

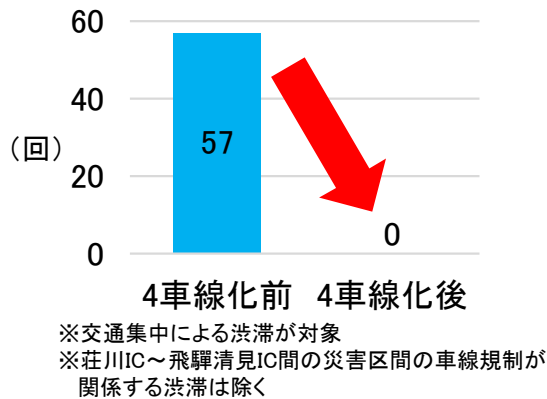
整備効果①＜時間信頼性の向上＞

○暫定2車線（対面通行）区間では、交通集中や低速走行車両の追い越しができないことで走行速度が低下し、渋滞が発生します。
⇒4車線化により、交通容量が増加するとともに低速走行車両の追い越しができるようになり、渋滞が概ね解消し、速度低下も軽減されます。

渋滞の緩和

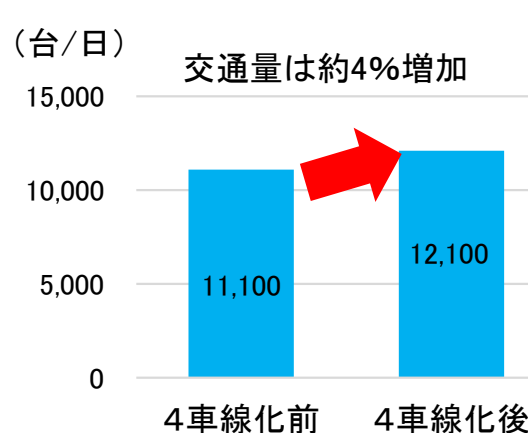
（東海北陸道 白鳥IC～飛驒清見IC間の例）

○渋滞回数



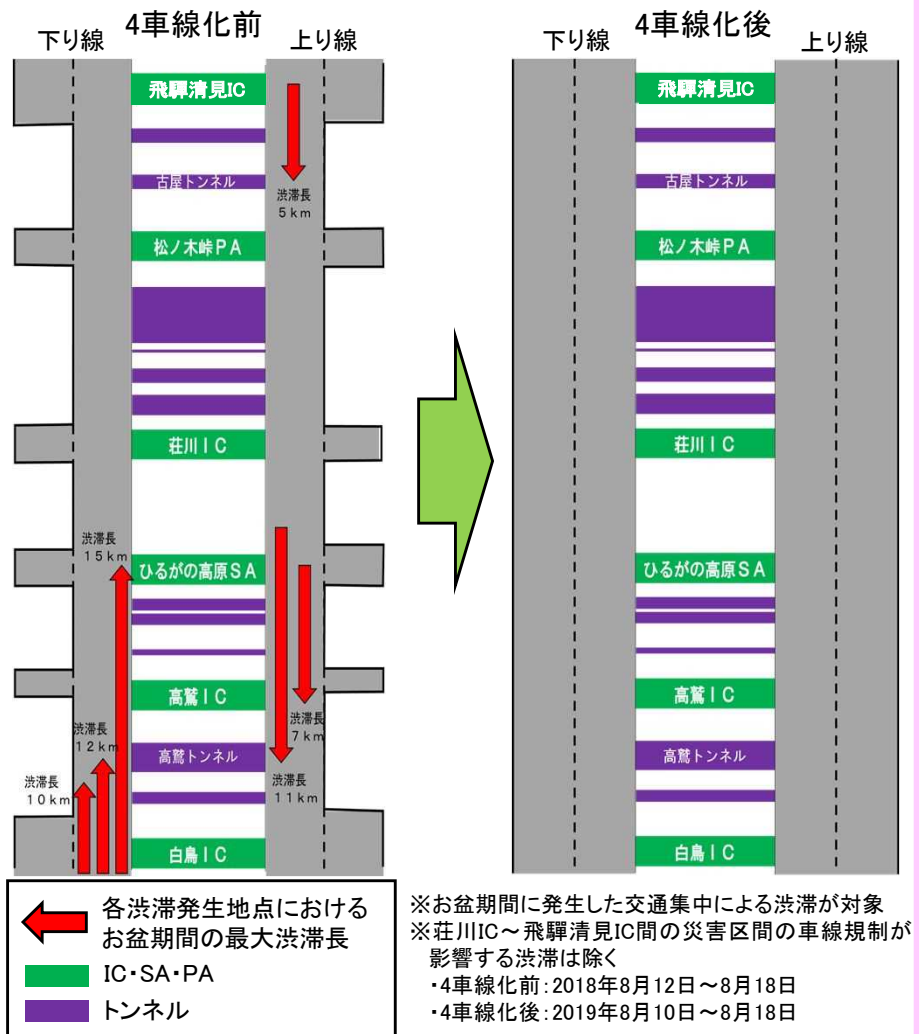
交通集中による**渋滞が解消**
スムーズな走行が可能に！

○交通量



渋滞回数および交通量の対象期間は
・4車線化前：2018年3月23日～12月31日
・4車線化後：2019年3月22日～12月31日

○お盆の渋滞状況の変化

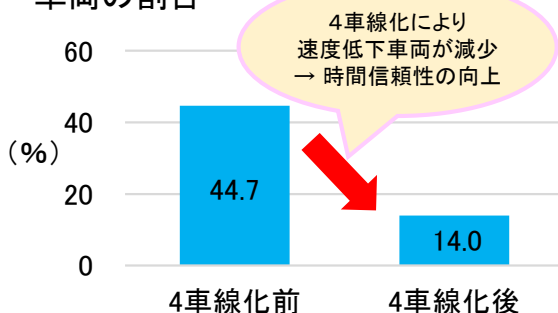


対面通行時にトンネルやIC・SAなどを先頭に発生していた**渋滞が解消**し、時間信頼性が向上！

速度低下の軽減

（東海北陸道 白鳥IC～飛驒清見IC間の例）

○規制速度を10km/h以上下回る車両の割合



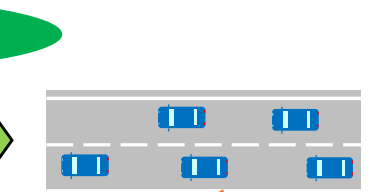
・4車線化前：2018年6月ETC2.0プローブ情報
・4車線化後：2019年6月ETC2.0プローブ情報

■暫定2車線の場合

追い越しができないため、低速走行車両により、全体の速度が低下



■4車線化すると...



追い越しが可能となり、安定した速度での走行が可能に

資料：第31回国土幹線道路部会資料

整備効果②＜安全性・ネットワーク信頼性の向上＞

- 暫定2車線区間では、一度事故が発生すると重大事故になる可能性が高くなります。
 - また、大雪時には、走行不能車両のための通行止めが発生するリスクが高くなります。
 - さらに、設備点検や舗装補修などに加え、橋梁・トンネルなどのリニューアル(大規模更新)工事時には、長期間の通行止めが必要となります。
- ⇒4車線化により、対向車線への飛び出し事故を防止し、安全性が向上します。また、事故・大雪対応およびリニューアル(大規模更新)工事に伴う通行止めの減少など、信頼性の向上が図られます。

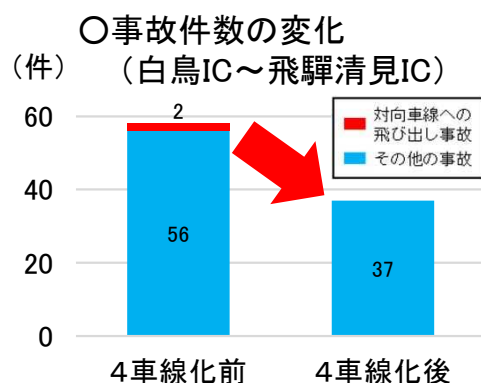
重大事故の防止

- ・暫定2車線区間では、対向車線への飛び出しなどにより、一度事故が発生すると重大事故になるとともに、通行止めのリスクが高くなります。

⇒4車線化により、中央分離帯が設置されることで、対向車線への飛び出しが防止され、安全性が向上するとともに事故対応のための通行止めリスクが低減します。



【対向車線への飛び出し事故】



※「平成30年7月豪雨」で被災した復旧工事区間での事故は除く

・4車線化前: 2018年3月23日～12月31日

・4車線化後: 2019年3月22日～12月31日

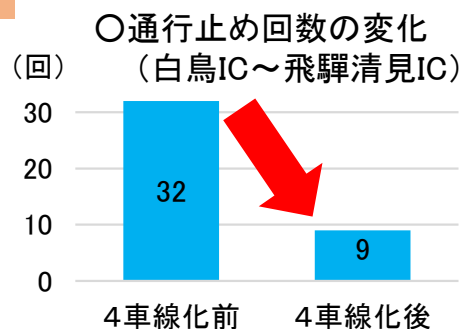
大雪時や故障車等による通行止めリスクの低減

- ・暫定2車線区間では、冬季の上り急勾配箇所での立ち往生や故障車等による通行止めリスクが高くなります。

⇒4車線化により、片側2車線が確保されると、走行不能車両が発生した際の通行止めリスクが低減します。



【走行不能車両による滞留】



※「平成30年7月豪雨」で被災した復旧工事区間での通行止めは除く

・4車線化前: 2018年3月23日～12月31日

・4車線化後: 2019年3月22日～12月31日

維持管理およびリニューアル工事への対応

- ・暫定2車線区間では、定期的な設備点検や補修工事の際に、通行止めが必要です。
- ・橋梁床版取替工事やトンネルの変状対策などでは、長期間の通行止めが必要です。

⇒4車線化により、片側車線による交通確保が可能となり、点検・補修およびリニューアル(大規模更新)工事のための長期の通行止めが不要になります。



【通行止めによるトンネル内の点検】



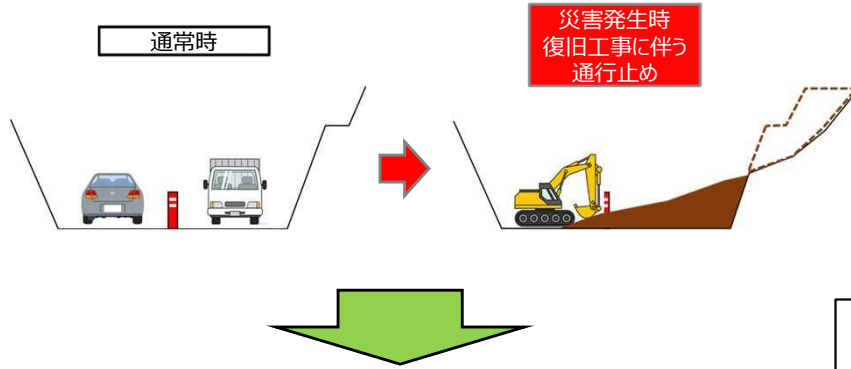
【通行止めによる舗装補修工事】

整備効果③＜機能強化による災害時のリダンダンシーの確保＞

○暫定2車線区間では、災害発生時に復旧工事に伴う通行止めなどが必要になります。
⇒4車線区間では、車線の有効活用により、交通を確保しながらの復旧工事が可能です。
また、4車線化により道路機能が強化され、並行する一般道路の代替路として機能し、リダンダンシーが確保されます。

■暫定2車線区間における災害による通行止め

○暫定2車線区間では、災害発生時に復旧工事に伴う通行止めが必要になります。



「平成30年7月豪雨」により、東海北陸道(暫定2車線区間)および平行する一般国道156号などで、災害による通行止めが発生しました。

○4車線区間では、対面通行などにより交通を確保しながら、復旧工事が可能となります。

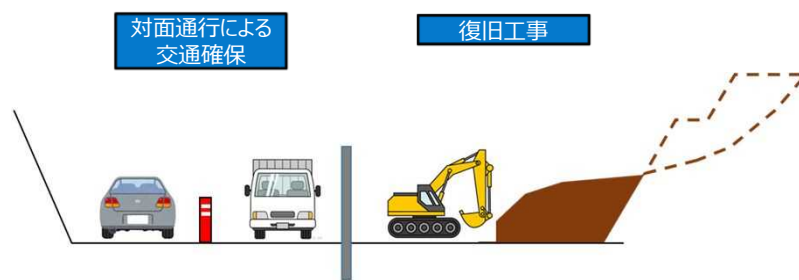


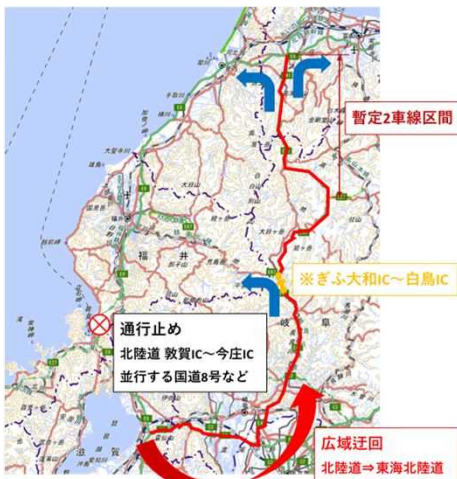
写真:NEXCO西日本提供

大分道では、「令和2年7月豪雨」により、上り線が被災しましたが、4車線であったため、下り線を活用して早期に交通を確保できました。

※被災状況や区間によっては対面通行ができない場合もございます。

○他路線等で災害通行止めが発生した場合、目的地へ行くための広域迂回の推奨を行っております。広域迂回路が暫定2車線路線の場合は、事故や故障車などの影響により通行止めとなるリスクが高く、かつ迂回交通量の増加による速度低下や渋滞発生リスクも高くなり、広域迂回路としてのネットワーク信頼性が低くなります。
⇒4車線化により、事故や故障車などの影響による通行止めリスクおよび速度低下や渋滞発生リスクを低減し、広域迂回としてのネットワーク信頼性を向上することができます。

■他路線の災害通行止めに伴う広域迂回事例(2022年8月)



○令和4年8月の豪雨により、北陸道および並行する一般国道8号などで、災害による通行止めが発生しました。



⇒東海北陸道を広域迂回推奨することで、約20,000台/日のご利用が増加しました。

7/29 発災前
8/8 北陸道通行止め期間中