

地域に応じた道路構造の検討について

目的

全国一律の構造規格から、地域に応じた構造へ（ローカルルールづくり）



- ・ 整備効果の早期発現・整備コストの縮減
- ・ 景観や自然環境に配慮した地域になじむ道づくりの推進
- ・ 歩行者・自転車交通の重視

検討項目

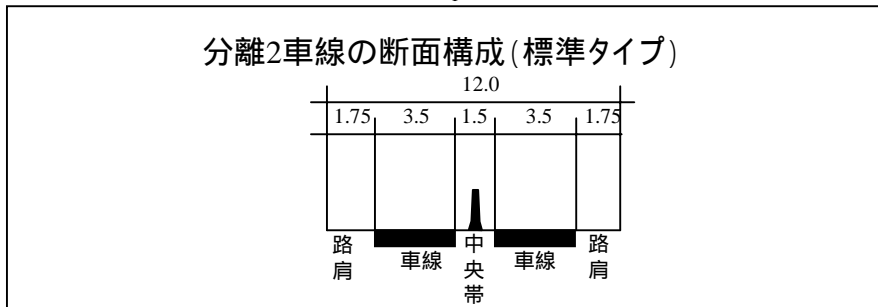
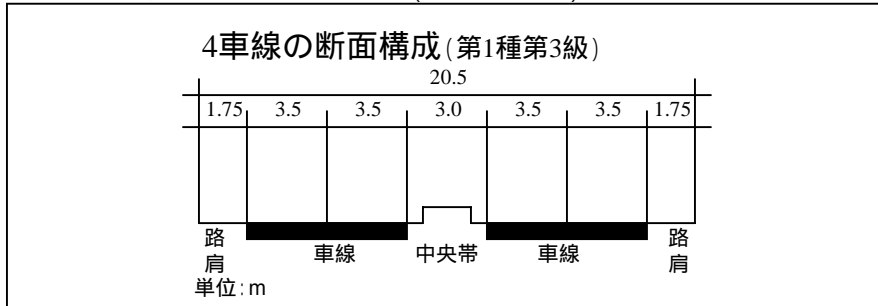
- ・ 高規格幹線道路
80km/h 以上のサービス速度を確保
追越区間付き 2 車線構造の導入（交通量の少ない区間）
インターチェンジ形式の簡素化 等
- ・ 地域高規格道路
概ね 60km/h 以上のサービス速度を確保
設計速度 60km/h、車線数 2 以上
現道の利用可
- ・ 小型車専用道路
小型車のみを対象とする道路の整備
設計小型車 L=6.0m W=2.0m H=2.8m 重さ 3 トン
(一般設計車両) (12.0m) (2.5m) (3.8m) (25 トン)
- ・ 山間部等の交通量の少ない道路
交通信頼性を確保する道路の整備
全幅 7m 5m 自転車歩行者道 3m 必要に応じ設置 等
- ・ 歩道・自転車道
歩道・自転車道等の幅員を適切に設定 等

高規格幹線道路

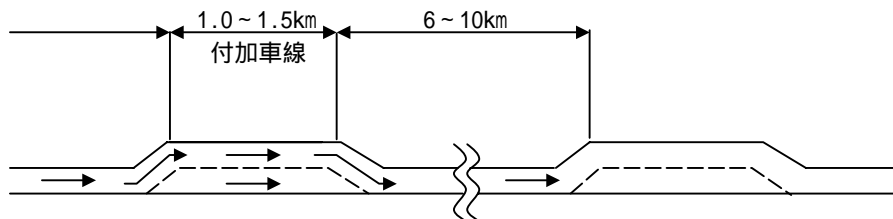
計画交通量が多くない路線について、必要なサービスレベル(80km/h以上)を確保する構造基準を新たに設定

追い越し区間付き2車線構造の導入

現行標準断面幅員20.5m 12.0m(標準タイプ)



サービス速度を確保するため、追い越しのための付加車線を設ける。



縦断勾配、最小曲線半径等の運用緩和

縦断勾配等の制約を緩和することにより、土工量、トンネル・橋梁等の構造物延長の減少が図られる。

インターチェンジ形式の簡素化

平面Y型、ダイヤモンド型インターチェンジの活用

地域高規格道路

概ね60km/h以上のサービス速度を確保できる範囲で、構造要件を見直し

設計速度80km/h 60km/hの適用可

設計速度80km/hと60km/hとの構造基準の比較

	設計速度 (km/h)	
	80	60
最小曲線半径 (m)	280	150
最大縦断勾配 (%)	4	5

車線数

車線数を4 2以上とする

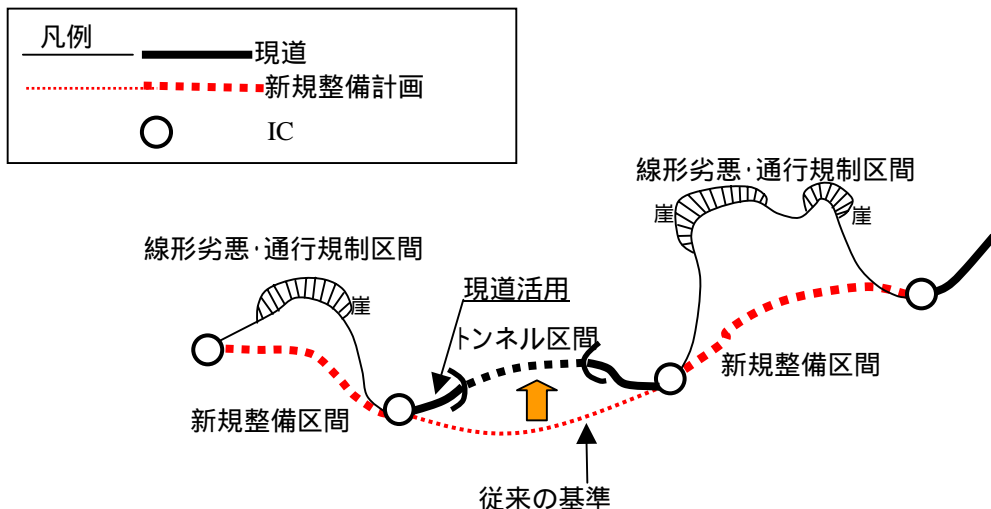
自専道要件

- 自専道
- 『立体交差とする基準の明確化』（交差点を認める）
 - 『沿道施設への出入箇所の制限や取り付け道路の集約などのアクセスコントロールを行う』

ことで所要のサービス速度を確保

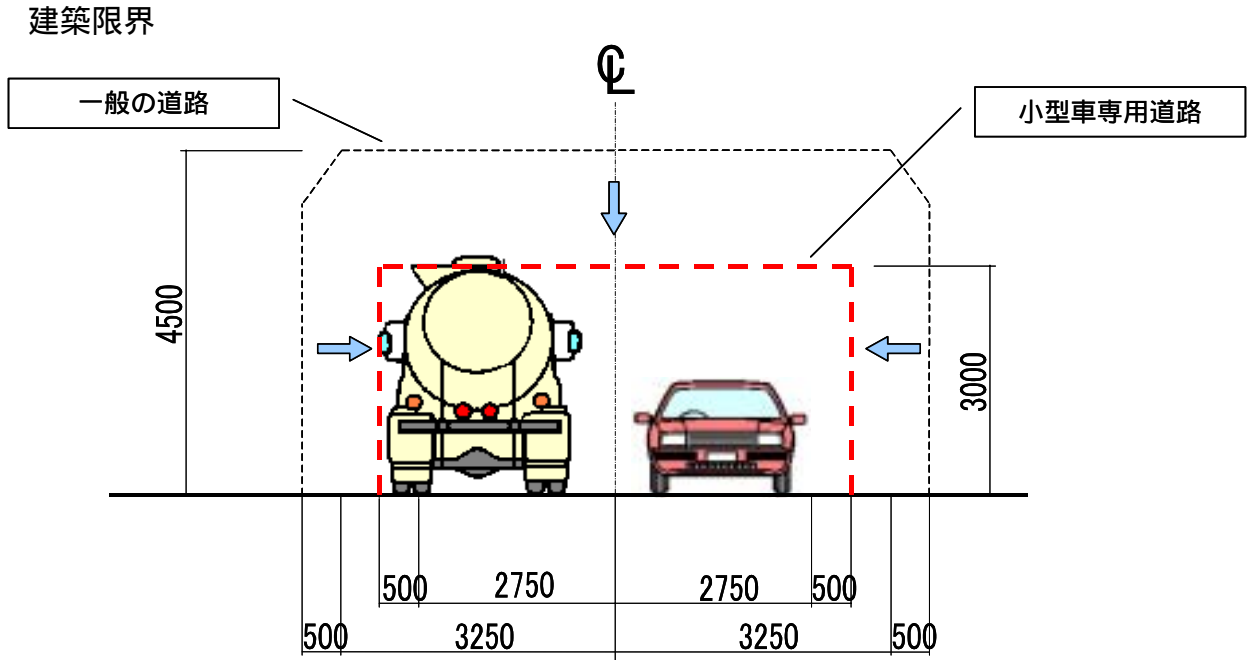
現道の利用可

サービス速度 概ね60km/hが確保できる場合は、現道を地域高規格道路の路線の一部として活用することも可



小型車専用道路

都市内における渋滞対策のための車線確保の方策として、小型車のみを対象とする車道を整備



車両諸元 車長6.0m、車幅2.0m、車高2.8m
設計荷重の低減 (25t 3t)
横断面構成の縮小、縦断勾配の緩和

道路運送法の5ナンバー車両や市販されている3ナンバー車両についてはほとんど通行可能であり、走行台キロの約80% (自動車登録台数の約90%) は通行可能である。

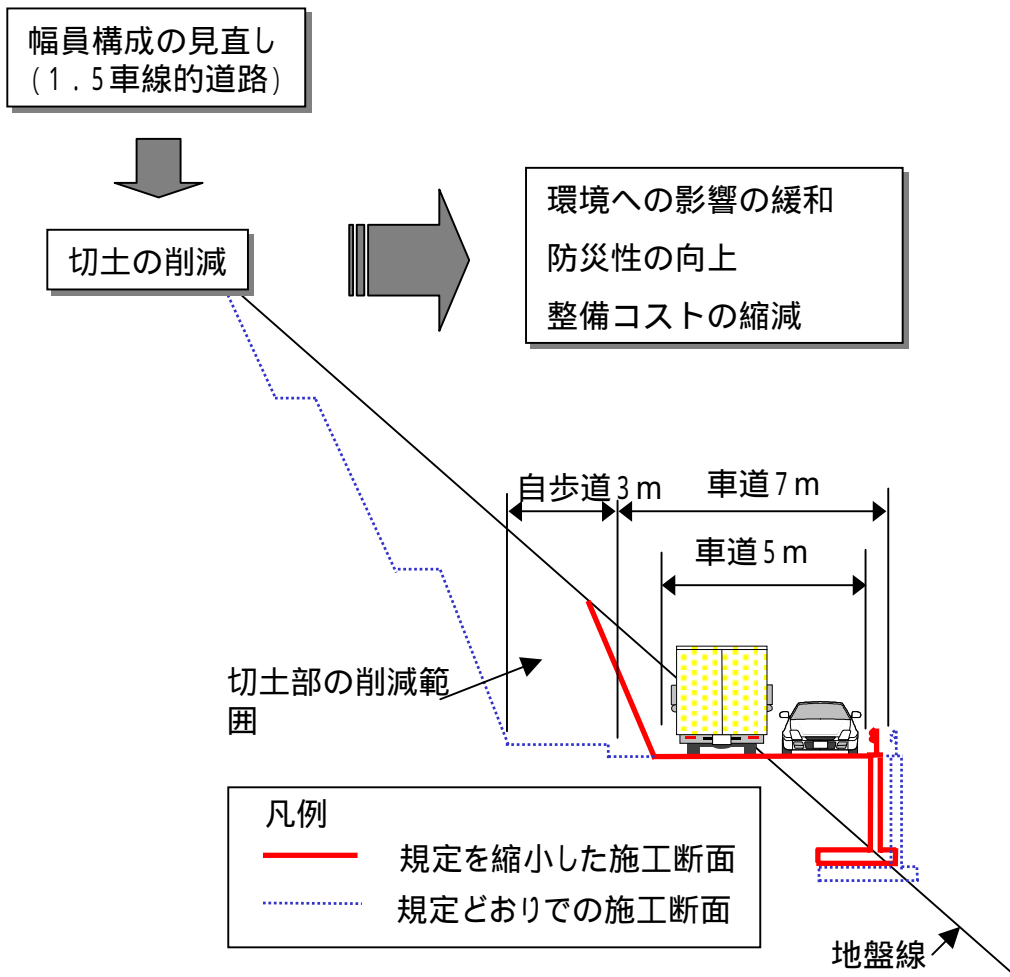


アンダーパスのイメージ

山間部等の交通量の少ない道路

交通信頼性を確保する道路の整備

幅員構成の見直し

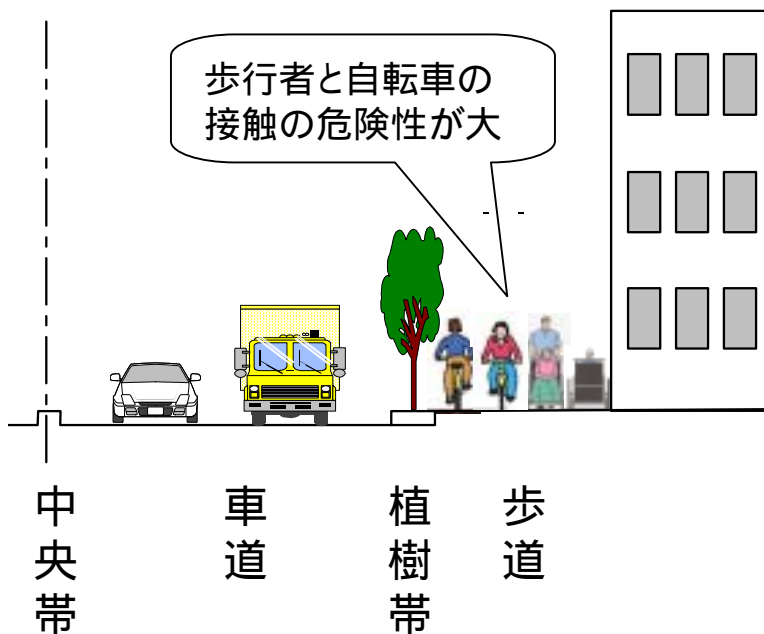


歩道・自転車道

自転車、歩行者等の空間を自動車空間から独立して位置付ける「モジュール型」の道路構造を採用

歩道、自転車道等のための空間について、適切な幅員決定方法を設定

【これまで】



【これから】

