

高規格道路ネットワークのあり方について

- 1. 新たな国土形成計画**
- 2. 高規格道路ネットワークのあり方**
- 3. 新広域道路交通計画と高規格道路ネットワーク**
- 4. 高規格道路の手続き**

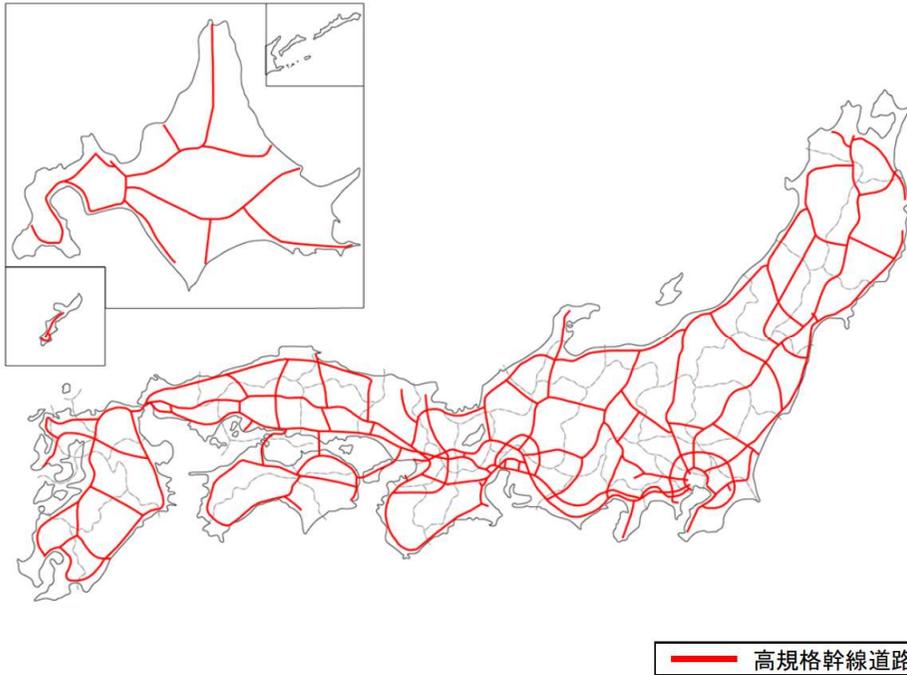
1. 新たな国土形成計画

【S62】全国総合開発計画

高規格幹線道路 <計画:約14,000km>

全国的な自動車交通網を構成する道路で、全国の都市・農村地区から概ね1時間以内で到達し得るネットワークを形成。

全国計画(閣議決定)

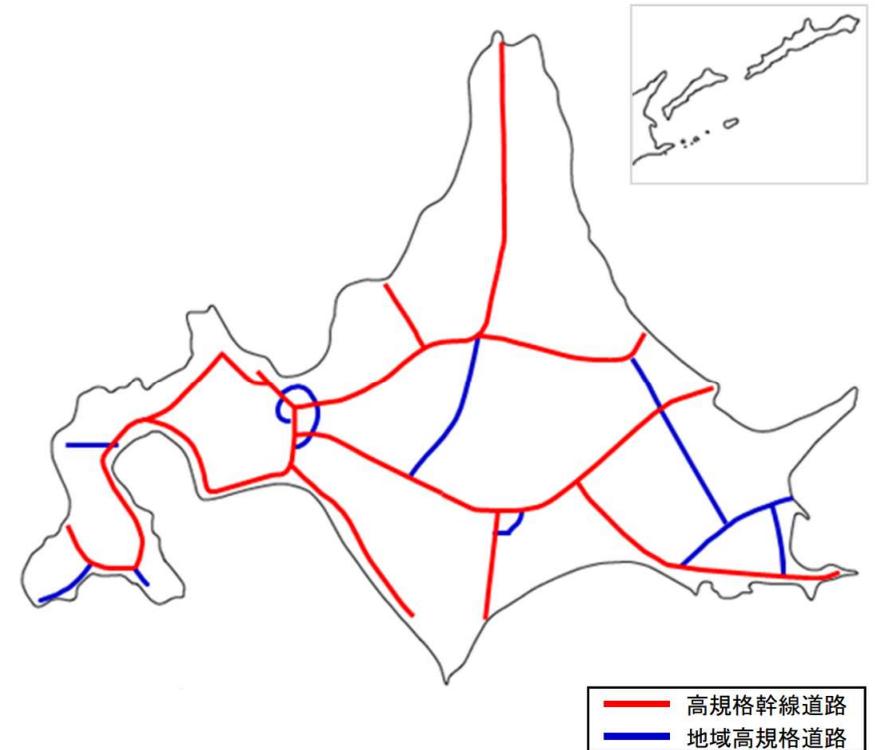


【H6(H10見直し)】広域道路整備基本計画

地域高規格道路 <計画:約10,000km>

地域内連携、地域間交流、拠点への連結といった機能を有し、高規格幹線道路と一体となって地域構造を強化する道路。

都道府県・政令市ごとに策定



20年以上経過し、時代に即した計画が必要

新たな国土形成計画について

○今後概ね10年間の長期計画となる国土形成計画には、「広域的な機能の分散と連結強化」、「持続可能な生活圏の再構築」により、「シームレスな拠点連結型国土」の構築を目指す考え方が示されており、令和5年7月に閣議決定。

国土形成計画(全国計画) 概要

2023年(令和5年)7月閣議決定

新たな国土の将来ビジョン

計画期間：2050年さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間

時代の重大な岐路に立つ国土《我が国が直面するリスクと構造的な変化》

地域の持続性、安全・安心を脅かすリスクの高まり

- ・未曾有の人口減少、少子高齢化がもたらす地方の危機
- ・巨大災害リスクの切迫(水災害の激甚化・頻発化、巨大地震・津波、火山噴火、雷害等)
- ・気候危機の深刻化(2050年カーボンニュートラル)、生物多様性の損失

コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化

- ・テレワークの進展による転職など移住等の場所に縛られない暮らし方・働き方
- ・新たな地方・田舎回帰の動き、地方での暮らしの魅力

激動する世界の中での日本の立ち位置の変化

- ・DX、GXなど激化する国際競争の中での競争力の低下
- ・エネルギー・食料の海外依存リスクの高まり
- ・東アジア情勢など安全保障上の課題の深刻化

豊かな自然や文化を有する多彩な地域からなる国土を次世代に引き継ぐための**未来に希望を持てる国土の将来ビジョン**が必要

目指す国土の姿「新時代に地域力をつなぐ国土 ～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～」

デジタルとリアルの融合による 活力ある国土づくり

～地域への誇りと愛着に根差した地域価値の向上～

巨大災害、気候危機、緊迫化する国際情勢に対応する 安全・安心な国土づくり

～災害等に晒さないしなやかで強い国土～

世界に誇る美しい自然と多彩な文化を育む 個性豊かな国土づくり

～森の国、海の国、文化の国～

国土づくりの戦略的視点 ①民の力を最大限発揮する官民連携 ②デジタルの徹底活用 ③生活者・利用者の利便の最適化 ④縦割りの打破(分野の垣根を越える横断の発想)

※南北に細長い日本列島における国土全体での連結強化
※広域レベルからコミュニティレベルまで重層的な圏域形成

国土構造の基本構想「シームレスな拠点連結型国土」

デジタルの徹底活用による場所や時間の制約を克服した国土構造への転換

〈広域的な機能の分散と連結強化〉

- ◆ 中核中核都市等を核とした広域圏の自立的発展、日本海側・太平洋側二面活用等の広域圏内・広域圏間の連結強化を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成
- ◆ リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化

〈持続可能な生活圏の再構築〉

- ◆ 生活に身近な地域コミュニティの再生(小さな拠点を核とした集落生活圏の形成、都市コミュニティの再生)
- ◆ 地方の中心都市を核とした市町村界にとらわれない新たな発想からの地域生活圏の形成

〉 東京一極集中の是正(地方と東京のwin-winの関係構築)

〉 国土の多様性(ダイバーシティ)、包摂性(インクルージョン)、持続性(サステナビリティ)、強靱性(レジリエンス)の向上

デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成

- 「地方の豊かさ」と「都市の利便性」の融合
- 生活圏人口10万人程度以上を一つの目安として想定した地域づくり(地域の生活・経済の実態に即した市町村界にとらわれない地域間の連携・補完)
- 「共」の視点からの地域経営(サービス・活動を「兼ねる、束ねる、繋げる」発想への転換)
 - ✓ 主体の連携、事業の連携、地域の連携
- デジタルの徹底活用によるリアルの地域空間の質的向上
 - ✓ デジタルインフラ・データ連携基盤・デジタル社会実装基盤の整備、自動運転、ドローン物流、遠隔医療・教育等のデジタル技術サービスの実装の加速化
 - ✓ 地域交通の再構築、多世代交流まちづくり、デジタル活中山間地域、転職なき移住・二地域居住など、デジタル活用を含めたリアル空間での利便性向上
- 民の力の最大限活用、官民パートナーシップによる地域経営主体の創出・拡大

相互連携効果の発揮

持続可能な産業への構造転換

- GX、DX、経済安保等を踏まえた成長産業の全国的な分散立地等
- 既存コンビニ等々の水素・アンモニア等への転換を通じた基幹産業拠点の強化・再生
- スタートアップの促進、働きがいのある雇用の拡大等を通じた地域産業の稼ぐ力の向上 等

グリーン国土の創造

- 広域的な生態系ネットワークの形成、自然資本の保全・拡大、持続可能な活用(30by30の実現、グリーンインフラの推進等を通じたネットワーク化)
- カーボンニュートラルの実現を図る地域づくり(地域共生型再生エネ導入、ハイブリッドダム等) 等

人口減少下の国土利用・管理

- 地域管理構想等による国土の最適利用・管理、流域治水、災害リスクを踏まえた住まい方
- 所有者不明土地・空き家の利活用の円滑化等、重要土地等調査法に基づく調査等
- 地理空間情報等の徹底活用による国土の状況の見える化等を通じた国土利用・管理DX 等

新しい資本主義、デジタル田園都市国家構想の実現

地域の安全・安心、暮らしや経済を支える 国土基盤の高質化

- 防災・減災、国土強靱化、生活の質の向上、経済活動の支え
 - ✓ 機能・役割に応じた国土基盤の充実・強化
- 戦略的マネジメントの徹底によるストック効果の最大化

- ✓ DX、GX、リダンダンシー確保、安全保障、自然資本との統合等の観点からの機能高度化
- ✓ 賢く使う観点からの縦割り排除による複合化・多機能化・効果最大化
- ✓ 地域インフラ群再生戦略マネジメント等の戦略的メンテナンスによる持続的な機能発揮

地域を支える人材の確保・育成

- 包摂社会に向けた多様な主体の参加と連携
- こどもまんなかまちづくり等のこども・子育て支援、女性活躍
- 関係人口の拡大・深化

分野別施策の基本的方向

- 地域の整備(コンパクト+ネットワーク、農山漁村、条件の厳しい地域への対応等)
- 文化・スポーツ及び観光(文化が育む豊かで活力ある地域社会、観光振興による地域活性化等)
- 防災・減災、国土強靱化
- 国土資源及び海域の利用と保全(農地、森林、健全な水循環、海洋・海域等)
- 産業(国際競争力の強化、エネルギー・食料の安定供給等)
- 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラ
- 環境保全及び景観形成

計画の効果的推進

広域地方計画の策定・推進

- 地理空間情報等を活用したマネジメントサイクルと評価の実施
- 広域地方計画協議会を通じた広域地方計画の策定・推進

国土の基本構想として

「対流促進」
「コンパクト+ネットワーク」
をさらに深化・発展させ、

○ 「シームレスな拠点連結型国土」

・ 広域的な機能の分散と連結強化

・ 持続可能な生活圏の再構築

〈階層間のネットワーク強化〉

※南北に細長い日本列島における国土全体での連結強化
※広域レベルからコミュニティレベルまで重層的な圏域形成

重点テーマとして

・ 生活圏人口10万人以上を一つの目安として想定した地域づくり

が示されている

国土の刷新に向けた重点テーマ

2. 高規格道路ネットワークのあり方

高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ 概要

高規格道路ネットワークのあり方
中間とりまとめ 概要 【R5.10.31】

道路ネットワークの課題

- 都市間移動の速達性が低い
- 渋滞による時間ロス
- 拠点アクセシビリティ
- 災害脆弱性
- 物流危機
- 交通安全
- インフラ老朽化
- 持続可能な開発への貢献

経済の長期低迷・国際的地位の低下

時代の岐路 (リスク/構造変化)

未曾有の人口減少、少子高齢化
巨大災害の切迫、気候危機の深刻化
生物多様性の損失

場所にとられない暮らし方・働き方
新たな地方・田園回帰

DX・GXなど、激化する国際競争
エネルギー・食料の海外依存

強い危機感と現状打破の必要性

新たな国土形成計画

目指す国土の姿
国土構造の基本構想
「新時代に地域力をつなぐ国土」
「シームレスな拠点連結型国土」

広域的な機能の分散と連結強化
全国的な回廊ネットワーク(日本海側・太平洋側二面活用)
/ 日本中央回廊

階層ごとに機能を拠点に集約
階層間のネットワーク強化

持続可能な地域生活圏の形成

中国等、アジア諸国のインフラ成長
・急速な高速道路網の拡大
・自動運転対応のスマート高速道路等の進化

認識の変化

- 三陸沿岸道路開通
・直接効果・間接効果・新たな効果
- 首都圏三環状開通
・雇用創出、経済効果、機能分化の有効性
・羽田空港強化等、東京湾岸地域の新たな動向
- 新東名・新名神開通
- 持続可能な開発目標(SDGs) 誰一人取り残されない社会の実現
道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」(2020道路分科会基本政策部会)

高規格道路 <基本方針>

- 4つの重点課題
- 世界に伍する経済再興・国際競争力強化
- 国土のリスクに対応する国土安全保障(Homeland Security)の確保
- 「2024年問題」物流危機の中での安定的な物流の維持
- 2050年カーボンニュートラルに向けた低炭素な交通の実現

技術創造による多機能空間への進化で、2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステムを実現

<通称> **WISENET** (World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork)

シームレスネットワークの構築

道路種別や管理主体、県境などにとられず、重要拠点を一連のサービスレベルで連結

サービスレベル評価
データ基盤整備
パフォーマンス・マネジメント

サービスレベル達成型への転換
(サービスレベル指標によるパフォーマンス・マネジメント)

DX・GX、技術創造による進化

多機能空間への進化で、自動化、環境など新たな価値を創造

自動物流道路(オートフロー・ロード Autoflow Road)の構築

物流危機の克服、温室効果ガス排出削減の切り札として、自動車に頼らず、道路空間をフル活用したクリーンエネルギーによる自動物流システムを構想

スピード感を持ち、10年での実現を目指す

<機能要件>

- ① 広域交流
- ② ネットワーク補完
- ③ 拠点アクセス
- ④ 地域連携
- ⑤ 国土保全

<サービスレベル>

- ・自動車専用道路相当
- ・重要都市間サービス速度80km/h
- ・少なくとも60km/h

全国から、世界から選ばれる都市・地方を支える基盤ネットワークへ

国際水準の都市間連絡を確保 → 地域生活圏の交流人口確保
(2050年人口でも現在の圏域規模を維持)

高規格道路 <役割>

経済成長・物流強化
物流、三大都市圏のネットワーク機能強化・産業拠点アクセス
サプライチェーンの強化・中継拠点整備

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク
持続可能な地域生活圏の維持
巨大災害に備えるネットワーク整備

交通モード間の連携強化
空港・港湾・鉄道等とのアクセス強化
リニア中央新幹線との連携

観光立国の推進
持続可能な経済社会のための観光立国の実現、
周遊観光促進、オーバーツーリズム渋滞対策

自動運転社会の実現
次世代ITSのデジタルインフラにより
道路を電脳化、インフラから車両を支援

低炭素で持続可能な道路の実現
次世代自動車環境整備、パフォーマンス改善
公共交通利用促進、ロードプライシング、TDM推進等

道路の枠を超えた機能の高度化複合化

休憩・中継機能、電力ハイウェイ、治水機能、自動運転、海峡間アクセス新モデルシステム 等

技術的要点

- 拠点機能の高度化**
中継輸送拠点機能、交通ハブ機能、自動運転切換え拠点等、重要性が増加
- 高規格道路の利便性向上**
高規格分担率の向上、ETC専用化推進、フリーフロー式ETCを検討
- 都市内の道路空間の再配分**
地方都市の環状道路等と都市内道路の空間再配分をセットで検討すべき
- 暫定2車線区間の解消**
データを活用し課題の大きな箇所から優先着手、3車線運用など賢く対策
- 将来にわたるインフラの機能維持**
持続可能なメンテナンスサイクルの構築が必要

制度的検討事項

- 計画プロセスの整理**
高規格道路の計画手続きを整理
- 多様な価値に対応した評価の確立**
交通量の多寡によらない多様な意義を評価
- 整備主体・整備手法**
路線の機能や性格を踏まえた整備主体、ネットワークの特性に応じた整備手法を検討
- 財源の確保**
積極的な受益者負担・原因者負担の活用等による財源確保が重要

新広域道路交通計画と高規格道路ネットワーク

ブロック計画の整合性を確認

リニア関連、国土安全保障関連ネットワークの重要性

3. 新広域道路交通計画と高規格道路ネットワーク

全国的視点

<国土形成計画>

- 国土の利用、整備及び保全のための総合的・基本的計画(H27閣議決定、概ね10年の計画)
- 対流促進型国土の形成を図るため、国土構造として「コンパクト+ネットワーク」を進める

<国土強靱化基本計画>

- 国土強靱化に関する施策の推進に関する基本的な計画(H26閣議決定、H30変更)
- 「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な国土の構築に向けた「国土強靱化」を推進

新たな課題や社会的要請

デジタルトランスフォーメーション
カーボンニュートラル等

道路交通を取り巻く主な課題

新たな国土構造

人口減少、都市間・地域間での連携強化
日本海・太平洋2面活用型国土等

成長・活力

生産性の向上、人流・物流の円滑化
海外の成長力の取り込み等

安全・安心

自然災害や事故による被害を最小化
気候変動による災害リスクの増大等

ICT活用、自動運転社会への対応、2050年カーボンニュートラルの実現

反映

国土の将来ビジョンの変化等を踏まえ、
適時適切に広域道路ネットワーク計画を見直し

新広域道路交通計画

都道府県・政令市がビジョン・計画を策定し、これを踏まえて地方整備局等がブロックごとにビジョン・計画を策定(R3.7策定完了)
広域道路ネットワーク計画では、現状の交通課題や国土・地域の将来ビジョン等を踏まえ、今後20~30年で必要となる道路を位置づけ。

新広域道路交通ビジョン：広域的な道路交通に関する今後の方向性・基本方針

広域道路ネットワーク計画



交通・防災拠点計画



ICT交通マネジメント計画

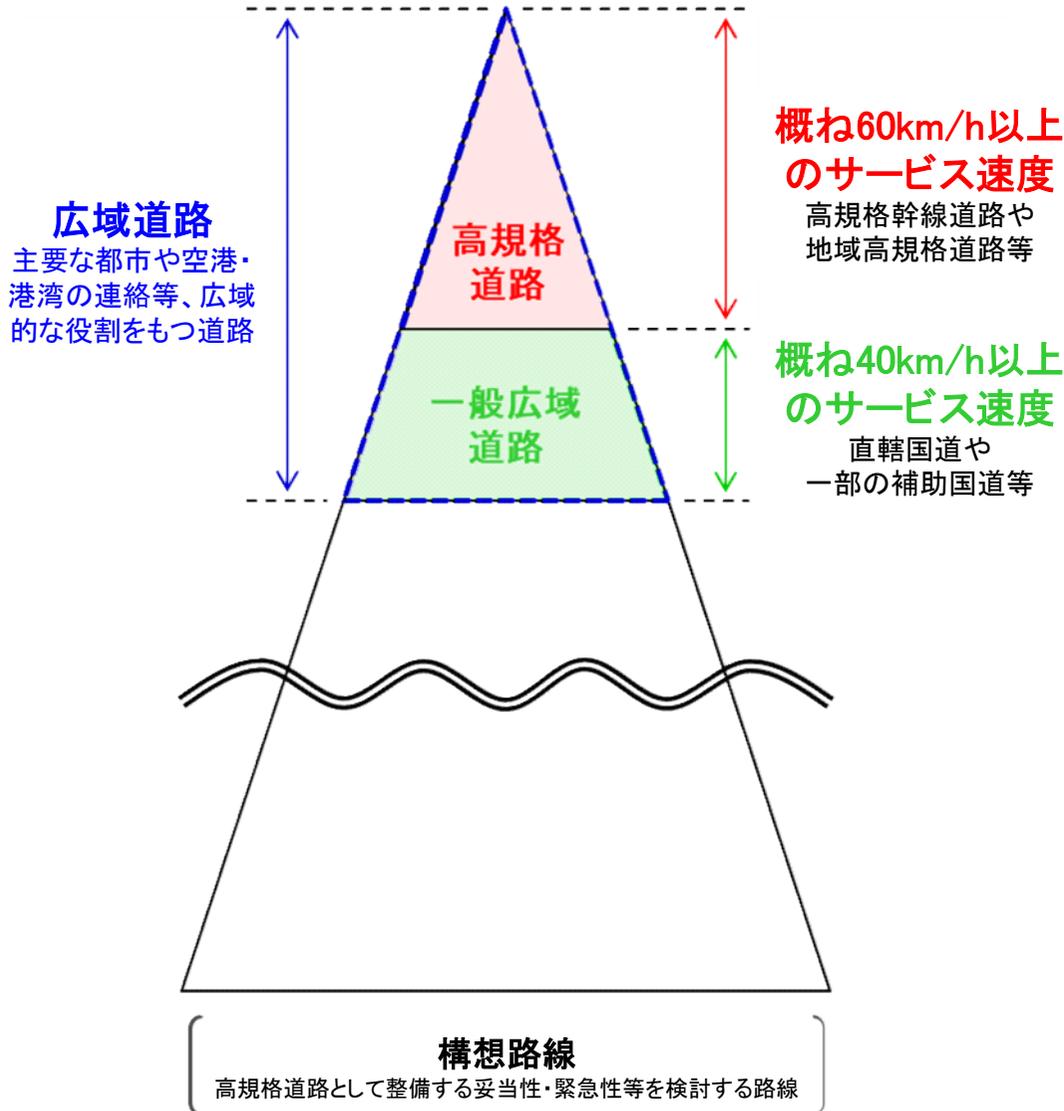
反映

地域の将来ビジョンの変化等を踏まえ、
適時適切に広域道路ネットワーク計画を見直し

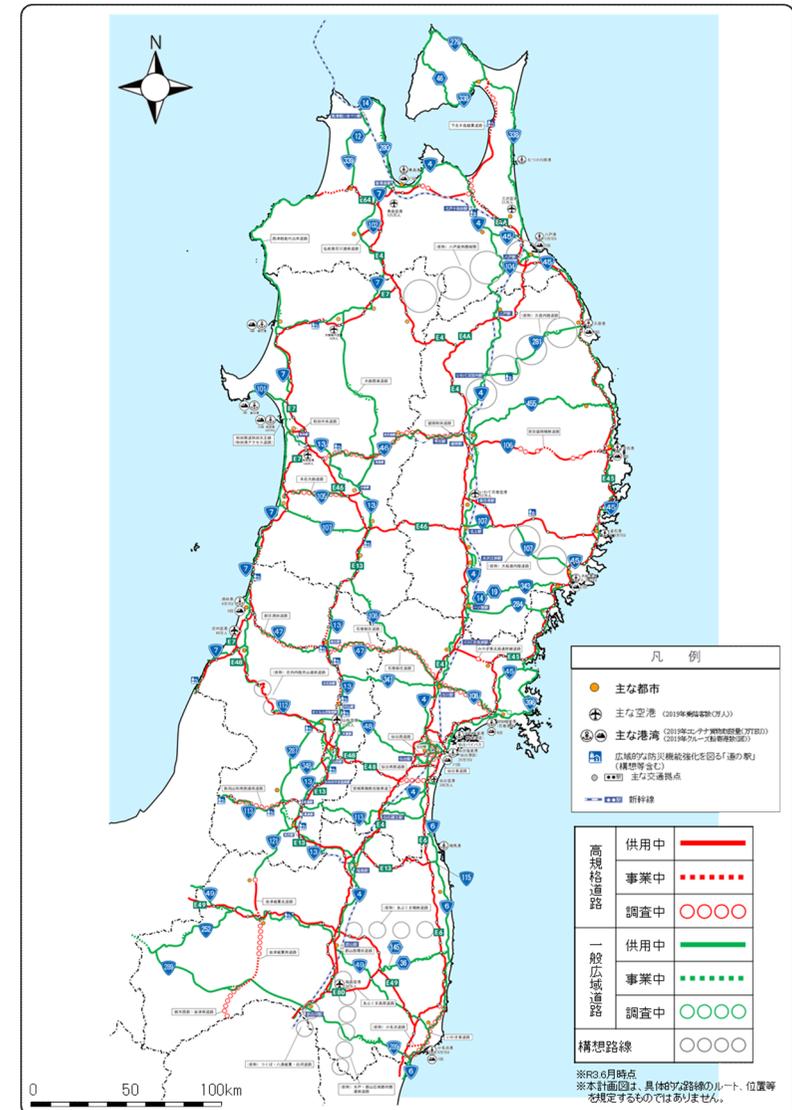
地域の視点：現状の交通課題や地域の将来ビジョン

新広域道路交通計画における広域道路ネットワークの階層

- 「新広域道路交通計画」は、2021年度を初年度とする概ね20～30年間を対象とした中長期的な道路計画。
- 同計画で、広域道路ネットワークのうち基幹道路を、高規格道路及び一般広域道路(あわせて「広域道路」として位置づけ。
- あわせて、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を構想路線として位置づけ。



■東北ブロック広域道路ネットワーク計画図



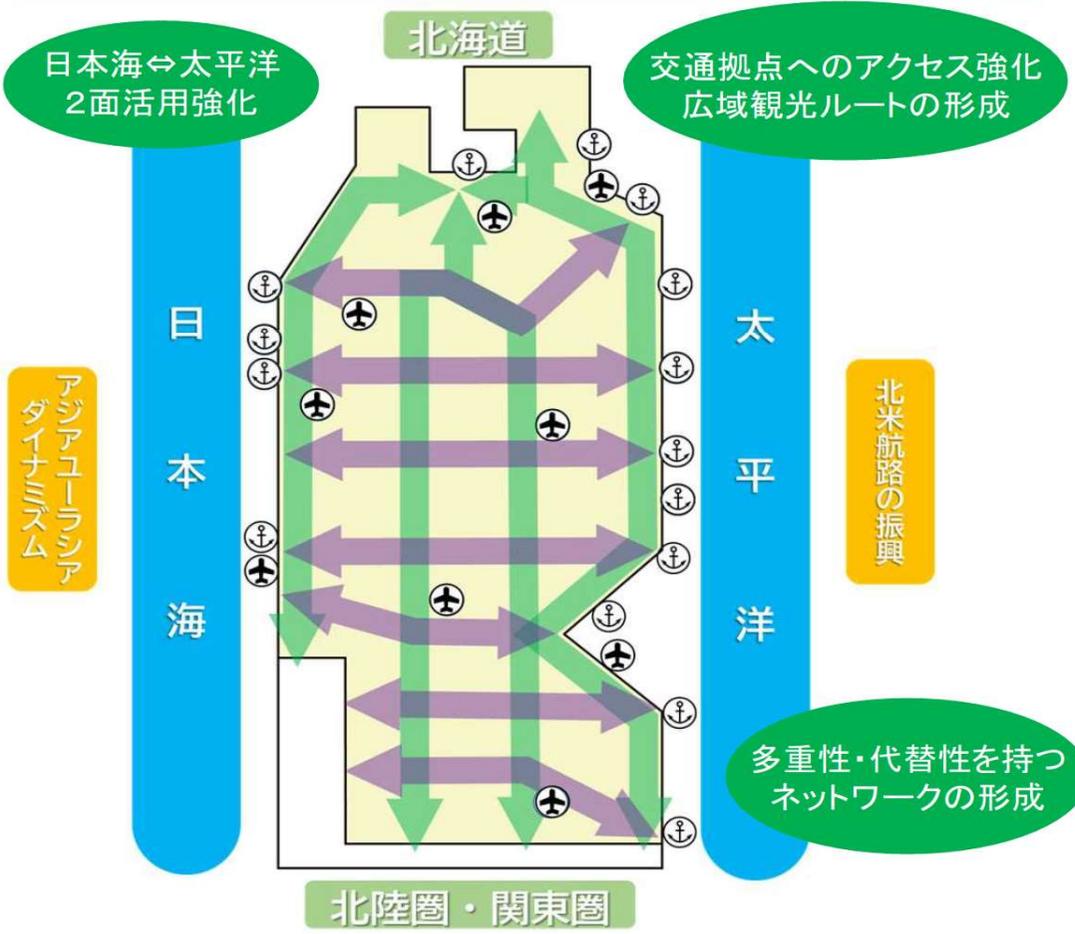
■ 広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）

『震災復興から自立的発展へ』

防災先進圏域の実現と、豊かな自然を活かし
交流・産業拠点をめざす「東北にっぽん」を担う
東北ブロックの広域道路ネットワーク整備のポイント

高規格道路からなる格子状ネットワークを基本に、日本海・太平洋の2面活用の強化、交通、物流拠点・防災拠点へのアクセス強化及び、ネットワークの多重性、代替性の確保を推進する。

東北の主軸となる4縦貫7横断格子状ネットワーク



① 地域や拠点間連絡の強化

□日本海・太平洋2面活用を強化する物流ネットワークの構築
アジアユーラシアダイナミズムを取り込み、国際競争力を強化する為、日本海側、太平洋側の連携強化、主要な都市、物流拠点間のアクセス強化が必要。

⇒高規格道路により構成される**格子状ネットワークのミッシングリンクの解消**、高規格道路と一体となり、**広域的な物流ネットワークを形成する直轄国道等の4車線化等による機能強化、信頼性の向上**を推進する。

□交通拠点へのアクセスと広域観光ルートの形成

東北地方が持続的に発展していくためには、豊富な自然、歴史・文化資源を最大限活用し、国内・インバウンド観光を取り込むことが必要。

⇒交通拠点と主要な都市の**アクセス強化による観光客の利便性向上**、高速道路のナンバリング、道路標識等の英語表記などによる**インバウンド対応**を推進する。

⇒広域的な道路ネットワークを活用した**広域周遊観光ルートの形成**を推進する。

② 災害に強いネットワークの確保

□災害に強い多重性、代替性を持つ道路ネットワークの形成

東日本大震災や水害、雪害等、様々な災害の経験から、多重性、代替性の高い道路ネットワークの重要性が再認識された。また、様々な災害において「道の駅」が救助活動の拠点として利用されており、「道の駅」を含めた防災拠点へのアクセス性向上が必要。

⇒**高規格道路のミッシングリンクの解消**、高規格道路と並行する直轄国道における**防災上の課題箇所の解消によるダブルネットワーク化**を推進する。

⇒**高規格道路の暫定2車線区間の4車線化**、直轄国道等においては**4車線化、付加車線整備、線形不良など特に冬期に隘路となりやすい区間の改良などの機能強化**を推進する。

ビジョンを踏まえて計画策定

広域道路ネットワーク計画（概ね20～30年を対象）

「新広域道路交通計画」と「高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ における高規格道路ネットワークの基本方針」との整合性

- 国土形成計画で示される認識と方向性から、今後の広域道路ネットワークが果たすべき役割・機能などについての要請が示唆される。

<新たな国土形成計画における認識と広域道路ネットワーク関係の主な記載事項>

時代の重大な岐路に立つ国土認識（人口減少・巨大災害リスク・安全保障等）

南北に細長い日本列島における国土全体での連結強化
（時間距離の短縮、多重性・代替性確保）

階層ごとに機能を拠点に集約し、地域の補完・連携関係を強化
階層間のネットワーク強化で重層的な国土構造を実現

「全国的な回廊ネットワーク」の形成

中枢中核都市等を核とした広域圏の自立的発展、日本海側・太平洋側
二面活用等の広域圏内・広域圏間の連結強化

「日本中央回廊」の形成

リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結び地方活性化、
国際競争力強化

シームレスな総合交通体系の高質化

国際物流に対応した道路ネットワーク強化 港湾空港へのアクセス強化

「地域生活圏」の形成

地方の中心都市を核とした市町村界にとらわれない地域生活圏
（目安として10万人程度）

安全保障の観点を含めた適切な国土保全・管理

全国津々浦々で地域社会を維持 地域的障壁による制約解消

小さな拠点を核とした集落生活圏の形成

交通容量活用のための部分改良の機動的・面的実施

<新広域道路交通計画における高規格道路への機能要請>

**広域圏内・広域圏間の連結を強化し
交流を促進する路線**

国土の縦貫軸や横断軸
中枢中核都市等を広域に連絡する道路 等

全国的なネットワークを補完・強化する路線

三大都市圏環状道路やネットワーク短絡・多重化
アクセス向上を図る道路 等

**空港・港湾・リニア駅等の拠点への
アクセスを強化する路線**

空港・港湾のアクセスを強化する道路
リニア駅や鉄道駅のアクセスを強化する道路 等

地域の連携関係を強化する路線

地方の中心都市と周辺を連絡する道路や
地方都市の環状道路 等

国土の適切な保全・管理のための路線

半島部のアクセスを向上する道路
海岸線に沿って地域の維持に貢献する道路 等

新広域道路交通計画と高規格道路ネットワーク

6. 新広域道路交通計画と高規格道路ネットワーク

- 地方ブロック毎に策定されている新広域道路交通計画における高規格道路ネットワークは、地域のニーズや将来像を反映しており、今般とりまとめた次世代の高規格道路ネットワークの考え方に照らしても整合的であることが確認される。国としても、高規格道路の必要性・重要性を国民に伝え、地域のニーズを汲み取りつつ、今後の計画、整備に活かしていくべきである。
- 早期にネットワーク機能を確保していくことが重要であり、地方の意見も踏まえ、速やかに国による高規格道路として指定した上での機能確保が望まれる。
- さらに、全国的な観点からは、南北に細長く四方を海に囲まれた国土の特徴を踏まえて国土を結ぶ意義を意識するとともに、リニア中間駅の効果を後背圏に波及させるネットワークや国土安全保障の観点から重要度が高い路線等について、地域においてさらなる検討が望まれる。
- 特に海域や山地等の地域的な障壁を克服する接続は、時間距離の大幅な短縮や連結の強靱化をもたらし、国土のポテンシャルを飛躍的に高める可能性がある。時代の要請に向き合い、大規模なプロジェクトの構想についても、例えば乗用車専用の小径トンネルといった新たな発想や、新たな技術の導入をためらわず、検討を行っていく必要がある。

新広域道路交通計画と高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ との整合状況

路線名	分類	起点	終点	高規格道路の機能				
				広域 交流	NW 補完	拠点 アクセス	地域 連携	国土 保全
東北縦貫自動車道弘前線	高規格 道路	東京都	青森市	◎		●		
東北縦貫自動車道八戸線				◎		●		
東北横断自動車道釜石秋田線	高規格 道路	釜石市	秋田市	◎		●		
東北横断自動車道酒田線	高規格 道路	仙台市	酒田市	◎		●		
東北横断自動車道いわき新潟線	高規格 道路	いわき市	新潟市	◎		●		
日本海沿岸東北自動車道	高規格 道路	新潟市	青森市	◎		●		●
東北中央自動車道	高規格 道路	相馬市	横手市	◎		●		
常磐自動車道	高規格 道路	東京都	仙台市	◎		●		
三陸沿岸道路	高規格 道路	仙台市	八戸	◎		●	●	●
津軽自動車道	高規格 道路	青森市	西津軽郡 鰺ヶ沢町		◎			●
下北半島縦貫道路	高規格 道路	むつ市	上北郡 七戸町	◎			●	●
弘前黒石IC連絡道路	高規格 道路	弘前市	黒石市		●	◎	●	
宮古盛岡横断道路	高規格 道路	宮古市	盛岡市	◎		●	●	
盛岡秋田道路	高規格 道路	盛岡市	大仙市	◎			●	
みやぎ県北高速幹線道路	高規格 道路	栗原市	登米市		◎		●	
石巻新庄道路	高規格 道路	石巻市	新庄市	◎			●	

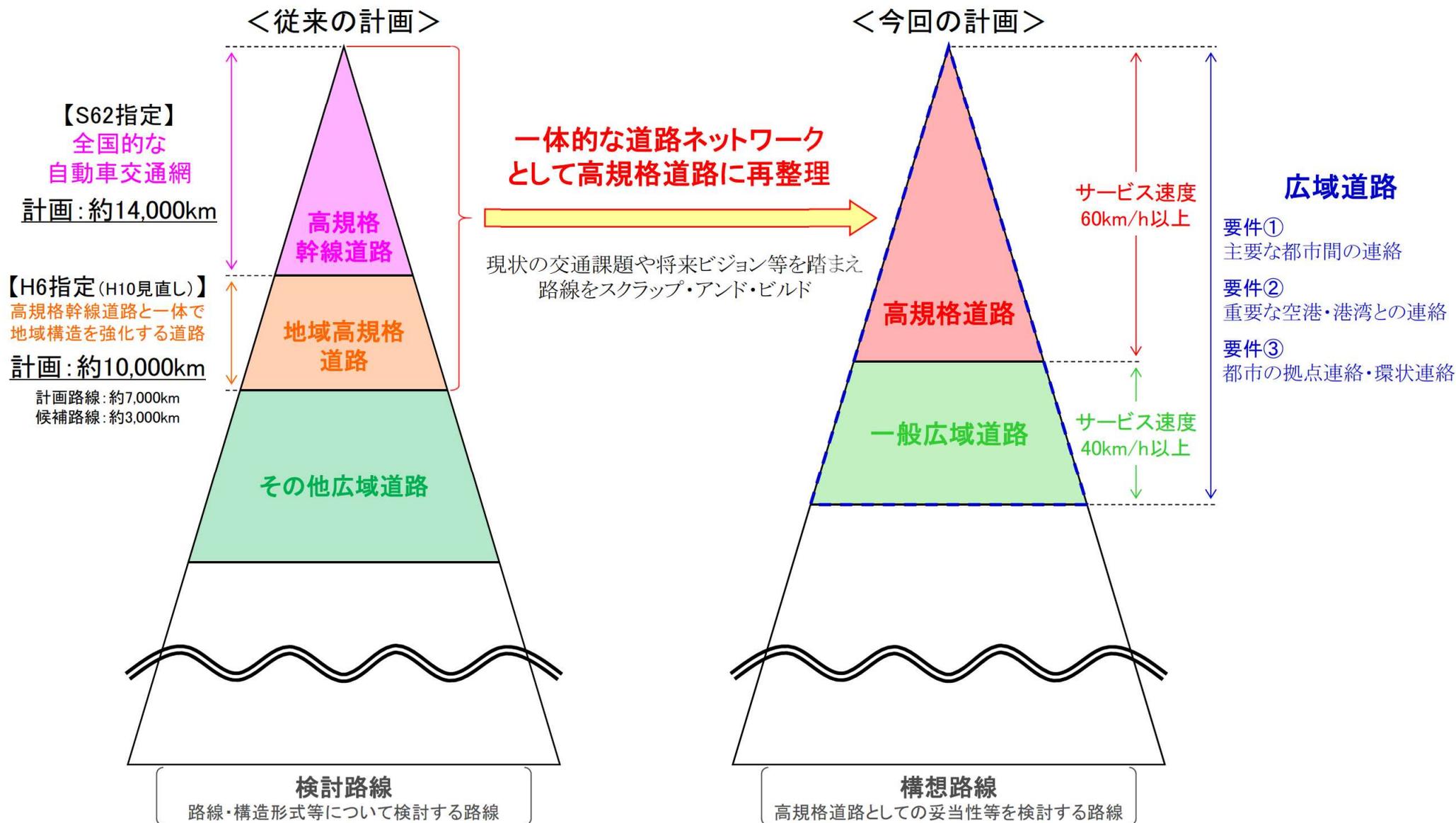
路線名	分類	起点	終点	高規格道路の機能				
				広域 交流	NW 補完	拠点 アクセス	地域 連携	国土 保全
仙台西道路	高規格 道路	仙台市	仙台市		●	◎	●	
仙台東道路	高規格 道路	仙台市	仙台市		●	◎	●	
仙台南部道路	高規格 道路	仙台市	仙台市				◎	
仙台バイパス	高規格 道路	仙台市	仙台市		●	◎	●	
宮城県横断自動車道	高規格 道路	柴田郡 村田町	名取市		●	◎	●	
本荘大曲道路	高規格 道路	由利本荘 市	大仙市	◎			●	
秋田中央道路	高規格 道路	秋田市	秋田市		●	◎	●	
新庄酒田道路	高規格 道路	新庄市	酒田市	◎		●	●	
新潟山形南部連絡道路	高規格 道路	村上市	東置賜郡 高島町	◎			●	
郡山西環状道路	高規格 道路	須賀川市	郡山市				◎	
会津縦貫北道路	高規格 道路	喜多方市	会津若松 市	◎			●	
会津縦貫南道路	高規格 道路	会津若松 市	南会津郡 南会津町	◎			●	
あぶくま高原道路	高規格 道路	西白河郡 矢吹町	田村郡 小野町		●	◎		
いわき東道路	高規格 道路	いわき市	いわき市		●	◎	●	
栃木西部・会津南道路	高規格 道路	南会津郡 南会津町	日光市	◎			●	
(仮称) 小名浜道路	高規格 道路	いわき市	いわき市		●	◎	●	

当該路線における高規格道路の機能のうち重点的な役割

4. 高規格道路の手続き

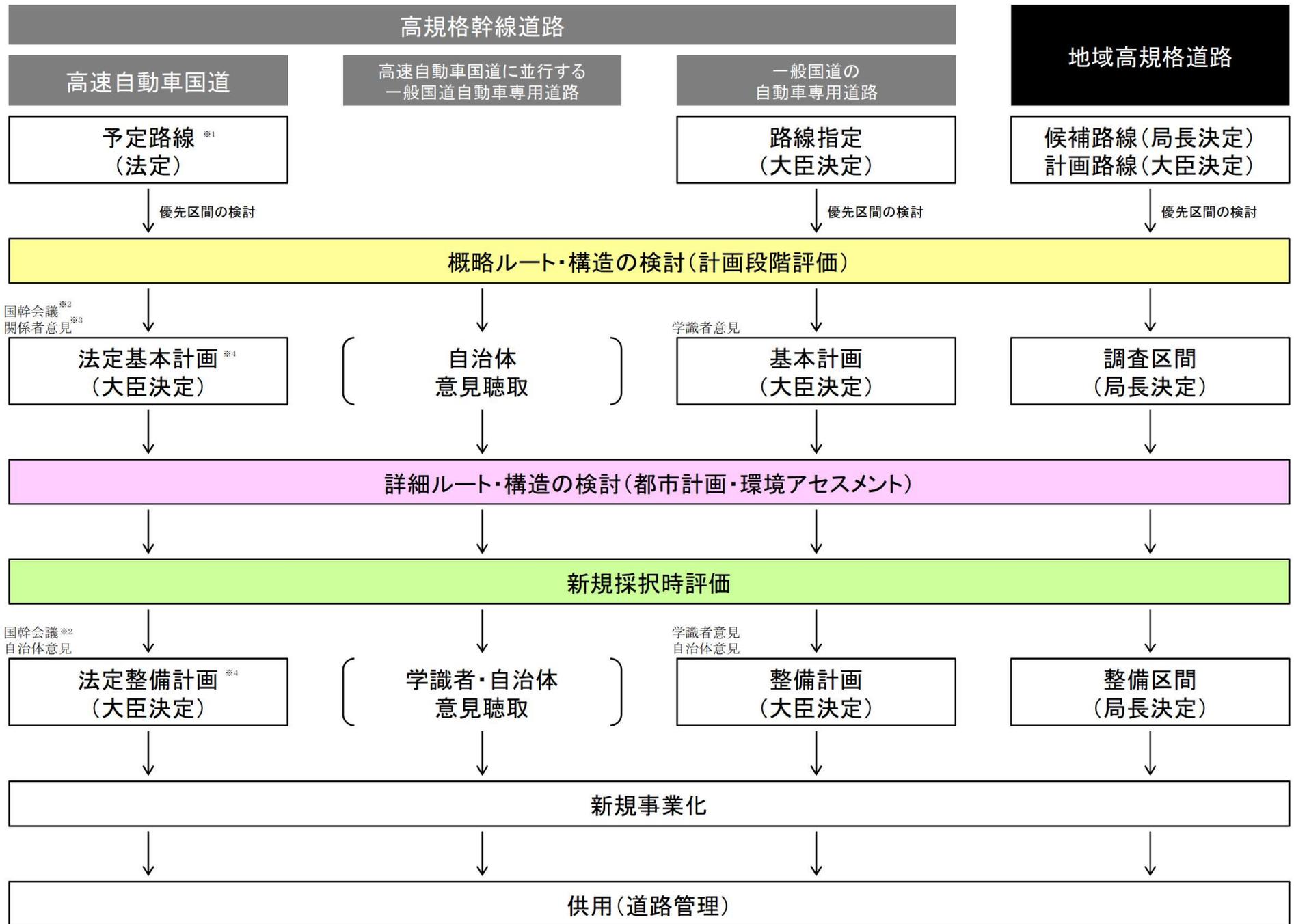
地方ブロックごとに策定された広域道路ネットワーク計画の概要

- 広域道路として高規格道路と一般広域道路を位置づけ。また、今後必要な検討を進める構想路線も位置づけ。
- 広域道路のうち、高規格幹線道路や地域高規格道路など、より高いサービス速度が求められる道路を一体的な道路ネットワークとして高規格道路に位置づけ。



- 幹線道路網の計画策定プロセスについては、都市計画決定や環境影響評価といった手続きのほか、事業評価として計画段階評価、新規採択時評価、事業再評価、事後評価を実施している。
- 高規格幹線道路は昭和62年に指定され、その後、地域高規格道路が平成6年度に指定されているが、その経緯から、それぞれの計画策定に向けた手続きが異なっている。
- 幹線道路網の計画策定のプロセスにおいては、国民の理解と協力を得ることが必要であり、そのためには分かりやすさとともに、計画の意思決定の透明性・公正性・妥当性を確保する必要がある。
- このため、国民が計画の内容、計画の進捗状況などを容易に理解できる手続きとなるよう、高規格道路の計画策定に向けた手続きとして整理するものである。

これまでの計画策定プロセスについて



※1: 国土開発幹線自動車道建設法第3条(別表)に基づき定められた路線のほか、高速自動車国道法第3条に基づき定められた路線がある。
 ※2: 国土開発幹線自動車道建設法第11条に基づき設置された国土開発幹線自動車道建設会議。衆議院議員、参議院議員、学識経験者により構成。
 ※3: 関係者意見: 国土開発幹線自動車道建設法第5条に基づき、利害関係を有する者は、都道府県知事を経由して、国の行政機関の長に意見を提出できる。

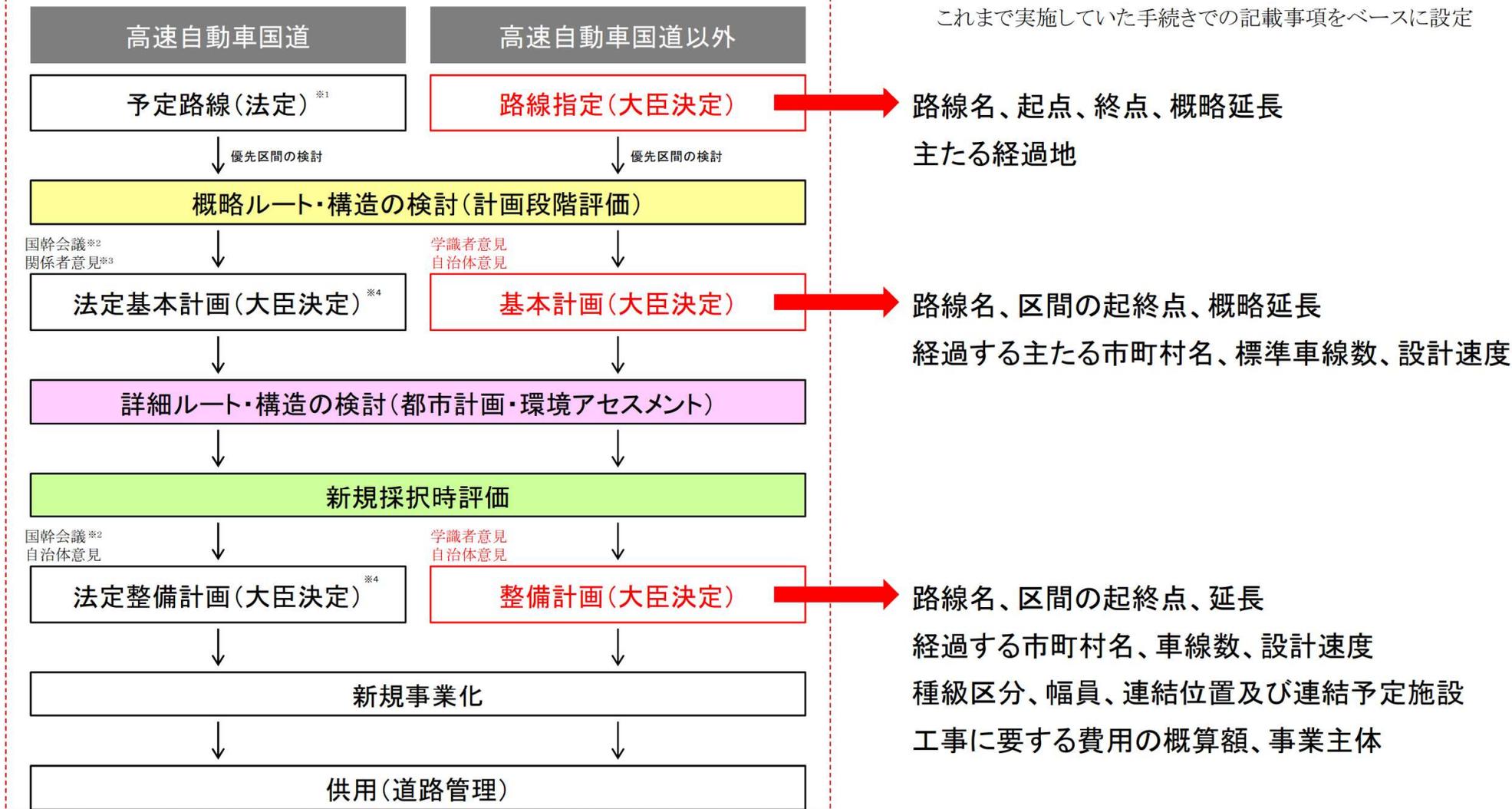
※4: 基本計画は国土開発幹線自動車道建設法第5条、整備計画は高速自動車国道法第5条に基づき、国土交通大臣が策定。
 (注1) 本資料で示した流れについては、事業ごとに一部異なる場合がある。
 (注2) 高速自動車国道は法令に基づき実施する手続きであり、それ以外については通達に基づき実施する手続き。

- 高速自動車国道以外の高規格道路における計画策定プロセスについては、法令で定められている高速自動車国道の計画策定プロセスを勘案し、調査段階で基本計画、事業化段階で整備計画を策定することとし、手続きを統一。
- 基本計画・整備計画の策定にあたっては、学識経験者及び関係自治体の意見聴取を実施。
- なお、地方自治体が主体となる場合は、調整を行った上で、基本計画・整備計画を大臣が策定。

<高規格道路の手続き(案)>

<記載事項(案)>

これまで実施していた手続きでの記載事項をベースに設定



※1: 国土開発幹線自動車道建設法第3条(別表)に基づき定められた路線のほか、高速自動車国道法第3条に基づき定められた路線がある。

※2: 国土開発幹線自動車道建設法第11条に基づき設置された国土開発幹線自動車道建設会議。衆議員議員、参議院議員、学識経験者により構成。

※3: 関係者意見: 国土開発幹線自動車道建設法第5条に基づき、利害関係を有する者は、都道府県知事を経由して、国の行政機関の長に意見を提出できる。

※4: 基本計画は国土開発幹線自動車道建設法第5条、整備計画は高速自動車国道法第5条に基づき、国土交通大臣が策定。

(注1) 本資料で示した流れについては、事業ごとに一部異なる場合がある。

(注2) 高速自動車国道は法令に基づき実施する手続きであり、それ以外については通達に基づき実施する手続き。