

道路局の主な政策課題について

国土交通省 道路局
平成22年4月

< 目 次 >

○道路局の主な政策課題	1
-------------------	---

①道路関係の主な施策の概要

- I 生活者視点の暮らしと環境形成
- II 安全・安心の確保
- III 活力ある地域・経済社会形成
- IV スtock型社会への転換

(参考)高規格幹線道路網図

②道路事業の進め方の透明化

③道路構造基準の条例委任

○道路局所管法律一覧	13
------------------	----

○道路局の組織・審議会	19
-------------------	----

○道路関係予算の概要	22
------------------	----

○道路局の主な政策課題

①道路関係の主な施策の概要（１）

I 生活者視点の暮らしと環境形成 / II 安全・安心の確保

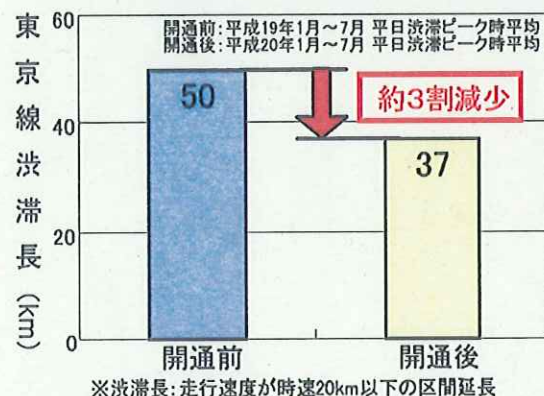
■円滑な都市・地域活動を支えるため、幹線道路では渋滞対策を重点的に実施します。

- ・ 全国の渋滞損失時間は約15%減少（H19/H14）したが、未だ国民1人あたり年間約1日分を損失
- ・ 東京23区の踏切数（673箇所）は、パリの約50倍（H19）

○渋滞の早期解消のため、首都圏三環状等の環状道路を供用目標の達成に向けて着実に整備し、既存道路の拡幅や交差点の立体交差化等の対策を効果の高い箇所に対し重点化して実施。

○開かずの踏切^{※1}等に対して、連続立体交差事業等の抜本的な対策を、スピードアップの工夫をしながら実施。

【首都高速中央環状新宿線の開通効果
（4号新宿線～5号池袋線）（H19.12開通）】



平日渋滞ピーク時の渋滞長が約3割減少

【これまでの10年間で、約720箇所の踏切を立体交差化（H21.3末現在）】

【踏切対策の例（JR阪和線）】



高架切替前
（最大渋滞長：約500m）



高架切替後
（交通渋滞解消）

参1 電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切

■生活道路では人優先の考え方で、きめ細かな面的な対策を実施します。

- ・我が国の死傷事故率(109件/億台km(H19))は、イギリスの約3倍
- ・特に生活道路の死傷事故率(208件/億台km)は幹線道路(91件/億台km)の2倍以上(H19)

○地域住民や関係機関等と連携・協働して、課題の把握・整理から事業の実施効果確認を行う課題解決サイクルを確立しながら、総合的な対策を実施。
一通学路等における安全安心な歩行空間の創出や面的な交通事故対策^{参2}の実施
一多数の高齢者、障害者等が徒歩で移動する、駅や病院等を連絡する道路について重点的にバリアフリー化

【通学路の歩道整備の例】



【クランクやハンプの整備の例】



【これまでの5年間で、歩道の設置等により面的な事故対策を重点的に実施した地区：約800地区(H20.3末現在)】

【バリアフリー化した多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する駅、病院等を結ぶ道路延長：約1,020km(H21.3末現在)】

参2 地区内への通過車両の流入防止、クランクやハンプ等による地区内の車両速度の抑制、歩道等の整備による安全な移動経路の確保等を都道府県公安委員会と道路管理者が連携して総合的に講じるもの

①道路関係の主な施策の概要（3）

■世界に誇れる都市や街の形成を図るため、無電柱化を推進します。

- ・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%(2008)、ソウル市:52%(2008)、シンガポール:86%(1998))^{参3}
- ・ただし、幹線道路の無電柱化率については、東京23区で43%(2008)

○歴史的街並み、観光地、中心市街地等の地域のニーズの高い箇所で実施。
○道路事業、区画整理等では、あらかじめ地中設備を標準装備化し「無電柱道路」
として効率的に整備。

【対策前】



【対策後】



【これまで市街地の主な通りを中心に、約7,700kmを無電柱化（H21.3末現在）】

参3 東京23区は道路延長ベース、海外の都市はケーブル延長ベース

■都市内で自転車を主な交通手段の１つとして位置づけます。

- ・自転車販売台数は近年約1.3倍に増加（H20/H15）
- ・対歩行者の事故が10年間で約4.5倍、自転車乗用中の事故死者の約65%が65歳以上

○警察、地方公共団体等との連携のもと、自転車利用の先進的な都市を構築するため、自動車や公共交通等との適切な役割分担のもと、自転車走行空間ネットワークの構築、駐輪対策の実施、コミュニティサイクルの整備推進、自転車利用ルール・マナーの啓発等の取組に対して支援。

【対策前】



【対策後】



【これまでに、歩行者や自動車から分離された自転車走行空間を約2,900km整備（H20.3末現在）】

Ⅲ 活力ある地域・経済社会形成

■我が国の競争力や地域の自立を支えるため、幹線道路ネットワークを整備します。

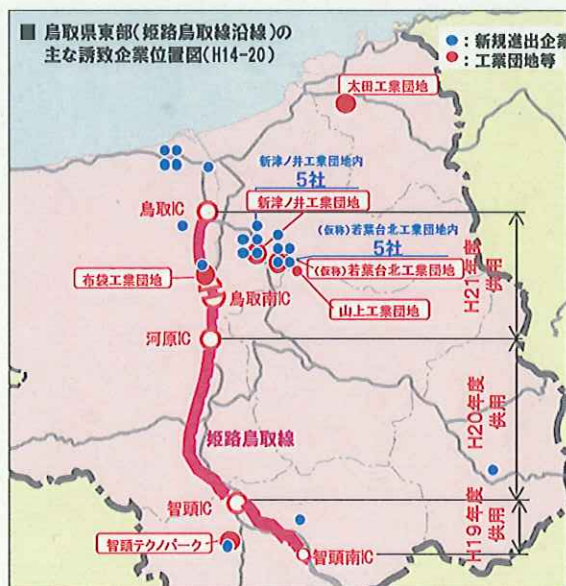
・我が国の物流コスト水準は、先進7カ国の中で最下位の評価^{参4}

○必要に応じて現道も活用しながら、効率的なネットワーク整備を推進。

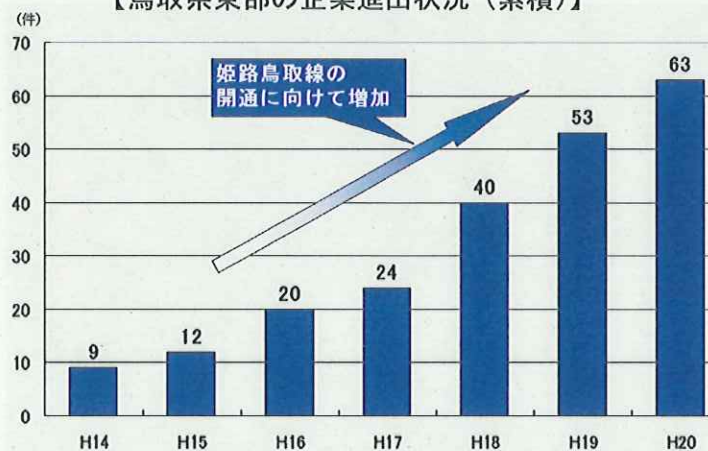
- －高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進
- －拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセスを改善
- －国際標準コンテナ車の通行支障区間を早期に解消

【中国横断道姫路鳥取線の整備効果】

- ・鳥取県東部では、中国横断道姫路鳥取線開通が近づくにつれ、企業進出が活発化
- ・H14～H20の7年間に進出した企業は延べ63社、H20までに新たに約1,000人の雇用を創出



【鳥取県東部の企業進出状況（累積）】



※工場増設の企業含む

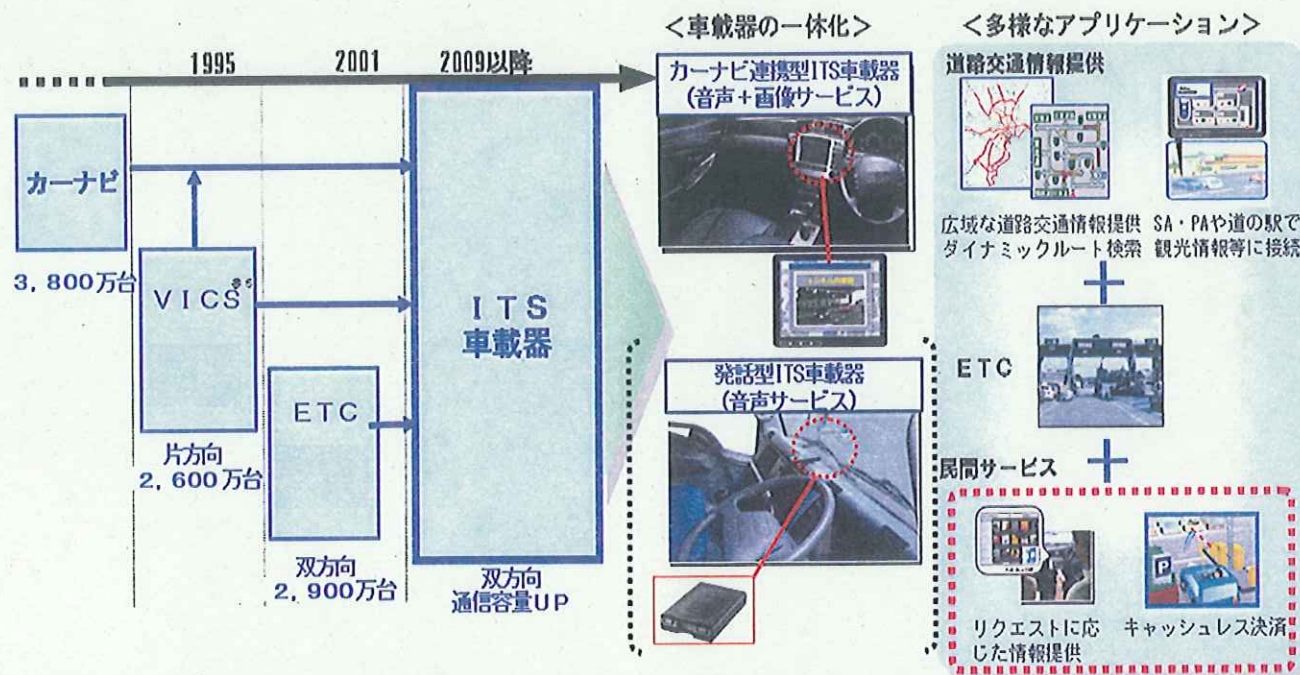
出典：鳥取県商工労働部、鳥取市産業振興課の提供資料

参4 各国の物流環境に対する他国の物流関係者からの5段階評価 (The World Bank 「Logistics Performance Index 2007」)

①道路関係の主な施策の概要（6）

■新たなスマートウェイサービスを官民一体で展開します。

- 高速道路を中心として路側機^{参5}を全国に配備し、新たなサービスを展開。
 - ー広域な道路交通情報の提供、SA・PA及び道の駅で観光情報等を提供
- 民間でのITS車載器の普及や新たなアプリケーション開発を支援。
 - ー多くの事業者が共通して利用可能な仕様や仕組みを整備



参5 路側に設置された無線設備

参6 VICS/Vehicle Information Communication System(道路交通情報通信システム): 渋滞情報、所要時間、工事・交通規制等に関する道路交通情報をカーナビに提供するシステム

Ⅳ スtock型社会への転換

■ 予防保全対策の本格実施などにより、戦略的な管理を進めます。

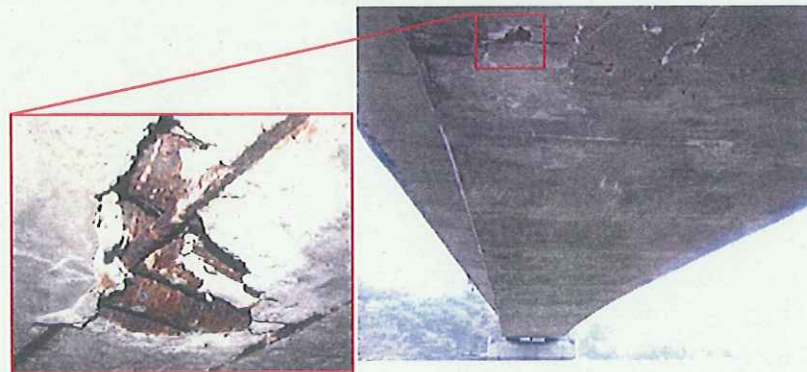
- ・ 地方自治体では、依然として約6割の市区町村で橋梁点検が未実施 [H20末]
- ・ 全国道路橋の長寿命化修繕計画^{参7}策定率は約41%(地方管理橋で約24%) [H20末]
- ・ 地方管理橋で通行止め・通行規制されているものは約1,300橋 [H20末]

- 予防保全対策を重要構造物を中心に本格的に実施。
- 主要な交通ネットワークを構成又は跨ぐ重要構造物の適切な管理を支援。
- 構造物の特性・重要度・優先度に応じた点検・補修の実施。

【橋梁点検の例】



【コンクリート製橋梁の損傷状況の例】



参7 点検結果に基づき、必要な修繕・架替えの時期等を定めた計画

■地震や豪雨・豪雪に対する防災・震災対策を進めます。

・最近10年間の集中豪雨50mm/h以上の発生回数は、前の10年間の約1.4倍に増加

- 大規模地震に対する緊急輸送道路^{参8}の通行を確保するため、橋脚の補強等の耐震対策を実施。
- 豪雨・豪雪等に対する安全な通行を確保するため、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避する道路整備等を実施。

【駿河湾を震源とする地震(H21.8.11)
による東名高速の被害状況】



【地震により損傷を受けた橋梁の例】



【これまでに、緊急輸送道路上にある橋梁の約7割で耐震補強を完了(H21.3末現在)】

参8 災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路等が該当

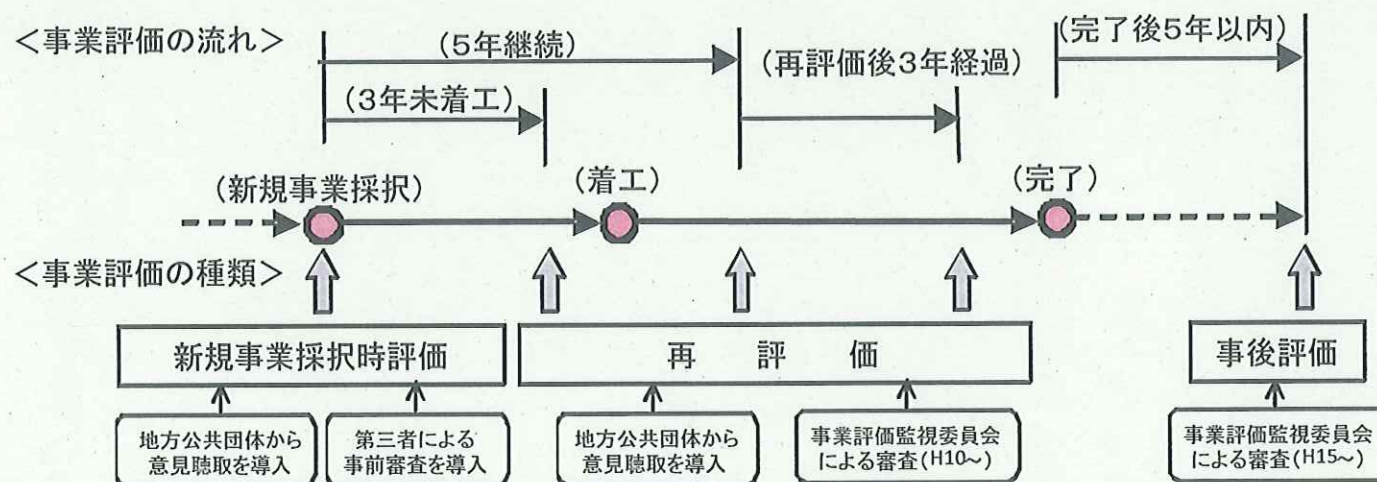


②道路事業の進め方の透明化

事業評価の改善

- 直轄事業等に係る新規事業採択時評価について、第三者による事前審査を導入するとともに、直轄事業負担金の負担者等である地方公共団体から意見を聴取する仕組みを導入する。
- 事業化後、10年継続で1回目の再評価となっている規定を5年継続に短縮するほか、直轄事業等に関する実施サイクルを5年から3年に短縮する。

【直轄事業等】



■ 道路構造令・標識令の条例委任

交通の安全性・円滑性の観点から最低限必要とされる基準^{参1}を除き、都道府県道、市町村道については、地方公共団体が条例で独自に基準を定めることとします^{参2}。

■ 道路構造令の柔軟規定の周知

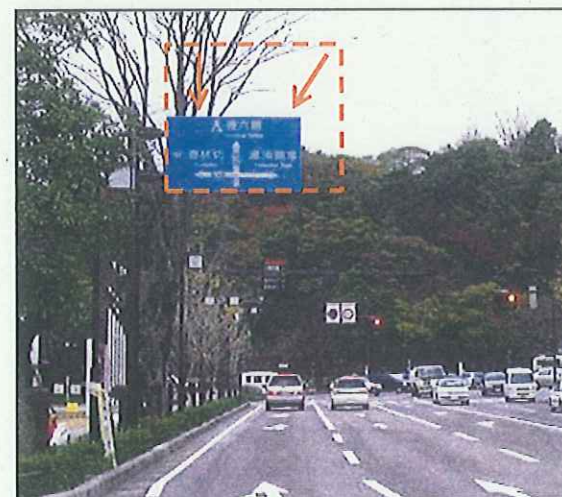
地域の実情に応じた道路整備をより一層促進するため、道路構造令の柔軟規定等について、引き続き周知を図ります。

(道路構造基準の弾力化により実現が図られる例)

○市街地等の限られた道路空間における歩道の整備



○観光地等における景観に配慮した標識の小型化



参1 道路構造令については設計車両、建築限界及び橋・高架の道路等の設計自動車荷重の基準。
標識令については、案内標識及び警戒標識の寸法及び文字の大きさ以外の基準。

参2 地域主権推進一括法案(第1次)として平成22年通常国会に提出後、その審議を経て、成立、施行された場合。

○道路局所管法律一覽

（１）基本的法律

○道路法（昭和 27 年法律第 180 号）

○高速自動車国道法（昭和 32 年法律第 79 号）

（２）道路の整備等を促進するための法律

○道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律（昭和 33 年法律第 34 号）

○特別会計に関する法律（平成 19 年法律第 23 号）

○道路の修繕に関する法律（昭和 23 年法律第 282 号）

○積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（昭和 31 年法律第 72 号）

○踏切道改良促進法（昭和 36 年法律第百 195 号）

○交通安全施設等整備事業の推進に関する法律（昭和 41 年法律第 45 号）

- 共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和 38 年法律第 81 号）
- 電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成 7 年法律第 39 号）
- 自転車道の整備等に関する法律（昭和 45 年法律第 16 号）

（３）有料道路に関する法律

- 道路整備特別措置法（昭和 31 年法律第 7 号）
- 高速道路株式会社法（平成 16 年法律第 99 号）
- 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成 16 年法律第 100 号）
- 地方道路公社法（昭和 45 年法律第 82 号）
- 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法（昭和 56 年法律第 72 号）
- 東京湾横断道路の建設に関する特別措置法（昭和 61 年法律第 45 号）

（４）その他の関係法律

○幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和 55 年法律第 34 号）

○軌道法（大正 10 年法律第 76 号）

○高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）

○国土開発幹線自動車道建設法（昭和 32 年法律第 68 号）

など

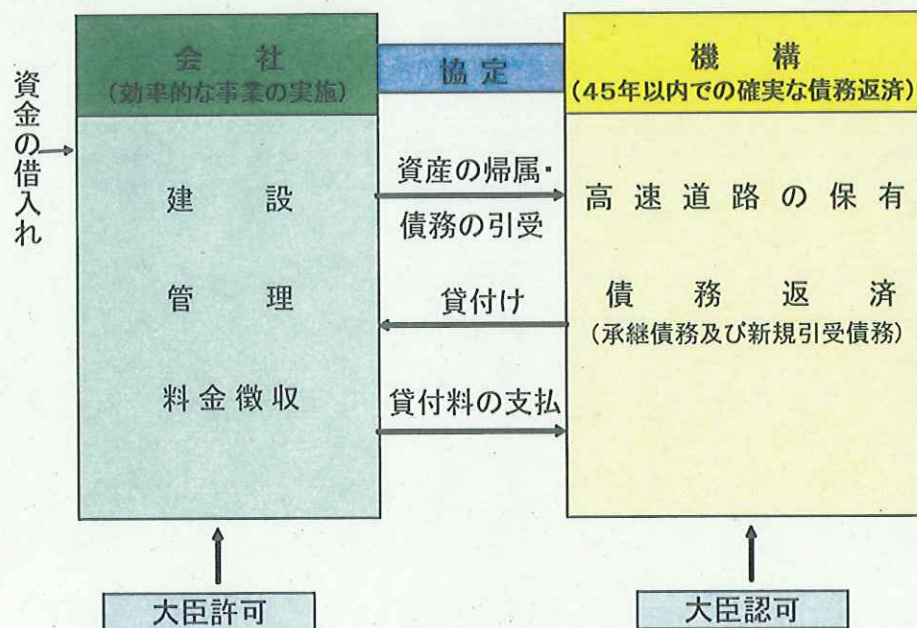
※第 174 回国会提出法案

○国の直轄事業に係る都道府県等の維持管理負担金の廃止等のための関係法律の整備に関する法律案
（平成 22 年 3 月 31 日成立）

○高速自動車国道法及び道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律の一部を改正する等の法律案

- 会社は、債券・借入金にて新たな建設を行い、完成後に資産と債務を機構に移行
- 機構は、会社から料金収入を原資とする貸付料を得て、45年間で債務を返済

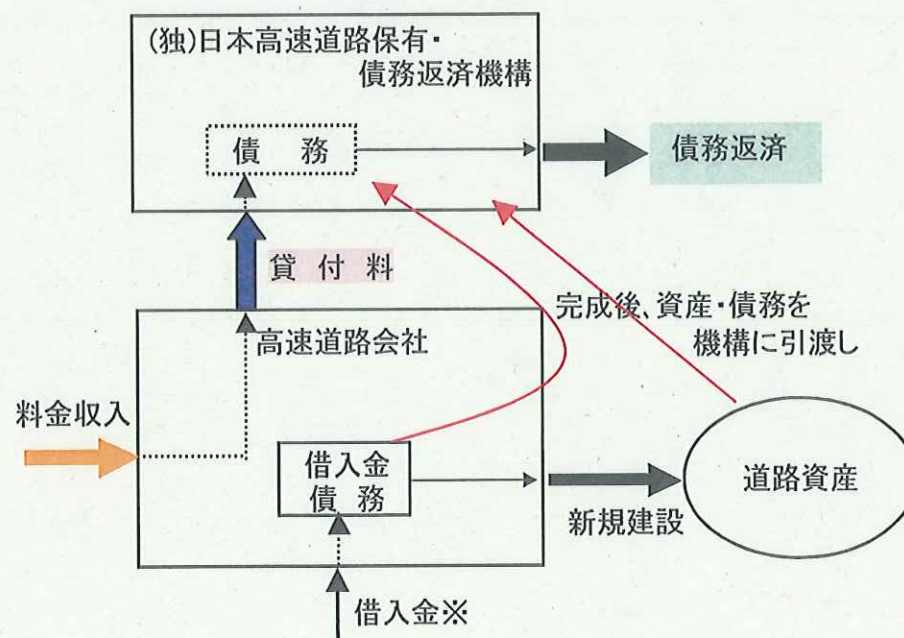
【会社と機構による高速道路事業の実施スキーム】



<機構の役割>

- ・高速道路に係る道路資産の保有・貸付け
(将来の無料開放を前提に公的機関による保有により、固定資産税を免除)
- ・債務の早期・確実な返済

高速道路に係る国民負担の軽減
会社による高速道路事業の円滑な実施の支援



※借入金には、国と地方から機構に、建設のために出資した額
(機構から会社は無利子貸付)も含まれる。

(単位：兆円 (消費税込み))

		未償還残高	うち債務残高
民営化時 (H17.10.1)		42.5	38.2
平成18年度 期首	計画	41.6	37.2
	実績	41.6	37.1
平成19年度 期首	計画	40.7	36.2
	実績	40.5	35.9
平成20年度 期首	計画	40.0	35.3
	実績	39.8	35.1
平成21年度 期首	計画	36.6	31.8
	実績	36.2	31.3

(注)端数処理の関係上、計が合わないことがある。

○道路局の組織・審議会

道路局の組織(平成22年4月1日現在)

(年度末定員)

道路局長 道路局次長 大臣官房審議官 (高速道路・有料道路担当)	総務課		39
		道路政策企画室	
		高速道路経営管理室	
		企画官	
		道路企画調整官	
	路政課		26
		道路利用調整室	
		企画官	
	道路交通管理課		24
		高度道路交通システム推進室	
		道路管理企画官	
		車両通行対策官	
	企画課		36
		道路経済調査室	
		道路事業分析評価室	
		道路事業調整官	
		道路計画調整官	
	国道・防災課		39
		道路保全企画室	
		道路防災対策室	
		国道事業調整官	
	環境安全課		40
		交通安全政策分析官	
		地域道路調整室	
		道路環境調査室	
		道路交通安全対策室	
	高速道路課		29
		有料道路調整室	
計			235

道路法(昭和27年法律第180号)に基づき、国土交通大臣の諮問に応じ、道路整備計画、国道の路線の指定又は道路の構造及び工法その他道路に関する制度を調査審議する。

※道路分科会に基本政策部会及び有料道路部会、幹線道路部会を置く。

平成22年4月1日現在
(50音順、敬称略)

浅見 泰司
家田 仁
井出 多加子
上村 多恵子
太田 和博
岡島 成行
勝間 和代
越澤 明
櫻井 敬子
田中 秀臣
原田 昇

マリ・クリスティーヌ
御厨 貴

東京大学大学院教授
東京大学大学院工学系研究科教授
成蹊大学経済学部教授
(社)京都経済同友会常任幹事
専修大学商学部教授
大妻女子大学教授
経済評論家・中央大学ビジネススクール客員教授
北海道大学大学院教授
学習院大学教授
上武大学ビジネス情報学部教授
東京大学大学院工学系研究科教授
異文化コミュニケーター
東京大学先端科学技術研究センター教授

○道路関係予算の概要

（1）基本方針

平成22年度道路予算においては、マニフェストを踏まえ、

- ・ 直轄事業については、真に必要な道路事業に重点化するとともに、事業効果の早期発現を図る観点から、開通時期が近いもの、事業年数が短いものを優先することとして、予算を約2割削減
- ・ 補助事業については、一括交付金への対応を前倒して、原則として補助金を廃止し、他事業と一体となった地方公共団体にとって自由度の高い総合交付金を創設

事業実施箇所については、「原則として、新規事業は行わないこととし、事業箇所数について、2割程度の削減を図る」との方針に従い、

- ・ 事業評価の対象となる新設・改築事業について、平成22年度は新規採択は行わない
- ・ 直轄事業の事業実施箇所数については、2割以上を削減する

(2) 決定概要

(単位：億円)

区 分	事業費	対前年度比	国 費	対前年度比
直 轄 事 業	15,048	0.84	11,394	0.90
改築その他	11,737	0.82	8,544	0.83
維持管理	2,089	0.88	1,628	1.12
うち維持	966	0.88	966	1.40
業務取扱費	1,222	0.95	1,222	1.34
補 助 事 業	1,418	0.22	937	0.25
有料道路事業等	14,633	1.02	1,027	0.97
計	31,099	0.80	13,357	0.76

- <注> 1. 貸付金償還金等（国費893億円）を含む
 2. 本表のほか、地方道路整備臨時貸付金（国費800億円）、高速道路無料化に向けた取組（国費1,000億円）、行政部費（国費11億円）に係る経費がある
 3. 道路の補助事業の一部や、活力交付金、他の補助事業等を廃止し、社会資本整備総合交付金（国費2兆2,000億円）を創設

(3) 事業箇所数 (直轄事業)

区 分	H22当初	H21当初	対前年度比
直轄事業 (改築等)	1,799	2,376	0.76
事業評価対象事業	549	580	0.95
事業評価対象外事業	1,250	1,796	0.70

事業実施箇所 (当初配分) については、国土交通省ホームページにて公表

http://www.mlit.go.jp/road/road_tk1_000003.html

(公表例) 青森県直轄事業

平成22年度 箇所表					※市町村名は平成22年4月1日現在で作成
種 別 :	直轄事業				(単位:百万円)
所 管 :	国土交通省				
都道府県名 :	青森県				
工種	路線名	市町村名	事業名	事業費	備考
改築	4	十和田市~七戸町	七戸バイパス	500	
改築	4	平内町~青森市	土屋バイパス	323	
改築	7	弘前市	石川バイパス	740	
改築	7	弘前市~蕨崎町	弘前バイパス	100	
改築	7	青森市	青森西バイパス(Ⅱ期)	416	
改築	45	八戸市	八戸南環状道路	1,046	
改築	45	八戸市~陸上町	八戸南道路	749	
改築	45	六戸町~東北町	上北道路	4,400	
改築	45	東北町~七戸町	上北天間林道路	560	
改築	101	五所川原市~つがる市	五所川原西バイパス	1,800	
改築	101	つがる市~鰺ヶ沢町	鰺ヶ沢道路	368	

（4）直轄負担金について

直轄事業負担金制度の廃止への第一歩として、平成22年度から直轄国道等の維持管理に係る都道府県等の負担金を廃止。ただし、経過措置として、平成22年度に限り、直轄事業の維持管理のうち、特定の事業に要する費用については、その対象を明確にした上で、負担金を徴収する。

併せて、直轄事業負担金の業務取扱費を全廃するとともに、公共事業に係る補助金の事務費も全廃する。

（参考）維持管理に係る負担金を廃止する法案

「国の直轄事業に係る都道府県等の維持管理負担金の廃止等のための関係法律の整備に関する法律案」

国会提出：1月29日、成立：3月31日

（5）直轄国道の維持管理について

行政刷新会議での結果を踏まえ、これまで地域ごとでバラツキのあった巡回、清掃、除草、除雪等の各作業について、通行の安全性に支障のないと考えられる範囲で、平成22年度より全国統一の基準を明確に設定して運用することにより、維持管理費を縮減。

【これまで】

<巡回>	
	原則 1日に1回
<清掃>	
路面清掃	年間 0～138回 (H20実績)
歩道清掃	年間 0～75回 (H20実績)
<除草>	
	年間 1～3回 (H20実績)
<剪定>	
	年間 1回～3年間に1回 (H20実績)
<除雪>	
除雪	5～10cm降雪量で実施
凍結防止剤散布	統一の基準なし



【H22】

原則 2日に1回	
⇒	
原則 年間 12回（三大都市内）	
年間 6回（DID内）	
年間 1回（上記以外）	
⇒	
落葉対策を除き、原則実施しない	
⇒	
原則 年間 1回	
⇒	
高木・低木 原則 3年間に1回	
寄植 原則 年間に1回	
⇒	
原則 5～10cm降雪量で実施	
標準的な散布量を統一	

【巡回】



【清掃】



【除草】



【剪定】



【除雪】



【除雪（凍結防止剤散布）】



(6) 社会資本整備総合交付金

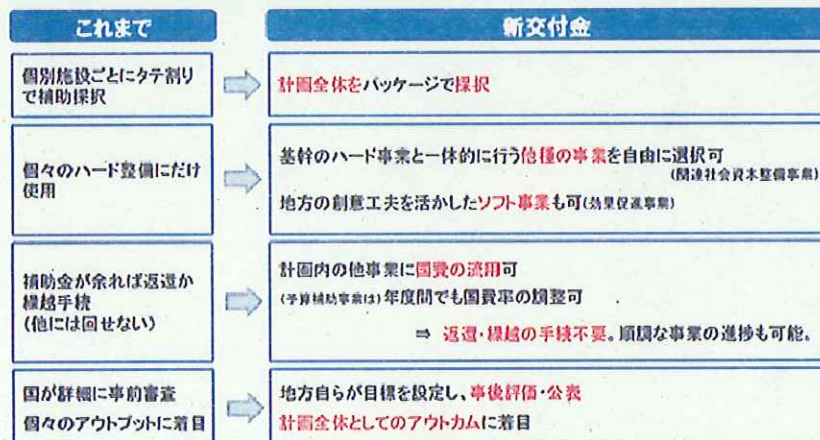
地方公共団体が行う社会資本整備について、これまでの個別補助金を原則廃止し、基幹となる事業（基幹事業）の実施のほか、これと合わせて関連する社会資本整備や基幹事業の効果を一層高めるための事業を一体的に支援するため、地方公共団体にとって自由度の高い総合交付金を創設。

社会資本整備総合交付金(仮称)の特長

国土交通省

ポイント

- ◇ 地域が抱える政策課題を自ら抽出して整備計画で明確化
- ◇ 地域が設定した具体的な政策課題の解決のため、ハード・ソフトの両面からトータル支援
- ◇ 地方公共団体の自由度を高め、使い勝手を向上



多様な事業を総合的にバックアップ

国土交通省

整備計画に掲げる政策目標の達成(成果指標で事後評価)

