

第3章 道路計画の必要性の検討

章内目次

3. 道路計画の必要性の検討	3-1
3.1. 課題解決の目標の設定	3-1
3.1.1. 課題・ニーズを踏まえた求められる機能の整理	3-1
(1) 東京南西部地域の広域的・地域的な課題・ニーズの整理	3-1
(2) 課題・ニーズを踏まえた求められる機能の整理	3-3
3.1.2. 政策目標の設定	3-4
(1) 求められる機能の確保に向けた方向性の整理	3-4
(2) 政策目標の設定	3-6
3.2. 道路計画による目標実現の可能性の検討	3-9
(1) 広域交通ネットワークによる目標実現の可能性の検討	3-9
(2) 道路計画による目標実現の可能性の検討	3-11

3. 道路計画の必要性の検討

第2章の課題・ニーズを踏まえ、当該地域における課題解決の目標を設定し、道路計画による目標実現の可能性を検討、整理した。

3.1. 課題解決の目標の設定

3.1.1. 課題・ニーズを踏まえた求められる機能の整理

(1) 東京南西部地域の広域的・地域的な課題・ニーズの整理

第2章の整理を踏まえ、明らかとなった東京南西部の広域的・地域的な課題・ニーズを整理する。

1) 広域ネットワークが果たすべき役割の整理

「2.3 最新の事業計画の把握」からは、広域ネットワークが果たすべき役割として、以下等があることを把握した。また、抽出した役割を分類した結果11項目に分類した。

表 3-1 広域ネットワークの果たすべき役割

果たすべき役割	分類
①他核連携、分散型国づくり	国土形成
②都市間連絡性の強化	
③日常の移動の安全性・利便性・快適性を確保	利便性強化・効率化
④経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成	
⑤各地域へのアクセス機能向上	
⑦拠点間やマルチモーダル間の直結(高速道路ICと物流施設の連結等)	拠点機能強化
⑧空港や港湾と交通ネットワークとの連携の強化による、空港・港湾の機能強化	
⑨人流や物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上、国際競争力の強化等に寄与	産業振興
⑩ヒト、モノ、カネ、情報等呼び込む、新たな対流、新しいイノベーションを創出	
⑪物流拠点と高速道路等の連結性を充実させることによる、迅速かつ円滑な物流の実現、広域物流の効率化等、サプライチェーンの強靱化	物流支援
⑫トラックの大型化への対応	
⑬災害に強い国土幹線道路ネットワーク機能の確保、災害時にもネットワークとして速やかに機能	防災
⑭自然災害に備えたリダンダンシー(迂回機能)の確保	
⑮浸水被害が発生した際の道路啓開や、発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークを確保	
⑰地方空港やクルーズ船寄港地と幹線道路ネットワークの連絡強化による多様な広域周遊観光ルートの形成	観光
⑱第三次救急医療施設を中心とする地域の救急医療体制の構築	医療支援
⑲安全・安心な道路空間の創出	交通安全
⑳CO ₂ 等排出量削減、沿道環境改善	環境改善
㉑ヒト、モノ等の共生・対流により、農山漁村の活力や生物多様性の維持に寄与	都市と農村の交流

2) 沿線地域の抱える課題・ニーズ

(7) 広域的・地域的な課題の整理

「2.1 最新時点の交通特性の把握」からは、広域的・地域的な課題として以下等が存在することを把握した。また、抱える課題に対応した広域ネットワークの役割を整理した。

表 3-2 沿線地域の抱える課題と役割の対応

沿線地域の抱える課題	果たすべき役割
<ul style="list-style-type: none"> ● 放射方向、環状方向ともに慢性的な渋滞が発生(環状8号線、国道409号の渋滞損失時間はR4年では全国平均の約4~7倍、環状8号線、国道409号の混雑度は多くの区間で1.00を超過) ● 非混雑時と混雑時の所要時間差が大きい ● 需要(OD)と時間圏域にゆがみが発生しており、円滑な移動が阻害 	③ 日常の移動の安全性・利便性・快適性を確保
<ul style="list-style-type: none"> ● 高速道路アクセス性が低い地域が存在 ● 環八(東名~第三京浜間)においては通過交通が約36%、環八(第三京浜以南)においては通過交通が約13%を占める 	⑥ 出発地・目的地から高速道路へのアクセス機能向上
<ul style="list-style-type: none"> ● 臨海部~東名の移動において、9割以上が首都高速を經由している ● 国道409号の大型車混入率は約30%で神奈川県平均の約1.4倍 	⑧ 空港や港湾と交通ネットワークとの連携の強化による、空港・港湾の機能強化
<ul style="list-style-type: none"> ● 羽田空港の国際旅客数は、2022年は徐々に回復傾向であるが、京浜港の入国外国人数は、コロナ以降大幅に減少し、その後も低迷 	⑯ 観光・インバウンドの再生
<ul style="list-style-type: none"> ● 主要幹線道路における死傷事故率が高い ● 環状8号線の速度低下が顕著となる7-8時台や17時台において、抜け道利用割合が増加する傾向 	⑲ 安全・安心な道路空間の創出

(4) 東京南西部地域のニーズの整理

「2.2 課題・ニーズ把握」、「2.4 追加調査の企画・分析」からは、以下等の東京南西部地域のニーズを把握した。また、地域のニーズに対応した広域ネットワークの役割を整理した。

表 3-3 沿線地域のニーズと役割の対応

沿線地域の抱える課題	果たすべき役割
<ul style="list-style-type: none"> ● 渋滞改善が課題 	③ 日常の移動の安全性・利便性・快適性を確保
<ul style="list-style-type: none"> ● 高速へのアクセスの改善等に期待 ● 首都高でしか行けなかった目的地にて、広域にわたってICを選択できるようになることに期待 	⑥ 出発地・目的地から高速道路へのアクセス機能向上
<ul style="list-style-type: none"> ● 湾岸地区の倉庫のアピールポイントが増え、テナントの増加や賃料の上昇につながることを期待 ● 供給範囲拡大や物流施設分散により、東京圏全体での利便性が向上することに期待 ● 所要時間短縮や定時性向上により、効率的な配車・運行計画が可能になることを期待 	⑧ 空港や港湾と交通ネットワークとの連携の強化による、空港・港湾の機能強化
<ul style="list-style-type: none"> ● 多摩川の治水対策の要望 	⑮ 浸水被害が発生した際の道路啓開や、発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークを確保
<ul style="list-style-type: none"> ● 「交通安全対策」を望む声が多い ● 世田谷区や川崎市から中央道、関越道へアクセスする際、一般道使用時より安全性が向上することを期待 	⑲ 安全・安心な道路空間の創出

(2) 課題・ニーズを踏まえた求められる機能の整理

これまでの整理を踏まえ、広域交通ネットワークに期待される機能・役割に関する記述を抽出、類似の記述を統合した結果、求められる機能・役割として事業計画等から得られた21項目、11分類に集約できることを把握した。

表 3-4 上位計画や課題・ニーズを踏まえた求められる機能・役割の整理

分類No.	分類	広域交通ネットワークに求められる機能・役割	上位計画		課題・ニーズ
			国	都・県・区・市	
1	国土形成	①多核連携、分散型国づくり	○		
		②都市間連絡性の強化		○	
2	利便性強化・効率化	③日常の移動の安全性・利便性・快適性を確保	○	○	○
		④経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成		○	
		⑤各地域へのアクセス機能向上	○	○	
		⑥出発地・目的地から高速道路へのアクセス機能向上			○
3	拠点機能強化	⑦拠点間やマルチモーダル間の直結(高速道路ICと物流施設の連結等)	○	○	
		⑧空港や港湾と交通ネットワークとの連携の強化による、空港・港湾の機能強化	○	○	○
4	産業振興	⑨人流や物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上、国際競争力の強化等に寄与	○	○	
		⑩ヒト、モノ、カネ、情報等呼び込む、新たな対流、新しいイノベーションを創出	○		
5	物流支援	⑪物流拠点と高速道路等の連結性を充実させることによる、迅速かつ円滑な物流の実現、広域物流の効率化等、サプライチェーンの強靱化	○		
		⑫トラックの大型化への対応	○		
6	防災	⑬災害に強い国土幹線道路ネットワーク機能の確保、災害時にもネットワークとして速やかに機能	○	○	
		⑭自然災害に備えたリダンダンシー(迂回機能)の確保	○	○	
		⑮浸水被害が発生した際の道路啓開や、発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークを確保	○	○	○
7	観光	⑯観光・インバウンドの再生			○
		⑰地方空港やクルーズ船寄港地と幹線道路ネットワークの連絡強化による多様な広域周遊観光ルートの形成	○		
8	医療支援	⑱第三次救急医療施設を中心とする地域の救急医療体制の構築	○		
9	交通安全	⑲安全・安心な道路空間の創出	○	○	○
10	環境改善	⑳CO ₂ 等排出量削減、沿道環境改善	○	○	
11	都市と農村の交流	㉑ヒト、モノ等の共生・対流により、農山漁村の活力や生物多様性の維持に寄与	○		

3.1.2. 政策目標の設定

3.1.1 で整理した機能を踏まえ、課題解決の目標を設定した。

目標の設定においては、求められる機能を確保するための方向性を整理し、その上で達成すべき目標を設定した。また、過年度までの検討成果を参考にすることでこれまでの検討経緯を踏まえた設定とした。

(1) 求められる機能の確保に向けた方向性の整理

3.1.1 で整理した機能の具体を踏まえ、機能確保の方向性を整理した。

表 3-5 求められる機能の確保に向けた方向性の整理

NO	分類	求められる機能	機能確保の方向性
1	国土形成	①他核連携、分散型国づくり	都市間を結ぶ高速度な交通ネットワークの整備
		②都市間連絡性の強化	都市間をより迅速に、より安定して連絡する交通ネットワークの整備
2	利便性強化・効率化	③日常の移動の安全性・利便性・快適性を確保	ネットワーク機能の強化を通じた混雑緩和
		④経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成	同等のサービスを楽しむ可能な移動手段の確保
		⑤各地域へのアクセス機能向上	各地域への新たな連絡路の整備・既存連絡路の強化
		⑥出発地・目的地から高速道路へのアクセス機能向上	ネットワークへの接続先の増加
3	拠点機能強化	⑦拠点間やマルチモーダル間の直結(高速道路 IC と物流施設の連結等)	拠点へのアクセス路の強化
		⑧空港や港湾と交通ネットワークとの連携の強化による、空港・港湾の機能強化	各地域から拠点への新たな連絡路の整備・既存連絡路の強化
4	産業振興	⑨人流や物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上、国際競争力の強化等に寄与	生産地と消費地の交通利便性向上
		⑩ヒト、モノ、カネ、情報等呼び込む、新たな対流、新しいイノベーションを創出	様々な産業集積地間を迅速に移動できる機能の整備
5	物流支援	⑪物流拠点と高速道路等の連結性を充実させることによる、迅速かつ円滑な物流の実現、広域物流の効率化等、サプライチェーンの強靱化	物流拠点と交通機能の連結性の充実
		⑫トラックの大型化への対応	適切な選択肢に誘導する多様な交通機能の整備
6	防災	⑬災害に強い国土幹線道路ネットワーク機能の確保、災害時にもネットワークとして速やかに機能	ネットワークの強靱化・耐災害性の強化
		⑭自然災害に備えたりダンダンシー(迂回機能)の確保	目的地への複数の移動手段の確保
		⑮浸水被害が発生した際の道路啓開や、発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークを確保	発災時の啓開を迅速に行える構造を持つネットワークの整備

3. 道路計画の必要性の検討

NO	分類	求められる機能	機能確保の方向性
7	観光	⑯観光・インバウンドの再生	都市から観光地を結ぶネットワークの整備
		⑰地方空港やクルーズ船寄港地と幹線道路ネットワークの連絡強化による多様な広域周遊観光ルートの形成	観光地間を結ぶネットワークの整備
8	医療支援	⑱第三次救急医療施設を中心とする地域の救急医療体制の構築	救急車両が迅速に走行可能な走行路の整備
9	交通安全	⑲安全・安心な道路空間の創出	地域に用のない交通が生活道路に進入しない交通ネットワーク構造の実現
10	環境改善	⑳CO ₂ 等排出量削減、沿道環境改善	環境影響の少ない移動を実現する移動ネットワークの拡充
11	都市と農村の交流	㉑ヒト、モノ等の共生・対流により、農山漁村の活力や生物多様性の維持に寄与	都市と農村を連携させる交通ネットワークの整備

(2) 政策目標の設定

過年度までの検討成果を参考に、(1)で整理した機能確保の方向性に即した目標を設定した。

表 3-6 求められる機能・役割に対する対応する政策目標

分類 No.	分類	求められる機能・役割	機能確保の方向性	対応する政策目標
1	国土形成	①多核連携、分散型国づくり	都市間を結ぶ高速度な交通ネットワークの整備	A.ゲートウェイへのアクセス強化
		②都市間連絡性の強化	都市間をより迅速に、より安定して連絡する交通ネットワークの整備	A.ゲートウェイへのアクセス強化
2	利便性強化・効率化	③日常の移動の安全性・利便性・快適性を確保	ネットワーク機能の強化を通じた混雑緩和	C.都心部の渋滞緩和
		④経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成	同等のサービスを楽しむ可能な移動手段の確保	D.交通分担の整序化
		⑤各地域へのアクセス機能向上	各地域への新たな連絡路の整備・既存連絡路の強化	A.ゲートウェイへのアクセス強化
		⑥出発地・目的地から高速道路へのアクセス機能向上	ネットワークへの接続先の増加	A.ゲートウェイへのアクセス強化
3	拠点機能強化	⑦拠点間やマルチモーダル間の直結(高速道路ICと物流施設の連結等)	拠点へのアクセス路の強化	A.ゲートウェイへのアクセス強化,
		⑧空港や港湾と交通ネットワークとの連携の強化による、空港・港湾の機能強化	各地域から拠点への新たな連絡路の整備・既存連絡路の強化	A.ゲートウェイへのアクセス強化
4	産業振興	⑨人流や物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上、国際競争力の強化等に寄与	生産地と消費地の交通利便性向上	A.ゲートウェイへのアクセス強化
		⑩ヒト、モノ、カネ、情報等を呼び込む、新たな対流、新しいイノベーションを創出	様々な産業集積地間を迅速に移動できる機能の整備	D.交通分担の整序化
5	物流支援	⑪物流拠点と高速道路等の連結性を充実させることによる、迅速かつ円滑な物流の実現、広域物流の効率化等、サプライチェーンの強靱化	物流拠点と交通機能の連結性の充実	A.ゲートウェイへのアクセス強化
		⑫トラックの大型化への対応	適切な選択肢に誘導する多様な交通機能の整備	D.交通分担の整序化

分類 No.	分類	求められる機能・役割	機能確保の方向性	対応する政策目標
6	防災	⑬災害に強い国土幹線道路ネットワーク機能の確保、災害時にもネットワークとして速やかに機能	ネットワークの強靱化・耐災害性の強化	B.災害への備えとしての道路網の強化
		⑭自然災害に備えたりダンダンシー(迂回機能)の確保	環状方向の路線整備等による、代替路線の確保	B.災害への備えとしての道路網の強化
		⑮浸水被害が発生した際の道路啓開や、発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークを確保	発災時の啓開を迅速に行える構造を持つネットワークの整備	B.災害への備えとしての道路網の強化
7	観光	⑯観光・インバウンドの再生	都市から観光地を結ぶネットワークの整備	A.ゲートウェイへのアクセス強化
		⑰地方空港やクルーズ船寄港地と幹線道路ネットワークの連絡強化による多様な広域周遊観光ルートの形成	観光地間を結ぶネットワークの整備	A.ゲートウェイへのアクセス強化
8	医療支援	⑱第三次救急医療施設を中心とする地域の救急医療体制の構築	救急車両が迅速に走行可能な走行路の整備	B.災害への備えとしての道路網の強化
9	交通安全	⑲安全・安心な道路空間の創出	地域に用いない交通が生活道路に進入しない交通ネットワーク構造の実現	D.交通分担の整序化
10	環境改善	⑳CO ₂ 等排出量削減、沿道環境改善	環境影響の少ない移動を実現する移動ネットワークの拡充	E.地球温暖化防止等の環境の保全
11	都市と農村の交流	㉑ヒト、モノ等の共生・対流により、農山漁村の活力や生物多様性の維持に寄与	都市と農村を連携させる交通ネットワークの整備	E.地球温暖化防止等の環境の保全

3. 道路計画の必要性の検討

その結果、これまでの政策目標である「A.ゲートウェイへのアクセス強化」、「B.災害への備えとしての道路網の強化」、「C.都心部の渋滞緩和、交通分担の整序化」、「D.交通分担の整序化」の4項目を設定した。

さらに、「㊸CO₂等排出量削減、沿道環境改善」、「㊹ヒト、モノ等の共生・対流により、農山漁村の活力や生物多様性の維持に寄与」に対応する政策目標として、国土交通省 政策評価 基本計画(R4.3)を参考とし、「E.地球温暖化防止等の環境の保全」を追加した。

以上より、合計5つの政策目標を立案、整理した。

表 3-7 政策目標 一覧

NO	政策目標	概要
A	東名高速等から我が国のゲートウェイへのアクセス強化	東京南西部地域では、環状方向の高規格道路が不足していることで、京浜港や羽田空港等へのアクセスの際に、都心の高速道路や一般道路への交通集中が発生している。それら課題への対応のため、東名高速等の主要な高速道路から京浜港・羽田空港(観光・物流)への時間短縮等によるアクセス強化を図る。
B	首都直下地震等の災害への備えとしての道路網の強化	東京南西部地域は、八方向作戦の外縁部として重要な地域である一方、環状方向の高速道路が不足するため、代替路線の確保が不十分である。それら課題への対応のため、東名等放射路線から都心への代替手段を強化する。
C	都心の渋滞緩和	首都圏三環状のミッシングリンクにより、中環品川線や湾岸線等の路線・JCTで交通集中による渋滞等が発生し、沿線地域からの都心アクセスが不十分である。そこで、環状方向のネットワーク機能を強化することで、都心への通過交通流入の抑制を図る。
D	交通分担の整序化	第三京浜のミッシングリンク等により、長距離トリップ車両が環八等の一般道に流入し、交通渋滞、生活道路の安全性低下等が発生している。それらの課題への対応のため、高規格道路の整備等により、移動の特性に対応した適切な選択を可能とし、交通転換を促し、適切な交通分担の達成を図る。
E	地球温暖化防止等の環境の保全	東京南西部地域は、極めて高度な土地利用がなされており、加えて、文化財指定された史跡などが点在している。また、環状道路整備等による道路交通流対策が道路分野でのカーボンニュートラルへの貢献として位置づけられている。このような地域の特徴に配慮し、地球環境・沿道環境への影響の少ない交通網としての役割を果たす。

3.2. 道路計画による目標実現の可能性の検討

3.1 で設定した課題解決の目標に対して、道路計画による目標実現の可能性を検討し、道路計画の必要性を整理した。

(1) 広域交通ネットワークによる目標実現の可能性の検討

3.1 で整理した、広域交通ネットワークに望まれる機能・役割それぞれについて、規格の高い道路、既存道路の拡幅、鉄道整備によって達成し得るかどうかを検討し、整理した。整理結果を次頁に示す。

表 3-8 道路計画による目標実現の可能性の検討

政策目標 NO.	政策目標	分類 No.	分類	広域交通ネットワークに求められる機能・役割	規格の高い道路の整備	既存道路幅	鉄道整備
A	ゲートウェイへのアクセス強化	1	国土形成	①多核連携、分散型国づくり	○		○
				②都市間連絡性の強化	○		○
		2	利便性強化・効率化	⑤各地域へのアクセス機能向上	○		○
				⑥出発地・目的地から高速道路へのアクセス機能向上	○	○	
		3	拠点機能強化	⑦拠点間やマルチモーダル間の直結(高速道路 IC と物流施設の連結等)	○		○
				⑧空港や港湾と交通ネットワークとの連携の強化による、空港・港湾の機能強化	○	○	○
		4	産業振興	⑨人流や物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上、国際競争力の強化等に寄与	○		○
5	物流支援	⑪物流拠点と高速道路等の連結性を充実させることによる、迅速かつ円滑な物流の実現、広域物流の効率化等、サプライチェーンの強靱化	○	○			
B	災害への備えとしての道路網の強化	6	防災	⑬災害に強い国土幹線道路ネットワーク機能の確保、災害時にもネットワークとして速やかに機能	○		
				⑭自然災害に備えたりダンダンシー(迂回機能)の確保	○		
				⑮浸水被害が発生した際の道路啓開や、発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークを確保	○	○	
8	医療支援	⑯第三次救急医療施設を中心とする地域の救急医療体制の構築	○	○			
C	都心部の渋滞緩和	2	利便性強化・効率化	③日常の移動の安全性・利便性・快適性を確保	○	○	○
D	交通分担の整序化	2	利便性強化・効率化	④経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成	○		○
		4	産業振興	⑩ヒト、モノ、カネ、情報等呼び込む、新たな対流、新しいイノベーションを創出	○		○
		5	物流支援	⑫トラックの大型化への対応	○	○	
		9	交通安全	⑲安全・安心な道路空間の創出	○	○	
E	地球温暖化防止等の環境の保全	10	環境改善	⑳CO ₂ 等排出量削減、沿道環境改善	○	○	○
		11	都市と農村の交流	㉑ヒト、モノ等の共生・対流により、農山漁村の活力や生物多様性の維持に寄与	○		○

(2) 道路計画による目標実現の可能性の検討

(1)の整理の結果、各機能・役割は、規格の高い道路の整備によって達成されるものが多いことから、高規格道路の整備が最も有用であると考えられる。

特に、防災に関する機能・役割については、規格の高い道路の整備のみが達成できるものが多いと考えられる。

以上より、規格の高い道路整備による計画の具体化が必要であると考えられることから、第4章から交通課題対策案の立案及び整備効果検討を実施した。

表 3-9 規格の高い道路整備による実現の可能性

NO	分類	求められる機能	規格の高い道路整備による実現の可能性
1	国土形成	①他核連携、分散型国づくり	○広域道路ネットワークが各都市を有機的に結ぶことにより、都市部からの企業移転や移住定住の促進等により、東京一極集中や地方都市圏の中心都市への機能集中の是正に貢献。
		②都市間連絡性の強化	○地域間の交流を促進し、地域の活性化・発展に貢献。
2	利便性強化・効率化	③日常の移動の安全性・利便性・快適性を確保	◎広域道路を利用することにより、所要時間短縮や、所要時間の信頼性向上が見込まれる。
		④経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成	◎特に、湾岸部から内陸部への移動や、東京都心部を東西に横断・通過する等において、多様な経路が選択可能。
		⑤各地域へのアクセス機能向上	◎高規格道路整備により、高速度で走行可能な道路が出現すること、移動の選択肢の増加により混雑が緩和することにより、各地域への移動時間が短縮
		⑥出発地・目的地から高速道路へのアクセス機能向上	◎高規格道路から遠かった地域に高規格道路が整備されることにより、高規格道路へのアクセス性及び各地・拠点への移動時間短縮に貢献
3	拠点機能強化	⑦拠点間やマルチモーダル間の直結(高速道路ICと物流施設の連結等)	△物流拠点等からの発意により実現の可能性有
		⑧空港や港湾と交通ネットワークとの連携の強化による、空港・港湾の機能強化	◎空港・港湾から各地への利便性が向上。
4	産業振興	⑨人流や物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上、国際競争力の強化等に寄与	○国家戦略特区等の重要なエリアの交通利便性向上を通じて、日本の国際競争力を強化。
		⑩ヒト、モノ、カネ、情報等呼び込む、新たな対流、新しいイノベーションを創出	○羽田空港や京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区などにおける取組を交通利便性向上の点で支援。

3. 道路計画の必要性の検討

NO	分類	求められる機能	規格の高い道路整備による 実現の可能性
5	物流支援	⑪物流拠点と高速道路等の連結性を充実させることによる、迅速かつ円滑な物流の実現、広域物流の効率化等、サプライチェーンの強靱化	◎広域道路沿線の物流拠点における広域道路ネットワークの利便性が向上。
		⑫トラックの大型化への対応	○広域道路が重要物流道路の役割を果たし、トラックの大型化に貢献。
6	防災	⑬災害に強い国土幹線道路ネットワーク機能の確保、災害時にもネットワークとして速やかに機能	◎国土幹線道路ネットワークの一部を形成。
		⑭自然災害に備えたりダングランシー(迂回機能)の確保	◎特に、湾岸部から内陸部への移動や、東京都心部を東西に横断・通過する等において、迂回機能の確保に貢献。
		⑮浸水被害が発生した際の道路啓開や、発災時の救命活動、支援物資輸送のための道路ネットワークを確保	○災害時の緊急輸送道路として期待。
7	観光	⑯観光・インバウンドの再生	○都市から観光地へのアクセス性が強化されることにより、多数の観光客の誘引が期待。
		⑰地方空港やクルーズ船寄港地と幹線道路ネットワークの連絡強化による多様な広域周遊観光ルートの形成	○広域道路のネットワーク化を通じて周遊型観光を促進し、観光振興に貢献。
8	医療支援	⑱第三次救急医療施設を中心とする地域の救急医療体制の構築	◎搬送可能な第三次救急医療機関が増加し、救急搬送に貢献
9	交通安全	⑲安全・安心な道路空間の創出	○一般道利用交通の一部が広域道路利用に転換することにより、一般道の利便性・快適性が向上。幹線道路への玉突き効果で生活道路の抜け道利用が減少し、周辺地域の安全性が向上。
10	環境改善	⑳CO ₂ 等排出量削減、沿道環境改善	○一般道での走行から高速度での広域道路に転換することによるCO ₂ 排出量削減や、地下方式での整備による地上部の環境改善に貢献。
11	都市と農村の交流	㉑ヒト、モノ等の共生・対流により、農山漁村の活力や生物多様性の維持に寄与	△振興山村等への所要時間が短縮。

◎：大いに貢献できる、○：貢献できる、△：貢献できる可能性がある