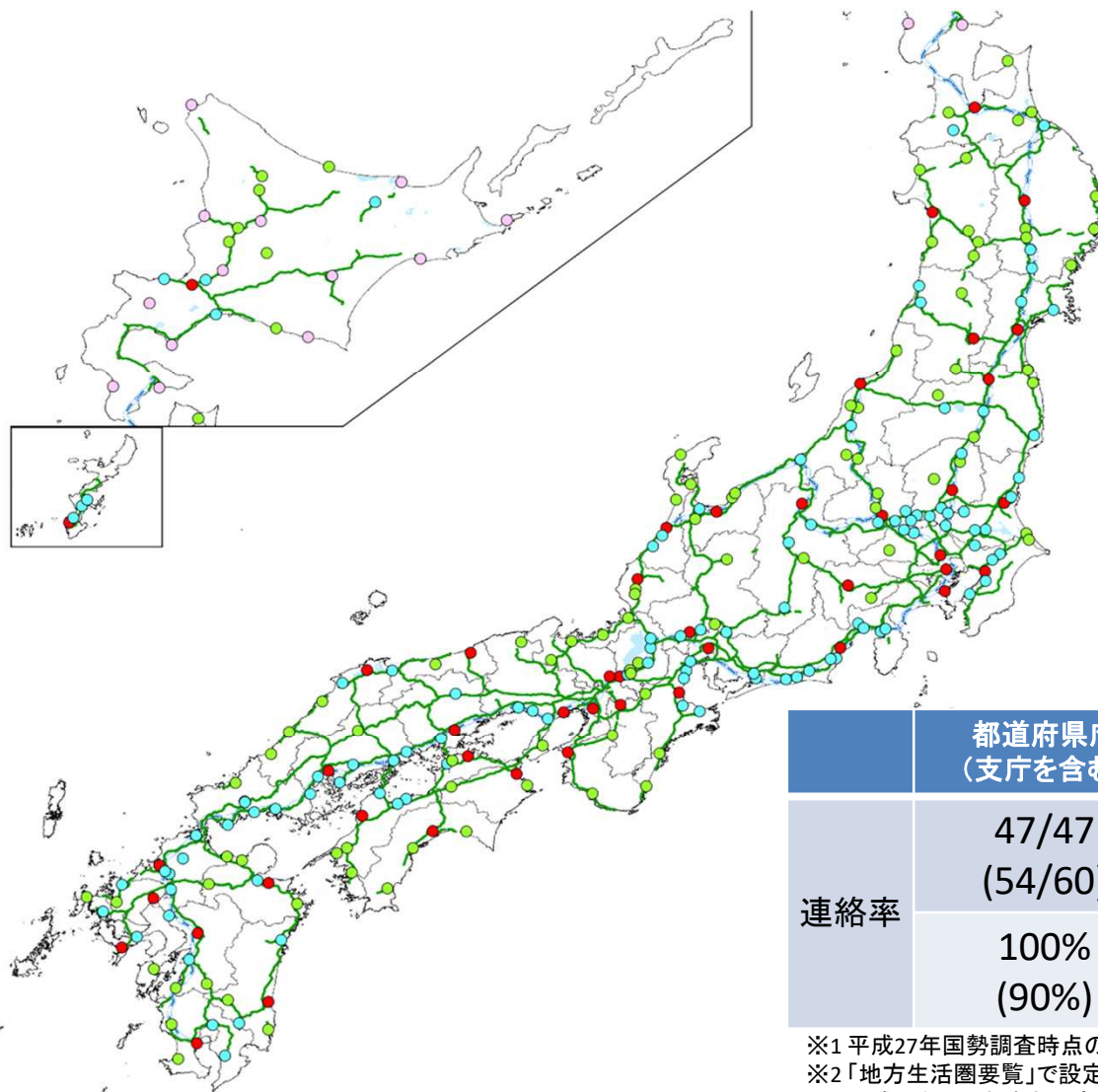


広域道路ネットワークの課題

主要な都市間の連絡状況

○高規格幹線道路の整備により、人口10万以上の都市とインターチェンジで概ね連絡(9割以上)できているが、地方部の生活圏中心都市との連絡は、約8割にとどまる。



凡 例	
	高規格幹線道路(供用区間)
	新幹線路線
	都道府県庁
	北海道の総合振興局・振興局
	人口10万以上の都市(3大都市圏除く)
	人口10万未満の地方生活圏中心都市

	都道府県庁 (支庁を含む)	人口10万以上 の都市 ^{※1}	人口10万未満 ^{※1} の 生活圏中心都市 ^{※2}
連絡率	47/47 (54/60)	99/107	79/94
	100% (90%)	93%	84%

※1 平成27年国勢調査時点の人口

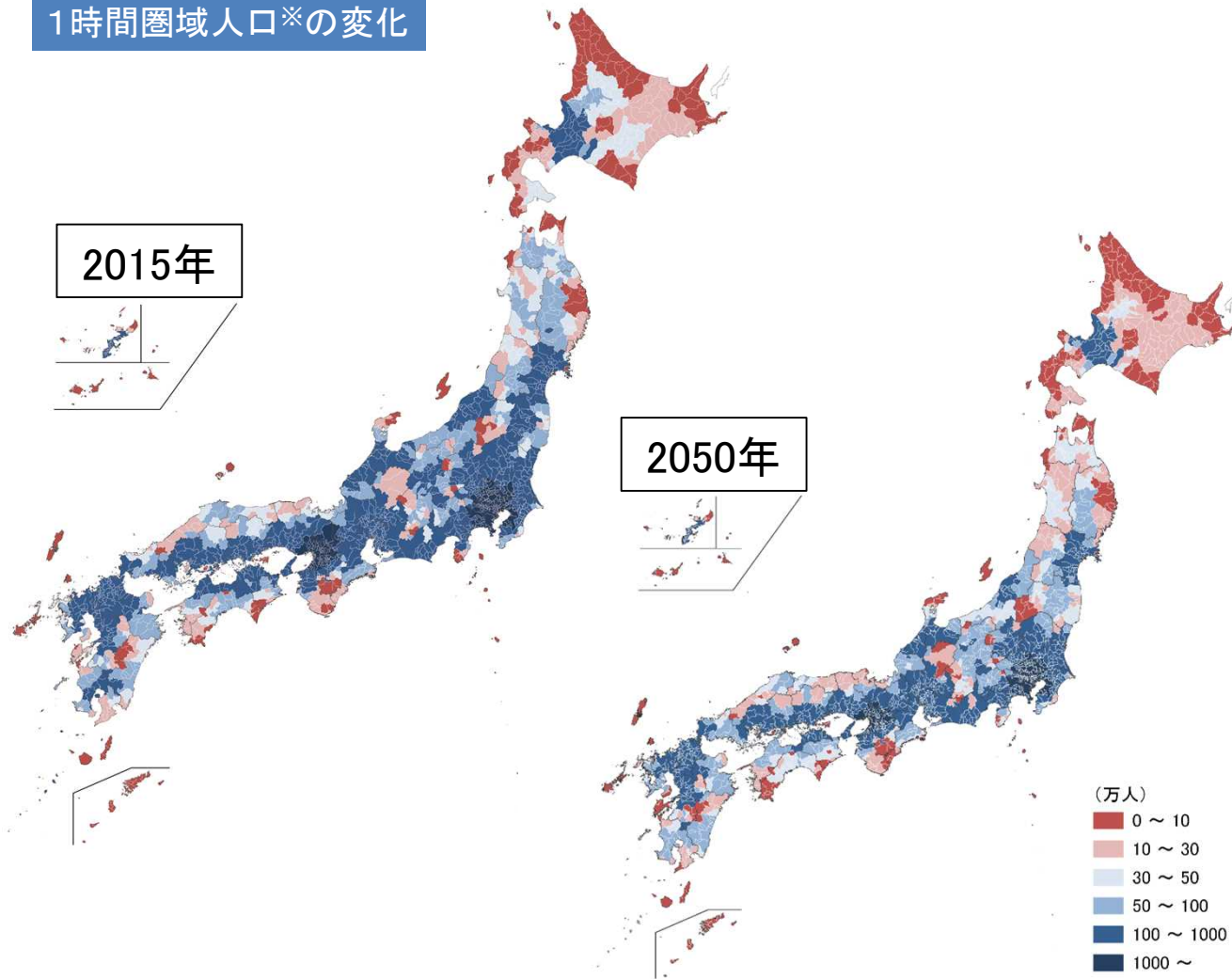
※2 「地方生活圏要覧」で設定された三大都市圏および離島を除く都市を対象

※3 平成30年3月末時点の高規格幹線道路と自動車専用道路の供用状況に基づき整理

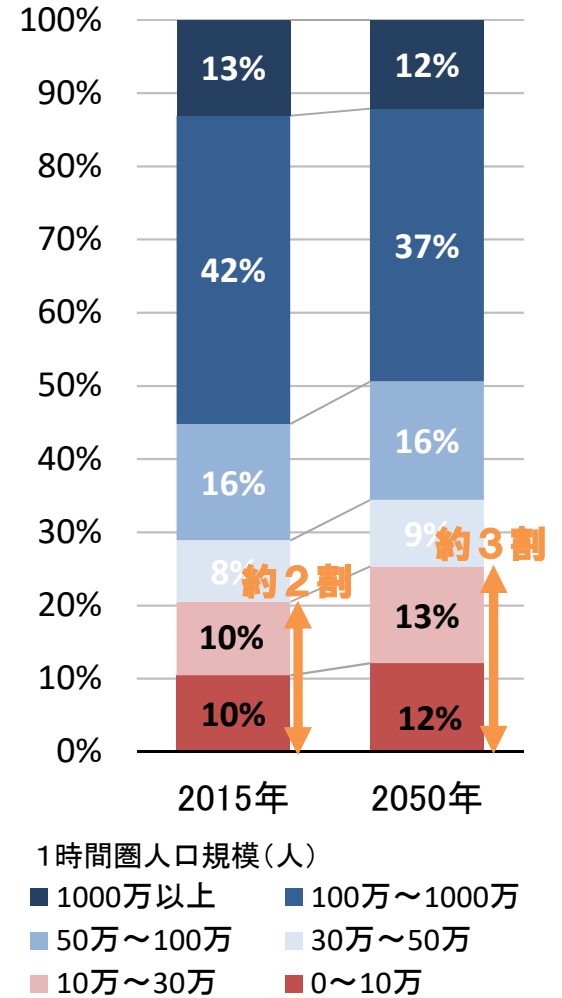
30万人都市圏の形成状況(試算)

○今後の人口減少に伴い、1時間以内にアクセス可能な「30万人都市圏」を形成できていない市町村は、現在すでに約2割あるが、今後さらに拡大していく見通し。

1時間圏域人口※の変化



各市町村数の割合

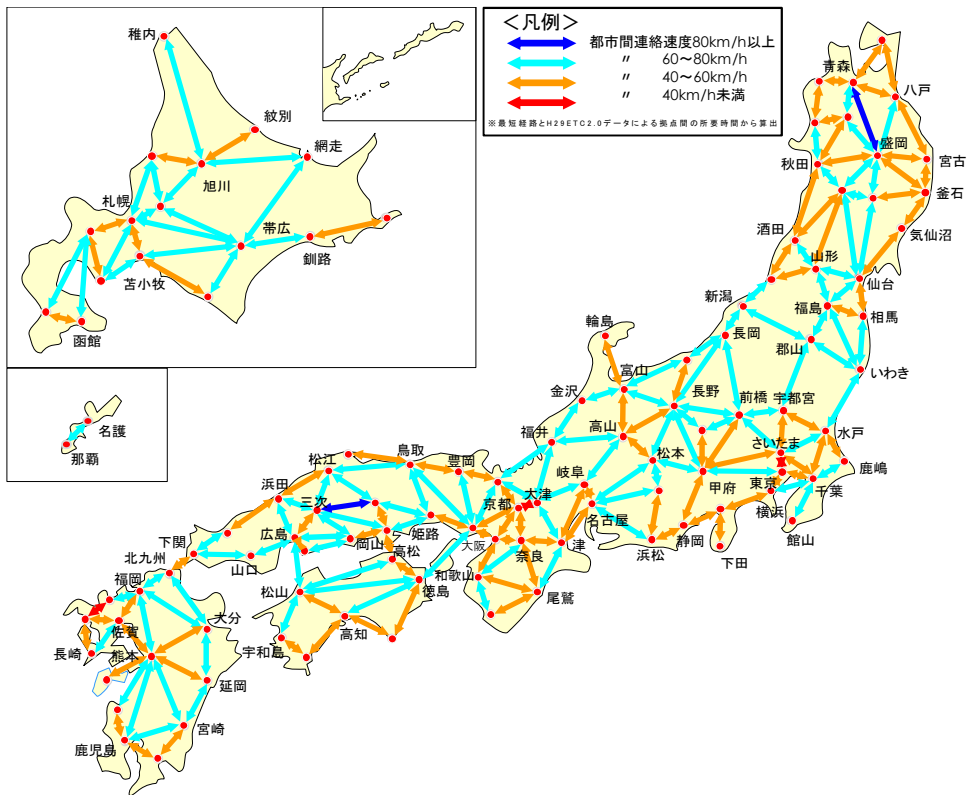


※ 各市町村役場から自動車で1時間以内に到達可能な1kmメッシュの人口を集計して整理。
 人口は、2015年の総務省「国勢調査」、2050年時点の推計人口(国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口(H30国政局推計))に基づき作成。
 道路網は2015年は2018(平成30)年3月時点、2050年は高規格幹線道路が全線開通した場合を想定、旅行速度は2017(平成29)年度のデータを用いて作成。

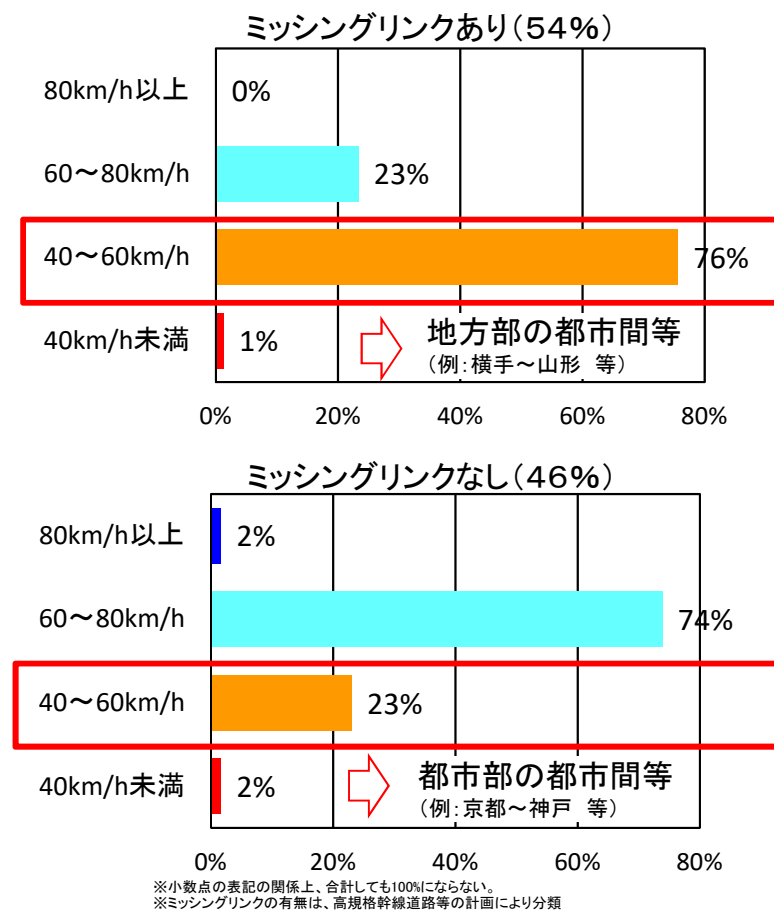
主要な都市間の連絡速度

○ 主要都市間の連絡速度は、依然として、約半数の都市間が60km/hを満足しておらず、ミッシングリンクや混雑によってサービス速度が低い状況。

■ 主要な都市間連絡速度(H29年度)



■ ミッシングリンク有無別の都市間連絡速度



■ 諸外国との比較

	日本	ドイツ	フランス	イギリス	中国	韓国
平均 連絡速度	60 km/h	95km/h	96km/h	80km/h	79km/h	60km/h

対象都市: 拠点都市*及び一定の距離離れた人口5万人以上の都市及び主要港湾

*日: 都道府県庁所在地、独: 州都、仏: 地方圏庁所在地、英: 地域開発庁(RDA)、中: 州都、直轄市、韓: 特別市、広域市等

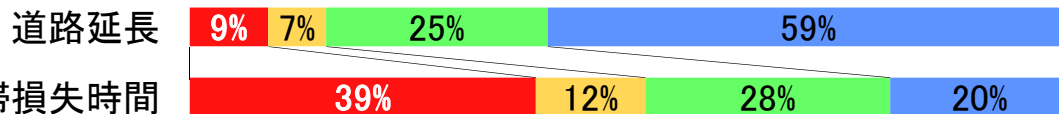
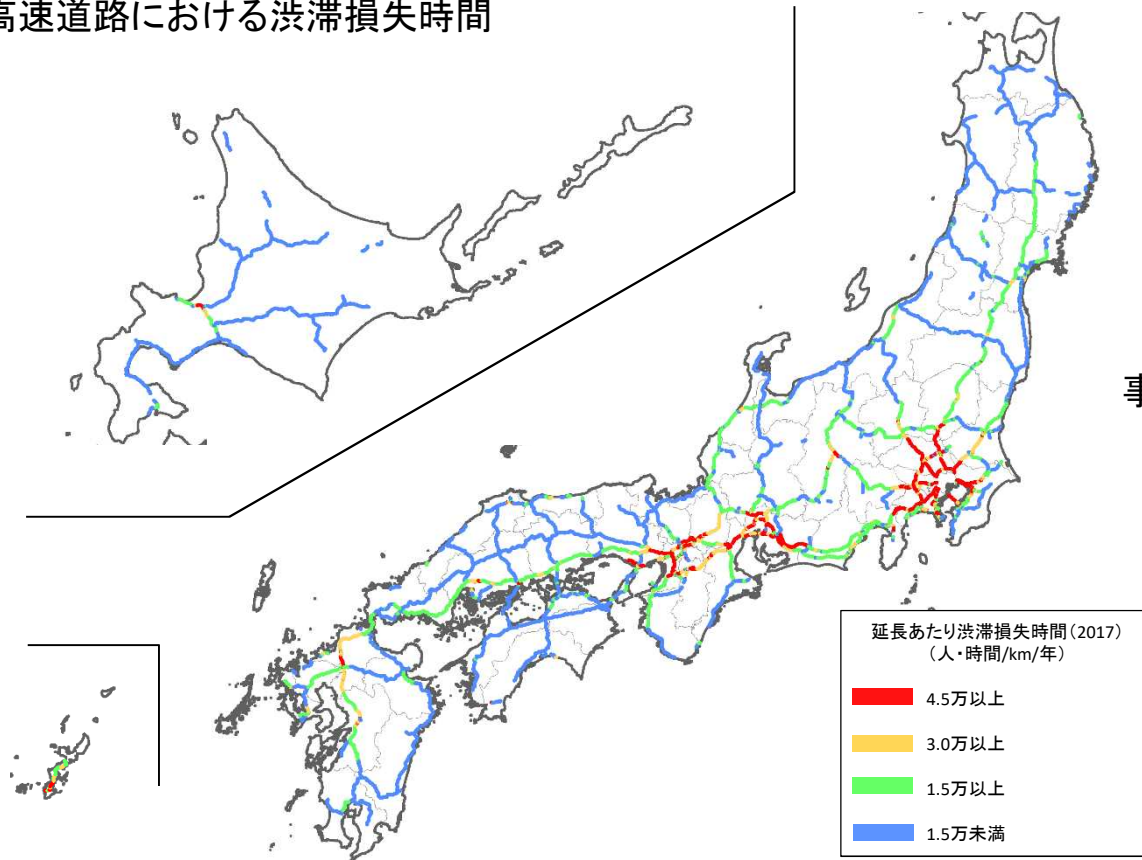
所要時間: 所要時間経路探索システム(Google Maps)による(H30.2)

(ただし、日本はETC2.0データ(H29.4~H30.3)、韓国は民間ブロープデータの実勢速度(H30.2)による)

大都市圏を中心とした高速道路の渋滞

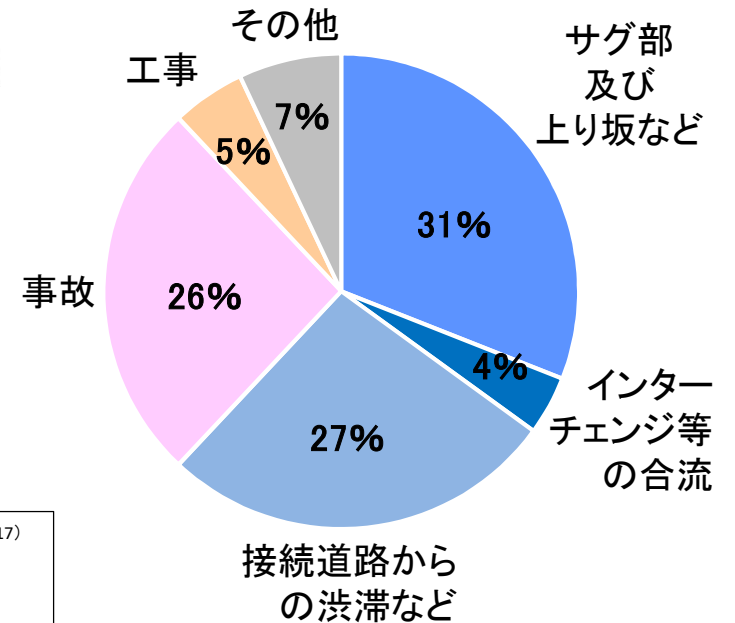
- 東名高速や中央道など、大都市圏を中心とした高速道路において渋滞損失が大きく、全区間延長の1割で全体の4割の渋滞損失時間が発生。
- 渋滞が著しい区間の要因は、サグ部や上り坂などにおける交通需要の交通容量超過による。

■ 高速道路における渋滞損失時間



※ 高規格幹線道路等を対象に集計

■ 渋滞損失時間要因別内訳

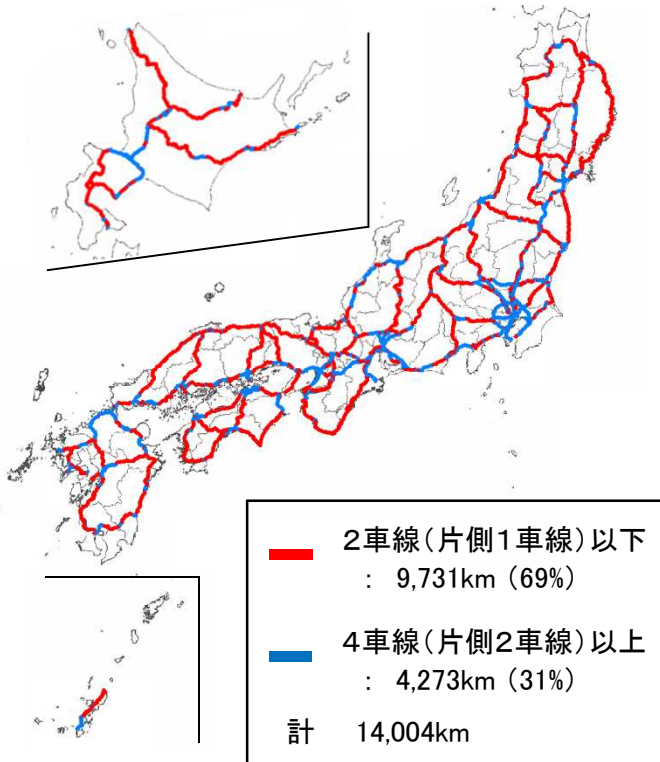


※ 2017年の年間上位30区間における内訳
(NEXCO管理道路を対象)

一般道における渋滞

- 主な直轄国道のうち、2車線(片側1車線)以下の延長割合は約7割であり、それは地方部に多く見られる。また、主要渋滞箇所(全国約9,000箇所)のうち、地方部が約6割を占めている。
- 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞箇所の1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因となっている。

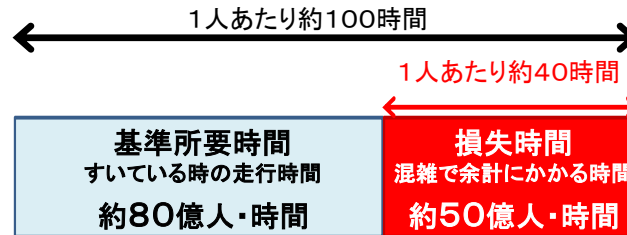
■主な直轄国道(1桁及び2桁国道)の車線数(H27現在)



(出典) : 平成27年全国道路・街路交通情勢調査

■渋滞の発生状況

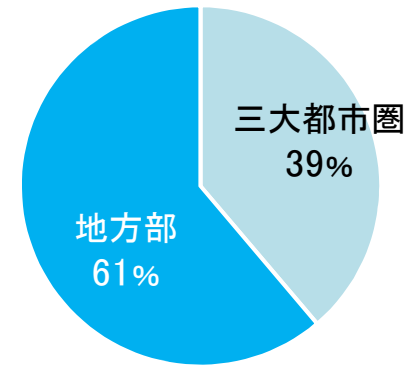
<年間渋滞損失時間>



出典) 渋滞損失時間はH24年度プローブデータ、人口は総務省統計資料(H24.10) **約4割**

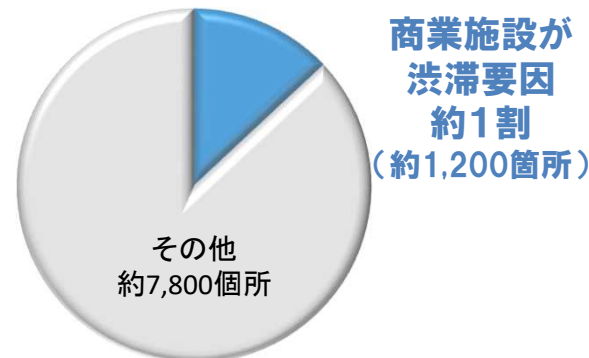
※欧米の主要都市における渋滞損失は移動時間の約2割 (TomTom Americas Traffic Index, TomTom European Traffic Index)

<主要渋滞箇所>



※全国 約9,000箇所

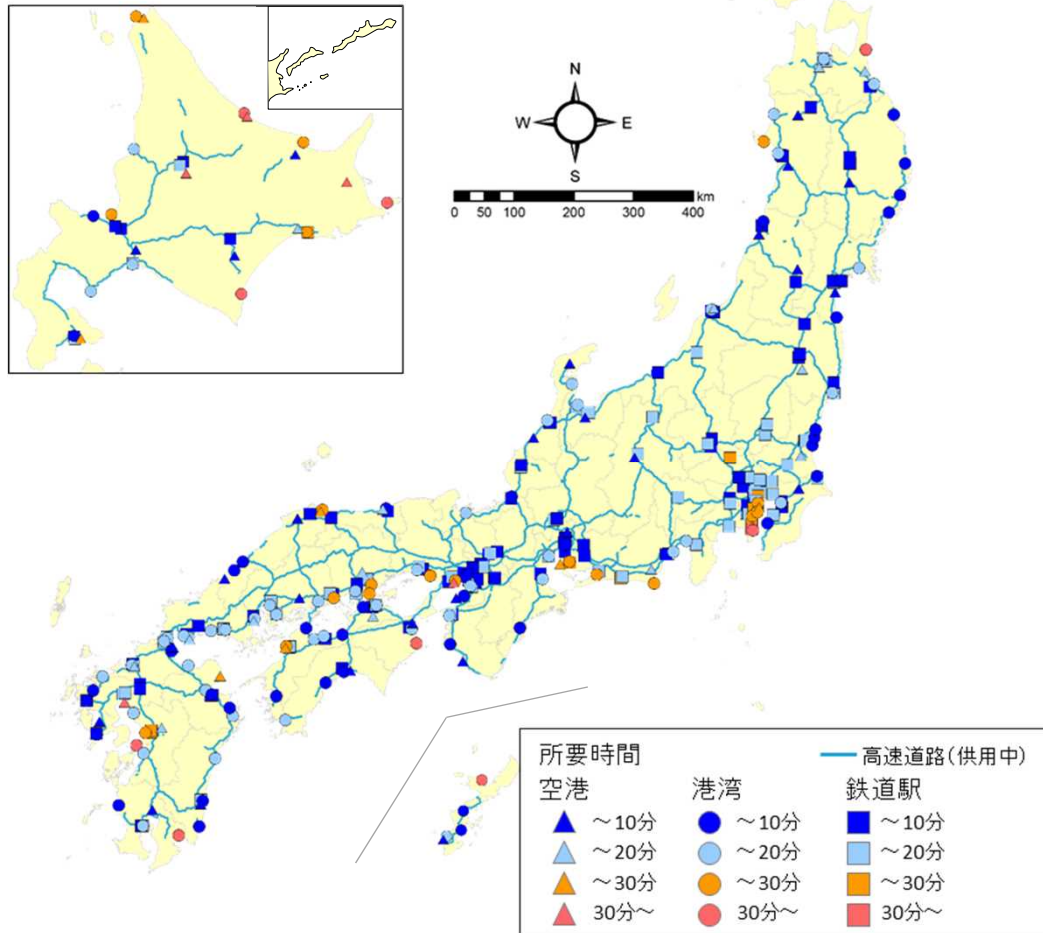
<主要渋滞箇所の要因>



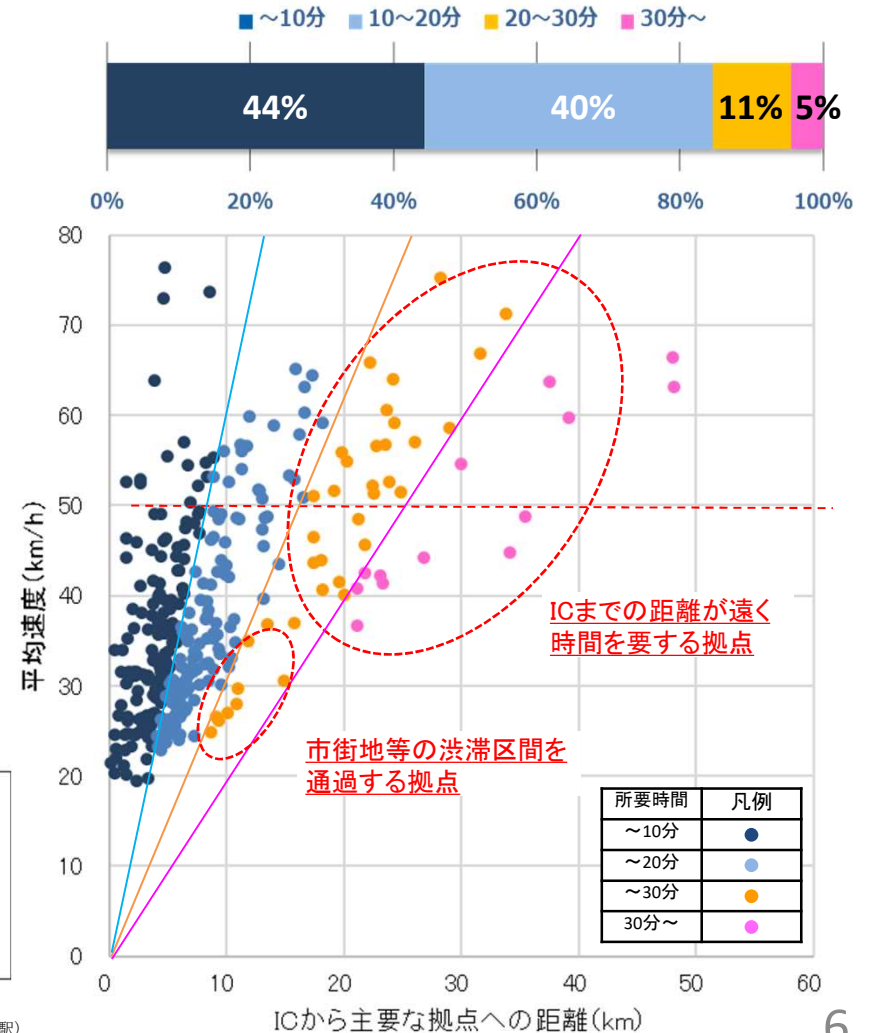
主要な交通拠点のアクセス状況

○ 高規格幹線道路等のインターチェンジからの主要な交通拠点へのアクセスは、依然として約2割は20分以上かかっており、その原因として、地方部のミッシングリンクや都市部の渋滞が考えられる。

■ 主要な交通拠点と高規格幹線道路等のアクセス



■ ICからの所要時間



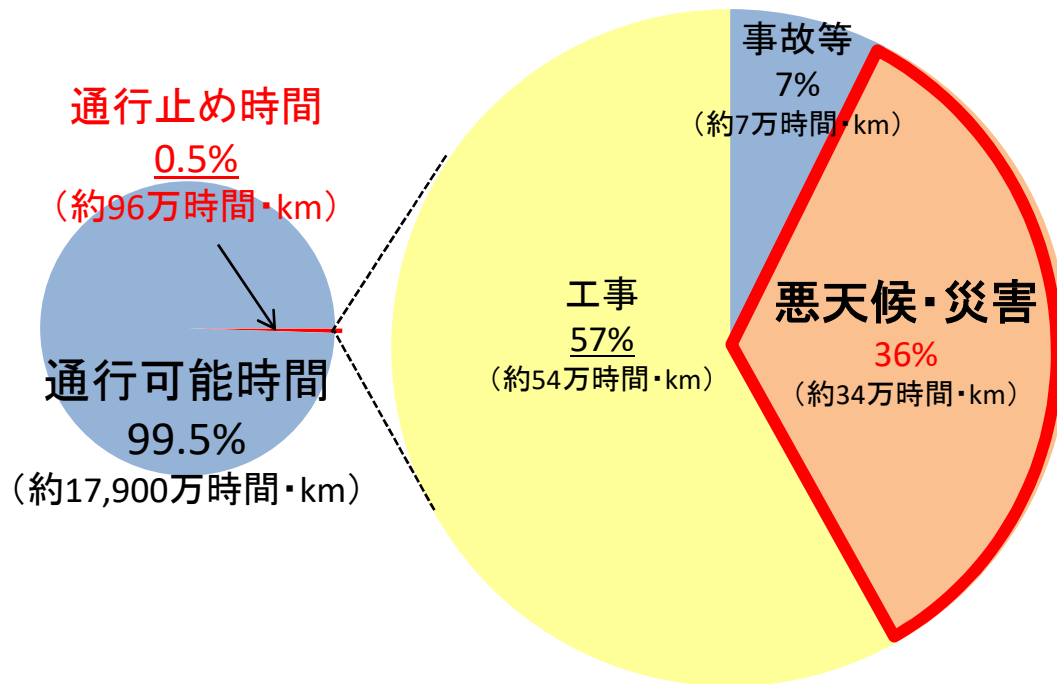
※主要な拠点は、拠点空港・ジェット化空港、国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾、都道府県庁所在地等の主要な鉄道駅、鉄道貨物駅(コンテナ取扱駅)
 ※所要時間、平均速度はETC2.0データの平成30年3月平日の昼間12時間の値より算出

※中標津空港、根室港はICから100km以上離れており、上記図から除外

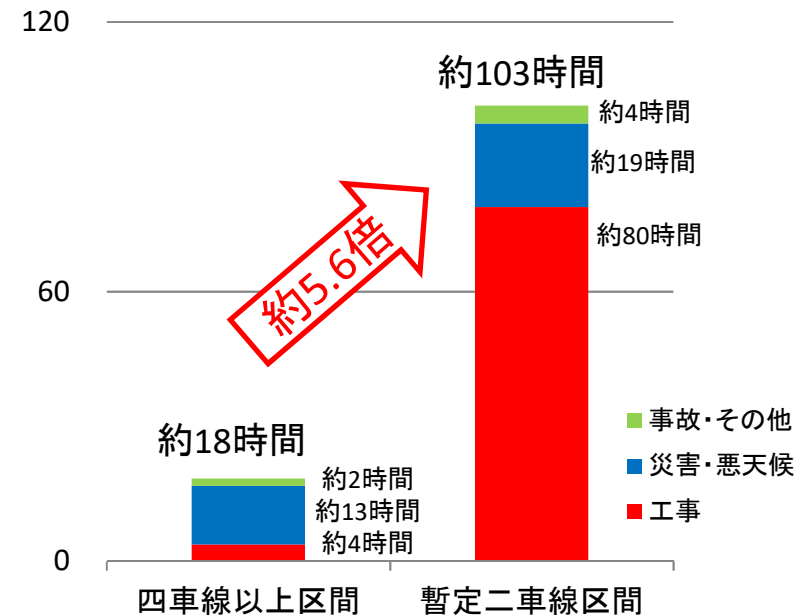
交通代替(多重性)の確保状況 (悪天候・災害等による通行止め)

- 高速道路全体では、運用率99.5%であるものの、悪天候・災害等により、約96万時間・kmの通行止めによる損失が発生。
- 暫定二車線の方が四車線区間に比べ、区間あたりの全面通行止めとなる時間が長い。

■ 高速道路の通行止め量とその原因(H29年度)



■ 区間あたりの年間通行止め時間(H29年度) ※全面通行止め(片側交互通行除く)

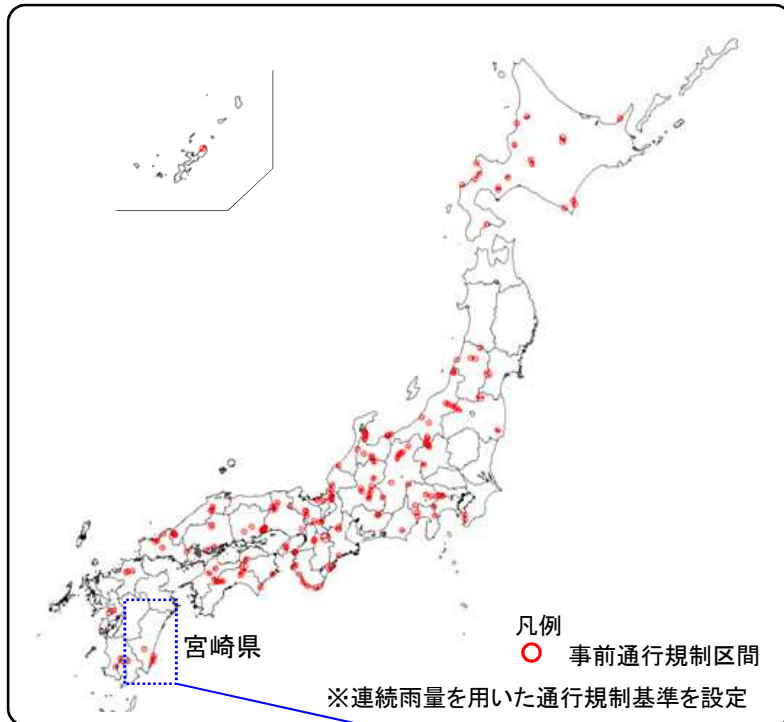


※高速道路6会社管理区間

交通代替(多重性)の確保状況 (災害時の脆弱箇所が多発する通行止め)

- 異常豪雨時に全面通行止めとなる事前通行規制区間は、直轄国道でも全国に約200箇所存在。
- 直轄国道の通行止め回数は、平成29年から過去5年間で平均364回、規制区間内は平均127回。これらは、豪雨や豪雪等の災害リスクが高く、災害時の緊急輸送に支障となる可能性。

■直轄国道の事前通行規制区間

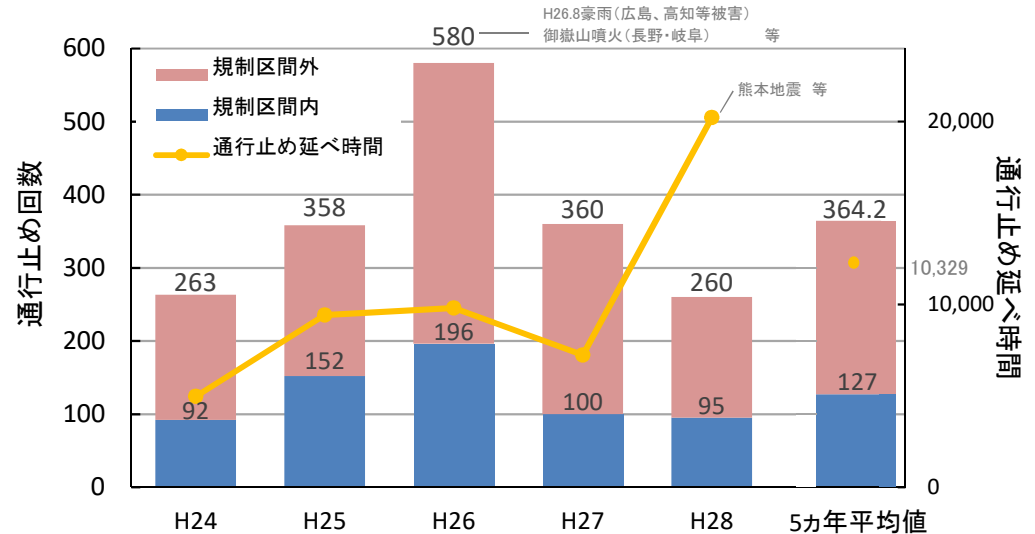


【事前通行規制区間の被災事例】

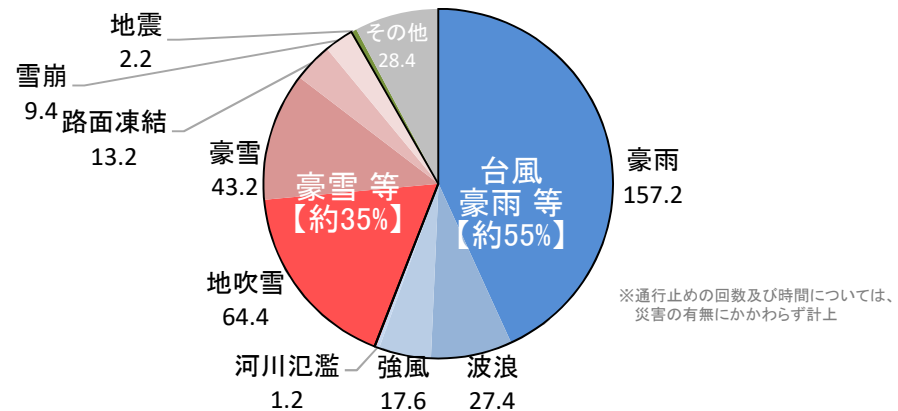
規制内容:雨量規制(連続雨量:170mm)
 発生日時:平成29年10月29日6時50分頃
 発生場所:国道220号 宮崎県日南市
 被災状況:延長 約100m、高さ 約80m



■直轄国道の通行止め回数と通行止め延べ時間



■直轄国道の通行止めの原因 (過去5年間の原因別平均回数)



交通代替(多重性)の確保状況 (全国の防災機能評価)

○海岸沿岸部の縦断軸や内陸部の横断軸を中心に、ミッシングリンクとなる路線が存在し、大規模災害時に交通代替性が確保できず、到達時間の大幅な遅れや到達不可能な地域が存在。

