

暫定2車線区間における 優先整備区間選定について

暫定2車線区間における4車線化の進め方(案)

令和元年7月10日 第34回
国土幹線道路部会資料を一部修正

対面通行の暫定2車線区間(約3,100km うち有料約1,600km)

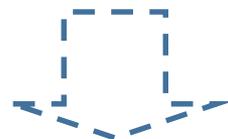


優先整備区間を選定

以下の3つの観点から課題を指標化し、評価

<解決すべき課題>

- 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)

優先整備区間選定方法について

解消すべき課題

①時間信頼性の確保の観点

②事故防止の観点

③ネットワークの代替性確保の観点

※時間信頼性とは、目標とする時刻までにどの程度の割合で到着できるかを表す指標

各観点毎に指標を設定

指標1※ 25%以上速度低下区間延長[km]
※交通量5000台/日未満除く

指標3 死傷事故件数[件/年]

指標5 年間通行止め時間[時間/年]
※工事によるものは除く

指標2※ 渋滞回数[回/年]

指標4 死傷事故率[件/億台km]

指標6 積雪地かつ最急勾配が4%より大

指標7 特定更新等工事

指標8 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）

※隣接する区間などの時間信頼性の確保も考慮

<評価方法> 各指標の評価を基に、各観点での課題の大きさを評価

	①時間信頼性の確保の観点		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3	指標4	指標5	指標6	指標7	指標8
(例) 大 A ↑ 課題 ↓ 小 D	□□IC ~ ■■IC	A	C	D	C	C	D	C
B	◆◆IC ~ ◇◇IC	D	C	B	A	D	B	C
C	△△IC ~ ▲▲IC	D	D	D	D	A	D	D
D	▼▼IC ~ ▽▽IC	C	C	C	D	C	C	C

⇒ 3~5年後を目処に最新のデータを用いて更新することを前提に、課題が大きい(A評価)箇所を優先整備区間に選定

各指標の評価の考え方

		平均値	A	B	C	D
① 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	1.9km	平均値 2.0倍以上	平均値以上	平均値未満	該当無し
	渋滞回数 (回/年)	1.3回/年	平均値 2.0倍以上	平均値以上	平均値未満	該当無し
② 事故防止の観点	死傷事故件数 (件/年)	0.67件/年	平均値 2.0倍以上	平均値以上	平均値未満	該当無し
	死傷事故率 (件/億台km)	2.7件/億台km	平均値 2.0倍以上	平均値以上	平均値未満	該当無し
③ 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	38.4時間/年	平均値 2.0倍以上	平均値以上	平均値未満	該当無し
	積雪地かつ最急勾配が 4%より大きい	—	該当有り	—	—	該当無し
	特定更新等	—	該当有り	特定更新に類似	—	該当無し
	並行現道に課題 〔・雨量等事前通行規制の有無 ・積雪地かつ最急勾配5%以上〕	—	該当有り	—	—	該当無し

※時間信頼性の課題は、隣接区間に影響を与える可能性があることから、「優先整備区間(時間信頼性の課題有)同士」または、「優先整備区間(時間信頼性の課題有)と4車線区間」に挟まれた区間が、30km以内の場合に優先整備区間に選定

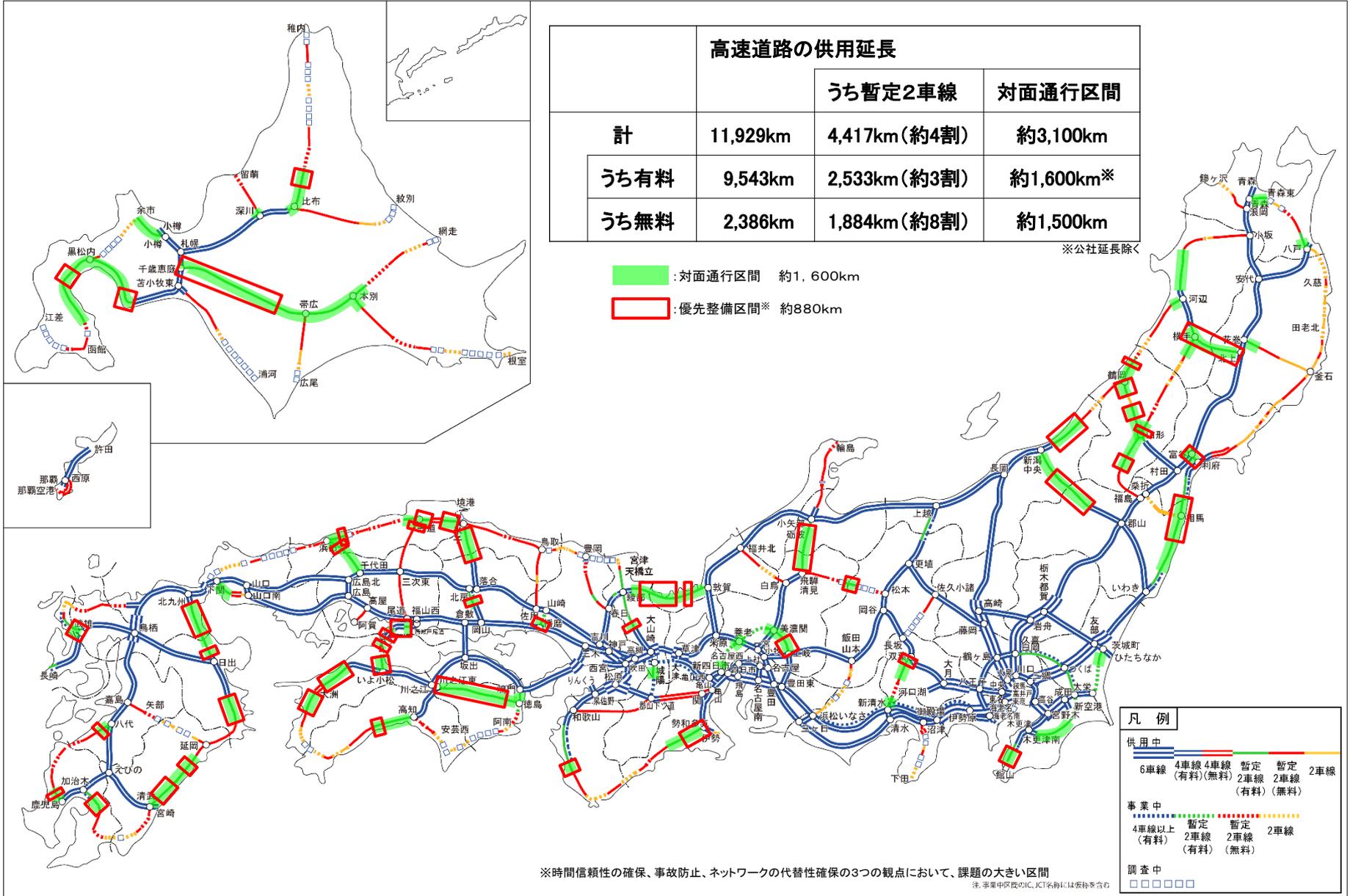
暫定2車線区間の優先整備区間※(案)

	高速道路の供用延長		
		うち暫定2車線	対面通行区間
計	11,929km	4,417km(約4割)	約3,100km
うち有料	9,543km	2,533km(約3割)	約1,600km※
うち無料	2,386km	1,884km(約8割)	約1,500km

※公社延長除く

■ : 対面通行区間 約1,600km

□ : 優先整備区間※ 約880km



凡例	
供用中	6車線 4車線 4車線 暫定 暫定 2車線 (有料) (無料) 2車線 2車線 (有料) (無料)
事業中	4車線以上 暫定 暫定 2車線 (有料) 2車線 2車線 (有料) (無料)
調査中	□ □ □ □ □

※時間信頼性の確保、事故防止、ネットワークの代替性確保の3つの観点において、課題の大きい区間
注: 事業中区間のうち、JCT名称には名称を含む

4車線化(有料区間)の事業化までの流れ

優先整備区間

※評価に使用したデータについて
3～5年を目処に更新し、評価を見直し
定期的に優先整備区間を見直し

調査設計

〔コスト縮減や事業手法を検討し、
事業費等を精査

順次事業化

※効率的な施工や走行安全性などの観点から、
優先整備区間に連続する区間についてもあわせて事業化を検討

以下の観点を踏まえ

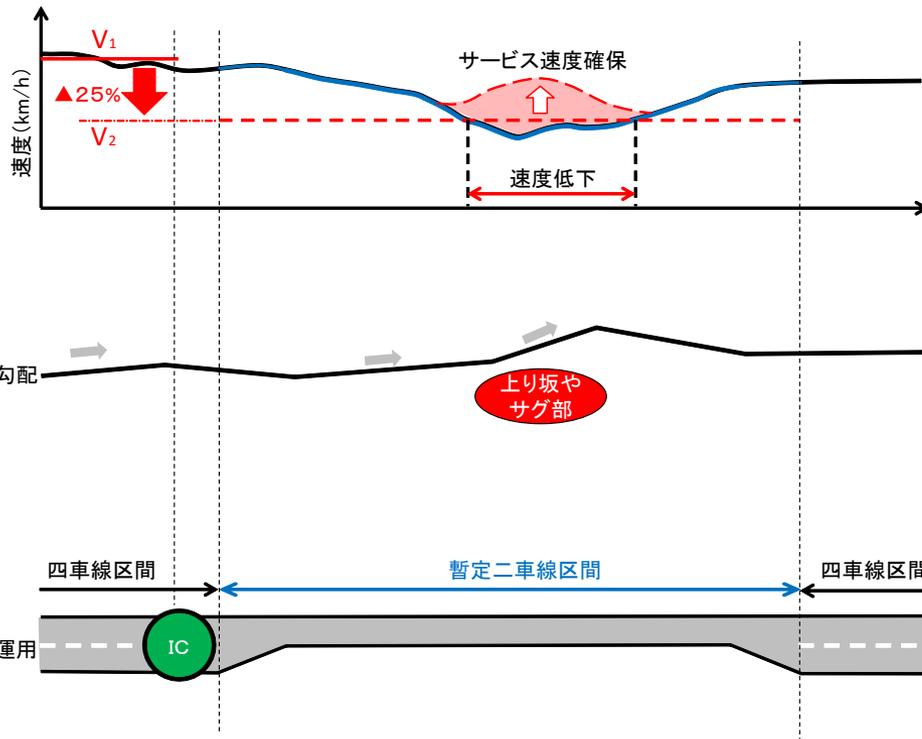
- ・財源の確保状況
- ・詳細な交通状況やメンテナンス工事の実施状況等を熟知する高速道路会社の意向
- ・社会的な要請や政策的な課題

第三者委員会で審議

[参考]時間信頼性の確保の観点

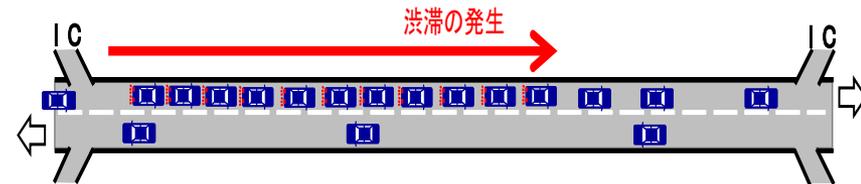
[25%以上速度低下]

○暫定二車線区間における速度(V_2)が近傍の4車線化区間の平常時の速度(V_1)に比べ、著しく低下(概ね▲25%)している箇所を抽出



[渋滞回数]

○概ね時速40km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態



※時間信頼性とは、目標とする時間までにどの程度の割合で到着できるかを表す指標であるが、今般の優先整備区間の選定においては、IC間における課題箇所を把握する必要があることから、25%以上速度低下延長及び渋滞回数を代用して評価を実施