

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12月4日
国土交通省 九州地方整備局

目 次

1. 新たな国土形成計画	・・・	2
2. 高規格道路ネットワークのあり方	・・・	5
3. ワイズネット WISENET2050・政策集	・・・	7
4. 新広域道路交通計画と高規格道路ネットワーク	・・・	14
5. 高規格道路の手続き	・・・	22
6. 今後の進め方	・・・	27

1. 新たな国土形成計画

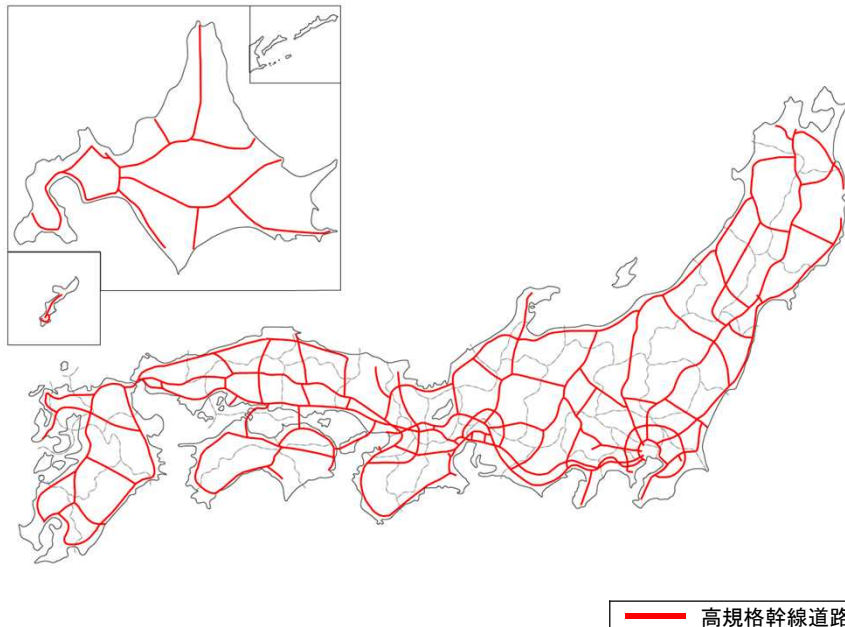
これまでの道路ネットワーク計画

【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)

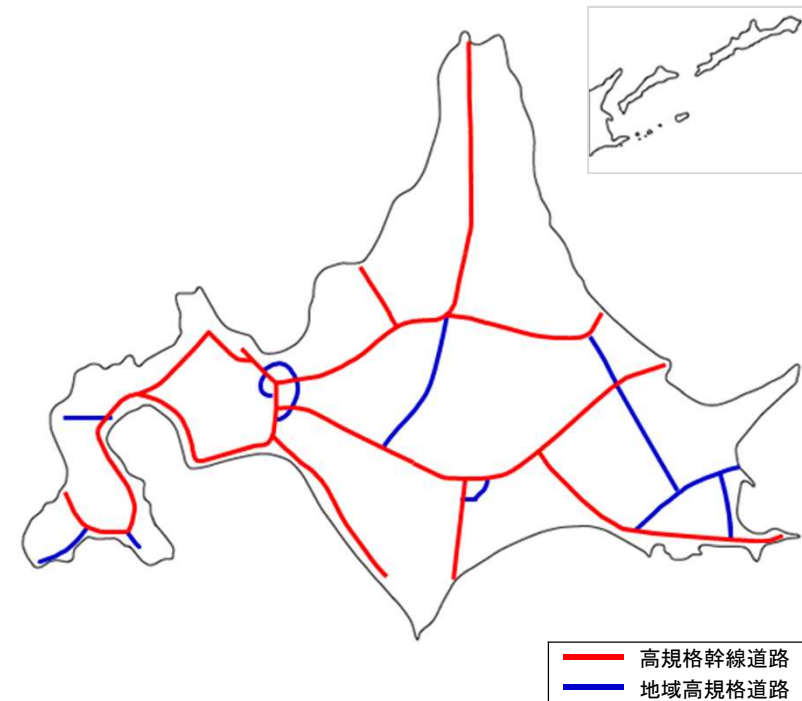


【H6(H10見直し)】広域道路整備基本計画

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・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機軸の発想)

※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」

〈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〉

- ◆ 中枢の中核都市等を核とした広域圏の自立発展、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
- ◆ 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

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

- 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、デジタル中山間地域、転職・移住・二地域居住など、デジタル活用を含め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

相乗効果の発揮による

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

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、経済活動の下支え(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

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

〈国土の刷新に向けた重点テーマ〉

新しい資本主義、デジタル
田園都市国家構想の実現

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

拠点アクセス性

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・田園帰郷

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)

＜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

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)

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

リニア関連、国土安全保障関連ネットワークの重要性

ワイズ ネット

3. WISENET2050・政策集

『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』

ワイズ ネット
<通称> WISENET

(**W**orld-class **I**nfrastructure with 3**S**(Smart, Safe, Sustainable) **E**mpowered **NET**work)

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の実現を目指す

ワイズネット WISNET2050・政策集

経済成長と国土安全保障を実現するシームレスネットワークの構築



国土交通省道路局

INDEX

背景

経済成長と国土安全保障は焦眉の急 1
脆弱な国土とリスク
持続可能な開発への貢献
現状と課題認識

構想の要点

ワイズネット
WISNET2050 5
シームレスネットワークの構築
パフォーマンス・マネジメント
自動車の道路から、多様な価値を支える多機能空間へと進化

重点と政策

経済成長・物流強化 9
地域安全保障のエッセンシャルネットワーク
交通モード間の連携強化
観光立国の推進
自動運転社会の実現
低炭素で持続可能な道路の実現

拠点機能の強化 15
高規格道路の利便性向上
道路空間の再配分
持続可能なメンテナンスサイクルの構築
自然再興(ネイチャーポジティブ)の実現

2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～



基本政策部会提言「2040年、道路の景色が変わる」における将来ビジョンの内容も踏まえています。
<https://www.mlit.go.jp/road/vision/>

ワイズネット WISNET2050・政策集

この政策集は、国土幹線道路部会中間とりまとめ「高規格道路ネットワークのあり方（令和5年10月31日）」を受け、その内容やデータ・事例を紹介するとともに、関連する政策について、国土交通省道路局としてまとめたものです。
今後、皆様からのご意見なども踏まえ、よりよいものへと改善を図ってまいります。

ワイズネット WISENET2050

R5.11.1 第35回日本道路会議
国土交通省道路局長 総括基調講演資料(抜粋)

“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



シームレスネットワークの構築

サービスレベル達成型を目指し、シームレスなサービスが確保された高規格道路ネットワークを構築します。

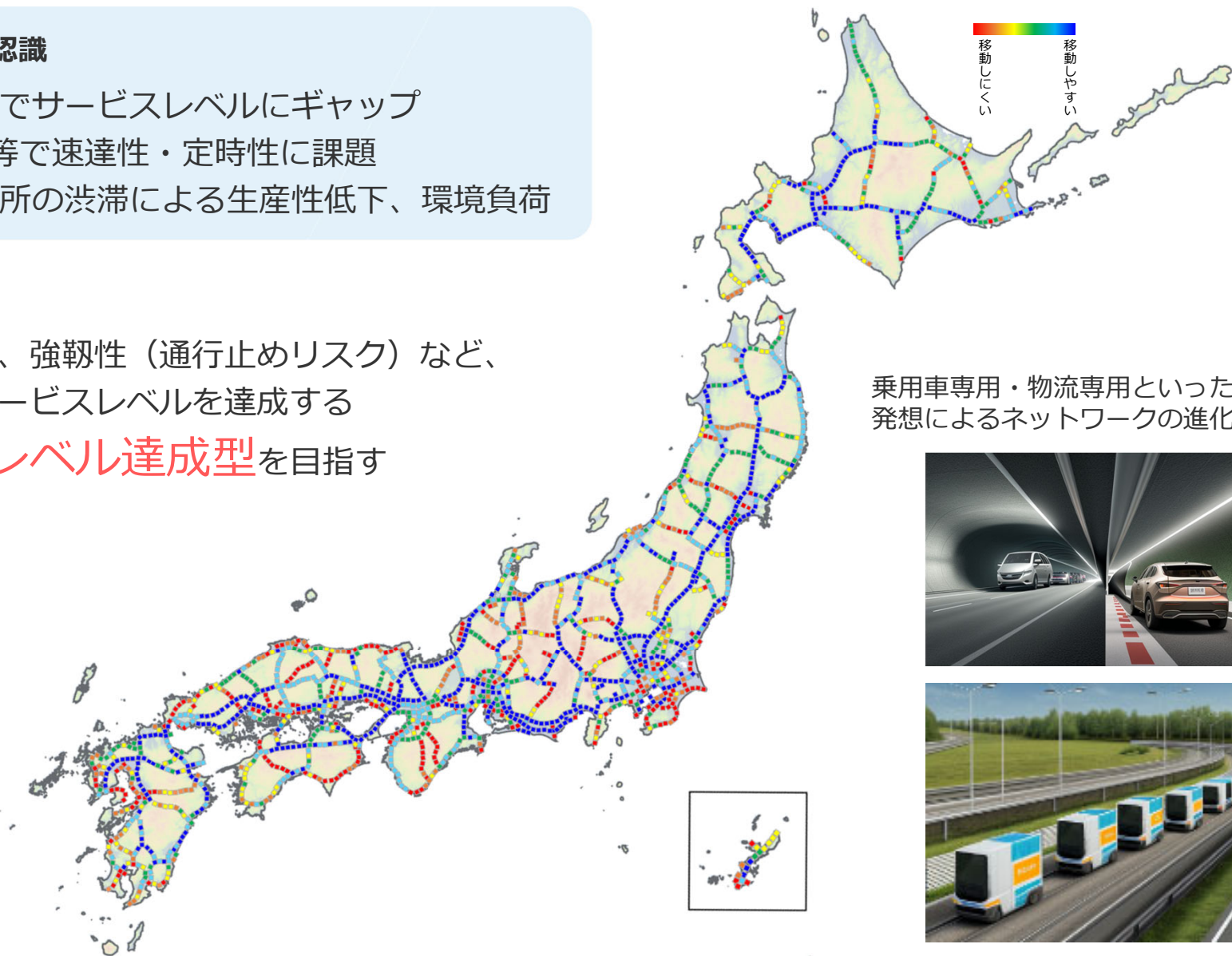
移動の現状の課題認識

- ・ 行政界や管理境でサービスレベルにギャップ
- ・ 暫定2車線区間等で速達性・定時性に課題
- ・ 特定時間帯・箇所の渋滞による生産性低下、環境負荷

移動しやすさ、強靱性（通行止めリスク）など、
求められるサービスレベルを達成する

サービスレベル達成型を目指す

移動のしやすさの現状



自動車の道路から、多様な価値を支える多機能空間へと進化

自動物流道路(オートフロー・ロード Autoflow Road)

道路空間を活用した人手によらない新たな物流システムとして、
自動物流道路(オートフロー・ロード)の実現を目指します。

物流危機への対応、低炭素化推進のため、諸外国の例も参考に、
新たな技術によるクリーンな物流システムの実現に向けた検討を開始します。

スイス CST

主要都市間を結ぶ地下トンネルに自動運転
カーを走行させる物流システムを計画中



出典：Cargo Sous Terrain社HP

イギリス MAGWAY

低コストのリニアモーターを使用した完全自動運転
による物流システムを計画中

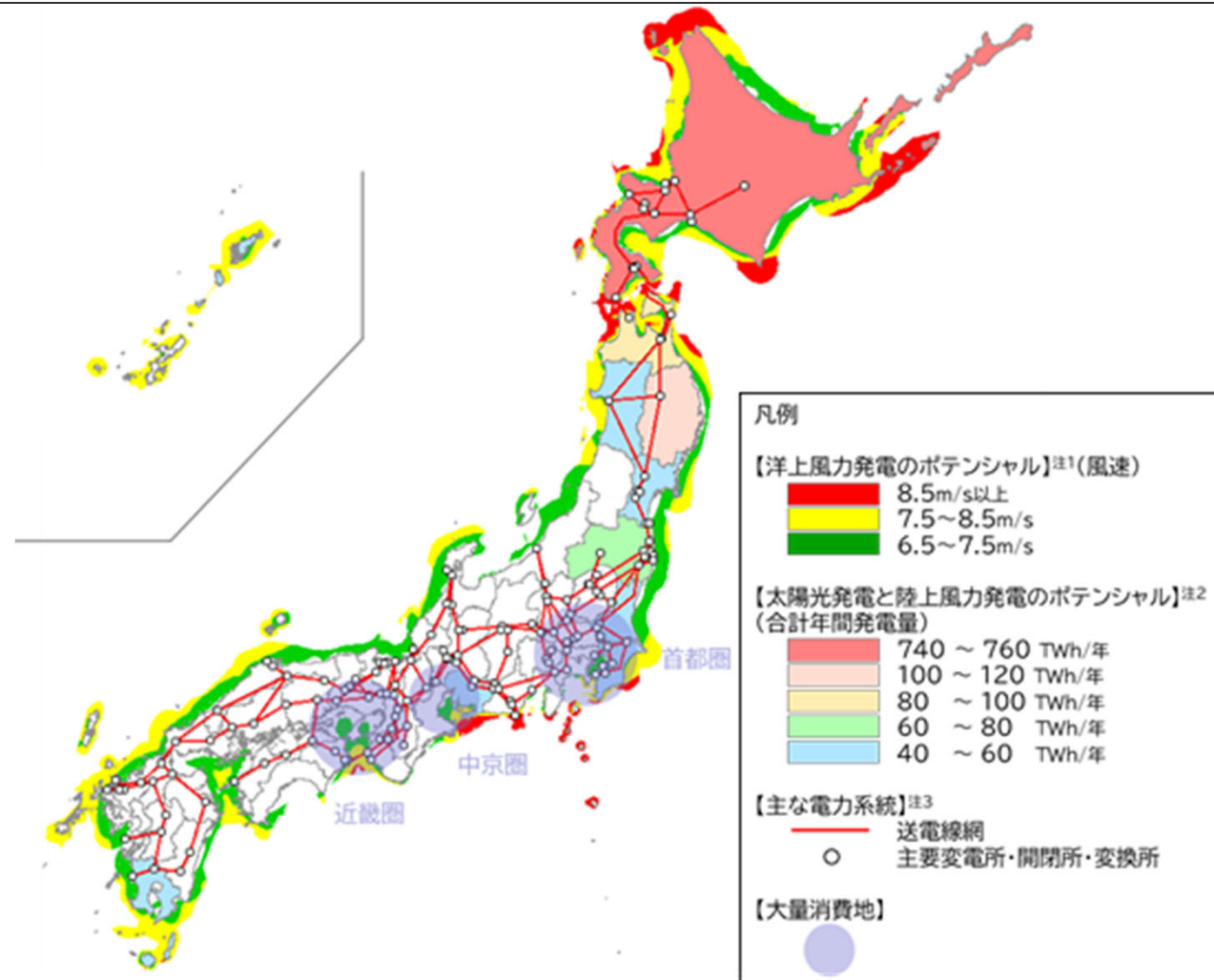


出典：Magway社提供資料

自動車の道路から、多様な価値を支える多機能空間へと進化 電力ハイウェイ

再生可能エネルギー等の広域送電需要を踏まえ、広域送電等への道路ネットワーク活用を推進します。

明石海峡大橋



出典:関西電力送配電HP
(明石海峡大橋に添架されている電力ケーブル)

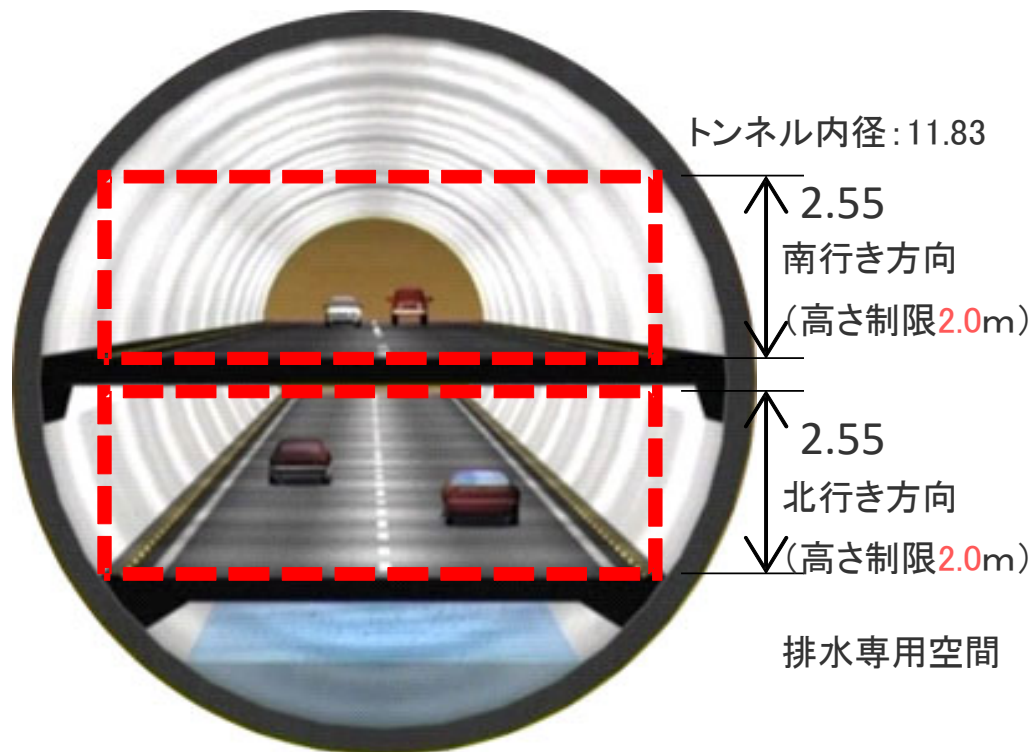
【注1】REPOS(リーボス(再生可能エネルギー情報提供システム)(環境省))における「洋上風力導入ポテンシャル」データ(令和5年5月時点)より作成
【注2】「国土の有効利用を考慮した太陽光発電のポテンシャルと分布」(国立研究開発法人科学技術振興機構 低炭素社会戦略センター、令和4年3月)より作成
【注3】「全国を連携する送電線(全国基幹連携系統)」(電気事業連合会HP)をもとに各電力会社公表資料等より作成

自動車の道路から、多様な価値を支える多機能空間へと進化

治水機能

頻発する集中豪雨に対処するため治水機能への道路ネットワーク活用を推進します。

高速道路と放水路の共用トンネルとして導入
(2007年開通)



マレーシア SMART

高速自転車道

低炭素な社会の実現も見据え、自転車専用道路の整備を推進します。

高速道路と並行して規格の高い自転車道を国が整備

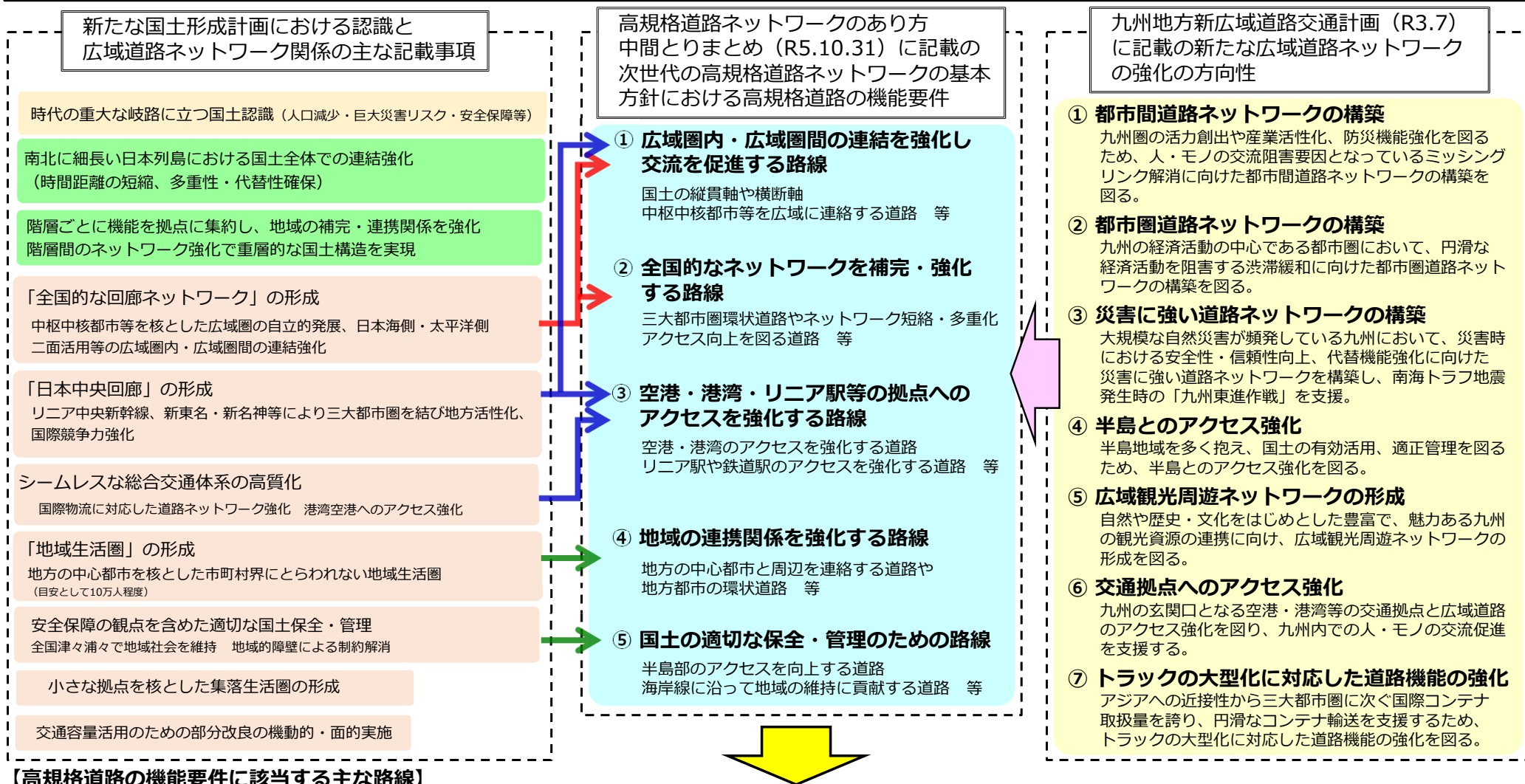


ノルウェー(E39国道)

4. 新広域道路交通計画と 高規格道路ネットワーク

『九州地方新広域道路交通計画(R3.7)』と『高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ(R5.10.31)』

- 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。
- 『高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ(R5.10.31)』において、「次世代の高規格道路ネットワークの考え方として、高規格道路の機能要件に該当する路線について、自動車専用道路に相当する速達性、信頼性等を確保」との方針。
- 『九州地方新広域道路交通計画(R3.7)』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、次世代の高規格道路ネットワークの基本方針における高規格道路の機能要件に照らしでも整合的であることを確認。

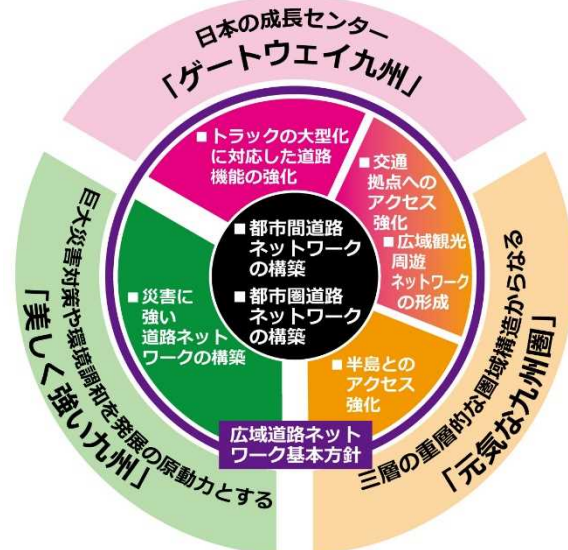


- | | |
|-------------------------------|--|
| ① 広域圏内・広域圏間の連結を強化し交流を促進する路線 | ⇒ 東九州自動車道、九州横断自動車道延岡線、西九州自動車道、南九州西回り自動車道、有明海沿岸道路、中九州横断道路 等 |
| ② 全国的なネットワークを補完・強化する路線 | ⇒ 下関北九州道路 等 |
| ③ 空港・港湾・リニア駅等の拠点へのアクセスを強化する路線 | ⇒ 小倉駅北口連絡道路、新北九州空港道路、熊本空港連絡道路、大分空港道路、都城志布志道路 等 |
| ④ 地域の連携関係を強化する路線 | ⇒ 佐賀唐津道路、東彼杵道路、中津日田道路、北薩横断道路 等 |
| ⑤ 国土の適切な保全・管理のための路線 | ⇒ 島原道路、熊本天草幹線道路、南薩縦貫道、大隅縦貫道 等 |

九州ブロックにおける広域道路ネットワークの基本方針(ビジョン)

『クロス』から『リング』へ 九州リングネットワーク

- 都市や拠点を強靱な道路ネットワークで連絡
- 九州内での人やモノの循環を促進
- アジアのゲートウェイとしての機能強化を支援

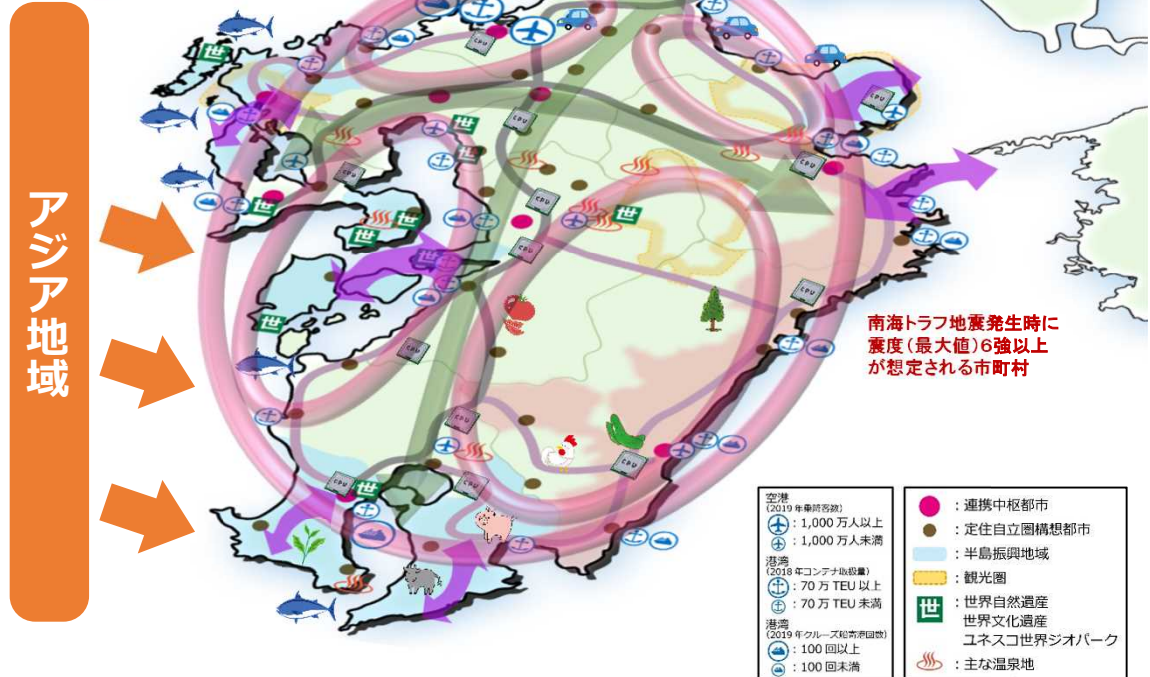


▲九州の将来像実現に向けた 広域道路ネットワークの基本方針(ビジョン)

■広域道路ネットワークの基本方針(ビジョン)

- 九州圏の活力創出や産業活性化、防災機能強化を図るため、人・モノの交流阻害要因となっているミッシングリンク解消に向けた**都市間道路ネットワークの構築**を図る。
- 九州の経済活動の中心である都市圏において、円滑な経済活動を阻害する渋滞緩和に向けた**都市圏道路ネットワークの構築**を図る。
- 大規模な自然災害が頻発している九州において、災害時における安全性・信頼性向上、代替機能強化に向けた**災害に強い道路ネットワークを構築**し、南海トラフ地震発生時の「九州東進作戦」を支援。

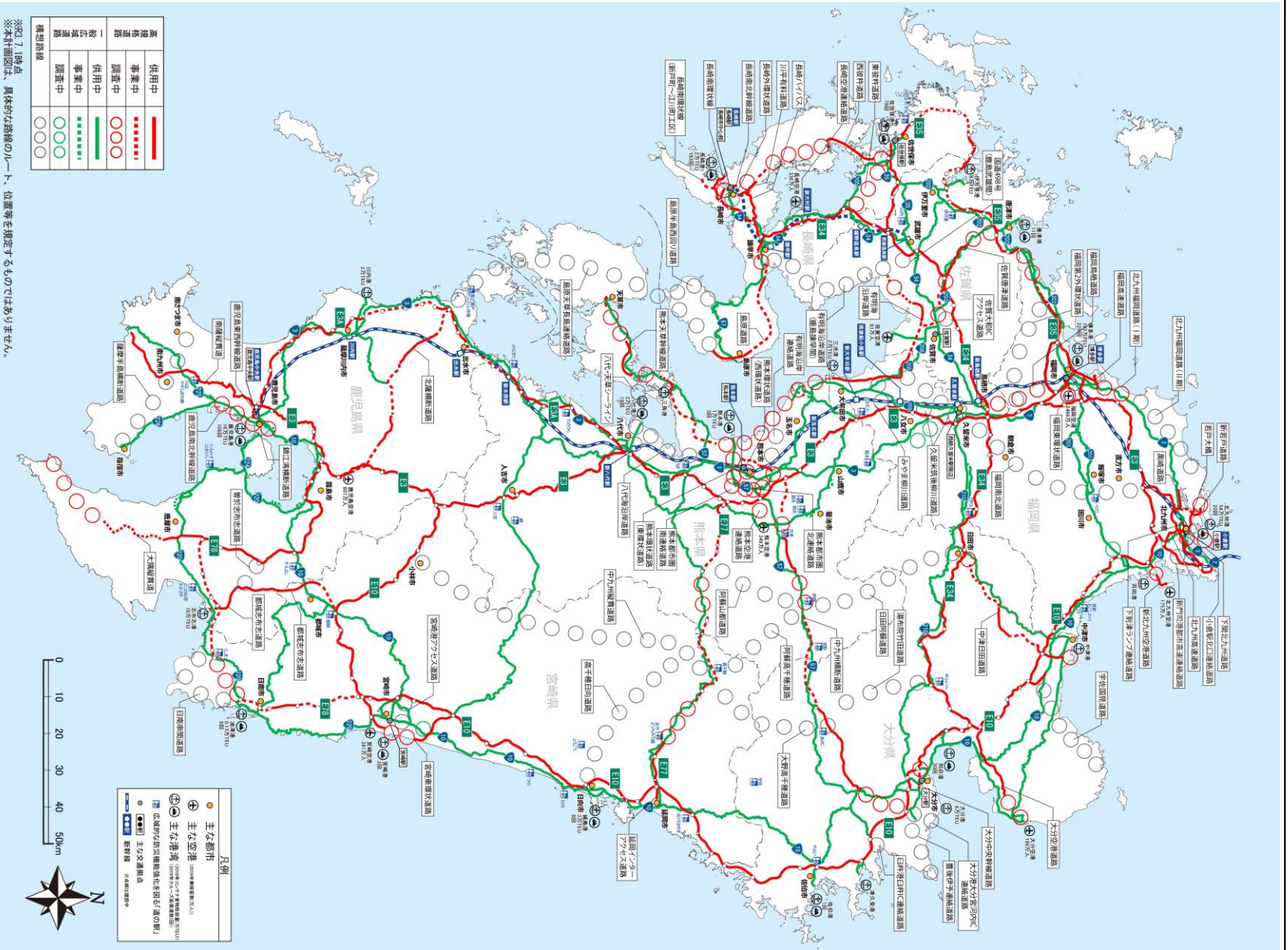
- 『クロス』 九州の南北・東西軸をつなぐネットワーク
 - 『リング』 クロスを中心に、リングで新たに連携するネットワーク
- アジアの成長力を引き込む



▲九州の広域道路ネットワーク形成イメージ

- 半島地域を多く抱え、国土の有効活用、適正管理を図るため、**半島とのアクセス強化**を図る。
- 自然や歴史・文化をはじめとした豊富で・魅力ある九州の観光資源の連携に向け、**広域観光周遊ネットワークの形成**を図る。
- 九州の玄関口となる空港・港湾等の**交通拠点**と広域道路の**アクセス強化**を図り、九州内での人・モノの交流促進を支援する。
- アジアへの近接性から三大都市圏に次ぐ国際コンテナ取扱量を誇り、円滑なコンテナ輸送を支援するため、**トラックの大型化に対応した道路機能の強化**を図る。

九州ブロック 広域道路ネットワーク計画図



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。

『九州地方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（1/2）

路線名	分類	起点	終点	高規格道路の機能要件				
				広域 交流	NW 補完	拠点 アクセス	地域 連携	国土 保全
九州縦貫自動車道鹿児島線	高規格 道路	北九州市	鹿児島市	◎				
九州縦貫自動車道宮崎線	高規格 道路	北九州市	宮崎市	◎				
九州横断自動車道 長崎大分線	高規格 道路	長崎市	大分市	◎				
九州横断自動車道延岡線	高規格 道路	上益城郡 御船町	延岡市	◎			●	
東九州自動車道	高規格 道路	北九州市	鹿児島市	◎		●		●
関門自動車道	高規格 道路	下関市	北九州市	◎				
西九州自動車道	高規格 道路	福岡市	武雄市	◎	●	●		●
南九州西回り自動車道	高規格 道路	八代市	鹿児島市	◎	●	●		●
北九州高速道路	高規格 道路	北九州市	北九州市		●	●	◎	
福岡高速道路	高規格 道路	福岡市	福岡市		●	●	◎	
新北九州空港道路	高規格 道路	北九州市	京都郡 苅田町			◎		
下到津ランプ連絡道路	高規格 道路	北九州市	北九州市		●		◎	
黒崎道路	高規格 道路	北九州市	北九州市		●		◎	

路線名	分類	起点	終点	高規格道路の機能要件				
				広域 交流	NW 補完	拠点 アクセス	地域 連携	国土 保全
若戸大橋	高規格 道路	北九州市	北九州市		●		◎	
新若戸道路	高規格 道路	北九州市	北九州市			◎		
小倉駅北口連絡道路	高規格 道路	北九州市	北九州市		●	◎	●	
下関北九州道路	高規格 道路	下関市	北九州市	●	◎		●	
有明海沿岸道路	高規格 道路	熊本市	鹿島市	◎	●	●		●
北九州福岡道路（Ⅰ期）	高規格 道路	古賀市	福岡市			●	◎	
福岡東環状道路	高規格 道路	糟屋郡 粕屋町	福岡市		●	●	◎	
福岡鳥栖道路	高規格 道路	春日市	鳥栖市		●		◎	
佐賀唐津道路	高規格 道路	唐津市	佐賀市		●	●	◎	●
西彼杵道路	高規格 道路	佐世保市	西彼杵郡 時津町				●	◎
長崎南北幹線道路	高規格 道路	長崎市	西彼杵郡 時津町			●	◎	●
島原道路	高規格 道路	南島原市	諫早市				●	◎
長崎南環状線	高規格 道路	長崎市	長崎市			●	◎	

※ ◎：当該路線における高規格道路の機能要件のうち主たる機能

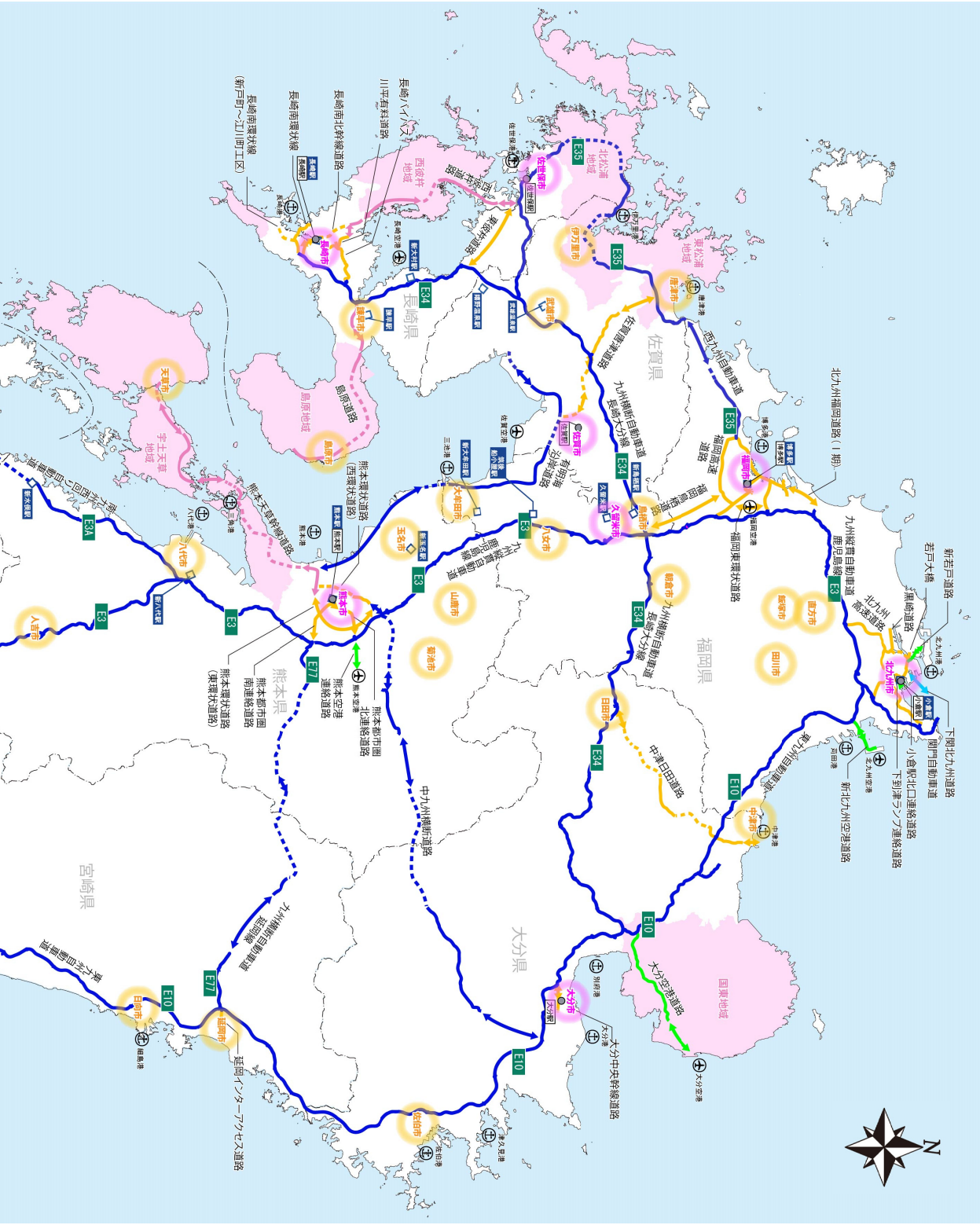
『九州地方新広域道路交通計画』と『高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ』との整合状況（2/2）

路線名	分類	起点	終点	高規格道路の機能要件				
				広域 交流	NW 補完	拠点 アクセス	地域 連携	国土 保全
東彼杵道路	高規格 道路	佐世保市	東彼杵郡 東彼杵町		●		◎	●
長崎南環状線 （新戸町～江川町工区）	高規格 道路	長崎市	長崎市			●	◎	●
長崎バイパス	高規格 道路	諫早市	長崎市				◎	●
川平有料道路	高規格 道路	西彼杵郡 時津町	長崎市				◎	●
熊本天草幹線道路	高規格 道路	熊本市	天草市			●	●	◎
中九州横断道路	高規格 道路	大分市	熊本市	◎	●		●	
熊本環状道路 （西環状道路）	高規格 道路	熊本市	熊本市				◎	
熊本環状道路 （東環状道路）	高規格 道路	熊本市	熊本市				◎	
熊本空港連絡道路	高規格 道路	上益城郡 益城町	熊本市			◎	●	
熊本都市圏南連絡道路	高規格 道路	熊本市	上益城郡 嘉島町				◎	
熊本都市圏北連絡道路	高規格 道路	熊本市	熊本市				◎	
中津日田道路	高規格 道路	中津市	日田市			●	◎	
大分空港道路	高規格 道路	速見郡 日出町	国東市			◎		●

路線名	分類	起点	終点	高規格道路の機能要件				
				広域 交流	NW 補完	拠点 アクセス	地域 連携	国土 保全
大分中央幹線道路	高規格 道路	大分市	大分市				◎	
宮崎東環状道路	高規格 道路	宮崎市	西都市			●	◎	●
延岡インターアクセス道路	高規格 道路	延岡市	延岡市				◎	
都城志布志道路	高規格 道路	都城市	志布志市		●	◎	●	●
北薩横断道路	高規格 道路	霧島市	阿久根市		●	●	◎	
鹿児島東西幹線道路	高規格 道路	鹿児島市	鹿児島市			●	◎	
鹿児島南北幹線道路	高規格 道路	鹿児島市	鹿児島市				◎	●
南薩縦貫道	高規格 道路	鹿児島市	枕崎市				●	◎
大隅縦貫道	高規格 道路	鹿屋市	肝属郡 南大隅町				●	◎

※ ◎：当該路線における高規格道路の機能要件のうち主たる機能

九州ブロックの高規格道路



＜高規格道路の凡例＞

① 広域圏内・広域圏間の連絡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 地域の連絡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＞

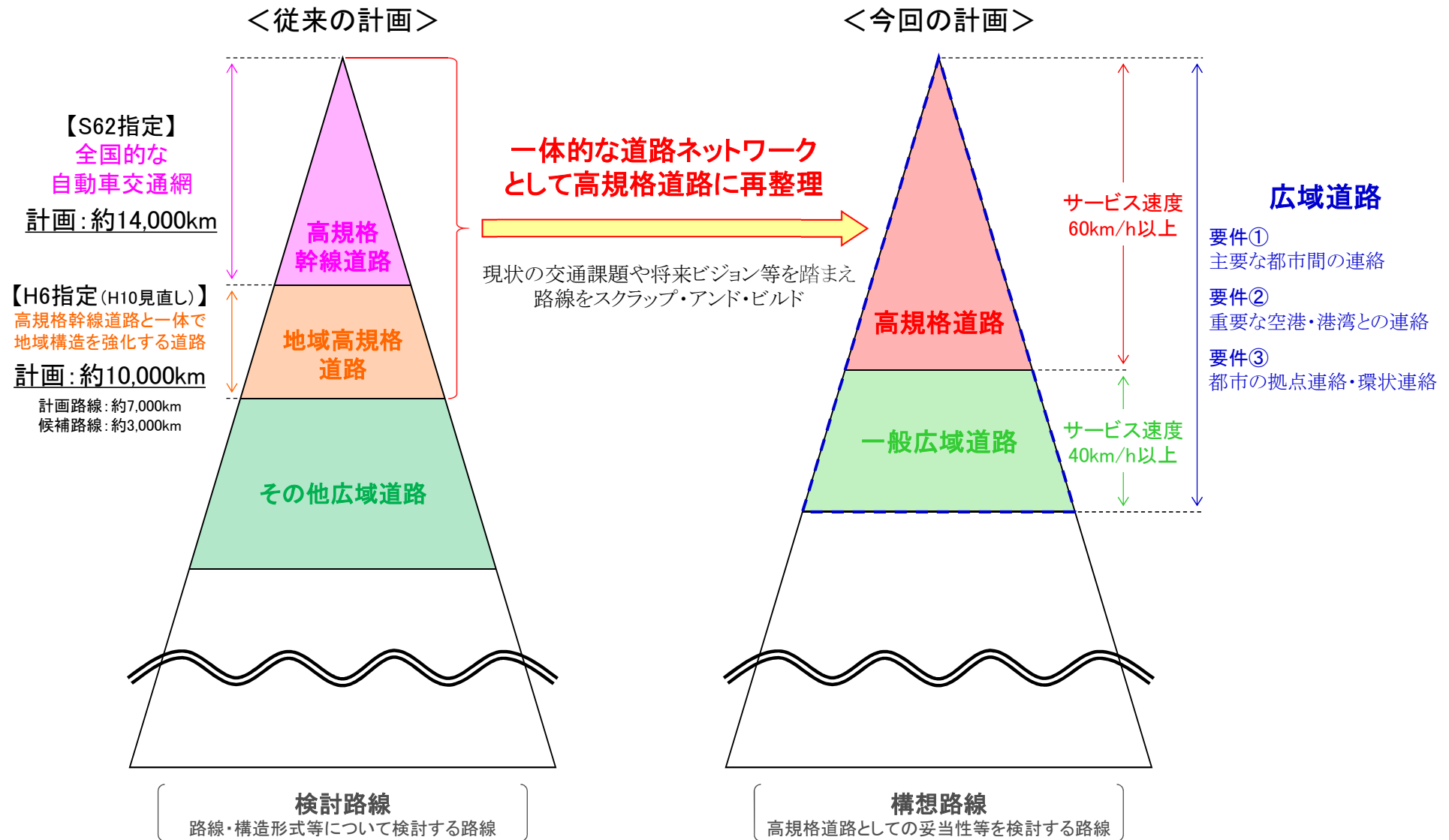
- ✈ 主な空港
- ⚓ 主な港湾
- 駅 主な交通拠点
- 駅 新幹線駅
- 大都市拠点
〔都市、人口30万人以上都市〕
- 二次都市拠点
〔定住自立圏中心都市、等〕
- 地方生活圏中心都市、等
- 半島地域

※ R5.4.1時点
※ 当該図は、路線における高規格道路の機能要件のうち主たる機能を図示したものであり、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。

5. 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

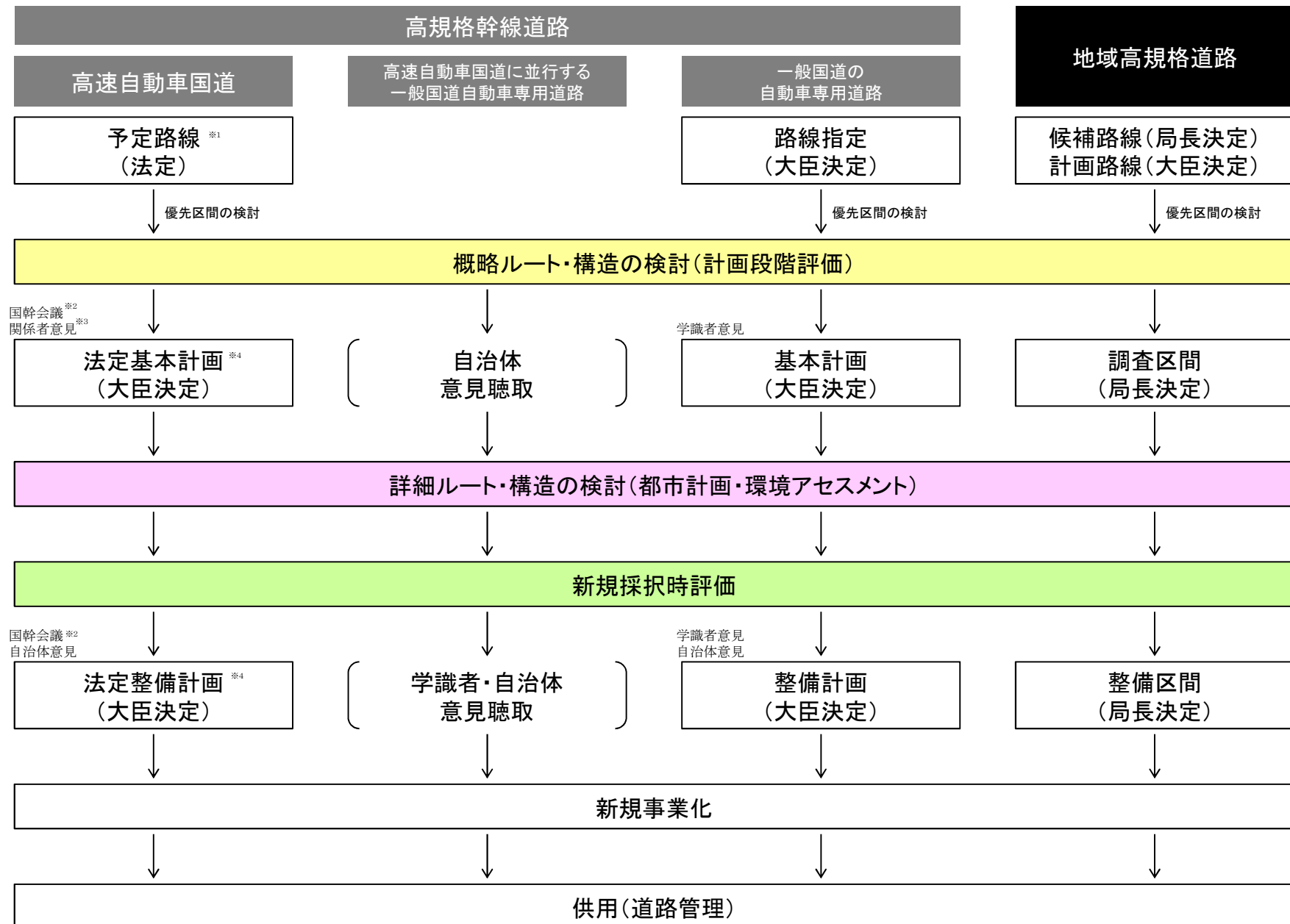
- 広域道路として高規格道路と一般広域道路を位置づけ。また、今後必要な検討を進める構想路線も位置づけ。
- 広域道路のうち、高規格幹線道路や地域高規格道路など、より高いサービス速度が求められる道路を一体的な道路ネットワークとして高規格道路に位置づけ。



検討の背景について

- 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。

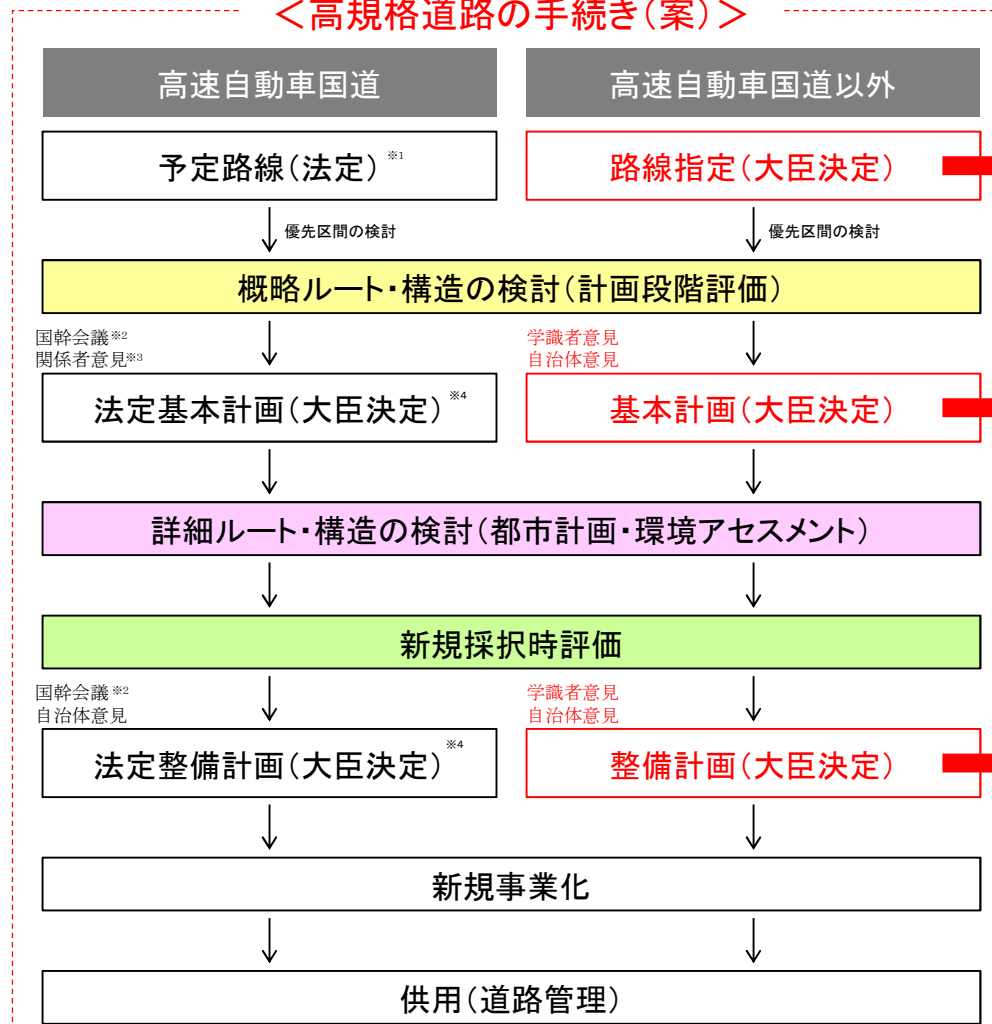
(注1) 本資料で示した流れについては、事業ごとに一部異なる場合がある。

(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。

6. 今後の進め方

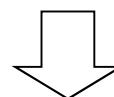
高規格道路ネットワーク 今後の進め方(案)

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

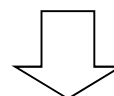
7月28日 国土形成計画 閣議決定



令和5年10月24日

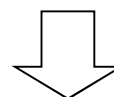
国土幹線道路部会

・高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ(案)



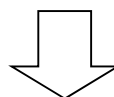
令和5年10月31日

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