

重要物流道路制度を契機とした 新たな広域道路交通計画について

幹線道路ネットワークの主な経緯

整備

S41 国土開発幹線自動車道建設法の制定

⇒ 予定路線7,600kmの路線を決定

〔全国各地域から概ね2時間以内で到達できる高速道路網の構築〕

S62 第4次全国総合開発計画の策定

⇒ 高規格幹線道路網14,000kmを決定

〔地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等から概ね1時間程度で利用が可能となるようネットワークを形成〕

H6 広域道路整備計画の策定（H10見直し）

⇒ 地域高規格道路を指定（計画路線約6,950km）

〔高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路で、自専道もしくは同等の規格を有し、概ね60km/h以上のサービスを提供〕

【整備状況】

H29.3現在

高規格幹線道路： 約11,400km

地域高規格道路： 約 2,500km

ネットワークの接続
4車線化 等

利用

※主に供用済み区間を対象

H8 緊急輸送道路ネットワーク計画

⇒ 全国約10万kmを指定

〔地震直後から物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線〕

H13 環境ロードプライシングの導入（首都高・阪高）

〔並行する有料道路の路線間で料金差を設けることで路線転換を促進し沿道環境を改善〕

H26 大型車誘導区間

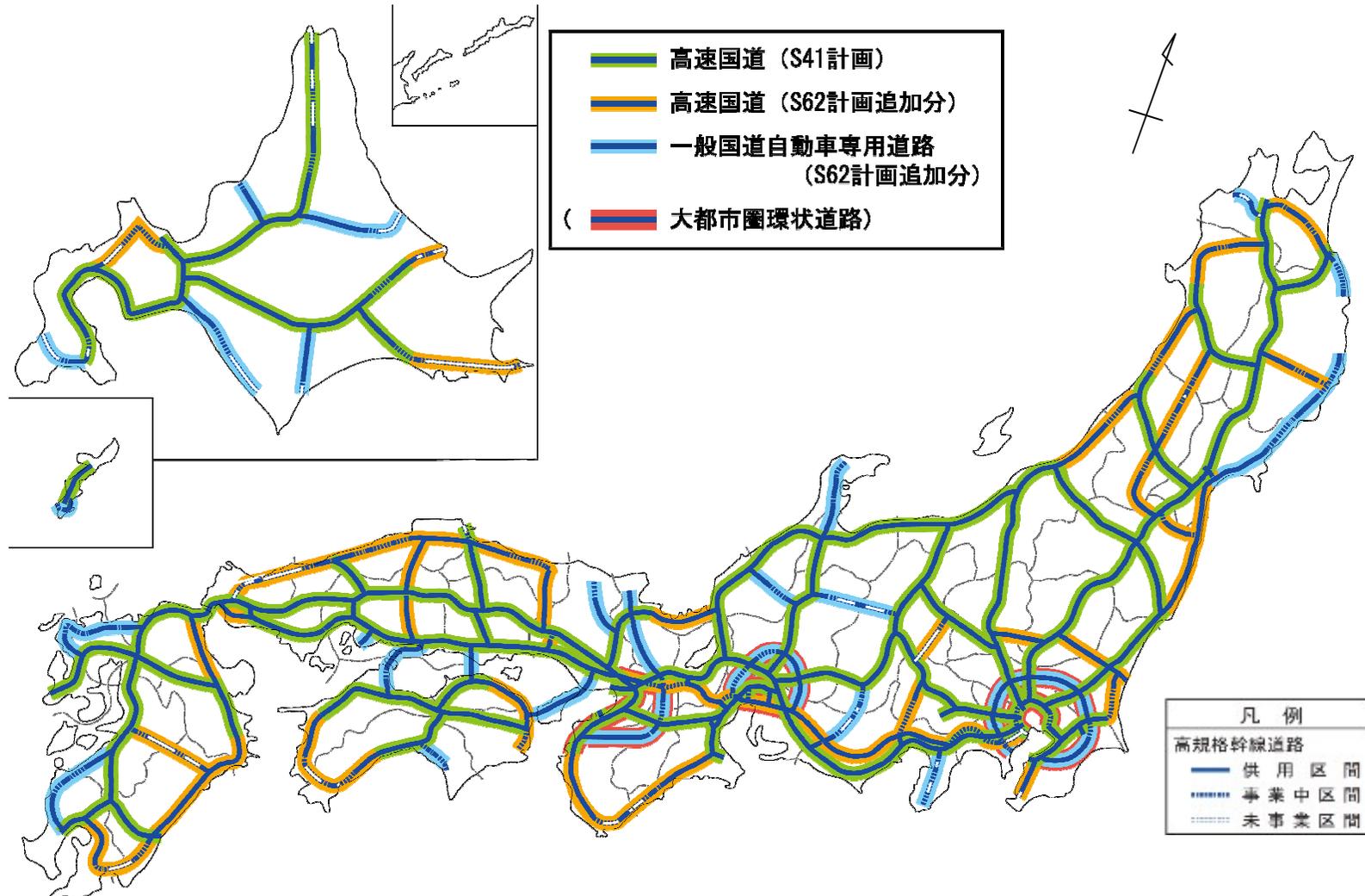
⇒ 全国約35,000kmを指定

〔道路の老朽化への対応として、大型車の適正な道路利用を促進するための区間（特車許可を迅速化）〕

高規格幹線道路について

- 現行の高速道路網計画は、昭和62年に策定の第4次全国総合開発において、昭和41年に定められた高速自動車国道網計画(7,600km)に高速国道:3,920km 一般国道自動車専用道路:2,480kmを追加し、高規格幹線道路網14,000kmとして決定
(昭和62年計画の考え方) 全国から概ね1時間程度で利用が可能となるようなネットワークを形成

■ 昭和41年及び昭和62年に決定された高速道路網

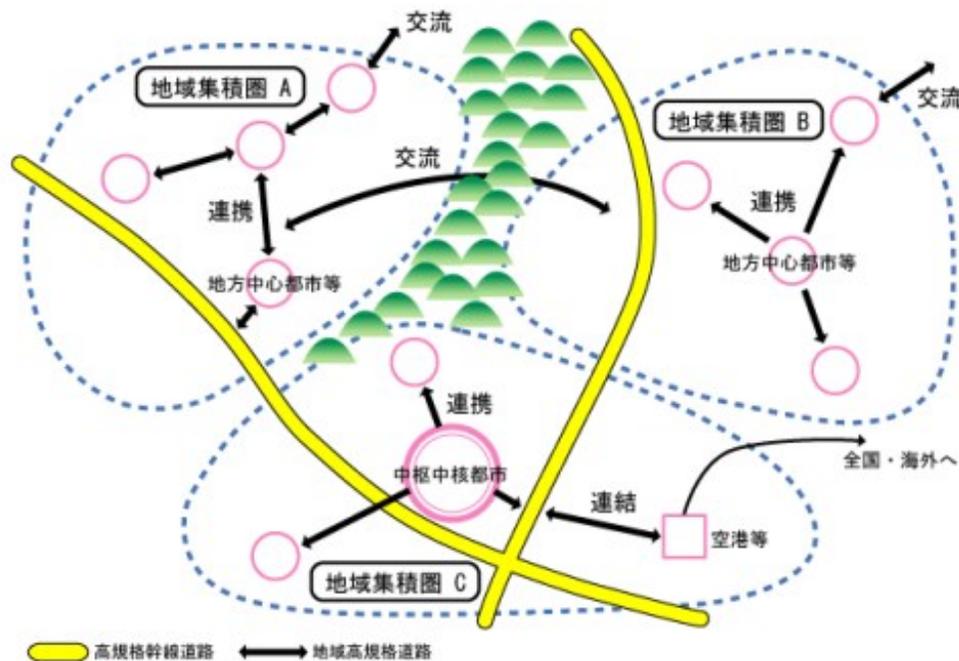


地域高規格道路について

- 地域高規格道路は、地域の発展を促すため、核となる都市を中心にした広域的な経済・文化ブロックである「地域集積圏の形成」のため、高規格幹線道路と一体となって地域構造を強化する道路。
- 具体的には、3つの機能のいずれかを有する道路で自動車専用道路もしくはこれと同等の高い規格を有し、概ね60km/h以上の走行サービスを提供できる道路。

- ①連携機能 通勤圏域の拡大や都市と農山村地域との連携の強化等による地域集積圏の拡大を図る環状・放射道路
- ②交流機能 高規格幹線道路を補完し、物資の流通、人の交流の活発化を促し地域集積圏間の交流を図る道路
- ③連結機能 空港・港湾等の広域交通拠点や地域開発拠点等と都市を連絡する道路

地域高規格道路の機能イメージ



【地域高規格道路の路線・区間の指定状況】

(平成30年4月1日現在)

候補路線	計 画 路 線			
	路線数	路線指定 延 長	整備区間 延 長	う ち 供用中
108路線	189路線	約 6,960km	3,752km	2,603km

重要物流道路と新たな広域道路ネットワーク

○重要物流道路制度の創設や新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を踏まえ、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的な重要物流道路を指定する必要。

重要物流道路制度の創設

● 新たな社会・経済の要請への対応

- ・新たな国土構造の形成
- ・グローバル化
- ・国土強靱化

● 総合交通体系の基盤としての道路の役割強化

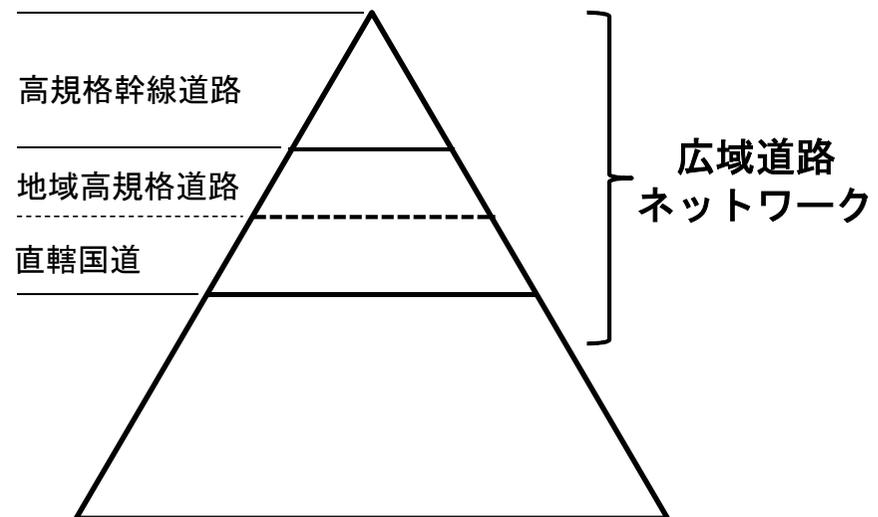
- ・各交通機関との連携強化

● ICT・自動運転等の技術の進展

- ・ICT活用、自動運転社会への対応

新たな広域道路ネットワークの検討

< 平常時・災害時 + 物流・人流 >



重要物流道路の指定 等

重要物流道路を契機とした「新たな広域道路交通計画」の策定について

I 今後の道路計画の主な課題 (現計画※はH6策定、H10以降未改定) ※広域道路整備基本計画

- 新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた未来志向の計画が必要。

新たな国土構造の形成

- ・ スーパーメガリージョンの実現
- ・ 中枢・中核都市等を中心とする地域の自立圏の形成 等

グローバル化

- ・ インバウンドへの対応
- ・ 国際物流の増加への対応 等

国土強靱化

- ・ 災害リスク増大への対応
- ・ 代替機能の強化の必要性 等

各交通機関との連携強化

ICT活用・自動運転社会への対応

II 新たな広域道路交通計画の策定

- 各地域において中長期的な観点からビジョン、計画を策定 (定期的に見直し)

「**平常時・災害時**」を問わない「**物流・人流**」の確保・活性化

(1)

広域道路ネットワーク
計画



(2)

交通・防災拠点
計画



(3)

ICT交通マネジメント
計画

重要物流道路の指定・地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編 等

新たな計画の策定主体・検討体制

<策定主体>

国土交通省

- 今後の広域的な道路交通のあり方
- 重要物流道路の指定(国交大臣)
- 代替路・補完路の指定(国交大臣)
- 地域高規格道路等の再編・指定(国交大臣) 等

↕ 全国的な視点からの調整

地方ブロック

各地方整備局長が策定(各地方整備局単位)

ビジョン(ブロック)



計画(ブロック)

↕ 都道府県間や地方ブロック間の調整

都道府県

都道府県知事・政令市長が策定(各都道府県単位)

ビジョン(都道府県)



計画(都道府県)

<検討体制>

➤ 社整審道路分科会基本政策部会、物流小委員会等の意見を伺いながら検討

➤ 各地方ブロック幹線道路協議会※1で、有識者等の意見※2を伺いながら検討

※1 地方整備局、都道府県、政令市、高速会社等で構成

※2 社整審地方小委員会、地域道路経済戦略研究会地方研究会の活用

➤ 各都道府県幹線道路協議会で、有識者等の意見※を伺いながら検討

※ 地域の大学等との連携

➤ 代替路・補完路は、緊急輸送道路ネットワーク協議会※と連携して検討

※ 地方整備局、都道府県、政令市、高速会社、警察、自衛隊等で構成

広域道路交通ビジョンの主な構成

1. 地域の将来像

- 地域の社会・経済の現状や見通しを踏まえた目指すべき姿について整理
(既存の地域における総合的なビジョン等をベースに検討)

2. 広域的な交通の課題と取組

- 地域における鉄道、海上、航空を含めた広域的な交通の課題や取組について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から総合的に整理
- ICTや自動運転等の技術革新を踏まえた新たな取組についても整理

3. 広域的な道路交通の基本方針

- 地域における広域的な道路交通に関する今後の方向性について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、ネットワーク・拠点・マネジメントの3つの基本方針を整理

(1) 広域道路ネットワーク

高規格幹線道路を補完する広域道路ネットワークを中心に、

- 地域や拠点間連絡の方向性
(必要な計画路線、路線再編含む)
- 災害時のネットワークの代替機能強化の方向性 等

(2) 交通・防災拠点

- 地域の主要な交通拠点に関する、道路と各交通機関の連携強化の方向性
- 災害時の物資輸送や避難等の主要な防災拠点の機能強化等の方向性 等

(3) ICT交通マネジメント

- ICT等を活用した道路の情報収集や活用の方向性
- 他の交通とのデータ連携などサービス向上の方向性
- 主要都市部等における面的なマネジメントの方向性 等

広域道路ネットワーク計画の主な検討の視点

基本的な考え方

- 地域ビジョンに基づき、高規格幹線道路や、これを補完する広域的な道路ネットワーク(地域高規格、直轄国道等)を中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行いながら、平常時・災害時及び物流・人流の観点を踏まえた具体のネットワーク計画を策定。

<平常時>

- ① **都市間ネットワーク(物流・人流共通)**
 - ・ 広域的な主要都市間、及び主要都市と地域の中心都市との間の連携・交流機能の強化
- ② **物流ネットワーク**
 - ・ 主要な物流拠点(空港、港湾、鉄道貨物駅等)と高規格幹線道路等のアクセス強化
 - ・ 都市圏における生産性向上のための環状機能の確保
 - ・ 国際物流を支えるためのラストマイルも含めた国際海上コンテナ車等の円滑な通行の確保
- ③ **観光・交流(人流)ネットワーク**
 - ・ 主要観光地等と高規格幹線道路、主要空港・鉄道駅、国際クルーズ港湾等のアクセス強化
- ④ **その他**
 - ・ 地域の課題(渋滞、事故等)の解消 等

<災害時>

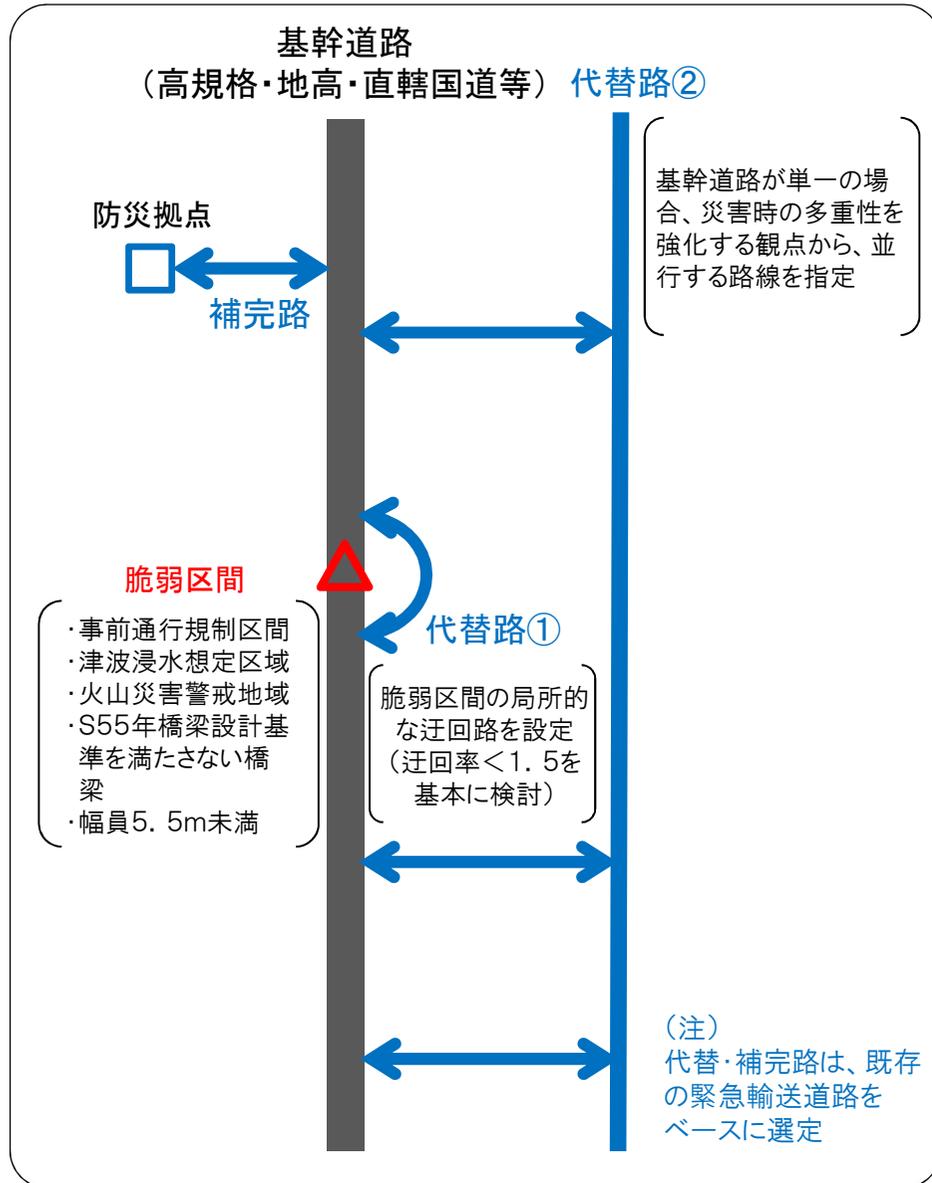
- ① **広域的なネットワークの多重性・代替性**
 - ・ ネットワークの防災機能評価を踏まえた、主要都市や中心都市間等の多重性の強化
 - ・ 高規格幹線道路と並行する直轄国道など、基幹道路同士の代替機能の強化
 - ・ 基幹道路に対する地方管理道路による広域的な代替路の確保(基幹道路同士が近接しない場合)
- ② **局所的なネットワークの代替性**
 - ・ 基幹道路の局所的な脆弱箇所(事前通行規制区間等)に対する代替路の確保
 - ・ 基幹道路から防災拠点(自衛隊基地、病院等)への補完路の確保
- ③ **その他**
 - ・ 地域の防災を強化する上で必要な路線の代替・補完路の確保

主要な拠点設定の基本的な考え方

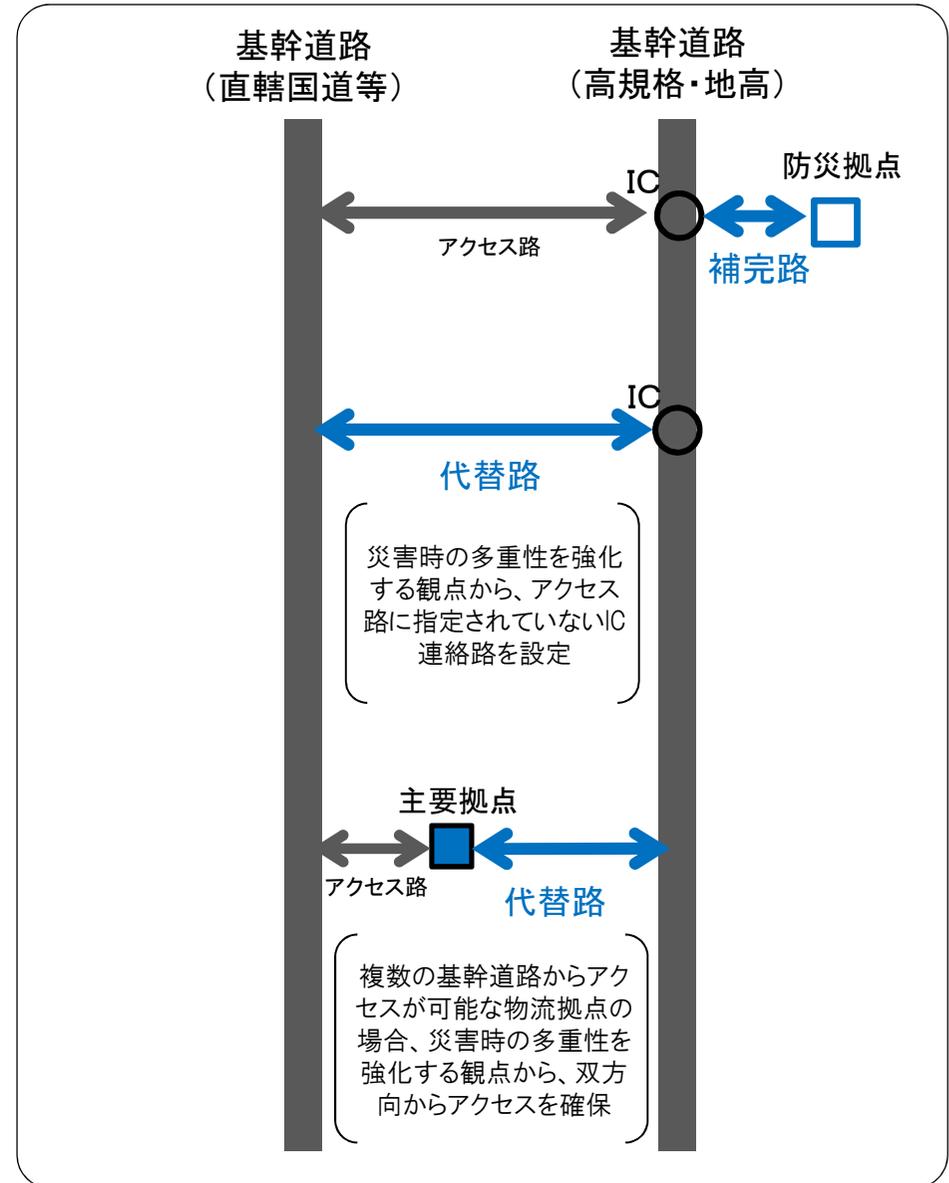
拠点		広域道路ネットワーク(主な検討の視点)		
		平常時		災害時
		物流	交流・観光 (人流)	
都市	地方中核都市(役場) ※県庁所在地、人口概ね30万人以上 (三大都市や地方中枢都市を含む)	●	●	●
	地方中心都市(役場) ※人口概ね10万人以上			
	地方生活圏中心都市(役場) ※2次生活圏含む			
	主要鉄道駅 ※中核市以上の代表駅			
	その他市区町村(役場)			
物流 拠点	空港	●	●	
	港湾	●	●*	
	鉄道貨物駅	●		
	物流拠点	●		
	トラックターミナル、卸売市場、工業団地、 特定流通業務施設、流通業務地区、保税地区 特に地域で必要な拠点	〔一貨物車の発生集中交通量や 40ft背高海上コンテナ車の 交通量等により、絞り込み〕		
交流・観光拠点	主要観光地(国際観光上重要な地等) 特に地域で重要な拠点		●	
防災拠点	自衛隊基地・駐屯地 広域防災拠点(備蓄基地) 災害医療拠点(総合病院等) 道の駅 (→防災機能を有する道の駅) 災害時民間物資集積拠点、製油所、油槽所 特に地域で重要な拠点			●
		〔一貨物車の発生集中 交通量等により、絞り込み〕		

※乗降人員やクルーズ船等の寄港が多い港湾

(1) 基幹道路が単一の場合



(2) 基幹道路が並行する場合



交通・防災拠点 / ICT交通マネジメント計画の主な検討の視点

<交通・防災拠点計画>

- 地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点について、利用者の利便性の向上や周辺道路の交通課題の解消を図るため、立体道路制度の活用による空間再編や総合交通ターミナルの整備等も含め、官民連携によるモーダルコネクト(多様な交通モード間の接続)の強化策に関わる計画を策定。
- 災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅や都市部の交通拠点等について、災害情報の集約・発信、防災施設の整備など、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化策に関わる計画を策定。



<ICT交通マネジメント計画>

- ICT等(ETC2.0含む)の革新的な技術を積極的に活用した交通マネジメントの強化に関わる計画を策定。
 - 広域的な道路ネットワークを中心とした、平常時や災害時を含めたデータ収集や利活用の強化
 - 他の交通機関とのデータ連携によるモビリティサービスの強化
 - 主要な都市部等における面的な交通マネジメントの強化
 - ICT等の活用に向けた産学官連携による推進体制の強化 等
- 今後の自動運転社会を見据えた、地域における新たな道路施策を検討するための推進体制や実験計画等について整理。

