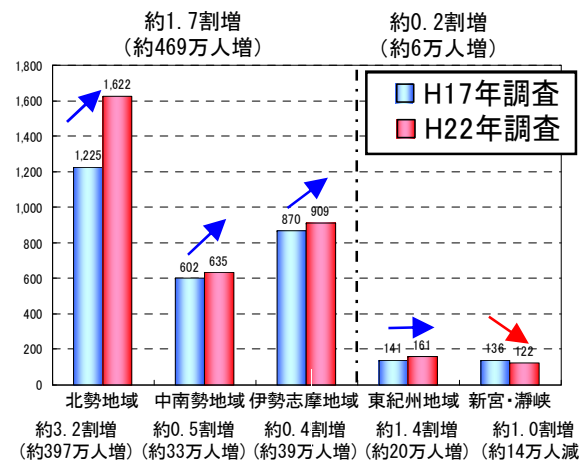


図1 位置図

凡例  
 × : 台風12号による 国道42号の道路被災箇所  
 × : 台風12号による 国道42号以外の道路被災箇所  
出典：各県HPより(H23.9.12正午時点)



観光客数が増加傾向 観光客数が横ばいの傾向  
出典：三重県統計書(H21,H23)、和歌山県観光客動態調査報告書(H22)より  
 図4 観光客の推移

## 2. 原因分析

### ①津波浸水地域を通過する国道42号の代替路が未確保

○東海・東南海・南海地震の発生時には、国道42号の新宮～大泊間では、約7割の区間が津波浸水想定区域を通過。(図5)  
 ○国道42号に対する有効な迂回路がないため、多重性がないネットワークとして脆弱な状況。



図5 津波浸水区域を通過する国道42号

### ②高速道路ネットワークが未整備

○熊野尾鷲道路熊野市以南の高速道路が未整備のため、三重・和歌山県境地域の中心的作用を担う医療施設への速達性の確保が困難。  
 ○事業中の区間が供用しても、地域の中心的作用を担う医療施設へ30分以内に到達出来る人口は5割未満。(図6)  
 ○高速道路が未整備である当該地域では、名古屋から主要な観光地までの所要時間が3～4時間程度必要。

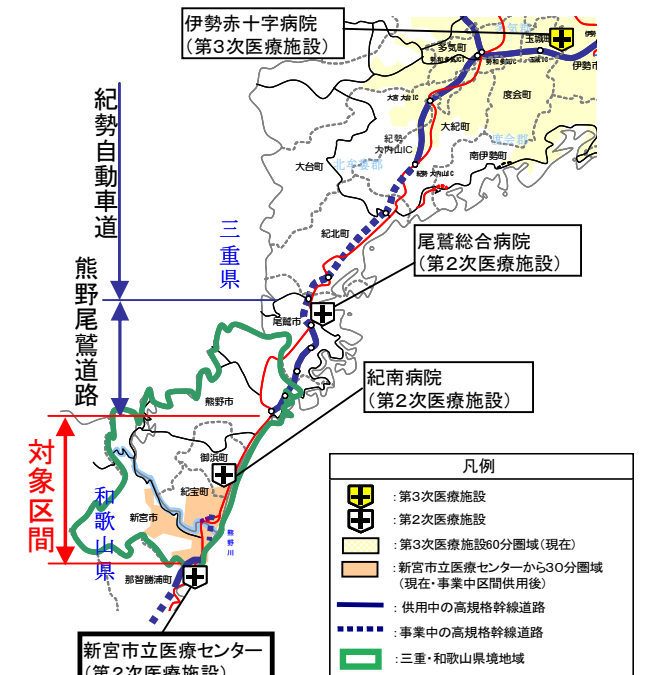


図6 第2次救急医療施設(新宮市立医療センター)からの30分圏域

## 3. 政策目標

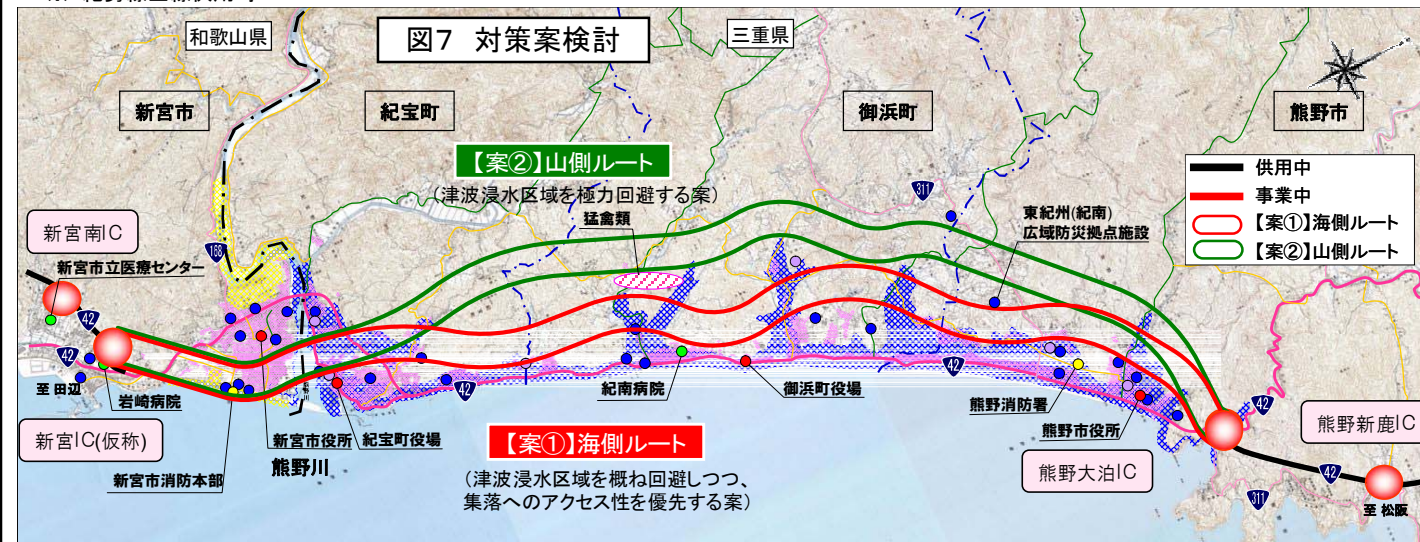
- ①災害時にも機能するネットワークの確保
- ②地域防災に資する『いのちの道』機能の強化
- ③高度な医療施設への速達性の向上
- ④主要な観光資源などの連絡性を高め、周遊性を確保

# 近畿自動車道紀勢線(新宮～大泊)における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価項目	【案①】海側ルート		【案②】山側ルート	
	津波浸水区域を概ね回避しつつ、集落へのアクセス性を優先する案。		津波浸水区域の極力回避する案。	
道路規格	80km/hで走行できる自動車専用道路			
延長	約30km		約31km	
アクセス性向上(所要時間)※	約22分短縮(現況:約45分→整備後:約23分)		約22分短縮(現況:約45分→整備後:約23分)	
医療施設への到達性※	新宮市立医療センターの30分圏域人口 約1.3万人増(現況:約1.8万人→整備後:約3.1万人) 紀南病院～新宮市立医療センター間の所要時間 約24分短縮(現況:約38分→整備後:約14分)		新宮市立医療センターの30分圏域人口 約1.2万人増(現況:約1.8万人→整備後:約3.0万人) 紀南病院～新宮市立医療センター間の所要時間 約20分短縮(現況:約38分→整備後:約18分)	
災害時への適応性	代替路として機能。 津波からの避難場所として機能 工事用道路等を活用した緊急出入口の設置が容易		代替路として機能。 沿道から離れた山間部を通過するため、避難場所としての機能は困難。 アクセスは内陸部の主要路線の経路が必要。	
歴史的・文化的遺産(景観)への影響	歴史的・文化的施設を回避 設計段階において景観との調和に配慮		歴史的・文化的施設を回避 設計段階において景観との調和に配慮	
生活環境への影響	全線別線で整備するため、影響は少ないが、ルートが集落を通るため、案②に対して支障となる家屋が移転		全線別線で整備するため、影響は少ないが、ルートが集落を通るため、案②に対して支障となる家屋が移転	
自然環境への影響	猛禽類等の貴重種の生息域は避ける。 地形に沿うように通過することで、自然地形の改変が少ない。		猛禽類等の貴重種の生息域は避ける。 トンネルを多くして、自然地形の改変が最小になる。	
整備効果の発現	構造物延長が短く、建設期間が比較的短期。		構造物延長が長く、建設期間が比較的長期。	
事業費	約1,300億円		約1,500億円	

※ 紀勢線全線供用時



### 対応方針：案①による対策が妥当

#### 【計画概要】

- ・路線名：新宮～大泊
- ・区間：和歌山県新宮市三輪崎～三重県熊野市大泊町
- ・概略延長：約30km
- ・車線数：2車線
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート図8の通り

#### (参考)当該事業の経緯等

##### 地元調整等の状況

- H24.7 アンケート、ヒアリングにて地域の課題、道路整備の必要性、計画を検討する際の配慮事項を意見聴取
- H24.8 中部・近畿地方合同小委員会において計画段階評価として案①のルート帯、IC配置の考え方が妥当と判断
- H25.4 計画段階評価完了
- H25.5 新宮紀宝道路(延長2.4km)が新規事業化

##### 地域の要望等

- H25.1 三重県知事が、国土交通大臣に平成25年度新規事業化を要望
- H25.2 和歌山県知事が、国土交通大臣に平成25年度新規事業化を要望
- H25.4 和歌山県知事が、国土交通大臣に平成25年度新規事業化を要望
- H25.5 三重県知事が、国土交通大臣に早期事業化を要望
- H25.6 和歌山県知事が、国土交通大臣に新規事業化を要望
- H25.12 三重県知事が、国土交通大臣に早期事業化を要望



# 近畿自動車道紀勢線(すさみ～太地)における計画段階評価

## 1. 和歌山県南部地域の課題

- ①災害時に予想される津波被害と越波等による交通規制
  - 東海・東南海・南海地震(今後30年以内の発生確率※はそれぞれ88%、70%、60%)発生時に、その地震の津波により、幹線道路である国道42号が浸水するなど、和歌山県南部地域間の信頼性の高い緊急輸送道路が未確保(図1)

※出典:文部科学省 地震調査研究推進本部 地震調査委員会 (H23.1.11)

- また、台風などによる越波や大雨による法面崩落等によって通行規制が過去10年間で117回発生しており、国道42号には災害に対して脆弱な区間が存在(図2)

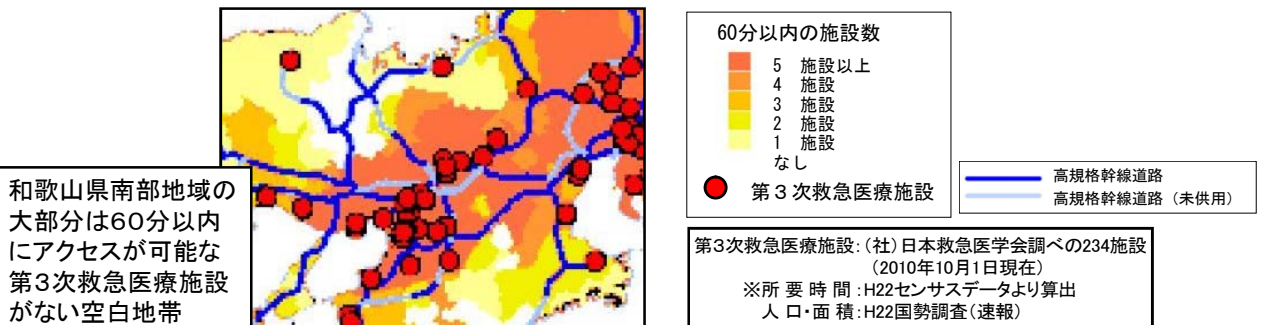


図1 津波浸水区域

図2 国道42号(すさみ～太地間)における交通規制回数実績(H14～H23)

## ②第3次医療施設へのアクセス

- 和歌山南部地域では、第3次救急医療施設に60分で到達できない地域が広く分布(図3)

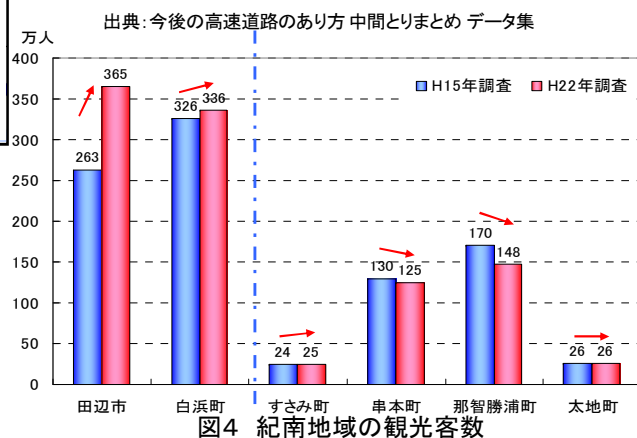


和歌山県南部地域の大部分は60分以内にアクセスが可能な第3次救急医療施設がない空白地帯

図3 第3次救急医療施設の60分圏域状況

## ③観光客数が減少傾向

- 田辺市周辺の観光客数は平成15年と平成22年で比較して増加しているが、当該地域では同期間において減少傾向(図4)



## 2. 原因分析

- ①唯一の幹線道路である国道42号が津波浸水区域を通過  
防災対策が必要な急峻な法面等が存在
- 国道42号のすさみ～太地区間の約6割が、東海・東南海・南海地震の発生時における津波浸水区域を通過(図5)
- また、防災点検要対策箇所も数多く分布しており、災害に弱い道路(図5)



図5 津波浸水区域、防災点検要対策箇所、線形が厳しい箇所

## ②高速道路ネットワークが未整備

- 近畿自動車道紀勢線において、南紀田辺IC以南の高速道路が未整備であり、また、国道42号は線形の厳しい箇所が多数存在し、走行しづらいため、第3次救急医療施設への速達性の確保が困難(図5)
- 事業中の区間(田辺～すさみ)が供用しても、60分以内に第3次救急医療施設に到達出来る人口は3割未満(図6)
- 大阪都市圏から当該地域の主要観光地へのアクセスは、現在の道路ネットワークでは3～4時間程度必要



図6 第3次救急医療施設60分圏域図(事業中箇所供用後)

## 3. 政策目標

- ①災害時にも機能するネットワークの確保
- ②地域防災に資する「いのちの道」機能の強化
- ③高度な医療施設への速達性の向上
- ④主要な観光資源などの連絡性を高め、周遊性を確保

# 近畿自動車道紀勢線(すさみ～太地)における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価内容	【案1】海側ルート(全線新設案)	【案2】山側ルート(全線新設案)	【案3】現道改良案
	津波浸水区域を概ね回避しつつ、集落へのアクセス性を優先する案	津波浸水区域を極力回避する案	現道である国道42号をできる限り活用する案
	80km/hで走行できる自動車専用道路		60km/hで走行できる一般道
	約38km	約34km	約42km
アクセス性向上(広域) (所要時間)(全線供用時)	大阪～那智勝浦町 約75分短縮 (現況:約265分→整備後:約190分)	○ 大阪～那智勝浦町 約79分短縮 (現況:約265分→整備後:約186分)	◎ 大阪～那智勝浦町 約60分短縮 (現況:約265分→整備後:約205分)
医療施設への速達性 (60分圏域人口) (全線供用時)	全線別線で救急輸送ルートを確認 約2.6万人増 (現況:約0.5万人→整備後:約3.1万人)	◎ 全線別線で救急輸送ルートを確認 ただし、沿道部から離れた山間部に位置するため、迂回感が高い 約2.6万人増 (現況:約0.5万人→整備後:約3.1万人)	○ 現道を改良により走行性は向上するが、速達性は他案に劣る 約0.9万人増 (現況:約0.5万人→整備後:約1.4万人)
日常生活の利便性 (集落～IC間)	案②に比べ主要な集落からICまでの距離が近いことアクセス性に優れる。	○ ルートが山間部を通るため、主要な集落からICまでの距離が遠くなりアクセス性に劣る。	△ 現道を改良するため、集落に近く、アクセス性に優れる。
災害時への適応性	代替路として機能。 津波からの避難場所として機能。 工事用道路等を活用した緊急出入口の設置が容易。	◎ 代替路として機能。 沿道部から離れた山間部に位置するため、避難場所としての機能は困難。 アクセスは内陸部の主要路線の経由が必要。	○ 現道活用区間で通行止めが発生した場合、代替路が無い。
歴史的・文化的遺産や景観への影響	歴史的・文化的遺産に配慮 設計段階において、景観との調和に配慮	○ 歴史的・文化的遺産に配慮 設計段階において、景観との調和に配慮	○ 歴史的・文化的遺産に配慮 設計段階において、景観との調和に配慮
生活環境への影響	全線別線で整備するため影響は少ないが、ルートが集落の近くを通るため、案②に比べて支障となる家屋が多い。	○ 全線別線で整備するため影響は少なく、ルートが山間部を通るため、支障となる家屋が最も少ない。	◎ 現道を改良するため、支障となる家屋が最も多い。
自然環境への影響	猛禽類等の貴重種の生息域はルート帯の範囲内で回避	○ 猛禽類等の貴重種の生息域はルート帯の範囲内で回避	○ 猛禽類等の貴重種の生息域には影響しない。
整備効果の発現	インターチェンジ間など部分的に供用することが可能。	◎ インターチェンジ間など部分的に供用することが可能。 但し、ルートが山間部を通るため、部分的な供用効果は案①より劣る。	○ 段階的に供用することが可能。 但し、支障となる家屋が最も多いため、用地買収等に関わる不確定要素が多い。
事業費	約1,400億円	◎ 約1,700億円	△ 約1,400億円
総合評価	○		◎



### 対応方針：案①による対策が妥当

#### 【計画概要】

- ・ 路線名：近畿自動車道紀勢線(すさみ～太地)
- ・ 区間：和歌山県西牟婁郡すさみ町～東牟婁郡那智勝浦町
- ・ 概略延長：約38km
- ・ 車線数：2車線
- ・ 設計速度：80km/h
- ・ 概ねのルート：図8の通り

#### (参考)当該事業の経緯等

##### 地元調整等の状況

- ・ H24.6～7 アンケート、ヒアリングにて地域の課題、道路整備の必要性、計画を検討する際の配慮事項を意見聴取
- ・ H24.8 近畿地方小委員会において計画段階評価として案①のルート帯、IC配置の考え方が了承された

##### 地域の要望等

- ・ H24.4 和歌山県知事が国土交通省大臣に早期事業化を要望
- ・ H24.6 和歌山県知事が国土交通省大臣に平成25年度新規事業化を要望
- ・ H24.7 和歌山県知事が国土交通省大臣に平成25年度新規事業化を要望
- ・ H24.10 和歌山県知事が国土交通省大臣に平成25年度新規事業化を要望
- ・ H25.2 和歌山県知事が国土交通省大臣に平成25年度新規事業化を要望
- ・ H25.4 和歌山県知事が国土交通省大臣に平成25年度新規事業化を要望
- ・ H25.6 和歌山県知事が国土交通省大臣に新規事業化を要望
- ・ H25.8 和歌山県知事が国土交通省大臣に新規事業化を要望
- ・ H26.2 和歌山県知事が国土交通省大臣に平成26年度新規事業化を要望

# 西九州自動車道（松浦～佐々）における計画段階評価

## 1. 長崎県北松地域の課題

### ①高度医療施設へのアクセス

○平戸市の全人口（離島除く）のうち約5割が第3次医療施設60分到達圏外に在住（3.3万人中1.6万人）（図1）

※60分圏人口比（離島除く）52%

平戸市民の5割が60分圏外に在住

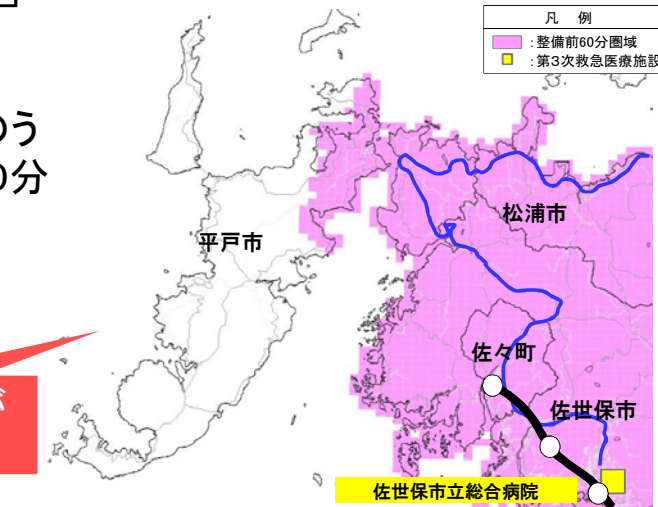


図1 第3次救急医療施設60分圏域

### ②緊急時の避難、救助活動等

○周辺の道路は線形不良箇所等の課題を抱える箇所が多数存在しており、一部は原発の避難経路に指定されているが、緊急時の避難・救助活動における信頼性は低い（図2）



図2 北松地域の災害発生状況及び道路状況

### ③観光客数の伸び悩み

○隣接する佐世保（ハウステンボス等）の年間観光客数は過去2年で80万人増加しているが、平戸・松浦市は横ばいの状況である（図3）

佐世保市は大幅に増加  
平戸・松浦市は横ばい

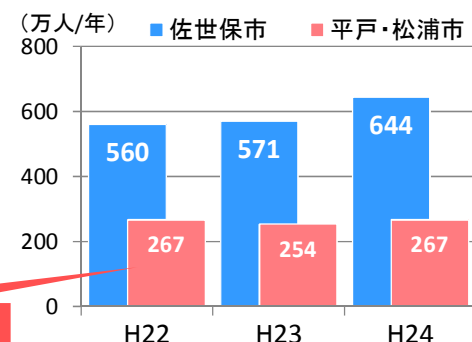


図3 長崎北部地域の観光客数の推移  
出典：長崎県観光統計

## 2. 原因分析

### ①高速道路ネットワークが未整備

○高度医療施設への救急搬送道路及び、緊急時の避難、救助活動に利用する高速道路ネットワークが未整備である



写真1 平面線形不良箇所（国道204号）

### ②現道の課題

○周辺の道路は、線形不良箇所（ $R < 100m$ ）132箇所、幅員狭小区間（ $W < 5.5m$ ）10区間を始めとして、その他の道路も含め、構造上の問題箇所が多数存在している。（図2・写真1）



写真2 法面崩壊状況（江迎地区）H3.6.9

○「北松地すべり地帯」と称される地域であり、通行規制を伴う土砂・落石災害が過去10年間に21回発生（写真2）

### ③観光地間の周遊が未形成

○佐世保～平戸～松浦間をつなぐ現道は線形不良等により走行性が悪く、周遊する観光ルートが脆弱（図4）

○平戸市は福岡市から2時間圏外に位置している（図4）

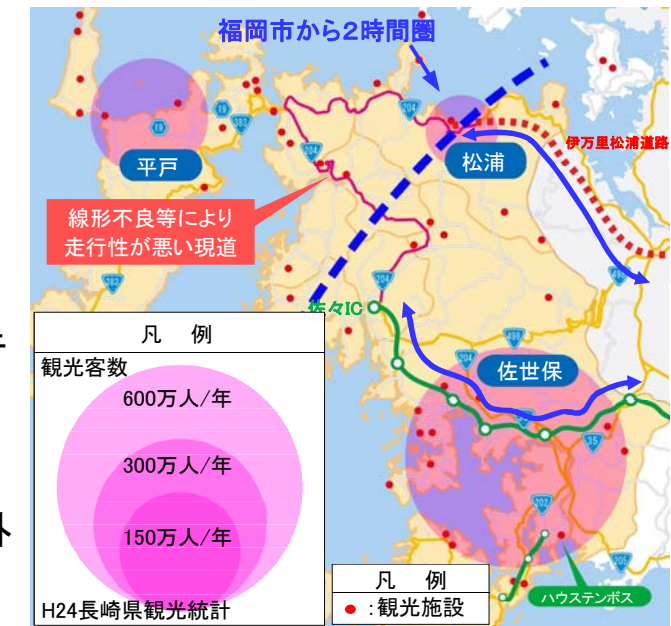


図4 長崎県北部地域の観光地とルート状況  
※日帰り行動圏2時間（長崎県「長崎県の道づくり基本方針」H23.12）

## 3. 政策目標

- ①高度医療施設への速達性の向上
- ②緊急時においても機能する高速ネットワークの確保
- ③観光地間の速達性・走行性の向上

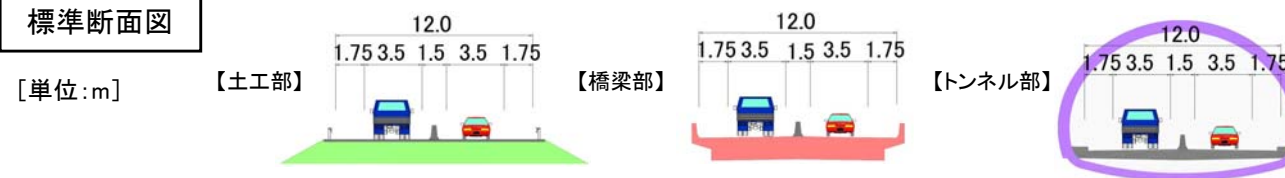


# 西九州自動車道（松浦～佐々）における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価軸	〔案①〕全線BP（アクセス重視）案	〔案②〕全線BP（最短ルート）案	〔案③〕現道改良案
①高度医療施設への速達性の向上	○ 第3次医療施設への60分圏内区域が案2より拡大	△ 第3次医療施設への60分圏内区域が拡大	× ほとんど向上しない
②緊急時においても機能する高速ネットワークの確保	○ 現道の線形不良箇所等を解消 線形不良箇所 41箇所 → 0箇所 幅員狭小区間 7箇所 → 0箇所	○ 現道の線形不良箇所等を解消 線形不良箇所 41箇所 → 0箇所 幅員狭小区間 7箇所 → 0箇所	△ 解消しない 線形不良箇所 41箇所 → 21箇所 幅員狭小区間 7箇所 → 0箇所
	△ 時間短縮が大きい	○ 最短ルートのため、 時間短縮が〔案1〕より大きい	× 時間短縮が小さい
③観光地間の速達性・走行性の向上	○ 〔案2〕より向上	△ 速達性向上	× ほとんど向上しない
コスト	△ 概ね800億円	× 概ね880億円	○ 概ね600億円
総合評価	○	△	×

### 標準断面図



対応方針：案①による対策が妥当

### 【計画概要】

- ・一般国道線名：一般国道497号
- ・区間：長崎県松浦市志佐町浦免～長崎県北松浦郡佐々町沖田免
- ・概略延長：L=19.1km ・標準車線数：2車線
- ・設計速度：80km/h ・概ねのルート：図5（案①）のとおり

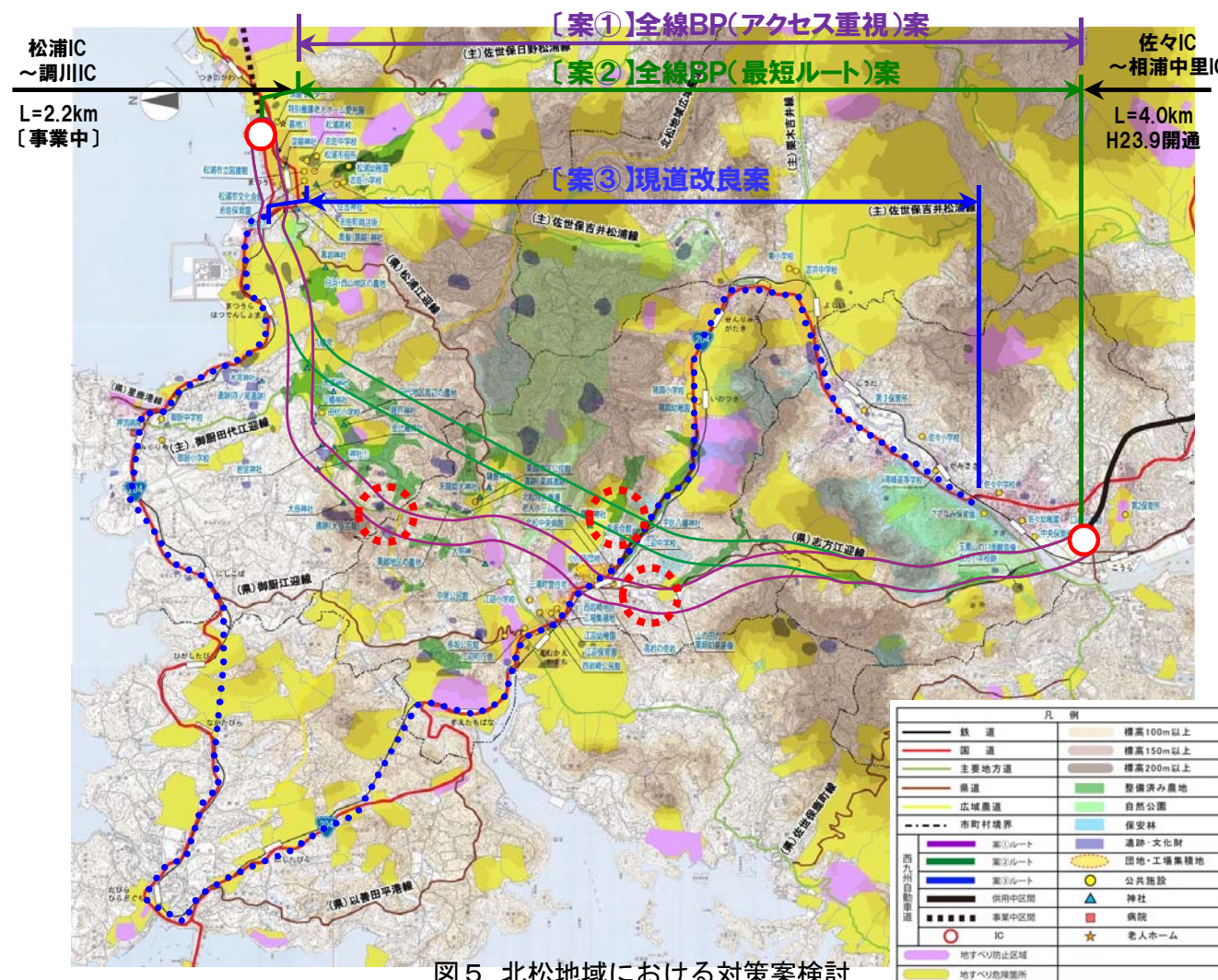


図5 北松地域における対策案検討

(参考) 当該事業の経緯等

### 地元調整の状況等

- ・H19.1：市民参加型道路計画（構想段階PI）実施
- ・H19.2：整備の必要性、ルート検討範囲（約1～2km）からの絞り込み、インターチェンジについて地元意見交換会
- ・H19.2～3：地域住民アンケート
- ・H19.3：地域の代表者懇談会、事業者アンケート
- ・H19.5：アンケート等の結果について地元意見交換会
- ・H19.12：「道路計画の基本的な考え方」のとりまとめ（構想PI完了）
- ・H25.7：都市計画決定告示

### 地域の要望等

- ・H25.2：長崎県議会議員、平戸市議会議長等が国土交通副大臣に早期事業化の要望
- ・H25.6：長崎県知事、県議会議長等が国土交通大臣にH26年度新規事業化の要望
- ・H25.7：長崎県副知事が国土交通大臣にH26年度新規事業化の要望
- ・H25.10：高規格幹線道路「西九州自動車道」建設促進総決起大会開催
- ・H25.10：長崎県知事が国土交通大臣にH26年度新規事業化の要望
- ・H25.12：長崎県知事が国土交通副大臣にH26年度新規事業化の要望
- ・H26.2：長崎県知事が国土交通大臣にH26年度新規事業化の要望

# 茨城県牛久土浦地域における計画段階評価

## 1. 牛久土浦地域の課題

### ① 国道6号の交通渋滞

○牛久土浦地域(牛久市、つくば市、土浦市)の人口は、増加傾向。(H21⇒H25 2%増)

○市街地を通過する国道6号は、ピーク時に牛久駅前約1kmを通過するために約4分(通常の約3倍)の時間を要する(通過速度14.6km/h)。(図2)

○国道6号に並行する市道は、県道への抜け道として大型車等の通過交通が利用(写真①)

### ② 国道6号の事故

○牛久土浦バイパス並行部の国道6号では、事故危険区間が9箇所存在。(図4)

○対象区間の死傷事故率(165.5件/億台キロ)は茨城県平均の約3倍。(図3)

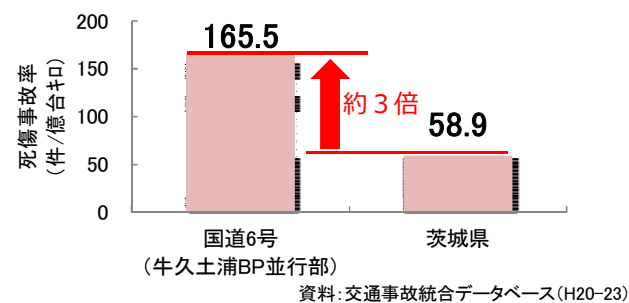


図3: 国道6号(牛久土浦バイパス並行部)の死傷事故率

### ③ 高速道路へのアクセス阻害

○常磐道・圏央道ICまでの主要なアクセス道路である国道6号は、主要渋滞箇所が存在。茨城県内の圏央道は、順次開通しており、今後、東北道・常磐道・東関東道が圏央道により繋がるため、ICアクセスの強化が必要。(図4)



【写真①】市道に流入する大型車

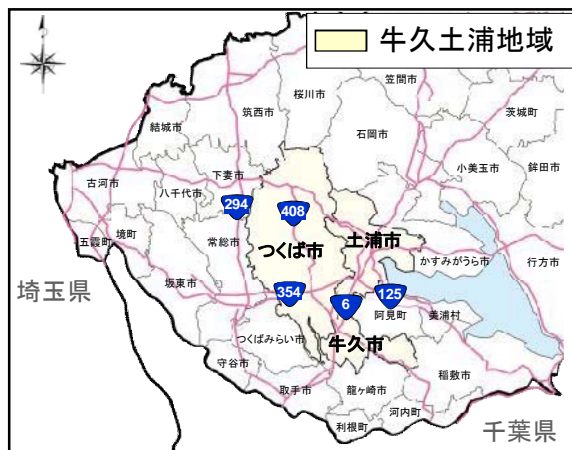


図1: 対象地域図(牛久土浦地域)



図2: 国道6号(牛久土浦バイパス並行部)の時間帯別速度状況

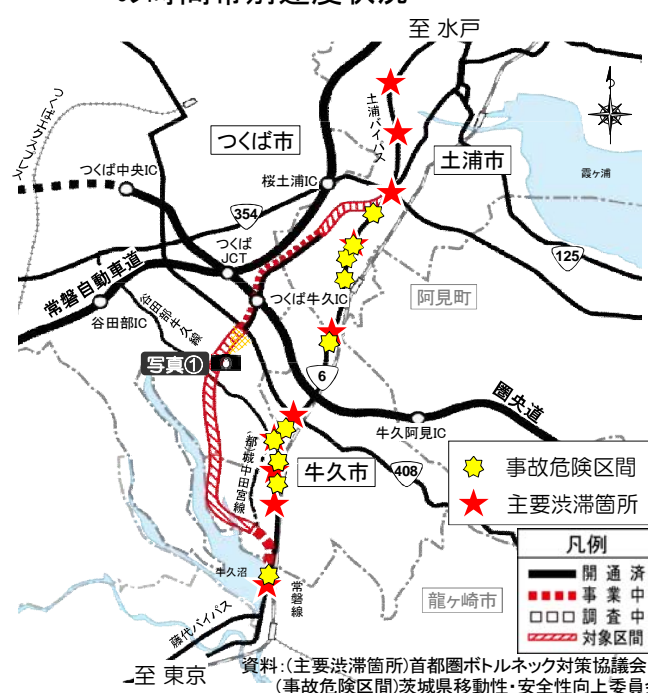


図4: 国道6号の主要渋滞箇所・事故危険区間

## 2. 原因分析

### ① 国道6号における交通容量不足

○国道6号は牛久土浦地域の南北方向の主要な幹線道路であり、東京都心部と水戸市を結ぶ交通軸となっているため、日交通量は約2.7万台/日と多い。(写真②、写真③)

○供用中・事業中区間は、バイパス計画区間15.3kmのうち約3割(約5.2km)で、かつ起点側の藤代バイパス、終点側の土浦バイパスとの連続性が確保されていないため、バイパス機能が十分に発揮されず、国道6号への交通集中による容量不足が依然として懸念される。(図6)

### ② 交通事故の発生

○牛久土浦バイパス並行部の国道6号では、延長12.7kmの区間で696件/4年、2日に1回の頻度で交通事故が発生。(図5)

○国道6号では、主に渋滞が原因と考えられる車両への追突事故が多く発生(全体の約6割)。(図5)

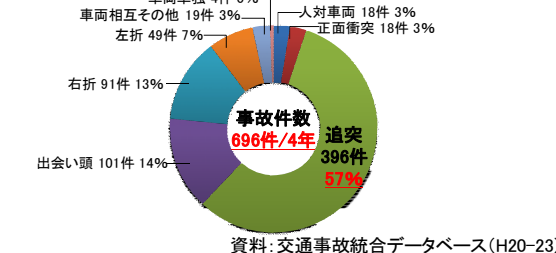
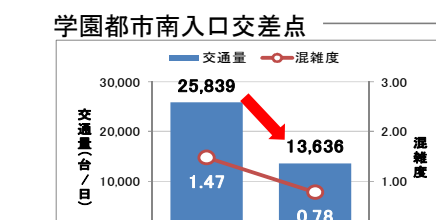
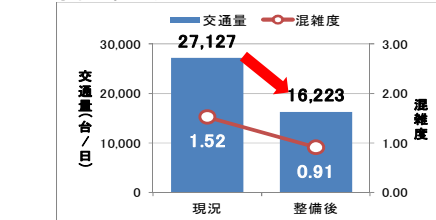


図5: 事故類型別事故発生状況(H20-23)【牛久沼東交差点~中村陸橋下交差点間】(延長12.7km)



【写真②】国道6号の交通状況(学園東大通り入口交差点付近)  
 【写真③】国道6号の交通状況(田宮町交差点付近)

混雑度の変化(バイパス15.3km整備の場合)  
 学園東大通り入口交差点



資料: 現況: 交通量調査結果(平成25年11月27日(水))  
 整備後: 交通量推計結果

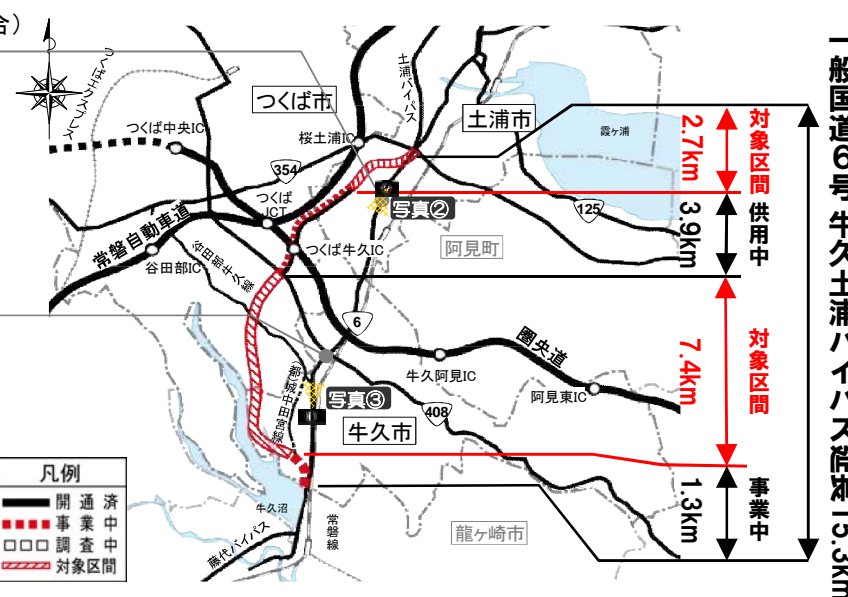


図6: 牛久土浦バイパスの概要

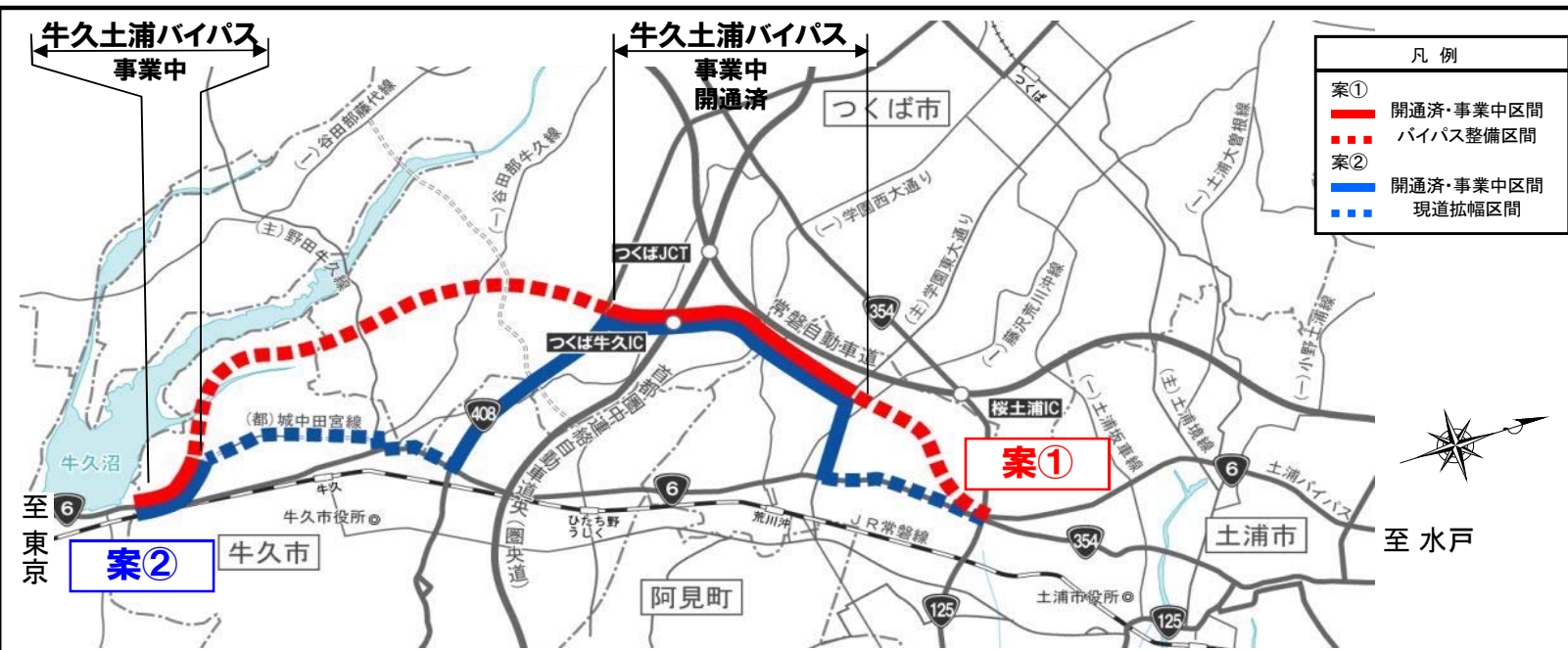
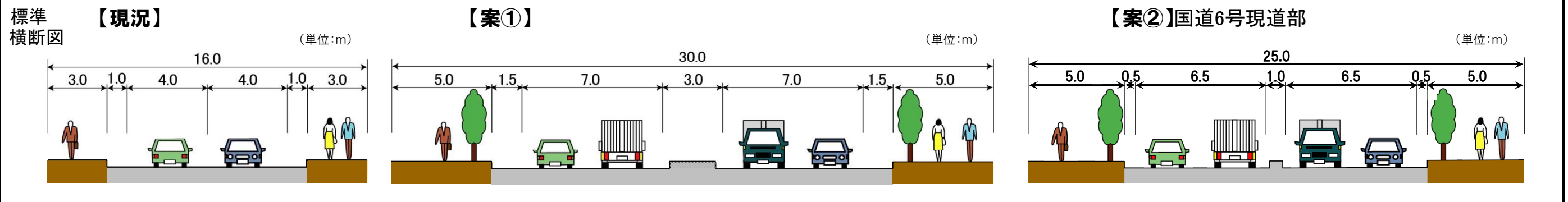
## 3. 政策目標

- ① 国道6号の交通容量の確保による交通渋滞の解消
- ② 国道6号における交通事故の減少
- ③ 円滑なICアクセスの確保

# 茨城県牛久土浦地域における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価軸	【案①】バイパス整備（4車）	【案②】現道拡幅（2車→4車）
交通渋滞の解消 (指標：混雑度)	○ 交通量が現道からバイパスに転換。混雑度1.0を下回る。 混雑度 現道国道6号 学園都市南入口交差点【現況】1.47 → 【整備後】0.78	× 供用中区間のバイパス機能が発揮されず、混雑度1.0を上回る。 混雑度 現道国道6号 学園都市南入口交差点【現況】1.47 → 【整備後】1.19
交通事故の減少 (指標：事故危険区間数)	○ 起点から終点までバイパスを利用することで、事故危険区間を9区間回避できる。 通過する事故危険区間数 東京方面から水戸方面へ 【現況】9区間→【整備後】0区間	× (都) 城中田宮線や供用中区間のバイパスを利用することで、事故危険区間を5区間回避できる。 通過する事故危険区間数 東京方面から水戸方面へ 【現況】9区間 → 【整備後】4区間
円滑なICアクセス (指標：通過する主要渋滞箇所数)	○ バイパスを利用することで、主要渋滞箇所を5箇所回避できる。 通過する主要渋滞箇所 東京方面からつくば牛久ICへ 【現況】5箇所 → 【整備後】0箇所	× (都) 城中田宮線を利用することで、主要渋滞箇所を2箇所回避できる。 通過する主要渋滞箇所 東京方面からつくば牛久ICへ 【現況】5箇所 → 【整備後】3箇所
コスト※	約400億円	約560億円
総合評価	○	×



対応方針: 案①による対策が妥当

【計画概要】

- 路線名: 一般国道6号
- 概略延長: 15.3km
- 設計速度: 80km/h
- 区間: 牛久市遠山町～土浦市中
- 標準車線数: 4車線
- 概ねのルート: 左図案①のとおり

(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

H6年4月 案①により都市計画決定済

地域の要望等

H24年11月26日: 牛久市・つくば市・つくばみらい市交通体系整備促進連絡協議会

H25年 1月16日: 土浦市長

H25年 2月 1日: 土浦市長

H25年 2月25日: 牛久市・つくば市・つくばみらい市交通体系整備促進連絡協議会

H25年10月22日: 一般国道6号・都市計画道路牛久土浦線等建設促進期成同盟会

H25年11月11日: 牛久市・つくば市・つくばみらい市交通体系整備促進連絡協議会

※事業中の箇所を前提に破線部分を比較評価

# 神奈川県厚木秦野地域における計画段階評価

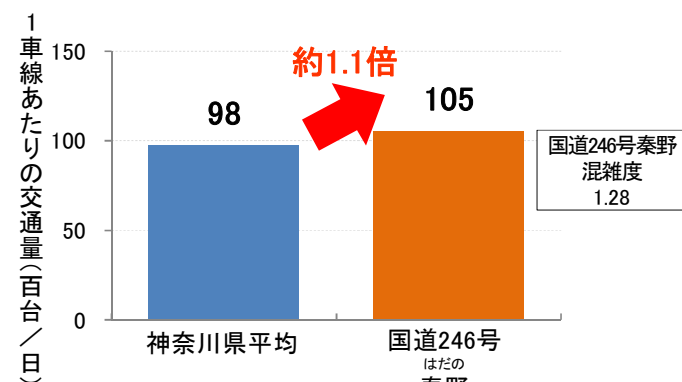
## 1. 神奈川県秦野厚木地域の課題

### ① 国道246号の交通渋滞

- 国道246号は、当該地域の東西軸を形成する主要幹線道路となっている。
- 厚木秦野道路並行部における秦野の1車線あたりの交通量は、神奈川県内平均交通量の1.1倍。交通集中により混雑度が1.28(容量超過)。【図2】
- 国道246号には、地域内を移動する交通(内々:25%、内外:44%)や、地域を通過する交通(外々:32%)が混在。【図3】



図1 対象地域図



資料:トラフィックカウンターによるH25年10月の平均交通量

図2 1車線あたりの交通量

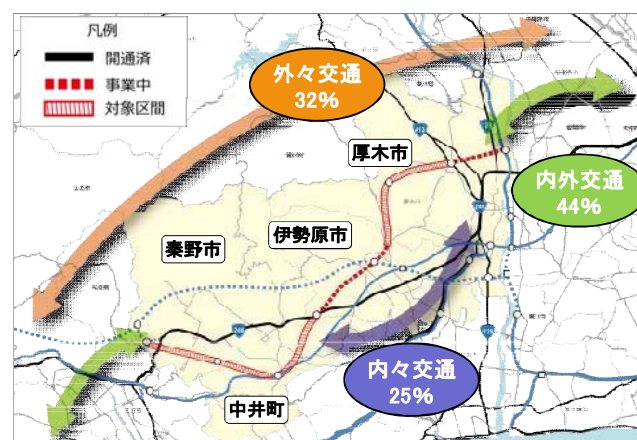


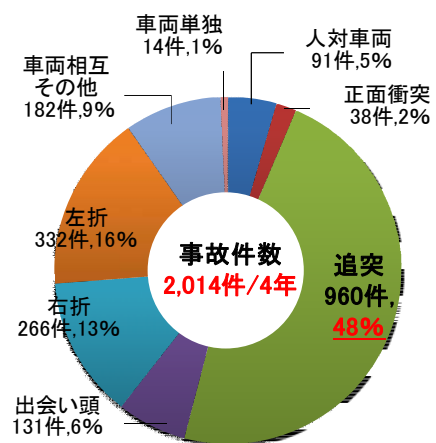
図3 国道246号(秦野厚木地域のOD分布:H17現況推計)

### ② 国道246号の事故

- 対象区間及び、事業中区間に並行する国道246号では、1km当たり約17件/年の事故が発生している。
- 特に、渋滞による速度低下が原因とされる追突事故が多く、全体の約5割。【図4】



写真① 国道246号での事故状況



資料:交通事故総合データベース(H20-23)

図4 事故類型別事故発生状況  
[下今泉交差点~新籠場交差点](30km)

## 2. 原因分析

### ① 国道246号の交通容量不足

- 厚木秦野道路並行部の国道246号は、当該地域の主要な東西軸であり、交通が集中。
- 国道246号は交通容量が不足しているため、混雑度が1.0を超過。【図5】



写真② 国道246号の渋滞状況

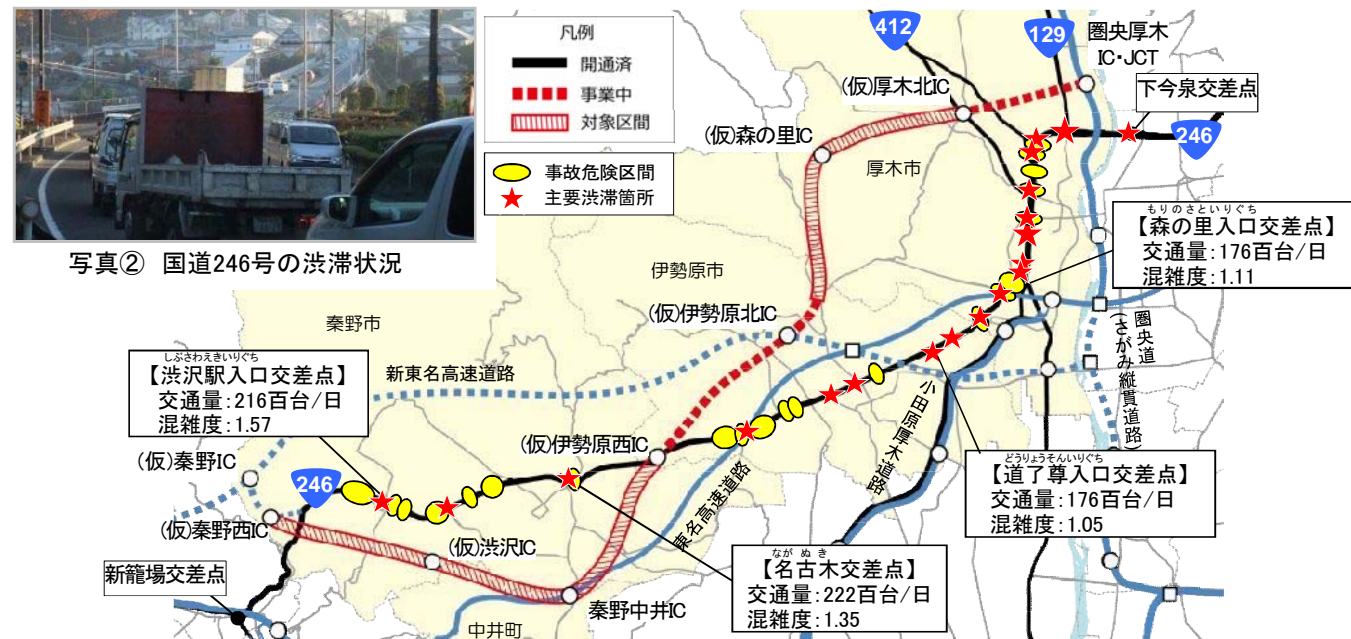


図5 国道246号の混雑状況(現況)

資料:交通量調査結果(H25.11.14)

- 国道246号では、交通集中による速度低下区間が多く存在。【図6】
- 渋滞が原因と考えられる追突事故が多数発生。

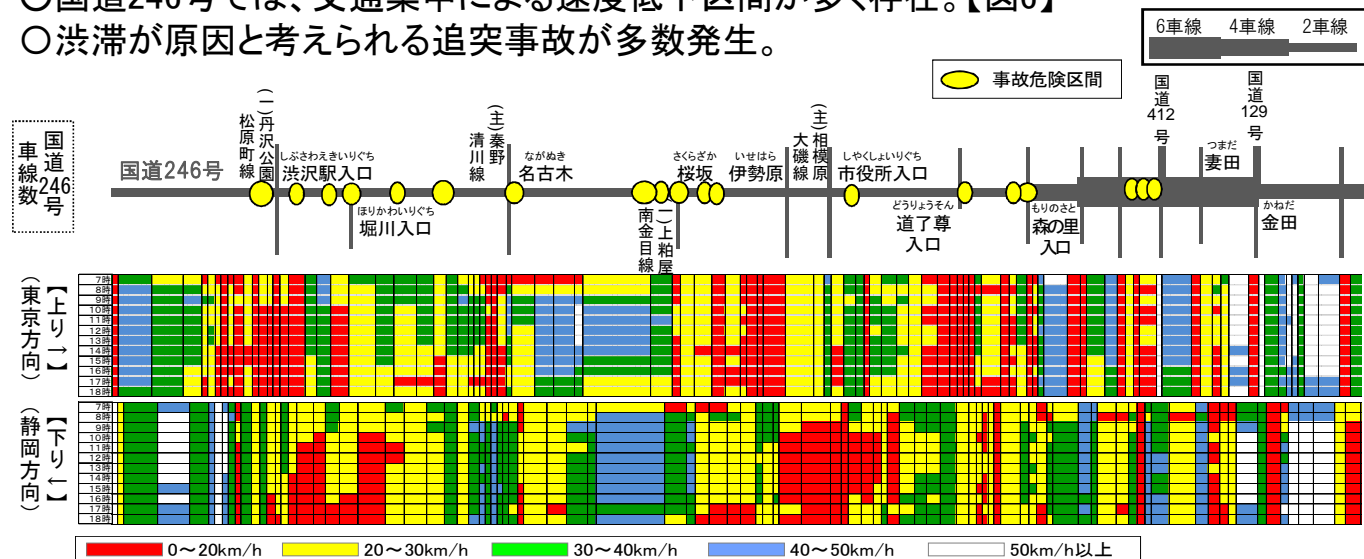


図6 国道246号の渋滞発生状況

資料:H25プローブデータ

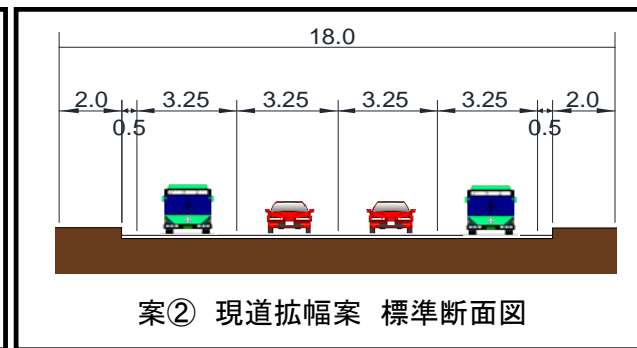
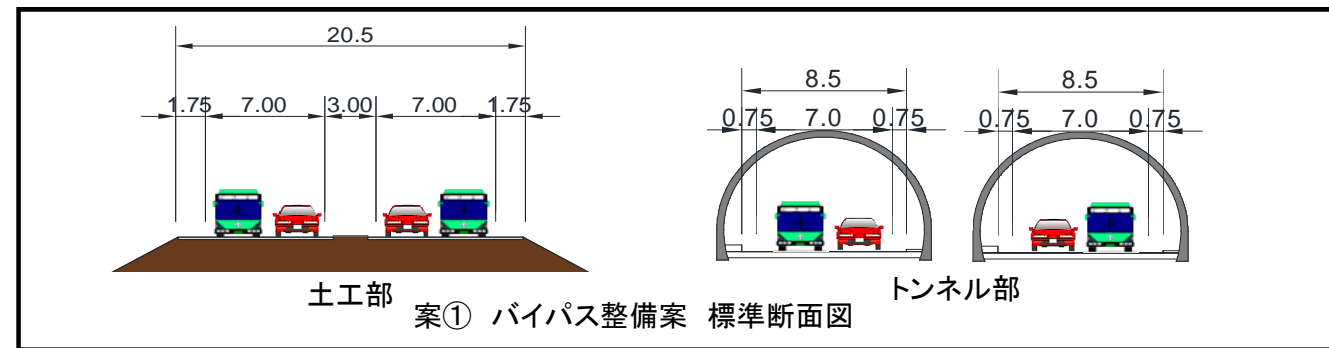
## 3. 政策目標

- ① 交通容量確保による渋滞解消
- ② 国道246号における交通事故の減少

# 神奈川県厚木秦野地域における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

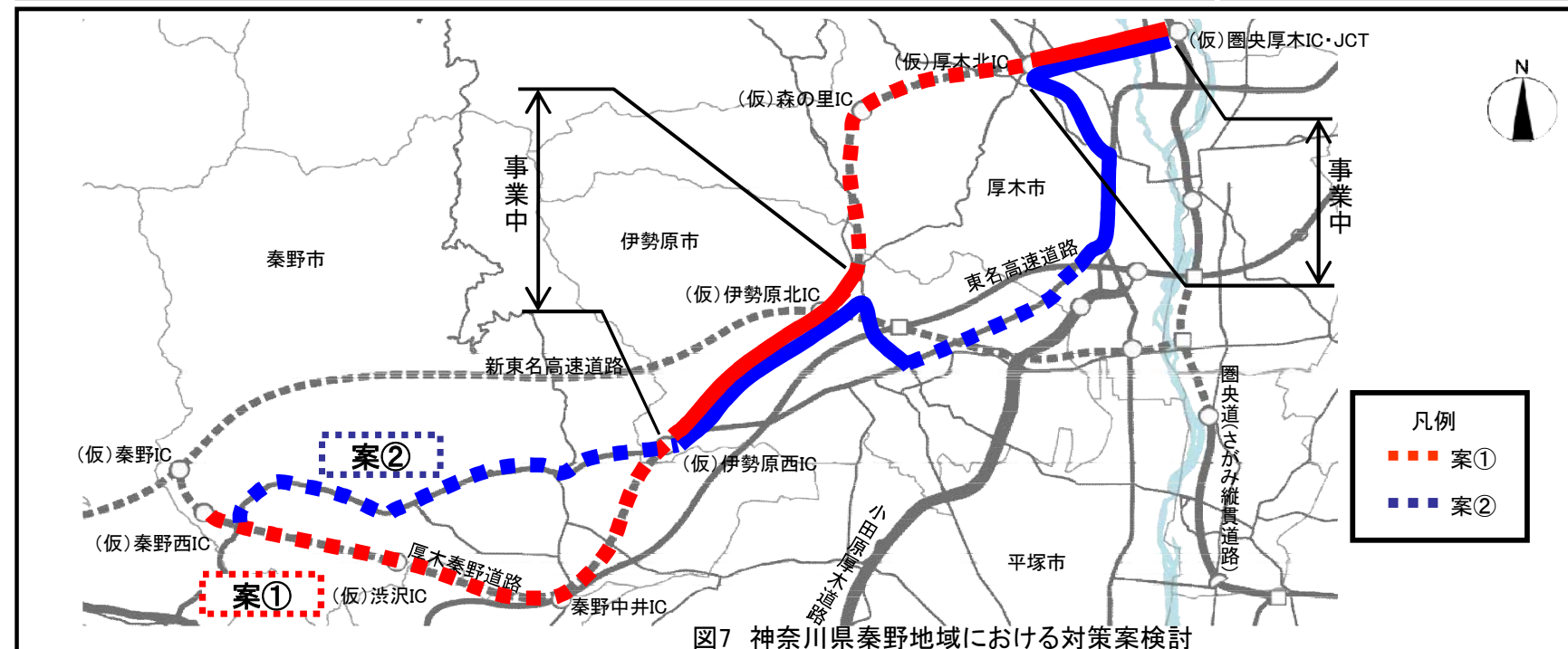
評価軸	【案①】バイパス整備案（4車）	【案②】現道拡幅案（2車→4車）
交通渋滞の解消 (指標：混雑度)	交通量が現道からバイパスに転換。混雑度1.0を下回る。 ○ 混雑度（交通量） ・国道246号 【現況】1.35 → 【整備後】0.61	大きな混雑緩和は見られず、混雑度1.0を上回る。 × 混雑度（交通量） ・国道246号 【現況】1.35 → 【整備後】1.26
物資輸送の速達性 (指標：所要時間)	走行速度向上により、所要時間が短縮。 ○ 秦野市市街地（平沢工業団地） ⇒ 圏央厚木IC・JCT ・【現況】72分 → 【整備後】28分	所要時間短縮効果は少ない。 △ 秦野市市街地（平沢工業団地） ⇒ 圏央厚木IC・JCT ・【現況】72分 → 【整備後】53分
交通事故の減少 (指標：事故危険区間数)	起点から終点までバイパスを利用することで、事故危険区間を回避。 ○ 通過する事故危険区間 ・国道246号 【現況】21区間 → 【整備後】0区間	通過する事故危険区間数は約4割減少。 △ 通過する事故危険区間 ・国道246号 【現況】21区間 → 【整備後】13箇所
コスト※	約1,450億円	約1,500億円
総合評価	○	△



対応方針：案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道246号
- ・区間：厚木市中依知～秦野市八沢
- ・延長：29.1km
- ・道路規格：第1種第3級
- ・車線数：4車線
- ・設計速度：80km/h



(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

平成 8年6月 都市計画決定 L=29.1km [厚木市中依知～秦野市八沢]  
 平成10年度 事業化 L= 4.8km [伊勢原市西富岡～伊勢原市善波]  
 平成13年度 事業化 L= 3.6km [厚木市中依知～厚木市飯山]

地域の要望等

昭和55年～  
 沿線3市長（厚木市、伊勢原市、秦野市）から厚木秦野道路の事業促進について国土交通省あて要望

※事業中の箇所を前提に破線部分を比較評価

# とやま おおさわの 富山市大沢野地区における計画段階評価

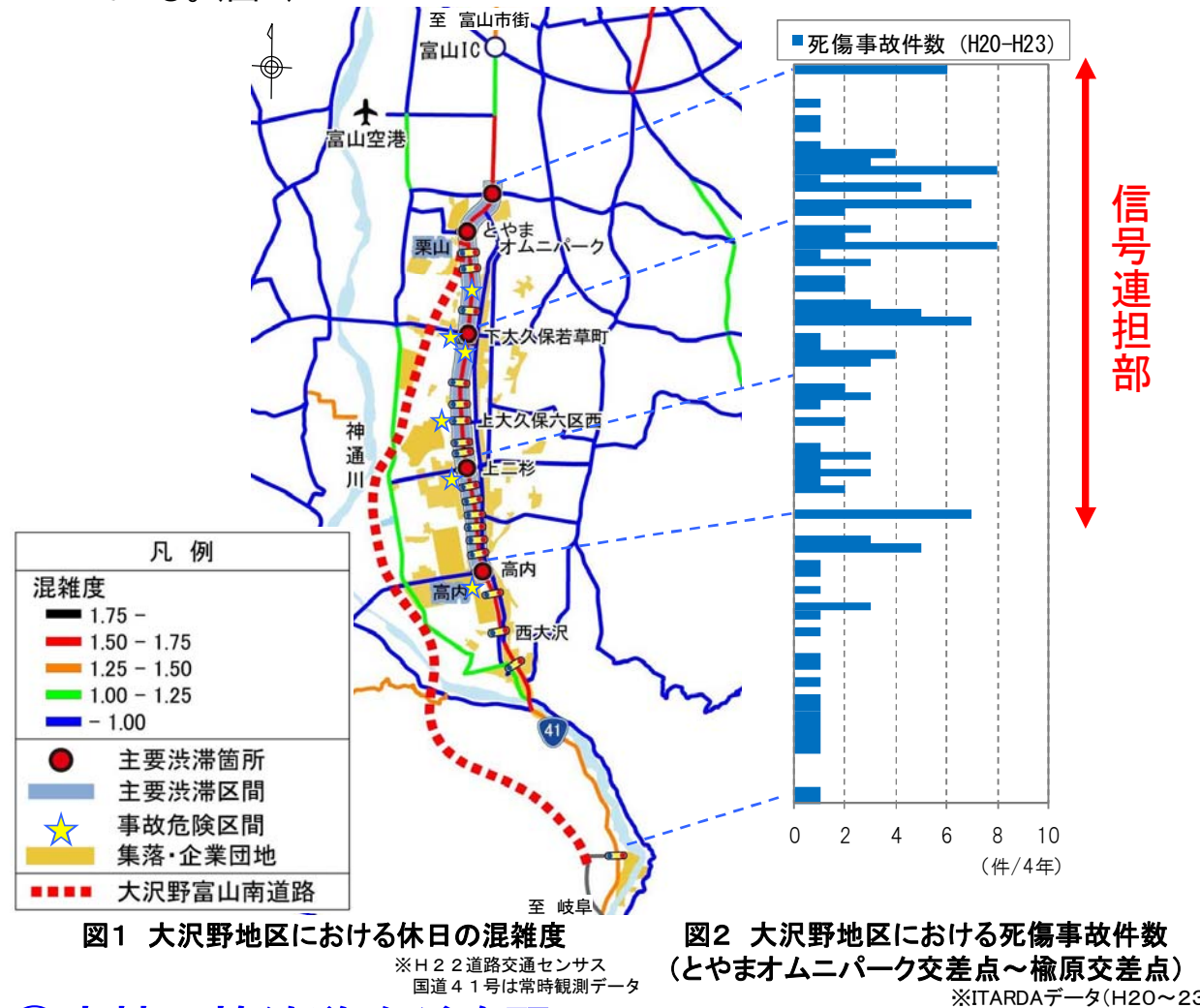
## とやま おおさわの 1. 富山市大沢野地区の課題

### ①交通渋滞

- 富山市大沢野地区の幹線道路において、主な幹線道路では混雑度1.0を超過。
- 特に、国道41号の高内～栗山間は信号交差点が多く、休日は中京圏からの広域交通が集中し、混雑度1.5を超えている。(図1)

### ②交通事故の多発

- 大沢野地区の国道41号では、139件(H20～23)もの交通事故が発生。特に信号が連担している区間においては、渋滞が発生しやすく事故の誘発を招いている。(図2)



## 2. 原因分析

### ①交通容量不足

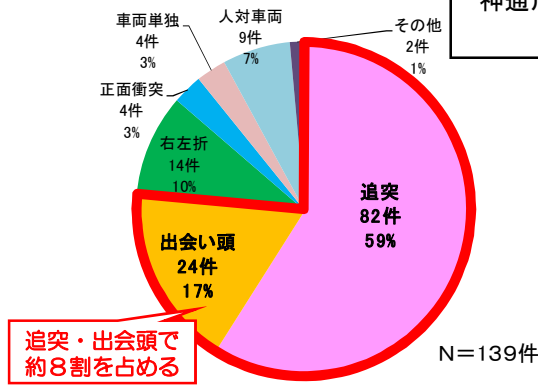
- 大沢野地区の国道41号では、市街地の道路幅員が狭い2車線区間に、中京圏との広域交通が通過し、信号が連続しているため、混雑度が平日では1.32、休日においては1.52と交通容量を超過している。(写真1)



写真1 大沢野地区における交通状況

### ②事故を誘発する道路状況

- 大沢野地区の市街地をとる国道41号は、信号交差点が連続し、沿道店舗への出入があるため追突・出会い頭事故が4年間で約106件発生し、死傷事故の約8割を占めている。(図3)



追突・出会い頭で約8割を占める

神通川と山に挟まれた急峻な地形



写真2 急峻な地形の状況

### ③災害危険箇所の存在

- 国道41号の一部区間においては、神通川と山に挟まれた急峻な地形のため、16箇所の脆弱な災害危険箇所区間が存在する。(写真2、図4)



図4 国道41号の災害危険箇所

## 3. 政策目標

- ①交通容量確保による、交通円滑性の確保
- ②安全性の高い道路への交通転換による、交通安全性の向上
- ③災害危険箇所の解消による、幹線道路の機能確保

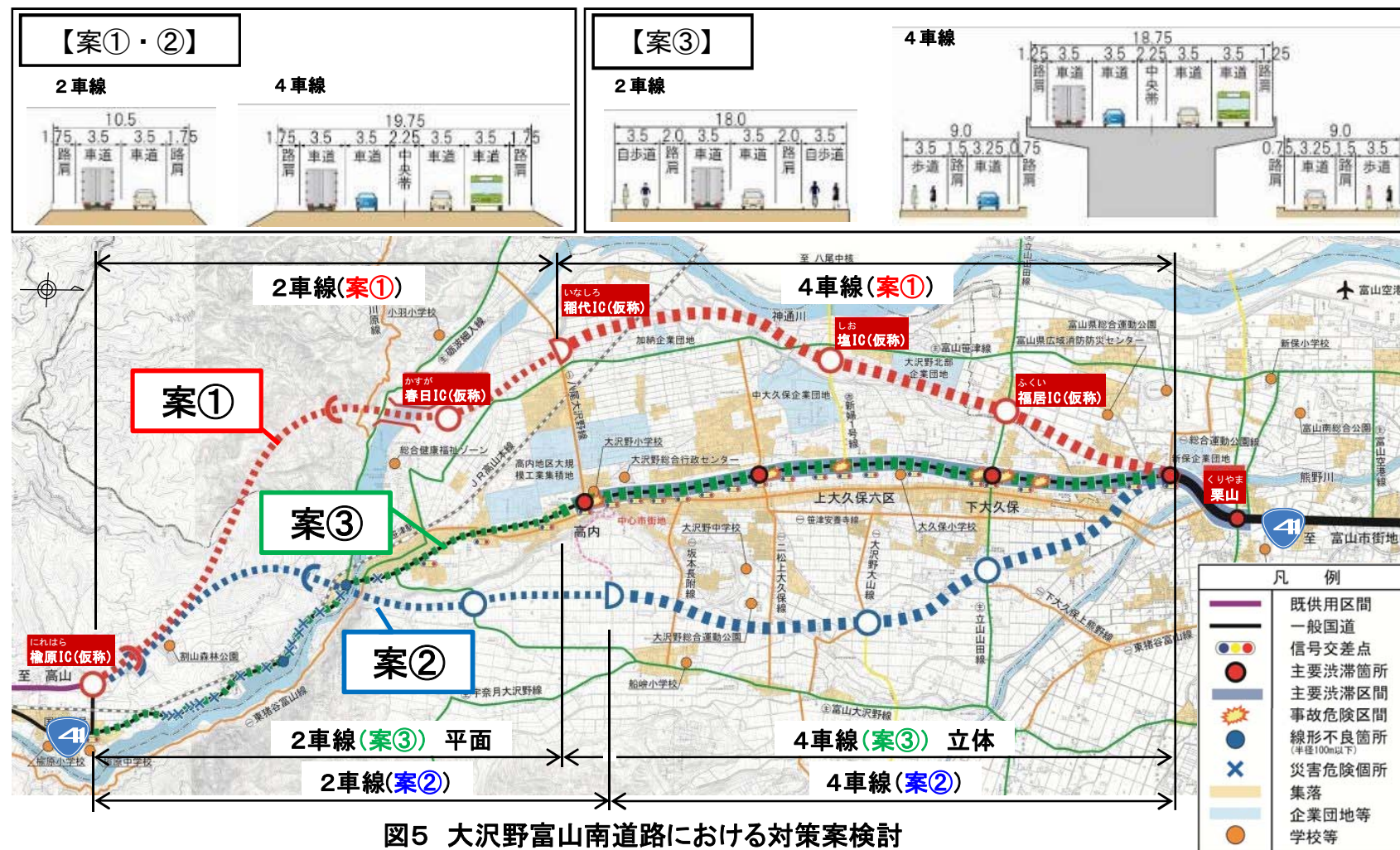
### ③直轄の幹線道路が脆弱

- 国道41号は、第1次緊急通行確保路線に位置づけられているが、平成22年3月には国道下斜面崩落により52日間の通行規制が発生しており、緊急通行確保路線として脆弱。

とやま おおさわの  
富山市大沢野地区における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】西側バイパス整備 (2車・4車立体交差)	【案②】東側バイパス整備 (2車・4車立体交差)	【案③】41号現道活用 (楡原～高内: 2車平面交差、高内～栗山: 4車立体交差)
交通円滑性の確保 (指標: 国道41号の混雑度)	○ ・バイパス整備により、国道41号(現道及びバイパス)の交通容量が確保され、交通円滑性が確保。 (現道区間) [現況] 1.32 → [整備後] 0.93 (バイパス) [現況] - → [整備後] 0.52	△ ・西側バイパス整備(案①)に比べ、国道41号等からのアクセス性に劣るため、国道41号(現道)に混雑が残存し、交通円滑性が確保できない。 (現道区間) [現況] 1.32 → [整備後] 1.01 (バイパス) [現況] - → [整備後] 0.41	△ ・改良にともなう交通量増加により、国道41号(楡原～高内: 2車平面交差)の交通容量が不足して、交通円滑性が確保できない。 (平面区間) [現況] 1.32 → [整備後] 1.70 (立体部) [現況] - → [整備後] 0.74
交通安全性の向上 (指標: 平面交差点数)	○ ・バイパス整備により、平面交差点がなくなる。 [現況] 22箇所 → [整備後] 1箇所	○ ・バイパス整備により、平面交差点がなくなる。 [現況] 22箇所 → [整備後] 1箇所	○ ・高内以南において、平面交差点が残る。 [現況] 22箇所 → [整備後] 5箇所
幹線道路の機能確保 (指標: 災害危険箇所数)	○ ・災害危険箇所を回避し、災害時における道路の信頼性を確保。 [現況] 16箇所 → [整備後] 0箇所	○ ・災害危険箇所を回避し、災害時における道路の信頼性を確保。 [現況] 16箇所 → [整備後] 0箇所	× ・現道整備による災害対策は限界であり、現状以上の機能確保は困難。 [現況] 16箇所 → [整備後] 16箇所
幹線道路の機能確保 (指標: リダンダンシー)	○ ・バイパス整備により、現道に対するリダンダンシーが確保できる。	○ ・バイパス整備により、現道に対するリダンダンシーが確保できる。	△ ・立体区間については現道に対するリダンダンシーを確保できるが、平面区間は確保できない。
コスト	約380億円	約385億円	約415億円
総合評価	○	△	△



対応方針:【案①】による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名: 一般国道41号  
にれはら くりやま
- ・区間: 富山市楡原～富山市栗山
- ・概略延長: 約1.2km
- ・構造概要: 楡原IC～稲代IC間  
にれはら いなしろ  
第3種第2級, 2車線, 設計速度60km/h  
いなしろ くりやま  
稲代IC～栗山間  
第3種第1級, 4車線, 設計速度80km/h
- ・概ねのルート: 図5 案①の通り

(参考)当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

- H18.12 地元地区で構成する「地区対策協議会」によるルート帯の提言(案①)
- H23.12 都市計画決定

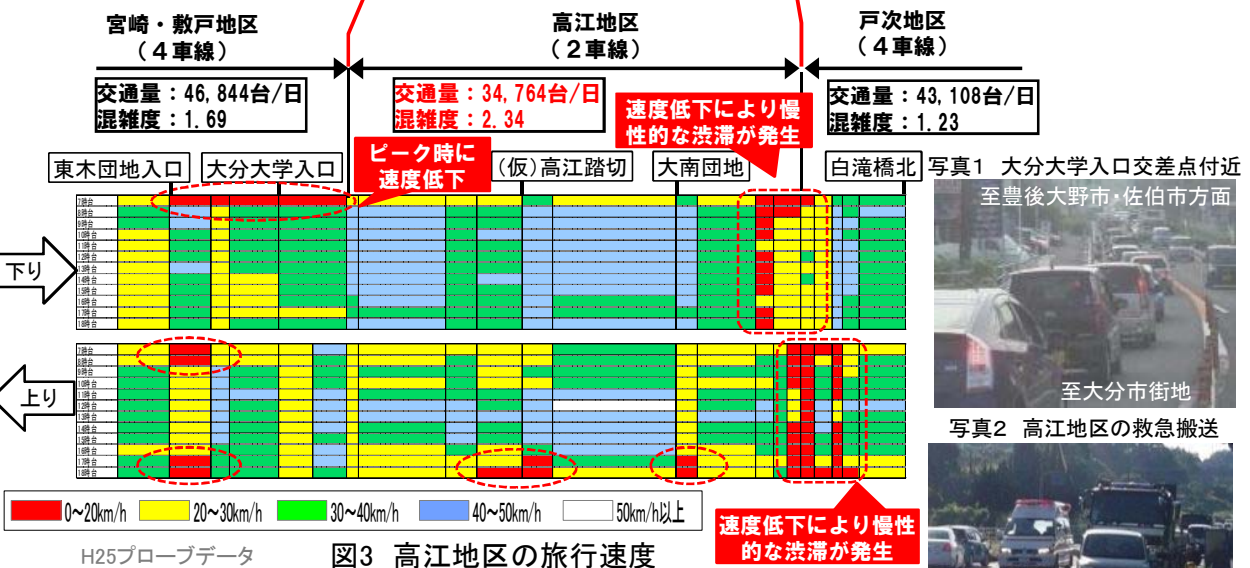
地域の要望等

- H25.11 富山県知事が国土交通大臣に新規事業採択を要望
- H26.1 富山県知事が国土交通副大臣に新規事業採択を要望

1. 高江地区の課題

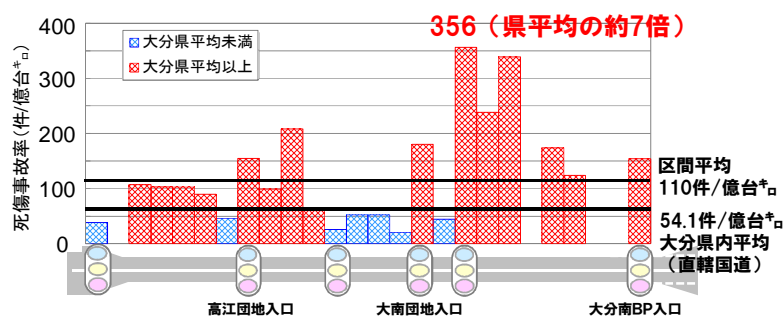
① 国道10号の交通渋滞

- ピーク時には、最大約1.65kmの渋滞が発生し、旅行速度は20km/h以下まで低下(図2,3)。
- 1日の交通量は約3.5万台で、九州内の2車線道路では最も交通量が多い区間である(図3)。
- 交通渋滞により、救急搬送に遅れが生じるなど医療活動に支障をきたしている(写真2)。



② 多発する交通事故

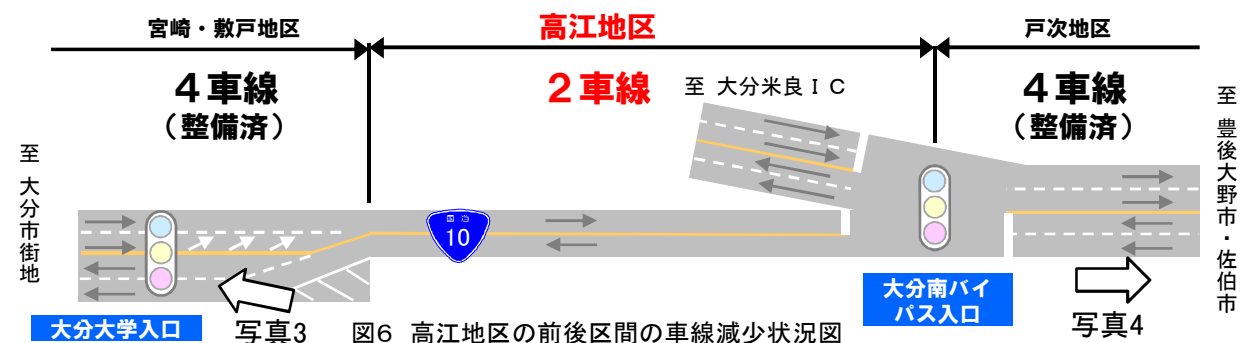
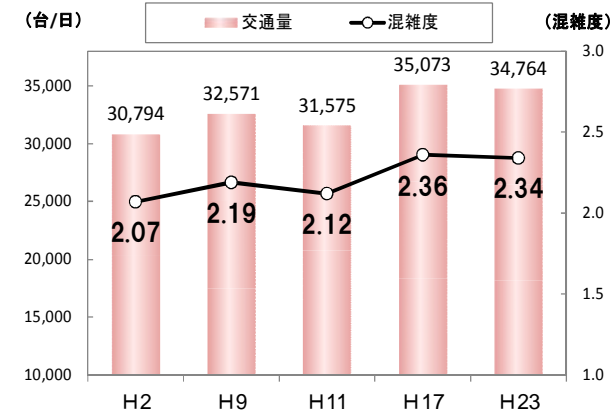
- 高江地区では、大南団地入口や高江団地入口付近で、死傷事故率が高くなっている(図4)。
- 最も高い区間で356件/億台<sup>キ</sup>と、県内平均54.1件/億台<sup>キ</sup>の約7倍(図4)。



2. 原因分析

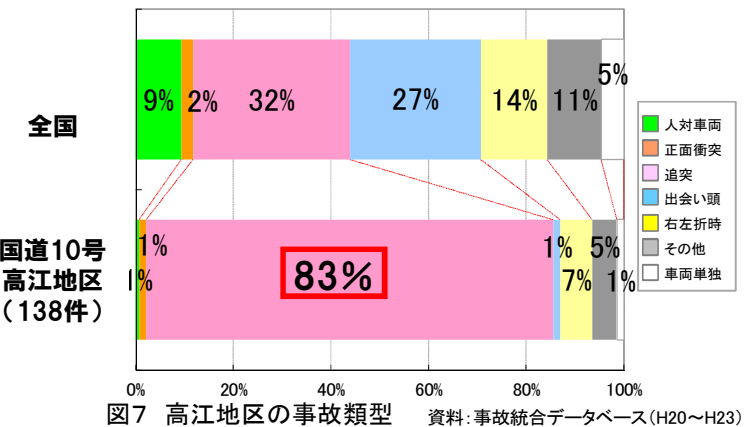
① 国道10号における交通容量不足

- 沿線には大規模住宅団地や大学、病院などの施設が立地し、多くの交通が集中(図2)。
- 交通量は、平成23年で約3.5万台に達し、混雑度は2.34となっている。
- 高江地区の前後区間は4車線で整備されており、車線が減少する交差点が渋滞のボトルネックとなっている(図6,写真3,4)。



② 渋滞が追突事故を誘発

- 高江地区の死傷事故は、4年間で138件発生。
- このうち83%が追突事故であり、全国平均と比較しても高い(図7)。
- 渋滞に伴う追突事故が発生しやすい状況にある。



3. 政策目標

- ① 交通渋滞の緩和による定時性・速達性の向上
- ② 交通渋滞の緩和による事故減少



一般国道10号 高江地区における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】現道拡幅+バイパスルート案(4車)	【案②】現道拡幅案(4車)	【案③】交差点改良案(3箇所)
交通渋滞の緩和 (指標:混雑度の低下)	○ 新規バイパスの整備により交通容量を確保し、渋滞緩和効果が発現。 ・混雑度(交通量百台/日) 【現状】 【整備後】 国道10号 2.34(348) → 0.74(110) 新設道路 - → 0.86(402)	○ 現道拡幅整備により交通容量を確保し、渋滞緩和効果が発現。 ・混雑度(交通量百台/日) 【現状】 【整備後】 国道10号 2.34(348) → 0.95(443)	× 大南団地入口、(仮)高江踏切、(仮)敷戸橋南交差点の右折レーンの設置 単路部の交通容量不足は解消されない。 ・混雑度(交通量百台/日) 【現状】 【整備後】 国道10号 2.34(348) → 2.34(348)
走行速度の向上	○ 走行速度が向上する	○ 走行速度が向上する	× 走行速度は向上しない
高次医療施設への 定時性・速達性の向上 (指標:所要時間の短縮)	△ 走行速度の向上により所要時間が短縮	○ 走行速度の向上により案1より所要時間が短縮	× 所要時間は短縮しない
交通事故の減少	○ 4車線化、中央分離帯等により、交通事故が削減	○ 4車線化、中央分離帯等により、交通事故が削減	× 2車線のままであるため、交通事故は削減しない
コスト	× 約115億円	△ 約85億円	○ 約10億円
総合評価	△	○	×

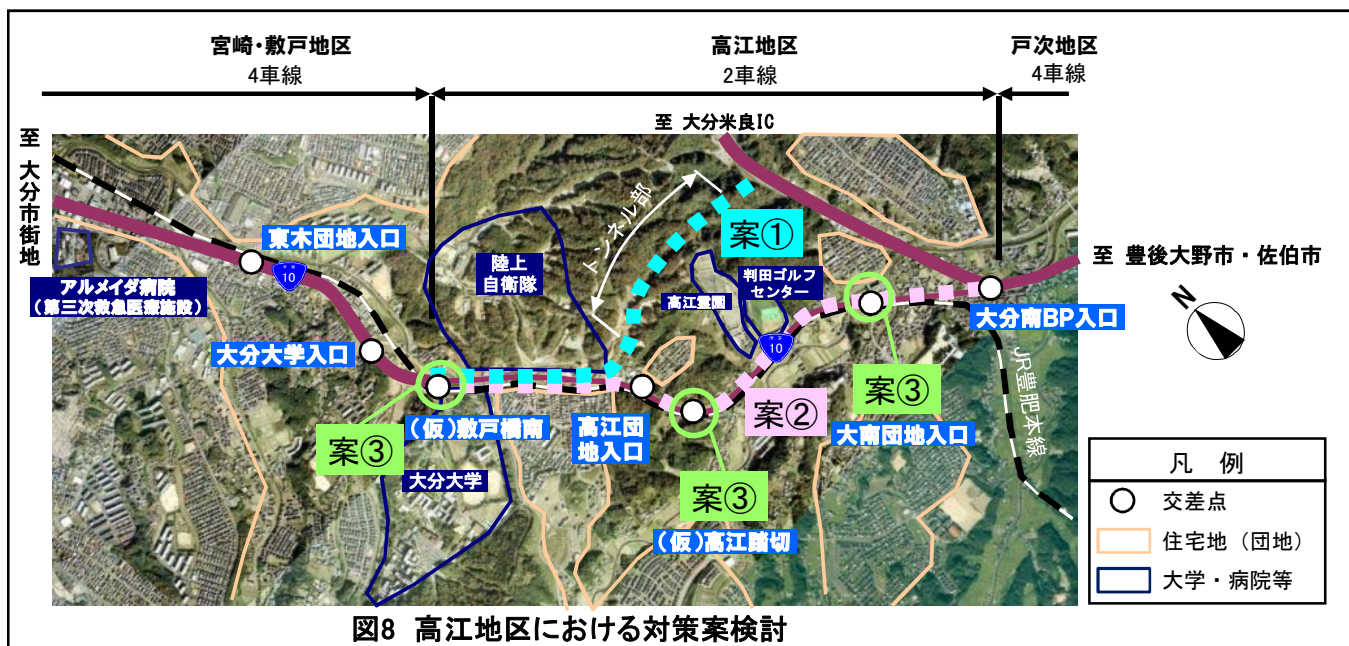
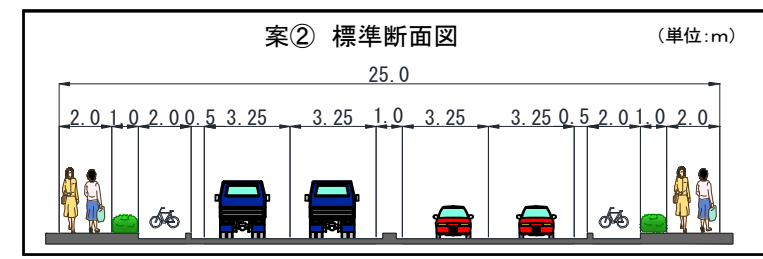
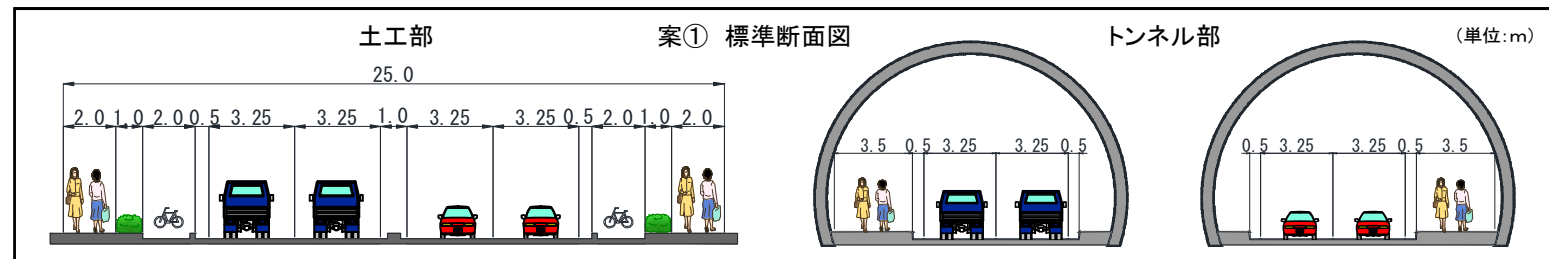


図8 高江地区における対策案検討

対応方針:案②による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名:一般国道10号
- ・区間:大分県大分市大字鴛野～大分県大分市大字中判田
- ・概略延長:2.8km
- ・設計速度:60km/h
- ・車線数:4車線
- ・概ねのルート:図8の通り

(参考)当該事業の経緯等

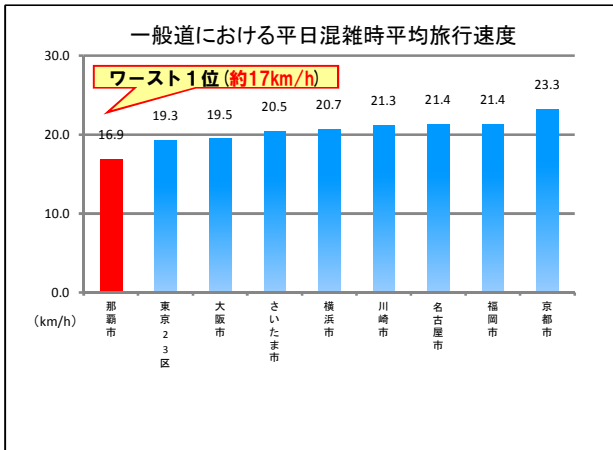
- 都市計画等の状況
- ・S48.3月 都市計画決定(W=25.0m)
- 地域の要望等
- ・平成24年 6月 大分県知事が国土交通省へ政府予算要求の提言書を提出
  - ・平成25年 1月 大分県知事が国土交通省へ政府予算要求の提言書を提出
  - ・平成25年 2月 大分市長が国土交通省九州地方整備局へ早期4車線化を要望
  - ・平成25年 4月 大分県知事が国土交通省へ早期4車線化を要望
  - ・平成25年 6月 大分県知事が国土交通省へ政府予算要求の提言書を提出
  - ・平成25年 8月 大分県知事が国土交通省へ早期4車線化を要望
  - ・平成25年10月 大分市長が国土交通省へ早期4車線化を要望
  - ・平成26年 1月 大分市長が国土交通省へ早期4車線化を要望

# 那覇都市圏における計画段階評価

## 1. 那覇都市圏の課題

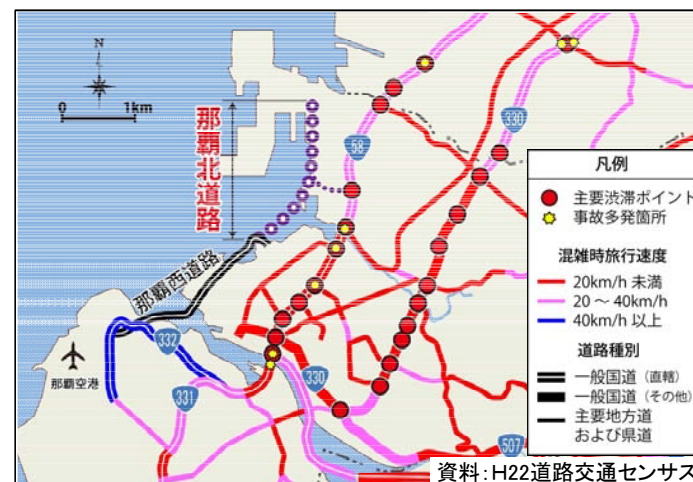
### ①中心部の交通渋滞

- 那覇市内の平日混雑時平均旅行速度は全国ワースト1位(約13km/h)(図1)
- 那覇市内を通過する国道58号、330号などで渋滞が発生(図2)



資料: H24プローブデータ

図1 平日混雑時平均旅行速度



資料: H22道路交通センサス

図2 那覇都市圏の混雑時の旅行速度(現況)

### ②直轄国道における交通容量不足

- 幹線道路となる直轄国道で交通容量が不足、混雑度が高い状態(図5)
- 周辺道路が整備されても、国道58号は依然として交通容量を超過している状態(図6)



資料: H22道路交通センサス

図5 那覇都市圏の混雑状況(現況)



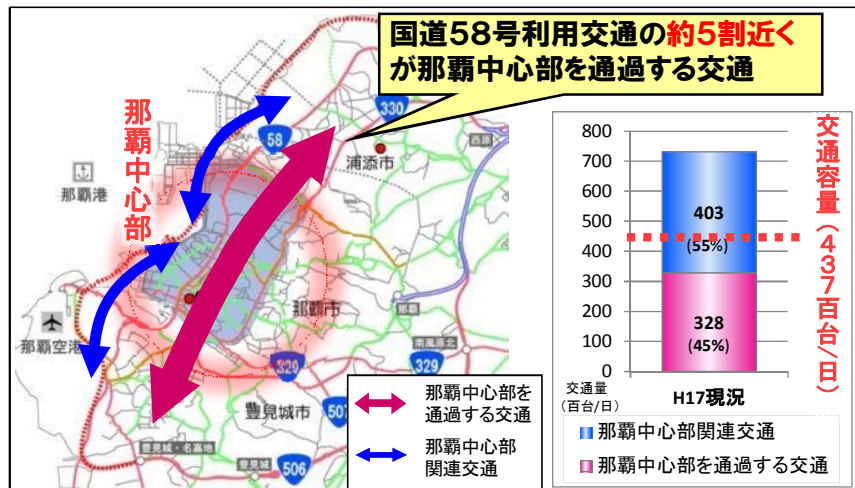
資料: H42交通量推計結果(那覇北道路整備なし)

図6 那覇都市圏の混雑状況(将来(事業中の路線が全て供用後))

## 2. 原因分析

### ①中心部への通過交通の流入

- 主要幹線である国道58号は、那覇中心部を通過する交通が約5割近くを占めており、容量を大幅に超過(混雑度1.46~1.72)している。(図3)
- 那覇都市圏の交通混雑の緩和を目的に計画された2環状7放射道路の一部でもあり、地元からは強い早期整備を求められている。(図4)



(H17道路交通センサスによる現況再現結果)

図3 沖縄本島中北部~南部間の交通流動



図4 沖縄県における道路整備(2環状7放射道路イメージ)



写真1 渋滞状況(国道58号 那覇市天久から泊方面)



写真2 渋滞状況(国道58号 泊から泊ふ頭入り口方面)

⇒国道58号那覇地区における対策が必要

## 3. 政策目標

- ①中心部における通過交通の削減
- ②直轄国道の交通容量確保による渋滞緩和

# ①那覇都市圏における計画段階評価(事業化ネット)

## 4. 対策案の検討

評価軸	【Aルート】港湾施設内通過案	【Bルート】海上通過案	【Cルート】泊大橋併走案	【ベースライン】対策をしない案
概要	泊漁港を海側から避けた後、1号岸壁を回避し、港湾施設内への影響を最小限とした案	主に海上を通過し最短で結ぶ案	泊漁港を陸側から回避し、港湾施設内を通過する案	対策をしない案
交通渋滞の解消	混雑度の解消 国道58号の混雑度が大きく減少し、断面としての交通容量を確保 混雑度(交通量(百台/日)) 国道58号【現況】1.72(752) →【整備後】1.18(518) 臨港道路【現況】1.88(451) →【整備後】0.82(197) 断面【現況】1.78(1204) →【整備後】0.98(1307) ※断面は、国道58号・新設道路・臨港道路の合計	国道58号の混雑度が大きく減少し、断面としての交通容量を確保 混雑度(交通量(百台/日)) 国道58号【現況】1.72(752) →【整備後】1.18(518) 臨港道路【現況】1.88(451) →【整備後】0.82(197) 断面【現況】1.78(1204) →【整備後】0.98(1307) ※断面は、国道58号・新設道路・臨港道路の合計	国道58号の混雑度が大きく減少し、断面としての交通容量を確保 混雑度(交通量(百台/日)) 国道58号【現況】1.72(752) →【整備後】1.18(518) 臨港道路【現況】1.88(451) →【整備後】0.82(197) 断面【現況】1.78(1204) →【整備後】0.98(1307) ※断面は、国道58号・新設道路・臨港道路の合計	国道58号の混雑度は依然として高く、断面としての交通容量が確保されない。 混雑度(交通量(百台/日)) 国道58号【現況】1.72(752) →【整備なし】1.50(655) 臨港道路【現況】1.88(451) →【整備なし】1.78(428) 断面【現況】1.78(1204) →【整備なし】1.60(1082) ※断面は、国道58号・臨港道路の合計
国道58号を利用する那覇中心部を通過する交通・通過交通割合	那覇西道路と直結し、那覇空港から浦添市まで高速走行が可能であるため、那覇市以南～浦添市以北の交通等が当該道路へ転換 【現況】328百台/日(45%) →【整備後】196百台/日(38%)	那覇西道路と直結し、那覇空港から浦添市まで高速走行が可能であるため、那覇市以南～浦添市以北の交通等が当該道路へ転換 【現況】328百台/日(45%) →【整備後】196百台/日(38%)	那覇西道路と直結し、那覇空港から浦添市まで高速走行が可能であるため、那覇市以南～浦添市以北の交通等が当該道路へ転換 【現況】328百台/日(45%) →【整備後】196百台/日(38%)	国道58号の通過交通割合は変化なし 【現況】328百台/日(45%) →【整備なし】297百台/日(45%)
定時性・速達性の確保(指標:那覇空港～那覇港間の移動時間)	那覇空港～新港ふ頭の定時性・速達性が向上 約12分 → 約6分(那覇北道路利用)	那覇空港～新港ふ頭の定時性・速達性が向上 約12分 → 約6分(那覇北道路利用)	那覇空港～新港ふ頭の定時性・速達性が向上 約12分 → 約6分(那覇北道路利用)	那覇空港～新港ふ頭の所要時間 約12分
懸案事項	○ 特になし	× 1号岸壁の使用制限により港湾利用者の理解が困難	× 泊漁港入口部への橋脚配置に伴う漁協関係者の理解が困難	× 国道58号等の西海岸側の道路混雑という課題が依然として残る
コスト	概ね731億円(補償物件18件)	概ね856億円(補償物件16件)	概ね825億円(補償物件34件)	—
総合評価	○	×	×	×

### 対応方針:ルートAによる対策が妥当

#### 【計画概要】

- ・路線名:一般国道58号
- ・区間:那覇市港町～那覇市若狭
- ・概略延長:2.2km 標準車線数:6車線
- ・設計速度:80km/h 概ねのルート:図7ルートAの通り

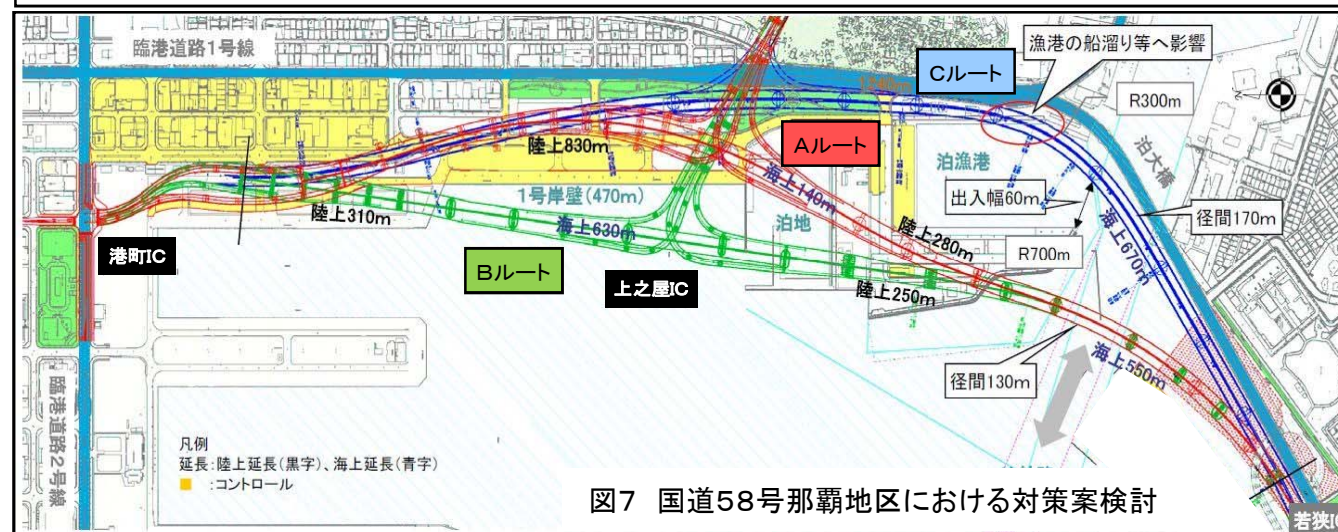


図7 国道58号那覇地区における対策案検討

### (参考)当該事業の経緯等

#### 都市計画決定等の状況

- H 6年12月:地域高規格道路計画路線指定(沖縄西海岸道路全線)
- H 7年 8月:地域高規格道路調査区間指定
- H25年 4月:都市計画決定

#### 地域の要望等

沖縄西海岸道路(那覇北道路)に関しては、沖縄西海岸道路建設促進期成会等により平成15年～平成25年5月までに12回の早期事業化に関する要望が出されている。また、平成25年5月に沖縄県知事より、平成25年7月に南部市町村会等より早期整備に関する要望が出されている。

那覇北道路整備断面図

