

# 利活用に関する最近の話題 (スマートIC、暫定2車線区間の優先整備区間、 中央分離帯の改良)

国土交通省 山形河川国道事務所

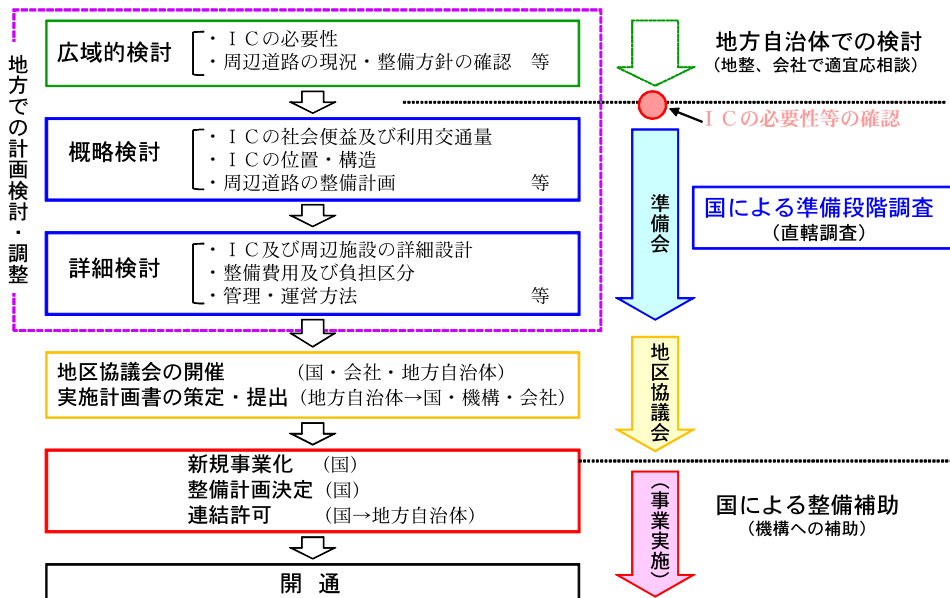
1

## スマートIC等による地域とのアクセス強化

- 日本の高速道路のIC間距離は約10kmと欧米諸国の約5kmに比べて長く、高速道路の利便性向上が課題。
- 国土交通省では、既存の高速道路の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化に向けたスマートICを導入。
- 令和元年9月27日現在、全国で130箇所のスマートICが開通。(山形県内では、寒河江SAの1箇所)
- 更なる新規スマートICの整備に向け、以下の検討が進められている。(準備段階調査：14箇所、事業中：53箇所)

※1.「スマートインターチェンジ(スマートIC)」とは、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両(料金の支払い方法)を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジです。

### ■ スマートインターチェンジの検討・整備

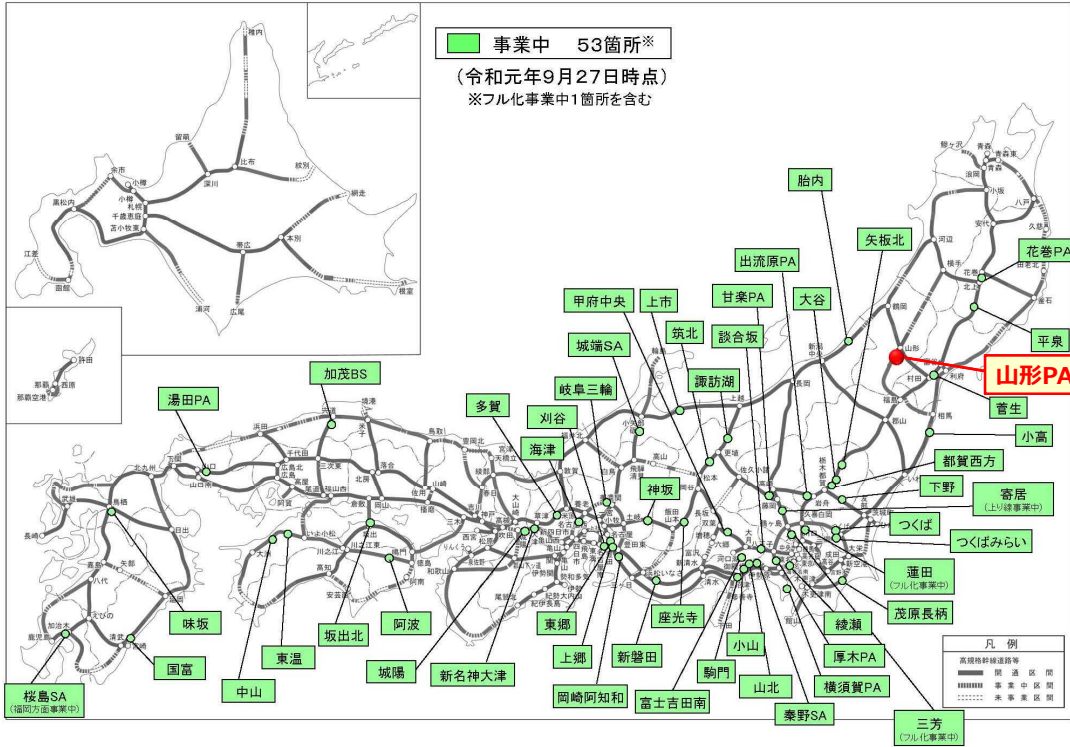


2

# スマートIC等による地域とのアクセス強化

- 事業中のスマートICは、全国で53箇所。
- 山形県内では、「**山形PAスマートIC**（仮称）」の**新規事業化**が**令和元年9月27日に発表**され、令和元年10月11日に「**連結許可書**」の伝達式を実施。

スマートインターチェンジ事業中箇所図

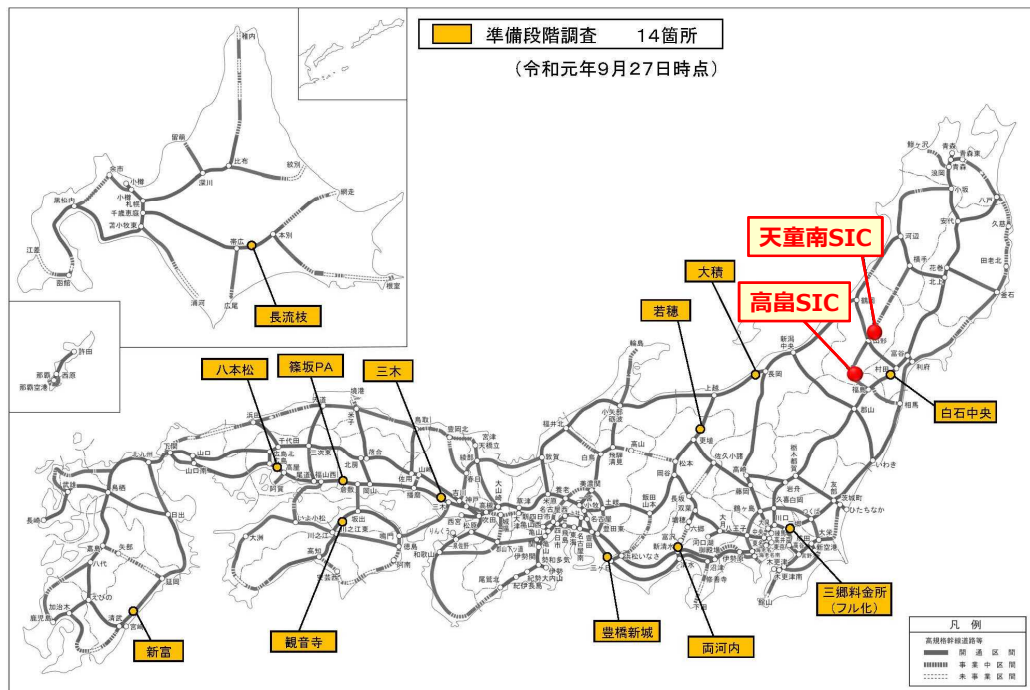


# スマートIC等による地域とのアクセス強化

- 準備段階調査が進められているスマートICは全国で14箇所。
- ・山形県内では、「**天童南スマートIC**（仮称）」と「**高島スマートIC**（仮称）」について、**令和元年9月27日、採択が発表**され、今後、国による**準備段階調査が実施**されます。

※2.「準備段階調査」とは、ICの社会便益や利用交通量、位置や構造、整備費用や管理・運営方法等を検討するものです。

スマートインターチェンジ準備段階調査箇所図



# 高速道路の暫定2車線区間の優先整備区間

○高速道路における安全・安心基本計画（国土交通省道路局\_令和元年9月10日）において、有料区間の暫定2車線区間の4車線化を計画的に推進するため、優先的に事業化し整備する優先整備区間を選定し、概ね10～15年程度で4車線化を目指す方針が示されている。

## 暫定2車線区間における4車線化の進め方(案)

令和元年7月10日 第34回  
国土幹線道路部会資料を一部修正

対面通行の暫定2車線区間(約3,100km うち有料約1,600km)

### 優先整備区間を選定

- 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)

# 高速道路の暫定2車線区間の優先整備区間

## 優先整備区間の選定方法

解消すべき課題

- ①時間信頼性の確保の観点
- ②事故防止の観点
- ③ネットワークの代替性確保の観点

※1. 「時間信頼性」とは、目標とする時刻までにどの程度の割合で到着できるかを表す指標

各観点毎に指標を設定

※2 指標1	25%以上速度低下区間延長(km) ※交通量5,000台/日未満除く	指標3	死傷事故件数(件/年)	指標5	年間通行止め時間(時間/年) ※工事によるものは除く
※2 指標2	渋滞回数(回/年)	指標4	死傷事故率(件/億台km)	指標6	積雪地かつ最急勾配が4%より大
				指標7	特定更新等工事
				指標8	並行現道における課題 ・雨量等事前通行規制 ・積雪地かつ最急勾配5%以上

※2. 隣接する区間などの時間信頼性も考慮

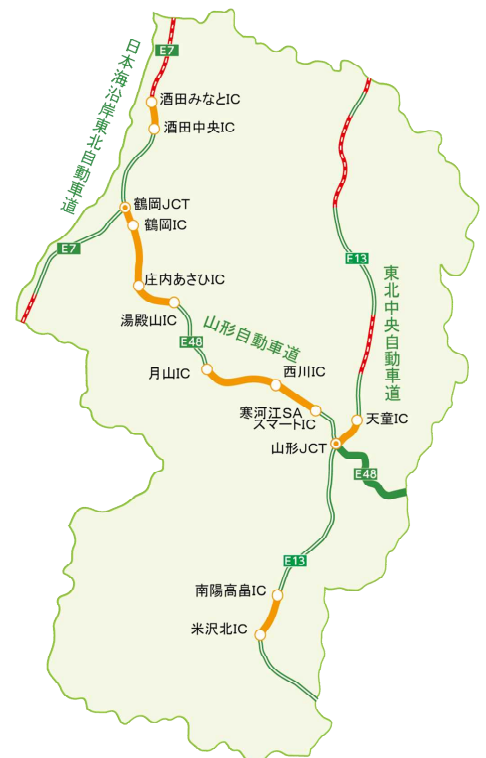
<評価方法> 各指標の評価を基に、各観点での課題の大きさを評価

路線	区間	①時間信頼性の確保の観点			②事故防止の観点		③ネットワークの代替性確保の観点			
		指標1	指標2	※3	指標3	指標4	指標5	指標6	指標7	指標8
E13	米沢北IC～南陽高島IC	D	D		B	A	C	D	D	D
	山形JCT～天童IC	D	D		B	A	C	D	D	D
E48	寒河江SASマートIC～西川IC	C	C		C	C	C	D	A	D
	西川IC～月山IC	A	B		A	B	C	D	D	D
	湯殿山IC～庄内あさひIC	D	A		D	D	C	D	A	D
	庄内あさひIC～鶴岡IC	D	D	○	C	B	C	D	D	D
E7	鶴岡IC～鶴岡JCT	D	D		C	A	C	D	D	D
	酒田中央IC～酒田みなとIC	D	D		C	A	C	D	D	D

※3. 優先整備区間(時間信頼性の課題有) 同士に挟まれた区間で30km以内の区間等

⇒3～5年後を目処に最新のデータを用いて更新することを前提に、課題が大きい(A評価)箇所を優先整備区間に選定

## 山形県内の優先整備区間

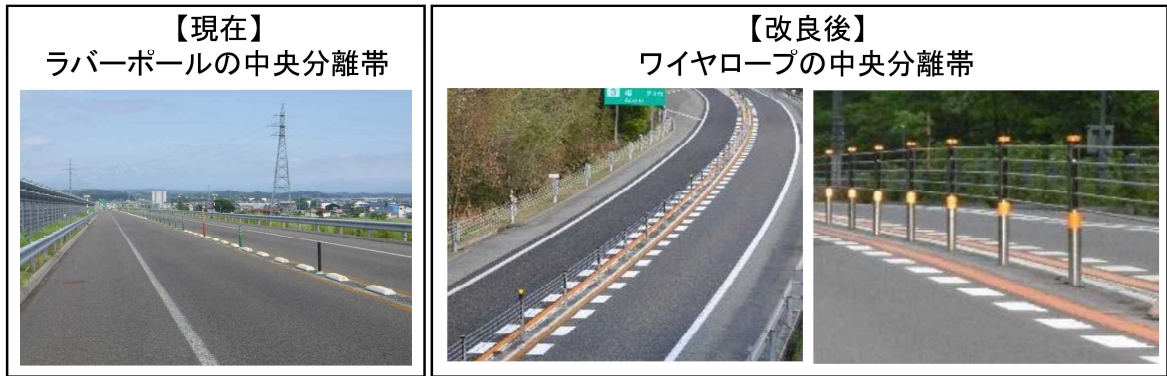


【凡例】

- 4車線供用区間
- 4車線化への優先整備区間
- 暫定2車線供用区間
- 事業中区間

# 高速道路の中央分離帯の改良

- 高速道路における安全・安心基本計画（国土交通省道路局\_令和元年9月10日）において、対面通行区間※における当面の緊急対策として、ワイヤロープ等を設置し、安全・安心の確保を図り、土工部について、2022年度内に設置完了を目指す方針が示されている。  
※ 4車線化等の事業中箇所を除く
- ワイヤロープ設置区間では、対向車線への飛出し事故が低減する効果が確認。



○ワイヤロープの特長

1. 高い衝撃緩和性能  

2. 狭い幅で設置が可能  

3. 人力で容易に開口部を設置  


◆ワイヤロープ設置区間における対向車線への飛出し事故件数

	H30年度 (延長:約180km)	H29年度 (延長:約115km)	(参考2) H28年 飛出し事故
対向車線 飛出し事故	3件	1件	71件
うち死亡事故	0件	0件	7件
うち負傷事故	0件	0件	14件

「(参考2)H28飛出し事故」は、H30年度までに設置した同10区間におけるH28年1年間の事故件数のうち、事故形態が「対向車衝突」「車線分離帯乗越し」「中央線突破(対面区間)」を対象。

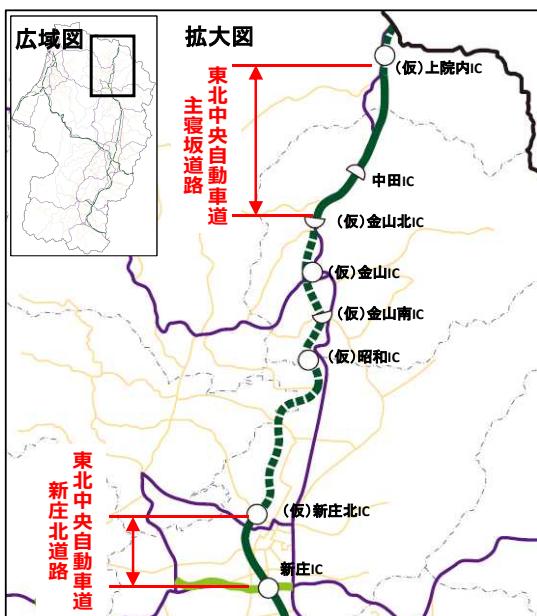
出典:第4回高速道路の正面衝突事故防止対策に関する  
技術検討委員会資料(2019年7月19日)

# 高速道路の中央分離帯の改良

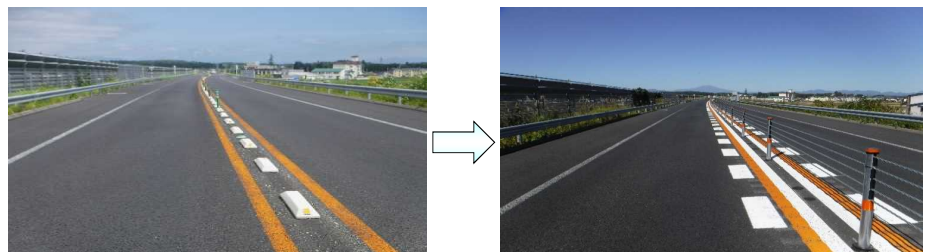
- 東北中央自動車道の新庄北道路、主寝坂道路が、ワイヤロープ式中央分離帯に変更。
- 令和元年9月に工事が完了。

## ■ 東北中央自動車道

中央分離帯改良の位置図



新庄北道路



主寝坂道路

