

暫定2車線区間における 優先整備区間選定の考え方について

委員からの主な意見

- 今回の財投活用箇所を選定基準は理解できるが、今後の優先整備区間の選定について考え方を整理しておくべきではないか。
- これまでの優先順位の考え方との整合も必要。
- 渋滞、事故、代替性など複数の観点がある中で、1つだけの指標をもって順位をつくるというわけにはいかないのではないか。
- 常に財源との関係を考えておくべき。
- 高速道路会社の意見も含めるべき。
- 役割分担として、国が考えることと会社や地方整備局で考えることは分けておいた方がよいのではないか。

これまでの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
H 2 1	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	○	○	
H 2 8	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	○	○	
H 2 8	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	○		
H 3 0	第16回 事業評価部会 (圏央道 他2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2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	○	○	
H 3 1	第32回 国幹部会 (16箇所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			○

※暫定2車線区間の車線数の増については、機動的な対応ができるよう高速自動車国道法施行令(政令)を改正(H27.11)

4車線化の進め方(案)

平成31年3月11日 第32回
国土幹線道路部会資料を一部修正

高速道路の暫定2車線区間(約4,380km:うち有料約2,520km)[有料・無料]



4車線化事業中や付加車線設置済み区間等を除く

対面通行区間となる暫定2車線(約3,100km:うち有料約1,600km)[有料・無料]



暫定2車線区間における優先整備区間選定の考え方(案) [有料]

<解決すべき課題>

○時間信頼性確保の観点

○事故防止の観点

○ネットワークの代替性確保の観点

⇒ 上記の観点を指標化し、優先整備区間を選定

優先整備区間選定にあたって評価イメージ(案)

解消すべき課題

①時間信頼性確保の観点

②事故防止の観点

③ネットワークの代替性確保の観点

各観点毎に指標を設定

速度低下

事故件数

通行止め時間

渋滞回数

事故率

積雪地かつ急勾配

⋮

⋮

特定更新等工事

大規模災害時の早期復旧

⋮

<評価のイメージ> 各指標の評価を基に、各観点での課題の大きさを評価

例) A評価が1つでも存在 (=課題が大きい)

	①時間信頼性確保の観点			②事故防止の観点		③ネットワークの代替性確保の観点			
	指標1	指標2	指標...	指標3	指標...	指標4	指標5	指標6	指標...
(例) □□IC ~ ■■IC	A	B	C	D	C	C	C	D	C
◆◆IC ~ ◇◇IC	D	B	C	B	A	D	B	C	C
△△IC ~ ▲▲IC	D	D	D	D	D	A	D	D	C
▼▼IC ~ ▽▽IC	C	C	C	C	D	C	D	C	C

➡ これらの評価を踏まえ、優先整備区間を選定してはどうか。

(例)
大
↑
課題
↓
小