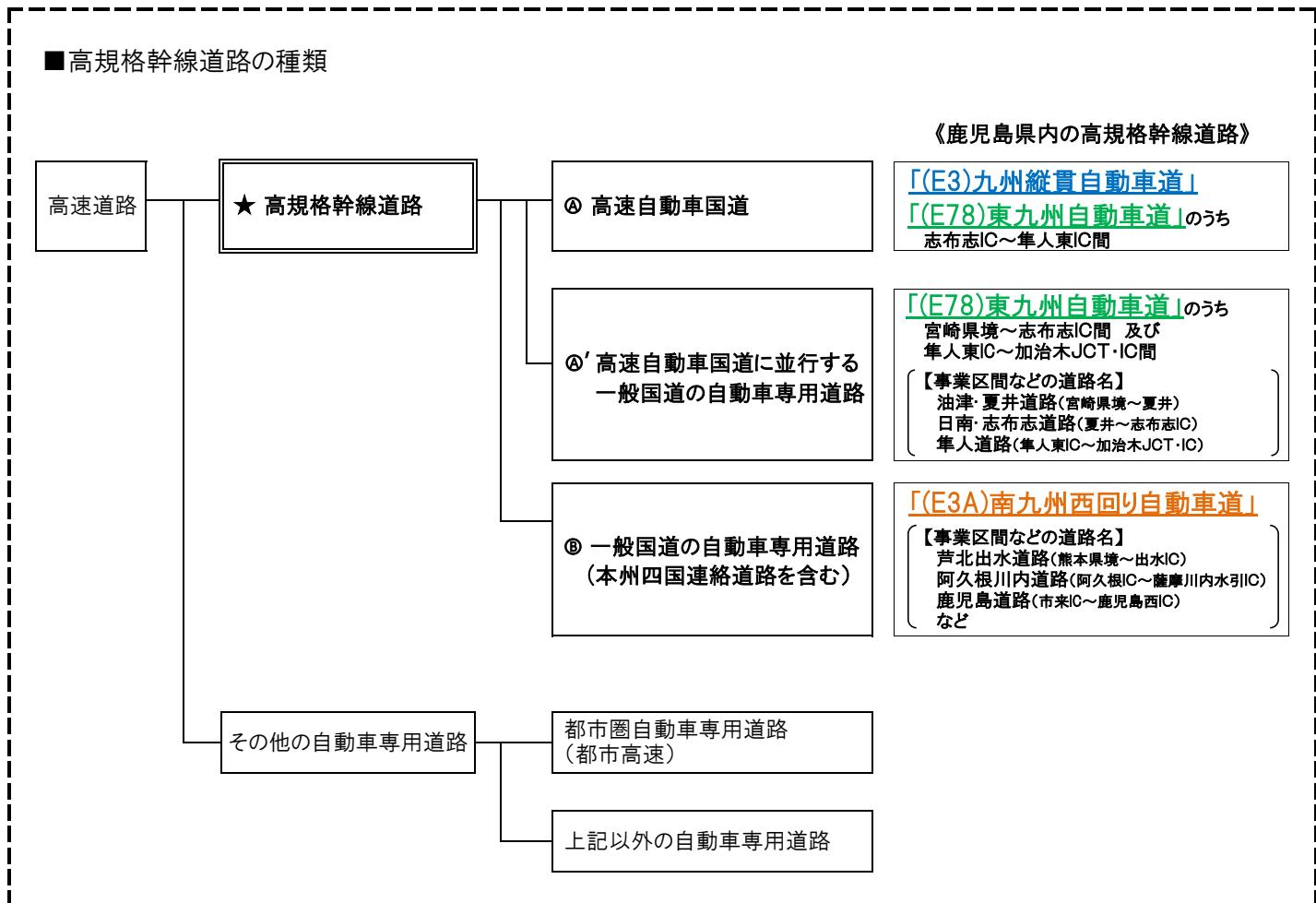


本県内の高規格幹線道路の「(E3)九州縦貫自動車道」、「(E78)東九州自動車道」、「(E3A)南九州西回り自動車道」は、下図のとおり位置づけられています。



【用語解説】

★ 高規格幹線道路

一般的に、自動車が高速で走れる構造で造られた自動車専用道路のことを指し、昭和62年6月に閣議決定された第四次全国総合開発計画に高規格幹線道路として位置づけられました。全国の都市・農村地区から概ね1時間程度で利用が可能となるように約14,000kmの道路網で形成されています。【国土交通省HPから引用】

④ 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です。

④' 高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路

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です。

※別紙の参考①「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」を参照ください。

⑤ 一般国道の自動車専用道路

高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成する道路です。

※別紙の参考②「一般国道自動車専用道路の考え方」を参照ください。

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

参考①：国土交通省資料

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)

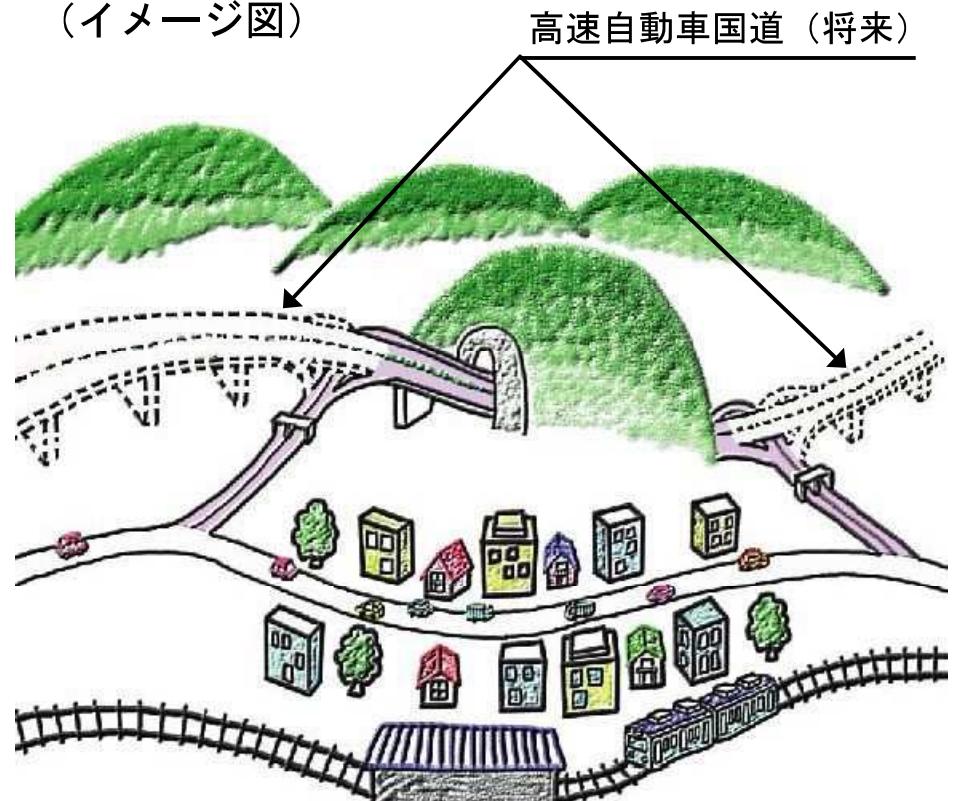
国土開発幹線自動車道の予定路線の中には、並行する一般国道の改築を先行させることにより国土開発幹線自動車道の機能を相当の期間にわたって代替できる区間もある。

「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険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が多い。

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の自動車専用道路

一般国道自動車専用道路の考え方

参考②：国土交通省資料

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 14,000 km)

高速自動車国道
(全体計画：11,520 km)

一般国道自動車専用道路
(全体計画：約 2,480 km)

「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 諒問)

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。

