

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 |
|---------------------------------|--|-----------------------|
| どう とう 道東自動車道 | と かち し みず トマムIC～十勝清水IC | 約3.2km |
| あきた 秋田自動車道 | きた かみにし ゆ だ 北上西IC～湯田IC | 約19.5km ^{※1} |
| せん だい ぼくぶ 仙台北部道路 | り ふ だ い とみ や 利府しらかし台IC～富谷JCT | 約5.8km |
| じょう ばん 常磐自動車道 | そう ま しん ち 相馬IC～新地IC | 約6.0km ^{※2} |
| ばん えつ 磐越自動車道 | あい づ ばん げ にし あい づ 会津坂下IC～西会津IC | 約1.7km ^{※3} |
| ばん えつ 磐越自動車道 | み かわ やす だ 三川IC～安田IC | 約3.2km |
| き せい 紀勢自動車道 | せい わ た き おお みや おお だい 勢和多気JCT～大宮大台IC | 約10.9km |
| はん わ 阪和自動車道 | なん き た なべ みなべIC～南紀田辺IC | 約2.2km |
| さん いん やす ぎ 山陰自動車道(安来道路) | よな ご にし や すぎ 米子西IC～安来IC | 約6.6km |
| おか やま 岡山自動車道 | か よう う かん 賀陽IC～有漢IC | 約4.5km |
| よな ご 米子自動車道 | こう ふ みぞ ぐち 江府IC～溝口IC | 約3.4km |
| ひがしきゅうしゅう しい だ 東九州自動車道(椎田道路) | つい き しい だ みなみ 築城IC～椎田南IC | 約7.7km ^{※4} |
| ひがしきゅうしゅう 東九州自動車道 | おお いた みやがわ うち うす き 大分宮河内IC～臼杵IC | 約6.8km |
| ひがしきゅうしゅう 東九州自動車道 | たか なべ さい と 高鍋IC～西都IC | 約4.7km |

※1: 北上JCT～北上西IC、湯田IC～横手IC間のすりつけを含む。

※3: 新鶴スマートIC～会津坂下IC間のすりつけ含む。

※2: 南相馬鹿島スマートIC～相馬IC間のすりつけ含む。

※4: みやこ豊津IC～築城IC間のすりつけ含む。

道東自動車道(トナム～十勝清水)

<事故防止>



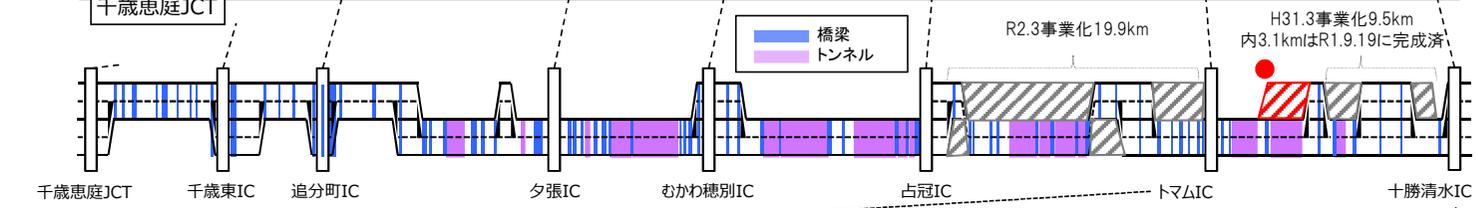
道東自動車道 (トナム～十勝清水)

| | |
|-------------------------------|--------------|
| 延長 | : 20.9km |
| R1交通量 | : 8,200台/日 |
| 死傷事故件数 | : 10件 |
| <small><H27-R1></small> | |
| 死傷事故率 | : 3.09件/億台km |

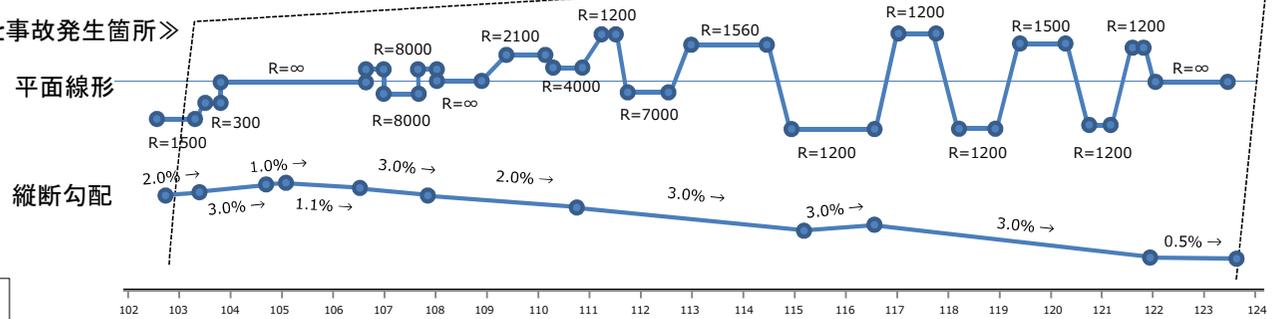
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - - 付加車線(事業中)
 - 主な事故集中箇所



《事故状況》



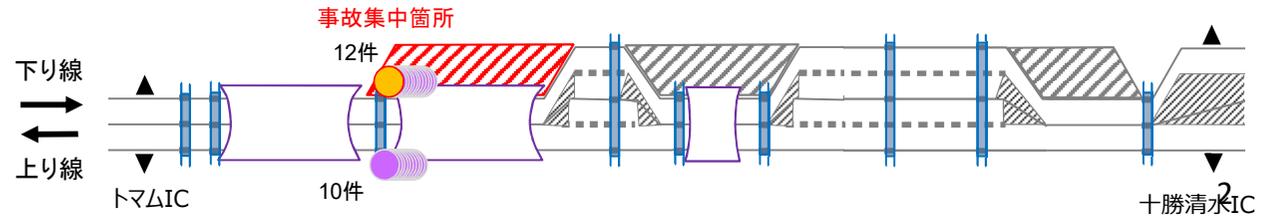
《道路構造と事故発生箇所》



事業費：240億円

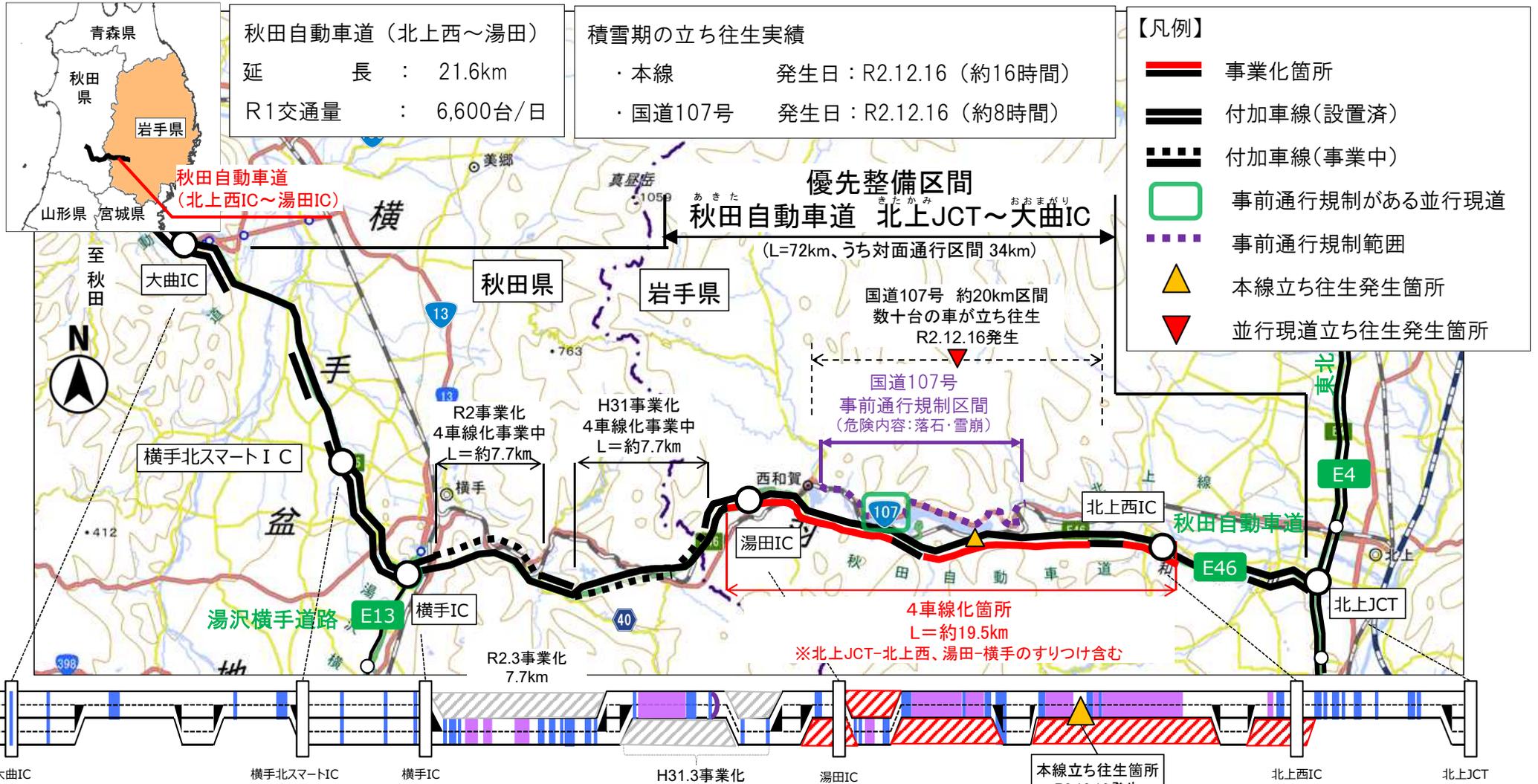
<IC間事業費：520億円>

- 【凡例】
- 橋
 - トンネル
 - 死傷事故
 - 上記以外の事故



秋田自動車道(北上西～湯田)

<NWの代替性確保(並行現道課題)>



- 橋梁
- トンネル
- ▲ 本線立ち往生発生箇所
- ▼ 並行現道立ち往生発生箇所

《本線での立ち往生状況》



《並行現道での立ち往生状況》



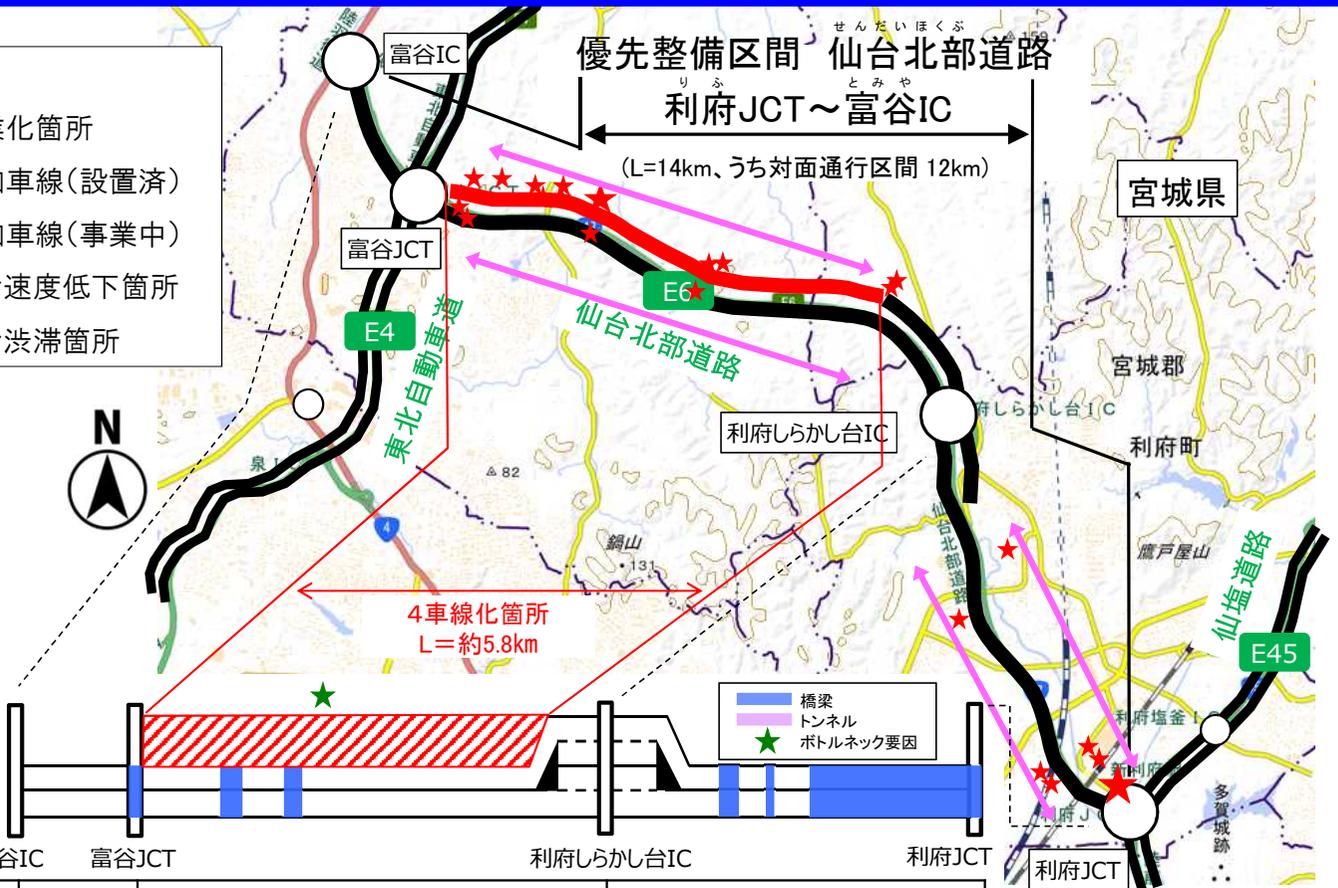
事業費：980億円
 ※北上JCT-北上西すりつけ 30億円
 湯田-横手すりつけ 60億円 含む
 <IC間事業費：890億円>

仙台北部道路(利府しらかし台～富谷JCT)

<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

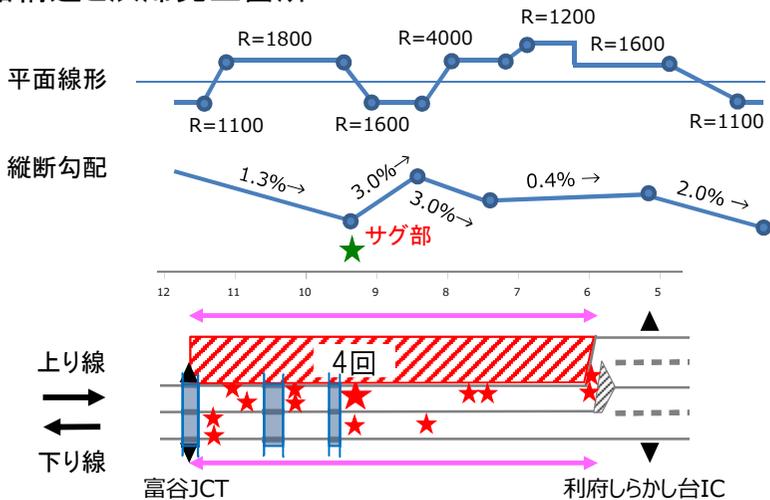


仙台北部道路(利府しらかし台～富谷JCT)

延長 : 6.6km
R1交通量 : 19,000台/日
渋滞回数 : 16回
<H27-R1>

| | | | |
|----------|-------|--------|--------|
| 交通量(台/日) | 2,600 | 19,000 | 19,000 |
| 渋滞(回) | 0 | 16 | 137 |

<<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 : 190億円 <IC間事業費 : 190億円>

常磐自動車道(相馬～新地)

<NWの代替性確保(本線被災区間)>

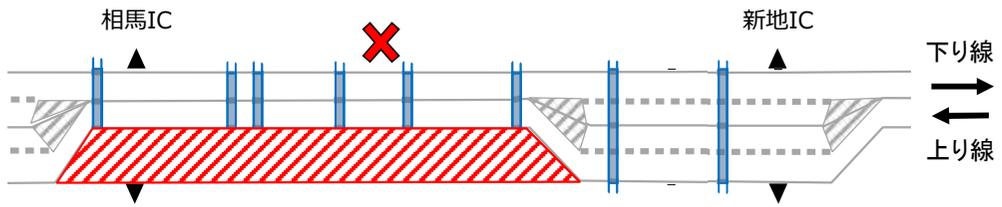
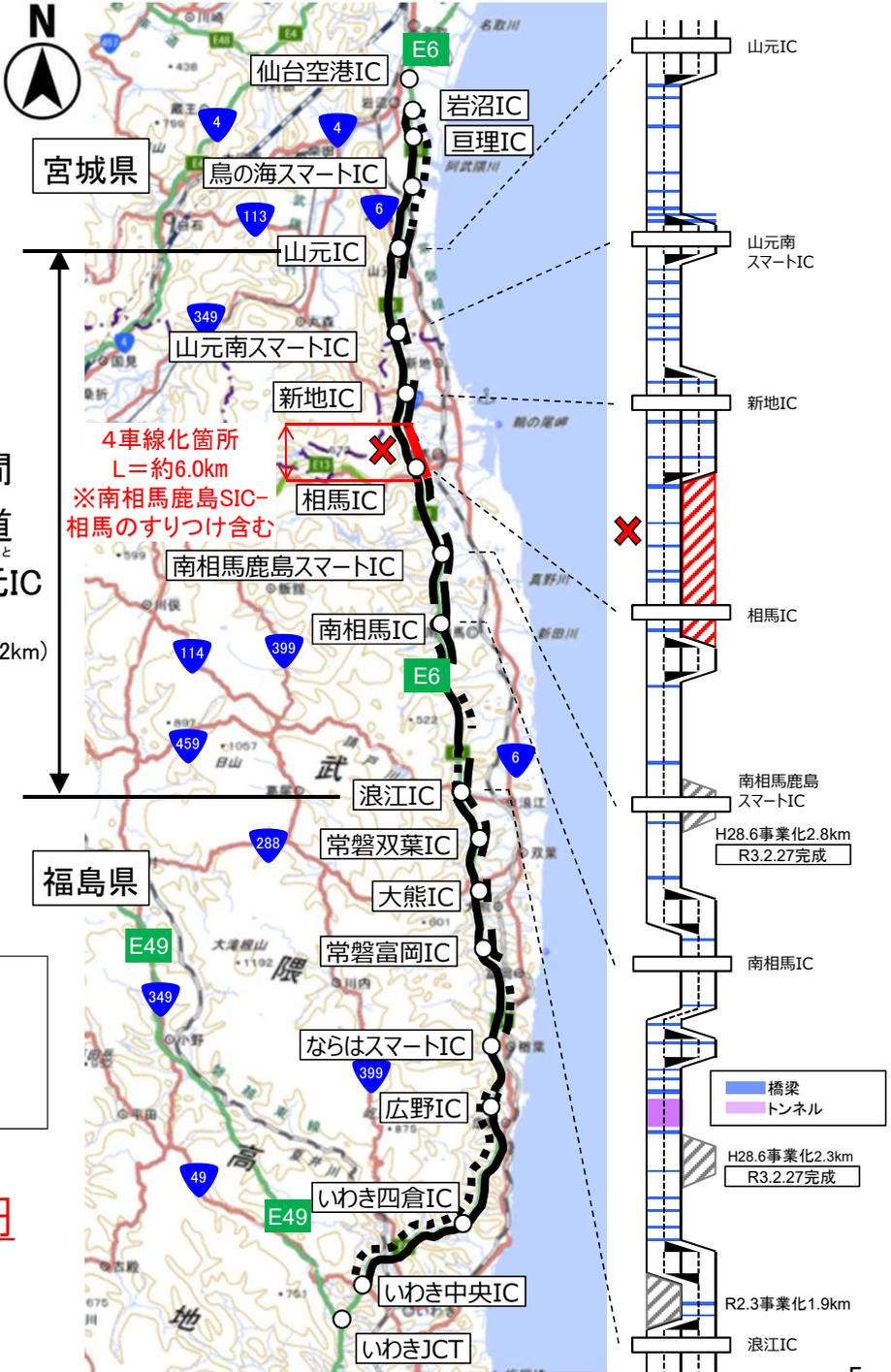


常磐自動車道(相馬～新地)
 延長 : 8.5km
 R1交通量 : 13,200台/日

本線被災履歴
 概要 : 地震に伴う切土のり面崩落
 発生日 : R3.2.13
 通行止時間 : 約91時間

- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - 本線被災箇所

優先整備区間
 常磐自動車道
 浪江IC～山元IC
 (L=56km、うち対面通行区間 32km)



《被災状況》



- 【凡例】
- 橋
 - トンネル
 - 本線被災箇所

事業費 : 220億円
 ※南相馬鹿島SIC-相馬すりつけ20億円含む
 <IC間事業費 : 200億円>

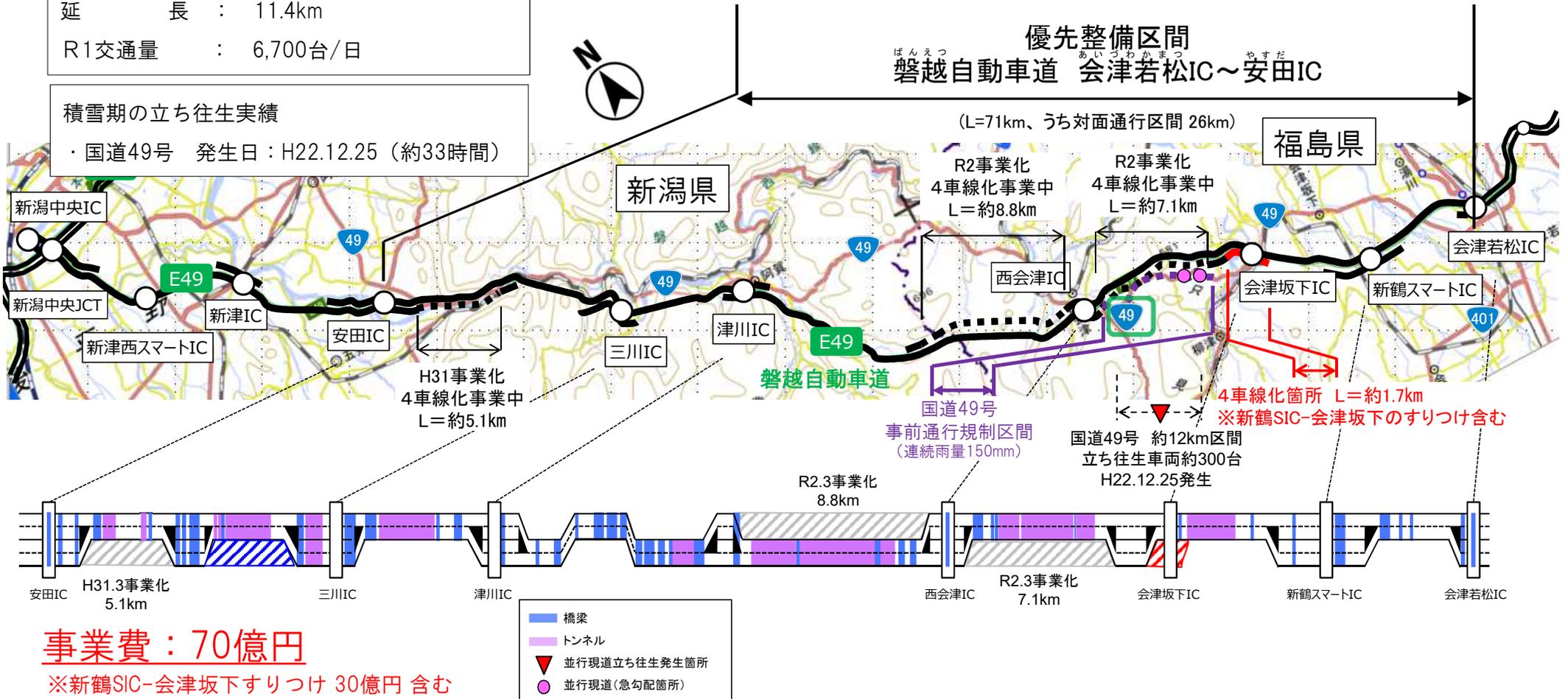
磐越自動車道(会津坂下～西会津) <NWの代替性確保(並行現道課題)>



磐越自動車道(会津坂下～西会津)
 延長 : 11.4km
 R1交通量 : 6,700台/日

積雪期の立ち往生実績
 ・国道49号 発生日: H22.12.25 (約33時間)

- 【凡例】
- 事業化箇所
 - ▬ 付加車線(設置済)
 - ▬ 付加車線(事業中)
 - 事前通行規制がある並行現道
 - ⋯ 事前通行規制範囲
 - ▼ 並行現道立ち往生発生箇所
 - 並行現道(急勾配箇所)



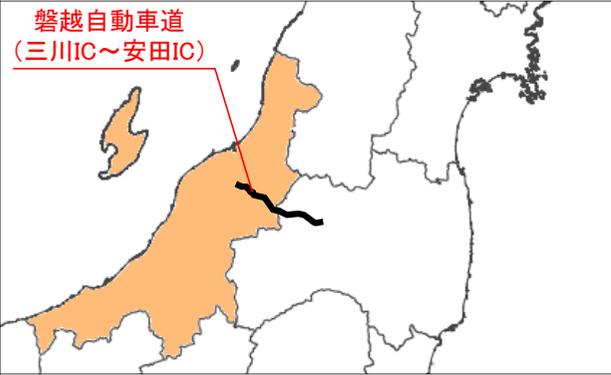
事業費：70億円

※新鶴SIC-会津坂下すりつけ 30億円 含む

<IC間事業費：40億円>

磐越自動車道(三川~安田)

<NWの代替性確保(並行現道課題)>



磐越自動車道(三川IC~安田IC)

磐越自動車道(三川~安田)

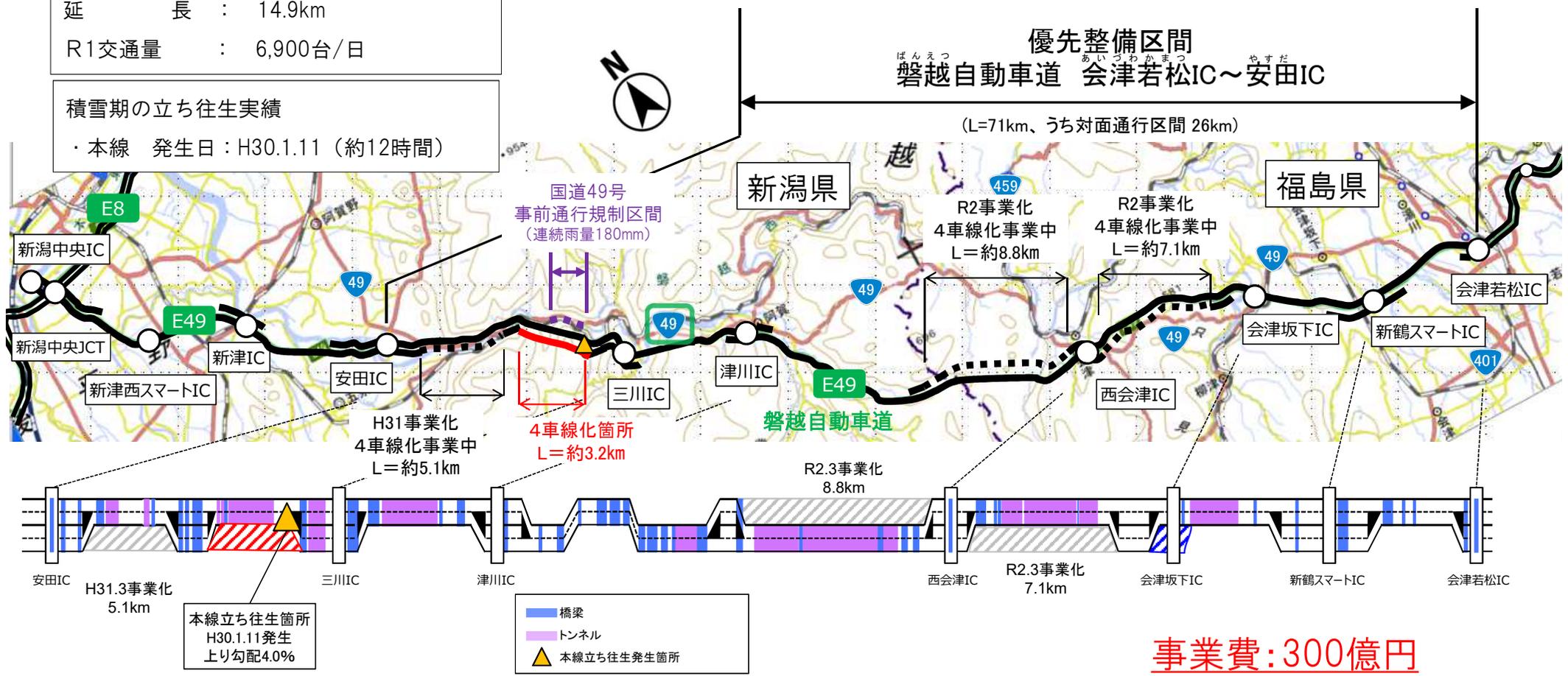
延長 : 14.9km

R1交通量 : 6,900台/日

積雪期の立ち往生実績

・本線 発生日 : H30.1.11 (約12時間)

- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - 事前通行規制がある並行現道
 - 事前通行規制範囲
 - 本線立ち往生発生箇所



事業費:300億円

<IC間事業費:300億円>

紀勢自動車道(勢和多気JCT~大宮大台) <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(勢和多気J~大宮大台)

延長 : 13.4km

H31交通量 : 8,900台/日

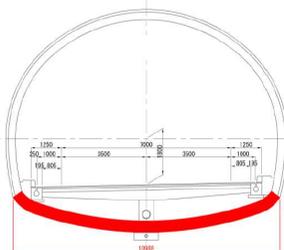
特定更新箇所の諸元

| | 神瀬トンネル | 舟木トンネル |
|---------|--------|---------|
| トンネル延長 | 719m | 1,062m |
| 構造物経過年数 | 約14年 | 約14年 |
| 更新工事内容 | 覆工 | インバート覆工 |

経過年数はR3.1時点のもの

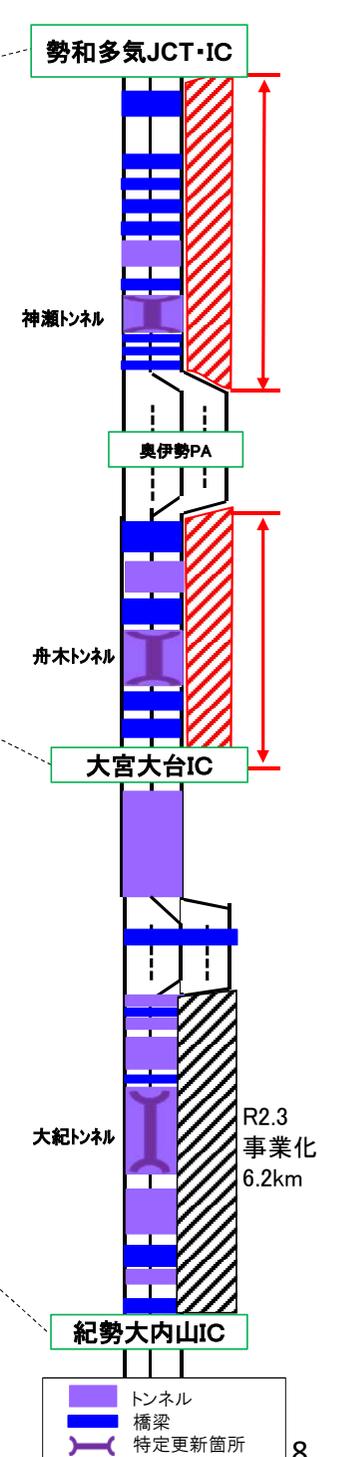
<<対策工(イメージ)>>

盤膨れ対策としてのインバート設置



インバート施工例

・昼夜連続通行止めでインバートを施工した場合の通行止め日数 約70日
⇒4車線化により、工事に伴う通行止めが不要



事業費：600億円
<IC間事業費：600億円>

阪和自動車道(みなべ～南紀田辺)

<時間信頼性(渋滞)>



阪和自動車道
(みなべIC～南紀田辺IC)

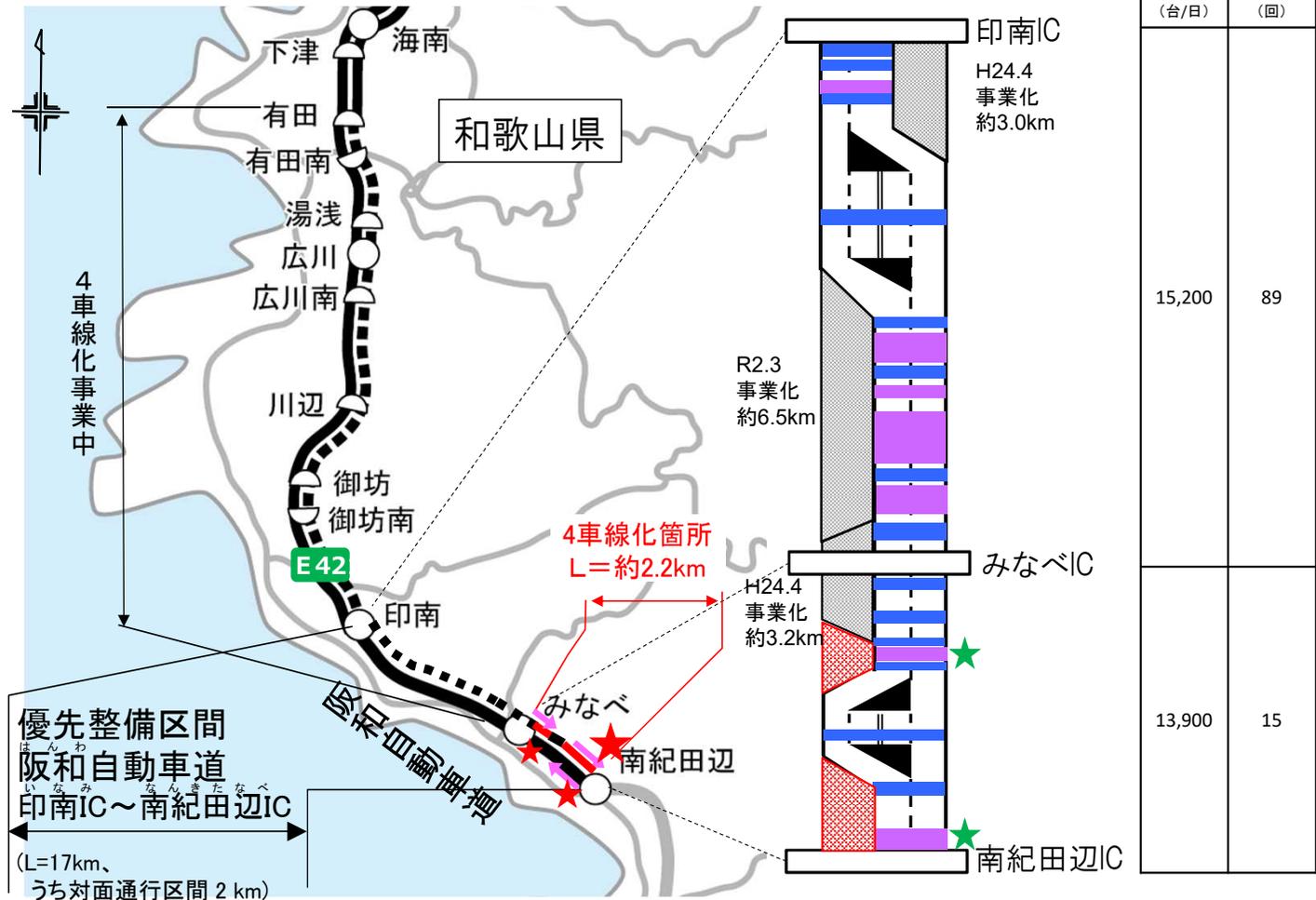
- 【凡例】
- ▬ 事業化箇所
 - ▬ 付加車線(設置済)
 - ▬ 付加車線(事業中)
 - ↔ 主な速度低下箇所
 - ★ 主な渋滞箇所

阪和自動車道(みなべ～南紀田辺)

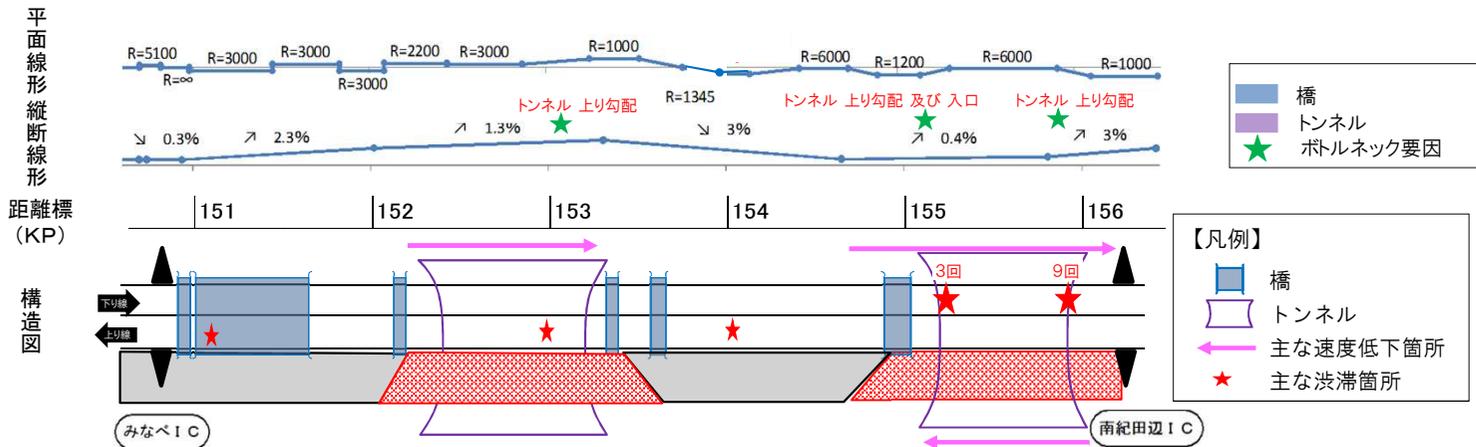
延長 : 5.8km

R1交通量 : 13,900台/日

渋滞回数 : 15回
<H27-R1>



<<道路構造と渋滞発生箇所>>



事業費 : 240億円

<IC間事業費 : 240億円>

山陰自動車道<安来道路>(米子西~安来)

<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)
 - ▼ 並行現道の立往生箇所
 - 並行現道(急勾配箇所)

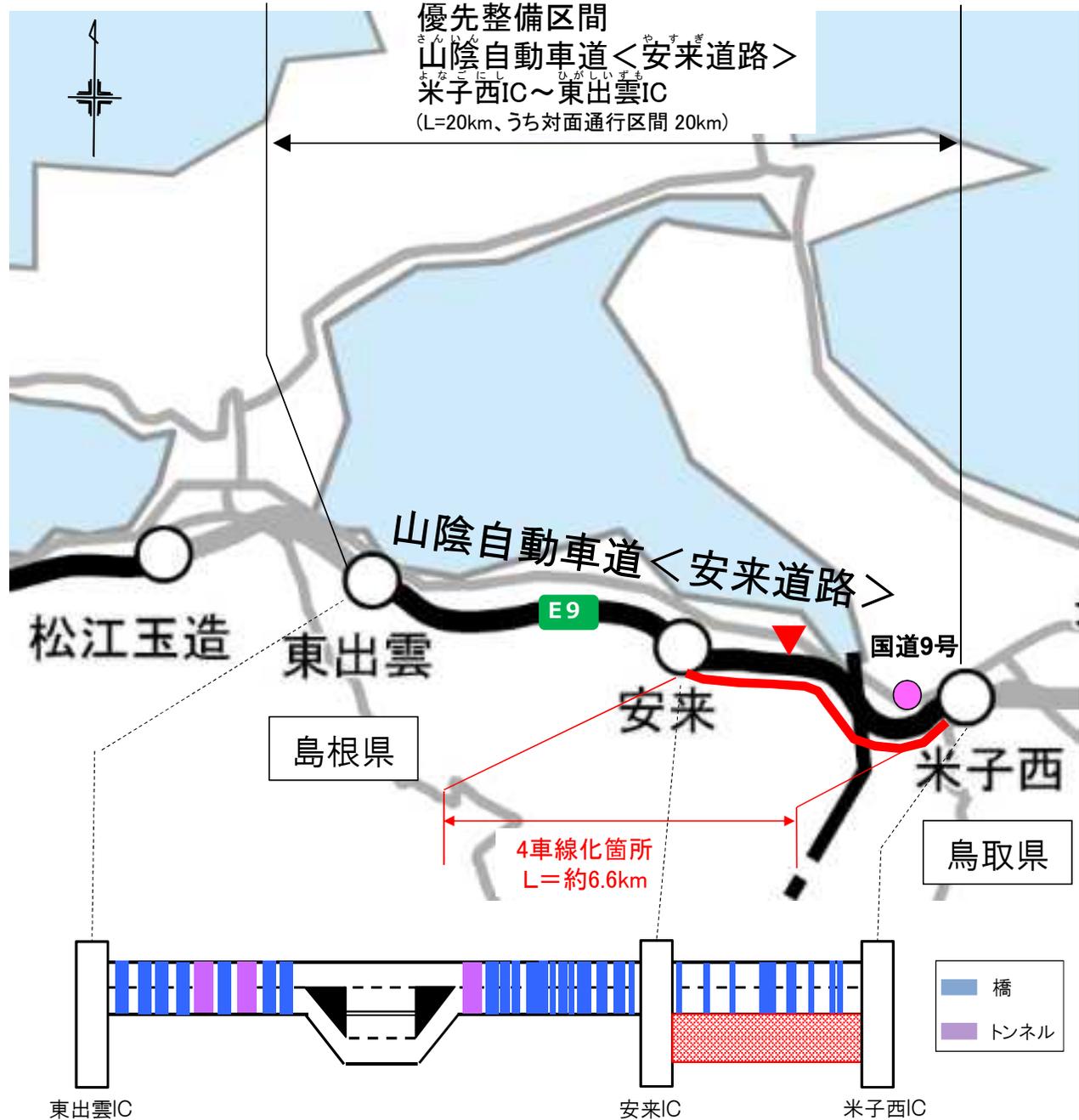
山陰自動車道<安来道路>(米子西~安来)
 延長 : 6.6km
 R1交通量 : 12,200台/日

並行現道 : 国道9号

積雪期の立ち往生実績
 ①発生日時 : H22.12.31 時間 : 41時間20分
 事象 : 豪雪



≪ 並行現道での立ち往生状況 ≫

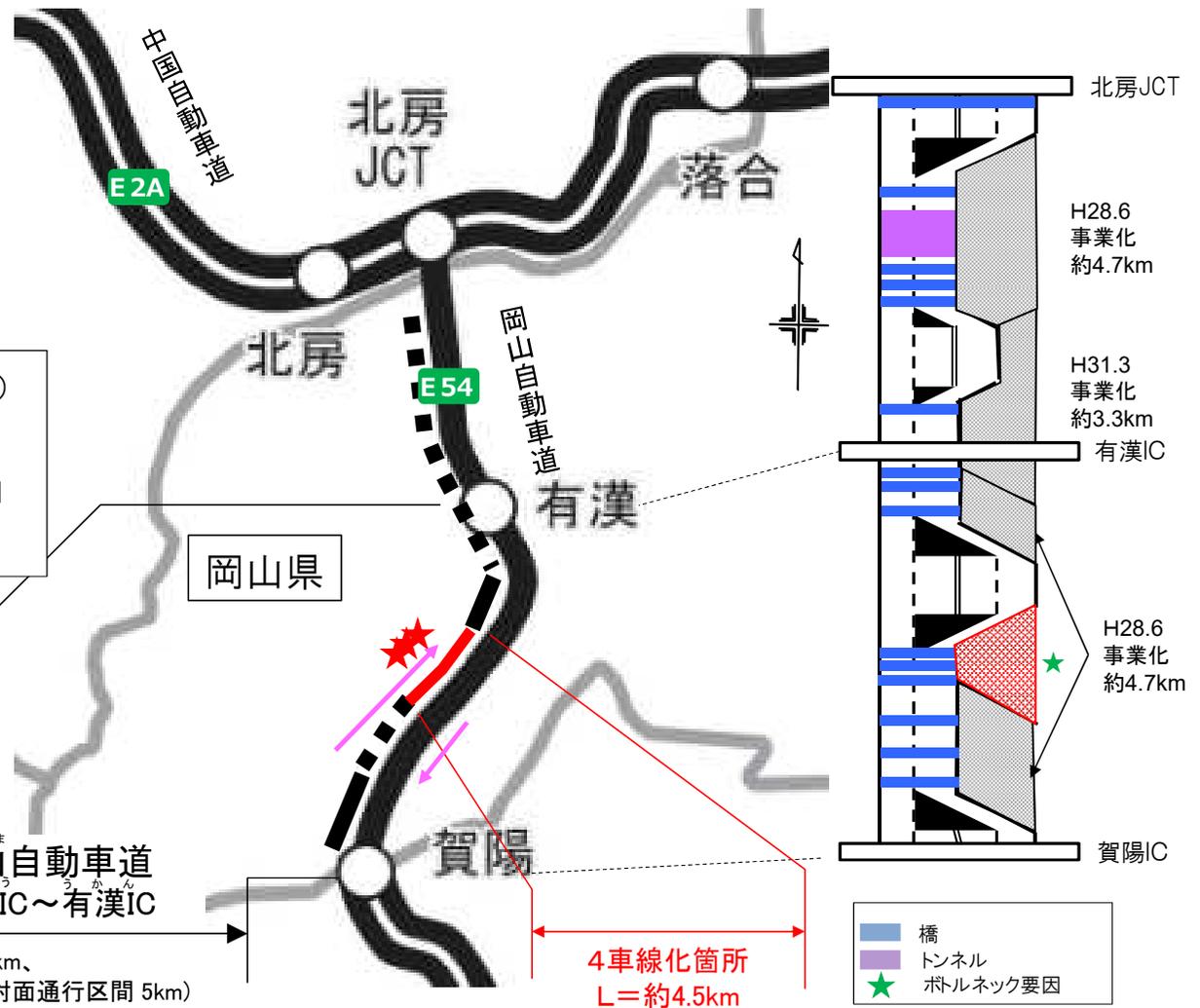


事業費 : 290億円

<IC間事業費 : 290億円> 10

岡山自動車道(賀陽～有漢)

<時間信頼性(渋滞)>



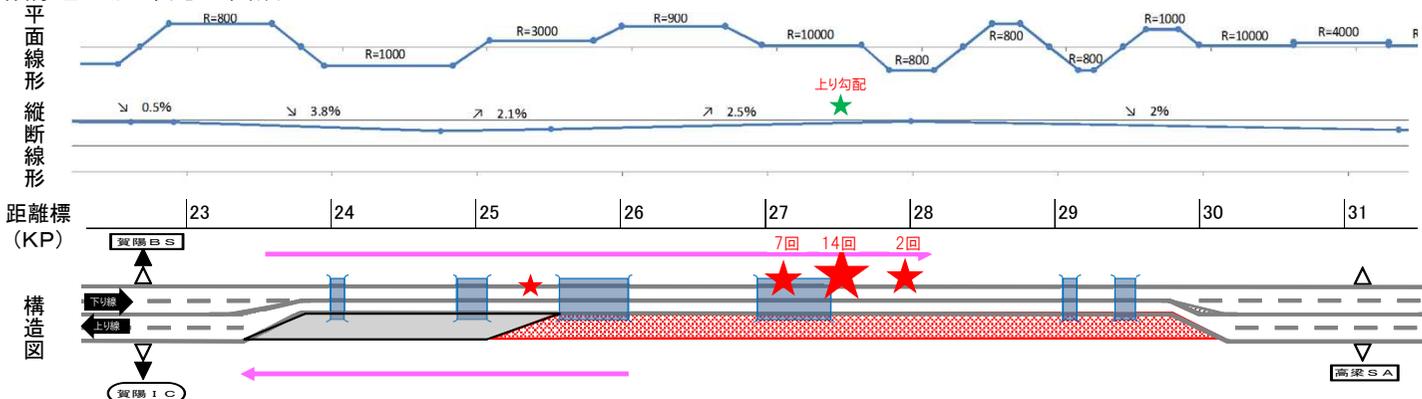
- 【凡例】
- ▬ 事業化箇所
 - ▬ 付加車線(設置済)
 - ▬ 付加車線(事業中)
 - ↔ 主な速度低下箇所
 - ★ 主な渋滞箇所

岡山自動車道(賀陽～有漢)
 延長 : 12.9km
 R1交通量 : 9,200台/日
 渋滞回数 : 26回
 < H27-R1 >



岡山自動車道
 賀陽IC～有漢IC
 (L=13km、
 うち対面通行区間 5km)

《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

事業費：250億円

<IC間事業費：250億円>

東九州自動車道 < 椎田道路 > (築城～椎田南)

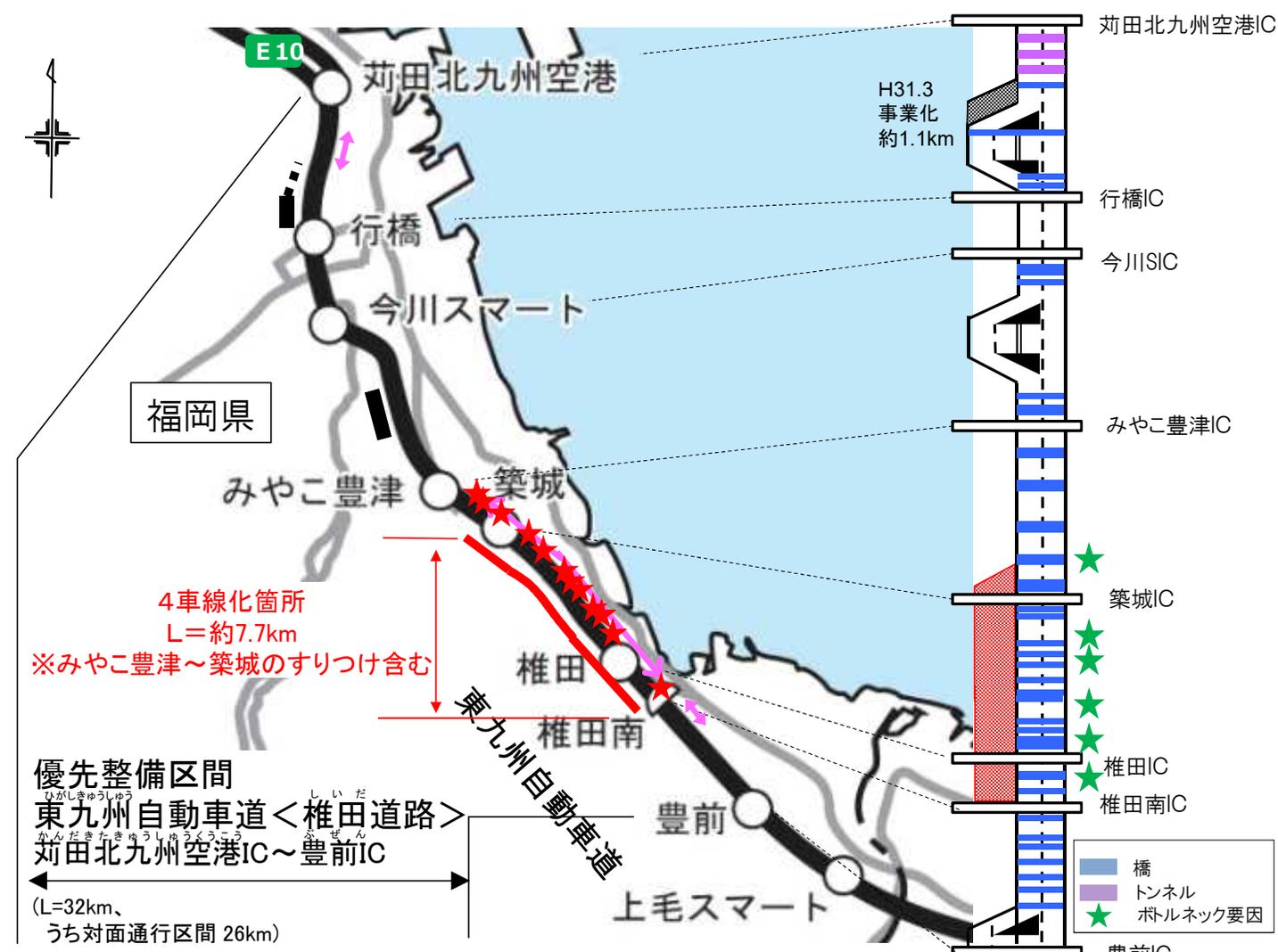
< 時間信頼性 (渋滞) >



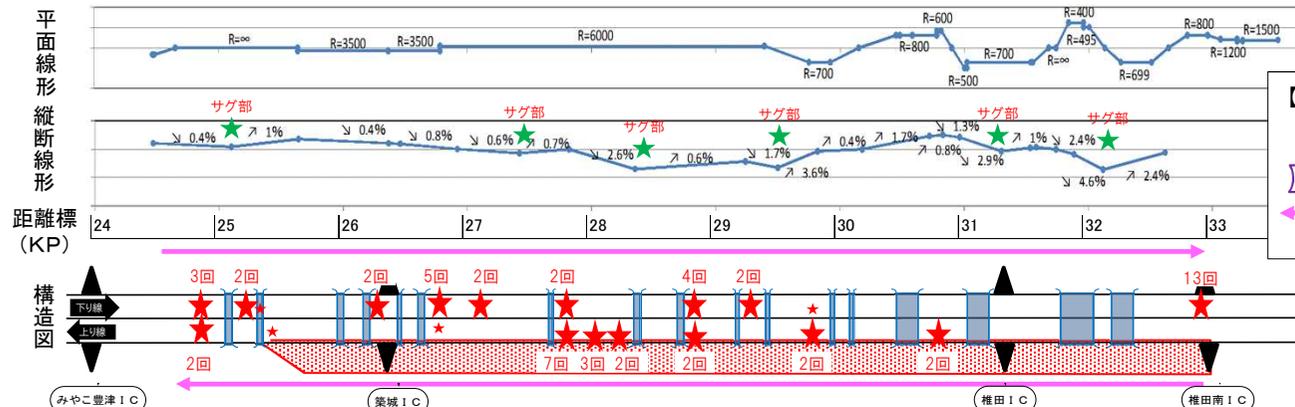
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - 主な速度低下箇所
 - 主な渋滞箇所

東九州自動車道< 椎田道路 >
(築城～椎田南)

| | 築城～椎田 | 椎田～椎田南 |
|------------------|--------|--------|
| 延長 (km) | 4.9 | 1.7 |
| R1交通量 (台/日) | 14,800 | 15,400 |
| 渋滞回数 <H27-R1> | 35 回 | 13 回 |



<< 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



事業費：350億円

< IC間事業費：300億円 > ※みやこ豊津～築城のすりつけ50億円含む

東九州自動車道(大分宮河内～臼杵)

<時間信頼性(渋滞)>



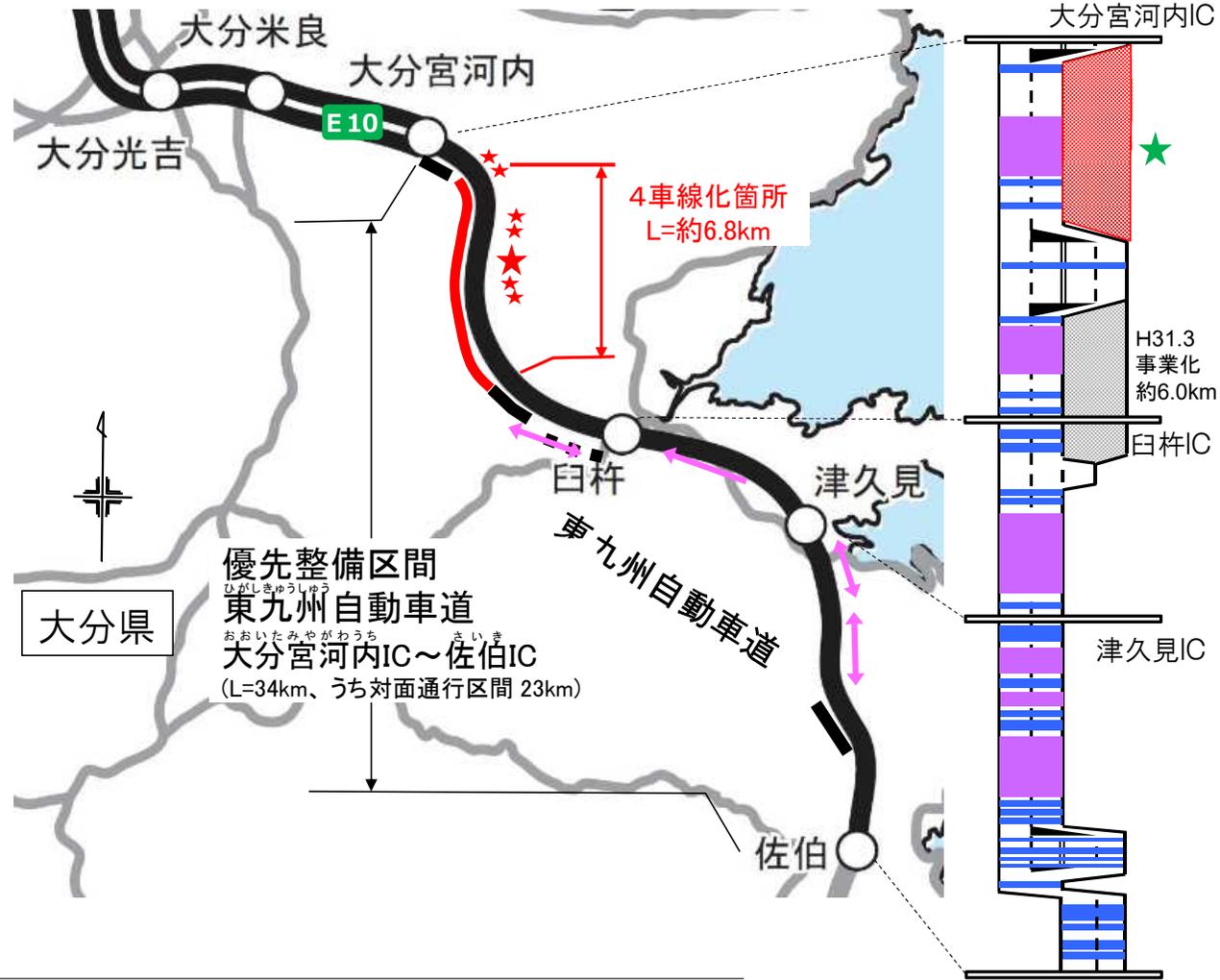
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - ▬ 付加車線(設置済)
 - ▬ 付加車線(事業中)
 - ↔ 主な速度低下箇所
 - ★ 主な渋滞箇所

東九州道自動車道(大分宮河内～臼杵)

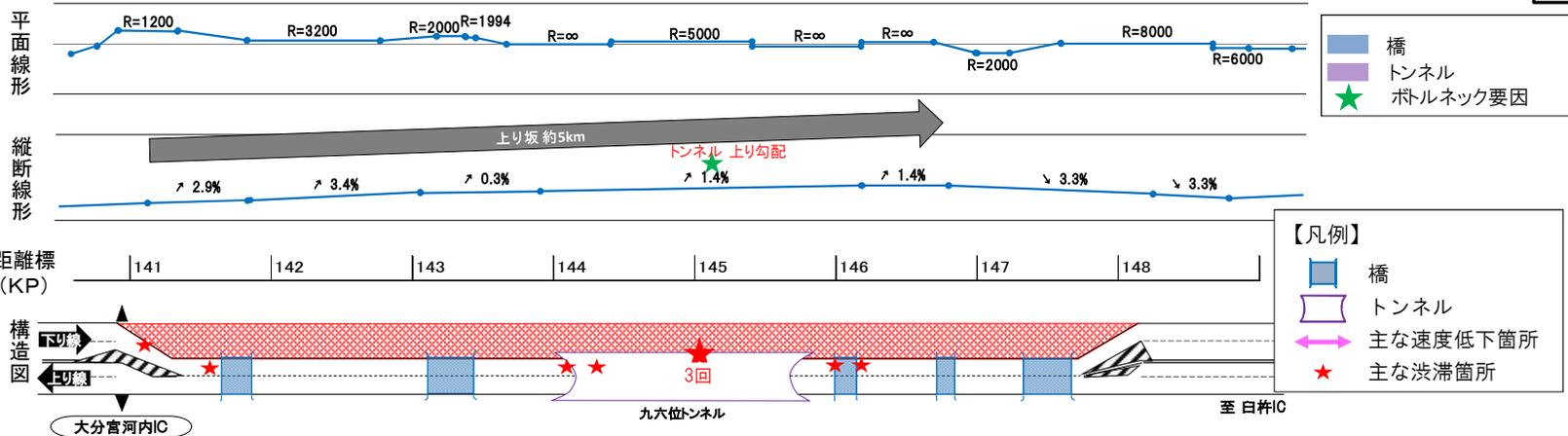
延長 : 14.0km

R1交通量 : 13,600台/日
<H27-R1>

渋滞回数 : 40回



《道路構造と渋滞発生箇所》



事業費 : 530億円

<IC間事業費 : 530億円> 14

東九州自動車道(高鍋～西都)

<事故防止>

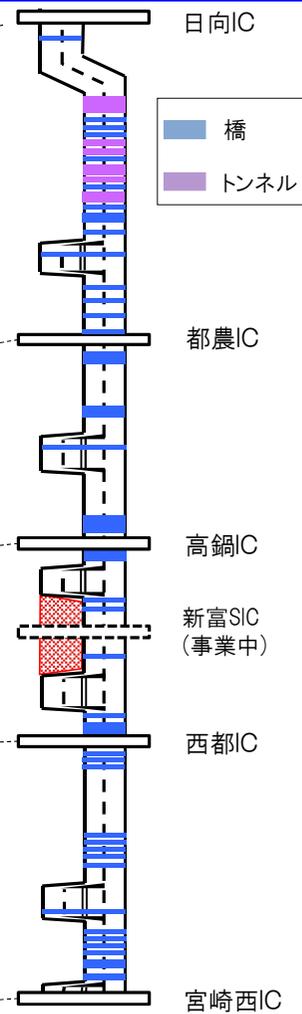


【凡例】

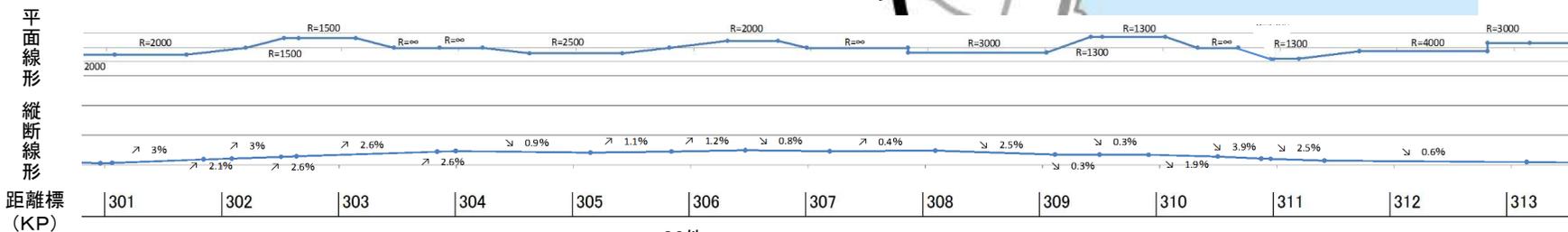
- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- 主な事故集中箇所

東九州自動車道(高鍋～西都)

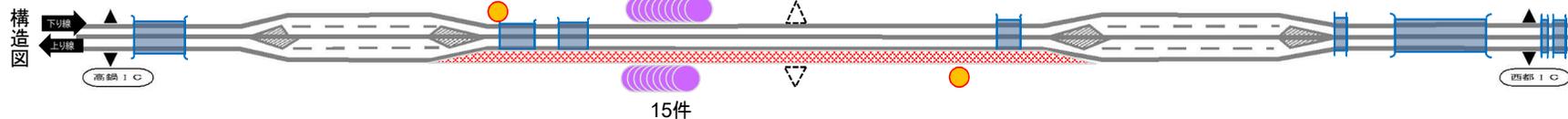
延長 : 12.1km
 R1交通量 : 9,100台/日
 死傷事故件数 : 7件
 <H27-R1>
 死傷事故率 : 3.65件/億台km
 <H27-R1>



<<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
: 180億円

<IC間事業費 : 360億円>