

暫定2車線区間の対応について

4車線化の個別箇所一覧

路線名	起終点	対策延長
どうとう 道東自動車道	と かし し みず トマムIC～十勝清水IC	約5.9km
じょうぼん 常磐自動車道	ひろの 広野～ならばSIC	約5.6km ※1
とうかい ほくりく 東海北陸自動車道	ふく みつ なんと 福光～南砺SIC	約4.6km
まいづる わかさ 舞鶴若狭自動車道	おばまし おばま 小浜西IC～小浜IC	約7.6km
よなご 米子自動車道	みぞ ぐち よなご 溝口IC～米子IC	約4.8km
はまだ 浜田自動車道	おおあさ あさひ 大朝IC～旭IC	約11.2km
ひがしきゅうしゅう 東九州自動車道	つくみ さいき 津久見IC～佐伯IC	約3.3km

※1: ならばSIC～常磐富岡のすりつけ含む。

道東自動車道(トナム～十勝清水)

<事故防止>



道東自動車道 (トナム～十勝清水)

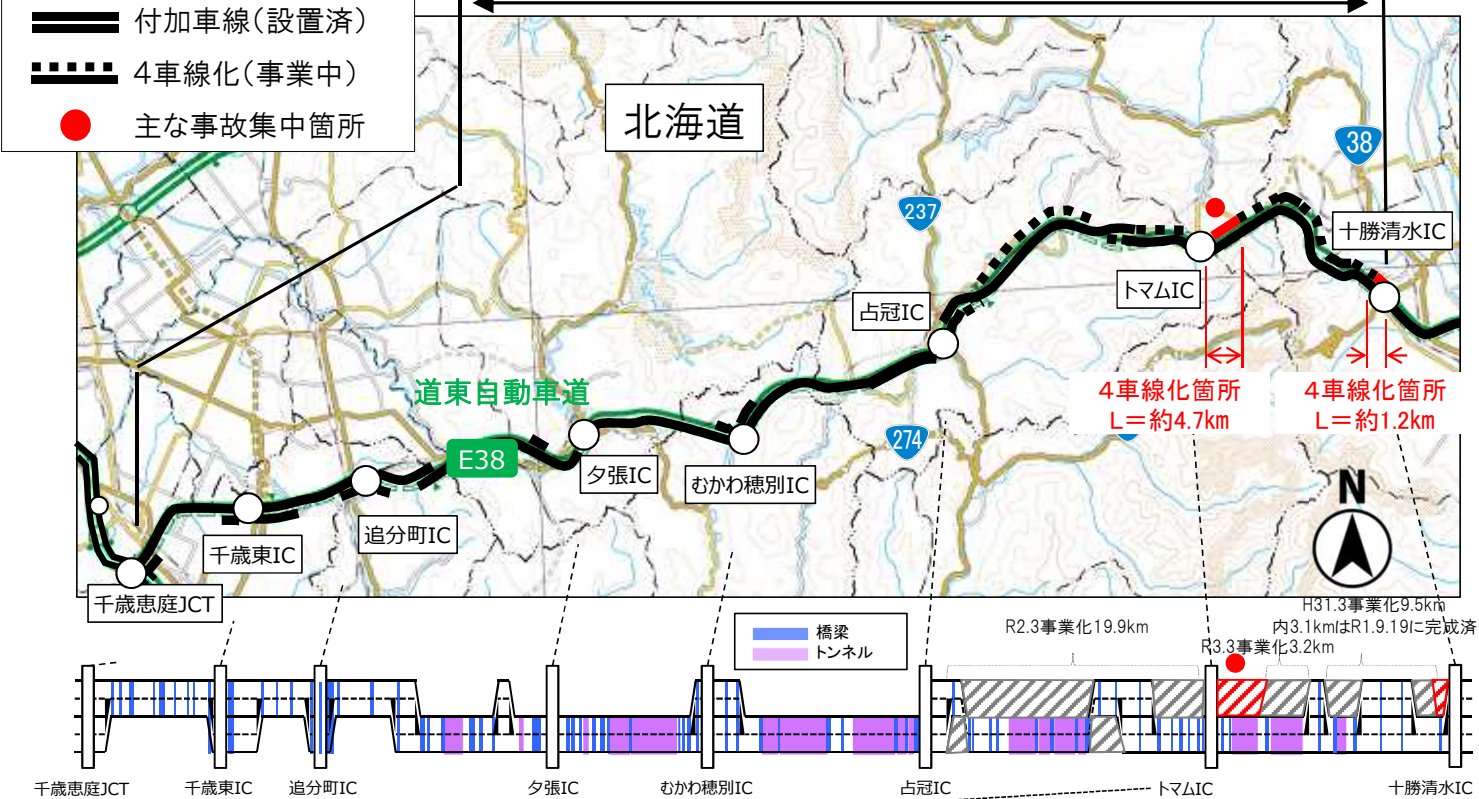
延長	: 20.9km
R2交通量	: 6,400台/日
死傷事故件数	: 15件
死傷事故率	: 4.7件/億台km
	<H28-R2>
	<H28-R2>

《事故状況》

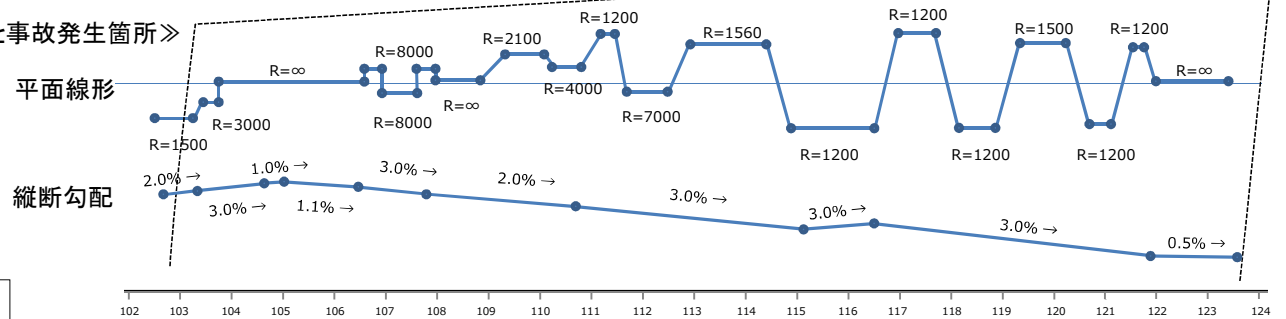


- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 4車線化(事業中)
 - 主な事故集中箇所

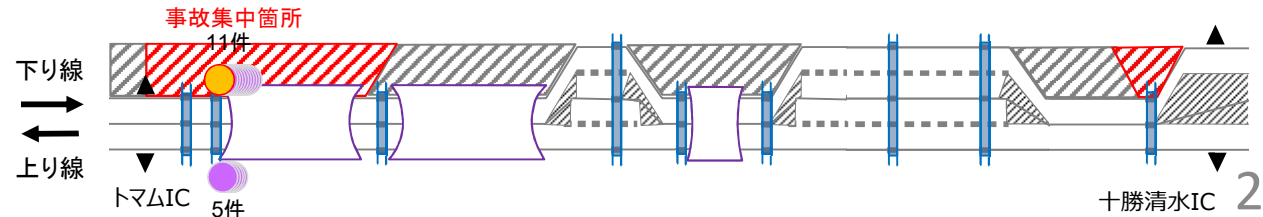
優先整備区間
道東自動車道 千歳恵庭JCT～十勝清水IC
(L=124km、うち未対策区間 64km)



《道路構造と事故発生箇所》



- 【凡例】
- 橋
 - トンネル
 - 死傷事故
 - 上記以外の事故



事業費：280億円

常磐自動車道(広野～ならばSIC)

<時間信頼性(渋滞)>



常磐自動車道(広野～ならばSIC)
 延長 : 5.3km
 R2交通量 : 11,800台/日
 渋滞回数 : 12回
 <H28-R2>

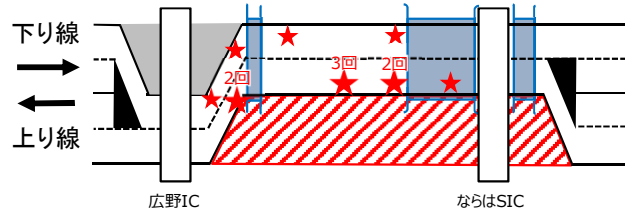
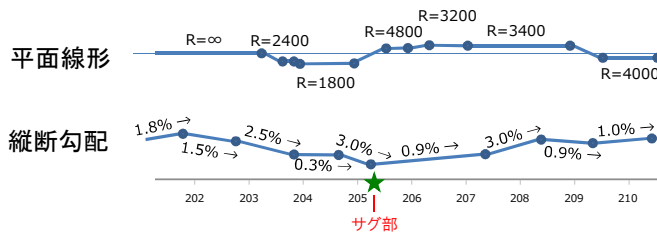


<<渋滞状況>>

【凡例】

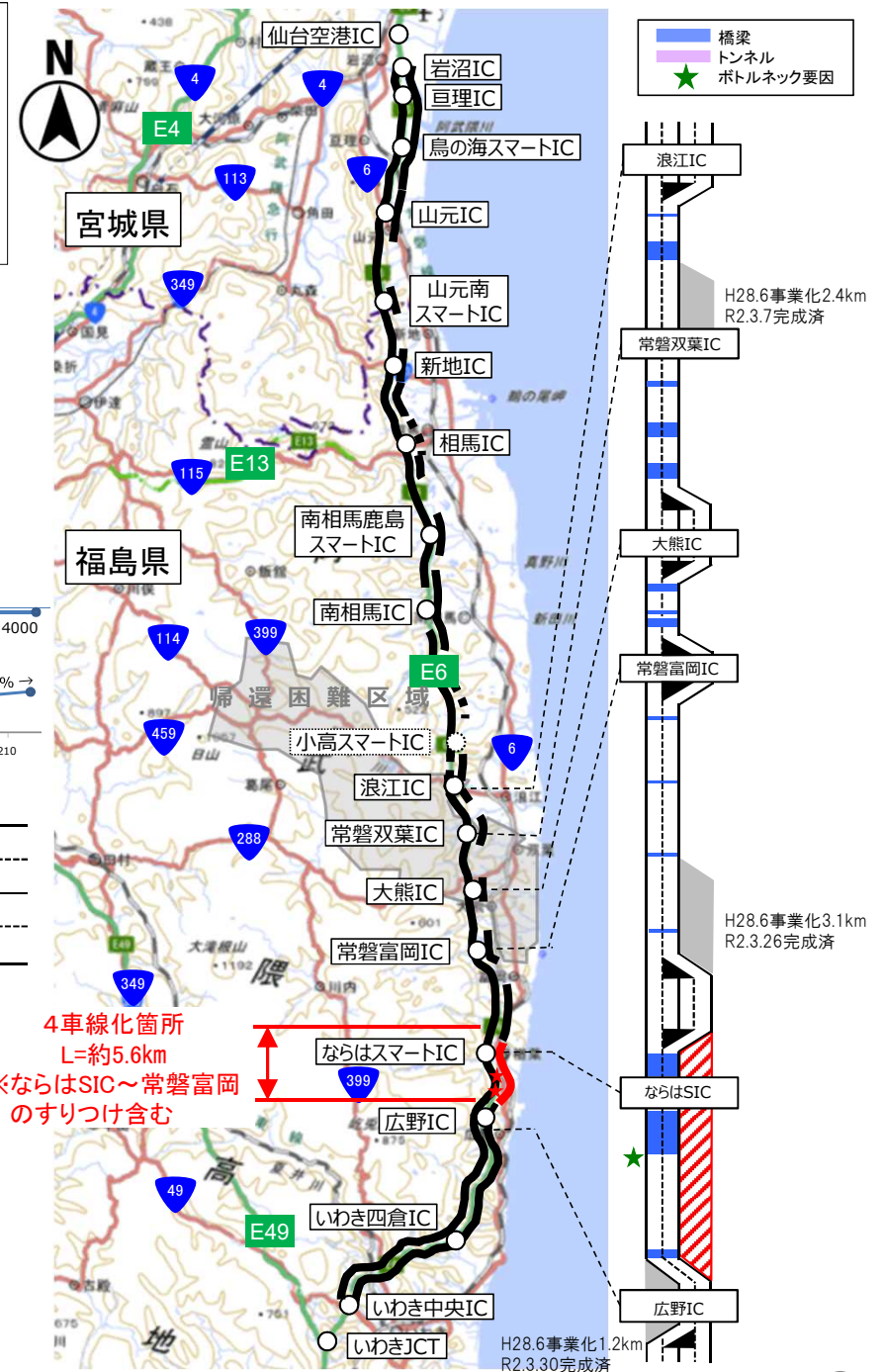
- 事業化箇所
- ▬ 付加車線(設置済)
- ▬ 4車線化(事業中)
- ★ 主な渋滞箇所

<<道路構造と渋滞発生箇所>>



【凡例】

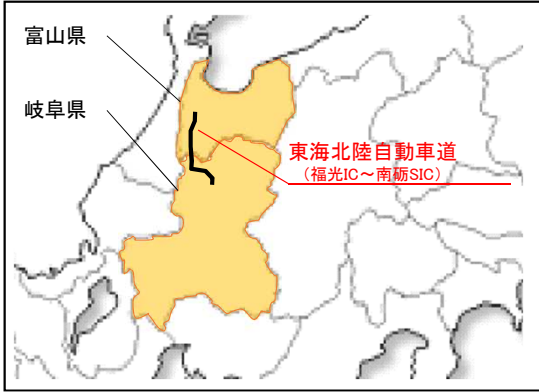
- 橋
- ★ 主な渋滞箇所
- ★ ボトルネック要因



事業費 : 310億円

※ならばSIC～常磐富岡のすりつけ90億円含む

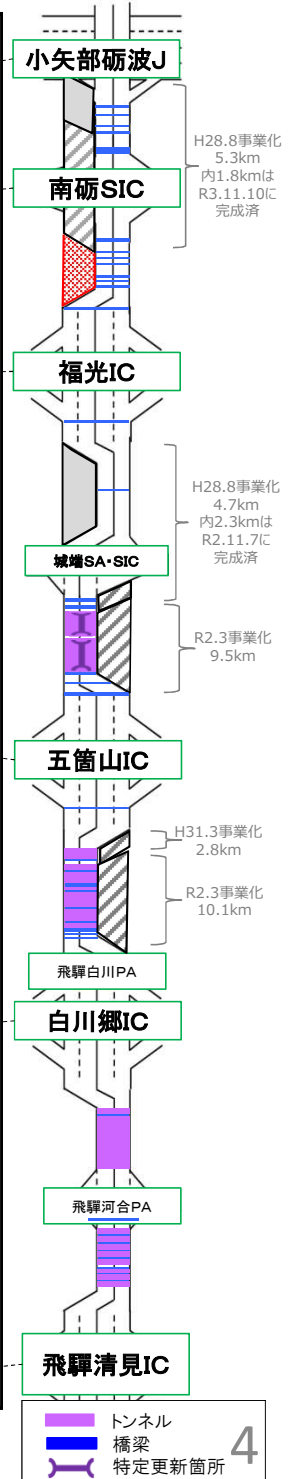
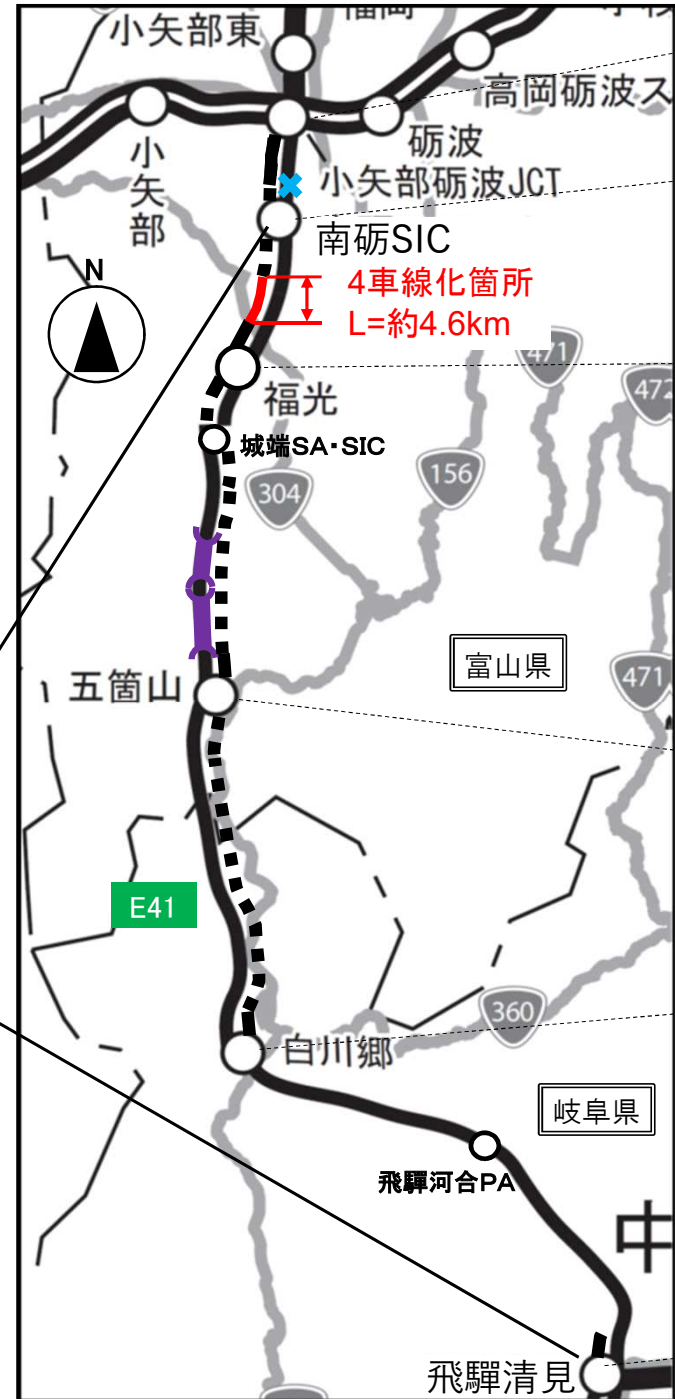
東海北陸自動車道(福光～南砺SIC) <NWの代替性確保(立ち往生実績)>



東海北陸自動車道(福光～南砺SIC)
 延長 : 7.7km
 R2交通量 : 6,200台/日

【凡例】

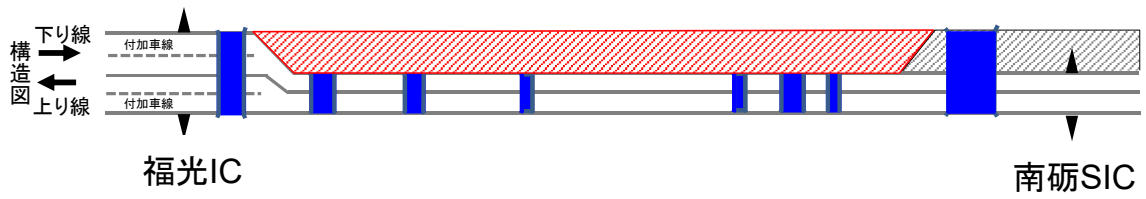
- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 4車線化(事業中)
- ✕ 積雪時立ち往生発生箇所



積雪期の立ち往生実績

	過去5年間 (H28～R2)	
	発生日	時間
立ち往生実績	R3.1.9	約50時間

優先整備区間
 とうかいほくりく
 東海北陸自動車道
 ひだきよみ なんと
 飛騨清見IC～南砺SIC
 (L=64km、うち未対策区間28km)



事業費：80億円

- トンネル
- 橋梁
- 特定更新箇所

まいづるわかさ 舞鶴若狭自動車道 (小浜西～小浜)

<NWの代替性確保(並行現道課題)>



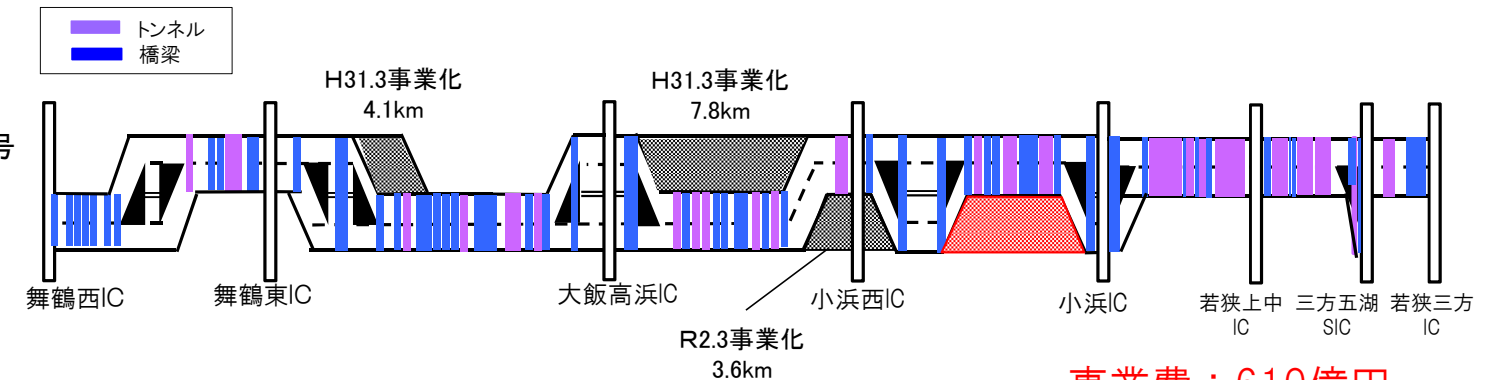
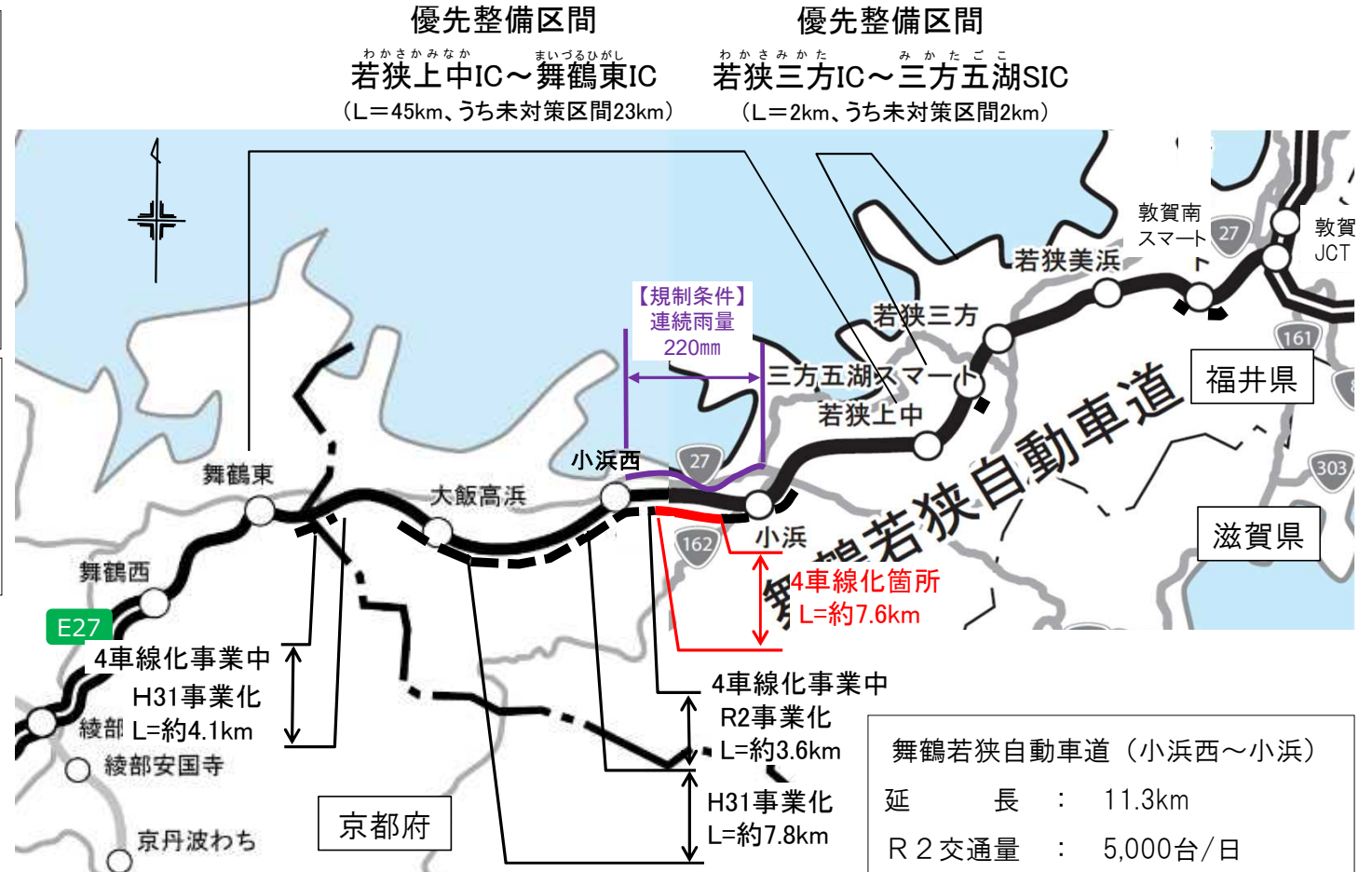
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 4車線化(事業中)
 - 並行現道 事前規制範囲

≪並行現道の事前通行規制箇所≫



異常気象時通行規制区間通行止め実績(国道27号)

	過去5年間 (H28～R2)	
	発生日	時間
事前通行規制	H29.10.22 (台風21号)	13:30

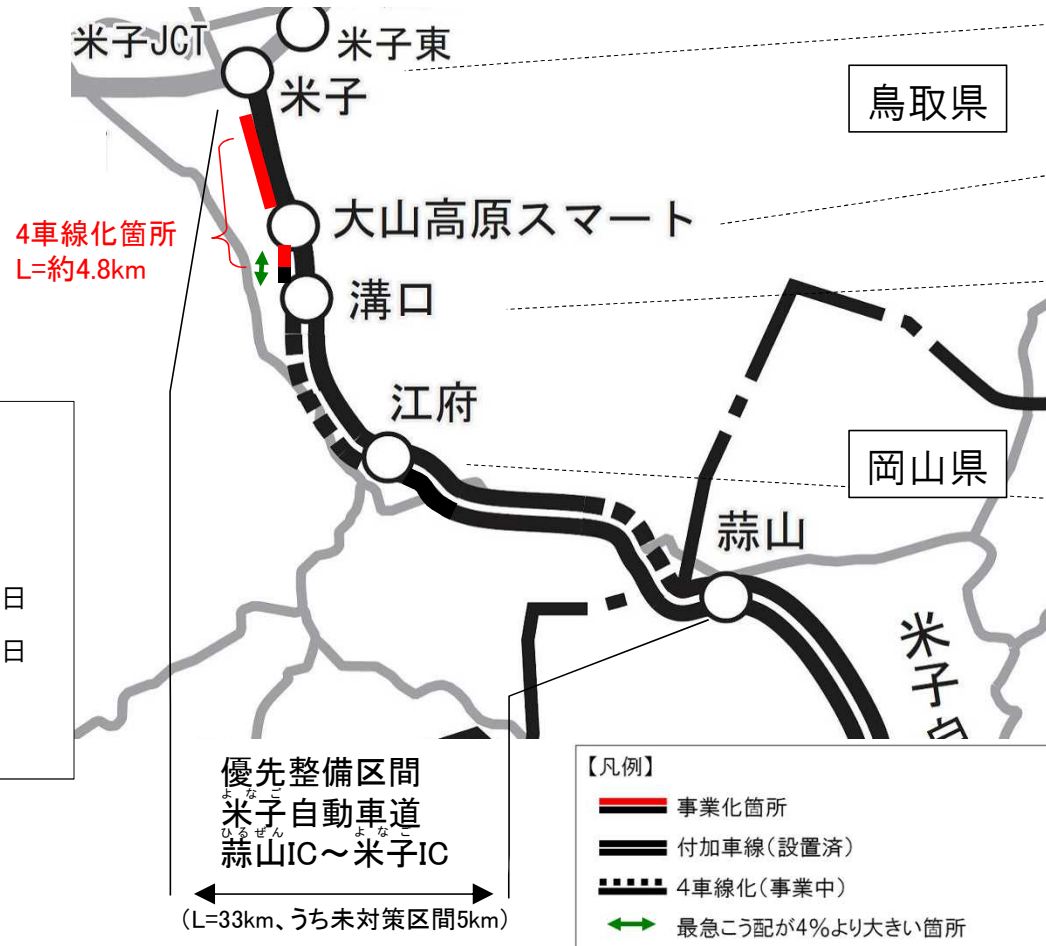


舞鶴若狭自動車道 (小浜西～小浜)
 延長 : 11.3km
 R2交通量 : 5,000台/日

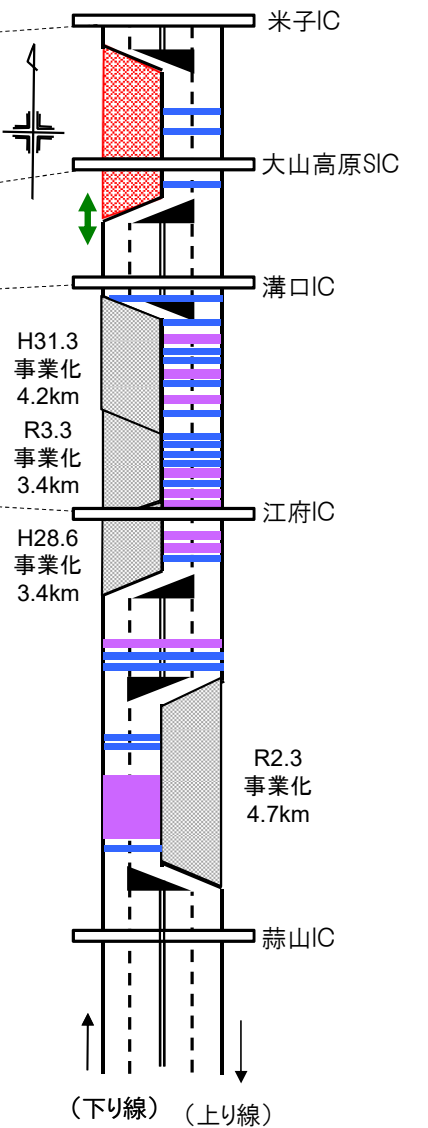
事業費 : 610億円

よなご みぞくち よなご 米子自動車道(溝口～米子)

<NWの代替性確保>
(積雪地かつ最急勾配)

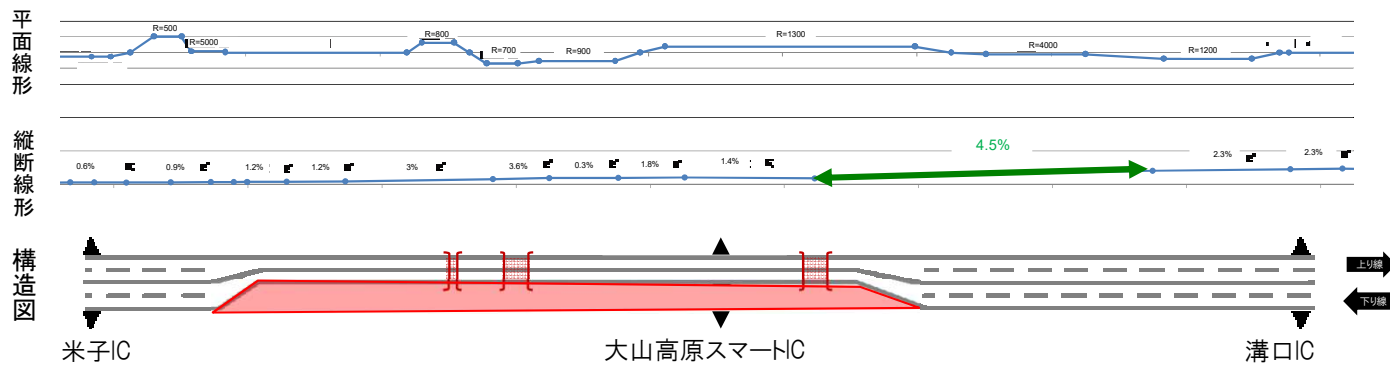


米子自動車道 (溝口～大山高原～米子)
 溝口～大山高原SIC : 4.3km
 大山高原SIC～米子 : 5.0km
 R2 交通量 溝口～大山高原SIC : 5,200台/日
 大山高原SIC～米子 : 5,100台/日
 平均累積降雪量 : 82cm (気象庁データ[米子])
 <H28～R2>



- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 4車線化(事業中)
 - ↔ 最急こう配が4%より大きい箇所

《道路構造》

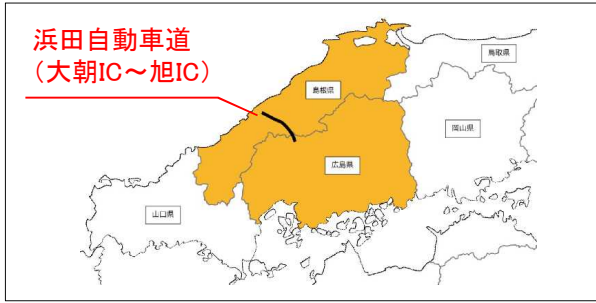


- 【凡例】
- トンネル
 - 橋梁
 - 橋

事業費：約170億円

はまだ おおあさ あさひ 浜田自動車道(大朝～旭)

<NWの代替性確保>
(積雪地かつ最急勾配)



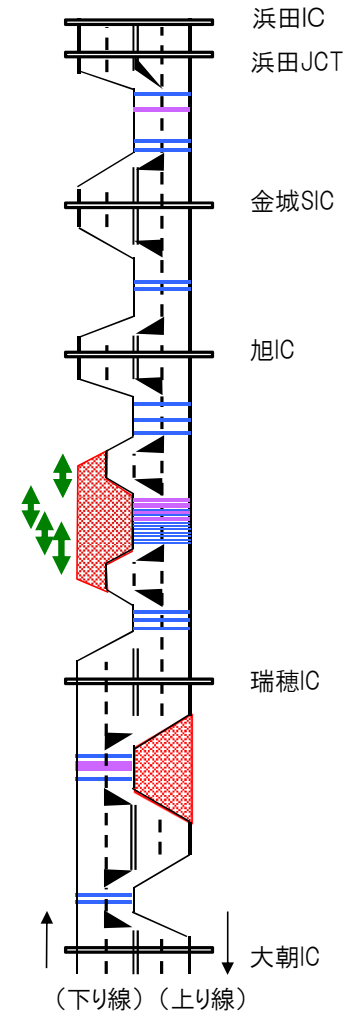
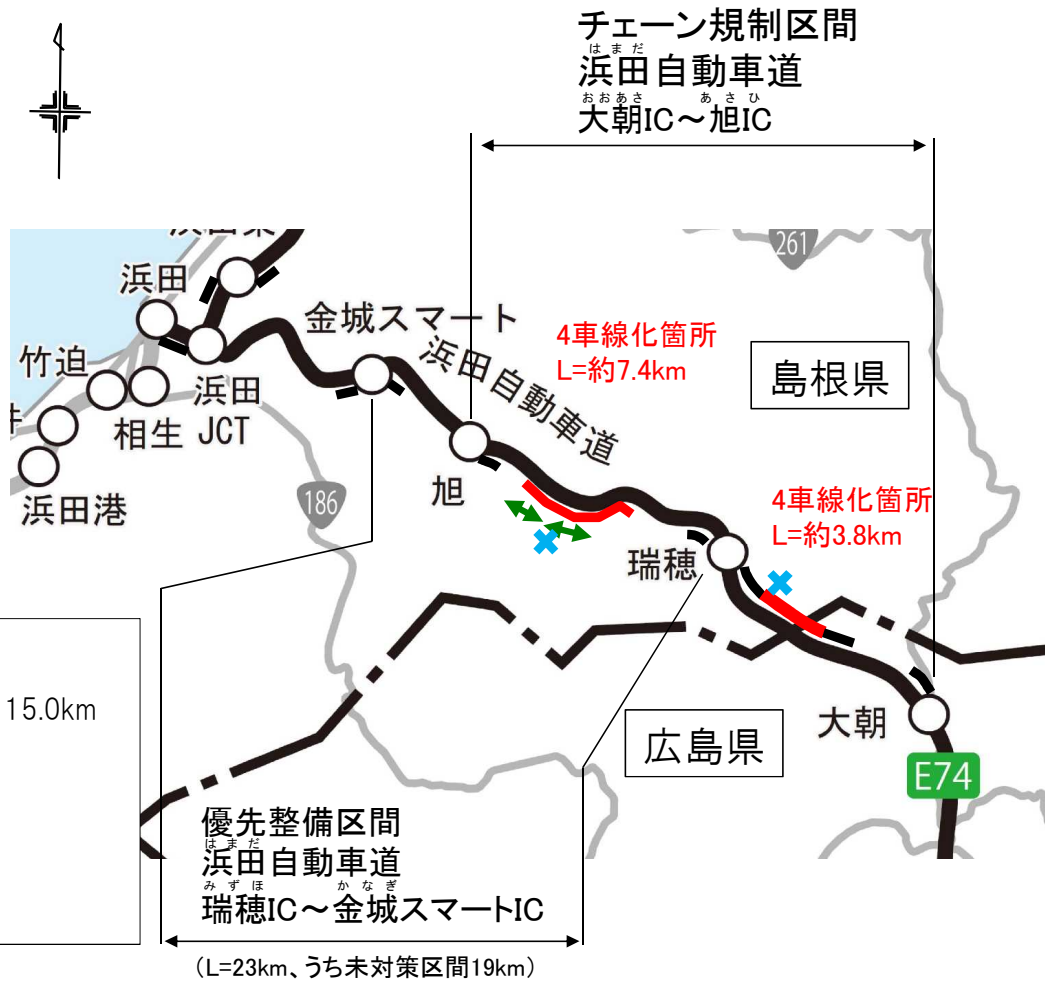
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - ↔ 最急こう配が4%より大きい箇所
 - ✕ 積雪時立ち往生発生箇所

浜田自動車道 (大朝～瑞穂～旭)

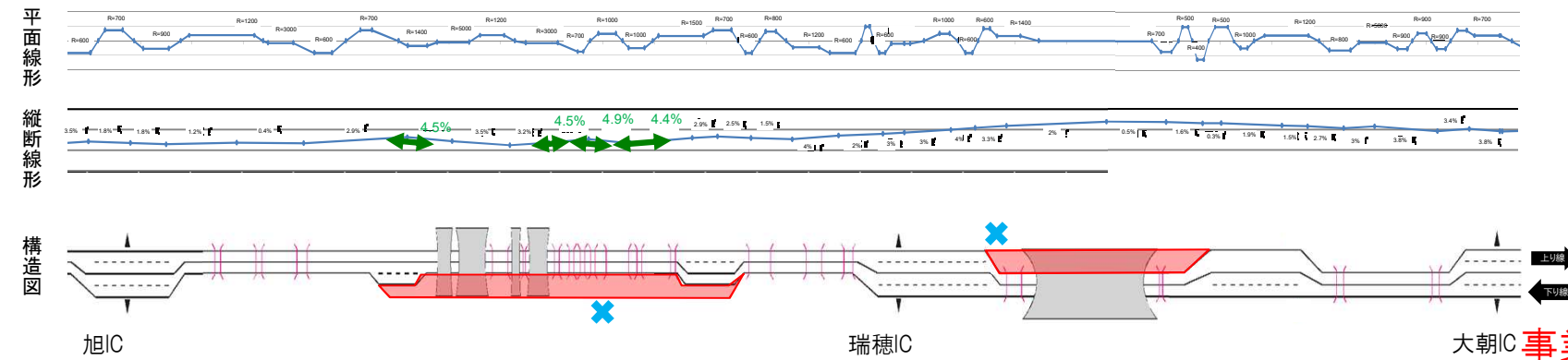
延長 : 大朝～瑞穂 : 11.6km 瑞穂～旭 : 15.0km

R2 交通量 : 大朝～瑞穂 : 3,100台/日
: 瑞穂～旭 : 2,800台/日

平均累積降雪量 : 195cm (気象庁データ[大朝])
<H28～R2>



<< 道路構造 >>



- 【凡例】
- ▬ 橋
 - ▬ トンネル

事業費 : 約750億円

<IC間事業費 : 1,090億円>

優先整備区間の選定及び4車線化候補箇所の選定の考え方

R1.9 優先整備区間の選定		R2.3 4車線化候補箇所の選定の考え方	R3.3 4車線化候補箇所の選定の考え方	R4.3 4車線化候補箇所の選定の考え方(案)
時間信頼性の確保の観点	25%以上速度低下 区間延長[km] ※交通量5000台/日未満除く	渋滞多発区間 (過去5年において渋滞回数が 平均10回/年以上)	渋滞多発区間 (過去5年において渋滞回数が 平均3回/年以上)	渋滞多発区間 (過去5年において渋滞回数が 平均2回/年以上) <small>※該当区間のうち、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)より選定</small>
	渋滞回数[回/年]			
事故防止の観点	死傷事故件数[件/年]	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1回/年以上のうち 構造上、事故が発生しやすい箇所)	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)	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)
	死傷事故率[件/億台km]			
ネットワークの代替性確保の観点	年間通行止め時間 [時間/年] ※工事によるものは除く	●積雪地かつ最急勾配4%より大きい区間のうち、過去5年間に立ち往生実績がある箇所		●積雪地かつ最急勾配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
	積雪地かつ最急勾配が4%より大			
	特定更新等工事	●トンネルインバート設置工事により長期通行規制が必要となる箇所 <small>※覆工ひび割れ及び路面隆起等の変状が認められている区間より選定</small>	●トンネルインバート設置工事等により長期通行規制が必要となる箇所	
	並行現道における課題 (・雨量等事前通行規制 ・積雪地かつ最急勾配5%以上)	●並行現道において、過去5年間に雪による立ち往生実績がある箇所	●本線又は並行現道において、雪による立ち往生実績がある箇所	●並行現道において、過去5年間に事前通行規制の実績がある区間
	(直近の災害等を踏まえた選定)		●本線が被災した区間	●雪による立ち往生の実績がある区間