

## 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 <sup>※1</sup>
せん だい ほくぶ 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 <sup>※2</sup>
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 <sup>※3</sup>
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 <sup>※4</sup>
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>



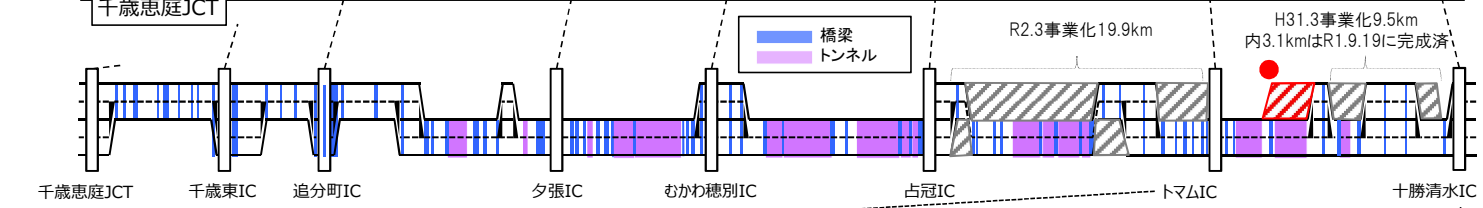
道東自動車道 (トナム～十勝清水)

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

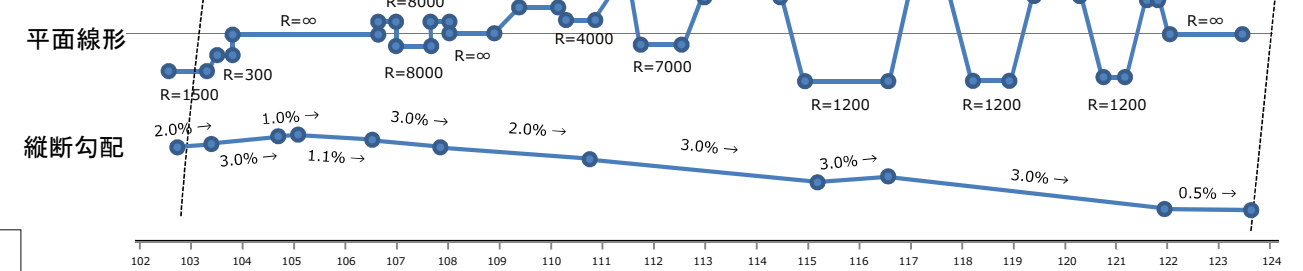
- 【凡例】
- 事業化箇所
  - ▬ 付加車線(設置済)
  - ▬ 付加車線(事業中)
  - 主な事故集中箇所



《事故状況》



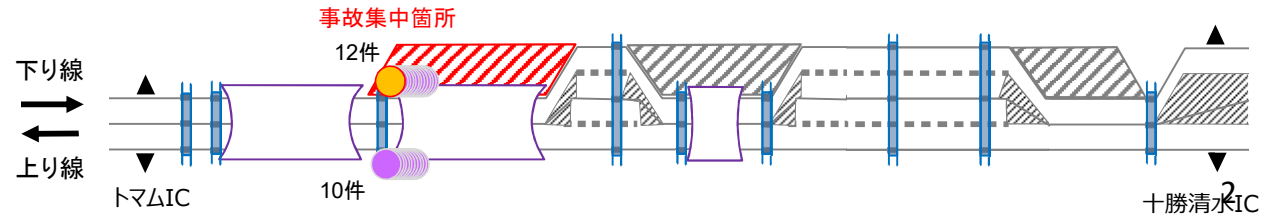
《道路構造と事故発生箇所》



**事業費：240億円**

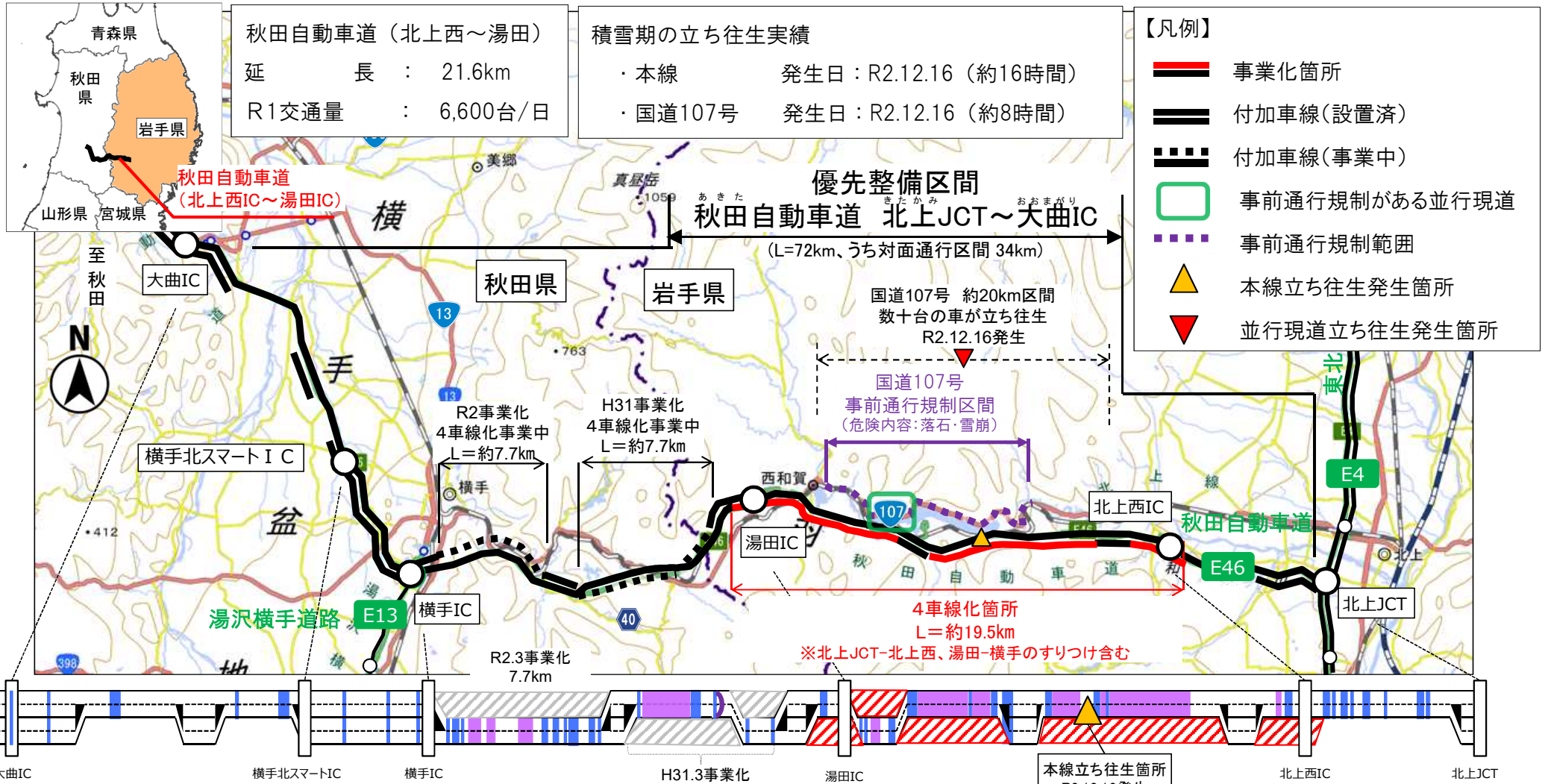
<IC間事業費：520億円>

- 【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)>



秋田自動車道(北上西～湯田)  
 延長 : 21.6km  
 R1交通量 : 6,600台/日

積雪期の立ち往生実績  
 ・本線 発生日: R2.12.16 (約16時間)  
 ・国道107号 発生日: R2.12.16 (約8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
  - 並行現道立ち往生発生箇所

- 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》



本線立ち往生箇所  
 R2.12.16発生  
 上り勾配2.1%

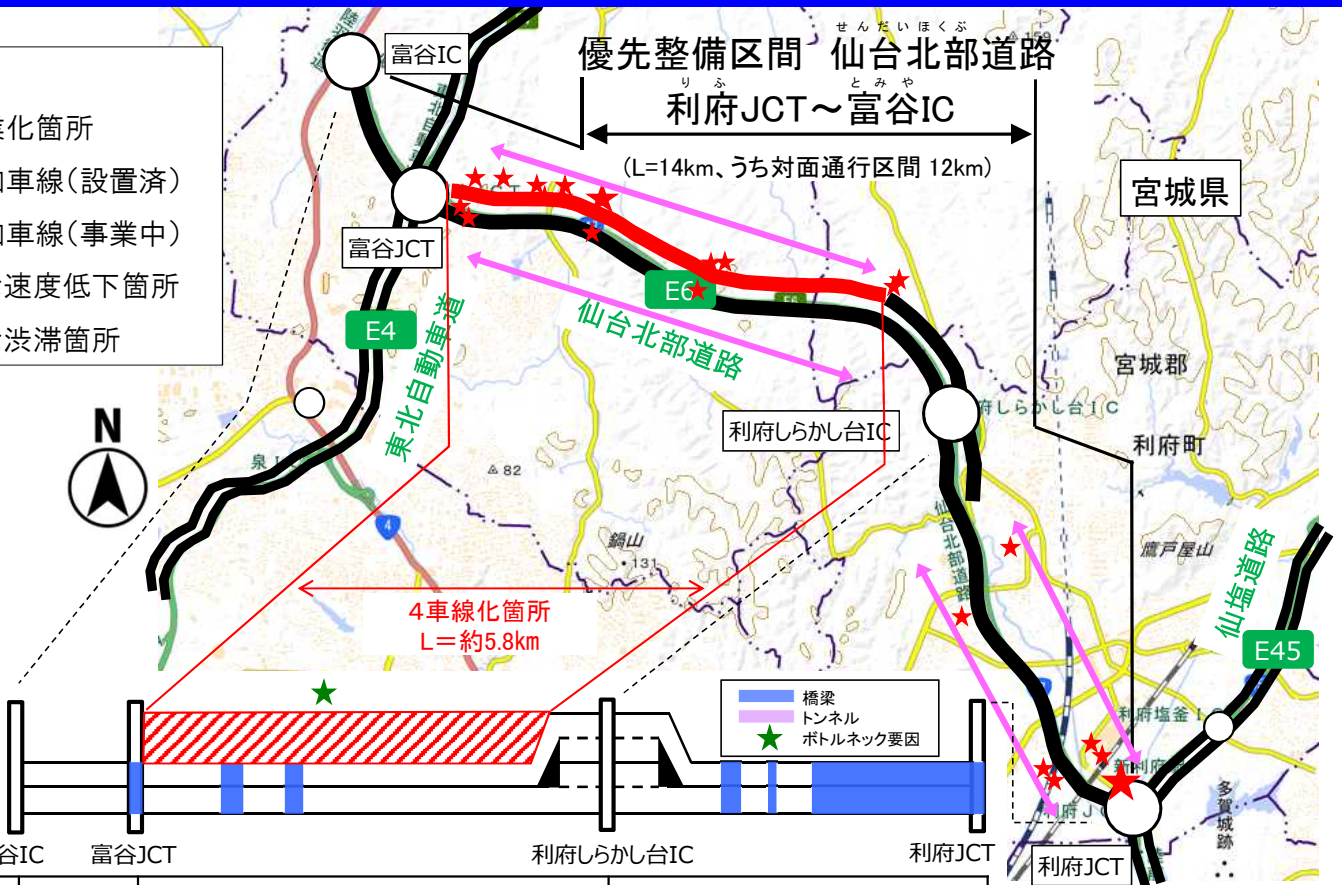
**事業費：980億円**  
 ※北上JCT-北上西すりつけ 30億円  
 湯田-横手すりつけ 60億円 含む  
 <IC間事業費：890億円>

# 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

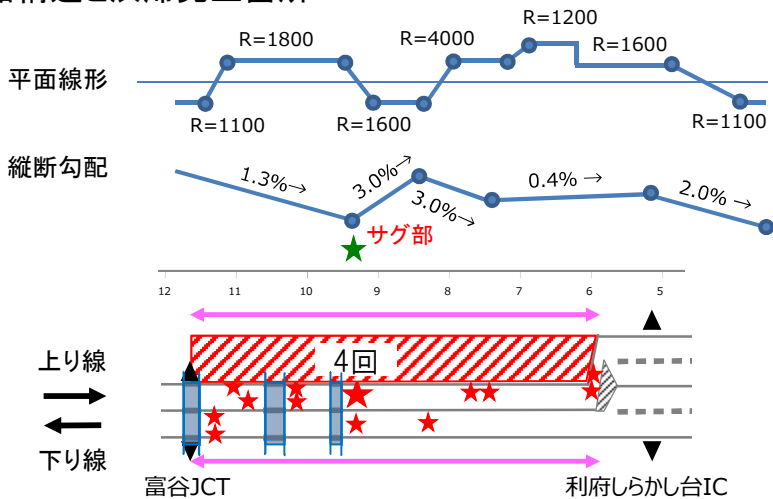


## 仙台北部道路(利府しらかし台～富谷JCT)

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

	富谷IC	富谷JCT	利府しらかし台IC	利府JCT
交通量(台/日)	2,600	19,000	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)>

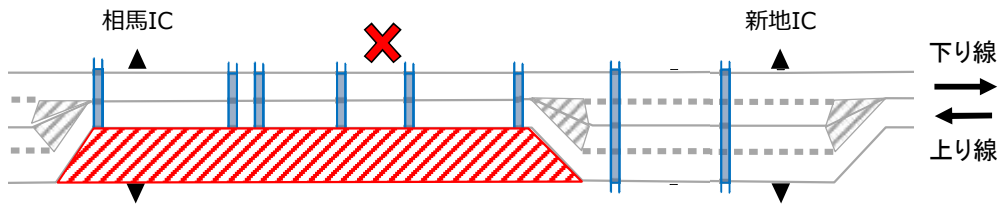
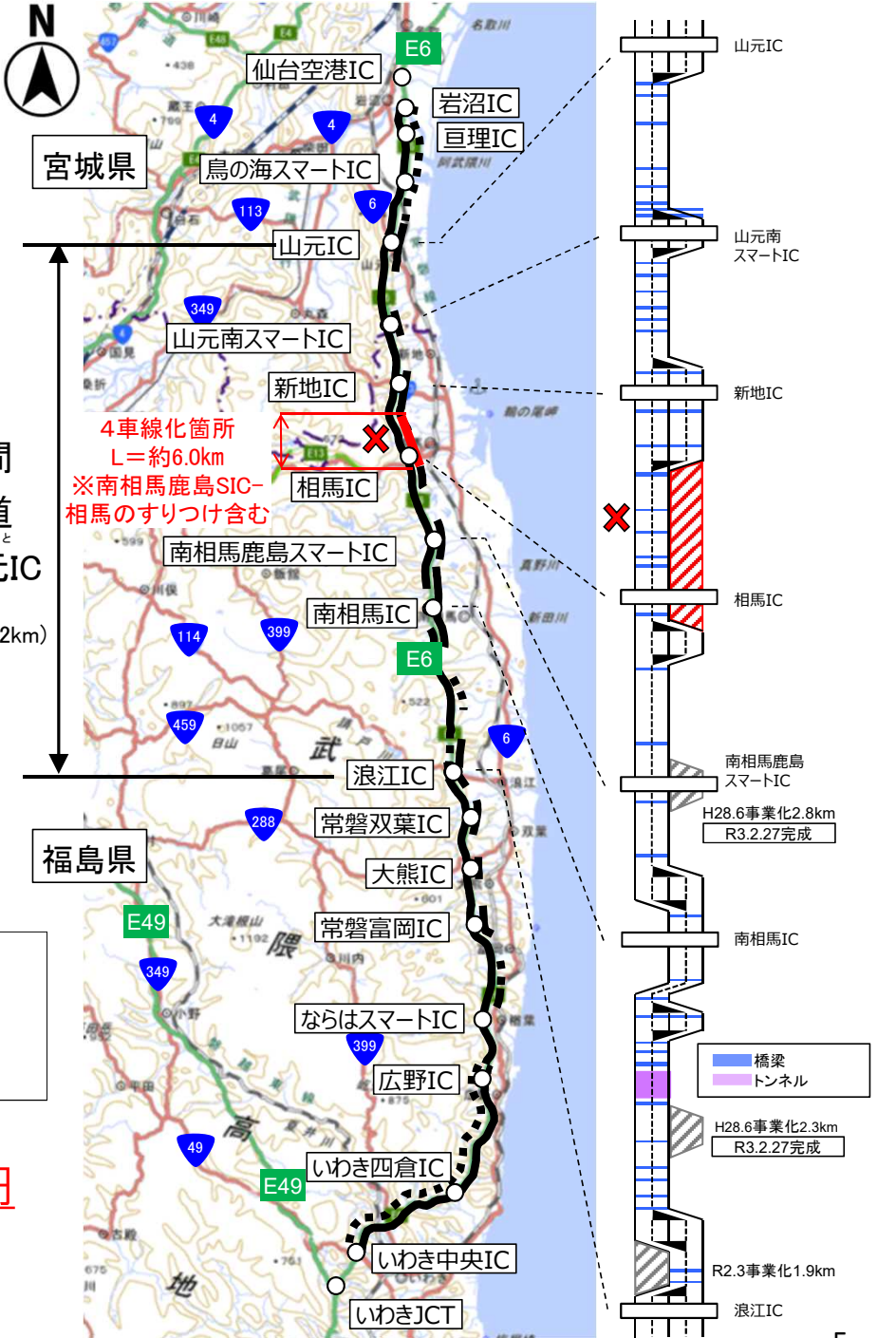


常磐自動車道(相馬～新地)  
 延長 : 8.5km  
 R1交通量 : 13,200台/日

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)



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>

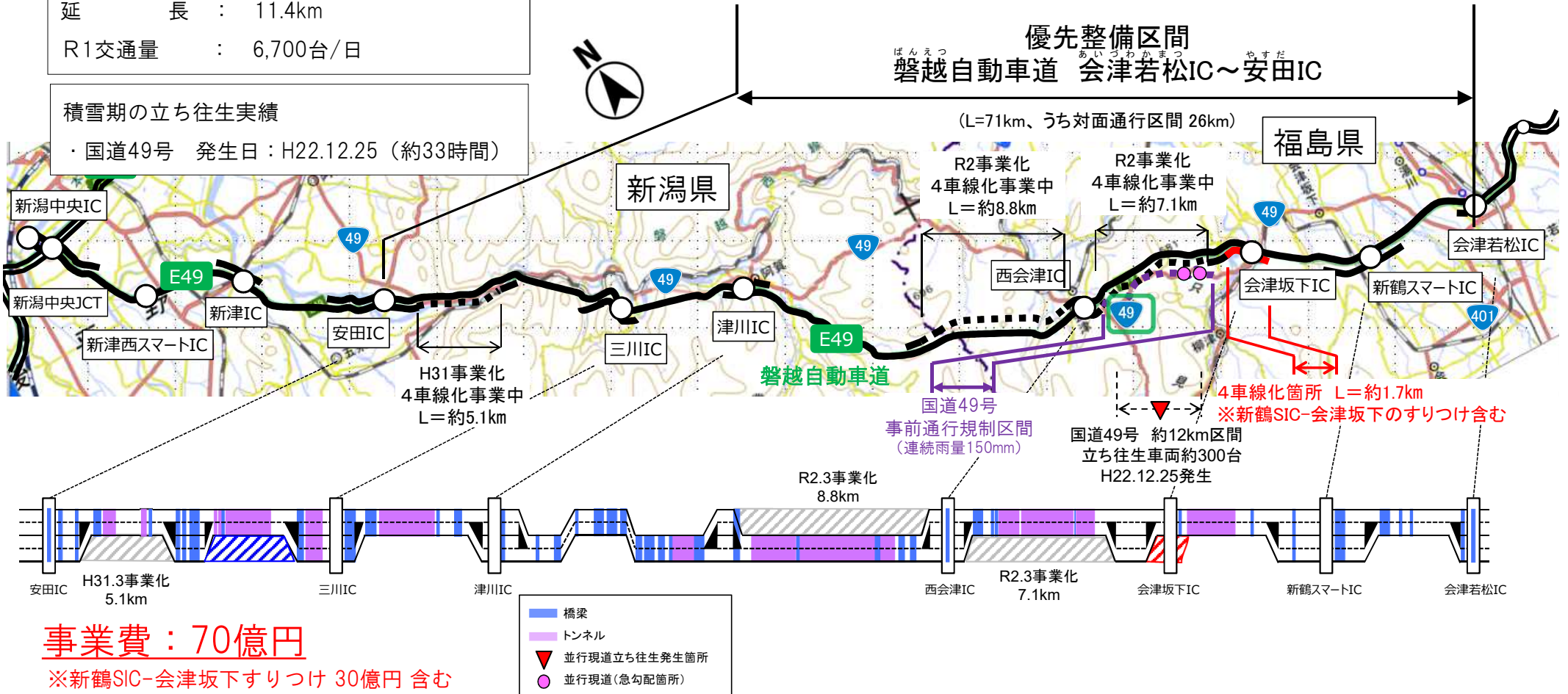
磐越自動車道(会津坂下～西会津) <NWの代替性確保(並行現道課題)>



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)



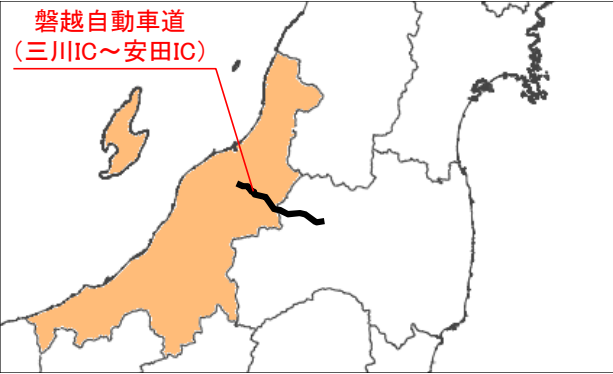
事業費：70億円

※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)

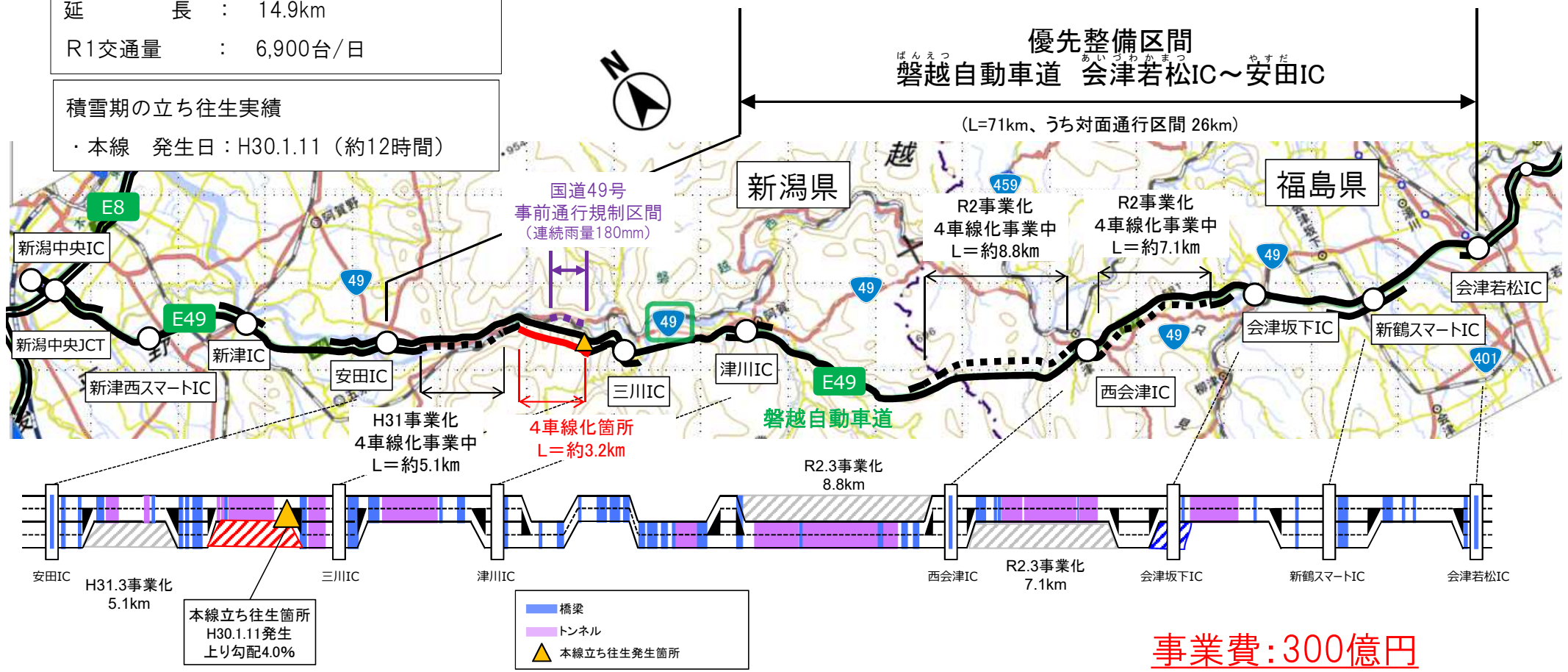
延長 : 14.9km

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

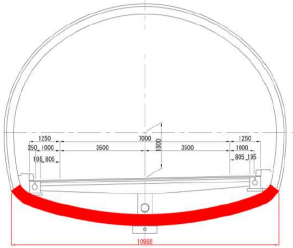
H31交通量 : 8,900台/日

特定更新箇所の諸元

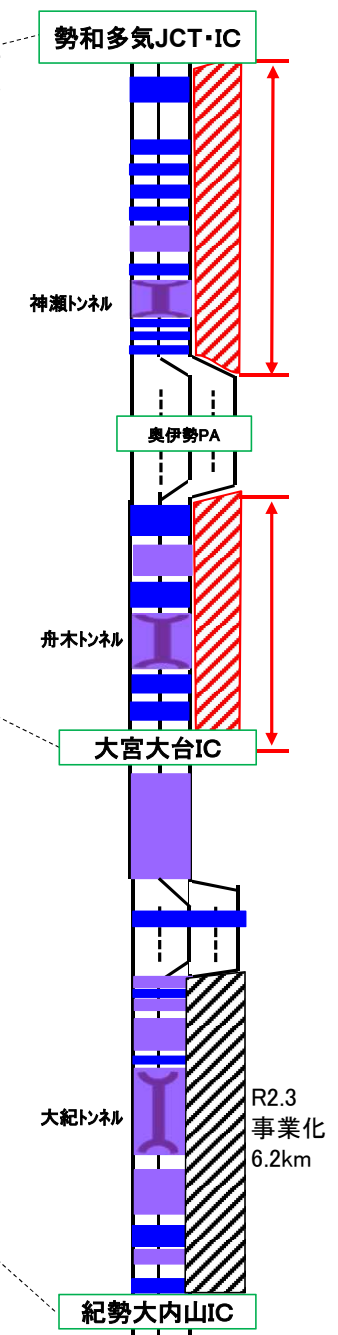
	神瀬トンネル	舟木トンネル
トンネル延長	719m	1,062m
構造物経過年数	約14年	約14年
更新工事内容	覆工	インバート覆工

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



・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



- トンネル
- 橋梁
- 特定更新箇所

**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)

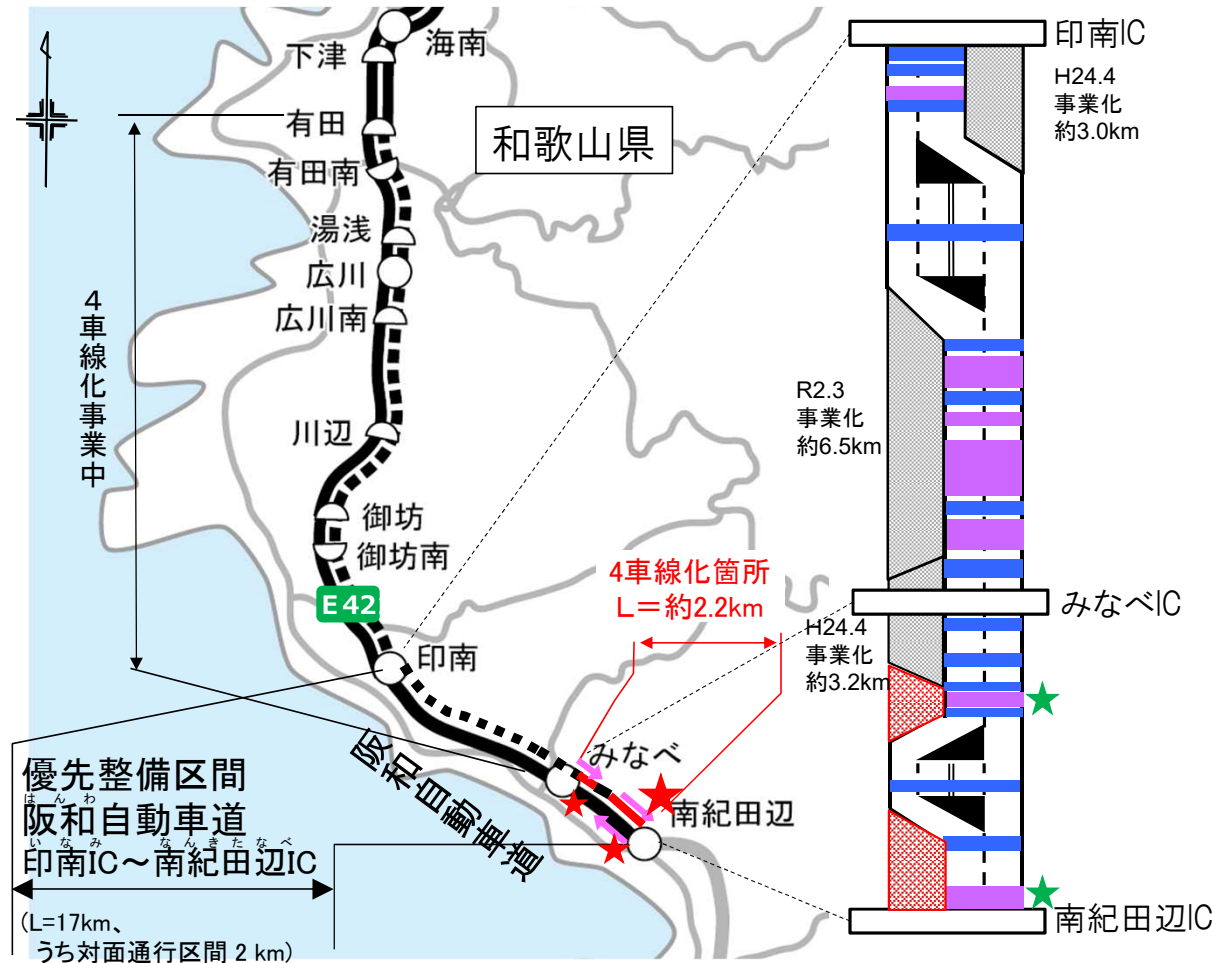
- 【凡例】
- ▬ 事業化箇所
  - ▬ 付加車線(設置済)
  - ▬ 付加車線(事業中)
  - ↔ 主な速度低下箇所
  - ★ 主な渋滞箇所

阪和自動車道(みなべ～南紀田辺)

延長 : 5.8km

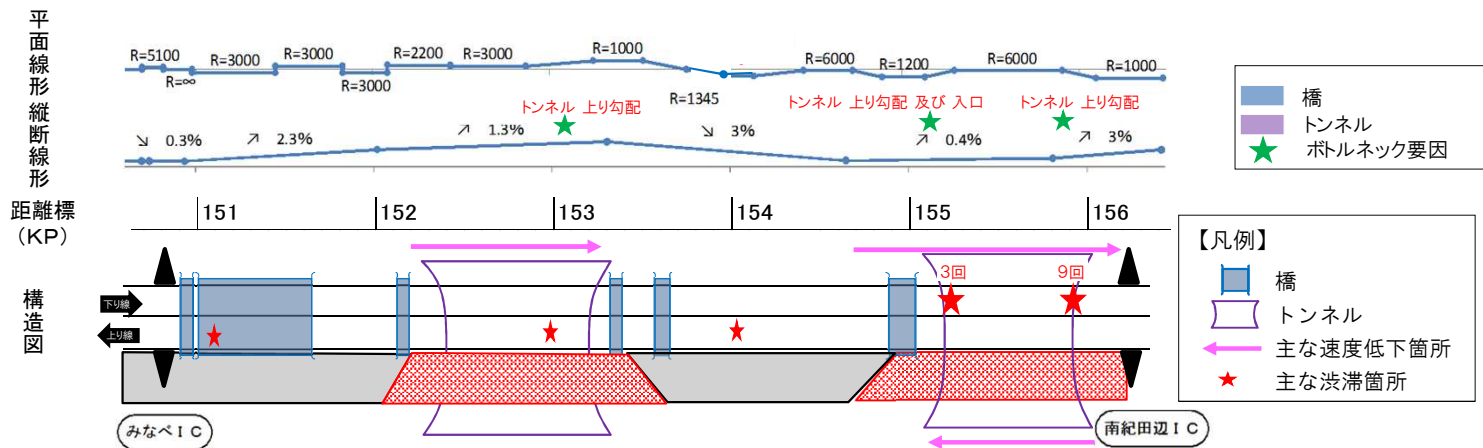
R1交通量 : 13,900台/日

渋滞回数 : 15回  
<H27-R1>



交通量 (台/日)	渋滞 (回)
15,200	89
13,900	15

## 《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)>



安来道路  
(米子西IC~安来IC)

- 【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)

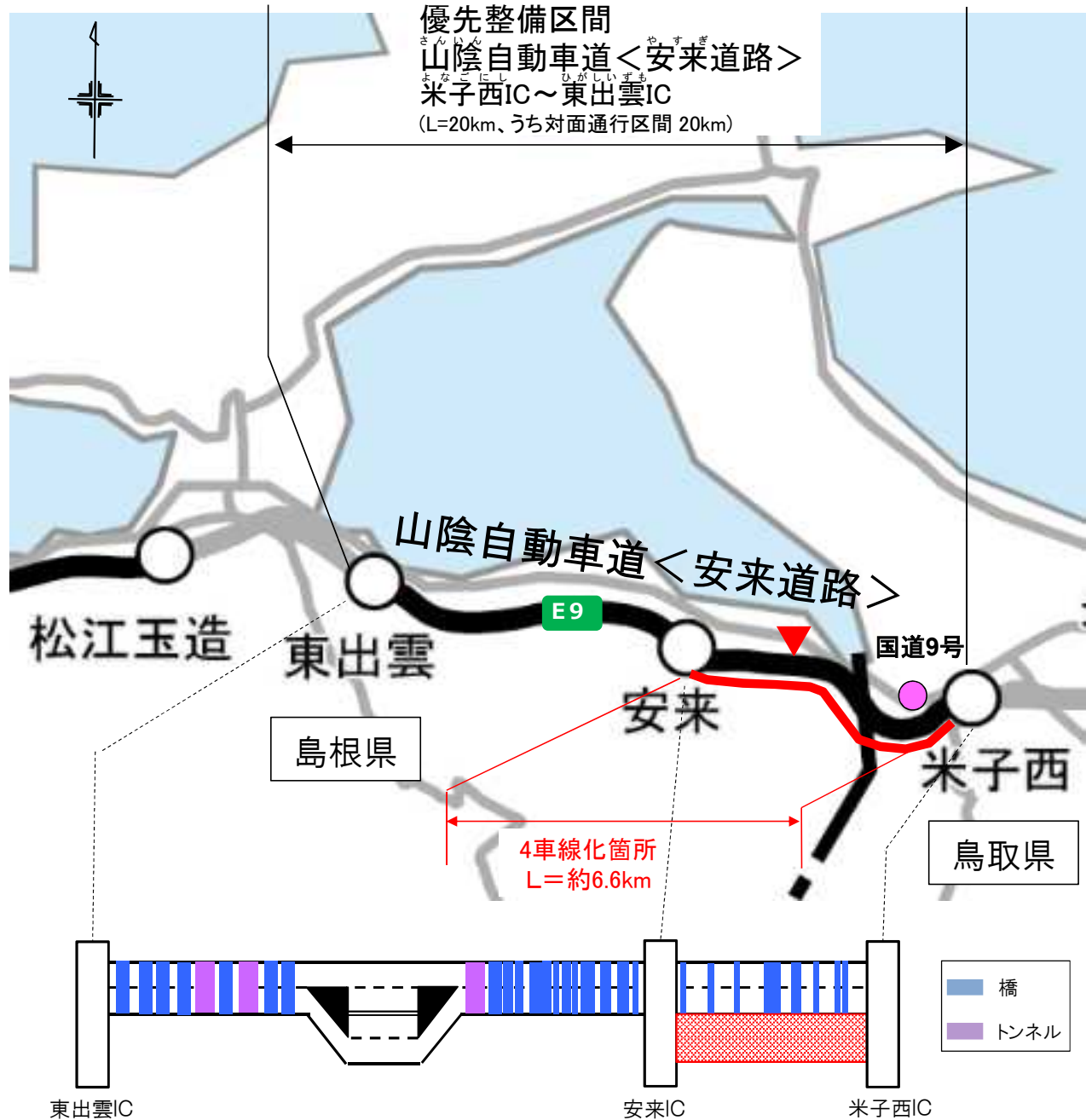
山陰自動車道<安来道路>(米子西~安来)  
 延長 : 6.6km  
 R1交通量 : 12,200台/日

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 >>

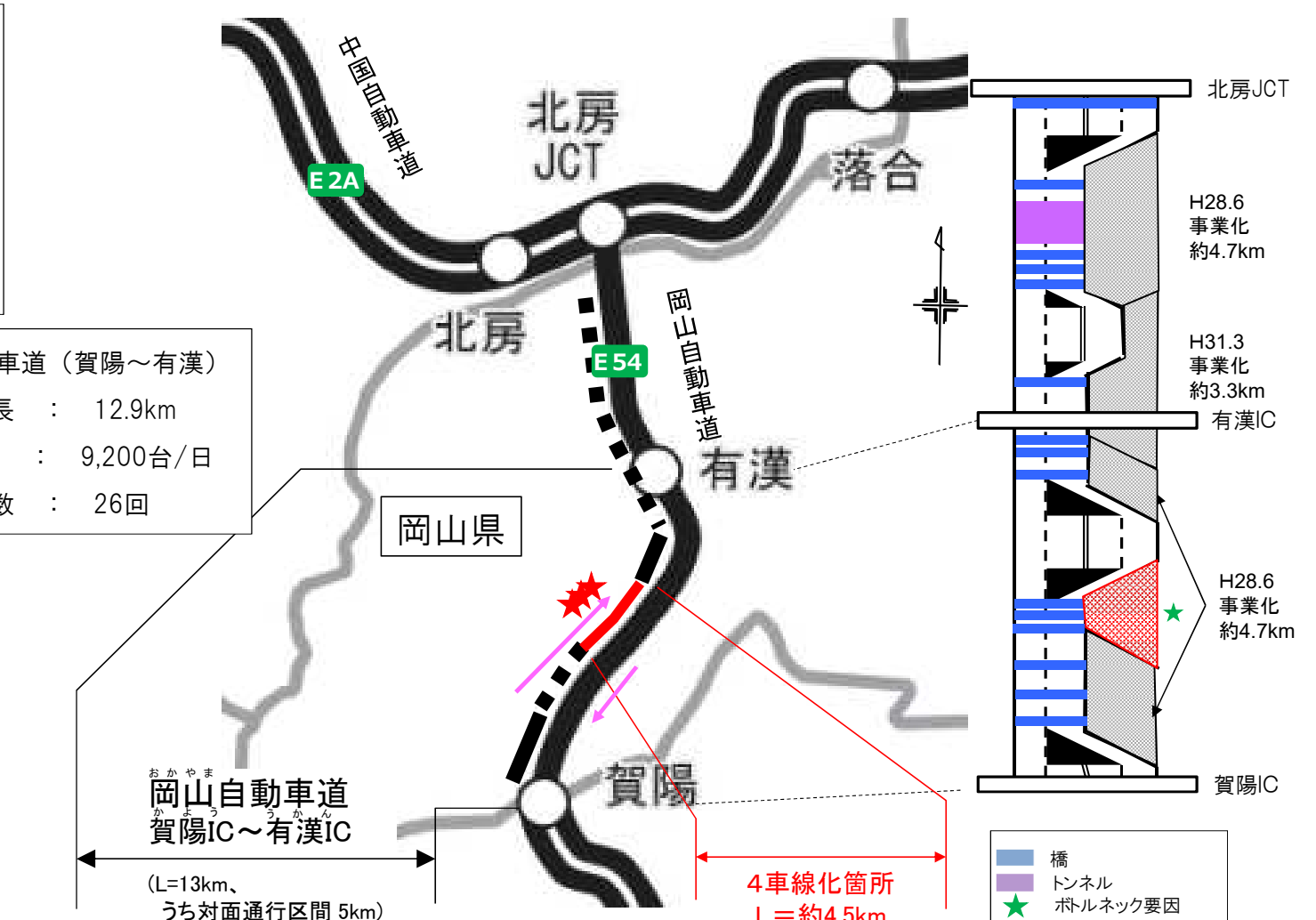


事業費 : 290億円

<IC間事業費 : 290億円> 10

# 岡山自動車道(賀陽～有漢)

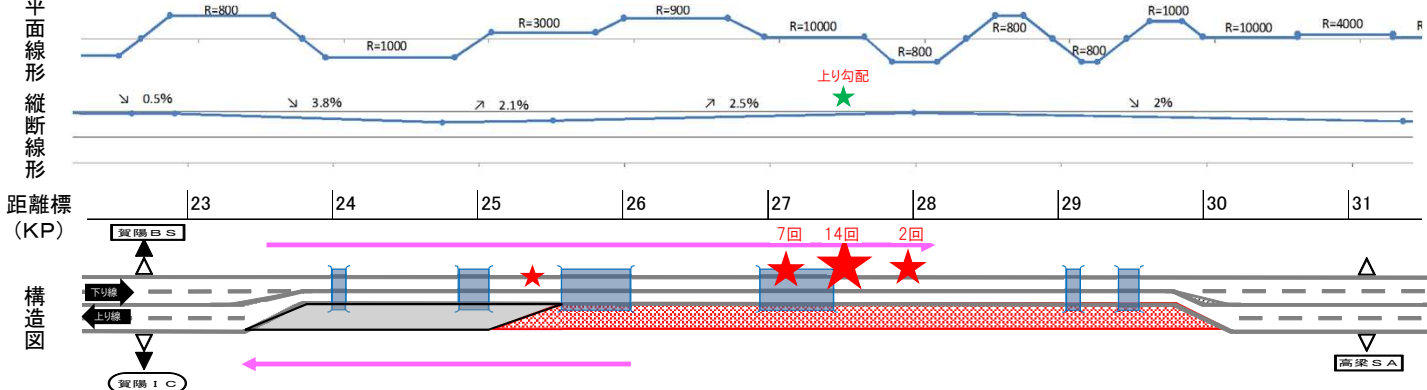
<時間信頼性(渋滞)>



- 【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



《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(大分宮河内～臼杵)

<時間信頼性(渋滞)>



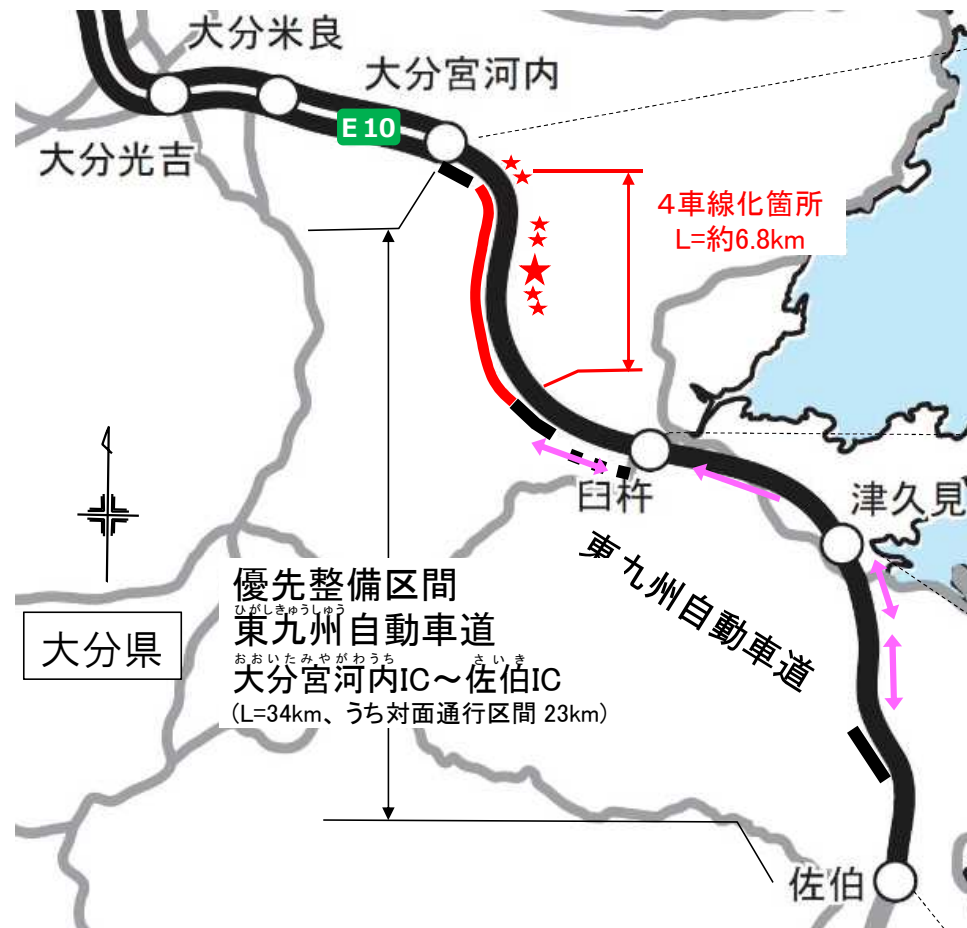
- 【凡例】
- 事業化箇所
  - ▬ 付加車線(設置済)
  - ▬ 付加車線(事業中)
  - ↔ 主な速度低下箇所
  - ★ 主な渋滞箇所

東九州道自動車道(大分宮河内～臼杵)

延長 : 14.0km

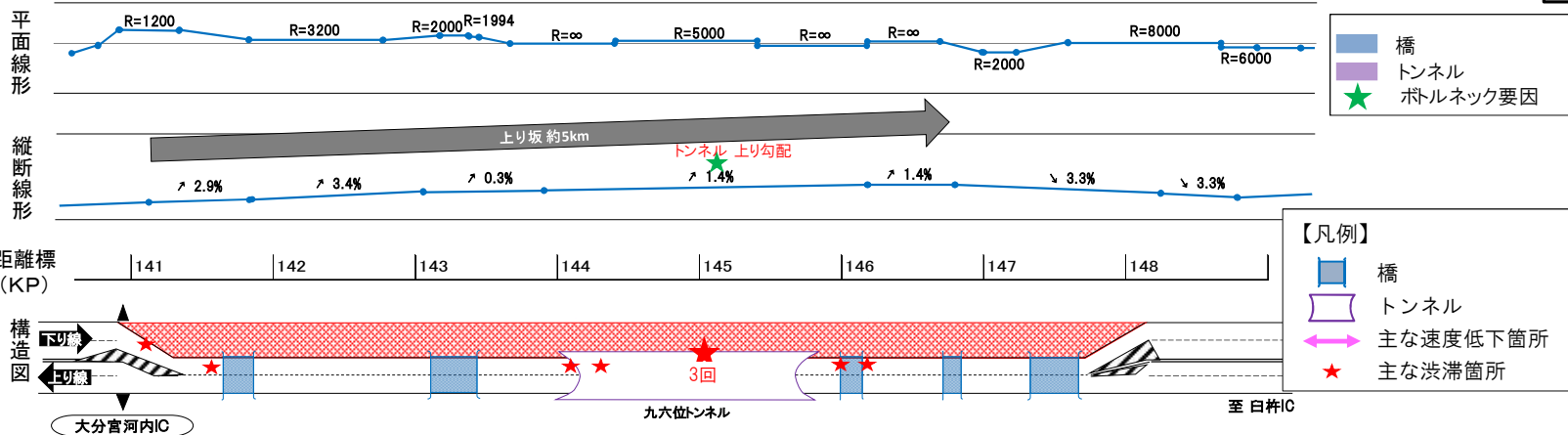
R1交通量 : 13,600台/日  
<H27-R1>

渋滞回数 : 40回



区間	交通量(台/日)	渋滞(回)
大分宮河内IC ~ 臼杵IC	13,600	40
臼杵IC ~ 津久見IC	11,900	6
津久見IC ~ 佐伯IC	10,500	3

## 《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

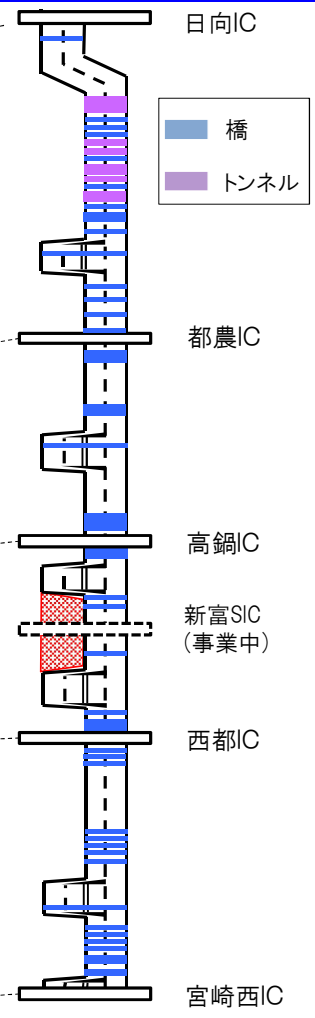
東九州自動車道(高鍋～西都)

延長 : 12.1km

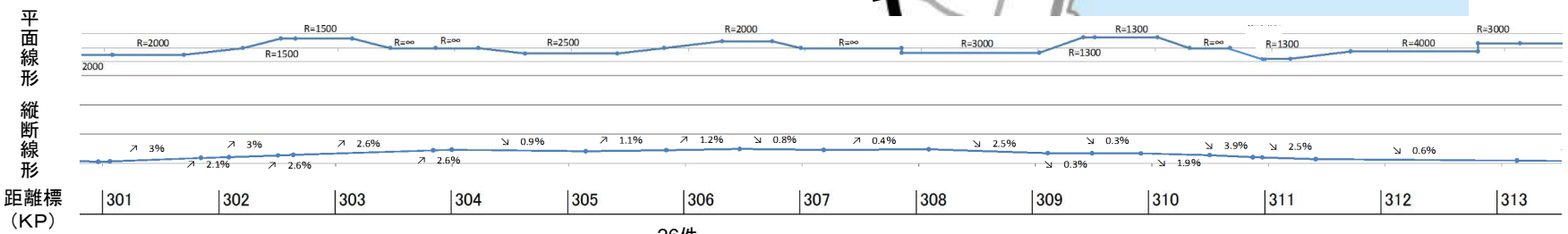
R1交通量 : 9,100台/日

死傷事故件数 : 7件  
<H27-R1>

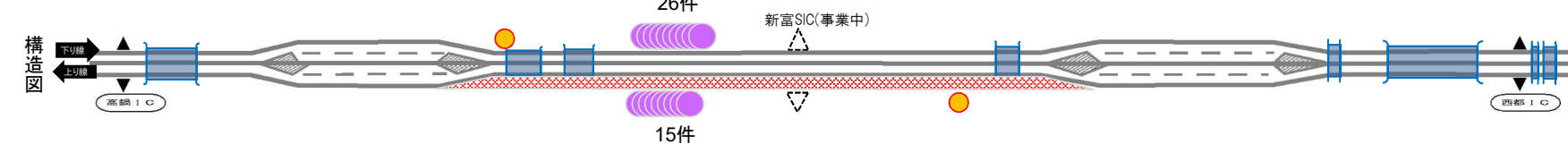
死傷事故率 : 3.65件/億台km  
<H27-R1>



## <<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 >