

近畿地建
資料配布

配布日時	平成10年6月15日 14:00
------	---------------------

件名	世界にひらかれた活力ある 近畿の明日をめざして 広域道路整備基本計画が見直されました
----	--

取扱い	新 聞 平成10年6月16日(火) 夕刊以降解禁 テレビ・ラジオ 平成10年6月16日(火) 午前10時以降解禁
-----	---

同時配布	近畿建設記者クラブ 大手前記者クラブ 福井県県政記者クラブ 滋賀県県政記者クラブ 京都府府政記者クラブ 京都市市政記者クラブ 大阪府府政記者クラブ 兵庫県県政記者クラブ 神戸市市政記者クラブ 奈良県県政記者クラブ 和歌山県県政担当記者クラブ
------	--

問い合わせ先	近畿地方建設局 道路部 道路計画第二課 課長 辻森 和美 課長補佐 久保 幸男 Tel 06(942)1141(内線4251) 06(945)7420(夜間)
--------	---

世界にひらかれた

活力ある近畿の明日をめざして

広域道路整備基本計画が見直されました

■目 的

平成5年12月に、近畿圏の広域的な交流を支え、地域の連携を促すネットワークとして、高規格幹線道路の整備とあわせて、広域道路整備基本計画が公表された。

今般、社会経済情勢の変化や中期的な道路政策の見直しを踏まえ、広域道路整備基本計画についても所用の見直しが行われたものである。

■計画の位置付け

本計画の見直しは、この間、新たに策定された、近畿各地域の将来ビジョン等を踏まえて、関係する道路管理者等が相互に十分調整を図りつつ、共同で行ったものである。

なお、これは今後の計画的な道路整備の基礎となるものであるとともに、各種地域活性化施策を支援する道路整備計画を検討する際の基本となるものである。

■計画見直しの視点

本計画の見直しについては、社会経済情勢の変化や中期的な道路政策の見直しを踏まえて、以下の視点から所用の見直しを行ったものである。

- ①社会経済情勢の変化
- ②関連する交通機関、交通拠点（空港、港湾、高速鉄道駅等）や都市拠点、振興拠点等の地域拠点をはじめとする国土利用、土地利用等の変化
- ③地域活性化施策等の進展に伴う、想定される交通の流れの変化
- ④その他、道路交通に影響を及ぼす諸要因の変化

■特 徴

- P I方式により策定された地域の将来ビジョンを踏まえて、広域的な道路の将来ビジョン（マスタープラン）について、地域（府県・指定市）と国（建設省近畿地方建設局）が一体となって、共同で見直しを実施。
- 道路管理者による協議会を設置するなど広く各般の意見を踏まえて見直しを実施。

■近畿地方版広域道路整備基本計画

近畿地建管内の府県・指定市版広域道路整備基本計画の見直しをまとめたものに、近畿地建全体のマスタープランを付したものである。

広域道路整備基本計画の見直しについて

1. 広域道路整備基本計画の目的等

(1) 目的と位置付け

- ・平成5年12月に公表された広域道路整備基本計画は、国土全体、地域全体という広域レベルの社会交流を支え、地域の連携を促すネットワークとして、高規格幹線道路の整備とあわせ、地域高規格道路網や、これらと一体的に機能する広域的な幹線道路網の整備を計画的に進めるため、関連する交通機関、交通拠点（空港、港湾、高速鉄道駅等）や都市拠点、振興拠点等の地域拠点をはじめ、国土利用、土地利用等との整合のとれた幹線道路網計画（広域道路整備基本計画）として策定された。
- ・これは、広域的な道路のマスタープランとして、地域活性化施策等も考慮して想定しうる交通の流れをベースに、現時点での地域に整合した道路ネットワークの考え方を整理したものであり、今後、さらに詳細な道路計画を策定する際のベースとなるものである。したがって、具体的な路線のルートや構造まで規定するものではない。また、このマスタープランは地域の社会・経済、土地利用の進展等に即して弾力的に見直されるべきものとされており、今般、「新道路整備五箇年計画」の策定や平成5年以降、新たに策定された地域の将来ビジョン等を踏まえて所用の見直しが行われたものである。

(2) 見直しの視点と手法

- ・本計画の見直しについては、社会情勢の変化や中期的な道路施策の見直しを踏まえて、以下の視点から所用の見直しがおこなわれたものである。
 - ①社会経済情勢の変化
 - ②関連する交通機関、交通拠点（空港、港湾、高速鉄道駅等）や都市拠点、振興拠点等の地域拠点をはじめとする国土利用、土地利用等の変化
 - ③地域活性化施策等の進展に伴う、想定される交通の流れの変化
 - ④その他、道路交通に影響を及ぼす諸要因の変化
- ・本計画の見直しについては、関係する道路管理者等が協議・調整し、都道府県知事及び政令指定市長が実施した。

2. 広域道路整備基本計画（見直し）の基本方針

地域整備や道路整備の目標、基本方針を定めた「広域道路整備の基本方針」とこの考え方をネットワークに表現した「広域道路網マスタープラン」から構成。

(1) 広域道路整備の基本方針

- ・近畿地方は、関西国際空港の開港を契機に、アジアをはじめ世界との交流の主な窓口となり、空港を活かした地域づくりが進んでおり、国際化への一層の発展とともに、歴史・文化・自然などの恵まれた資産を活かす「ゆとりある豊かな社会づくり」が期待されている。
- ・また、京阪奈丘陵においては、豊かな自然、歴史、文化的環境と立地条件を活かした、21世紀の世界の文化・学術・研究の拠点となる関西文化学術研究都市の建設がセカンドステージをむかえ、今後、近畿発の文化・学術・研究の情報発信が大いに期待されている。
- ・さらに、平成10年4月5日には、本州と淡路島を陸路で結ぶ世界最長の吊り橋である明石海峡大橋が開通し、大阪、神戸、淡路島、四国が高速道路で結ばれたことにより、地域の発展が大いに期待されている。

- ・一方こうした中、平成7年1月に発生した、阪神・淡路大震災の教訓から、防災性、代替性に富んだ広域的な幹線道路ネットワークを形成することにより、災害に強い地域づくりが強く要請されている。
- ・今回の広域道路整備の見直しにおいては、これらの背景のもと、府県・政令市毎に将来ビジョンや社会情勢の変化・中期的な道路政策の見直しを踏まえて所用の見直しをおこなったものである。

(2)広域道路網のマスタープラン

府県・政令市の区域を越えた広域的な圏域について調整を図った上で、都道府県毎に広域道路としてのネットワークを見直した。(ただし、マスタープランであるルート、位置等を規定するものではない。)

3. 広域道路（交流促進型）の概要 (参考－1、参考－2、参考－3)

(1)標準的な路線要件（カ・イト・ライン）

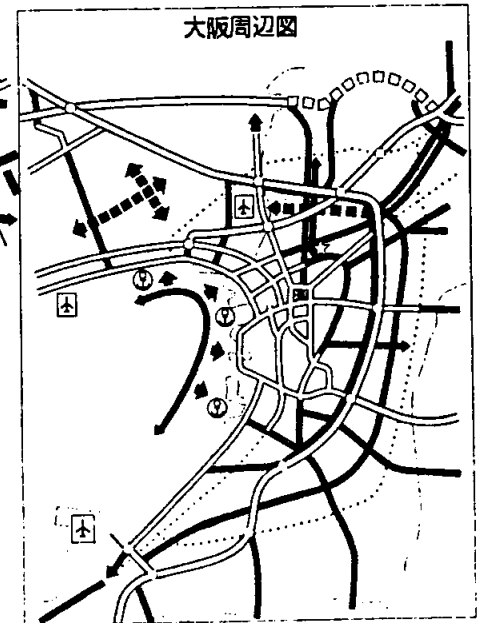
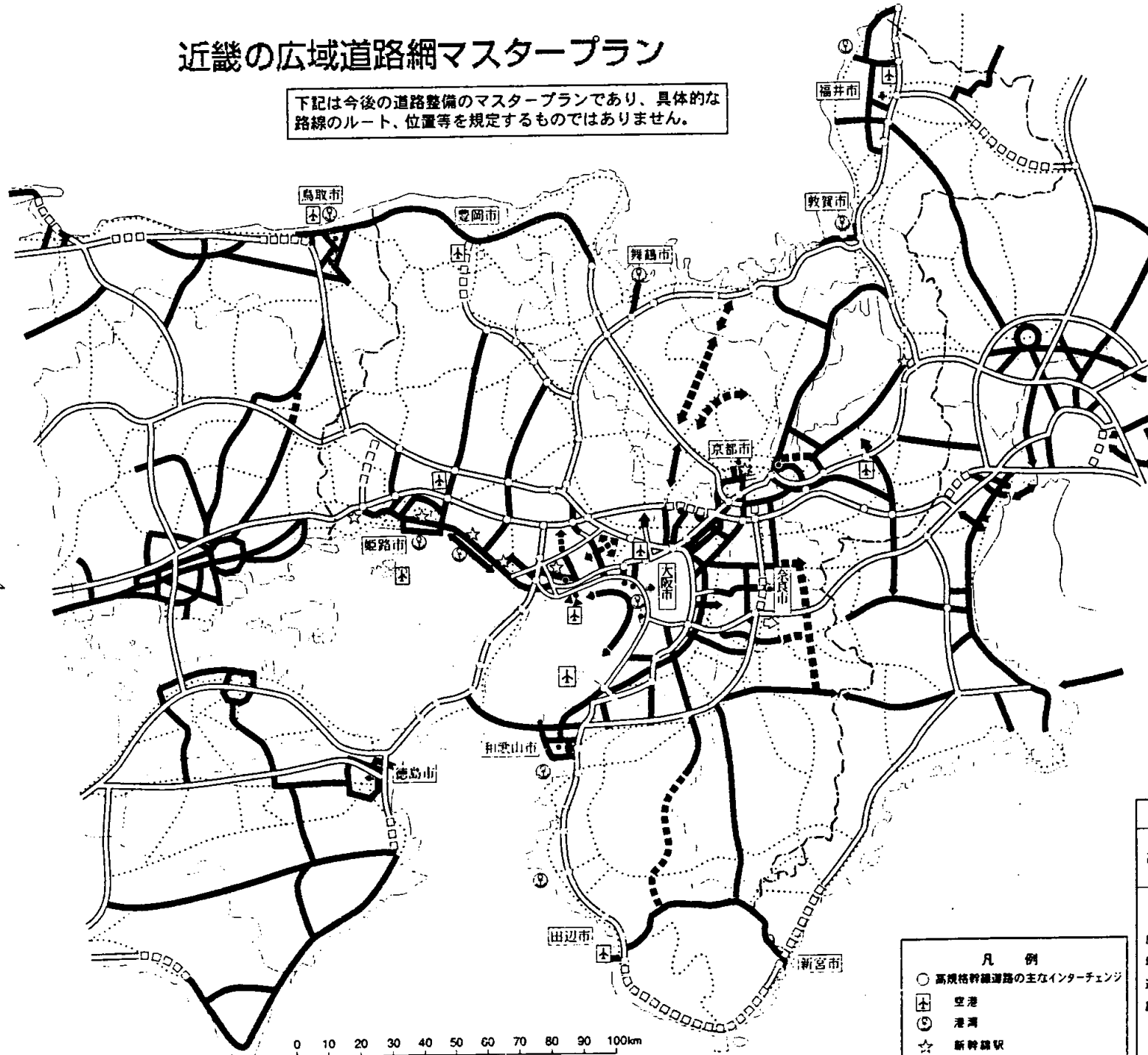
都道府県における時間交通圏構想等による位置づけ及び区間の性格・役割による位置づけ

(2)広域道路（交流促進型）と地域高規格道路の関係

地域高規格道路は、自動車専用道路またはそれと同程度の機能を有する質の高い道路と位置づけられており、広域道路整備基本計画のうち、広域道路（交流促進型）から選定されることになる。

近畿の広域道路網マスタープラン

下記は今後の道路整備のマスタープランであり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。



凡例

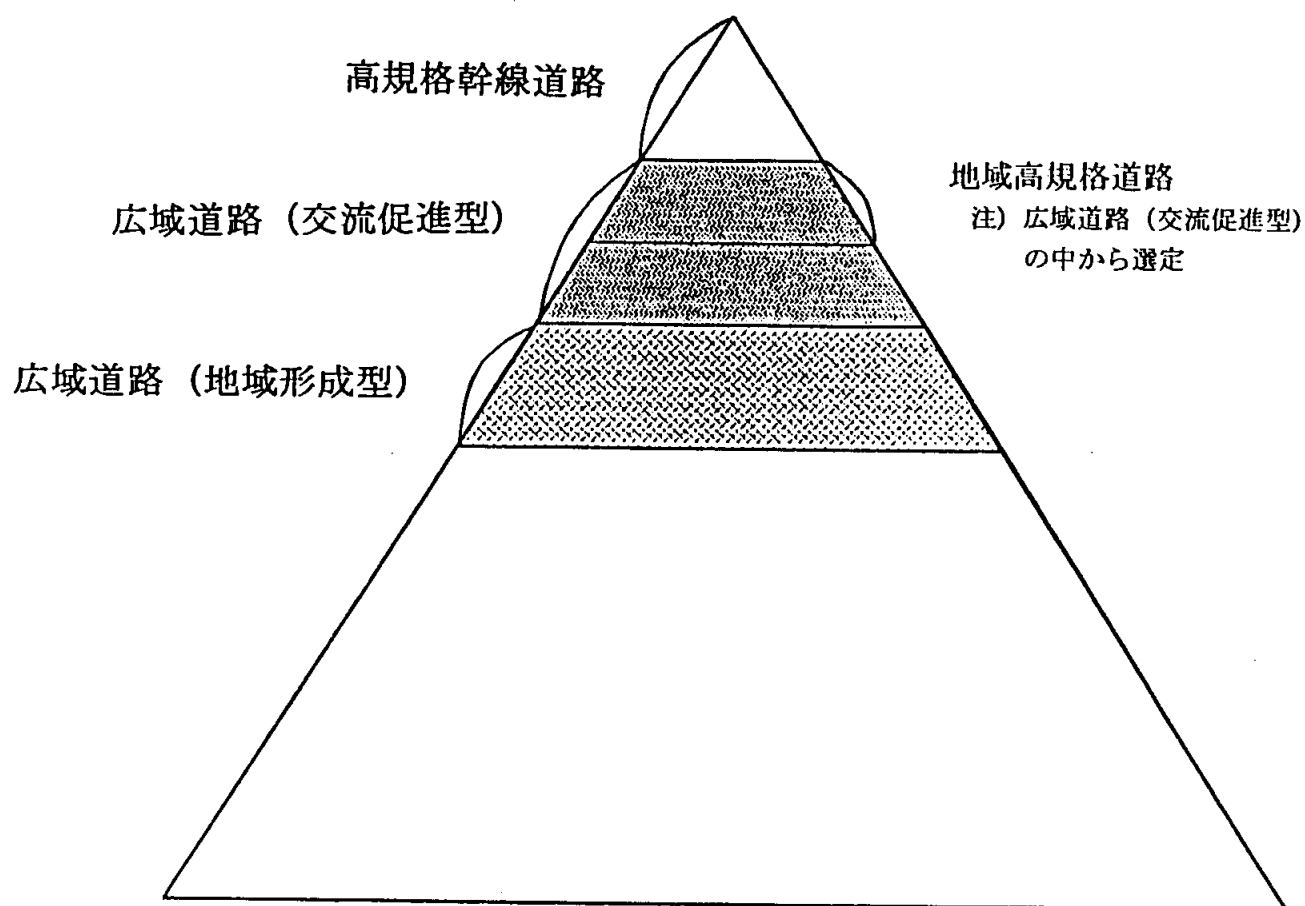
路線表示区分	表示方法	備考
高規格幹線道路	———	供用および整備計画区間 (事業中区間を含む)
	□ □ □	基本計画および予定路線区間
広域道路	———	都市高速道路
	———	本線のトラフィック機能増強のため、整備の目標として特に構造上の強化を図ろうとする道路
	沿道からのアクセス性に配慮した道路
検討区間	■ ■ ■	路線、構造について今後検討する区間

凡例

- 高規格幹線道路の主なインターチェンジ
- ✈ 空港
- ⚓ 港湾
- ☆ 新幹線駅

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100km

参考－１ 対象となる広域道路



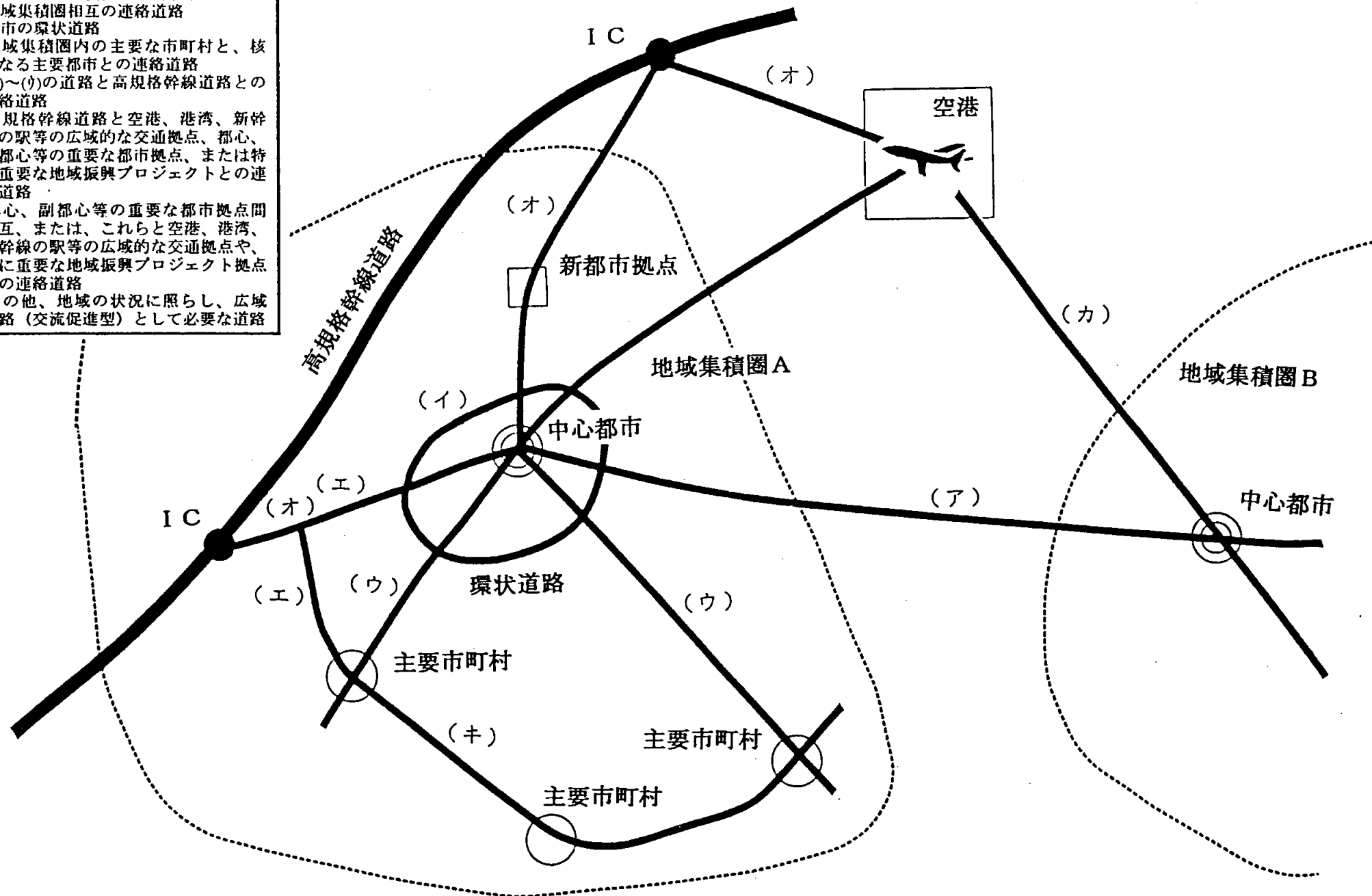
参考－２ 標準的な路線要件（ガイドライン）

ガイドライン－１ 都道府県における時間交通圏構想等による位置づけ

ガイドライン－２ 道路の性格・役割による位置づけ

- (ア) 地域集積圏相互の連絡道路
- (イ) 都市の環状道路
- (ウ) 地域集積圏内の主要な市町村と、核となる主要都市との連絡道路
- (エ) (ア)～(ウ)の道路と高規格幹線道路との連絡道路
- (オ) 高規格幹線道路と空港、港湾、新幹線の駅等の広域的な交通拠点、都心、副都心等の重要な都市拠点、または特に重要な地域振興プロジェクトとの連絡道路
- (カ) 都心、副都心等の重要な都市拠点間相互、または、これらと空港、港湾、新幹線の駅等の広域的な交通拠点や、特に重要な地域振興プロジェクト拠点との連絡道路
- (キ) その他、地域の状況に照らし、広域道路（交流促進型）として必要な道路

- 道路の性格・役割による位置づけ
- (7) 地域集積圏相互の連絡道路
 - (4) 都市の環状道路
 - (ウ) 地域集積圏内の主要な市町村と、核となる主要都市との連絡道路
 - (エ)(7)～(ウ)の道路と高規格幹線道路との連絡道路
 - (オ) 高規格幹線道路と空港、港湾、新幹線の駅等の広域的な交通拠点、都心、副都心等の重要な都市拠点、または特に重要な地域振興プロジェクトとの連絡道路
 - (カ) 都心、副都心等の重要な都市拠点間相互、または、これらと空港、港湾、新幹線の駅等の広域的な交通拠点や、特に重要な地域振興プロジェクト拠点との連絡道路
 - (キ) その他、地域の状況に照らし、広域道路（交流促進型）として必要な道路



参考－3 広域道路（交流促進型）イメージ図

地域の自立を支援し、人の生活といきがいを応援します。

地方中心都市と周辺市町村の時間距離が短縮され、ほとんどの市町村が中心都市から 30 分圏内になります。これにより、地方都市のショッピングや通勤・通学の範囲が広がり、定住人口の増加や各種施設、就業・就学機会等の提供が期待されます。

地方中心都市 30 分カバー率

	平成 9 年度末	広域道路網整備後
人口（万人）	86 %	97 %
面積（km ² ）	59 %	78 %

注）阪神大都市圏を除く。

都市との交流を促進し、ふれあいの場が広がります。

高規格幹線道路の整備とあわせ、広域道路網を整備することにより移動時間が短縮することになります。

これにより、ほとんどの地域生活の場から都市でのショッピングに身近に出かけることができるようになります。

県庁所在地あるいは同一府県内の人口が30万人以上の都市へ
到達するのに概ね1時間以上かかる人口の割合

	平成9年度末	広域道路網整備後
近 畿	16 %	11 %

ゆとりあるウィークエンドのリゾート・レクリエーションエリアが広がります。

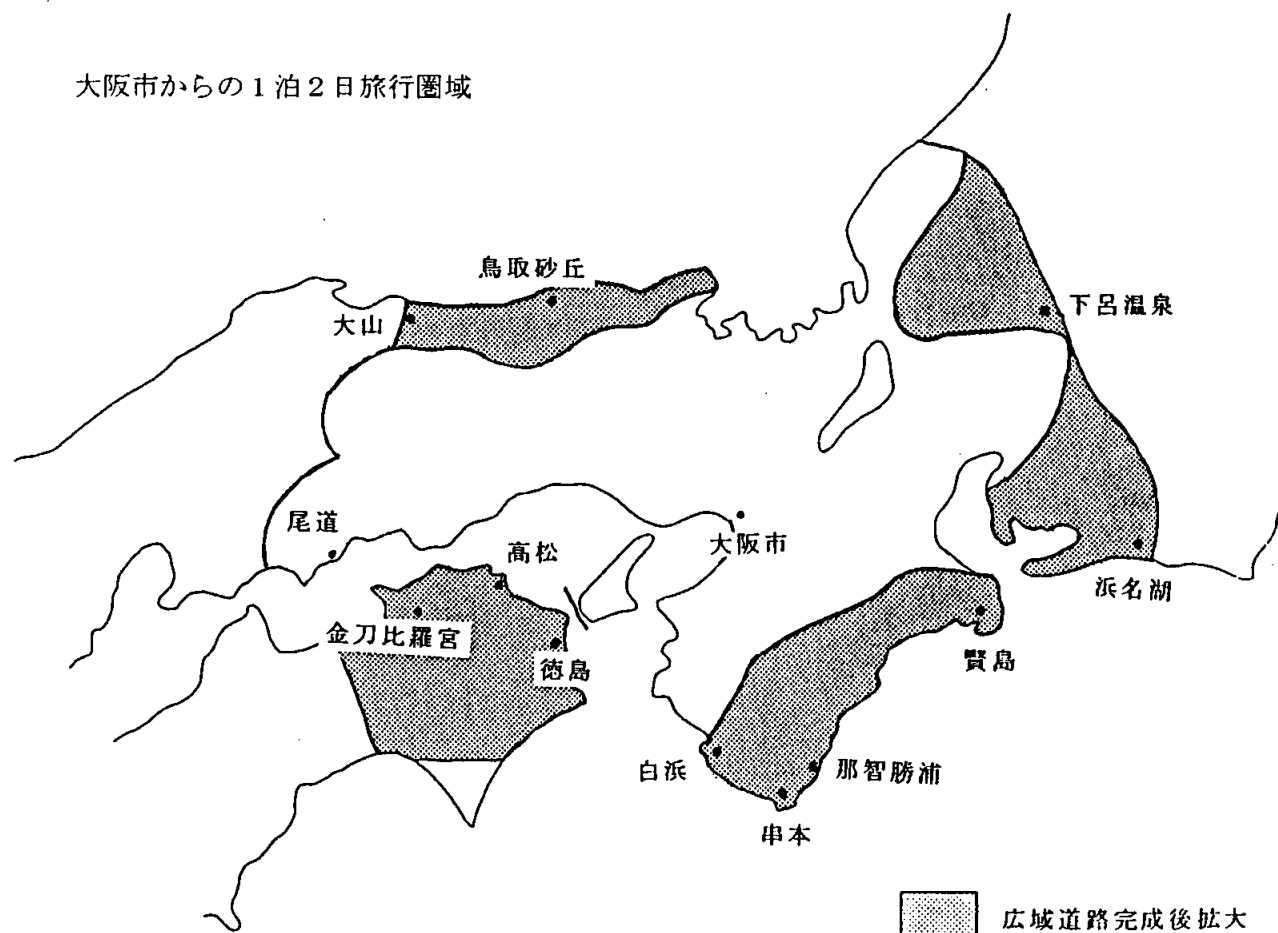
週休2日制の普及など余暇時間の増大に加えて、高規格幹線道路とあわせた広域道路の整備によりマイカーでのファミリー旅行や若者のグループ旅行にも幅が広がります。

例えば、大阪市内から1泊2日のマイカー旅行が、山陰や四国・南紀・奥飛騨などの自然景観の優れた地域の観光地まで拡大します。

京阪神からの1泊2日旅行圏（3時間）

	平成9年度末	広域道路網整備後	拡大面積
京阪神からの 1泊2日旅行圏	40,000km ²	56,000 km ²	16,000 km ² 増
伸び率	1.0	1.4	

大阪市からの1泊2日旅行圏域



近畿各地から全国へ、そして世界への窓口が近づきます。

近畿では、現在6つの空港があり、さらに3空港が計画中です。

空港の整備とあわせて、空港と直結する広域道路を整備することにより、近畿に生活している人のほとんどが、これらの空港のいずれかを、1時間以内に利用できるようになります。

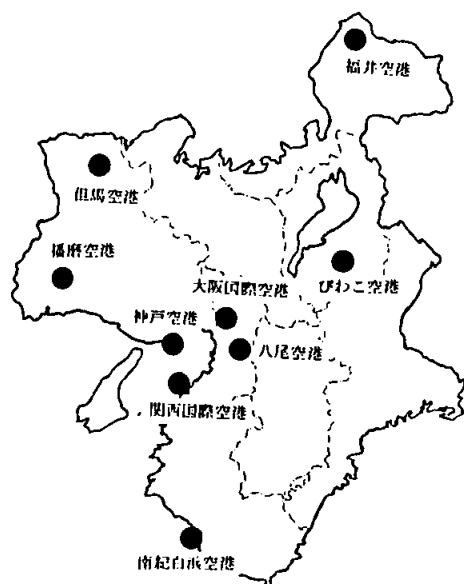
空港への所要時間1時間の人口

	空港への1時間圏		備考
	平成9年度末	広域道路網整備後	
人口	(1,900 万人) 1,500 万人	2,100 万人	(200 万人増) 600 万人増
近畿の人口に 占める比率	(89 %) 72 %	99 %	

注) 1.空港は計画中のものを含む9港を対象

2.平成9年度末下段は現況6空港への現況道路網1時間圏を示す。

3.平成9年度末上段()内は、計画空港も含む空港への現況道路網1時間圏を示す。



物流の円滑化とコストダウンを支援します。

近畿管内の港湾取扱貨物量の約 84 %が広域道路の整備により、全国的な高規格幹線道路網と直結されます。これにより内航海運と道路交通の連携強化（モーダルミックス）が図られ、物流の円滑化とコストダウンにつながります。

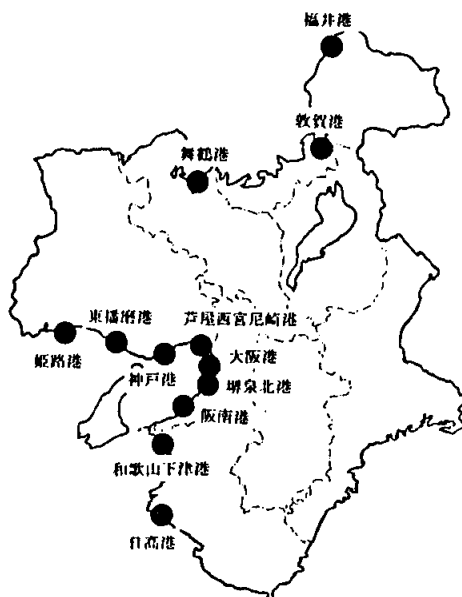
近畿の特定重要港湾及び重要港湾 12 港の内、現在高規格幹線道路等と直結されているのは7港ですが、広域道路が完成することにより新たに4港が直結されることになります。

港湾と高規格幹線道路の直結率

	平成9年度末	広域道路網整備後
(特定) 重要港湾数	7	11
取扱貨物量 (万トン)	36,700	50,100
近畿の全港湾貨物量に占める比率	62 %	84 %

資料：運輸省運輸政策局「港湾統計」平成8年度資料より

※ここで、直結とは自動車専用道路等のインターチェンジから10分以内にアクセス可能なものを示す



各府県の広域道路整備基本計画の基本方針

- 福 井 県 ふくいの道30分圏構想の実現
- 滋 賀 県 県土1時間道路ネットワークの形成
- 京 都 府 「京都府域120分圏、北部主要都市から京都市まで90分圏、市町村から最寄りのICまで30分圏の交通網」の形成
- 京 都 市 安全・快適な都市交通ネットワークの形成
- 大 阪 府 七放射三環状軸による広域基幹軸の形成
- 兵 庫 県 県内1時間高速交通圏の確立
- 神 戸 市 ひとまち Kobe 復興を支える道づくり
- 奈 良 県 なら・半日交通圏道路網構想の実現化に向けて
- 和歌山県 ゆとりと充実、輝く和歌山新時代

福井県 広域道路整備基本計画(改定計画)

基本方針 －ふくいの道30分圏構想の実現－

I 地域整備の基本方針

(1) 地域の現状と将来像

【現状】

①産業構造の変化

国際競争の激化への対応と、活力ある産業構造への転換

②高齢化の進展

全国平均より早いスピードの高齢化、福祉ニーズへの対応

③豊富な観光資源

恵まれた自然環境を活かした観光と、これらのネットワーク化

④環日本海時代の要請

環日本海交流時代への対応、日本海国土軸の形成

⑤雪に強い地域づくり

高い自動車依存度と、雪に強い地域環境づくり

⑥連合都市圏の形成

福井市、鯖江市、武生市が連携・補完し合う都市圏の形成

【将来像】

「21世紀はアジアの時代」といわれる中、豊かさとゆとりのある地域を実現するため、環日本海交流の拠点および日本海国土軸における近畿圏、中部圏との結節点として、これら圏域との連結を強化し、豊かな自然環境のもと、生活環境等の定住条件の整備や経済、文化をはじめとする国内外にわたる地域間交流の促進を図っていく。

(2) 地域整備の課題と取組み

「美しくたくましい福井を」を基本理念とし、「生活満足度日本一・地球時代に光り輝く福井県」を基本目標とした福井県新長期構想（平成9年度改定）のもと、県下全域の活性化を図る。

①環日本海交流の拠点整備

②日本海国土軸の形成

③連合都市圏構想の推進

④テクノゾーンの形成

⑤観光リゾートゾーンの形成

⑥連携による特色ある地域づくり

II 道路整備の目標

(1) 道路整備の基本的目標

福井の豊かな自然や歴史、文化を活かし、さらに魅力を高める地域づくりを目指して3つの方針に沿った道路整備により「21世紀の福井を拓くみちづくり」を推進する。

①交流と連携を支援する道づくり

②安全で快適な道づくり

③環境と調和した道づくり

(2) 広域道路整備の基本的考え方

①高速交通ネットワーク整備

近畿自動車道敦賀線や中部縦貫自動車道などの高規格幹線道路網の整備

②地域内交通網整備 －ふくいの道30分圏構想の実現－

広域的な交流と連携を支援し、活力ある地域づくりを推進する道路の整備

(3) 重点整備区間の考え方

①環日本海交流拠点へのアクセスと日本海国土軸を形成する道路の整備

②連合都市圏構想とテクノゾーンの形成を支援する道路の整備

③広域観光道路の整備

④地域づくりを支援する道路の整備

広域道路整備基本計画の基本方針
～県土1時間道路ネットワークの形成～

滋賀県

I 地域整備の基本方針

(1) 地域の現状と将来像

滋賀県では、この5年間（平成2～7年）における人口増加率が5.3%で、全国第2位と高く、特に県南部地域では京阪神都市圏との関連も強く都市化が進展している。また、本県は県内総生産の第二次産業の占める割合が55.5%と全国第1位となっており、内陸工業県として発展してきた。一方で豊富な歴史・文化資源や琵琶湖をはじめとした豊かな自然を有している。

そうしたことから、滋賀県長期構想「新・湖国ストーリー2010」では、本県の将来像を

- ①人の活力が発揮され、地域の魅力が高まる滋賀（休養と交流の拠点づくり、地方拠点づくり）
 - ②自然と共生する滋賀（環境への配慮）
 - ③安全で安心できる滋賀（交通の安全と円滑の確保、防災対策）
 - ④創造性としなやかさに富んだ滋賀（高度科学技術産業の集積、既存産業の活性化）
 - ⑤地域の自立的発展を促す基盤が整った美しい滋賀（国内外との活発な交流・連携を促す基盤整備）
- と考えている。このため、「第二名神高速道路」、「びわこ空港」等の大規模プロジェクトや「滋賀中部地方拠点都市地域整備」、「琵琶湖東北部地方拠点都市地域整備」、「大津・南部地域基盤的技術産業集積活性化計画」等の地域振興プロジェクトの推進により、県政振興を図ることとする。

(2) 地域整備の課題と取り組み

本県の発展方向を踏まえ、下記により各地域の課題を克服し、地域整備を進める。

- ・大津湖南地域：中枢機能の活用を図るため、県内外の連携強化及び都市型交通問題の克服を図る。
- ・甲賀地域：第二名神高速道路、びわこ空港自動車道等、高速交通網と連携した地域交通網の整備充実により、産業、物流機能の集積を図る。
- ・中部地域：びわこ空港等、広域交通拠点の形成と連携した地域交通網の整備により、周辺地域との交流強化や地方拠点都市地域整備の推進を図る。
- ・東北部地域：彦根・長浜市を中心とした都市機能の高度化、産業立地の促進のため地方拠点都市地域整備を図る。
- ・湖西地域：大津・京都方面や小浜方面との交流強化や観光・リゾートを生かした地域振興を図る。

II 広域道路の整備目標

(1) 広域道路整備の基本目標は以下のとおりである。

- ①高速交通網、多重交通体系の形成
- ②県土1時間道路ネットワークの形成
- ③地域内道路網の強化

(2) 広域道路選定の基本的考え方は以下のとおりである。

- ・各地域の中心都市と広域的な交通拠点及び高規格幹線道路ⅠCを連結する道路。
- ・地方拠点都市地域整備等の地域振興プロジェクトを支援する道路。
- ・各市町村間の連携を強化し、各地域における地域整備構想等を実現するうえで、高規格幹線道路と一体となって機能する、一般国道や主要地方道等の道路。
- ・周辺地域から都市施設へのアクセスを円滑に行えるようにする道路
- ・将来の望ましい都市構造を形成するための骨格となる道路。
- ・バス路線等の日常生活を支える道路。

(3) このうち交流促進型の路線、区間の選定の基本的な考え方は以下のとおりである。

- ・高規格幹線道路とともにびわこを取り囲む環状を形成する路線、区間。
- ・琵琶湖の東側と西側との連絡強化を図るための路線、区間
- ・広域交通拠点（空港、新幹線駅 等）と高規格幹線道路とを連結する路線、区間
- ・都市型交通問題の解消を図るための環状道路を形成する路線、区間
- ・隣接府県との交流や連携の強化に寄与する路線、区間

京都府広域道路整備基本計画の見直し

京都府

- －「京都府域 120 分圏、北部主要都市から京都市まで 90 分圏、市町村から最寄りの I C まで 30 分圏の交通網」の形成－

京都府広域道路整備基本計画を平成 5 年度に策定したところであるが、その後の社会経済情勢の変化等を踏まえ、主に既定広域道路網の路線機能の見直しを、今回行うものであり、21 世紀に向けて、地域間格差の是正による府域の均衡ある発展と豊かで安心・安全な京都府社会を構築を支援する広域道路網の整備を、更に進めようとするものである。

I 地域整備の基本方針

(1) 地域の現状と将来像

京都府は、府域の形状は南北方向に長く、人口、産業、高次都市機能の大部分が京都市とその近郊部に集中する「一極集中型」となっている。また、老年人口比率(65 歳以上人口の全人口に占める割合)も、今後さらに高まり、地域によって更に格差が広がることが予想される。

地域の将来像としては、21 世紀に向けた京都府社会の展望(モビリティの高いダイナミックな社会、豊かさを実感できる生活、「ひと」を大切にする温かい地域社会、世界に大きく開かれた京都府社会)実現するため、府内の各地域相互や阪神都市圏・隣接府県などとの交流・連携を重視した地域づくりを目指すものとする。

(2) 地域整備の課題と取組み

21 世紀に向けて、地域間格差の是正による府域の均衡ある発展と豊かで安心・安全な京都府社会を構築を図るため、各地域の特性を活かした都市基盤整備や地域開発などを支援する道路網の整備などを進める。

II 道路整備の目標

(1) 道路整備の基本的目標

- ・広域的な地域整備方向に対応した自動車専用道路ネットワークの形成
- ・将来の地域構造、都市構造に対応した道路ネットワークの形成
- ・阪神大都市圏との連携・交流強化
- ・京都府全域における道路整備水準の向上阪神大都市圏との連携・交流強化
- ・府域の時間距離の短縮
- ・環日本海時代に対応した道路網の整備
- ・交通混雑解消などの交通処理機能の向上を図る体系的な道路網の整備
- ・災害時の代替性を備えた道路網の整備
- ・交通の円滑化や物流の効率化等を促進する道路の整備
- ・地域の活性化を促進する地域振興プロジェクトを支援・推進する道路の整備

(2) 広域道路選定の基本的考え方

- ・京都府全域から京都市および阪神地域まで 120 分圏、北部主要都市から京都市まで 90 分圏の拡大や市町村中心地から最寄りの I C まで 30 分圏の拡大を図る路線
- ・「丹後リゾート」や「関西文化学術研究都市」など、主要なプロジェクトを支援する路線
- ・市町村間や府県間の連携を強化し、各地域における地域整備構想等を実現するうえで、高規格幹線道路やそれらを補完する地域高規格道路など一体となって機能する、原則として主要地方道以上の路線
- ・生活・産業拠点と広域的な交通拠点や高規格幹線道路などを連結する路線
- ・都市部については、都市間道路と一体となって広域的な地域の連携を強化し、周辺地域から都市機能へのアクセスが円滑に行えるようにするとともに、将来の望ましい都市構造を形成するための骨格となる路線
- ・緊急輸送道路ネットワークなどの災害時の代替性を備えた路線

(3) 広域道路(交流促進型)選定の基本的考え方

- ・日本海国土軸を形成し、京都縦貫自動車道、近畿自動車道敦賀線と連携して、日本海側の東西軸を形成し、丹後地域の開発を支援する道路
- ・阪神都市圏から 50 km 圏内にある京都府中部地域の更なる発展を図るため、京都中部地域と阪神地域を連絡する道路
- ・関西文化学術研究都市建設や木津川右岸地域の開発整備に関連し、第二名神自動車道などの広域幹線道路とネットワークを構成する道路

京都市広域道路整備基本計画（見直し後）

安全・快適な都市交通ネットワークの形成

京都市

1 地域整備の基本方針

（1）地域の現状と将来像

京都市は三方を山に囲まれ、市域の約3分の2が山地であるという特異性を有している。近年、人口は都心部では空洞化が進行し、少子化、高齢化が進み、工場、大学の市外への流出も進み、また市民の地域社会に対する意識の希薄化による地域社会の弱体化を招いている。

地域の将来像としては、「京都市基本構想」（昭和58年7月策定）、「新京都市基本計画」（平成5年3月策定）、「もっと元気に・京都アクションプラン」（平成8年12月策定）等に基づき、21世紀の京都の発展に向け、各地域相互間及び京都都市圏、京滋奈地域、京阪神大都市圏の各地域との有機的な連携を深め、既成市街地の再生と南部地域を中心とする新市街地の形成を進める。

（2）地域整備の課題と取組

①子育て支援、教育、高齢者施策の充実など、くらしと教育の先進都市づくり、②保全、再生、創造のまちづくりの基本を更に徹底し、安全・ときめきのまちづくり、③産業の活性化と新たなリーディング産業創出の基盤づくり、④文化・歴史ストックの継承、現代の芸術・文化の創造、市民の文化・スポーツ活動の支援などの文化創造都市づくり、⑤自然を守り、地球問題に積極的に取り組む環境先進都市づくりを重点として、京都の新たな世紀に向けたまちづくりを支援する道路網の整備に取り組んでいく。

2 道路整備の目標

（1）道路整備の基本的目標

- ア 京都都市圏における道路混雑の解消
- イ 広域交通ネットワークの充実
- ウ 公共交通の利便性と魅力の向上
- エ 道路・駐車場ネットワークの充実
- オ 各種交通機関との連絡強化による自動車交通需要の適正化
- カ 人や環境にやさしい交通施設の整備
- キ 南部における地域開発プロジェクトの基盤となる道路網の整備
- ク 京都市街地における自動車専用道路等の整備
- ケ 自動車交通情報等総合的な案内システムの整備
- コ 緊急輸送道路ネットワークの整備等防災面での道路整備
- サ 北部山間部における交通利便性の向上

（2）広域道路選定についての基本的な考え方

- ア 都心部と南部市街地、東西市街地を結ぶ幹線道路
- イ 名神高速道路、第二京阪道路などの広域幹線道路と有機的なつながりを持つ道路
- ウ 京都都市圏における各地域開発プロジェクトの基盤となる道路
- エ 現市街地をバイパスする半環状の幹線道路
- オ 周辺地域から都市へのアクセスが円滑に行える道路

（3）広域道路（交流促進型）選定についての基本的な考え方

- ア 都市部の骨格を形成し、市内各地域を円滑に連絡することにより都市活動の活性化を図る道路
- イ 阪神都市圏と直接結びつき、交流を促進し、都市間活動の活性化を図る道路
- ウ 京都市南部地域において国道1号（洛南道路）、国道1号、国道244号、国道171号等の放射道路を、東西方向に連絡し、京都市街地への分散導入を図るための道路

広域道路整備の基本方針

～七放射三環状軸による広域基幹軸の形成～

I 地域整備の基本方針（大阪府新総合計画に基づく）

（１） 地域の現状と将来像

- ・ 国際化、高齢化、市民ニーズの多様化などの新たな社会潮流を先取りし、大阪の特性を生かすことを基本に大阪の将来像を次のように設定する。

①交流と創造の時代を先導する大阪

②新しい豊かさの時代を先導する大阪

（２） 地域整備の課題と取り組み

- ・ 将来像の実現に向け、大阪湾環状軸の整備、内陸環状軸の整備、都心機能の高度化、高次都市基盤の整備推進により、府域の地域構造を“一点集中型から多核環状型へと転換する。”

II 道路整備の目標（レインボー計画21に基づく）

（１） 道路整備の基本的目標

- ・ 大量かつ多様な交通需要や交通ニーズの変化に対応した道路整備、都市構造の転換などまちづくりを先導する道路整備を進める。

（２） 広域道路選定の基本的考え方

- ・ 自動車専用道路網に走行性の優れた交通機能の高い道路を加えた複数の主要幹線道路を、広域基幹軸として捉える。
- ・ この広域基幹軸を地域の将来像の実現（多核環状型地域構造の実現）に向けて“七放射三環状軸”で構成し、この軸を中心に広域道路のネットワークを構成する。

（３） 広域道路（交流促進型）選定の基本的考え方

- ・ 広域道路（交流促進型）は、七放射三環状軸のいずれかの軸を強化する路線、軸相互の連絡強化を図る路線、または、プロジェクトを支援する路線を中心に選定する。

広域道路整備の基本方針の概要

～全国、世界と結ばれた都市交通ネットワークの形成～

大阪市

I 地域整備の基本方針

(1) 地域の現況と将来像

- ・ 市民が健康で豊かな大都市生活をおくれる快適で魅力ある「人間主体のまち」と、経済と文化を都市発展の両輪とし、積極的な国際交流や協力を通じて広く「世界に貢献するまち」の実現を目指す。

(2) 地域整備の課題と取り組み

- ・ 都市機能が充実し、計画的に配置された、市域の均衡ある発展を誘導するため、市域を5つのブロックに分け、それぞれの条件や特性を生かしたまちづくりを進める。

II 道路整備の目標

(1) 道路整備の基本的目標

- ・ 大量かつ多様な交通需要や交通ニーズの変化に対応した道路整備、都市構造の転換などまちづくりを先導する道路整備を進める。

(2) 広域道路選定の基本的考え方

- ・ 大阪市の将来都市構造の実現に向けて、都心の再編・強化、新都心の育成、都市軸の充実・強化を図る観点から、放射環状型および格子状の広域ネットワークを形成する。

(3) 交通機能強化区間選定の基本的考え方

- ・ 交通機能強化区間は、広域基幹軸を強化する路線、広域基幹軸相互の連絡強化を図る路線、または、プロジェクトを支援する路線を中心に選定する。

広域道路整備の基本方針

県内1時間高速交通圏の確立

都道府県名：兵庫県

1. 地域整備の基本方針

(1) 地域の現状と将来像

兵庫県は現在、人口約550万人、面積約8,400km²を有し、日本海から太平洋に面する多彩な個性を持つ地域で構成されている。これらの地域の交流と連携を促進し、共に発展する共生型ネットワーク社会の形成を目指す。

(2) 地域整備の課題

各地域の特色を生かし、活力ある地域社会の形成を図るため、人・自然・社会が調和した「こころ豊かな兵庫」を県政の基調とし、関西・瀬戸内世界都市圏の形成や地域間交流・連携の促進等に取り組んでいる。また、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、多核・ネットワーク型都市圏を形成する“創造的復興”を進めていく。

2. 道路整備の目標

(1) 道路整備の目標

県内1時間高速交通圏の確立を目指し、「高速道六基幹軸」の整備をはじめ、身近な生活環境への配慮、依然続いている交通渋滞の解消・緩和、県土の均衡ある発展の支援、ますます広域化する交流に対応した地域間の連携強化に資する道路整備を推進する。

(2) 広域道路選定の考え方

高規格幹線道路等で構成する「高速道六基幹軸」に加え、各地方生活圈相互の交流や市町間の交流および地域開発プロジェクト等を支援する道路を広域道路として選定する。

(3) 広域道路（交流促進型）選定の基本的考え方

高規格幹線道路を補完し、地域の広域交流基盤を形成するとともに、震災からの復興を支える高速性・代替性を備えた道路を広域道路（交流促進型）として選定する。

① 神戸・阪神地域の円滑な都市活動を支えるために

高度な都市機能が集積し、自動車交通需要の高い神戸・阪神地域において、交通需要に対応し、円滑な都市活動を推進するため、阪神高速道路湾岸線、北神戸線、神戸山手線や神戸西バイパス等の整備を進める。

② 但馬地域の集積機能を高めるために

豊岡市を中心都市として21万人が生活する但馬地域が、隣接する鳥取東部地方生活圈や京都北部地方生活圈と連合して活力ある地域社会を実現するために、鳥取豊岡宮津自動車道を整備し、交流・連携を強化する。

③ 播磨地域等瀬戸内側と但馬地域の交流拡大のために

西播磨地方生活圈と但馬地方生活圈間の交流強化に資するとともに、国道2号バイパス、山陽自動車道、中国自動車道、北近畿豊岡自動車道相互を連結する播但連絡道路の整備により、大阪湾ベイエリアや瀬戸内側と日本海側との交流基盤を形成する。

④ 東播磨地域の骨格を形成するために

播磨地方拠点都市地域の一部である東播磨地方生活圈の臨海部と内陸部を連携し、地域の一体化および丹波地方生活圈との交流強化を図るため、東播磨地方生活圈中心都市の加古川市と山陽自動車道三木小野IC付近を連結する道路を新設するとともに、山陽自動車道から北近畿豊岡自動車道に至る国道175号の強化を図る。

⑤ 播磨地域の中心都市機能を高めるために

播磨地方拠点都市地域の中心都市である姫路市に集中する大量交通に対応するため、市街地の外周部に姫路外環状道路を整備する。また、姫路都市圏と神戸都市圏間の増大する交流に対応するため、神戸姫路間道路について検討する。

⑥ 大阪湾環状都市圏の交流と連携を推進するために

多様な特色ある大阪湾環状都市地域の交流・連携を促進し、バランスのとれた圏域構造を実現するため、紀淡連絡道路の事業の具体化を図るとともに、第二大阪湾岸道路を検討する。

広域道路網整備の基本方針の概要

～ひと みち K o b e 復興を支える道づくり～

神戸市

1. 地域整備の基本方針

(1) 地域の将来像と地域整備の課題

◇神戸市の現状

- ・面積544km²、人口142万人を有する国際貿易都市。
- ・東西に走る六甲山系の南側に既成市街地がある。
- ・西神・北神地域の住宅開発に伴う人口増が著しい。
- ・阪神・淡路大震災からの復興。神戸の再生。

◇将来像

- ・神戸市復興計画(平成7年6月策定、目標年次2005年)
- ・第4次神戸市基本計画(平成7年12月策定、目標年次2010年)

(2) 地域整備の課題と取り組み

①21世紀社会への対応

- ・人口動態の変化、超高齢化社会、国際社会、情報化社会、環境問題及び価値観の変化・多様化への対応

②長期的政策課題

- ・災害に強い安全で快適な都市づくり、地域を軸としたまちづくり、インナーシティ対策の推進、神戸経済の活性化、空港を生かしたまちづくり、魅力ある都市環境の創造、等を進めていく必要がある。

③広域的課題

- ・市域を超えた行政需要に応え、豊かで利便性の高い広域生活圏を築いていく必要がある。

2. 道路整備の基本方針

(1) 道路整備の基本方針

◇ひと みち K o b e ～復興を支える道づくり～

- ①「あんしん」：「あんしん」して暮らすことができるまちを支えるみちづくり
- ②「交 流」：人・物・情報の「交流」を支えるみちづくり
- ③「やさしさ」：だれもが快適に生活できる「やさしさ」の社会を支えるみちづくり
- ④「協 働」：みんなで築く「協働」のみちづくり

(2) 広域道路網の選定(「交流」の道づくりとして整備)

- ①格子状の広域幹線道路網を形成する。(阪神高速道路、新神戸トンネル等)
- ②西神・北神地域と既成市街地の連絡を強化する。(西神戸有料道路、神戸母里線等)
- ③隣接市町との連携を強化する。(国道175号、神戸三木線)
- ④市街地内の街路網の形成する。(山手幹線、中央幹線等)

(3) 広域道路の機能分類

- ・都市高速道路及び都市高速道路に準じたトラフィック機能を持つ路線は交流促進型として位置づける。
- ・一般道路として沿道の土地利用が進んでいる路線は、地域形成型として位置づける。

(4) 重点整備区間の考え方

- ・臨海部での東西方向の交通需要を確保する路線。
- ・西神・北神と既成市街地を連絡し、臨海部のプロジェクトを支援する路線。

広域道路整備の基本方針

－なら・半日交通圏道路網構想の実現化に向けて－

奈良県

I 地域整備の基本方針

(1) 地域の現状と将来像

奈良県は大阪中心部に近い大和平野地域と、その外縁部にあたる大和高原地域、五條・吉野地域とに分けられる。大和平野地域では、人口増加による都市化の弊害が顕在化しつつあるのに対して、大和高原地域や五條・吉野地域においては、過疎化現象が生じている。又、奈良県は観光立県としての役割を担っており、埋蔵文化財、遺跡が極めて多いが、これらの保存と県民生活向上のための開発事業とをいかに調和させるかが大きな問題となっている。この様な状況に加えて、社会の新たな潮流として、少子・高齢化、国際化、住民ニーズの多様化などが進む中で、奈良県特有の歴史的風土及び自然環境の保全を図るとともに、県土の均衡ある発展と近隣府県との交流を目指してゆく。

(2) 地域整備の課題と取り組み

上記の地域の現状と将来像を踏まえ、次の地域整備の課題について、多方面にわたる施策の展開を図っている。

- | | |
|------------------|---------------|
| ①過密と過疎の格差是正 | ⑥社会の新たな潮流への対応 |
| ②生活基盤の充実 | ・高齢化社会への対応 |
| ③産業の振興と高度化の推進 | ・国際化への対応 |
| ④歴史、文化資源の活用 | ・ニーズの多様化への対応 |
| ⑤全国主要都市とのモビリティ向上 | ・公共事業の進め方 |

II 道路整備の目標

(1) 道路整備の基本的目標

奈良県では、「奈良県新総合計画」の達成に向けて、県内市町村を概ね2時間で結び、県土の均衡ある発展を目指す「なら・半日交通圏道路網構想」の実現に向けて以下の方針で道路整備を進めている。

- ①幹線道路網の整備
- ②市街地の総合的な渋滞対策
- ③奈良らしさを活かした沿道環境の整備

(2) 広域道路策定の基本的な考え方

広域道路選定の基本的な考え方は、「なら・半日交通圏道路網構想」の趣旨を踏まえ、広域ネットワークの整備やアクセス道路機能の強化等を図るものとし、次のような機能を中心として選定する。

- ①広域幹線ネットワークの形成
- ②大和平野地域における格子状道路網の形成
- ③大和高原地域、五條・吉野地域の道路機能の強化
- ④開発プロジェクトを支援する道路機能の強化
- ⑤幹線ネットワークと市町村中心地との連携強化

(3) 広域道路（交流促進型）選定の基本的な考え方

広域道路（交流促進型）は、次に示す機能を有する道路より選定するものとする。

- ①高規格幹線道路を補完し、近畿圏における交通ネットワーク及び大阪圏自動車専用道路網の一翼を担う道路
- ②奈良県南部及び紀伊半島地域の振興に寄与するとともに、地域の交流・連携を促進する道路
- ③関西文化学術研究都市、奈良中和地方拠点都市地域等のプロジェクトを支援する道路

広域道路整備の基本方針の概要

— ゆとりと充実、輝く和歌山新時代 —

都道府県名：和歌山県

I 地域整備の基本方針

(1) 地域の現状と将来像

和歌山県は、県土の大半が山地部（77%）から成り、しかも海に迫っているため平野部に乏しく、大半が山林・原野であり、土地の利用率は低い。また、人口については、平成7年現在約108万人であり、平成2年度をボトムに漸増傾向である。

「和歌山県長期総合計画」（H10.2）では、将来像の達成に向けた基本目標を「ゆとりと充実 輝く和歌山新時代」におき、21世紀の県づくりに向けて、「広域連携ネットワーク構想」「新産業の創出・育成」「紀の国ふれあいリゾート構想」「共に生きる安心のまちづくり」「快適環境のまちづくり」「紀の国・人・いきいき構想」の6つの「新時代」を拓く戦略的構想を設定し、重点的な取り組みを進めていくこととしている。

(2) 地域整備の課題と取り組み

和歌山県が長期総合計画を推進し、飛躍・発展するための地域整備の課題は次のようになる。

1. 陸・海・空が有機的に結びつく全国交流ネットワーク構想の推進
2. 京阪神都市圏の中核機能との連携を図った県内各都市の機能の強化・充実
3. 県北部と南部における地域格差の是正および定住圏内の連絡強化による県土の一体的な地域整備の推進
4. 県都和歌山市と定住圏中心都市間の連絡強化による都市機能の充実
5. 異常時・緊急時をはじめ住民の日常生活を支える安全かつ安定した交通基盤の保障
6. 我国有数の歴史・文化・観光資源の集積等を活用した、観光・レクリエーション、リゾート機能の充実と効率的・体系的な広域観光ネットワークの形成・強化

現在、和歌山県をとりまく情勢は21世紀に向けて大きな変革期を迎えており、各種プロジェクトを支援するためにも、その基盤整備として、広域的な道路網整備に取り組んでいる。

II 道路整備の目標

(1) 道路整備の基本的目標

現況道路網の問題点から抽出される道路網の整備課題と和歌山県の今後の発展に向けた交通基盤整備の方向を踏まえて、道路整備の基本方針を以下のように設定する。

1. 県土の骨格を成す高規格幹線道路網を中心とした東西・南北軸の構築
2. 定住圏中心都市相互の2時間内主要幹線軸および定住圏中心都市と定住圏内市町村の1時間内幹線軸の構築
3. 道路分断および過度の迂回を解消し、異常時・緊急時に対応できる幹線軸の構築
4. 高規格幹線道路1Cへの1時間内幹線軸の構築および空港・港湾へのアクセス軸の構築
5. 産業拠点と高規格幹線道路網とを連結する幹線軸の構築
6. 広域観光軸および県内観光軸の構築

(2) 広域道路選定の基本的考え方

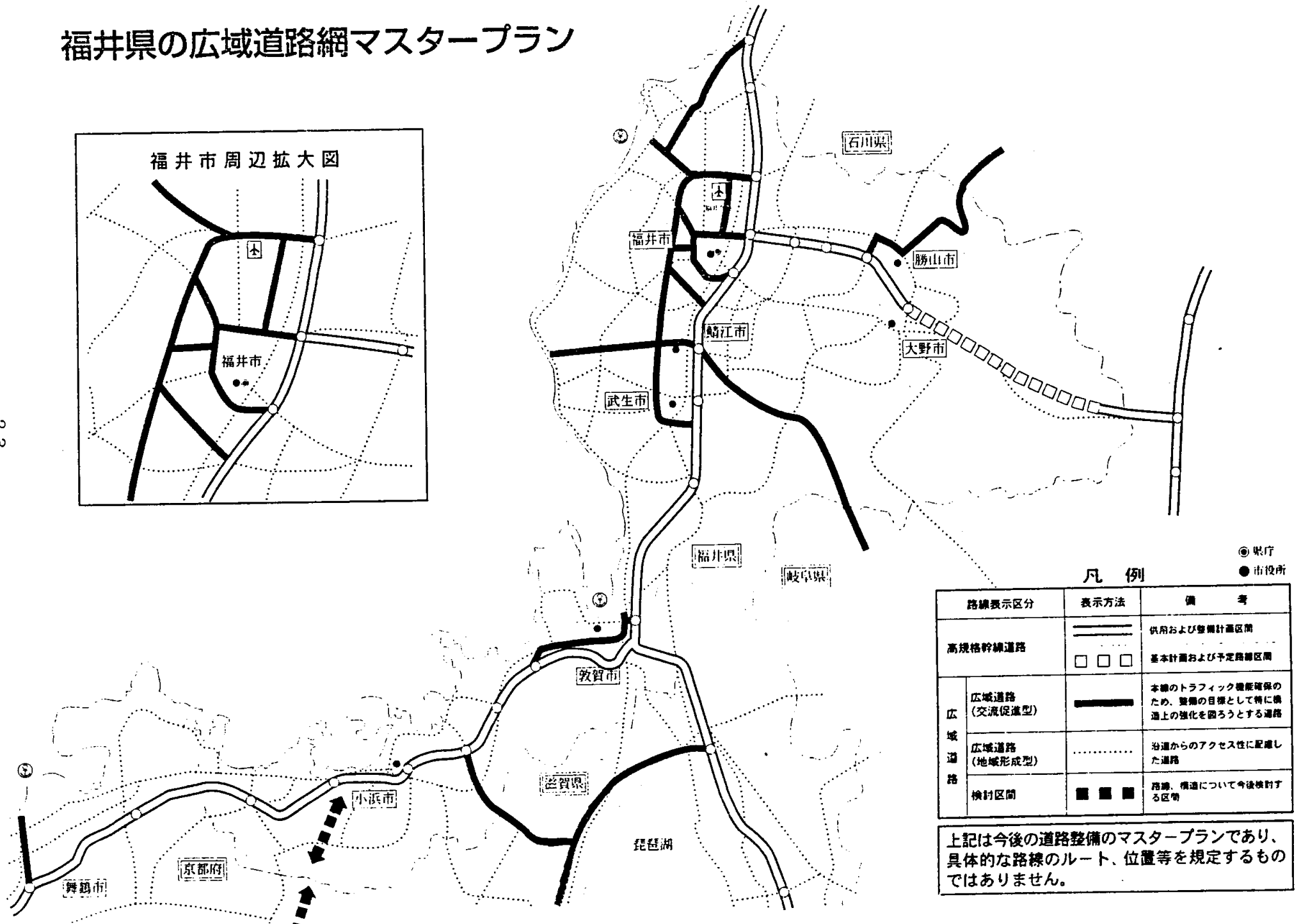
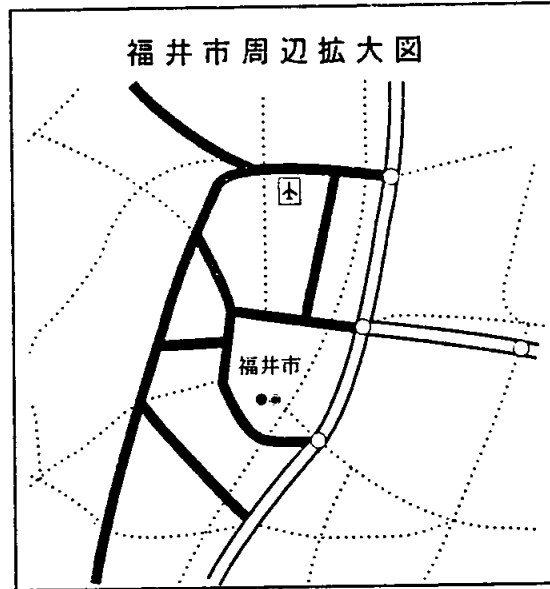
長期総合計画に記述されている3-5軸広域幹線道路網構想を推進するため、高規格幹線道路および国道網を中心とした南北3軸、東西5軸の骨格となる軸を選定し、それらを補完する路線として、主要地方道および一部の一般県道についても当計画のネットワークに位置づける。

なお、人口40万人を擁する和歌山市については、交通渋滞を解消し円滑な交通流を確保するため、都市内環状道路を考える。

(3) 交通機能強化区間選定の基本的考え方

広域道路ネットワークを構成する路線のうち、アンカールート構想（紀伊半島の骨格を成す高規格道路網）、3-5軸構想（県土の軸を成す幹線道路網）、8の字ルート構想（広域観光軸を成す幹線道路網）に位置づけられる路線および大阪都市圏との連携・交流を図るための主要路線、関西国際空港・南紀白浜空港との連結を図るための中心となる路線、和歌山市の都市内環状道路を構成する路線については、当県における将来の経済・社会・文化活動を支える交通体系の中心を成すものであり、高速性・定時性・安全性が求められるため、機能強化路線として計画・整備していくこととする。

福井県の広域道路網マスタープラン

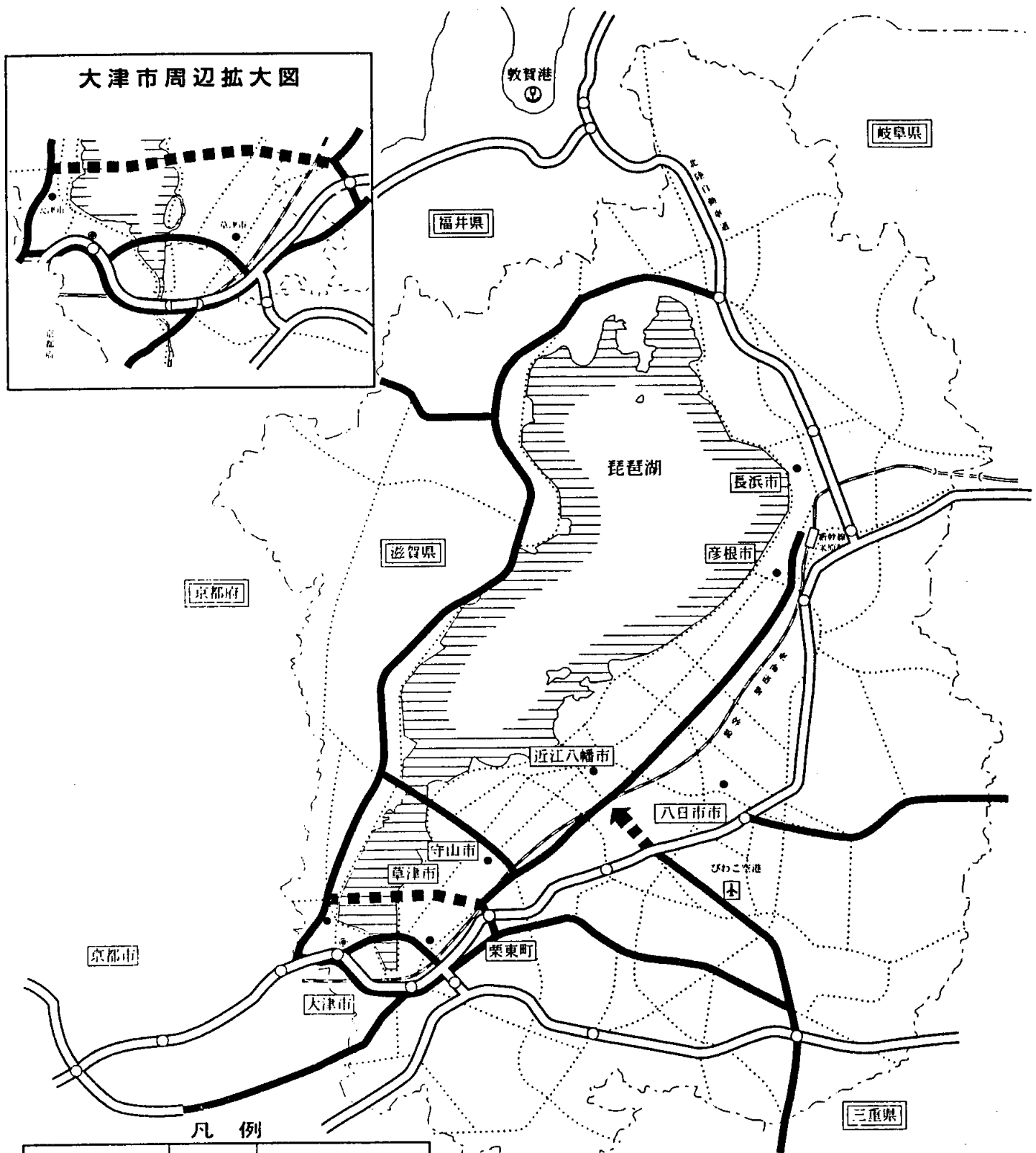


凡 例

路線表示区分	表示方法	備 考
高規格幹線道路		供用および整備計画区間
		基本計画および予定路線区間
広域道路		本線のトラフィック機能確保のため、整備の目標として特に構造上の強化を図ろうとする道路
		沿道からのアクセス性に配慮した道路
		路線、構造について今後検討する区間

上記は今後の道路整備のマスタープランであり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

滋賀県の広域道路網マスタープラン



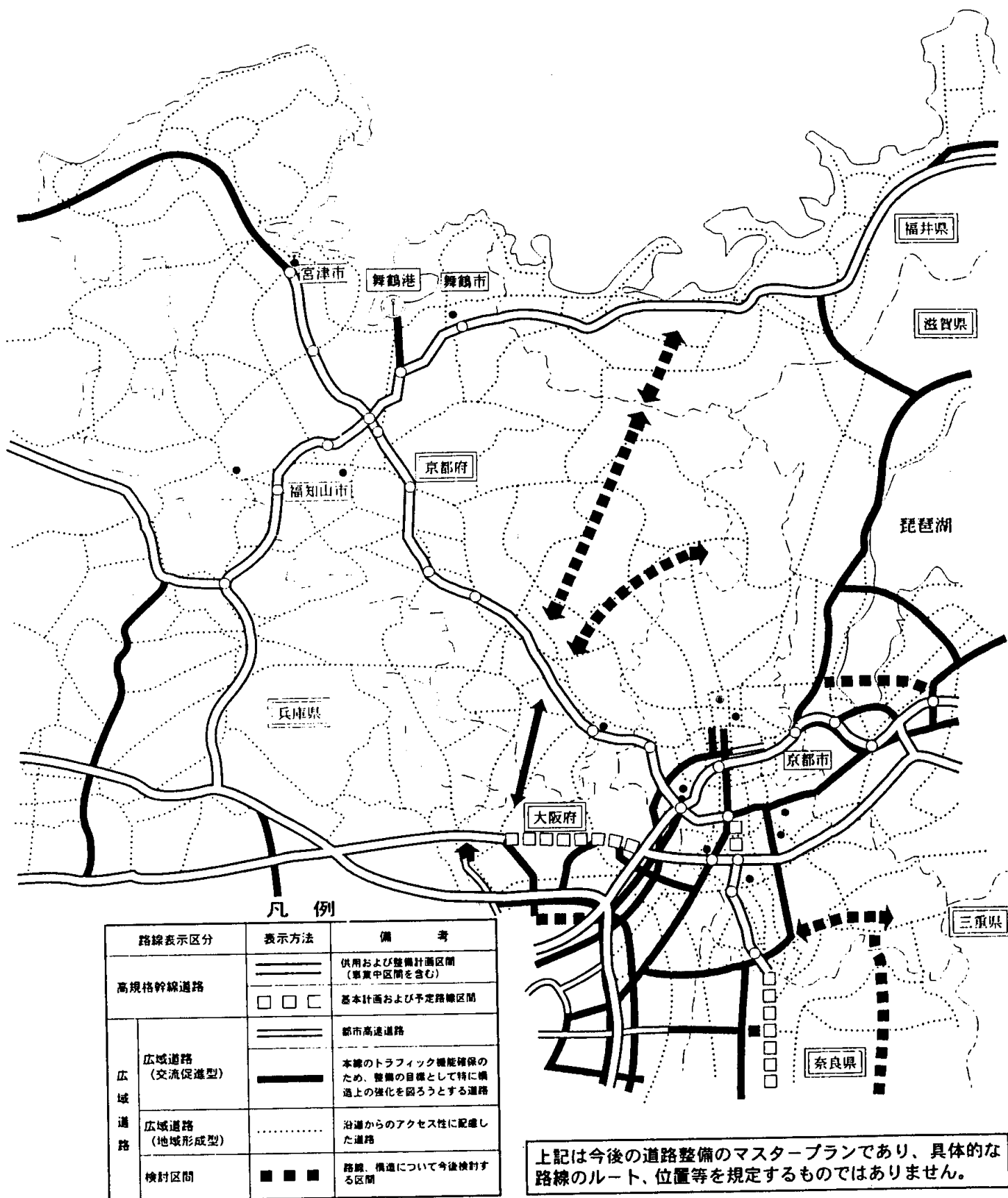
凡 例

路線表示区分		表示方法	備 考
高規格幹線道路			供用および整備計画区間
			基本計画および予定路線区間
広域道路	広域道路 (交流促進型)		本県のトラフィック機能確保のため、整備の目標として特に構造上の強化を図ろうとする道路
	広域道路 (地域形成型)		沿道からのアクセス性に配慮した道路
	検討区間		路線、構造について今後検討する区間

● 県庁
● 市役所

上記は今後の道路整備のマスタープランであり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

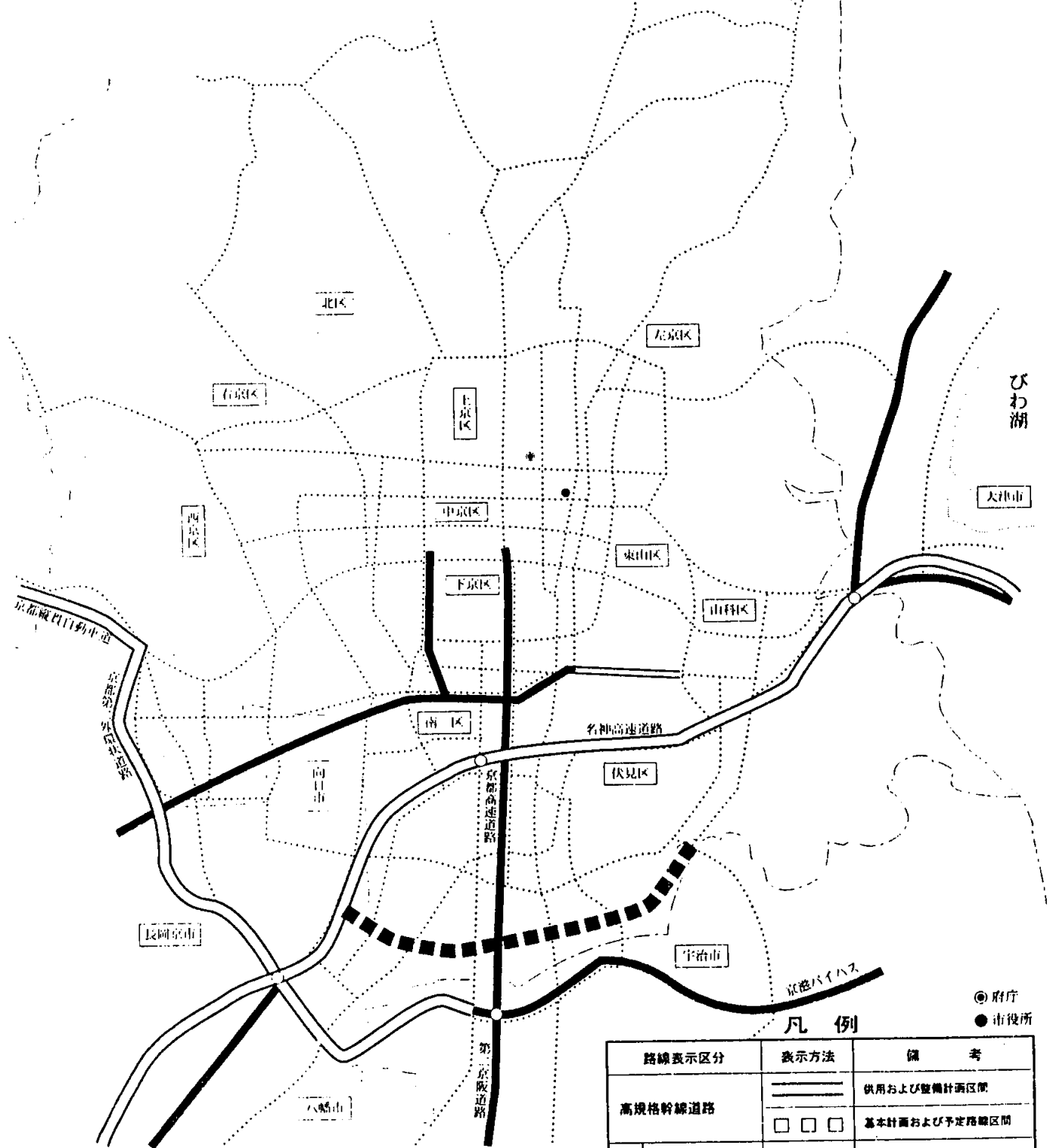
京都府の広域道路網マスタープラン



● 府庁
● 市役所

京都市の広域道路網マスタープラン

下記は今後の道路整備のマスタープランであり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。



凡 例

路線表示区分		表示方法	備 考
高規格幹線道路		====	供用および整備計画区間
		□ □ □	基本計画および予定路線区間
広域道路		====	都市高速道路
	広域道路 (交流促進型)	——	本計画のトラフィック機能確保のため、整備の目標として特に構造上の強化を図ろうとする道路
	広域道路 (地域形成型)	郊外からのアクセス性に配慮した道路
	検討区間	■ ■ ■	路線、構造について今後検討する区間

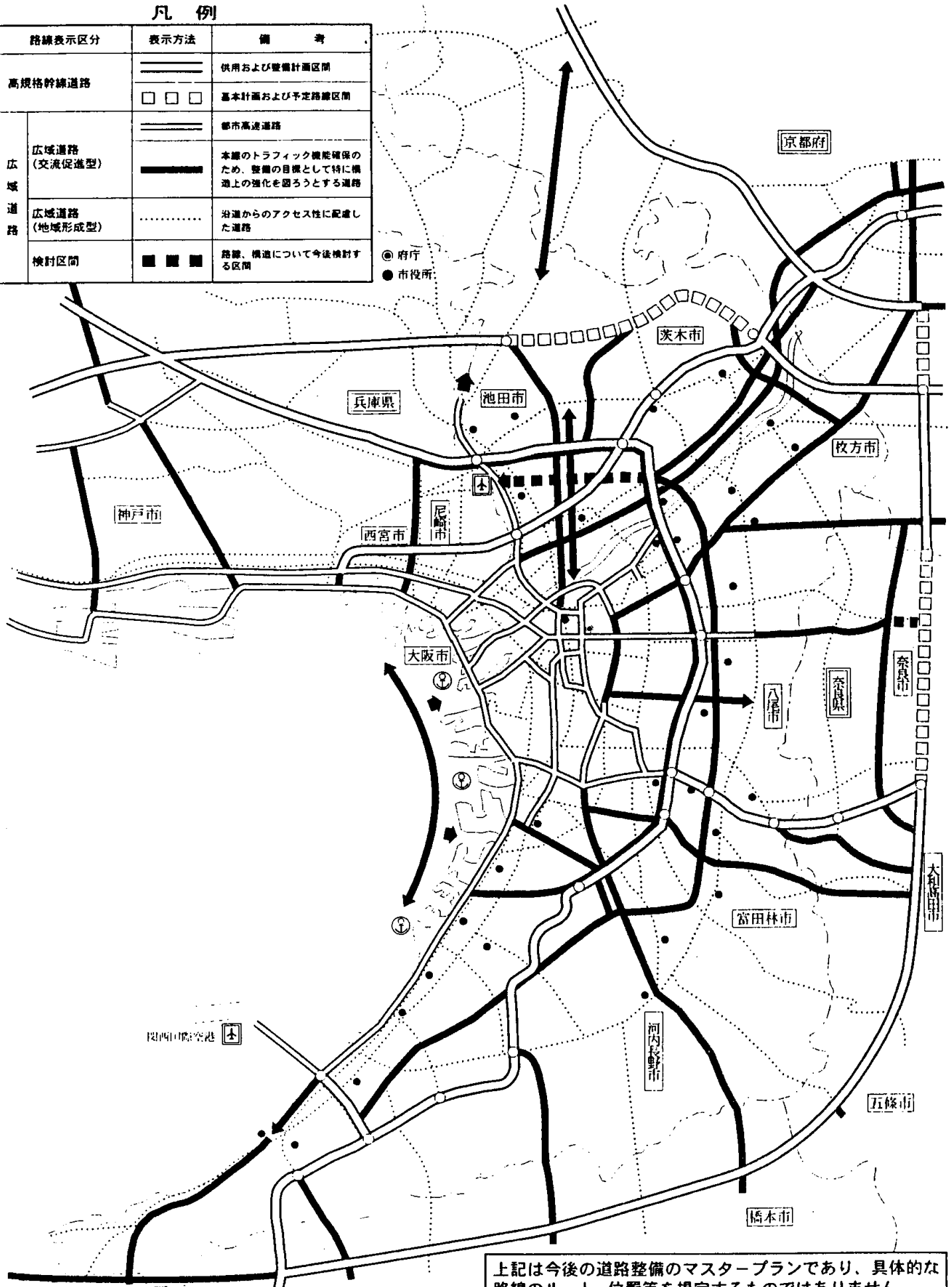
--- 京都市界

大阪府の広域道路網マスタープラン

凡 例

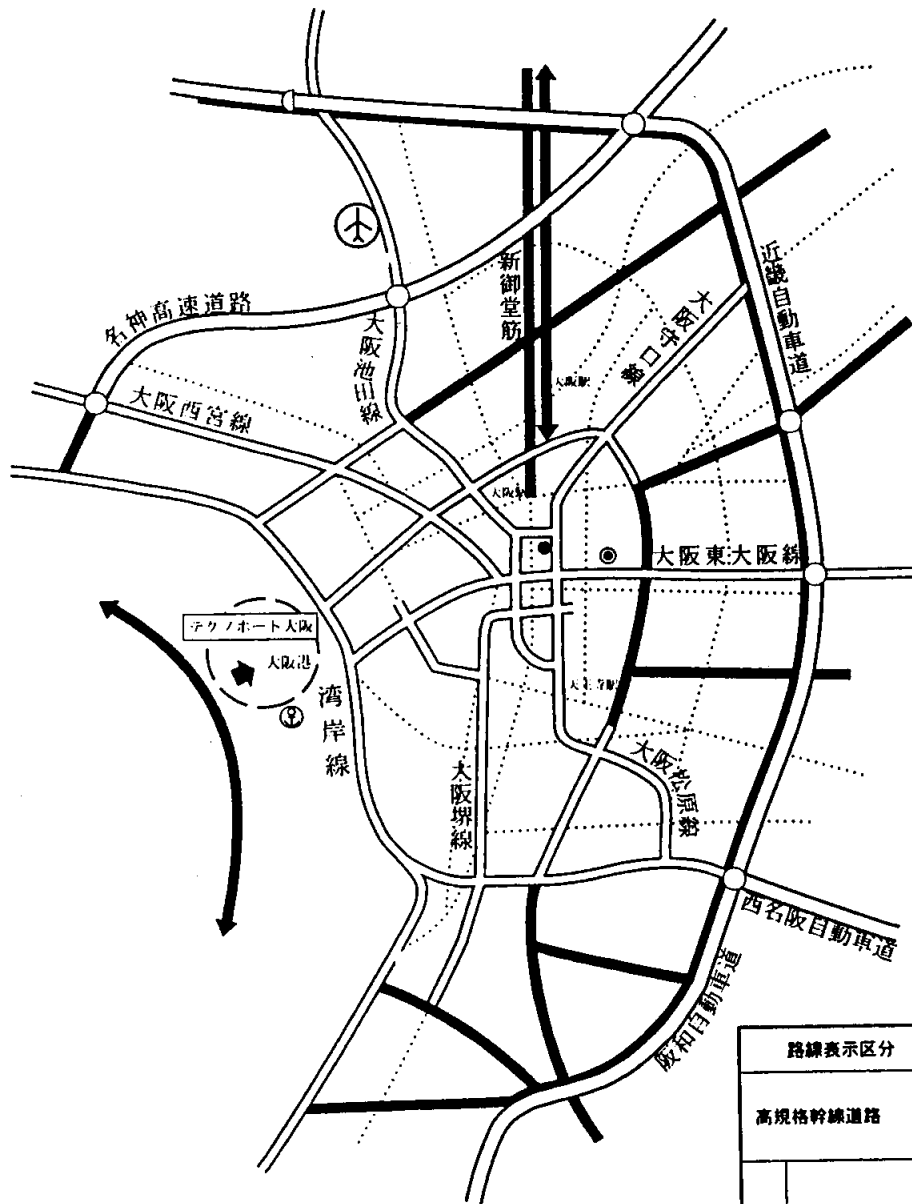
路線表示区分	表示方法	備 考
高規格幹線道路	——	供用および整備計画区間
	□ □ □	基本計画および予定路線区間
広域道路	——	都市高速道路
	——	本県のトラフィック機能確保のため、整備の目標として特に構造上の強化を図ろうとする道路
	沿道からのアクセス性に配慮した道路
検討区間	■ ■ ■	路線、構造について今後検討する区間

● 府庁
● 市役所



上記は今後の道路整備のマスタープランであり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

大阪市の広域道路網マスタープラン



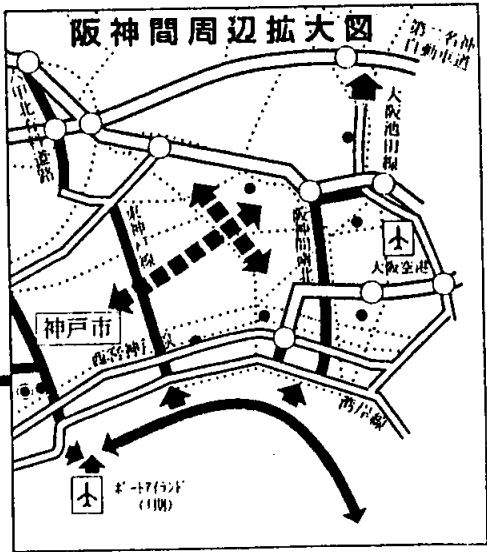
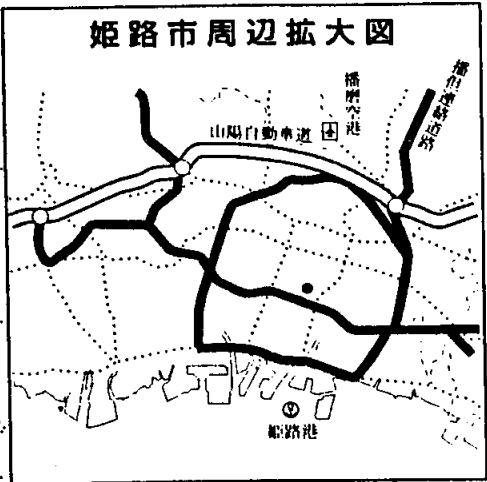
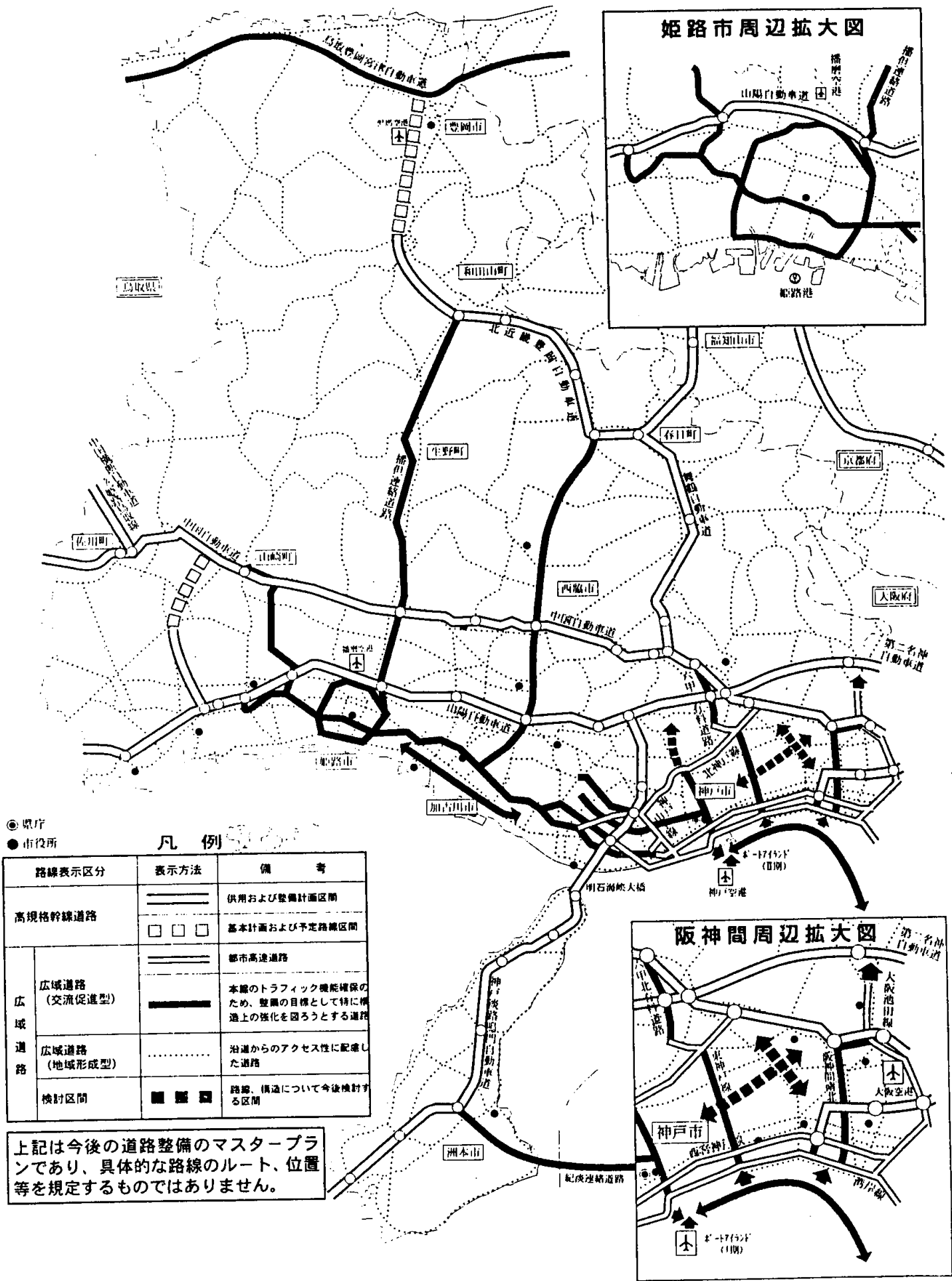
◎ 府庁
● 市役所

凡 例

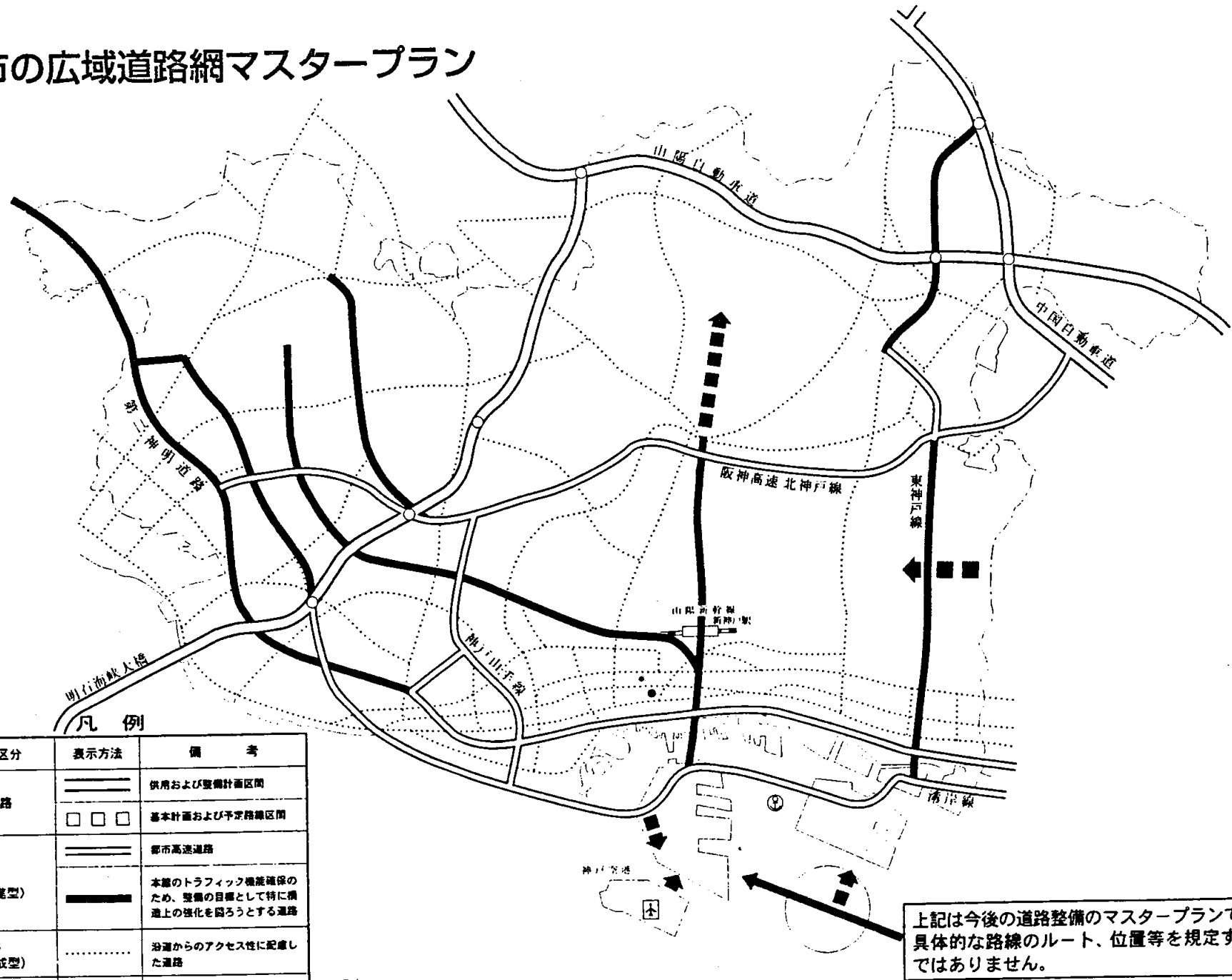
路線表示区分		表示方法	備 考
高規格幹線道路		=====	供用および整備計画区間
		□ □ □	基本計画および予定路線区間
広域道路	広域道路 (交流促進型)	=====	都市高速道路
	広域道路 (地域形成型)	本線のトラフィック機能確保のため、整備の目標として特に構造上の強化を図ろうとする道路
	検討区間	■ ■ ■	沿道からのアクセス性に配慮した道路
		■ ■ ■	路線、構造について今後検討する区間

上記は今後の道路整備のマスタープランであり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

兵庫県の広域道路網マスタープラン

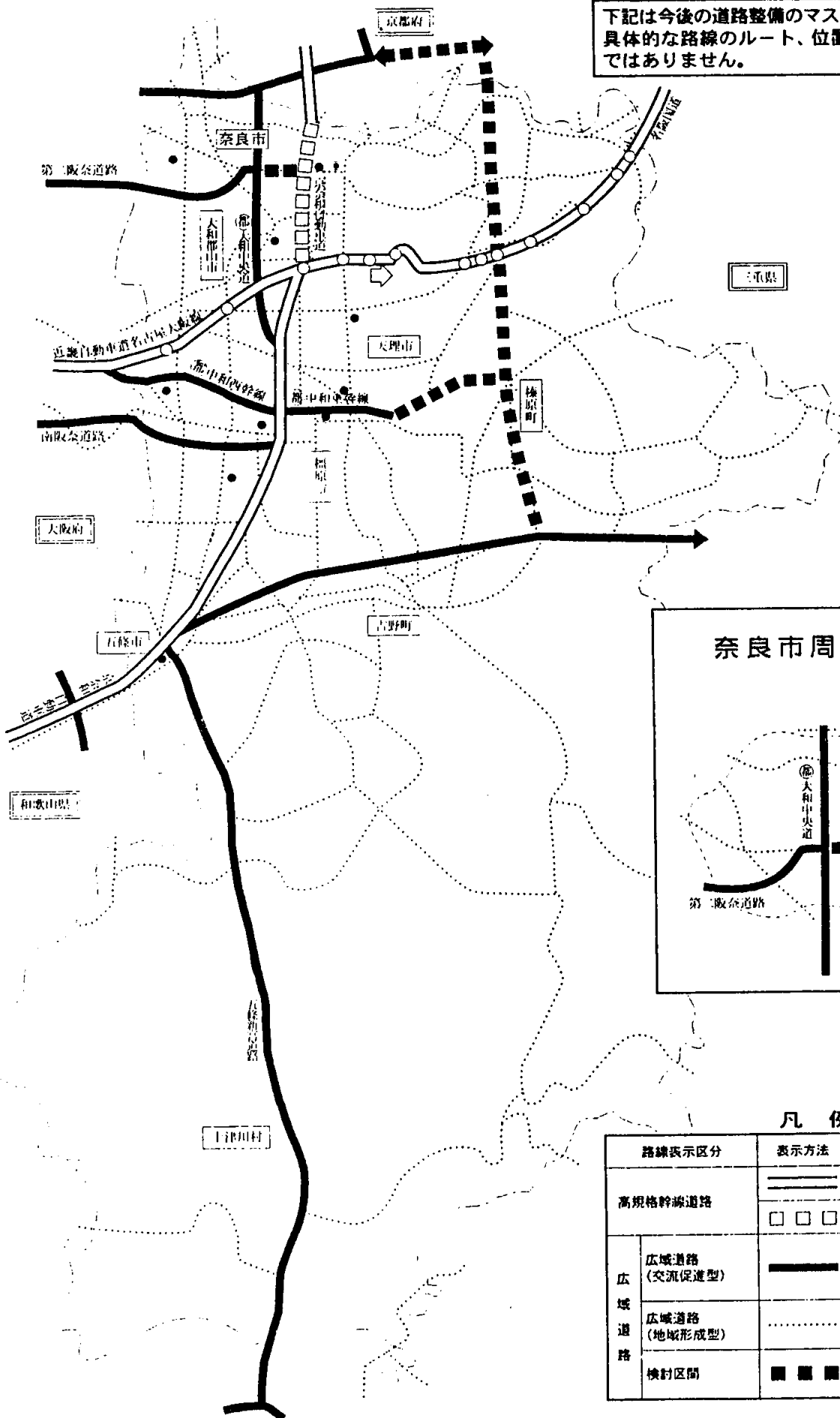


神戸市の広域道路網マスタープラン

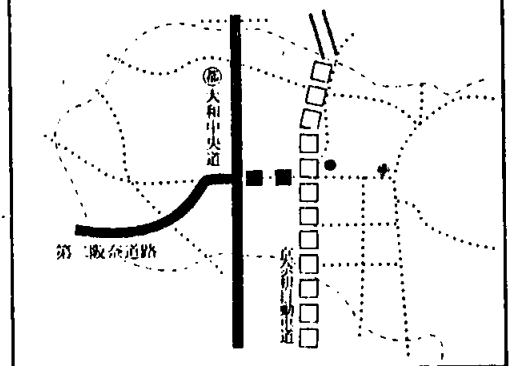


奈良県の広域道路網マスタープラン

下記は今後の道路整備のマスタープランであり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。



奈良市周辺拡大図



凡 例

◎ 県庁
● 市役所

路線表示区分		表示方法	備 考
高規格幹線道路		=====	供用および整備計画区間 (事業中区間を含む)
		□ □ □	基本計画および予定路線区間
広域道路	広域道路 (交流促進型)	—————	本県のトラフィック機能確保のため、整備の目標として特に構造上の強化を図ろうとする道路
	広域道路 (地域形成型)	沿道からのアクセス性に配慮した道路
	検討区間	■ ■ ■	路線、構造について今後検討する区間

和歌山県の広域道路網マスタープラン

