

# 令和6年度 有料道路事業関係説明資料

## [① 有料道路事業の新規導入・変更関係]

- 新京橋連結路：首都高速の日本橋区間地下化に伴って一部廃止となる江戸橋JCTの代替機能を確保するため、有料道路事業と公共事業の組み合わせにより整備を推進。
- 名神湾岸連絡線・淀川左岸線(2期)：令和5年12月に「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」を改定し、料金体系の整理・統一等のこれまでの取組を更に進展させるとともに、この料金改定による財源等を活用し、有料道路事業と公共事業の組み合わせにより整備を推進。
  - 有料道路事業の新規導入(事業主体、施行区分)及び有料道路事業費の変更(施行区分変更)を審議

## [② 4車線化関係]

- 高速道路の暫定2車線区間については、令和元年9月に課題の大きい区間を優先整備区間(約880km)として選定し、4車線化を順次事業化しているところ。渋滞、事故発生箇所、災害などを総合的に勘案し、新たに事業を実施。
  - 車線数の増(整備計画変更)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①

## [① 有料道路事業の新規導入・変更関係]

路線名	起終点	延長	内容
<small>とどうしゅとこうそく</small> <b>都道首都高速1号線</b> <small>しんきょうばしれんけつろ</small> <b>新京橋連結路</b>	<small>しんとみや えす</small> <b>新富～八重洲</b>	約1.1km	有料道路事業の新規導入
<b>一般国道43号</b> <small>めいしんわんがんれんらくせん</small> <b>名神湾岸連絡線</b>	<small>にしのみや にしのみやはま</small> <b>西宮～西宮浜</b>	約2.7km	有料道路事業の新規導入
<small>おおさかしどうこうそくどうろよどがわさがんせん</small> <b>大阪市道高速道路淀川左岸線</b> <small>よどがわさがんせん</small> <b>淀川左岸線(2期)</b>	<small>えびえ とよさき</small> <b>海老江～豊崎</b>	約4.4km	有料道路事業費の変更

## 今回の審議対象の高速道路会社施行事業箇所について②

### 〔② 4車線化関係〕

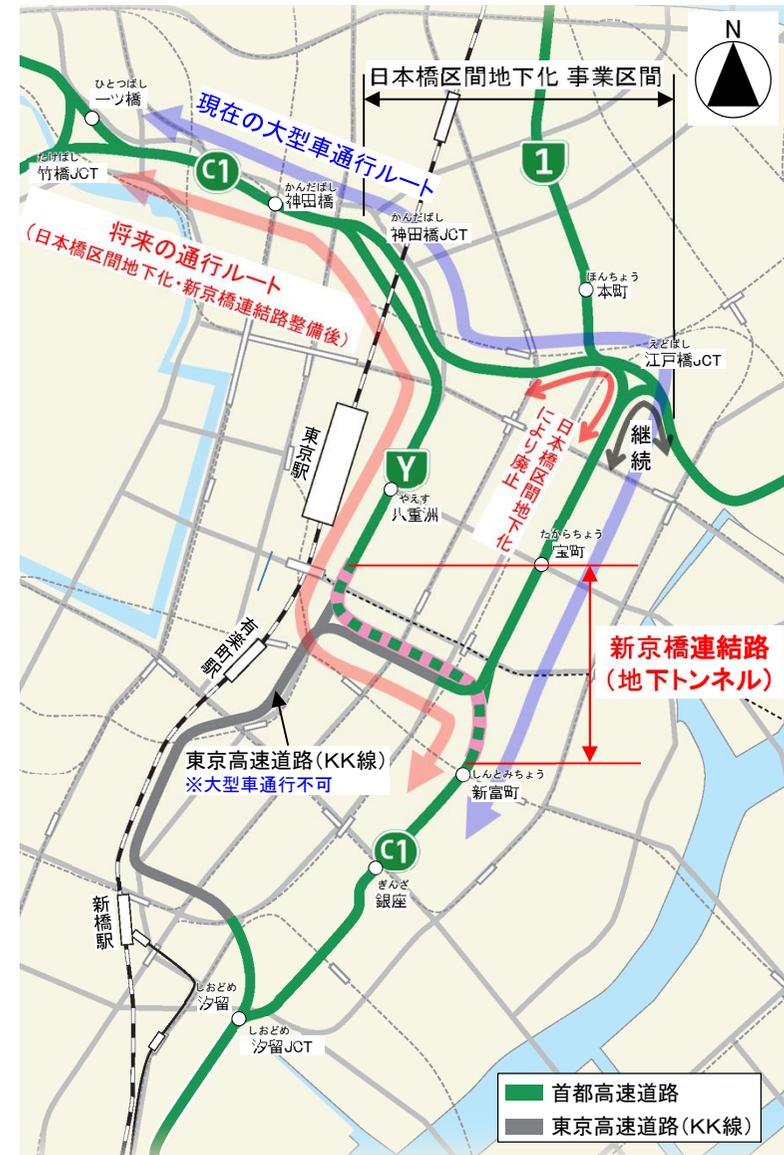
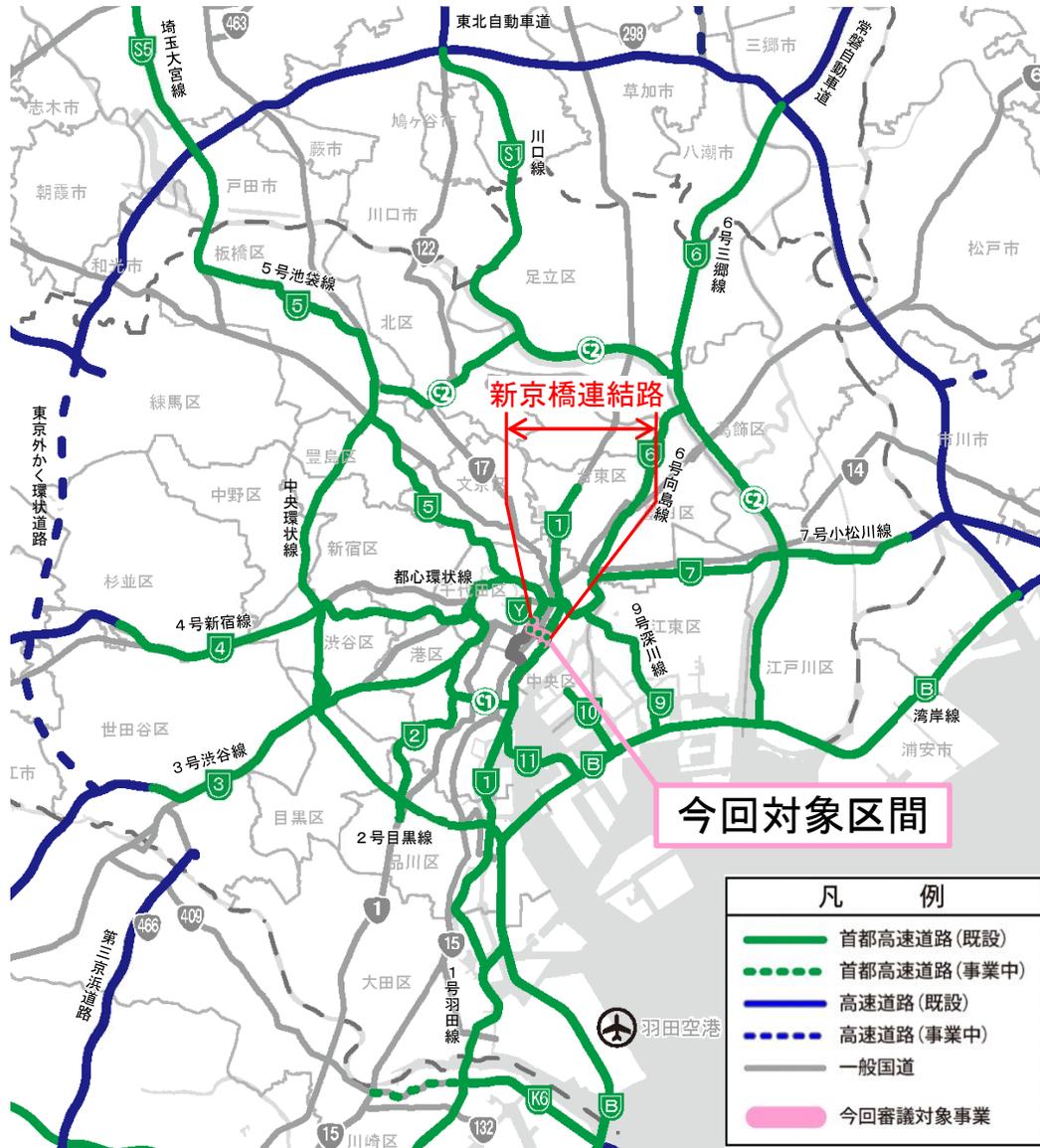
路線名	起終点	延長	内容
とうとう 道東自動車道	おいわけちよう ゆうばり 追分町IC～夕張IC	約4.1km	車線数の増(4車線化)
あきた 秋田自動車道	よこてきた おおまがり 横手北スマートIC～大曲IC	約7.9km	車線数の増(4車線化)
じょうばん 常磐自動車道	やまもとみなみ やまもと 山元南スマートIC～山元IC	約5.5km	車線数の増(4車線化)
とうかいほくりく 東海北陸自動車道	ひだきよみ しらかわごう 飛騨清見IC～白川郷IC	約4.3km	車線数の増(4車線化)
さんいん 山陰自動車道	まつえ たまつくり しんじ 松江玉造IC～宍道JCT	約3.0km	車線数の増(4車線化)
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	約4.8km	車線数の増(4車線化)
ひがしきゅうしゅう 東九州自動車道(椎田道路)	とよつ ついき みやこ豊津IC～築城IC	約1.2km	車線数の増(4車線化)
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	約7.1km	車線数の増(4車線化)
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	約4.6km	車線数の増(4車線化)

※磐越道(西会津～津川)、松山道(伊予～内子五十崎)については整備計画変更済

① 有料道路事業の新規導入・変更関係

- 1) 都道首都高速1号線 新京橋連結路 [新規導入]……………5-1
- 2) 一般国道43号 名神湾岸連絡線 [新規導入]……………6-1
- 3) 大阪市道高速道路淀川左岸線 淀川左岸線(2期) [変更]……………7-1

# 都道首都高速1号線 新京橋連結路[有料道路事業の新規導入]

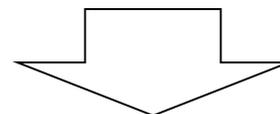


※ 計画・事業中路線名と関連のIC・JCT・出入口等名称はすべて仮称

## 都道首都高速1号線 新京橋連結路に係る有料投資額(案)

### [算出条件]

ネットワーク条件	供用中区間に加え、各年度の事業中区間の供用予定を反映
交通量	H27センサスペース
将来金利	4%
料金水準(普通車)	300-1,950円
収入	当該区間を加えることによる増収額等を考慮して算定
管理費	他路線の実績を基に設定



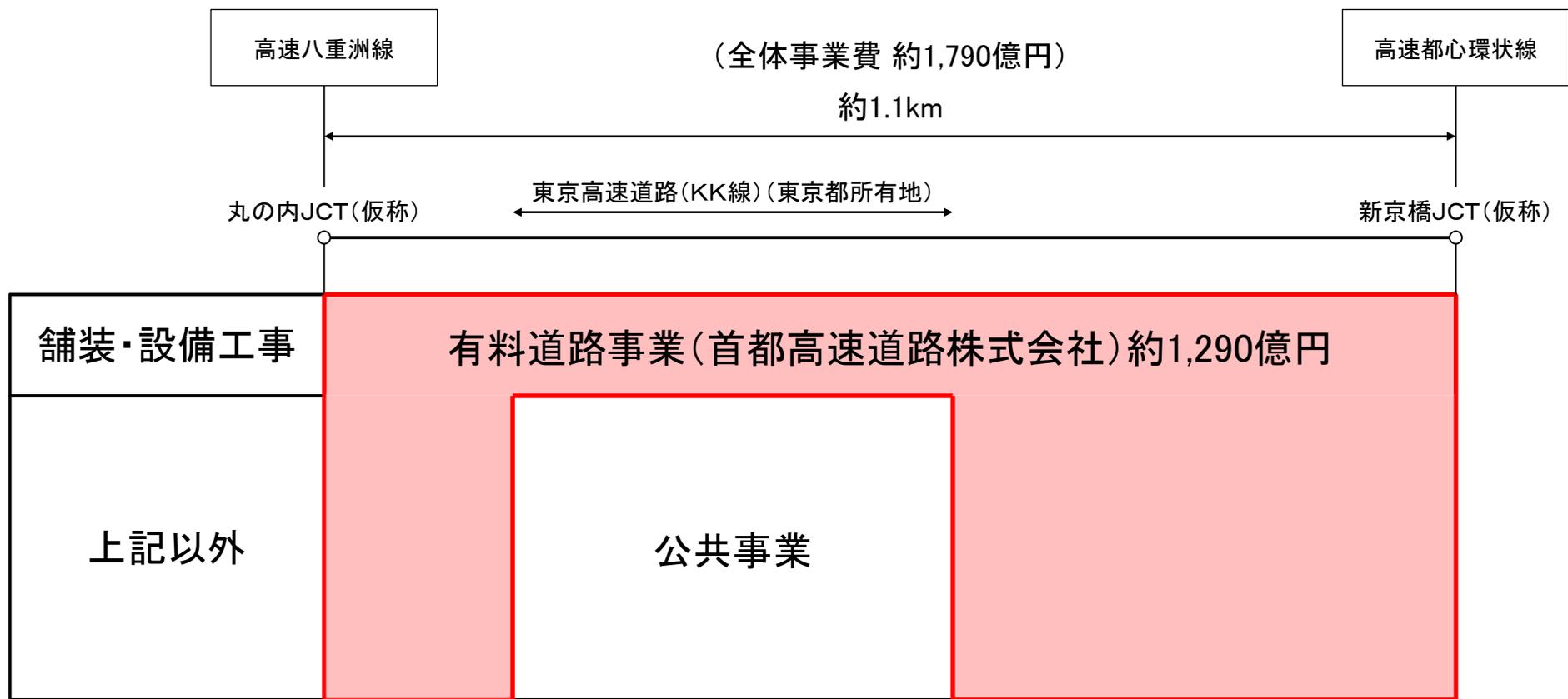
有料投資額(案)	約1,290億円
----------	----------

全体事業費 約1,790億円

※有料投資額のうち、約130億円分は銀座・京橋更新事業の一部として実施し、約200億円分はまちづくりと連携して民間資金を財源に実施。

# 都道首都高速1号線 新京橋連結路に係る有料道路事業費及び施行区分(案)

- 有料道路事業と公共事業(東京都街路事業)の組み合わせにより、対応する。
- 効率的かつ効果的な管理を行うために、日常的なメンテナンスが必要な舗装や設備工事は有料道路事業者が実施。
- 有料道路と接続するJCT部や東京都所有地を除くトンネル部は有料道路事業者が実施。



※有料道路事業のうち、約130億円分は銀座・京橋更新事業の一部として実施し、約200億円分はまちづくりと連携して民間資金を財源に実施。

## 都道首都高速1号線 新京橋連結路に係る有料道路事業主体(案)

- ① 接続する高速八重洲線及び高速都心環状線は、首都高速道路株式会社が管理しており、一体となって効率的な維持管理が可能であること
  - ② 首都高速道路株式会社が当該区間に有料投資を行う意向があること
- 以上から、首都高速道路株式会社を有料道路事業主体とする。

### 高速道路会社の意向

#### [首都高速道路株式会社]

ご照会のありました都道首都高速1号線新京橋連結路については、日本橋区間地下化事業に伴って一部廃止となる江戸橋ジャンクションの代替機能を確保するという重要な役割を担っています。

また、弊社が管理している高速八重洲線及び高速都心環状線と一体となって機能し、かつ効率的な管理が可能となることから、弊社としては、当該区間について公共事業(東京都街路事業)とあわせて有料道路事業で実施する意向です。

当該事業の実施に当たっては、弊社の建設・管理に係る技術・ノウハウ・人材などの経営資源を活用することにより、効率的に整備を進め、一日も早い完成に向け、最大限の努力を図ってまいります。

## 都道首都高速1号線 新京橋連結路に係る関係自治体の意見

### [東京都の意見]

都道首都高速1号線 新京橋連結路(以下、「新京橋連結路」という。)は、首都高速道路日本橋区間地下化事業に伴い必要となる大型車交通の環状機能を確保するという重要な役割を担っています。また、都心環状線を利用する車を八重洲線に転換させることによって、交通が集中する江戸橋ジャンクション周辺の渋滞緩和のほか、東京高速道路(KK線)の再生・活用など、まちづくりの観点からも様々な効果が期待されます。

東京都としては、新京橋連結路を、有料道路事業と都の街路事業の合併施行方式で実施することについて、令和3年7月の首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会のとりまとめを踏まえて実施するものと承知しております。国土交通省におかれましても、必要な財源の確保等の整備推進に必要な協力・支援をお願いいたします。

また、新京橋連結路は、高速晴海線の整備によるネットワークの進展などにより、一般道も含めて更なる交通の円滑化が期待されることから合併施行方式とすることを踏まえ、高速晴海線の整備推進につきましても、特段のご配慮をお願いいたします。

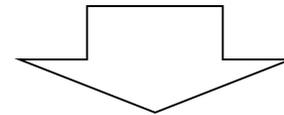
# 一般国道43号 名神湾岸連絡線 [有料道路事業の新規導入]



# 一般国道43号 名神湾岸連絡線に係る有料投資額(案)

## [算出条件]

ネットワーク条件	供用中区間に加え、各年度の事業中区間の供用予定を反映
交通量	H27センサスペース
将来金利	4%
料金水準(普通車)	300-1,950円
収入	当該区間を加えることによる増収額等を考慮して算定
管理費	他路線の実績を基に設定

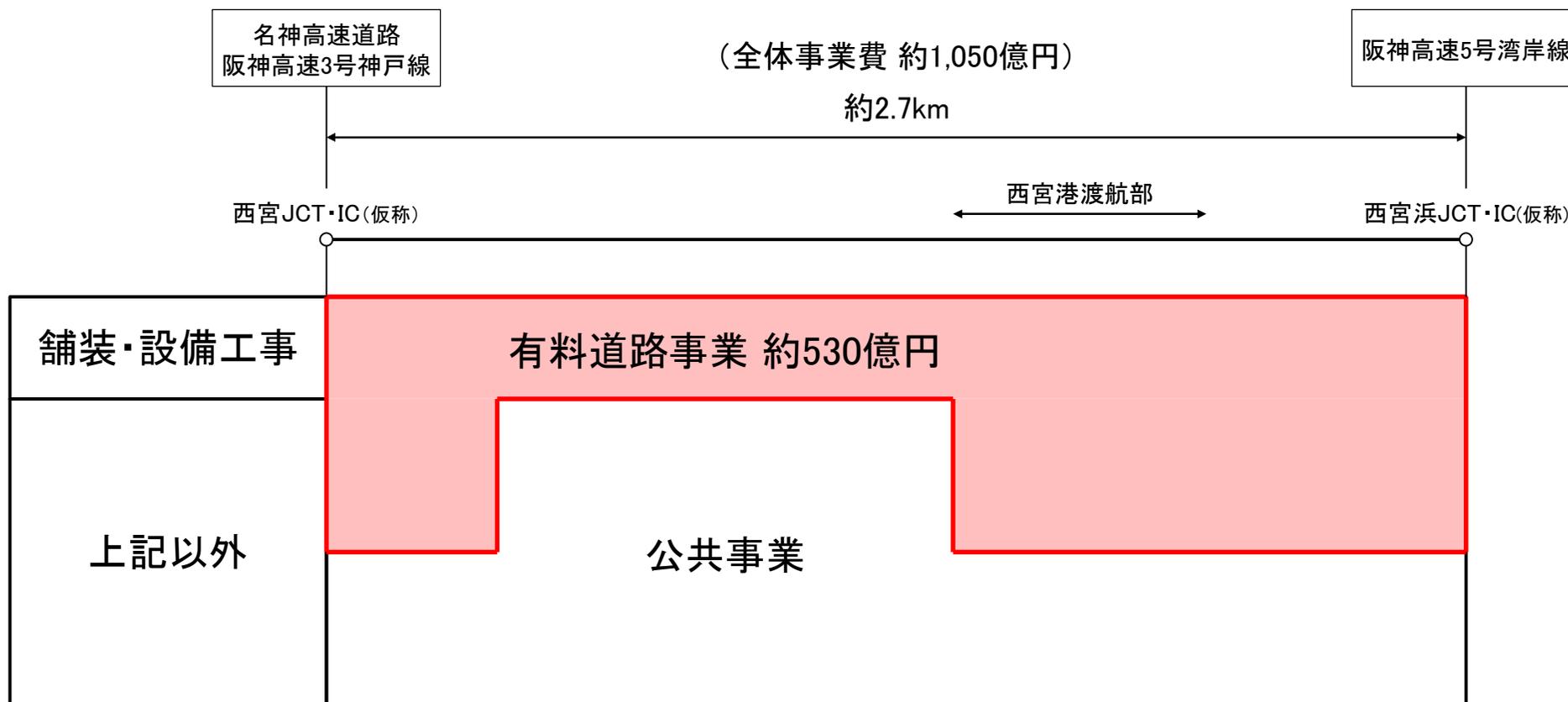


有料投資額(案)	約530億円 うち阪神高速分:約500億円 うち西日本高速分:約30億円
----------	--

全体事業費 約1,050億円

# 一般国道43号 名神湾岸連絡線に係る有料道路事業費及び施行区分(案)

- 有料道路事業と公共事業(直轄事業)の組み合わせにより、対応する。
- 効率的かつ効果的な管理を行うために、日常的なメンテナンスが必要な舗装や設備工事は有料道路事業者が実施。
- 関係自治体の提案を踏まえ、近畿圏の高速道路料金の改定により確保する有料道路事業費等を活用し、有料道路と接続するJCT部に加え、橋梁工事の一部について、効率的な整備を進める観点から、有料道路事業者が実施。



※有料道路事業約530億円のうち、名神高速道路に接続するJCT部の一部(約30億円)は西日本高速会社、残りは阪神高速会社が実施。

## 一般国道43号 名神湾岸連絡線に係る有料道路事業主体(案)

- ① 接続する阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線は、阪神高速道路株式会社が管理しており、また、接続する名神高速道路は、西日本高速道路株式会社が管理していることから、一体となって効率的な維持管理が可能であること
  - ② 阪神高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社が当該区間に有料投資を行う意向があること
- 以上から、阪神高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社を有料道路事業主体とする。

### 高速道路会社の意向

#### [阪神高速道路株式会社]

ご照会のありました一般国道43号名神湾岸連絡線については、弊社が管理している阪神高速3号神戸線の渋滞緩和に資するとともに、近畿圏の道路ネットワークにおけるミッシングリンクの解消という重要な役割を担っています。

また、弊社が管理している阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線と一体となって機能し、かつ効率的な管理が可能となることから、当該区間に有料投資を行う意向です。

当該事業の実施にあたっては、弊社の建設・管理に係る技術・ノウハウ・人材などの経営資源を活用することにより、効率的な整備を進め、一日も早い完成に向け、最大限の努力を図ってまいります。

#### [西日本高速道路株式会社]

ご照会のありました一般国道43号名神湾岸連絡線については、弊社が管理している名神高速道路と阪神高速5号湾岸線との接続によってリダンダンシーが確保されるとともに、近畿圏の道路ネットワークにおけるミッシングリンクの解消という重要な役割を担っています。

また、弊社が管理している名神高速道路と接続することにより一体となって機能することから、当該区間に有料投資を行う意向です。

当該事業の実施にあたっては、弊社の建設・管理に係る技術・ノウハウ・人材などの経営資源を活用することにより、効率的な整備を進め、一日も早い完成に向け、最大限の努力を図ってまいります。

## 一般国道43号 名神湾岸連絡線に係る関係自治体の意見

### [兵庫県の意見]

一般国道43号名神湾岸連絡線に有料道路事業を活用して整備を推進することについて賛同します。

名神湾岸連絡線は、名神高速道路と大阪湾ベイエリアを結び、阪神高速3号神戸線等の渋滞緩和や沿道環境の改善、阪神港の物流機能や関西3空港へのアクセスの強化に資する重要な道路です。

さらに、激甚化・頻発化する災害時のリダンダンシーを確保することで、迅速かつ的確な復旧活動が可能となります。

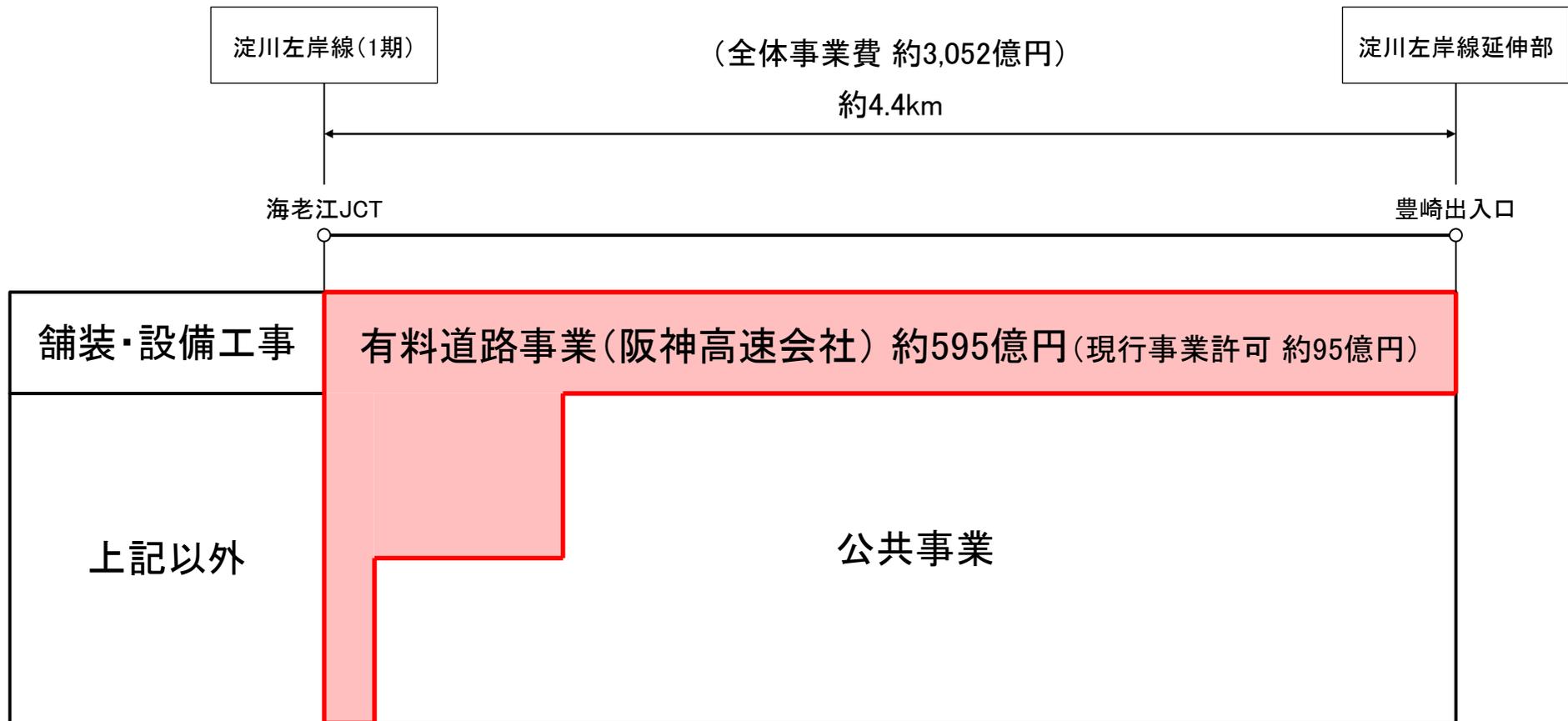
本県としては、事業推進に必要な地元調整や関係機関協議への協力等に積極的に取り組んでまいりますので、大阪湾岸道路西伸部と一体となった高速道路ネットワークの形成に向けて、名神湾岸連絡線の早期開通への特段のご配慮をお願いします。

# 大阪市道高速道路淀川左岸線 淀川左岸線(2期) [有料道路事業費の変更]



# 大阪市道高速道路淀川左岸線 淀川左岸線(2期)に係る有料道路事業費及び施行区分(案)

○ 淀川左岸線(2期)については、これまで有料道路事業と公共事業(大阪市街路事業)の組み合わせにより整備を推進してきたところであるが、関係自治体の提案を踏まえ、近畿圏の高速道路料金の改定により確保する有料道路事業費等を活用し、有料道路事業費及び施行区分を拡大。



## 大阪市道高速道路淀川左岸線 淀川左岸線(2期)に係る意見等

### 高速道路会社の意向

#### [阪神高速道路株式会社]

ご照会のありました淀川左岸線(2期)に有料道路事業を更に活用して施行区分を変更することについては、弊社が管理している阪神高速1号環状線等の渋滞緩和に資するとともに、近畿圏の道路ネットワークにおけるミッシングリンクの解消に資するものであり、弊社として積極的に取り組んでまいります。当該事業の実施にあたっては、弊社の建設・管理に係る技術・ノウハウ・人材などの経営資源を活用することにより、効率的な整備を進め、一日も早い完成に向け、最大限の努力を図ってまいります。

### 関係自治体の意見

#### [大阪市の意見]

淀川左岸線(2期)において、有料道路事業を更に活用して施行区分を変更することについて、異存ありません。

同路線は、近畿圏の広域道路ネットワークの強化を図る大阪都市再生環状道路の一部を構成しており、大阪都心部の交通混雑の緩和や事故・災害・工事等に対する迂回路の確保などの高速道路の利便性の向上はもとより、経済、観光、物流などの様々な分野への効果も期待され、大阪の国際競争力の強化や関西圏全体の成長を支える重要な都市基盤としての役割を担います。

大阪市としては、引き続き、関係機関と連携し、淀川左岸線(2期)の一日も早い開通に向けて取り組んでまいります。

## ② 4車線化関係

- ・道東自動車道  
(追分町～夕張) 他

.....9-1

# 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1,950km)

R1.9

※R1.9時点 事業化済延長330kmを含む

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

15箇所約110kmを事業化

R3.3

※対面通行区間 約1,930km

14箇所約86kmを事業化

R4.3

※対面通行区間 約1,860km

7箇所約43kmを事業化

R6.3(今回)

※対面通行区間 約1,810km

11箇所約57kmを事業化、準備調査5箇所約30km

※対面通行区間 約1,780km

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

# 4車線化候補箇所の選定の考え方

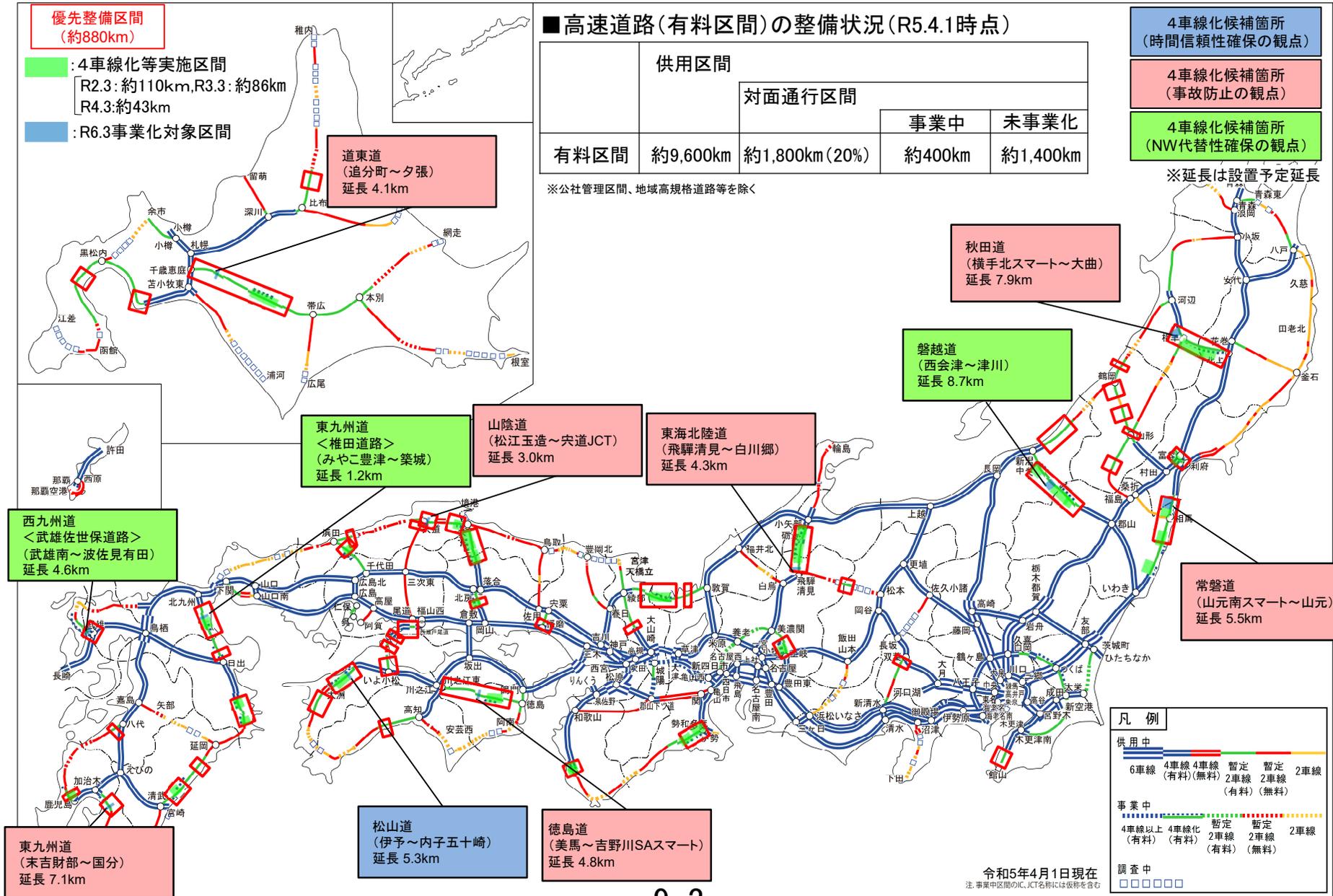
## 優先整備区間選定方法について

指標1※	25%以上速度低下区間延長[km] <small>※交通量5000台/日未満除く</small>	指標3	死傷事故件数[件/年]	指標5	年間通行止め時間[時間/年] <small>※工事によるものは除く</small>
指標2※	渋滞回数[回/年]	指標4	死傷事故率[件/億台km]	指標6	積雪地かつ最急勾配が4%より大
				指標7	特定更新等工事
				指標8	並行現道における課題 <small>・雨量等事前通行規制 ・積雪地かつ最急勾配5%以上</small>

今回選定の考え方	事業化対象区間
<b>時間信頼性の確保の観点</b>	
<b>■ 渋滞多発区間</b> 過去5年において渋滞回数が平均3回／年以上	・松山道(伊予～内子五十崎)
<b>事故防止の観点</b>	
<b>■ 事故集中区間</b> ・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	・道東道(追分町～夕張) ・秋田道(横手北スマート～大曲) ・常磐道(山元南スマート～山元) ・東海北陸道(飛騨清見～白川郷) ・山陰道(松江玉造～宍道JCT) ・徳島道(美馬～吉野川SAスマート) ・東九州道(末吉財部～国分)
<b>ネットワークの代替性確保の観点</b>	
<b>本線通行止めの可能性が高い区間</b>	
<b>■ 過去5年において平均交通量が約10,000台/日かつ年間通行止め時間が平均100時間/年以上</b>	・東九州道<椎田道路>(みやこ豊津～築城) ・西九州道<武雄佐世保道路>(武雄南～波佐見有田)
<b>並行現道に課題(事前通行規制区間)</b>	
<b>■ 並行現道において、事前通行規制がある区間</b>	・磐越道(西会津～津川)

※事業実施環境の整っている全国の暫定2車線区間において、上記以外の区間は指標による評価に該当しない

# 4車線化候補箇所



## 4車線化の個別箇所一覧(事業化)

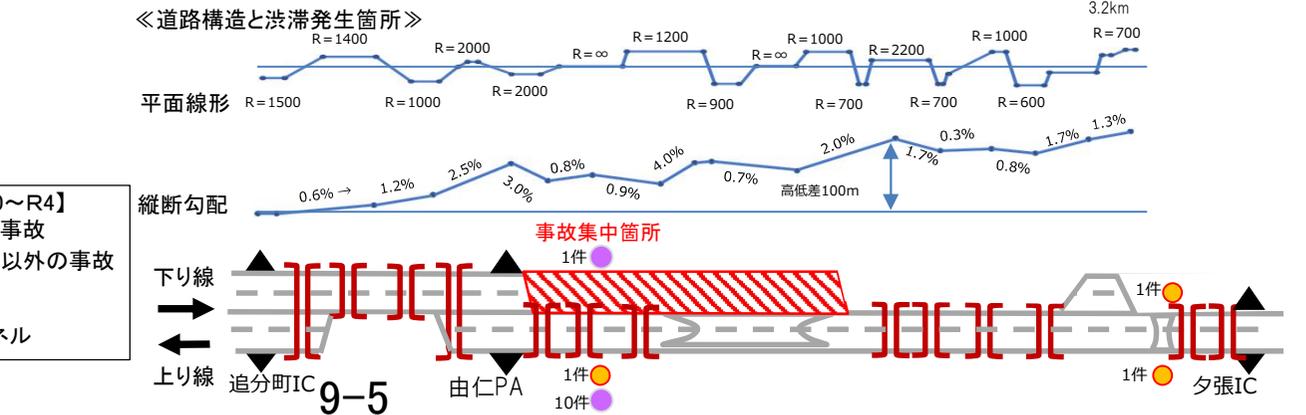
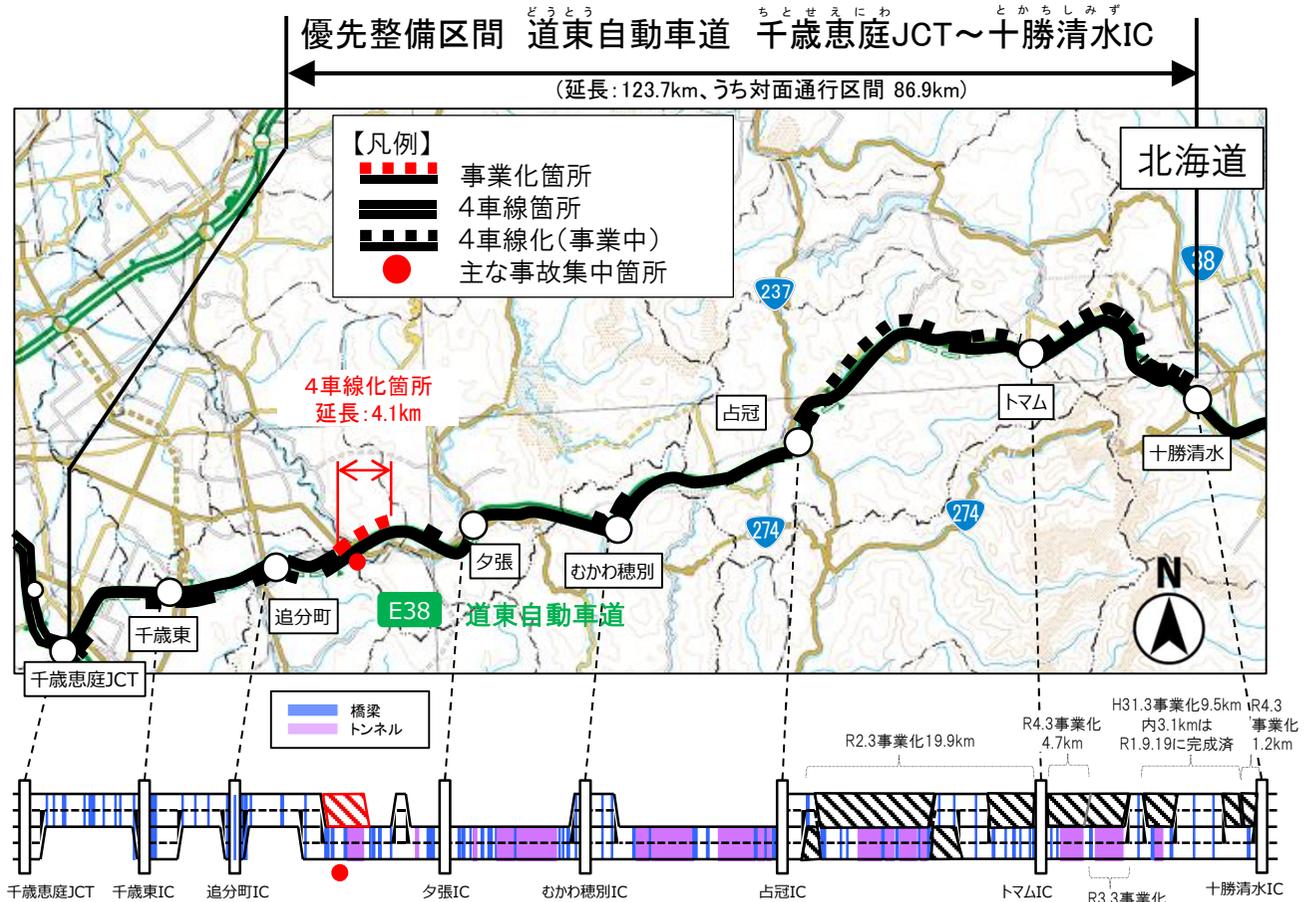
路線名	起終点	対策延長
どう とう 道東自動車道	おい わけ ちよう ゆう ばり 追分町IC～夕張IC	4. 1km
あきた 秋田自動車道	よこ て きた おおまがり 横手北スマートIC～大曲IC	7. 9km
じよう ばん 常磐自動車道	やまもとみなみ やま もと 山元南スマートIC～山元IC	5. 5km
ばん えつ 磐越自動車道	にし あいづ つ がわ 西会津IC～津川IC	8. 7km
とう かい ほく りく 東海北陸自動車道	ひ だ きよみ しら かわ ごう 飛驒清見IC～白川郷IC	4. 3km
さんいん 山陰自動車道	まつえ たまつくり しんじ 松江玉造IC～宍道JCT	3. 0km
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
ひがしきゆうしゆう 東九州自動車道(椎田道路)	とよつ ついき みやこ豊津IC～築城IC	1. 2km
ひがしきゆうしゆう 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
にしきゆうしゆう 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

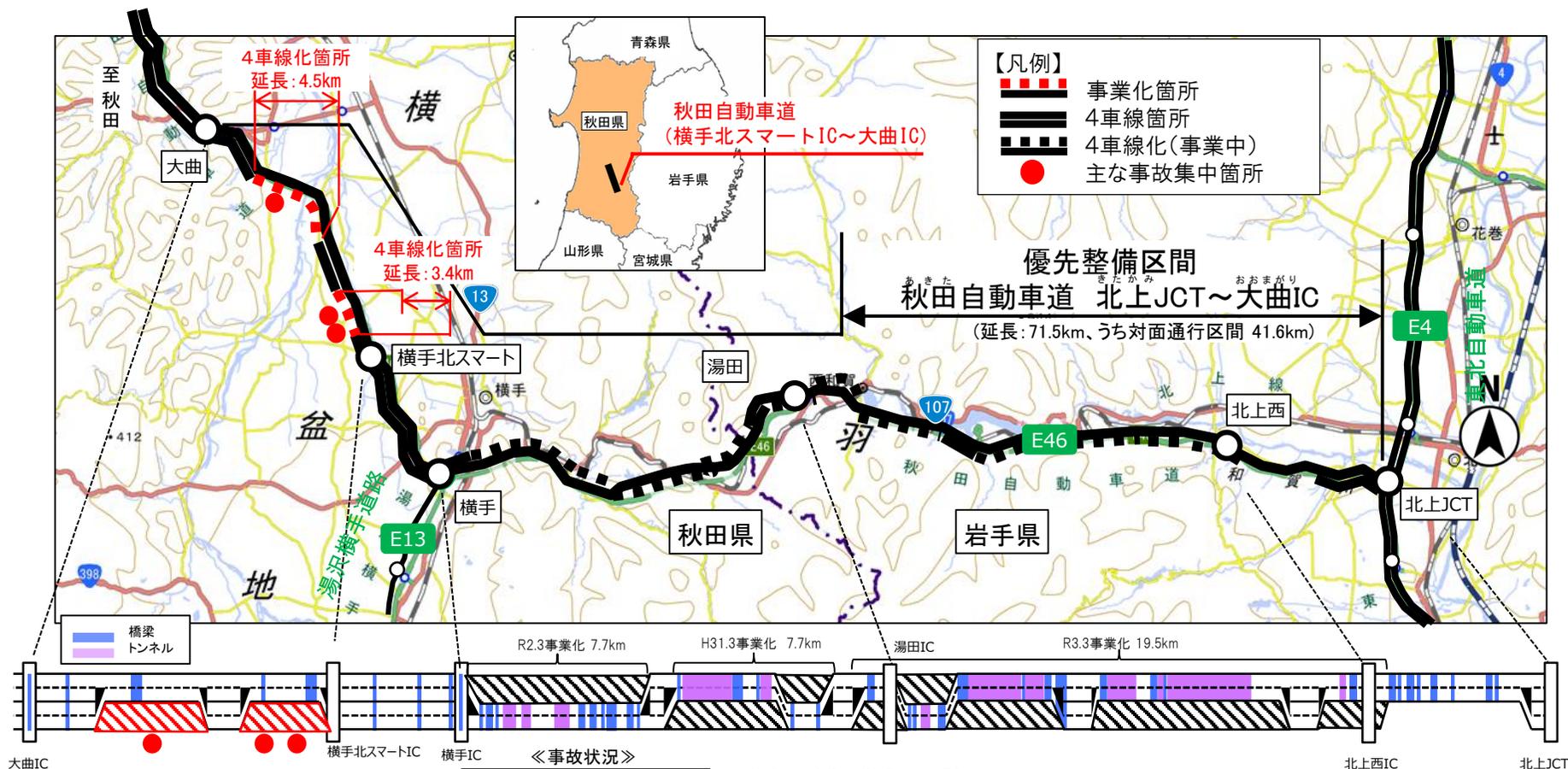


**事業費：約250億円**  
 <IC間事業費：約700億円>

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

# あきた よこて きた おおまがり 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**

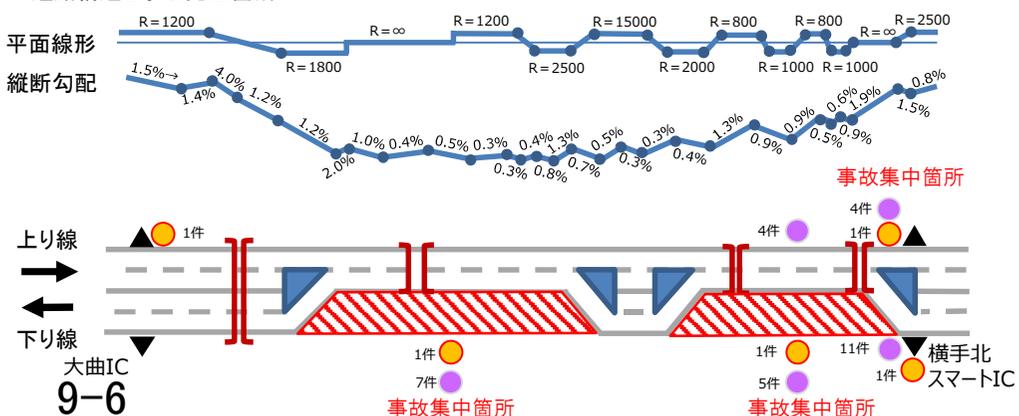
秋田自動車道(横手北スマート～大曲)	
延長	: 14.4km
R 4 交通量	: 約6,500台/日
死傷事故件数 <H30-R4>	: 5件
死傷事故率 <H30-R4>	: 2.41件/億台km



**【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)

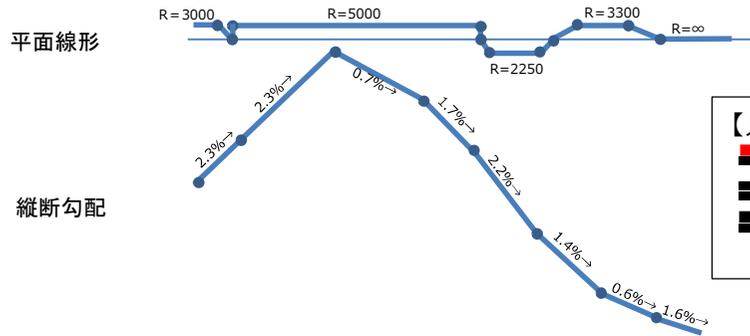
延長	: 8.3km
R4交通量	: 約12,100台/日
死傷事故件数 <H30-R4>	: 6件
死傷事故率 <H30-R4>	: 2.60件/億台km

<<事故状況>>



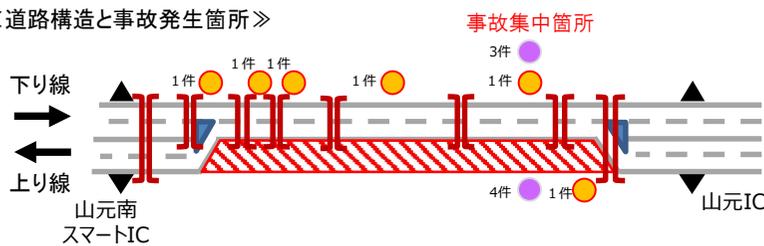
優先整備区間  
常磐自動車道  
浪江IC～山元IC  
(延長:56.1km、  
うち対面通行区間 34.2km)

事業費：約210億円

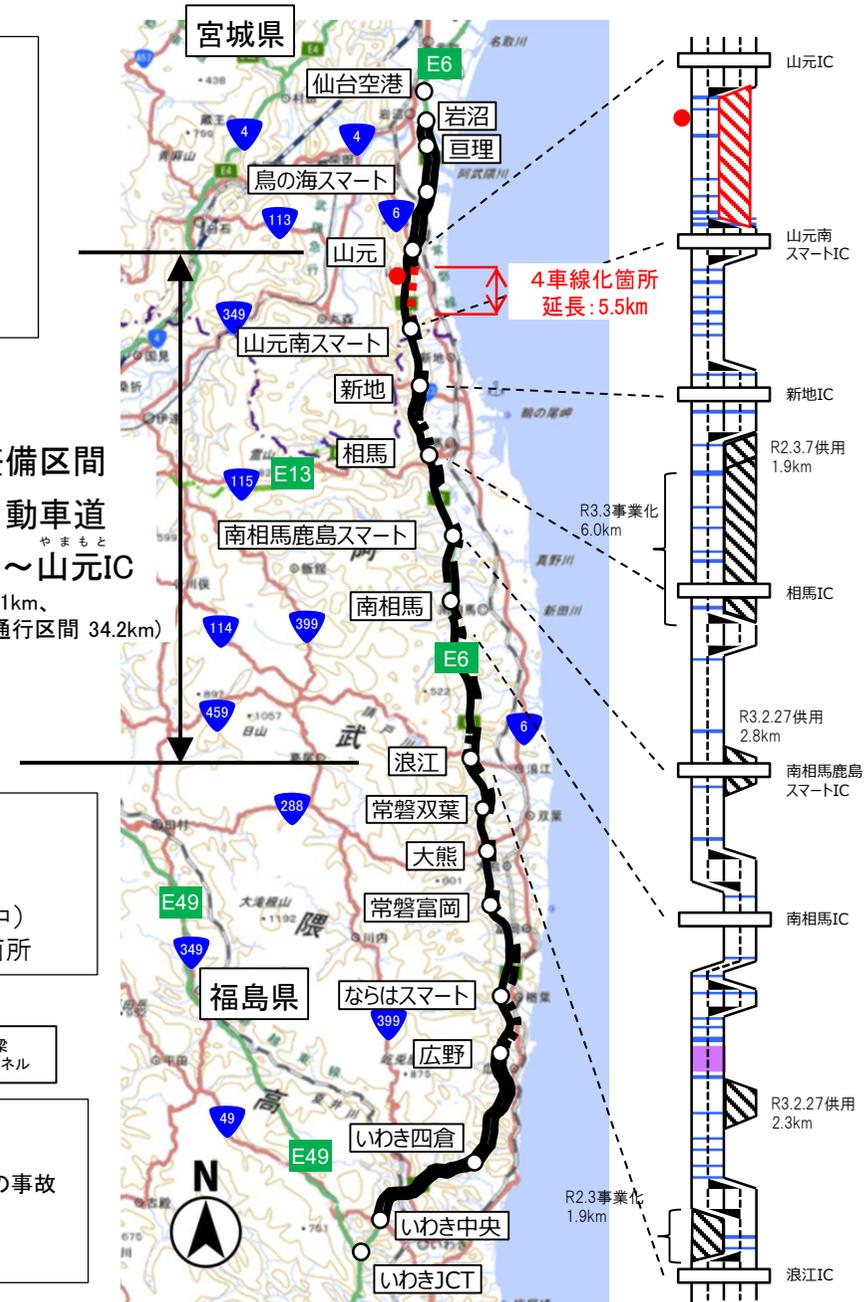


- 【凡例】
- 事業化箇所
  - 4車線箇所
  - 4車線化(事業中)
  - 主な事故集中箇所

<<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



ばんえつ にしあいづ つがわ  
**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

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)



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**

# とうかいほくりく ひだきよみ しらかわごう 東海北陸自動車道(飛驒清見～白川郷)

<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

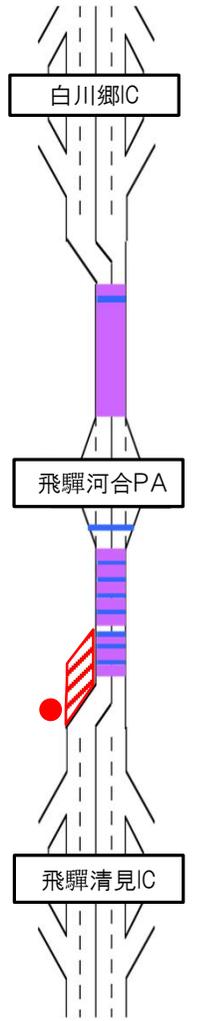
東海北陸自動車道(飛驒清見～白川郷)

延長 : 24.9km

R4交通量 : 約7,100台/日

死傷事故件数 : 2件/年  
<H30-R4>

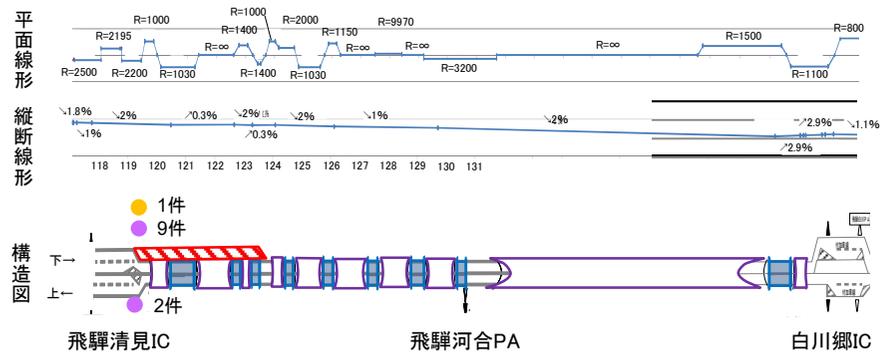
優先整備区間  
とうかいほくりく  
東海北陸自動車道  
ひだきよみ なんと  
飛驒清見IC～南砺スマートIC  
(延長:64.1km、うち対面通行区間区間47.1km)



【凡例】

- トンネル
- 橋梁

## <<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)

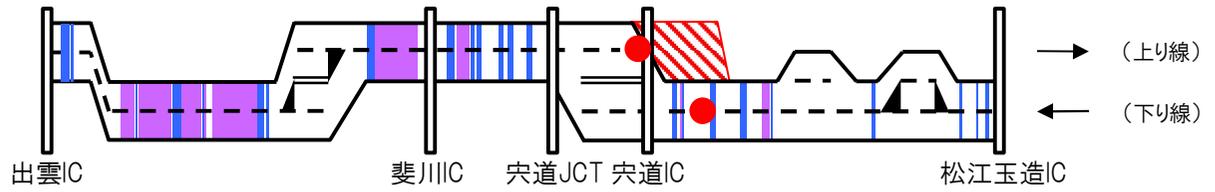
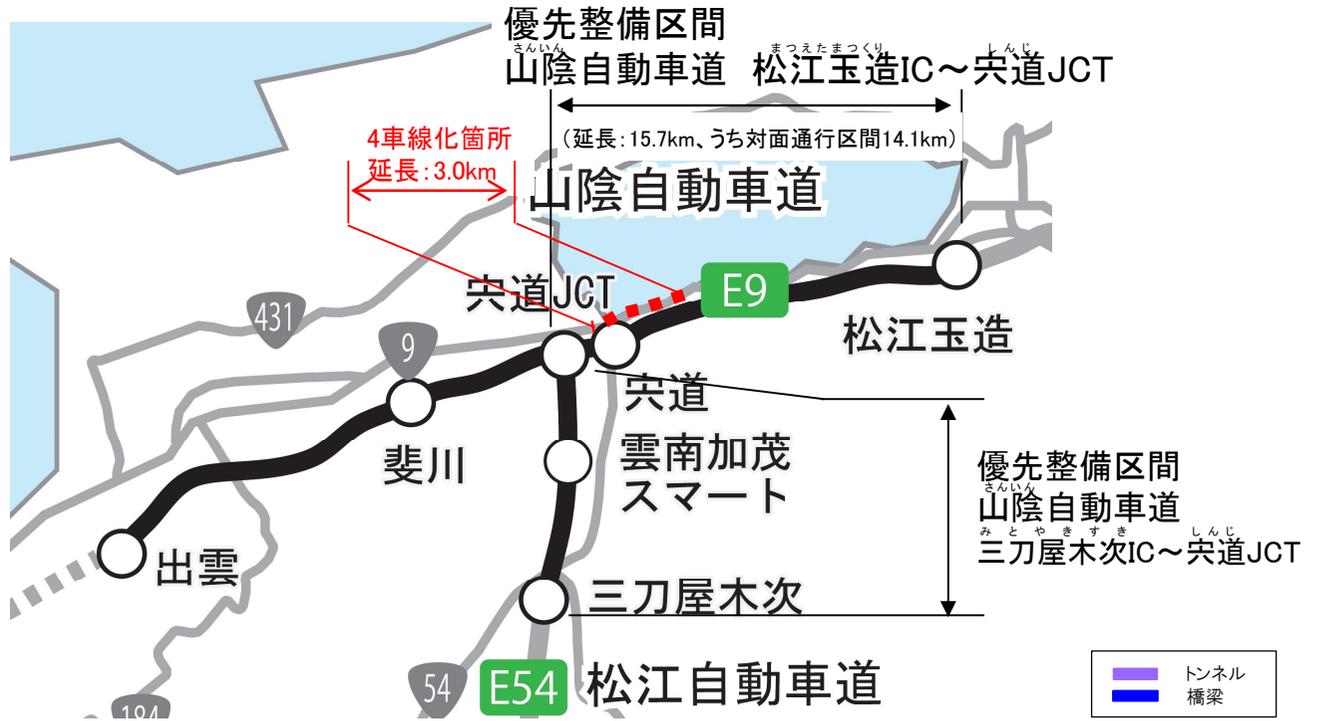
<事故防止>



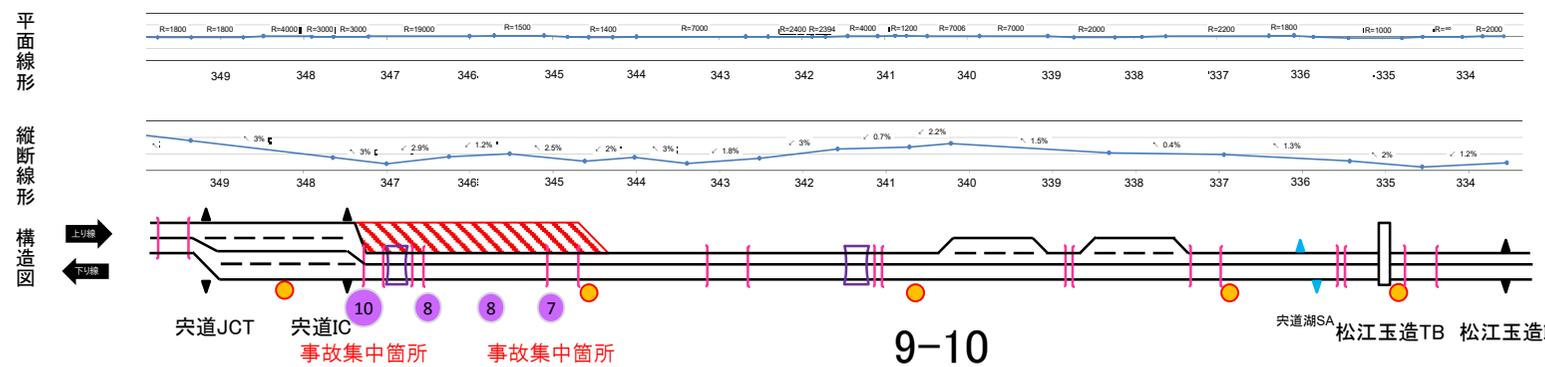
- 【凡例】
- 事業化箇所
  - 4車線箇所
  - 4車線化(事業中)
  - 主な事故集中箇所

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>>

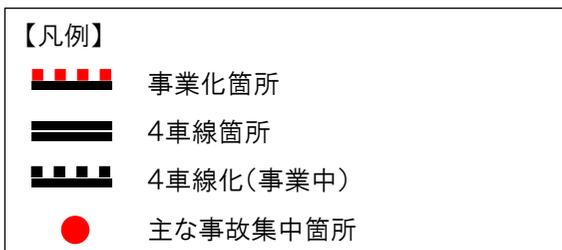


- 【凡例】
- 橋梁
  - トンネル
  - 死傷事故
  - 上記以外の事故
- ※○の中の数字は事故件数

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>



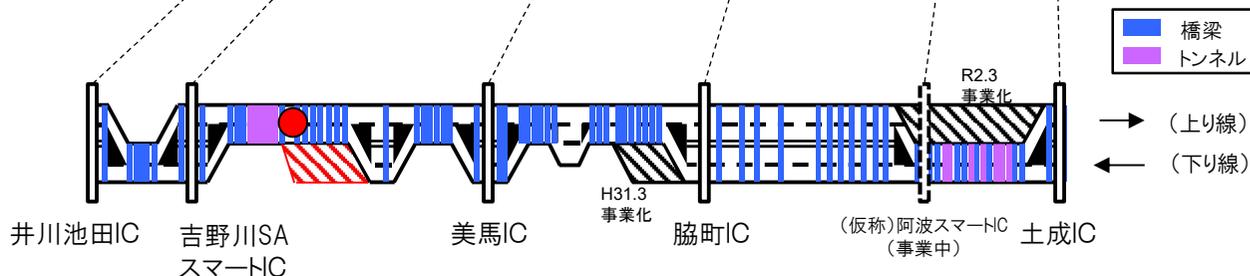
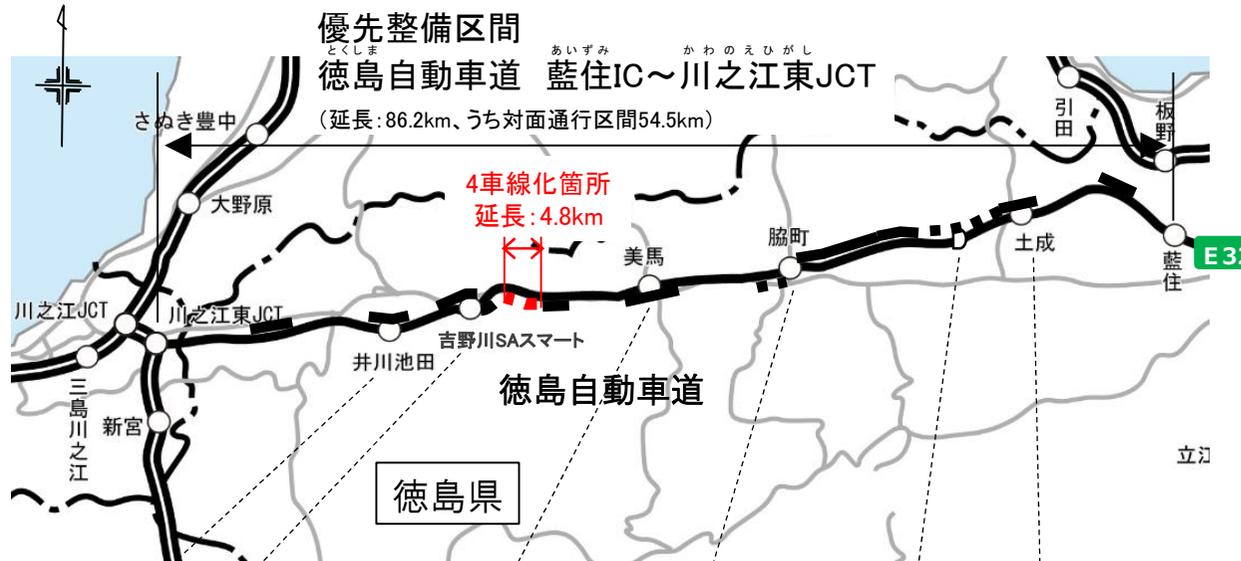
徳島自動車道 (美馬～吉野川SAスマート)

延長 : 15.8 km

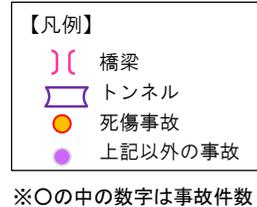
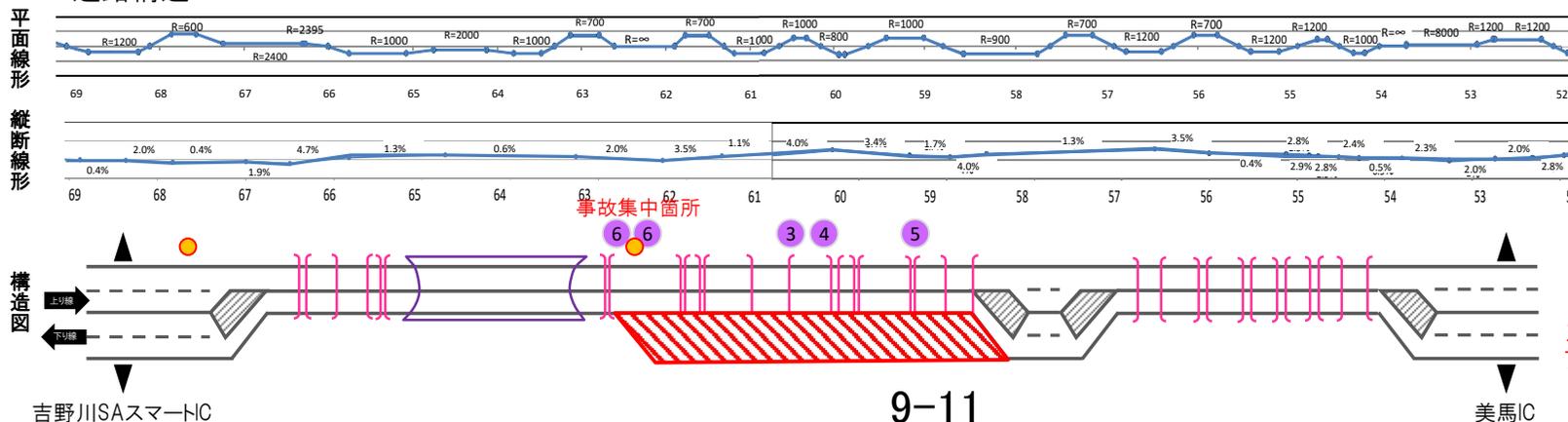
R4 交通量 : 約6,300 台/日

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》



事業費: 約260億円  
<IC間事業費: 約800億円>

# まつやま 松山自動車道(伊予～内子五十崎)

<時間信頼性(渋滞)>



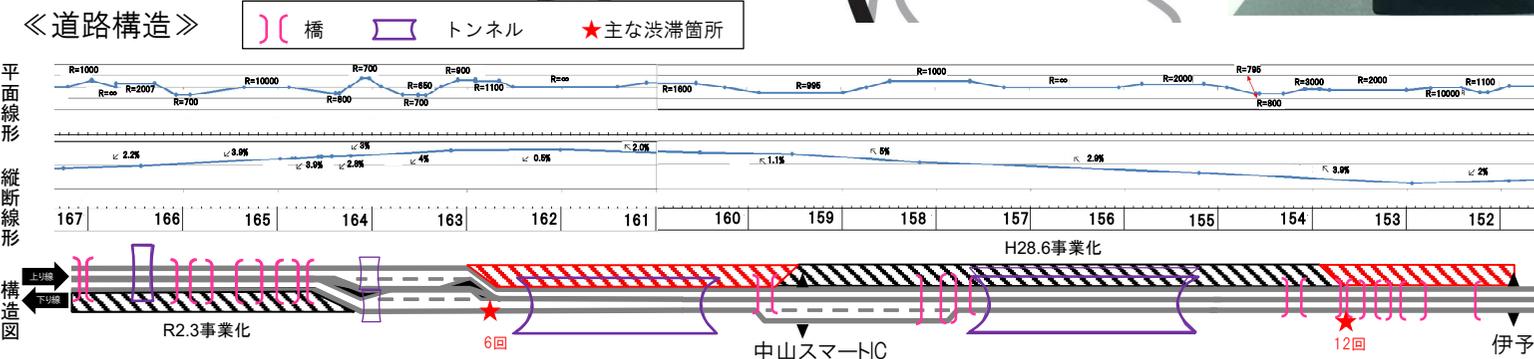
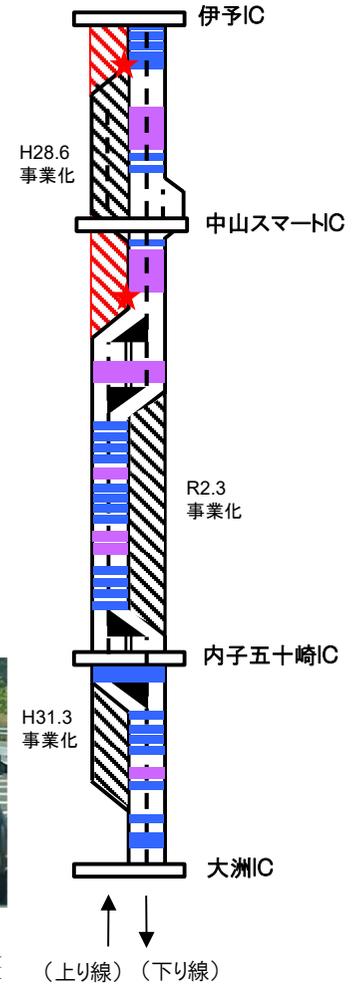
- 【凡例】
- 事業化箇所
  - 4車線箇所
  - 4車線化(事業中)
  - 主な渋滞箇所

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>



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)

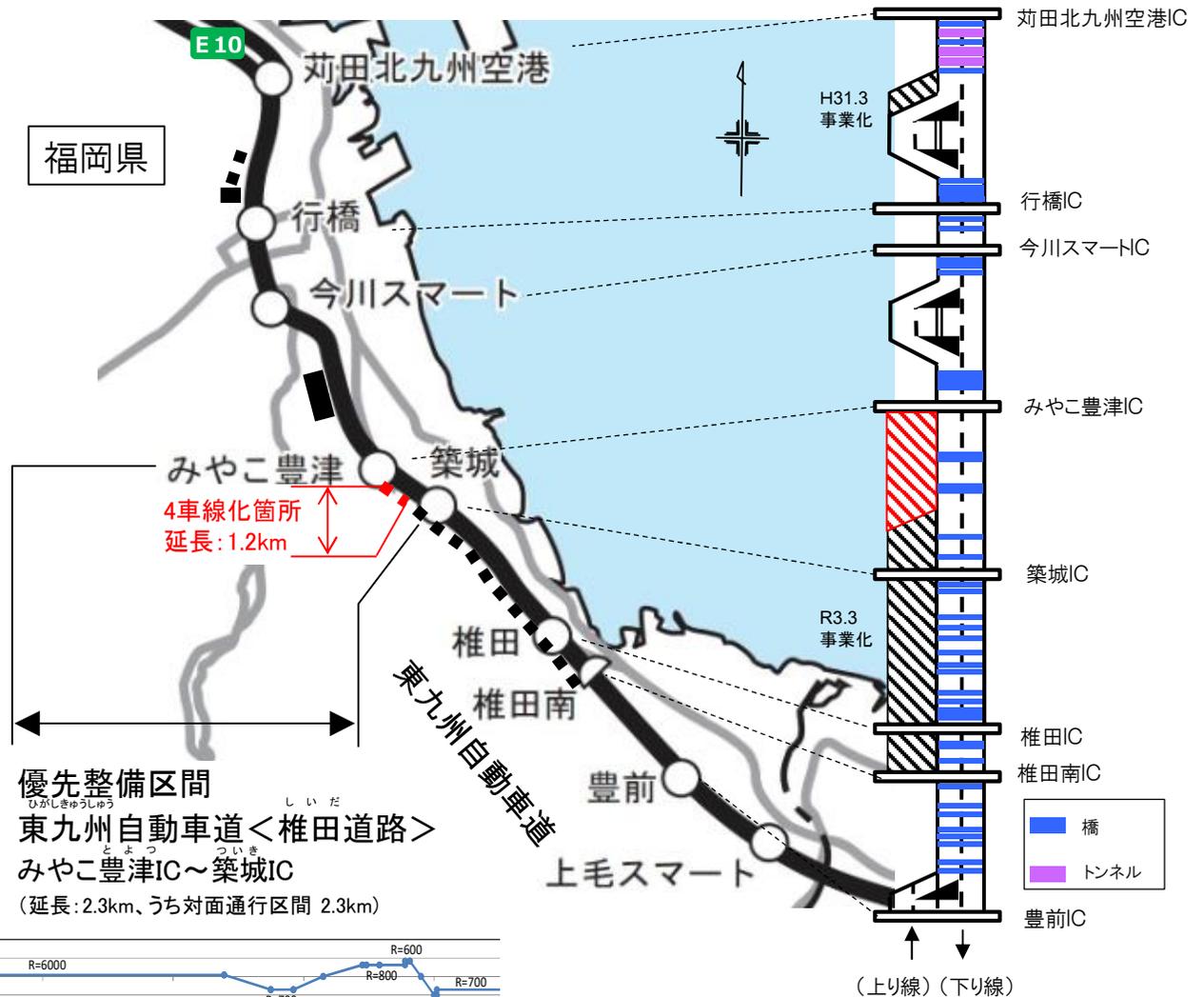
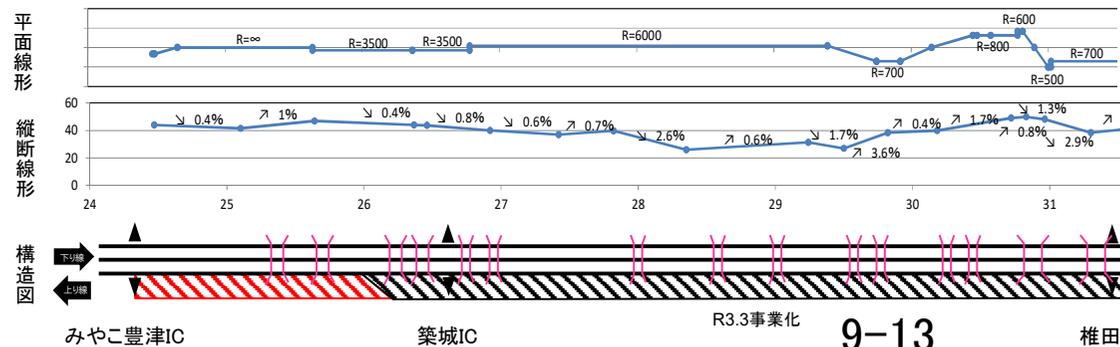


- 【凡例】
- 事業化箇所
  - 4車線箇所
  - 4車線化(事業中)

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 : 110.6 時間/年  
(災害・雪・雨) (0%・67%・29%)  
<H30-R4>

## 《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)

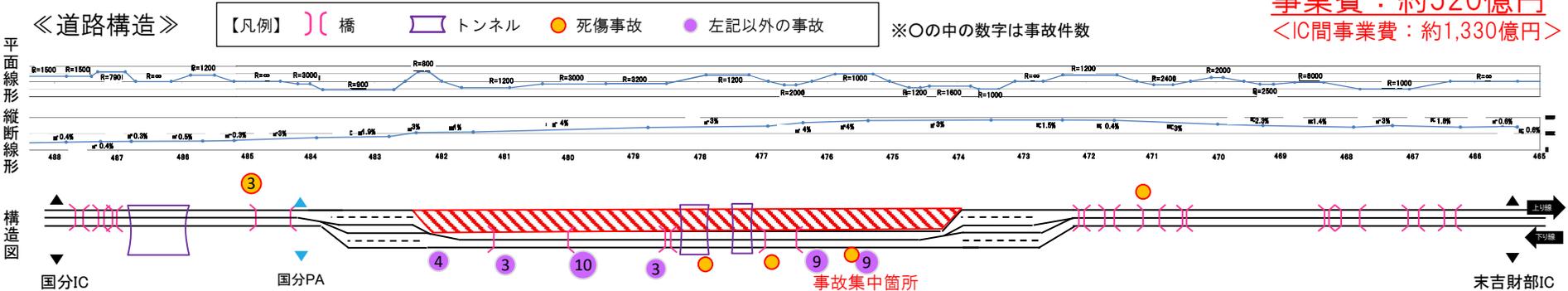
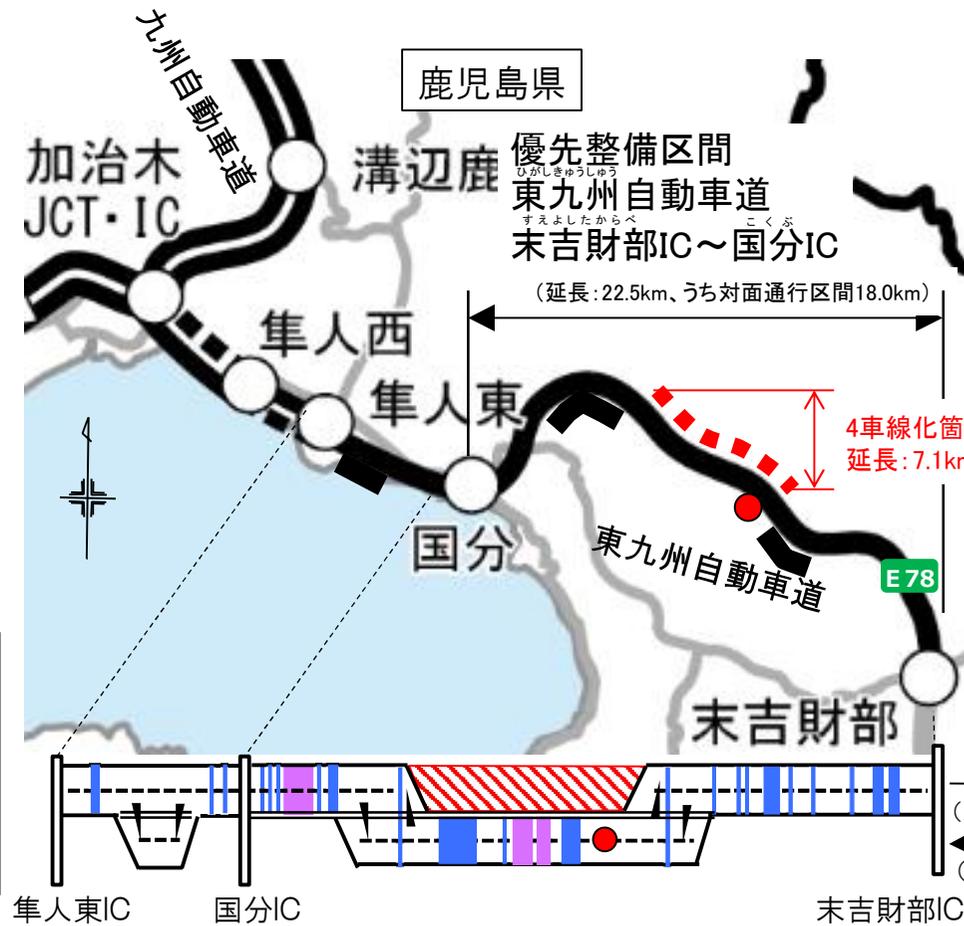
<事故防止>



- 【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 <H30-R4>	: 7 件
死傷事故率 <H30-R4>	: 2.09 件/億台km



事業費：約520億円  
 <IC間事業費：約1,330億円>

にしきゅうしゅう

たけおさせぼ

たけおみなみ

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)



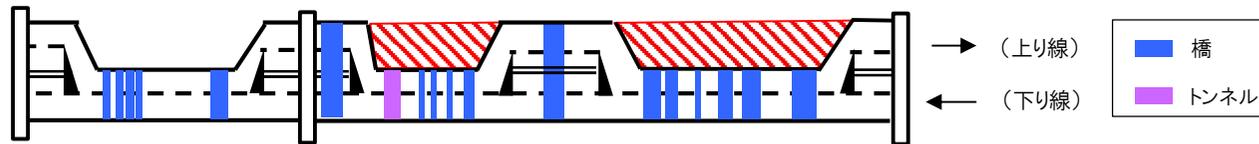
- 【凡例】
- 事業化箇所
  - 4車線箇所
  - 4車線化(事業中)

西九州自動車道<武雄佐世保道路>  
(武雄南 ~ 波佐見有田)

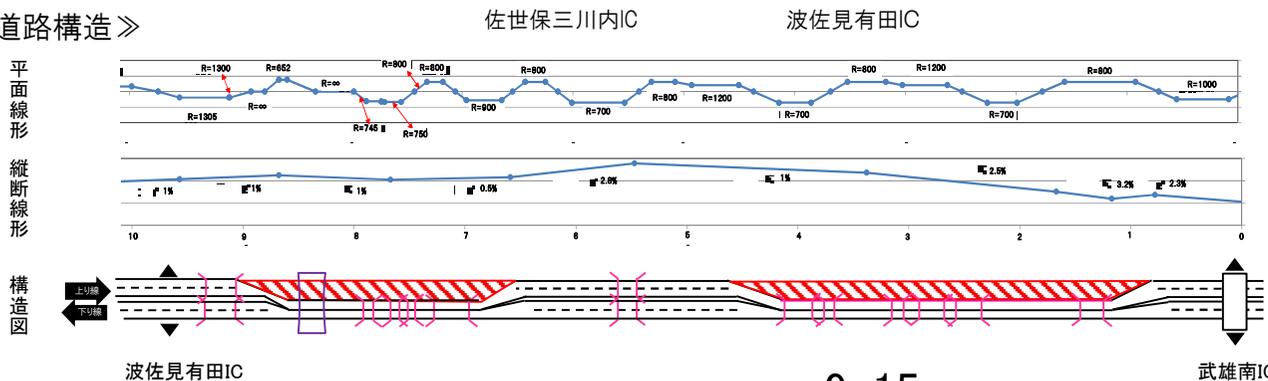
延長 : 9.5 km

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