

詳細版

平成23年度  
道路関係予算概要

平成23年2月

国土交通省道路局  
国土交通省都市・地域整備局

# 目 次

第1	平成23年度予算の概要	1
1.	基本方針	1
2.	決定概要	2
第2	道路事業の効率的・効果的な実施	3
1.	厳格な事業評価の実施	3
	○政策目標評価型事業評価の導入	3
2.	コストの徹底した縮減、サービスレベルの維持・向上	5
	○直轄国道の維持管理	5
	○構造基準の弾力化	5
3.	既存ストックの有効活用	6
	○高速道路の原則無料化と新たな料金割引	6
	○新たなスマートウェイの展開	9
	○道路空間のオープン化	9
第3	主な施策の概要	10
1.	我が国の成長力・活力の確保	10
	○幹線道路ネットワークの整備	10
	○環状道路の整備	10
	○円滑な都市・地域活動のための渋滞対策	11
	○スマートインターチェンジの整備	11
	○国際標準コンテナ車通行支障区間の解消、空港・港湾アクセスの向上	12
	○特殊車両通行許可制度の運用の改善	12
	○道路分野における国際展開の推進	13
	○駐車場管理運営における民間事業者の活用	13
2.	豊かな暮らし・環境の実現	14
	○交通体系の総合的整備に向けた関連施策の推進	14
	○公共交通機関の利用促進	14
	○開かずの踏切等の解消	15
	○路上工事による交通への影響の低減	15
	○歩行空間のユニバーサルデザインの推進	16
	○無電柱化の推進	16
	○地球温暖化対策の推進	17
	○沿道環境の改善	17
	○木材の利用促進	17

3. 安全・安心の確保	18
○効果的・効率的な交通事故対策の推進	18
○自転車利用環境の整備	19
○防災・震災対策の推進	19
○密集市街地の解消	20
○予防保全の推進	20
<b>第4 地域主権に向けた取組み</b>	<b>21</b>
○社会資本整備総合交付金／地域自主戦略交付金（仮称）	21
○国の出先機関の見直し（地方整備局等）	22
<b>第5 社会資本整備重点計画の見直し等</b>	<b>23</b>
○社会資本整備重点計画の見直し	23
○交通基本法の制定と関連施策の充実	23
○新たな時代におけるネットワークのあり方の検討	23
 (参考資料)	
○平成22年度一般会計予算の概要	24
○公共事業関係費の推移	24
○高規格幹線道路の整備状況	25
○高速道路の債務状況	25
○現行の料金割引（NEXCO）	26
○平成23年度新規事業化箇所	27
○道路関係予算総括表	29
○高規格幹線道路網図	31
○大都市圏幹線道路図	33
・東京圏高規格幹線道路図	33
・首都高速道路図	34
・大阪圏高規格幹線道路図	35
・阪神高速道路図	36
・名古屋圏高規格幹線道路図	37

# 第1 平成23年度予算の概要

## 1. 基本方針

少子高齢化、厳しい財政状況という我が国をとりまく状況の中で、地域の要望に応え、

- ・ 幹線道路ネットワーク整備や渋滞対策など我が国の成長力・活力の確保
- ・ 交通結節点強化や無電柱化の推進など豊かな暮らし・環境の実現
- ・ 交通事故対策や防災・震災対策など安全・安心の確保

に必要な道路整備を進めるためには、限られた予算を効率的・効果的に執行し、成果を上げていくことが重要であり、以下を基本方針とします。

### 【効率的・効果的な事業実施】

#### <厳格な事業評価の実施>

- ・ 現行の新規事業採択時評価等に加えて、計画段階におけるバイパス、交差点改良等の代替案も含めた評価の試行的実施、交通安全事業における「成果を上げるマネジメント」の導入など、政策目標評価型事業評価を導入

#### <コストの徹底した縮減>

- ・ 道路構造について、当面の現道活用を含めた検討や道路構造令の弾力的運用、維持管理について統一的な基準の設定などにより、徹底したコストの縮減等の取組みを実施

#### <既存ストックの有効活用>

- ・ 高速道路の原則無料化の社会実験や料金施策、ITS技術の活用を通じて、並行する一般道路の円滑化等の取組みを推進
- ・ 既存道路の上下空間を民間開放するなど、新たな官民連携を推進

### 【予算の重点方針】

- ・ 我が国の成長力・競争力の確保や地域の活性化に必要な道路事業に重点化
- ・ 新規採択にあたっては、平成22年度より事業箇所総数を増やさないことを基本とし、事業箇所数の総量を管理
- ・ 直轄国道の維持管理については、サービスレベルの維持・向上等に係る様々な工夫・取組みや地域の実情等を踏まえた運用の改善等を実践
- ・ 地域主権の確立に向けた取組みの中で、平成23年度より、直轄事業の維持管理の特定事業に係る地方負担を廃止することで、維持管理費に係る地方負担を全廃

## 2. 決定概要

### 1) 予算総括表

(単位：億円)

事 項	事業費	対前年度比	国 費	対前年度比
直 轄 事 業				
改 築 そ の 他	11,663	0.99	8,517	1.00
維 持 管 理	2,158	1.03	2,158	1.33
維 持	966	1.00	966	1.00
特 定 事 業	1,192	1.06	1,192	1.80
業 務 取 扱 費	1,165	0.95	1,165	0.95
計	14,986	1.00	11,840	1.04
補 助 事 業				
地域高規格道路その他	826	0.93	543	0.86
国債義務額（地高除き）	122	0.23	78	0.25
計	947	0.67	621	0.66
有 料 道 路 事 業 等	15,048	1.03	953	0.93
合 計	30,982	1.00	13,415	1.00

※この他に、社会資本整備総合交付金（国費17,539億円）及び内閣府計上の地域自主戦略交付金（仮称）（国費5,120億円）があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる

※高速道路の原則無料化の社会実験に係る経費（国費1,200億円）

注1：上表には「元気な日本復活特別枠」に係る計数を含む

注2：上記の他に、地方道路整備臨時貸付金（国費800億円）、行政部費（国費10億円）がある

注3：四捨五入の関係で、各計数の和が一致しないところがある

### 2) 「元気な日本復活特別枠」に係る事項について

#### ○大都市圏の道路インフラ重点投資

**国費 1,118億円**

(※うち特別枠 215億円)

迅速かつ円滑な物流の実現等、国際競争力の強化や交通渋滞の緩和等のため、三大都市圏環状道路等の整備を推進。

#### ○国土ミッシングリンクの解消

**国費 3,376億円**

(※うち特別枠 1,075億円)

地域経済の強化による地域の自立の支援や観光地へのアクセス・観光周遊ルートの形成等のため、主要都市間等を連絡する高規格幹線道路のうち未整備の部分（国土ミッシングリンク）の整備を推進。

#### ○高速道路の原則無料化の社会実験

**国費 1,200億円**

(※うち特別枠 450億円)

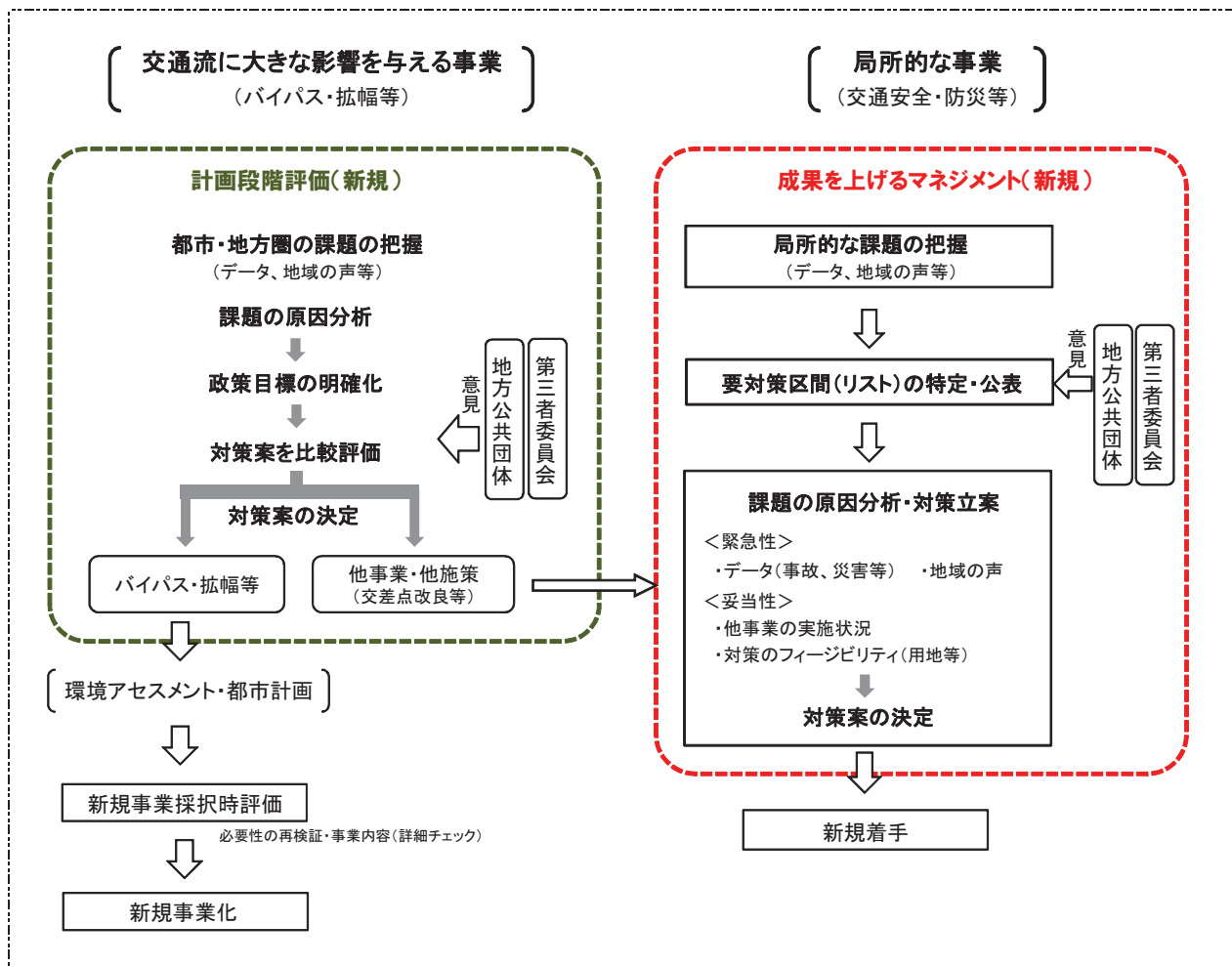
平成23年度の無料化社会実験については、現在の実験区間の効果を検証し、地方の意見などを踏まえ、適宜区間を見直すとともに、物流効率化のため、夜間の大型車を対象とした長距離の無料化実験など、車種や時間帯等の工夫の検討を行う。

## 第2 道路事業の効率的・効果的な実施

### 1. 厳格な事業評価の実施

#### ○政策目標評価型事業評価の導入

■道路事業の透明性・効率性を高めるため、バイパス・拡幅事業等に計画段階評価を導入するとともに、局所的な事業に対し、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」の取組みを導入します。

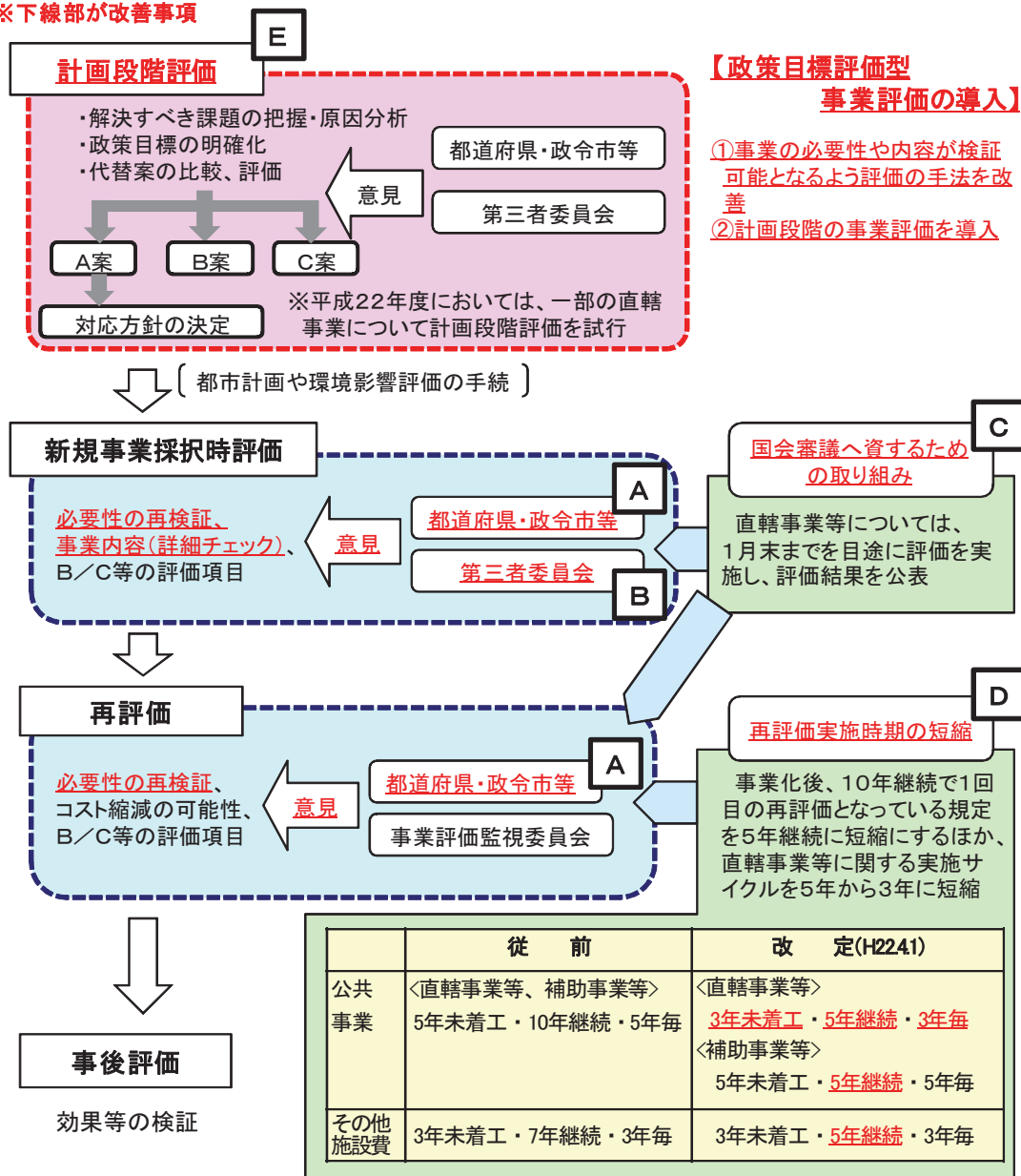


#### 計画段階評価の試行箇所 (道路事業)

箇所名	都道府県等
北海道横断自動車道 (黒松内 <small>くろまつない</small> ～余市 <small>よいち</small> )	北海道
日本海沿岸東北自動車道 (二ツ井白神 <small>ふたついしらかみ</small> ～あきた北空港 <small>きたくうこう</small> )	秋田県
中部横断自動車道 (長坂 <small>ながさか</small> JCT～八千穂 <small>やちほ</small> )	山梨県・長野県

# 国土交通省所管公共事業の事業評価の改善

※下線部が改善事項



- A**・・・都道府県・政令市への意見聴取の導入  
(直轄事業等の新規事業採択時評価：H21～、再評価：H22～)
- B**・・・第三者による事前審査の充実  
(直轄事業等の新規事業採択時評価について、第三者から構成される委員会等の意見を聴く)
- C**・・・国会審議へ資するための取り組み  
(直轄事業等については、1月末までを目途に新規事業採択時評価及び再評価を施し、評価結果を公表する)
- D**・・・再評価実施期間の短縮(5年→3年)
- E**・・・計画段階評価の導入

## 2. コストの徹底した縮減、サービスレベルの維持・向上

### ○直轄国道の維持管理

- サービスレベルの維持・向上を図るため、落下物や路面異常等に対する地域や各種団体等との通報協力などの工夫に努めています。
- 防雪施設存置の試行、照明灯の減灯、部分的な除草などの取組みを引き続き進めます。
- 年間を通じた維持管理の状況を把握し、地域の実情等にきめ細かく対応できるように、平成22年度より運用している維持管理基準の見直しの検討を進めます。

#### ○地域や各種団体等との通報協力

タクシー協会との通報協力の協定、道路緊急ダイヤル(#9910)の広報

#### ○コスト縮減の取組み事例



<防雪施設存置の試行>



<高架橋照明の減灯>



<通行支障箇所のみ部分的な除草>



#### ○意見・要望の状況（4月～9月）国土交通省調べ

		H22年度	H21年度	H22/H21
意見・要望総数		35,521件	25,475件	1.4倍
主な内訳	除草	6,434件	4,025件	1.6倍
	清掃	1,916件	1,793件	1.1倍
	剪定	2,304件	1,829件	1.3倍
	落下物処理	9,779件	6,095件	1.6倍
	路面異常	3,436件	2,561件	1.3倍

#### ○維持管理基準の見直しの方向性

(例) 除草

原則年1回

↓

草丈に応じた頻度等

### ○構造基準の弾力化

- 地域の実情に即して効率的・効果的な道路整備を行うため、道路構造令・標識令について、地方公共団体への条例委任を進めます。<sup>参1</sup>
- 道路構造令の柔軟規定について積極的な周知を図ります。

#### 【道路構造基準の弾力化により地域の課題解決が図られた例】



<幅員の狭い歩道整備の事例（主要地方道 城陽宇治線（京都府宇治市））>

○交通安全上、緊急に歩道改良が必要であったが、市街地部で用地の確保が困難な区間

道路構造令の歩道の幅員の規定(第11条)	規定値(m)
歩行者の交通量が多い道路	3.5
その他の道路	2.0



幅員 1.0m で歩道を整備

参1：国会継続審議中の地域主権推進一括法案（第1次）が、成立、施行された場合



### 3. 既存ストックの有効活用

#### ○ 高速道路の原則無料化と新たな料金割引

- 平成23年度の無料化社会実験については、現在の実験区間の効果を検証し、地方の意見などを踏まえ、適宜区間を見直すとともに、物流効率化のため、夜間の大型車を対象とした長距離の無料化実験など、車種や時間帯等を工夫して取り組みます。
- 高速道路の料金割引については、現在の割引の一部が平成23年3月末までで期限が切れること等を踏まえ、平成22年12月に策定した基本方針に基づき、当面の新たな料金割引の早期導入を図るとともに、原則無料化の方針の下、地方の意見も踏まえた利用しやすい料金制度について引き続き検討します。

#### [平成22年度無料化社会実験の概要]

実験期間	平成22年6月28日（月）～平成23年3月末日
対象区間	全国の高速道路の約2割の区間（1,652km）
対象車両	全車種（現金利用者を含む）

#### [実験開始後の状況]

#### 高速道路〔実験区間〕

※ 開始後6ヵ月の状況

- 交通量は、開始後6ヵ月間を通じて、平日・休日ともに**平均で約2倍に増加**
- 実験区間の渋滞状況については、50区間のうち、**平日は約1割、休日は約2割の区間**で渋滞が発生

月	交通量（台/日）	実験前との比率
実験前 (6/21~6/25)	9,000	-
7月	17,200	191%
8月	19,600	218%
9月	17,700	197%
10月	17,800	198%
11月	17,800	198%
12月	17,100	190%

#### 並行する一般道路

※ 開始後6ヵ月の状況

- 交通量は、開始後6ヵ月間を通じて、平日・休日ともに**平均で約2割減少**
- 主要な並行一般道路では、**混雑時間が約6割減少**し、大幅に速度が向上

月	交通量（台/日）	実験前との比率
実験前 (6/22)	19,100	-
7月	15,600	82%
8月	16,000	84%
9月	15,500	81%
10月	15,600	82%
11月	15,900	83%
12月	16,100	84%

#### 物流

※ 開始後3ヵ月の状況

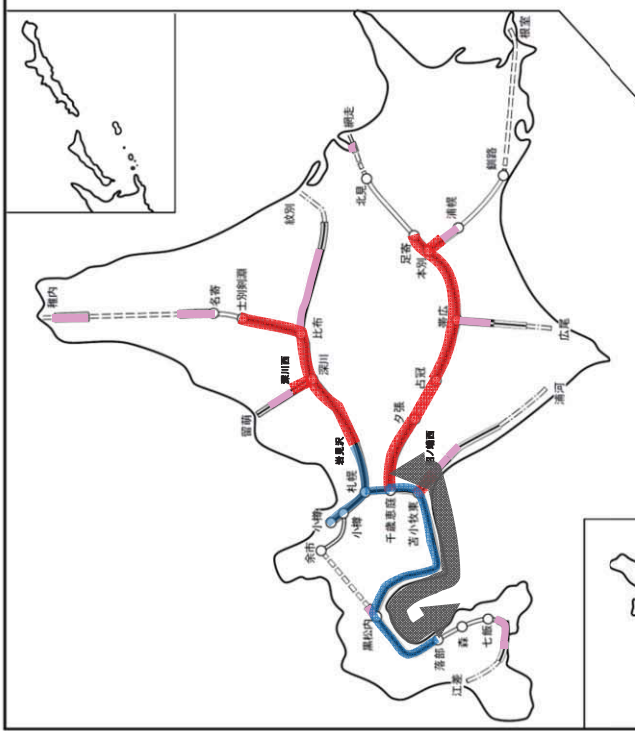
- 重要港湾・拠点港湾の最寄ICの**大型車交通量は約2.3倍に増加**
- 実験区間を利用する大型車の**利用頻度は約1.6倍に増加**、**平均距離は約1.3倍に増加**

#### 観光

※ 開始後3ヵ月の状況

- **無料化区間IC周辺や、地域の取組**を行っている施設では、**入り込み客数が増加**

# 平成23年度 高速道路無料化社会実験 対象区間(案)

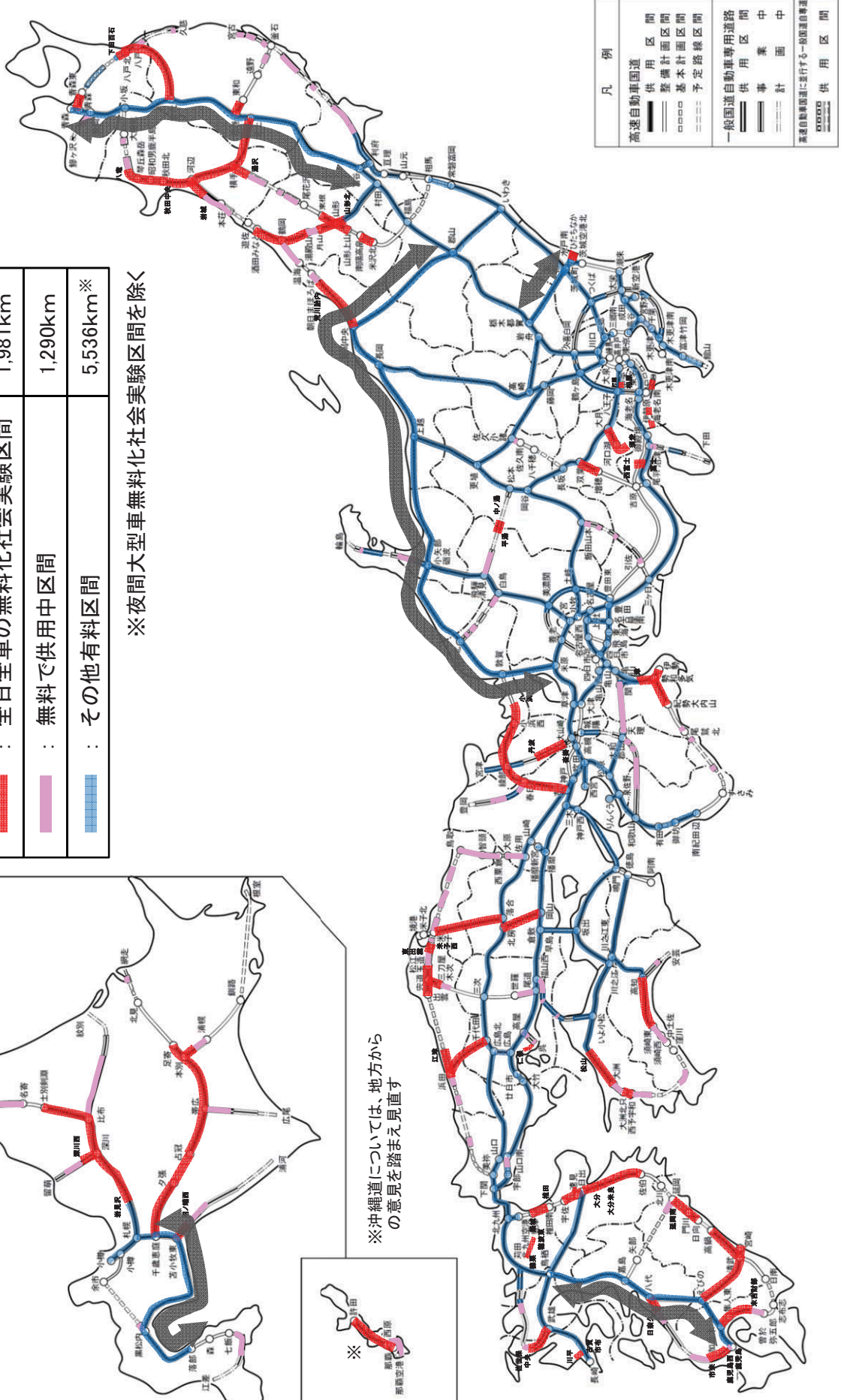


↔	: 物流効率化のための夜間大型車 無料化社会実験区間	1,493km
■	: 全日全車の無料化社会実験区間	1,981km
■	: 無料で供用中区間	1,290km
■	: その他有料区間	5,536km※

※夜間大型車無料化社会実験区間を除く



※沖縄道については、地方からの意見を踏まえ見直す



凡例	
——	高速自動車国道
——	供用区間
——	整備計画区間
——	基本計画区間
——	予定路線区間
——	一般国道自動車専用道路
——	供用区間
——	事業中
——	計画中
——	高速自動車専用道路に運行する一般国道自動車専用道路
——	供用区間

## 高速道路の料金割引に関する基本方針

当面の新たな料金割引については、国民の負担を総じて増やさないことを原則として、既存の財源を活用し、以下の基本方針の下に取り組む。

### 1. NEXCOについて

- (1) 普通車については、激変緩和の観点も踏まえ、土日祝日1,000円を継続する。また、環境への配慮や休暇の分散化のため、平日にも上制限を拡大し、終日2,000円とする。
- (2) 貨物車については、上制限は導入せず、現在の割引（大口多頻度、通勤・深夜など）を継続する。

### 2. 本四について

本四道路については、これまでの建設の経緯を踏まえ、地方の出資をお願いしつつ、地方の求める高速道路料金全国一律制度を視野に入れ、社会資本(本四架橋)の有効活用と地域活性化の観点から一定の配慮が必要である。

このため、民主党の提案を踏まえ、今後、地方と調整する。

### 3. 首都高・阪高、アクアラインについて

- (1) 首都・阪神については、料金圏のない対距離制(500～900円)の導入を前提とするが、その際、NEXCOとの乗継割引など、地方の意見を踏まえた対応を行う。
- (2) アクアラインについては、地方の負担をお願いしつつ、利用促進に向けた料金の導入を図る。

なお、原則無料化の方針の下、その財源の確保も含め、高速道路の有効活用、渋滞の緩和、交通需要の調整、地域振興などの観点から、地方の意見も踏まえた利用しやすい料金制度について、引き続き検討する。

## ○新たなスマートウェイの展開

■効率的な道路計画の策定や交通流分散を実現するため、車両よりプローブ情報<sup>※2</sup>を収集するなど道路交通状況の常時観測を行い、高精度な道路交通情報の把握・提供を実現します。

■快適・安全ドライブを実現するため、全国1,600箇所<sup>※3</sup>に設置する「ITSスポット<sup>※3</sup>」、「ITSスポット対応カーナビ」により、3つの基本サービスを実現し、サービス内容の評価・改善を行います。

- ・2011年1月から3月までに高速道路上を中心にITSスポットを約1,600箇所設置するとともに、一般道にも展開
- ・我が国の優れたITS技術の国際展開についても戦略的に推進

### < 3つの基本サービス >

#### ○ダイナミックルートガイダンス

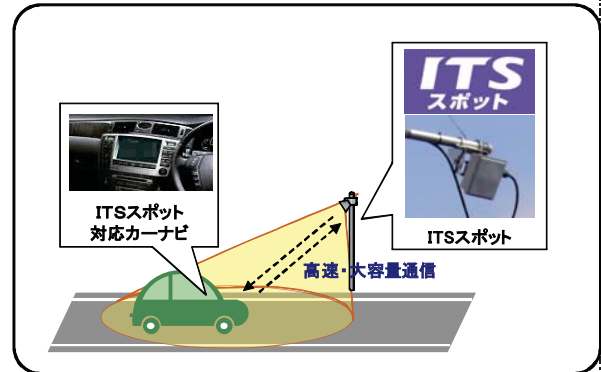
ー広範囲の渋滞データで賢くルート選択

#### ○安全運転支援

ー落下物の注意喚起などによりドライブ中のヒヤリを減少

#### ○ETC

ーETCのサービスも実現



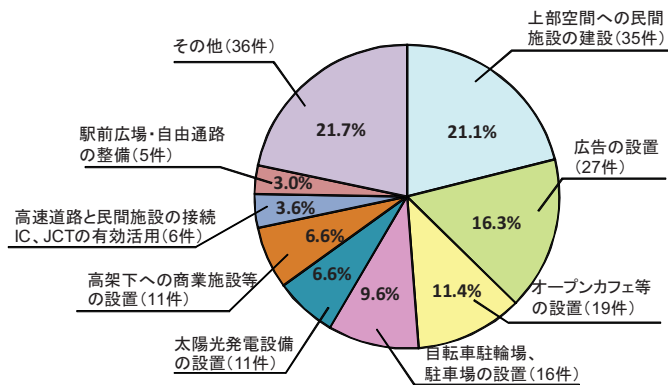
- ・一部の機種でインターネット接続により地域観光情報の提供やカーナビ地図の更新も可能。
- ・決済、観光、物流などのサービスの展開にむけ、官民連携してサービスを実証。

## ○道路空間のオープン化

■民間からの収益還元を活用した新たな官民連携によるインフラの整備・管理を展開します。

■都市の道路空間を活用し、新たなビジネスチャンスを生み出します。

○民間からの提案結果<sup>※4</sup>を踏まえ、有識者等による研究会を設置し、制度の検討を実施



< 提案内容の内訳 (計166件) >



< 上部空間への民間施設の建設イメージ<sup>※5</sup> >



< オープンカフェの設置イメージ >

参2：走行している自動車から収集される速度や位置などの情報

参3：路側に設置された無線装置により3つの基本サービス等を受けられるエリア

参4：「道路空間のオープン化」に関する提案募集を実施（H22年6月25日～H22年7月31日）

参5：新設の場合は現行制度で実施可能

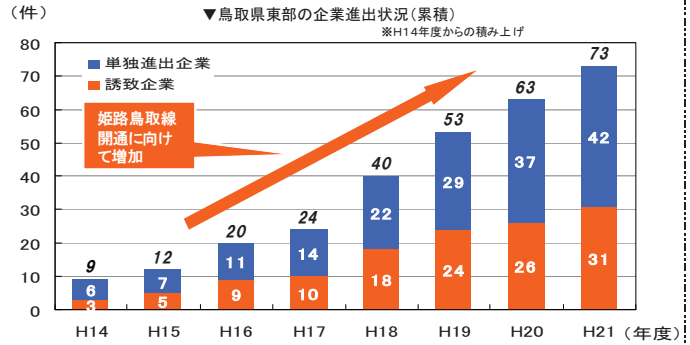
### 第3 主な施策の概要

#### 1. 我が国の成長力・活力の確保

##### ○幹線道路ネットワークの整備

■国際競争力の強化、産業の立地・振興、観光地・医療施設等へのアクセス向上を図るため、高規格幹線道路・地域高規格道路等の整備を現道も活用しつつ効率的に推進します。

<中国横断道姫路鳥取線の整備効果>



単独進出企業: 誘致企業以外の新規企業進出及び工場増設を行った企業数  
 誘致企業: 行政が誘致した企業数

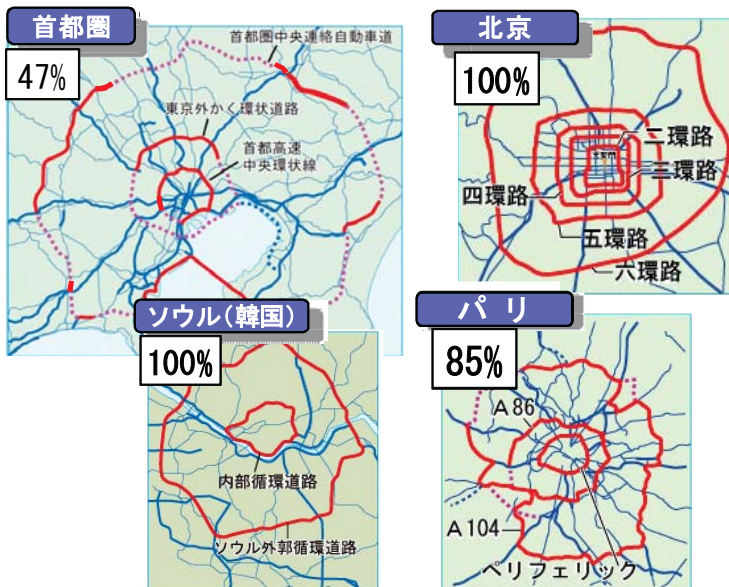
資料/鳥取県商工労働部、鳥取市産業振興課の提供資料により鳥取河川国道事務所まとめ

##### ○環状道路の整備

■通過交通の排除による都市中心部の慢性的な渋滞の解消、物流の効率化、地域の活性化等を図るため、海外主要都市と比べて遅れている環状道路の整備を重点的に進めます。

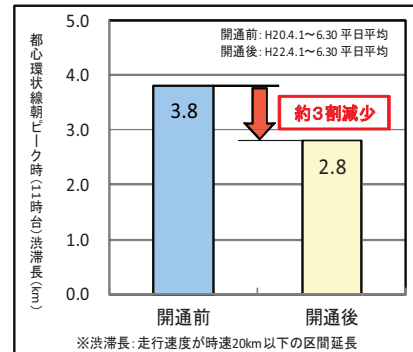
- ・東京首都圏における環状道路の整備率は約47% (北京, ソウル: 100%) (H22年4月末時点)
- ・首都高速都心環状線を利用する全交通のうち約6割が通過交通

<諸外国の主要都市における環状道路の整備状況>



<環状道路の開通効果>

首都高速中央環状新宿線 (3号渋谷線～4号新宿線) (H22.3開通)



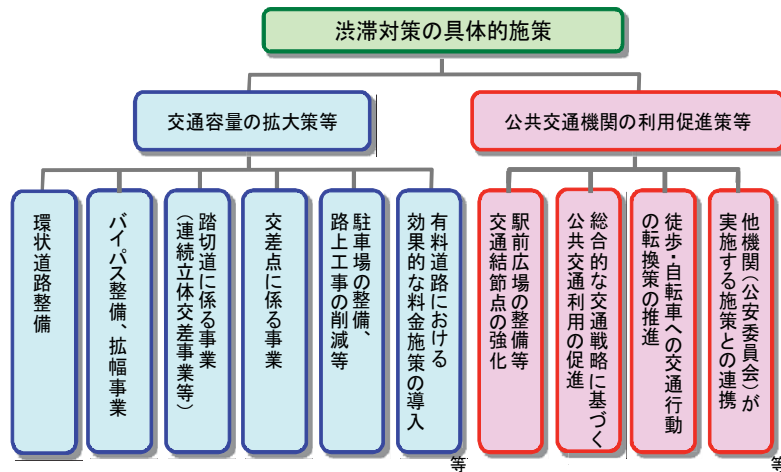
中央環状新宿線の開通により、ピーク時の都心環状線渋滞長が約3割減少

## ○円滑な都市・地域活動のための渋滞対策

■都市、地方ともに深刻な交通渋滞により発生している社会的・経済的ロスを解消するため、交通容量の拡大策や公共交通機関の利用促進策を推進します。

- ・全国の渋滞等による「自動車交通の時間損失」は年間約50億時間、約11兆円、GDPの約2%に相当（H21年度）

< 渋滞対策に係る主要な施策の体系 >



交差点改良により渋滞を解消



< 国道13号大橋交差点（横手市） >

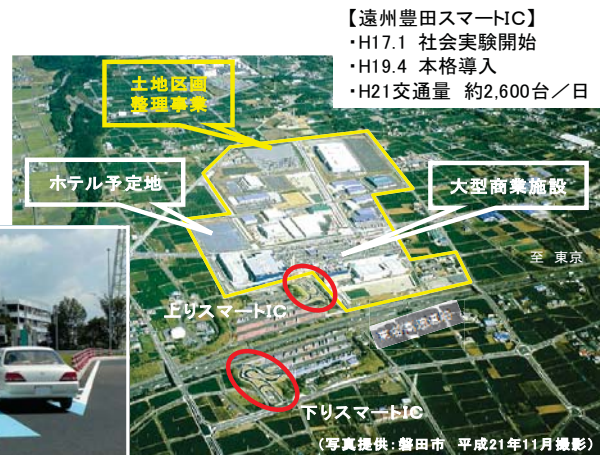
## ○スマートインターチェンジの整備

■既存の高速道路ネットワークを有効に活用し、地域経済の活性化や渋滞の軽減等を図るため、スマートインターチェンジを整備します。

- ・我が国の高速道路のIC間隔は約10kmで、欧米諸国の2倍程度
- ・一定規模以上の工場の約5割がICの5km圏内に存在
- ・スマートICは、現在52箇所供用中、17箇所事業中（H22年12月現在）

< 東名高速 遠州豊田スマートインターチェンジの事例 >

- ・スマートICの整備とともに周辺の土地区画整理事業が進められ、工場等16社・大型商業施設1社・宿泊施設1社を誘致
- ・誘致により約4,500人の雇用創出効果が期待



## ○国際標準コンテナ車通行支障区間の解消、空港・港湾アクセスの向上

- 国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、橋梁補強、バイパス整備等、国際標準コンテナ車通行支障区間の解消を図ります。
- 拠点的な空港・港湾と高速道路等のICとのアクセス道路等の整備を推進します。

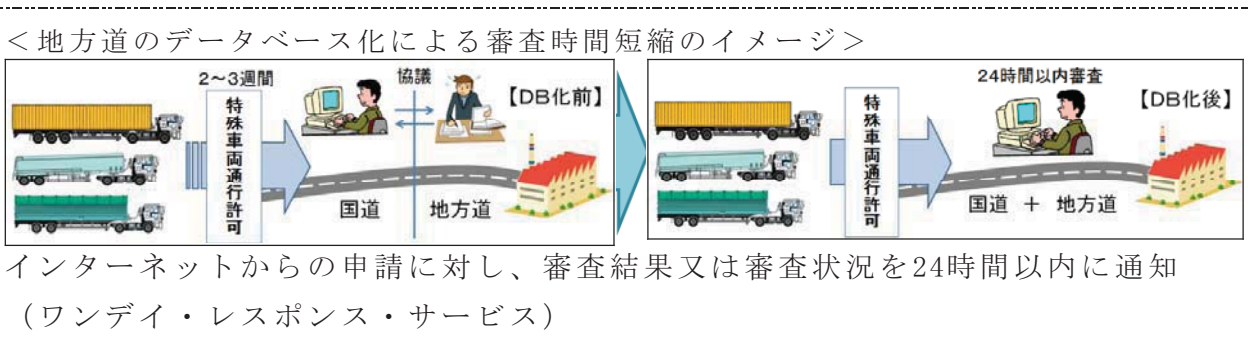
・供用中の国際物流基幹ネットワーク上に存在する国際標準コンテナ車の通行支障区間全560km（47区間）のうち、約350km（23区間）が未解消（H22年4月）



## ○特殊車両通行許可制度の運用の改善

- 物流の効率化に対応するため、平成23年度末までに、申請の多い地方道のデータベース化の進捗を図るとともに審査業務の効率化を進め、さらに、システム改修により審査時間を大幅に短縮します。
- 道路構造の保全のため、車両重量自動計測装置による指導警告書の発出に加え、常習・悪質な重量違反者に対しては告発を実施するなど、違反車両の指導取締りを強化します。

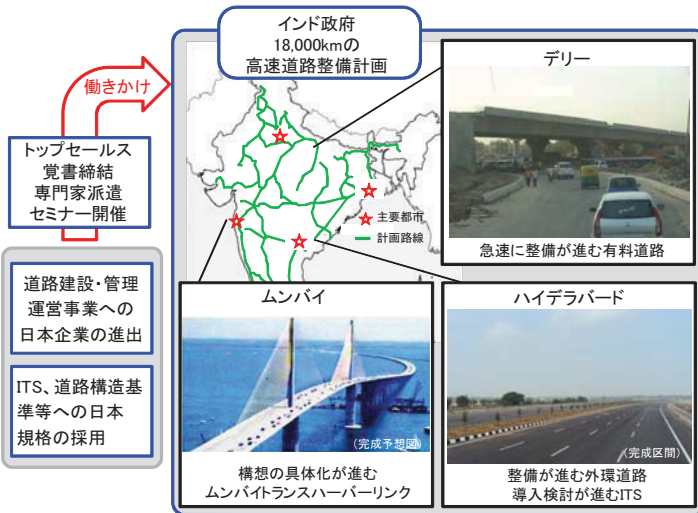
- ・窓口のワンストップサービス、インターネット申請の導入により、申請の約8割を国で受付
- ・許可までに2～3週間を要する主な原因は、データベース化されていない地方道の協議
- ・総重量20トン超の車両の約6割が法令違反の状態、橋梁等へ悪影響の恐れ



## ○道路分野における国際展開の推進

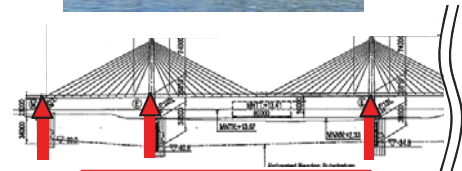
■アジア諸国等における著しい経済成長を日本が取り込み、成長していくため、二国間の技術協力協定の締結、トップ外交等により、日本の規格の採用等を相手国政府に働きかけ、海外のインフラビジネスに参入する日本企業を支援していきます。

＜海外プロジェクト獲得に向けた取組事例＞  
【インドの高速道路計画に対する働きかけ】



＜日本基準採用の具体事例＞  
【ヴェトナム ニャットン橋】

・ヴェトナム政府が、長大橋プロジェクトにおいて一部に日本基準を活用。



採用した日本の基準

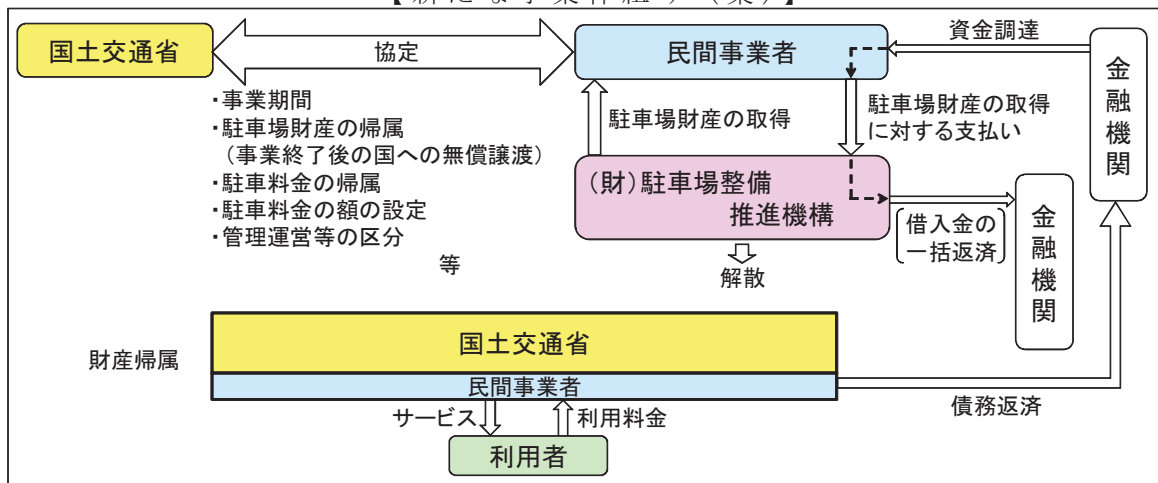
- ・橋脚の基礎
- ・耐風安全性の照査 等

## ○駐車場管理運営における民間事業者の活用

■利用者サービスの向上と管理運営コスト縮減に向けて、直轄駐車場の管理運営を民間事業者に委ねます。

○「PPP<sup>※6</sup>による直轄駐車場の管理運営に関する検討委員会」において検討された新たな事業枠組みに基づき、民間事業者の募集手続きを実施。

【新たな事業枠組み（案）】



※6：Public Private Partnership（公共サービスの提供にあたり、民間のノウハウを活かして、事業の効果的かつ効率的な実施を目指すもの）



## 2. 豊かな暮らし・環境の実現

### ○交通体系の総合的整備に向けた関連施策の推進

■安全で安心な地域の交通環境を確保するため、交通体系の総合的整備に向けて、道路分野における関連施策を推進します。

＜道路分野の関連施策を推進＞

- －既存道路ネットワークの活用による効率的な渋滞対策の推進
- －環状道路の整備による都市内交通環境の改善
- －交通結節点の利便性向上
- －公共交通機関の利用促進
- －空港・港湾アクセスの改善
- －安全で快適な自転車利用環境の創出
- －快適な歩行空間の形成
- －都市・地域総合交通戦略の推進



＜自転車道の整備（大阪市）＞



高架下の用地を利用して右折専用車線を新設

＜既存ストックを活用した渋滞対策（名古屋市）＞



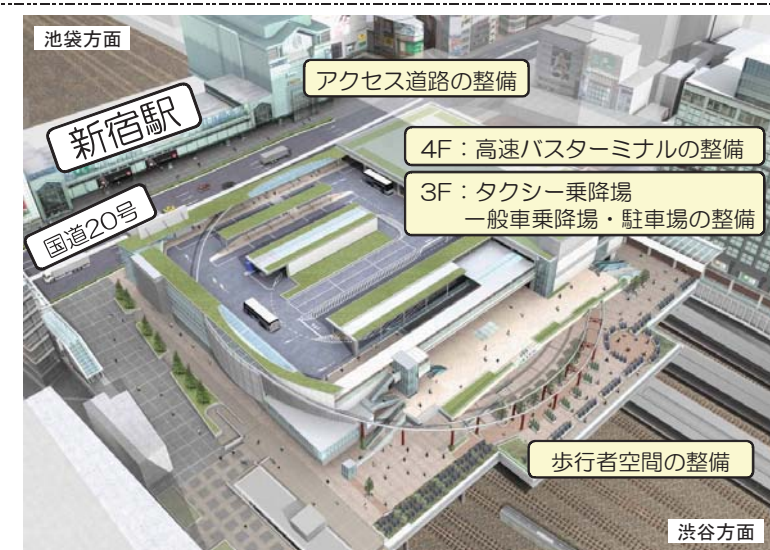
＜交通結節点の改良（広島市）＞



＜パークアンドライド駐車場の整備（高知市）＞

### ○公共交通機関の利用促進

■交通結節点強化のため、アクセス道路、駅前広場等の整備を支援します。  
 ■公共交通機関の利用促進のため、LRT<sup>※7</sup>、路面電車やバスの走行空間の改善、パークアンドライド駐車場の整備等を支援します。



＜交通結節点の強化（東京都）（バス、タクシーと鉄道駅との結節点強化と歩行者空間整備）＞



＜LRT走行空間の改善（富山市）＞



＜パークアンドライド駐車場の整備（高知市）＞

※7：Light Rail Transit（次世代型路面電車システム）

## ○開かずの踏切等の解消

■都市の経済・社会活動の活性化、安全性の向上を図るため、「開かずの踏切」等を解消する連続立体交差事業や効果が早期に発現する歩道拡幅事業等を支援します。

- ・開かずの踏切<sup>※</sup>等緊急に対策の検討が必要な踏切は全国に約1900箇所（H19時点）
- ・踏切事故は年間300件以上発生し、死傷者は200人以上（H22年末時点）
- ・東京23区の踏切数はパリの約60倍（H21時点）

< 鉄道高架前 >



< 鉄道高架後 >



鉄道高架により、開かずの踏切等19箇所を含む28箇所の踏切を除却  
 < 京浜急行電鉄本線及び同空港線連続立体交差事業 >

## ○路上工事による交通への影響の低減

■路上工事に伴う交通渋滞の緩和や通行障害の改善を図るため、共同施工による工事量の縮減、年末年始・地域のイベント期間での路上工事の抑制等により、路上工事時間の縮減を推進します。

- ・H21年度での年間路上工事時間はH14年度比で43%減

< 共同施工の取組みの例 >



夏にガス工事

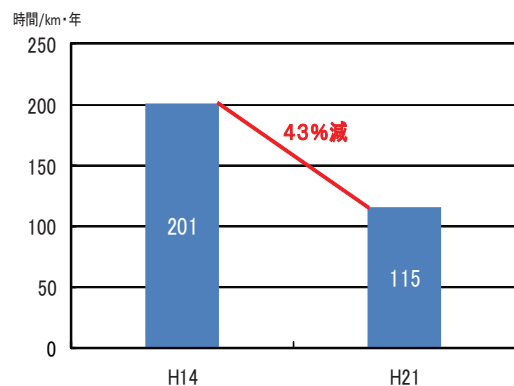


秋に水道工事



同時期に施工を行い、  
工事日数を削減

< 年間路上工事時間の推移 >  
 全国、直轄国道（時間/km・年）



複数の工事が同一区間に予定している場合、  
 同時期に共同で施工することで、工事日数を縮減

※ 8：電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間40分/時以上となる踏切

## ○歩行空間のユニバーサルデザインの推進

■ 全ての人々が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路等において、歩行空間のユニバーサルデザインを推進します。

- ・ 特定道路<sup>参9</sup>のバリアフリー化率はH21年度末時点で約68%  
(社会資本整備重点計画の目標値：75% (H24年度末))

○ バリアフリー新法<sup>参10</sup>に基づく基本方針の改正と併せ、新たな整備目標を設定し、整備を進めます。

< 主な整備メニュー >

- － 幅の広い歩道等の整備
- － 無電柱化の推進
- － 歩道の段差・傾斜・勾配の改善
- － 視覚障がい者誘導用ブロックの設置
- － 立体横断施設へのエレベーター設置



幅の広い歩道などの整備  
無電柱化の推進



歩道の段差・傾斜・勾配の改善  
視覚障がい者誘導用ブロックの設置

## ○無電柱化の推進

■ 世界に誇れる都市や街の形成を図るため、『無電柱化に係るガイドライン<sup>参11</sup>』に沿って、道路の拡幅等と一体的に行う同時整備方式や軒下・裏配線方式等を積極的に活用し、無電柱化を推進します。

■ 官民連携による効率的な無電柱化手法の試行を検討します。

- ・ アジア主要都市に比べ、我が国の無電柱化率は立ち遅れている状況  
東京23区：7% (幹線道路については43%) (2008年)、香港：約100% (2004年)、シンガポール：86% (1998年)

【対策前】



【対策後】



歴史的街並みにおける無電柱化の例【埼玉県川越市】

参9：駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、移動の円滑化が特に必要なもの（多数の高齢者、障がい者等の移動が通常徒歩で行われるもの）として、国土交通大臣が指定したもの

参10：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

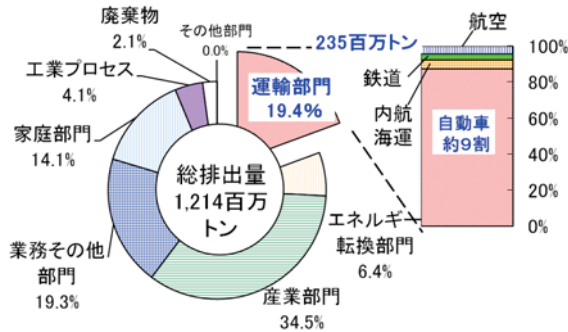
参11：今後4、5年間の無電柱化の対象（道路や地域）、進め方（整備手法や推進体制）、費用負担などについて電線管理者等の関係者と合意し、ガイドラインとして取りまとめ（H22年2月策定）

## ○地球温暖化対策の推進

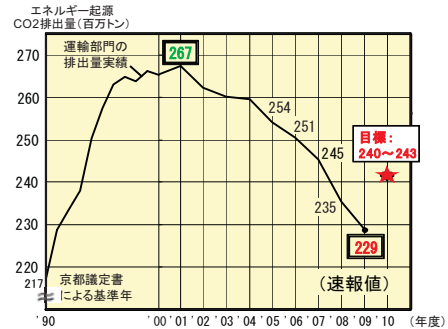
■走行速度の向上により実効燃費を改善し、自動車からの二酸化炭素排出量を減らすため、ITSの推進等の交通流対策を推進します。

- ・運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量は全体の約2割。そのうち約9割が自動車交通から排出
- ・2001年度（267百万t-CO<sub>2</sub>）を境に京都議定書目標達成計画における2010年度の目安としての目標（240～243百万t-CO<sub>2</sub>）に向けて、順調に減少傾向

<自動車交通からのCO<sub>2</sub>排出量（2008年度）>



<運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量の推移>



## ○沿道環境の改善

■長年、環境基準を達成していない地域等を中心に、沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策や遮音壁の設置等を推進します。

- ・自動車排出ガス測定局においてNO<sub>2</sub>の環境基準の達成率が向上（H15：86%→H20：95%）
- ・自動車騒音の常時監視地域において騒音の環境基準の達成率が向上（H16：81%→H21：91%）



<騒音対策（遮音壁 [第二京阪道路]）>



<大気質対策（交差点立体化 [国道2号]）>

## ○木材の利用促進

■景観の向上や間伐材等木材資源の有効活用等の観点から、自然公園等の景観形成上配慮すべき地域において、木材利用を推進します。

- ・木製防護柵の設置延長は平成21年度末時点で約191km

<主な取組内容>

国と地方公共団体が連携して「木の香る道づくり事業モデル地区」において木材利用を推進

<モデル地区における主な取組メニュー>



<間伐材を利用した木製防護柵>



<間伐材を利用したポット苗の木柵>

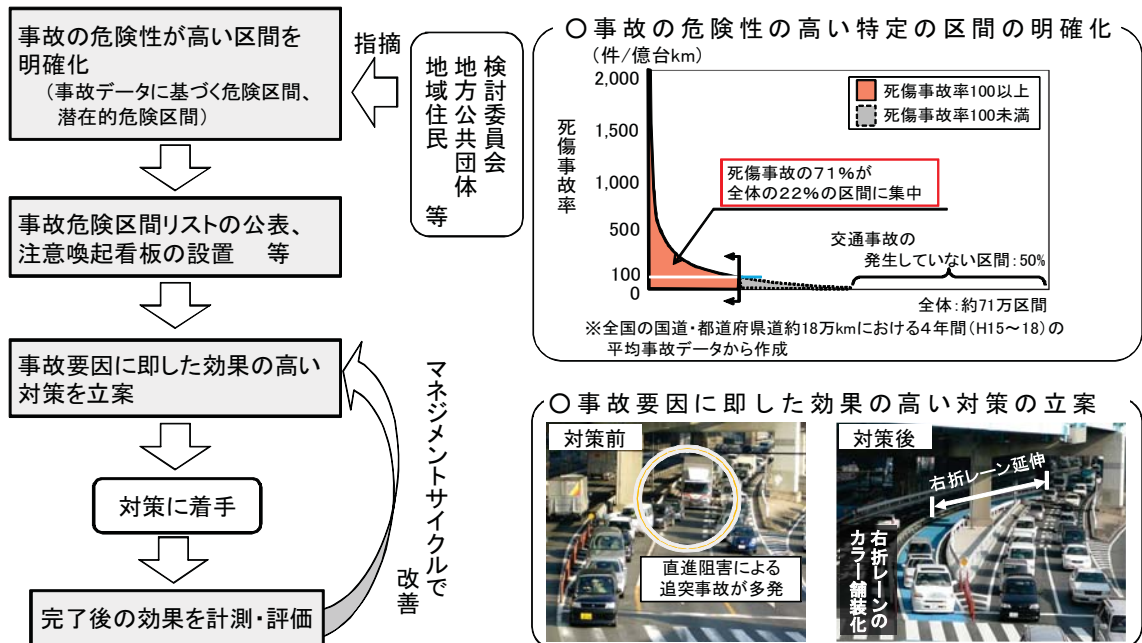
### 3. 安全・安心の確保

#### ○効果的・効率的な交通事故対策の推進

- 幹線道路対策では、「成果を上げるマネジメント」を導入し、選択と集中、市民参加・市民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)<sup>※12</sup>」に新たに取組みます。
- 生活道路対策では、「あんしん歩行エリア<sup>※13</sup>」において、エリア内道路における車両速度の抑制を目的としたゾーン対策等を推進します。

- ・平成22年中の交通事故死者数は10年連続で減少し4,863人（対前年比△1.0%）となったが近年下げ止まりの傾向
- ・全国の幹線道路では、死傷事故の71%が全体の22%の区間に集中
- ・我が国における交通事故死者のうち、歩行中・自転車乗用中が占める割合は49%で、欧米の14～27%と比べ突出

#### <事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）>

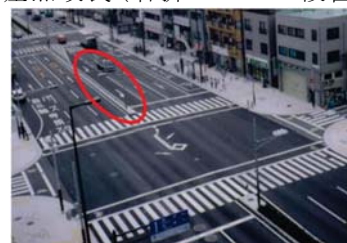


#### <あんしん歩行エリアでの対策事例>

<エリア内道路におけるハンプやクラックの設置>



<外周幹線道路における  
交差点改良(右折レーンの設置)>



参12：事故データや地方公共団体、地域住民からの指摘等に基づき交通事故の危険性が高い区間（事故危険区間）を選定し、地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に講じることにより効果的・効率的な交通事故対策を推進するとともに、完了後はその効果を計測、評価しマネジメントサイクルにより逐次改善を図っていく取組み

参13：歩行者・自転車死傷事故発生割合が高く、面的な事故抑止対策を実施すべきエリアで、平成21年3月31日に全国582地区を指定

## ○自転車利用環境の整備

■環境負荷の小さい都市内交通体系を実現するため、自転車通行環境整備モデル地区<sup>参14</sup>での成果を踏まえ、ハード整備、ソフト施策の総合的な推進に資するノウハウを地方公共団体へ発信するなど、地方公共団体の自転車利用環境整備の取組みを引き続き支援します。

- ・日本のCO<sub>2</sub>総排出量のうち、運輸部門からの排出量は約2割で、そのうち約9割が自動車から排出（H20年度）
- ・交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は増大傾向（H11:18%→H21:21%）
- ・歩行者・自動車と分離された自転車走行空間は約2,900kmで、総道路延長の約0.2%（H20年度）



自転車走行空間ネットワークの構築

（ハード整備）



コミュニティサイクル

の普及



ルール・マナーの啓発

（ソフト施策）

## ○防災・震災対策の推進

■安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路整備、緊急輸送道路上の橋梁の耐震対策を推進します。

■冬期の安全で円滑な道路交通を確保するため、防雪施設整備等の雪寒対策を推進します。

- ・緊急輸送道路にある橋梁（約5.4万橋）のうち、約25%の橋梁（約1.3万橋）が大規模地震発生時に落橋・倒壊又は損傷の恐れ
- ・道路防災点検等において確認された要対策箇所（約10.5万箇所）のうち、約60%（約6.4万箇所）が対策未実施
- ・平成21年度の豪雪等による通行止め回数（道路管理者実施） 1,088回

< 橋梁の耐震対策 >



< 斜面对策 >



< 雪崩防止対策 >



参14：平成20年1月に、国土交通省と警察庁が合同で、今後の自転車通行環境整備の模範となるモデル地区として、全国98箇所を指定。歩行者・自転車・自動車が分離された走行空間を戦略的に整備

## ○密集市街地の解消

■災害時の被害を軽減するため、防災上危険な密集市街地において、面的な市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備を支援します。

- ・重点密集市街地<sup>※15</sup>（全国約8,000ha）のうち、約5,200haにおいて、地震時等に大規模な火災の恐れ（H19）

整備前



整備後



＜都市基盤が伴わないまま市街化が進んだ地区において土地区画整理事業を実施（高知市・潮江西部地区）＞

## ○予防保全の推進

■長期的視点に立った計画的な維持管理により、構造物の安全性を確保し、維持管理費を抑えるアセットマネジメントの取組みを行います。  
 ■点検データ等から得られた最新の知見を補修対策に反映するなど、戦略的な維持管理を進めるとともに、地方公共団体への技術支援等の取組みを進めます。

- ・50年以上経過の橋梁は8%であるが、20年後には51%に急増（H20年度末）
- ・全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率は、54%（H21年末時点）
- ・約4割（H21年末時点）の市区町村で、資金不足等により道路橋の定期点検が未実施

＜最新の知見を活用した補修事例＞

＜地方公共団体への技術支援の例＞



＜橋梁端部の腐食＞



＜部分塗装による補修＞



＜鋼材のき裂発生時対応に関する技術者の派遣＞

これまでの全面塗替え塗装に替えて、良好な防食技術として確立した腐食の著しい部位のみの部分塗替え塗装を採用

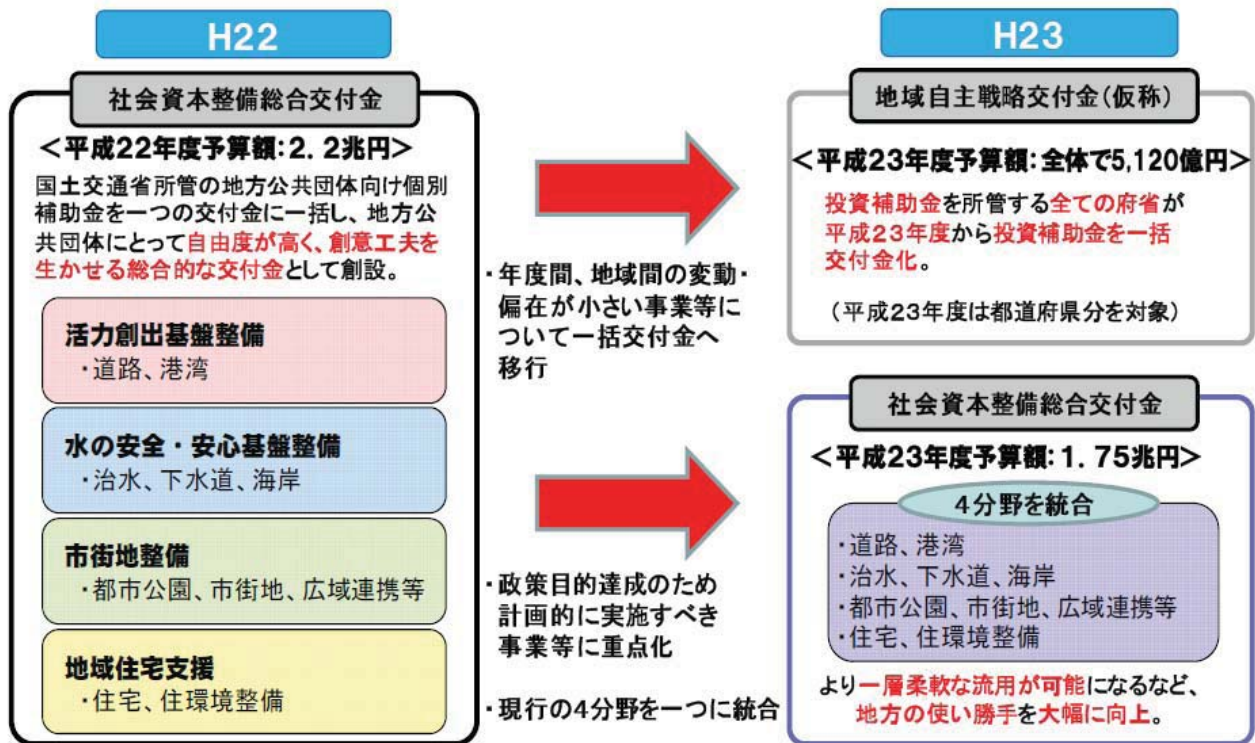
参15：密集市街地のうち、延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままでは今後10年以内に最低限の安全性を確保することが見込めないことから重点的な改善が必要な密集市街地

## 第4 地域主権に向けた取組み

### ○社会資本整備総合交付金／地域自主戦略交付金（仮称）

社会資本整備総合交付金の現行の4分野（活力創出基盤整備、水の安全・安心基盤整備、市街地整備、地域住宅支援）を統合することにより、より一層柔軟な予算流用を可能にするなど、地方の自由度・使い勝手の更なる向上を図ります。

また、平成23年度より投資補助金を一括交付金化することに伴い、社会資本整備総合交付金の都道府県分のうち、年度間、地域間の変動・偏在が小さい事業等について「地域自主戦略交付金（仮称）」に移行し、社会資本整備総合交付金を政策目的達成のため計画的に実施すべき事業等に重点化します。





## ○国の出先機関の見直し（地方整備局等）

地方整備局等の直轄国道にかかる事務・権限の地方への移管については、「アクション・プラン～出先機関の原則廃止に向けて～（平成22年12月28日閣議決定）」を踏まえて積極的に取り組みます。

### アクション・プラン ～出先機関の原則廃止に向けて～ の概要

〔平成22年12月28日 閣議決定〕

#### 1. 出先機関の事務・権限をブロック単位で移譲することを推進

- (1) 広域連合制度を活用するための諸課題について検討を行った上で、新たな広域行政制度を整備（具体的意思を有する地域との間で、十分な協議・調整）
- (2) 出先機関単位で全ての事務・権限を移譲することを基本
- (3) 移譲対象機関の職員の身分取扱い等に係る所要の措置を講ずる  
また、移譲される事務・権限の執行に必要な財源を確保（税源移譲も検討）
- (4) 平成24年通常国会に法案提出、26年度中の事務・権限の移譲を目指す

#### 2. 地方自治体が特に移譲を要望している事務・権限の取扱い

- (1) 直轄道路  
一般国道の直轄区間の移管については、一の都道府県内で完結するものについては原則移譲することを基本
- (2) 直轄河川  
一級河川の直轄区間の移管については、一の都道府県内で完結する水系に属するものについては原則移譲することを基本
- (3) 公共職業安定所（ハローワーク）  
希望する地方自治体において、無料職業紹介、相談業務等を地方自治体の主導の下、一体的に実施  
（特区制度の提案にも誠実に対応。国と地方自治体が具体的に協議して設計）  
当該一体的な実施を3年程度行い、その過程でもその成果と課題を十分検証することとし、地方自治体への権限移譲について検討  
（その際、ILO第88号条約との整合性、雇用保険財政の根本に関わる議論等に留意）

円滑かつ速やかな実施のための仕組みを地域主権戦略会議の下に設ける

#### 3. その他

- (1) 一の都道府県内でおおむね完結する事務・権限については、都道府県に移譲
- (2) 地方自治体の発意に応じ選択的实施等を行う事務・権限については、構造改革特区制度等の活用などにより選択的・試行的移譲を円滑に推進（相談窓口等の体制整備を実施）

#### 4. 国の事務・権限の徹底した見直しによる出先機関のスリム化・効率化

#### 5. 財源・人員の取扱い

- (1) 財源の取扱い  
事務・権限の移譲及び人員の移管等に伴う財源を確保することとし、必要な措置を講ずる
- (2) 人員の移管等の取扱い  
国と地方の双方の関係者により構成される横断的な体制を整備  
地方移管等に当たって必要となる枠組み・ルール等を構築

### ○社会資本整備重点計画の見直し

これまで事業分野別に進めてきた公共事業の抜本的見直しの集大成として、「社会資本整備重点計画」を抜本的に見直し、真に必要な社会資本のグランドデザインを提示します。

### ○交通基本法の制定と関連施策の充実

人と物の移動に必要不可欠で、あらゆる活動の基礎である交通について、人口減少、高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するとともに、安全で安心な地域の移動手段を確保するため、今後の交通に関する基本理念を定める交通基本法の制定と関連施策の充実を図ります。

### ○新たな時代におけるネットワークのあり方の検討

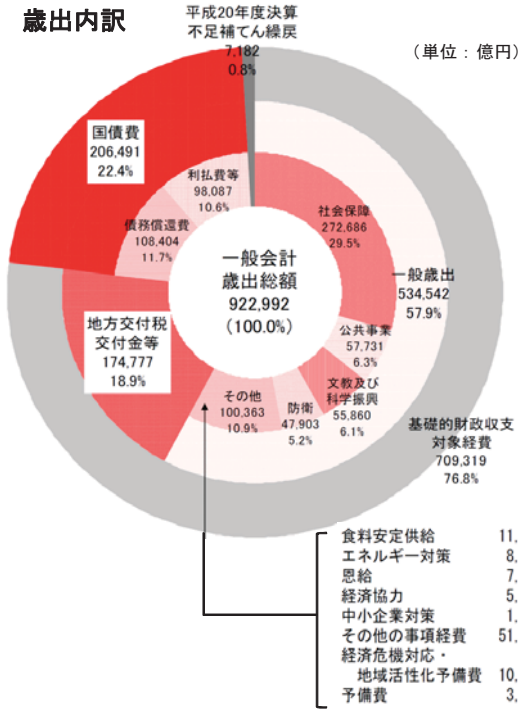
高規格幹線道路等については、財政状況の悪化、少子高齢化など経済社会情勢が大きく変化する中、限られた財源で早期のネットワーク整備を行うことが求められており、新たな時代に相応しいネットワークのあり方について検討を進めます。

## (参考資料)

### ○平成22年度一般会計予算の概要

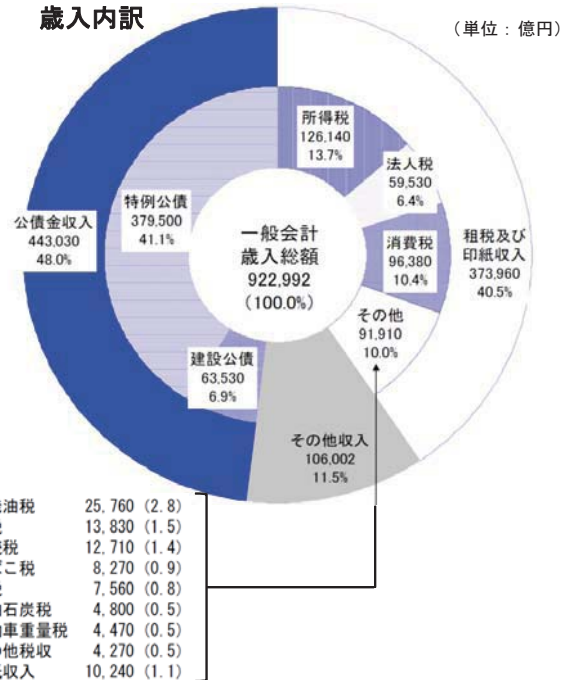
#### ・歳出内訳

歳出について見ると、国債の元利払いに充てられる費用（国債費）と地方交付税交付金等と社会保障関係費で、歳出全体の7割強



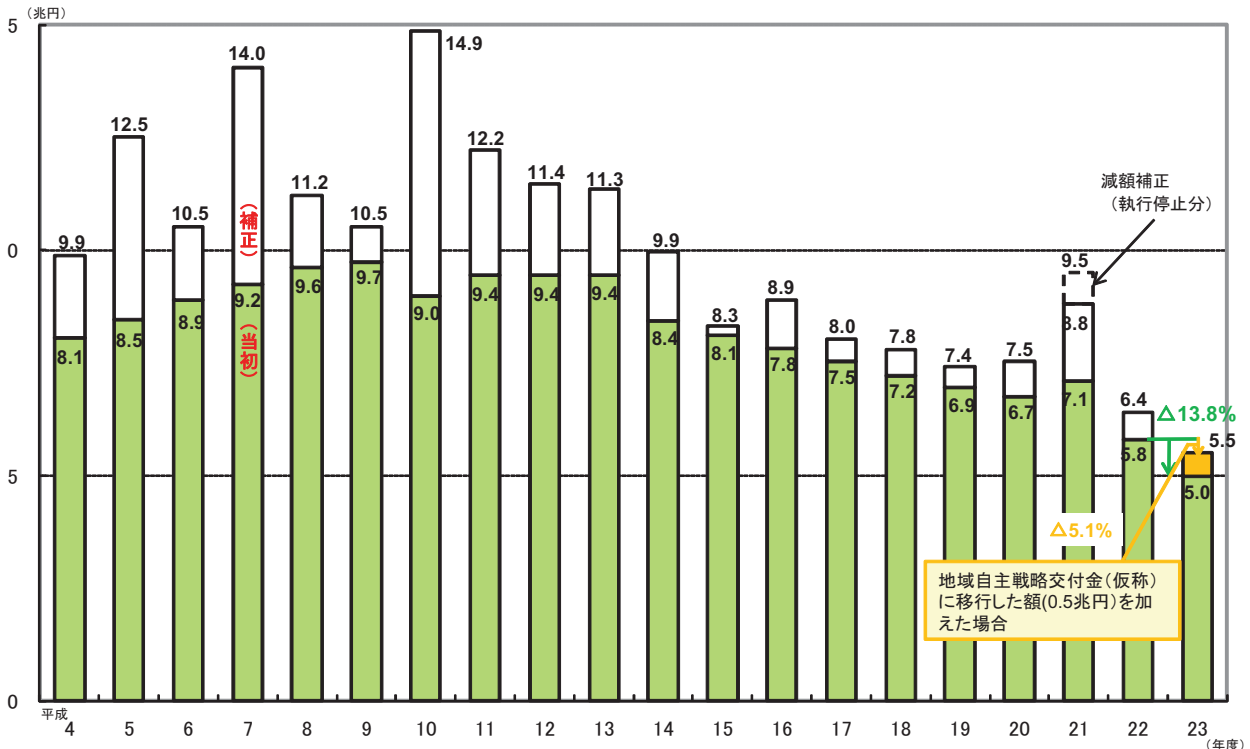
#### ・歳入内訳

歳入のうち、税収でまかなわれているのは4割強程度に過ぎず、5割弱は将来世代の負担となる借金（公債金収入）に依存



出典：「日本の財政関係資料（平成22年8月）財務省」より抜粋

### ○公共事業関係費の推移



※平成21年度は、平成20年度で特別会計に直入されていた「地方道路整備臨時交付金」相当額（6825億円）が一般会計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加（+5.0%）しているが、この特殊要因を除けば△4.5%である。

## (参考資料)

### ○高規格幹線道路の整備状況

(平成23年1月1日現在)

	総延長	22年度末供用延長 ( )進捗率	23年度末供用延長 ( )進捗率
高規格幹線道路	約14,000km	9,858km (70%)	10,120km (72%)
高速自動車国道	11,520km	<757km> (75%) 7,895km (69%)	<768km> (77%) 8,067km (70%)
一般国道自動車専用道路 (本州四国連絡道路を含む)	約2,480km	1,206km (48%)	1,285km (51%)

<注>1. 高速自動車国道の< >内は、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路である  
(外書きであり、高規格幹線道路の総計に含まれている)

2. 一般国道自動車専用道路の供用延長には、一般国道のバイパス等を活用する区間が含まれる
3. 総延長は、高速自動車国道においては、国土開発幹線自動車道建設法第3条及び高速自動車国道法第3条、本州四国連絡道路及び一般国道においては、国土交通大臣の指定に基づく延長を示す

### ○高速道路機構の未償還残高 (平成22年度期首)

(単位：兆円)

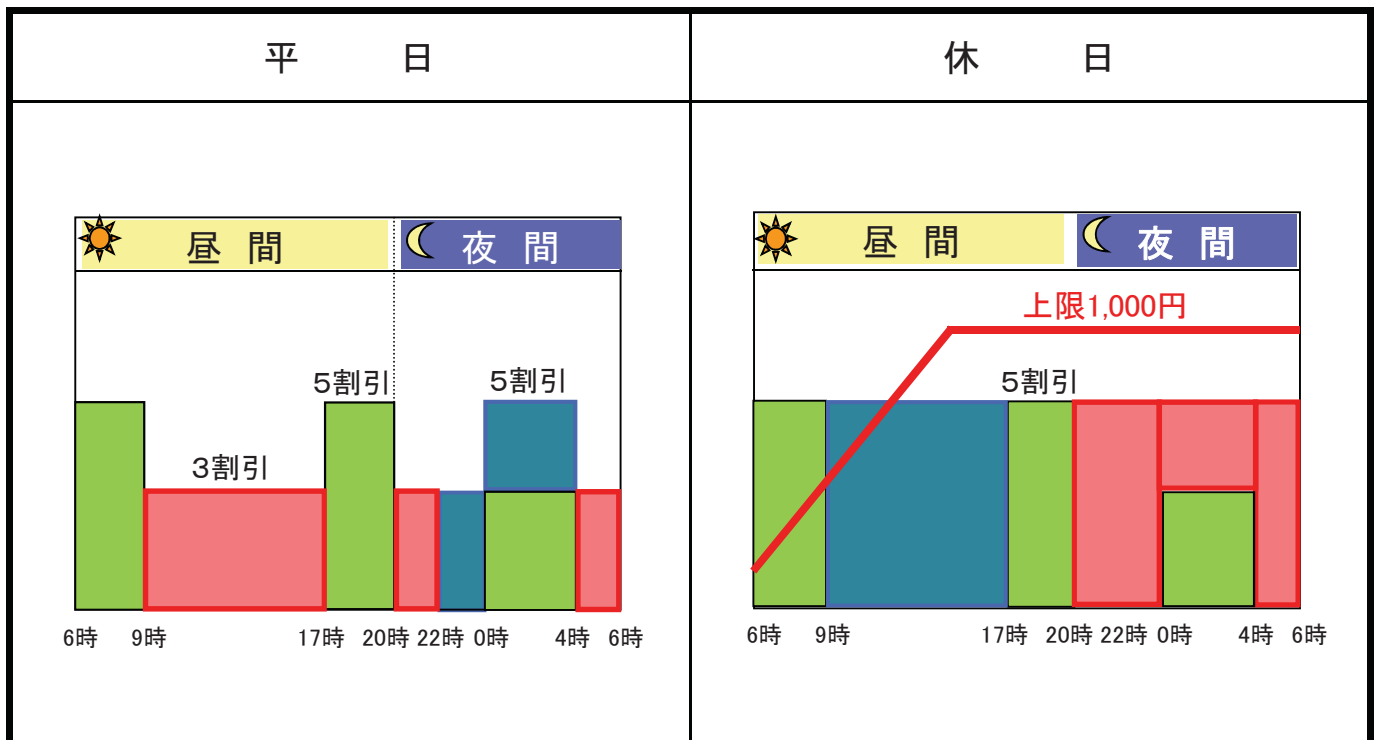
	未償還残高	
		うち有利子債務
全国路線網・一の路線 (NEXCO 3社)	23.7	21.8
本州四国連絡高速道路	3.2	1.5
首都高速道路	5.3	4.0
阪神高速道路	3.8	3.2
計	36.1	30.4

- <注1>1. この他、高速道路会社に2.1兆円の債務(建設中)がある。
2. 民営化時の未償還残高：42.5兆円(うち有利子債務37.4兆円)
  3. 四捨五入の関係で、各計の和が一致しない。

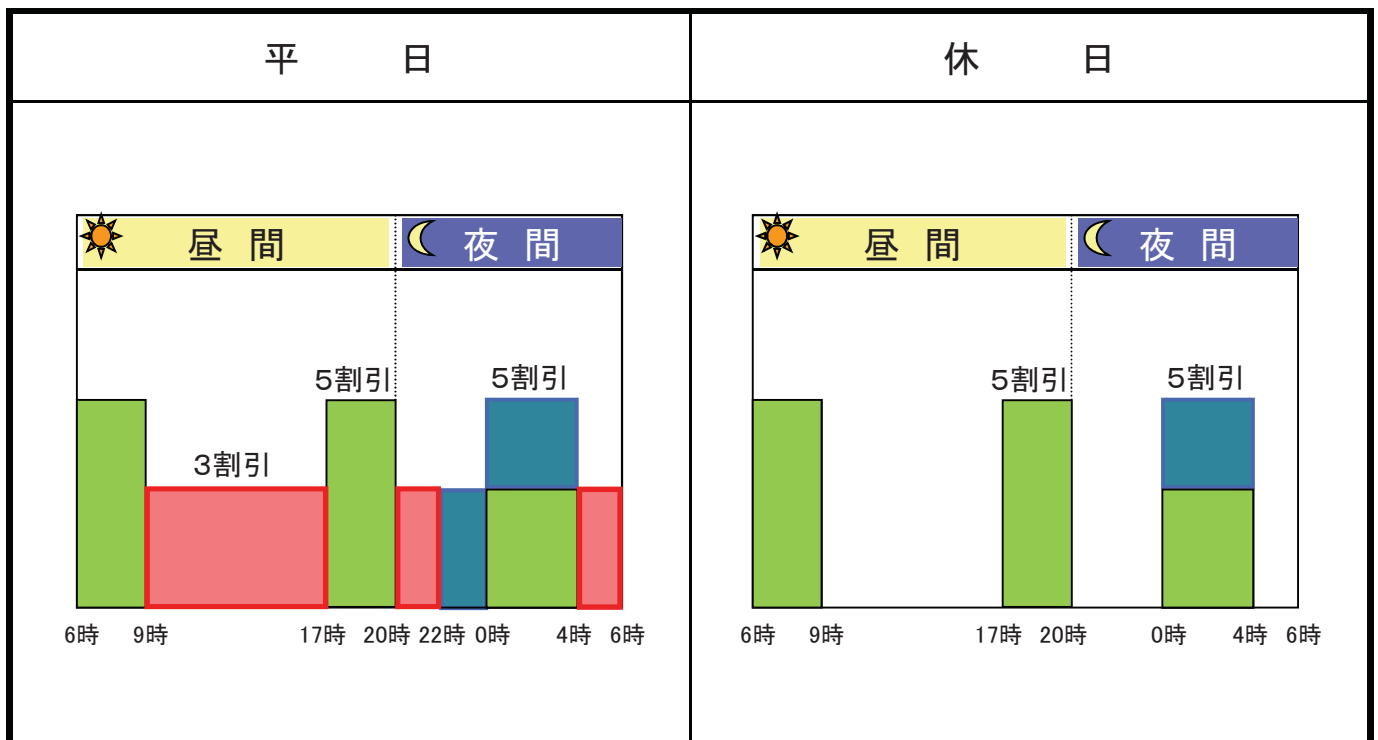
(参考資料)

○ 現行の料金割引 (NEXCO)

○ 生活交通 (普通車以下)



○ 物流 (中型車以上)



■ : 生活対策 (0.5兆円分) H21~H22  
■ : 既存会社割引 (45年間)

■ : 緊急総合対策 (2.5兆円分) H21~H29

(参考資料)

平成23年度新規事業化箇所

<概算要求箇所>

※直轄事業 → 高規格幹線道路もしくは全体事業費250億円以上  
 ※補助事業 → 全体事業費100億円以上

**直轄事業**

○高規格幹線道路（一般国道）

所在地	路線名・箇所	延長
宮城県	三陸縦貫自動車道 本吉気仙沼道路(Ⅱ期)	4.0 km
高知県	高知東部自動車道 南国安芸道路(芸西西～安芸西)	8.5 km
沖縄県	那覇空港自動車道 小禄道路	5.7 km

○地域高規格道路

所在地	路線名・箇所	延長
徳島県	阿南安芸自動車道 桑野道路	6.5 km

**補助事業**

○地域高規格道路

所在地	路線名・箇所	延長
静岡県	国道473号 金谷相良道路Ⅱ	3.3 km
鳥取県	国道313号 倉吉関金道路	7.0 km
福岡県	都市計画道路 戸畑枝光線(牧山ランプ～枝光ランプ)	2.6 km
長崎県	一般県道 諫早外環状線(鷺崎～栗面工区)	2.7 km

<その他新規箇所> ※以下の箇所については、予算成立後の実施計画で決定される。

**直轄事業**

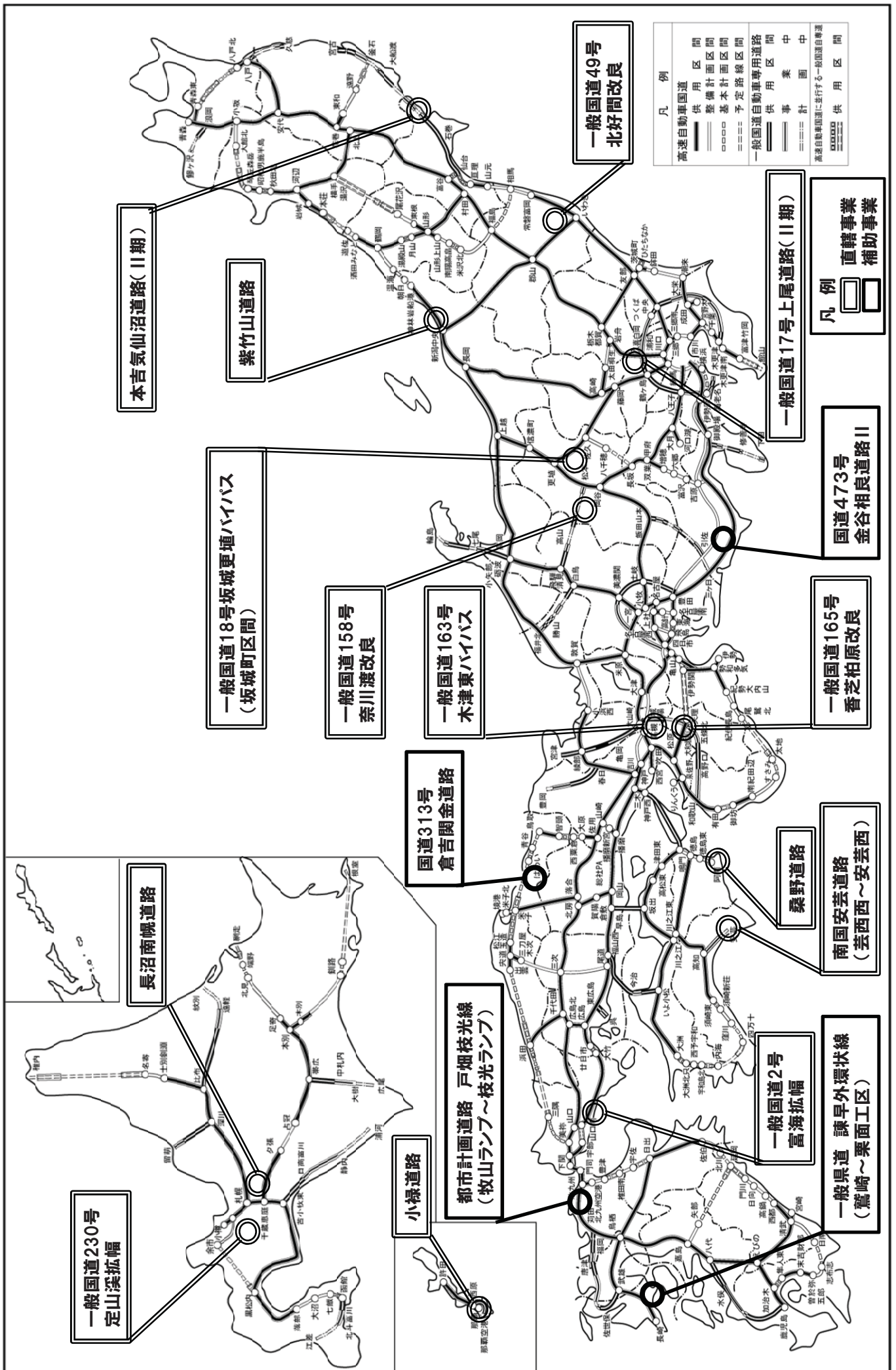
○地域高規格道路

所在地	路線名・箇所	延長
北海道	道央圏連絡道路 長沼南幌道路	14.6 km
新潟県	新潟南北道路 紫竹山道路	0.7 km

○その他改築

所在地	路線名・箇所	延長
北海道	一般国道230号 定山溪拡幅	2.8 km
福島県	一般国道49号 北好間改良	2.2 km
埼玉県	一般国道17号 上尾道路(Ⅱ期)	9.1 km
長野県	一般国道18号 坂城更埴バイパス(坂城町区間)	3.8 km
長野県	一般国道158号 奈川渡改良	2.2 km
京都府	一般国道163号 木津東バイパス	0.6 km
大阪府・奈良県	一般国道165号 香芝柏原改良	2.8 km
山口県	一般国道2号 富海拡幅	3.6 km

# (参考)平成23年度 新規事業化箇所



(参考資料)

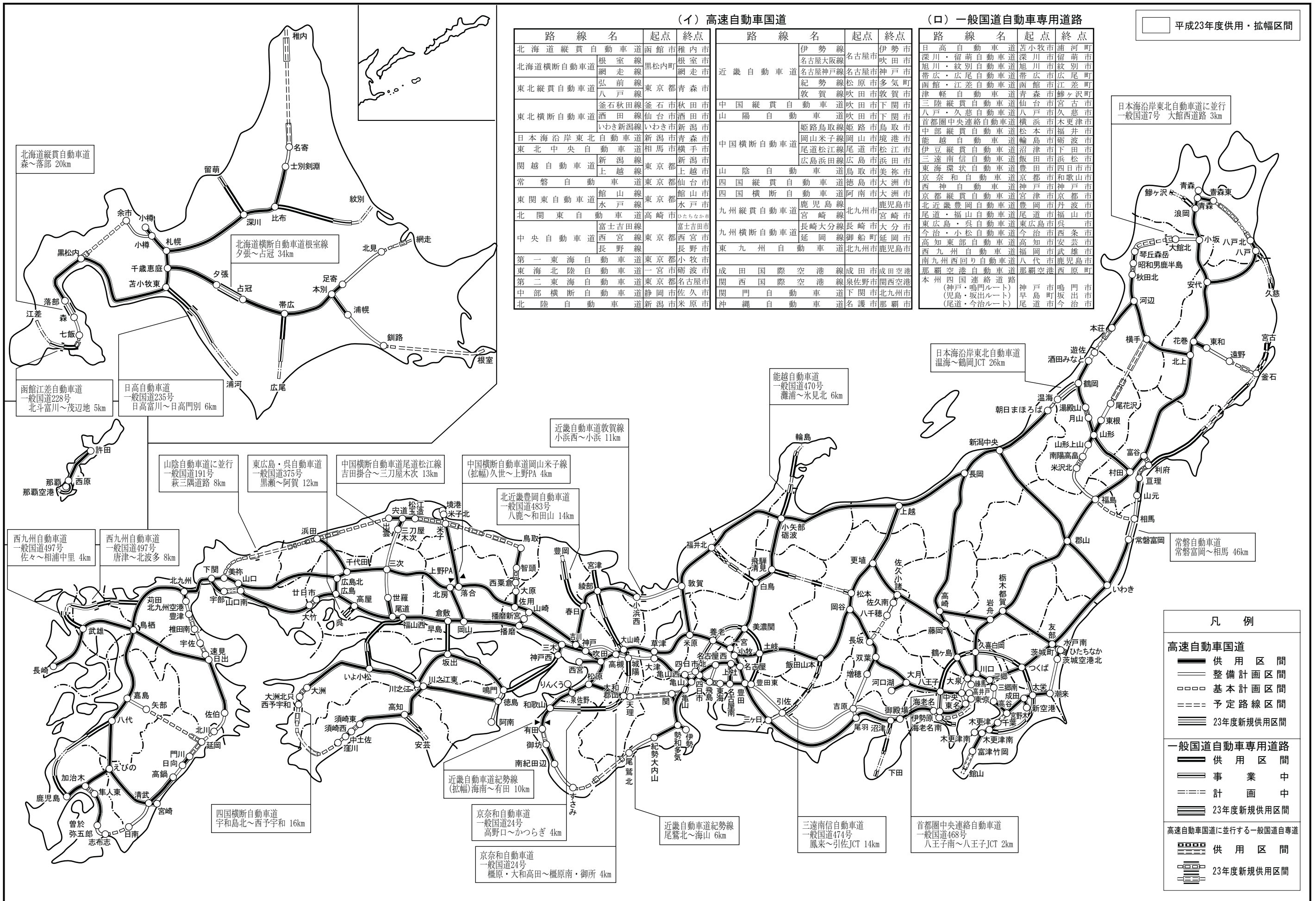
## 道路関係予算総括表

(単位:百万円)

区 分	平成23年度(A)		前年度(B)		倍率(A)/(B)		備 考
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	
直 轄 事 業	1,498,623	1,184,038	1,504,791	1,139,365	1.00	1.04	1. 有料道路事業等の事業費については、各高速道路株式会社の建設利息を含む 2. 有料道路事業等の計数には、特定大規模道路用地取得資金貸付金(平成22年度限り)、連続立体交差事業資金貸付金を含む 3. 本表のほかに、地方道路整備臨時貸付金(国費800億円)、高速道路の原則無料化の社会実験に係る経費(国費1,200億円)、行政部費(国費10億円)がある 4. 四捨五入の関係で、各計数の和が一致しないところがある
改 築 そ の 他	1,166,292	851,707	1,173,661	854,412	0.99	1.00	
維 持 管 理	215,788	215,788	208,928	162,751	1.03	1.33	
維 持	96,551	96,551	96,551	96,551	1.00	1.00	
特 定 事 業	119,237	119,237	112,377	66,200	1.06	1.80	
業 務 取 扱 費	116,543	116,543	122,202	122,202	0.95	0.95	
補 助 事 業	94,737	62,121	141,804	93,677	0.67	0.66	
地 域 高 規 格 道 路 そ の 他	82,571	54,332	88,907	62,848	0.93	0.86	
国 債 義 務 額 ( 地 高 除 き )	12,166	7,789	52,897	30,829	0.23	0.25	
有 料 道 路 事 業 等	1,504,798	95,305	1,463,306	102,694	1.03	0.93	
合 計	3,098,158	1,341,464	3,109,901	1,335,736	1.00	1.00	この他に、社会資本整備総合交付金(国費1兆7,539億円)及び内閣府計上の地域自主戦略交付金(仮称)(国費5,120億円)があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることのできる



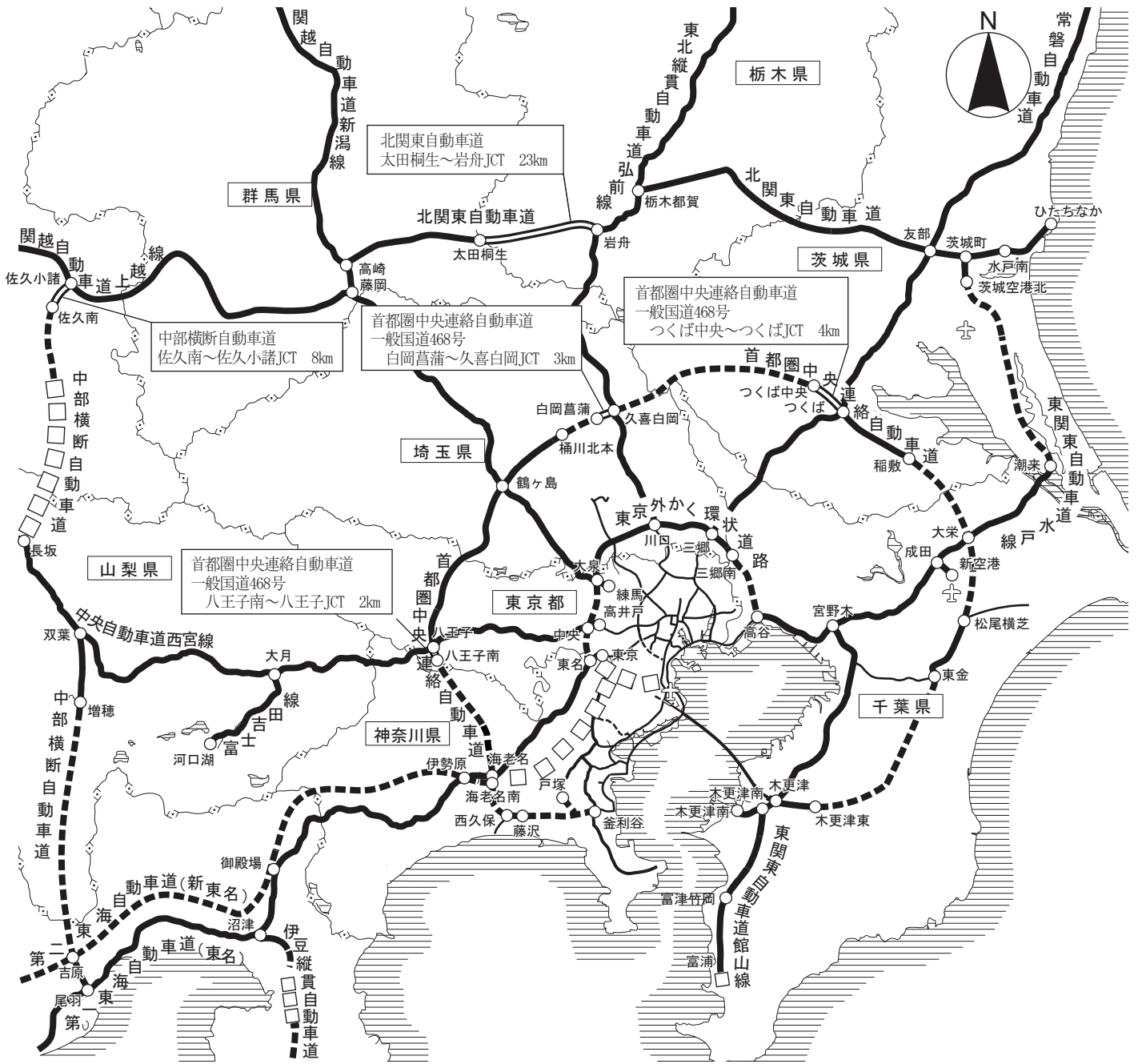
# 高規格 幹線道路網図



(参考資料)

# 大都市圏幹線道路図

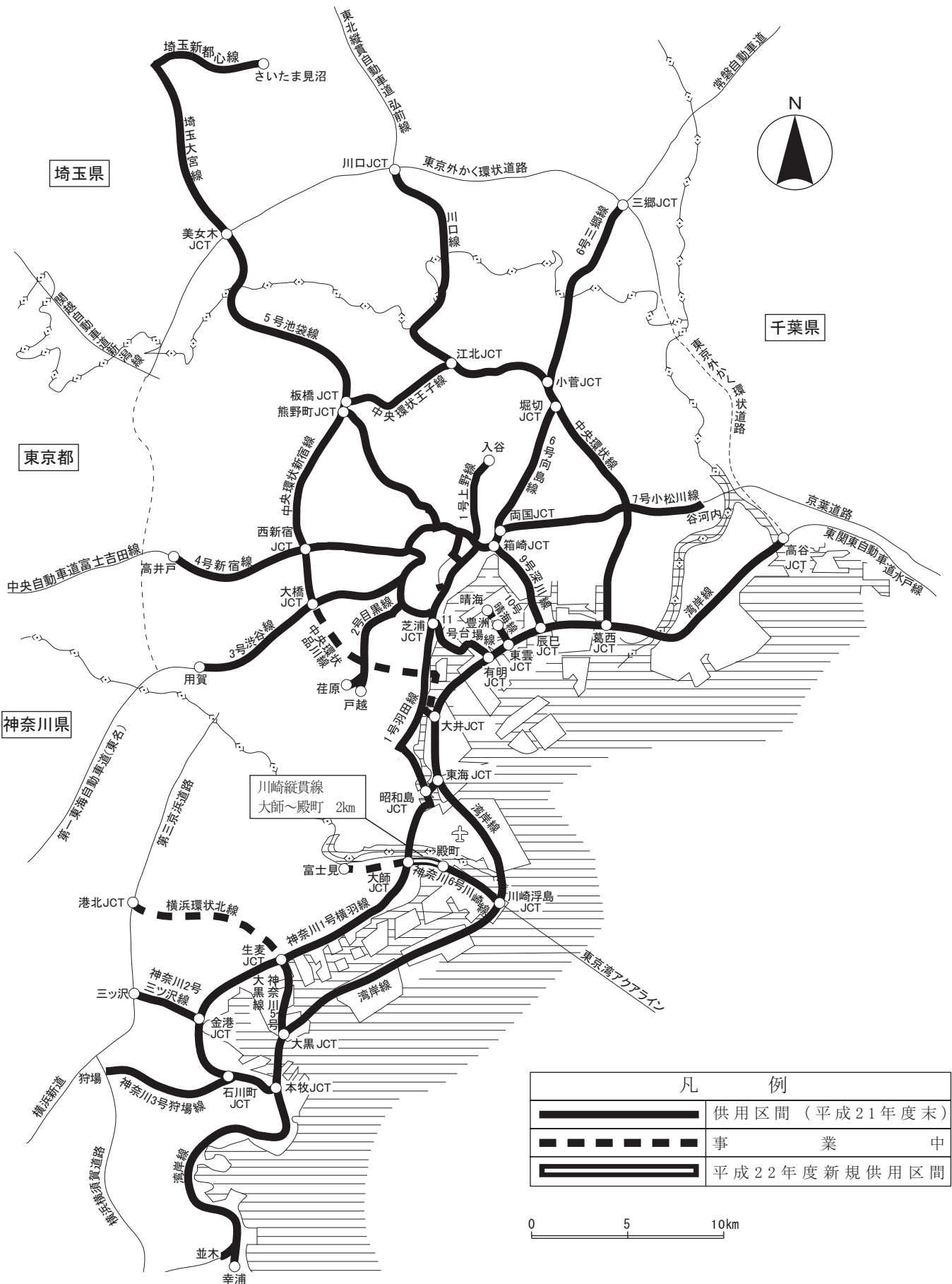
## 東京圏高規格幹線道路図



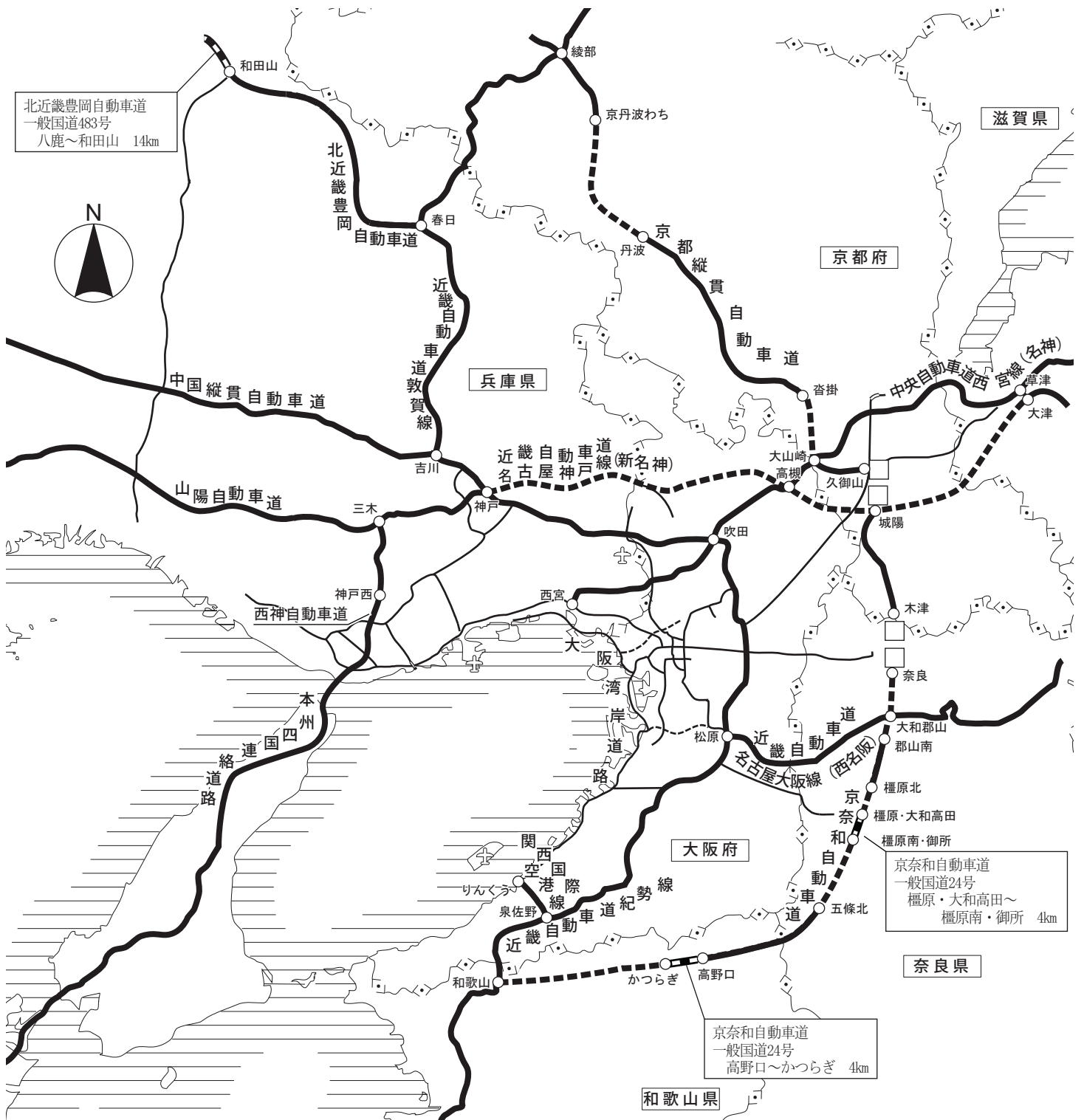
凡 例	
	供用区間 (平成21年度末)
	事業中
	調査中
	平成23年度新規供用区間
	平成22年度新規供用区間

0 20 40km

# 首都高速道路図



# 大阪圏高規格幹線道路図



北近畿豊岡自動車道  
一般国道483号  
八鹿～和田山 14km

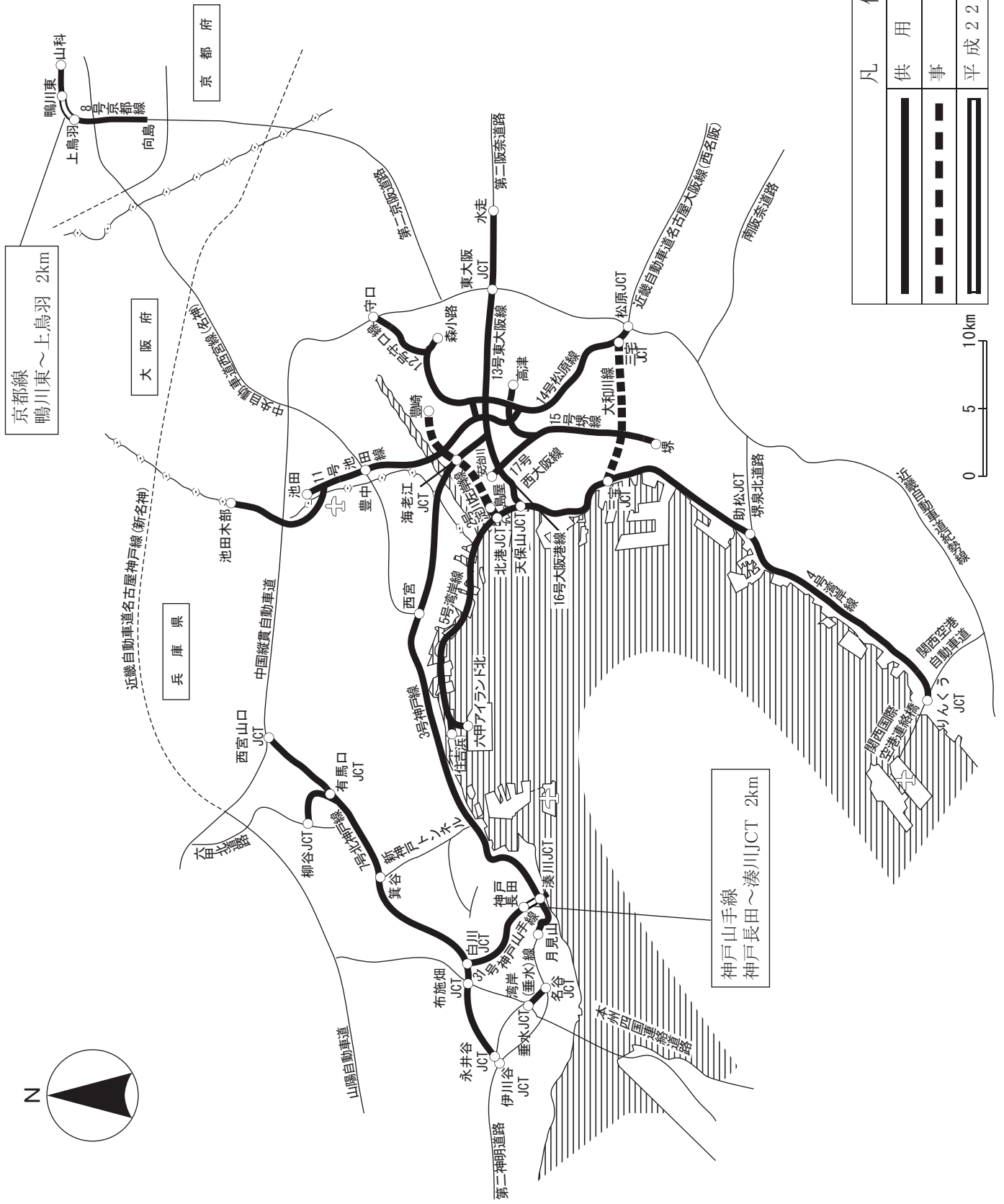
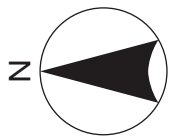
京奈和自動車道  
一般国道24号  
橿原・大和高田～  
橿原南・御所 4km

京奈和自動車道  
一般国道24号  
高野口～かつらぎ 4km

凡 例	
	供用区間（平成21年度末）
	事業中
	調査中
	平成23年度新規供用区間

0 10 20km

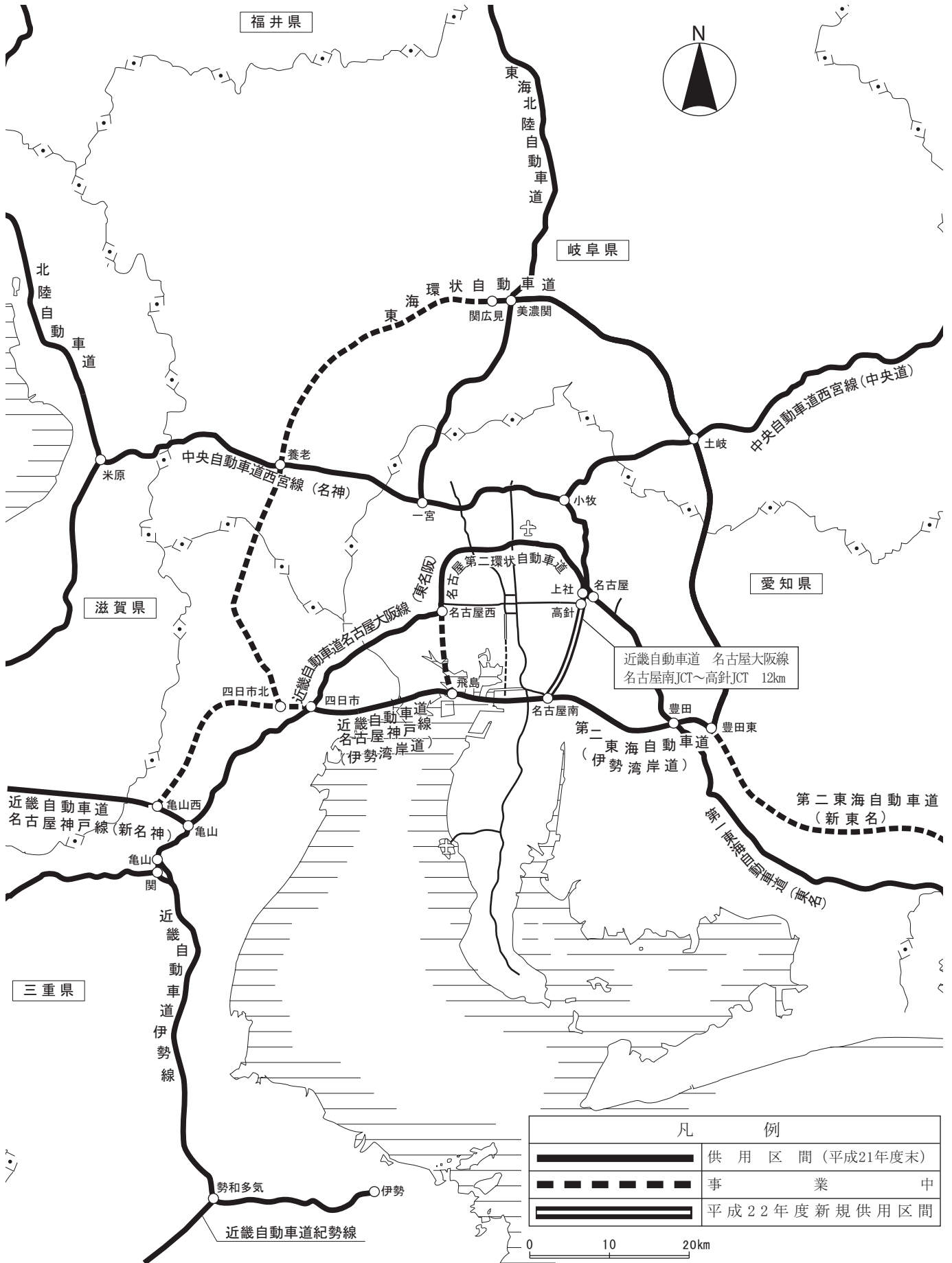
# 阪神高速道路図



凡 例	
	供 用 区 間 (平成21年度未)
	事 業 中
	平成22年度新規供用区間



# 名古屋圏高規格幹線道路図



近畿自動車道 名古屋大阪線  
名古屋南JCT～高針JCT 12km

凡 例	
	供用区間(平成21年度末)
	事業中
	平成22年度新規供用区間

0 10 20km



国土交通省道路局のホームページをご覧ください！

<http://www.mlit.go.jp/road/>

道路局

検索



○道路緊急ダイヤル

道路に関する緊急通報（落下物や路面の汚れ・穴ぼこなどの通報）を「道路緊急ダイヤル」（#9910）で受け付けています。携帯電話やPHSからの通報も無料です！

○道の相談室

「道の相談室」では、フリーダイヤルやインターネットで、あらゆる道路に関する相談を受け付けています。

☎ 0120-106-497

<http://www.mlit.go.jp/road/110.htm>



（この冊子は、再生紙を使用しています。）