

## 6 リダンダントで効率的な交通ネットワーク整備

### 6.1 早急な全国幹線自動車道路の整備

緊急時においても代替経路の確保が可能となるようリダンダンシーの高い全国幹線の高規格道路ネットワークの早期実現が必要である。

今回の震災で、山陽新幹線、中国自動車道・名神高速道路が被害を受け、バイパス路線を有していないことで東西日本を結ぶ幹線軸が分断された。また、同時に港湾取扱量の全国シェアの3割を占める神戸港も壊滅的な被害を受け、物流の代替的役割が機能しなかった。特に以下の3点を重視した速やかなネットワーク整備が望まれる。

- 1) 現状の中国自動車道1本の東西軸と近畿自動車道敦賀線1本の南北軸に加え、高規格道路を複数整備し、多軸化構造を形成するべきである。
- 2) 高速道路と中心市街地とのアクセスが悪いという日本の都市に共通する問題点を解決するため、後述するように、全国幹線自動車道路と中心市街地を複数経路で結ぶ必要がある。
- 3) 我が国の幹線交通網が港と直結していないことが、物流の効率性低下、大型車の環境負荷増大等の問題を引き起こしており、高速幹線道路と港湾道路の連続性に配慮した整備を進める必要がある。

### 6.2 幹線街路とバランスした都市高速道路の整備

本来、都市高速道路が受け持つべき交通が平面街路を利用することによって環境問題が深刻化しているケースが多い。幹線街路計画の上位にしかるべき道路密度の都市高速道路を位置づけ、東西・南北方向の多軸構造を構成することが望ましい。都市内各地区から発生する交通を自動車専用道路に集約し、十分な環境対策のもとに置くことのできる道路整備が望まれる。

- 1) 従来、都市内道路網は幹線街路、補助幹線街路、区画街路についての階層区分と、それぞれの望ましい網密度が設定されている。これに対し、都市高速道路は必要に応じて路線計画がなされており、網密度としての位置づけは必ずしも明確ではない。
- 2) 高速道路は、一般道路に比して遮音壁の設置等の環境対策を講じやすく、走行性も高い。従って、高速道路を適切に配置し、アクセシビリティを向上させることによって一般道路の交通を高速道路上になるべく早く集約し、まとめて対策を施すことによって環境改善を図ることが可能となる。また高速道路の少数線整備だけではそこに集まる一般道の環境問題が生じるため、ある程度の網密度の高速道路整備がなされるべきである。
- 3) 東西方向は現状の阪神高速3号神戸線に加え湾岸線等の整備、さらに南北方向には中国道、名神道等より湾岸線まで連結する複数の都市内高速道路の整備により格子状のネットワークを形成することが望ましい。また、臨港道路と都市内高速道路さらには全国幹線自動車道との連続性を考慮した整備により物流の効率化・環境面の改善を計るべきである。
- 4) 上記格子状ネットワークの整備にあたっては、沿道条件、道路相互の接続性等を考慮した上で、環境施設帯や緩衝建築物の配置等、周辺土地利用との調和を図る必要がある。

### 6.3 交差点改良の促進

本震災により交差点付近において建築物の被害が多数認められる。交差点の角地は土地利用上のポテンシャルが高く、同時に道路設計上も重要なスペースである。そのような土地を使用した積極的な交差点改良が求められる。また、公開空地制度の導入による交差点オープンスペースの確保を進めるべきである。

1) 単路部と交差部の幅員や横断面構成が同一であることは、交通容量の不連続性、交通事故の危険性、望ましい交通管理空間の確保等の問題を生じさせている。これらの問題に対処するため、交差点付近の拡幅用地が存在すれば、可能な限り確保することが望ましい。

2) 交通量の多い交差点ではダイヤモンド型式等の立体交差が望ましいが、仮にそのための十分なスペースが確保できない場合でも、次善の策を講じうる用地が確保されるべきである。即ち、右折車の交通量が卓越している箇所では立体右折レーンの導入等、交通状況に応じて以下の施設を整備する必要がある。

- ・ 立体交差（オーバーパス，アンダーパス）
- ・ 立体右折レーン
- ・ 右折，左折レーン
- ・ 視距確保空間
- ・ 修景用地（公園）

3) これらに必要な用地は、土地買い取り請求に積極的に応じ、ミニ区画整理等と合わせて確保すべきである。

交差点被災率（％）

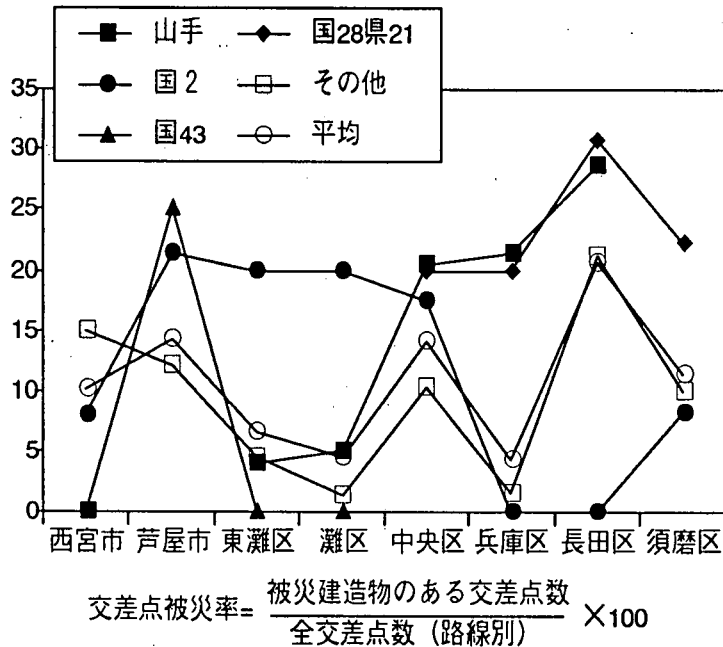


図16 交差点周辺建築物の被災状況  
(国土地理院発行被災図に基づくサンプル調査による)