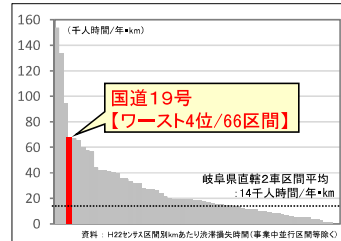
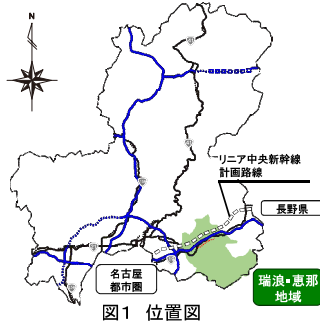


岐阜県瑞浪・恵那地域の計画段階評価

1. 瑞浪・恵那地域の課題

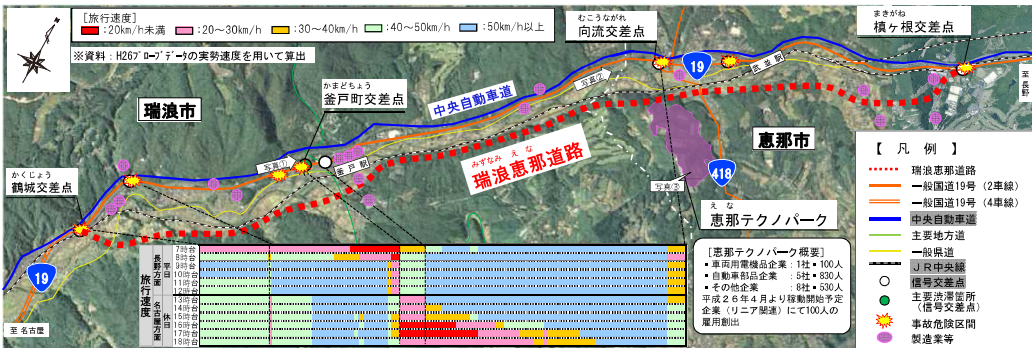
① 国道19号の交通渋滞・交通事故

- 瑞浪・恵那地域は名古屋都市圏と長野県などの内陸部を結ぶ東西交通の要衝。(図1)
- 国道19号は瑞浪・恵那地域を連絡し地域の物流を担っているが、釜戸町交差点(主要渋滞箇所)では平日朝・休日夕方方に速度低下が発生。(図2、3)
- 国道19号の瑞浪恵那区間において、事故危険区間が7箇所存在。(図3)



国道19号釜戸町交差点混雑状況(下り)

国道19号正面衝突事故状況



② 交通需要の増大に伴う、地域経済・社会活動等への影響

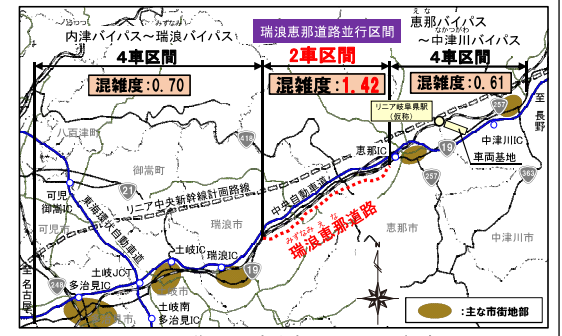
- リニア中央新幹線の開業(平成39年予定)に向けた、「岐阜県リニア活用戦略」で位置づけられている新たな交通軸による交通需要の増加により、地域経済・社会活動等に影響。



2. 原因分析

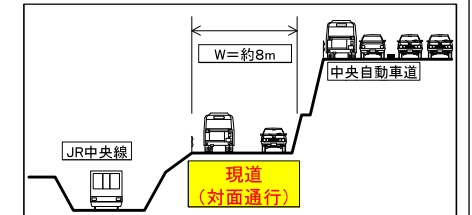
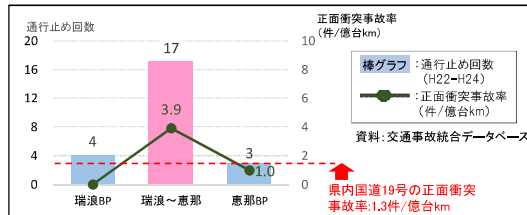
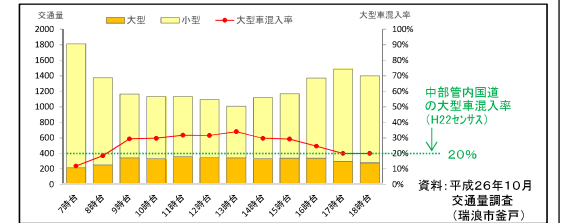
① 国道19号における交通容量の不足

- 瑞浪恵那区間に唯一の2車線区間が存在し、交通容量を超過(混雑度:1.42)している。(図4)



② 大型車交通による交通事故の発生

- 対面2車線通行であることと、大型車が多いことが要因となって、正面衝突事故による通行止めが、前後区間と比べ突出している。(図5、6、7)



③ リニア開業に伴う新たな交通需要の増大

- リニア中央新幹線の開業(平成39年予定)に伴い、隣接する中津川市にリニア岐阜県駅が設置され、一日あたり最大約5,000人の利用が予測。さらに、名古屋ー東京間で唯一の整備工場となる車両基地が設置され、新たに1,000人の雇用が創出されるなどあらたな交通需要の増大が見込まれる。(図4)

出典:岐阜県リニア中央新幹線活用戦略

3. 政策目標

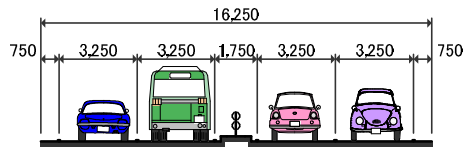
- ①直轄国道の容量確保による渋滞緩和、交通事故の削減
- ②リニア開業を契機とした瑞浪・恵那地域の活性化を支援

岐阜県瑞浪・恵那地域の計画段階評価

4. 対策案の検討

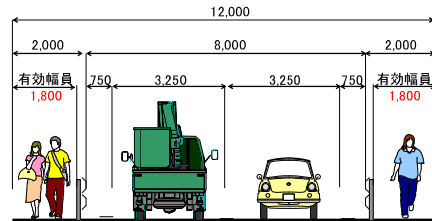
評価軸	案① バイパス整備(4車線整備の場合)		案② 現道拡幅(2車線→4車線)	
	交通渋滞の緩和	◎	・国道19号現道から通過交通のバイパスへの転換が図られることで、現道19号の主要渋滞箇所の釜戸町交差点の渋滞が解消	○
交通事故の削減	◎	・国道19号現道から通過交通のバイパスへの転換が図られることで、正面衝突事故が回避	◎	・国道19号現道の2車線を4車線に拡幅し、併せて中央分離帯を設置することにより正面衝突事故が回避
地域活性化 (新たな産業拠点)	◎	・バイパス周辺において産業拠点開発が可能であり、周辺開発に余力がある。	△	・狭隘な地形に位置することから新たな産業拠点開発に余力がない。
工事期間の影響	◎	・支障物件の少ない地域にバイパスを別線で整備するため、事業期間が長期化する可能性が低い	△	・現道の沿道は狭隘な中に家屋等が点在しており、用地買収や沿道環境対策などが必要であり、事業期間が長期に渡る可能性が大きい
コスト	約370億円		約470億円	
総合評価	◎		△	

案①: バイパス整備



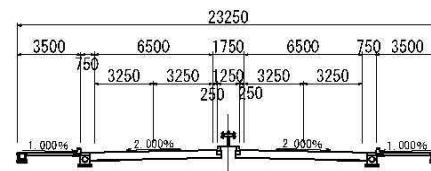
案① 標準断面図

国道19号現道



案② 標準断面図

案②: 現道拡幅

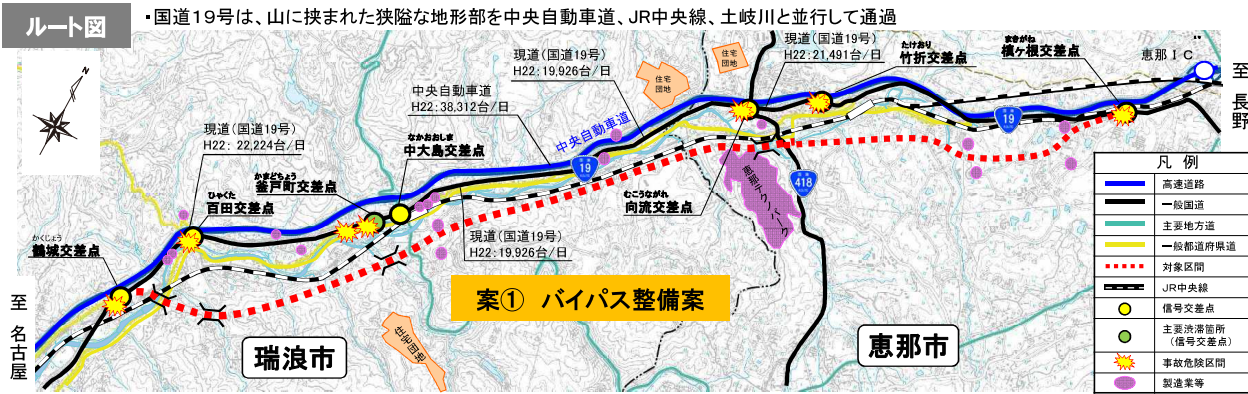


対応方針: 案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名: 一般国道19号
- ・区間: 瑞浪市土岐町～恵那市長島町
- ・概略延長: 12.5km
- ・標準車線数: 4車線
- ・設計速度: 60km/h
- ・概ねのルート: 図8の通り

ルート図



(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

- ・H14～H16: 構想段階PI実施
- ・H21.10月: 環境影響評価方法書の公告・縦覧
- ・H24.10月: 環境影響評価準備書公告・縦覧
- ・H26.4: 環境影響評価書公告・縦覧、都市計画決定告示

地域の要望等

- ・H29.6月: 瑞浪恵那道路整備促進協議会から国土交通政務官に要望
- ・H29.9月: 瑞浪恵那道路整備促進協議会から国土交通副大臣に要望
- ・H30.2月: 瑞浪恵那道路整備促進協議会から国土交通大臣に要望

図8 国道19号瑞浪恵那区間における対策案検討