

詳細版

平成24年度  
道路関係予算概要

平成24年2月

国土交通省道路局  
国土交通省都市局



# 目 次

第1	平成24年度予算の概要	1
1.	基本方針	1
2.	決定概要	2
1)	予算総括表	2
2)	「日本再生重点化措置」に係る事項について	3
3)	東日本大震災からの復旧・復興対策について	3
4)	主な新規制度について	3
第2	東日本大震災に係る復旧・復興等	4
1)	東日本大震災に係る復旧・復興	4
2)	事業評価の改善	6
第3	主な施策の概要	7
1.	安全な国土や生活、地域等の維持	7
1)	国土保全	
①	全国ミッシングリンクの整備	7
②	道路の防災・震災対策	8
③	道路の雪寒対策の推進	8
④	直轄国道の維持管理	9
⑤	道路の予防保全の推進	9
2)	暮らしの安全	
①	効果的・効率的な交通事故対策の推進	10
②	密集市街地の解消	10
3)	地域の活性化	
①	道路空間のオープン化	11
②	無電柱化の推進	11
③	美しい国土景観の形成	12
2.	地球環境、少子高齢化などの課題への対応	13
1)	地球環境	
①	道路交通分野における地球温暖化対策の推進	13
②	自転車利用環境の整備	14
2)	少子・高齢化	
①	歩行空間のユニバーサルデザインの推進	14

3. 新たな成長や価値の創造	15
1) 国際競争力	
①大都市圏環状道路の整備	15
②大都市周辺のボトルネック対策	15
③国際海上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	16
④特殊車両通行許可制度の運用の改善	16
⑤道路分野における国際展開の推進	17
2) 快適な暮らしと環境	
①地域を支える生活幹線ネットワークの形成	17
②円滑な都市・地域活動のための渋滞対策	18
③交通結節点の改善等によるシームレスな移動の実現	18
④開かずの踏切等の解消	19
⑤路上工事による交通への影響の低減	19
⑥「次世代ITS」の推進	20
⑦沿道環境の改善	20
⑧道路空間のグリーン化	21
3) 交流の促進、文化・産業振興	
①スマートインターチェンジの整備	21
第4 社会資本整備総合交付金／地域自主戦略交付金 等	22
第5 平成24年度新規事業化箇所について	23
(参考資料)	
○ 今後の高速道路のあり方	24
○ 平成23年度一般会計予算の概要	25
○ 公共事業関係費の推移	25
○ 高規格幹線道路の整備状況	26
○ 高速道路機構の未償還残高	26
○ 現行の料金割引（NEXCO地方部）	27
○ 道路関係予算総括表	28
○ 高規格幹線道路網図	30
○ 大都市圏幹線道路図	32
・東京圏高規格幹線道路図	32
・首都高速道路図	33
・大阪圏高規格幹線道路図	34
・阪神高速道路図	35
・名古屋圏高規格幹線道路図	36

# 第1 平成24年度予算の概要

## 1. 基本方針

平成24年度予算については、以下を基本方針とし、東日本大震災など多発する災害や、少子高齢化、厳しい財政状況など、我が国を取り巻く政策課題に対応した道路政策を強力に推進します。

- 東日本大震災という未曾有の大災害を踏まえ、復興道路・復興支援道路の緊急整備を始めとする被災地域の早期復旧・復興に全力で取り組む
- また、災害が多発し脆弱な我が国の国土構造や、急激な人口減少、高齢社会の進展、資源・エネルギー・環境の制約、国際情勢の変化といった社会・経済の変化などを踏まえ、地域からの要望に応えつつ、
  - ・災害に強い広域ネットワークや防災・震災対策、交通事故対策、道路構造物の長寿命化など、安全な国土や生活、地域等の維持
  - ・地球温暖化対策や、無電柱化の推進など、少子高齢化への対応
  - ・渋滞対策や交通結節点の強化など、新たな成長や価値の創造  
に必要な道路政策を推進する
- これらの道路政策を推進するにあたり、
  - ・防災機能の評価手法の追加など、「事業評価」の改善
  - ・「選択と集中」や「コストの徹底した縮減」
  - ・「既存ストックの有効活用」(官民連携の推進等)に取り組む
- 社会資本整備重点計画の見直しとあわせて、中長期的な視点に立ち、今後の道路政策の基本的な方向についてとりまとめを行う
- 今後の高速道路のネットワークや料金制度については、高速道路のあり方検討有識者委員会の「中間とりまとめ」を踏まえて対応する

## 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		14,863	0.99	11,851	1.00
改築その他		11,562	0.99	8,550	1.00
維持管理		2,158	1.00	2,158	1.00
業務取扱費		1,143	0.98	1,143	0.98
補助事業		842	0.89	516	0.83
地域高規格道路その他		826	1.00	457	1.00
国債義務額(地高除く)・補助率差額		16	0.13	58	0.35
有料道路事業等		17,075	1.13	885	0.93
合	計	32,780	1.06	13,251	0.99

※ この他に、社会資本整備総合交付金(国費14,395億円)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。(内閣府計上の地域自主戦略交付金等に移行した額を加えた場合、国費16,578億円)

※ この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費として国費1,567億円(復興庁計上分1,215億円、全国防災351億円)がある。(通常予算に全国防災を加えた場合、国費13,602億円(対前年度比1.01))また、東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費として社会資本整備総合交付金等があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

注1. 貸付金償還金等(国費672億円)を含む。

注2. 上記には「日本再生重点化措置」に係る計数を含む。

注3. 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9億円)がある。

注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。

## 2) 「日本再生重点化措置」に係る事項について

### ○ 大都市圏環状道路の整備

**国費：1,237億円**

(※うち特別枠 366億円)

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の整備を推進。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進。

### ○ 全国ミッシングリンクの整備

**国費：3,663億円**

(※うち特別枠 1,074億円)

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・観光周遊ルートを形成するとともに、災害に強い広域ネットワークを構築するため、主要都市間等を連絡する高規格幹線道路等の整備を推進。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進。

## 3) 東日本大震災からの復旧・復興対策について

**国費：1,567億円**

(※社会資本整備総合交付金等は除く)

「東日本大震災からの復興の基本方針」(平成23年7月29日東日本大震災復興対策本部決定)に沿って、東日本大震災からの復興対策として、今年度の三次補正予算に引き続き、

- ・三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路の整備
- ・道路の防災・震災対策

等の事業を推進。

## 4) 主な新規制度について

### ①福岡都市高速道路の老朽化・予防保全対策に対する償還期間の延長

適正な料金水準のもとで採算性を確保しつつ老朽化・予防保全対策を実施するため、償還期間を現行の40年以内から50年以内に延長。

### ②首都高速道路の環境負荷軽減構造路線の対象拡大(横浜環状北西線)

環境に配慮した地下構造等を有する路線に対する公的助成措置の対象路線に横浜環状北西線を追加。(出資率：35%(ただし国：地方=1：1))

### ③維持管理に関する受託工事の国庫債務負担行為の設定

国が管理する高速自動車国道又は一般国道に隣接している地方公共団体等が管理する道路について、複数年度契約で国が受託して維持管理ができる国庫債務負担行為を設定。

## 第2 東日本大震災に係る復旧・復興等

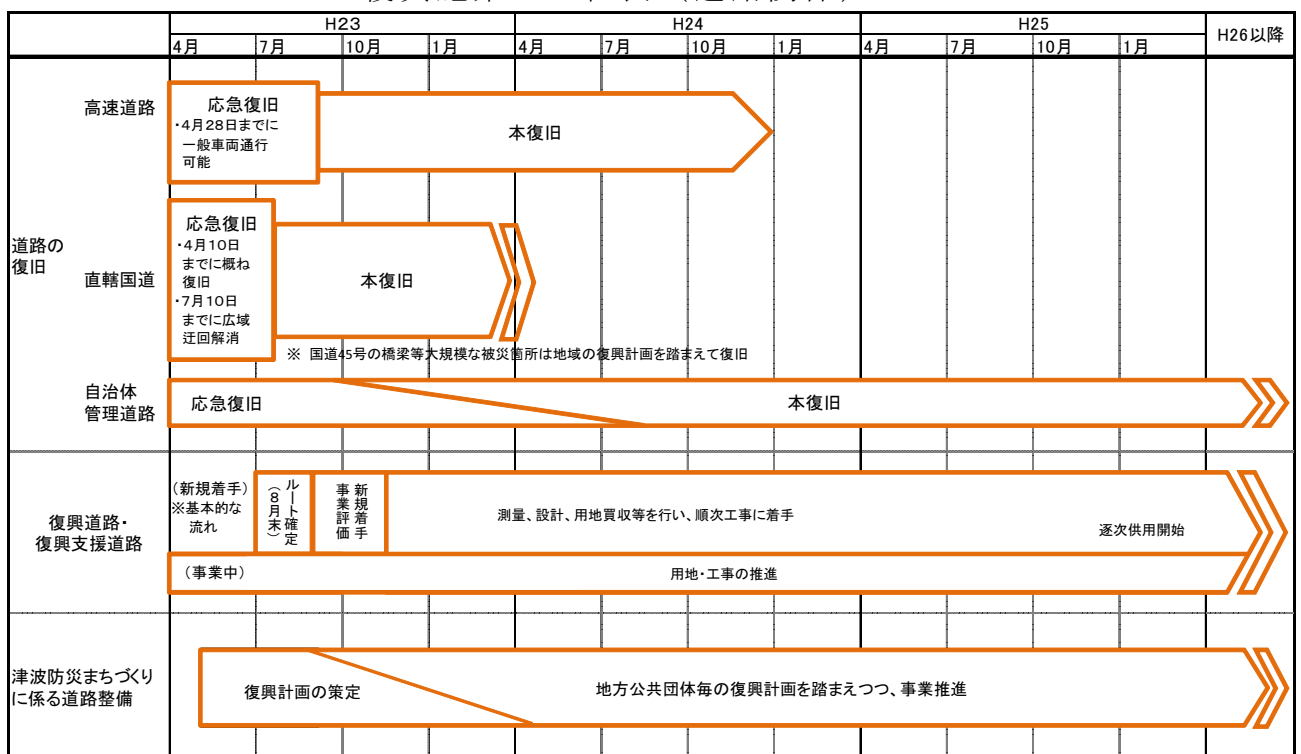
### 1) 東日本大震災に係る復旧・復興

東日本大震災という未曾有の大災害を踏まえ、被災した道路の早期復旧に全力で取り組んでまいります。

三陸沿岸地域の1日も早い復興を図るためのリーディングプロジェクトとして、三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路の早期整備を目指します。

また、津波により壊滅的な被害を受けた地域等において、復興計画に位置付けられた市街地整備に伴う道路整備や、高速道路ICへのアクセス道路などの整備を推進します。

＜復興施策の工程表（道路関係）＞



#### (参考) 復興道路・復興支援道路の進捗状況

＜平成23年度第三次補正予算で新たに事業化した区間（18区間224km）＞

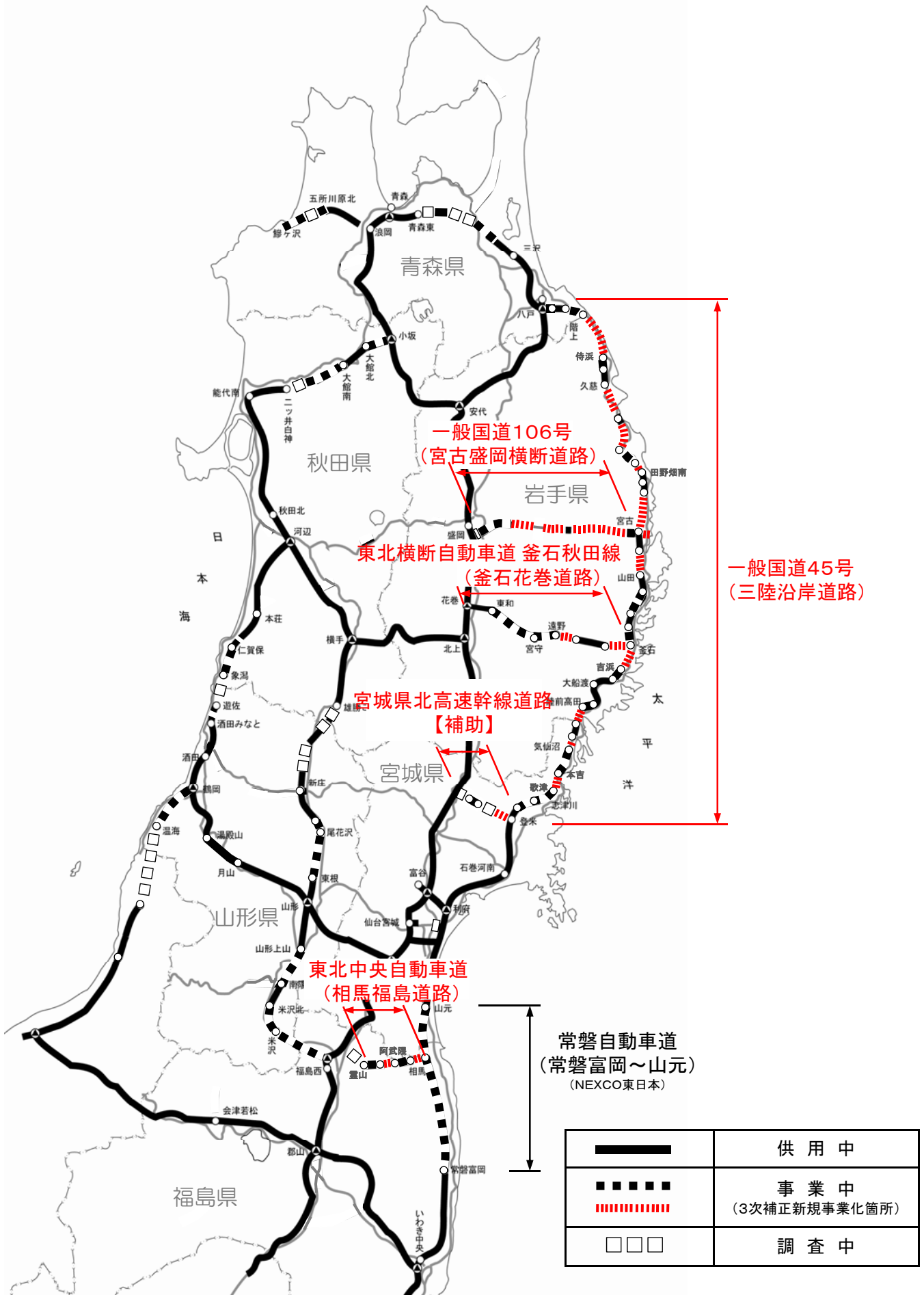
- ・ 11月25日・26日  
知事、関係機関の長等から構成される「復興道路会議」を設置。
- ・ 11月末～  
地元説明会を開催し、現地測量に着手。
- ・ 12月末～  
本格的な測量作業の開始にあたり中心杭を設置。



＜11月25日 復興道路会議（岩手県）＞



(参考)三陸沿岸道路等の整備



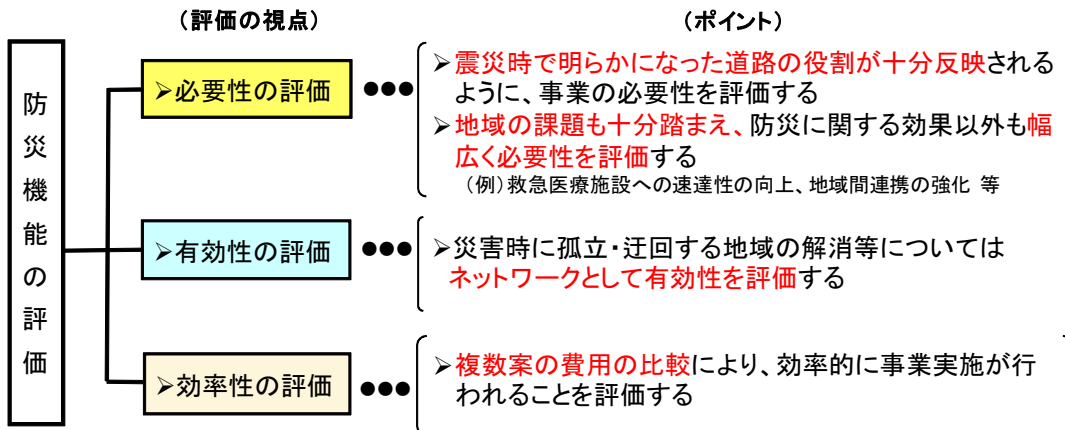
## 2) 事業評価の改善

- 東日本大震災において、道路が早期に啓開・復旧し、救助・救援活動、広域的な緊急物資の輸送を可能とした等、様々な役割を果たしたことを踏まえ、広域的な防災に資する道路が果たす防災機能の評価手法について暫定的にとりまとめたところであり、適用事例を通じて適宜改善を加えていきます。
- 今後、道路事業の目的、効果に見合った多様な手法を追加することにより、評価手法の更なる充実を図ります。

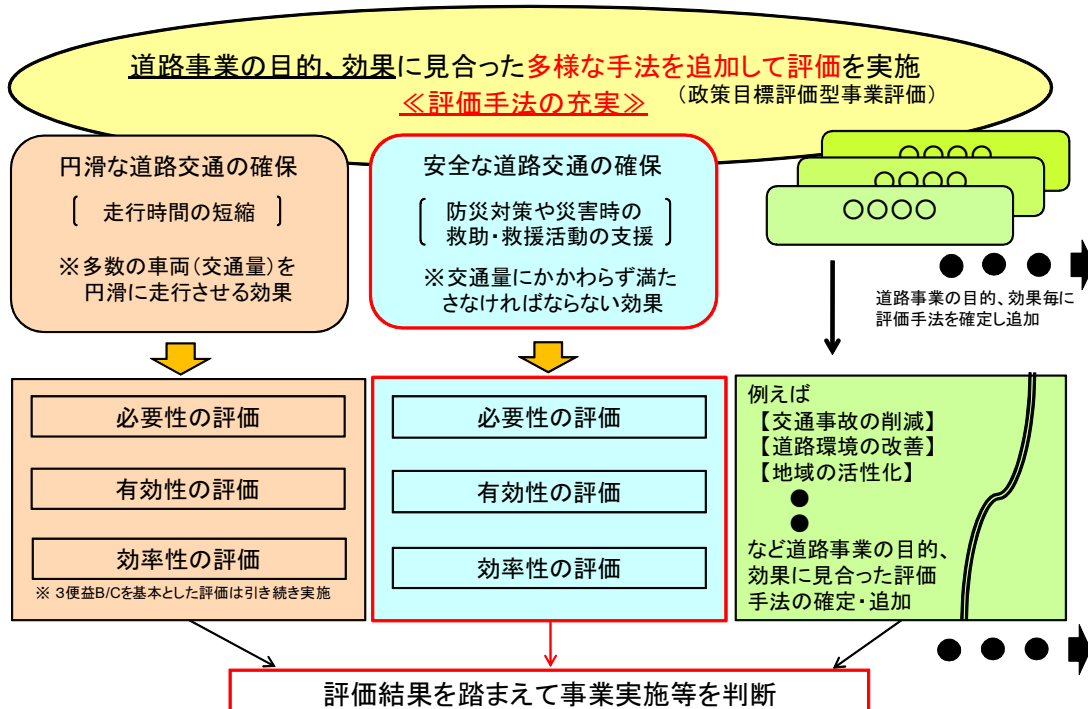
### ○ 防災機能の評価手法（暫定案）のポイント

東日本大震災で明らかになった道路の役割（広域的防災に資する道路ネットワークの役割）

- ▶ 早期啓開し、救助・救援活動の支援、緊急物資の輸送、復旧活動を支える基幹ルート
- ▶ 津波襲来時の迅速な避難、被災地の生活を支える幹線道路
- ▶ 避難場所、津波堰き止め効果



### ○ 道路事業における評価手法の方向性（案）



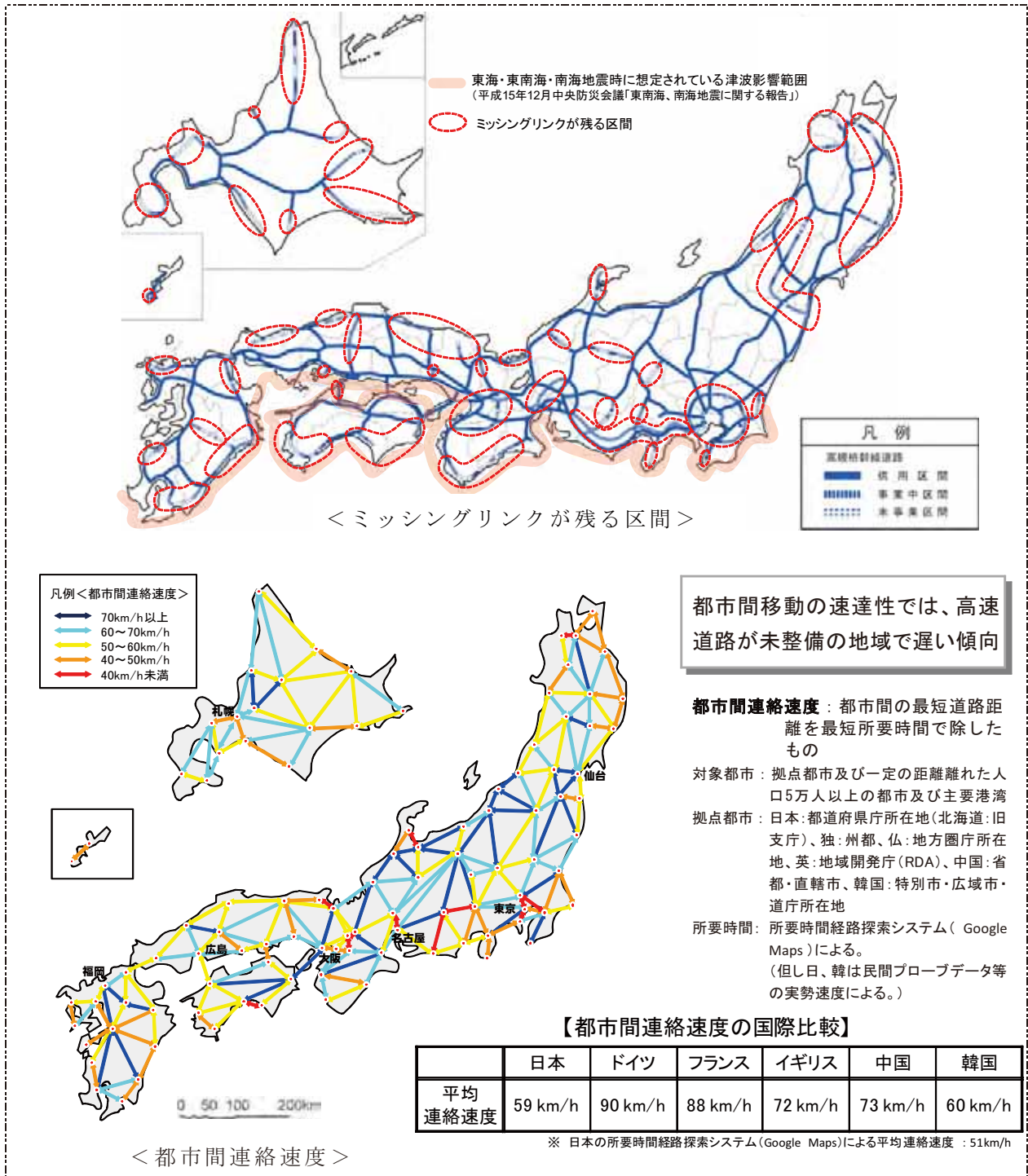
### 第3 主な施策の概要

#### 1. 安全な国土や生活、地域等の維持

##### 1) 国土保全

##### ① 全国ミッシングリンクの整備

■ 東海・東南海・南海地震への備えや降雨・降雪時の代替ルートの確保、国際競争力の強化、産業の立地・振興等を図るため、主要都市間等を連絡する高規格幹線道路等のうち、未整備の部分（ミッシングリンク）の整備を推進し、都市間移動の速達性を高めます。



## ②道路の防災・震災対策

■災害発生時における被害を軽減し、円滑かつ迅速な応急活動を支援するために、防災対策（斜面・盛土等）や耐震対策（耐震補強等）を引き続き推進するとともに、交通施設への防災機能の付加（道の駅、緊急連絡路、避難階段）を進めます。



< 斜面崩落防止対策 >



< 盛土のり尻補強 >



< 橋脚の耐震補強 >



< 交通施設への防災機能の付加（対策事例：避難階段） >

## ③道路の雪寒対策の推進

■冬期の安全で円滑な道路交通を確保するため、防雪施設等の整備を推進するとともに、除雪作業及び凍結防止剤散布を行い、適切な冬期道路管理を実施します。

- ・国土の約60%が積雪寒冷地域となっており、総人口の約20%を占める約2,800万人の人々が生活
- ・平成22年度冬期には、国道49号福島県、国道9号鳥取県、国道8号福井県において、長時間におよぶ通行障害が発生

○雪崩、飛雪又は積雪により交通に支障を及ぼす恐れのある箇所について、防雪施設等の整備を推進



雪崩防止対策



飛雪防止対策

○気象条件や交通状況を勘案し、必要な除雪作業及び凍結防止剤の散布を行う



除雪作業



チェーン規制

○特に異常な降雪時には、直轄国道事務所が中心となり、警察やその他の道路管理者と連絡調整及び情報共有を図り、通行障害発生抑制に取り組むなど、適切な冬期道路管理を実施

## ④直轄国道の維持管理

■サービスレベルの維持・向上や効率的な維持管理を図るため、引き続き、地域からの意見等の把握や維持管理に関するデータの収集・分析を行い、最適な維持管理水準についての検討を進めるとともに、コスト縮減等の様々な工夫・取り組みや、地域の利用者等の参画、協力による維持管理に努めます。

### ○維持管理基準

#### 【維持管理基準(抜粋)】

1. 巡回
  - ▶原則 2日に1回
2. 清掃
  - 路面清掃
    - ▶原則 年間 12回(三大都市内)
    - 年間 6回(DID地区内)
    - 年間 1回(上記以外)
  - 歩道清掃
    - ▶落葉対策を除き、原則実施しない
3. 除草
  - ▶以下の繁茂状況を目安に実施
    - ・建築限界内の通行の安全確保ができない場合
    - ・運転者からの視認性が確保できない場合
4. 除雪
  - ▶新雪除雪は5～10cm程度の降雪量を目安に実施
  - ▶凍結防止剤散布は、散布量20g/m<sup>2</sup>程度を目安に実施

### ○維持管理における工夫・取り組み事例

- ・利用者の参画、協力による維持管理
  - ▶ボランティア・サポート・プログラムによる地域と協働した道路管理の実施
  - ▶落下物等の道路異常発見時の通報をタクシー協会等へ依頼
- ・コスト縮減の取り組み
  - ▶対策ネット等の設置による投棄物の抑制
  - ▶防雪柵の存置の試行 等



＜利用者の参画、協力による道路管理＞

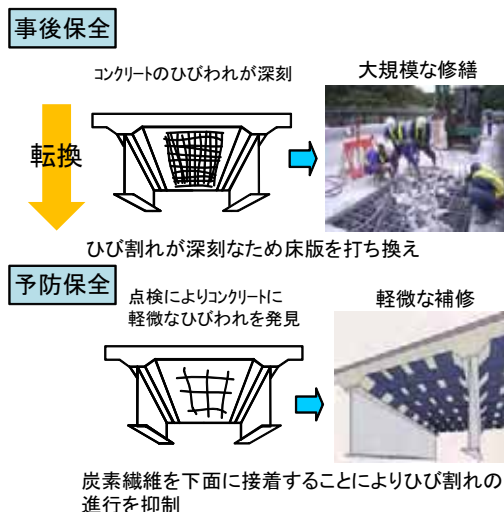
## ⑤道路の予防保全の推進

■道路ストックの持続的、戦略的な維持管理・更新を図るため、橋梁の予防保全を引き続き推進し、長寿命化やライフサイクルコストの縮減などを図るとともに、舗装の長寿命化に取り組みます。

- ・わが国の道路橋やトンネルは、高度経済成長期に集中的に整備されたことから、50年以上経過の橋梁は現在8%であるが、20年後には53%に急増
  - ・全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率は、63%\*（平成23年4月時点）
- \*岩手・宮城・福島県は平成22年4月時点のデータ

### ○道路構造物の長寿命化

- ・橋梁の予防保全の推進
  - ▶長寿命化修繕計画に基づく橋梁の点検、診断、補修の実施
  - ▶地方公共団体に対し、講習会の開催や、技術者の派遣等の技術的支援、計画策定及び点検実施などに係る財政的支援を実施
- ・舗装のライフサイクルコストの縮減
  - ▶施工完了から一定期間経過した後の性能保証を求める長期保証型の契約方式を、全国の直轄国道の新設アスファルト舗装工事において原則的に採用
  - ▶耐久性に優れ、長寿命化が期待できるコンクリート舗装について、特徴を踏まえつつ積極的に活用
- ・適正な道路利用による道路橋の長寿命化
  - ▶特殊車両通行許可制度の運用改善(簡便・迅速化)のほか、指導取締強化など、道路橋の損傷に影響を与える大型車の重量違反対策の取り組みを推進



## 2) 暮らしの安全

### ① 効果的・効率的な交通事故対策の推進

- 幹線道路対策では、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)\*1」を推進するとともに、重大事故の発生や地域・市民の声に対して迅速かつきめ細やかに対応します。
- 生活道路対策では、「あんしん歩行エリア\*2」等において、歩道整備、通過交通の抑制、車両速度の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を推進するとともに、市街地等において実施される面的な速度規制と連携し、車道幅員の縮小・路側帯の拡幅による歩行空間の確保を推進します。

・平成23年中の交通事故死者数は11年連続で減少し4,611人（対前年比△5.2%）

【事故ゼロプランの取り組み】  
事故原因に即した効果の高い対策の立案

対策前



直進阻害による  
追突事故が多発

対策後



右折レーン延伸  
右折レーンの  
カラー舗装化

【生活道路における対策】



<面的な速度規制>



<路側帯拡幅>

### ② 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。

・地震時等において、大規模な火災の可能性、あるいは道路閉塞による地区外への避難経路の喪失の可能性があり、重点的な改善が必要な密集市街地が全国で約6,000ha（平成22年度）存在

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）>

参1：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。

参2：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。

### 3) 地域の活性化

#### ① 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整備・管理を展開するため、「道路空間のオープン化」を推進します。

○ にぎわい・交流の創出のために導入された道路占用許可の特例の活用を図るとともに、実施状況に係る課題把握・分析や震災を踏まえた今後の新たなニーズや可能性等について検討



<オープンカフェ設置イメージ>



<コミュニティサイクルポートの設置イメージ>

#### ② 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」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。

■ 災害に強い安全・安心なまちづくりのため、東日本大震災の被災地等において電柱化を推進します。

- ・ 世界の主要都市に比べ、我が国の無電柱化率は立ち遅れている状況  
東京23区：7%（平成22年度末）、ロンドン・香港：100%（2004年）、シンガポール：86%（1997年）

○ 市街地の幹線道路等において、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、歴史的街並みの保全、観光振興、地域文化の復興、地域活性化等に資する箇所、電線管理者等と連携して、電線類の地中化等による無電柱化を推進

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）>

### ③美しい国土景観の形成

- 沿道や周辺地域と道路が一体となった美しい国土景観を形成します。
- 良好な景観形成や間伐材等の木材資源の有効活用の観点から、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。

- ・日本風景街道は平成23年12月末時点で126ルートが登録
- ・木製防護柵の設置延長は平成22年度末時点で約199km

#### 【主な取組内容】

- 日本風景街道
  - ・道路管理者及びNPO、地域住民、企業等の多様な主体による協働のもと、道を舞台に、景観・自然・歴史・文化等の地域資源を活かした美しい国土景観の形成等を図る
- 木材の利用促進
  - ・「木の香る道づくり事業モデル地区」において、木製防護柵等の木材利用を推進



< 広告看板を撤去（日本風景街道） >



< 間伐材を利用した木製防護柵 >



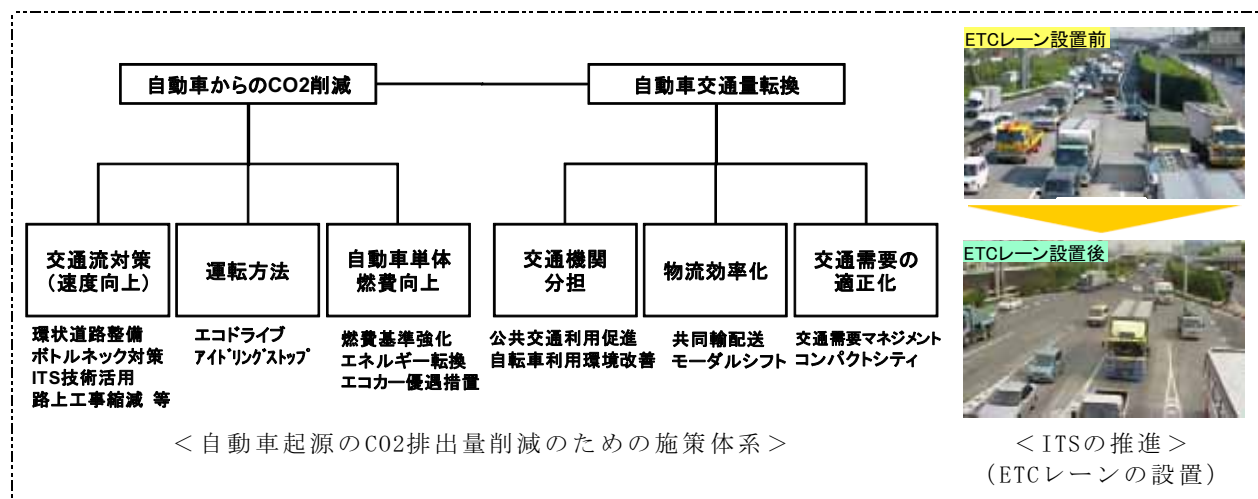
## 2. 地球環境、少子高齢化などの課題への対応

### 1) 地球環境

#### ① 道路交通分野における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。
- 次世代自動車の普及促進や再生可能エネルギーの活用を検討し、地球温暖化対策を推進します。

- ・ 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



- 直轄国道の道路照明灯について、新設及び既設の高圧ナトリウム灯などの更新にあたって、環境負荷の少ないLED道路照明灯の導入を進めます。

- ・ 一般的な高圧ナトリウム灯（消費電力180W）に対し、LED道路照明灯は120W（約30%減）
- ・ ランプの寿命は、高圧ナトリウム灯（約24,000時間）に対し、LED道路照明灯は約60,000時間（約2.5倍）

○ 東日本大震災で被災・流出

した道路照明灯のLED道路照明灯による復旧事例

(岩手県陸前高田市内の国道45号)

被災前



< 高圧ナトリウム灯 >

被災後の復旧



< LED道路照明灯 >

## ② 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の実現と自転車関連事故対策のため、道路空間の再配分などにより、安全で快適な自転車ネットワークの整備を進めます。

- ・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。(平成21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(H12:18.7%→H22:20.9%)
- ・歩行者・自動車と分離された自転車通行空間は約3,000km(平成21年度)

○地域毎の整備状況等の基礎データ公表や積極的な取組の顕彰を行うとともに、相談窓口の設置、ガイドラインの周知等を通じて、地方公共団体への支援を強化



＜自転車ネットワークの整備＞  
(ハード整備)



＜ルールの徹底＞



＜コミュニティサイクルの普及＞  
(ソフト施策)

## 2) 少子・高齢化

### ① 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>参3</sup>のバリアフリー化率は平成21年度末時点で約68%

○バリアフリー法<sup>参4</sup>に基づく基本方針に定められた移動等円滑化の目標<sup>参5</sup>に向け、重点整備地区において重点的かつ一体的な整備を進める

【主な整備メニュー】

- －幅の広い歩道等の整備
- －無電柱化
- －歩道の段差・傾斜・勾配の改善
- －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＞

参3：駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、移動等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。

参4：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律。

参5：原則として重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する全ての道路について、平成32年度までに、移動等円滑化を実現する。(平成23年3月改正)

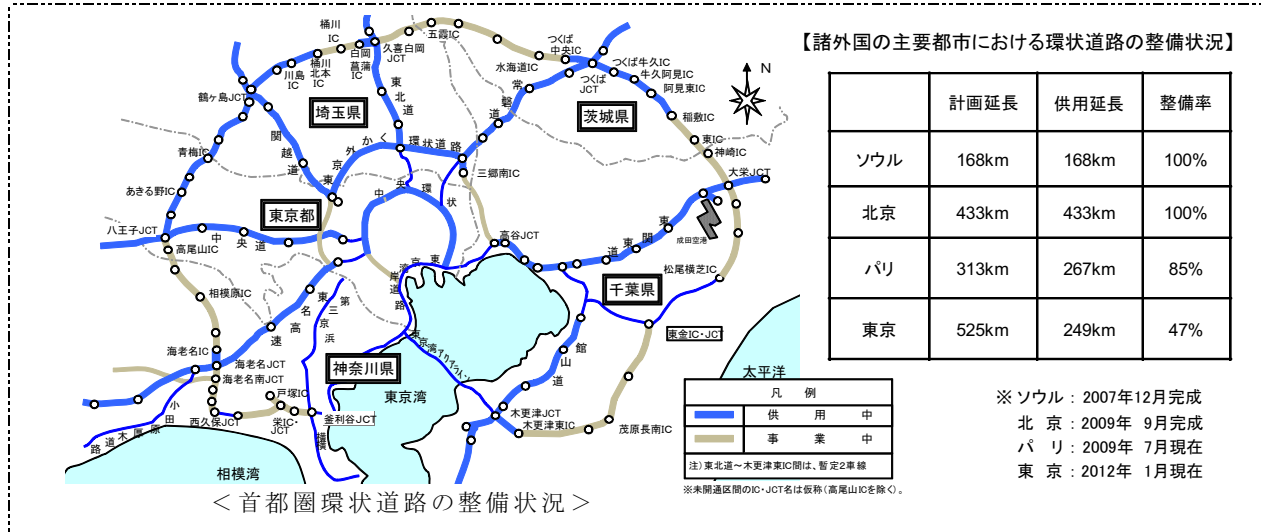
### 3. 新たな成長や価値の創造

#### 1) 国際競争力

##### ① 大都市圏環状道路の整備

■首都直下地震等における避難、救援、物資輸送ルート確保や、迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るため、諸外国の主要都市に比べて整備率が低い三大都市圏環状道路等の整備を推進します。

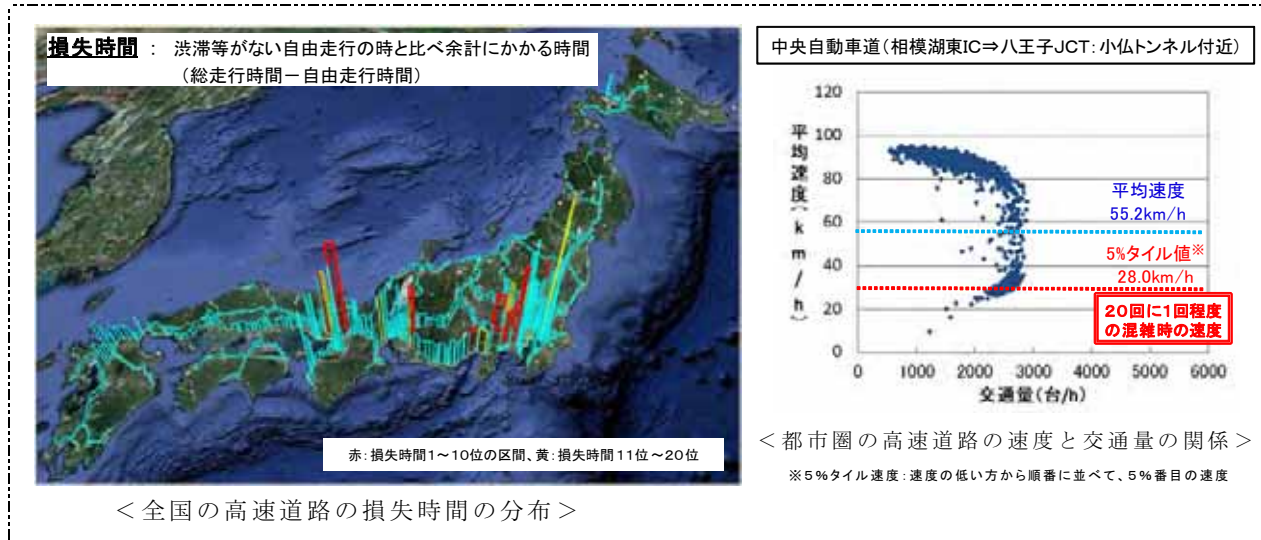
- ・東京首都圏における環状道路の整備率は約47%（北京、ソウル：100%）（平成24年1月時点）
- ・首都高速都心環状線を利用する全交通のうち約6割が通過交通



##### ② 大都市周辺のボトルネック対策

■大都市地域の渋滞を低減し、定時性などネットワークの質を高めるため、大都市周辺のボトルネック箇所への集中的対策に向けた調査を推進します。

- ・大都市流入部などでのボトルネックなどにより、深刻な渋滞が発生しており、効率性を阻害（例：中央自動車道 小仏トンネル、名神高速道路高槻バス停、東名高速道路綾瀬バス停など）



### ③ 国際海上コンテナ車通行支障区間の解消、空港・港湾等アクセスの向上

- 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、国際海上コンテナ車の通行支障区間の解消を図ります。
- 拠点的な空港・港湾等と高速道路ICとのアクセスの現状を再点検し、交通拠点へのアクセス性の向上を図ります。

○ 国際海上コンテナ車の通行支障区間の解消事例（橋梁架替）

【中央環状線鳥飼大橋（大阪府）】



○ 輸送距離・時間等の短縮（鳥飼大橋（北行））

	距離	時間	車線数
整備前	約11.5km	約50分	2車線
整備後	約2.3km	約10分	3車線

○ 拠点的な空港・港湾等と高速道路ICとのアクセスについては、未だ課題が存在

【新千歳空港（北海道）】



最寄りICがないため、多くの車が高速道路と並行する一般道を走行

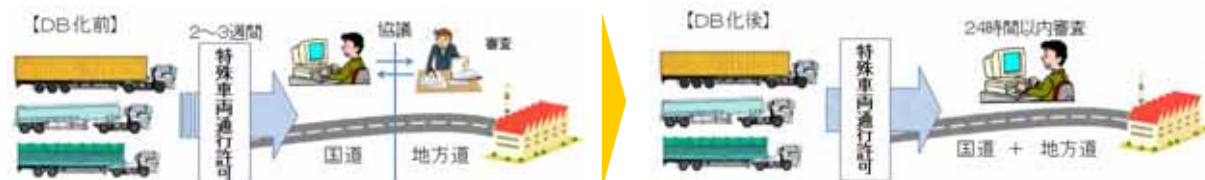
—：利用の多い経路

### ④ 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、地方道のデータベース化の進捗を図るとともに、システム改修により申請手続の利便性の向上を図ります。
- 併せて、橋梁等に影響を与える重量違反の大型車両に対する指導や取締りの実効性向上等を図ります。

- ・ 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週間を要する主な要因は、データベース化されていない地方道の審査
- ・ 構造改革特別区域において、規制の特例措置を講じて45ftコンテナ用セミトレーラ連結車を実走行させ、通行の安全性を検証
- ・ 総重量20トン超の車両の約6割が重量違反

【地方道のデータベース化による審査時間短縮のイメージ】



○ インターネット申請に対し、審査結果又は審査状況を24時間以内の通知を開始

## ⑤ 道路分野における国際展開の推進

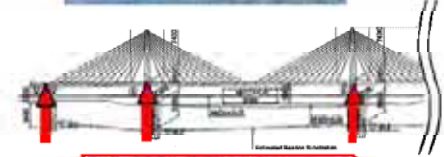
■ アジア諸国等における著しい経済成長を日本が取り込み、成長していくため、二国間の技術協力協定の締結、トップセールス等により、日本の技術の採用等を相手国政府に働きかけ、海外のインフラビジネスに参入する日本企業を支援していきます。

○ 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  
【ベトナム ニャットン橋】

・ベトナム政府が、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

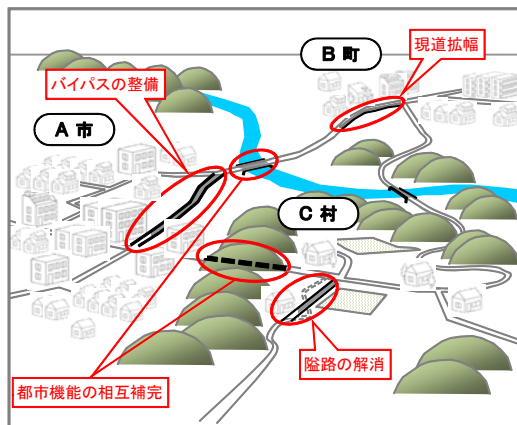
- ・橋脚の基礎
- ・耐風安全性の照査 等

## 2) 快適な暮らしと環境

### ① 地域を支える生活幹線ネットワークの形成

■ 医療や教育などの都市機能を有する中心地域への安全で確実な移動を実現するため、現道拡幅等による隘路の解消と道路網の整備を支援します。

- 地域の集約化のため、都市機能を相互補完する道路網の整備を支援
- 生活圏の中心部への道路網や救急活動に不可欠な道路網の整備を支援
- 現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消を支援
- 災害発生時の救援活動等を支える道路網の整備を支援



<生活幹線ネットワークの整備イメージ>



<救急車のスムーズな走行ができない箇所>



<路線バスの安全な運行に支障のある箇所>



<災害時に崩落の恐れのある箇所>

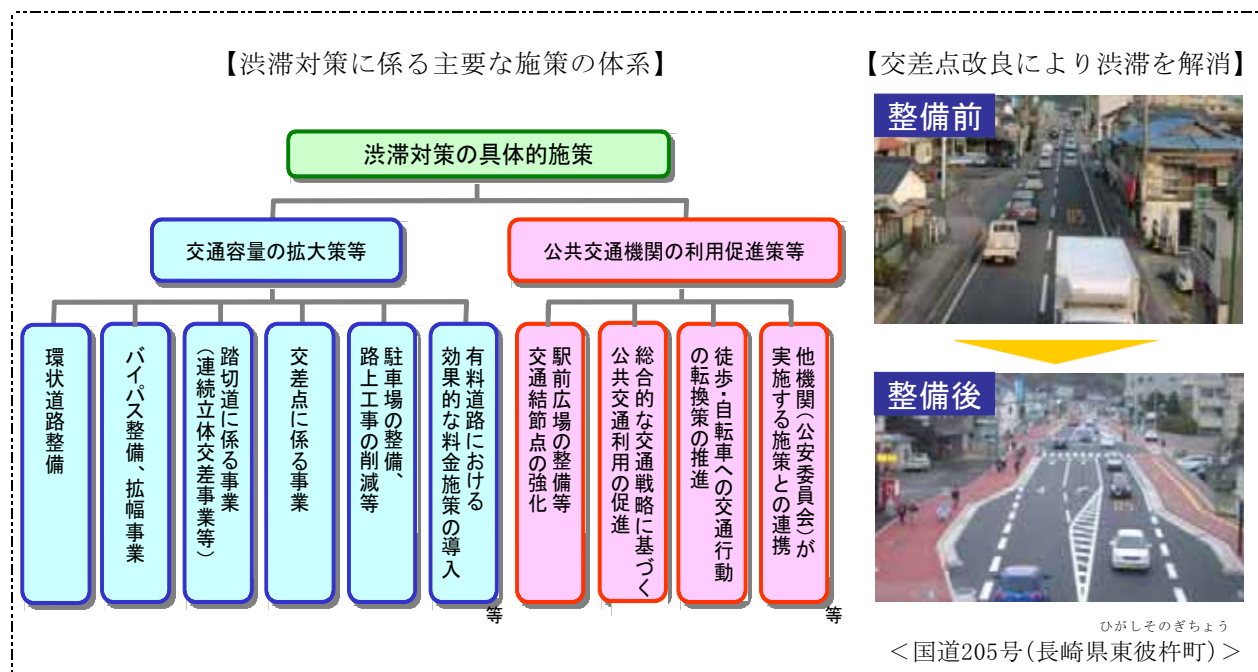


<災害時に通行不能となった箇所>

## ②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（平成21年度）



## ③交通結節点の改善等によるシームレスな移動の実現

■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。  
 ■シームレスな移動を実現するため、LRT、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。



#### ④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等や効果が早期に発現する歩道拡幅事業等を支援します。

- ・長時間に渡り多くの交通を遮断する開かずの踏切<sup>参6</sup>は全国に約600箇所
- ・踏切事故は年間300件以上発生し、死傷者は約200人(平成22年度)
- ・東京23区の踏切数はパリの約60倍

##### 【京浜急行電鉄本線及び同空港線連続立体交差事業】



< 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

#### ⑤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阻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。

- ・平成22年度での年間路上工事時間は平成14年度比で53%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

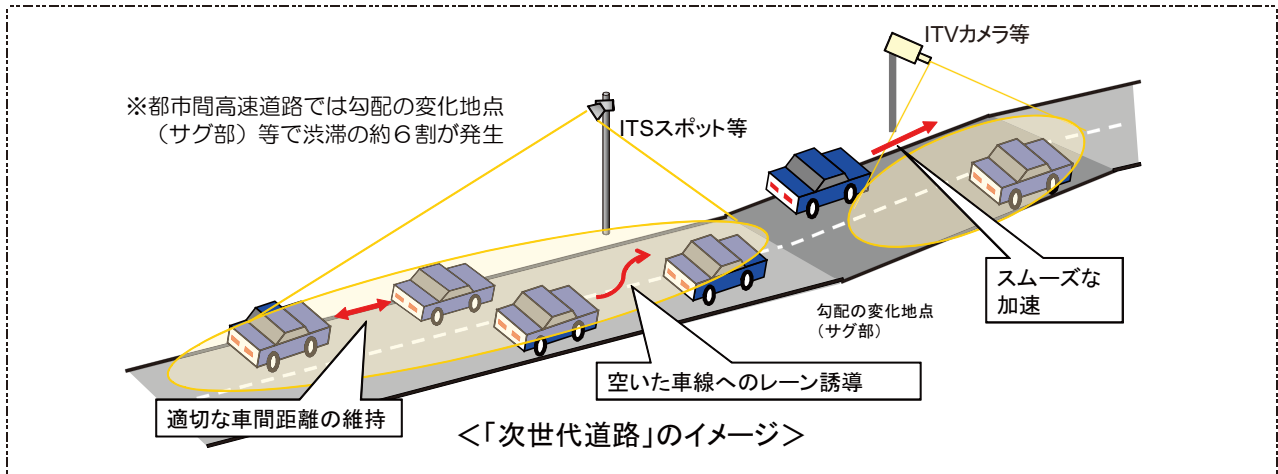
参6：電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間40分/時以上となる踏切。

## ⑥ 「次世代ITS」の推進

■ ITSスポット<sup>※7</sup>等の道路インフラから詳細な道路交通状況等の情報を提供し、自動車が個別に制御を行うことで、渋滞の解消や安全性の向上を図る「次世代道路」の実現に向け、ACC（車間距離制御システム）搭載車両を使用した官民連携による実証実験を含む技術・安全面の検討等を進めます。

■ プローブ情報<sup>※8</sup>等の活用や、各道路管理者が保有する道路交通情報の共有強化により、道路管理の効率化を図ります。

- ・一般道においてもITSスポットサービスを展開
- ・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



## ⑦ 沿道環境の改善

■ 長期間にわたり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（H17：91%→H21：96%）
- ・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（H17：84%→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]）>

参7：路側に設置された無線装置によりダイナミックルートガイダンス（広範囲の渋滞データを配信し、カーナビが賢くルート選択するサービス）や安全運転支援、ETCなどのサービスを受けられるエリア。

参8：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。



## ⑧ 道路空間のグリーン化

- 街路樹の整備や道路空間を活用したヒートアイランド対策を実施します。
- 道路空間における再生可能エネルギー発電装置の導入を検討します。

・街路樹の本数は平成18年度末時点で高木（主として樹高3 m以上の樹種）が約1,500万本、中低木（主として樹高が3 m未満の樹種）が約1億9,000万本

- 道路利用者等への快適な空間の提供、景観の向上、地球温暖化対策等の観点から、街路樹等の道路緑化を推進



< 歩道内緑地 >



< 軌道敷緑化 >



< 緑陰道路 >

- 非常用電源を要する防災拠点など、道路施設における再生可能エネルギーの活用等の可能性について検討を行う

## 3) 交流の促進、文化・産業振興

### ① 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58箇所て供用中、19箇所て事業中(平成23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が進められ、工場等16社が操業し、大型商業施設1社が開業

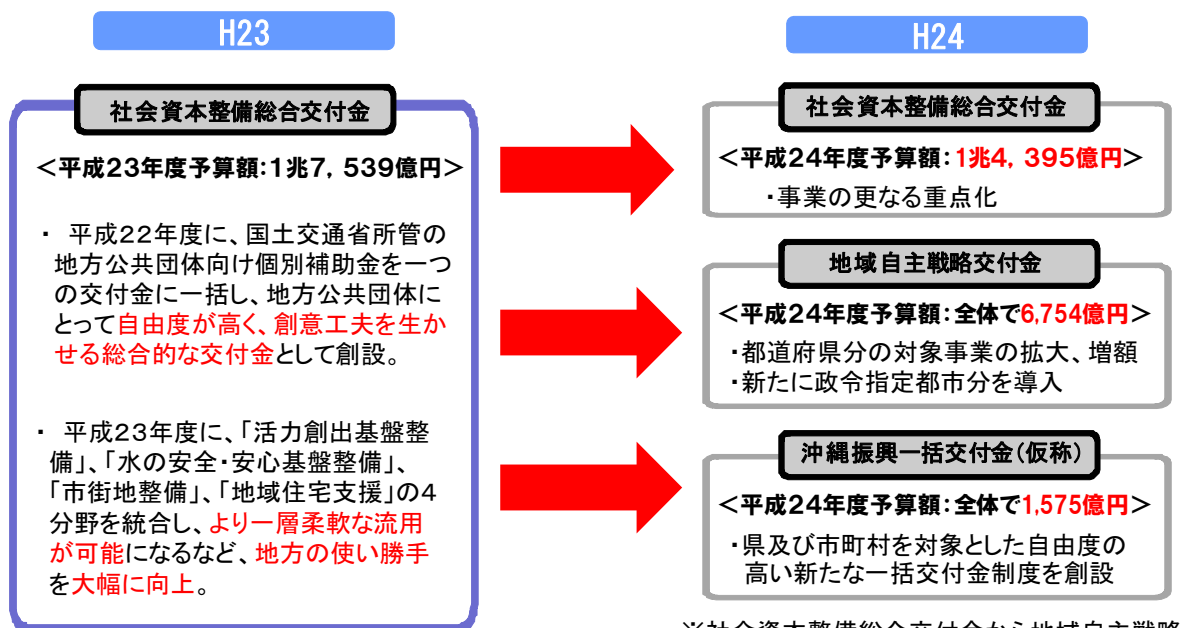


## 第4 社会資本整備総合交付金／地域自主戦略交付金 等

国土交通省では、平成22年度予算で従来の個別補助金を原則一本化し、地方の自由度を高めた社会資本整備総合交付金を創設しました。平成23年度には、同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、投資補助金を一括交付金化した地域自主戦略交付金に移行し、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するとともに、地方の自由度・使い勝手を更に向上させました。

平成24年度には、社会資本整備総合交付金については、政策目的達成のため事業の更なる重点化を図ります。地域自主戦略交付金については、都道府県分の対象事業の拡大、増額を図るとともに、政令指定都市分について導入します。また、沖縄分については、県及び市町村を対象に、自由度の高い新たな一括交付金制度を創設します。

今後とも、地方の社会資本整備のニーズに的確に応えるため、社会資本整備総合交付金や地域自主戦略交付金等が、それぞれの特性を十分に発揮し、適切な役割分担の下で円滑な事業の実施を図るものとします。



※社会資本整備総合交付金から地域自主戦略交付金に1,882億円、沖縄振興一括交付金(仮称)に300億円を移行。合計で2,182億円を移行。

## 第5 平成24年度新規事業化箇所について

### <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

所在地	路線名・箇所
青森県	一般国道45号(東北縦貫自動車道 八戸線) 天間林道路
秋田県	一般国道7号(日本海沿岸東北自動車道) 二ツ井今泉道路
山形県	一般国道13号(東北中央自動車道) 泉田道路
石川県	一般国道470号(能越自動車道) 輪島道路(Ⅱ期)
静岡県	一般国道414号(伊豆縦貫自動車道) 河津下田道路(Ⅱ期)
三重県	一般国道42号(近畿自動車道 紀勢線) 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)
福井県	一般国道158号(中部縦貫自動車道) 大野油坂道路(和泉・油坂区間)
島根県	一般国道9号(山陰自動車道) 湖陵・多伎道路
島根県	一般国道9号(山陰自動車道) 大田・静間道路
島根県	一般国道9号(山陰自動車道) 三隅・益田道路
愛媛県	一般国道56号(四国横断自動車道) 津島道路
高知県	一般国道56号(四国横断自動車道) 窪川佐賀道路
徳島県	一般国道55号(阿南安芸自動車道) 福井道路

#### 補助事業

所在地	路線名・箇所
神奈川県	高速横浜環状北西線
石川県	金沢外環状道路 海側幹線Ⅳ期

### <その他新規候補箇所>

※以下の箇所については、予算成立後の実施計画で決定予定

#### 直轄事業

所在地	路線名・箇所
福島県	一般国道13号 福島西道路(Ⅱ期)
福島県	一般国道121号(会津縦貫南道路) 湯野上バイパス
茨城県	一般国道6号 日立バイパス(Ⅱ期)
山梨県	一般国道138号 新屋拡幅
静岡県	一般国道1号 島田金谷バイパス
奈良県	一般国道168号(五條新宮道路) 長殿道路
高知県	一般国道55号(阿南安芸自動車道) 安芸道路
沖縄県	一般国道58号 北谷拡幅

## (参考資料)

### ○ 今後の高速道路のあり方

「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」(H23. 12. 9)の概要  
高速道路のあり方検討有識者委員会 (座長 寺島実郎 (財)日本総合研究所理事長)

#### <中間とりまとめの基本思想>

- ①強くしなやかで国際競争力ある21世紀日本の形成
- ②総合的な交通体系の中での道路システムの最適化
- ③持続可能なシステムに向けた公正な負担の実現

### I. ネットワークのあり方

○ ネットワーク再考の基本理念：**人口減少局面での国土の再編・強化** **国土の信頼性向上**  
[必要な機能] 大都市・中心都市の強化・連携、空港・港湾等アクセス、都市間連絡速度60～80km/h、災害機能

#### ○ 明確なプライオリティに基づく戦略的整備 ～最優先で取り組む2本柱～

- 1) 「日本経済を牽引する拠点地域」として大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化
  - ①環状道路など抜本的対策の加速 ②ボトルネック箇所への集中的対策 ③運用改善等の工夫
  - ※大都市・ブロック中心都市間は、災害時の相互バックアップのために多重化が必要
- 2) 「繋げてこそそのネットワーク」を改めて認識し脆弱な地域の耐災性を高め、国土を保全するネットワーク機能の早期確保 → 早期に繋ぐため、新たな整備の考え方を導入
  - ①走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用 ②簡易ICの増設 ③防災機能の付加
  - [留意事項] ICアクセス(主要な空港・港湾等)への連絡強化／高速道路と並行する国道などの連携

#### ○ 今後の整備・管理の費用負担の方向性 ～公正で合理的な受益者負担の実現～

- ・道路整備による受益は広く地域に及ぶことから、高速道路の直接の利用者や自動車ユーザー全般の負担を基本とし、加えて自動車ユーザー以外の主体や便益を共有する地域からも負担
  - ・ミッシングリンク解消: 地方部は税負担による無料整備  
大都市部(外環、名古屋2環等)は有料整備を基本  
※不足分は事業主体の責任を明確にしつつ税負担も活用
- ・既設道路の機能強化(車線増設やIC増設等): 高速道路会社の管理区間は利用者負担を基本  
※都市高速の更新の際は、まちづくりと一体とするなど思い切った計画も検討
- ・維持管理: 無料整備区間は税、有料整備区間は利用者負担での対応が基本

### II. 今後の料金制度のあり方

#### ○ 今後の料金制度の基本的な考え方

- ・公正妥当な料金の実現と低減への努力
- ・弾力的な料金施策等による交通流動の最適化
- ・安定的でシンプルな料金制度の構築
- ・債務の確実な償還と将来の更新等への対応

- ・料金制度のあり方: 対距離制を基本とし、水準(料率)は全国で共通/料率を高くする区間でも、他区間と大きな料金差とならないよう留意/交通需要等により料率を変動
- ・料金施策の方向性: 様々な政策課題に対応するため、きめ細やかな料金とすることが妥当  
効果を精査した上で導入し、PDCAサイクルで評価、継続・見直しを検討
- ・更新費用等と償還の扱い: 更新費用等への対応は、厳しい財政状況も踏まえつつ、償還期間延長、償還対象経費の見直し、償還後の継続的な利用者負担を含め、幅広く検討

#### ○ 料金制度にかかる当面の課題

- ・当面の料金割引: 現在の割引内容と効果を検証し、割引目的を一つ一つ明確にした上で整理  
3年後、仮に料金割引を継続するならば、様々な工夫が必要
- ・本四高速の料金: 全国と共通の料金水準を目指し、海峽部も他区間と大きな料金差とならないよう配慮  
/NEXCOとの将来的な合併に向けて準備が必要/国と地方の出資継続が必要であり、過去の経緯を踏まえつつ、早急に合意形成を図るべき

### III. その他

- ・道路網体系の再構築・PPP/PFIの導入検討等

(参考資料)

○平成23年度一般会計予算の概要

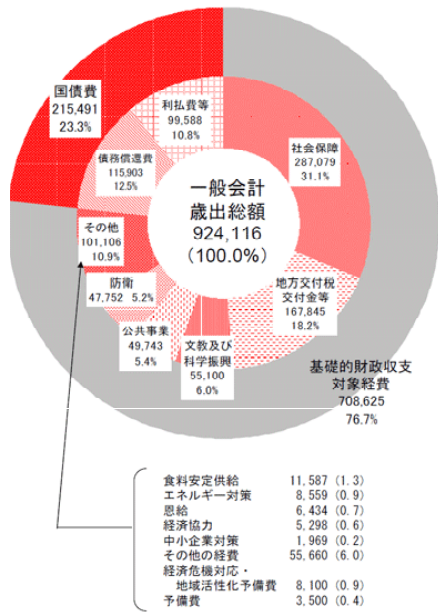
・歳出内訳

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

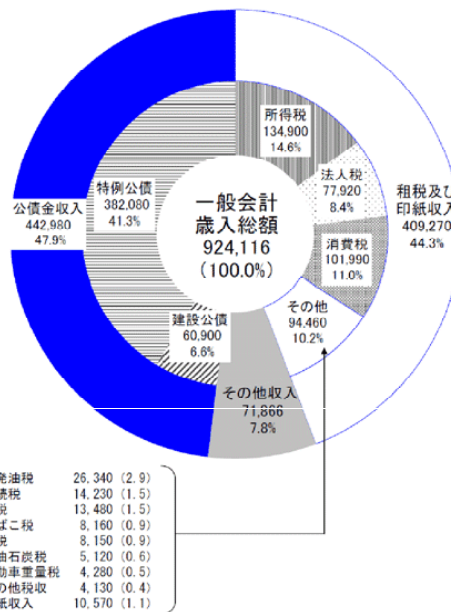
・歳入内訳

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

歳出内訳

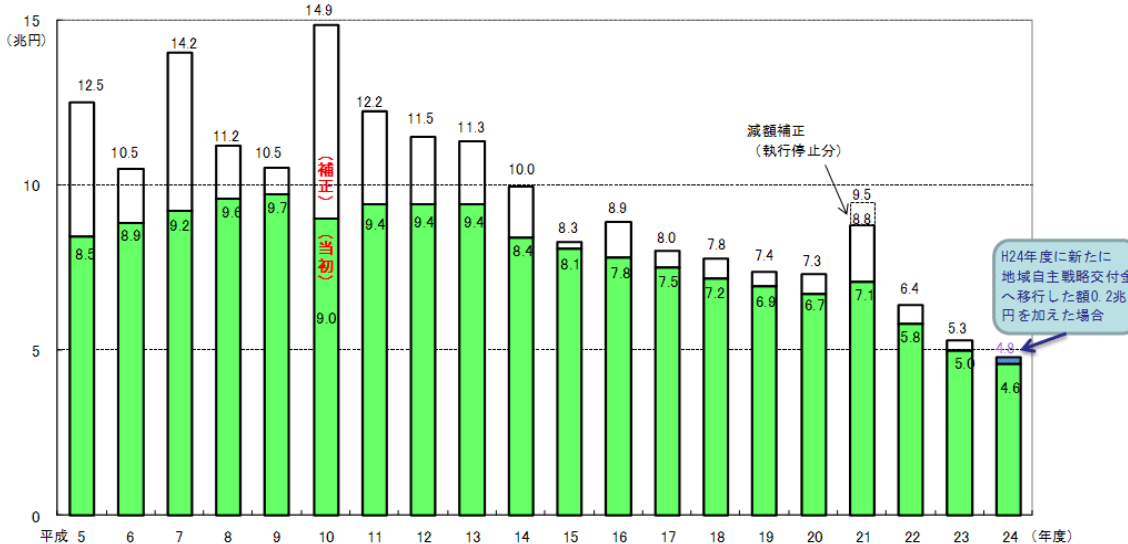


歳入内訳



出典：「日本の財政関係資料 平成23年度予算補足資料（平成23年3月）財務省」より抜粋

○公共事業関係費の推移（東日本大震災復旧・復興に係る経費は除く）



※ 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(0.7兆円)が一般会計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。  
 ※ 平成23年度当初予算は同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額(0.5兆円)を含まない。  
 ※ 平成23年度における補正予算の額については、3次補正までを含めたもの(東日本大震災復旧・復興に係る経費を除く)。  
 ※ 平成23年度1次、3次補正予算及び平成24年度当初予算において、東日本大震災の被災地の復旧・復興や全国的な防災・減災等のための公共事業関係予算を計上しており、その額は右の通りである。  
 平成23年度3次補正予算までは、一般会計ベース、平成24年度当初予算は、復興特会ベース。このほか、東日本大震災復興交付金がある。

	H23'1次補正	H23'3次補正	H24'当初	累計
復旧	1.1	0.9	0.2	2.2
復興	0.1	0.2	0.2	0.5
全国防災	-	0.2	0.3	0.5
合計	1.2	1.3	0.7	3.3

(参考資料)

○高規格幹線道路の整備状況

	総延長	23年度末供用延長 ( )進捗率		24年度末供用延長 ( )進捗率		24年度内 供用予定延長
高規格幹線道路	約14,000km	10,070km	(72%)	10,532km	(75%)	462km
高速自動車国道	11,520km	<768km> 8,035km	(76%) (70%)	<811km> 8,325km	(79%) (72%)	<43km> 290km
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	1,267km	(51%)	1,396km	(56%)	129km

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)

注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。

注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23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 (NEXCO3社)	23.4	21.4
本州四国連絡高速道路	3.2	1.4
首都高速道路	5.2	3.9
阪神高速道路	3.8	3.2
計	35.7	30.0

注1. この他、高速道路会社に2.3兆円の債務(建設中)がある。

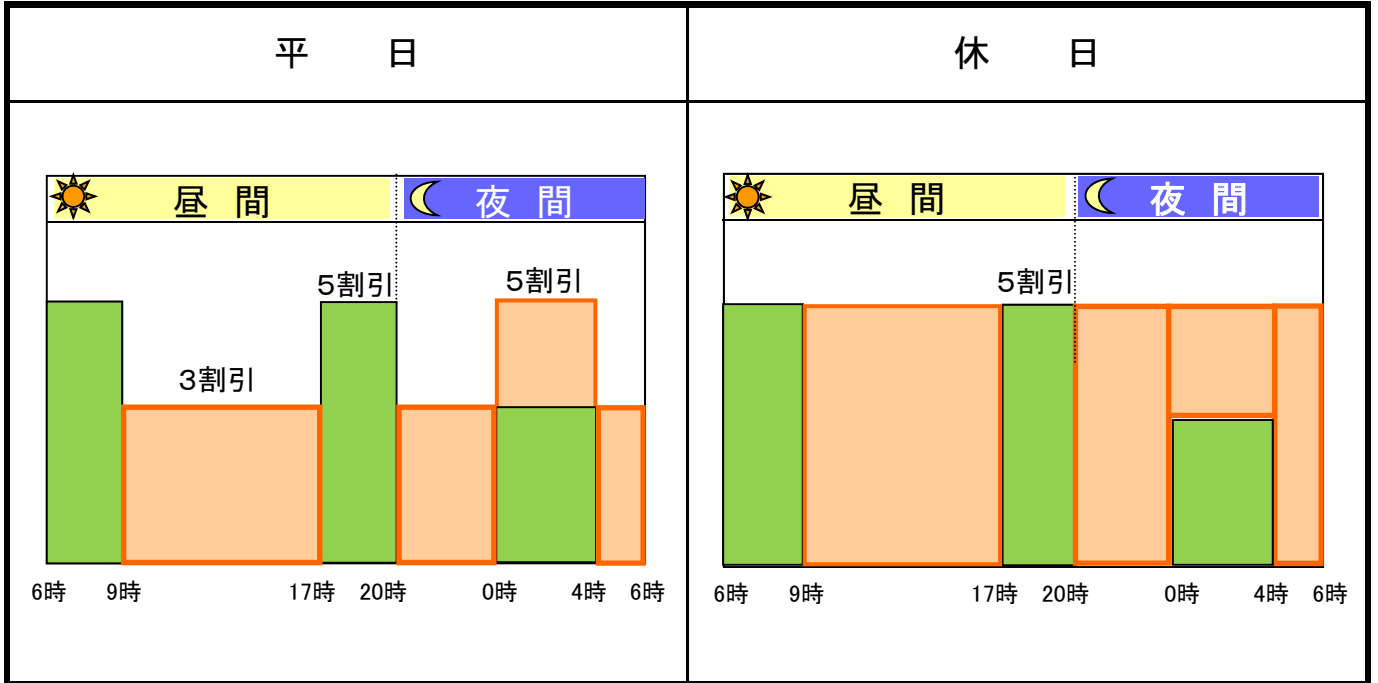
注2. 民営化時の未償還残高:42.5兆円(うち有利子債務37.4兆円)

注3. 四捨五入の関係で、各計の和が一致しない。

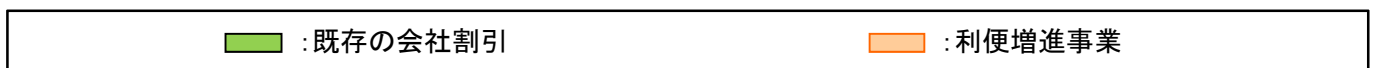
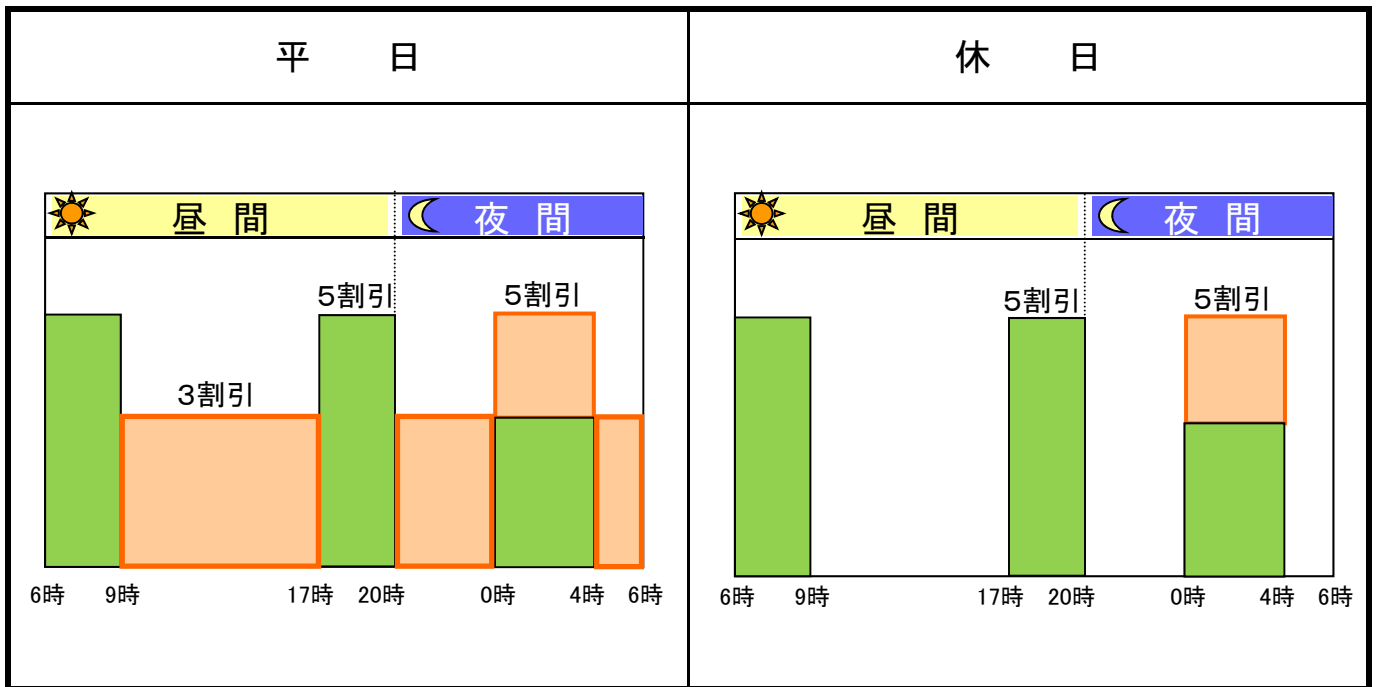
(参考資料)

○現行の料金割引(NEXCO地方部)

・生活交通(普通車以下)



・物流(中型車以上)



(参考資料)

## 道 路 関 係 予 算 総 括 表

(単位:百万円)

区 分	平成24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	1,486,325	1,185,090	1,498,623	1,184,038	0.99	1.00	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、連続立体交差事業資金貸付金を含む。 3. 本表のほか、地方道路整備臨時貸付金(国費800億円)、行政部費(国費9億円)がある。 4. 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費として国費1,567億円(復興庁計上分1,215億円、全国防災351億円)がある。(通常予算に全国防災を加えた場合、国費13,602億円(対前年度比1.01))この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費として社会資本整備総合交付金等があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。 5. 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	1,156,204	854,969	1,166,292	851,707	0.99	1.00	
維 持 管 理	215,788	215,788	215,788	215,788	1.00	1.00	
業 務 取 扱 費	114,333	114,333	116,543	116,543	0.98	0.98	
補 助 事 業	84,177	51,551	94,737	62,121	0.89	0.83	
地 域 高 規 格 道 路 そ の 他	82,627	45,730	82,571	45,580	1.00	1.00	
国債義務額(地高除く)・補助率差額	1,550	5,821	12,166	16,541	0.13	0.35	
有 料 道 路 事 業 等	1,707,496	88,473	1,504,798	95,305	1.13	0.93	
合 計	3,277,998	1,325,114	3,098,158	1,341,464	1.06	0.99	この他に、社会資本整備総合交付金(国費14,395億円)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。 (内閣府計上の地域自主戦略交付金等に移行した額を加えた場合、国費16,578億円)



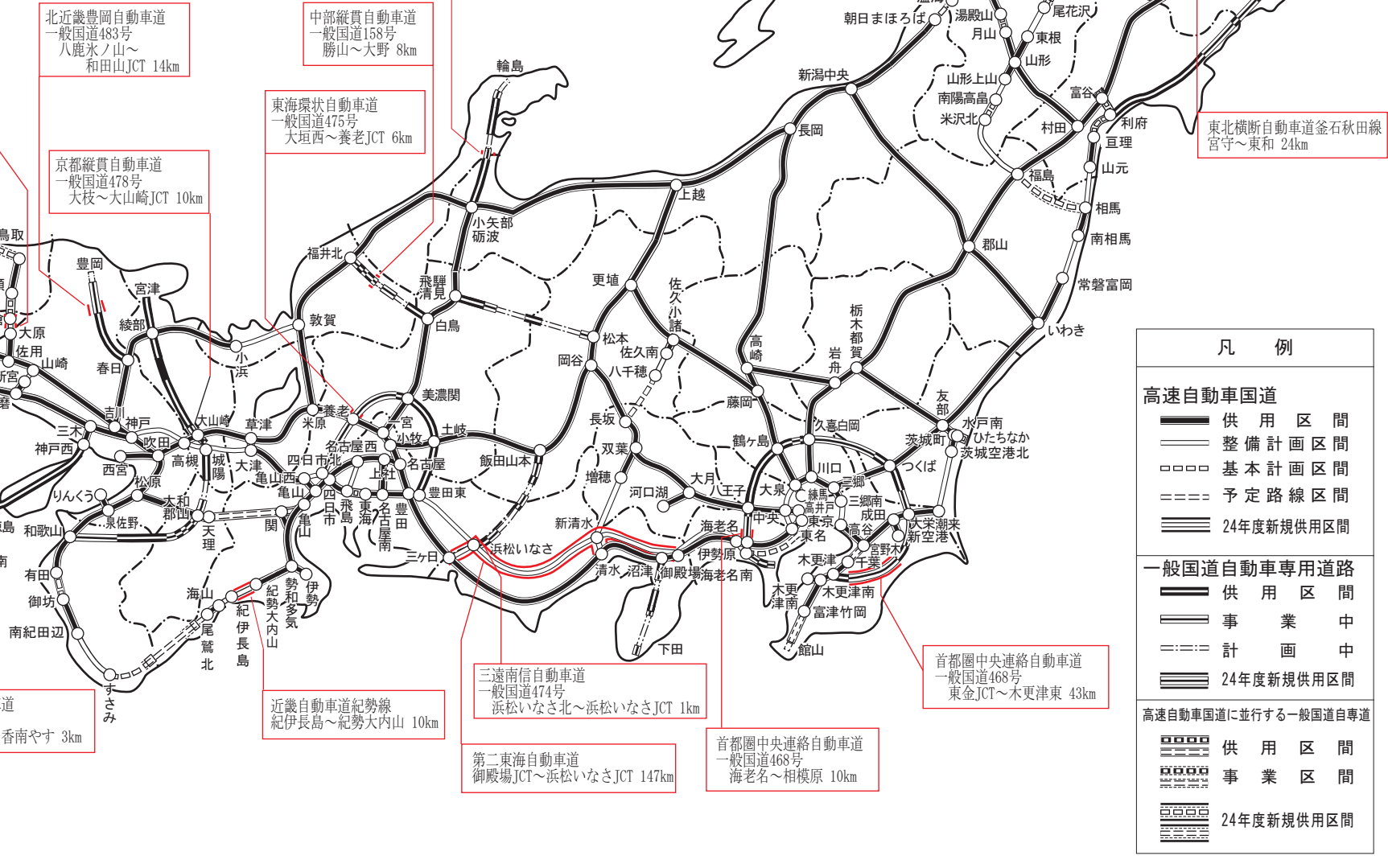
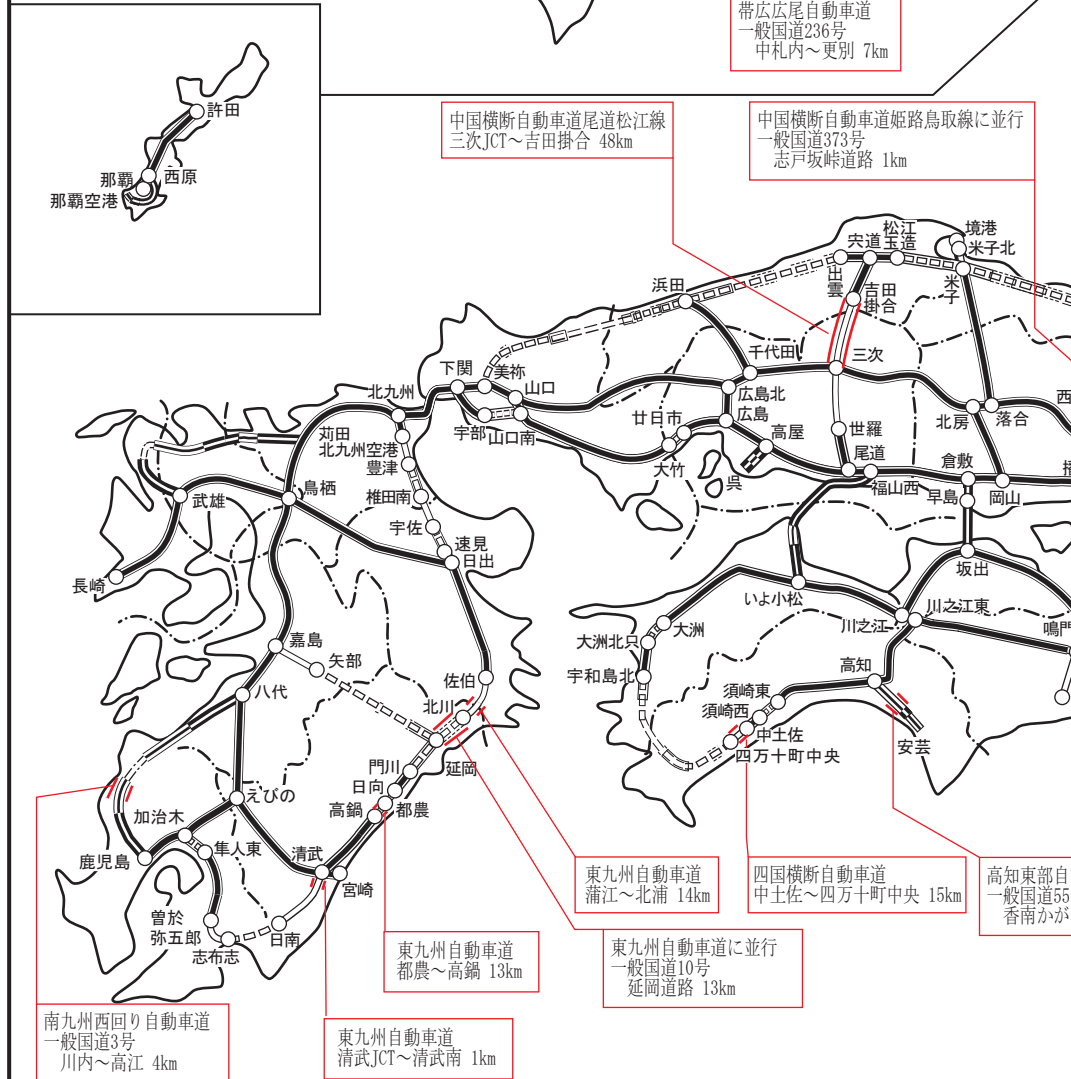
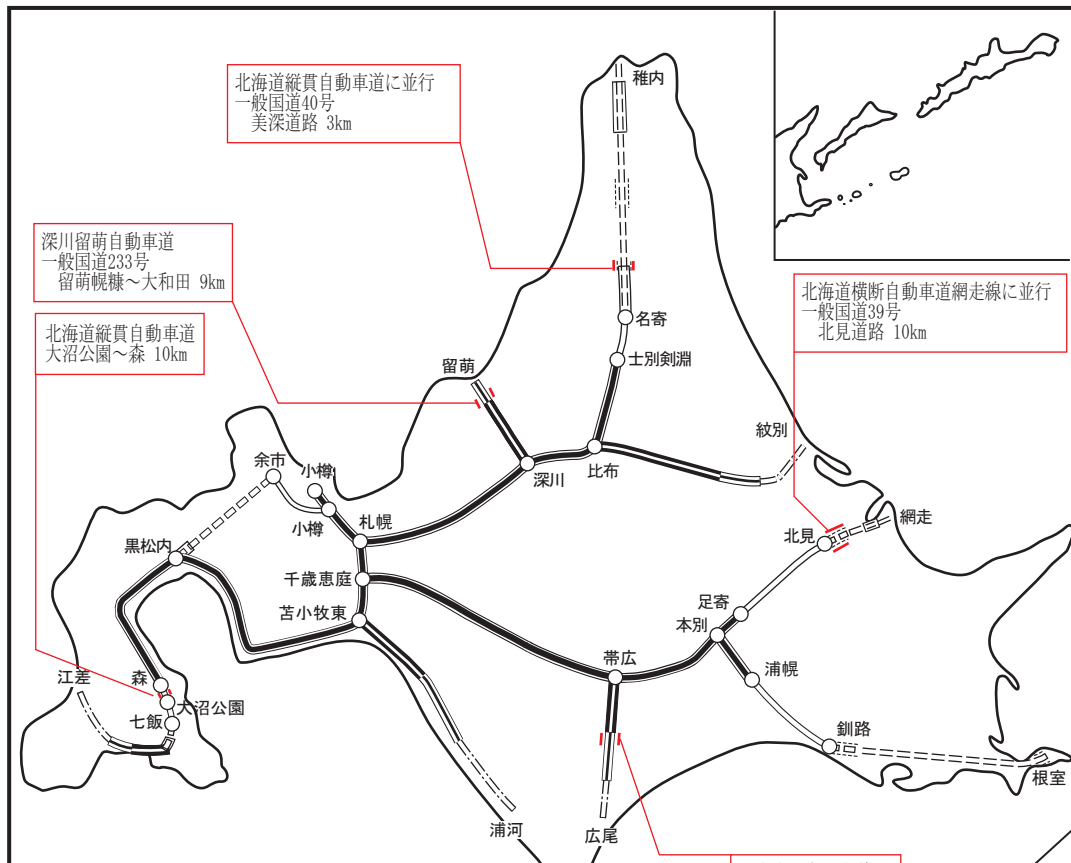
高規格 幹線道路網図（平成24年度供用予定）（平成23年度末時点の高規格幹線道路網図に、平成24年度新規供用箇所を旗揚げ）

(イ) 高速自動車国道

路線名	起点	終点
北海道縦貫自動車道	函館市	稚内市
北海道横断自動車道	根室線 網走線	根室市 網走市
東北縦貫自動車道	弘前線 八戸線	東京都 青森市
東北横断自動車道	釜石秋田線 酒田線 いわき新潟線	秋田市 酒田市 新潟市
日本海沿岸東北自動車道	新潟市	青森市
東北中央自動車道	新潟市	横手市
関越自動車道	新潟市	新潟市
常磐自動車道	東京都	仙台市
東関東自動車道	館山線 水戸線	館山市 水戸市
北関東自動車道	高崎市	小牧市
中央自動車道	富士吉田線 西宮線 長野線	東京都 西宮市 長野市
第一東海自動車道	東京都	小牧市
東海北陸自動車道	一宮市	砺波市
第二東海自動車道	東京都	名古屋
中部横断自動車道	静岡市	佐久市
北陸自動車道	新潟市	米原市

(ロ) 一般国道自動車専用道路

路線名	起点	終点
伊勢線	名古屋	伊勢市
名古屋大阪線	名古屋市	吹田市
名古屋神戸線	名古屋市	神戸市
紀勢線	松原市	多気町
敦賀線	吹田市	敦賀市
中国縦貫自動車道	吹田市	下関市
山陽自動車道	吹田市	下関市
姫路島取線	姫路市	島取市
岡山米子線	岡山市	境港市
尾道松江線	尾道市	松江市
広島浜田線	広島市	浜田市
山陰自動車道	鳥取市	美祿市
四国縦貫自動車道	徳島市	大洲市
四国横断自動車道	阿南市	大洲市
九州縦貫自動車道	鹿児島	北九州市
九州横断自動車道	宮崎	宮崎市
長崎大分線	長崎市	大分市
延岡線	延岡市	延岡市
東九州自動車道	北九州市	鹿児島
成田国際空港線	成田市	成田空港
関西国際空港線	泉佐野市	関西空港
関門自動車道	下関市	北九州市
沖縄自動車道	名護市	那覇市



平成24年度供用・拡幅区間

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
- 24年度新規供用区間

一般国道自動車専用道路

- 供用区間
- 事業中
- 計画中
- 24年度新規供用区間

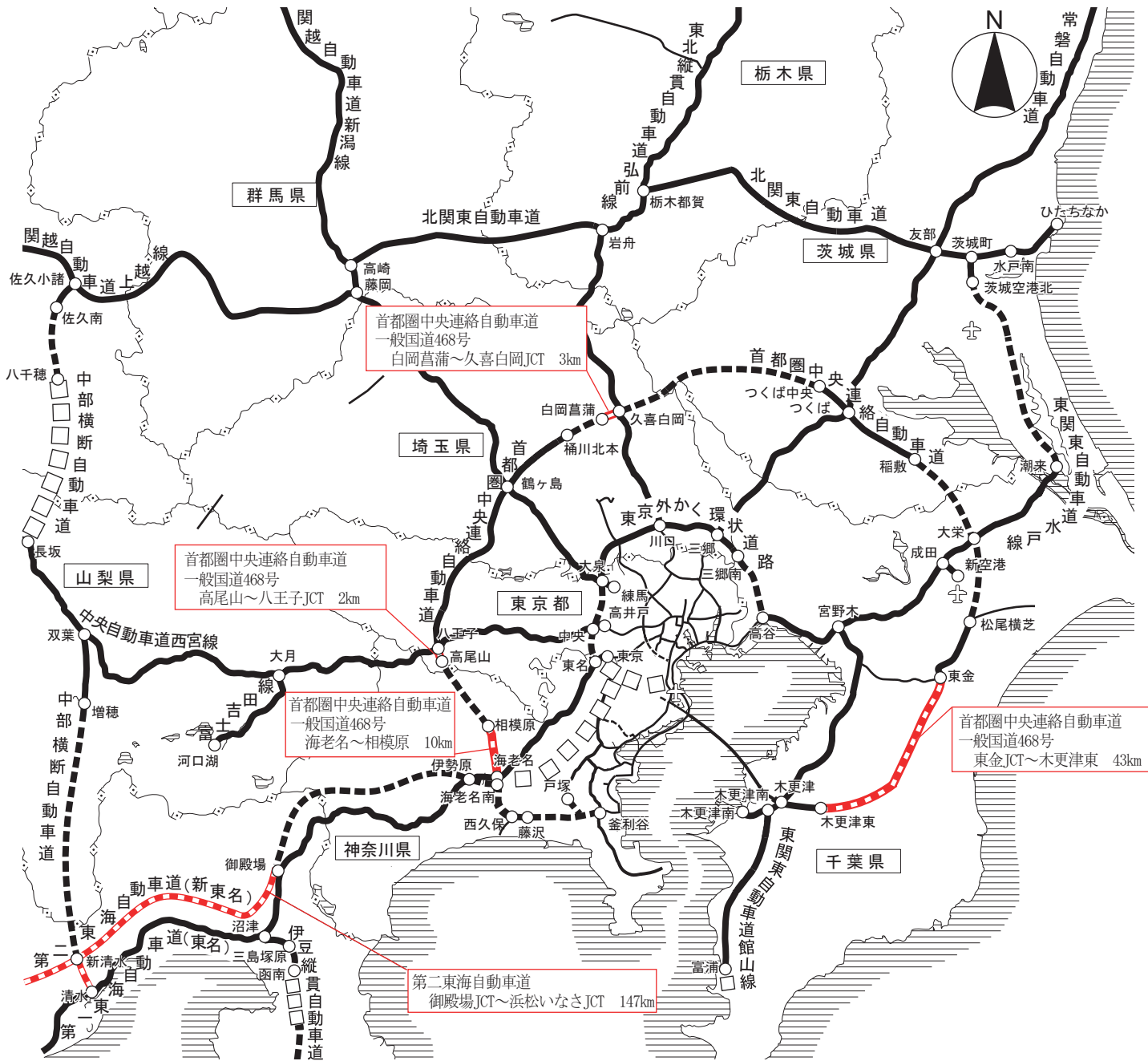
高速自動車国道に並行する一般国道自専道

- 供用区間
- 事業区間
- 24年度新規供用区間

(参考資料)

# 大都市圏幹線道路図

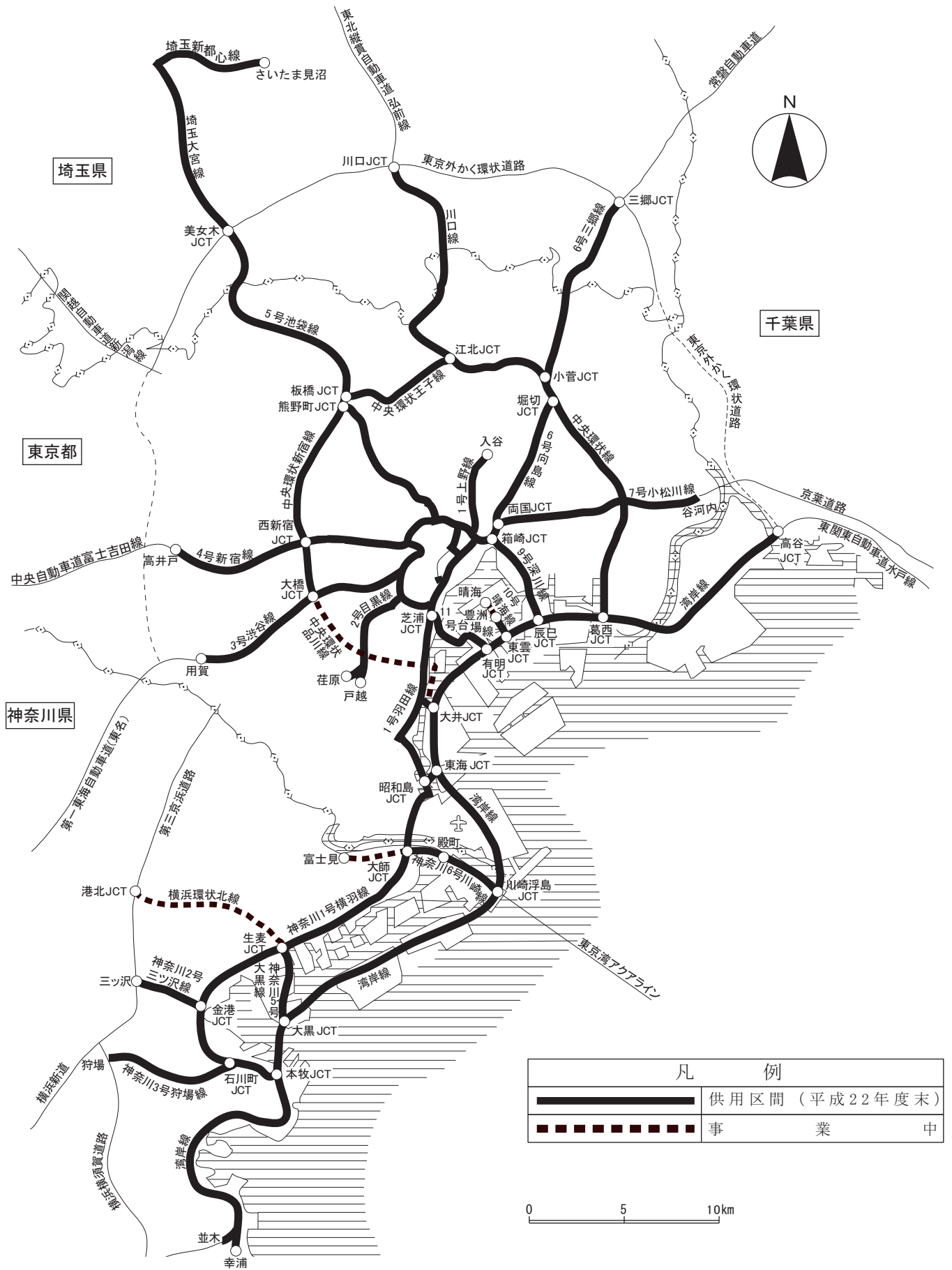
## 東京圏高規格幹線道路図



凡 例	
	供用区間 (平成22年度末)
	事業中
	調査中
	平成24年度新規供用区間
	平成23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  
八鹿氷ノ山～  
和田山JCT 14 km

京都縦貫自動車道  
一般国道478号  
大枝～大山崎JCT 10km

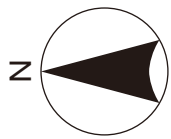
京奈和自動車道  
一般国道21号  
福原高田～御所 4km

京奈和自動車道  
一般国道21号  
菟野口～紀北かつらぎ 4km

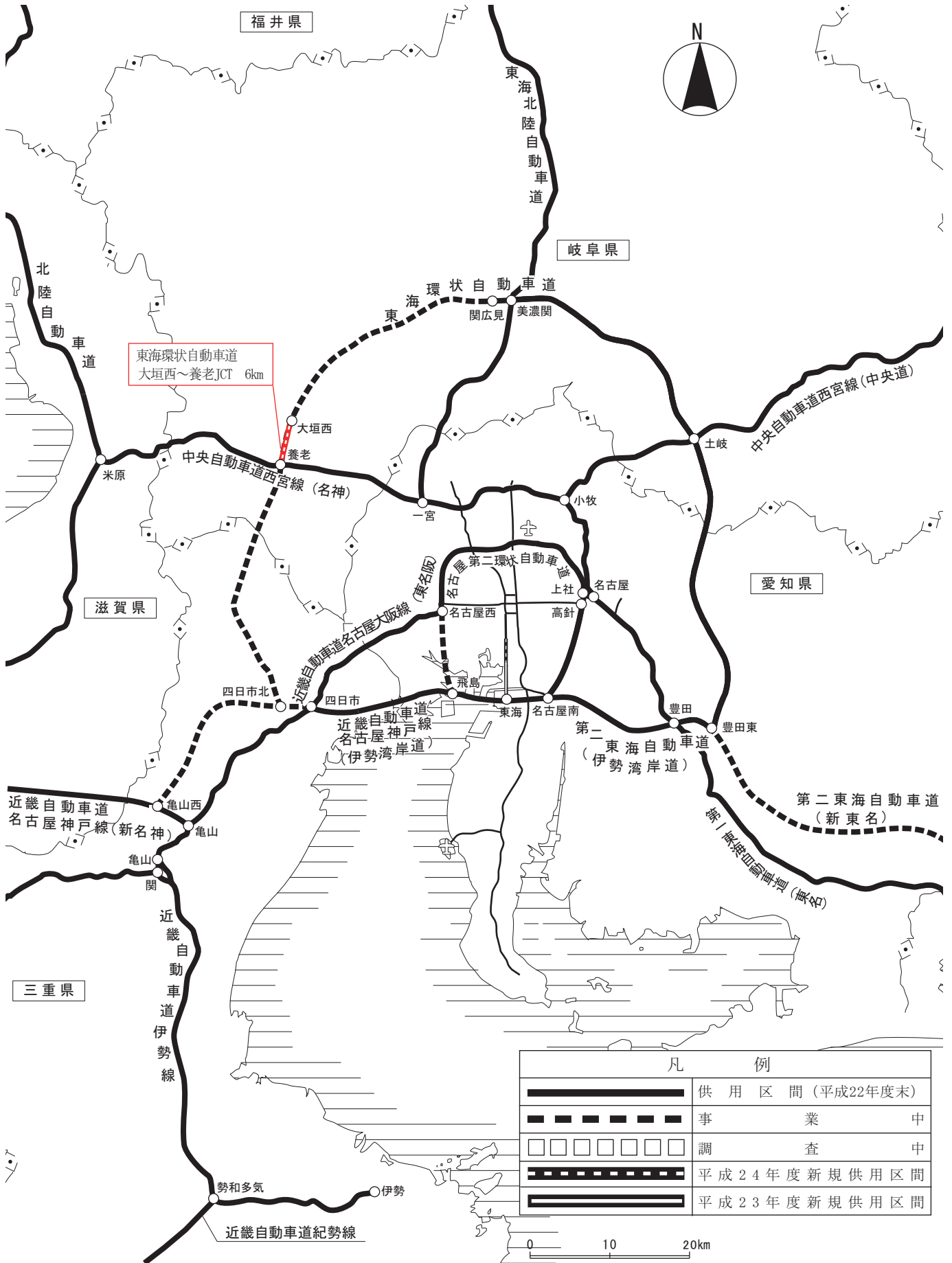
凡 例	
	供 用 区 間 (平成22年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成24年度新規供用区間
	平成23年度新規供用区間

0 10 20km

# 阪神高速道路図

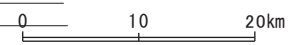


# 名古屋圏高規格幹線道路図



東海環状自動車道  
大垣西～養老JCT 6km

凡 例	
	供 用 区 間 (平成22年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成24年度新規供用区間
	平成23年度新規供用区間





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。）