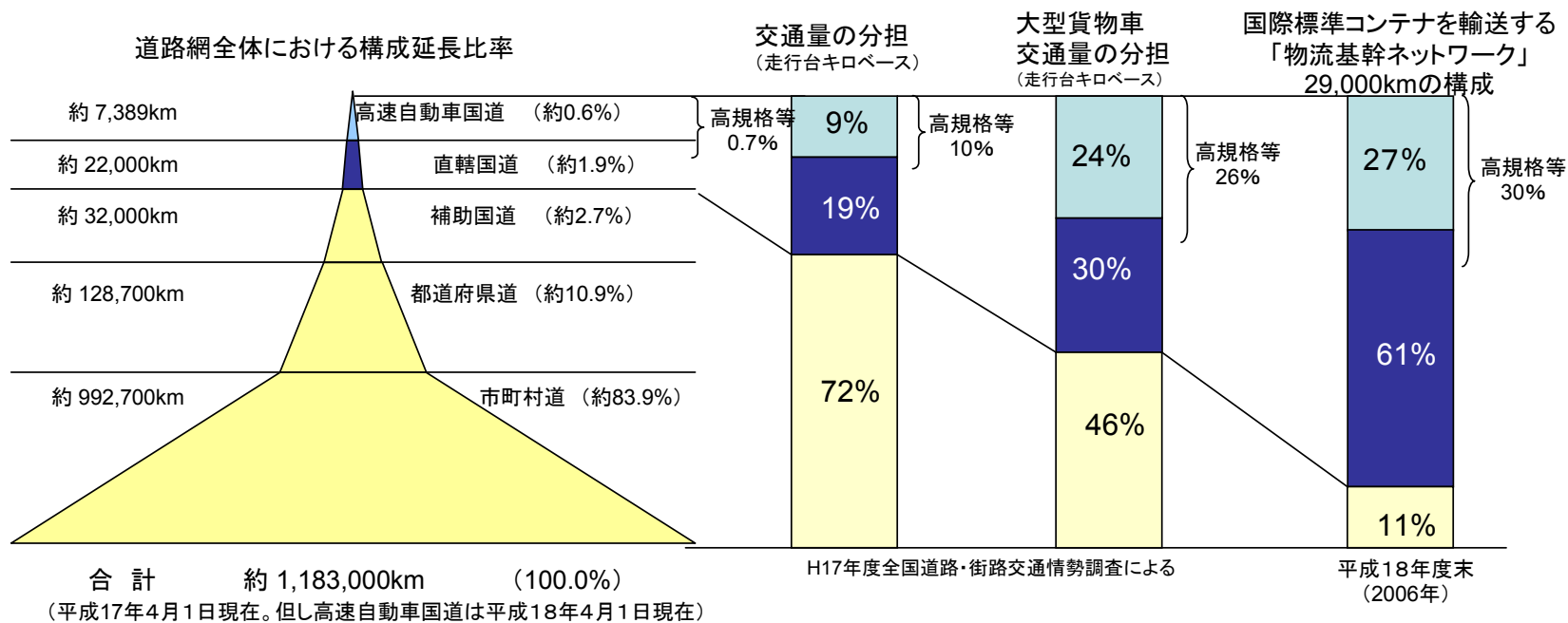


高規格幹線道路等の現状

① 道路網の構成と幹線道路網の機能・役割

- わが国の道路網は、以下の3つの道路から構成されている。
 - 国土構造の骨格として、国土全体の経済社会活動を支える広域的な幹線道路網[高速自動車国道、一般国道]
 - 地域社会の生活基盤として地方生活圏内での広域的活動を可能とする地域的な幹線道路網[都道府県道、幹線市町村道]
 - 居住環境を形成する地域内の一般道路[区画道路等の一般市町村道]
- 高規格幹線道路等の広域的な幹線道路は、延長比率が小さいものの、多くの交通量(特に大型貨物車)を分担している。



※ 都道府県道には主要地方道を含む

② 道路種別ごとの事務区分

1. 高速自動車国道や市町村道などの道路の種類は、その果たす役割、道路管理者など、道路毎に定められている。

道路の種類		定義		道路管理者	事務区分
高速自動車国道		自動車の高速交通の用に供する道路で、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、国の利害に特に重大な関係を有する道路		国土交通大臣 (有料区間は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構及び高速道路会社が代行)	—
一般国道	指定区間内	高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路	特に重要な都市を効率的・効果的に連絡するなど、一定要件に該当する区間	国土交通大臣 (市町村が一定の日常行為) ※1	—
	指定区間外		指定区間内国道以外の区間	都道府県及び指定市 (指定市以外の市) ※2 (指定市以外の市町村が歩道の新設等に係る代行可能) ※3	法定受託事務
都道府県道		地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路		都道府県及び指定市 (指定市以外の市) ※2 (指定市以外の市町村が歩道の新設等に係る代行可能) ※3	自治事務
市町村道		市町村の区域内に存する道路		市町村	自治事務

※1 市町村は、国と協定を結ぶことにより、一定の範囲内の歩道の植樹及び照明の管理等を行うことができる。

※2 指定市以外の市は、都道府県に協議し、その同意を得て、道路管理者となることができる。

※3 指定市以外の市町村は、都道府県に協議し、その同意を得て、歩道等の新設、改築、維持又は修繕を行うことができる。

③ 高規格幹線道路の体系、位置づけ

【体系】

高規格幹線道路（全体構想：約14,000km）

- ・「四全総」（昭和62年6月30日閣議決定）及び「21世紀の国土のグランドデザイン」（平成10年3月31日閣議決定）で国土の骨格となる基幹的な高速陸上交通網を形成するものとして構想

高速自動車国道

（全体計画：11,520km）

一般国道自動車専用道路

（全体計画：約2,480km）

【位置づけ】

全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路網については、高速交通サービスの全国的な普及、主要拠点間の連絡強化を目標とし、地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等からおおむね1時間程度で利用が可能となるよう、およそ1万4千キロメートルで形成する。

第四次全国総合開発計画（昭和62年6月30日閣議決定）

③ 高規格幹線道路の体系、位置づけ②

「第四次全国総合開発計画」（昭和62年6月30日 閣議決定） 抜粋
（幹線道路）

全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路網については、高速交通サービスの全国的な普及、主要拠点間の連絡強化を目標とし、地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等からおおむね1時間程度で利用が可能となるよう、およそ1万4千キロメートルで形成する。

「21世紀の国土のグランドデザインー地域の自立の促進と美しい国土の創造ー」（平成10年3月31日 閣議決定） 抜粋
（陸上交通網）

国土を縦貫あるいは横断し、全国の主要都市間を連結する14,000kmの高規格幹線道路網とこれを補完し地域相互の交流促進等の役割を担う地域高規格道路が一体となった規格の高い自動車交通網、並びに大都市圏、地方中枢都市圏及び主要な地方中核都市を結ぶ高速鉄道網により、国土の骨格となる基幹的な高速陸上交通網を形成する。このうち、地域高規格道路については、既存ストックの有効活用も含めて、6,000～8,000kmの整備を進めることを目指す。

「国土形成計画」（平成20年7月4日 閣議決定） 抜粋

（1）総合的な陸上交通網の形成

第四次全国総合開発計画や21世紀の国土のグランドデザインにおいては、国土を縦貫あるいは横断し、全国の主要都市間を連結するものとして14,000kmの高規格幹線道路網が構想された。

地域相互の交流促進等の役割を担う地域高規格道路と一体となった規格の高い自動車交通網は、地域の自主性の下に進められる広域ブロックの自立的な発展に向け、大都市圏及び拠点性の高い都市を結ぶ高速鉄道網とともに、基幹的な高速陸上交通網の役割を果たすことが期待される。

④ 高規格幹線道路の機能

高規格幹線道路は、以下の6つの機能を有する路線で構成されている。

① 地方の中心都市を効率的に連絡

地域の発展の拠点となる地方の中心都市を効率的に連絡し、地域相互の交流の円滑化に資するもの

② 大都市圏の近郊地域を環状に連絡

大都市圏において、近郊地域を環状に連絡し、都市交通の円滑化と広域的な都市圏の形成に資するもの

③ 重要な空港・港湾と高規格幹線道路の連絡

重要な空港・港湾と高規格幹線道路を連絡し、自動車交通網と空路・海路の有機的結合に資するもの

④ 高速交通サービスのナショナルミニマムの確保

全国の都市、農村地区からおおむね1時間以内で到着し得るネットワークを形成するために必要なもので、全国にわたる高速交通サービスの均てんに資するもの

⑤ 災害発生等に対する高速交通システムの信頼性の向上

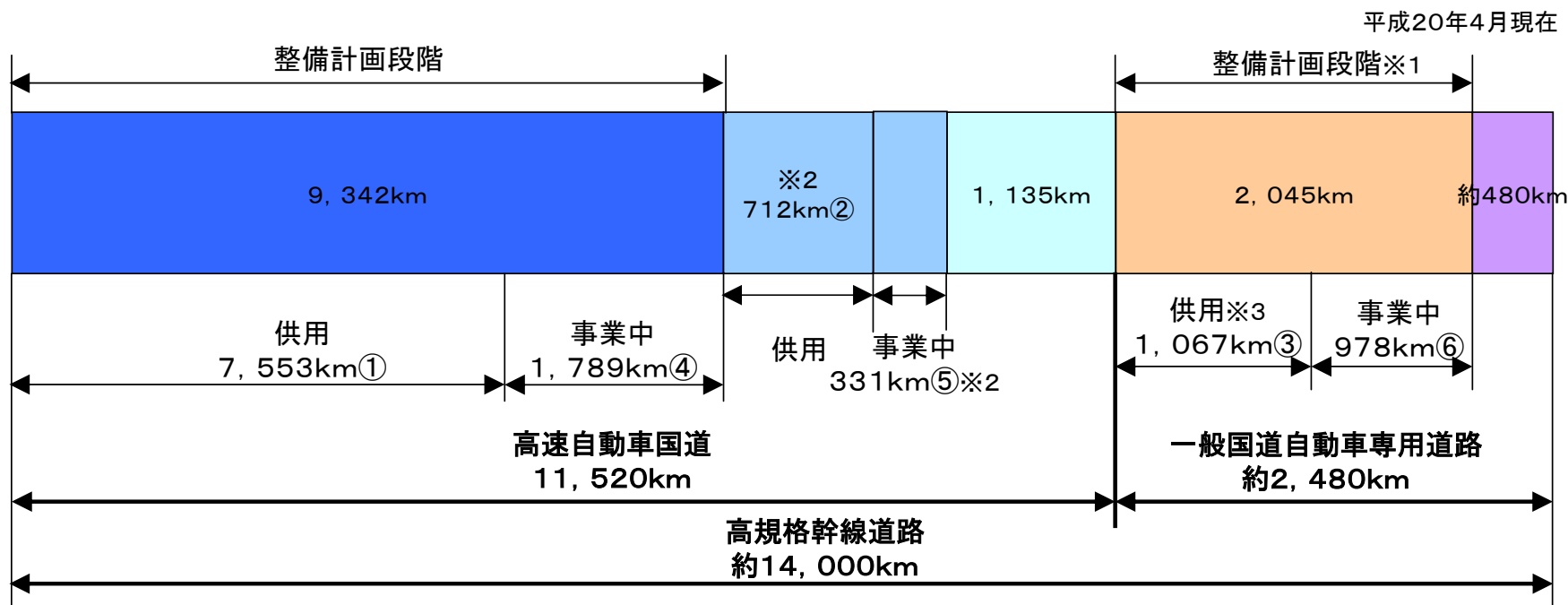
既定の国土開発幹線自動車道等の重要区間における代替ルートを形成するために必要なもので、災害の発生等に対し、高速交通システムの信頼性向上に資するもの

⑥ 既存の高規格幹線道路の混雑の著しい区間の解消

既定の国土開発幹線自動車道等の混雑の著しい区間を解消するために必要なもので、高速交通サービスの改善に資するもの

※ 昭和62年道路審議会答申「高規格幹線道路の路線要件」

⑤ 高規格幹線道路の整備状況



高規格幹線道路の供用延長(①+②+③):9,332km

高規格幹線道路の事業中延長(④+⑤+⑥):3,098km

※1 既事業化区間を含む

※2 高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路

※3 一般国道202号の二丈浜玉道路・福岡市道の福岡都市高速5号線・石川県道の能登半島縦貫有料道路を含む

⑥ 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路の考え方

渋滞解消や防災対策など国道が有する課題に緊急に対応する観点から、一般国道のバイパスを、高速自動車国道との二重投資を避けるために自動車専用道路として整備し、高速自動車国道の機能を当面代替することが可能な路線

高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路に関する答申等

「高速自動車国道の整備と採算性の確保について」

(昭和63年10月7日 道路審議会答申より抜粋)

国土開発幹線自動車道の予定路線の中には、並行する一般国道の改築を先行させることにより国土開発幹線自動車道の機能を相当の期間にわたって代替できる区間もある。

「今後の有料道路制度のあり方について(高速自動車国道について)」

(平成7年11月30日 道路審議会中間答申より抜粋)

一方、今後の高速自動車国道の建設予定地域の中には、高速自動車国道計画のほかこれと並行して混雑解消や山間部の隘路解消のため一般国道の整備が急務となっている場合もある。このように並行して2つの道路計画がある場合、高速自動車国道と一般国道の両方を各々建設するのではなく、両者の性格をあわせもった1つの道路を建設することが投資効率等の面から有効であることも多い。

具体的には、一般国道の整備に際して高速走行可能な自動車専用道路として建設することにより、一般国道としての役割も果たしつつ高速自動車国道の機能を代替させ、高速ネットワークの一部として活用する方策が考えられる。

(イメージ図)

高速自動車国道 (将来)



— 高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路

⑦ 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路の事例(一般国道9号 鳥取西道路)

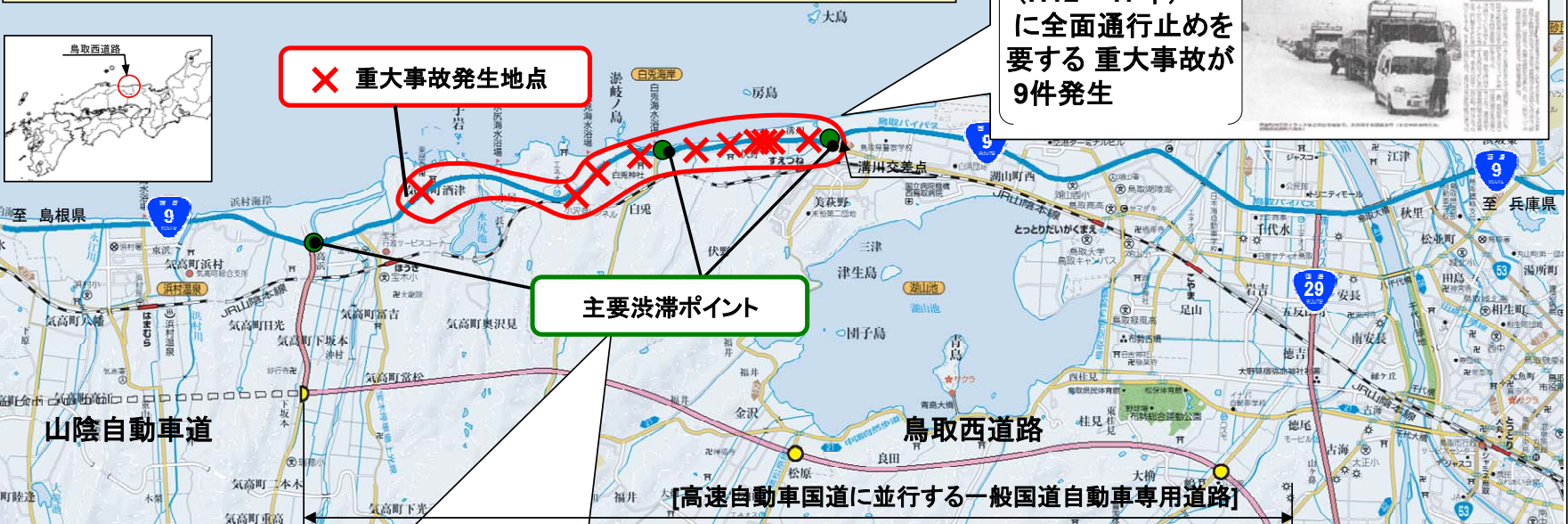
国道9号の課題(線形不良等による重大事故、朝夕や観光シーズンの深刻な渋滞)に緊急に対応するバイパスを整備する際に、山陰自動車道との二重投資を避けるために自動車専用道路として整備し、機能を当面代替。

平面線形、縦断線形が悪いことから、重大事故発生率が高い
国道9号15時間通行止め
 過去5年間(H12~17年)に全面通行止めを要する重大事故が9件発生

過去5年間の通行止め時間



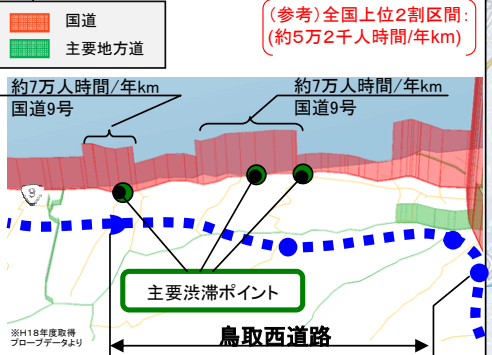
× 重大事故発生地点



主要渋滞ポイント

[高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路]

朝夕をはじめ観光シーズンに深刻な交通渋滞が発生



主要渋滞ポイント



⑦ 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路の事例(一般国道13号 主寝坂道路)

国道13号の課題(大型車のすれ違いが困難なトンネル、連続カーブでの事故多発)に緊急に対応するバイパスを整備する際に、東北中央自動車道との二重投資を避けるために自動車専用道路として整備し、機能を当面代替。

連続するカーブ等により事故が多発

平成7年から平成16年までの10年間で47件

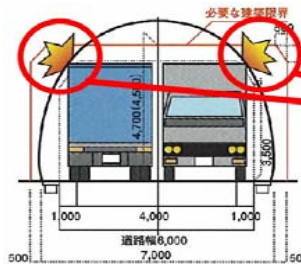
平成14年3月8日真室川町及位地区での多重事故
全面通行止め 2時間30分



急勾配のヘアピンカーブ



大型車がすれ違えない主寝坂トンネル



大型車のこすり傷

主寝坂トンネルでは大型車のすれ違いが困難!

⑧ 一般国道自動車専用道路の考え方

一般国道自動車専用道路は、高速自動車国道と一体となって、高規格幹線道路網を構成。

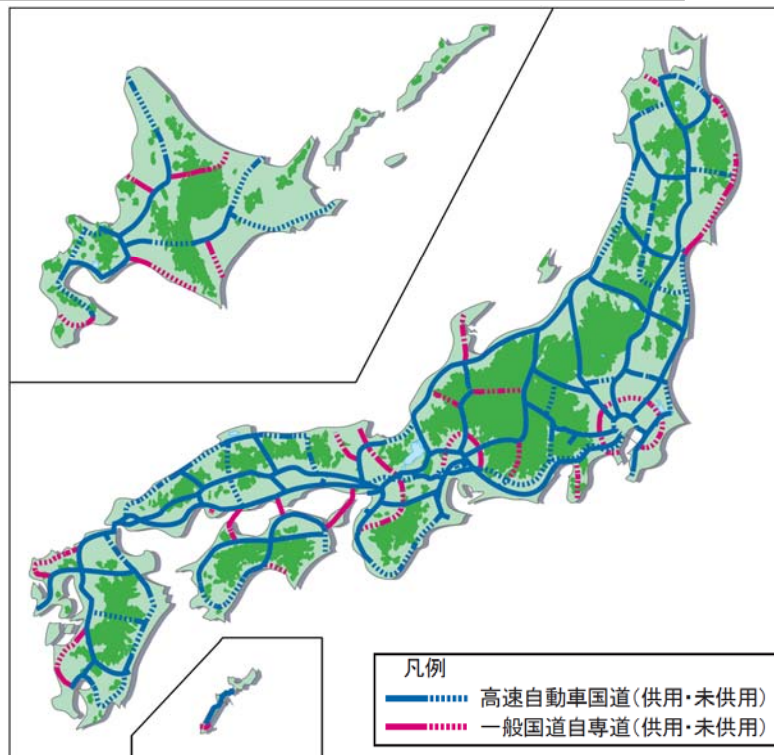
高規格幹線道路 (全体構想：約14,000km)

高速自動車国道
(全体計画：11,520km)

一般国道自動車専用道路
(全体計画：約2,480km)

「新たに高規格幹線道路を構成する路線を、定めることについて」(昭和62年5月28日 諮問)

21世紀への望ましい国土構造形成の方向を踏まえ道路交通の量的拡大・広域化にこたえていくため、また、高速・定時性といったニーズにこたえていくためには、規格の高い幹線道路網の拡充が必要である。このため既定の国土開発幹線自動車道等及び本州四国連絡道路を含め、これらと一体となって機能する高規格幹線道路網計画を策定し、これに基づき整備を推進していく必要がある。



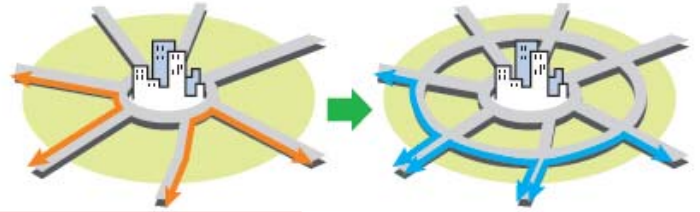
⑨ 一般国道自動車専用道路の事例（一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道）

- 都心からの放射状道路をつなぐ環状の道路で、完成すると都心部の通過交通の排除と流入する交通を適切に分散し、渋滞の緩和による走行時間の短縮・走行経費の節約を実現させる。
- 横浜、厚木、八王子、川越、つくば、成田、木更津などの業務核都市をはじめとする中核都市を連絡することにより、都心に集中する業務機能を適切に分散させ、地域開発を促進するなど、首都圏発展に対しても重要な役割を果たす。



通過交通をバイパス

- ・放射方向の高速道路が連結され、移動時間が短縮されることによって、都心に起終点を持たない通過交通をバイパスさせる等の役割を果たしている。

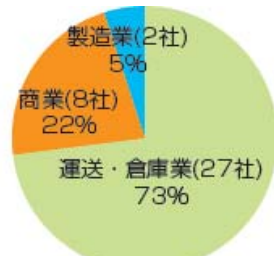
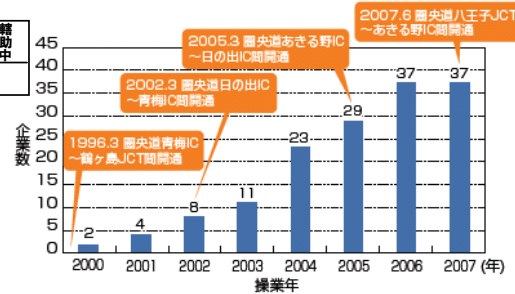


地域開発の支援

- ・圏央鶴ヶ島IC周辺において、交通利便性を活かし、企業立地が進む。
- ・圏央道と関越道との交通結節地域であることから、立地の優位性を活かし、37社のうち流通企業が7割を占めている。

凡例	<table border="1"> <tr> <td>開通済</td> <td>開通済</td> <td>開通済</td> <td>開通済</td> <td>直轄補助事業中</td> </tr> <tr> <td>事業中</td> <td>事業中</td> <td>事業中</td> <td>事業中</td> <td>直轄補助事業中</td> </tr> <tr> <td>計画中</td> <td>計画中</td> <td>計画中</td> <td>計画中</td> <td>直轄補助事業中</td> </tr> </table>	開通済	開通済	開通済	開通済	直轄補助事業中	事業中	事業中	事業中	事業中	直轄補助事業中	計画中	計画中	計画中	計画中	直轄補助事業中	<table border="1"> <tr> <td>首都高速道路</td> <td>一般国道</td> <td>直轄補助事業中</td> </tr> <tr> <td>一般有料道路</td> <td>調査中</td> <td>直轄補助事業中</td> </tr> </table>	首都高速道路	一般国道	直轄補助事業中	一般有料道路	調査中	直轄補助事業中
開通済	開通済	開通済	開通済	直轄補助事業中																			
事業中	事業中	事業中	事業中	直轄補助事業中																			
計画中	計画中	計画中	計画中	直轄補助事業中																			
首都高速道路	一般国道	直轄補助事業中																					
一般有料道路	調査中	直轄補助事業中																					

起 点: 神奈川県横浜市(横浜横須賀道路)
 終 点: 千葉県木更津市(東関東自動車道館山線)
 延 長: 約300km
 道路区分: 第1種2級、第1種3級
 設計速度: 80~100km/h
 車 線 数: 4車線(一部6車線)(東北道~木更津東IC区間暫定2車線)



鶴ヶ島市南西部第一期土地区画整理事業の企業数

⑨ 一般国道自動車専用道路の事例（一般国道45号 三陸縦貫自動車道）

- 常磐自動車道、東北横断自動車道釜石秋田線と接続し、広域的な高速ネットワークを形成するとともに、東北の太平洋岸の各都市を連絡して、一般道の国道45号に対して大幅な時間短縮を実現。
- 地域間交流の促進による地域振興や、救急医療及び防災ネットワークの形成により、安全・安心で豊かな三陸沿岸地域の発展を支援。



地域の防災ルートを確認

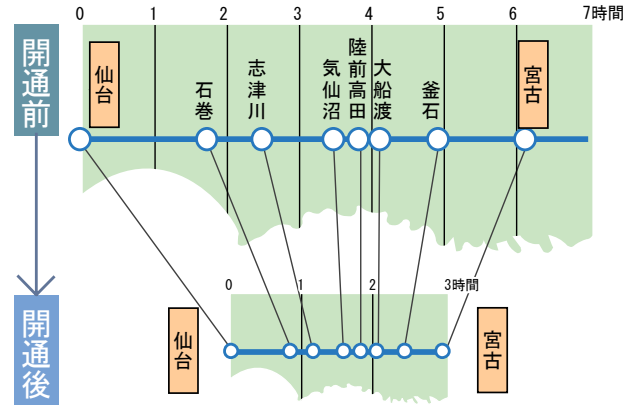
- ・三陸沖北部・南部・宮城県沖を震源とするM7.5～8.0の地震が今後30年以内に発生する確率は80～99%。
- ・三陸縦貫自動車道の整備により、津波被災時の集落孤立または道路寸断が解消される。また、救急活動や物資の輸送にも活用され、地域住民の安全・安心を確保。

●津波時孤立・寸断位置図



仙台～宮古間6時間を3時間に短縮

- ・時間短縮により、地域間交流の促進、広域的な観光連携の形成、物流の迅速化に貢献。



起 点：宮城県仙台市
（常磐自動車道）

終 点：岩手県宮古市
（三陸北縦貫道路）

延 長：約220km

道路区分：第1種2級、第1種3級

設計速度：80～100km/h

車 線 数：4車線（一部完成2車線）

⑨ 一般国道自動車専用道路の事例（一般国道3号 南九州西回り自動車道）

- 南九州西回り自動車道は、熊本県南、鹿児島西薩地域の沿線都市と拠点都市鹿児島市を連絡し、九州縦貫自動車道と接続することにより、九州南西部の地域経済の活性化、高速定時性の確保に大きく寄与する重要な路線です。
- 救急医療施設へのアクセス向上により、搬送時間が短縮され、救急医療活動を支援します。
- 並行する国道3号、328号は大雨や凍結による交通規制が発生しており、安全で信頼性の高い代替道路を確保します。

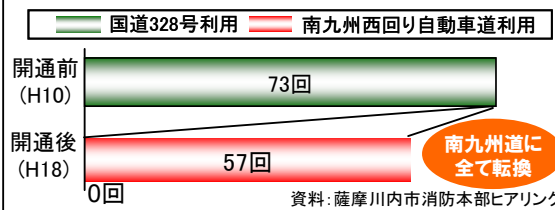


救急医療活動への支援

さつませんだい
薩摩川内市から鹿児島市内の三次医療施設までの搬送時間が短縮され、鹿児島市内までの搬送ルートが南九州西回り自動車道へ転換しました。



薩摩川内市から三次医療施設への搬送回数と利用ルート



時間短縮により地域経済活性化

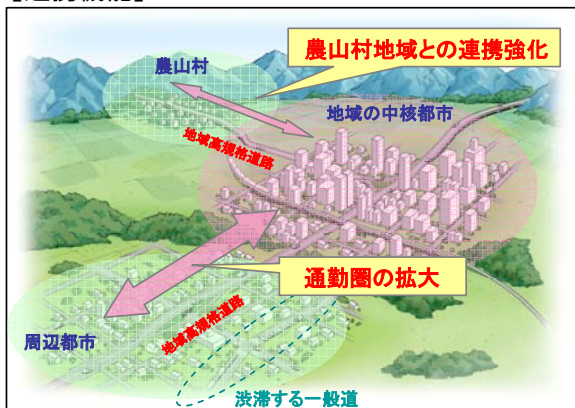
- 八代JCT～田浦ICの供用に伴い、八代市から芦北町までの所要時間が、約35分(約50分→約15分)短縮。
- 本道路の整備によって、IT関連企業(従業員数約200名)が沿線に進出するなど、地域経済の活性化に寄与。新たに、3年間で250億円に上る設備投資を行うなど、今後さらなる雇用創出が期待される。

起 点:熊本県八代市(九州縦貫自動車道)
終 点:鹿児島県鹿児島市(九州縦貫自動車道)
延 長:約140km
道路区分:第1種2級、第1種3級
設計速度:60~100km/h
車 線 数:4車線

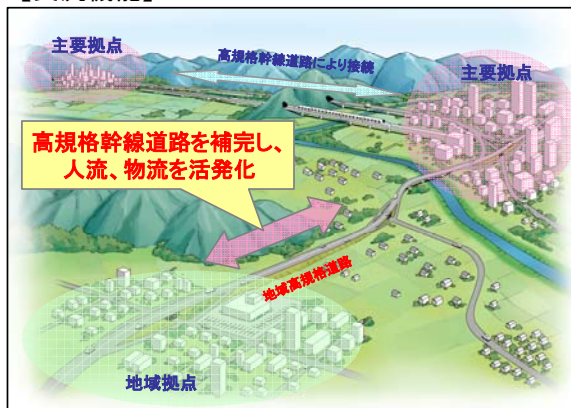
⑩ 地域高規格道路について

1. 地域高規格道路は、高規格幹線道路網を補完し地域相互の交流促進等の役割を担う道路であり、具体的には以下の3つの機能を確保するため、地域の実情を踏まえながら、概ね60km/hの旅行速度の確保を目指す。
 - 1) 通勤圏域の拡大や都市と農山村地域との連携の強化による地域集積圏の拡大を図る
 - 2) 高規格幹線道路を補完し、物資の流通、人の交流の活性化を促し地域集積圏間の交流を図る
 - 3) 空港・港湾等の広域的交流拠点や地域開発拠点等との連絡を図る
2. 構造規格は、沿道の土地利用状況や交通特性など地域の事情に合わせて、沿道のアクセスをコントロールするタイプや、サービス速度を確保できる場合は、コスト縮減などの観点から、現道の活用や平面交差を設けることなどができる。

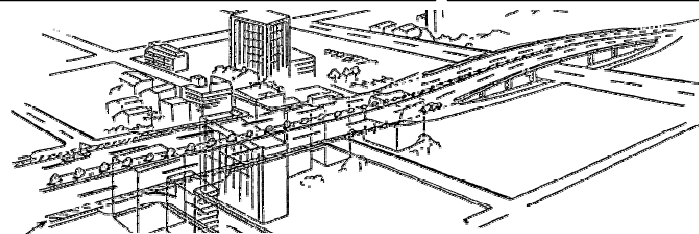
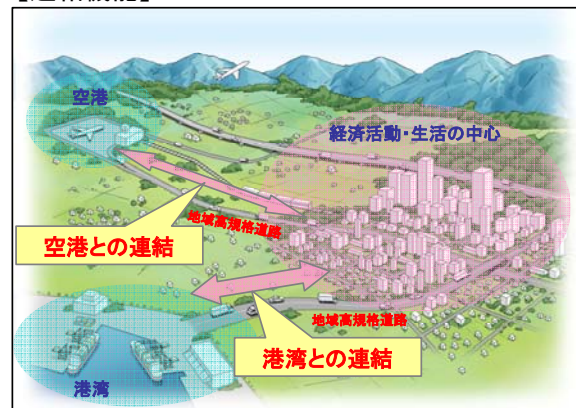
【連携機能】



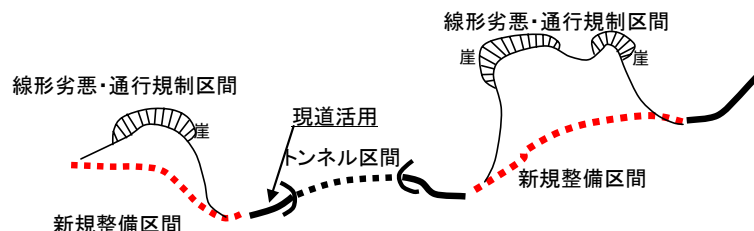
【交流機能】



【連結機能】



【沿道アクセスコントロール(副道設置)タイプ】



【現道活用のイメージ】