

広域道路ネットワークの 基本方針(ビジョン)[ブロック版]

北海道ブロックにおける広域的な道路交通の基本方針（ビジョン）

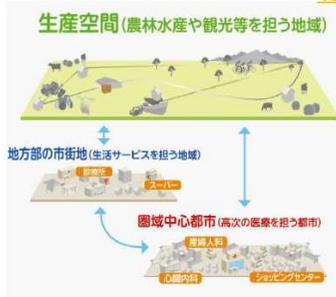
■ 広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）

「北海道型地域構造」の保持・形成により、
我が国の「食」と「観光」を担う
北海道ブロックの広域道路ネットワーク整備のポイント

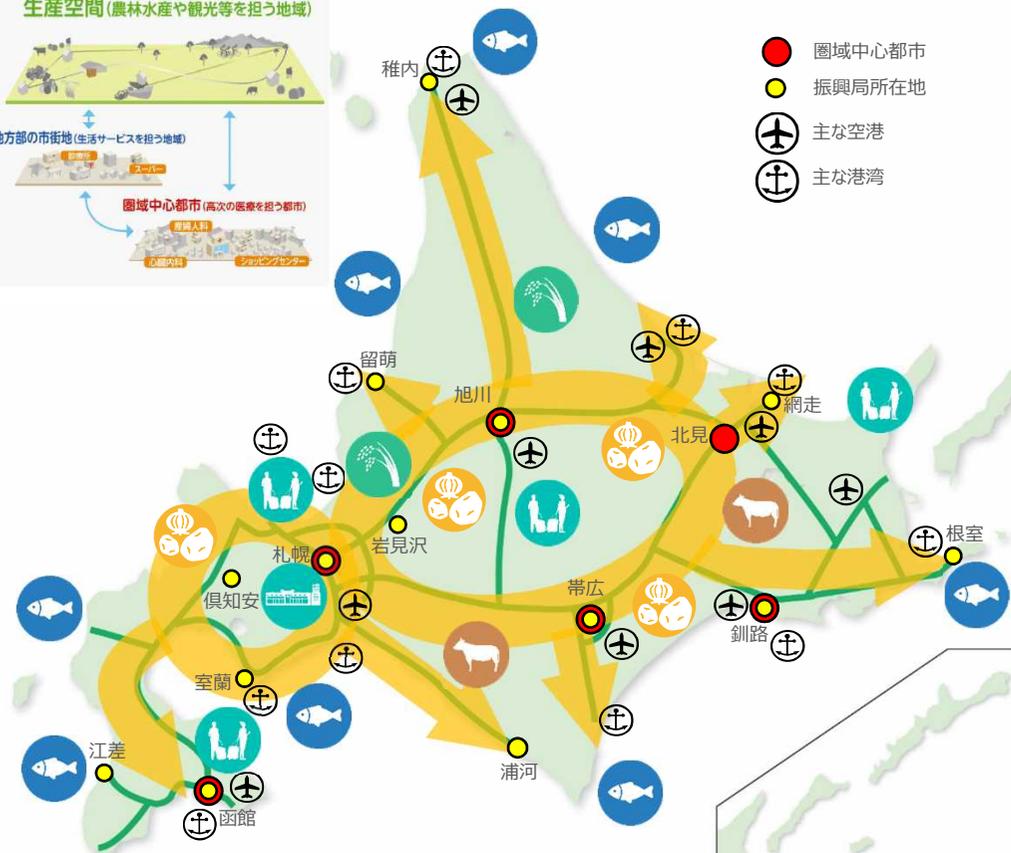
「食」や「観光」の生産空間を支え、「北海道型地域構造」を保持・形成するため、生産拠点や圏域中心都市間の連絡性を強化するほか、空港・港湾や観光地間のNW形成、大規模災害へ備えた耐災害性の強化や代替性を確保する。

北海道型地域構造（基礎圏域）

～頼り頼られる3つの層～



北海道の「生産空間」を支える
骨格となる2大環状と放射軸から広がるネットワーク



骨格となる大きな2環状から放射状に各圏域をつなぐ道路ネットワークを構築し、北海道の「生産空間」を支援

①「北海道型地域構造」を保持・形成するための道路ネットワークの強化

■ 北海道の広大な生産空間から都市部に至るまで、人々が長期に**住み続けられる北海道型地域構造**を保持・形成するため、北海道の強みである「食」と「観光」の生業の場である「**生産空間**」、日常的な生活サービスを担う「**地方部の市街地**」、医療機能等の高次な都市機能が集積する「**圏域中心都市**」の3層が「**重層的な機能分担**」を果たし、且つ3つの層の「**ネットワークによる連携**」が必要。

②「食料供給基地」としての持続的発展を目指す物流ネットワークの強化

■ 広域分散型社会を形成している北海道において、我が国の食料の安定供給及び海外への農林水産品の輸出を支援するため、**主要な物流拠点である空港・港湾・貨物鉄道駅等を連絡**する高規格道路をはじめとした道路整備を推進し、**安全かつ効率的な道路ネットワークの強化**を図る。

③「観光先進国」実現をリードする世界水準の観光地形成に向けた周遊性の向上

■ 我が国の「観光先進国」実現をリードし、急増する外国人観光客の受け入れ体制を強化するため、特に外国人観光客の来訪の多い札幌市・千歳市～富良野市・釧路市・知床エリア等の**主要な観光拠点までのネットワーク**を強化するとともに、広域観光周遊ルートに指定された道東エリア「**アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北・海・道**」や道北エリア「**日本のてっぺん。きた北海道ルート**。」をはじめとした**観光地間の周遊性**を強化する取組を進めていく。
■ また、2020年1月より開始された道内7空港の一括民営化による航空ネットワークの充実に伴う**全道各空港から観光地までのアクセスの支援**や2030年度末に予定されている**北海道新幹線札幌延伸の効果**を全道に波及させるため都心アクセス強化を図るとともに、道路ネットワークの強化が必要。

④切迫する「大規模災害」へ備える耐災害性強化や代替性の確保

■ 広域分散型で道路密度の低い北海道では、道路の通行止め時には大規模な迂回を余儀なくされ、大きな社会的影響が生じることから、**災害に対する道路の信頼性の向上**が重要である。特に近年は、積雪寒冷の厳しい気象条件による雪害や、局地的・激甚的な豪雨等の頻発による交通障害が多発しており、道路防災対策の推進による**耐災害性の向上**や、今後発生が懸念される巨大地震や津波等の大規模災害における**代替性確保**のための**災害時における道路ネットワークの強化**を図る。

ビジョンを踏まえて計画策定

広域道路ネットワーク計画（概ね20～30年を対象）

東北ブロックにおける広域的な道路交通の基本方針（ビジョン）

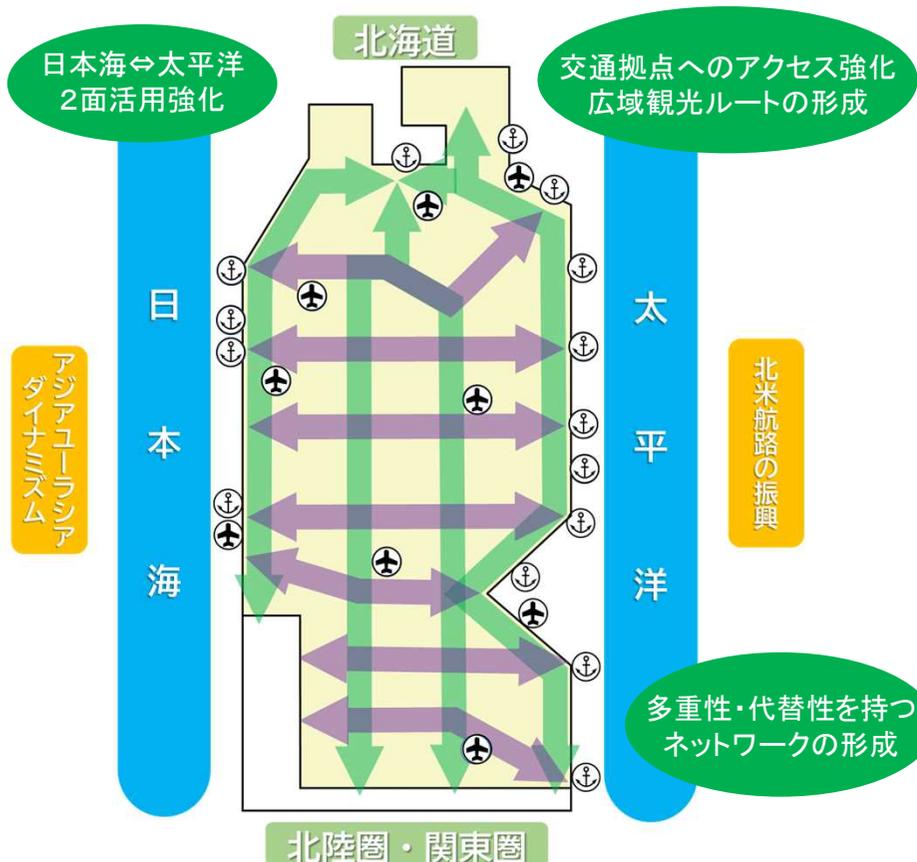
■ 広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）

『震災復興から自立的発展へ』

防災先進圏域の実現と、豊かな自然を活かし
交流・産業拠点を目指す「東北にっぽん」を担う
東北ブロックの広域道路ネットワーク整備のポイント

高規格道路からなる格子状ネットワークを基本に、日本海・太平洋の2面活用の強化、交通、物流拠点・防災拠点へのアクセス強化及び、ネットワークの多重性、代替性の確保を推進する。

東北の主軸となる4縦貫7横断格子状ネットワーク



① 地域や拠点間連絡の強化

□ 日本海・太平洋2面活用を強化する物流ネットワークの構築

アジアユーラシアダイナミズムを取り込み、国際競争力を強化する為、日本海側、太平洋側の連携強化、主要な都市、物流拠点間のアクセス強化が必要。

⇒高規格道路により構成される**格子状ネットワークのミッシングリンクの解消**、高規格道路と一体となり、**広域的な物流ネットワークを形成する直轄国道等の4車線化等による機能強化、信頼性の向上**を推進する。

□ 交通拠点へのアクセスと広域観光ルートの形成

東北地方が持続的に発展していくためには、豊富な自然、歴史・文化資源を最大限活用し、国内・インバウンド観光を取り込むことが必要。

⇒交通拠点と主要な都市の**アクセス強化による観光客の利便性向上**、高速道路のナンバリング、道路標識等の英語表記などによる**インバウンド対応**を推進する。

⇒広域的な道路ネットワークを活用した**広域周遊観光ルートの形成**を推進する。

② 災害に強いネットワークの確保

□ 災害に強い多重性、代替性を持つ道路ネットワークの形成

東日本大震災や水害、雪害等、様々な災害の経験から、多重性、代替性の高い道路ネットワークの重要性が再認識された。また、様々な災害において「道の駅」が救助活動の拠点として利用されており、「道の駅」を含めた防災拠点へのアクセス性向上が必要。

⇒**高規格道路のミッシングリンクの解消**、高規格道路と並行する直轄国道における**防災上の課題箇所の解消によるダブルネットワーク化**を推進する。

⇒**高規格道路の暫定2車線区間の4車線化**、直轄国道等においては**4車線化、付加車線整備、線形不良など特に冬期に隘路となりやすい区間の改良などの機能強化**を推進する。

ビジョンを踏まえて計画策定

広域道路ネットワーク計画（概ね20～30年を対象）

関東ブロックにおける広域的な道路交通の基本方針（ビジョン）

日本、そして世界の成長を支える関東へ 首都圏道路ネットワークとここから全国に広がる環状・放射道路網 ～ 3環状 9放射は新たなステージへ～

切迫する自然災害に対する確固たる安全・安心を土台に、人や地域間の連携を促進し面的な対流を創出
関東ブロックの広域道路ネットワーク整備のポイント

首都圏内のブロック都市間の連絡性の強化や、空港・港湾等の拠点へのアクセス向上を図るほか、基幹となる環状・放射状のネットワーク形成を図るとともに、災害時のリダンダンシー確保のむけたネットワーク整備を進める。また、各圏域との物流軸の形成、日本海・太平洋の二面活用、一極集中のリスク軽減の実現にむけたネットワーク形成を図る。



■ 広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）

○対流の促進に資するネットワークの形成・機能向上と拠点へのアクセス向上

- ・様々な地域間の**双方向の活発な対流を促進**し、首都圏と各圏域とをつなぐ**物流軸の形成**、**日本海・太平洋の二面活用等**の実現が必要である。
- ・**国際競争力の強化を図りつつ、一極集中のリスクを軽減し、地域の活性化や関東ブロック全体での災害対応力を強化**するため、**暫定 2 車線区間や脆弱区間（事前通行規制区間等）の解消**といった既存ネットワークの機能向上を図ると共に、このネットワークをさらに効率的に機能させるための**基幹となる環状・放射状のネットワークの形成**を図る。
- ・物流生産性の向上、災害対応力の強化、地域の安全・安心の確保、観光振興による地域の活性化等に寄与するため、**港湾・空港、主要な鉄道駅、観光地、道の駅等の災害時拠点等、物流拠点や防災拠点へのアクセス向上**を図るとともに、**ブロック都市間の連絡性の強化**を図る。

○予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施

- ・形成したネットワークを次世代に継承するため、メンテナンスに係るデータの蓄積を図りつつ、**本格的な予防保全による道路の老朽化対策**を進める。

○安全・安心・快適な道路空間の創出

- ・誰もが安全・安心で快適に移動できる道路空間を創出するため、平常時・災害時の適切な道路管理に引き続き取り組むとともに、**災害時のリダンダンシー確保**にむけて、**ダブルネットワークの構築やミッシングリンクの解消**を進める。また、交通安全や時間信頼性の観点から課題のある**暫定 2 車線区間における 4 車線化を推進**する。

ビジョンを踏まえて計画策定



広域道路ネットワーク計画（概ね 20～30 年間を対象）

北陸ブロックにおける広域的な道路交通の基本方針（ビジョン）

■広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）

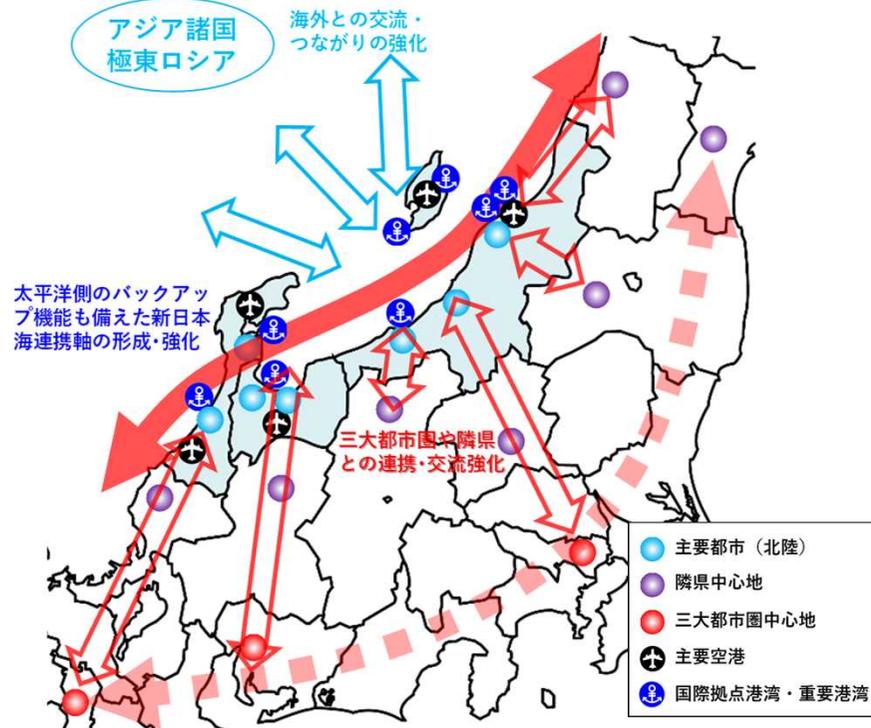
(1)地理的優位を最大限に活かし、国内外との連携・交流を強力に押し進める「流通・交流都市」、(2)企業立地に適した土壌とものづくり産業の強みを活かした持続的な「経済発展都市」、(3)豪雪などの厳しい自然を克服・活用して、豊かな暮らしを守る「安全・安心都市」を目指す北陸ブロックの広域道路ネットワーク整備のポイント

新日本海連携軸と三大都市圏・隣県をつなぐネットワーク

■三大都市圏及び隣県との連携や支援するための高速交通体系の確立・強化

■アジア諸国や極東ロシアを中心とした世界とのつながりを強化するための空港・港湾と主要拠点(交通・物流・観光・防災)間のネットワーク形成

■大規模災害や冬期の豪雪へ備えた耐災性の強化や代替性の確保



■広域道路ネットワークの基本方針

① 主要な物流拠点と高規格道路等とのネットワーク強化

北陸地域の地理的優位性や地域に根ざしたものづくり産業をより発展させるために、主要な物流拠点である港湾・空港・貨物鉄道駅等へのアクセス道路となる幹線道路等の整備を推進する。一方、工業団地などの生産拠点に関しても、物流の効率化が図られるよう、ラストマイルの整備、経路上の渋滞対策など、ハード・ソフトの対策を組み合わせ推進する。

北陸地域は特にトラック輸送に依存していることから、長距離トラックの中継点となる物流拠点と一体的な道路ネットワークについても検討する。

② 観光資源を活かした人流ネットワーク強化と安全安心な交通の確保

北陸地域の美しく多様な自然や歴史・文化遺産、文化的景観等の優れた観光資源を活用した国内外観光客の増加による地域活性化を図るため、観光地等と幹線道路網、港湾や主要な空港・鉄道駅等へのアクセス強化及び年間を通じた安全安心な交通の確保を推進するとともに、観光交流を中山間地や半島・離島にまで行き渡らせるための道路網の整備やソフト整備なども併せて推進する。

さらに、道路網整備に併せ、都市部を中心とした自転車・歩行者など通行空間確保やサイクリングロードの整備、都市景観の向上、防災機能向上のための無電柱化、交通事故の減少を図る生活道路対策など、誰もが安全・安心に生活できる道路の確保を進める。

③ 災害発生時の広域的なネットワークの多重性・代替性の強化

災害発生時の救命救急や救援人員・物資等の輸送、応急復旧、復興に不可欠な道路ネットワークを確保するため、都市間ネットワークの多重性及び、幹線道路同士の代替性の強化に加え、現状の2車線の脆弱性を解消するための多車線化を推進する。

また、北陸地域内の災害だけではなく、太平洋側で今後発生が懸念される巨大地震等の大規模災害時における支援・代替機能が発揮できるよう、幹線道路のネットワーク強化を推進する。

ビジョンを踏まえて計画策定

広域道路ネットワーク計画(概ね20~30年先を対象)

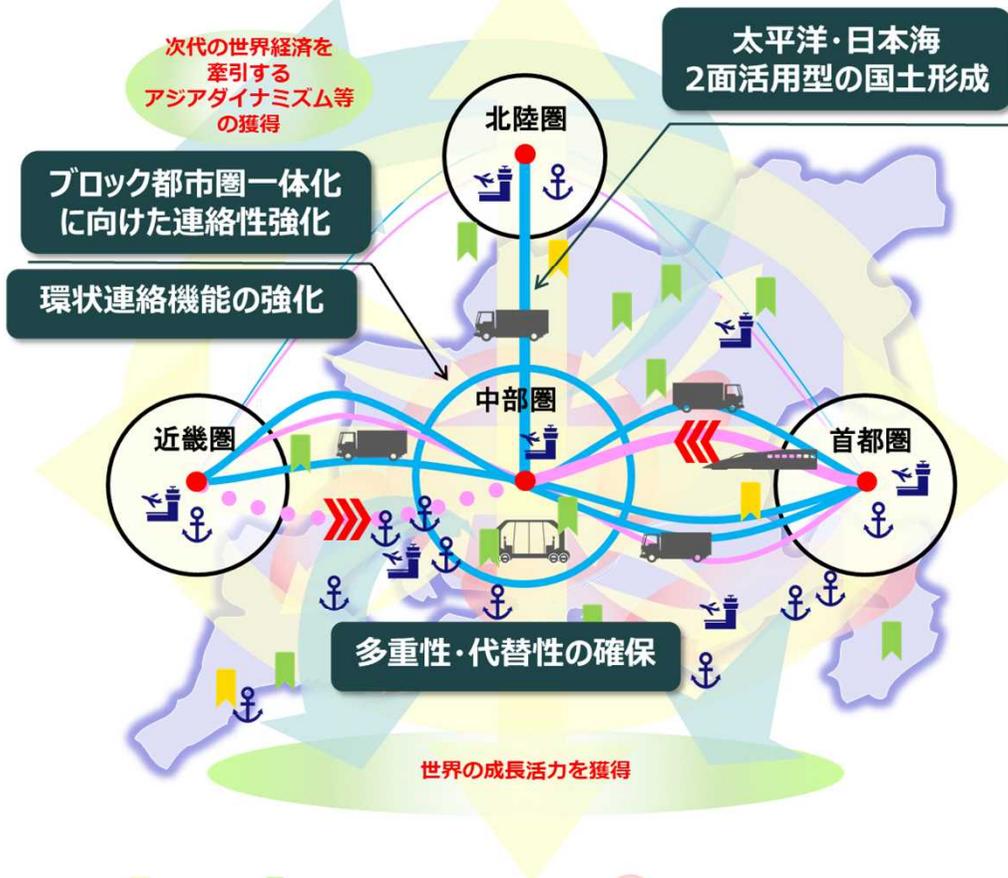
中部ブロックにおける広域的な道路交通の基本方針（ビジョン）

■ 広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）

物流・人流の要衝
スーパー・メガリージョンのセントラルハブ（国土軸の結節点）を担う
中部ブロックの広域道路ネットワーク整備のポイント

中部圏内の都市圏形成や、空港・港湾及び生産拠点等との連絡性を強化するほか、通過交通の迂回を図る環状連絡機能を強化するなど重層的なNWの形成を目指す。また、我が国の「セントラルハブ」として、首都圏・近畿圏のみならず、太平洋・日本海2面活用型の国土活用を可能とするべく、NWの多重性と代替性を確保する。

中部圏大環状と首都圏・近畿圏・北陸圏への3つの軸



■ 広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）

① 拠点間連絡の観点

- 地方創生の実現に向けて、地域活性化の根幹となる地域や人の交流・連携を促進させるため、**ブロック都市圏やその中心都市間の連絡性**や地形条件から移動困難となる地域の連絡性を強化。
- 安全で快適に移動や滞在ができる賑わいに溢れた人中心の道路空間を創出し、世界から選ばれる都市、国内外からの交流人口が集う魅力ある都市・まちの実現に向けて、ブロック都市圏等の連絡性を強化するほか、**通過交通の迂回を図る環状連絡機能**を強化するなど重層的なネットワークを形成。
- 物流および人流の要衝として中部圏が経済成長を牽引するため、広域的な都市圏の輸送・移動の効率性を高め、**リニア時代を見据えたイノベーションの核**となる適地(R&D機能、拠点工場等)とのアクセス向上を図る。
- ものづくり産業の国際競争に打ち勝つため、**陸・海・空のゲートウェイや物流拠点および生産拠点等へのシームレスな国際物流**の環境を整え、「物流首都」である中部として、全国に先駆けて物流強化に関わる先進的な取組等を推進。
- **我が国の交流の「セントラルハブ」**として、インバウンドの受入拠点となる国際ゲートウェイ(国際空港、クルーズ船立寄港)や高速鉄道駅等から地域資源や拠点を結び、広域観光交流圏や周遊ルートを支える2次交通やネットワークを拡充。

② 災害時の代替機能強化の観点

- 社会経済活動の停滞を回避し、企業活動の継続性(BCPの実効性)の向上と迅速な復旧・復興を可能とする日本経済の根幹をなす大動脈の代替性を確保。
- 激甚・頻発化する自然災害に対して、地域の孤立や医療施設等の防災拠点へのアクセス路の途絶に至らぬよう、住民の安心安全につながるネットワークの代替性を確保。

①・②共通として

- アジアダイナミズム等の世界の成長活力を取り込むため、**太平洋・日本海2面活用型の国土活用**を可能とするべく、ネットワークの多重性と代替性を確保し、一極集中による国土の脆弱性を低減させ、効率的かつ信頼の高い輸送を確保する国際大交流時代に相応しいインフラ整備を促進。

▼ ビジョンを踏まえて計画策定

広域道路ネットワーク計画（概ね20～30年を対象）

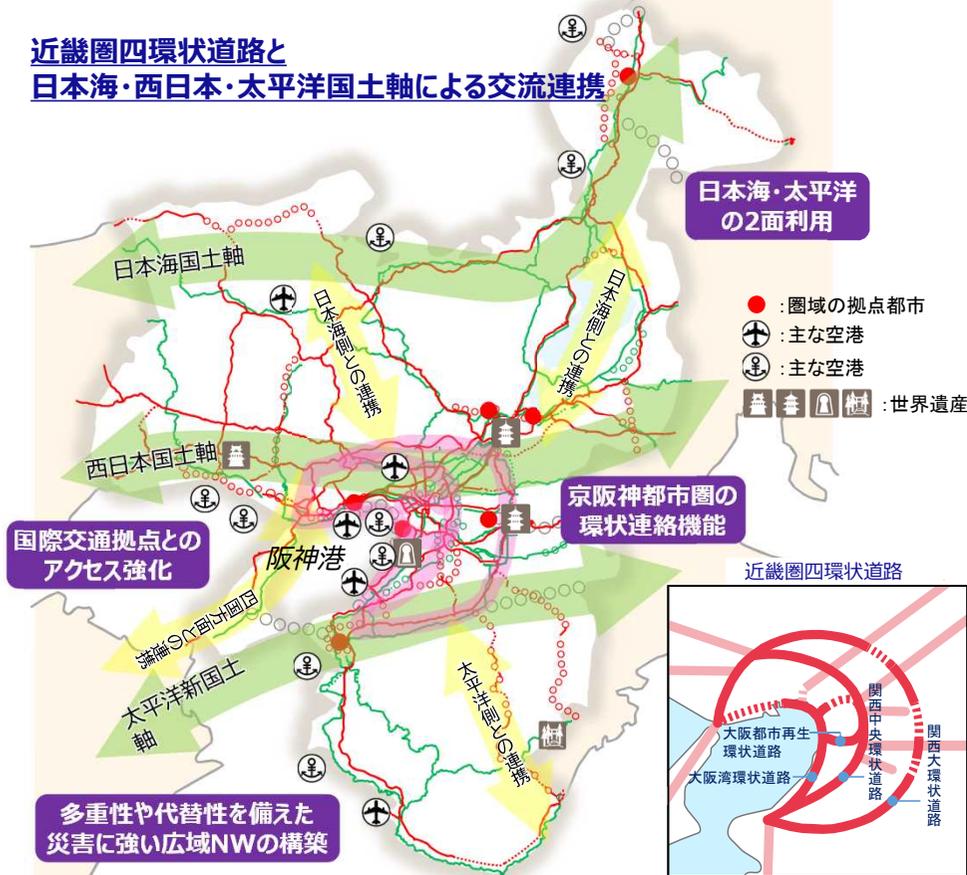
近畿ブロックにおける広域的な道路交通の基本方針（ビジョン）

■ 広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）

アジアのゲートウェイとして機能し、我が国の成長エンジンとしての役割を担う近畿ブロックの広域道路ネットワーク整備のポイント

日本海・太平洋の2面利用による利点を活かしながら、物流・産業・観光拠点間の連携強化や対流促進に寄与する広域NWの形成を図るとともに、我が国の国際交通拠点となる空港・港湾とのアクセス強化や京阪神都市圏の環状連絡機能を強化する。また、南海トラフ巨大地震等に備えるべく、多重性や代替性を備えた災害に強い広域NWを構築する。

近畿圏四環状道路と日本海・西日本・太平洋国土軸による交流連携



① 圏域内外・地域・国内外との対流を促進するための「基幹道路ネットワークの形成」

- ◆ 我が国を牽引する第2の巨大な経済圏かつ成長エンジンとして、スーパー・メガリージョンの一翼を担いつつ国内外のヒト・モノの流れの円滑化を図るため、“国土軸”、“環状・放射道路”、“日本海側と太平洋側を連携する道路”と重ねながら、**日本海・太平洋の2面活用**など、圏域内外・地域・国内外との対流を促進する**重層的かつ強靱な広域道路ネットワークの整備**を推進。
- ◆ 日本有数の大渋滞を抱える京阪神圏の交通問題を解消し、地域の自立的発展や地域間の交流・連携を支え、我が国を代表する歴史・文化資産が集中する近畿の強みを活かすための広域道路ネットワークの整備を推進。

② ヒト・モノの流れを確実に行うための「基幹道路ネットワークの強化」

- ◆ ヒト・モノの流れを確実に行うため、京阪神都市圏の**交通円滑化**に寄与する**環状道路の整備**や、ネットワークの多重化が不十分といった課題を抱える近畿北部地域、紀伊半島地域において、**ミッシングリンクの解消**、**暫定2車線区間の4車線化**、**ダブルネットワーク化**を推進。

③ 成長力を近畿全体に行き渡らせるための「基幹道路ネットワーク間の連絡強化」

- ◆ ヒト・モノの流れを通じてその成長力を近畿全体に行き渡らせるため、**基幹道路ネットワーク間を連絡する広域道路の整備**によって、**基幹道路ネットワークを利用したルート**の**多重性を確保**し、効率的な物流ネットワークの強化や、物流の生産性を向上。

④ 我が国の国際競争力の維持・強化を図るための「交通拠点へのアクセス確保」

- ◆ 我が国で唯一、大都市圏の中に3つの空港が存在し、また国際コンテナ戦略港湾である阪神港を有するといった高いポテンシャルを活かし、**京阪神都市圏の環状連絡機能を強化**することでより一層、人流・物流を活発化させ、**アジアのゲートウェイとして近畿の経済・産業を活性化**させるとともに、我が国の国際競争力の維持・強化を図るため、阪神港や関西国際空港等、**国際交通拠点と基幹道路ネットワークとのアクセスを強化**。

⑤ 安定した物流・人流を確保するための「災害に強い広域道路ネットワークの構築」

- ◆ 南海トラフ巨大地震等から人々の財産を守り、地区の壊滅的な被害を防ぐため、**災害時には「命の道」となる道路の整備**を推進し、緊急物資の集積拠点となる太平洋側および日本海側の港湾の活用を見据えた機能強化により、応急対策、復旧対策のための**多重性、代替性を備えた輸送ルート**を確保。
- ◆ 日本海側と太平洋側の港湾の連携を平時から強化し、広域道路の多重ネットワークを構築することで、**国土を強靱化するための災害に強い広域道路ネットワーク**を構築。

ビジョンを踏まえて計画策定

広域道路ネットワーク計画（概ね20～30年間を対象）

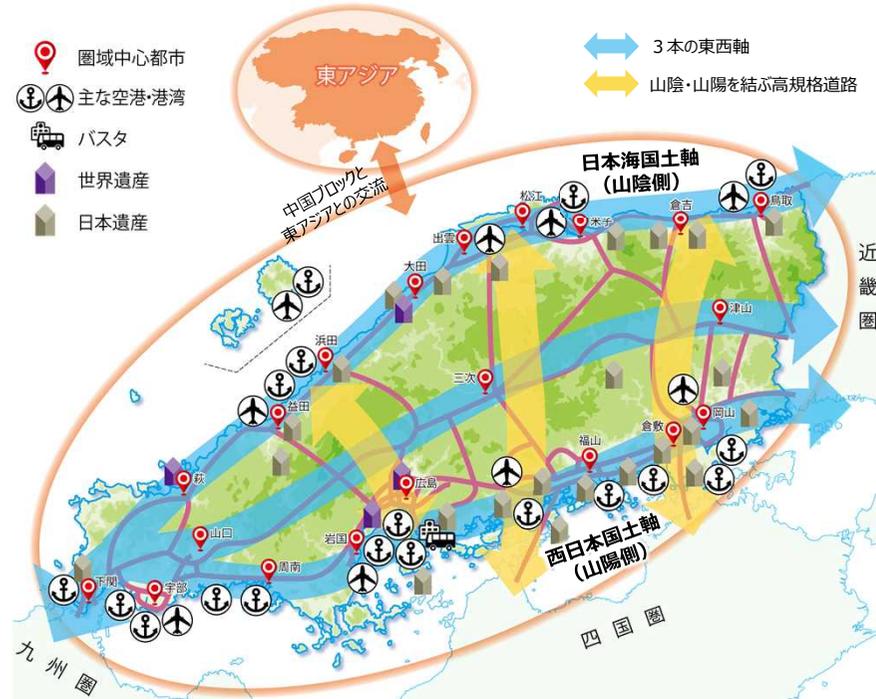
中国ブロックにおける広域的な道路交通の基本方針（ビジョン）

■ 広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）

西日本国土軸と日本海国土軸を支え、
山陽と山陰の多様な個性の対流を促進する
中国ブロックの広域道路ネットワーク整備のポイント

近畿、四国、九州3圏域の結節点としてのポテンシャルを活かし、山陽側の西日本国土軸と山陰側の日本海国土軸の連携・交流を促進し、災害時においては、自圏域だけでなく、隣接圏域のバックアップ機能も発揮する強靱な広域ネットワークを目指す。
また、分散型の地域構造である中国地方において、山陽と山陰が活発に交わり結びつくため、ミッシングリンクの解消等により都市圏形成や都市間ネットワーク機能の強化、交通・物流拠点へのネットワーク強化、環状機能の強化を図る。併せて多様な交通モード間の接続強化や災害に備えた道路ネットワークの構築を図る。

3本の東西軸と山陰・山陽を結ぶ格子状ネットワーク



圏域間連絡の観点

西日本国土軸（山陽側）と日本海国土軸（山陰側）の連携・交流を促進する広域ネットワークの形成

- 近畿、四国、九州3圏域の結節点としてのポテンシャルを活かし、**山陽側の西日本国土軸と山陰側の日本海国土軸の連携・交流を促進する広域ネットワークを形成。**

災害時等においても機能する強靱な広域ネットワークの確保

- 南海トラフ地震等の大規模災害等により、甚大な被害が発生した場合、自圏域だけでなく、隣接圏域のバックアップ時にも機能を発揮する**強靱な道路ネットワークを確保。**

拠点間連絡の観点

山陽と山陰のヒト・モノ・カネ・情報が活発に交わり結びつく道路ネットワークの強化

- 東西に縦断する中国山地を挟み、比較的静穏で多島美の瀬戸内海地域（山陽）と、日本海を隔てて大陸と近接する日本海地域（山陰）という、分散型の地域構造を成す中国圏を有機的に連絡するため、**高次な都市機能を有する圏域中心都市間のネットワーク機能を強化。**
- 日本のものづくり産業を支える中国圏において、激化するアジア地域等との国際競争力を強化するために、高規格道路等から空港・港湾、鉄道貨物駅等の**交通・物流拠点へのネットワークを強化。**
- 物流や人流拠点が集積し、中国圏の経済成長を牽引する広島や岡山都市圏内における**生産性の向上を図るため、通過交通の排除による渋滞緩和に向けた環状機能を強化。**
- **広域周遊観光促進に向けて、訪日外国人旅行者等の中国圏域外からの観光客が利用する交通拠点から、世界遺産に代表される、自然、歴史、文化遺産など、中国圏内に広く分布する魅力的な観光拠点までのアクセス性向上及び周遊性を高めるネットワークの強化。**

多様な交通モード間の接続強化

- **鉄道や高速バス等の広域交通を担う交通拠点の結節機能強化し、利用者の利便性の向上を図るとともに、自動運転化への対応や次世代モビリティ等の導入に向けた環境を創出するため、呉駅交通ターミナル整備事業等の次世代型総合交通拠点の整備を推進。**

災害時の代替機能強化の観点

災害に備えた道路ネットワークの構築

- 激甚化・多頻度化する自然災害への対応として、**災害時でも機能する道路ネットワークの構築**
- 山陰道をはじめとした高規格道路のミッシングリンクを解消するとともに、瀬戸内海地域（山陽）及び日本海地域（山陰）、中山間地域に存在する、防災上課題のある道路の**局所的な脆弱区間を回避する代替路の確保。**
- 中国横断自動車道をはじめとした高規格道路の**暫定2車線区間を補完する広域的な代替路を確保**するとともに、暫定2車線区間の4車線化や上下線分離による4車線整備など**機能強化による代替性も確保。**

↓ ビジョンを踏まえて計画策定

広域道路ネットワーク計画（概ね20～30年を対象）

四国ブロックにおける広域的な道路交通の基本方針（ビジョン）

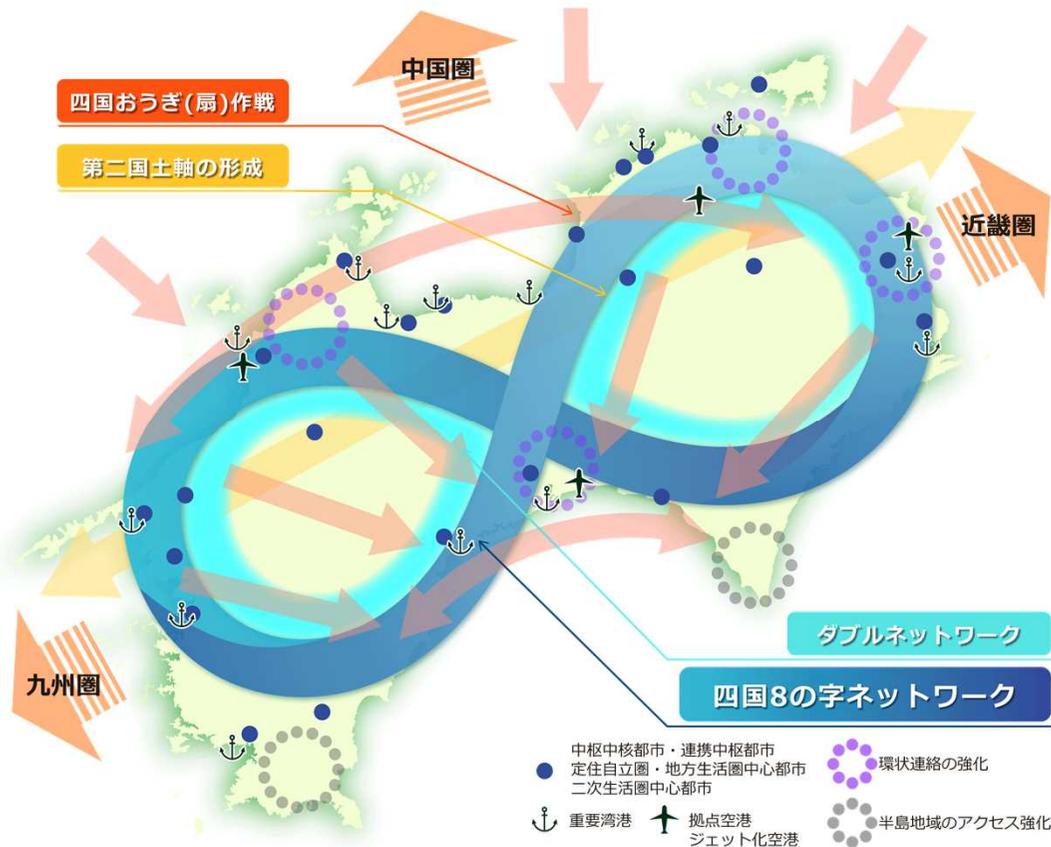
■ 広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）

「災害に強い道路ネットワーク強化」を目指し、「対流促進型国土」を形成する
四国ブロックの広域ネットワーク整備のポイント

頻発・激甚化する集中豪雨や、南海トラフ地震などの近い将来に起こりうる大規模災害においても、人流・物流を安定的に確保する必要があり、災害に強い道路ネットワークの強化を目指す。

また、日本海・太平洋2面活用型国土の形成、九州と京阪神を結ぶ第二国土軸の形成、半島地域等のアクセス強化など国土の更なる有効活用を検討する。

四国8の字ネットワークと四国おうぎ（扇）作戦



① 拠点間連絡の観点

中核中核都市等を核としたブロック都市圏の形成

■ ブロック都市圏間を結び、地域生活や産業活動に必要な物資や製品の安定かつ低廉な輸送確保や、広域交流・広域観光のための人の動きの円滑化に貢献すべく、[四国8の字ネットワーク](#)をはじめとする高規格幹線道路及び一般広域道路等の広域ネットワークの整備を推進する。

我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上

■ ブロック都市圏の中心となる都市やブロック都市圏を形成する都市同士を連絡し、ブロック都市圏としてのまとまりをより強固なものとする必要があり、その上で、より広域的な移動となるブロック都市圏同士を連絡し、**広域的な交流・連携を促進する重層的な道路ネットワークの形成**を図る。

■ 都市中心部が通過交通による深刻な渋滞が発生している場合等においては、**環状連絡の強化**により都市中心部の渋滞を解消させ、都市中心部の利便性や魅力の向上を図る。

空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

■ 人やモノの流れの効率化を図るため、交通拠点となる**空港、港湾、鉄道駅へのアクセスの強化**を図る。

■ 物流拠点のストック効果を最大限に発揮するために、各ターミナルから高速道路や直轄国道（指定区間）等の幹線道路までの区間について、**国際海上コンテナ車（40ft背高）やトレーラ連結車の円滑な通行を可能とする道路整備**を推進する。

国土の更なる有効活用や適正な管理

■ 南海トラフ地震等の太平洋側での大規模災害を踏まえた日本海・太平洋2面活用型国土の形成、九州と京阪神を結ぶ**第二国土軸の形成**、半島地域等の地形上の特性から他の地域への到達が著しく困難な地域への**アクセスの強化**など、国土の更なる有効活用や適正な管理という観点からも道路ネットワークを検討する。

② 災害時の代替機能強化の観点

災害に備えたりダンダンシー確保・国土強靱化

■ 規格の高い道路と一般国道（指定区間）等の一般道との**ダブルネットワーク**を構築、規格の高い道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化をすすめて**多重性・代替性を確保**する。

■ 災害発生確率が高い南海トラフ発生時等の発災時における**道路啓開計画（四国おうぎ（扇）作戦）**との整合を図り、防災上重要な拠点間を結ぶネットワーク整備を推進する。

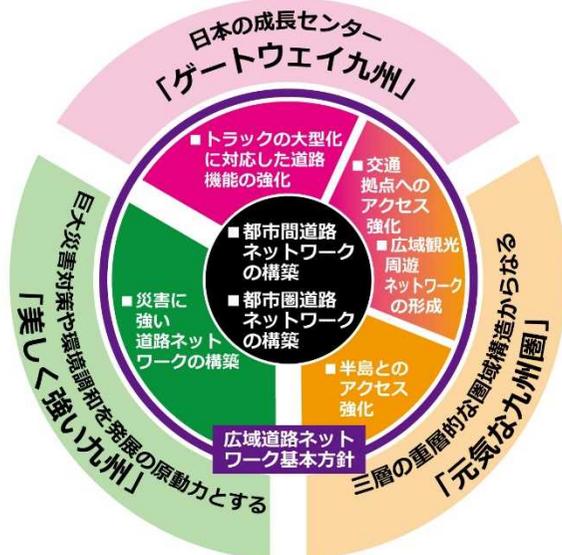
ビジョンを踏まえて計画策定

広域道路ネットワーク計画（概ね20～30年を対象）

九州ブロックにおける広域道路ネットワークの基本方針(ビジョン)

『クロス』から『リング』へ 九州リングネットワーク

- 都市や拠点を強靱な道路ネットワークで連絡
- 九州内での人やモノの循環を促進
- アジアのゲートウェイとしての機能強化を支援



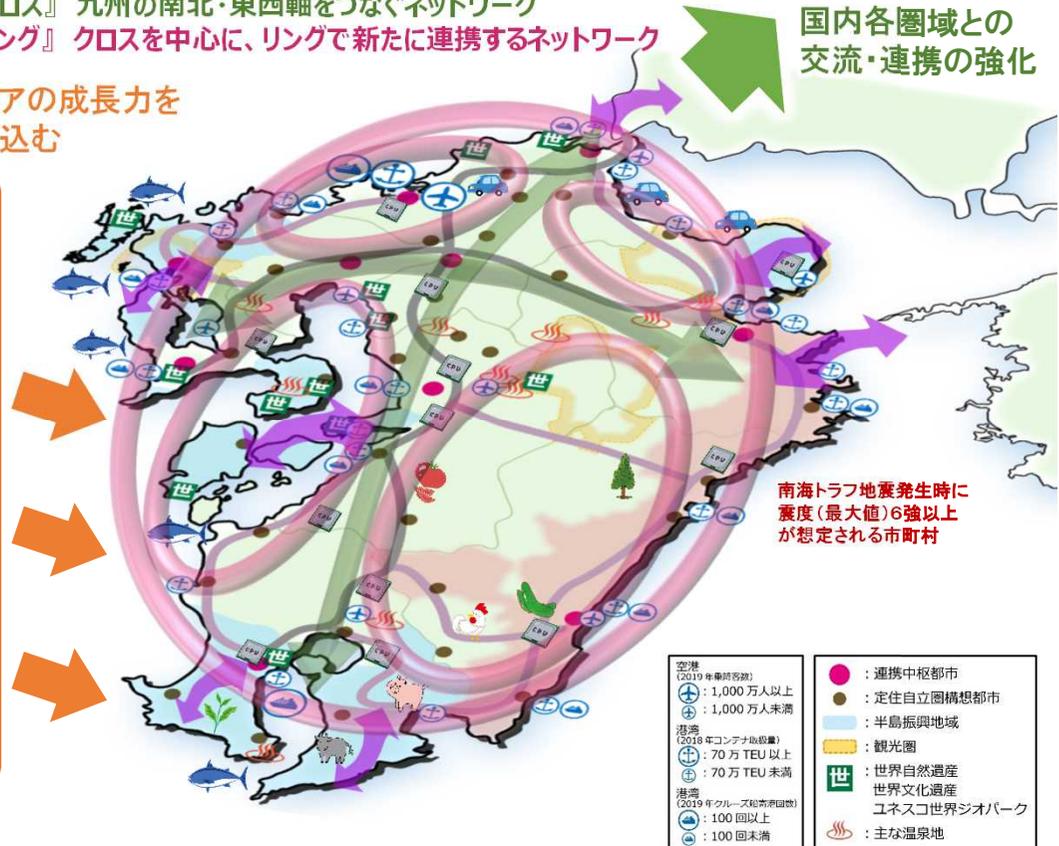
▲九州の将来像実現に向けた
広域道路ネットワークの基本方針(ビジョン)

■広域道路ネットワークの基本方針(ビジョン)

- 九州圏の活力創出や産業活性化、防災機能強化を図るため、人・モノの交流阻害要因となっているミッシングリンク解消に向けた**都市間道路ネットワークの構築**を図る。
- 九州の経済活動の中心である都市圏において、円滑な経済活動を阻害する渋滞緩和に向けた**都市圏道路ネットワークの構築**を図る。
- 大規模な自然災害が頻発している九州において、災害時における安全性・信頼性向上、代替機能強化に向けた**災害に強い道路ネットワークを構築**し、南海トラフ地震発生時の「九州東進作戦」を支援。

- 『クロス』 九州の南北・東西軸をつなぐネットワーク
 - 『リング』 クロスを中心に、リングで新たに連携するネットワーク
- アジアの成長力を引き込む

アジア地域



▲九州の広域道路ネットワーク形成イメージ

- 半島地域を多く抱え、国土の有効活用、適正管理を図るため、**半島とのアクセス強化**を図る。
- 自然や歴史・文化をはじめとした豊富で・魅力ある九州の観光資源の連携に向け、**広域観光周遊ネットワークの形成**を図る。
- 九州の玄関口となる空港・港湾等の**交通拠点**と広域道路の**アクセス強化**を図り、九州内での人・モノの交流促進を支援する。
- アジアへの近接性から三大都市圏に次ぐ国際コンテナ取扱量を誇り、円滑なコンテナ輸送を支援するため、**トラックの大型化に対応した道路機能の強化**を図る。

空港 (2019年乗客数)	● : 1,000万人以上	● : 連携中枢都市
● : 1,000万人未満	● : 定住自立圏構想都市	● : 半島振興地域
港湾 (2018年コンテナ取扱量)	● : 70万TEU以上	● : 観光圏
● : 70万TEU未満	● : 世界自然遺産	● : 世界文化遺産
港湾 (2019年クルーズ船寄港回数)	● : 100回以上	● : ユネスコ世界ジオパーク
● : 100回未満	● : 100回未満	● : 主な温泉地

沖縄ブロックにおける広域的な道路交通の基本方針（ビジョン）

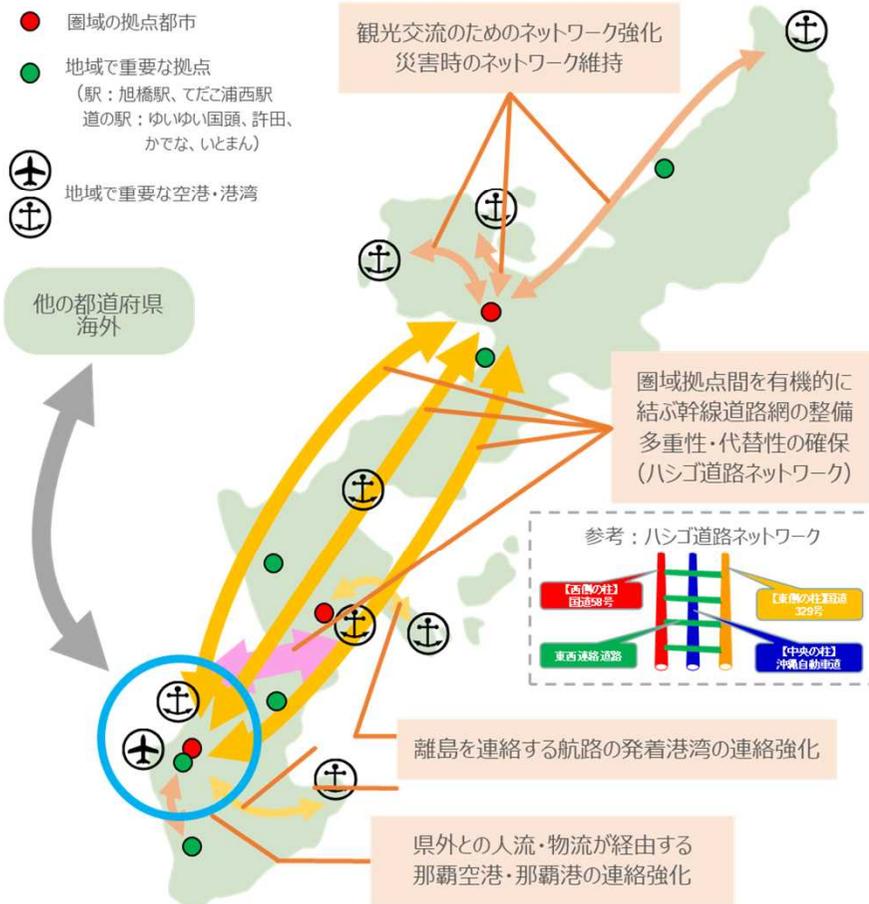
広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）

「強しなやかな自立型経済」を支え、
「世界水準の観光リゾート」にふさわしい
沖縄ブロックの広域道路ネットワーク整備のポイント

島しょ県である沖縄県は他都道府県や海外との全ての人流・物流は、空路・航路に頼る形となる。現状ではその多くは、那覇空港・那覇港を経由し、そこから島内あるいは離島の拠点に向かって輸送されるため、人流・物流・災害の面から非常に重要な那覇空港・那覇港と本島内の拠点を結び、災害時の代替性を備えた道路ネットワークの強化を進める。

南北に走る強固な3本柱と東西連絡によるハシゴ道路ネットワーク

- 圏域の拠点都市
- 地域で重要な拠点
(駅：旭橋駅、てだこ浦西駅
道の駅：ゆいゆい国頭、許田、
かでな、いとまん)
- ⊕ 地域で重要な空港・港湾



拠点間連絡の観点

■ 強しなやかな自立型経済を支える広域的な交通ネットワークを構築する

- 物流・観光の両面における、地域間の交流活性化、産業振興のためのハシゴ道路ネットワークを踏まえた**広域的な交通ネットワークの強化**
- 島しょ県である沖縄県の人流・物流の要、**地域の拠点となる港湾・空港、産業拠点等を結ぶネットワークの整備**
- 基地返還跡地周辺のみでなく、**跡地返還を契機とした本島全体の適正な広域的な道路ネットワークの整備**

■ 「世界水準の観光リゾート」にふさわしい魅力的な交通基盤を実現する

- 観光客の多くが利用する**那覇空港・那覇港**から本島内広く分布する**観光地**や離島への出発地である**各港湾への道路ネットワークの充実**
- **観光交流のための**各観光拠点間の移動時間の短縮及び負担軽減につながる沖縄都市モノレールや路線バス、船舶、鉄道との連携を図った**交通ネットワーク強化**
- 南国沖縄らしい景観・魅力的な沖縄の実現に向けてヤンバルの美しい海と緑豊かな山を生かした質の高い**良好な道路景観、賑わいの形成**

■ 渋滞がないすべての人に優しいシームレスな交通体系を構築する

- 交通円滑化に資する2環状7放射道路や階層型道路ネットワークを踏まえた**渋滞がない道路ネットワークの整備**
- 歩行者・自転車の安全に配慮した大型車・貨物車の走行路線の選定や道路空間の再配分等の**生活道路の安全対策**
- 基幹バスの導入、シームレスな移動を実現する**交通拠点の整備**と連携することで渋滞緩和につながる**公共交通の利用促進**

災害時の代替機能強化の観点

■ 台風・地震に強く早期に機能復旧できる交通ネットワークを構築する

- 災害への対応として、津波で浸水する恐れのある道路の代替路線整備、耐震補強、無電柱化等の対策の推進による、**災害時の広域道路ネットワークの維持**
- 地震発生後、直ちに救援・救護活動、緊急物資の輸送等を迅速に行うため、防災拠点を設定し、復旧・復興を見据えた道路啓開活動を行う**沖縄における道路啓開計画**と連携

↓ ビジョンを踏まえて計画策定

広域道路ネットワーク計画（概ね20～30年を対象）