

暫定2車線区間の対応について

4車線化の個別箇所一覧(事業化)

路線名	起終点	対策延長
どうとう 道東自動車道	おいわけちよう ゆうばり 追分町IC～夕張IC	4.1km
あきた 秋田自動車道	よこてきた おおまがり 横手北スマートIC～大曲IC	7.9km
じょうばん 常磐自動車道	やまもとみなみ やまもと 山元南スマートIC～山元IC	5.5km
ばんえつ 磐越自動車道	にしあいづ つがわ 西会津IC～津川IC	8.7km
とうかいほくりく 東海北陸自動車道	ひだきよみ しらかわごう 飛騨清見IC～白川郷IC	4.3km
さんいん 山陰自動車道	まつえ たまつくり しんじ 松江玉造IC～宍道JCT	3.0km
とくしま 徳島自動車道	みま よしのがわ 美馬IC～吉野川SAスマートIC	4.8km
まつやま 松山自動車道	いよ うちこ いかざき 伊予IC～内子五十崎IC	5.3km
ひがしきゅうしゅう 東九州自動車道(椎田道路)	しいだ とよつ ついき みやこ豊津IC～築城IC	1.2km
ひがしきゅうしゅう 東九州自動車道	すえよし たからべ こくぶ 末吉財部IC～国分IC	7.1km
にしきゅうしゅう 西九州自動車道(武雄佐世保道路)	たけおみなみ はさみありた 武雄南IC～波佐見有田IC	4.6km

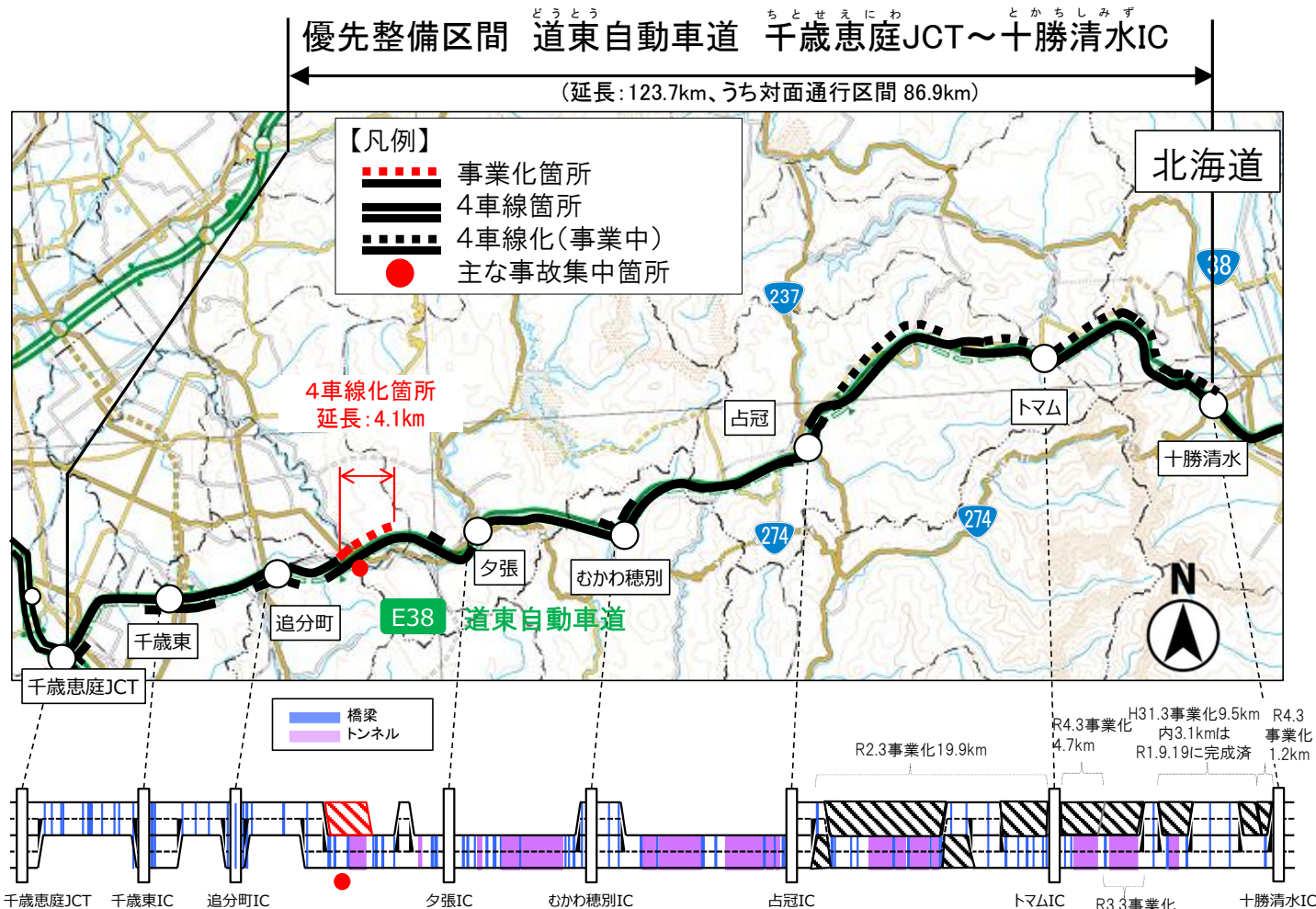
道東自動車道(追分町～夕張)

<事故防止>

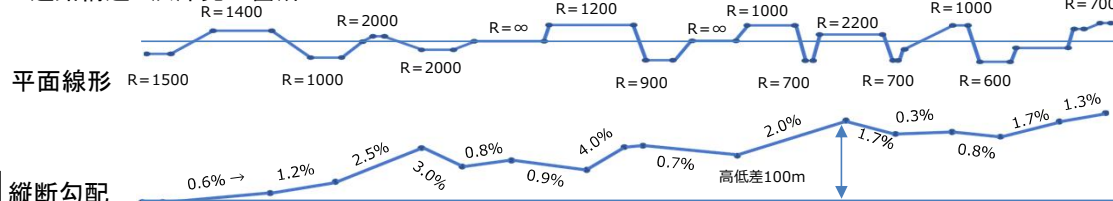


道東自動車道(追分町～夕張)

延長	: 20.2km
R4交通量	: 約6,200台/日
死傷事故件数 <H30-R4>	: 3件
死傷事故率 <H30-R4>	: 1.81件/億台km



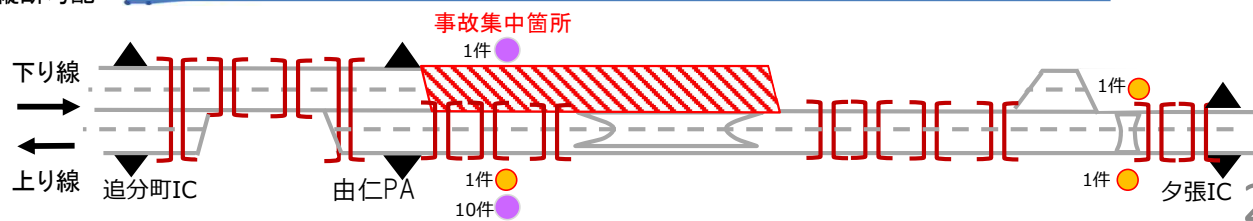
《道路構造と渋滞発生箇所》



事業費: 約250億円
<IC間事業費: 約700億円>

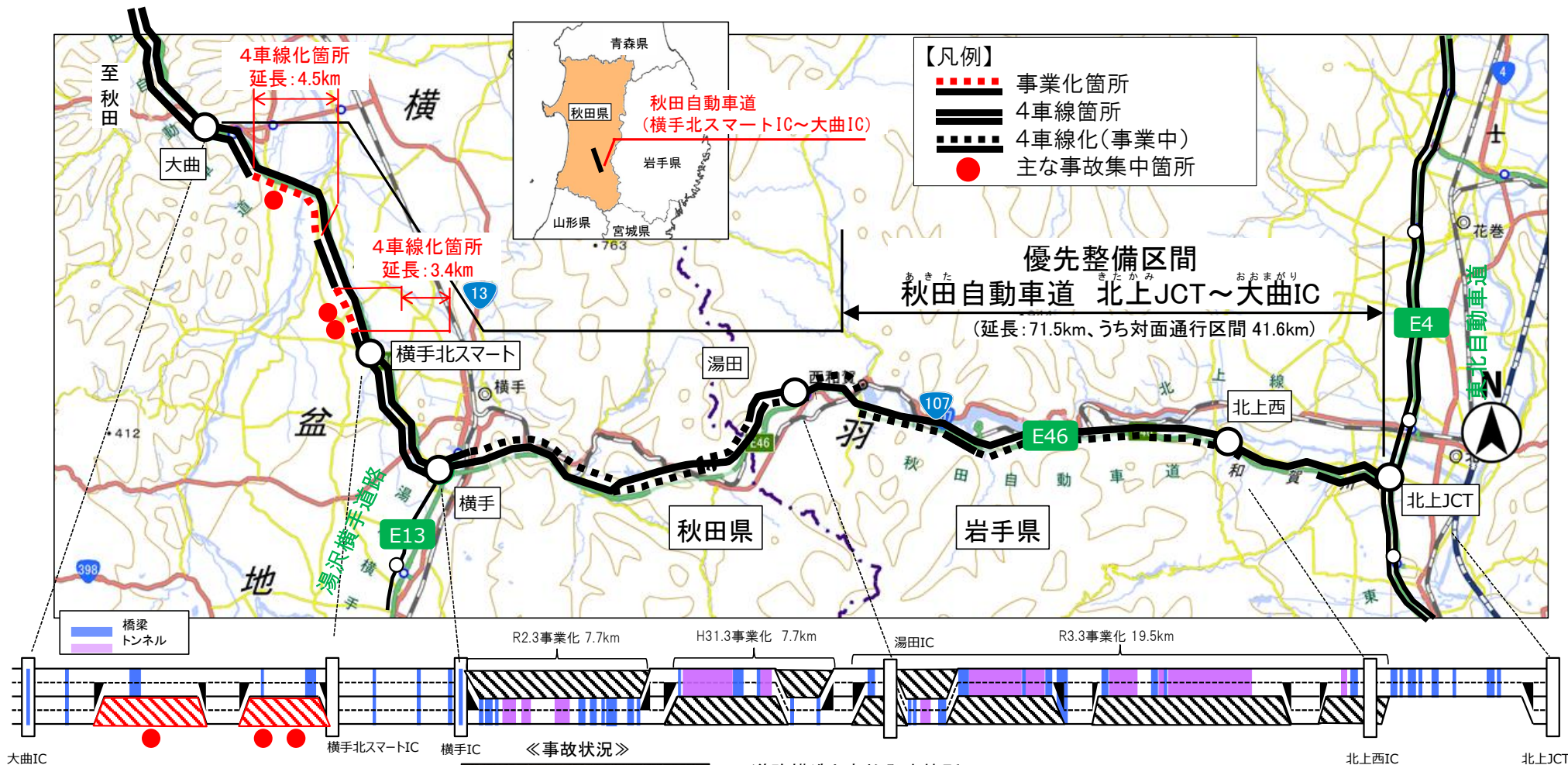
【凡例: H30~R4】

- : 死傷事故
- : 上記以外の事故
- JC : 橋
- ▭ : トンネル



秋田自動車道(横手北スマート～大曲)

<事故防止>



事業費：約360億円

秋田自動車道(横手北スマート～大曲)

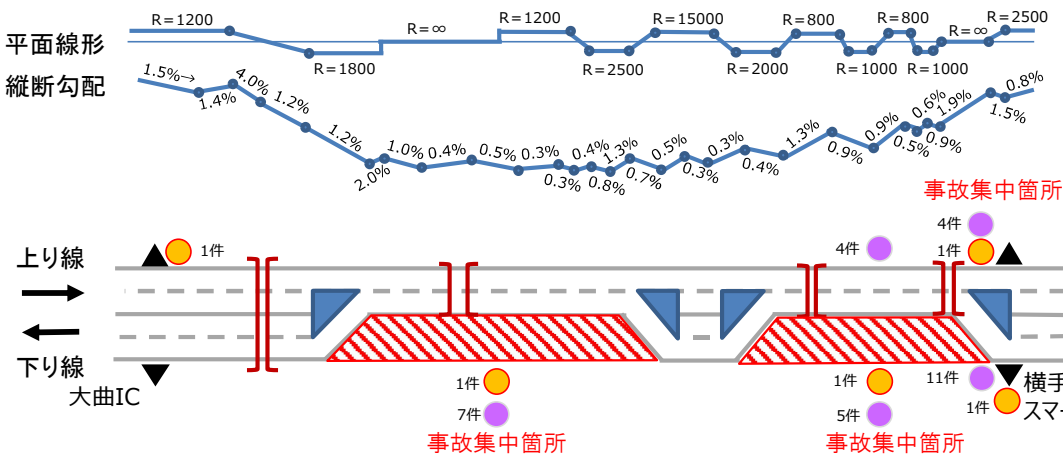
延長 : 14.4km
R4交通量 : 約6,500台/日
死傷事故件数 : 5件
<H30-R4>
死傷事故率 : 2.41件/億台km
<H30-R4>



【凡例:H30～R4】

- : 死傷事故
- : 上記以外の事故
- ∩ : 橋
- ∩ : トンネル

《道路構造と事故発生箇所》



常磐自動車道(山元南スマート～山元)

<事故防止>



常磐自動車道 (山元南スマート～山元)

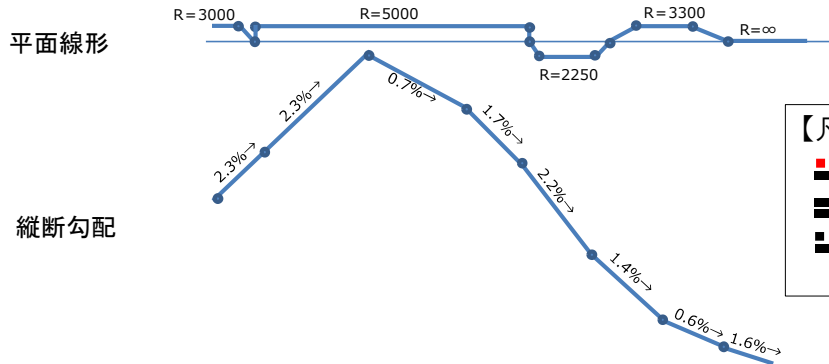
延長	: 8.3km
R4 交通量	: 約12,100台/日
死傷事故件数 <H30-R4>	: 6件
死傷事故率 <H30-R4>	: 2.60件/億台km

<<事故状況>>



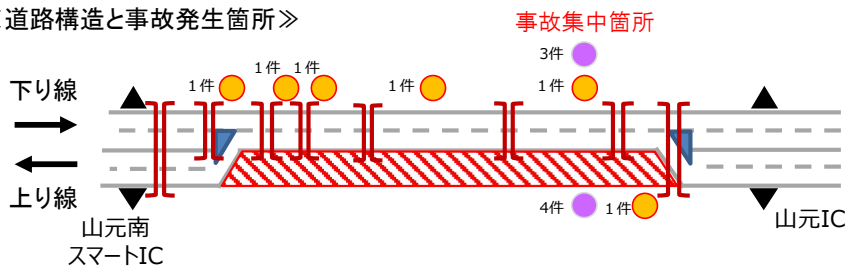
優先整備区間
常磐自動車道
浪江IC～山元IC
(延長:56.1km、
うち対面通行区間 34.2km)

事業費：約210億円

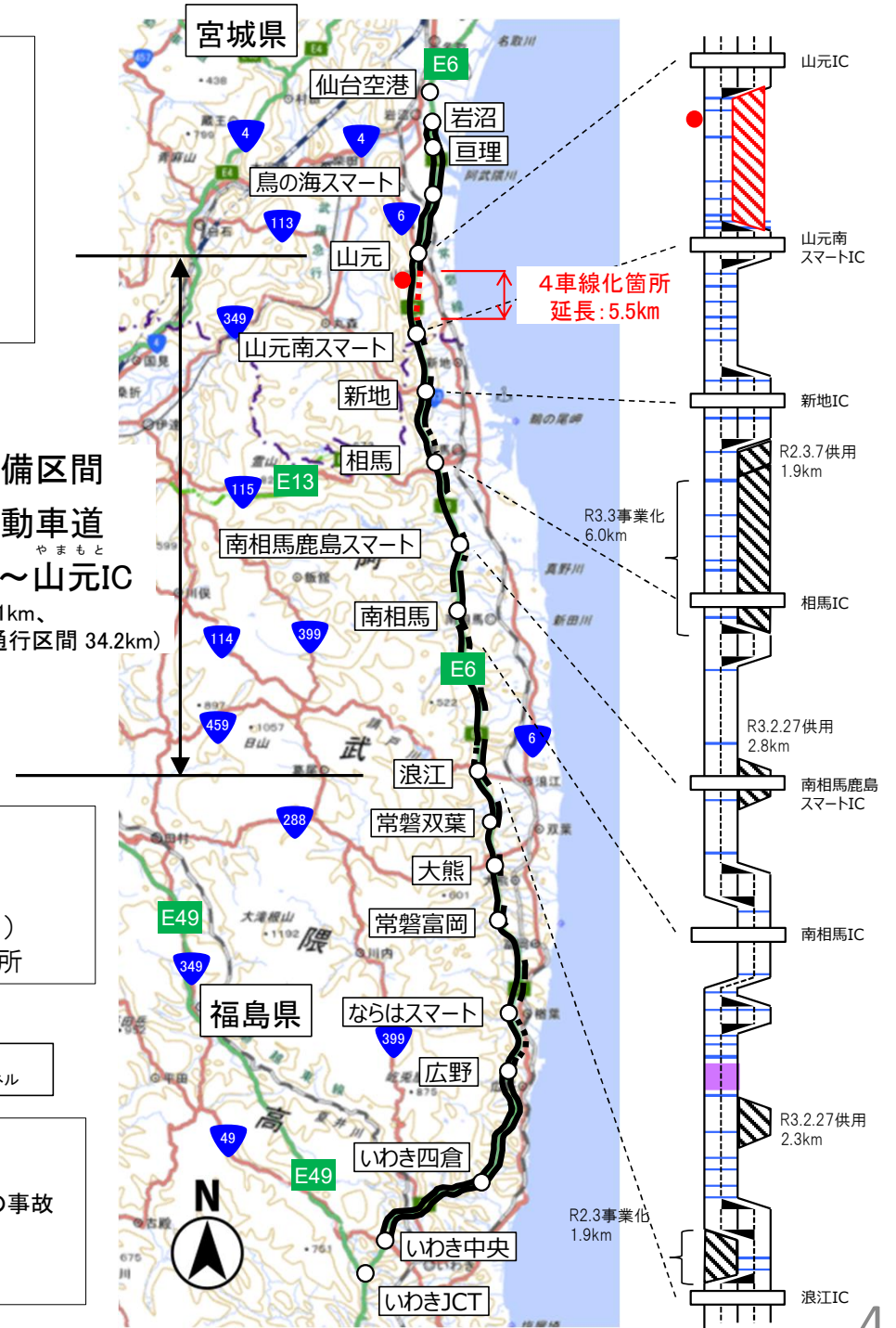


- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 4車線箇所
 - 4車線化(事業中)
 - 主な事故集中箇所

<<道路構造と事故発生箇所>>

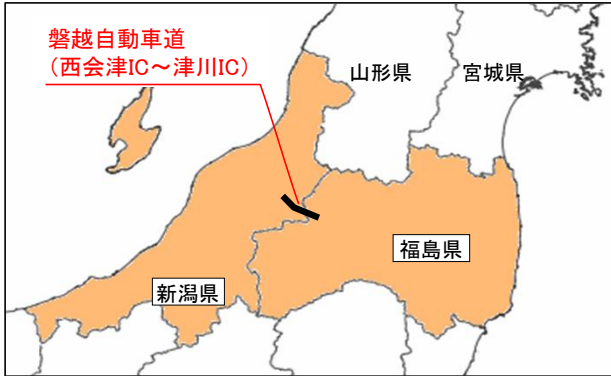


- 【凡例: H30～R4】
- : 死傷事故
 - : 上記以外の事故
 -]] : 橋
 - ∩ : トンネル



磐越自動車道(西会津～津川)

<NWの代替性確保>
(並行現道課題)

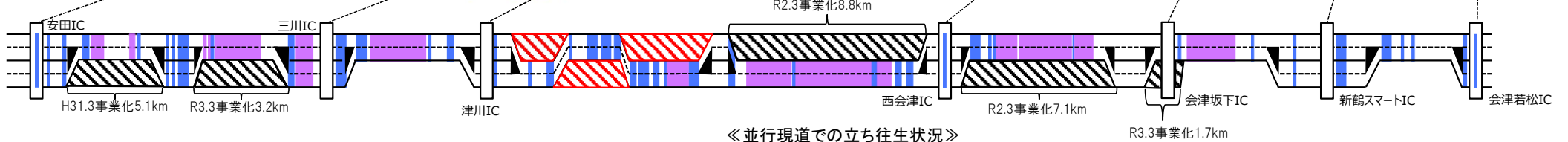
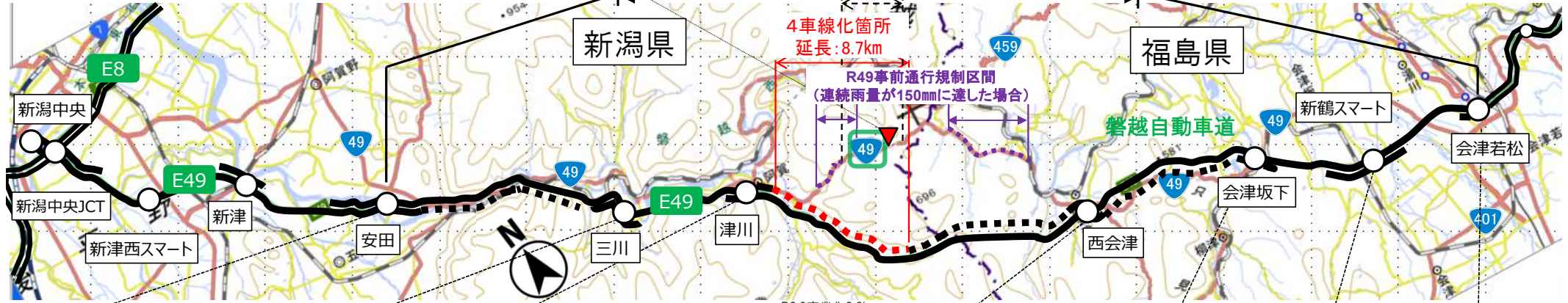


磐越自動車道(西会津～津川)
 延長 : 22.4km
 R4交通量 : 約5,300台/日

- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 4車線箇所
 - 4車線化(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

国道49号 約4.0km区間
 約140台の車が立ち往生
 H22.1.13発生

優先整備区間
 磐越自動車道 会津若松IC～安田IC
 (延長:71.4km、うち対面通行区間 41.8km)



《並行現道での立ち往生状況》

■ 橋梁
 ■ トンネル

積雪期の立ち往生実績
 ・ 国道49号 発生日: H22.1.13 (約11時間)



事業費: 約660億円

東海北陸自動車道(飛驒清見~白川郷)

<事故防止>

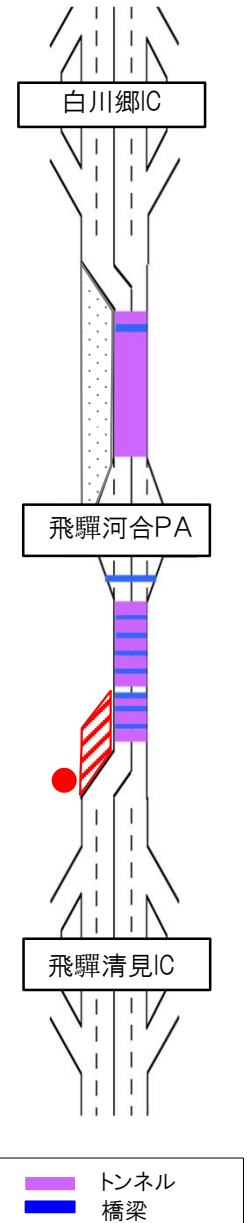


東海北陸自動車道(飛驒清見~白川郷)
 延長 : 24.9km
 R4 交通量 : 約7,100台/日
 死傷事故件数 : 2件/年
 <H30-R4>

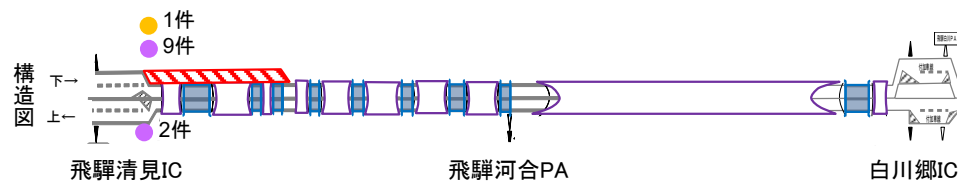
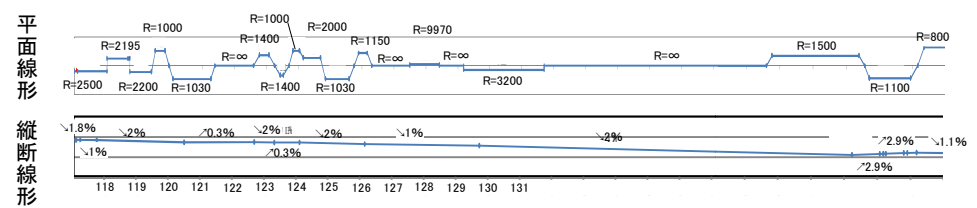
【凡例】

- 事業化箇所
- 準備調査候補箇所
- 4車線箇所
- 4車線化(事業中)
- 主な事故集中箇所

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
 飛驒清見IC~南砺スマートIC
 (延長:64.1km、うち対面通行区間区間47.1km)



《道路構造》



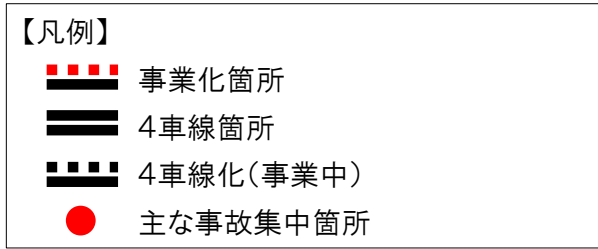
【凡例】

- 橋
- トンネル
- 死傷事故
- 死傷事故以外

事業費: 約300億円
 <IC間事業費: 約2,420億円>

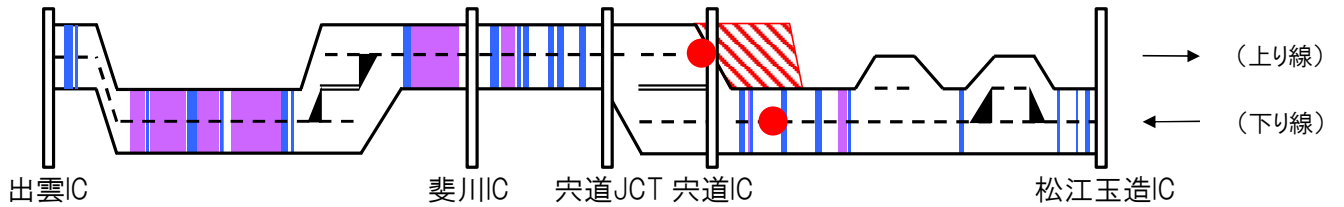
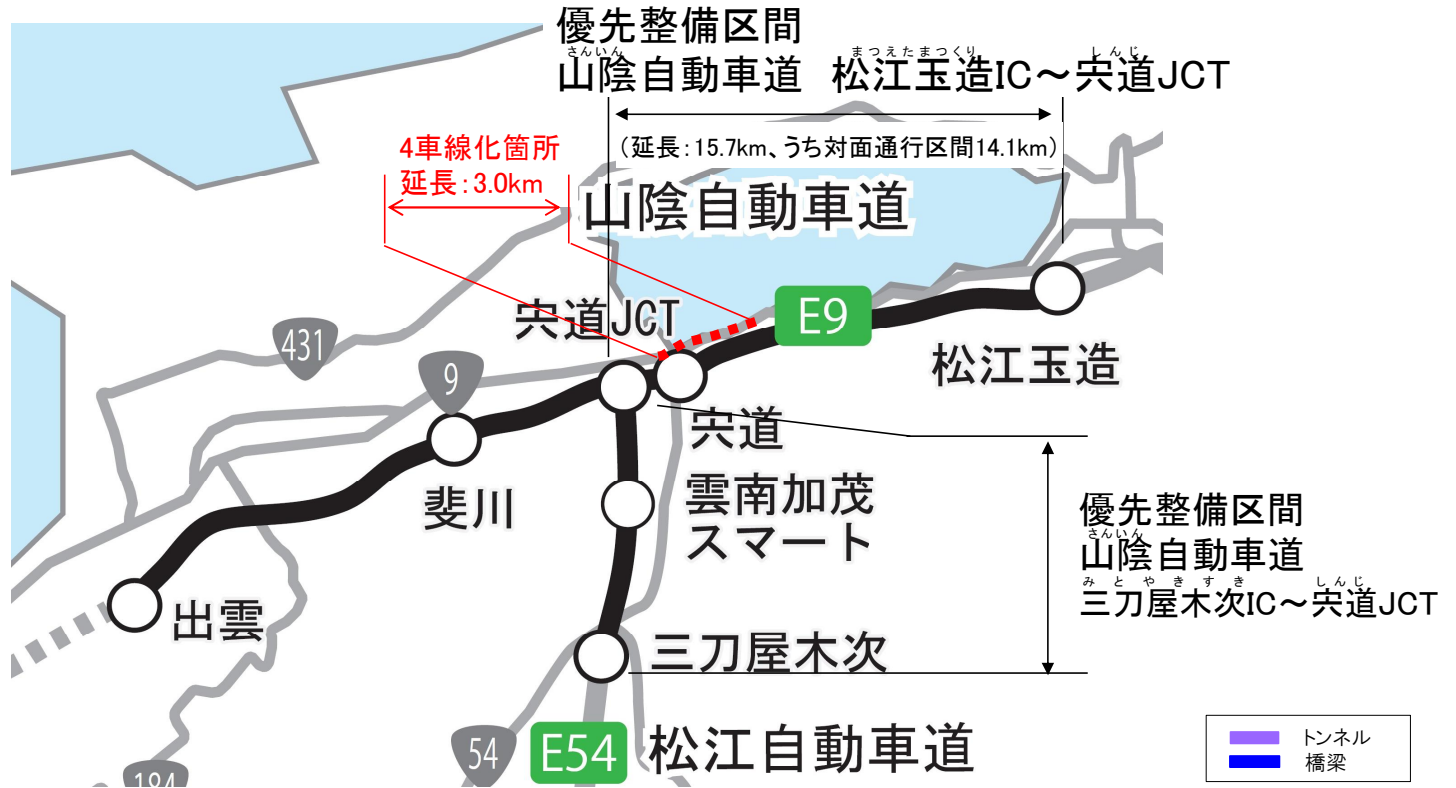
山陰自動車道(松江玉造～宍道JCT)

<事故防止>

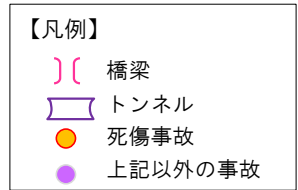
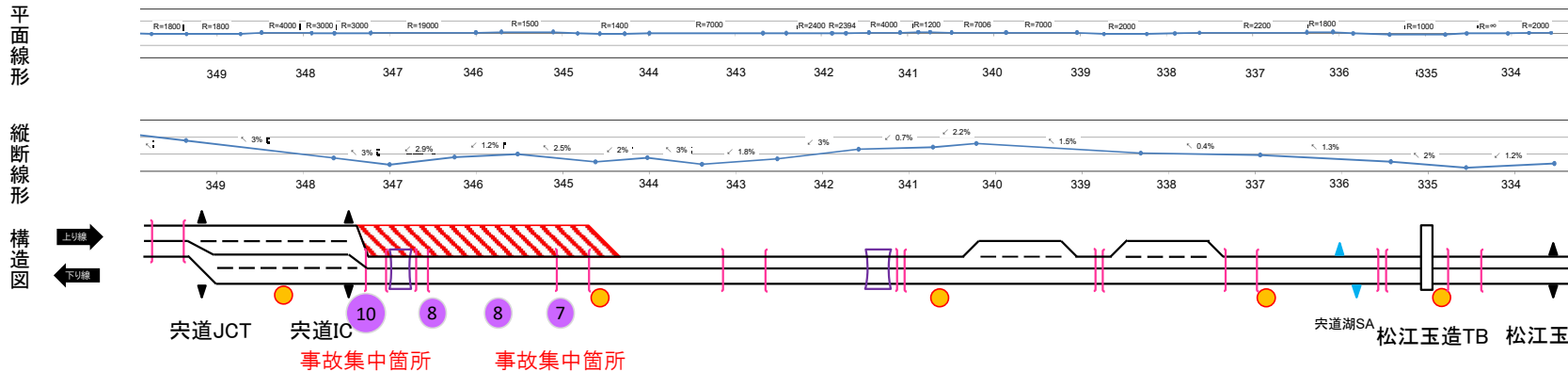


山陰自動車道 (松江玉造～宍道JCT)

延長	: 15.7km
R4 交通量	: 約11,700台/日
死傷事故件数 <H30-R4>	: 5件
死傷事故率 <H30-R4>	: 1.43 件/億台km



<<道路構造>>

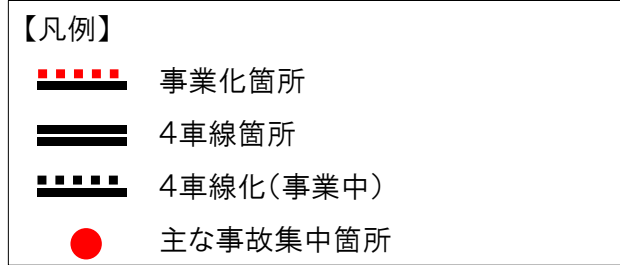


※○の中の数字は事故件数

事業費: 約180億円
<IC間事業費: 約640億円>

徳島自動車道(美馬～吉野川SAスマート)

<事故防止>



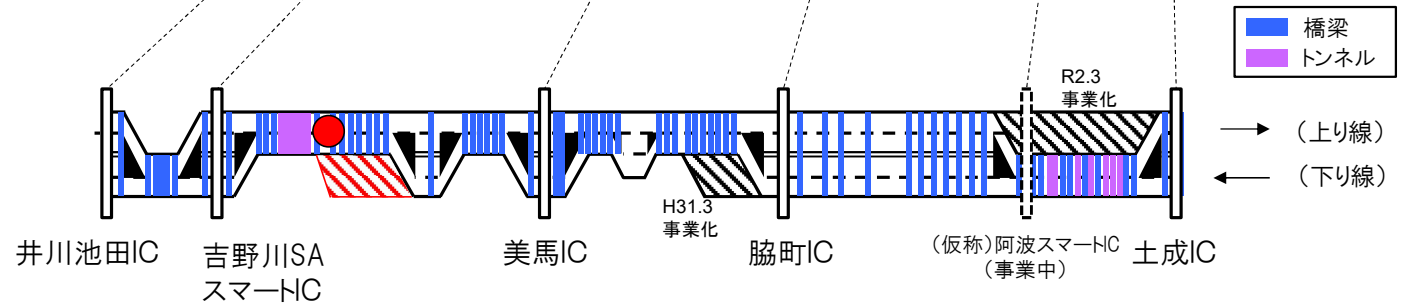
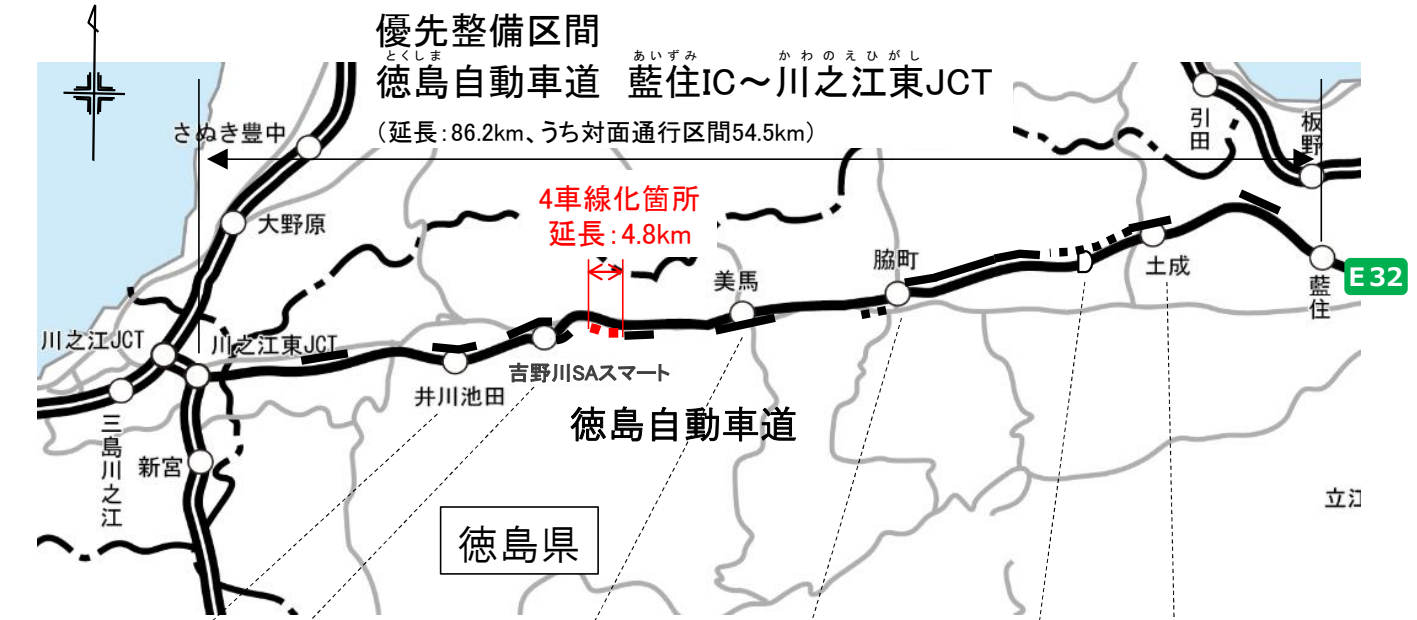
徳島自動車道 (美馬～吉野川SAスマート)

延長 : 15.8 km

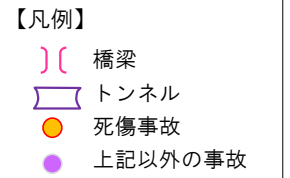
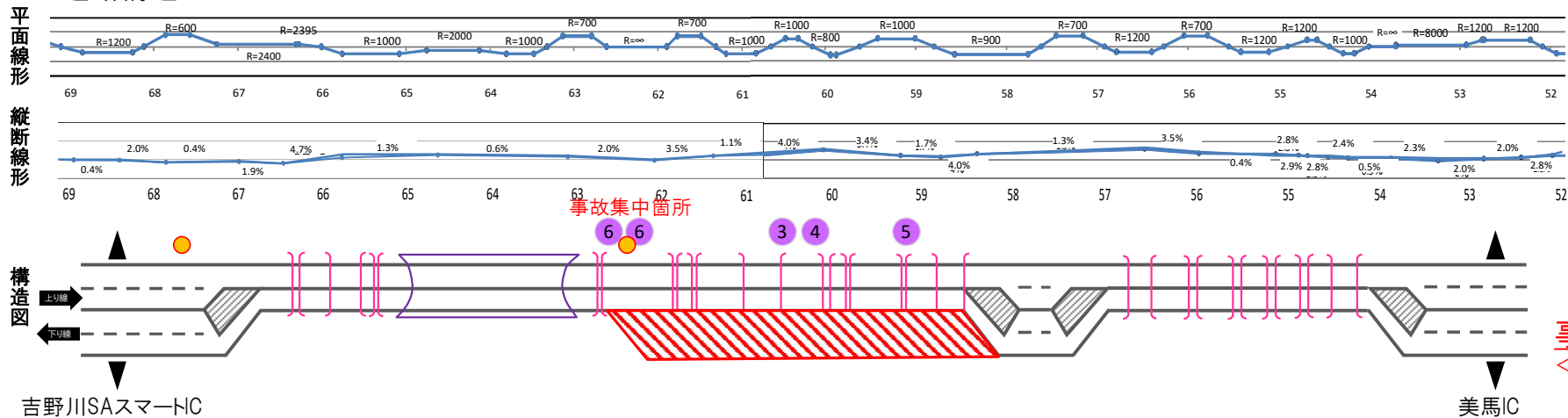
R4 交通量 : 約6,300 台/日

死傷事故件数 : 2 件
<H30-R4>

死傷事故率 : 1.06 件/億台km
<H30-R4>



<<道路構造>>



※○の中の数字は事故件数

事業費：約260億円
<IC間事業費：約800億円>

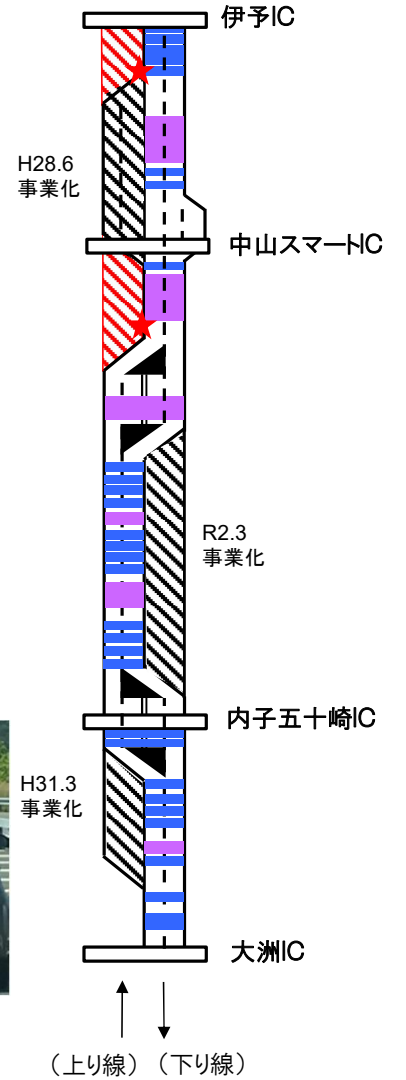
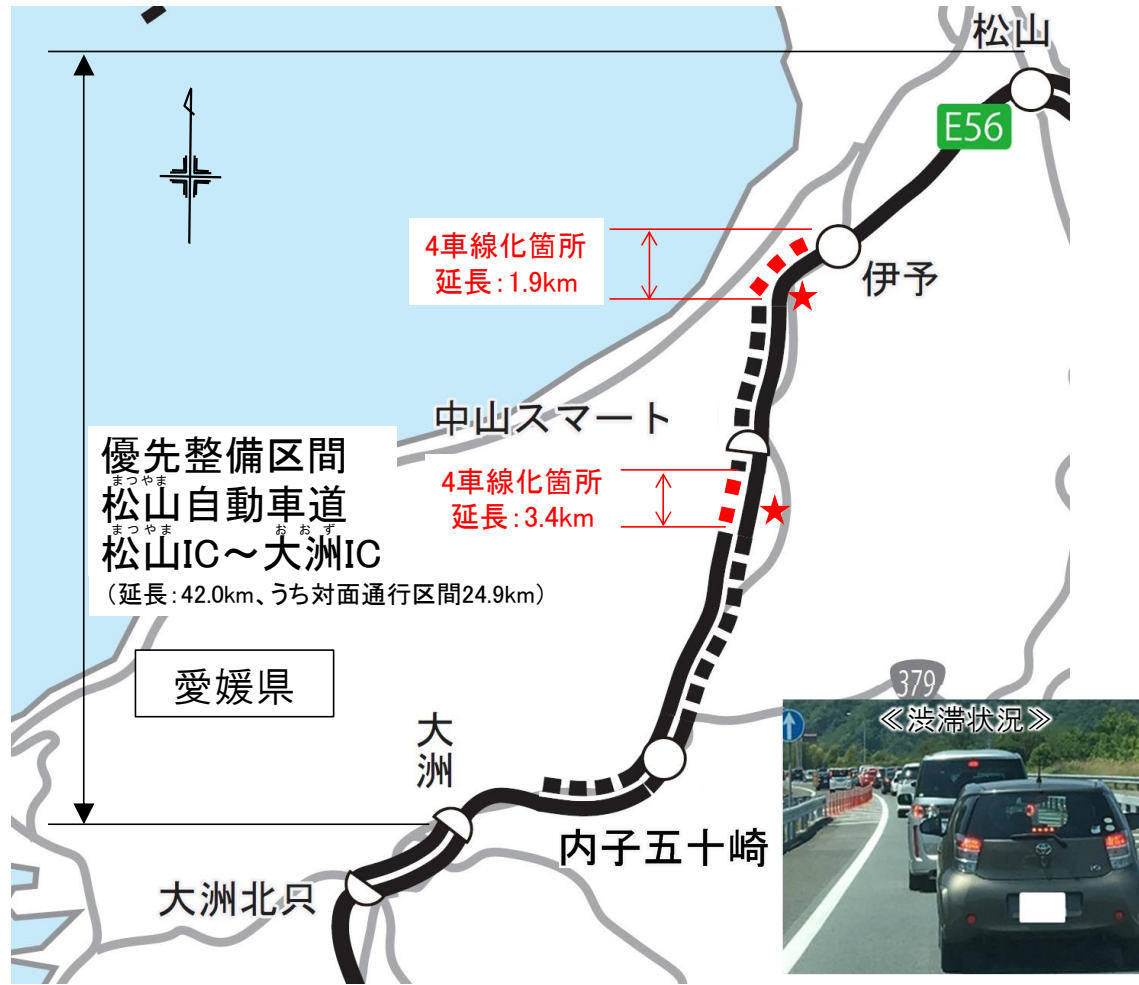
松山自動車道(伊予～内子五十崎)

<時間信頼性(渋滞)>



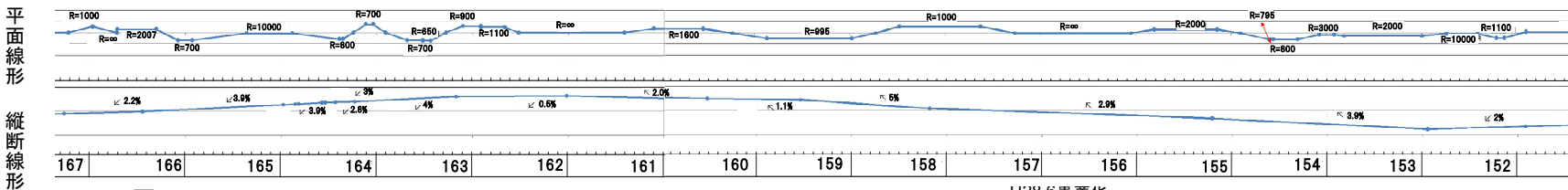
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 4車線箇所
 - 4車線化(事業中)
 - 主な渋滞箇所

松山自動車道 (伊予～内子五十崎)
 延長 : 24.0 km
 R4 交通量 : 約11,600 台/日
 渋滞回数 : 29 件
 <H30-R4>



《道路構造》

- 橋
- トンネル
- 主な渋滞箇所



事業費: 約400億円

東九州自動車道 <椎田道路> (みやこ豊津～築城)

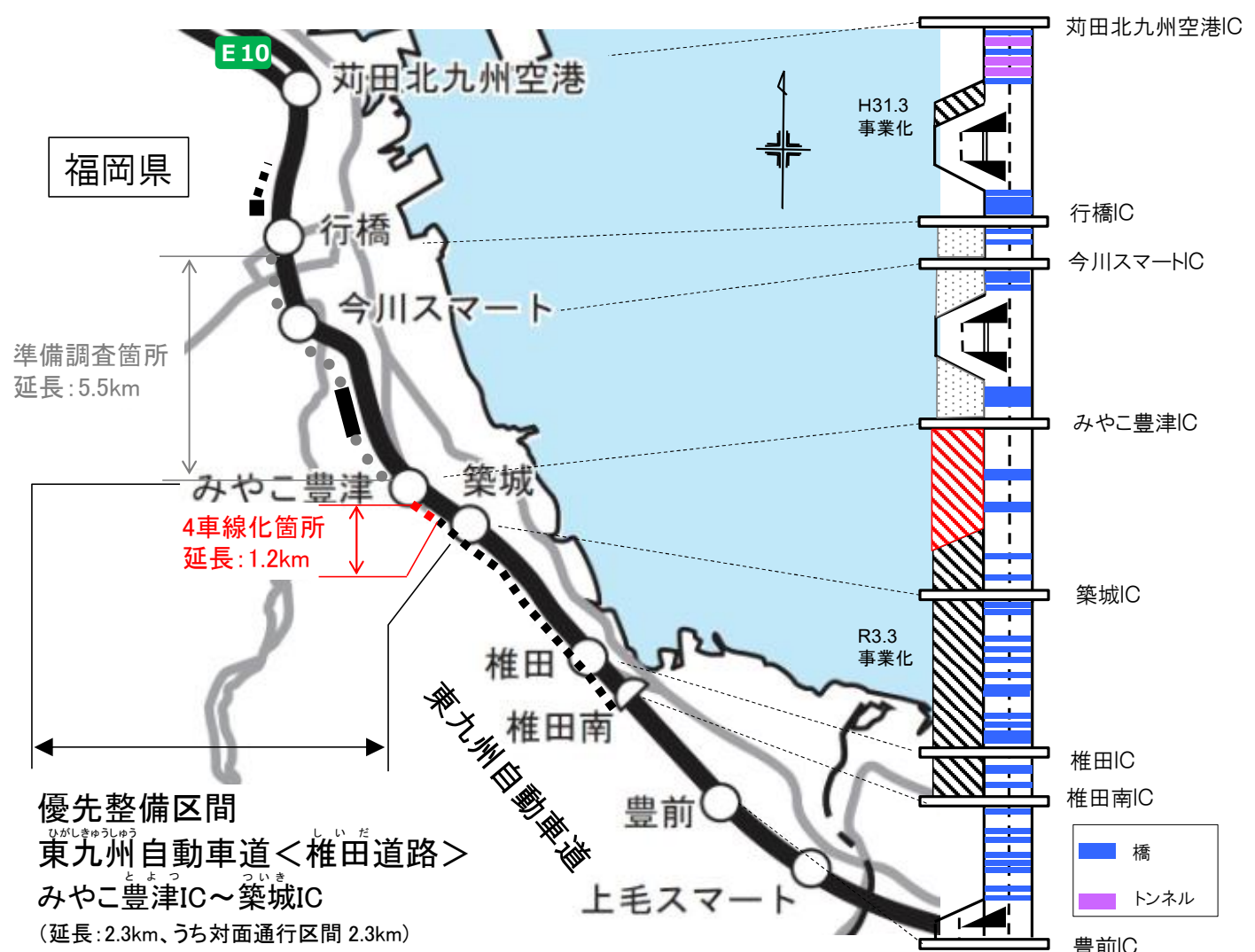
<NWの代替性確保>
(年間通行止め)



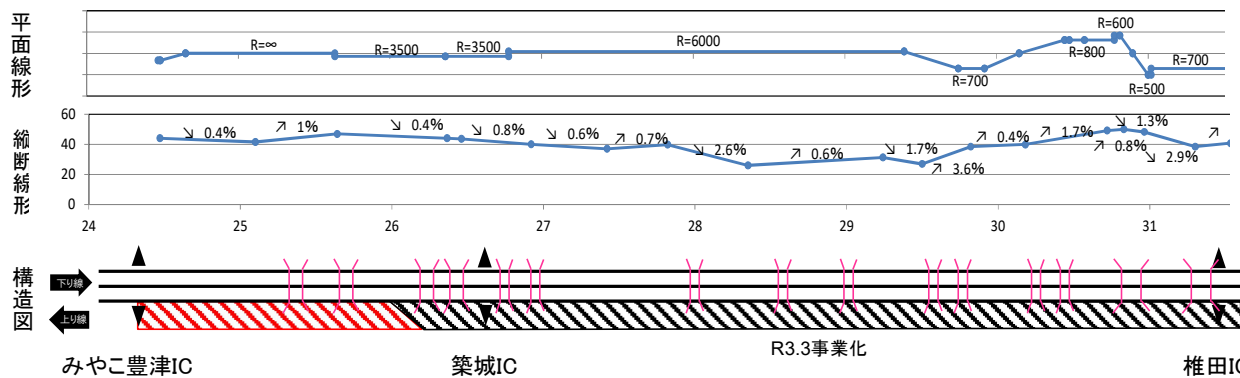
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 準備調査箇所
 - 4車線箇所
 - 4車線化(事業中)

東九州自動車道<椎田道路>
(みやこ豊津～築城)

延長	: 2.3 km
R4 交通量	: 約13,700 台/日
通行止時間 <H30-R4> (災害・雪・雨)	: 110.6 時間/年 (0%・67%・29%)



≪道路構造≫

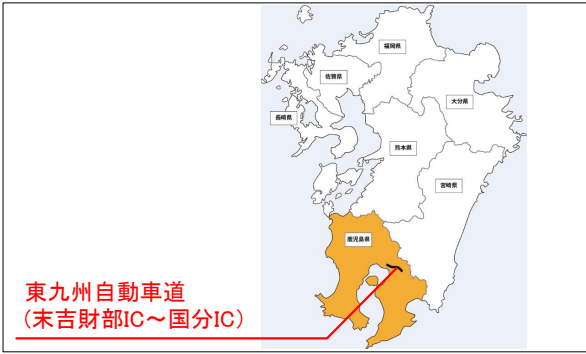


- 【凡例】
- 橋
 - トンネル

事業費: 約70億円

東九州自動車道(末吉財部～国分)

<事故防止>



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

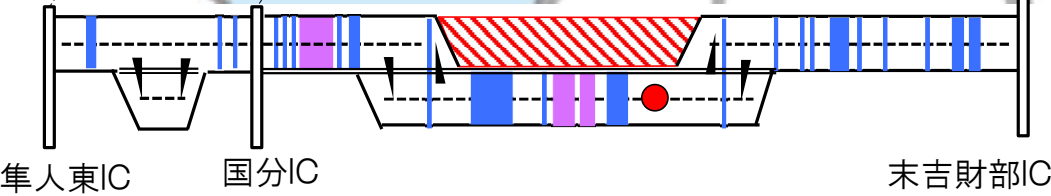
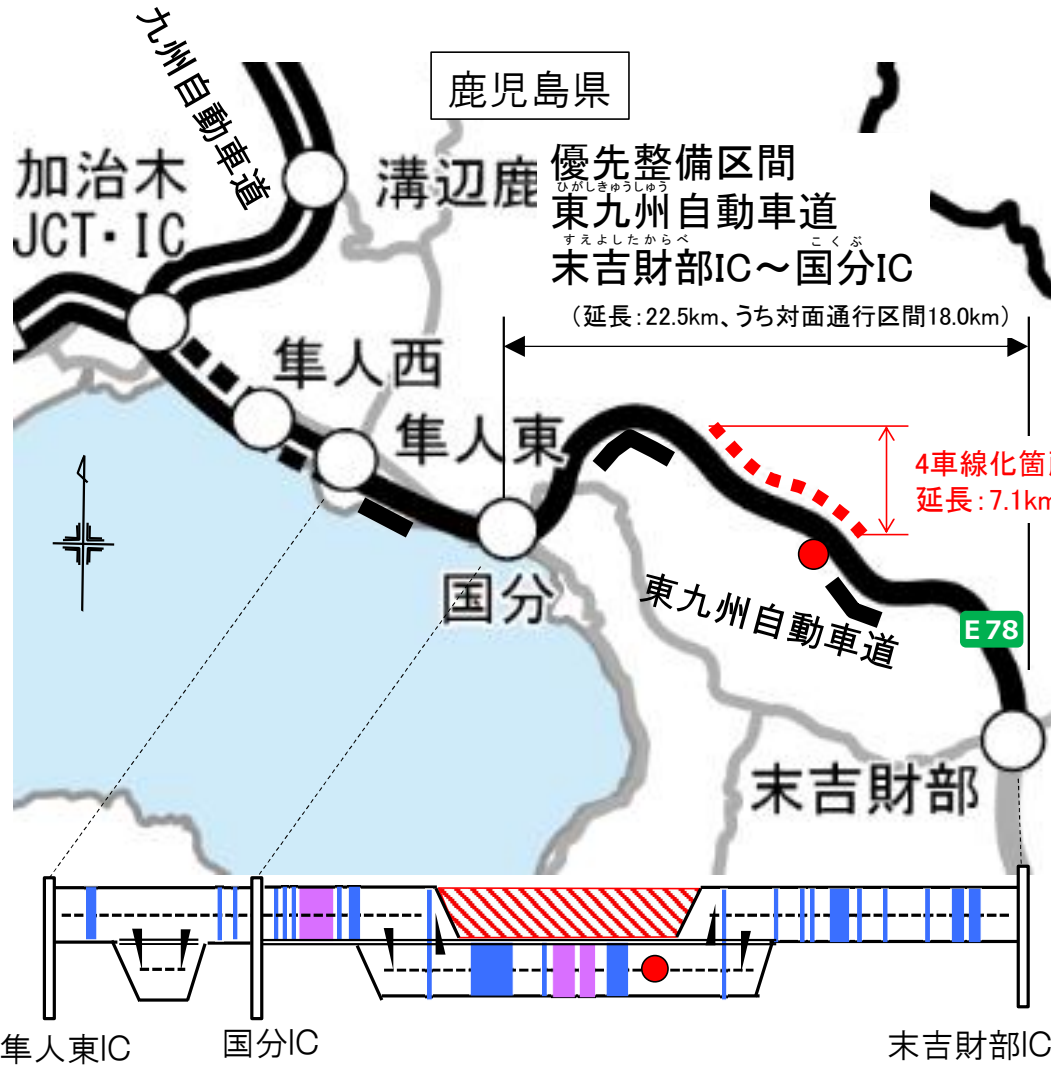
東九州自動車道 (末吉財部 ～ 国分)

延長 : 22.5 km

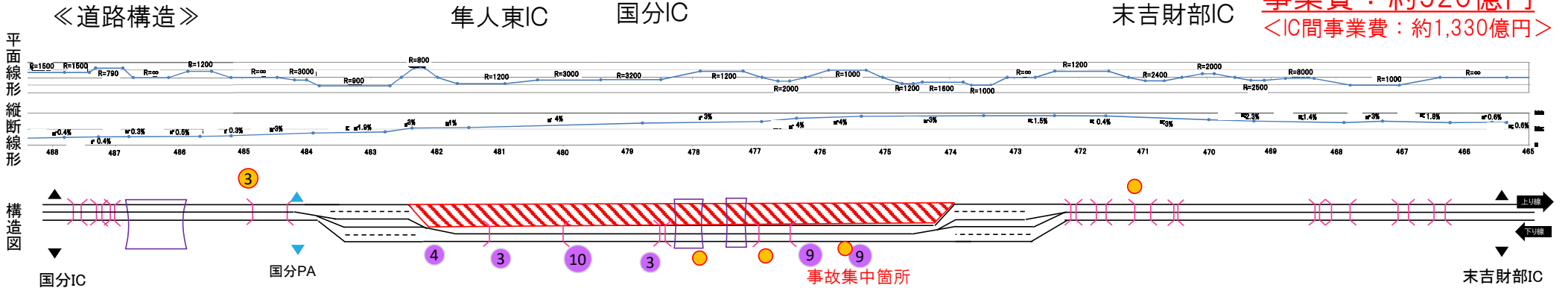
R4 交通量 : 約8,100 台/日

死傷事故件数 : 7 件
<H30-R4>

死傷事故率 : 2.09 件/億台km
<H30-R4>



事業費: 約520億円
<IC間事業費: 約1,330億円>



- 【凡例】
-)(橋
 - トンネル
 - 死傷事故
 - 左記以外の事故
- ※○の中の数字は事故件数

にしきゆうしゅう たけおさせぼ はさみありた
西九州自動車道<武雄佐世保道路>(武雄南~波佐見有田) <NWの代替性確保>
 (年間通行止め)



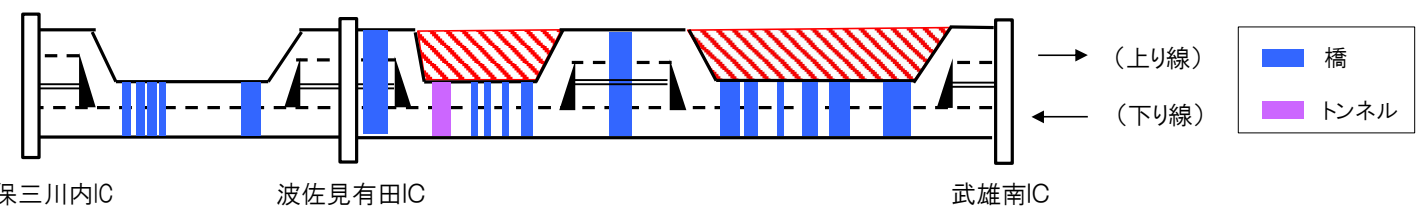
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - ▬ 4車線箇所
 - ▬ 4車線化(事業中)

西九州自動車道<武雄佐世保道路>
 (武雄南 ~ 波佐見有田)

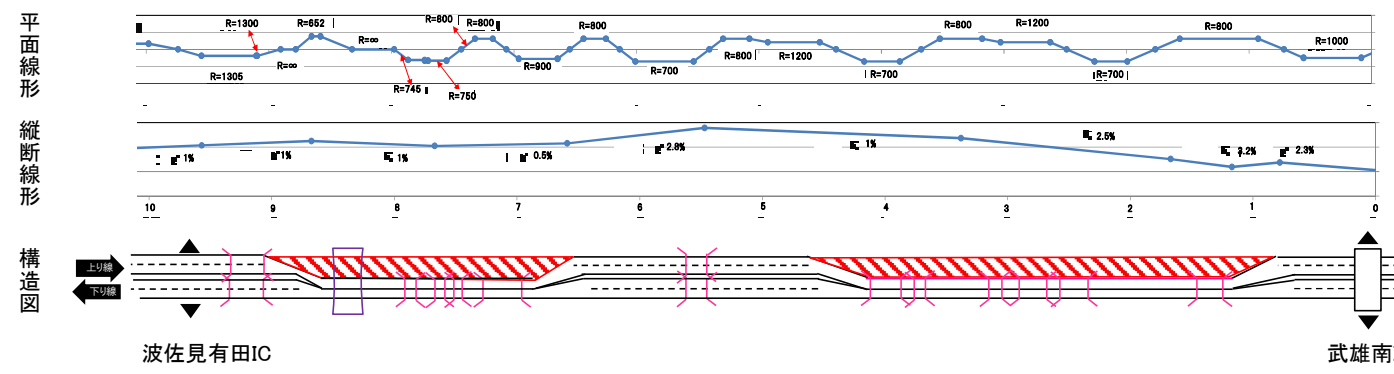
延長 : 9.5 km

R4 交通量 : 約9,000 台/日

通行止時間 : 112.5 時間/年
 <H30-R4>
 (災害・雪・雨) (0%・66%・34%)



≪道路構造≫



- 【凡例】
- }} 橋
 - トンネル

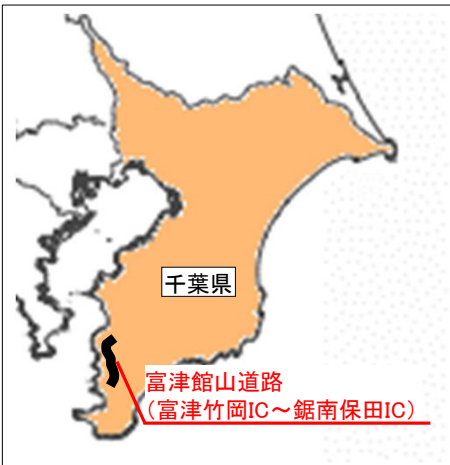
事業費: 約350億円

4車線化の個別箇所一覧(準備調査)

路線名	起終点	対策延長	理由
ふつつ たてやま 富津館山道路	ふつつ たけおか きよなん ほた 富津竹岡IC～鋸南保田IC	6.8km	都市計画等法的手続きが必要
とうかい ほくりく 東海北陸自動車道	ひだ きよみ しらかわごう 飛驒清見IC～白川郷IC	11.9km	長大トンネルの施工検討が必要
まいづる わかさ 舞鶴若狭自動車道	みかた ごこ わかさ みかた 三方五湖スマートIC～若狭三方IC	1.6km	施工計画検討が必要
ひがしきゅうしゅう 東九州自動車道	ゆくはし とよつ 行橋IC～みやこ豊津IC	5.5km	都市計画等法的手続きが必要
ひがしきゅうしゅう 東九州自動車道	うすき つくみ 臼杵IC～津久見IC	4.2km	都市計画等法的手続きが必要

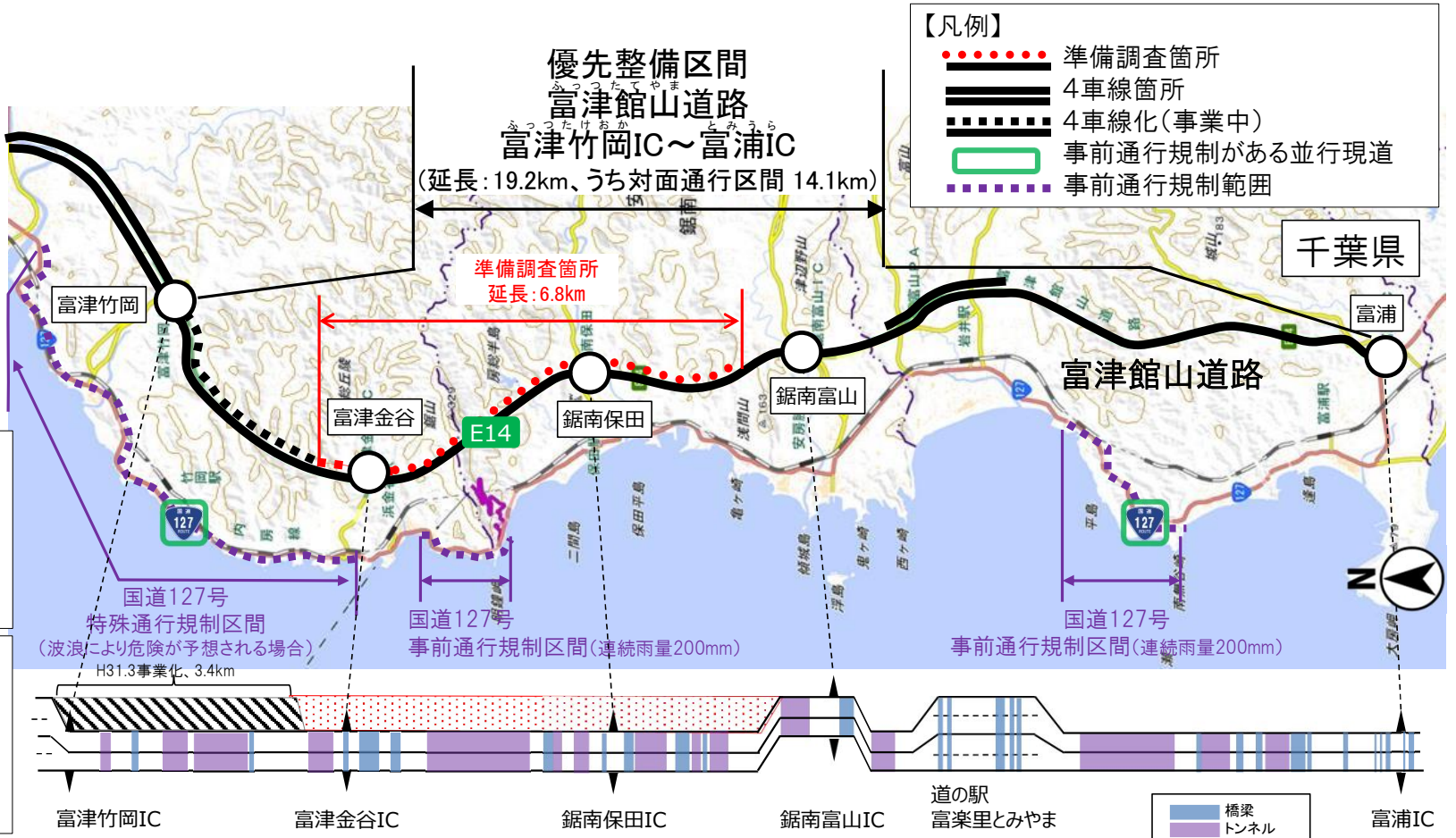
富津館山道路(富津竹岡～鋸南保田)

<時間信頼性(渋滞)>



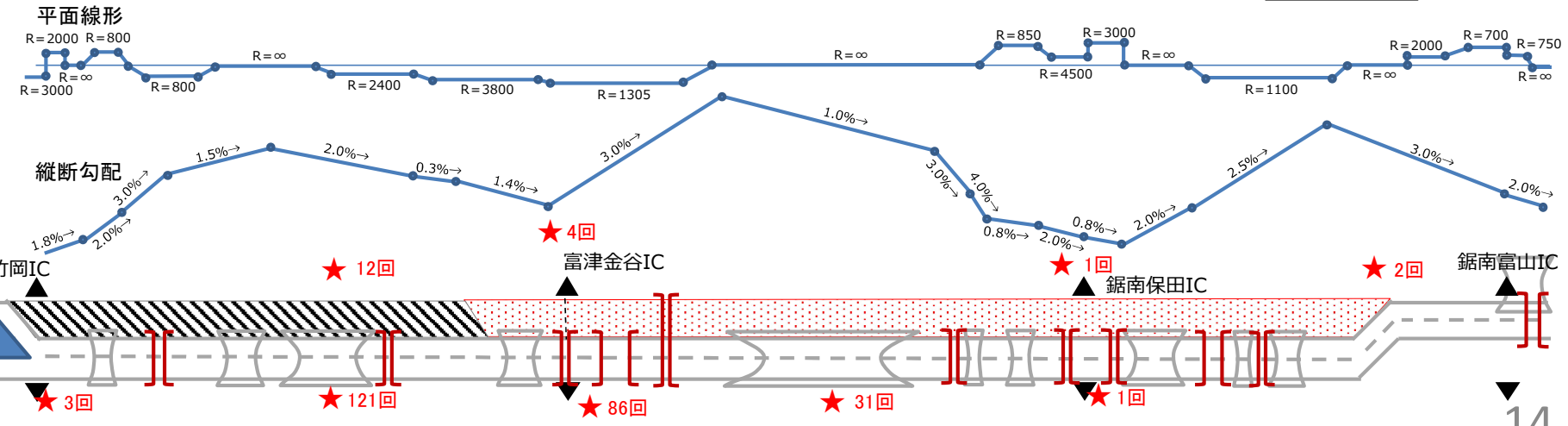
富津館山道路(富津竹岡～富津金谷)
 延長 : 4.1km
 R4交通量 : 約13,100台/日
 渋滞回数 : 140回
 <H30-R4>

富津館山道路(富津金谷～鋸南保田)
 延長 : 3.7km
 R4交通量 : 約12,400台/日
 渋滞回数 : 118回
 <H30-R4>



- 【凡例】
- 準備調査箇所
 - 4車線箇所
 - 4車線化(事業中)
 - 事前通行規制がある並行現道
 - 事前通行規制範囲

《道路構造と事故発生箇所》



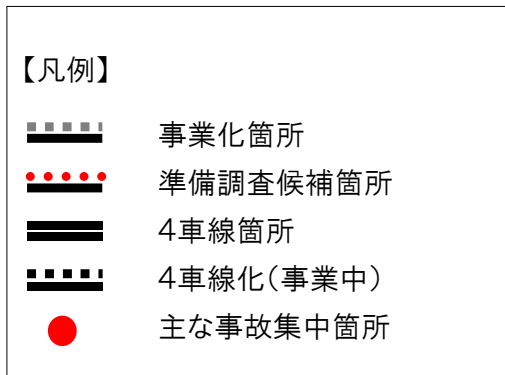
- 【凡例: H30～R4】
- ★ : 主な渋滞箇所
 - IC : 橋
 - ∩ : トンネル

東海北陸自動車道(飛驒清見～白川郷)

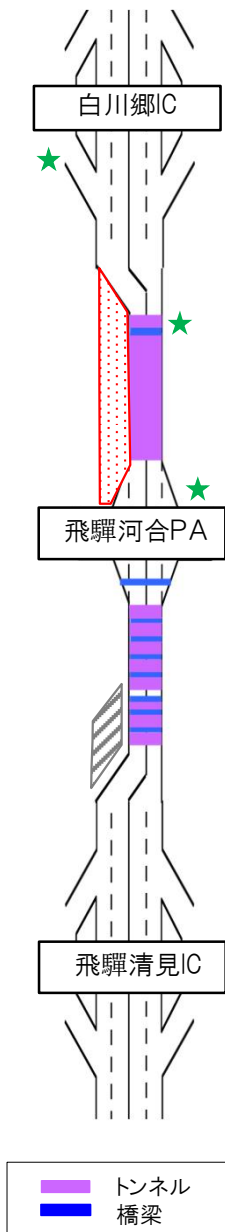
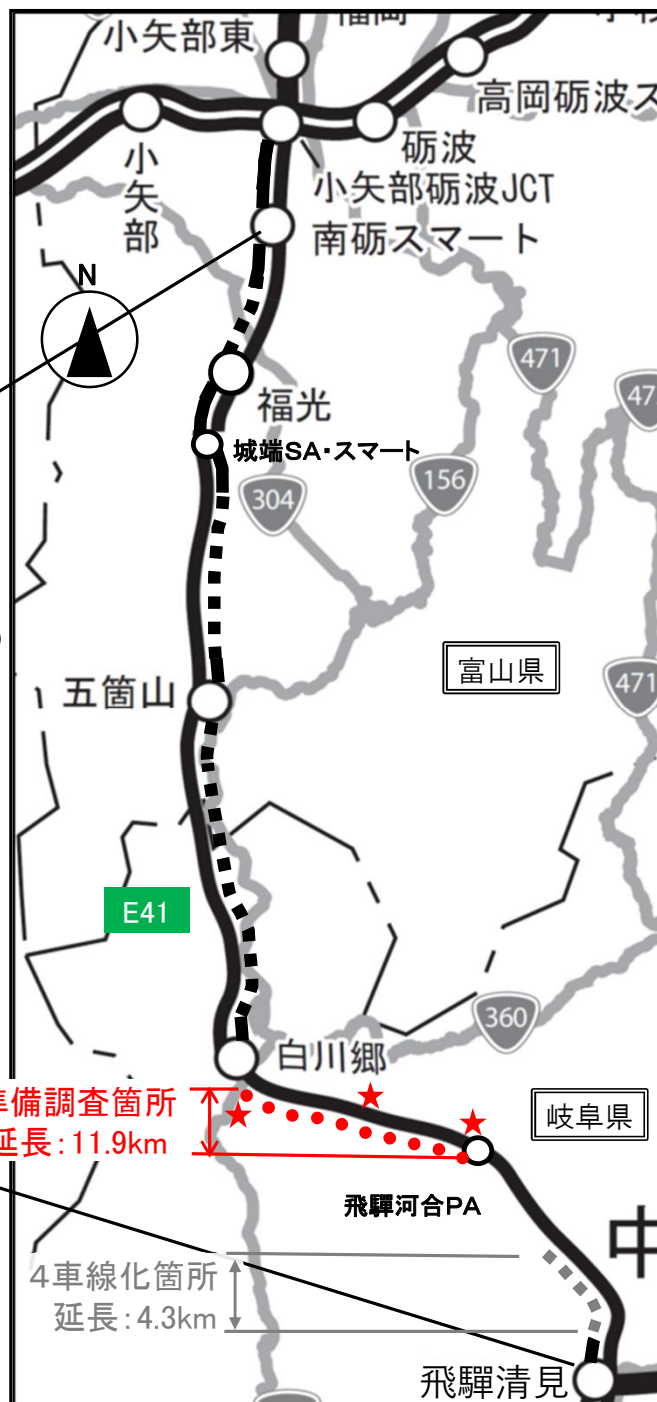
<時間信頼性(渋滞)>



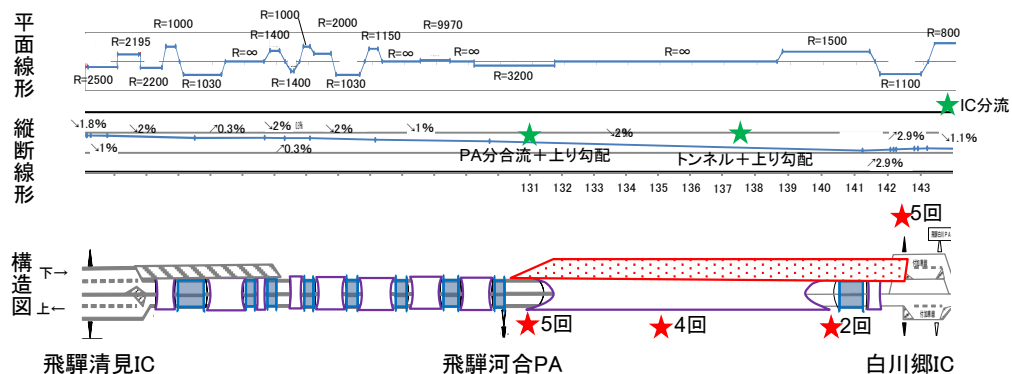
東海北陸自動車道(飛驒清見～白川郷)
 延長 : 24.9km
 R4 交通量 : 約7,100台/日
 渋滞回数 : 4.6回/年



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～南砺スマートIC
 (延長:64.1km、うち対面通行区間47.1km)



《道路構造》



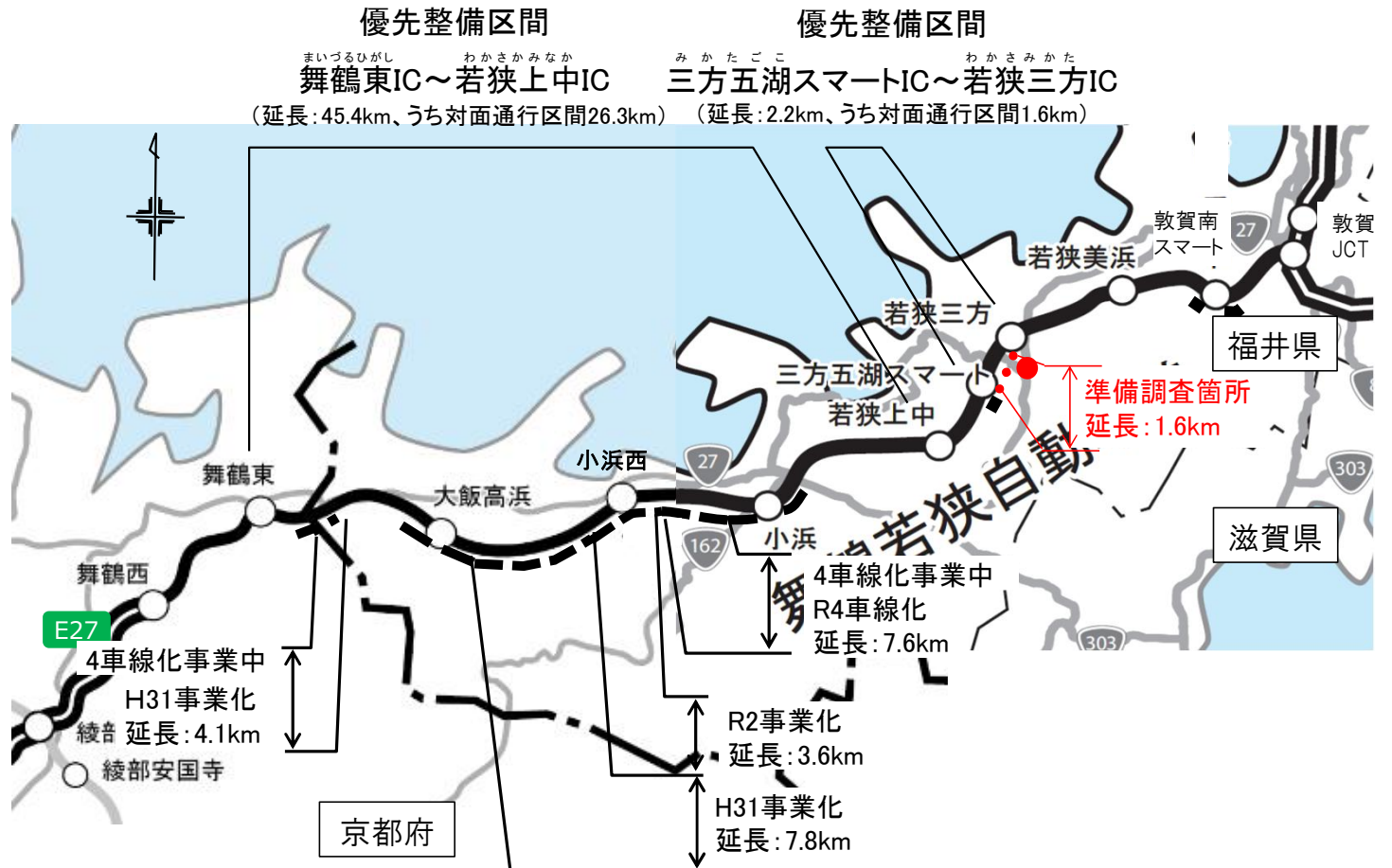
舞鶴若狭自動車道 (三方五湖スマート～若狭三方)

<事故防止>

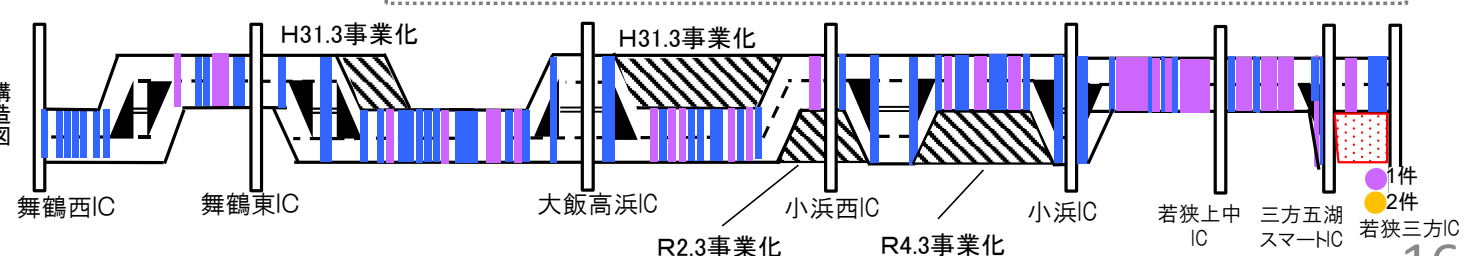
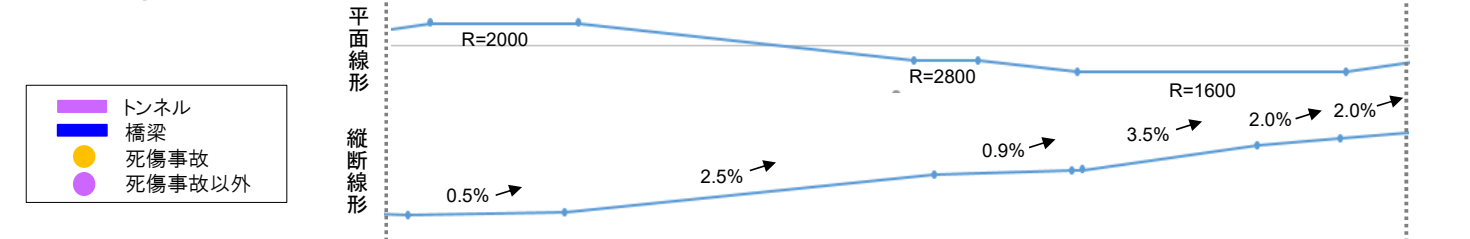


- 【凡例】
- 準備調査箇所
 - ==== 4車線箇所
 - 4車線化(事業中)
 - 主な事故集中箇所

舞鶴若狭自動車道
(三方五湖スマート～若狭三方)
延長 : 2.2km
R4交通量 : 約7,100台/日
死傷事故率 : 6.9件/億台km
<H30-R4>



《道路構造》



東九州自動車道(行橋～みやこ豊津)

<NWの代替性確保>
(年間通行止め)



- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 準備調査箇所
 - 4車線箇所
 - 4車線化(事業中)

東九州自動車道 (行橋～今川スマート)

延長 : 2.3 km

R4 交通量 : 約12,400 台/日

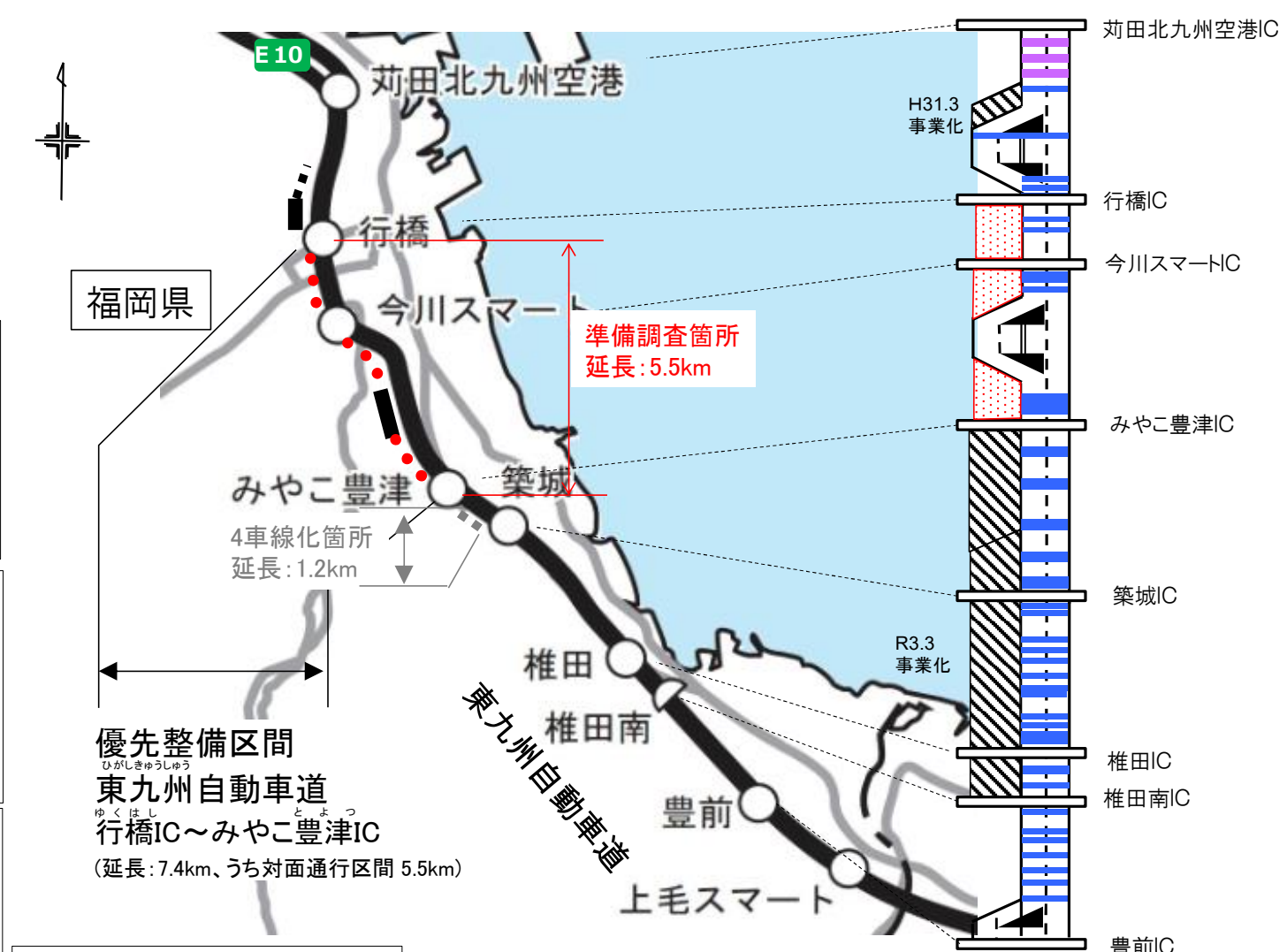
通行止時間 : 110.6 時間/年
<H30-R4>
(災害・雪・雨) (0%・67%・25%)

東九州自動車道 (今川スマート～みやこ豊津)

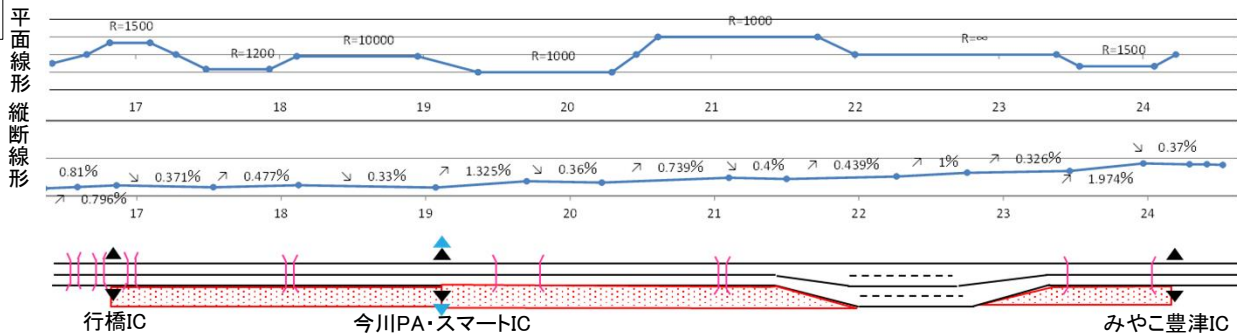
延長 : 5.1 km

R4 交通量 : 約11,700 台/日

通行止時間 : 110.6 時間/年
<H30-R4>
(災害・雪・雨) (0%・67%・25%)



- 【凡例】 橋 トンネル



東九州自動車道(臼杵～津久見)

<事故防止>



- 【凡例】
- 準備調査箇所
 - ==== 4車線箇所
 - 4車線化(事業中)
 - 主な事故集中箇所

東九州自動車道(臼杵～津久見)

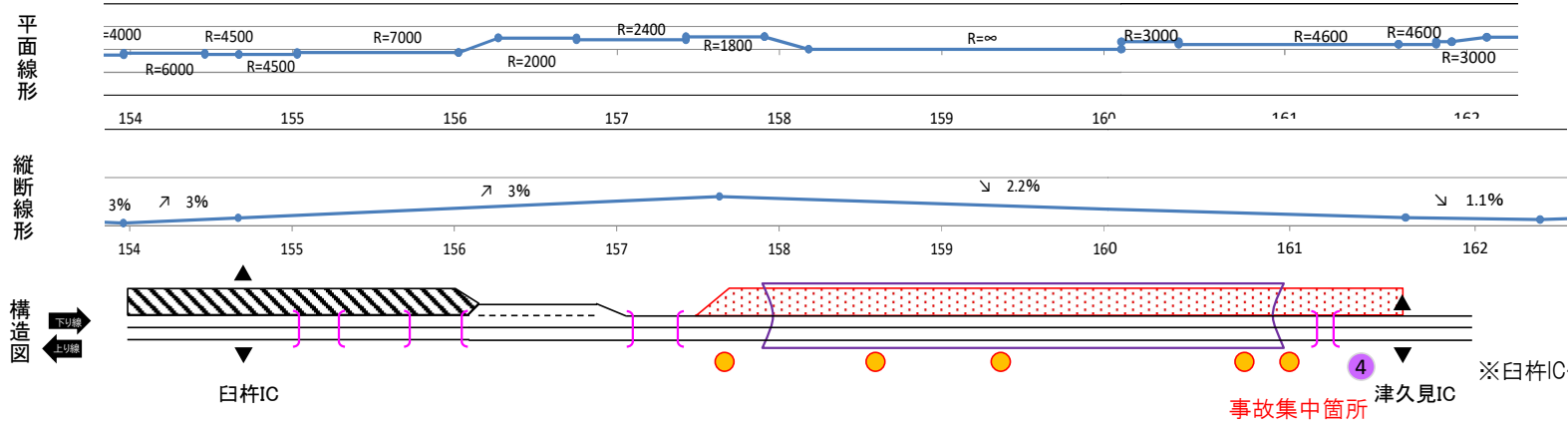
延長 : 7.0 km

R4 交通量 : 約10,100 台/日

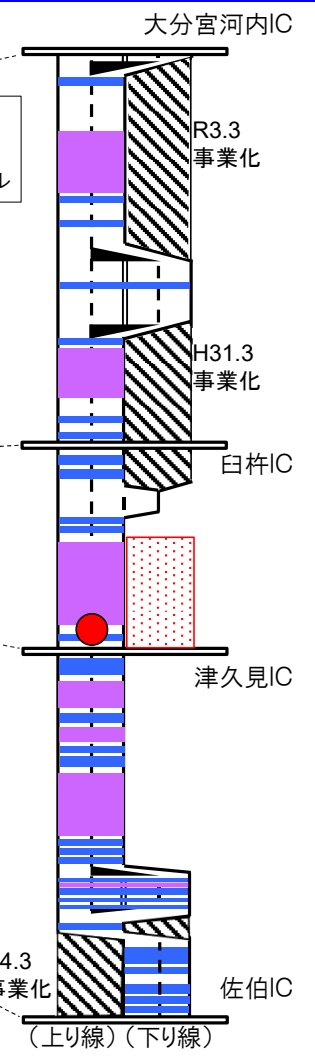
死傷事故件数 : 5 件
<H30-R4>

死傷事故率 : 3.71 件/億台km
<H30-R4>

《道路構造》



《事故状況》



- 【凡例】
- {} 橋
 - ▭ トンネル
 - 死傷事故
 - 左記以外の事故

※○の中の数字は事故件数

※臼杵IC側の擦り付け位置については別途検討が必要

優先整備区間の選定及び4車線化候補箇所の選定の考え方

R1.9 優先整備区間の選定		R2.3 4車線化候補箇所の選定の考え方	R3.3 4車線化候補箇所の選定の考え方	R4.3 4車線化候補箇所の選定の考え方	R6.3 4車線化候補箇所の選定の考え方(案)
時間信頼性の確保の観点	25%以上速度低下 区間延長[km] <small>※交通量5,000台/日未満除く</small>	渋滞多発区間 (過去5年において渋滞回数が平均10回/年以上)	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)	渋滞多発区間 (過去5年において渋滞回数が平均2回/年以上) <small>※該当区間のうち、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)より選定</small>	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)
	渋滞回数[回/年]				
事故防止の観点	死傷事故件数[件/年]	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1回/年以上のうち構造上、事故が発生しやすい箇所)	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)	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)	事故集中・発生区間 (500m区間で、過去5年において事故件数が平均1回/年以上かつ死傷事故が発生または、過去5年において死傷事故率が平均の2.5倍以上)
	死傷事故率[件/億台km]				
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] <small>※工事によるものは除く</small>	●積雪地かつ最急勾配4%より大きい区間のうち、過去5年間に立ち往生実績がある箇所		●積雪地かつ最急勾配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	●過去5年において年間通行止め時間が平均100時間/年以上かつ平均交通量が約10,000台/日以上
	積雪地かつ最急勾配が4%より大きい				
	特定更新等工事	●トンネルインバート設置工事により長期通行規制が必要となる箇所 <small>※覆工ひび割れ及び路面隆起等の変状が認められている区間より選定</small>	●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		
	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)	●並行現道において、過去5年間に雪による立ち往生実績がある箇所	●本線又は並行現道において、雪による立ち往生実績がある箇所	●並行現道において、過去5年間に事前通行規制の実績がある区間	●並行現道において、事前通行規制がある区間
	(直近の災害等を踏まえた選定)		●本線が被災した区間	●雪による立ち往生の実績がある区間	