

とおかまち 一般国道253号 十日町道路における計画段階評価

1. 十日町地域の課題

① 災害による通行規制

- 現道区間は、山間部を通過することから、過去10年間(H20~H29)で毎年のように土砂災害による通行止めや、冬期の通行規制が発生。(図1)
- 特に、平成23年7月の新潟・福島豪雨では、土砂崩れによる9日間の通行止めが発生。

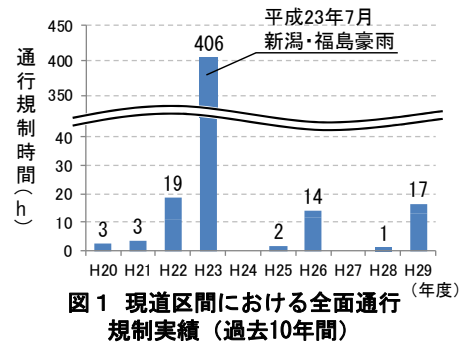


写真1 新潟・福島豪雨被災状況(H23.7)

写真2 斜面雪処理による片側交互通行規制状況

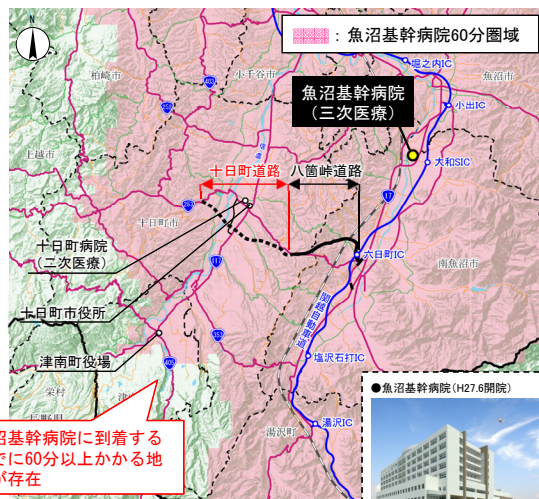


図2 魚沼基幹病院60分圏域

魚沼基幹病院に到着するまでに60分以上かかる地域が存在

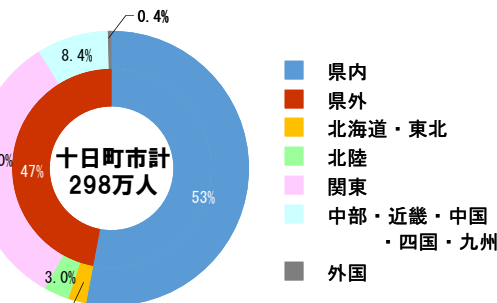


図3 観光入込客出発地割合

② 三次医療施設へのアクセス性

- 魚沼地域五市町の三次医療施設「魚沼基幹病院」が平成27年6月に開院するも十日町市南西部など、到着に60分以上かかる地区が存在。(図2)
- 十日町市・津南町から魚沼基幹病院への搬送件数は増加傾向にある一方で、現道区間の線形が悪いことにより、搬送時における振動や横揺れが救急患者への負担となっている。

③ 観光施設へのアクセス性

- 十日町市は、観光資源が豊富な地域であり、県外観光客の約7割が関東方面からの来訪であるが、道路ネットワークが脆弱であるため関越自動車道(六日町IC)からのアクセスに課題。(図3)

2. 原因分析

① 脆弱な道路ネットワーク

- 対象区間の現道では、連続雨量による事前通行規制区間が2区間あり、防災点検の要対策箇所が12箇所あるなど南魚沼地域と十日町地域を結ぶ主要幹線道路として、道路ネットワークが脆弱である。(図4)

② 厳しい縦平面線形

- 南魚沼地域と十日町地域を結ぶ主要幹線道路である国道253号は、丘陵部を通る道路であり、線形不良区間(曲線半径R=100m未満)が7箇所、急勾配区間(縦断5%以上)が6箇所存在する。(図4)

高速道路	防災点検要対策箇所
一般国道	市街地
主要地方道	小曲線区間 (R<100m)
一般都道府県道	急勾配区間 (i>5.0%)
市道(仮) 嵩山水沢線	トンネル構造
橋梁構造	

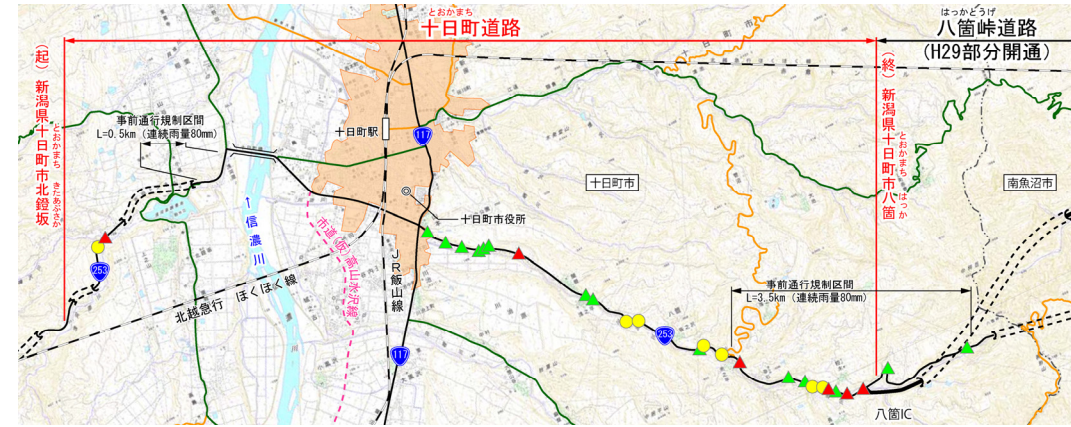


図4 現道状況

③ 広域交通体系の不足

- 十日町市の観光入込客数は近年増加傾向にある一方、県外観光客の多くを占める関東方面と接続する広域交通体系が不足。(図5)



写真3 大地の芸術祭拠点施設 越後妻有里山現代美術館『キナレ』



図5 十日町地域の主な観光地

3. 政策目標

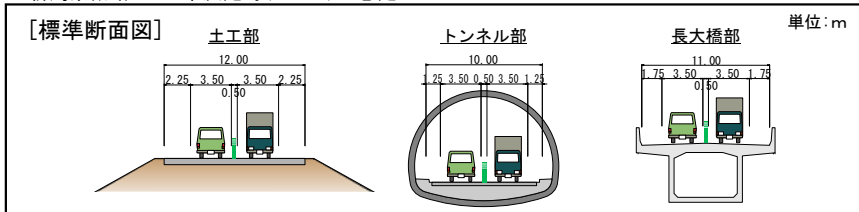
- ① 安全性・走行性向上
- ② 三次医療施設へのアクセス性向上
- ③ 観光振興の促進

とおかまち
一般国道253号 十日町道路における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	案A (L=約11.5km)			案B (L=約10.5km)			案C (L=約11.0km)			
	・十日町市街地へのアクセス性に配慮して、既成市街地へ可能な限り近接したルート。			・通過交通の速達性にも配慮して、起終点間を直線的に結節したルート。			・土砂災害等危険箇所を極力避けたルート。			
①安全性・走行性向上	◎	・急カーブや急勾配が解消し、走行性・安全性が向上する。 ・トンネル区間が全体の約40%となり、冬期の降積雪の影響が最も多い。	◎	・急カーブや急勾配が解消し、走行性・安全性が向上する。 ・トンネル区間が全体の約60%となり、冬期の降積雪の影響が2番目に多い。	◎	・急カーブや急勾配が解消し、走行性・安全性が向上する。 ・トンネル区間が全体の約65%となり、冬期の降積雪の影響が最も少ない。	◎	・急カーブや急勾配が解消し、走行性・安全性が向上する。 ・トンネル区間が全体の約65%となり、冬期の降積雪の影響が最も少ない。	◎	・急カーブや急勾配が解消し、走行性・安全性が向上する。 ・トンネル区間が全体の約65%となり、冬期の降積雪の影響が最も少ない。
②三次医療施設へのアクセス性向上	◎	・土工区間が全体の約50%となり、降雨等による土砂災害のリスクが最も高い。	◎	・土工区間が全体の約30%となり、降雨等による土砂災害のリスクが2番目に高い。	◎	・土工区間が全体の約25%となり、降雨等による土砂災害のリスクが最も低い。	◎	・土工区間が全体の約25%となり、降雨等による土砂災害のリスクが最も低い。	◎	・土工区間が全体の約25%となり、降雨等による土砂災害のリスクが最も低い。
③観光振興の促進	◎	・十日町市中心市街地へのアクセス性に優れ、観光支援効果が最も高い。	◎	・十日町市中心市街地へのアクセス性がやや劣り、観光支援効果が2番目に低い。	◎	・十日町市中心市街地へのアクセス性が他案より劣り、観光支援効果が最も低い。	◎	・十日町市中心市街地へのアクセス性が他案より劣り、観光支援効果が最も低い。	◎	・十日町市中心市街地へのアクセス性が他案より劣り、観光支援効果が最も低い。
④自然環境・社会環境への影響に配慮	◎	・圃場部を通過する区間が、ルート全体の約30%と最も少なく、自然環境への影響は最も小さい。 ・影響する集落数が12集落と最も多いため、社会環境への影響は最も大きい。	◎	・圃場部を通過する区間が、ルート全体の約30%と最も少なく、自然環境への影響は最も小さい。 ・影響する集落は11集落と2番目に多く、社会環境への影響は2番目に大きい。	◎	・圃場部を通過する区間が、ルート全体の約35%と他案より多く、自然環境への影響は最も大きい。 ・影響する集落は10集落と最も少ないため、社会環境への影響は最も小さい。	◎	・圃場部を通過する区間が、ルート全体の約35%と他案より多く、自然環境への影響は最も大きい。 ・影響する集落は10集落と最も少ないため、社会環境への影響は最も小さい。	◎	・圃場部を通過する区間が、ルート全体の約35%と他案より多く、自然環境への影響は最も大きい。 ・影響する集落は10集落と最も少ないため、社会環境への影響は最も小さい。
⑤将来道路網や土地利用計画など将来計画との整合に配慮	◎	・十日町市が将来、開発を計画しているエリアを通過しないため、開発への直接的な支援が難しい。	◎	・十日町市が将来、開発を計画しているエリアを通過するため、開発への支援が可能。	◎	・十日町市が将来、開発を計画しているエリアを通過するため、開発への支援が可能。	◎	・十日町市が将来、開発を計画しているエリアを通過するため、開発への支援が可能。	◎	・十日町市が将来、開発を計画しているエリアを通過するため、開発への支援が可能。
⑥コスト	約620億円			約580億円			約550億円			

※新潟県概略ルート帯決定時(H30.1)の想定コスト



		凡 例	
十日町道路	土工部		主要施設
	橋 梁		集 落
	トンネル		土砂災害等危険箇所
現況道路		圃 場	
市道 高山水沢線		雪崩危険箇所 (現道部および集落雪崩部)	
鉄 道		保 安 林	
河 川			

対応方針(案)：【案C】による対策が妥当

[計画概要]

- ・路線名：一般国道253号 十日町道路
- ・区 間：新潟県十日町市北鏡坂
～新潟県十日町市八箇
- ・概略延長：10.8km
- ・車線数：2車線
- ・種級区分：第1種第3級
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図7【案C】のとおり

(参考)当該事業の経緯

- ・H 6. 12：上越市～六日町(現南魚沼市)まで(約60km)が計画路線に指定
- ・H 8. 8：十日町市～六日町(現南魚沼市)まで(約13km)が調査区間に指定
- ・H30. 1：ルート帯決定【新潟県】
- ・H30. 4～：直轄による権限代行実施の検討を行うための調査を開始【国】
- ・H30. 12：第1回十日町道路技術検討委員会【国】
- ・H31. 2：第1回十日町道路技術検討委員会【国】
- ・H31. 3：新潟県へ直轄調査結果の送付【国】

地方の要望等

- H30. 11 十日町市長が国土交通省に新規事業化要望
- H30. 11 新潟県知事が国土交通省に権限代行による新規事業化要望
- H31. 2 新潟県知事が国土交通省に権限代行による新規事業化要望

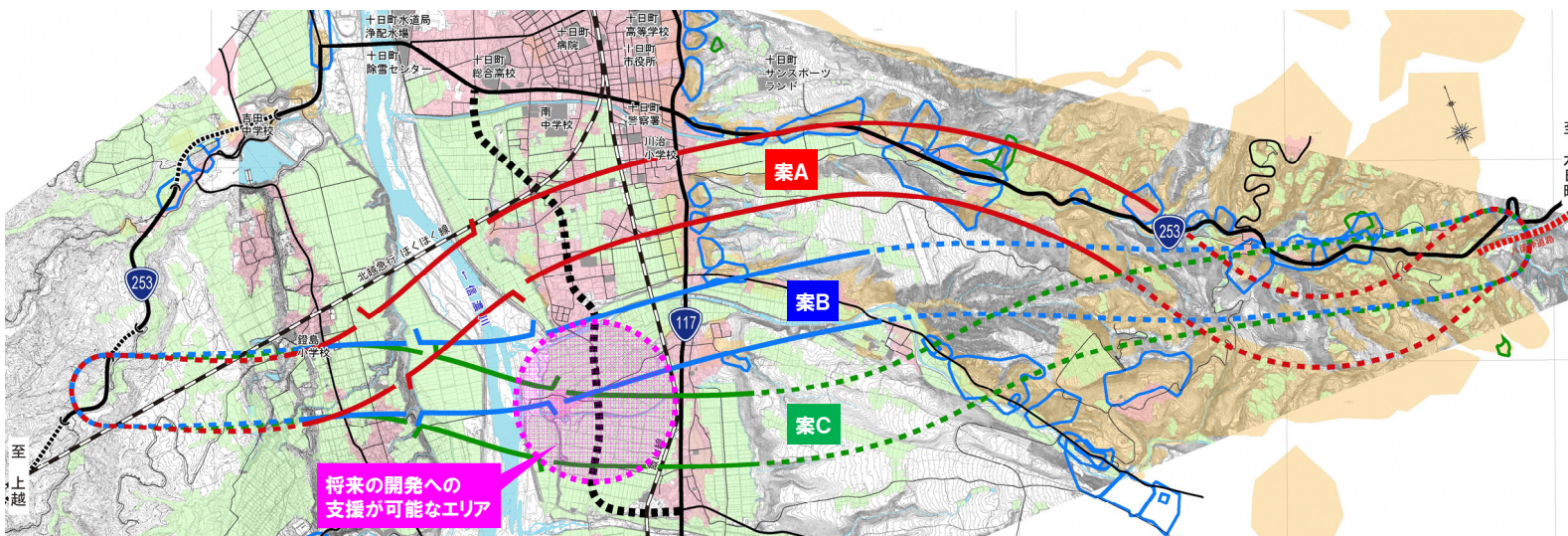


図7 一般国道253号(北鏡坂～八箇)における対策案