

平成25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115号 (東北中央自動車道) 相馬福島道路 (霊山～福島)
- ②一般国道7号 (日本海沿岸東北自動車道) 遊佐象潟道路
- ③一般国道7号 (日本海沿岸東北自動車道) 朝日温海道路
- ④一般国道103号 奥入瀬 (青樺山) バイパス
- ⑤一般国道42号 新宮紀宝道路
- ⑥一般国道168号 五條新宮道路 (風屋川津・宇宮原工区)
- ⑦一般国道57号 滝室坂道路
- ⑧一般国道41号 名濃バイパス
- ⑨一般国道24号 寺田拡幅
- ⑩一般国道42号 湯浅御坊道路 4車線化

一般国道115号（東北中央自動車道）相馬福島道路（霊山～福島）における計画段階評価

1. 福島県北部地域の課題

①重要となる内陸部との経路が脆弱

○相馬～福島間を結ぶ国道115号は、内陸と被災地を結び、東日本大震災においても支援ルートとして機能したが、万が一寸断した際には代替路が確保できていない（図1）

○原発の影響に伴う国道6号の通行止めにより、相馬市～いわき市間の交通は、脆弱な国道115号を経由する広域迂回を強いられている（図1）

※迂回ルートは第1次緊急輸送道路を設定
（震災前102km → 震災後179km（77kmの増加））

東日本大震災からの復興の基本方針抜粋
（H23.8東日本大震災復興対策本部）

三陸縦貫道等の緊急整備や太平洋沿岸と東北道を繋ぐ横断軸の強化

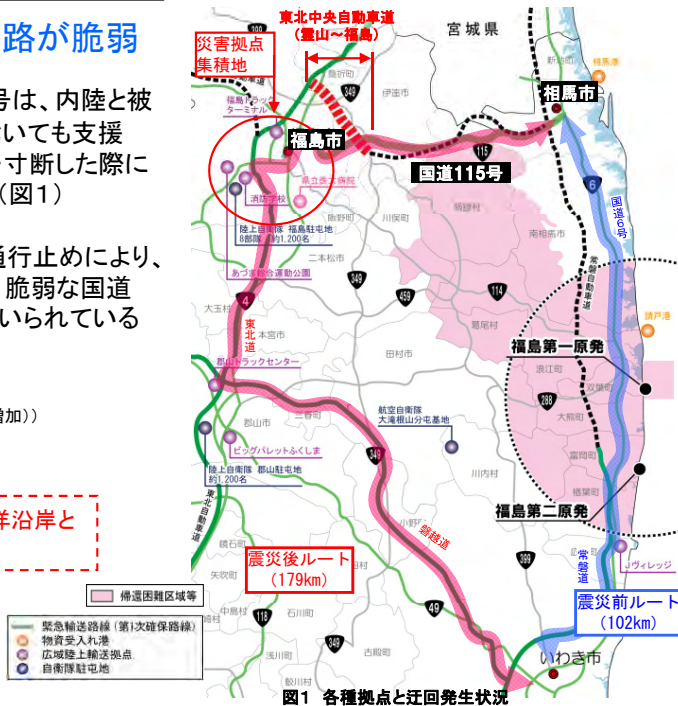


図1 各種拠点と迂回発生状況

②内陸と沿岸の連携

（第三次救急医療施設へのアクセスと産業の連携）

○相馬地域から第三次救急医療施設への60分圏域外人口が多数存在（図2）

（圏域外人口約11.4万人）

○コンテナ貨物が集積する内陸部からの最寄り港湾は相馬港であるが、多数が京浜港を利用しており、産業面において内陸部と沿岸部の連携が不十分（図3）

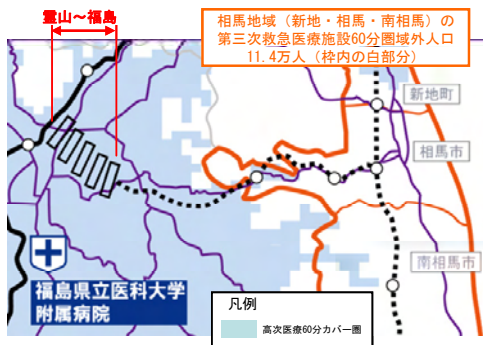


図2 第三次救急医療施設60分圏域図（現況）

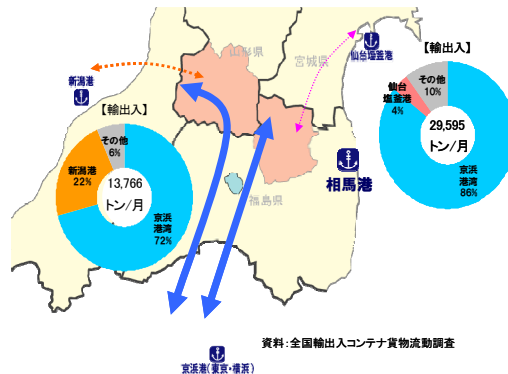


図3 福島・米沢発着のコンテナ貨物の利用港湾

2. 原因分析

①相馬～福島間の第1次緊急輸送道路は国道115号のみだが、災害等に対し脆弱であり、信頼性が低い

○国道115号は過去10年間（H14～H23）で自然災害等による全面通行止が9回発生（写真1、図4）
（H18.6は大雨による土砂災害で約1ヶ月の通行止め）



写真1 H18.6土砂災害時の状況

②相馬～福島間を結ぶ国道115号は速達性が確保できていない

○国道115号は現道隘路や福島都市圏の交通混雑により速達性を確保できない（写真2・3、図5）



写真2 福島都市圏の渋滞状況



写真3 現道の線形不良箇所（R=75m）

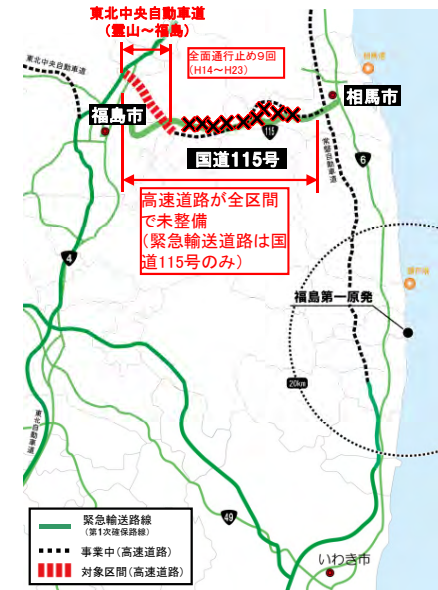


図4 緊急輸送道路の指定状況と高速道路の整備状況

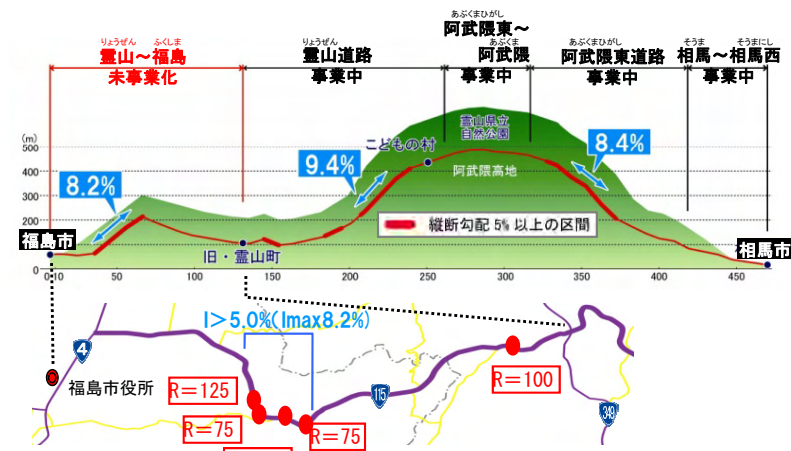


図5 国道115号の隘路状況

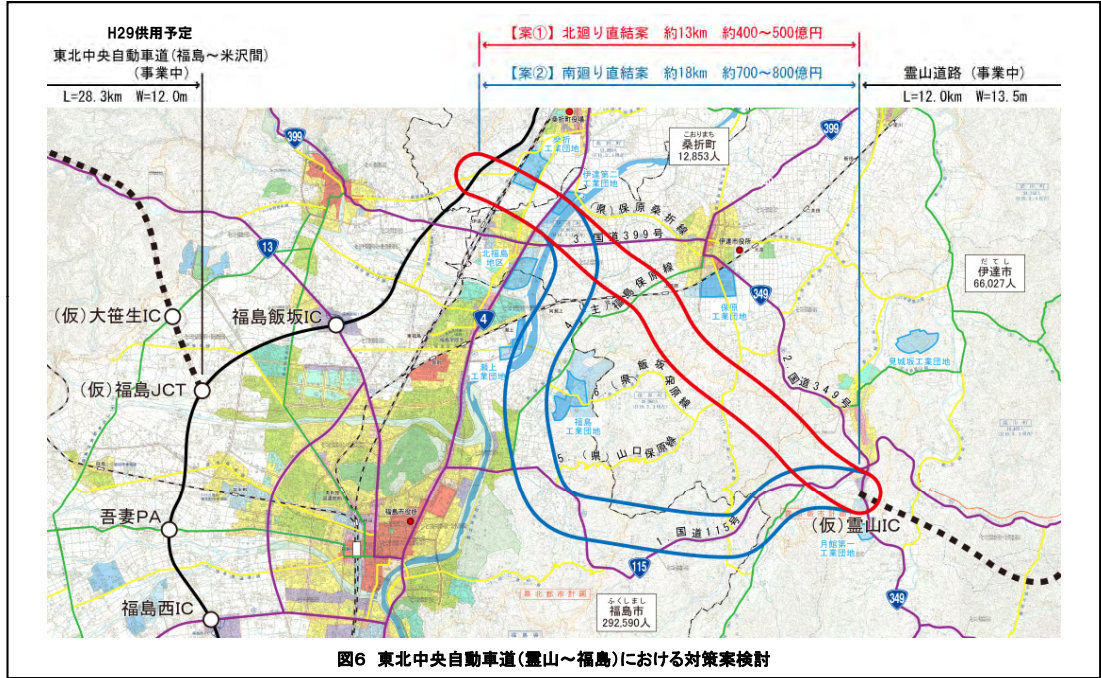
3. 政策目標

- ①復興支援のための東西軸構築
- ②第三次救急医療施設への速達性確保
- ③工業拠点と港湾・IC間の連携強化による産業支援

一般国道 115 号（東北中央自動車道）^{そうま ふくしま} 相馬福島道路（^{りょうぜん ふくしま} 霊山～福島）における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】北廻り直結案(約13km)		【案②】南廻り直結案(約18km)	
	伊達市内を最短で通過し東北道と接続する案		霊山ICから国道115号現道と一部並行し、福島市を通過しながら東北道と接続する案	
復興支援のための東西軸構築 指標: 緊急輸送道路の多重化と、いわき～相馬間の所要時間短縮	○	相馬～福島間の緊急輸送道路が多重化(国道115号と東北中央道) ・いわき～相馬間の迂回時間を短縮(福島市、東北道経由) 【現況】196分 → 【既事業化供用時】174分 → 【整備後】157分	△	相馬～福島間の緊急輸送道路が多重化(国道115号と東北中央道)。 ・いわき～相馬間の迂回時間を短縮(福島市、東北道経由) 【現況】196分 → 【既事業化供用時】174分 → 【整備後】161分
第三次救急医療施設への速達性向上 指標: 相馬地域から福島県立医科大学附属病院への60分圏内外人口	○	相馬地域から第三次救急医療施設までのアクセス改善 ・相馬地域の第三次救急医療施設60分圏域外人口 【現況】11.4万人 → 【整備後】9.5万人(16%減少)	○	相馬地域から第三次救急医療施設までのアクセス改善 ・相馬地域の第三次救急医療施設60分圏域外人口 【現況】11.4万人 → 【整備後】9.5万人(16%減少)
工業拠点と港湾・IC間の連携強化による産業支援 指標: 工業団地～相馬間の所要時間	○	現道隘路や高さ未指定区間の解消し、物流経路を確保 ・福島・伊達市内工業団地から相馬港間の所要時間 【現況】80分 → 【既事業化供用時】60分 → 【整備後】56分	△	現道隘路や高さ未指定区間の解消し、物流経路を確保 ・福島・伊達市内工業団地から相馬港間の所要時間 【現況】80分 → 【既事業化供用時】60分 → 【整備後】57分
経済性	約400～500億円		約700～800億円	
総合評価	○		△	



対応方針: 案①(北回り直結案)による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名: 相馬福島道路(霊山～福島)
- ・区 間: 福島県伊達市霊山町下小国～福島県伊達郡桑折町大字松原
- ・概略延長: 約13km
- ・設計速度: 80km/h
- ・概ねのルート: 図6の案①(北廻り直結案)の通り

(参考) 当該事業の経緯

地元調整の状況等

- ・H23. 9 アンケートで地域の課題と政策目標、対策案に対する意見を聴取
- ・H23. 11 東北地方小委員会において、案①が妥当と判断
- ・H23. 12 アンケートで概ねのルートと出入り口に関する意見を聴取
- ・H23. 12 東北地方小委員会において、ルートと出入り口について了承
- ・H24. 7 都市計画決定告示

地域の要望等

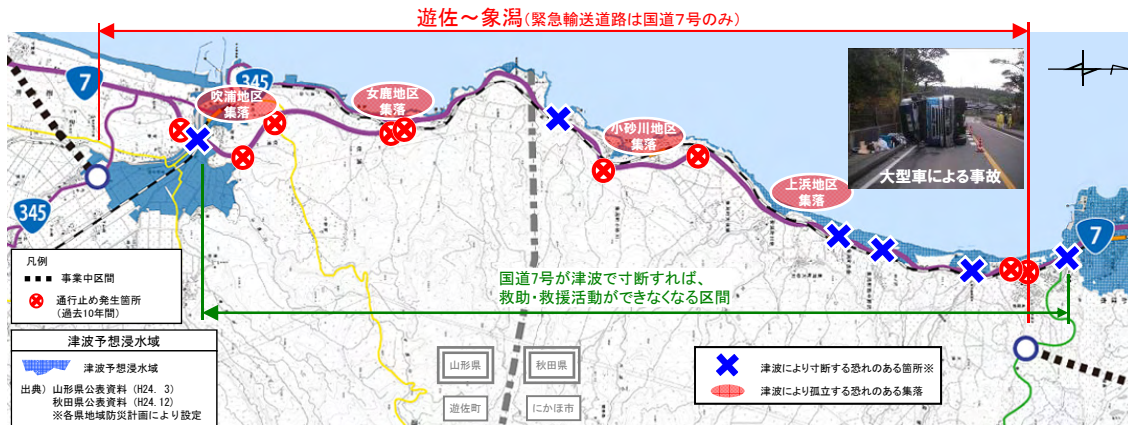
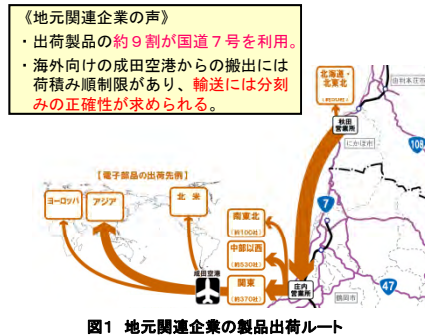
- ・H24. 7 福島県東北中央自動車道建設促進期成同盟会 要望(本省)
- ・H24. 7 福島県知事 国土交通大臣現地視察時 要望
- ・H24. 8 福島市・米沢市・相馬市・伊達市議会連絡協議会 要望(本省)
- ・H24. 11 福島県知事 要望(本省)
- ・H25. 1 福島県知事 要望(本省)

一般国道7号（日本海沿岸東北自動車道）遊佐象潟道路における計画段階評価

1. 秋田・山形県境地域の課題

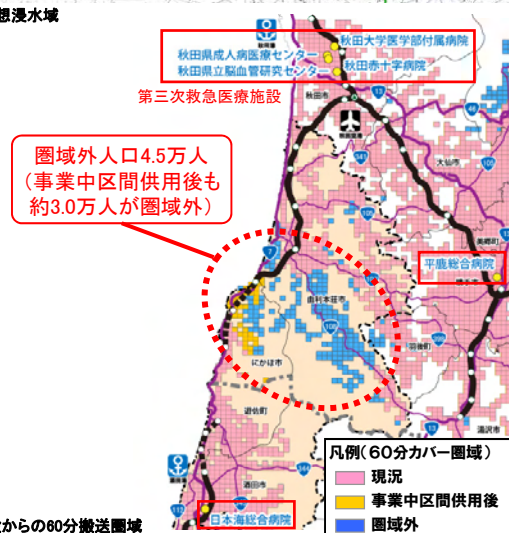
①信頼性の低い国道7号

- 国道7号は、にかほ市の主要産業である電子部品の重要な輸送経路となっている。
- 事故等により通行止めが発生した場合、地域経済や国内外の生産活動への影響が懸念される。（図1・2）
- 津波により寸断した場合、集落孤立の恐れや津波からの避難が課題であり、代替路も存在しないため災害時の救助・救援活動に懸念（図2）



②第三次救急医療施設へのアクセス

- 由利本荘市とにかほ市では、第三次救急医療施設への60分搬送圏域外人口が約4.5万人も存在する。（図3）
- また、日本海沿岸東北自動車道の事業中 구간が整備された場合でも、約3.0万人が圏域外人口であり、高次医療の空白地域である。（図3）



2. 原因分析

①津波浸水域を通過する国道7号の代替路が確保できていない

- 当該区間の唯一の緊急輸送道路である国道7号が津波浸水域を通過している。（図2）
- 国道7号の近隣に代替ルートが存在しないため、広域迂回が発生する。（図4）
- 国道7号（遊佐～象潟）では過去10年間で（H14～H23）で9回の通行止めが発生



②国道7号の速達性が確保できていない

- 当該地域から第三次救急医療施設へのアクセスには、線形不良箇所の存在や冬期の旅行速度低下により、速達性の確保が困難。（図5）



3. 政策目標

- ①常時・非常時の信頼性向上と安定的な物流ルートの構築
- ②第三次救急医療施設への速達性確保

一般国道7号（日本海沿岸東北自動車道）遊佐象潟道路における計画段階評価

4. 対策案の検討

※整備後は事業中区間の供用効果を含む

【案①】全線新設案

【案②】現道活用案

常時・非常時の信頼性向上と安定的な物流ルートへの構築に向けた速達性・信頼性の確保

指標：経路の多重化
指標：避難機能
指標：酒田市～由利本荘市間の迂回距離の変化
指標：酒田市～由利本荘市間の迂回時間の変化

■当該地域の経路が多重化（国道7号と日治道）されることにより以下の効果を発現

- ・津波寸断リスクが解消
- ・国道7号通行止め時の広域迂回が解消
- ・国道7号通行止め時も緊急輸送道路を確保

○ ■津波襲来時には現道の吹浦バイパスが避難場所として機能し、日治道の通行（救助・救援活動）を妨げない。

国道7号寸断時の、酒田市～由利本荘市間の迂回距離・迂回時間の変化

【現 況】： 141km（162分）
【整備後】： 70km（65分）

△ ■現道活用区間では経路が多重化されないため、現道活用区間で通行止めが発生した際には案①の効果を発現できない。

- ・津波寸断リスクが解消
- ・国道7号通行止め時の広域迂回は解消されない
- ・国道7号通行止め時の緊急輸送道路を確保できない

○ ■津波襲来時には、案①のように吹浦バイパスと日治道の役割分担ができないため、本線の通行（救助・救援活動）に支障がでる恐れ有り

国道7号寸断時の、酒田市～由利本荘市間の迂回距離・迂回時間の変化

【現 況】： 141km（162分）
【整備後】： 70km（64分）※
※ただし、現道活用区間が寸断した際には広域迂回が必要となる

第三次救急医療施設への速達性確保

指標：第三次救急医療施設への60分圏域外人口

○ ■速達性の向上により、第三次救急医療施設の60分圏域外人口が減少

第三次救急医療施設への60分圏域外人口の変化

【現 況】： 4.5万人
【事業中区間整備後】： 3.0万人
【整備後】： 2.5万人

○ ■走行性の高い現道区間の活用により、案①と同等の速達性が確保され、第三次救急医療施設の60分圏域外人口が減少

第三次救急医療施設への60分圏域外人口の変化

【現 況】： 4.5万人
【事業中区間整備後】： 3.0万人
【整備後】： 2.5万人

コスト

約500億円

約450億円

総合評価

○

△

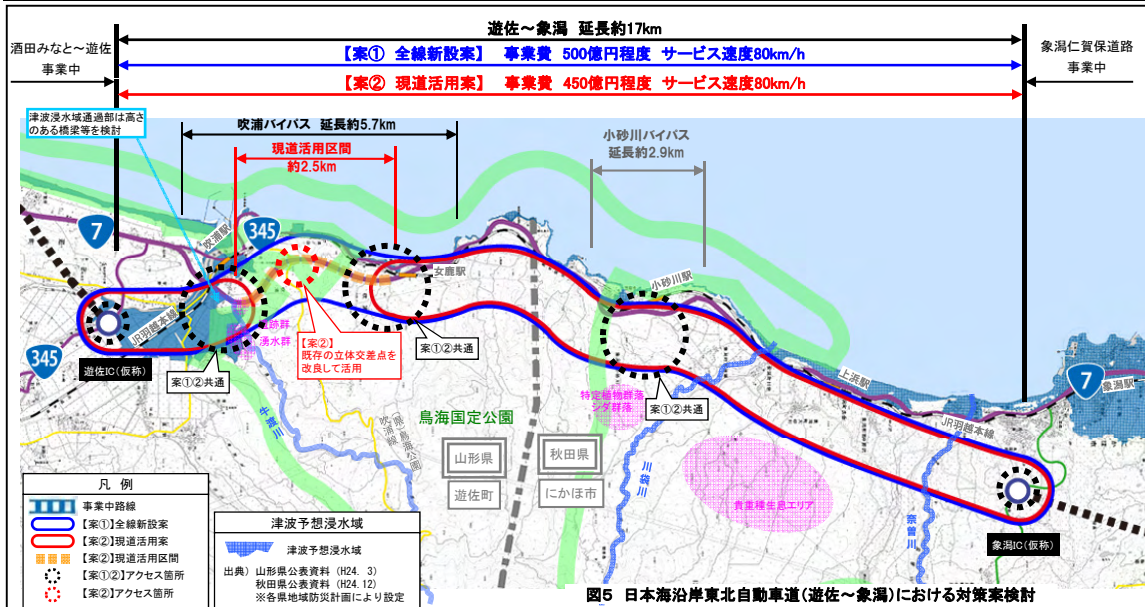


図5 日本海沿岸東北自動車道(遊佐～象潟)における対策案検討

対応方針:案①(全線新設案)による対策が妥当

【計画概要】

・路線名：遊佐象潟道路 ・区間：山形県飽海郡遊佐町～秋田県にかほ市象潟
・概略延長：約17km ・設計速度：80km/h ・概ねのルート：図5の案①の通り

(参考)当該事業の経緯

地元調整の状況等

平成23年 9月：アンケートで地域の課題と政策目標、対策案に対する意見を聴取
平成23年11月：東北地方小委員会において、案①が妥当と判断
平成23年12月：アンケートで概ねのルートと出入口に関する意見を聴取
平成24年 1月：東北地方小委員会において、ルートと出入口について了承
平成24年 7月：都市計画決定告示

地域の要望等

平成24年 6月：秋田県知事が国土交通省に日治道未開通区間の早期整備を要望
平成24年 8月：秋田県知事・県内市町村長・県選出民主党国会議員などが、国土交通省に日治道（遊佐～象潟間）の事業化を要望
平成24年 8月：山形県知事が民主党・国土交通省に日治道を含む3路線の早期整備を要望
平成24年11月：山形・秋田知事が財務省に日治道（遊佐～象潟間）の新規事業化を要望
平成25年 1月：秋田知事が官房長官・国土交通大臣に高速道路網のミッシングリンク解消を要望
平成25年 1月：山形県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
平成25年 1月：3県（新潟・山形・秋田）知事が国土交通大臣に早期事業化を要望

一般国道7号(日本海沿岸東北自動車道) 朝日温海道路に係る計画段階評価

1. 新潟・山形県境地域の課題

①通行止め時には広域迂回が発生

○災害等の通行規制が年平均で約13回、計206時間発生



図1 法面崩壊(鶴岡市小岩川地区)

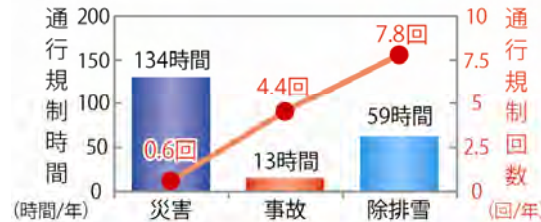


図2 国道7号の通行規制回数・時間(年平均)

②交通事故の多発

- 交通事故の多発箇所(100件/億台キロ以上)が6箇所存在
- 特に冬期は積雪等により道路状況が悪化し、登坂不能や交通事故が発生



図3 冬期の交通事故(村上市大須戸)



図4 当該地域の第三次救急医療施設60分圏域

③第三次救急医療施設への速達性

- 第三次救急医療施設に60分で到達できない地域が広く分布(圏域外人口約1.3万人)

④広域的な物流経路として機能が低い

- 日本海側の高速道路のネットワークは、太平洋側の代替ルートとして機能が低い
- 青森～大阪間の最短距離は日本海側ルートであるが、時間的優位性がない(日本海側回り:1,050km, 14.5時間 ⇄ 太平洋側回り:1,240km, 14.0時間)

⑤観光客数が減少傾向

- 県外からの観光客数は約1割減少(約25万人(H17)→約22万人(H21))
- 出典:観光動態調査(村上市、鶴岡市)

2. 原因分析

①代替路がない

脆弱な道路ネットワーク

- 当該地域は、国道7号が、唯一の幹線道路であり、災害等で通行止めが発生すると広域な迂回が必要

②道路幾何構造の不良

- 当該地域の国道7号は、急カーブが11箇所、急な坂が21箇所と多く存在

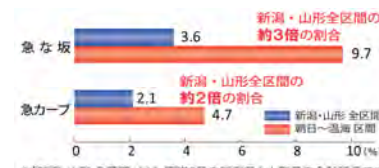


図6 国道7号の急な坂・急カーブの割合

③大型車の交通量が多い

- 当該地域は、大型車が通過できる幹線道路は国道7号だけであり、大型車の交通量が多い(大型車混入率33%)

④速達性の確保ができていない

- 高次医療施設のカバー圏や観光圏域内外の移動範囲の拡大に支障がある

- 北東北～関西方面の移動について日本海側回りは高速道路網が不十分であり、太平洋側回りより時間を要する

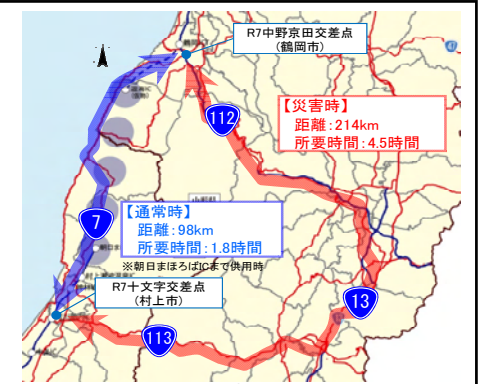


図5 広域迂回状況

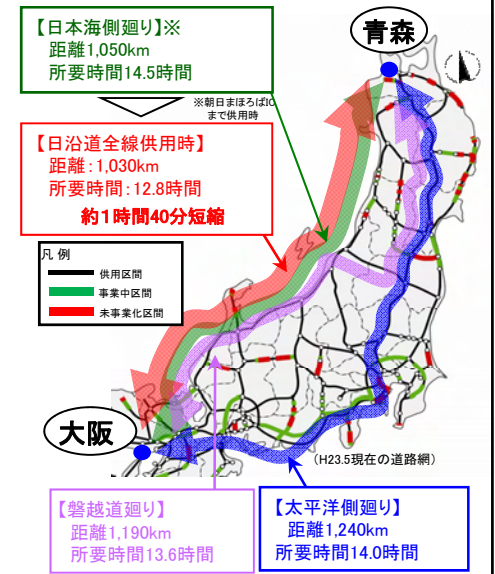


図7 高規格幹線道路網図

3. 政策目標

- ①リダンダンシーの確保
- ②日常生活の安全性向上
- ③『いのちをつなぐ道』の機能強化
- ④最短時間で結ぶ災害に強い物流経路の確保
- ⑤観光振興の促進

一般国道7号(日本海沿岸東北自動車道) 朝日温海道路に係る計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目		Aルート帯案		Bルート帯案		Cルート帯案		(A～Cルート帯案)		
		・ルート延長が短くなるように配慮したルート帯案 ・約39km	・国道7号とのスムーズな接続に配慮したルート帯案 ・約41km	・国道7号とのスムーズな接続に配慮したルート帯案 ・約41km	・笹川流れへのアクセスに配慮したルート帯案 ・約41km	・一部区間で現在の道路を活用する案 ・約39～41km				
災害時の適応性	◎	◎	・南北方向の道路が国道7号と高規格幹線道路の2本になり、南北の行き来が寸断されにくくなる。	◎	・南北方向の道路が国道7号と高規格幹線道路の2本になり、南北の行き来が寸断されにくくなる。	◎	・南北方向の道路が国道7号と高規格幹線道路の2本になり、南北の行き来が寸断されにくくなる。	△	・災害等により、現道活用区間で通行止めが発生した場合には、現状と同様に大幅な迂回（遠回り）が必要となる。	
交通事故の削減 (交通事故件数予測)	◎	△	・46件/4年削減 現況 109件/4年 → 整備後 63件/4年	◎	・52件/4年削減 現況 109件/4年 → 整備後 57件/4年	○	・49件/4年削減 現況 109件/4年 → 整備後 60件/4年	△	・45～39件/4年削減 現況 109件/4年 → 整備後 64～70件/4年	
朝日まほろばIC～温海IC (仮称)間の所要時間	◎	◎	・26分短縮 現況 56分 → 整備後 30分	◎	・25分短縮 現況 56分 → 整備後 31分	◎	・25分短縮 現況 56分 → 整備後 31分	○	・22～23分短縮 現況 56分 → 整備後 33～34分	
山北徳洲会病院～県立 新発田病院の所要時間	—	○	・12分短縮 現況 76分 → 整備後 64分	◎	・16分短縮 現況 76分→整備後 60分	◎	・16分短縮 現況 76分→整備後 60分	—	・全線高速道路整備案とほとんど 変わらない。	
最寄りIC～笹川流れ への所要時間	—	△	・整備後34分(24km)	○	・整備後24分(16km)	◎	・整備後17分(11km) ・笹川流れへのアクセスは良好	—	・全線高速道路整備案とほとんど 変わらない。	
インターチェンジの利便性 (国道7号との迂回路としての互換性)	—	△	・一部区間では、国道7号からインター チェンジまでの距離が遠くなる。	◎	・国道7号から近い位置にインターチェ ンジがある。	△	・一部区間では、国道7号からインター チェンジまでの距離が遠くなる。	—	・全線高速道路整備案とほとんど 変わらない。	
自然環境	—	○	・希少動物等の生息域を通過するが、トンネル等 で影響が小さくなるよう配慮	◎	・国道7号周辺を通過するため、希少 動物等に与える影響が小さい	○	・希少動物等の生息域を通過するが、トンネル等 で影響が小さくなるよう配慮	—	・全線高速道路整備案とほとんど 変わらない。	
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る。							△	・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 振動等の環境は悪化することが予想される。
施工性	—	△	・狭い県道を利用する区間があるため、 資材の搬入や搬出がしづらい。	◎	・国道7号沿いを通過するため、資材の 搬入や搬出が容易	△	・狭い県道を利用する区間があるため、 資材の搬入や搬出がしづらい。	—	・全線高速道路整備案とほとんど 変わらない。	
整備効果の発現	◎	◎	・Cルート帯案より事業期間が短く、 整備効果が早期に発現。	◎	・Cルート帯案より事業期間が短く、 整備効果が早期に発現。	△	・長大トンネルなどの構造物が多く、事業期間が 長くなるため、整備効果の発現に時間を要す。	◎	・全線高速道路整備案とほとんど 変わらない。	
事業費	○	○	約1,800～2,000億円	◎	約1,700～1,900億円	△	約1,900～2,100億円	◎	左記案よりも約100億円コスト縮減	
地域意見聴取結果 (地域住民等)	2,995件(約77%)の方が望ましいと回答		1,331件(約33%)の方が望ましいと回答		1,812件(約45%)の方が望ましいと回答		560件(約14%)の方が望ましいと回答		384件(約10%)の方が望ましいと回答	
地域意見聴取結果 (企業・団体等)	123社(約61%)の企業が望ましいと回答		48社(約26%)の企業が望ましいと回答		92社(約49%)の企業が望ましいと回答		21社(約11%)の企業が望ましいと回答		22社(約11%)の方が望ましいと回答	

※◎改善・満足している ○改善・満足しているが他案に比べやや劣る △改善・満足しているが、他案に比べ劣る

※着色箇所:政策目標



対応方針:

1. Bルート帯案とする。
2. 全線高速道路整備案とする。
3. その他

今後実施する具体的な道路構造等の検討に際し、事故や災害時の耐災性・利便性向上、避難場所としての防災機能、地域経済の活性化等の観点から、中央分離帯の設置や追越車線、災害等を考慮した幅員の確保、簡易な形式の連結位置の追加、休憩施設の整備等について、別途考慮する。

(参考)当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

- H24. 12 都市計画決定 温海都市計画道路 鼠ヶ関温海線(県境～あつみ温泉IC)
- H25. 1 都市計画決定 村上都市計画道路 朝日山北幹線道路(朝日まほろばIC～県境)

地域の要望等

- H24. 10 鶴岡市長、三川町長等が国土交通政務官に早期事業化の要望
- H24. 11 村上市長、鶴岡市長等が国土交通大臣政務官に全線開通の要望
- H24. 11 4 県議会協議会(青森、秋田、山形、新潟県議会)が国土交通政務官に早期事業化の要望
- H25. 1 山形県知事が国土交通大臣に平成25年度新規事業化の要望
- H25. 1 新潟、山形、秋田の3県知事が国土交通大臣に平成25年度新規事業化の要望
- H25. 2 東北日本海沿岸市町村議会協議会が国土交通省政務3役に平成25年度新規事業化の要望

1. 十和田湖地域の課題

①幹線道路の脆弱性

- 災害が多発し、長期間にわたる全面通行止めが発生(写真1、2)
- 落石崩壊による特殊通行規制区間、線形不良箇所等が多く存在

②著しい観光渋滞

- 十和田湖、奥入瀬溪流は年間約240万人の観光客が訪れる観光地であり、国道103号は主要なアクセスルートとなっているが、観光シーズンに著しい渋滞が発生(写真3)



写真1 法面崩壊(H11.3.10)



写真2 大規模落石(H20.7.24)



写真3 観光時期における慢性的な渋滞



図1 十和田湖地区平面図

2. 原因分析

①線形不良・幅員狭小区間の存在

- 奥入瀬溪流区間: 擦れ違い困難(W<5.5m)、線形不良箇所(R<100m)66箇所

七曲区間: つづら折り区間が約6km連続、線形不良箇所(R<100m)47箇所

- 過去10年間で奥入瀬溪流区間は27回、七曲区間は8回の全面通行止(図2)

- 防災カルテ対策箇所が7箇所

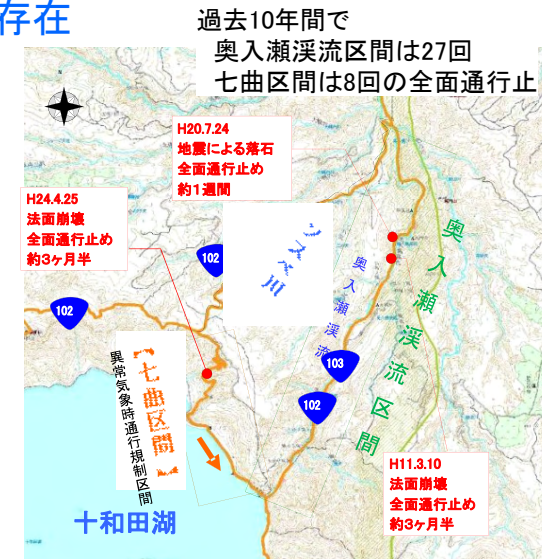


図2 国道103号の交通規制

②観光交通と日常交通の混在

- 奥入瀬・十和田湖等に向かう観光交通と日常的な交通が混在するため、渋滞が顕著

③国立公園の特別保護区域内のため、抜本対策が困難

- 奥入瀬溪流区間は、十和田八幡平国立公園の特別保護区域内に位置するため、抜本的な対策が困難。

3. 政策目標

①幹線道路の脆弱性を解消

②観光シーズンにおける渋滞の解消

③国立公園の特別保護区である奥入瀬溪流の自然保護

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】別線整備①(5.2km)	【案②】別線整備②(5.5km)
	最急縦断勾配4%、トンネル延長を4.5kmとした案	最急縦断勾配3%、トンネル延長を4.8kmとした案
幹線道路の脆弱性解消	新たに道路が整備されるため、落石等のリスク箇所を回避する。 ○すれ違い困難、線形不良箇所 【現 況】すれ違い困難・線形不良箇所 66箇所 【整備後】すれ違い困難・線形不良箇所 0箇所 ・防災カルテ要対策箇所 【現 況】防災対策箇所 7箇所 【整備後】防災対策箇所 0箇所	新たに道路が整備されるため、落石等のリスク箇所を回避する。 ○すれ違い困難、線形不良箇所 【現 況】すれ違い困難・線形不良箇所 66箇所 【整備後】すれ違い困難・線形不良箇所 0箇所 ・防災カルテ要対策箇所 【現 況】防災対策箇所 7箇所 【整備後】防災対策箇所 0箇所
観光シーズンにおける渋滞解消	新たに道路が整備されるため、観光シーズンの渋滞を解消する。 ○観光交通と生活交通の分離により渋滞が改善(焼山温泉郷～湖畔(休屋)) 【現 況】77分、21km/h 【整備後】28分、50km/h (49分短縮)	新たに道路が整備されるため、観光シーズンの渋滞を解消する。 ○観光交通と生活交通の分離により渋滞が改善(焼山温泉郷～湖畔(休屋)) 【現 況】77分、21km/h 【整備後】28分、50km/h (49分短縮)
奥入瀬溪流の自然保護	○バイパスにより奥入瀬溪流区間の交通規制が可能となり公園利用環境が改善	○バイパスにより奥入瀬溪流区間の交通規制が可能となり公園利用環境が改善
経済性	約230億円	約260億円
総合評価	○	△

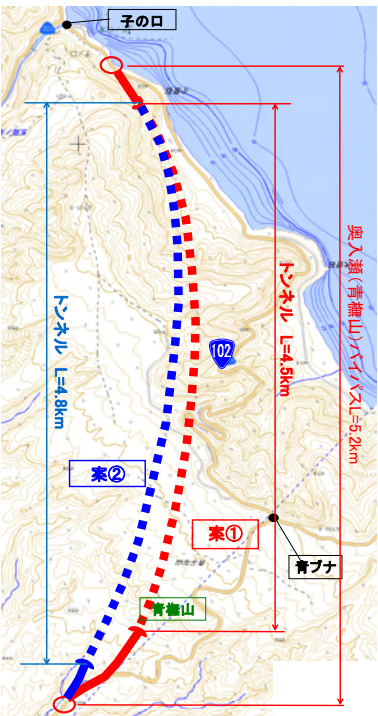
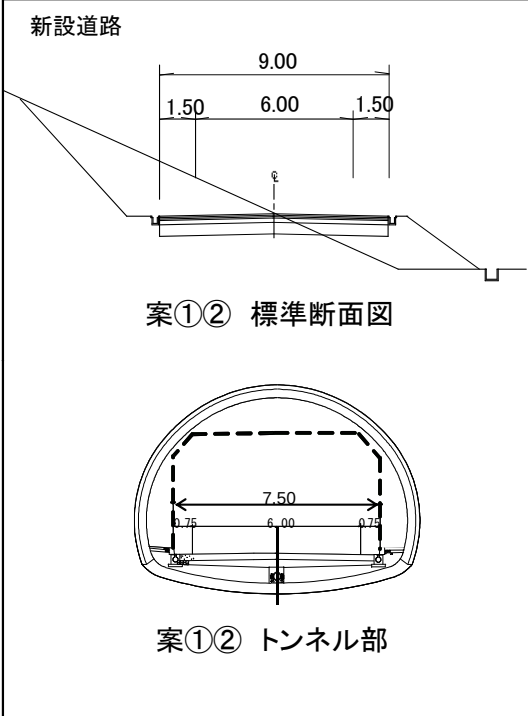


図3 対策案検討



案①② 標準断面図

案①② トンネル部

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103号
- ・区間: 青森県十和田市青楓山～青森県十和田市子ノ口
- ・概略延長: 5.2km
- ・標準車線数: 2車線
- ・設計速度: 50km/h
- ・概ねのルート: 図3案①の通り

(参考)当該事業の経緯等

経緯

- ・H12 事業化(青森県施工)
- ・H22.10 公園事業の変更(中央環境審議会)

地域の要望等

- H20～H22: 青森県が直轄権限代行を国土交通省に要望
- H24. 7: 道路関係4団体所属の県内首長が国直轄事業での早期事業化を国土交通大臣に要望
- H24. 8: 国道103号青楓山バイパス建設促進期成同盟会が国直轄事業での早期事業化を国土交通大臣に要望
- H25. 1: 青森県知事が国直轄事業での早期事業化を国土交通大臣に要望
- H25. 2: 十和田市、十和田市議会、国道103号青楓山バイパス建設促進期成同盟会が国直轄事業での早期事業化を国土交通大臣に要望
- H25. 3: 十和田市長が権限代行を国土交通副大臣に要望

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

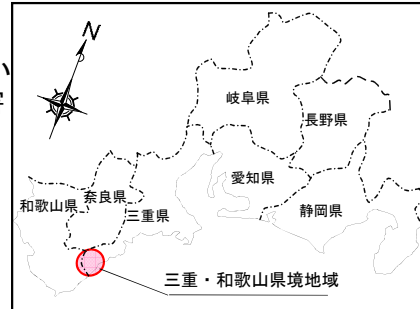
①東海・東南海・南海地震に予測される津波被害

○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）



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）

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

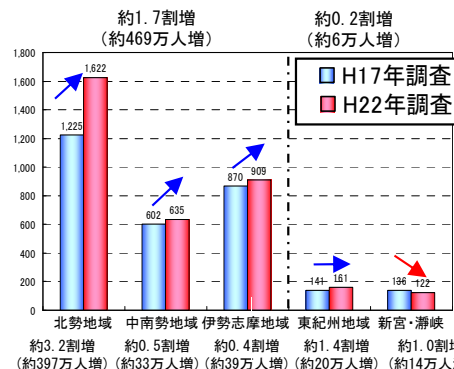
○当該地域では、第2次医療において緊急性・専門性の高い医療を担当。

○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）。



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）



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

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。



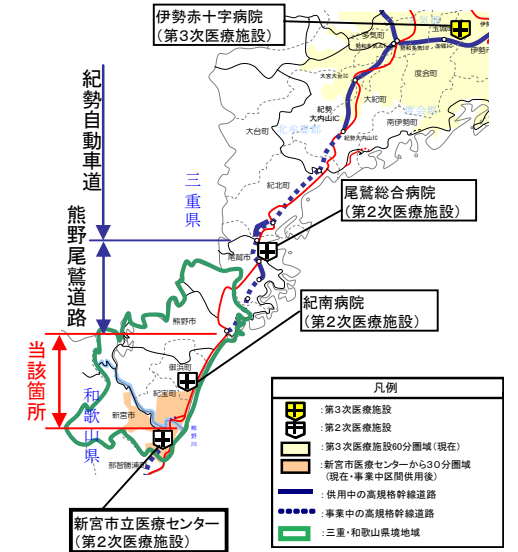
出典：防災みえ及び防災わかやまの津波浸水予測データより作成

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な役割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、地域の中心的な役割を担う医療施設へ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。



※地域の高度医療の中心的医療施設

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

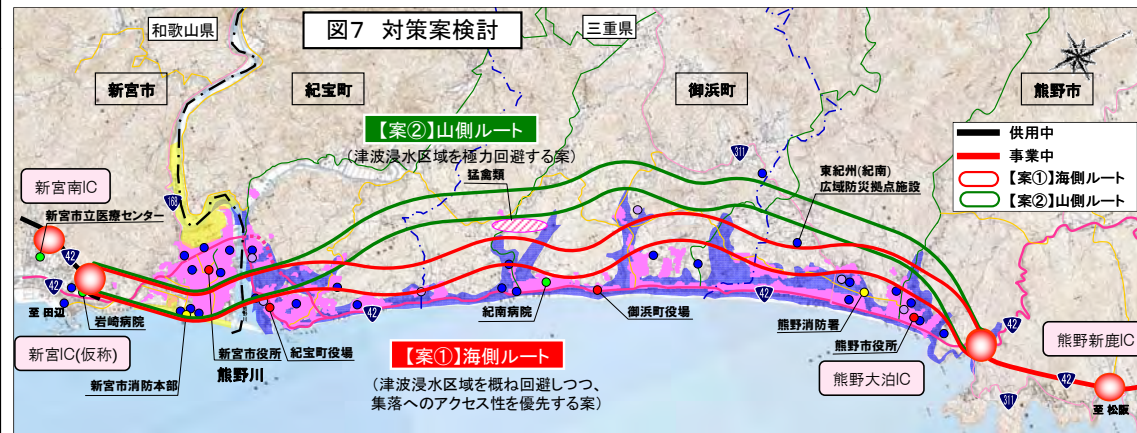
④主要な観光資源などの連絡性を高め、周遊性を確保

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
道路規格	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。	
延長	80km/hで走行できる自動車専用道路	
アクセシビリティ向上(所要時間)※	約30km	約31km
医療施設への到達性※	約22分短縮(現況:約45分→整備後:約23分) ◎ 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)	約22分短縮(現況:約45分→整備後:約23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由が必要。
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

地域の要望等

- H24.6 和歌山県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
- H24.7 三重県・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
- H24.10 三重県・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
- H25.1 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

奈良県十津川村周辺地域における計画段階評価

1. 奈良県十津川村周辺地域の課題

①異常気象・災害時における国道168号の通行止め

- 国道168号は、和歌山県新宮市と奈良県五條市方面を連絡する唯一の幹線道路（図1）
- 十津川村内の国道168号では過去5年間（H19.4～24.8）に、落石・崩土による18回の全面通行止め、および豪雨による全面通行止が計47回発生
- さらに、平成23年9月の台風12号では、大規模な崩土が13箇所が発生。このうち10箇所は十津川村内の道路被災により、10地区（103世帯、195人）が孤立したほか、救命・救急活動に支障（図2）
- このほか、十津川村内の国道168号には、防災点検要対策箇所（56箇所）、地すべり危険箇所（3箇所）が多数存在し、災害に対して脆弱



図1 国道168号位置図

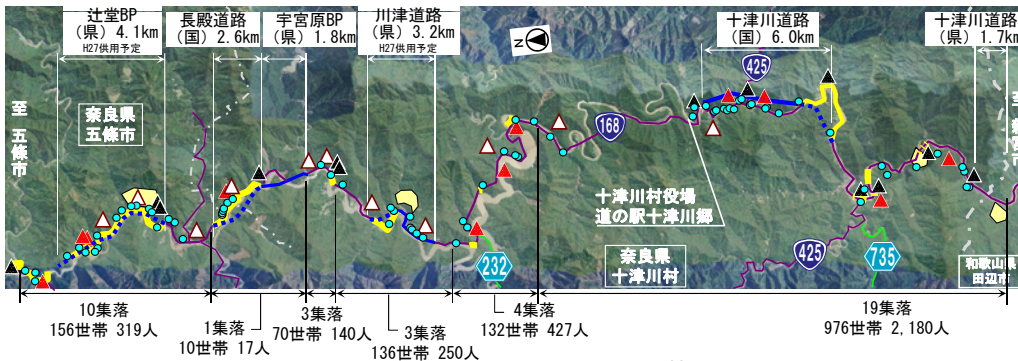
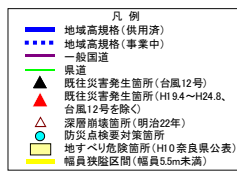


図2 当該地域の被災状況

②地域の活性化や住民生活を支えるための主要幹線道路が脆弱

- 十津川村はサービス業の割合が高く観光が主要な産業であるが、国道168号は、カーブが多く、走行性が悪いため観光利用が減少傾向（図3、図4）
- 国道168号は、ほぼ全線が事前通行規制区間に指定され、土砂災害が頻繁に発生
- 国道168号の通行止め時の迂回路となる周辺道路もほぼ全線が事前通行規制区間に指定されており、災害時に孤立が懸念される地域

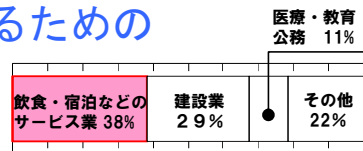


図3 十津川村の産業別就業割合

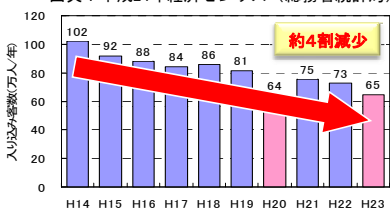


図4 十津川村の観光客入込客数

2. 原因分析

①災害時に脆弱な区間の存在

- 深層崩壊が想定される区域内の国道168号では、未改良区間（幅員5.5m未満）を含む道路整備が未着手の区間が2区間存在
- 2区間においては、過去の深層崩壊箇所（3箇所）、既往災害発生箇所（5箇所）、防災点検要対策箇所（6箇所）が存在し、災害時に脆弱（図5）

【24日間通行止め】



【写真①】 国道168号崩落状況（H23.9）

【15時間通行止め】



【写真②】 国道168号崩落状況（H24.6）

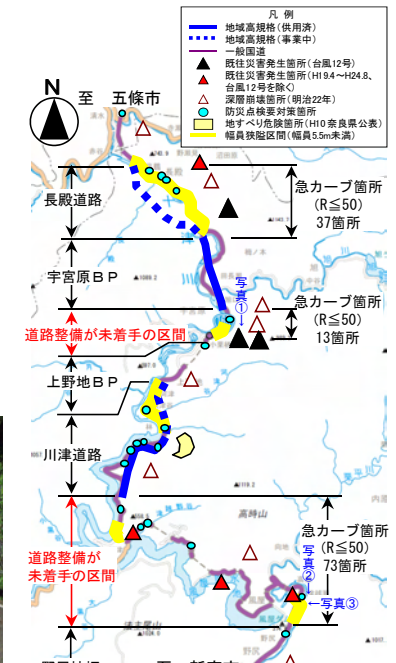


図5 当該地域の概要

②道路整備が未着手の区間では、急カーブが連続

- 道路整備が未着手の区間では、86箇所の急カーブが存在、うち18箇所は幅員5.5m未満の区間に存在
- 幅員5.5m未満では、路肩欠損等の道路損傷により通行不能となる可能性が高く、災害に脆弱

※急カーブ
 ・第3種第2級において、設計速度の特例値（40km/h）での曲率半径（50m）を満たさない箇所



【写真③】 幅員狭小区間ですれ違う車両

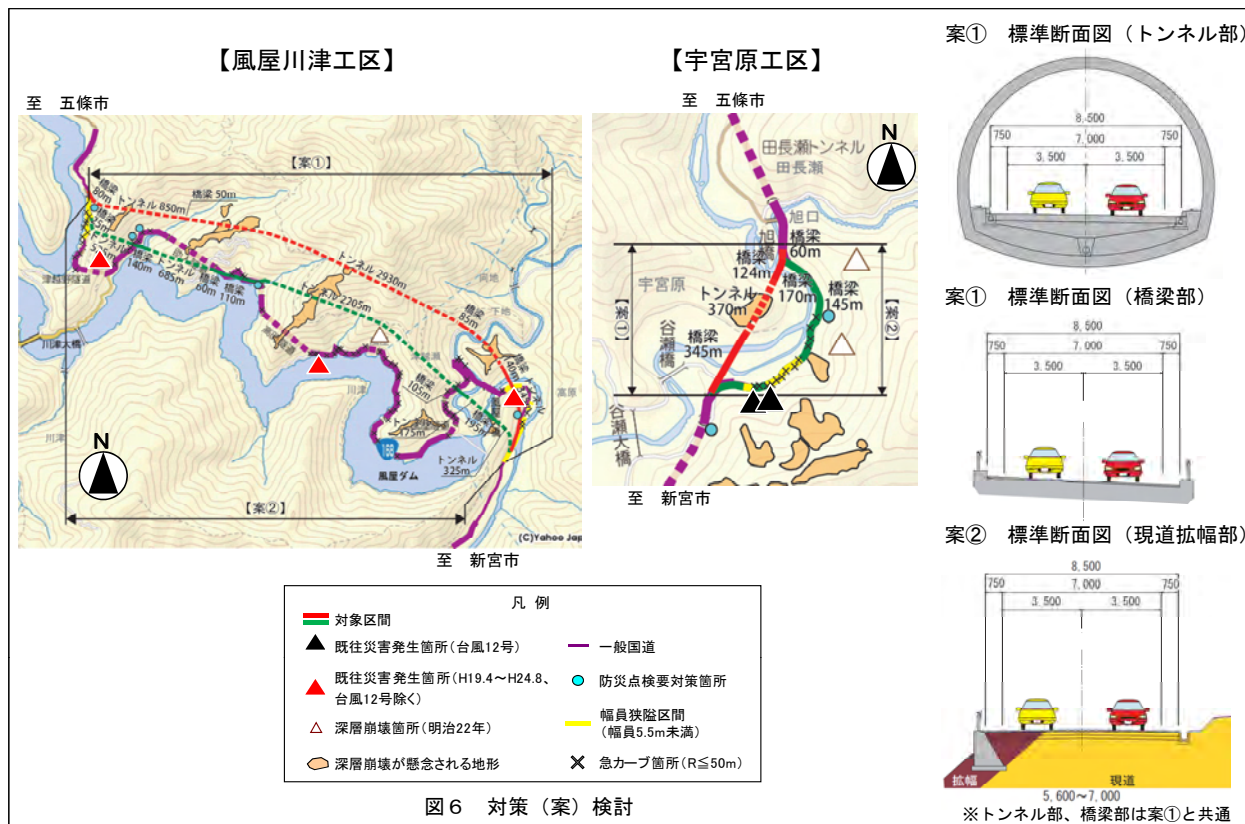
3. 政策目標

- ① 災害時にも機能する幹線道路の確保
- ② 広域的な周遊観光ルートの形成による地域活性化
- ③ 第二次医療施設への速達性の向上による安心な住民生活の確保

とつかわ
奈良県十津川村周辺地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】 全線をバイパスにて整備する案	【案②】 現道を道路改良、またはバイパスにより整備する案
①災害時にも機能する幹線道路の確保	・全区間に代替路あり ・集落へのアクセス性が改善され、災害時避難経路の確保に優れる	・一部区間で代替路なし ・急峻な地形に沿ってルートが位置しており、土砂災害の発生などが懸念
指標①: 既往災害発生箇所における対応	○ 【現況】5箇所 ⇒ 【整備後】全て解消 (宇宮原工区、風屋川津工区ともに解消)	× 【現況】5箇所 ⇒ 【整備後】2箇所未解消 (宇宮原工区の2箇所は未解消)
指標②: 防災点検要対策箇所、地滑り危険箇所における対応	○ 【現況】6箇所 ⇒ 【整備後】ルート構造により全て解消	× 【現況】6箇所 ⇒ 【整備後】1箇所未解消 (宇宮原工区の1箇所は未解消。別途対策が必要)
指標③: 幅員狭小区間の解消 (幅員5.5mに対応していない区間)	○ 【現況】1.4km ⇒ 【整備後】全て解消 (宇宮原・風屋川津工区ともに解消)	○ 【現況】1.4km ⇒ 【整備後】全て解消 (宇宮原・風屋川津工区ともに解消)
指標④: 線形の厳しい箇所の解消 (急カーブ箇所(R≤50m))	○ 【現況】86箇所 ⇒ 【整備後】全て解消	○ 【現況】86箇所 ⇒ 【整備後】全て解消 (うち、宇宮原工区の13箇所は線形改良で対応)
②第二次医療施設への速達性の向上	・ バイパス道路の整備により、被災時における救急搬送ルートを確保	・ バイパス整備及び現道改良により、被災時における救急搬送ルートを確保 ・ ①案に比べて速達性に劣る
指標: 第2次医療施設への所要時間の改善 (現道被災時における第二次医療施設への所要時間)	○ (十津川村役場～五條県立病院) 【現況】248分 ⇒ 【整備後】73分(175分短縮)	○ (十津川村役場～五條県立病院) 【現況】248分 ⇒ 【整備後】73分(175分短縮)
コスト	240億円 (L=6.7km)	230億円 (L=6.8km)
総合評価	○	×



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168号
- ・区間: 奈良県吉野郡十津川村大字野尻～大字宇宮原
- ・延長: 6.7km
- ・車線数: 2車線
- ・設計速度: 60km/h
- ・概ねのルート: 図6 案①の通り

(参考)当該事業の経緯等

地域の要望等

- OH24年 7月 奈良県知事が国土交通大臣に「国道168号「地域高規格道路五條新宮道路」の早期整備」を要望
- OH24年11月 奈良県知事が国土交通大臣に「地域高規格道路五條新宮道路の早期整備」を要望
- OH25年 1月 国道168号(五條・新宮間)整備促進協議会が政務官に「地域高規格道路五條新宮道路(風屋川津工区・宇宮原工区)の直轄権限代行による事業化」を要望
- OH25年 3月 奈良県知事が国土交通大臣に「『風屋川津・宇宮原工区』の直轄権限代行事業による平成25年度新規事業化」を要望

滝室坂地域における計画段階評価

1. 滝室坂地域の課題

①脆弱な幹線道路等により救命活動、通勤・通学等に課題

○九州北部豪雨(H24.7)により滝室坂地区では随所で道路やJRが寸断され、特に幹線道路である国道57号は40日間にも及ぶ全面通行止めを強いられた。このため、救急・救命活動や通勤・通学、経済活動などの住民生活に支障が発生した。

○今後も事前通行規制(全面通行止め)や被災により救急・救命活動や通勤・通学、経済活動などの住民生活に支障を与えることが懸念される。

②線形不良等箇所により走行環境が悪く安全な交通に課題

○滝室坂の国道57号は大分と熊本を結ぶ幹線道路であり、大型車も多く、物流や経済活動の根幹となっているが、急カーブ(最小曲線半径R=30m)、縦断線形不良区間(最大縦断勾配8%)が連続し、安全な交通が確保されていない。また、冬季には路面が凍結し、事故発生件数も他の季節と比べて多い。



③地域間の移動サービスレベルが低く、経済活動、交流・連携に課題

○大分～熊本間は、移動サービスレベルが低いため、滝室坂周辺には、様々な観光スポットがあるものの移動時間に不満を感じている利用者が多い等経済活動、交流・連携に課題が生じている。

2. 原因分析

①災害が発生しやすい地形地質

○滝室坂が位置する阿蘇外輪山のカルデラ周縁は、溶結凝灰岩の上に火山灰が浅く堆積している箇所が多く、傾斜角も約30度と急峻であるため、大雨が降ると表層が崩落しやすい特徴がある[写真①、図4]

○阿蘇地域は熊本県内でも降雨量が多く、滝室坂では平成2年の災害で連続雨量265mm(時間最大67mm)、平成24年の災害では連続雨量260mm(時間最大87mm)で災害が発生している[表1]

○今回の被災箇所周辺も同様な地形・地質であり、今後も災害発生リスクは残っている

②急峻な地形

○滝室坂は地形にあわせ約4km区間で220mの標高差に対応していることから、線形や縦断勾配が厳しい箇所が多数存在

○線形不良箇所が多いことから正面衝突事故が多い
 また、滝室坂で発生した事故247件のうち138件(56%)が冬季の事故[表2]

③時間距離の差が大きい

○大分～熊本間の最短距離となる国道57号の走行速度が低い。

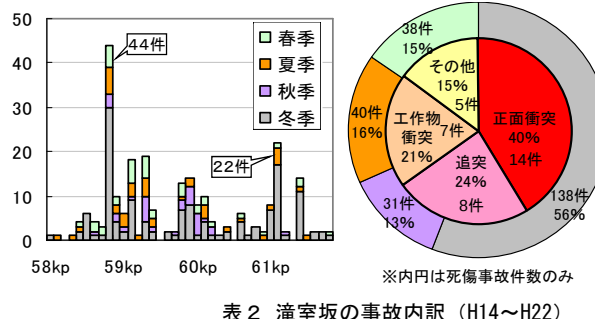


図4 土砂災害発生イメージ

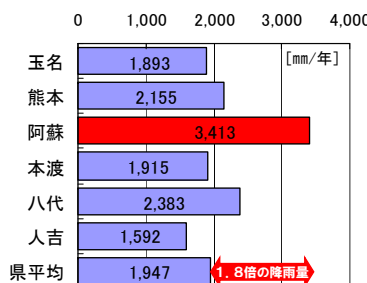


表1 熊本県の年間降雨量(H23)



3. 政策目標

- ① 安全で信頼性のある通行の確保 ② 大分～熊本間の高速サービスの向上

滝室坂地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】現道案 (L=3.0km)	別 線 案	
		【案②】トンネル案 (L=6.3km)	【案③】橋梁案 (L=4.4km)
	法面对策やロックシェッド等により被災リスク箇所を整備	トンネル整備により被災リスク箇所を回避	橋梁整備により被災リスク箇所を回避
安全・安心な 通行の確保	△ 線形不良の課題が残る	○ 線形不良の課題が解決 (線形不良箇所 20箇所 ⇒ 解消)	○ 線形不良の課題が解決 (線形不良箇所 20箇所 ⇒ 解消)
	△ 冬季の路面凍結の課題が残る	○ 冬季の路面凍結の課題が解決	△ 冬季の路面凍結の課題が残る
大分～熊本間の 地域連携強化	× 所要時間(R57笹倉～坂梨) 現況:15分 ⇒ 短縮 なし	○ 所要時間(R57笹倉～坂梨) 現況:15分 ⇒ 整備後5分 短縮 約 10分	× 所要時間(R57笹倉～坂梨) 現況:15分 ⇒ 整備後14分 短縮 約 1分
経 済 性	概ね400億円	概ね230億円	概ね570億円
総 合 評 価	△	○	×

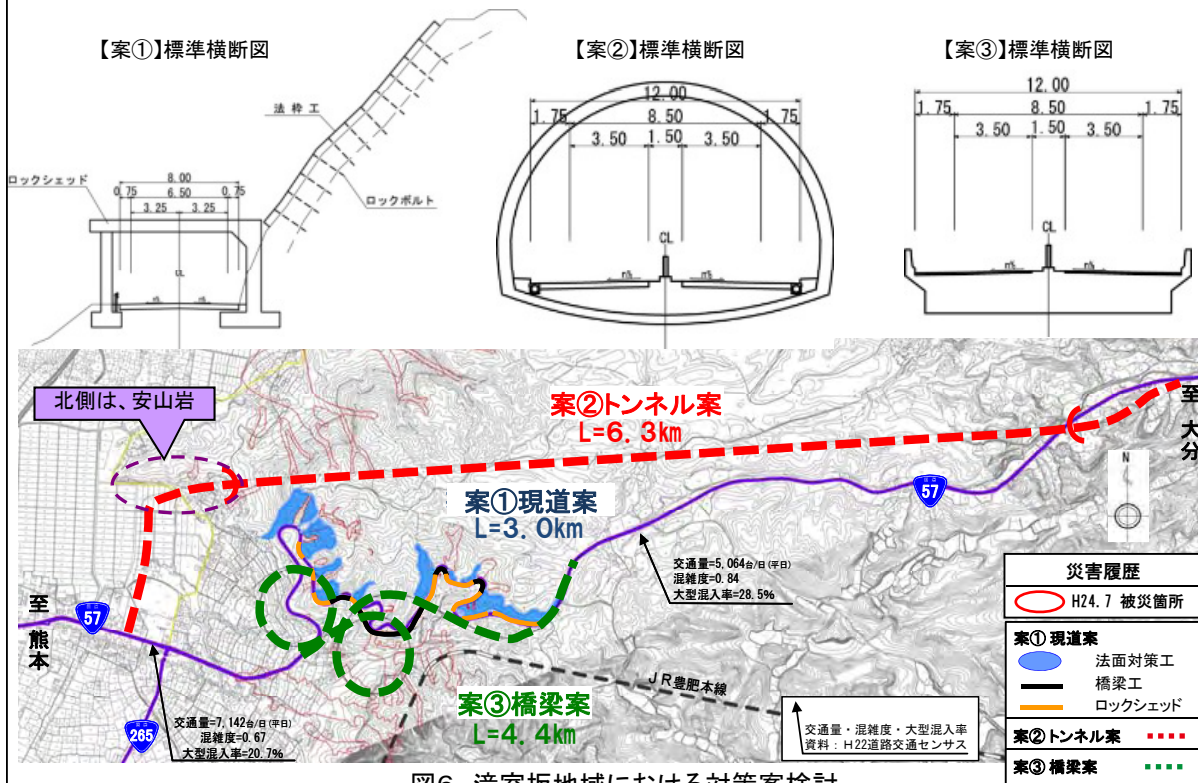


図6 滝室坂地域における対策案検討

対応方針(案): 案②による対策が妥当

【計画概要】

- ・ 路線名: 一般国道57号
- ・ 区 間: 熊本県阿蘇市波野小地野～阿蘇市一の宮町坂梨
- ・ 概略延長: 6.3km
- ・ 設計速度: 80km/h
- ・ 車 線 数: 2車線
- ・ 概ねのルート: 図6のとおり

(参考)当該事業の経緯等

【経緯】

- H24. 7. 12 九州北部豪雨により、斜面崩壊等が発生し全面通行止め
- H24. 8. 20 仮橋による仮復旧
- H24. 12. 26 第1回 国道57号滝室坂防災対策検討委員会
- H25. 2. 13 第2回 国道57号滝室坂防災対策検討委員会
- H25. 3. 15 第3回 国道57号滝室坂防災対策検討委員会
- H25. 4. 9 第4回 国道57号滝室坂防災対策検討委員会
- H25. 4. 15 第5回 国道57号滝室坂防災対策検討委員会
- 最適案の選定(トンネル案の選定)

【地域の要望等】

- H24. 8 熊本県知事より滝室坂地域の抜本対策について要望
- H24. 11 熊本県知事及び大分県知事より中九州横断道路として活用可能な形で早期整備を要望
- H25. 2, H25. 3 熊本県知事及び大分県知事より中九州横断道路として活用可能な形で早期整備、H25年度事業化を要望 等

尾張北部地域における計画段階評価

1. 尾張北部地域の課題

①交通渋滞

○尾張北部地域は、東西交通の東名・名神高速と名古屋市の都心域から放射状に延びる道路(名古屋高速道路・国道41号)とが交わる交通の要衝。

国道41号は、名神高速小牧IC・名古屋高速小牧北出入口へのアクセス道路であり、交通が集中(図1)

○交通の利便性をいかし、国道41号沿線には、国内有数の製造業・運送会社等が沿線に立地、貨物輸送交通により、慢性的に渋滞が発生。通勤時には面的にエリア全体で激しい渋滞が発生。(写真1)

○南新田～塔野地間の渋滞損失時間は、33万人時間/年・kmと愛知県直轄平均の約1.6倍、中部管内直轄平均の約3倍となっている。(図2)



図1 尾張北部地域の渋滞損失の状況

村中以北の渋滞による先づまり渋滞で、村中以南区間が中部管内ワースト1位

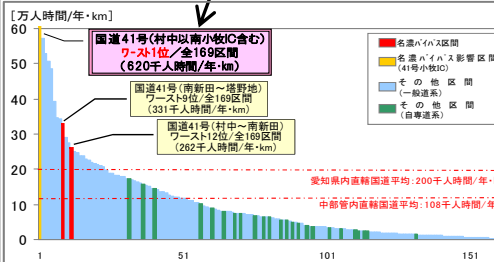


図2 中部管内直轄国道kmあたり渋滞損失時間(未事業化区間・Ⅱ環内側除く：H17センサス区間)



写真1 渋滞状況(横内南交差点付近)

2. 原因分析

①国道41号・並行路線における交通容量不足

○国道41号以外の南北幹線道路が脆弱で、国道41号及び並行路線では、混雑度が1.0を超過。[断面A：断面の交通容量が約135百台/日超過(2車線の県道等の交通容量に相当)](図3・4)

○沿線地域発着交通の国道41号への依存度が高く、沿線には大規模事業所が多数点在しているため、発着交通需要も多い。(図3・4)



図3 点在する大規模事業所

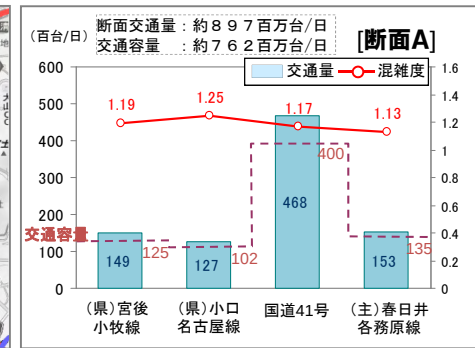


図4 国道41号・並行路線の交通量・混雑度(データ：H22センサス)

○渋滞の発生により、所要時間が著しく低下。(図5)

五郎丸⇒小牧IC 約7.5km

【ピーク時(7時台)】：《上り》24分(21km/h)・《下り》18分(27km/h)
 【昼間オフピーク時(12時台)】：《上り》15分(34km/h)・《下り》15分(33km/h)
 【閑散時(0時台)】：《上り》12分(43km/h)・《下り》12分(43km/h)

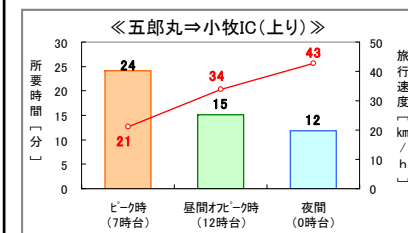
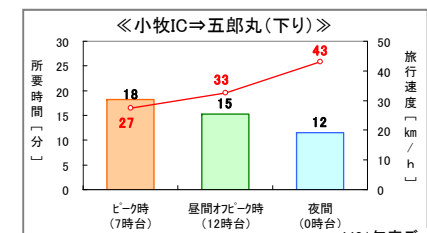


図5 ピーク時・閑散時の所要時間・旅行速度(小牧IC⇄五郎丸間)



H21年度データ(平日)民プロデータ

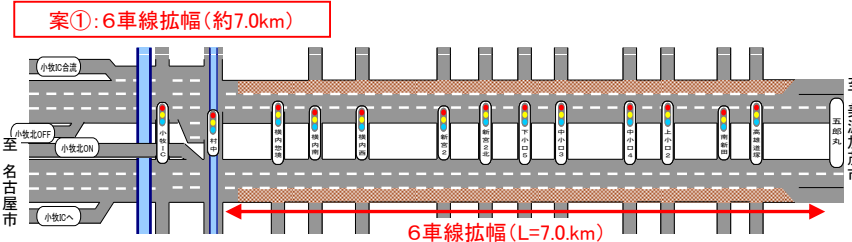
3. 政策目標

①交通容量確保による渋滞の緩和

尾張北部地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	案①: 6車線化拡幅(約7.0km) (課題区間全線の容量を拡大)	案②: 部分立体: 新宮2～新宮2北(約2.0km)、 交差点改良(村中～新宮2間) (特に課題の大きな交差点を中心に改良)
①-1交通容量確保による交通渋滞の緩和 〔指標〕 損失時間の低減(国道41号)	全線6車線化による交通容量拡大により渋滞が緩和。 ○ 渋滞損失時間削減率[村中～五郎丸]: 約28%減少 〔【現況】1,700千人時間/年⇒【整備後】1,231千人時間/年〕	△ 部分立体及び交差点改良により、渋滞緩和に一定の効果があるが、6車線化よりも効果は小さい。 △ 渋滞損失時間削減率[村中～五郎丸]: 20%減少 〔【現況】1,700千人時間/年⇒【整備後】1,360千人時間/年〕
①-2定時性・速達性の向上 〔指標〕 ピーク時旅行速度(小牧IC～五郎丸間) 〔指標〕 所要時間の短縮(小牧IC～五郎丸間)	容量拡大により、走行速度の向上。 ○ 上り線【整備後】31km/h・16分〔【現況】:21km/h・24分〕 下り線【整備後】33km/h・15分〔【現況】:27km/h・18分〕 上下平均【整備後】32km/h・16分〔【現況】:24km/h・20分〕	△ 容量拡大により、若干の走行速度向上。ただし、上り線は現況並み。 △ 上り線【整備後】22km/h・23分〔【現況】21km/h・24分〕 下り線【整備後】33km/h・15分〔【現況】27km/h・18分〕 上下平均【整備後】26km/h・19分〔【現況】24km/h・20分〕
評価	上下線のバランスが良い	施工中の影響が大きい
事業期間	7年	7年
コスト	約95億円	約140億円
総合評価	○	△



案②: 部分立体(新宮2～新宮2北(約2.0km)・交差点改良(村中～新宮2間)

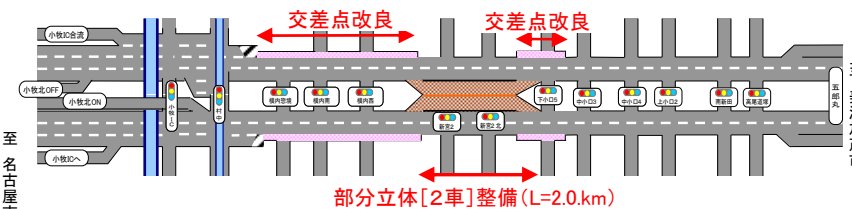


図7 愛知県小牧市村中～犬山市五郎丸における対策検討

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41号
こまき むらなか いぬやま ごろうまる
- ・区 間: 小牧市村中～犬山市五郎丸
- ・概略延長: 7.0km
- ・設計速度: 60km/h
- ・標準車線数: 6車線
- ・概ねのルート: 図7案①の通り

(参考) 当該事業の経緯等

- ・S45.11.9 都市計画決定
- ・S46.3.31 都市計画決定
- ・H6.12.16 名濃道路地域高規格道路候補路線指定
(小牧市～美濃加茂市)

地域の要望等

- ・H24.8 愛知県知事が国土交通大臣政務官に要望
- ・H24.11 小牧市長が国土交通副大臣に要望
- ・H25.1 愛知県知事が国土交通大臣に要望
- ・H25.1 小牧市長が国土交通大臣政務官に要望
- ・H25.4 愛知県知事が国土交通大臣に要望

城陽市西部地域における計画段階評価

1. 城陽市西部地域の課題

①城陽市西部地域の交通渋滞

- 国道24号は城陽市域を通過する唯一の幹線道路のため、交通が集中し交通渋滞が発生
- 城陽市・京田辺市など京都府南部地域は、自動車利用による京都市への通勤・通学流動が存在し、対象区間では朝ピーク時に京都市内方向（西行き）の著しい渋滞が発生（図1）
- 対象区間の渋滞により、京奈和自動車道のICアクセスに支障（図2）
- 対象区間の国道24号の渋滞を避け、奈良市方面から京都市内へ向かう（北行き）交通の約20%が平行する府道へ流入し、結果として府道の速度低下が発生

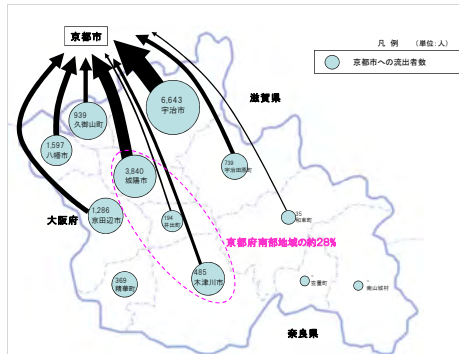


図1 京都府南部地域の京都市とのつながり



写真1 府道内里城陽線 写真2 消防本部前交差点付近 写真3 城陽平川交差点付近



図2 城陽市西部周辺地域の混雑状況（現況）

② 国道24号 城陽市西部地域の事故

- 国道24号では、主要渋滞箇所（3箇所）、および事故危険区間（2箇所）が存在
- 渋滞による速度低下が原因とされる、追突事故が京都府平均の約2倍発生（図3）
- 対象区間の事故率（108.2件/億台・km）は京都府平均を超過

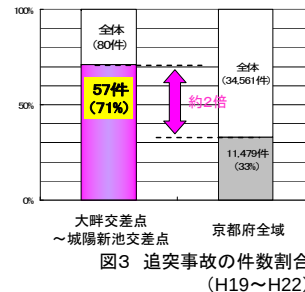


図3 追突事故の件数割合（H19～H22）

2. 原因分析

①交通容量の不足

- 国道24号は木津川市方面から、京奈和自動車道 城陽IC、新名神高速道路 城陽JCT・ICへのアクセス道路として機能（図4）
- 2車線道路で25,874台/日の交通量があり、交通容量を大幅に超過（図5）
- 新名神高速道路供用後には、城陽JCT・ICへの交通により、交通負荷の増大が懸念



図4 交通状況

図5 交通量及び交通容量

②交通事故の減少

- 国道175号平野拡幅では、平成22年3月までに、順次4車線化を実施し、追突事故が約2割削減（図6）
- （全体事故件数に占める追突事故の割合：70% → 46% △24%削減）

- 2車線区間の4車線化により、渋滞が原因とされる追突事故の約2割削減に期待

国道175号平野拡幅（H22.3までに4車線化区間）の事例
（2車線供用時H15、4車線供用時H22）

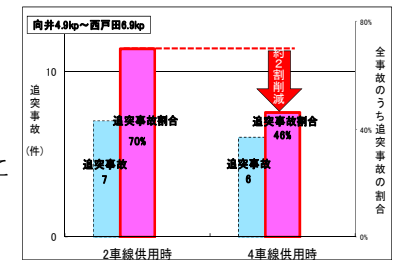


図6 国道175号平野拡幅の追突事故割合

3. 政策目標

- 交通容量の確保による渋滞解消
- 国道24号における交通事故の減少

城陽市西部周辺地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

概 要	城陽市西部地区における検討対策案		
	案① 国道24号現道拡幅ルート	案② 2車線バイパス整備	案③ 交差点改良
	国道24号を現道拡幅し4車線化する(案)	府道を拡幅し、現国道24号とあわせて合計4車線を確保する(案)	国道24号の交差点改良による渋滞対策(案)
交通容量の確保による渋滞への影響 (指標:混雑度)	○ 交通容量を確保し、渋滞が緩和 ○ 混雑度(交通量) 現況:1.50(25,900) 交通量はH22道路交通センサス(平日) →将来:0.82(27,100)	△ 渋滞は一部緩和するが、現道の渋滞緩和は見込めない ○ 混雑度(交通量) 現況:1.50(25,900) 交通量はH22道路交通センサス(平日) →将来:1.16(20,100)	× 渋滞は一部緩和するが、単路部の交通容量の変化はないため、渋滞緩和は見込めない ○ 混雑度(交通量) 現況:1.50(25,900) 交通量はH22道路交通センサス(平日) →将来:1.46(25,200)
交通事故への影響	○ 交通容量の確保による渋滞緩和により、追突事故が減少	△ 将来の混雑度が1.0を超過するため、混雑緩和による追突事故等の減少に期待できない	× 将来の混雑度が現状とほぼ変化しないため、交通事故の減少につながらない
生活環境への影響	○ 支障となる物件が少なく、地域への影響が少ない (支障物件 約8件)	× 府道拡幅区間で支障物件が多く、地域への影響が多大 (支障物件 約150件)	○ 支障となる物件が少なく、地域への影響が少ない (支障物件 約1件)
事業費	約140億円	約160億円	約20億円
総合評価	○	△	×

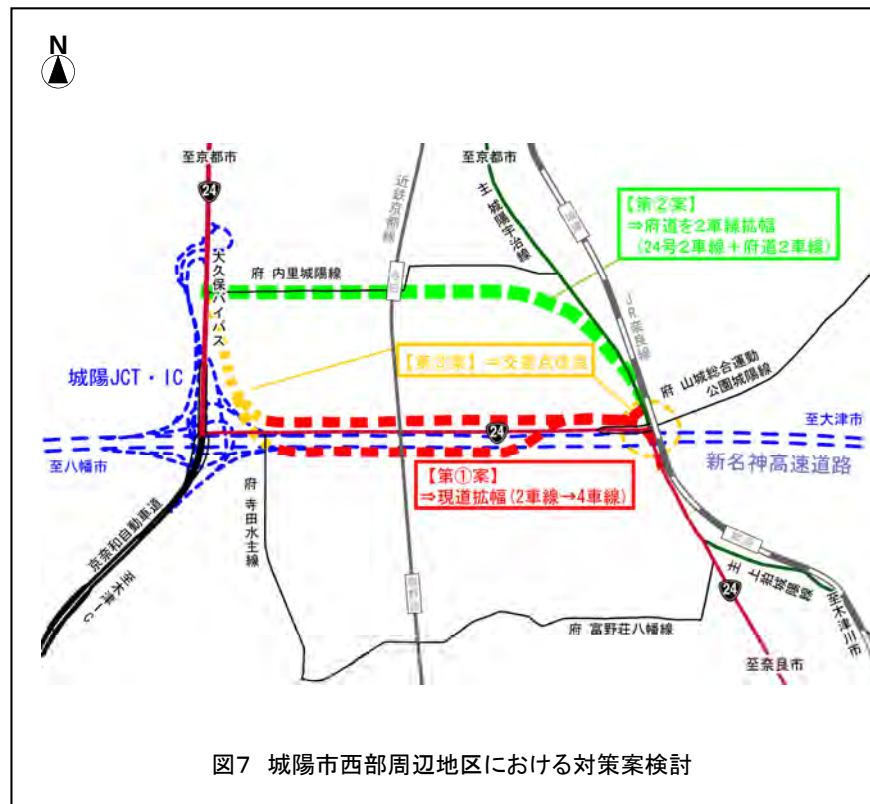
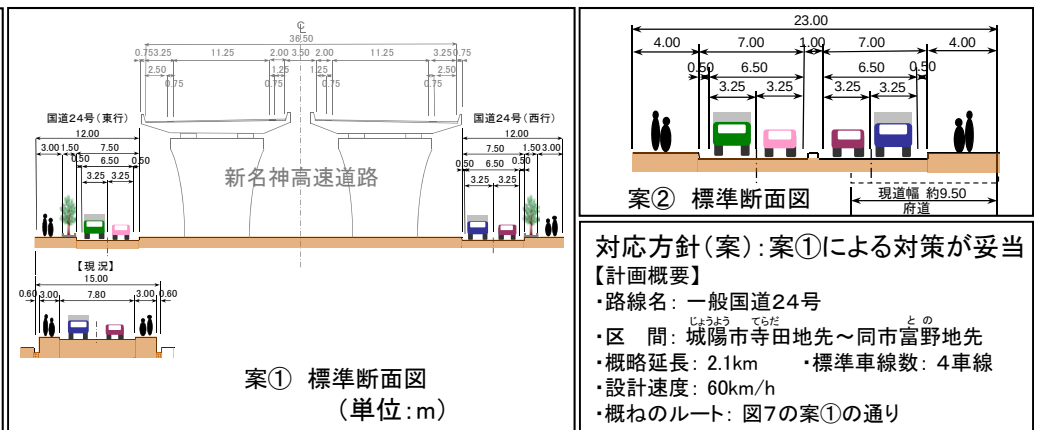


図7 城陽市西部周辺地区における対策案検討



案① 標準断面図
(単位:m)

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24号
・区 間: 城陽市寺田地先～同市富野地先
・概略延長: 2.1km
・標準車線数: 4車線
・設計速度: 60km/h
・概ねのルート: 図7の案①の通り

(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

- ・H3. 7月 環境影響評価を実施(新名神高速と一体実施)
- ・H3. 9月 都市計画決定

地域の要望等

- ・H24. 3月 関西広域連合が国土交通大臣に「新名神高速道路の大阪～城陽間及び八幡～高槻間の早期着工、事業中箇所の整備促進」を要望
- ・H24. 6月 京都府知事が国土交通大臣に「新名神高速道路の大阪～城陽間の早期整備」について要望
- ・H24. 11月 京都府知事が国土交通大臣に、「新名神高速道路と一体整備される国道24号寺田拡幅事業の着手」について要望

和歌山県内高速道路ネットワークにおける計画段階評価

1. 和歌山県内高速道路ネットワークの課題

①2車線区間における交通渋滞

- 湯浅御坊道路は4車線～2車線の境界であり、渋滞が頻発
- 隣接する2車線区間が4車線化された後も依然として渋滞回数は多い状況



湯浅御坊道路
(4車線化)



▲当該区間の渋滞状況



図1 事業位置図

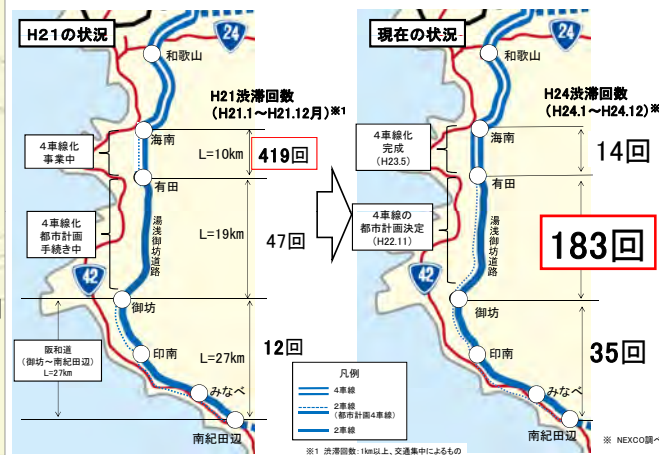


図2 渋滞状況図

②高速道路の2車線区間における事故

- 2車線区間である湯浅御坊道路は、4車線以上の区間に比べ死傷事故率が高い
- 特に死亡事故率は、4車線以上の区間に比べ約4倍高い状況

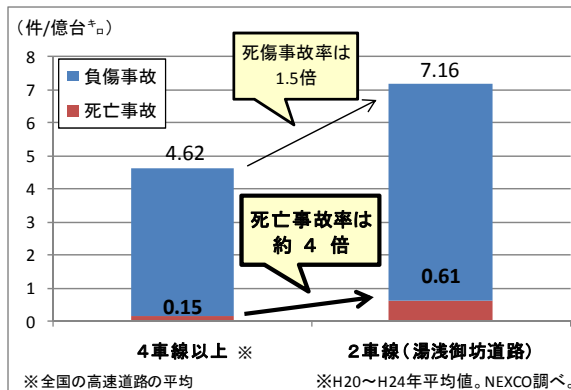


図3 事故率の比較

2. 原因分析

①2車線区間における交通容量不足

- 当該路線の交通量は隣接道路の延伸等により増加傾向
- 現状の交通量は、全区間で交通容量の約2倍

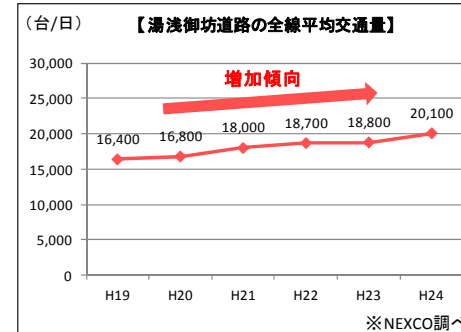


図4 交通量の推移

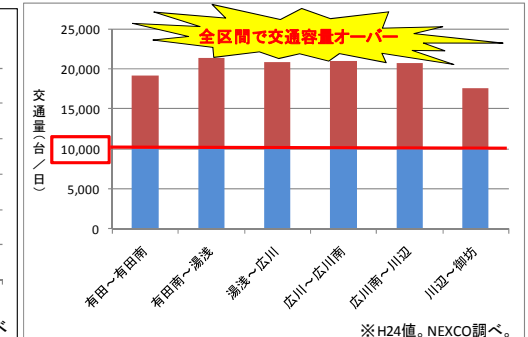


図5 区間別交通量

②正面衝突事故の発生

- 過去5年間の交通死亡事故の全てが対向車との正面衝突
- 交通量が多く簡易型の中央帯であることから、通行する車両が別の停止車両等を避けるため、反対車線へのはみ出し等が生じるのが大きな原因



H20.4.21(月)
上り線を走行中の乗用車が下り車線にはみ出し、対向車線を走行中の普通貨物車に正面衝突した(死傷者6名)

▲正面衝突事故写真

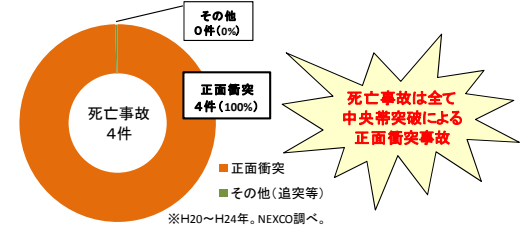


図6 事故形態別割合

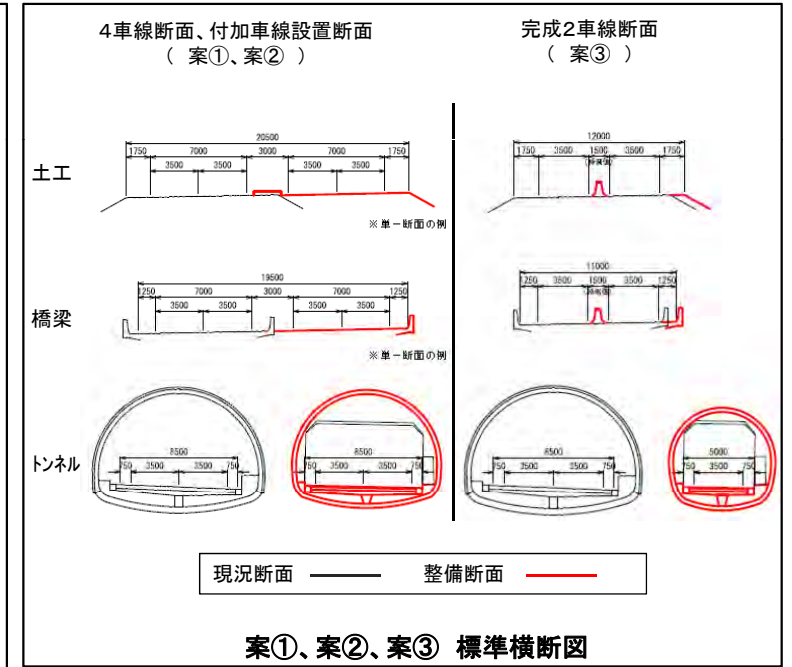
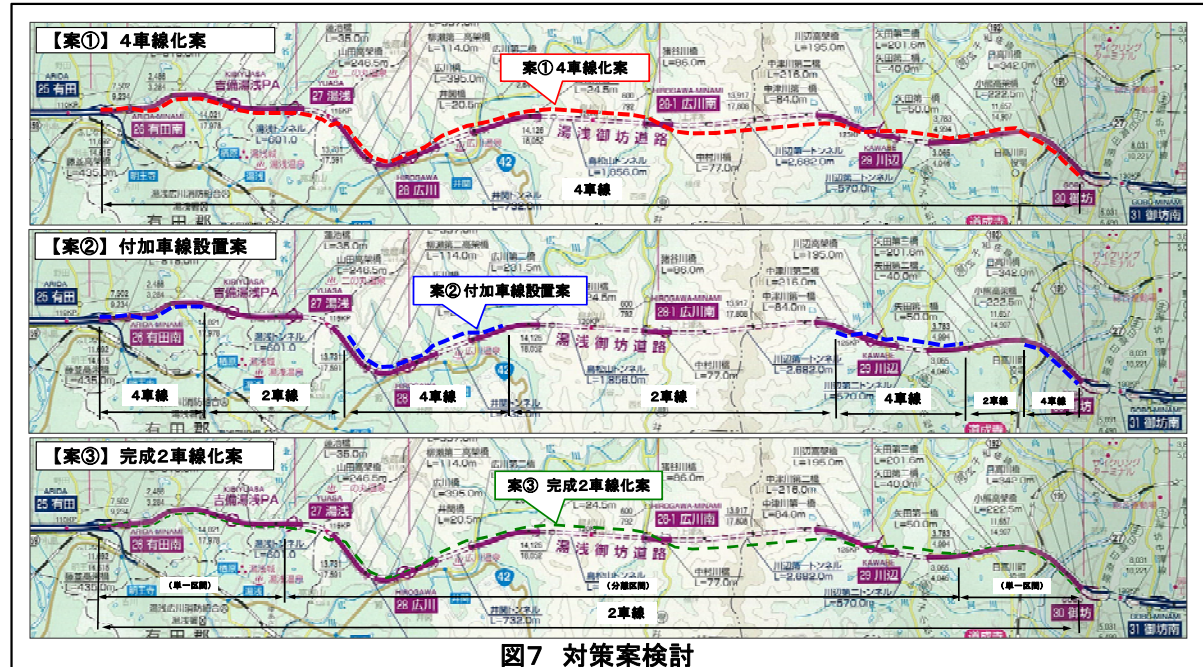
3. 政策目標

- ①交通容量確保による渋滞の緩和
- ②暫定2車線構造に起因する事故の解消

和歌山県内高速道路ネットワークにおける計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】4車線化案(2車線→4車線)	【案②】付加車線設置案	【案③】完成2車線化案
交通容量確保による渋滞の緩和	◎ 2車線→4車線になり、交通容量が大幅に増大するため渋滞が解消	△ ICの分合流箇所については渋滞が解消されるが、それ以外の区間では渋滞は解消しない	× 交通容量は増大しないため、渋滞は解消しない
暫定2車線構造に起因する事故の解消	◎ 車線数が増加し、中央分離帯が設置されるため、事故は大幅に減少。特に正面衝突事故は解消される。	× 依然として中央分離帯が設置されない区間が存在するため、正面衝突事故は解消されない	○ 中央分離帯が設置されるため、正面衝突事故は解消される
コスト	約 710 億円	約 380 億円	約 260 億円
総合評価	◎	△	△



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42号(湯浅御坊道路)
- ・区間: 和歌山県御坊市野口～和歌山県有田郡有田川町天満
- ・概略延長: 19.4km
- ・設計速度: 80km/h
- ・標準車線数: 4車線
- ・概ねのルート: 図7 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
 - H6.7 有田～広川間2車線供用
 - H8.3 広川～御坊間2車線供用(全線2車線供用)
 - H22.11.24 都市計画決定済み
- ・地域の要望等
 - H24.6 和歌山県知事が国土交通大臣に早期事業着手を要望
 - H24.7 和歌山県知事が国土交通大臣に早期事業着手を要望
 - H25.2 和歌山県知事が国土交通大臣に早期事業着手を要望