

平成24年度 新規事業候補箇所説明資料 (計画段階評価)

- 一般国道13号 福島西道路(期)
- 一般国道121号 (会津縦貫南道路) 湯野上バイパス
- 一般国道6号 日立バイパス(期)
- 一般国道138号 新屋拡幅
- 一般国道1号 島田金谷バイパス
- 一般国道168号 (五條新宮道路) 長殿道路
- 一般国道55号 (阿南安芸自動車道) 安芸道路
- 一般国道58号 北谷拡幅

福島都市圏における計画段階評価

1. 福島都市圏の課題

福島都市圏の交通渋滞

福島都市圏南部の南北方向に延びる一般国道4号は、ピーク時に伏拝交差点、黒岩交差点にて最大約1,100mの渋滞が発生(図1)

福島市街地から第三次救急医療機関である福島県立医科大学付属病院へは渋滞区間を通過しなければならず、救急搬送に支障をきたしている。



出典: 渋滞長調査(H23)
図1 福島都市圏南部の渋滞状況

交通事故の多発

福島都市圏南部の国道4号では、148件(H18~21)もの交通事故が発生。

特に伏拝交差点~黒岩交差点間は急勾配区間であるため、渋滞が発生しやすく事故の誘発を招いている。(図2)

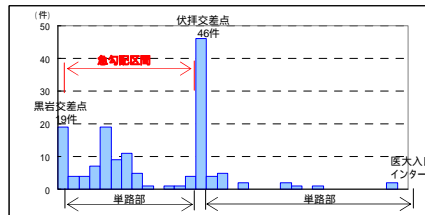


図2 ITARDA区間毎事故件数
(黒岩交差点~医大入口インター)
出典: ITARDA(H18-21)

災害時の通行止め

2011.3.11東日本大震災にて、福島市南部の国道4号(福島市伏拝地区)で土砂崩落が発生。7日間の全面通行止め及び40日間の片側1車線対面通行により、市民生活に多大な影響を与えた。(図3・図4)



土砂災害発生箇所(福島市伏拝地区)
通行止め期間: H23.3.11~3.18
片側1車線通行期間: 3.18~
出典: H22道路交通センサス
迂回時の所要時間は通行止め期間中(H23.3.11~3.18)の民間プロブデータ

図3 土砂崩落と迂回路

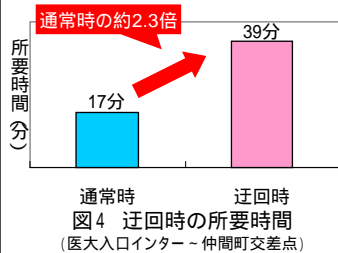


図4 迂回時の所要時間
(医大入口インター~仲間町交差点)

2. 原因分析

交通容量不足

福島都市圏南部の道路網が不十分で、幹線道路である国道4号への交通が集中し、混雑度が1.07と交通容量を超過(図5)

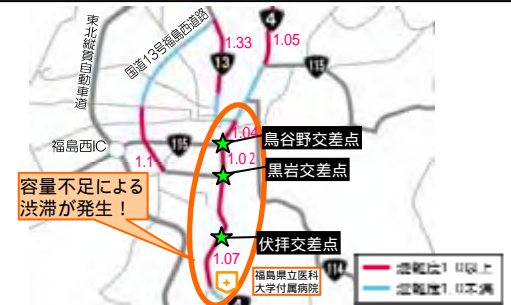


図5 福島市街地幹線道路の混雑度(H22センサス)

事故を誘発する道路状況

交通渋滞に起因する追突事故が多く、全体の約6割を占める。(図6)
急勾配区間があり、速度超過等により事故の誘発を招いている。(図7)

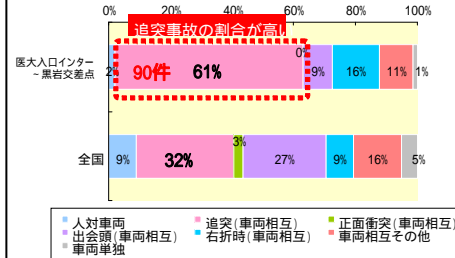


図6 交通事故類型

出典: ITARDA(H18-21)

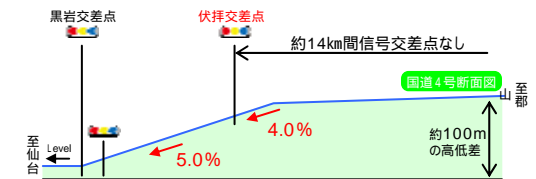


図7 渋滞区間の国道4号の縦断勾配

道路網の不足

道路網不足により、緊急時の道路ネットワーク機能が脆弱

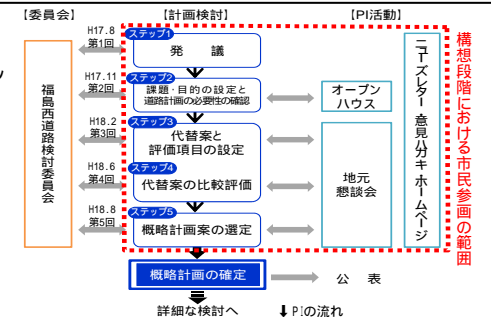
3. 政策目標

交通容量確保による渋滞の緩和
災害に強い道路網の確保

事故多発箇所の改善

4. 構想PIの取り組み

計画検討の各ステップ段階において、市民参画としてアンケートや地元懇談会等で意見を聴取し、学識者等からなる「福島西道路検討委員会」にて内容を審議、最終的に概略計画案(ルート案)の選定まで行った。

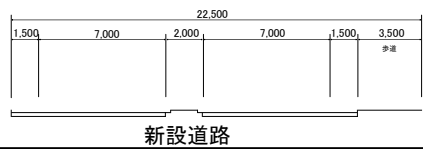


福島都市圏における計画段階評価

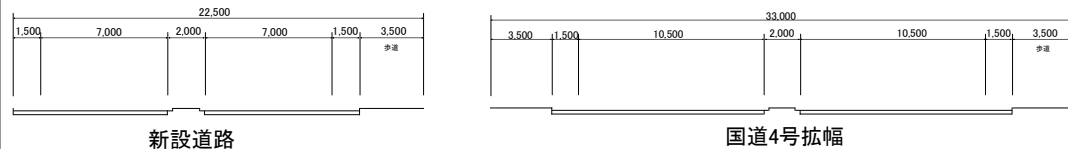
4. 対策案の検討

評価軸	【案①】福島西道路の南伸(6.3km)	【案②】福島西道路の南伸(4.4km) +国道4号拡幅(1.4km)	【案③】国道4号拡幅(3.8km)
渋滞の緩和	○ 交通の転換により混雑度が改善 ----- 混雑度(国道4号) 【現況】1.07 → 【整備後】0.76	○ 交通の転換および拡幅による交通容量確保により、混雑度が改善 ----- 混雑度(国道4号) 【現況】1.07 → 【整備後】0.76	○ 拡幅による交通容量確保により混雑度が改善 ----- 混雑度(国道4号) 【現況】1.07 → 【整備後】0.77
交通事故の減少	○ 渋滞緩和と急勾配区間の回避により事故減少が期待	△ 渋滞緩和により事故減少が期待しかし、急勾配通過区間は残存	△ 渋滞緩和により事故減少が期待しかし、急勾配通過区間は残存
道路網の確保	○ バイパスにより新たな道路網が整備される。	○ 一部バイパスにより一部区間に新たな道路網が整備される。	△ 道路網の整備とはならない。
支障家屋数	76件	49件	197件
経済性	約245億円	約265億円	約255億円
総合評価	○	△	△

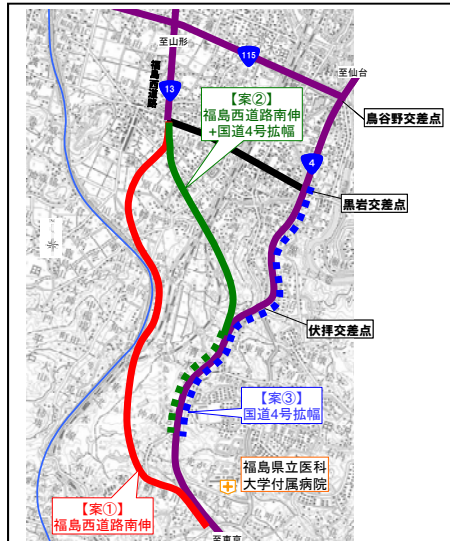
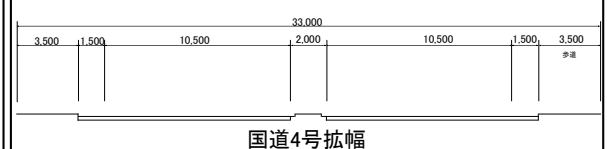
【案①】標準断面図



【案②】標準断面図



【案③】標準断面図



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13号
- ・区間: 福島市松川町浅川 ~ 福島市大森
- ・概略延長: 6.3km
- ・標準車線数: 4車線
- ・設計速度: 80km/h
- ・概ねのルート: 図9案①の通り

(参考)当該事業の経緯

都市計画決定等の状況

- H17年8月~H18年 8月 構想段階PI実施
- H19年9月~H23年11月 県条例による環境影響評価の実施
都市計画変更

地域の要望等

- H22年8月 福島県知事から国土交通大臣宛に
「福島西道路南伸」の早期事業着手を要望
- H23年7月 福島県知事から国土交通大臣宛に
「福島西道路南伸」の早期事業着手を要望

福島県南会津地域における計画段階評価

1. 南会津地域の課題

災害発生時の脆弱性

南会津地域～会津若松市の緊急輸送道路にも関わらず、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(図1、2)



図1 落石発生状況



図2 主要な通行規制区間及び通行止箇所

新潟・福島豪雨で落橋した二本木橋

救急医療施設へのアクセス

南会津地域に救命救急を担う第3次救急医療施設がなく、60分で到達できない地域が広く存在(図3)
(南会津地域人口の約8割(2.5万人)が圏域外)



図3 3次医療施設60分カバー圏(H22)

資料：H22道路交通センサス

また、南会津地域は、会津地域に大きく依存し、管外搬送率47.0%(図4)

	南会津	会津若松
管外搬送率	47.0%	3.2%

図4 管外搬送率

著しい観光渋滞

県内有数一の観光地(観光入込客数約116万人/年)である大内宿の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。観光交流を阻害するとともに、生活交通に支障(図5)



図5 観光期の渋滞(大内宿)

2. 原因分析

道路の防災機能が不十分

南会津地域～会津若松市の緊急輸送道路にも関わらず、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(R < 150:16箇所、I > 5%:100m)、緊急物資の輸送に支障(図6)
近隣に代替性のある道路ネットワークが存在しない



図6 国道121号の道路構造

高速ネットワークが未整備

南会津地域と会津若松市を結ぶ高速ネットワークが未整備のため、速達性の確保が困難(図7)

高速ネットワーク空白地帯



図7 福島県の高規格道路網

観光交通と日常交通の混在

国道121号は、南会津地域と会津若松を連絡し、日常的な交通を支える幹線道路として機能
大内宿等に向かう観光交通と日常的な交通が混在するため、渋滞が悪化

3. 政策目標

南会津地域における緊急輸送道路の確保
第3次医療施設への速達性向上、地域連携強化
広域観光の支援

福島県南会津地域における計画段階評価

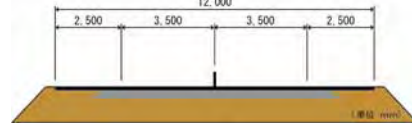
4. 対策案の検討

評価軸	【案】別線整備 (8.3km)	【案】別線整備 (7.9km)
隘路の解消	交通規制区間、隘路区間が解消され、災害・冬期への不安の解消 特殊通行規制区間 【現況】約0.5km 【整備後】解消 縦断勾配5%超区間 【現況】100m 【整備後】解消 曲線半径150m未満区間 【現況】16箇所 【整備後】解消	交通規制区間、隘路区間が解消され、災害・冬期への不安の解消 特殊通行規制区間 【現況】約0.5km 【整備後】解消 縦断勾配5%超区間 【現況】100m 【整備後】解消 曲線半径150m未満区間 【現況】16箇所 【整備後】解消
地域連携・救急医療	南会津地域から高次医療施設までのアクセス改善 3次医療施設60分カバー人口率[南会津地域] 【現況】25% 【整備後】38%(約4,400人増加)(2分短縮)	南会津地域から高次医療施設までのアクセス改善 3次医療施設60分カバー人口率[南会津地域] 【現況】25% 【整備後】38%(約4,400人増加)(2分短縮)
広域観光の支援	観光交通と生活交通が分離可能。関東方面からの所要時間が短縮される 所要時間[白河IC～大内宿] 【現況】64分 【整備後】62分(2分短縮)	観光交通と生活交通の混在が残存。関東方面からの所要時間が短縮される 所要時間[白河IC～大内宿] 【現況】64分 【整備後】62分(2分短縮)
経済性	約240億円	約290億円
総合評価		

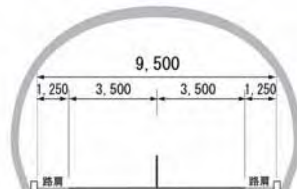


図8 対策案検討

新設道路



案 標準断面図



案 トンネル部

対応方針(案): 案 による対策が妥当

[計画概要]

- ・路線名: 一般国道121号
- ・区間: 福島県下郷町大字高碓～福島県下郷町大字塩生地内
- ・概略延長: 8.3km
- ・標準車線数: 2車線
- ・設計速度: 80km/h
- ・概ねのルート: 図8案 の通り

(参考)当該事業の経緯等

経緯

- ・H10 地域高規格道路の計画路線の指定を受ける
- ・H19 整備区間に指定(下郷町小沼崎～塩生間約9km)
- ・H19 国道改築事業(地域高規格道路)として事業着手 (事業主体:福島県)

地域の要望等

- ・H23年6月 会津縦貫南道路整備促進期成同盟会より国土交通大臣宛てに「整備区間について国直轄権限代行事業による事業採択の要望」
- ・H23年7月 福島県知事より国道121号の直轄指定区間編入による会津縦貫道路の早期整備の要望

茨城県日立地域における計画段階評価

1. 茨城県日立地域の課題

①交通渋滞

- 当該地域の幹線道路においては、混雑度1.0を超える区間が多数存在。(図2)
- 特に、市街地を通過する国道6号は、混雑が激しい。
- 日立バイパス(旭町～田尻町間)が暫定供用済であるが、市街部の国道6号の渋滞が解消されない。(図2、図7)

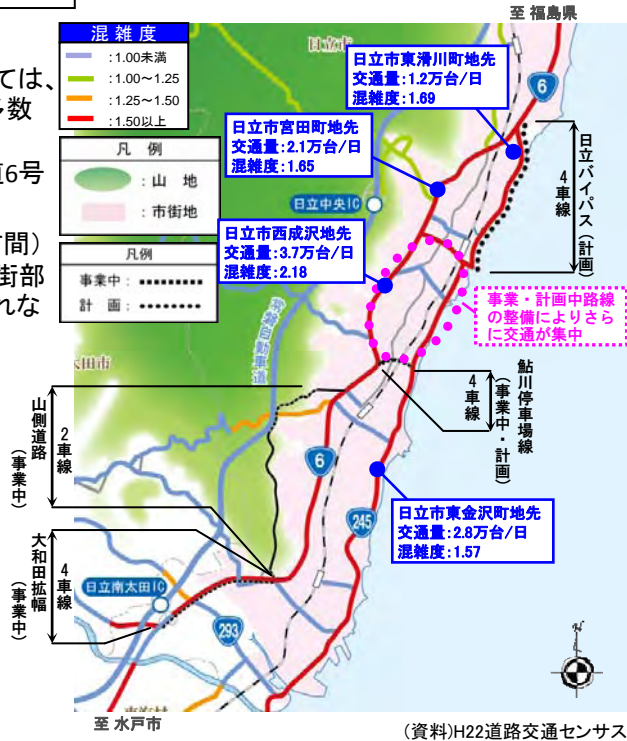


図1 対象地域図(日立地域)

図2 日立地域の混雑状況(現況)と道路整備状況

②物資輸送の速達性



図3 生産拠点と部品生産企業の関係

- 当該地域は、国内有数の電機産業地であり、地域の複数企業による製造体制となっているが、海岸沿いに多く立地している部品生産企業から生産拠点となる製品生産企業へ物資輸送が幹線道路の渋滞により遅延している。(図3)

[PI時の意見]

・港や工場へのアクセス道路が渋滞しているため、物資輸送に時間がかかり、効率が悪い。

2. 原因分析

①日立地域の地形

- 山と海に挟まれた地形であることから、南北方向の幹線道路が国道6号、国道245号に限られているとともに、幹線道路沿道には、住宅地や工場が多く立地。(図4、図5、図6)
- 国道6号、国道245号には市内を移動する交通や、通過する交通が集中。

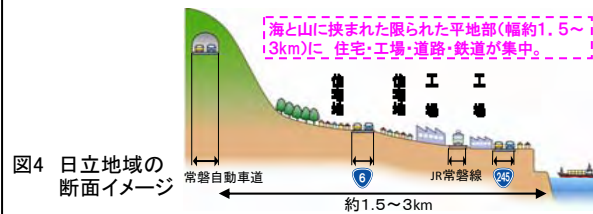


図4 日立地域の断面イメージ



図5 日立市の航空写真

図6 産業施設の立地

②国道6号における交通容量不足

- 日立地域内を南北に結ぶ幹線道路として、国道6号、国道245号がともに2車線道路で整備されているが、日交通量はそれぞれ3万台と多い。(図2、図7)
- 日立市内の南北方向の道路で、大和田拡幅、山側道路、日立バイパス(旭町～田尻町)4車線化が事業中、または計画中であるが、海側への交通分散効果が小さく、市街地を通過する国道6号の混雑は解消されない。(図8)



図7 国道6号の交通状況
(日立市鮎川町地先 成沢小入口交差点)



図8 周辺道路整備後の混雑状況
※現況ネットワークに大和田拡幅、山側道路、鮎川停車場線を整備した場合の交通量推計結果

⇒国道6号日立地域内における対策が必要

3. 政策目標

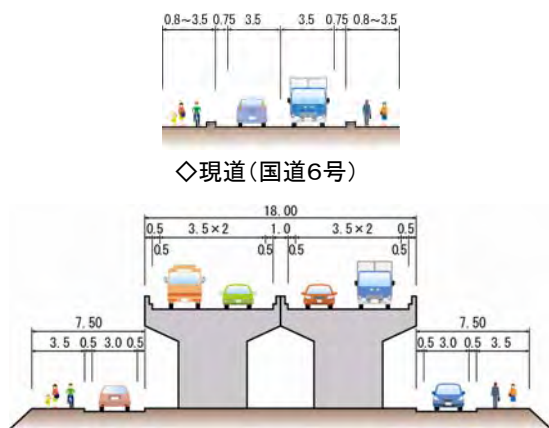
- ①交通容量を確保し、交通渋滞の解消

茨城県日立地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】国道6号拡幅+バイパス整備(4車)案	【案②】バイパス整備(4車)案
交通渋滞の解消 (指標:混雑度)	△ 必要な交通容量をほぼ確保。全ての路線で混雑度は1.0を上回る。 ・国道6号現道日立市西成沢(2車→4車)【現況】2.18 → 【整備後】1.00 ・国道245号日立市会瀬町(2車) 【現況】1.57 → 【整備後】1.17	○ 必要な交通容量をほぼ確保。全ての路線で混雑度は1.0を下回る。 ・国道6号現道日立市西成沢(2車) 【現況】2.18 → 【整備後】0.83 ・国道245号日立市会瀬町(2車) 【現況】1.57 → 【整備後】0.91 ・新設道路(4車) 【現況】 - → 【整備後】0.79
物資輸送の速達性 (指標:所要時間)	○ 走行速度向上により所要時間の短縮。 ・部品生産企業(諏訪町)⇒生産拠点(幸町) 【現況】約14分→【整備後】約10分	○ 走行速度向上により所要時間の短縮。 ・部品生産企業(諏訪町)⇒生産拠点(幸町) 【現況】約14分→【整備後】約7分
コスト	約1,200億円	約880億円
総合評価	△	○

標準断面図



◇案① 現道拡幅部:連続立体区間

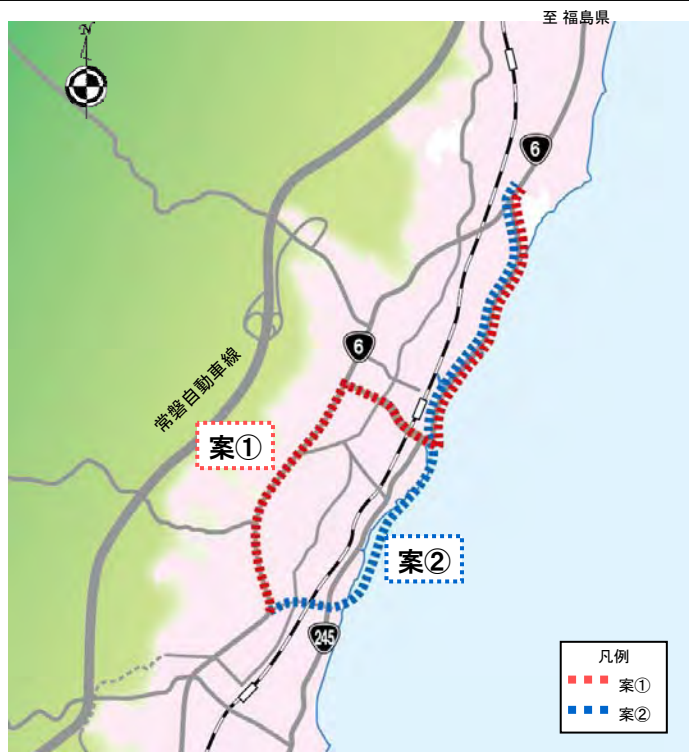
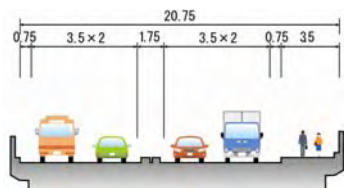


図9 日立地域における対策案検討

対応方針(案):案②による対策が妥当

【計画概要】

- ・一般国道路線名:一般国道6号
- ・区間:日立市諏訪町～日立市田尻町
- ・概略延長:8.7km
- ・車線数:4車線
- ・設計速度:60km/h(陸上部)、80km/h(海岸部)
- ・概ねのルート:図9案②のとおり

(参考)当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

S59年 8月 都市計画決定
(日立市河原子町～日立市田尻町)

H24年 1月 都市計画変更

地域の要望等

H23年 7月 茨城県知事から国土交通大臣宛
日立バイパスの要望書を提出

H23年11月 茨城県知事から国土交通大臣宛
日立バイパスの要望書を提出

山梨県富士北麓地域における計画段階評価

1. 富士北麓地域の課題

交通渋滞

当該地域の中心である富士吉田市街地では、主な幹線道路で混雑度1.0を超過。

特に、国道138号の上宿交差点～富士見公園前交差点間は信号交差点が多く、平日は地域内通勤・業務交通、休日や観光シーズンは周遊を目的とした観光交通が集中し、平日休日とも混雑度1.25以上と渋滞が激しい。



対象地域(富士北麓地域)

【国道138号富士吉田市上吉田】

	交通量	混雑度
平日	2.4万台/日	1.71
休日	2.2万台/日	1.61

【国道138号富士吉田市新屋】

	交通量	混雑度
平日	2.3万台/日	1.63
休日	2.4万台/日	1.74



資料：H20交通量調査、H17道路交通センサ

図1：富士吉田市街地の混雑状況(現況)

観光交通に定時性がない

観光ピーク期には、自家用車による観光客のみならず、周遊バスの利用も渋滞によって阻害され、富士山駅～山中湖を周遊するバスの所要時間が、時刻表では約100分のところを約140分かかってしまうなど、観光産業に影響を及ぼしている(図2・3)。



図3：富士山駅 - 山中湖間周遊バスルート

<周遊バス>
 ・土日の10～12時、15～17時の便は、とくに遅れが発生(全便数の4～5割程度)。
 ・このため、鉄道への乗り継ぎや次の観光予定に間に合わないなどの弊害が発生。

(H23事業所ヒアリング調査結果より)



図2：混雑時の周遊バス運行状況

災害時の避難

富士山噴火時等の災害時において、幹線道路である国道138号は避難路として活用が見込まれるものの、避難路の必要幅員である15m以上を確保できておらず、円滑な避難が困難。

2. 原因分析

容量不足による渋滞

国道138号(2車線)は、東富士五湖道路(2車線)と併せ4車線であるが、地域内の通勤・業務交通や観光周遊交通が多いため、国道138号に集中し、交通容量が不足し、渋滞が発生(図4・図5)。

さらに、4車線の国道139号(富士宮方面)においても、国道138号が2車線のためボトルネックとなり、渋滞が発生(図6)。

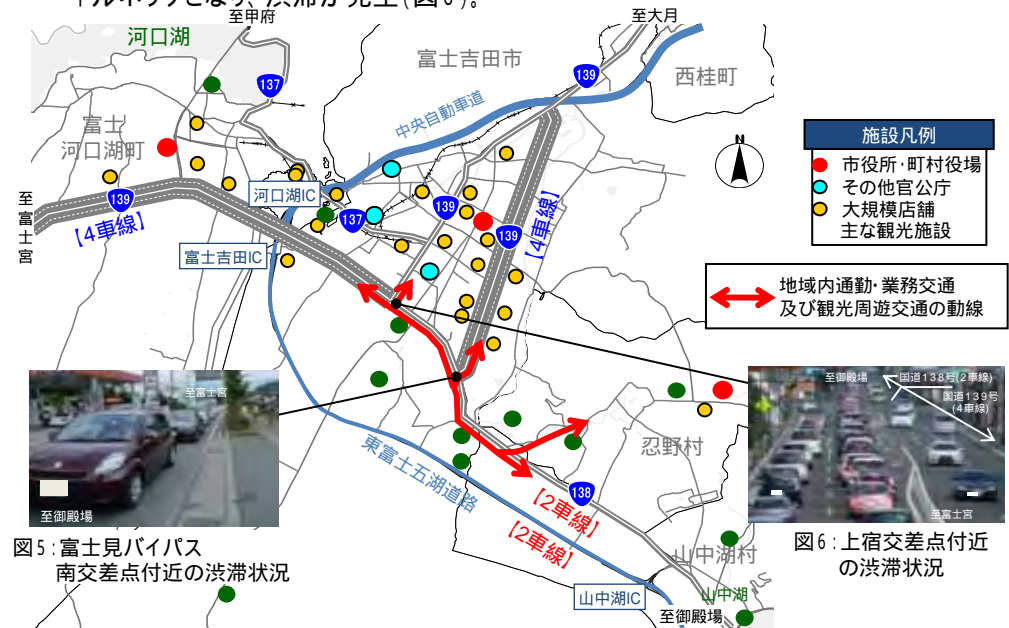


図5：富士見バイパス南交差点付近の渋滞状況

図4：富士吉田市周辺の官公庁、大規模店舗及び観光施設の分布

施設凡例
 ● 市役所・町村役場
 ● その他官公庁
 ● 大規模店舗
 ● 主な観光施設

地域内通勤・業務交通及び観光周遊交通の動線

図6：上宿交差点付近の渋滞状況

災害時の避難道路の未確保

避難路の必要幅員である15m以上を確保できていない。
 地区：幅員9.5m)

(新屋)

3. 政策目標

交通容量を確保し、交通渋滞を緩和

観光交通の定時性向上

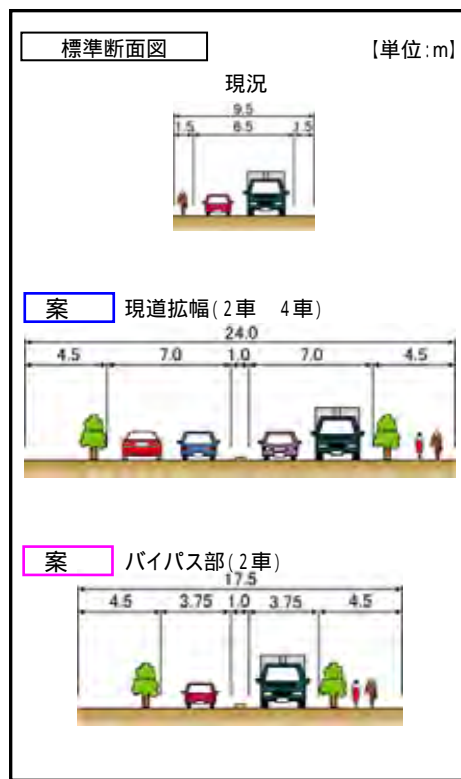
避難道路としての機能確保

山梨県富士北麓地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸		【案】現道拡幅(2車 4車)	【案】バイパス整備+現道拡幅
交通混雑の解消	(評価指標:混雑度)	交通容量を確保でき、現道の混雑は解消 【現況】1.71 【整備後】0.67 (上宿交差点～神社東交差点)	現道からバイパスへ交通が転換するものの、現道の容量不足は解消されず 現道 【現況】1.71 【整備後】1.19 バイパス【現況】- 【整備後】1.03 (上宿交差点～神社東交差点)
	(評価指標:所要時間)	約3分短縮(短縮率50%) 【現況】6分 【整備後】3分 (上宿交差点～富士見公園前交差点)	現道経由 約2分短縮(短縮率30%) バイパス 経由 約1分短縮(短縮率20%) 現道経由 【現況】6分 【整備後】4分 バイパス 経由【現況】- 【整備後】5分 (上宿交差点～富士見公園前交差点)
避難道路の確保 (評価指標:幅員W 15mの延長)		必要道路幅員を全線にわたり確保 【現況】0km 【整備後】2.6km	必要道路幅員を全線にわたり確保 【現況】0km 【整備後】3.0km
コスト		約80億円	約110億円
総合評価			x

交通量推計時の速度



対応方針(案):案 による対策が妥当

- 【計画概要】
- ・一般国道路線名:一般国道138号
 - ・区間:山梨県富士吉田市上吉田七丁目～山梨県富士吉田市上吉田堰林
 - ・概略延長:2.6km ・標準車線数:4車線
 - ・設計速度:60km/h ・概ねのルート:図7案 の通り

(参考)当該事業の経緯等

- 都市計画決定等の状況
- H22年3月:案 により都市計画決定(変更)済み(2.6km区間)
- 地域の要望等
- H23年10月:山梨県知事より国交省へ「平成24年度新規事業採択」を要望
 - H23年11月:山梨県知事より国交省へ「平成24年度新規事業採択」を要望
 - H23年12月:山梨県知事より国交省へ「平成24年度新規事業採択」を要望

静岡県志太・榛原地域における計画段階評価

1. 志太・榛原地域の課題

大井川渡河部における交通渋滞

志太・榛原地域の大井川渡河部付近では、渋滞箇所が点在しており、朝夕ピーク時に渋滞が発生。(図1)

大井川渡河部では、左岸側の向谷IC付近において朝ピーク時約3km、右岸側大代IC付近において夕ピーク時約3kmの渋滞が日々発生しており(図1)、日常生活に支障をきたしている。(写真1)

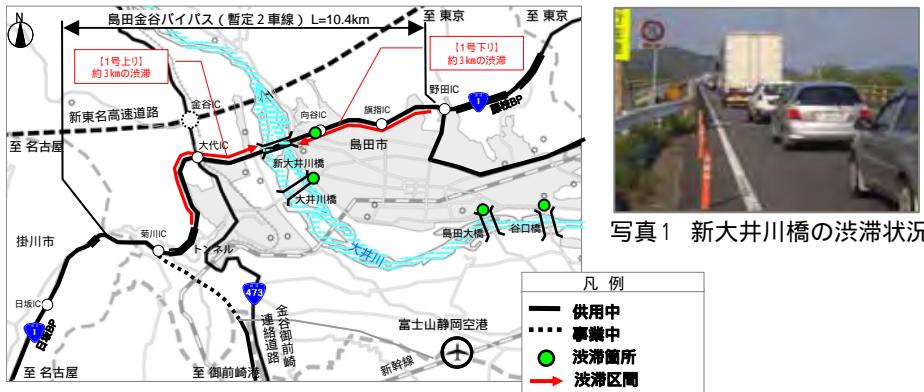


写真1 新大井川橋の渋滞状況

島田金谷バイパスの渋滞損失時間は、17万人時間/年・kmと中部管内直轄平均の約1.5倍で、自専道系の道路で見ると、中部管内ワースト1位。(図2)

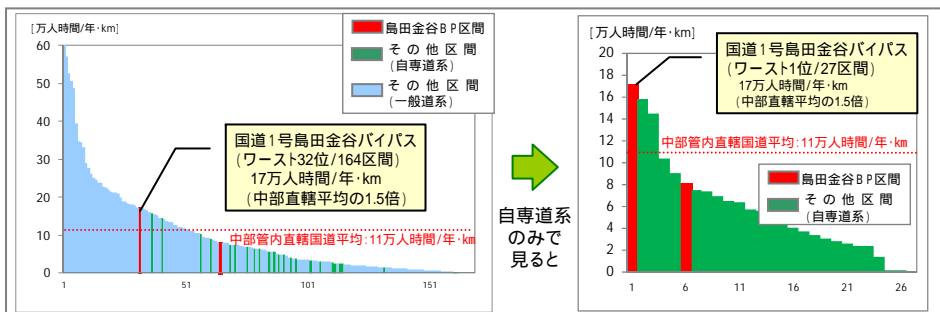


図2 中部管内直轄国道kmあたり損失時間(事業中並行区間等除く: H17センサス区間)
 <データ> H21民間プロブデータ

2. 原因分析

国道1号・周辺道路における交通容量不足

国道1号新大井川橋及び並行する大井川橋や島田大橋、谷口橋といった並行する橋梁部でも混雑し、大井川渡河部はバンク状態。(図3)

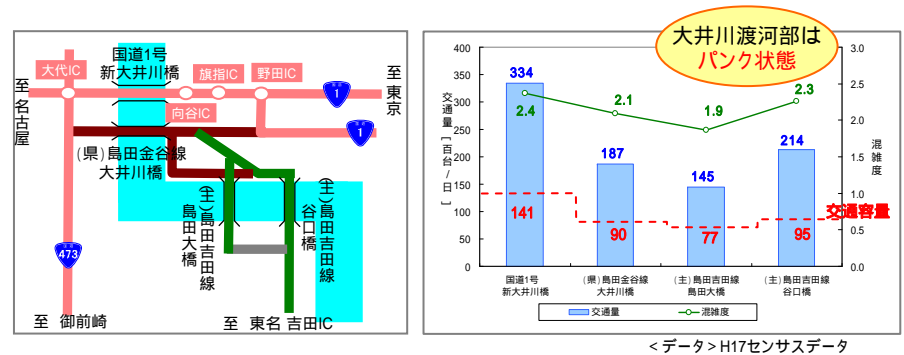


図3 大井川渡河部の交通量と混雑度

国道1号島田金谷バイパスは新大井川橋だけでなく、全線で混雑度が1.0を超過しており、交通容量不足が顕在化。(図4)

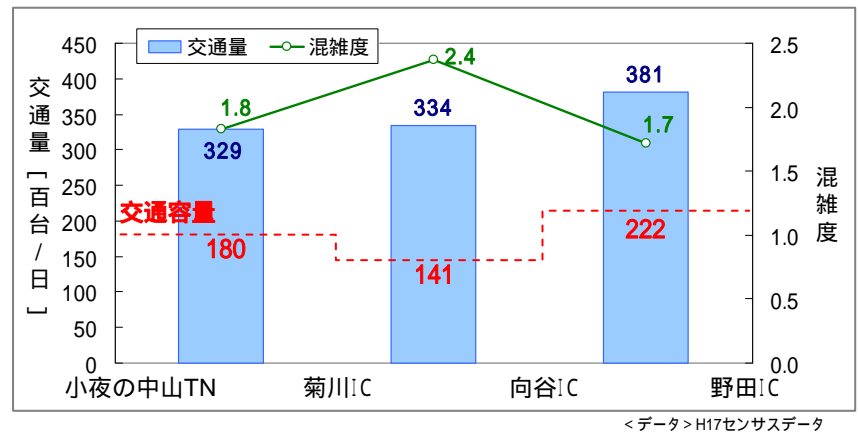


図4 国道1号島田金谷バイパスの交通量・混雑度

3. 政策目標

交通容量確保による渋滞の緩和

静岡県志太・榛原地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案】 拡幅4車線案(上下:約10.4km)	【案】 バイパス案(上り:約9.3km、下り:約10.4km)
交通容量確保による円滑性の向上 〔指標〕 損失時間の低減	・島田金谷バイパス4車線化により、渡河部から菊川ICにかけての渋滞(上り線)、渡河部から野田ICにかけての渋滞(下り線)が緩和。 〔現況〕110万人時間/年 〔整備後〕39.6万人時間/年 (損失時間削減率:約6割)	・島田金谷バイパス4車線化により、渡河部から菊川ICにかけての渋滞(上り線)、渡河部から野田ICにかけての渋滞(下り線)が緩和。 〔現況〕110万人時間/年 〔整備後〕38.8万人時間/年 (損失時間削減率:約6割)
定時性の向上 〔指標〕 ピーク時旅行速度の向上 (菊川IC 野田IC間) 〔指標〕 所要時間の短縮 (菊川IC 野田IC間)	・島田金谷バイパス4車線化による容量拡大により、走行速度が向上し、所要時間が短縮。 〔現況〕 〔整備後〕 (ピーク時旅行速度) 31km/h 51km/h (所要時間) 18分 11分	・島田金谷バイパス4車線化による容量拡大により、走行速度が向上し、所要時間が短縮。 〔現況〕 〔整備後〕 (ピーク時旅行速度) 31km/h 51km/h (所要時間) 18分 10分
コスト	約240億円	約265億円
総合評価		

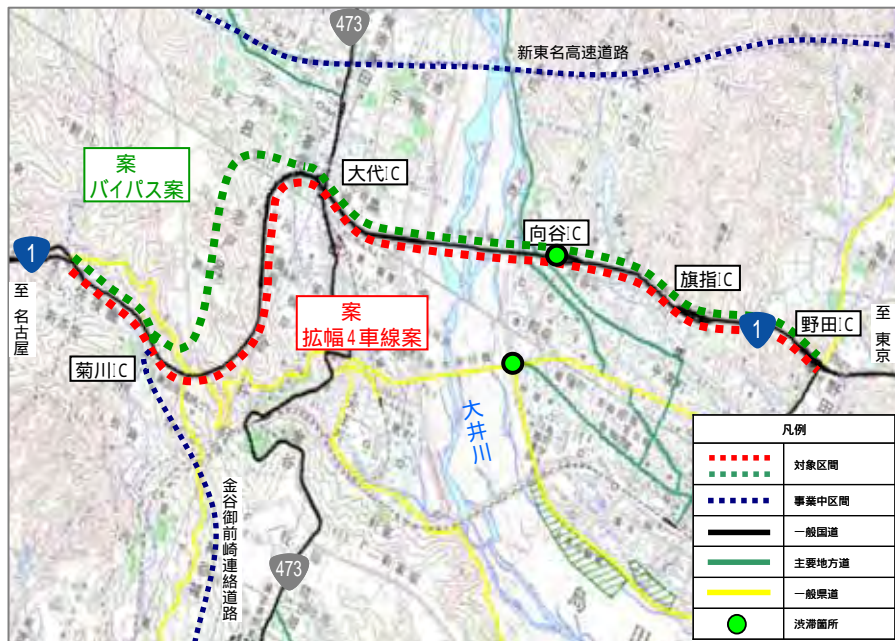
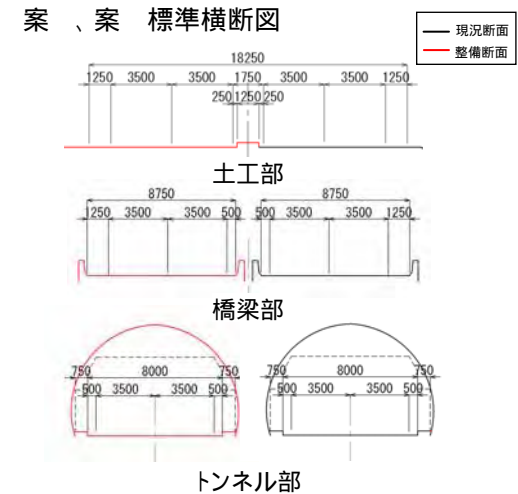


図5 静岡県島田市野田～掛川市佐夜鹿における対策検討

対応方針(案) : 案 による対策が妥当

〔計画概要〕

- ・路線名 : 一般国道1号
- ・区間 : 静岡県島田市野田しまだ～のだ 掛川市かけがわ佐夜鹿さよしか
- ・概略延長 : 10.4km
- ・設計速度 : 80km/h
- ・標準車線数 : 4車線
- ・概ねのルート : 図5案の通り

(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

- ・S46.3 都市計画決定済み
- ・S55 全線暫定供用

地域の要望等

- ・H22.11 静岡県知事が道路局長に菊川ICのフル化と島田金谷バイパスの4車線化を要望。
- ・H23.5 島田市長が中部地方整備局長に菊川ICのフル化と島田金谷バイパスの4車線化を要望。
- ・H23.7 静岡県知事が中部地方整備局長に島田金谷バイパスの早期4車線化と国による菊川ICのフルインター化を要望。
- ・H23.11 島田・磐田間バイパス建設促進期成同盟会が国土交通大臣政務官に、島田金谷バイパス全線4車線化と菊川ICのフルインター化を要望。

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

幹線道路である国道168号が脆弱

国道168号は、当該地域と五條市方面を連絡する唯一の幹線道路

紀伊半島大水害（H23.9）の影響により、国道168号は大規模な土石流による道路の寸断、河川水位の上昇による路肩決壊の被災を受け、孤立集落の発生や救命・救急活動に支障（図1）

また国道168号は、断崖・絶壁を伴う急峻な地形にあり、被災箇所周辺は「深層崩壊」を起こしやすい地質

過去5年（H17～21）で落石、崩土等により計7回の現道への被害が発生



写真 被災状況（H23年9月時点）



図1 当該地域の被災状況

写真 被災状況（H23年9月時点）

第2次医療施設へのアクセス

国道168号が通行止めになった場合は、広域な迂回が必要となり、緊急搬送時間が大幅に増加し、救急活動の支障となる。

十津川村から県立五條病院（第2次医療施設）への搬送は国道168号の通行止めには約3時間以上を要する（図2）



図2 十津川村役場からの医療施設への所要時間

2. 原因分析

防災対策が必要な急峻な法面等が存在

当該地域の国道168号は、災害に脆弱な区間であり、防災点検要対策箇所(7箇所)、地滑り土塊箇所(5箇所)が存在（図3）

急カーブ(R 50m)、幅員狭隘区間(W 5.5m)が連続しており、自動車同士のすれ違いが困難な状況であり、運転者の負担や速度低下が著しい（図3）



図3 線形の厳しい箇所及び幅員狭隘区間



【写真】線形が厳しい箇所を走行する大型車



【写真】幅員狭隘区間ですれ違いを行う車両

災害に強い道路が未整備

現道沿いに多数の法面崩壊危険箇所が存在し、また周辺に迂回路がないため、道路寸断時には大きな迂回が必要となる。

3. 政策目標

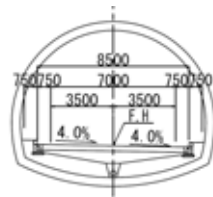
災害時における緊急輸送道路の確保
第2次医療施設への速達性の向上

奈良県十津川村周辺地域における計画段階評価

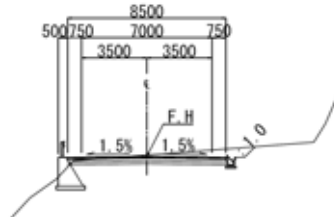
4. 対策案の検討

評価軸	【案】バイパス整備 (全線をバイパスにて整備する案)	【案】バイパス+現道改良 (過去に被災した箇所をバイパスで整備し、その他区間は現道活用する案)
災害時における緊急輸送道路の確保	バイパス道路の整備により、現道の代替路となり緊急輸送道路を確保	地滑り土塊がある現道を活用するため、緊急輸送道路として十分に確保できない
指標: 防災点検要対策箇所の回避	防災点検要対策箇所 【現況】 7箇所 【整備後】 全て回避	× 防災点検要対策箇所 【現況】 7箇所 【整備後】 全て回避
指標: 地滑り土塊箇所の回避	地滑り土塊箇所 【現況】 5箇所 【整備後】 全て回避	× 地滑り土塊箇所 【現況】 5箇所 【整備後】 1箇所
指標: 線形の厳しい箇所の回避	線形の厳しい箇所(R 50m) 【現況】 6箇所 【整備後】 全て回避	× 線形が厳しい箇所(R 50m) 【現況】 6箇所 【整備後】 全て回避
指標: 幅員狭小区間の回避	幅員狭隘区間(W 5.5m) 【現況】 16箇所 【整備後】 全て回避	× 幅員狭隘区間(W 5.5m) 【現況】 16箇所 【整備後】 全て回避
第2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
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2次医療施設への所要時間 (十津川村役場～県立五條病院) 【現況】 203分 【整備後】 131分	× 現道被災時における第2次医療施設への所要時間 (十津川村役場～県立五條病院) 【現況】 203分 【整備後】 131分
コスト	概ね110億円	概ね115億円
総合評価		×

案 標準断面図(トンネル部)



案 標準断面図(現道拡幅部)



対応方針(案): 案 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長殿
- ・延長: 2.6km
- ・車線数: 2車線
- ・設計速度: 60km/h
- ・概ねのルート: 図4案の通り

(参考)当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

都市計画決定は不要

地域の要望等

- ・H23年9月 奈良県知事が国土交通大臣に五條新宮道路の早期整備を要望
- ・H23年10月 三重県、奈良県、和歌山県の知事が国・三県合同対策会議において、五條新宮道路の未着手区間の早期事業化を提案
- ・H23年11月 奈良県知事等が国土交通大臣に五條新宮道路「長殿道路」の新規事業化を要望
- ・H23年12月 奈良県知事が国土交通大臣に五條新宮道路「長殿道路」の直轄権限代行による新規事業化を要望



図4 奈良県十津川村周辺地域における対策案の検討

高知県東部地域における計画段階評価

1. 高知県東部地域の課題

東南海・南海地震時に予想される津波被害

東南海・南海地震(今後30年で60%発生確率)による津波で、幹線道路である国道55号が浸水、安芸市～東洋町間の緊急輸送道路が未確保(図1)



救急医療機関へのアクセス

安芸市以東に救急救命を担う第3次医療施設がなく、60分で到達出来ない地域が広く存在(安芸市以東の8市町村では、人口の約7割(約3.8万人)が60分圏域外)(図2)

安芸市街地における混雑の発生及び走行環境の悪化

高知県東部では香南市、安芸市の中心部で混雑が発生(図3) 信号交差点が区間に11箇所存在し、ストップ&ゴー等で走行性が低下



図1 津波による国道55号の浸水箇所 図2 第3次医療施設60分圏域図 図3 高知県東部の混雑度

2. 原因分析

幹線道路が津波浸水区域を通過

東南海・南海地震において、国道55号(東洋町～安芸市:約93km)間のうち、約14%(約13km)の区間が津波浸水区域(津波最大高さ8.3m)を通過し、30箇所が浸水(図4)

高知東部自動車道や大山道路の事業中箇所が供用しても依然として津波浸水区域を約13%(約12km)通過することとなり、浸水箇所が27箇所残存。



図4 国道55号浸水箇所想定図

高速ネットワークが未整備

高知県東部地域は、香南市～芸西村までの3.9km区間を除いて、高速道路が未整備のため、速達性の確保が困難。

高知東部自動車道や大山道路の事業中区間が供用しても安芸市以東の地域では依然として約2.6万人が第3次医療施設に60分で到達出来ない。

(高知県東部地域から高知市方面への管外搬送:年間約950人)(図5)

高知赤十字病院



図5 第3次医療施設圏域図(東部自動車道供用後)

東西唯一の幹線道路に交通が集中

安芸市において東西を結ぶ幹線道路は国道55号のみであるため、市街地部では交通が集中し混雑が発生

09計測の混雑度1.62はH17センサ混雑度において高知県東部地域ワースト2位に相当

安芸市街地には信号交差点が連続(11箇所)し、ストップ&ゴーによる旅行速度の低下が著しい。混雑多発箇所では20km/h未満の区間が存在するなど走行環境が特に悪い(図6)



図6 安芸市中心部の旅行速度と混雑度

3. 政策目標

東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保
第3次医療施設への速達性の向上
交通混雑の解消による移動の円滑化

高知県東部地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案】 高規格道路整備	【案】 現道対策(連続立体)	【案】 現道対策(現道拡幅)
東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保 (指標:津波浸水区間の解消)	・現道における津波浸水区間を回避し、緊急輸送道路を確保 ・津波浸水区間 【整備前】6箇所 【整備後】0箇所	・現道における津波浸水区間を回避し、緊急輸送道路を確保 ・津波浸水区間 【整備前】6箇所 【整備後】0箇所	・津波浸水区間内を通過しており、緊急輸送道路の確保は不可能 ・津波浸水区間 【整備前】6箇所 【整備後】6箇所
第3次医療施設への速達性の向上 (指標:第3次医療施設60分圏域内人口の改善)	・高速走行により速達性が向上 ・高知県東部地域(人口約18万人)における第3次医療施設60分圏域内の人口(カバー率) 【現況】約14.3万人(79%) 【既事業完了時】約15.4万人(85%) 【整備後】 約16.1万人(89%)	・高速走行により速達性が向上 ・高知県東部地域(人口約18万人)における第3次医療施設60分圏域内の人口(カバー率) 【現況】約14.3万人(79%) 【既事業完了時】約15.4万人(85%) 【整備後】 約16.1万人(89%)	・高速走行により速達性が向上 ・高知県東部地域(人口約18万人)における第3次医療施設60分圏域内の人口(カバー率) 【現況】約14.3万人(79%) 【既事業完了時】約15.4万人(85%) 【整備後】 約16.1万人(89%)
交通混雑の解消による移動の円滑化 (指標:混雑度の改善) (指標:走行環境の改善:信号交差点数) 但し起点ICランプ交差点は除く	・交通量の転換により混雑解消 ・混雑度 【整備前】1.57 【整備後】0.40 ・走行環境の改善(信号交差点数) 【整備前】11箇所 【整備後】0箇所	・交通容量の拡大により混雑解消 ただし、走行環境の改善が十分でない ・混雑度 【整備前】1.57 【整備後】0.81 ・走行環境の改善(信号交差点数) 【整備前】11箇所 【整備後】3箇所	・交通容量の拡大により混雑解消 ただし、走行環境が改善されない ・混雑度 【整備前】1.57 【整備後】0.71 ・走行環境の改善(信号交差点数) 【整備前】11箇所 【整備後】11箇所
コスト	245億円	470億円	310億円
総合評価			x

案 標準断面図

案 標準断面図

案 標準断面図

対応方針(案)

案 による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名:一般国道55号
- ・区間:高知県安芸市伊尾木~高知県安芸市馬ノ丁
- ・概略延長:5.8km 設計速度:80km/h
- 標準車線数:2車線・概ねのルート:図7案 のとおり

図7 安芸市伊尾木~安芸市馬ノ丁における 対策案検討

PI等の状況 (参考)当該事業の経緯等

H21年 7月~H22年10月
PI実施(安芸市道路交通網ビジョン策定委員会を活用(5回開催))

H23年 3月~5月 一般意見募集

H23年 6月 安芸市道路交通網ビジョン公表

H23年12月 都市計画決定

案 が、安芸市道路交通網ビジョンにおいて推奨

地域の要望等

H23年 9月 高知県知事が四国8の字ネットワークのミッシングリンク早期解消を国交省政務官へ要望

H23年10月 高知県知事が四国8の字ネットワークのミッシングリンク早期解消を国交省副大臣へ要望

H23年11月 四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟(安芸市長含む)が国土交通政務官へ早期事業着手を要望

中部西海岸地域における計画段階評価

1. 中部西海岸地域の課題

多様な目的を持った利用交通の輻輳と交通渋滞

北谷町は、内陸部の多くが米軍基地(キャンプ桑江、キャンプ瑞慶覧)で占められ、町を縦貫する主要幹線道路は国道58号のみである。そのため、通過交通、生活交通、観光交通等、全ての利用交通が国道58号に集中する結果となり、交通の円滑化が阻害されている(図1, 2)

北谷地区には米軍基地、就業施設や観光・商業施設が集中しているが、特に朝夕のピーク時や休日など、国道58号が混雑する時間帯には混雑を避けて地区内道路に通過交通が入り込んでおり(図2)、将来的に現況以上に交通需要が増加すれば、混雑を嫌った観光客が北谷地区での滞在時間をさらに減少させたり、他地区の利用へ転換、フィッシャリーナ計画 等開発計画へも影響する恐れがある(図3)

米軍基地であるキャンプ桑江南側については、海軍病院の移転先が完成後に返還、キャンプ瑞慶覧については、H22.5.28日米共同宣言で国道58号沿いの道路用地については優先的に返還されることが宣言されている。

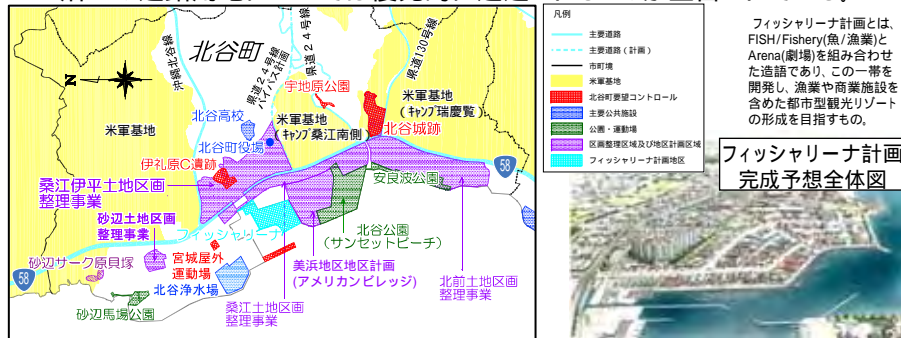


図1 北谷地区の周辺状況

出典:北谷町ホームページ

問: 国道58号および北谷町周辺道路について、現在の交通の状況に対する印象は?

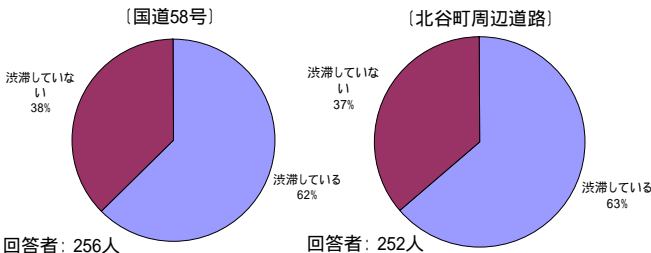


図3 国道58号および北谷町周辺道路に対する印象

資料: H23アンケート調査結果

図2 国道混雑に伴う地区内道路への通過交通の流入

資料: H16ナンバープレート調査

国道58号北谷地区における対策が必要

2. 原因分析

北谷地区の交通渋滞・地域経済の停滞

混雑時の旅行速度は18km/hと速度低下が著しく、渋滞損失時間も那覇都市圏に次いで高く、管内ワースト4位(図4)

休日は、買物・観光交通により、さらに激しく渋滞(旅行速度8.8km/h)

北谷町(観光振興地域)では沿道の土地利用(既成市街地、米軍跡地利用計画)の促進について、交通渋滞が大きな弊害。

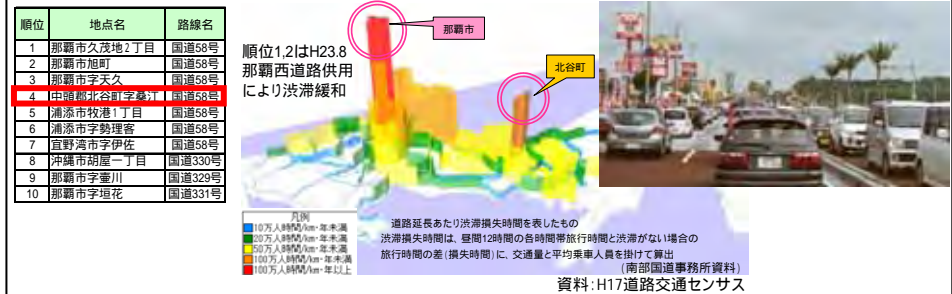


図4 中南部都市圏における渋滞損失時間

直轄国道における交通容量不足

北谷町において、沖縄本島を縦貫する主要幹線道路は国道58号のみとなっており、通過交通、生活交通、観光交通等全てが当該道路に集中、そのため、直轄国道で平日、休日とも慢性的に交通容量が不足、混雑度が高い状態(図5)

将来、当該地区においては、区画整理事業等の整備による商業施設の集積に伴い、さらに交通需要が増大し交通混雑が進む(図6)

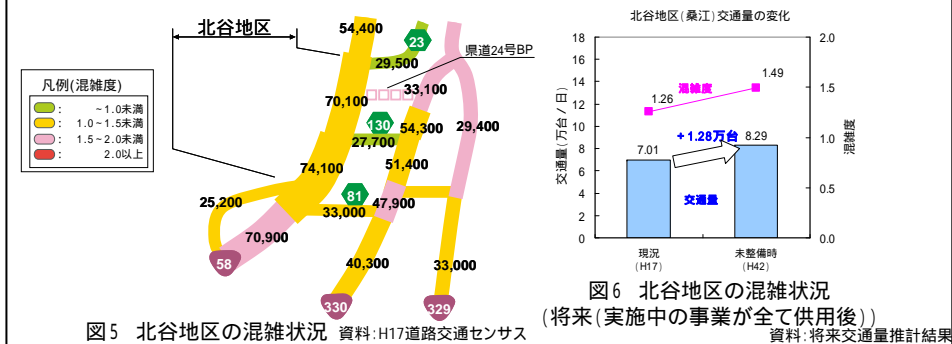


図5 北谷地区の混雑状況

図6 北谷地区の混雑状況 (将来(実施中の事業が全て供用後))

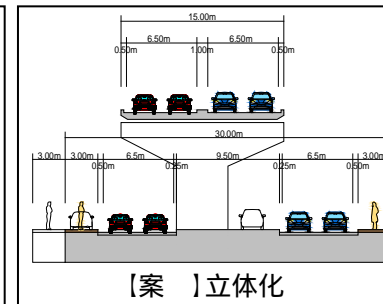
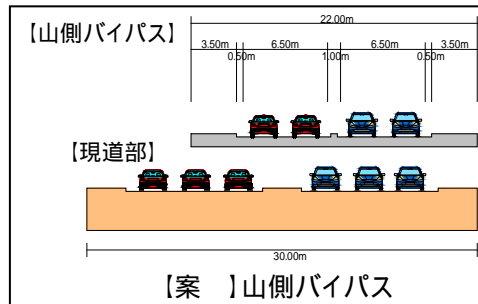
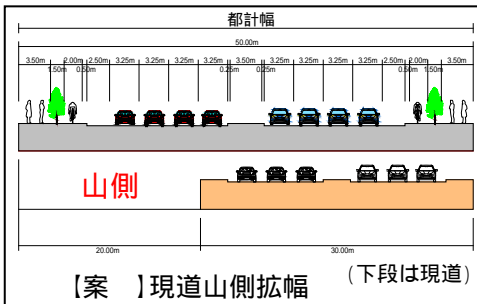
3. 政策目標

直轄国道の交通容量確保による渋滞緩和
北谷地区における地域活性化
基地跡地利用支援

中部西海岸地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	【案】現道拡幅(6車 8車、山側拡幅)	【案】山側バイパス(4車)	【案】立体化(高架4車、地上4車)
北谷地区の交通容量の確保 (指標:混雑度の解消)	交通容量を確保 混雑度(交通量) 国道58号 桑江 [現況] 1.26(70,100) [整備後] 0.98(93,800)	交通容量を確保 混雑度(交通量) 国道58号 桑江 [現況] 1.26(70,100) [整備後] 0.97(54,400+45,900=100,300)	交通容量をある程度確保 混雑度(交通量) 国道58号 桑江 [現況] 1.26(70,100) [整備後] 1.17(49,900+62,000=111,900)
北谷地区における地域活性化 (指標:混雑緩和に伴う北谷地区での滞在時間の増加)	国道58号の混雑緩和に伴い、北谷地区での滞在時間が増加、商品販売額の増加も期待される。 約2.7時間 約3.4時間(約42分増加)	国道58号の混雑緩和に伴い、北谷地区での滞在時間が増加、商品販売額の増加も期待される。 約2.7時間 約3.4時間(約42分増加)	国道58号の混雑緩和に伴い、北谷地区での滞在時間が増加、商品販売額の増加も期待される。 約2.7時間 約3.3時間(約35分増加)
中部西海岸地域の渋滞緩和 (指標:中部西海岸地域における渋滞損失時間の低減)	渋滞損失時間が約8%低減 約1,815万人時間/年 約1,668万人時間/年	渋滞損失時間が約17%低減 約1,815万人時間/年 約1,499万人時間/年	渋滞損失時間が約8%低減 約1,815万人時間/年 約1,673万人時間/年
速達性の確保 (指標:伊佐北交差点~アメリカンビレッジの移動時間の短縮)	伊佐北交差点~アメリカンビレッジの所要時間の速達性が向上 約22分 約8分	伊佐北交差点~アメリカンビレッジの所要時間の速達性が向上 約22分 約6分	伊佐北交差点~アメリカンビレッジの所要時間の速達性が向上 約22分 約8分
コスト	概ね230億円(補償物件16件)	概ね272億円(補償物件73件)	概ね474億円(補償物件6件)
その他	米軍基地返還合意に基づく整備が可能	米軍との返還合意がなされていない部分を通過しており調整が難航する。	高架橋整備時の現道6車線確保のための仮設工事の規模等が大となり費用、施工期間が他家より不利。
総合評価		×	×



対応方針(案):案 による対策が妥当

【計画概要】

- ・一般国道路線名:一般国道58号
- ・区間:北谷町浜川~宜野湾市伊佐
- ・概略延長:4.3km ・標準車線数:8車線
- ・設計速度60km/h
- ・概ねのルート:図7案 の通り

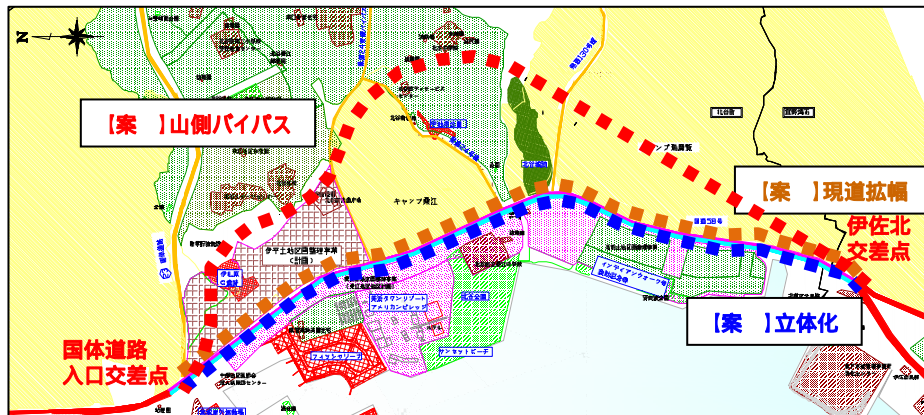


図7 国道58号北谷地区における対策案検討

(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

- H 4.9月:第3次沖縄振興開発計画(内閣総理大臣決定)に位置づけ。(沖縄西海岸道路)
- H14.7月:沖縄振興計画(内閣総理大臣決定)に位置づけ。(沖縄西海岸道路)
- H22.3月:案 により都市計画決定済み

地域の要望等

- H 2年6月以降:沖縄西海岸道路建設促進期成会等から要望書を提出(H23.5まで計12回)
- H 8年12月 : S A C O最終報告(キャンプ桑江南側について海軍病院の移設先が完成後に返還)
- H21年10月 : 国道58号北谷拡幅事業の早期実施化について(要請)【北谷町長】
- H22年 5月 : 日米共同宣言(国道58号沿いの道路用地(インダストリアルコリドー)については優先的に返還されることが宣言)