

高規格幹線道路等の事業実施に向けた現在の手続き

1. 高規格幹線道路の体系について

【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）

【計画のステップ】

予定路線

法定（国土開発幹線自動車道建設法）

基本計画

国土開発幹線自動車道建設会議（以下、「国幹会議」と記す）の議を経て国土交通大臣が決定

整備計画

国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て国土交通大臣が決定

新直轄方式による整備

高速道路会社による整備

路線の指定

国土交通大臣が決定

基本計画

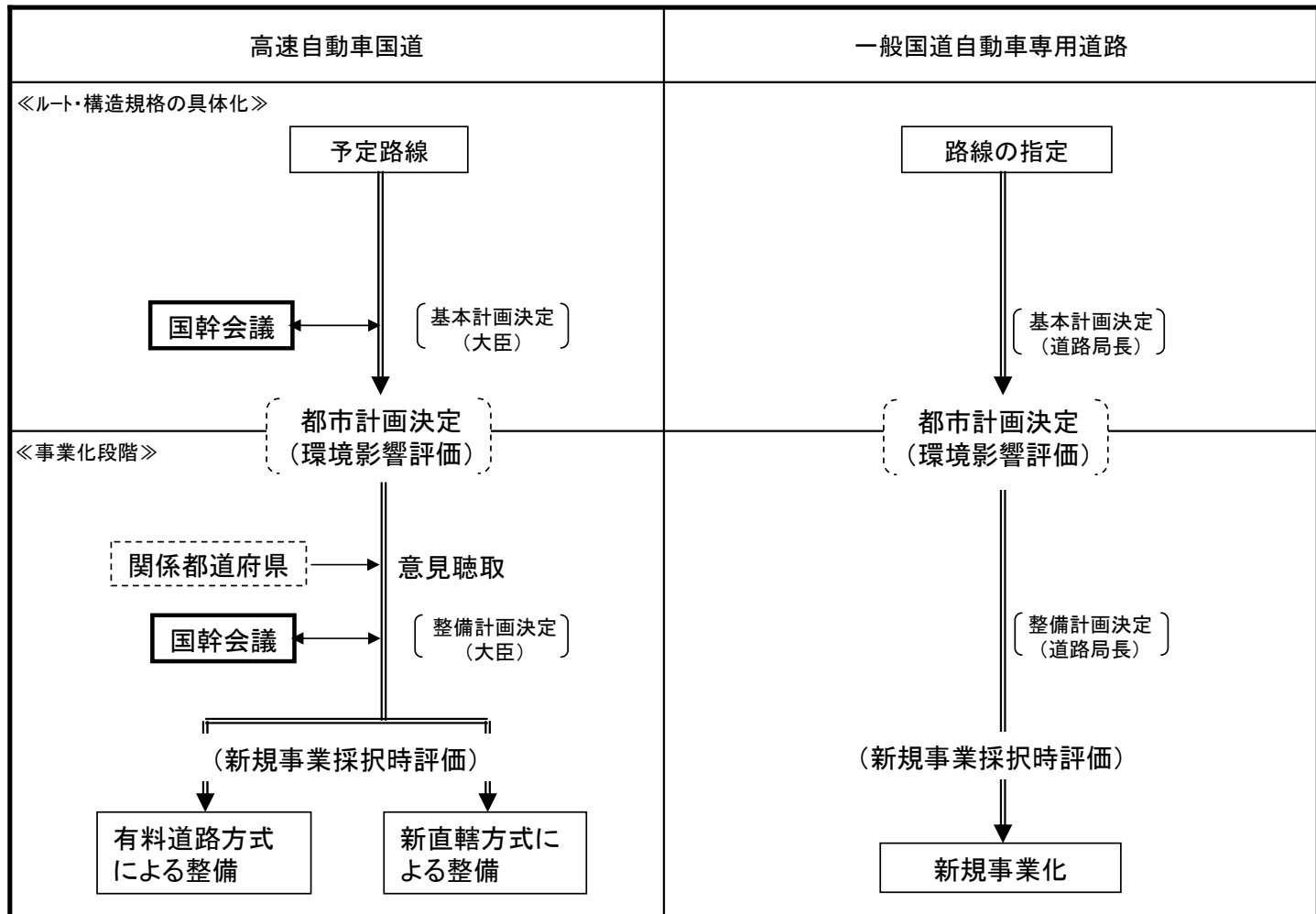
道路局長が決定

整備計画

道路局長が決定

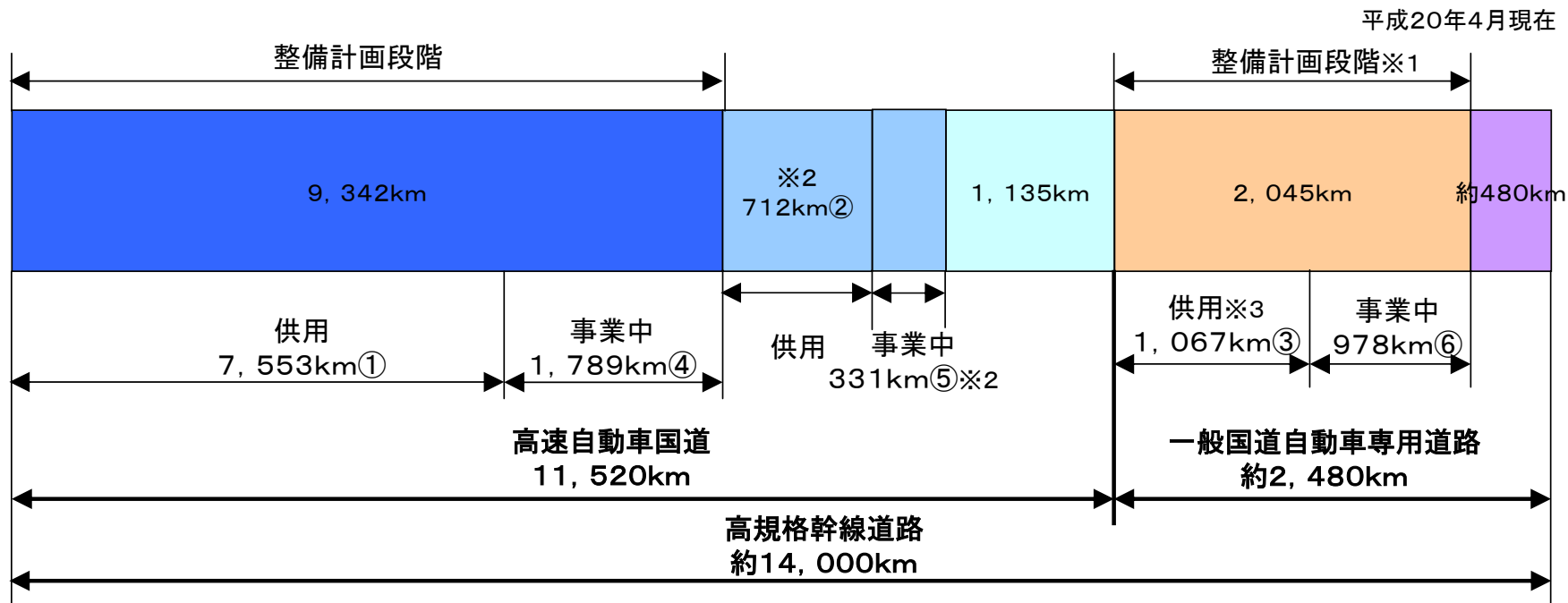
主に直轄事業として整備

2. 高規格幹線道路の現在の手続き



※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ついては、都市計画(環境影響評価)等の手続きを経て、新規事業採択時評価を行った上で、事業化を決定している。

3. 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

(参考) 高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路とは

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。

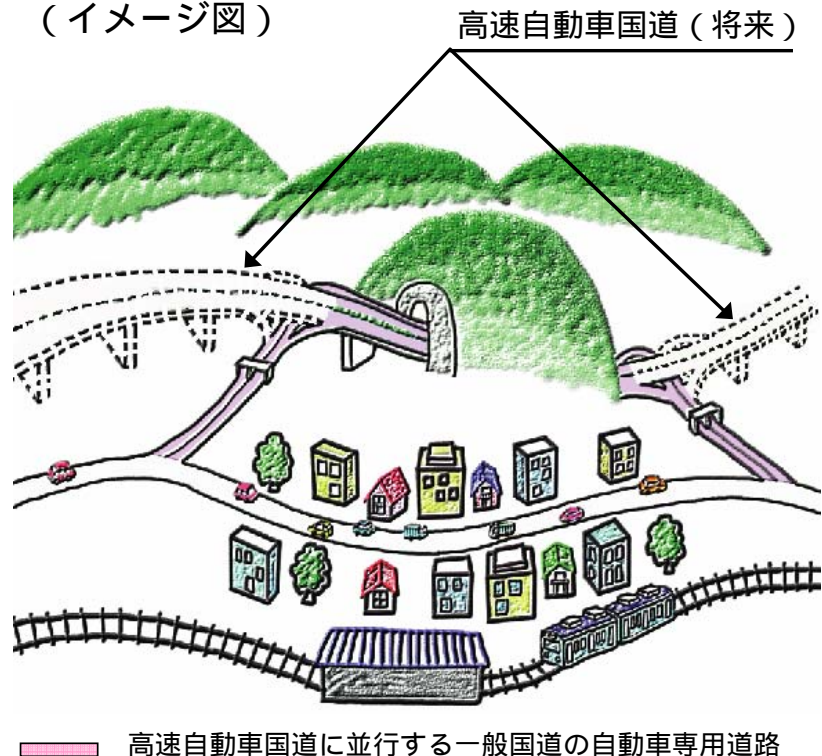
「今後の有料道路制度のあり方について(高速自動車国道について)」

(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に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

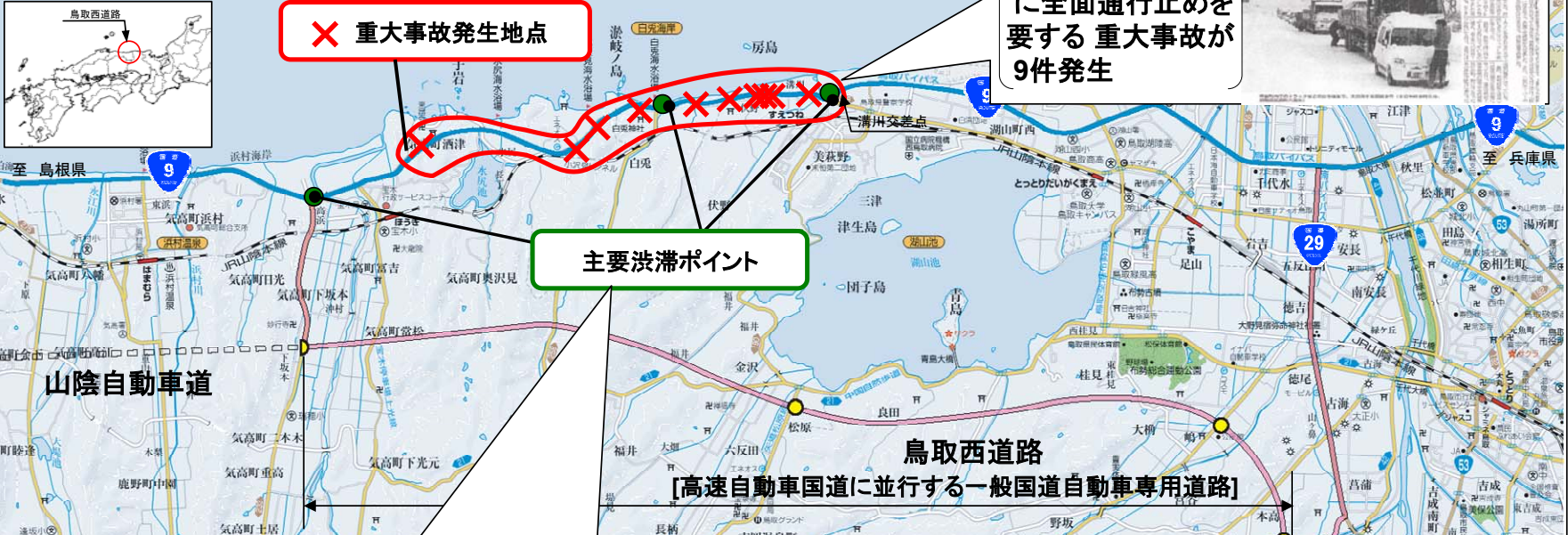
平面線形、縦断線形が悪いことから、重大事故発生率が高い
過去5年間（H12～17年）に全面通行止めを要する重大事故が9件発生

国道9号15時間通行止め

大型トラック立ち往生



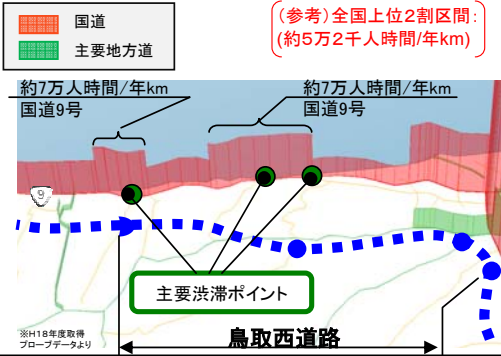
× 重大事故発生地点



主要渋滞ポイント

鳥取西道路
 [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



渋滞長2,000mを超える交差点が3箇所



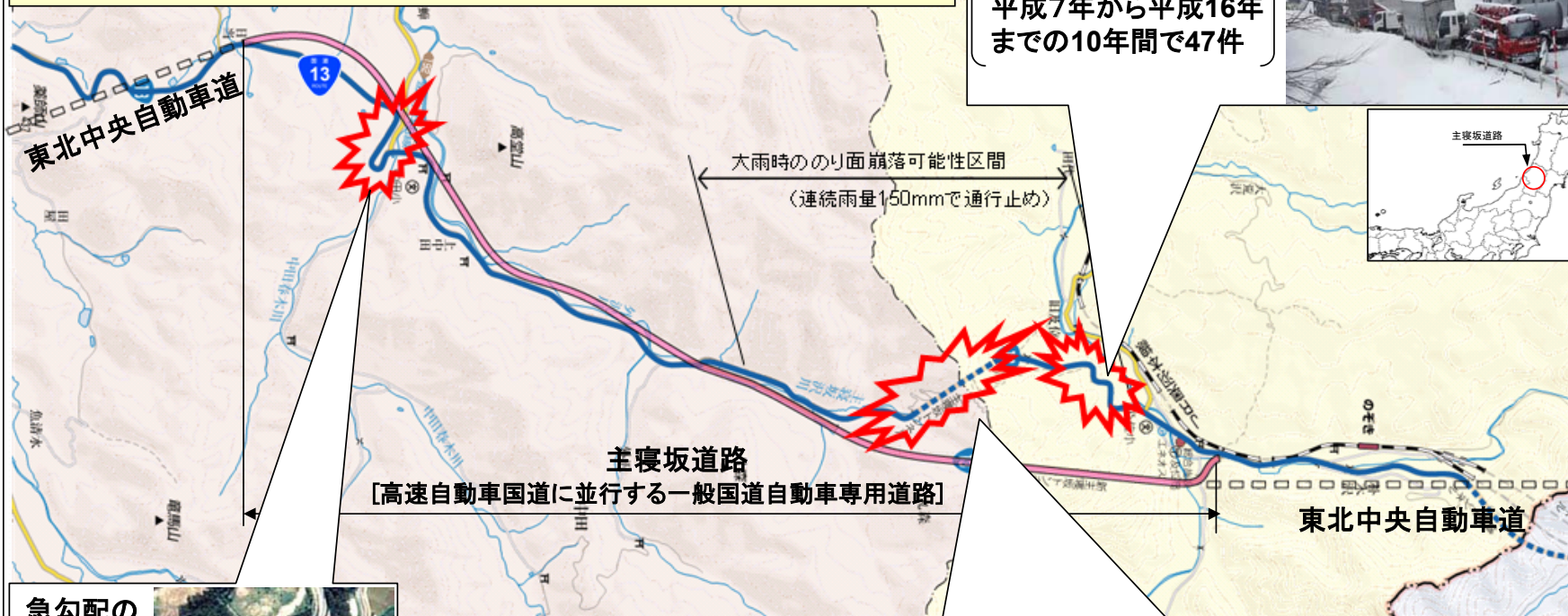
高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路の事例：一般国道13号 主寝坂道路

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

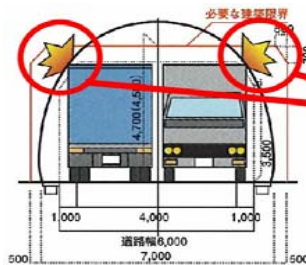
平成14年3月8日真室川町及位地区での多重事故
全面通行止め 28時間30分



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

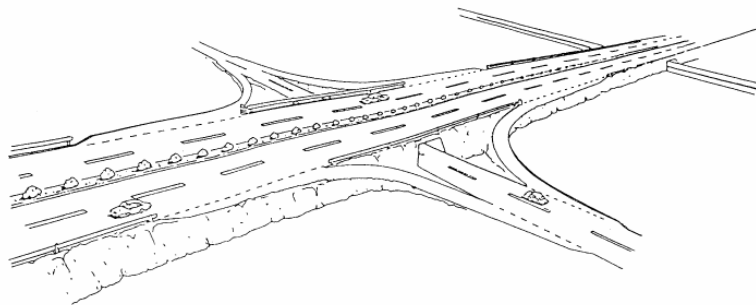
主寝坂トンネルでは大型車のすれ違いが困難!

4. 地域高規格道路について

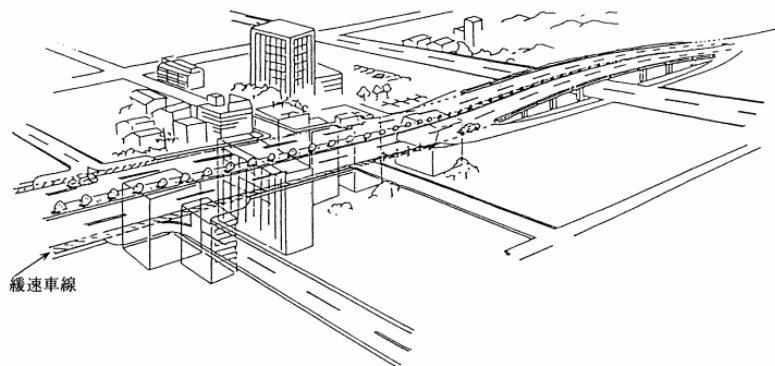
1. 地域高規格道路の構造規格は、地域の事情に合わせて、自動車専用道路や沿道のアクセスをコントロールするタイプなどがあり、また、コスト縮減などの観点から、サービス速度を確保できる場合は、現道を活用することや平面交差を設けることができる。
2. 事業主体についても、直轄国道、補助国道、都道府県道など多様となっている。

構造のタイプ

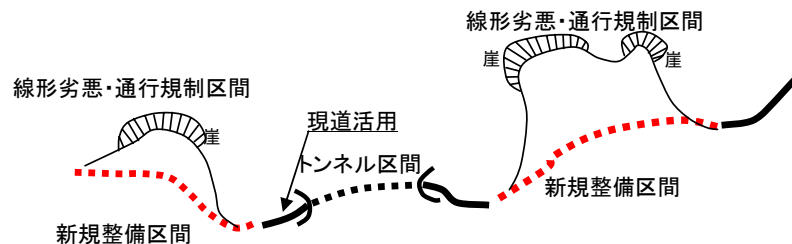
【自動車専用道路タイプ】



【沿道アクセスコントロール(副道設置)タイプ】



現道活用タイプ



整備主体

(事業実施中区間のうちの延長比)

