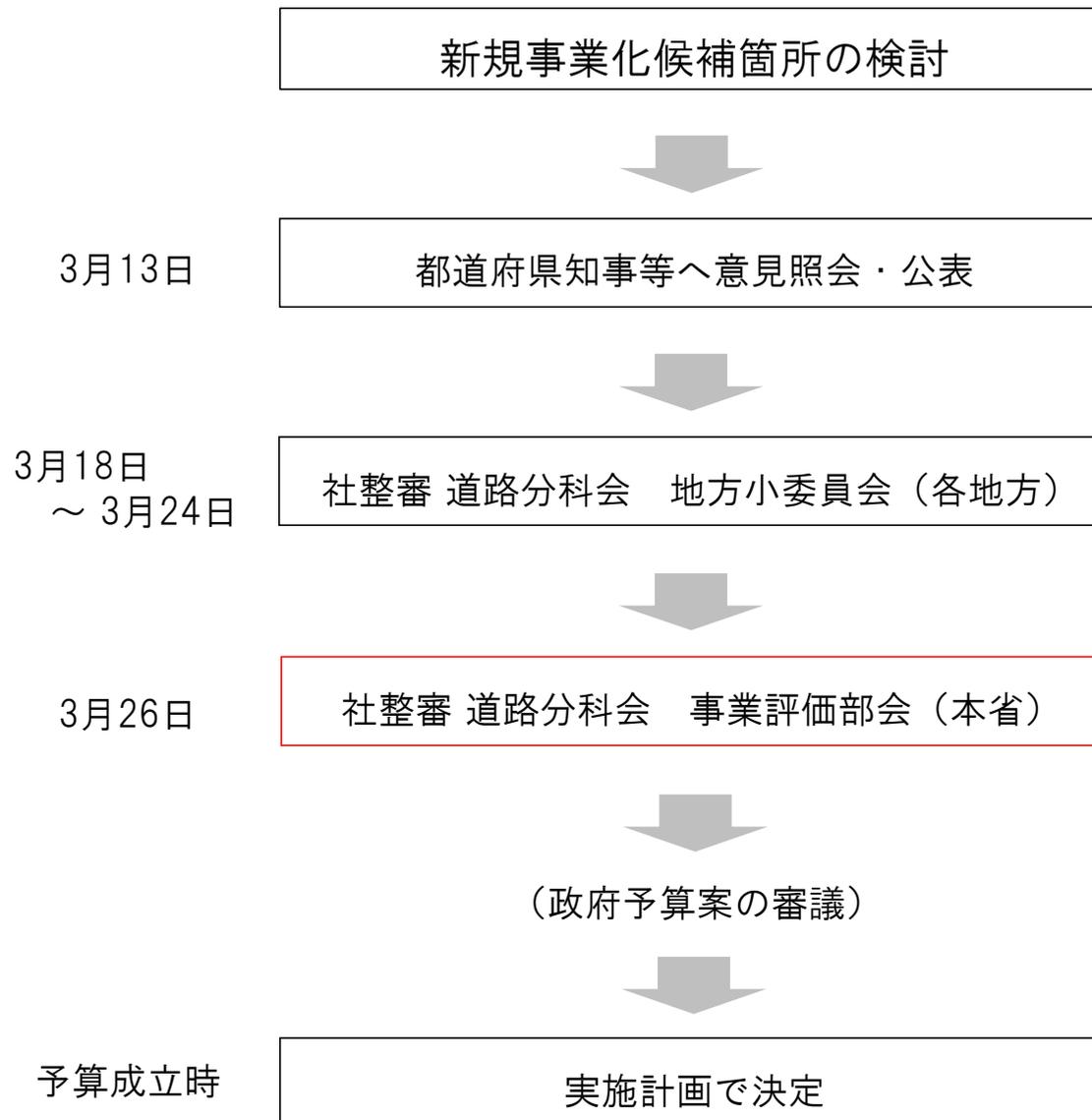


令和8年度 新規事業化候補箇所 選定の考え方

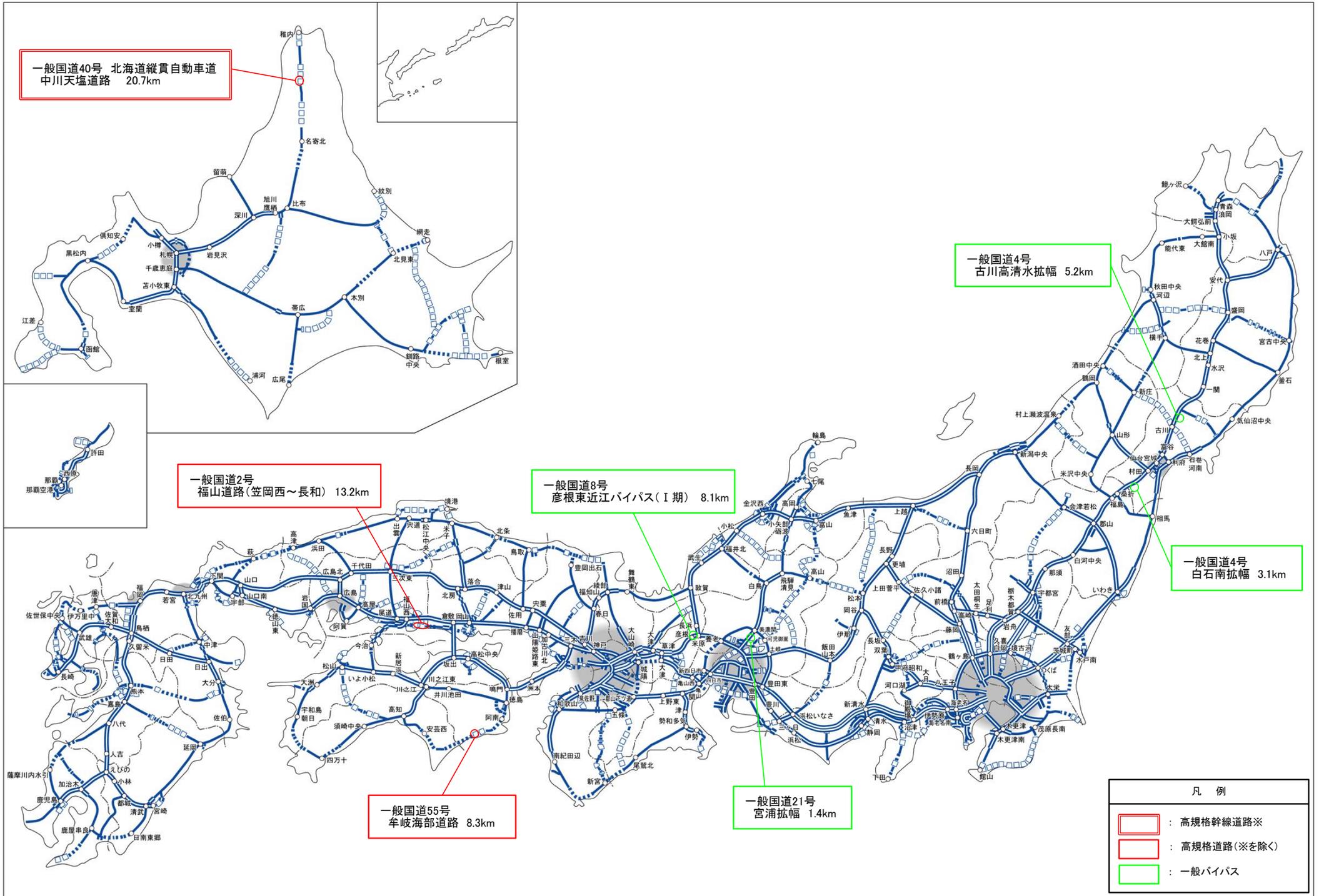
令和8年度(直轄道路事業) 新規事業化手続きのスケジュールについて



令和8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40号 <small>ほっかいどう</small> 北海道縦貫自動車道	<small>なかがわてしお</small> 中川天塩道路	20.7km	1,250	
2	宮城県	一般国道4号	<small>しろいしみなみ</small> 白石南拡幅	3.1km	110	
3	宮城県	一般国道4号	<small>ふるかわたかしみず</small> 古川高清水拡幅	5.2km	200	
4	岐阜県	一般国道21号	<small>みやうら</small> 宮浦拡幅	1.4km	170	
5	滋賀県	一般国道8号	<small>ひこねひがしおうみ</small> 彦根東近江バイパス(I期)	8.1km	860	
6	岡山県 広島県	一般国道2号	<small>ふくやま かさおかにし ながわ</small> 福山道路(笠岡西～長和)	13.2km	3,030	
7	徳島県	一般国道55号	<small>むぎかいふ</small> 牟岐海部道路	8.3km	705	

令和8年度(直轄道路事業)新規事業化候補箇所



令和8年度 新規事業化候補箇所 選定の考え方

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

自動車や歩行者への影響

- (例) 渋滞対策 : 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 : 地域の協議会等において特定された「事故危険区間」等
- 歩行空間 : 歩行者等の安全性向上、歩行空間のバリアフリー化 等

社会全体への影響

- (例) 住民生活 : 高次医療施設へのアクセス向上 等
- 地域経済 : 重要空港・港湾へのアクセス向上 等
- 災害 : 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
- 環境 : 環境(CO2排出量)の改善 等
- 地域社会 : 主要な観光地へのアクセス向上 等

広域的なネットワークとしての課題

- (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

高規格幹線道路: 1事業

北海道

ほっかいどう なががわてしお
北海道縦貫自動車道 中川天塩道路

一般国道: 4事業

東北

しろいしみなみ
一般国道4号 白石南拡幅

ふるかわたか し みず
一般国道4号 古川高清水拡幅

合計: 7事業

高規格道路: 2事業 ※高規格幹線道路を除く

中国

ふくやま かさおかにし ながわ
一般国道2号 福山道路(笠岡西~長和)

中部

みやうら
一般国道21号 宮浦拡幅

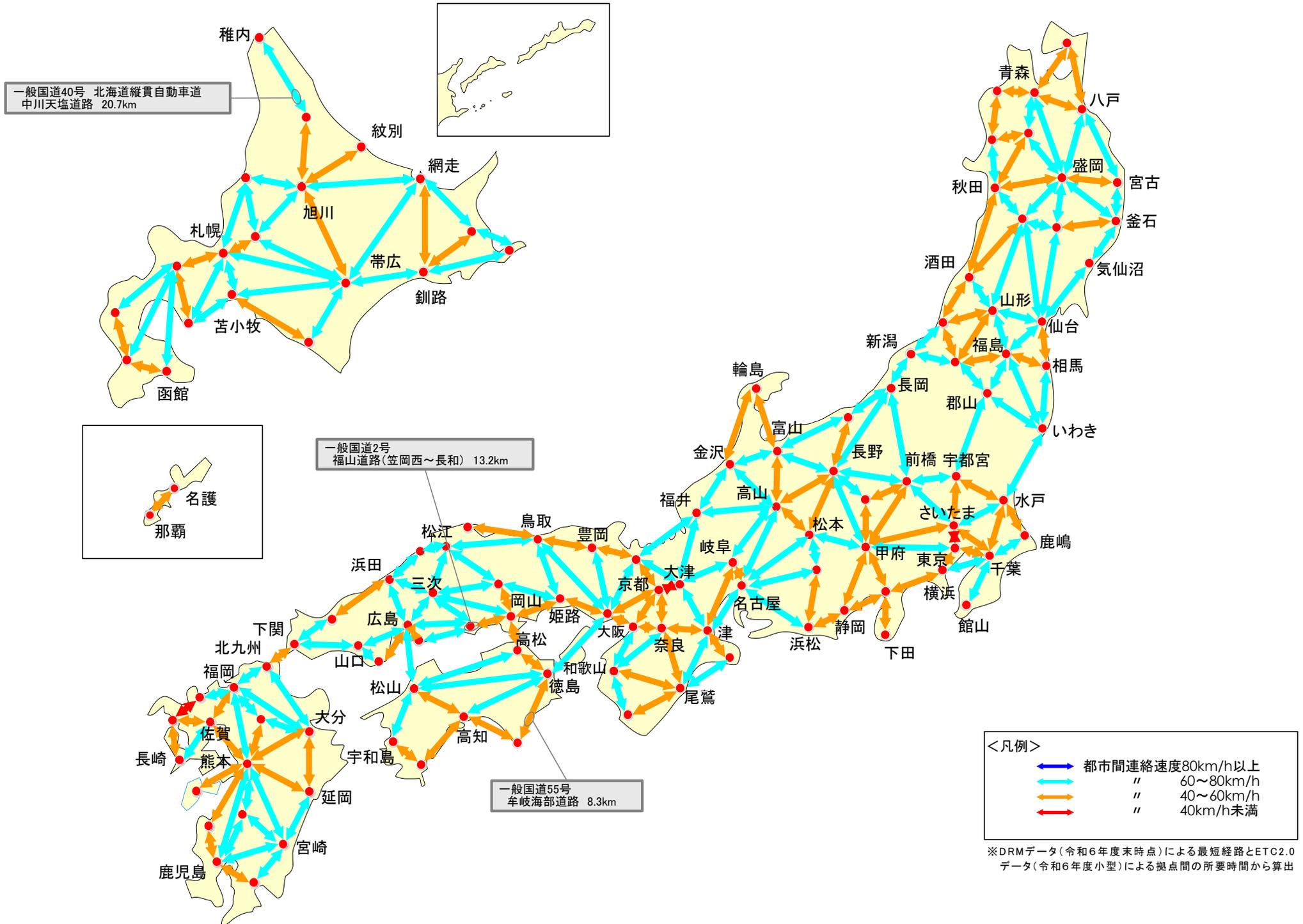
四国

むぎ かいふ
一般国道55号 牟岐海部道路

近畿

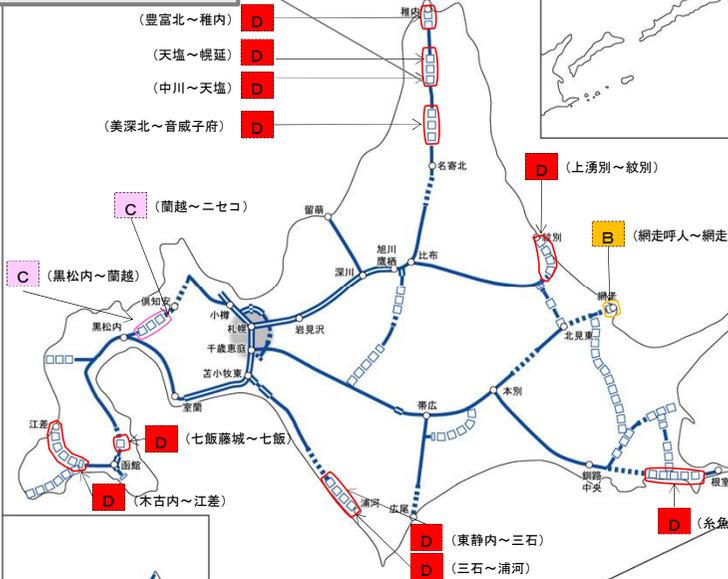
ひこ ね ひがしおうみ
一般国道8号 彦根東近江バイパス(I期)

主要都市間の連絡速度



防災機能の評価レベル

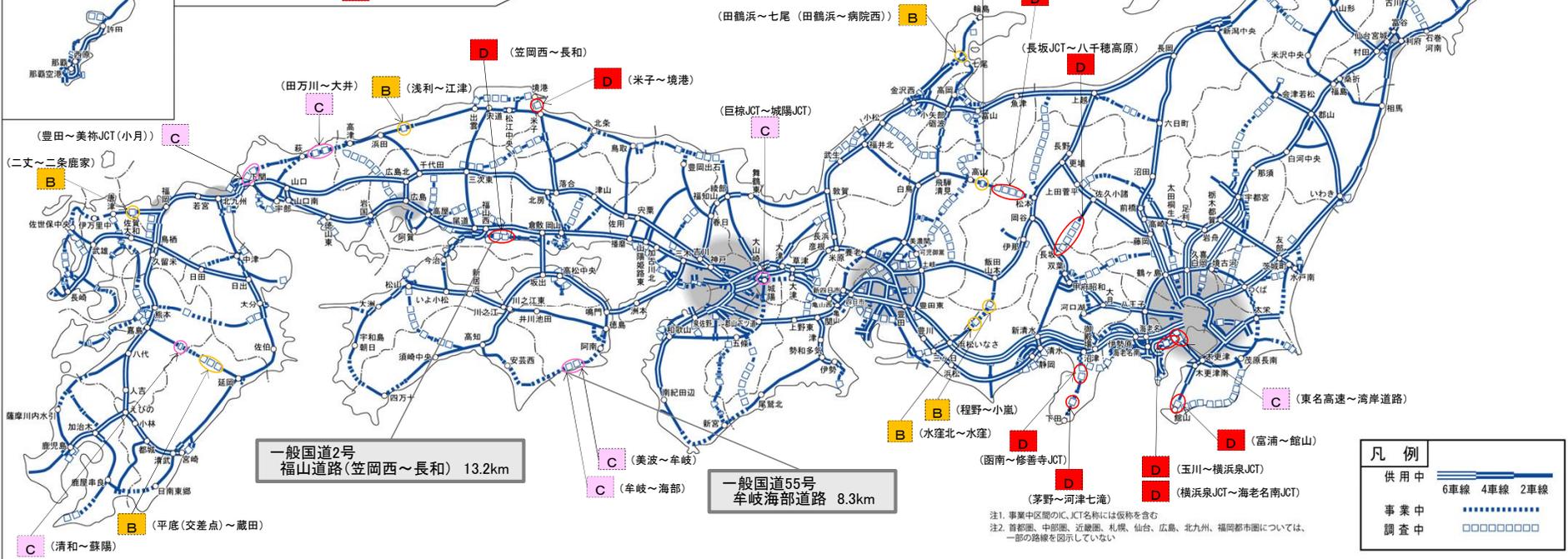
一般国道40号 北海道縦貫自動車道
中川天塩道路 20.7km



○通常時と災害時の移動時間の変化の度合いにより、拠点間の道路ネットワークの防災機能を評価

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



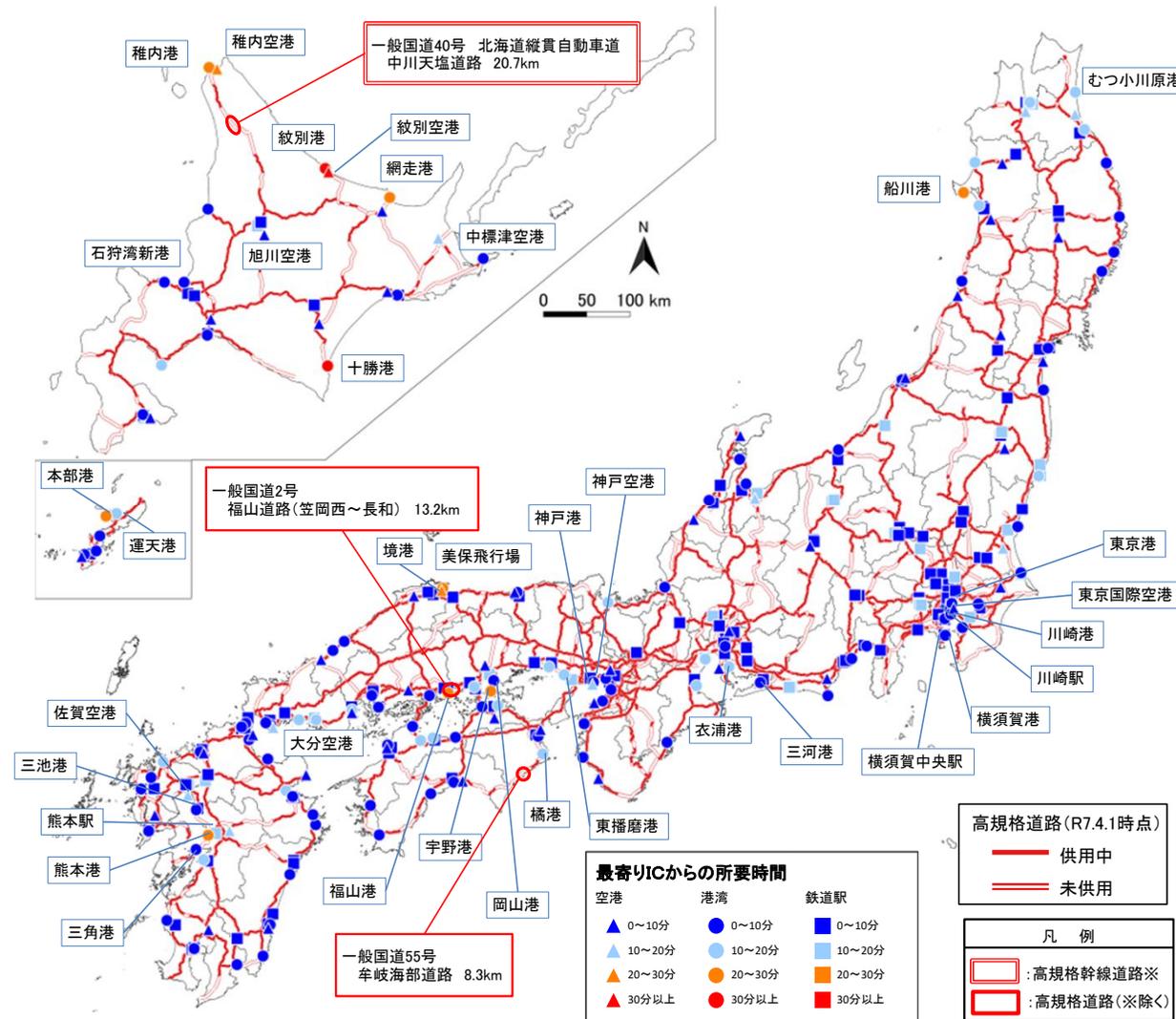
ストック効果をも高める道路整備（物流効率化）

第54回国土幹線道路部会（2023年3月10日）資料を一部更新

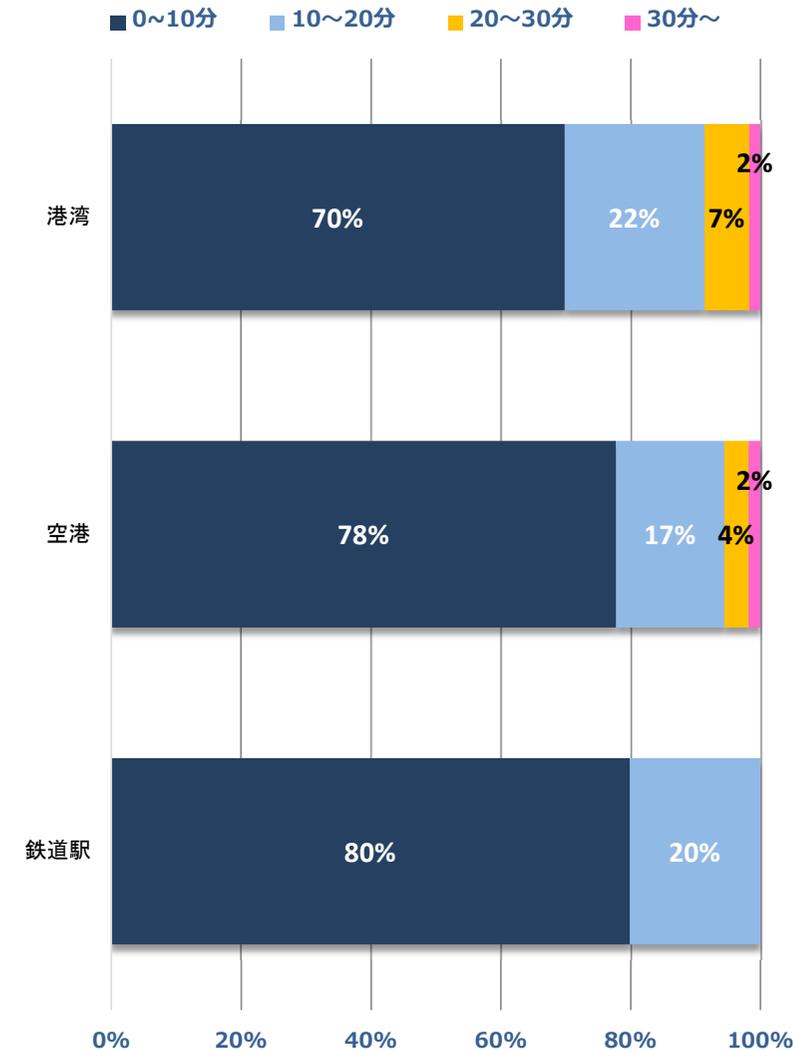
主要な交通拠点のアクセス状況

○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6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。



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

ストック効果をもつ道路整備（観光支援）

第57国土幹線道路部会（2023年8月29日）資料を一部更新

インバウンド観光（訪日外国客の入国港）

○訪日外国人は3,600万人を超え、そのうち観光客は3,300万人に達し、コロナ禍前の2019年よりも増加傾向。

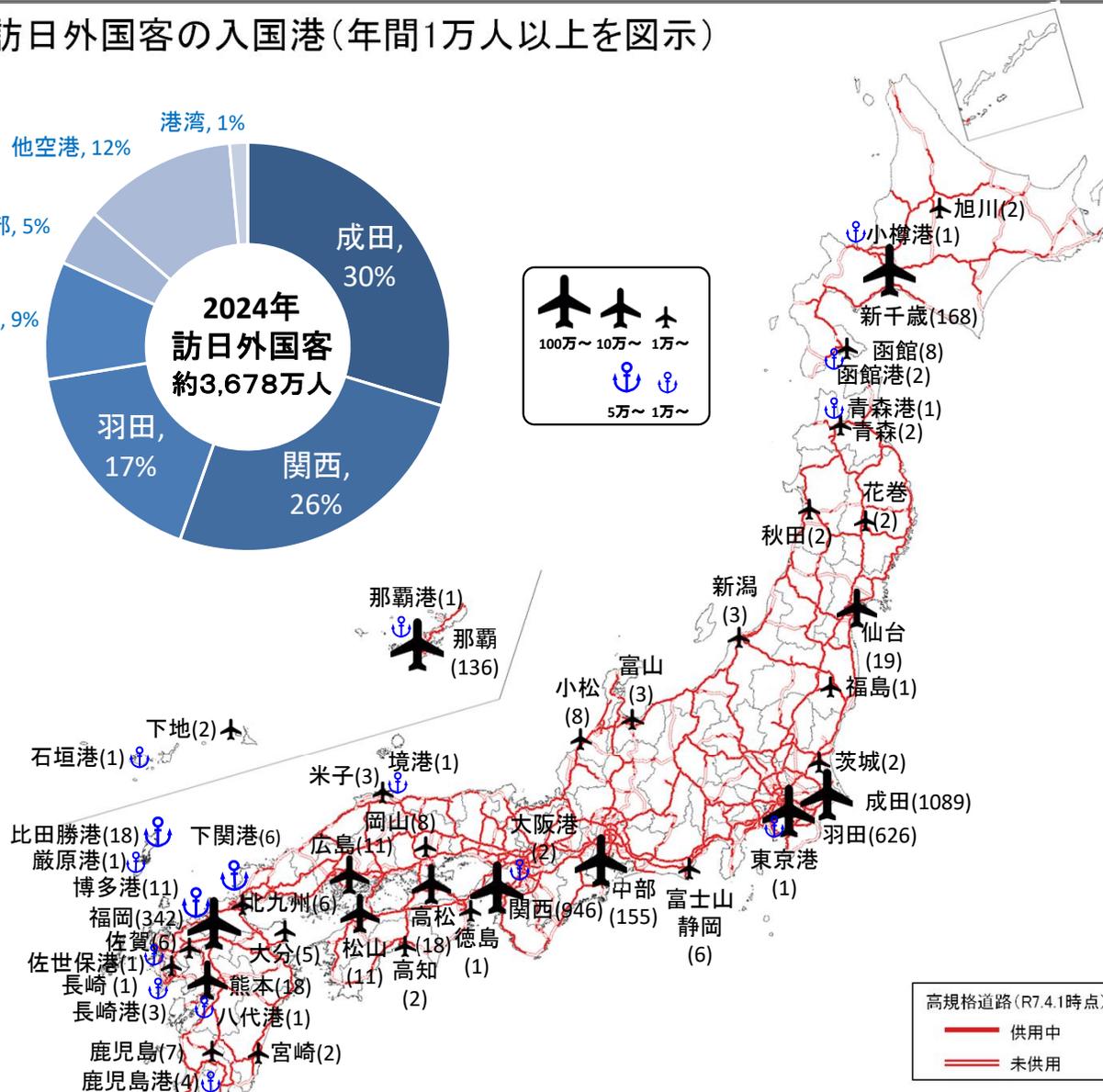
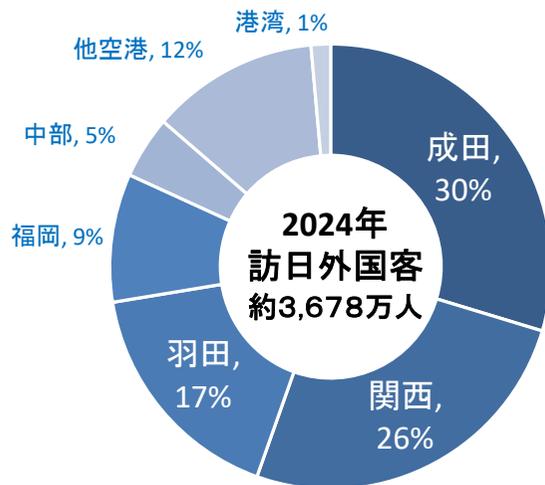
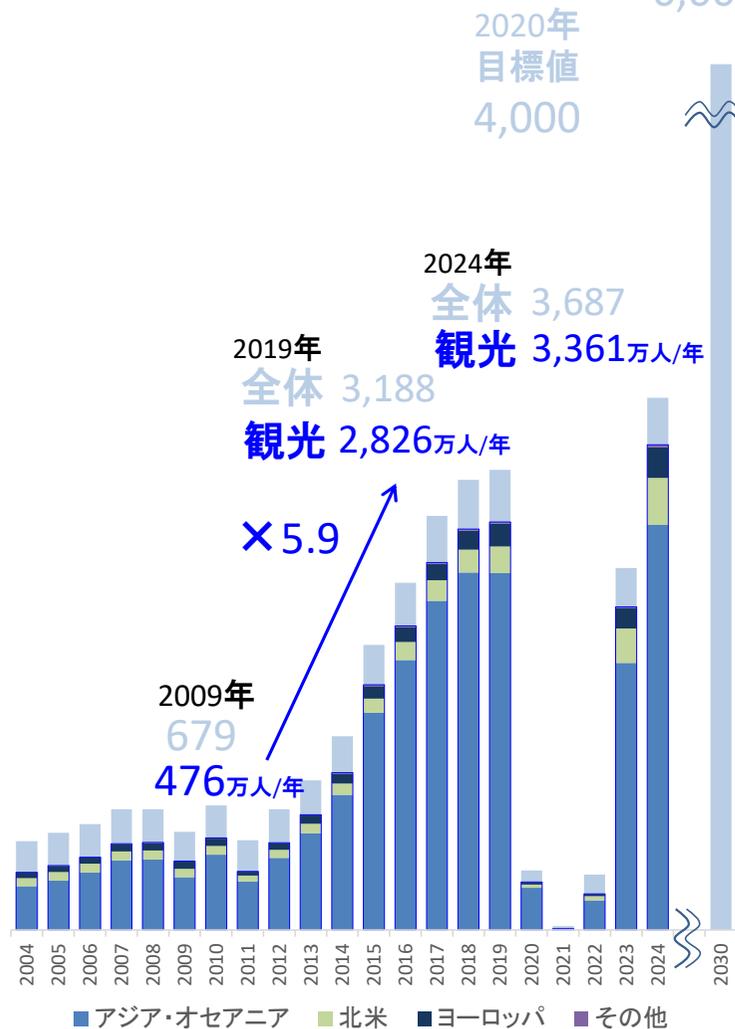
○コロナ禍以前は、成田・羽田・関西、中部のほか、多くの地方空港やクルーズ港から日本に入国。

■ 訪日観光客の推移

■ 訪日外国客の入国港（年間1万人以上を図示）

目標値 6,000

2020年
目標値
4,000



出典：訪日観光客の推移(国籍/目的別 訪日外客数(2004年～2024年))、JNTOホームページ
訪日外国人旅行客数政府目標:「明日の日本を支える観光ビジョン」2016.3
〔「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」(議長:内閣総理大臣)〕

出典:法務省 出入国管理統計(2024)、算出方法によりJNTO(左)の値と異なる。

ストック効果をもつ道路整備（地域安全保障）

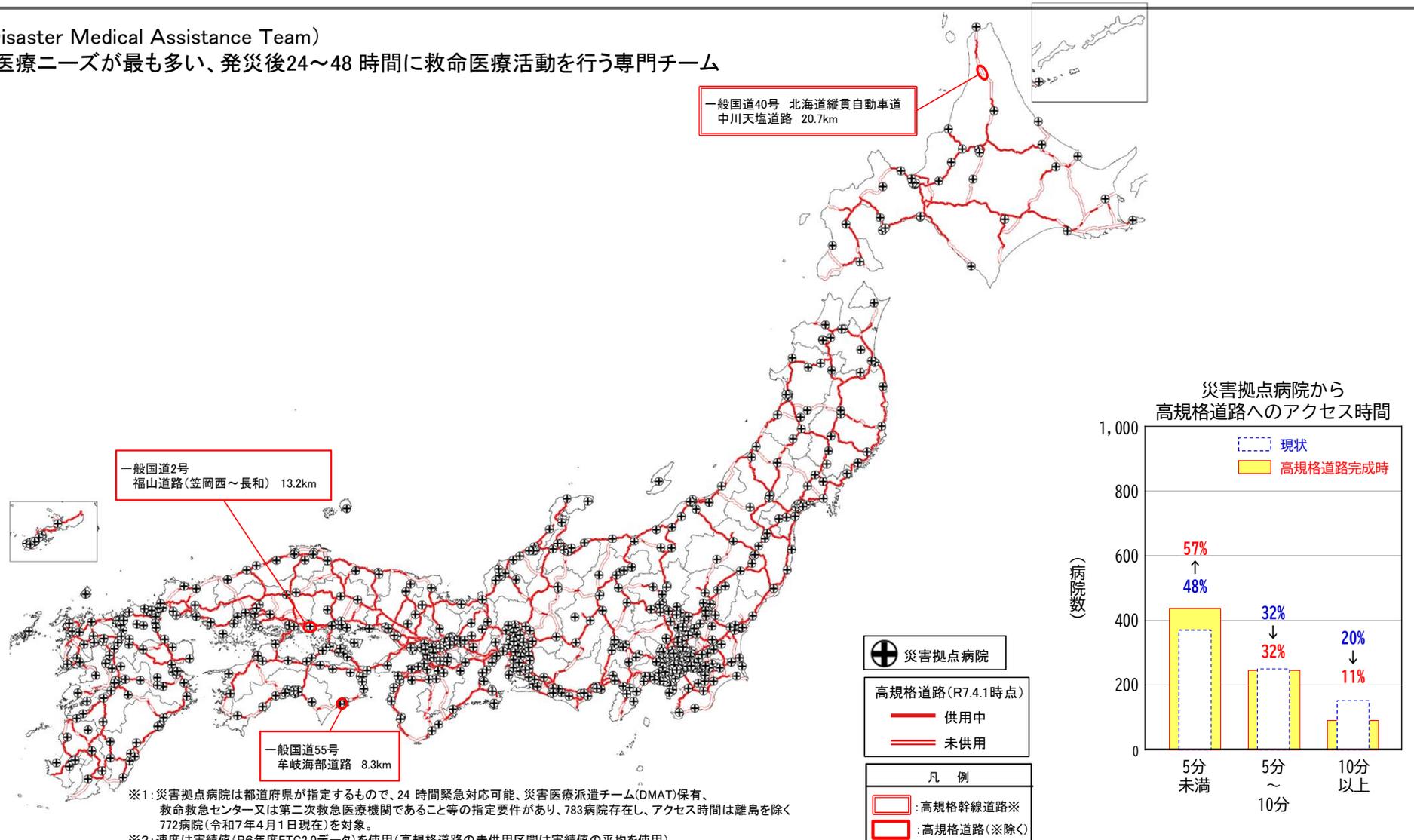
第55国土幹線道路部会（2023年5月26日）資料を一部更新

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8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) (H30~R6年度)
北海道縦貫自動車道	北海道	681 km	123 km	21 km	中川~天塩		D			7	○		2			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) (H30~R6年度)
倉敷福山道路	岡山県 広島県	60 km	13 km	13 km	笠岡西~長和	○	D	○		1		7	21			確定	完	完
阿南安芸自動車道	徳島県 高知県	110 km	23 km	8 km	牟岐~海部	○	C	○		4	○					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(R7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 R3・4・5・6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