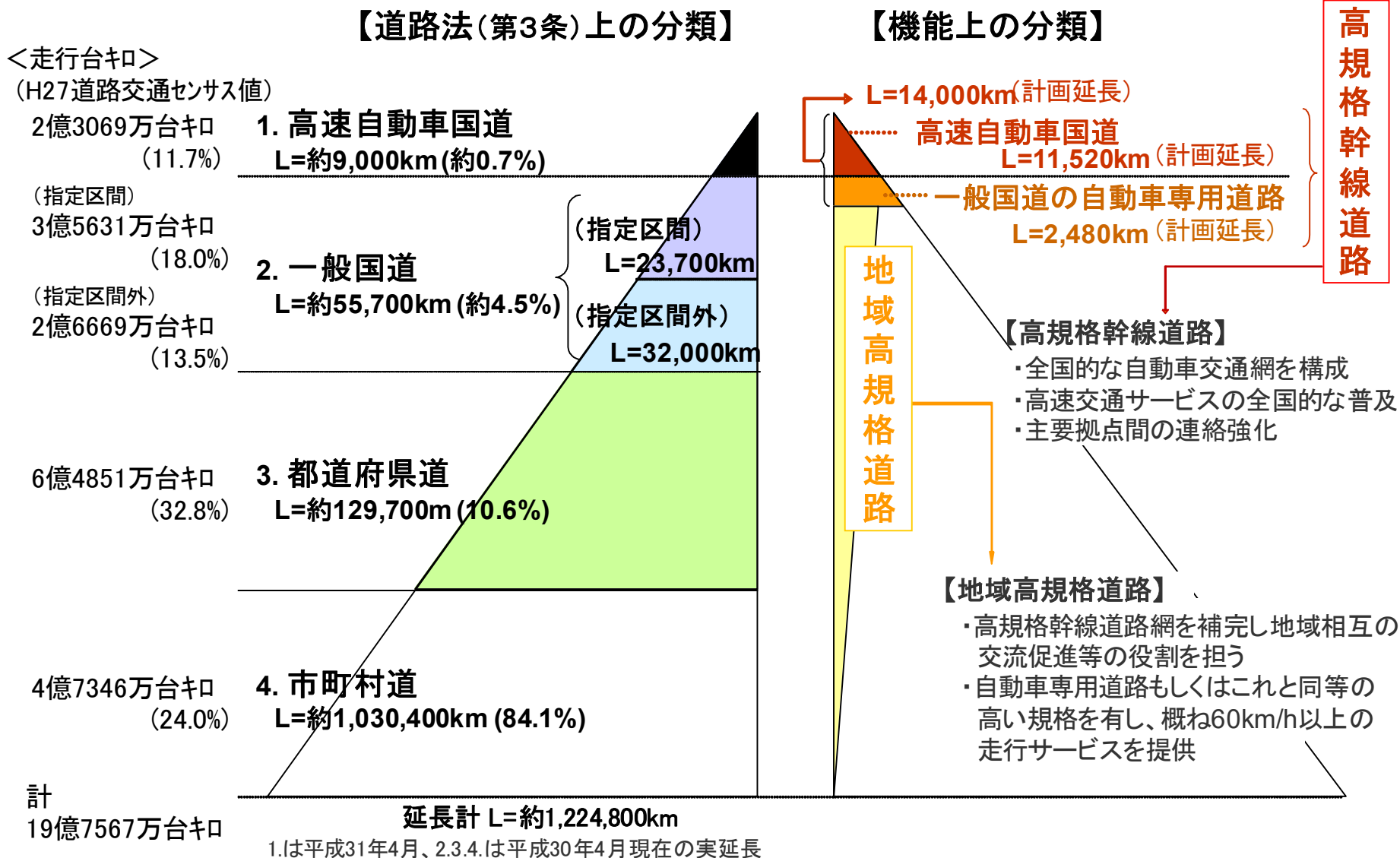


# 広域道路ネットワークの経緯と現状

---

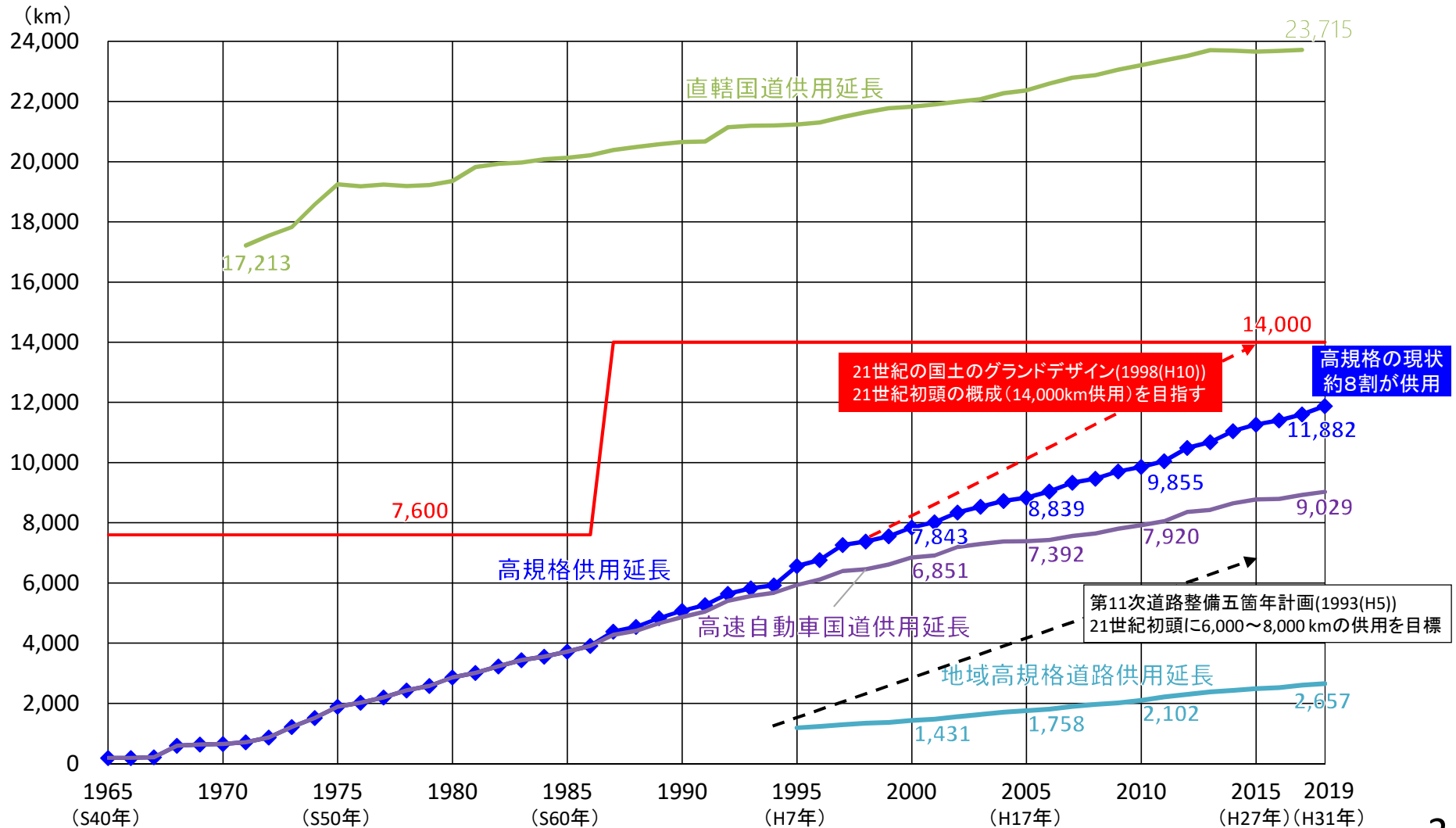
# (1)道路の種類(道路法の分類、機能上の分類)

- 道路法上は、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道で構成されている。
- 一方、機能上の分類として、全国的な自動車交通網を構成し、地域相互の交流促進等の役割を担っている高規格幹線道路や地域高規格道路がある。



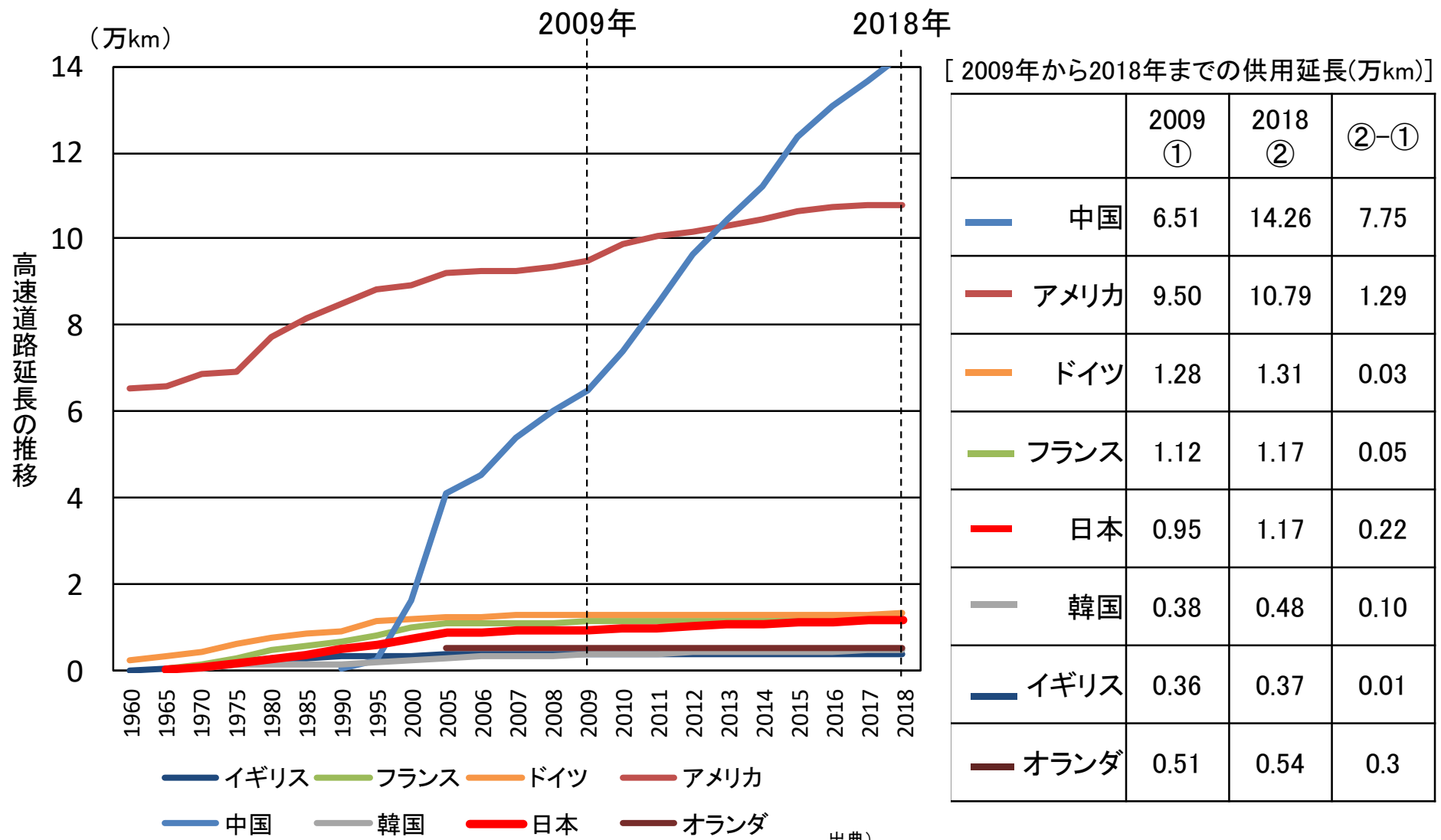
## (2)道路の整備状況①(供用延長)

- 戦後の高度経済成長を支えるため、S41年に国土開発幹線自動車道建設法(7,600km)が制定
- S62年に第四次全国総合開発計画に高規格幹線道路(14,000km)を位置付け、現在約8割が供用
- H6年には、地域の都市圏形成や交流促進等のため地域高規格道路を指定し、現在約4割が供用



## (3)道路の整備状況②(諸外国との比較:整備延長)

○ 諸外国では、近年も日本を上回るペースで高速道路の整備が進んでいる。



高速道路の対家)  
 中国: 高速公路、アメリカ: インターステート(Interstate)及びその他のエクスプレスウェイ・フリーウェイ、  
 ドイツ:アウトバーン(Autobahn)、フランス:オートルード(Autoroute)、日本: 高規格幹線道路、  
 韓国: Expressway、イギリス: モーターウェイ(Motorway)、オランダ: 国道(Rijksweg)

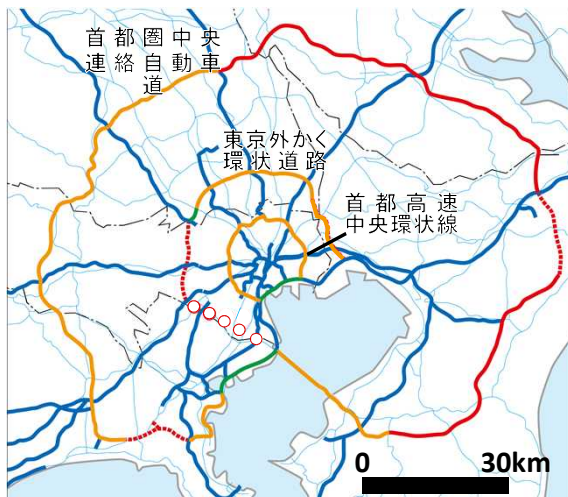
出典)  
 中国: 中国交通年鑑 アメリカ: Highway Statistics  
 ドイツ: Verkehr in Zahlen フランス: Memento de statistiques des transports  
 日本: 国土交通省資料 韓国: 国土海洋統計年報  
 イギリス: Transport Statistics Great Britain オランダ: オランダ統計局(CBS)資料

### (3)道路の整備状況③(諸外国との比較:環状道路の整備)

○ 我が国の環状道路の整備率は8割程度。諸外国では、多車線の環状道路整備が進んでいる。

#### 首都圏

整備率 82%



#### 中部圏

整備率 73%

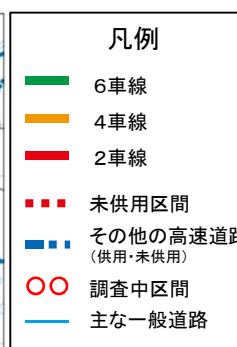


#### 近畿圏

整備率 83%



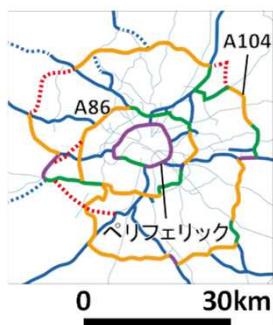
令和元年9月1日時点



#### パリ

整備率 87%

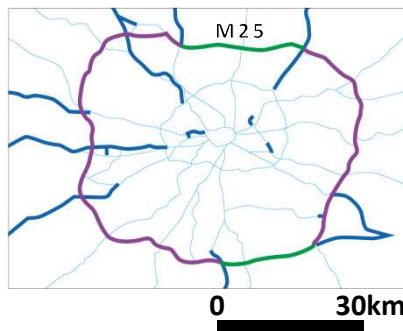
令和2年2月時点



#### ロンドン

整備率 100%

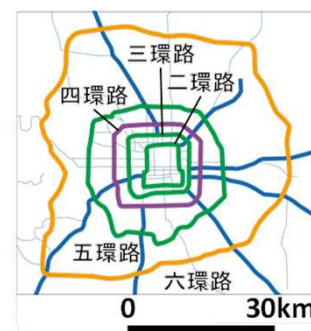
昭和61年完成



#### 北京

整備率 100%

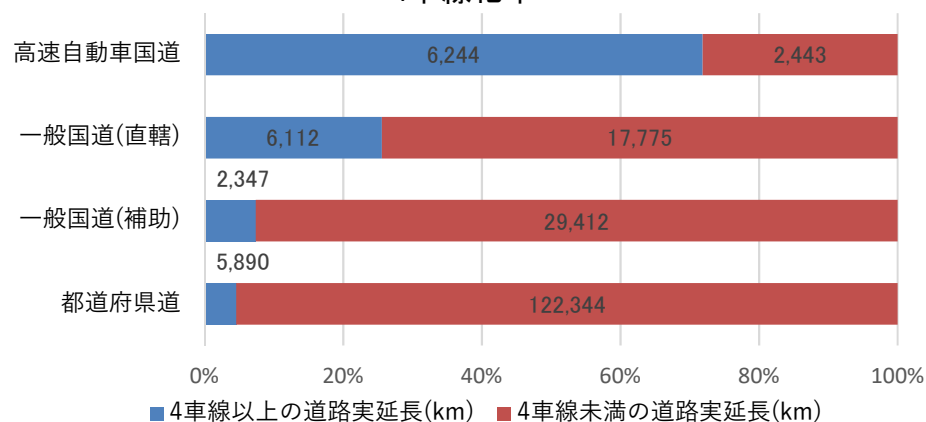
平成21年完成



## (4)道路整備の現況(①道路構造)

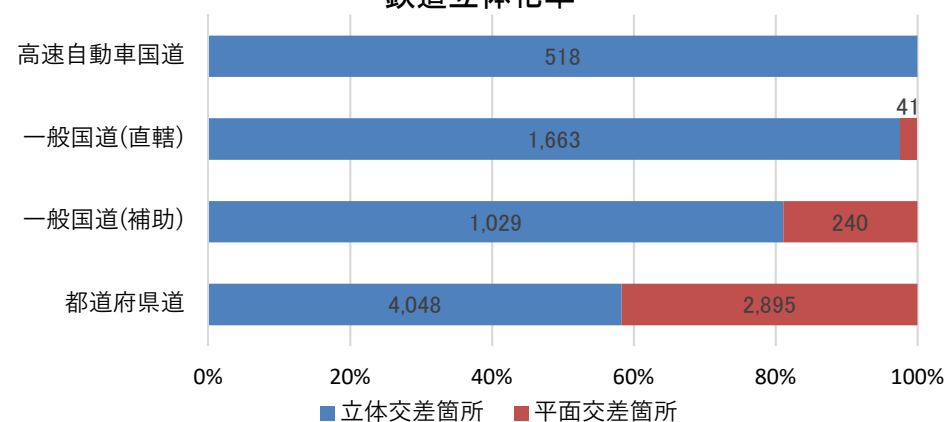
- 4車線以上の延長は、高速自動車国道で約7割、一般国道(直轄)では約2割、一般国道(補助)や都道府県道では1割にも満たない。
- 鉄道立体化率は、一般国道は8割以上となっているが、中央帯の整備率は、一般国道(直轄)でも約2割と低く、歩道の整備率も約6割程度にとどまっている。

### 4車線化率



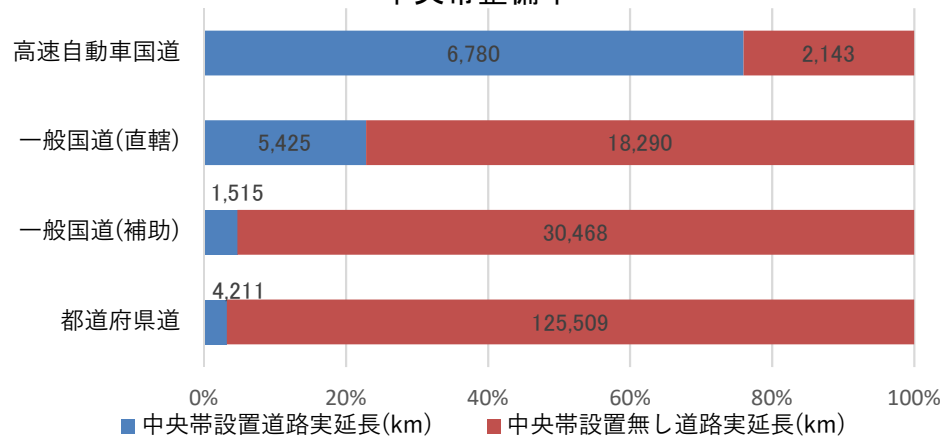
出典:国土交通省「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」

### 鉄道立体化率



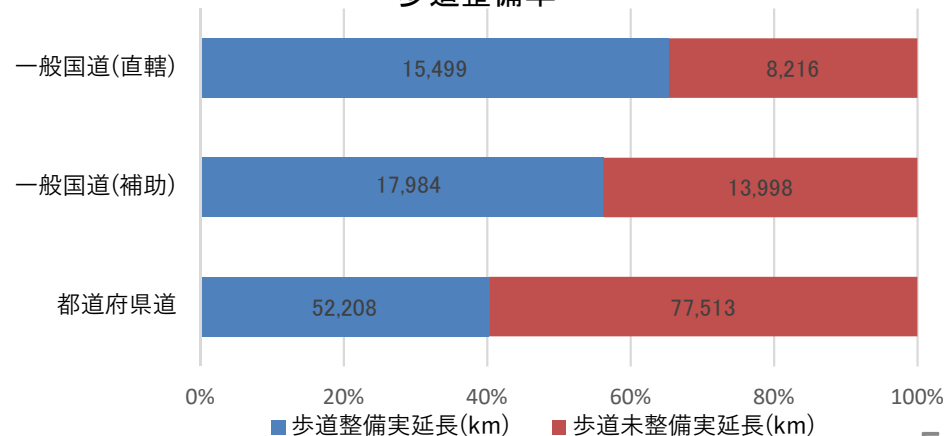
出典:国土交通省「道路統計年報2019」

### 中央帯整備率



出典:国土交通省「道路統計年報2019」

### 歩道整備率



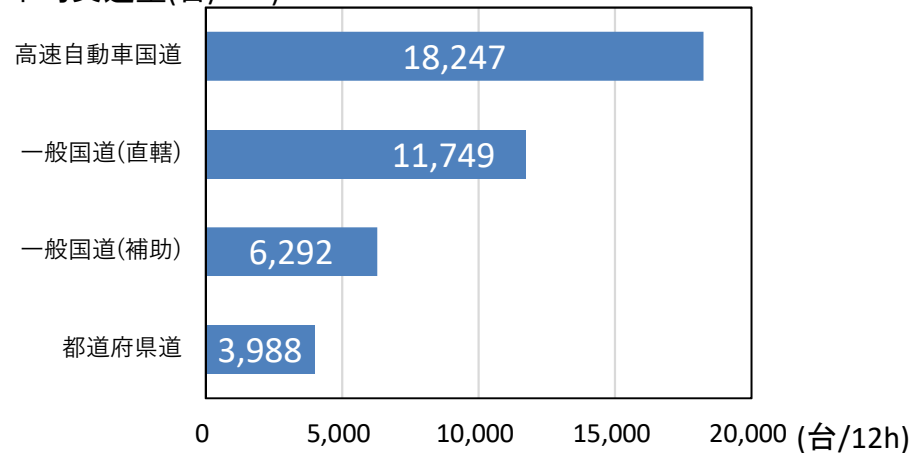
出典:国土交通省「道路統計年報2019」

## (4)道路整備の現況(②交通状況)

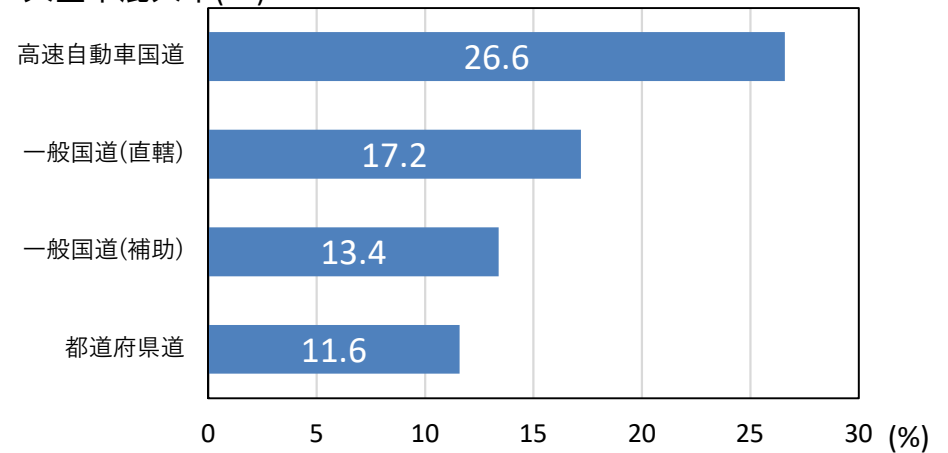
○平均交通量や大型車混入率、昼夜率は、高速自動車国道、一般国道(直轄)、一般国道(補助)、都道府県道の順に高くなっている。

○平均旅行速度は、高速自動車国道が突出して高いものの、その他の道路に大差はなく、40km/hに満たない。

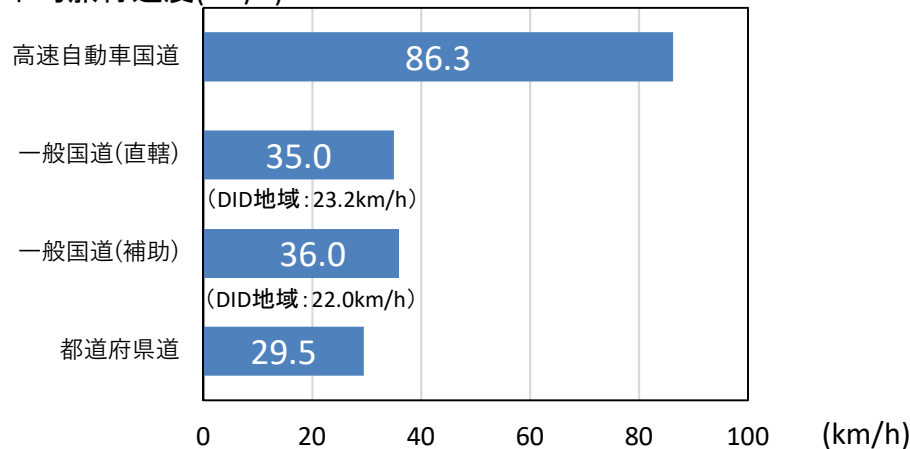
平均交通量(台/12h)



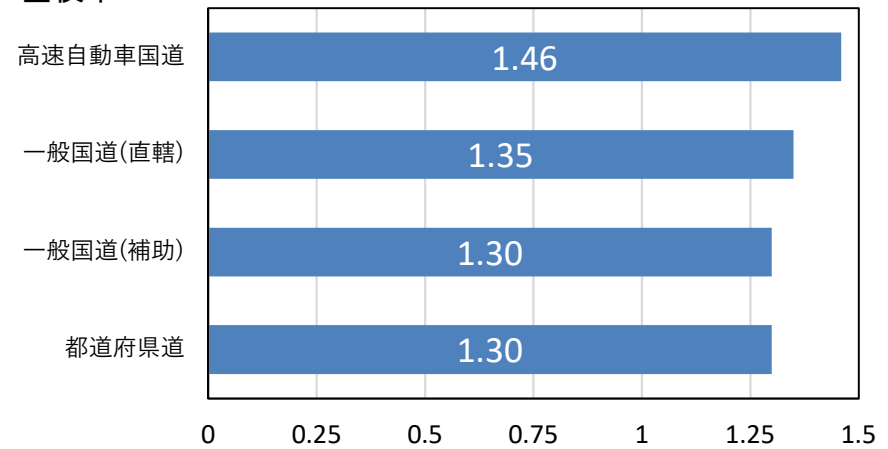
大型車混入率(%)



平均旅行速度(km/h)



昼夜率



※一般国道(直轄)には自動車専用道路を含む

(出典):国土交通省 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査

## (5)日本の道路ネットワーク計画・構想①

○中央政府による道路ネットワークの計画・構想は、律令政府による七道駅路、徳川幕府による五街道ののち、明治・大正・昭和の国道網を経て、現在の高規格幹線道路網に至る。

○道路法制定は大正9(1920)年であるが、本格的な道路整備は第二次世界大戦後となる。

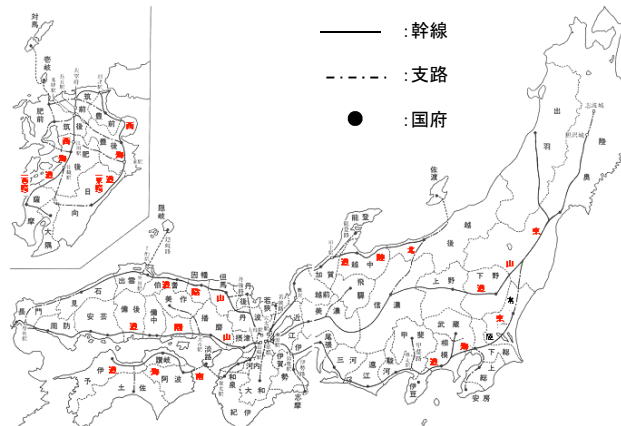
	路線	規格	備考
律令政府による 七道駅路 (7世紀後半)	東海道、東山道、 北陸道、山陰道、山陽道、南海道、 西海道 (東東北、北海道、沖縄を除く全国)	幅員:6~9m 〔当初は12mで、 畿内には20m 道路も存在〕 概ね直線的	全長6,500km 約16kmごとに駅 中央政権の統治範囲内の通信、 物流
徳川幕府 五街道 (1601年)	東海道、中山道、甲州道中、日光道中、 奥州道中 (近畿、中部、関東甲信の一部地域のみ)	幅員:9m (山間部 約4~7m) 一里塚と並木を併設	総延長 ・五街道 :約1,575km ・主要地方道 :約3,500km ・その他諸街道:約7,000km 177宿 宿駅間隔約8.5km
明治・大正・ 昭和・平成 国道網	明治18年 44路線 明治44年 66路線 昭和20年 終戦時は全長9,296km 平成4年 111路線を追加指定 現在 459路線(約55,700km)	幅員:12.7m (一般国道) ※道路構造令を大正8 (1919)年制定	鉄道整備を優先 「和船と街道」→「汽船と鉄道」へ 本格的な整備は戦後 道路法制定は大正9(1920)年
高規格幹線 道路網計画 (昭和62年)	全長14,000km 北海道~沖縄に至る全国 (現在11,882km供用)	自動車専用道路	全国の都市・農村地区から概ね1 時間以内にアクセス可能



## (5)日本の道路ネットワーク計画・構想②

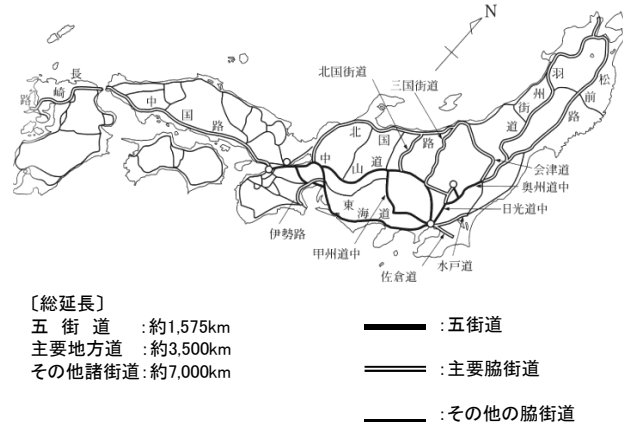
- 七道駅路は、大和(7世紀当時の中央に該当)と地方諸国を結んだ日本最初の幹線道路であり、七道駅路上には、行政府に当たる国府が設置されていた。
- 江戸・日本橋を起点とした陸上交通路である五街道は、江戸幕府直轄で管理されており、一定間隔で宿が設置され、当時の連絡交通手段となる人馬の常備が義務づけられた。
- 近代の輸送網整備は、殖産振興より富国強兵(国土防衛)に主眼。主な陸上輸送は鉄道であり、道路整備は進まなかったが、第二次大戦後に本格的な道路整備が開始された。

### ■七道駅路



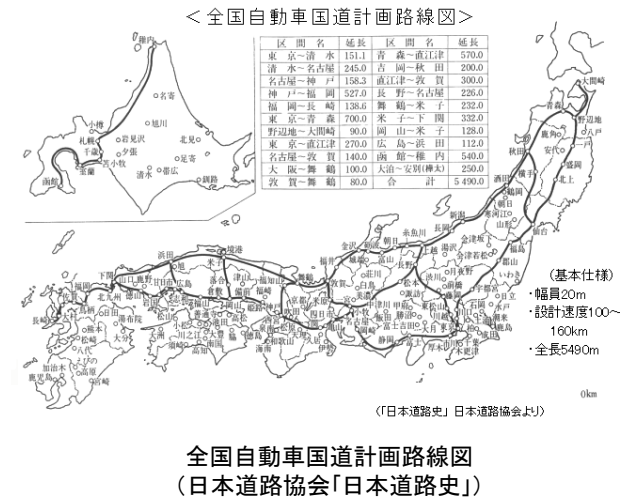
七道駅路概要図(児玉幸多編「日本交通史」吉川弘文館より)

### ■五街道



主要街道概要図(国土交通省ホームページ「道の歴史」)

### ■国道網



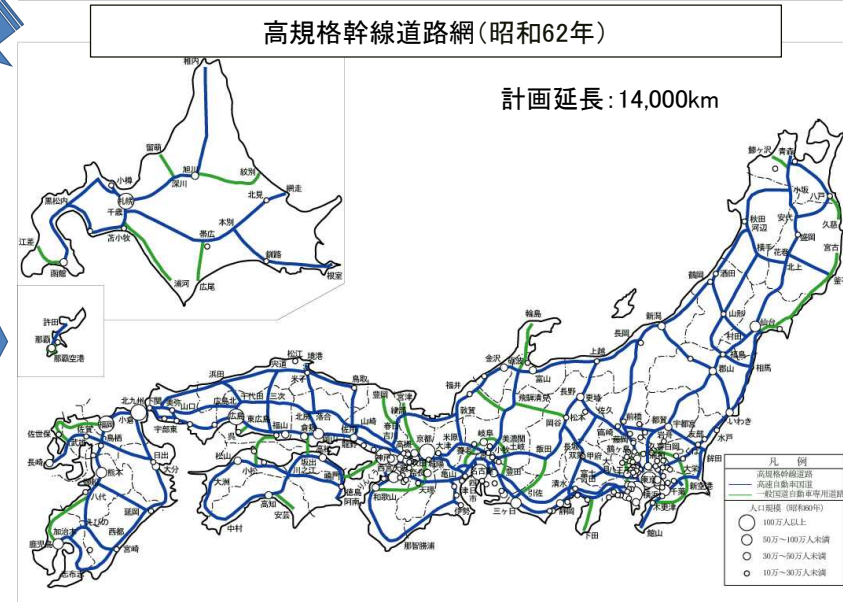
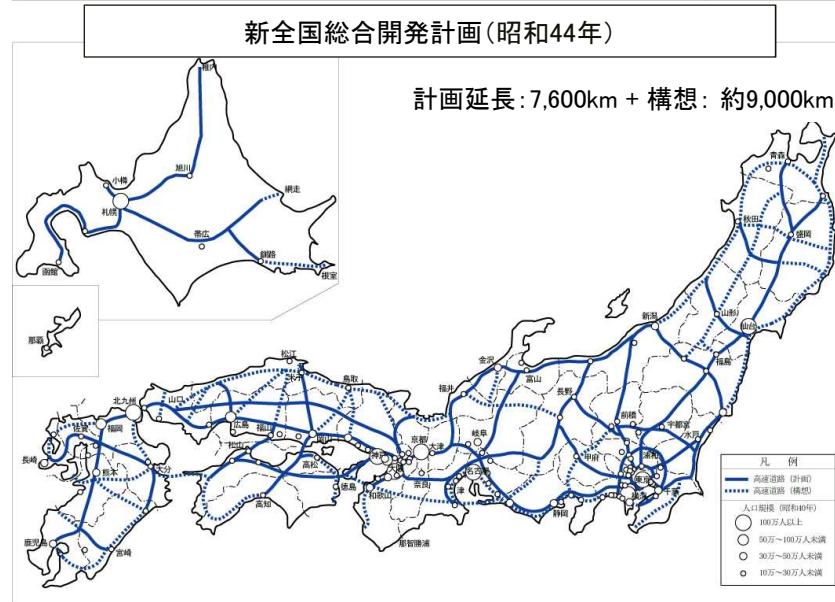
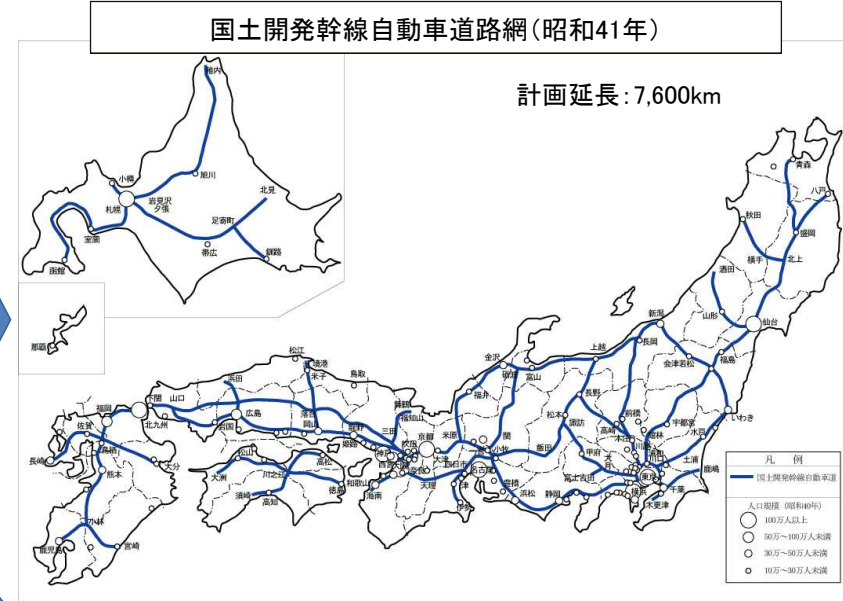
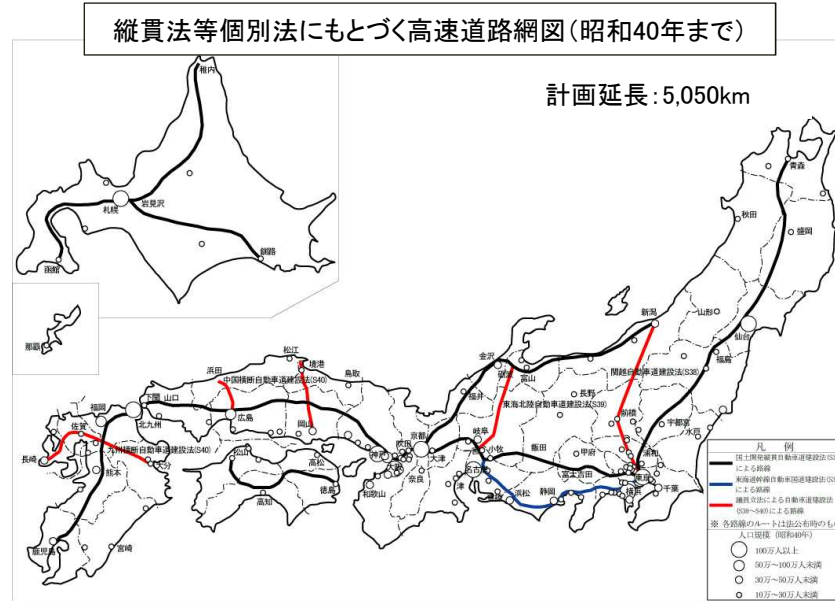
- 律令制下において、中央と地方諸国を結んだ7本の幹線道路であり、東海道・東山道・北陸道・山陰道・山陽道・南海道・西海道を指す。
- 原型は大化前代に形成されていたが、天智・天武期(668~686年)頃に本格的な整備が進む。

- 1601年、徳川家康が東海道の宿駅を設けて江戸-京都間に伝馬制をしいたのが始まり。
- 江戸・日本橋を起点とする幕府直轄の主要な5つの陸上交通路を整備。
- 各道で伝馬制を実施。一定間隔で宿が設置され、宿には人馬の常備が義務付けられた。
- 道中に関する全ての事務は道中奉行(1649年設置)が担当。

- 輸送網整備は、第一義的には、殖産振興より富国強兵(国土防衛)のためのもの。
- 陸路において兵員・物資輸送等を担ったのは主に鉄道。
- 道路政策は多くが頓挫し、本格的な道路整備が始まったのは第二次大戦後。

# (5)日本の道路ネットワーク計画・構想③(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

## (6)道路法等における道路の要件

○道路法等において、拠点やその連絡方法などの路線の要件が、道路種別ごとに定められている。

	高速自動車国道	一般国道	一般国道(指定区間)	都道府県道	市町村道
<p>主要な拠点</p> <p>◎(相互に連絡)</p> <p>●(道路網と連絡)</p>	◎政治・経済・文化上特に重要な地域	◎都道府県庁所在地(北海道の支庁所在地を含む) ◎その他政治上・経済上・文化上特に重要な都市	<p>●人口十以上の市</p> <p>●二以上の市</p> <p>●国際観光上重要な地</p> <p>●国土の総合的な開発又は利用上特別の建設又は整備を必要とする都市</p> <p>●国際戦略港湾、国際拠点港湾、港湾法附則第二項港湾</p> <p>●重要な飛行場</p>	<p>●市</p> <p>●人口五千以上の町</p> <p>●国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾</p> <p>●地方港湾</p> <p>●第二種・第三種漁港</p> <p>●飛行場</p> <p>●主要な停車場</p> <p>●主要な観光地</p> <p>●二以上の市町村</p>	(法令上の要件は、特になし)
<p>拠点の連絡方法(道路網パターン)</p>	○国土を縦貫し、又は横断(国幹道) ○自動車の高速交通の用に供する道路 ○全国的な自動車交通網の枢要部分を構成	○全国的な幹線道路網を構成 ○国土を縦貫し、横断し、または循環して連絡	○全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路 ○効率的、効果的に連絡	○地方的な幹線道路網を構成 ○人口五万以上の市の区域及びその周辺の地域で環状を形成※ ※地方の開発のため特に必要な道路	○市町村の区域内に存する道路
<p>道路法等</p>	<p>国土開発幹線自動車道建設法(目的)</p> <p><b>第一条</b> この法律は、国土の普遍的開発をはかり、画期的な産業の立地振興及び国民生活領域の拡大を期するとともに、産業発展の不可欠の基盤たる全国的な高速自動車交通網を新たに形成させるため、国土を縦貫し、又は横断する高速幹線自動車道を開設し、及びこれと関連して新都市及び新農村の建設等を促進することを目的とする。</p> <p>高速自動車国道法(高速自動車国道の意義及び路線の指定)</p> <p><b>第四条</b> 高速自動車国道とは、自動車の高速交通の用に供する道路で、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡するものその他国の利害に特に重大な関係を有するもので、次の各号に掲げるものをいう。</p> <p>一 国土開発幹線自動車道の予定路線のうちから政令でその路線を指定したのもの</p> <p>二 前条第三項の規定により告示された予定路線のうちから政令でその路線を指定したもの</p>	<p>道路法(一般国道の意義及びその路線の指定)</p> <p><b>第五条</b> 第三条第二号の一般国道(以下「国道」という。)とは、<b>高速自動車国道と併せて全国的な幹線道路網を構成し</b>、かつ、次の各号のいずれかに該当する道路で、政令でその路線を指定したものをいう。</p> <p>一 <b>国土を縦貫し、横断し、又は循環して、都道府県庁所在地(北海道の支庁所在地を含む。)</b>その他政治上、経済上又は文化上特に重要な都市(以下「重要都市」という。)を連絡する道路</p> <p>二 <b>重要都市又は人口十以上の市と高速自動車国道又は前号に規定する国道とを連絡する道路</b></p> <p>三 <b>二以上の市を連絡して高速自動車国道又は第一号に規定する国道に達する道路</b></p> <p>四 <b>港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)第二条第二項に規定する国際戦略港湾若しくは国際拠点港湾若しくは同法附則第二項に規定する港湾、重要な飛行場又は国際観光上重要な地と高速自動車国道又は第一号に規定する国道とを連絡する道路</b></p> <p>五 <b>国土の総合的な開発又は利用上特別の建設又は整備を必要とする都市と高速自動車国道又は第一号に規定する国道とを連絡する道路</b></p>	<p>道路法施行規則(一般国道の指定区間を指定する政令の制定又は改廃の立案の基準)</p> <p><b>第一条</b>の二 国土交通大臣は、法第十三条第一項の政令の制定又は改廃については、北海道の区域内に存する一般国道の区間及び次の各号のいずれかに該当する一般国道の区間が当該政令で指定されるようその立案を行うものとする。</p> <p>一 高速自動車国道と一体となつて<b>全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路</b>である一般国道の区間</p> <p>二 国土を縦貫し、横断し、又は循環して、<b>都道府県庁所在地</b>その他政治上、経済上又は文化上特に重要な都市を<b>効率的かつ効果的に連絡</b>する一般国道の区間</p> <p>三 港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)第二条第二項に規定する<b>国際戦略港湾若しくは国際拠点港湾若しくは同法附則第二項に規定する港湾</b>又は<b>重要な飛行場</b>と高速自動車国道又は前二号のいずれかに規定する一般国道の区間とを<b>効率的かつ効果的に連絡</b>する一般国道の区間</p>	<p>道路法(道路に関する費用の補助)</p> <p><b>第七条</b> 第三条第三号の都道府県道とは、<b>地方的な幹線道路網を構成し</b>、かつ、次の各号のいずれかに該当する道路で、都道府県知事が当該都道府県の区域内に存する部分につき、その路線を認定したものをいう。</p> <p>一 <b>市又は人口五千以上の町</b>(以下これを「主要地」という。)とこれらと密接な関係にある主要地、港湾法第二条第二項に規定する<b>国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾若しくは地方港湾</b>、漁港漁場整備法(昭和二十五年法律第三十七号)第五条に規定する<b>第二種漁港若しくは第三種漁港若しくは飛行場</b>(以下これを「主要港」という。)、<b>鉄道若しくは軌道の主要な停車場若しくは停留場</b>(以下これを「主要停車場」という。)又は主要な観光地とを連絡する道路</p> <p>二 <b>主要港とこれと密接な関係にある主要停車場又は主要な観光地とを連絡する道路</b></p> <p>三 <b>主要停車場とこれと密接な関係にある主要な観光地とを連絡する道路</b></p> <p>四 <b>二以上の市町村を経由する幹線</b>で、これらの市町村とその沿線地方に密接な関係がある主要地、主要港又は主要停車場とを連絡する道路</p> <p>五 主要地、主要港、主要停車場又は主要な観光地とこれらと密接な関係にある高速自動車国道、国道又は前各号のいずれかに該当する都道府県道とを連絡する道路</p> <p>六 前各号に掲げるもののほか、地方開発のため特に必要な道路</p>	<p>道路法(市町村道の意義及びその路線の認定)</p> <p><b>第八条</b> 第三条第四号の市町村道とは、<b>市町村の区域内に存する道路</b>で、市町村長がその路線を認定したものをいう。</p>

## (7)高規格幹線道路の考え方

○ 高規格幹線道路は、以下の6つの機能を有する路線で構成されている。

高規格幹線道路の機能(6要件)

① 地方の中心都市を効率的に連絡

地域の発展の拠点となる地方の中心都市を効率的に連絡し、地域相互の交流の円滑化に資するもの

② 大都市圏の近郊地域を環状に連絡

大都市圏において、近郊地域を環状に連絡し、都市交通の円滑化と広域的な都市圏の形成に資するもの

③ 重要な空港・港湾と高規格幹線道路の連絡

重要な空港・港湾と高規格幹線道路を連絡し、自動車交通網と空路・海路の有機的結合に資するもの

④ 高速交通サービスのナショナルミニマムの確保

全国の都市、農村地区からおおむね1時間以内で到達し得るネットワークを形成するために必要なもので、全国にわたる高速交通サービスの均てんに資するもの

⑤ 災害発生等に対する高速交通システムの信頼性の向上

既定の国土開発幹線自動車道等の重要区間における代替ルートを形成するために必要なもので、災害の発生等に対し、高速交通システムの信頼性の向上に資するもの

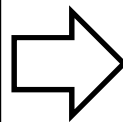
⑥ 既存の高規格幹線道路の混雑の著しい区間の解消

既定の国土開発幹線自動車道等の混雑の著しい区間を解消するために必要なもので、高速交通サービスの改善に資するもの

※ 昭和62年道路審議会答申「高規格幹線道路の路線要件」

高規格幹線道路網

14,000キロ



① 全国の都市・農村地区から概ね1時間以内で高速ネットワーク

② 重要な空港・港湾の大部分と概ね30分

③ 人口10万人以上の全ての都市とインターチェンジで連絡

※ 昭和62年道路審議会説明資料「高規格幹線道路網計画について」

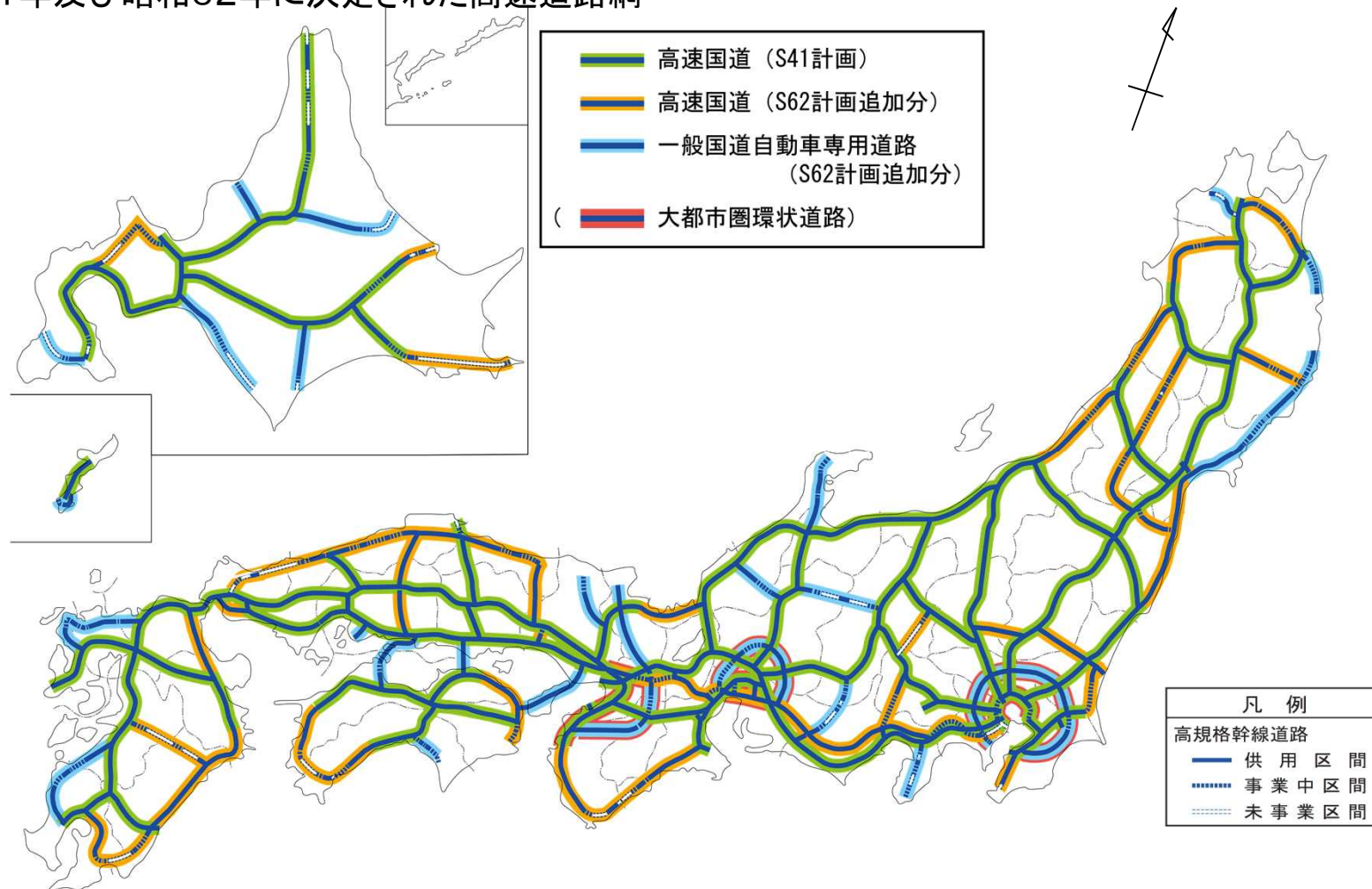
## (7)高規格幹線道路の考え方(経緯)

○現行の高規格幹線道路網計画は、昭和62年に策定の第四次全国総合開発計画において、昭和41年に定められた高速自動車国道網計画(7,600km)に高速国道:3,920km、一般国道自動車専用道路:2,480kmを追加し、高規格幹線道路網14,000kmとして決定

(昭和41年計画の考え方)全国各地から概ね2時間以内で到達し得るネットワークを形成

(昭和62年計画の考え方)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

### ■ 昭和41年及び昭和62年に決定された高速道路網



## (7)高規格幹線道路の考え方(高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路)

○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(1,049km:H31.4時点)がある。

### ■高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路に関する答申等

「高速自動車国道の整備と採算性の確保について」  
(昭和63年10月7日 道路審議会答申より抜粋)

国土開発幹線自動車道の予定路線の中には、並行する一般国道の改築を先行させることにより国土開発幹線自動車道の機能を相当の期間にわたって代替できる区間もある。

「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)



■ : 高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路

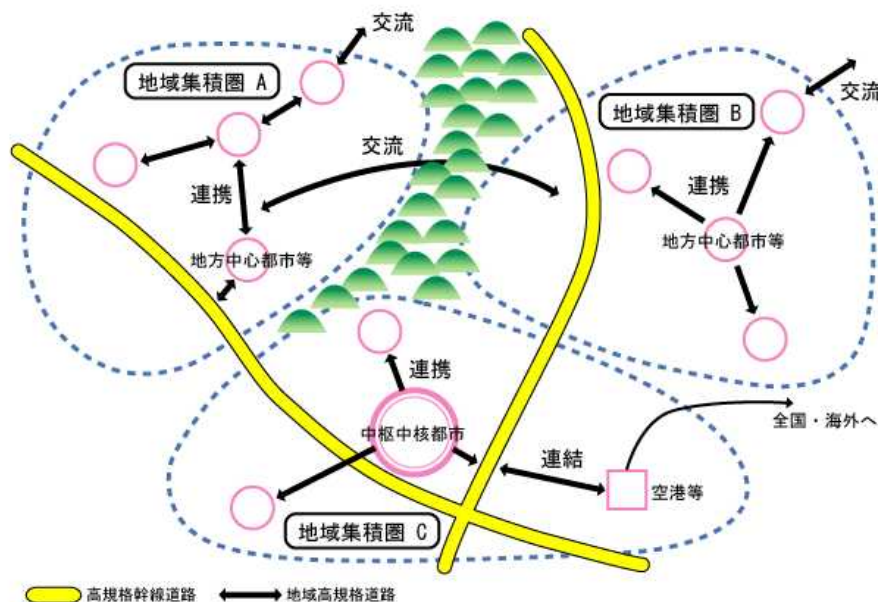
## (8)地域高規格道路の考え方①

- 地域高規格道路は、地域の発展を促すため、核となる都市を中心にした広域的な経済・文化ブロックである「地域集積圏の形成」のため、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。
- 具体的には、3つの機能のいずれかを有する道路で自動車専用道路もしくはこれと同等の高い規格を有し、概ね60km/h以上の走行サービスを提供できる道路。

(機能)

- ①交流機能 高規格幹線道路を補完し、物資の流通、人の交流の活発化を促し地域集積圏間の交流を図る道路
- ②連携機能 通勤圏域の拡大や都市と農山村地域との連携の強化等による地域集積圏の拡大を図る環状・放射道路
- ③連結機能 空港・港湾等の広域交通拠点や地域開発拠点等と都市を連絡する道路

地域高規格道路の機能イメージ



## 【地域高規格道路の路線・区間の指定状況】

(令和元年6月1日現在)

候補路線	計画路線			
	路線数	路線指定 延長	整備区間 延長	うち 供用中
108路線	189路線	約 6,960km	3,846km	2,657km

候補路線：地域高規格道路として整備を進めることの妥当性、緊急性等について検討を進める路線として、道路局長が指定。

計画路線：地域高規格道路として整備を進めていくため、基礎的データの収集、路線全体の整備計画の検討等を進める路線として、国土交通大臣が指定。

## (8)地域高規格道路の考え方② (広域道路整備基本計画の策定)

○地域高規格道路の指定にあたっては、国土・地域全体の社会交流を支え、地域の連携を促すネットワークとして、高規格幹線道路等と一体的に機能する広域的な幹線道路網の整備を計画的に進めるため、地域拠点をはじめ、国土・土地利用等と整合のとれた幹線道路網計画を策定。

### ■ 広域道路整備基本計画に示される内容

#### ① 広域道路整備の基本方針

背景となる地域整備の基本方針について記述するとともに、これらを踏まえた道路整備の目標の基本的考え方について定める

#### ② 広域道路網のマスタープラン

- ・都道府県の区域を越えた広域的な圏域について調整を図った上で、都道府県毎に広域道路としてネットワークを定める
- ・広域道路は、有する機能から2つに分類
  - ア) 広域道路(交流促進型):  
本線のトラフィック機能確保のため、特に構造上の強化を図ろうとする道路
  - イ) 広域道路(地域形成型):  
沿道からのアクセス性にも配慮した道路

### ■ 対象となる広域道路

高規格幹線道路と一体的に機能する一般国道、主要な都道府県道等(道路種別未定含む)

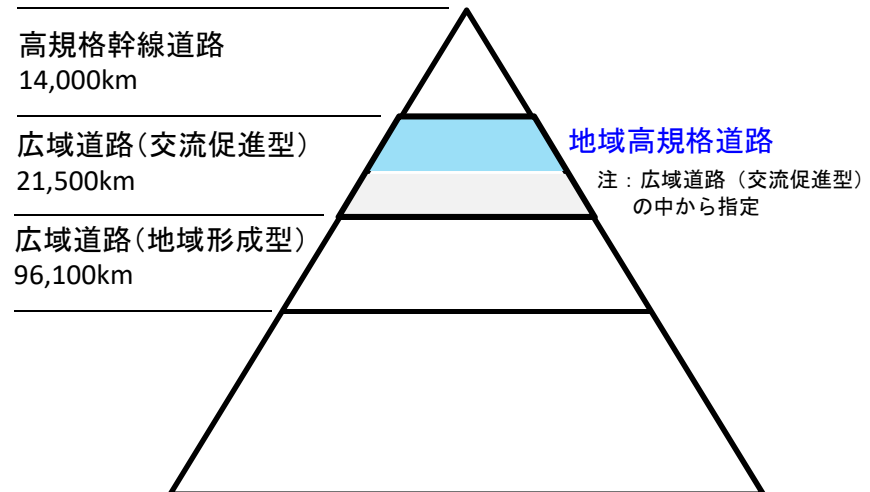
### ■ 策定手法

関係する道路管理者等が協議・調整し、都道府県知事及び政令指定市長が策定

※有識者等による協議会等を設置するなど、広く各般の意見も踏まえる

### ■ 策定期期

都道府県等において平成4年より調査検討を行い、平成6年に計画を策定、平成10年に見直しを実施。





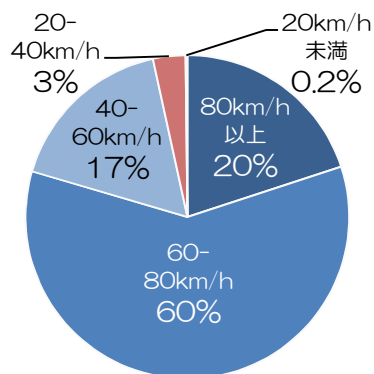
## (8) 地域高規格道路の考え方③ (道路構造と交通状況)

○地域高規格道路の構造については、自動車専用道路だけでなく、これと同等の高い規格を有する一般道路もあるが、供用中区間全体の平均旅行速度は、約54km/hとなっており、沿道アクセスや平面交差点の多い一般道路(都市部等)においてサービス速度が十分に確保されていない状況。

### 自動車専用道路(地方部)



広島西道路(一般国道2号西広島バイパス)

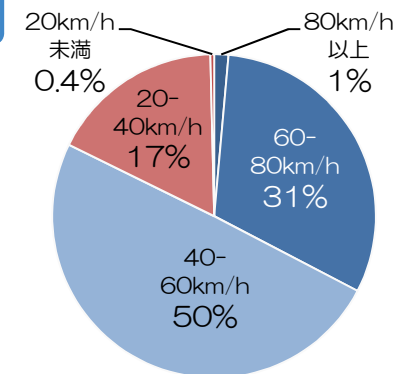


平均旅行速度 63.7 km/h

### 一般道路(地方部)



熊本渋川連絡道路(一般国道17号上武道路)

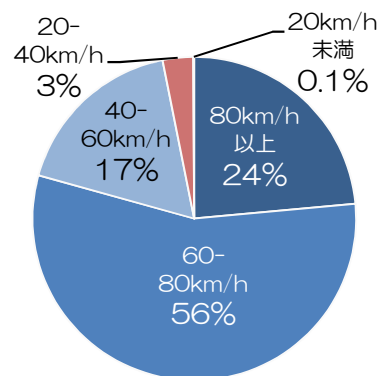


平均旅行速度 50.9 km/h

### 自動車専用道路(都市部)



首都高速道路

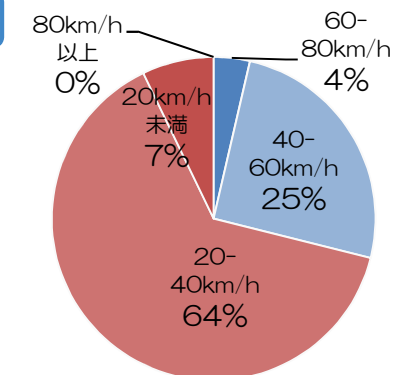


平均旅行速度 64.3 km/h

### 一般道路(都市部)



千葉中環状道路(国道126号)



平均旅行速度 28.7 km/h

※集計条件：平成30年9月～11月の昼間12時間平均旅行速度  
交通調査基本区間単位(センサス区間=概ね2km程度)で集計

## (9) 国道の変遷①（道路法等による道路の種類の変遷）

○明治・大正時代においては、東京と開港場や各府県庁、軍事施設等を結ぶ路線を国道としていた。  
 ○昭和27年・39年の道路法の改正によって、現在の道路の種類や指定要件などが設定された。

	西暦	根拠法等	道路の種類									
			一等道路			二等道路			三等道路			
明治6年	1873	大蔵省番外達 <sup>※1</sup>	/									
明治9年	1876	太政官達第60号 <sup>※2</sup>		国道一等	国道二等	国道三等	県道一等	県道二等	県道三等	里道一等	里道二等	里道三等
明治18年	1885	太政官布告第1号 <sup>※3</sup>		国道								
大正8年	1919	旧道路法		国道			府県道		郡道	市道	町村道	
大正11年	1922	同改正		国道			府県道			市道	町村道	
昭和27年	1952	道路法	一級国道	二級国道		都道府県道			市町村道			
昭和32年	1957	同改正	高速自動車国道	一級国道	二級国道	都道府県道			市町村道			
昭和39年	1964	同改正	高速自動車国道	一般国道			都道府県道			市町村道		

※1 大蔵省番外達「河港道路修築規則」：河川、港、道路について重要度に応じ一等から三等に分け、等級毎に修築費用の国と地方の分担割合を決めたもの

※2 太政官達第60号「道路ノ等級ヲ廃シ国道県道里道ヲ定ム」：9種類の道路の基準を定め、各府県に該当する路線を調査し、内務省に報告を求めるもの

※3 太政官布告第1号：国道の等級を廃止し、その後発出された内務省告示第6号「国道表」により、全国共通の1号から44号までの44路線が指定される。

# (10)直轄国道の考え方（拠点の選定、結び方）

○国家的見地から重要な拠点を効率的・効果的に連絡する最小限の枢要なネットワークとすることとし、拠点都市の連絡、空港・港湾等の連絡の順に整理している道路法の枠組に従い、区間を選定。

## 1) 直轄管理区間の基本的考え方

国土の骨格を成すとともに、国土を縦貫・横断・循環する人やモノの移動を安定的に確保するため、原則として以下のいずれかに該当する区間

- ①都道府県庁所在地等の広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する枢要な区間（大都市圏の広域的な環状道路を形成する区間を含む）
- ②重要な空港・港湾と高規格幹線道路又は①の区間を連絡する区間

## 2) 拠点の選定の考え方

都市・地方中核都市(都道府県庁所在地及び人口概ね30万人以上の市)を基本  
 [ 地方の中核的な都市(人口概ね10万人以上かつ昼夜間人口比1以上)を考慮 ] ← 地方公共団体の意見  
 ・二つ以上の市を含んだ人口概ね10万人以上の半島地域、かつ到達が著しく困難な地域の中心となる都市

空港：大都市及び地方ブロックの中心都市の空港  
 港湾：広域交通の拠点となる特に重要な港湾

注) 北海道、沖縄の重要な拠点は地域の特殊性を考慮して支庁所在地等を選定

## 3) 重要な拠点間の効率的、効果的な連絡の考え方

効率的かつ信頼性の高い広域ネットワークの形成と国土の適正管理などの見地から、近接する重要な拠点間を相互に、都市、空港・港湾の順に機能や規模に応じて体系的に連絡する道路網を選定

- 効率的:原則として交差することなく最短で連絡※1
- 効果的:重要な拠点以外の拠点をより多く連絡するように配慮※2

## 4) 直轄管理区間の調整

広域的な利用状況による調整  
 +  
 国土全体から見た道路網バランスによる調整  
 ↓  
 直轄管理区間の選定

地方公共団体の意見

※1 重要な拠点を効率的に連絡する方法



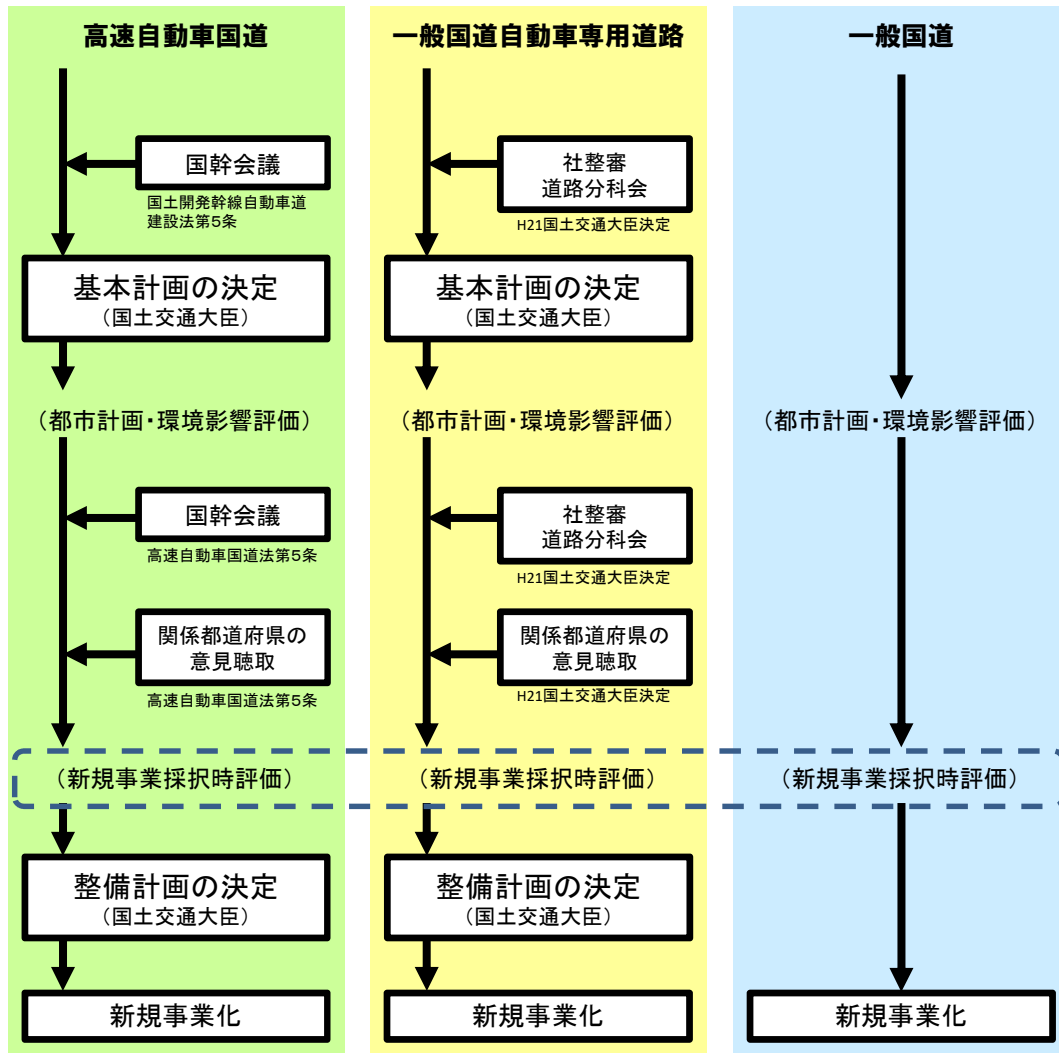
※2 重要な拠点を効果的に連絡する方法



# (11) 高速自動車国道や一般国道の手続きと事業評価の流れ

- 広域的な幹線道路網の事業実施に向けた手続きについては、国民や道路利用者、地方自治体等の理解を得ながら、透明性を確保しつつ、適切に実施。
- 平成25年には、国が実施する公共事業について、計画段階評価の手続きが導入。

## <事業実施に向けた手続き>



## <事業評価の流れ>

