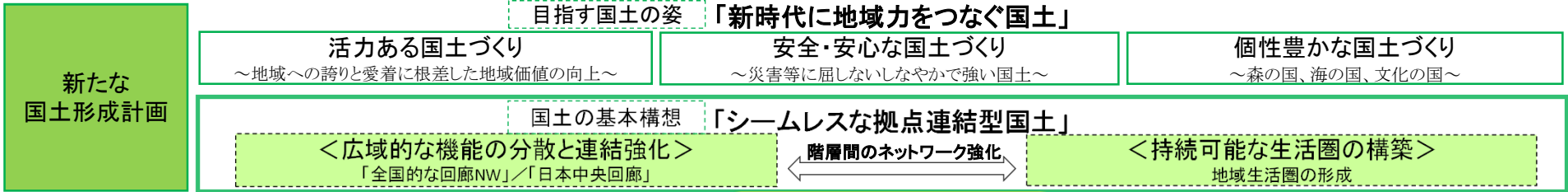


# 広域道路ネットワークのあり方

# 高規格道路ネットワーク形成の論点（案）

時代の岐路 (リスク/構造変化)	未曾有の人口減少、少子高齢化 巨大災害の切迫、気候危機の深刻化	場所にとられない暮らし方・働き方 新たな地方・田園回帰	DX・GXなど、激化する国際競争 エネルギー・食料の海外依存
---------------------	------------------------------------	--------------------------------	-----------------------------------

道路NWの 課題	速達性が低い 都市間連絡速度が低い 暫定2車線区間が多い	円滑性・走行性に課題 都市の慢性的な渋滞 道路空間の効果的に活用	拠点アクセス性が低い 高速道路と拠点のアクセスが不連続 ラストワンマイルでの渋滞発生	災害・緊急時の信頼性が低い 災害時のリガクンシーが低い 医療拠点アクセス性が低い	物流の生産性 増大する物流の需要 担い手が不足	新たな価値創造 自動運転社会 CN実現
-------------	------------------------------------	--	--	--	-------------------------------	---------------------------



高規格道路 の意義	<p>○ シームレスな高規格道路ネットワークの形成にあたって、重視すべきことは何か</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重大な岐路に立つ国土のリスクに対応したネットワークを形成(物流危機、災害、人口減少、安全保障)</li> <li>・行政界や道路種別を超え、シームレスなサービスレベル、一定の都市間速達性を確保 (拠点階層に応じ、性能照査によりサービスレベルを評価・確保) (階層分化により、高規格道路とセットで都市内道路の空間再配分を検討)</li> <li>・交通量に比例しないこれからの道路が果たす機能が重要 (物流、防災、地域・経済安全保障)</li> <li>・地域安全保障関連道路としての高規格道路整備、既存ネットワークの非効率を解消するパフォーマンス改善</li> <li>・高規格道路は四車線以上を基本としつつも、退出路など使い方の工夫も重要</li> <li>・新技術や社会的ニーズに応じ、自動運転・避難機能・電力ハイウェイなど、複合的多機能化</li> <li>・低炭素化のため、鉄道等交通モード間連携の強化、公共交通利用促進に貢献</li> <li>・地方のボトムアップの視点を反映しつつ、スクラップアンドビルドで必要なネットワークを構築できる枠組み</li> </ul>
--------------	--

<前回部会での主なご指摘事項>

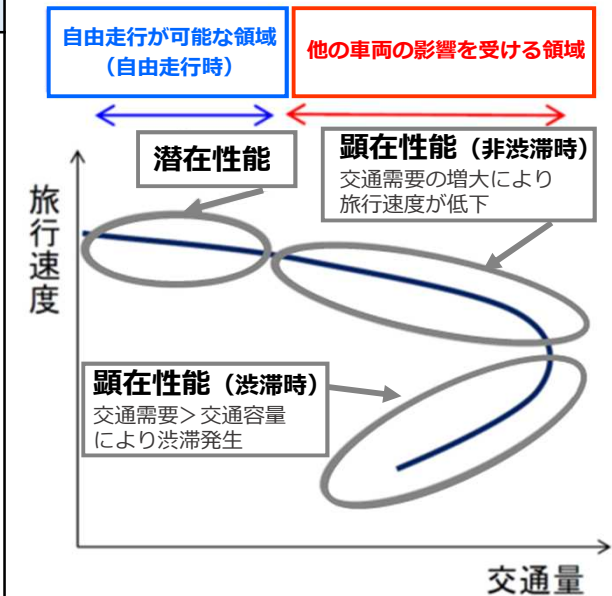
- ・物流危機(2024年問題)対応が重要
- ・拠点の設定、階層が重要
- ・性能照査・サービスレベル評価型の格付
- ・都市内道路の再配分と一体で考える必要
- ・新しい観点を前面に出すことが重要
- ・地域安全保障関連道路の考え方
- ・多機能化、交通モード間の連携が重要
- ・カーボンニュートラル、デジタルの観点
- ・日本中央回廊活用が重要
- ・OD等データ分析・活用
- ・目標に至るプロセス論
- ・地方の意見を反映できる仕組み

# 拠点の機能階層に応じたネットワークの構築

- 道路ネットワーク計画にあたり、連絡する拠点の機能階層に対応したサービスレベルとする考え方が提案されている。
- サービスレベルの確保のため、「潜在性能」「顕在性能」の両面から照査すること、アクセスイグレスの距離を短くすること等の重要性が指摘されている。

階層  
レベル  
高  
↑  
↓  
低

拠点階層	拠点階層の例	拠点間の連絡レベル
大都市拠点	三大都市圏 仙台、新潟、広島、福岡など	
高次都市拠点	秋田、千葉、浜松、京都、神戸など	
生活拠点	伊豆、下田、一宮、多治見など	
小さな拠点 (地区・住区)	旧町村、学区など	
集落・街区	××丁目など	



拠点間の連絡は、主となる機能階層（幹線）と、それと拠点とを連絡し「アクセス・イグレスとなる機能階層」が存在。  
 拠点間を円滑に連絡するためには、幹線の利用率を高め、アクセス・イグレスの距離を極力短くすることが望ましい。

- ①潜在性能照査 … 夜間や非混雑時等の自由走行時において目標が達成されているか
- ②顕在性能照査 … ピーク時（混雑時）に目標が達成されているか

# AASHTO Green Book における道路のサービス水準評価の考え方

○ AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials) が発行している技術基準 (Green Book (2018)) は、サービスレベルの観点からの道路計画となっている。

機能分類 Functional Class	エリアと地形の組み合わせによるLOS Customary Level of Service for Specified Combination of Context and Terrain Type				サービス水準 Level of Service (LOS)	一般的な運用状況 General Operating Conditions
	地方の平地部 Rural Level	地方の起伏部 Rural Rolling	地方の山地部 Rural Mountainous	郊外部, 都市部, 都市中心部, 地方部の街 Suburban, Urban, Urban Core, and Rural Town		
高速道路 Freeway	B	B	C	C or D	A	自由流 Free flow
幹線道路 Arterial	B	B	C	C or D	B	合理的な自由流 Reasonably free flow
補助幹線道路 Collector	C	C	D	D	C	安定した交通流 Stable flow
地区内道路 Local	D	D	D	D	D	不安定な交通流に近づいている状況 Approaching unstable flow
					E	不安定な交通流 Unstable flow
					F	渋滞発生状況 Forced or breakdown flow

Green Book (AASHTO 2018) より作成

## AASHTO 8.2.2 設計交通量(フリーウェイ) より抜粋

- 都市部と農村部の両方のフリーウェイ(高速道路)は、通常、特に新設の場合、20年先の交通予測に対応するように設計されるべきである。
- 具体的な容量ニーズは、適切な設計期間の方向別設計時間交通量(DDHV※)から決定される必要がある。
- 大都市圏では、適切な設計交通量と設計期間の選定は、システム計画の影響を受けることがある。

※DDHV (Directional Design-Hour Volume) 方向別設計時間交通量

⇒ピーク時(設計時間)のAADT(Annual Average Daily Traffic)のうち、交通の流れが支配的な方向の交通量の割合

# ドイツの階層型道路ネットワーク計画の考え方

○ドイツの道路ネットワークでは、拠点を重要度で階層化し、拠点間の連絡機能階層に応じたサービスレベルで形成する考え方が用いられている。

## ○ドイツにおける道路網形成の指針※

- ・ドイツ連邦政府は連邦長距離道路事業の優先付けと予算配分を行い、具体的なルート決定や実際の整備は、州により行われる。各州は連邦政府、州、有識者らで作成した道路網形成の指針に従い道路設計を行う。
- ・拠点を階層化(上位中心地～下位中心地)し、拠点間の連絡機能階層に応じたサービスレベルの道路ネットワークを形成。

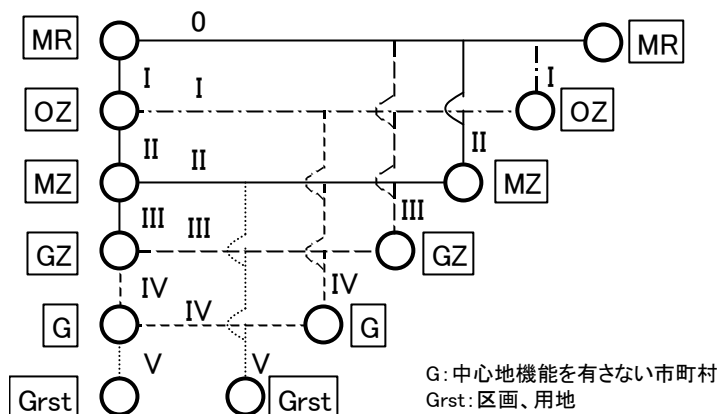
中心地の分類と特徴

中心地	特徴
大都市地域 (MR)	国際的あるいは全国的影響力を有する地域(ベルリン、ハンブルク、ミュンヘン等)
上位中心地 (OZ)	行政、供給、文化、経済の中心地として、高度に専門的な供給を行う地(人口10万人以上の都市、高等裁判所、空港、大病院等のある都市)
中位中心地 (MZ)	高度な要求、あるいは専門的な要求を満たすための中心地、及び営業、産業、サービスにとって重要な地(人口1万人以上の都市、専門病院、百貨店、大規模公園等のある都市)
下位中心地 (GZ)	近郊で発生する日常の要求を満たす基礎的供給の中心地

連絡機能階層とそれに対応する道路規格

連絡機能階層		階層規準		道路規格・都市間距離	
階層	名称	供給機能	交流機能	アウトバーン	一般道路
0	大陸	—	MR-MR	40-500km	—
I	広域	OZ-MR	OZ-OZ		40-160km
II	地域間	MZ-OZ	MZ-MZ	10-70km	10-70km
III	地域	GZ-MZ	GZ-GZ	—	3-35km

中心地の分類と連絡機能階層 (0~V)



※ドイツにおける道路網形成の指針は、「統合的ネットワーク形成に関するガイドライン」(Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, RIN)に示されている。

## ○連邦長距離道路法における道路区分

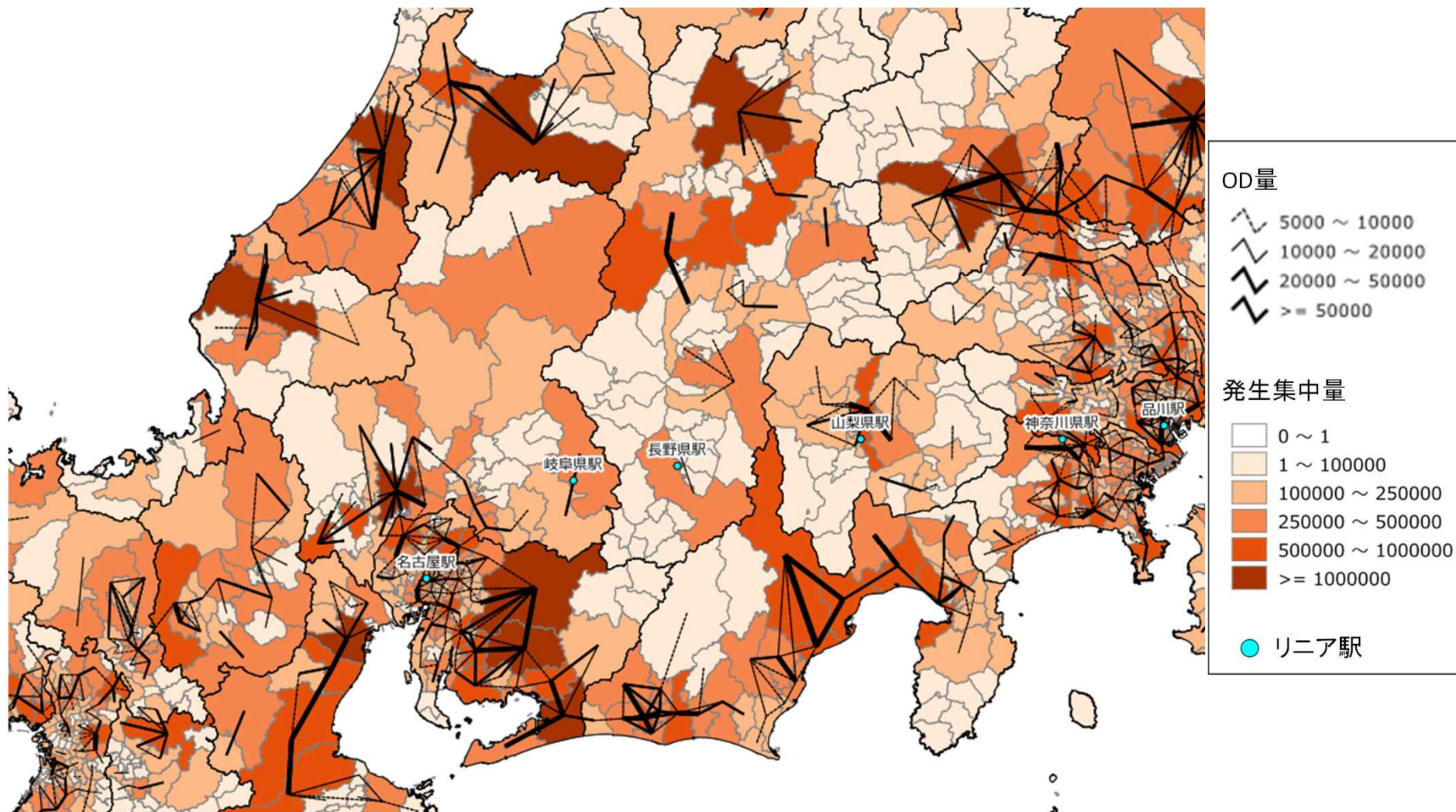
**連邦長距離道路:**長距離交通のための連邦道路(連邦長距離道路)とは一体となる交通網を形成し、また州境を越える交通のために供され、もしくは供されると指定された公共の道路。連邦アウトバーンと連邦道路から構成される(第1条(1)及び(2))

**連邦アウトバーン:**専ら自動車の高速交通を目的として設けられ、他の道路との交差点がなく、他の道路への接続場所が設置されている連邦長距離道路(第1条(3))



## 自動車交通流動の分析 (OD分析)

○ OD調査の分析により、県境を越えた圏域が確認できる。

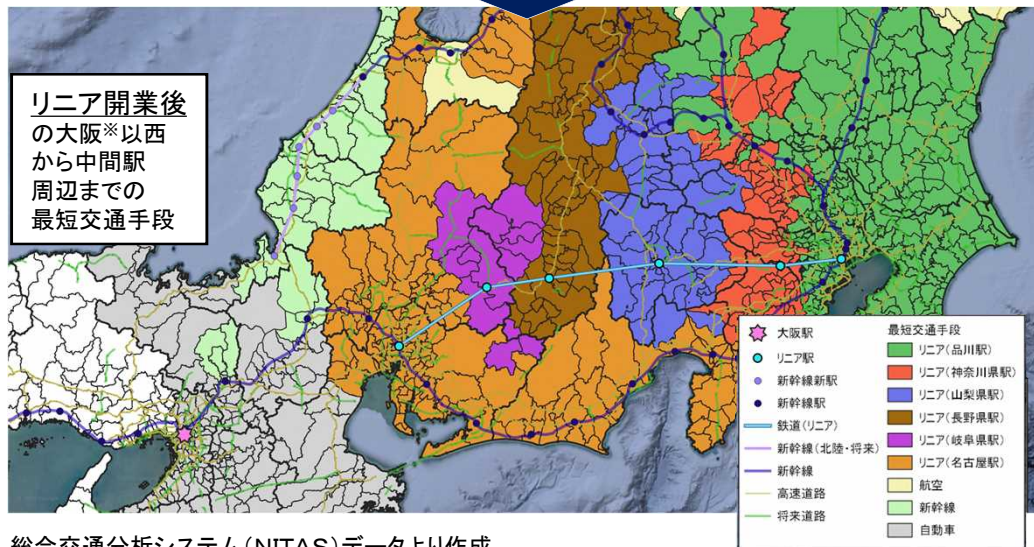
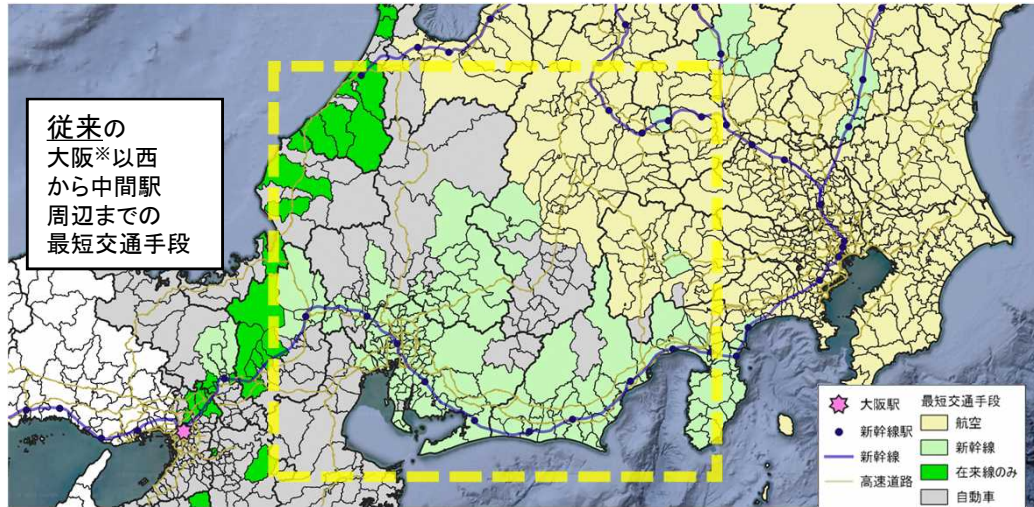


平成27年 全国道路・街路交通情勢調査より作成



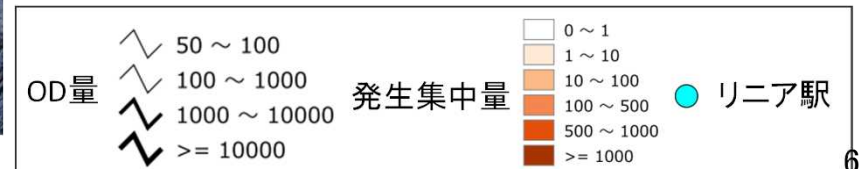
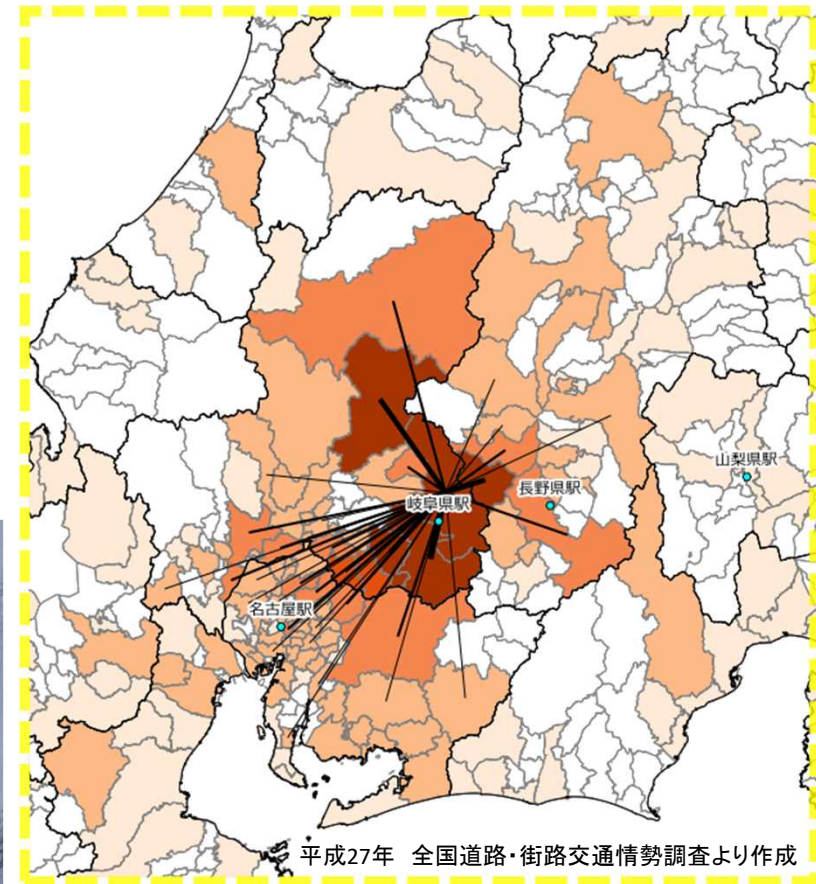
# 自動車交通流動の分析 (OD分析：リニア駅周辺)

- リニア開業により日本列島の東西移動時間が大幅に短縮、中間駅を拠点とした新たな交流圏域が形成。
- 中津川市の圏域ODを見ると、愛知県との繋がりが大きい一方、北陸方面との繋がりが小さい。



総合交通分析システム(NITAS)データより作成

## 中津川市 圏域OD



# 新たな国土形成計画と新広域道路交通計画（拠点）

- 新たな国土形成計画では、階層ごとに機能を拠点に集約し、地域の補完・連携関係を強化するとともに、階層間のネットワークを強化することで重層的な国土構造を実現すること等が示されている。
- それぞれの拠点は、地域のニーズを反映した新広域道路交通計画における拠点として位置づけられている。

## 新たな国土形成計画における拠点の扱い

シームレスな拠点連結型国土の実現に向け、階層ごとの拠点の機能強化、ネットワークを形成する考え方が示されている。

### 全国的な回廊ネットワークの形成

- ・ 地方の広域圏の中心となる**中枢中核都市等**は、広域レベルの高次の都市機能や広域圏の経済を牽引する中核となるサービス産業の集積拠点
- ・ 東京等への人口流出を抑制する役割を担うことが期待



中枢中核都市等の機能維持・強化を図りつつ、  
広域圏内の生活圏とのネットワークを強化

### 地域生活圏の形成

- ・ **地方の中心都市**を核とした市町村界にとらわれない「地域生活圏」を形成

### 日本中央回廊の形成

- ・ **リニア駅**を交通結節の核とする高規格道路ネットワークの形成

### シームレスな総合交通体系の高質化

- ・ **港湾・空港**等と連結するネットワークの構築、交通結節点の機能強化

## 新広域道路交通計画における拠点

- ブロック中心都市：三大都市圏、札幌、仙台、広島、福岡
- 中枢中核都市：都道府県庁所在地、政令指定都市、中核市、施行時特例市、連携中枢都市 ※1
- ※1 連携中枢都市（総務省）
  - ① 指定都市、新中核市（人口20万以上）かつ
  - ② 昼夜間人口比率おおむね1以上 ※2

- 定住自立圏（総務省）：中心市、要件市
  - ① 人口5万人程度以上かつ
  - ② 昼夜間人口比率1以上 ※2
- 地方生活圏中心都市（建設省）  
半径20~30kmの圏域において人口15万人以上
- 二次生活圏中心都市（建設省）  
半径6~10kmの圏域において人口1万人以上

- 交通拠点
  - ・ 空港：拠点空港、その他ジェット化空港
  - ・ 港湾：国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾
  - ・ 鉄道駅：大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

※2 三大都市圏以外の都市、または、三大都市圏の場合、特別区又は指定都市に通勤通学する者の割合が1割未満



# 新広域道路交通計画における基幹道路により連絡する拠点

都道府県	大都市拠点		高次都市拠点	交通拠点		
	ブロック中心都市	ブロック中心都市を除く中枢中核都市、人口30万人以上都市	定住自立圏中心市、地方生活圏中心都市等	空港	港湾	鉄道駅
北海道	札幌市	函館市、旭川市、室蘭市、釧路市、帯広市、岩見沢市、網走市、留萌市、稚内市、根室市、江差町、倶知安町、浦河町	小樽市、北見市、苫小牧市、紋別市、士別市、名寄市、千歳市、滝川市、砂川市、深川市、富良野市、松前町、せたな町、広尾町、中標津町	新千歳空港、稚内空港、釧路空港、函館空港、旭川空港、帯広空港、女満別空港、中標津空港、紋別空港	苫小牧港、室蘭港、函館港、小樽港、釧路港、留萌港、稚内港、十勝港、石狩湾新港、紋別港、網走港、根室港	札幌駅、旭川駅、函館駅、帯広貨物駅、釧路貨物駅、北旭川駅、札幌貨物ターミナル駅、苫小牧貨物駅、函館貨物駅
青森県		青森市、八戸市	弘前市、五所川原市、十和田市、三沢市、むつ市	青森空港、三沢飛行場	青森港、むつ小川原港、八戸港	八戸貨物駅、新青森駅、東青森駅、青森駅、八戸駅
岩手県		盛岡市	宮古市、大船渡市、花巻市、北上市、久慈市、一関市、陸前高田市、釜石市、二戸市、奥州市、矢巾町、金ヶ崎町、岩泉町	花巻空港	久慈港、宮古港、釜石港、大船渡港	盛岡貨物ターミナル駅、盛岡駅
宮城県	仙台市		石巻市、気仙沼市、白石市、登米市、栗原市、大崎市	仙台空港	仙台塩釜港	仙台貨物ターミナル駅、仙台港駅、仙台駅
秋田県		秋田市	能代市、横手市、大館市、湯沢市、鹿角市、由利本荘市、大仙市、北秋田市、仙北市	秋田空港、大館能代空港	能代港、船川港、秋田港	秋田貨物駅、大館駅、秋田駅
山形県		山形市	米沢市、鶴岡市、酒田市、新庄市、寒河江市、村山市、長井市、東根市	山形空港、庄内空港	酒田港	山形駅
福島県		福島市、郡山市、いわき市	会津若松市、白河市、喜多方市、二本松市、南相馬市	福島空港	相馬港、小名浜港	郡山貨物ターミナル駅、小名浜駅、福島駅、郡山駅、いわき駅
茨城県		水戸市、つくば市	日立市、土浦市、常総市、鹿嶋市、筑西市、神栖市	百里飛行場(茨城空港)	鹿嶋港、常陸那珂港(茨城港)	水戸駅、つくば駅、土浦駅、日立駅、神栖駅
栃木県		宇都宮市	栃木市、佐野市、日光市、小山市、真岡市、大田原市、那須塩原市			宇都宮駅、宇都宮貨物ターミナル駅
群馬県		前橋市、高崎市、伊勢崎市、太田市	桐生市、沼田市、渋川市、富岡市			前橋駅、高崎駅、伊勢崎駅、太田駅、倉賀野駅
埼玉県		さいたま市、川越市、川口市、越谷市	秩父市、本庄市			大宮駅、川越駅・本川越駅、越谷駅、川口駅、熊谷貨物ターミナル駅、越谷貨物ターミナル駅、新座貨物ターミナル駅
千葉県		千葉市、船橋市、柏市	館山市、旭市	成田国際空港	千葉港、木更津港	千葉貨物駅、京葉久保田駅

● 中枢中核都市：県庁所在地、政令指定都市、中核市、施行時特例市、連携中枢都市、北海道支庁所在地

● 空港：拠点空港、その他ジェット化空港

● 港湾：国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾等

● 鉄道駅：大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅等

# 新広域道路交通計画における基幹道路により連絡する拠点

都道府県	大都市拠点		高次都市拠点	交通拠点		
	ブロック中心都市	ブロック中心都市を除く中枢中核都市、人口30万人以上都市	定住都市圏中心市、地方生活圏中心都市等	空港	港湾	鉄道駅
東京都	新宿区	八王子市	青梅市	東京国際空港	東京港	東京駅、新宿駅、池袋駅、品川駅、渋谷駅、八王子駅・京王八王子駅、隅田川駅、東京貨物ターミナル駅
神奈川県		横浜市、川崎市、相模原市、横須賀市			横浜港、川崎港、横須賀港	横浜駅、川崎駅・京急川崎駅、橋本駅、相模原駅、横須賀中央駅、川崎貨物駅、横浜本牧駅、横浜羽沢駅、相模貨物駅、本牧埠頭駅
山梨県		甲府市	富士吉田市、北杜市			甲府駅、竜王駅
長野県		長野市、松本市	上田市、岡谷市、飯田市、諏訪市、伊那市、中野市、飯山市、佐久市	松本空港		長野駅、松本駅、北長野駅、南松本駅
新潟県		新潟市、長岡市、上越市	三条市、柏崎市、新発田市、十日町市、村上市、燕市、糸魚川市、五泉市、魚沼市、南魚沼市	新潟空港	新潟港、直江津港	新潟駅、長岡駅、上越妙高駅
富山県		富山市、高岡市、射水市	魚津市、黒部市、砺波市	富山空港	伏木富山港	富山駅、新高岡駅
石川県		金沢市	七尾市、小松市、輪島市、珠洲市、羽咋市、白山市	小松飛行場、能登空港	金沢港、七尾港	金沢駅
岐阜県		岐阜市	大垣市、高山市、関市、中津川市、美濃加茂市、可児市			岐阜駅、岐阜貨物ターミナル駅
静岡県		静岡市、浜松市、沼津市、富士市	磐田市、掛川市、御殿場市、裾野市、湖西市	静岡空港	清水港、田子の浦港、御前崎港	静岡駅、浜松・新浜松駅、沼津駅、富士駅、静岡貨物ターミナル駅、西浜松駅
愛知県	名古屋市	豊橋市、岡崎市、一宮市、春日井市、豊田市	刈谷市、安城市、西尾市、新城市、田原市	中部国際空港、名古屋飛行場	名古屋港、三河港、衣浦港	名古屋駅、豊橋・新豊橋駅、東岡崎駅、尾張一宮駅、春日井駅、豊田・新豊田駅、名古屋貨物ターミナル駅、名古屋南貨物駅
三重県		津市、四日市市	伊勢市、松阪市、亀山市、いなべ市、志摩市、伊賀市		四日市港、津松阪港、尾鷲港	津駅、近鉄四日市駅、四日市駅
福井県		福井市	敦賀市、小浜市、大野市、勝山市、鯖江市、越前市		敦賀港、福井港	

● 中枢中核都市：県庁所在地、政令指定都市、中核市、施行時特例市、連携中枢都市、北海道支庁所在地  
 ● 空港：拠点空港、その他ジェット化空港 ● 港湾：国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾等 ● 鉄道駅：大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅等

# 新広域道路交通計画における基幹道路により連絡する拠点

都道府県	大都市拠点		高次都市拠点	交通拠点		
	ブロック中心都市	ブロック中心都市を除く中枢中核都市、人口30万人以上都市	定住都市圏中心市、地方生活圏中心都市等	空港	港湾	鉄道駅
滋賀県		大津市	彦根市、長浜市、近江八幡市、草津市、守山市、栗東市、高島市、東近江市			米原駅
京都府		京都市	福知山市、舞鶴市、宇治市、宮津市、亀岡市		舞鶴港	京都駅
大阪府	大阪市	堺市、岸和田市、吹田市、枚方市、茨木市、八尾市、東大阪市	松原市、柏原市	関西国際空港、大阪国際空港	大阪港、堺泉北港、阪南港	新大阪駅
兵庫県		神戸市、姫路市、尼崎市、西宮市	洲本市、相生市、豊岡市、加古川市、赤穂市、西脇市、加西市、丹波篠山市、養父市、丹波市、宍粟市、加東市、たつの市	神戸空港	神戸港、姫路港、尼崎西宮芦屋港、東播磨港	新神戸駅、西明石駅、姫路駅、相生駅、神戸三宮駅
奈良県		奈良市	天理市、桜井市、五條市、大淀町			
和歌山県		和歌山市	橋本市、有田市、御坊市、田辺市、新宮市	南紀白浜空港	和歌山下津港、日高港	
鳥取県		鳥取市	米子市、倉吉市	美保飛行場、鳥取空港	鳥取港、境港	伯耆大山駅、湖山オフレールステーション、鳥取駅
島根県		松江市	浜田市、出雲市、益田市、大田市	出雲空港、石見空港、隠岐空港	浜田港、三隅港、西郷港、境港	東松江オフレールステーション、松江駅
岡山県		岡山市、倉敷市	津山市、笠岡市、井原市、高梁市、新見市、備前市、真庭市、美作市	岡山空港	水島港、岡山港、宇野港	岡山貨物ターミナル駅、東水島駅、岡山駅、新倉敷駅
広島県	広島市	呉市、福山市	竹原市、三原市、三次市、庄原市、東広島市	広島空港	広島港、福山港、尾道糸崎港、呉港	広島貨物ターミナル駅、東福山駅、大竹駅、広島駅、呉駅、福山駅
山口県		山口市、下関市、宇部市	萩市、防府市、岩国市、長門市、柳井市、周南市	山口宇部空港、岩国飛行場	徳山下松港、下関港、岩国港、三田尻中関港、宇部港、小野田港	新南陽駅、新山口駅、宇部駅、新下関駅
徳島県		徳島市	阿南市、美馬市、三好市	徳島飛行場	徳島小松島港、橘港	徳島駅

● 中枢中核都市：県庁所在地、政令指定都市、中核市、施行時特例市、連携中枢都市、北海道支庁所在地

● 空港：拠点空港、その他ジェット化空港

● 港湾：国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾等

● 鉄道駅：大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅等



# 新広域道路交通計画における基幹道路により連絡する拠点

都道府県	大都市拠点		高次都市拠点	交通拠点		
	ブロック中心都市	ブロック中心都市を除く中枢中核都市、人口30万人以上都市	定住都市圏中心市、地方生活圏中心都市等	空港	港湾	鉄道駅
香川県		高松市	丸亀市、坂出市、観音寺市、土庄町	高松空港	高松港、坂出港	高松貨物ターミナル駅、高松駅
愛媛県		松山市	今治市、宇和島市、八幡浜市、新居浜市、大洲市、西予市、久万高原町	松山空港	松山港、三島川之江港、宇和島港、今治港、新居浜港、東予港	新居浜駅、松山貨物駅、松山駅、松山市駅
高知県		高知市	安芸市、須崎市、宿毛市、四万十市	高知空港	高知港、須崎港、宿毛湾港	高知駅
福岡県	福岡市	北九州市、久留米市	大牟田市、直方市、飯塚市、田川市、八女市、朝倉市	福岡空港、北九州空港	北九州港、博多港、苅田港、三池港	小倉駅、博多駅、久留米駅、北九州貨物ターミナル駅、福岡貨物ターミナル駅、大牟田オフレールステーション
佐賀県		佐賀市	唐津市、鳥栖市、伊万里市、武雄市	佐賀空港	唐津港、伊万里港	佐賀駅、鳥栖貨物ターミナル駅、鍋島駅、有田オフレールステーション
長崎県		長崎市、佐世保市	島原市、諫早市	長崎空港	長崎港、佐世保港	長崎駅、佐世保駅
熊本県		熊本市	八代市、人吉市、玉名市、山鹿市、菊池市、天草市	熊本空港	熊本港、八代港、三角港	熊本駅、八代駅
大分県		大分市	中津市、日田市、佐伯市	大分空港	別府港、大分港、佐伯港、中津港、津久見港	大分駅、西大分駅
宮崎県		宮崎市	都城市、延岡市、日南市、小林市、日向市	宮崎空港	宮崎港、細島港、油津港	宮崎駅、延岡駅、南延岡駅、佐土原オフレールステーション、都城オフレールステーション
鹿児島県		鹿児島市	鹿屋市、出水市、指宿市、薩摩川内市、霧島市、南さつま市、南九州市	鹿児島空港	鹿児島港、志布志港、川内港	鹿児島中央駅、川内駅、鹿児島貨物ターミナル駅
沖縄県		那覇市	浦添市、名護市、沖縄市、うるま市	那覇空港	那覇港、中城湾港、運天港、金武湾港、本部港、奥港	旭橋駅、てだこ浦西駅

● 中枢中核都市：県庁所在地、政令指定都市、中核市、施行時特例市、連携中枢都市、北海道支庁所在地

● 空港：拠点空港、その他ジェット化空港

● 港湾：国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾等

● 鉄道駅：大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅等

# 新たな国土形成計画から広域道路ネットワークへの要請

○ 国土形成計画で示される認識と方向性から、今後の広域道路ネットワークが果たすべき役割・機能などについての要請が示唆される。

<新たな国土形成計画における認識と広域道路ネットワーク関係の主な記載事項>

時代の重大な岐路に立つ国土認識（人口減少・巨大災害リスク・安全保障等）

南北に細長い日本列島における国土全体での連結強化  
（時間距離の短縮、多重性・代替性確保）

階層ごとに機能を拠点に集約し、地域の補完・連携関係を強化  
階層間のネットワーク強化で重層的な国土構造を実現

「全国的な回廊ネットワーク」の形成

中枢中核都市等を核とした広域圏の自立的発展、日本海側・太平洋側  
二面活用等の広域圏内・広域圏間の連結強化

「日本中央回廊」の形成

リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結び地方活性化、  
国際競争力強化

シームレスな総合交通体系の高質化

国際物流に対応した道路ネットワーク強化 港湾空港へのアクセス強化

「地域生活圏」の形成

地方の中心都市を核とした市町村界にとらわれない地域生活圏  
（目安として10万人程度）

安全保障の観点を含めた適切な国土保全・管理

全国津々浦々で地域社会を維持 地域的障壁による制約解消

小さな拠点を核とした集落生活圏の形成

<新広域道路交通計画における高規格道路への機能要請>

**広域圏内・広域圏間の連結を強化し  
交流を促進する路線**

国土の縦貫軸や横断軸  
中枢中核都市等を広域に連絡する道路 等

**全国的なネットワークを補完・強化する路線**

三大都市圏環状道路やネットワーク短絡・多重化  
アクセス向上を図る道路 等

**空港・港湾・リニア駅等の拠点への  
アクセスを強化する路線**

空港・港湾のアクセスを強化する道路  
リニア駅や鉄道駅のアクセスを強化する道路 等

**地域の連携関係を強化する路線**

地方の中心都市と周辺を連絡する道路や  
地方都市の環状道路 等

**国土の適切な保全・管理のための路線**

半島部のアクセスを向上する道路  
海岸線に沿って地域の維持に貢献する道路 等

交通容量活用のための部分改良の機動的・面的実施

## 概略ルート・構造の検討に着手している主な高規格道路（例）

路線名	起点	終点	高規格道路の機能				
			広域交流	NW補完	拠点アクセス	地域連携	国土保全
旭川十勝道路	旭川市	勇払郡占冠村			●	●	
盛岡秋田道路	盛岡市	大仙市	●			●	
仙台東道路	仙台市	仙台市		●	●	●	
新潟山形南部連絡道路	村上市	東置賜郡高畠町	●			●	
上信自動車道	渋川市	東御市	●			●	
核都市広域幹線道路	さいたま市	さいたま市	●	●		●	
千葉北西連絡道路	野田市	印西市	●	●		●	
伊豆湘南道路	小田原市	三島市	●	●			●
高岡環状道路	高岡市	高岡市				●	
名岐道路	一宮市	岐阜市		●		●	
静岡南北道路	静岡市	静岡市		●		●	
浜松湖西豊橋道路	浜松市	豊橋市		●	●	●	
一宮西港道路	一宮市	弥富市	●	●	●		
名神名阪連絡道路	東近江市	伊賀市	●	●			
播磨臨海地域道路	神戸市	揖保郡太子町	●	●	●	●	
山陰近畿自動車道	鳥取市	宮津市	●		●	●	●
下関北九州道路	下関市	北九州市	●	●		●	
高松環状道路	高松市	高松市			●	●	
高知松山自動車道	吾川郡いの町	松山市	●				
有明海沿岸道路	熊本市	鹿島市	●			●	●
東彼杵道路	佐世保市	東彼杵郡東彼杵町				●	
中九州横断道路	大分市	熊本市	●				
沖縄西海岸道路	中頭郡読谷村	糸満市			●	●	



# ＜東北ブロック＞ 石巻新庄道路

○ 日本海・太平洋の2面活用の強化や、県境を越えた広域的な物流の円滑化等を図るため、地域高規格道路の候補路線に位置づけられている「石巻新庄道路」を高規格道路に位置づけ。



凡 例	
高規格道路	
開通済み	———
事業中	———
調査中	○○○
直轄国道	
開通済み	———
事業中	———



<p>＜自動車産業関連の流動＞</p> <p>■ 部品工場</p> <p>■ 組立工場</p>	<p>＜畜産業(豚)関連の流動＞</p> <p>■ 飼料製造工場</p> <p>■ 畜産農場</p>
※出典: 東北の自動車関連企業マップ(経済産業省東北経済産業局)	※出典: 企業ヒアリング結果

# ＜関東ブロック＞ 核都市広域幹線道路

- 首都圏では3環状9放射の整備が概成してきたところだが、依然として都心部を中心とした慢性的な渋滞が発生し、人口集中地域や主要鉄道駅へのアクセス性に課題がある状況。
- 核都市広域幹線道路は、圏央道と東京外環道の上に並行するように位置し、神奈川、東京、埼玉、千葉を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する広域道路ネットワークを補完・強化する道路として計画。
- 高規格道路や構想路線として位置づけられているほか、千葉北西連絡道路は核都市広域幹線道路の機能を兼ね備えた道路として基本方針がとりまとめられている。

図) 首都圏の主な渋滞箇所

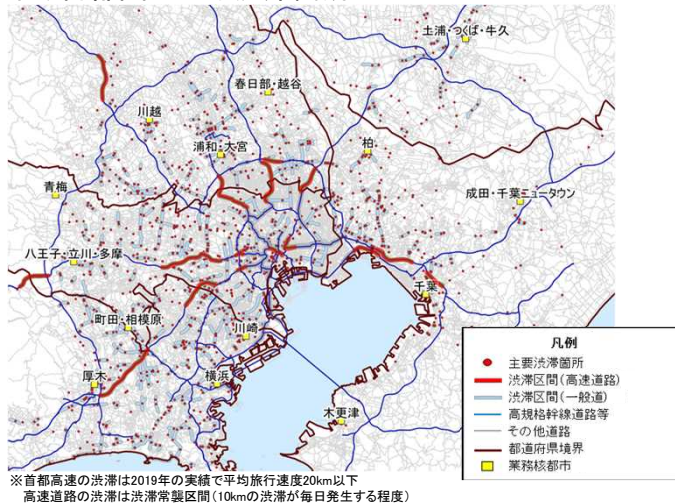
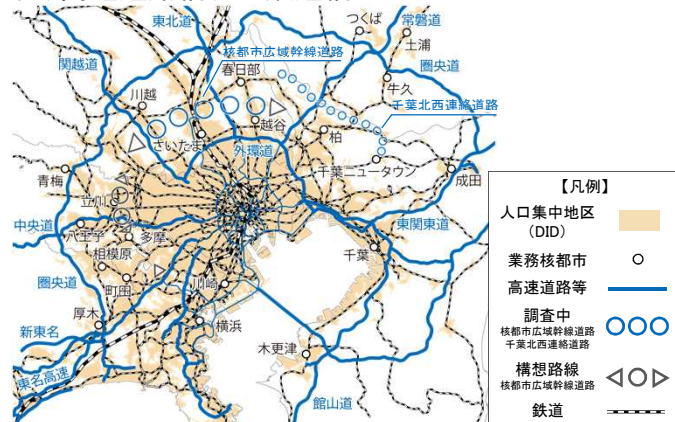


図) 高速道路網及び鉄道網



■ 首都圏の高規格道路(新広域道路交通計画より高規格道路分を抜粋・一部編集し作成)



※ 3環状9放射の分類は、関東地方整備局HP(3環状の計画の歩み)より  
 (https://www.ktr.mlit.go.jp/road/shihon/road\_shihon00000131.html)

高規格道路 3環状9放射	供用中	——
	事業中	.....
	調査中	○○○
高規格道路 その他	供用中	——
	事業中	.....
	調査中	○○○
構想路線 (核都市広域幹線道路 千葉北西連絡道路延伸)		◁▷

※核都市広域幹線道路に関連する  
 高規格道路・構想路線は、黄色塗りつぶし



# <北海道ブロック> 創成川通

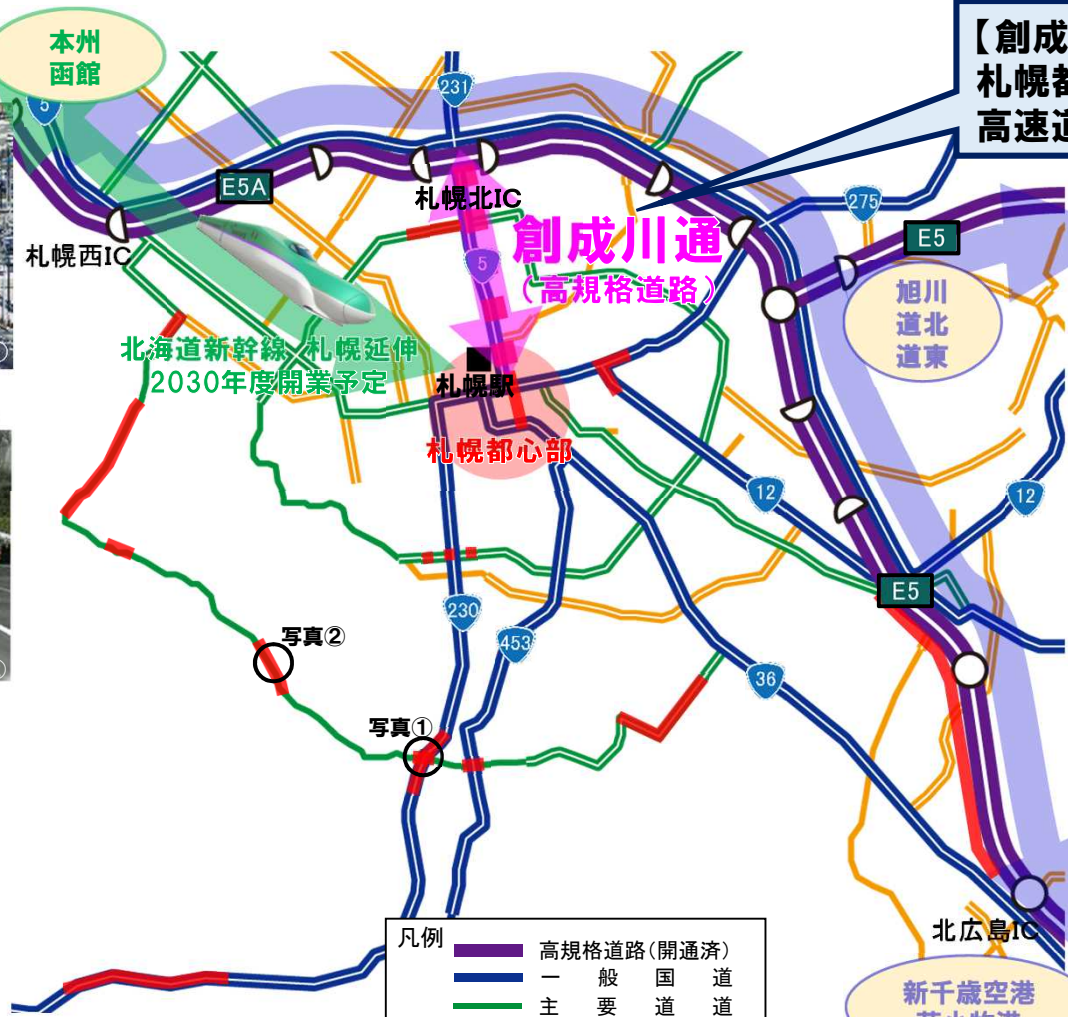
○ 現状の交通課題(国道5号渋滞)や地域の将来像(2030年北海道新幹線延伸)等を踏まえ、地域高規格道路の位置づけのなかった「創成川通」を高規格道路に位置づけ。

## 【既存道路網の有効活用】

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



【創成川通】  
札幌都心部と全道を結ぶ  
高速道路へのアクセスを強化

【国道5号の交通混雑が課題】



凡例

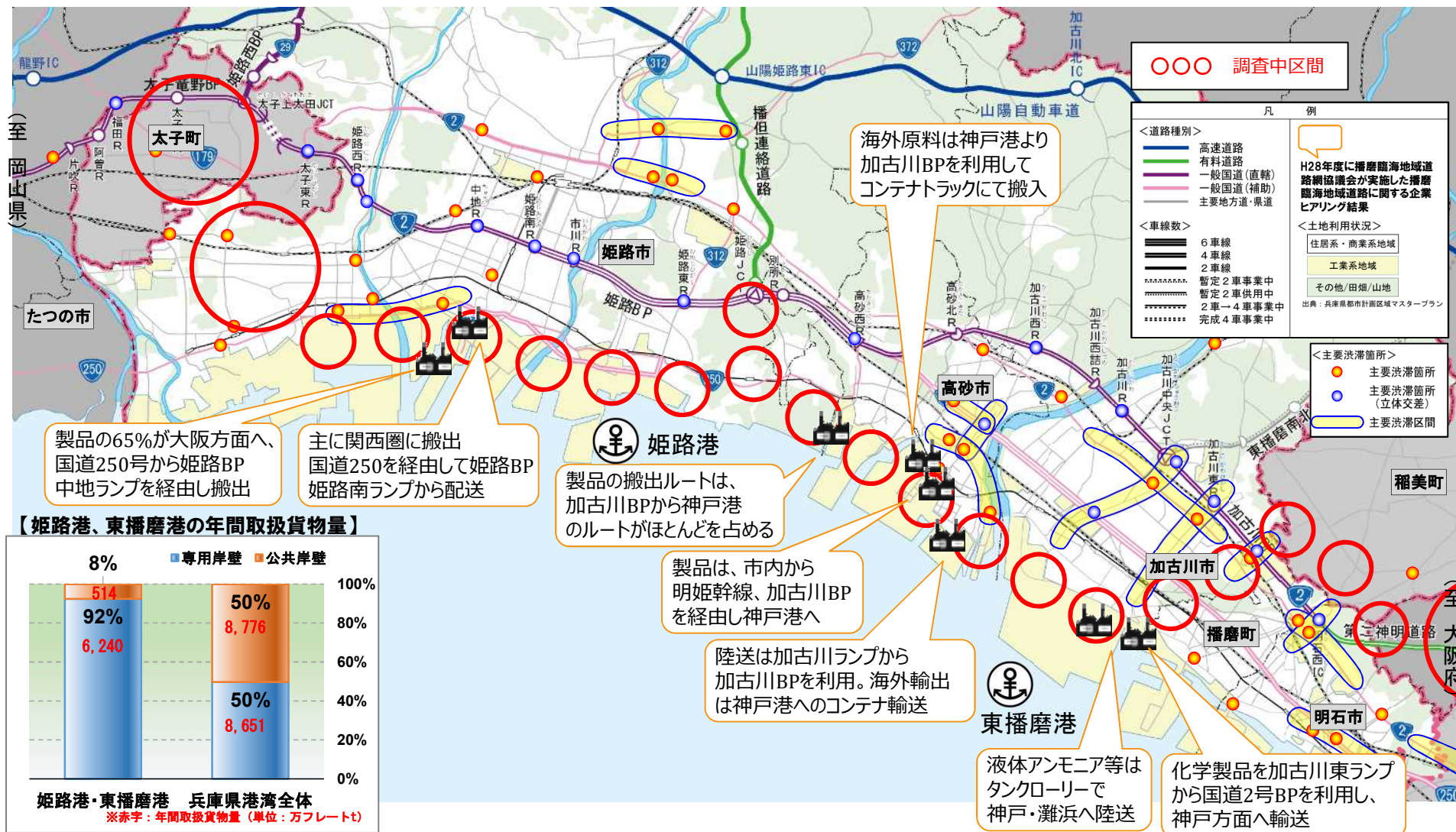
高規格道路(開通済)	一般国道
主要道道	一般道道
多車線	二車線

※H6以降、直轄・北海道・札幌市による主な改良事業箇所(完了・事業中)を記載  
■ 供用済    ■■■■ 事業中



# <近畿ブロック> 播磨臨海地域道路

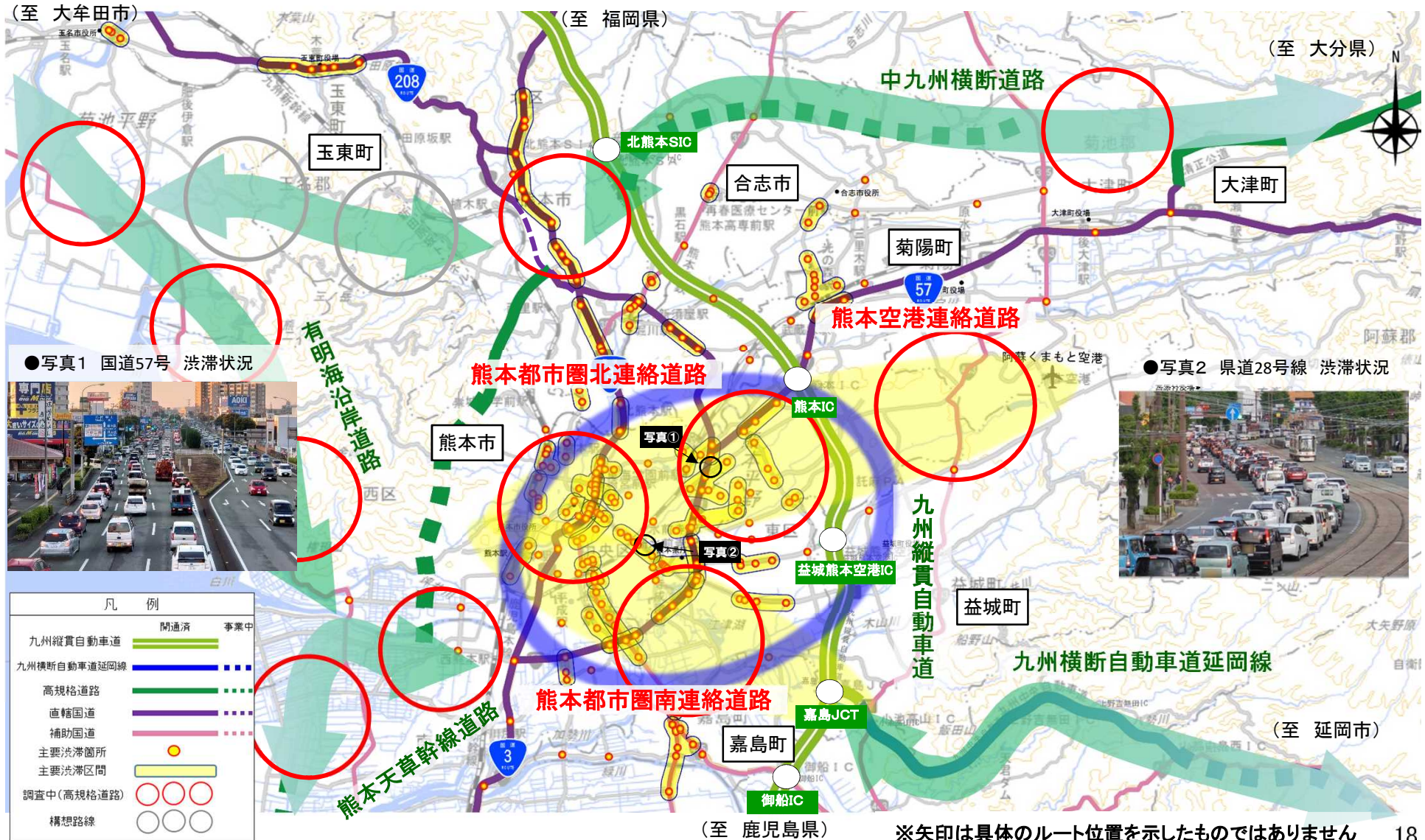
○ 港湾とのアクセス強化や臨海部に集積する工場地帯の物流の円滑化等を図るため、地域高規格道路の位置づけのなかった「播磨臨海地域道路」を高規格道路に位置づけ。





# ＜九州ブロック＞ 熊本都市圏ネットワーク

○ 企業活動や物流、観光、防災等の都市機能の観点から渋滞の緩和を図るため、熊本市中心部から九州縦貫自動車道や熊本空港までのアクセス性向上機能を有する、「熊本都市圏北連絡道路」、「熊本都市圏南連絡道路」、「熊本空港連絡道路」を高規格道路に位置づけ。





## <沖縄ブロック> 名護東道路延伸

○ 国際クルーズ拠点港湾である本部港へのアクセス強化や本部半島の交流促進等を図るため、地域高規格道路の位置づけのなかった「名護東道路延伸」を高規格道路に位置づけ。



※ 本資料は名護東道路延伸の具体的なルート、位置等を規定するものではありません。



# 高規格道路ネットワークの効果

- 新広域道路交通計画の拠点をベースとした現状の都市間連絡速度は、約4割が60km/h未満。
- 高規格道路の開通により約8割、拠点アクセスの改善を合わせることで、概ね諸外国並みの速達性が確保可能。

■現状 (R3 平均61km/h)

■高規格道路開通後

■あわせて拠点アクセスが改善した場合



※ ←→ 線の太いリンクは、2階層分の速度向上

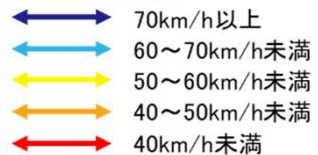
都市間連絡速度	リンク数	(%)	} 57%
70km/h以上	42	18%	
60~70km/h未満	92	39%	
50~60km/h未満	76	32%	
40~50km/h未満	22	9%	
40km/h未満	3	1%	} 43%

都市間連絡速度	リンク数	(%)	} 76%
70km/h以上	59	25%	
60~70km/h未満	120	51%	
50~60km/h未満	48	20%	
40~50km/h未満	5	2%	
40km/h未満	3	1%	} 24%

都市間連絡速度	リンク数	(%)	} 94%
70km/h以上	146	62%	
60~70km/h未満	75	32%	
50~60km/h未満	13	6%	
40~50km/h未満	1	0%	
40km/h未満	0	0%	} 6%

※速度は実績値 (R3年度ETC2.0) を使用 (将来の高規格道路の未供用区間は実績値の平均を使用)

## 都市間連絡速度

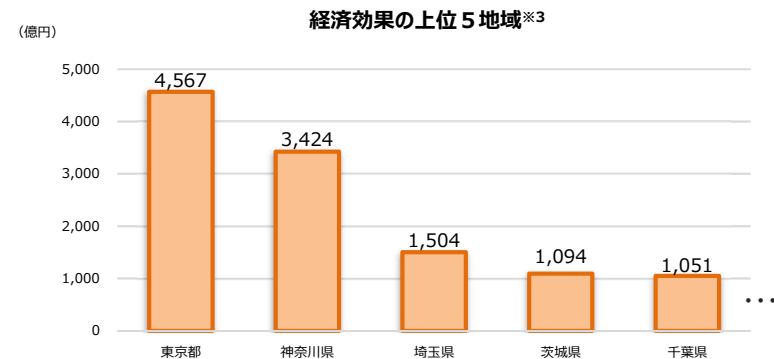
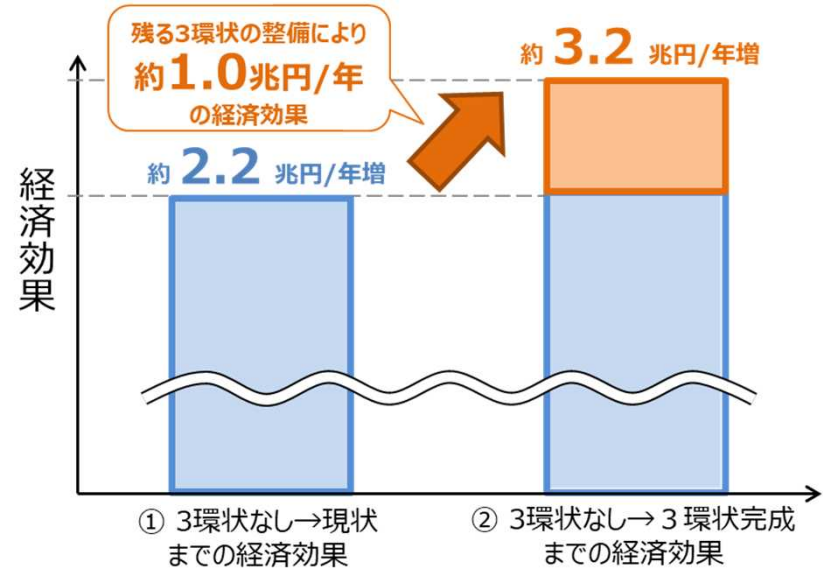
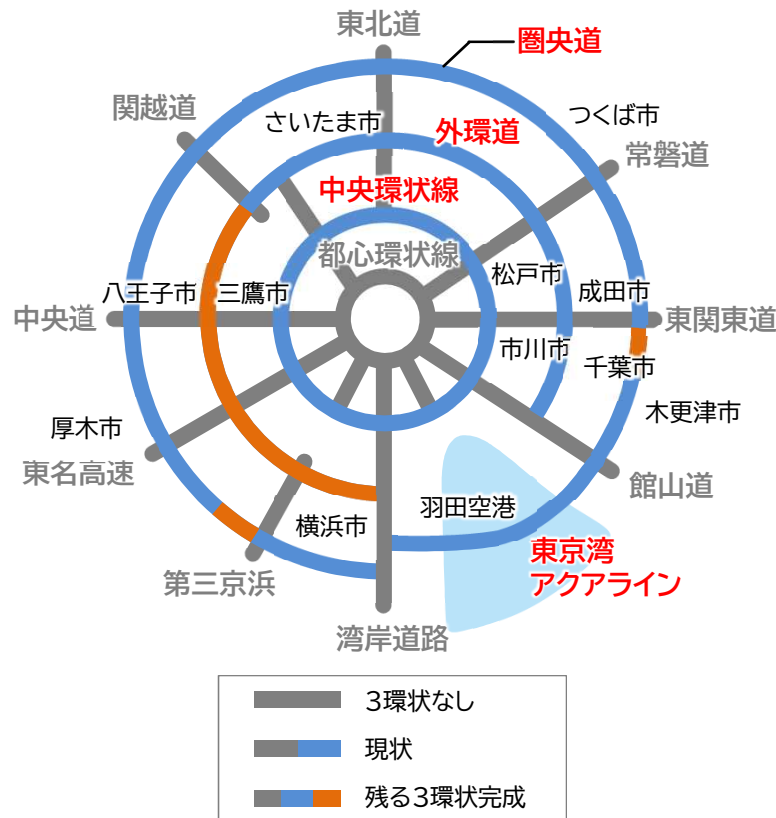


## 《設定都市の考え方》

新広域道路交通計画に位置づけのある都市について、都道府県庁所在地及び北海道支庁所在地、人口10万人以上の都市、中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏中心市、地方生活圏中心都市、主要な空港・港湾が存在する都市、半島振興法に位置づけられた都市等を一定の隔離をとった上で選定。

## 【参考】高規格道路ネットワークの効果（首都圏3環状道路のストック効果）

- 現状で未供用の首都圏3環状道路が完成することで、約1.0兆円/年の経済効果※1が生じる。  
（帰着便益※2は1.7兆円/年）。
- 都道府県別では、沿線地域となる東京都および神奈川県への効果が特に大きく、その他埼玉県や茨城県等広く効果が生じている。

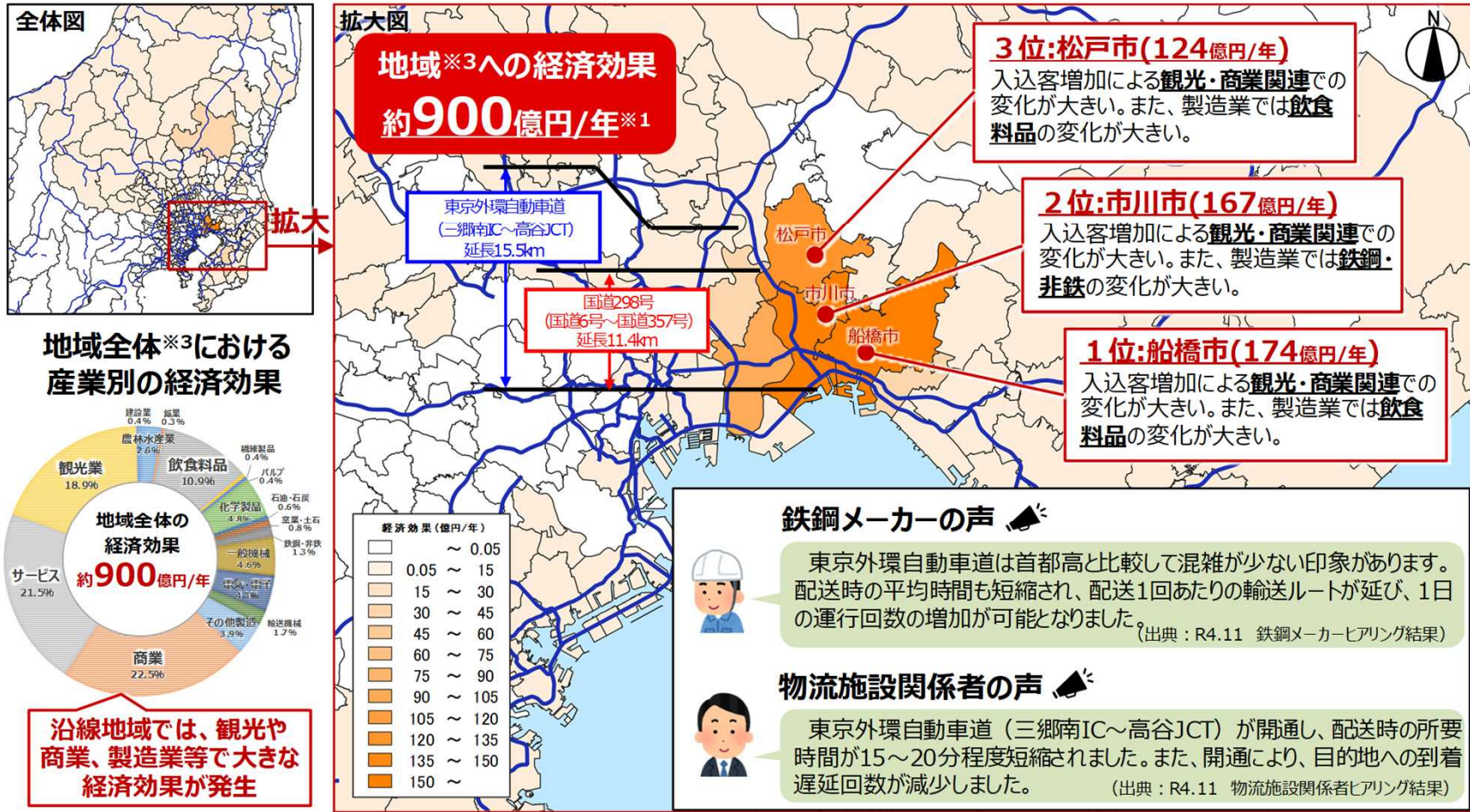


※1:本資料における経済効果とは付加価値額変化のことであり、本計測では H30年経済データを基準とし、千葉外環・3環状道路の整備有無による付加価値額変化をSCGE(空間的応用一般均衡)モデルによって推計した結果を掲載。  
 なお、付加価値額とは企業の生産活動によって新たに生み出された価値であり、国内の付加価値額を合計すると国内総生産(GDP: Gross Domestic Product)となる。また、SCGEモデルとは道路整備によって所要時間が短縮されることで、輸送・移動費用の低下が生じ、企業や消費者に対して波及し、各地域の産業にどの程度影響を与えるかを推計可能な手法であり、学識者の指導を受け事業者により算出。  
 ※2:企業側の効果となる経済効果(付加価値額変化)が約1.0兆円/年に対して、消費者側への効果となる帰着便益は約1.7兆円/年となり、発生便益(時間短縮便益)と比較可能。  
 ※3:分析対象地域は関東地整備管内発着物流特性を踏まえて、宮城県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、新潟県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県として設定。

# 【参考】高規格道路ネットワークの効果（東京外かく環状道路（千葉区間）のストック効果）

○ 東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）と国道298号（国道6号～国道357号）が開通したことで、約900億円/年の経済効果※<sup>1</sup>が生じる。（帰着便益※<sup>2</sup>は約1,600億円/年）

## 地域別の経済効果（生産活動）



※1:本資料における経済効果とは付加価値額変化のことであり、本計測では H30年経済データを基準とし、千葉外環・3環状道路の整備有無による付加価値額変化をSCGE(空間的応用一般均衡)モデルによって推計した結果を掲載。なお、付加価値額とは企業の生産活動によって新たに生み出された価値であり、国内の付加価値額を合計すると国内総生産(GDP: Gross Domestic Product)となる。また、SCGEモデルとは道路整備によって所要時間が短縮されることで、輸送・移動費用の低下が生じ、企業や消費者に対して波及し、各地域の産業にどの程度影響を与えるかを推計可能な手法であり、学識者の指導を受け事業者により算出。

※2:企業側の効果となる経済効果(付加価値額変化)が約1.0兆円/年に対して、消費者側への効果となる帰着便益は約1.7兆円/年となり、発生便益(時間短縮便益)と比較可能。

※3:分析対象地域は関東地整管内発着物流特性を踏まえて、宮城県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、新潟県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県として設定。