

4車線化の個別箇所概要

4車線化の個別箇所一覧

| 路線名 | 起終点 | 対策延長 |
|---|--|---------|
| <small>どう どう</small> 道東自動車道 | <small>しむ かつが</small> 占冠～トマム | 約19.9km |
| <small>あき た</small> 秋田自動車道 | <small>ゆ だ よこ て</small> 湯田～横手 | 約7.7km |
| <small>じょう ばん</small> 常磐自動車道 | <small>なみ え みなみ そう ま</small> 浪江～南相馬 | 約1.9km |
| <small>ばん えつ</small> 磐越自動車道 | <small>あい づ ばん げ にし あい づ</small> 会津坂下～西会津 | 約7.1km |
| <small>ばん えつ</small> 磐越自動車道 | <small>にし あい づ つ がわ</small> 西会津～津川 | 約8.8km |
| <small>どう かい ほう りく</small> 東海北陸自動車道 | <small>しら かわ ごう ご か やま</small> 白川郷～五箇山 | 約10.1km |
| <small>どう かい ほう りく</small> 東海北陸自動車道 | <small>ご か やま ふく みつ</small> 五箇山～福光 | 約9.5km |
| <small>どう かい かん じょう</small> 東海環状自動車道 | <small>と き か に み たけ</small> 土岐JCT～可児御嵩 | 約4.4km |
| <small>き せい</small> 紀勢自動車道 | <small>おお みや おお だい き せい おお うち やま</small> 大宮大台～紀勢大内山 | 約6.2km |
| <small>まい づる わか さ</small> 舞鶴若狭自動車道 | <small>おお い たか はま お ぼま にし</small> 大飯高浜～小浜西 | 約3.6km※ |
| <small>はん わ</small> 阪和自動車道 | <small>い な み</small> 印南～みなべ | 約6.5km |
| <small>よな ご</small> 米子自動車道 | <small>ひる ぜん こう ふ</small> 蒜山～江府 | 約4.7km |
| <small>とく しま</small> 徳島自動車道 | <small>ど なり わき まち</small> 土成～脇町 | 約7.7km |
| <small>まつ やま</small> 松山自動車道 | <small>い よ うち こ い か ざき</small> 伊予～内子五十崎 | 約9.7km |
| <small>か ご しま</small> 鹿児島道路 | <small>み やま い じゅう いん</small> 美山～伊集院 | 約2.3km |

※小浜西～小浜間のすりつけ含む。

道東自動車道(占冠~トナム)

<NWの代替性確保(並行現道課題)>



【凡例】

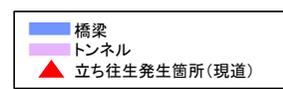
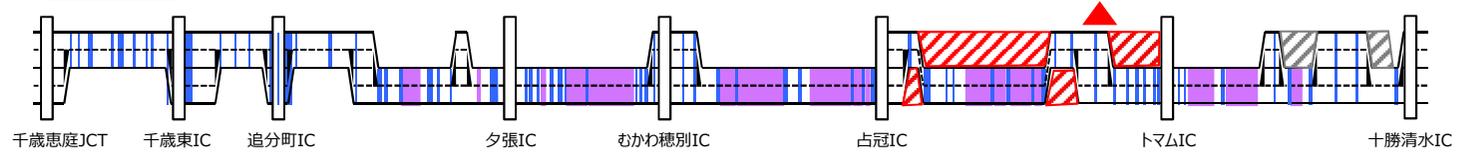
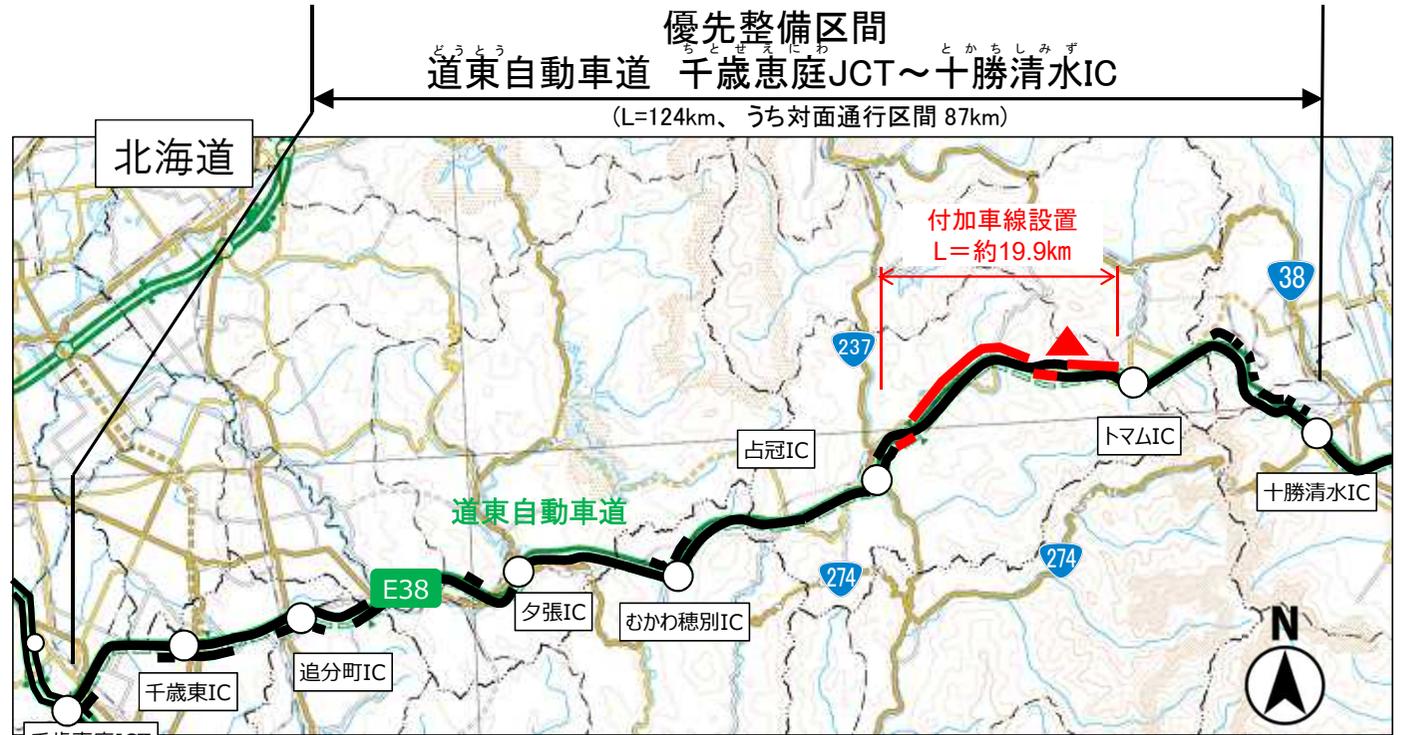
- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- 並行現道の立ち往生箇所

道東自動車道(占冠~トナム)

延長 : 26.2km
H30交通量 : 7,600台/日

積雪期の立ち往生実績(現道)

並行現道 : 道道136号夕張新得線
立ち往生発生回数 : 1回
立ち往生発生日月日 : 2018年3月1日
(約9時間)



<<現道での立ち往生箇所>>



<<現道での立ち往生状況>>



事業費 : 970億円
<IC間事業費 : 970億円>

あきた ゆだ よこて 秋田自動車道(湯田～横手)

<NWの代替性確保(特定更新)>

秋田自動車道(湯田～横手)

延長 : 20.3km

H30交通量 : 6,200台/日

特定更新箇所の諸元

横手トンネル延長 : 681m

土洩トンネル延長 : 774m

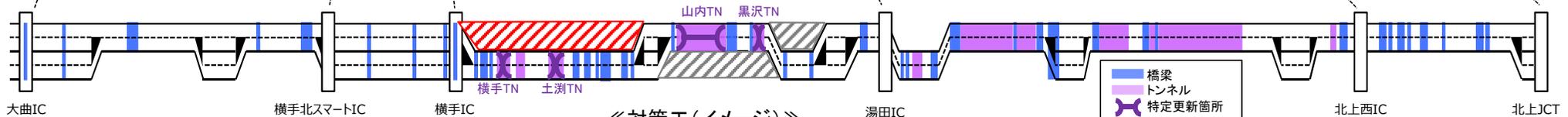
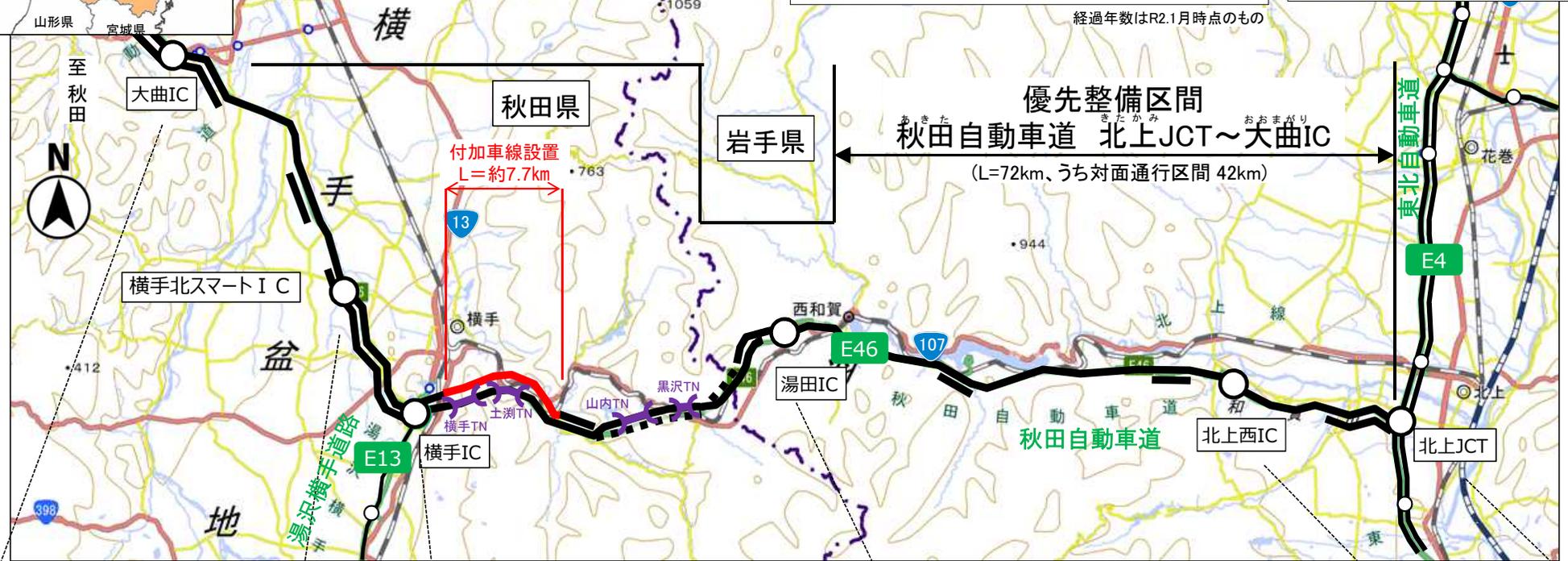
構造物経過年数 : 24年

更新工事内容 : インバート新設

【凡例】

- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- トンネル
- 特定更新箇所

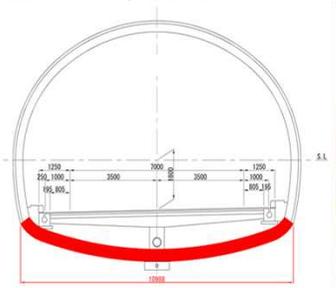
経過年数はR2.1月時点のもの



《トンネル変状状況》



《対策工(イメージ)》
盤膨れ対策としてのインバート新設



昼夜連続通行止めで施工した場合の
通行止め日数
横手TN:約150日、土洩TN:約190日
⇒4車線化により、
工事に伴う通行止めが不要

事業費：350億円
<IC間事業費：410億円>

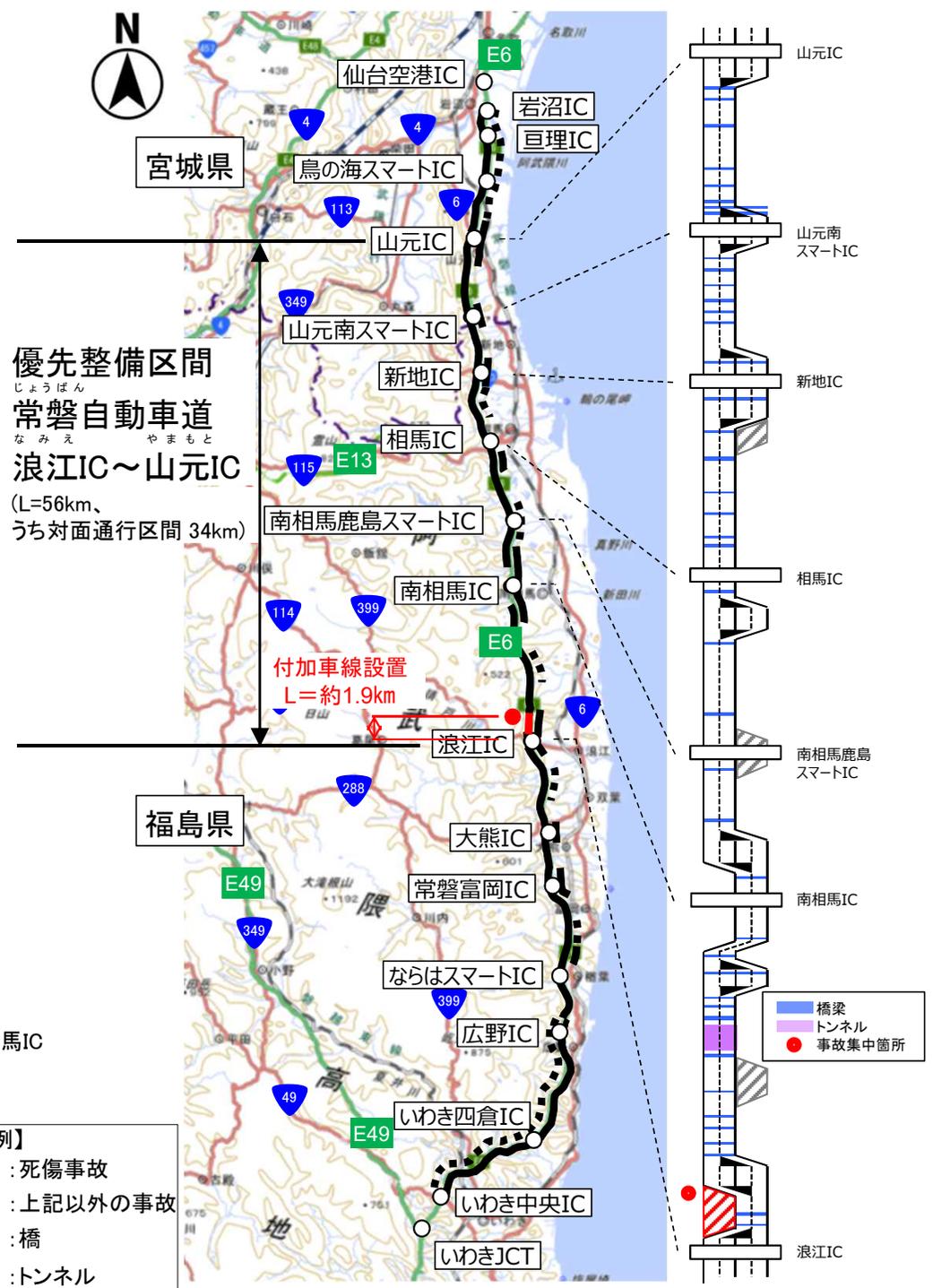
常磐自動車道(浪江～南相馬)

<事故防止>

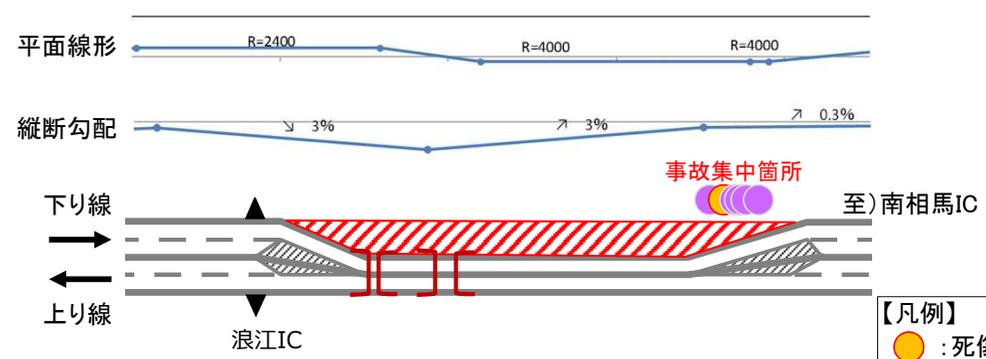


| | |
|-----------------|--------------|
| 常磐自動車道 (浪江～南相馬) | |
| 延長 | : 18.4km |
| H30交通量 | : 10,700台/日 |
| 死傷事故件数 | : 7件 |
| <H26-H30> | |
| 死傷事故率 | : 3.12件/億台km |

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



《道路構造と事故発生箇所の関係》



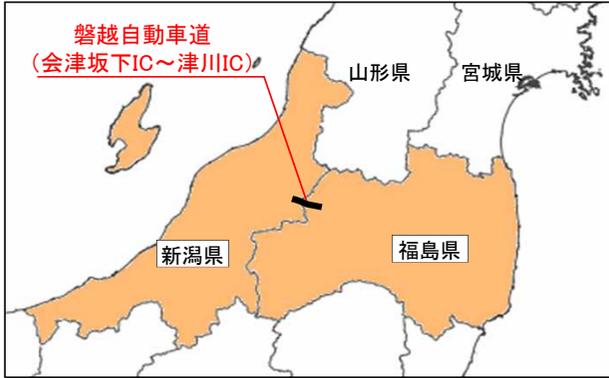
- 【凡例】
- : 死傷事故
 - : 上記以外の事故
 - : 橋
 - : トンネル

事業費：70億円

<IC間事業費：450億円>

磐越自動車道(会津坂下～津川)

<NWの代替性確保(特定更新)>



磐越自動車道(会津坂下～津川)

延長 : 33.8km
H30交通量 : 6,300～6,700台/日

【凡例】

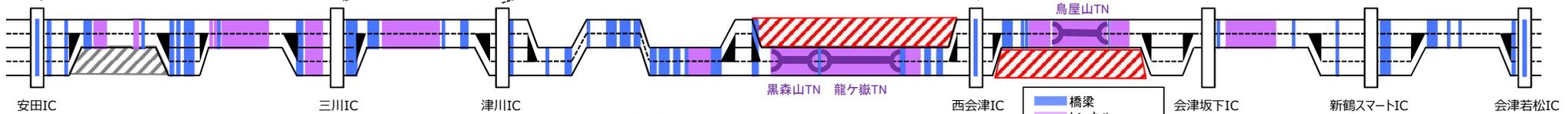
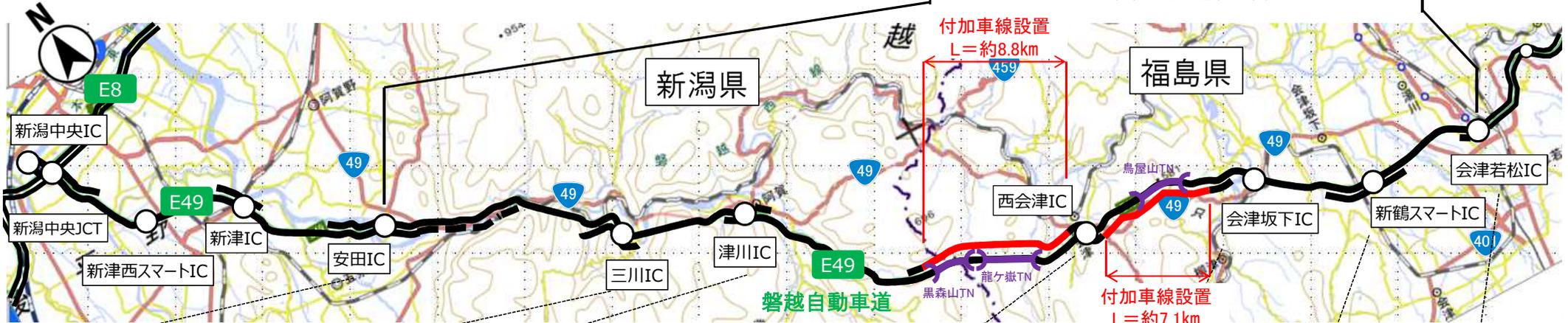
- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- トンネル
- 特定更新箇所

特定更新箇所の諸元

龍ヶ嶽トンネル延長 : 3,659m
鳥屋山トンネル延長 : 2,600m
龍ヶ嶽トンネル経過年数 : 22年
鳥屋山トンネル経過年数 : 23年
更新工事内容 : インバート新設

経過年数はR2.1月時点のもの

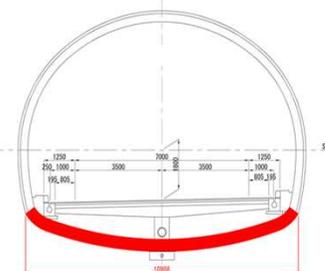
優先整備区間
磐越自動車道 会津若松IC～安田IC
(L=71km、うち対面通行区間 42km)



<<トンネル変状状況>>



<<対策工(イメージ)>> 盤膨れ対策としてのインバート新設



昼夜連続通行止めで施工した場合の
通行止め日数
龍ヶ嶽TN:約660日、鳥屋山TN:約460日
⇒4車線化により、
工事に伴う通行止めが不要

事業費：1,220億円
<2IC間事業費：1,700億円>

とうかいほくりく しらかわごう ごかやま 東海北陸自動車道(白川郷～五箇山)

<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)
 - 付加車線(事業中)
 - 並行現道の立ち往生箇所

東海北陸自動車道(白川郷～五箇山)
 延長 : 15.2km
 H30交通量 : 7,200台/日

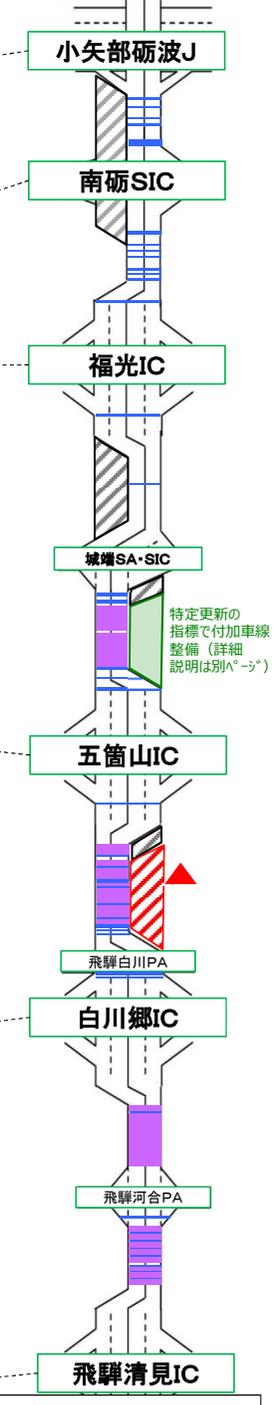
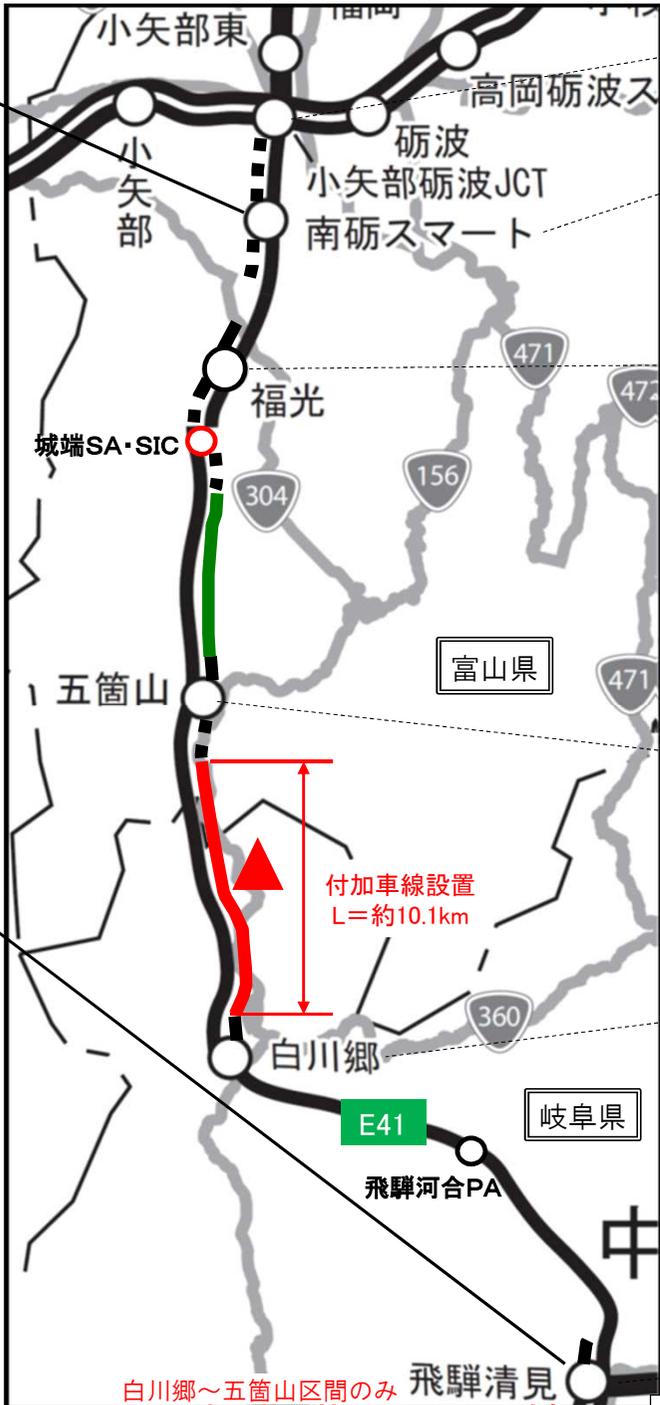
積雪期の立ち往生実績(現道)

並行現道 : 国道156号
 立ち往生発生回数 : 1回
 立ち往生発生年月日 : 2014年12月17日
 (約1時間)

<<現道の立ち往生箇所>>



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～南砺スマートIC
 (L=64km、うち対面通行区間48km)



白川郷～五箇山区間のみ

事業費：820億円

<2IC間事業費：1,620億円>

- トンネル
- 橋梁
- 並行現道の課題箇所

とうかいほくりく ごかやま ふくみつ
東海北陸自動車道(五箇山～福光) <NWの代替性確保(特定更新)>



- 【凡例】**
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - トンネル
 - 特定更新箇所

東海北陸自動車道(五箇山～福光)

延長 : 16.3km

H30交通量 : 7,800台/日

特定更新箇所の諸元

袴腰トンネル延長 : 5,932m

城端トンネル延長 : 3,192m

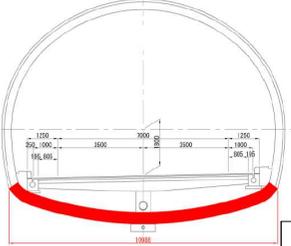
構造物経過年数 : 約19年

更新工事内容 : インバート設置

経過年数はR2.1時点のもの
 <<トンネル変状>>

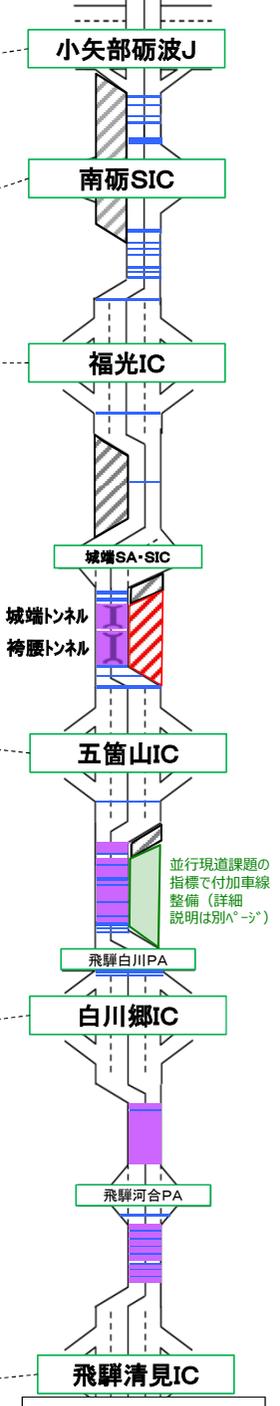
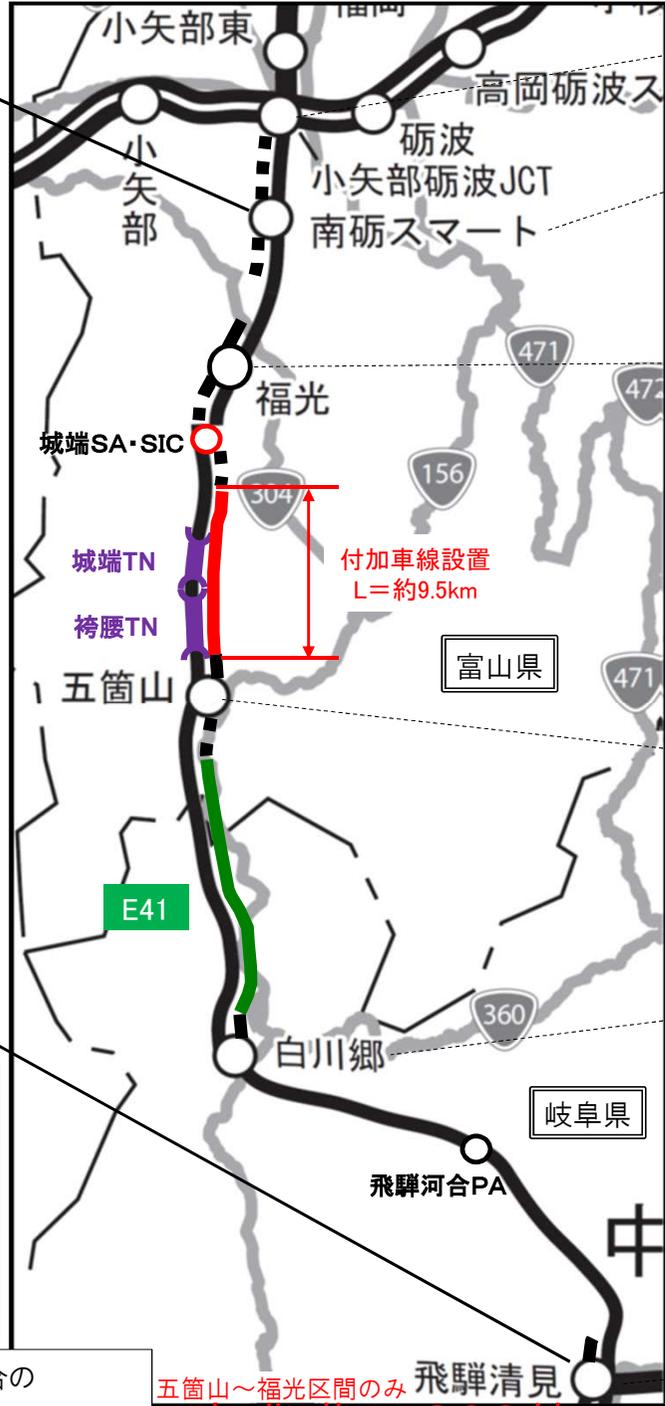


<<対策工(イメージ)>>
 盤膨れ対策としてのインバート設置



・昼夜連続通行止めで施工した場合の
 通行止め日数 約150日
 =>4車線化により、工事に伴う通行止めが不要

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 なんど
飛騨清見IC～南砺スマートIC
 (L=64km、うち対面通行区間48km)



五箇山～福光区間のみ 飛騨清見

事業費 : 800億円
 <2IC間事業費 : 1,620億円>

- トンネル
- 橋梁
- 特定更新箇所

東海環状自動車道(土岐JCT~可児御嵩)

<時間信頼性(渋滞)>



優先整備区間
とうかいかんじょう
東海環状自動車道
とき みのかも
土岐JCT~美濃加茂
(L=20km
うち、対面通行区間 10km)

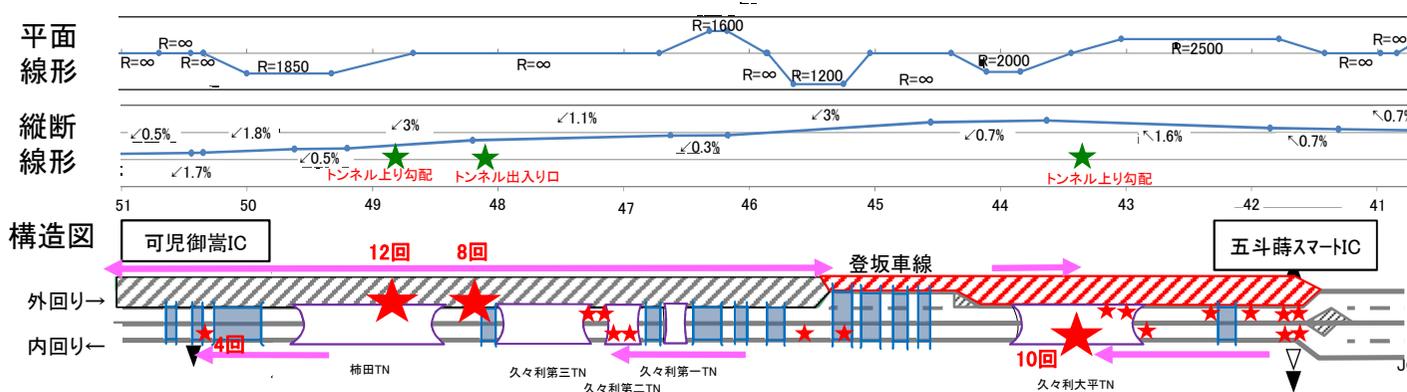
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - 主な速度低下箇所
 - 主な渋滞箇所

東海環状自動車道(土岐JCT~可児御嵩)
 延長 : 10.5km
 H30交通量 : 12,700~14,500台/日
 渋滞回数 : 51回
 <H26-H30>

- トンネル
- 橋梁
- ボトルネック要因

| | | | |
|----------|--------|--------|--------|
| 交通量(台/日) | 10,000 | 12,700 | 14,500 |
| 渋滞(回) | 13 | 51 | 0 |

<<道路構造と渋滞発生箇所>>



<<渋滞状況>>



- 【凡例】
- 橋
 - トンネル
 - 主な速度低下箇所
 - 主な渋滞箇所

事業費 : 340億円

<IC間事業費 : 340億円>

紀勢自動車道(大宮大台～紀勢大内山) <NWの代替性確保(特定更新)>

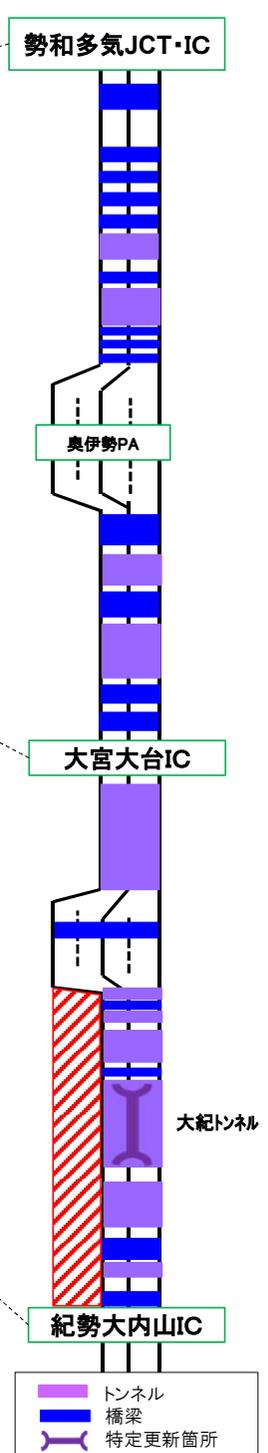


- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - トンネル
 - 特定更新箇所

紀勢自動車道(大宮大台～紀勢大内山)
 延長 : 10.4km
 H30交通量 : 7,900台/日

特定更新箇所の諸元
 大紀トンネル延長 : 1,716m
 構造物経過年数 : 約11年
 更新工事内容 : インバート設置

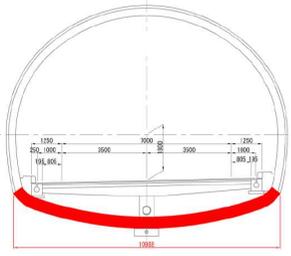
経過年数はR2.1時点のもの



《トンネル変状》



《対策工(イメージ)》
盤膨れ対策としてのインバート設置



・昼夜連続通行止めで施工した場合の
 通行止め日数 約170日
 ⇒4車線化により、
 工事に伴う通行止めが不要

事業費：380億円
 <IC間事業費：530億円>

- トンネル
- 橋梁
- 特定更新箇所

まいづるわかさ おおいたかはま おばまにし
舞鶴若狭自動車道(大飯高浜～小浜西) <NWの代替性確保(並行現道課題)>

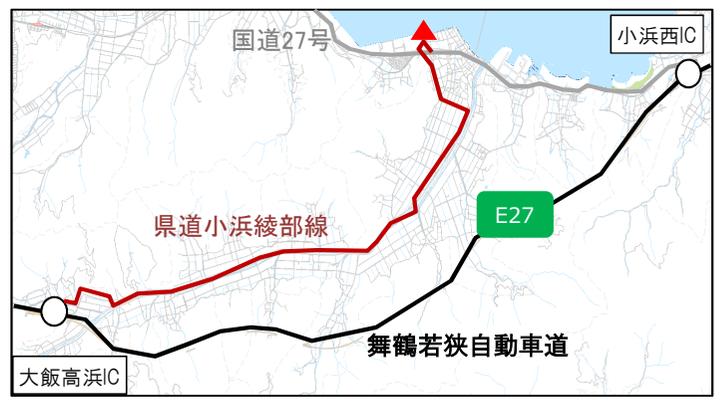
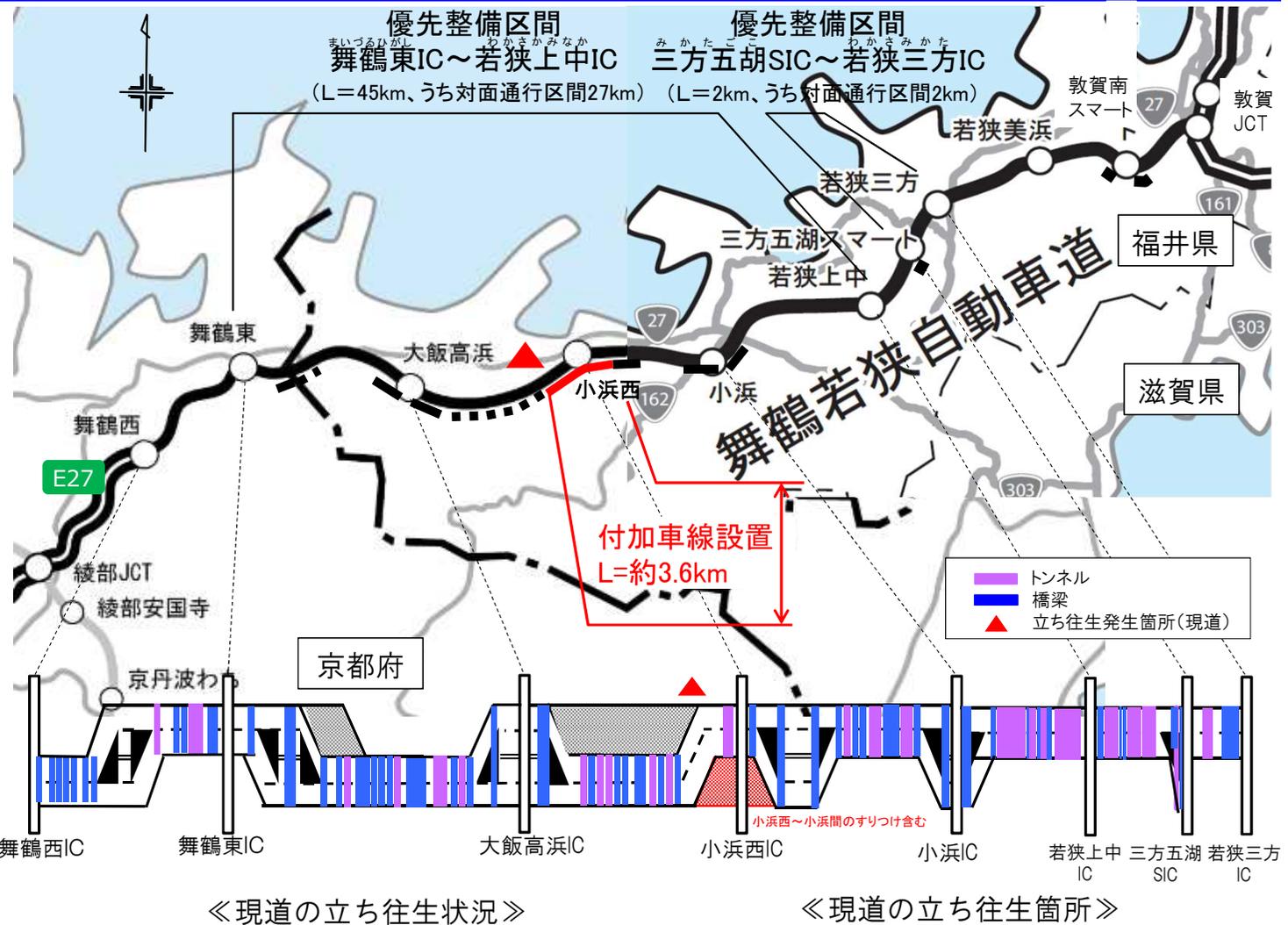


- 【凡例】**
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - 並行現道の立ち往生箇所

舞鶴若狭自動車道(大飯高浜～小浜西)
 延長 : 11.5km
 H30交通量 : 5,500台/日

積雪期の立ち往生実績(現道)

並行現道 : 県道小浜綾部線
 立ち往生発生回数 : 2回
 立ち往生発生年月日 : 2017年2月10日 (約3時間)
 2017年2月11日 (約2時間)



事業費：200億円
 <IC間事業費：200億円>

阪和自動車道(印南～みなべ)

<時間信頼性(渋滞)>



- 【凡例】
- 事業化箇所
 - ▬ 付加車線(設置済)
 - ▬ 付加車線(事業中)
 - ↔ 主な速度低下箇所
 - ★ 主な渋滞箇所

阪和自動車道(印南～みなべ)

延長 : 11.6km

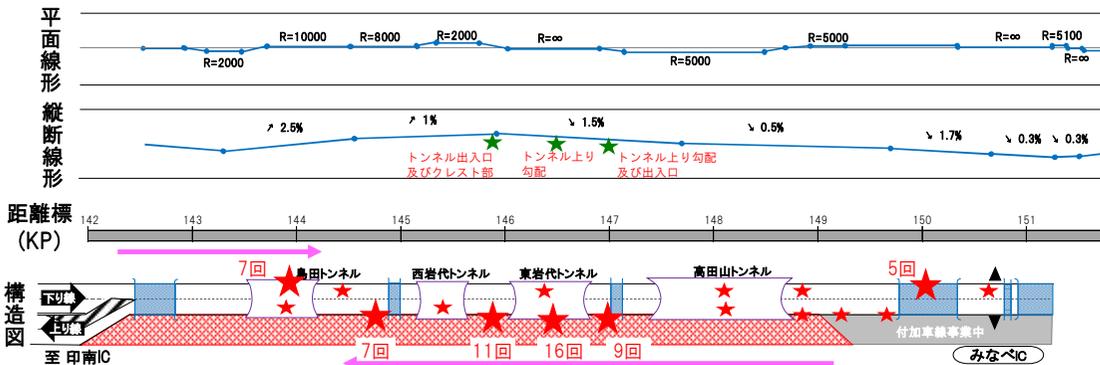
H30交通量 : 15,000台/日

渋滞回数 : 85回
<H26-H30>



| 交通量(台/日) | 渋滞(回) |
|----------|-------|
| 15,000 | 85 |
| 13,800 | 30 |

<<道路構造と渋滞発生箇所>>



- 【凡例】
- 橋
 - ▭ トンネル
 - ↔ 主な速度低下箇所
 - ★ 主な渋滞箇所

- トンネル
- 橋梁
- ★ ボトルネック要因

<<渋滞状況>>



事業費 : 480億円

<<IC間事業費 : 480億円>>

米子自動車道(蒜山～江府)

<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)
 - - 付加車線(事業中)
 - ▲ 積雪地かつ最急勾配箇所

米子自動車道(蒜山～江府)

延長 : 15.3km

H30交通量 : 7,600台/日

最急縦断勾配 : 5.0%

積雪期の立ち往生実績

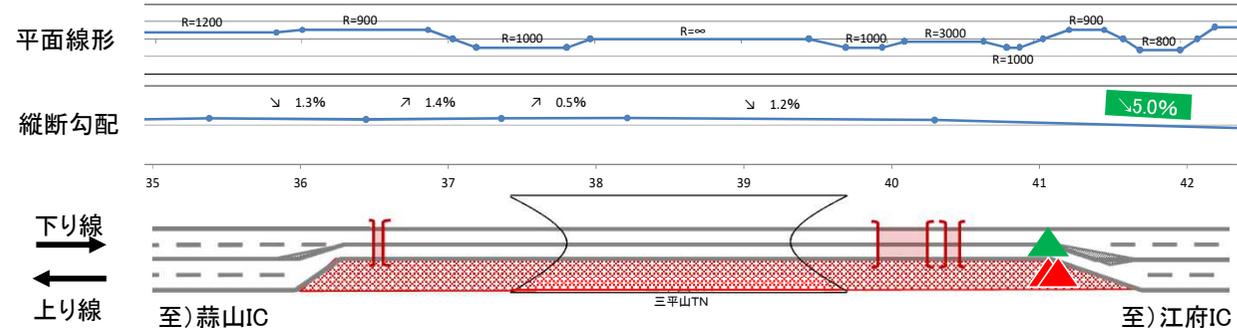
並行現道 : 国道482号線

立ち往生発生回数 : 2回

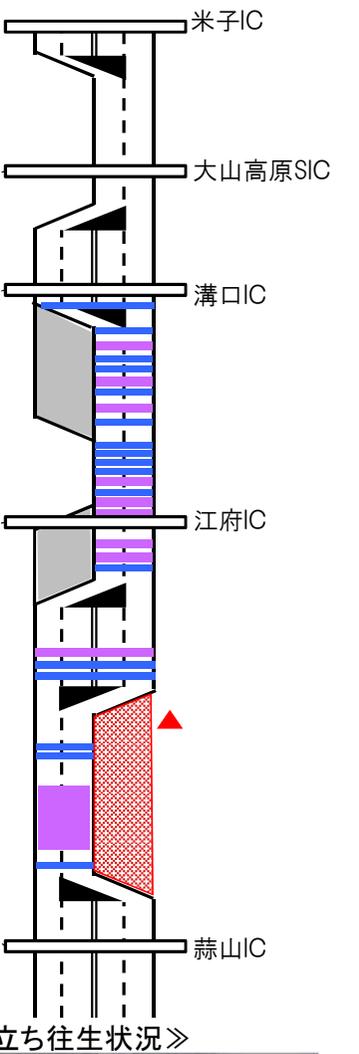
立ち往生発生日月 : 2016年1月19日(1:21)

2017年1月23日(19:49)

《道路構造と立ち往生発生箇所》
()は滞留～排除完了時間



- 凡例
- トンネル
 - 橋梁
 - ▲ 立ち往生発生箇所



- 優先整備区間
蒜山IC～米子IC
(L=33km、うち対面通行区間 13km)
- 付加車線設置
L=約4.7km
- 凡例
- ▲ : 立ち往生発生箇所
 - ▲ : 最急勾配箇所
 - ⌈ : トンネル
 - J : 橋

事業費 : 約250億円

<IC間事業費 : 250億円>

徳島自動車道(土成～脇町)

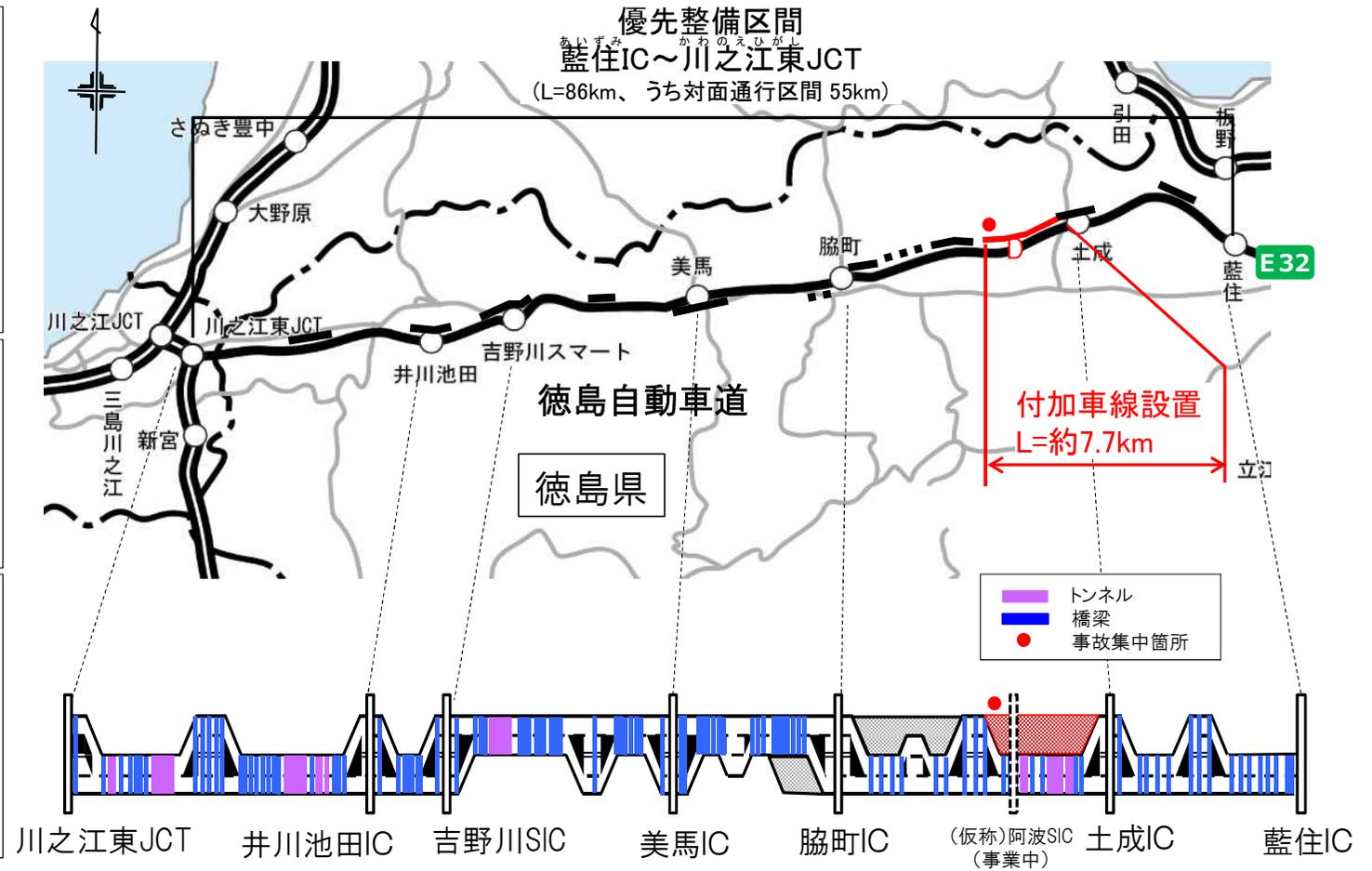
<事故防止>



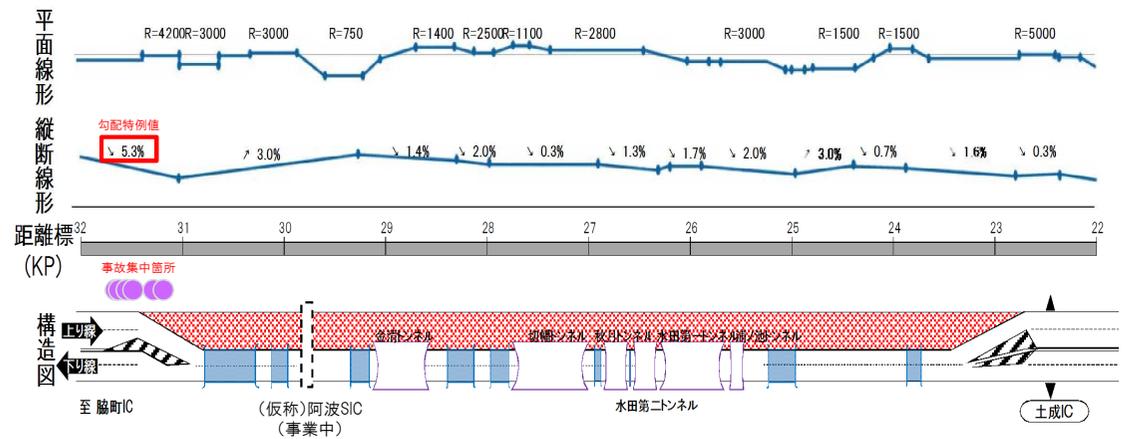
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - ▬ 付加車線(設置済)
 - ▬ 付加車線(事業中)
 - 主な事故集中箇所

徳島自動車道(土成～脇町)

| | |
|--------------------|--------------|
| 延長 | : 18.8km |
| H30交通量 | : 10,000台/日 |
| 死傷事故数 <H26-H30> | : 11件 |
| 死傷事故率 | : 3.19件/億台km |



<<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

<<事故写真>>



事業費:460億円

<<IC間事業費:460億円>>

松山自動車道(伊予～内子五十崎)

<時間信頼性(渋滞)>



- 【凡例】
- 事業化箇所
 - ▬ 付加車線(設置済)
 - ▬ 付加車線(事業中)
 - ↔ 主な速度低下箇所
 - ★ 主な渋滞箇所

松山自動車道 (伊予～内子五十崎)

延長 : 24.0km

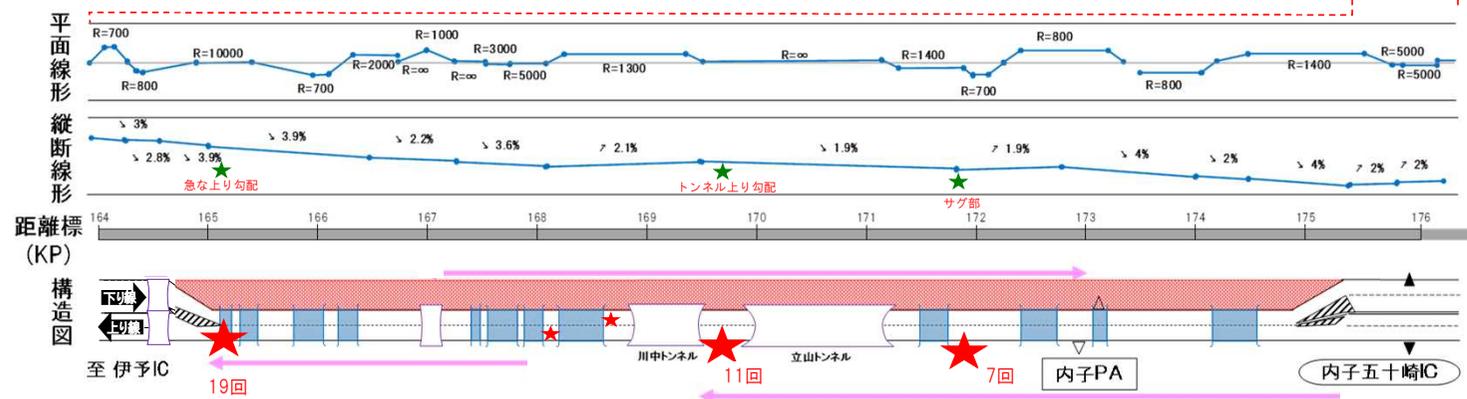
H30交通量 : 13,800台/日

渋滞回数 : 71回
<H26-H30>



| 交通量 (台/日) | 渋滞 (回) |
|-----------|--------|
| 11,000 | 1 |
| 13,800 | 71 |
| 11,800 | 0 |
| - | - |
| 7,900 | 0 |

<<道路構造と渋滞発生箇所>>



- 【凡例】
- 橋
 - ▭ トンネル
 - ↔ 主な速度低下箇所
 - ★ 主な渋滞箇所

<<渋滞状況>>



事業費：600億円

<<IC間事業費：940億円>>

かごしま みやま いじゅういん 鹿児島道路(美山～伊集院)

<事故防止>



【凡例】

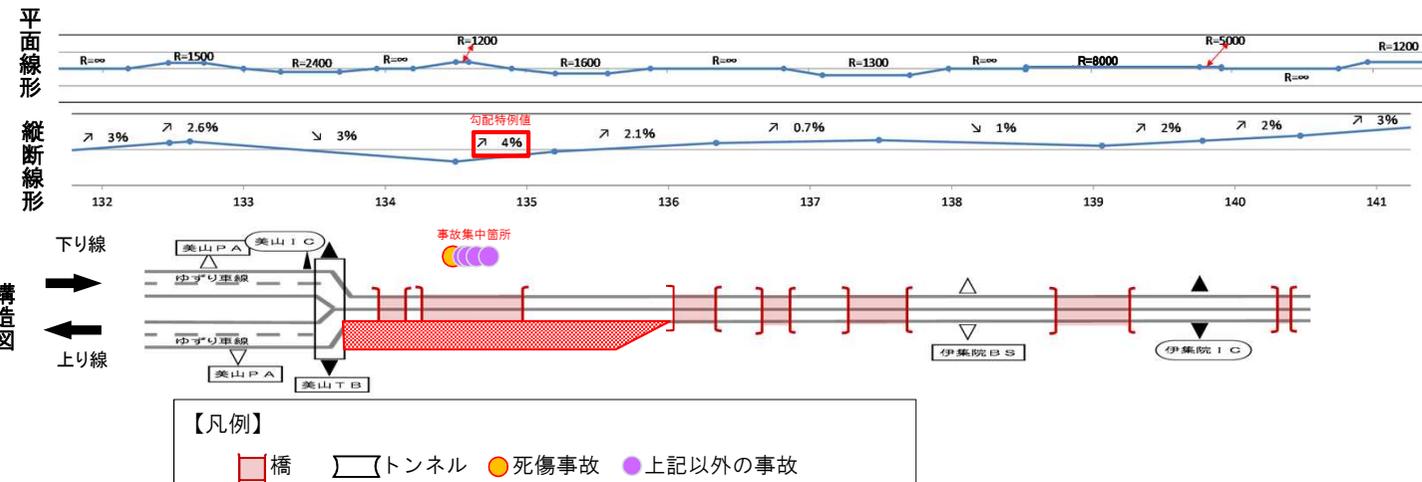
- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- 主な事故集中箇所

鹿児島道路(美山～伊集院)

延長 : 6.1km
 H30交通量 : 11,700台/日
 死傷事故件数 : 6件
 <H26-H30>
 死傷事故率 : 6.06件/億台km



《道路構造と事故発生箇所》



《事故状況》



事業費: 140億円

<IC間事業費: 330億円>