

新たな広域道路ネットワークに関する検討会

中間とりまとめ骨子(案)

1. はじめに

2. 広域道路ネットワークに関する現状認識

(1) 新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言の影響

➤緊急事態宣言が発令された以降の交通量の状況は〇〇 等

(2) 都市間の連絡状況

➤諸外国と比べ、十分な都市間連絡速度が確保されていない 等

(3) 渋滞の発生

➤我が国の渋滞損失時間は移動時間の約 4 割(諸外国は約 2 割) 等

(4) 交通拠点へのアクセス

➤高速道路インターチェンジから交通拠点(主要な空港、港湾、鉄道駅)へのアクセスはいまだ不十分 等

(5) 災害時におけるリダンダンシー

➤暫定 2 車線区間で通行止めが長期化、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が残る 等

(6) インフラの老朽化

➤老朽化が進行すれば、長期通行止めを伴う工事(橋梁架け替え等)の増加による社会的影響が懸念 等

(7) トラックの大型化への対応

➤ドライバー不足によりトラック大型化のニーズは高いが、道路構造上の課題から、国際海上コンテナ車(40ft 背高)が通行できない区間が存在 等

(8) 新技術の発展等の時代の変化

➤自動運転等の新技術が発展、これらを見据えたネットワーク計画が必要 等

3. 今後の広域道路ネットワークのあり方

(1) 上位計画との関係

➤国土形成計画では、「対流促進型国土」の形成を国土の基本構想とし、各地域を道路等のネットワークでつないだ重層的かつ強靱な「コンパクト・プラス・ネットワーク」が必要と位置づけ 等

(2) 基本戦略

- 現状の交通課題の解消を図るネットワーク強化が必要
- 新たな広域道路ネットワーク強化の方向性は以下の5点
 - 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) 災害に備えたりダンダンシー確保・国土強靱化
 - 5) 国土の更なる有効活用や適正な管理

(3) 広域道路ネットワークの階層

- 広域道路ネットワークについては、連絡する拠点等によって求められるサービスレベルが異なるため、階層性を持った効率的整備が必要
- そのため、広域道路(仮称)のうち、事業の重要性、緊急性が高く、地域活性化や大都市圏の機能向上に対して十分な効果が期待される等の路線を特定広域道路として位置づけ、2階層で計画 等

1) 広域道路(仮称)

- 広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する道路
- 高規格幹線道路や上記道路と重要な空港・港湾等を連絡する道路

2) 特定広域道路(仮称)

- ブロック都市圏間を連絡する道路
- ブロック都市圏内の拠点連絡や中心都市を環状に連絡する道路

(4) 広域道路ネットワークに求められる機能・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

(5) 具体のネットワークを検討する上での視点

- 地域の将来ビジョンを踏まえた広域道路ネットワークの検討が必要
- 様々な交通モード間との連携強化や東京一極集中の是正・地方創生 等

4. おわりに

- 計画策定・実行に向け、意思決定の透明性、公正性、妥当性の確保が必要
- 時代の変化に応じ、広域道路ネットワーク計画の適切な見直しが必要 等