

津軽自動車道(柏～浮田)における計画段階評価

1. 西北地域の課題

①交通拠点からのアクセス性に劣る

○西北地域には観光資源が豊富に存在するが、交通拠点からの時間距離が遠く他地域に比べ観光入込客数が伸びていない(写真1、図1)



写真1 西北地域の主要観光地

②冬期に交通環境が著しく悪化

○冬期・吹雪時には速度低下が著しく、通常期の1.2倍の時間を要する(図2、3)

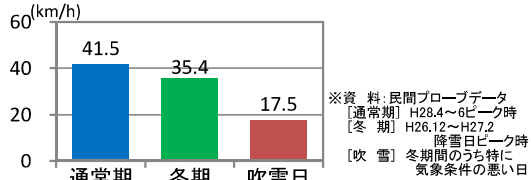


図2 対象区間の時期別旅行速度

③速達性の低い主要幹線道路

○地域内に三次救急医療施設がないため、高次医療は青森市などに依存しており、搬送時間が長くなる(図3)

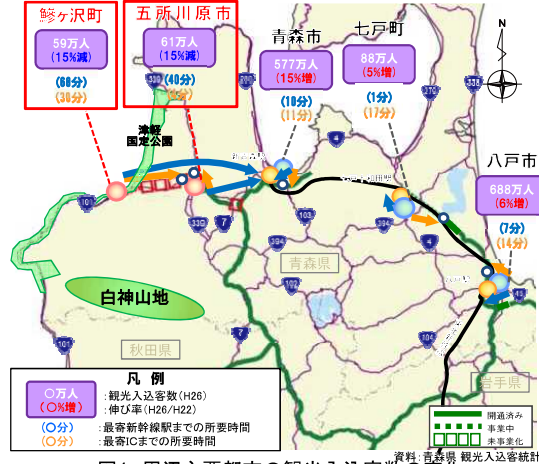


図1 周辺主要都市の観光入込客数の変化

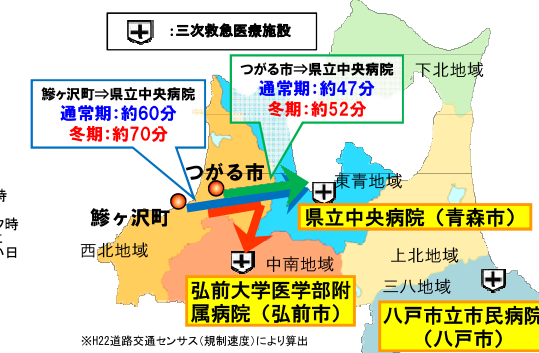


図3 第三次救急医療施設への搬送時間

④死傷事故が多発

○死傷事故率が100件/億台キロを超える箇所が区間全体にわたり、計14箇所存在し、死亡事故も4年間で3件発生(図7)



図4 自然災害による被害履歴および被害予測

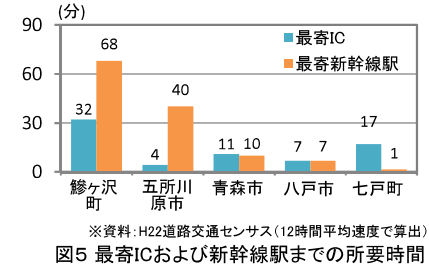
⑤災害時の代替性が不十分

○国道101号は県都青森市と日本海沿岸地域を結ぶ唯一の第1次緊急輸送道路であるが、氾濫想定区域があるなど信頼性が低い(図4)

2. 原因分析

①拠点間を結ぶネットワークが脆弱

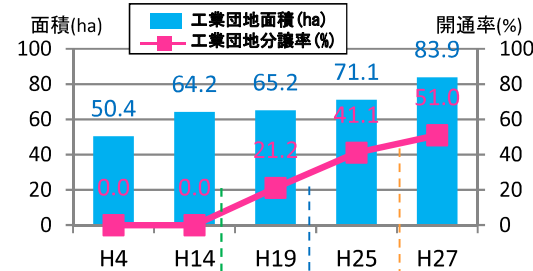
○高速道路の未整備区間が存在するため、定時性・速達性に劣り、ICや新幹線駅までの所要時間が長く輸送効率が低い(図5)
○一方、津軽道延伸に伴いICが近くなった五所川原市内の工業団地では、分譲率が増加(図6)



※資料: H22道路交通センサス(12時間平均速度で算出)
図5 最寄ICおよび新幹線駅までの所要時間

②冬期の気象条件

○積雪による幅員減少や地吹雪による視程不良等により速度が低下(写真1、2)



※資料: 国土交通省「国土利用白皮書」
図6 津軽自動車道の延伸と工業団地分譲率の推移 (青森テクノポリス/ハイク工業団地漆川(五所川原市))

③国道101号の速達性が不十分

○対象地域では沿道に商業施設や民家が連担しており、信号交差点が多く存在し、速度が低下しやすい(図7)

④交通の錯綜と冬期の走行環境悪化

○沿道施設や農地の出入り交通の錯綜が多い
○堆雪による幅員減少、強度の視程障害の頻発により事故危険性が增大

⑤通行止めが多く発生し、浸水区域も存在

○過去10年間で19回の全面通行止めが発生
○対象区間の約6割に岩木川氾濫想定浸水区域が存在

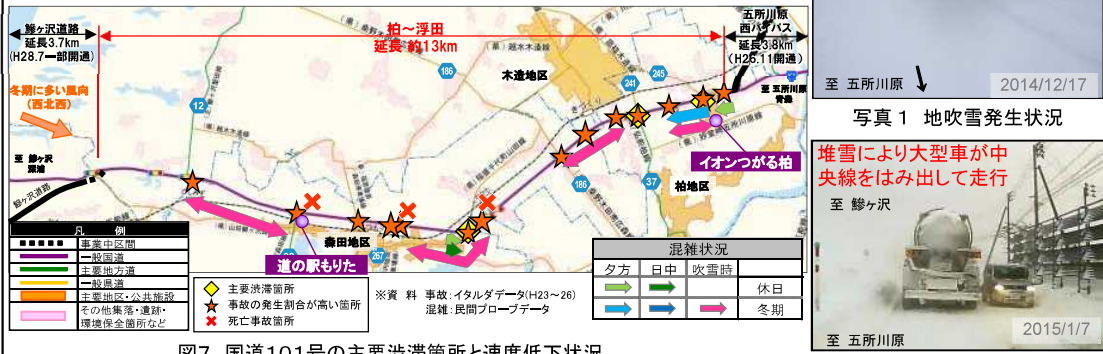


図7 国道101号の主要渋滞箇所と速度低下状況



写真1 地吹雪発生状況

写真2 すれ違い困難な状況

3. 政策目標

- ①地域振興の支援(観光・産業)
- ②冬期交通環境の改善
- ③医療施設への速達性の向上
- ④安全な走行空間の確保
- ⑤信頼性の高い道路ネットワークの確保

津軽自動車道(柏～浮田)における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目		自動車専用道路 (サービス速度80km/h)		一般道路 (サービス速度60km/h)				
項目	指標	【案①】全線新設案 (約12km)	【案②】新設+現道改良案 (約13km)	【案③】全線現道改良案 (約13km)				
政策目標	医療施設への速達性向上	<ul style="list-style-type: none"> 搬送時間が短縮される 搬送時間が安定する 	○	<ul style="list-style-type: none"> 新設区間では搬送時間が短縮され、安定する 現道改良区間では搬送時間の短縮や安定がそれほど見込めない 	△	<ul style="list-style-type: none"> 搬送時間の短縮や安定がそれほど見込めない 	△	
	冬期交通環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> 必要な車道幅員を確保できるため、速度が向上する 盛土主体で、風向きに対する道路方向が改善されるため、視界不良の改善が見込まれる 	○	<ul style="list-style-type: none"> 必要な車道幅員を確保できるため、速度が向上する 盛土主体であるが、現道改良区間で道路方向が改善されないため、視界不良の改善がそれほど見込まれない 	△	<ul style="list-style-type: none"> 必要な車道幅員を確保できるため、速度が向上する 盛土主体であるが、道路方向が改善されないため、視界不良の改善がそれほど見込まれない 	△	
	地域振興の支援	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域から周辺地域等への移動時間が短縮される 	○	<ul style="list-style-type: none"> 新設区間の移動時間は短縮されるが、現道改良区間では時間短縮が小さい 	△	<ul style="list-style-type: none"> 移動時間の短縮が小さい 	△	
	信頼性の高い道路ネットワークの確保	<ul style="list-style-type: none"> 事故・災害に強い道路の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 新設道路の整備により、通行止め時の代替路が確保される 	○	<ul style="list-style-type: none"> 新設区間は通行止め時の代替路が確保されるが、現道改良区間は確保されない 	△	<ul style="list-style-type: none"> 通行止め時の代替路が確保されない 岩木川氾濫想定浸水区域が一部残る 	△
	安全な走行空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> 交通事故の発生リスク 	<ul style="list-style-type: none"> 沿道出入箇所や交差点が無い場合、事故の発生リスクが減少する 	○	<ul style="list-style-type: none"> 沿道出入箇所や交差点が減少し、事故の発生リスクが減少する 	○	<ul style="list-style-type: none"> 沿道出入箇所や交差点が減少し、事故の発生リスクが減少する 	○
道路整備による影響	生活環境	<ul style="list-style-type: none"> 集落等を極力回避するため、影響は小さい 	○	<ul style="list-style-type: none"> 現道改良区間で集落等を通るため、沿道家屋等への影響がある 	△	<ul style="list-style-type: none"> 集落等を通り、現道沿いを改変するため、沿道家屋等への影響が大きい 	△	
	自然環境	<ul style="list-style-type: none"> 田園地帯の改変が比較的大きくなる可能性がある 	△	<ul style="list-style-type: none"> 田園地帯の改変が、新設区間で比較的大きくなる可能性がある 	△	<ul style="list-style-type: none"> 田園地帯の改変の可能性が、比較的小さい 	○	
	早期開通による効果の発現	<ul style="list-style-type: none"> 開通効果の発現時期 	<ul style="list-style-type: none"> インターチェンジ間が完成しないと開通できないため、効果発現には一定の期間を要する 	△	<ul style="list-style-type: none"> 新設区間では、効果発現には一定の期間を要する 現道改良区間では、完成したところから開通できるため、効果発現が比較的早い 	△	<ul style="list-style-type: none"> 完成したところから開通できるため、効果発現が比較的早い 	○
	工事の影響	<ul style="list-style-type: none"> 現道交通への影響 	<ul style="list-style-type: none"> 現道での通行規制が少ないため、影響が小さい 	○	<ul style="list-style-type: none"> 現道改良区間で改良に伴い通行規制が発生するため、影響がある 	△	<ul style="list-style-type: none"> 現道の改良に伴い通行規制が発生するため、影響が大きい 	△
	コスト	整備に関する費用	約330～380億円		約300～350億円		約250～300億円	

【凡例】 ○:改善する・満足する △:一部改善する・やや満足する

対応方針(案):案①による対策が妥当

【計画概要】

- 路線名:一般国道101号
- 区間:青森県つがる市柏稲盛地内～つがる市木造越水地内
- 概略延長:12km 標準車線数:2 設計速度:80km/h
- 概ねのルートは図8の案①の通り

■地元調整の状況

(参考) 当該事業の経緯等

- H26年 8月 計画段階評価着手(第1回東北地方小委員会)
- H26年10月 第1回アンケート(10/16～11/10)
- H27年 8月 第2回東北地方小委員会
- H27年10月 第2回アンケート(10/16～11/9)
- H29年 3月 対応方針(案)決定(第3回東北地方小委員会)

■地域の要望など

- H25年 7月 青森県知事及び津軽自動車道建設促進期成同盟会から国土交通大臣へ津軽道(柏～浮田間)の自専道による早期事業化を要望
- H26年 6月 青森県知事が国土交通大臣へ津軽道(柏～浮田間)の早期事業化を要望
- H27年12月 青森県知事が国土交通大臣へ津軽道(柏～浮田間)の早期事業化を要望
- H28年 6月 青森県知事が国土交通大臣へ津軽道(柏～浮田間)の新規事業化を要望
- H29年 3月 青森県知事が国土交通大臣へ津軽道(柏～浮田間)の計画段階評価推進を要望

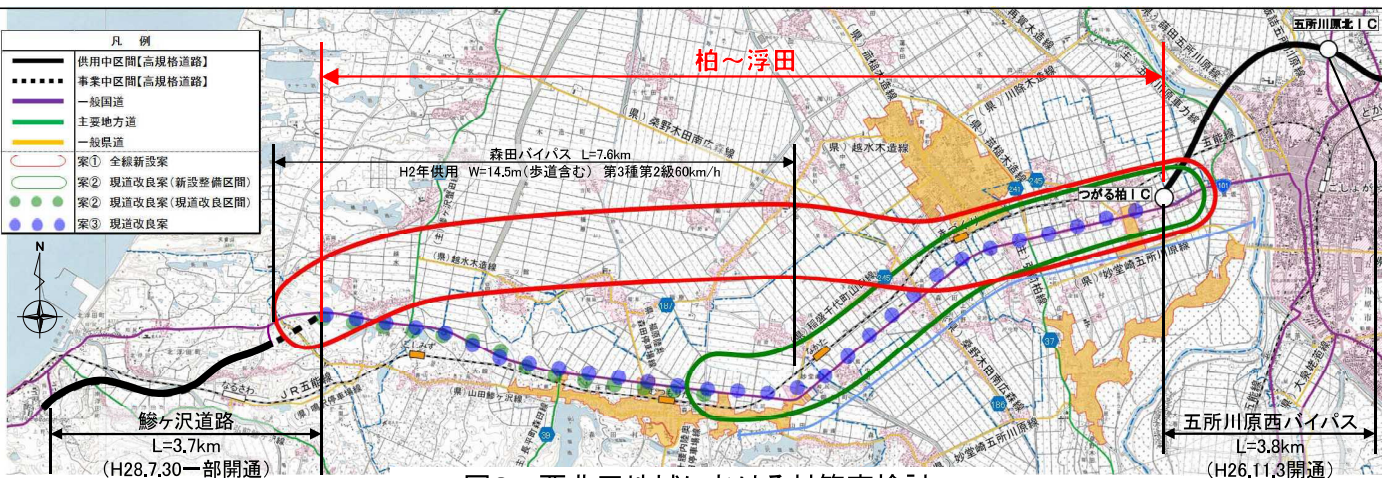


図8 西北五地域における対策案検討