

北陸地整の河川事業、道路事業の概要

【道路事業】

平成19年9月

北陸地方整備局

北陸地方整備局管内 一般国道（直轄道路）の状況

管内で13路線、約1,050kmを管理

現在、改築・新設の44事業を実施中(再評価対象事業数)

管内整備状況は、一般国道(指定区間)で交通混雑区間の存在により、整備率は全国を下回る

集中豪雨などにより土砂崩落等道路への影響の恐れのある「事前通行規制区間」は全延長の1割を占める

北陸地方整備局 管理路線延長

路線名	延長 (Km)
7号	111.634
8号	402.299
17号	103.608
18号	37.871
41号	34.140
49号	65.829
113号	25.855
116号	84.833
156号	28.619
157号	21.185
159号	65.789
160号	45.342
470号	22.321
計	1049.325

平成19年4月現在
延長にはダブル区間を含む

道路の整備状況 整備率(%)

種別	区分	整備率(%)	
		北陸	全国
一般国道(指定区間)		40.6	53.6
一般国道(指定区間外)		70.2	64.1
都道府県道		59.4	54.7
市町村道		64.9	54.6
一般道路計		63.9	54.8

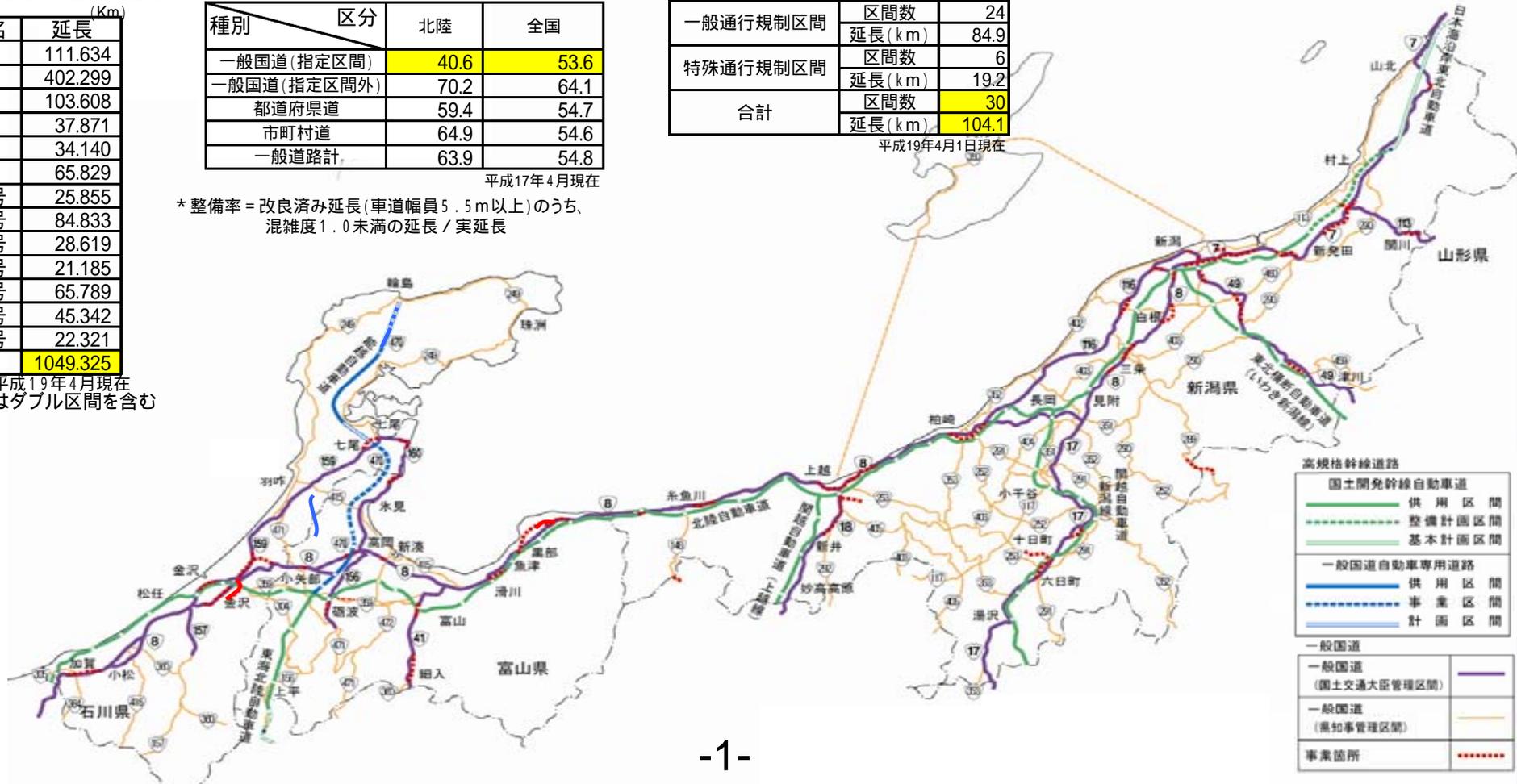
平成17年4月現在

*整備率 = 改良済み延長(車道幅員5.5m以上)のうち、
混雑度1.0未満の延長 / 実延長

北陸地方整備局管内の通行規制区間状況

一般通行規制区間	区間数	24
	延長(km)	84.9
特殊通行規制区間	区間数	6
	延長(km)	19.2
合計	区間数	30
	延長(km)	104.1

平成19年4月1日現在



北陸地方整備局管内 高規格幹線道路の状況

北陸地方整備局では、高規格幹線道路の日本海沿岸東北自動車道(新潟市～青森市)の一部と能越自動車道(石川県輪島市～富山県砺波市)を整備中

日本海沿岸東北自動車道は、新潟県荒川町～同県朝日村間約20kmを整備中、朝日村以北約30kmが基本計画区間

能越自動車道(石川県輪島市～富山県砺波市)は、石川県輪島市内及び石川県七尾市～富山県氷見市間の約30kmを整備中、石川県輪島市及び七尾市内約20kmが基本計画区間

高速自動車国道の整備状況 (km)

北陸管内	整備状況 (km)		
	基本計画	整備計画	供用
日本海沿岸東北自動車道	89	58	28

平成19年4月末現在

* 中条～荒川間は、NEXCO東日本が整備中

「一般国道の自動車専用道路」の整備状況 (km)

能越自動車道	整備状況 (km)		
	基本計画	整備計画	供用
	91	74	*6.8

平成19年4月末現在

* 供用延長については、能登有料道路2.7kmを含めた値



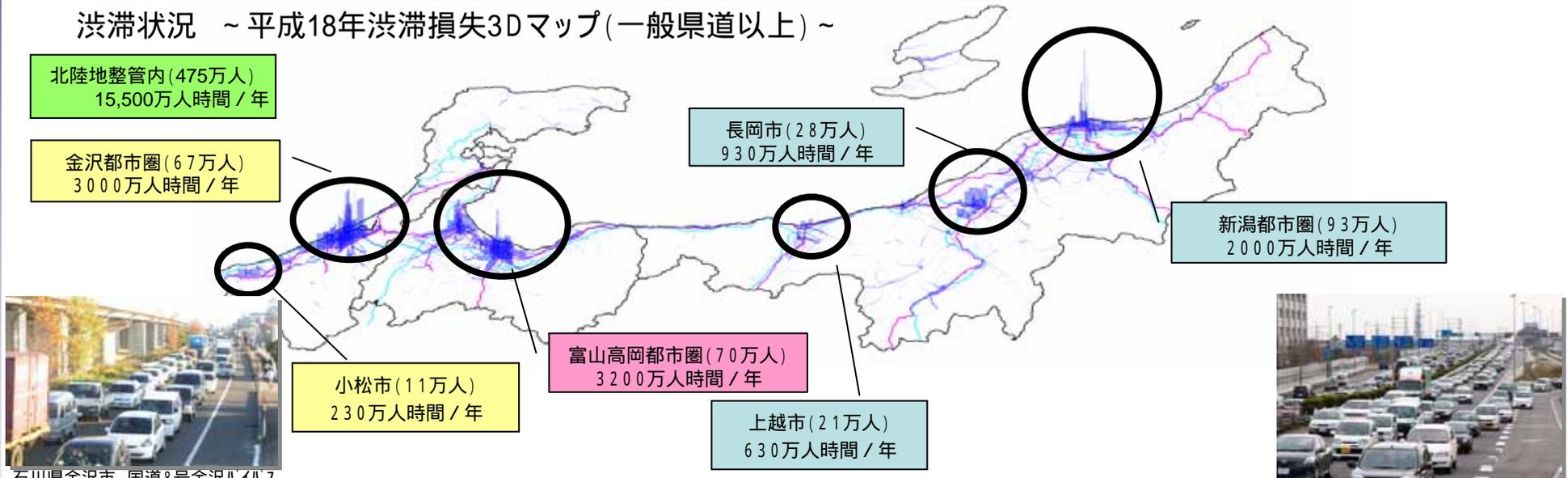
渋滞対策

主な道路施策

北陸の都市圏の渋滞は著しく、渋滞損失は他地方の政令市と比較しても大きく上回る
冬期降雪時には幹線道路に交通が集中し、さらに渋滞が増長

渋滞対策については、優先的に対策を行う箇所を選定し、バイパスや、環状道路の整備、交差点などのボトルネックの解消などハード対策に加え、バスなど公共交通機関の利便性向上などのソフト対策を実施

渋滞状況 ~平成18年渋滞損失3Dマップ(一般県道以上)~



石川県金沢市 国道8号金沢バイパス

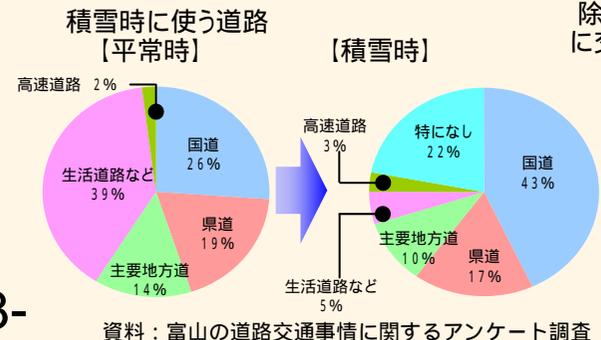
新潟県新潟市 国道8号新潟バイパス

富山高岡都市圏および金沢都市圏の人口1人あたり 渋滞損失時間は、地方の政令指定都市と比較して大きく上回る

積雪時には、優先的に除雪される国道に交通が集中して渋滞が増長
除雪レベルの高い国道に交通が集中



出典
渋滞損失時間
:H17年度値
人口:平成17年国勢調査



新潟県新潟市 国道49号亀田バイパス

資料: 富山の道路交通事情に関するアンケート調査

交通事故対策

主な道路施策

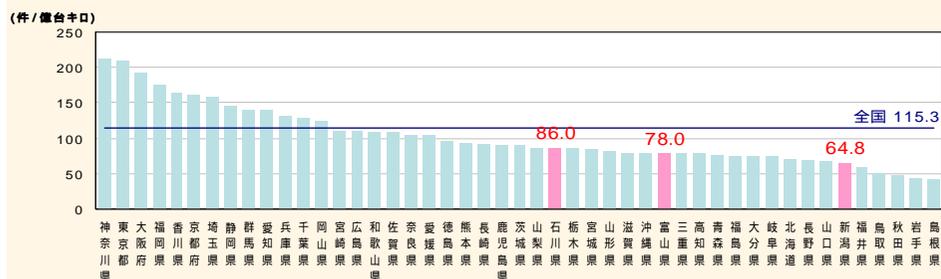
北陸の交通事故致死率は全国平均を上回り重大事故の危険性が高い、また死者のうち、高齢者の占める割合が全国と比べ高い

一方で、新潟バイパスを代表とする規格の高い道路の死傷事故率は極めて小さくなっている

交通事故対策については、優先度の高い区間への効果的・効率的な対策を推進し、通学路の歩道整備など安全安心な歩行空間を確保

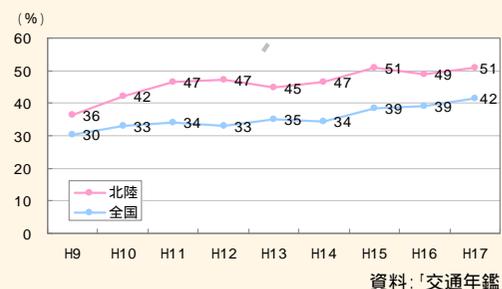
・北陸は交通事故が死亡事故に繋がる危険性が高い

交通事故死傷事故率



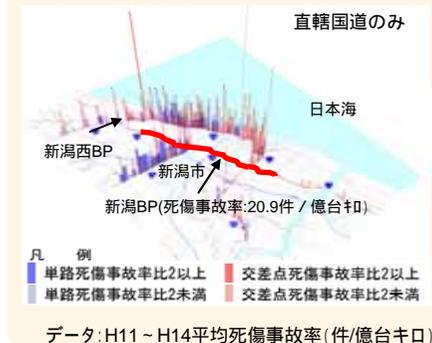
・全死亡者数に対する高齢者の割合が全国平均よりも高い

交通事故死亡者に対する高齢者の割合

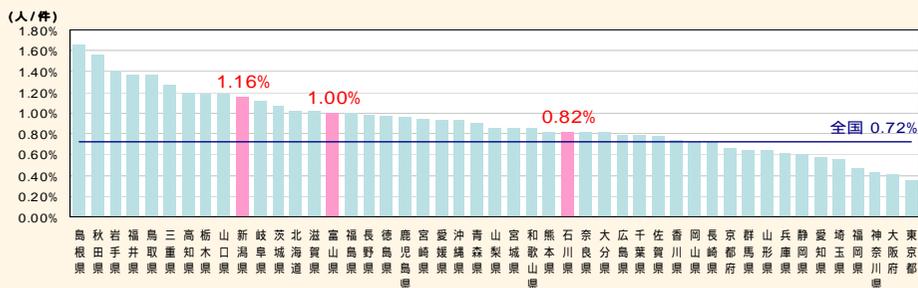


・自専道タイプの死傷事故率は、他の国道よりも極めて低い

新潟都市圏における死傷事故率

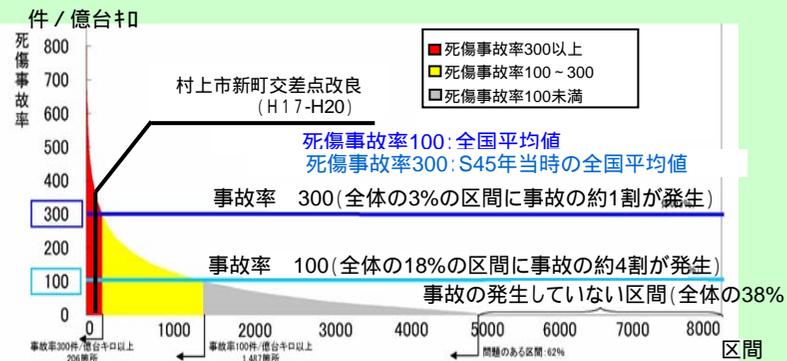


交通事故致死率



出典:国土交通省道路局 平成18年度道路行政の達成度報告書 平成19年度道路行政の業績計画書

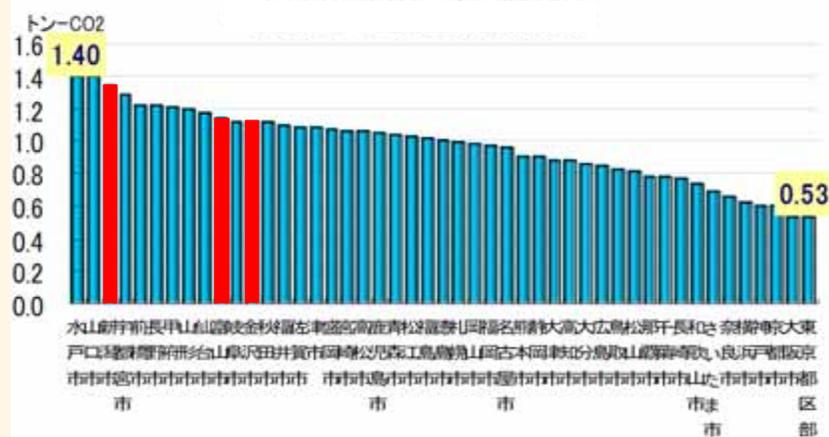
客観的なデータに基づき、優先度の高い事業を集中的に実施
死傷事故率優先度明示曲線



北陸主要都市の1人当たりのCO2排出量は全国でもトップクラス
北陸全体で約23%の区間で騒音の夜間要請限度を上回る

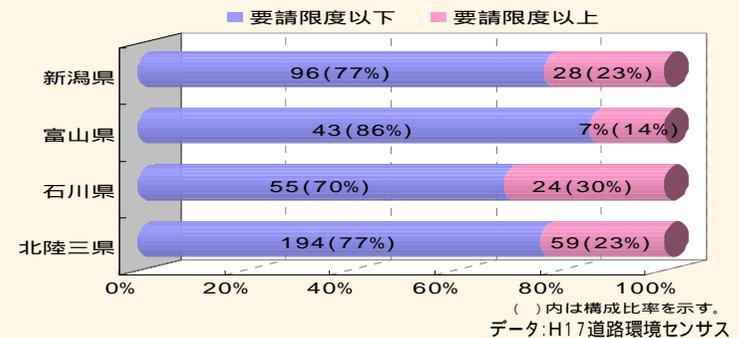
地球環境・沿道環境の保全対策として、遮音壁設置等の現道対策、環状道路の整備等による沿道環境の改善、渋滞対策などによる「CO2削減アクションプログラム」の推進

新潟市・富山市・金沢市のCO₂排出量は、全国的に高い
1人当たりCO₂排出量(運輸旅客)

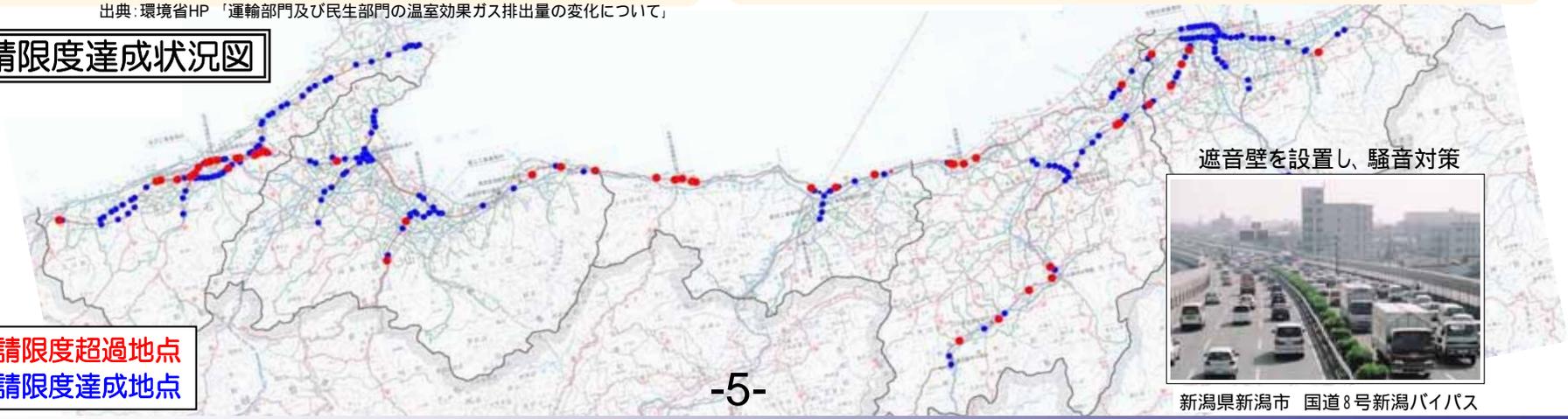


出典:環境省HP「運輸部門及び民生部門の温室効果ガス排出量の変化について」

北陸の夜間要請限度達成状況は77%。遮音壁設置等の対策が必要
夜間要請限度達成状況



夜間要請限度達成状況図



遮音壁を設置し、騒音対策



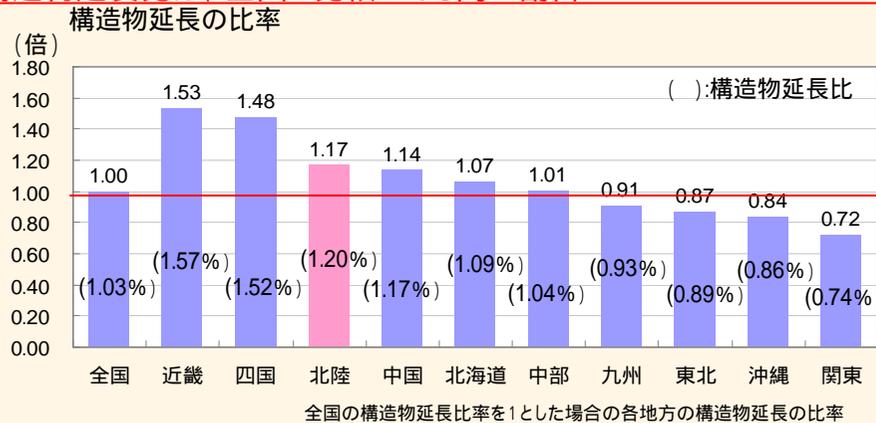
新潟県新潟市 国道8号新潟バイパス

- 夜間要請限度超過地点
- 夜間要請限度達成地点

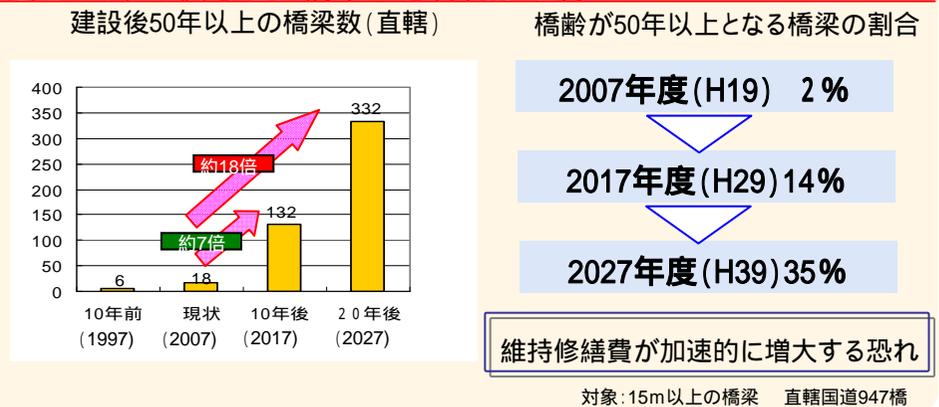
北陸は、日本海側の厳しい地形条件から、トンネルや橋梁等の構造物の比率が高い
疲労損傷に加え、北陸では塩害による橋梁の損傷が顕著

今後急速に橋梁の老朽化が進行する中で、予防保全への転換の促進や長寿命化修繕計画の策定など
橋梁の長寿命化の推進

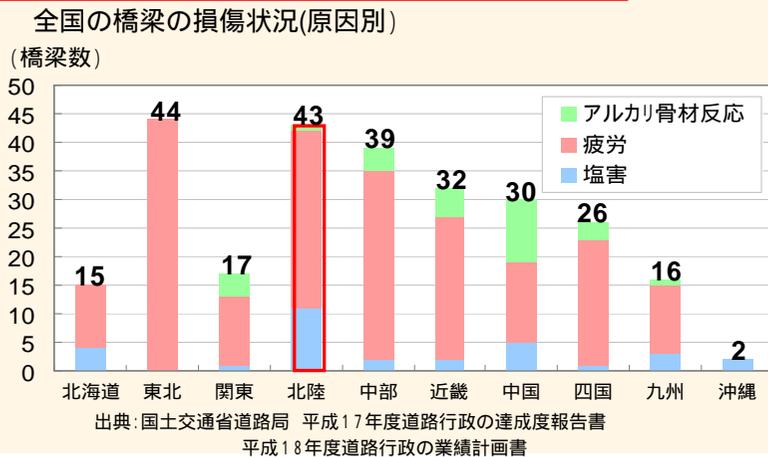
・構造物延長比は、全国と比較しても高い割合



・北陸では、今後急速に橋梁の老朽化が進行

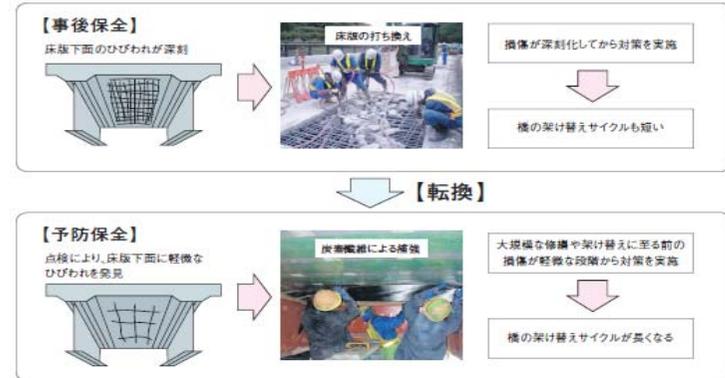


・橋梁の損傷が目立つ北陸。特に塩害被害は深刻



安全で安心な道路サービスを提供する計画的な道路管理

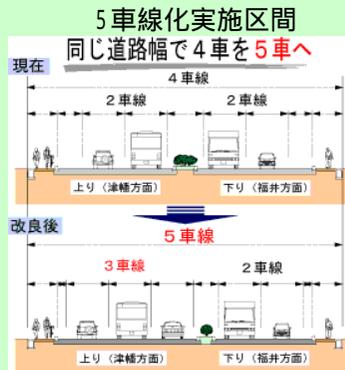
事後保全から予防保全へ転換促進や橋梁の長寿命化の推進



既存道路ストックの有効活用を徹底的に推進
 (例) ・既存の道路敷の中で道路空間を再編成し、安価で短期間での渋滞対策
 ・建設・管理費が安価なスマートICの設置により高速道路の有効活用

- ・一般国道8号金沢市森戸から野々市町御経塚間では慢性的な渋滞が発生。
- ・現況の道路幅の中での5車線化(上り線を2車線 3車線)を実施。
- ・拡幅に必要な用地費(約10億円)を削減し、短期間で工事が完了。通勤時の渋滞が緩和し、年間約3億円の経済効果が得られた。

5車線化実施区間



5車線化による渋滞緩和効果 (一般国道8号御経塚北交差点付近)
 【5車線化前】



【渋滞長の変化】



【5車線化実施後】



【時間短縮効果】



年間約3億円の経済効果!

- ・北陸では、建設・管理費の節減及び高速道路の利便性向上を目的としたSA・PAスマートIC社会実験の結果7箇所は恒久化。

スマートICの活用事例

