

ローカルルールの導入

国土交通省道路局企画課長補佐

はたけなか ひでと
島中 秀人

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，道路整備のスピードアップと整備コストの大幅縮減，歩行者・自転車交通量の重視が求められるなか，道路の確保すべきサービスレベルを明確化し，全国一律の構造規格であったところについて，地域に応じたきめ細かな道路構造基準（ローカルルール）を策定し，道路整備に適用することとしている。

現在検討を進めている具体的な内容は以下のとおりである。



1 高規格幹線道路

必要なサービスレベルとして80km/h以上を確保することとし，将来も交通量が少ないと見込ま

れる路線への追越区間付き2車線構造の導入やインターチェンジ形式の簡素化を図ることとしている。

将来も交通量が少ないと見込まれる路線は2車線で整備することとなるが，従来の暫定2車線構造と異なり，中央帯設置を標準とするとともに，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置することを検討している。

また，最大縦断勾配や最小曲線半径等の線形要素についても，車両性能の向上等を踏まえて緩和を図ることとしている。

あわせて，インターチェンジ形式について，トランプ型等からダイヤモンド型や平面Y型等に簡素化することとしている。

このことにより，工期が短縮され，整備効果が

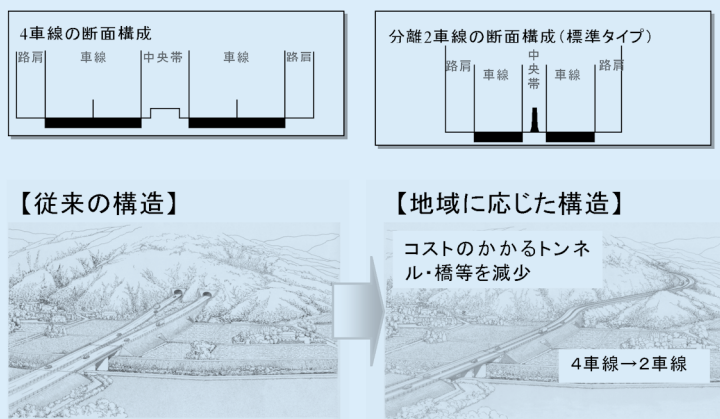


図 1 高規格幹線道路の構造見直しイメージ

早期に得られることが期待される。また、車線数を少なくすることにより用地費、盛土・切土量等のコストを縮減することが可能となるとともに、線形の緩和によってトンネル・橋梁等の高コストの構造物を減少させることが可能となる。

2 1.5車線の道路整備

中山間地域において、最低限必要な道路ネットワークを短期間で整備し、交通安全や一定の旅行速度等を確保するため、「1.5車線の道路整備」を導入し、2車線改良、1車線改良+待避所設置、視距確保等の組み合わせによる整備を行うこととしている。

中山間地域では事前通行規制や災害通行規制による影響が多大であり、最低限必要な道路ネットワークを短期間で整備する必要がある。しかし、通常の2車線整備を実施した場合、整備コストの増大、自然環境への多大な影響、維持管理コストの増大が見込まれ、整備効果の発現が大きく遅れることとなる。

そのため、比較的交通量の少ない地方道において、2車線にこだわらず地域の実情にあった1.5車線の道路整備を進めることとしている。具体的には、交通安全および一定の旅行速度の確保を前提として、早期に事業効果を発現するためコストを抑え、可能な限り現道の有効活用を図りつつ、突角是正や待避所設置などの局部的改良および1車線や2車線の連続改良を組み合わせで行うこと

としている。

効果としては、工期の短縮による効果の早期発現、整備コストの大幅な縮減、環境負荷の軽減が考えられる。

3 乗用車専用道路

都市内における渋滞対策のための車線を確保するとともに、コスト縮減や早期供用を可能とする方策として、一般の乗用車と小型の貨物車のみを対象とする車道である乗用車専用道路を導入することとしている。現在想定している設計車両は、車長6.0m、車幅2.0m、車高2.8m、荷重3tとしており、横断面構成の縮小や縦断勾配の緩和が図られることとなる。

乗用車専用道路の整備効果として想定されるものは、以下のとおりである。

- ・渋滞緩和：土地利用、用地、工費などの問題が懸案となっている個所について、立体交差の整備による抜本的な渋滞対策の実施が可能となる。
- ・コスト縮減：トンネルの断面縮小や橋を設計する際の車両重量を小さくすることで建設コストが縮減される。モデル路線における試算の結果、縦断勾配緩和に伴う延長短縮、設計活荷重の低減（高架構造）、シールド径の縮小（トンネル構造）等により、一般的な道路と比較して約2～4割程度のコスト縮減効果が期待できる。

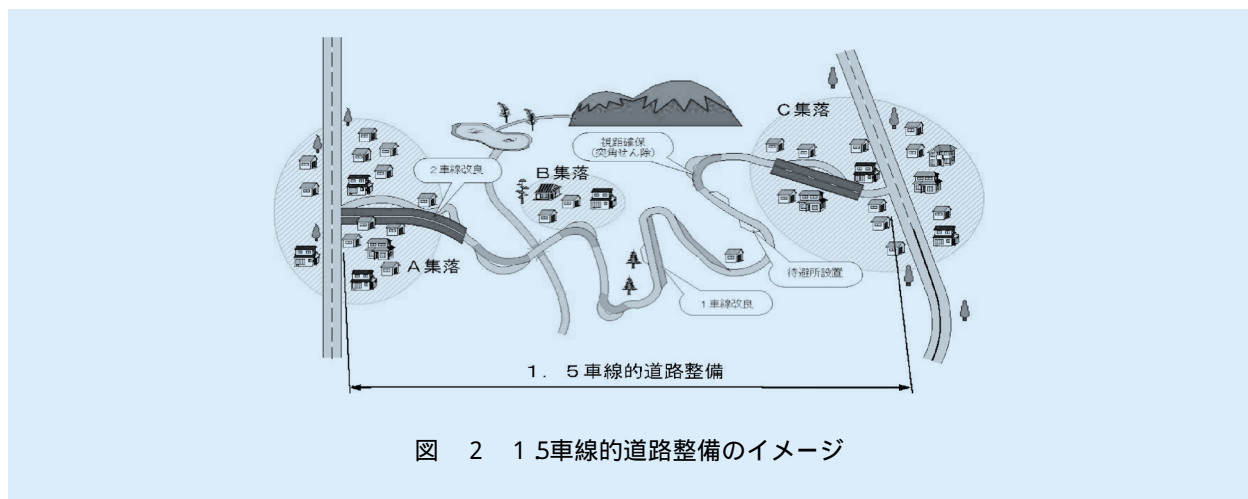


図 2 1.5車線の道路整備のイメージ

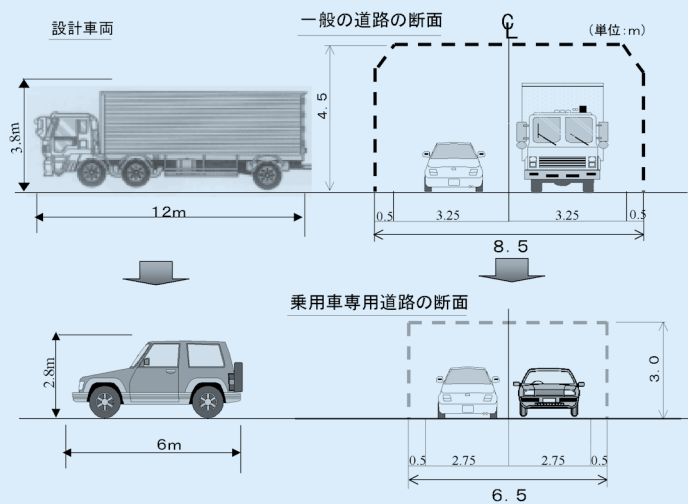


図 2 設計車両と乗用車専用道路横断面

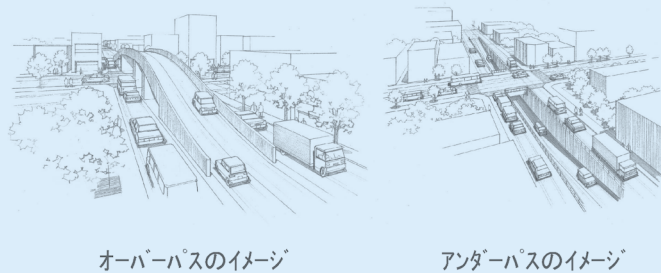


図 3 乗用車専用道路の導入イメージ

・事業の早期進捗：幅が狭いなどから、用地買収をする範囲を狭くしたりなくしたりすることができ、事業のスピードアップが可能となる。

乗用車専用道路に関しては、道路構造、交通運用、救急・救助・消火活動への対応などの課題について学識経験者、関係省庁の協力を得ながら検討を進めてきたところである。その結果、橋・高架の道路においては、救急・救助・消火活動時の構造物の安全性および活動状況に関し大きな支障がないとした基準案をとりまとめたところである。

基準案の概要は以下のとおりである。

- ・設計車両（車長12.0 6.0m，車幅2.5 2.0m，車高3.8 2.8m，車両重量25t 3t）
- ・横断面構成の縮小（例 車線幅員3.25m 2.75m）
- ・建築限界の縮小（高さ4.5m 3.0m）
- ・縦断勾配の緩和（例 最大5% 8%）

・救急・消火活動を行う緊急車両を想定した設計荷重を設定（25t 小型車3t，緊急車両16t）

4 その他

地域高規格道路については、必要なサービスレベルとして概ね60km/h以上を確保することとし、車線数要件（4車線以上 2車線以上）、設計速度要件（80km/h以上 60km/h以上）、自動車専用道路要件等の緩和を行い、可能な場合は別線を新たに整備せず、現道を活用することも可能とする。

さらに、歩道・自転車道については、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」の道路構造を採用し、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することとしている。