

第 2 回 徳島県広域道路ネットワークに 関する検討委員会

1. 国の新たな広域道路交通ビジョン・計画策定方針について

1. 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

2. 広域道路ネットワーク強化の方向性

出典：国交省提供資料より

新たな広域道路ネットワークの強化の方向性(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

人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市^{※1}や連携中枢都市圏^{※2}、定住自立圏^{※3}等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する。

※1 政令指定都市、県庁所在地、中核市など(東京圏を除く)

※2 地方圏において、昼夜間人口比率概ね1以上の指定都市・中核市と一体で形成する都市圏(三大都市圏を除く)

※3 人口5万人程度以上で昼夜間人口比率1以上の中心市と連携して形成する生活圏(三大都市圏を除く)

2) 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上

三大都市圏^{※4}やブロック都市圏^{※5}内の拠点間連絡、環状連絡を強化し、都市圏の競争力や魅力の向上を図る。

※4 圏央道内、東海環状内、関西大環状内の地域

※5 中枢中核都市、連携中枢都市圏

3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

空港・港湾等^{※6}の交通拠点へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図る。

※6 拠点空港、その他ジェット化空港

国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

三大都市圏や中枢中核都市等の代表駅、コンテナ取扱駅

4) 災害に備えたりダンダンシー確保・国土強靱化

広域道路ネットワークを強化することにより、巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたりダンダンシーの確保や国土強靱化を推進する。

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を強化することにより、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や、半島地域を含めた国土の更なる有効活用・適正な管理を図る。

3. 広域道路ネットワークにおける道路の考え方

出典：国交省提供資料より

広域道路ネットワーク計画における階層と要件

■高規格道路

○人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはそれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成し、地域の実情や将来像(概ね20～30年後)に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路。全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図る。

○原則として以下のいずれかに該当する道路。

①ブロック都市圏^{※1}間を連絡する道路

※1 中核中核都市や連携中核都市圏、定住自立圏等

②ブロック都市圏内の拠点連絡^{※2}や中心都市^{※3}を環状に連絡する道路

※2 都市中心部から高規格幹線道路ICへのアクセスを含む

※3 三大都市圏や中核中核都市、連携中核都市

③上記道路と重要な空港・港湾^{※4}を連絡する道路

※4 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

○高規格道路については、当該道路により拠点間を連絡する時間短縮率が相当程度あること又は防災・減災、国土強靱化の観点から、リダンダンシーの有効性があることを確認する。

■一般広域道路

○広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。

○原則として以下のいずれかに該当する道路であって、高規格道路を除く道路。

①広域交通の拠点となる都市^{※1}を効率的かつ効果的に連絡する道路

※1 中核中核都市、連携中核都市、定住自立圏等における中心市

上記圏域内のその他周辺都市(2次生活圏中心都市相当、昼夜率1以上)

ただし、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域における都市への到達が著しく困難な場合を考慮する

②高規格道路や上記道路広域道路と重要な空港・港湾等^{※2}を連絡する道路

※2 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、三大都市圏や中核中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

○広域道路については、県境を越える交通や大型車交通(大型車混入率、大型車交通量等)の状況及び人口や面積に対する道路網値が地域毎に著しく大きな偏りがないことを確認する。

■構想路線

高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路については、例えば、構想路線として整理した上で、必要な検討を進めるなど、地域の実情に応じた検討を行う。

