

平成27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13号 (東北中央自動車道) 横堀道路
- ②一般国道13号 (東北中央自動車道) 新庄金山道路
- ③一般国道158号 (中部縦貫自動車道) 大野油坂道路 (大野・大野東区間)
- ④一般国道3号 (南九州西回り自動車道) 阿久根川内道路
- ⑤一般国道6号 勿来バイパス
- ⑥一般国道4号 矢板拡幅
- ⑦一般国道19号 瑞浪恵那道路 (瑞浪～恵那武並)
- ⑧一般国道1号 東駿河湾環状道路 (沼津岡宮～愛鷹)
- ⑨一般国道312号 大宮峰山道路
- ⑩一般国道161号 湖西道路 (真野～坂本北)

東北中央自動車道(下院内～雄勝こまち)における計画段階評価

1. 湯沢雄勝当該地域の課題

①冬期は雪による速度低下・通行規制が発生

- 冬期は堆雪による幅員減少や速度低下が発生
- トンネル坑口付近の雪底処理に伴う片側交互通行規制が発生
- [規制回数と時間(H24.12～H25.3): 16回、31時間]



写真1 雪底処理時の交通規制

②通行止めが多く、企業活動に負担が多い

- 過去10年で全面通行止めが5回発生し、その全てが交通事故
- 通行止めに伴う広域迂回により燃料費の増加などの企業負担を強いられている

■物流事業者の声

- ・通行止め時は、納期遅れの解消やドライバーの拘束時間の厳守のため、大幅な迂回を強いられ、燃料費増加などの影響がある

図1 秋田県～関東間の物流ルート

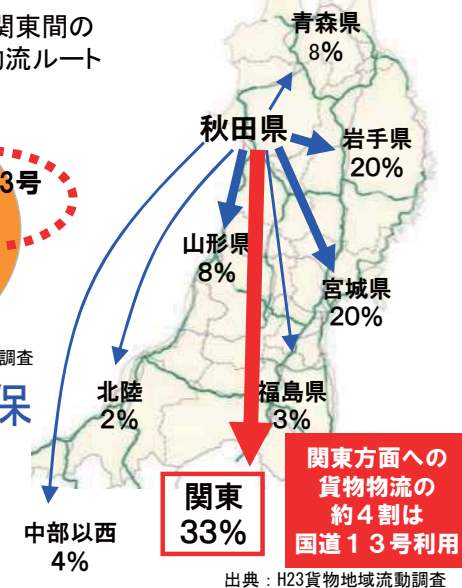
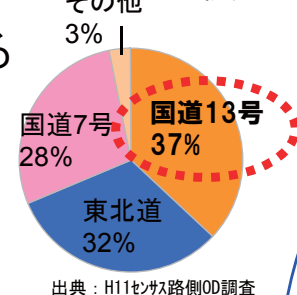


図2 貨物流動

③高次医療施設への安静搬送や速達性が未確保

- 第3次救急医療施設が遠いため、直接搬送されることがなく、一旦、近隣の病院へ搬送され、症状によって転院搬送される
- そのため、搬送時間の短縮が課題で、特に冬期間は堆雪により大型車がいると追い越しが困難

■消防本部の声

- ・救急搬送では、時間短縮はもとより、移動中に点滴を行う場合があるため、ブレーキによる停発進、上下の揺れを抑えることが重要である道路が良くなることが最も有効と考える

④観光施設への速達性や定時性が未確保

- 秋田県では、外国人宿泊客に秋冬が人気
- 台湾からのチャーター便を利用した広域観光ツアーなどもあるが、冬期の国道13号は、移動時間が読めないため、周遊プランの設定の際に観光地滞在時間が短く、周遊箇所数が減るなどの弊害がある

⑤県内で死傷事故率が上位の箇所が存在

- 死傷事故率が高い箇所(全国平均100件/億台キロ以上)が2箇所存在し、県内の直轄国道において、ワーストクラス

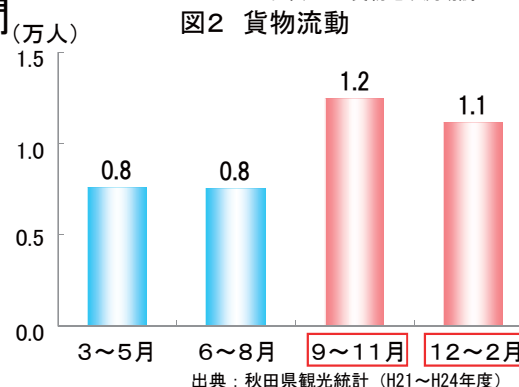


図3 外国人宿泊客の季節別内訳

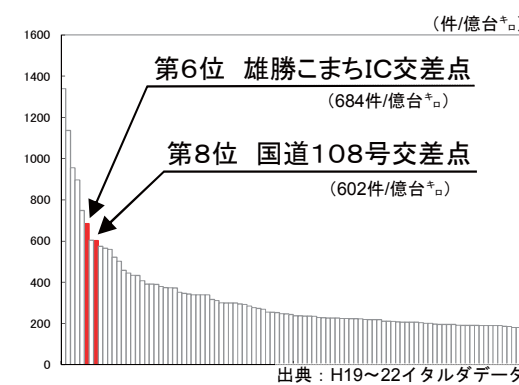


図4 死傷事故率(秋田県内の直轄国道)

2. 原因分析

①全国で有数の豪雪地域

- 全国で有数の豪雪地帯を通過し、トンネル坑口付近で雪底処理を必要とする区間が存在

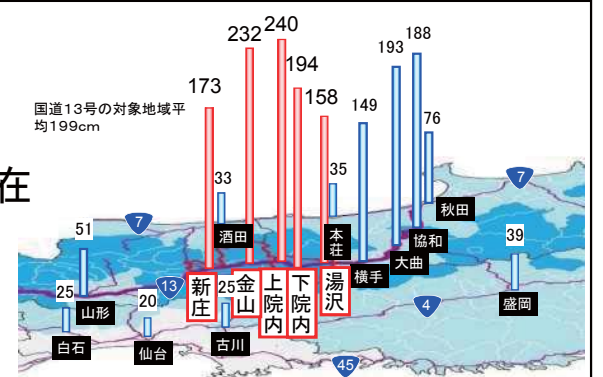


図5 国道13号沿線地域の最大積雪深

②迂回路が脆弱で、唯一の幹線道路

- 重量制限のある橋梁の存在など、周辺には大型車が通行可能な迂回路がなく、唯一の幹線道路

③堆雪により道路幅が減少し、安静搬送や救急搬送に支障

- 降雪による路面状況の悪化や堆雪により道路幅が狭くなり、救急搬送に影響

④冬期の旅行速度と定時性の低下が顕著

- 積雪による車道幅員の減少や、積雪等による路面状況の悪化が要因で冬期の速度低下が著しく、主要渋滞区間に指定されている

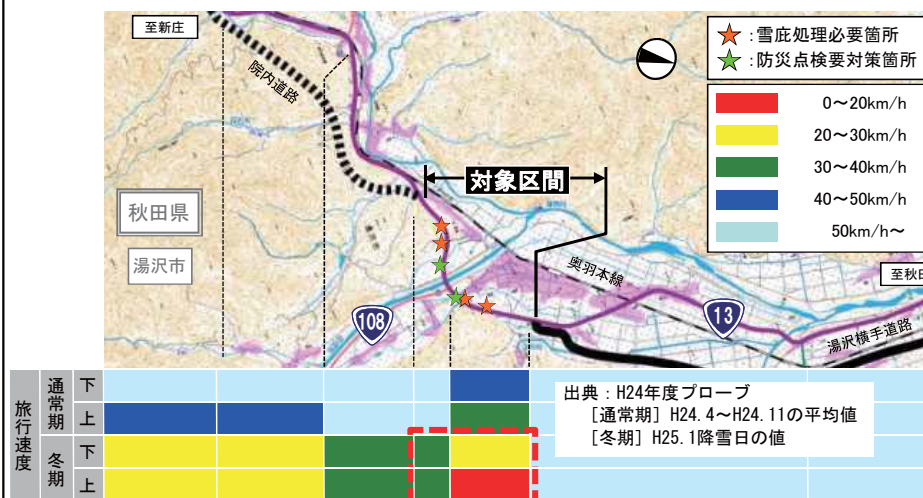


図6 速度ランク図

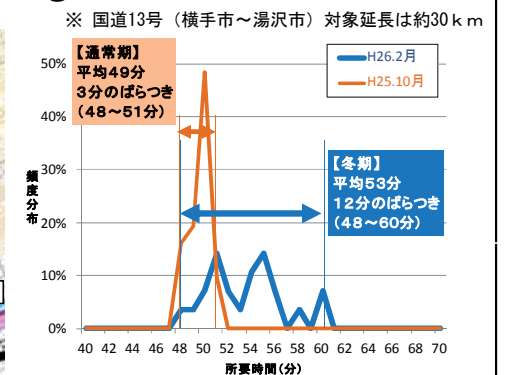


図7 冬期の所要時間

⑤通過交通が混在し、交差点事故が大半

- 大型車混入率が約3割と高く、内々交通と通過交通とが混在
- 事故の6割が交差点で発生

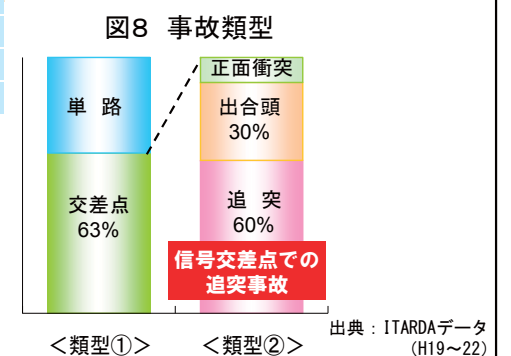


図8 事故類型

3. 政策目標

- ①冬期交通環境の改善
- ②信頼性の高い道路ネットワークの確保
- ③医療施設への速達性の向上、安静搬送の実現
- ④地域連携の強化による観光流動等の活性化
- ⑤安全な道路環境の確保

東北中央自動車道(下院内^{しもいんない}～雄勝^{おがち}こまち)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（延長＝約4km）		【案②】現道改良案（延長＝約4km）	
政策目標	冬期交通環境の改善	雪底処理などの交通規制	・雪底処理箇所を回避可能 ⇒軽減が大きい	○	・雪底処理箇所を回避または改良 ⇒軽減が大きい	○
	信頼性の高い道路ネットワークの確保	事故・災害による通行止めの影響（待機や迂回）	・迂回路として機能 ⇒影響が大きく改善	○	・新たな道路は構築されない ⇒影響は残る	×
	医療施設への速達性の向上、安静搬送の実現	医療施設までの搬送時間や患者への負担（信号交差点の影響）	・交差が制限される自動車専用道路を整備 ⇒効果が大きく見込める	○	・一般道路だが交差点を立体化 ⇒効果が見込める	△
	地域連携の強化による観光流動等の活性化	観光地への立寄箇所や滞在時間の増加（広域的な時間短縮等）	・時間短縮が大きく、定時性が向上 ⇒増加が見込まれる	○	・時間短縮が小さく、定時性はあまり変わらない ⇒増加はさほど見込まれない	△
	安全な道路環境の確保	交通事故の発生リスク	・自動車専用道路と現道で交通を分散 ⇒軽減が大きい	○	・課題箇所で交差点を立体化 ⇒軽減が大きい	○
道路整備による影響	生活環境	沿道家屋への影響	・集落等を回避 ⇒影響が小さい	○	・沿線の集落等を拡幅等により改良 ⇒影響がある	△
	自然環境	自然の改変	・全線において道路を新設 ⇒改変がある	△	・全線で現在の国道を改良 ⇒改変は小さい	○
	早期効果の発現	発現の時期	・部分的な効果発現が困難	△	・開通したところから効果発現が見込める	○
	工事の影響	現道交通への影響	・現道での規制が少ない ⇒影響はほとんどない	○	・現道の改良に伴い規制が発生 ⇒影響が大きい	×
	コスト	整備に要する費用	約80～130億円		約60～110億円	

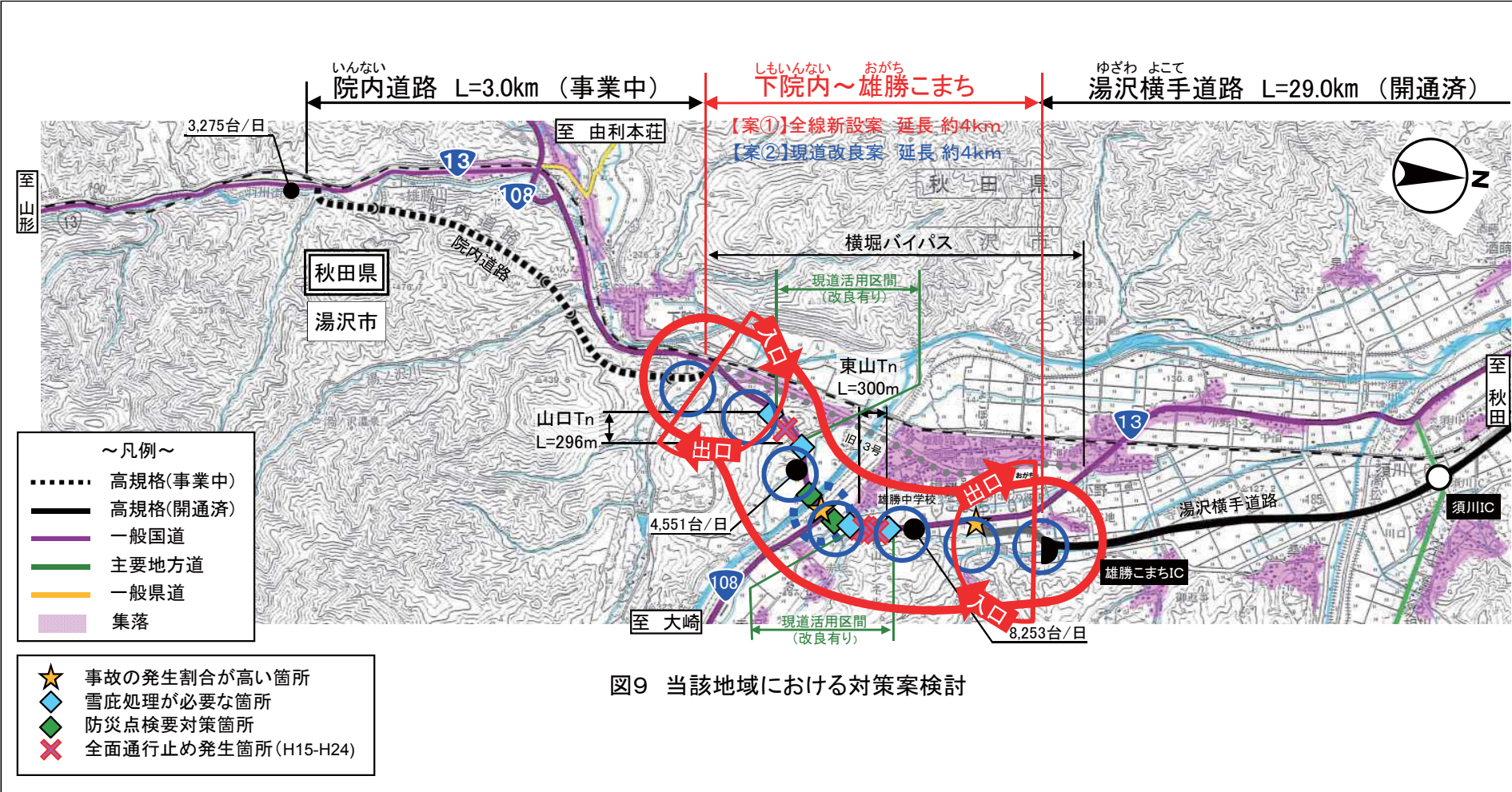


図9 当該地域における対策案検討

対応方針：案①（全線新設案）による対策が妥当

- ・路線名：一般国道13号
- ・区間：秋田県湯沢市下院内～秋田県湯沢市桑崎
- ・概略延長：約4km
- ・サービス速度：80km/h
- ・概ねのルート：図9の案①の通り

（参考）当該事業の経緯

■地元調整の状況

- ・H25年11月：計画段階評価着手（第1回東北地方小委員会）
- ・H26年 1月：第1回アンケート（1/23～2/14）
- ・H26年 3月：第2回東北地方小委員会
- ・H26年 6月：第2回アンケート（6/16～7/7）
- ・H26年11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11月：山形県知事が官房副長官及び国土交通大臣に早期事業化を要望
- ・H25年12月：秋田県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
- ・H26年 6月：秋田県知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
- ・H26年11月：山形県知事、秋田県副知事、湯沢市長、新庄市長、金山町長、真室川町長が官房長官・国土交通技監及び財務主計官に要望
- ・H26年11月：秋田県知事が官房長官及び財務副大臣、国土交通大臣に早期事業化を要望

東北中央自動車(昭和～金山)における計画段階評価

1. 最上地域の課題

①冬期は雪による速度低下・通行規制が発生

- 冬期は堆雪による幅員減少や速度低下が発生。
- 運搬排雪に伴う通行規制が発生。(写真1)
- [規制回数と時間(H24.12～H25.2):38回、271時間]

②通行止めが多く企業活動に負担が大きい

- 過去10年で全面通行止めが9回発生し、その約8割は冬期に発生。(図1)
- 通行止めに伴う広域迂回により燃料費の増加などの企業負担を強いられている。

■物流事業者の声

- ・通行止め時は、納期遅れの解消やドライバーの拘束時間の厳守のため、大幅な迂回を強いられ、燃料費増加などの影響がある。

③高次医療施設への安静搬送や速達性が未確保

- 第3次救急医療施設が遠いため、直接搬送されることがなく、一旦、近隣の病院へ搬送され、症状によって転院搬送される。
- そのため、搬送時間の短縮が課題で、特に冬期間は堆雪により大型車がいると追越しが困難。(写真2)

■消防本部の声

- ・救急搬送では、時間短縮はもとより、移動中に点滴を行う必要があるため、ブレーキによる停発進、上下の揺れを抑えることが重要である。道路が良くなることが最も有効と考える。

④観光施設への速達性や定時性が未確保

- 山形県では外国人宿泊客に冬期が人気。(図2)
- 台湾からのチャーター便を利用した広域観光ツアーなどもあるが、冬期の国道13号は、移動時間が読めないため、周遊プランの設定の際に観光地滞在時間が短く、周遊箇所数が減るなどの弊害がある。

■観光課の声

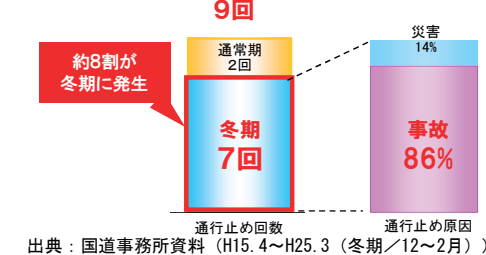
- ・冬期は移動時間が読めず、道路の除雪等の問題もあることから、周遊プラン設定の際、観光地滞在時間が短くなる恐れがあるなど、移動時間が課題となっている。

⑤冬期の重大事故の発生割合が高い

- 死傷事故に占める重大事故の発生割合が高く、特に冬期は死傷事故の約6割が重大事故。(図3)



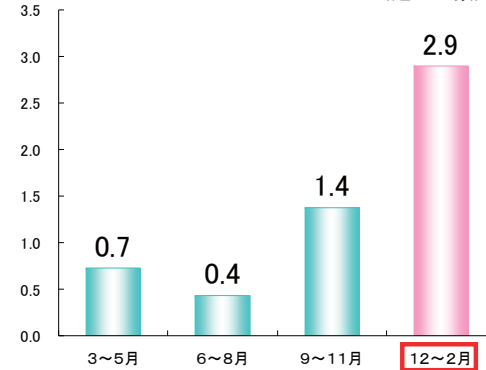
写真1 運搬排雪状況



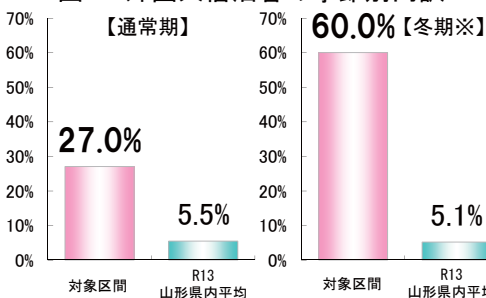
出典：国道事務所資料(H15.4～H25.3(冬期/12～2月))



写真2 幅員減少時の救急搬送の状況(万人)



出典：山形県観光交流課提供資料より



出典：ITARDAデータ(H19～H22) ※冬期(12～2月)

2. 原因分析

①人家が連担し運搬排雪が必要

- 人家連端部が多く、堆雪幅が確保されていないため、堆雪除去のため通行規制を伴う運搬排雪が必要で、その区間は並行現道の約4割を占める。(直轄国道の運搬排雪延長は山形県が本州1位)

- 厳冬期間中の約4割で通行規制が発生。その実施は降雪に左右されることから突然の通行規制が発生。

(図4, 5)

②迂回路が脆弱で唯一の幹線道路

- 周辺には大型車両が通行可能な迂回路がなく、唯一の幹線道路。

③堆雪により道路幅が減少し、安静搬送や救急搬送に支障

- 降雪による路面状況の悪化や堆雪による道路幅の減少により、救急搬送に影響。

④冬期の旅行速度と定時性の低下が顕著

- 積雪による車道幅員の減少や、積雪等による路面状況の悪化、運搬排雪に伴う通行規制が要因で、冬期の速度や定時性の低下が著しく、主要渋滞区間に指定されている。(図6, 7)

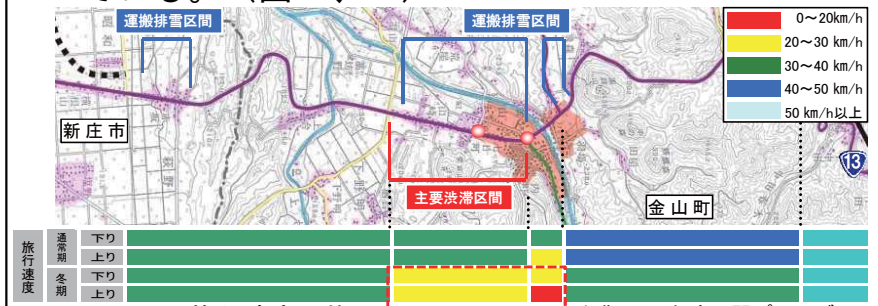


図7 旅行速度の状況

出典：H24年度民間プローブ
[通常期] H24.4～H24.11の平均値
[冬期] H25.1降雪日の値

⑤堆雪が沿道出入りの視認性を阻害

- 対象区間は、冬期は堆雪により沿道出入りの車両等の視認性が低下することにより、重大事故の発生割合が増加。(写真3)

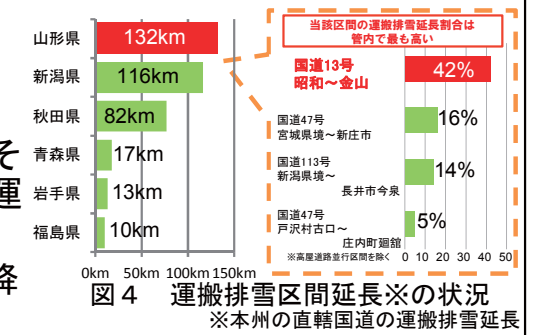


図4 運搬排雪区間延長の状況

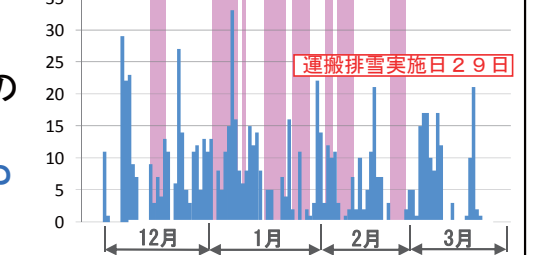
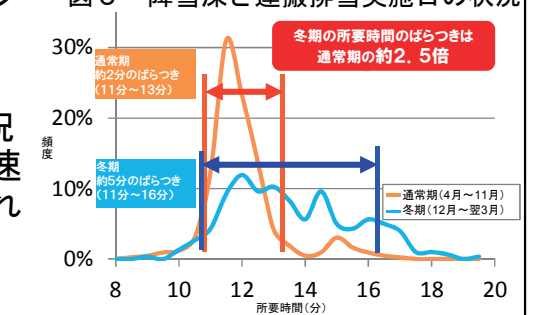


図5 降雪深と運搬排雪実施日の状況



出典：H24年度民間プローブデータ
(通常期：H24.4～H24.11、冬期：H24.12～H25.03)
東北中央自動車(昭和～金山)と並行する国道13号の区間の所要時間

図6 通常期、冬期の所要時間の変化



写真3 堆雪が沿道出入りの視認性を阻害

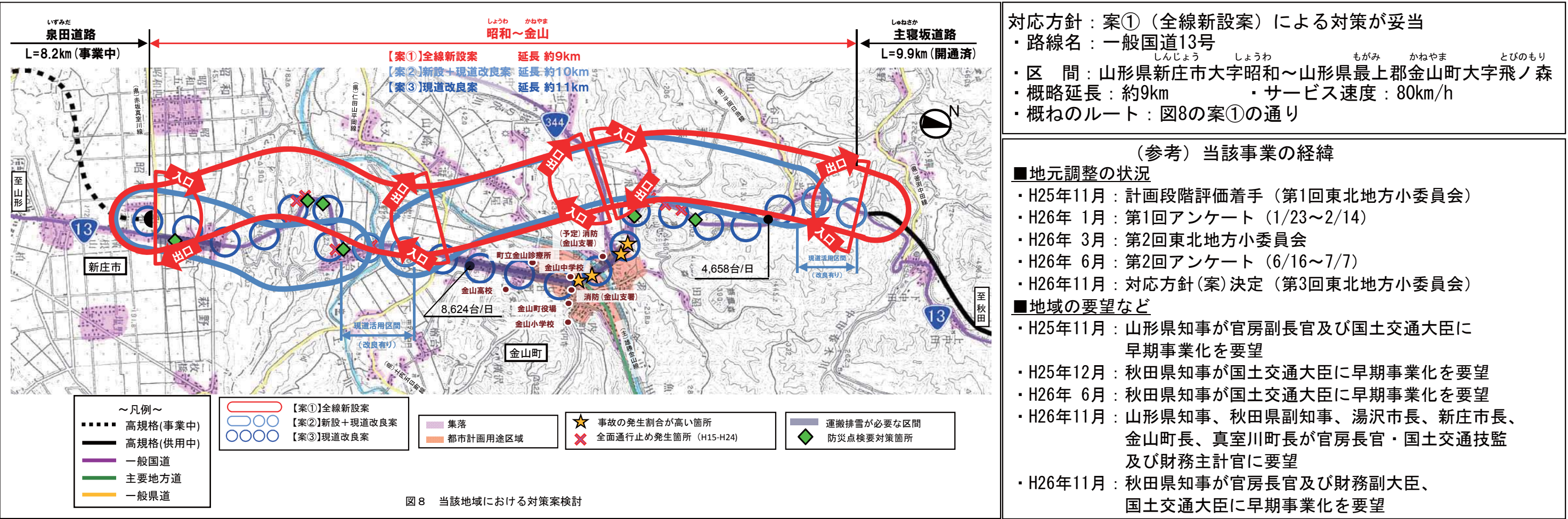
3. 政策目標

- ①冬期交通環境の改善
- ②信頼性の高い道路ネットワークの確保
- ③医療施設への速達性の向上、安静搬送の実現
- ④地域連携の強化による観光流動等の活性化
- ⑤安全な道路環境の確保

東北中央自動車道(昭和^{しょうわ}～金山^{かねやま})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（延長＝約 9km）		【案②】新設＋現道改良案（延長＝約 10km）		【案③】現道改良案（延長＝約 11 km）	
政策目標	冬期交通環境の改善	運搬排雪などの交通規制	・運搬排雪区間を回避可能 ⇒軽減が大きい	○	・運搬排雪区間を回避可能 ⇒軽減が大きい	○	・対応可能な堆雪幅の確保にとどまる ⇒軽減は小さい	△
	信頼性の高い道路ネットワークの確保	事故・災害による通行止めの影響（待機や迂回）	・迂回路として機能 ⇒影響が大きく改善	○	・部分的に迂回路として機能 ⇒影響が緩和	△	・新たな道路は構築されない ⇒影響は残る	×
	医療施設への速達性の向上、安静搬送の実現	医療施設までの搬送時間や患者への負担（信号交差点の影響）	・交差が制限される自動車専用道路を整備 ⇒効果が大きく見込まれる	○	・交差が生じるが、部分的に一般道路を整備 ⇒効果が見込まれる	△	・現況とほとんど変わらない ⇒効果はさほど見込まれない	×
	地域連携の強化による観光流動等の活性化	観光地への立寄箇所や滞在時間の増加（広域的な時間短縮等）	・時間短縮が大きく定時性が向上 ⇒増加が見込まれる	○	・時間短縮が小さく、定時性はあまり変わらない ⇒増加はさほど見込まれない	△	・時間短縮が小さく、定時性はあまり変わらない ⇒増加はさほど見込まれない	△
	安全な道路環境の確保	交通事故の発生リスク	・自動車専用道路と現道で交通を分散 ⇒軽減が大きい	○	・現道と交通を分散するが、一部残る ⇒軽減が望める	△	・現況とほとんど変わらない ⇒軽減はさほど見込めない	×
道路整備による影響	生活環境	沿道家屋への影響	・集落等を回避 ⇒影響は小さい	○	・集落等を一部通過 ⇒影響がある	△	・沿線集落等を拡幅等により改良 ⇒影響が特に大きい	×
	自然環境	自然の改変	・全線において道路を新設 ⇒改変がある	△	・ほとんどの区間で道路を新設 ⇒改変がある	△	・全線で現在の国道を改良 ⇒改変は小さい	○
	早期効果の発現	発現の時期	・部分的な効果発現が困難	△	・部分的な効果発現が困難	△	・開通したところから効果発現が見込める	○
	工事の影響	現道交通への影響	・現道での規制が少ない ⇒影響はほとんどない	○	・部分的に現道改良 ⇒影響がある	△	・ほぼ全線が現道改良 ⇒影響が大きい	×
	コスト	整備に要する費用	約 2 6 0 ～ 3 1 0 億円		約 2 3 0 ～ 2 8 0 億円		約 2 1 0 ～ 2 6 0 億円	



一般国道158号（中部縦貫自動車道）大野油坂道路(大野・大野東区間)における計画段階評価

1. 福井県奥越地域の課題

①自然災害発生等による通行止めが観光・物流に影響

- 北陸自動車道と東海北陸自動車道を結ぶ当該道路において福井県内唯一のミッシングリンク区間(図1)
- 災害時等に北陸自動車・国道8号が通行止めになると、関西・中京圏との迂回路がなく、奥越地域のみならず、県内の観光・物流にも影響(図1)



図1 広域リダンダンシー機能の確保

②観光入込客数の落ち込み

- 平成13年度と比較して、奥越地域の観光地においては観光入込客数が減少しており、地域全体の観光産業の伸び悩みが課題(図2)

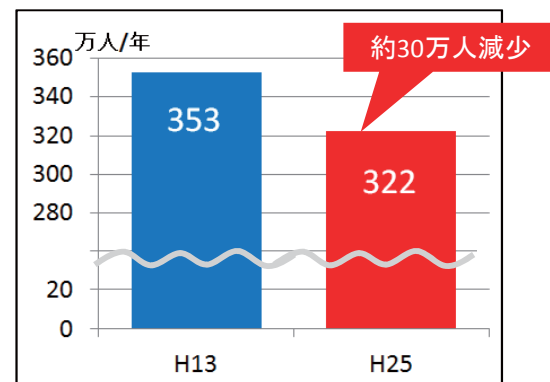


図2 奥越地域の観光入込客数(福井県観光客入込数より集計)

③分娩医療施設・救急医療機関への移動・搬送体制

- 大野市和泉地域は分娩医療施設(福井大学医学部附属病院)や高次医療を担う最寄りの第三次医療施設(福井県立病院)までは1時間以上を要する地域(図3)



図3 大野市役所和泉支所からの所要時間

2. 原因分析

①北陸自動車道・国道8号の通行止めが度々発生

- 北陸自動車道の通行止めが毎年発生(図4)
- 平成23年1月31日～2月1日にかけて、豪雪により、福井～関西・中京圏の動脈が寸断(写真1)

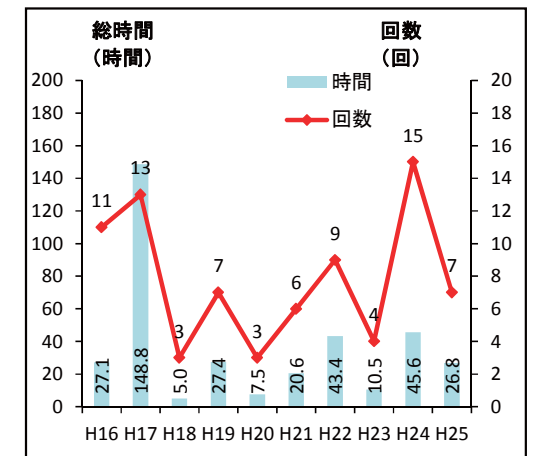


図4 北陸自動車道の通行止め発生状況



北陸自動車道の停滞状況
H23.2.1 日刊県民福井新聞

写真1 豪雪による停滞状況

②広域観光ルートが未形成

- 奥越地域は関西・中京圏とのアクセス性が低く、近隣の観光地と連携する広域観光ルートが未形成(図5)



図5 奥越地域及び周辺の観光施設

③定時性・速達性に課題

- 分娩医療施設および第三次医療施設とは約60km離れており、現国道158号は地形が急峻な地域を通過するため、線形が厳しく移動・搬送時間がかかる

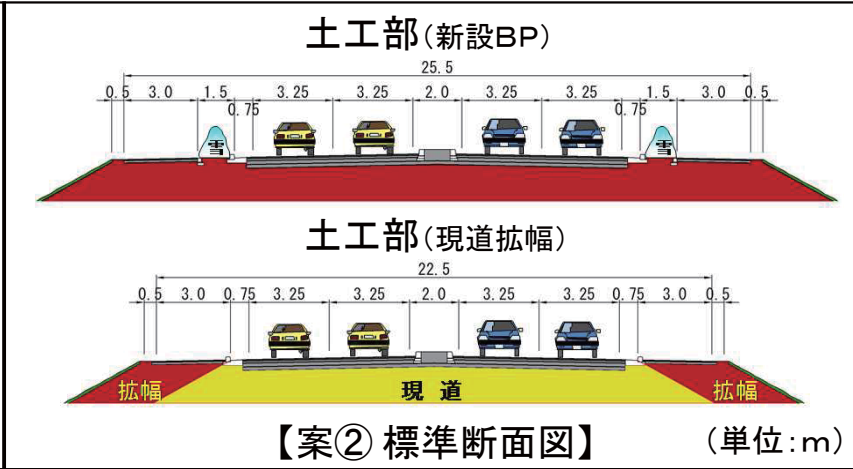
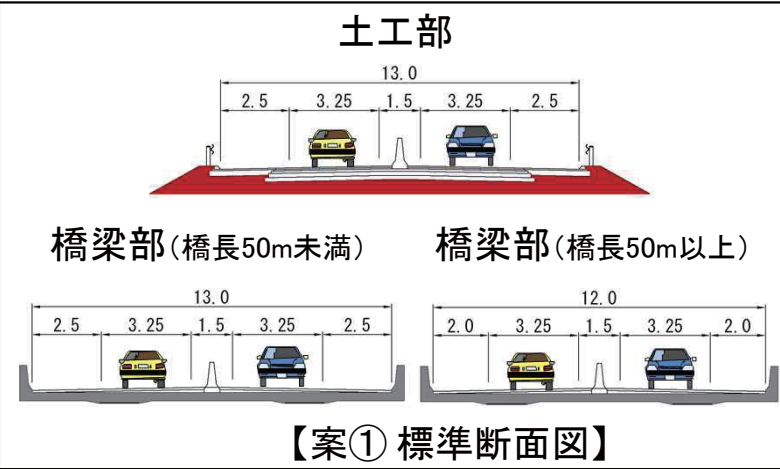
3. 政策目標

- ①災害時にも機能するネットワークの確保
- ②近隣の観光地との連絡性・周遊性を確保
- ③地域医療支援のため定時性・速達性の向上

一般国道158号（中部縦貫自動車道） 大野油坂道路(大野・大野東区間)における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】別線整備案		【案②】現道拡幅案	
①災害時におけるリダンダンシー確保	○	高規格幹線道路整備により、リダンダンシーを確保	×	現道活用のため、リダンダンシーが未確保
②観光地間の連絡性・周遊性の向上	○	主要な観光資源への定時性・周遊性を確保	×	平面交差が9箇所あり、出入り制限が行われていないため、定時性・周遊性に劣る
	△	ICで出入り制限されており、市内観光地への連絡性に劣る	○	出入り制限が行われていないことから市内観光地への連絡性に優位
③分娩医療施設・救急医療機関への速達性の向上	○	分娩医療施設 【現況】69分 → 【全線開通時】50分(19分短縮) 第三次医療施設 【現況】67分 → 【全線開通時】53分(14分短縮)	△	分娩医療施設 【現況】69分 → 【全線開通時】55分(14分短縮) 第三次医療施設 【現況】67分 → 【全線開通時】58分(9分短縮)
事業費	×	約205億円	○	約105億円
総合評価	○		×	



対策方針: 案①による対策が妥当

- ・路線名 : 一般国道158号 おおのあぶらさか 大野油坂道路
- ・区間 : おおの おおのひがし おおの なかつがわ おおの しもゆいの 大野・大野東区間(大野市中津川～大野市下唯野)
- ・概略延長 : 5.5km
- ・道路規格 : 1種4級
- ・標準車線数 : 完成2車線
- ・設計速度 : 60km/h
- ・ルート(案) : 図6, 案①のとおり



(参考) 当該事業の経緯等
PI等の状況

- H16.12月 : 概ねのルート帯及び計画概要を提示
- H17. 2月～3月 : アンケート調査を実施
- H17.12月 : アンケート調査結果を公表し、概ねのルート帯を確認

地域の要望等

- H25.10 : 福井県知事が国土交通大臣に未事業化区間(大野・大野東間)の早期事業化を要望
- H26.1 : 福井県知事が国土交通副大臣に未事業化区間(大野・大野東間)の早期事業化を要望
- H26.8 : 福井市長が国土交通副大臣に未事業化区間の早期事業化を要望
- H26.9 : 福井県知事が国土交通副大臣に未事業化区間(大野・大野東間)の早期事業化を要望
- H26.11 : 福井県知事が国土交通副大臣に未事業化区間(大野・大野東間)の早期事業化を要望
- H27.2 : 福井県知事が国土交通大臣に未事業化区間(大野・大野東間)の早期事業化を要望

南九州西回り自動車道(阿久根～川内)における計画段階評価

1. 鹿児島県北薩地域の課題

①災害に対し脆弱な道路ネットワーク

○国道3号は、大雨に伴う法面崩壊や路面冠水により通行規制が再三発生し緊急輸送道路としての信頼性が低い【図1】

○九州縦貫自動車道の通行止時には、国道3号に容量を超える迂回交通が流入し、著しい混雑が発生

八代～鹿児島間の移動時間
通常時：79分 通行止め時：188分
(九州縦貫自動車道経由) (国道3号経由)

○国道3号は大規模震災時には津波浸水の恐れがあり、緊急輸送道路としての信頼性が低い【図1】

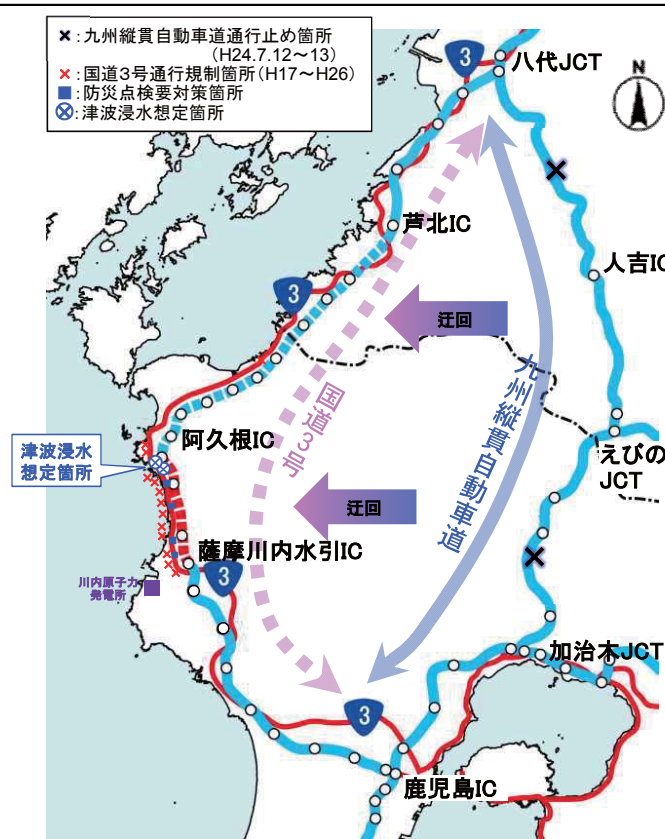


図1 災害時の道路ネットワーク



写真1 国道3号の法面崩壊状況



写真2 九州縦貫自動車道通行止時の混雑

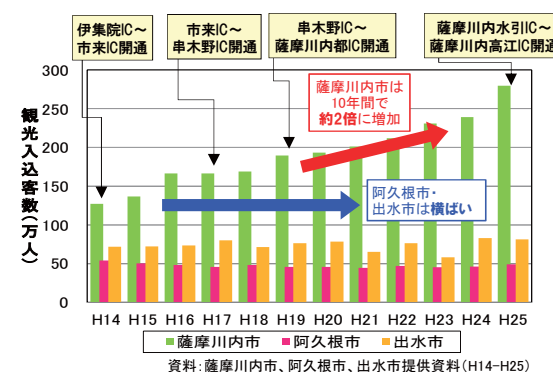


図2 観光入込客数推移

②安全・安心な出産を支える

医療アクセスの維持

○出水保健医療圏(出水市・阿久根市・長島町)では、緊急度の高い妊産婦や小児患者に対応可能な病院がないため、対応が困難である。緊急時には薩摩川内市等の医療機関へ救急搬送が行われているが、周産期死亡率は全国に比べ約2倍と高い

周産期死亡率(出産千対)
出水保健医療圏域 9.2 > 全国平均 4.1

③広域的な観光交流人口の伸び悩み

○高速道路が未接続の出水市・阿久根市ではほぼ横ばい【図2】

○沿線の魅力ある観光資源を活かしきれていない

2. 原因分析

①災害に対する幹線道路の信頼性が低い

○国道3号は豪雨時において、土砂崩落や高潮位時の海岸線低地部における路面冠水により通行規制が発生(12回/10年)【図1】

○また、防災点検要対策箇所も分布しており、災害に弱い道路【図1】

○国道3号は大規模震災時の津波浸水想定箇所を通過【図1】

○九州縦貫自動車道は標高の高い山間部を通過しており、豪雨や積雪により通行止めが発生すると、国道3号等への迂回が必要【図1】

②救急搬送等に対する幹線道路の速達性が低い

○阿久根市から周産期医療に対応可能な病院や第3次救急医療施設への速達性が確保されていない【図3】

○近隣の観光地からの移動に時間を要している【図3】



写真3 国道3号の路面冠水状況



写真4 九州縦貫自動車道の積雪状況

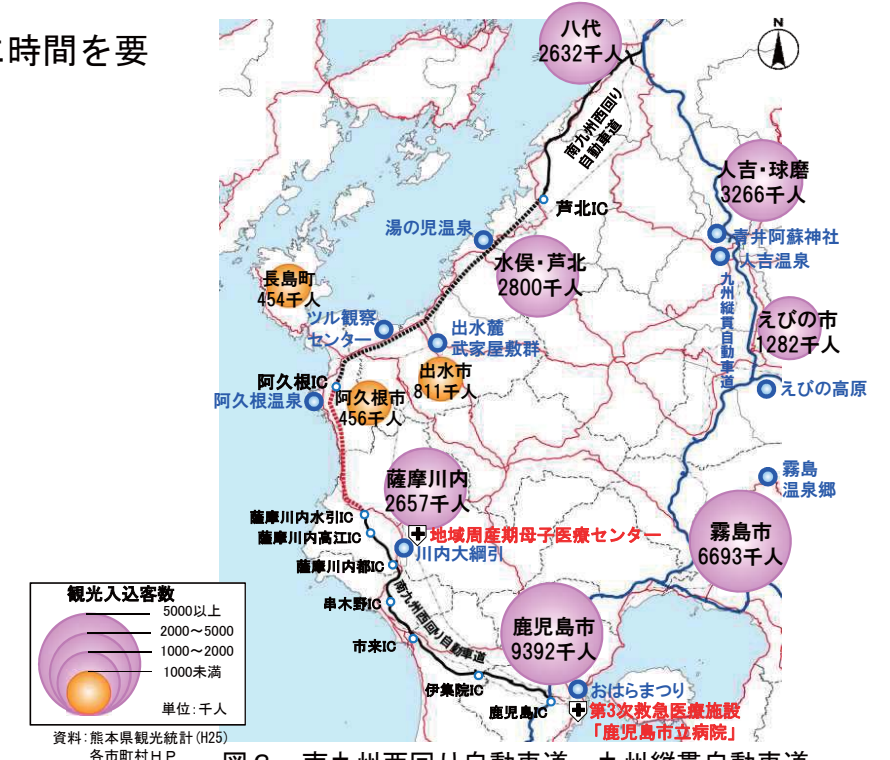


図3 南九州西回り自動車道、九州縦貫自動車道沿線の観光客数と救急医療施設

3. 政策目標

①災害時等においても機能する高速ネットワークの形成

②医療アクセス負担を軽減し地域の安全・安心を確保

③主要な観光資源などの連絡性を高め、周遊性を確保

南九州西回り自動車道(阿久根～川内)における計画段階評価

4. 対策案の検討

比較案 指 標	【案①】自専道(利便性配慮)案		【案②】自専道(居住環境配慮)案		【案③】現道活用品	
	自動車専用道路(設計速度:80km/h) 延長 約22km		自動車専用道路(設計速度:80km/h) 延長 約23km		一般道路(設計速度:60km/h) 延長 約19km	
災害時等においても機能する 高速ネットワークの形成	○	・現道隘路箇所 防災点検要対策箇所:4箇所→0箇所 津波浸水想定箇所:2箇所→0箇所	○	・現道隘路箇所 防災点検要対策箇所:4箇所→0箇所 津波浸水想定箇所:2箇所→0箇所	△	・現道隘路箇所 防災点検要対策箇所:4箇所→0箇所 津波浸水想定箇所:2箇所→2箇所
医療アクセス負担を軽減し地域の安全・ 安心を確保	○	周産期医療施設【13分短縮】 〔整備前〕41分→〔整備後〕28分 第三次医療施設60分圏域人口【約7倍に増加】 〔整備前〕約2,500人→〔整備後〕約16,900人	○	周産期医療施設【13分短縮】 〔整備前〕41分→〔整備後〕28分 第三次医療施設60分圏域人口【約7倍に増加】 〔整備前〕約2,500人→〔整備後〕約16,800人	△	周産期医療施設【7分短縮】 〔整備前〕41分→〔整備後〕34分 第三次医療施設60分圏域人口【約1.4倍に増加】 〔整備前〕約2,500人→〔整備後〕約3,600人
主要な観光資源などの連絡性を高め、周 遊性を確保	○	観光周遊ルート移動時間【80分短縮】 〔整備前〕260分→〔整備後〕180分	○	観光周遊ルート移動時間【79分短縮】 〔整備前〕260分→〔整備後〕181分	△	観光周遊ルート移動時間【74分短縮】 〔整備前〕260分→〔整備後〕186分
沿線からの利用のしやすさ	○	沿線市街地からのアクセス性が良い	△	案①に比べ沿線市街地からのアクセス性に劣る	○	沿線市街地からのアクセス性が良い
整備に要する費用	△	概ね1,050億円	×	概ね1,230億円	○	概ね920億円
総 合 評 価	○		△		×	



図4 北薩地域における対策案検討

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3号 南九州西回り自動車道
- ・区 間：鹿児島県阿久根市鶴川内～鹿児島県薩摩川内市水引町
- ・概略延長：L＝22.4km
- ・車 線 数：4車線
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図4のとおり

(参考) 当該事業の経緯等

地元調整の状況等

- ・H19.3：市民参加型道路計画(構想段階PI)実施
- ・H19.3：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
- ・H19.3～6：地域住民アンケート完了
- ・H19.6：アンケート結果公表
- ・H26.7：都市計画決定

地域の要望等

- ・H25.8：鹿児島県知事が財務副大臣に新規事業化の要望
- ・H25.11：鹿児島県知事が国土交通副大臣に新規事業化の要望
- ・H26.7：南九州西回り自動車道建設促進中央要望
- ・H26.10：南九州西回り自動車道建設促進大会開催
- ・H26.11：鹿児島県知事が国土交通大臣にH27年度一括での新規事業化の要望

一般国道6号 ^{いばらき}茨城県北茨城市～^{ふくしま}福島県いわき市間における計画段階評価

1. 茨城県北茨城市～福島県いわき市間の課題

①旅行速度が低い

- 勿来地区は、夏季の休日には旅行速度が20km/hまで低下。(図1)
- 震災前は、海水浴シーズンに御城前交差点から3.4kmの^{みじょうまえ}渋滞が発生した。(図1)

②事故多発箇所が存在

- 大津～勿来間の一般国道6号で死傷事故率の最も高い区間は148.3件/億台キロである。対象区間内では過去に死亡事故も発生している。(図2)

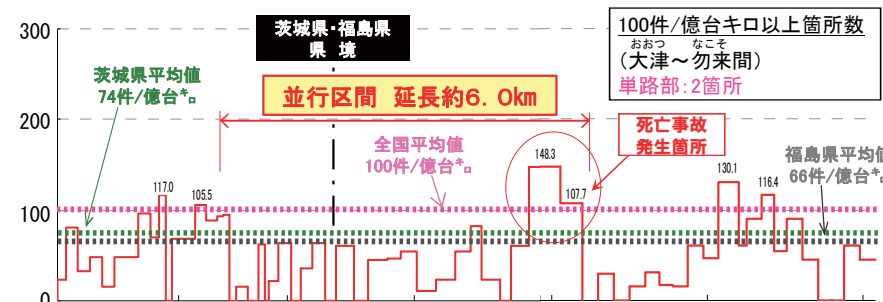


図2 死傷事故率 出典:イタルダデータH19～H22

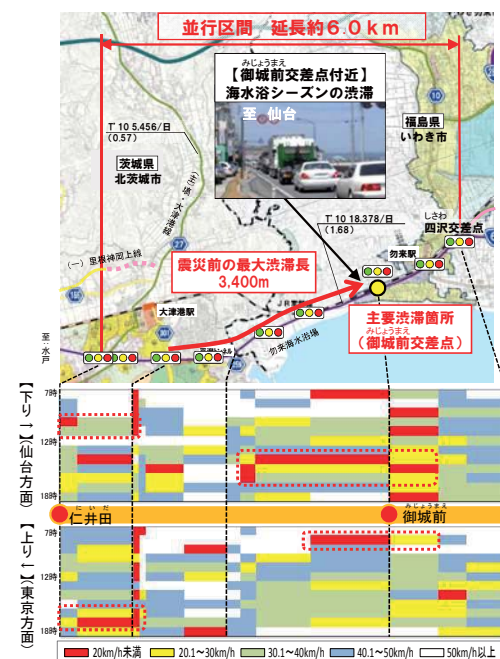


図1 渋滞発生状況
(赤色ほど渋滞が激しい状態)
出典:プローブデータ(H22.8月上旬休日平均)



図3 津波浸水状況

③国道6号が緊急輸送路として脆弱

- 国道6号は東日本大震災時の津波により浸水。
い^なわ^こき^そ市^み勿^じ来^じの^{ょう}御^ま城^じ前^え交^ま差^じ点^え付^い近^きでは約2日
間^{かん}通^{つう}行^{ぎょう}止^とめ^めが生^はじ^また。(2010.2.28 のチリ地震時
には7時間半の通行止め)(図3)
- 福島第一原発事故による屋内退避指示を受け、
国道6号では県境を越えて避難車両の渋滞が
発生。

④救急搬送において速達性に劣る

- きたいばらき
- 北茨城市には第三次救急医療施設が無いことから、重篤な患者はいわき市側の第三次救急医療施設へ搬送するなど県境を越えた結びつきが強い。(北茨城市からいわき市内の第三次救急医療施設への搬送実績はH19～H24年で261件)
- きたいばらき
- 救急搬送路の国道6号に課題があり、速達性に劣る。(図4)
- 凡例

 - 第三次救急医療施設
 - 第二次救急医療施設
 - 速達ルート区域



図4 北茨城市～いわき市間の搬送経路

2. 原因分析

①県境は国道6号に交通が集中

- 交通量は17,699～18,378台/日(H22センサス)と2車線の交通量容量を上回り、混雑度が1.21～1.68と高い。(図5)
- ^{なこそ}勿来地区は^{なこそ}勿来海水浴場、^{なこそ}勿来の関などの入り込み客数の多い観光地が存在。
(震災前の^{なこそ}勿来海水浴場客数:約20～37万人)

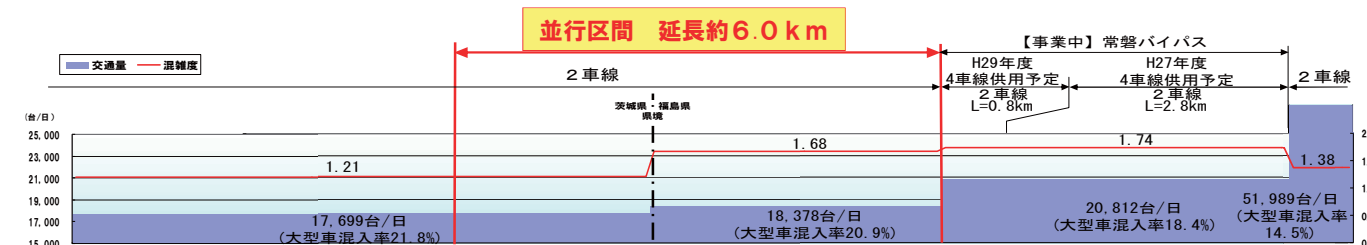


図5 交通量、混雑度

出典:H22道路交通センサス

②沿道出入り車両が交通の妨げになっている

- 一般国道6号における大津～勿来間は追突事故が多く発生しており、全体の6割以上を占める。(図6)

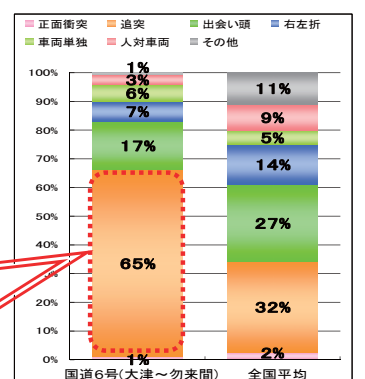


図6 交通事故分類
出典:イタルダデータH19~H22

③国道に津波浸水区間が存在

- 国道6号は津波浸水区域を通過している。
- 勿来地区では国道6号に近接する迂回路が無く、地震や津波等の災害により通行止めとなった場合、広域な迂回が生じる。(図7)

④救急搬送路の国道6号に課題が存在

- 救急搬送路の国道6号には、旅行速度低下区間、主要渋滞箇所、事故多発箇所、津波浸水区間などが存在。



図7 国道6号の津波浸水、迂回路状況

3. 政策目標

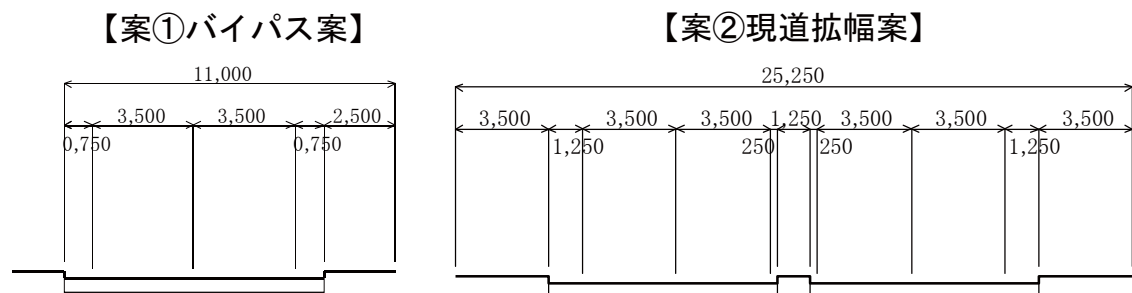
- ①交通容量の確保
- ②交通事故の減少
- ③災害に強い緊急輸送路の確保
- ④第三次救急医療施設への速達性
- ⑤県境を越えた結びつきの確保

ふくしま

4. 対策案の検討

評価軸		【案①】バイパス案 延長約5km		【案②】現道拡幅案 延長約6km	
ルート案の主旨		・バイパスを整備する案		・現国道6号を4車線化する案	
政策目標	交通容量の確保	○	バイパスに交通が転換することにより、国道6号の混雑が解消	○	4車線化により国道6号の混雑が解消
	交通事故の減少	○	国道6号の交通量減少により、交通事故の減少効果がある	○	4車線化に伴う中央分離帯設置により、右折車が制限され追突事故の減少効果がある
	災害に強い緊急輸送路の確保	○	・津波浸水区間をバイパスで回避する ・新たな代替路が確保される	△	・津波浸水区間の国道6号を一部嵩上げる ・新たな代替路は確保されない
	第三次救急医療施設への速達性	○	きたいばらき 北茨城市民病院 ～ いわき 総合磐城共立病院間の搬送時間36分	△	きたいばらき 北茨城市民病院 ～ いわき 総合磐城共立病院間の搬送時間41分
	県境付近の観光地へのアクセス性	△	バイパスは、 ^{なこそ} 勿来の関公園、 ^{なこそ} 勿来海水浴場など県境付近の観光地へのアクセスが限定的となる	○	国道6号を改良するため、 ^{なこそ} 勿来の関公園、 ^{なこそ} 勿来海水浴場など県境付近の観光地へのアクセスに優れる
国道6号から沿道施設へのアクセスのしやすさ		△	バイパスにより国道6号の交通量が減少し沿道施設へアクセスしやすくなるが、バイパスからは直接アクセスできない	○	国道6号の沿道施設へ直接アクセスできる（一部嵩上げ区間も、乗り入れを確保）
自然の改変		×	山側へ新たな道路を整備するため、自然の改変が多い	△	国道6号を拡幅するため、自然の改変が少ない
生活環境への影響		△	・国道6号から離れるため、工事に伴う生活環境への影響が小さい ・移転家屋が約40～60件	×	・国道6号の拡幅工事となり、交通規制や沿道への騒音など生活環境への影響が大きい ・移転家屋が約260～280件
事業費		○	約170～190億円	×	約230～250億円
総合評価		○		△	

標準断面図 S=1:200



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

・区 間:茨城県北茨城市関本町関本中～
福島県いわき市勿来町四沢鍵

地先

- ・概略延長：約5km

・概ねのルート: 図9 案①のとおり

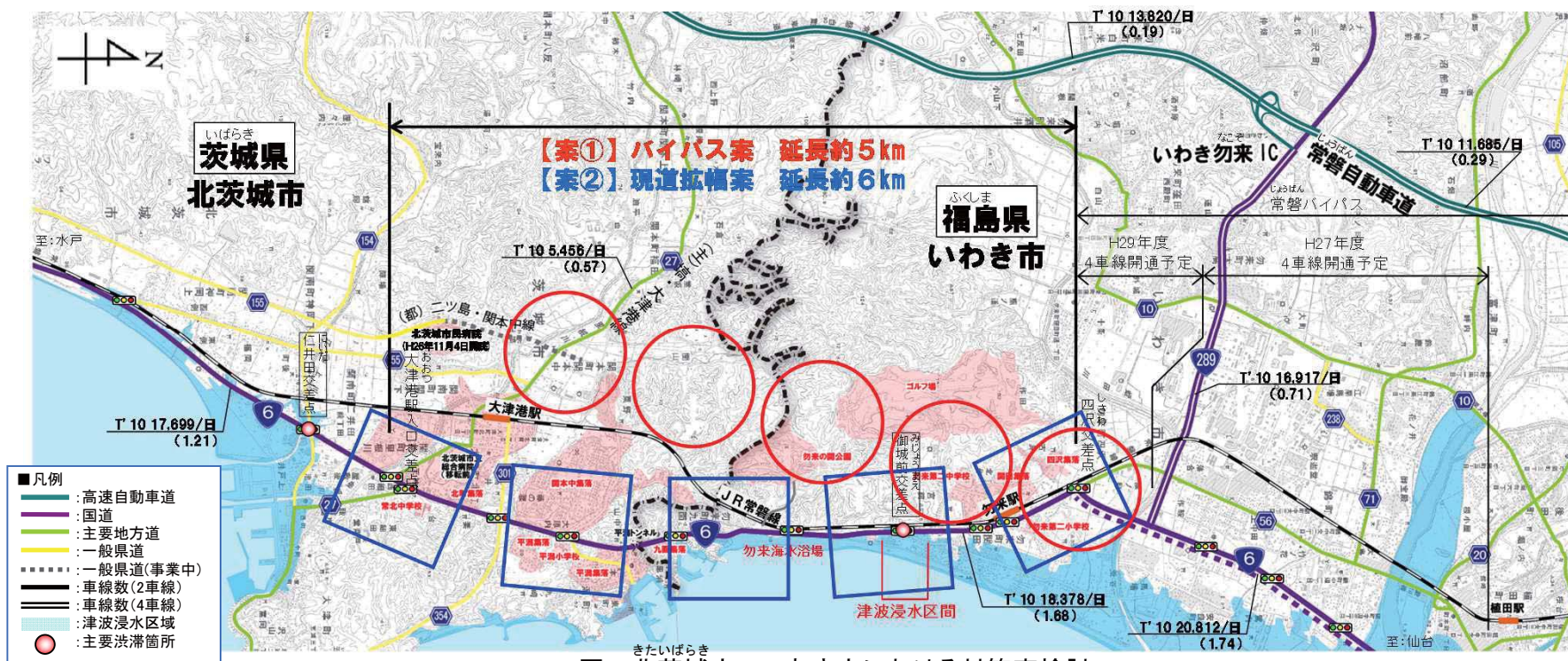


図9 北茨城市～いわき市における対策案検討

(参考)当該事業の経緯等

■地域の要望等

H25年 6月:計画段階評価着手(第1回東北・関東地方合同小委員会)

H25年 7月:第1回アンケート(7/29~8/18)

H25年10月：第2回東北・関東地方合同小委員会

H25年11月：第2回アンケート(11/27～12/17)

H26年 2月:対応方針(案)決定(第3回東北・関東地方合同小委員会)

H27年 1月:都市計画決定告示

■地域の要望等

H25年 6月：福島県知事から国土交通副大臣宛に

「一般国道6号勿来バイパス早期新規事業化」について要望

H25年 7月：一般国道6号・49号いわき地区改築工事促進期成同盟会から国土交通大臣宛てに「一般国道6号勿来バイパス新規事業化」について要望

H25年 8月:福島県議会・土木常任委員会から国土交通副大臣宛に

「一般国道6号勿来バイパス早期新規事業化」について要望

H25年 9月：福島県道路整備促進協議会から国土交通大臣宛に
「一般国道6号勿来バイパス早期整備」について要望

H25年10月：いわき市長から中原国土交通政務官宛に
「一般国道6号勿来バイパス新規事業化」について要望

H25年11月：北茨城市から国土交通大臣宛に
「一般国道6号勿来バイパス整備計画具体化」について要望

H26年 5月：常磐三市長・議長会議から中原国土交通政務官宛に
「一般国道6号勿来バイパス新規事業化」について要望

H26年 6月：茨城県北臨海三市長から野上国土交通副大臣宛に
「一般国道6号勿来バイパス新規事業化」について要望

H26年6月：福島県知事から国土交通大臣宛に
「一般国道6号勿来バイパス新規事業化」について要望

H27年2月：北茨城市長、いわき市長から西村国土交通副大臣宛に
「一般国道6号勿来バイパス新規事業化」について要望

一般国道4号矢板拡幅における計画段階評価

1. 栃木県矢板地域の課題

①国道4号の交通渋滞

○対象区間を含む国道4号には、製造業等の工業団地が立地し、朝夕の混雑による交通渋滞が発生し、混雑度が2.0を超える区間や、主要渋滞箇所が3箇所存在（写真1、図5）

②国道4号の交通事故

○交差点が連続する早川町交差点から土屋交差点の死傷事故率は、栃木県平均の約1.3倍（図2）

③救急医療施設への緊急搬送に課題

○矢板市内の重篤患者は第三次救急医療施設のある大田原市、宇都宮市へ救急搬送されており、渋滞による遅延は、医療活動に支障をきたす恐れがある（図1）

④東北自動車道の代替路としての機能が脆弱

○大雪など東北道の通行止め時は、代替路である国道4号に交通が集中し、大きな速度低下が発生（図3）

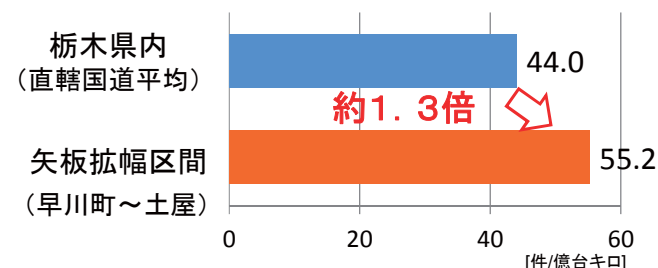


図2 対象区間（矢板市早川町交差点～矢板市土屋交差点）の死傷事故率比較（交通事故統計データベースH21-H24）



図1 大田原市・宇都宮市内三次救急医療施設への搬送件数（H25）



写真1 国道4号の渋滞状況（中北交差点付近）

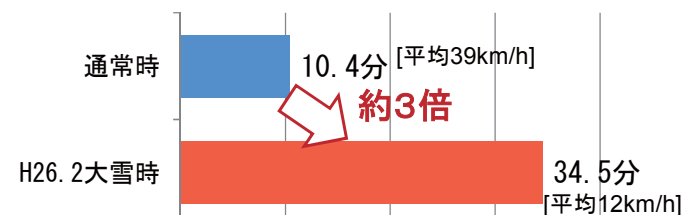


図3 大雪発生時の所要時間（矢板IC～土屋交差点）

通常時は、H26年10月の昼間12時間平均旅行速度（下り）
H26.2大雪時は、2.14～2.16大雪による速度低下が最も顕著だった17時台の所要時間（下り）（H26プローブデータ）

2. 原因分析

①交通容量の不足による渋滞や事故が発生

○地域唯一の幹線道路であり交通が集中するが、大部分が2車線（図5）
○国道4号と国道461号が合流する中交差点～中北交差点は、交通集中し大型車混入率が35%と高く、混雑度2.0と交通容量が不足（図5）
○交通事故の内訳は追突が6割を占め、渋滞による速度低下が一因（図6）

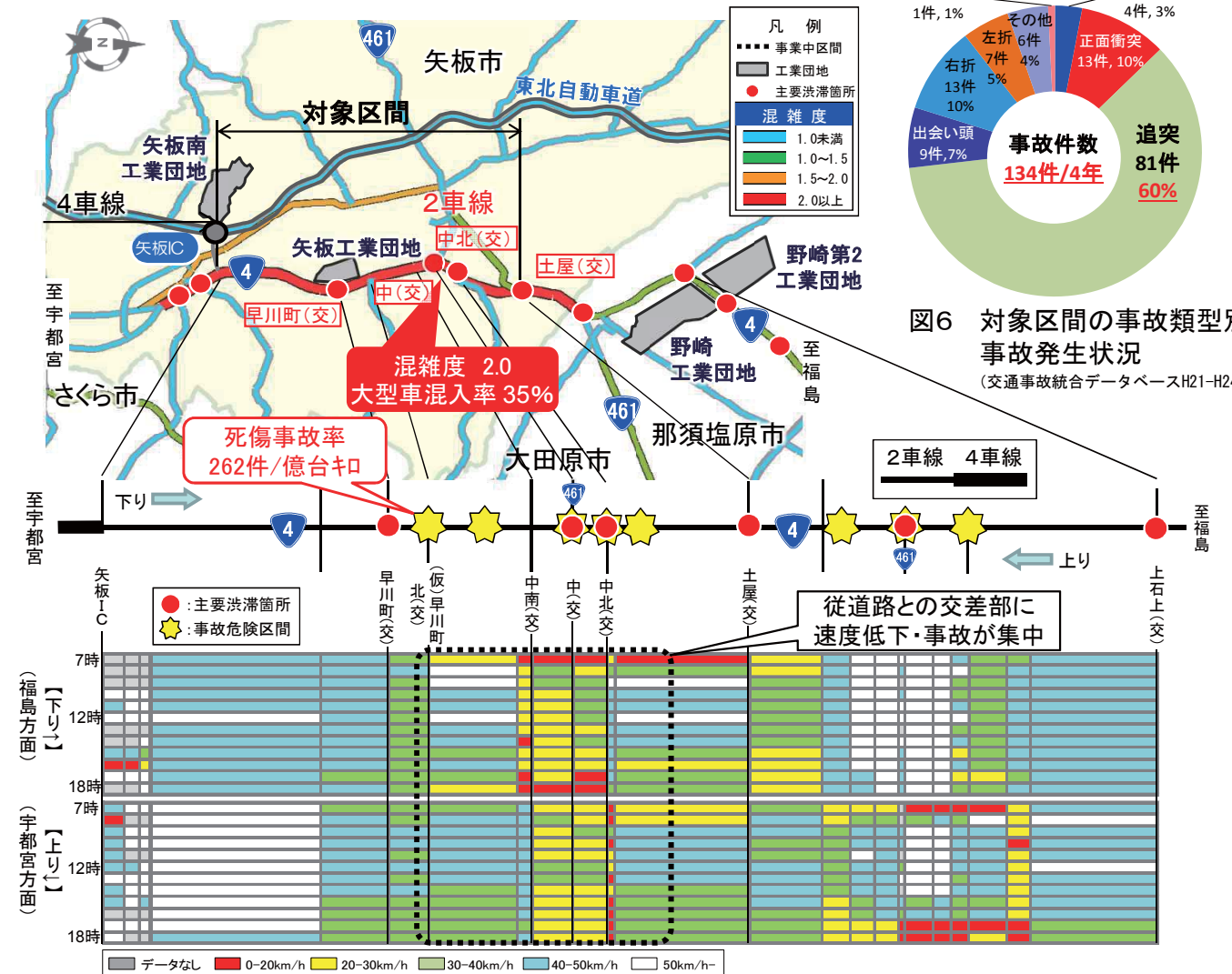


図5 国道4号の混雑（資料：H22道路交通センサス、H26プローブデータ（10月平日平均））

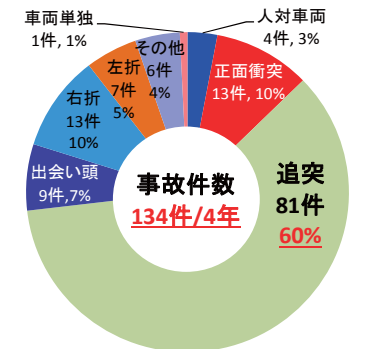


図6 対象区間の事故類型別発生状況（交通事故統計データベースH21-H24）

3. 政策目標

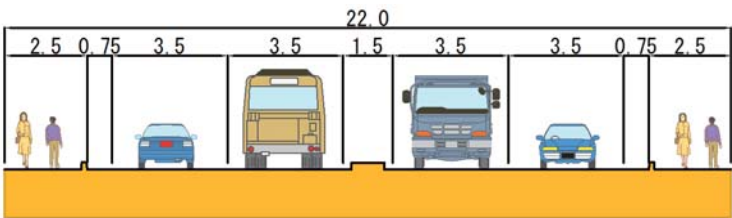
- ①交通容量確保による渋滞の解消
- ②国道4号における交通事故の減少
- ③救急医療施設へのアクセスルートの強化
- ④東北自動車道の代替路としての機能強化

一般国道4号矢板拡幅における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】現道拡幅案		【案②】バイパス案	
交通容量確保による交通渋滞の解消 (指標：混雑度)	○	4車線化により交通渋滞は解消 ----- 混雑度 国道4号(中交差点～中北交差点) 【現況】2.05⇒【整備後】0.63	○	バイパスへの交通転換により、現道の交通量は減少し、交通渋滞が解消 ----- 混雑度 国道4号(中交差点～中北交差点) 【現況】2.05⇒【整備後】0.18
国道4号における交通事故の減少 (指標：死傷事故率)	○	死傷事故率【現況】55.2件/億台キロ⇒【整備後】49.2件/億台キロ	○	死傷事故率【現況】55.2件/億台キロ⇒【整備後】42.4件/億台キロ
救急医療施設へのアクセスルートの強化	○	三次救急医療施設への搬送時間(矢板市役所～那須赤十字病院) 【現況】30分⇒【整備後】26分	○	三次救急医療施設への搬送時間(矢板市役所～那須赤十字病院) 【現況】30分⇒【整備後】27分
東北自動車道の代替路としての機能強化	○	4車線化により交通容量が拡大し代替路としての機能が強化	○	バイパス整備により交通容量が拡大し代替路としての機能が強化
沿道施設へのアクセス性	○	沿道工業団地とのアクセス性は向上	△	沿道工業団地とのアクセス性は向上しない
自然環境の改変	○	現道拡幅であり自然環境の改変はない	△	バイパス区間において、自然環境の改変により影響を与える可能性がある
コスト	約200億円		約270億円	
総合評価	○		△	

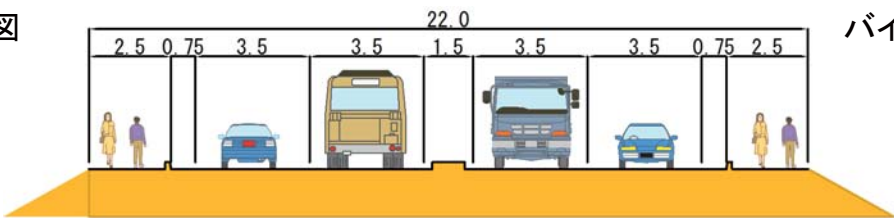
【案①】標準断面図



現道拡幅断面

(単位:m)

【案②】標準断面図



バイパス(4車)断面

(単位:m)

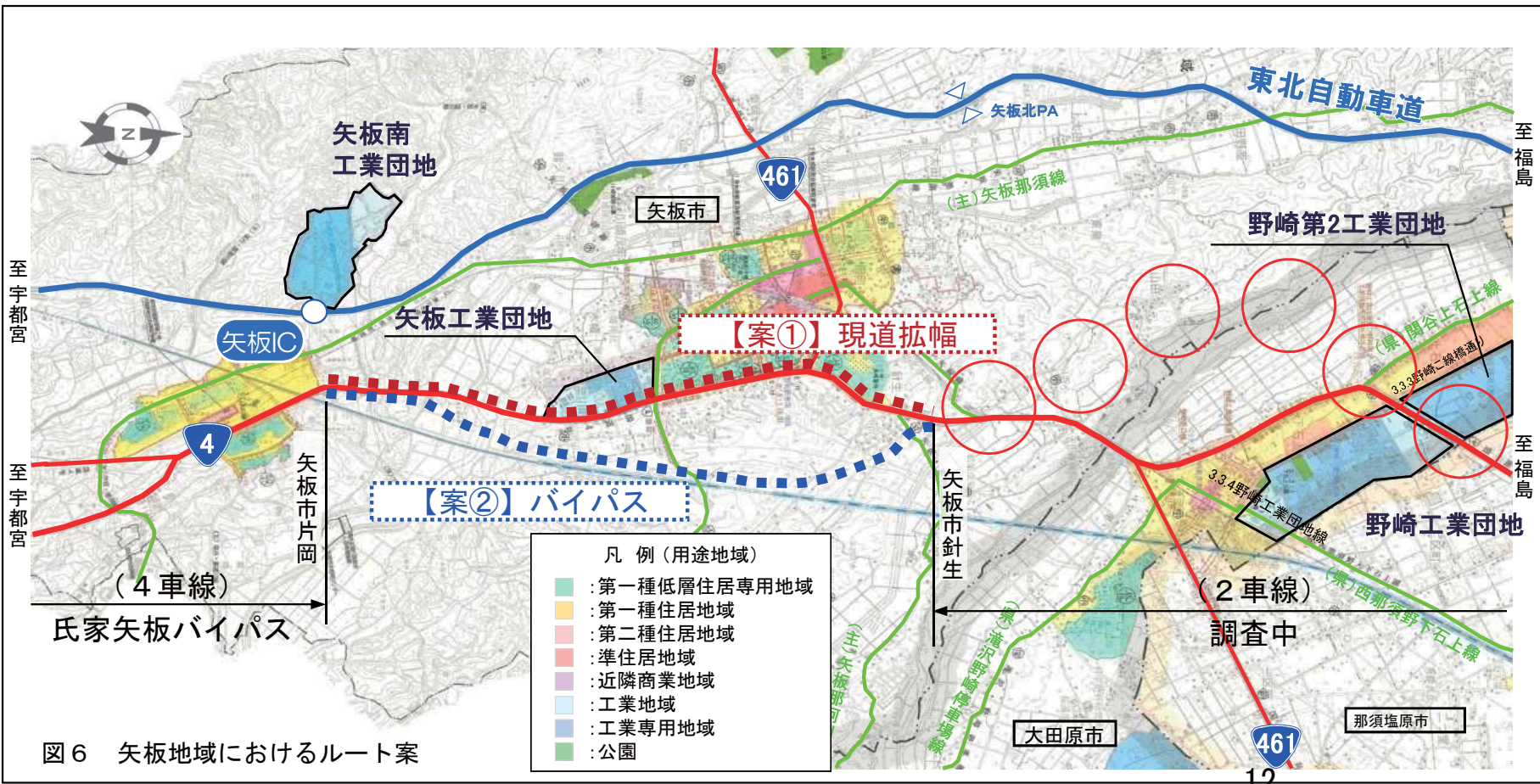


図6 矢板地域におけるルート案

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4号
- ・区間：矢板市片岡～同市針生
- ・概略延長：約6.5km
- ・道路規格：第3種1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

S40年～ 矢板市片岡～同市針生は都市計画決定済。

地域の要望等

- H25年 2月 栃木県(知事)が本省及び整備局へ要望
- H25年 3月 矢板市長、大田原市長が本省及び整備局へ要望
- H25年 4月 栃木県(知事)が本省及び整備局へ要望
- H25年10月 栃木県北部地域整備促進期成同盟会が本省及び整備局へ要望
- H26年 5月 栃木県(知事)が国土交通大臣へ要望
- H26年 8月 栃木県北部地域整備促進期成同盟会が本省及び整備局へ要望
- H26年11月 矢板市長、大田原市長が本省及び整備局へ要望
- H27年 2月 矢板市長が本省及び整備局へ要望

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)

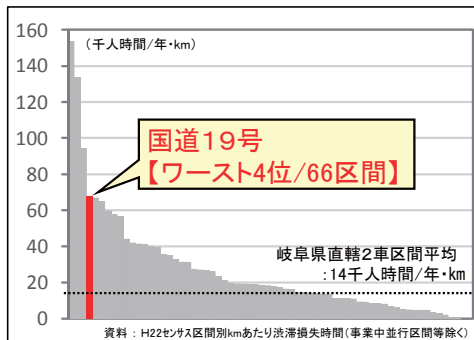
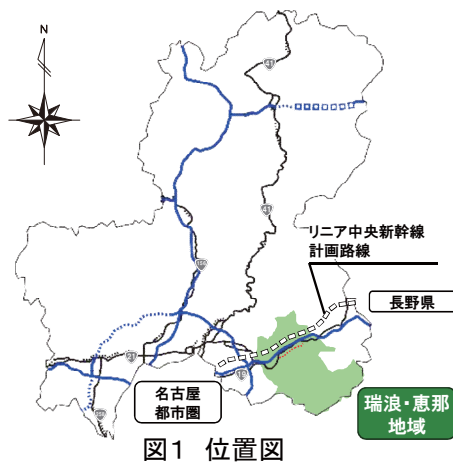


図2 県内直轄国道(2車区間) kmあたり渋滞損失時間



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

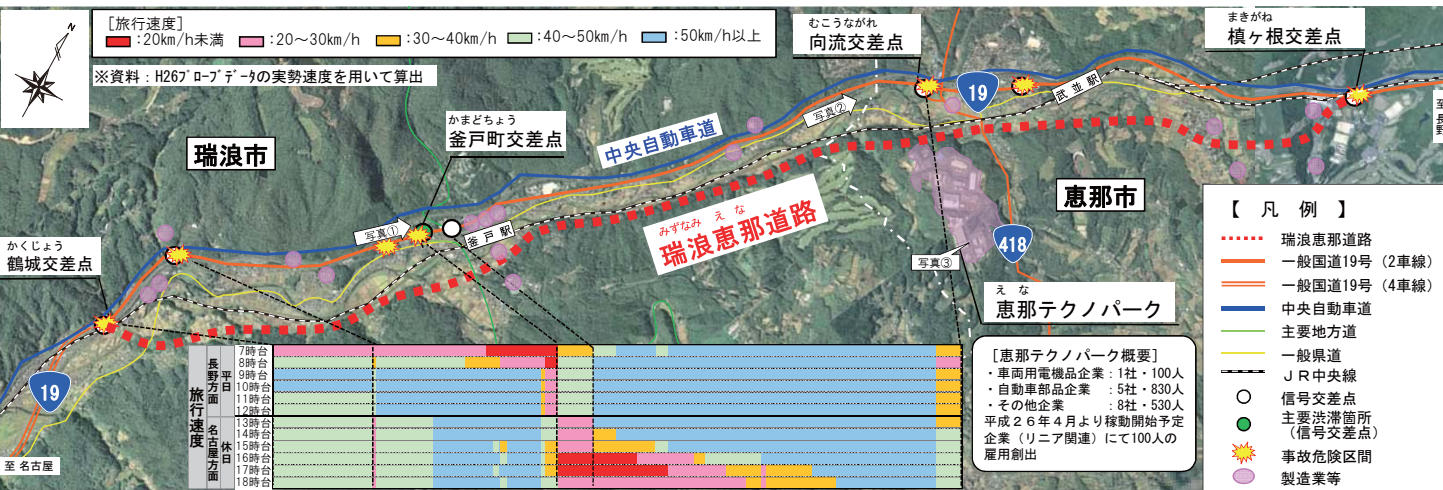


図3 瑞浪恵那区間の道路交通上の課題

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。



リニア関連企業(建設中)

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)

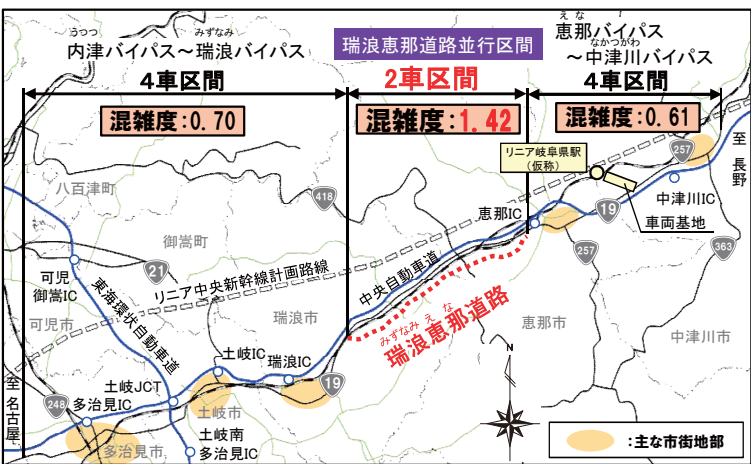


図4 国道19号瑞浪恵那区間の混雑度

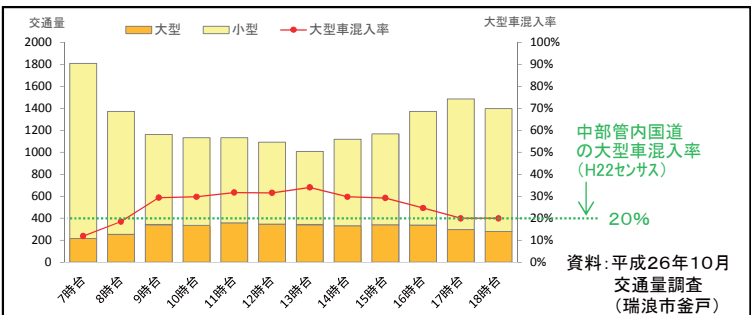


図5 国道19号瑞浪恵那区間の大型車混入率

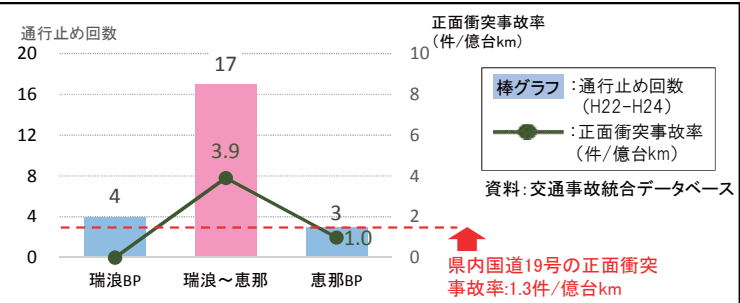


図6 国道19号の事故発生状況

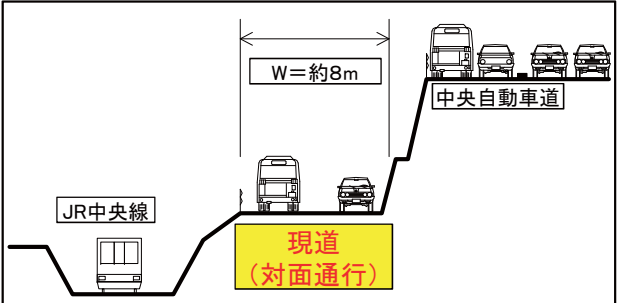


図7 国道19号瑞浪恵那区間の断面図

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

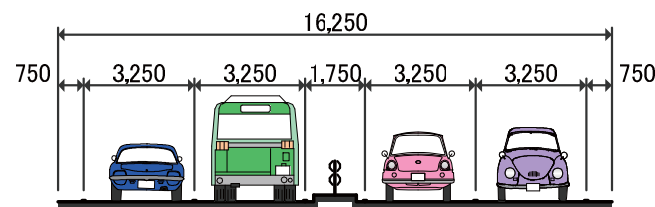
- ① 直轄国道の容量確保による渋滞緩和、交通事故の削減
- ② リニア開業を契機とした瑞浪・恵那地域の活性化を支援

岐阜県瑞浪・恵那地域の計画段階評価

4. 対策案の検討

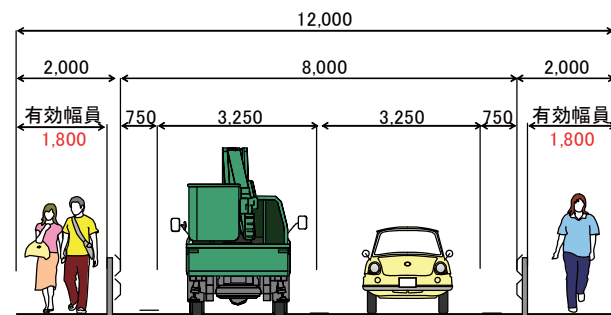
評価軸	案① バイパス整備(4車線整備の場合)		案② 現道拡幅(2車線→4車線)	
交通渋滞の緩和	◎	・国道19号現道から通過交通のバイパスへの転換が図られることで、現道19号の主要渋滞箇所の釜戸町交差点の渋滞が解消	○	・国道19号の現道2車線を4車線拡幅することにより、主要渋滞箇所の釜戸町交差点の渋滞が緩和
交通事故の削減	◎	・国道19号現道から通過交通のバイパスへの転換が図られることで、正面衝突事故が回避	◎	・国道19号現道の2車線を4車線に拡幅し、併せて中央分離帯を設置することにより正面衝突事故が回避
地域活性化 (新たな産業拠点)	◎	・バイパス周辺において産業拠点開発が可能であり、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

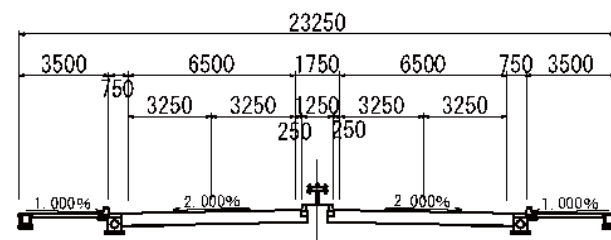


案① 標準断面図

国道19号現道



案②:現道拡幅



案② 標準断面図

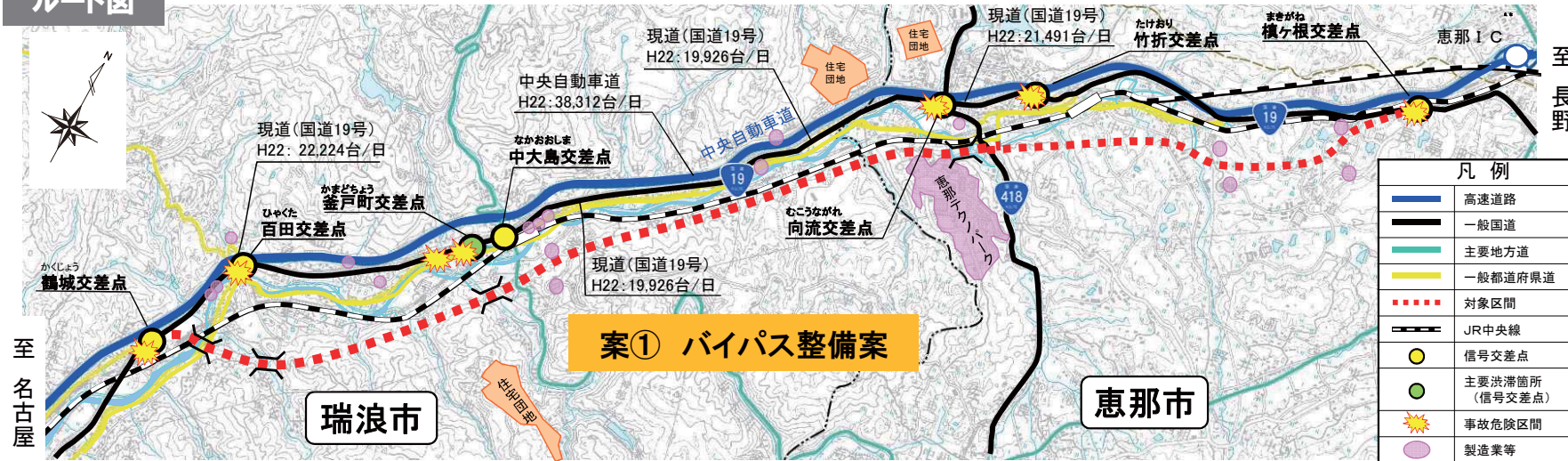
対応方針:案①による対策が妥当

【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

・国道19号は、山に挟まれた狭隘な地形部を中央自動車道、JR中央線、土岐川と並行して通過



(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

- ・H26. 3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
- ・H26. 7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
- ・H26.10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

静岡県沼津・三島都市圏における計画段階評価

1. 静岡県沼津・三島都市圏の課題

①交通渋滞

- 沼津・三島都市圏は、通過交通の流入等により、慢性的な渋滞が発生。
- 特に都市圏内の国道1号は、渋滞損失時間が県内ワースト1位の江原公園交差点を含む主要渋滞箇所が集中。(図2、図3)



図1 位置図

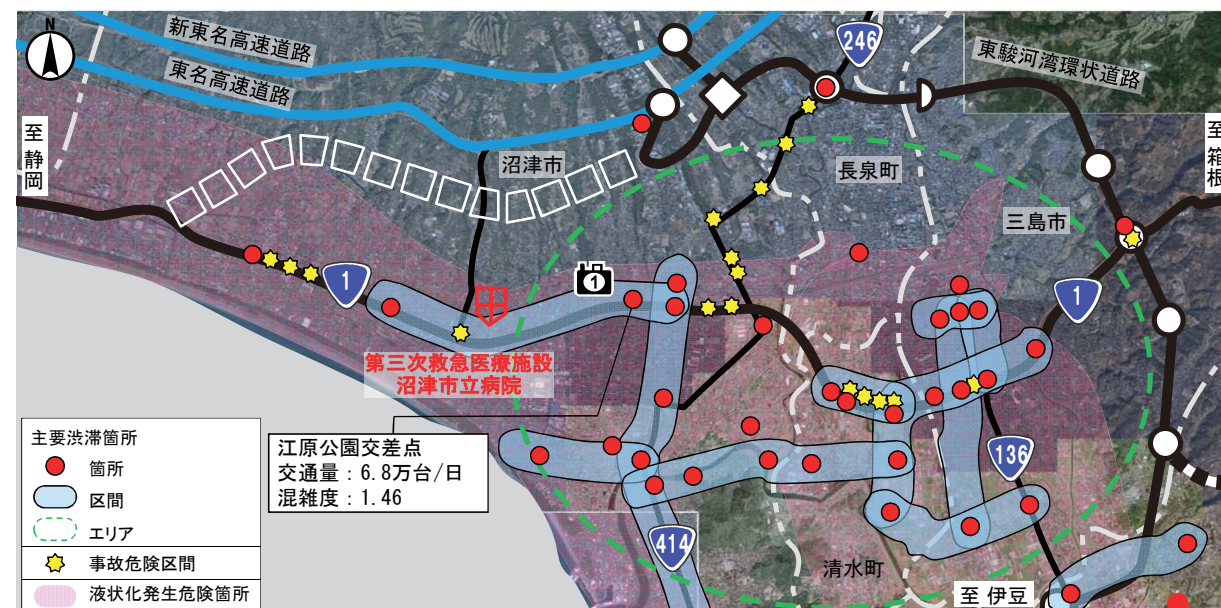


図2 沼津・三島都市圏の交通課題



▲並行する国道1号の渋滞状況
(上り線江原公園交差点を望む)

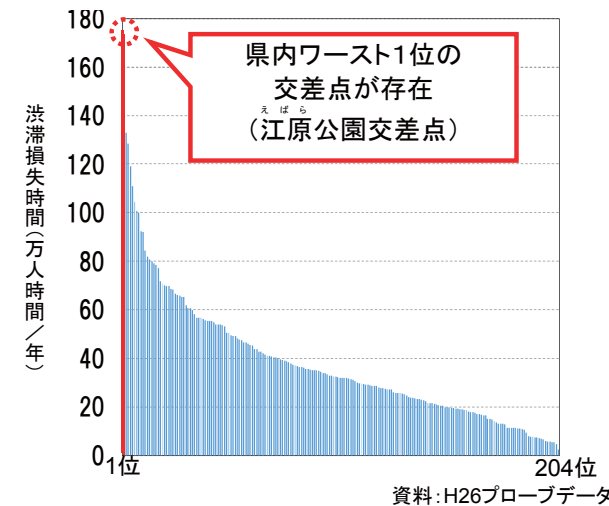


図3 静岡県内の主要渋滞箇所における渋滞損失時間

②災害リスク

- 沼津・三島都市圏は、南海トラフ巨大地震発生時には広範囲にわたり液状化が発生する恐れ。(図2)
- 緊急輸送路である国道1号をはじめ沼津市内の多くの路線が被災する恐れ。

2. 原因分析

①中心部への通過交通の流入

- 沼津・三島都市圏は、主要幹線道路である国道1号、136号、246号が接続する交通の要衝。(図5)
- 東駿河湾環状道路の開通により、国道246号以东の国道1号では混雑が緩和されたが、国道246号以西では、環状道路機能が確保されておらず依然として国道1号の混雑は解消されない。(図4、図5)

②国道1号等の交通容量不足

- 沼津・三島都市圏内では、国道1号をはじめとする東西軸の交通容量が不足。(図4)

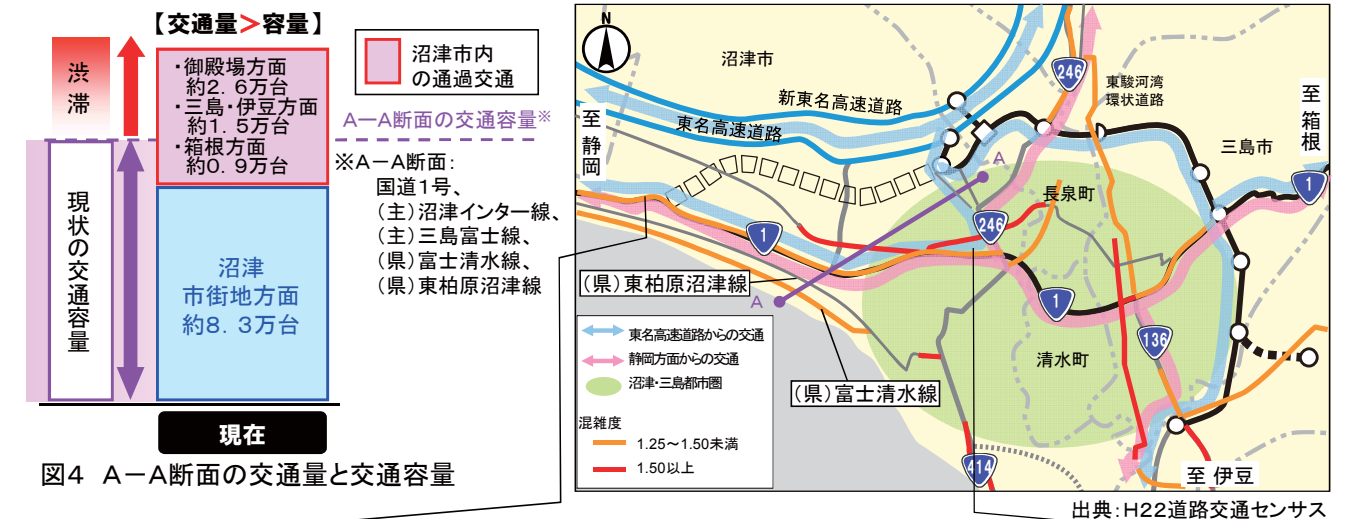


図4 A-A断面の交通量と交通容量

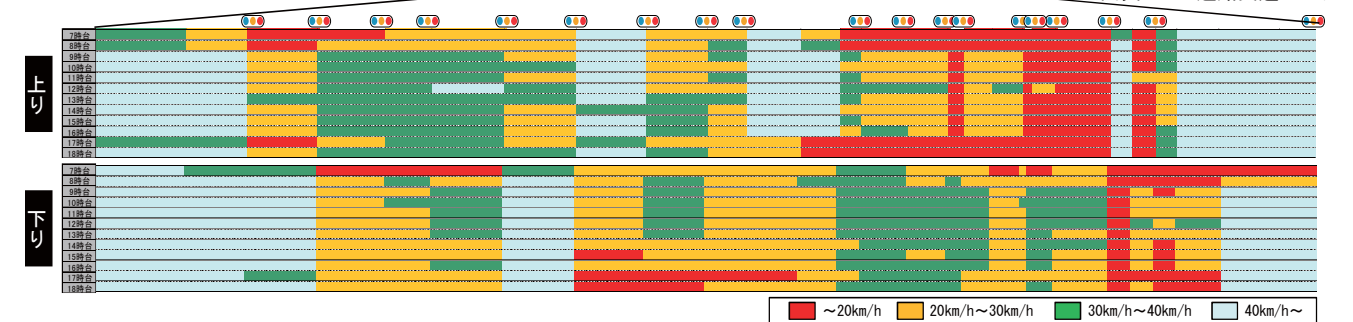


図5 沼津・三島都市圏の混雑状況

出典: H26プローブデータ

③災害に強い緊急輸送道路の未構築

- 沼津・三島都市圏西部においては、南海トラフ巨大地震発生時※の広範な液状化範囲を回避した緊急輸送ネットワークが未構築。

※今後30年間でM8～9クラスの規模が60～70%の確率で発生
出典: 文部科学省地震調査研究推進本部 (H25.5.24)

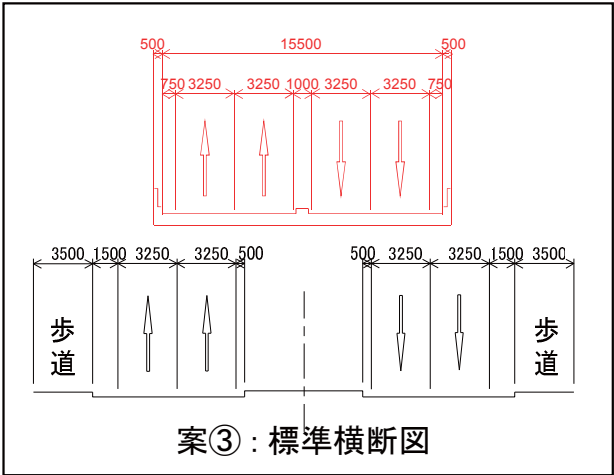
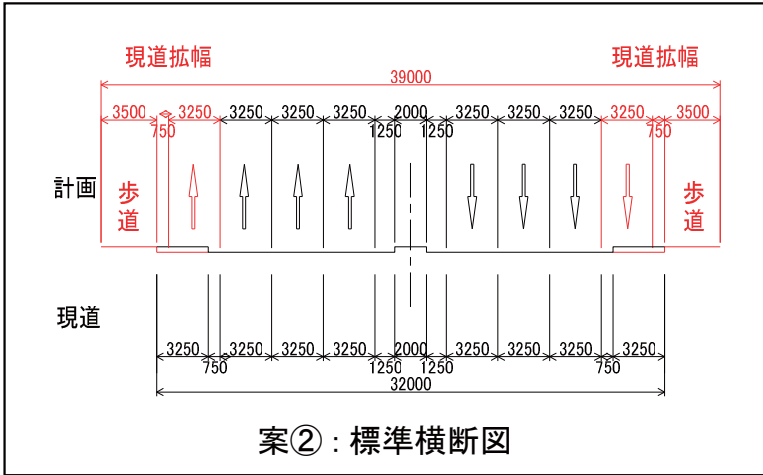
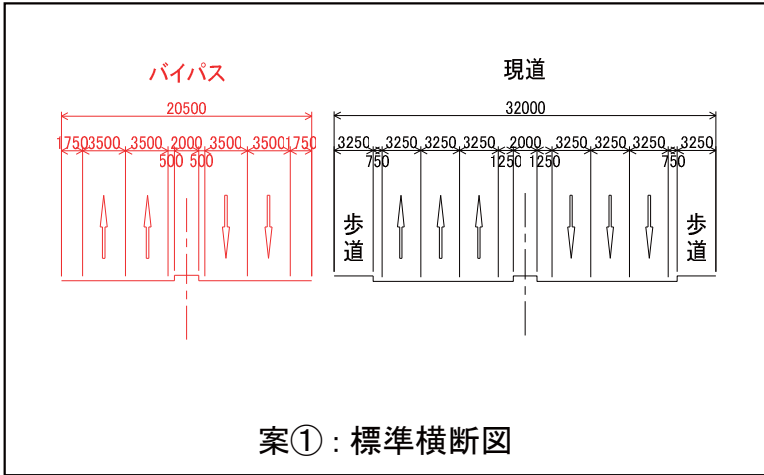
3. 政策目標

- ①国道1号の交通容量確保による市街部の渋滞緩和
- ②災害に強い道路ネットワークの構築

静岡県沼津・三島都市圏における計画段階評価

4. 対策案の検討

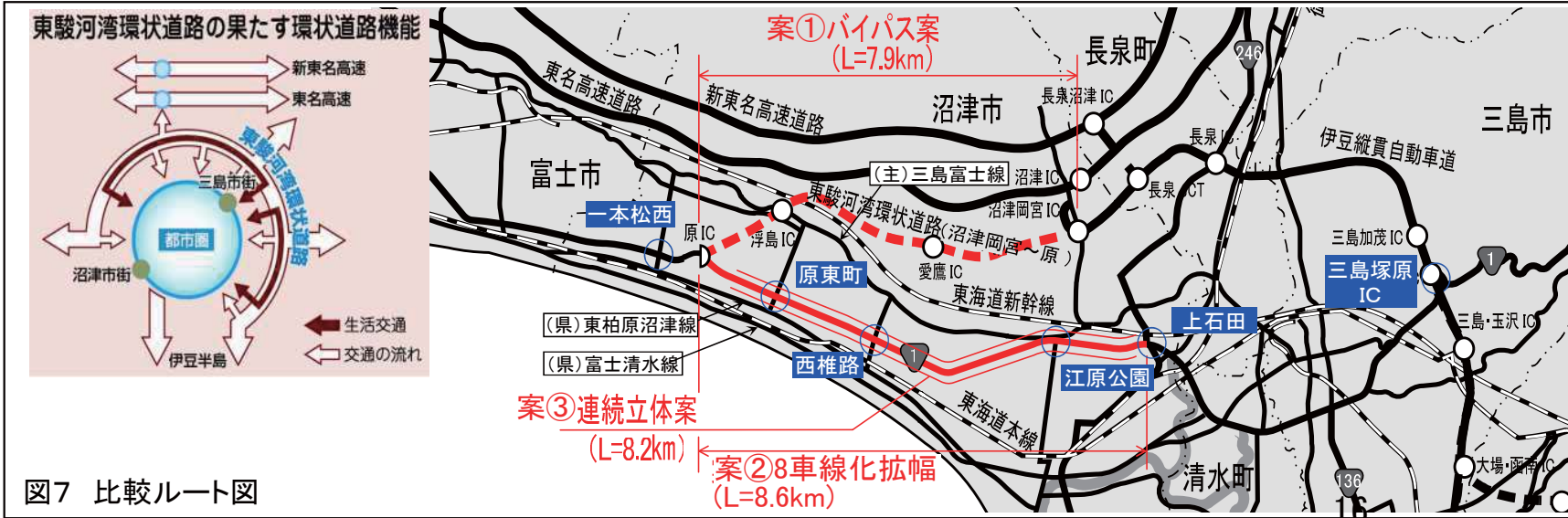
評価軸	案①：バイパス案(約7.9km)	案②：8車線化拡幅(約8.6km)	案③：連続立体案(約8.2km)
交通渋滞の緩和 (国道1号:原IC～上石田)	バイパス整備により、通過交通と沼津三島都市圏に流入する交通が分離されるため、並行する国道1号の渋滞が緩和。 ○ 周辺道路も含めた沼津西部(一般道)の渋滞が緩和。	8車線化整備による交通容量拡大により、国道1号の渋滞が緩和。 △ 周辺道路も含めた沼津西部(一般道)の渋滞が緩和。	立体部の整備により、通過交通と域内交通が分離されるため、平面部の渋滞が緩和。 ◎ 周辺道路も含めた沼津西部(一般道)の渋滞が緩和。
混雑度	混雑度 :4車区間【現況】1.36⇒【整備後】0.89 :6車区間【現況】1.26⇒【整備後】0.64	混雑度 :4車区間【現況】1.36⇒【整備後】1.17 :6車区間【現況】1.26⇒【整備後】0.57	混雑度 :4車区間【現況】1.36⇒【整備後】0.61 :6車区間【現況】1.26⇒【整備後】0.71
現道負荷の軽減	三島塚原IC～一本松西交差点(国道1号現道ルート) ◎ :上り【現況】51分⇒【整備後】36分(15分短縮) :下り【現況】42分⇒【整備後】30分(12分短縮)	三島塚原IC～一本松西交差点(国道1号現道ルート) ◎ :上り【現況】51分⇒【整備後】36分(15分短縮) :下り【現況】42分⇒【整備後】30分(12分短縮)	三島塚原IC～一本松西交差点(国道1号現道ルート) ◎ :上り【現況】51分⇒【整備後】36分(15分短縮) :下り【現況】42分⇒【整備後】30分(12分短縮)
災害リスクの軽減	◎ 別線で整備することにより、液状化発生危険箇所を回避	△ 液状化発生危険箇所内での平面整備であるため、災害リスクの軽減が図られない	◎ 液状化発生危険箇所内での整備であるが、高架部においては、耐震施工などにより、液状化の影響を小さくすることが可能
工事期間の影響	◎ 支障物件の少ない地域を別線で整備するため、事業期間が長期化するリスクが低い	△ 沿道は全線で利用されており、用地買収や沿道環境対策などが必要となり、事業期間が長期に渡る可能性が大きい	△ 沿道は全線で利用されており、用地買収や沿道環境対策などが必要となり、事業期間が長期に渡る可能性が大きい
コスト	○ 約870億円	◎ 約400億	△ 約950億円
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1号
- ・区間: 沼津市岡宮～沼津市原
- ・概略延長: 約7.9km
- ・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

S62. 10月 案①により都市計画決定済み。

地域の要望等

H26. 1月 伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会から国土交通政務官に要望

H27. 1月 伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会から財務大臣、国土交通政務官に要望

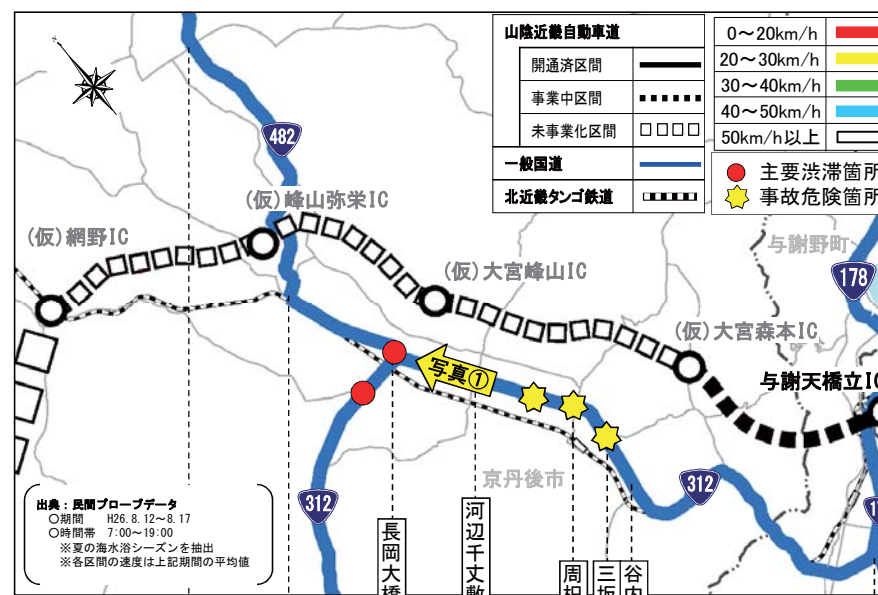
H27. 2月 伊豆縦貫自動車道建設促進期成同盟会から国土交通大臣に要望

一般国道312号 山陰近畿自動車道(大宮森本～網野)における計画段階評価

1. 丹後地域の課題

①国道312号の交通渋滞

- 山陰近畿自動車道(大宮森本～網野)に並行する現道区間に、主要渋滞箇所が2箇所存在(図1)
- 夏の海水浴シーズンなどに海水浴場に向かう交通が長岡大橋を先頭に渋滞しており、速度低下が著しい(写真①)



写真① 国道312号の混雑状況
(長岡大橋を先頭に渋滞する車列)

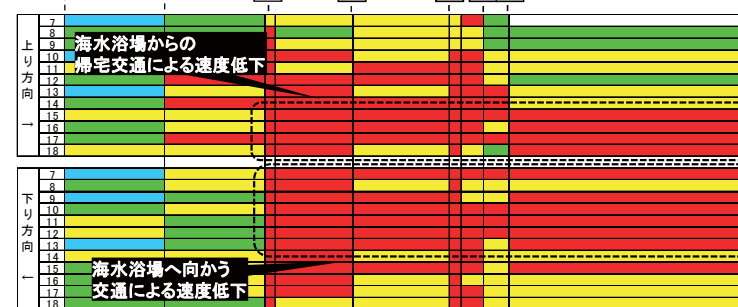


図1 並行する現道区間の混雑時旅行速度

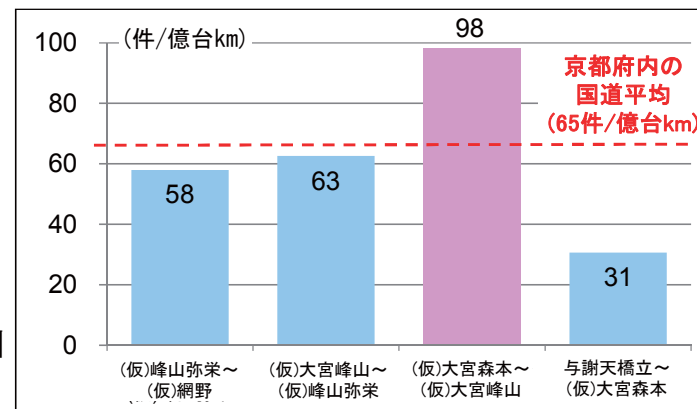


図2 並行する現道区間の事故発生状況

②多発する交通事故

- 対象区間に並行する現道区間は、事故危険箇所が3箇所(図1)
- 死傷事故率は大宮森本～大宮峰山間で98件/億台kmと京都府内平均65件/億台kmの約1.5倍(図2)

③観光資源が活かされていない

- 丹後地域付近は、「天橋立」や「山陰海岸ジオパーク」が位置し、豊富な観光資源が存在(図3)
- 観光資源を繋ぐアクセス道路が脆弱であるため、豊富な観光資源が十分活かされていない

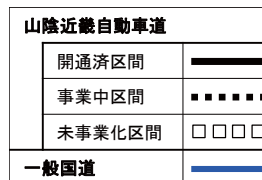


図3 主要な観光地



2. 原因分析

①生活交通と観光交通の混在

- 並行する国道312号は、短距離交通(約7割)と、中長距離交通(約3割)が混在(図4)

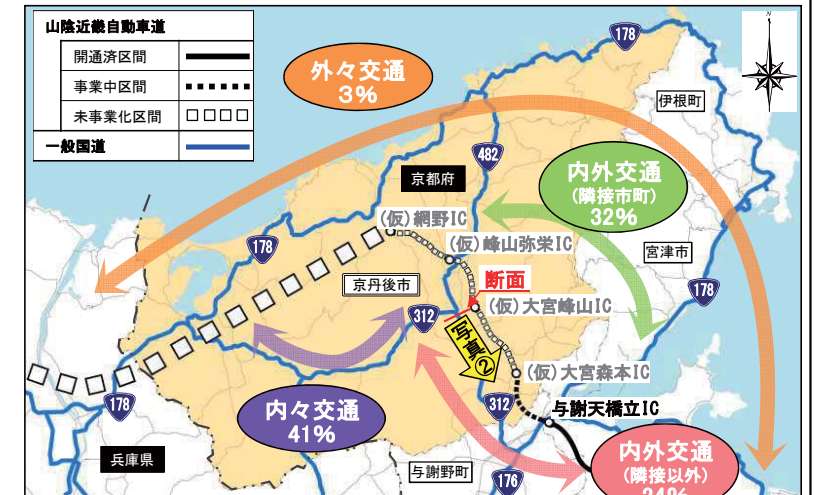
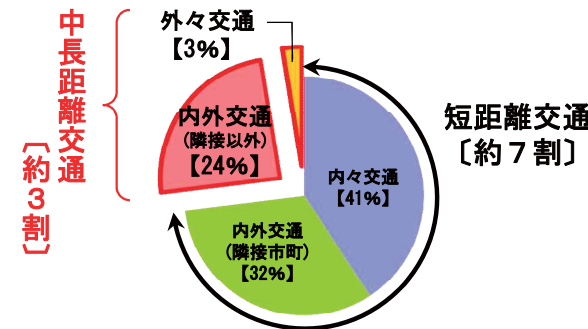


図4 国道312号(長岡大橋南付近)のOD分布：H17現況再現

②交通事故の発生

- 渋滞や沿道商業施設への出入りが原因と考えられる車両への追突事故が多く発生(図5)(写真②)

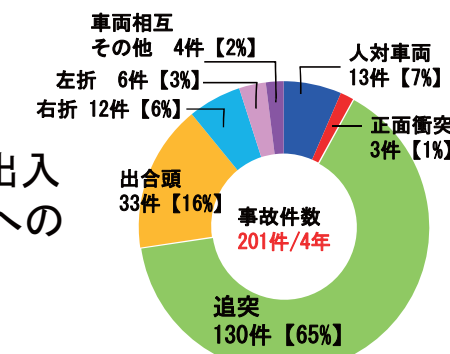


図5 事故類型別事故発生状況(H21～H24)
【並行区間(大宮森本IC～網野IC)】



写真② 国道312号の混雑状況
(店舗への出入り車両で渋滞する車列)

③線形不良箇所等が多数存在

- 主要な観光地を繋ぐ国道178号・312号・482号には、線形不良箇所及び浸水箇所が多数存在しており、アクセス道路として脆弱(図6)(写真③)



写真③ H16台風23号による浸水状況

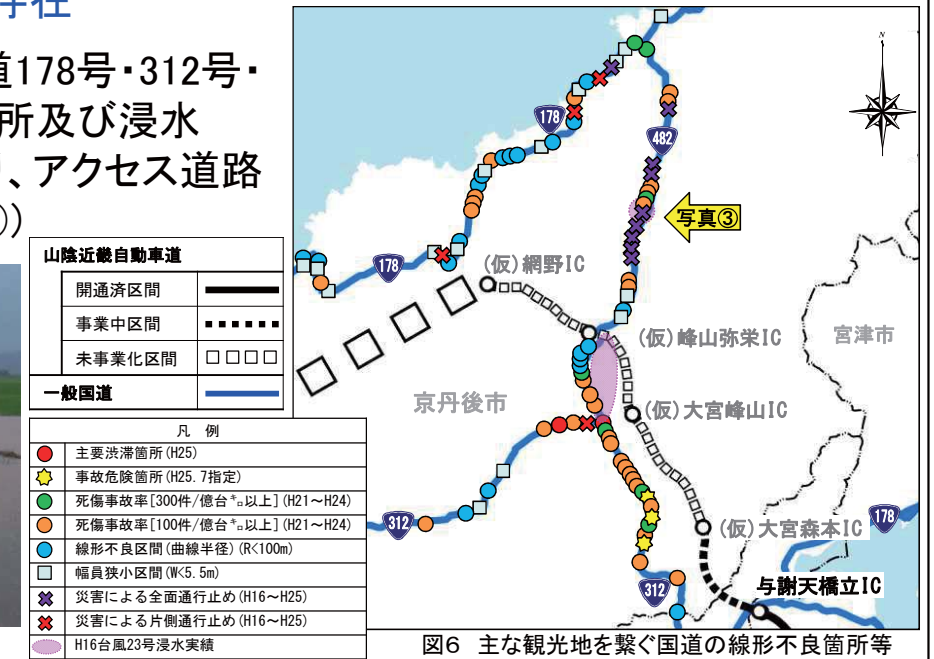


図6 主な観光地を繋ぐ国道の線形不良箇所等

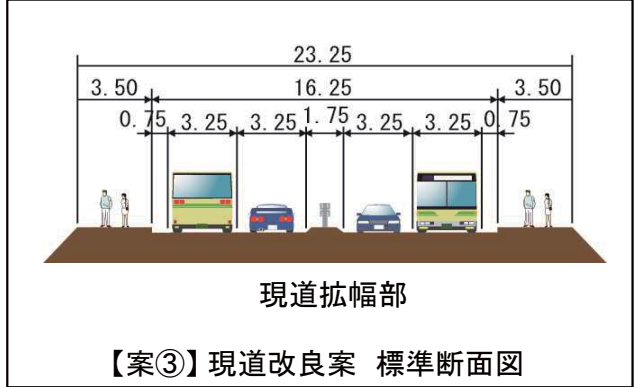
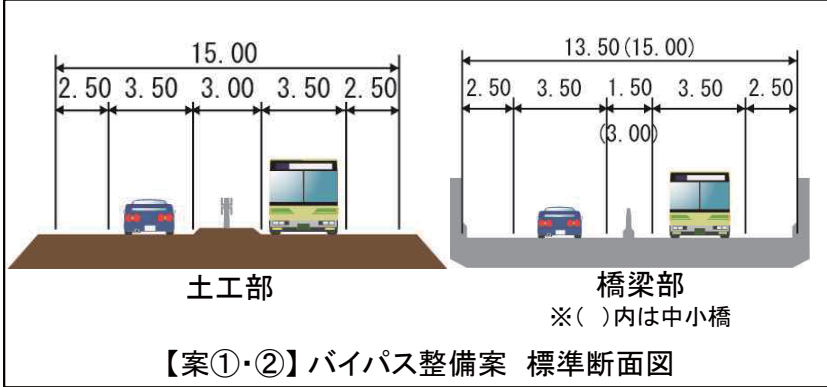
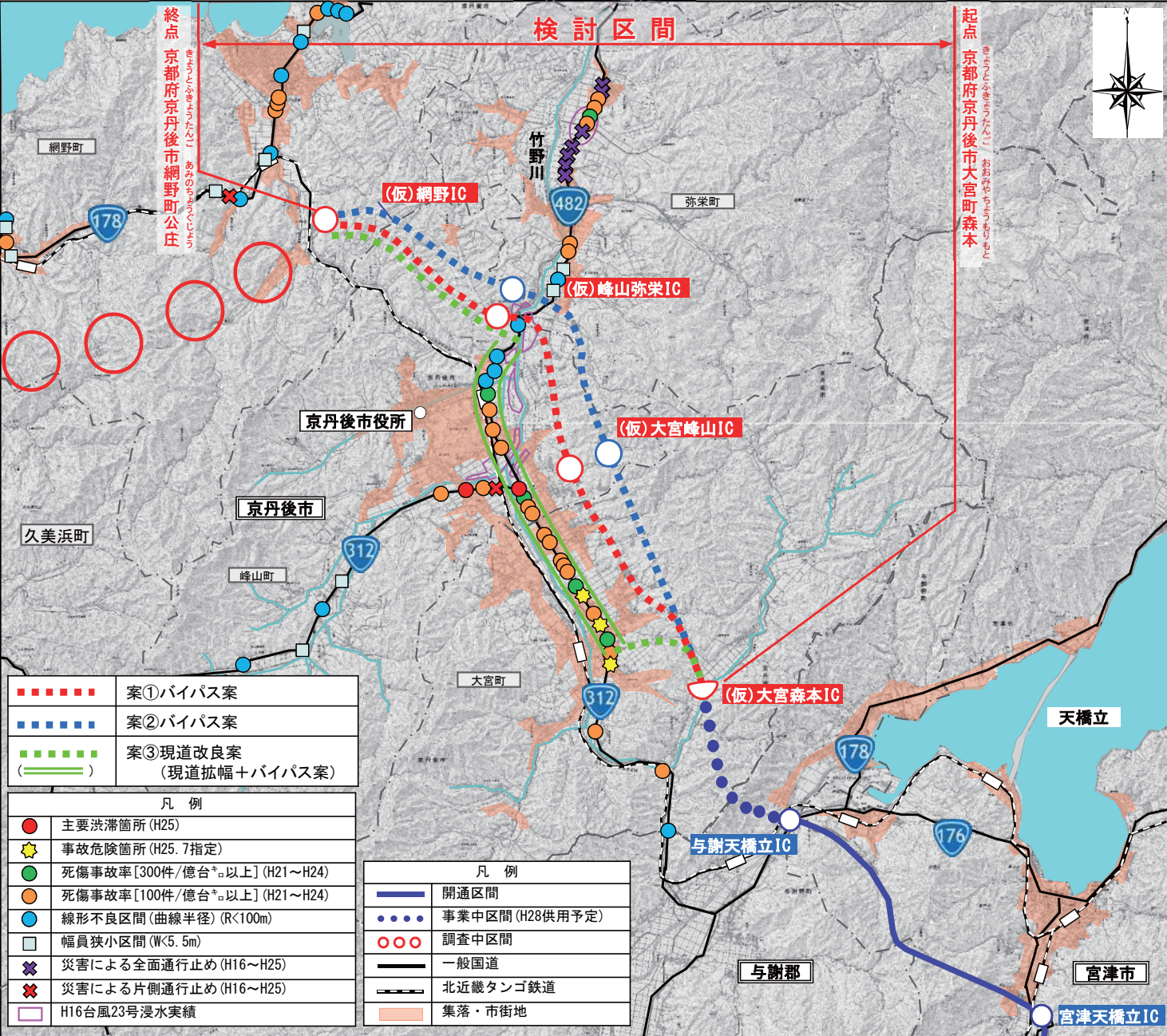
3. 政策目標

- ①交通の分散による国道312号の渋滞緩和
- ②安全性の高い道路への交通転換による走行安全性の向上
- ③災害危険箇所の解消による幹線道路の機能確保

一般国道312号 山陰近畿自動車道(大宮森本～網野)における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】バイパス案 (現道からのアクセスを重視したルート)	【案②】バイパス案 (耕作地への影響を配慮したルート)	【案③】現道改良案 (現道拡幅+バイパス案)
交通渋滞の緩和 (指標:所要時間)	○ 現道から交通転換され渋滞区間が緩和 [現況] 33分 → [整備後] 12分	○ 現道から交通転換され渋滞区間が緩和 [現況] 33分 → [整備後] 12分	△ 大きな渋滞緩和は見られない [現況] 33分 → [整備後] 21分
走行安全性の向上 (指標:事故危険箇所)	○ バイパスにより、事故危険箇所を回避 [現況] 3箇所 → [整備後] 0箇所	○ バイパスにより、事故危険箇所を回避 [現況] 3箇所 → [整備後] 0箇所	× 通過する事故危険箇所を回避出来ない [現況] 3箇所 → [整備後] 3箇所
幹線道路の機能確保 (指標:線形不良区間)	○ 現道の線形不良箇所等を解消 [現況] 6箇所 → [整備後] 0箇所	○ 現道の線形不良箇所等を解消 [現況] 6箇所 → [整備後] 0箇所	○ 拡幅に伴う現道改良により線形不良箇所を解消 [現況] 6箇所 → [整備後] 0箇所
幹線道路の機能確保 (指標:災害危険箇所)	○ 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] 1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] 1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] 1箇所 → [整備後] 1箇所
現道からのアクセス	△ 現道からのアクセスに優れる	× 現道からのアクセスに劣る	○ 現道からのアクセスに最も優れる
事業費	○ 約420億円	× 約600億円	○ 約390億円
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 : 山陰近畿自動車道
- ・区間 : (仮)大宮森本IC (京丹後市大宮町森本)～(仮)網野IC (京丹後市網野町公庄)
- ・概略延長 : 12.5km
- ・車線数 : 2車線
- ・設計速度 : 80km/h
- ・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

- H11. 4 : 4車線、第1種3級、設計速度80km/hで都市計画決定
- H18. 12 : 2車線、第3種2級、設計速度60km/hに都市計画変更
- H27. 3 : 2車線、第1種3級、設計速度80km/hに都市計画変更予定

地域の要望等

- H25. 1 : 山陰近畿自動車道整備促進協議会(鳥取豊岡宮津自動車道整備推進協議会から名称変更)による山陰近畿自動車道サミットin東京 開催(総決起大会)
- H25. 11 : 京都府知事が国土交通大臣に国直轄による早期事業化を要望
- H26. 6 : 京都府知事が国土交通大臣に直轄権限代行による平成27年度事業化を要望
- H26. 11 : 京都府知事が国土交通大臣に直轄権限代行による平成27年度事業化を要望
- H27. 1 : 山陰近畿自動車道整備促進協議会 東京大会開催

図7 対策案検討

一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)における計画段階評価

1. 湖西地域の課題

①湖西道路の交通渋滞が地域の観光に影響

- 交通量が交通容量を超過しており坂本北・仰木雄琴IC付近で、朝夕のピーク時や休日に渋滞が発生(図3)
- 平成20年と比較して、滋賀県内の他地域の観光入込客数は増加傾向にあるが、湖西地域では減少しており、地域観光の伸び悩みが課題(図4)

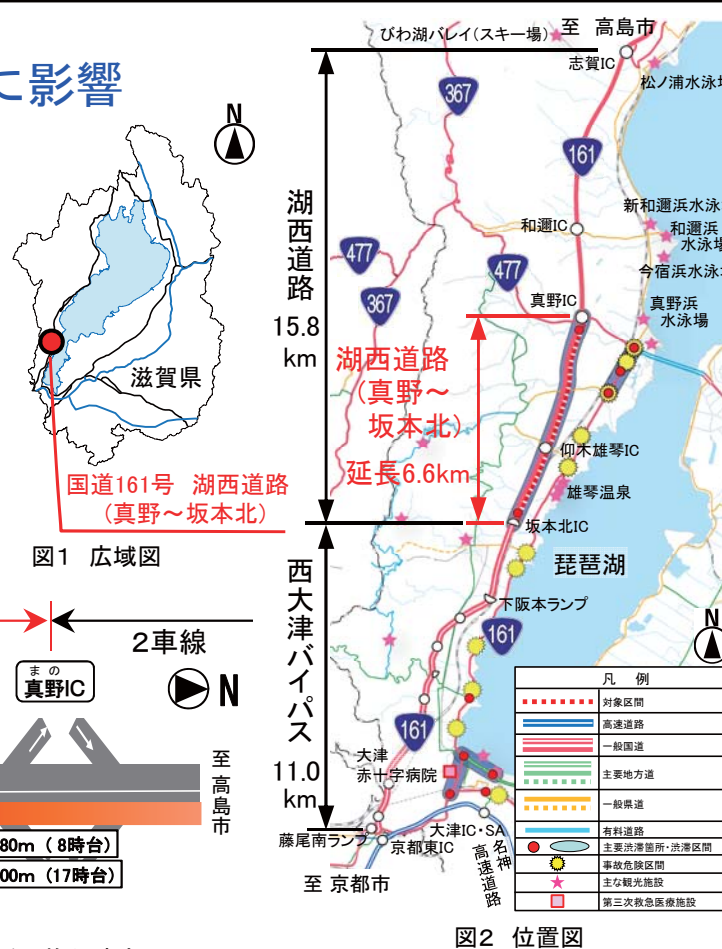


図1 広域図

図2 位置図

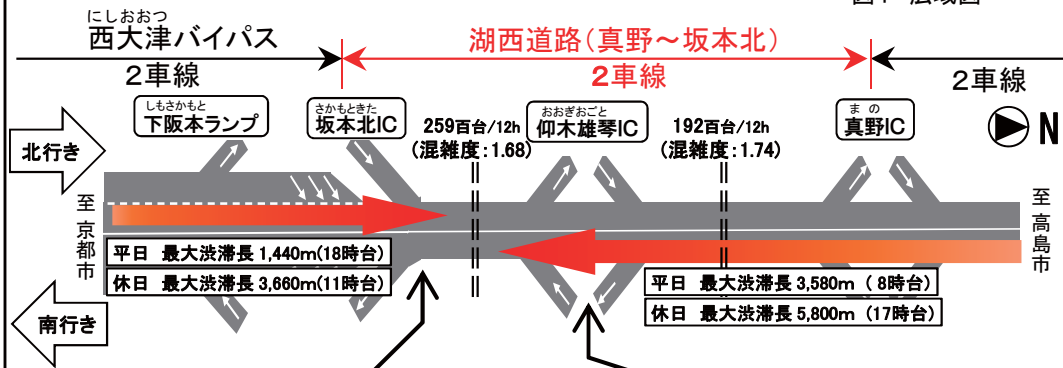


図3 交通渋滞状況

※旅行速度: H26プローブデータ ※交通量: 滋賀国道事務所調べ(H26.6.4)
※渋滞長: 滋賀国道事務所調べ(平日 H26.6.4 休日 H26.8.24 H26.10.19)

②多発する交通事故

- 湖西道路の死傷事故率は23件/億台^{キロ}と全国平均11件/億台^{キロ}の約2倍の水準(図5)

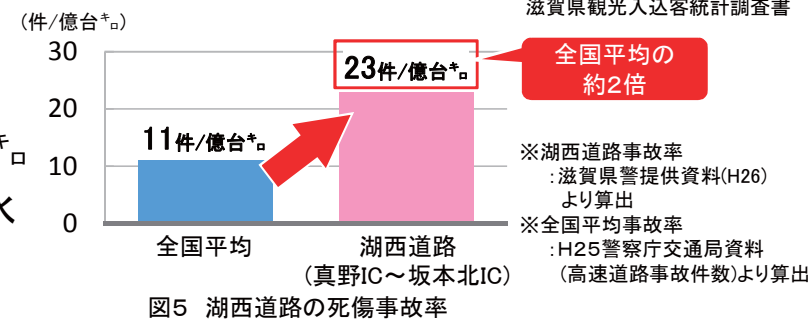


図5 湖西道路の死傷事故率

③救急搬送のアクセス状況

- 湖西道路が混雑する時間帯の救急搬送は、混雑を避けて一般道路を利用(図6)

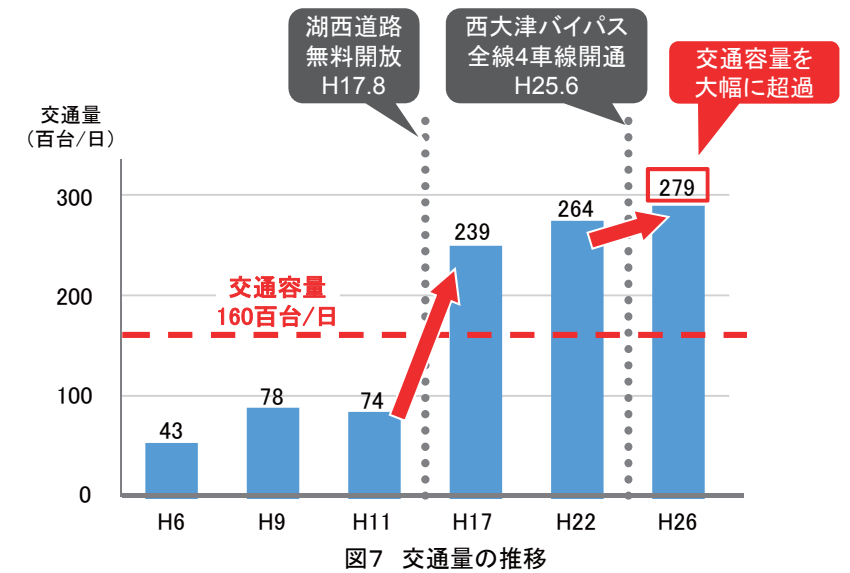


図6 救急搬送ルート ※大津市消防局ヒアリング結果

2. 原因分析

①交通容量の不足

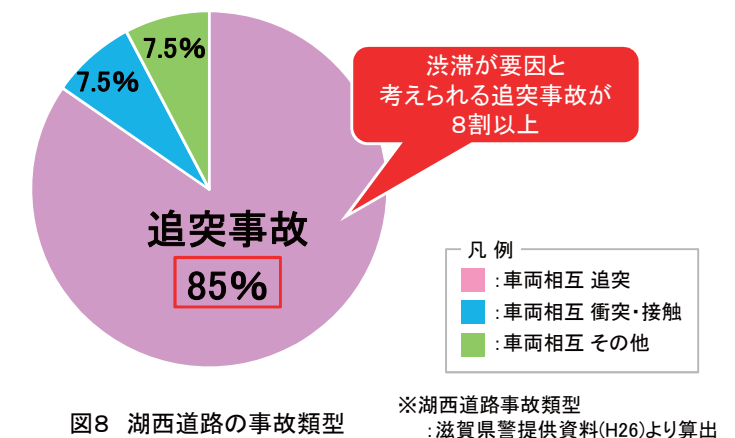
- 湖西道路の交通量は平成17年8月の無料開放、平成25年6月の西大津バイパス全線4車線開通により増加し交通容量を大幅に超過(図7)
- 渋滞による損失時間が、観光地の滞在時間や立ち寄り箇所を抑制



※交通量: H6～H22 道路交通センサス
H26 12時間調査結果(H26.6.4)にH22センサス昼夜率を乗じて算出
※交通容量: H26 12時間調査結果(H26.6.4)より算出

②交通渋滞が追突事故を誘発

- 発生する事故のうち渋滞が要因と考えられる追突事故が8割以上を占める(図8)
- 高い死傷事故率の改善には渋滞の解消が必要



※湖西道路事故類型: 滋賀県警提供資料(H26)より算出

③速達性の確保が困難な道路状況

- 救急搬送において、湖西道路の渋滞時は、追越しが危険であり、立往生するリスクがあるため、リスクが少ない一般道路を選択



3. 政策目標

- ① 交通容量確保による交通渋滞の解消
- ② 湖西道路における交通事故の減少
- ③ 観光目的交通、救急搬送などの定時性・速達性の確保

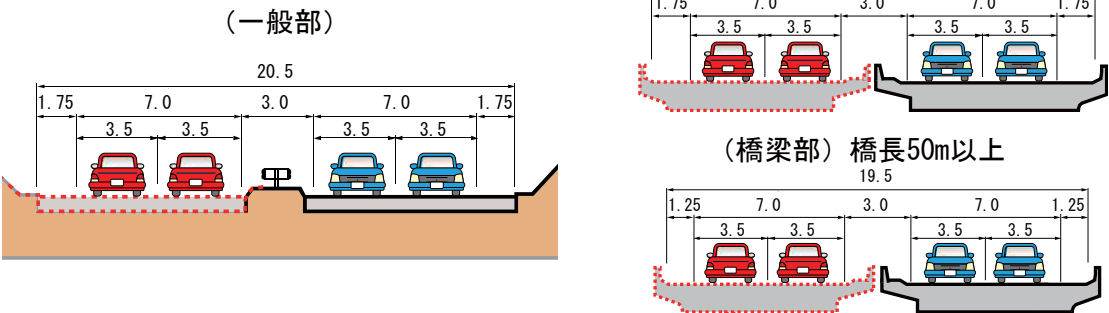
一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】湖西道路4車線化整備		【案②】現道拡幅整備	
①交通渋滞の解消 (指標：所要時間)	○	湖西道路の交通容量が確保され交通渋滞が緩和 (所要時間) 湖西道路 [現況] 9分→[整備後] 5分(4分短縮) 国道161号[現況]16分→[整備後]16分(変化なし)	△	現道の交通容量が確保され交通混雑が緩和 (所要時間) 湖西道路 [現況] 9分→[整備後] 9分(変化なし) 国道161号[現況]16分→[整備後]14分(2分短縮)
②交通事故の減少 (指標：事故件数)	○	湖西道路の渋滞解消や現道交通量の減により事故件数が減少 (事故件数) 湖西道路 [現況] 13件/年→[整備後] 9件/年(4件減少) 国道161号[現況]111件/年→[整備後]66件/年(45件減少)	△	現道の渋滞解消により事故件数は減少するが【案①】に比べ少効果は小さい (事故件数) 湖西道路 [現況] 13件/年→[整備後]13件/年(変化なし) 国道161号[現況]111件/年→[整備後]85件/年(26件減少)
③観光目的交通、救急搬送などの 定時性・速達性の向上	○	湖西道路の交通混雑緩和により所要時間が短縮	△	【案①】にくらべ所要時間の短縮効果が小さい
④沿道施設への利便性向上	△	【案②】に比べ沿道施設へのアクセスの利便性の向上効果が小さい	○	現道の交通混雑の緩和により沿道施設へのアクセスの利便性が向上
用地取得	○	4車線化に必要な用地を取得済み	△	新たに用地取得が必要(支障家屋数 約200件)
事業費	○	約90億円	×	約130億円
総合評価	○		×	

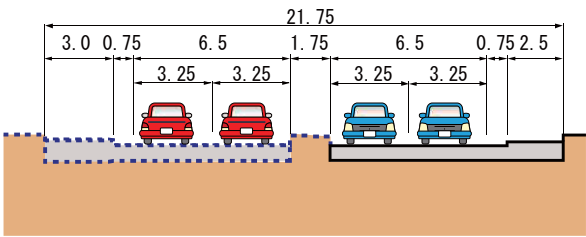
【案①】標準断面図

(湖西道路4車線化整備)



【案②】標準断面図

(現道拡幅整備)

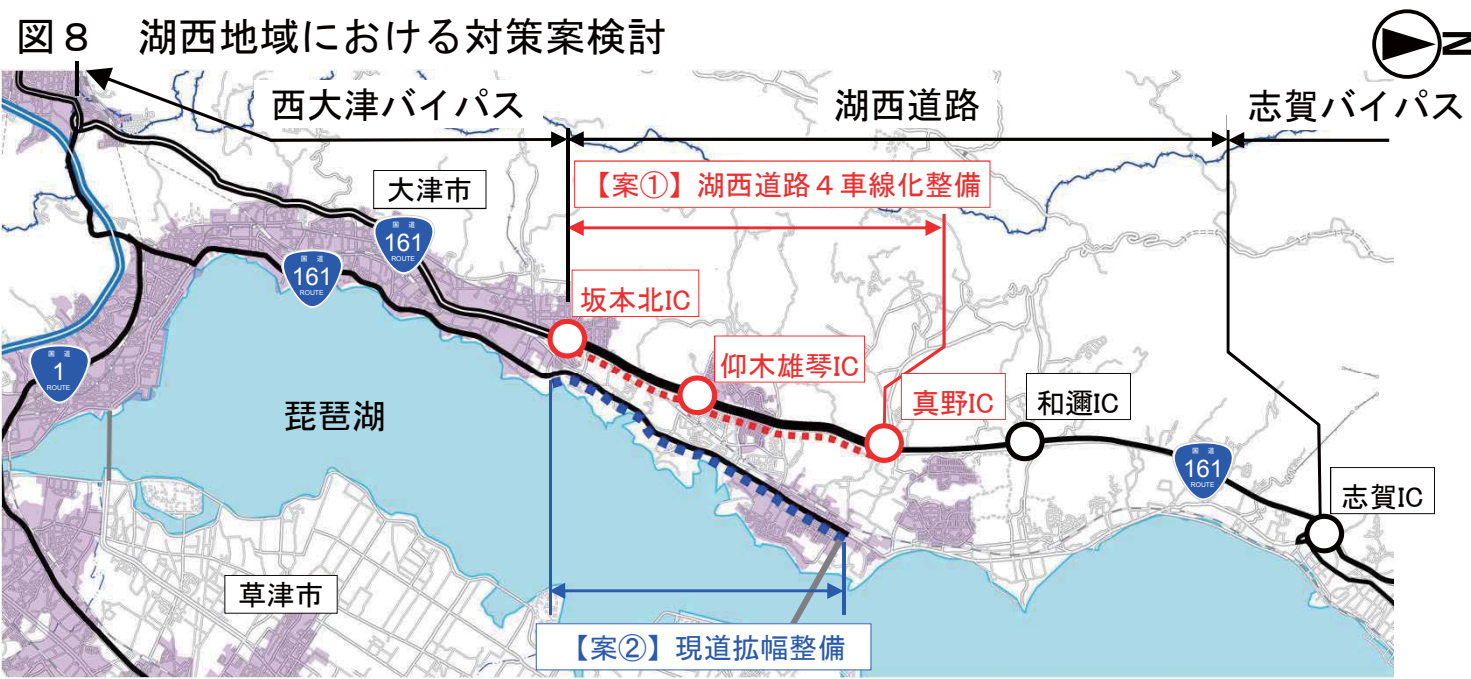


対応方針 : 案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名 : 一般国道161号(琵琶湖西縦貫道路) 湖西道路
- ・区間 : 真野IC～坂本北IC
- ・延長 : 6.6km
- ・車線数 : 4車線
- ・設計速度 : 80km/h
- ・ルート(案) : 図8, 案①のとおり

図8 湖西地域における対策案検討



(参考) 当該事業の経緯等
道路の整備状況等

- ・S49. 7 事業許可(事業着手)(現NEXCO)
- ・S61. 6 暫定(2/4車)供用(延長:13.0km;志賀IC～仰木雄琴IC)
- ・H1. 3 暫定(2/4車)供用(延長:2.8km;仰木雄琴IC～坂本北IC)
- ・H17. 8 無料解放(延長:15.8km 国土交通省へ移管)
- ・H25. 6 西大津バイパスが全線4車線化完成

地域の要望等

- ・H25. 5 滋賀県知事が国土交通省に早期整備を要望
- ・H25. 7 滋賀県が国土交通省に平成26年度新規事業化を要望
- ・H25. 11 滋賀県知事が国土交通大臣に平成26年度新規事業化を要望
- ・H26. 1 滋賀県知事が国土交通副大臣に平成26年度新規事業化を要望
- ・H26. 5 滋賀県知事が国土交通省に早期整備を要望
- ・H26. 7 滋賀県が国土交通省に早期整備を要望
- ・H26. 8 大津市長が国土交通省に早期事業化を要望
- ・H26. 11 滋賀県知事が国土交通大臣政務官に平成27年度新規事業化を要望
- ・H27. 2 滋賀県知事、大津市が国土交通大臣政務官に新規事業化を要望