

平 成 2 4 年 度
道 路 関 係 予 算 概 要

平成24年 1 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. 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
3. 主要事項の概要	4
1) 東日本大震災に係る復旧・復興	4
2) 安全な国土の構築と成長力の確保	6
3) 事業評価の改善	8
4) 直轄国道の維持管理	9
5) 既存ストックの有効活用	10
6) 社会資本整備総合交付金／地域自主戦略交付金 等	11
4. 平成24年度新規事業化箇所について	12
(参考資料)	
○ 今後の高速道路のあり方	13
○ 公共事業関係費の推移	14
○ 高規格幹線道路の整備状況	14
○ 道路関係予算総括表	15
○ 高規格幹線道路網図	17
○ 大都市圏幹線道路図	19
・ 東京圏高規格幹線道路図	19
・ 首都高速道路図	20
・ 大阪圏高規格幹線道路図	21
・ 阪神高速道路図	22
・ 名古屋圏高規格幹線道路図	23

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。

3. 主要事項の概要

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）＞

		H23				H24				H25				H26以降	
		4月	7月	10月	1月	4月	7月	10月	1月	4月	7月	10月	1月		
道路の復旧	高速道路	応急復旧 ・4月28日までに 一般車両通行 可能		本復旧											
	直轄国道	応急復旧 ・4月10日 までに概ね 復旧 ・7月10日 までに広域 迂回解消		本復旧											
	※ 国道45号の橋梁等大規模な被災箇所は地域の復興計画を踏まえて復旧														
自治体管理道路		応急復旧												本復旧	
復興道路・復興支援道路		(新規着手) ※基本的な 流れ		ル ー ト 確 定 (8月未)	事業 評 価 手 続	測量、設計、用地買収等を行い、順次工事に着手								逐次供用開始	
		(事業中)												用地・工事の推進	
津波防災まちづくりに係る道路整備		復興計画の策定				地方公共団体毎の復興計画を踏まえつつ、事業推進									

（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）＞

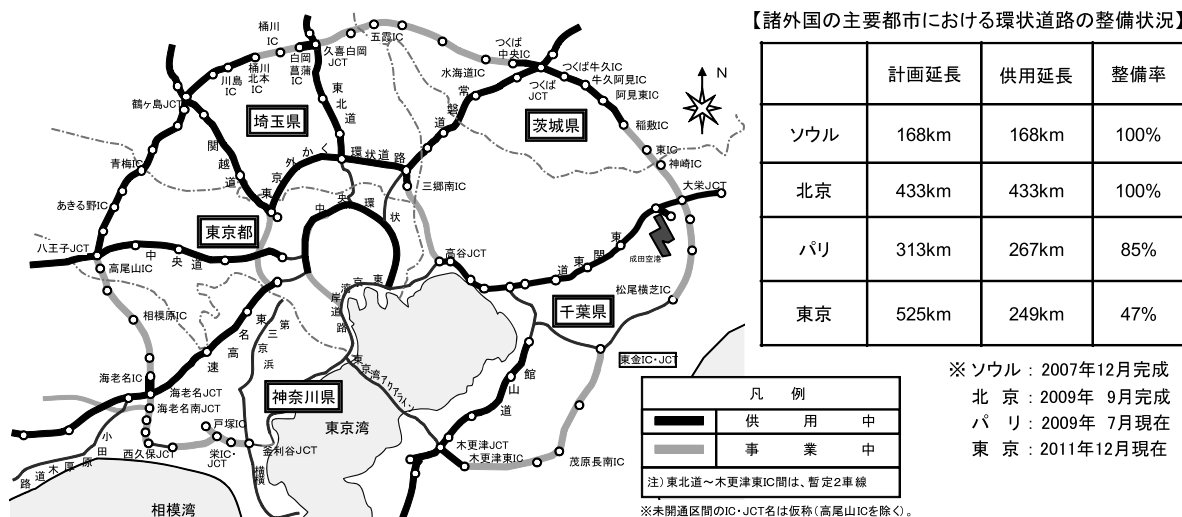
(参考)三陸沿岸道路等の整備



2) 安全な国土の構築と成長力の確保

① 大都市圏環状道路の整備

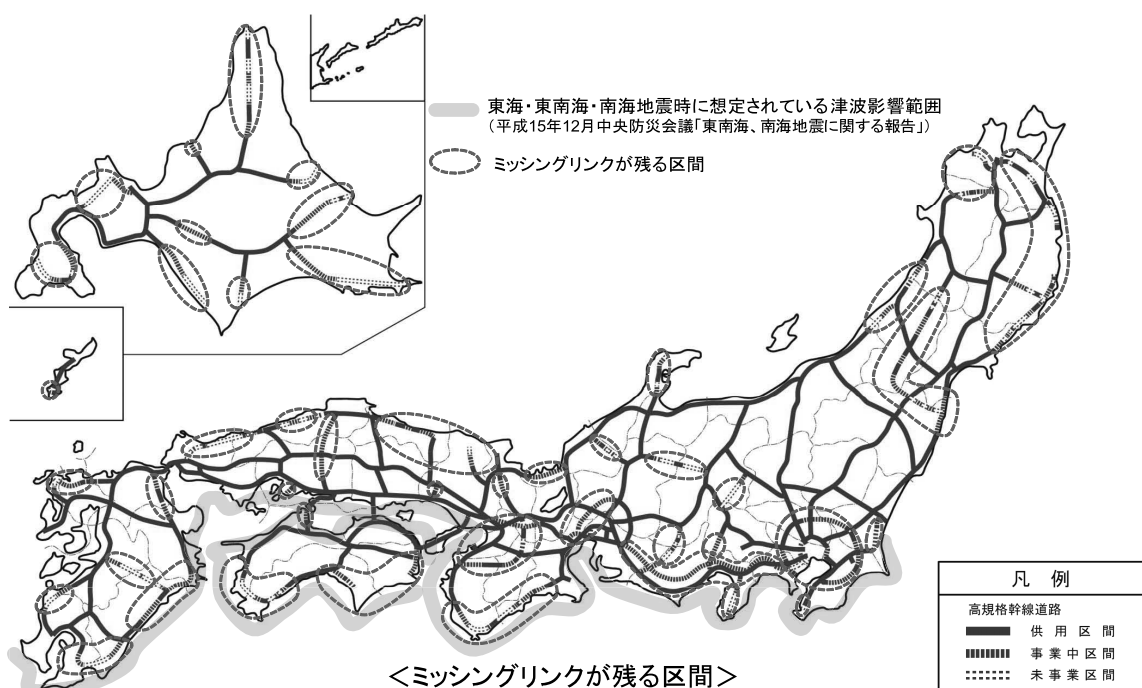
首都直下地震等における避難、救援、物資輸送ルートの確保や、迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るため、諸外国の主要都市に比べて整備率が低い三大都市圏環状道路等の整備や大都市周辺のボトルネック箇所への集中的対策に向けた調査を推進する。

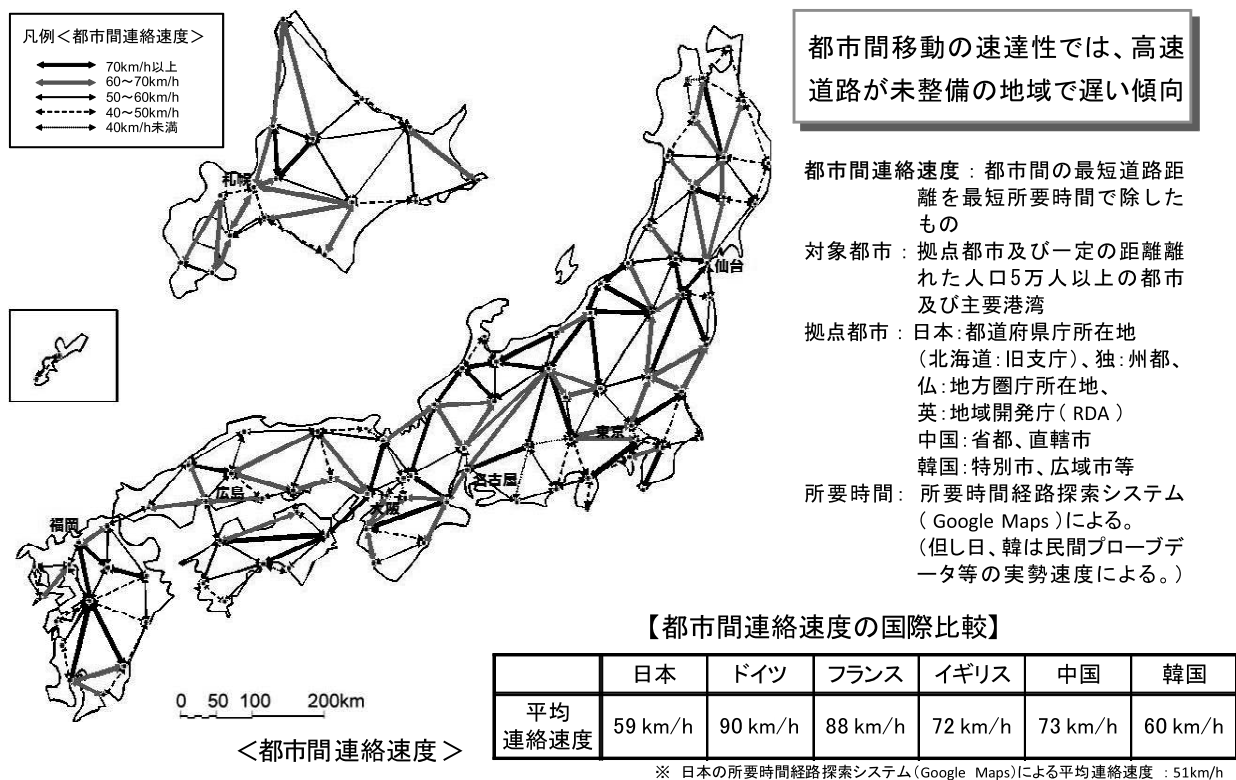


<首都圏環状道路の整備状況>

② 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。





③ 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）＞

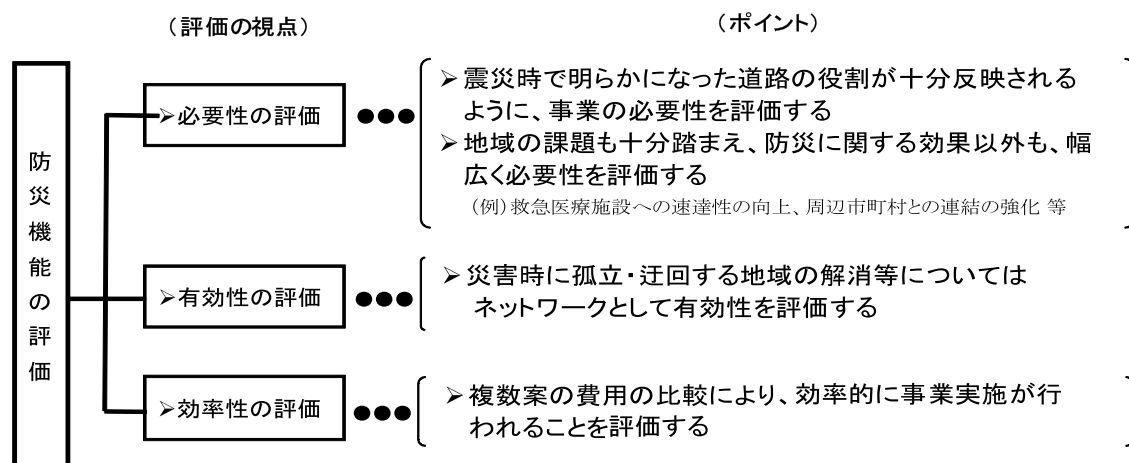
3) 事業評価の改善

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。

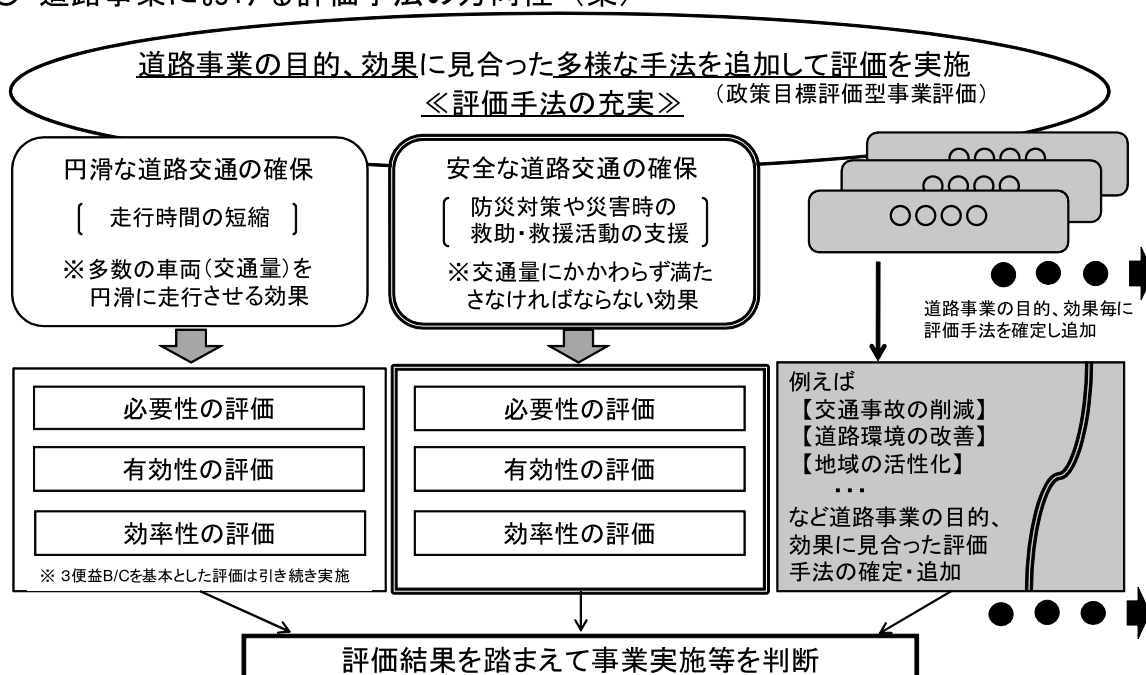
今後、道路事業の目的、効果に見合った多様な手法を追加することにより、評価手法の更なる充実を図ります。

○ 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）



4) 直轄国道の維持管理

直轄国道の維持管理については、維持管理基準を設定し運用しているところですが、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、ボランティア・サポート・プログラムなど地域の利用者等の参画、協力による維持管理に努めます。

また、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。

○ 直轄国道の維持管理基準

【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/m²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、協力による維持管理

○ 道路構造物の長寿命化対策

・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

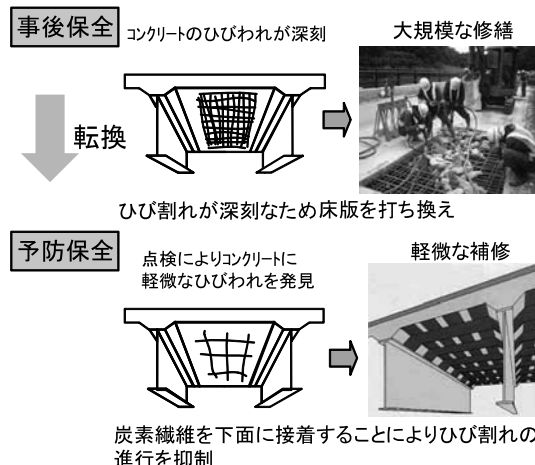
・舗装のライフサイクルコストの縮減

- ▶ 新設アスファルト舗装の長期保証の原則化
- ▶ 耐久性に優れるコンクリート舗装の積極的活用

・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)や、指導取締強化など、道路橋の損傷に影響を与える大型車両の重量違反對策を推進

橋梁の予防保全

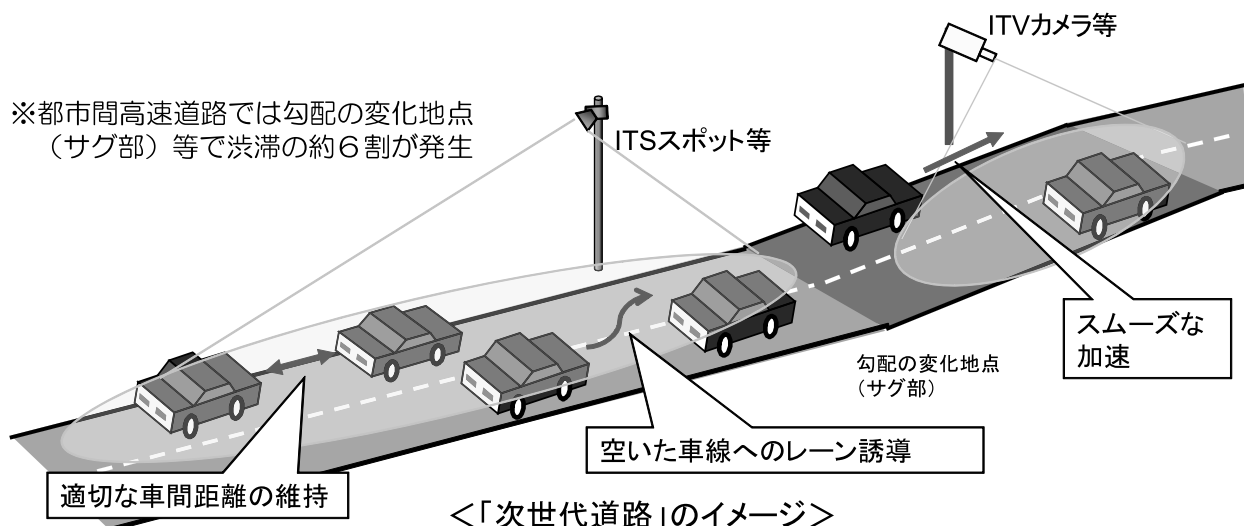


5) 既存ストックの有効活用

① 「次世代ITS」の推進

ITSスポット^{参1}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。

また、プローブ情報^{参2}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。



② 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。

具体的には、にぎわい・交流の創出のための道路占用許可の特例を導入するとともに、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を進めます。



＜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＞

参1：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。

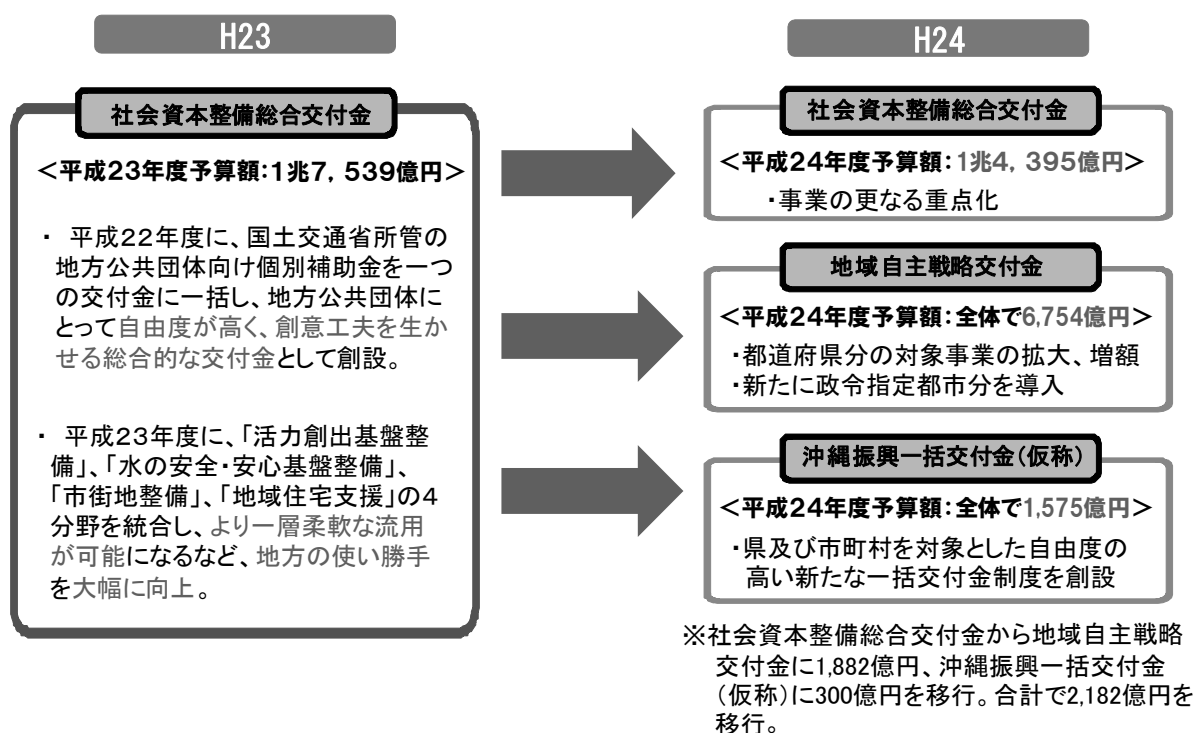
参2：走行している自動車から収集される速度や位置などの情報。

6) 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。



4. 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

(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

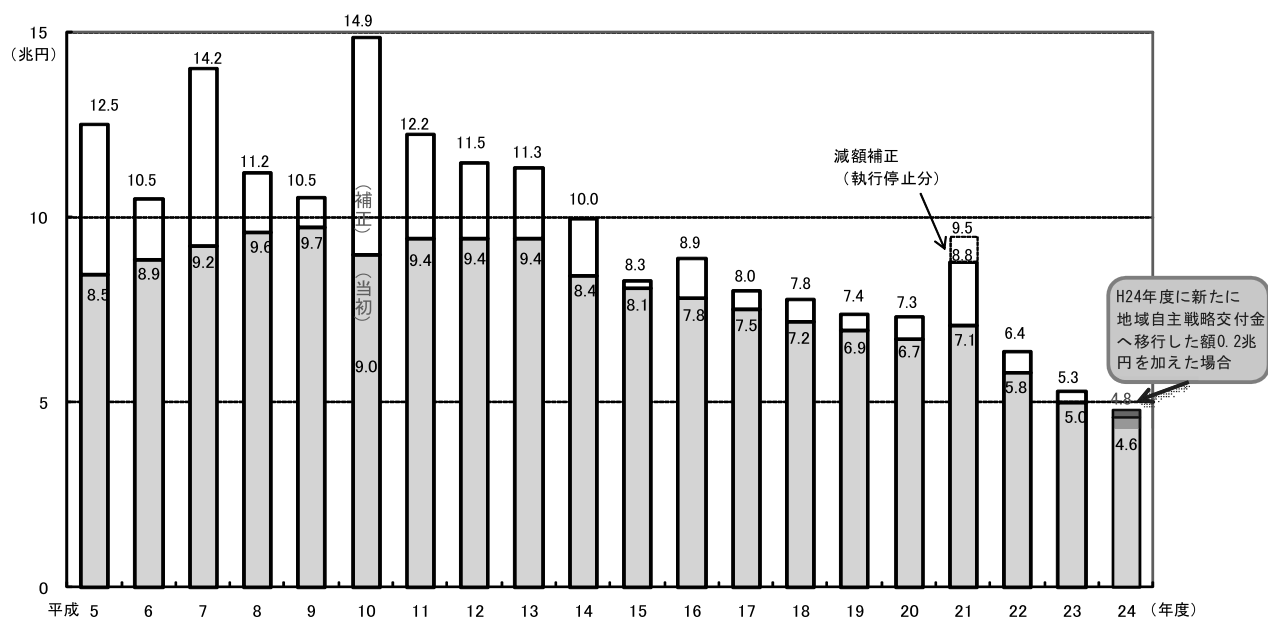
- ・当面の料金割引：現在の割引内容と効果を検証し、割引目的を一つ一つ明確にした上で整理
3年後、仮に料金割引を継続するならば、様々な工夫が必要
- ・本四高速の料金：全国と共通の料金水準を目指し、海峡部も他区間と大きな料金差とならないよう配慮/NEXCOとの将来的な合併に向けて準備が必要/国と地方の出資継続が必要であり、過去の経緯を踏まえつつ、早急に合意形成を図るべき

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。

【東日本大震災復旧・復興に係る経費】 (単位: 兆円)			
	H23 '1次補正	H23 '3次補正	H24 '当初
復旧	1.1	0.9	0.2
復興	0.1	0.2	0.2
全国防災	—	0.2	0.3
合計	1.2	1.3	0.7

○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

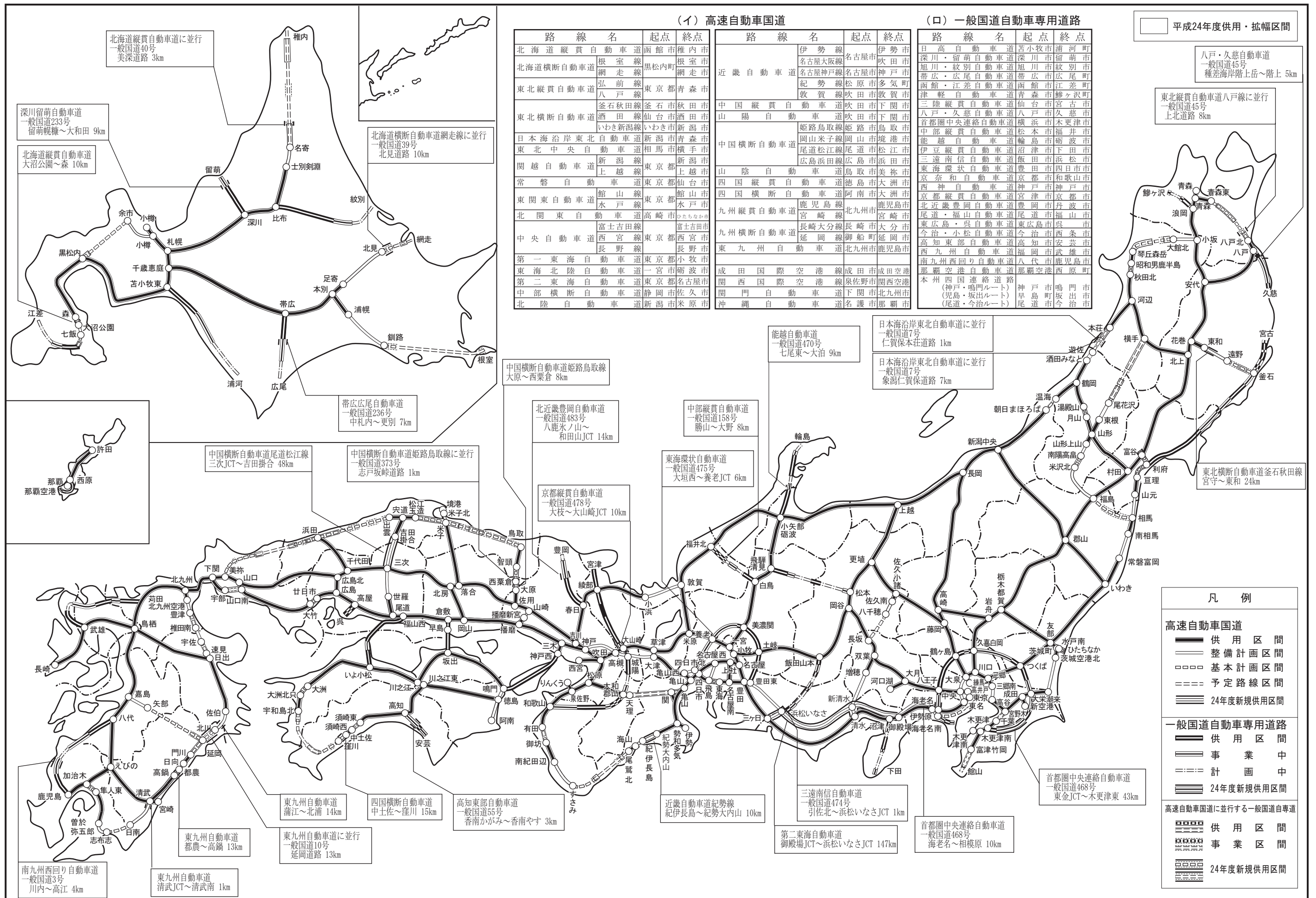
(参考資料)

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)

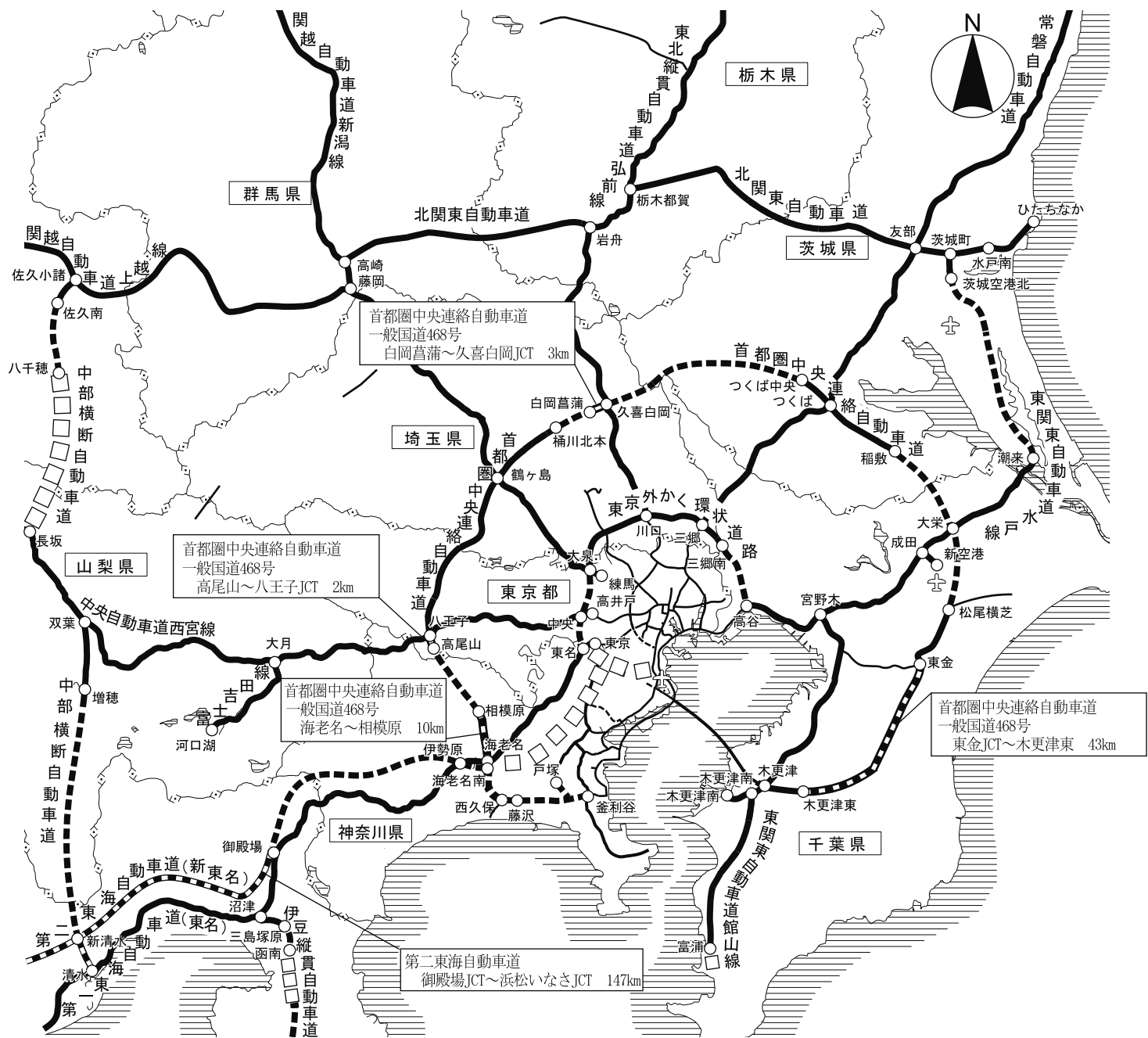
高規格 幹線道路網図（平成24年度供用予定）（平成23年度末時点の高規格幹線道路網図に、平成24年度新規供用箇所を旗揚げ）



(参考資料)

大都市圏幹線道路図

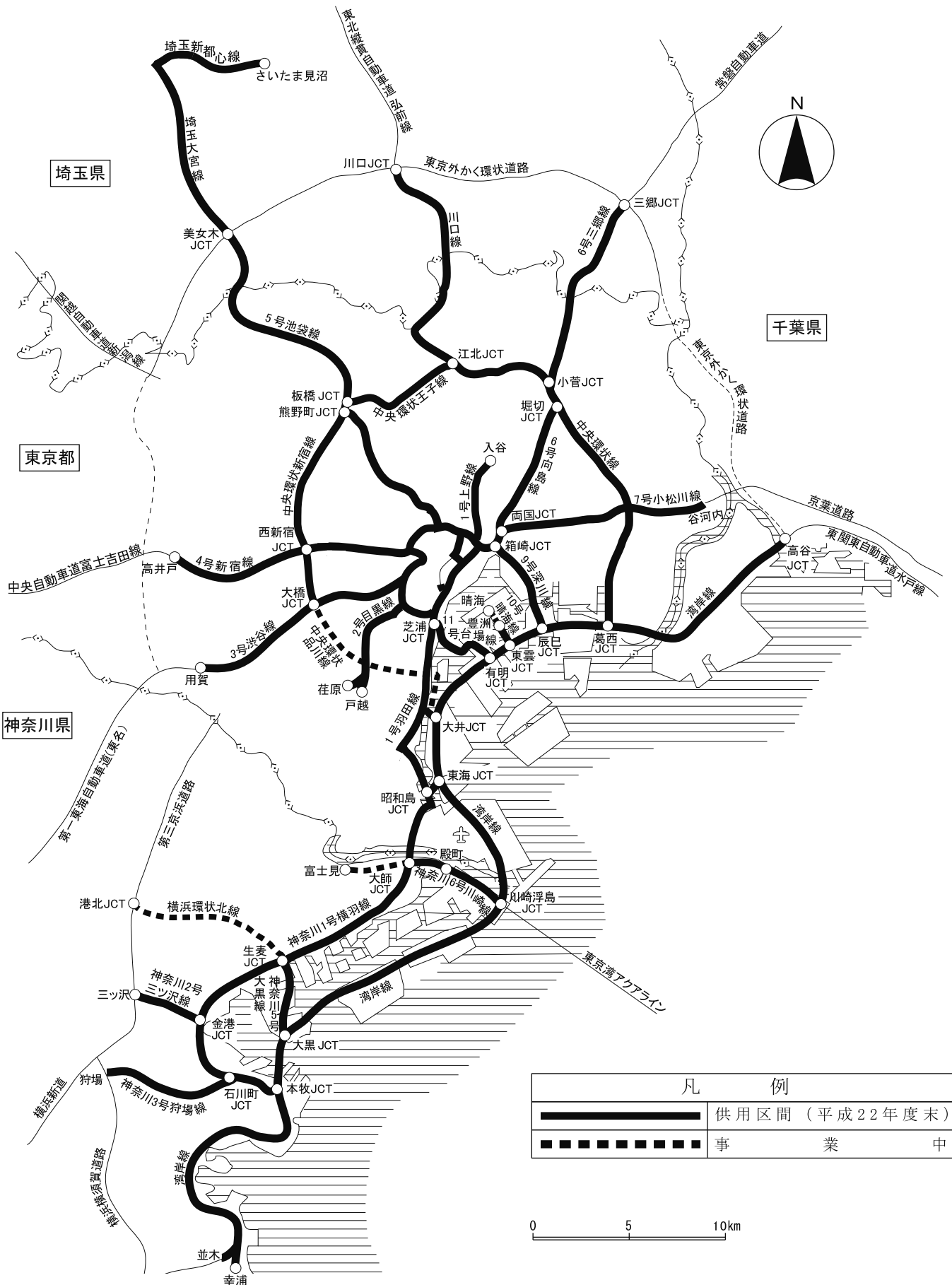
東京圏高規格幹線道路図



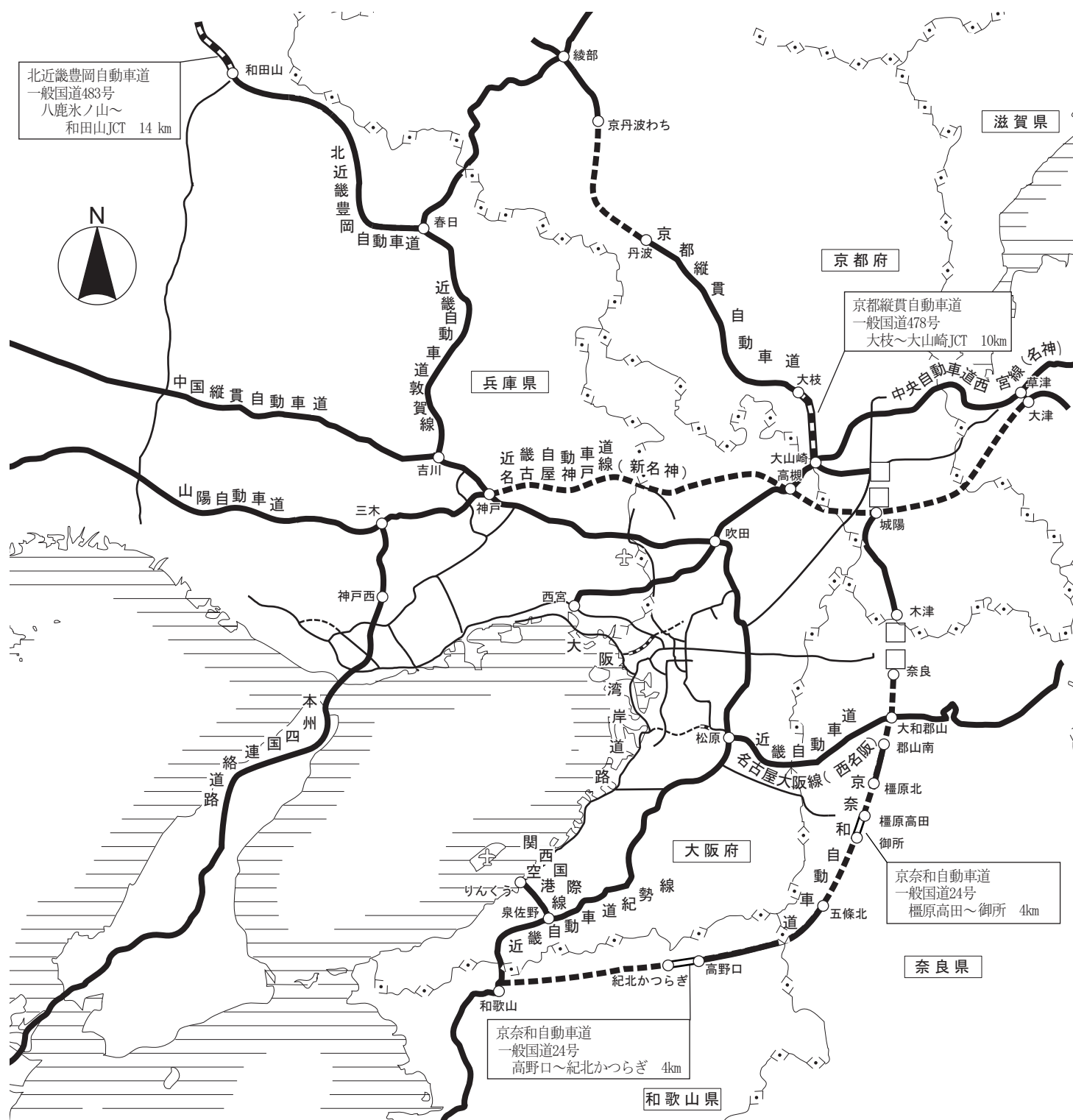
凡 例	
	供 用 区 間 (平成22年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成24年度新規供用区間
	平成23年度新規供用区間

0 20 40km

首都高速道路図

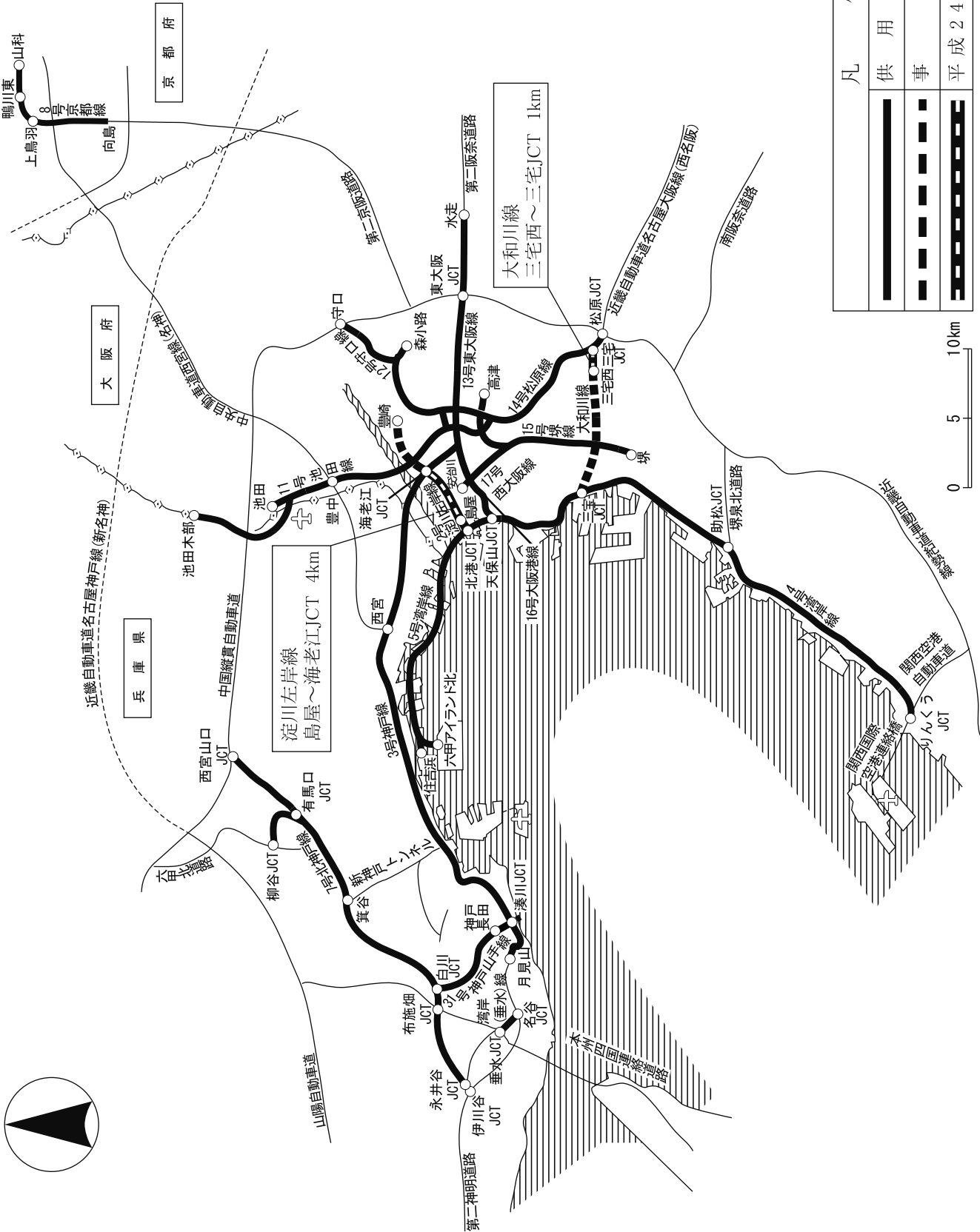
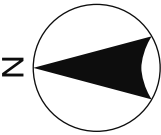


大阪圏高規格幹線道路図



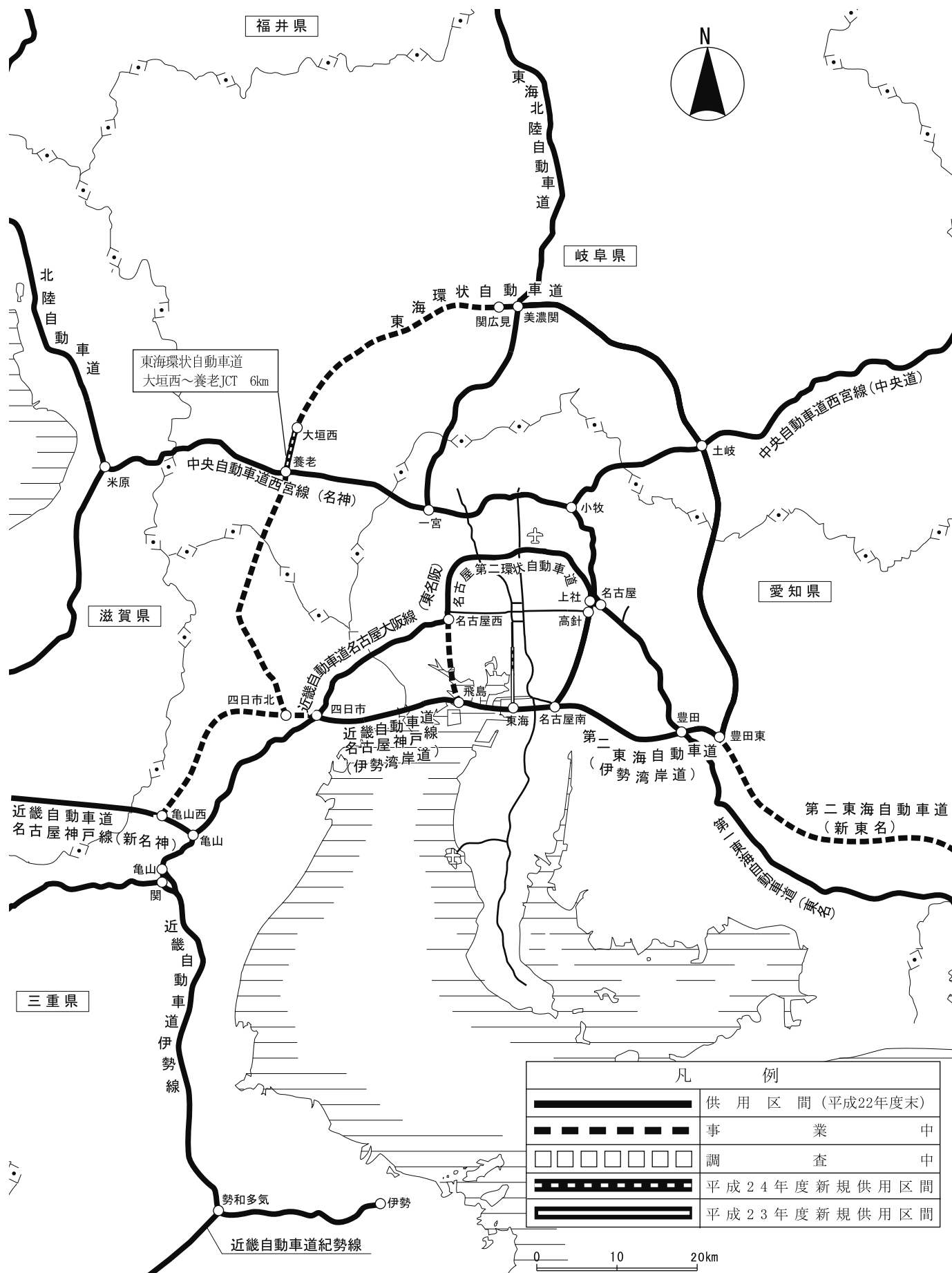
凡 例	
	供 用 区 間 (平成22年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成24年度新規供用区間
	平成23年度新規供用区間

阪神高速道路図



凡 例		
	供 用 区 間 (平成22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。

 トーロ ヨカレ
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。）