

高規格幹線道路等の事業実施に向けた 手続きの見直しの背景

手続きの見直しの背景

(1) 諮問理由(抜粋)[H20.6.20 国土交通大臣→社会資本整備審議会会長]

・・・幹線道路網の計画立案段階から供用後の管理を行う段階に至るまでの一連のプロセスにおいて、意思決定の透明性・公正性・妥当性を確保し、国民の理解と協力を得ていくことが強く求められている。

こうした状況を踏まえ、一連のプロセスにおける意思決定の透明性・公正性・妥当性を確保しつつ、効率的かつ効果的に幹線道路網の整備・管理を進める観点から、その整備・管理のあり方について、幅広い観点で検討を進めることが必要である。

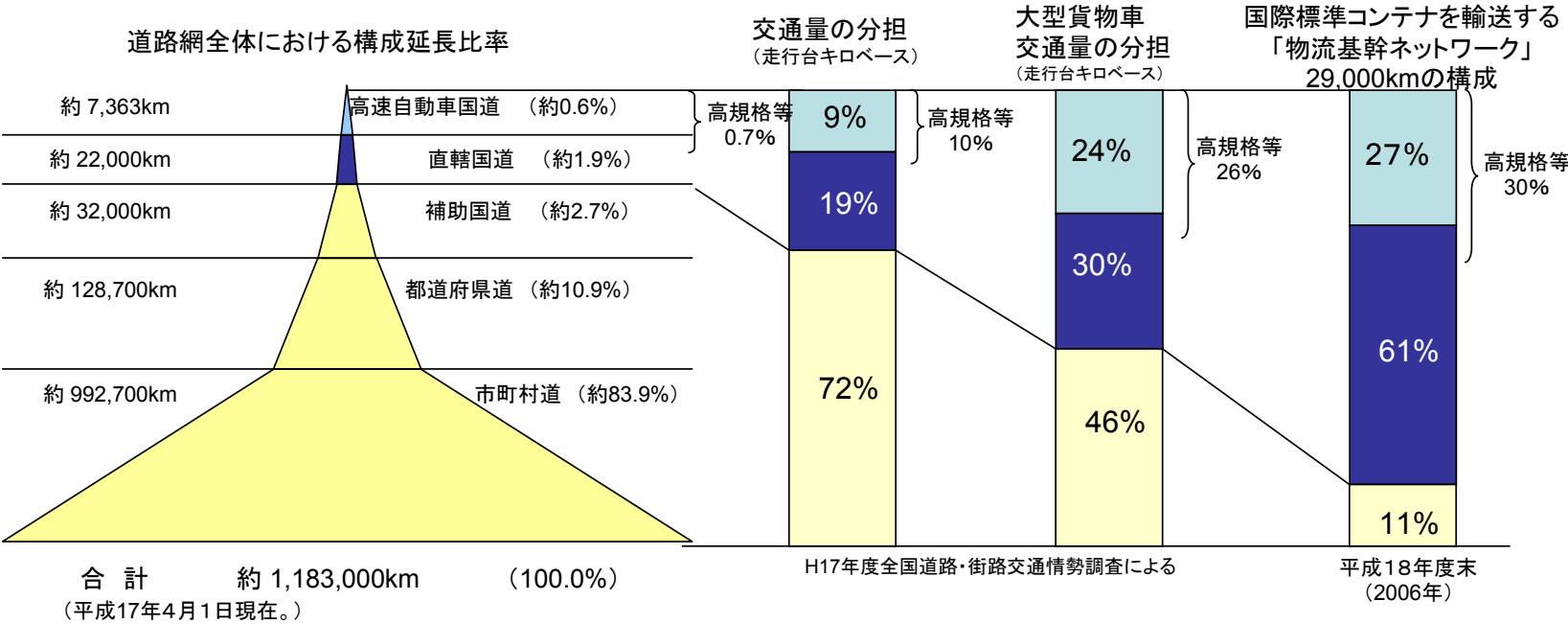
(2) 国土交通大臣の発言[H20.3.28 記者会見]

全国的な自動車交通網を形成する次の路線については、路線指定や区間指定など手続きの節目節目で社会資本整備審議会(道路分科会)に諮るとともに、そのうち重要な事項については、国幹会議に報告する方向で、手続きを定めることとする。

- ①高規格幹線道路のうちの一般国道自動車専用道路
- ②高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路
- ③高規格幹線道路を補完する広域的な機能を有する地域高規格道路

道路網の構成と幹線道路網の機能・役割

1. わが国の道路網は、以下の3つの道路から構成されている。
- 1) 国土構造の骨格として、国土全体の経済社会活動を支える広域的な幹線道路網[高速自動車国道、一般国道]
- 2) 地域社会の生活基盤として地方生活圏内での広域的活動を可能とする地域的な幹線道路網[都道府県道、幹線市町村道]
- 3) 居住環境を形成する地域内の一般道路[区画道路等の一般市町村道]
2. 高規格幹線道路等の広域的な幹線道路は、延長比率が小さいものの、多くの交通量(特に大型貨物車)を分担している。



※ 都道府県道には主要地方道を含む

高規格幹線道路の体系、位置づけ

【体系】

高規格幹線道路（全体構想：約 14,000 km）

- ・「四全総」（昭和62年6月30日閣議決定）及び「21世紀の国土のグランドデザイン」（平成10年3月31日閣議決定）で国土の骨格となる基幹的な高速陸上交通網を形成するものとして構想

高速自動車国道

（全体計画：11,520 km）

一般国道自動車専用道路

（全体計画：約 2,480 km）

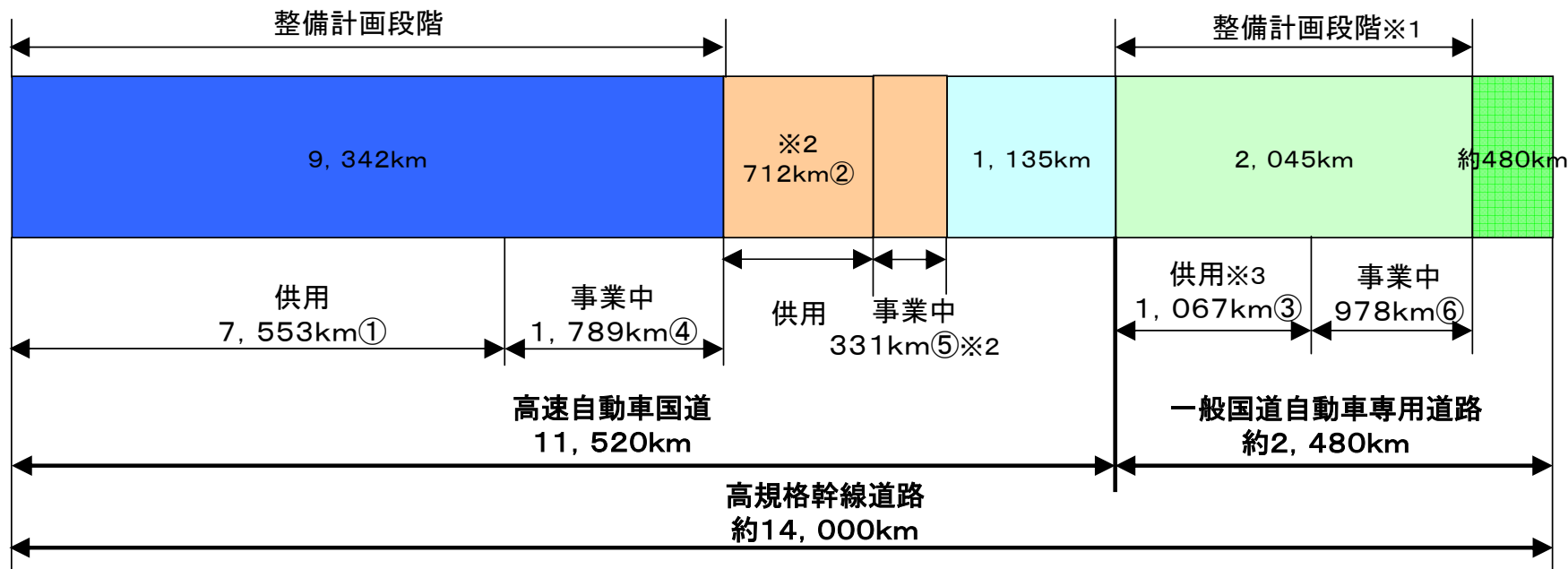
【位置づけ】

全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路網については、高速交通サービスの全国的な普及、主要拠点間の連絡強化を目標とし、地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等からおおむね1時間程度で利用が可能となるよう、およそ1万4千キロメートルで形成する。

第四次全国総合開発計画（昭和62年6月30日閣議決定）

高規格幹線道路の整備状況

平成20年4月現在



高規格幹線道路の供用延長(①+②+③):9,332km

高規格幹線道路の事業中延長(④+⑤+⑥):3,098km

※1 既事業化区間を含む

※2 高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路

※3 一般国道自動車専用道路の供用延長には、一般国道のバイパス等を活用する区間が含まれる

高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路とは

渋滞解消や防災対策など国道が有する課題に緊急に対応する観点から、一般国道のバイパスを、高速自動車国道との二重投資を避けるために自動車専用道路として整備し、高速自動車国道の機能を当面代替することが可能な路線。

高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路に関する答申等

「今後の有料道路制度のあり方について(高速自動車国道について)」

(平成7年11月30日 道路審議会中間答申より抜粋)

一方、今後の高速自動車国道の建設予定地域の中には、高速自動車国道計画のほかにこれと並行して混雑解消や山間部の隘路解消のため一般国道の整備が急務となっている場合もある。このように並行して2つの道路計画がある場合、高速自動車国道と一般国道の両方を各々建設するのではなく、両者の性格をあわせもった1つの道路を建設することが投資効率等の面から有効であることも多い。

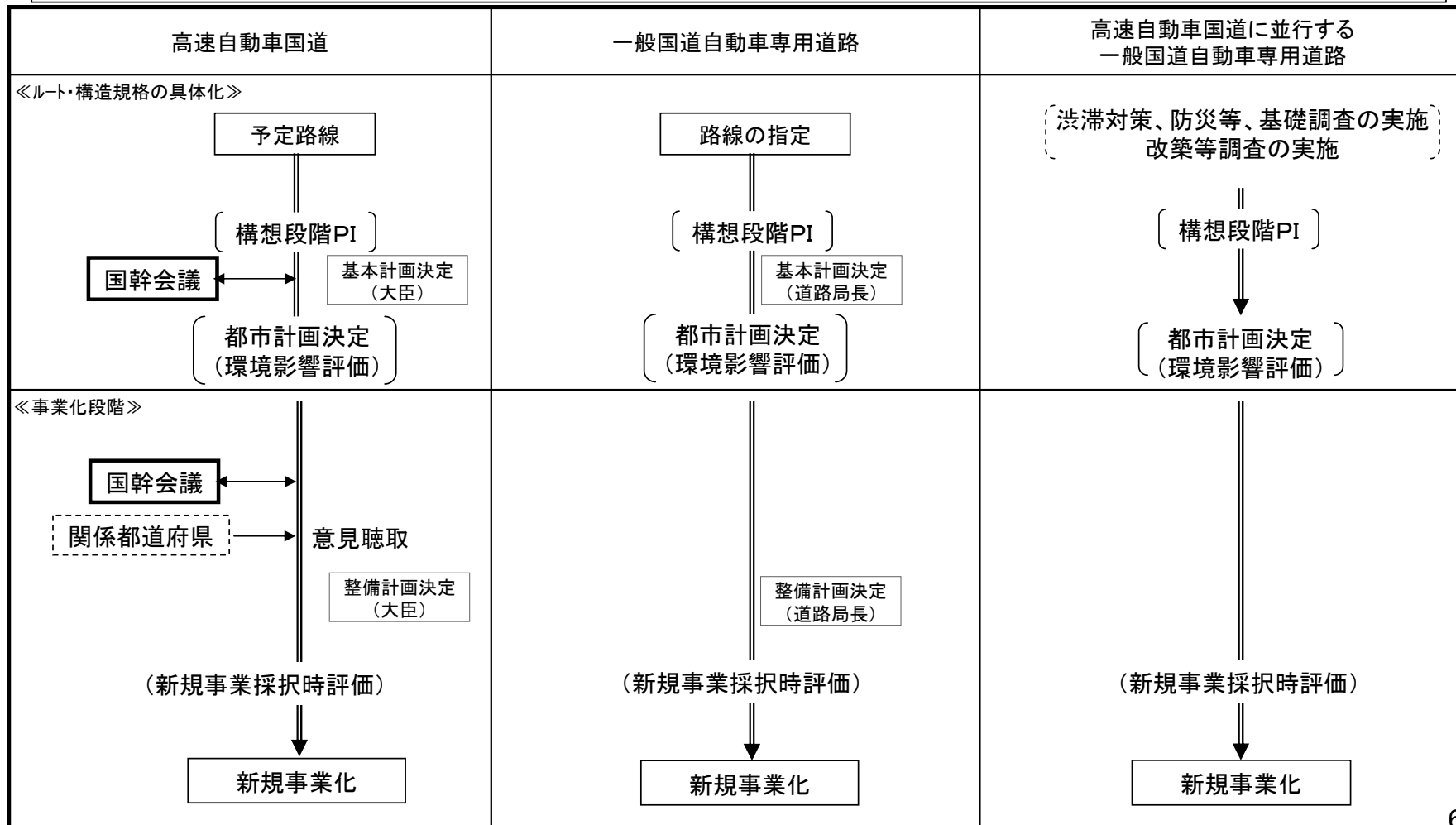
具体的には、一般国道の整備に際して高速走行可能な自動車専用道路として建設することにより、一般国道としての役割も果たしつつ高速自動車国道の機能を代替させ、高速ネットワークの一部として活用する方策が考えられる。

(イメージ図)



高規格幹線道路等の現在の手続き

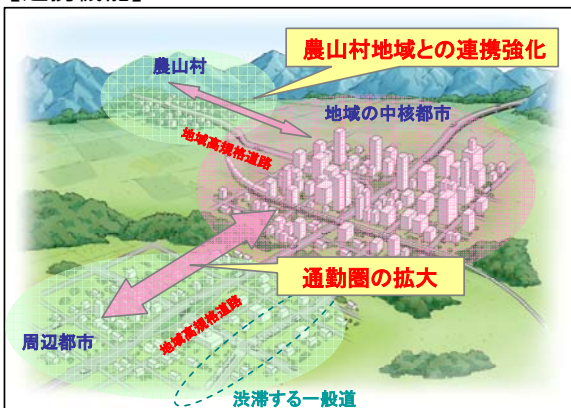
1. 高速自動車国道は、基本計画、整備計画の策定について、国土開発幹線自動車道建設会議（以下、国幹会議）の議を経て、大臣が決定している。一般国道自動車専用道路等については、現在、第三者機関における審議はなされていない。



地域高規格道路とは

1. 地域高規格道路は、高規格幹線道路網を補完し地域相互の交流促進等の役割を担う道路であり、具体的には以下の3つの機能を確保するため、地域の実情を踏まえながら、概ね60km/hの旅行速度の確保を目指す。
 - 1) 通勤圏域の拡大や都市と農山村地域との連携の強化による地域集積圏の拡大を図る
 - 2) 高規格幹線道路を補完し、物資の流通、人の交流の活性化を促し地域集積圏間の交流を図る
 - 3) 空港・港湾等の広域的交流拠点や地域開発拠点等との連絡を図る
2. 構造規格は、沿道の土地利用状況や交通特性など地域の事情に合わせて、沿道のアクセスをコントロールするタイプや、サービス速度を確保できる場合は、コスト縮減などの観点から、現道の活用や平面交差を設けることなどができる。

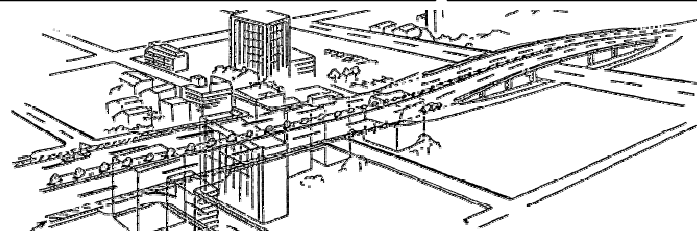
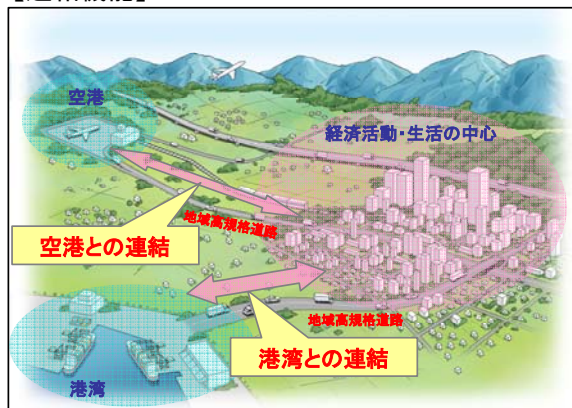
【連携機能】



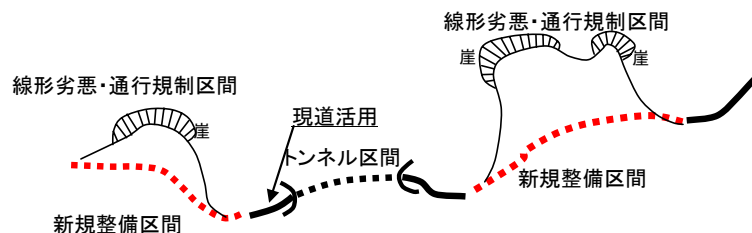
【交流機能】



【連結機能】



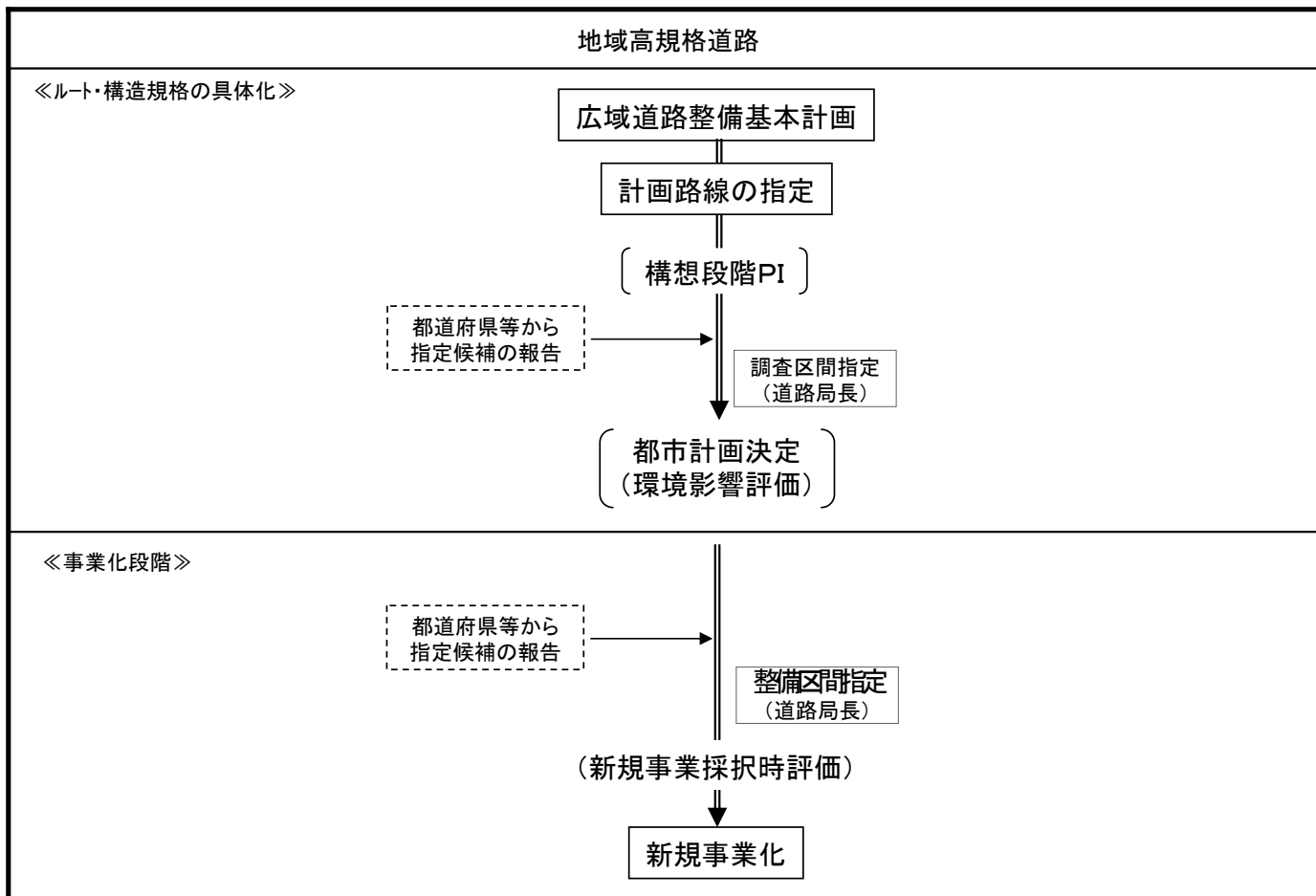
【沿道アクセスコントロール(副道設置)タイプ】



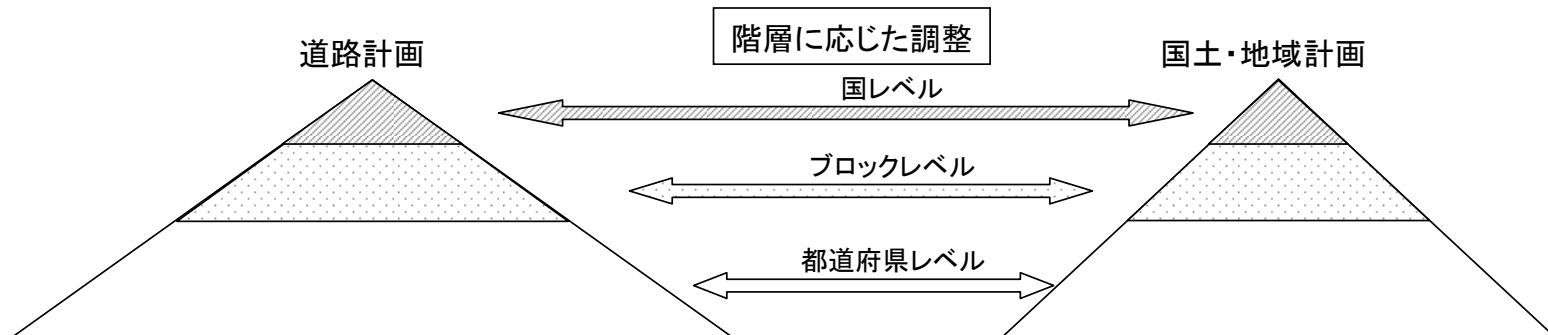
【現道活用のイメージ】

地域高規格道路の現在の手続き

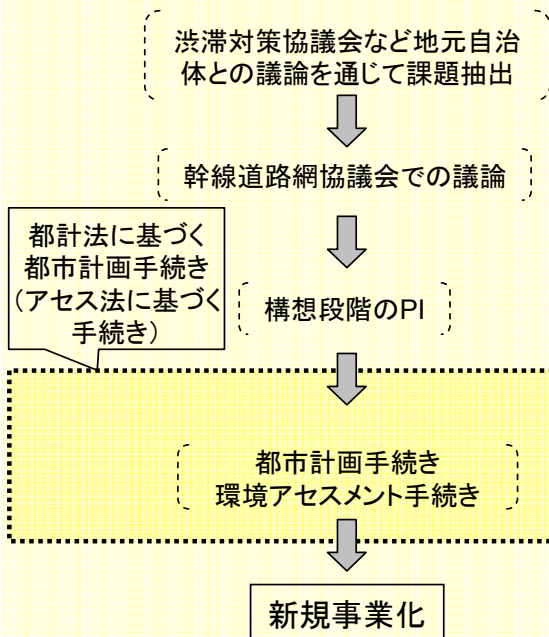
1. 地域高規格道路は、調査区間や整備区間を指定しながら、都市計画決定や新規事業採択時評価など、所要の手続きを経て、事業を実施している。



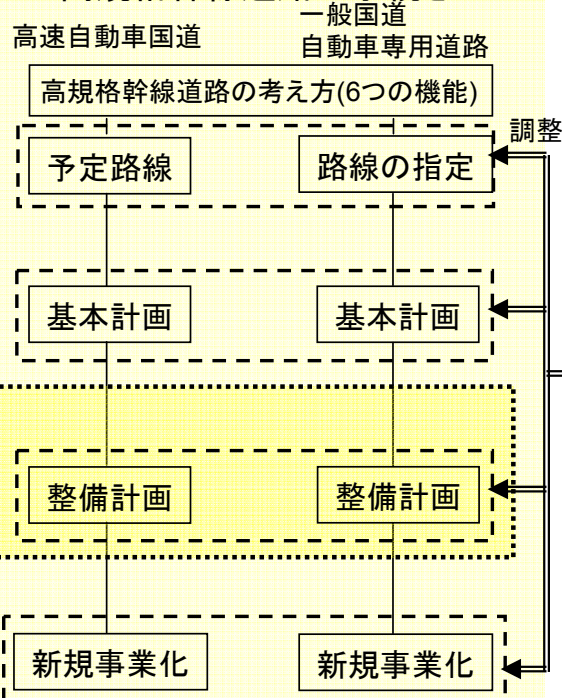
計画体系の考え方



その他の道路計画の流れ



高規格幹線道路の手続き



国土・地域計画

