

令和3年度における 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2年度補正、令和3年度)

※令和3年度国土交通省予算決定概要
令和2年12月21日

【財政融資資金 計1.0兆円(令和2年度補正:0.5兆円、令和3年度当初:0.5兆円)】

昨年度に引き続き、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
1.0兆円の追加



(財投活用による効果)
機構:0.5兆円程度の
金利負担の軽減



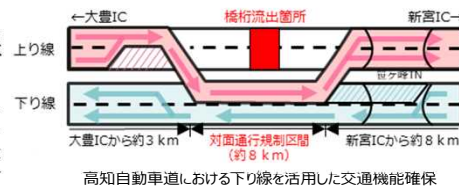
0.5兆円程度の事業を実施
(財投活用による整備予定箇所)
○暫定2車線区間における4車線化の実施

<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認



令和2年7月豪雨

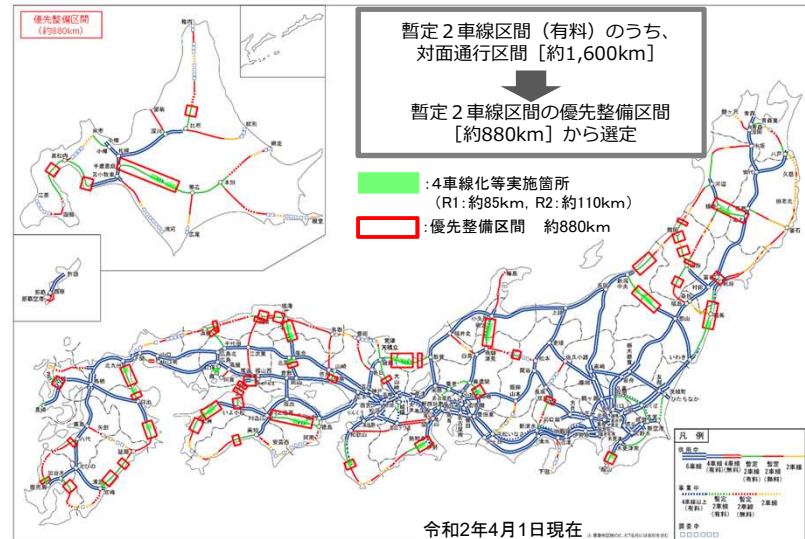
九州道(横川~溝辺鹿兒島空港)において、4車線のうち被害のない2車線を活用し、約8時間で一般車両の下り線の通行を確保。また、約19時間後には一般車両の上下線の交通機能を確認



九州自動車道(横川~溝辺鹿兒島空港)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3,100km うち有料約1,600km)

優先整備区間(約880km)を選定<R1.9月公表>

<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年度財政投融资等を活用し、15箇所約110kmを事業化

R2年度補正、R3年度財政投融资等を活用し、今回、14箇所約86km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	
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	○	○	
H 3 1	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			○
R 2	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箇所 トンネル大規模修繕箇所※1	○	○	○
R 3	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箇所 トンネル大規模修繕箇所※1 本線が被災した箇所	○	○	○

※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(過去5年において渋滞回数が平均3回/年以上) 	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台北部道路(利府しらかし台～富谷JCT) ・阪和道(みなべ～南紀田辺) ・岡山道(賀陽～有漢) ・米子道(江府～溝口) ・東九州道(築城～椎田南) ・東九州道(大分宮河内～臼杵)
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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・道東道(トマム～十勝清水) ・東九州道(高鍋～西都)
ネットワークの代替性確保の観点	
並行現道に課題(事前通行規制区間又は、積雪地かつ最急勾配5%以上)	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 本線又は並行現道で雪による立ち往生の実績がある区間 	<ul style="list-style-type: none"> ・秋田道(北上西～湯田) ・磐越道(会津坂下～西会津) ・磐越道(三川～安田) ・山陰道(米子西～安来)
特定更新等	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・紀勢道(勢和多気JCT～大宮大台)
本線が被災した区間	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 本年度の災害を踏まえ、道路ネットワークが寸断されるリスクがあると想定される区間 	<ul style="list-style-type: none"> ・常磐道(相馬～新地)

※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

