

暫定2車線区間の対応について

国土強靱化に資する道路ネットワークの機能強化(令和3年度補正、令和4年度)

※令和4年度国土交通省予算決定概要
令和3年12月24日

【財政融資資金 計0.5兆円(令和3年度補正:0.3兆円、令和4年度当初:0.2兆円)】

財政投融資を活用して、暫定2車線区間の機能強化による安全性・信頼性の向上を行う。

<金利負担軽減の活用等>

超長期(35年)
・固定等の財政融資
0.5兆円の追加

(財投活用による効果)
機構:0.25兆円程度の
金利負担の軽減

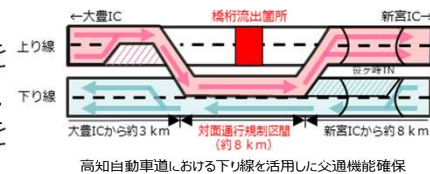
0.25兆円程度の事業を実施
(財投活用による整備予定箇所)
○暫定2車線区間における4車線化の実施

<事業(例)>

【4車線化の効果の例】

平成30年7月豪雨

高知道において、上り線の橋梁が落橋したが、下り線を活用し、被災6日後に暫定2車線で一般車両の交通機能を確保



令和2年7月豪雨

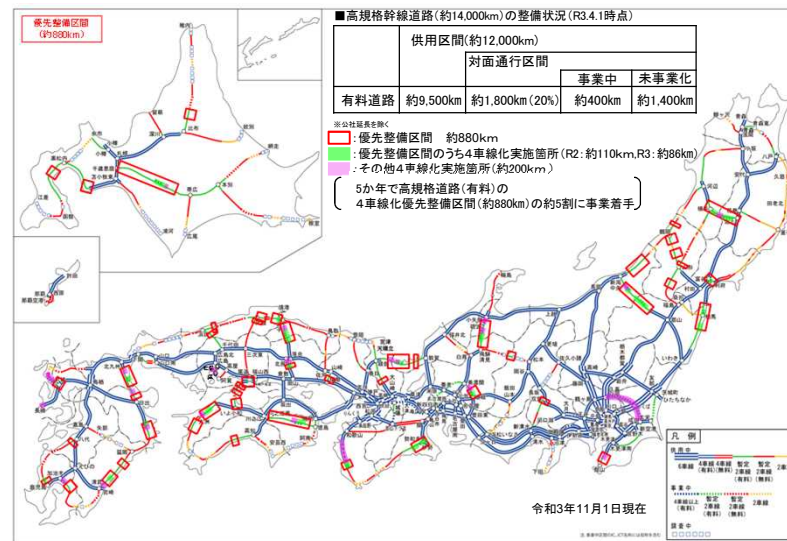
九州道(横川~溝辺鹿児島空港)において、4車線のうち被害のない2車線を活用し、約8時間で一般車両の下り線の通行を確保。また、約19時間後には一般車両の上下線の交通機能を確保



九州自動車道(横川~溝辺鹿児島空港)の被害状況

【事業内容】

防災・減災、国土強靱化の推進など安全・安心の確保のため、
暫定2車線区間における4車線化による機能強化



暫定2車線区間における4車線化の進め方

対面通行の暫定2車線区間(約3,400km うち有料約1,800km)

※R1.9時点 事業化済延長200kmを含む

R1.9

優先整備区間(約880km)を選定

<解決すべき課題>

以下の3つの観点から課題を指標化し、評価

○時間信頼性の確保の観点 ○事故防止の観点 ○ネットワークの代替性確保の観点

財投等による投資余力の規模を踏まえ、各指標において、
課題が顕著な箇所を4車線化の実施箇所として選定

R2.3

R2年度財政投融资等を活用し、15箇所約110kmを事業化

R3.3

R2年度補正、R3年度財政投融资等を活用し、14箇所約86kmを事業化

R4.3(今回)

R3年度補正、R4年度財政投融资等を活用し、7箇所約43kmを事業化

残りの区間については、財源の確保状況を踏まえ、順次事業化

(10~15年での完成を目指す)

これまでと今回の4車線化の選定の考え方

| | | 選定の考え方 | 解消すべき課題の観点 | | |
|---|----------------------------|---|------------|------|--------------|
| | | | 時間信頼性の確保 | 事故防止 | ネットワークの代替性確保 |
| H21 | 第4回 国幹会議 (上信越道 他5路線) | ・交通量が多く、渋滞や事故が多発していること | ○ | ○ | |
| H28 | 第9回 事業評価部会 (常磐道) | ・交通集中等によるサービス水準の低下 ・反対車線への突破事故の発生 | ○ | ○ | |
| H28 | 第24回 国幹部会 (常磐道 他4路線) | ・暫定2車線区間における速度が近傍の4車線化区間の平常時の速度に比べ、著しく低下(概ね▲25%)している箇所 | ○ | | |
| H30 | 第16回 事業評価部会 (圏央道 他3路線) | <圏央道> ・放射方向の高速道路とのJCT周辺で慢性的な渋滞が発生 ・交通事故起因の通行止めに伴う交通機能の低下 <他3路線> ・交通集中等によるサービス水準の低下 ・反対車線への突破事故の発生 ・夜間工事による通行止めの発生 | ○ | ○ | |
| H31 | 第32回 国幹部会 (16箇所 約85km) | ・重要インフラの緊急点検を踏まえた土砂災害の危険性が高い箇所のうち、特にネットワークが寸断する可能性が高い箇所 | | | ○ |
| R1.9「高速道路における安全・安心基本計画」を策定し、 <u>時間信頼性の確保</u> 、 <u>事故防止</u> 、 <u>ネットワーク代替性の確保</u> の3つの観点から優先整備区間880kmを選定 | | | | | |
| R2 | 第37回 国幹部会 (15箇所 約110km) | 時間信頼性の確保 : 渋滞多発箇所 事故防止 : 道路構造が厳しい事故集中箇所 ネットワーク代替性の確保: 大雪による立ち往生が発生した急勾配箇所 トンネル大規模修繕箇所 ^{※1} | ○ | ○ | ○ |
| R3 | 第49回 国幹部会 (14箇所 約86km) | 時間信頼性の確保 : 渋滞多発箇所 事故防止 : 事故多発箇所 ネットワーク代替性の確保 : 並行現道による課題がある箇所 トンネル大規模修繕箇所 ^{※1} 本線が被災した箇所 | ○ | ○ | ○ |
| R4 | 第52回 国幹部会 (7箇所 約43km) | 時間信頼性の確保 : 渋滞多発箇所 事故防止 : 事故多発箇所 ネットワーク代替性の確保 : 雪による立ち往生の可能性が高い区間 並行現道による課題がある箇所 | ○ | ○ | ○ |

※1: 長期通行規制が予定されている箇所(トンネルインバート設置工事等に伴う迂回路として4車線化を実施)。

4車線化候補箇所の選定の考え方

| 選定の考え方 | 対象区間 |
|---|---|
| 時間信頼性の確保の観点 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 渋滞多発区間 ・ 福島県の復興・再生のため、特に機能強化が必要とされる常磐道(広野～浪江)のうち過去5年において渋滞回数が平均2回／年以上 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 常磐道(広野～ならばスマート) |
| 事故防止の観点 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 事故集中区間 ・ 500m区間で、過去5年において事故件数が平均3回／年以上または、事故件数が平均2回／年以上かつ死傷事故が複数回発生 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 道東道(トナム～十勝清水) ・ 東九州道(津久見～佐伯) |
| ネットワークの代替性確保の観点 | |
| 雪による立ち往生の可能性が高い区間 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 積雪地かつ最急勾配が4%より大きい区間のうち過去5年間の平均累積降雪量が50cm/年以上 ■ 本線において、雪による立ち往生の実績がある区間 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 東海北陸道(福光～南砺スマート) ・ 米子道(溝口～米子) ・ 浜田道(大朝～旭) |
| 並行現道に課題(事前通行規制区間) | |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 過去5年間に事前通行規制の実績がある区間 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 舞鶴若狭道(小浜西～小浜) |

※環境アセスメントが未了等のため事業環境が整っていない区間や、近年の対策により渋滞が大幅に減少している区間を除く

4車線化候補箇所

