

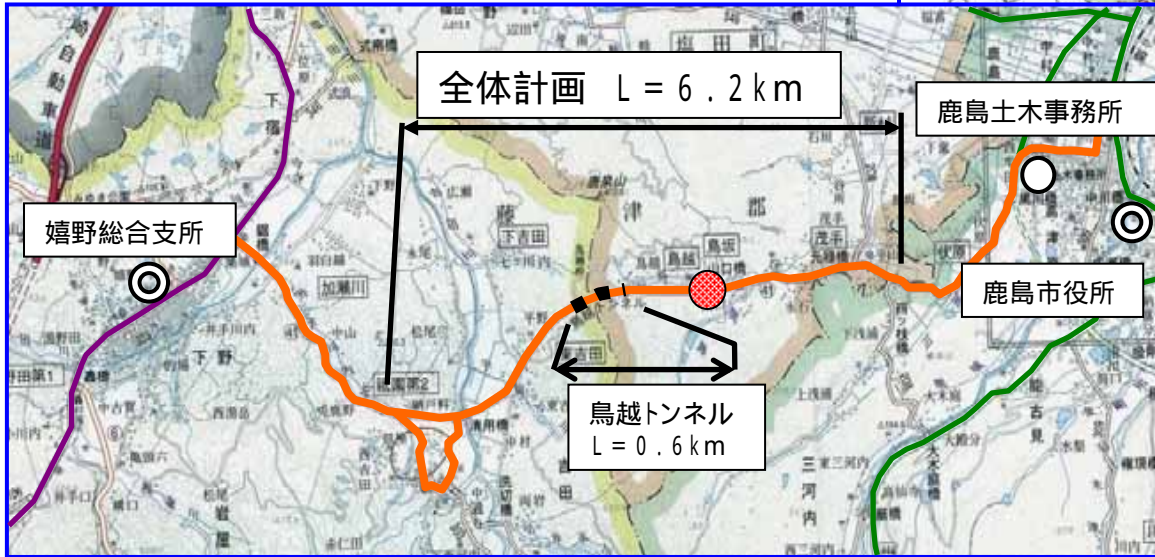
道路事業事後評価



県土づくり本部
交通政策部
道路課

主要地方道 鹿島嬉野線 道路改良事業

佐賀県の将来道路網図



 交通量調査区間

事業概要

工事箇所 嬉野市塩田町谷所～嬉野市嬉野町吉田

工期 平成 7年度～平成13年度

事業費 約 81億円

事業目的

- ・災害時に救急活動を支える第2次緊急輸送道路として指定されているため、円滑な交通を確保する。
- ・急勾配、急カーブの連続する鳥越峠を含む区間の改良を行い、円滑な走行性及び安全性を確保する。



事業による環境の変化

- ・道路開通後、沿道に農特産物販売所(まんぞく館)やパン工房等ができるなど、地域活動の発展に寄与している。



手作りパン工房



吉田地域農特産物販売所(まんぞく館)

道路状況の変化

着工前(3,227台/日)



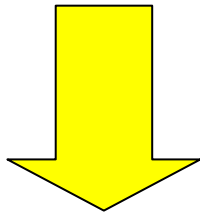
着工後(7,263台/日)



事業の効果

交通量の増加

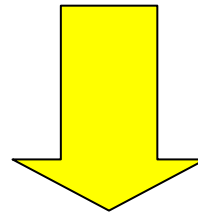
平成11年度調査
3,227台/日



125%増

平成17年度調査
7,263台/日

大型車交通量
230台/12h



67%増

大型車交通量
384台/12h

事業の効果

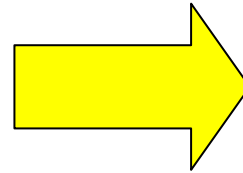
交通量の増加

交通事故(対人事故、死亡事故) の減少

H8 ~ H12 (5年間)

対人事故 6件

死亡事故 2件



H13 ~ H17 (5年間)

対人事故 1件

死亡事故 0件

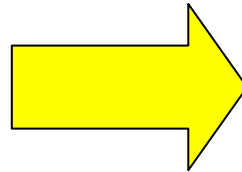
事業の効果

交通量の増加

交通事故(対人事故、死亡事故)
の減少

旅行速度の向上(時間短縮効果)

平成11年度調査
40.7 km / h



平成17年度調査
45.1 km / h

利用者等の意見

- ・鹿島～嬉野間の移動が早くなり、便利になった。
また見通しが良くなり、安全に通行できるようになった。
- ・沿線に直売所等ができたことにより、賑やかになった。
- ・自転車での峠越えが楽にできるようになった。
また夜間にはトンネルの照明により安全に通行することができる。
- ・交通量、特に大型車の量が増え、スピードも出すために道路の横断が危険になった。

今後の課題

交通事故について

- ・開通後、交通量が約2倍に増加しており、あわせて交通事故の件数も約2倍に増加しているが、事故率は減少している。
- ・対人事故及び死亡事故は開通後大幅に減少している。

事業区間の事故件数

	事故件数			うち 対人
	軽傷	重傷	死亡	
H 8	3	0	0	0
H 9	2	1	0	2 (軽傷2)
H 10	2	0	0	2 (軽傷2)
H 11	3	0	0	0
H 12	2	0	2	2 (死亡2)
H 13	4	0	0	0
H 14	3	1	0	1 (重傷1)
H 15	4	0	0	0
H 16	5	0	0	0
H 17	6	0	0	0

	事故件数			対人
	軽傷	重傷	死亡	
H 8 ~ ~ H 12	12	1	2	6
H 13 ~ ~ H 17	22	1	0	1

事故発生状況(H13~H17)(件数)

発生箇所(道路形状)	発生時間帯		発生原因	
	昼	夜		
交差点	6	18	単独事故	8
			衝突事故	7
			停止車両への追突	6
単路	17	5	交差点右左折時	1
			その他	1
				23
			23	23

死傷事故率(件/億台・km)

	交通量(台/日)	事故件数(件)	死傷事故率
完成供用前(H11)	3,227	3	41.1
完成供用後(H17)	7,263	6	36.5

県管理道路	H 11	H 15
全道	66	124
主要地方道	59	117

事故危険箇所に対する対策

- 佐賀県公安委員会及び国土交通省九州地方整備局、佐賀県、各関係市町の道路管理者が合同で各箇所の点検を実施し、各々の事故発生特性を踏まえ立案する。
- 個別の対応については、道路管理者と交通管理者(現地警察署)と協議を行い、決定する。

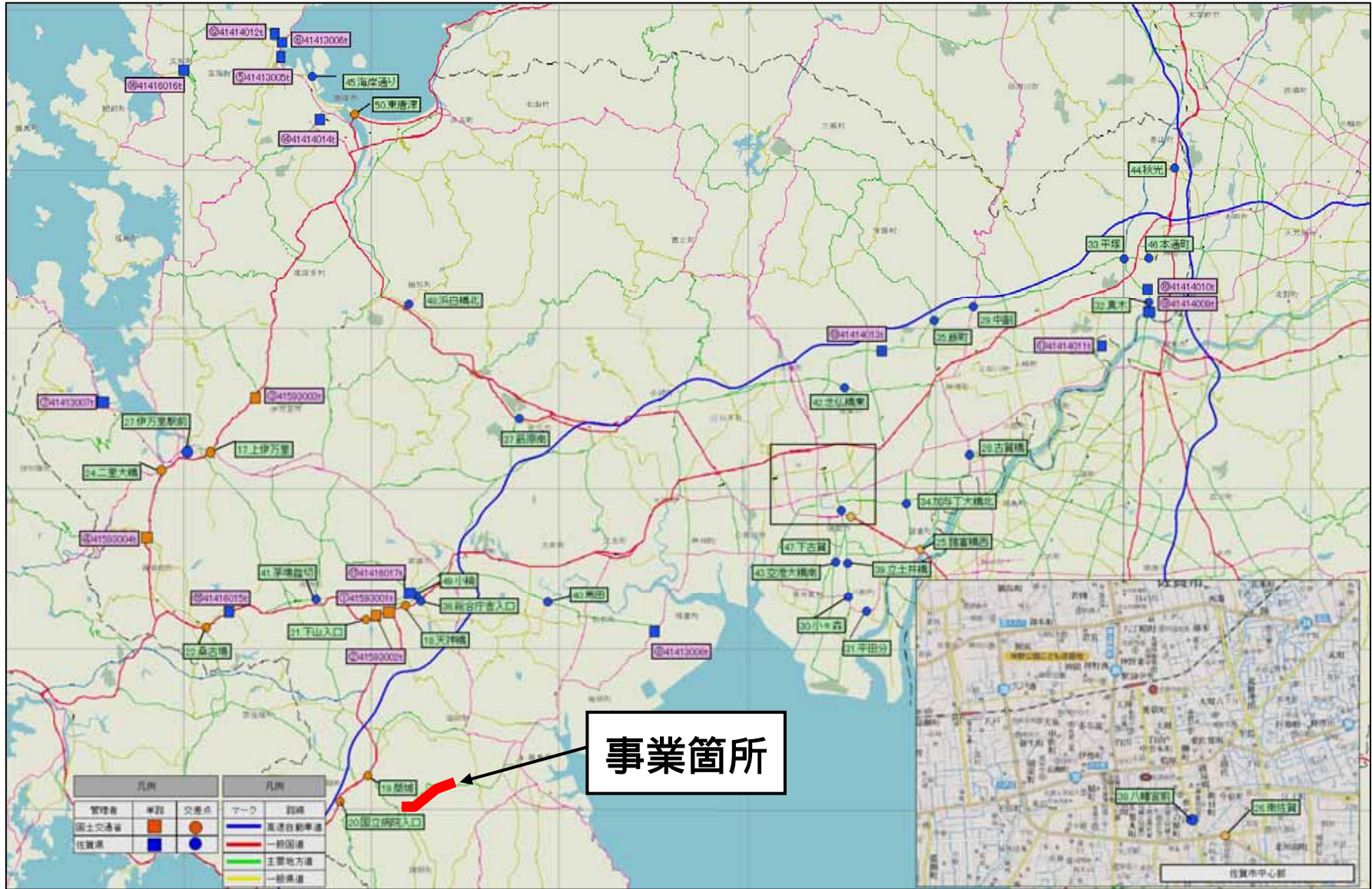
事故危険箇所とは

- ・10年に一度の死亡事故が再起する可能性がある箇所
- ・当該箇所の事故率が幹線道路の平均事故率の5倍以上の箇所
- ・上記基準に準ずる箇所のうち、交通事故が多発するおそれ大きいと認められ、緊急的、集中的な対策が必要な箇所

現在までの対策状況

事故危険箇所数・国 13箇所 県 37箇所 計 50箇所
県分のうちH18未完了 15箇所(進捗 41%)

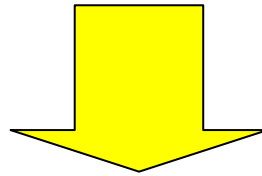
事故危険箇所一覽



今後の課題

維持管理について

- ・今後の更に厳しい財政状況のもとであっても、適切な維持管理は行う必要がある。そのためには、道路構造物を含む道路の状態を客観的に把握・評価し、最適な対策を決定できるシステムの構築が必要である。



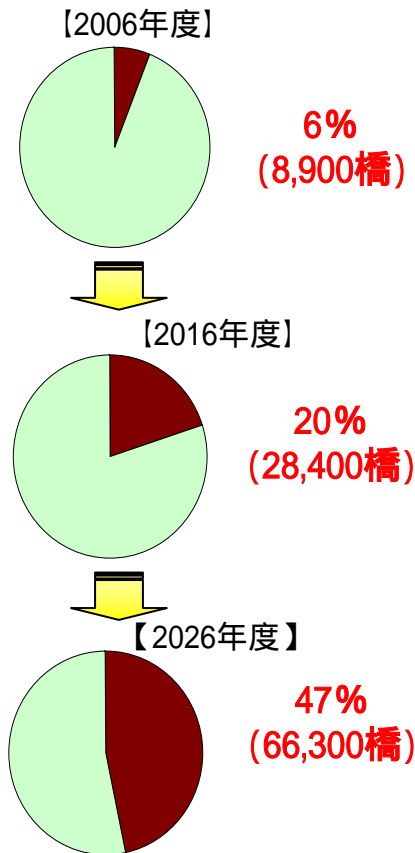
- ・現在、高齢化が飛躍的に増大する道路橋について、長寿命化修繕計画に策定に向けて準備を行っている。また、舗装についても路面性状調査を行う等、準備を行っている。
- ・この計画策定により、信頼性・安全性の確保、維持管理費用の縮減効果が見込まれる。

長寿命化修繕計画について

今後、老朽化する道路橋が急速に増大。今後、その補修費が一時期に集中し、県財政を圧迫することが懸念される。従来の事後的な修繕及び架替えから、予防的な修繕及び計画的な架替えへと転換を図り、計画的な維持管理を行うことで維持管理費の縮減を図る必要がある。

高齢化橋梁の増加

一般道路における橋梁のうち、建設後50年以上のものは、今後20年間で47%に増加。



全橋梁数は約14万橋(全国)

長寿命化修繕計画

対象橋梁の健全度把握(点検)

予防的な修繕に向けて

事後的な修繕・架替え

長寿命化修繕計画の策定

【内容】

計画的な維持管理を行うため、橋梁補修計画を策定
(対策内容、点検時期、対策時期等)

予防的な修繕による橋梁の長寿命化

長寿命化修繕計画の策定による効果

橋梁の信頼性・安全性の確保
維持管理費用の縮減