資料3

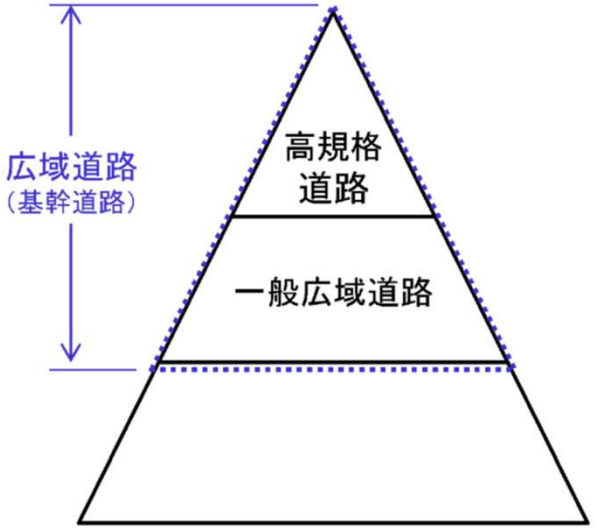
# 関東ブロック　新広域道路交通計画（案）概要

# 関東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

- 現状の交通課題の解消を図る観点及び新たな国土形成の観点の「両輪」となる観点を踏まえ、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ながら、平常時・災害時及び物流・人流の観点を踏まえたネットワーク計画を策定する。
- 「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」といった機能・役割を担う広域道路ネットワークを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＞

・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（中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等）間を連絡する道路

②ブロック都市圏内の拠点連絡（都市中心部から高規格幹線道路ICへのアクセスを含む）や中心都市（三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市）を環状に連絡する道路

③上記道路と重要な空港（拠点空港、その他ジェット化空港）・港湾（国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾）を連絡する道路

＜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（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（二次生活圏中心都市相当、昼夜率１以上））を効率的かつ効果的に連結する道路

※1：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。

# 関東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強化の方向性

● 計画の策定にあたっては、以下の広域道路ネットワークの基本戦略に沿って、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ネットワーク計画を策定する。

■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　※下表は項目名のみ挙列
② 東京圏等の競争力や魅力の向上
③ 空港・港湾等へのアクセス強化
④ 道路の老朽化への対応
⑤ 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化

## （３）広域道路ネットワークの拠点の設定

● 本計画で選定する幹線道路（高規格道路及び一般広域道路）を検討する上で、連絡すべき拠点を設定。

● 幹線道路と拠点（物流拠点、防災拠点、交流・観光拠点等）を連絡するラストマイルの機能強化を図ることで、広域道路ネットワークの機能をより発揮。

■基幹道路により連絡する拠点

| | |
|---|---|
| 都市※1 | 水戸市、つくば市、日立市、土浦市、常総市、鹿嶋市、筑西市、神栖市、宇都宮市、栃木市、佐野市、日光市、小山市、大田原市、那須塩原市、真岡市、前橋市、高崎市、伊勢崎市、太田市、沼田市、富岡市、桐生市、渋川市、さいたま市、川越市、越谷市、川口市、秩父市、本庄市、千葉市、船橋市、柏市、旭市、館山市、東京２３区、八王子市、青梅市、横浜市、川崎市、相模原市、横須賀市、甲府市、北杜市、富士吉田市、長野市、松本市、上田市、飯田市、伊那市、中野市、飯山市、佐久市、諏訪市、岡谷市 |
| 空港※2 | 成田国際空港、東京国際空港、松本空港、茨城空港 |
| 港湾※3 | 東京港、横浜港、川崎港、千葉港、鹿島港、茨城港、木更津港、横須賀港 |
| 鉄道駅※4 | 水戸駅、つくば駅、宇都宮駅、前橋駅、高崎駅、伊勢崎駅、太田駅、大宮駅、川越駅・本川越駅、越谷駅、川口駅、東京駅、新宿駅、池袋駅、品川駅、渋谷駅、八王子駅・京王八王子駅、横浜駅、川崎駅・京急川崎駅、橋本駅、相模原駅、横須賀中央駅、甲府駅、長野駅、松本駅、土浦、日立、神栖、宇都宮貨物ターミナル、倉賀野、熊谷貨物ターミナル、越谷貨物ターミナル、新座貨物ターミナル、千葉貨物、京葉久保田、隅田川、東京貨物ターミナル、川崎貨物、横浜本牧、横浜羽沢、相模貨物、本牧埠頭、竜王、北長野、南松本 |

※1：政令市、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等
※2：拠点空港、ジェット化空港等
※3：国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾等
※4：政令市、中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

■基幹道路からラストマイルにより連絡する拠点の例

| | |
|---|---|
| 物流拠点※5 | 卸売市場、工業団地、特定流通業務施設、保税地域、特に地域で重要な拠点 |
| 防止拠点※6 | 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 |
| 交流・観光拠点 | 地域で重要な観光地、新幹線新駅及びその他主要な駅等 |

※5：現在指定されている重要物流道路で考慮した主な拠点
※6：現在指定されている代替・補完路で考慮した主な拠点

## （４）基本戦略を踏まえ設定した広域道路ネットワーク路線

● 前述の基本戦略を踏まえ、広域道路ネットワーク路線を設定した。

● 県別（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県）に、設定した路線を一覧表で掲載

# 関東ブロックにおける交通・防災拠点計画

## ビジョン 基本方針

■新広域道路交通ビジョン（関東ブロック版）において、交通・防災拠点の基本方針を以下の観点から策定。
**１）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**
**２）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**

■この関東ブロックの将来像の現実に向けて、交通・防災拠点の観点から、概ね２０～３０年間を対象としてた中長期的な視点で新広域道路交通計画（関東ブロック版）を策定した。

## 計画概要

### 交通拠点計画

■関東の将来像の実現に向けて、立体道路制度の活動による空間再編や総合交通ターミナルの整備等も含めた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のモーダルコネクトの強化策に関わる計画を策定。

＜要約＞
・主要な鉄道駅周辺の高速バス乗降場が分散・点在していることによる不便さ、あるいは快適とは言えないバス待ち環境の改善が必要。
・モビリティの変化や自然災害に対応した、道路交通ネットワーク効果を最大限発揮させるためには、従来の道路網に加えて、道路と交通のネットワークが重なる「交通拠点」の効率的な配置と機能強化を図る。
・交通拠点の機能強化を図る際には、交通拠点を取り巻く多様な主体との連携・強化していくことが必要であり、都市間の道路ネットワークを利用する高速バスに必要な機能に加え、交通結節点機能、防災機能、地域の拠点・賑わい等の機能等の強化に対して重点的に推進。

### 防災拠点計画

■関東の将来像の実現に向けて、災害時の復旧・復興活動や物資輸送、避難等の主要な拠点となる「道の駅」等について、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。

＜要約＞
・防災拠点計画（中央防災会議）に基づき、ハードとソフトを組み合わせた一体的な災害対策の構築を図る。
・災害時の物資輸送や避難等の拠点となる「道の駅」や高速道路のSA/PA等の防災機能を強化し、最大限活用する。
・「道の駅」は、広域的な復旧・復興の活動拠点としての役割や、地域住民・道路利用者の一時避難所、災害復旧時の資機材拠点等としての役割を担うため、全ての「道の駅」を対象に、災害時に求められる役割に応じた必要な施設・体制整備を検討。
・特に広域的な防災拠点機能をもつ「道の駅」（防災道の駅）では、自衛隊、消防、警察、テックフォース等の集結・活動拠点や緊急物資等の輸送拠点としての機能強化を図る。

## 主な施策

■既存施設の利便性向上
・バスタ新宿
■リニア中央新幹線駅及び駅周辺整備
・リニア中央新幹線　品川駅　（国道１５号品川駅西口駅前広場）
■既存の駅の交通結節機能強化
・京浜急行本線　追浜駅　（国道１６号追浜駅交通結節点）
■交通拠点の機能強化に関する検討中の箇所
・JR大宮駅、JR渋谷駅、JR八王子駅、横浜青葉IC周辺、潮来IC周辺、富浦IC周辺

※交通拠点の機能強化を図る箇所については、引き続き追加を検討。

■広域的な防災拠点に位置づけされている「道の駅」のうち６駅が「防災道の駅」に選定
・道の駅「奥久慈だいご」（茨城県大子町）
・道の駅「みぶ」（栃木県壬生町）
・道の駅「川場田園プラザ」（群馬県川場村）
・道の駅「やちよ」（千葉県八千代市）
・道の駅「富士川」（山梨県富士川町）
・道の駅「小坂田公園」（長野県塩尻市）　令和３年６月時点

※上記のほか、全ての「道の駅」を対象に、災害時に求められる機能に応じた必要な施設・体制整備を検討。

# 関東ブロックにおけるＩＣＴ交通マネジメント計画

## ビジョン 基本方針

■新広域道路交通ビジョン（関東ブロック版）において、ICT交通マネジメント計画の基本方針を以下の観点から策定。
**１）ICT等を活用した道路の情報収集や活動の方向性 及び 主要都市部等における面的なマネジメントの方向性**
**２）他の交通とのデータ連係などサービス向上の方向性**

■この関東ブロックの将来像の現実に向けて、交通・防災拠点の観点から、概ね２０～３０年間を対象としてた中長期的な視点で新広域道路交通計画（関東ブロック版）を策定した。

## 計画概要

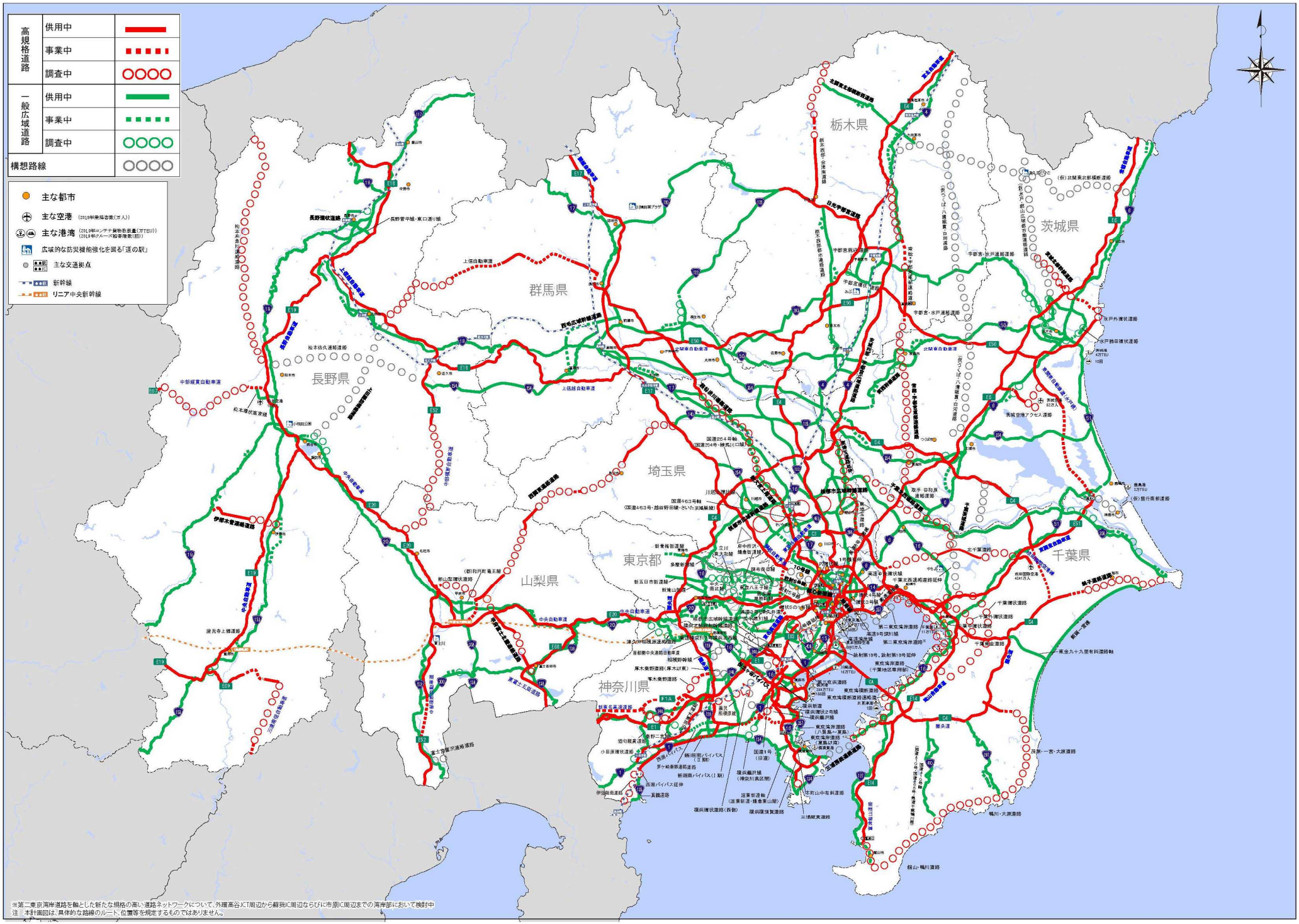
■関東の将来像の実現に向けて、ICTや自動運転等の革新的な技術を積極的に活用した交通マネジメントの強化に関わる計画を策定。

<要約>
・都市間や観光地における渋滞等の交通問題解決に向け、ETC2.0プローブデータやAI解析技術等を活用し、時空間的な変動を考慮した面的な交通マネジメントの実現。
・整備が進んだ交通ネットワークをさらに効率的・効果的に賢く使うため、混雑状況に応じた料金施策等の推進。
・圏央道等の高速道路ネットワーク整備が進んだことで、広域公共交通として、一層重要な役割を担う高速バスについて、ETC2.0を活用したバスロケーションシステム等推進。
・災害時における早期の道路啓開や大規模イベント時の交通マネジメントにすするため、ETC2.0、AIカメラ、CCTV、ドローン等で取得した情報を活用し、情報提供や交通誘導による人流、物流の最適化を図る。
・高齢化が進む中山間地域や交通空白地などにおける自動運転技術などの未来技術の普及に向け、ICT技術の活用や他の交通モードとの連携に関する取組を産学官連携により推進。
・MaaSに統合可能な新たなモビリティ（シェアサイクル、カーシェア、オンデマンド交通、超小型モビリティ、電動キックボード等）の走行環境の整備強化。

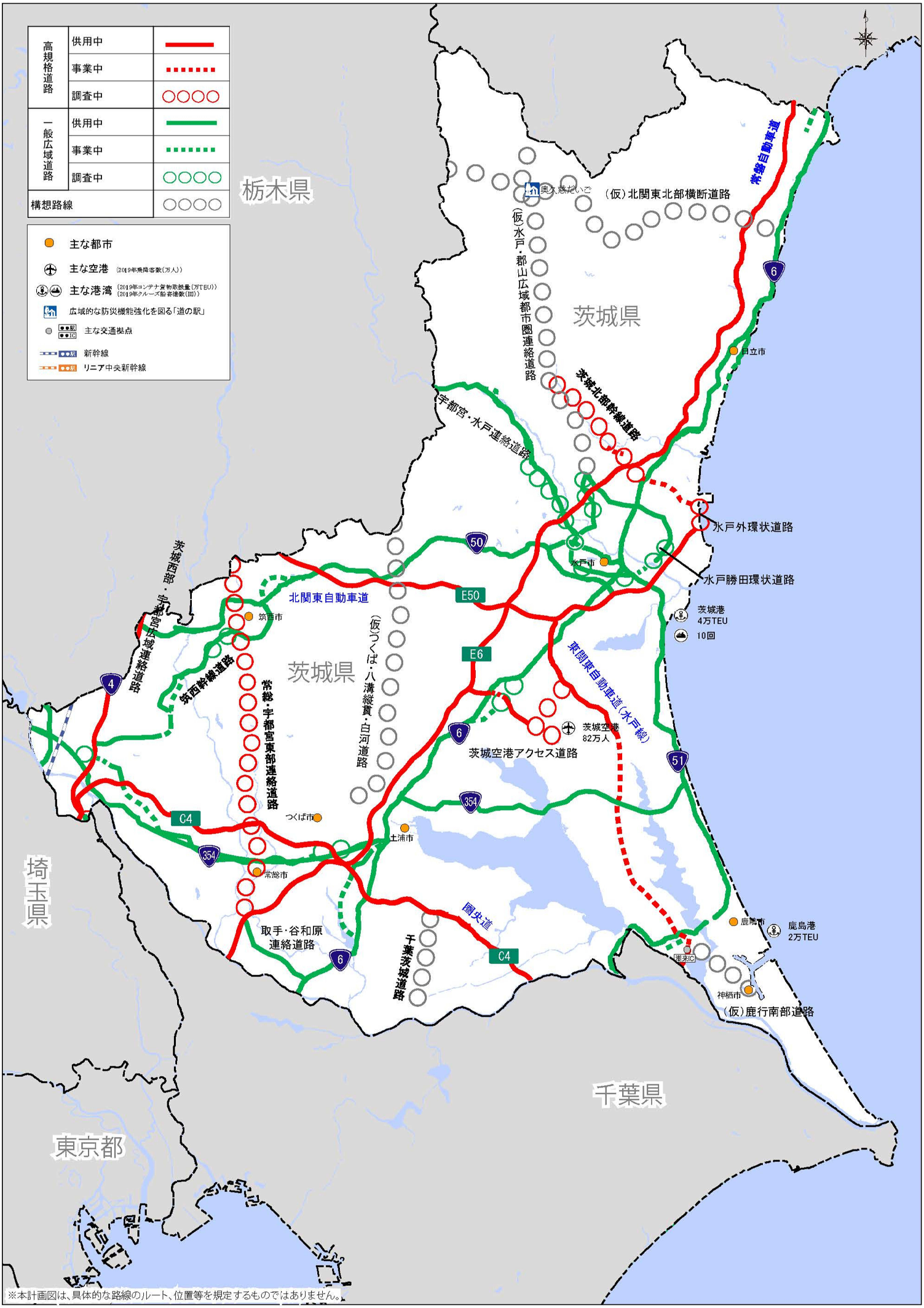
## 主な施策

■ＡＩを活用した交通マネジメント
（ＡＩ画像解析技術を活用した交通量や乗降客の計測）
■ＥＴＣ２．０プローブデータを活用した交通マネジメント
（高速バスロケーションシステム）
■観光地の交通マネジメント
（ロードプライシング及び駐車場予約）
■災害時の交通マネジメント
（災害時における広域迂回等の交通マネジメント、ドローンを活用したリアルタイムでの被災状況や交通状況の把握）
■自動運転技術の活用による移動支援
（中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験）
■新たなモビリティに関する取組
（道路空間を活用したカーシェアリング社会実験、電動キックボードの公道走行に関する利用ニーズ及び課題の把握）

# ■関東ブロック　広域道路ネットワーク計画図（案）

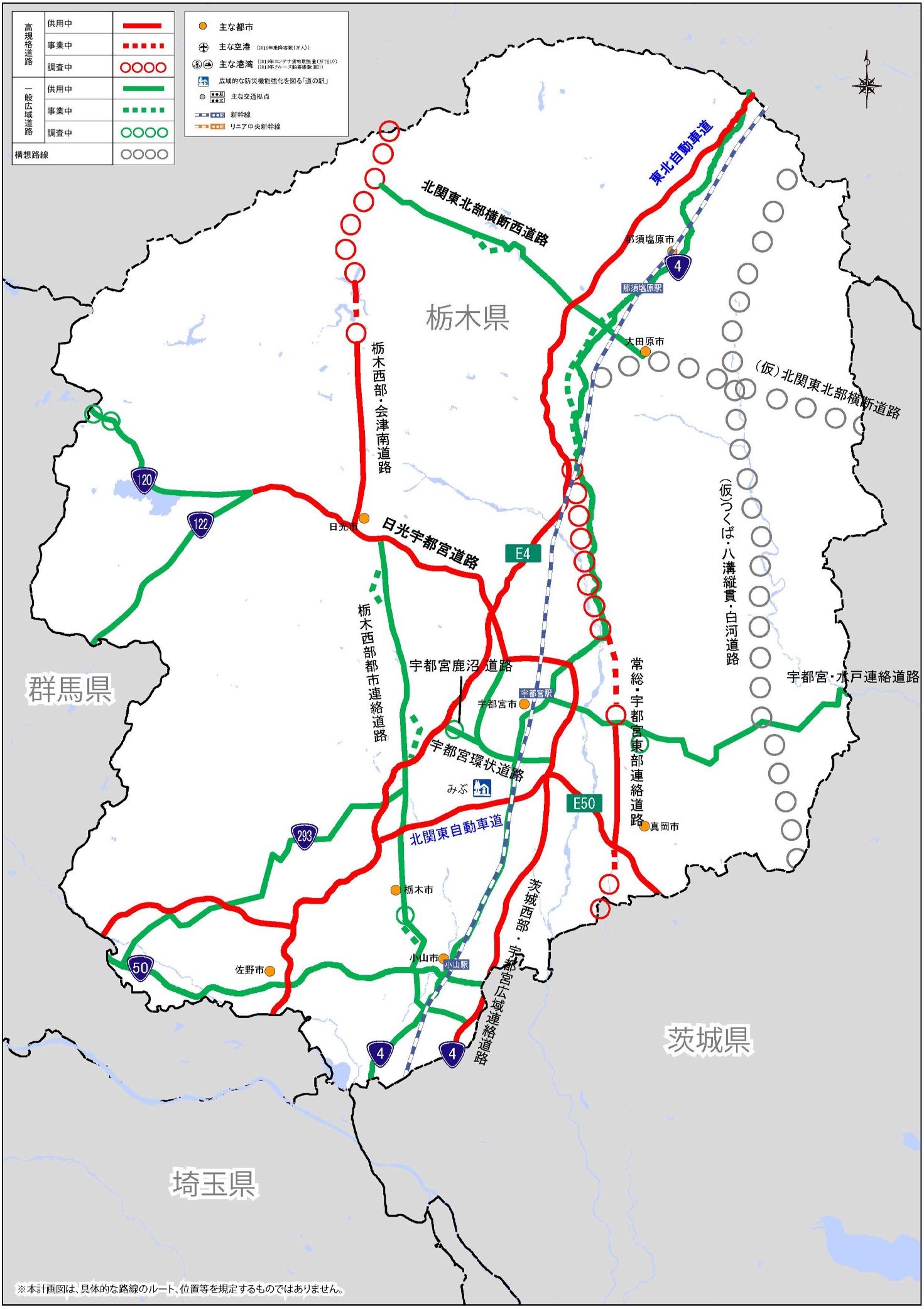


## ■関東ブロック　広域道路ネットワーク計画図（案）（茨城県拡大図）

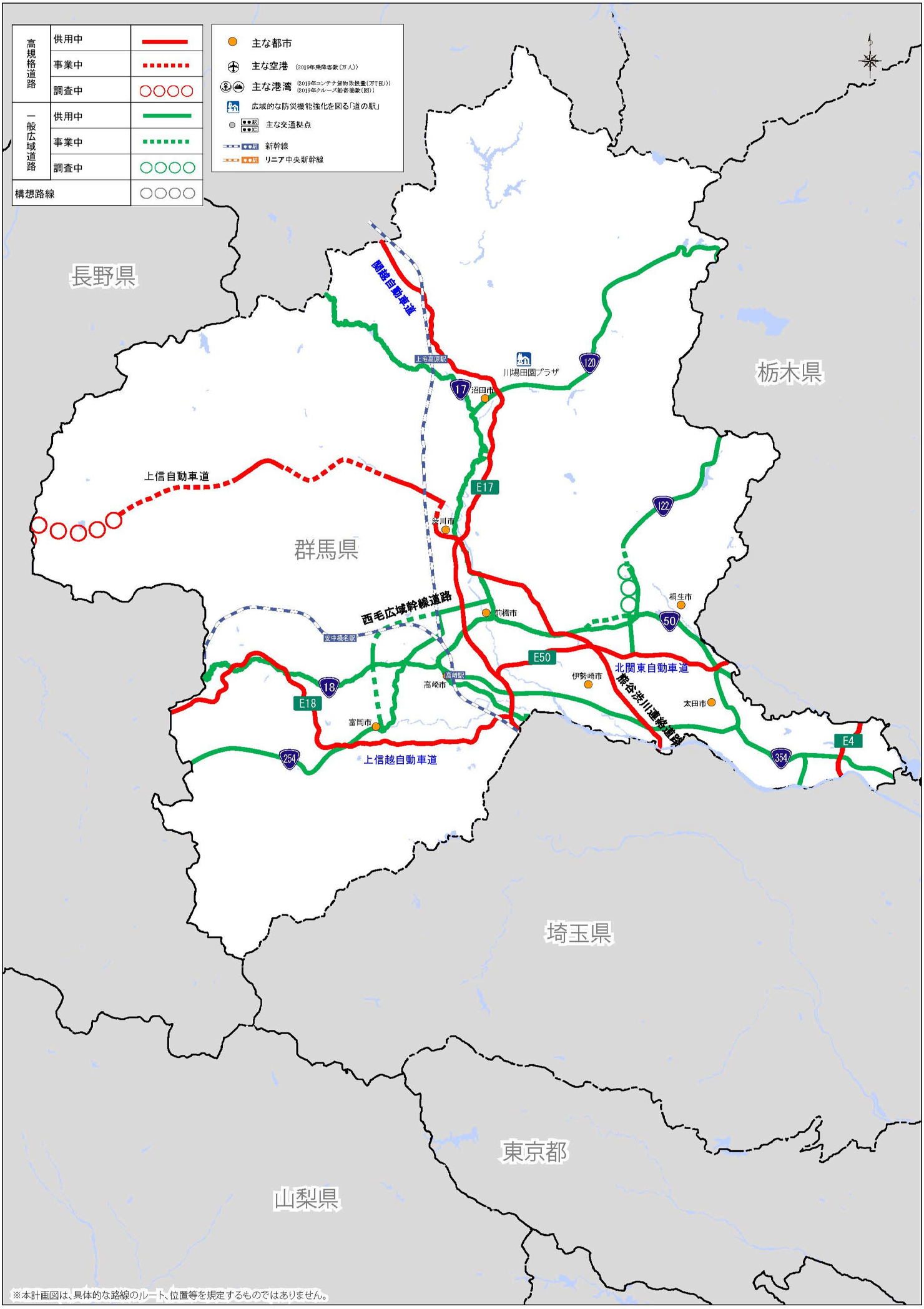



※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

## ■関東ブロック　広域道路ネットワーク計画図（案）（栃木県拡大図）

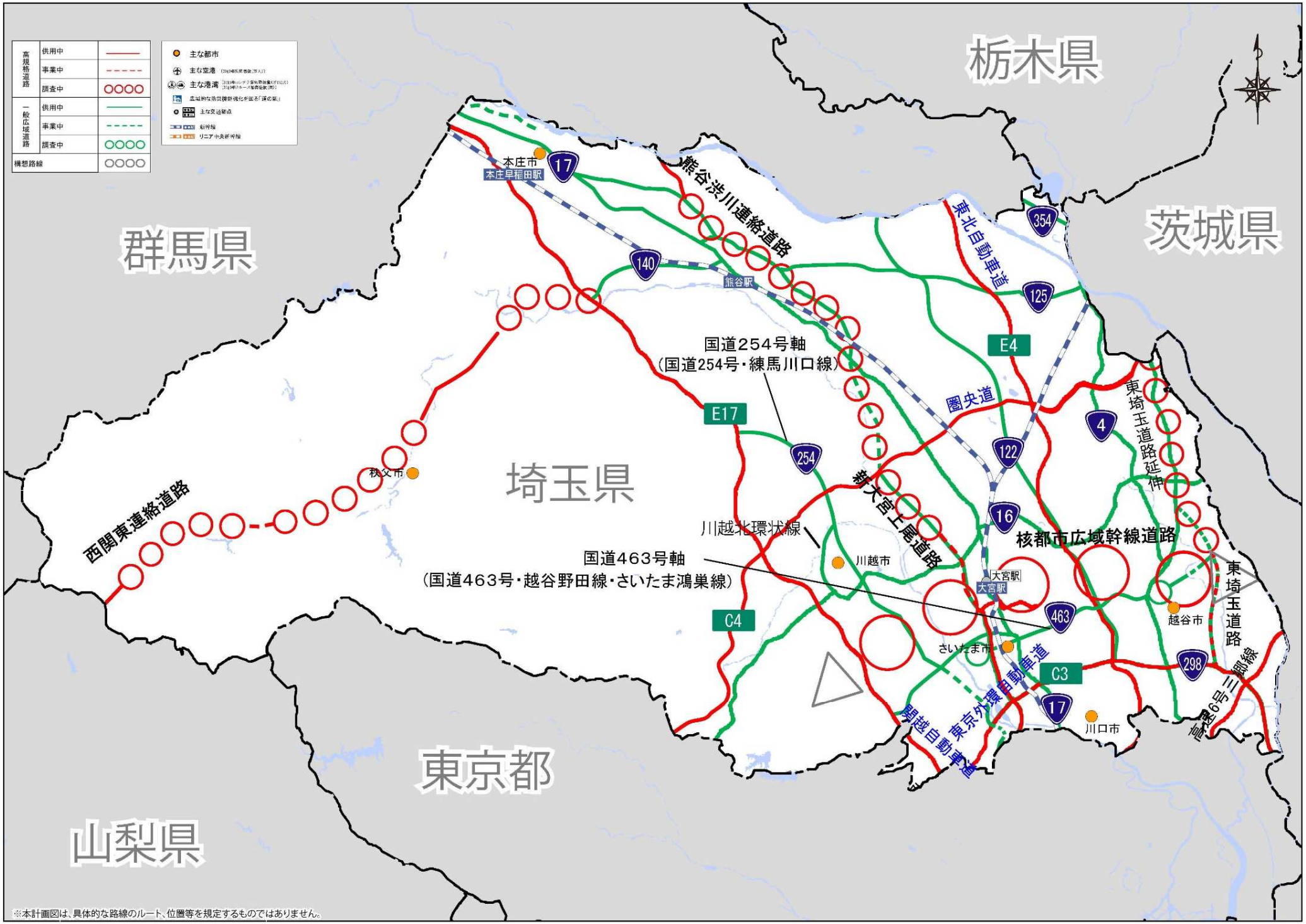


## ■関東ブロック　広域道路ネットワーク計画図（案）（群馬県拡大図）



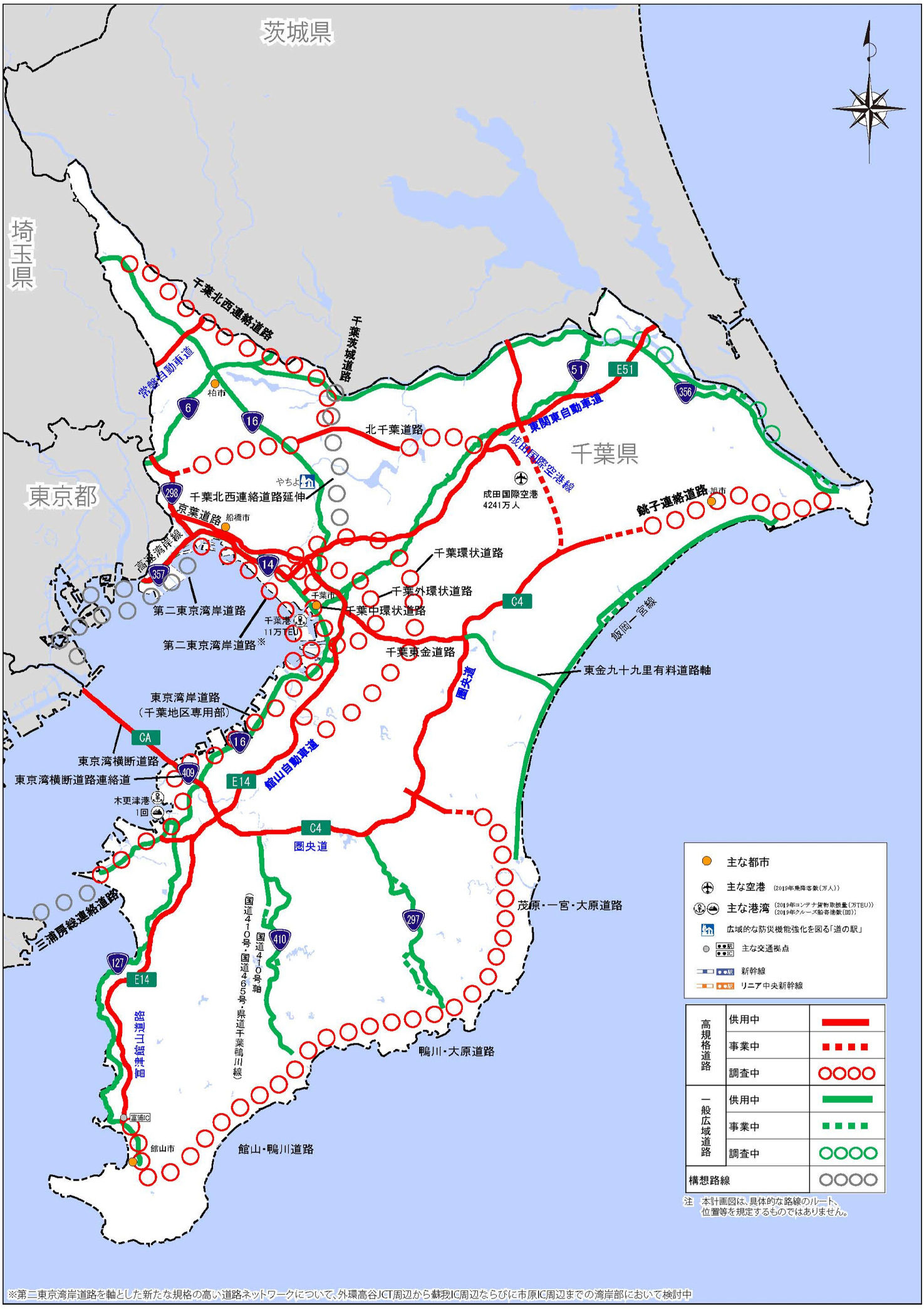

※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

■関東ブロック　広域道路ネットワーク計画図（案）（埼玉県拡大図）



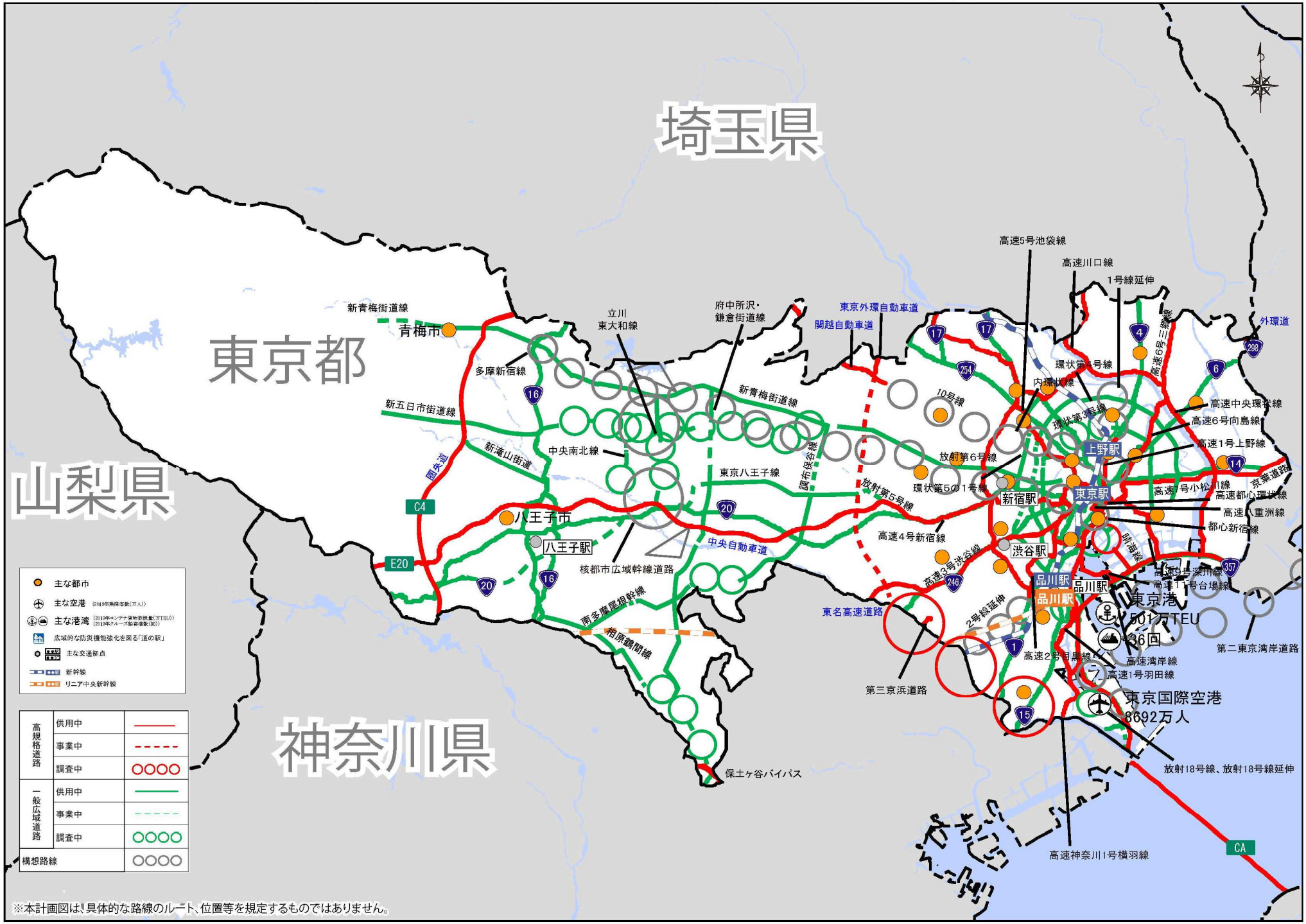

※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

## ■関東ブロック　広域道路ネットワーク計画図（案）（千葉県拡大図）



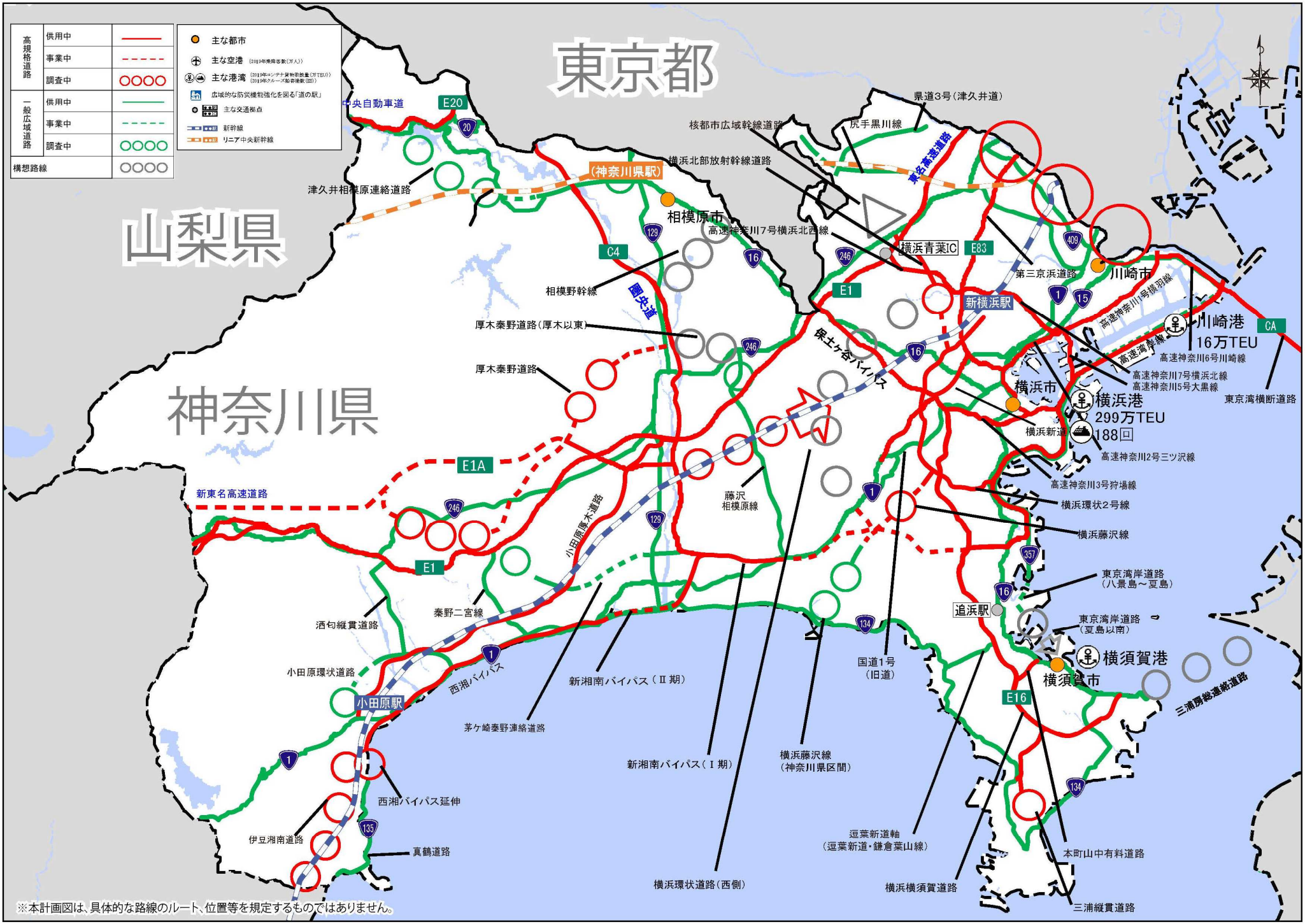

※第三東京湾岸道路を軸とした新たな規格の高い道路ネットワークについて、外環高谷JCT周辺から蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺までの湾岸部において検討中

■関東ブロック　広域道路ネットワーク計画図（案）（東京都拡大図）

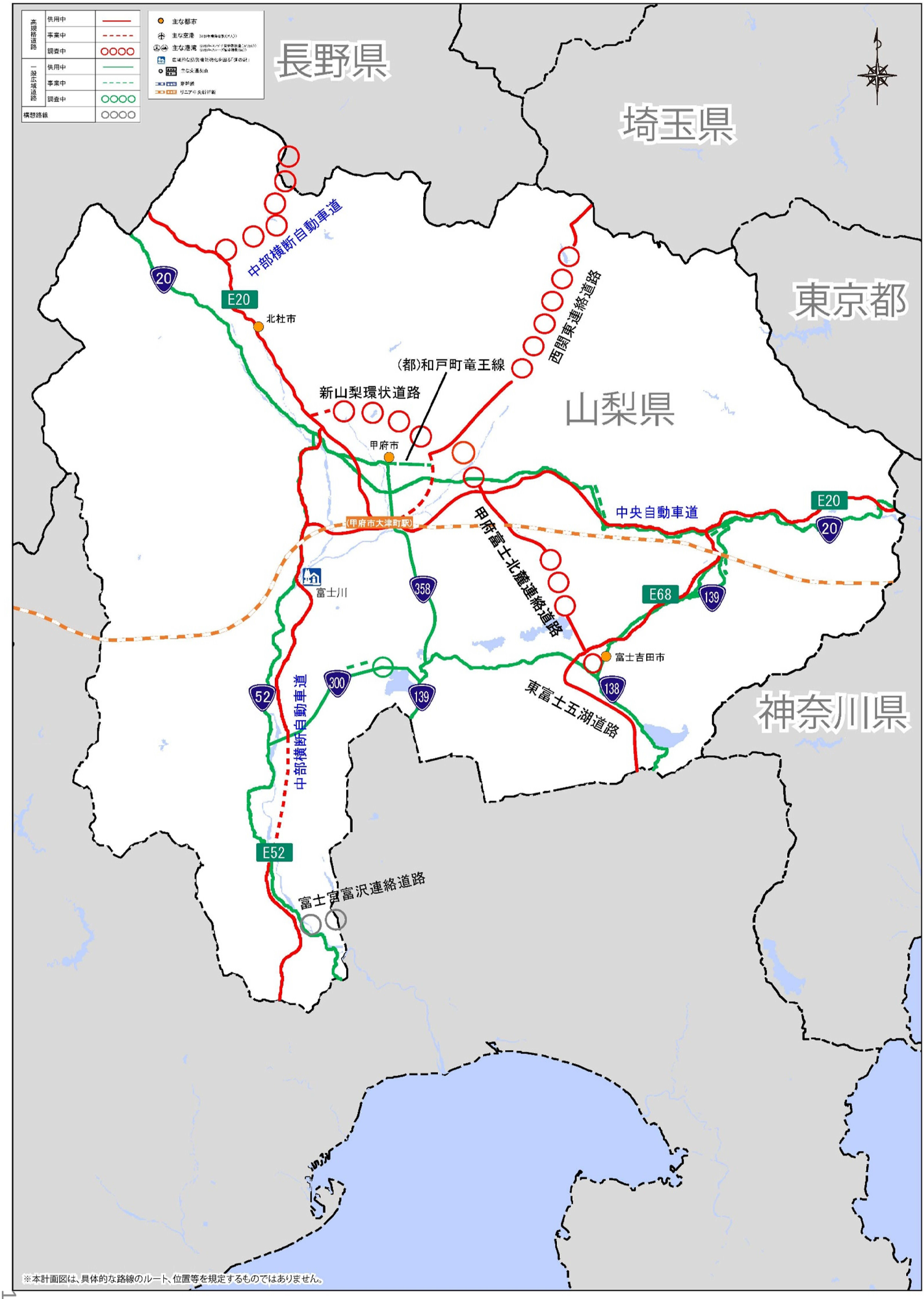



※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

■関東ブロック　広域道路ネットワーク計画図（案）（神奈川県拡大図）

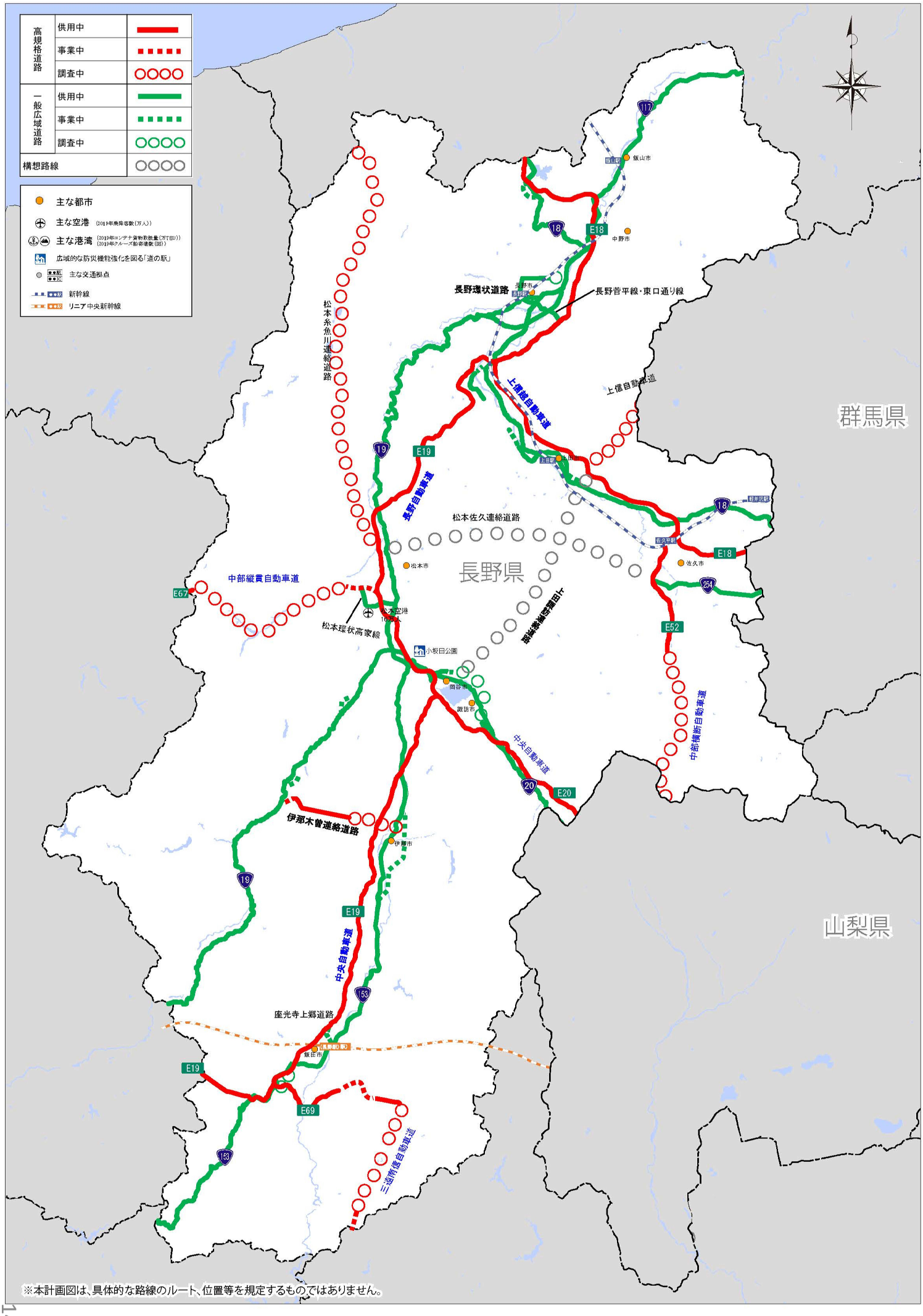


■関東ブロック　広域道路ネットワーク計画図（案）（山梨県拡大図）




※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

# ■関東ブロック　広域道路ネットワーク計画図（案）（長野県拡大図）




※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。