



高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策【国土交通省】

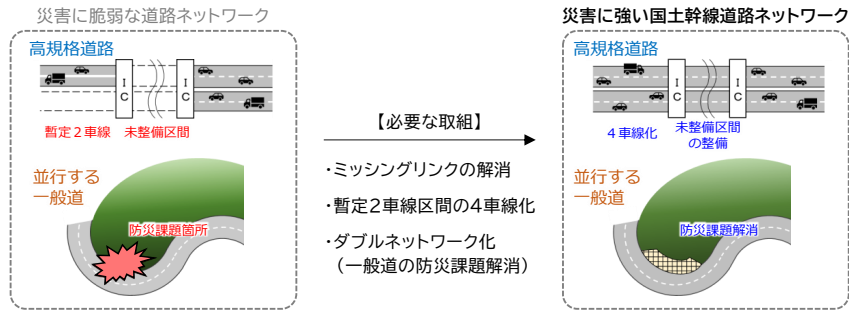
施策概要

高規格道路の未整備区間の解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進

効果

道路ネットワークの機能強化が図られ、速やかな復旧・復興に寄与

全国的な対策と効果



- 【実施内容】**
- 高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化
 - 高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進
 - 発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保することを目標として、**災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保する**

高規格道路のミッシングリンクについて、約60区間を改善等（未整備区間の改善※：357km、解消：101km）

令和3～6年度に未整備区間が解消した区間		
① 東北中央自動車道	相馬IC ～ 桑折JCT	10km
② 中部横断自動車道	新清水JCT ～ 双葉JCT	14km
③ 近畿自動車道伊勢線	名古屋西JCT ～ 飛鳥JCT	12km
④ 中国横断自動車道姫路鳥取線	播磨JCT ～ 宍粟JCT	12km
⑤ 三陸北縦貫道路	全線	31km
⑥ 黒崎道路	全線	1km
⑦ 名豊道路	全線	9km
⑧ 都城志布志道路	全線	12km

※未整備区間の改善・・・区間内の一部分でも供用した区間

黒崎道路【令和4年度開通】



都城志布志道路【令和6年度開通】

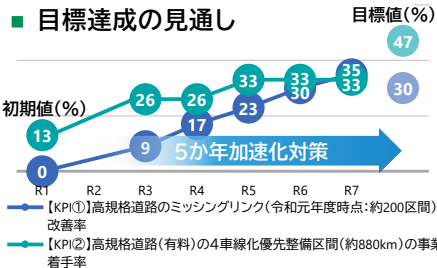


■ 予算額(国費)(加速化・深化分)

R3	R4	R5
3,227億円	2,179億円	2,134億円
R6	R7	累計
2,443億円	1,894億円	1兆1,876億円

※ このほか、加速化・深化分以外の予算も措置されている

■ 目標達成の見通し



整備事例

高規格道路の整備により、災害に強い国土幹線道路ネットワークを構築する



国土交通省 四国地方整備局
中村河川国道事務所



高知県高岡郡
四万十町～四万十市

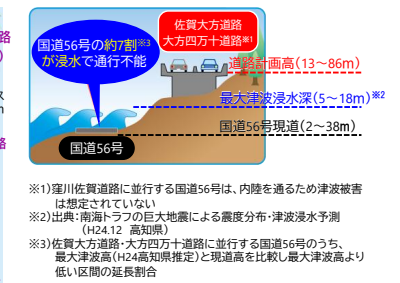


四国横断自動車道
阿南四万十線
(四万十町中央～四万十間)

■ 位置図



■ 断面図



- ※1) 窪川佐賀道路に並行する国道56号は、内陸を通るため津波被害は想定されていない
- ※2) 出典：南海トラフの巨大地震による震度分布・津波浸水予測 (H24.12 高知県)
- ※3) 佐賀大方道路・四万十町中央～四万十間並行する国道56号のうち、最大津波高(H24高知県推定)と現道高を比較し最大津波高より低い区間の延長割合

四国横断自動車道 阿南四万十線 (四万十町中央～四万十間) は、四国4県を8の字で結ぶ「四国8の字ネットワーク」を構成します。

■ 事業費

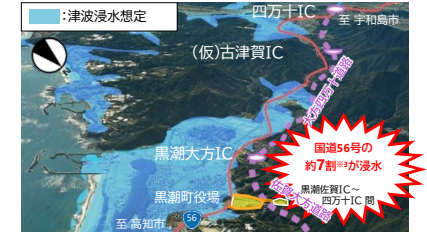
1,772億円※4 (うち5か年加速化対策(加速化・深化分) 52億円)

※4) 片坂バイパスは含まない

■ 事業の背景(地域の課題)

四国横断自動車道に並行する国道56号は、南海トラフ地震による津波浸水が想定されており、黒潮佐賀IC～四万十IC間の約7割の区間が浸水で通行不能となります。

地域では、津波浸水を受けない四万十IC付近に防災拠点の集約を図るなどの防災機能向上の取り組みが行われており、緊急輸送道路の機能の確保が課題となっています。



■ 事業の内容

四国横断自動車道 阿南四万十線 四万十町中央～四万十間(事業延長33.1km)において、南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の輸送を支える「命の道」として機能するよう津波浸水避けつつ、防災拠点や四万十市中心部を連絡する高規格道路を整備しています。

■ 見込まれる効果

並行する国道56号は、南海トラフ地震に伴う津波浸水が想定されており、黒潮佐賀IC～四万十IC間の約7割の区間が浸水で通行不能となります。本道路を整備することで、津波に対して十分な高さを確保し、大規模災害時に安心・安全で信頼性の高い道路ネットワークの確保を図ります。

(1) 人命・財産の被害最小化

(2) 交通・ライフラインの維持

2 インフラの老朽化対策

(1) 3 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進

(2) 災害関連情報の高度化

高規格道路の整備により、災害に強い国土幹線道路ネットワークを構築する



国土交通省 九州地方整備局
宮崎河川国道事務所



宮崎県宮崎市～日南市



東九州自動車道 清武JCT～北郷

東九州自動車道の整備



大雨等の規制状況

規制回数(累計)	72回
規制時間(累計)	計1,996時間(日換算約83日)
規制理由	斜面崩壊、落石等

※国道220号におけるH21～R5の15年間の実績



事業費

1,622億円(うち5か年加速化対策(加速化・深化分)15億円)

事業の背景(地域の課題)

東九州自動車道に並行する国道220号には異常気象時の事前通行規制区間が存在し、過去に災害や事故による長時間の通行止めが発生していました。令和3年9月には、小内海地区にて大規模な法面崩壊が発生し、約1か月の全面通行止めが発生しました。

事業の内容

九州東部の広域的な連携や、物流の効率化及び地域の発展、災害に強い道路ネットワークの構築等のため、高速道路ネットワークの未開通区間である東九州自動車道 清武JCT～日南北郷IC間(延長19.0km)の整備を実施しました。

効果

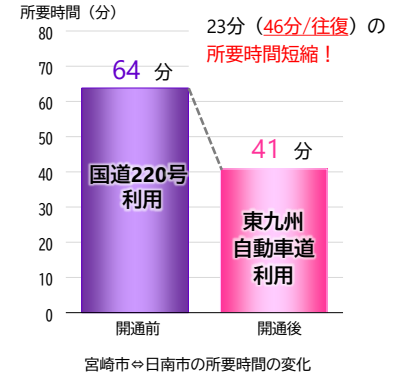
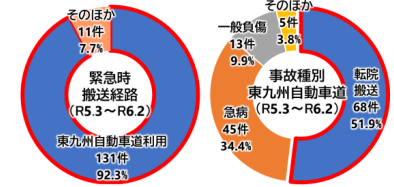
令和6年8月の日向灘を震源とする地震により、日南市宮浦地区の国道220号において落石が発生し、17日間にわたり全面通行止めを行いました。令和5年3月25日に清武南IC～日南東郷IC間が開通したことにより東九州自動車道が迂回路となり、国道220号の代替機能を果たしました。



緊急搬送時の患者負担軽減に寄与

日南市内の第二次救急医療機関での受入れが困難な場合や、第三次救急医療機関での治療を要する重篤患者は、宮崎市内の医療機関への搬送が必要です。東九州自動車道の整備により、日南方面から宮崎方面への緊急搬送の約9割が東九州自動車道を利用してあり、そのうち約5割が転院搬送により利用されています。東九州自動車道の整備により所要時間が短縮されるとともに、急カーブ箇所が解消され、走行性が向上するなど、緊急搬送時の患者の負担軽減に寄与しています。

緊急搬送時の(日南市⇒宮崎市)の利用経路と搬送内訳
緊急搬送時の経路 事故種別(東九州自動車道利用)



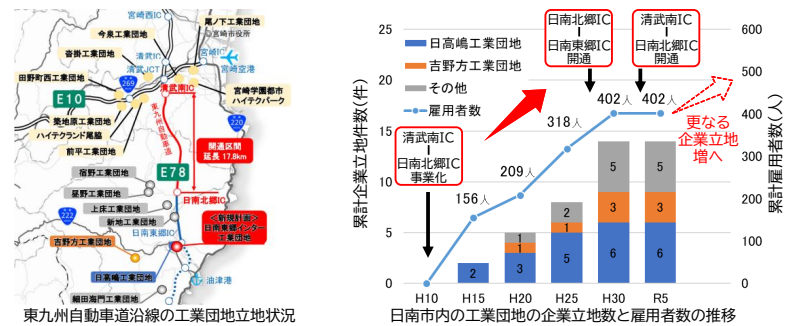
日南市⇄宮崎市の急カーブ箇所数

資料：道路台帳附図
(日南市消防本部⇒宮崎市内第三次救急医療機関)
設計速度に応じた平面曲線半径に満たない箇所を急カーブとして集計

資料：ETC2.0プローブデータ(宮崎県役所⇄日南市役所)
【開通前】R5.2(平日)24h
【開通後】R6.2(平日)24h

日南市内の工業団地の活性化に貢献

東九州自動車道の整備に合わせて、工業団地における企業数・雇用者数が増加しました。



新たな工業団地の整備による地域産業の活性化

東九州自動車道の整備に合わせて日南東郷IC付近に日南市内最大規模となる約27haの新しい「日南東郷インター工業団地」の整備が計画されています。

アクセス
・日南東郷ICまで200m ・油津港まで7分(約6km) ・清武南ICまで20分(約27km)
事業スケジュール
・R6:企業誘致開始 ・R9:造成工事開始 ・R11:造成工事完了



資料：日南市長定例記者会見資料