



令和3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）

課長補佐 渡部（内線：38315）

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

財政投融资を活用して実施する4車線化箇所

事業区間名		都道府県等	延長	事業主体
道東自動車道	トマムIC ^{とかちしみず} ～十勝清水IC	北海道	約 3.2km	NEXCO 東日本
秋田自動車道	北上西IC ^{きたかみにし} ～湯田IC ^{ゆだ}	岩手県	約 19.5km	NEXCO 東日本
仙台北部道路	利府しらかし台IC ^{りふ} ～富谷JCT ^{とみや}	宮城県	約 5.8 km	NEXCO 東日本
常磐自動車道	相馬IC ^{そうま} ～新地IC ^{しんち}	福島県	約 6.0km	NEXCO 東日本
磐越自動車道	会津坂下IC ^{あいづばんげ} ～西会津IC ^{にしあいづ}	福島県	約 1.7km	NEXCO 東日本
磐越自動車道	三川IC ^{みかわ} ～安田IC ^{やすだ}	新潟県	約 3.2km	NEXCO 東日本
紀勢自動車道 ^{※1}	勢和多気JCT ^{せいわたき} ～ 大宮大台IC ^{おおみやおおだい}	三重県	約 10.9km	NEXCO 中日本
阪和自動車道	みなべIC ^{みなべ} ～南紀田辺IC ^{なんきたなべ}	和歌山県	約 2.2km	NEXCO 西日本
山陰自動車道 (安来道路)	米子西IC ^{よなごにし} ～安来IC ^{やすぎ}	鳥取県 島根県	約 6.6km	NEXCO 西日本
岡山自動車道	賀陽IC ^{かよう} ～有漢IC ^{うかん}	岡山県	約 4.5km	NEXCO 西日本
米子自動車道	江府IC ^{こうふ} ～溝口IC ^{みぞぐち}	鳥取県	約 3.4km	NEXCO 西日本
東九州自動車道 (椎田道路)	築城IC ^{ついき} ～椎田南IC ^{しいだみなみ}	福岡県	約 7.7km	NEXCO 西日本
東九州自動車道	大分宮河内IC ^{おおいたみやがわうち} ～臼杵IC ^{うすき}	大分県	約 6.8km	NEXCO 西日本
東九州自動車道	高鍋IC ^{たかなべ} ～西都IC ^{さいと}	宮崎県	約 4.7km	NEXCO 西日本
合計			約 86km	

※1: 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)。

国土強靱化に資する道路ネットワークの機能強化(令和2年度補正、令和3年度)

※令和3年度国土交通省予算決定概要
令和2年12月21日

【財政融資資金 計1.0兆円(令和2年度補正:0.5兆円、令和3年度当初:0.5兆円)】

昨年度に引き続き、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
1.0兆円の追加



(財投活用による効果)
機構:0.5兆円程度の
金利負担の軽減



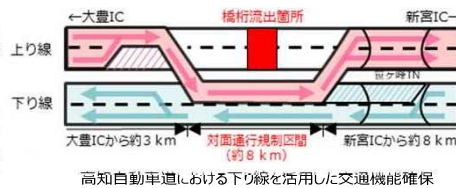
0.5兆円程度の事業を実施
(財投活用による整備予定箇所)
○暫定2車線区間における4車線化の実施

<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認



令和2年7月豪雨

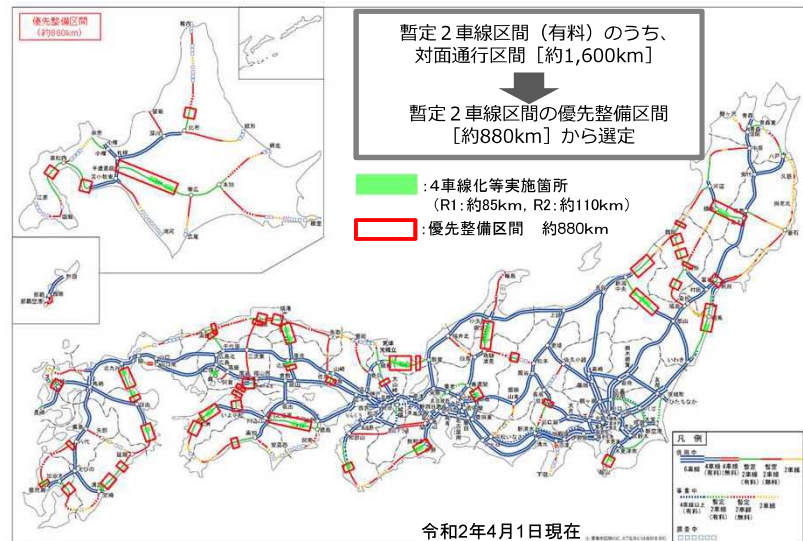
九州道(横川~溝辺鹿児島空港)において、4車線のうち被害のない2車線を活用し、約8時間で一般車両の下り線の通行を確保。また、約19時間後には一般車両の上下線の交通機能を確認



九州自動車道(横川~溝辺鹿児島空港)の被害状況

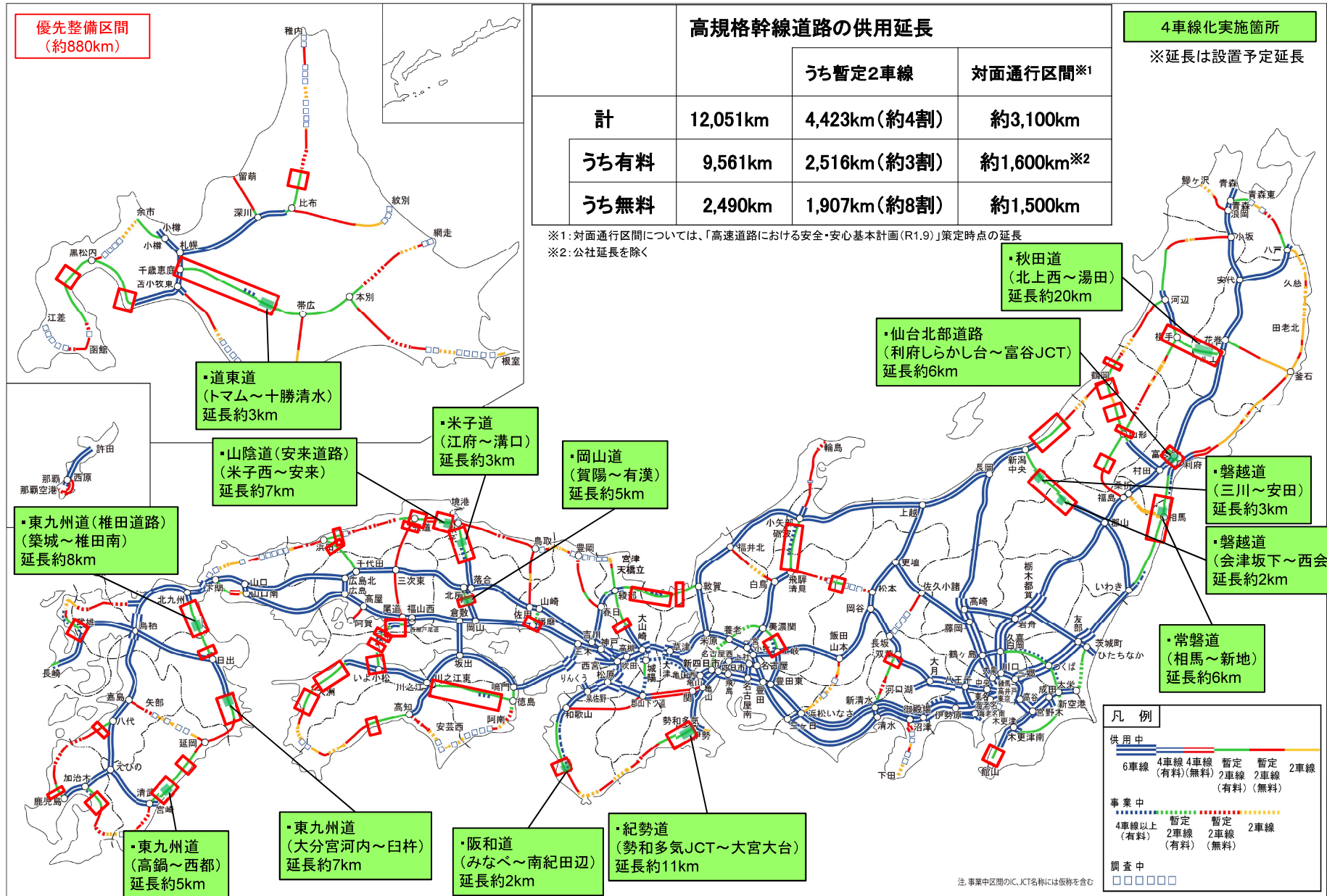
【事業内容】

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



令和2年4月1日現在

4車線化実施箇所



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><H27-R1></small>	
死傷事故率	: 3.09件/億台km
<small><H27-R1></small>	

《事故状況》



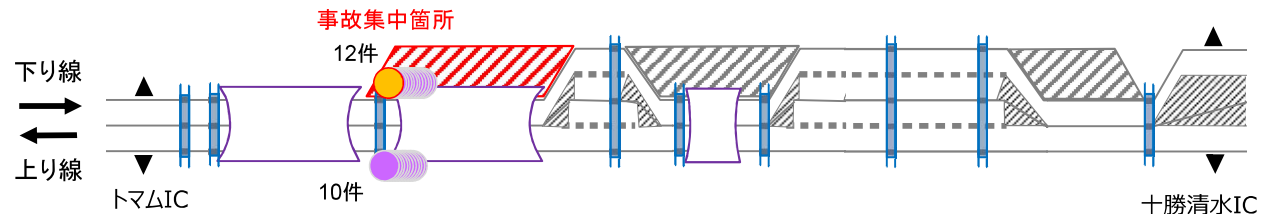
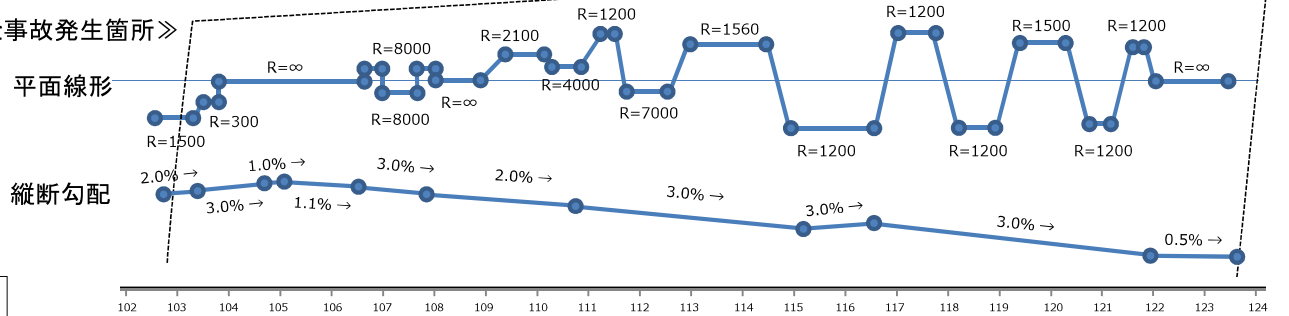
事業費：240億円

- 【凡例】
- 橋
 - トンネル
 - 死傷事故
 - 上記以外の事故

- 【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

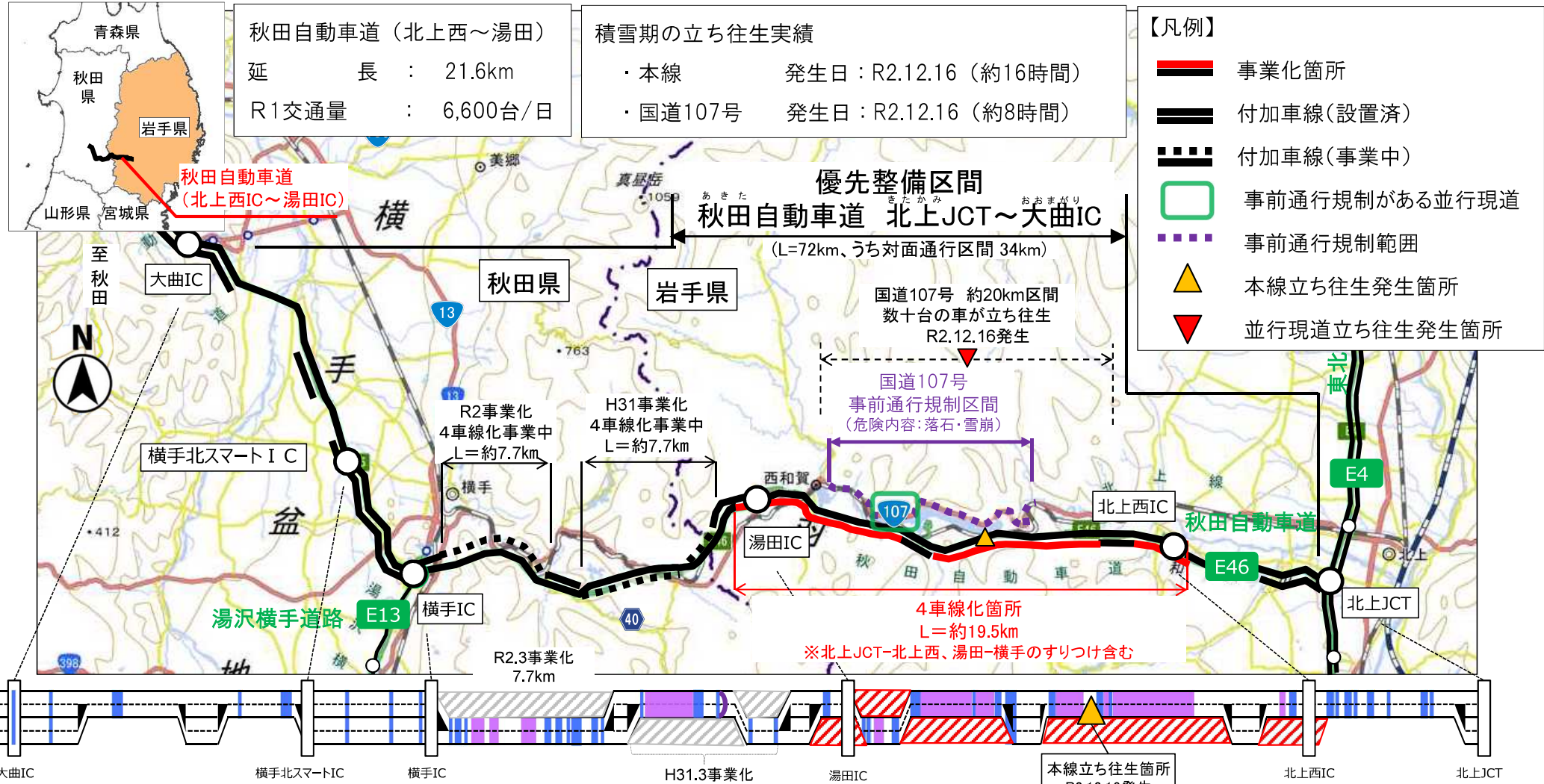


《道路構造と事故発生箇所》



秋田自動車道(北上西～湯田)

<NWの代替性確保(並行現道課題)>



- 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

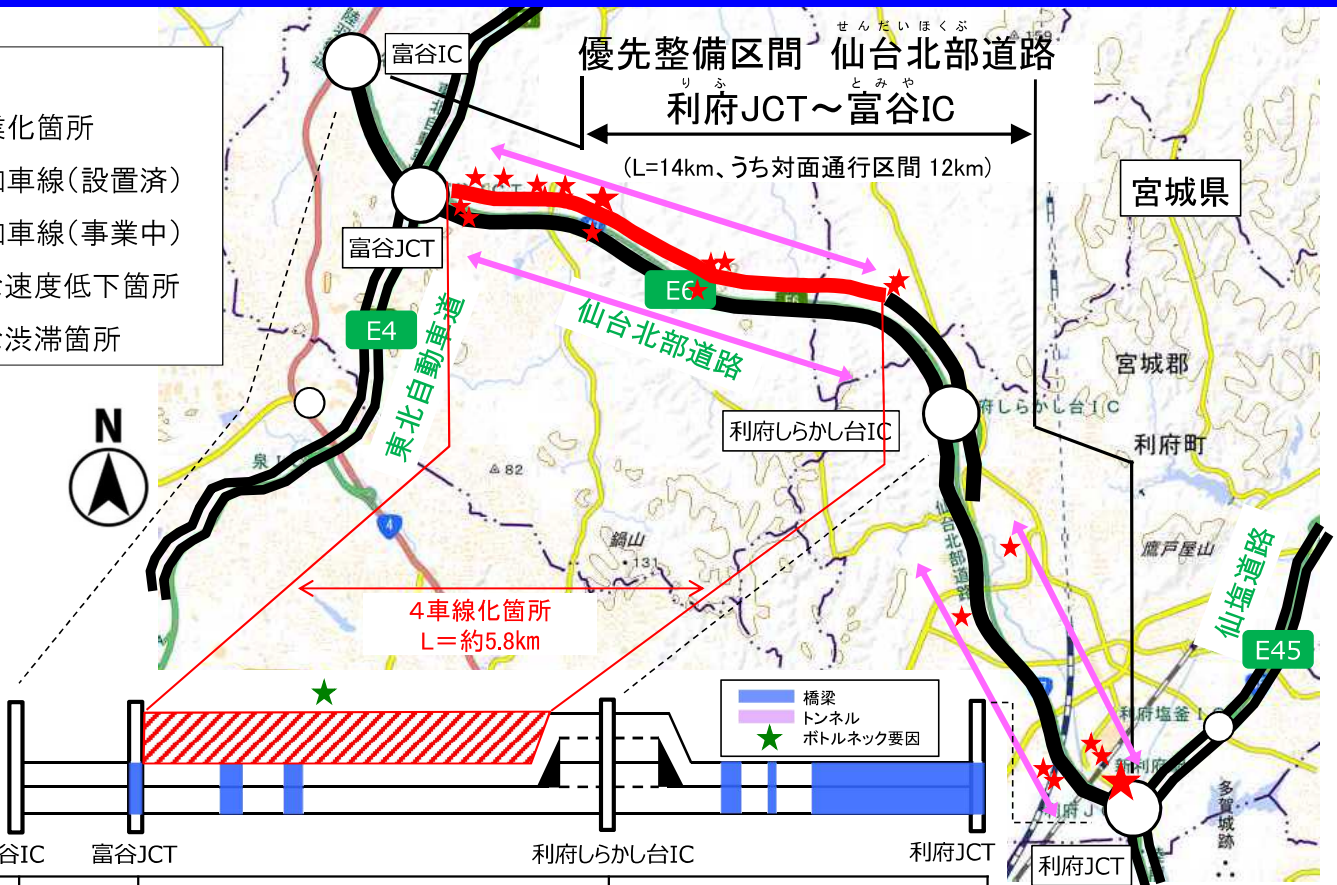
※北上JCT-北上西、湯田-横手のすりつけを含む

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

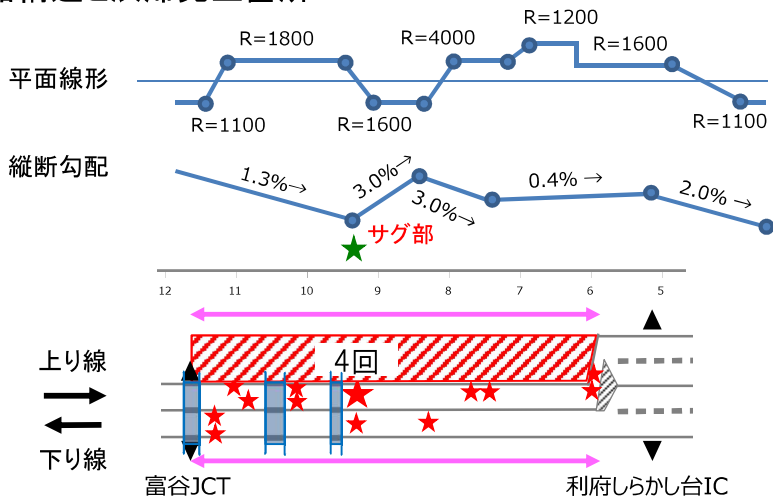


仙台北部道路(利府しらかし台～富谷JCT)

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

交通量(台/日)	2,600	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

常磐自動車道(相馬～新地)

<NWの代替性確保(本線被災区間)>

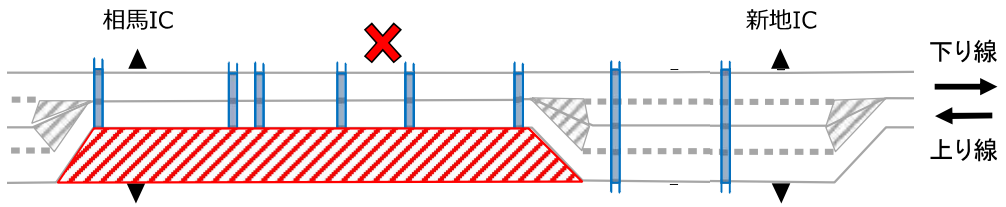


常磐自動車道(相馬～新地)
 延長 : 8.5km
 R1交通量 : 13,200台/日

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)



《被災状況》



- 【凡例】
- 橋
 - トンネル
 - 本線被災箇所

事業費 : 220億円

※南相馬鹿島SIC-相馬のすりつけを含む

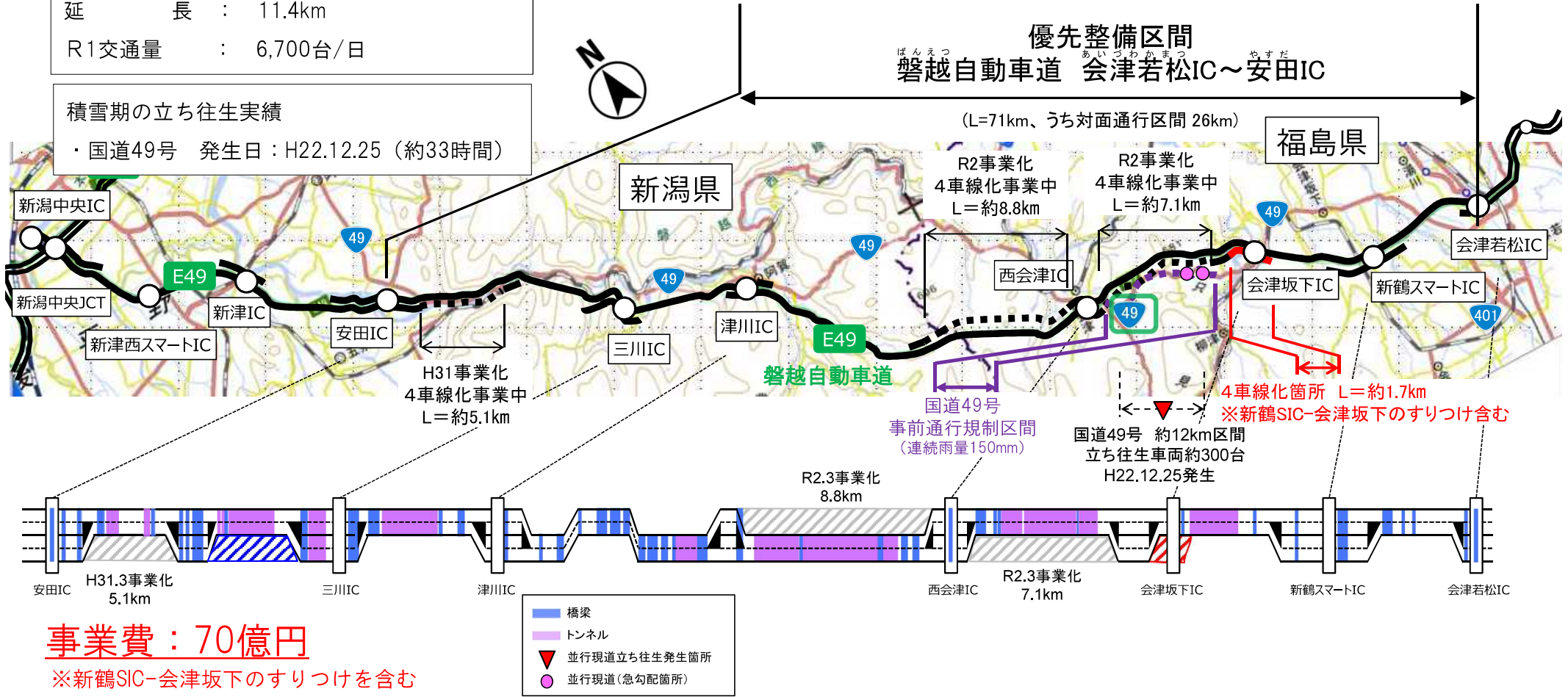
ばんえつ あいづばんげ にしあいづ
磐越自動車道(会津坂下～西会津) <NWの代替性確保(並行現道課題)>



磐越自動車道(会津坂下IC～西会津IC)
 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)



磐越自動車道(三川~安田)

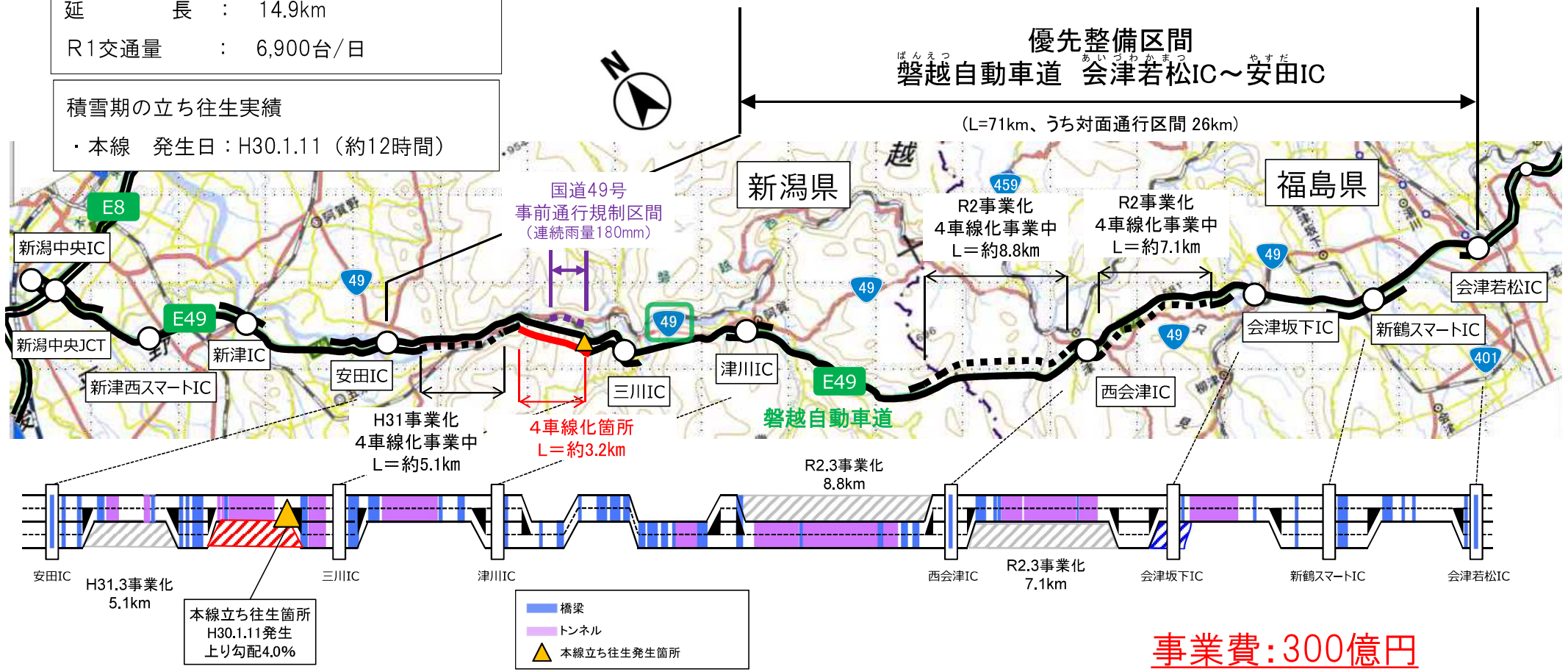
<NWの代替性確保(並行現道課題)>



磐越自動車道(三川IC~安田IC)
 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

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

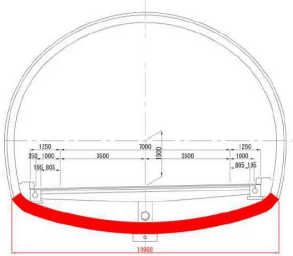
R1交通量 : 8,900台/日

特定更新箇所の諸元

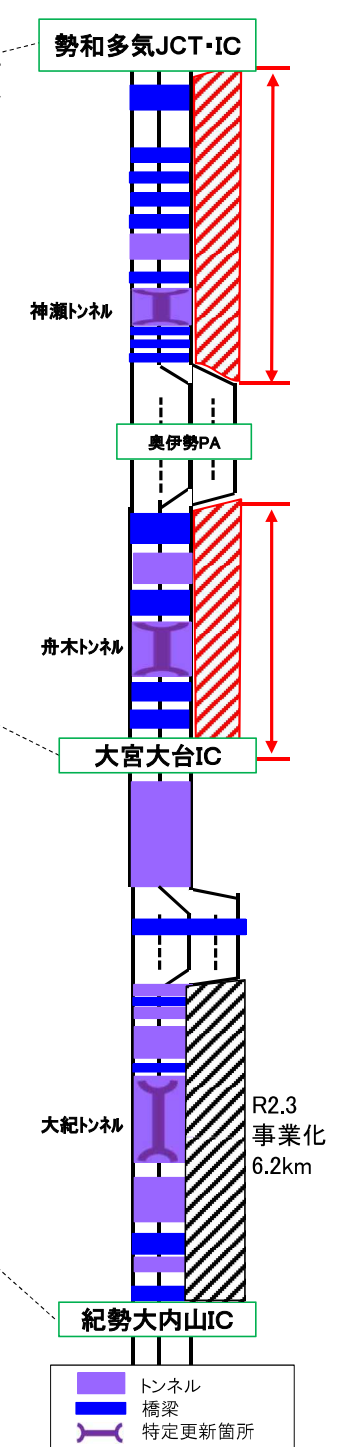
	神瀬トンネル	舟木トンネル
トンネル延長	719m	1,062m
構造物経過年数	約14年	約14年
更新工事内容	覆工	インバート覆工

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



事業費：600億円

トンネル
橋梁
特定更新箇所

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)

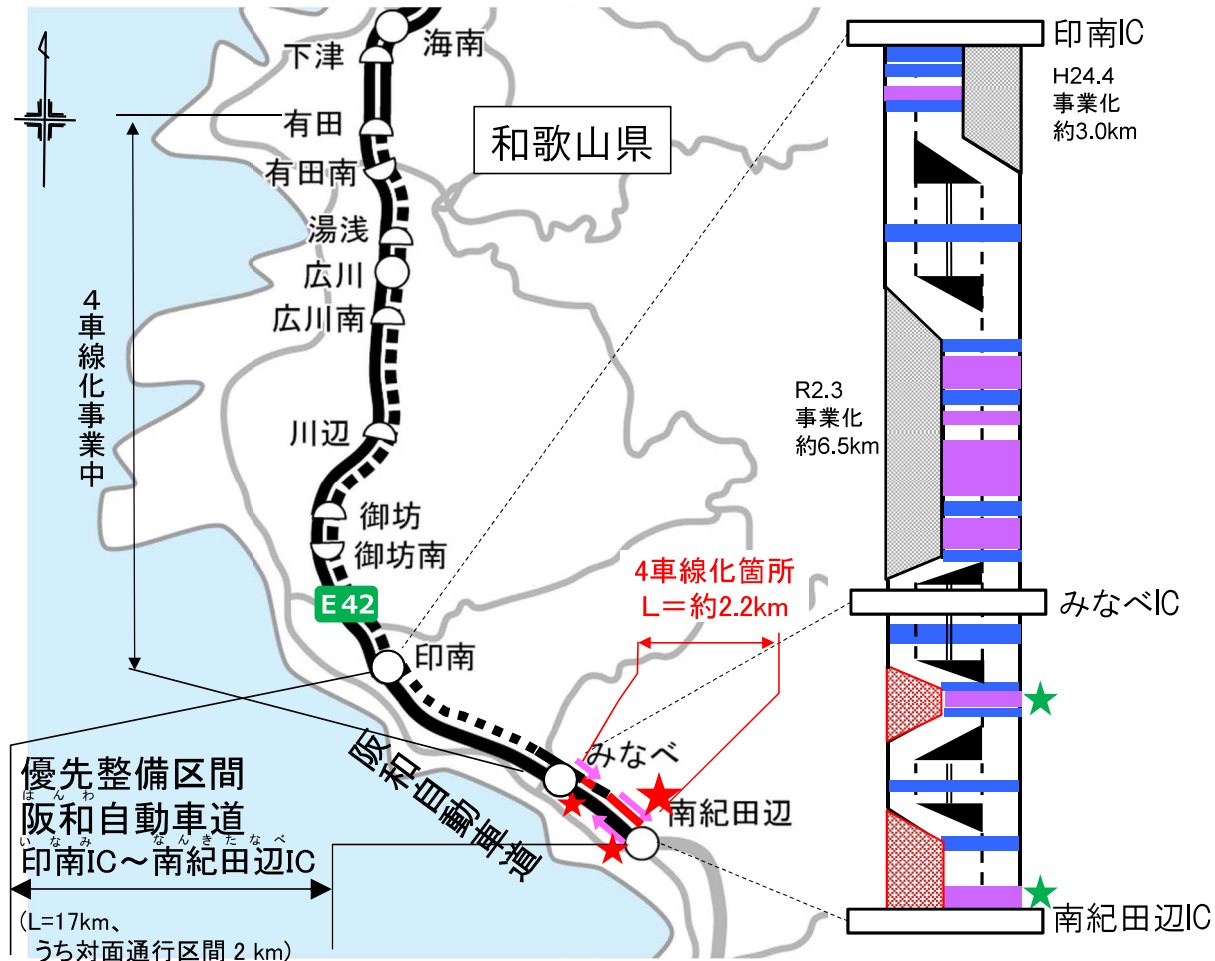
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - 主な速度低下箇所
 - 主な渋滞箇所

阪和自動車道(みなべ～南紀田辺)

延長 : 5.8km

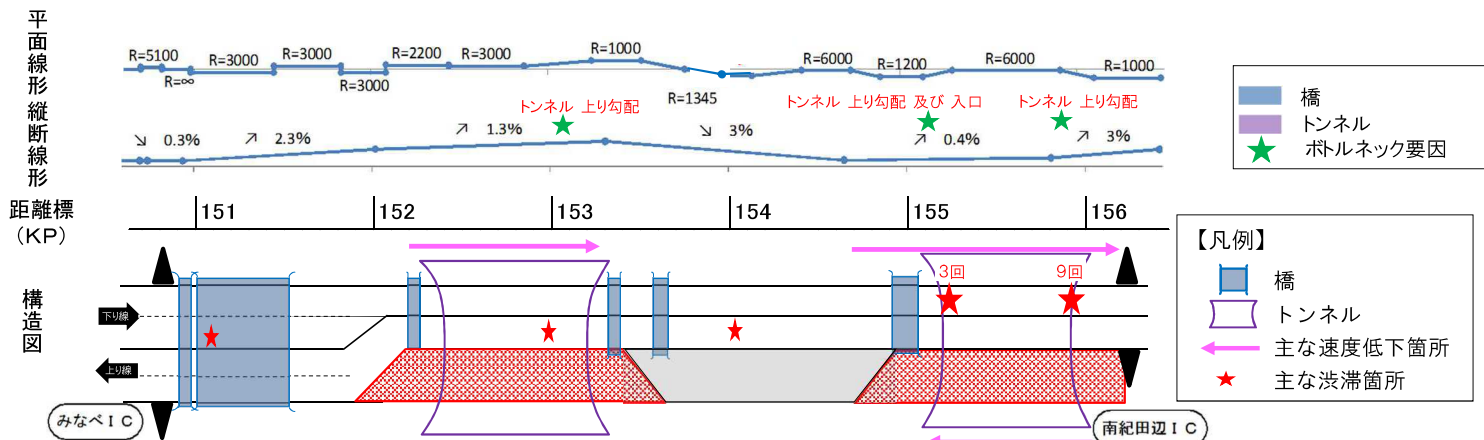
R1交通量 : 13,900台/日

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

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)>



- 【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)

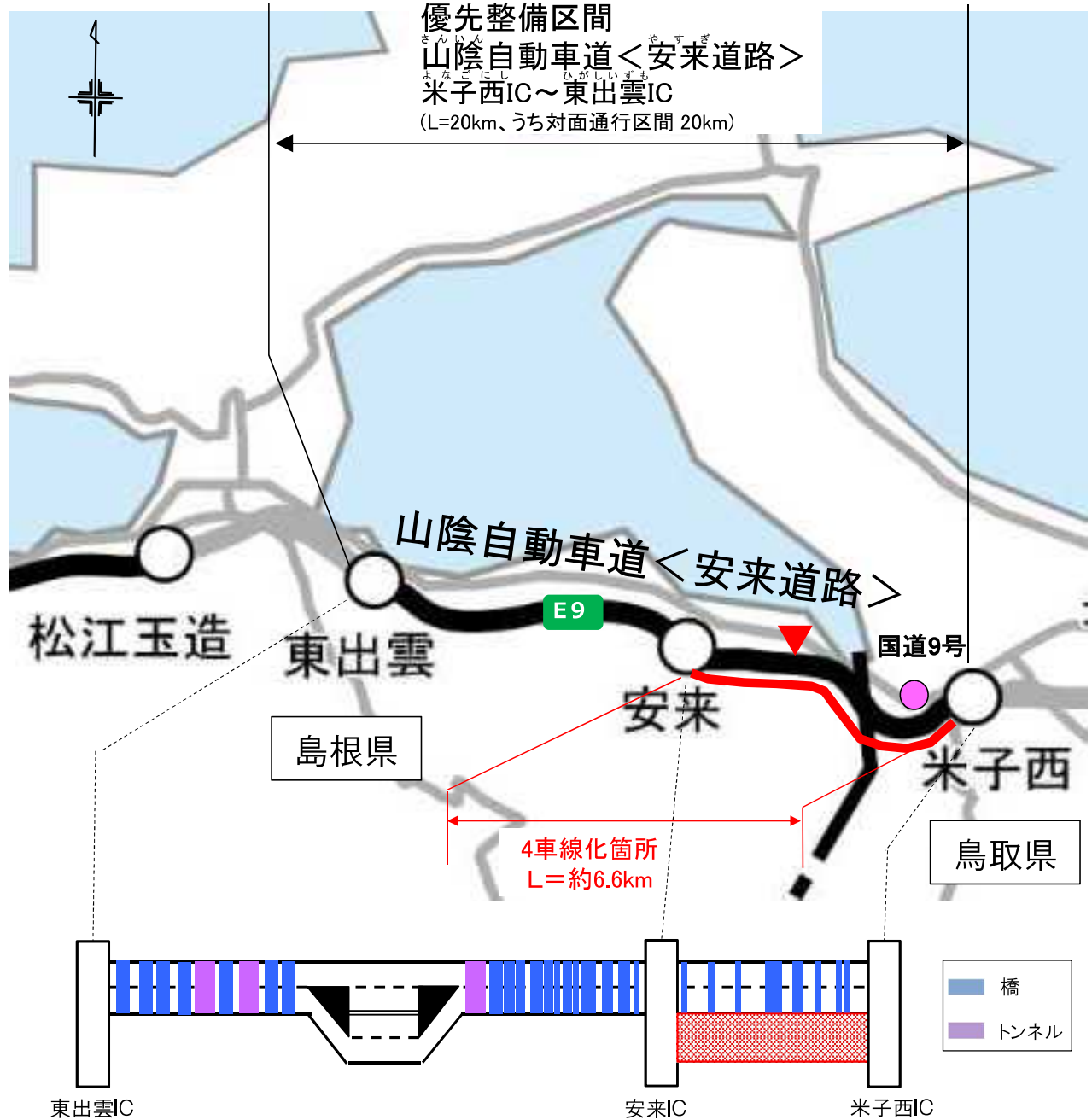
山陰自動車道<安来道路>(米子西~安来)
 延長 : 6.6km
 R1交通量 : 12,200台/日

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



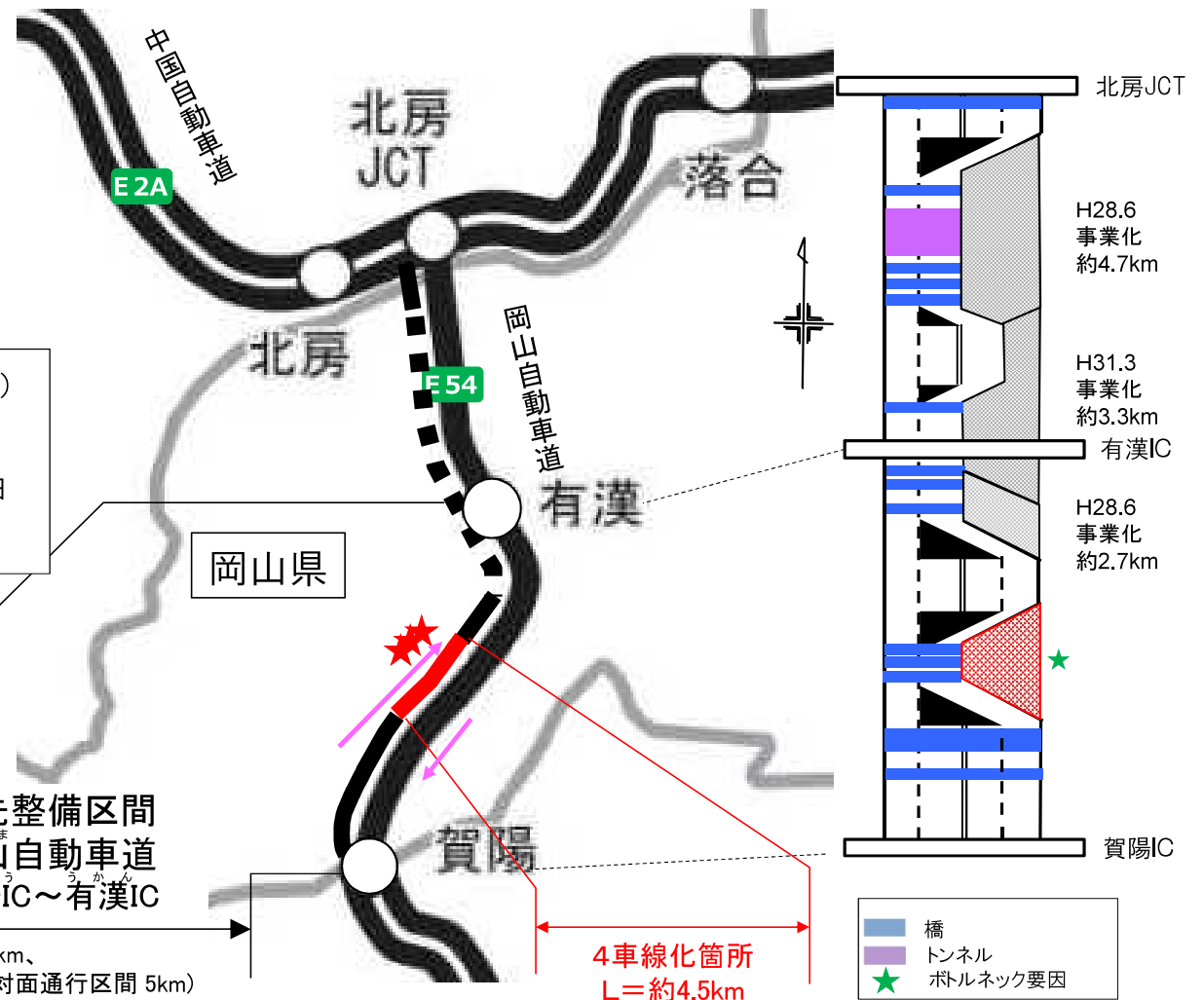
<< 並行現道での立ち往生状況 >>



事業費 : 290億円

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

岡山自動車道(賀陽～有漢)
 延長 : 12.9km
 R1交通量 : 9,200台/日
 渋滞回数 : 26回
 < H27-R1 >

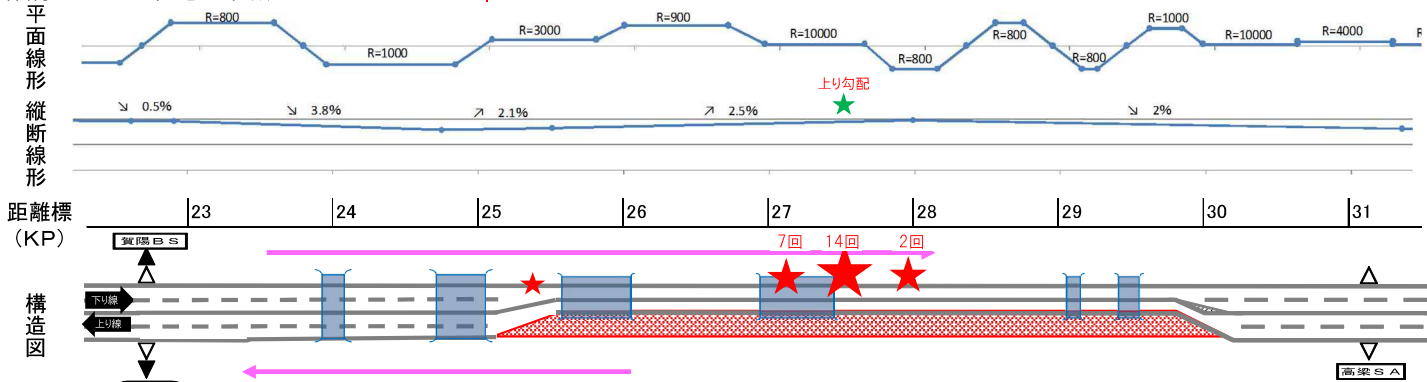


優先整備区間
 岡山自動車道
 賀陽IC～有漢IC
 (L=13km、うち対面通行区間 5km)

4車線化箇所
 L=約4.5km

- 橋
- トンネル
- ★ 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

事業費：250億円

米子自動車道(江府～溝口)

<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

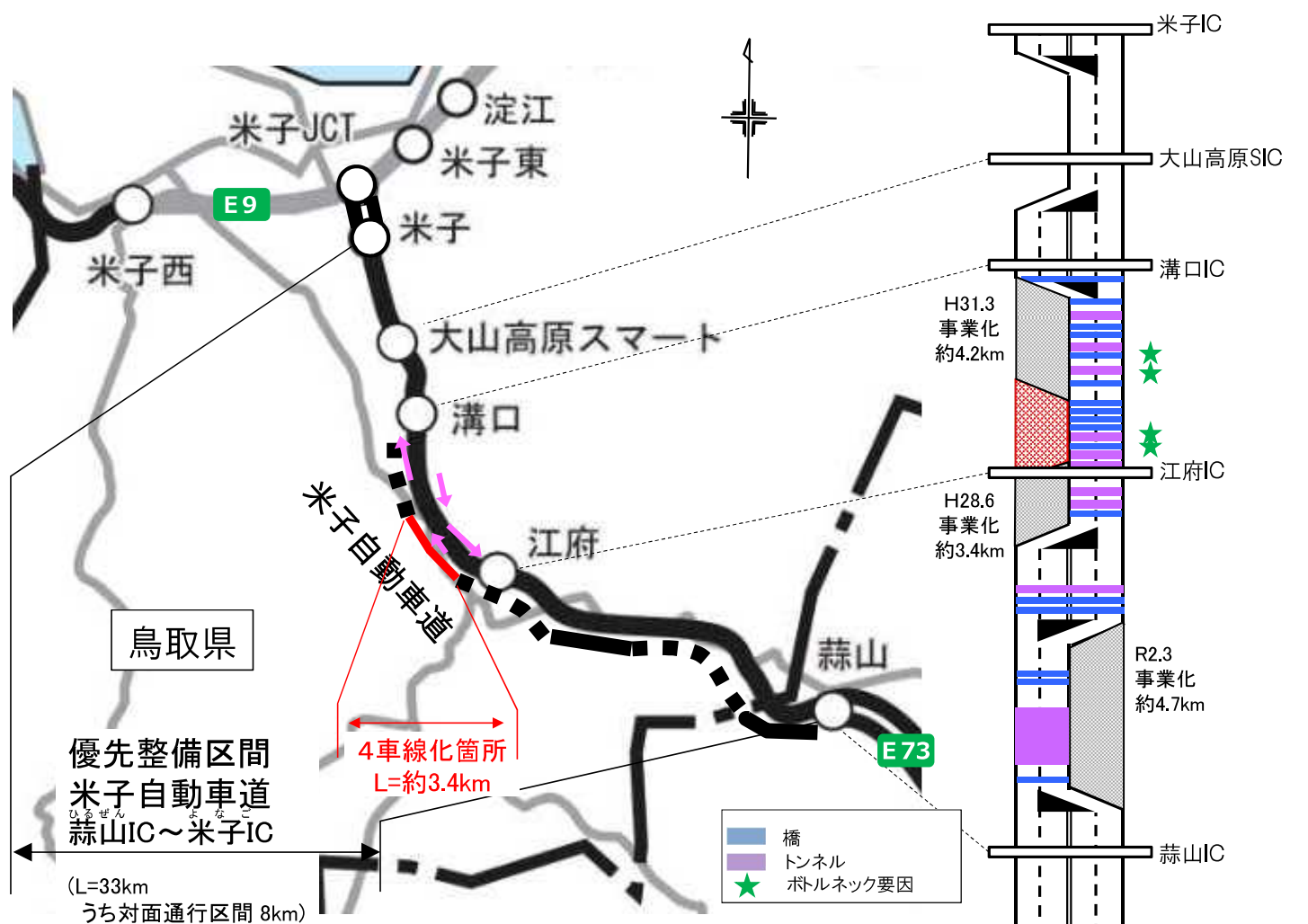
米子自動車道(江府～溝口)

延長 : 8.3km

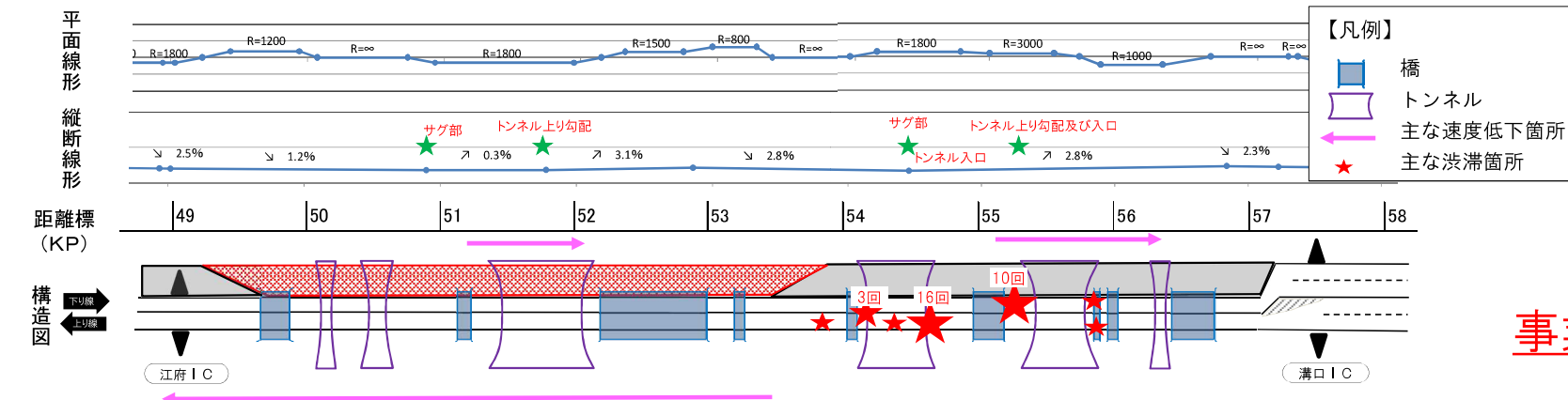
R1交通量 : 7,400台/日

渋滞回数 : 32回

<H27-R1>



道路構造と渋滞発生箇所



事業費 : 260億円

東九州自動車道 < 椎田道路 > (築城～椎田南)

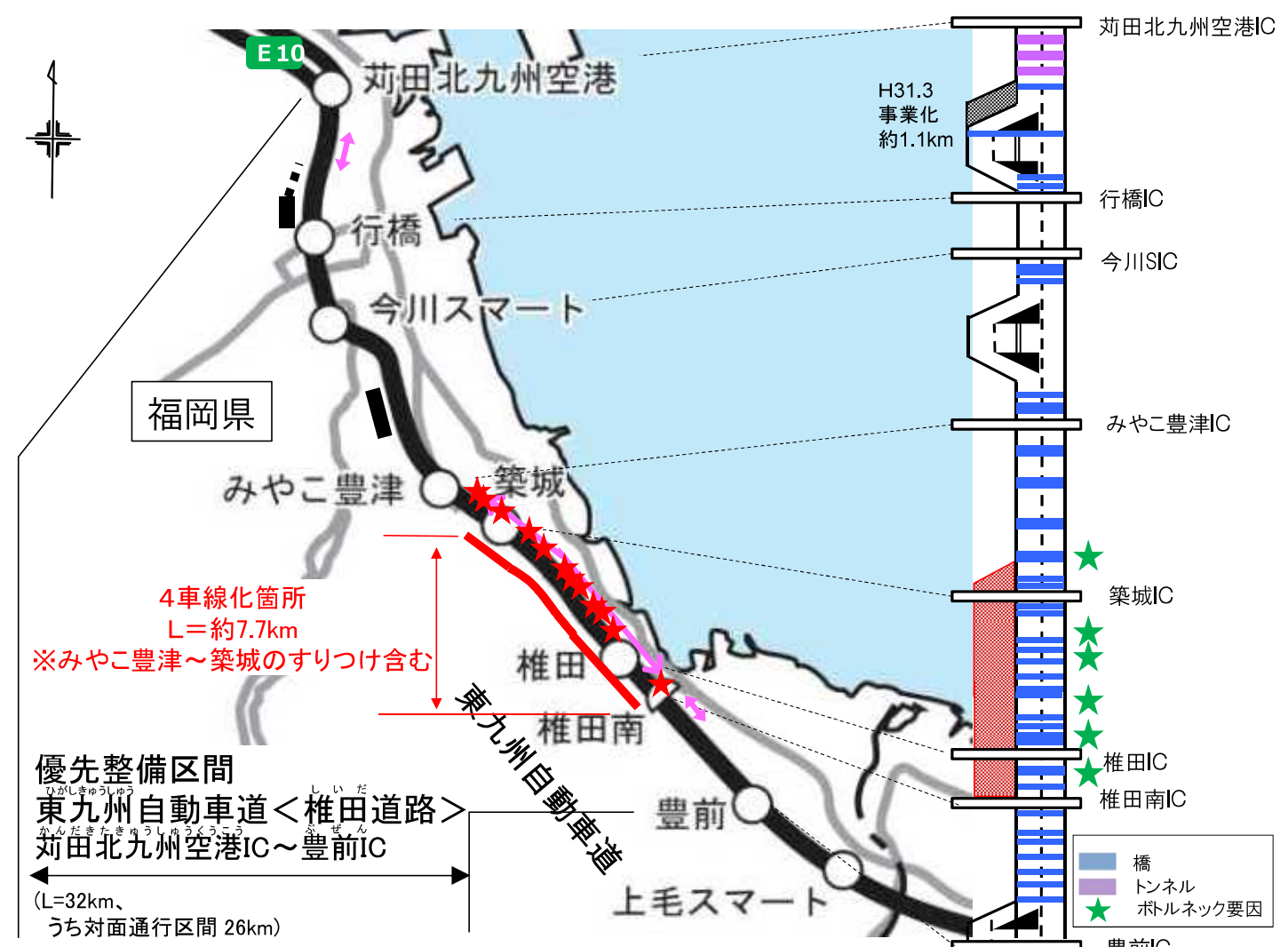
< 時間信頼性 (渋滞) >



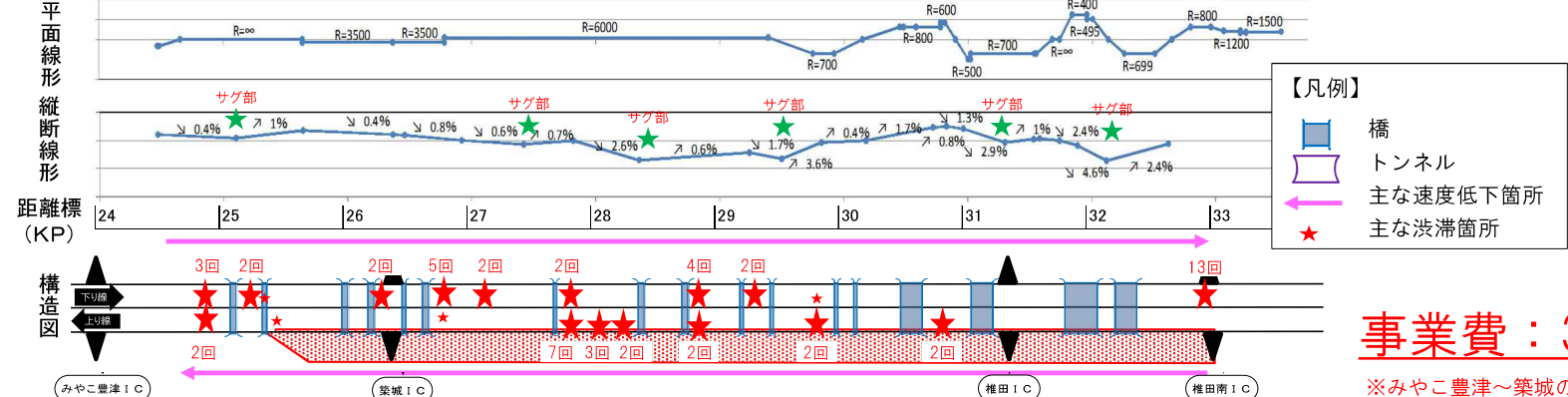
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - ↔ 主な速度低下箇所
 - ★ 主な渋滞箇所

東九州自動車道< 椎田道路 >
(築城～椎田南)

	築城～椎田	椎田～椎田南
延長 (km)	4.9	1.7
R1交通量 (台/日)	14,800	15,400
渋滞回数 <H27-R1>	35 回	13 回



<< 道路構造と渋滞発生箇所 >>



事業費：350億円

※みやこ豊津～築城のすりつけを含む

東九州自動車道(大分宮河内～臼杵)

<時間信頼性(渋滞)>



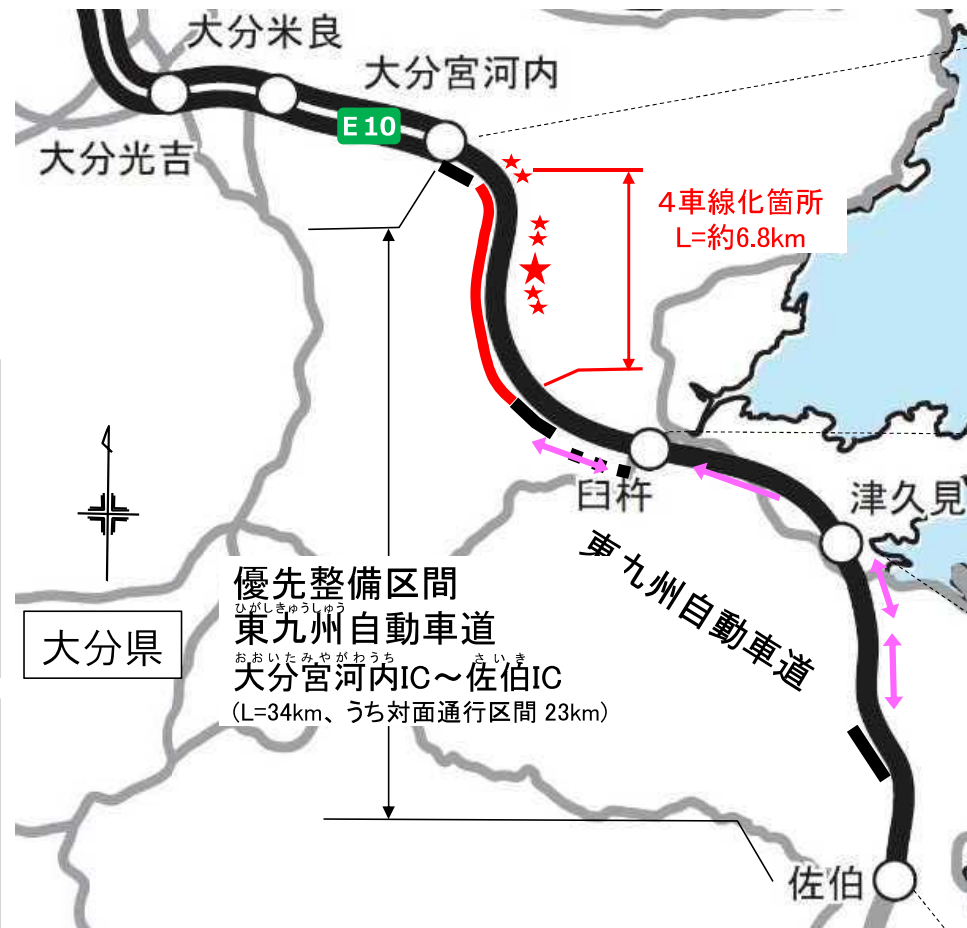
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - ↔ 主な速度低下箇所
 - ★ 主な渋滞箇所

東九州道自動車道(大分宮河内～臼杵)

延長 : 14.0km

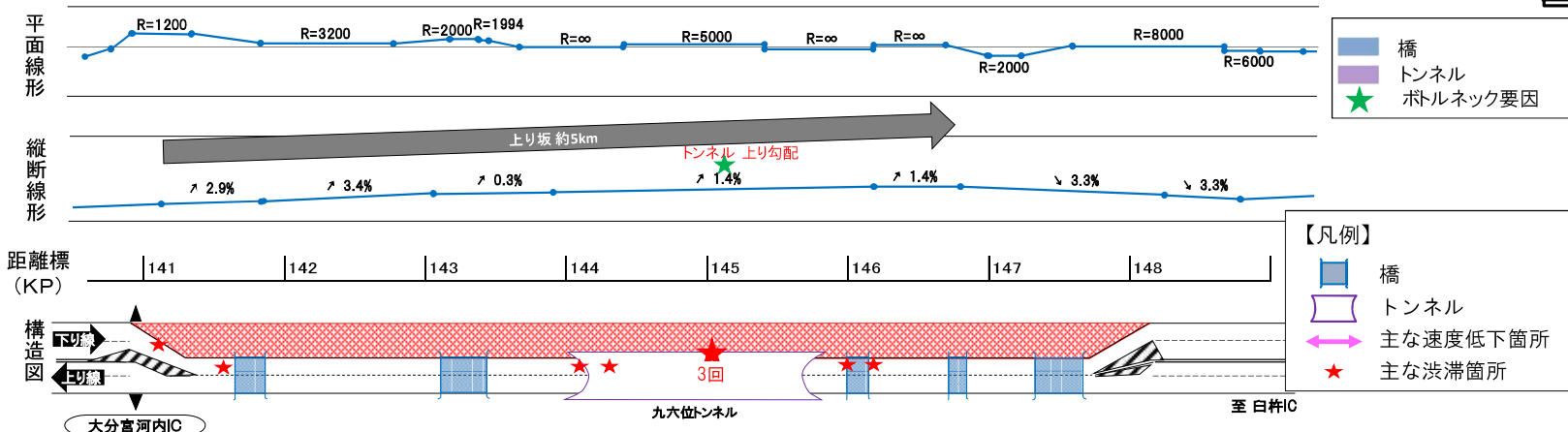
R1交通量 : 13,600台/日

渋滞回数 : 40回
<H27-R1>



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

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

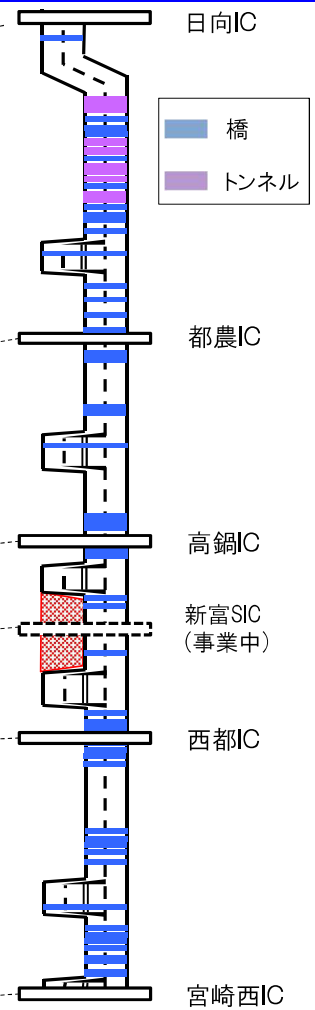
東九州自動車道 (高鍋～西都)

延長 : 12.1km

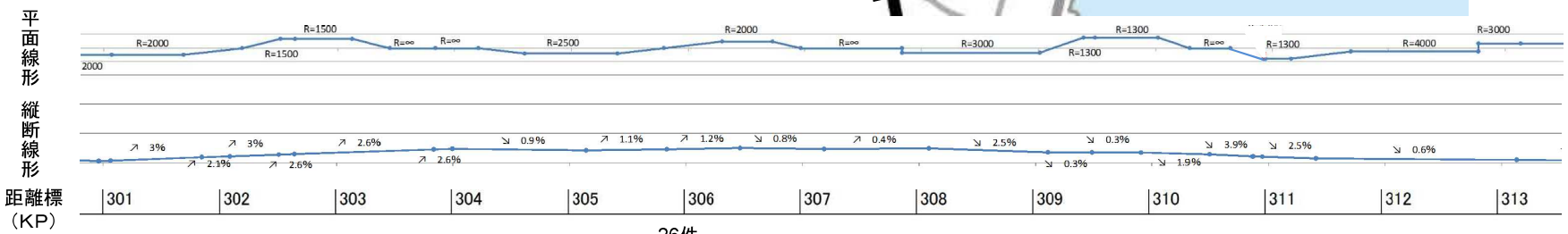
R1交通量 : 9,100台/日

死傷事故件数 : 7件
<H27-R1>

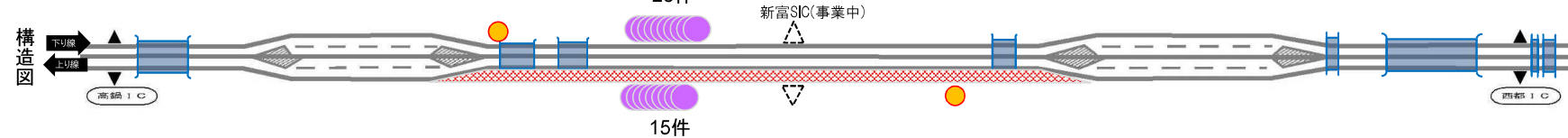
死傷事故率 : 3.65件/億台km
<H27-R1>



<<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