

幹線道路網のあり方について

平成19年3月8日
国土交通省道路局

目次

1. 論点整理での指摘とインタビューでの主な意見
 - (1) 論点整理における指摘事項
 - (2) 論点整理に挙げられている代表的な意見
 - (3) 論点整理に挙げられていない意見のうち、代表的な意見
2. 高規格幹線道路ネットワーク整備の現状
3. 高規格幹線道路ネットワークの整備効果と今後の課題
 - (1) 高規格幹線道路の整備目標
 - (2) 整備効果と今後の課題
 - (3) 交通需要とネットワークの整合性
 - (4) 高規格幹線道路が未整備な地域の課題
4. 今後の幹線ネットワーク整備に関する取り組み方針
 - (1) 諸外国における高速道路の整備目標
 - (2) 今後の高規格幹線道路の整備目標
 - (3) 整備の必要性・優先度の評価
 - (4) 少ない投資で早期にネットワーク効果を発揮させるための工夫

1. 論点整理での指摘とインタビューでの主な意見

(1) 論点整理における指摘事項

ネットワーク整備の戦略

- ・社会情勢の変化に対応するとともに、新たな国土計画の方向性と呼応しつつネットワーク整備の目標を再検討すべきではないか。その際、既存のネットワークを最大限活用しつつ、現道の機能強化・活用も含めて検討する視点が必要。
- ・拠点的な都市間の連絡や空港・港湾との連結状況、国内輸送のコスト・サービスの水準など、基本的なサービス水準については、国際比較の視点も踏まえ戦略的に目標を設定すべき。

国土の保全

- ・人口密度の低い地域においても、交流人口の拡大による地域活性化を図るとともに、道路を通じた高度医療等の公共サービスの供給や生活関連の幹線的物流の確保など、安全で安心できる生活に必要な環境を確保するための一定水準の交通サービスを確保することが必要ではないか。
- ・こうした地域のライフラインとなる道路については、そのサービス水準の設定についての議論が必要ではないか。
- ・安全保障上の道路ネットワークの意義についても考慮が必要ではないか。

(2) 論点整理に挙げられている代表的な意見

- 幹線道路ネットワーク整備に関しては、全インタビュー回答者の約6割にあたる2,843人が回答。
- 意見分類の結果、「道路ネットワークの整備を進めるべき」(592人)、「物流の円滑化、コスト削減のためにも、空港・港湾を結んだ道路ネットワークの整備を推進すべき(494人)」「経済活性化、観光振興等のために道路ネットワークの整備を進めるべき(445人)」の順で意見が多くなっている。

道路ネットワークの整備を進めるべき(592人)

- 道路はネットワークになってこそ、威力を発揮する。地方はまだまだ道路ネットワークの整備が遅れている。いらない道路はない。地方の道路整備はこれからである。もっと地方をクローズアップするべき。-経済団体

物流の円滑化、コスト削減のためにも、空港・港湾を結んだ道路ネットワークの整備を推進すべき(494人)

- 運賃コストを削減することが重要であるが、現道では大型のトレーラーが自由に通行できない等の問題がある。高速道路の早期整備をしてもらいたい。-経済団体

経済活性化、観光振興等のために道路ネットワークの整備を進めるべき(445人)

- 国土の均衡ある発展、地域経済の活性化のためには高速道路ネットワークの整備はなんとしても必要。その上で、県道、市町村道の連携に基づく道路ネットワークの強化を図る必要がある。-市町村長

大都市間だけでなく都市と地方、地方と地方を結ぶ道路ネットワーク網を整備すべき(381人)

- 都市から市町村までつながる主要な道路ネットワーク整備及び人口の少ない地域の活性化・生活に必要な一定水準の利便性確保が必要。-市町村長

地域の防災、安全・安心の確保のために道路ネットワークの整備を進めるべき(295人)

- 5分、10分が生死を分ける救急医療で、医師不足、医療機関不足は深刻。医療過疎対策として道路ネットワークの整備が急務。-市町村長
- 毎年台風等の浸水被害が発生し、国道も冠水する。高規格幹線道路の早期整備を望んでいる。-市町村長

地域の医療・福祉の充実化を図るために道路ネットワークの整備が必要(274人)

- 救命救急時には初期対応が重要となってくるため、どこに住んでも公平に医療が受けられるように、緊急時に地方へのアクセス(医療現場への搬送)時間を短縮できる道路ネットワークの整備が必要。-団体

(3) 論点整理に挙げられていない意見のうち、代表的な意見

- 幹線道路ネットワーク整備に関する論点整理に挙げられていない意見については、66名が回答。
- 意見を分類すると、「農道や臨港道路と一体となった計画とすべき」(32人)、「既存の高速道路・一般道路の活用が重要(14人)」「幹線道路網は今の整備でもう十分である(14人)」の順で意見が多くなっている。

農道や臨港道路と一体となった計画とすべき (32人)

[市町村長11人、大学教員6人、マスコミ1人、経済界等14人]

既存の高速道路・一般道路の活用が重要 (14人)

[市町村長5人、大学教員1人、経済界等8人]

幹線道路網は今の整備でもう十分である (14人)

[市町村長2人、大学教員1人、マスコミ1人、経済界等10人]

幹線道路網は必要だが高速道路である必要はない (6人)

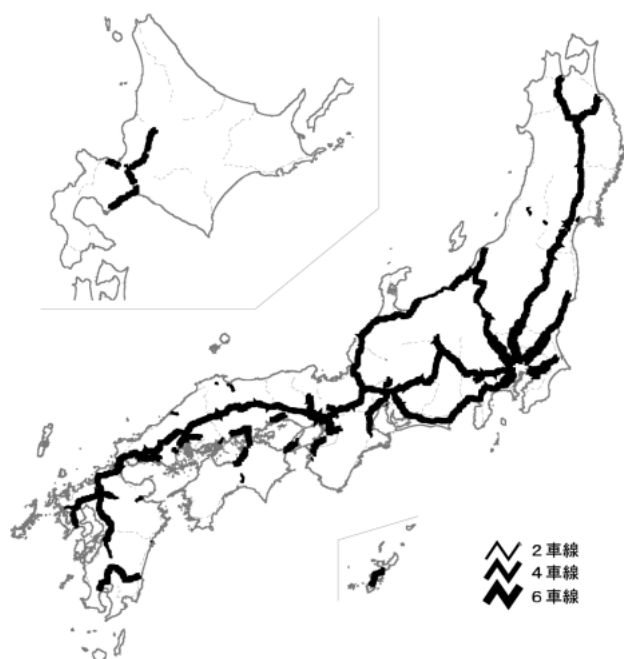
[市町村長11人、大学教員6人、マスコミ1人、経済界等14人]

2. 高規格幹線道路ネットワーク整備の現状

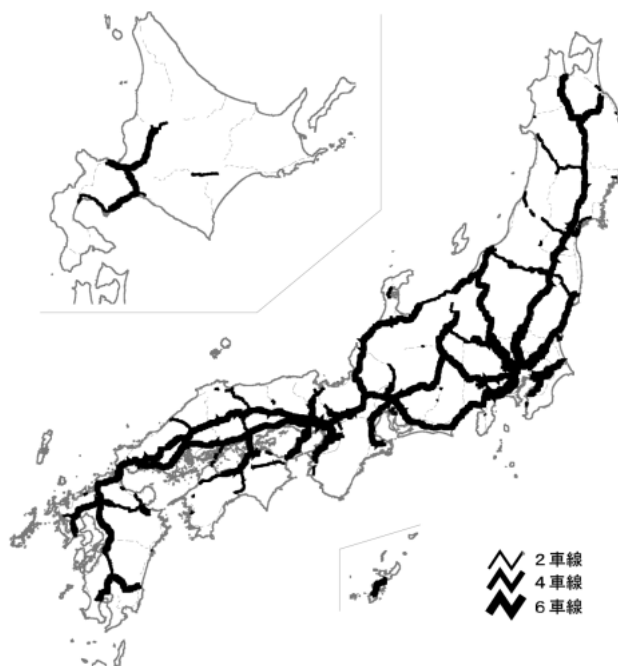
1. 高規格幹線道路の整備は、経済・社会の交流と連携を支援するとともに、道路交通の安全性の向上、及び道路交通による環境負荷の軽減を目指して進められてきた。
2. その際、交通需要に応じた車線数で整備が行われてきている。

高規格幹線道路の整備状況

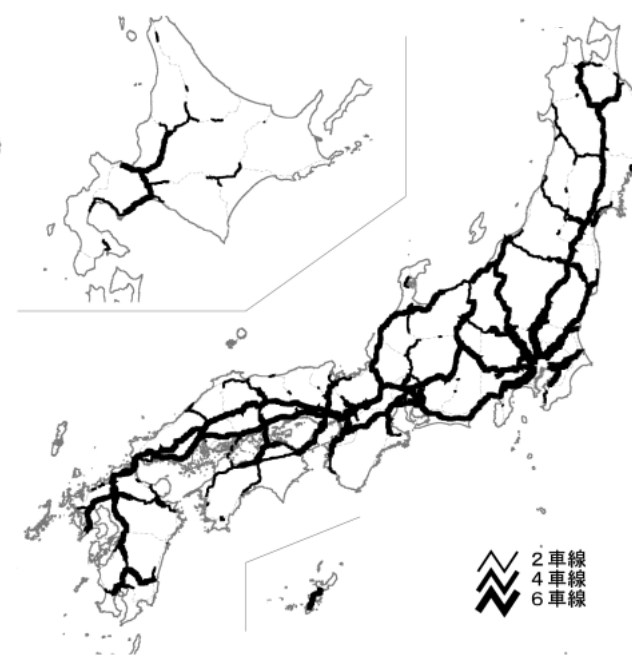
(平成2年度末) 5,074km



(平成10年度末) 7,377km



(平成17年度末) 8,839km



3. 高規格幹線道路ネットワークの整備効果と今後の課題

(1) 高規格幹線道路の整備目標

高規格幹線道路は、以下の6つの目標で整備を行ってきている。

地方の中心都市を効率的に連絡

地域の自立と競争力強化を図るため、地方の中心都市間相互の交流・連携を強化する。

三大都市圏の近郊地域を環状に連絡

都心に起終点を持たない通過交通の排除及び都心への分散導入を図る。また、都心近郊の都市を育成して、近郊の都市間の交流連携の促進や、物流拠点の都心近郊への立地誘導を図る。このため、都心近郊地域を環状に連絡する。

重要な空港・港湾と高規格幹線道路の連絡

国際競争力の強化を図るため、重要な空港・港湾と高規格幹線道路との連絡を強化する。

[特定重要港湾及び離島を除く重要港湾、離島を除くジェット機が定期的に就航する空港から高規格幹線道路まで30分以内に到達]

高速交通サービスのナショナルミニマムの確保

地域活性化を図るには地域の競争力条件を均等にすることが必要であり、このために高速交通サービスのナショナルミニマムを確保する。

[全国の都市・農村地区から概ね1時間以内で高規格幹線道路に到達]

災害発生等に対する高速交通システムの信頼性の向上

災害等に対する信頼性を向上するため、災害や事故の際に支援物資等を早く安定的に提供できる代替路を整備する。

既存の高規格幹線道路の混雑の著しい区間の解消

三大都市圏を連絡する大動脈である東名・名神高速道路の慢性的な渋滞を解消する。

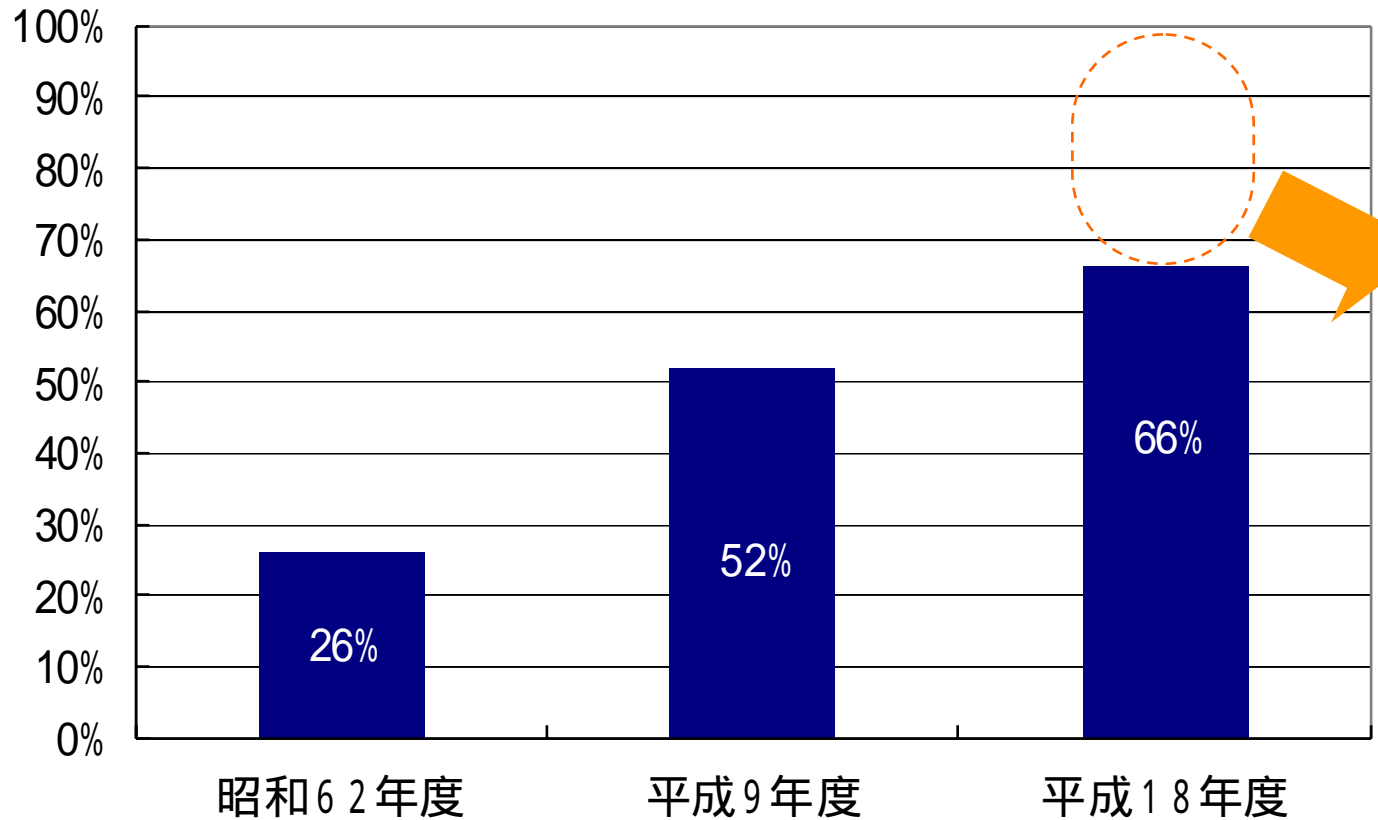
3. 高規格幹線道路ネットワークの整備効果と今後の課題

(2) 整備効果と今後の課題

地方の中心都市を効率的に連絡

1. 中心都市を県庁所在地とした場合、隣接する中心都市間が高規格幹線道路で連絡している都市のペア(全91ペア)は、昭和62年度の26%から着実に上昇してきたが、平成18年度現在において未だ連絡されていない都市ペアが全体の3分の1以上残されている。
2. 地域の交流・連携の強化のためには、少なくとも隣接する県庁所在地間の安定的な高速交通網を確保することが必要。

隣接する県庁所在地間が高規格幹線道路で連絡されている都市ペアの割合



隣接する県庁所在地間が高規格幹線道路で連絡されていない都市のペアの例

- 青森 ~~↔~~ 秋田
 - 栃木 ~~↔~~ 群馬
 - 富山 ~~↔~~ 岐阜
 - 滋賀 ~~↔~~ 三重
 - 島根 ~~↔~~ 広島
 - 大分 ~~↔~~ 宮崎
- など全31ペア

北海道は、札幌、旭川、函館、釧路、帯広を設定
沖縄は除く

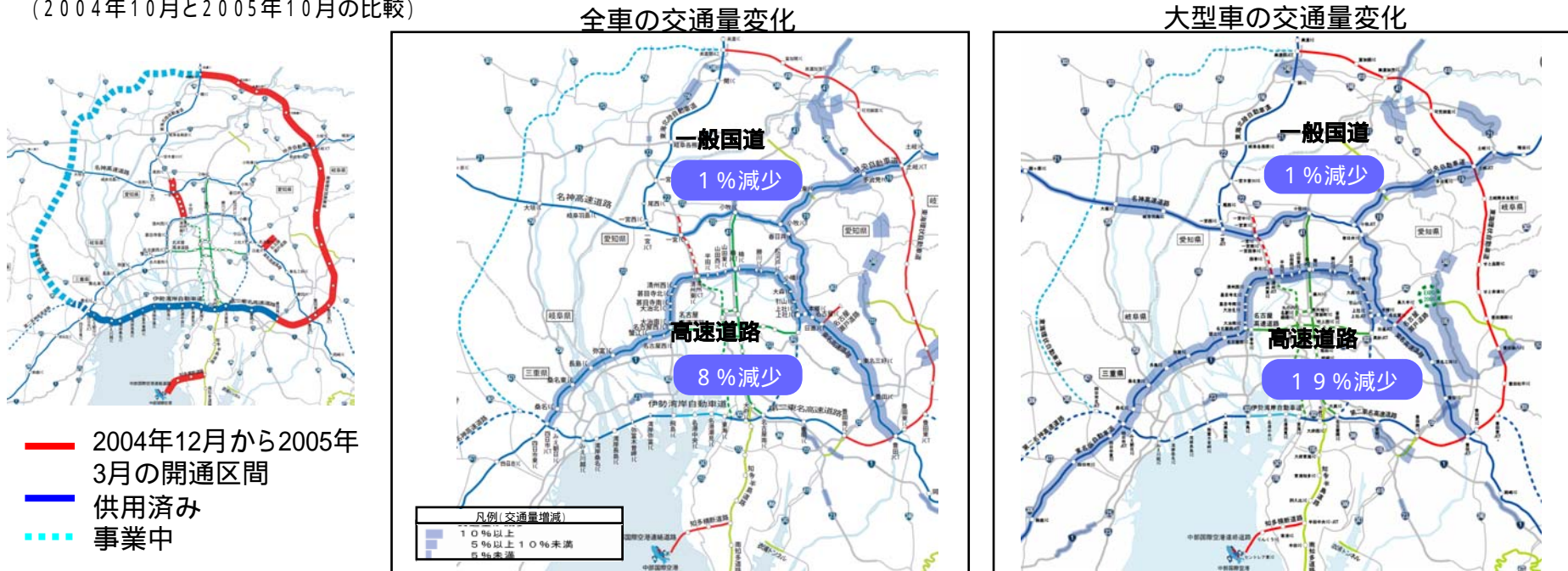
3. 高規格幹線道路ネットワークの整備効果と今後の課題

三大都市圏の近郊地域を環状に連絡

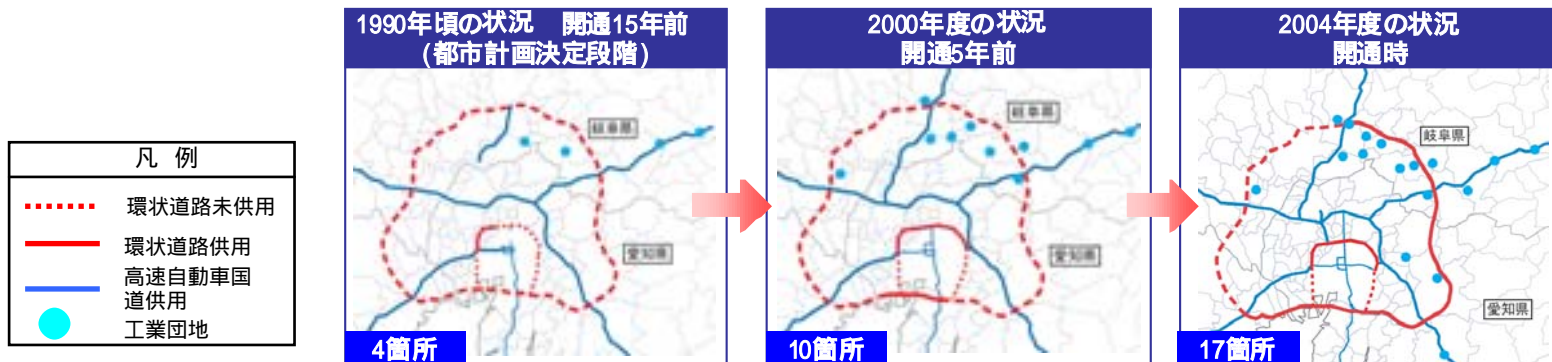
中部圏では、東海環状自動車道の一部及び伊勢湾岸自動車道の供用により、渋滞緩和や沿線の開発効果を発揮。

事例：東海環状自動車道

1. 名古屋周辺の交通量が広い範囲で減少 (2004年10月と2005年10月の比較)



2. 沿線に工業団地が続々と進出(1990年頃と比べて約4倍に増加)



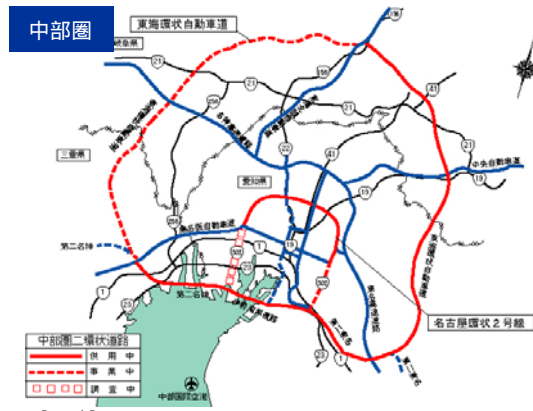
3. 高規格幹線道路ネットワークの整備効果と今後の課題

1. 我が国における大都市圏環状道路の整備は未だ47%であり、諸外国と比較して大きく遅れており、十分な渋滞解消効果は発揮されていない。
2. 大都市圏の再生・強化のために早期の整備が必要。

三大都市圏環状道路整備率 47% (H18.4現在)



計画延長	521km
供用延長	180km
整備率	35%
人口	2,857万人
人口密度	4,459人 / km ²

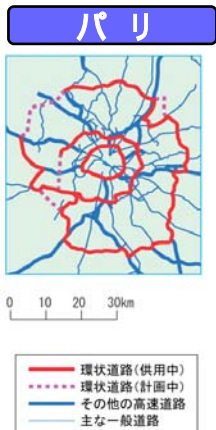


計画延長	267km
供用延長	159km
整備率	60%
人口	723万人
人口密度	1,745人 / km ²



計画延長	425km
供用延長	232km
整備率	54%
人口	1,390万人
人口密度	3,224人 / km ²

諸外国の首都圏における環状道路の整備状況



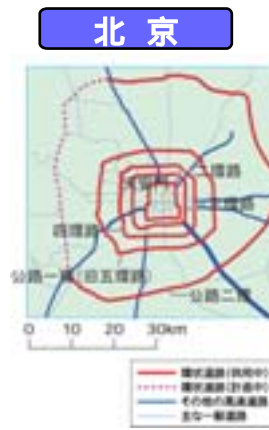
計画延長	313km
供用延長	262km
整備率	84%
人口	861万人
人口密度	4,482人 / km ²

(出典) イル・ド・フランス地方道路インフラ計画課



計画延長	188km
供用延長	188km
整備率	100%
人口	906万人
人口密度	2,208人 / km ²

(出典) The M25 ORBITAL MOTORWAY (Department of Transport)



計画延長	436km
供用延長	379km
整備率	87%
人口	405万人
人口密度	1,425人 / km ²

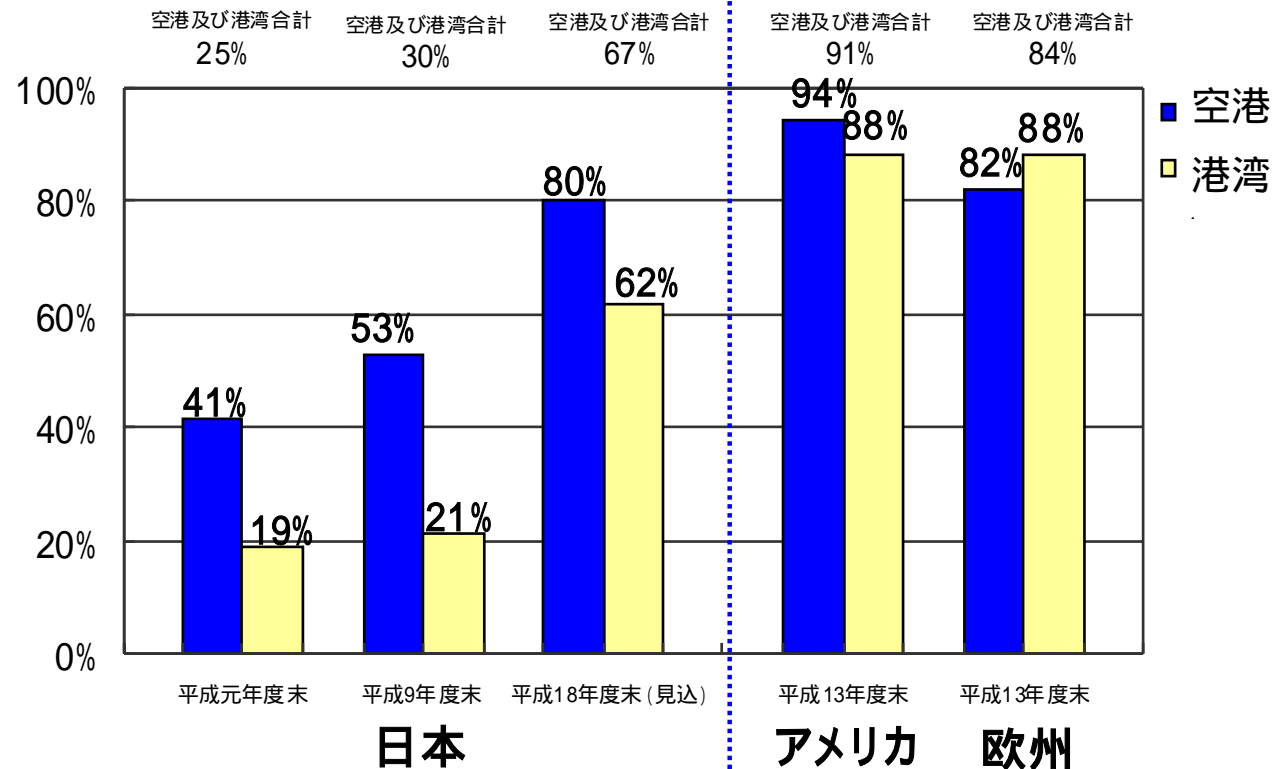
(出典) 北京高速公路工程建設情況介紹 (北京市首都公路發展有限責任公司)

3. 高規格幹線道路ネットワークの整備効果と今後の課題

重要な空港・港湾と高規格幹線道路の連絡

- 1.対象となる重要な空港・港湾を下記のものとした場合、高規格幹線道路等のICから10分以内にアクセス可能な空港・港湾については、平成元年度の約25%から現状の約67%にまで向上。
- 2.約8割～9割のアクセス率となっている欧米諸国のレベルを勘案すると、国際競争力の強化に向け陸海空一体となった物流ネットワークを構築するため、より一層のアクセス率の向上が必要。

【我が国における拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 の推移】



注) 対象空港: 日本 / 第1種空港及び国際定期便が就航している第2種空港
欧米 / 国際定期便が就航している空港。

対象港湾: 日本 / 総貨物取扱量が年間1,000万t以上又は国際貨物取扱量が年間500万t以上の重要港湾及び特定重要港湾
(国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く)。

欧州 / 総貨物取扱量が年間1,000万t以上の港湾。

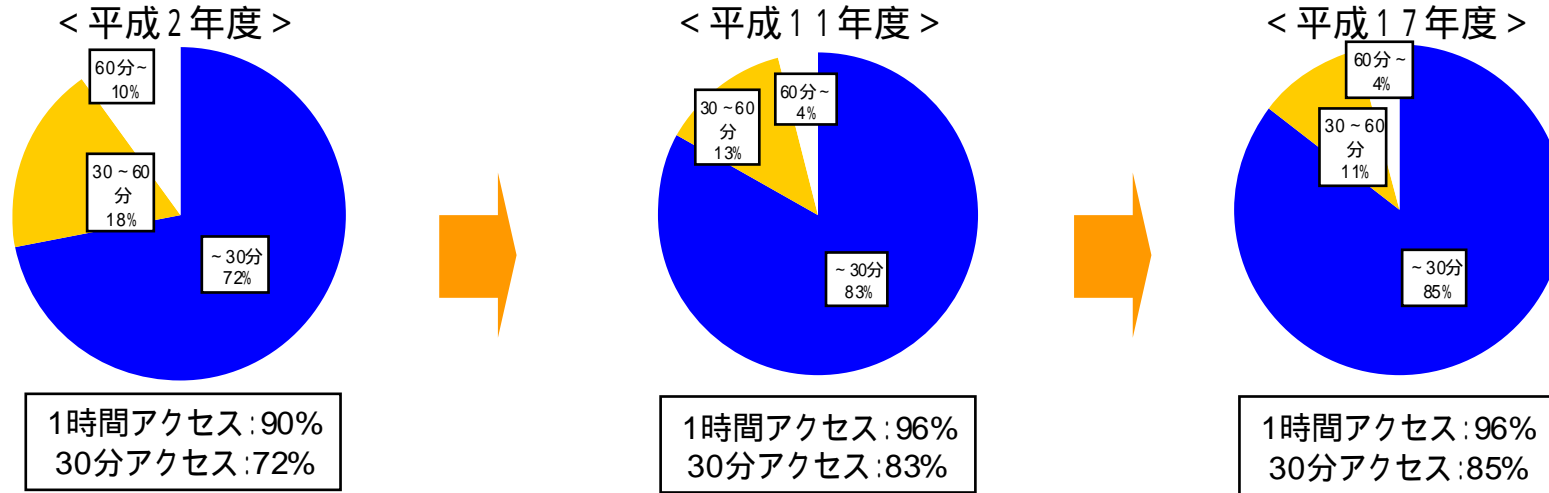
米国 / 総貨物取扱量が年間1,000万t以上又は国際貨物取扱量が年間500万t以上の港湾。

3. 高規格幹線道路ネットワークの整備効果と今後の課題

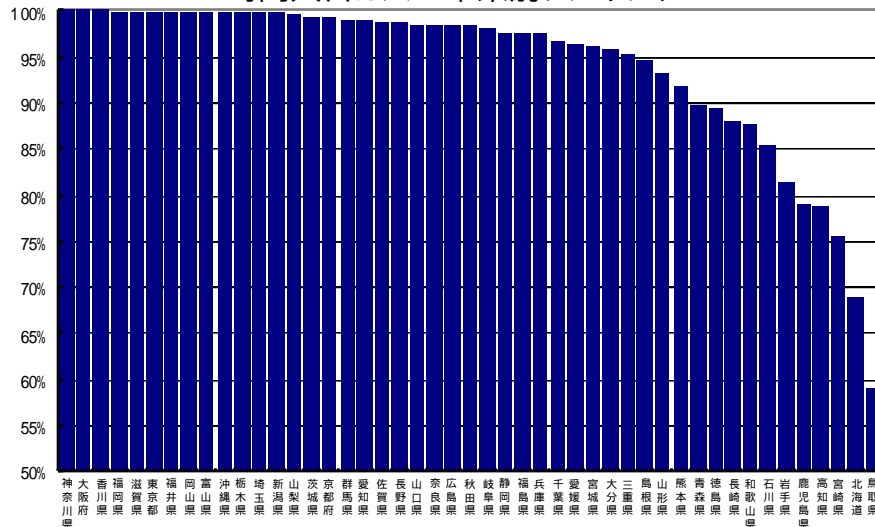
高速交通サービスのナショナルミニマムの確保

1. 高規格幹線道路への1時間アクセスは、全人口の96%が達成。(30分アクセスは85%)
2. しかしながら、1時間アクセスの達成度を都道府県別にみると、一部の道県で達成度が著しく低く、これら一部地域の高速交通サービスのナショナルミニマムの確保が必要。

1. 高規格幹線道路のICへ1時間(30分)でアクセスできる人口の割合



1時間人口カバー率県別ランキング



2. 高規格幹線道路のICへ30分でアクセス可能な人口が80%に達していない都道府県数

平成2年度	平成11年度	平成17年度
35	23	13

【参考】昭和62年から平成16年までに、国民の時間価値は1.4倍。
(昭和62年:1.32万円/時間 平成16年:1.87万円/時間) 上昇。

時間価値(一人あたりの所得÷労働時間)

(出典)国民所得:財務省HP

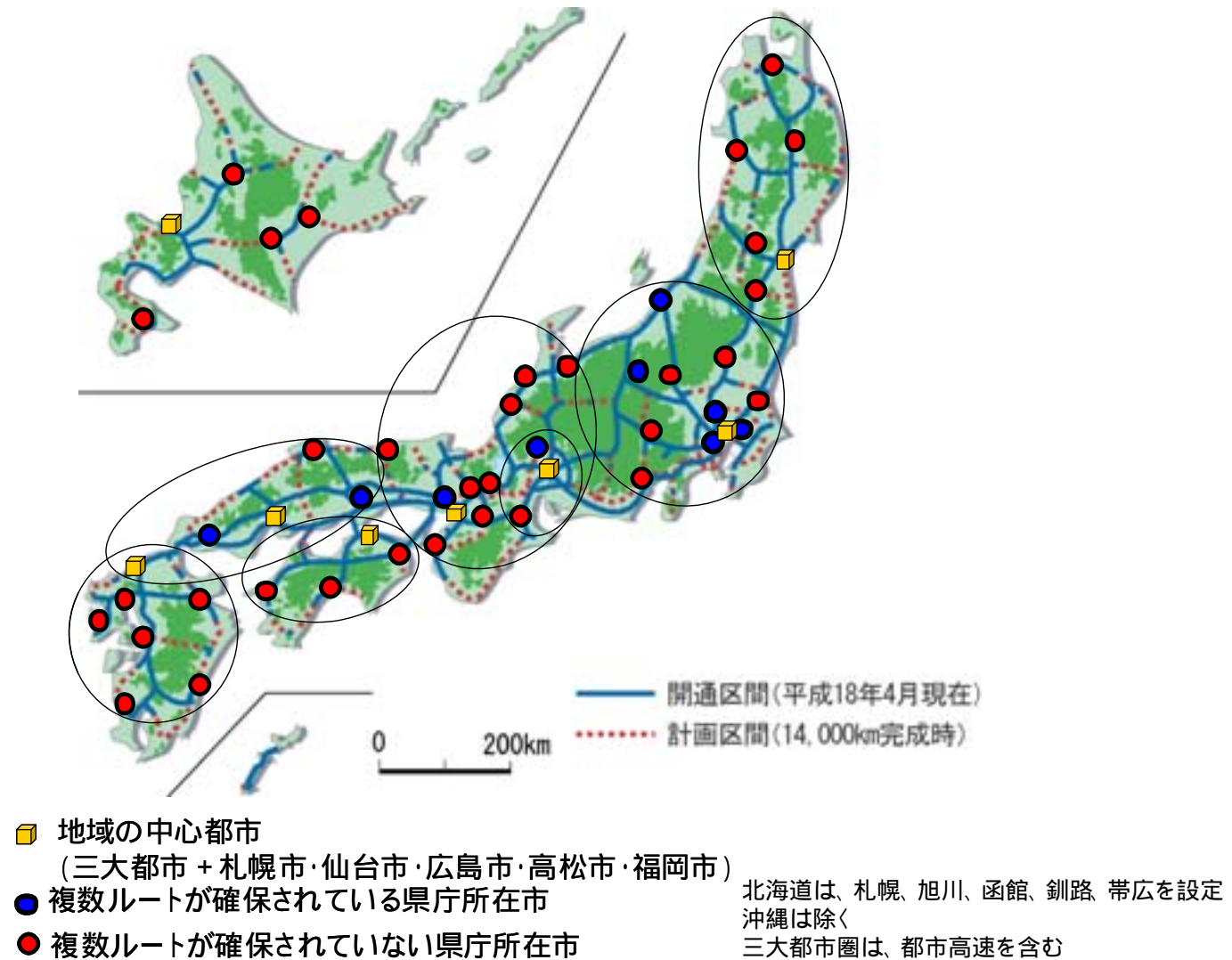
人口:総務省統計局(各年10月1日現在推計人口)

労働時間:労働政策研究・研修機構

3. 高規格幹線道路ネットワークの整備効果と今後の課題

災害発生等に対する高速交通システムの信頼性の向上

1. 各ブロックの中心都市と複数の高規格幹線道路で連絡しているブロック内の県庁所在地は、全体(地域の中心都市を除く全42都市)の21%に留まっている。
2. 災害発生時の緊急輸送路としての機能、及び復旧までの社会・経済活動に支障を来さないためのネットワーク機能の向上が必要。



3. 高規格幹線道路ネットワークの整備効果と今後の課題

既存の高規格幹線道路の混雑の著しい区間の解消

1. 伊勢湾岸自動車道の開通により、近畿自動車道名古屋大阪線等既存の高規格幹線道路の渋滞緩和効果を発揮。
2. 具体的には、近畿自動車道名古屋大阪線(名古屋JCT～四日市JCT)、東名高速道路(豊田JCT～名古屋JCT)の交通量は平均9%減少。

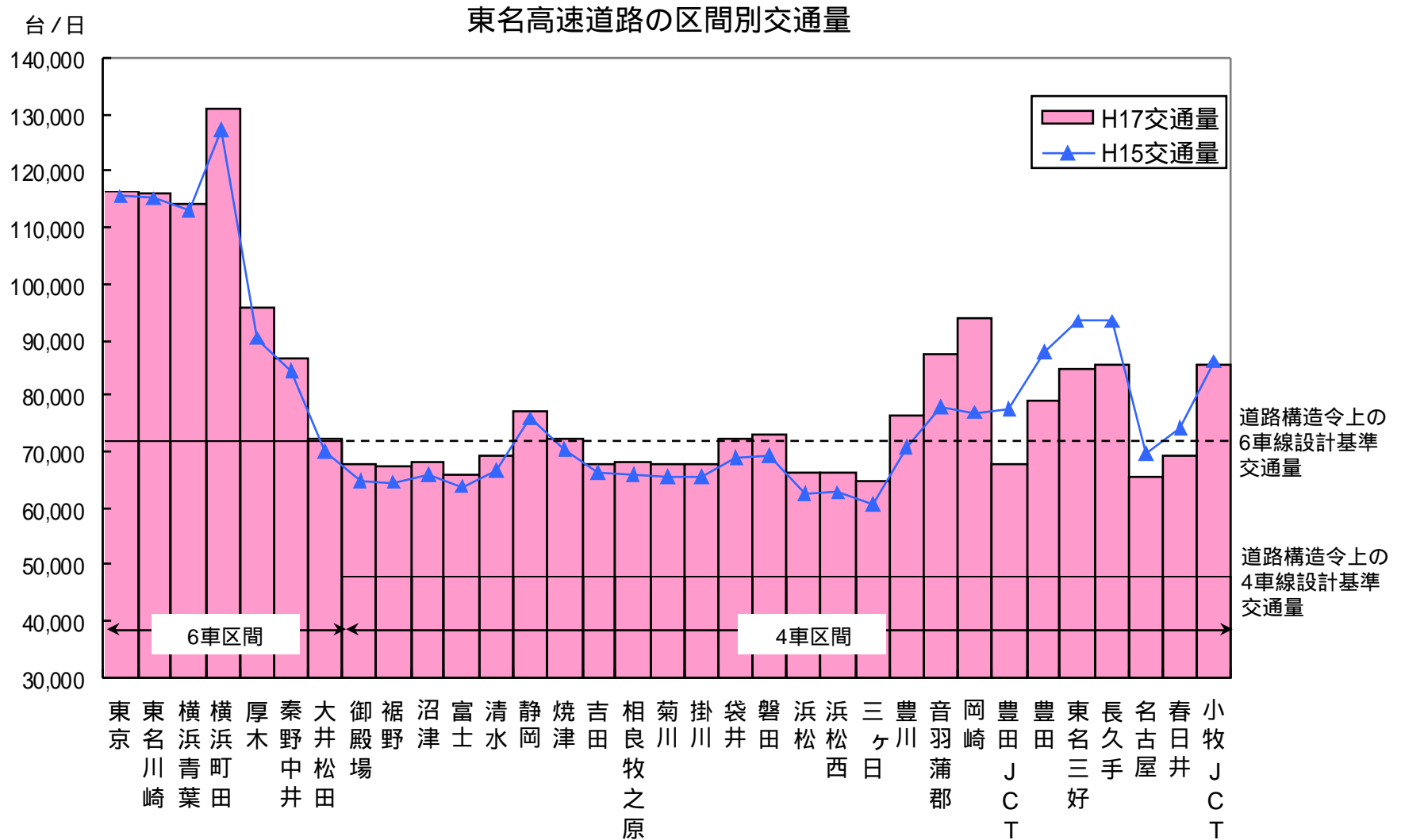
伊勢湾岸自動車道の開通による交通量の変化



3. 高規格幹線道路ネットワークの整備効果と今後の課題

既存の高規格幹線道路の混雑の著しい区間の解消

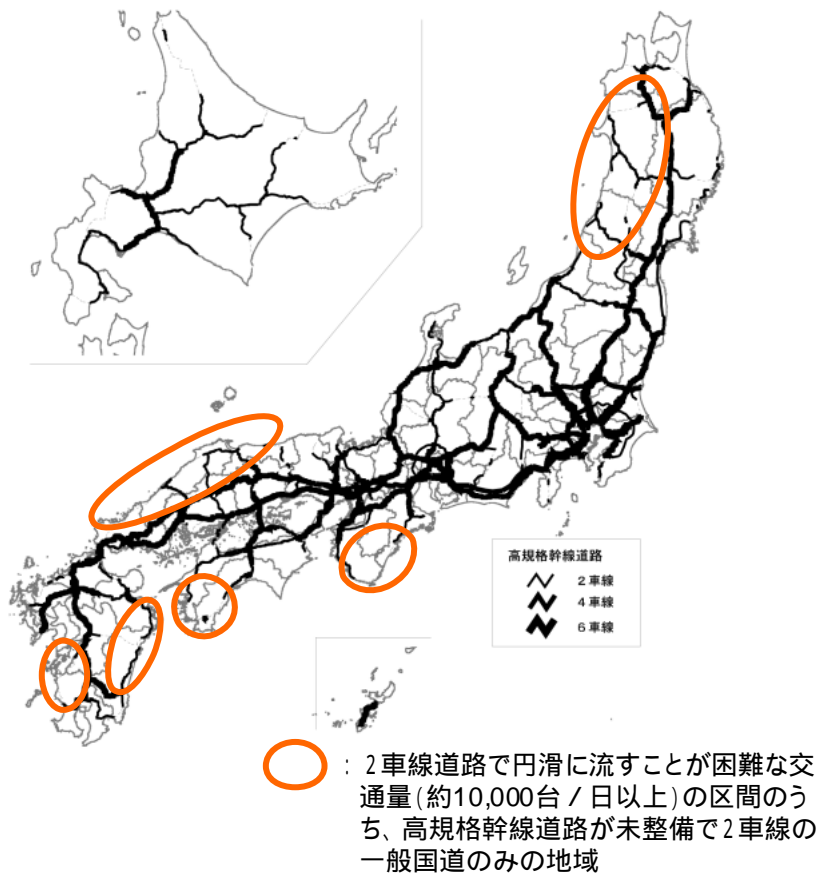
1. 東名高速道路など、我が国の大動脈となる高規格幹線道路においては、設計基準交通量を大幅に超える交通量となっている。
2. 我が国の大動脈である東名・名神高速道路の渋滞解消は引き続き重要な課題である。



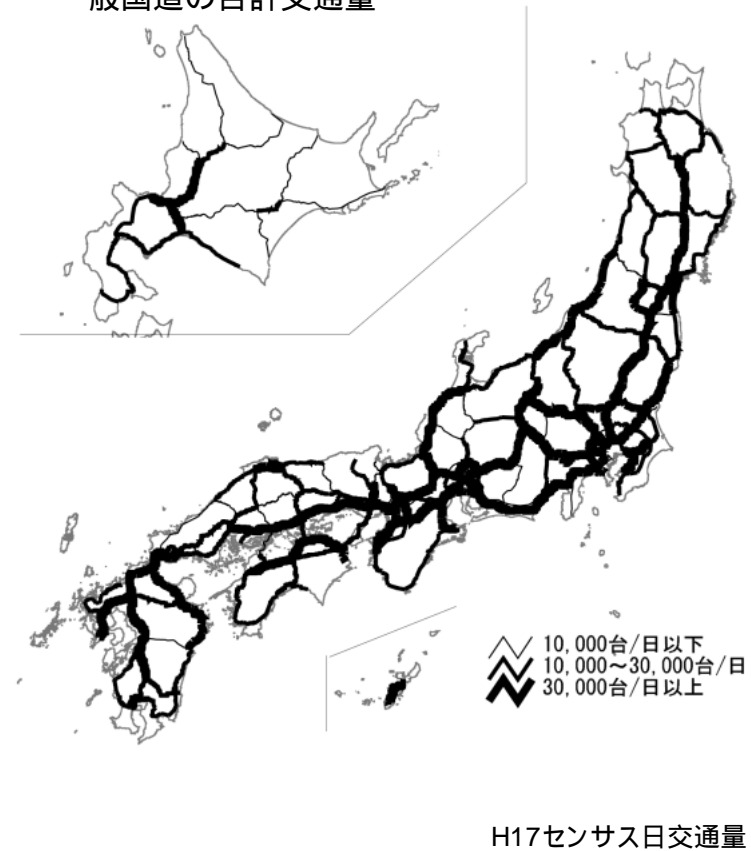
(3) 交通需要とネットワークの整合性

2車線道路で円滑に流すことが困難な交通量(約10,000台/日以上)の区間のうち、高規格幹線道路が未整備で2車線の一般国道のみの地域がある。

平成17年度末現在整備済み
+ 平成18年度現在事業中箇所合計



(参考)高規格幹線道路と並行する
一般国道の合計交通量



(4) 高規格幹線道路が未整備な地域の課題

災害時の経済・社会活動に障害

並行する国道に事前通行規制区間があり、他に代替する幹線道路がない場合、豪雨等により経済・社会活動の継続が困難。

事例：近畿自動車道紀勢線に並行する国道42号（和歌山県串本町）



【現道（国道42号）の状況】

1. 紀伊半島沿岸部の唯一の幹線道路であるが、幅員狭小、線形不良、異常気象時通行規制区間が存在。
2. 特に、台風による大雨や高波等での通行規制が頻繁に発生。日常生活にも重大な影響。

〔過去10年間で通行規制 85回(のべ578時間)
うち通行止 22回(のべ157時間)〕

3. また、近い将来には紀伊半島沖で「東南海・南海地震」が発生し、震源地に近い為、「地震の揺れ」や「津波」で大きな被害を受けると予想されている。



高波による通行止の状況
(平成9年9月)

串本で一時通行止め
2日間連続、6日に解除



新聞記事
(平成18年9月)

3. 高規格幹線道路ネットワークの整備効果と今後の課題

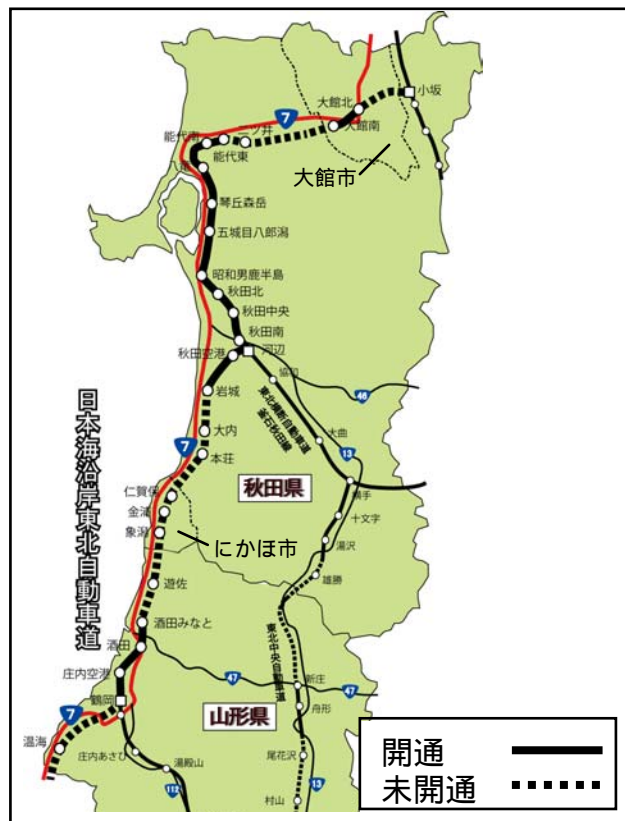
市街地における多数の大型車走行による歩行者の安全性の低下

高規格幹線道路の未整備区間の一部では、並行する国道に大型車が多く混入し、歩行者の安全等に課題がある。

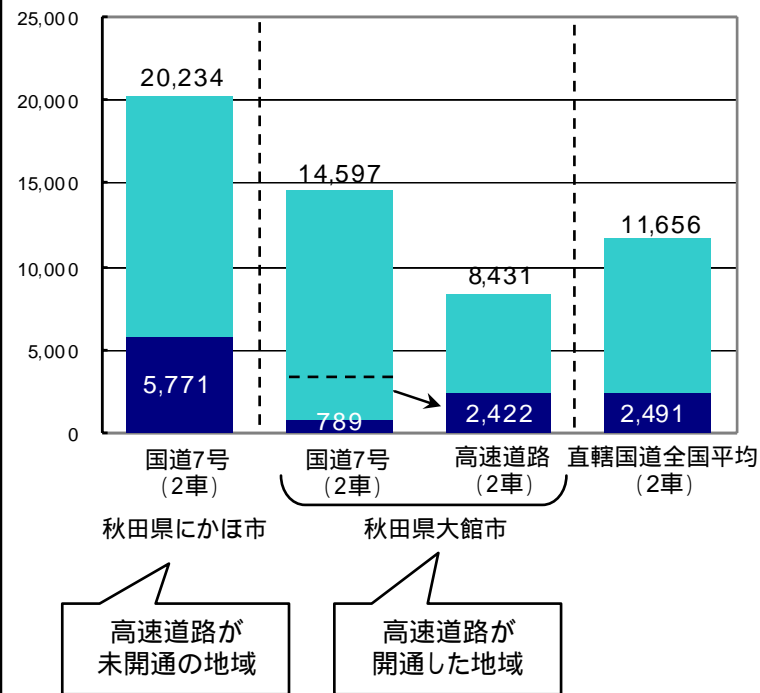
事例：日本海沿岸東北自動車道と並行する国道7号（秋田県にかほ市）

【現道(国道7号)の状況】

1. 秋田県にかほ市内では大型車の走行台数が多く、高齢者等の交通安全の問題が顕著。



高速道路が開通した地域と未開通の地域の交通量



国道7号(秋田県にかほ市)の交通状況



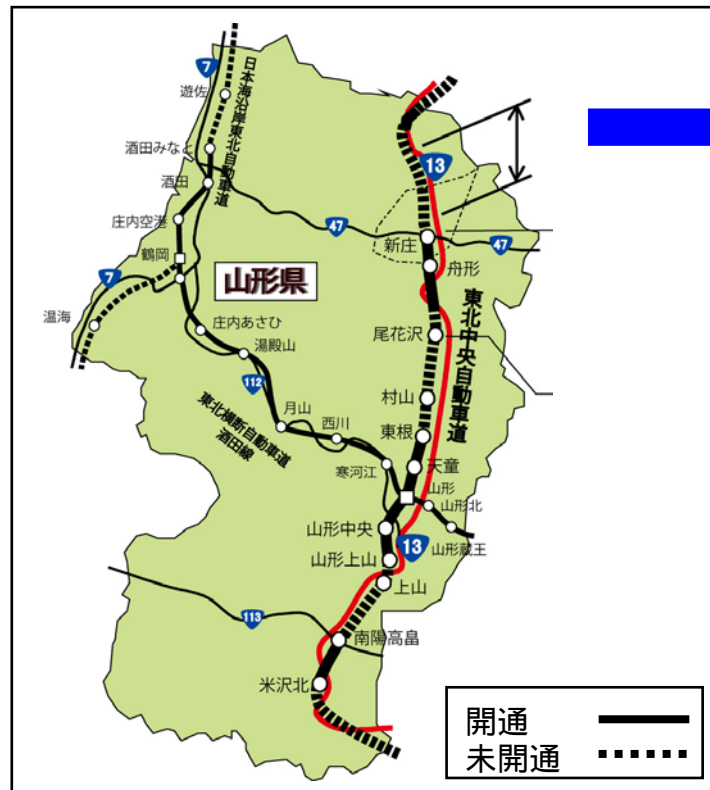
冬期の通行困難

豪雪地域における高規格幹線道路の未整備区間に並行する国道では、冬期の通行に大きな支障。

事例：東北中央自動車道に並行する国道13号（山形県新庄市）

【現道(国道13号)の状況】

1. 既に通した尾花沢新庄道路が冬期でも60km/h以上の速度が確保できるのに比べ、未整備の新庄以北の国道13号では、幹線道路が他に無く、かつ国道13号が2車線であることから、排雪等のために長時間の通行規制(平成17年度135時間)が発生。



冬期の交通渋滞



(山形県新庄市内)

3. 高規格幹線道路ネットワークの整備効果と今後の課題

国際標準コンテナ車の通行支障

高規格幹線道路の未整備区間に並行する国道に国際標準コンテナ車が通行できない区間がある場合、大幅な迂回や小さいコンテナでの輸送を余儀なくされる等、物流効率化の大きな支障となっている。

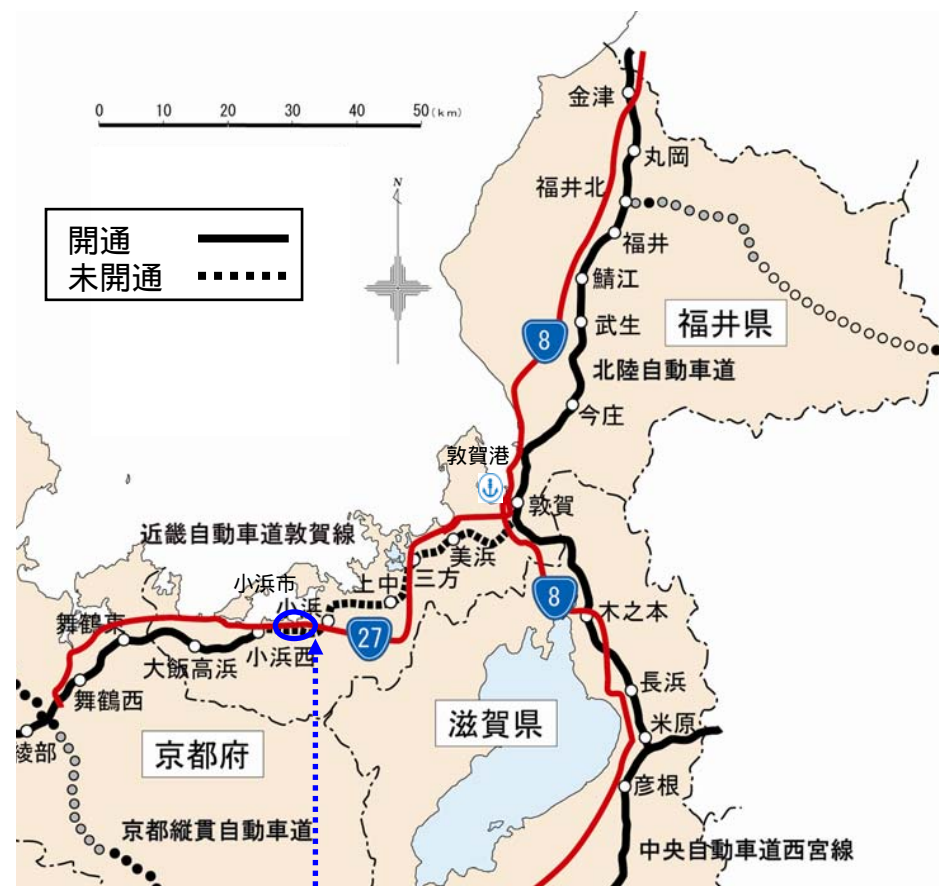
事例：近畿自動車道敦賀線に並行する国道27号（福井県小浜市）

【現道(国道27号)の課題】

1. 国際標準コンテナ車等による効率的な物流輸送を担うべき幹線道路の一部
2. 小浜市域では空間の高さ不足による物理的な支障により、国際標準コンテナ車の通行が不可能なトンネルが多数存在



のちせ
後瀬山トンネル



国道27号 トンネル高さ不足
(加斗TN、勢浜TN、後瀬山TN)

4. 今後の幹線ネットワーク整備に関する取り組み方針

(1) 諸外国における高速道路の整備目標

米国

- 1991年のISTEAにおいて、米国の国力の発展を維持し、経済的・効率的で環境にも配慮し、エネルギー効率の高い移動手段を構築するため、連邦政府が責任を持つ道路としてNHS(全国幹線道路網)を指定。
- NHSは、下記の ~ の要件(機能)を満たす「インターステートシステム」、「その他の都市や地方部の主要幹線道路相互を結ぶ連絡路」、「国防重要道路」(STRAHNET)、「STRAHNETに必要な道路網」で構成。
連邦法23編103条に位置づけ
主要拠点間の移動
(主要人口拠点、国境往来、港湾、空港、公共交通施設など)
国防要件の満足
州間、地域圏間移動



出典)FHWA資料

ドイツ

- 連邦空間整序法における規定は以下のとおり。
地域的機会均等、都市間地域格差の是正のため、各人が社会の中で自由に個性を発揮できるよう、自然条件の十分な配慮のもとに、社会、経済、文化の諸要求に対応した空間構造を發展させる
これを実現するためには、各人が平等に能力の發展機会を得ることが必要であり、そのためには、全国、全地域の住民に対して同等の生活条件の創出と供与が必要
- 2003年の計画「ドイツにおける移動性の未来のための基礎」におけるネットワーク計画の目的は下記の ~ のとおり。
持続可能な移動性の保証
持続可能な形態での開發の推進
自然や景観、再生不能な資源の利用削減
騒音、有害物質と気候変動に影響するガス、とりわけCO₂の排出削減
雇用の創出と確保のためのドイツの世界經濟における競争力の強化
全輸送機関(道路、鉄道、内陸水運など)のため公正な競争条件の創出
交通利用者や住民の交通安全向上
ヨーロッパ統合の促進



出典)「Bundesverkehrswegeplan 2003」,pp74、Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

4. 今後の幹線ネットワーク整備に関する取り組み方針

フランス

1. 1995年に国土整備・開発基本法 (LOADT) を制定

(第1条): 「国家の連携と統一に貢献し、社会全般の利益を目的とする。この政策は各国民に対して国土全体に対する機会の均等を保証し、知に対する同等のアクセス条件を創出することを目標とする。この政策は地理的な位置とその影響によって生じる人口・経済・雇用の観点で不均等な生活条件を是正する」
 (第17条第一項): 高速交通網利用機会のナショナルミニマム
 「フランス本国のいかなる地域も高速国道もしくは国道網に連なる2×2車線の自動車専用道路まで、または高速鉄道の通る駅まで、50kmもしくは車で45分を超えないようにする。」

2. 1999年に改正した国土整備・持続的開発基本法 (LOADDT) において示されたサービス目標は下記のとおり。

物資輸送サービス目標
 輸送の安全向上のため、短距離輸送を含め、高速道路網と自専道を利用
 旅客輸送のサービス目標
 高速道路網、高速鉄道網、空路網からなる高速交通網のアクセス向上により大都市圏の競争力を確保
 国内都市とパリの連絡性
 国内都市とパリの連絡性を高めるために大都市の高速道路網へのアクセスを保証



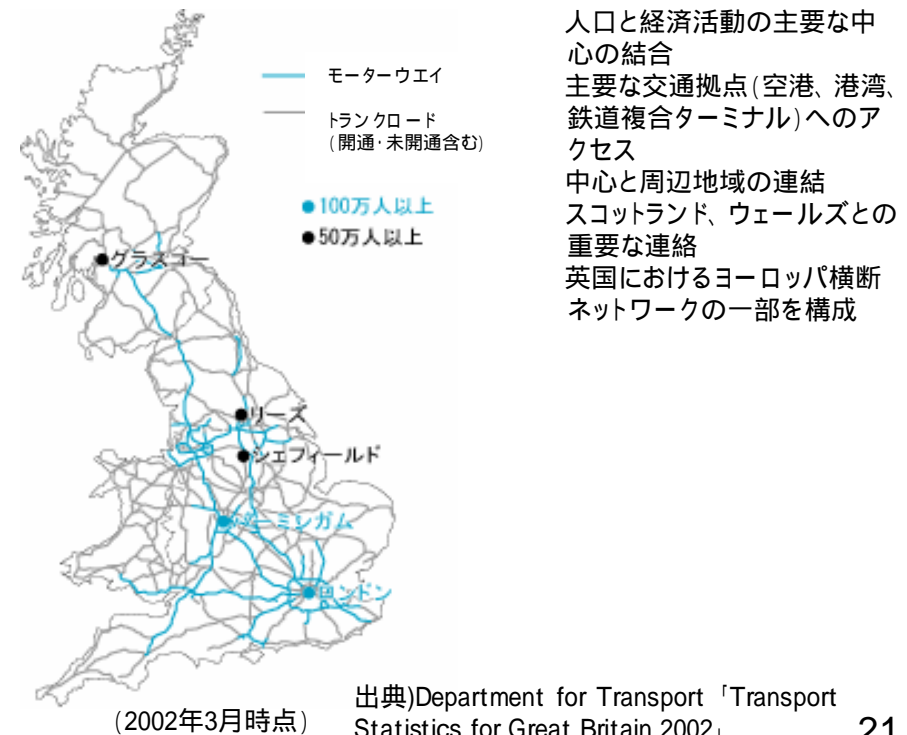
出典) 設備・交通・住宅省道路局資料/「交通工学38(5)」, pp63, 2003年

英国

1. 1998年の新交通白書 (A New Deal for Transport: Better for Everyone) で提示されているintegrated transportが目指す方向は下記のとおり。

各種交通機関の統合: 交通機関それぞれのポテンシャルを最大限引き出し、交通機関間の乗り継ぎをより容易にする
 環境との統合: よりよい環境をつくる
 土地利用との統合: 国、地域、地方において交通と土地利用計画の整合を図り、より持続可能な移動及び移動に関する課題解消を支援する
 教育・健康・富の創造を目指す政策との統合: より公平で開かれた社会をつくる

2. 効率的な国家的重要な路線整備に関わる要件は以下のとおり。



4. 今後の幹線ネットワーク整備に関する取り組み方針

EU

1. 国土計画(ESDP:1999年の国土計画担当大臣の合意文書)におけるネットワークに関する記述は下記のとおり。

中東欧との格差是正

中東欧と西欧地域の格差是正の必要性から、ネットワークのミッシングリンク部分の解消により、都市と地域間の連絡を再構築

国際交通体系へのアクセシビリティの均等化

域内における大都市と中小都市の国際交通体系へのアクセシビリティの格差を是正するため、大都市と中小都市との接続強化を重視

総合的な戦略の実施

新たに接続される後進地域が先進地域との域内競争に負けないため、他分野の政策との連携、総合的な戦略を実施

韓国

1. 第四次国土総合開発計画(2000~2022年)

(基本目標)

各地域の個性と特性を生かした発展基盤を確保する「均衡的国土」の形成。
持続可能な国家発展を図り国民生活の質の向上に寄与する「綠色国土」の形成。

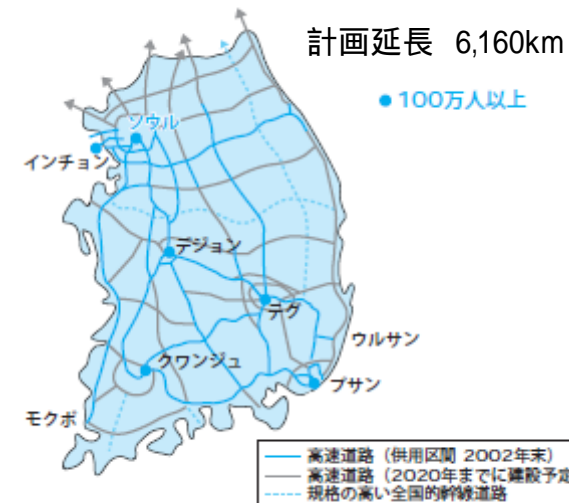
東北アジアの中心交流国家、世界経済の主導国家に跳躍する「開放国土」形成。

南北間の統合を図る「統一国家」の形成。

(高速道路に関する指針)

国土の均衡ある発展と交通需要に対応する南北に走る7つの高速道路と東西に走る9つの高速道路の高速国幹道網を段階的に構築
物流費用の節減と国民の不便さの解消のため国道ボトルネック区間を整備。

高速道路総延長:約1,900km(1997年) 約6,000km(2020年)



出典)韓国建設交通省「ROAD in KOREA 2002」
(韓国建設交通省ウェブサイト)

(2) 今後の高規格幹線道路の整備の目標

今後の高規格幹線道路の整備にあたっては、以下の6つの整備目標を進めることとする。

地方の中心都市を効率的に連絡

- (i) 隣接する都道府県の県庁所在地間的高速交通を確保する等地方の中心都市の連絡を目指す。
- (ii) 豪雨時の事前通行規制区間、歩行者の多い区間、及び冬期の交通が困難な区間を有する等、既存の国道では安定的な高速交通サービスの面で課題があり、この解消を目指す。

三大都市圏の近郊地域を環状に連絡

重要な空港・港湾等と高規格幹線道路の連絡

- (i) 拠点となる空港・港湾について、10分以内での高規格幹線道路アクセスの確保を目指す
- (ii) 物流上重要な既存の国道について、国際標準コンテナ車の通行支障区間を有する場合にその解消を目指す

高速交通サービスのナショナルミニマムの確保

災害発生等に対する高速交通システムの信頼性の向上

既存の高規格幹線道路の混雑の著しい区間の解消

(3) 整備の必要性・優先度の評価

整備に要する費用と時間短縮などの直接的な効果との比較(いわゆる費用対効果)並びに上記の目標達成への寄与を総合的に勘案して、整備の必要性・優先度に関する厳格かつ客観的な評価を行いながら、整備を進める。

4. 今後の幹線ネットワーク整備に関する取り組み方針

(4) 少ない投資で早期にネットワーク効果を発揮させるための工夫の例
2車線区間の設定

将来交通量の見直しに伴い、4車線から2車線に変更することで、コスト縮減を図る。

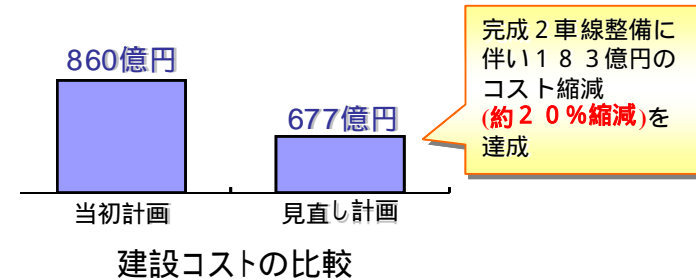
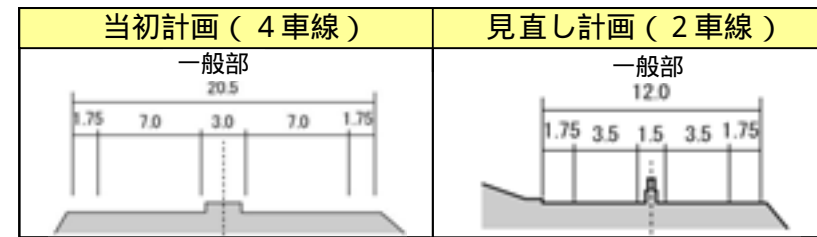
事例：西九州自動車道（伊万里松浦道路）

【将来交通量の見直し】

- ・将来交通量を最新の道路交通センサベースで算出（13,900台/日）

【車線数の見直し】

- ・本道路は1種3級の構造規格で設計を行っており、2車線の設計基準交通量は14,000台/日であることから、4車線を2車線に見直し



(安全性や走行性への課題への対応)

課題	課題への対応
安全性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・中央分離帯(剛性)を確保することで、相互通行の安全性を確保
走行性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・追越車線を設置することで、低速走行車による走行性の低下を防止 ・路肩を1.75m確保することで、大型車両停車時のすれ違いも可能

4. 今後の幹線ネットワーク整備に関する取り組み方針

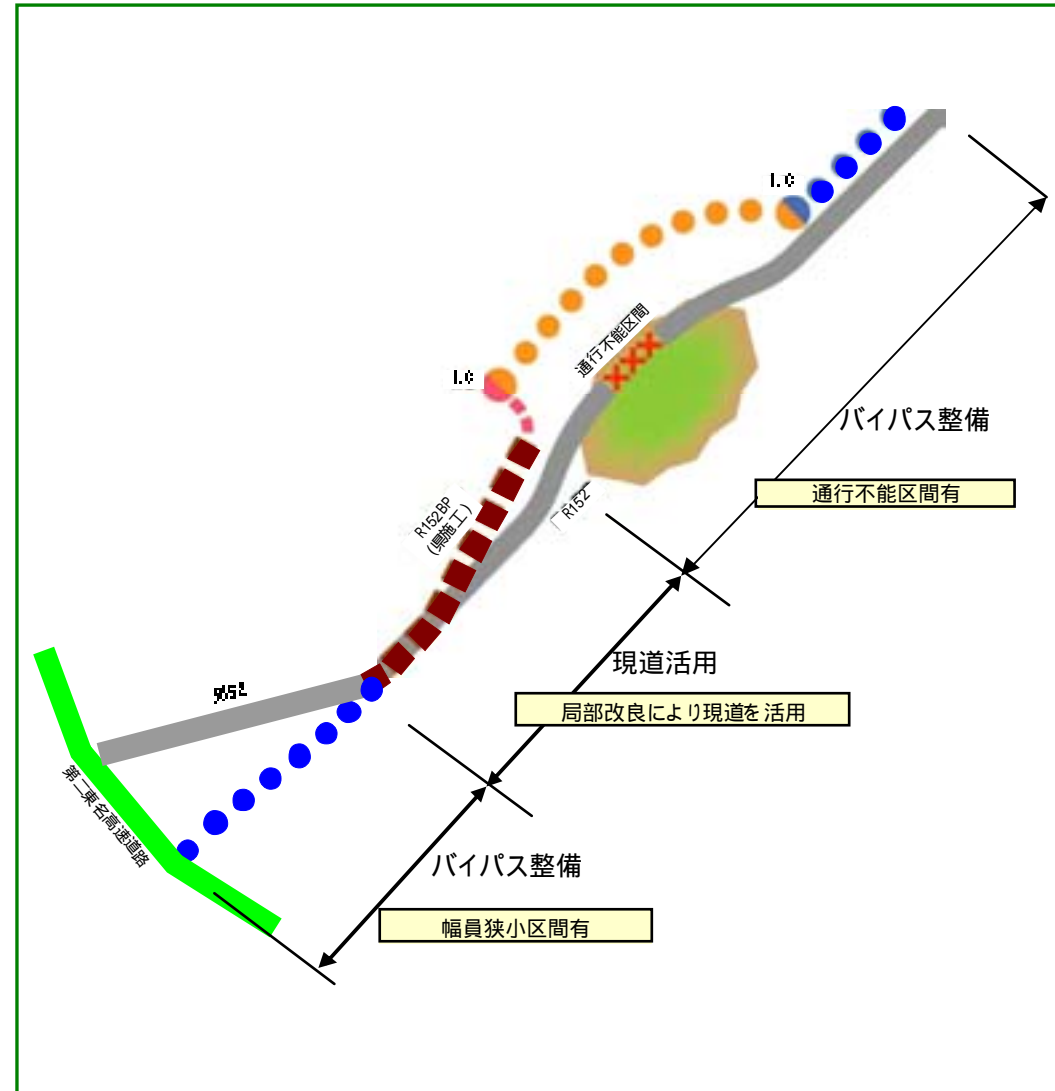
現道を当面活用する区間の設定

並行する国道等に著しい渋滞や通行不能等の道路交通上の課題がない場合は、当面現道を活用。

事例：三遠南信自動車道



現道活用 —
事業中 —



社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会 「今後の道路政策の基本的方向について(論点整理)」(平成18年6月1日)における指摘事項

第1部 道路政策をとりまく環境

2. 今後目指す社会と道路政策の関わり

(1) 少子高齢化が進む社会においても活力ある国民生活の創造

- ・人口減少下において地方における生活水準を維持し、国土や文化資源の保全・活用を図っていくためには、総合病院、大型商業施設、雇用の場など地域の経済と生活を支えるサービスや資源を広域的に効率よく共有できる交通網がこれまで以上に必要とされている。

(2) 東アジアの経済成長を活かした国際競争力の強化

- ・民間企業の発想を活かしながら国際競争力の一層の向上を目指すためには、陸海空一体となった国内交通サービスのレベルアップが急務となっている。
- ・中国において環状道路や広幅員の高規格幹線道路網が驚異的な速度で整備されているなど、各国において必要な基盤づくりが進む中、わが国が国内のインフラ投資を怠れば、産業の生産性等において国際競争力の大幅な低下を招くおそれがある。
- ・地方部の人材や土地を活用した産業立地が各地で見られるところであり、この流れを促進するためには、通勤圏の拡大に資する道路の整備や、企業集積地、国内外の大消費地、空港・港湾などと地方都市とを結び物流の効率化に資するサービスレベルの高い交通ネットワークの構築が必要となっている。

第2部 今後の道路政策に求める改革のポイント

2. 既存ストックの徹底的な利活用

- ・これらの対策を通じて、長距離・高速サービスを提供する高規格幹線道路、安全・快適な日常生活を支える生活道路など、道路の機能分化を図り、それぞれの道路が期待される機能を十分に発揮するようにすることが重要ではないか。

4. 具体的な目標設定によるスピーディーな政策展開

- ・目標とするサービス水準や地域の状況に応じて、道路の規格・構造を柔軟に設定するなど、コストの縮減に向けた取り組みを一層推進することが必要ではないか。
- ・事業のプライオリティーを評価するにあたっては事業の性格に応じた適切な視点を設定すべきであり、例えば、「国家の発展を支える戦略投資」と「問題解決型投資」、「安全を維持する上で必要な投資」については、それぞれ異なる観点からの評価が必要となるのではないか。

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会 「今後の道路政策の基本的方向について(論点整理)」(平成18年6月1日)における指摘事項

第3部 具体的な施策内容に関する論点

(4) 経済活動と国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備 ネットワーク整備の戦略

- ・拠点都市間を結ぶ高規格幹線道路から、地先までのアクセスを確保する市町村道までが一体として機能する道路ネットワークの階層性を意識しつつ、幹線道路ネットワークの整備を進めるべきではないか。
- ・社会情勢の変化に対応するとともに、新たな国土計画の方向性と呼応しつつネットワーク整備の目標を再検討すべきではないか。その際、既存のネットワークを最大限活用しつつ、現道の機能強化・活用も含めて検討する視点が必要ではないか。
- ・拠点的な都市間の連絡や空港・港湾との連結状況、国内輸送のコスト・サービスの水準など、基本的なサービス水準については、国際比較の視点も踏まえ戦略的に目標を設定すべきではないか。
- ・広域的な道路網計画の検討においては、広域ブロックを単位とし、また、段階的な整備方針など時間管理概念を含むものとすべきではないか。
- ・市町村合併が行われた地域では、道路ネットワークの強化により、合併後の市町村の一体性を高めるためのネットワークを強化すべきではないか。

国土の保全

- ・人口密度の低い地域においても、交流人口の拡大による地域活性化を図るとともに、道路を通じた高度医療等の公共サービスの供給や生活関連の幹線的物流の確保など、安全で安心できる生活に必要な環境を確保するための一定水準の交通サービスを確保することが必要ではないか。
- ・こうした地域のライフラインとなる道路については、そのサービス水準の設定についての議論が必要ではないか。
- ・安全保障上の道路ネットワークの意義についても考慮が必要ではないか。