

# 令和4年度 有料道路事業関係説明資料

- 令和3年11月に閣議決定された「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」に基づき、防災・減災、国土強靱化の推進等、安全・安心の確保のため高速道路等の整備が示されていることから、現下の低金利状況を活かし、「暫定2車線区間の4車線化」に取り組むため、令和3年度補正及び令和4年度財政投融资計画に所要額が計上。

→ ①車線数の増(整備計画変更等)を審議

- 神戸西バイパスについて、平成30年3月の有料道路事業許可において、第二神明道路と一体的な料金体系を導入し、残りの事業は有料道路事業者が実施することとされたところであるが、事業進捗に伴い、現地条件(地質条件等)を確認したことで橋梁形式や法面対策工等の見直し・追加が発生したことなどにより事業費が増加。(有料事業費の増額分については、実績交通量の反映などによる有料投資額の見直しにより対応)

→ ②有料投資額の変更を審議

# 今回の審議対象の高速道路会社施行事業箇所について

## 〔①4車線化関係〕

路線名	起終点	延長	内容
常磐自動車道 <small>じょうばん</small>	広野～ならはSIC <small>ひろの</small>	約5.3km	車線数の増(4車線化)
東海北陸自動車道 <small>とうかいほくりく</small>	福光～南砺SIC <small>ふくみつ なんと</small>	約7.7km	車線数の増(4車線化)
舞鶴若狭自動車道 <small>まいづるわかさ</small>	小浜西～小浜 <small>おばまし おばま</small>	約11.3km	車線数の増(4車線化)
米子自動車道 <small>よなご</small>	溝口～米子 <small>みぞぐち よなご</small>	約9.3km	車線数の増(4車線化)
浜田自動車道 <small>はまだ</small>	大朝～旭 <small>おおあさ あさひ</small>	約26.6km	車線数の増(4車線化)
東九州自動車道 <small>ひがしきゅうしゅう</small>	津久見～佐伯 <small>つくみ さいき</small>	約13.0km	車線数の増(4車線化)

※道東自動車道(トナム～十勝清水)については整備計画変更済

## 〔②有料投資額の変更関係〕

路線名	起終点	延長	内容
国道2号 神戸西バイパス <small>こうべにし</small>	永井谷JCT～石ヶ谷JCT <small>ながいだに いしがたに</small>	約6.9km	有料事業費の変更

## ① 4車線化関係

- ・常磐自動車道  
（広野～ならばSIC）他

.....4

# 国土強靱化に資する道路ネットワークの機能強化(令和3年度補正、令和4年度)

※令和4年度国土交通省予算決定概要  
令和3年12月24日

【財政融資資金 計0.5兆円(令和3年度補正:0.3兆円、令和4年度当初:0.2兆円)】

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  
0.5兆円の追加



(財投活用による効果)  
機構:0.25兆円程度の  
金利負担の軽減



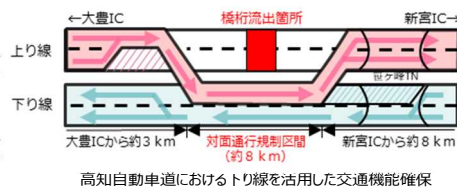
0.25兆円程度の事業を実施  
(財投活用による整備予定箇所)  
○ 暫定2車線区間における4車線化の実施

## ＜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保



#### 令和2年7月豪雨

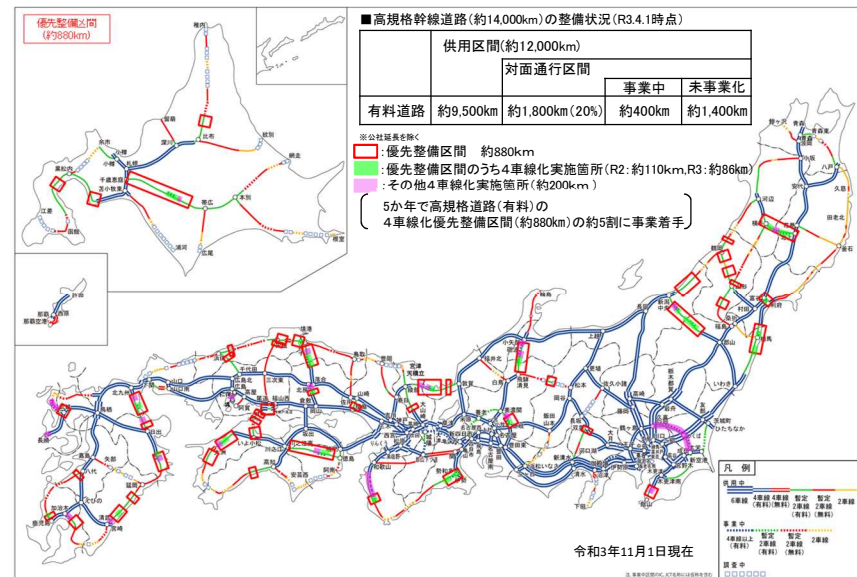
九州道(横川~溝辺鹿児島空港)において、4車線のうち被害のない2車線を活用し、約8時間で一般車両の下り線の通行を確保。また、約19時間後には一般車両の上下線の交通機能を確保



九州自動車道(横川~溝辺鹿児島空港)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3,400km うち有料約1,800km)

※R1.9時点 事業化済延長200kmを含む

R1.9

優先整備区間(約880km)を選定

<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

R2.3

R2年度財政投融资等を活用し、15箇所約110kmを事業化

R3.3

R2年度補正、R3年度財政投融资等を活用し、14箇所約86kmを事業化

R4.3(今回)

R3年度補正、R4年度財政投融资等を活用し、7箇所約43km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
H21	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	○	○	
H28	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 ・反対車線への突っ込み事故の発生	○	○	
H28	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隣の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	○		
H30	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 ・反対車線への突っ込み事故の発生 ・夜間工事による通行止めの発生	○	○	
H31	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			○
R1.9「高速道路における安全・安心基本計画」を策定し、 <b>時間信頼性の確保、事故防止、ネットワーク代替性の確保</b> の3つの観点から優先整備区間880kmを選定					
R2	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急勾配箇所 トンネル大規模修繕箇所※1	○	○	○
R3	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 : 事故多発箇所 ネットワーク代替性の確保 : 並行現道による課題がある箇所 トンネル大規模修繕箇所※1 本線が被災した箇所	○	○	○
R4	第52回国幹部会 (7箇所 約43km)	時間信頼性の確保 : 渋滞多発箇所 事故防止 : 事故多発箇所 ネットワーク代替性の確保 : 雪による立ち往生の可能性が高い区間 並行現道による課題がある箇所	○	○	○

※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)。

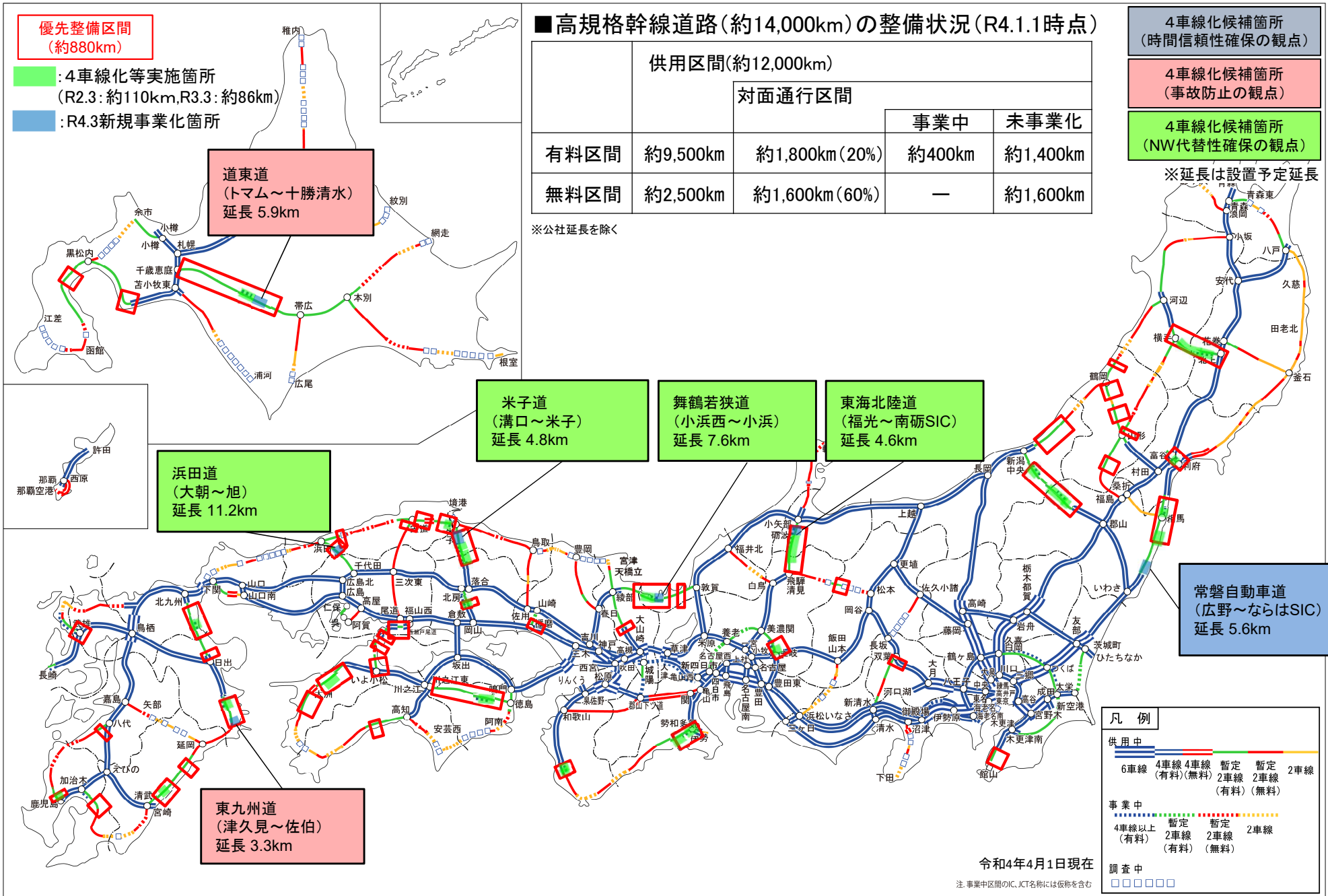
# 4車線化候補箇所を選定の考え方

選定の考え方	対象区間
時間信頼性の確保の観点	
<p>■ 渋滞多発区間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 福島県の復興・再生のため、特に機能強化が必要とされる常磐道(広野～浪江)のうち過去5年において渋滞回数が平均2回/年以上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 常磐道(広野～ならはスマート)</li> </ul>
事故防止の観点	
<p>■ 事故集中区間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 500m区間で、過去5年において事故件数が平均3回/年以上または、事故件数が平均2回/年以上かつ死傷事故が複数回発生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道東道(トマム～十勝清水)</li> <li>・ 東九州道(津久見～佐伯)</li> </ul>
ネットワークの代替性確保の観点	
雪による立ち往生の可能性が高い区間	
<p>■ 積雪地かつ最急勾配が4%より大きい区間のうち過去5年間の平均累積降雪量が50cm/年以上</p> <p>■ 本線において、雪による立ち往生の実績がある区間</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東北陸道(福光～南砺スマート)</li> <li>・ 米子道(溝口～米子)</li> <li>・ 浜田道(大朝～旭)</li> </ul>
並行現道に課題(事前通行規制区間)	
<p>■ 過去5年間に事前通行規制の実績がある区間</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 舞鶴若狭道(小浜西～小浜)</li> </ul>

※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



# 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 かし し みず トマムIC～十勝清水IC	約5.9km
じょうぼん 常磐自動車道	ひろの 広野～ならばSIC	約5.6km ※1
とうかい ほくりく 東海北陸自動車道	ふく みつ なんと 福光～南砺SIC	約4.6km
まいづる わかさ 舞鶴若狭自動車道	おばまし おばま 小浜西IC～小浜IC	約7.6km
よなご 米子自動車道	みぞ ぐち よなご 溝口IC～米子IC	約4.8km
はまだ 浜田自動車道	おおあさ あさひ 大朝IC～旭IC	約11.2km
ひがしきゅうしゅう 東九州自動車道	つくみ さいき 津久見IC～佐伯IC	約3.3km

※1: ならばSIC～常磐富岡のすりつけ含む。

# 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
R2交通量	: 6,400台/日
死傷事故件数	: 15件
死傷事故率	: 4.7件/億台km

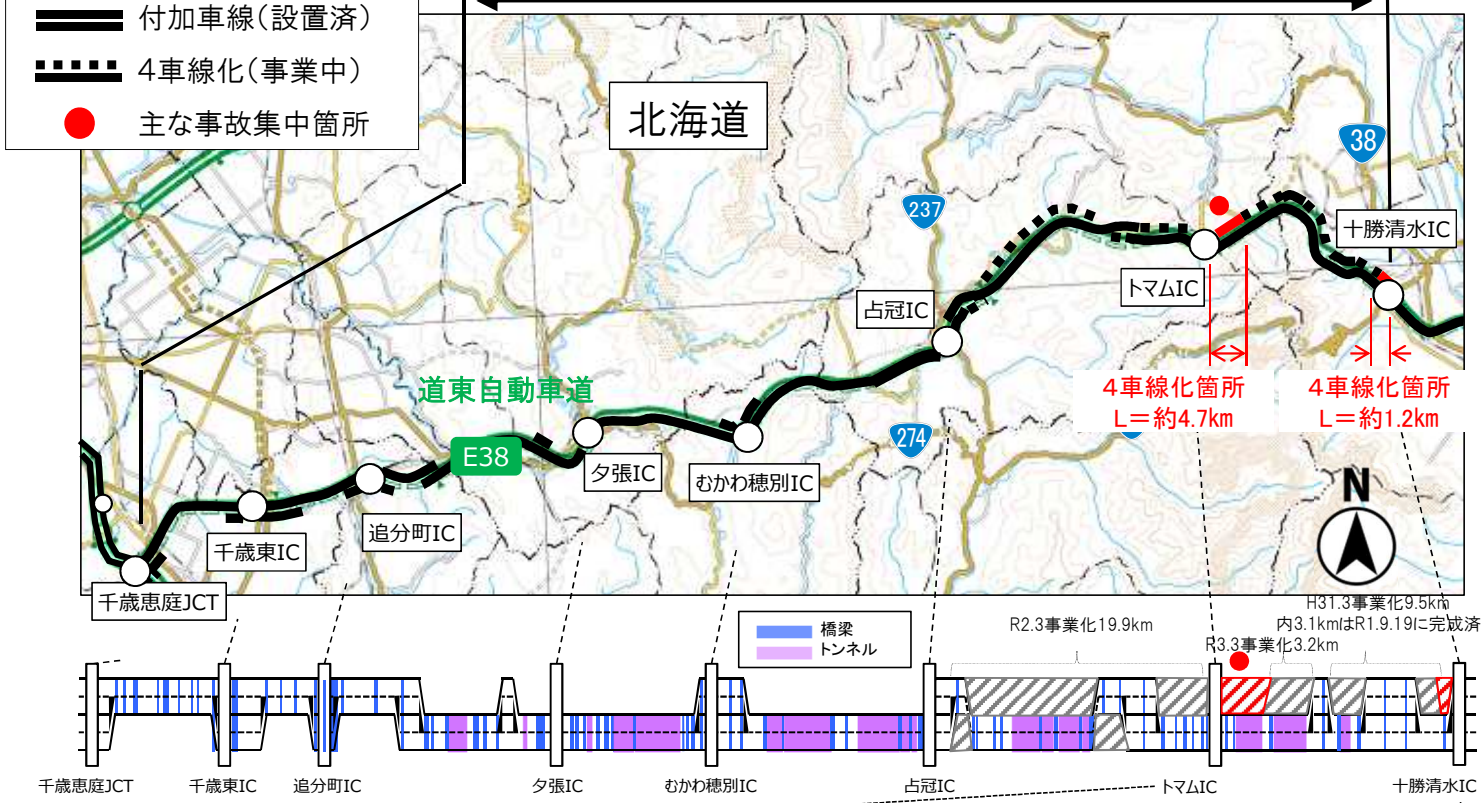
<H28-R2>  
<H28-R2>



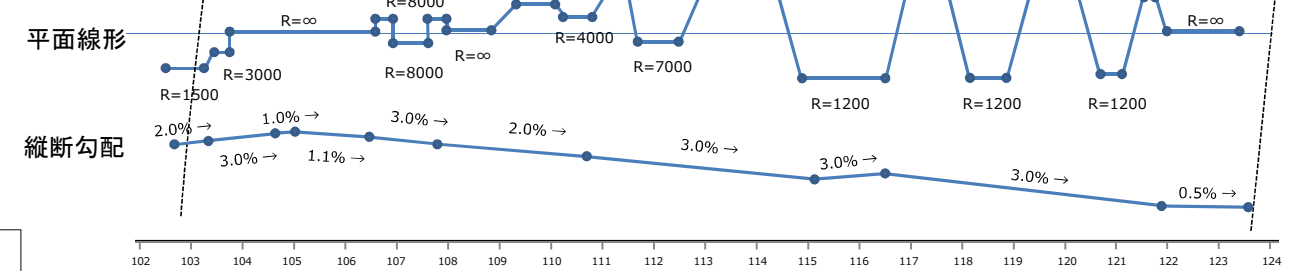
事業費：280億円

- 【凡例】
- 事業化箇所
  - 付加車線(設置済)
  - 4車線化(事業中)
  - 主な事故集中箇所

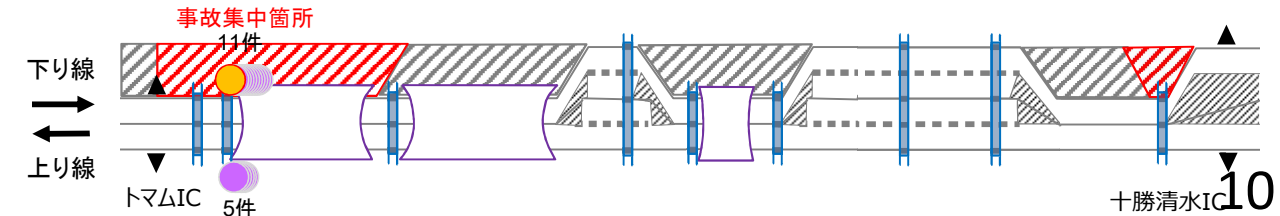
優先整備区間  
道東自動車道 千歳恵庭JCT～十勝清水IC  
(L=124km、うち未対策区間 64km)



《道路構造と事故発生箇所》

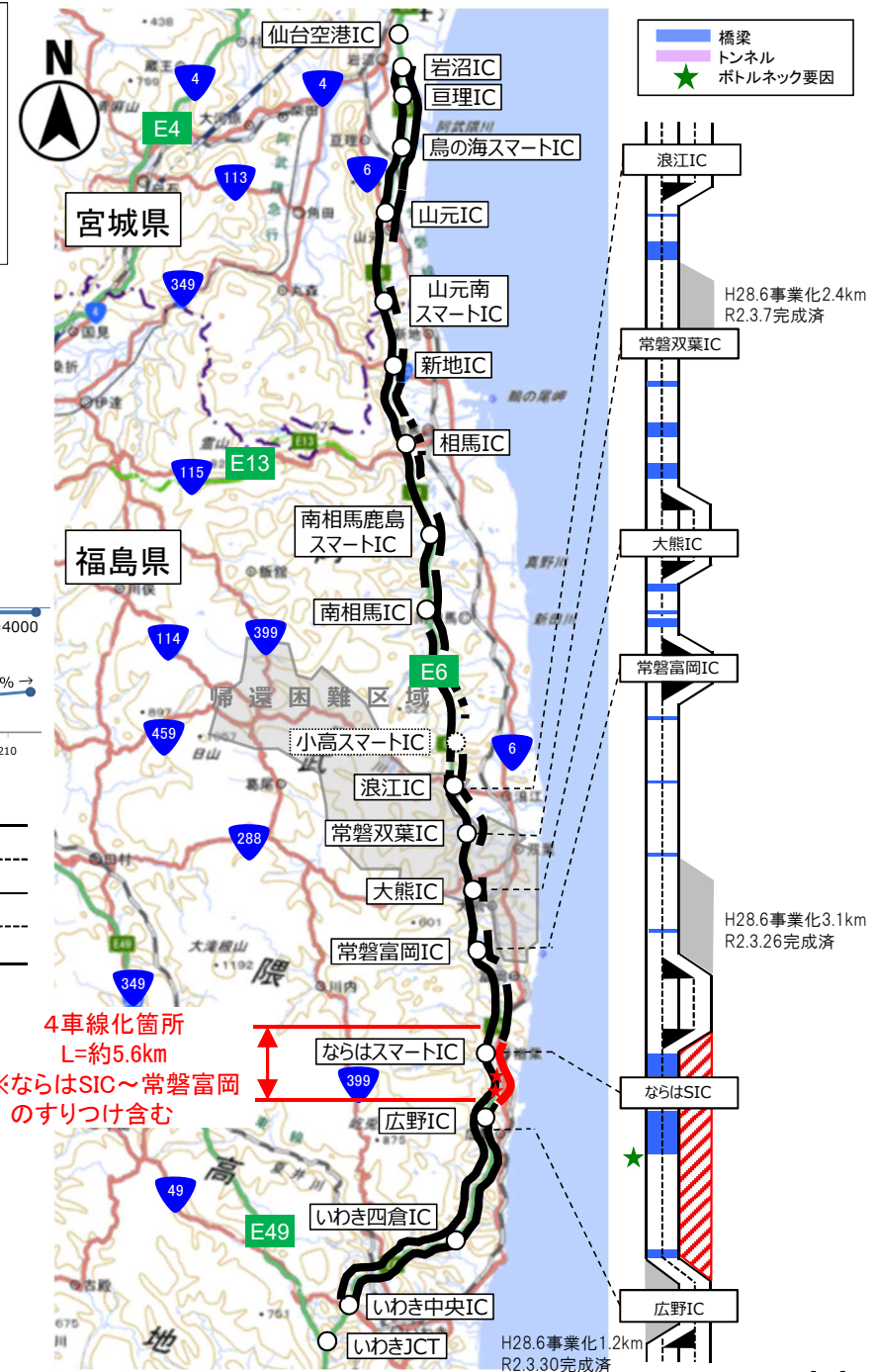
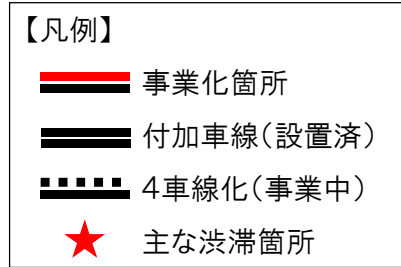


- 【凡例】
- 橋
  - トンネル
  - 死傷事故
  - 上記以外の事故



# 常磐自動車道(広野～ならばSIC)

<時間信頼性(渋滞)>



常磐自動車道(広野～ならばSIC)

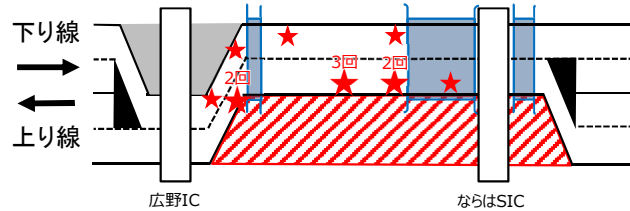
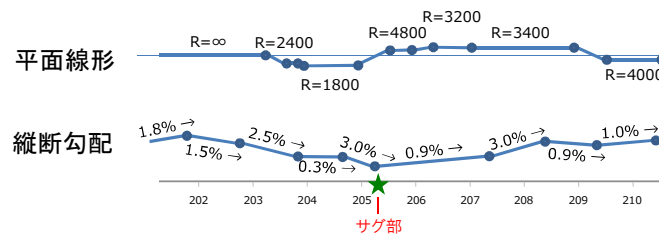
延長 : 5.3km

R2交通量 : 11,800台/日

渋滞回数 : 12回

<H28-R2>

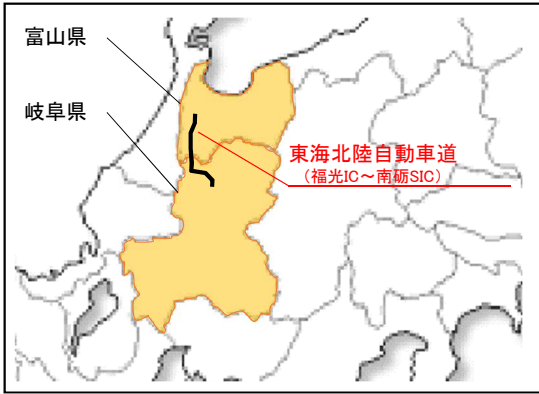
<<道路構造と渋滞発生箇所>>



事業費：310億円

※ならばSIC～常磐富岡のすりつけ90億円含む

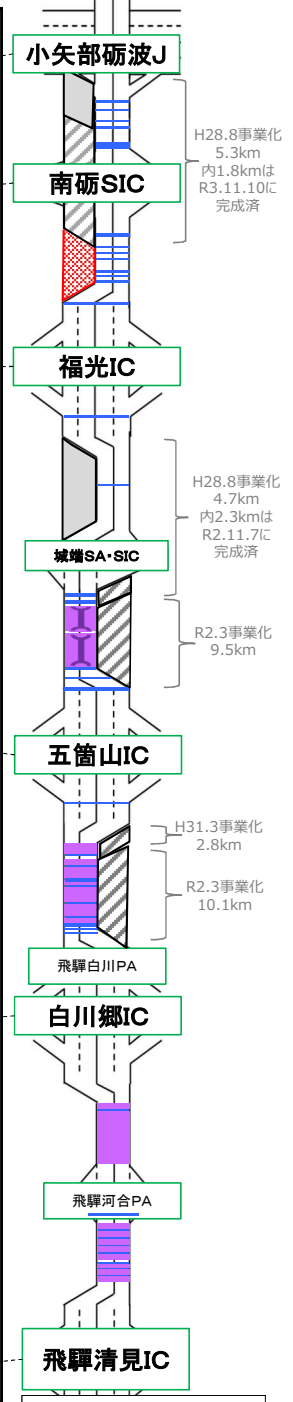
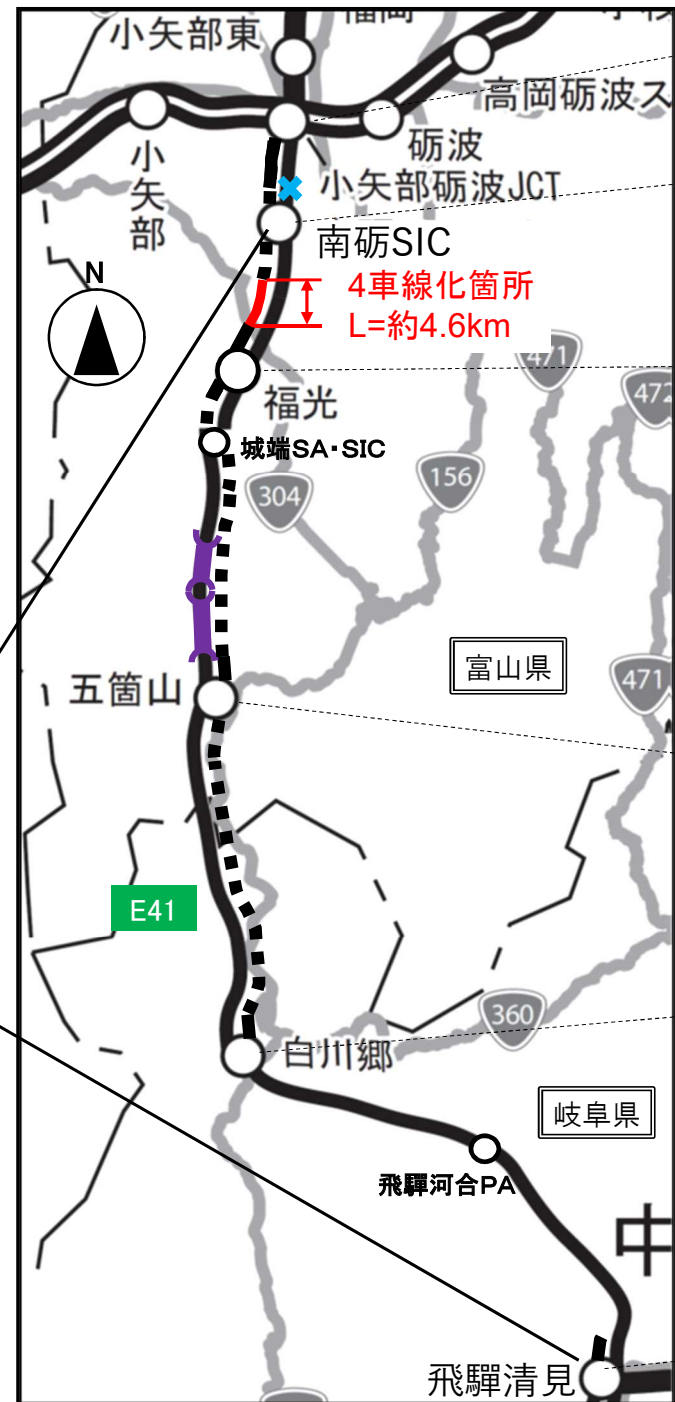
# 東海北陸自動車道(福光～南砺SIC) <NWの代替性確保(立ち往生実績)>



東海北陸自動車道(福光～南砺SIC)  
 延長 : 7.7km  
 R2交通量 : 6,200台/日

**【凡例】**

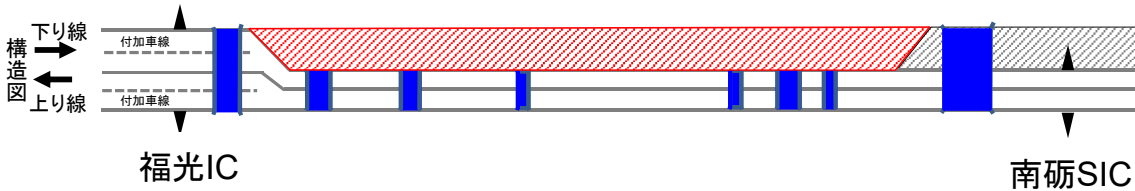
- 事業化箇所
- ▬ 付加車線(設置済)
- ▬ 4車線化(事業中)
- ✕ 積雪時立ち往生発生箇所



## 積雪期の立ち往生実績

	過去5年間 (H28～R2)	
	発生日	時間
立ち往生実績	R3.1.9	約50時間

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  
 飛驒清見IC～南砺SIC  
 (L=64km、うち未対策区間28km)



**事業費：80億円**

# まいづるわかさ 舞鶴若狭自動車道 (小浜西～小浜)

<NWの代替性確保 (並行現道課題) >



【凡例】

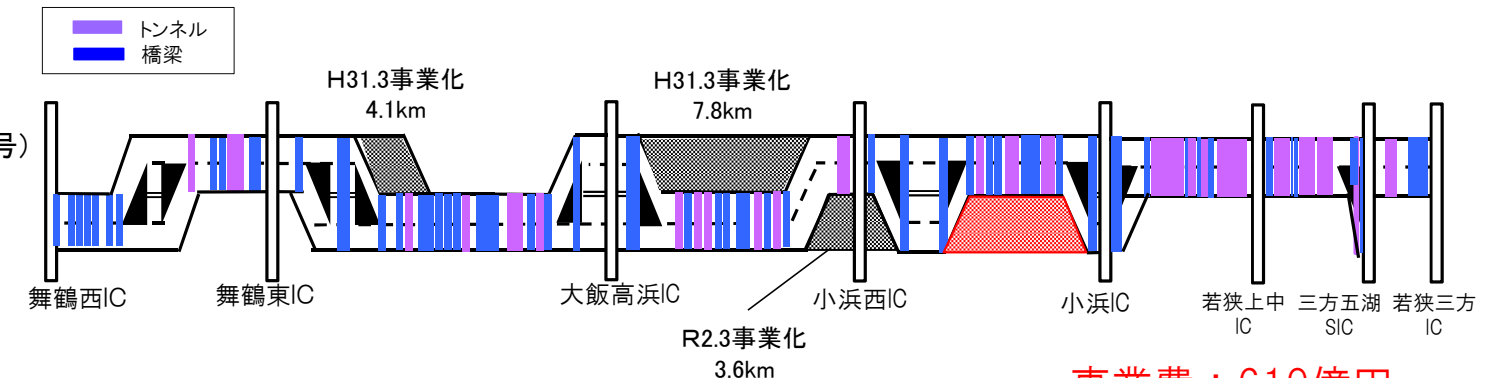
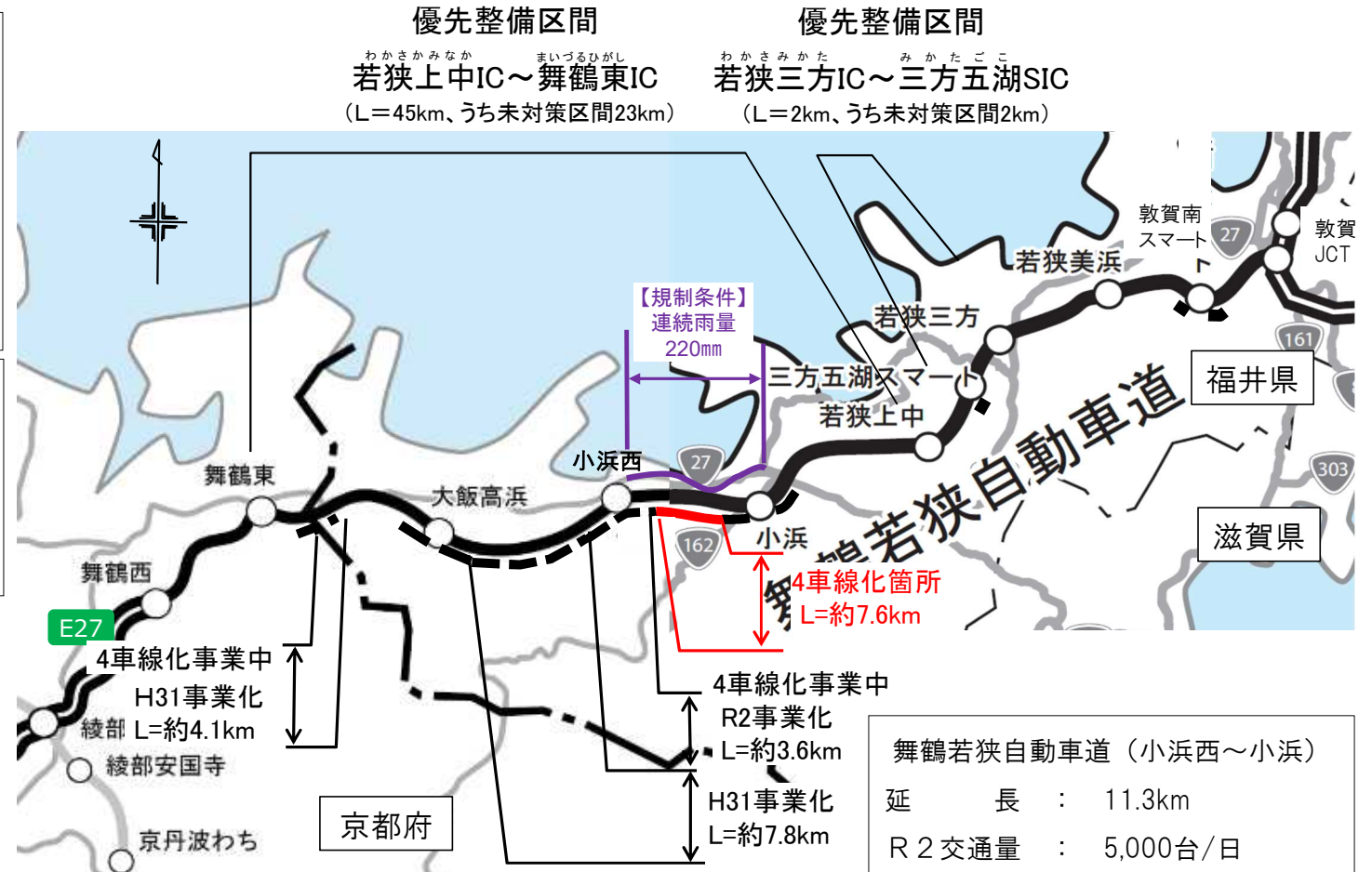
- 事業化箇所
- 付加車線 (設置済)
- 4車線化 (事業中)
- 並行現道 事前規制範囲

## ≪ 並行現道の事前通行規制箇所 ≫



## 異常気象時通行規制区間通行止め実績 (国道27号)

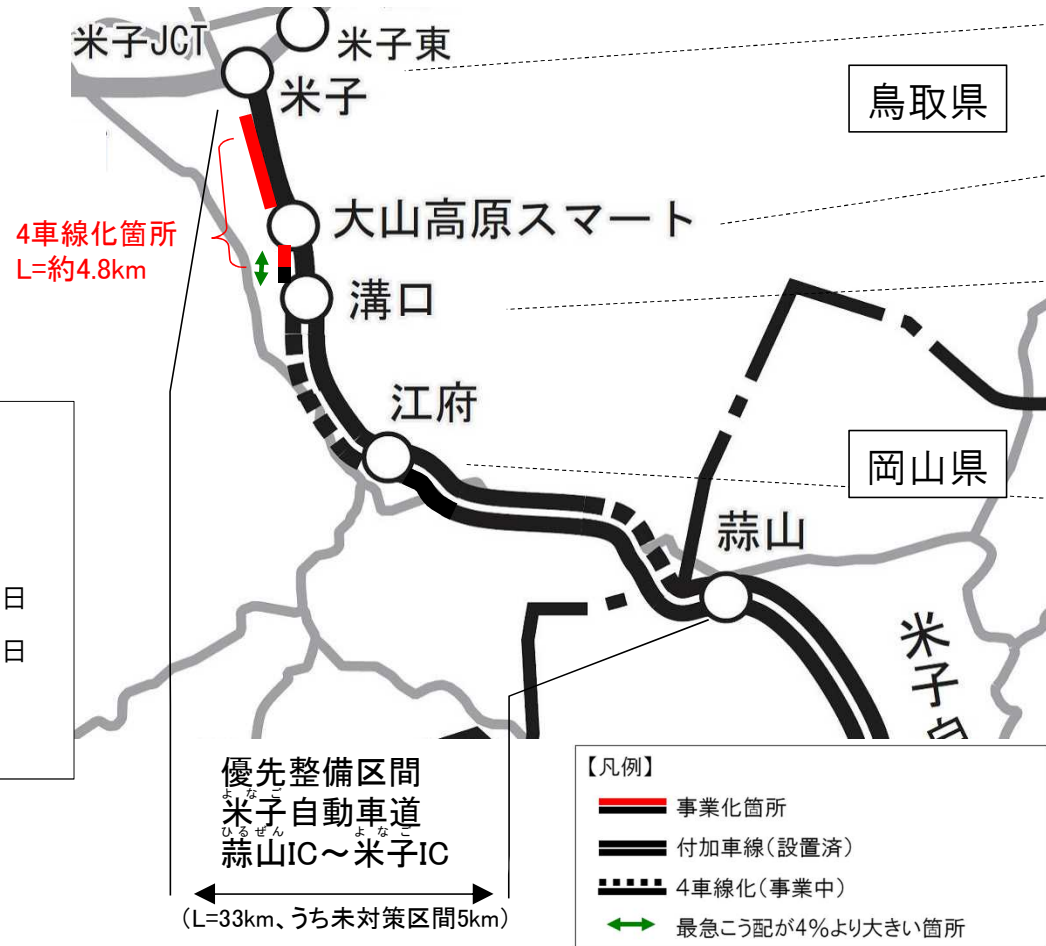
	過去5年間 (H28～R2)	
	発生日	時間
事前通行規制	H29.10.22 (台風21号)	13:30



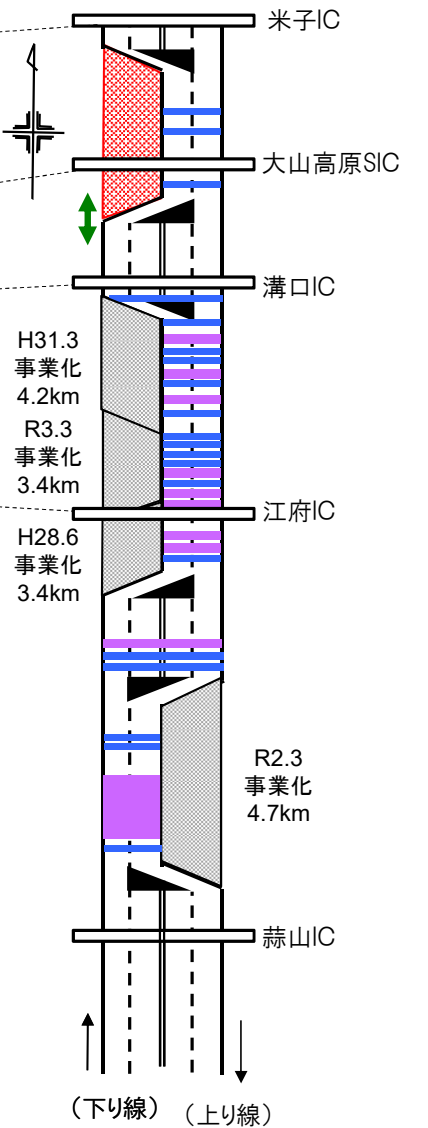
事業費：610億円

# 米子自動車道(溝口～米子)

<NWの代替性確保>  
(積雪地かつ最急勾配)

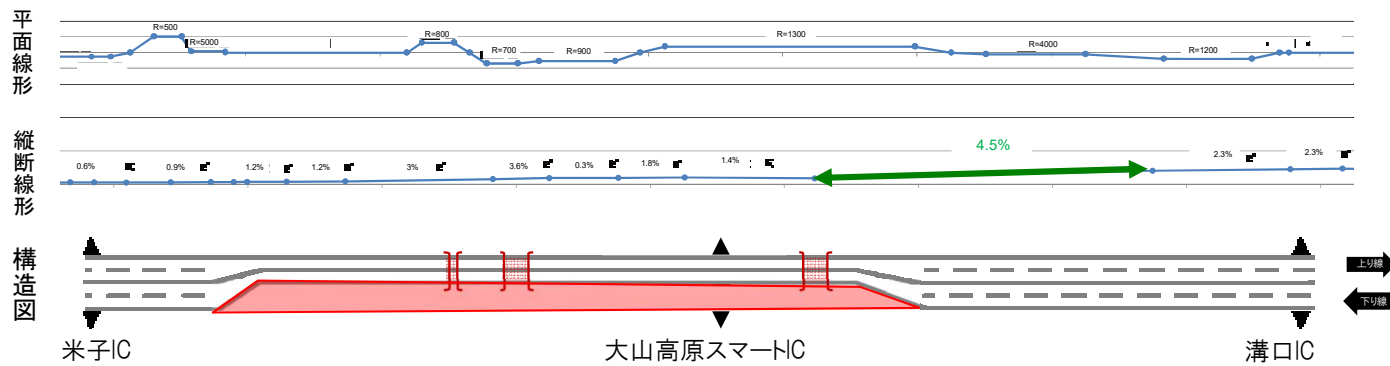


米子自動車道 (溝口～大山高原～米子)  
 溝口～大山高原SIC : 4.3km  
 大山高原SIC～米子 : 5.0km  
 R2 交通量 溝口～大山高原SIC : 5,200台/日  
 大山高原SIC～米子 : 5,100台/日  
 平均累積降雪量 : 82cm (気象庁データ[米子])  
 <H28～R2>



- 【凡例】
- 事業化箇所
  - 付加車線(設置済)
  - 4車線化(事業中)
  - ↔ 最急こう配が4%より大きい箇所

## 《道路構造》

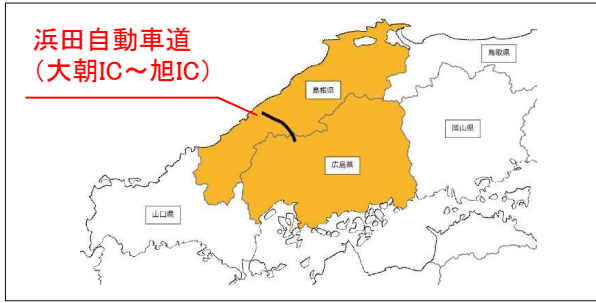


- トンネル  
 橋梁  
 橋
- 【凡例】

事業費：約170億円

# はまだ おおあさ あさひ 浜田自動車道(大朝～旭)

<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)
  - ↔ 最急こう配が4%より大きい箇所
  - ✕ 積雪時立ち往生発生箇所

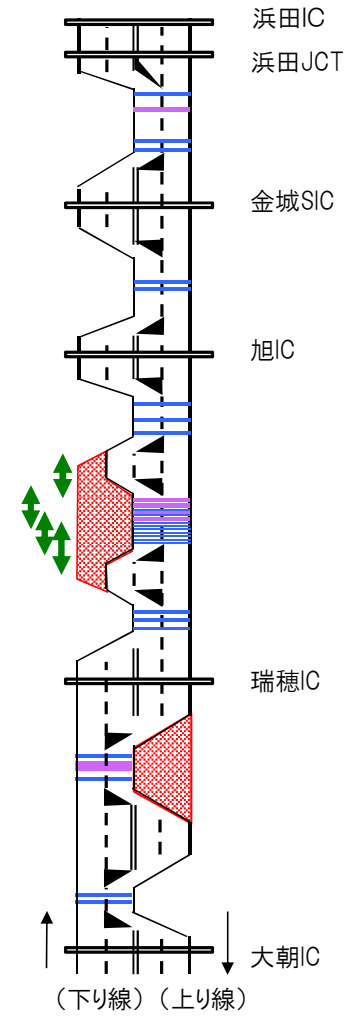
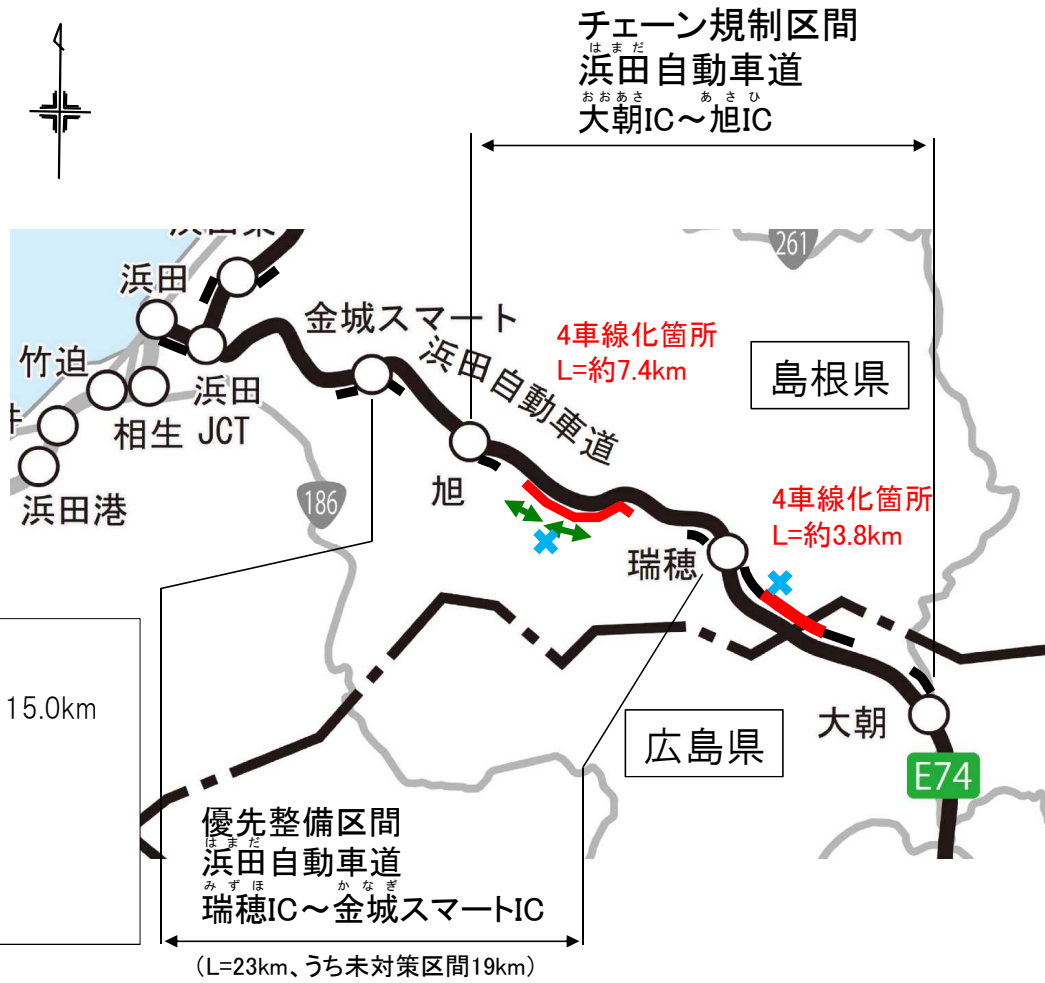
浜田自動車道 (大朝～瑞穂～旭)

延長 : 大朝～瑞穂 : 11.6km 瑞穂～旭 : 15.0km

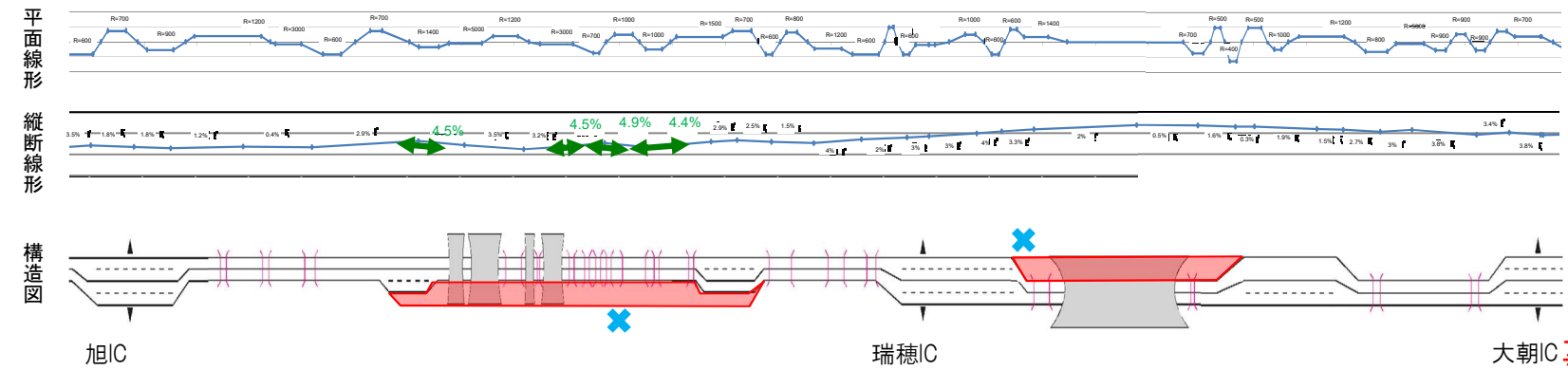
R2 交通量 : 大朝～瑞穂 : 3,100台/日  
: 瑞穂～旭 : 2,800台/日

平均累積降雪量 : 195cm (気象庁データ[大朝])

<H28～R2>



## << 道路構造 >>



- 【凡例】
- 橋
  - トンネル

事業費 : 約750億円

<IC間事業費 : 1,090億円> 15



# 東九州自動車道(津久見～佐伯)

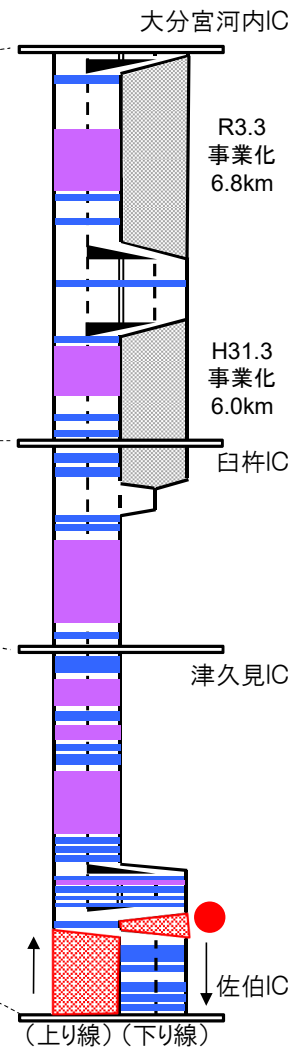
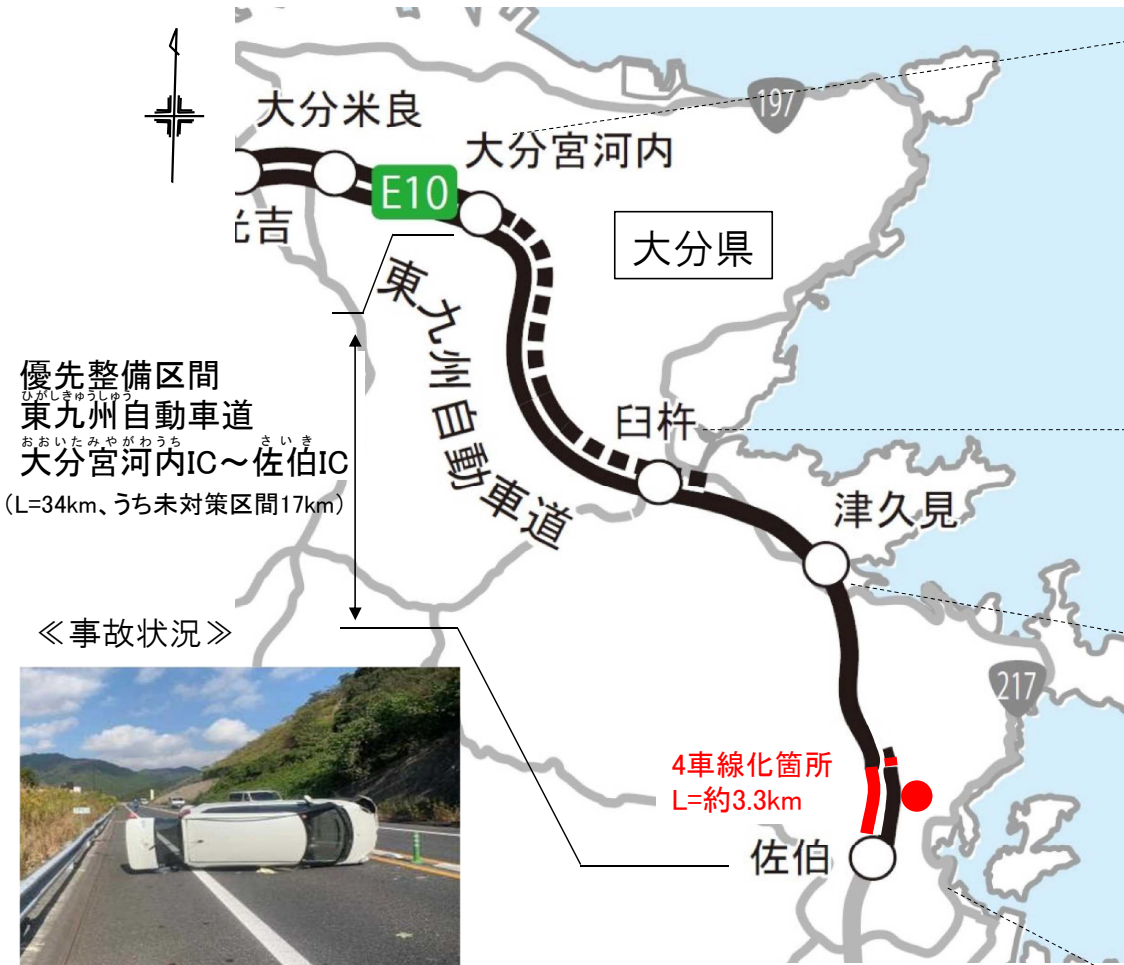
<事故防止>



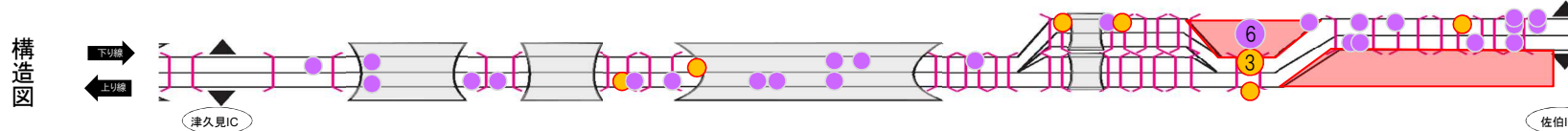
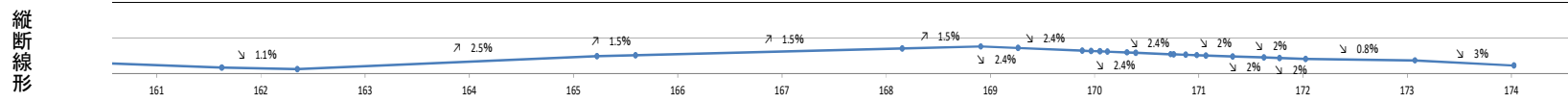
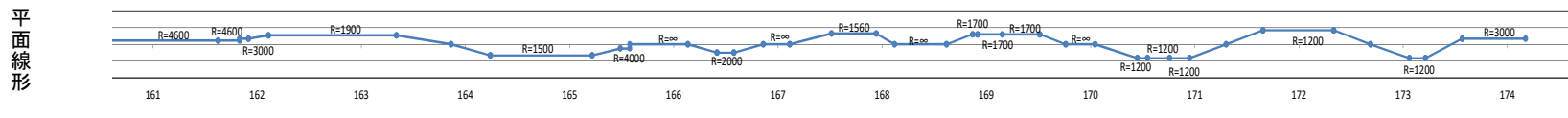
- 【凡例】
- 事業化箇所
  - 付加車線(設置済)
  - 4車線化(事業中)
  - 主な事故集中箇所

東九州自動車道 (津久見～佐伯)

延長	: 13.0km
R2交通量	: 8,400台/日
死傷事故件数	: 9件
<H28-R2>	
死傷事故率	: 3.79件/億台km
<H28-R2>	



<<道路構造>>



事業費 約370億円

<IC間事業費: 1,070億円>

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

## ② 有料投資額の変更

1) 一般国道2号 神戸西バイパス  
(永井谷JCT～石ヶ谷JCT)

[変更]・・・・・・・・・・18

# 一般国道2号神戸西バイパス（永井谷JCT～石ヶ谷JCT）[有料事業費の変更]



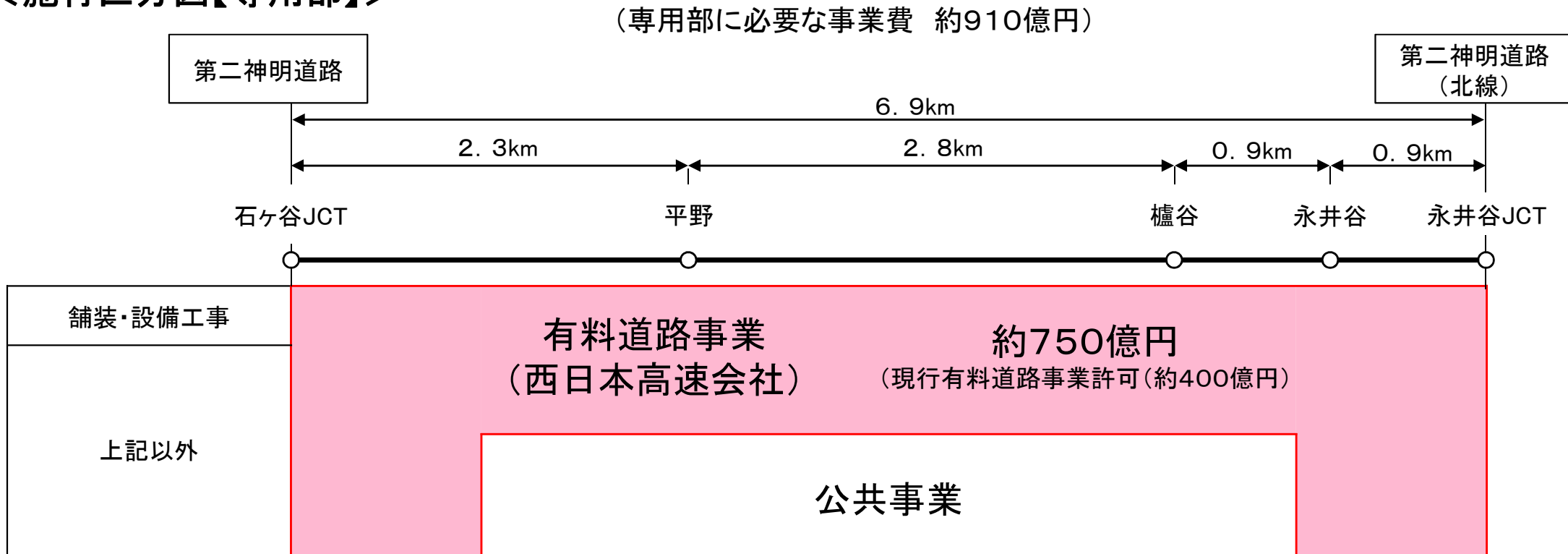
注)IC、JCT名称には仮称を含む

# 一般国道2号 神戸西バイパス(永井谷～石ヶ谷)に係る有料投資額及び施行区分(案)

○神戸西バイパスの整備については、当初、直轄事業で行ってきたところであるが、平成30年3月の有料道路事業許可にて、第二神明道路と一体的な料金体系を導入し、残りの事業は有料道路事業者が実施することとされ、整備を推進してきたところ。

○事業進捗に伴い、現地条件(地質条件等)を確認したことで橋梁形式や法面对策工等の見直し・追加が発生したことなどによる事業費増を行うもの。

## <施行区分図【専用部】>



# 3. 事業費の見直し

## 一般国道2号 神戸西バイパス

### ■ 全体事業費の見直し

- 事業進捗に伴い、現地条件(地質条件等)を確認したことで橋梁形式や法面対策工等の見直し・追加が発生したことなどにより約350億円の事業費増が生じたため、コスト縮減を図ったものの、事業費全体では約350億円の増額が発生。(1900億円 ⇒ 2250億円)

### ■ 事業費増加の要因

- ①地質調査結果や基準改定に伴い、橋梁基礎形状や構造物規模の変更、法面対策工の追加等が必要となった。
- ②安全性や沿道環境向上のため、剥落防止対策・騒音対策が必要となった。
- ③教育委員会と協議の結果、公表資料から想定していた範囲より広い範囲で埋蔵文化財調査が必要となった。

### ■ コスト縮減の取組

- ④事業費増加にあたり、コスト縮減策を検討した結果、街渠工等を現場打ちからプレキャスト製品に見直したことにより約0.2億円のコスト縮減を図る。

単位：億円

No.	主な変更理由	増額	減額	備考
①	現地条件等を踏まえた橋梁形式の見直し等	+305.0		【参考】内訳①～②参照
②	安全性・沿道環境の向上に向けた対策の追加	+35.0		
③	埋蔵文化財調査範囲の追加	+10.2		
④	プレキャスト製品の採用		-0.2	
合 計		350.0		

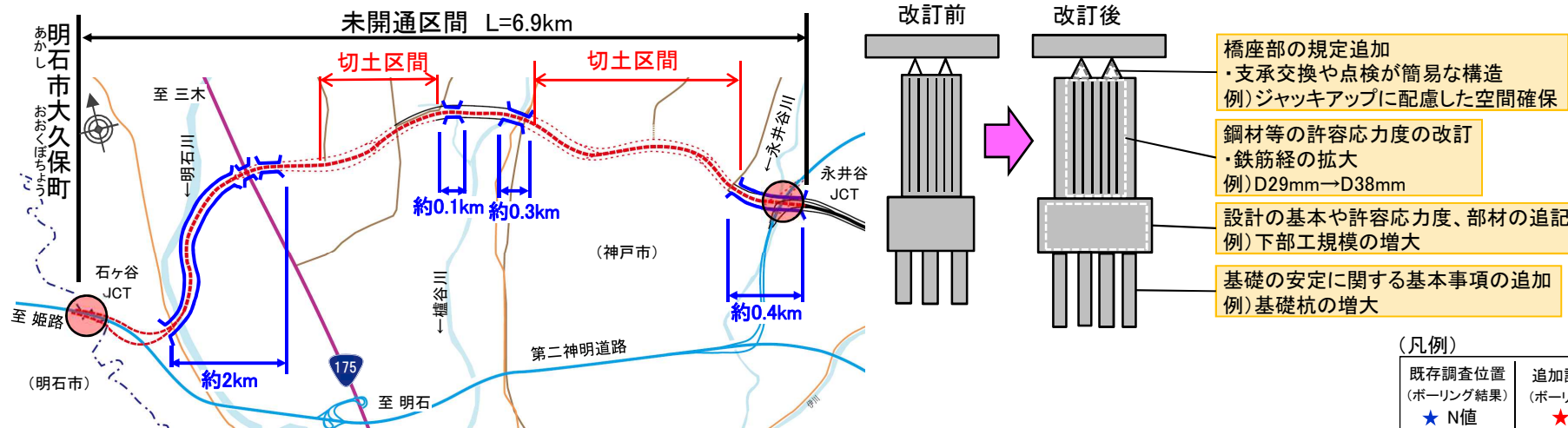
# 3. 事業費の見直し

## 一般国道2号 神戸西バイパス

### ① 現地条件等を踏まえた橋梁形式の見直し等 (+305.0億円)

- 東北地方太平洋沖地震(H23)による設計地震動の見直し等を踏まえた最新の道路橋示方書に基づき修正設計を行い、構造規模の見直しが生じた。
- 詳細設計時における追加地質調査の結果、支持地盤線が想定より深い位置に存在することが判明し、橋梁基礎形式の見直しが生じた。他、切り土区間の法面対策工の追加等。

#### 1) 道路橋示方書改訂を踏まえた構造規模の見直し及び法面対策工の追加



#### 2) 橋脚位置での地質調査を踏まえた橋梁基礎形式の見直し

例) 明石川橋(高架部)

・当初、既存地質データを基に現地盤高に沿うように支持地盤線を想定。

