

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22日
第33回近畿地方小委員会

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、雪害等)
- ・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・田園回帰の動き、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

～災害等に屈し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〉
階層間のネットワーク強化
〈持続可能な生活圏の再構築〉

- ◆ 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び「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化
- ◆ 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

「国土の刷新に向けた重点テーマ」

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な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

相互連携による相乗効果の発揮

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
- 既存コンビナート等の水素・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ルギー導入、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)
- 産業(国際競争力の強化、エネルギー・食料の安定供給等)
- 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)
- 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラ
- 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)
- 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

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

段階ごとに機能を拠点に集約
段階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)

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

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ダリティシステム 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
リニア開通、国土安全保障関連ネットワークの重要性

【S62】全国総合開発計画

高規格幹線道路 <計画:約14,000km>

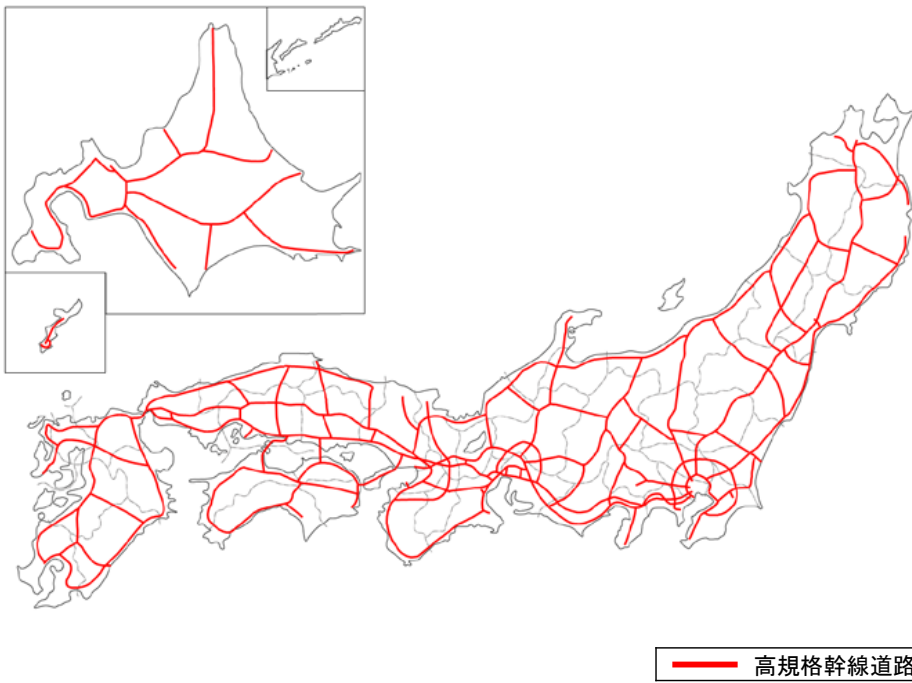
全国的な自動車交通網を構成する道路で、全国の都市・農村地区から概ね1時間以内で到達し得るネットワークを形成。

【H6(H10見直し)】広域道路整備基本計画

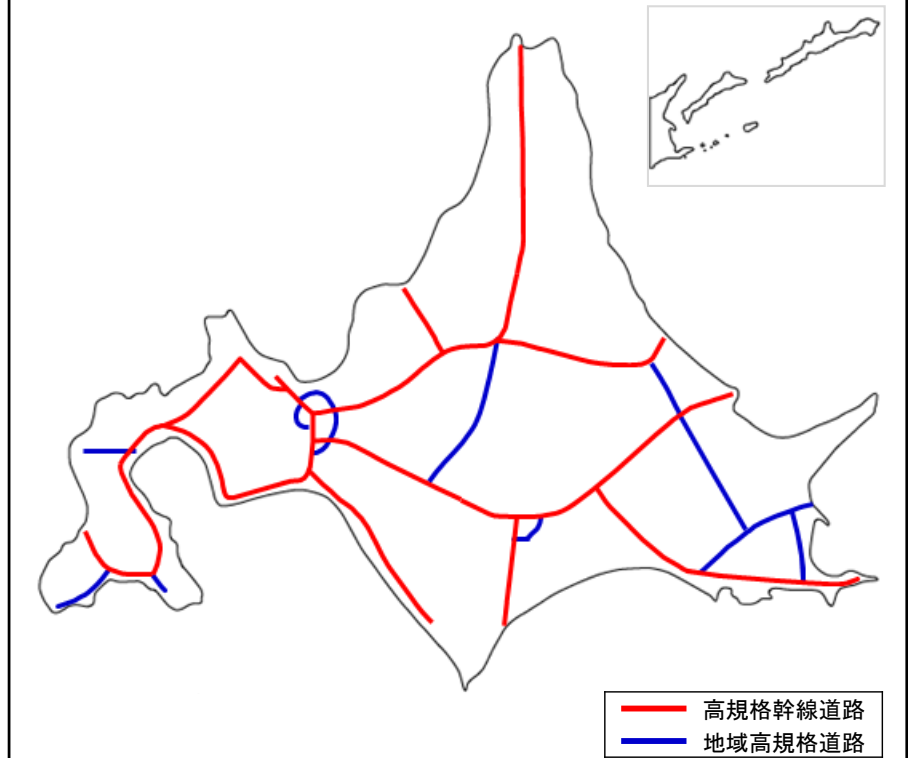
地域高規格道路 <計画:約10,000km>

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

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

今回の
議論対象

地域の視点：現状の交通課題や地域の将来ビジョン

近畿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)

アジアのゲートウェイとして機能し、
我が国の成長エンジンとしての役割を担う
近畿ブロックの広域道路ネットワーク整備のポイント

日本海・太平洋の2面利用による利点を活かしながら、物流・産業・観光拠点間の連携強化や対流促進に寄与する広域NWの形成を図るとともに、我が国の国際交通拠点となる空港・港湾とのアクセス強化や京阪神都市圏の環状連絡機能を強化する。また、南海トラフ巨大地震等に備えるべく、多重性や代替性を備えた災害に強い広域NWを構築する。

近畿圏四環状道路と 日本海・西日本・太平洋国土軸による交流連携



① 圏域内外・地域・国内外との対流を促進するための「基幹道路ネットワークの形成」

- ◆ 我が国を牽引する第2の巨大な経済圏かつ成長エンジンとして、スーパー・メガリージョンの一翼を担いつつ国内外のヒト・モノの流れの円滑化を図るため、“国土軸”、“環状・放射道路”、“日本海側と太平洋側を連携する道路”と重ねながら、**日本海・太平洋の2面活用**など、圏域内外・地域・国内外との対流を促進する**重層的かつ強靱な広域道路ネットワークの整備**を推進。
- ◆ 日本有数の大渋滞を抱える京阪神圏の交通問題を解消し、地域の自立的発展や地域間の交流・連携を支え、我が国を代表する歴史・文化資産が集中する近畿の強みを活かすための広域道路ネットワークの整備を推進。

② ヒト・モノの流れを確実に行うための「基幹道路ネットワークの強化」

- ◆ ヒト・モノの流れを確実に行うため、京阪神都市圏の**交通円滑化に寄与する環状道路の整備**や、ネットワークの多重化が不十分といった課題を抱える近畿北部地域、紀伊半島地域において、**ミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化、ダブルネットワーク化**を推進。

③ 成長力を近畿全体に行き渡らせるための「基幹道路ネットワーク間の連絡強化」

- ◆ ヒト・モノの流れを通じてその成長力を近畿全体に行き渡らせるため、**基幹道路ネットワーク間を連絡する広域道路の整備**によって、**基幹道路ネットワークを利用したルート**の**多重性を確保**し、効率的な物流ネットワークの強化や、物流の生産性を向上。

④ 我が国の国際競争力の維持・強化を図るための「交通拠点へのアクセス確保」

- ◆ 我が国で唯一、大都市圏の中に3つの空港が存在し、また国際コンテナ戦略港湾である阪神港を有するといった高いポテンシャルを活かし、**京阪神都市圏の環状連絡機能を強化**することでより一層、人流・物流を活発化させ、**アジアのゲートウェイとして近畿の経済・産業を活性化**させるとともに、我が国の国際競争力の維持・強化を図るため、阪神港や関西国際空港等、**国際交通拠点と基幹道路ネットワークとのアクセスを強化**。

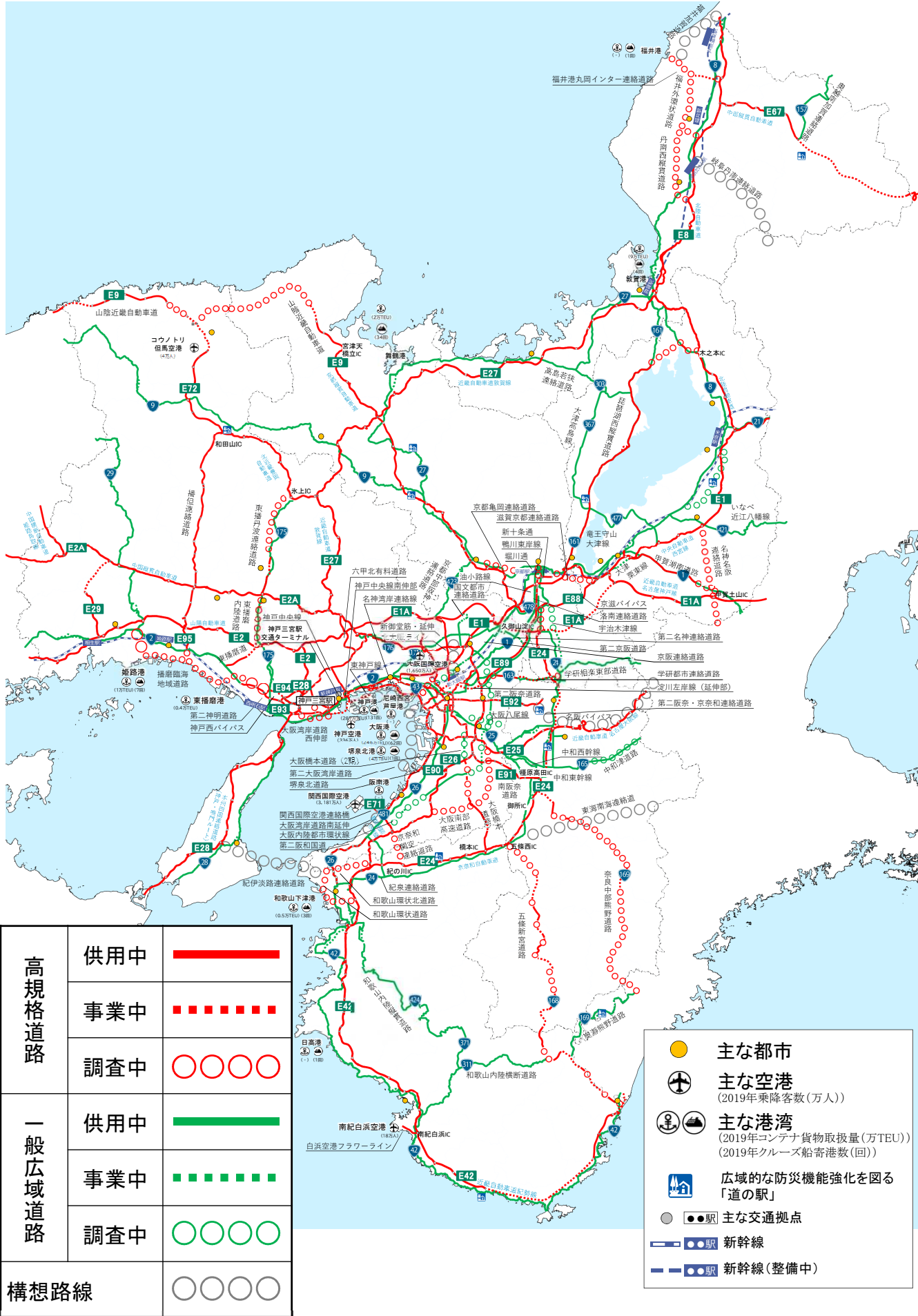
⑤ 安定した物流・人流を確保するための「災害に強い広域道路ネットワークの構築」

- ◆ 南海トラフ巨大地震等から人々の財産を守り、地区の壊滅的な被害を防ぐため、**災害時には「命の道」となる道路の整備**を推進し、緊急物資の集積拠点となる太平洋側および日本海側の港湾の活用を見据えた機能強化により、応急対策、復旧対策のための**多重性、代替性を備えた輸送ルート**を確保。
- ◆ 日本海側と太平洋側の港湾の連携を平時から強化し、広域道路の多重ネットワークを構築することで、**国土を強靱化するための災害に強い広域道路ネットワーク**を構築。

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)

近畿ブロック 広域道路ネットワーク計画図



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		○○○○

- 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」
- 主な交通拠点
- 新幹線
- 新幹線(整備中)

※ 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。

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 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

近畿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:1/3)

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
中央自動車道西宮線(名神高速)	高規格道路	東京都	西宮市	◎				
北陸自動車道(北陸道)	高規格道路	新潟市	米原市	◎		●		
近畿自動車道名古屋大阪線(東名阪・名阪国道)	高規格道路	名古屋市	吹田市	◎	●			
近畿自動車道名古屋神戸線(新名神)	高規格道路	名古屋市	神戸市	●	◎	●		
近畿自動車道紀勢線(紀勢道)	高規格道路	松原市	多気郡多気町		●	●		◎
近畿自動車道敦賀線(舞鶴若狭自動車道)	高規格道路	三木市	敦賀市	◎		●		●
中国縦貫自動車道(中国道)	高規格道路	吹田市	下関市	◎	●			
山陽自動車道(山陽道)	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	◎	●	●		
関西国際空港線	高規格道路	泉佐野市	泉佐野市		●	◎		
中部縦貫自動車道	高規格道路	松本市	福井市	◎	●	●		
京奈和自動車道	高規格道路	京都市	和歌山市		◎	●	●	
西神自動車道	高規格道路	神戸市	神戸市	◎	●			
京都縦貫自動車道	高規格道路	宮津市	京都市	◎				

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
北近畿豊岡自動車道	高規格道路	豊岡市	丹波市	◎	●		●	
本州四国連絡道路(神戸・鳴門ルート)	高規格道路	神戸市	鳴門市	◎	●			
福井港丸岡インター連絡道路	高規格道路	坂井市	坂井市			◎	●	
福井外環状道路	高規格道路	坂井市	福井市			●	◎	
丹南西縦貫道路	高規格道路	福井市	越前市			●	◎	
名神名阪連絡道路	高規格道路	東近江市	伊賀市	◎	●			
琵琶湖西縦貫道路	高規格道路	長浜市	大津市	●	◎			
甲賀湖南道路	高規格道路	甲賀市	栗東市				◎	
京滋バイパス	高規格道路	大津市	久世郡久御山町		●		◎	
滋賀京都連絡道路	高規格道路	大津市	京都市		●		◎	
洛南連絡道路	高規格道路	京都市	久世郡久御山町		◎	●		
油小路線	高規格道路	京都市	京都市		◎	●		
新十条通	高規格道路	京都市	京都市			●	◎	
学研都市連絡道路	高規格道路	門真市	木津川市				◎	

近畿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:2/3)

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
山陰近畿自動車道	高規格道路	鳥取市	宮津市	◎		●	●	●
第二京阪道路	高規格道路	久世郡久御山町	門真市		◎			
堀川通	高規格道路	京都市	京都市			◎		
京都亀岡連絡道路	高規格道路	京都市	亀岡市		●		◎	
大阪高速	高規格道路	大阪圏	大阪圏		◎	●		
淀川左岸線(2期)	高規格道路	大阪市	大阪市		◎	●		
淀川左岸線(延伸部)	高規格道路	大阪市	門真市		◎	●		
神戸高速	高規格道路	神戸圏	神戸圏		◎	●		
神崎川線	高規格道路	大阪市	豊中市		◎	●		
関西国際空港連絡橋	高規格道路	泉佐野市	泉佐野市			◎		
堺泉北道路	高規格道路	堺市	泉大津市		●	◎		
新御堂筋・延伸	高規格道路	大阪市	箕面市		◎	●		
南阪奈道路	高規格道路	堺市	橿原市		◎		●	
第二阪奈道路	高規格道路	東大阪市	奈良市		◎		●	

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
大阪橋本道路	高規格道路	堺市	橋本市		◎		●	
第二阪和国道	高規格道路	阪南市	和歌山市		◎	●		
大阪南部高速道路	高規格道路	藤井寺市	岸和田市		◎		●	
京奈和関空連絡道路	高規格道路	紀の川市	泉佐野市		●	◎		
大阪湾岸道路西伸部	高規格道路	神戸市	神戸市			◎		
東神戸線	高規格道路	神戸市	神戸市			◎		
六甲北有料道路	高規格道路	神戸市	神戸市		◎			
神戸中央線	高規格道路	神戸市	神戸市			◎		
神戸中央線南伸部	高規格道路	神戸市	神戸市			◎		
播但連絡道路	高規格道路	姫路市	朝来市		◎		●	
東播磨道	高規格道路	加古川市	小野市		◎	●		
東播丹波連絡道路	高規格道路	加東市	丹波市		●	●	◎	
第二神明道路	高規格道路	神戸市	明石市		◎			
神戸西バイパス	高規格道路	神戸市	明石市		◎			

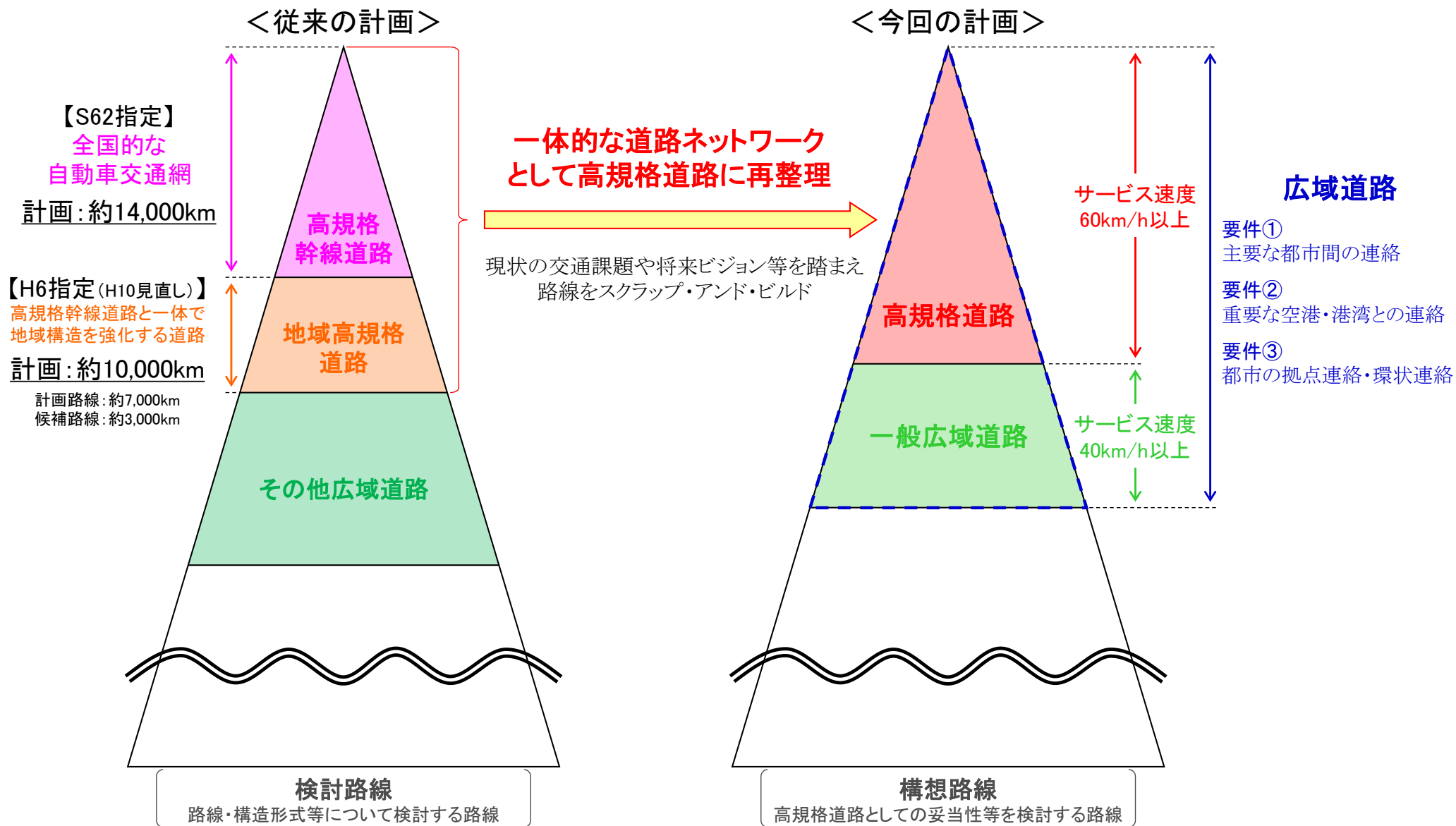
近畿ブロックにおける高規格道路要件の適合状況(高規格道路:3/3)

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
名神湾岸連絡線	高規格 道路	西宮市	西宮市	●	◎	●		
東播磨内陸道路	高規格 道路	小野市	加東市		◎	●		
播磨臨海地域道路	高規格 道路	神戸市	揖保郡 太子町	●	◎	●	●	
五條新宮道路	高規格 道路	新宮市	五條市				●	◎
奈良中部熊野道路	高規格 道路	橿原市	尾鷲市					◎
白浜空港フラワーライン	高規格 道路	西牟婁郡白 浜町	西牟婁郡白 浜町			◎		
和歌山環状道路	高規格 道路	和歌山市	和歌山市			●	◎	
和歌山環状北道路	高規格 道路	和歌山市	和歌山市			●	◎	

◎ 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

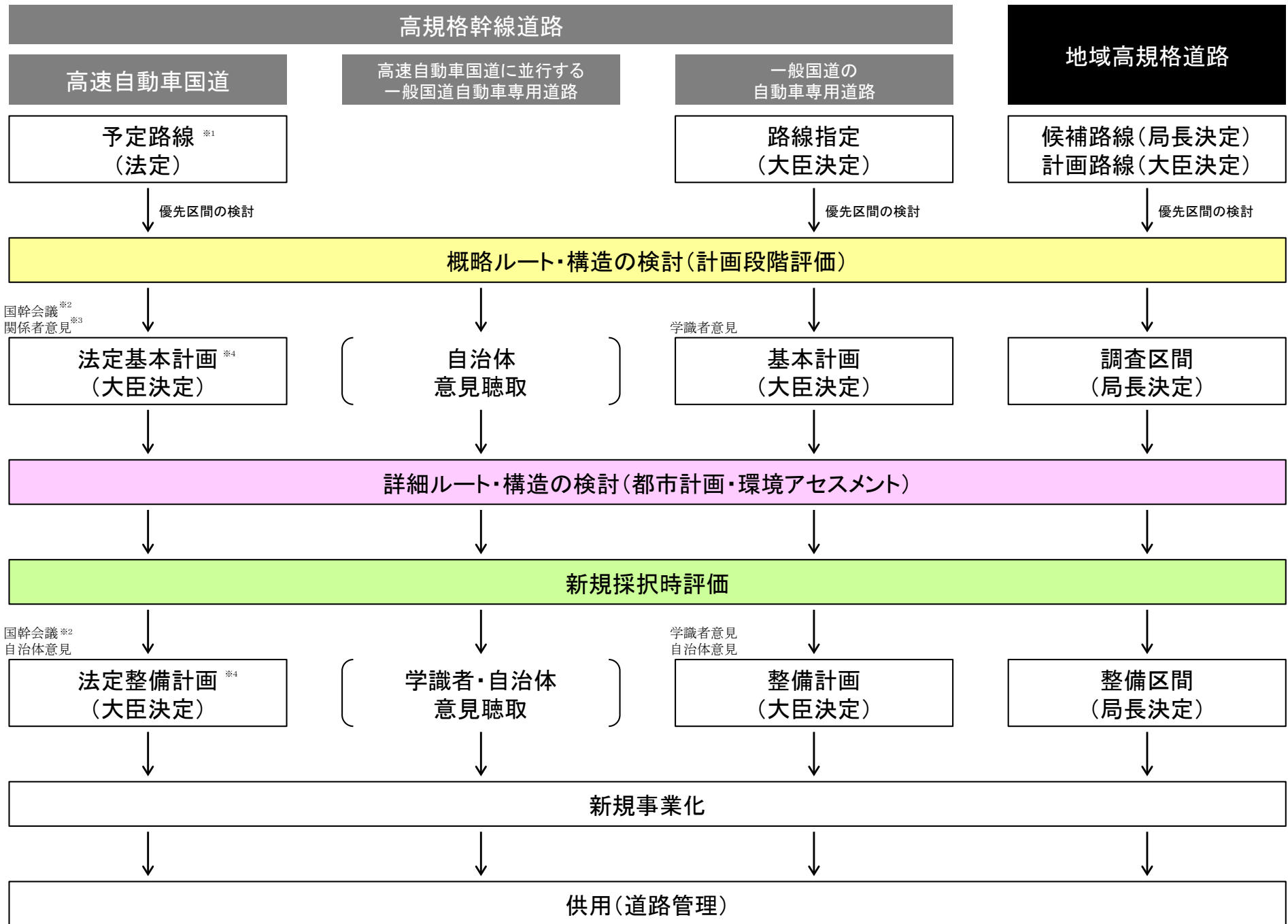
地方ブロックごとに策定された広域道路ネットワーク計画の概要

- 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。

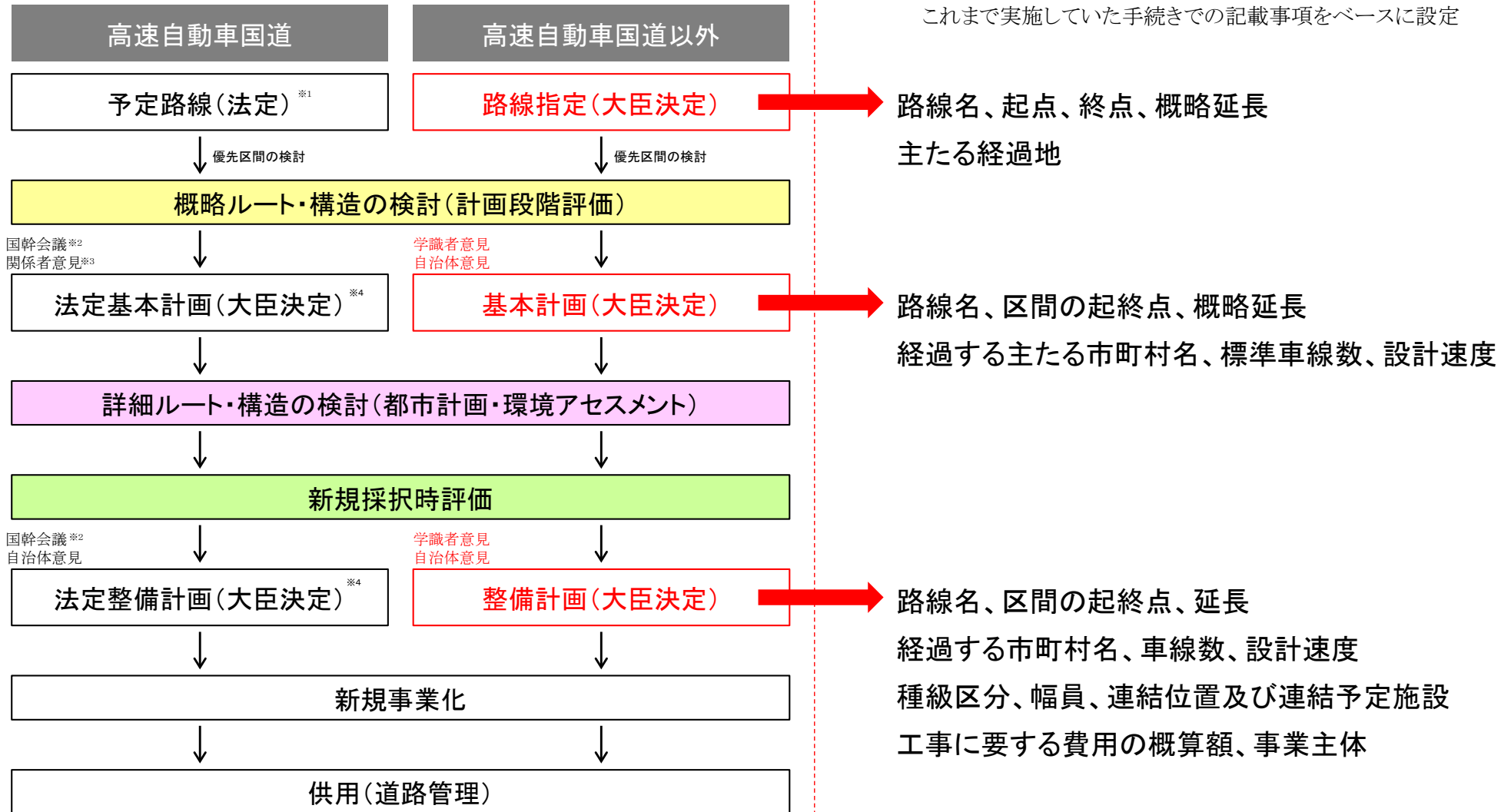
※4: 基本計画は国土開発幹線自動車道建設法第5条、整備計画は高速自動車国道法第5条に基づき、国土交通大臣が策定。
 (注1) 本資料で示した流れについては、事業ごとに一部異なる場合がある。
 (注2) 高速自動車国道は法令に基づき実施する手続きであり、それ以外については通達に基づき実施する手続き。

- 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。