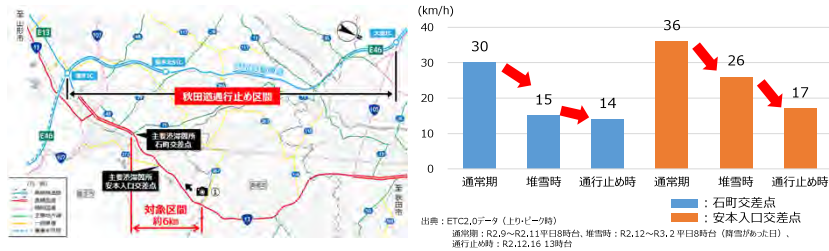


一般国道13号 横手北道路における計画段階評価

1.横手北地域の課題

①走行の快適性・安全性の低下

- 主要渋滞箇所周辺では通常期・冬期ともに速度低下が発生し、並行する秋田道通行止め時は更に速度が低下。(図1)
- 主要渋滞箇所などの交差点で事故が多い。死傷事故率は県内直轄国道平均に比べ高く、安全性確保が課題。(図2)
- 冬期は堆雪による幅員狭小で、車両のすれ違いや歩道の歩行が困難となり(写真1)、安全安心な走行環境や歩行環境の確保が課題。



②不安定な物流ルート

- 秋田県内の自動車関連企業は、連携して部品を製造・納品する取り組みを行っており、部品の輸送時に対象区間を利用。(図3)
- 冬期は堆雪により荷崩れの発生や速度低下による納品納入への遅れが生じ走行性や定時性、速達性の確保が課題。(図4)



③救急搬送における安定性の阻害

- 道路幅員が狭いことに加え、冬期は堆雪による幅員狭小や渋滞で、救急車両の追い越しが困難となり、安定性、速達性の確保が課題。(写真2、図5)

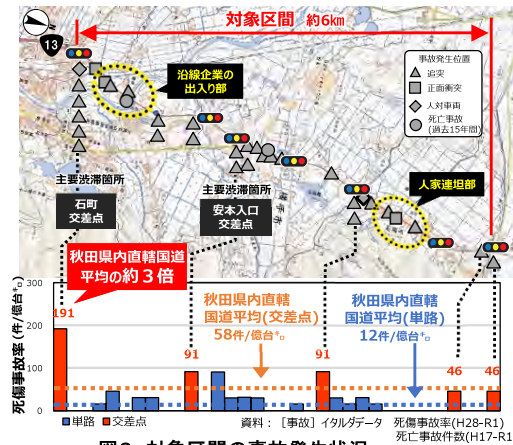


写真1 堆雪時のすれ違い状況



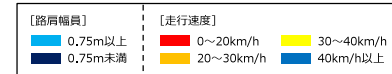
2.原因分析

①交通容量の不足

- 主要渋滞箇所が2箇所存在しており、交通量が交通容量を超過するなどして速度が低下。(図6)

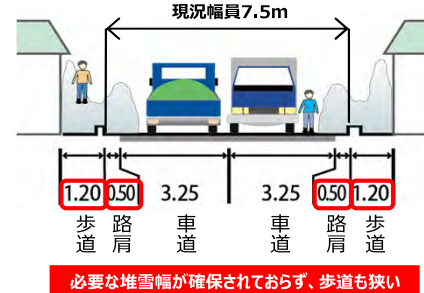
②幅員狭小

- 対象区間の路肩幅員は、全体の約5割が狭小区間。(図6)



③冬期の走行環境悪化

- 対象区間の冬期路肩幅員は、堆雪により更に減少。(図7)
- 堆雪による速度低下によって冬期は走行速度にばらつきが発生。(図6、図8)



④混雑に起因する追突事故

- 対象区間では、混雑に起因する追突事故の発生割合が高い。(図9)

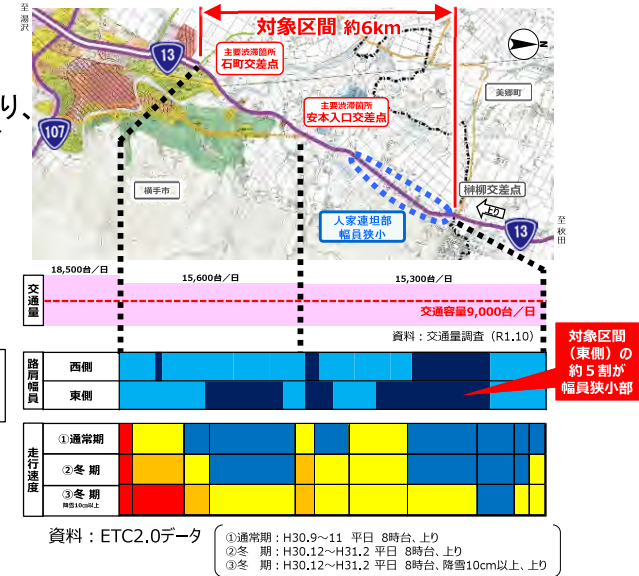


図6 対象区間の交通、路肩幅員、速度低下の状況

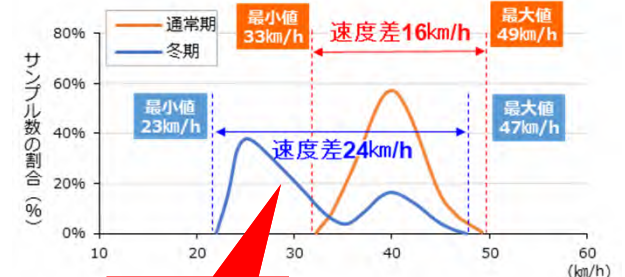


図8 対象区間(上り)の速度分布比較

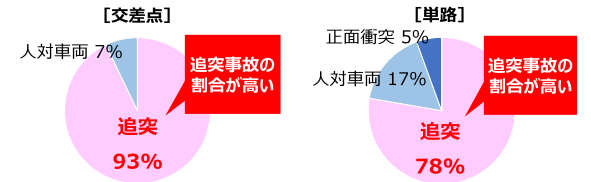


図9 対象区間の事故類型

3. 政策目標

- ①快適かつ安全な交通環境の確保
- ②円滑な物流ルートの確保
- ③安定した救急搬送ルートの確保

一般国道13号 横手北道路における計画段階評価

4.対策案の検討

比較項目			【案①】現道改良（一部バイパス）案	【案②】バイパス案
ルートの概要			現道拡幅を基本とし、一部バイパスにより土砂災害警戒区域及び通行止め区間を回避し、現道の課題解消を図る案	全線をバイパス整備し、現道の課題解消を図る案
延 長			約6km	約6km
政策目標	快適かつ安全な交通環境の確保	渋滞緩和	◎ ・交通容量が確保され、渋滞緩和が図られる。	◎ ・バイパスへの交通転換により、渋滞緩和が図られる。
		通行環境改善	◎ ・必要な道路幅員が確保され、冬期の走行環境や安全安心な歩行環境が確保される。	△ ・必要な道路幅員が確保され、冬期の走行環境は確保されるが、現国道13号の歩行環境の課題は残る。
		交通事故減少	◎ ・渋滞緩和による追突事故の減少や中央分離帯の設置により安全性が向上。	◎ ・渋滞緩和による追突事故の減少や中央分離帯の設置により安全性が向上。
	円滑な物流ルートの確保	物流経路の走行性、定時性の向上	◎ ・渋滞緩和や冬期の走行環境改善により、走行性、定時性ともに向上。	◎ ・渋滞緩和や冬期の走行環境改善により、走行性、定時性ともに向上。
	安定した救急搬送ルートの確保	救急搬送の安定性、速達性の向上	◎ ・渋滞緩和や冬期の走行環境改善により、救急搬送の安定性、速達性ともに向上。	◎ ・渋滞緩和や冬期の走行環境改善により、救急搬送の安定性、速達性ともに向上。
配慮すべき事項	沿線環境	現道沿線住民への影響	◎ ・沿線から本線へのアクセス性に優れる。	△ ・沿線から本線へのアクセス性に劣る。
	生活環境	沿道家屋への影響	△ ・人家連坦部を避けるものの、現道拡幅となるため、沿線家屋等への影響が大きい。	◎ ・バイパス整備により、沿線家屋等への影響が小さい。
	自然環境	地形・自然環境の改変	◎ ・地形改変が小さいため自然環境への影響が小さい。	△ ・地形改変が大きいため自然環境への影響が大きい。
	経済性	整備に関する費用	－ 約190～230億円	－ 約360～400億円

◎：改善・満足する ○：一部改善・満足する △：他案に比べ劣る ※現時点の概算であり、今後のルート検討、土地利用状況等により、金額が変更となる場合がある。

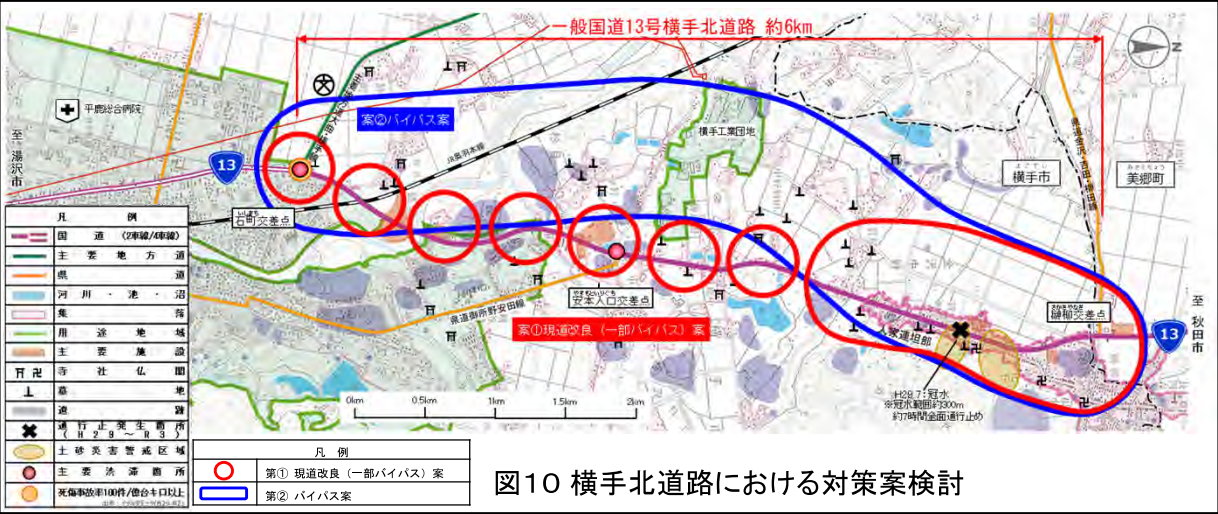
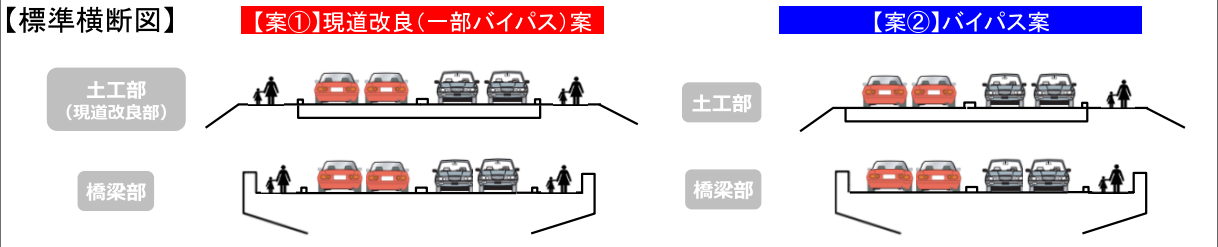


図10 横手北道路における対策案検討

対応方針(案):【案①】現道改良(一部バイパス)案による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名:一般国道13号 横手北道路
- ・区間:秋田県横手市八幡～秋田県仙北郡美郷町金沢
- ・概略延長:約6km
- ・車線数:4車線
- ・設計速度:60km/h
- ・概ねのルート:図10 案①のとおり

(参考)当該事業の経緯等

計画段階評価及び都市計画決定等の状況

- ・S43年 4月 都市計画決定
- ・R 2年10月 計画段階評価着手(第1回東北地方小委員会)
- ・R 3年11月 計画段階評価(第2回東北地方小委員会)
- ・R 4年11月 計画段階評価(第3回東北地方小委員会)
- ・H14年11月 都市計画変更
- ・R 2年12月 第1回意見聴取
- ・R 4年 1月 第2回意見聴取
- ・R 5年12月 都市計画変更

地域の要望等

- ・R 5年 6月 国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会が国土交通省へ早期事業化を要望
- ・R 5年10月 国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ早期事業化を要望
- ・R 6年 1月 秋田県知事、国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会、横手商工会議所が国土交通省・財務省へ新規事業化を要望
- ・R 6年 5月 秋田県知事が国土交通省・財務省へ早期事業化を要望
- ・R 6年 6月 国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ早期事業化を要望
- ・R 6年 7月 国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会が国土交通省・財務省へ早期事業化を要望
- ・R 6年11月 国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会、東北国道協議会が国土交通省・財務省へ早期事業化を要望
- ・R 6年11月 国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会が国土交通省へ早期事業化を要望
- ・R 6年12月 秋田県副知事、国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会が国土交通省へ早期事業化を要望
- ・R 7年 1月 秋田県知事、国道13号横手・大曲間整備促進期成同盟会が国土交通省へ早期事業化を要望