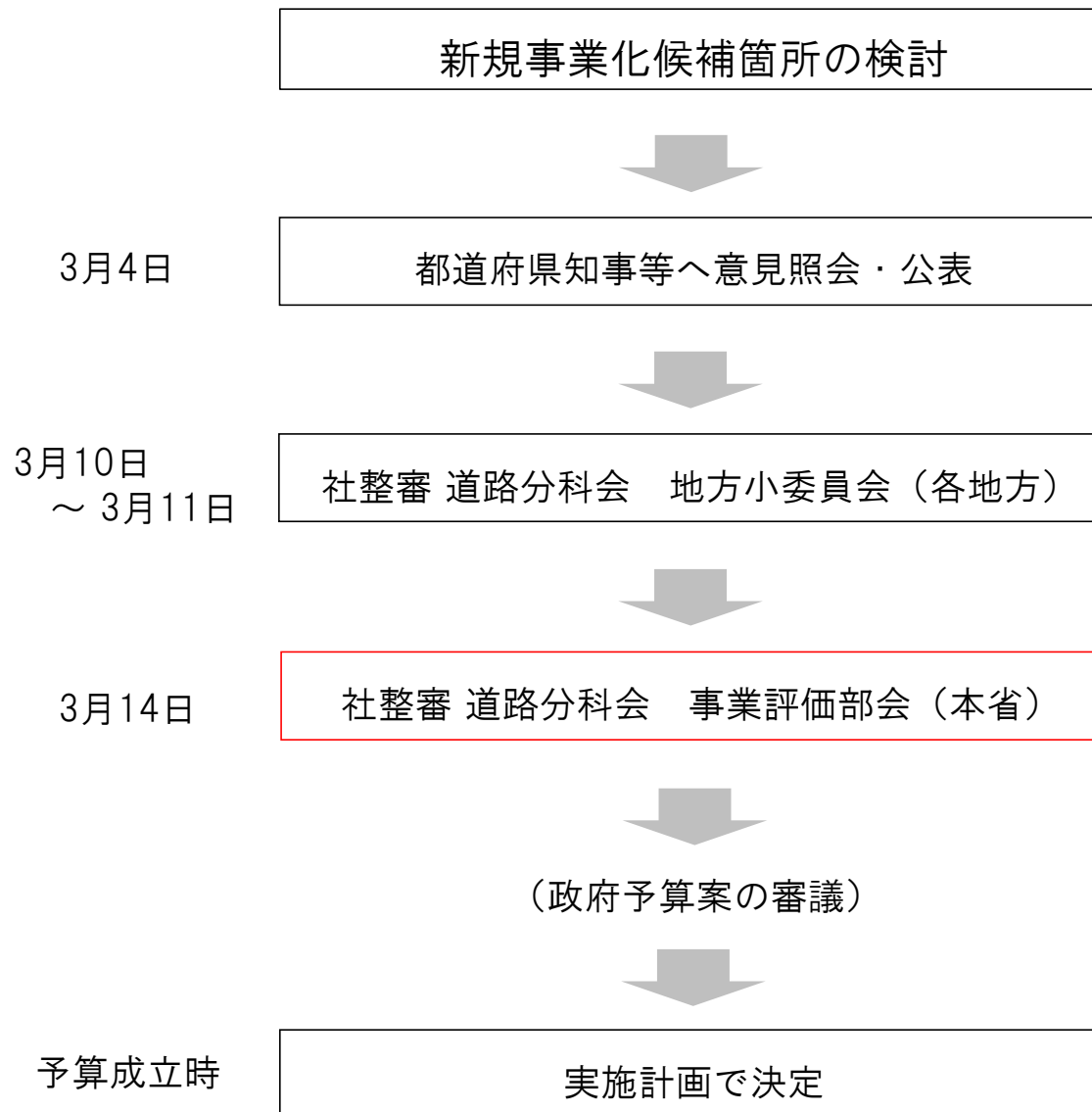


令和7年度 新規事業化候補箇所 選定の考え方

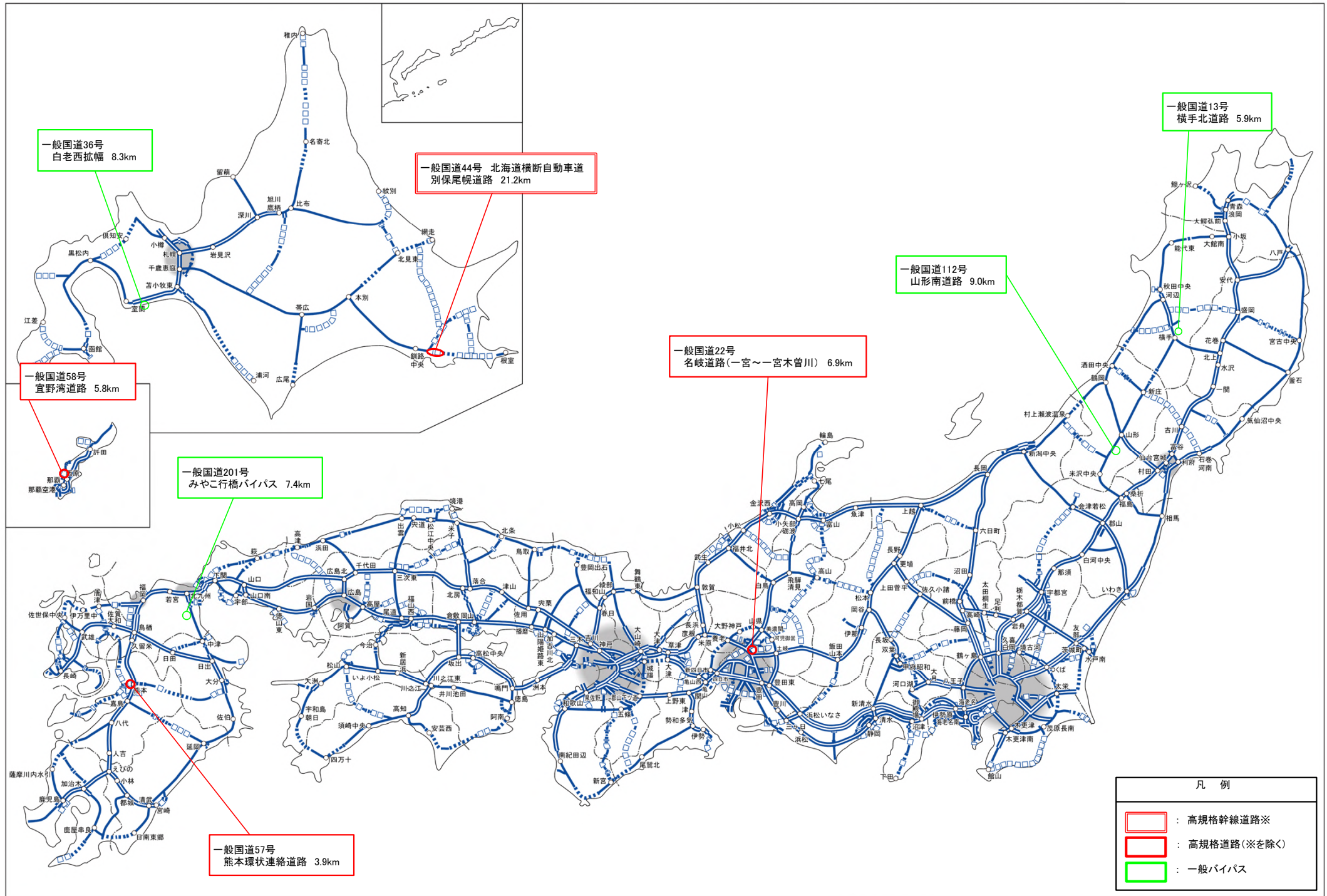
令和7年度(直轄道路事業) 新規事業化手続きのスケジュールについて



令和7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44号 ほっかいどうおうだん (北海道横断自動車道)	べっぽおほろ 別保尾幌道路	21.2km	1,250	
2	北海道	一般国道36号	しらおいにし 白老西拡幅	8.3km	165	
3	秋田県	一般国道13号	よこてきた 横手北道路	5.9km	300	
4	山形県	一般国道112号	やまがたみなみ 山形南道路	9.0km	740	
5	愛知県	一般国道22号	めいぎ いちのみや いちのみやき そがわ 名岐道路(一宮～一宮木曾川)	6.9km	2,700	
6	福岡県	一般国道201号	ゆくはし みやこ行橋バイパス	7.4km	610	
7	熊本県	一般国道57号	くまもとかんじょうれんらく 熊本環状連絡道路	3.9km	920	
8	沖縄県	一般国道58号	ぎのわん 宜野湾道路	5.8km	1,710	

令和7年度(直轄道路事業)新規事業化候補箇所



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
- 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、地域安全保障 等



事業実施環境が整っている



ほっかいどうおうだん べっぽ お ぼろ
北海道横断自動車道 別保尾幌道路

令和7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)

- ・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

広域的なネットワークとしての課題(高規格道路)

(例) 主要都市間の速達性、大規模災害に対する脆弱性 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、地域安全保障 等

高規格道路：3事業

一般国道：4事業

合計：7事業

中部

一般国道22号

名岐道路(一宮～一宮木曾川)

- 主要渋滞箇所 11箇所[渋滞]
- 事故危険区間 11箇所[事故]
- 主要都市間の速達性 [高規格]
- 物流効率化、観光振興支援 [ストック効果]

九州

一般国道57号

熊本環状連絡道路

- 主要渋滞箇所 4箇所[渋滞]
- 事故危険区間 13箇所[事故]
- 主要都市間の速達性 [高規格]
- 物流効率化、観光振興支援、地域安全保障 [ストック効果]

北海道

一般国道36号 白老西拡幅

- 主要渋滞箇所 2箇所[渋滞]
- 事故危険区間 4箇所[事故]
- 災害に対する脆弱性 [防災]
- 物流効率化、観光振興支援、地域安全保障 [ストック効果]

東北

一般国道13号 横手北道路

- 主要渋滞箇所 2箇所[渋滞]
- 事故危険区間 4箇所[事故]
- 災害に対する脆弱性 [防災]
- 物流効率化、地域安全保障 [ストック効果]

沖縄

一般国道58号 宜野湾道路

- 主要渋滞箇所 6箇所[渋滞]
- 事故危険区間 12箇所[事故]
- 災害に対する脆弱性 [防災] [高規格]
- 物流効率化、観光振興支援、地域安全保障 [ストック効果]

東北

一般国道112号 山形南道路

- 主要渋滞箇所 11箇所[渋滞]
- 事故危険区間 22箇所[事故]
- 物流効率化、地域安全保障 [ストック効果]

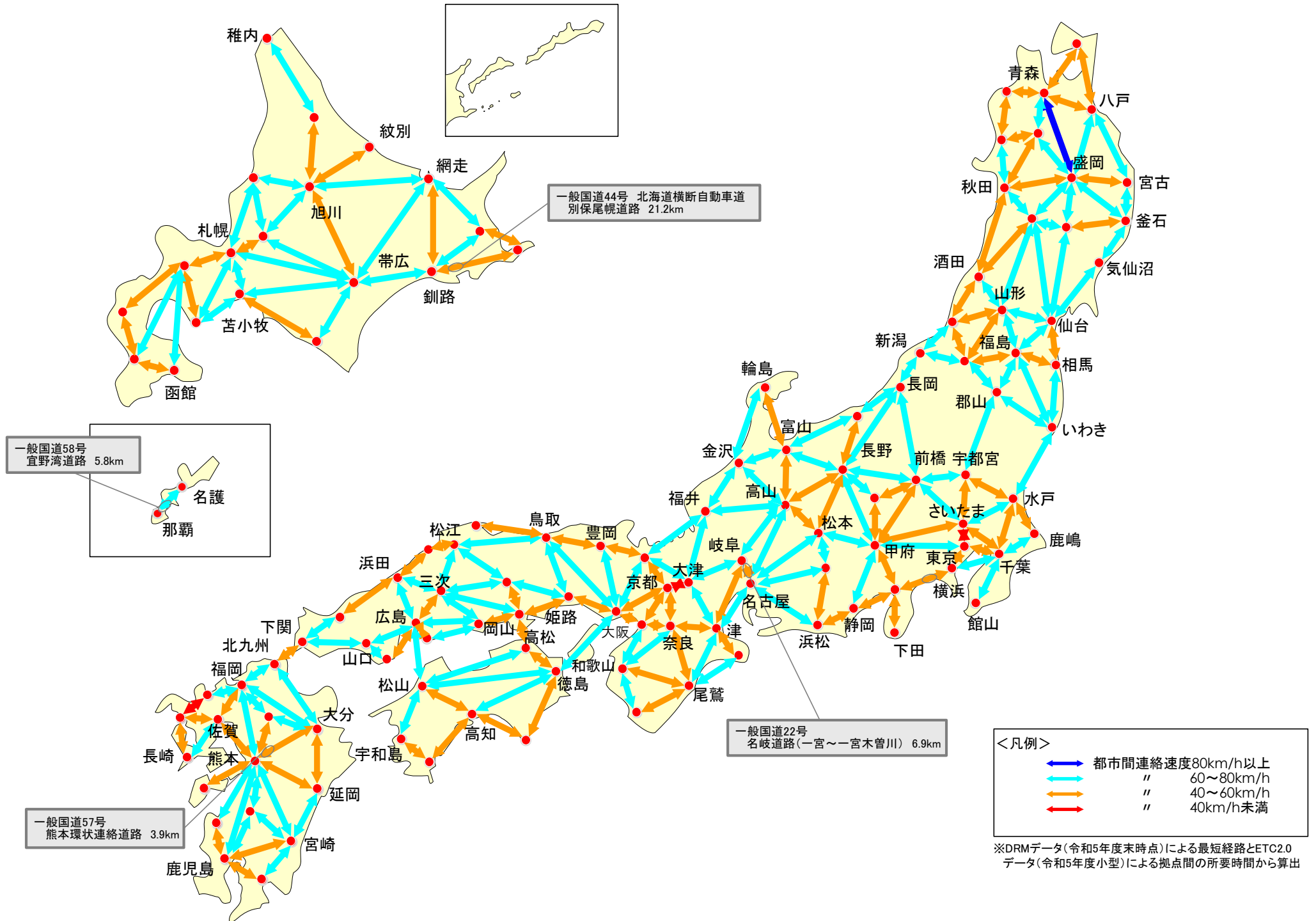
九州

一般国道201号

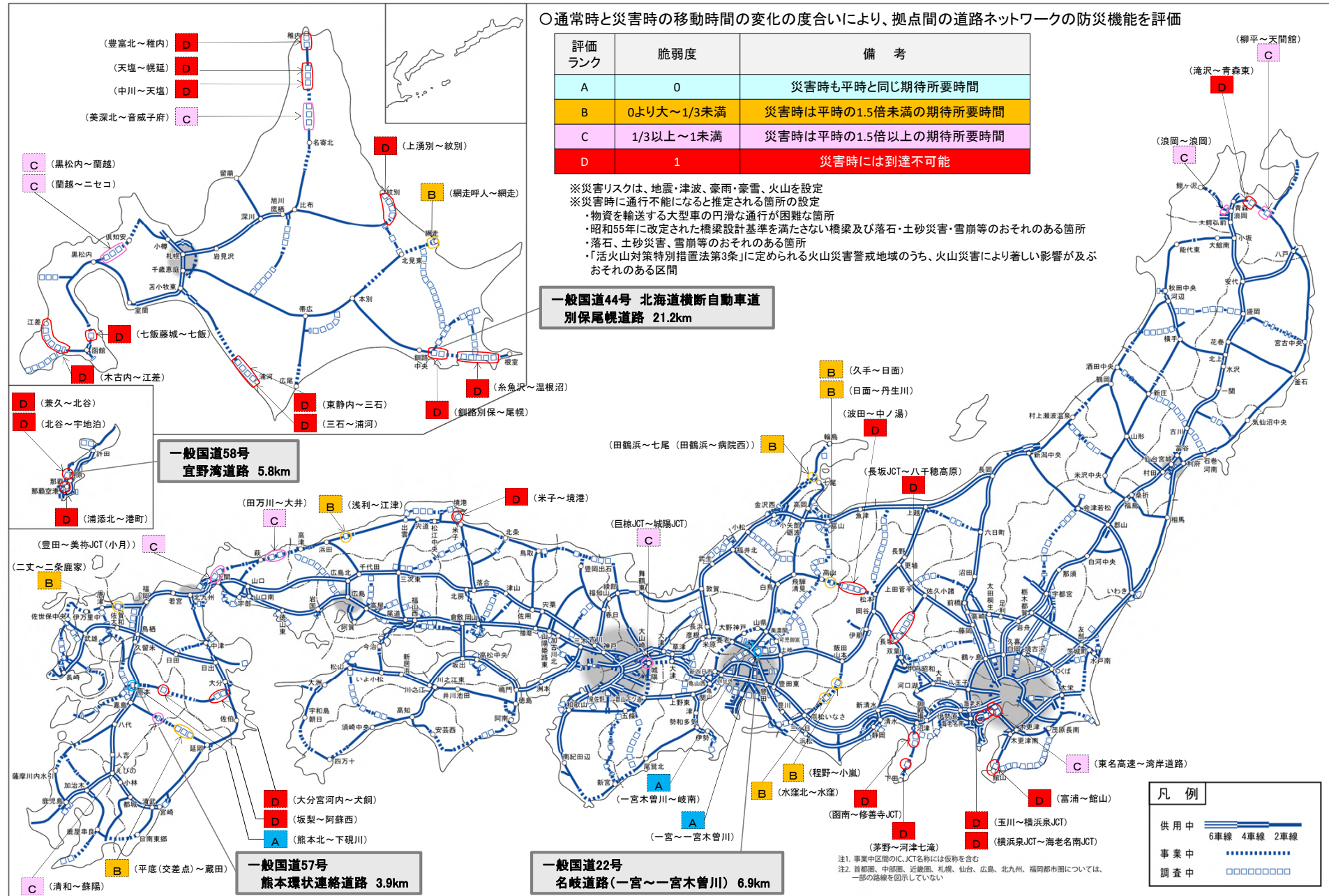
みやこ行橋バイパス

- 主要渋滞箇所 1箇所[渋滞]
- 事故危険区間 2箇所[事故]
- 災害に対する脆弱性 [防災]
- 物流効率化、地域安全保障 [ストック効果]

主要都市間の連絡速度



防災機能の評価レベル



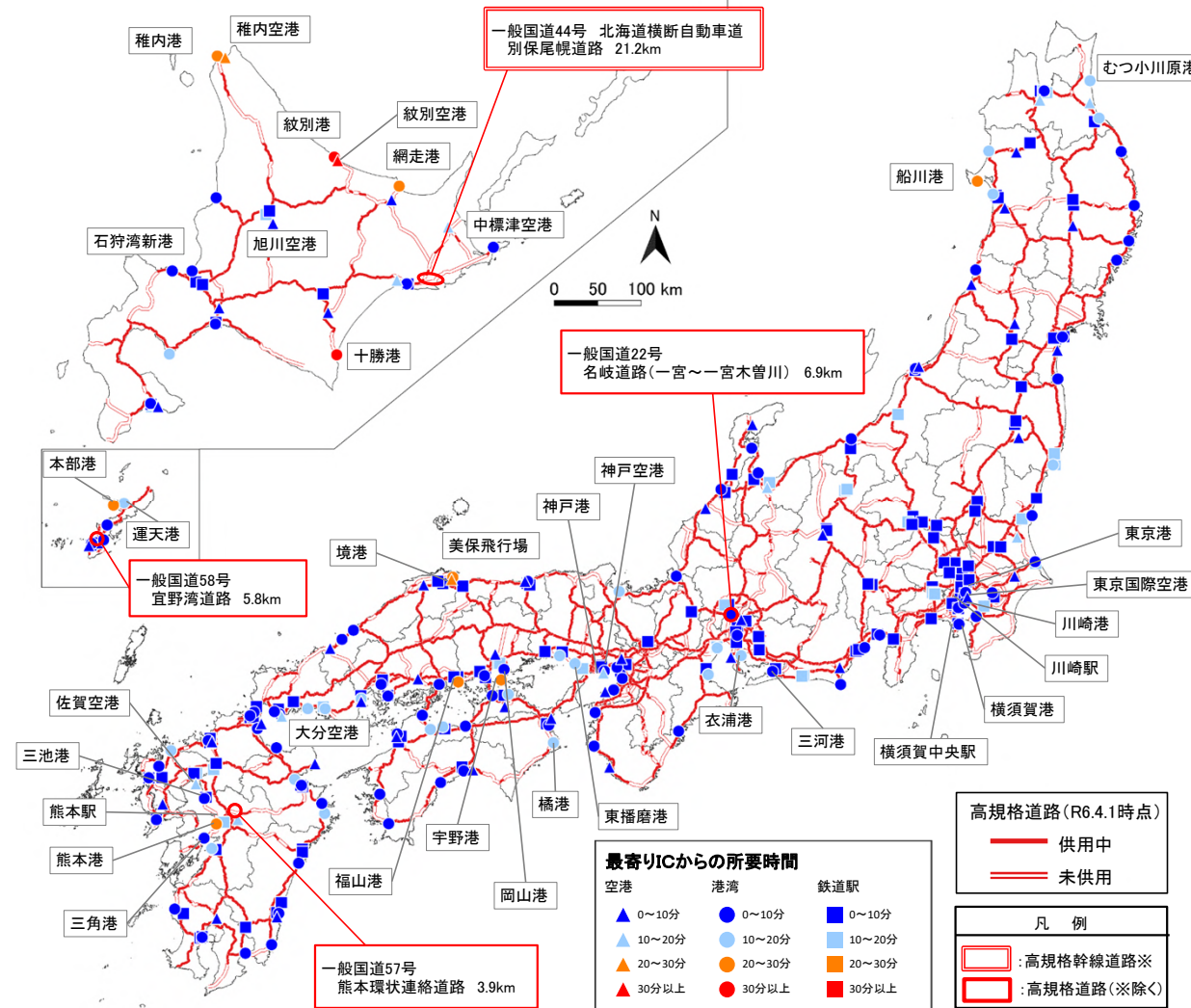
ストック効果を高める道路整備（物流効率化）

第54回国土幹線道路部会（2023年3月10日）資料を一部更新

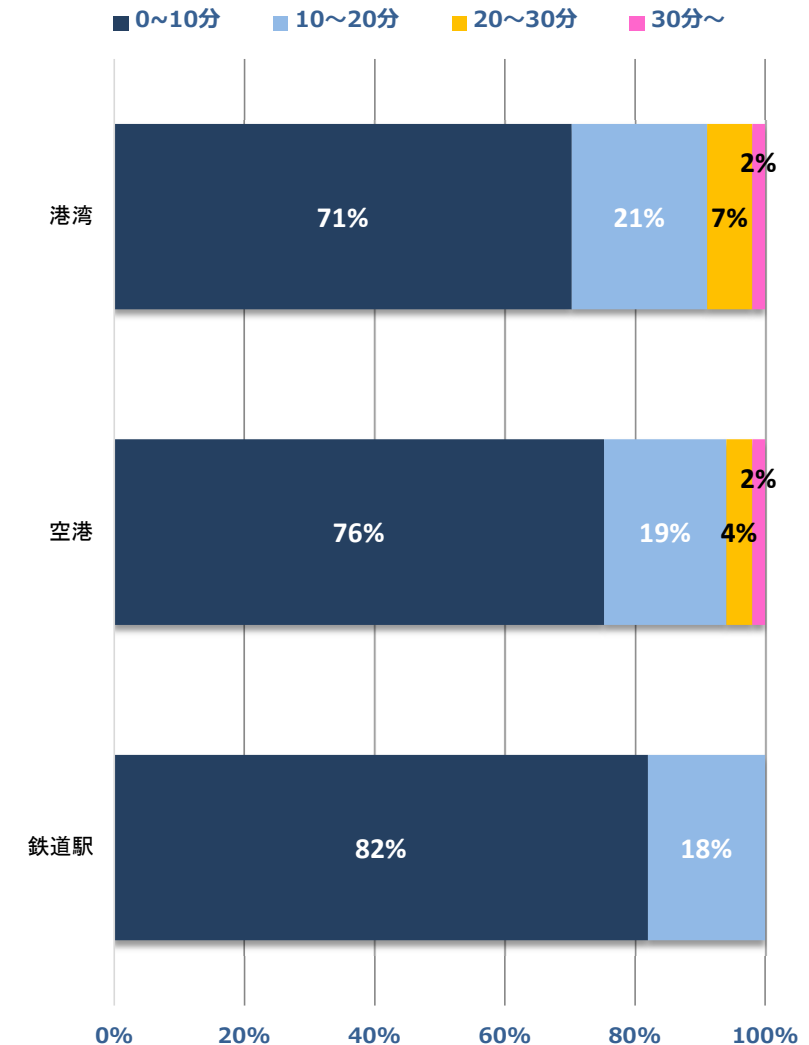
主要な交通拠点のアクセス状況

○港湾・空港・鉄道駅等の交通拠点と高規格道路のアクセスは、ネットワークの不連続や渋滞により時間を要しているケースがあり、シームレスな接続が課題となっている（主要な港湾の約1割が20分以上の所要時間）。

■主要な交通拠点と高規格道路のアクセス



■ICからの所要時間



※主要な交通拠点は、拠点空港・ジェット化空港、国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾等、大都市圏や中枢核都市の代表駅、コンテナ取扱駅等
※所要時間はETC2.0データの令和5年度の平日昼間12時間の平均値より算出

ストック効果を高める道路整備（物流効率化）

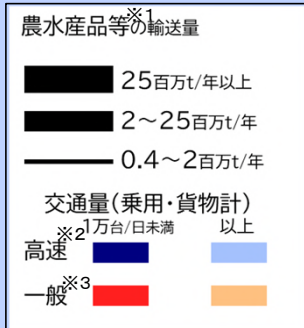
第57回国土幹線道路部会（2023年8月29日）資料 抜粋

物流を担う道路（農水産品）

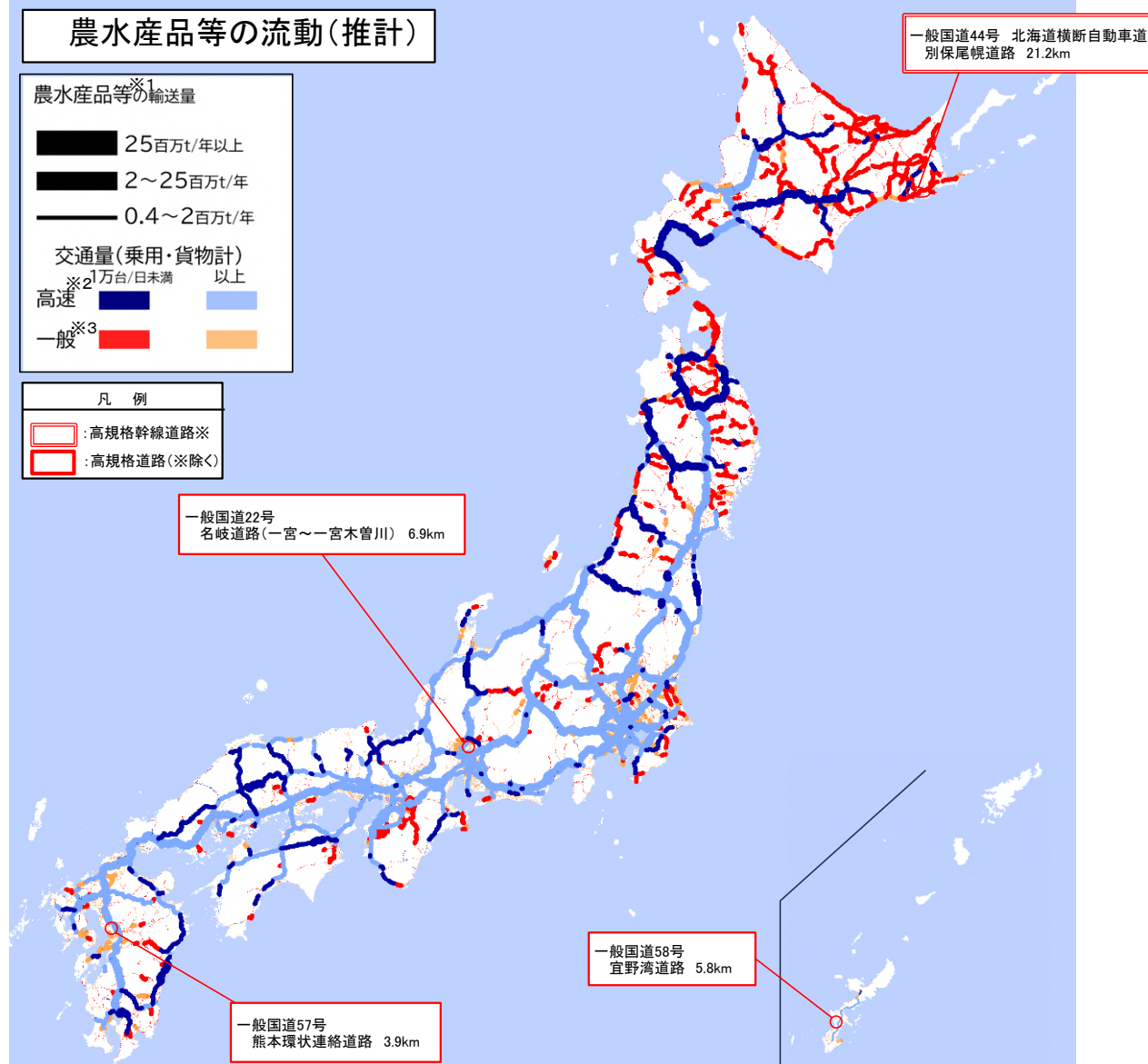
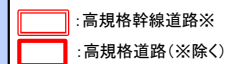
物流

○米や野菜、果実、水産物などの農水産品の流動（推計）では、北海道、東北を中心に交通量が比較的小さな路線でも大きな輸送量（トン）を担う路線が見られる。

農水産品等の流動（推計）



凡 例



貨物地域間流動調査（2020）および全国道路・街路交通情勢調査（2015）より作成

※1 農水産品等：貨物地域間流動調査（2020）における自動車の「穀物」、「野菜・果物」、「その他農産品」、「畜産」、「水産品」、「食料工業品」の輸送

※2 高速道路：高速自動車国道、都市高速道路、左記以外の高規格幹線道路及びNEXCO管理道路

※3 一般道路：高速道路以外の一般国道、主要地方道、一般都道府県

ストック効果を高める道路整備（地域安全保障）

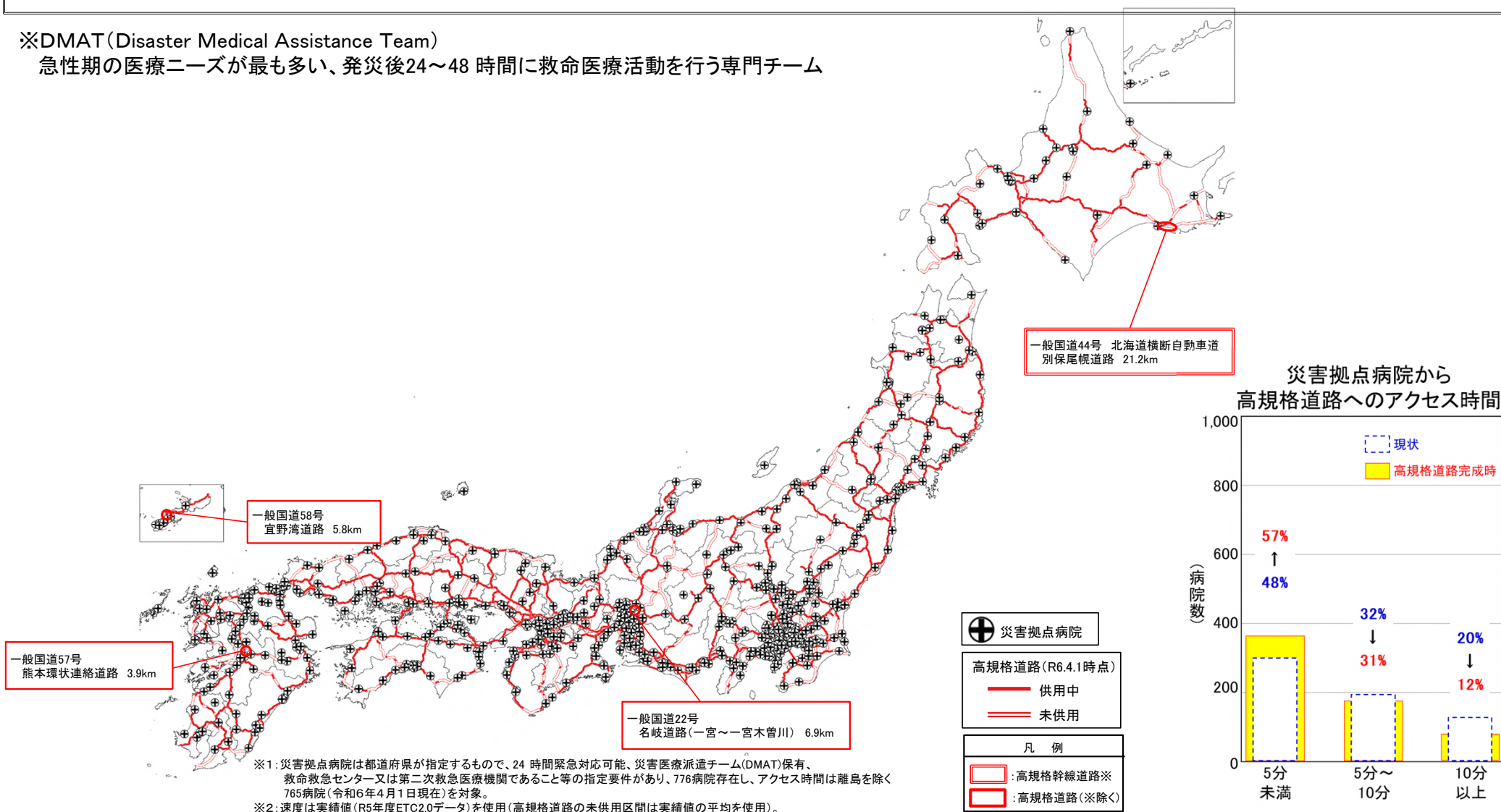
第55国土幹線道路部会（2023年5月26日）資料を一部更新

高規格道路ネットワークの効果（医療サービスの確保）

- 救急搬送人員は増加傾向にあり年間760万人。発症から専門治療までの円滑な流れを確保するため、搬送先の拡大、搬送時間の短縮、安静な搬送が必要。
- 高規格道路ネットワークの形成により、約9割の災害拠点病院へのアクセスが10分未満で可能となり、DMAT※の出動や支援物資の輸送に伴う迅速な移動が可能。

※DMAT(Disaster Medical Assistance Team)

急性期の医療ニーズが最も多い、発災後24～48 時間に救命医療活動を行う専門チーム



令和7年度 新規事業化候補箇所の状況

○高規格幹線道路(※)

路線名	都道府 県名	路線 延長 ※1	未事 業化 の 延長 ※2	新規 候補 延長	区間名	ネットワークと しての課題		並行する現道の課題							事業実施環境			
						主要都市 間の到達 困難性	大規模災 害に對す るネット ワークの 脆弱度 (現況 NW)	防災				渋滞	交通 安全	走行性		概略ルート等 の検討状況	都市計画 手続きの状況	環境影響評 価の状況
								連絡速度 ※3 ◎： 40km/h 未満 ○：40～ 60km/h 未満	防災機能 ランク ※4 IC間	津波 浸水 区域 (有・無) ※5	事前 通行 規制 区間 (有・無) ※6			要防災 対策 箇所 (箇所 数)	通行止 め実績 (有・無) (H29～ R5年 度)			
北海道横断自動車道 根室線	北海道	538 km	116 km	21 km	釧路別保～ 尾幌	○	D			3	○		3			確定		

○高規格道路(※以外)

路線名	都道府 県名	路線 延長 ※1	未事 業化 の 延長 ※2	新規 候補 延長	区間名	ネットワークと しての課題		並行する現道の課題							事業実施環境			
						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 (現況 NW)	防災				渋滞	交通 安全	走行性		概略ルート等 の検討状況	都市計画 手続きの状況	環境影響評 価の状況
								連絡速度 ※3 ◎： 40km/h 未満 ○：40～ 60km/h 未満	防災機能 ランク ※4 IC間	津波 浸水 区域 (有・無) ※5	事前 通行 規制 区間 (有・無) ※6			要防災 対策 箇所 (箇所 数)	通行止 め実績 (有・無) (H29～ R5年 度)			
名岐道路	愛知県 岐阜県	10 km	10 km	7 Km ※11	一宮～ 一宮木曾川	○	A					11	11			確定	完	完
中九州横断道路	大分県 熊本県	120 Km	35 km	4 km	熊本北～ 下硯川	○	A					4	13			確定	完	
沖縄西海岸道路	沖縄県	50 km	19 km	6 km	北谷～ 宇地泊		D	○				6	12			確定	完	

※1 路線延長は高速自動車国道を除き概略延長である

※2 未事業化の延長は想定概略延長であり、今後変更となる場合がある

※3 最短経路とR04ETC2.0データ(小型)による拠点間の所要時間から算出

※4 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(R6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

※5 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

※6 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

※7 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

※8 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

※9 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)

※10 R2・3・4・5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

※11 新規候補延長は名古屋高速道路の一部区間を含む