

# 【参考】暫定2車線整備による課題

- ネットワーク整備により様々な整備効果が発現する一方、暫定2車線であることの課題が健在化。
- 4車線化整備されることで、大規模災害時の対応や、時間信頼性の確保、対面通行の安全性・信頼性の向上に寄与。

## ◆大規模災害時の対応

### ◆暫定2車線区間 東九州道 椎田南～豊前

- 通行止め開始 平成30年 7月6日 4時15分
- 発災確認 平成30年 7月6日 17時40分頃
- 通行止め解除 平成30年 8月8日 15時00分

約1ヶ月間  
全面通行止め



切土のり面崩落 約8,000m<sup>3</sup>  
＜幅50m×高さ16m×深さ10m＞

### ◆4車線区間 九州道 溝辺鹿児島空港～加治木

- 被災確認・通行止め開始 令和元年 7月3日 18時18分
- 対面通行切り替え 令和元年 7月6日 6時00分
- 全車線解放 令和元年 7月29日 朝

被災状況

約2日間  
全面通行止め



切土のり面崩落 約9,000m<sup>3</sup>  
＜幅30m×高さ30m×深さ10m＞

## ◆時間信頼性の確保

- 暫定2車線区間は、4車線以上の区間と比較して規制速度が低い
- 追越ができないため、低速車両がいると、全体として速度が低下

速度低下・  
渋滞の発生



築城IC～椎田IC  
渋滞状況(R1.8.14)

東九州道(椎田道路)  
最大渋滞長約10km  
(R1.8繁忙期)  
発生要因:交通集中

## ◆対面通行の安全性・信頼性

- 暫定2車線区間では、事故が発生すると重大事故となる

重大事故  
リスク増加



※高速道路：高速自動車国道(有料)(H25)、一般道路：H25

出典：道路分科会第13回事業評価部会(H28.3.10)