



令和4年3月30日
道路局 高速道路課

高速道路会社への事業許可について

本日、別紙の事業について、道路整備特別措置法第3条に基づき、国土交通大臣より高速道路会社へ事業許可を行いましたのでお知らせします。

<問い合わせ先>

道路局 高速道路課 企画専門官 依田（内線：38314）

企画専門官 金森（内線：38315）

代表：03-5253-8111 直通：03-5253-8500 FAX：03-5253-1619

4車線化箇所

事業区間名		延長	事業費	都道府県
道東自動車道	トマムIC～ ^{とかちみず} 十勝清水IC	約 5.9km	280 億円	北海道
常磐自動車道	^{ひろの} 広野IC～ ^{ならは} ならは SIC	約 5.6km	310 億円	福島県
東海北陸自動車道	^{ふくみつ} 福光IC～ ^{なんと} 南砺SIC	約 4.6km	80 億円	富山県
舞鶴若狭自動車道	^{おばまし} 小浜西IC～ ^{おばま} 小浜IC	約 7.6km	610 億円	福井県
米子自動車道	^{みぞくち} 溝口IC～ ^{よなご} 米子IC	約 4.8km	170 億円	鳥取県
浜田自動車道	^{おおあさ} 大朝IC～ ^{あさひ} 旭 IC	約 11.2km	750 億円	島根県 広島県
東九州自動車道	^{つくみ} 津久見IC～ ^{さいき} 佐伯IC	約 3.3km	370 億円	大分県
合計		約 43km	2,570 億円	

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

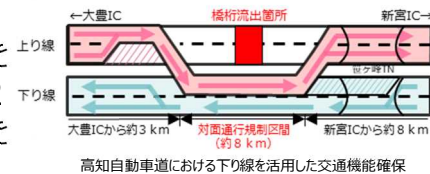
0.25兆円程度の事業を実施
(財投活用による整備予定箇所)
○暫定2車線区間における4車線化の実施

<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

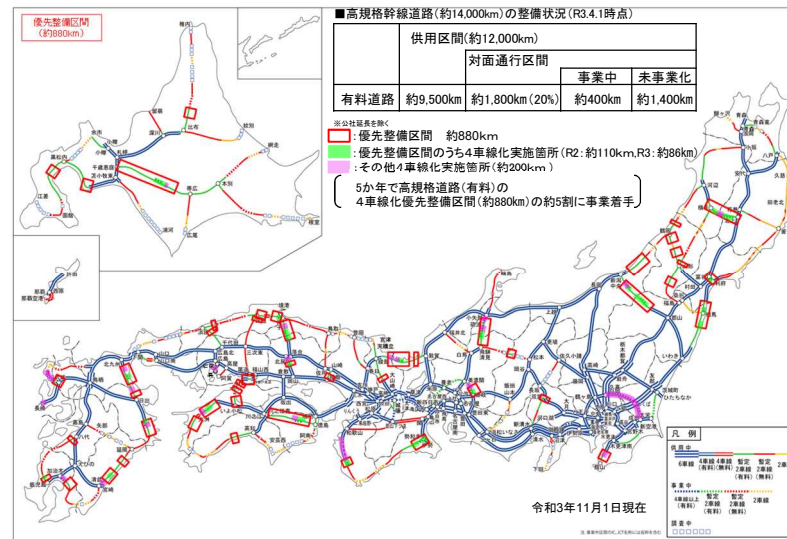
九州道(横川~溝辺鹿児島空港)において、4車線のうち被害のない2車線を活用し、約8時間で一般車両の下り線の通行を確保。また、約19時間後には一般車両の上下線の交通機能を確保



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



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

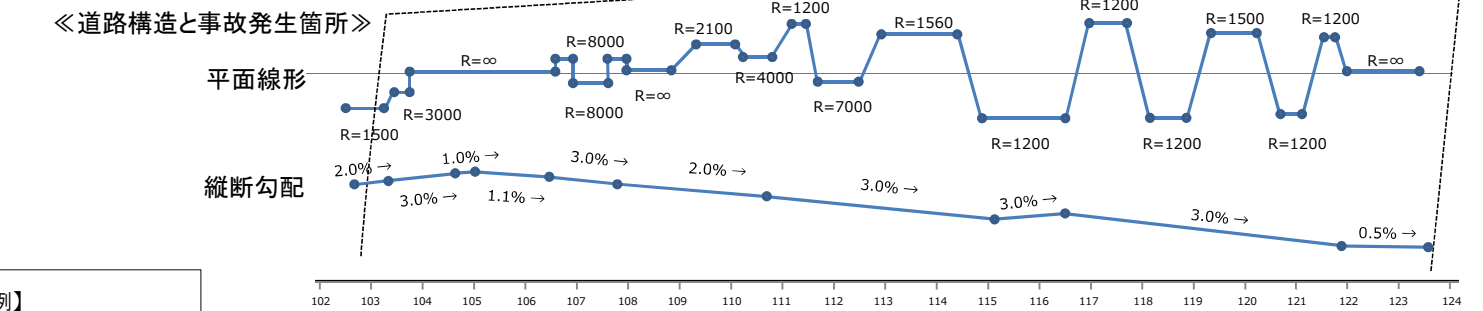
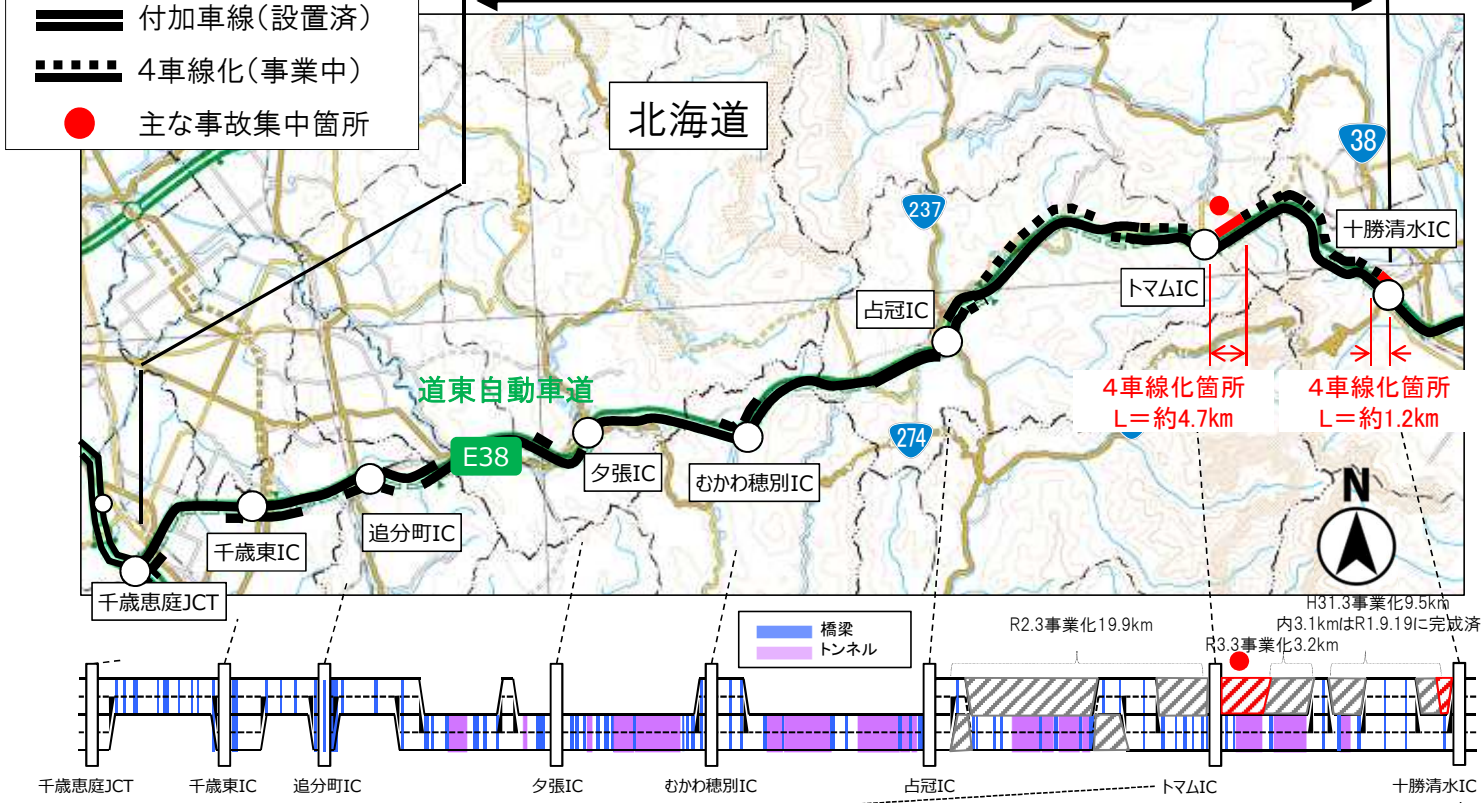
<H28-R2>



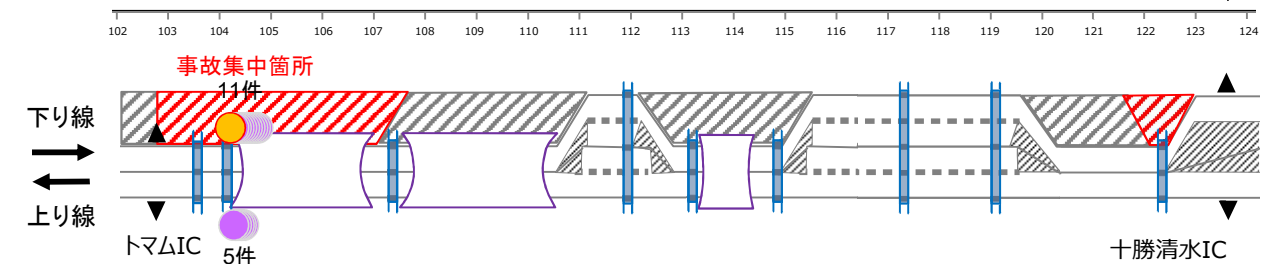
事業費：280億円

- 【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)

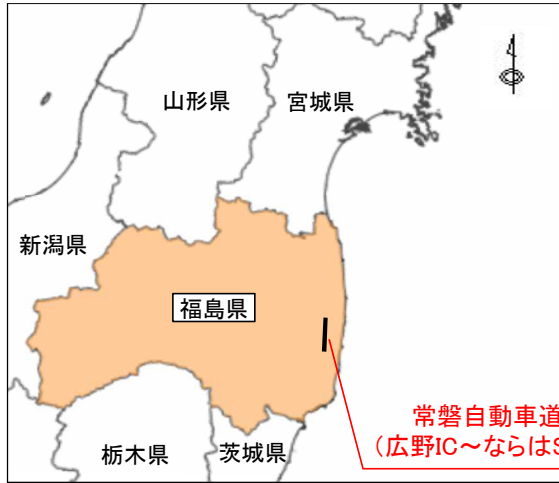


- 【凡例】
- 橋
 - トンネル
 - 死傷事故
 - 上記以外の事故

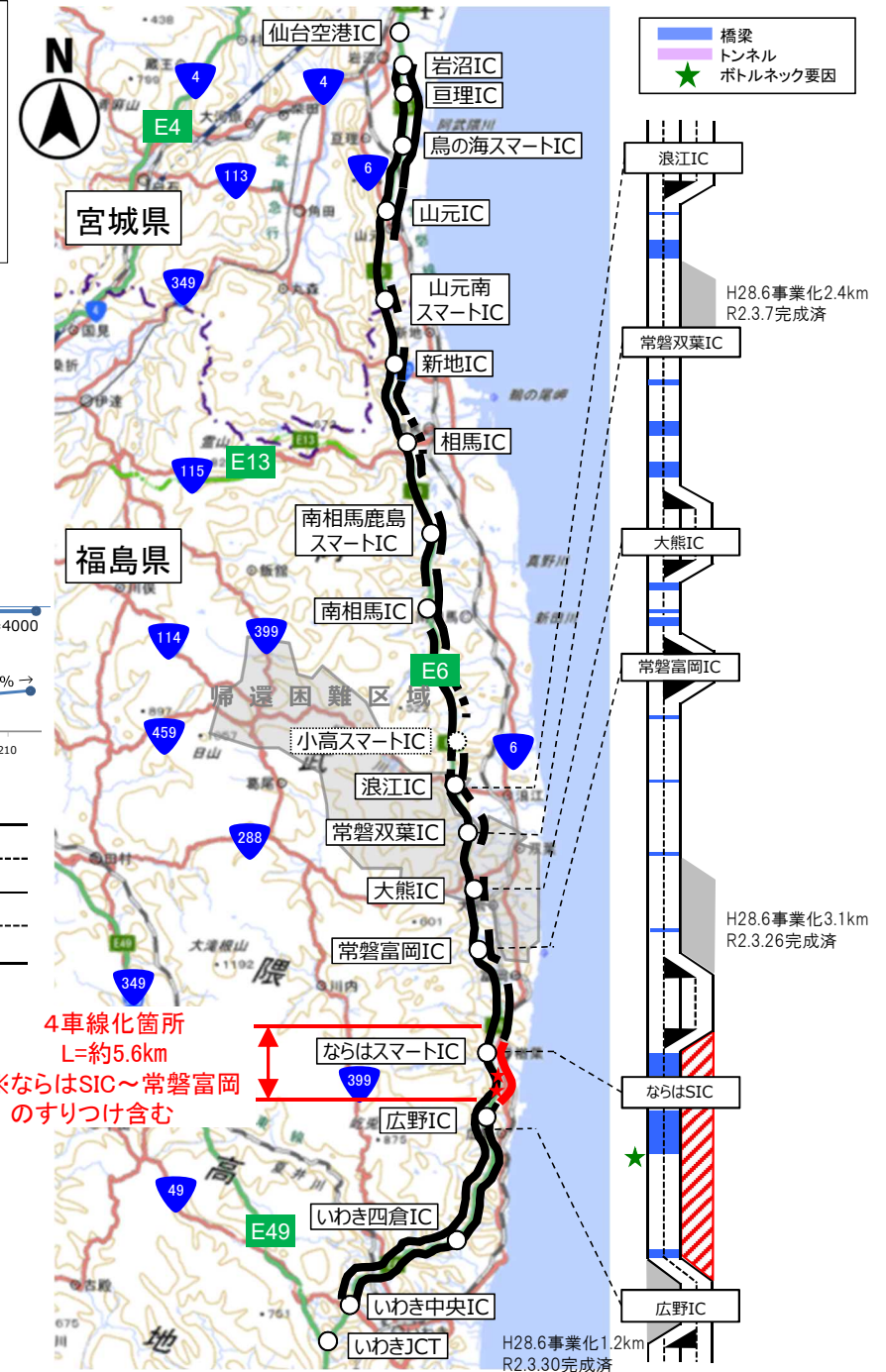


常磐自動車道(広野～ならばSIC)

<時間信頼性(渋滞)>



- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 4車線化(事業中)
 - ★ 主な渋滞箇所



常磐自動車道(広野～ならばSIC)

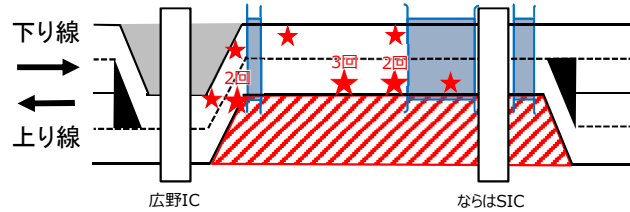
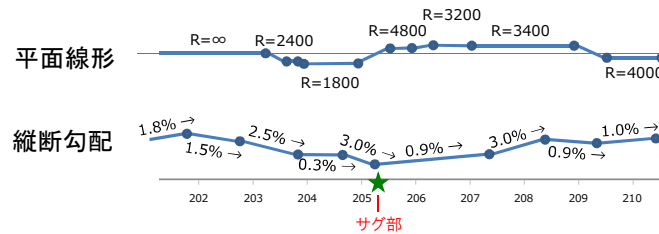
延長 : 5.3km

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>>



- 【凡例】
- 橋
 - ★ 主な渋滞箇所
 - ★ ボトルネック要因

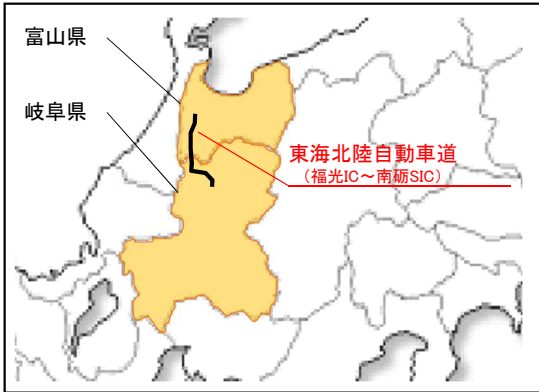
<<渋滞状況>>



事業費：310億円

※ならばSIC～常磐富岡のすりつけ90億円含む

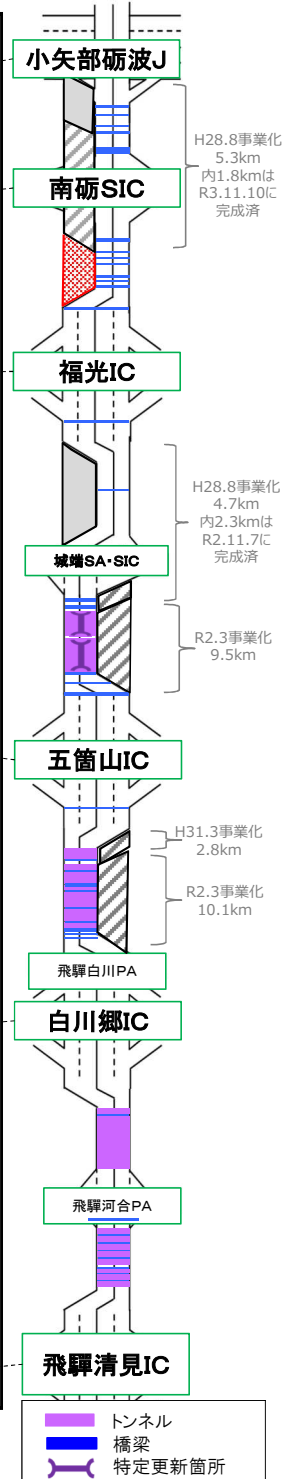
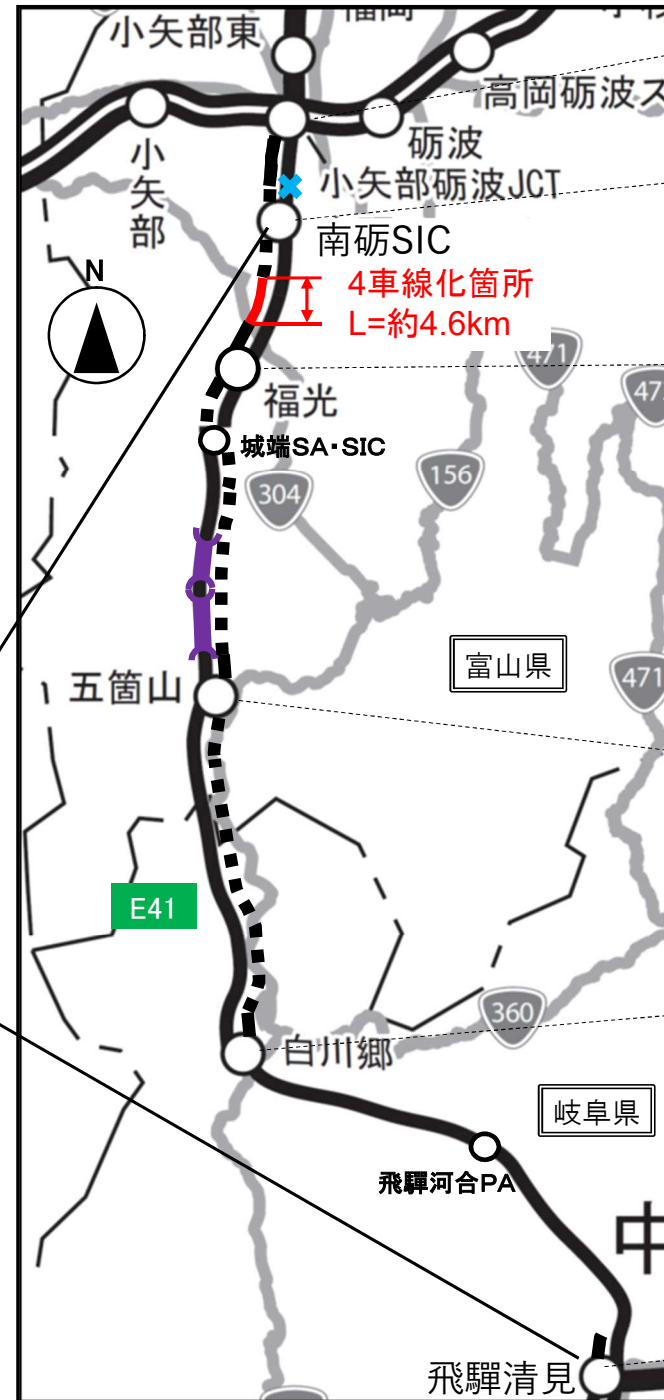
東海北陸自動車道(福光～南砺SIC) <NWの代替性確保(立ち往生実績)>



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】

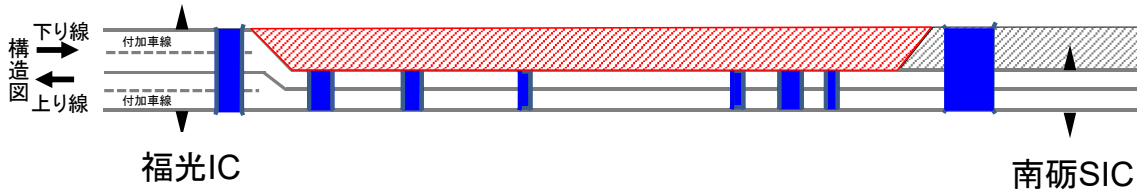
- 事業化箇所
- ▬ 付加車線(設置済)
- ▬ 4車線化(事業中)
- ✕ 積雪時立ち往生発生箇所



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
 東海北陸自動車道
 飛騨清見IC～南砺SIC
 (L=64km、うち未対策区間28km)



事業費：80億円

- トンネル
- 橋梁
- 特定更新箇所

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】

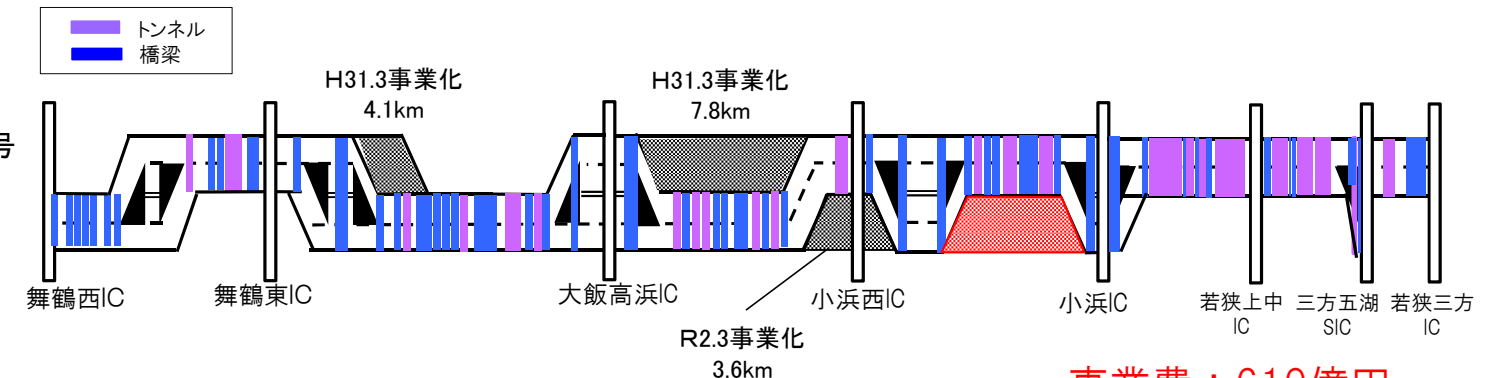
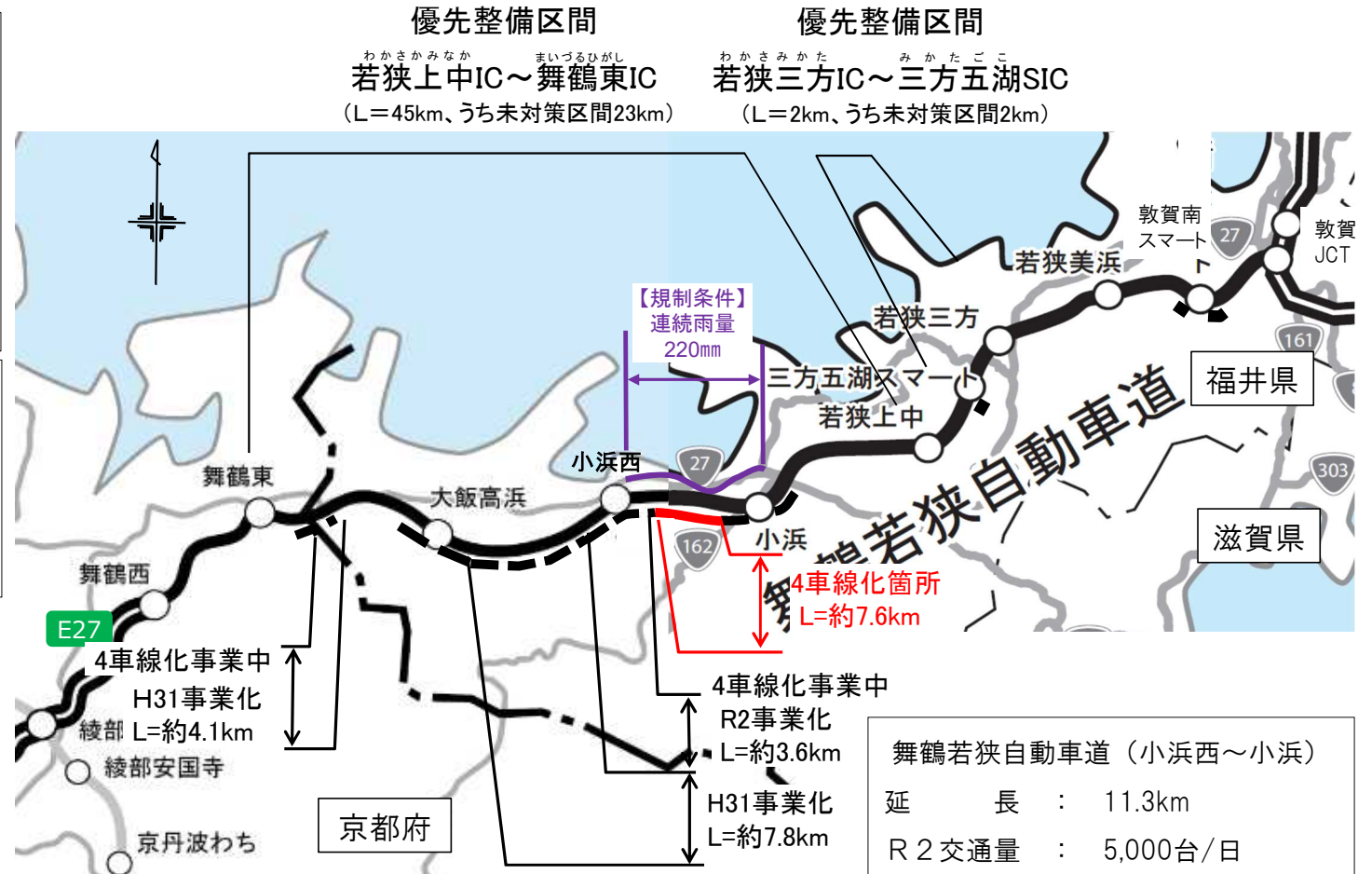
- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 4車線化(事業中)
- 並行現道 事前規制範囲

≪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)

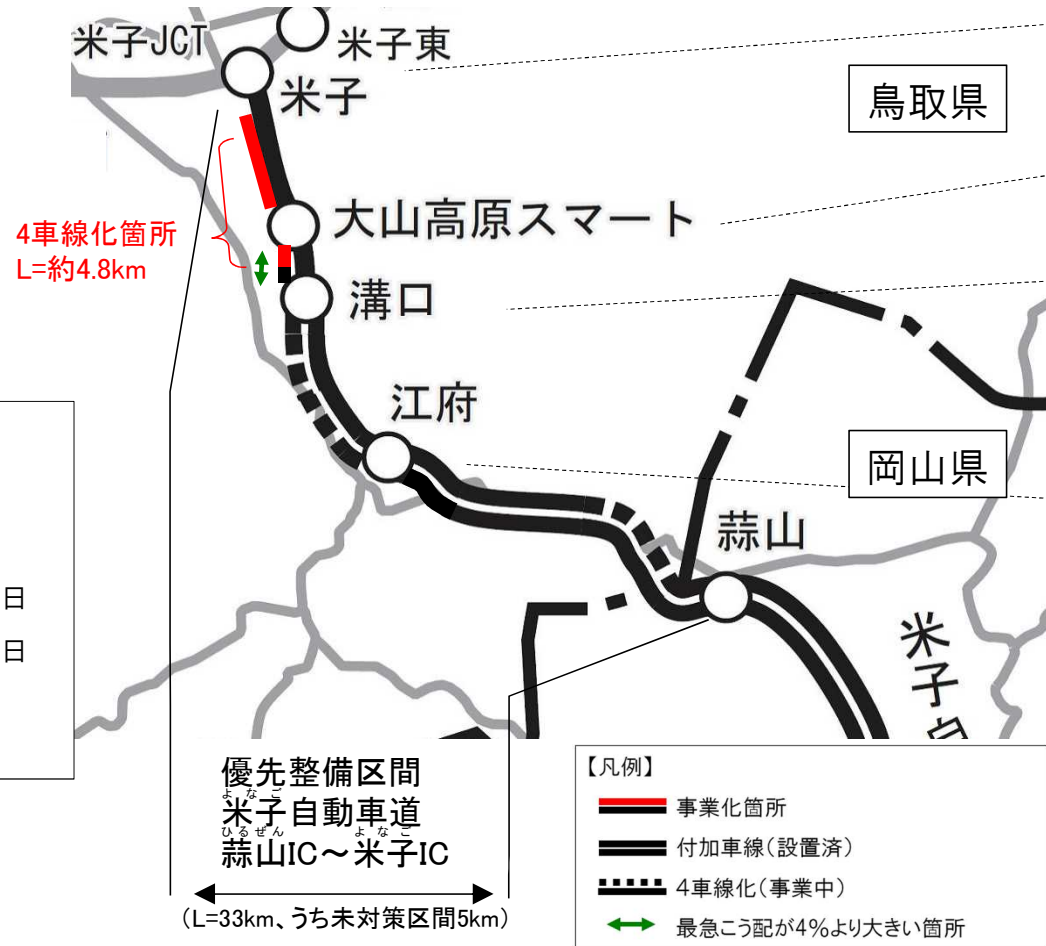
	過去5年間 (H28～R2)	
	発生日	時間
事前通行規制	H29.10.22 (台風21号)	13:30



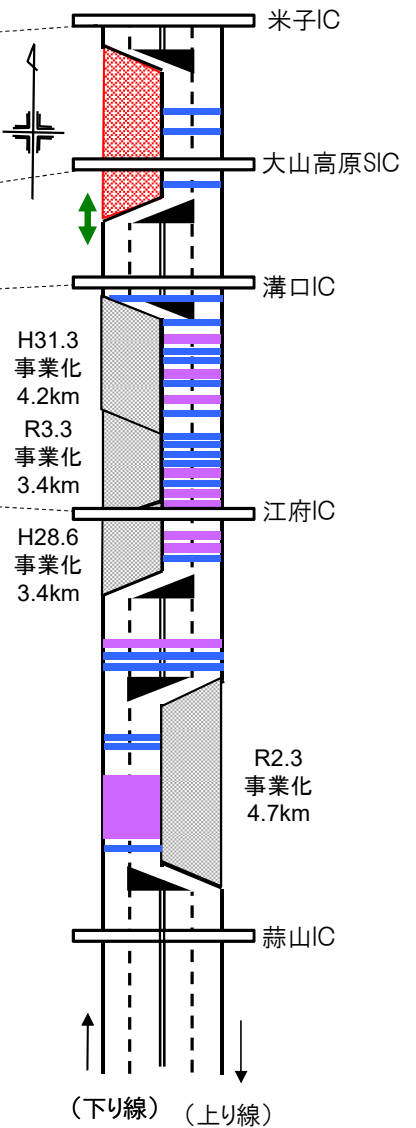
事業費：610億円

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)



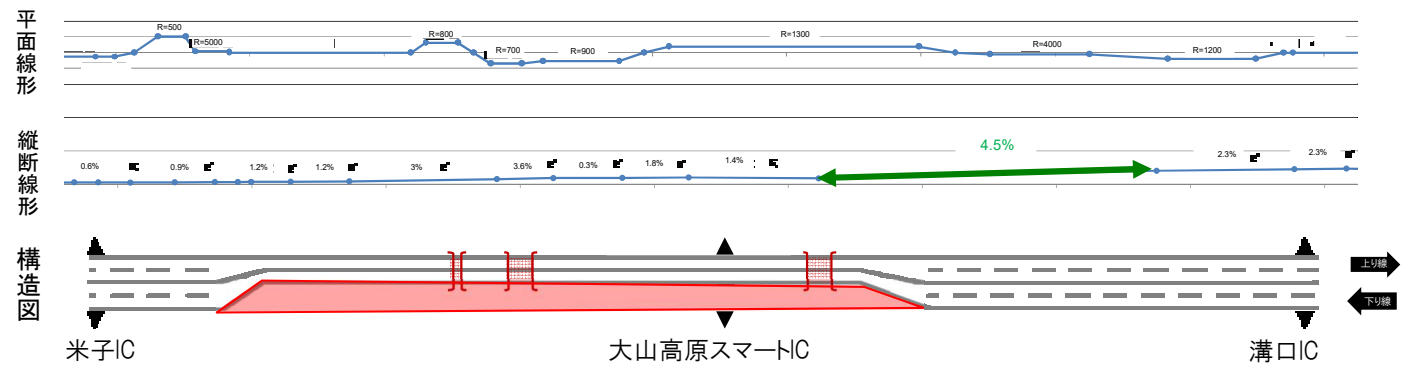
米子自動車道 (溝口～大山高原～米子)
 溝口～大山高原SIC : 4.3km
 大山高原SIC～米子 : 5.0km
 R2 交通量 溝口～大山高原SIC : 5,200台/日
 大山高原SIC～米子 : 5,100台/日
 平均累積降雪量 : 82cm (気象庁データ[米子])
 <H28～R2>



- 【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

優先整備区間
 米子自動車道
 蒜山IC～米子IC
 (L=33km、うち未対策区間5km)

《道路構造》

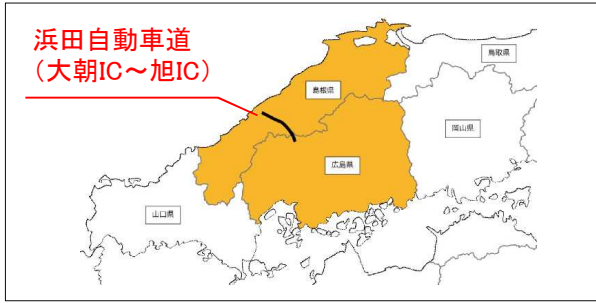


- トンネル
 橋梁
 橋
- 【凡例】

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)



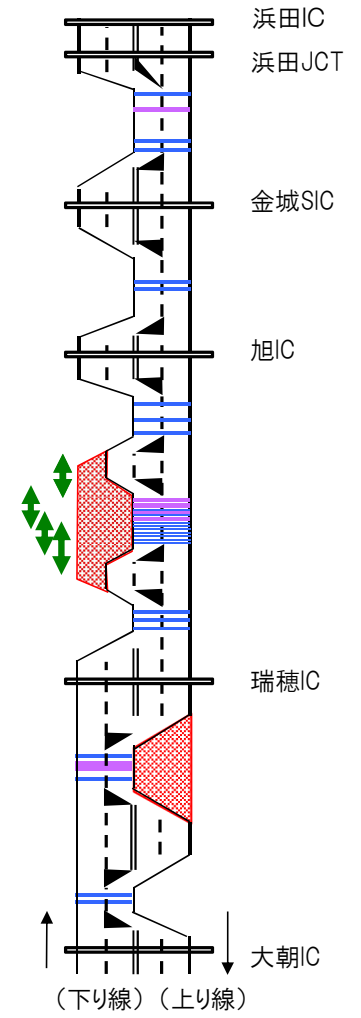
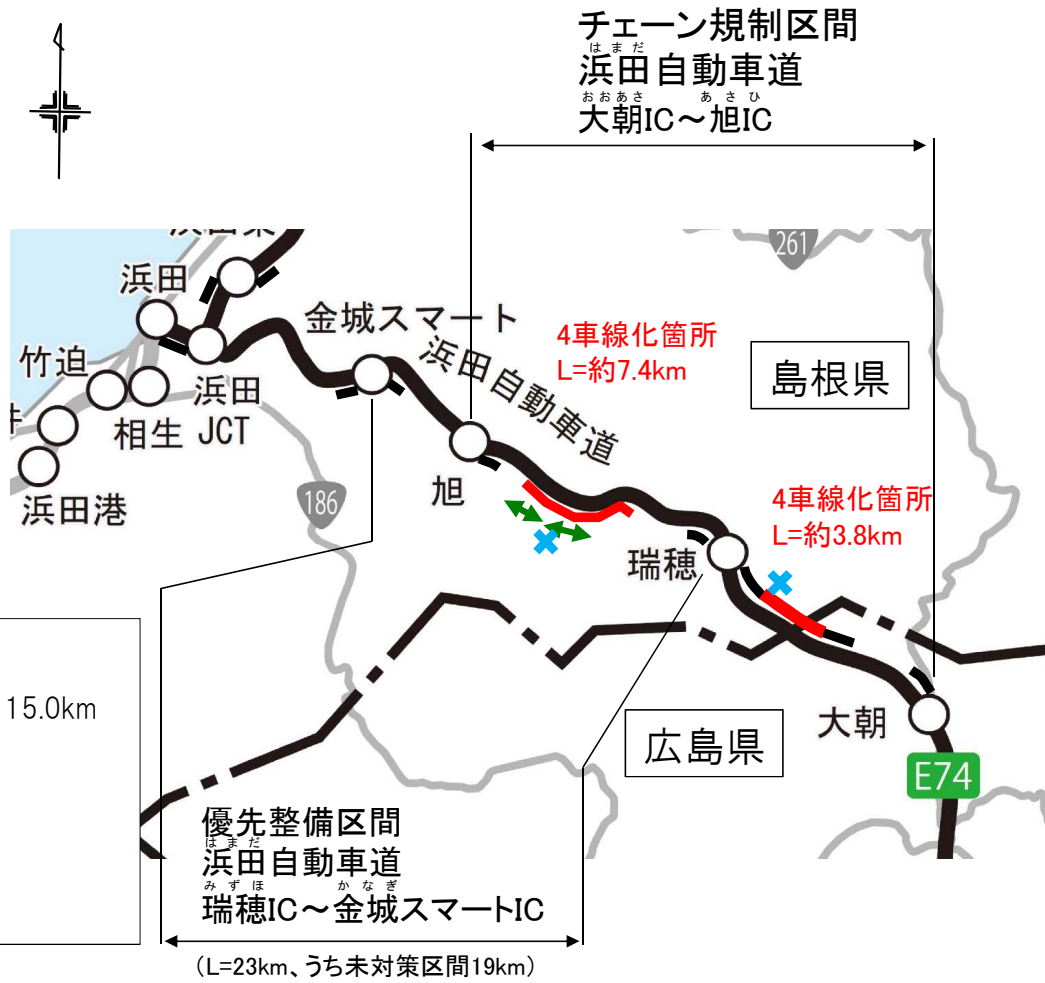
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - ↔ 最急こう配が4%より大きい箇所
 - ✕ 積雪時立ち往生発生箇所

浜田自動車道 (大朝～瑞穂～旭)

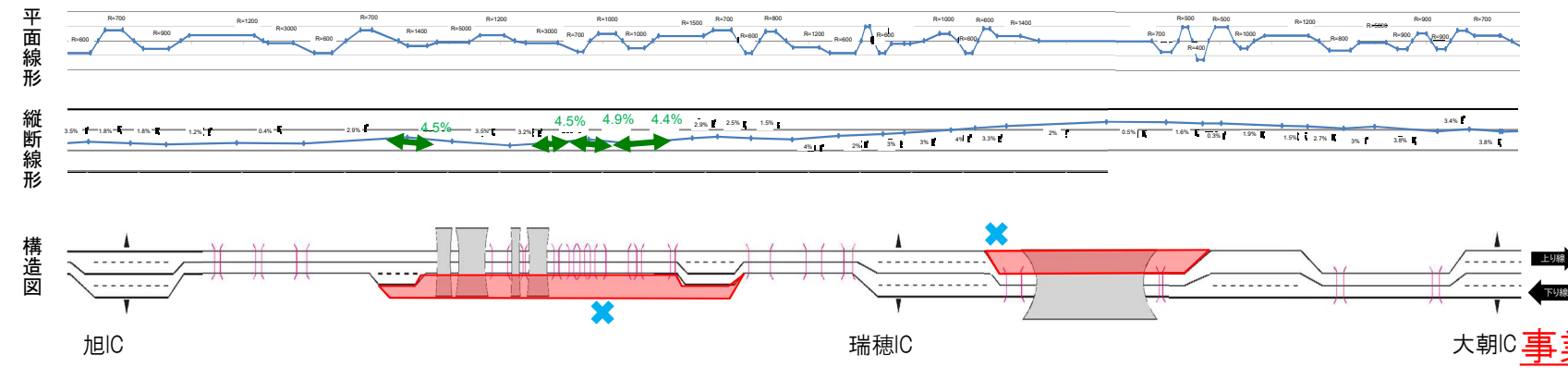
延長 : 大朝～瑞穂 : 11.6km 瑞穂～旭 : 15.0km

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

東九州自動車道(津久見～佐伯)

ひがしきゅうしゅう

つくくみ さいき

<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

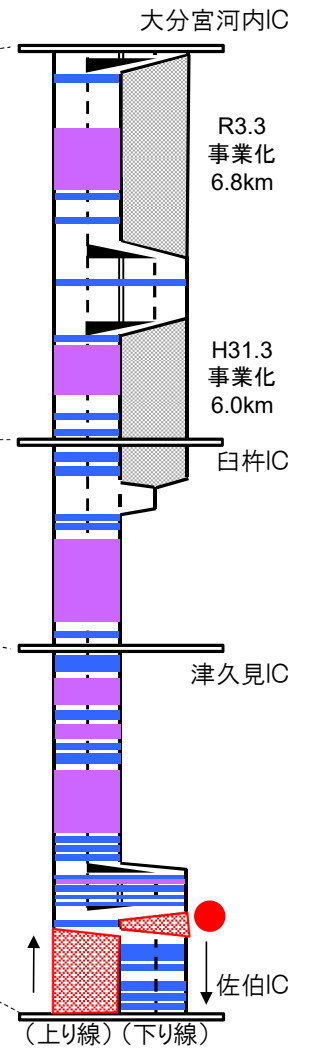
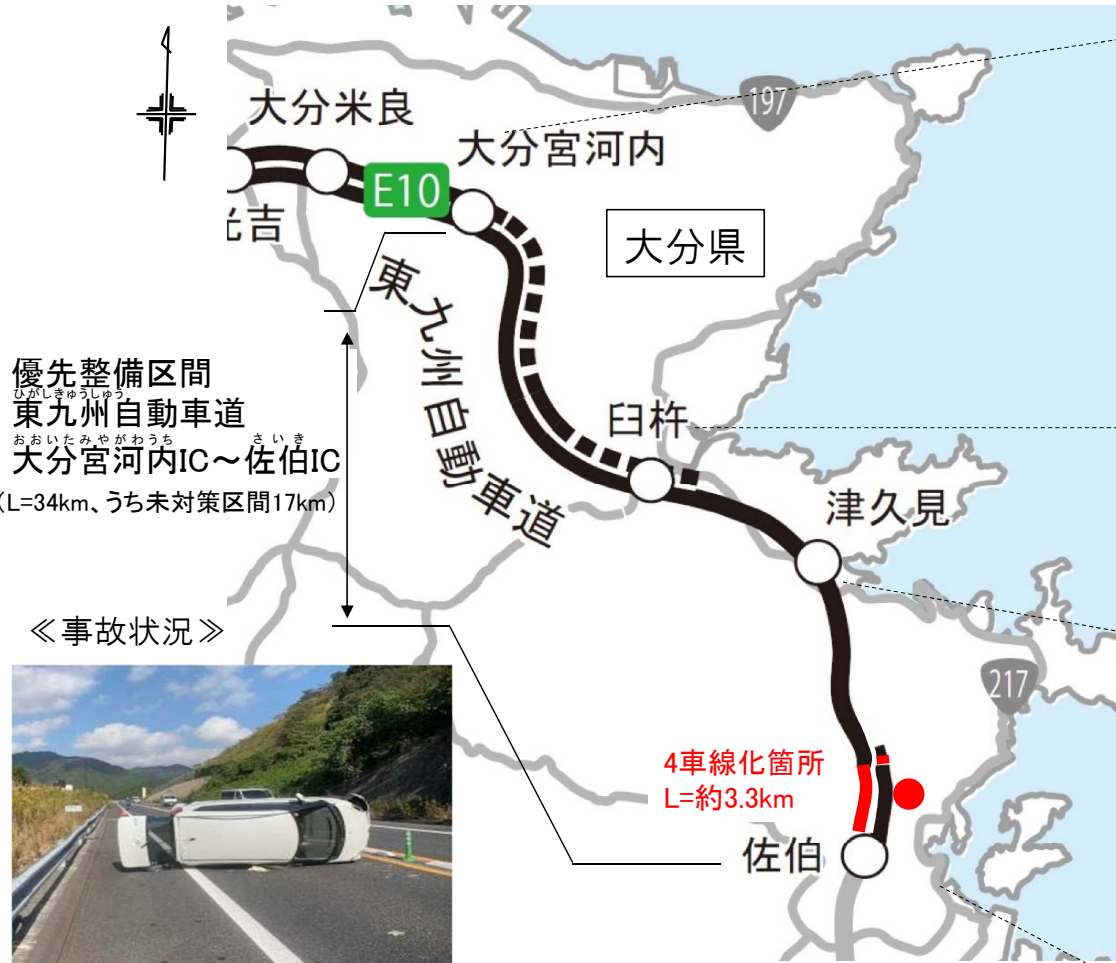
R2交通量 : 8,400台/日

死傷事故件数 : 9件

<H28-R2>

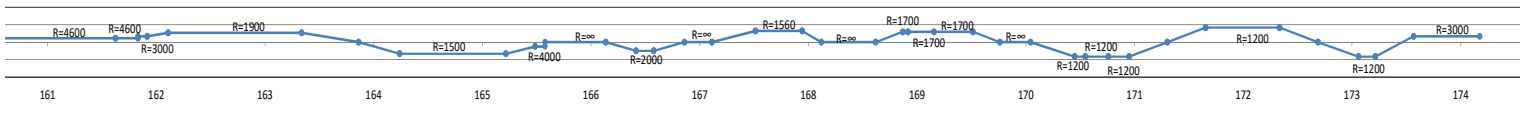
死傷事故率 : 3.79件/億台km

<H28-R2>



<<道路構造>>

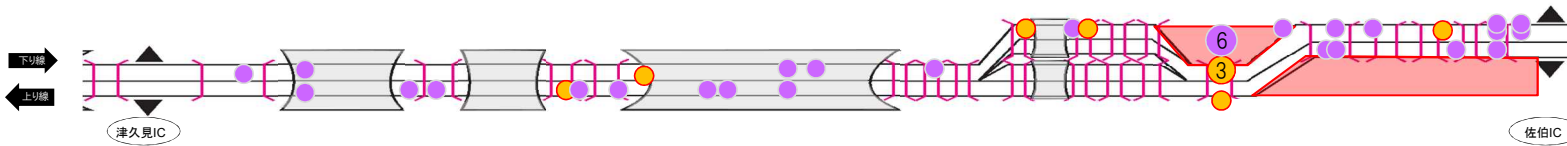
平面線形



縦断線形



構造図



事業費 約370億円

- 【凡例】
- 橋
 - トンネル
 - 死傷事故
 - 上記以外の事故