

整理番号

公 布	國會經過		閣 談	接 受	諸 議 大 臣	諸 議 廳	諸 議 案 審 查	題 名	昭 和 38 年	法律 ・政 令 案 審 議 經 過
	法律	開 行 法								
法律・政令 第一〇九号	付託	衆 議 院	3月29日(予定)	法 制 局	建 一 大臣 署 名	3月 8号	25 日 から	政 令 二級國道の路線を指定する政令の一部を改正する。	3月 25 日	法律・政令 案審議経過
昭和38年 3月31日	委可	本 可 院		參 議 院	建 總	3月 28 日	3月 28 日		3月 28 日	(第 四 回)
	付託	委 可 院	3月 29 日	參 議 院	改 謀 末 次 水 野 大 臣 事 務 官			主 查 事 官	備 考	

政令第

号

二級国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令
内閣は、道路法（昭和二十七年法律第二百八十号）第六条の規定に基づき、この政令を制定する。

二級国道の路線を指定する政令（昭和二十八年政令第九十六号）
の一部を次のように改正する。

別表二七〇の項の次に次の一項を加える。

二七一	小田原厚木	小田原市	厚木市	平↑猿↑市
-----	-------	------	-----	-------

この政令は、昭和三十八年四月一日から施行する。

建設大臣
内閣總理大臣

附則

建設省

理由

京浜地区と湘南地区及び伊豆、箱根地区を結ぶ幹線道路における自動車交通量の急増傾向に鑑み、この地域の幹線道路網を整備するため、二級国道の路線を追加する必要があるからである。

閣議
30年
3月
29日

二級国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令案要綱
新たに、小田原厚木線を追加して指定すること。

政令第

号

二級国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令案、内閣は、道路法（昭和二十七年法律第二百八十号）第六条の規定に基づき、この政令を制定する。

二級国道の路線を指定する政令（昭和二十八年政令第九十六号）の一部を次のように改正する。

別表二七〇の項の次に次の一項を加える。

二七一 小田原厚木 小田原市 厚木市 平塚市

この政令は、昭和三十八年四月一日から施行する。

附則

理由

京浜地区と湘南地区及び伊豆、箱根地区を結ぶ幹線道路における自動車交通量の急増傾向に鑑み、この地域の幹線道路網を整備するため、二級国道の路線を追加する必要があるからである。

二級国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令案新旧
対照

旧 新

二七一 小田原厚木 小田原市 厚木市 平塚市

二級国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令案 参照
条文

○道路法（昭和二十七年法律第百八十号）

（二級国道の意義及びその路線の指定）

第六条 第三条第三号の二級国道とは、高速自動車国道及び一般国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、且つ、左の各号の一に該当する道路で、政令でその路線を指定したものを行う。一 都道府県庁所在地及び人口十万以上の市（以下これらを「重要都市」という。）を相互に連絡する道路、二 重要都市と高速自動車国道又は一級国道とを連絡する道路、三 港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）第四十二条第二項に規定する特定重要港湾、同法附則第五項に規定する港湾又は建設大臣の指定する重要な飛行場若しくは国際観光上重要な地と高速自動車国道又は一級国道とを連絡する道路、四 二以上の市を連絡して高速自動車国道又は一級国道に達する道路

前条第二項の規定は、前項の場合について準用する。

二級国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令案要綱
新たに、小田原厚木線を追加して指定すること。

政令第 号

二級国道の路線を指定する政令の一一部を改正する政令案
内閣は、道路法（昭和二十七年法律第二百八十九号）第六条の規定に基
づき、この政令を制定する。

二級国道の路線を指定する政令（昭和二十八年政令第九十六号）の一
部を次のように改正する。

別表ニセイの項の次に次の二項を加える。

ニセイ	小農厚木	小田原市	厚木市	平塚市

附 則

この政令は、昭和三十七年四月一日から施行する。

理由 理由

京浜地区と湘南地区及び伊豆、箱根地区を結ぶ幹線道路における自動車交通量の急増傾向にかんがみ、この地域の幹線道路網を整備するため、二級国道の路線を追加する必要があるからである。

二級国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令案新旧対照

旧 新

ニセ一	小田原厚木	小田原市	厚木市	平塚市
-----	-------	------	-----	-----

二級国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令案参照条文

○道路法(昭和二十七年法律第百八十号)

(二級国道の意義及びその路線の指定)

第六条 第三条第三号の二級国道とは、高速自動車国道及び

一般国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、且つ、左の各号の一に該当する道路で、政令でその路線を指定したものきいう。

一 都道府県庁所在地及び人口十万以上の市(以下「水原」重要都市」という。)を相互に連絡する道路

二 重要都市と高速自動車国道又は一般国道とを連絡する道路

三 港湾法(昭和二十五年法律第二百八十八号)第四十二条第二項に規定する特定重要港湾、同法附則第五項に規定する港湾又は建設大臣の指定する重要な飛行場若しくは國際觀光上重要な地

と高速自動車国道又は一般国道とを連絡する道路

四 二以上の市を連絡して高速自動車国道又は一般国道に達する道路

2 前条第二項の規定は、前項の場合について準用する。

資料

国道指定政令における重要な経過地選定基準

- (一) 市(東京都の又及び北海道)にあつては支庁所在地を含む。以下同じ。
- (二) 他の一般国道(ニ級国道指定政令にあつては一般国道又は他のニ級国道)との分岐点である町村
- (三) 渡船施設の所在する町村及び渡船施設又は橋で連絡すべき町村
- (四) (一)から(三)まで選定された二市町村を同様に経過する二以上の一般国道又はニ級国道(ニ級国道指定政令にあつては一般国道、ニ級国道又は主要地方道)がある場合において当該二市町村の間に存在する町村で、
擇記することにより、他の路線との識別が可能であるもの
- (五) 同一市内を併行している二以上の一般国道(ニ級国道指定政令にあつてはニ級国道)がある場合において、擇記することにより他の路線との識別が可能である市内の町名又は字名

- I 回遊路線については、二が明らかになるような町村を選定することを考慮する。
- II 市のうち、その極めて辺端部を通過するに過ぎず、特にその西隣接市町村が擇記されているような場合は省略することがある。
- III 以上の選定基準では擇記される二市町村が甚だしく遠距離(約五十キロメートル以上)になる場合は、その中間の特に人口の多い町(町がないときは村)を選定することを特に考慮する。
- IV (五)の町名又は字名は、カッコを附して擇記する。

小田原～厚木線二級国道指定説明資料

3 8 . 3

建設省 道路局

I 小田原～厚木線の計画について

A 交通情勢

(1) 神奈川県内幹線道路の交通量の増大

1級国道1号線、その他京浜地区から西へ
のびる各主要幹線道路の交通量の増大傾向は
著しいものがあり、特に神奈川内においては
表一のような伸びを示している。

これが対策としては、東海道幹線自動車國
道の建設をはじめとして、1級国道1号線の
バイパス、2級国道東京～沼津線の改築等
が進められているが、なお、将来の交通需要
を満たすには足りない情勢である。

表一 / 神奈川県内幹線道路における交通量
の伸び

	1級国道		2級国道		内
	1号線 藤沢～ 小田原間	全国 平均	横須賀～ 大磯線 藤沢～ 平塚間	東京～ 沼津線 厚木～ 山北間	
昭和33年 交通量 (A)	5,407	1,433	1,840	882	608
昭和37年 交通量 (B)	9,156	2,911	7,235	2,331	1,099
増加交通量 (B-A)	3,749	1,478	5,395	1,449	491
伸び率 (B/A)	1.7	2.0	3.9	2.6	1.8

○交通量は1/2時間自動車交通量とする。

(2) 1級国道1号線の将来交通量

昭和45年における1級国道1号線 東京～静岡間の交通量は 図-1に示すようになることが予想され 現道の交通容量をはるか

(2)

に超過することになる。

東海道幹線自動車国道の建設により、この超過交通量は図に示すようにその相当部分が吸收されることになるが、なお、東京～小田原間の全区間にわたって交通容量をかなり上廻ることが予想される。

この容量超過区間のうち、東京～横浜間についてはオ三京浜道路の建設その他による交通緩和策が考えられているが、藤沢以西の交通に対しては、新たなルート設定の必要に迫られている。

(3) 京浜地区と伊豆箱根を結ぶ観光交通の将来
近時、伊豆、箱根地方の観光開発は急速な
進展を見せ、箱根新道をはじめ、真鶴道路、
伊東遠笠山道路、下田道路等観光道路網の整
備と相俟って、この地域と京浜地区とを結ぶ
交通は、今後急増する傾向を示している。

(3)

これが対策として、新ルートの設定により、伊豆箱根観光地域を京浜地区に直結し、激増が予想される観光交通を吸収して、この地域における交通網の合理化をはかることが要請されている。

表-2 伊豆箱根地区幹線道路の小田原周辺における交通量の伸び

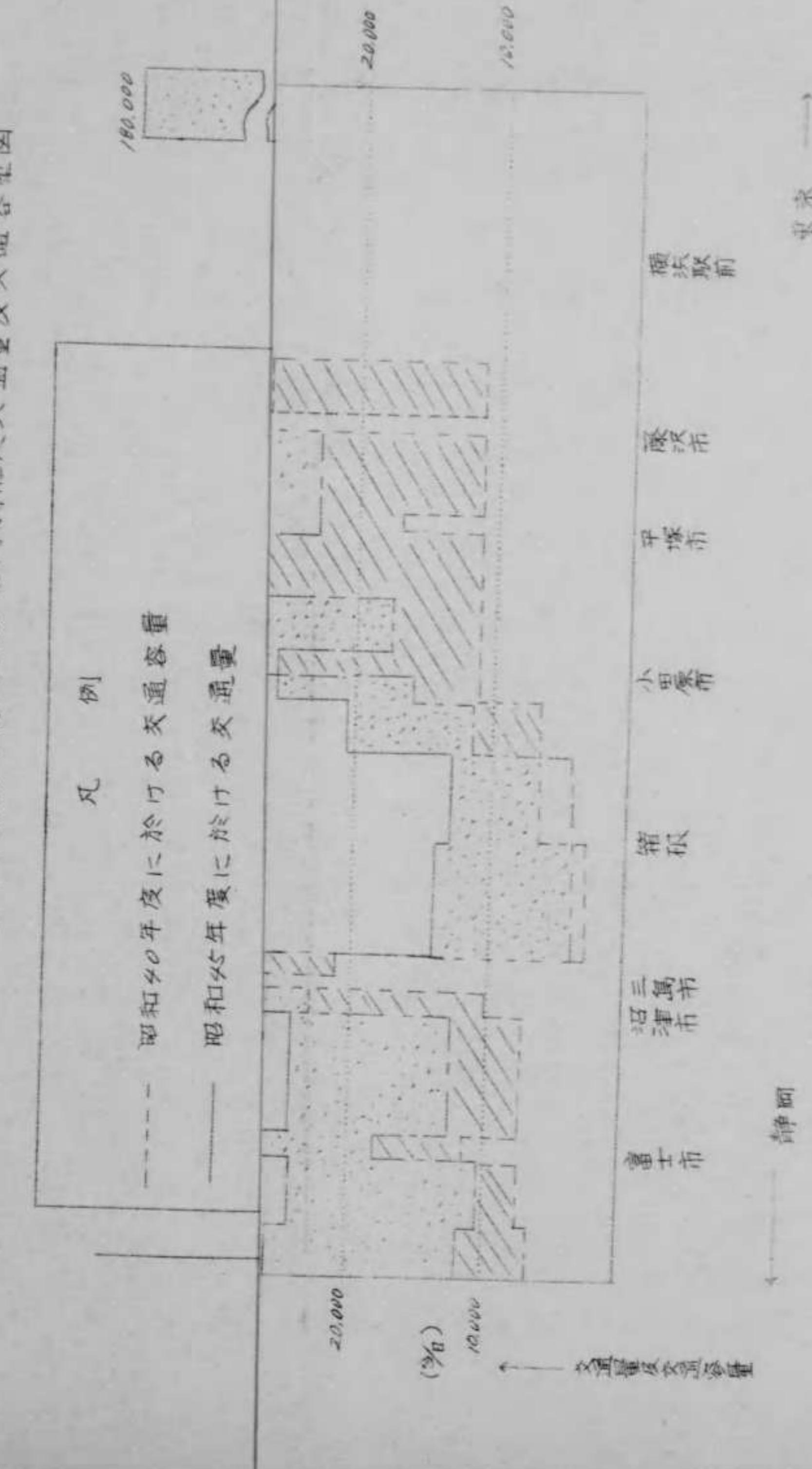
	1級国道/号線 小田原市板橋	2級国道下田～小田原線 小田原市石橋
昭和33年 交通量 (A)	3,544	1,275
昭和37年 交通量 (B)	6,971	3,539
増加交通量 (B-A)	3,427	2,264
伸び率 (B/A)	2.0	2.8

○交通量は1/2時間自動車交通量とする。

(4)

33

図-1 国道ノ号線（東京へ静岡方面）区间別往來交通量及交通容量図



図一ノ 国道ノ号線（東京～静岡町）区间別往來交通量及交通容量図

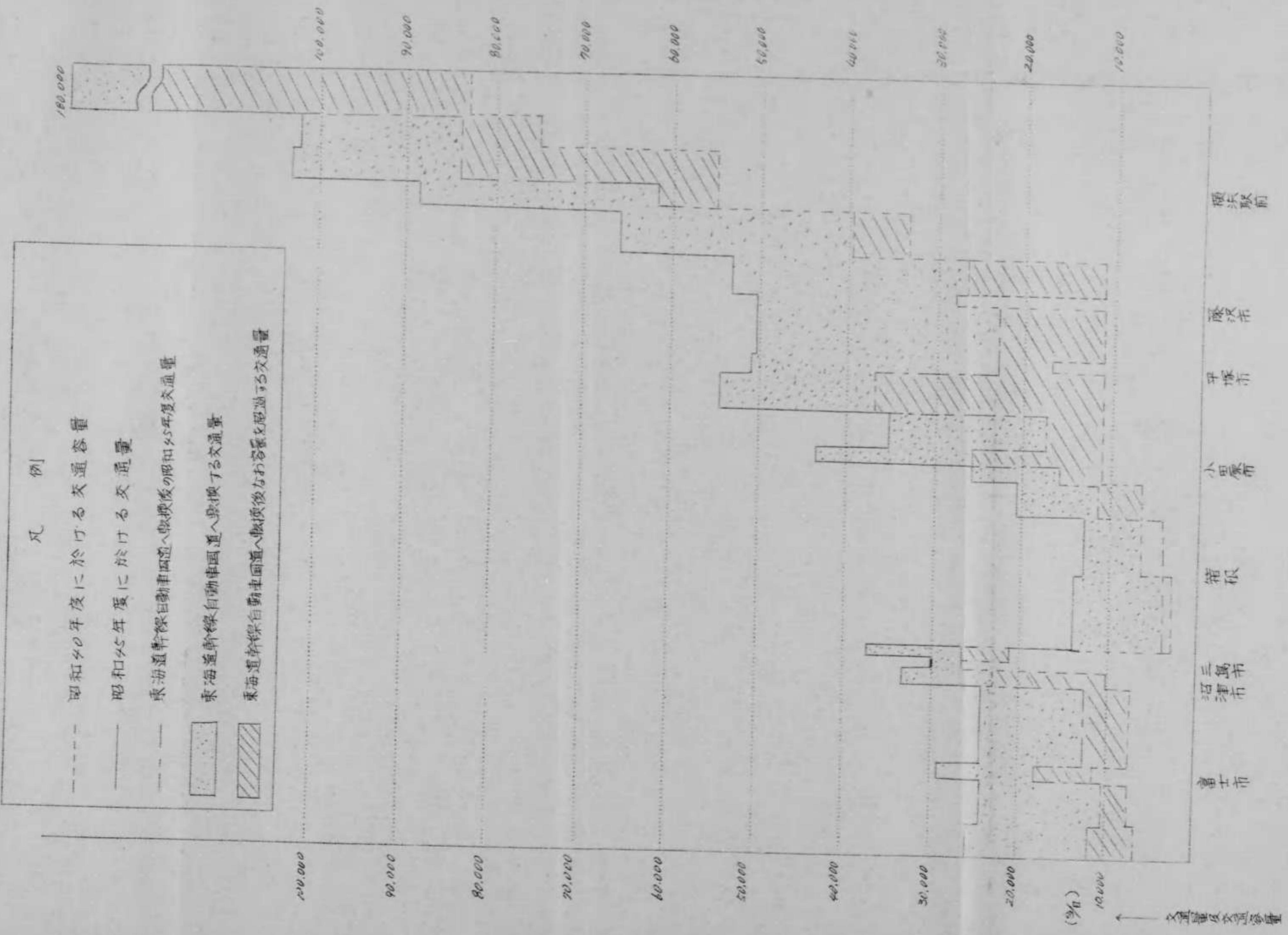
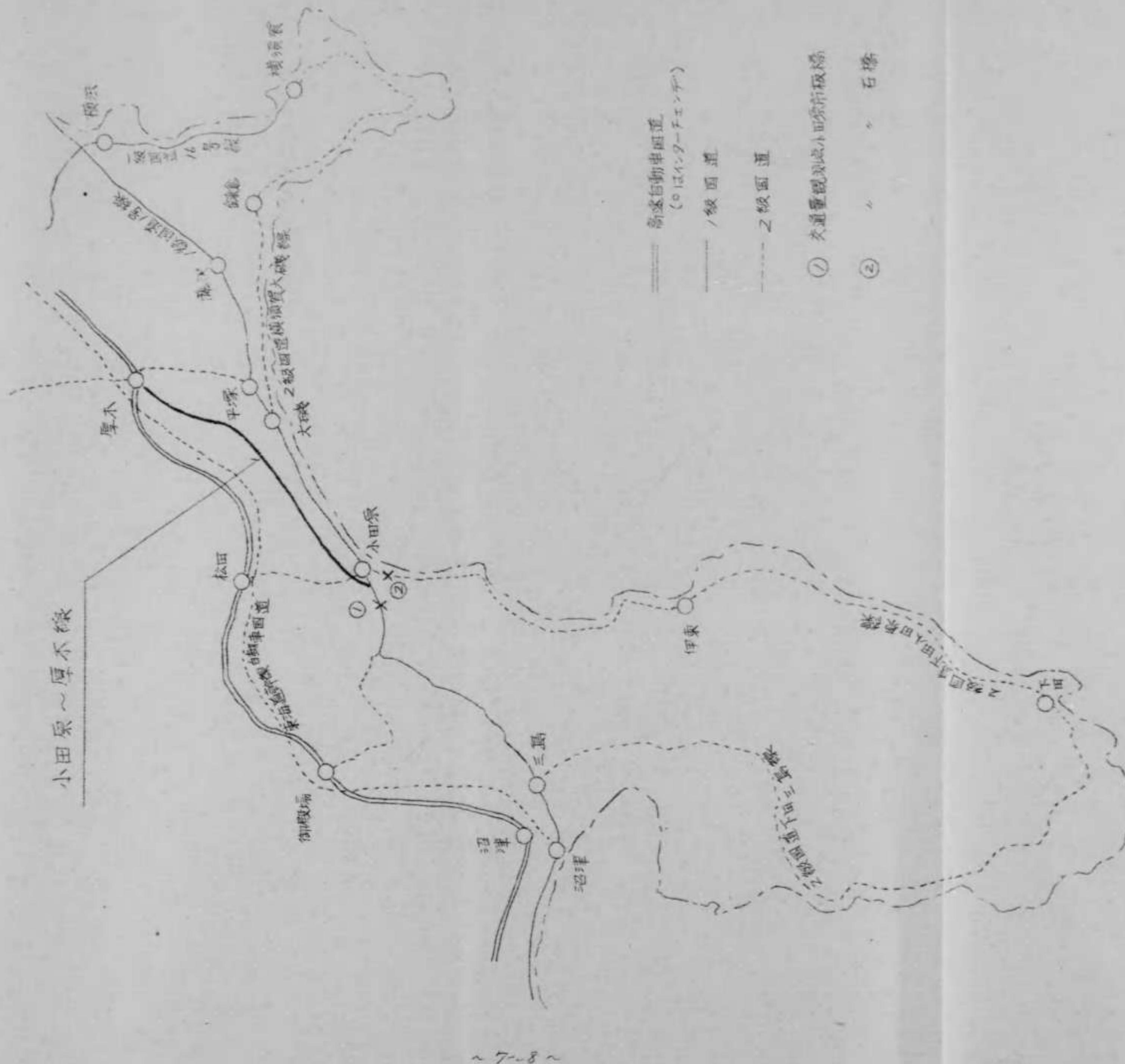


図-2 小田原～厚木～鎌田～鶴見～横浜～東京間の路線図



B 小田原～厚木線の計画概要

(1) 新路線設定の主旨

京浜地区と湘南地区ならびに伊豆、箱根地区を結ぶ幹線道路における自動車交通量の急増傾向にかんがみ、これら幹線道路のふくそくに対処するための新たな計画として、東京と小田原を直結する道路を新設し、東海道幹線自動車国道ならびに、級国道／号線その他国道の整備と合せてこの地域の幹線道路網の合理化をはかるものである。

(2) 計画の概要（調査中のため原案を示す）

a) 起終点および経過地

起点は東海道幹線自動車国道厚木インターチェンジとし、伊勢原町平塚市を経て終点を、級国道／号線の小田原市夙祭附近とする。

b) 計画概要

(2)

構造規格 オ / 種平地部 (設計速度 80 km/hr)
 延長 総延長 31.500 m
 (道 路 25.588 m
 橋梁及高架 3.552 m
 隧 道 2.360 m)
 巾員 車道巾員 14 m (4車線)
 最急勾配 5%
 路面 アスファルトコンクリート舗装
 総事業費 180 億円

c) 交通量の推定

小田原～厚木線ならびに東海道幹線自動車国道開通時における 東京～小田原間の交通情勢は概略 図-3, 4 に示すようになることが予想される。

(40)

図-3 東海道幹線自動車国道東京～厚木間および小田原～厚木線開通時 (昭和41年)

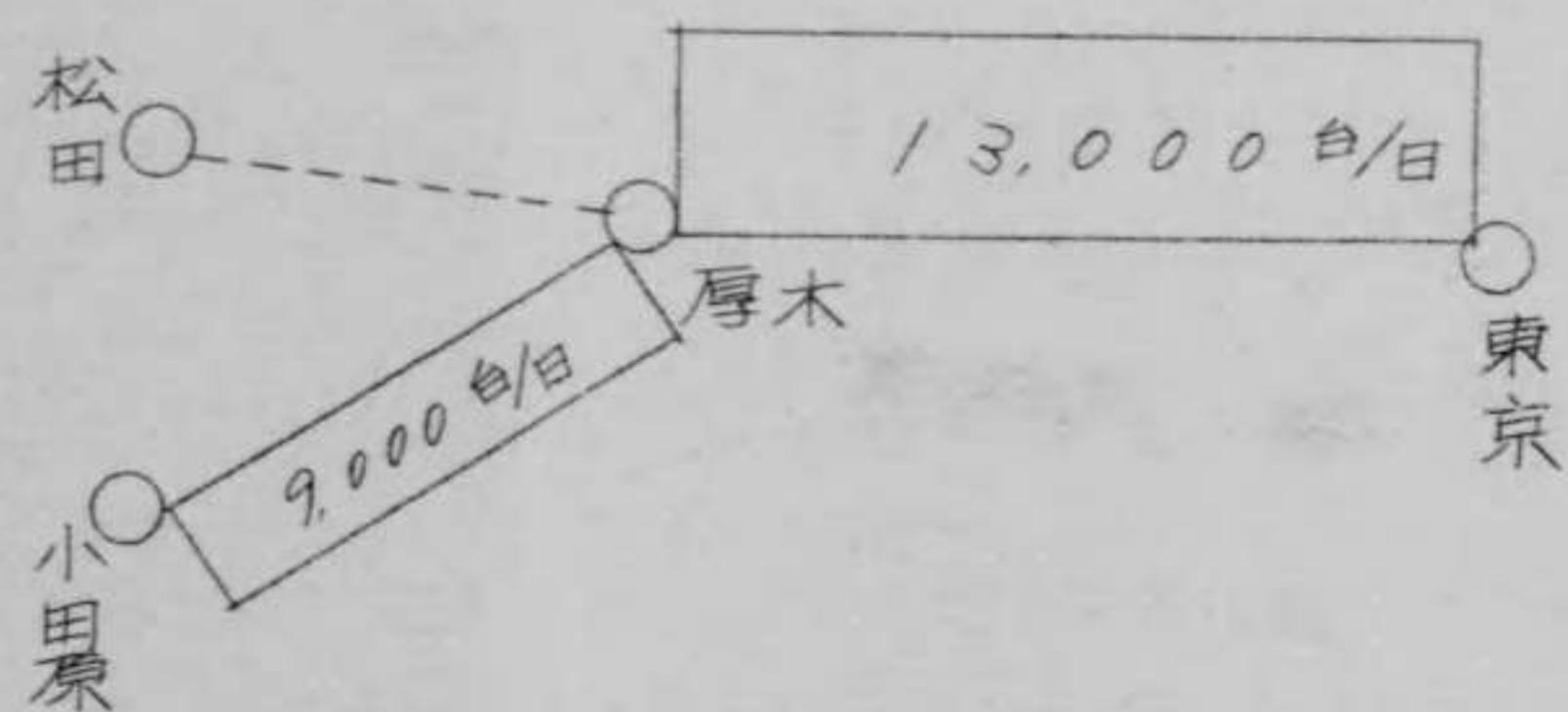
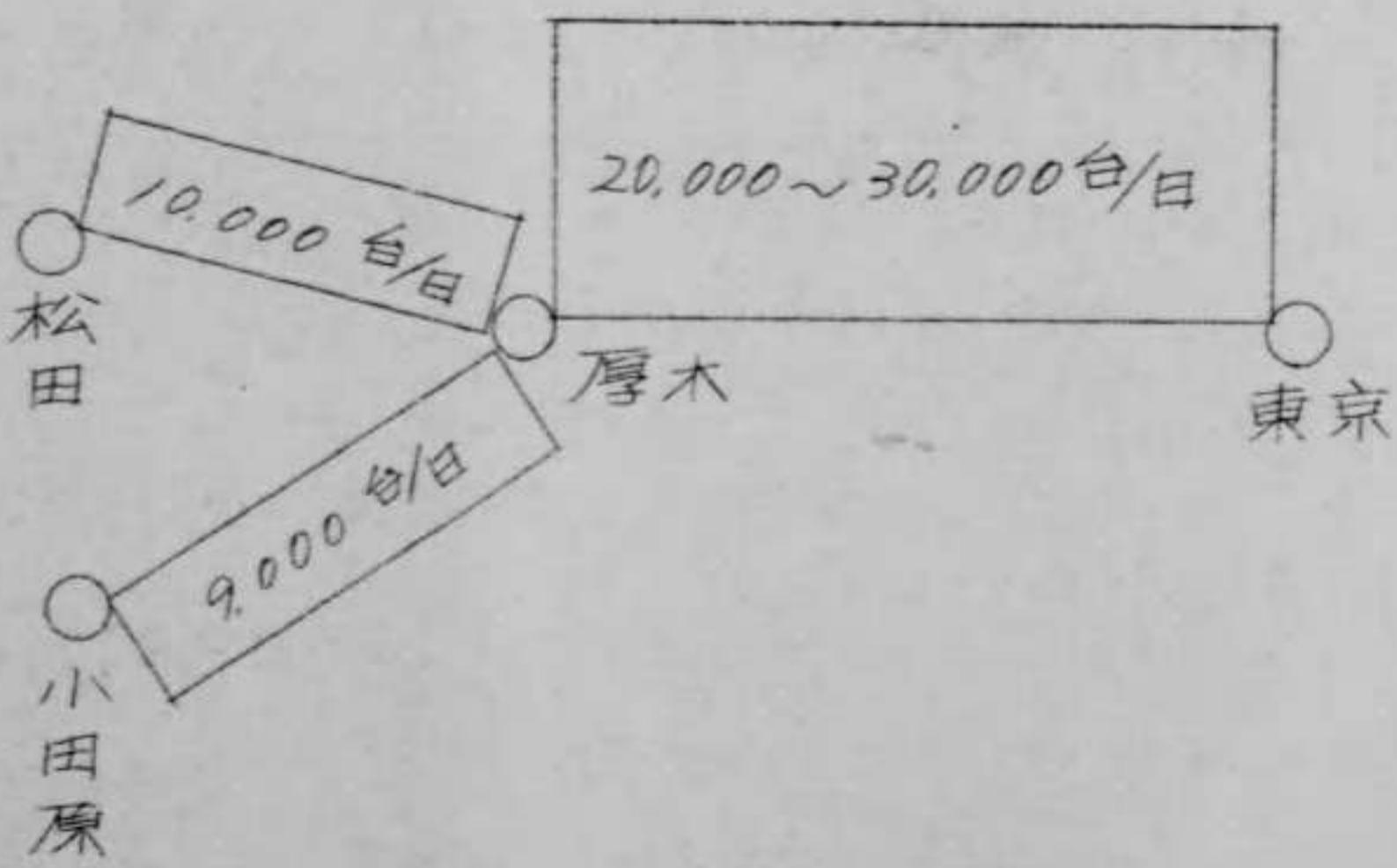


図-4 東海道幹線自動車国道開通時 (昭和44年)



II 小田原～厚木線の二級国道指定について

A 二級国道指定の経緯

(1) 前回指定までの経緯

二級国道は現行道路法の施行に伴い、同法第6条の規定に基いて、昭和28年5月政令第96号をもって、144路線延長14,847kmが指定（オ一次指定）され、その後、昭和31年7月政令第231号をもって7路線延長818km（オニ次指定）、昭和37年政令第184号をもって33路線3,067km（オミ次指定）がそれぞれ追加指定されており、昭和38年3月末現在総延長は15,194kmとなっている。

なお、前回までの指定は、いずれも既存路線の再編成乃至昇格という形で行なわれたものである。

(2) 前回の指定基準

前回の指定に際しては、網間隔の適正化を主眼とし、隣県県庁所在地の直結ルート、網間隔の大きな空白を救うルート、大都市周辺における幹線道路網の適正化を計るべきルート等を合せ考て、路線値を目安として他の同等地域の国道網との均衡を計りつつ妥当な網構成を造ることを目標として、次のような基準により昇格路線が選定された。

- 1) 道路法第6条に該当すること。
- 2) 原則として当該路線の大部分が現在、主要地方道であること。
- 3) 次の各項の一に該当すること。
 - ① 延長およそ100km以上（他の二級国道の延長路線と目されるものは、その合計延長についておよそ100km以上）、路線値およそ150以上で且つ網間隔が

他の同等地域と比較して妥当なものであること。

⑥ 延長100km未満であっても隣県の県庁所在地を相互に直結するものであること。

⑦ 路線値150以下であっても現国道網の網間隔が著しく大きい地区の道路網を補うものであること。

⑧ 路線値が著しく高く、且つ大都市周辺における幹線道路網構成上必要なものであること。

B 二級国道指定の法定条件

二級国道は道路法第6条により次のような条件を具備すべきことが規定されている。

- 1) 高速自動車国道及び一級国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成するものであること。
- 2) 都道府県庁所在地及び人口10万以上の市

モ重要都市と称する)を相互に連絡する道路であること。

3) 重要都市と高速自動車国道又は一級国道と連絡する道路であること。

4) 特定重要港湾法 附則第5項に規定する港湾、建設大臣の指定する重要な飛行場若しくは、国際観光上重要な地と高速自動車国道又は一級国道とを連絡する道路であること。

5) 二以上の市を連絡して高速自動車国道又は一級国道に達する道路であること。

C 小田原～厚木線の指定

新たに設定される小田原～厚木線の道路種類としては、二級国道又は県道の両案があるが次のような観点から二級国道として指定するのが妥当である。

1) 観光地としての伊豆箱根地域の半分は静岡県に属し、この地域と京浜地区を起終点とする

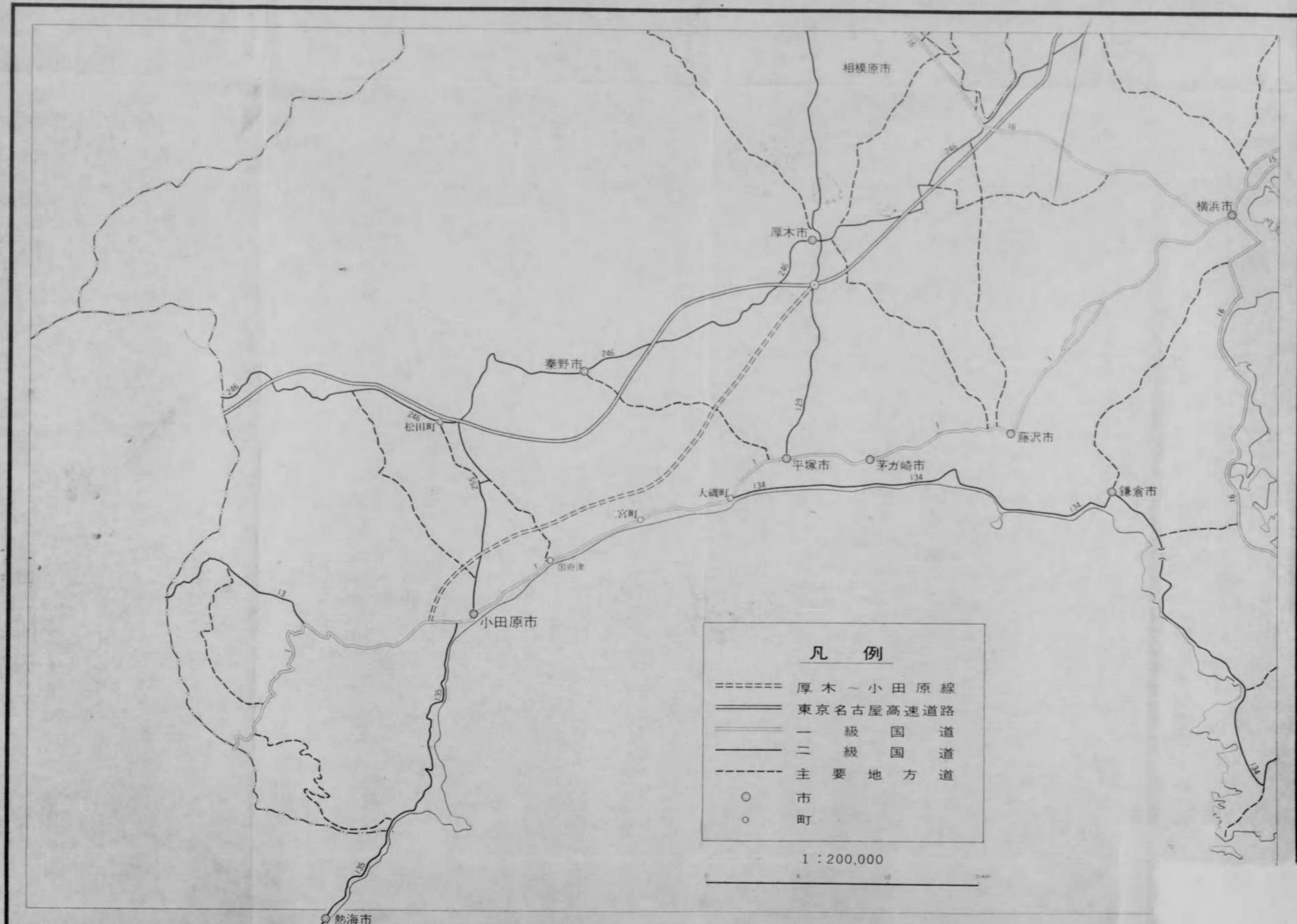
る交通が、その大部を占める本ルートについては、神奈川県の県道とするよりはむしろ高速自動車国道及び一般国道と合せて構成される全国的な幹線道路網の一環として考えるべきであること。

2) 小田原市の人口は現在125,000人であり、重要都市としての資格をもつことから、道路法第6条第2号に該当する重要都市と高速自動車道路を連絡する道路と解するのが最も適切であること。

3) 本路線はその幹線的性格からも、構造基準としてはオノ種の区分を適用すべきものと考えられ、この点からオノ種適用規定のない県道としての認定は不適当であること。

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

裏面白紙



1 : 200,000