

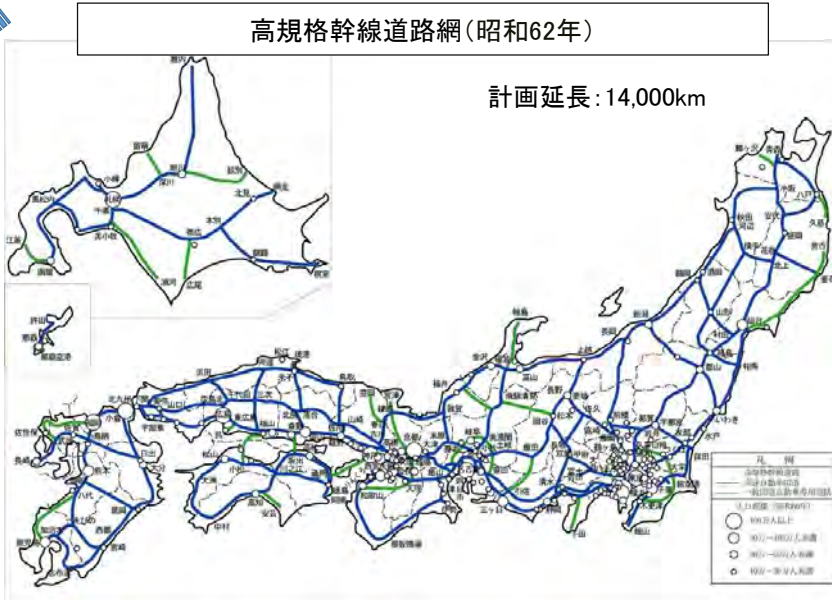
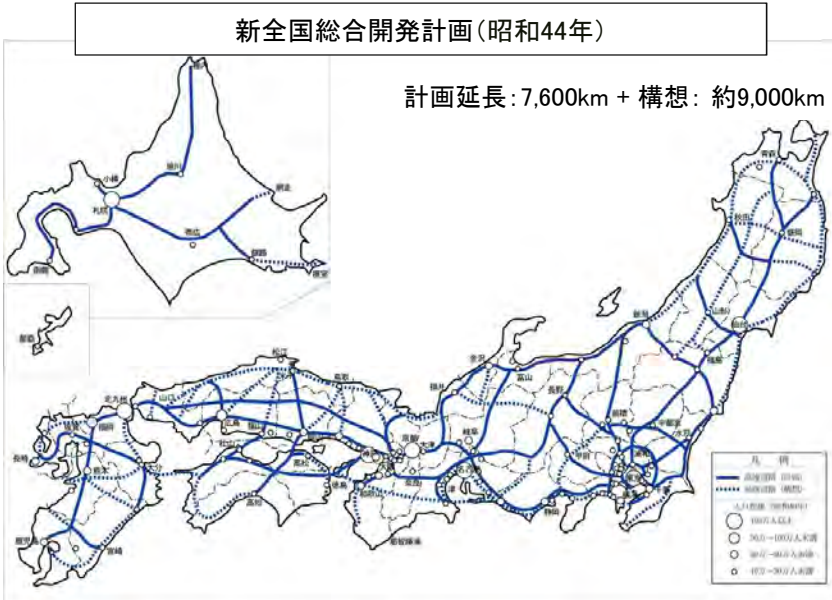
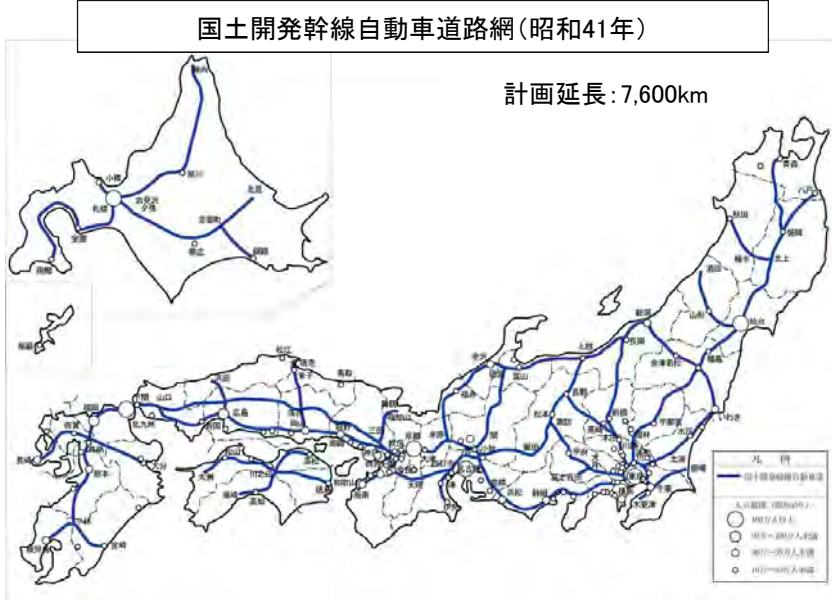
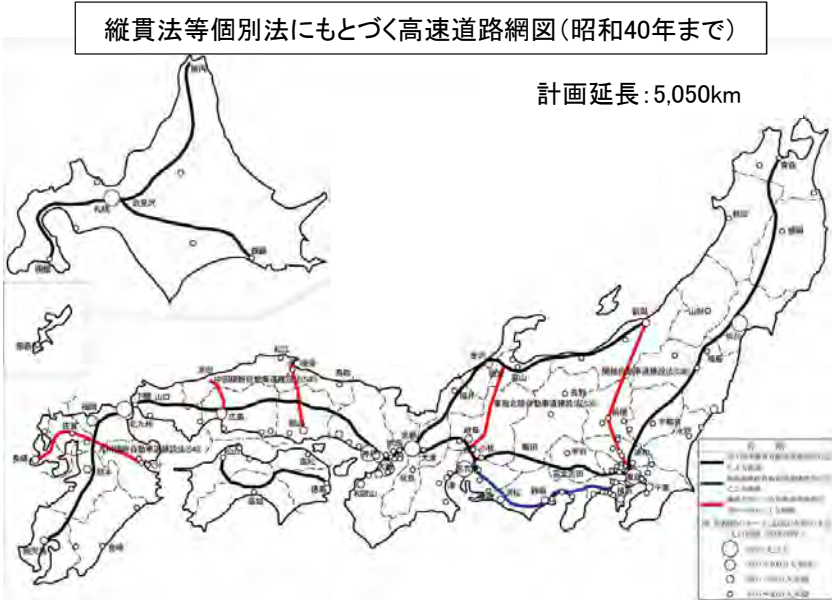
# 新広域道路交通計画と高規格道路ネットワーク

令和5年11月17日

# 1. 新広域道路交通計画の策定経緯

# 日本の道路ネットワーク計画・構想（戦後の高速道路の変遷）

○ 国土開発縦貫自動車道建設法（縦貫道法、昭和30年）以降、高速道路網の整備計画を策定



「国土と高速道路の未来」をもとに作成

## 国土計画や都市圏構想の変遷

- 開発を基調とした全国総合開発計画から、国土の利用・整備・保全を推進する国土形成計画へと改正。
- 国土形成計画では、「国主導から二層の計画体系」(全国計画+広域地方計画)に変更。
- 東京一極集中の是正は、これまでの国土計画においても中心的課題として掲げられており、第二次国土形成計画では、拠点を形成しネットワークでつなぐ「コンパクト+ネットワーク」の国土づくりを推進。
- 圏域・都市の設定の観点からは、東京圏への人口流出抑止が期待される「中枢・中核都市」等を設定。

	全国総合開発計画 (全総)	新全国総合開発 計画(新全総)	第三次全国総合 開発計画(三全総)	第四次全国総合 開発計画(四全総)	21世紀の国土の グランドデザイン	国土形成計画 (全国計画)	第二次国土形成 計画(全国計画) <sup>※1</sup>
閣議決定	昭和37年10月5日	昭和44年5月30日	昭和52年11月4日	昭和62年6月30日	平成10年3月31日	平成20年7月4日	平成27年8月14日
背景	1. 高度成長経済への移行 2. 過大都市問題、所得格差の拡大 3. 所得倍増計画(太平洋ベルト地帯構想)	1. 高度成長経済 2. 人口、産業の大都市集中 3. 情報化、国際化、技術革新の進展	1. 安定成長経済 2. 人口、産業の地方分散の兆し 3. 国土資源、エネルギー等の有限性の顕在化	1. 人口、諸機能の東京一極集中 2. 産業構造の急速な変化等により、地方圏での雇用問題の深刻化 3. 本格的国際化の進展	1. 地球時代 (地球環境問題、大競争、アジア諸国との交流) 2. 人口減少・高齢化時代 3. 高度情報化時代	1. 経済社会情勢の大転換 (人口減少・高齢化、グローバル化、情報通信技術の発達) 2. 国民の価値観の変化・多様化 3. 国土をめぐる状況(一極一軸型国土構造等)	1. 国土を取り巻く時代の潮流と課題 2. 国民の価値観の変化 3. 国土空間の変化
目標年次	昭和45年	昭和60年	昭和52年から概ね10年間	概ね平成12年(2000年)	平成22年から27年(2010-2015年)	平成20年から概ね10年間	平成27年から概ね10年間
基本目標	地域間の均衡ある発展	豊かな環境の創造	人間居住の総合的環境の整備	多極分散型国土の構築	多軸型国土構造形成の基礎づくり	多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築、美しく、暮らしやすい国土の形成	対流促進型国土の形成
開発方式等	拠点開発構想	大規模プロジェクト構想	定住構想	交流ネットワーク構想	参加と連携 一多様な主体の参加と地域連携による国土づくり	(5つの戦略的目標) 1. 東アジアとの交流・連携 2. 持続可能な地域の形成 3. 災害に強いしなやかな国土の形成 4. 美しい国土の管理と継承 5. 「新たな公」を基軸とする地域づくり	重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」

関連する圏域・都市の設定	1990(平成2)年～ 地方生活圈 (旧建設省計画局)	2005(平成17)年 二層の広域圏 (国土交通省 <sup>※2</sup> )
	2008(平成20)年～ 定住自立圏構想 (総務省)	2014(平成26)年～ 連携中枢都市圏 (総務省)

※1「国土のグランドデザイン2050」(2014(平成26).7策定)等を踏まえて策定 ※2総合政策局、国土計画局、都市・地域整備局、道路局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官付政策調整官室

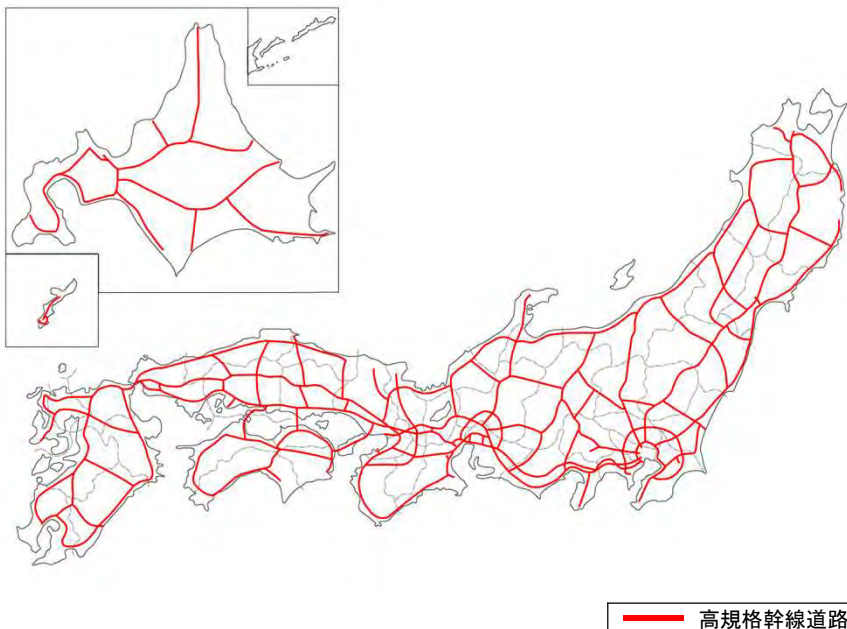
## これまでの道路ネットワーク計画

### 【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。

### 全国計画(閣議決定)

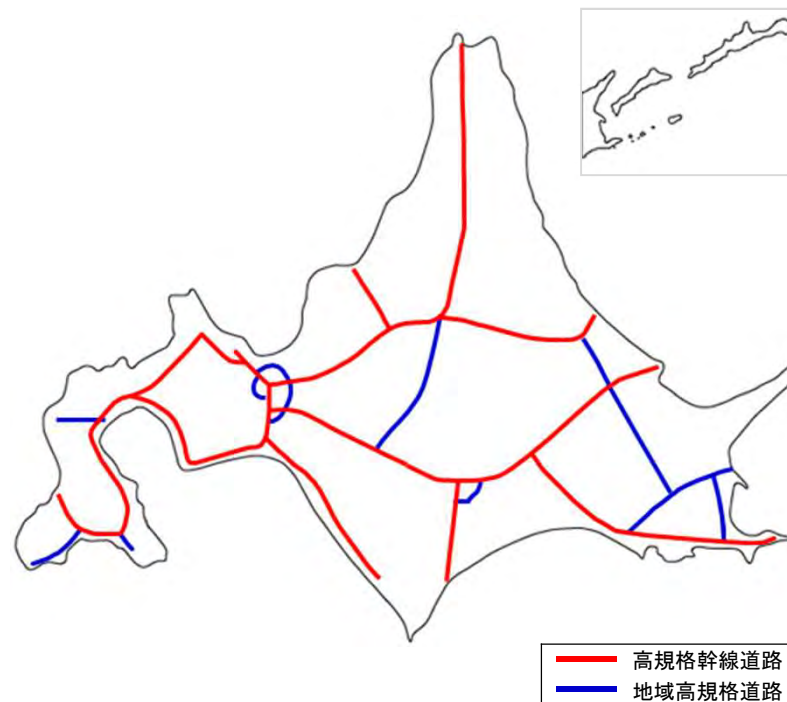


### 【H6(H10見直し)】広域道路整備基本計画

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**

## 新広域道路交通計画の策定(令和3年7月まで)の背景

### 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

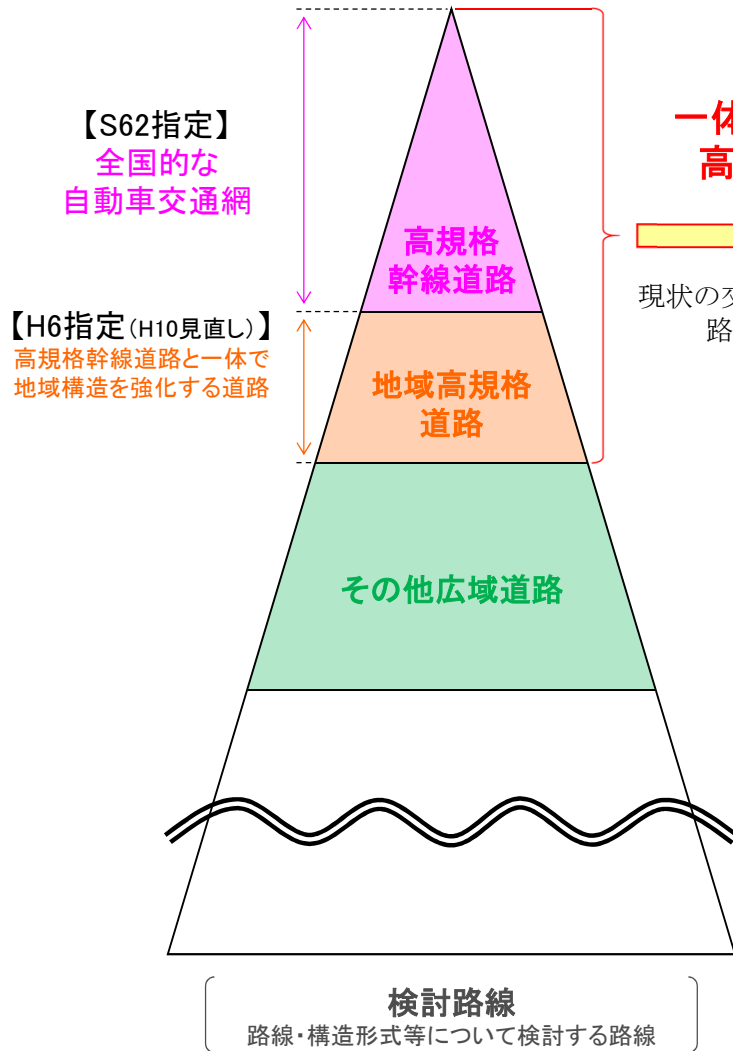
〔地域の将来ビジョンの変化等を踏まえ、  
適時適切に広域道路ネットワーク計画を見直し〕

地域の視点：現状の交通課題や地域の将来ビジョン

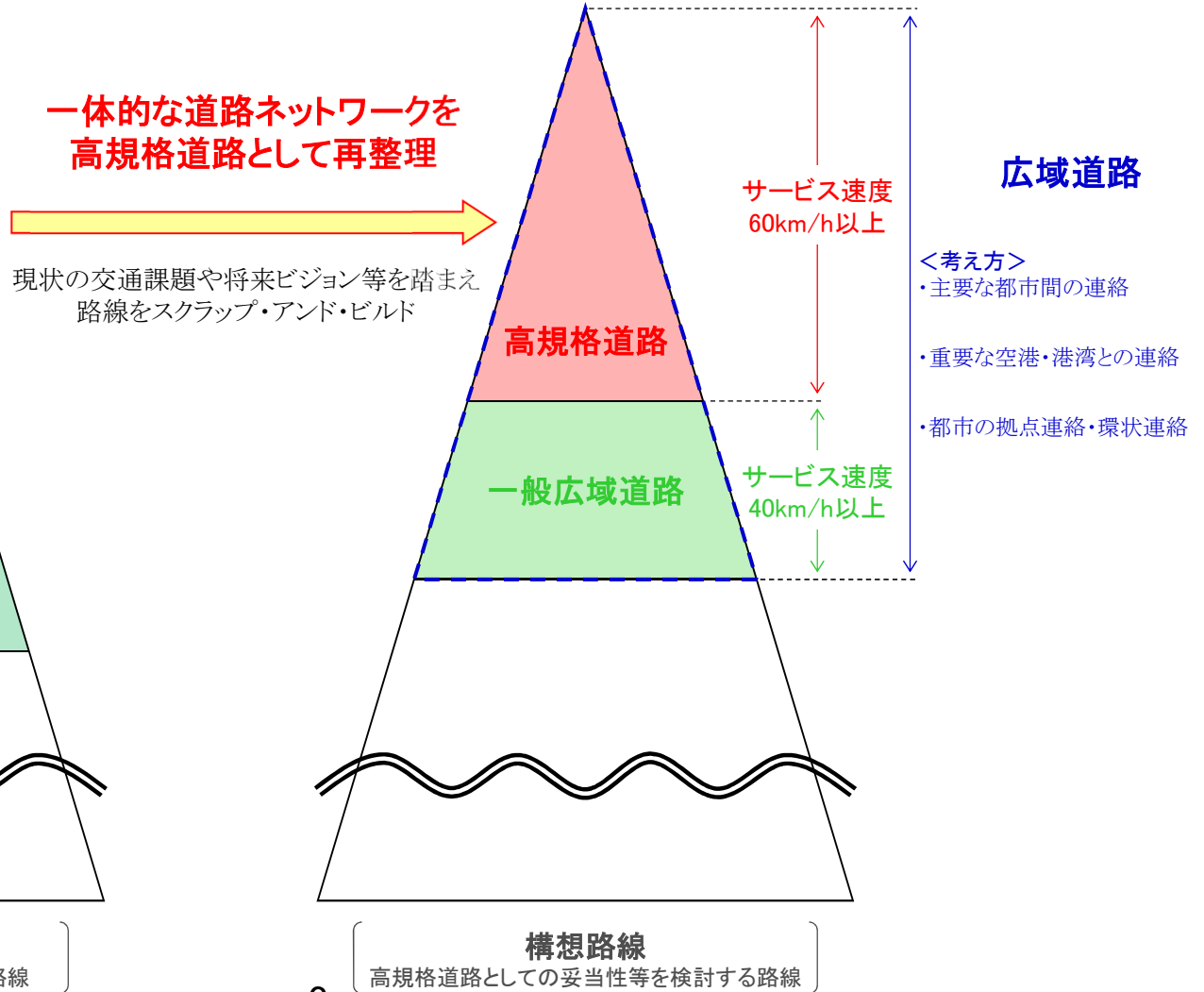
# 地方ブロックごとに策定された広域道路ネットワーク計画の概要

- 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を位置づけ。
- 広域道路のうち、高規格幹線道路や地域高規格道路など、より高いサービスが求められる道路を一体的な高規格道路ネットワークとして再整理。

<従来の計画>



<今回の計画>



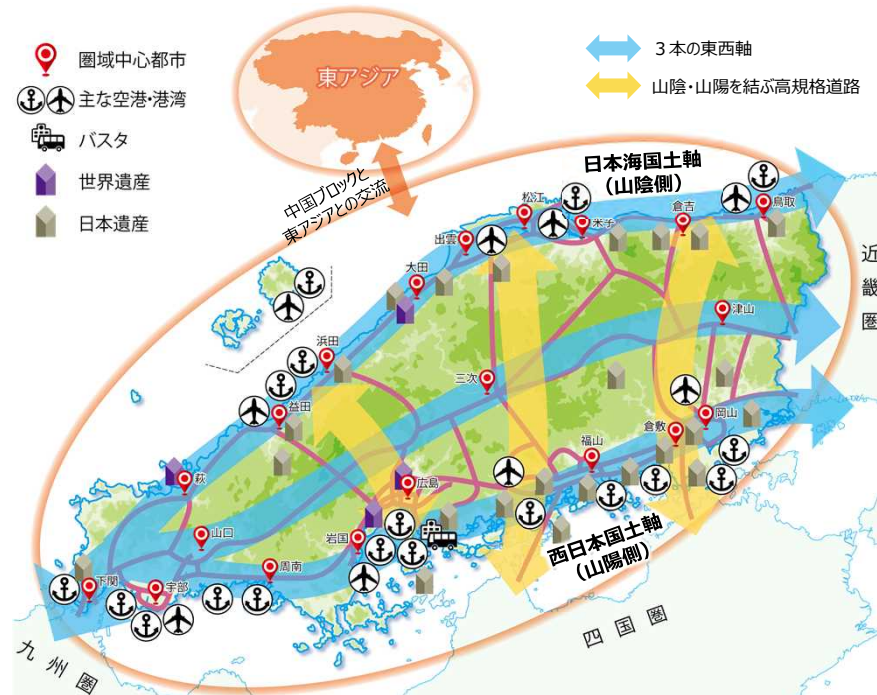
# 中国ブロックにおける広域的な道路交通の基本方針（ビジョン）

## ■ 広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）

西日本国土軸と日本海国土軸を支え、  
山陽と山陰の多様な個性の対流を促進する  
中国ブロックの広域道路ネットワーク整備のポイント

近畿、四国、九州3圏域の結節点としてのポテンシャルを活かし、山陽側の西日本国土軸と山陰側の日本海国土軸の連携・交流を促進し、災害時においては、自圏域だけでなく、隣接圏域のバックアップ機能も発揮する強靱な広域ネットワークを目指す。  
また、分散型の地域構造である中国地方において、山陽と山陰が活発に交わり結びつくため、ミッシングリンクの解消等により都市圏形成や都市間ネットワーク機能の強化、交通・物流拠点へのネットワーク強化、環状機能の強化を図る。併せて多様な交通モード間の接続強化や災害に備えた道路ネットワークの構築を図る。

### 3本の東西軸と山陰・山陽を結ぶ格子状ネットワーク



### 圏域間連絡の観点

#### 西日本国土軸（山陽側）と日本海国土軸（山陰側）の連携・交流を促進する広域ネットワークの形成

- 近畿、四国、九州3圏域の結節点としてのポテンシャルを活かし、山陽側の西日本国土軸と山陰側の日本海国土軸の連携・交流を促進する広域ネットワークを形成。

#### 災害時等においても機能する強靱な広域ネットワークの確保

- 南海トラフ地震等の大規模災害等により、甚大な被害が発生した場合、自圏域だけでなく、隣接圏域のバックアップ時にも機能を発揮する強靱な道路ネットワークを確保。

### 拠点間連絡の観点

#### 山陽と山陰のヒト・モノ・カネ・情報が活発に交わり結びつく道路ネットワークの強化

- 東西に縦断する中国山地を挟み、比較的静穏で多島美の瀬戸内海地域（山陽）と、日本海を隔てて大陸と近接する日本海地域（山陰）という、分散型の地域構造を成す中国圏を有機的に連絡するため、高次な都市機能を有する圏域中心都市間のネットワーク機能を強化。
- 日本のものづくり産業を支える中国圏において、激化するアジア地域等との国際競争力を強化するために、高規格道路等から空港・港湾、鉄道貨物駅等の交通・物流拠点へのネットワークを強化。
- 物流や人流拠点が集積し、中国圏の経済成長を牽引する広島や岡山都市圏内における生産性の向上を図るため、通過交通の排除による渋滞緩和に向けた環状機能を強化。
- 広域周遊観光促進に向けて、訪日外国人旅行者等の中国圏域外からの観光客が利用する交通拠点から、世界遺産に代表される、自然、歴史、文化遺産など、中国圏内に広く分布する魅力的な観光拠点までのアクセス性向上及び周遊性を高めるネットワークの強化。

#### 多様な交通モード間の接続強化

- 鉄道や高速バス等の広域交通を担う交通拠点の結節機能強化し、利用者の利便性の向上を図るとともに、自動運転化への対応や次世代モビリティ等の導入に向けた環境を創出するため、呉駅交通ターミナル整備事業等の次世代型総合交通拠点の整備を推進。

### 災害時の代替機能強化の観点








#### 災害に備えた道路ネットワークの構築








- 激甚化・多頻度化する自然災害への対応として、災害時でも機能する道路ネットワークの構築
- 山陰道をはじめとした高規格道路のミッシングリンクを解消するとともに、瀬戸内海地域（山陽）及び日本海地域（山陰）、中山間地域に存在する、防災上課題のある道路の局所的な脆弱区間を回避する代替路の確保。
- 中国横断自動車道をはじめとした高規格道路の暫定2車線区間を補完する広域的な代替路を確保するとともに、暫定2車線区間の4車線化や上下線分離による4車線整備など機能強化による代替性も確保。

↓ 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）



-  主な都市
-  主な空港  
(2019年乗降客数(万人))
-  主な港湾  
(2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU))  
(2019年クルーズ船寄港数(回))
-  広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(供用中)
-  広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(供用予定)
-  主な交通拠点
-  新幹線

高規格道路	供用中	
	事業中	
	調査中	
一般広域道路	供用中	
	事業中	
	調査中	
構想路線		

※ R3.4.1時点  
※ 本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。



## 2. 新国土形成計画



## 第2部:分野別施策の基本的方向

### 第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラの高質化に関する基本的な施策

#### 第1節 シームレスな総合交通体系の高質化

##### 3.シームレスな拠点連結型国土の骨格を支える国内幹線交通体系の高質化

###### 【抜粋】

国土全体にわたる連結強化に向け、道路、鉄道、港湾、空港等がそれぞれの特性に応じて役割分担し、有機的かつ効率的な交通ネットワークを形成するシームレスな総合交通体系を整備する。

その際には、交通施設の耐震性、耐災害性の強化等を図るとともに、リダンダンシーの確保の観点を含め、これらを有機的に連結することでネットワーク性を強化し、迅速かつ円滑な人流・物流の活発化を図る。

###### (高規格道路ネットワークの高質化)

国土を縦貫あるいは横断し、全国の主要都市間等を連結して、その時間距離の短縮を図る国土の骨格を支える基幹的な高速陸上交通ネットワークとして、14,000kmの高規格幹線道路と、これを補完し広域圏内や広域圏間の交流・連携を強化する広域道路網を合わせたシームレスなサービスレベルが確保された高規格道路ネットワークについて、既存ネットワークも活用しつつ概ね2万km余の形成・機能向上を図る。

高規格道路ネットワークの構築に向けては、主要都市間の時間距離の短縮を図る道路ネットワークの強化、迅速かつ円滑な物流を実現する三大都市圏環状道路や地方都市の環状道路、主要な港湾、空港、高速鉄道駅等へのアクセス道路等に重点を置いて、コスト縮減を図りつつ効率的な整備を推進する。

また、道路ネットワークのパフォーマンス向上により、生産性向上やカーボンニュートラルに貢献するため、速達性向上によるCO2排出抑制に資する道路ネットワークの強化とともに、各種データから道路のサービスレベルをきめ細かく分析し、交通容量を有効活用するための部分改良の機動的・面的実施、TDM施策等の推進を図る。

特に、我が国の道路ネットワークにおいては、地形条件や暫定2車線整備により先進諸国並みの高速での移動性が確保されていない現状や、巨大災害リスクの切迫、安全保障上の課題の深刻化といった状況も踏まえ、時間距離の短縮に加え、ネットワークの多重性・代替性といったリダンダンシーの確保の観点を考慮し、高規格道路ネットワークのサービスレベルを把握した上で、ミッシングリンクの解消や、暫定2車線区間の4車線化など、必要な機能向上の加速化を図る。

「日本中央回廊」の形成を支える新東名・新名神高速道路の2027年度の全線開通に向けた整備、リニア中央新幹線との相乗効果を高める中部横断自動車道等の整備を進める。

湾口部、海峡部等を連絡するプロジェクトについては、地域活力の創出、リダンダンシーの確保等の観点も含め、国土全体にわたる連結強化の重要性も踏まえつつ、民間活力の活用も視野に、長期的視点から取り組む。

また、広域圏内の交流・連携を強化する観点からは、比較的近距离にありながら地域的障壁により交流に制約がある地域間の交流と連携に資するプロジェクトの検討を行う。

物流効率化、物流DXの観点を含め、高速道路を賢く使う取組を推進する。ドライバー不足対策や物流効率化のため、ダブル連結トラックの幹線物流での普及促進や、ドライバーの休憩環境の改善に向けたSA・PAにおける駐車マスの整備等を推進する。また、物流施設とのアクセスを強化するなど、幹線物流に資する高速道路の機能を強化するほか、中継輸送の実用化・普及に資する拠点の整備等、特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上を進める。さらに、新東名高速道路の駿河湾沼津SAから浜松SA間に深夜時間帯における自動運転専用レーンの設定や道路インフラからの情報提供により、2026年度以降の高速道路におけるレベル4自動運転トラックの社会実装を目指すとともに、高速道路SA/PA等における自動運転車両の拠点施設がニーズに応じて整備されるよう計画的な支援を実施する。また、平時・災害時を問わない安定した物流の確保、ならびに物流の効率化のため、地下空間の活用を含め、新技術を活用した新たな物流形態の実現に向けて、方策及び官民の連携のあり方等の検討を行う。

また、高速道路の料金所における業務の効率化や渋滞解消等を図るため、ETC専用化によるキャッシュレス化を計画的に推進する。

### 3. 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

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 「新時代に地域力をつなぐ国土」  
国土構造の基本構想 「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)

- 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

高規格道路<基本方針>

**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)

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築  
スピード感を持ち、10年での実現を目指す

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)

- <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

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靱化・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、オーバートーリズム渋滞対策

**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

## 新たな国土形成計画から広域道路ネットワークへの要請

○ 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

＜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

交通容量活用のための部分改良の機動的・面的実施

# 中国ブロックにおける高規格道路要件の適合状況(高規格道路:1/2)

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
中国縦貫自動車道	高規格道路	吹田市	下関市	◎	●			
山陽自動車道	高規格道路	神戸市	下関市	◎	●			
中国横断自動車道 姫路鳥取線	高規格道路	姫路市	鳥取市	◎	●	●		
中国横断自動車道 岡山米子線	高規格道路	岡山市	境港市	◎		●		●
中国横断自動車道 尾道松江線	高規格道路	尾道市	松江市	◎				
中国横断自動車道 広島浜田線	高規格道路	広島市	浜田市	◎				
山陰自動車道	高規格道路	鳥取市	下関市	◎		●		●
関門自動車道	高規格道路	下関市	北九州市	◎				
山陰近畿自動車道	高規格道路	鳥取市	宮津市	◎		●	●	●
江府三次道路	高規格道路	日野郡江府町	三次市		◎		●	
鳥取環状道路	高規格道路	鳥取市	鳥取市				◎	
北条湯原道路	高規格道路	真庭市	東伯郡北栄町		◎		●	
石見空港道路	高規格道路	益田市	益田市			◎		

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
境港出雲道路	高規格道路	出雲市	松江市		●	●	●	◎
益田廿日市道路	高規格道路	益田市	廿日市市		◎		●	
岡山環状道路	高規格道路	岡山市	岡山市			●	◎	
岡山空港道路	高規格道路	岡山市	岡山市			◎	●	
岡山倉敷道路	高規格道路	岡山市	倉敷市		●		◎	
空港津山道路	高規格道路	岡山市	津山市			◎	●	
倉敷福山道路	高規格道路	倉敷市	福山市		●	●	◎	
本州四国連絡道路 (児島・坂出ルート)	高規格道路	都窪郡早島町	坂出市	◎	●			
美作岡山道路	高規格道路	岡山市	勝田郡勝央町		◎		●	
岩国大竹道路	高規格道路	大竹市	岩国市			●	◎	●
尾道・福山自動車道	高規格道路	福山市	尾道市	◎	●		●	
草津沼田道路	高規格道路	広島市	広島市				◎	
南北線	高規格道路	広島市	広島市				◎	



# 中国ブロックにおける高規格道路要件の適合状況(高規格道路:2/2)

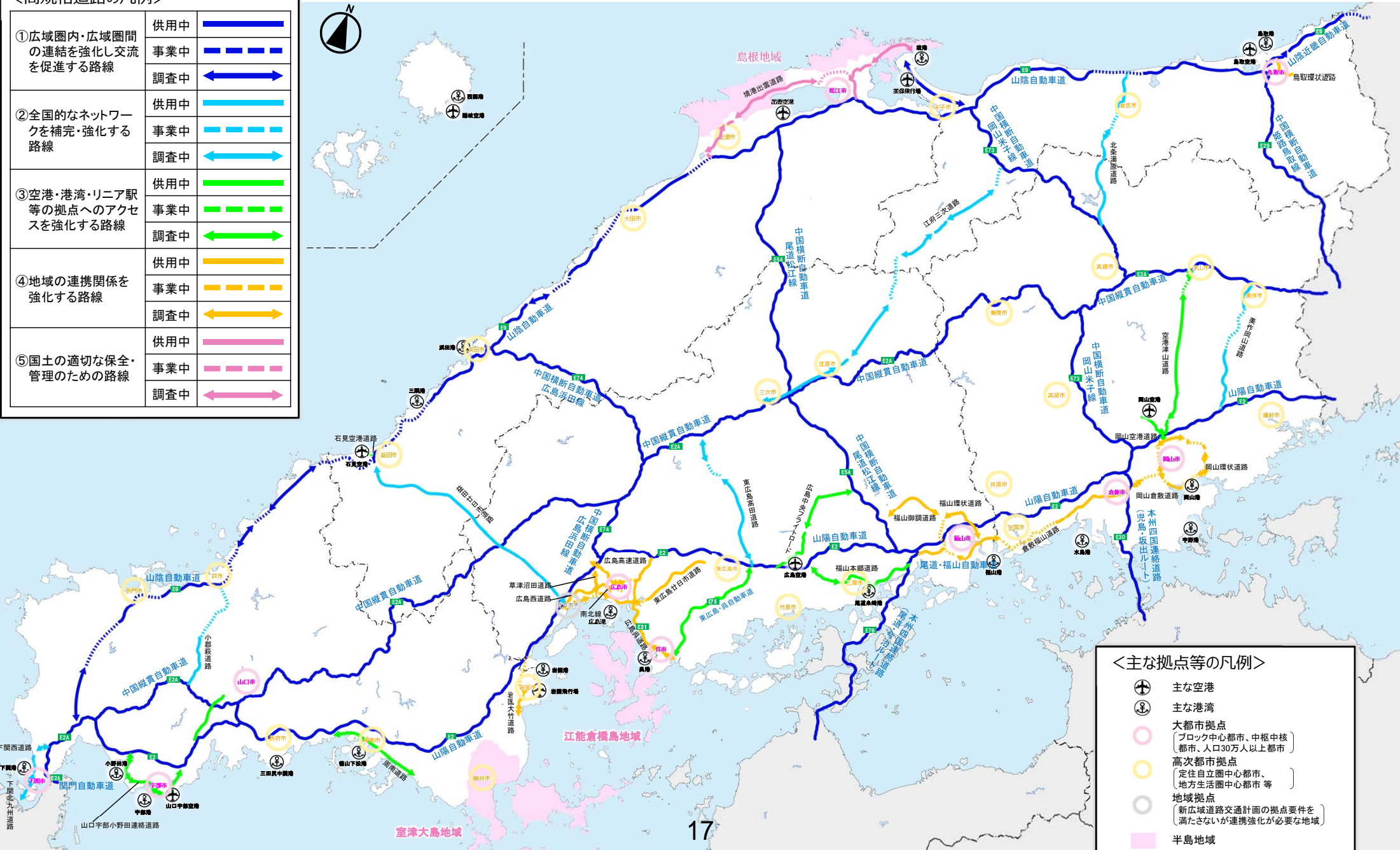
路線名	分類	起点	終点	高規格道路の機能				
				広域交流	NW補完	拠点アクセス	地域連携	国土保全
東広島・呉自動車道	高規格道路	東広島市	呉市			◎	●	●
東広島高田道路	高規格道路	東広島市	安芸高田市		◎	●	●	
東広島廿日市道路	高規格道路	東広島市	廿日市市		●	●	◎	
広島呉道路	高規格道路	広島市	呉市			●	◎	●
広島高速道路	高規格道路	広島市	広島市			●	◎	
広島中央フライトロード	高規格道路	東広島市	世羅郡世羅町		●	◎		
広島西道路	高規格道路	広島市	廿日市市				◎	
福山環状道路	高規格道路	福山市	福山市				◎	
福山本郷道路	高規格道路	尾道市	三原市		●	◎	●	
福山御調道路	高規格道路	福山市	尾道市				◎	
本州四国連絡道路(尾道・今治ルート)	高規格道路	尾道市	今治市	◎	●			
小郡萩道路	高規格道路	美祢市	萩市		◎		●	
下関北九州道路	高規格道路	下関市	北九州市	●	◎		●	

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
下関西道路	高規格道路	下関市	下関市		◎	●	●	
周南道路	高規格道路	周南市	光市			◎		●
山口宇部小野田連絡道路	高規格道路	山口市	山陽小野田市			◎	●	

# 中国ブロックの高規格道路

## <高規格道路の凡例>

①広域圏内・広域圏間の連結を強化し交流を促進する路線	供用中	
	事業中	
	調査中	
②全国的なネットワークを補完・強化する路線	供用中	
	事業中	
	調査中	
③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	供用中	
	事業中	
	調査中	
④地域の連携関係を強化する路線	供用中	
	事業中	
	調査中	
⑤国土の適切な保全・管理のための路線	供用中	
	事業中	
	調査中	



## <主な拠点等の凡例>

- 主な空港
- 主な港湾
- 大都市拠点  
〔ブロック中心都市、中枢・核都市、人口30万人以上都市〕
- 高次都市拠点  
〔定住自立圏中心都市、地方生活圏中心都市等〕
- 地域拠点  
〔新広域道路交通計画の拠点要件を満たさないが連携強化が必要な地域〕
- 半島地域

# ワイズネット WISENET2050

“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  
WISENET(ワイズネット)※と位置づけ、その実現のための政策展開により、  
新時代の課題解決と価値創造に貢献します。

ワイズネット  
WISENET: World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETWORK

## ワイズネット WISENETのコンセプト





## 4. 今後の進め方

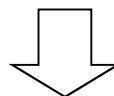
高規格道路ネットワーク 今後の進め方 (案)

令和5年3月10日、令和5年5月26日、令和5年7月4日、令和5年8月29日

国土幹線道路部会

広域道路ネットワークの状況・課題、高規格道路ネットワークのあり方、高規格道路の手続き

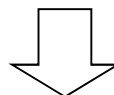
7月28日 国土形成計画 閣議決定



令和5年10月24日

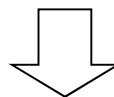
国土幹線道路部会

・高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ(案)



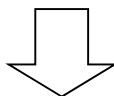
令和5年10月31日

高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ 公表



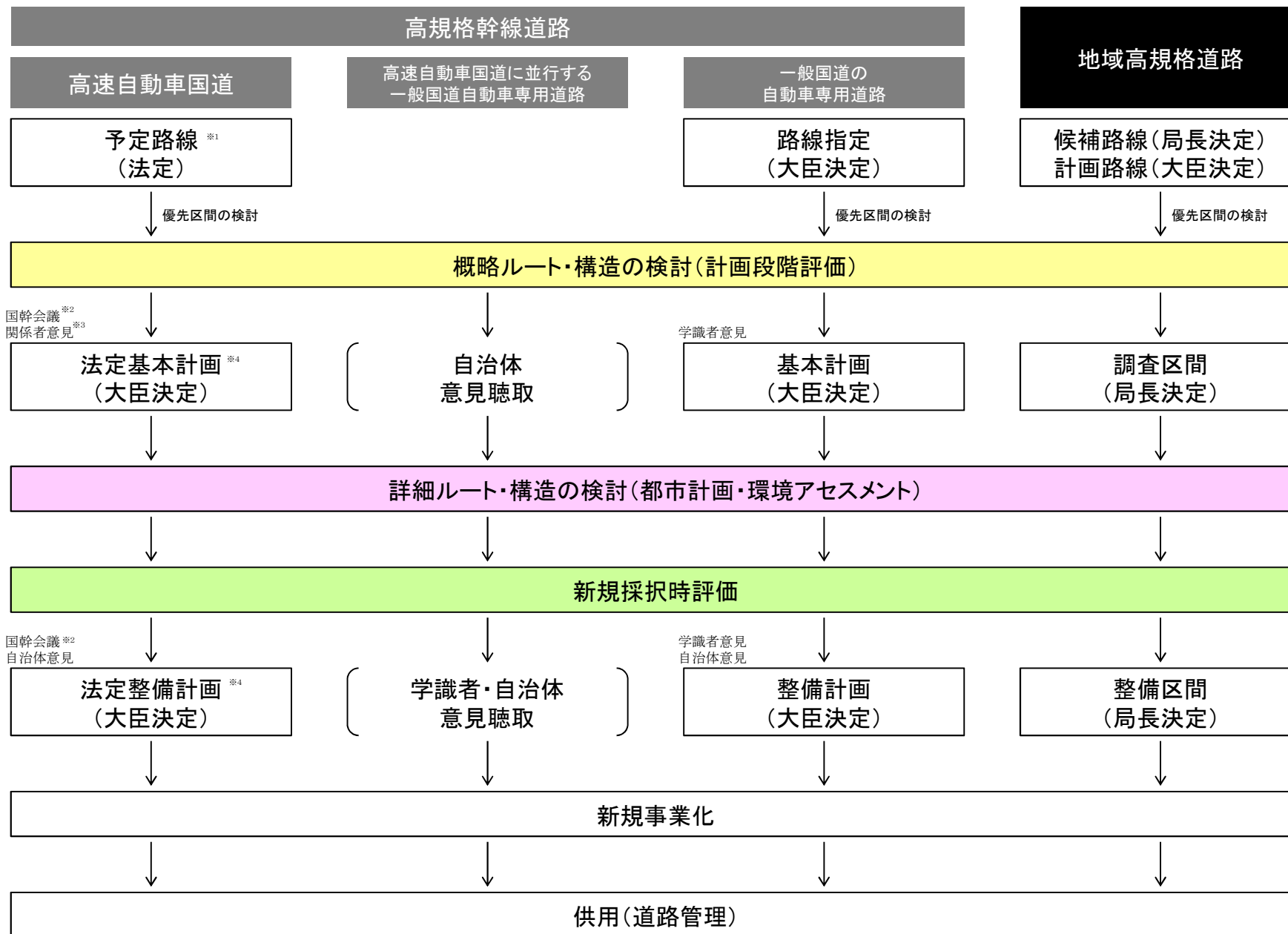
地域への意見聴取(高規格道路の指定)

国土幹線道路部会



高規格道路の指定

# 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。

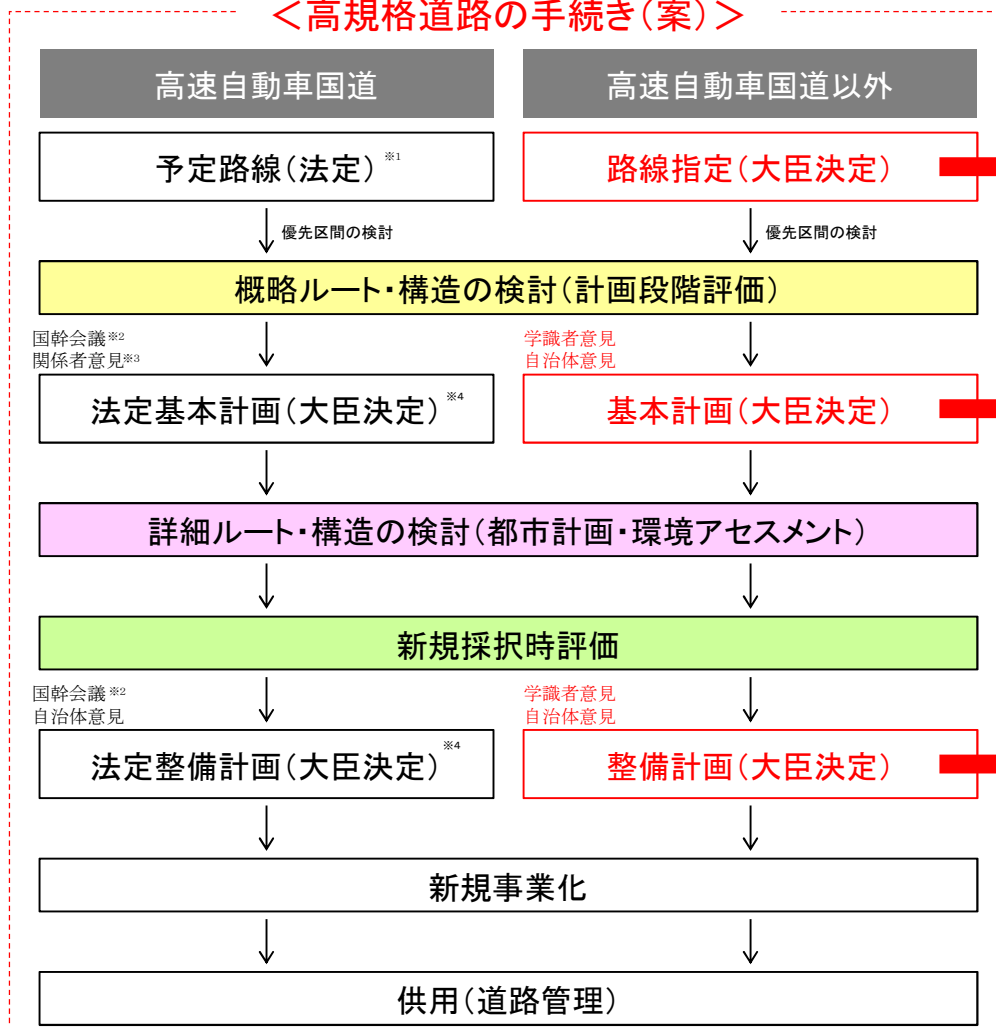
(注1) 本資料で示した流れについては、事業ごとに一部異なる場合がある。

(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運に基づき実施する手続き。

## 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

路線名、起点、終点、概略延長  
主たる経過地

路線名、区間の起終点、概略延長  
経過する主たる市町村名、標準車線数、設計速度

路線名、区間の起終点、延長  
経過する市町村名、車線数、設計速度  
種級区分、幅員、連結位置及び連結予定施設  
工事に要する費用の概算額、事業主体

※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。