

## 7 自動車専用道路について

### (1) 自動車専用道路とは・・・

あくまでも道路の機能上の区分であり、道路法第 48 条の 2 に「自動車専用道路の指定」があります。

道路管理者が混合交通により生ずる支障を除去し、車両の能率的な交通を図るため、自動車のみの一一般の交通の用に供する道路を指定することができます。

考えてみると、高速用の道路なのだから、歩行者や自転車がいたら危ないですね。当然の事ですが、指定されると自動車以外の方法による通行はできません。自動2輪はOKですが、原付等（125cc 以下）はダメですよ！



【東京湾アクアライン】

### (2) 高速自動車国道と自動車専用道路の関係

なにしろ基本的なことがよく分からないので、、、教えてください。

#### 【ここで質問！】

Q 高速自動車国道はすべて自動車専用道路ですか？

A 「そのとおりです!!」

あれ～？ 「高速自動車国道」  
ってなんでしたっけ？



「道路の種類について」(P,1)にある  
でしょ。しっかり勉強してくださいよ。

道路法第 48 条の 2 の文中に「高速自動車国道を除く」としてありますが、元々自動車専用の道路であって、しかも高速交通の位置付けなので重ねて指定する必要がないからなのです。

高速自動車国道については後ほどまた述べますが、よく知られているもので次のようなものがあります。

- 東名高速
- 中央自動車道
- 関越自動車道
- 東北自動車道

・・・などです。

これらは、いわゆる日本の道路交通網の中核を担う高速道路なのです！

## 【再度、質問！】

Q 高速自動車国道以外の自動車専用道路はどのようなものがありますか？

A 一般国道、都道府県道、市道のうち道路管理者が指定したもので、次のようなものがあります。

◆ 一般国道では、

- 一般国道1号（横浜新道区間）
- 一般国道16号（保土ヶ谷バイパス、横浜横須賀道路）
- 一般国道409号（東京湾アクアライン）
- 一般国道466号（第3京浜道路）

◆ 一般県道では、

- 高速湾岸（線）
- 高速横浜羽田空港（線）【横羽線】

（参考）東京都内の扱い

【一般都道】

高速湾岸線

高速横浜羽田空港線

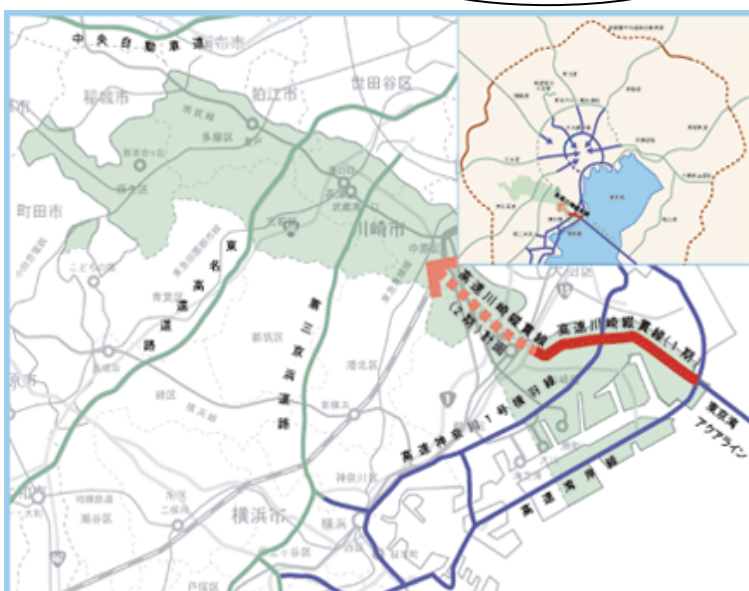
注）東京都では路線名に「線」が付いています。

◆ 市道では、

- 高速川崎縦貫線（都市計画路線名）  
（川崎市道高速縦貫線は道路法の認定路線名）

・・・などがあります。

高速川崎縦貫線って「川崎市道」なんだぁ・・・  
あたし全然知らなかった！



（参考）川崎縦貫道路について

2002、4月に高速川崎縦貫線の殿町～浮島間が部分供用され、2009、3/29には大師JCT（大師出入口）から横浜方面への高速横浜羽田空港線の接続が供用されました！

さらに H22年度内には殿町～大師JCTを供用させ、これで高速湾岸線からのタッチが可能となります。

オガ編集長は現在川崎区中瀬に住んでいますが、この辺はホントに便利になりました！そもそも昔から川崎大師に守られてゴリヤクもあるし、毎年正月には京急川崎大師駅前にある福嶋屋の手造りの久寿餅を食べています。（抹茶久寿餅もおいしいね！）  
なんちゃって！ 親戚の店なのでつつい宣伝をしてしまいました。

## 8 地域高規格道路について

### (1) 地域高規格道路とは・・・

平成6年から位置付けられたもので、「高規格幹線道路」並、若しくは、それに準じるサービスレベルをもった道路をいいます。

具体的なサービスレベルとしては、

- ① 4車線以上の車線があり、
- ② サービス速度としては60～80km/hです。

なお、川崎市に關係する現在供用中の地域高規格道路としては、

- ・ 第3京浜（一般国道466号）
- ・ 東京湾横断道路（一般国道409号）
- ・ 高速湾岸線（県道）
- ・ 高速横羽線（県道）
- ・ 高速川崎縦貫線（市道）・・・【部分供用中】

高規格幹線道路については後ほど述べますが、東名高速等の日本の骨格を成す道路をいいます。

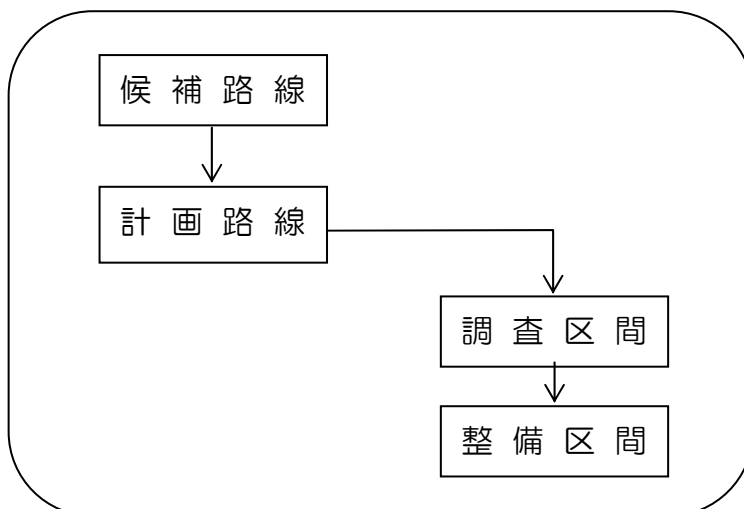
・・・があります。



【東京湾横断道路】  
（アクアライン）

### (2) 地域高規格道路の指定について

この位置付けが始まった当時のことですが、まず「候補路線」として建設省の道路局長、都市局長が指定します。次にこの中から「計画路線」とし建設大臣が指定します。さらに「計画路線」については、『調査区間』および『整備区間』を指定し、順次、整備を進めることとなります。



この建設省の道路局長、都市局長は、現在だと「国土交通省の道路局長、都市・地域整備局長」だね。

## 【用語の説明】

「候補路線」： 整備を進めることの妥当性・緊急性等について検討を進める路線

「計画路線」： 整備を進めていくため、基礎的データの収集、路線全体の整備計画の検討等を進める路線

『調査区間』： ルート選定、整備手法、環境影響評価、都市計画等の調査を進める区間

『整備区間』： 事業着手に向けて環境影響評価手続き、都市計画決定の手続き、予備設計等を進める区間

注) 供用中及び事業中の路線はすべて「計画路線」となり、区間は『整備区間』の扱いとなります。また、『調査区間』及び『整備区間』に指定されない「計画路線」の区間もあります。

時々出てくる地域高規格関連の用語ですが、これって結構混乱しますのでしっかり覚えてね！

### (3) 川崎市の事業に関する「計画路線」等

1) 川崎縦貫道路Ⅰ期（現在事業中）、いわゆる高速川崎縦貫線（首都高速事業）については、

- ・平成6年12月に「候補路線」及び「計画路線」として指定されており
  - ・平成7年4月に『整備区間』として指定されました。
- （路線名としては【首都高速道路】の扱いとなっています。）

まあ、首都高速線がつくっているからね！

2) 川崎縦貫道路Ⅱ期については、

- ・平成6年12月に「候補路線」及び「計画路線」として指定され、
- ・平成7年8月に『調査区間』として指定されました。

3) 「候補路線」について（計画路線になっていないもの）

平成6年12月に指定された次の2路線があります。

- ① 川崎縦貫道路延伸（Ⅱ期の延伸で、旧川崎2010プランの構想路線です。）
- ② 高速扇島線（川崎区の扇島付近で高速湾岸線と横羽線を結ぶ旧川崎2010プランの構想路線です）

ところで、今の川崎市のプランは「新総合計画 川崎再生フロンティアプラン」といいます。現在はその第2期実行計画（2008～2010）中であり、第3期の策定が始まっています。

これら「計画路線」等の分類は分かりづらいので次の表を参考にしてください。

候補路線 (H6年12月)	計画路線 (H6年12月)	調査区間	整備区間
川崎縦貫道路Ⅰ期 【首都高速道路】	川崎縦貫道路Ⅰ期 【首都高速道路】		○ H7年4月
川崎縦貫道路Ⅱ期	川崎縦貫道路Ⅱ期	○ H7年8月	—
川崎縦貫道路延伸	—	—	—
高速扇島線	—	—	—

【参考】 現在川縦Ⅱ期計画(国道15号～東名高速道路方面)のルート・構造等については、川崎縦貫道路計画調整協議会などで、国等関係機関と協力し、検討を進めているところとのこと。

注) 既供用中の第3京浜、東京湾横断道路、高速湾岸線および高速横羽線は「計画路線」(H6年12月)であり、『整備区間』(H7年4月)の指定を受けています。

ところで、今の時代！このレベルの道路の計画等の取扱いの判断はかなり難しいよね！

へえ～？ それぞれ位置付けられているんだ！

### Qちよこつと質問 (地域高規格は自動車専用道路?)

地域高規格道路は全て自動車専用道路なのですか？

地域高規格道路は極力、自動車専用道路に指定する(道路法第48条)ものとされています。指定できないものについては、歩行者・自転車の進入の恐れがないことなどいろいろと条件がつくのです。

したがって、必ずしも自動車専用道路とは限らないのです。

### Qちよこつと再質問 (自動車専用道路ではない地域高規格は?)

実際に、自動車専用道路ではない地域高規格道路ってあるんですか？

いい質問ですね！ かなり珍しいのですが、『ありますヨ』。  
近いところの例として、「横浜環状2号線」があります。  
鶴見川の末吉橋から新横浜駅前をとおり、磯子区森地区の京急「屏風ヶ浦駅」まで、横浜市の中心をグルッと回る延長24.5km、幅員42mの道路ですが、平成10年6月に地域高規格の計画路線に指定されています。  
この道路は横浜市道の主要地方道ですが、自動車専用道路ではありません！  
幅が広く、6車線の区間もあり、ついスピードを出してしまうので注意を!!

H17年3月28日に高速湾岸線・国道357号を結ぶ屏風ヶ浦バイパスが開通しています。

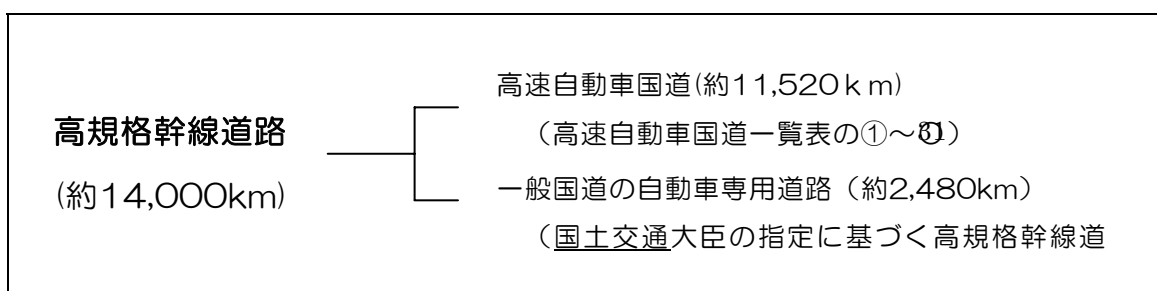
## 9 高規格幹線道路について

### (1) 高規格幹線道路とは・・・

自動車の高速交通の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路をいいます。

昭和62年に第4次全国総合開発計画の中で閣議決定されたもので、全国で約14,000kmにもなります。

また、高規格幹線道路は、「高速自動車国道」と「一般国道の自動車専用道路」(国土交通大臣の指定に基づく高規格幹線道路)から構成されています。



### (2) 高速自動車国道とは・・・

全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上、特に重要な地域を連絡する道路、その他国の利害に重大な関係を有する道路です。

「道路法」および「高速自動車国道法」により位置づけられています。

### (3) 一般国道の自動車専用道路(国土交通大臣の指定に基づく高規格幹線道路)としては・・・

- ・ **本州四国連絡道路** (計約180km、一般国道28号、30号、317号)
- ・ **首都圏中央連絡自動車道【圏央道】**  
(横浜～木更津間 約300km、一般国道468号)

・・・などがあります。

ところで、前にも述べましたが、東京湾横断道路(アクアライン)は一般国道409号であり自動車専用道路ですが、「高規格幹線道路」ではなく「地域高規格道路」なので、念のため!

そ、そ、そ、そなんですよ!



#### (4) 国幹道とは・・・

「国土開発幹線自動車道」の略称で、国土開発幹線自動車建設法（国幹道法）に基づくもので、「国土の普遍的開発を図るための国土を縦貫し、又は横断する高速幹線自動車道」と位置付けられており、全国で11,443kmの延長となっています。

また、『高速自動車国道』とは多に関係しているのです。

次ページに『高速自動車国道』の一覧表があります。

「国幹道」との関係も示しておきましたので参考に・・・。

「さて、あなたはこの高速自動車国道のどの路線まで制覇していますか？」  
(もちろん、現在、全ての路線が供用されているわけではありませんが・・・)



**我家は今年（H22）で12年目のステップワゴンです!!**  
**もち！走行距離は10万キロを超えています。なにしろ、日本の車は安心です。心からそう思っています。**  
**だから、次も日本車です！ ダハハ、...**



アクアライン：風の塔



アクアライン：海ほたる

### 高速自動車国道の一覧表

	路線名	延長 (km)	摘要	小計 (km)
①	北海道縦貫自動車道	681	国幹道	11,407
②	北海道横断自動車道	697	//	
③	東北縦貫自動車道	865	//	
④	東北横断自動車道	583	//	
⑤	日本海沿岸東北自動車道	322	//	
⑥	東北中央自動車道	268	//	
⑦	関越自動車道	新潟線	//	
		上越線		
⑧	常磐自動車道	352	//	
⑨	東関東自動車道	館山線	//	
		水戸線		
⑩	北関東自動車道	147	//	
⑪	中央自動車道	富士吉田線	//	
		西宮線		
		長野線		
⑫	第一東海自動車道(東名高速)	347	//	
⑬	東海北陸自動車道	185	//	
⑭	第二東海自動車道(第二東名)	328	//	
⑮	中部横断自動車道	136	//	
⑯	北陸自動車道	487	//	
⑰	近畿自動車道	971	//	
⑱	中国縦貫自動車道	543	//	
⑲	山陽自動車道	489	//	
⑳	中国横断自動車道	422	//	
㉑	山陰自動車道	384	//	
㉒	四国縦貫自動車道	222	//	
㉓	四国横断自動車道	443	//	
㉔	九州縦貫自動車道	428	//	
㉕	九州横断自動車道	352	//	
㉖	東九州自動車道	436	//	
㉗	新東京国際空港線	4	国幹道以外	77
㉘	関西国際空港線	7	//	
㉙	関門自動車道	9	//	
㉚	沖縄自動車道	57	//	
㉛	その他の自動車道	36	国幹道	36
	合計	11,520		11,520

- ◆ ①～㉖は国土開発幹線自動車道（国幹道）です。
- ◆ ㉗～㉚までは国幹道以外的高速自動車国道です。いわゆる国幹道等の「等」にあたります（高速自動車国道法3条3項の規定により告示された予定路線で、高速自動車国道として建設すべきと決定された路線です）



- ◆ ④は関越自動車道の大泉JCT付近から中央高速及び東名高速に接続し、その先へ伸びる国幹道の予定路線と言われていますが、まだ基本計画が出来ていないので路線名については明言できない状況となっています。

でも、ある場面においては「国幹道である『東京外かく環状道路』」などと表現しているケースもあるのです！

**！ちよこつと知識** (東京ガイカン)

東京外環の三郷JCTから川口JCTまでの区間は常磐自動車道の一部なのです！  
 また、川口JCTから大泉JCTまでの区間は東北自動車道の一部となっています

へえ～、へえ～、へえ～、そおなんだ？

東京外かく環状道路（外かん）の自動車専用部を東京外環自動車道（東京外環）といいます。

東京外環

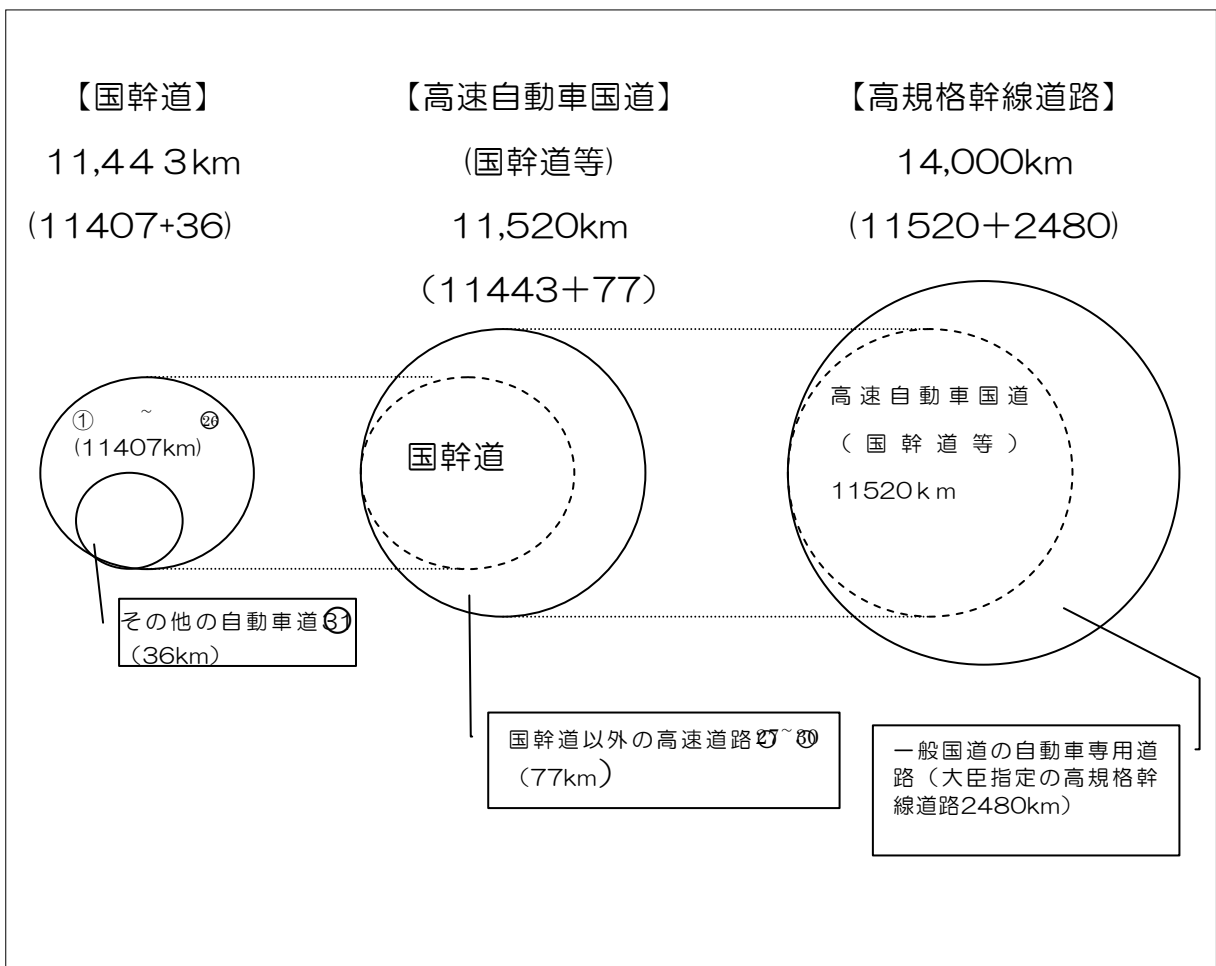


# 復習しましょう!!

ここで、「高規格幹線道路」について整理してみましょう!!

1. 国幹道は全て高速自動車国道です。
  2. 高速自動車国道は全て高規格幹線道路です。
- ウラを返すと・・・  
 「国幹道ではない高速自動車国道がある（77km）」ということ  
 ことです。

今までのことを図で表すと次のようになります。（なるほど!）



この図からも、次のようなことが確実に言えます。  
 当たり前のことですが、覚えるとけっこう役に立ちます!

さてとお、よく考えてみてください。

- ☆ 国幹道は全て高速自動車国道です。  
でも、高速自動車国道は全てが国幹道とは言えません。
- ☆ 高速自動車国道は全て高規格幹線道路です。  
でも、高規格幹線道路は全てが高速自動車国道とは言えません。
- ☆ 国幹道は全て高規格幹線道路です。
- ☆ 高規格幹線道路は「高速自動車国道」と「一般国道の自動車専用道路」  
(国土交通大臣の指定に基づく高規格幹線道路) から構成されています。

そんなこと言ったら、こんなの、  
すぐには分からないわ...!



だよね! おっしゃるとおり。

- ウーッ、頭が痛い! これは昔、数学で習った「集合」の問題か?  
そお言えば結構苦手だった!!  
(でも今じゃあ、sin、cos、微分、積分、まったく使わない生活!) 数学って一体なんだったんだろう? 一生懸命やった因数分解、2次関数、3次関数、複素数、ベクトル、変微分、行列!!  
専門分野の世界を除いて、世の中でもっとも役に立つのは結局、四則計算か? 「i」の2乗が「-1」? 「n」の0乗が「1」?  
今でも、とても子どもに説明できないのだ!!
- 「そんなこと言ったら数学の先生に失礼だよ」
  - でも、仕事で使わないし、生活でも関係ないもん!
  - 「実は、生活に見えないところで役に立っているのさ、これからますますITの時代になるのだから、基本はやっぱり数学さ。なにしろ日本には資源がないのだから、技術で勝負するほかないって教わったろ!」



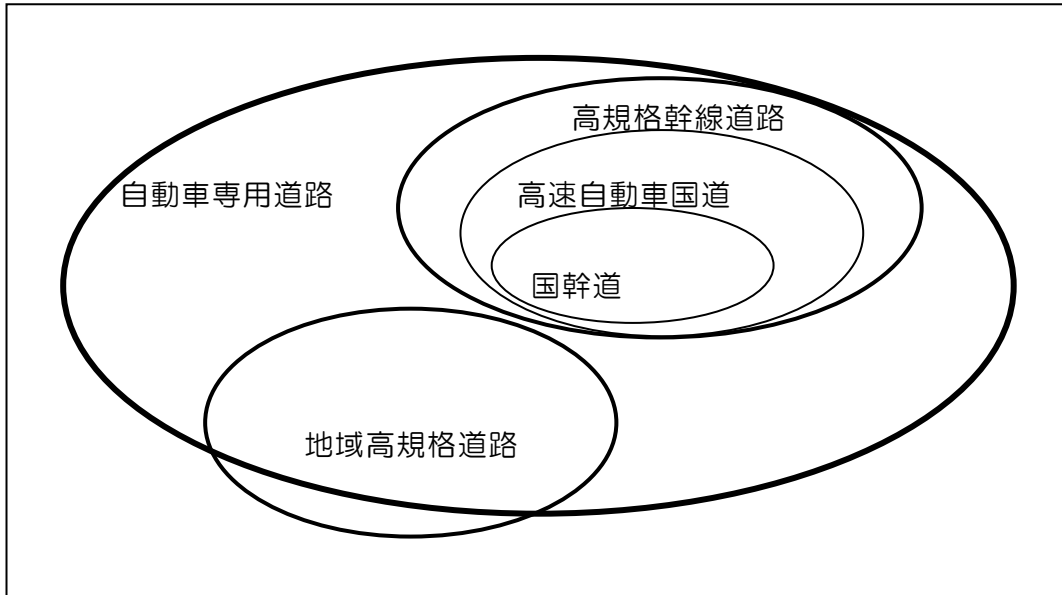
そおだよ! だから戦後、日本人は努力して、世界の自動車産業などを引っ張る立場になってきたじゃん! 確かに今は米のバッシング、リコール等で苦しいけれど、必ずそれをバネにして立ち直り、近いうちに「MADE IN JAPAN」は今まで以上のレベルで信用されると思うよ!!

だよね!

## おまけ



さて、今までの知識の中で「自動車専用道路」、「地域高規格道路」、「高規格幹線道路」と頭の中がすっかりゴチャゴチャになっちゃいました・・・  
とても全部覚えるのは難しいので、こんなイメージで考えてみました。



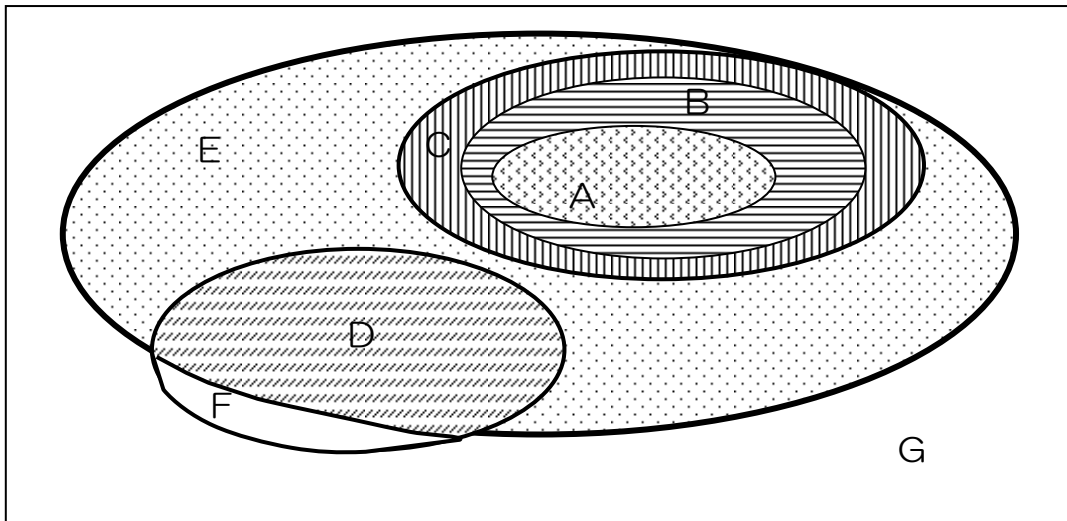
この図って、意外とすごくありません？ 絶対に拍手ものですよ！



特異なポイントは、地域高規格道路が自動車専用道路の枠からはみ出し  
しているところでしょうか。つまり、自動車専用道路ではない地域高規格道路  
があり得るということです!!

## ここで問題です！ (前期テスト？ ヤダァ！)

上の図を領域化しました。各領域に該当するものにどんな道路があるので  
しょうか？ 図の領域をA、B、C、D、E、F、Gとします。



【答え】

- A 国幹道 : 高速自動車国道の一覧表(前出) ①～②④, ③①
- B 高速自動車国道 : 高速自動車国道の一覧表(前出) ②⑦～③①
- C 一般国道の自専道(大臣指定高規格) : 本州四国連絡道路、圏央道
- D 自専道の地域高規格 : 高速川崎縦貫線、東京湾横断道路、第3京浜
- E 一般の自専道 : 横浜新道、西湘バイパス、小田原厚木道路
- F 自専道でない地域高規格 : 主要地方道市道横浜環状2号線(横浜市磯子区～鶴見区)
- G 一般の道路(自専道でもなく、地域高規格でもない普通の道路) : 主要地方道県道世田谷町田など

・・・各領域の例としては以上ようになります。



疲れたのでちょっと  
お休みしましょ！  
頭がいたくなっちゃたヨ



そおだね、確かに疲れたね！ この歳では結構きついよ、...

## 10 3環状9放射について

首都圏における道路整備計画の中核となる自動車専用道路ネットワーク構想のことです。

この環状道路と放射道路を活用すれば、都心に用のない車は都心部を通過しなくて済むことになり、現在の首都圏の慢性的な渋滞はかなり改善されると言われています。

(1) 3環状とは・・・(次の3つを言います)

- |   |             |        |
|---|-------------|--------|
| ① | 首都高速中央環状線   | (中央環状) |
| ② | 東京外かく環状道路   | (外かん)  |
| ③ | 首都圏中央連絡自動車道 | (圏央道)  |

(2) 9放射とは・・・(次の9つを言います)

- |   |            |           |
|---|------------|-----------|
| ① | 東北縦貫自動車道   | (東北道)     |
| ② | 関越自動車道     | (関越道)     |
| ③ | 中央自動車道     | (中央道)     |
| ④ | 第一東海自動車道   | (東名高速)    |
| ⑤ | 一般国道466号   | (第3京浜)    |
| ⑥ | 東京湾岸道路     | (湾岸道路)    |
| ⑦ | 常磐自動車道     | (常磐道)     |
| ⑧ | 東関東自動車道水戸線 | (東関東道水戸線) |
| ⑨ | 東関東自動車道館山線 | (東関東道館山線) |

なお、中央環状の内側コア部には「首都高速都心環状線」があります。また、東京湾アクアラインも3環状の一部を構成しています。整備の状況としては放射方向はかなり整備が進んでいますが、環状方向は遅れています。

### 【 独り言 】

ネットワークがすべて完成すると、首都圏の慢性的渋滞がかなり緩和されることと個人的にも期待しています。

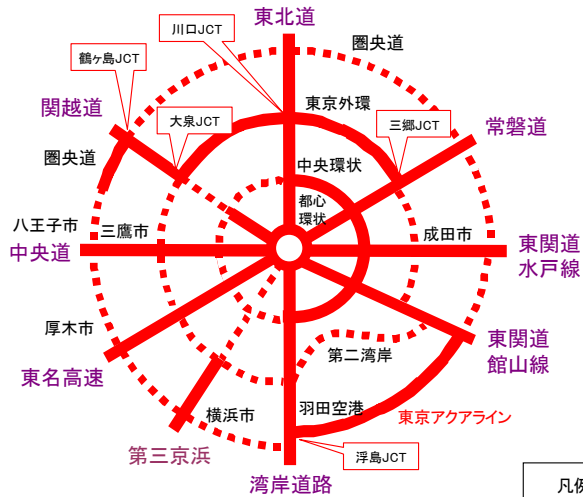
でも、全部完成の頃には著者の一人は生きていますかどうかかわからないのです？ そんなにかかりそう？ (残念ながら……グスン！)

そんなに悲観しなくてもいいじゃありませんか。たかだか道路のネットワークじゃないですか。世の中って、概ね10年経つと少しずつ変わってくるものです。では次にその10年間の変化について調べてみましょう！

「3環状9放射」のイメージ図を次に示しますので参考にしてください。

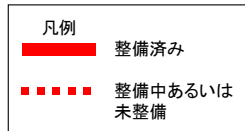
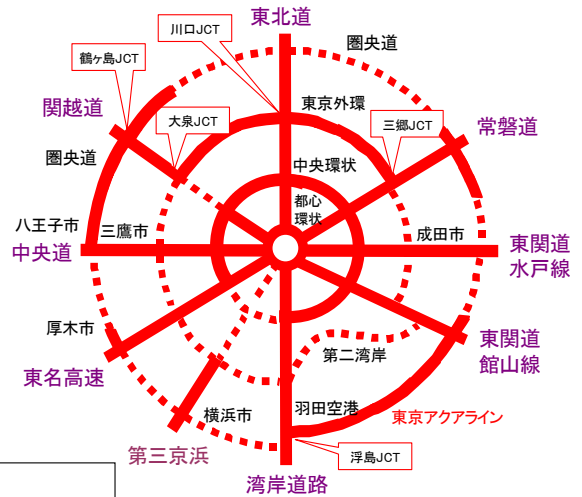
## 「3環状9放射」

2000年頃の整備状況



## 「3環状9放射」

現在2010年の整備状況



あの～、約10年の経過があるこの2つの図を見ても、少しずつ完成しているのがわかりますね！



そう！ 毎日毎日コツコツ、コツコツ、みんな一生懸命やってるのよ！



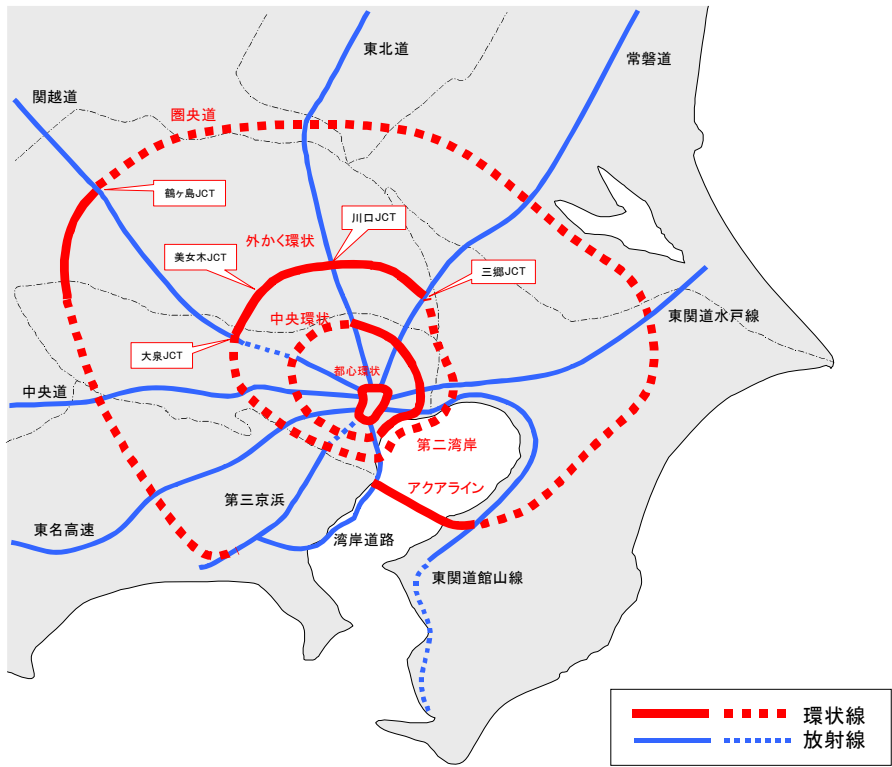
でも、このイメージ図ではナンカよくわからないので、次に概略をポンチ絵の地形図に落としてみました。

チョットおかしいところはありますが、「まあいいっか！」

(少しは道路のイメージとしては解りやすくなると思いますが、実はこれを作成するのは大変だったのです!!)

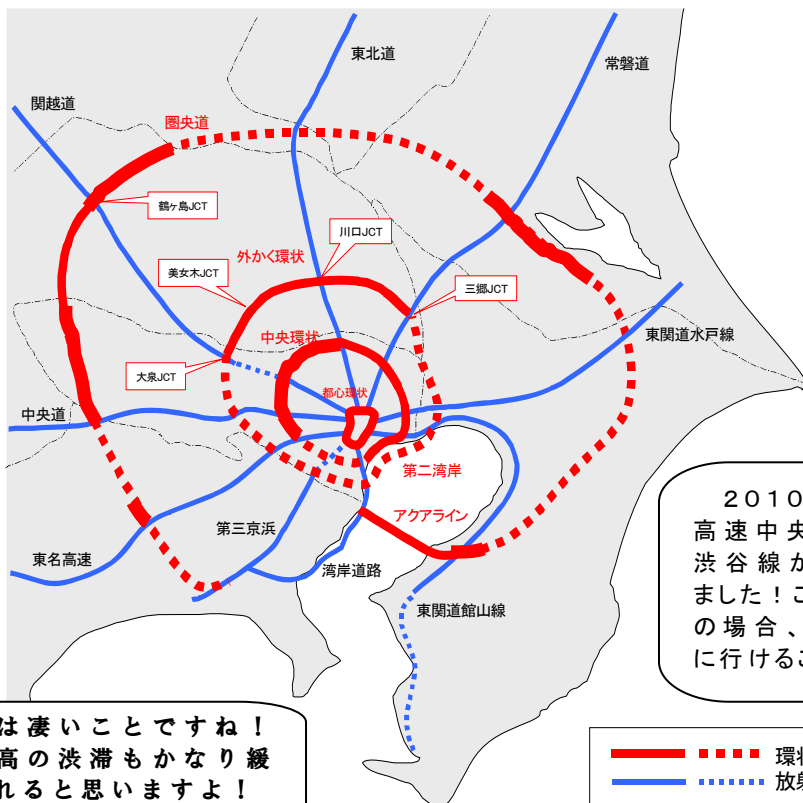
2000年頃の  
整備状況

### 3環状9放射



現在2010年の  
整備状況

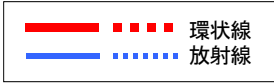
### 3環状9放射



首都高の皆さん  
本当にお疲れ様！

2010年3月28日：首都  
高速中央環状新宿線と3号  
渋谷線が大橋JCTで繋が  
りました！これで東名～東北  
道の場合、都心環状に入ら  
ずに行けることになりました。

それは凄いことですね！  
首都高の渋滞もかなり緩  
和されると思いますよ！

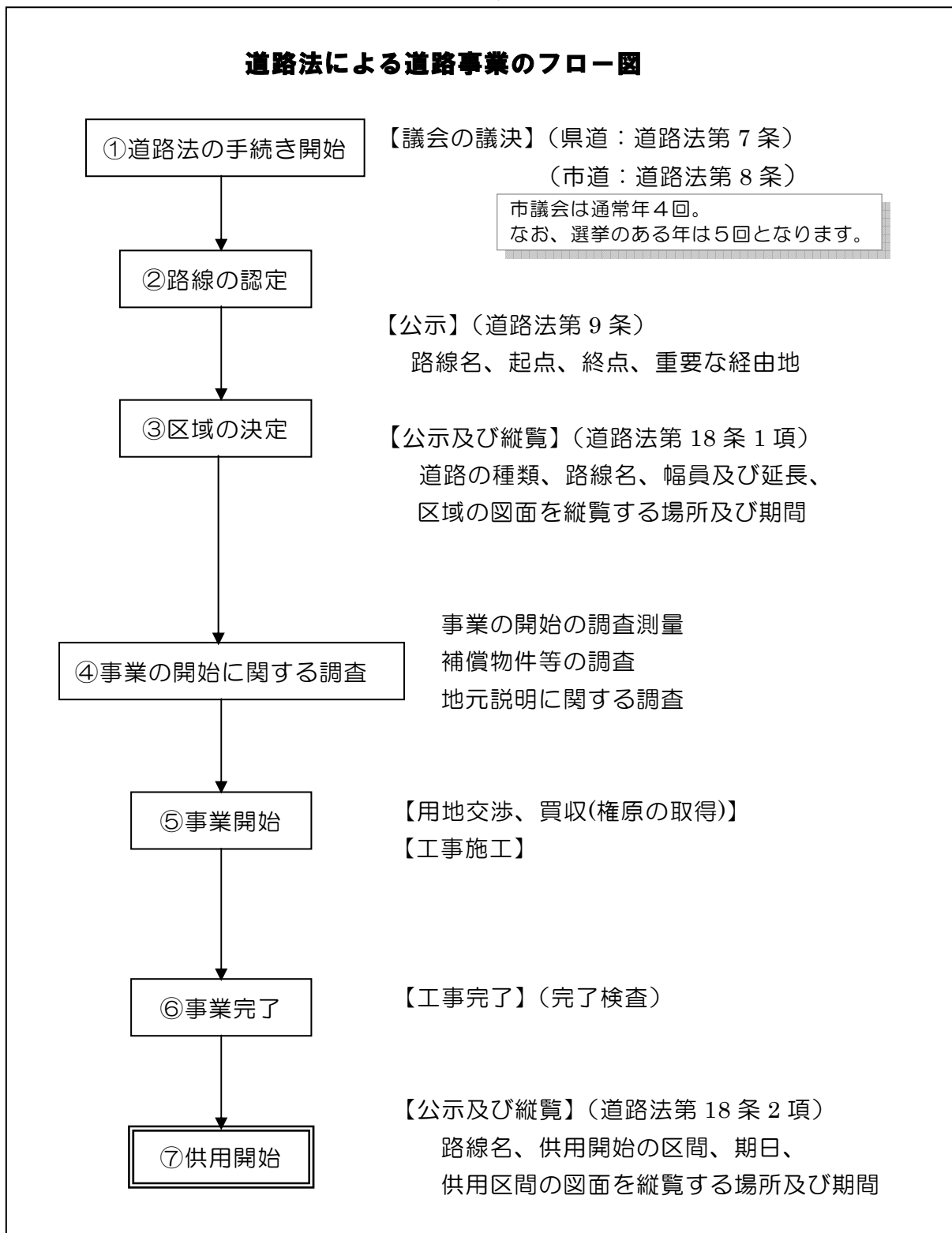




## 1 1 道路法による道路づくりの進め方について

道路ができるまでの事業の進め方には、「道路法による道路事業」と「都市計画法による都市計画道路事業」とがありますが、ここでは道路法について述べます。

道路の種類として、「県道及び市道」を例にして概略の流れを示します。



### ①道路法の手続きの開始

- ・ 路線の認定及び区域の決定のための手続準備
- ・ 議会に対して案件として提案

道路計画自体は計画論、構造令、交通管理者協議等が OK で、  
地元調整も概ね了解が取れていないといけないよ！

県道を路線認定する場合で、指定市の区域を通る場合には当該指定市の長の意見を聞くことになります。そして、市長が意見を提出しようとするときには当該指定市の議会の議決を経なければなりません。(道路法第 7 条 3 項)  
また、県道の路線認定にあたっては国土交通大臣に協議しなければなりません。(道路法第 74 条 1 項)

### ②路線の認定

- ・ 議会の議決を経て認定します。  
(県道は道路法第 7 条、市道は第 8 条)
- ・ 「路線名、起点、終点、重要な経由地」を明らかにします。
- ・ 公示(道路法第 9 条)

地元要望等による現道拡幅  
や新設道路の計画などはこの  
手続きのパターンがあり  
得ますね。

### ③区域の決定

- ・ 認定の後遅滞なく区域の決定がされる。
- ・ 公示及び縦覧(道路法第 18 条 1 項)  
(施行規則第 2 条 道路の区域の決定等の公示)
  - 道路の種類
  - 路線名
  - 敷地の幅員及びその延長等
  - 区域を表示した図面を縦覧する場所及び期間

注) 認定については道路の位置を示すに過ぎませんが、区域の決定がされることにより、道路の範囲が明らかになり、道路法の適用範囲が定まります。  
なお、供用開始前までの間は、道路管理者が「権原」を取得する以前においても一定の制限がされます。(道路法第 91 条：道路予定地)

### ④事業の開始に関する調査

- ・ 事業の開始の調査測量
- ・ 地元説明に関する調査

## ⑤事業開始

- ・ 地元説明（注：どの時点でどのように行うかは状況によります。）
- ・ 用地交渉及び買収（権原の取得）
- ・ 工事施工

あの～、用地交渉が難航した時の土地収用法は？

## ⑥事業完了

- ・ 工事完了（完了検査）

都市計画法による事業ではないので、事業認可は取っていません。したがって、収用法としては「事業認定」の手続きから始まります！

## ⑦供用開始

- ・ 公示及び縦覧（道路法第 18 条 2 項）  
（施行規則第 3 条 道路の供用の開始等の公示）  
具体的な公示の手法としては「川崎市公告式条例」によります。
- ・ 『道路供用開始に関する告示』（例：川崎市告示第〇〇〇号）
  - 路線名
  - 供用開始の区間
  - 供用開始の期日
  - 供用開始の区間を表示した図面を縦覧する場所及び期間

これでやっと、道路として利用できます。  
法的にOKです！

## ！ちよこつと知識

（ケンバラとは？）

「権原」とは、通常「ケンバラ」と言っていますが、正式には「ケンゲン」といいます。発音上、他の類似語と取り違えやすいので間違えないように「ケンバラ」と呼んでいるとのことです。

辞書によると、「権利の原因」（ある行為を正当化する法律上の原因）を意味すると解説してありました。