

# 令和2年度 有料道路事業関係説明資料

- 東埼玉道路について、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。  
→ 有料事業の新規導入(事業主体、施行区分)を審議

- 日本の物流の大動脈である新名神高速道路の6車線化を加速し、三大都市圏をつなぐネットワークを強化するため、昨年、一昨年の新東名・新名神高速道路6車線化に引き続き、新名神高速道路(大津JCT～城陽JCT・IC、八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC)について、平成31年度財政投融资計画補正に所要額が計上。  
→ 車線数の増(整備計画変更)を審議

- 令和元年12月に閣議決定された「安心と成長の未来を拓く総合経済対策」を踏まえ、現下の低金利状況を活かし、①大都市圏環状道路の整備加速や②暫定2車線区間の4車線化に取り組むため、令和2年度財政投融资計画に所要額が計上。
  - ① → 有料投資拡大(施行区分変更)を審議
  - ② → 車線数の増(整備計画変更)を審議

- 令和2年2月に、「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」を策定し、東海環状自動車道について、料金水準の整理・統一とともに整備促進。  
→ 有料投資拡大(施行区分変更)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有料道路事業の導入・変更関係]

路線名	起終点	延長	内容
国道4号 <small>ひがし さい たま</small> 東埼玉道路	<small>や しお まつ ぶし</small> 八潮～松伏	約9.5km	有料道路事業の新規導入
国道468号 <small>しゅ と けん ちゅう おう れん らく</small> 首都圏中央連絡自動車道	<small>かな ざわ と つか</small> 金沢～戸塚	約8.9km	有料事業費の変更
国道468号 <small>しゅ と けん ちゅう おう れん らく</small> 首都圏中央連絡自動車道	<small>よこ はま しょう なん</small> 横浜湘南道路	約7.5km	有料事業費の変更
国道475号 <small>とう かい かん じょう</small> 東海環状自動車道	<small>よう ろう ぼく せい</small> 養老～北勢	約18.0km	有料事業費の変更

## [②6車線化関係(再評価)]

路線名	起終点	延長	内容
<small>しん めい しん</small> 新名神高速道路	<small>おお つ じょう よう</small> 大津JCT～城陽	約25.1km	車線数の増(6車線化)
<small>しん めい しん</small> 新名神高速道路	<small>や わた きょう た なべ たか つき だい いち</small> 八幡京田辺JCT～高槻第一 JCT	約10.7km	車線数の増(6車線化)

# 今回の審議対象の高速道路会社施行事業箇所について

## 〔③4車線化関係〕

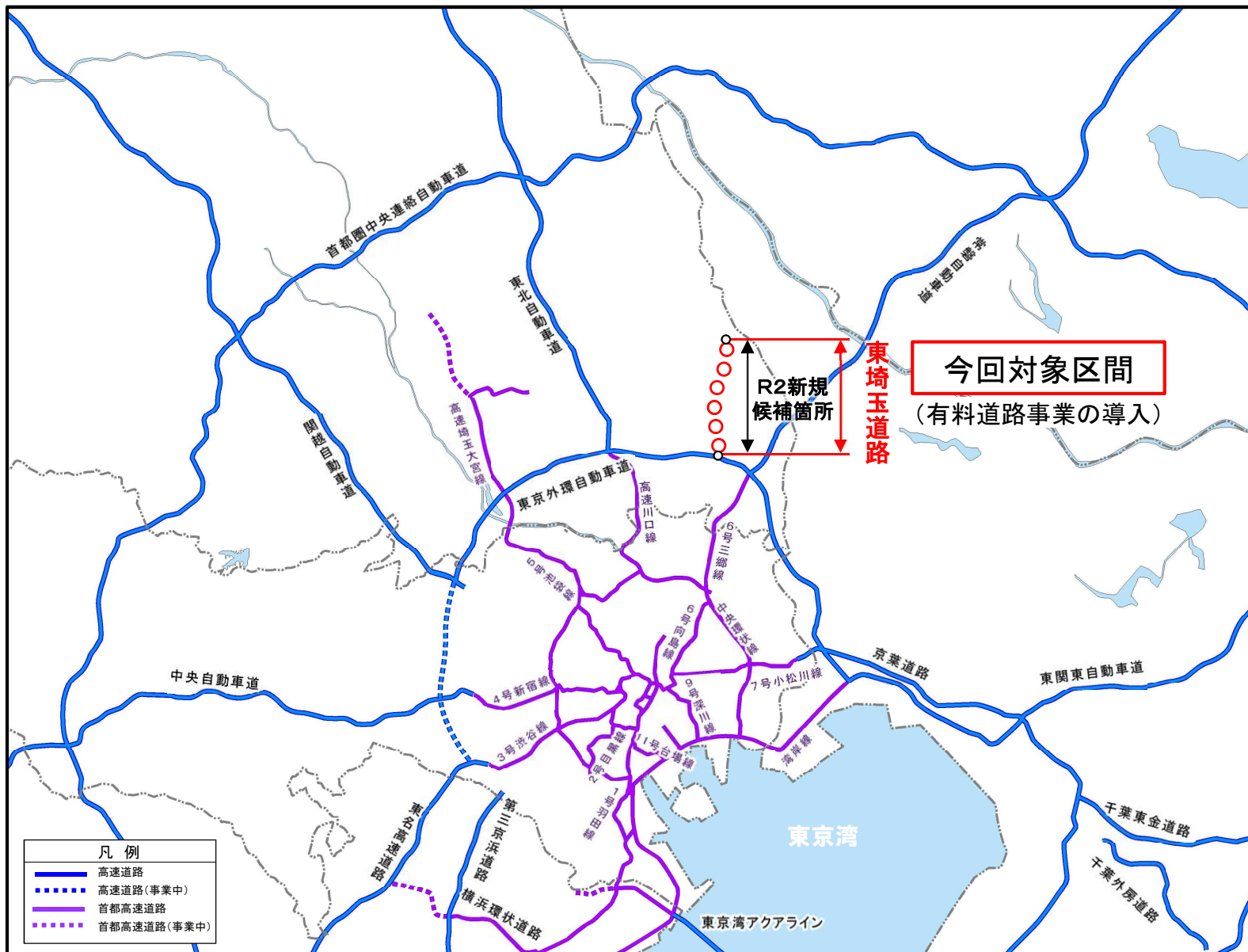
路線名	起終点	延長	内容
どう とう 道東自動車道	しむ かつぶ 占冠～トマム	約26.2km	車線数の増(4車線化)
あき た 秋田自動車道	ゆ だ よこ て 湯田～横手	約20.3km	車線数の増(4車線化)
じょう ばん 常磐自動車道	なみ え みなみ そう ま 浪江～南相馬	約18.4km	車線数の増(4車線化)
ばん えつ 磐越自動車道	あい つ ばん げ つ がわ 会津坂下～津川	約33.8km	車線数の増(4車線化)
とう かい ぼく りく 東海北陸自動車道	しら かわ ごう ふく みつ 白川郷～福光	約31.5km	車線数の増(4車線化)
とう かい かん じょう 東海環状自動車道	と き か に み たけ 土岐JCT～可児御嵩	約10.5km	車線数の増(4車線化)
き せい 紀勢自動車道	おお みや おお だい き せい おお うち やま 大宮大台～紀勢大内山	約10.4km	車線数の増(4車線化)
まい づる わか さ 舞鶴若狭自動車道	おお い たか はま お ばま にし 大飯高浜～小浜西	約11.5km	車線数の増(4車線化)
よな ご 米子自動車道	ひる ぜん こう ふ 蒜山～江府	約15.3km	車線数の増(4車線化)
とく しま 徳島自動車道	ど なり わき まち 土成～脇町	約18.8km	車線数の増(4車線化)
まつ やま 松山自動車道	い よ うち こ い か ざき 伊予～内子五十崎	約24.0km	車線数の増(4車線化)
か ご しま 鹿児島道路	い じゅう いん み やま 伊集院～美山	約6.1km	車線数の増(4車線化)

※阪和道(印南～みなべ)については整備計画変更済

## ① 有料道路事業の導入・変更

- |   |                |
|---|----------------|
| 1) 一般国道4号 東埼玉道路<br>(八潮～松伏)                | [新規導入]……………4-1 |
| 2) 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道<br>(金沢～戸塚、横浜湘南道路) | [変更]……………5-1   |
| 3) 一般国道475号 東海環状自動車道<br>(養老～北勢)           | [変更]……………6-1   |

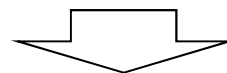
# 一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏) [有料道路事業の導入]



# 一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)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	H22センサスペース
将来金利	4%
料金水準(普通車)	草加八潮JCT～浦和野田線(9.5km) : 470円 (基本料率 : 29.52円/km × L + 150円)
収入	当該路線の有料事業化に伴う全国路線網の増収額等を考慮して算定
管理費	近傍区間の実績を基に設定



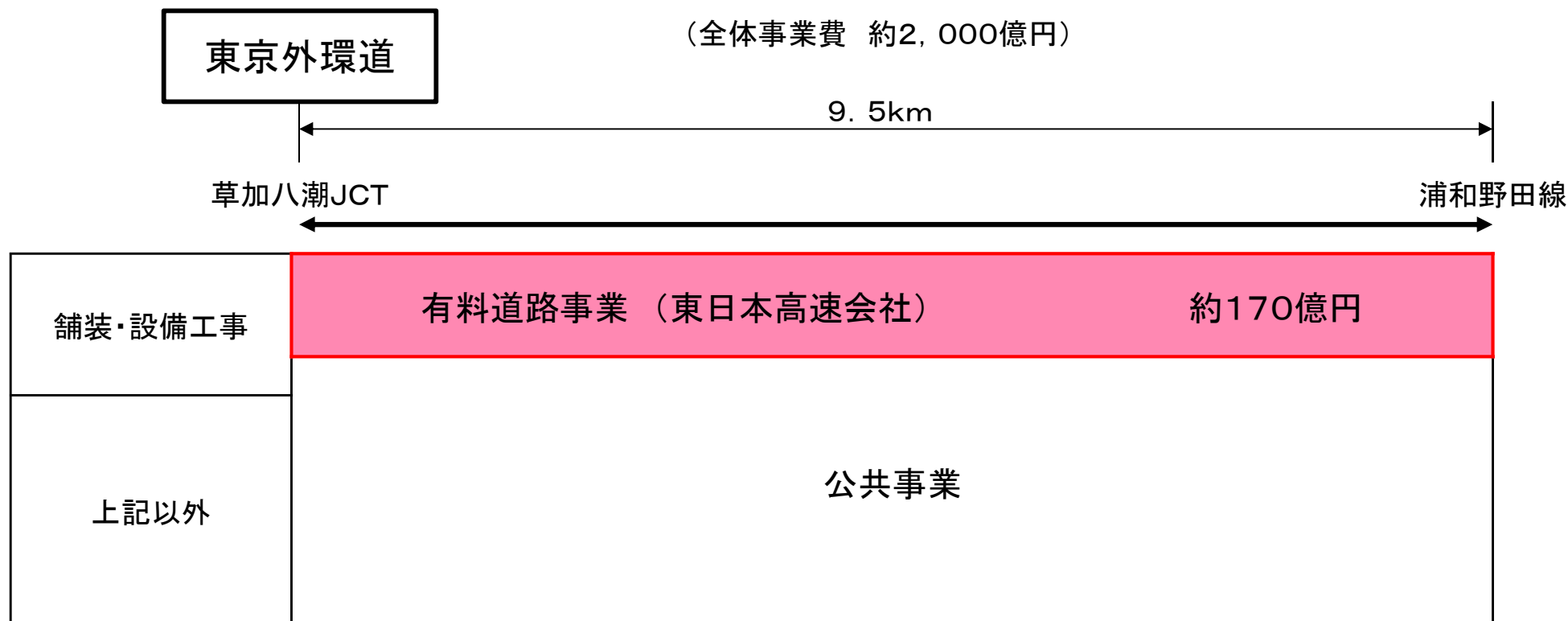
有料投資額(案)	約170億円
----------	--------

全体事業費 約2,000億円

# 一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)に係る有料事業費及び施行区分(案)

- 有料道路事業(料金収入)と公共事業(税負担)の組み合わせにより、対応する
- 料金水準は、大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制とする
- 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の一部は有料道路事業者が実施

## <施行区分図【専用部】>



注)IC, JCT名には仮称を含む



## 一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)に係る 有料道路事業主体について(案)

- 東埼玉道路について、
    - ①接続する東京外環自動車道は、東日本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東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、東日本高速道路株式会社を有料事業主体とする。

### 高速道路会社の意向

[東日本高速道路株式会社]

- ご照会のあった、一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)については、弊社が事業中の高速道路ネットワークと密接に関連する区間であることから、一般国道事業と有料道路事業による事業方式で実施する意向です。
- 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参ります。

# 一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)に係る関係自治体の主な意見

## [埼玉県の見解]

一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)の早期完成に向け、当該道路事業に有料道路事業を活用することについて賛同します。

本路線は、東北自動車道や常磐自動車道などの高規格幹線道路を補完するとともに、国道4号の交通渋滞の緩和や県東部地域の活性化に寄与する重要な幹線道路です。

また、国道4号は、冠水時による通行止めが発生していることからリダンダンシー確保等の観点からも整備効果が期待されます。

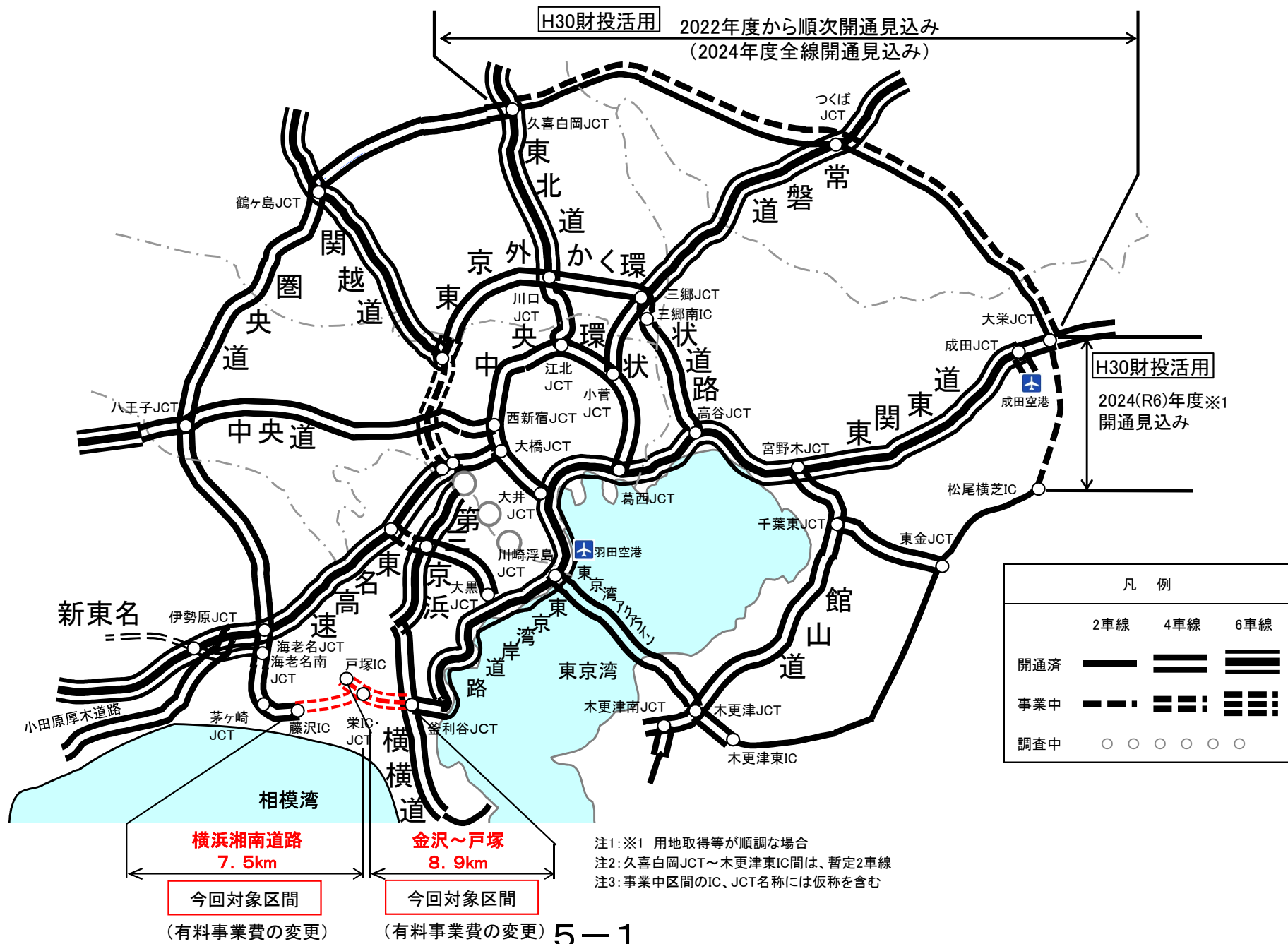
本県では、東埼玉道路の開通を見据え、沿道地域の産業基盤づくりに積極的に取り組んでいるところです。県東部地域の更なる発展を目指し、東埼玉道路と一体となって当該地域の道路ネットワークを強化するため、東埼玉道路のアクセス道路となる都市計画道路等について、関係する市町と連携しながら重点的に整備を推進して参ります。

また、本事業の事業推進を図るため、埼玉県土地開発公社を活用した用地取得の支援を行うとともに、東埼玉道路沿線では産業団地や大規模商業施設の立地により更なる交通需要の増大や交通集中が見込まれることから、積極的に県としても関係機関と連携して渋滞対策に取り組んで参ります。

圏央道及び外環道の開通に伴い、埼玉から成田空港・湾岸エリアへの所要時間が大幅に短縮するなど、外環道に接続する東埼玉道路の自動車専用部の重要性は益々高まっています。未事業化区間(松伏～春日部)につきましても、引き続き早期の事業化に向けた検討を進めていただくよう特段の御配慮をお願いします。

また、外環道と圏央道を自動車専用道路でつなげることにより、広域的な道路ネットワークの充実が図られることから、地域高規格道路の候補路線である国道16号から圏央道間の整備計画について、その具現化に向けた検討を重ねてをお願いします。

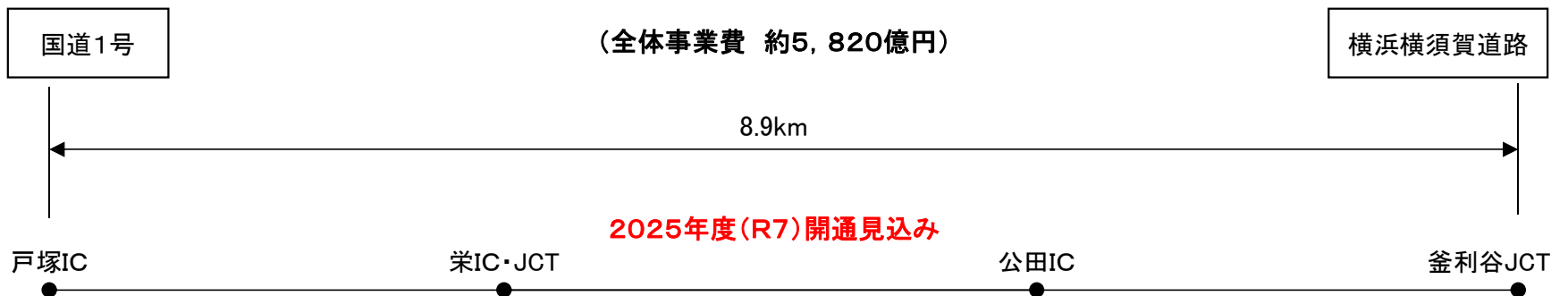
# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚、横浜湘南道路) [有料事業費の変更]



一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）に係る有料事業費及び施行区分（案）

○ 首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）については、これまで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してきたところ、今般、財政投融资の活用により、直轄事業において着手済みの工事や用地取得等を除き、残事業の一部を有料道路事業者が実施し、事業を加速する。

<施行区分図>



舗装・設備工事	有料道路事業 （東日本高速会社） 約3,700億円 （現行有料道路事業許可（約2,600億円））
上記以外	
	公共事業

注)IC、JCT名称には仮称を含む

## 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)に係る関係自治体等の主な意見

### [横浜市の意見]

横浜環状南線については、首都圏の広域的な道路ネットワークを形成するとともに、横浜港の国際競争力の強化や、横浜経済活性化及び市民生活の利便性向上、災害時の緊急輸送路の確保などを図るため、極めて重要な路線であることから早期に整備することが必要です。また、圏央道の西側区間において唯一の未開通区間であるため、事業効果を早期に発現することが求められています。

このため、円滑な事業推進と早期開通を図るべく、事業費の縮減、必要な予算確保とともに、財政投融資を用いた有料道路事業の更なる活用をお願いします。

本市としても早期開通に向け用地取得や工事推進に協力していきます。

### 高速道路会社の意向

#### [東日本高速道路株式会社]

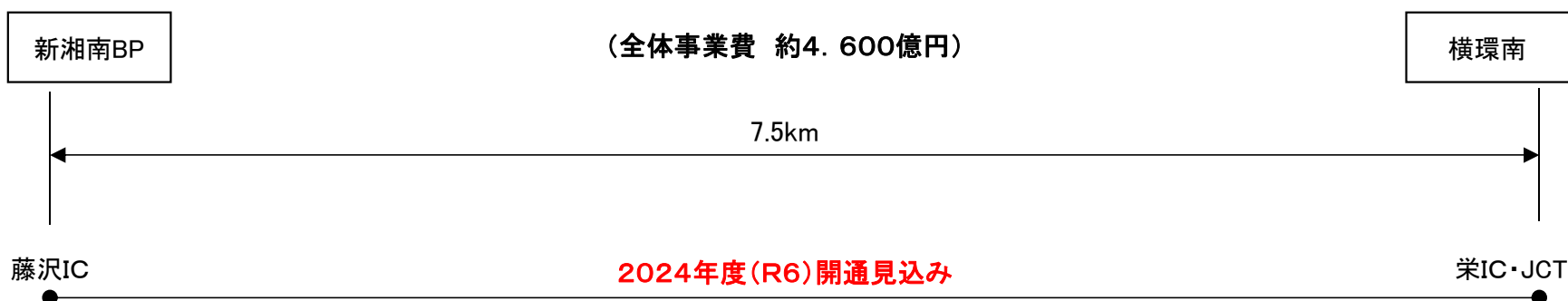
ご照会のありました圏央道(金沢～戸塚)での更なる有料道路事業の活用につきましては、当該道路の整備により、交通混雑の緩和、円滑な交通流の確保、交通事故の減少等の効果が期待できることから、全国路線網の機能強化を図るため実施する意向です。

事業の実施にあたりましては、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。

# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）に係る有料事業費及び施行区分（案）

○ 首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）については、これまで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してきたところ、今般、財政投融资の活用により、直轄事業において着手済みの工事や用地取得等を除き、残事業の一部を有料道路事業者が実施し、事業を加速する。

## <施行区分図>



舗装・設備工事	<p style="text-align: center;"><b>有料道路事業</b></p> <p style="text-align: center;">(東日本高速会社) 約1,550億円</p> <p style="text-align: center;">(現行有料道路事業許可(約150億円))</p>
上記以外	<p style="text-align: center;"><b>公共事業</b></p>

注)IC、JCT名称には仮称を含む

# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路)に係る関係自治体等の主な意見

## [神奈川県の見解]

首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路)は、横浜臨海部と湘南・県央地域などの連携を強化するとともに、三浦半島地域の活性化にも寄与する重要な路線です。

横浜湘南道路が整備されると、移動時間の短縮のみならず、物流の効率化や観光振興などが図られ、神奈川はもとより、首都圏全体の経済のエンジンをまわすうえで追い風となるとともに、災害時の救援・物資輸送にも寄与することから、一日も早い開通に向け、財政投融資を用いた有料道路事業の最大限の活用をお願いします。県としては、今後も、工事に係る関係機関調整などの協力を積極的に行ってまいります。

## [横浜市の見解]

横浜湘南道路については、首都圏の広域的な道路ネットワークを形成するとともに、横浜港の国際競争力の強化や、横浜経済活性化及び市民生活の利便性向上、災害時の緊急輸送路の確保などを図るため、極めて重要な路線であることから早期に整備することが必要です。また、圏央道の西側区間において唯一の未開通区間であるため、事業効果を早期に発現することが求められています。

このため、円滑な事業推進と早期開通を図るべく、事業費の縮減、必要な予算確保とともに、財政投融資を用いた有料道路事業の更なる活用をお願いします。

本市としても早期開通に向け用地取得や工事推進に協力していきます。

## 高速道路会社の意向

### [東日本高速道路株式会社]

ご照会のありました圏央道(横浜湘南道路)での更なる有料道路事業の活用につきましては、当該道路の整備により、交通混雑の緩和、円滑な交通流の確保、交通事故の減少等の効果が期待できることから、全国路線網の機能強化を図るため実施する意向です。

事業の実施にあたりましては、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。

# 一般国道475号 東海環状自動車道(養老IC～北勢IC) [有料事業費の変更]

西回り区間 約77km

東回り区間 約76km



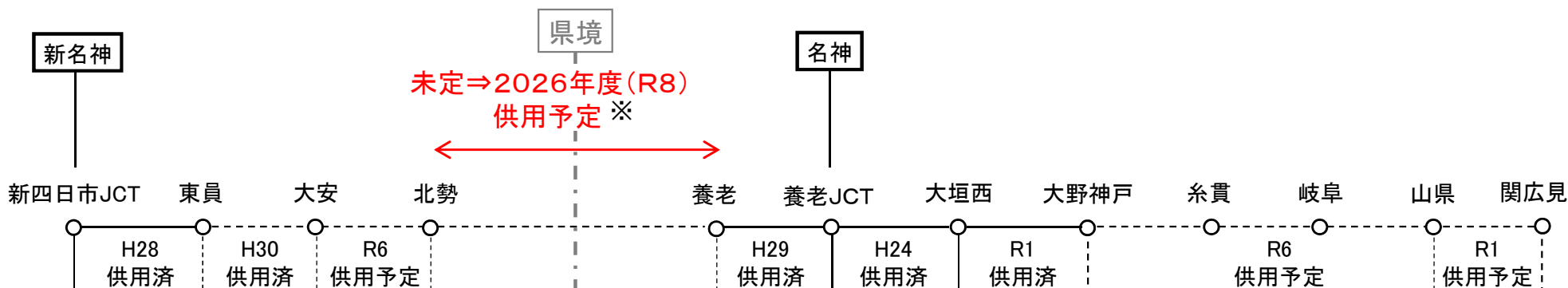


# 一般国道475号 東海環状自動車道(関～四日市)に係る有料事業額及び施行区分(案)

○ 東海環状自動車道(養老IC～北勢IC)については、これまで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してきたところ、今般、中京圏の新たな高速道路料金の導入により確保する財源を活用して、有料道路事業の額及び施行区分を拡大することで、事業を加速する。

## <施行区分図>

(全体事業費[暫定整備] 約8,130億円)



舗装・設備工事	有料道路事業(中日本高速会社) 約2,100億円 (現行有料道路事業許可(約1,750億円))	
上記以外	公共事業	

※ 用地取得等が順調な場合

# 一般国道475号 東海環状自動車道(養老～北勢)に係る関係自治体等の主な意見

## [三重県の意見]

東海環状自動車道(養老～北勢)の施工区分の変更について、異存ありません。

有料道路事業を活用して整備加速されることは、地域の活性化に資するものと期待しています。併せて、開通の見通しを公表して頂きますようお願いいたします。

東海環状自動車道は、新東名・新名神などの高速道路と広域的なネットワークを形成し、沿線企業の生産性向上や観光交流の拡大など多大な効果を発現することから、早期全線開通をよろしくお願いいたします。

また、令和6年度と開通見通しを示されている北勢から大安間につきまして、1日も早く開通して頂きますよう重ねてお願いいたします。

## [岐阜県の意見]

照会いただいた内容については、異存ありません。

東海環状自動車道は、首都圏と近畿圏、日本海側圏域と太平洋側圏域を結ぶ「ロータリー」として機能し、東海地方のみならず日本の経済や産業を支える極めて重要な社会基盤です。

このため、本自動車道の整備加速に向け、早急に有料道路事業費の増額を決定し、合わせて開通見通しを公表するとともに、1日も早い全線開通をお願いします。当県においても、本自動車道の整備加速に合わせ、インターチェンジに繋がるアクセス道路等の整備を着実に進めてまいります。

## 高速道路会社の意向

### [中日本高速道路株式会社]

意向確認のありました東海環状自動車道(養老～北勢)における有料道路事業の活用につきましては、中京圏の高速道路ネットワークの整備加速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。事業実施に際しては、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。

## ② 6車線化関係(再評価)

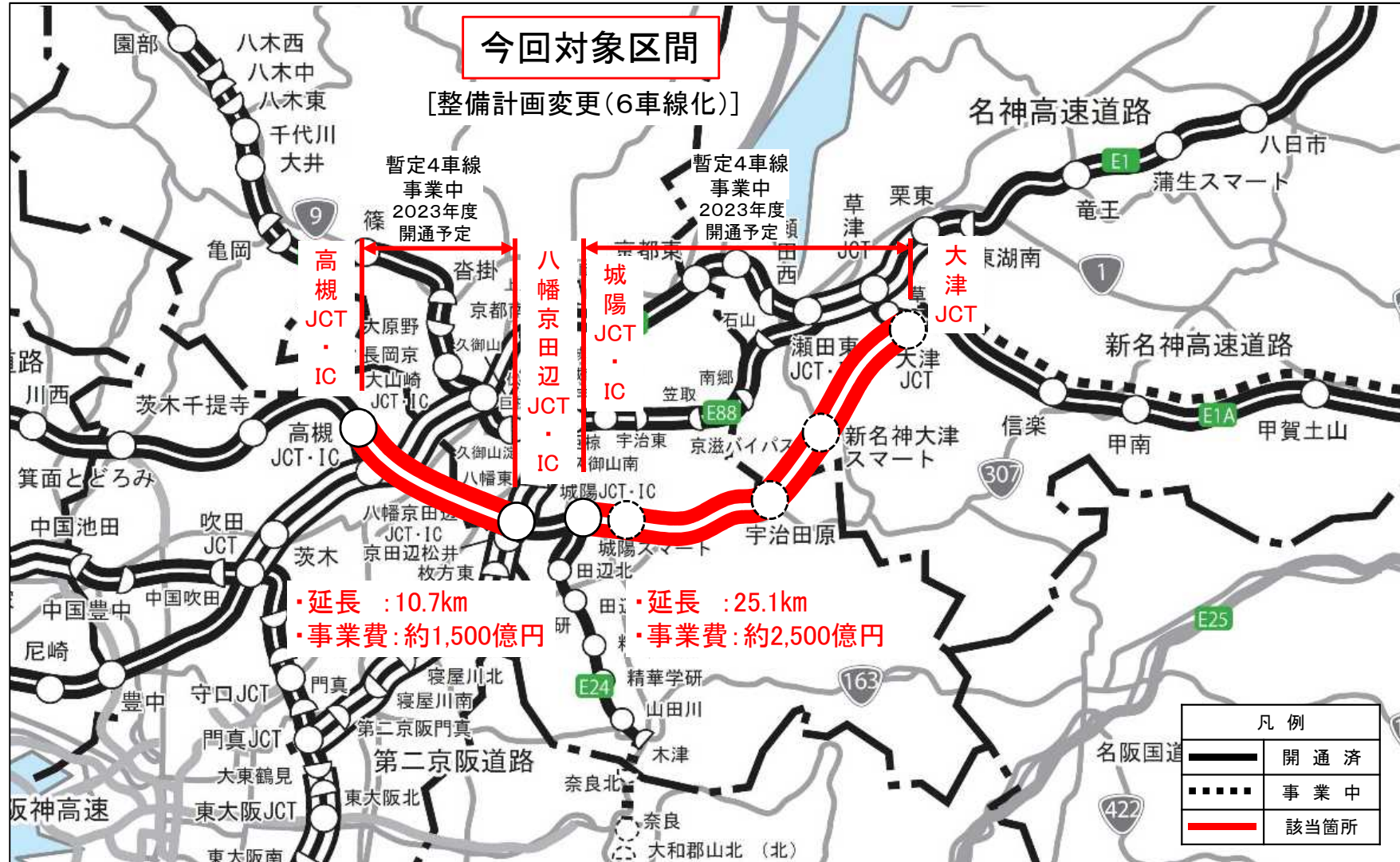
- 新名神高速道路 .....7-1  
    (大津JCT~城陽)  
    (八幡京田辺JCT~高槻第一JCT)

## ③ 4車線化関係

- 道東自動車道 .....8-1  
    (占冠~トマム) 他

近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT~城陽) [整備計画変更(6車線化)]

近畿自動車道名古屋神戸線(八幡京田辺JCT~高槻第一JCT) [整備計画変更(6車線化)]





# 近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT~城陽JCT、八幡京田辺JCT~高槻JCT)の6車線化について

・物流において重要な役割を果たす新名神高速道路について、6車線化することで、物流の生産性や道路ネットワークの安定性の更なる向上を図る。

## 1. 事業概要

- ・起終点：滋賀県大津市 ~ 大阪府高槻市
- ・延長等：35km  
第1種1級、6車線、設計速度120km/h
- ・全体事業費：約4,000億円
- ・計画交通量：約59,300台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約24,300台/日	約4,600台/日	約30,400台/日

## 2. 道路交通上の課題

### ①物流の生産性向上への環境整備

- ・東名・名神(新東名・新名神含む)は、全国の貨物輸送の約半分を担っており、物流において重要な役割
- ・供用中の新名神では大型車の交通量が増加傾向にあり、ICからアクセスの良い新名神沿線では大型物流施設の立地が増加
- ・深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送の省人化のために、ダブル連結トラックの運行が2019年から開始され、現在は東北から九州まで拡充されている
- ・官民ITS構想・ロードマップ2019において、2022年度以降、東京~大阪間での後続車無人隊列走行システムの商業化を目指すとしており、生産性向上を着実に実現するためにもインフラ環境整備が必要
- ・大型車混入率の高い路線では、4車線の方が大型車が追越車線を走行する機会が多く、実勢速度の異なる普通車と大型車の混在が多くなり事故や渋滞の発生リスクが高い

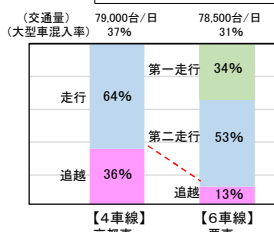
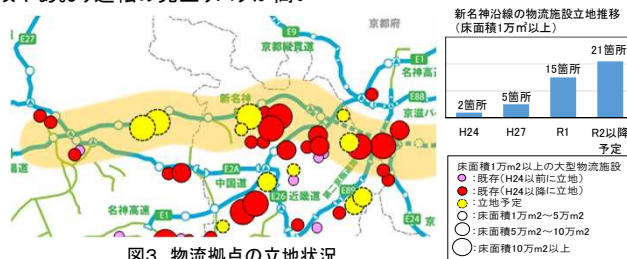
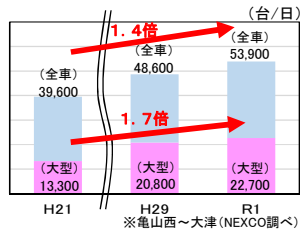


図4 新しい物流システムに対応したインフラのイメージ

図5 隊列走行実験実況

図6 大型車の車線分担率

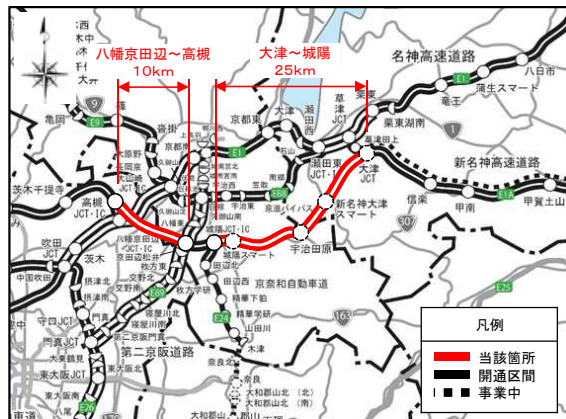


図1 事業位置図

### ②ネットワークの代替性の観点

- ・2019年3月の新名神(新四日市~亀山)の開通により、新名神の交通量が増加し、事業中区間と並行している名神の草津JCT付近や大山崎JCT付近に交通が集中し渋滞が増加
- ・2019年9月に発生した四日市JCT~新四日市JCTの災害通行止め時には、東名阪への迂回により大規模な渋滞が発生しており、災害等の交通障害があった場合は新名神周辺ネットワークで大きな影響が見込まれる
- ・災害等の交通障害があった場合でも、国土軸として新名神の交通容量の拡大と交通機能の安定性が必要
- ・6車線化することで、交通障害があった場合でも早期の車線の確保が可能



図7 新名神ネットワークの整備状況

### ③暫定4車線供用後の6車線化(拡幅)の課題

- ・暫定4車線での供用後に6車線化(拡幅)する場合、コスト・工期・お客さまサービス面(長期間の交通規制が必要)で多大な課題が内在
- ・事業中である大津~城陽及び八幡京田辺~高槻で6車線化に着手することで、暫定4車線完成後に6車線化する場合と比較すると、トンネルなどの構造物施工における手戻りが少なくなるため、大きなコスト削減見込み(2,500億円程度)



図8 トンネルの拡幅イメージ

## 3. 整備効果

### 効果1 物流効率化による生産性の向上 [◎]

- ・ダブル連結トラックやトラック隊列走行の実現を見据え、6車線化による走行快適性に加え、低速度の大型車と高速度の普通車の混在を減らすことで物流の効率化に寄与し、生産性向上が図られる。

### 効果2 ネットワークの代替性強化による安定的な交通の確保 [◎]

- ・名神とのダブルネットワークの安定性向上により、ネットワークの代替性が強化され、災害発生時の通行止めや長期通行規制等の場合においても、新名神高速道路が国土軸として機能し、高速道路ネットワークの安定的な交通を確保できる。

### 効果3 事業中区間の6車線化による効率的な事業執行 [◎]

- ・暫定4車線の構造物を事前に6車線の構造物で施工することにより、将来的にかかるコストの削減や6車線の早期の開通が可能となる。

#### ■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

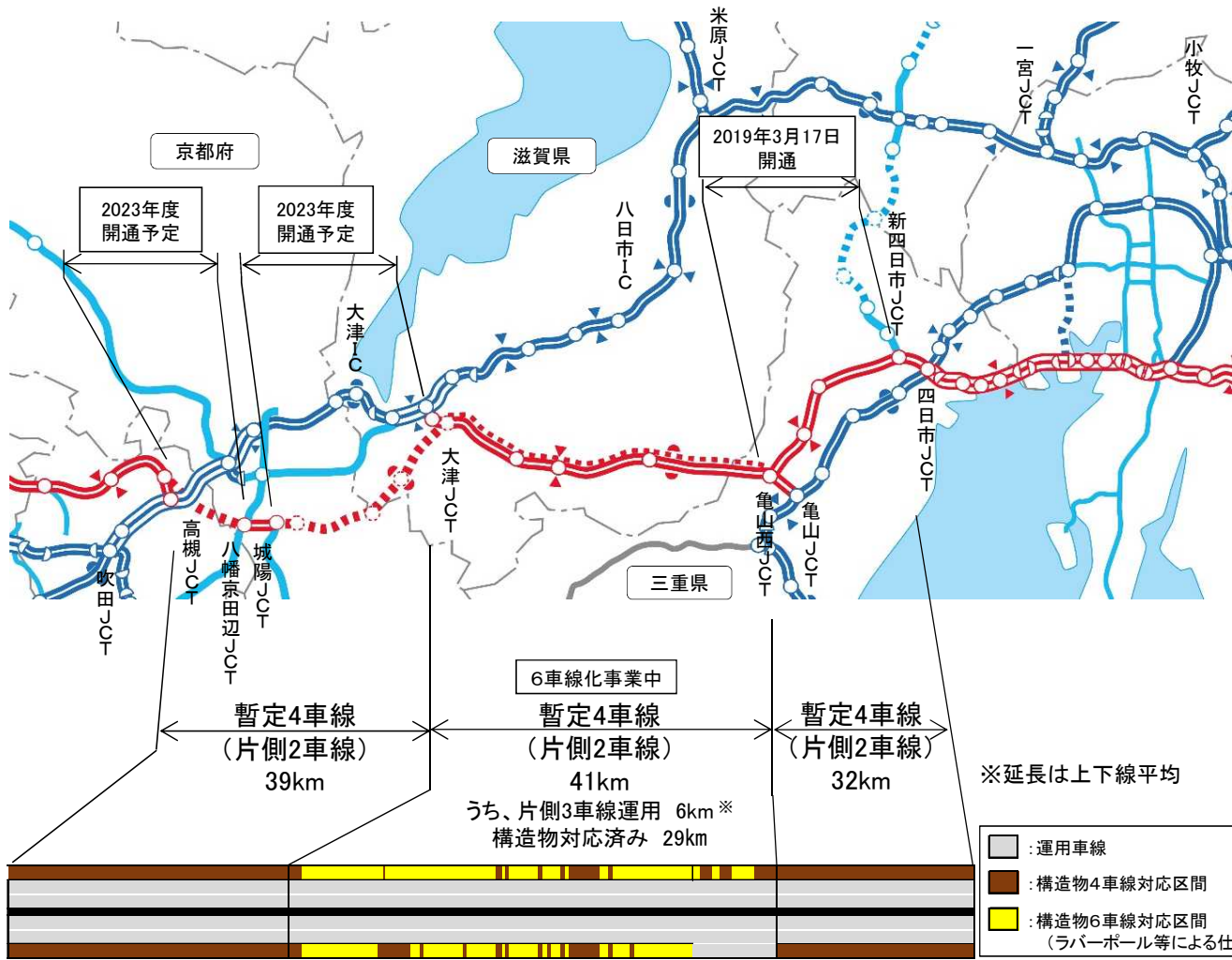
	B/C	EIRR※1	総費用※2	総便益※2
大津~城陽	2.3(2.0)	11.1%(8.5%)	4,460億円(5,311億円)	10,408億円(10,408億円)
城陽~高槻	2.9(1.7)	13.0%(6.8%)	4,116億円(6,842億円)	11,777億円(11,777億円)

注)値は残事業を対象とした場合。  
( )書きの値は事業全体を対象とした費用便益分析結果  
※1: EIRR: 経済的內部収益率  
※2: 基準年(2019年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

全体評価 ○ 物流の生産性向上、名神の通行止め等の際における国土軸の安定的な交通の確保の観点から、大津JCT~城陽JCT及び八幡京田辺JCT~高槻JCTについては、6車線化が必要。

# 近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT~城陽JCT、八幡京田辺JCT~高槻JCT)の6車線化について

トンネルなどの暫定4車線の構造物を事前に6車線の構造物として施工することで、将来的にかかるコストの削減と6車線の早期の開通が可能



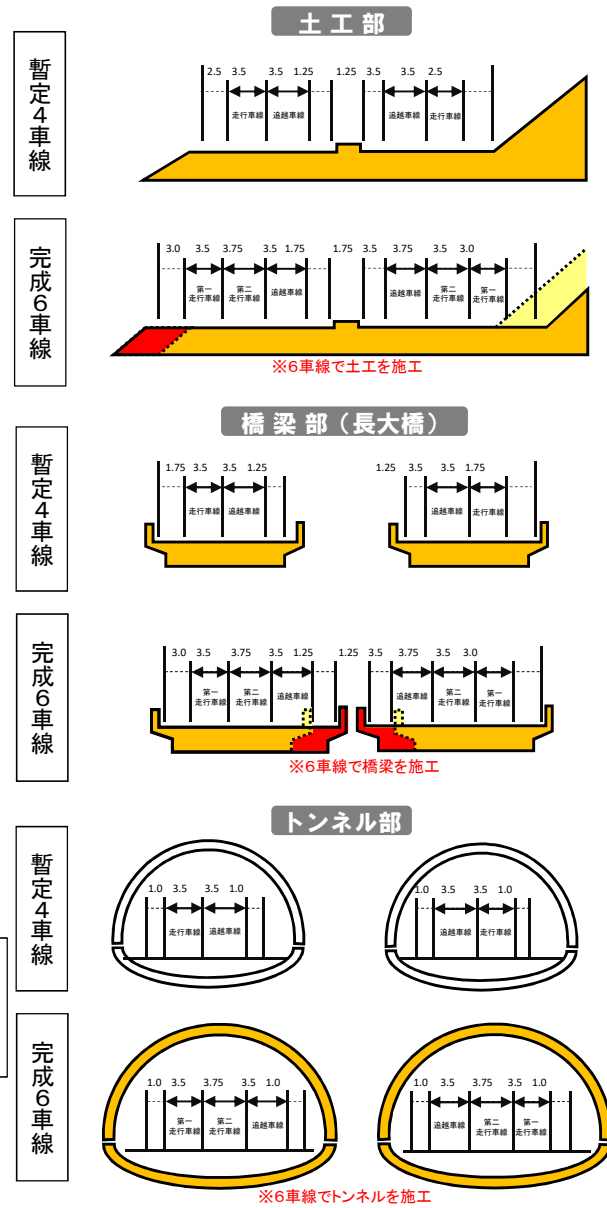
6車線化事業中  
 暫定4車線 (片側2車線) 41km  
 うち、片側3車線運用 6km※  
 構造物対応済み 29km

暫定4車線 (片側2車線) 39km

暫定4車線 (片側2車線) 32km

※延長は上下線平均

- : 運用車線
- : 構造物4車線対応区間
- : 構造物6車線対応区間 (ラバーポール等による仕切り)



▲標準断面図(単位:m)

## 近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT～城陽JCT、八幡京田辺JCT～高槻JCT)に係る 関係自治体の主な意見

### [滋賀県の意見]

本件は、国土の中央に位置する地理的特性から、名神高速道路や北陸自動車道、新名神高速道路などの幹線道路が通過しており、人や物の往来が頻繁に行われる交通の要衝にあります。こうした交通立地の優位性は、県の経済活動を活発化し、全国有数のモノづくり県として発展してきました。

「未来投資戦略2018」に示されている新名神高速道路の6車線化は、モノづくり県である本県にとっても、物流の効率化による更なる生産性向上に寄与するものと大いに期待しております。

つきましては、現在、暫定4車線で施工が進められている新名神高速道路(大津～城陽)について、車線数の増加の検討を進めるとともに、一日も早い整備をお願いします。

### [京都府の意見]

新名神高速道路(大津～城陽)及び(八幡京田辺～高槻)の6車線化については、非常に重要な施策であると考えており、異存ありません。

今年度策定した京都府総合計画においても、「新名神を活かす『高次人流・物流』構想」として、新名神高速道路を活用した人流・物流・産業の拠点形成の構想を位置づけ、国際空港や港湾などとの連携も視野に入れた経済圏、良好な住環境を備えた生活圏の形成を進めることとしております。

新名神高速道路は、関西全体に大きな経済効果をもたらし、日本経済の未来を支える道路として、更には、物流分野の生産性向上に資するダブル連結トラックやトラック隊列走行の普及を見据えた道路として、早期に全線6車線化を進めていただきますようお願いいたします。

### [大阪府の意見]

新名神高速道路(八幡京田辺～高槻)の6車線化は、大阪・関西のさらなる成長に寄与するものであり、一日も早い整備をよろしくお願いいたします。

また、新名神高速道路全線の6車線化につきましても、具体化に向け取り組んでいただきますよう、併せてお願いいたします。



# 高速道路の機能強化の加速(成長力を強化する物流ネットワークの強化等の高速道路の整備)

※令和2年度道路局関係予算決定概要  
令和元年12月20日

財政投融资を活用して、①暫定2車線区間の機能強化による安全性・信頼性等の向上、  
②大都市環状道路の整備加速による生産性の向上等を行う。

超長期(30年等)  
・固定等の財政融資  
1.12兆円の追加

機構：0.86兆円  
会社：0.26兆円



(財投活用による効果)  
機構：0.6兆円程度の  
金利負担の軽減  
会社：建設等に伴う  
コストの低減

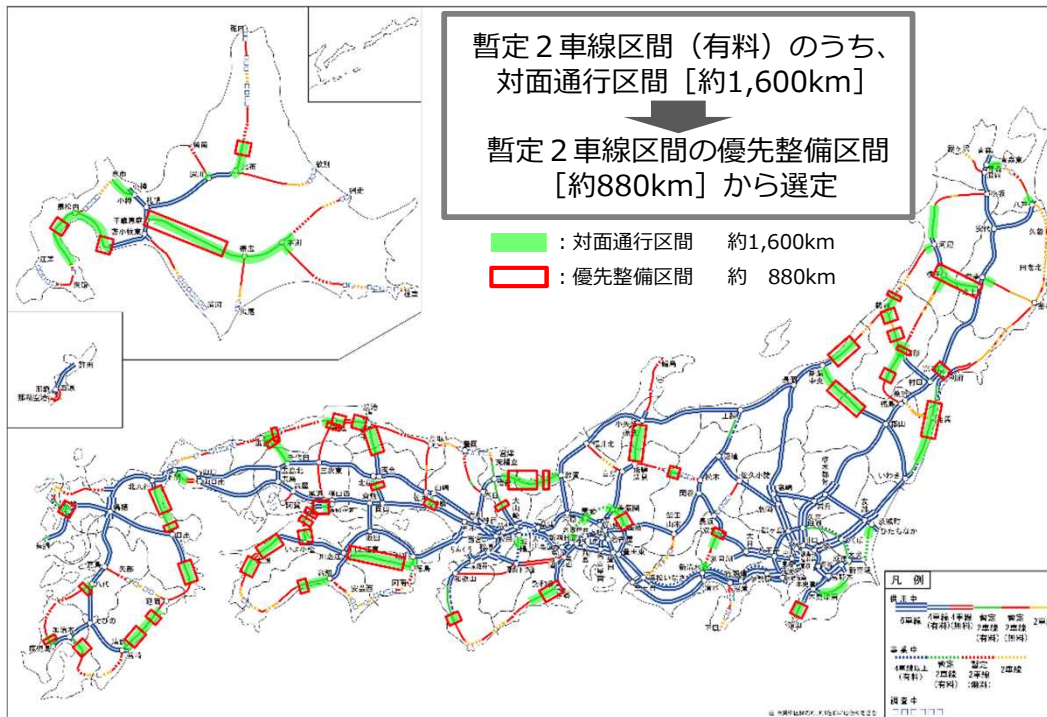


計0.9兆円程度の事業を実施  
(財投活用による整備予定箇所)

- 暫定2車線区間における4車線化等の実施
- 大都市圏環状道路の整備促進
- 更新事業の実施

## <事業(例)>

### 安全性・信頼性等の向上のための暫定2車線区間における4車線化等による機能強化



約4,300億円



# 暫定2車線区間における4車線化の進め方

※第37回国土幹線道路部会資料  
令和2年3月12日

対面通行の暫定2車線区間(約3,100km うち有料約1,600km)

優先整備区間(約880km)を選定〈R1.9月公表〉

- 以下の3つの観点から課題を指標化し、評価  
〈解決すべき課題〉
- 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年度財政投融资等を活用し、今回、15箇所約110km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

※第37回国土幹線道路部会資料  
令和2年3月12日

		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
H 2 1	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	○	○	
H 2 8	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 ・反対車線への突破事故の発生	○	○	
H 2 8	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傍の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	○		
H 3 0	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 ・反対車線への突破事故の発生 ・夜間工事による通行止めの発生	○	○	
H 3 1	第32回国幹部会 (16箇所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			○
R 2	第37回国幹部会 (15箇所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	○	○	○

※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に伴う迂回路として4車線化を実施)。

# 4車線化候補箇所の選定の考え方

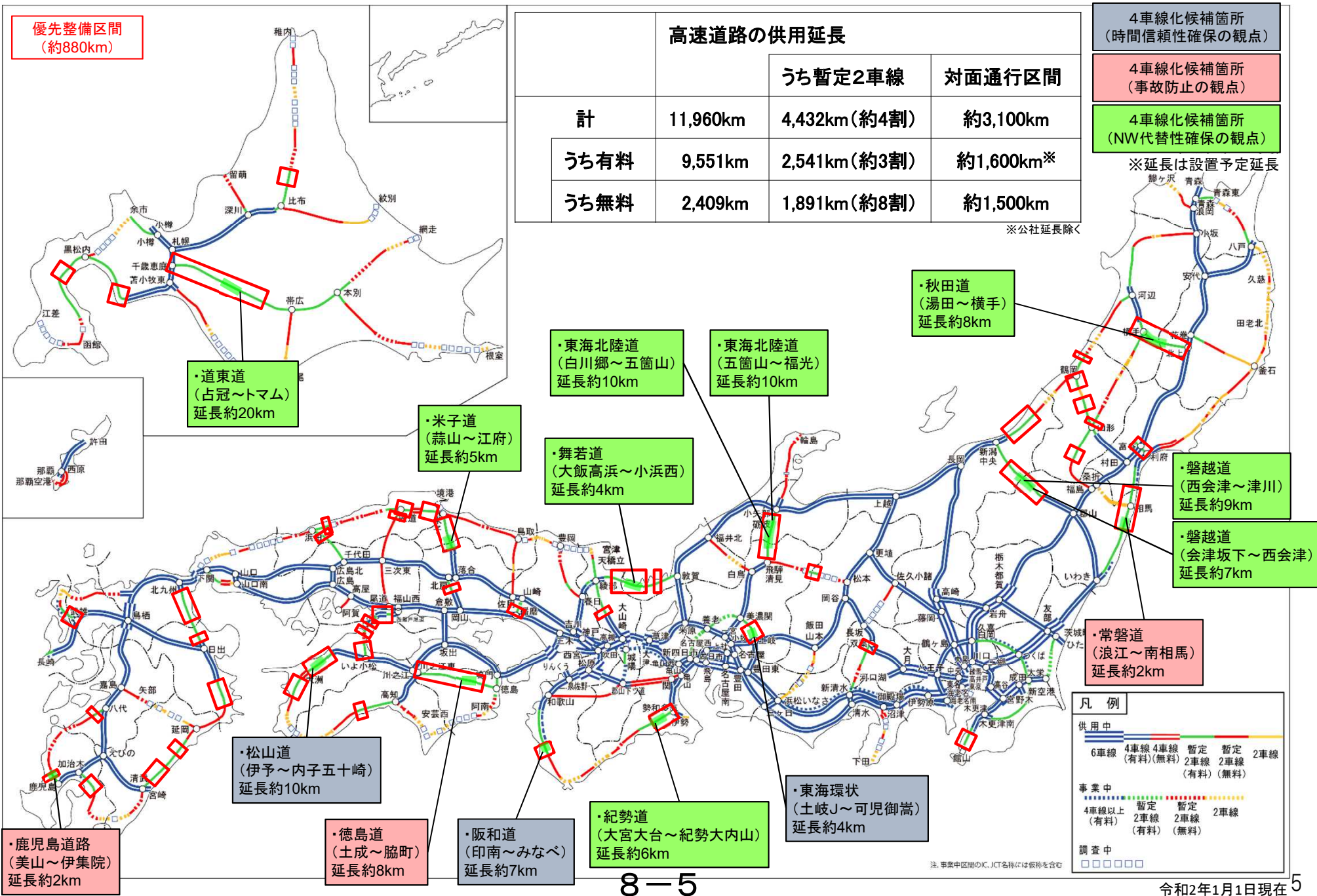
※第37回国土幹線道路部会資料  
令和2年3月12日

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(過去5年において渋滞回数が平均10回/年以上)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東海環状(土岐J~可児御嵩)</li> <li>・阪和道(印南~みなべ)</li> <li>・松山道(伊予~内子五十崎)</li> </ul>
事故防止の観点	
<p>■ 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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・縦断勾配における特例値を使用等 (-設計速度100km/hの場合:3%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・常磐道(浪江~南相馬)</li> <li>・徳島道(土成~脇町)</li> <li>・鹿児島道路(美山~伊集院)</li> </ul>
ネットワークの代替性確保の観点	
積雪地かつ最急勾配4%より大きい	
<p>■ 過去5年間に立ち往生実績がある箇所</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・米子道(蒜山~江府)</li> </ul>
並行現道に課題(積雪地かつ最急勾配5%以上)	
<p>■ 並行現道において、過去5年間に立ち往生実績がある箇所</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道東道(占冠~トマム)</li> <li>・東海北陸道(白川郷~五箇山)</li> <li>・舞若道(大飯高浜~小浜西)</li> </ul>
特定更新等	
<p>■ 覆工ひび割れ及び路面隆起等の変状が確認されており、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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・秋田道(湯田~横手)</li> <li>・磐越道(会津坂下~西会津)</li> <li>・磐越道(西会津~津川)</li> <li>・東海北陸道(五箇山~福光)</li> <li>・紀勢道(大宮大台~紀勢大内山)</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

※第37回国土幹線道路部会資料  
令和2年3月12日



# 4車線化等の個別箇所一覧

路線名	起終点	対策延長
<small>どう どう</small> 道東自動車道	<small>しむ かつぶ</small> 占冠～トナム	約19.9km
<small>あき た</small> 秋田自動車道	<small>ゆ だ よこ て</small> 湯田～横手	約7.7km
<small>じょう ばん</small> 常磐自動車道	<small>なみ え みなみ そう ま</small> 浪江～南相馬	約1.9km
<small>ばん えつ</small> 磐越自動車道	<small>あい づ ばん げ にし あい づ</small> 会津坂下～西会津	約7.1km
<small>ばん えつ</small> 磐越自動車道	<small>にし あい づ つ がわ</small> 西会津～津川	約8.8km
<small>どう かい ほう りく</small> 東海北陸自動車道	<small>しら かわ ごう ご か やま</small> 白川郷～五箇山	約10.1km
<small>どう かい ほう りく</small> 東海北陸自動車道	<small>ご か やま ふく みつ</small> 五箇山～福光	約9.5km
<small>どう かい かん じょう</small> 東海環状自動車道	<small>と き か に み たけ</small> 土岐JCT～可児御嵩	約4.4km
<small>き せい</small> 紀勢自動車道	<small>おお みや おお だい き せい おお うち やま</small> 大宮大台～紀勢大内山	約6.2km
<small>まい づる わか さ</small> 舞鶴若狭自動車道	<small>おお い たか はま お ばま にし</small> 大飯高浜～小浜西	約3.6km※
<small>よな こ</small> 米子自動車道	<small>ひる ぜん こう ふ</small> 蒜山～江府	約4.7km
<small>とく しま</small> 徳島自動車道	<small>ど なり わき まち</small> 土成～脇町	約7.7km
<small>まつ やま</small> 松山自動車道	<small>い よ うち こ い か ざき</small> 伊予～内子五十崎	約9.7km
<small>か こ しま</small> 鹿児島道路	<small>い じゅう いん み やま</small> 伊集院～美山	約2.3km

※小浜西～小浜間のすりつけ含む。



# 道東自動車道(占冠～トナム)

<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)
  - 付加車線(事業中)
  - 並行現道の立ち往生箇所

道東自動車道(占冠～トナム)

延長 : 26.2km

H30交通量 : 7,600台/日

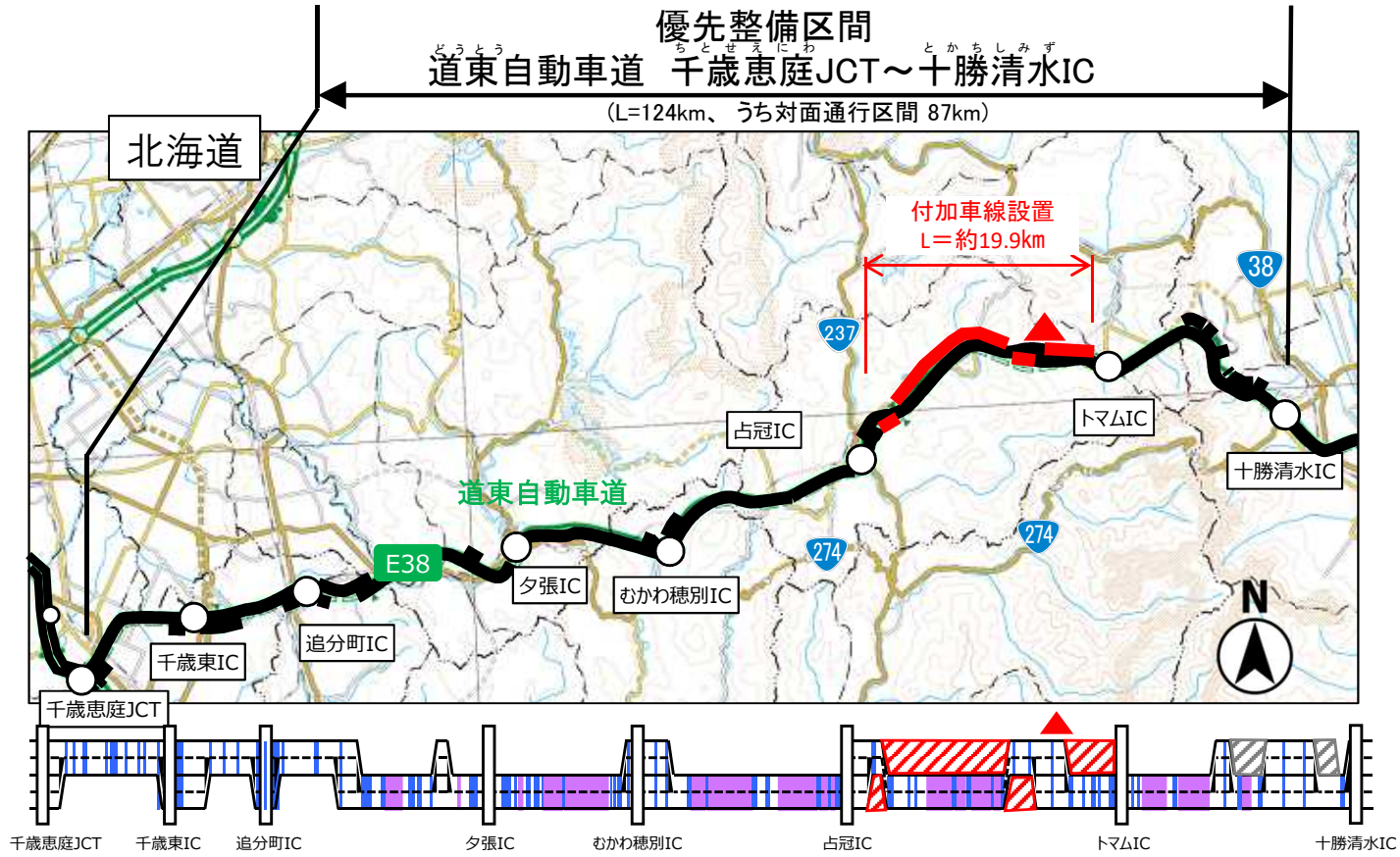
積雪期の立ち往生実績(現道)

並行現道 : 道道136号夕張新得線

立ち往生発生回数 : 1回

立ち往生発生年月日 : 2018年3月1日

(約9時間)



- 橋梁
- トンネル
- 立ち往生発生箇所(現道)



**事業費 : 970億円**

<IC間事業費 : 970億円>



# あきた ゆだ よこて 秋田自動車道(湯田～横手)

<NWの代替性確保(特定更新)>

秋田自動車道(湯田～横手)

延長 : 20.3km

H30交通量 : 6,200台/日

特定更新箇所の諸元

横手トンネル延長 : 681m

土洩トンネル延長 : 774m

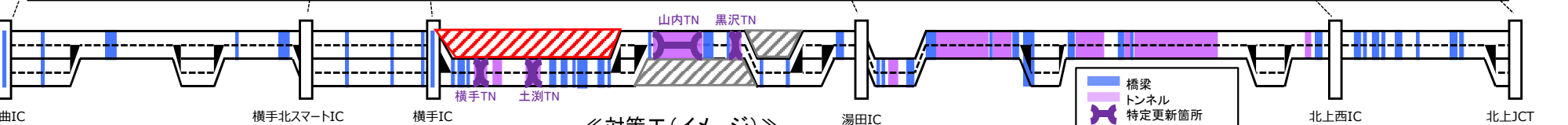
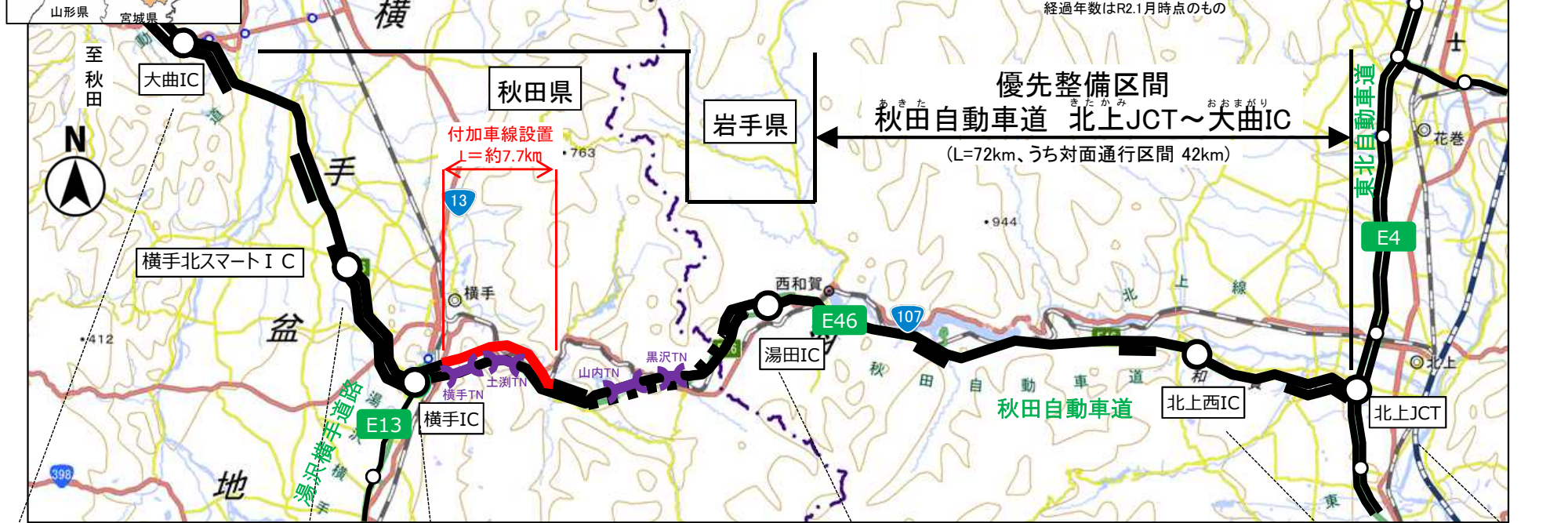
構造物経過年数 : 24年

更新工事内容 : インバート新設

経過年数はR2.1月時点のもの

【凡例】

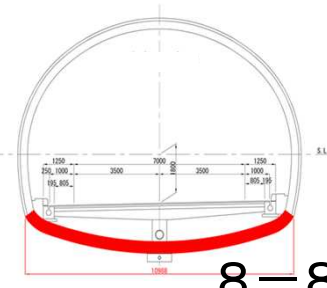
- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- トンネル
- 特定更新箇所



《トンネル変状状況》



《対策工(イメージ)》  
盤膨れ対策としてのインバート新設



昼夜連続通行止め施工した場合の  
通行止め日数  
横手TN:約150日、土洩TN:約190日  
⇒4車線化により、  
工事に伴う通行止めが不要

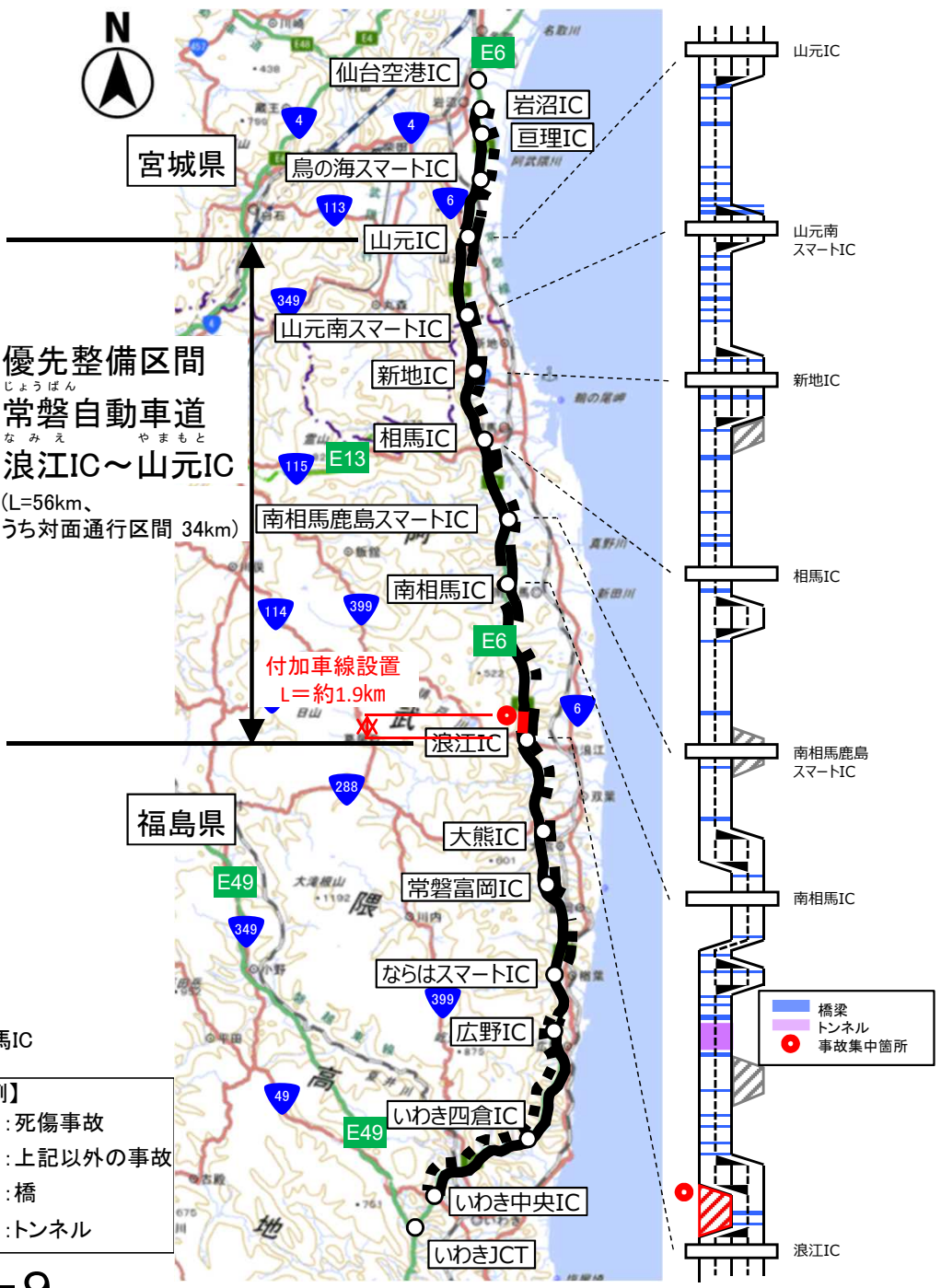
**事業費：350億円**  
<IC間事業費：410億円>

# 常磐自動車道(浪江～南相馬)

<事故防止>

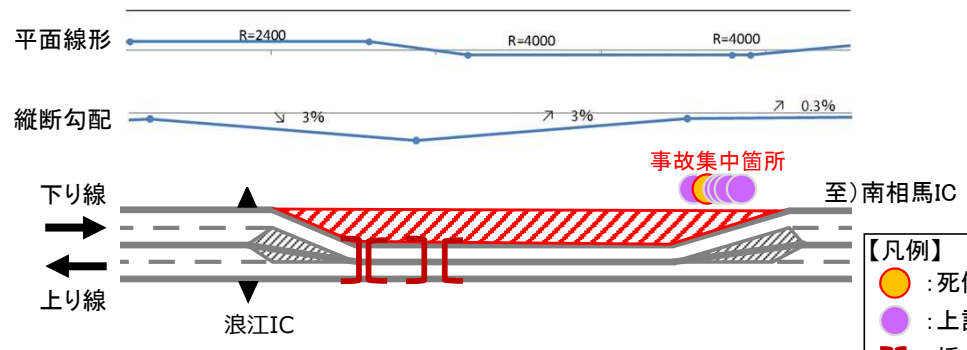


常磐自動車道 (浪江～南相馬)	
延長	: 18.4km
H30交通量	: 10,700台/日
死傷事故件数 <H26-H30>	: 7件
死傷事故率	: 3.12件/億台km



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

《道路構造と事故発生箇所の関係》



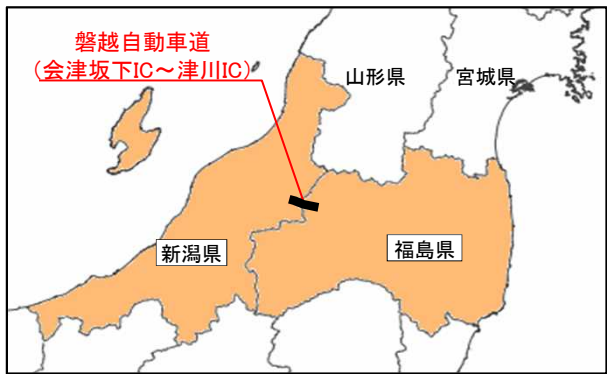
- 【凡例】
- : 死傷事故
  - : 上記以外の事故
  - : 橋
  - : トンネル

**事業費：70億円**  
 <IC間事業費：450億円>



# 磐越自動車道(会津坂下～津川)

<NWの代替性確保(特定更新)>



**磐越自動車道(会津坂下～津川)**  
 延長 : 33.8km  
 H30交通量 : 6,300～6,700台/日

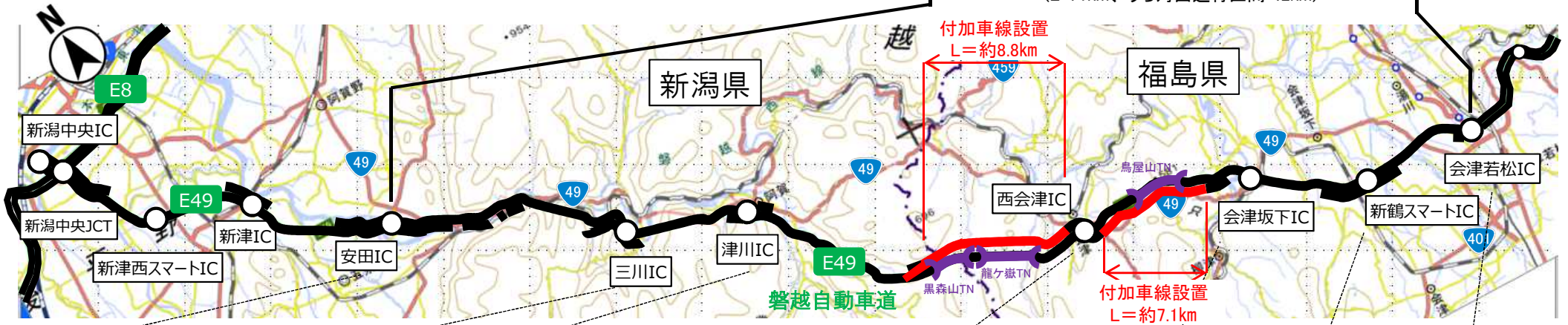
- 【凡例】**
- 事業化箇所
  - 付加車線(設置済)
  - 付加車線(事業中)
  - トンネル
  - 特定更新箇所

**特定更新箇所の諸元**

龍ヶ嶽トンネル延長 : 3,659m  
 鳥屋山トンネル延長 : 2,600m  
 龍ヶ嶽トンネル経過年数 : 22年  
 鳥屋山トンネル経過年数 : 23年  
 更新工事内容 : インバート新設

経過年数はR2.1月時点のもの

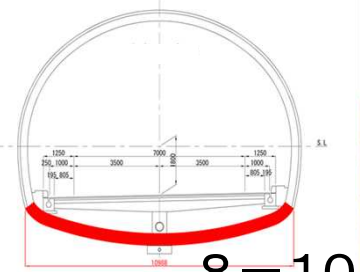
**優先整備区間**  
 磐越自動車道 会津若松IC～安田IC  
 (L=71km、うち対面通行区間 42km)



《トンネル変状状況》



《対策工(イメージ)》  
 盤膨れ対策としてのインバート新設

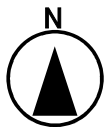


昼夜連続通行止めで施工した場合の  
 通行止め日数  
 龍ヶ嶽TN:約660日、鳥屋山TN:約460日  
 ⇒4車線化により、  
 工事に伴う通行止めが不要

**事業費：1,220億円**  
 <2IC間事業費：1,700億円>

# とうかいほくりく 東海北陸自動車道(白川郷~五箇山) しらかわごう ごかやま

<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)
  - 付加車線(事業中)
  - 並行現道の立ち往生箇所

東海北陸自動車道(白川郷~五箇山)

延長 : 15.2km

H30交通量 : 7,200台/日

積雪期の立ち往生実績(現道)

並行現道 : 国道156号

立ち往生発生回数 : 1回

立ち往生発生年月日 : 2014年12月17日 (約1時間)

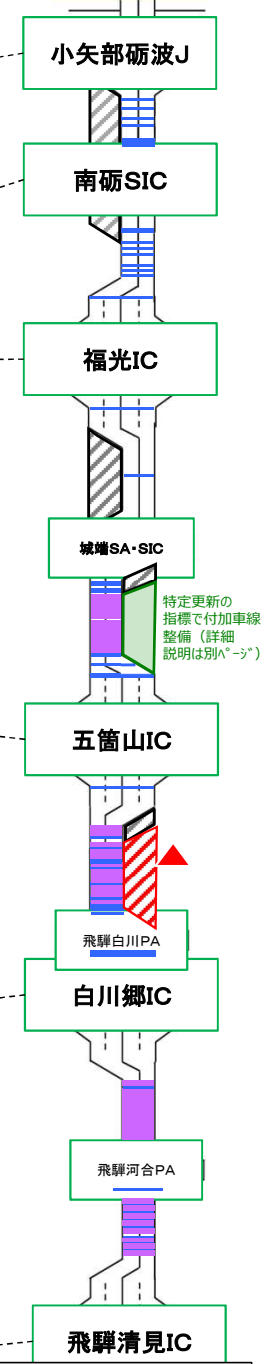
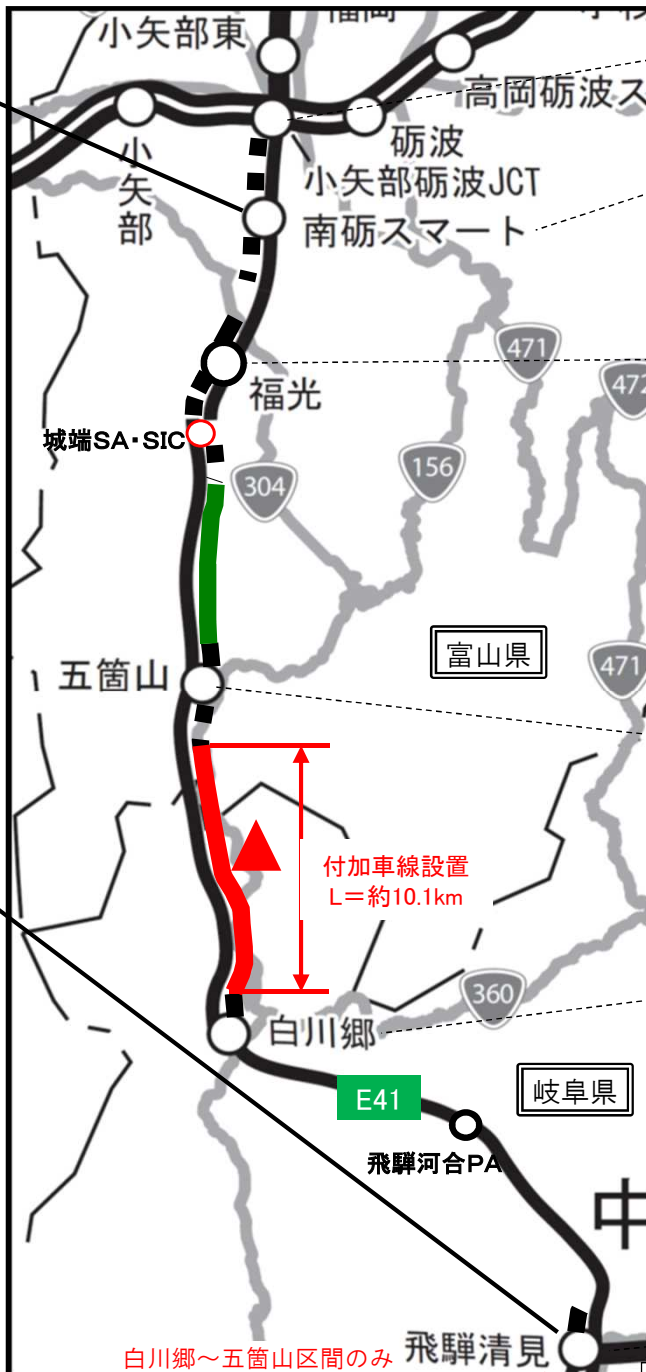


優先整備区間

とうかいほくりく 東海北陸自動車道

ひだきよみ 飛騨清見IC ~ なんと 南砺スマートIC

(L=64km、うち対面通行区間48km)



特定更新の指標で付加車線整備(詳細説明は別ページ)

付加車線設置 L=約10.1km

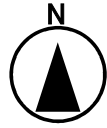
白川郷~五箇山区間のみ 事業費: 820億円

<210間事業費: 1,620億円>

- トンネル
- 橋梁
- 並行現道の課題箇所



# とうかいほくりく 東海北陸自動車道(五箇山～福光) <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

東海北陸自動車道(五箇山～福光)

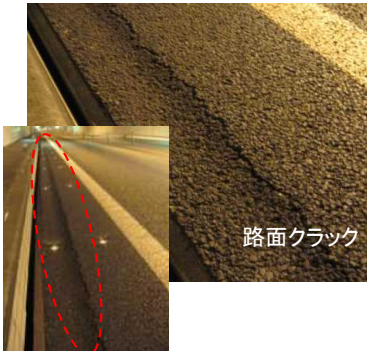
延長 : 16.3km  
H30交通量 : 7,800台/日

特定更新箇所の諸元

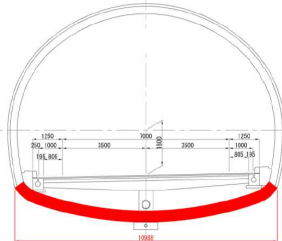
袴腰トンネル延長 : 5,932m  
城端トンネル延長 : 3,192m  
構造物経過年数 : 約19年  
更新工事内容 : インバート設置

経過年数はR2.1時点のもの

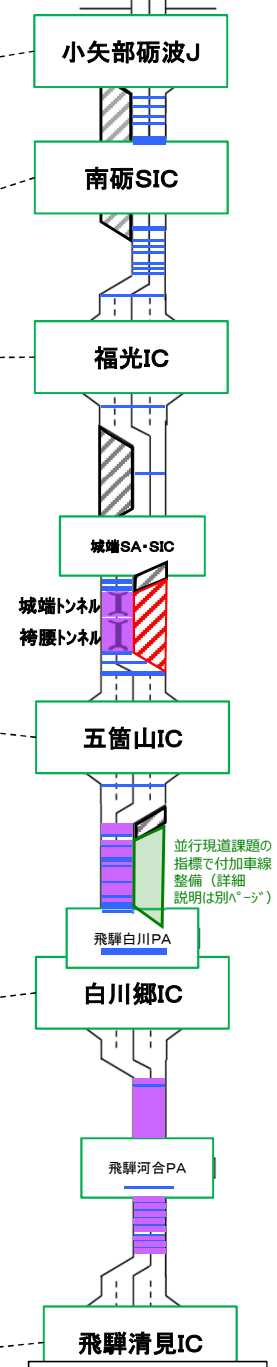
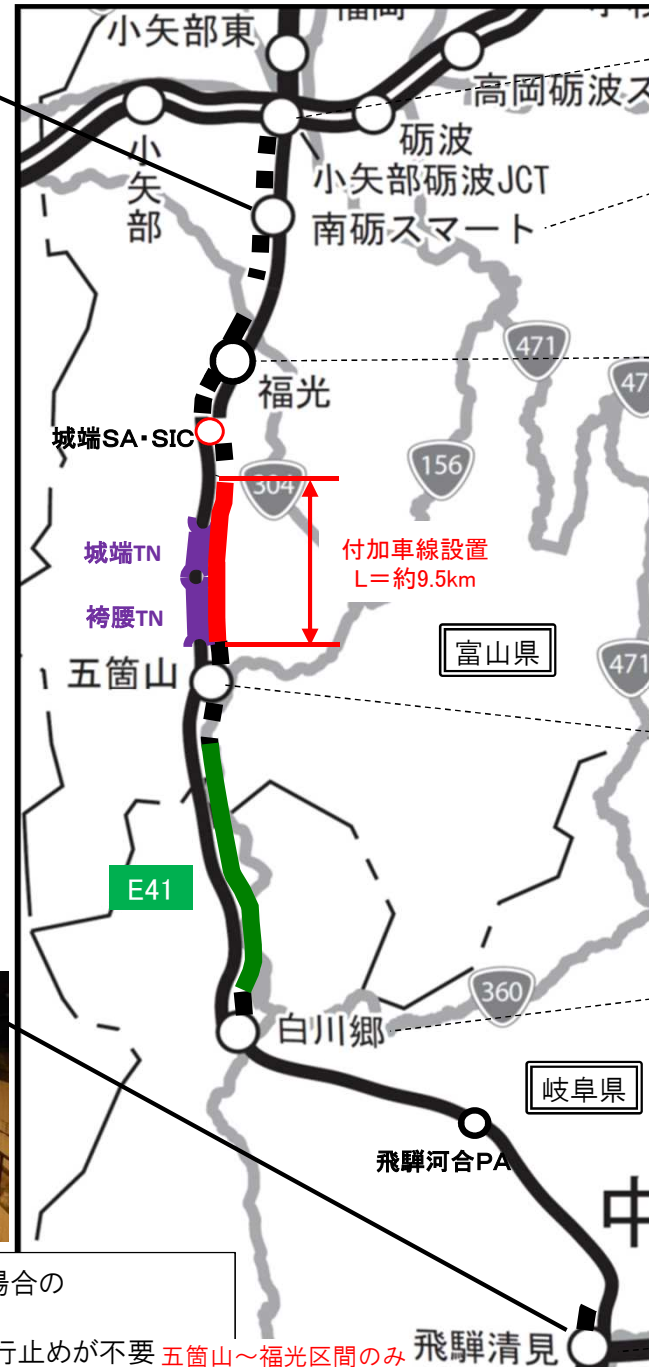
《トンネル変状》



《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施工した場合の  
通行止め日数 約150日  
⇒4車線化により、工事に伴う通行止めが不要

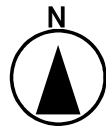
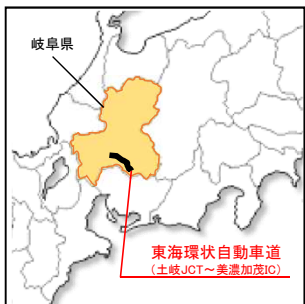


- トンネル
- 橋梁
- 特定更新箇所

五箇山～福光区間のみ  
**事業費：800億円**  
＜210間事業費：1,620億円＞

# 東海環状自動車道(土岐JCT~可児御嵩)

<時間信頼性(渋滞)>



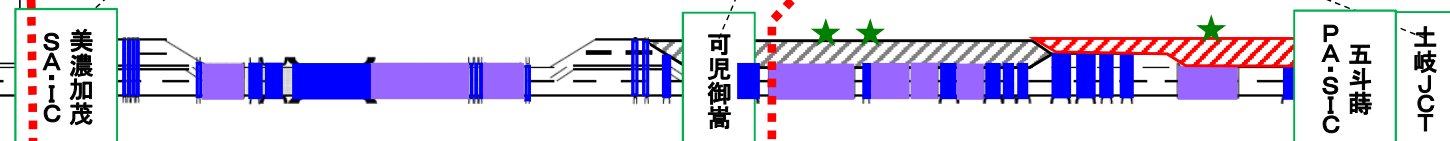
【凡例】

- 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

東海環状自動車道(土岐JCT~可児御嵩)

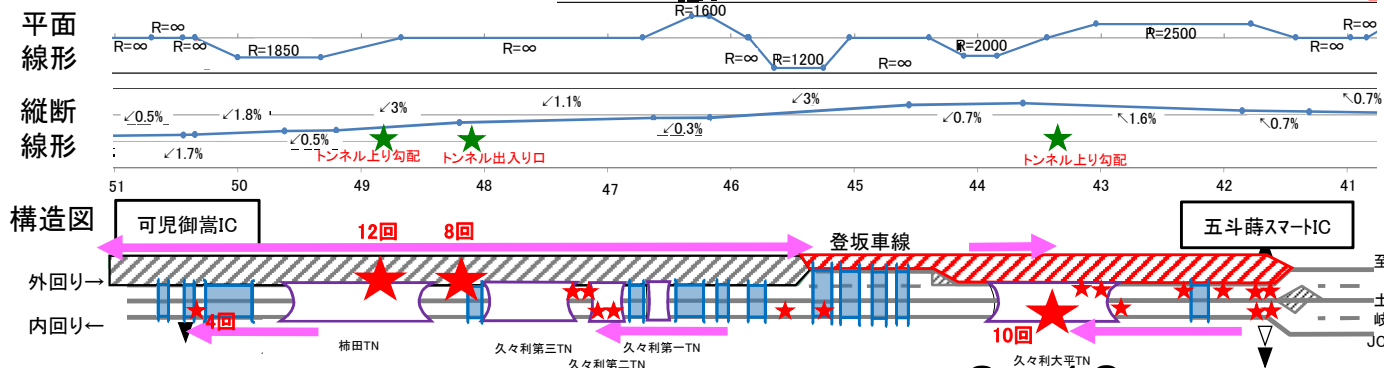
延長 : 10.5km  
H30交通量 : 12,700~14,500台/日  
渋滞回数 : 51回  
<H26-H30>

- トンネル
- 橋梁
- ボトルネック要因



交通量(台/日)	10,000	12,700	14,500
渋滞(回)	13	51	0

《道路構造と渋滞発生箇所》



《渋滞状況》



- 橋
- トンネル
- 主な速度低下箇所
- 主な渋滞箇所

事業費 : 340億円

<IC間事業費 : 340億円>

# 紀勢自動車道(大宮大台～紀勢大内山) <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(大宮大台～紀勢大内山)

延長 : 10.4km

H30交通量 : 7,900台/日

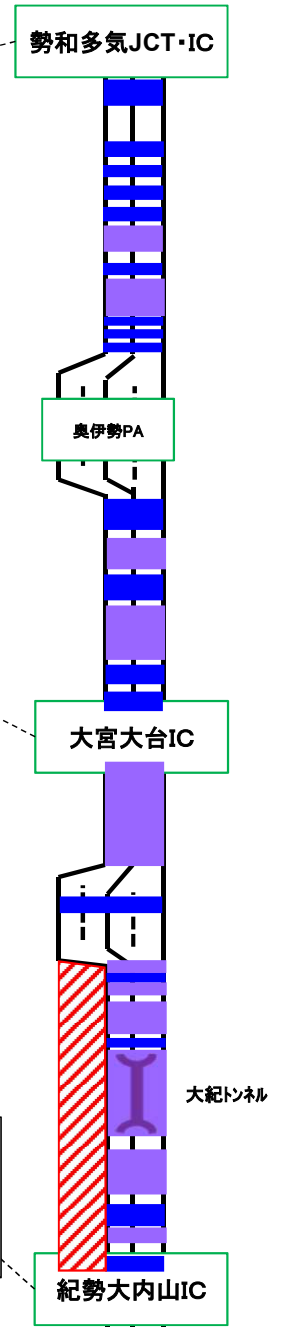
特定更新箇所の諸元

大紀トンネル延長 : 1,716m

構造物経過年数 : 約11年

更新工事内容 : インバート設置

経過年数はR2.1時点のもの



《トンネル変状》



《対策工(イメージ)》



・昼夜連続通行止めで施工した場合の  
通行止め日数 約170日  
⇒4車線化により、  
工事に伴う通行止めが不要

**事業費 : 380億円**  
<IC間事業費 : 530億円>

- トンネル
- 橋梁
- 特定更新箇所



# 舞鶴若狭自動車道(大飯高浜～小浜西)

<NWの代替性確保(並行現道課題)>



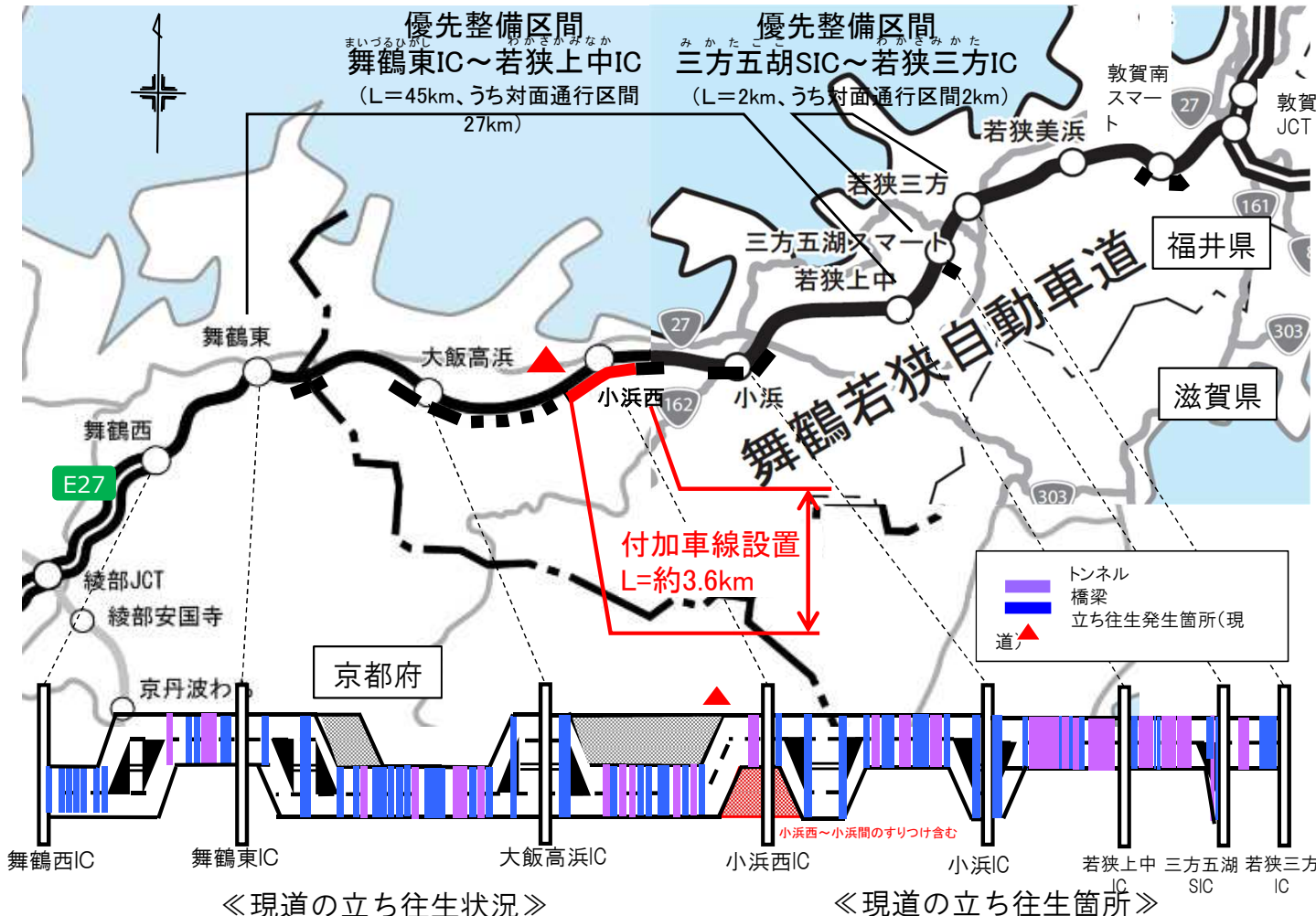
舞鶴若狭自動車道  
(大飯高浜IC～小浜西IC)

- 【凡例】
- 事業化箇所
  - 付加車線(設置済)
  - 付加車線(事業中)
  - 並行現道の立ち往生箇所

舞鶴若狭自動車道(大飯高浜～小浜西)  
 延長 : 11.5km  
 H30交通量 : 5,500台/日

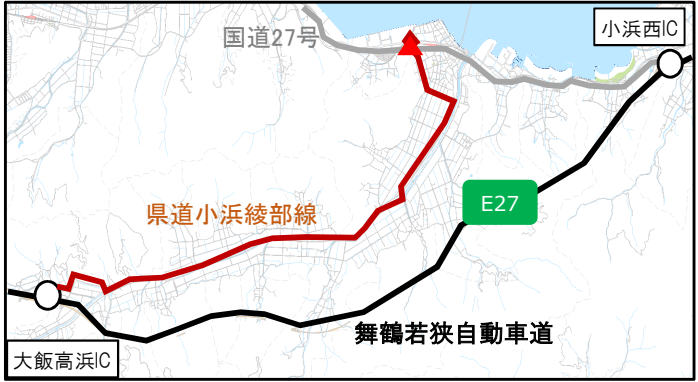
積雪期の立ち往生実績(現道)

並行現道 : 県道小浜綾部線  
 立ち往生発生回数 : 2回  
 立ち往生発生年月日 : 2017年2月10日  
 (約3時間)  
 2017年2月11日  
 (約2時間)



《現道の立ち往生状況》

《現道の立ち往生箇所》



**事業費 : 200億円**  
 <IC間事業費 : 200億円>

# はんわ いなみ 阪和自動車道(印南～みなべ)

<時間信頼性(渋滞)>



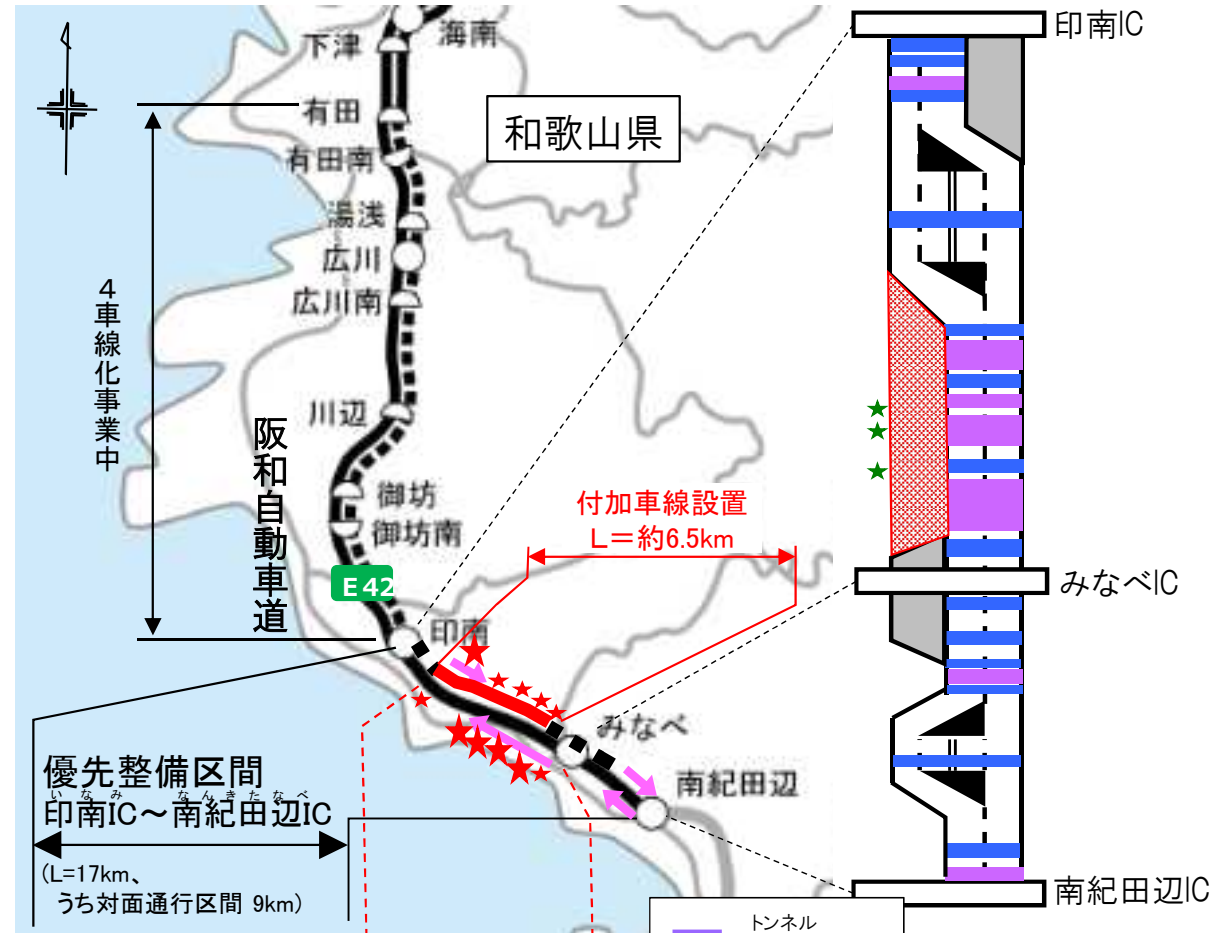
- 【凡例】
- 事業化箇所
  - 付加車線(設置済)
  - 付加車線(事業中)
  - 主な速度低下箇所
  - 主な渋滞箇所

阪和自動車道(印南～みなべ)

延長 : 11.6km

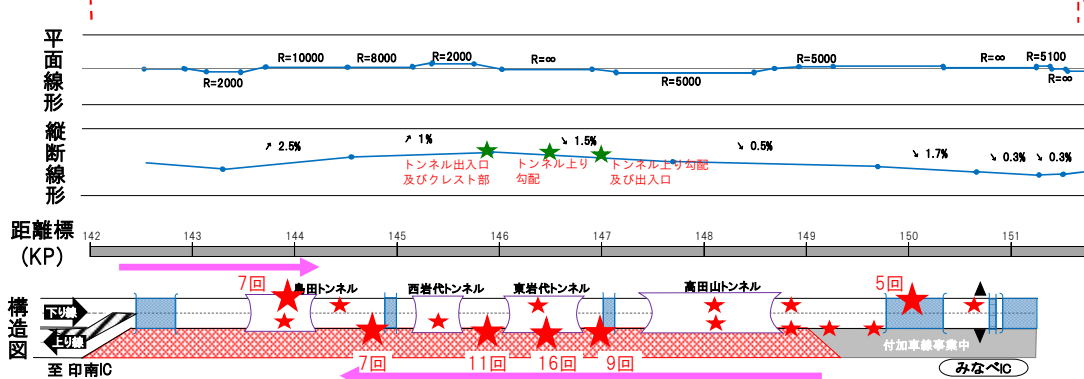
H30交通量 : 15,000台/日

渋滞回数 : 85回  
<H26-H30>



交通量(台/日)	渋滞(回)
15,000	85
13,800	30

## 《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：480億円

<IC間事業費：480億円>

# 米子自動車道(蒜山～江府)

<NWの代替性確保(積雪地かつ最急勾配)>



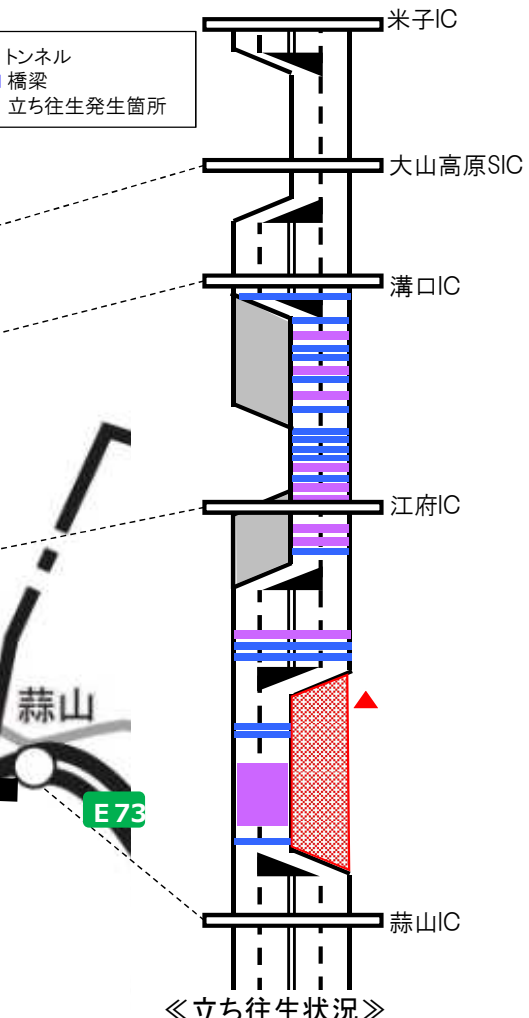
- 【凡例】
- ▬ 事業化箇所
  - ▬ 付加車線(設置済)
  - ▬ 付加車線(事業中)
  - ▲ 積雪地かつ最急勾配箇所

米子自動車道(蒜山～江府)

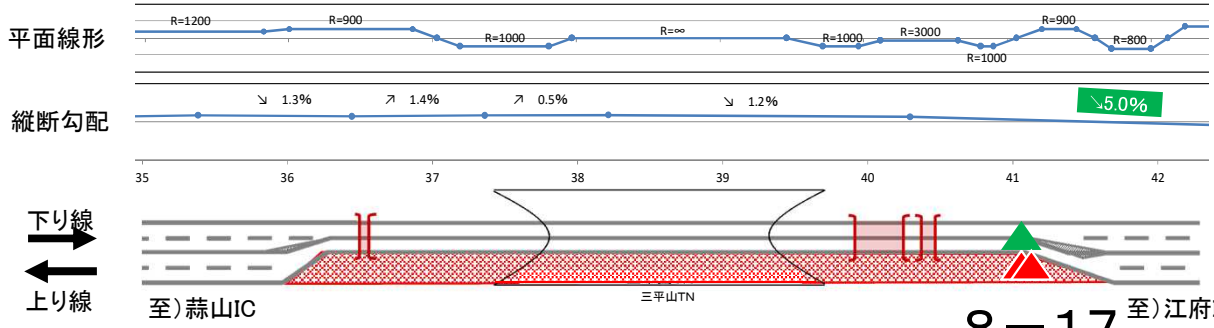
延長 : 15.3km  
 H30交通量 : 7,600台/日  
 最急縦断勾配 : 5.0%

積雪期の立ち往生実績

並行現道 : 国道482号線  
 立ち往生発生回数 : 2回  
 立ち往生発生日月日 : 2016年1月19日(1:21)  
 2017年1月23日(19:49)



《道路構造と立ち往生発生箇所》○は滞留～排除完了時間



- 優先整備区間  
蒜山IC～米子IC  
(L=33km、うち対面通行区間 13km)
- 付加車線設置  
L=約4.7km
- 凡例
- ▲ : 立ち往生発生箇所
  - ▲ : 最急勾配箇所
  - : トンネル
  - ▬ : 橋



事業費 : 約250億円  
 <IC間事業費 : 250億円>



# 徳島自動車道(土成～脇町)

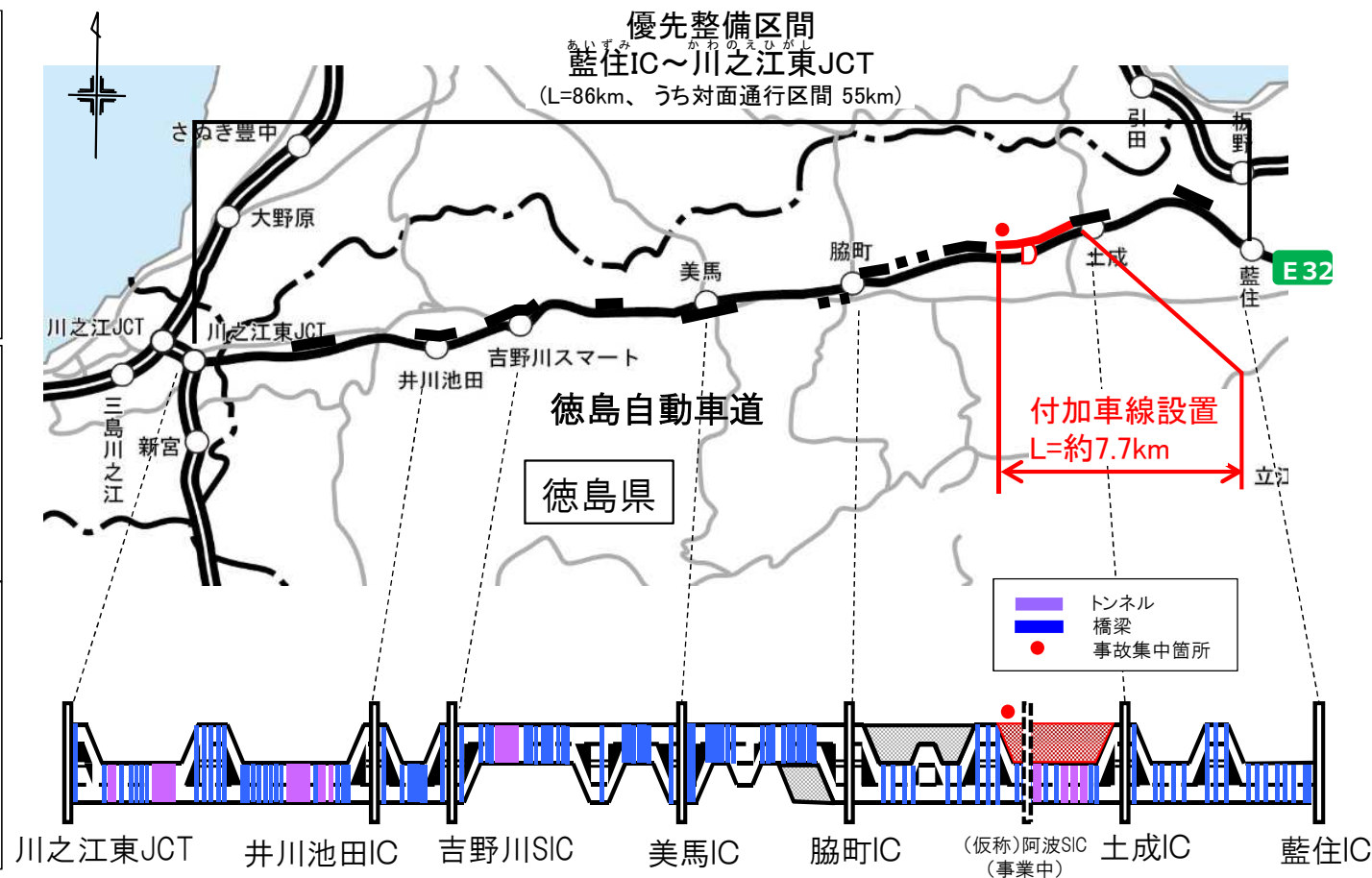
<事故防止>



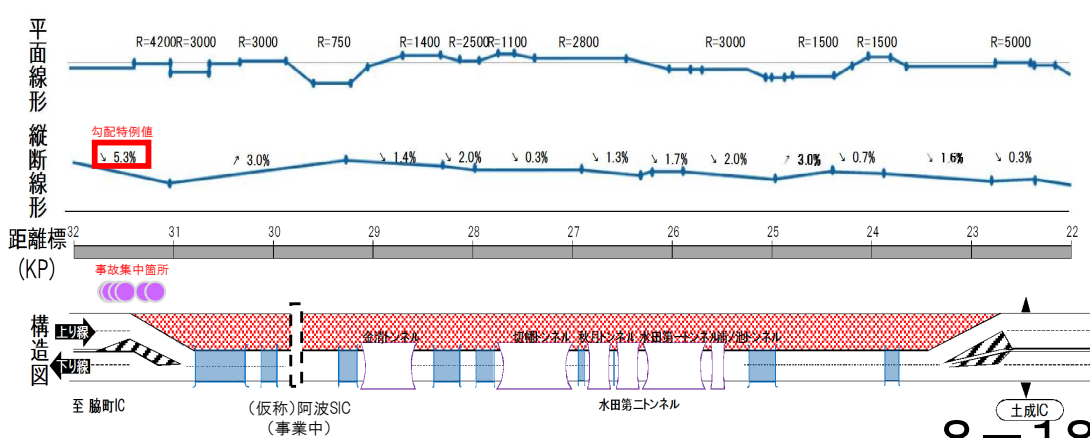
- 【凡例】
- 事業化箇所
  - ▬ 付加車線(設置済)
  - ▬ 付加車線(事業中)
  - 主な事故集中箇所

徳島自動車道 (土成～脇町)

延長	: 18.8km
H30交通量	: 10,000台/日
死傷事故数	: 11件
<small>&lt;H26-H30&gt;</small>	
死傷事故率	: 3.19件/億台km



## <<道路構造と事故発生箇所>>



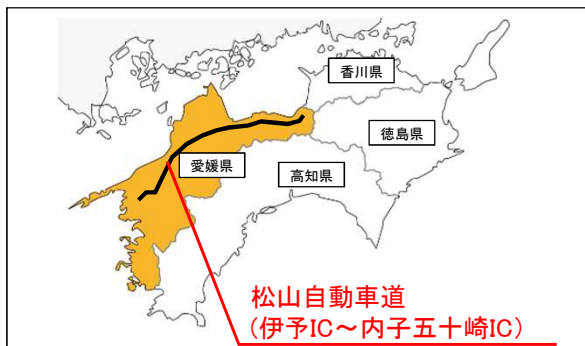
## <<事故写真>>



**事業費:460億円**  
<IC間事業費:460億円>

# まつやま いよ うちこい かざき 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
  - ▬ 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

松山自動車道(伊予～内子五十崎)

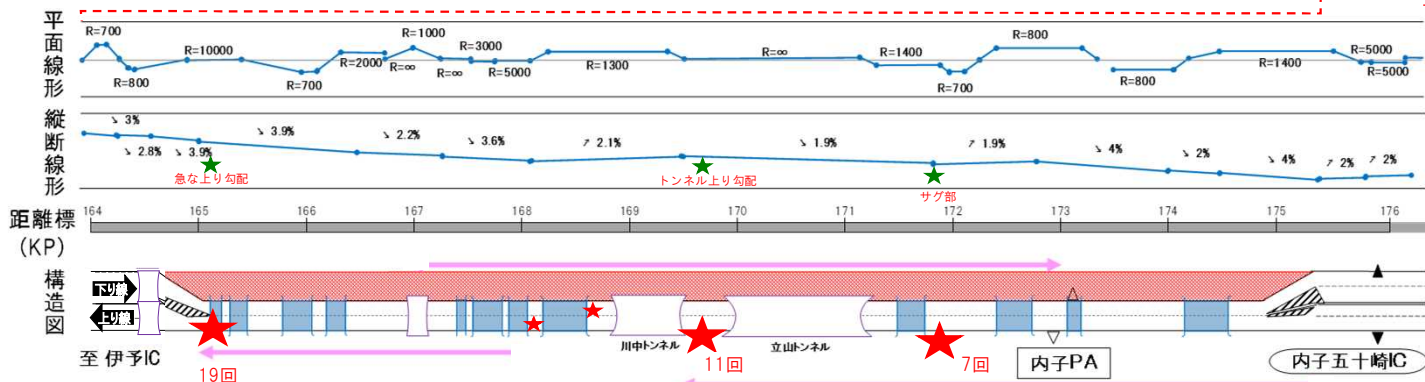
延長 : 24.0km

H30交通量 : 13,800台/日

渋滞回数 : 71回  
<H26-H30>



## 《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 : 600億円  
<IC間事業費 : 940億円>

# かごしま みやま いじゅういん 鹿児島道路(美山～伊集院)

<事故防止>



【凡例】

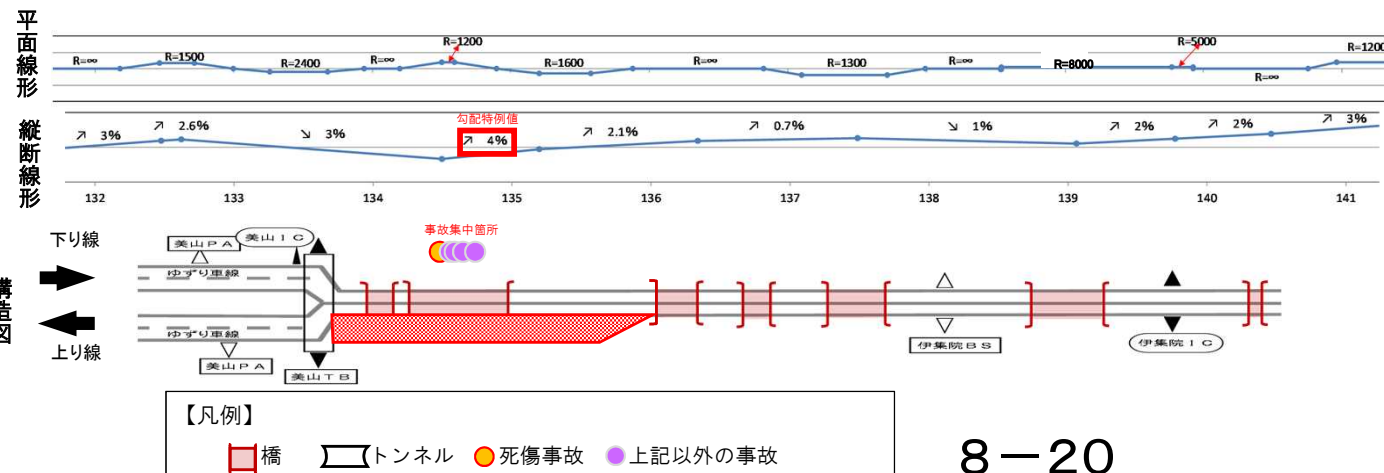
- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- 主な事故集中箇所

鹿児島道路(美山～伊集院)

延長 : 6.1km  
 H30交通量 : 11,700台/日  
 死傷事故件数 : 6件  
<H26-H30>  
 死傷事故率 : 6.06件/億台km



《道路構造と事故発生箇所》



《事故状況》



**事業費:140億円**  
<IC間事業費:330億円>