

一般国道106号 都南川目道路

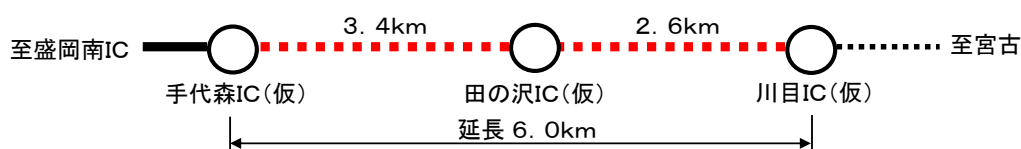
事業計画の検討
(車線数)

事業計画（車線数）検討の理由

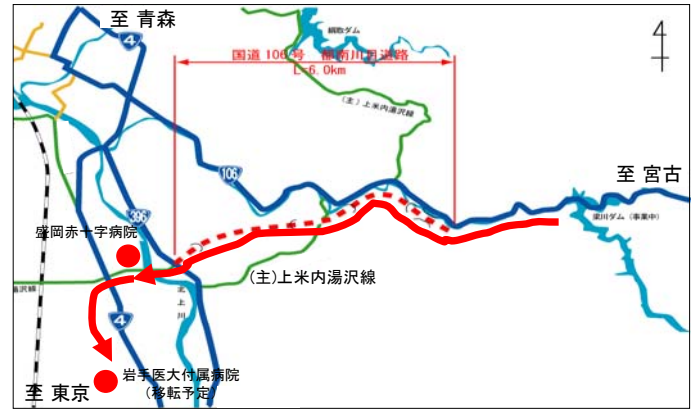
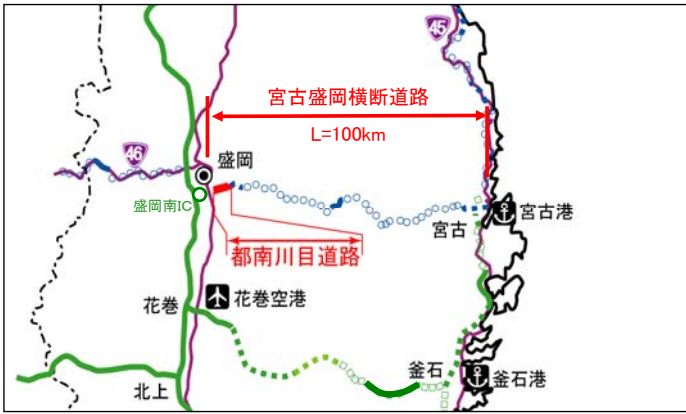
- 将来交通需要推計(計画交通量)の見直し
→平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新のデータを基に推計した結果、計画交通量が減少したため。

[交通量推計の推移]

| 作業年度 | | 計画交通量の推計年次 | 手代森IC(仮) ~ 田の沢IC(仮) ~ 川目IC(仮) | | 2区間の平均計画交通量 | 車線数 |
|----------------------|-------|------------|-------------------------------|----------|-------------|-----|
| 平成9年度 | 事業化 | 平成22年 | 24,700台/日 | 5,000台/日 | 16,200台/日 | 4車線 |
| 平成13年度 | 事業再評価 | 平成32年 | 14,300台/日 | 9,800台/日 | 12,300台/日 | 4車線 |
| 平成18年度 | 事業再評価 | 平成42年 | 11,800台/日 | 5,000台/日 | 8,800台/日 | 4車線 |
| 平成20年度 (H21.3.31) | B/C点検 | 平成42年 | 11,100台/日 | 4,000台/日 | 8,100台/日 | 4車線 |



「都南川目道路」に求められる機能



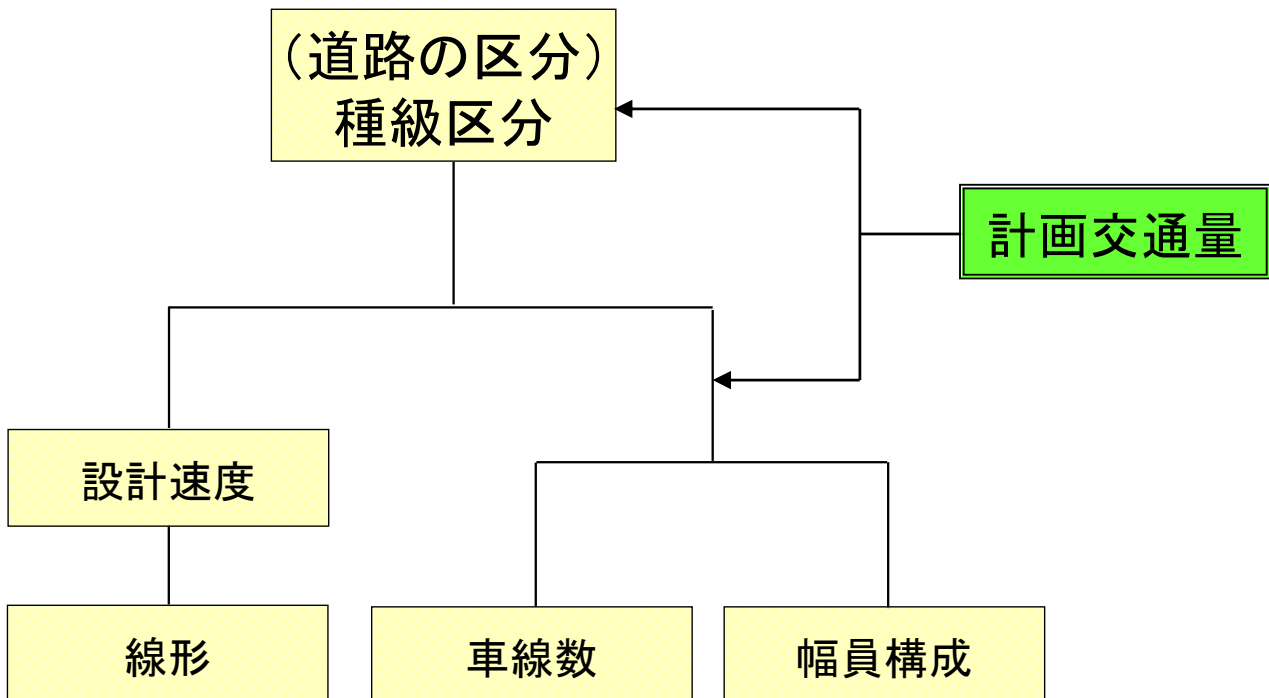
岩手県総合計画基本計画
 「県内90分交通ネットワーク整備プログラム」
 (主要な広域生活圏中心都市から盛岡市への到達時間)

1分1秒を争う救急医療の支援

速達性を重視した道路機能が求められる

「設計速度の高い自動車専用道路」が必要

車線数の整理① ～道路構造決定の流れ～



車線数の整理② ～道路構造令(抜粋・抄)～

(道路の区分) 第3条第1項

| | | |
|--|-----|-----|
| 道路の存する地域 高速自動車国道及び 自動車専用道路又はその他の道路の別 | 地方部 | 都市部 |
| | 第1種 | 第2種 |
| | 第3種 | 第4種 |

1種道路(東北縦貫自動車道)



2種道路(都心環状線(東京都))



3種道路(仙台バイパス)



4種道路(定禅寺通(仙台市))



車線数の整理③ ～道路構造令(抜粋・抄)～

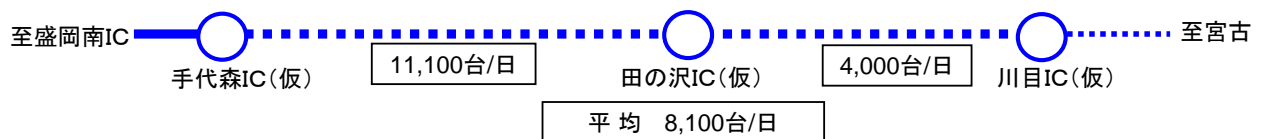
(道路の区分) 第3条第2項

第1種の道路は、第1級から第4級までに、それぞれ区分するものとする。
ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、該当する級が第1種第4級である場合を除き、該当する級の1級下の級に区分することができる。

(設計速度) 第13条

| | | 30,000以上 | 20,000以上 30,000未満 | 10,000以上 20,000未満 | 10,000未満 | 区分 | | 設計速度(単位1時間につきキロメートル) | |
|------------------|-----|----------|----------------------|----------------------|----------|-----|-----|----------------------|-----|
| 高速自動車国道 | 平地部 | 第1級 | 第2級 | | 第3級 | 第1種 | 第1級 | 120 | 100 |
| | 山地部 | 第2級 | 第3級 | | 第4級 | | 第2級 | 100 | 80 |
| 高速自動車国道 以外の道路 | 平地部 | 第2級 | | 第3級 | | | 第3級 | 80 | 60 |
| | 山地部 | 第3級 | | 第4級 | | | 第4級 | 60 | 50 |

○都南川目道路の計画交通量(H42:4車線、設計速度80km/hの場合)



(注)平地部/山地部の別:「平地部」を基本とし、地形的に制約が大きく建設費に比して建設効果が小さい場合や技術的に困難、あるいは莫大な建設費を要し事実上不可能な場合に、特例として「山地部」を適用することができる。

車線数の整理④ ～道路構造令(抜粋・抄)～

(車線等) 第5条第2項

道路の区分及び地方部に存する道路にあつては地形の状況に応じ、計画交通量が次の表の設計基準交通量(自動車の最大許容交通量をいう)の欄に掲げる値以下である道路の車線の数、2とする。

| 区 分 | 地 形 | 設計基準交通量 (単位 1日につき台) | |
|-------|-------|------------------------|--------|
| 第 1 種 | 第 2 級 | 平地部 | 14,000 |
| | 第 3 級 | 平地部 | 14,000 |
| | | 山地部 | 10,000 |
| | 第 4 級 | 平地部 | 13,000 |
| | | 山地部 | 9,000 |

基本的な考え方

都南川目道路は、地域高規格道路「宮古盛岡横断道路」を構成する道路として、高い速度サービスを確保する。

→「自動車専用道路」「設計速度80km/h」(道路の区分:第1種第3級)とする。

車線数

道路の区分(構造規格)、計画交通量に照らし、「2車線」とする。
(計画交通量が14,000台/日以下の場合、2車線)

事業計画に係る対応方針(原案)

(地域特性・ネットワーク特性)

○宮古盛岡横断道路を構成する道路として高い速度サービスを確保

(交通特性)

○道路の区分(構造規格)、計画交通量を勘案

事業計画は「完成2車線」とする。

〈参考〉岩手県との協議調整結果:道路区分を第1種第3級とすること、
車線数を完成2車線とすることが妥当。

〈参考〉 「地域高規格道路」について

位置付けと役割

- 全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」(H10.3 閣議決定)に位置付け。
- 高規格幹線道路(高速道路等)と一体となって、地域発展の核となる都市圏の形成や地域間相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連絡等に資する路線を地域高規格道路として指定。

構造要件

(平成15年5月2日 道路局通知)

- 概ね60km/h以上のサービス速度を確保
(H15.5.2以前の要件では、サービス速度は60～80 km/h)
- サービス速度が確保可能な場合は、原則立体交差、アクセスコントロール措置を講じつつ現道活用も可
(H15.5.2以前の要件では、自動車専用道路または同等の機能を有する道路構造)
- 車線数は2車線以上 (H15.5.2以前の要件では、原則4車線以上)

〈参考〉 「宮古盛岡横断道路」(国道106号)事業実施区間の状況



〈各事業の状況〉

- 宮古西道路
【事業着手】 平成15年度(岩手県)
【事業延長】 L=3.6km
【規格】 第1種第3級(自動車専用道路)、設計速度80km/h
【事業車線数及び幅員】 2車線、W=12.0m
【事業進捗率】 12%(H20年度末事業費ベース)
- 達管部道路
【事業着手】 平成6年度(岩手県)
【事業延長】 L=1.4km
【規格】 第3種第1級、設計速度80km/h
【事業車線数及び幅員】 2車線、W=12.0m
【事業進捗率】 H11.12.16 完成2車線で供用済
- 築川道路 築川ダムの付替事業
【事業着手】 平成8年度(岩手県)
【事業延長】 L=7.0km
【規格】 第3種第1級、設計速度80km/h
【事業車線数及び幅員】 2車線、W=15.5m
【事業進捗率】 84%(H20年度末事業費ベース)

完成2車線 構造の検討①

— 道路構造令(抜粋・抄) —

(車線の分離等)

第6条 第1種、第2種又は第3種第1級の道路の車線は、往復の方向別に分離するものとする。車線の数が4以上であるその他の道路について、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においても、同様とする。

2 前項前段の規定にかかわらず、車線の数が3以下である第1種の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、その車線を往復の方向別に分離しないことができる。

往復非分離の例



往復分離の例



完成2車線 構造の検討②

〈従来〉
完成4車線

〈今回〉
完成2車線

▼往復非分離構造

▼往復分離構造

| | |
|------|-------------------|
| 構造規格 | 第1種3級 :自動車専用道路 |
| 設計速度 | :80km/h |
| 規制速度 | :80km/h |
| 車線数 | :4車線 |
| 幅員 | :22.0m |

| | |
|------|-------------------|
| 構造規格 | 第1種3級 :自動車専用道路 |
| 設計速度 | :80km/h |
| 規制速度 | :70km/h |
| 車線数 | :2車線 |
| 幅員 | :12.0m |

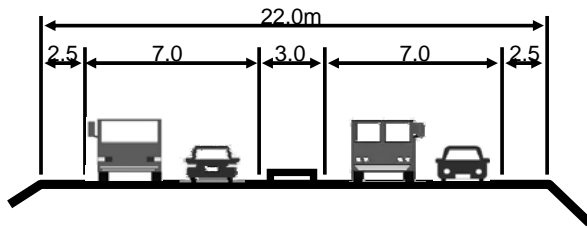
| | |
|------|-------------------|
| 構造規格 | 第1種3級 :自動車専用道路 |
| 設計速度 | :80km/h |
| 規制速度 | :80km/h* |
| 車線数 | :2車線 |
| 幅員 | :13.5m |

※関係機関と協議が必要

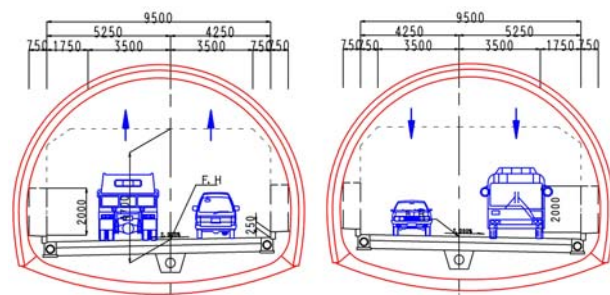
| | | 従来 | | 今回 | |
|-----------------------|-----|--------|--------------|-------------|-------------|
| | | 完成4車線 | 完成2車線(往復非分離) | 完成2車線(往復分離) | 完成2車線(往復分離) |
| 計画交通量(L=6km) | 台/日 | 8,100 | 7,600 | 8,000 | 8,000 |
| 川目IC~田の沢IC間(L=2.6km) | 台/日 | 4,000 | 3,900 | 4,000 | 4,000 |
| 田の沢IC~手代森IC間(L=3.4km) | 台/日 | 11,100 | 10,400 | 11,000 | 11,000 |

完成2車線 構造の検討③

〈従来〉
完成4車線



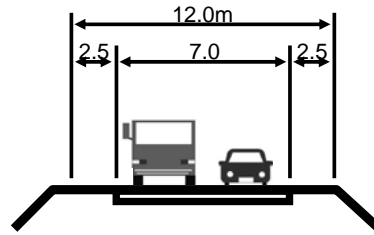
▲標準横断面



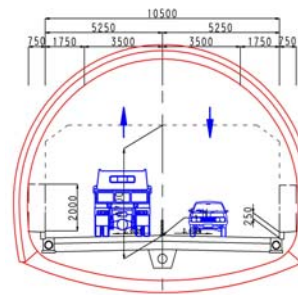
▲上下分離トンネル
(幅員 9.5m×2)

〈今回〉
完成2車線

【往復非分離】

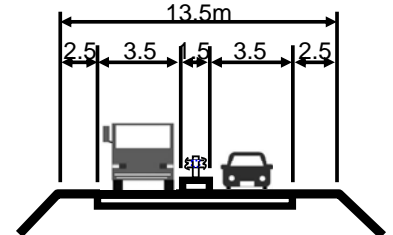


▲標準横断面

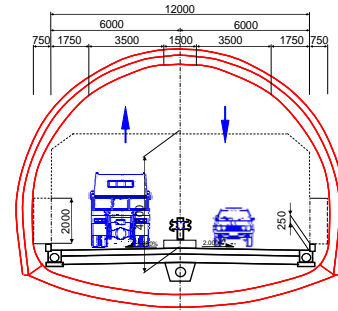


▲往復非分離トンネル
(幅員 10.5m)

【往復分離】



▲標準横断面



▲往復分離トンネル
(幅員 12.0m)

完成2車線 構造の検討④

[事業の概要]

| 区 分 | 従 来 | 今 回 | |
|---------|---|--|--|
| | 完成4車線 | 完成2車線(往復非分離) | 完成2車線(往復分離) |
| 主な事業の内容 | <ul style="list-style-type: none"> 切土、盛土 土工量≒257万m³ トンネル 2箇所×2本、延長 6,392m 橋 梁 2橋 法面工、擁壁工、排水工等 1式 舗 装 面積≒18万m² 用 地 面積≒30.5万m² | <ul style="list-style-type: none"> 切土、盛土 土工量≒190万m³ トンネル 2箇所、延長 3,241m 橋 梁 2橋 法面工、擁壁工、排水工等 1式 舗 装 面積≒11.7万m² 用 地 面積≒28.4万m² | <ul style="list-style-type: none"> 切土、盛土 土工量≒192万m³ トンネル 2箇所、延長 3,241m 橋 梁 2橋 法面工、擁壁工、排水工等 1式 舗 装 面積≒11.9万m² 用 地 面積≒28.5万m² |
| 事業費 | 300億円 | 236億円 | 257億円 |

[往復分離構造の機能]

往復の交通流を分離することにより、対向車線への逸走による重大事故を防止するとともに、道路中心線側の交通抵抗を減少させ高速度の走行を可能とする。



「往復分離構造」とする。