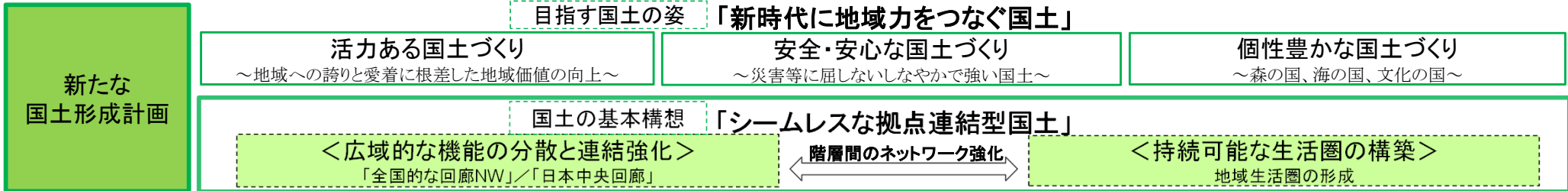


# 広域道路ネットワークのあり方について

第56回国土幹線道路部会資料より要点抜粋

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	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
---------------------	------------------------------------	--------------------------------	-----------------------------------

道路NWの 課題	速達性が低い 都市間連絡速度が低い 暫定2車線区間が多い	円滑性・走行性に課題 都市の慢性的な渋滞 道路空間の効果的に活用	拠点アクセス性が低い 高速道路と拠点のアクセスが不連続 ラストマイルでの渋滞発生	災害・緊急時の信頼性が低い 災害時のリダンダンシーが低い 医療拠点アクセス性が低い	物流の生産性 増大する物流の需要 担い手が不足	新たな価値創造 自動運転社会 CN実現
-------------	------------------------------------	--	--	---	-------------------------------	---------------------------



高規格道路 の意義	<p>○ シームレスな高規格道路ネットワークの形成にあたって、重視すべきことは何か</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重大な岐路に立つ国土のリスクに対応したネットワークを形成(物流危機、災害、人口減少、安全保障)</li> <li>・行政界や道路種別を超え、シームレスなサービスレベル、一定の都市間速達性を確保 (拠点階層に応じ、性能照査によりサービスレベルを評価・確保) (階層分化により、高規格道路とセットで都市内道路の空間再配分を検討)</li> <li>・交通量に比例しないこれからの道路が果たす機能が重要 (物流、防災、地域・経済安全保障)</li> <li>・地域安全保障関連道路としての高規格道路整備、既存ネットワークの非効率を解消するパフォーマンス改善</li> <li>・高規格道路は四車線以上を基本としつつも、退出路など使い方の工夫も重要</li> <li>・新技術や社会的ニーズに応じ、自動運転・避難機能・電力ハイウェイなど、複合的多機能化</li> <li>・低炭素化のため、鉄道等交通モード間連携の強化、公共交通利用促進に貢献</li> <li>・地方のボトムアップの視点を反映しつつ、スクラップアンドビルドで必要なネットワークを構築できる枠組み</li> </ul>	<p>&lt;前回部会での主なご指摘事項&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流危機(2024年問題)対応が重要</li> <li>・拠点の設定、階層が重要</li> <li>・性能照査・サービスレベル評価型の格付</li> <li>・都市内道路の再配分と一体で考える必要</li> <li>・新しい観点を前面に出すことが重要</li> <li>・地域安全保障関連道路の考え方</li> <li>・多機能化、交通モード間の連携が重要</li> <li>・カーボンニュートラル、デジタルの観点</li> <li>・日本中央回廊活用が重要</li> <li>・OD等データ分析・活用</li> <li>・目標に至るプロセス論</li> <li>・地方の意見を反映できる仕組み</li> </ul>
--------------	--	---

# これまでの道路ネットワーク計画

## 【S62】全国総合開発計画

高規格幹線道路 <計画:約14,000km>

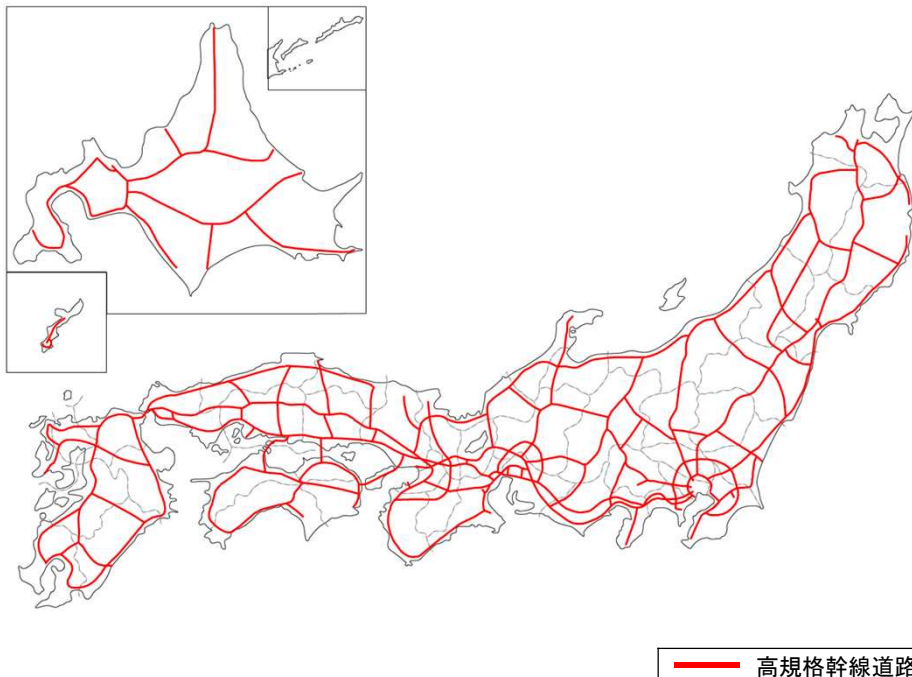
全国的な自動車交通網を構成する道路で、全国の都市・農村地区から概ね1時間以内で到達し得るネットワークを形成。

## 【H6(H10見直し)】広域道路整備基本計画

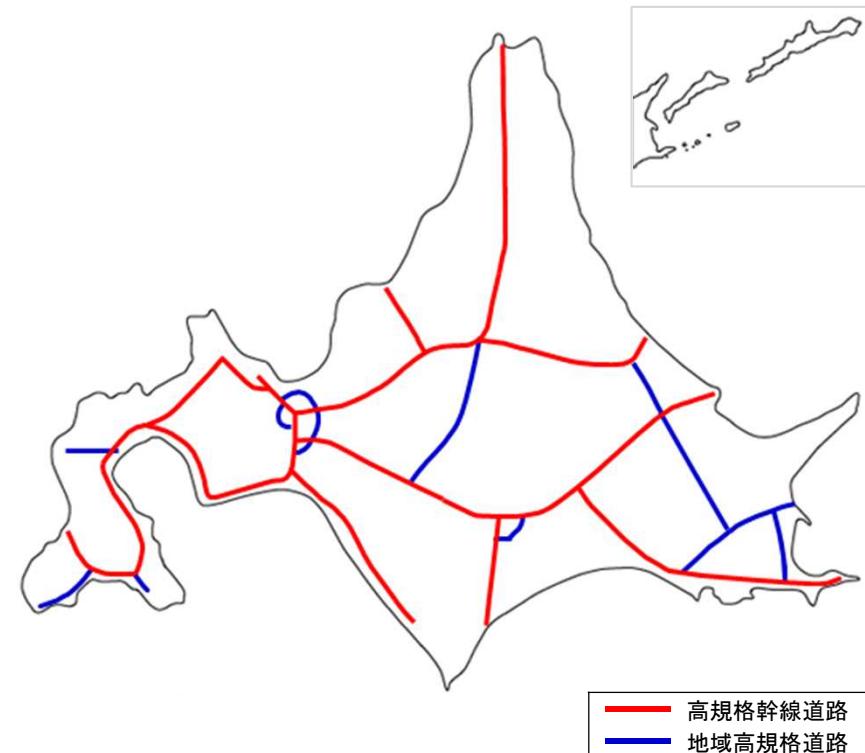
地域高規格道路 <計画:約10,000km>

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。

### 全国計画(閣議決定)



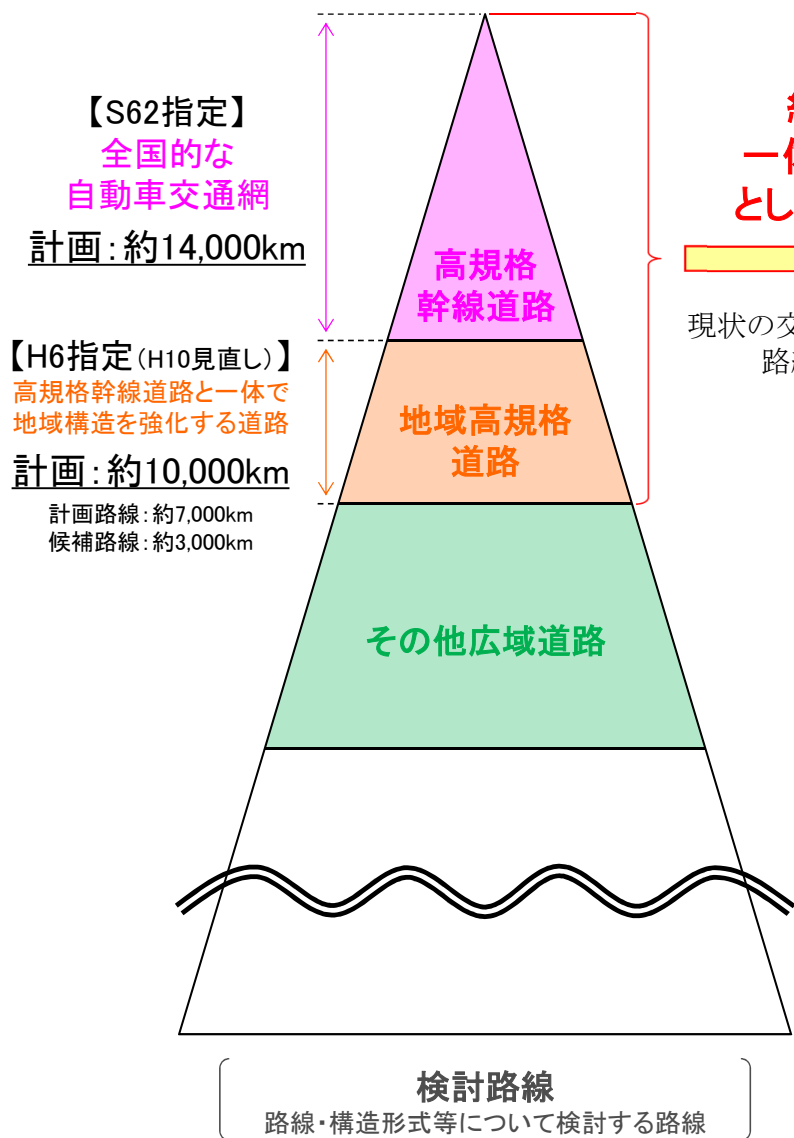
### 都道府県・政令市ごとに策定



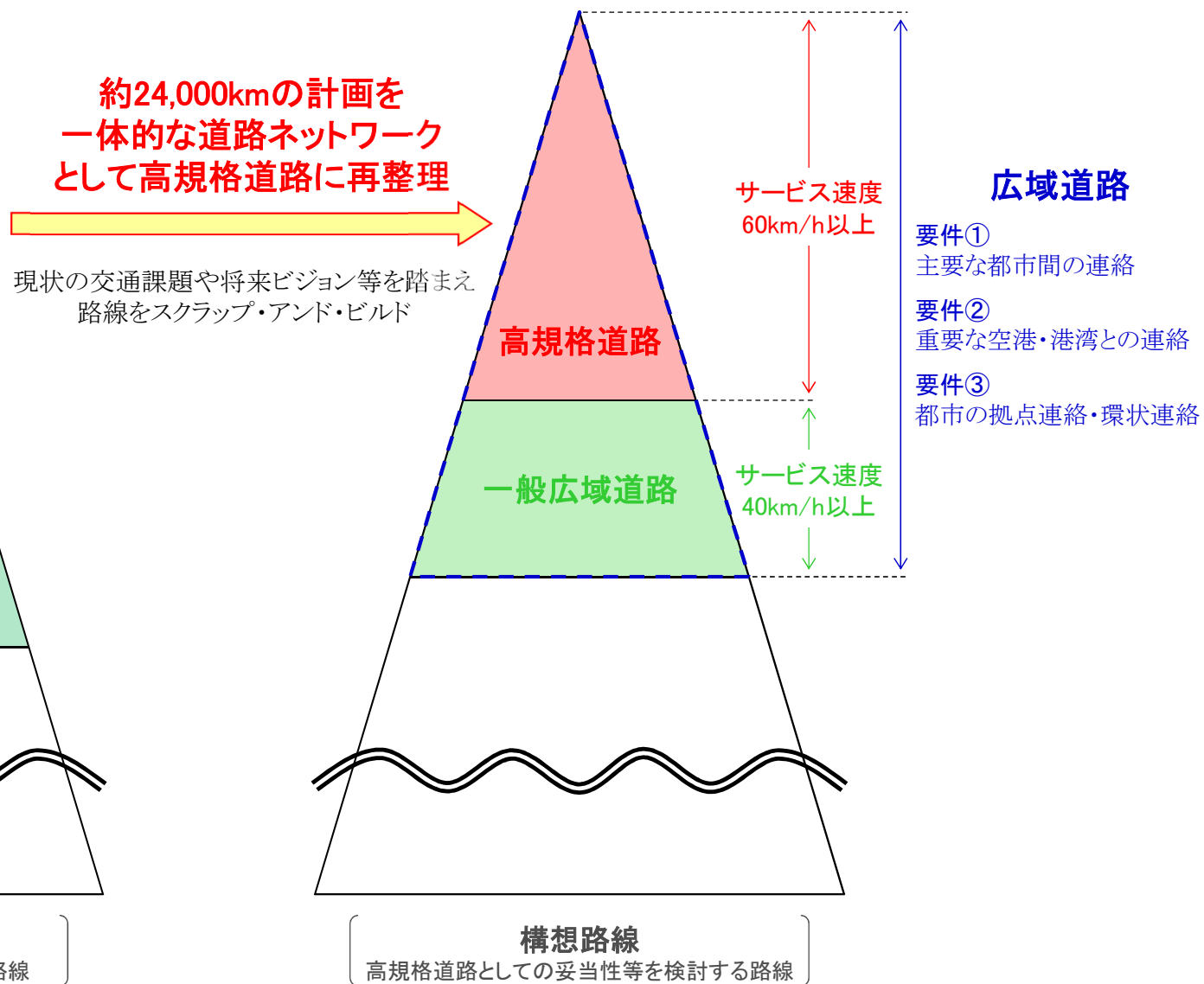
**20年以上経過し、時代に即した計画が必要**

- 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。

＜従来の計画＞



＜今回の計画＞



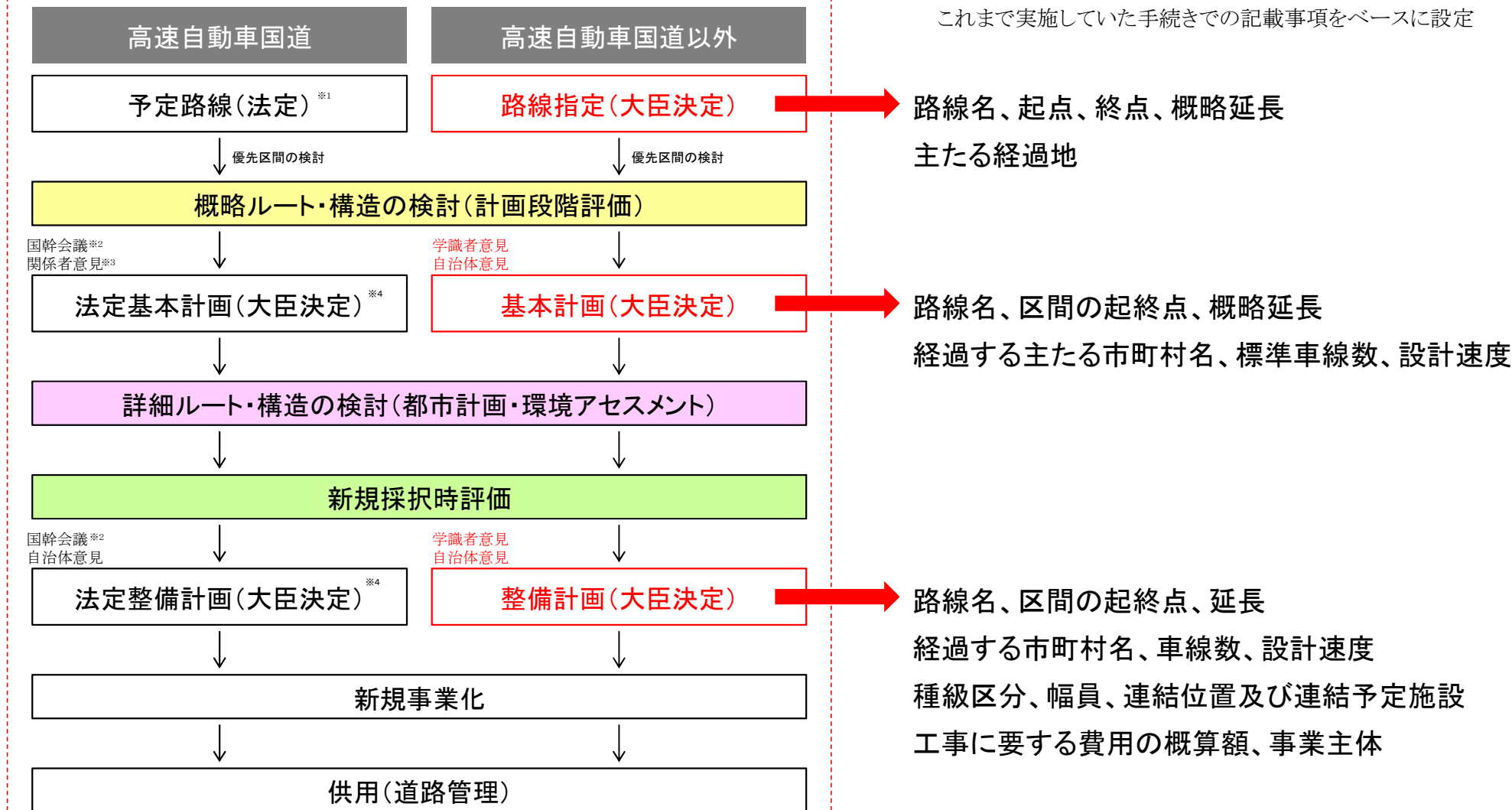
# 高規格道路の計画策定プロセスについて(案)

- 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

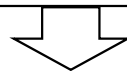
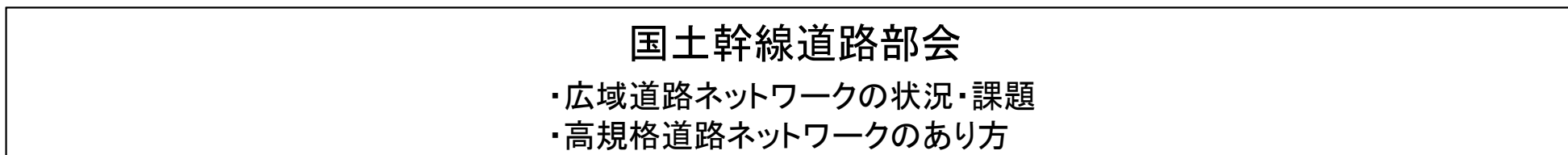


※1: 国土開発幹線自動車道建設法第3条(別表)に基づき定められた路線のほか、高速自動車国道法第3条に基づき定められた路線がある。  
 ※2: 国土開発幹線自動車道建設法第11条に基づき設置された国土開発幹線自動車道建設会議。衆議員議員、参議院議員、学識経験者により構成。  
 ※3: 関係者意見: 国土開発幹線自動車道建設法第5条に基づき、利害関係を有する者は、都道府県知事を経由して、国の行政機関の長に意見を提出できる。

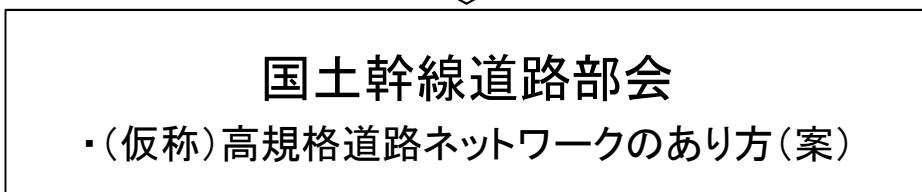
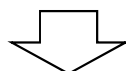
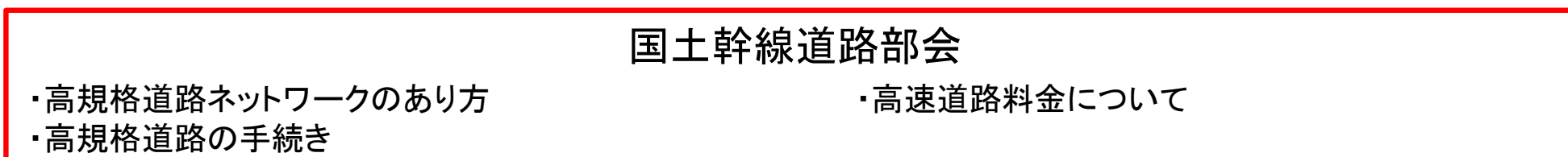
※4: 基本計画は国土開発幹線自動車道建設法第5条、整備計画は高速自動車国道法第5条に基づき、国土交通大臣が策定。  
 (注1) 本資料で示した流れについては、事業ごとに一部異なる場合がある。  
 (注2) 高速自動車国道は法令に基づき実施する手続きであり、それ以外については通達に基づき実施する手続き。

# 今後の進め方(案)

令和5年3月10日、令和5年5月26日

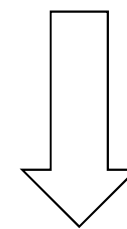
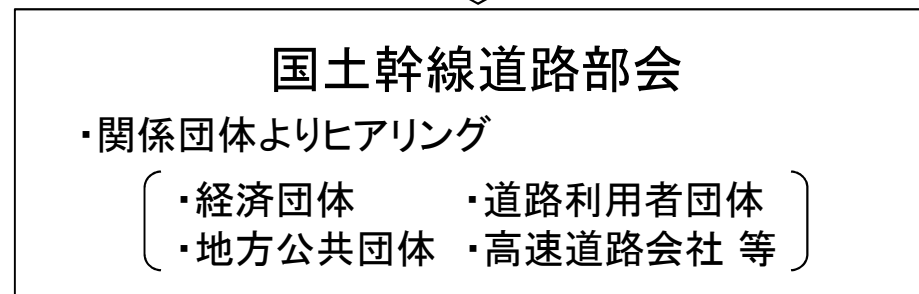
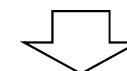
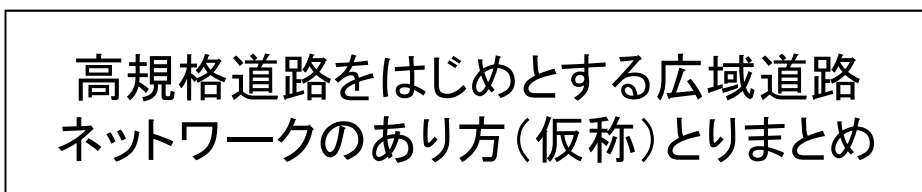
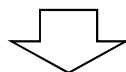


令和5年7月4日(本日)



※ 新たな国土形成計画の検討状況を適宜反映

夏頃



年内目処

