

詳細版

平成26年度  
道路関係予算概要

平成26年1月

国土交通省道路局  
国土交通省都市局

# 目 次

第1 平成26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) 東日本大震災からの復旧・復興対策について	3
3) 主な新規制度について	3
4) 地域における総合的な事前防災・減災対策、老朽化対策、生活空間の安全確保 に対する集中的支援（防災・安全交付金）	4
5) 社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）	4
第2 主な施策の概要	6
(1) 東日本大震災からの復興加速	6
①復興道路・復興支援道路の整備	6
②常磐自動車道の復旧・整備	7
(2) 国民の安全・安心の確保	8
①道路の老朽化対策	8
②国道(国管理)の維持管理	9
③道路の防災・震災対策	10
④全国ミッシングリンクの整備	11
⑤無電柱化の推進	11
⑥道路の雪寒対策の推進	12
⑦密集市街地の解消	12
⑧開かずの踏切等の解消	13
⑨通学路をはじめとする歩行空間等の安全・安心の確保	13
⑩効果的・効率的な交通事故対策の推進	14
⑪自転車利用環境の整備	14
⑫歩行空間のユニバーサルデザインの推進	15
⑬地域を支える生活幹線ネットワークの形成	15
(3) 経済・地域の活性化	16
①効率的な物流ネットワークの強化	16
②ネットワークを賢く使う	17
③大都市圏の渋滞ボトルネック対策	18
④道路案内標識の英語表記	18
⑤道路空間のオープン化	19
⑥道路分野における海外展開	19

⑦高速道路におけるPPPの活用	20
⑧「道の駅」の多様な機能の強化（第2ステージ）	20
⑨スマートインターチェンジの整備	21
⑩円滑な都市・地域活動のための渋滞対策	21
⑪路上工事による交通への影響の低減	22
⑫交通結節点の改善等によるシームレスな移動の実現	22
⑬道路分野における地球温暖化対策の推進	23
⑭沿道環境の改善	24
⑮美しい国土景観の形成	24

<b>第3 道路事業の効果的・効率的な実施</b>	<b>25</b>
①道路事業における多様な整備効果の把握・評価手法の充実	25
②民間技術力の活用や品質向上のための新しい契約方式への取組	25
③スピードアップのための事業マネジメント強化	26

(参考資料)

○ 平成26年度一般会計歳出の構成	27
○ 公共事業関係費の推移	27
○ 道路法等の一部を改正する法律案	28
○ 高速道路の更新投資に伴う料金徴収の継続について	29
○ 新たな高速道路料金に関する基本方針のポイント	30
○ 高規格幹線道路の整備状況	31
○ 高速道路機構の未償還残高（平成25年度期首）	31
○ 道路関係予算総括表	32
○ 全国路線図	34
○ 大都市圏幹線道路図	36
・東京圏高規格幹線道路図	36
・東京近郊道路図	37
・大阪圏高規格幹線道路図	38
・近畿近郊道路図	39
・名古屋圏高規格幹線道路図	40

### 1. 基本方針

平成26年度予算については、「東日本大震災からの復興加速」、「国民の安全・安心の確保」及び「経済・地域の活性化」の3分野に重点化し、これらの課題に対応した施策の効果の早期発現を図る。

- 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。
- 国民の命と暮らしを守るため、老朽化する道路ストックを適切に維持管理できるよう、安全性の徹底調査・総点検、老朽化対策を重点的に実施するとともに、道路の防災・震災対策等や代替性の確保のための道路ネットワークの整備などを推進する。
- あわせて、物流ネットワークなど基盤ネットワークの整備を推進し、我が国の成長のための基盤を強化するとともに、通学路対策など暮らしの安全に資する事業を推進する。
- これらの道路政策を推進するにあたり、コストの徹底した縮減や事業のスピードアップのためのマネジメント強化を進めるとともに、既存ストックの有効活用や官民連携の推進に積極的に取り組む。
- 高速道路料金については、「新たな高速道路料金に関する基本方針」（平成25年12月20日）に基づく措置を講じる。また、高速道路の適切な維持更新を図る枠組みについては、「社会資本整備審議会道路分科会 国土幹線道路部会『中間答申』」（平成25年6月25日）を踏まえ、更新投資に必要となる財源を確保するために道路法等の一部を改正するなど、制度の充実を図る。

## 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		15,721	1.04	12,703	1.05
改築その他		11,829	1.04	8,811	1.04
維持管理		2,684	1.07	2,684	1.07
工事諸費等		1,208	1.03	1,208	1.03
補助事業		1,040	1.04	644	1.05
地域高規格道路等		866	1.05	487	1.05
除雪		152	1.03	101	1.03
補助率差額等		22	0.82	57	1.09
有料道路事業等		18,014	1.06	214	0.31
合計		34,775	1.05	(16,579) 13,562	1.01

※この他に、社会資本整備総合交付金(国費9,124億円)、防災・安全交付金(国費10,841億円)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・復興対策事業として国費1,350億円がある。また、東日本大震災からの復旧・復興対策事業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780億円)を含む。

注2. 上記の他に、行政部費(国費11億円)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。

注4. 前年度の工事諸費等の計数は、平成26年度の金額との比較対照のため、占用等に係る事務費等を含む金額に組替えている。

注5. 上段( )書きは、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額を含んでいる。

## 2) 東日本大震災からの復旧・復興対策について

「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事業として、三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路の整備等の事業を推進。

## 3) 主な新規制度について

### ①高速道路の更新投資に伴う料金徴収の継続

高速道路の更新投資に伴い、「社会資本整備審議会道路分科会 国土幹線道路部会『中間答申』」（平成25年6月25日）を踏まえ、高速道路会社の成立の日から45年以内（2050年まで）に償還することとされている建設債務の償還満了後、継続して料金を徴収。

### ②スマートインターチェンジ整備の継続

スマートインターチェンジの整備に要する費用の一部を国が負担する新たな補助制度を創設。

### ③直轄道路修繕事業に係わる国庫債務負担行為の制度の拡充

直轄道路の橋梁、トンネル等の各種点検業務及びのり面等の経年的な変状等を把握する観測調査について、事業の円滑な執行を図り、道路を適切に維持管理するため、必要に応じて財政法の規定による5箇年以内で国庫債務負担行為を設定するための制度を創設。

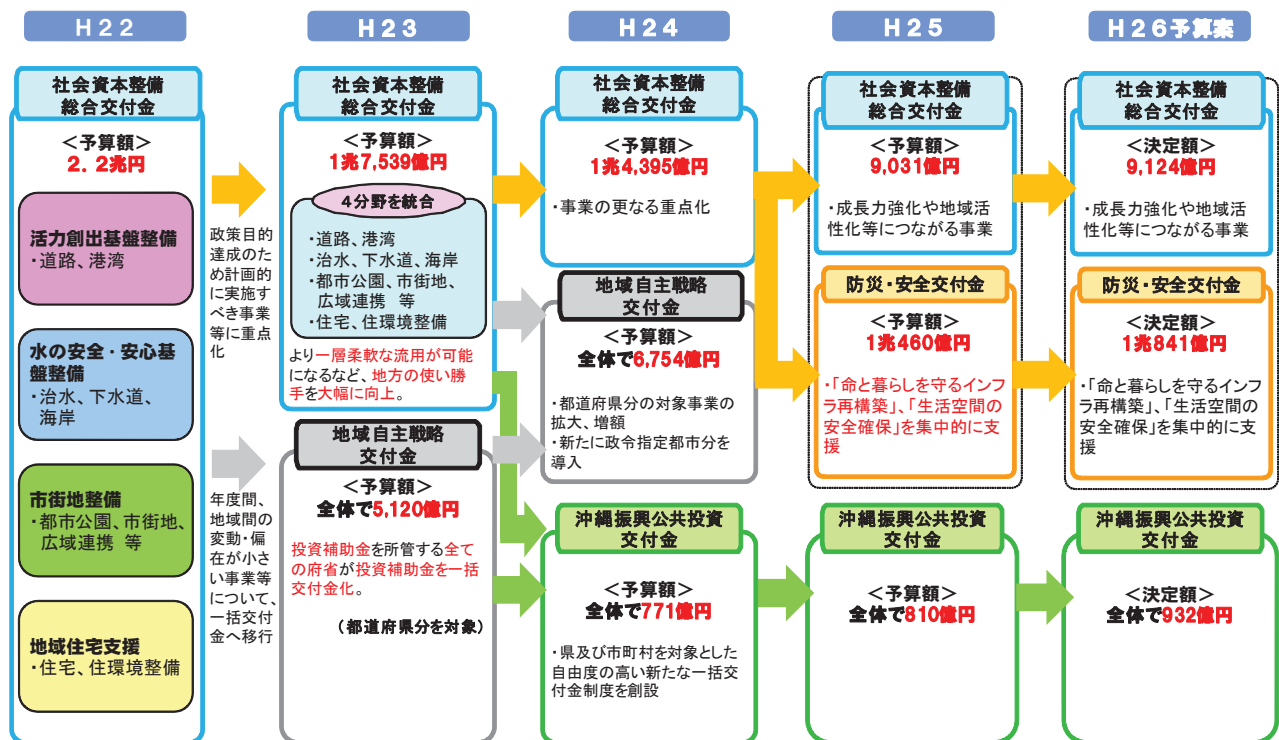
#### 4) 地域における総合的な事前防災・減災対策、老朽化対策、生活空間の安全確保に対する集中的支援（防災・安全交付金）

国民の命と暮らしを守るインフラ再構築、生活空間の安全確保に資する事業に特化した防災・安全交付金により、南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震・津波や頻発する風水害・土砂災害に対する総合的な事前防災・減災対策、点検結果に基づく橋梁・トンネルの補修など総合的な老朽化対策、歩行空間の確保など通学路における交通安全対策等について、総合的に支援を実施。

#### 5) 社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）

都市・地域の立地競争力の強化を図る観点から、社会資本整備総合交付金により、ICアクセス道路等を通じた物流ネットワークの強化など民間投資を喚起し、都市・地域の競争力を強化する成長基盤の整備等に対して、総合的に支援を実施。

##### （交付金制度の変遷）



※各枠内の<>記載額はすべて国費



(道路事業における防災・安全交付金の重点配分の例)



(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)





## 第2 主な施策の概要

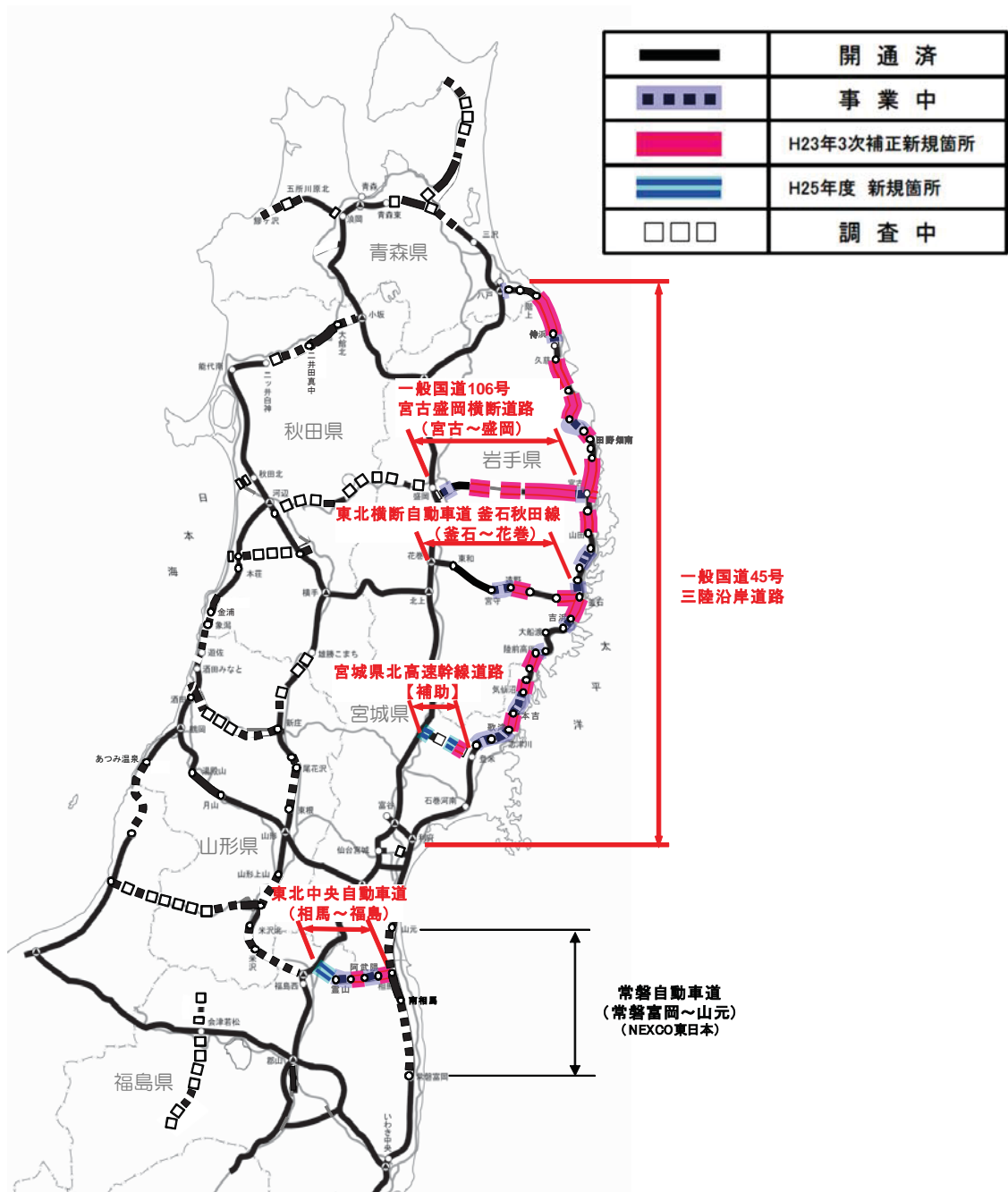
### (1) 東日本大震災からの復興加速

#### ① 復興道路・復興支援道路の整備

■復興道路・復興支援道路は、トンネル・橋梁などの主要構造物に本格着手しており、引き続き、民間の技術力を活用した事業促進PPPを活用しつつ、工事の全面展開を図り、早期整備を目指します。

○三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路については、順次測量や用地買収に着手し、最も早い区間では新規事業化から1年を待たずに工事に着手

○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、引き続き、民間の技術力を活用した事業推進体制（事業促進PPP<sup>参1</sup>）により事業を進めます。  
（全11チーム 平成25年11月末時点）



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

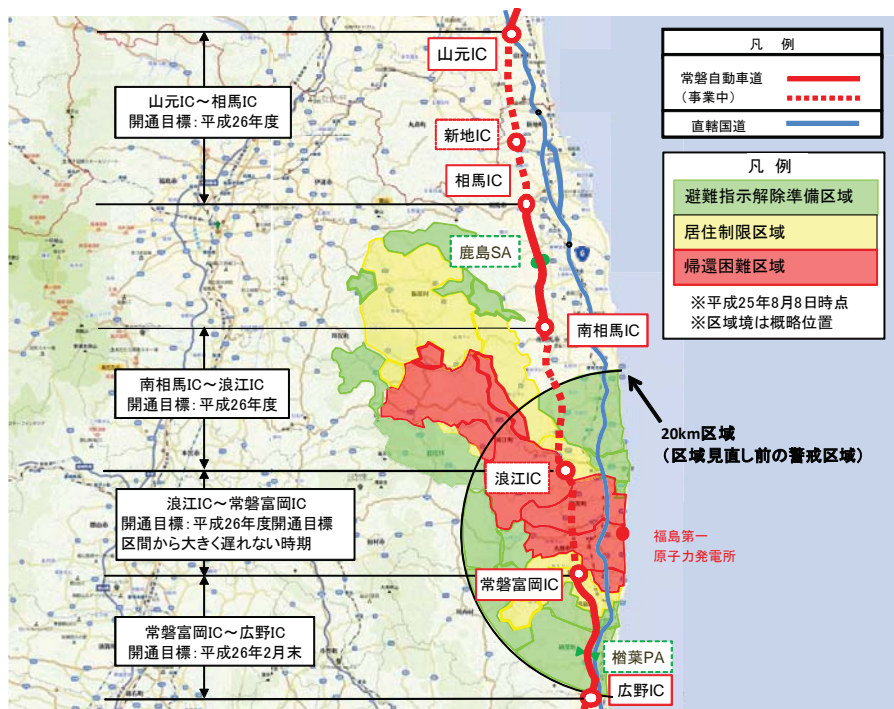
○ 復旧・復興の進捗状況

項目 〔指標名〕	進捗率	復旧・復興の状況 ／被害の状況
<b>完了</b> <b>交通網</b> (直轄国道) 〔 本復旧が完了した 道路開通延長の割合 ※H25.11末時点 〕	99% 	下のうち本復旧完了等の開 通延長 1,155.6km ----- 岩手、宮城、福島県内の国 道4号、6号、45号の総開通 延長 1,161 km
<b>完了</b> <b>着工</b> <b>交通網</b> (復興道路・復興支援道路) 〔 復興道路・復興支援道路の着手率、 復興道路・復興支援道路の整備率 ※H25.11末時点 〕	80%(着手) 37%(完了) 	下のうち 工事着手済延長※ 454km 開通済延長 209km 計画済延長(事業中+開通済) 570 km ※工事着手したIC間延長

② 常磐自動車道の復旧・整備

■ 被災地域の復興を加速化させるため、常磐自動車道を早期復旧・整備します。

○ 常磐自動車道の開通目標



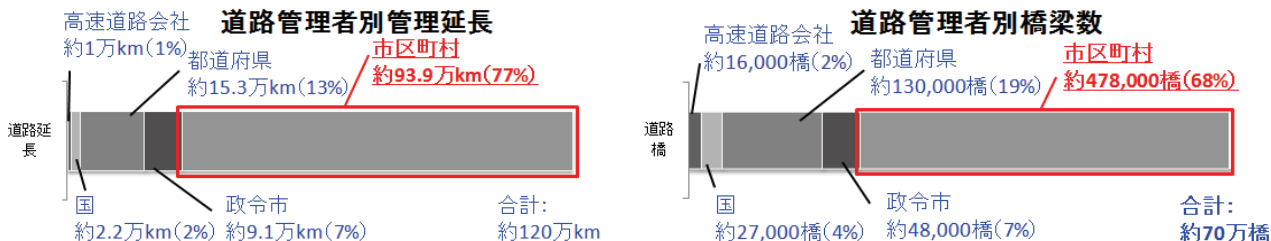
※南相馬IC～常磐富岡IC間については、依然として高線量の区間が存在していることから、  
 工事作業時の線量管理や被ばく防護措置の徹底を図りながら慎重に工事を進めます

## (2) 国民の安全・安心の確保

### ① 道路の老朽化対策

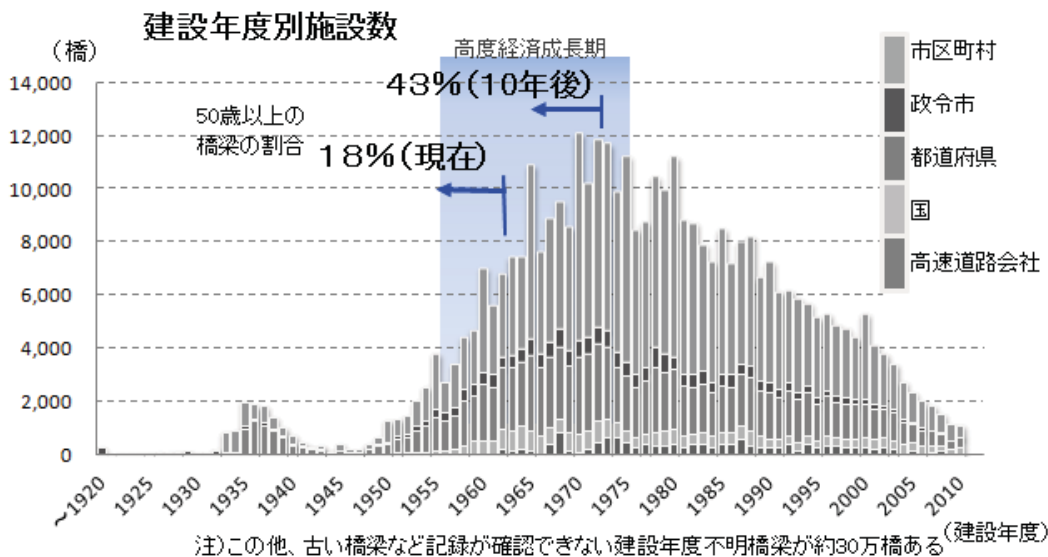
■ 橋梁・トンネル等の道路構造物について、適切に点検・修繕等を実施するメンテナンスサイクルにより、持続可能なインフラの長寿命社会を実現します。

- ・ わが国の道路延長は約120万km  
そのうち約90万km（約8割）を市区町村が管理
- ・ 道路橋は約70万橋。そのうち約50万橋（約7割）を市区町村が管理



- ・ 高度経済成長期に集中的に整備された橋梁等が急速に高齢化

【建設後50年経過した橋梁の割合：18% (H25) → 43% (H35)】



- ・ 地方公共団体が管理する橋梁では老朽化等による通行止め等が増加

【通行止、通行規制橋梁数：977橋 (H20) → 2,104橋 (H25)】

#### ○ 道路構造物の老朽化対策の推進

- － 橋梁、トンネル等の道路構造物について、適切に点検・診断、その結果に基づく修繕等を実施するメンテナンスサイクルを構築
- － 地方公共団体に対し、橋梁の修繕・架替・撤去など老朽化対策に対する防災・安全交付金の重点配分等の財政的支援、点検・修繕等に関する技術的助言、国による修繕・更新の代行等を実施

#### ○ 大型車両の道路利用適正化

- － 特殊車両通行許可手続きの迅速化及び重量制限違反者への指導の徹底等

## ②国道（国管理）の維持管理

■巡回・清掃・除雪等の作業の効率的な実施に努めるとともに、地域住民や道路利用者による維持管理への協力、参画の取組みを進めます。

- ・道路利用者からの意見・要望は年間7～8万件で推移  
【約80,600件（H22）→約73,600件（H23）→約76,900件（H24）】

### ○維持修繕要領(案)の運用の

#### フォローアップ

- －H25は交通量に応じて巡回頻度を設定
- －巡回・清掃・除草等の作業項目ごとに設定したサービス目標が達成されているかの分析を踏まえ運用を改善

### ○地域住民や道路利用者の協力、参画の取組み

- －ボランティア・サポート・プログラム（VSP）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（#9910）の周知と通報協力による情報収集
- －地域と協働でポイ捨て禁止の啓発活動を実施することによるゴミ投棄の抑制

#### 【維持修繕要領(案)抜粋】

1. 巡回  
50,000台/日以上 \_\_\_\_\_ :原則 1日に1回  
5,000台/日以上～50,000台/日未満:原則 2日に1回  
5,000台/日未満 \_\_\_\_\_ :原則 3日に1回
2. 清掃  
路面清掃(以下を目安に塵埃量に応じた適切な頻度を設定)  
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)
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. 剪定  
高木・中低木 3年に1回程度を目安  
樹種による生長速度の違い等を踏まえて実施  
寄植 1年に1回程度を目安
5. 除雪  
大規模な通行止めが生じないように  
また、一定程度の旅行速度が保たれるよう  
・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20g/m<sup>2</sup>程度を目安に実施

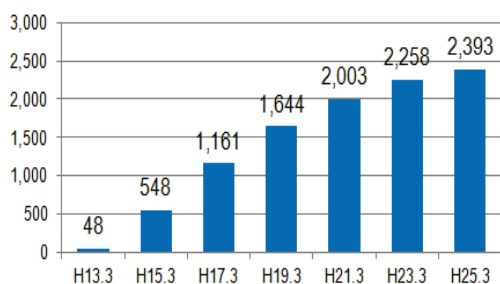
### ■ボランティアサポートプログラム（VSP）の活動状況



### ■道路利用者からの通報協力（#9910）



### ■ボランティアサポートプログラム（VSP）の登録団体数の推移



#### ※ボランティアサポートプログラム（VSP）

住民グループ等によるボランティア活動団体と道路管理者、協力者（市町村）の3者が協定を結び、実施区域・内容を決めて、道路脇の簡単な清掃や美化活動を行う取り組み。平成12年度より実施している。



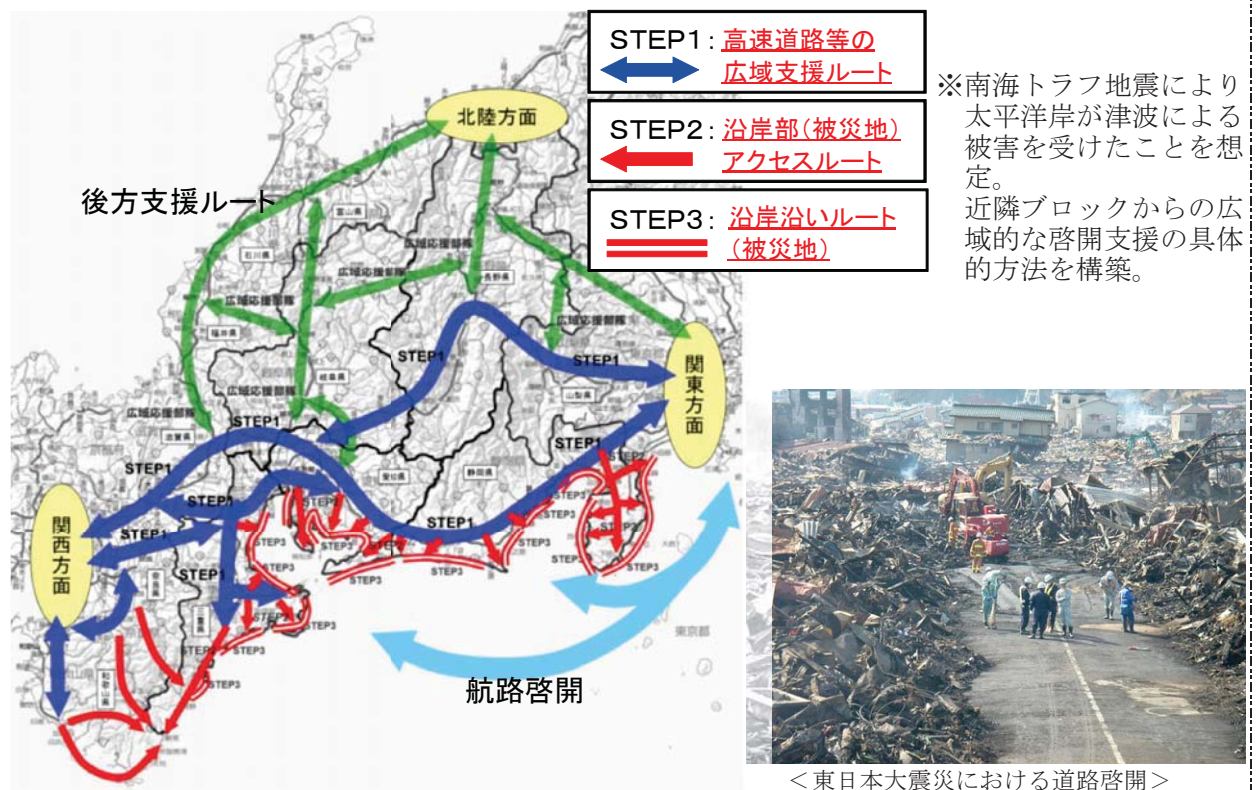
### ③道路の防災・震災対策

■大規模災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の強化や迅速な道路啓開実施のための施策を推進します。

- ・ 全国の緊急輸送道路は約98,000 k m（平成25年9月末時点）
- ・ 緊急輸送道路上の既設橋梁の耐震化率は約79%（平成24年度末時点）
- ・ 道路法面等の要対策箇所の対策率は約60%（平成24年度末時点）

○大規模災害時に緊急輸送道路としての機能を速やかに回復するよう、橋梁の耐震性能向上、道路法面の災害対策や道路施設への防災機能の付加を推進

○速やかな道路啓開の実施のため、建設会社、レッカー会社等の民間企業との災害協定の締結や、道路管理者間の協議会による広域啓開体制の構築を推進



＜広域啓開体制＞



＜斜面崩落防止対策＞

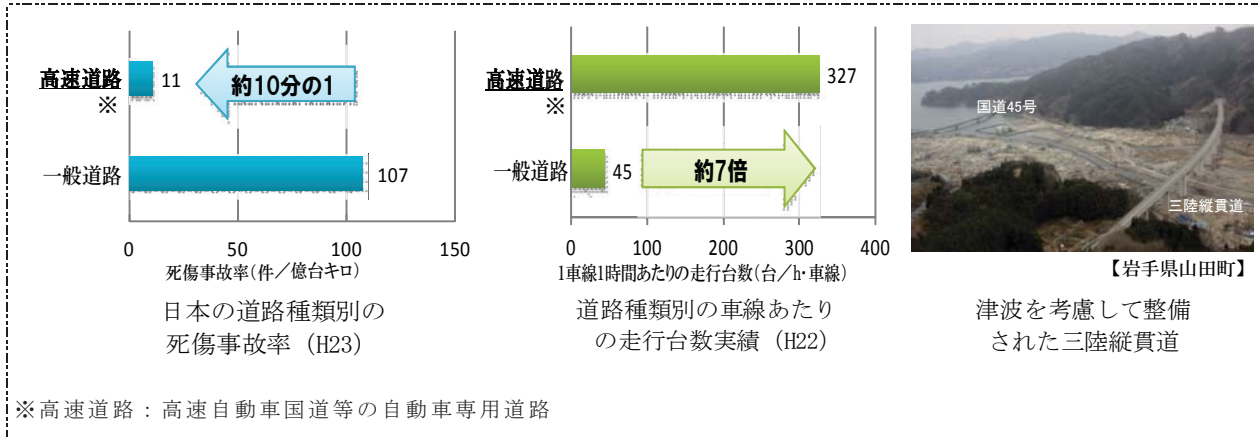


＜橋梁の耐震補強＞

#### ④全国ミッシングリンクの整備

- 一般道路と比べて安全でクリーンで働き者の高速道路を整備します。
- あわせて、災害時には命の道として機能するように、しっかりつなぎます。

- ・高速道路は、死傷事故の起こりやすさは約10分の1、二酸化炭素の排出量は約3分の2、車線あたりの走行台数は約7倍
- ・災害時には避難路や緊急輸送道路として機能



#### ⑤無電柱化の推進

- 道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興等の観点から、無電柱化を推進します。

- ・海外の主要都市に比べ、我が国の無電柱化は遅れている状況  
日本（市街地等の幹線道路）：15.3%（平成24年度末）<sup>参2</sup>、  
ロンドン・香港：100%（平成16年）、シンガポール：86%（平成9年）<sup>参3</sup>

- 道路の新設又は拡幅との同時整備などの多様な整備手法を周知するとともに、電線管理者に対する無利子貸付制度の活用促進等により無電柱化を支援



<電柱の倒壊による道路閉塞>



<歩行の支障となる電柱>



<美観を損ねる電柱・電線>

参2：道路延長ベース

参3：ケーブル延長ベース



## ⑥ 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、除雪作業や防雪施設の整備とともに、除雪・通行止め情報の提供や冬装備の啓発活動を実施します。

- ・国土の約6割が積雪寒冷地域となっており、総人口の約1/4を占める約3,200万人の人々が生活
- ・平成24年度冬期に発生した約760件の立ち往生のうち、冬装備が不十分な大・中型車が原因となったものは約9割（全国の国道（国管理））

- なだれ・地吹雪による災害実績を踏まえ防雪施設の整備とともに、気象や交通状況を踏まえて除雪作業や凍結防止剤散布を実施
- あわせて、道路利用者には、警察をはじめ関係機関と連携し、除雪・通行止め情報の提供やチェーン装着の啓発活動を実施



< 除雪・通行止め情報の提供 >



< チェーン装着の啓発 >

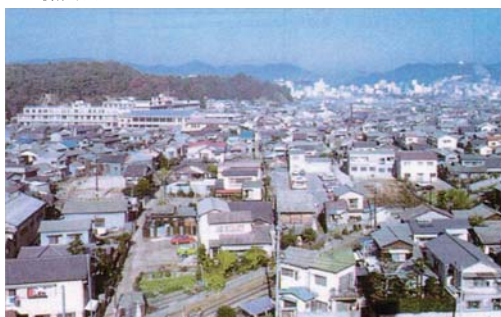
## ⑦ 密集市街地の解消

■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・避難路となる道路の整備を支援します。

- ・地震時等において、大規模な火災や避難経路の喪失の可能性があります、重点的な改善が必要な密集市街地が全国で約6,000ha存在（平成22年度）

- 木造老朽家屋が密集する地区において、土地区画整理事業を実施し、延焼遮断帯や避難路となる広幅員の道路を整備（広島市・段原西部地区）

整備前



整備後



## ⑧開かずの踏切等の解消

■「開かずの踏切」等による渋滞の解消や踏切事故防止のため、連続立体交差事業や踏切拡幅事業等を支援します。

- ・「開かずの踏切<sup>※4</sup>」は全国に約600箇所
- ・踏切事故は年間約300件発生、死者100人以上であり重大事故となりやすい
- ・東京23区の踏切数はパリの約40倍

○京急本線・空港線連続立体交差事業  
鉄道高架化により踏切28箇所を除却



<京急蒲田駅付近（東京都）>

○長沢踏切拡幅事業  
歩道拡幅により通学路の安全性が向上



<JR山陰本線×一級市道長沢下府線（島根県浜田市）>

## ⑨通学路をはじめとする歩行空間等の安全・安心の確保

■「通学路緊急合同点検」に基づく対策に加え、継続的な合同点検等による対策を重点的に支援します。

- ・平成24年4月、京都府亀岡市などにおける登下校中の児童等の死亡事故の発生を受け、同年8月末までに「通学路緊急合同点検」を実施
- ・交通事故死者のうち、歩行中の死者数割合は37%（1,634人）で最大

○平成24年度に実施した「通学路緊急合同点検」に基づく対策の実施を支援  
○さらに、継続的な合同点検や効果把握等の計画的な取組（「通学路交通安全プログラム」の策定）を推進するとともに、プログラムに基づく対策を重点的に支援

【緊急合同点検の結果（平成24年度末時点）】

- ・点検学校数 : 20,160校
- ・対策必要箇所 : 74,483箇所  
うち対策済 42,662箇所（平成24年度末）
- ・道路管理者分 : 45,020箇所  
うち対策済 22,818箇所（平成24年度末）

※平成25年度末までに約8割の箇所で  
対策完了の見込み



<歩道設置による安全確保の例>

参4：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



## ⑩ 効果的・効率的な交通事故対策の推進

■ 幹線道路と生活道路の事故対策を両輪とした効果的・効率的な交通事故対策を推進します。

- ・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約50%で、欧米の16~27%と比べ突出
- ・全国の国道、都道府県道を約71万区間に分割し、死傷事故率を高い順に並べると、死傷事故の約7割が全体の約2割の区間に集中

- 幹線道路では、事故データや地域の声に基づく事故の危険性が高い区間等において、事故要因に即した効果的な対策を重点的に実施（「事故ゼロプラン<sup>参5</sup>」）
- 生活道路では、幹線道路の整備と合わせ、ハンプ等を活用した通過交通抑制等により歩行者優先の道づくりを推進

＜事故原因に即した効果的な対策の立案＞



＜ハンプの設置の例＞



## ⑪ 自転車利用環境の整備

■ 増加する自転車対歩行者の事故を減らすとともに、快適に自転車が通行出来るようにするため、自転車通行空間の整備を推進します。

- ・自転車対歩行者事故の件数は10年間で約3割増加（H14：1,966件→H24：2,625件）
- ・全国のDID地区を有する市区町村（849）において、平成25年4月時点の自転車ネットワーク計画の策定率は約6%（53市区町村）

- 先進事例の収集、道路管理者への提供等により、自転車ネットワーク計画の策定や、地域の特性を踏まえた自転車通行空間の整備を支援

【幹線道路と生活道路が一体となった【道路空間の再配分による自転車通行空間の整備の事例】自転車ネットワーク計画の事例】



出典：金沢市まちなか自転車利用環境向上計画（一部加工）



車線数を削減し、自転車道を整備



路肩等の空間を活用し、自転車専用通行帯を整備

参5：事故データや地域住民からの指摘等に基づき事故の危険性が高い区間（事故危険区間）を選定し、事故要因に即した対策を重点的・集中的に実施するとともに、完了後はその効果を計測しマネジメントサイクルにより逐次改善を図る取組

## ⑫ 歩行空間のユニバーサルデザインの推進

■ 全ての人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、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>参6</sup>のバリアフリー化率は平成24年度末時点で約81%

○ 市町村の定める基本構想に位置付けられた生活関連経路（旅客施設、病院、官公庁を結ぶ経路等）等のバリアフリー化を支援



< 幅の広い歩道の整備 >



< 視覚障害者誘導用ブロックの設置 >



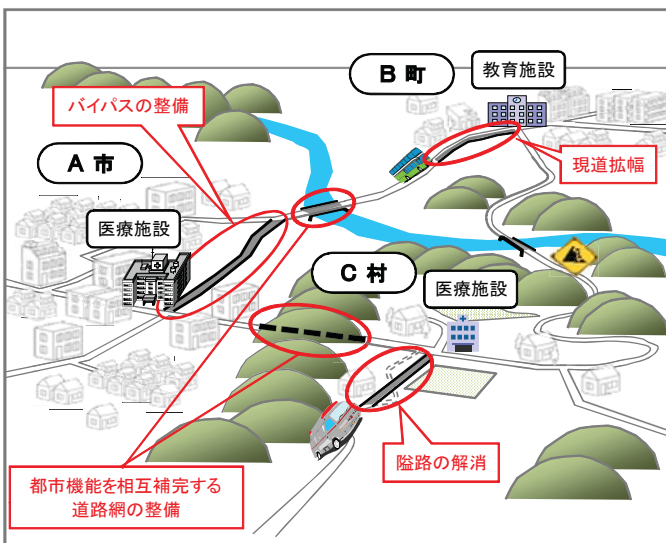
< エレベーターの設置 >

## ⑬ 地域を支える生活幹線ネットワークの形成

■ 救急・救援活動に不可欠な道路網や、すれちがい困難箇所の解消を図る道路整備等を支援します。

- ・ 地方自治体が管理する道路の改良率は6割程度

- 救急活動に不可欠な道路網の整備
- 現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消
- 災害時の救援活動等を支える道路網の整備



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 >



< 災害時に通行不能となった箇所 >

参6： 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。高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、平成32年度までに、全てのバリアフリー化を実現する



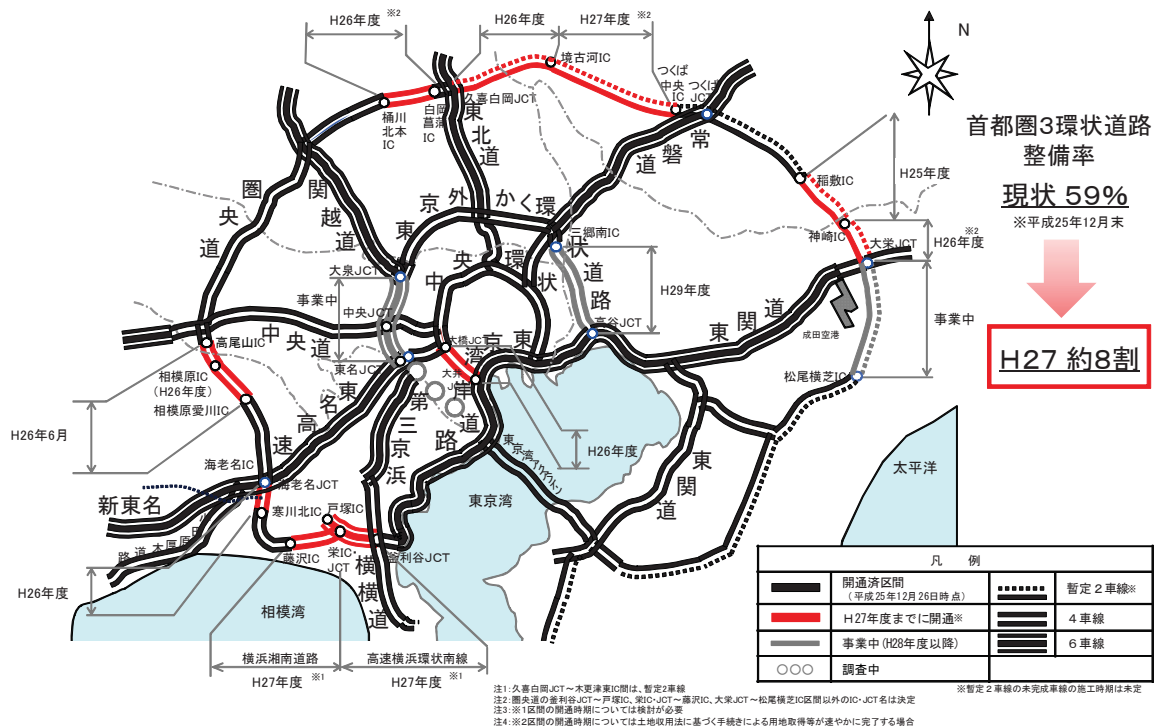
### (3) 経済・地域の活性化

#### ① 効率的な物流ネットワークの強化

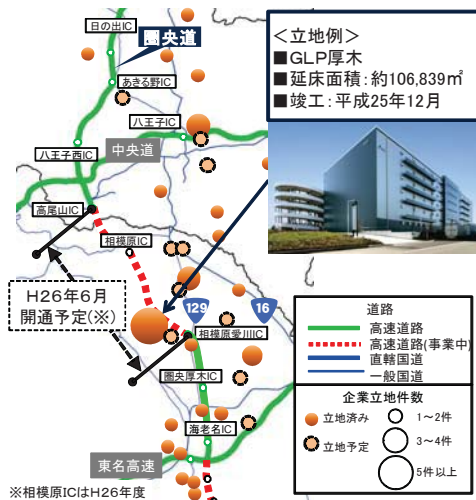
■迅速かつ円滑な物流の実現などのため、三大都市圏環状道路などを中心とする根幹的な道路網を重点的に整備します。

- ・都心環状線は、都心に用事のない車両による通過交通が約6割
- ・圏央道周辺では、開通後、新規工場の立地面積の伸びが全国平均の約3倍
- ・配送日時が指定されている輸送件数の増加（H17：62.2%→H22：71%〔件数ベース〕）

○首都圏3環状道路は平成27年度に概成



○圏央道の開通に伴い、沿線では物流拠点が多数集積。それらの拠点に係る輸送では、時間制約に対応するため、高速道路を有効活用



— 横浜港近隣にある自動車メーカーの倉庫との間の輸送において、荷積み・荷卸しの時間を含めても**通常勤務(8時間)内での2往復を可能**にするため、圏央道を利用。

#### [物流プロセスの概要]



※愛川町～横浜市本牧  
 ・61分(高速利用時)  
 ・88分(高速非利用時) [出典]google

<物流事業者による自動車部品輸送の効率化の事例>

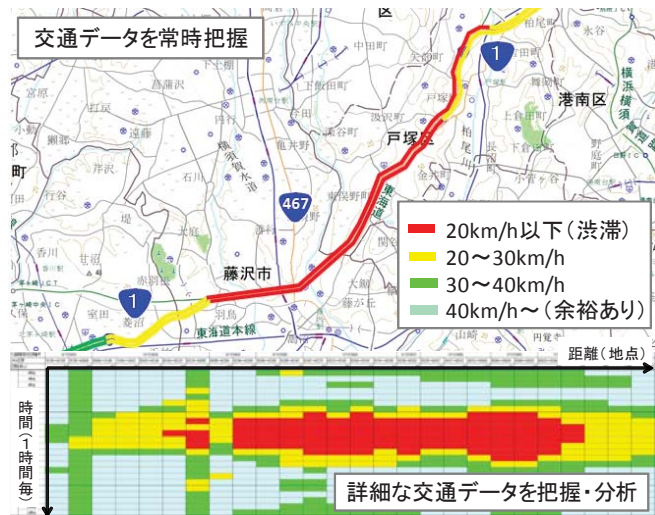
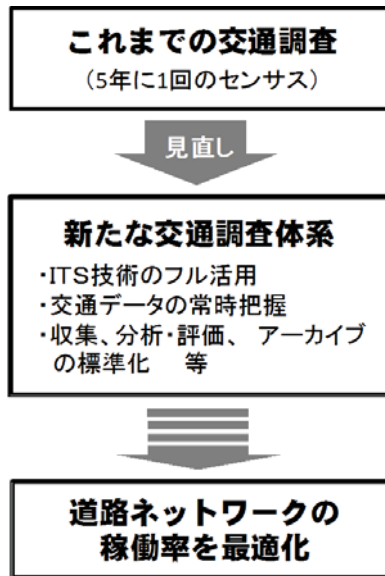
## ② ネットワークを賢く使う

■ ITS 技術を活用し、大都市圏から地方部まで、ネットワークを世界一「安全に」、「スマートに」、「効率的に」活用することを目指します。

- ・ 高速道路は約 10,000 キロの整備が進み、首都圏 3 環状は 2 年後に約 8 割が概成
- ・ 欧米の高速道路は平均 4 車線以上なのに対し、日本は片側 1 車線が 3 割以上を占める

○ これまでの 5 年に 1 回の交通調査体系を抜本的に見直し、ITS 技術をフル活用した新たな交通調査体系を確立

- ・ ITS スポットにより得られる経路や旅行速度データ等のビッグデータを活用し、きめ細やかに交通の状況を把握
- ・ 収集から分析・評価、アーカイブまで、一連の交通調査体系の確立と標準化



きめ細かな交通データを把握・分析

○ 収集データを分析して、規格の高い道路ネットワークの稼働率\*を最適化する

- ・ 首都圏 3 環状道路では、路線と時間帯により稼働率にバラツキが発生。1 車線 1 時間当たり 1,400 台未満の稼働率でコントロールすると 70km/h の走行が可能
- ・ IT 技術と料金施策により交通を分散させ、車線数が少なくとも稼働率の高い、安全で世界一優れた交通を実現

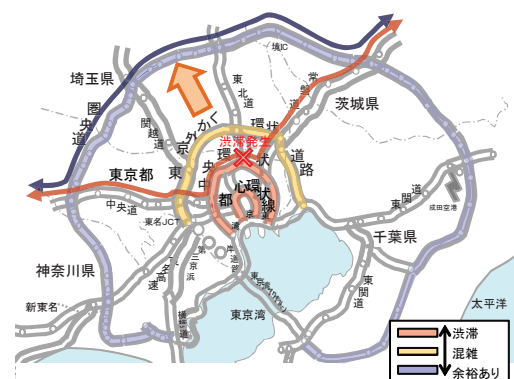
\*稼働率とは 1 車線 1 時間あたりに流れる交通量を表し、稼働率を上げたり余裕のある道路へ交通を分散させたりすることで、より多くの交通を処理することが可能

	(台/h・車線)					(参考) 平均旅行速度 (7時台~18時台)
	朝 (7時台~10時台)	昼間 (11時台~14時台)	夕方 (15時台~18時台)	夜 (19時台~22時台)		
都心環状線	1,594	1,439	1,442	1,016	42.4	
中央環状線	1,508	1,454	1,475	912	48.9	
外環道	1,394	1,134	1,279	656	69.1	
圏央道	513	421	514	221	74.0	
環状7号線	725	706	700	424	24.6	
環状8号線	539	515	523	403	20.5	

【凡例】 渋滞 混雑 余裕あり

※交通量は、平成22年時点で開通済の道路を対象に、H22センサス車線あたり平均乗用車換算交通量(pcu/時・車線)で算出

高速道路  
一般道



首都圏の環状道路における  
時間帯別 1 車線 1 時間あたりの走行台数

交通の分散・最適化  
(イメージ)

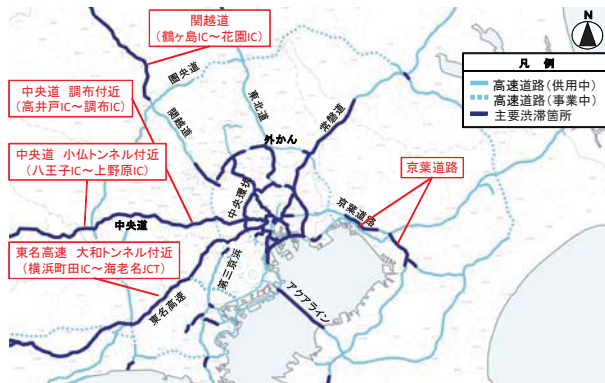


### ③大都市圏の渋滞ボトルネック対策

■大都市周辺の渋滞を軽減し、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により、深刻な渋滞が発生
- ・中央自動車道大月 I C～八王子 I C間の上り線では、連休中の夕方においては平常時の約 5 倍の時間を要する状況（平常時：約 30 分→連休中の夕方：約 150 分）

○特に渋滞が顕著な箇所について、渋滞要因の分析、対策の検討など、優先的に取り組む。（中央道 小仏トンネル周辺、東名高速道路 大和トンネル付近など）



< 高速道路における主要渋滞箇所(首都圏の例) >



< 中央自動車道小仏トンネル手前(上り)の渋滞状況 >

### ④道路案内標識の英語表記

■外国人旅行者に通じないローマ字の案内標識を英語表記に改善します。

- ・訪日外国人旅行者数が 10 年で約 2 倍に増加し、平成 25 年には 1,000 万人に達した
- ・外国人旅行者が日本滞在中に感じる不便・不満のワースト 1 位は、道路標識・地図

- 国会議事堂周辺にある案内標識の分かりにくい「ローマ字」を「英語」へ試行的に改善（平成 25 年 8 月～）
- 全国の主要な観光地 49 箇所、外国人留学生と協力しながら、先行的に改善を実施中（平成 25 年 9 月～）



< 外国人旅行者に通じないローマ字の事例 >



< 改善後の道路案内標識 >



< 道路案内標識の点検の様子 >

## ⑤ 道路空間のオープン化

■地域の活性化とともに、道路の質の維持・向上を図るため、官民連携によるインフラ整備・管理を展開します。

- にぎわい・交流の創出のための道路占用許可の特例制度<sup>参7</sup>について、新たなニーズや可能性等について調査
- まちづくりと一体となった道路の上下空間の有効活用等を推進させる方策の検討
- 道路占用制度を活用した PPP 手法によりバス停上屋等の維持管理や整備を推進
- 「国家戦略特別区域法」において、道路上で国際的なイベント等の実施が可能となるよう道路占用許可基準を緩和



オープンカフェ（新宿区）



コミュニティサイクルポート（高崎市）



広告付きバス停上屋の例

## ⑥ 道路分野における海外展開

■道路技術を実践的にPRして、本邦企業の海外市場参入を促進します。

- ・アジアにおける道路分野の投資需要は 2010 年から 2020 年までの 10 年間で 2.3 兆円（Infrastructure for a Seamless Asia（2009 年 アジア開発銀行））

品質管理を含む  
我が国技術を実演

我が国技術への  
理解・信頼性が向上

本邦企業の海外市場  
における競争力向上



施工実演状況



品質管理方法の説明状況



ミャンマー建設大臣の視察状況

ミャンマーにおける路盤再生のモデルプロジェクト【国土交通省道路局（2013）】

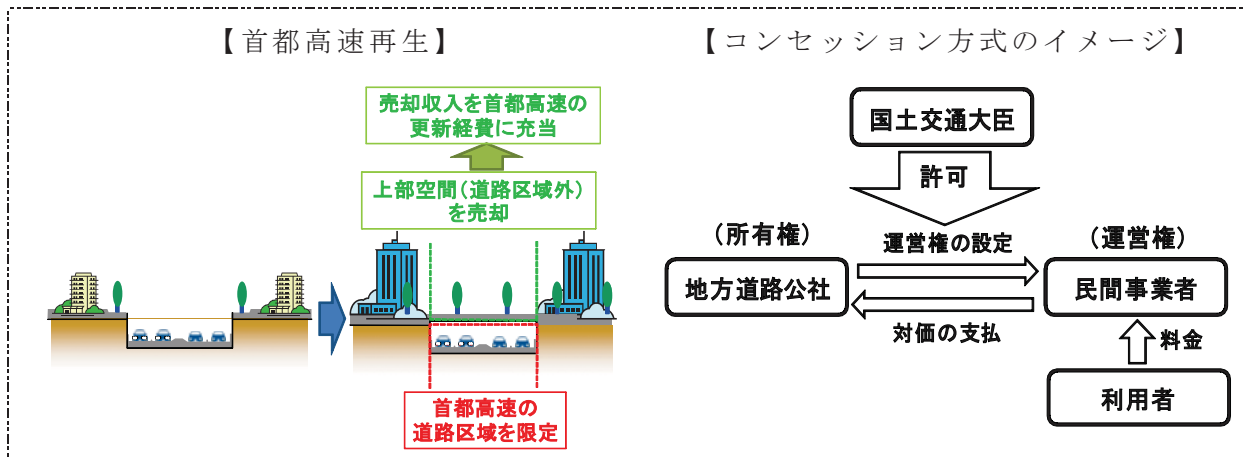
参7：通常、道路占用は道路の敷地外に余地が無く、やむを得ない場合（無余地性）で一定の基準に適合する場合に許可がされるが、一定の条件の下で、無余地性の基準を緩和できることとした  
さらに、道路占用料の減額（90%減）により道路空間の有効活用を促進（H25.7.1～）



## ⑦ 高速道路におけるPPPの活用

■ 都市再生と連携した首都高速の再生を進めるため、立体道路制度を拡充します。また、築地川区間をモデルケースとして検討を行い、首都高速の更新計画を契機とした構想の具体化を関係機関と連携して進めます。

■ 地方道路公社の有料道路事業について、特区におけるコンセッション方式の活用を図ります。



## ⑧ 「道の駅」の多様な機能の強化（第2ステージ）

■ 「道の駅」は、通過する道路利用者へのサービス提供の場から、地域の課題に対応するための場、目的地となるよう支援していきます。

■ このため、「道の駅」既存施設のリニューアル、防災施設の整備、新設、各省庁と連携した新しいニーズへの対応を行うと共に、「道の駅」相互の連携強化等の取組みを実施します。

第2ステージでは「地域の課題解決の拠点」を目指す

○暮らしに必要な機能を設置



【「瀧之掇太郎」(和歌山県古座川町)】

○高齢者への宅配サービス



【「インフォメーションセンター」かわもと まち (島根県川本町)】

○販売額の99.9%※が地元産品



【「むなかた」 (福岡県宗像市)】 ※H24

<既存施設のリニューアル>

○情報休憩施設の機能向上



○防災機能の向上



<「道の駅」の新設>



<「道の駅」の概要>

- 登録数：1,014駅 (H26.1時点)
- 全国年間売上げ：約2,100億円 (H23)
- 全国年間購買客数：約2億2千万人 (H23)

## ⑨ 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。
- スマートインターチェンジにおいて高速道路会社が整備する高速道路区域内の事業について、事業費の一部を国費により補助する制度を創設します。

- ・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<sup>※8</sup>の工場の約5割がICの5km圏内に存在

○スマートICは70箇所で開催、59箇所で開催中（平成25年度末予定）

【北関東自動車道 波志江（はしえ）スマートICの整備事例】

- －波志江スマートIC開通後、近接する工業団地の企業数が約3割増加
- －波志江スマートIC周辺地域の製造業就業者数も増加

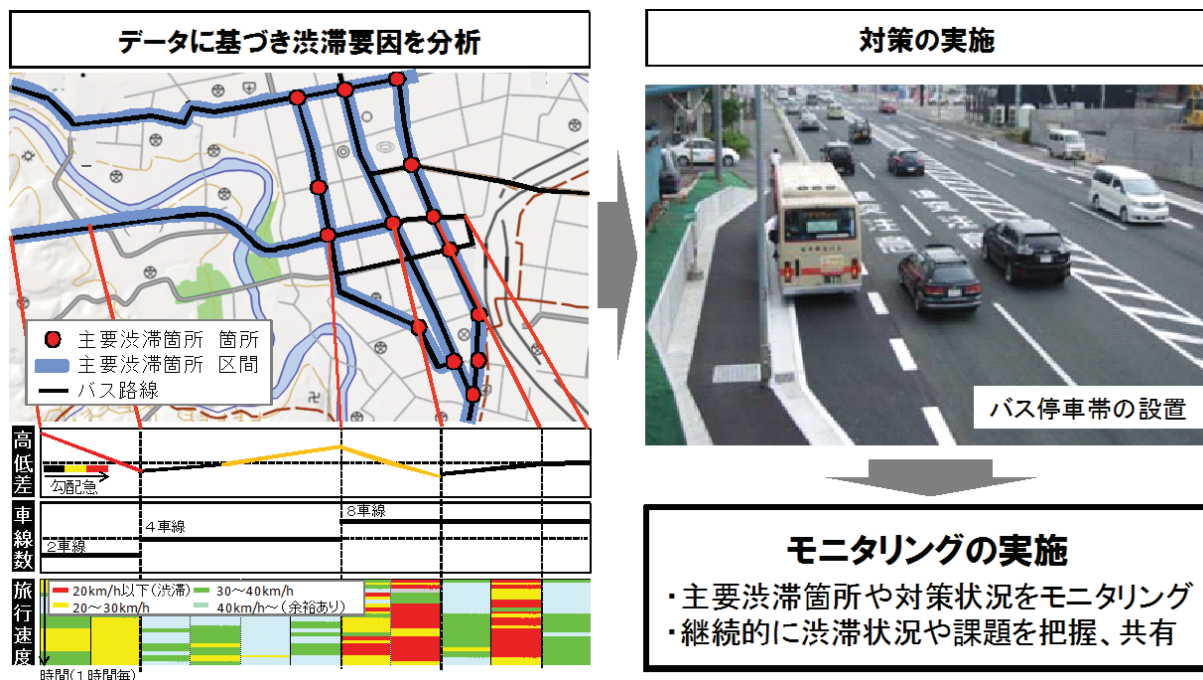


## ⑩ 円滑な都市・地域活動のための渋滞対策

- 主要渋滞箇所や対策状況のモニタリング等による検証を行い、継続的に渋滞状況・地域課題の共有や渋滞対策の検討・実施を行います。

- ・全国の主要渋滞箇所は高速道路で約300箇所、一般道路で約9,000箇所

○渋滞対策協議会で位置づけられた主要渋滞箇所等において、交差点円滑化や交通容量の拡大、連続立体交差事業、ITS技術の活用などによる渋滞対策を実施



参 8 : 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）



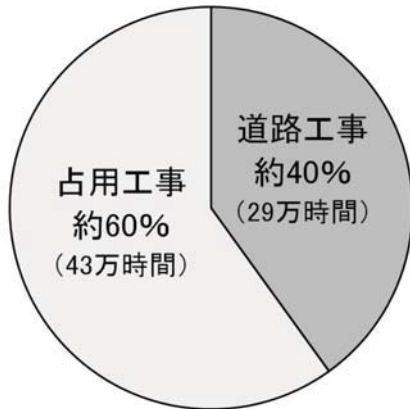
## ⑪ 路上工事による交通への影響の低減

■ 路上工事の共同施工等により工事時間の縮減を推進し、年末年始・地域のイベント期間等での路上工事の抑制等により交通への影響の低減します。

・平成24年度での年間路上工事時間は平成14年度比で51%減

【平成24年度 路上工事時間の割合】

東京23区（国道・都道）



【路上工事時間の縮減 取組み例】

共同施工



夏にガス工事



秋に水道工事



複数の工事を同時期に施工

○複数の工事が同一区間に予定されている場合  
同時期に施工することで工事日数を削減

## ⑫ 交通結節点の改善等によるシームレスな移動の実現

■ 駅前広場等の交通結節点の整備や、LRT<sup>\*</sup>、バス走行空間の改善などの整備等を支援し、シームレスな移動を目指します。

- ・異なる交通手段を分離しつつ、大量の交通を処理するための十分な容量が必要
- ・走行性、乗り換え利便性に優れたシームレスな移動の実現が喫緊の課題



< 新宿駅周辺（国道20号） >

（バス、タクシーと鉄道駅との結節点強化・歩行者空間整備）



< 札幌市路面電車のループ化（国道36号） >

（道路空間の見直しによる公共交通利便性向上）

参9：Light Rail Transitの略で、低床式車両（LRV）の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム

### ⑬ 道路分野における地球温暖化対策の推進

■ 地球温暖化対策として、道路ネットワークを賢く使い、渋滞なく快適に走行できる道路とするため、交通流対策を推進します。

- ・ 日本国内から排出される二酸化炭素の約17%が自動車から排出
- ・ 日本における自動車の実走行燃費は、カタログ燃費の約1/2

#### 【道路分野の地球温暖化対策】

##### ○ 交通流対策の推進

- ・ 環状道路等幹線道路ネットワークの整備
- ・ 高速道路の料金施策の効果的な運用
- ・ 自転車利用環境の整備・支援
- ・ ITSの推進
- ・ 路上工事の縮減
- ・ ボトルネック踏切等の対策
- ・ 公共交通利用の促進
- ・ 大型車両の通行を誘導すべき物流ネットワークの構築

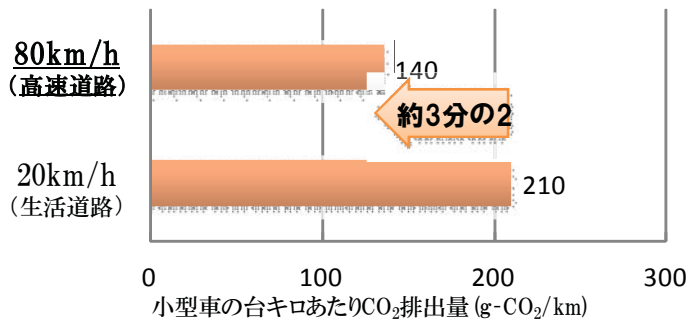
##### ○ 道路緑化の推進

- ・ 道路緑化の推進

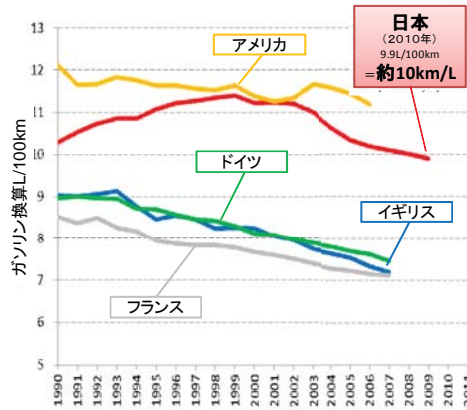
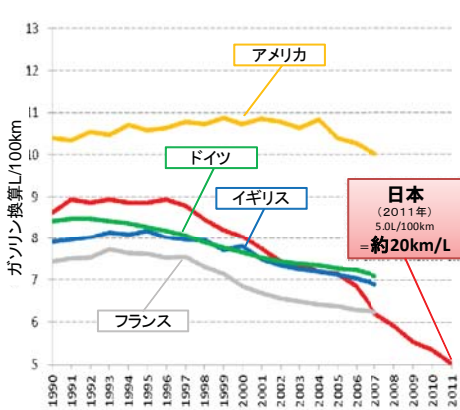
##### ○ 道路施設の低炭素化

- ・ LED道路照明灯の整備
- ・ 道路橋の長寿命化
- ・ 再生可能エネルギーの活用

○ 走行速度の向上が実効燃費を改善し、自動車からのCO<sub>2</sub>排出量を削減



○ 世界トップレベルのカタログ燃費だが、走行燃費は米国並み



データ出典：  
 ・ IEA データ (International Energy Agency)  
 ・ 日本の2007年以降は、(一社)日本自動車工業会のデータを使用

< 主要先進国の新車カタログ燃費(乗用車) > < 主要先進国の実走行燃費(乗用車) >

○ 道路利用者への快適な空間の提供やヒートアイランド対策のため、大都市の交差点周辺等における街路樹の整備等を推進



< 交差点の街路樹の整備 >

○ 道路照明灯の新設及び更新にあたり、省エネルギー化に向けLED道路照明灯の整備を推進



< LED道路照明灯の整備 >

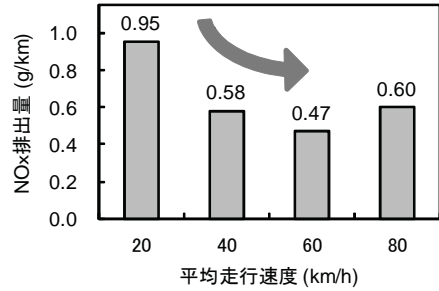


## ⑭沿道環境の改善

■環境基準を達成していない地域を中心に、沿道環境の改善を図るため、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。

- ・自動車騒音の常時監視地域では騒音の環境基準の達成率が約92%（H23）
- ・道路端の測定地点では騒音の環境基準以下の割合は約69%（H23・夜間）

○交差点立体化により、交通流がスムーズになるとともに、高架部で遮音壁の設置が容易になり、騒音や大気汚染に係る沿道環境が改善



<交差点立体化 [国道2号]> <遮音壁 [第二京阪道路]> <走行速度と自動車排出係数(NOx)の関係※>

※国土技術政策総合研究所資料第671号の2010年次の2車種別自動車排出係数を元に大型車混入率20%の場合について算出

## ⑮美しい国土景観の形成

■歴史や文化、風土など多様性や四季の変化に富んだ地域の個性を活かした美しい国づくりを目指し、無電柱化や道路緑化等を推進します。

- ・道路空間の有効・快適な活用方策として、「電線類の地中化、植樹帯の設置などにより景観をよくする」と答えた方が42%（総数:1,866人）

○観光立国実現に向け、日本風景街道<sup>※10</sup>の取組における修景・緑化を進めており、平成25年10月末時点で131ルートが登録（H19.9～）

○周辺の景観への配慮、間伐材等木材資源の活用等の観点から、木材利用を推進しており、平成24年度末時点での木製防護柵の設置延長は約237km



<無電柱化(出雲大社への参詣道)>



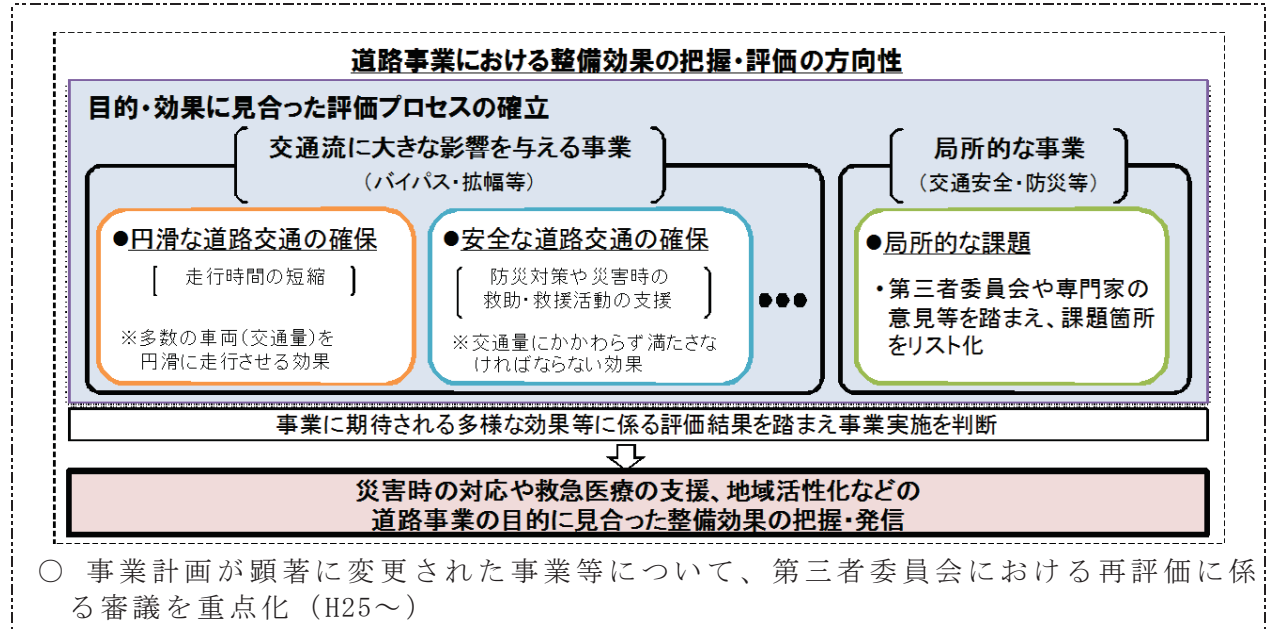
<木製防護柵(国道13号・山形県金山町)>

参10：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取組

### 第3 道路事業の効果的・効率的な実施

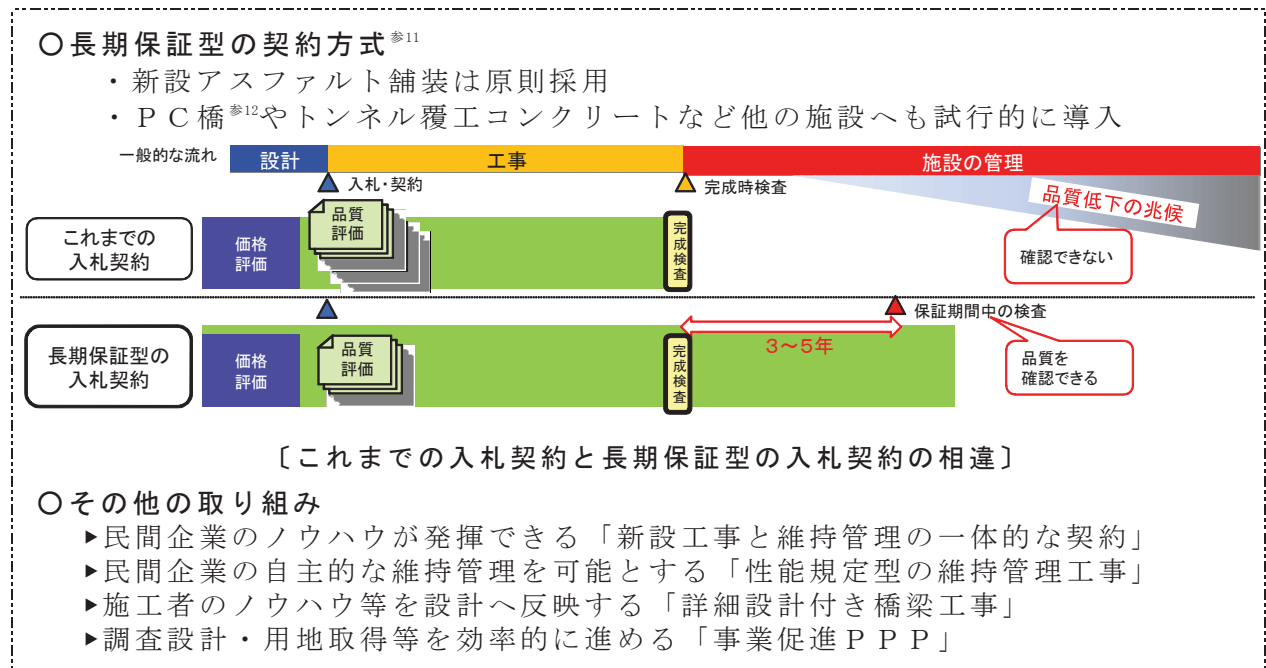
#### ① 道路事業における多様な整備効果の把握・評価手法の充実

■ 道路の果たす役割は多岐にわたることから、道路事業の目的に見合った多様な整備効果を検討し、それらの把握・評価手法の更なる充実を図ります。



#### ② 民間技術力の活用や品質向上のための新しい契約方式への取組

■ 道路構造物等の品質向上や業務の効率化を図るために、民間企業の技術力を活用する発注方式を導入します。



参11： 工事完成後に一定期間を経た後の品質を評価する契約方式

参12： プレストレストコンクリート橋の略称

鋼材によりあらかじめ応力を加えた（プレストレスされた）コンクリートで建設される橋

### ③スピードアップのための事業マネジメント強化

■企業誘致など民間投資の促進や計画的なまちづくりに貢献するため、道路の開通見通しや事業実施上の課題を公表します。

- ・道路事業の進捗や課題について、地域との十分な共有が困難
- ・関係機関との協議や埋蔵文化財調査、用地交渉等により、事業が長期化

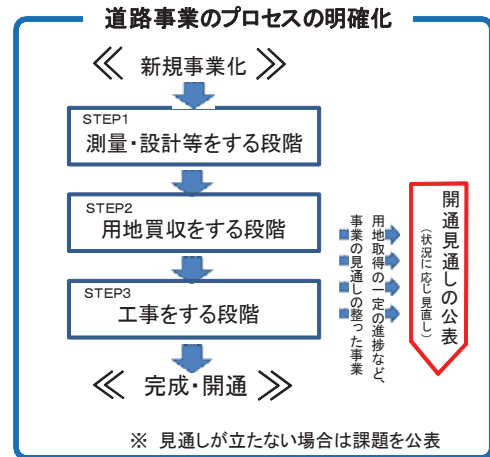
○各年度の予算を踏まえ、開通の見通しを公表  
(<http://www.mlit.go.jp/road/kaitso/index.html>)

○課題が生じている事業箇所の課題を公表

(課題の例) 用地取得に関する調整  
大規模構造物に関する技術的検討  
埋蔵文化財調査  
鉄道事業者等、関係機関との調整 等

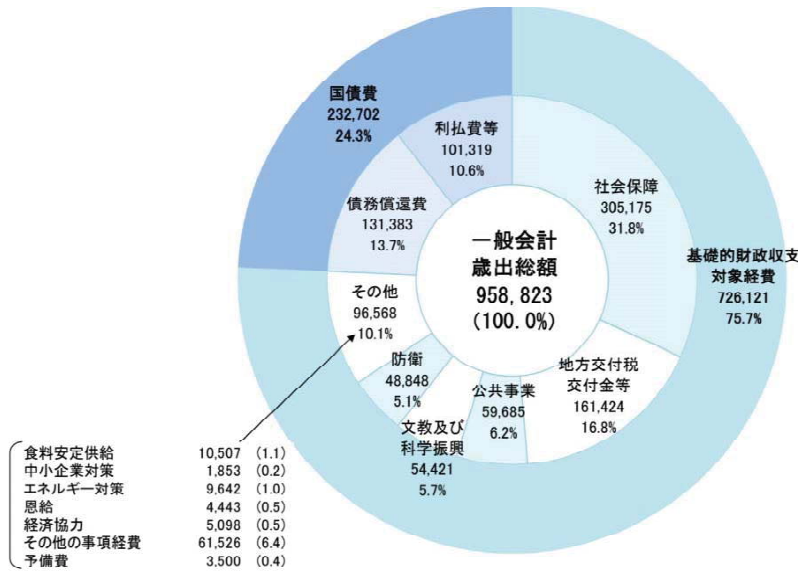
○事業迅速化のための改善

自治体の協力の強化や民間委託活用、土地収用  
手続きの積極的活用等



(参考資料)

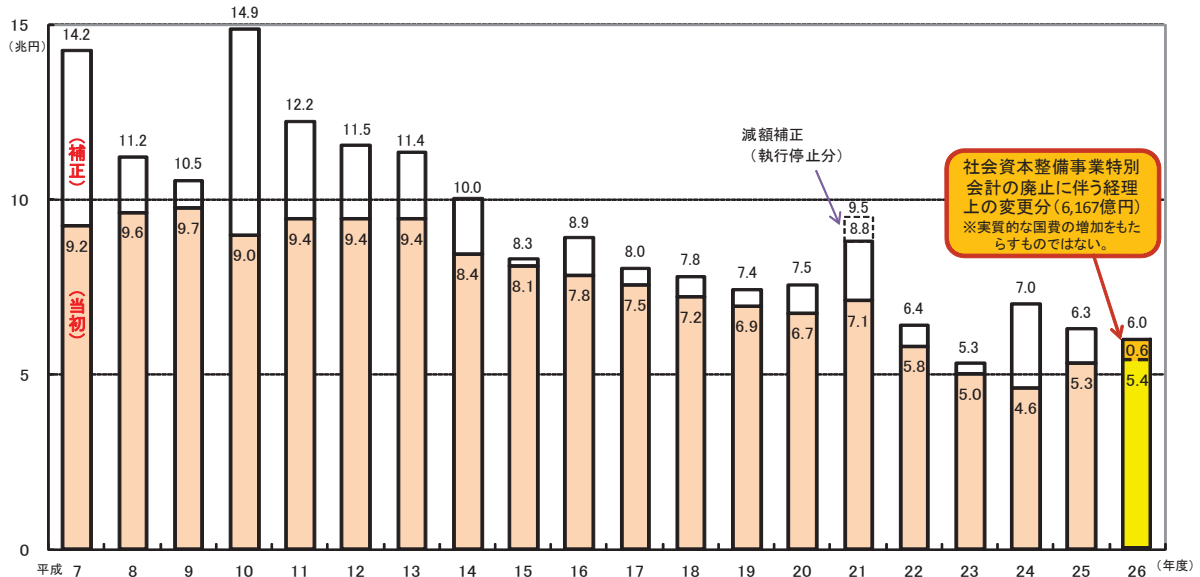
○平成26年度一般会計歳出の構成



(注1) 計数については、それぞれ四捨五入によっているため、端数において合計とは合致しないものがある。  
 (注2) 一般会計歳出における社会保障関係費の割合: 54.0%  
 ※ 一般会計歳出は、基礎的財政収支対象経費から地方交付税交付金等を除いたもの

出典：「平成26年度予算政府案、平成26年度予算のポイント」財務省HPより抜粋

○公共事業関係費の推移



※本表は、予算ベースである。平成25年度補正及び平成26年度当初は政府案。  
 ※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6.4兆円(▲5.2%)である。  
 ※平成23年度及び平成24年度については同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額を含まない。  
 ※平成25年度は東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)及び国有林野特別会計の一般会計化に伴い計上されることとなった直轄事業負担金(29億円)を含む。また、これら及び地域自主戦略交付金の廃止という特殊要因を考慮すれば、対前年度+182億円(+0.3%)である。  
 ※平成23・24・25・26年度において、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、その額は以下の通りである。  
 H23一次補正:1.2兆円、H23三次補正:1.3兆円、H24当初:0.7兆円、H24一次補正:0.01兆円、H25当初:0.8兆円、H25一次補正:0.1兆円、H26当初:0.9兆円  
 (平成23年度3次補正までは一般会計ベース、平成24年度当初以降は東日本大震災復興特別会計ベース。また、このほか東日本大震災復興交付金がある。)  
 ※平成26年度については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更分(これまで同特別会計に計上されていた地方公共団体の直轄事業負担金等を一般会計に計上)を除いた額(5.4兆円)と、前年度(東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)を除く。)を比較すると、前年度比+1,022億円(+1.9%)である。なお、消費税率引き上げの影響を除けば、ほぼ横ばいの水準である。



## (参考資料)

### ●道路法等の一部を改正する法律案

<予算関連法律案>

(高速道路の計画的な更新とスマートインターチェンジの整備等による地域活性化を図る法案)

首都高速道路等の高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業を行うとともに、高速道路の活用を図るため、現行の料金徴収期間後の一定期間における継続的な料金徴収、立体道路制度の既存の道路への適用拡大、スマートインターチェンジの整備に対する財政支援等の所要の法的措置を講ずる。

#### 1. 背景・必要性

○建設開始後半世紀を経て老朽化が進む高速道路の更新を、厳しい財政状況の中でも迅速かつ計画的に推進する必要



鉄筋コンクリート桁における  
主要な鉄筋の腐食

橋脚部における  
コンクリートのひび割れ

○都市再生や地域活性化を進めるため、高速道路の活用を図るための新たな方策が必要



未活用の状態にある  
首都高速道路の上部空間

アメリカ	5Km
ドイツ	7Km
イギリス	4Km
日本	10Km

諸外国と比べて広いインターチェンジ間隔(スマートICを除く)

#### 2. 改正事項

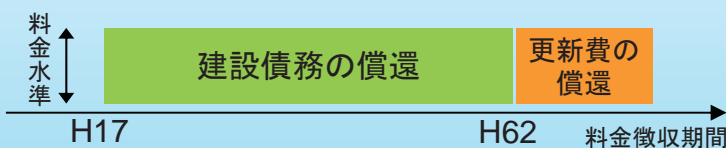
##### (1) 高速道路の計画的な更新の実施

###### ①計画的な更新を行う枠組みの構築

- ・ 高速道路機構・高速道路会社間の協定と、高速道路機構の業務実施計画に、更新事業を明記(国土交通大臣が業務実施計画を認可)【高速道路機構法】

###### ②更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定(世代間の負担の平準化)

【道路整備特措法】



##### (2) 高速道路の活用による維持更新負担の軽減と地域活性化

###### ①道路上部空間の活用による、都市再生事業と高速道路の維持更新事業との連携

- ・ 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大【道路法】

###### ②高架下空間の活用

- ・ 占用基準の緩和、入札方式の導入【道路法】

###### ③地域活性化のための高速道路の活用

- ・ スマートインターチェンジの整備に対する財政支援【高速道路機構法】

(参考資料) 高速道路の更新投資に伴う料金徴収の継続について

- 首都高速道路等の高速道路の老朽化に対応するため、迅速かつ計画的な更新事業を行うことが必要
- このため、高速道路の更新投資に伴い、建設債務の償還満了後、継続して料金を徴収する制度を創設

<首都高速会社の更新計画(概略)>

	延長	概算事業費
大規模更新※1	約8km	約3,800億円
大規模修繕※2	約55km	約2,500億円
合計		約6,300億円

※1: 橋梁の架け替え、床版取替え等  
 ※2: 構造物全体の大規模な補修

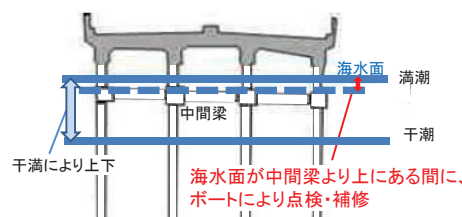
<首都高速会社の更新計画(概略)における平成26年度着手予定箇所>



<1号羽田線 東品川栈橋> (昭和38年供用)



海面に最も近接している箇所  
(大井埠頭橋付近)



1日のうち2~3時間しか点検・補修ができない構造

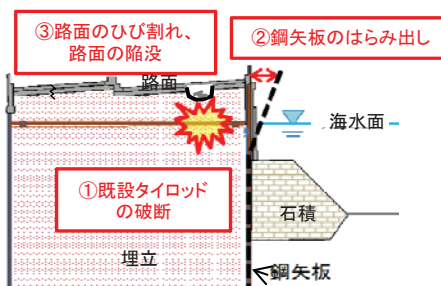


コンクリートの剥離、鉄筋腐食が発生

<1号羽田線 鮫洲埋立部> (昭和38年供用)



仮設で用いられる構造で50年が経過



仮設構造に起因した損傷

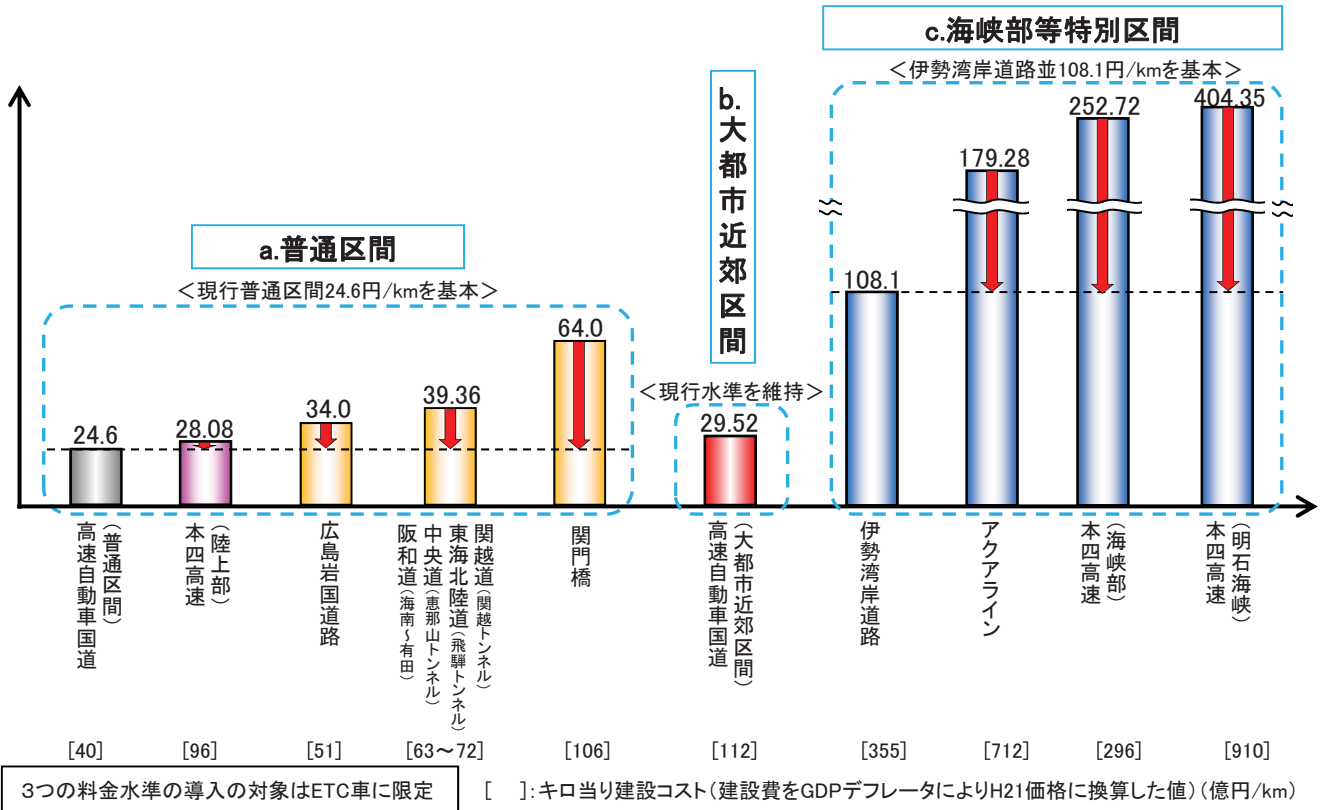


路面の陥没(平成20年発生)



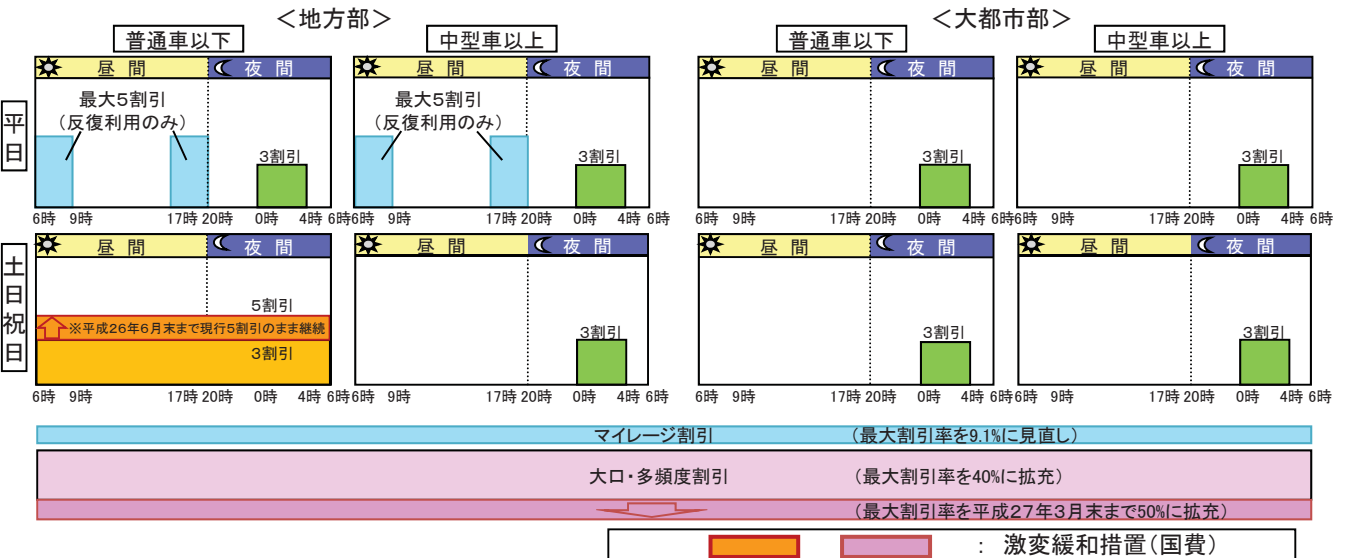
# 新たな高速道路料金に関する基本方針のポイント

○「整備重視の料金」から「利用重視の料金」への転換  
 ・建設の経緯の違い等による区間毎の料金差を是正し、3つの料金水準へ整理



○緊急経済対策の終了に伴う料金割引全体の再編  
 ・効果が高く重複や無駄のない割引となるよう見直し  
 ・生活対策、観光振興、物流対策などの観点を重視しつつ、高速道路の利用機会が多い車に配慮  
 ※「好循環実現のための経済対策」(平成25年12月5日閣議決定)に基づき、一定の期間、激変緩和措置

<b>生活対策</b>	・並行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和のため、地方部の通勤割引を、通勤時間帯に多頻度利用する車を対象とする割引に見直し継続 ・高速道路を利用する機会が多い車の負担を軽減するため、マイレージ割引について、最大割引率を9.1%に見直し継続	<b>激変緩和</b> ・地方部の休日割引の割引率を平成26年6月末まで現行5割引のまま継続 ・大口・多頻度割引の最大割引率を平成27年3月末まで40%から50%に拡充
<b>観光振興</b>	・観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、地方部の休日割引について、割引率を3割として継続	
<b>物流対策</b>	・主に業務目的で高速道路を利用する機会が多い車の負担を軽減するため、大口・多頻度割引について、最大割引率を40%として継続	
<b>環境対策</b>	・一般道路の沿道環境を改善するため、深夜割引について割引率を3割として継続	



(参考資料)

○高規格幹線道路の整備状況

	総延長	25年度末開通予定延長 ( )進捗率		26年度末開通予定延長 ( )進捗率		26年度内 開通予定延長
高規格幹線道路	約14,000km	10,696km	(76%)	11,114km	(79%)	418km
高速自動車国道	11,520km	<845km>	(80%)	<863km>	(83%)	<18km>
		8,408km	(73%)	8,658km	(75%)	250km
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	1,443km	(58%)	1,593km	(64%)	150km

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開通予定延長には、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25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)	23.8	21.9
本州四国連絡高速道路	3.1	1.3
首都高速道路	5.1	3.8
阪神高速道路	3.7	3.0
計	35.8	30.0

<注>1. この他、高速道路会社に1.8兆円の債務(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)

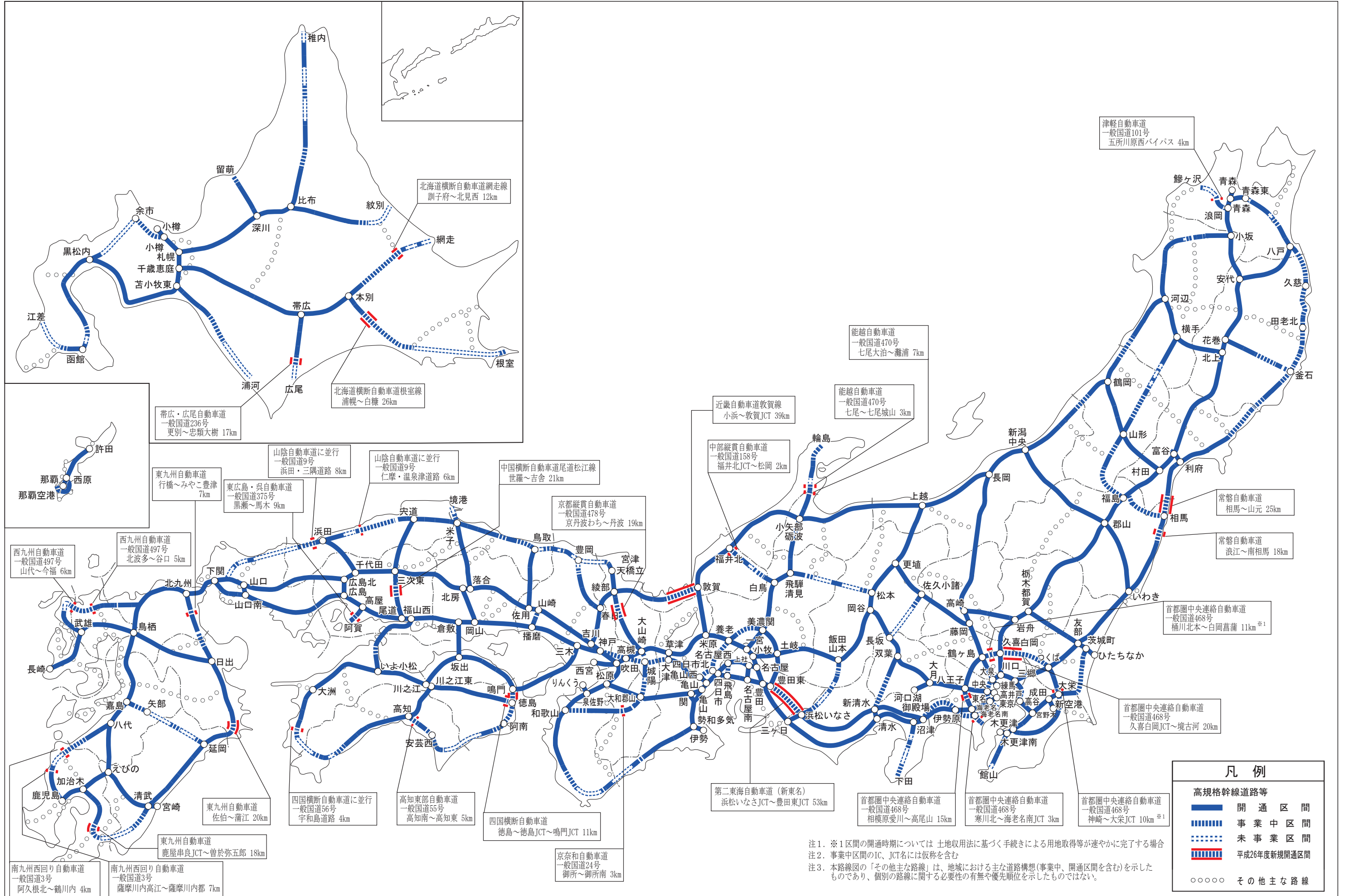
## 道 路 関 係 予 算 総 括 表

(単位:百万円)

区 分	平成26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	1,572,072	1,270,280	1,504,736	1,212,215	1.04	1.05	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、高速道路連結部整備事業費補助、連続立体交差事業資金貸付金、電線敷設工事資金貸付金を含む。 3. 本表のほか、行政部費(国費11億円)がある。 4. 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として国費1,350億円がある。また、東日本大震災からの復旧・復興対策事業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。
改 築 そ の 他	1,182,933	881,141	1,136,193	843,672	1.04	1.04	
維 持 管 理	268,382	268,382	251,488	251,488	1.07	1.07	
工 事 諸 費 等	120,757	120,757	117,055	117,055	1.03	1.03	
補 助 事 業	104,032	64,430	100,112	61,412	1.04	1.05	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。 6. 前年度の工事諸費等の計数は、平成26年度の金額との比較対照のため、占用等に係る事務費等を含む金額に組替えている。 7. 上段( )書きは、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額を含んでいる。
地 域 高 規 格 道 路 等	86,638	48,652	82,634	46,398	1.05	1.05	
除 雪	15,171	10,114	14,751	9,834	1.03	1.03	
補 助 率 差 額 等	2,223	5,664	2,727	5,180	0.82	1.09	
有 料 道 路 事 業 等	1,801,441	21,441	1,700,035	68,337	1.06	0.31	
合 計	3,477,545	( 1,657,943 ) 1,356,151	3,304,883	1,341,964	1.05	1.01	この他に、社会資本整備総合交付金(国費9,124億円)、防災・安全交付金(国費10,841億円)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。

# 全国路線図

(平成25年度末時点の全国路線図に、  
平成26年度新規開通箇所を旗揚げ)





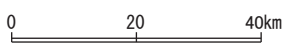
(参考資料)

# 大都市圏幹線道路図

## 東京圏高規格幹線道路図

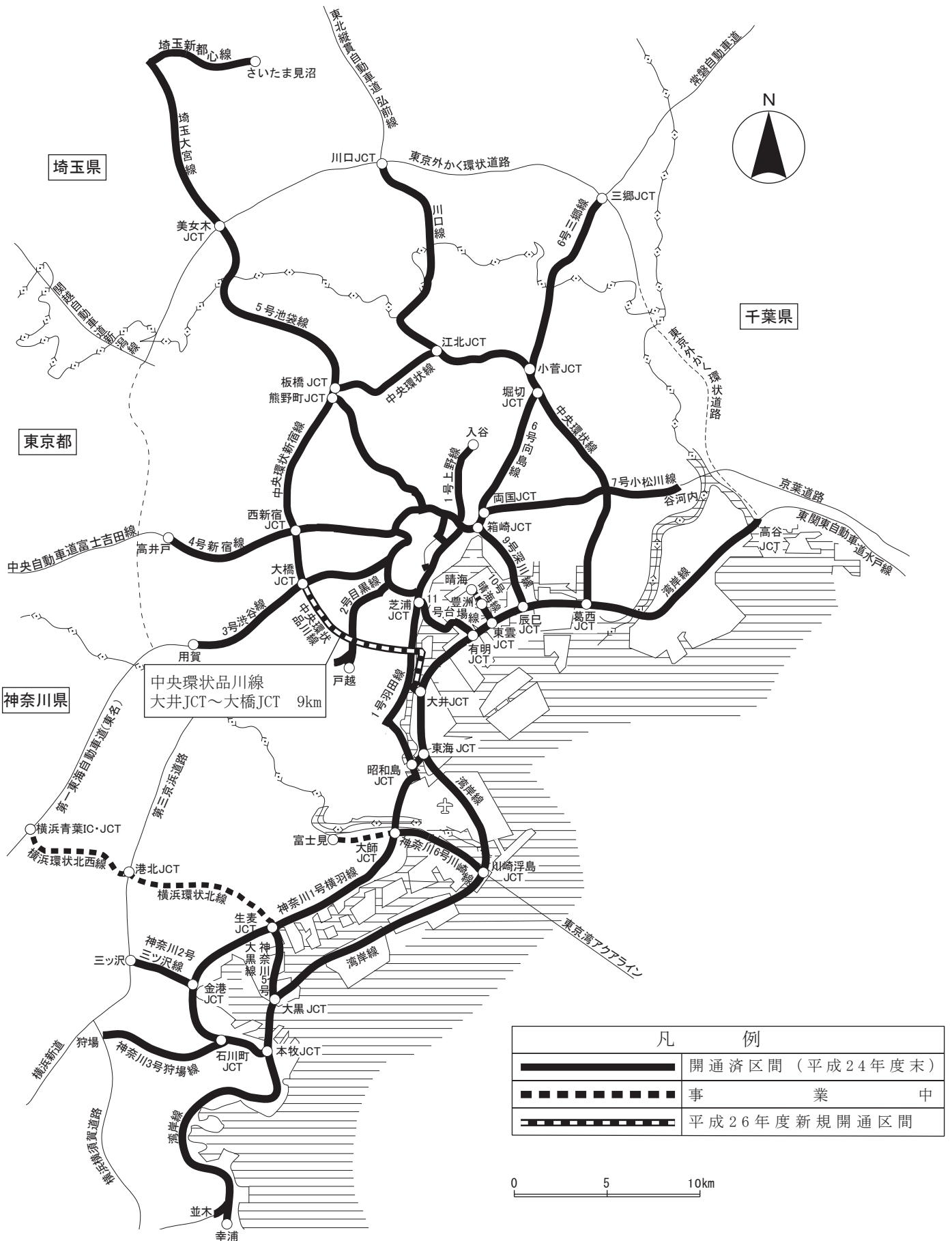


※ 土地収用法に基づく手続きによる用地取得等  
が速やかに完了する場合

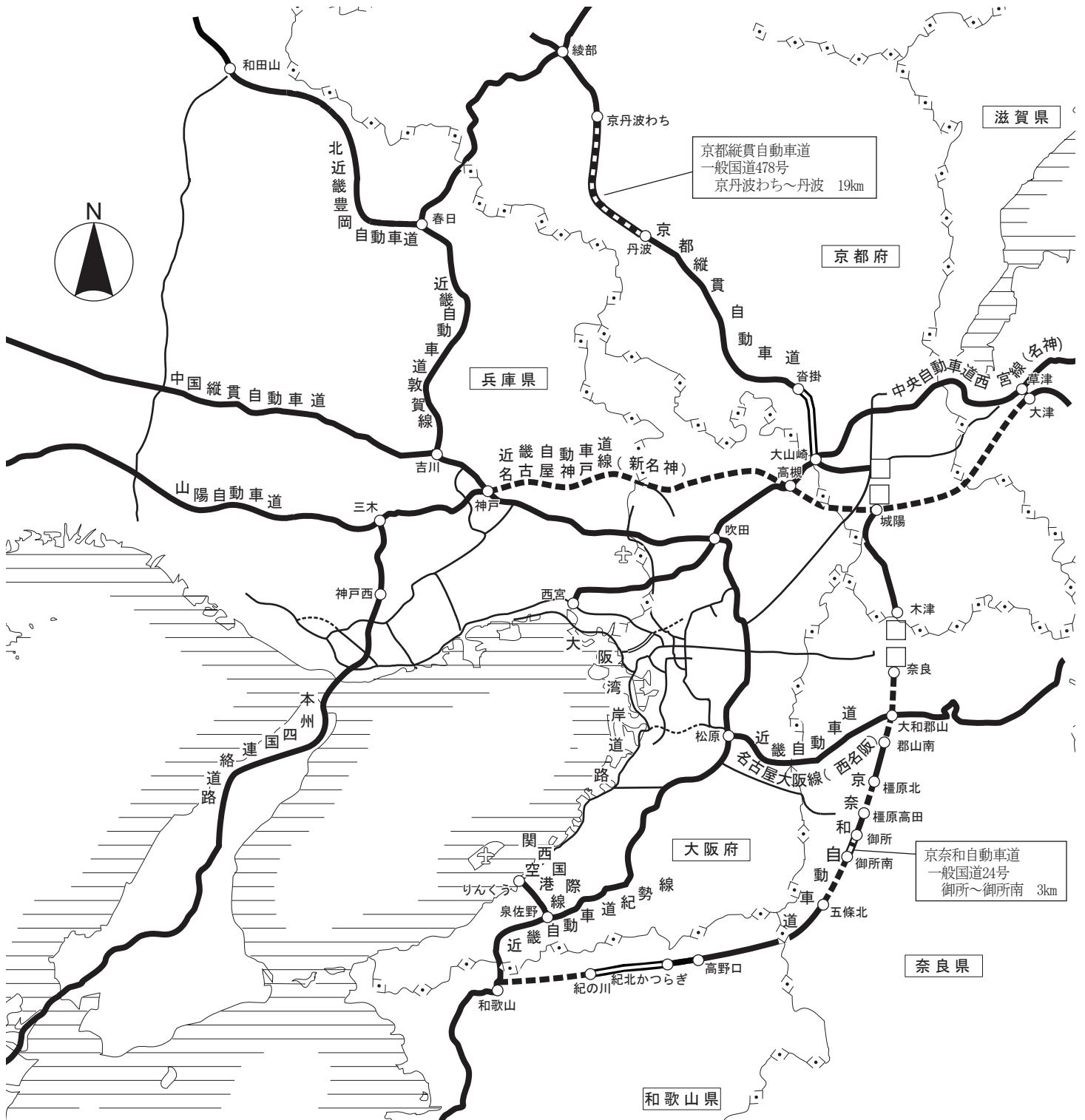


凡 例	
	開 通 済 区 間 (平成24年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成26年度新規開通区間
	平成25年度新規開通区間

# 東京近郊道路図



# 大阪圏高規格幹線道路図



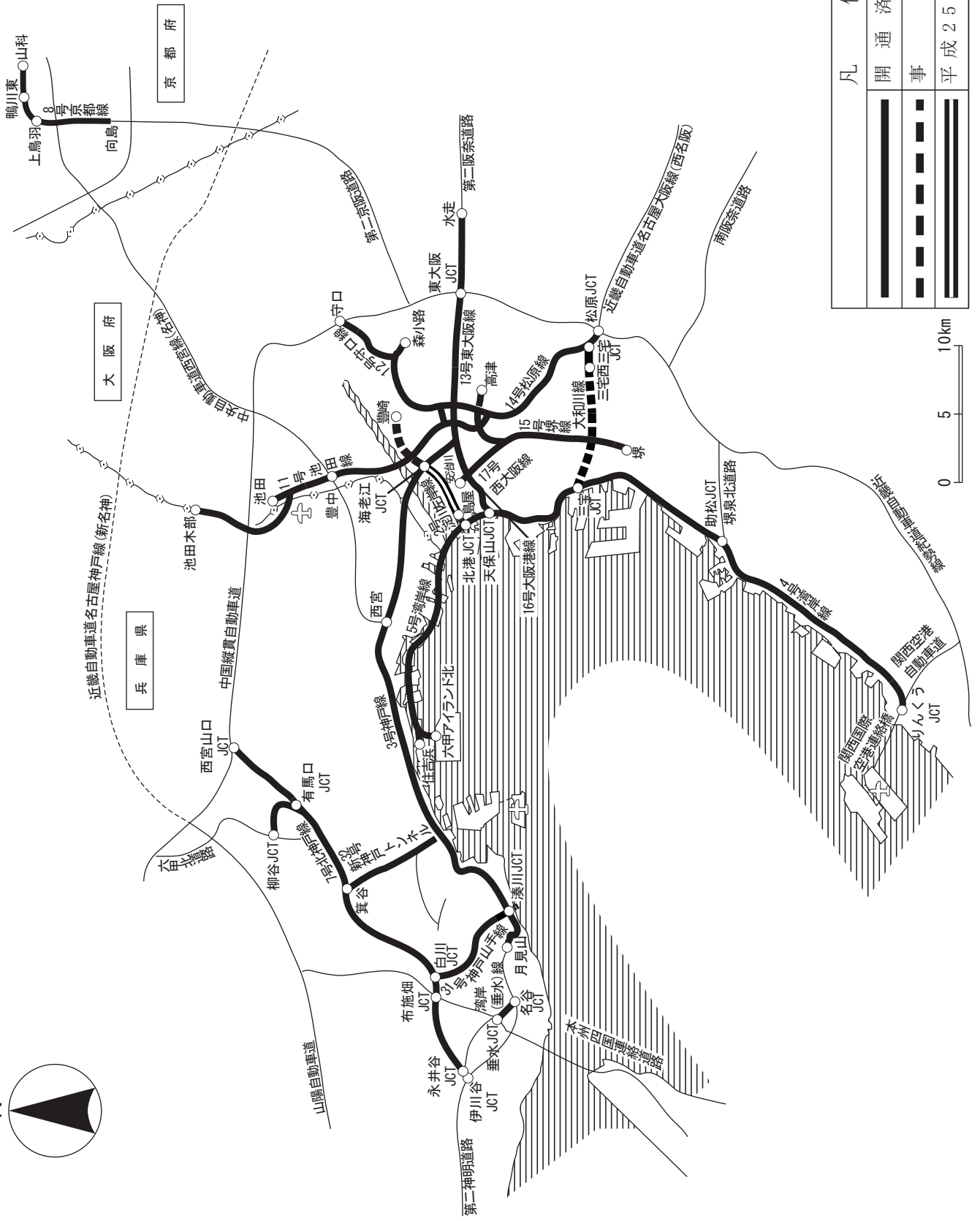
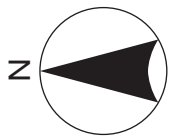
京都縦貫自動車道  
一般国道478号  
京丹波わち～丹波 19km

京奈和自動車道  
一般国道24号  
御所～御所南 3km

凡 例	
	開 通 済 区 間 (平成24年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成26年度新規開通区間
	平成25年度新規開通区間

0 10 20km

# 近畿近郊道路図

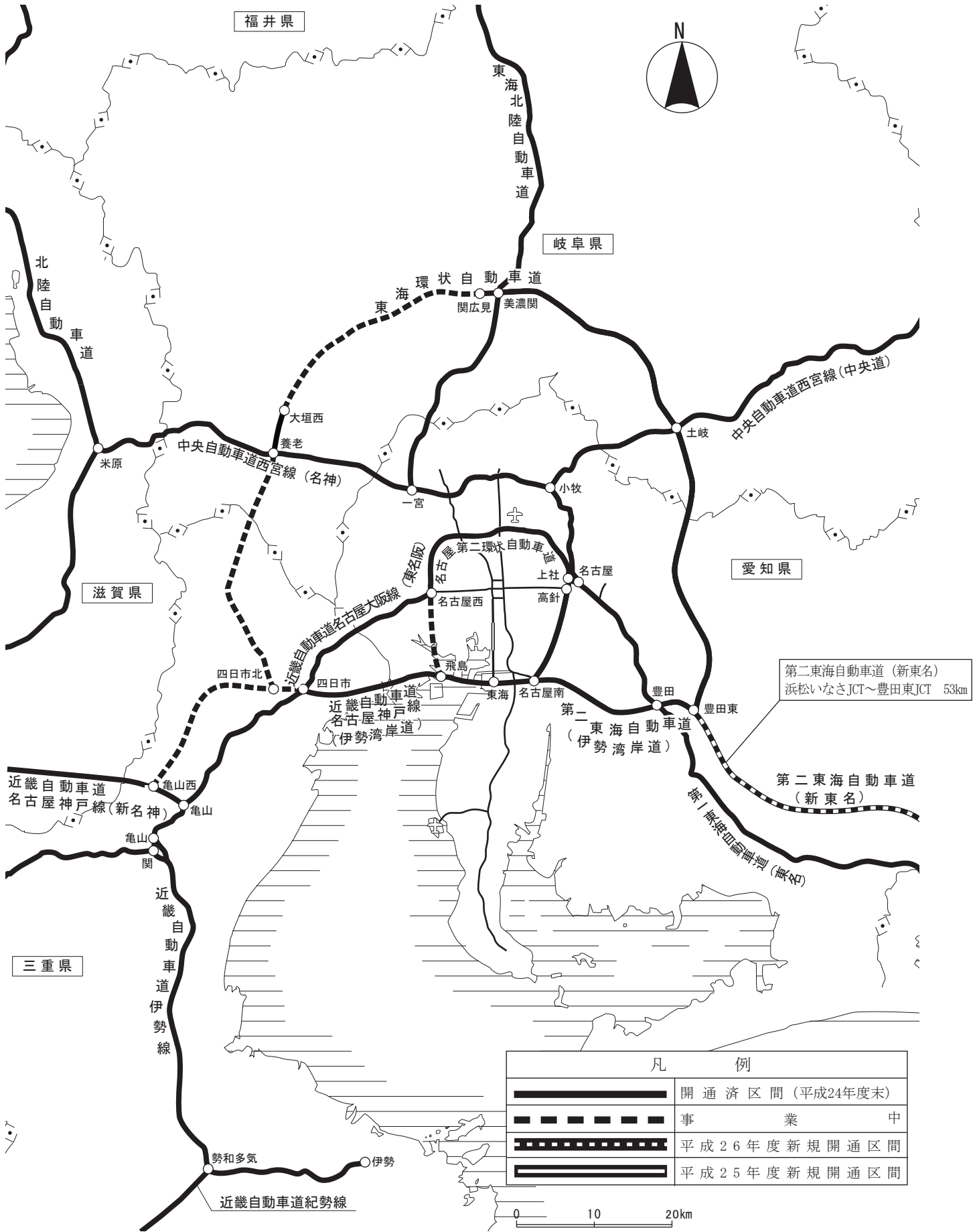


凡例	
	開通済区間(平成24年度末)
	事業中
	平成25年度新規開通区間





# 名古屋圏高規格幹線道路図



凡 例	
	開通済区間 (平成24年度末)
	事業中
	平成26年度新規開通区間
	平成25年度新規開通区間

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、道路に関する相談を受け付けています。

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

（この冊子は、再生紙を使用しています。）