第1回 徳島県広域道路ネットワークに 関する検討委員会

1. これまでの国の動向について

1. 法律・計画等の変遷

昭和41年

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

昭和62年

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

平成6年

広域道路整備計画の策定(平成10年見直し)

⇒ 地域高規格道路を指定(計画路線約6,950km)

平成30年3月

道路法改正

⇒ 重要物流道路制度の創設

令和元年4月

重要物流道路

⇒ 供用中区間を指定

令和2年6月

新たな広域道路ネットワークに関する検討会 ⇒ 中間とりまとめ発表

2. 計画等の説明(重要物流道路)

出典:国交省HPより

重要物流道路の供用中区間の指定について

- ○平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を 「重要物流道路」として 計画路線を含めて指定し、機能強化や重点支援を実施。
- ○まずは、供用中区間を指定※し、事業中・計画中の路線については、今後、指定予定。

■ ネットワークのイメージ 直轄国道 高規格幹線道路 「拠点」への ラストマイル 主要拠点 空港・港湾等への アクセス強化 脆弱区間 (事前通行規制区間等 補完路 災害時拠点 備蓄基地·総合病院等) 代替路 災害時の <凡例> 代替機能 強化 重要物流道路

■ 指定による効果

- ・重要物流道路のうち、道路構造上支障のない区間(約8割) について、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可 を不要とする措置を導入
- ・重要物流道路は、構造基準(高さ)4.5mから4.8mに引上げ (高さ4.1mの車両に対応) 【重要物流道路】
- ・災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行

【重要物流道路及び代替・補完路】



■ 今回の指定内容

※指定日:2019年4月1日 2020年4月1日

① 重要物流道路

「拠点」間をつなぐ道路ネットワーク

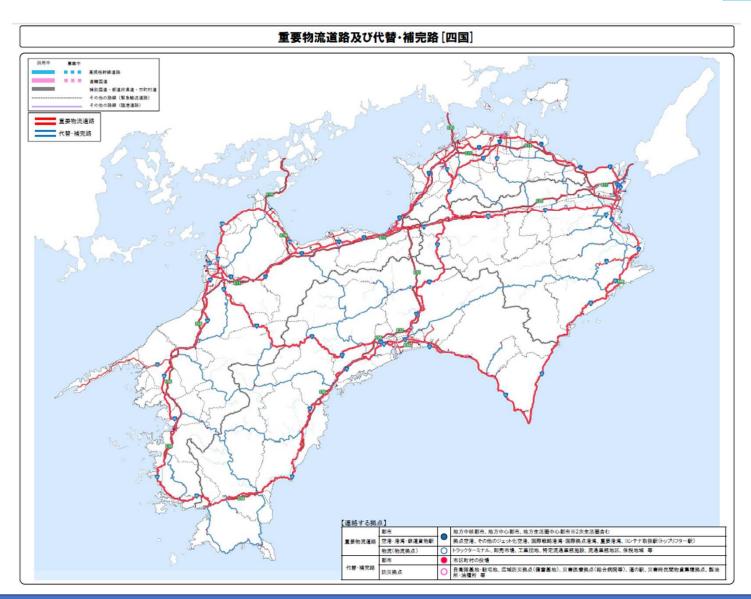


2 代替·補完路

重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点(備蓄基地・ 総合病院等)への補完路として、代替・補完路(約15.800km)を指定

2. 計画等の説明(重要物流道路)

出典:国交省HPより



2. 計画等の説明(重要物流道路)

出典:国交省HPより



2. 計画等の説明 (新たな広域道路交通計画)

出典:国交省HPより

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

国土強靭化

- 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

|| 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

広域道路ネットワーク 計画

(1)

(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

2. 計画等の説明

(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(令和2年6月8日) 概要)

出典:国交省HPより

広域道路ネットワークに関する現状認識

交通の現状・課題

- ○<u>新型コロナ禍</u>でも<u>物流交通は維持</u>、エッセンシャルワーカーとしてのトラックト・ライハー担い手不足
- ○諸外国に比べ都市間連絡速度が遅い
- ○高速道路・一般道における渋滞の発生
- ○高速道路と交通拠点とのアクセス向上
- ○リダンダンシー等の増大する災害リスクへの対応
- ○インフラ老朽化への対応(通行止めの懸念)
- ○トラック大型化への対応(国際海上コンテナ車)

時代の変化

- ○スーパー・メガリージョンや地域の自立圏の形 成等の新たな国土構造
- ○アジア・ユーラシアダイナミズムやインバウンド の増加等のグローバル化
- ○自動運転実用化に向けた実証実験の動きの 加速など、AI・ICT等の新技術の発展
- ○企業の国内回帰や地方回帰等、<u>社会の変化</u> の可能性への備え

交通課題の把握と今後の道路ネットワーク計画の再構築が必要

2. 計画等の説明

(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(令和2年6月8日) 概要)

今後の広域道路ネットワークのあり方 現状の交通課題の解消を図る観点 新たな国土形成の観点 渋滞の解消、増大する災害リスクへの対応、 アシア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた2面活用 ラストマイルを含めた交通拠点へのアクセス向上 等 型国土、社会の変化の可能性への備え等 これらの観点を踏まえ、広域道路ネットワークの効率的な強化が必要 ユーラシア大陸 空港・港湾 中枢中核都市等 李波舟山 ブロック都市圏 アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた 日本海・太平洋2面活用型国土の形成 ■基本戦略 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 高規格 4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化 幹線道路 5) 国土の更なる有効活用や適正な管理 ■広域道路ネットワークの階層と求められる機能・役割 宇定広域道路 広域道路(仮称)のうち、重要性・緊急性が高く、十分な (仮称) 効果が期待される路線を特定広域道路(仮称)に位置づけ 広域道路 <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

出典:国交省HPより

■道路ネットワークの付加価値向上: <u>地域の将来ビジョン</u>を踏まえた広域道路ネットワーク計画を策定する必要。その際、他交通モードとの連携強化や地方創生・東京一極集中是正の視点も重要。

2. 計画等の説明

(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(令和2年6月8日) 概要)

出典:国交省HPより

今後の必要な取組

- ○広域道路ネットワーク計画の策定・実行に向けて、意思決定の透明性、公正性、妥当性の確保が必要
- ○広域道路ネットワークについては、<u>厳選して整備・機能強化を加速</u>させることが必要
- ○時代の変化に応じて、広域道路ネットワーク計画の適時・適切な見直しが必要