



令和3年4月27日
中部地方整備局

記者発表資料

防災・減災、国土強靱化に向けた 道路の5か年対策プログラム(中部ブロック版)を策定 ～今後5か年の目標を示し、取り組みを重点的かつ集中的に実施～

1. 概要

近年の激甚化・頻発化する災害からの迅速な復旧等のために、発災後概ね1日以内に緊急車両の交通を確保することを中長期的な目標として定め、道路ネットワークの防災上の課題箇所を点検した上で、災害に強い国土幹線道路ネットワークの選定を行いました。

中長期目標の達成に向けて、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、直轄国道等の防災課題解消によるダブルネットワークの強化等を推進し、災害に強い国土幹線道路ネットワークを構築します。

具体的には、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和2年12月11日閣議決定）に位置づけられた目標や事業規模等を踏まえ、防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム（中部ブロック版）を策定しました。

また、本プログラムにおいて、今回中部ブロックでは、新たに7事業の開通見通しを公表いたします。

2. 添付資料

- ・ 防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム【別紙1】
- ・ 新たな開通見通し公表箇所一覧（7事業）【別紙2】
- ・ 開通見通し既公表箇所一覧【参考】

【同時発表記者クラブ】

中部地方整備局記者クラブ

<問い合わせ先>

国土交通省 中部地方整備局 道路部

道路計画課長 おおにし 大西 しょうへい 宵平

課長補佐

はやし 林

まさひろ 真弘

TEL : 052-953-8168

防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム

令和3年4月
中部地方整備局

1. プログラムについて

近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化し、大規模地震の発生も切迫している。また、高度成長期以降に集中的に整備された多くのインフラの老朽化が見込まれることから、それらの維持管理・更新を確実に実施する必要があるが、適切に対応しなければ、中長期的なトータルコストの増大を招くのみならず、我が国の行政・社会経済システムが機能不全に陥る懸念がある。

こうした状況を踏まえ、政府は防災・減災、国土強靱化の取組の更なる加速化・深化を図るため、令和3年度から令和7年度までの5年間で、追加的に必要となる事業規模を政府全体でおおむね15兆円程度を目途として、重点的かつ集中的に講ずる対策を定めた「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（以降、「5か年加速化対策」）を令和2年12月11日に閣議決定した。

道路事業においては、「5か年加速化対策」に位置づけられた目標や事業規模等を踏まえ、各都道府県における5か年の具体的な事業進捗見込み等を示し、計画的な事業執行に取り組むとともに、周辺の開発事業等との連携を図りながら、対策の効果をより一層高めることを目的として、本プログラムを策定するものである。

2. 対策概要

令和2年11月には、社会資本整備審議会道路分科会中部地方小委員会の意見を踏まえ、高規格道路[※]と直轄国道を組み合わせた災害に強い国土幹線道路ネットワークを選定するとともに、防災上の課題箇所を把握したところである。

[※]高規格幹線道路、地域高規格道路（計画路線）、その他計画段階評価等の調査が進捗している路線等をベースに選定

そのため、災害に強い国土幹線道路ネットワークにおける「5か年加速化対策」に位置付けられた下記の道路分野の対策を中心に、防災・減災、国土強靱化の取り組みを重点的かつ集中的に実施する。

①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

近年、激甚化・頻発化する災害から速やかに復旧・復興するためには、道路ネットワークの機能強化が必要不可欠である。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ため、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する。

②道路施設の老朽化対策

今後、急速に進展する道路施設の老朽化に対し、ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現する予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設（橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等）の対策を推進する。

③渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策

令和 2 年 7 月豪雨では、梅雨前線の停滞による記録的な大雨により、河川の氾濫および橋梁の流失、河川隣接区間の道路流失等が発生した。通行止めが長期化する渡河部の橋梁流失や河川隣接区間の道路流失等の災害リスクに対し、橋梁・道路の洗掘・流失対策や橋梁の架け替え等を推進する。

④道路の高架区間等を活用した津波や洪水からの浸水避難対策

切迫している南海トラフ地震や激甚化する豪雨災害などに備え、津波や洪水からの緊急避難場所を確保するため、地方公共団体のニーズを踏まえ、予測浸水深よりも高い位置に整備されている直轄国道の高架区間等を緊急避難場所として活用するための避難施設（避難階段等）の整備を推進する。

⑤道路の法面・盛土の土砂災害防止対策

令和 2 年 7 月豪雨をはじめとする近年の豪雨では、道路区域内だけでなく道路区域外からも土砂崩落が発生し、高速道路及び直轄国道等の幹線道路に長時間にわたる通行止めが生じるなど道路交通に支障を及ぼす事態が発生した。道路の法面や盛土において、レーザープロファイラ調査等の高度化された点検手法等により新たに把握された災害リスク等に対し、豪雨による土砂災害等の発生を防止するため、法面・盛土対策を推進する。

⑥市街地等の緊急輸送道路における無電柱化対策

令和元年房総半島台風では、既往最大風速を更新する局地的な強風等により約 2,000 本の電柱が倒壊し、道路閉塞に伴う通行止め等により復旧活動に支障が生じた。電柱倒壊による道路閉塞のリスクがある市街地等の緊急輸送道路において、道路閉塞等の被害を防止するため無電柱化を推進する。

⑦IT を活用した道路管理体制の強化対策

災害発生時や復旧段階において、道路状況を速やかに把握した上で円滑な交通を確保することは、人命救助、復旧・復興、社会経済活動において必要不可欠である。遠隔からの道路の異常の早期発見、維持管理作業等の自動化・無人化、過積載等の違反車両の取り締まりを行う体制の強化や AI 技術等の活用による立ち往生車両の自動検知システムの導入など、維持管理の効率化・省力化を推進する。

3. 対策実施箇所

- | | |
|------------------------------|-----------|
| ①災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策 | 【別添 図 1】※ |
| ②道路施設の老朽化対策 | 【別添 図 2】※ |
| ③渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策 | 【別添 図 3】 |
| ④道路の高架区間等を活用した津波や洪水からの浸水避難対策 | 【別添 図 4】※ |
| ⑤道路の法面・盛土の土砂災害防止対策 | 【別添 図 5】 |
| ⑥市街地等の緊急輸送道路における無電柱化対策 | 【別添 図 6】 |
| ⑦IT を活用した道路管理体制の強化対策 | 【別添 図 7】 |

※長野県については、関東地方整備局管内を含む

4. その他

「5 か年加速化対策」において示された事業規模は、今後の災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえ、機動的・弾力的に変動するものであり、本プログラムにおける事業進捗等もそれに応じて変わり得るものである。

また、本プログラムの事業進捗等については、必要に応じて、見直しを行うものとする。

以上

■災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策

調査中箇所（ネットワーク） 道路網調査 計画段階評価推進／都計・アセス推進

調査中箇所（交通拠点） 必要性等の調査 整備方針の検討 事業計画の検討

今後5か年開通予定区間

今後5か年用地着手区間

今後5か年工事着手区間

直轄改築・高速事業中箇所

全線開通

部分開通

R〇年度

〇〇地区用地着手

R〇年度

〇〇地区〇〇工事着手

(改良orトンネルor橋梁)

R 3年度新規事業化箇所（直轄改築・高速）

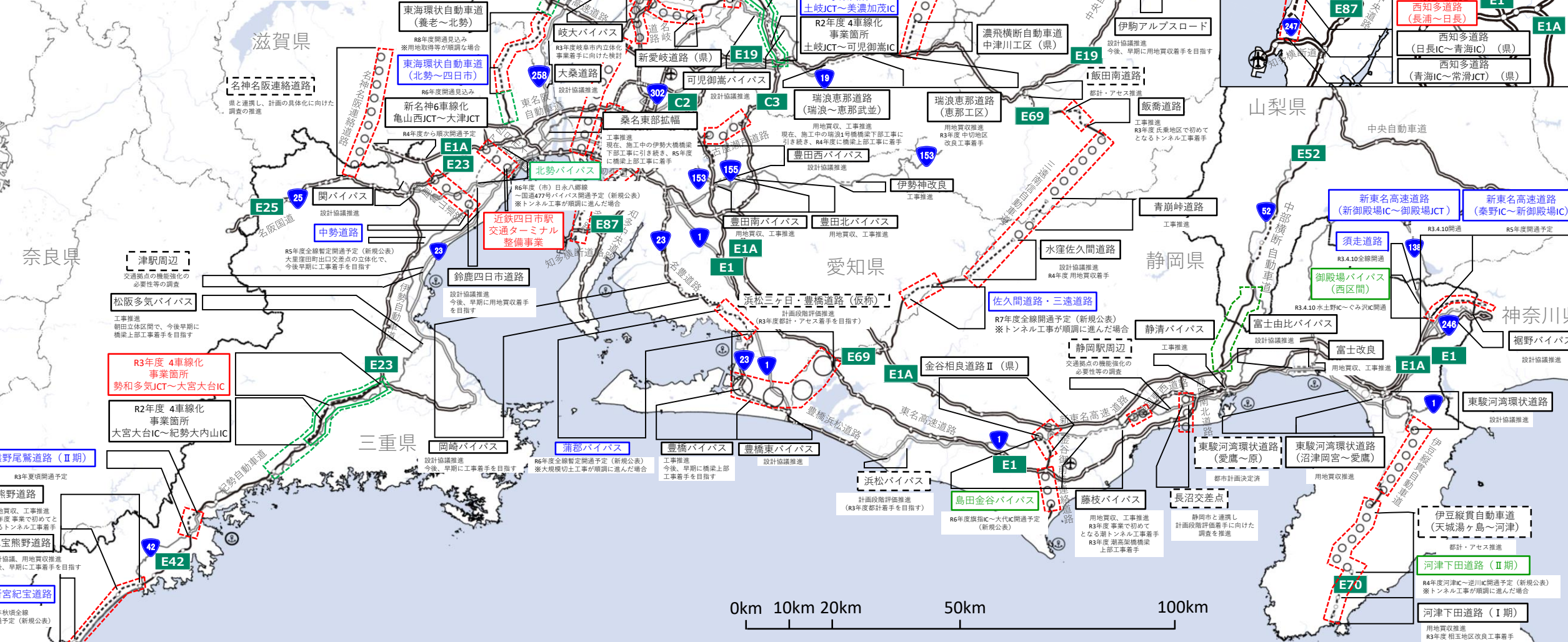
※高速会社事業や補助事業は、開通見通しのみ記載している。
※計画段階評価や都市計画・環境アセスに着手している調査箇所については、今後5か年程度での新規事業化に向けて調査を推進。
※事業内容は、今後5か年で主に実施する内容を記載している。
※事業進捗見込み等については、今後予算状況等により変更になる場合がある。

災害に強い国土幹線道路ネットワーク				
高規格道路	4車線以上	2車線	事業中	調査中
直轄国道	4車線以上	2車線	事業中	調査中

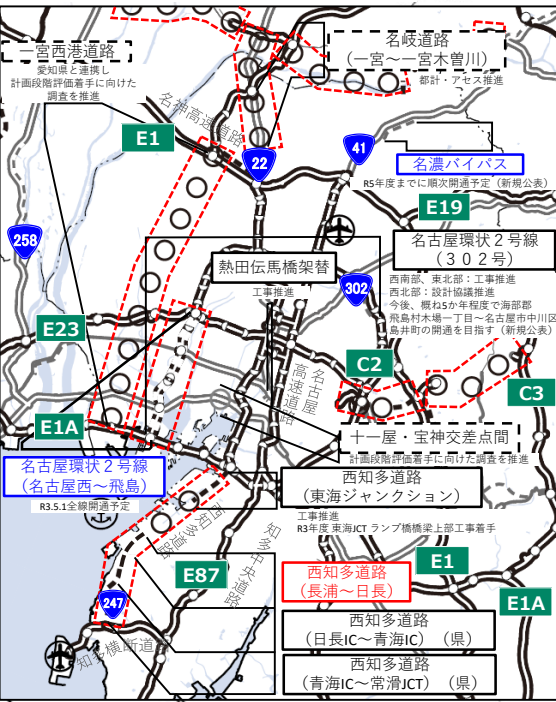
※高規格道路については、高規格幹線道路、地域高規格道路（計画路線）、その他計画段階評価等の調査が進捗している路線等をベースに選定（R2.11時点）

主な防災上の課題	
ミッシングリンク	
暫定2車線【有料】（うち優先整備区間）	優先整備区間

※この他、大雨や豪雪、津波、越波、地震等による防災上の課題箇所がある。



名古屋都市圏中心部



■災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策

調査中箇所（ネットワーク） 道路網調査 計画段階評価推進／都計・アセス推進

調査中箇所（交通拠点） 必要性等の調査 整備方針の検討 事業計画の検討

今後5か年開通予定区間

今後5か年用地着手区間

今後5か年工事着手区間

直轄改築・高速事業中箇所

全線開通

部分開通

R〇年度

〇〇地区用地着手

R〇年度

〇〇地区〇〇工事着手

(改良orトンネルor橋梁)

R3年度新規事業化箇所（直轄改築・高速）

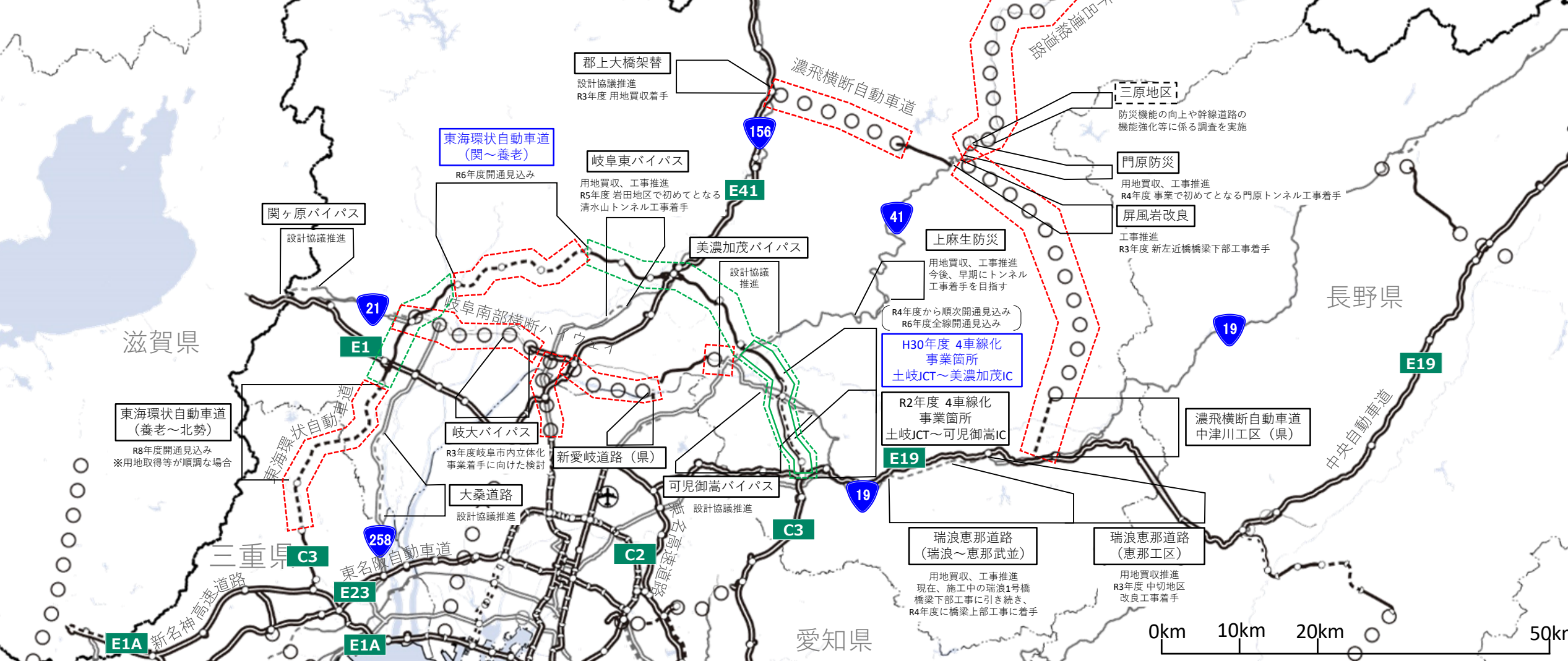
※高速会社事業や補助事業は、開通見通しのみ記載している。
※計画段階評価や都市計画・環境アセスに着手している調査箇所については、今後5か年程度での新規事業化に向けて調査を推進。
※事業内容は、今後5か年で主に実施する内容を記載している。
※事業進捗見込み等については、今後予算状況等により変更になる場合がある。

災害に強い国土幹線道路ネットワーク				
高規格道路	4車線以上	2車線	事業中	調査中
直轄国道	4車線以上	2車線	事業中	調査中

※高規格道路については、高規格幹線道路、地域高規格道路（計画路線）、その他計画段階評価等の調査が進捗している路線等をベースに選定（R2.11時点）

主な防災上の課題	
ミッシングリンク	
暫定2車線〔有料〕（うち優先整備区間）	

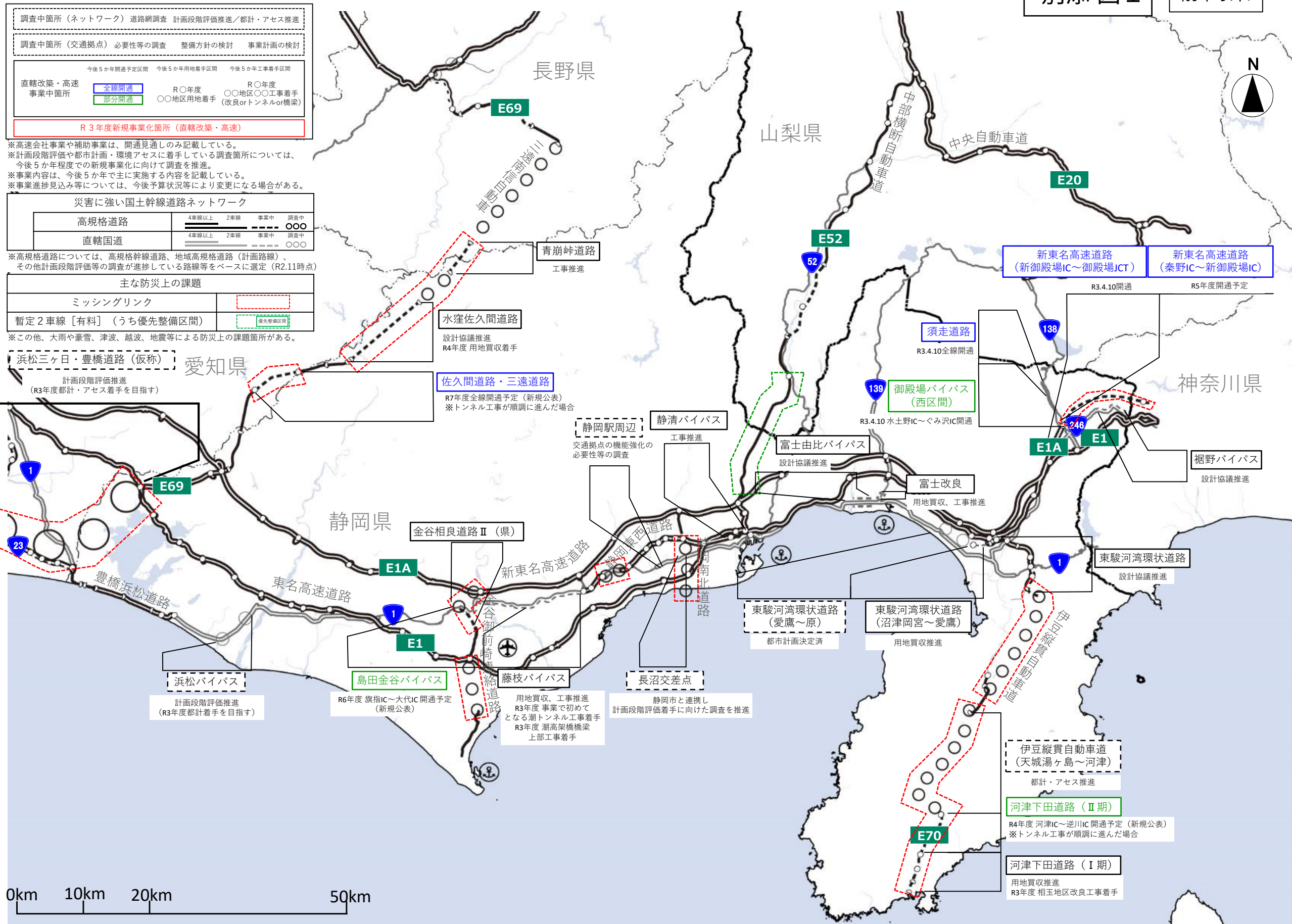
※この他、大雨や豪雪、津波、越波、地震等による防災上の課題箇所がある。



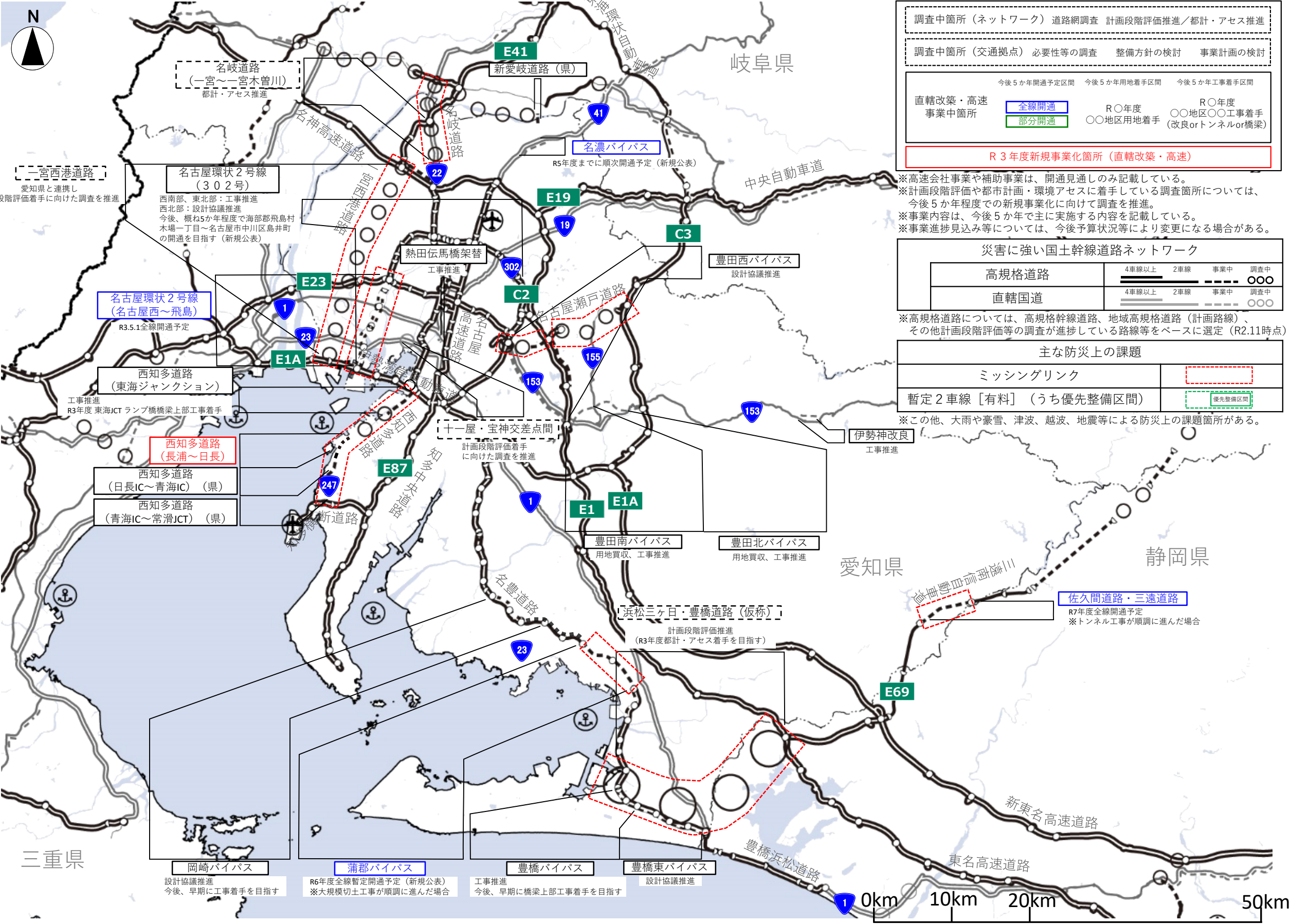
■災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策

別添 図1

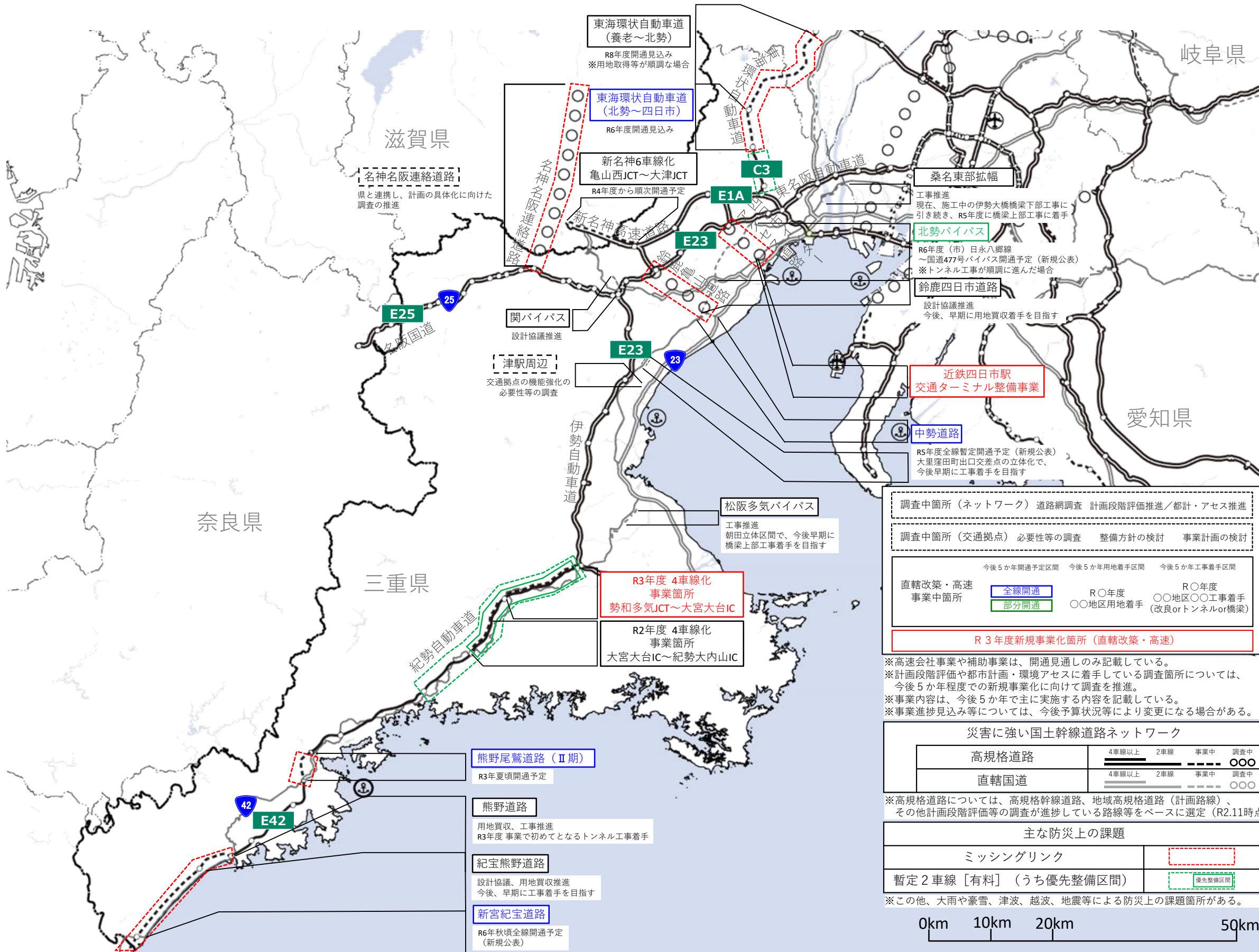
静岡県



■災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策



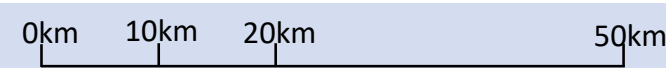
三重県



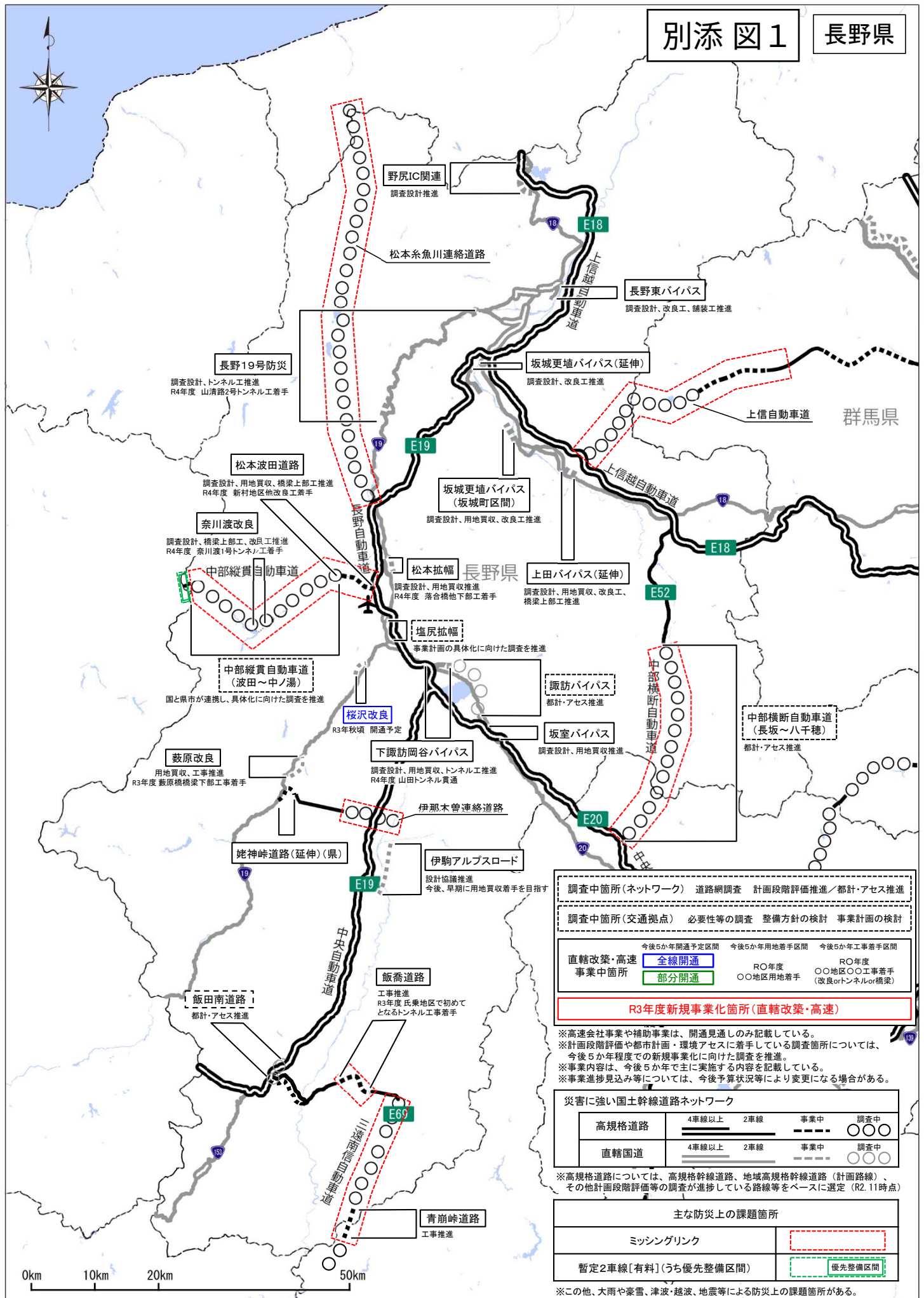
※高速会社事業や補助事業は、開通見通しのみ記載している。
 ※計画段階評価や都市計画・環境アセスに着手している調査箇所については、今後5か年程度での新規事業化に向けて調査を推進。
 ※事業内容は、今後5か年で主に実施する内容を記載している。
 ※事業進捗見込み等については、今後予算状況等により変更になる場合がある。

※高規格道路については、高規格幹線道路、地域高規格道路（計画路線）、
その他計画段階評価等の調査が進捗している路線等をベースに選定（R2.11時点）

※この他、大雨や豪雪、津波、越波、地震等による防災上の課題箇所がある。

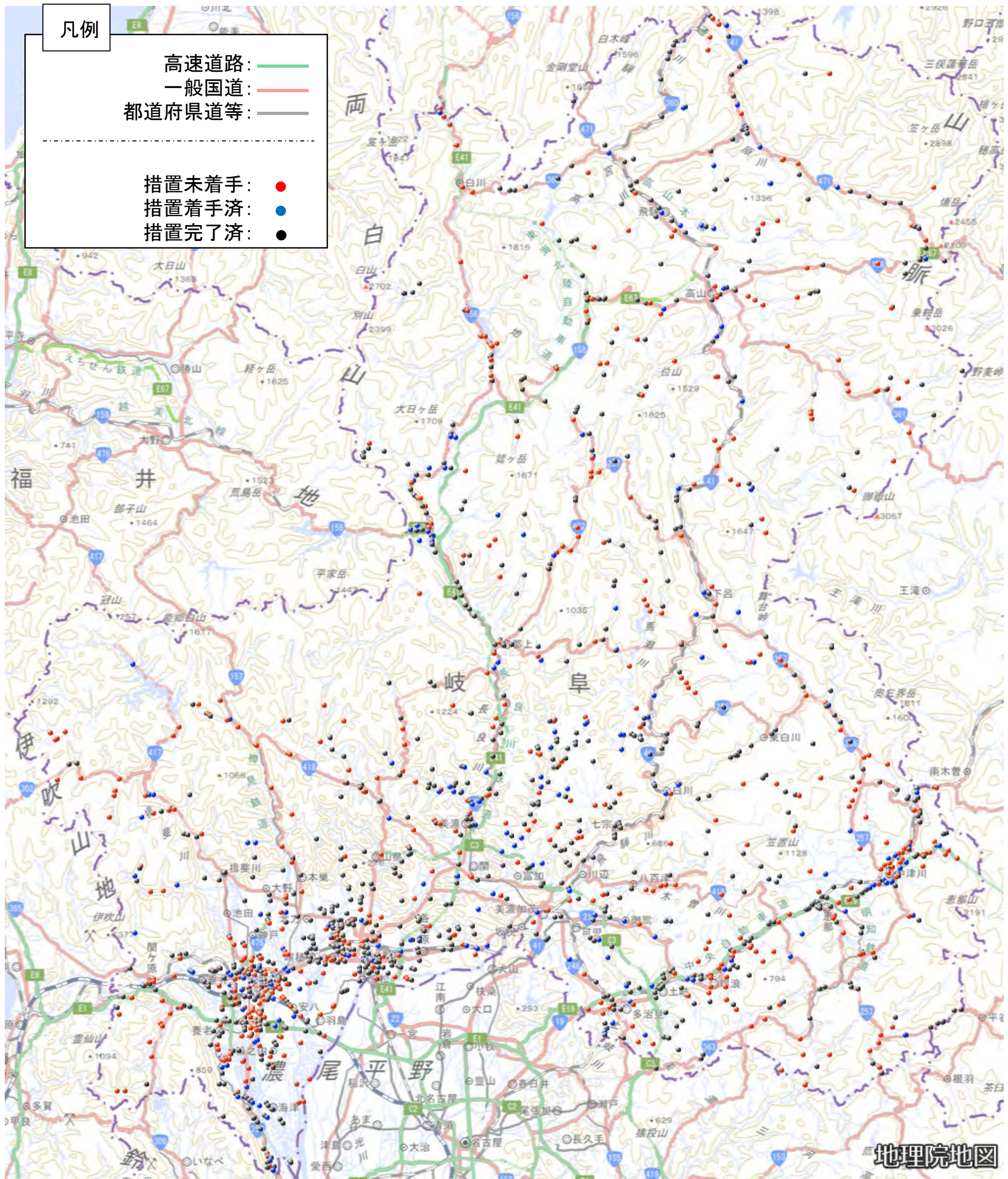


長野県



岐阜県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ桥梁の位置図

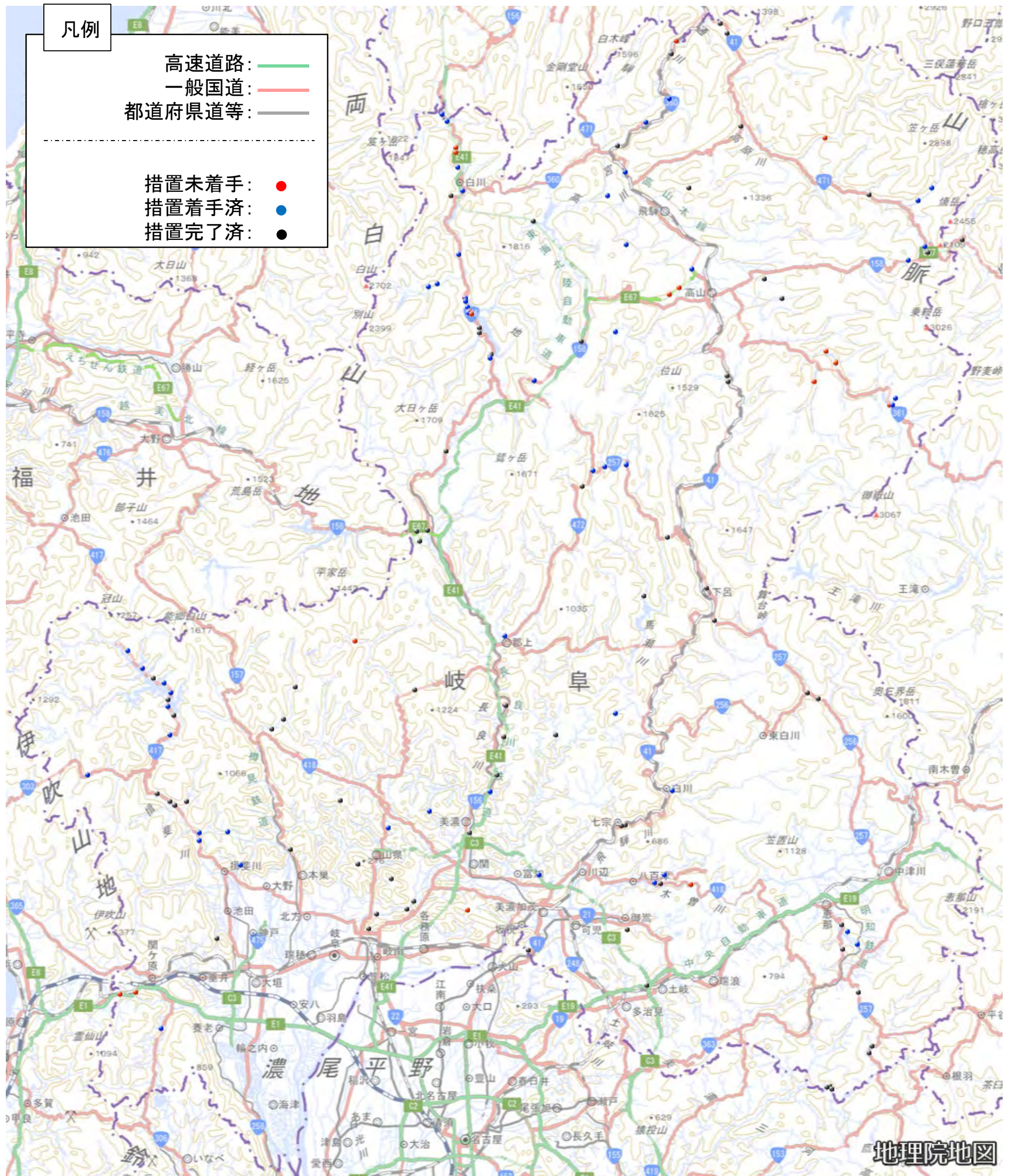
早期に対策を要する施設は1,879橋あり、これまでに1,284橋の修繕に着手済



※全道路管理者(国、高速道路会社、地方公共団体)の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載(2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。)

岐阜県内の判定区分Ⅲ・Ⅳトンネルの位置図

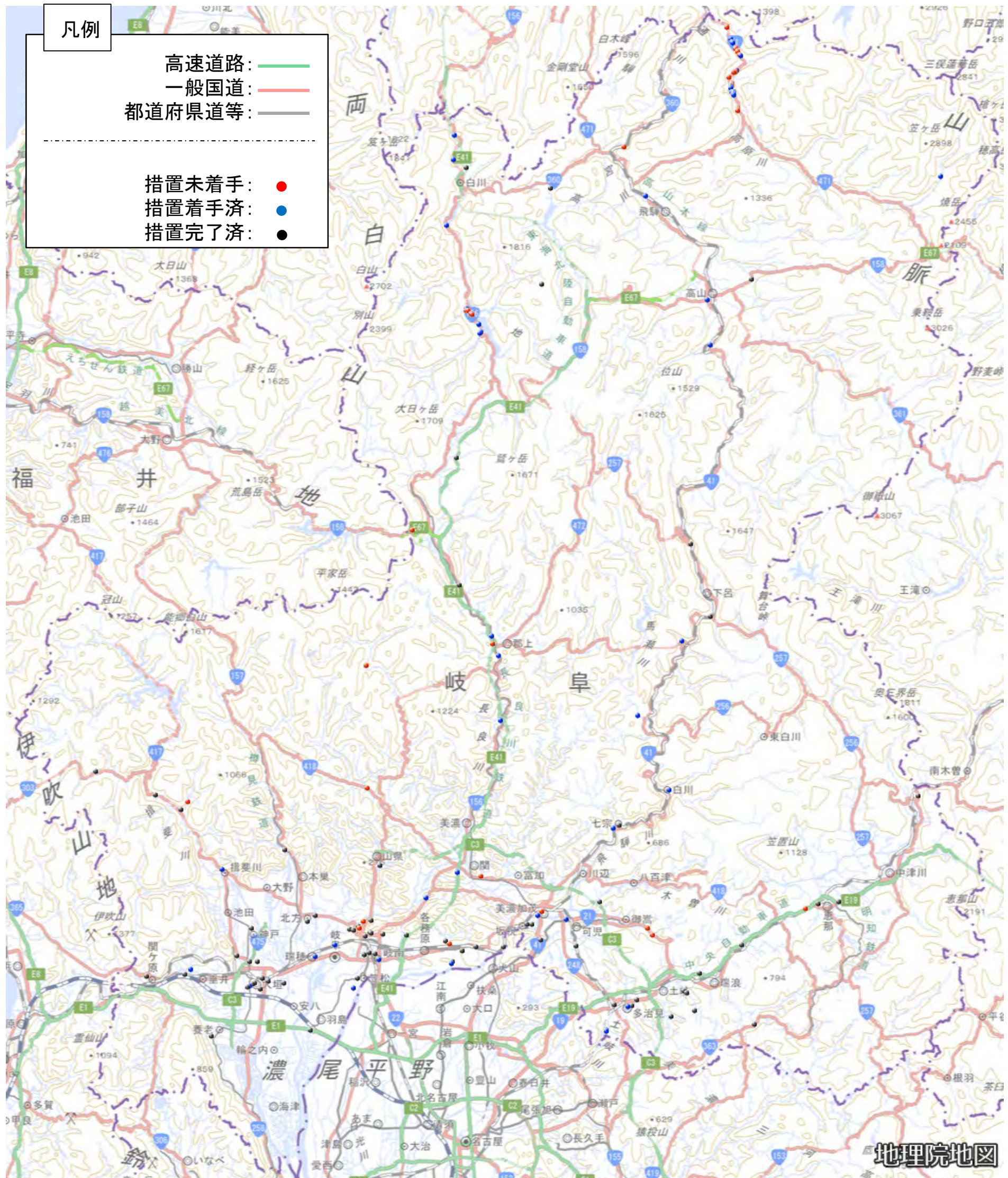
早期に対策を要する施設は147施設あり、これまでに123施設の修繕に着手済



※全道路管理者(国、高速道路会社、地方公共団体)の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載(2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。)

岐阜県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ道路附属物等の位置図

早期に対策を要する施設は206施設あり、これまでに149施設の修繕に着手済



※全道路管理者(国、高速道路会社、地方公共団体)の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載(2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。)

早期に対策を要する施設は2,910橋あり、これまでに2,185橋の修繕に着手済

※全道路管理者(国、高速道路会社、地方公共団体)の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載(2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。)



早期に対策を要する施設は163施設あり、これまでに139施設の修繕に着手済

※全道路管理者(国、高速道路会社、地方公共団体)の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載(2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。)

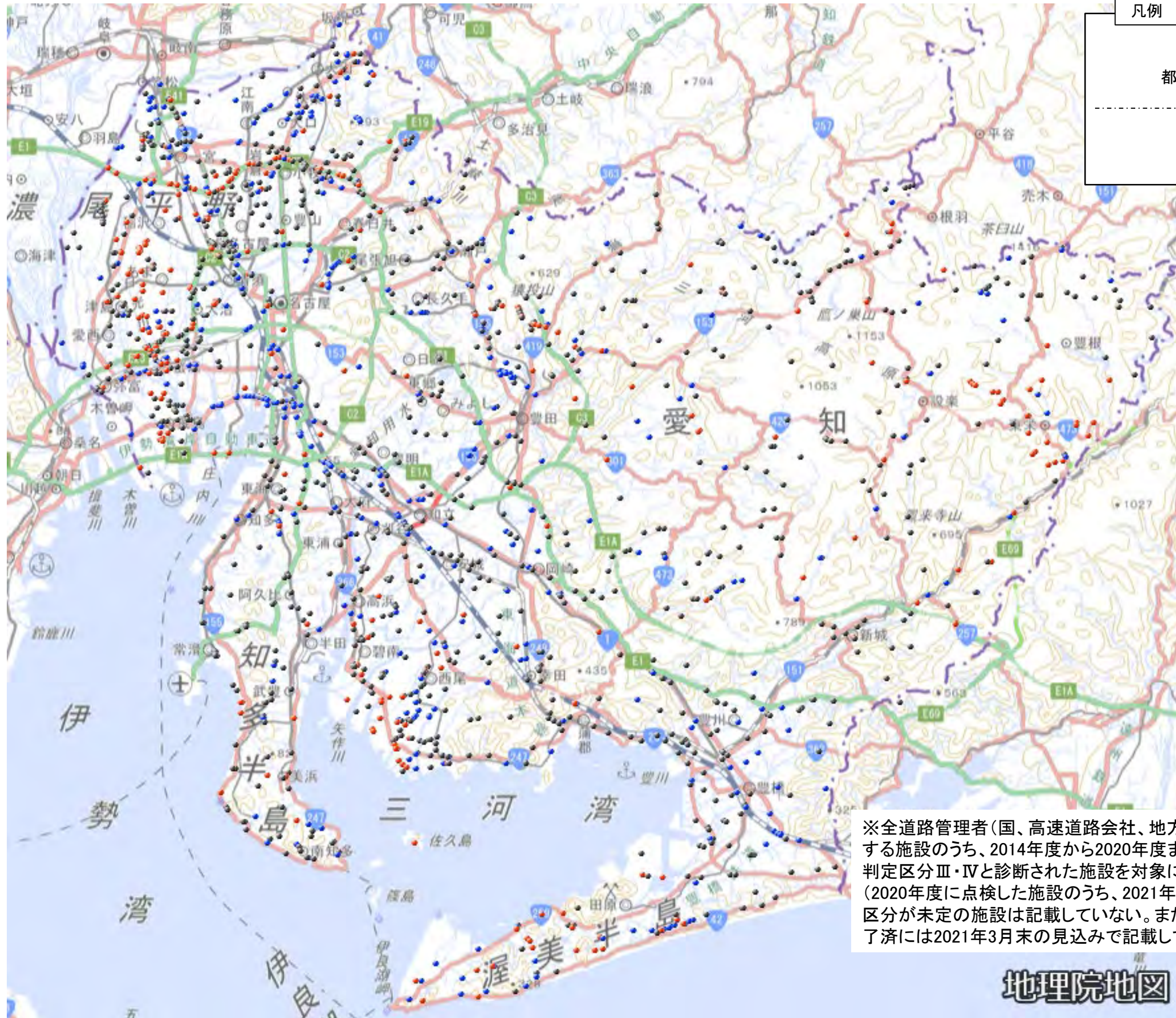


早期に対策を要する施設は137施設あり、これまでに109施設の修繕に着手済

※全道路管理者(国、高速道路会社、地方公共団体)の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載(2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。)



早期に対策を要する施設は1,771橋あり、これまでに1,452橋の修繕に着手済



早期に対策を要する施設は42施設あり、これまでに30施設の修繕に着手済



早期に対策を要する施設は177施設あり、これまでに136施設の修繕に着手済



三重県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ桥梁の位置図

早期に対策を要する施設は1,333橋あり、これまでに1,032橋の修繕に着手済



三重県内の判定区分Ⅲ・Ⅳトンネルの位置図

早期に対策を要する施設は104施設あり、これまでに81施設の修繕に着手済



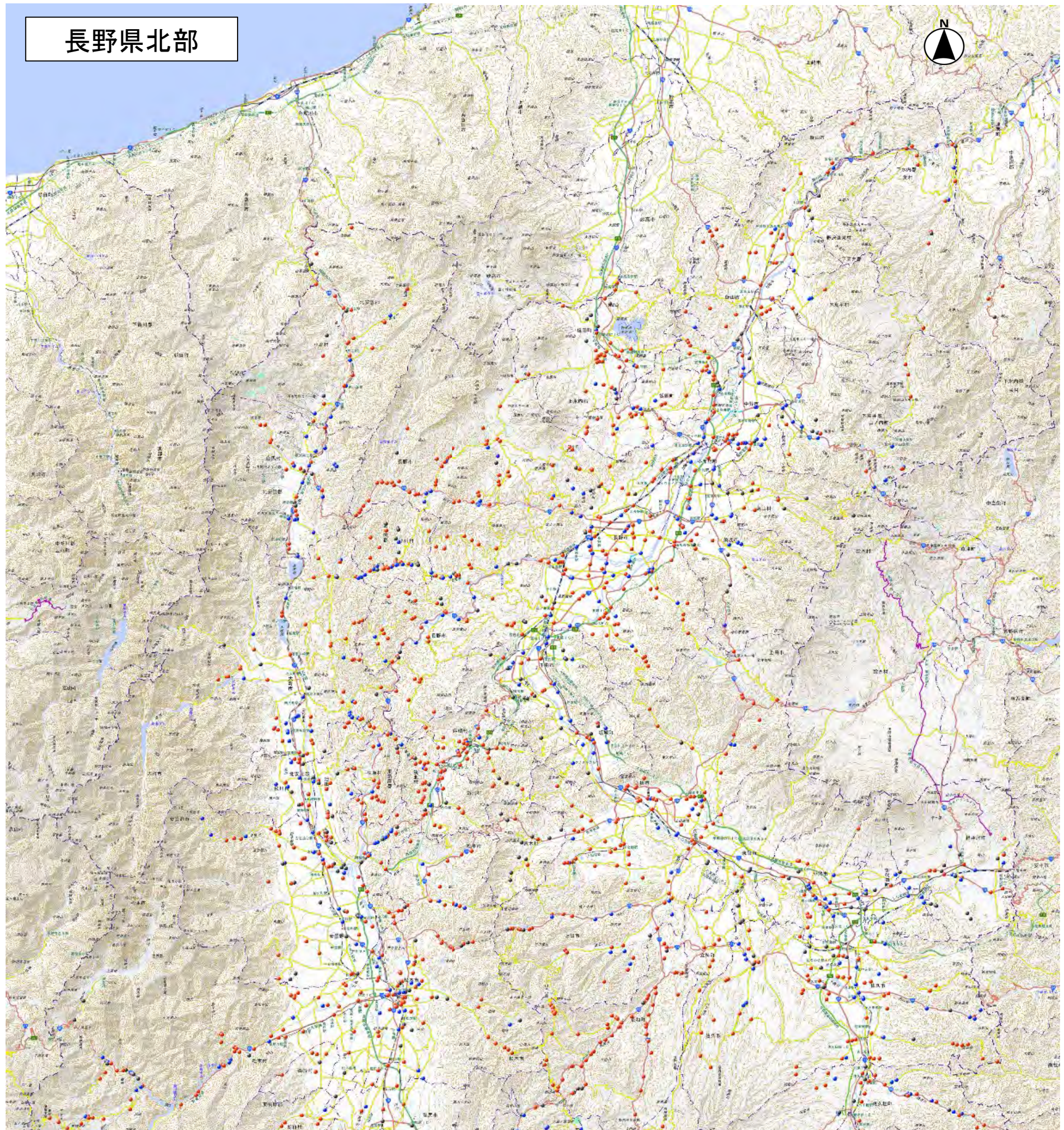
三重県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ道路附属物等の位置図

早期に対策を要する施設は87施設あり、これまでに68施設の修繕に着手済



長野県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ桥梁の位置図

早期に対策を要する施設は3,276橋あり、これまでに1,245橋の修繕に着手済み



電子国土Web(地理院地図)を加工して作成

※全道路管理者(国、高速道路会社、地方公共団体)の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載(2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。)

凡例

高速道路: —

一般国道: —

都道府県道: —

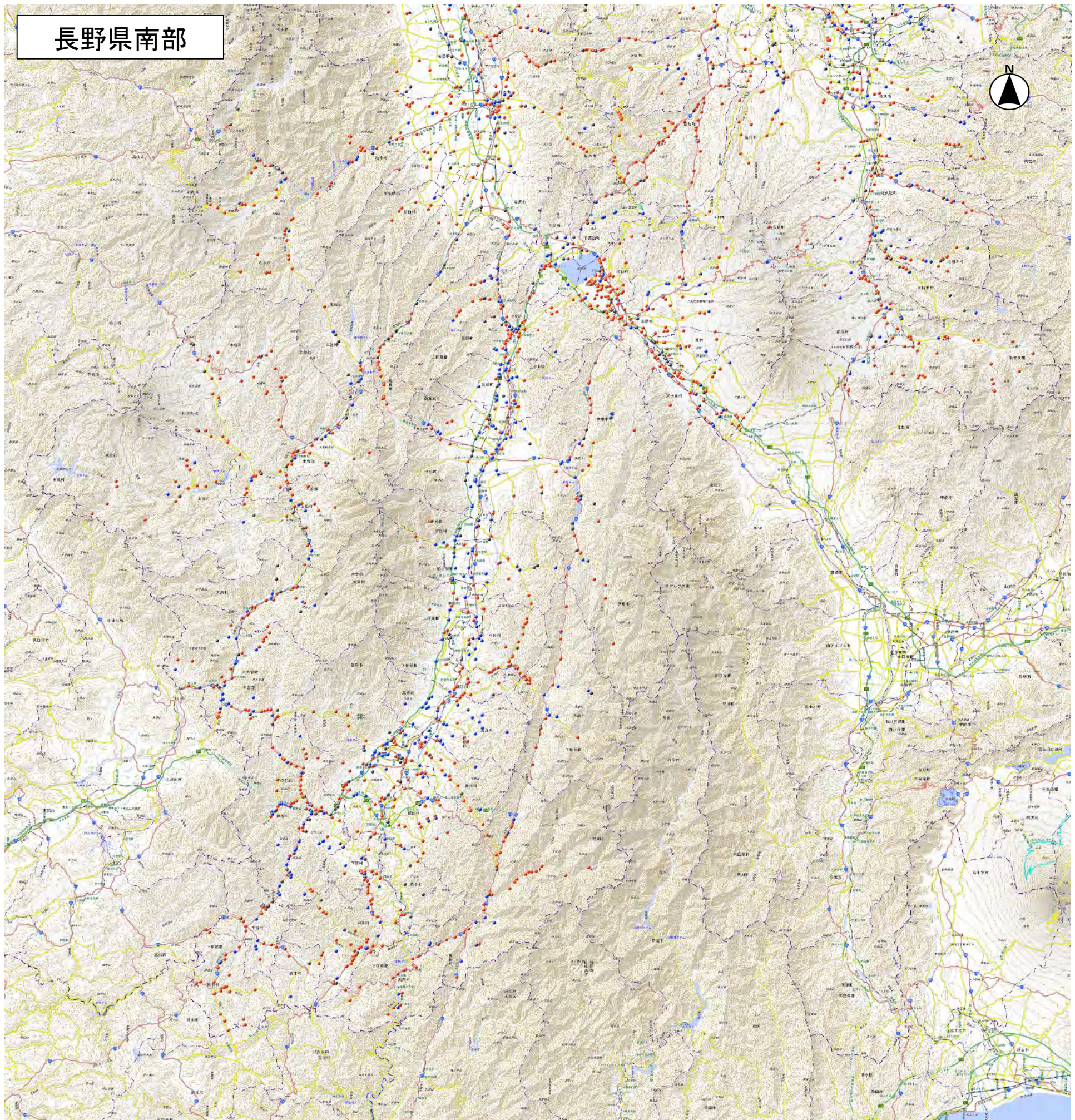
措置未着手: ●

措置着手済: ●

措置完了済: ●

長野県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ橋梁の位置図

早期に対策を要する施設は3,276橋あり、これまでに1,245橋の修繕に着手済み



電子国土Web(地理院地図)を加工して作成

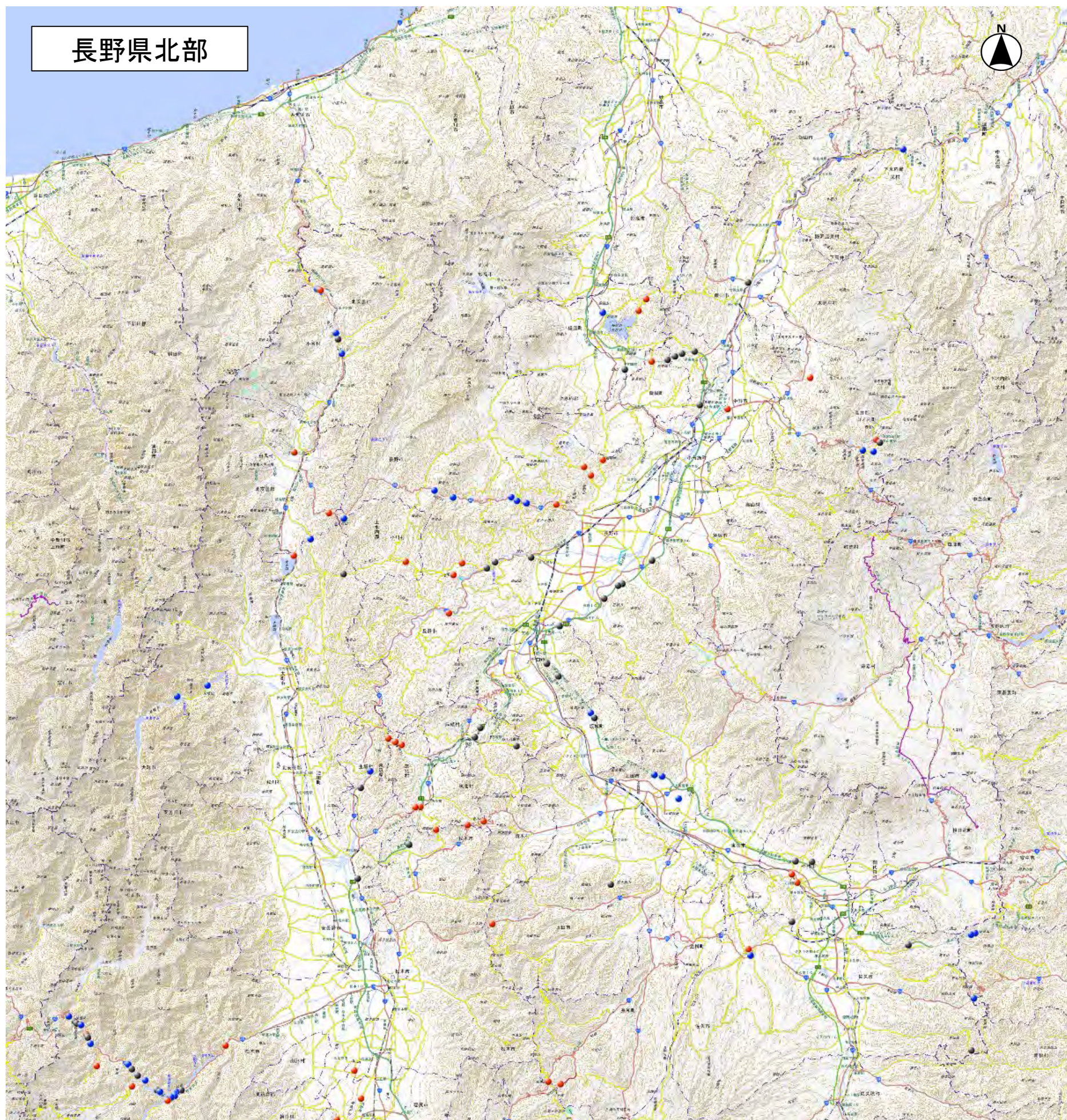
※全道路管理者(国、高速道路会社、地方公共団体)の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載(2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。)

凡例

- 高速道路: —
- 一般国道: —
- 都道府県道: —
- 措置未着手: ●
- 措置着手済: ●
- 措置完了済: ●

長野県内の判定区分Ⅲ・Ⅳトンネルの位置図

早期に対策を要する施設は190箇所あり、これまでに127箇所の修繕に着手済み



電子国土Web(地理院地図)を加工して作成

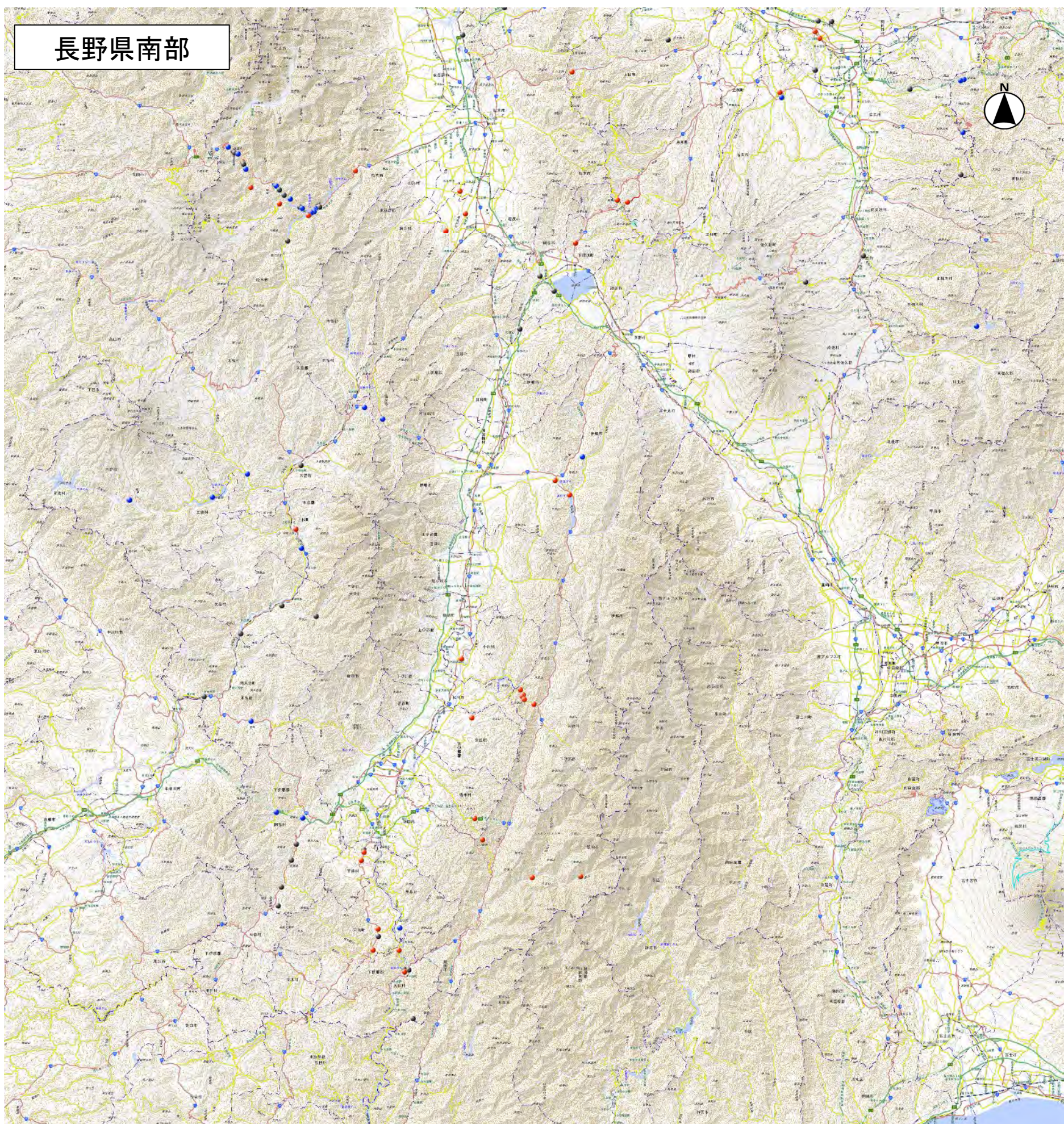
※全道路管理者(国、高速道路会社、地方公共団体)の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載(2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。)

凡例

- 高速道路: —
一般国道: —
都道府県道: —
措置未着手: ● (red)
措置着手済: ● (blue)
措置完了済: ● (black)

長野県内の判定区分Ⅲ・Ⅳトンネルの位置図

早期に対策を要する施設は190箇所あり、これまでに127箇所の修繕に着手済み



電子国土Web(地理院地図)を加工して作成

※全道路管理者(国、高速道路会社、地方公共団体)の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載(2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。)

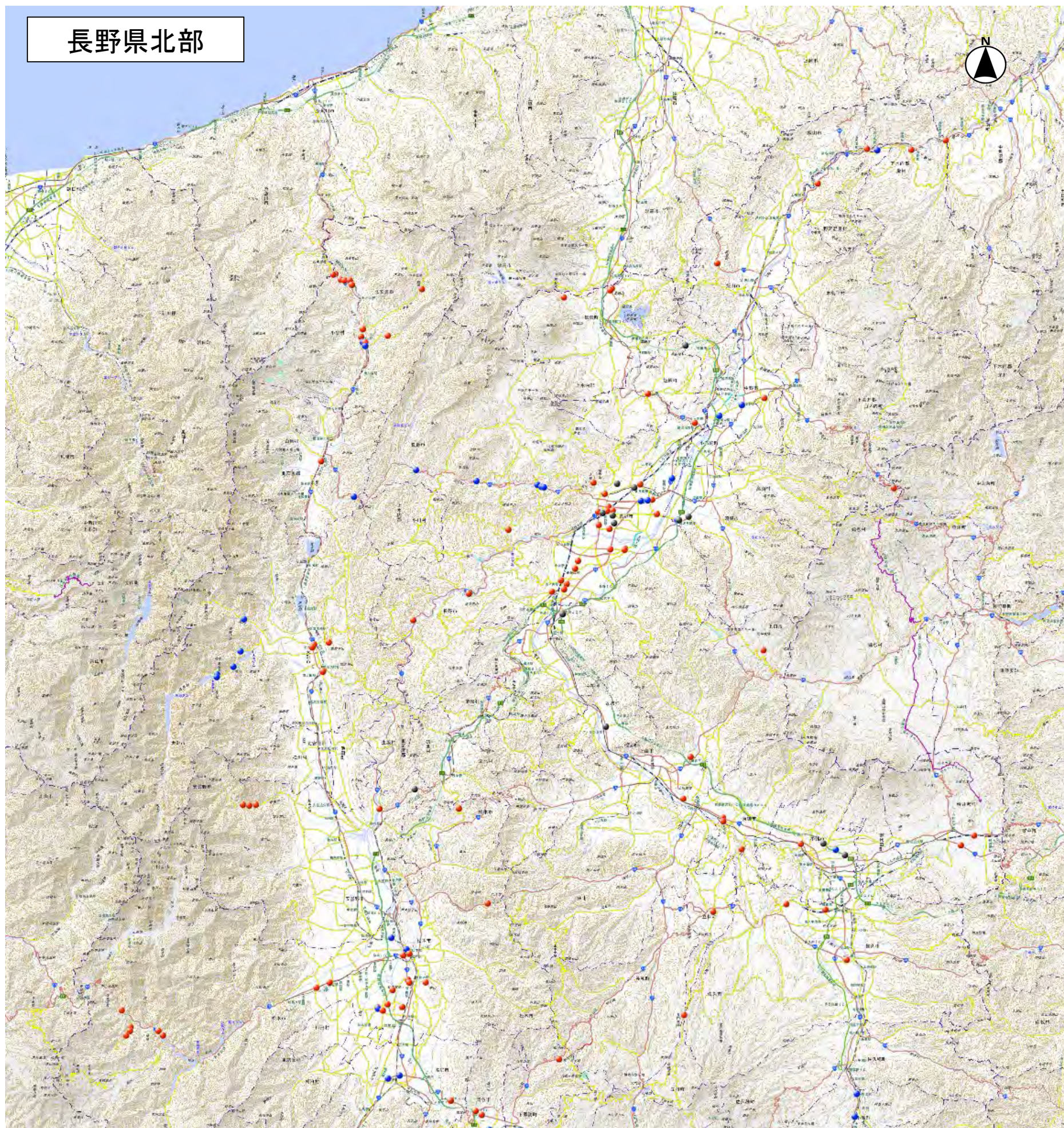
凡例

高速道路: 
一般国道: 
都道府県道: 
措置未着手: 
措置着手済: 
措置完了済: 

長野県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ道路附属物等の位置図

早期に対策を要する施設は211箇所あり、これまでに80箇所の修繕に着手済み

長野県北部



電子国土Web(地理院地図)を加工して作成

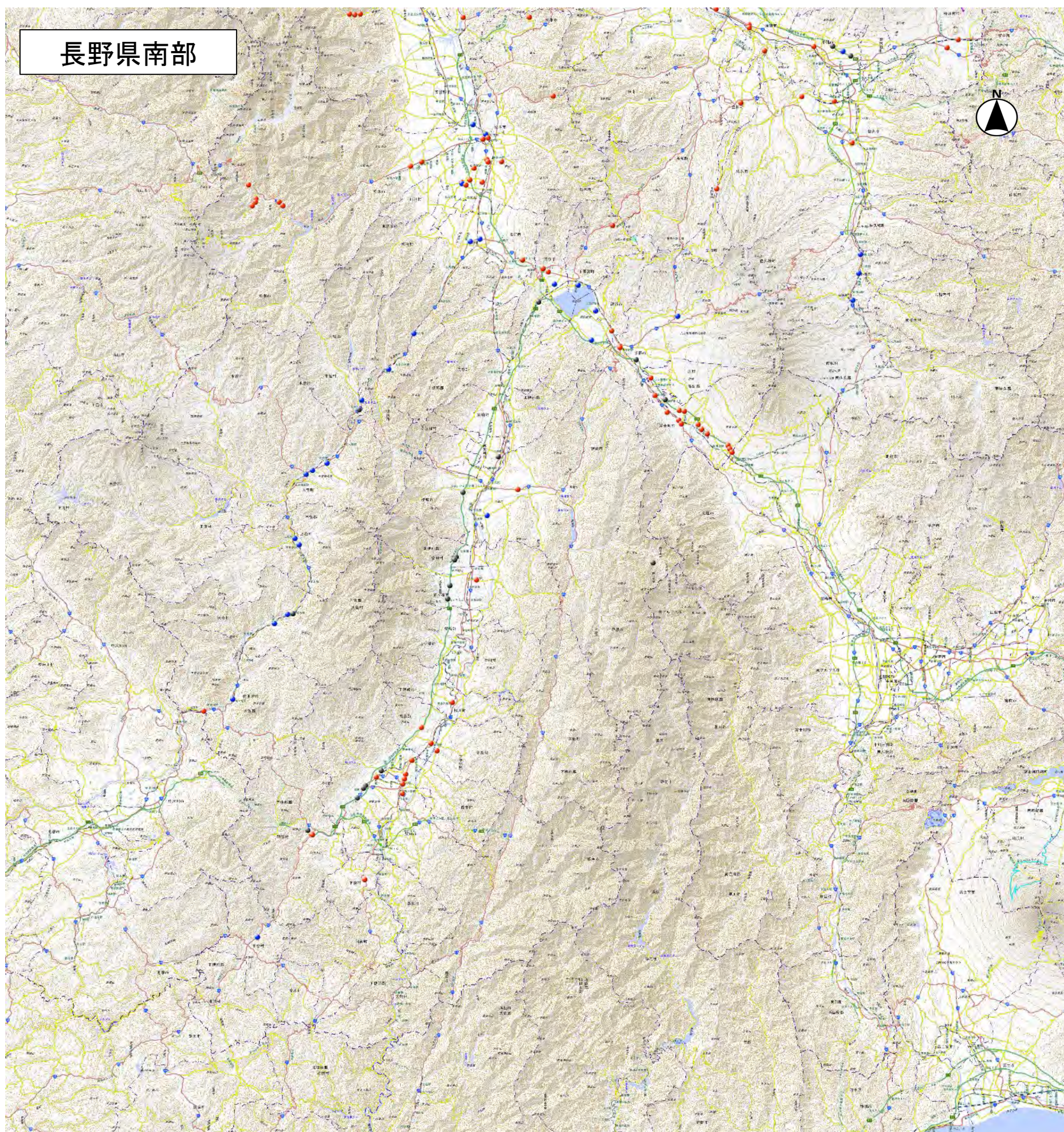
※全道路管理者(国、高速道路会社、地方公共団体)の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載(2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。)

凡例

高速道路: 
一般国道: 
都道府県道: 
措置未着手: 
措置着手済: 
措置完了済: 

長野県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ道路附属物等の位置図

早期に対策を要する施設は211箇所あり、これまでに80箇所の修繕に着手済み



電子国土Web(地理院地図)を加工して作成

※全道路管理者(国、高速道路会社、地方公共団体)の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載(2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。)

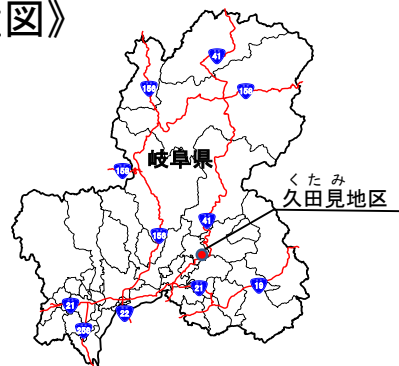
凡例

- 高速道路: —
- 一般国道: —
- 都道府県道: —
- 措置未着手: ●
- 措置着手済: ●
- 措置完了済: ●

- 一般国道41号は、愛知県名古屋市を起点とし富山県富山市に至る全長約250kmの主要幹線道路であり、第一次緊急輸送道路に指定
- 橋梁や道路の流失等による道路の通行止めのリスクを解消するため、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策として、国道41号加茂郡八百津町久田見地区において、護岸工等の洗堀・流失対策工事を実施することで、河川に隣接する道路構造物の流失防止対策を推進

【代表事例】

《位置図》



《平面図》



《現状》



《諸元等》

事業区間 : 加茂郡八百津町久田見地区
延長 : 0.2km

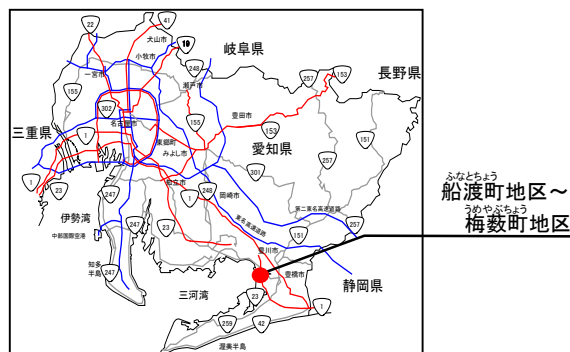
《対策イメージ》



- 一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし三重県伊勢市に至る全長約177kmの主要幹線道路であり、第一次緊急輸送道路に指定
- 津波や洪水からの緊急避難場所を確保するため、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策として、国道23号豊橋市船渡町地区～梅藪町地区において、避難階段等の整備を実施することで、高架区間等を活用した避難施設の整備を推進

【代表事例】

《位置図》



《諸元等》

事業区間：豊橋市船渡町地区～梅藪町地区
整備内容：避難階段整備

《対策イメージ》



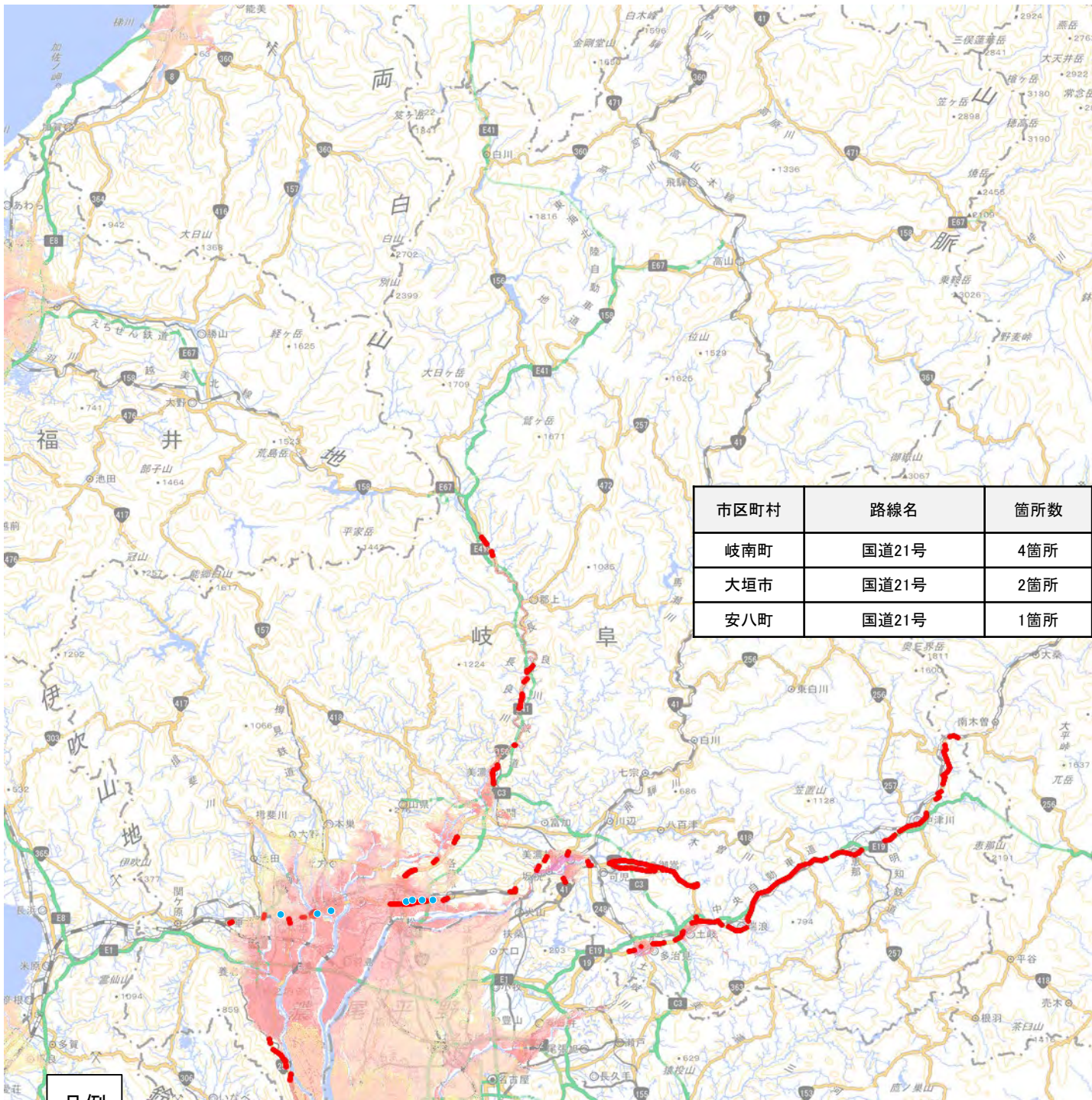
《現状》



避難階段の設置

直轄国道における高架区間等の緊急避難場所としての活用が可能な箇所位置図(岐阜県)

津波や洪水による浸水から避難するため、道路の高架区間等の活用が可能な箇所7箇所において、避難階段等の施設整備を推進

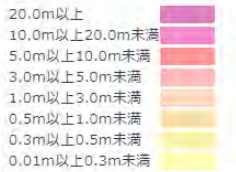


凡例

高速道路 : —
一般国道 : —

津波・浸水想定より : —
高い道路区間
整備候補箇所 : ●
整備済み箇所 : ●

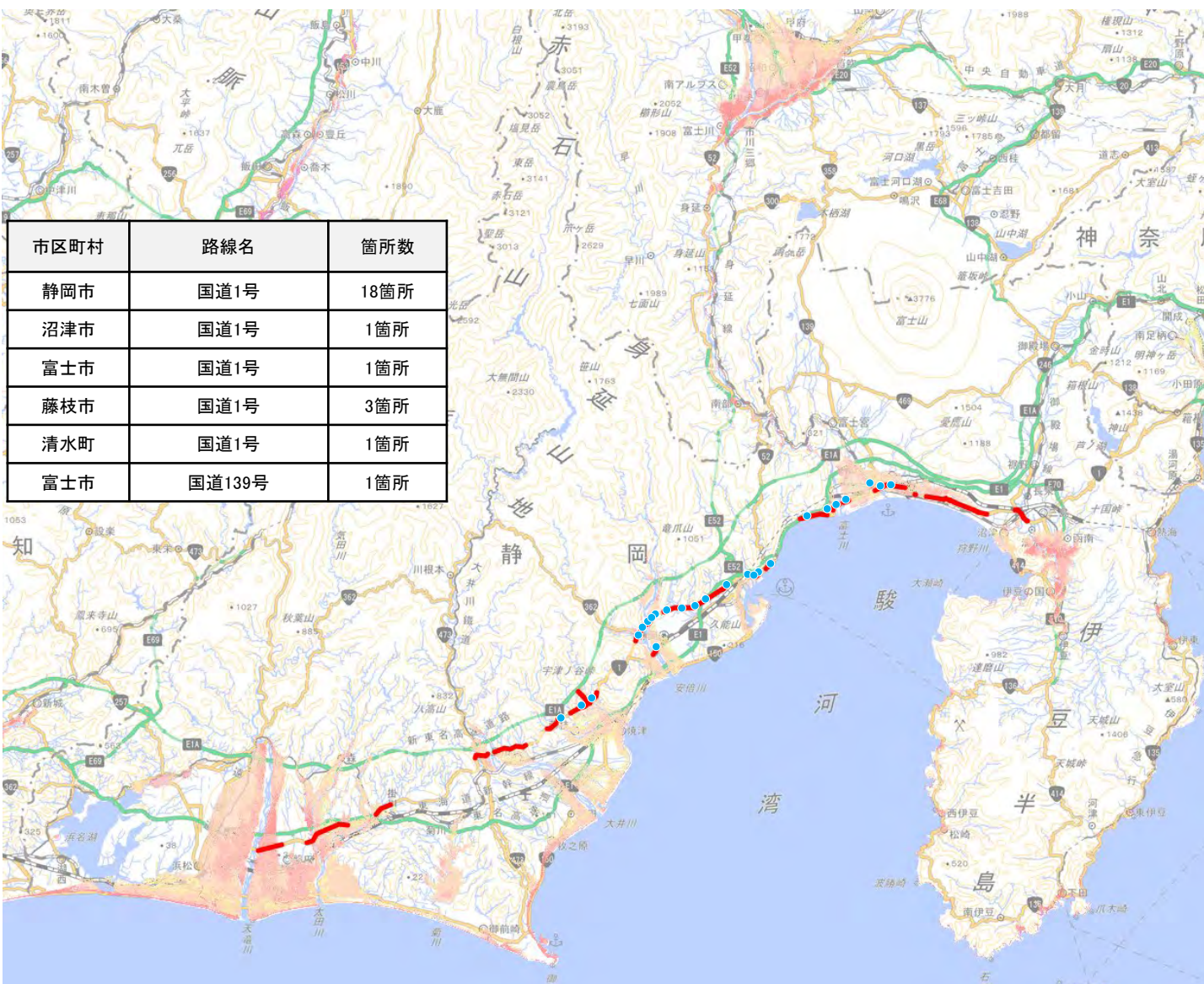
浸水想定(凡例)



※このほか、高速道路(高速道路会社管理)や地方管理道路においても今後、避難階段等の整備を実施予定

直轄国道における高架区間等の緊急避難場所としての活用が可能な箇所 位置図(静岡県)

津波や洪水による浸水から避難するため、道路の高架区間等の活用が可能な箇所25箇所において、避難階段等の施設整備を推進



市区町村	路線名	箇所数
静岡市	国道1号	18箇所
沼津市	国道1号	1箇所
富士市	国道1号	1箇所
藤枝市	国道1号	3箇所
清水町	国道1号	1箇所
富士市	国道139号	1箇所

凡例

高速道路 : —
一般国道 : —

津波・浸水想定より : —
高い道路区間
整備候補箇所 : ●
整備済み箇所 : ●

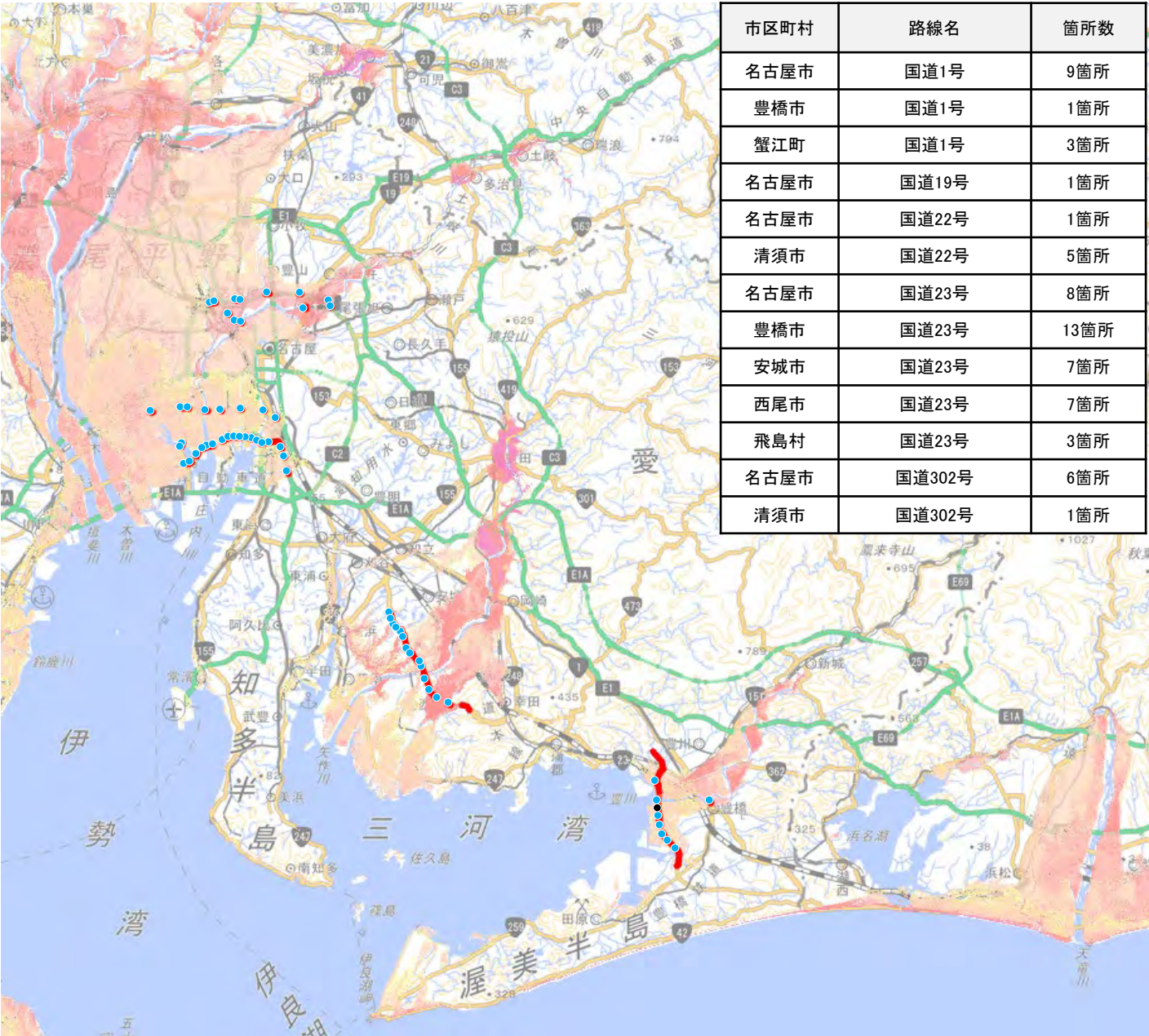
浸水想定(凡例)

20.0m以上
10.0m以上20.0m未満
5.0m以上10.0m未満
3.0m以上5.0m未満
1.0m以上3.0m未満
0.5m以上1.0m未満
0.3m以上0.5m未満
0.01m以上0.3m未満

※このほか、高速道路(高速道路会社管理)や地方管理道路においても今後、避難階段等の整備を実施予定

直轄国道における高架区間等の緊急避難場所としての活用が可能な箇所
位置図(愛知県)

津波や洪水による浸水から避難するため、道路の高架区間等の活用が可能な箇所65箇所
において、避難階段等の施設整備を推進



市区町村	路線名	箇所数
名古屋市	国道1号	9箇所
豊橋市	国道1号	1箇所
蟹江町	国道1号	3箇所
名古屋市	国道19号	1箇所
名古屋市	国道22号	1箇所
清須市	国道22号	5箇所
名古屋市	国道23号	8箇所
豊橋市	国道23号	13箇所
安城市	国道23号	7箇所
西尾市	国道23号	7箇所
飛島村	国道23号	3箇所
名古屋市	国道302号	6箇所
清須市	国道302号	1箇所

凡例

高速道路 :

一般国道 :

津波・浸水想定より :

高い道路区間

整備候補箇所 :

整備済み箇所 :

浸水想定(凡例)

20.0m以上

10.0m以上20.0m未満

5.0m以上10.0m未満

3.0m以上5.0m未満

1.0m以上3.0m未満

0.5m以上1.0m未満

0.3m以上0.5m未満

0.01m以上0.3m未満

※このほか、高速道路（高速道路会社管理）や地方管理道路においても
今後、避難階段等の整備を実施予定

直轄国道における高架区間等の緊急避難場所としての活用が可能な箇所 位置図(三重県)

津波や洪水による浸水から避難するため、道路の高架区間等の活用が可能な箇所6箇所において、避難階段等の施設整備を推進

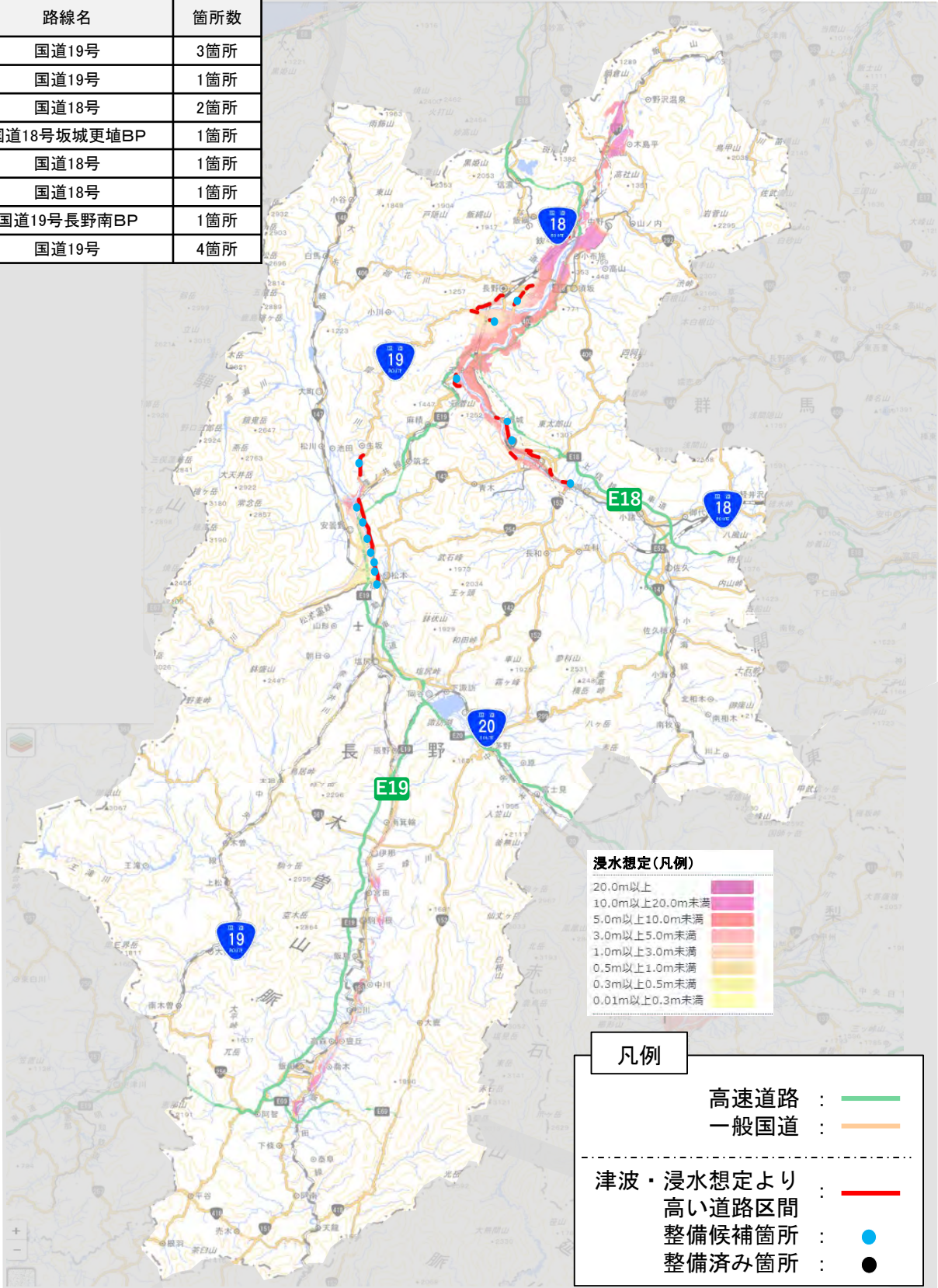


※このほか、高速道路（高速道路会社管理）や地方管理道路においても今後、避難階段等の整備を実施予定

直轄国道における高架区間等の緊急避難場所としての活用が可能な箇所
位置図(長野県)

津波や洪水による浸水から避難するため、道路の高架区間等の活用が可能な箇所14箇所
において、避難階段等の施設整備を推進

市区町村	路線名	箇所数
安曇野市	国道19号	3箇所
生坂村	国道19号	1箇所
坂城町	国道18号	2箇所
千曲市	国道18号坂城更埴BP	1箇所
東御市	国道18号	1箇所
長野市	国道18号	1箇所
長野市	国道19号長野南BP	1箇所
松本市	国道19号	4箇所



※このほか、高速道路（高速道路会社管理）や地方管理道路においても
今後、避難階段等の整備を実施予定

- 一般国道19号は、愛知県名古屋市を起点とし長野県長野市に至る全長約272kmの主要幹線道路であり、第一次緊急輸送道路に指定
- 土砂災害等による道路の通行止めのリスクを解消するため、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策として、国道19号木曾郡大桑村下在郷地区において、ロープネット等の落石対策工事を実施することで、道路法面・盛土対策を推進

【代表事例】

《位置図》



《諸元等》

事業区間： 木曾郡大桑村下在郷地区
延 長： L= 0.1km



《現状》



法面の転石状況

《対策イメージ》



ロープネット



高エネルギー吸収型落石防護柵

電柱倒壊による道路の通行止めのリスクを解消するため、市街地の緊急輸送道路であり、災害時において高山IC～高山市役所等へのアクセスに重要な当該区間における無電柱化を推進。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：岐阜県高山市冬頭町

延長：0.7km

全体事業費：6億円

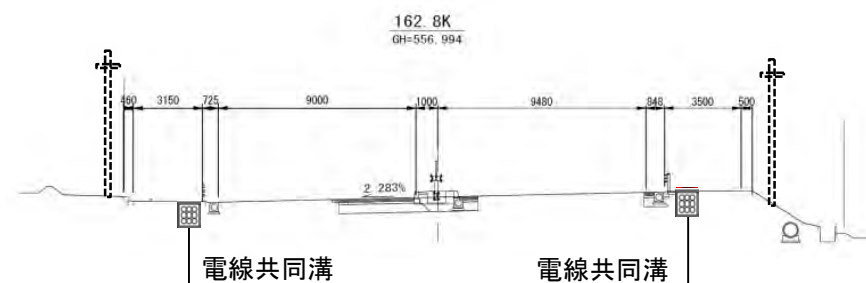
《現地状況写真》



《平面図》



《標準横断図》



静岡1号電線共同溝（国吉田電線共同溝）

電柱倒壊による道路の通行止めのリスクを解消するため、市街地の緊急輸送道路であり、災害時において静岡県庁・静岡市役所～清水港へのアクセスに重要な当該区間における無電柱化を推進。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：静岡県静岡市駿河区国吉田
1丁目～静岡市葵区長沼
延長：2.1km
全体事業費：23億円

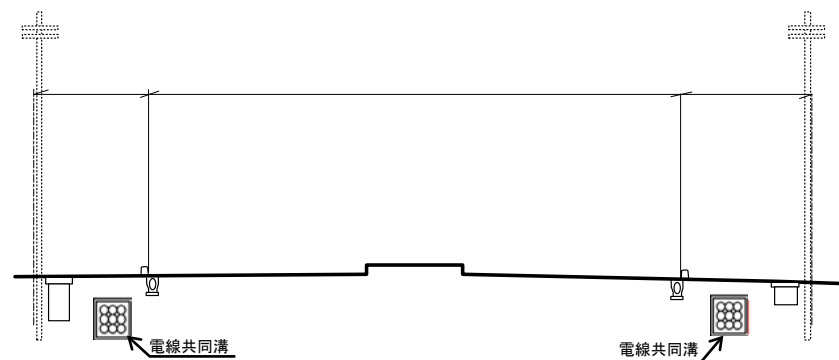
《現地状況写真》



《平面図》

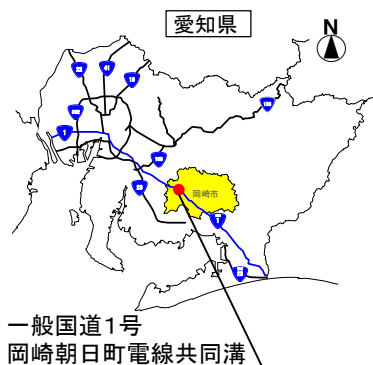


《標準横断図》



電柱倒壊による道路の通行止めのリスクを解消するため、市街地の緊急輸送道路であり、災害時において岡崎IC～岡崎市役所等へのアクセスに重要な当該区間における無電柱化を推進。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：愛知県岡崎市大平町字二ノ沢
～岡崎市菅生町字蟹沢
延 長：3.5 km
全体事業費：32億円

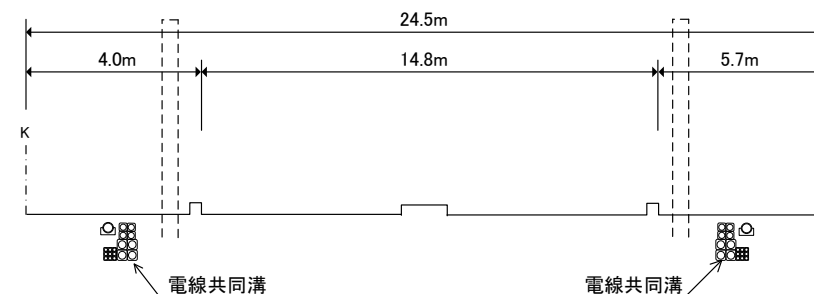
《現地状況写真》



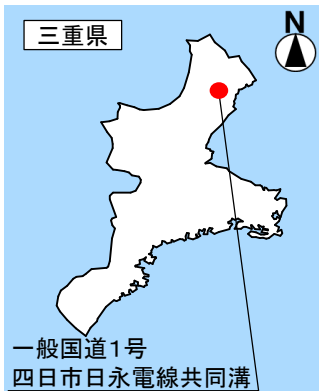
《平面図》



《標準横断面図》



《位置図》



《諸元等》

事業区間：三重県四日市市日永東二丁目
～四日市市日永東三丁目
延長：2.3km
全体事業費：20億円

《現地状況写真》



《平面图》



《標準横断図》



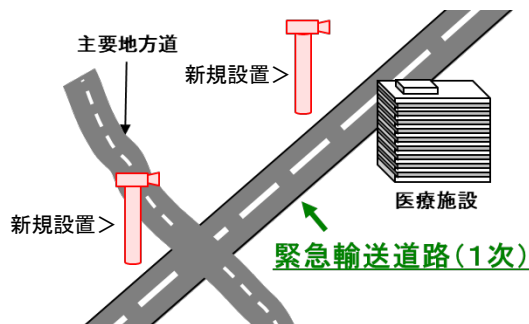
ITを活用した道路管理体制の強化対策

- 緊急輸送道路(1次)のうち緊急通行車両の通行の確保の観点から重要な路線(区間)でCCTVカメラが必要な区間のうち、特に交通集中が予想される区間や、既存CCTVが近傍にない区間等にCCTVカメラを設置する。
- AI技術を活用した画像解析技術を用いた交通障害検知システムを順次導入

《実施内容(例)》

【CCTVカメラの増設】

医療施設等の付近や他の枝路線が接続する箇所など災害発生時に交通集中が予想される箇所に増設



設置箇所イメージ



CCTVカメラの設置例

【AIを活用した交通障害自動検知】

AI技術による画像解析技術を用いた交通障害検知システムの導入



検知イメージ(悪天候時)



検知イメージ(トンネル内)

《代表事例(CCTVカメラの増設)》

【位置図】



【諸元等】

事業区間：
国道42号沿線
延長：
142.8km



三重県広域防災拠点付近



紀南病院前交差点

新たな開通見通し公表箇所一覧(中部ブロック版)

県 政令市	担当事務所	事業箇所 (開通区間 延長)	開通年次
静岡県	沼津河川 国道事務所	国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期) (河津 IC(仮称) ~ 逆川 IC(仮称) 延長3.0km)	令和4年度 (トンネル工事が 順調に進んだ場合)
静岡県	浜松河川 国道事務所	国道1号 島田金谷バイパス (旗指 IC~大代 IC 延長4.3km)	令和6年度
浜松市 愛知県	浜松河川 国道事務所	国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路 (東栄 IC~鳳来峡 IC 延長7.1km)	令和7年度 (トンネル工事が 順調に進んだ場合)
愛知県	愛知国道 事務所	国道41号名濃バイパス (中小口3交差点 ~ 五郎丸交差点 延長3.4km)	令和5年度までに 順次
愛知県	名四国道 事務所	国道23号 蒲郡バイパス (豊川為当 IC~蒲郡 IC 延長9.1km)	令和6年度 (大規模切土工事が 順調に進んだ場合)
三重県	三重河川 国道事務所	国道23号 中勢道路 (鈴鹿市北玉垣町 ~ 同市野町 延長2.8km)	令和5年度
三重県	北勢国道 事務所	国道1号 北勢バイパス (市)日永八郷線 ~ 国道477号バイパス 延長4.1km)	令和6年度 (トンネル工事が 順調に進んだ場合)

※今回、開通見通しを公表した事業については、事業毎に担当事務所にて個別記者発表を実施していますので、詳細内容は事務所 HP を参照・ご確認ください

開通見通し既公表箇所一覧(中部ブロック版)

県 政令市	担当事務所	事業箇所 〔 開通区間 延長 〕	開通年次
長野県	飯田国道 事務所	国道19号 桜沢改良 〔 塩尻市贄川 ～ 塩尻市宗賀 延長2. 1km 〕	令和3年秋頃
岐阜県	岐阜国道 事務所	国道475号 東海環状自動 車道(関～養老) 〔 山県 IC～大野神戸 IC 〕 延長18. 5km	令和6年度
岐阜県 三重県	岐阜国道 事務所 北勢国道 事務所	国道475号 東海環状自動 車道(養老～北勢) 〔 養老 IC～北勢 IC(仮称) 〕 延長18. 0km	令和8年度 (用地取得等が 順調な場合)
愛知県 名古屋市	愛知国道 事務所	近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線 (名古屋西～飛島) 〔 名古屋西 JCT～飛島 JCT 〕 延長12. 2km	令和3年5月1日
三重県	紀勢国道 事務所	国道42号 熊野尾鷲道路 (Ⅱ期) 〔 尾鷲北 IC～尾鷲南 IC 〕 延長5. 4km	令和3年夏頃
三重県	北勢国道 事務所	国道475号 東海環状自動 車道(北勢～四日市) 〔 北勢 IC(仮称)～大安 IC 〕 延長6. 6km	令和6年度