

ナンバリングルールの検討

ナンバリングルールの考え方(案)

○検討の視点

高速道路ナンバリングの海外事例や我が国における
既往の検討、国道番号の付番状況等を踏まえ、
我が国のナンバリングにふさわしいルールは何か。

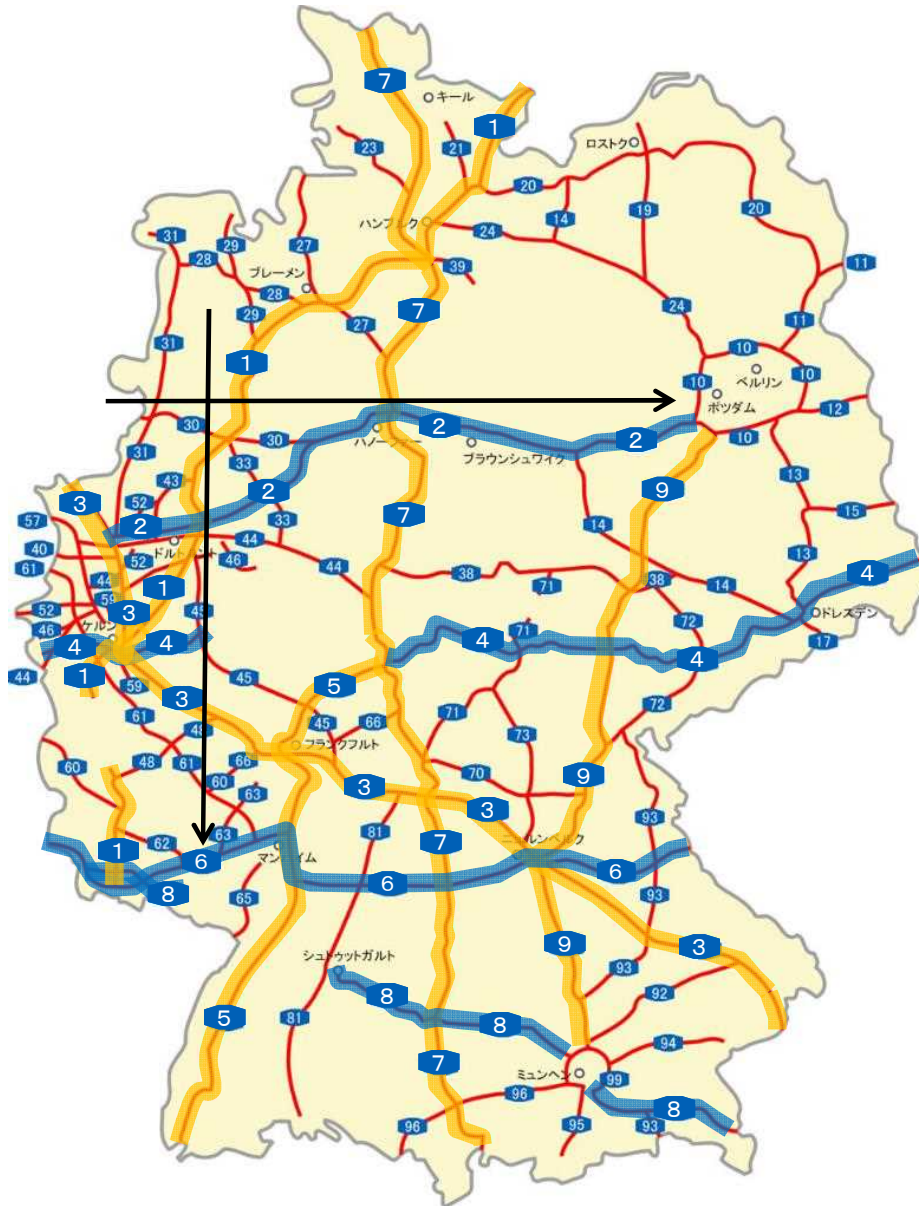
世界各国で採用されているナンバリングルール

	①南北・東西で奇数・偶数 (我が国では縦貫道・横断道)	②都市を中心に時計回り順	③既存の国道番号に 合わせる
採用する 国等	ドイツ、アメリカ、韓国	イギリス、フランス	イギリス、 ポインタープロジェクト
我が国に 適用する 際の評価	横断方向・縦貫方向の区別がわかりにくい路線が存在(例えば、中部縦貫道、中部横断道、徳島道、高松道)。	細長い国土において、東京中心の時計回り順では、北海道や近畿以西に別のルールを設けないと付番できず、わかりにくくなる。	海外からの来訪者にとって既存の国道番号は馴染みがないものの、国民にとってはわかりやすい。

世界各国で採用されているナンバリングルール

	④1桁、5の倍数等で 幹線ルートを表現	⑤地域毎に頭の番号 を統一	⑥アルファベットや数字 による道路の機能の表現
採用する 国等	ドイツ、フランス、 イタリア、イギリス、 アメリカ、韓国、 ポインタープロジェクト	イギリス、 ポインタープロジェクト	ドイツ、フランス、 イタリア、イギリス、 アメリカ、韓国、 ポインタープロジェクト
我が国に 適用する 際の評価	路線の階層性を番号で 表現することにより、わ かりやすい。	地域毎に頭の番号を統一 することにより、番号で地 域の区別が表現されるた め、わかりやすい。	一般国道や都市高速との区 別、環状道路・アクセス道路 等の機能をアルファベットや 数字で表現することにより、 わかりやすい。

ドイツにおける高速道路ナンバリング

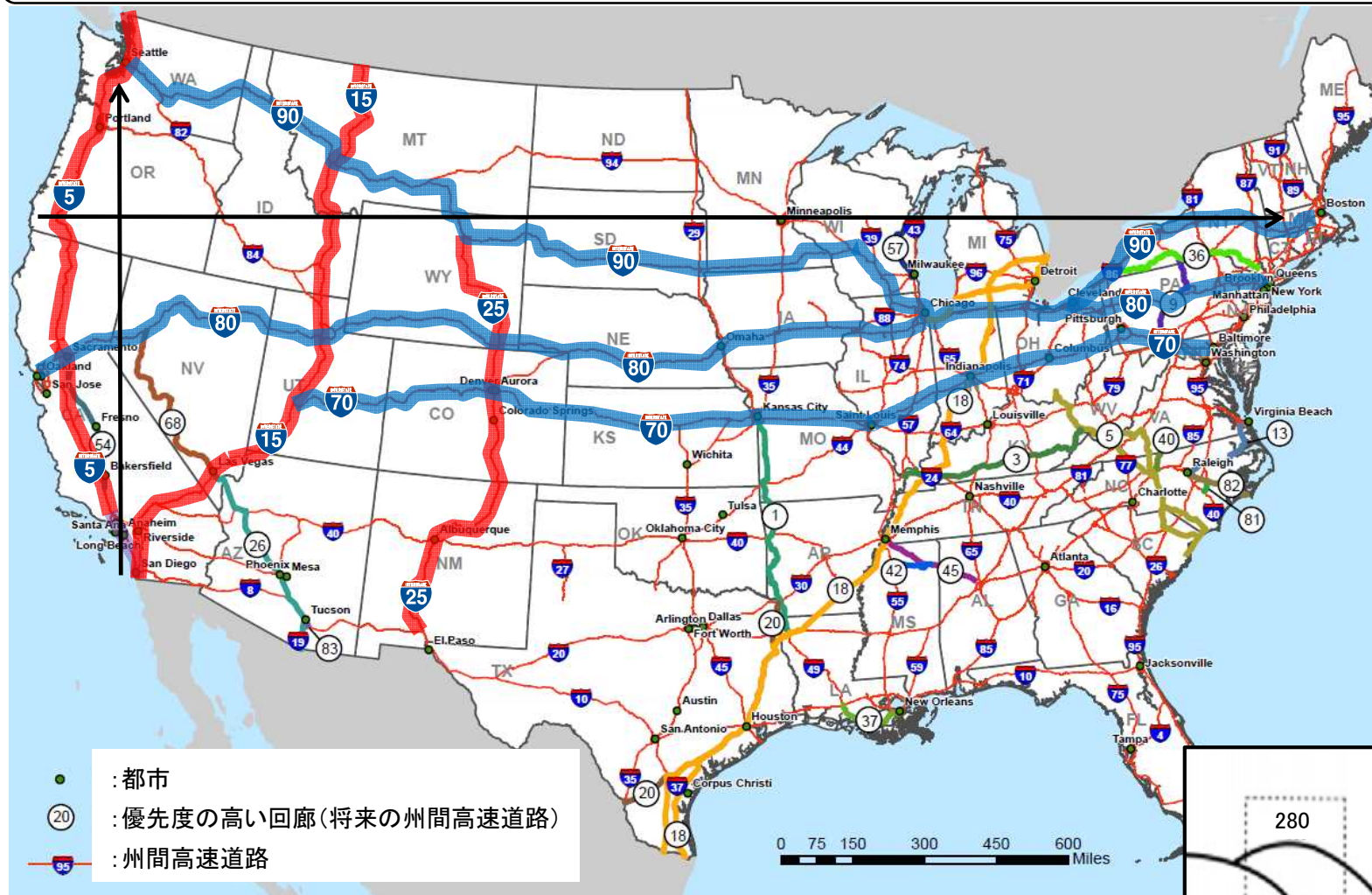


※ドイツにおけるナンバリング方法

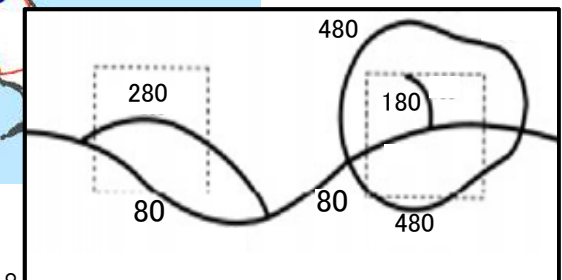
- 南北方向については奇数番号、東西方向については偶数番号を付している。
- 番号は北から南方向に大きくなり、西から東方向に大きくなる。
- 幹線ルートは1桁、幹線ルートを補完する道路が2桁となる。
- 2桁の番号は東南に向けて増加していく傾向がある。

出典:ドイツ連邦政府資料より作成
※2桁路線番号まで記載

アメリカにおける高速道路ナンバリング



出典: FHWA HP
 ※主要な路線のみ記載

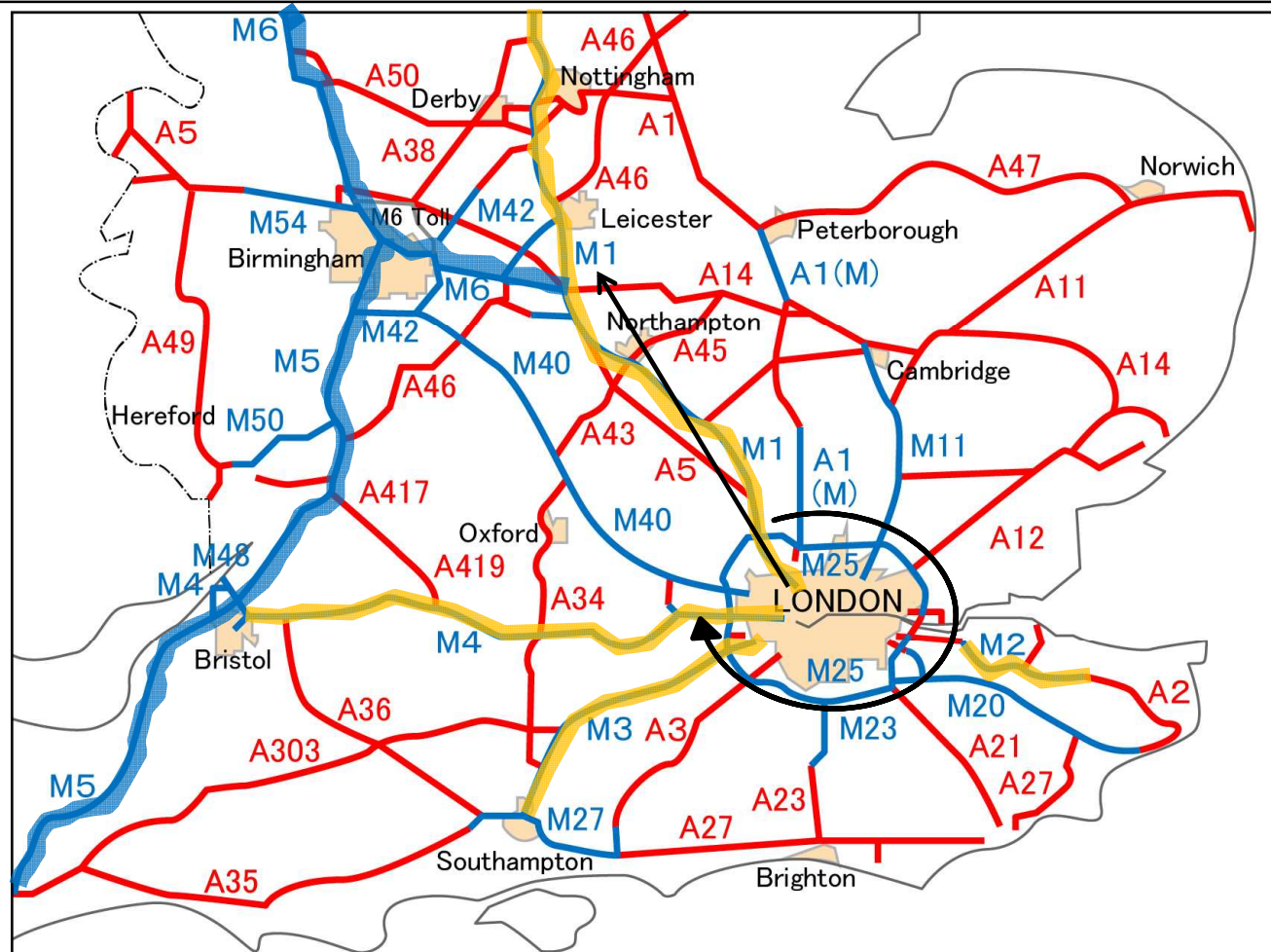


出典: FHWA HP

※アメリカにおけるナンバリング方法

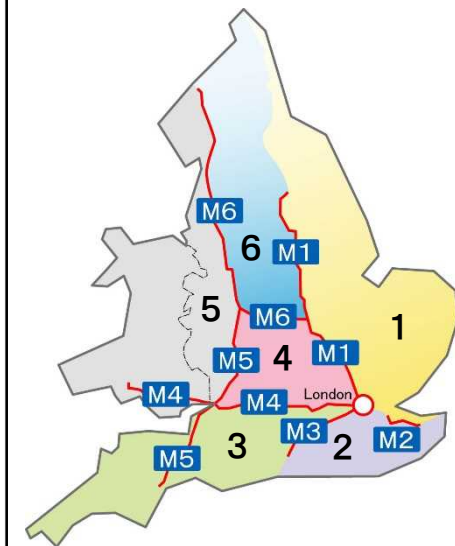
- 南北方向に走る幹線ルートは、西から東へ5、15、25…95と奇数番号を付している。
- 東西方向に走る幹線ルートは、南から北へ10、20、30…70、80、90と偶数番号を付している。
- バイパスや環状線は、接続する幹線ルート番号の頭に偶数を付与し3桁としている(80→280、480…)
- 支線は、接続する幹線ルート番号の頭に奇数を付与し3桁としている(80→180、380…)

イギリスにおける高速道路ナンバリング



— : Motorway
— : 国道

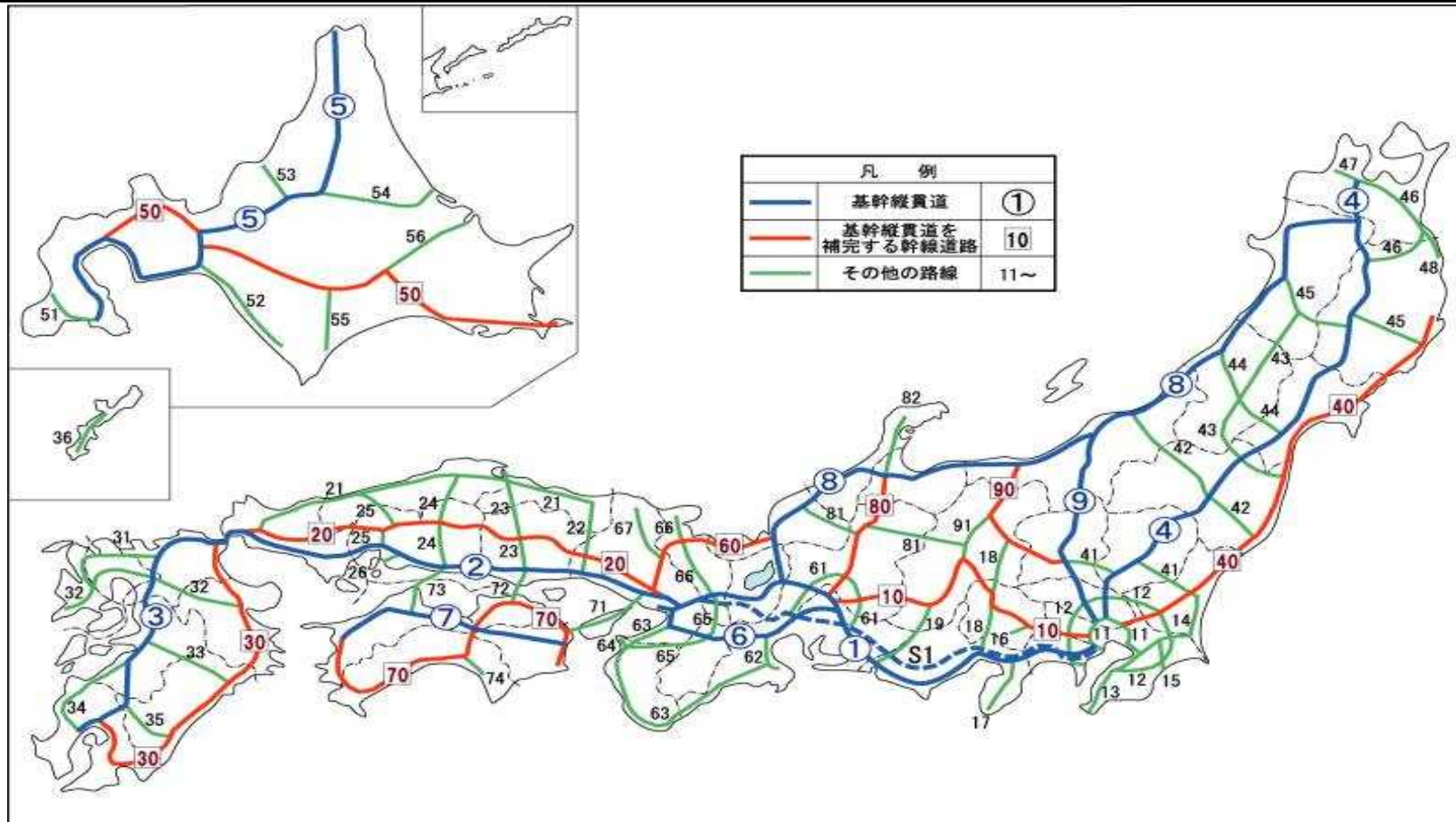
出典: Highways England HP
※ロンドン周辺のみ記載、
国道は主要路線のみ記載



※イギリスにおけるナンバリング方法

- 一般的には、元々ナンバリングがされていた国道(A+番号)に並行する高速道路(MotorwayのM+番号)は、国道と同一の番号を付番。
- OM1からM4のロンドンを中心とした放射幹線ルートは、国道と同様に時計回り順に付番。
- M5とM6はイギリス西部を縦断するルートに付番。
- 2桁番号は、1桁番号の路線に挟まれるエリア毎に頭の番号を統一して付番(右図)。

ポインタープロジェクトにおけるナンバリング案



※ポインタープロジェクトにおけるナンバリング

○高規格幹線道路14,000kmを対象とする。

○基幹縦貫道を設定し、ブロック番号を路線番号とする(基幹縦貫道ブロック制)。

- | | | | |
|-----------|--------------|--------------|-------------|
| 1. 東名・名神 | 2. 山陽道 | 3. 九州縦貫道鹿児島線 | 4. 東北縦貫道弘前線 |
| 5. 北海道縦貫道 | 6. 近畿道名古屋大阪線 | 7. 四国縦貫道 | 8. 北陸道・日沿道 |
| | | 9. 関越道新潟線 | |

○基幹縦貫道を補完する幹線道路は、ブロック番号に0を付した2桁番号とする。

○その他の基幹縦貫道からの分岐路線は、ブロック番号を頭に起点から順に番号をつける。

アルファベットによる道路の機能の表現の事例

国 名	高速道路ナンバリング に使うアルファベット	アルファベットの 由来	標識の表示	【参考】 国道番号ナンバリング に使うアルファベット	【参考】 国道番号 標識の表示
ドイツ	A + 数字	Autobahn		B + 数字	
フランス	A + 数字	Autoroute		N + 数字	
イタリア	A + 数字	Autostrada		SS + 数字	
イギリス	M + 数字	Motorway		A + 数字	
アメリカ	I + 数字	Interstate		US + 数字	
韓国	数字のみ	—		数字のみ	

数字による道路の機能の表現の事例

国 名	表現する機能	番号の付け方	事 例
アメリカ	環状道路、 バイパス	接続する幹線ルート番号の頭に 偶数番号を付けた3桁番号	ルート番号80に接続する環状道路、 バイパス ⇒ 280、480
	支線	接続する幹線ルート番号の頭に 奇数番号を付けた3桁番号	ルート番号80に接続する支線 ⇒ 180、380
韓国	環状道路	地域郵便番号の最初の桁に 「00」を付けた3桁番号	地域郵便番号の最初の桁「1」に 「00」を付けた3桁番号 ⇒ 100
	支線	接続する幹線ルート番号の 末尾に番号を付けた3桁番号	ルート番号25に接続する支線 ⇒ 251

我が国の国道番号(1桁・2桁)ナンバリングの経緯

年	経緯
明治18年 (1885年)	内務省告示で国道1～44号を設定 (1号～8号は東京～各開港場、9号は東京～伊勢宗廟)
大正8年 (1919年)	旧道路法制定により、1～38号を認定、その後、順次39～41号を認定 (1号は東京～伊勢神宮、2号は東京～鹿児島)
昭和27年 (1952年)	新道路法制定により、一級国道に1桁・2桁の番号を付与 <第1次指定> 1～12号 国土の骨格となる縦貫方向の路線 13～35号 12号までで連絡されない県庁所在地等を連絡する路線を 北から付番 36～40号 北海道の路線
昭和33年 (1958年)	<第2次指定> 41～43号 名古屋～富山、和歌山～津、大阪～神戸
昭和37年 (1962年)	<第3次指定> 44～57号 県庁所在地、北海道の支庁を連絡する路線を北から付番
昭和39年 (1964年)	一級国道、二級国道の区分を廃止し、一般国道に統合
昭和47年 (1972年)	<沖縄の復帰に伴う追加指定> 58号 鹿児島～那覇

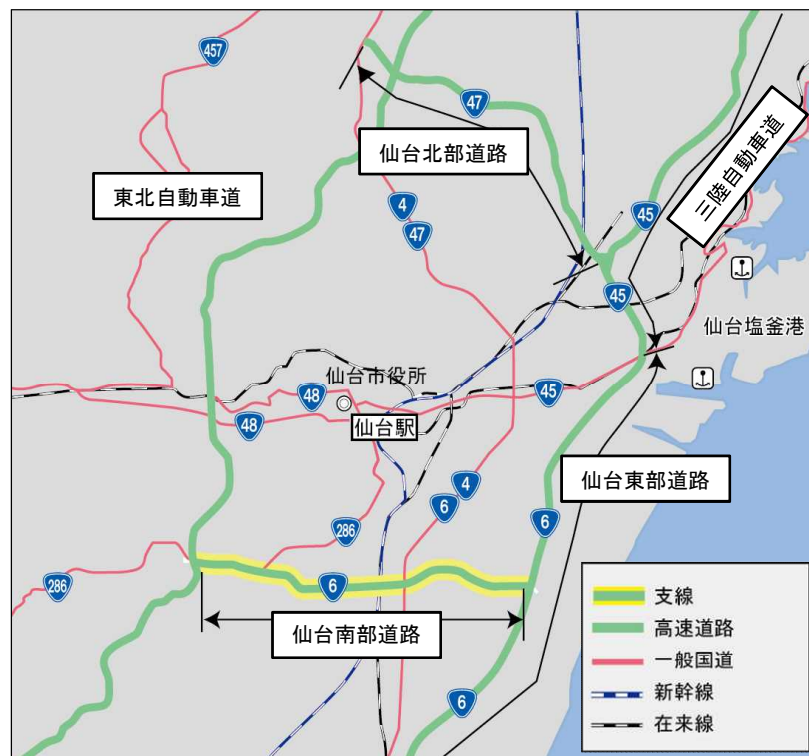
我が国の国道番号(3桁)ナンバリングの経緯

年	経緯
昭和28年 (1953年)	新道路法制定により、二級国道に3桁の番号を付与 ＜第1次指定＞ 101～226号 青森県から鹿児島県まで北から付番 227～244号 北海道の路線
昭和31年 (1956年)	＜第2次指定＞ 245～251号 茨城県から長崎県まで北から付番
昭和37、38年 (1962、63年)	＜第3次指定＞ 252～270号 青森県から鹿児島県まで北から付番 271号 小田原～厚木
昭和39年 (1964年)	一級国道、二級国道の区分を廃止し、一般国道に統合
昭和44年 (1969年)	＜一般国道の追加指定＞ 272～328号 北海道から鹿児島県まで北から付番
昭和47年 (1972年)	＜沖縄の復帰に伴う追加指定＞ 329～332号 沖縄県の路線
昭和49年 (1974年)	＜一般国道の追加指定＞ 333～390号 北海道から沖縄県まで北から付番
昭和56年 (1981年)	＜一般国道の追加指定＞ 391～449号 北海道から沖縄県まで北から付番
平成4年 (1992年)	＜一般国道の追加指定＞ 450～507号 北海道から沖縄県まで北から付番 うち、450、468、470、474、475、478、483、497、506は高規格幹線道路に係る一般国道

機能に応じた一般国道の付番

■一般国道6号(仙台東部道路、仙台南部道路)

- 仙台東部道路、仙台南部道路は、ともに一般国道6号として管理。
- 利用者に対して、環状ネットワークの付番が複雑化。



■一般国道246号

- 三宅坂交差点への本線とは別に、平河町交差点から国会議事堂、首相官邸方面への分岐あり。
- 重要施設へのアクセスの向上、被災時の的確な対応等のため。

