

一般国道7号 秋田南拡幅における計画段階評価

あきたみなみ

1. 当該地域の課題

①交通混雑による速度低下

○当該地域の国道7号は、日本海沿岸の南北方向の幹線機能を担っている重要な路線であるが、朝ピーク時に臨海十字路交差点(主要渋滞箇所)を起点として速度低下が発生。(図1)

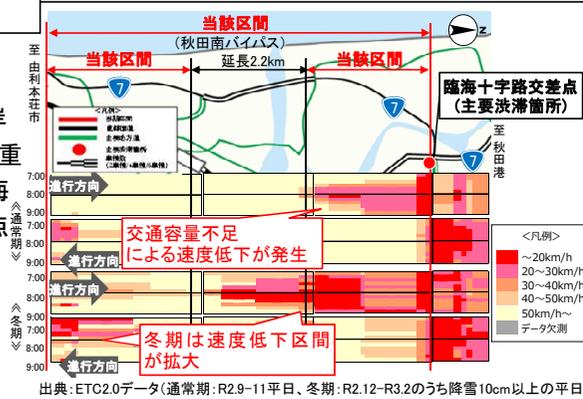


図1 国道7号の速度状況

②冬期の定時性が悪化

○冬期降雪時には、速度低下区間が拡大。(図1)
○当該区間は、通常期と比べ、冬期の所要時間はばらつきが増加しており定時性が悪化。冬期交通の信頼性確保が課題。(図2)

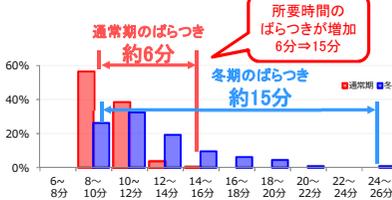


図2 所要時間のばらつき

③死傷事故が多発し安全性に課題

○当該区間の平均死傷事故率は、臨海十字路交差点で692件/億台キロと東北管内の国道7号でワースト1位となるなど事故が多発。(図3)
○事故類型では、追突事故が最も多く約6割となっており安全性に課題。(図4)

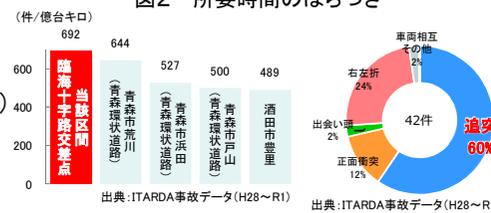


図3 東北の国道7号死傷事故率ワースト5

図4 当該区間の事故類型

④円滑な物流を阻害

○秋田港から本荘由利地域への輸入コンテナ貨物輸送量は10年間で約3倍に増加しており、特に本荘由利地域の電子部品製造工場で使用される化学工業品(化学薬品)の伸びが顕著になっており、渋滞により円滑な物流に支障。(図5、写真1)

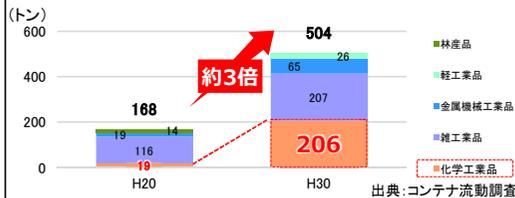


図5 秋田港から本荘由利地域への輸入コンテナ貨物輸送量



写真1 国道7号での渋滞状況

2. 原因分析

①交通容量の不足による渋滞の発生

○4車線区間に隣接した2車線のボトルネック区間であり、交通容量不足(混雑度1.38)による渋滞が発生。(図6、図7)

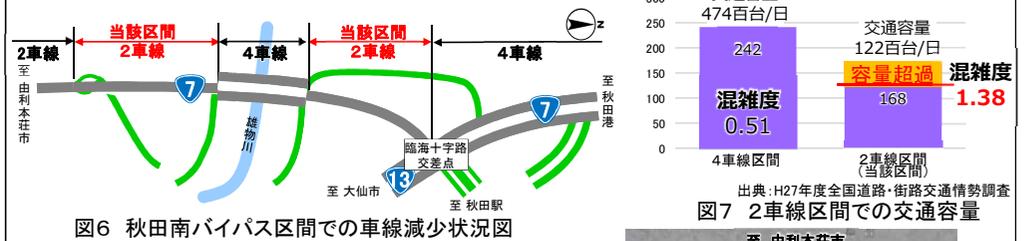


図6 秋田南バイパス区間での車線減少状況図

②吹雪等による走行環境の悪化

○当該区間は、日本海側からの吹雪による視界不良や降雪での路面状況の悪化により速度低下が発生しやすくなっている。(写真2)



写真2 国道7号の吹雪等による車両滞留状況

③速度低下時における追突事故

○当該区間における追突事故は、混雑時の旅行速度より低い状況で発生している割合が約半数。(図8)

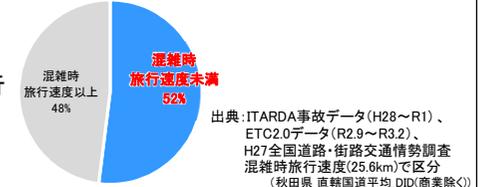


図8 追突事故発生箇所・時間の交通状況分析

④貨物車両が集中する物流経路

○秋田港を発着する本荘由利地域の貨物車両は、主要幹線道路である国道7号の当該区間に集中している状況であり、大型車混入率も高い。(図9・図10)

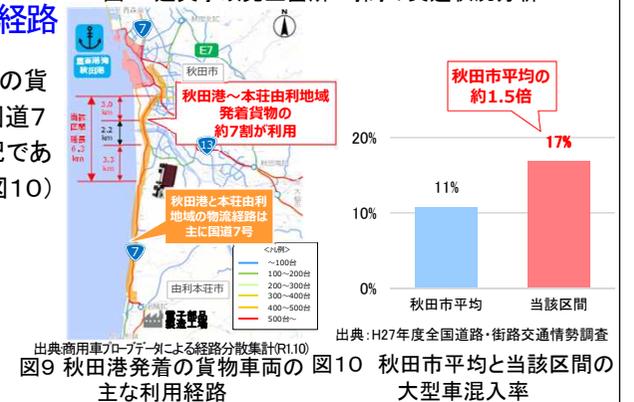


図9 秋田港発着の貨物車両の主な利用経路 図10 秋田市平均と当該区間の大型車混入率

3. 政策目標

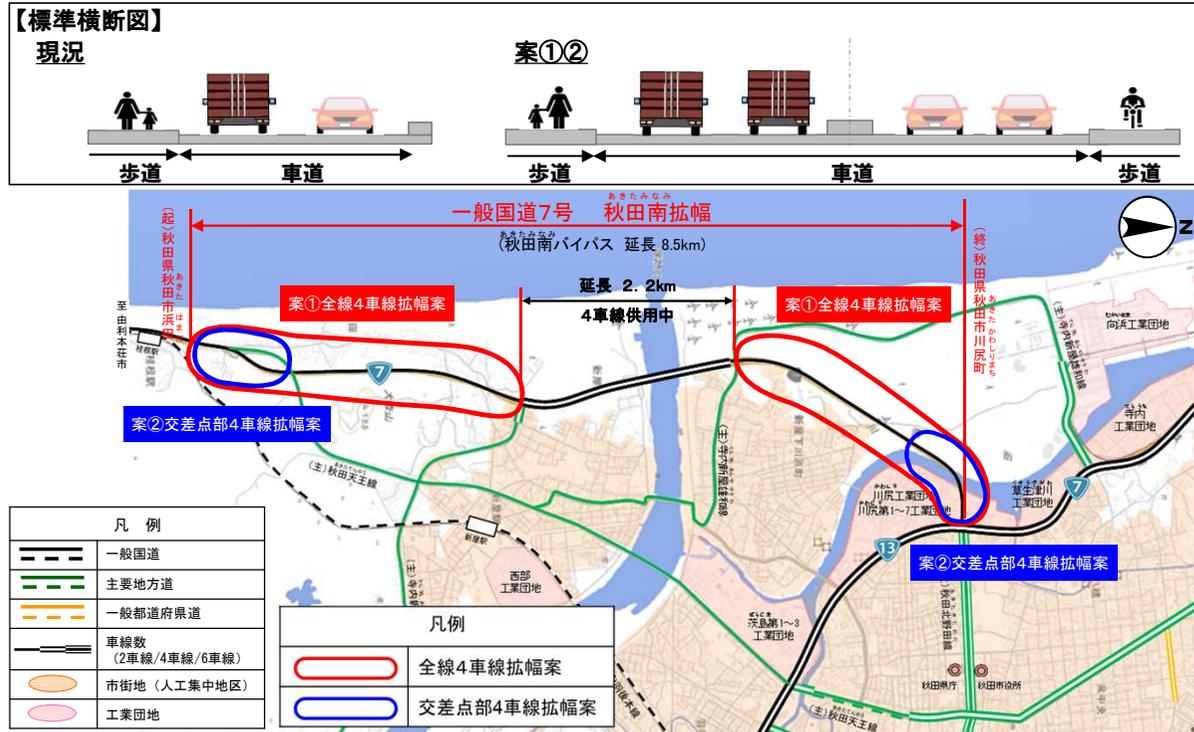
- ①交通容量確保による渋滞緩和
- ②冬期交通機能の確保
- ③交通安全の確保
- ④円滑な物流ルートの確保

一般国道7号 秋田南拡幅における計画段階評価

あきたみなみ

4. 対策案の検討

比較案	評価指標	【案①】全線4車線拡幅案		【案②】交差点部4車線拡幅案	
		全線の4車線拡幅により、交通容量と安全性を確保する案 延長 約6km		渋滞の起点となる交差点部の4車線拡幅により、交通容量と安全性を確保する案 延長 約2km	
政策目標	交通容量確保による渋滞緩和	○	・交通容量が確保されることで、旅行速度が向上。	○	・交通容量が確保されることで、旅行速度が向上。
	冬期交通機能の確保	○	・吹雪等による速度低下	△	・4車線拡幅により速度向上が期待出来る。
		○	・冬期交通の信頼性	△	・2車線化区間が残るため、冬期交通の信頼性が確保出来ない。
	交通安全の確保	○	・渋滞緩和により、渋滞に起因する事故の減少が期待出来る。	○	・渋滞緩和により、渋滞に起因する事故の減少が期待出来る。
円滑な物流ルートの確保	○	・秋田港から本荘由利工業団地への所要時間が短縮する。 (所要時間 約68分⇒約65分)	○	・秋田港から本荘由利工業団地への所要時間が短縮する。 (所要時間 約68分⇒約67分)	
その他	環境への影響	△	・地形変化が多く、自然環境への影響が大きい。	○	・地形変化が少なく、自然環境への影響は少ない。
	工事中の影響	○	・現道交通の影響は少なく、施工性が良い。	○	・現道交通の影響は少なく、施工性が良い。
	経済性(参考)	概算事業費 約110億円		概算事業費 約90億円	



対応方針(案): 案①全線4車線拡幅案による対策が妥当
【計画概要】

- ・路線名: 一般国道7号
- ・区間: 秋田県秋田市浜田 ~ 秋田県秋田市川尻町
- ・概略延長: 約6km
- ・車線数: 4車線
- ・設計速度: 80km/h
- ・概ねのルート: 図11の案①全線4車線拡幅案の通り

(参考) 当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

- ・昭和50年10月 都市計画決定 (W=30m)

地域の要望等

- ・令和 2年 6月 秋田国道協議会・秋田市が4車線化早期事業化を要望
- ・令和 2年10月 秋田国道協議会・秋田南バイパス4車線化促進期成同盟会が4車線化早期事業化を要望
- ・令和 2年11月 秋田県が4車線化早期事業化を要望
- ・令和 3年 6月 秋田国道協議会・秋田南バイパス4車線化促進期成同盟会・秋田市が4車線化早期事業化を要望
- ・令和 3年11月 秋田国道協議会・秋田南バイパス4車線化促進期成同盟会・秋田市が4車線化早期事業化を要望
- ・令和 3年12月 秋田県が4車線化早期事業化を要望
- ・令和 4年 1月 秋田市が4車線化早期事業化を要望
- ・令和 4年 2月 秋田県が4車線化早期事業化を要望

図11 秋田南拡幅における対策案検討