

平成25年度

道 路 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成24年9月

国 土 交 通 省 道 路 局
国 土 交 通 省 都 市 局

目 次

1. 基本方針	1
2. 要求概要	2
1) 要求総括表	2
2) 重点要求・特別重点要求について	3
3) 東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費の要求について	4
4) 新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の策定等	4
5) 社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）	4
3. 主要事項の概要	6
1) 東日本大震災に係る復旧・復興	6
2) 国際競争力の強化と災害リスクの低減	9
3) 持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現	12
4) 道路構造物の適確な維持管理・更新	13
5) 既存ストックの有効活用	15
(参考資料)	
○ 今後の高速道路のあり方	16
○ 公共事業関係費の推移	17
○ 高規格幹線道路の整備状況	17
○ 道路関係予算概算要求総括表	18
○ 高規格幹線道路網図	20
○ 大都市圏幹線道路図	22
・ 東京圏高規格幹線道路図	22
・ 首都高速道路図	23
・ 大阪圏高規格幹線道路図	24
・ 阪神高速道路図	25
・ 名古屋圏高規格幹線道路図	26

1. 基本方針

平成25年度予算の概算要求については、以下を基本方針とし、新たに策定された「社会資本整備重点計画」に基づき、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の形成や防災・震災対策など、災害リスクの低減
 - ・ 交通拠点へのアクセス性の向上や既設高速道路の機能強化など、産業・経済の基盤や国際競争力の強化
 - ・ 地球温暖化対策や交通安全の確保、無電柱化の推進など、持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現
 - ・ 橋梁の長寿命化など、道路構造物の適確な維持管理・更新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、
 - ・ 評価手法の改善など、「事業評価」の充実
 - ・ 「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
- 今後の道路政策の基本的方向としてとりまとめられた「道路分科会建議『中間とりまとめ』」について、盛り込まれた施策の実現に向けた詳細な検討を行う
- 今後の料金制度のあり方などについては、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、幅広く検討を進める

2. 要求概要

1) 要求総括表

(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	15,846	1.07	12,621	1.06
改	築	その他	12,534	1.08	9,309	1.09
維	持	管理	2,223	1.03	2,223	1.03
業	務	取扱費	1,089	0.95	1,089	0.95
補	助	事業	1,085	1.29	676	1.31
地	域	高規格道路等	881	1.10	494	1.10
除		雪	177	-	118	-
		国債義務額(地高除く)・補助率差額等	27	0.72	64	0.97
有	料	道路事業等	17,172	1.01	712	0.80
合		計	34,104	1.04	14,008	1.06

※ 上記には、「重点要求等」に係る計数(国費1,942億円)を含む

(重点要求等に係る計数を除いた場合)

合	計	31,667	0.97	12,066	0.91
---	---	--------	------	--------	------

※ この他に、社会資本整備総合交付金(国費15,056億円)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。

※ 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1,716億円(復興庁計上分1,384億円、全国防災332億円)がある。

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. 特別会計改革の実施等により経理区分が変更されることに伴い増加する経費については、予算編成過程において検討し、必要な措置を講ずることとされており、概算要求では事項要求としているが、本表においては、当該経費のうち貸付金償還金等(国費728億円)を含めた額としている。

注2. 上記の他に、行政部費(国費10億円)がある。

注3. 上記の他に、地方道路整備臨時貸付金の制度延長を要求。

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) 重点要求・特別重点要求について

「平成25年度予算の概算要求組替え基準について」（平成24年8月17日閣議決定）に従い、「日本再生戦略」（平成24年7月31日閣議決定）を踏まえ、我が国経済社会の再生に向けた取組として、以下を要求します。

○ 物流ネットワークの整備

要求額： 402億円

(※物流ネットワークの整備全体の要求額は1,647億円)

国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、国際海上コンテナ車両等が通行すべき大都市圏環状道路等のネットワーク整備や通行支障区間の解消、高速道路等と拠点空港・港湾・鉄道駅との直結を含むアクセス整備を推進。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

要求額： 1,475億円

(※全国ミッシングリンクの整備全体の要求額は3,995億円)

地域経済・産業の強化を図るとともに、災害に強い広域ネットワークを構築するため、民間の技術力を活用しつつ、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。

○ LED道路照明灯の整備

要求額： 65億円

(※LED道路照明灯の整備全体の要求額は108億円)

省エネルギー化を進めるため、直轄国道の道路照明灯について、既設照明灯の更新に合わせてLED道路照明灯の整備を強力に推進。

(注) 要求額は国費ベース

(参考) 平成25年度予算の概算要求組替え基準について(H24.8.17閣議決定)(抜粋)

2. 特別重点要求等

「日本再生戦略」を踏まえ、我が国経済社会の再生に向けた取組として、歳出全般にわたる改革により捻出された財源を用いて、我が国経済の再生・成長に資する分野におけるより効果の高い施策に向けて、予算を大胆に重点配分することとする。

(1) 特別重点要求

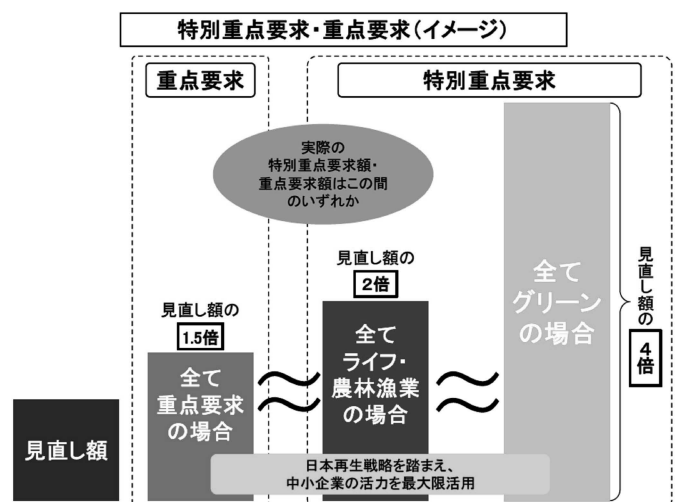
各省大臣は、「日本再生戦略」に適合する施策のうち、グリーン、ライフ、農林漁業に係るものについて、「日本再生戦略」を踏まえ、中小企業の活力を最大限活用しつつ、(中略)、「特別重点要求」を行うことができる。

(2) 重点要求

各省大臣は、上記特別重点要求のほか、「日本再生戦略」に関連する施策について、(中略)、「重点要求」を行うことができる。

(別紙)

各省大臣は、(中略)その他経費については、前年度当初予算におけるその他経費に相当する額に100分の90を乗じた額の範囲内で要求する。



3) 東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費の要求について

「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に係る経費として、

- ・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

等を要求します。

4) 新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の策定等

現在の「積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画」は、平成24年度が最終年度であることから、平成25年度を初年度とする新たな五箇年計画を策定します。

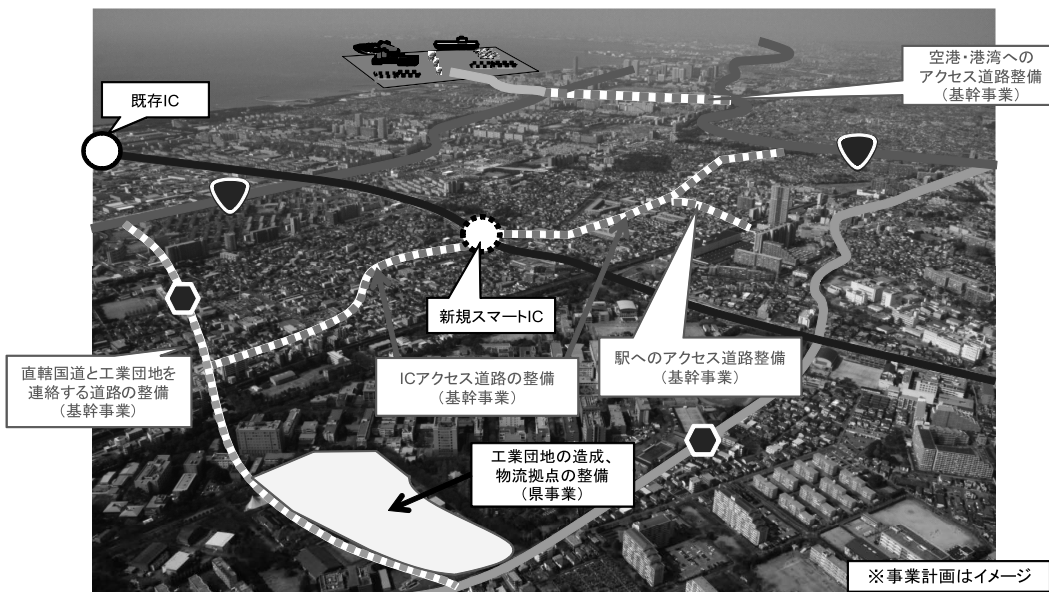
あわせて、年度途中での機動的な除雪支援が可能となるよう、新たに補助事業に係る予算を要求します。

5) 社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）

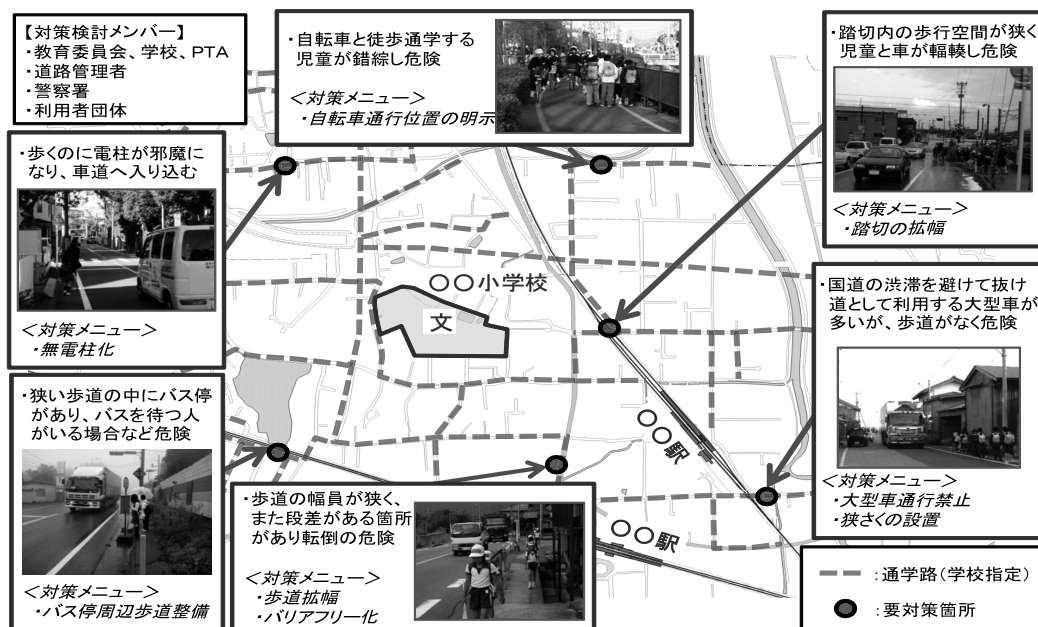
社会資本整備総合交付金について、「日本再生戦略」に基づく取組を強力的に推進する観点から、ハード・ソフトの防災・減災対策の推進、及び地域経済の活性化や国際競争力の強化に資する基盤整備の推進、子育て世代が住みやすく、高齢者が自立して健康、安全、快適に生活できる持続可能な地域社会の構築等の取組であって、官民のパートナーシップにより推進するものや民間投資を誘発するものに対して、重点的に配分することとします。

(道路事業における社会資本整備総合交付金の重点配分の例)

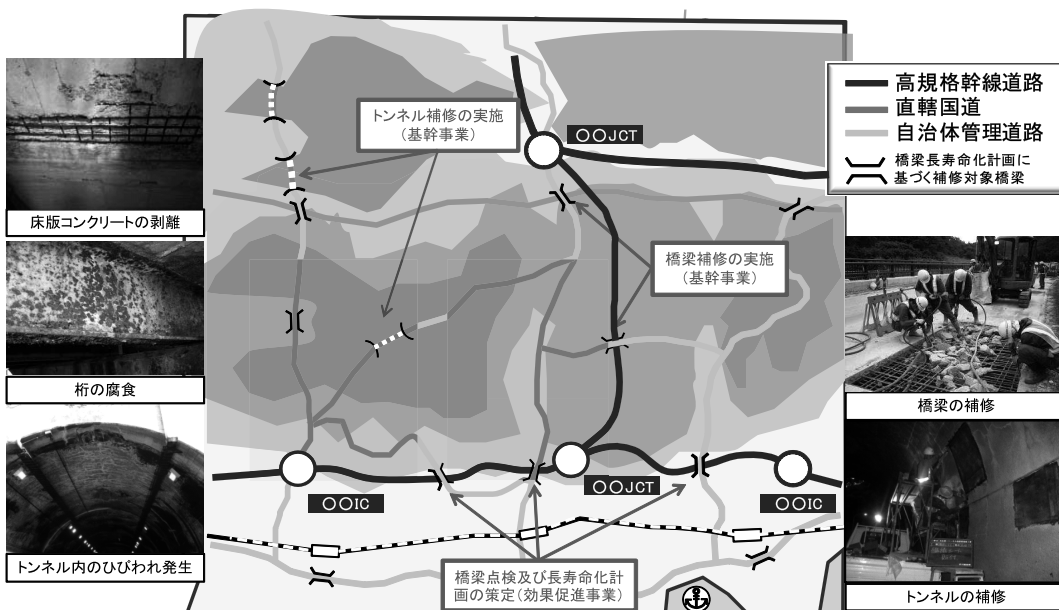
ICアクセス道路等の整備



通学路の要対策箇所における安全の確保



道路構造物の適確な維持管理の推進



3. 主要事項の概要

1) 東日本大震災に係る復旧・復興

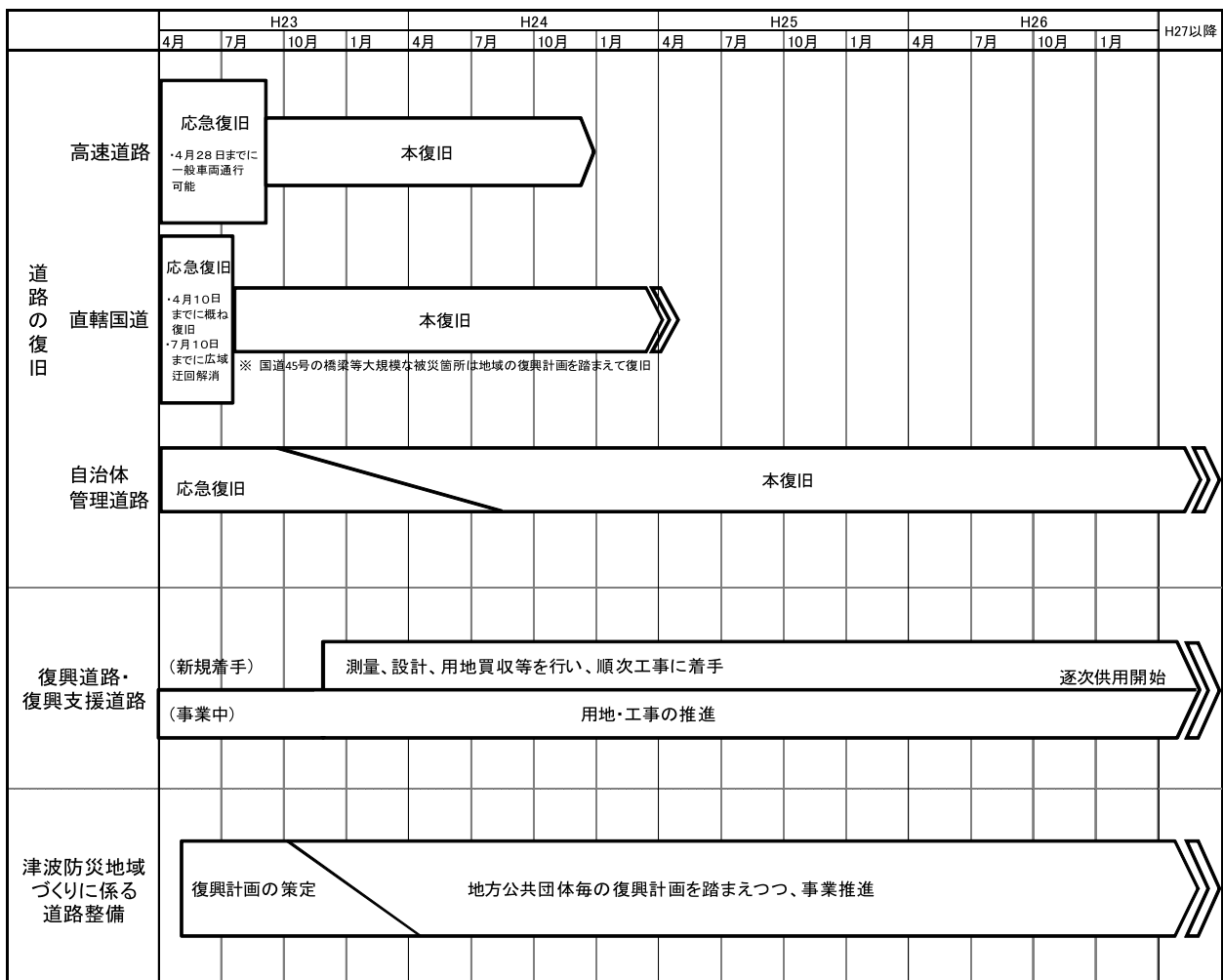
① 東日本大震災に係る復旧・復興

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） >



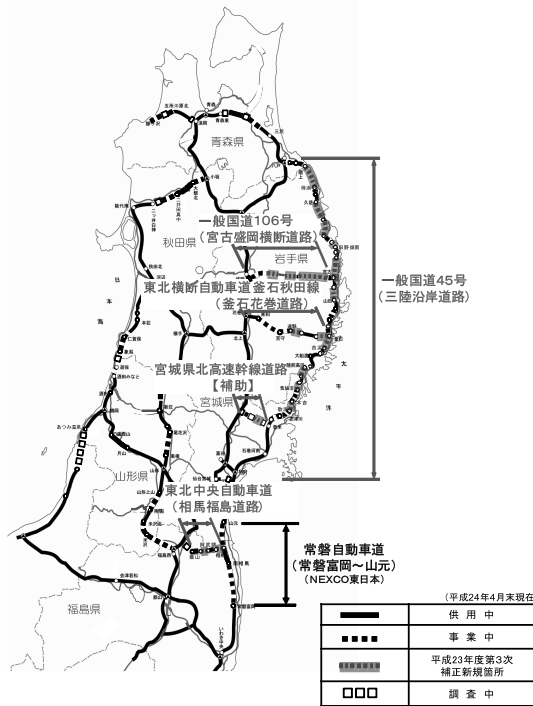
※平成24年5月18日復興推進会議とりまとめ

※福島第一原子力発電所警戒区域を除く

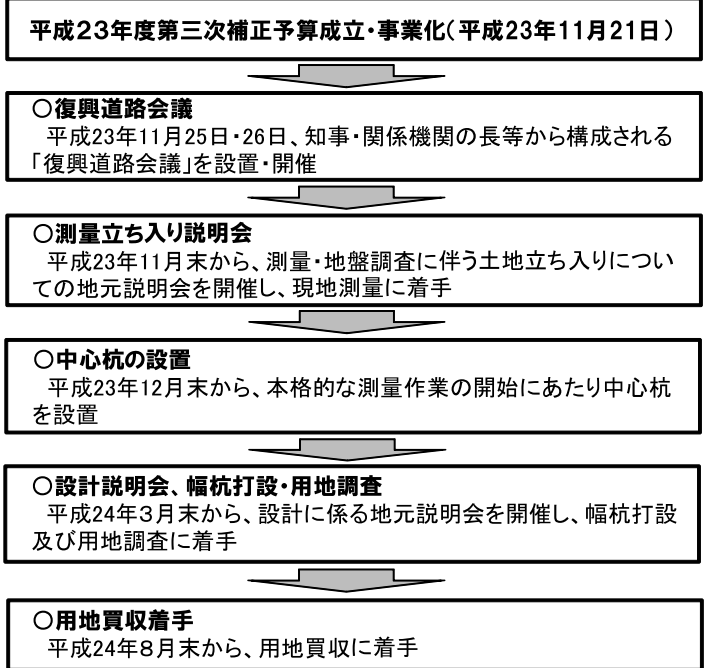
②復興道路・復興支援道路の整備

- 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。
- 事業の円滑な進捗、事業マネジメントの充実等を図るため、民間の技術力を活用した事業推進体制（事業促進PPP^{※1}）により事業を進めます。

○復興道路・復興支援道路位置図

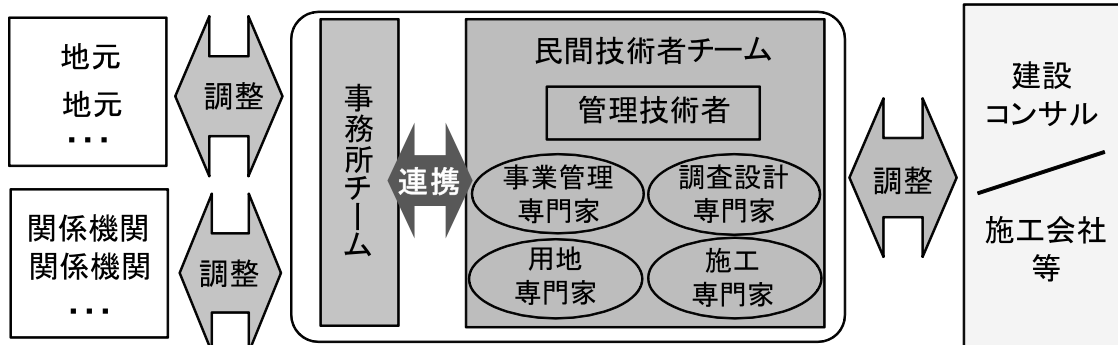


○復興道路・復興支援道路の進捗状況



○事業促進PPPの導入

- ・新規事業化区間を工区分けし、事務所チーム（発注者）と民間技術者チームが連携して業務を実施（全10チーム 平成24年6月末現在）
- ・民間技術者チームは、「事業管理」、「調査・設計」、「用地」、「施工」等のエキスパート（専門家）で構成し、それぞれが連携しながら、事業全体の最適な進め方を検討・実施



<事業促進PPPの推進体制>

※1：PPP：Public Private Partnership（官民連携、公民協働の意）

③常磐自動車道の復旧・整備

■被災地域の復興に不可欠な基幹的インフラである常磐自動車道の早期復旧・整備を目指します。

○常磐自動車道（広野 IC～山元 IC）の事業進捗状況と供用目標

【事業進捗状況】

- 区域見直し前の警戒区域外においては、平成 23 年 5 月 16 日に工事を再開し、区域見直し前の警戒区域内においては、関係省庁による合同チームにおいて、除染等の放射線対策を検討。
- 区域見直し前の警戒区域のうち、空間線量 20 ミリシーベルト／年を下回る区間については、平成 24 年 3 月より復旧・整備工事に着手。残る区間については環境省の除染事業と並行して復旧・整備工事を進める予定。

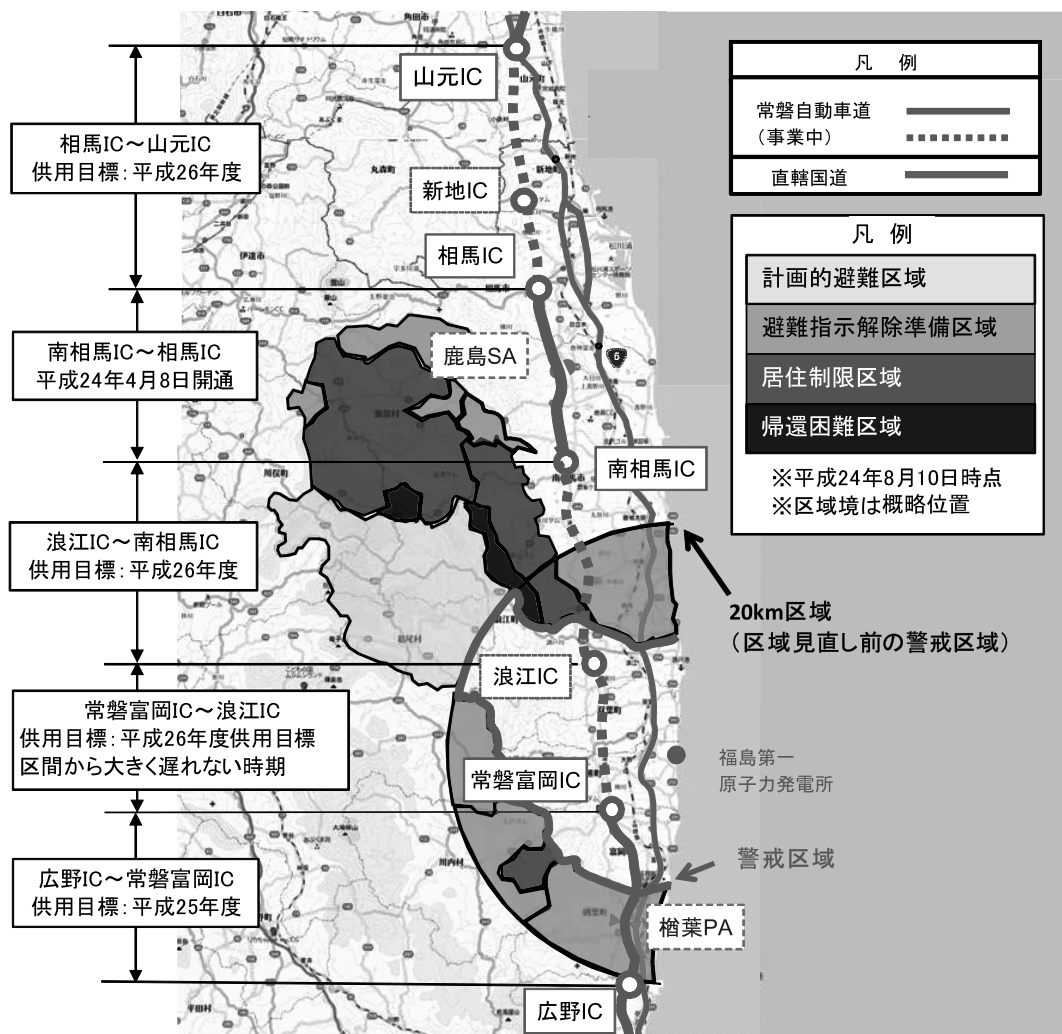
【供用目標】

- 相馬 IC～山元 IC 間 : 平成 26 年度
- 南相馬 IC～相馬 IC 間 : 平成 24 年 4 月 8 日に供用を開始

区域見直し前の警戒区域を含む以下の区間については、工事発生材の処理、供用形態、アクセス道路の復旧等について関係機関との調整が整うことを前提に

- 浪江 IC～南相馬 IC 間 : 平成 26 年度
 - 常磐富岡 IC～浪江 IC 間 : 平成 26 年度供用目標区間から大きく遅れない時期
 - 広野 IC～常磐富岡 IC 間 : 平成 25 年度
- を供用目標として事業を推進。

○常磐自動車道位置図

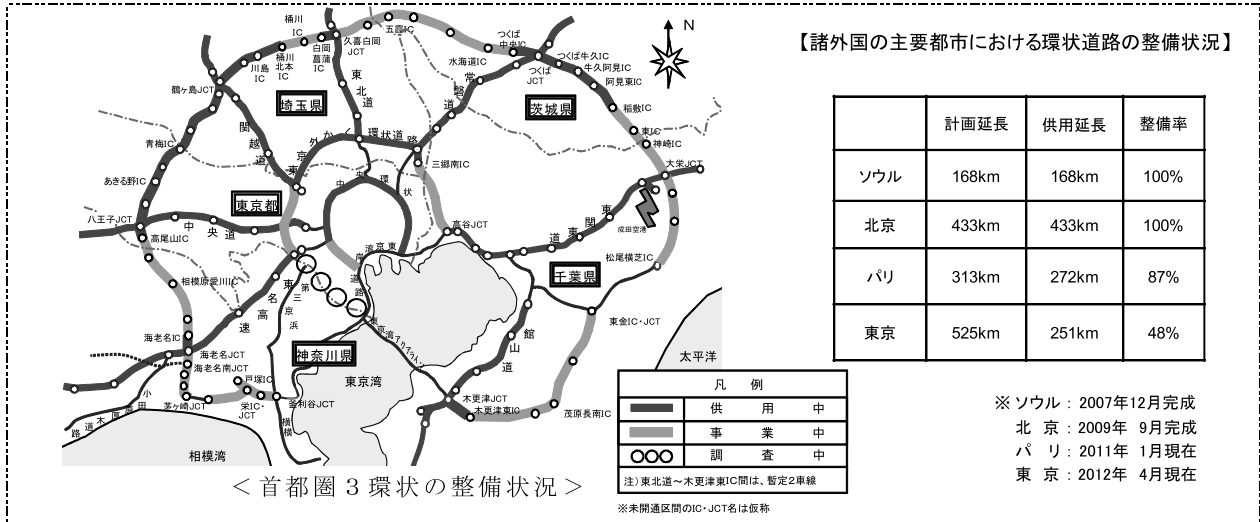


2) 国際競争力の強化と災害リスクの低減

① 大都市圏環状道路の整備

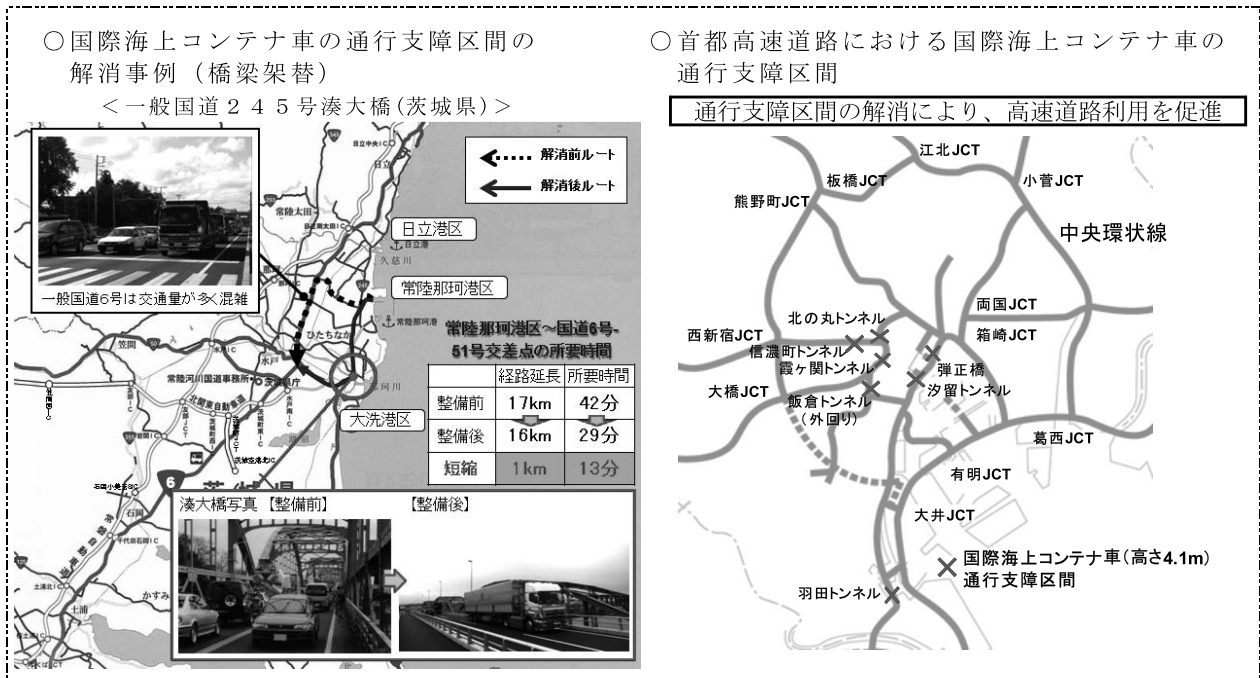
■首都直下地震等における避難、救援、物資輸送ルートの確保や、迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るため、諸外国の主要都市に比べて整備率が低い三大都市圏環状道路等の整備を推進します。

- ・東京首都圏における環状道路の整備率は約48% (北京, ソウル: 100%) (平成24年4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



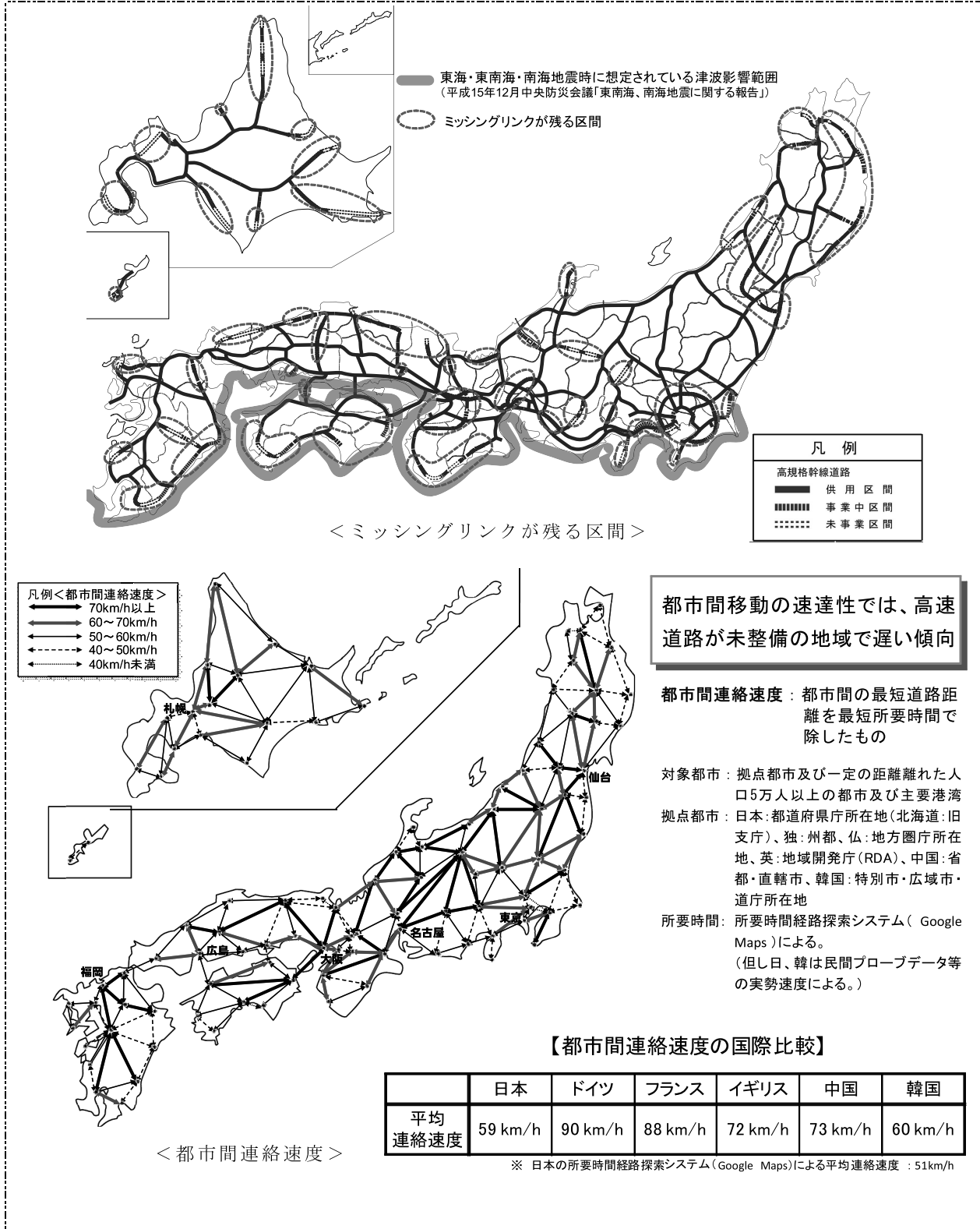
② 国際海上コンテナ車通行支障区間の解消、空港・港湾等アクセスの向上

■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、バイパス整備等を通じ、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・鉄道駅と高速道路ICとのアクセスの現状を再点検し改善を行い、交通拠点へのアクセス性の向上を図ります。



③ 全国ミッシングリンクの整備

■ 東海・東南海・南海地震等への備えや降雨・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、必要に応じ、走行性の高い国道も活用しつつ、国土のミッシングリンクを早期に解消します。



④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。
- 豪雨により発生する道路冠水による事故の未然防止のために、排水ポンプや道路情報板の整備とともに、関係機関との連携強化や道路情報の提供を図ります。
- 災害時の避難や移動に必要な情報の適切な提供に向け、道路の海拔表示、通行止め情報の集約・共有等を図ります。

- ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率は77%（平成22年度末時点）
- ・道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率は54%（平成22年度末時点）



< 斜面崩落防止対策 >



< 盛土のり尻補強 >



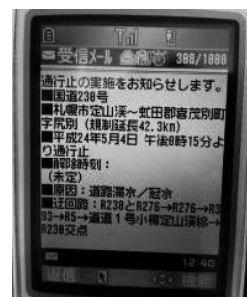
< 橋脚の耐震補強 >



< 交通施設への防災機能の付加 >
(対策事例：避難階段)



< 道路の海拔表示 >



< 通行止め情報の提供 >

3) 持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現

① LED道路照明灯の整備

■直轄国道の道路照明灯について、既設の高圧ナトリウム灯などの更新及び新設にあたり、省エネルギー化や環境負荷の低減に資するLED道路照明灯の整備を進めます。

高圧ナトリウム灯	LED道路照明灯
 <ul style="list-style-type: none"> ■消費電力 180W ■寿命 約6年 	 <ul style="list-style-type: none"> ■消費電力 120W(約7割) ■寿命 約15年(約2.5倍)

○既設の道路照明灯の更新に合わせてLED道路照明灯を整備した事例



<国道9号 京都府 京丹波町内>

○国道供用時にLED道路照明灯を整備した事例



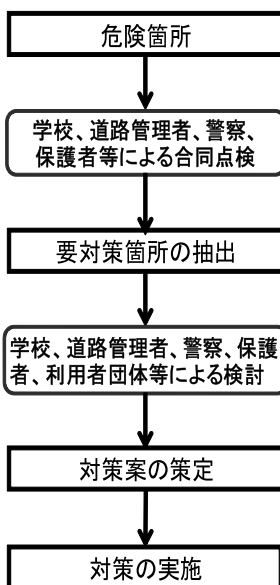
<中国横断自動車道尾道松江線>
(平成24年3月供用)

② 通学路における交通安全の確保

■通学路について、緊急合同点検の結果等を踏まえ、学校や保護者等と連携し、歩道整備のほか即効性の高い対策も実施することにより、安全な歩行空間を確保する取組を推進します。

■併せて、通学路の安全確保に資する自転車通行空間の確保、無電柱化、ユニバーサルデザイン等の関連する施策を推進します。

【通学路対策の流れ】



【通学路における要対策箇所イメージ】



4) 道路構造物の適確な維持管理・更新

① 道路の適確な維持管理・更新

■ 国及び地方公共団体が管理する道路の実態を把握し、維持管理・更新費用の将来推計を実施します。

■ 道路を適切かつ確実に維持管理・更新し、次世代に引き継ぐために、引き続き予防保全対策を着実に実行し、長寿命化を戦略的に進めます。

■ 道路構造物の長寿命化のため、重量制限違反者への指導を徹底します。

- ・わが国の道路橋は、高度経済成長期に集中的に整備されたことから、50年以上経過する道路橋の割合は、2011年現在9%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76%（平成24年4月1日時点）
- ・橋梁等のコンクリート床版は軸重の1.2乗に比例して疲労が進行
- ・総重量20トン超の車両の約6割が重量違反

○ 橋梁の予防保全の推進

- 点検・診断、計画策定、修繕のサイクルの着実な実施
- 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、点検及び計画策定、計画に基づく修繕の実施などに係る財政的支援を実施

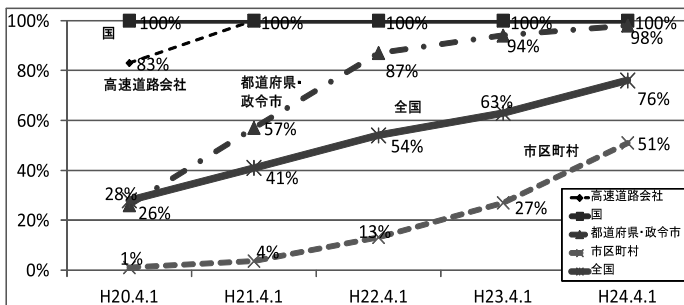
○ ライフサイクルコストの縮減

- 新設アスファルト舗装工事については、性能保証を求める長期保証型の契約方式を引き続き原則的に採用
- コンクリート舗装については、維持管理マニュアル等の整備を図り、適材適所でのさらなる活用を推進

○ 大型車両の道路利用適正化

- 違反車両の減少を図るため、特殊車両通行許可手続きの迅速化、事業者等への適正利用の啓発、違反者への指導の徹底

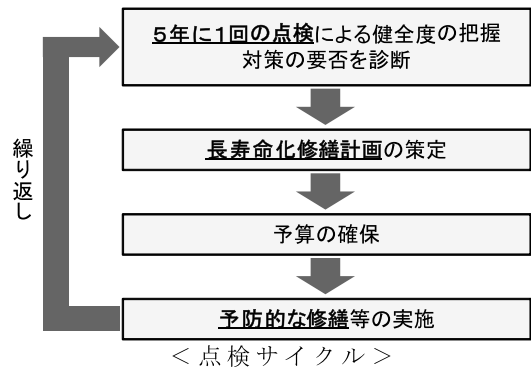
○ 整備から半世紀近く経過し老朽化も進みつつある都市高速道路の長寿命化、補修、更新等に向けた検討



< 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 >



< 適切な維持管理を怠ったため落橋した例（無名橋） >



事後保全

コンクリートのひびわれが深刻

大規模な修繕

転換



ひび割れが深刻なため床版を打ち換え

予防保全

点検によりコンクリートに
軽微なひびわれを発見

軽微な補修



炭素繊維を下面に接着することによりひび割れの
進行を抑制

< 予防保全への転換 >

②国道（国管理）の維持管理

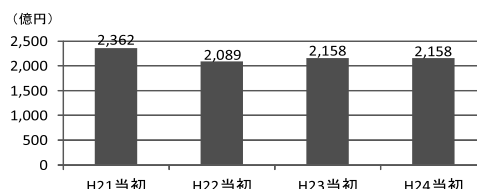
■今後の目指すべき維持管理のあり方等について、「国道（国管理）の維持管理等に関する検討会」の意見を踏まえて検討を進め、維持管理基準を見直すなどし、国道（国管理）に求められるサービス目標の達成に努めます。

■維持管理を効率的に進めるために、道路利用者や地域住民による協力、参画など様々な工夫・取組を進めます。

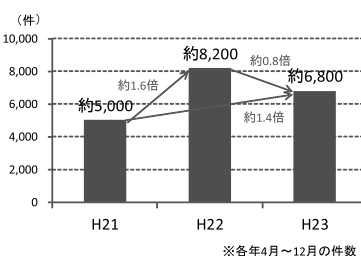
【維持管理基準（抜粋）】

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
 - ▶原則 年1回
 - H23: 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. 剪定
 - ▶高木・中低木 原則 3年間 1回
 - H24: 樹種による生長速度の違い等を踏まえて実施
 - ▶寄植 原則 年間 1回
5. 除雪
 - ▶H23: 新雪除雪は5～10cm程度の降雪量を目安に実施
 - ▶H23: 凍結防止剤散布は20g/m²程度を目安に実施

【維持管理費の推移】



【意見・要望件数の推移（除草）】



	H21年度	H22年度	H23年度
除草頻度	1～3回	原則1回	原則1回 ※現地の繁殖状況を目安に実施
意見・要望件数	約5,000	約8,200	約6,800
増加率	対H21	1.0	1.6
	対H22	—	1.0

【今後の目指すべき維持管理のあり方等に関する検討】

- 維持管理基準の導入と見直しの内容及び運用状況に対する評価
- サービス目標の設定の考え方及びそれに対する予算措置のあり方
- 国道（国管理）の目指すべきサービス目標や管理体制のあり方

【維持管理における工夫・取組事例】

- 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
 - 道路緊急ダイヤルの取組を周知し、道路利用者から道路の異常情報を収集
 - 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
- コスト削減の取組
 - 対策ネット等の設置による投棄物の抑制、部分除草、防草板の設置 等



<利用者の参画、協力による維持管理>



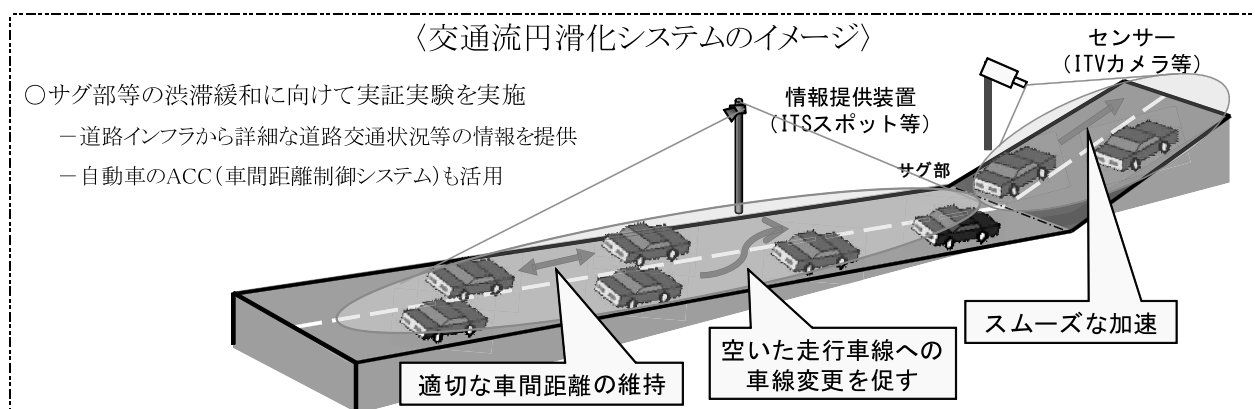
<道路利用者からの通報協力(#9910)>

5) 既存ストックの有効活用

①「次世代ITS」の推進

- ITSスポット^{参2}等の道路インフラからの情報と自動車の個別制御を組み合わせた交通流円滑化システムを実用化するための検討を進めます。また、その成果をオートパイロットシステム^{参3}導入に向けた検討に活用します。
- プローブ情報^{参4}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。

- ・ 高速道路に加え国道（国管理）へITSスポットを展開
- ・ 都市間高速道路ではサグ部（勾配の変化地点）等で渋滞の約6割が発生
- ・ 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



②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。

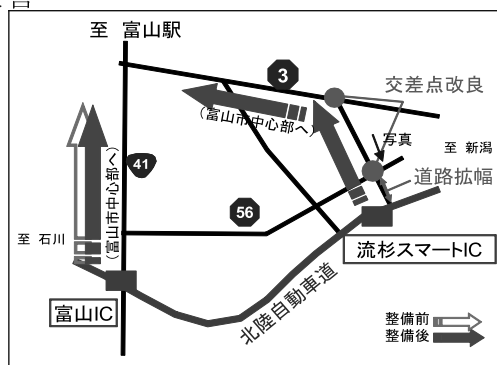
- ・ 我が国の高速道路のIC間隔は約10kmで、欧米諸国の2倍程度
- ・ 一定規模以上^{参5}の工場の約5割がICの5km圏内に存在
- ・ スマートICは、現在63箇所で供用中、31箇所で事業中(平成24年7月末現在)

【スマートIC整備と併せて周辺道路整備を実施した事例】

- 流杉(ながれすぎ)スマートICは通勤時間帯の利用が多く地域に密着したIC
- スマートICの供用にあわせ、県による交差点改良と市による道路拡幅を実施し、スマートIC及び市中心部へのアクセスを改善



流杉スマートIC
 H20.3.29 社会実験開始
 H21.4.1 本格導入
 H23交通量 約3,100台/日



参2：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などのサービスを提供するための路側の無線装置

参3：高速道路上の自動運転を実現するシステム

参4：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

参5：工場又は研究所を建設する目的をもって、1,000平方メートル以上の用地を取得したもの（工場立地動向調査より）

(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

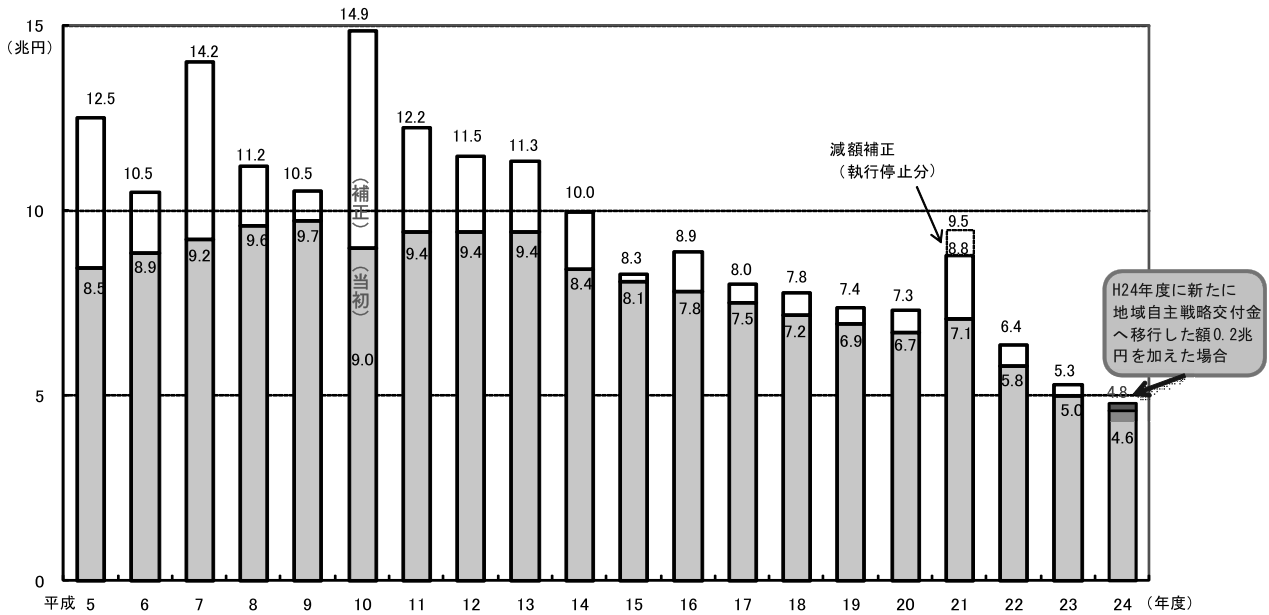
- ・当面の料金割引: 現在の割引内容と効果を検証し、割引目的を一つ一つ明確にした上で整理
3年後、仮に料金割引を継続するならば、様々な工夫が必要
- ・本四高速の料金: 全国と共通の料金水準を目指し、海峽部も他区間と大きな料金差とならないよう配慮/NEXCOとの将来的な合併に向けて準備が必要/国と地方の出資継続が必要であり、過去の経緯を踏まえつつ、早急に合意形成を図るべき

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)

○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

○高規格幹線道路の整備状況

	総延長	24年度末供用延長 ()進捗率		25年度末供用延長 ()進捗率		25年度内 供用予定延長
		延長	進捗率	延長	進捗率	
高規格幹線道路	約14,000km	10,543km	(75%)	10,673km	(76%)	130km
高速自動車国道	11,520km	<811km> 8,331km	(79%) (72%)	<845km> 8,379km	(80%) (73%)	<34km> 48km
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	1,401km	(56%)	1,449km	(58%)	48km

- 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。

(参考資料)

道 路 関 係 予 算 概 算 要 求 総 括 表

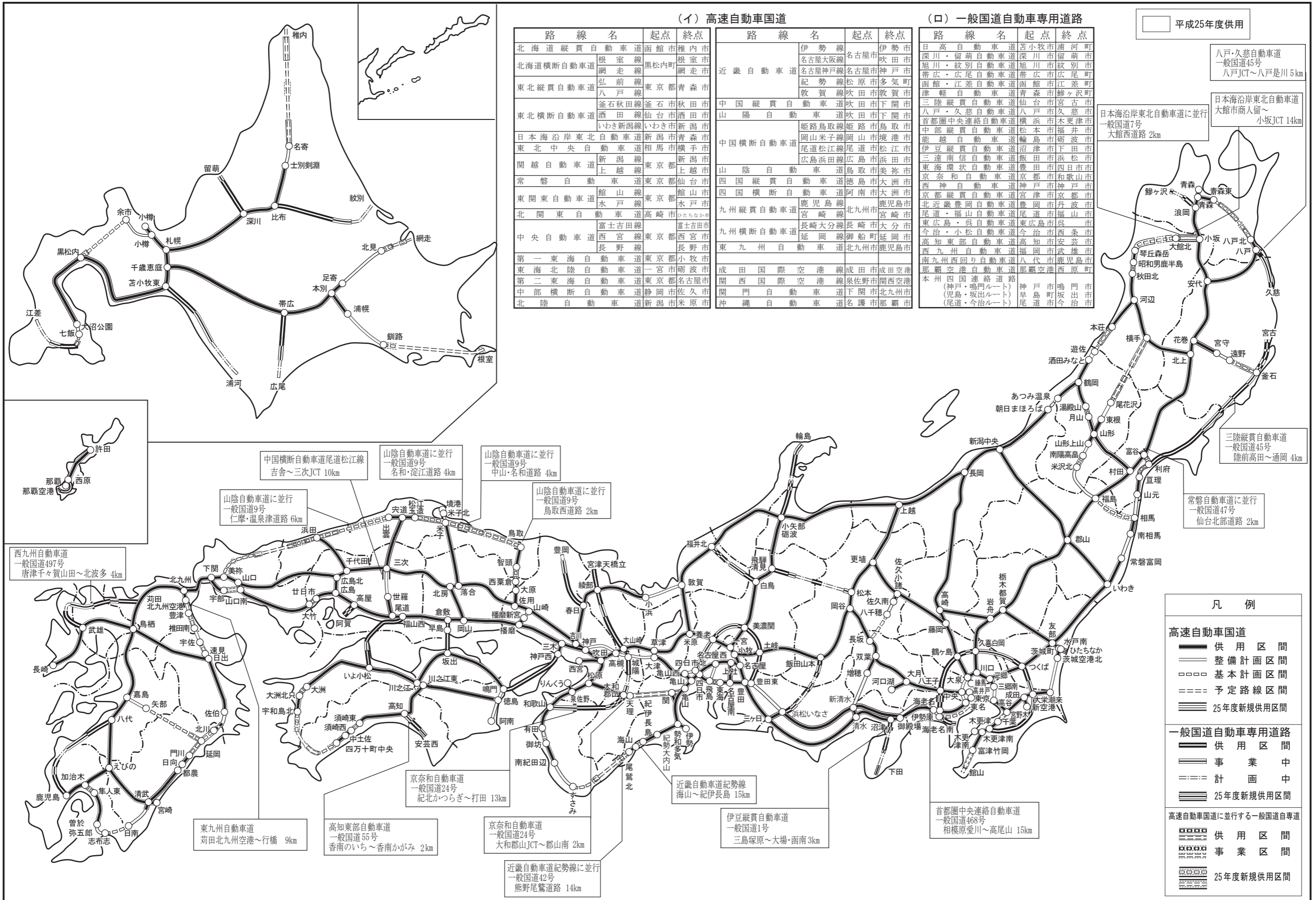
(単位:百万円)

区 分	平成25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	1,584,625	1,262,115	1,486,325	1,185,090	1.07	1.06	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. 特別会計改革の実施等により経理区分が変更されることに伴い増加する経費については、予算編成過程において検討し、必要な措置を講ずることとされており、概算要求では事項要求としているが、本表においては、当該経費のうち貸付金償還金等(国費728億円)を含めた額としている。 4. 本表には、重点要求等に係る計数(国費1,942億円)を含む。 5. 本表のほか、行政部費(国費10億円)がある。 6. 本表のほか、地方道路整備臨時貸付金の制度延長を要求。 7. 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1,716億円(復興庁計上分1,384億円、全国防災332億円)がある。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。 8. 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	1,253,396	930,886	1,156,204	854,969	1.08	1.09	
維 持 管 理	222,288	222,288	215,788	215,788	1.03	1.03	
業 務 取 扱 費	108,941	108,941	114,333	114,333	0.95	0.95	
補 助 事 業	108,522	67,575	84,177	51,551	1.29	1.31	4. 本表には、重点要求等に係る計数(国費1,942億円)を含む。 5. 本表のほか、行政部費(国費10億円)がある。 6. 本表のほか、地方道路整備臨時貸付金の制度延長を要求。 7. 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1,716億円(復興庁計上分1,384億円、全国防災332億円)がある。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。 8. 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。
地 域 高 規 格 道 路 等	88,095	49,419	80,404	44,989	1.10	1.10	
除 雪	17,700	11,800	0	0	-	-	
国債義務額(地高除く)・補助率差額等	2,727	6,356	3,773	6,562	0.72	0.97	
有 料 道 路 事 業 等	1,717,231	71,152	1,707,496	88,473	1.01	0.80	8. 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。
合 計	3,410,378	1,400,842	3,277,998	1,325,114	1.04	1.06	この他に、社会資本整備総合交付金(国費15,056億円)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。

(重点要求等に係る計数を除いた場合)

合 計	3,166,692	1,206,640	3,277,998	1,325,114	0.97	0.91	
-----	-----------	-----------	-----------	-----------	------	------	--

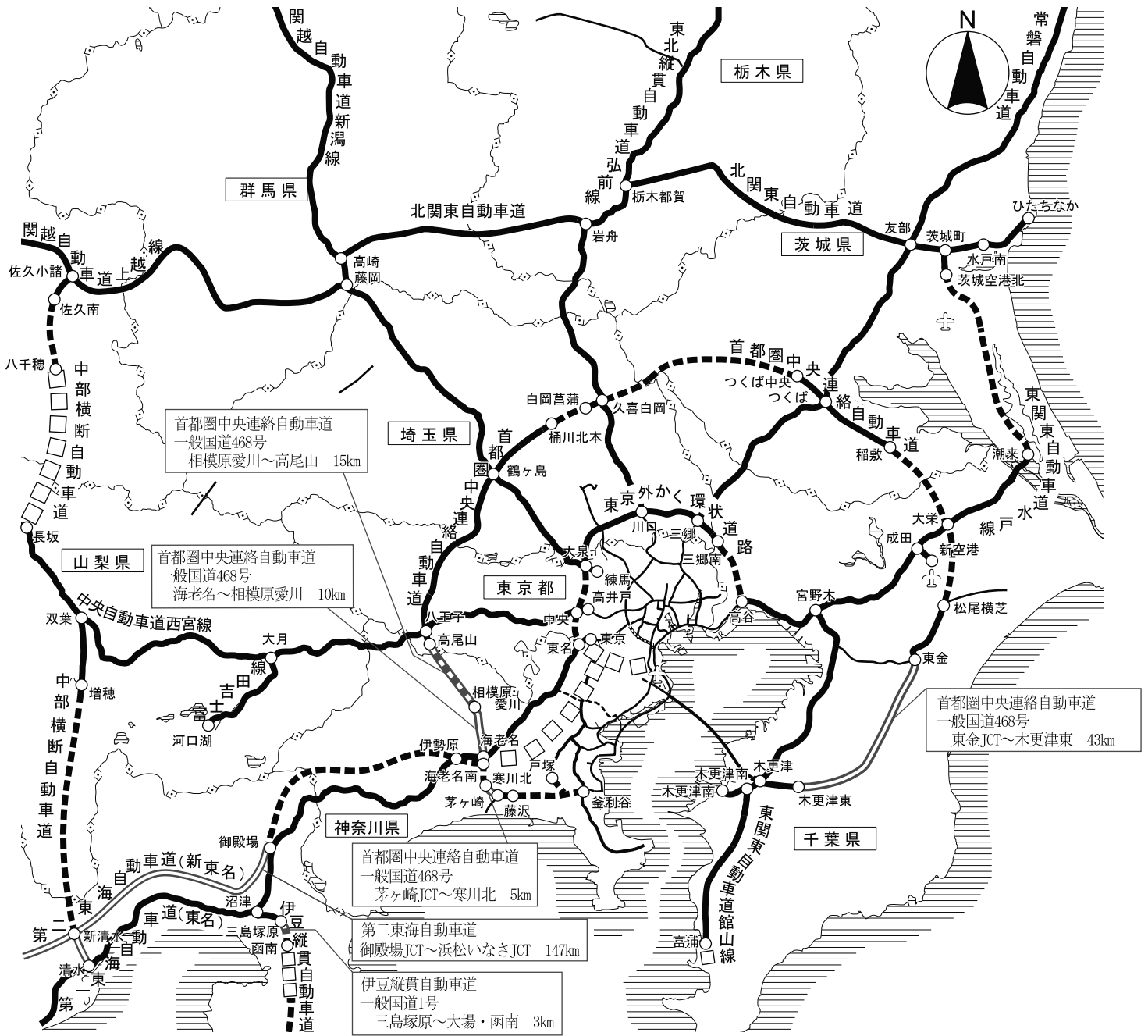
高規格 幹線道路網図（平成25年度供用予定）（平成24年度末時点の高規格幹線道路網図に、平成25年度新規供用箇所を旗揚げ）



(参考資料)

大都市圏幹線道路図

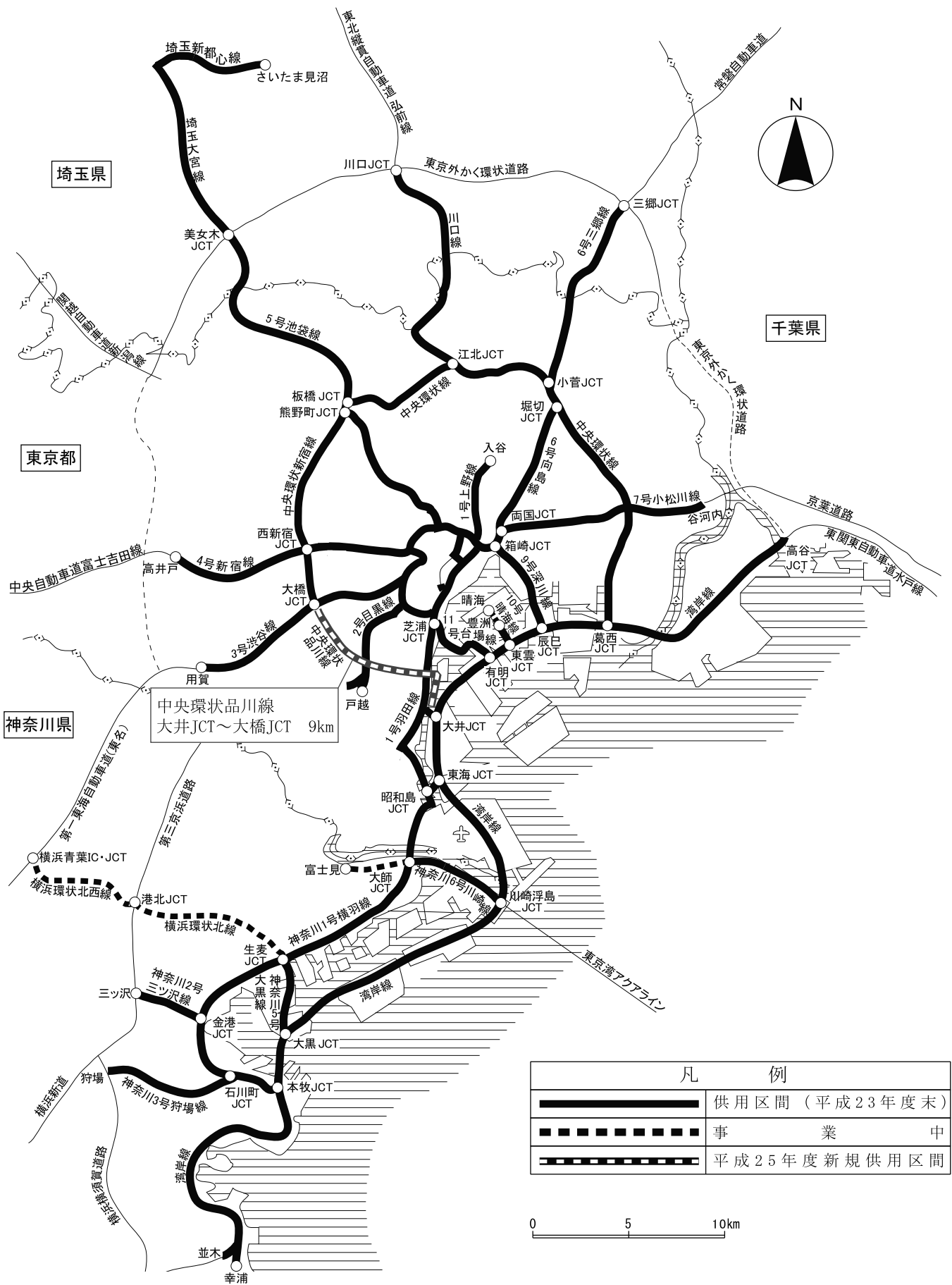
東京圏高規格幹線道路図



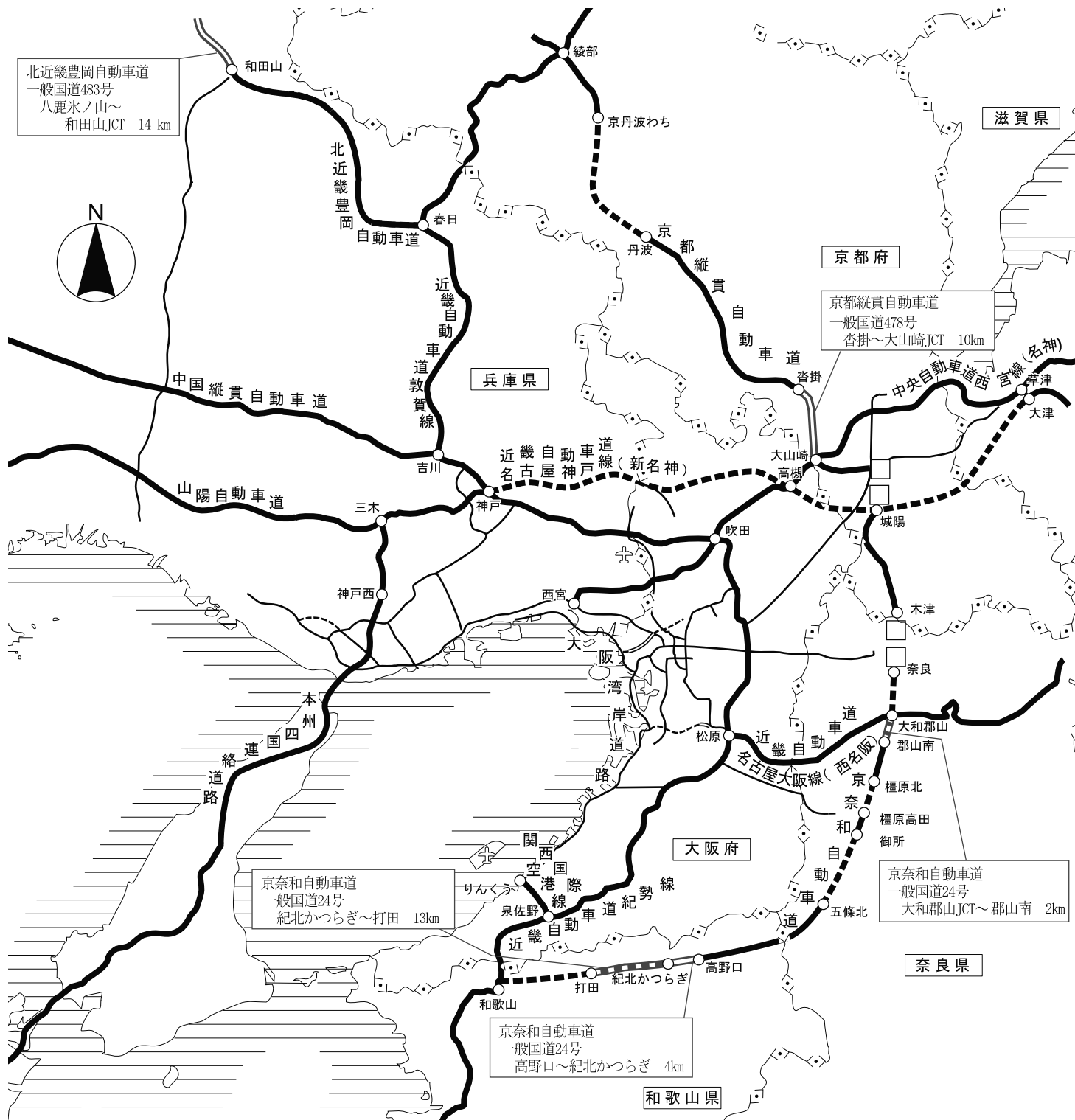
凡 例	
	供用区間 (平成23年度末)
	事業中
	調査中
	平成25年度新規供用区間
	平成24年度新規供用区間

0 20 40km

首都高速道路図

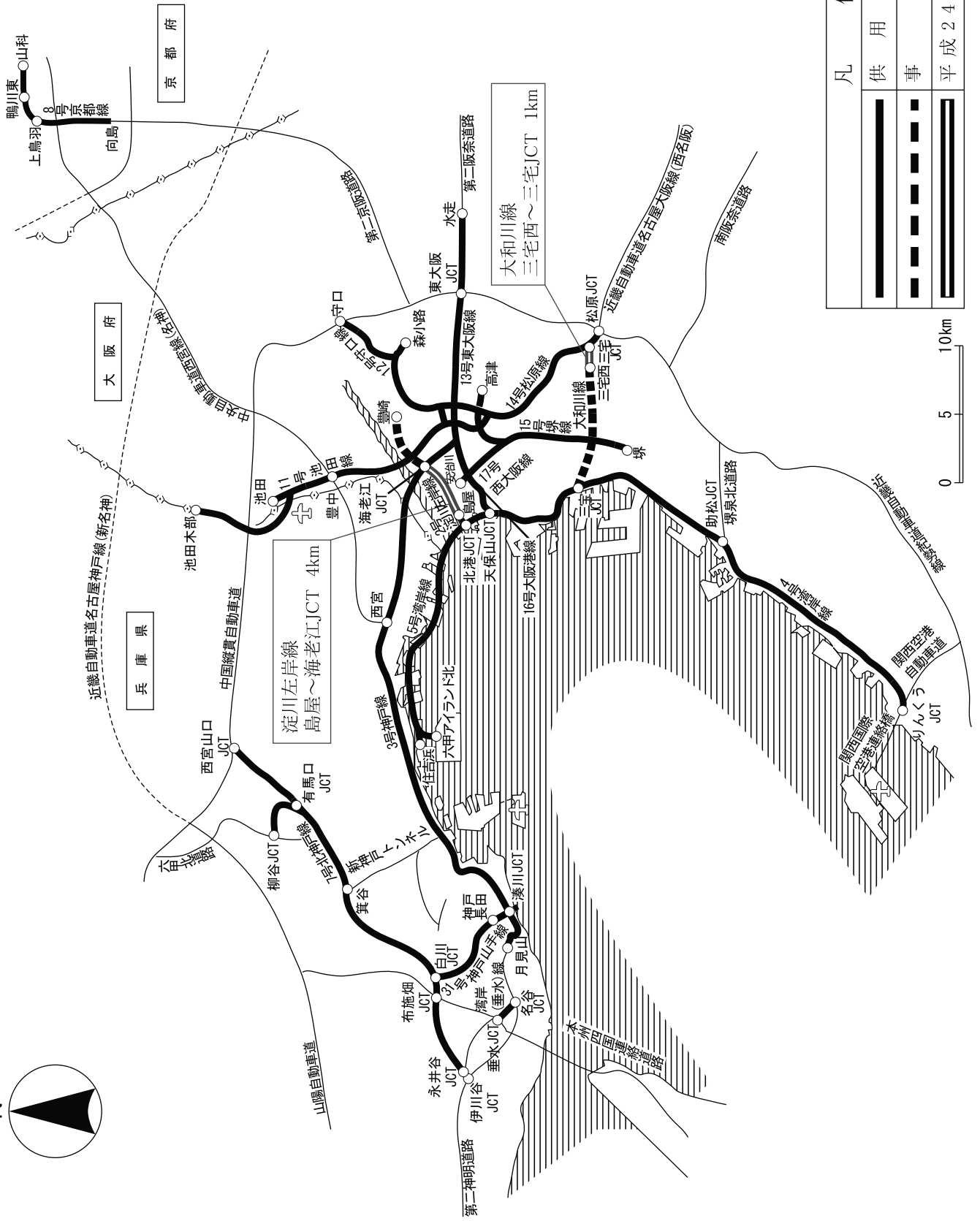
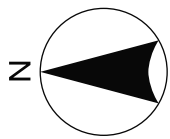


大阪圏高規格幹線道路図



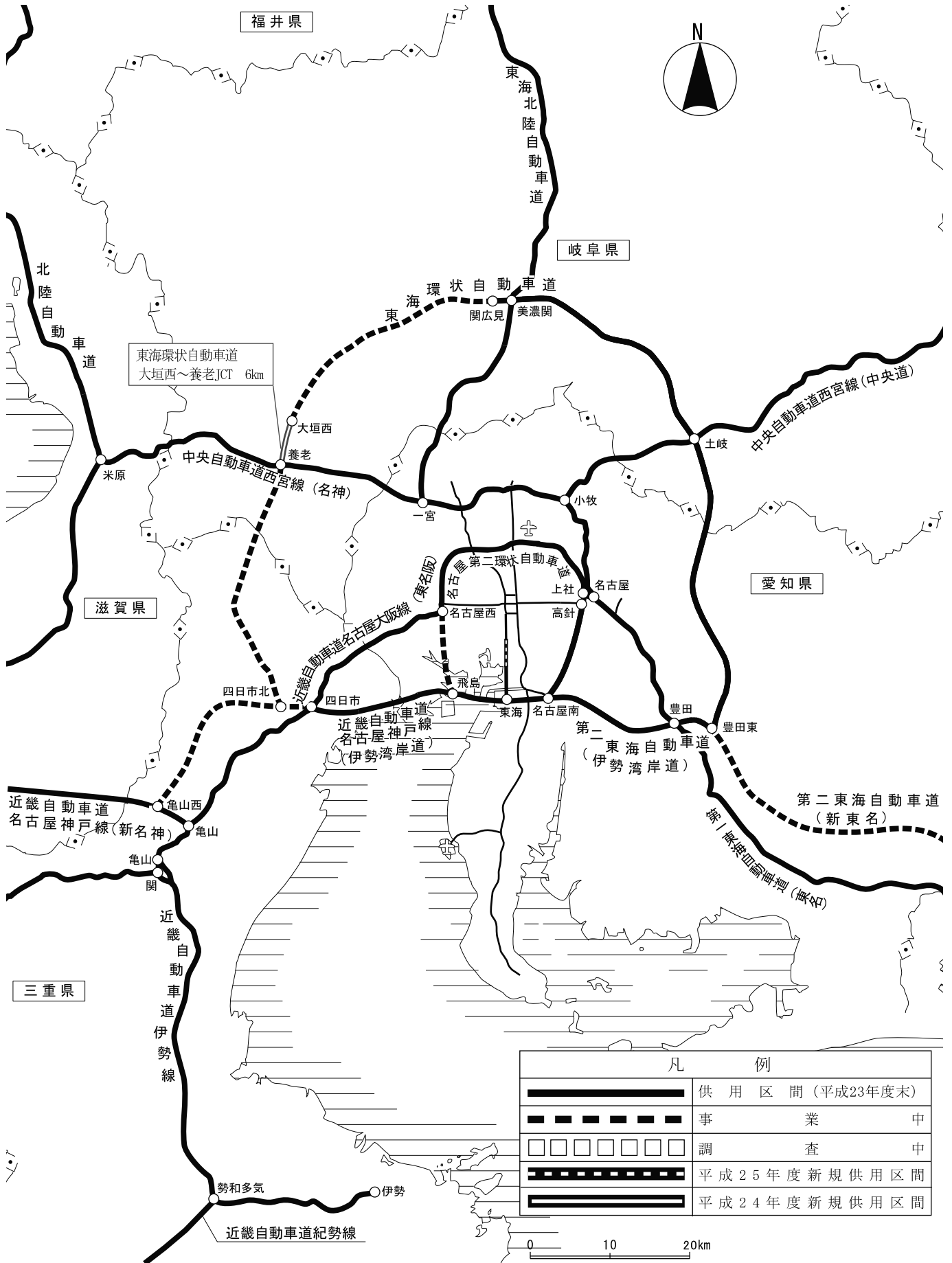
凡 例	
	供 用 区 間 (平成23年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成25年度新規供用区間
	平成24年度新規供用区間

阪神高速道路図



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

名古屋圏高規格幹線道路図



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・穴ほこなどの通報）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。）