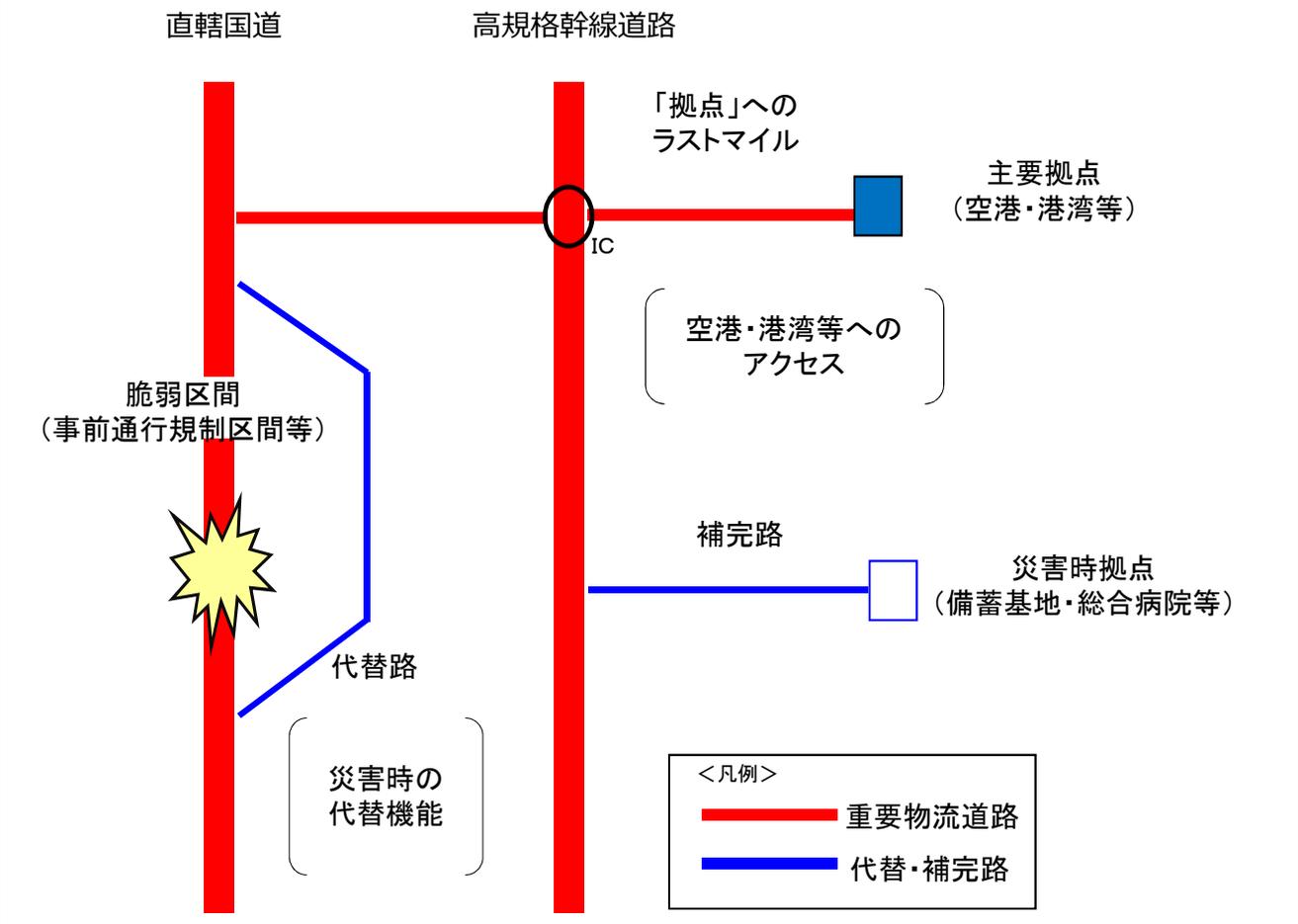


広域道路ネットワーク計画の再構築について

重要物流道路について

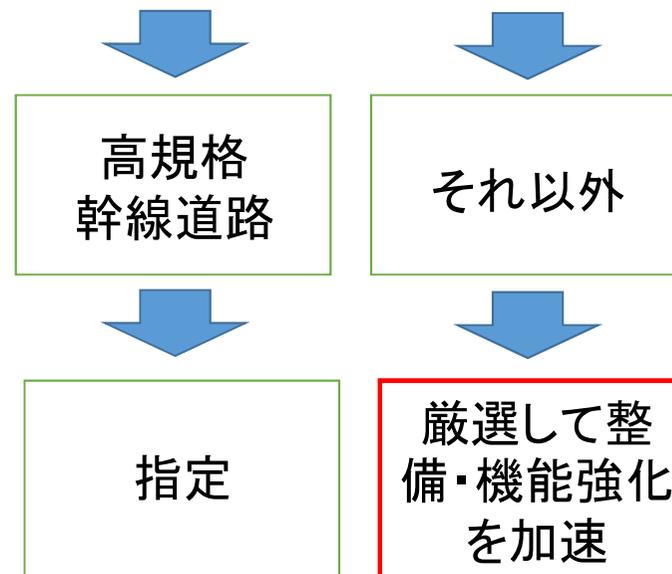
- 国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として計画路線を含めて指定（道路法第48条の17）【平成30年3月道路法改正】
- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、「重要物流道路」を厳選して整備・機能強化を加速

■ 重要物流道路ネットワークのイメージ



■ 重要物流道路の要求性能

- ・高い速達性、定時性
- ・大型車両に対応した構造
※1※2
- ・(代替・補完路も含めた)
災害時の通行可能性※3
など



※1重要物流道路のうち、道路構造上支障のない区間(約8割)について、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可を不要とする措置を導入

※2重要物流道路は、構造基準(高さ)4.5mから4.8mに引上げ(高さ4.1mの車両に対応)【重要物流道路】

※3災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行【重要物流道路及び代替・補完路】

重要物流道路を契機とした新広域道路交通計画の策定について

- 重要物流道路の計画路線は重点投資の対象となるため、中長期的な計画に基づいて選定する必要
- このため、地域毎の課題、実情をきめ細やかに反映させた「新広域道路交通計画」を策定

■新広域道路交通計画のイメージ 計画期間：今後20～30年

平成30年3月道路法改正
重要物流道路制度の創設

中長期的な計画に
基づいて選定する必要

令和2年秋頃まで

新広域道路交通計画の策定※1,2

計画の中から、投資の
規模等を勘案して選定

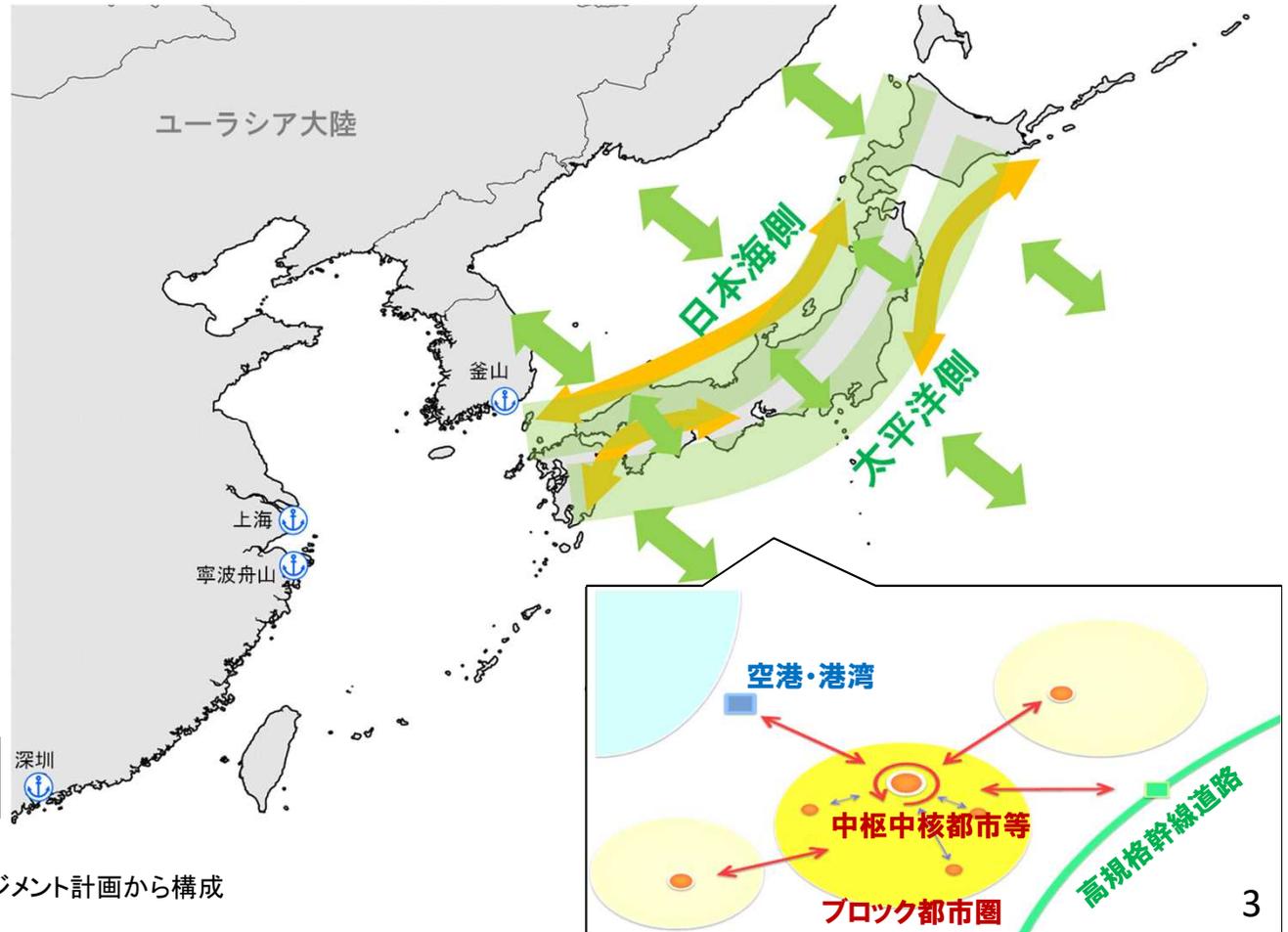
令和2年内目途

重要物流道路(計画路線)の指定※3

現状の交通課題の解消を図る観点
渋滞の解消、増大する災害リスクへの対応、
ラストマイルを含めた交通拠点へのアクセス向上
等



新たな国土形成の観点
アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた2面活
用型国土、新たな国土の交流、社会の変
化の可能性への備え 等

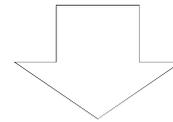


※1 都道府県版及び地方整備局等版を策定
 ※2 広域道路ネットワーク計画、交通・防災拠点計画、ICT交通マネジメント計画から構成
 ※3 供用中路線は指定済み

従来の広域道路に関する計画

- 平成6年に「広域道路整備基本計画」を都道府県毎に策定(これをベースに地域高規格道路を指定)
- ただし、約20年間見直されておらず、新たな課題が生じている一方、地域の実情に即した検討が必要な路線も存在することから、新たな計画策定が不可欠

広域道路整備基本計画(H6策定、H10見直し)



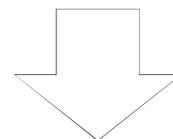
約20年間見直しなし

■新たな課題の例

- ・高規格幹線道路から空港、港湾、鉄道駅へのアクセスの脆弱性
- ・周辺地域の交通需要増大に伴う渋滞の発生

■地域の実情に即した検討の例

- ・既存道路をより有効に活用
- ・並行路線の整備により、事業の必要性について検討が必要



新たな計画の策定が不可欠

新広域道路交通計画

新たな課題 事例① 秋田港アクセス道路

- 秋田港のコンテナ取扱量の増大、クルーズ船の寄港回数の増加など、近年、秋田港を取り巻く情勢が大きく変化。
- 秋田自動車道 秋田北ICと秋田港を結ぶ2つの現況ルートは、滞留長の短い踏切を通過するルートや、渋滞箇所を通過するルートであり、アクセスに課題。



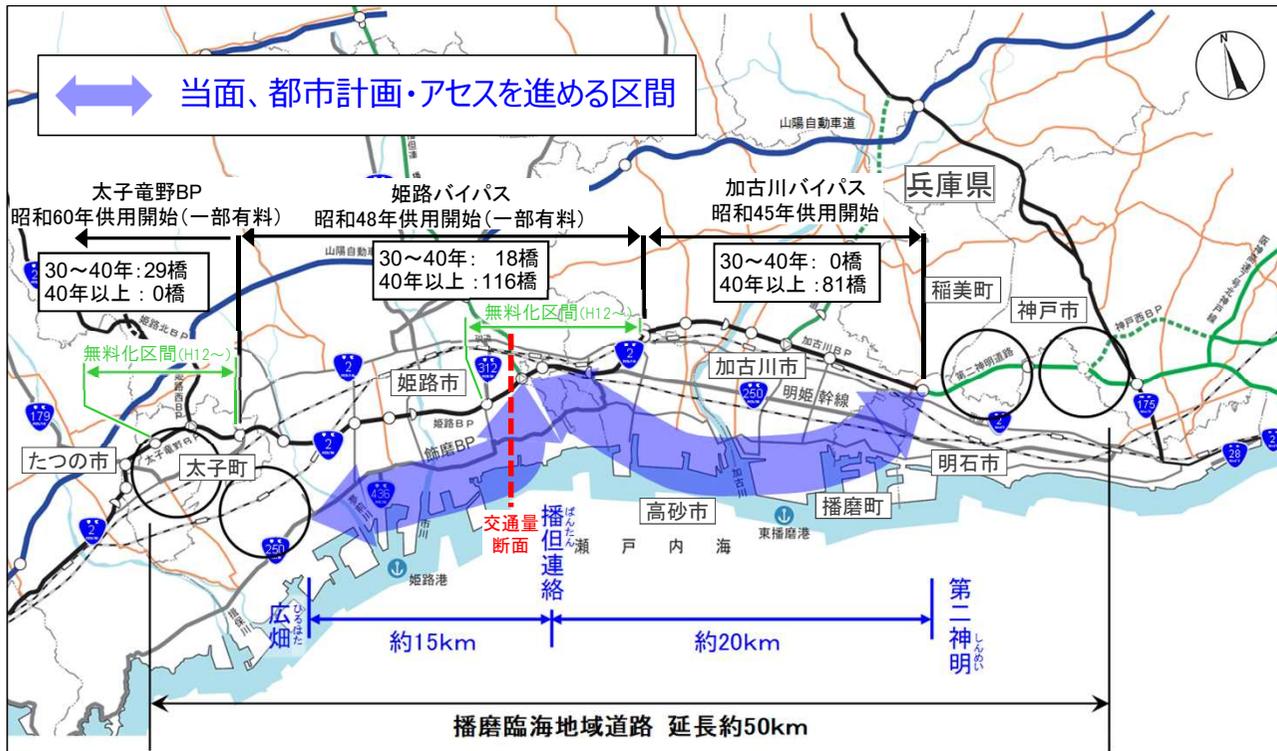
写真1 (踏切通過部)



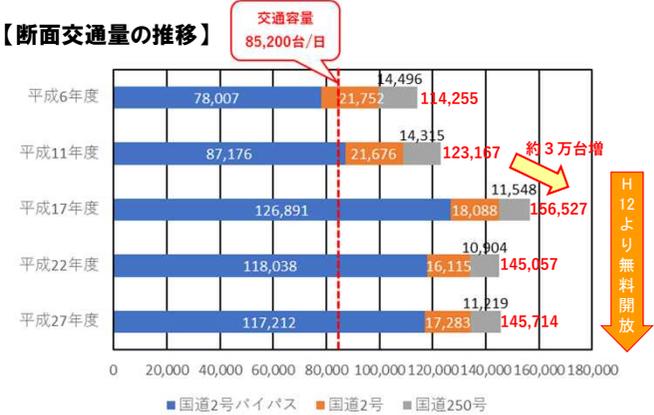
写真2 (渋滞交差点:野村交差点)

新たな課題 事例② 播磨臨海地域道路

- 国道2号バイパスは、臨海地域の交通量需要が増加したため慢性的な渋滞が発生（平成12年に無料開放）
- 国道2号バイパスは今後10年で建設後50年以上を迎える橋梁が197橋あり、今後の大規模補修に伴う交通規制・通行止め時に周辺道路の面的な渋滞発生が懸念



【断面交通量の推移】



交通量出典: H6年度・H11年度・H17年度・H22年度・H27年度* 道路交通量調査 (※H27年度は非観測(推定値))
交通容量: 道路構造令における設計基準交通量を採用 (第1種第3級: 11,000台/車線、第4種第1級: 9,600台/2車線)

【交通事故発生時の2号BP周辺状況】



大部分の橋梁において、今後10年で建設後50年以上を迎える

⇒ 交通規制・通行止めリスクの低減に資するネットワーク代替性の強化が必要

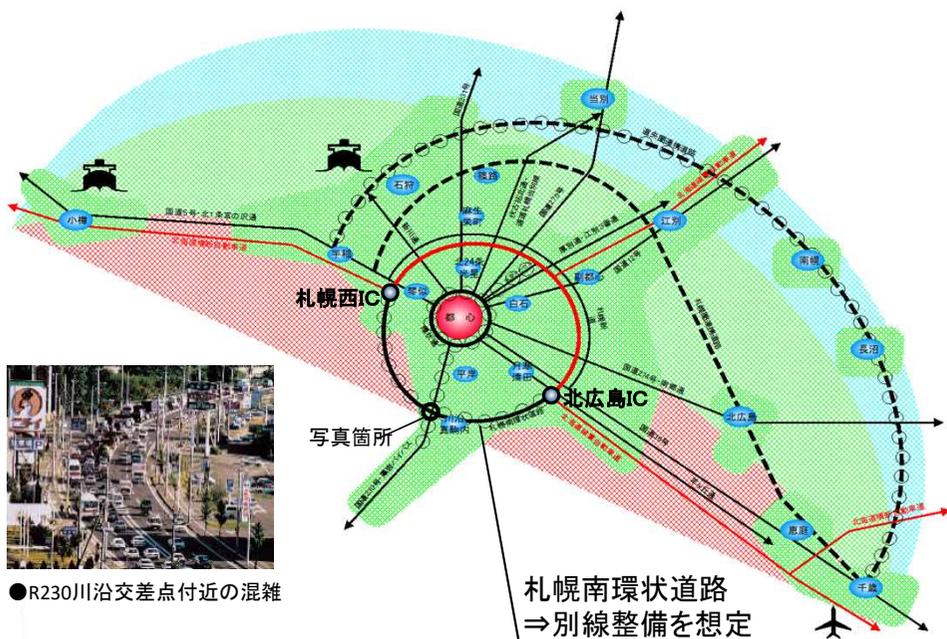
出典: 近畿地方整備局橋梁の長寿命化修繕計画リスト (平成30年5月時点公表資料)

地域の実情に即した検討 事例① 札幌南環状道路

指定当時（H6年地域高規格道路 候補路線指定）

- 北海道横断自動車道の札幌西ICから南区を經由し、北海道縦貫自動車道の北広島ICを結ぶ環状道路として候補路線に指定

●第3回道央都市圏 マスタープラン道路網(H9)



●R230川沿交差点付近の混雑

凡例	
	国際産業軸
	地域開発交流軸
	地域開発発展軸
	地域中心核等
	国土開発幹線自動車道
	連絡道路
	骨格道路網
	環状道路
	放射道路等
	規格の高い構造を検討する区間

現在

- 札幌市総合交通計画(R2)において、骨格道路網の機能強化とともに、交差点改良等で既存道路をより有効に活用することで交通円滑化の改善を図る方針の位置づけ

●札幌市総合交通計画 骨格道路網(R2)

①R230川沿交差点の立体交差化



②小林峠 盤溪北ノ沢トンネルの開通



凡例	
	高速交通体系(高速道路等)
	連絡道路
	環状道路
	骨格道路軸(一般道路)
	放射道路
	都市アクセス強化道路軸
	丘陵空港

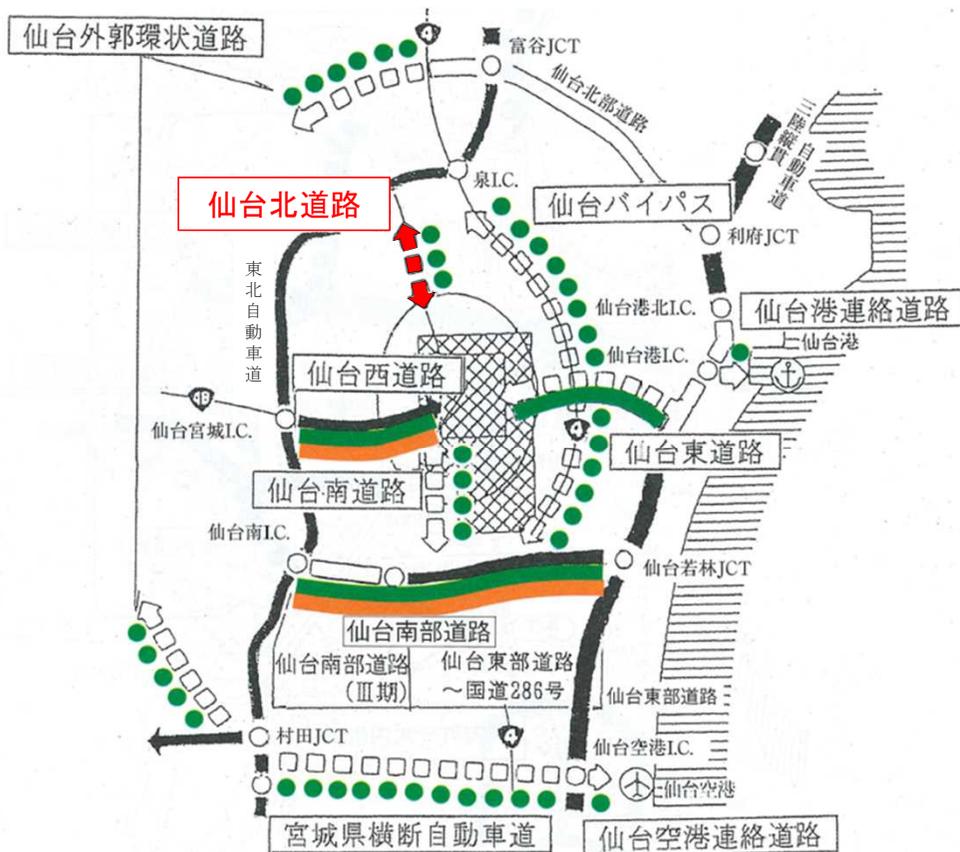


環状機能

地域の実情に即した検討 事例② 仙台北道路

指定当時（H6年地域高規格道路 候補路線指定）

- 東北自動車道と仙台都心部を連絡する道路として候補路線に指定



現在

- 並行する一般県道が整備済み(都心部～東北自動車道間)
- このため、事業の必要性について検討が必要な状況



新たな広域道路ネットワークに関する検討会 中間とりまとめ(令和2年6月8日) 概要

広域道路ネットワークに関する現状認識

交通の現状・課題

- 新型コロナ禍でも物流交通は維持、エッセンシャルワーカーとしてのトラックドライバー不足
- 諸外国に比べ都市間連絡速度が遅い
- 高速・一般道における渋滞の発生
- 高速道路と交通拠点とのアクセス
- 増大する災害リスクへの対応
- インフラ老朽化への対応
- トラック大型化への対応

時代の変化

- スーパー・メガリージョンや地域の自立圏の形成等の新たな国土構造
- アジア・ユーラシアダイナミズムやインバウンドの増加等のグローバル化
- 自動運転実用化に向けた実証の加速など、AI・ICT等の新技術の発展
- 企業の国内回帰や地方回帰等、社会の変化の可能性への備え

交通課題の把握と今後の道路ネットワーク計画の再構築が必要

今後の広域道路ネットワークのあり方

現状の交通課題の解消を図る観点

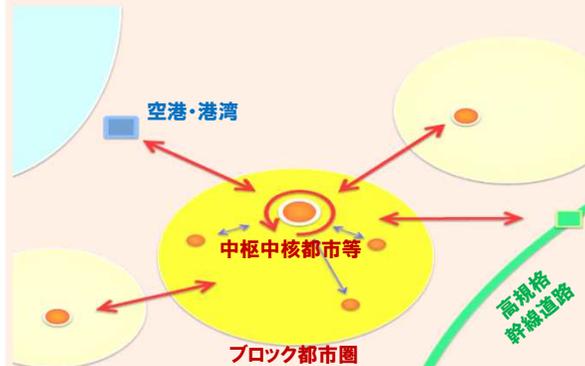
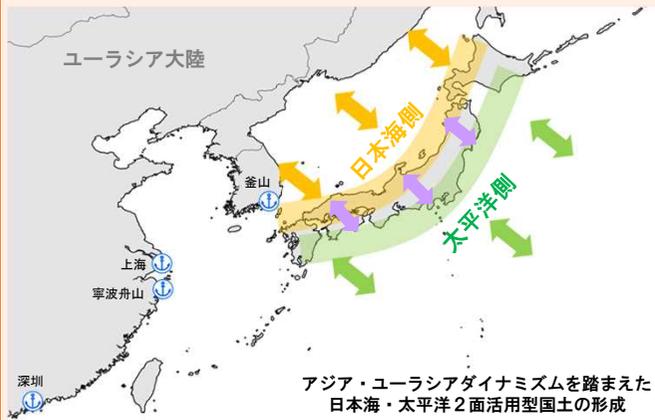
渋滞の解消、増大する災害リスクへの対応、ラストマイルを含めた交通拠点へのアクセス向上等

両輪

新たな国土形成の観点

アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた2面活用型国土、社会の変化の可能性への備え等

これらの観点を踏まえ、広域道路ネットワークの効率的な強化が必要



■基本戦略

- 1) 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成
- 2) 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上
- 3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化
- 4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化
- 5) 国土の更なる有効活用や適正な管理

■広域道路ネットワークの階層と求められる機能・役割

広域道路(仮称)のうち、重要性・緊急性が高く、十分な効果が期待される路線を特定広域道路(仮称)に位置づけ

<機能・役割>

平常時・災害時を問わない安定的な輸送、交通事故に対する安全性、自動運転等の将来のモビリティへの備え

- 1) 広域道路(仮称): 概ね40km/h以上のサービス速度
- 2) 特定広域道路(仮称): より高い定時性
概ね60km/h以上のサービス速度

■道路ネットワークの付加価値向上

地域の将来ビジョンを踏まえた広域道路ネットワーク計画を策定する必要。その際、他交通モードとの連携強化や地方創生・東京一極集中是正の視点も重要。

今後の必要な取組

- 広域道路ネットワーク計画の策定・実行に向けて、意思決定の透明性、公正性、妥当性の確保が必要
- 広域道路ネットワークについては、厳選して整備・機能強化を加速させることが必要
- 時代の変化に応じ、広域道路ネットワーク計画の適時・適切な見直しが必要

新たな広域道路ネットワークに関する検討会 委員名簿

(敬称略)

(座長) 朝倉 康夫	東京工業大学環境・社会理工学院教授
大西 正光	京都大学防災研究所准教授
宍戸 常寿	東京大学大学院法学政治学研究科教授
羽藤 英二	東京大学大学院工学系研究科教授
福田 大輔	東京大学大学院工学系研究科教授
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部教授
山田 忠史	京都大学経営管理大学院教授 大学院工学研究科教授