



令和2年3月31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）

課長補佐 久保（内線：38315）

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

① 有料道路事業の導入・変更関係

事業名	内容	事業主体	
一般国道4号 ひがしさいたま 東埼玉道路	そうか やしお 草加八潮IC・JCT ～浦和野田線IC	有料道路事業の 新規導入	NEXCO 東日本
一般国道468号 しゅとけんちゅうおうれんらく 首都圏中央連絡自動車道 こうそくよこはまかんじょうみなみせん (高速横浜環状南線)	かまり や とつか 釜利谷JCT～戸塚IC	有料道路事業費 の変更	NEXCO 東日本
一般国道468号 しゅとけんちゅうおうれんらく 首都圏中央連絡自動車道 よこはましょうなん (横浜湘南道路)	さかえ ふじさわ 栄IC・JCT～藤沢IC	有料道路事業費 の変更	NEXCO 東日本
一般国道475号 とうかいかんじょう 東海環状自動車道	ようろう ほくせい 養老IC～北勢IC	有料道路事業費 の変更	NEXCO 中日本

※1) 一般国道468号首都圏中央連絡自動車道については、財政投融資を活用

※2) 一般国道475号東海環状自動車道については、中京圏の新たな高速道路料金の導入に伴って実施

※3) 中京圏の新たな高速道路料金については、令和2年3月31日発表「中京圏の新たな高速道路料金について」を参照

② 6車線化関係(財政投融資の活用)

事業名	内容	事業主体	
しんめいしん 新名神高速道路	おおつ 大津JCT ～じょうよう 城陽JCT・IC	車線数の増 (6車線化)	NEXCO 西日本
しんめいしん 新名神高速道路	やわたきょうたなべ 八幡京田辺JCT・IC ～たかつき 高槻JCT・IC	車線数の増 (6車線化)	NEXCO 西日本

③ 4車線化関係(財政投融資の活用)

事業名	内容	事業主体	
どうとう 道東自動車道	しむかづぶ 占冠IC～トナムIC	車線数の増 (4車線化)	NEXCO 東日本
あきた 秋田自動車道※4	ゆだ よこて 湯田IC～横手IC	車線数の増 (4車線化)	NEXCO 東日本
じょうばん 常磐自動車道	なみえ みなみそうま 浪江IC～南相馬IC	車線数の増 (4車線化)	NEXCO 東日本

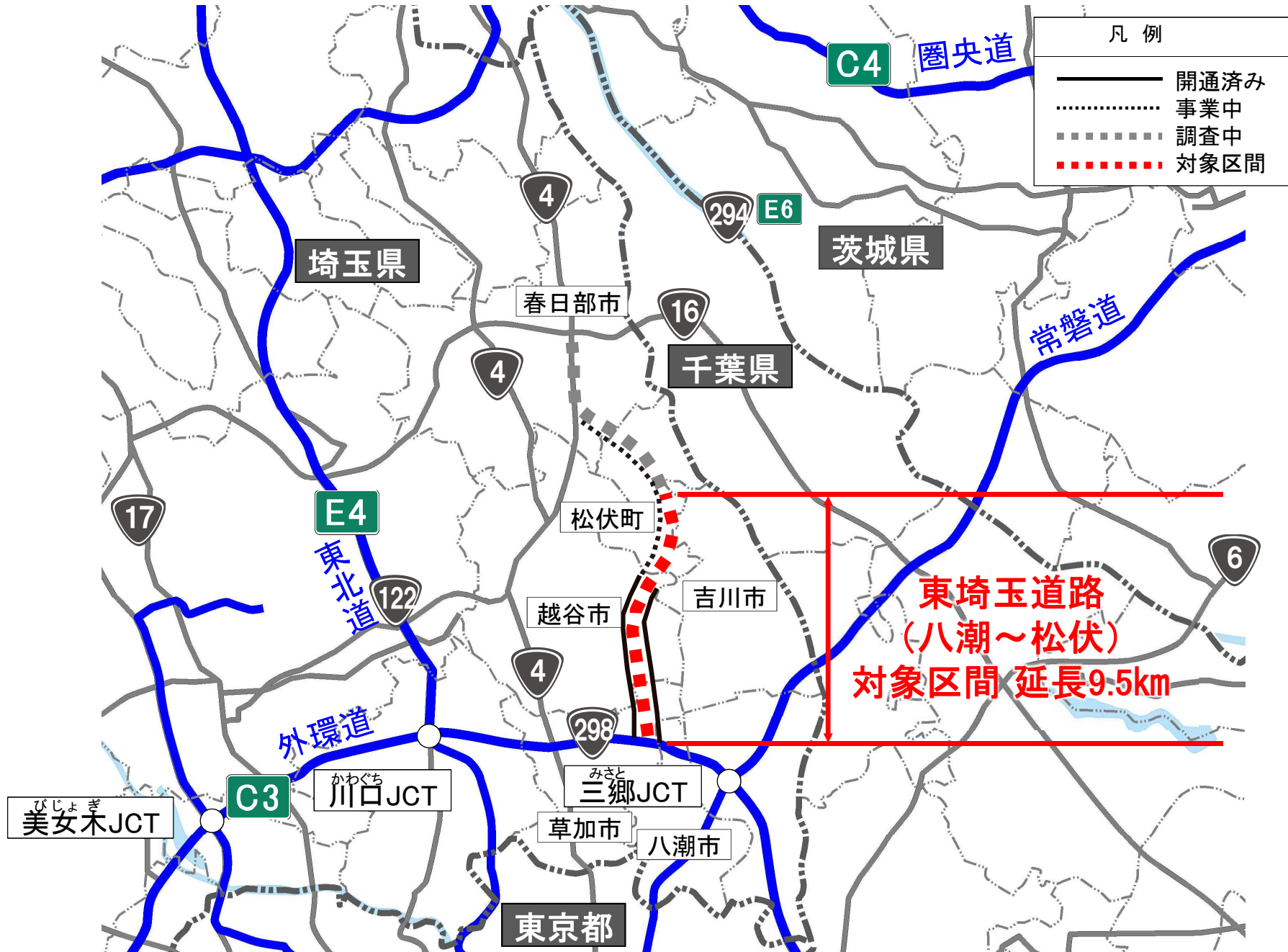
ばんえつ 磐越自動車道※4	あいづばんげ 会津坂下IC にしあいづ ～西会津IC	車線数の増 (4車線化)	NEXCO 東日本
ばんえつ 磐越自動車道※4	にしあいづ つがわ 西会津IC～津川IC	車線数の増 (4車線化)	NEXCO 東日本
とうかいほくりく 東海北陸自動車道	しらかわごう ごかやま 白川郷IC～五箇山IC	車線数の増 (4車線化)	NEXCO 中日本
とうかいほくりく 東海北陸自動車道※4	ごかやま ふくみつ 五箇山IC～福光IC	車線数の増 (4車線化)	NEXCO 中日本
一般国道475号 とうかいかんじょう 東海環状自動車道	と き 土岐JCT かにみたけ ～可児御高IC	車線数の増 (4車線化)	NEXCO 中日本
きせい 紀勢自動車道※4	おおみやおおだい 大宮大台IC きせいおおうちやま ～紀勢大内山IC	車線数の増 (4車線化)	NEXCO 中日本
まいづるわかさ 舞鶴若狭自動車道	おおいたかばま 大飯高浜IC おばまにし ～小浜西IC	車線数の増 (4車線化)	NEXCO 西日本
はんわ 阪和自動車道	いなみ 印南IC～みなべIC	車線数の増 (4車線化)	NEXCO 西日本
よなご 米子自動車道	ひるぜん こうふ 蒜山IC～江府IC	車線数の増 (4車線化)	NEXCO 西日本
とくしま 徳島自動車道	どなり わきまち 土成IC～脇町IC	車線数の増 (4車線化)	NEXCO 西日本
まつやま 松山自動車道	いよ 伊予IC うちこいかざき ～内子五十崎IC	車線数の増 (4車線化)	NEXCO 西日本
一般国道3号 みなみきゅうしゅう 南九州西回り自動車道 (かごしま 鹿児島道路)	みやま いじゅういん 美山IC～伊集院IC	車線数の増 (4車線化)	NEXCO 西日本

※4) 長期通行規制が予定されている大規模修繕箇所(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)

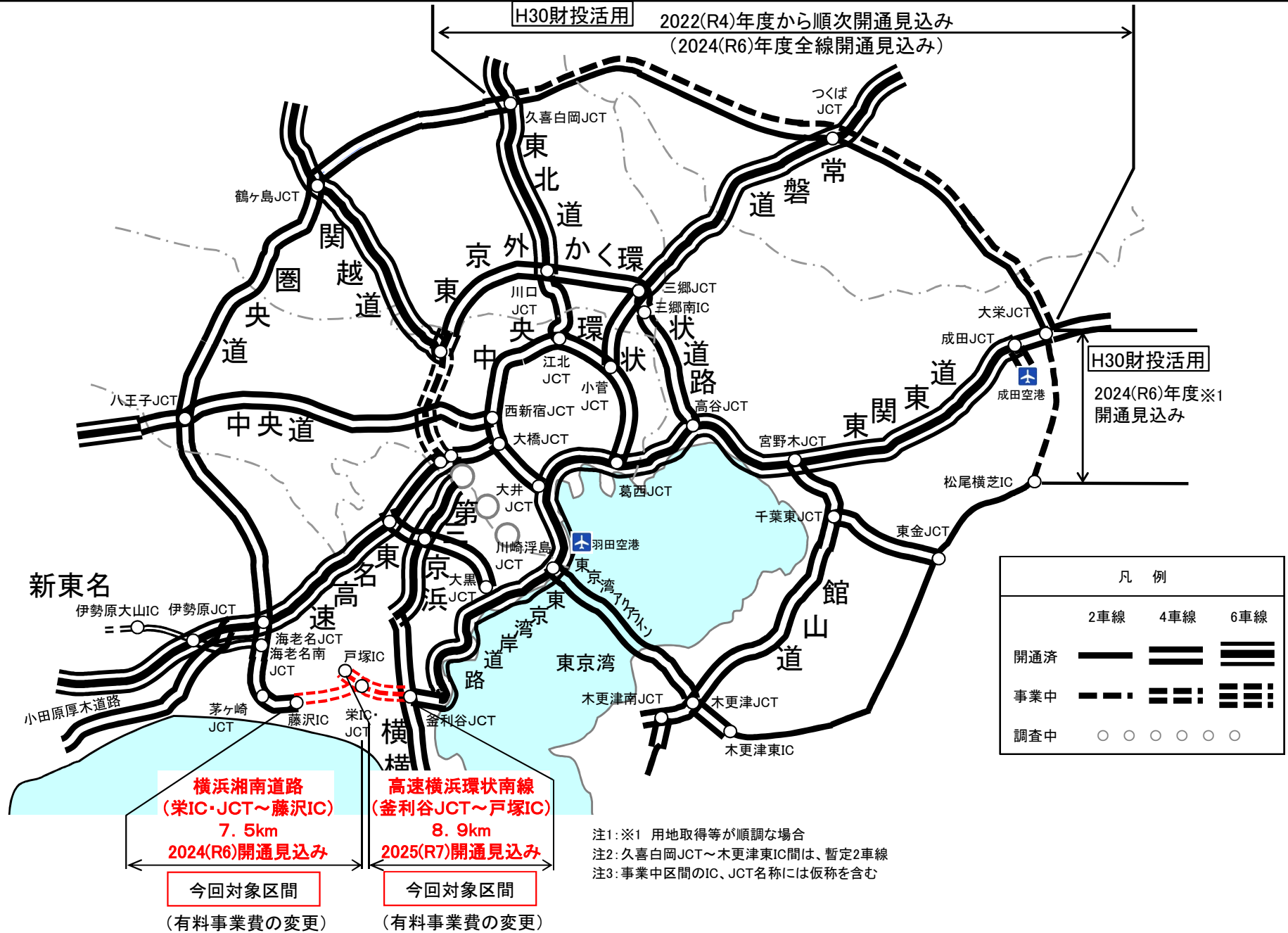
④ その他

事業名	内容	事業主体
としんかんじょう 首都高速都心環状線	たけばし えどばし 竹橋・江戸橋JCT 付近	日本橋区間の 地下化

一般国道4号東埼玉道路(草加八潮IC・JCT～浦和野田線IC)[有料道路事業の新規導入]



一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (釜利谷JCT~戸塚IC、栄IC・JCT~藤沢IC) [有料事業費の変更]



成長力を強化する物流ネットワークの強化等のための高速道路の整備

※記者発表「経済対策に基づく財政投融資の要求について」
令和元年12月13日

財政投融資を活用して、

- ① 生産性の向上のための新名神高速道路の6車線化整備の加速
- ② 暫定2車線区間の機能強化による安全性・信頼性の向上 等を行う。

事業スキーム

超長期（30年等）
・固定等の財政融資
1. 67兆円の追加

（機構：1. 41兆円
会社：0. 26兆円）

（財投活用による効果）

機構：1. 0兆円程度の
金利負担の軽減
会社：建設等に伴うコストの
低減

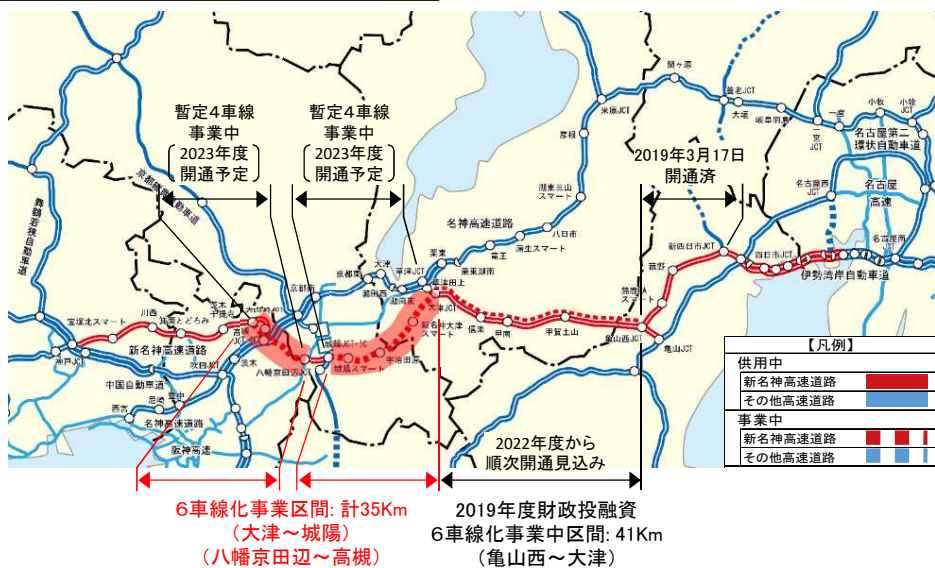
計1. 3兆円程度の事業を実施

（財投活用による整備予定箇所）

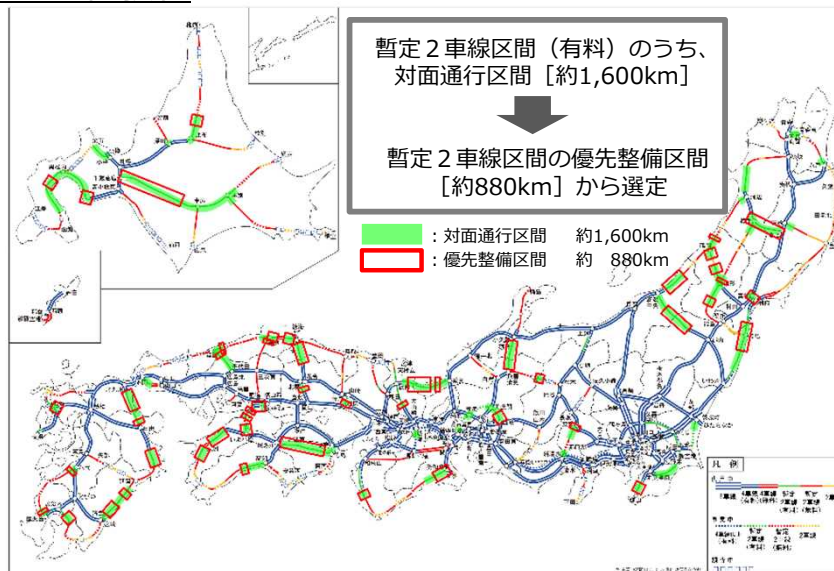
- 新名神(大津～城陽、八幡京田辺～高槻)の6車線化
- 暫定2車線区間における4車線化等の実施
- 大都市圏環状道路の整備促進
- 更新事業の実施

事業(例)

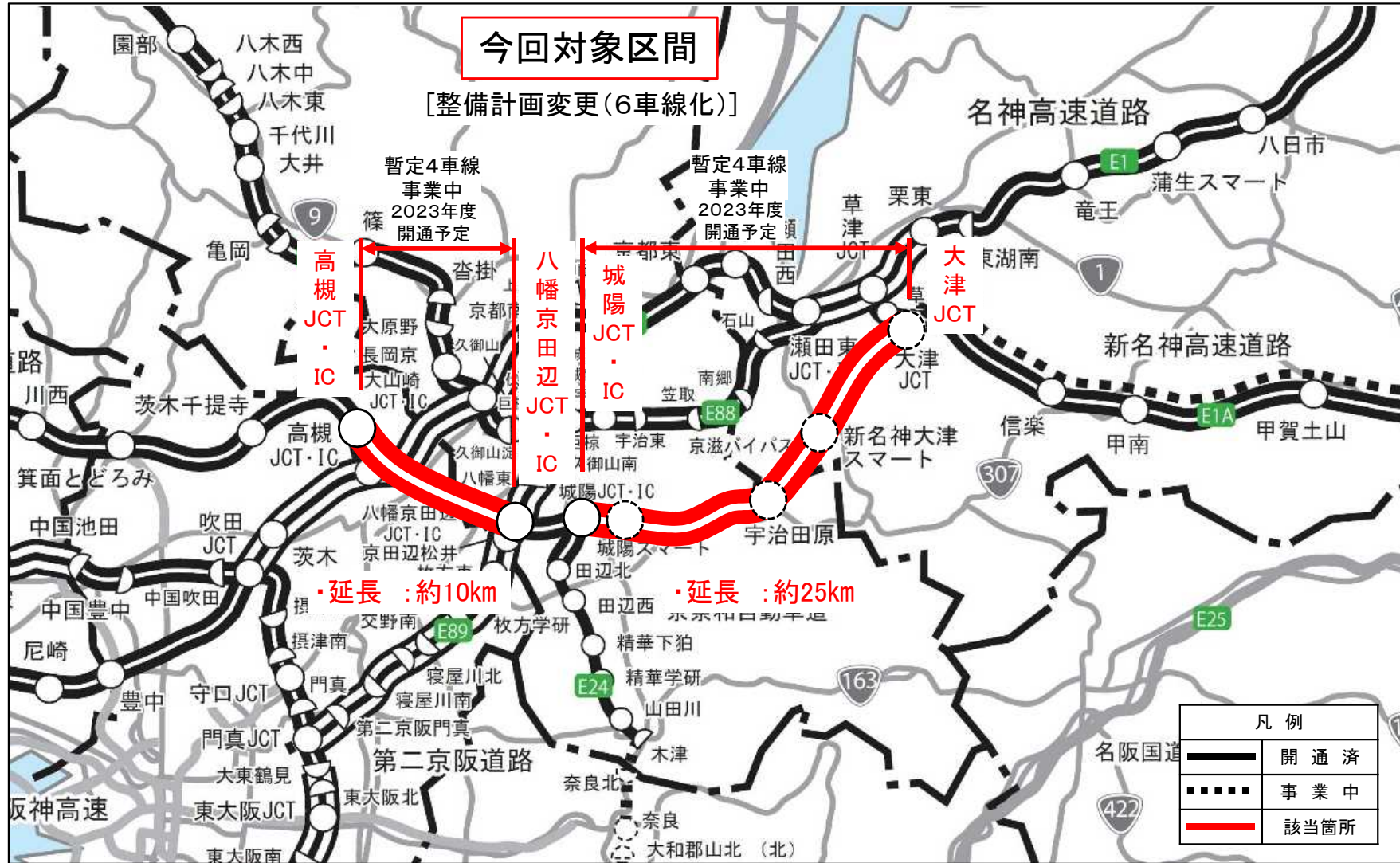
日本の物流の大動脈である新名神の6車線化を加速し、三大都市圏をつなぐネットワークを強化（令和元年度補正予算により実施）



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車線化による機能強化



近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT~城陽JCT・IC、 八幡京田辺JCT・IC~高槻JCT・IC) [車線数の増(6車線化)]



4車線化実施箇所

優先整備区間
(約880km)



・道東道
(占冠～トマム)
延長約20km

・米子道
(蒜山～江府)
延長約5km

・東北北陸道
(白川郷～五箇山)
延長約10km

・東北北陸道
(五箇山～福光)
延長約10km

・舞若道
(大飯高浜～小浜西)
延長約4km

・秋田道
(湯田～横手)
延長約8km

・磐越道
(西会津～津川)
延長約9km

・磐越道
(会津坂下～西会津)
延長約7km

・常磐道
(浪江～南相馬)
延長約2km

・松山道
(伊予～内子五十崎)
延長約10km

・東海環状
(土岐J～可児御嵩)
延長約4km

・紀勢道
(大宮大台～紀勢大内山)
延長約6km

・鹿児島道路
(美山～伊集院)
延長約2km

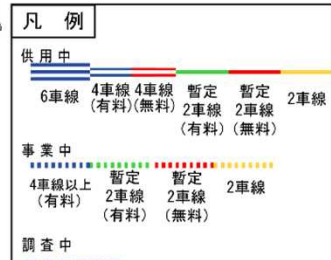
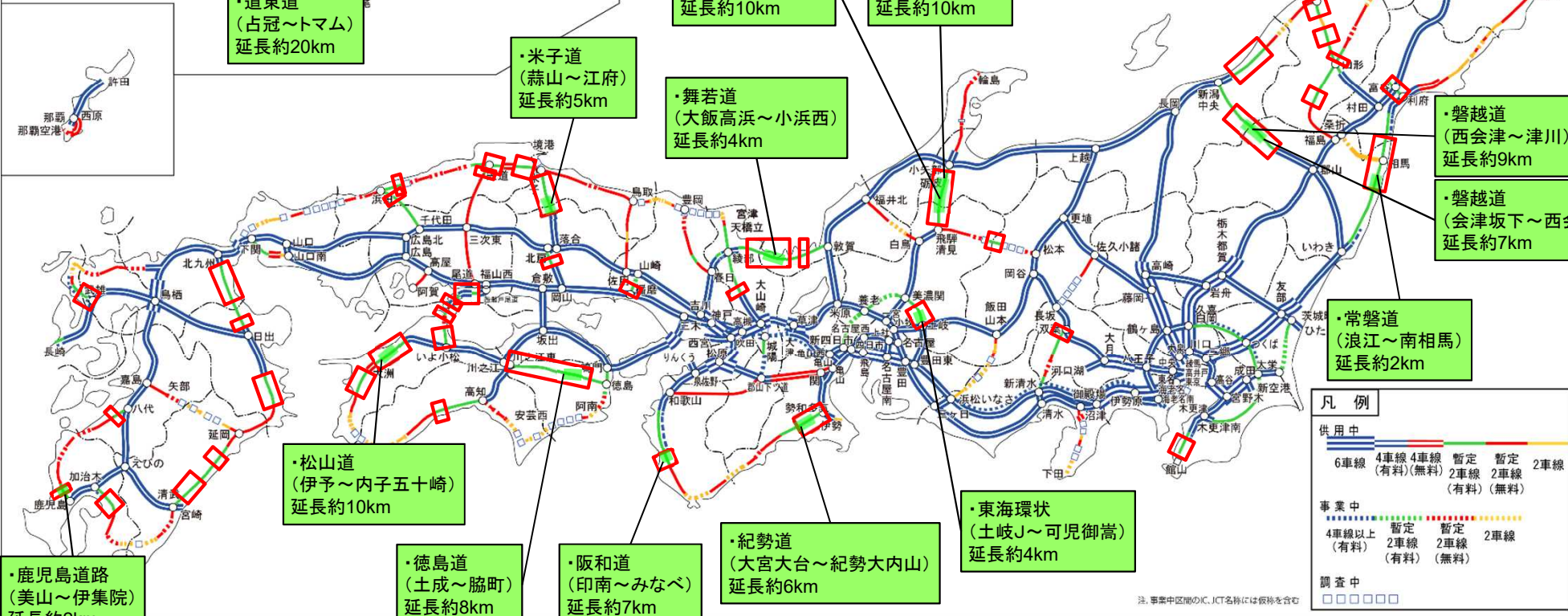
・徳島道
(土成～脇町)
延長約8km

・阪和道
(印南～みなべ)
延長約7km

	高速道路の供用延長		
	うち暫定2車線	対面通行区間	
計	11,960km	4,432km(約4割)	約3,100km
うち有料	9,551km	2,541km(約3割)	約1,600km*
うち無料	2,409km	1,891km(約8割)	約1,500km

※公社延長除く

4車線化実施箇所
※延長は設置予定延長



注: 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む

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

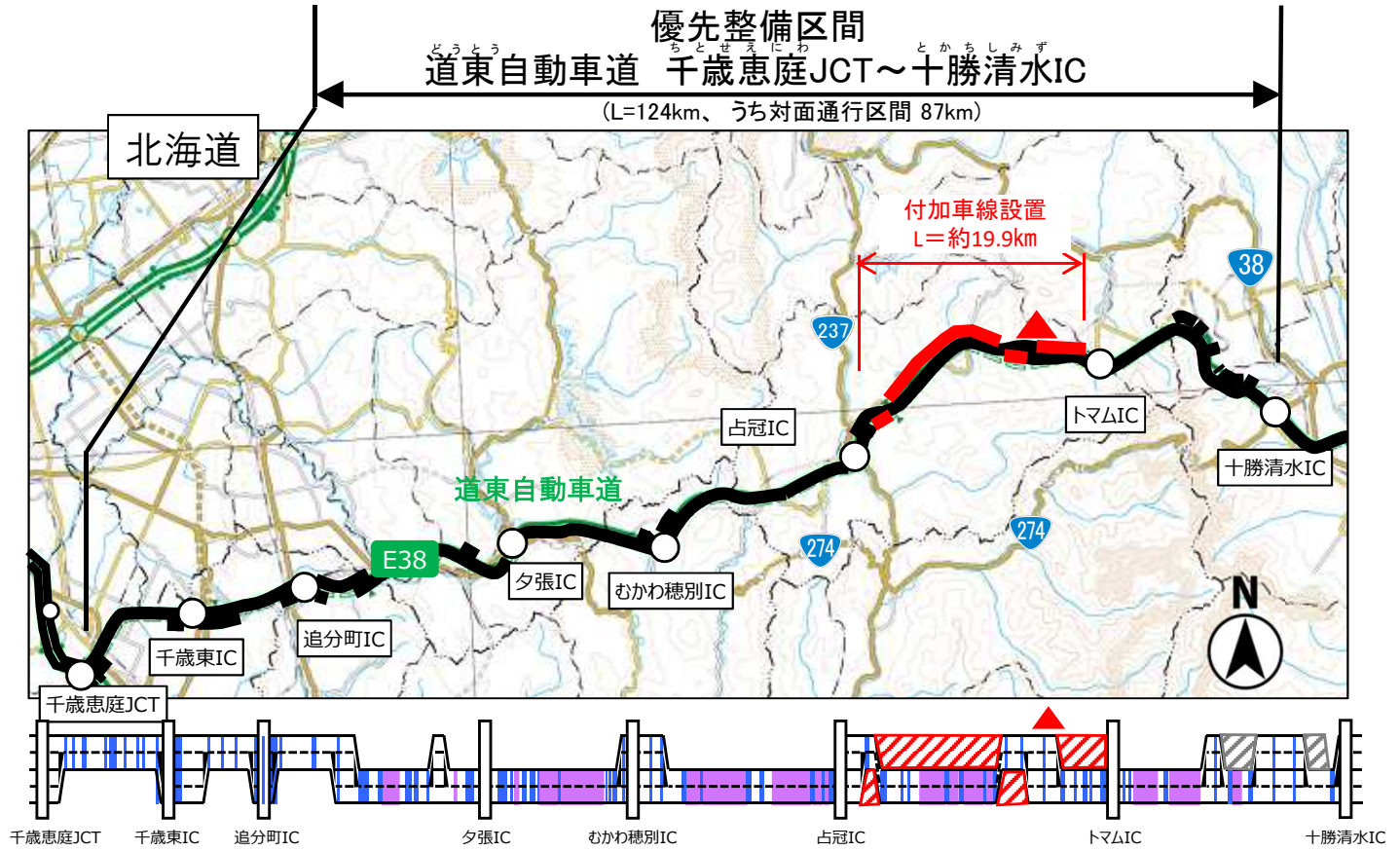
積雪期の立ち往生実績(現道)

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)



《現道での立ち往生状況》



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IC～横手IC)

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

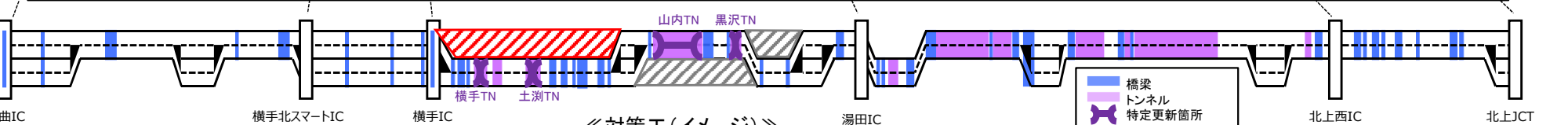
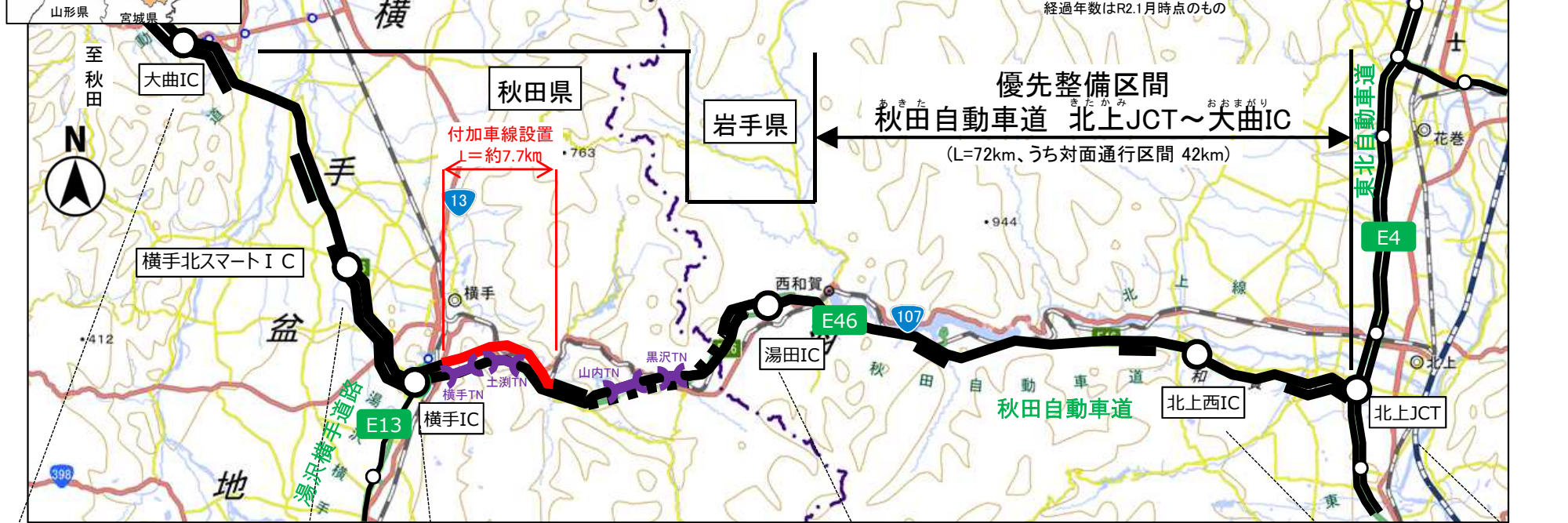
構造物経過年数 : 24年

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】

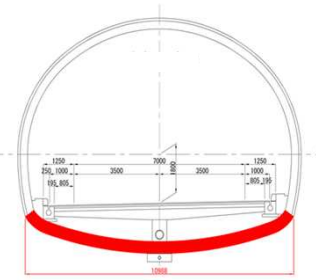
- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- トンネル
- 特定更新箇所



《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



昼夜連続通行止めで施工した場合の
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

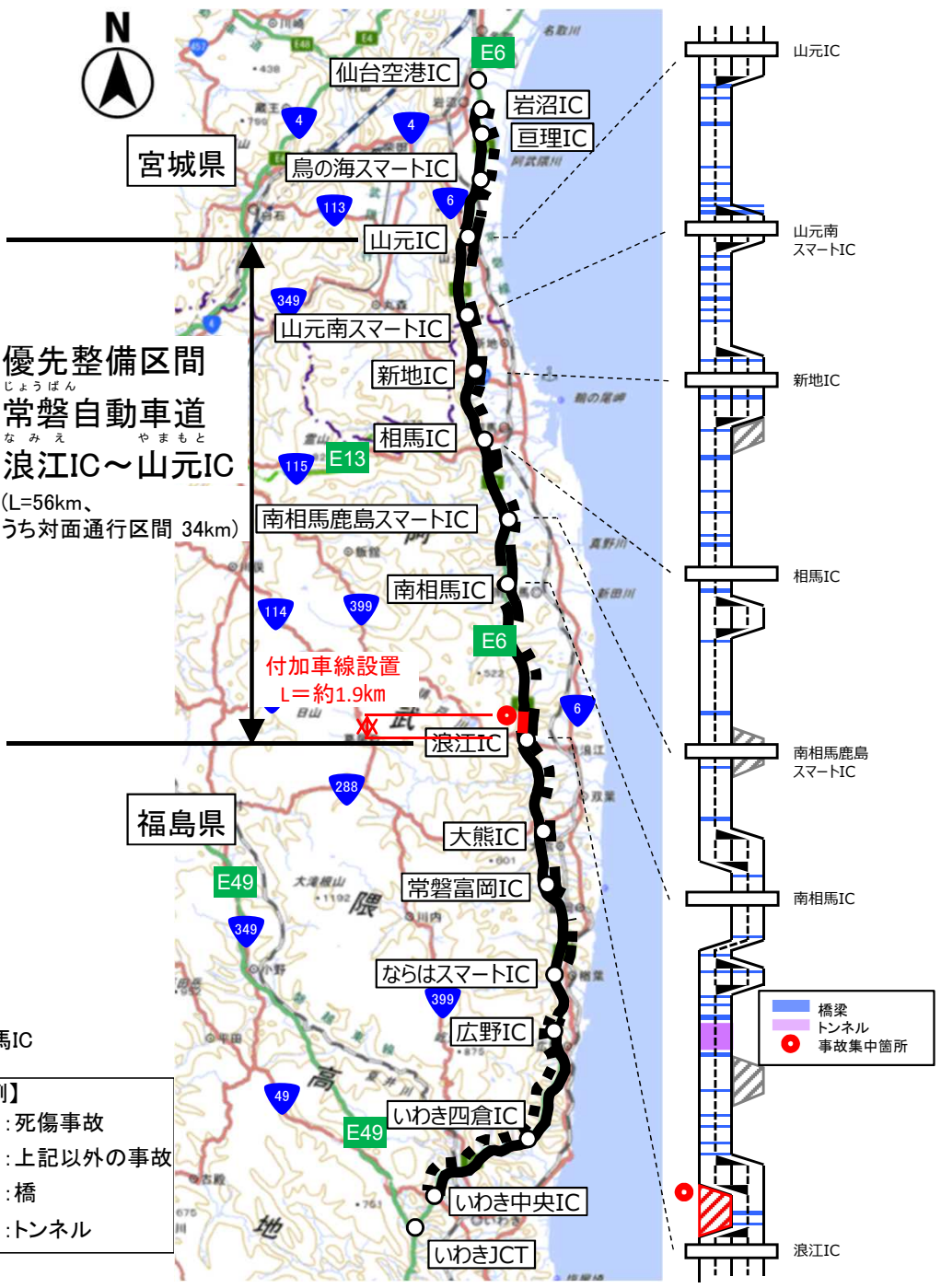
常磐自動車道(浪江～南相馬)

<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

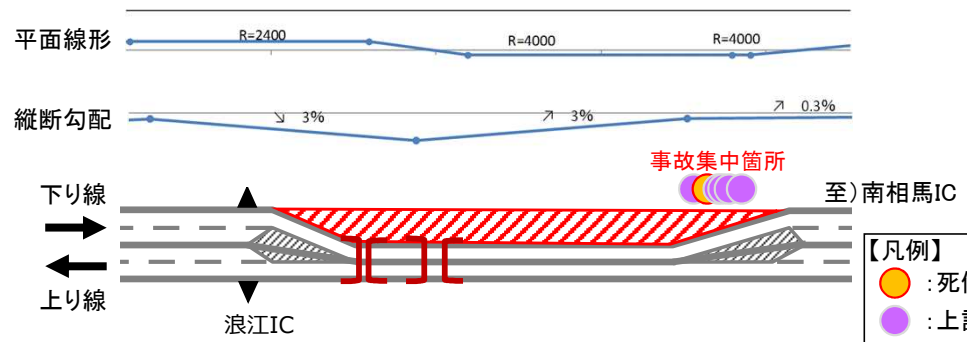


《事故状況》



- 【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

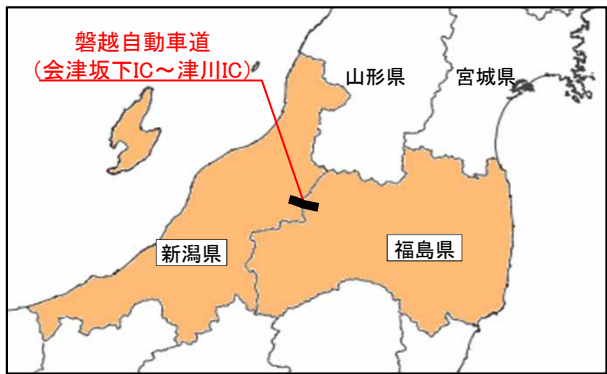
《道路構造と事故発生箇所の関係》



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

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

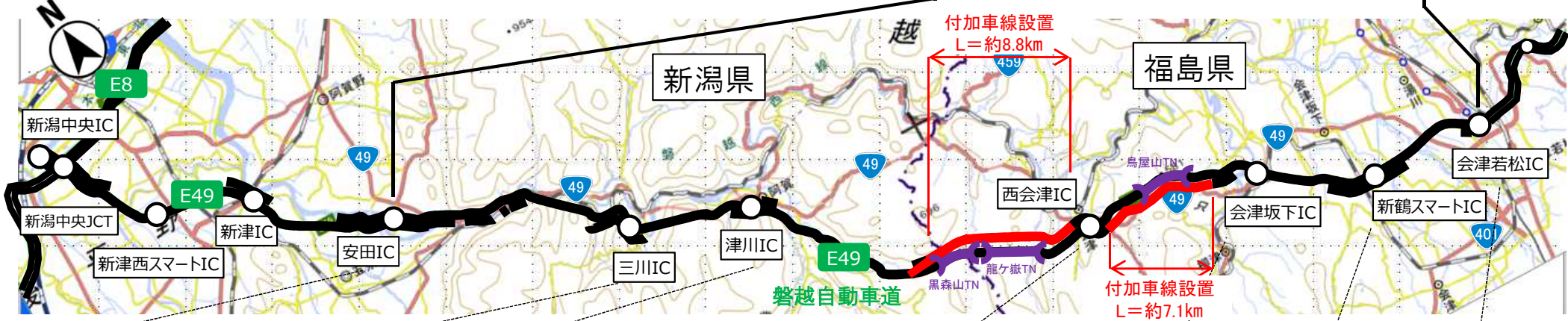
- 【凡例】**
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - トンネル
 - 特定更新箇所

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

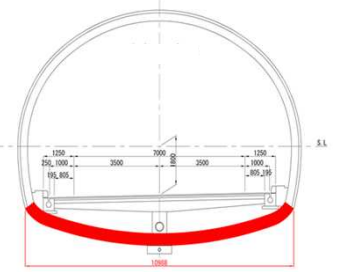
優先整備区間
磐越自動車道 会津若松IC～安田IC
 (L=71km、うち対面通行区間 42km)



《トンネル変状状況》



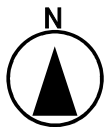
《対策工(イメージ)》
 盤膨れ対策としてのインバート新設



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

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)

《現道の立ち往生箇所》

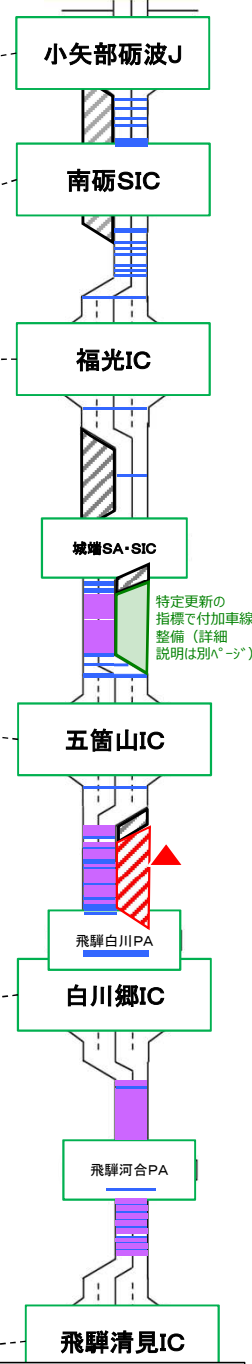
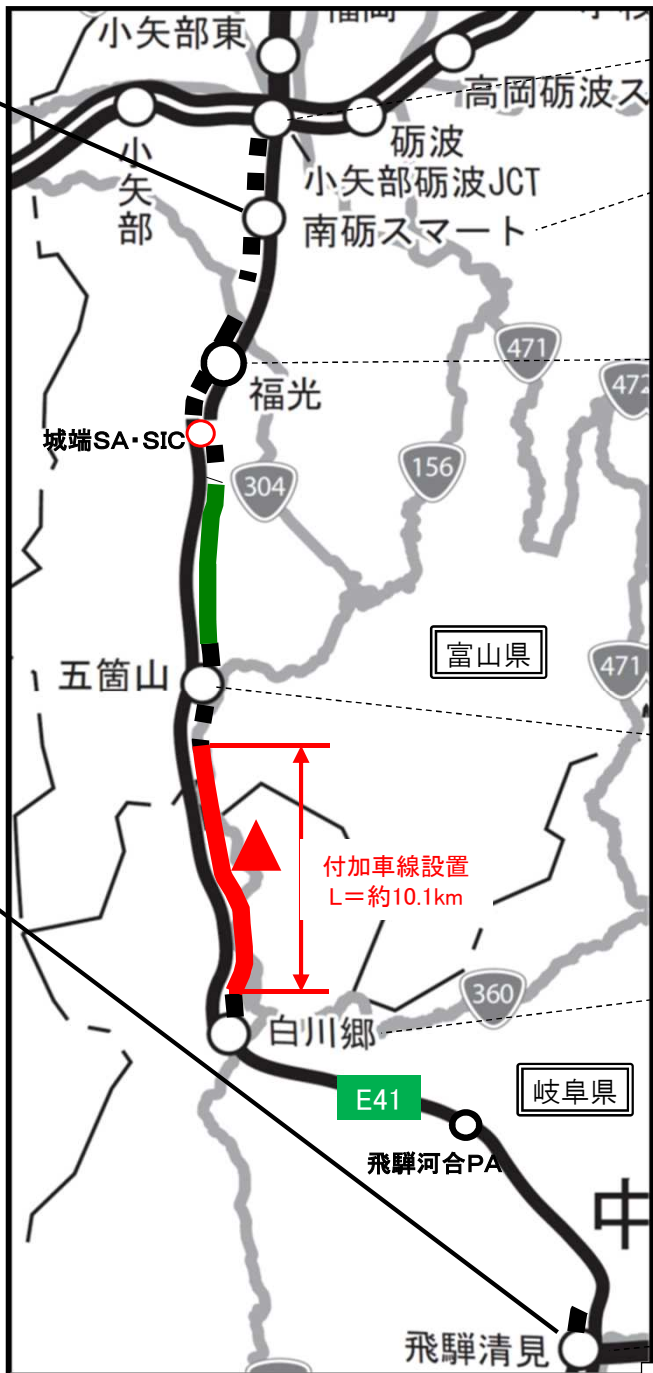


優先整備区間

とうかいほくりく 東海北陸自動車道

ひだきよみ 飛騨清見IC ~ なんと 南砺スマートIC

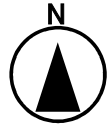
(L=64km、うち対面通行区間48km)



特定更新の指標で付加車線整備(詳細説明は別ページ)

- 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)

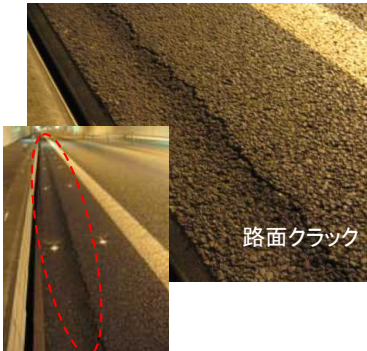
延長 : 16.3km
H30交通量 : 7,800台/日

特定更新箇所の諸元

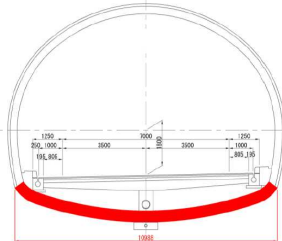
袴腰トンネル延長 : 5,932m
城端トンネル延長 : 3,192m
構造物経過年数 : 約19年
更新工事内容 : インバート設置

経過年数はR2.1時点のもの

《トンネル変状》

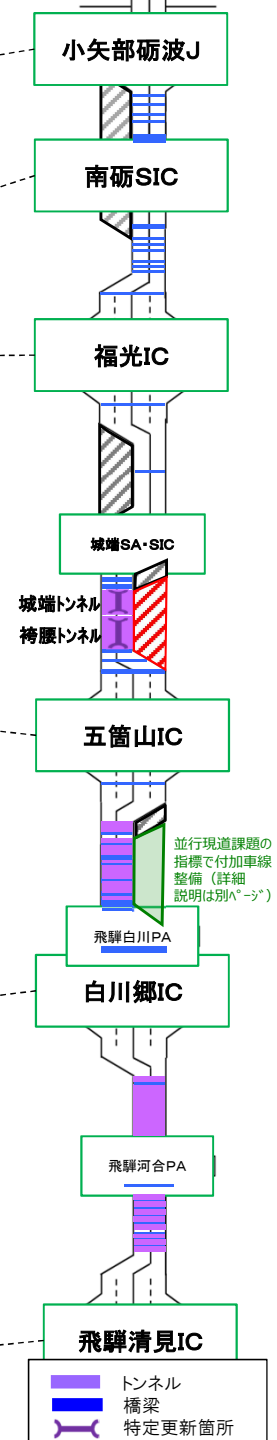
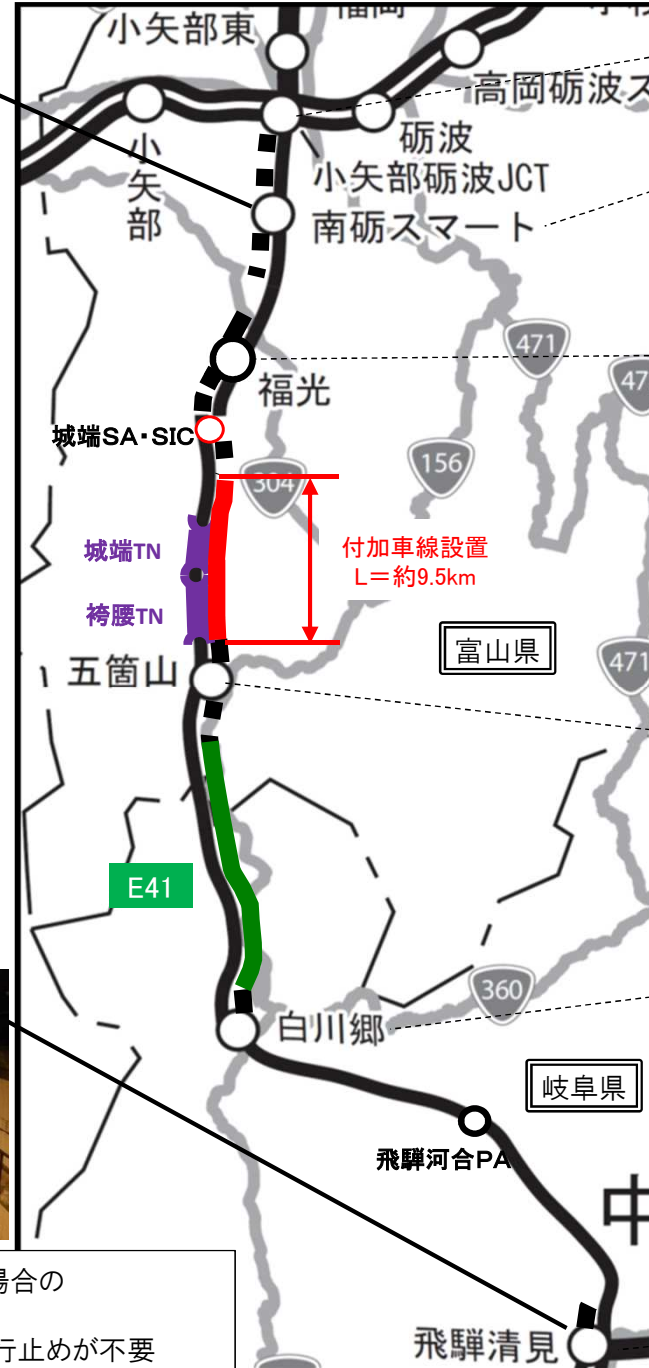


《対策工(イメージ)》
盤膨れ対策としてのインバート設置



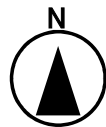
・昼夜連続通行止めで施工した場合の
通行止め日数 約150日
⇒4車線化により、工事に伴う通行止めが不要

優先整備区間
東海北陸自動車道
飛騨清見IC～南砺スマートIC
(L=64km、うち対面通行区間48km)



とうかいかんじょう 東海環状自動車道(ととき 土岐JCT~かのみたけ 可児御嵩)

<時間信頼性(渋滞)>



優先整備区間
とうかいかんじょう
東海環状自動車道
ととき みのかも
土岐JCT~美濃加茂
(L=20km
うち、対面通行区間 10km)

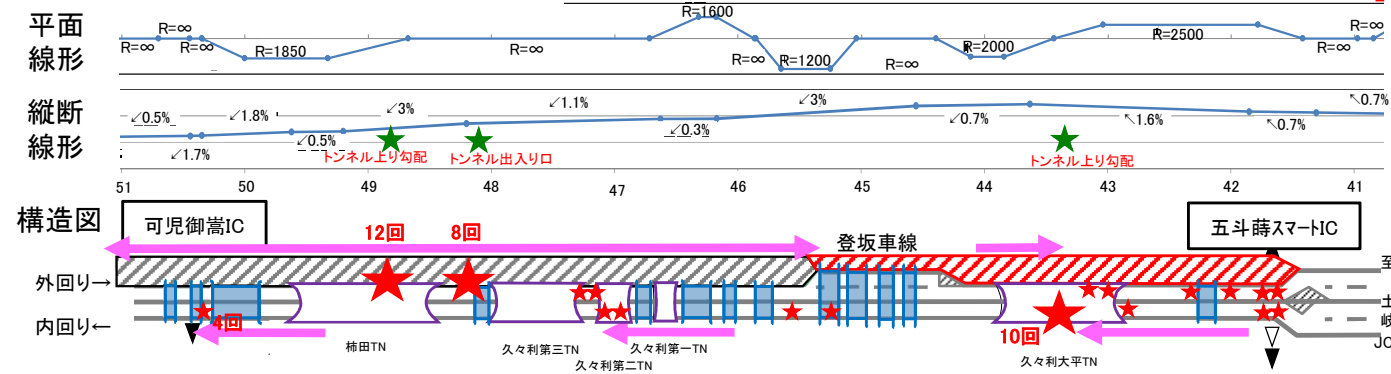
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - 主な速度低下箇所
 - 主な渋滞箇所

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》

- 【凡例】
- 橋
 - トンネル
 - 主な速度低下箇所
 - 主な渋滞箇所



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

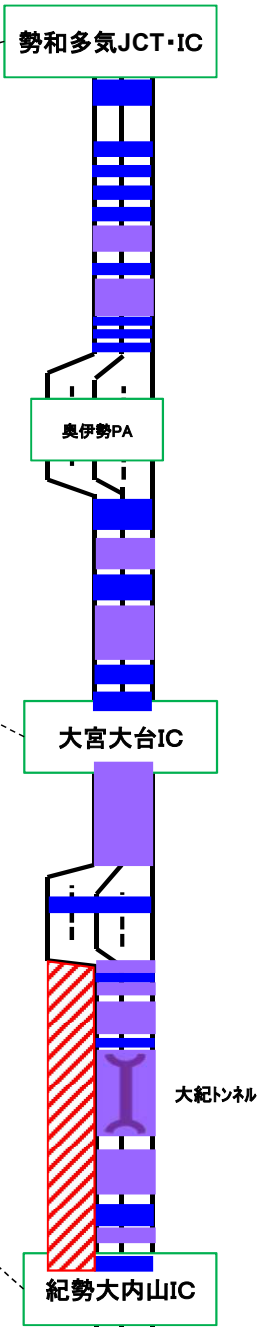
特定更新箇所の諸元

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

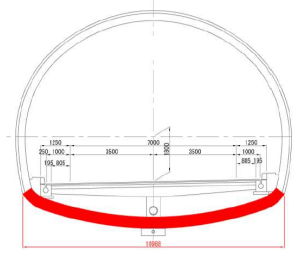


《トンネル変状》



《対策工(イメージ)》

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170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

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】

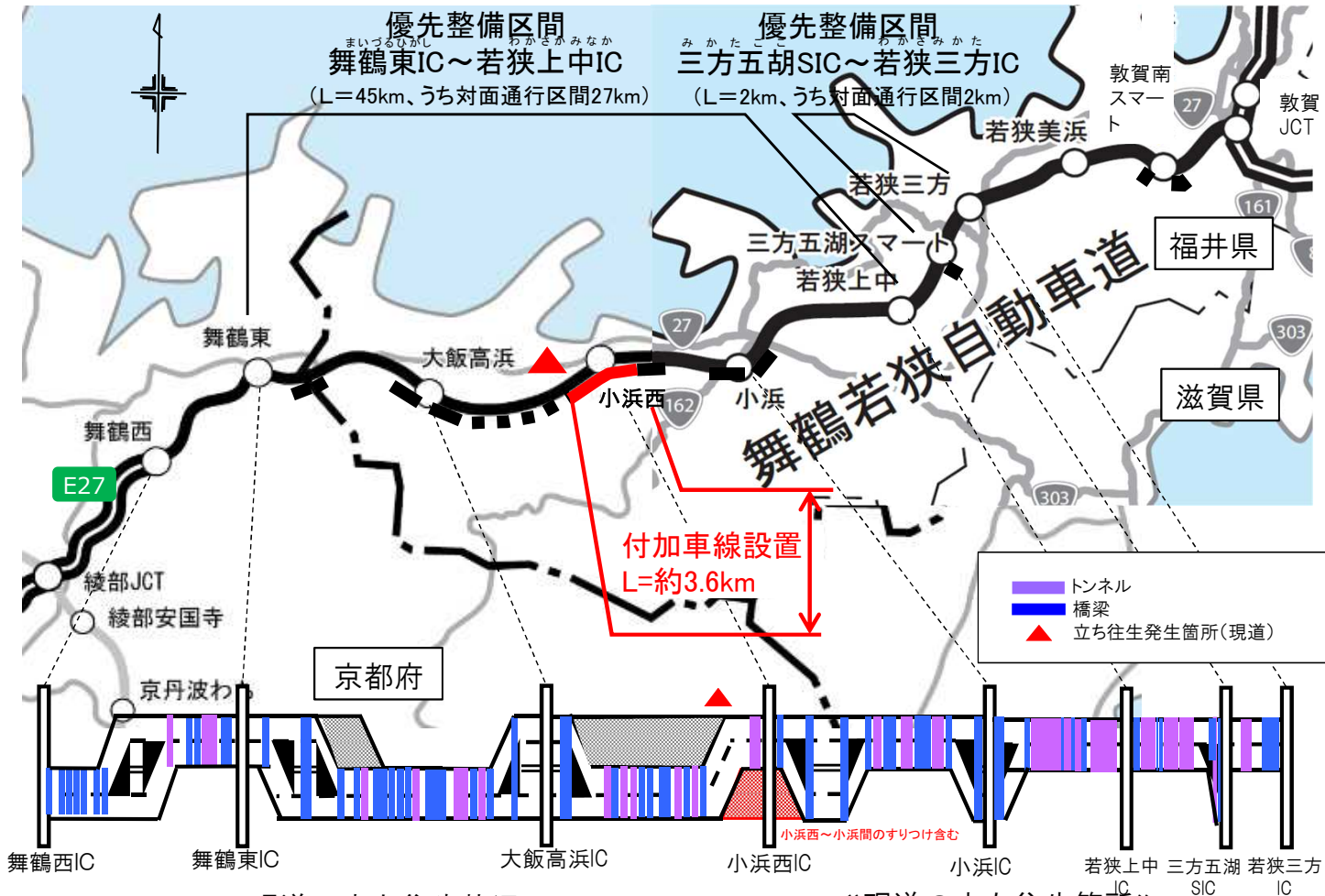
- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- 並行現道の立ち往生箇所

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

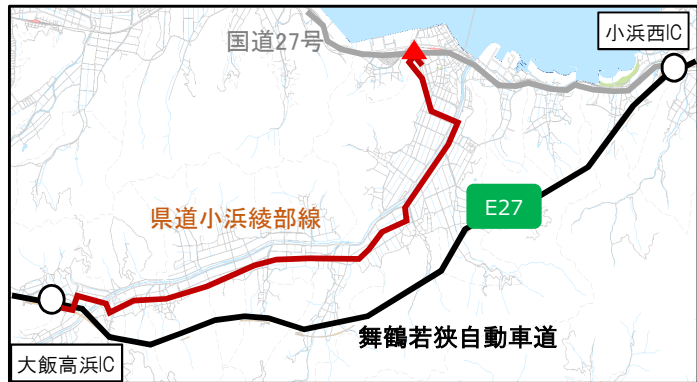
積雪期の立ち往生実績(現道)

並行現道 : 県道小浜綾部線
立ち往生発生回数 : 2回
立ち往生発生日月日 : 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》



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】

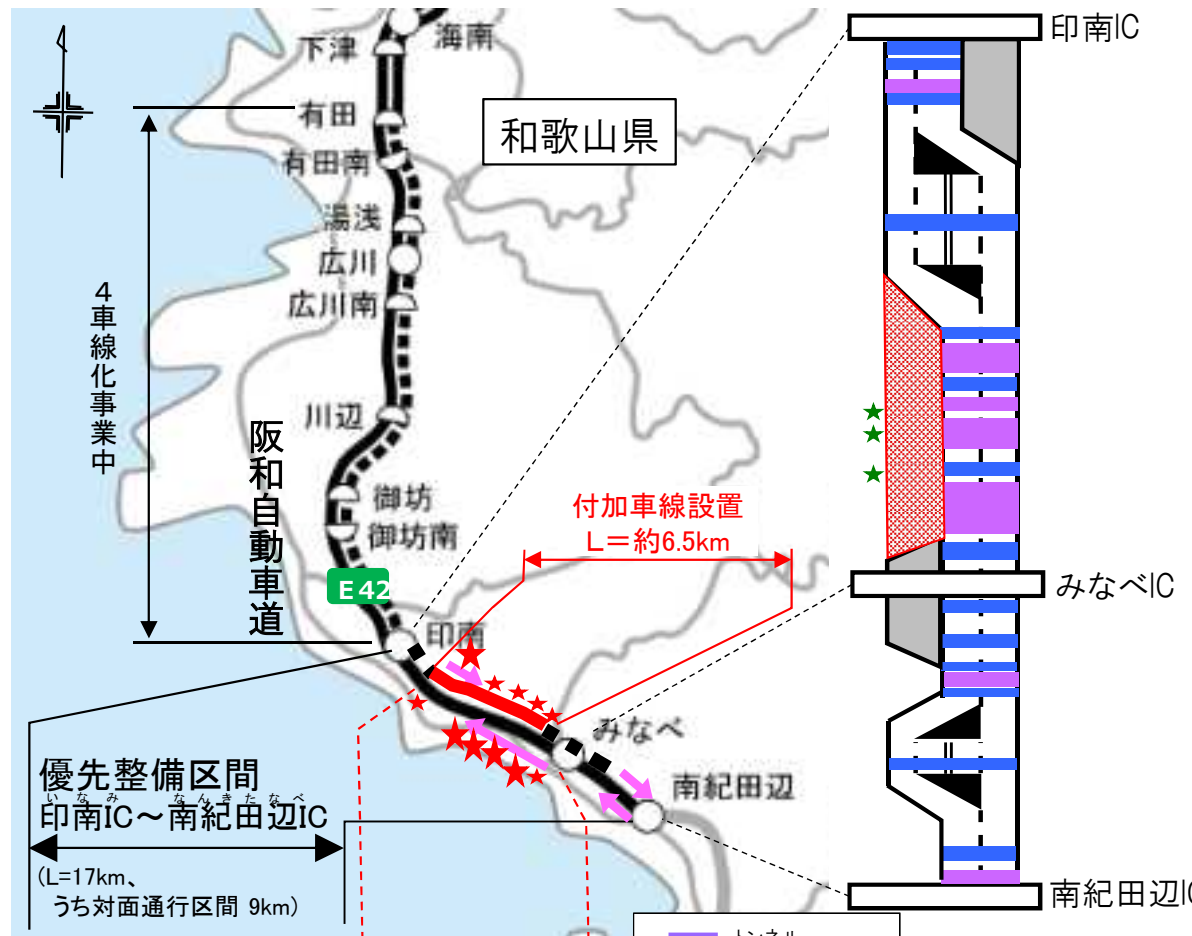
- 事業化箇所
- ▬ 付加車線(設置済)
- ▬ 付加車線(事業中)
- ◀▶ 主な速度低下箇所
- ★ 主な渋滞箇所

阪和自動車道(印南～みなべ)

延長 : 11.6km

H30交通量 : 15,000台/日

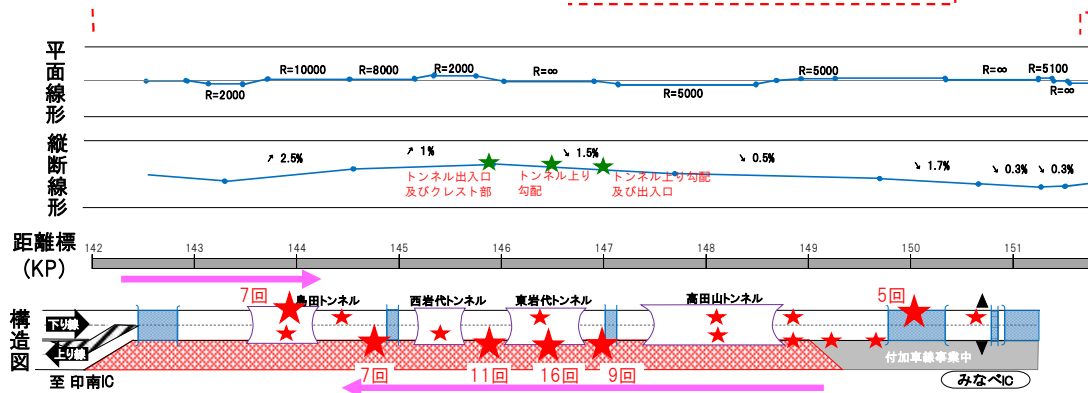
渋滞回数 : 85回
<H26-H30>



交通量(台/日)	渋滞(回)
15,000	85
13,800	30

- トンネル
- 橋梁
- ★ ボトルネック要因

《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》



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)

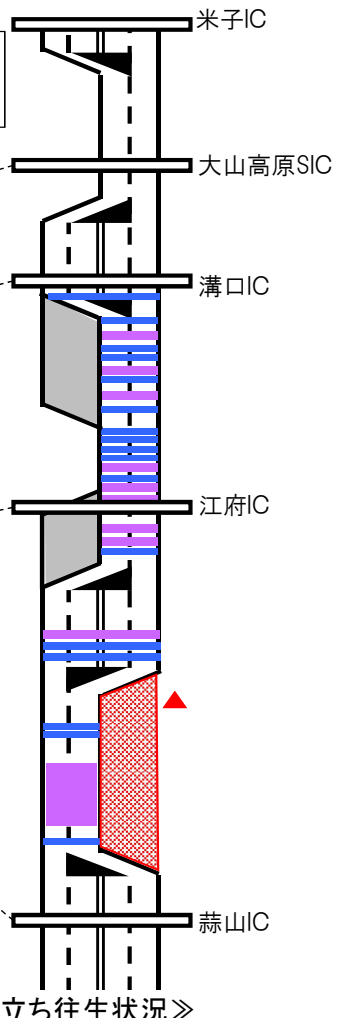
延長 : 15.3km
 H30交通量 : 7,600台/日
 最急縦断勾配 : 5.0%

積雪期の立ち往生実績

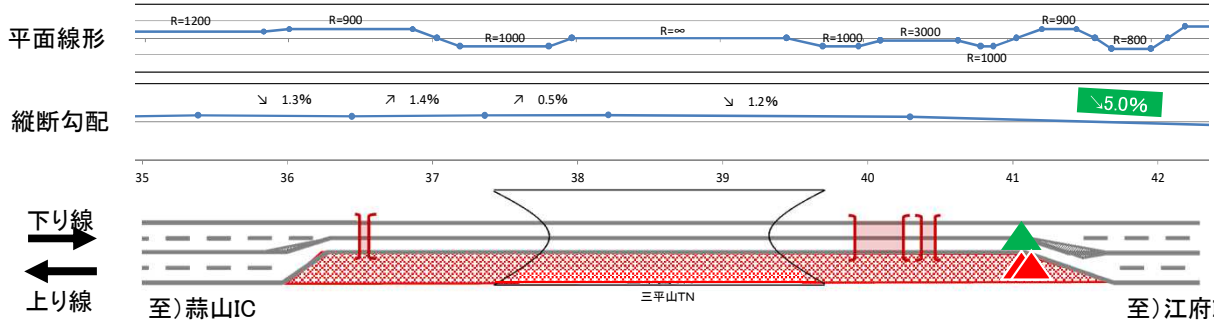
並行現道 : 国道482号線
 立ち往生発生回数 : 2回
 立ち往生発生日月日 : 2016年1月19日(1:21)
 2017年1月23日(19:49)



- 凡例**
- ▬ トンネル
 - ▬ 橋梁
 - ▲ 立ち往生発生箇所



《道路構造と立ち往生発生箇所》○は滞留～排除完了時間



- 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



《立ち往生状況》
至)蒜山IC

至)江府IC

徳島自動車道(土成～脇町)

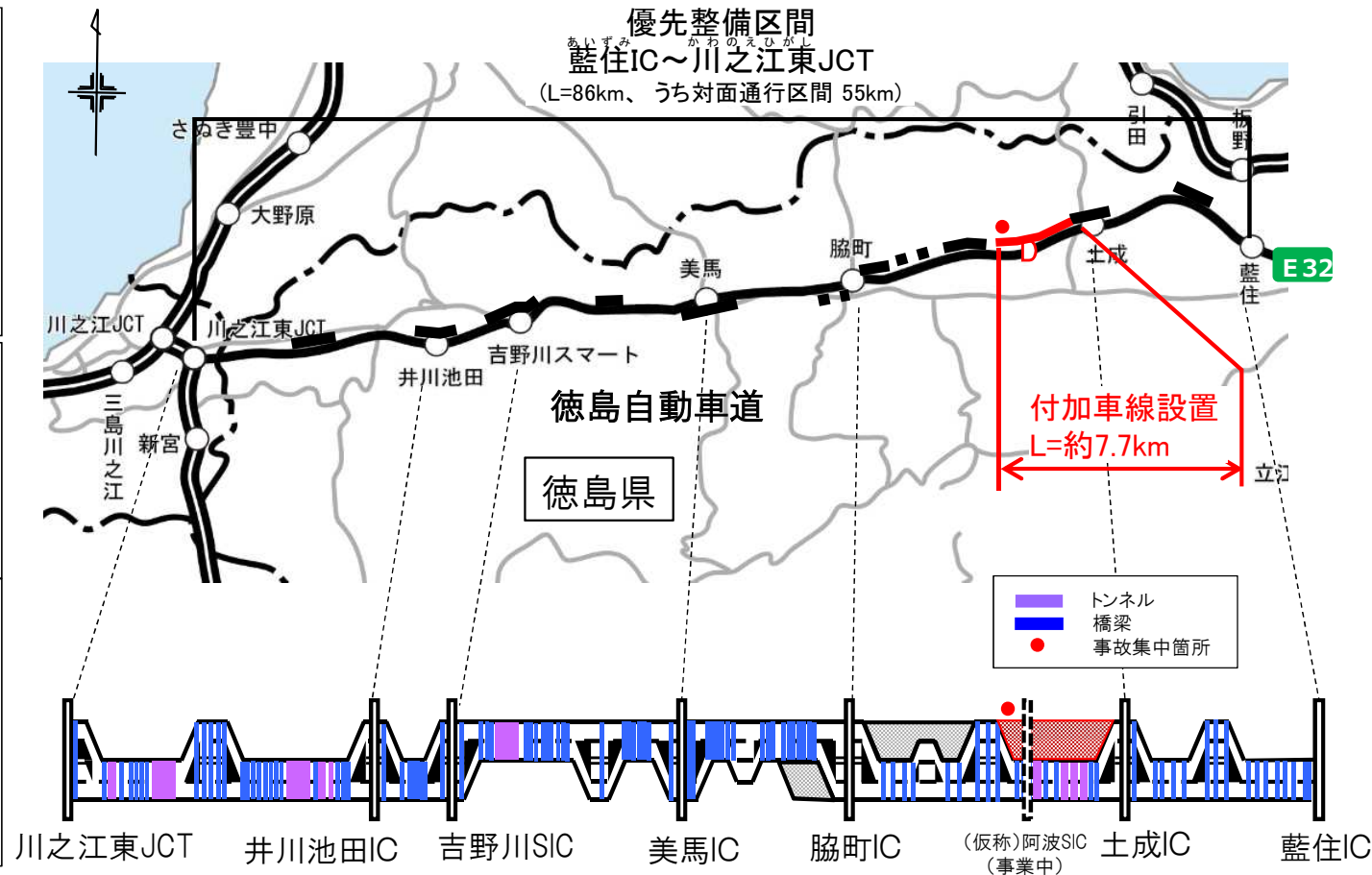
<事故防止>



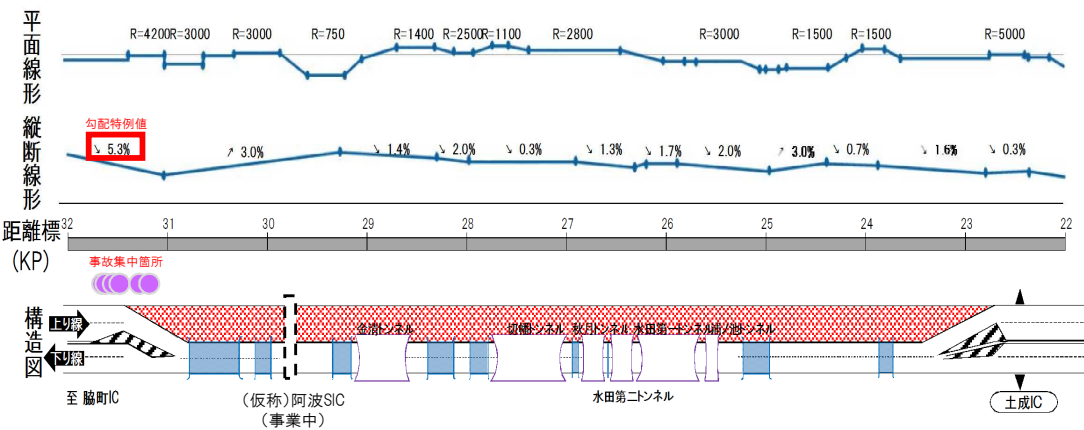
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - ▬ 付加車線(設置済)
 - ▬ 付加車線(事業中)
 - 主な事故集中箇所

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
<H26-H30>	
死傷事故率	: 3.19件/億台km



《道路構造と事故発生箇所》



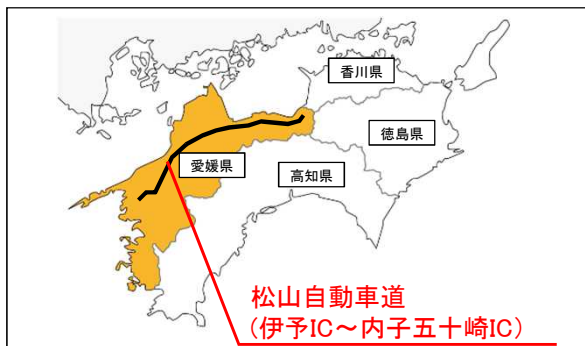
- 【凡例】
- 橋
 - トンネル
 - 死傷事故
 - 上記以外の事故

《事故写真》



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

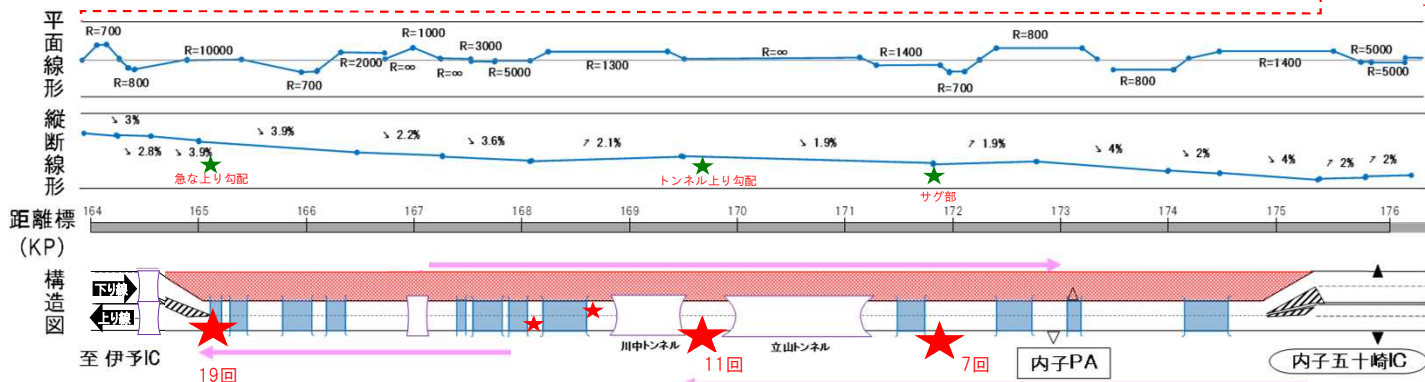
H30交通量 : 13,800台/日

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》



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>



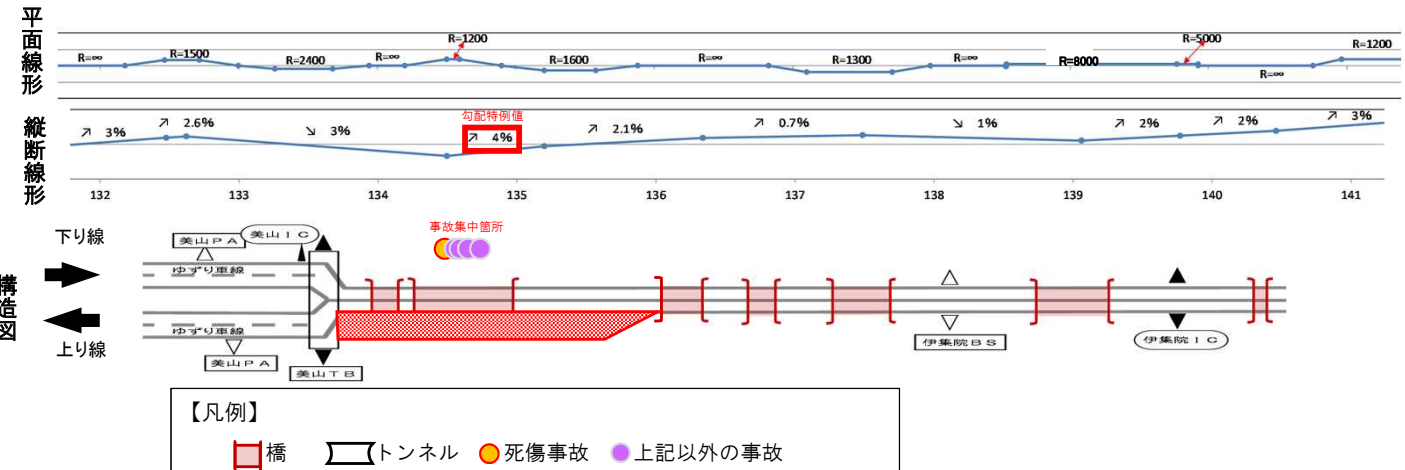
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - 主な事故集中箇所

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 <H26-H30>	: 6件
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》



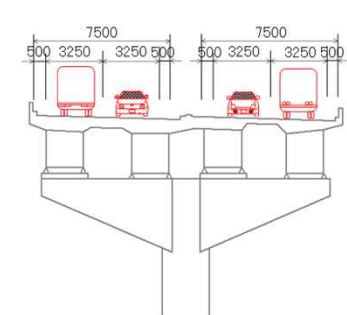
更新事業の見直し(首都高日本橋区間の地下化)

- 都心環状線 竹橋～江戸橋の大規模更新の一部区間(日本橋区間)を地下構造に変更。
- 更新事業として老朽化対策のみならず、機能向上を図るとともに民間プロジェクトと連携。

■日本橋周辺の状況(現状)

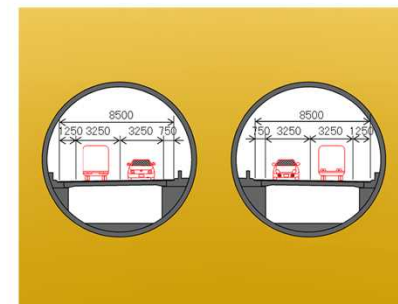


■地下ルート



〈現況〉

※路肩は現行の道路構造令を満たしていない



〈計画(イメージ)〉



■首都高老朽化の状況(現状)

