

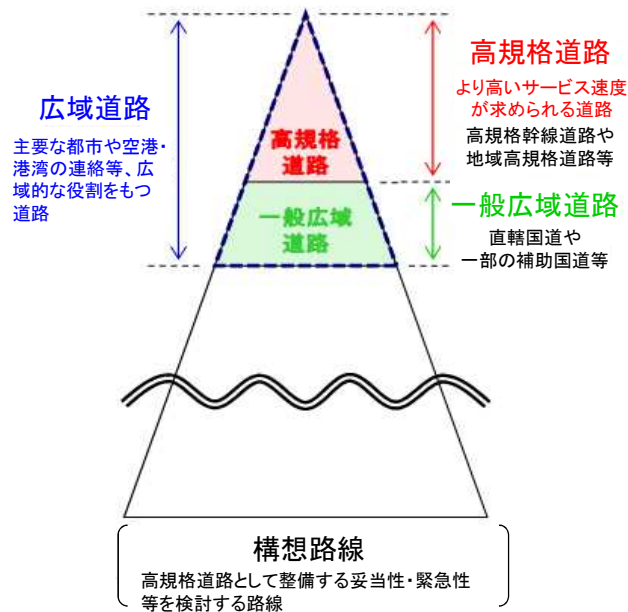
近畿ブロック 新広域道路交通計画(案) 概要

近畿ブロックにおける広域道路ネットワーク計画

① 広域道路ネットワークの階層

- ◆ 現状の交通課題の解消を図る観点と新たな国土形成の観点の「両輪」を見据え、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を中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行い、平常時・災害時および物流・人流の視点を踏まえた具体的なネットワーク計画を策定する。
- ◆ 該当するネットワークについては、求められる機能・役割により、次の階層に分類する。

■ 広域道路ネットワークの階層



<高規格道路>

- 「高規格道路」は、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、もしくはこ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する道路で、求められるサービス速度が概ね60km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

- ブロック都市圏※1間を連絡する道路
※1: 中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等
- 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: 三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市
- 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

<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

- 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: 中枢中核都市、連携中枢都市、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)
- 高規格道路や上記道路と重要な空港・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、三大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

<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。

近畿ブロックにおける広域道路ネットワーク計画

② 広域道路ネットワークの拠点の設定

◆ 本計画で選定する基幹道路(高規格道路および一般広域道路)を検討する上で、連絡すべき拠点を設定

<基幹道路により連絡する拠点>

分類	拠点名 ^{※1}
都市 ^{※2}	福井市、敦賀市、小浜市、大野市、勝山市、鯖江市、越前市、大津市、彦根市、長浜市、近江八幡市、草津市、守山市、栗東市、高島市、東近江市、京都市、福知山市、舞鶴市、宇治市、宮津市、亀岡市、大阪市、堺市、岸和田市、吹田市、枚方市、茨木市、八尾市、松原市、柏原市、東大阪市、神戸市、姫路市、尼崎市、西宮市、洲本市、相生市、豊岡市、加古川市、赤穂市、西脇市、加西市、丹波篠山市、養父市、丹波市、宍粟市、加東市、たつの市、奈良市、天理市、桜井市、五條市、大淀町、和歌山市、橋本市、有田市、御坊市、田辺市、新宮市
空港 ^{※3}	関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港、南紀白浜空港
港湾 ^{※4}	大阪港、神戸港、堺泉北港、姫路港、和歌山下津港、敦賀港、舞鶴港、阪南港、尼崎西宮芦屋港、東播磨港、日高港、福井港
駅 ^{※5}	米原駅、京都駅、新大阪駅、新神戸駅、西明石駅、姫路駅、相生駅、神戸三宮駅

※1:近畿管内の拠点のみ記載

※2:中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市、左記圏域内のその他周辺都市等

※3:拠点空港、その他ジェット化空港等

※4:国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾等

※5:代表駅、交通拠点

<基幹道路からラストマイルにより連絡する拠点の例>

分類	拠点名
物流拠点 ^{※1}	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、保税地域、特に地域で重要な拠点
防災拠点 ^{※2}	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
交流・観光拠点	地域で重要な観光地、新幹線駅及びその他主要な駅 等

※1:現在指定されている重要物流道路で考慮した主な拠点を記載

※2:現在指定されている代替・補完路で考慮した主な拠点を記載

③ 広域道路ネットワーク路線

◆ 近畿ブロック(福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県)における、広域道路ネットワークの階層、広域道路ネットワークの拠点を踏まえ、広域道路ネットワーク路線を選定(NW図は別紙参照)

近畿ブロックにおける交通・防災拠点計画・ICT交通マネジメント計画

ビジョン 基本方針

- 【交通・防災拠点の基本方針】 ◆道路ネットワークの機能強化を図るため、モダルネットや防災機能、物流、交流・観光、休憩の拠点の強化
◆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
- 【ICT交通マネジメントの基本方針】 ◆ICT等を活用した道路の情報収集や活用の方針性及び主要都市部等における面的なマネジメントの方針性
◆他の交通とのデータ連携などサービス向上の方針性 等

交通・防災拠点計画

(1)交通拠点におけるモダルコネクの強化

- 官民が連携し、質の高い公共空間を創出するとともに、バスやトラック、鉄軌道、空港、港湾の交通機関と道路ネットワークの連携強化を図る ~6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに~

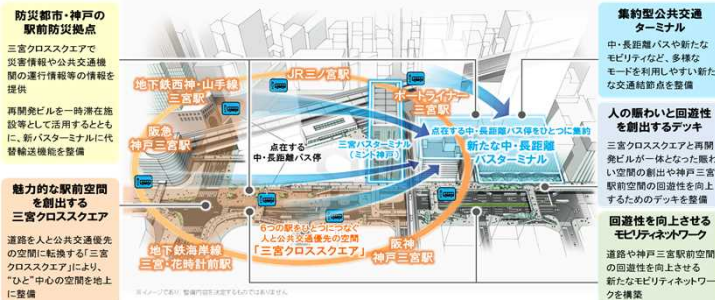


図 モダルコネクの強化事例(一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル整備)

(2)道の駅など既存施設の防災機能の強化

- 災害時の物資輸送や避難、災害情報の集約・発信等の主要な拠点となる「道の駅」やSA・PA等の既存施設や都市部の交通拠点等について、ハード・ソフトを含めた防災機能の強化を図り、防災拠点として最大限活用する

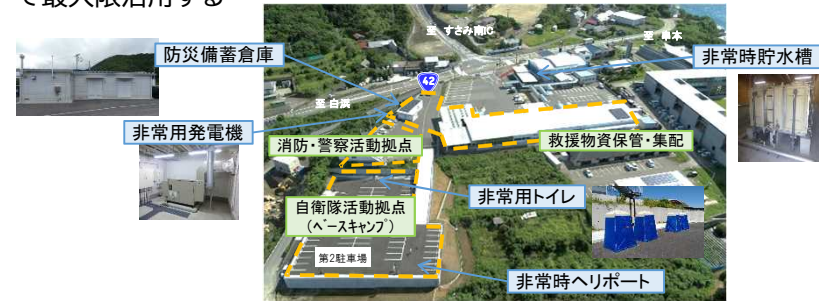


図 防災機能の強化事例(道の駅「すさみ」)

ICT交通マネジメント計画

(1)交通マネジメントの強化

- ICTやAI技術の活用によって情報共有や情報リテラシーの向上を図り、地域住民や道路利用者の安全性向上に取り組む
- 観光地やその周辺でICT・AI等の革新的な技術を活用した交通需要をマネジメントするための検討を進める



図 交通マネジメントの強化事例(道の駅「奥永源寺深流の里」自動運転)

(2)推進体制の強化

- 近畿ブロックが一体となってICTを活用した新たな道路施策や交通マネジメントを推進するための検討体制を強化する

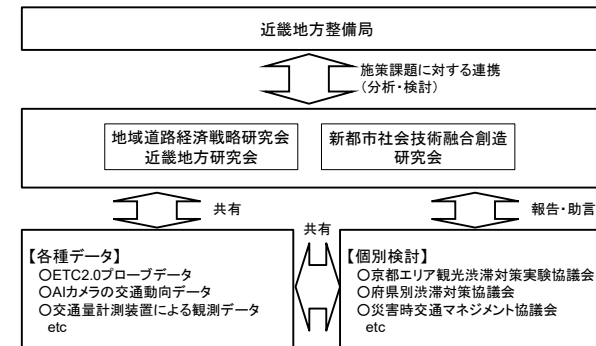


図 ICT交通マネジメント推進体制の強化