

災害に強い国土幹線道路ネットワークについて

令和2年10月8日

国土交通省 九州地方整備局

令和2年7月豪雨以降の整備局管内の道路被災の状況

○ 広範囲にわたる豪雨により、九州一円で通行止めを伴う道路被災が発生

○ 通行止めを伴う道路被災箇所数

高速自動車道路 : 53箇所
直轄国道 : 36箇所
補助国道 : 69箇所
地方道 : 276箇所
合計 : 434箇所

※令和2年7月4日～9月3日までの累計箇所数

○ 特に、令和2年7月豪雨では、大分県日田地方、熊本県球磨地方で大規模な災害が発生



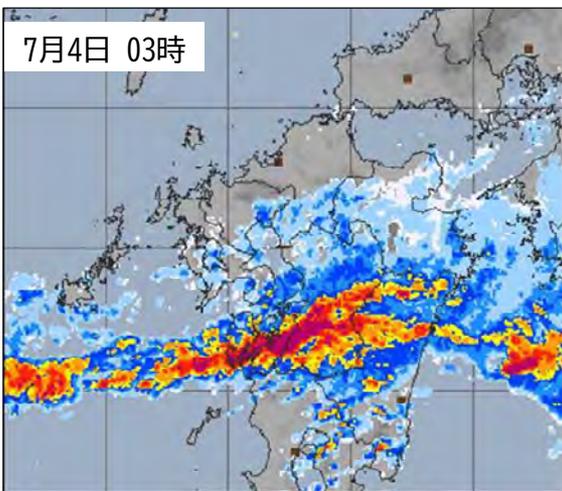
○ 梅雨前線が九州付近に停滞し、7月3日～4日は熊本県と鹿児島県で、6日～8日には九州北部の広い範囲で**記録的大雨**

■ **大雨特別警報**：7月4日 04時50分 発表

(熊本県)天草芦北地方・球磨地方・宇城八代
(鹿児島県)長島町・出水市・阿久根市・伊佐市

■ **記録的短時間大雨情報**：熊本県内計6回発表

7/4 03:20	芦北町付近	約110mm
03:30	八代市付近	約120mm
	八代市坂本町付近・球磨村付近	約110mm
03:30	芦北町付近	120mm以上
	天草市御所浦付近・津奈木町付近	約110mm
06:00	芦北町付近	約110mm
06:30	芦北町付近	120mm以上
	球磨村付近	約110mm
08:30	人吉市付近・球磨村付近・あさぎり町付近	約110mm

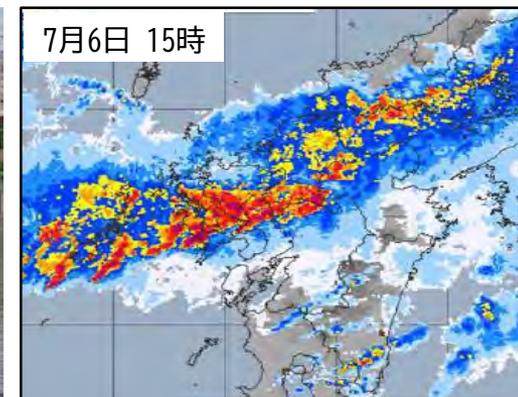


■ **大雨特別警報**：7月6日 16時30分 発表

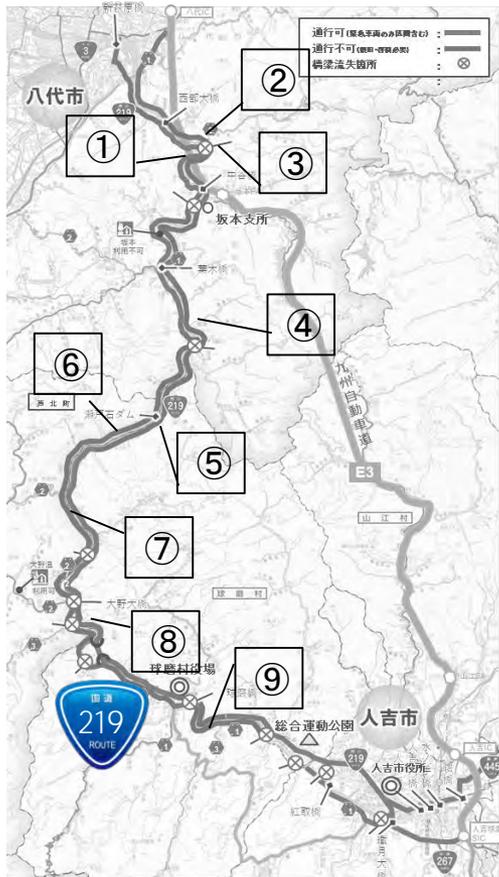
(福岡県)大牟田市・八女市・みやま市・広川町
(佐賀県)武雄市・鹿島市・嬉野市・白石町・太良町
(長崎県)長崎市・諫早市・大村市・西海市・長与町 等

■ **記録的短時間大雨情報**：計11回発表

(佐賀県)7/6	15:30	鹿島市付近・嬉野市付近	約110mm
(長崎県)	15:20	大村市付近	約110mm
	15:30	東彼杵町付近	約110mm
(熊本県)7/7	05:30	山鹿市付近	約110mm
	06:00	小国町付近	約110mm
	7/8 01:00	高森町付近	約110mm
	01:20	高森町付近	120mm以上
(大分県)7/7	06:00	日田市中津江及び天瀬・玖珠町付近	約110mm
	7/8 01:20	竹田市竹田付近	約110mm
	01:30	豊後大野市緒方付近	約110mm
(宮崎県)7/6	07:10	串間市付近	約120mm



道路被災箇所図



橋梁被災箇所図



球磨川沿線道路で10橋が流出。



令和2年7月豪雨〔(大分県)道路の被災状況(国道210号)〕

○ 大分県日田市～由布市間で、57箇所道路被災(冠水被害含む)

大分自動車道(杷木IC～湯布院IC)
代替路(無料)措置 7/8～8/17まで実施



大分県日田市(52k300)
7/8撮影



大分県日田市(61k200)
7/9撮影



大分県九重町(86k300)
7/7撮影



由布市湯布院町川西(100k000)
7/8撮影

- 九州自動車道では、土砂崩れなどにより大規模な通行止めが発生したが、**4車線区間**であったことから、被害のない車線を活用し、**早期に交通開放**するなど、緊急車両や救援物資等の輸送機能を速やかに確保。
- 八代～水俣間では、急峻な山地を通過する国道3号が大規模斜面崩落により通行止めとなったが、南九州西回り自動車道と**ダブルネットワーク**が形成されていたことから、高速道路を活用することで**交通機能を確保**。

【4車線区間の早期交通開放】

約10時間後
緊急車両通行確保
約18時間後
上下線交通確保

九州自動車道 肥後トンネル内（上り）



片側2車線4車線の区間であるため、冠水の無い車線を活用して、約10時間後に緊急車両の通行確保、約18時間後に上下線を交通確保

【ダブルネットワークによる交通機能確保】



九州自動車道 (横川IC～溝辺鹿児島空港IC)



4車線の区間であるため、下り線を約8時間後に交通解放し、約20時間後に上下線の交通確保

国道3号 佐敷トンネル起点坑口付近



並行する南九州西回り自動車道 (E3A) により約10時間後に八代から水俣間の交通確保 ※国道3号は7/4～7/18の14日間通行止め

令和2年7月豪雨における交通機能確保

- 大分自動車道では、大規模な土砂崩れなどにより通行止めが発生したが、**4車線区間**であったことから、下り線を活用し、**早期の交通確保**ができた。
- 杷木～湯布院間では、国道210号が車道崩壊により通行止めとなったが、大分自動車道と**ダブルネットワーク**が形成されていたことから、高速道路を活用することで**交通機能を確保**。



令和2年7月豪雨における交通機能確保

- 大分自動車道では、大規模な法面崩壊により大規模な通行止めが発生したが、**4車線区間**であったことから、被害のない車線を活用し、**早期に交通開放**するなど、緊急車両や救援物資等の輸送機能を速やかに確保。
- 2車線区間では約1ヶ月全面通行止め（H30）に対して、4車線区間では約3日間で対面通行切り替えが可能に。

◆2車線区間 東九州道 椎田南^{しい たみなみ}～豊前^{ぶぜん}

切土のり面崩落 約8,000m³ <幅約50m×高さ約16m×深さ約10m>

- 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



交通解放に
約1ヶ月間

◆4車線区間 大分自動車道 九重^{ここのえ}～湯布院^{ゆふいん}

盛土のり面崩落 約2,000m³ <幅約30m×斜面約50m>

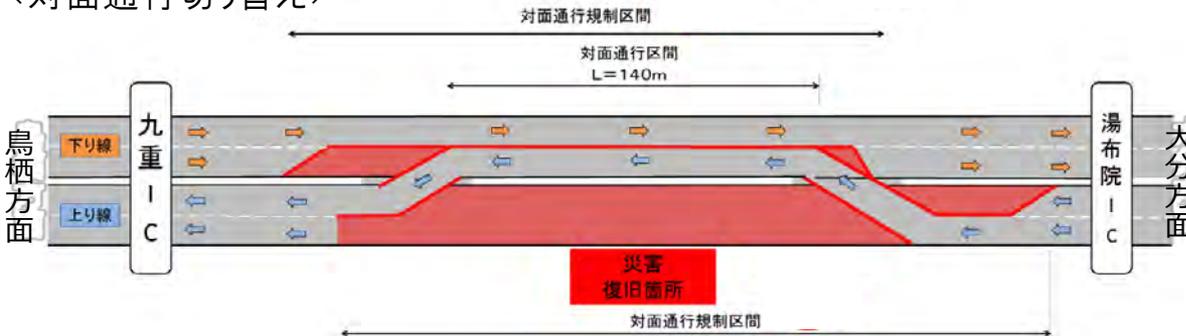
- 通行止め開始 令和2年 7月 7日 3時22分
- 発災確認 令和2年 7月 7日 11時40分
- 対面通行切り替え(交通開放) 令和2年 7月10日 12時00分
- 4車線確保 令和2年 8月 8日



約3日後に
対面通行確保

◆4車線区間 大分自動車道 九重^{ここのえ}～湯布院^{ゆふいん}

<対面通行切り替え>



令和元年7月豪雨における交通機能確保

- 加治木～鹿児島間では、国道10号竜ヶ水地区を豪雨による事前通行規制していたが、九州縦貫自動車道とダブルネットワークが形成されていたことから、高速道路を活用することで交通機能を確保。

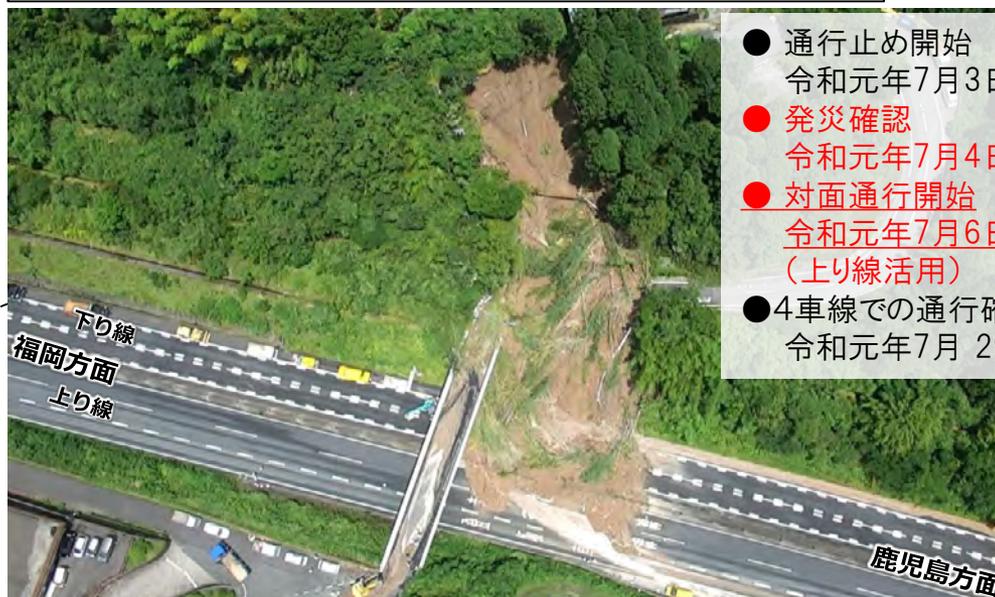


令和元年7月豪雨における交通機能確保

九州縦貫自動車道（溝辺鹿兒島空港IC～加治木IC）では、大規模な法面崩壊により大規模な通行止めが発生したが、**4車線区間**であったことから、比較的被害の少ない上り車線を活用し、**早期に交通開放するなど、交通機能を確保**。



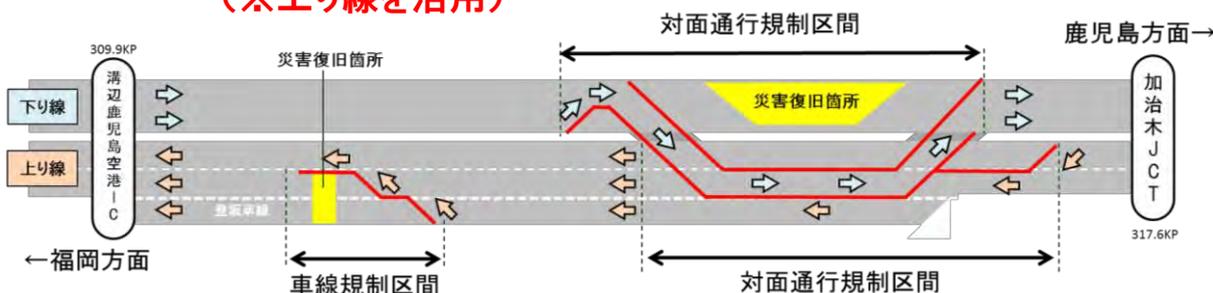
土砂崩落 <幅 約30m × 高さ 約3m × 奥行 約30m>



- 通行止め開始
令和元年7月3日 18時18分
- 発災確認
令和元年7月4日 2時16分
- 対面通行開始
令和元年7月6日 6時00分
(上り線活用)
- 4車線での通行確保
令和元年7月 29日 6時00分

◆4車線区間 九州縦貫自動車道 溝辺鹿兒島空港IC～加治木IC

対面交通確保: 令和元年7月6日～
(※上り線を活用)



令和元年8月の梅雨前線に伴う大雨における交通機能確保 九州地方整備局 Kyushu Regional Development Bureau

■ 佐賀大和～嬉野間では、国道34号、35号が車道冠水により通行止めとなったが、同時に被災した長崎自動車道の武雄JCTでは、ランプを活用した車線運用と4車線区間を活用し、早期に交通解放ができ、**ダブルネットワークが形成**されていたことから、高速道路を活用することで**交通機能を確保**。

長崎自動車道（佐賀大和IC～嬉野IC）代替路（無料）措置区間 L=42km
[8/28 21:30～8/29 18:00]

凡例

- 高速道路（無料区間）
- 高速道路（有料区間）
- ⊗ 被災箇所



約13日後
対面通行による一般交通確保
E34長崎自動車道
（武雄北方IC～嬉野IC）
8月27日17時00分上下線通行止め
8月28日 6時30分被災箇所確認
8月28日21時30分対面通行開始【緊急交通確保】
（武雄JCTランプ活用）
9月10日 7時00分対面通行開始【一般交通確保】
（上り線活用）
【令和2年】
7月8日 7時00分4車線交通確保

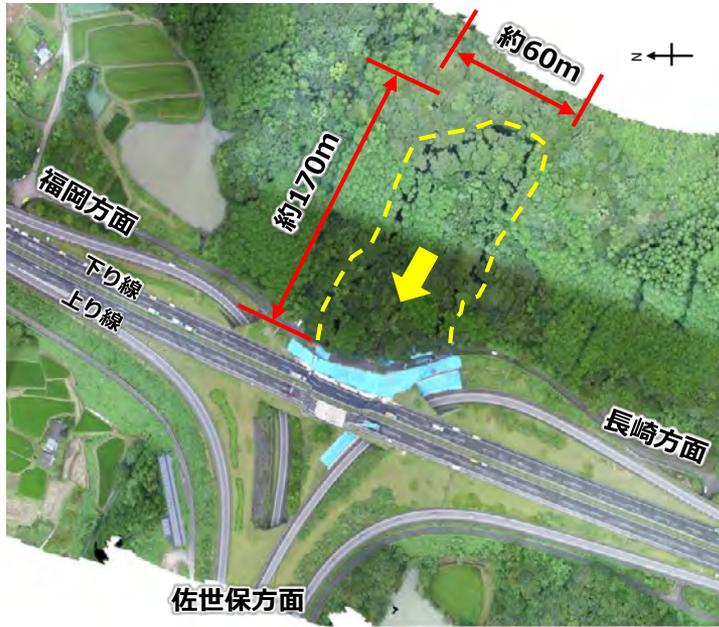


R34、R35 (L=24km)
8月28日 7時00分上下線通行止め
8月29日17時00分通行止め解除
国道34号、35号
冠水通行止め区間

武雄市北方町 大崎

武雄市北方町

■長崎自動車道では、大規模な地滑りにより通行止めが発生したが、**4車線区間**であったことから、比較的被害の小さかった上り線側の車線を活用し、**早期に交通開放**するなど、交通機能を確保。



地滑り <縦 約170m×高さ 約60m>
路面隆起 約1m、横移動 約2m

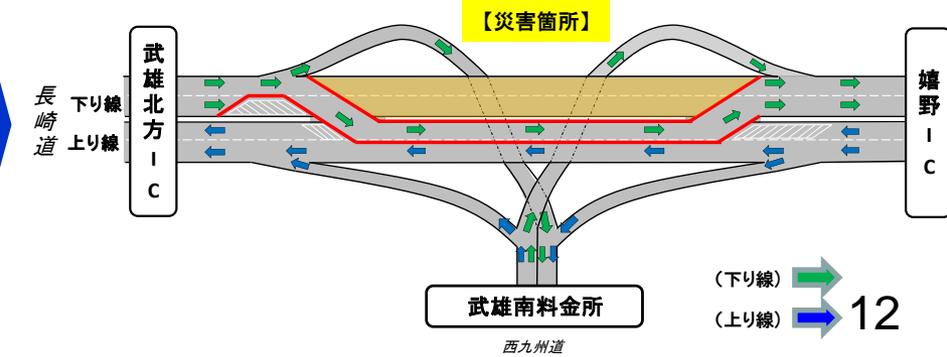
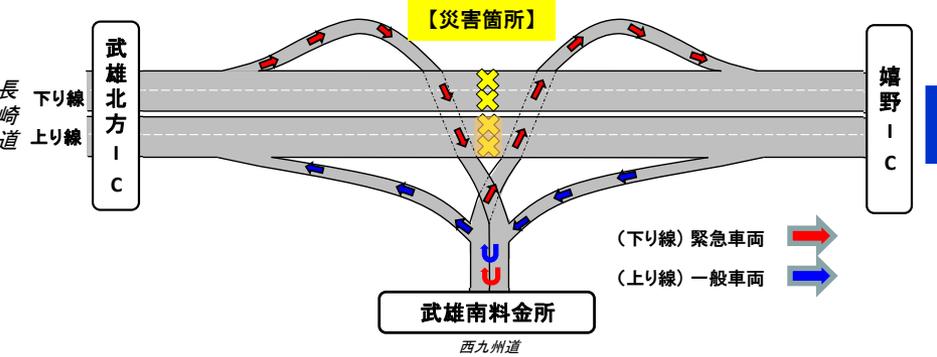


- 通行止め開始
令和元年8月27日 17時00分
- 発災確認
令和元年8月28日 6時30分
- 対面通行開始(緊急交通確保)
令和元年8月28日 21時30分
(武雄JCTランプ活用)
- 対面通行開始(一般交通確保)
令和元年9月10日 7時00分
(上り線活用)
- 4車線での通行確保
令和2年7月 8日 7時00分

◆4車線区間 長崎自動車道 武雄北方IC～嬉野IC

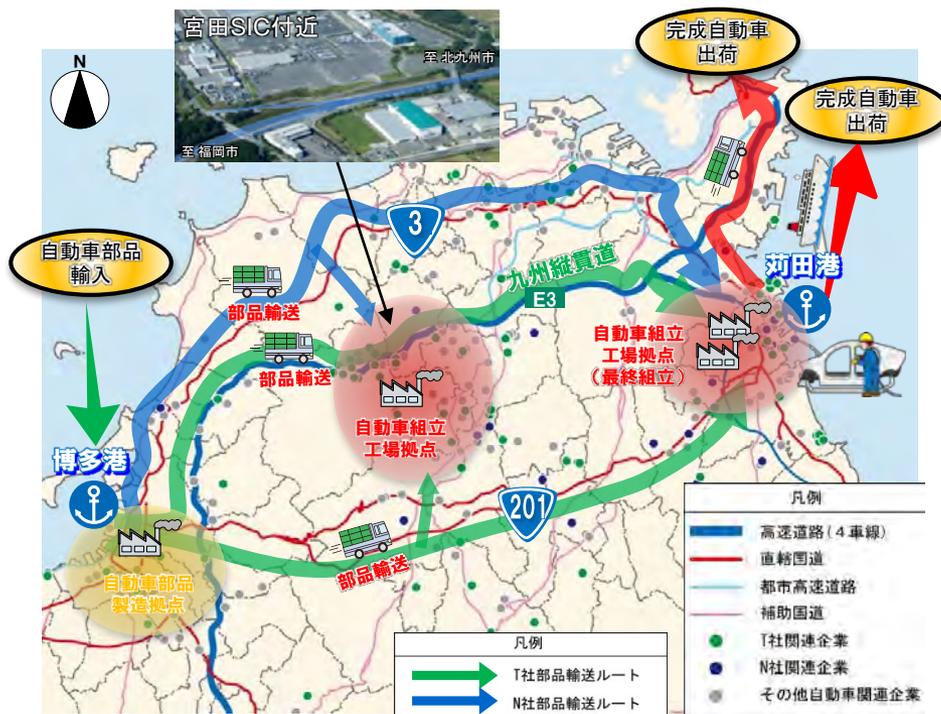
緊急交通路確保: 令和元年8月28日～令和元年9月10日
(※武雄JCTのランプを活用)

○対面通行: 令和元年9月10日～令和2年6月8日
(※上り線を活用)

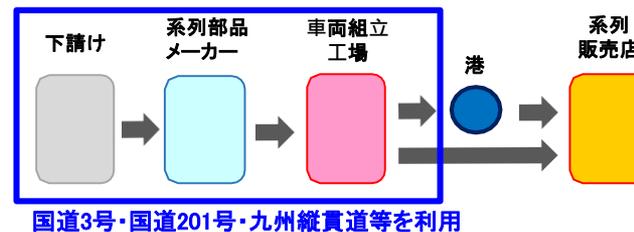


- 福岡県北部地域は、自動車産業を中心に工業生産が盛んな地域
- その地域を東西に結ぶ、九州縦貫道、国道3号、国道201号は自動車産業など多くの物流交通を支えている道路
- 物流が多い当該地域において、九州縦貫道や国道3号、国道201号といった規格の高い道路を整備することで、平常時・災害時においても止まらない物流を実現

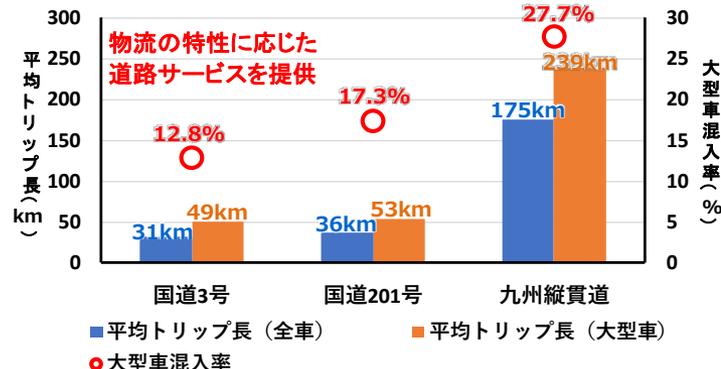
■福岡県北部地域の主な物流(イメージ)



■自動車産業におけるサプライチェーン(イメージ)



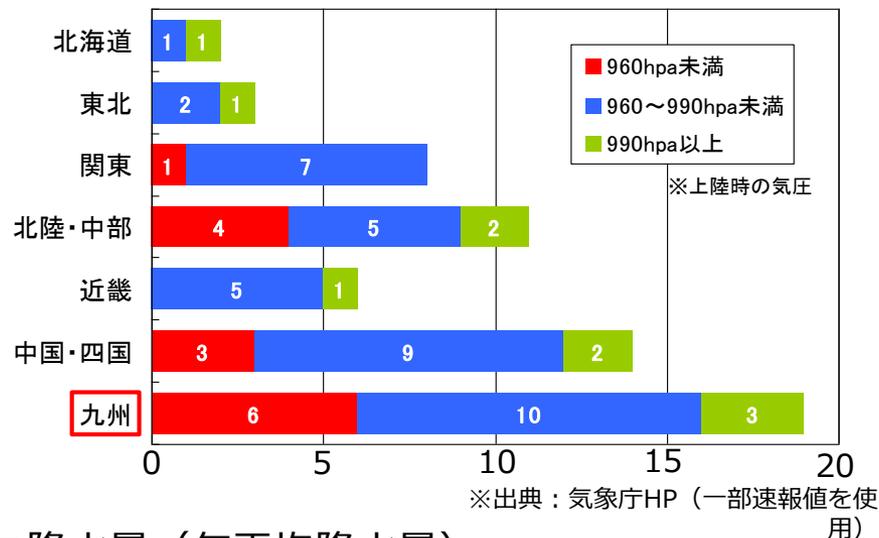
■東西幹線道路のトリップ特性



■福岡県北部地域の企業へのヒアリング結果

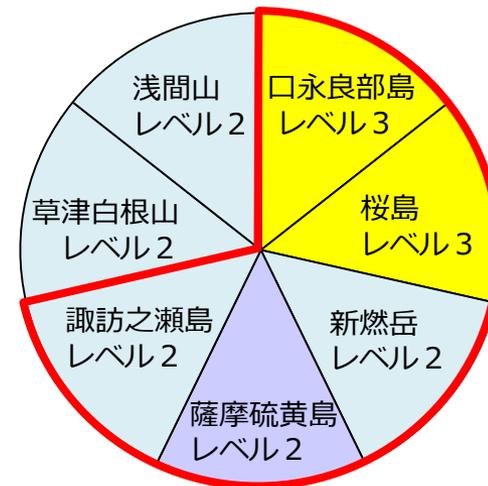
- 被災時は、被害支援物資を運ぶ路線の兼ね合いを見ながら、規格の高い道路から利用を想定。(自動車メーカー)
- 災害時に一時的に道路が使えなくなることはあっても、代替路は確保されると理解している。(自動車メーカー)
- 工場の立地計画の際に、規格の高い道路が多数利用できることを考慮して苅田町へ進出した。(自動車メーカー)

■ 地域別台風上陸回数 (H13.1~R01.10)



■ 活発な火山活動

・噴火警戒レベル2以上の火山



全国7火山のうち、**5火山が九州**
(R2.9.28現在)

■ 降水量 (年平均降水量)



※出典：令和元年版日本の水資源の現況 (1981~2015年の平均値)

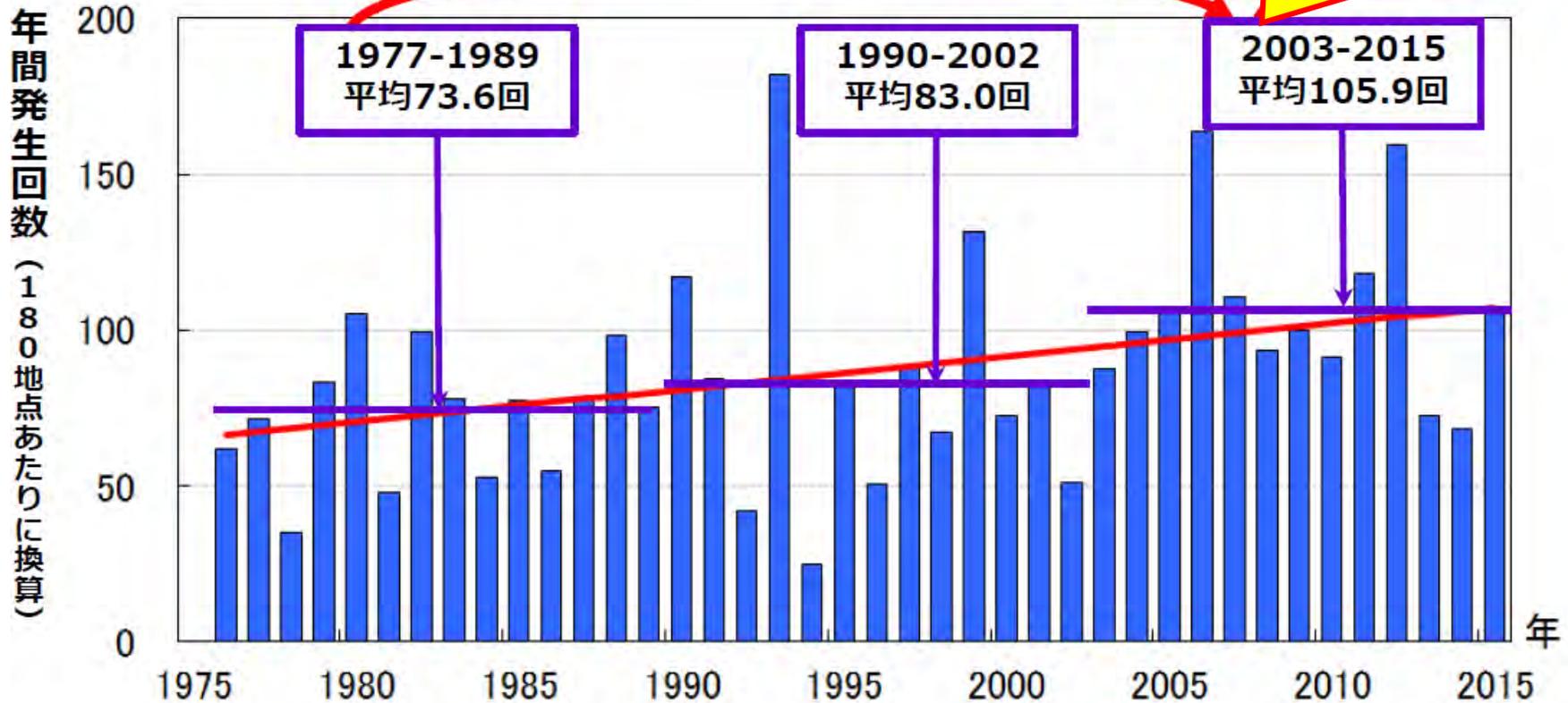
※参考 レベル2 (火口周辺規制) レベル3 (入山規制)



霧島山 (新燃岳) 噴火状況 (H30.3.10撮影)

近年、非常に激しい雨が増加傾向

約1.4倍に増加



九州・山口県のアメダスの1時間降水量50mm以上の年間発生回数

我が国における短時間豪雨の増加傾向は、地球温暖化が関連している可能性が指摘されているが、観測期間が短いことから、地球温暖化との関連性をより確実に評価するためには今後のさらなるデータの蓄積が必要。

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の概要

決定：平成30年12月14日

※内閣官房国土強靱化推進室発表資料を一部編集

1. 基本的な考え方

- 本対策は、「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策」(平成30年11月27日重要インフラの緊急点検に関する関係閣僚会議報告)のほか、ブロック塀、ため池等に関する既往点検の結果等を踏まえ、
 - ・防災のための重要インフラ等の機能維持
 - ・国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持
- 観点から、国土強靱化基本計画における45のプログラムのうち、重点化すべきプログラム等20プログラムに当たるもので、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、3年間で集中的に実施する。

2. 取り組む対策の内容・事業規模の目途

- 緊急対策160項目
- 財政投融資の活用を含め、おおむね7兆円程度を目途とする事業規模(※1、※2)をもって実施。

I. 防災のための重要インフラ等の機能維持

おおむね3.5兆円程度

- (1)大規模な浸水、土砂災害、地震・津波等による被害の防止・最小化
- (2)救助・救急、医療活動等の災害対応力の確保
- (3)避難行動に必要な情報等の確保

おおむね2.8兆円程度
 おおむね0.5兆円程度
 おおむね0.2兆円程度

II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持

おおむね3.5兆円程度

- (1)電力等エネルギー供給の確保
- (2)食料供給、ライフライン、サプライチェーン等の確保
- (3)陸海空の交通ネットワークの確保
- (4)生活等に必要の情報通信機能・情報サービスの確保

おおむね0.3兆円程度
 おおむね1.1兆円程度
 おおむね2.0兆円程度
 おおむね0.02兆円程度

(※1) うち、財政投融資を活用した事業規模としておおむね0.6兆円程度を計上しているほか、民間負担をおおむね0.4兆円程度と想定している。平成30年度第一次補正予算等において措置済みの事業規模0.3兆円を含む。

(※2) 四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

3. 本対策の期間と達成目標

- 期間：2018年度(平成30年度)～2020年度(令和2年度)の3年間
- 達成目標：防災・減災、国土強靱化を推進する観点から、特に緊急に実施すべき対策を、完了(概成)又は大幅に進捗させる。

＜令和3年度道路関係予算概算要求概要(令和2年9月 国土交通省道路局・都市局)より＞

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策（道路関係）

○重要インフラの緊急点検結果等を踏まえ「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、2020年度までの3年間で集中的に実施する。

法面・盛土

土砂災害等の危険性が高く、社会的影響が大きい箇所約**2,000箇所**について、土砂災害等に対応した道路法面・盛土対策、土砂災害等を回避する改良や道路拡幅などの緊急対策を概ね完了。



＜法面法枠工＞



＜危険箇所を回避するミニバイパス＞

冠水

冠水発生のおそれのある箇所について、道路（約**1,200箇所**）及びアンダーパス部等（約**200箇所**）の排水能力向上のため排水施設の補修等の緊急対策を概ね完了。



＜排水施設＞



＜排水ポンプ＞

越波・津波

越波・津波の危険性のある約**80箇所**について、消波ブロック整備等の越波防止対策、ネットワーク整備による越波・津波に係る緊急対策を概ね完了。



＜消波・根固ブロック＞



＜ネットワーク整備＞

耐震

耐震対策未実施の橋梁約**600箇所**※1、道の駅約**30箇所**※2について、耐震補強に係る緊急対策を概ね完了。

※1：緊急輸送道路上の橋梁の内、今後30年間に震度6以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域にあり、事業実施環境が整った橋梁

※2：地域防災計画に位置づけがあり、耐震対策未実施の道の駅



＜橋梁の耐震対策＞



＜道の駅の耐震対策＞

踏切

救急活動や人流・物流等に大きく影響を与える可能性がある踏切約**200箇所**について、長時間遮断時に優先的に開放する踏切への指定等や踏切の立体交差化等の緊急対策を実施。うち、約**20箇所**において期間内に立体交差化を完了。



＜単独立体交差事業＞



＜連続立体交差事業＞

停電・節電

停電により情報が遮断され管理上支障が生じる恐れのある道路施設約**1,600箇所**※1、道の駅約**80箇所**※2について、無停電設備（発動発電機、蓄電池）の整備等の緊急対策を概ね完了。

※1：事前通行規制区間内等にある道路施設で無停電設備が未設置な箇所等

※2：地域防災計画に位置づけがあり、無停電設備が未整備な道の駅



＜無停電装置＞



＜自家発電装置＞

豪雪

道路上での車両滞留の発生を踏まえ、大規模な車両滞留リスクのある約**700箇所**について待避場所等のスポット対策や除雪車増強の体制強化等の緊急対策を概ね完了。



＜除雪機械の増強＞



＜チェーン着脱場＞

無電柱化

既往最大風速が一定程度以上で、電柱倒壊の危険性の高い市街地の緊急輸送道路の区間（約**1万km**）において、災害拠点へのアクセスルートで事業実施環境が整った区間約**1,000km**について、無電柱化を実施。



＜電柱倒壊による道路閉塞＞



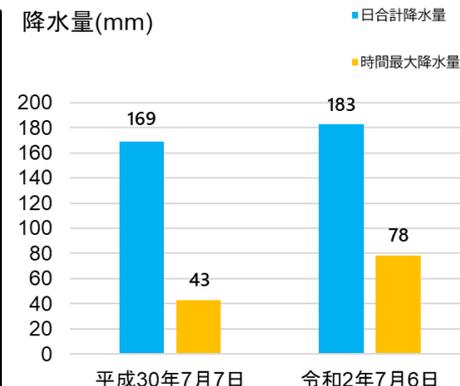
＜電柱ハザードマップ＞

（注）道の駅及び踏切以外の『箇所』の計上方法については、路線別に都道府県毎の区間を1箇所としています。



大雨による冠水で、道路機能の低下

3か年緊急対策で、冠水被害を解消し、
重要インフラである
国道220号の道路機能を維持



対策前

[平成30年7月豪雨]

- 7月7日の日合計降水量169mm、時間最大降水量43mmを観測。
- 第一次緊急輸送道路である国道220号垂水市本城地区たるみずほんじょうにおいて、冠水被害が発生。



(平成30年7月7日降雨時)

対策後

[令和2年7月豪雨]

- 3か年緊急対策に基づき、排水構造物設置工等の冠水対策を実施
- 7月6日の日合計降水量183mm、時間最大降水量78mmを観測したが、冠水発生なし。



(令和2年7月6日降雨時) 18

法面・盛土対策、越波、耐震補強等、特に緊急に実施すべき対策を集中的に実施。

法面・盛土対策



対策前



対策後



法面吹付工、落石防止網工による対策実施

越波対策



対策前



対策後



堤防高上げによる対策実施

耐震補強



対策前



対策後



橋脚巻立て等による対策実施

整備前

- 年平均約16時間、約1.75回の通行止めが発生。
- 通行止め時に伊比井地区の孤立（104世帯、200人）と日南市中心部方面の通勤通学が出来ない状況が発生。
- 異常気象時事前通行規制区間 L=4.5km

整備後

- 令和2年8月末までに事前通行規制基準雨量（連続雨量170mm）を超過した大雨が5回発生したが、トンネル区間では通行止めは実施していない。
- 伊比井地区の孤立と通勤通学への影響も発生していない。
- 異常気象時通行規制区間の縮小に向け手続き中（L=1.8km短縮）



日南防災(北区間)通行止め時間及び通行止め回数



※事前通行規制、災害による通行止めを集計
資料：国道220号通行規制データ(宮崎河川国道事務所資料)



「経済財政運営と改革の基本方針2020」（令和2年7月17日閣議決定）〈抜粋〉

第2章 国民の生命・生活・雇用・事業を守り抜く

2. 防災・減災、国土強靱化－激甚化・頻発化する災害への対応

（前略）昨年の台風災害や令和2年7月豪雨も教訓に、長期停電や通信障害などを防ぐ無電柱化をはじめとした電気・水道等のインフラ・ライフラインや道路・鉄道ネットワークの耐災害性強化、大規模広域避難・要配慮者避難や中小河川も含めた浸水リスク情報の充実、学校等の防災機能強化など避難対策の強化、森林整備・治山対策、インフラ老朽化対策等を加速する（中略）

2020年度までの「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を集中的に実施するとともに、その実施状況を踏まえ、国土強靱化の取組の加速化・深化を図る。3か年緊急対策後も、中長期的視点に立って具体的KPI（数値）目標を掲げ計画的に取り組むため、国土強靱化基本計画に基づき、必要・十分な予算を確保し、オールジャパンで対策を進め、国家百年の大計として、災害に屈しない国土づくりを進める。（後略）

〈参考〉長期間にわたる通行止めの発生



国道20号 法雲寺橋
令和元年台風19号
1ヶ月半の通行止め



国道41号
令和2年7月豪雨
1ヶ月半の通行止め



熊本県道 深水橋
令和2年7月豪雨
3ヶ月以上の通行止め

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会

持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組 中間とりまとめ（令和2年9月25日）〈抜粋〉

3. ポストコロナ時代を見据えて加速すべき具体的な取組

(3) あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保

1) 強靱で信頼性の高いネットワークの構築による安全・安心な社会の実現 ～災害時に「被災する道路」から

「救援する強靱道路」へ転換～

- ・近年の激甚化・頻発化する災害に鑑み、**被災後もすぐに機能する、新たな防災道路ネットワークの考え方を本格導入すべき**である。
- ・その際、災害からの迅速な復旧と、早期の日常生活・経済活動の再開の両面から新たな目標を設定する必要がある。
- ・具体的には、第三者意見も踏まえつつ、**高規格幹線道路等と並行する直轄国道を組み合わせたネットワークの緊急点検を行い、ミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化、ダブルネットワーク化等を推進すべき**である。（後略）

～災害に脆弱な道路ネットワーク～

高規格道路：未整備

一般道（直轄国道）

防災課題箇所

【必要な取組】

- ・ ミッシングリンクの解消
- ・ 暫定2車線区間の4車線化
- ・ ダブルネットワーク化（一般道の防災課題解消）

～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

一般道（直轄国道）

(注) 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

＜令和3年度道路関係予算概算要求概要(令和2年9月 国土交通省道路局・都市局)より＞

Ⅱ 基本方針

1 防災・減災、国土強靱化 ～災害から国民の命とくらしを守る～

- 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、法面对策等の局所対策だけでなく道路のネットワークの機能の強化が重要です。発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、かつ概ね1週間以内に一般車両の通行を確保できる『強靱で信頼性の高い国土幹線道路ネットワークの構築』に向けて、これまでの局所的な防災・減災対策を拡充するとともに、ミッシングリンクの解消や高速道路の4車線化、ダブルネットワーク強化を利用者負担も活用しつつ加速します。

【ミッシングリンクの解消】

東日本大震災(平成23年)

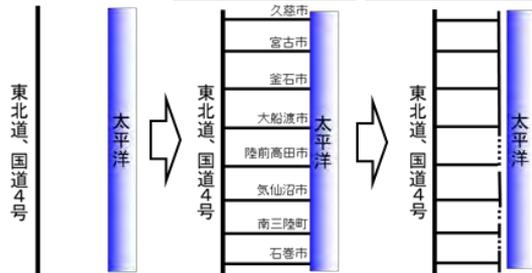
東日本大震災時には「くしの歯」作戦を展開。東北道は発災後1日で緊急輸送路として機能

＜第1ステップ＞ ＜第2ステップ＞ ＜第3ステップ＞

発災1日後に縦軸ラインを確保

発災4日後に東西ラインを確保

発災7日後に45号の97%が通行可能



国道45号より高台に計画された三陸縦貫道は、津波浸水を回避し、発災直後から救援・救急活動や住民の避難、復旧のための緊急輸送路として機能



津波を考慮して高台に計画された三陸縦貫自動車道

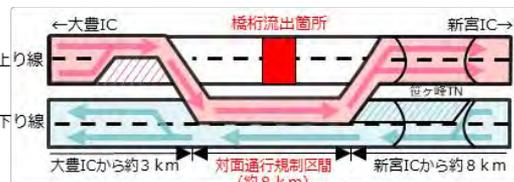


津波による被害がなかった三陸縦貫自動車道

【高速道路の4車線化】

平成30年7月豪雨

高知道において、上り線の橋梁が落橋したが、下り線を活用し、被災6日後に暫定2車線で一般車両の交通機能を確保



高知自動車道における下り線を活用した交通機能確保

令和2年7月豪雨

九州道(横川～満辺鹿兒島空港)において、4車線のうち被害のない2車線を活用し、約8時間で一般車両の下り線の通行を確保。また、約19時間後には一般車両の上下線の交通機能を確保



九州自動車道(横川～満辺鹿兒島空港)の被害状況

【ダブルネットワーク強化】

平成30年7月豪雨

大規模な土砂崩落により広島呉道路が長期通行止めとなった一方で、並行する国道31号も同時に被災したものの5日後に応急復旧を完了し、一般車両の交通機能を確保



広島呉道路・国道31号の被害状況

迂回路の整備状況

令和元年台風19号

大雨のため北陸道で最大11時間の通行規制が発生した一方で、国道8号は法面对策により雨量規制が緩和されていたため通行を確保。広域迂回が必要となる、国道8号と北陸道の同時通行止めを回避



既往の防災対策(国道8号)

＜令和3年度道路関係予算概算要求概要(令和2年9月 国土交通省道路局・都市局)より＞

令和3年度道路関係予算概算要求概要（令和2年9月 国土交通省道路局・都市局）＜抜粋＞

Ⅲ 要求概要

3 防災・減災、国土強靱化に向けた中長期プログラムの策定について

近年の激甚化・頻発化・広域化する災害や、急速に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に屈しない強靱な道路ネットワークを構築するため、**中長期的な抜本対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図る必要**があります。

このため、災害からの迅速な復旧と、早期の日常生活・経済活動の再開の両面から新たな目標を設定し、**高規格幹線道路等と並行する直轄国道を組み合わせた新たなネットワークの考え方の導入、緊急点検を行った上で、ミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化、ダブルネットワーク化等を推進**するとともに、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の転換に計画的に取り組むため、**中長期プログラムを策定**します。