

テーマ	国土・地域ネットワークの構築
事業分野	道路

地域にあった道づくり～1.5車線の道路整備～

目的

整備効果の早期発現や道路整備のコスト縮減を図るために、平成16年に改訂された道路構造令に基づき、道路構造の選択肢を広げ、道路規格の緩和や地域の実情に応じて適切な構造とする『ローカルルール』を適用した道路整備が行われるようになりました。このうち、山間地域等では2車線整備を行うと、交通量の割に過大な施設や地形改変が大規模になり、整備コストの増大、自然環境への影響、維持管理コストの増加等の課題があります。このため、1.5車線の道路整備が導入されました。

内容

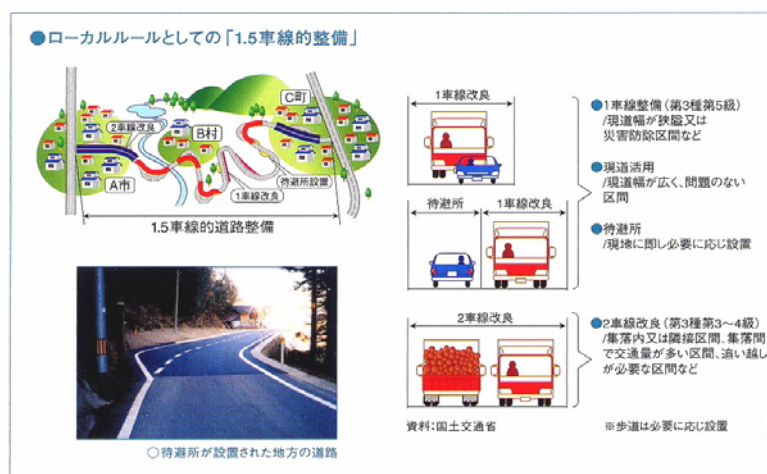
比較的交通量の少ない地方道においては、2車線整備にこだわらず地域の実情にあった道路整備を地域住民の合意形成を図りながら進めることができます。

■ 1.5車線の道路に求められる効果

- ・交通安全の確保（平面線形、縦断線形、最低限の幅員、歩道の必要性等）
- ・一定の旅行速度の確保（見通しの確保、待避所等による大型車とのすれ違いを確保）
- ・迅速な整備（大幅なコスト縮減）
- ・整備効果の早期発現

■ 早期に事業効果を発現するため

コストを抑え、①可能な限り現道の有効活用を図りつつ、②見通しの確保や待避所設置などの「局部改良」及び、③1車線や、④2車線の「連続改良」を組み合わせる整備手法です。



国土交通省道路局 HP より

日本工営株式会社

お問合せ

内容に関するご質問は、以下のページからお問い合わせ下さい。

URL <http://www.n-koei.co.jp/contact/>

当社からの提案

1.5車線の道路整備について、走行速度調査を実施して現道交通サービスレベルを把握し、また地域住民のニーズを調査し、現地状況や各種諸条件と合わせて整備区間や目標サービス水準を設定します。

これら検討結果に基づき、整備プログラムの策定および道路設計を行う手法を提案します。

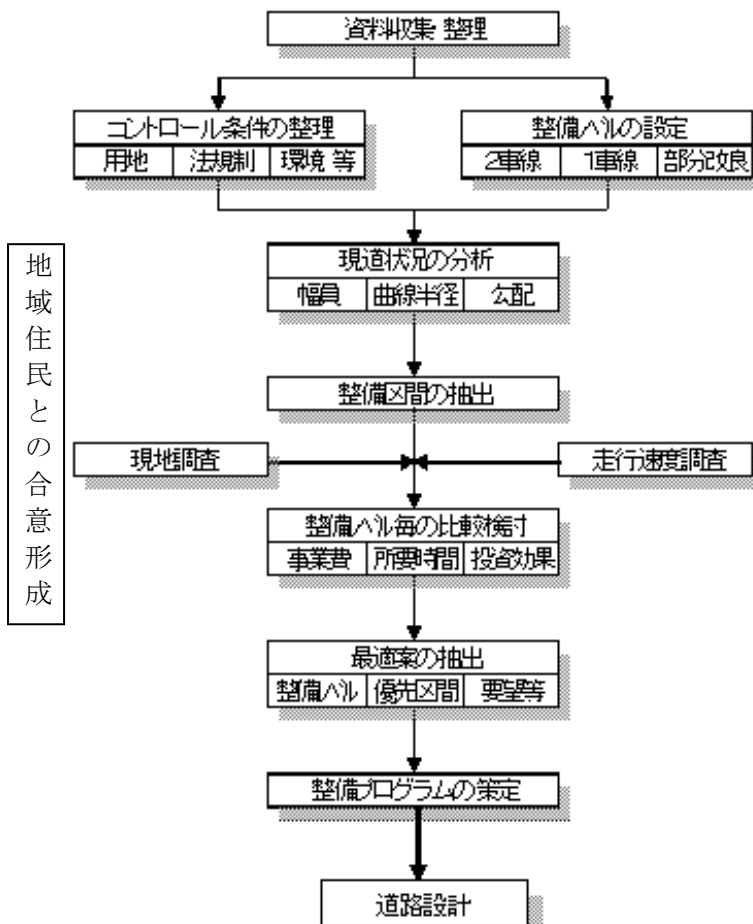


図-1 作業フロー

表-1 整備レベル(案)

整備レベル	Aレベル	Bレベル	Cレベル
目標指標	2車線確保	1車線確保	局部改良
①道路幅員	7.0m以上	5.0m以上	5m未満
②視距	40m以上	30m以上	20m以上
③曲線半径	50m以上	30m以上	30m未満
④平均旅行速度	40km/h	30km/h	15km/h

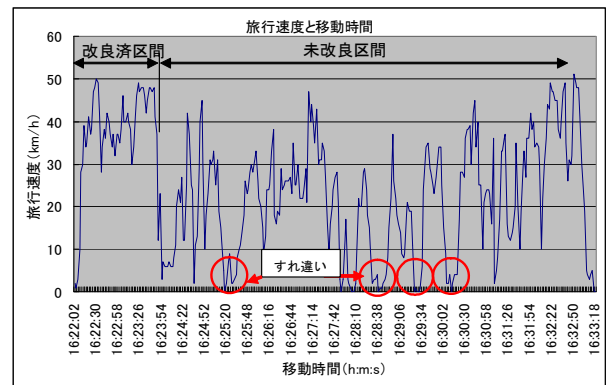


図-2 旅行速度調査結果イメージ

補助事業メニュー等

- ◆ 地方道路交付金事業～みちづくり交付金事業～
- ◆ 市町村合併支援道路整備事業
- ◆ 交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業

当社の実績

- 静岡市中山間地域道路整備計画策定業務
- 主要地方道南島大宮大台線県単道路改良設計業務