

直轄事業の新規事業候補箇所の選定の考え方

令和2年3月

国土交通省 北陸地方整備局

新規事業候補箇所の選定の考え方

【新規事業候補箇所の抽出】

1. 北陸の直轄国道全線(約1,080km)

2. 課題抽出の視点(いずれかの項目に該当)

【渋滞】主要渋滞箇所を有する区間
○各県渋滞対策協議会(円滑化検討委員会)にて、渋滞データ・パブリックコメント等に基づき選定された主要渋滞箇所(263箇所)を連続性等を考慮し集約
【40区間・約260km】

【脆弱性】防災対策優先区間
○北陸地方整備局防災検討会議にて、事前通行規制区間の有無、防災上の課題、老朽構造物の課題、道路構造上の課題などを踏まえ選定
【17区間・約200km】

3. 事業の事業実施環境の確認
○上記区間のうち、事業効果、事業実施環境(都市計画・環境影響評価等)を踏まえて選定

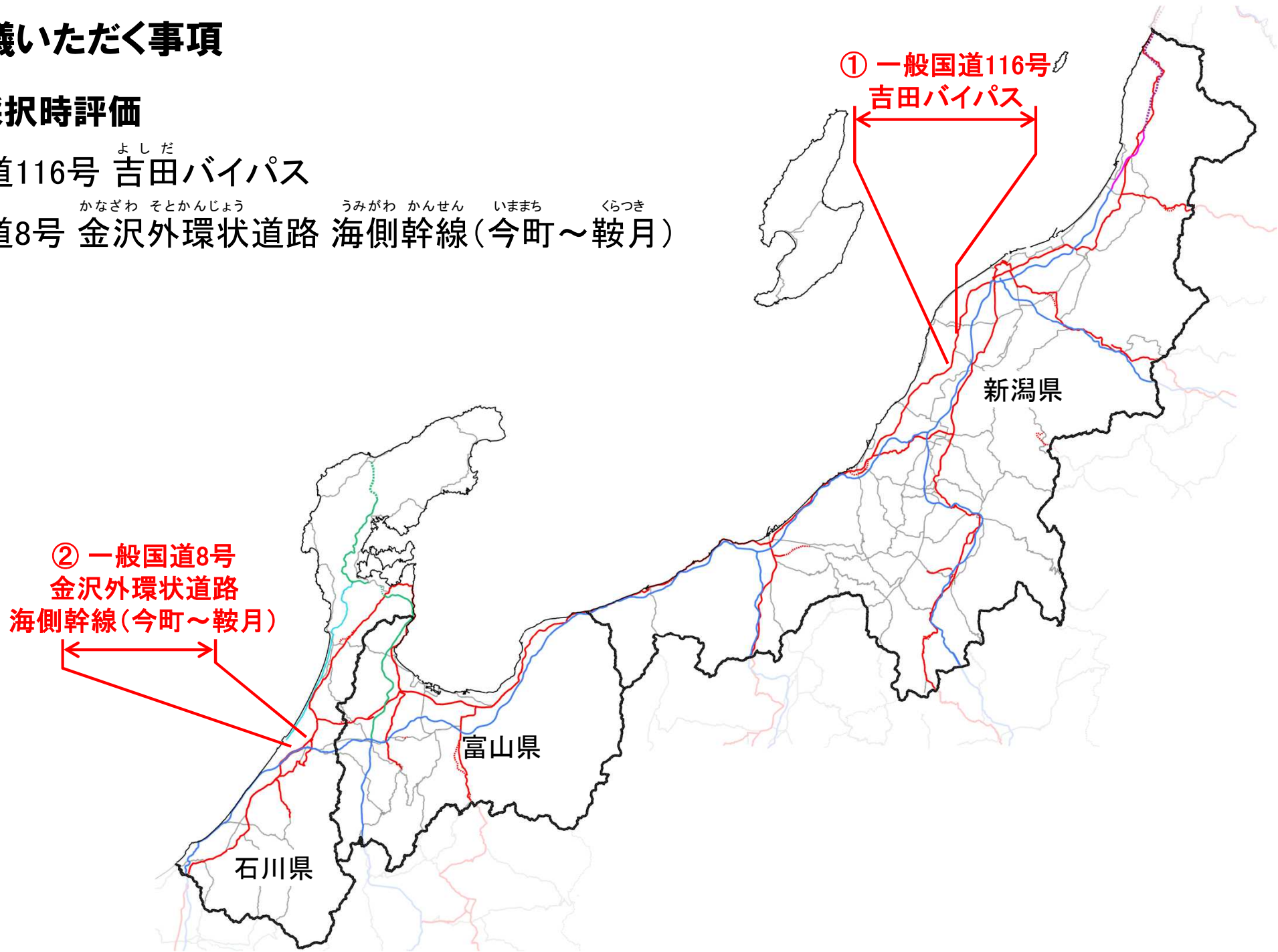
令和2年度 新規事業候補箇所
一般国道116号 吉田よしだバイパス
一般国道8号 金沢外環状道路かなざわ そとかんじょう 海側幹線うみがわかんせん(今町いままち～鞍月くらつき)

新規事業候補箇所の位置

今回ご審議いただく事項

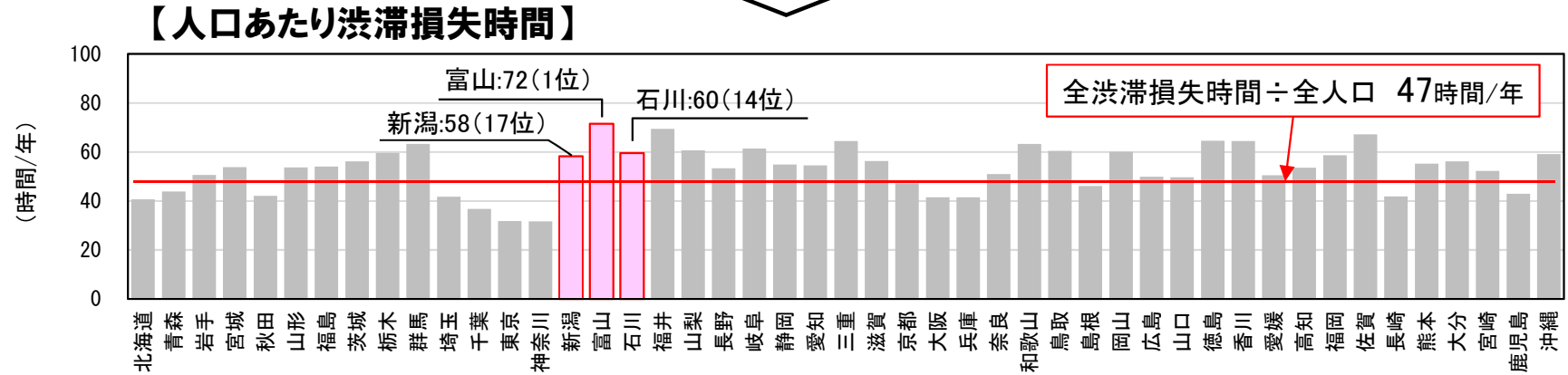
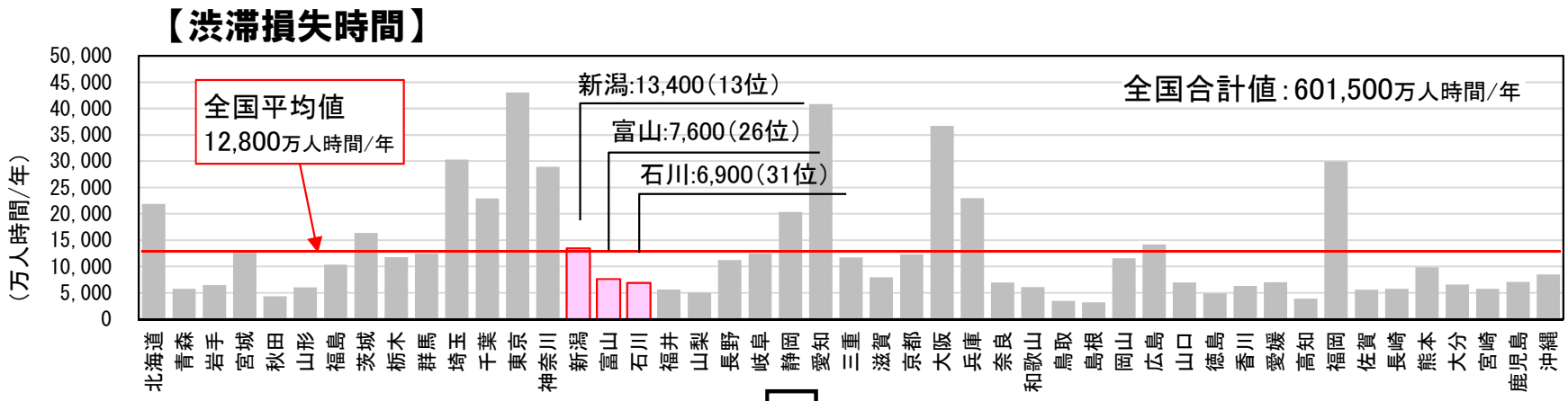
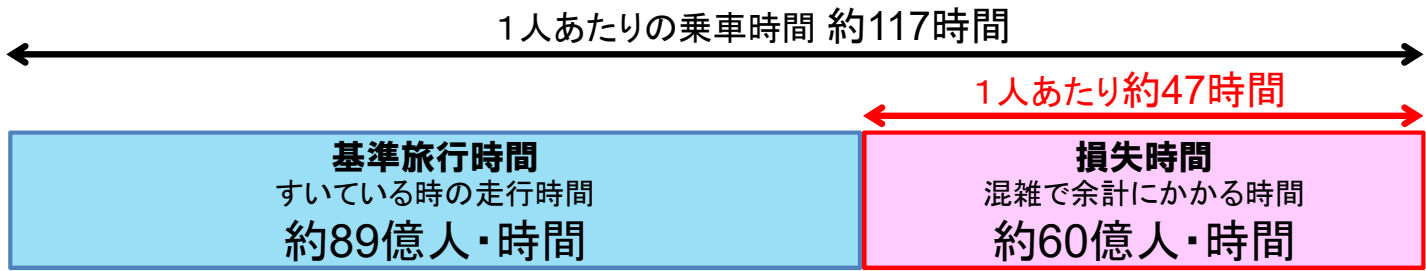
新規事業採択時評価

- ① 一般国道116号 よしだ 吉田バイパス
- ② 一般国道8号 かなざわ そとかんじょう 金沢外環状道路 うみがわ かんせん いままち くらつき 海側幹線(今町～鞍月)



2. 現状整理(渋滞)

- 全国一人あたりの年間渋滞損失時間は、約47時間で、乗車時間（約117時間）の約4割に相当
- 渋滞損失時間の総量は、三大都市圏などの都市部が突出するが、人口あたりでは北陸3県は平均を大きく上回る



出典: (渋滞損失時間)H30.1~H30.12 渋滞損失時間データ(国土技術政策総合研究所資料)
(人口)平成27年度国勢調査

2. 現状整理(渋滞)

➤ 北陸管内の3県(新潟県・富山県・石川県)では、新潟市や富山市、高岡市、金沢市周辺の渋滞が著しく、各都市部において、環状道路をはじめとする渋滞対策が進められている

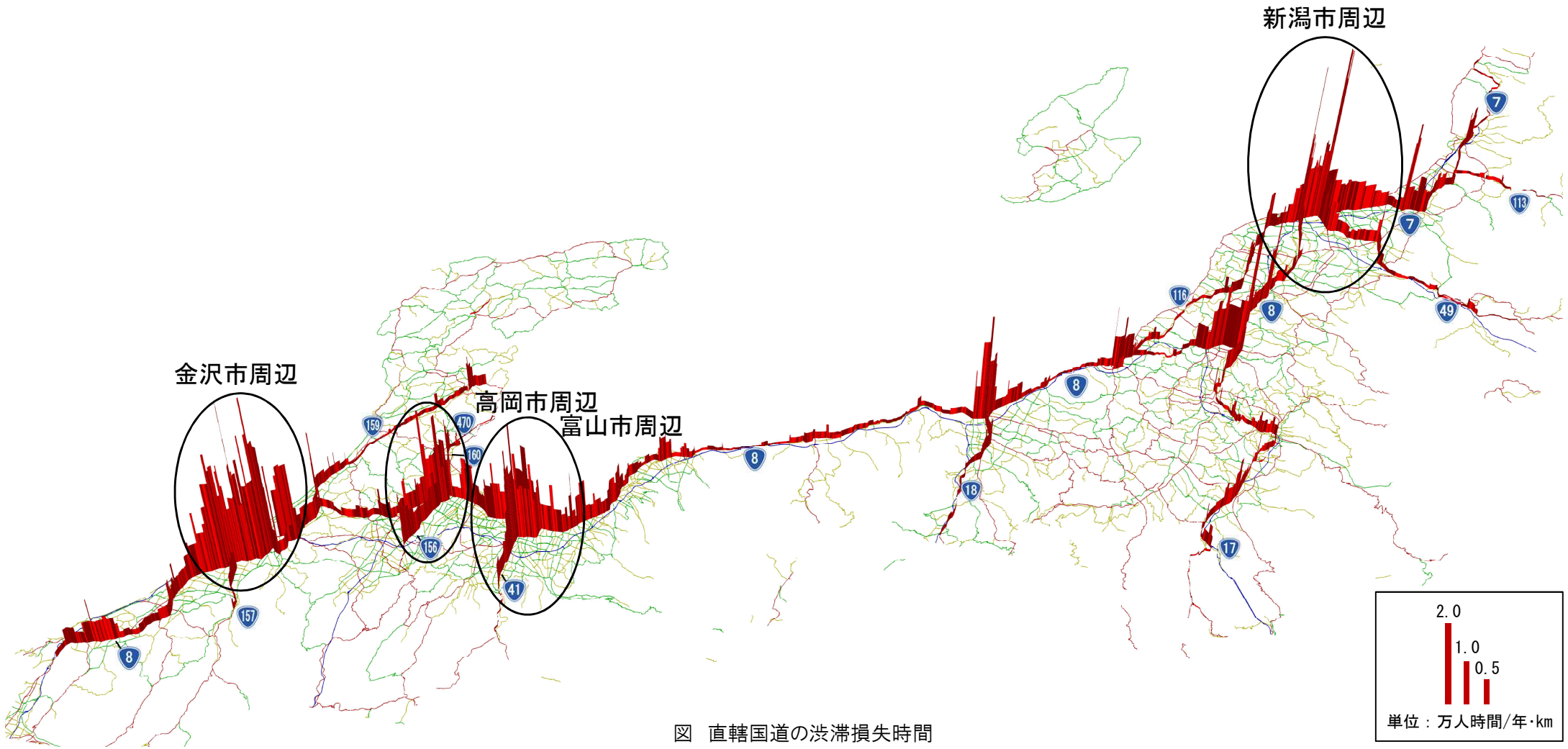


図 直轄国道の渋滞損失時間

出典：H30.1～H30.12 渋滞損失時間データより作図(国土技術政策総合研究所資料)

2. 現状整理(時間信頼性)

- 生活圏間では、「金沢-小松」「新川-富山-高岡-砺波」「新潟-三条・燕-長岡」間の結びつきが強い
- 上記の都市間では、「高岡-砺波」「金沢-小松」「新潟-三条」「三条-長岡」間の速度が低い
- また、「新潟-燕」「金沢-小松」間は、速度のばらつきが大きく、時間の信頼性が低い

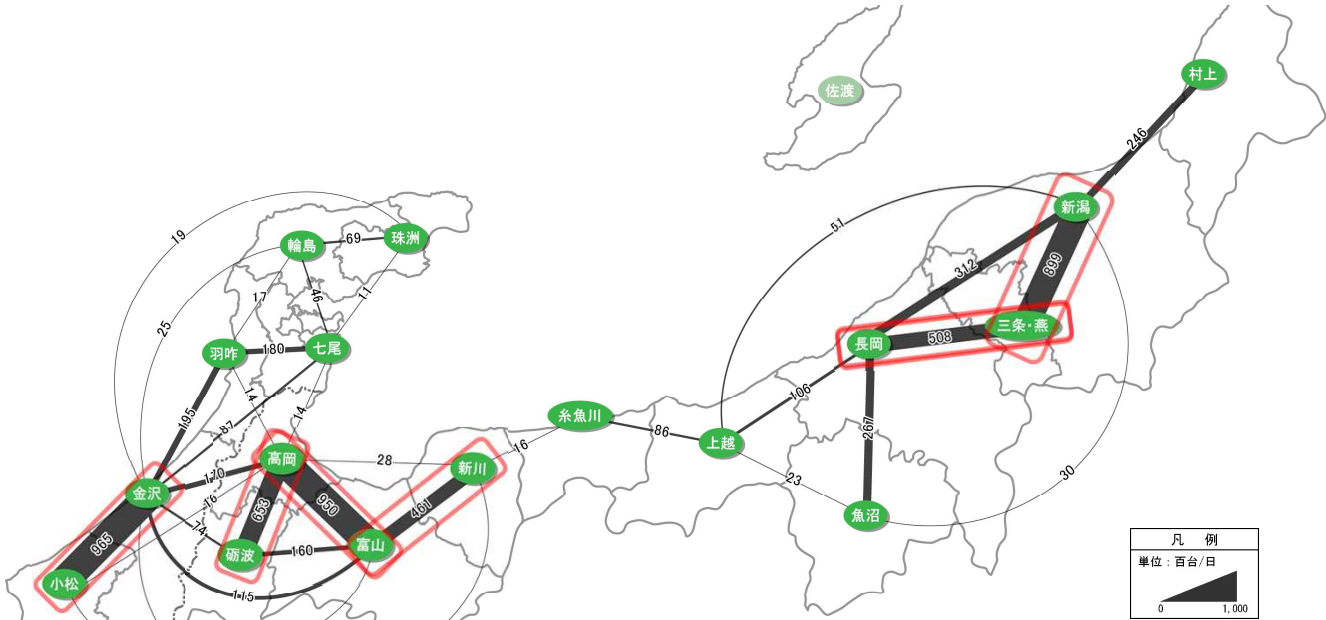


図 生活圏間(都市間)の交通流動図
(※1千台/日以上を対象に図示)

表 生活圏間の主要渋滞箇所密度

	密度 (箇所/km)	延長 (km)	主要渋滞 箇所(箇所)
新潟-燕	0.4	32.6	14
新潟-三条	0.5	32.3	15
三条-長岡	0.7	25.4	18
新潟-村上	0.2	62.3	14
長岡-魚沼	0.1	36.3	4
富山-高岡	0.7	19.7	13
富山-魚津	0.6	24.6	15
高岡-砺波	0.5	13.3	7
金沢-小松	0.8	25.9	21

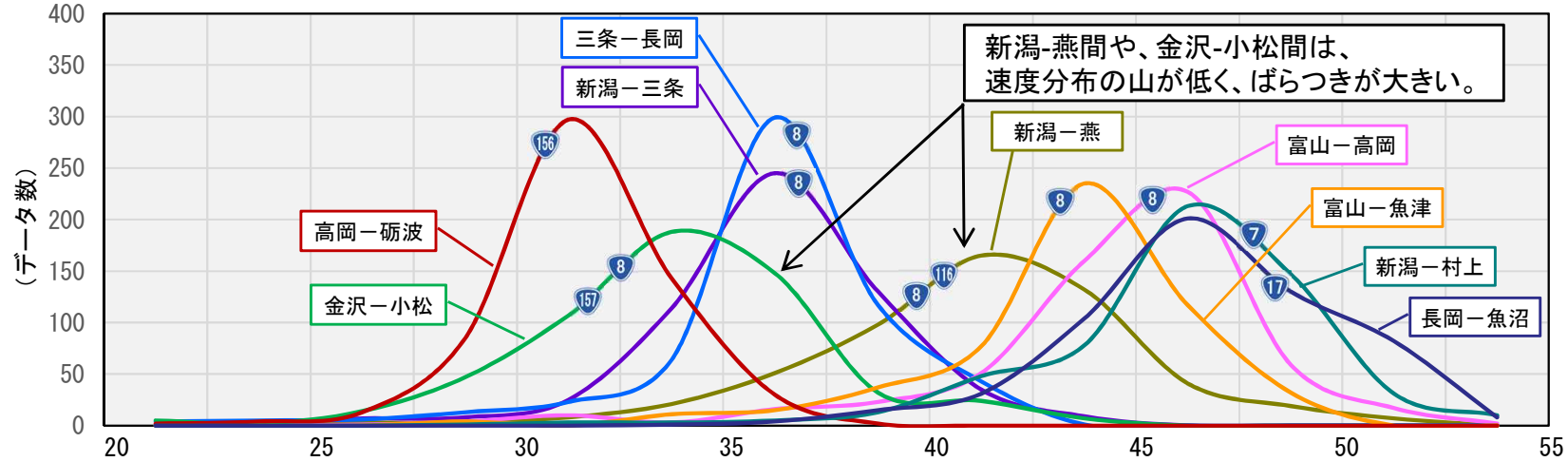


図 都市間における直轄国道の平均旅行速度分布 (単位: km/h)

※算定区間は、各市役所に最も近い直轄国道交差点間を集計
 ※平均旅行速度のサンプル数は、下記576ケースを集計し分布
 時間別(12時間)・平休別・上下線別・12ヶ月
 =12×2×2×12=576ケース

出典: H30.1~H30.12 時間別旅行速度データ (国土技術政策総合研究所資料)

2. 現状整理(混雑時・非混雑時の60分圏域)

➤ 主要都市(金沢市・富山市・新潟市)からの60分到達範囲を比較すると、非混雑時の到達範囲は混雑時の到達範囲より約30km程度の差が生じており、混雑時における速度低下の影響がみられる

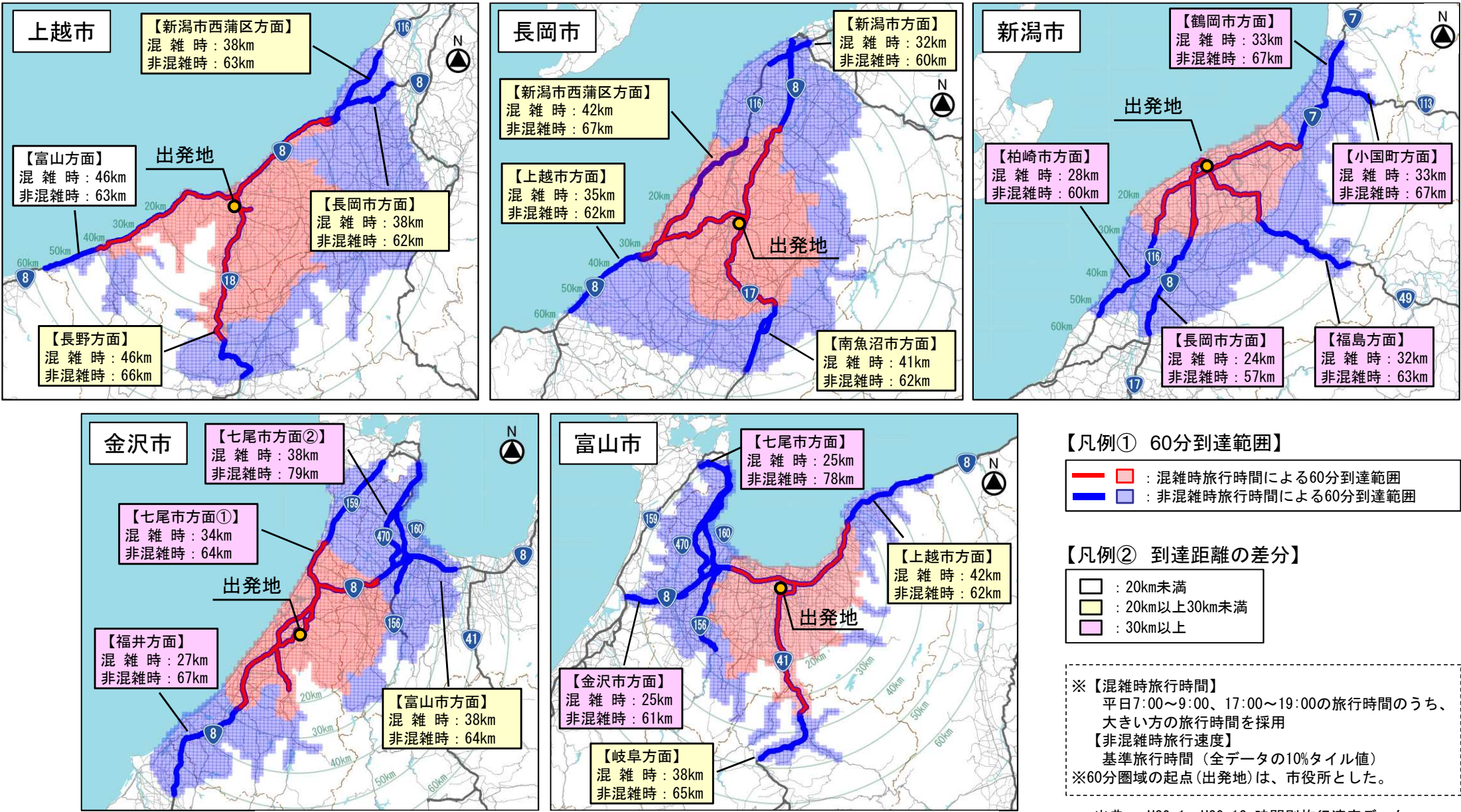
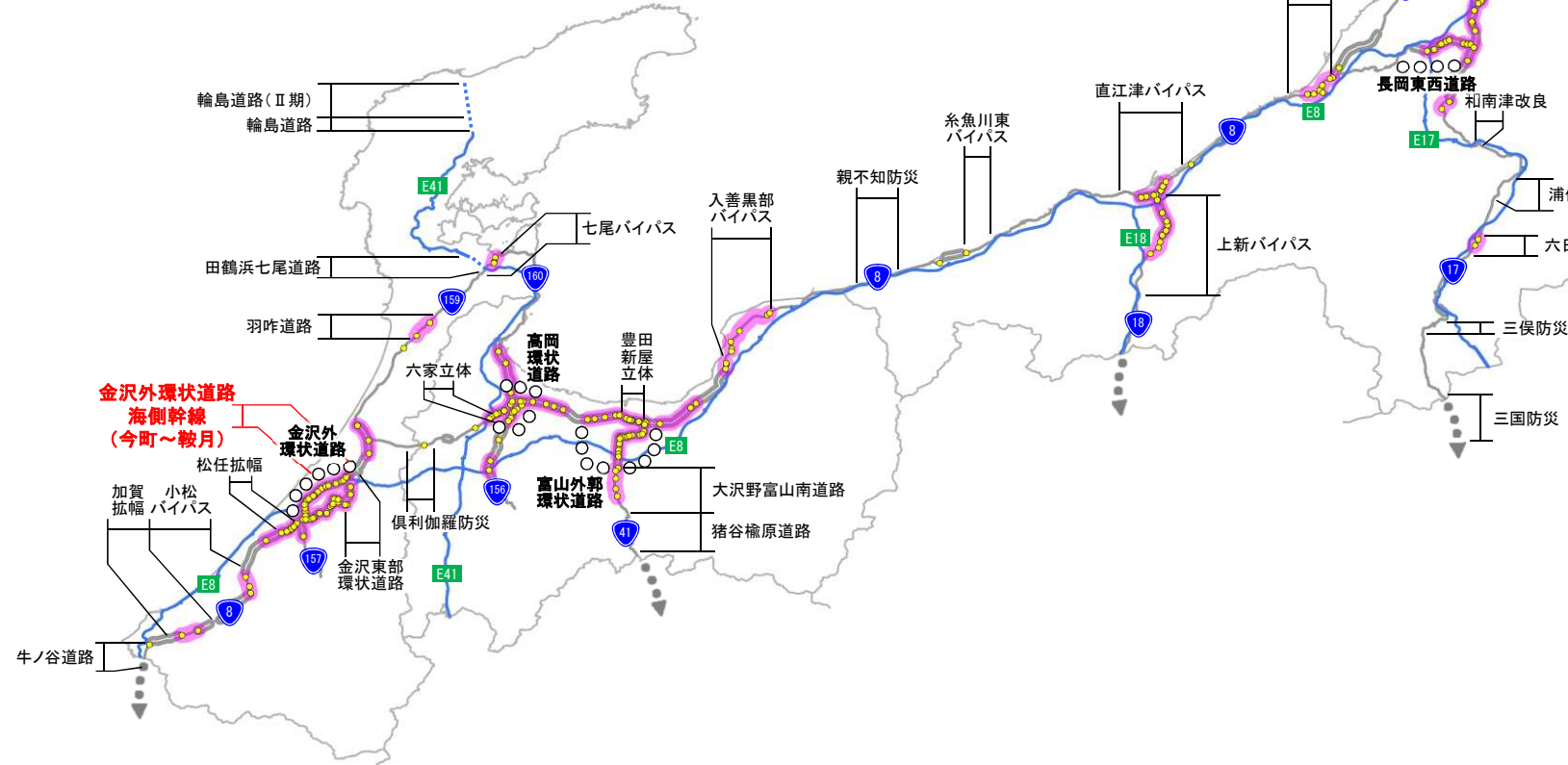
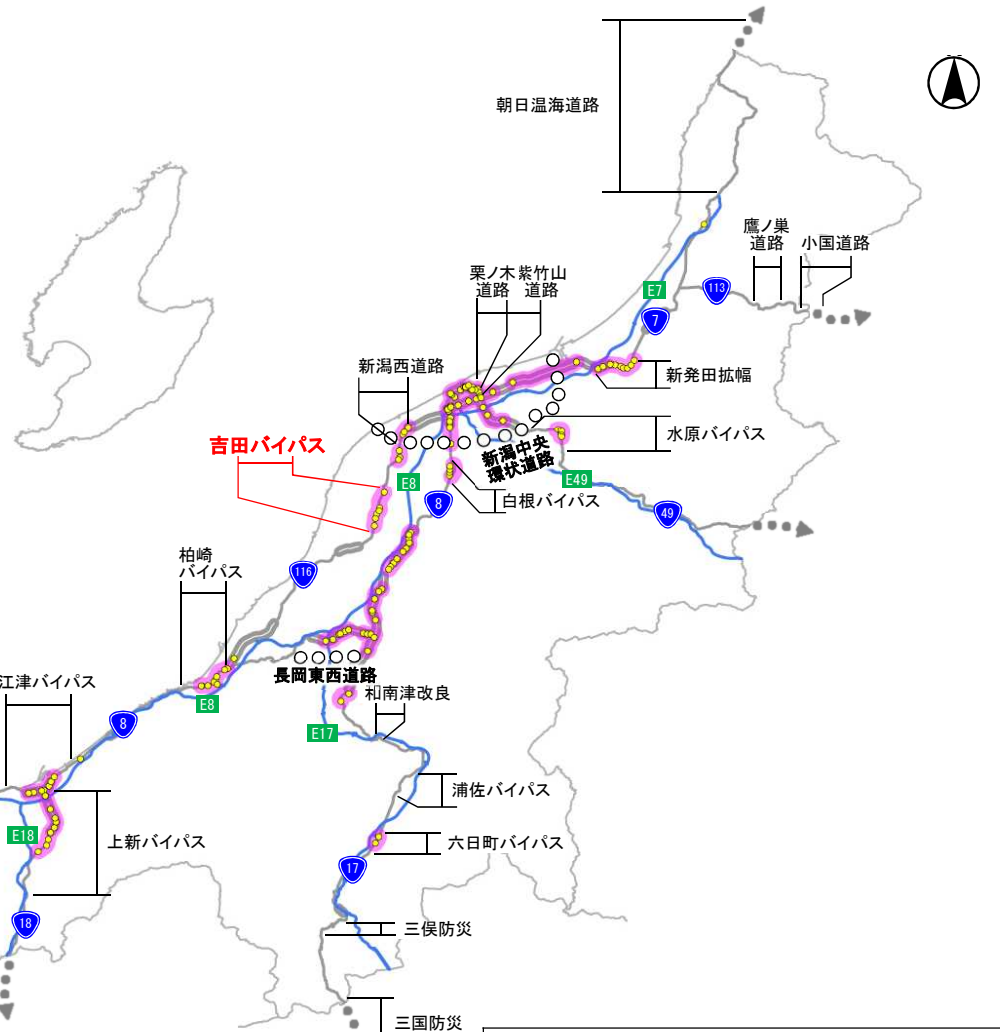


図 混雑時・非混雑時における60分到達範囲(金沢市・富山市・上越市・長岡市・新潟市)

出典：H30.1~H30.12 時間別旅行速度データ (国土技術政策総合研究所資料)

北陸管内直轄国道の「主要渋滞箇所」

	直轄 管理 延長	上段:主要渋滞区間延長 下段:主要渋滞区間数		うち事業中	うち調査中等 (休止中・完了含む)
		延長(km)	区間数		
新潟県	660km	125km (19%)	21区間	43km (35%)	81km (65%)
富山県	220km	80km (36%)	10区間	44km (55%)	36km (45%)
石川県	200km	59km (30%)	9区間	41km (69%)	18km (31%)
合計	1,080km	264km (24%)	40区間	128km (49%)	136km (51%)



凡例		
高規格幹線道路		
直轄国道	4車線以上	
	2車線	
事業実施中区間 (橋梁架替事業除く)		事業名
新規事業候補箇所		事業名
主要渋滞箇所		
主要渋滞区間		

現状整理(県間のつながり)

- 北陸3県と隣接県との交通流動では、「富山-石川」、「石川-福井」、「新潟-長野」の交通流動が多い
- 一方、隣接県であっても、「石川-岐阜」、「富山-長野」などは交通流動が少ない

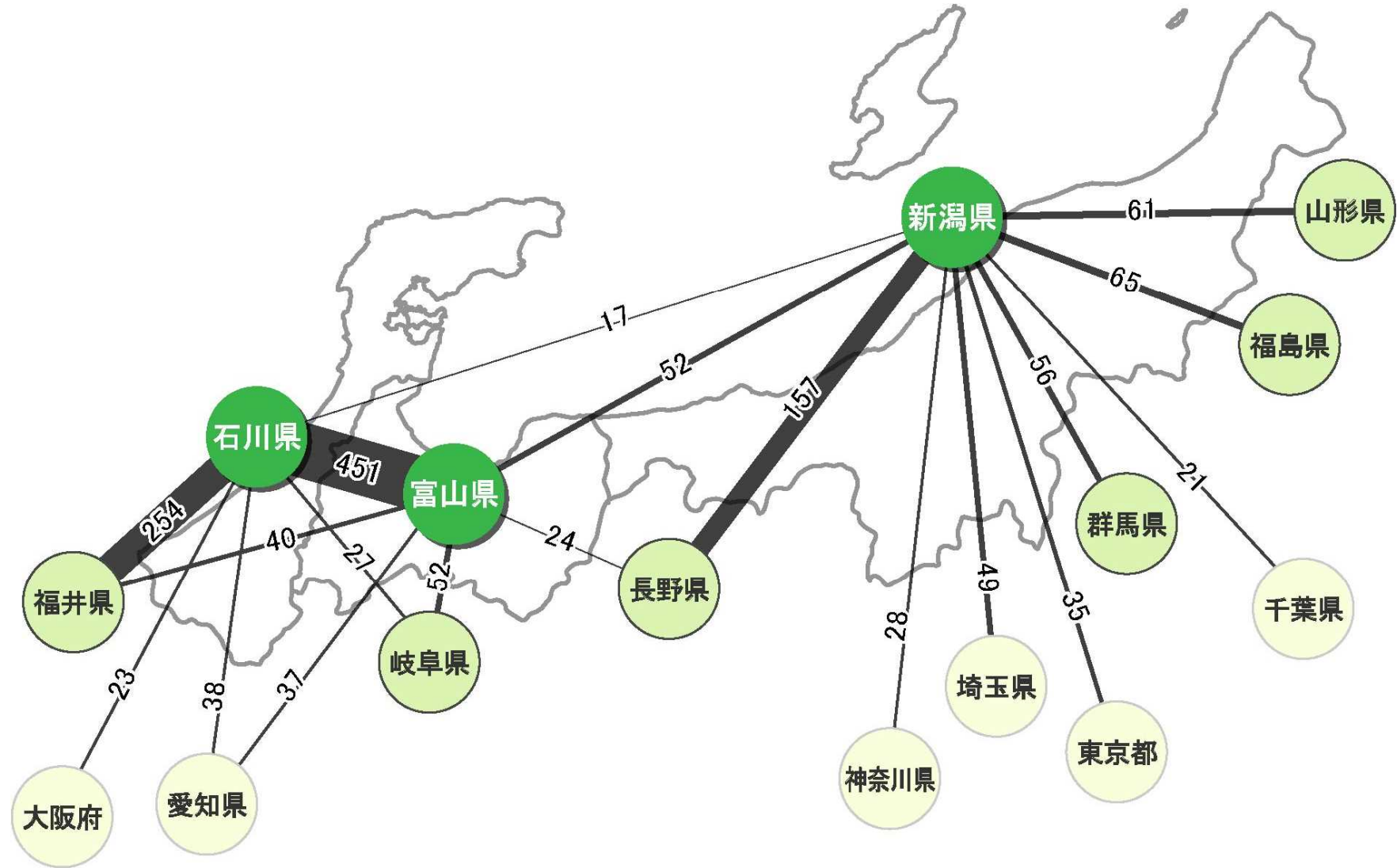


図 北陸3県と周辺都道府県の流動図

北陸管内における防災対策優先区間について

1. 北陸管内の直轄国道が抱える課題

- ▶ 北陸管内の直轄国道約1,080kmのうち、約7割が2車線区間、約1割が異常気象による通行規制区間。
- ▶ 特に、地方部や県境付近には通行規制区間などの脆弱な2車線区間が残存し、ひとたび通行規制が発生すると、周辺に迂回路となる道路が無い場合、孤立や広域迂回などの課題を抱える。
- ▶ また、主要構造物（橋梁・トンネル・洞門）の老朽化と補修工事に伴う規制や、急カーブ・狭隘トンネルなど物流の支障となる道路構造上の課題を抱える。

防災上の課題



国道17号 新潟県湯沢町 (R1.10 台風19号による通行止め)



国道49号 新潟県阿賀野市 (H23.7 新潟福島豪雨による冠水)



国道8号 石川県加賀市 (H30.2 豪雪による通行障害)

老朽構造物の課題



国道8号 石川県 花房跨線橋(上り) (H27点検健全度Ⅲ判定 桁端部の腐食)



国道49号 新潟県 福取トンネル (H30点検健全度Ⅲ判定 コンクリートの剥離)



国道41号 富山県 猪谷スノーシェッド (H28点検健全度Ⅲ判定 柱基部の損傷)

道路構造上の課題



国道8号 富山・石川県境 倶利伽羅トンネル (狭幅員トンネル)



国道8号 新潟県柏崎市 米山トンネル (トンネル上空障害)



国道8号 新潟県糸魚川市 (急カーブ区間)

2. 北陸地方整備局 防災検討会議の設立

目的

防災・減災、国土強靱化にむけた中長期の計画を策定していくため、北陸地方整備局管内の直轄国道を対象に、災害危険箇所や事前通行規制区間、冬期障害箇所等について、通行止めの実績や施設点検結果などから、道路交通確保に関する様々なリスクを明らかにし、優先区間の設定について、評価、検討を行うことを目的に設立。

北陸地方整備局防災検討会議 開催経緯

- 令和元年 8月9日 第1回 開催
- 令和元年 9月10日 第2回 開催
- 令和元年11月26日 第3回 開催

北陸地方整備局防災検討会議 委員名簿

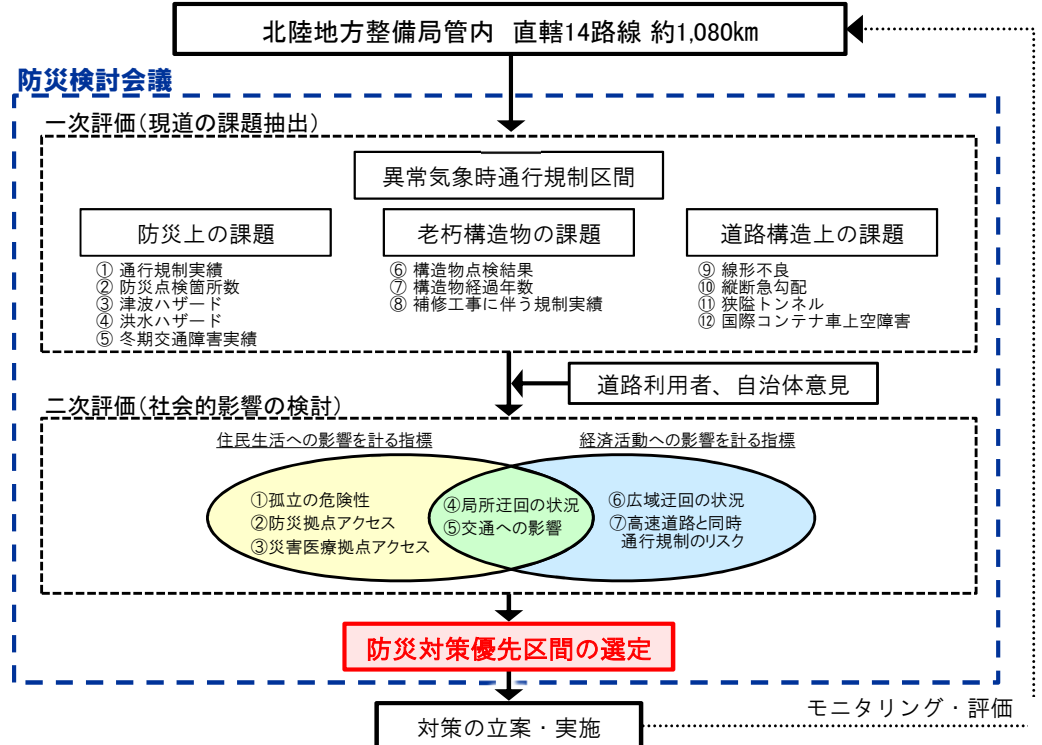
	氏名	所属・役職
◎	大塚悟	長岡技術科学大学 教授 (自然災害・防災)
	伊藤始	富山県立大学 教授 (コンクリート)
	川村國夫	金沢工業大学 教授 (地盤・地質)
	松平信治	北陸地方整備局道路部道路調査官
	向田満	北陸地方整備局道路部道路情報管理官

◎委員長



北陸地方整備局防災検討会議 開催状況

3. 防災対策優先区間の選定



北陸管内における防災対策優先区間について

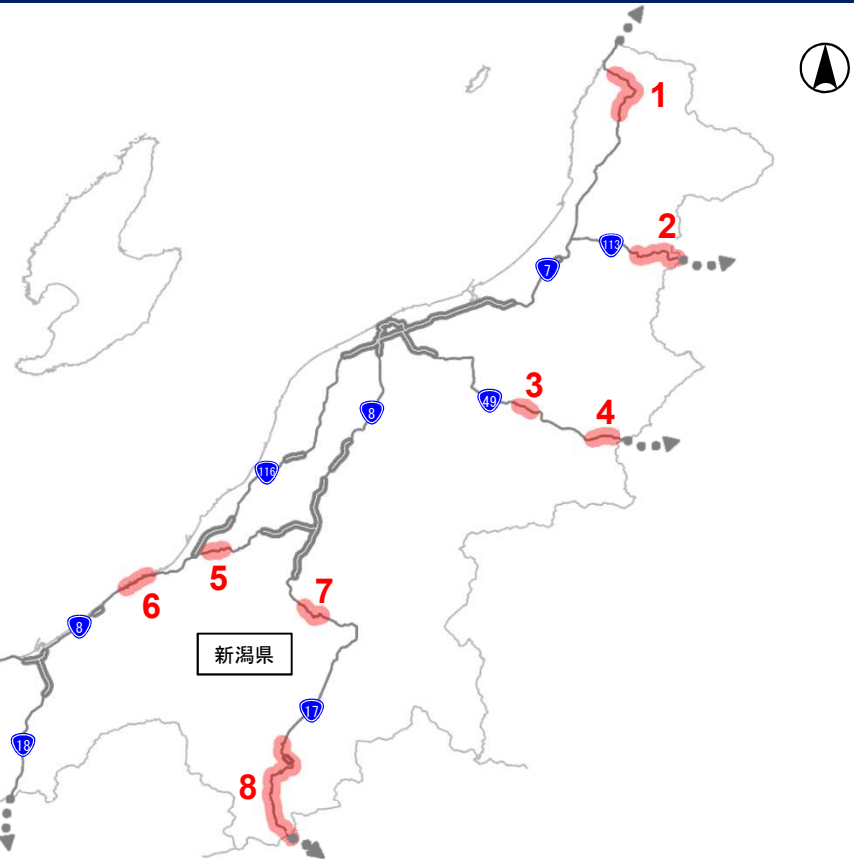
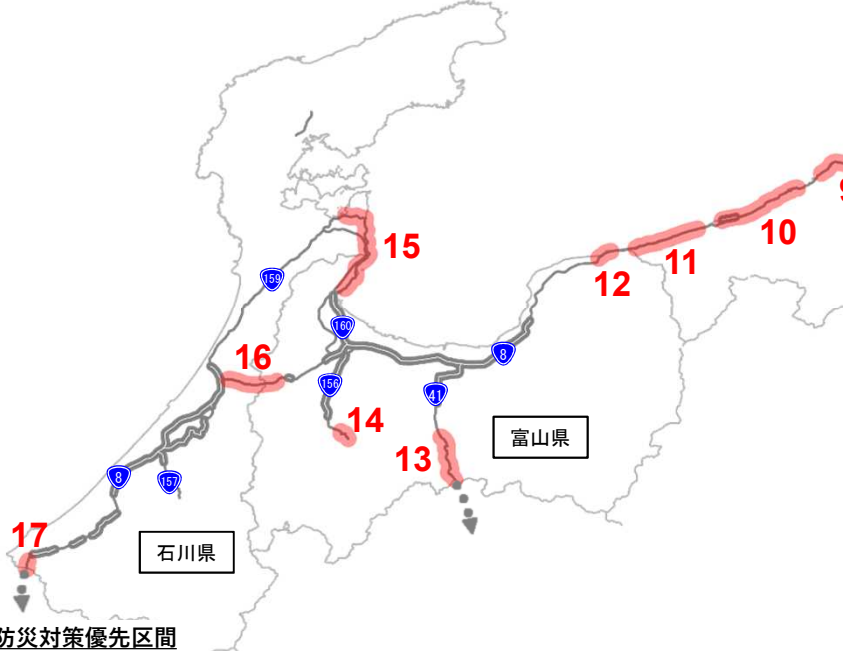
4. 防災検討会議を踏まえた今後の進め方

- 防災検討会議での議論を踏まえ、「防災上の課題」、「老朽構造物の課題」、「道路構造上の課題」の観点から17区間・約200kmの防災対策優先区間を抽出。直轄国道は社会経済活動を支える重要なインフラであり、課題解決に向けて早期の機能強化、強靱化が求められる。
- 特に、No.8やNo.11の区間については課題が集積しており、優先的に検討していくことが求められる。
- 一方で、個別の対策内容の検討にあたっては、利用者視点や早期の効果発現など踏まえ検討を行うことが望ましい。
- また、県境部など管理区間を越える隣接区間に、事前通行規制区間など防災上の課題がある場合は、一体的に検討を行うことが望ましい。

5. 北陸地方整備局管内 直轄国道の防災対策優先区間

優先区間 ※図中の番号は下表に対応

凡例	
	: 4車線以上
	: 2車線



北陸管内直轄国道の防災対策優先区間

No.	路線	地区	主な課題	実施中の事業*
1	国道7号	村上市大沢地区 ～下大鳥地区	通行規制区間を有する、過去の通行規制時間が長い、冬期交通障害の恐れ、規制時に集落孤立の恐れ、防災拠点施設へのアクセスに課題、迂回距離が長い	朝日海道路
2	国道113号	関川村檜木新田 ～新潟・山形県境	過去の通行規制時間が長い、洪水浸水の恐れ、道路線形不良、狭隘トンネルを有する、規制時に集落孤立の恐れ、防災拠点施設へのアクセスに課題、迂回距離が長い	鷹ノ巣道路、小国道路
3	国道49号	阿賀町取上地区	通行規制区間を有する、過去の通行規制時間が長い、防災点検箇所が多い、構造物の早期措置が必要	
4	国道49号	新潟・福島県境 ～阿賀町津川地区	通行規制区間を有する、過去の通行規制時間が長い、防災点検箇所が多い、冬期交通障害の恐れ、道路線形不良、規制時に集落孤立の恐れ、防災拠点施設へのアクセスに課題、迂回距離が長い	
5	国道8号	柏崎市曾地地区	通行規制区間を有する、冬期交通障害の恐れ、道路線形不良	
6	国道8号	柏崎市米山地区	通行規制区間を有する、過去の通行規制時間が長い、冬期交通障害の恐れ、構造物の早期措置が必要、高さ不足のトンネルを有する、規制時に影響を受ける交通量が多い	

No.	路線	地区	主な課題	実施中の事業*
7	国道17号	長岡市川口地区	通行規制区間を有する、過去の通行規制時間が長い、洪水浸水の恐れ、冬期交通障害の恐れ、道路線形不良、狭隘・高さ不足トンネルを有する、規制時に防災拠点施設へのアクセスに課題	和南津改良
8	国道17号	新潟・群馬県境 ～南魚沼市石打地区	通行規制区間を有する、過去の通行規制時間が長い、冬期交通障害の恐れ、道路線形不良、狭隘・高さ不足トンネルを有する、規制時に集落孤立の恐れ、防災拠点施設へのアクセスに課題	三俣防災
9	国道8号	上越・糸魚川市境 (名立地区)	過去の通行規制時間が長い、防災点検箇所が多い、津波浸水の恐れ、冬期交通障害の恐れ、道路線形不良、規制時に防災拠点施設へのアクセスに課題、影響を受ける交通量が多い	
10	国道8号	糸魚川市百川地区 ～寺島地区	通行規制区間を有する、防災点検箇所が多い、津波浸水の恐れ、構造物の早期措置が必要、構造物老朽化、規制時に防災拠点施設へのアクセスに課題、影響を受ける交通量が多い	糸魚川東バイパス
11	国道8号	糸魚川市子不知 ～新潟・富山県境	通行規制区間を有する、過去の通行規制時間が長い、防災点検箇所が多い、冬期交通障害の恐れ、構造物の早期措置が必要、構造物老朽化、道路線形不良、狭隘トンネルを有する、規制時に集落孤立の恐れ、防災拠点施設へのアクセスに課題、迂回距離が長い	親不知防災
12	国道8号	朝日町宮崎地区 ～横尾地区	縦断急勾配、狭隘トンネルを有する	
13	国道41号	岐阜・富山県境 ～富山市笹津地区	通行規制区間を有する、過去の通行規制時間が長い、冬期交通障害の恐れ、道路線形不良、規制時に防災拠点施設へのアクセスに課題	猪谷榆原道路、大沢野富山南道路
14	国道156号	砺波市庄川町小牧地区	通行規制区間を有する、過去の通行規制時間が長い、防災点検箇所が多い、道路線形不良、縦断急勾配、狭隘トンネルを有する	
15	国道160号	七尾市殿町地区 ～氷見市阿尾地区	通行規制区間を有する、過去の通行規制時間が長い、防災点検箇所が多い、冬期交通障害の恐れ、道路線形不良、狭隘トンネルを有する、規制時に集落孤立の恐れ、防災拠点施設へのアクセスに課題	
16	国道8号	小矢部市桜町地区 ～津幡町舟橋地区	通行規制区間を有する、過去の通行規制時間が長い、冬期交通障害の恐れ、狭隘トンネルを有する、規制時に影響を受ける交通量が多い	俱利伽羅防災
17	国道8号	石川・福井県境 (牛ノ谷地区)	通行規制区間を有する、過去の通行規制時間が長い、防災点検箇所が多い、冬期交通障害の恐れ、規制時に迂回距離が長い、影響を受ける交通量が多い	牛ノ谷道路

*令和元年12月時点で、当該区間において実施中の事業を示しています。これにより、課題の解消（又は一部解消）が見込まれます。