資料１

令和5年度　新規事業化候補箇所　選定の考え方

令和5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

新規事業化候補箇所の検討

↓

2月28日　都道府県知事等へ意見照会・公表

↓

3月7日～3月10日　社整審 道路分科会　地方小委員会（各地方）

↓

3月15日　社整審 道路分科会　事業評価部会（本省）

↓

（政府予算案の審議）

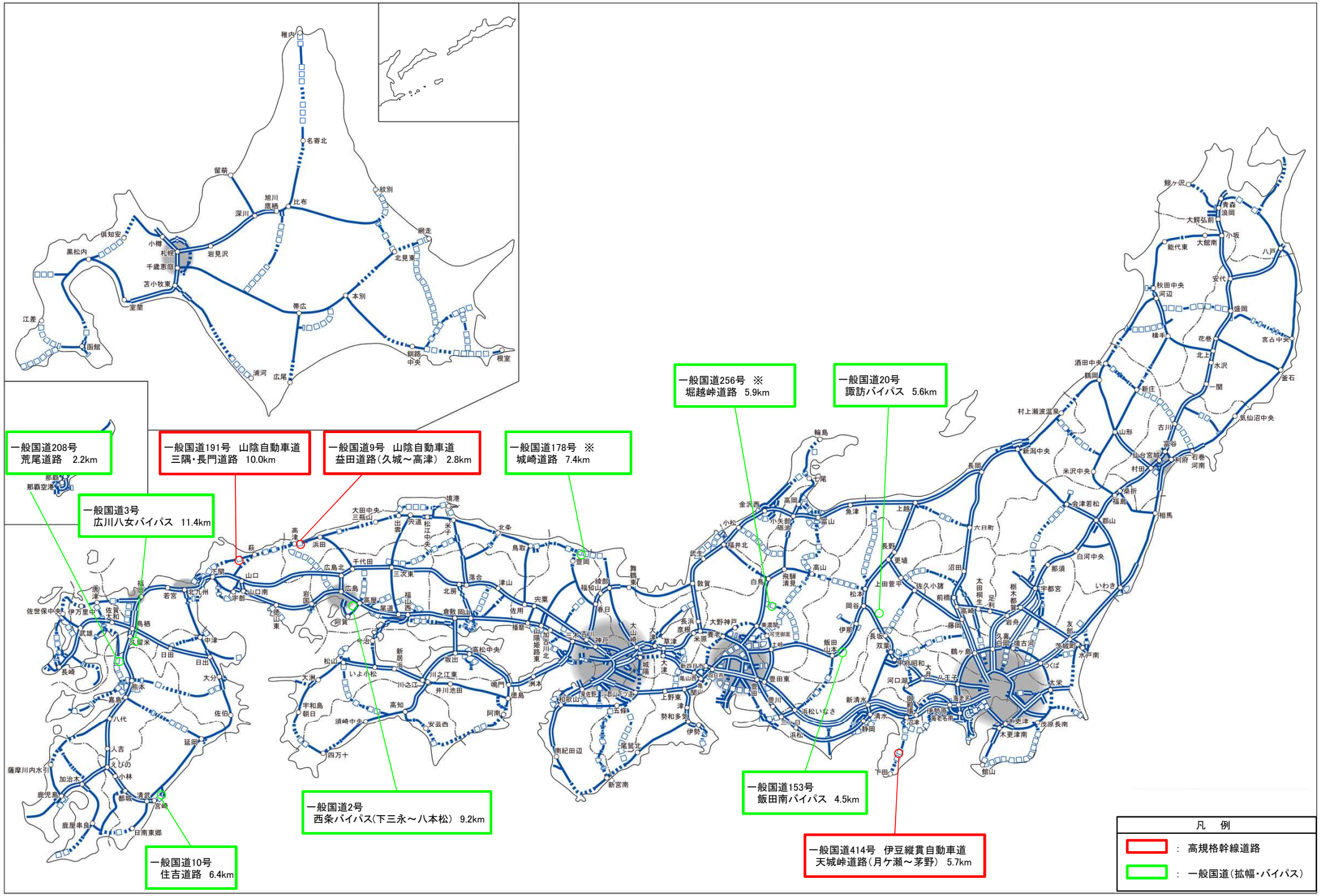
↓

予算成立時　実施計画で決定

令和5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	静岡県	一般国道414号 （伊豆縦貫自動車道）	天城峠道路（月ケ瀬～茅野）	5.7km	900	
2	島根県	一般国道9号 （山陰自動車道）	益田道路（久城～高津）	2.8km	260	
3	山口県	一般国道191号 （山陰自動車道）	三隅・長門道路	10.0km	590	
4	長野県	一般国道20号	諏訪バイパス	5.6km	900	
5	長野県	一般国道153号	飯田南バイパス	4.5km	350	
6	岐阜県	一般国道256号	堀越峠道路	5.9km	390	
7	兵庫県	一般国道178号	城崎道路	7.4km	1,150	
8	広島県	一般国道2号	西条バイパス（下三永～八本松）	9.2km	270	
9	福岡県	一般国道3号	広川八女バイパス	11.4km	340	
10	熊本県	一般国道208号	荒尾道路	2.2km	230	
11	宮崎県	一般国道10号	住吉道路	6.4km	490	

令和5年度　道路局関係　新規事業化候補箇所（直轄事業）



※権限代行

令和5年度　新規事業化候補箇所　選定の考え方【高規格幹線道路】

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

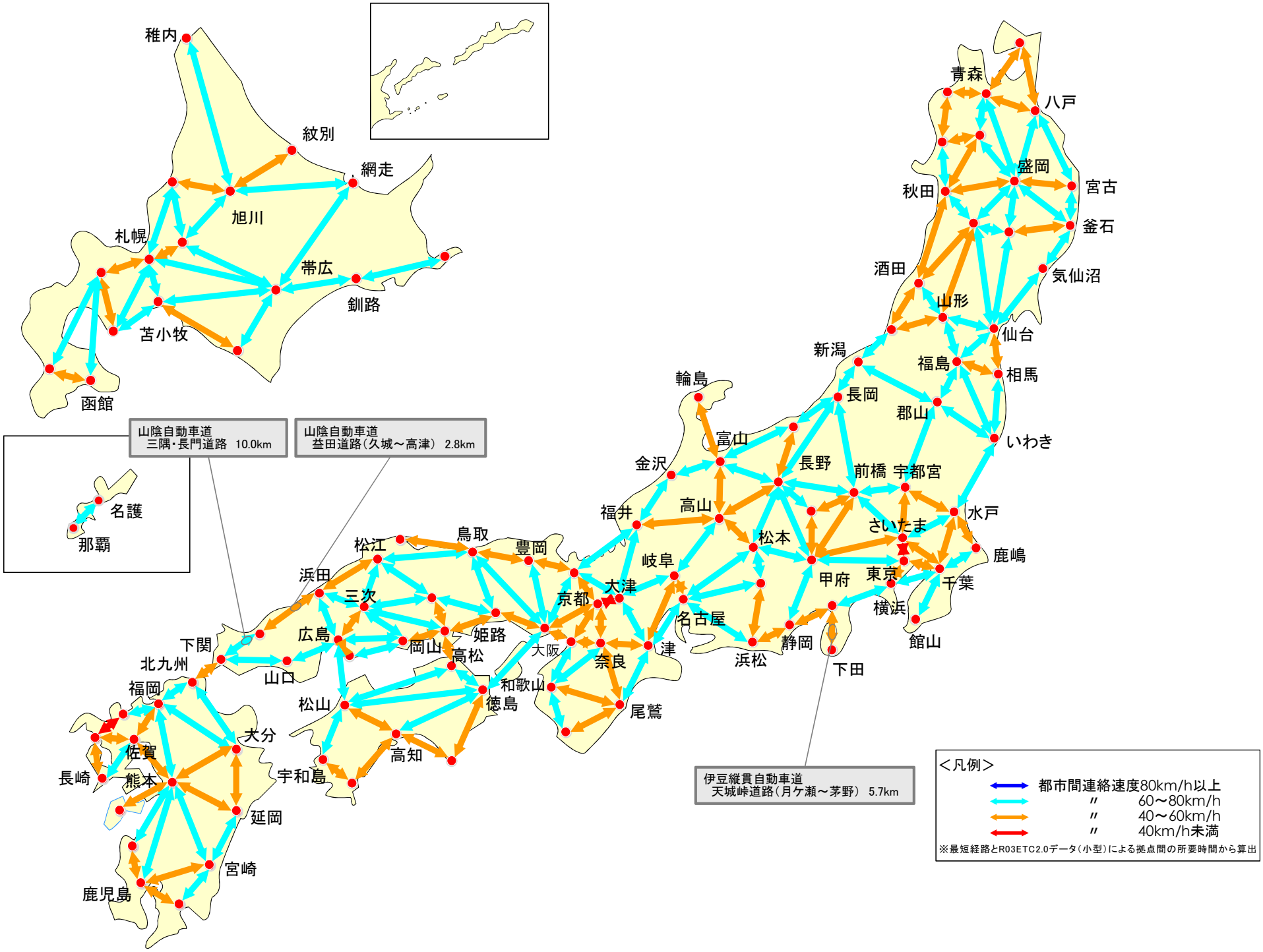
↓

伊豆縦貫自動車道　天城峠道路（月ケ瀬～茅野）

山陰自動車道　益田道路（久城～高津）

山陰自動車道　三隅・長門道路

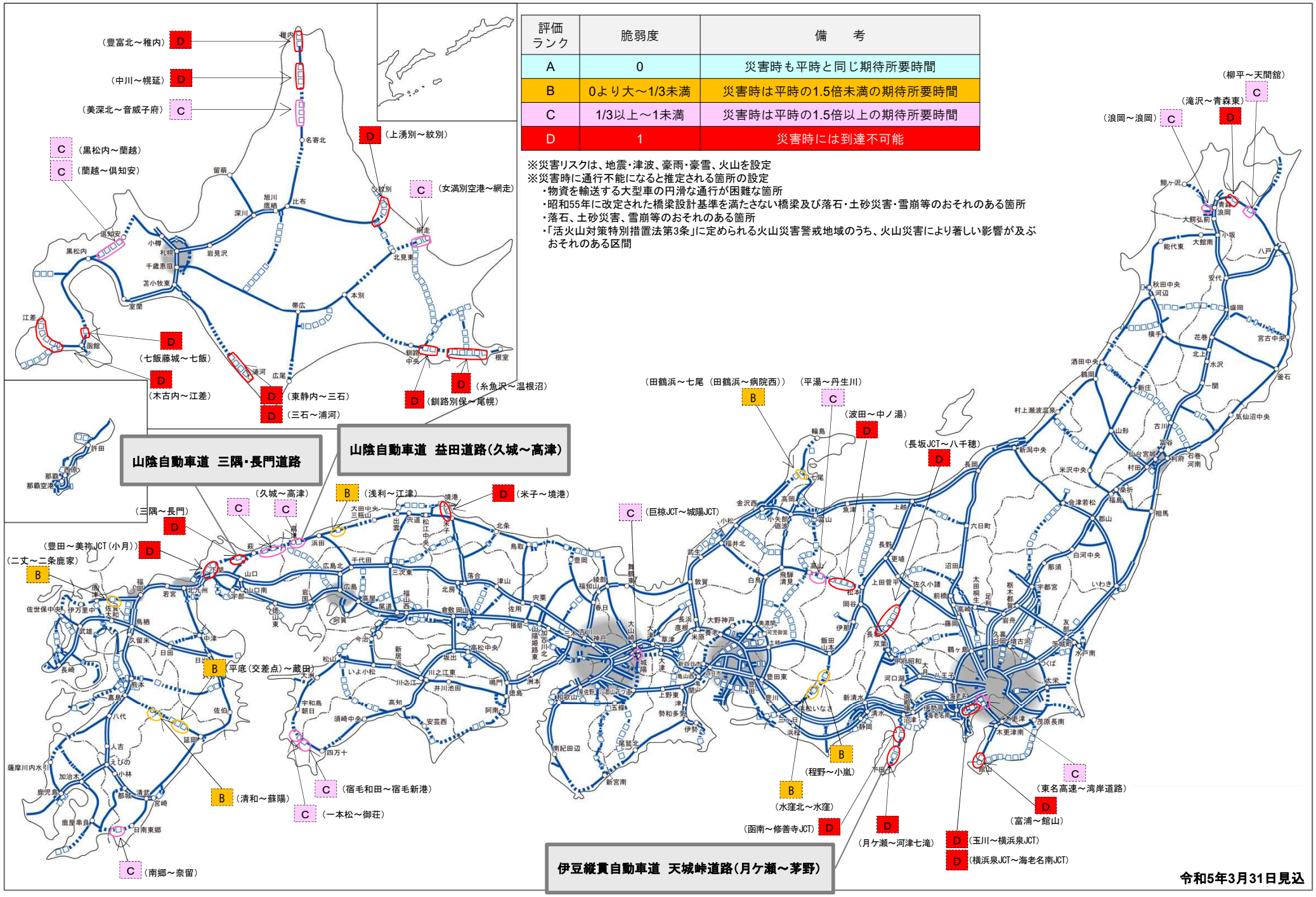
主要都市間の連絡速度


稚内
紋別
網走
旭川
札幌
帯広
釧路
苫小牧
函館
名護
那覇
山陰自動車道
三隅・長門道路 10.0km
山陰自動車道
益田道路（久城～高津） 2.8km
伊豆縦貫自動車道
天城峠道路（月ケ瀬～茅野） 5.7km
青森
八戸
盛岡
宮古
秋田
釜石
酒田
気仙沼
山形
仙台
新潟
福島
相馬
輪島
長岡
郡山
いわき
富山
金沢
長野
前橋
宇都宮
福井
高山
水戸
さいたま
松本
鹿嶋
松江
鳥取
豊岡
岐阜
甲府
東京
千葉
浜田
三次
京都
大津
名古屋
横浜
広島
姫路
岡山
高松
大阪
奈良
津
静岡
館山
下関
浜松
下田
北九州
山口
福岡
和歌山
徳島
松山
尾鷲
大分
佐賀
長崎
熊本
高知
宇和島
延岡
宮崎
鹿児島
＜凡例＞
都市間連絡速度80km/h以上
〃 60～80km/h
〃 40～60km/h
〃 40km/h未満
※最短経路とR03ETC2.0データ（小型）による拠点間の所要時間から算出

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



令和5年3月31日見込

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 JCT間	区間 IC間	都道府県名	延長	ネットワークとしての課題 主要都市間の到達困難性 連絡速度※1 ◎：40km/h未満 ○：40～60km/h未満	ネットワークとしての課題 大規模災害に対するネットワークの脆弱度（現況NW） 防災機能ランク※2 IC間	並行する現道の課題 防災 津波浸水区域（有・無）※3	並行する現道の課題 防災 事前通行規制区間（有・無）※4	並行する現道の課題 防災 要防災対策箇所（箇所数）	並行する現道の課題 防災 通行止め実績（有・無）（H27～R3年度）	並行する現道の課題 洪水 主要洪水箇所（箇所数）※5	並行する現道の課題 交通安全 事故危険区間（区間数）※6	並行する現道の課題 走行性 物流支障区間（区間数）※7	並行する現道の課題 走行性 冬期スタック（有・無）H30～R3年度※8	代表的な期待される効果	事業実施環境 概略ルート等の検討状況	事業実施環境 都市計画手続きの状況	事業実施環境 環境影響評価の状況	備考
1	北海道縦貫自動車道	函館IC～黒松内JCT	七飯藤城～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（北海道縦貫自動車道（七飯～大沼））の土砂受け入れ調整が必要
2		比布JCT～稚内	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			中川～幌延	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	検討中	未	未	
4			豊富北～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	北海道横断自動車道　根室線	黒松内JCT～小樽JCT	黒松内～蘭越	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			6		○	新千歳空港から国際的観光リゾートニセコを結び民間投資増加により、農水産業の発展、観光振興を支援	検討中	未	未	
7		本別JCT～根室	釧路別保～尾幌	北海道	21km		D			3	○		2		○	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	検討中	未	未	
8			糸魚沢～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	北海道横断自動車道　胆走線	本別JCT～胆走	女満別空港～胆走	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	旭川・紋別自動車道	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	日高自動車道	苫小牧東JCT～浦河	東静内～三石	北海道	12km	○	D	○			○					函館港と馬産地である日高地域を結び、軽種馬の輸送効率化により、地域経済の発展に寄与	確定			・脆弱な地質帯を通過するため、必要な対策についての調査・検討が必要
12			三石～浦河	北海道	21km		D	○		3	○		3			函館港と馬産地である日高地域を結び、軽種馬の輸送効率化により、地域経済の発展に寄与	未	未	未	
13	函館・江差自動車道	函館IC～江差	木古内～江差	北海道	40km	○	D	○	○	3	○					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	
14	東北縦貫自動車道　八戸線	八戸JCT～青森JCT	柳平～天間舘	青森	3km	○	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	
15			浦沢～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	
16	津軽自動車道	碇ヶ沢IC～浪岡IC	浪岡～浪岡	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	
17	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		D	○				2	11			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	
18	東京外かく環状道路	東名高速～湾岸道路	東名高速～湾岸道路	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	
19	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	
20			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	
21	中部横断自動車道	長坂JCT～佐久小諸JCT	長坂JCT～八千穂	山梨 長野	40km	○	D		○	34	○		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	
22	能越自動車道	輪島IC～小矢部砺波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			
23	中部縦貫自動車道	松本JCT～飛騨清見JCT	波田～中ノ湯	長野	25km	○	D		○	14	○				○	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	
24			平瀬～日面	岐阜	16km		C				○				○	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	確定			・詳細なルート・構造を決定するための現地調査等が必要
25			日面～丹生川	岐阜	7km												未	未	未	
26	伊豆縦貫自動車道	沼津IC～下田IC	函南～修善寺JCT	静岡	9km	○	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	
27			月ヶ瀬～茅野	静岡	6km		D			1						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	完	完	
28			茅野～河津七滝	静岡	16km		D		○	7	○					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	完	完	・大規模トンネルが多数存在するため、発生土処理の検討・調整が必要

未事業化区間の状況

《直轄事業》

〇高規格幹線道路

No	路線名	区間 JCT間	区間 IC間	都道府県名	延長	ネットワークとしての課題 主要都市間の到達困難性 連絡速度※1 ◎：40km/h未満 ○：40～60km/h未満	ネットワークとしての課題 大規模災害に対するネットワークの脆弱度（現況NW） 防災機能ランク※2 IC間	並行する現道の課題 防災 津波浸水区域（有・無）※3	並行する現道の課題 防災 事前通行規制区間（有・無）※4	並行する現道の課題 防災 要防災対策箇所（箇所数）	並行する現道の課題 防災 通行止め実績（有・無）（H27～R3年度）	並行する現道の課題 渋滞 主要渋滞箇所（箇所数）※5	並行する現道の課題 交通安全 事故危険区間（区間数）※6	並行する現道の課題 走行性 物流支障区間（区間数）※7	並行する現道の課題 走行性 冬期スタック（有・無）H30～R3年度※8	代表的な期待される効果	事業実施環境 概略ルート等の検討状況	事業実施環境 都市計画手続きの状況	事業実施環境 環境影響評価の状況	備考
29	三遠南信自動車道	飯田山本IC～浜松いなさJCT	程野～小嵐	長野	20km	○	B			5	○					近畿県と三遠南信地域を結び、広域交通ネットワークの形成により、高速サービスの提供、災害に強い道路網の構築・地域医療サービス向上への支援、三遠南信地域の交流促進・連携強化による地域の活性化の支援	現道改良区間			
30			水窪北～水窪	静岡	7km		B		○	12	○					近畿県と三遠南信地域を結び、広域交通ネットワークの形成により、高速サービスの提供、災害に強い道路網の構築・地域医療サービス向上への支援、三遠南信地域の交流促進・連携強化による地域の活性化の支援	現道改良区間			
31	京奈和自動車道	巨椋JCT～郡山下ッ道JCT	巨椋JCT～城陽JCT	京都	6km	○	C					2	5			京都、奈良、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	
32	中国横断自動車道 岡山米子線	米子JCT～境港I C	米子～境港	鳥取	22km	○	D	○				6	3			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	
33	山陰自動車道	宍道JCT～浜田JCT	浅利～江津	島根	8km	○	B			1			1			九州・山口地域と島根県東部を結び、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			
34		浜田JCT～小月JCT	久城～高津	島根	3km	○	C					1				九州・山口地域と島根県西部を結び、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		
35			田万川～大井	山口	30km	○	C	○		9	○					九州・山口地域と島根県西部を結び、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	
36			三隅～長門	山口	8km		D			1						九州・山口地域と島根県西部を結び、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		
37			豊田～美祢JCT（小月）	山口	19km		D			37						九州・山口地域と島根県西部を結び、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	
38	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	○			○		4			宿毛湾港と南予地域、幡多地域を結び、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、必要な対策についての調査・検討が必要
39			一本松～御荘	愛媛	10km	○	C	○			○	1	2			宿毛湾港と南予地域、幡多地域を結び、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、必要な対策についての調査・検討が必要
40	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～延岡JCT・IC	清和～蘇陽	熊本	5km	○	B						1			熊本空港・八代港と主要観光地を結び、連達性向上により、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
41			平底（交差点）～蔵田	宮崎	18km		B						2			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	
42	東九州自動車道	清武JCT～志布志IC	南郷～泉留	宮崎	14km	○	C	○		2			4			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、必要な対策についての調査・検討が必要
43	西九州自動車道	福重JCT～武雄JCT	二丈～二丈鹿家	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　最短経路とR03ETC2.0データ(小型)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「耐災害性」、「多重性」の観点からA～Dの評価ランクに等級分け（R4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、火山を設定
※3　科学的根拠により設定された津波浸水想定区域内で浸水する区間
※4　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
※5　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、地域の実感との整合を図り渋滞対策協議会等において選定された箇所数
※6　死傷事故率の事故データに基づく区間や、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選定された区間
※7　国際物流機関ネットワークのうち、現在供用している区間において、橋梁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　H30・R1・2・3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

令和5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

ストック効果を高める道路整備　（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：8事業

関東

一般国道20号　諏訪バイパス
- ➢主要渋滞箇所　2箇所　[渋滞]
- ➢事故危険区間　3箇所　[事故]
- ➢大規模災害による被災あり　[防災]
- ➢物流効率化　[ストック効果]

中部

一般国道153号 飯田南バイパス
- ➢主要渋滞箇所　1箇所[渋滞]
- ➢事故危険区間　5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256号　堀越峠道路
- ➢事前通行規制区間　1箇所　[防災]
- ➢防災点検要対策箇所　4箇所　[防災]
- ➢大規模災害による被災あり　[防災]
- ➢観光振興支援　[ストック効果]

近畿

一般国道178号 城崎道路
- ➢大規模災害による被災あり　[防災]
- ➢観光振興支援、救急医療活動の円滑化　[ストック効果]

中国

一般国道2号 西条バイパス（下三永～八本松）
- ➢主要渋滞箇所　1箇所　[渋滞]
- ➢事故危険区間　6箇所　[事故]
- ➢物流効率化　[ストック効果]

九州

一般国道3号 広川八女バイパス
- ➢主要渋滞箇所　4箇所　[渋滞]
- ➢事故危険区間　6箇所　[事故]
- ➢大規模災害による被災あり　[防災]
- ➢物流効率化　[ストック効果]

一般国道208号　荒尾道路
- ➢主要渋滞箇所　3箇所　[渋滞]
- ➢事故危険区間　12箇所　[事故]
- ➢大規模災害による被災あり　[防災]
- ➢観光振興支援　[ストック効果]

一般国道10号　住吉道路
- ➢主要渋滞箇所　6箇所　[渋滞]
- ➢事故危険区間　18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]