

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【概要】

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

- 新型コロナウイルス禍でも物流交通は維持、エッセンシャルカーとしてのトラックドライバー担い手不足
- 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、社会の変化の可能性への備え

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

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

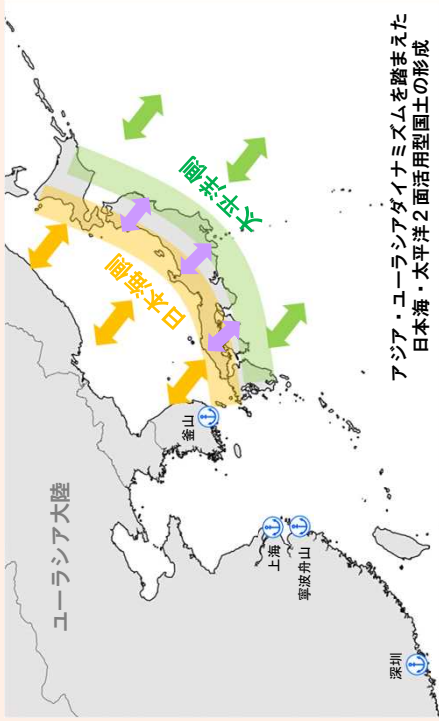
渋滞の解消、増大する災害リスクへの対応、ラストマイルを含めた交通拠点へのアクセス向上 等

両輪

新たな国土形成の観点

アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた2面活用型国土、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



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) 中核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) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化
- 5) 国土の更なる有効活用や適正な管理

■広域道路ネットワークの階層と求められる機能・役割

広域道路(仮称)のうち、重要性・緊急性が高く、十分な効果が期待される路線を特定広域道路(仮称)に位置づけ

<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

■道路ネットワークの付加価値向上: 地域の将来ビジョン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。

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、厳選して整備・機能強化を加速させることが必要
- 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