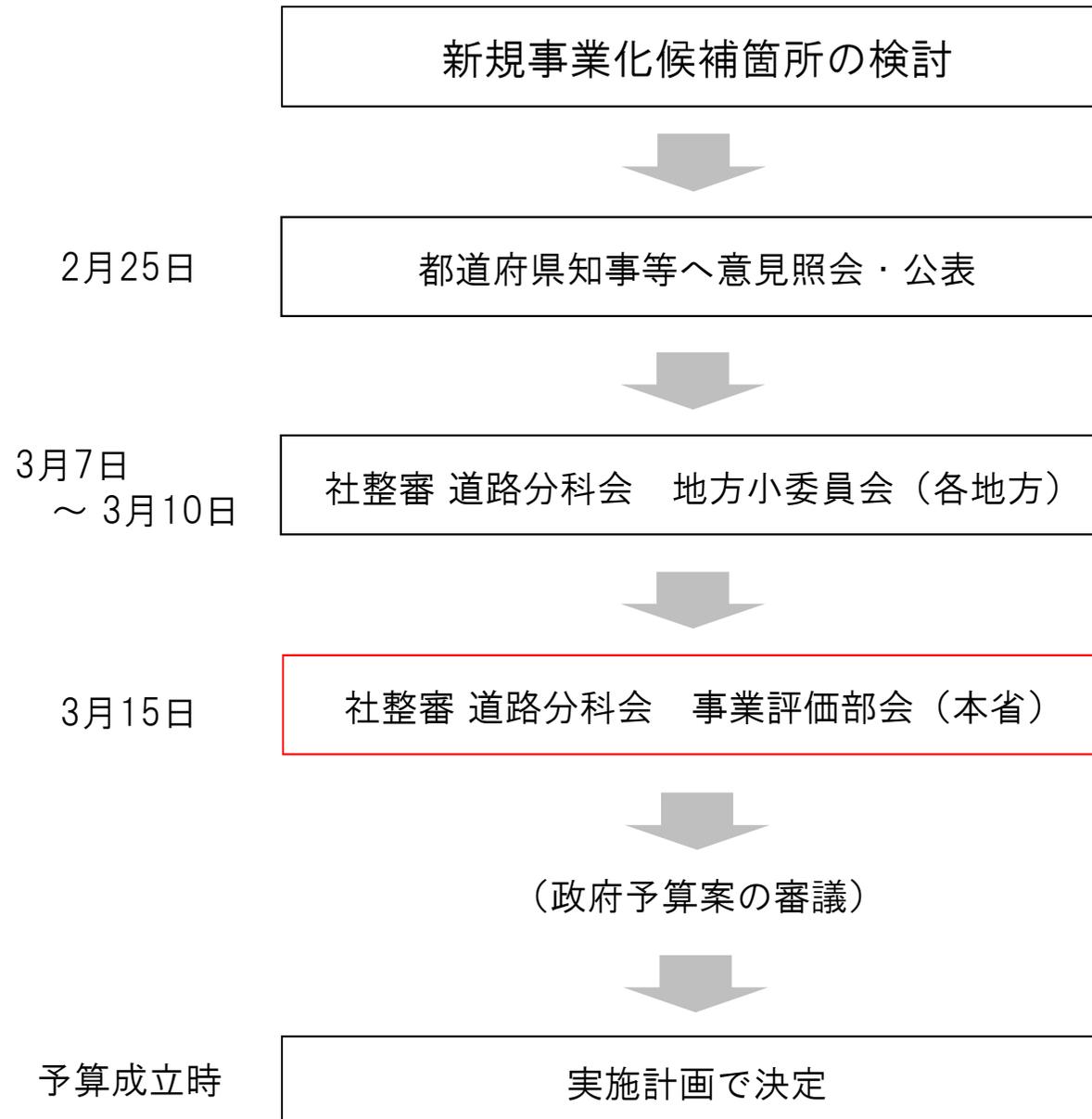


# 令和4年度 新規事業化候補箇所 選定の考え方

# 令和4年度(直轄道路事業) 新規事業化手続きのスケジュールについて



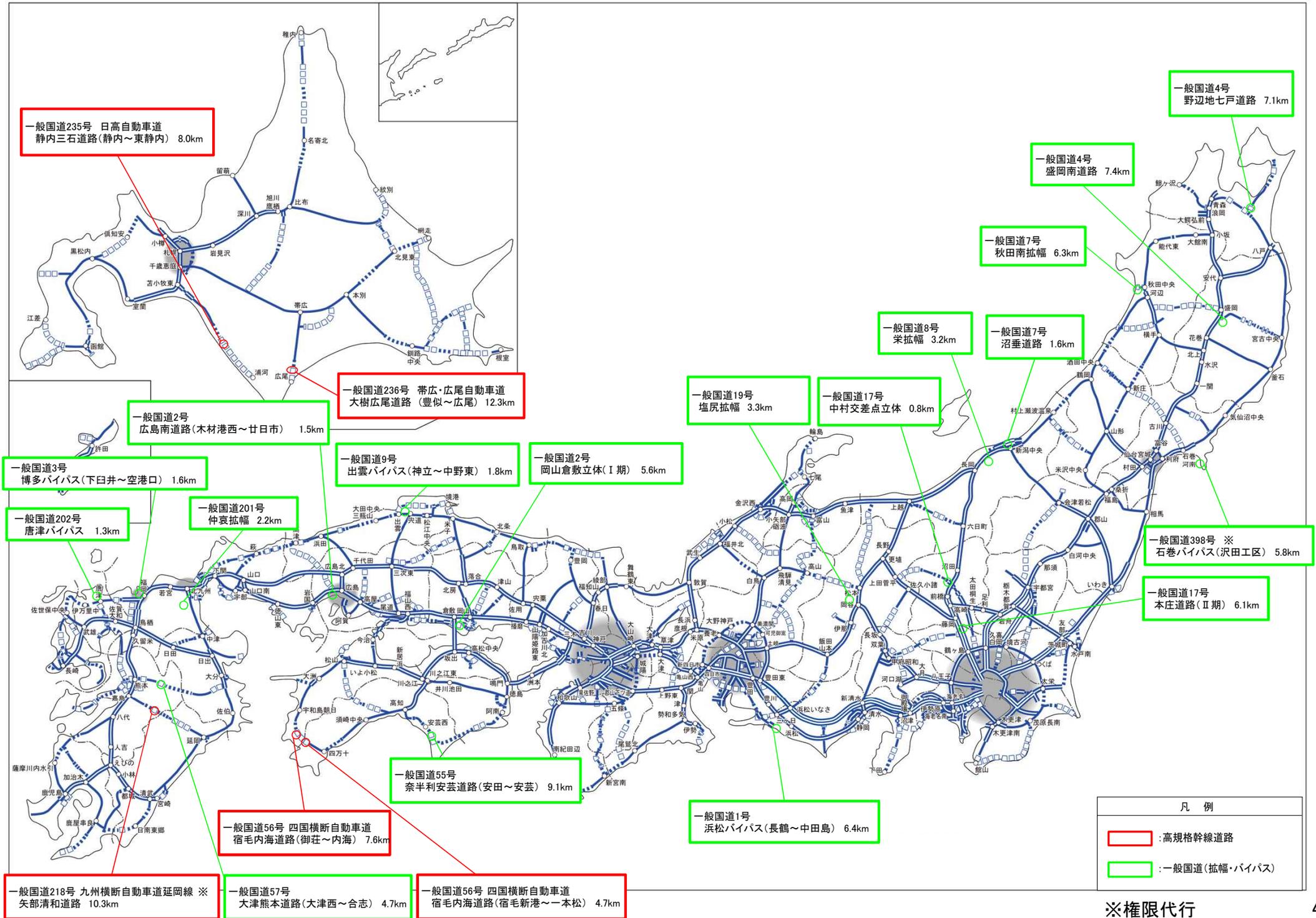
## 令和4年度(直轄道路事業) 新規事業化候補箇所

No.	都道府県名	路線名	区間 (箇所名)	延長	全体事業費 (億円)	備考
1	北海道	一般国道236号 (帯広・広尾自動車道)	大樹広尾道路(豊似～広尾)	12.3km	480	
2	北海道	一般国道235号 (日高自動車道)	静内三石道路(静内～東静内)	8.0km	520	
3	愛媛県 高知県	一般国道56号 (四国横断自動車道)	宿毛内海道路(宿毛新港～一本松)	4.7km	270	
4	愛媛県	一般国道56号 (四国横断自動車道)	宿毛内海道路(御荘～内海)	7.6km	430	
5	熊本県	一般国道218号 (九州横断自動車道延岡線)	矢部清和道路	10.3km	740	
6	青森県	一般国道4号	野辺地七戸道路	7.1km	290	
7	岩手県	一般国道4号	盛岡南道路	7.4km	380	
8	宮城県	一般国道398号	石巻バイパス(沢田工区)	5.8km	240	
9	秋田県	一般国道7号	秋田南拡幅	6.3km	110	
10	群馬県	一般国道17号	中村交差点立体	0.8km	30	
11	埼玉県	一般国道17号	本庄道路(Ⅱ期)	6.1km	300	
12	長野県	一般国道19号	塩尻拡幅	3.3km	310	

## 令和4年度(直轄道路事業) 新規事業化候補箇所

No.	都道府県名	路線名	区間 (箇所名)	延長	全体事業費 (億円)	備 考
13	新潟県	一般国道7号	ぬったり 沼垂道路	1.6km	430	
14	新潟県	一般国道8号	きかえ 栄拡幅	3.2km	150	
15	静岡県	一般国道1号	はまつ ながつる なかたしま 浜松バイパス(長鶴～中田島)	6.4km	640	
16	島根県	一般国道9号	いずも かんだち なかのひがし 出雲バイパス(神立～中野東)	1.8km	140	
17	岡山県	一般国道2号	おかやまくらしき 岡山倉敷立体(I期)	5.6km	430	
18	広島県	一般国道2号	ひろしまみなみ もくざいこうにし はつかいち 広島南道路(木材港西～廿日市)	1.5km	400	
19	高知県	一般国道55号	な はり あき やすだ あき 奈半利安芸道路(安田～安芸)	9.1km	490	
20	福岡県	一般国道3号	はかた しもうすい くこうぐち 博多バイパス(下臼井～空港口)	1.6km	360	
21	福岡県	一般国道201号	ちゅうあい 仲哀拡幅	2.2km	84	
22	佐賀県	一般国道202号	からつ 唐津バイパス	1.3km	60	
23	熊本県	一般国道57号	おおづくまもと おおづにし こうし 大津熊本道路(大津西～合志)	4.7km	310	

# 令和4年度 道路局関係 新規事業化候補箇所(直轄事業)



## 対象事業：高規格幹線道路

高規格幹線道路の未事業化区間のうち

- 道路ネットワークとしての課題(主要都市間の速達性、大規模災害に対する脆弱性)
- 並行する現道の課題(防災、渋滞、事故、走行性)
- その他地域の抱える課題

が大きい区間



事業実施環境が整っている



帯広・広尾自動車道 大樹広尾道路(豊似～広尾)

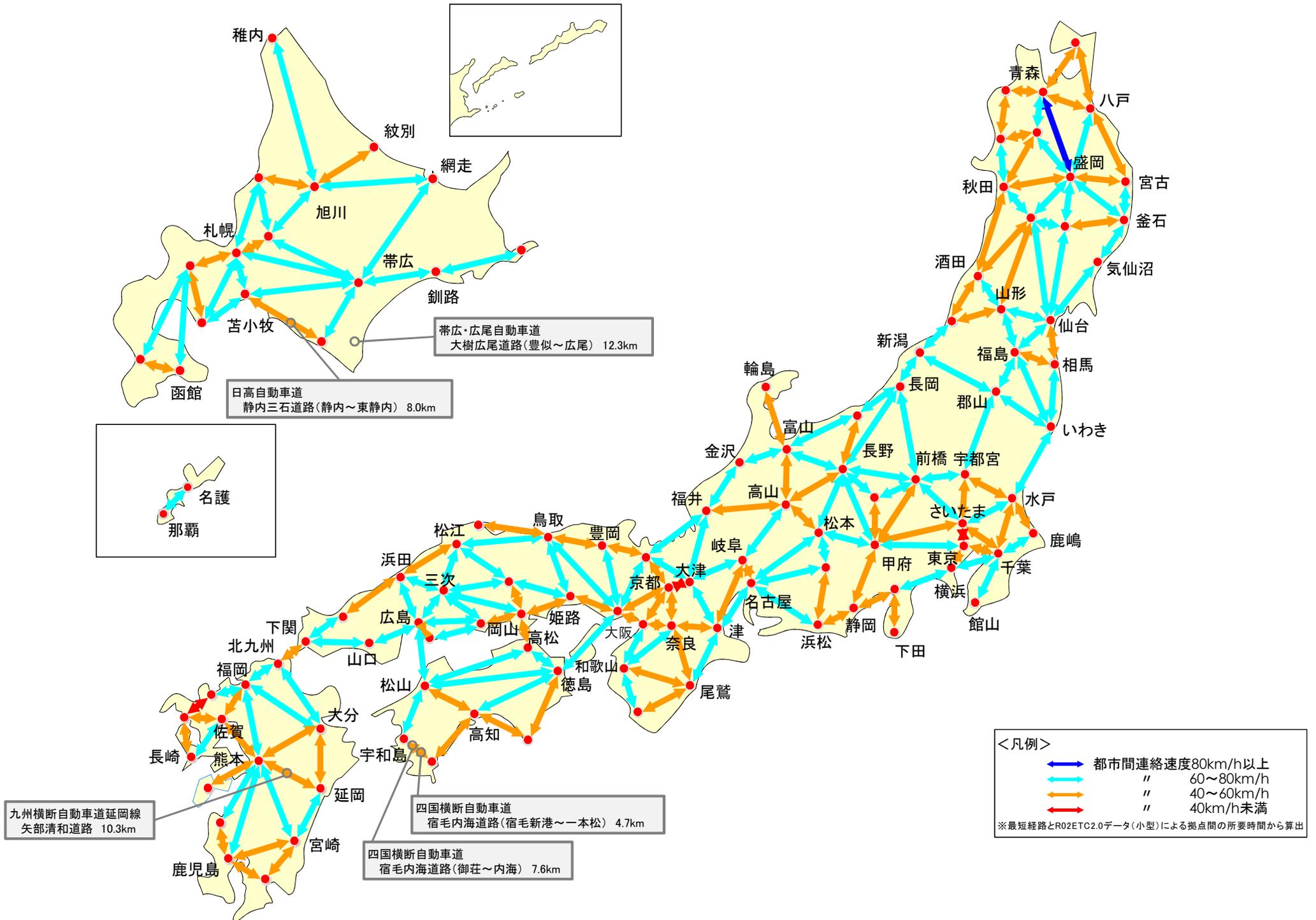
日高自動車道 静内三石道路(静内～東静内)

四国横断自動車道 宿毛内海道路(宿毛新港～一本松)

四国横断自動車道 宿毛内海道路(御荘～内海)

九州横断自動車道延岡線 矢部清和道路

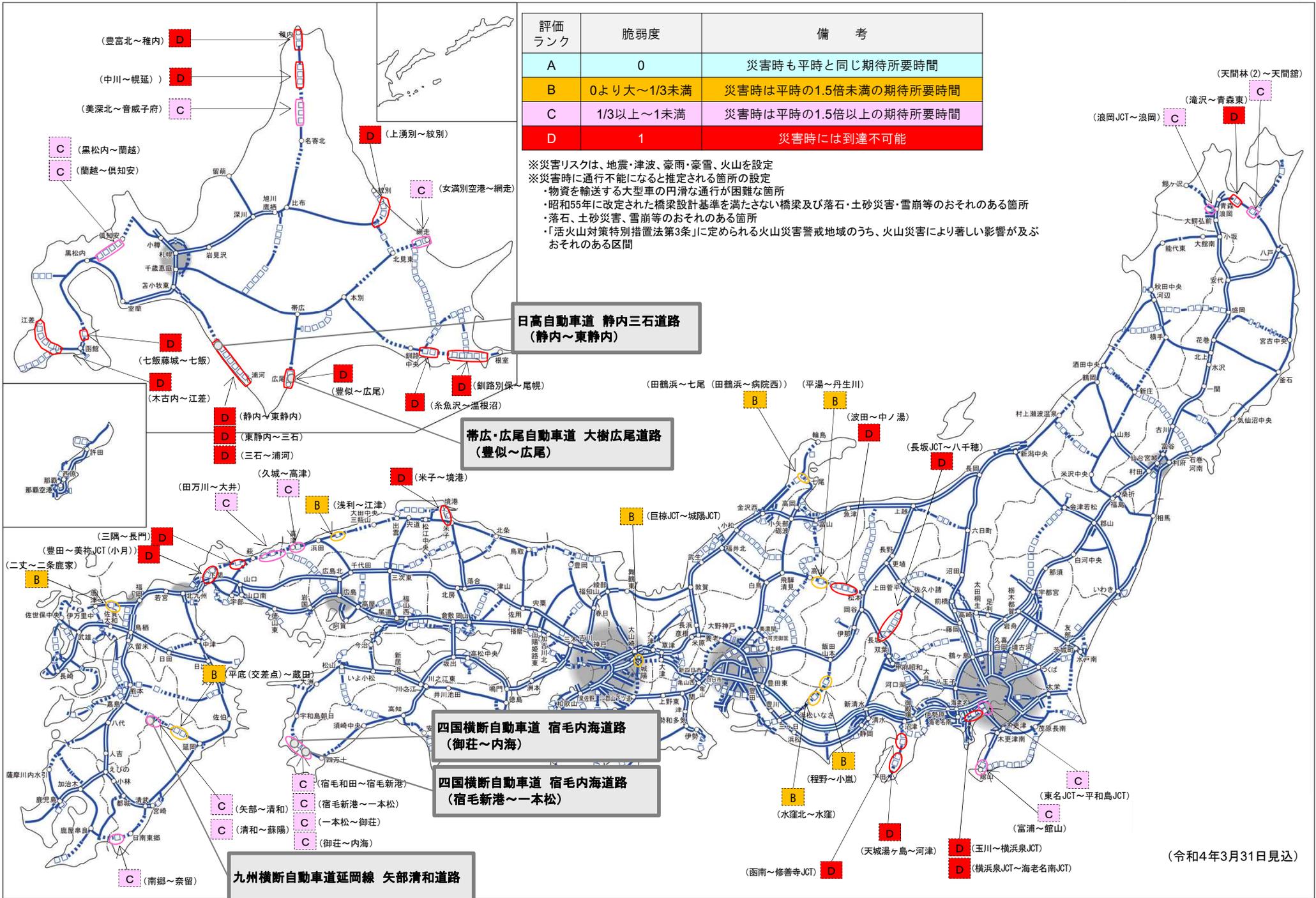
# 主要都市間の連絡速度



# 防災機能の評価レベル

評価ランク	脆弱度	備考
A	0	災害時も平時と同じ期待所要時間
B	0より大～1/3未満	災害時は平時の1.5倍未満の期待所要時間
C	1/3以上～1未満	災害時は平時の1.5倍以上の期待所要時間
D	1	災害時には到達不可能

※災害リスクは、地震・津波、豪雨・豪雪、火山を設定  
 ※災害時に通行不能になると推定される箇所の設定  
 ・物資を輸送する大型車の円滑な通行が困難な箇所  
 ・昭和55年に改定された橋梁設計基準を満たさない橋梁及び落石・土砂災害・雪崩等のおそれのある箇所  
 ・落石、土砂災害、雪崩等のおそれのある箇所  
 ・「活火山対策特別措置法第3条」に定められる火山災害警戒地域のうち、火山災害により著しい影響が及ぶおそれのある区間



# 未事業化区間の状況

## 《直轄事業》 ○高規格幹線道路

No	路線名	区間		都道府県名	延長	ネットワークとしての課題		並行する課題							代表的な期待される効果	事業実施環境			備考				
		JCT間	IC間			主要都市間の到達困難性	大規模災害に対するネットワークの脆弱度(視況NW)	防災				洪水	交通安全	走行性		道路ルート等の検討状況	都市計画手続の状況	環境影響評価の状況					
								津波浸水区域(有・無)※4	事前通行規制区域(有・無)※5	要防対策箇所(箇所数)	通行止め区域(有・無)(H20～H22年度)※6									主要法道箇所(箇所数)※7	事故危険区域(区間数)※8	物流支障区域(区間数)	冬期スタック(有・無)H20～H22年度※9
1	北海道縦貫自動車道	函館IC～黒松内JCT	七飯IC～七飯	北海道	2km		D					1	2				北海道新幹線や函館空港と道南地域を結び、アクセス向上により、観光振興を支援	確定		完	関連道路との事業調整が必要		
2		美深北～音威子府	北海道	29km		C				3			1				道北圏と道央圏を結び、広域観光周遊ルートを形成し、観光振興を支援	未	未	未			
3		比布JCT～稚内	中川～蘭越	北海道	60km		D				19	○		2			道北圏と道央圏を結び、広域観光周遊ルートを形成し、観光振興を支援	未	未	未			
4		雄勝北～稚内	北海道	32km		D	○			8	○		6				道北圏と道央圏を結び、広域観光周遊ルートを形成し、観光振興を支援	未	未	未			
5	北海道新幹線自動車道 網走線	黒松内JCT～小樽JCT	雄勝～倶知安	北海道	20km		C					6		2		○	道央圏と道南圏を結び、大規模災害時の代替路形成により、被災地支援や物流を支援		現道活用区間				
6		蘭越～倶知安	北海道	25km		C				1			1		6	○	新千歳空港から国際的観光リゾートを結び長期投資増加により、農水産業の発展、観光振興を支援	検討中	未	未			
7		釧路別保～尾道	北海道	21km		D				3	○						○	釧路港や釧路空港と釧路・根室地域を結び、輸送の効率化、アクセス向上により、農水産業の発展、観光振興を支援	未	未	未		
8		本別JCT～根室	永魚沢～温根沼	北海道	62km		D	○			○				1		4	○	釧路港や釧路空港と釧路・根室地域を結び、輸送の効率化、アクセス向上により、農水産業の発展、観光振興を支援	未	未	未	
9	北海道新幹線自動車道 網走線	本別JCT～網走	女満別空港～網走	北海道	20km		C					2	○	3	3			女満別空港とオホーツク地域を結び、広域観光周遊ルートを形成し、観光振興を支援	検討中	未	未		
10	釧路IC～別所JCT	比布JCT～紋別	上湧別～紋別	北海道	19km		D	○				5	○		5			紋別空港とオホーツク地域を結び、アクセス向上により、観光振興を支援	未	未	未		
11	帯広～広尾自動車道	帯広JCT～広尾	豊原～広尾	北海道	12km		D	○				2			2			十勝港と十勝・オホーツク地域を結び、輸送の効率化により、農水・酪農を支援	確定				
12	日高自動車道	苫小牧JCT～浦河	静内～東静内	北海道	8km		D	○							○	1		函根港と馬産地である日高地域を結び、軽便馬の輸送効率化により、地域経済の発展に寄与	確定				
13			東静内～三石	北海道	12km	○	D	○										○	函根港と馬産地である日高地域を結び、軽便馬の輸送効率化により、地域経済の発展に寄与	確定			臨時的な地買得を通ずるため、調査・検討が必要
14			三石～浦河	北海道	21km		D	○			2	○			3				函根港と馬産地である日高地域を結び、軽便馬の輸送効率化により、地域経済の発展に寄与	未	未	未	
15	函館～江差自動車道	函館IC～江差	木古内～江差	北海道	40km		D	○				○	3	○		2		北海道新幹線と道南地域を結び、アクセス向上により、観光振興を支援	未	未	未		
16	東北縦貫自動車道 八戸線	八戸JCT～青森JCT	天間森(2)～天間森	青森	5km		C							3	3			青森港と八戸港を結び、アクセス向上により、農林水産業振興を支援	未	未	未		
17			滝沢～青森東	青森	4km		D	○					○	1	1				青森港と八戸港を結び、アクセス向上により、農林水産業振興を支援	未	未	未	
18	津軽自動車道	勝ヶ沢IC～浜岡IC	浜岡～浜岡	青森	2km		C	○						1				青森港と津軽港を結び、アクセス向上により、農林水産業振興を支援	未	未	未		
19	東関東自動車道 館山線	館山IC～木更津南JCT	富浦～館山	千葉	7km		C	○						2	10			近隣県と南房総地域との連携が強化され、南房総地域の観光振興に寄与	未	未	未		
20	東京外かく環状道路	東名高速～海岸道路	東名高速～海岸道路	東京	24km		C	○						7				東名高速と羽田空港、京浜港を抱える臨海部を結び、羽田空港の国際化、京浜港の拠点港湾機能の強化に寄与	未	未	未		
21	第二東海自動車道	玉川IC～海老名南JCT	玉川～横浜東JCT	東京 神奈川	33km		D	○					○	10	29		○	京浜港を抱える臨海部とのアクセスが強化され、京浜港の拠点港湾機能の強化に寄与	未	未	未		
22			横浜東JCT～海老名南JCT	神奈川	12km		D						5	15					京浜港を抱える臨海部とのアクセスが強化され、京浜港の拠点港湾機能の強化に寄与	未	未	未	
23	中部横断自動車道	長坂JCT～佐久小浜JCT	長坂JCT～八千穂	山梨 長野	40km		C	○				○	26	○		2	○	南佐久地域と清水港のアクセスが強化され、高原野菜の輸出など地域の農業振興に寄与	確定	未	未		
24	能越自動車道	輪島IC～小矢部郡深沢JCT	田鶴浜～七尾(田鶴浜～病院西)	石川	6km		B	○						○	1			能登地域と金沢・富山の観光地を結び、周遊観光ネットワークの形成により、観光振興を支援		現道活用区間			
25	中部縦貫自動車道	松本JCT～飛騨清見JCT	渡田～中ノ湯	長野	25km		D	○						○	20			北陸地方、中部地方、関東地方を結び、広域観光ルートの形成により、観光振興の発展に寄与	未	未	未		
26			平湯～白面	岐阜	17km	○	B											○	富山空港や松本空港と飛騨地域を結び、広域交通ネットワークの形成により、観光振興を支援	検討中	未	未	
27			白面～丹生川	岐阜	6km		D													近隣県と伊豆地域を結び、広域交通ネットワークの形成により観光業や水産業の振興を支援	未	未	未
28	伊豆縦貫自動車道	沼津IC～下田IC	園南～修善寺JCT	静岡	11km		D	○				1	○	4				近隣県と伊豆地域を結び、広域交通ネットワークの形成により観光業や水産業の振興を支援	未	未	未		
29			天城湯島～河津	静岡	20km		D				○	9							近隣県と伊豆地域を結び、広域交通ネットワークの形成により観光業や水産業の振興を支援	確定	未	未	
30	三遠南横自動車道	飯田山本IC～浜松いなさJCT	程野～小瀬	長野	20km		B	○						5				近隣県と三遠南横地域を結び、広域交通ネットワークの形成により、高速サービス提供、災害に強い道路網の構築・地域振興サービス向上への支援、三遠南横地域の交流促進・連携強化による地域の活性化の支援		現道改良区間			
31			水窪北～水窪	静岡	7km		B	○			○	12							近隣県と三遠南横地域を結び、広域交通ネットワークの形成により、高速サービス提供、災害に強い道路網の構築・地域振興サービス向上への支援、三遠南横地域の交流促進・連携強化による地域の活性化の支援		現道改良区間		
32	京京和自動車道	巨摩JCT～都山下道JCT	巨摩JCT～城陽JCT	京都	6km		B	○						2	5			京都、和歌山を結び、広域交通ネットワークの形成により周遊型観光や企業進出を支援	未	未	未		
33	中国横断自動車道 岡山米子線	米子JCT～境港IC	米子～境港	鳥取	22km		D	○						6	1			境港と米子地域を結び、高規格ネットワークの形成、アクセス向上により観光振興を支援	未	未	未		
34	山陰自動車道	浜田JCT～小月JCT	浅利～江津	鳥取	8km		B	○						1				九州・山口地域と鳥取県東部を結び、高規格ネットワークの形成、アクセス向上、輸送の効率化により観光振興・地域経済の発展を支援		当面現道活用区間			
35			久米～高津	鳥取	3km		C	○							1				九州・山口地域と鳥取県西部を結び、高規格ネットワークの形成、アクセス向上、輸送の効率化により観光振興・地域経済の発展を支援	確定	完		
36			田万川～大井	山口	30km		C	○			○	9	○							九州・山口地域と鳥取県西部を結び、高規格ネットワークの形成、アクセス向上、輸送の効率化により観光振興・地域経済の発展を支援	未	未	未
37	山陰自動車道	三浦～長門	山口	8km		D								1				九州・山口地域と鳥取県西部を結び、高規格ネットワークの形成、アクセス向上、輸送の効率化により観光振興・地域経済の発展を支援	検討中	未	未		
38			豊田～美祿JCT(小月)	山口	19km		D								38				九州・山口地域と鳥取県西部を結び、高規格ネットワークの形成、アクセス向上、輸送の効率化により観光振興・地域経済の発展を支援	未	未	未	

# 未事業化区間の状況

## 《直轄事業》 ○高規格幹線道路

No	路線名	区間		都道府県名	延長	ネットワークとしての課題		並行する現道の課題							代表的な期待される効果	事業実施環境			備考
		JCT間	IC間			主要都市間の到達困難性	大規模災害に対するネットワークの脆弱性(視況NW)	防災			渋滞	交通安全	走行性	鐵路ルート等の検討状況		都市計画手続きの状況	環境影響評価の状況		
						連続速度 ◎:40km/h未満 ○:40~60km/h未満	防災機能ランク ※2 IC間	津波浸水区域(有・無)※4	事前通行規制区間(有・無)※5	要防対策箇所(箇所数)	通行止め区間(有・無)(H20~R2年度)	主要渋滞箇所(箇所数)※6	事故危険区間(区間数)※8					物流支障区間(区間数)※9	
39	四国横断自動車道	いよ小松JCT~高知JCT	宿毛和田~宿毛新港	高知	7km	○	C	○					2			宿毛清港と南予地域、種多地域を結び、交流人口の拡大や水産物の販路拡大を支援	確定	完	脆弱な地質帯を通過するため、調査・検討が必要
40			宿毛新港~一本松	高知 愛媛	5km	○	C	○					2			宿毛清港と南予地域、種多地域を結び、交流人口の拡大や水産物の販路拡大を支援	確定	完	
41			一本松~御荘	愛媛	10km	○	C	○					1	5		宿毛清港と南予地域、種多地域を結び、交流人口の拡大や水産物の販路拡大を支援	確定	完	脆弱な地質帯を通過するため、調査・検討が必要
42			御荘~内海	愛媛	8km	○	C	○								宿毛清港と南予地域、種多地域を結び、交流人口の拡大や水産物の販路拡大を支援	確定	完	
43			内海~糸節	愛媛	10km	○	C			1	○		5			熊本空港・八代港と主要観光地を結び、速達性向上により、地域観光振興を支援	確定		
44	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT~延岡JCT-IC	清和~新橋	熊本	5km	○	C						1		熊本空港・八代港と主要観光地を結び、速達性向上により、地域観光振興を支援	確定		猛禽類等の生息状況の調査が必要	
45			新橋~平岳(交差点)~羅田	宮崎	18km		B							1		細島港と周辺地域を結び、輸送環境改善により、農林業を支援	未	未	未
46	東九州自動車道	清武JCT~志布志IC	南郷~京前	宮崎	14km	○	C	○		2					日本有数の木材産地と志布志港を結ぶ物流道路及び広域周遊観光ルート形成により地域産業、観光振興を支援	確定	完	脆弱な地質帯を通過するため、調査・検討が必要	
47	西九州自動車道	福屋JCT~武雄JCT	二丈~二丈橋家	福岡	11km		B			3	○		1		福岡・佐賀・長崎を結び、広域交通ネットワークを形成し、アクセス向上・輸送の効率化により観光振興・地域経済活動を支援	検討中	未	未	

※1 直轄路線とH21民間プロブデータによる拠点間の所要時間から算出  
 ※2 防災機能ランク:道路ネットワークを「防災性」、「多重性」の観点からA~Dの評価ランクに等価分け(R3年度末供用済みおよび事業化済みネットワークによる評価)  
 A:災害時も通常時と同じ期待所要時間 B:災害時は通常時の1.5倍未満の期待所要時間 C:災害時は通常時の1.5倍以上の期待所要時間 D:災害時には到達不可能 ※災害リスクは、地震・津波、豪雨・豪雪、火山を想定  
 ※3 近隣の事業中箇所が事業完了により改善の見込み  
 ※4 科学的根拠により設定された事業化予定水域内での浸水する区間  
 ※5 大雨や台風による土砂崩れや落石等の恐れがある箇所について、過去の記録などを元にそれぞれ規制の基準等を定め、災害が発生する前に通行止めなどの規制を実施する区間  
 ※6 データに基づく客観的な分析を基本としつつ、道路利用者の意見や地域性を反映した評価方法の検討により、地域の実態との整合を図り法審判協議会等において決定された箇所数  
 ※7 国際物流機能ネットワークのうち、現在供用している区間において、構造等の物理的な支障により、国際標準コンテナ車が通行できない区間数(国際コンテナ通行支障区間)  
 ※8 死傷事故の事故データに基づき区間や、地域の実情を知っている市町村や地域住民等へのアンケート等により潜在的な事故危険区間を収集し、学識経験者や道路利用者等の意見を聞き決定された区間  
 ※9 H29-30-R1・2年度の冬期において雪等の影響により車両が立ち往生したものを道路管理者が把握したものを

# 令和4年度 新規事業化候補箇所 選定の考え方【一般国道(拡幅・バイパス)】

対象事業：一般国道(拡幅・バイパス)

地域における道路交通上の課題、地域からの要望があり、事業実施環境が整っている区間を各地方小委員会において審議の上、選定

全国的な政策課題に照らし必要性を確認

## 渋滞対策の観点からの必要性

- (例)
- 地域の協議会等において特定された「主要渋滞箇所」等

## 事故対策の観点からの必要性

- (例)
- 地域の協議会等において特定された「事故危険区間」等

## 防災・震災対策の観点からの必要性

- (例)
- 近年大規模災害による被災有り
  - 事前規制区間、防災点検要対策箇所など災害に対する脆弱性を有する区間等

ストック効果をもつ道路整備 (例) 物流効率化、観光振興支援、救急医療活動の円滑化等

合計：18事業

### 東北

**一般国道4号**  
**野辺地七戸道路**

- 主要渋滞箇所 3箇所[渋滞]
- 物流効率化、観光振興支援 [ストック効果]

**一般国道4号**  
**盛岡南道路**

- 主要渋滞箇所 2箇所[渋滞]
- 事故危険区間 3箇所[事故]
- 防災点検要対策箇所 1箇所[防災]
- 物流効率化、救急医療活動の円滑化 [ストック効果]

**一般国道398号**  
**石巻バイパス(沢田工区)**

- 大規模災害による被災あり[防災]
- 物流効率化、観光振興支援、救急医療活動の円滑化 [ストック効果]

**一般国道7号**  
**秋田南拡幅**

- 主要渋滞箇所 1箇所[渋滞]
- 事故危険区間 1箇所[事故]
- 物流効率化 [ストック効果]

**一般国道17号**  
**中村交差点立体**

- 主要渋滞箇所 2箇所[渋滞]
- 事故危険区間 2箇所[事故]
- 物流効率化、観光振興支援 [ストック効果]

**一般国道17号**  
**本庄道路(Ⅱ期)**

- 主要渋滞箇所 2箇所[渋滞]
- 事故危険区間 1箇所[事故]
- 物流効率化 [ストック効果]

### 関東

**一般国道19号**  
**塩尻拡幅**

- 主要渋滞箇所 2箇所[渋滞]
- 事故危険区間 7箇所[事故]
- 物流効率化 [ストック効果]

**一般国道7号**  
**沼垂道路**

- 主要渋滞箇所 6箇所[渋滞]
- 事故危険区間 7箇所[事故]
- 物流効率化 [ストック効果]

**一般国道8号**  
**栄拡幅**

- 主要渋滞箇所 4箇所[渋滞]
- 事故危険区間 3箇所[事故]
- 物流効率化 [ストック効果]

**一般国道1号**  
**浜松バイパス**

- 主要渋滞箇所 4箇所[渋滞]
- 事故危険区間 13箇所[事故]
- 物流効率化 [ストック効果]

**一般国道9号**  
**出雲バイパス(神立～中野東)**

- 主要渋滞箇所 2箇所[渋滞]
- 事故危険区間 2箇所[事故]
- 物流効率化、救急医療活動の円滑化 [ストック効果]

**一般国道2号**  
**岡山倉敷立体(Ⅰ期)**

- 主要渋滞箇所 3箇所[渋滞]
- 事故危険区間 3箇所[事故]
- 物流効率化 [ストック効果]

### 北陸

### 中部

### 中国

### 中国

**一般国道2号**  
**広島南道路(木材港西～廿日市)**

- 主要渋滞箇所 1箇所[渋滞]
- 事故危険区間 4箇所[事故]
- 物流効率化 [ストック効果]

**一般国道55号**  
**奈半利安芸道路(安田～安芸)**

- 事故危険区間 2箇所[事故]
- 防災点検要対策箇所 2箇所[防災]
- 大規模災害による被災あり [防災]
- 物流効率化、観光振興支援、救急医療活動の円滑化 [ストック効果]

**一般国道3号**  
**博多バイパス(下臼井～空港口)**

- 主要渋滞箇所 3箇所[渋滞]
- 事故危険区間 3箇所[事故]
- 物流効率化、救急医療活動の円滑化 [ストック効果]

**一般国道201号**  
**仲哀拡幅**

- 事故危険区間 1箇所[事故]
- 物流効率化 [ストック効果]

**一般国道202号**  
**唐津バイパス**

- 主要渋滞箇所 1箇所[渋滞]
- 事故危険区間 2箇所[事故]
- 救急医療活動の円滑化 [ストック効果]

**一般国道57号**  
**大津熊本道路(大津西～合志)**

- 主要渋滞箇所 8箇所[渋滞]
- 事故危険区間 6箇所[事故]
- 物流効率化、観光振興支援、救急医療活動の円滑化 [ストック効果]