

詳細版

平成23年度

道 路 関 係  
予 算 概 算 要 求 概 要

平成22年9月

国 土 交 通 省 道 路 局  
国土交通省都市・地域整備局

# 目 次

<b>第1 平成23年度予算概算要求の概要</b>	1
1. 基本方針	1
2. 要求概要	2
<b>第2 道路事業の効率的・効果的な実施</b>	5
1. 厳格な事業評価の実施	5
○政策目標評価型事業評価の導入	5
2. コストの徹底した縮減、サービスレベルの維持・向上	7
○直轄国道の維持管理	7
○構造基準の弾力化	8
3. 既存ストックの有効活用	9
○高速道路の原則無料化と新たな料金割引	9
○新たなスマートウェイの展開	11
○道路空間のオープン化	11
<b>第3 主な施策の概要</b>	12
1. 我が国の成長力・活力の確保	12
○幹線道路ネットワークの整備	12
○環状道路の整備	12
○円滑な都市・地域活動のための渋滞対策	13
○スマートインターチェンジの整備	13
○国際標準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	14
○特殊車両通行許可制度の運用の改善	14
○道路分野における国際展開の推進	15
○駐車場管理運営における民間事業者の活用	15
2. 豊かな暮らし・環境の実現	16
○交通体系の総合的整備に向けた関連施策の推進	16
○公共交通機関の利用促進	16
○開かずの踏切等の解消	17
○路上工事による交通への影響の低減	17
○歩行空間のユニバーサルデザインの推進	18
○無電柱化の推進	18
○地球温暖化対策の推進	19
○沿道環境の改善	19

<b>3. 安心・安全の確保</b>	20
○効果的・効率的な交通事故対策の推進	20
○自転車利用環境の整備	21
○防災・震災対策の推進	21
○密集市街地の解消	22
○予防保全の推進	22
<b>第4 地域主権に向けた取組み</b>	23
○社会資本整備総合交付金	23
○国の出先機関の見直し（地方整備局等）	25
<b>第5 行政事業レビューの取組み</b>	26
<b>第6 平成23年度新規箇所について</b>	27

(参考資料)

○ 道路関係予算概算要求総括表	31
○ 平成22年度一般会計予算の概要	33
○ 公共事業関係費の推移	33
○ 高規格幹線道路の整備状況	34
○ 高速道路の債務状況	34
○ 高規格幹線道路網図	35
○ 大都市圏幹線道路図	37
・東京圏高規格幹線道路図	37
・首都高速道路図	38
・大阪圏高規格幹線道路図	39
・阪神高速道路図	40
・名古屋圏高規格幹線道路図	41

# 第1 平成23年度予算概算要求の概要

## 1. 基本方針

少子高齢化、厳しい財政状況という我が国をとりまく状況の中で、地域の要望に応え、

- ・幹線道路ネットワーク整備や渋滞対策など我が国の成長力・活力の確保
- ・交通結節点強化や無電柱化の推進など豊かな暮らし・環境の実現
- ・交通事故対策や防災・震災対策など安全・安心の確保

に必要な道路整備を進めるためには、限られた予算を効率的・効果的に執行し、成果を上げていくことが重要であり、以下を基本方針とします。

### 【効率的・効果的な事業実施】

#### ＜厳格な事業評価の実施＞

- ・現行の新規事業採択時評価等に加えて、計画段階におけるバイパス、交差点改良等の代替案も含めた評価の試行的実施、交通安全事業における「成果を上げるマネジメント」の導入など、政策目標評価型事業評価を導入

#### ＜コストの徹底した縮減＞

- ・道路構造について、当面の現道活用を含めた検討や道路構造令の弾力的運用、維持管理について統一的な基準の設定などにより、徹底したコストの縮減等の取組みを実施

#### ＜既存ストックの有効活用＞

- ・高速道路の原則無料化の社会実験や料金施策、ITS技術の活用を通じて、並行する一般道路の円滑化等の取組みを推進
- ・既存道路の上下空間を民間開放するなど、新たな官民連携を推進

### 【予算の重点方針】

- ・我が国の成長力・競争力の確保や地域の活性化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、今後3年間の開通予定箇所（平成25年度迄）に重点化を実施
- ・新規採択にあたっては、平成22年度より事業箇所総数を増やさないことを基本とし、事業箇所数の総量を管理
- ・直轄国道の維持管理については、サービスレベルの維持・向上等に係る様々な工夫・取組みや地域の実情等を踏まえた運用の改善等を実践
- ・地域主権の確立に向けた取組みの中で、平成23年度より、直轄事業の維持管理の特定事業に係る地方負担を廃止することで、維持管理費に係る地方負担を全廃

## 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 輄 事 業	15,493	1.03	12,204	1.07
改 築 そ の 他	12,205	1.04	8,915	1.04
維 持 管 理	2,089	1.00	2,089	1.28
維 持	966	1.00	966	1.00
特 定 事 業	1,124	1.00	1,124	1.70
業 務 取 扱 費	1,199	0.98	1,199	0.98
補 助 事 業	1,034	0.73	674	0.72
地域高規格道路その他	912	1.03	596	0.95
国債義務額（地高除き）	122	0.23	78	0.25
有 料 道 路 事 業 等	15,059	1.03	956	0.93
合 計	31,586	1.02	13,834	1.04

※この他に、社会資本整備総合交付金（国費2兆2,000億円 対前年度比1.0）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

※高速道路の原則無料化の社会実験に係る経費（国費1,500億円 対前年度比 1.5）を要求

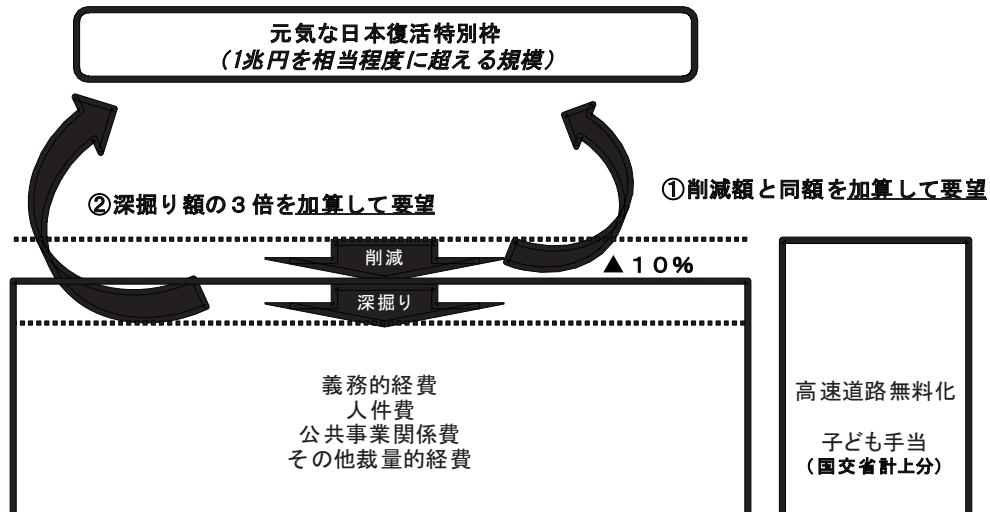
注1) 貸付金償還金等（国費1,058億円）を含む

注2) 本表のほかに、地方道路整備臨時貸付金（国費800億円）、行政部費（国費11億円）がある

注3) 上表には、「元気な日本復活特別枠」に係る計数を含む

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

### (参考) 平成23年度予算の概算要求組替え基準の概要



$$\begin{aligned}
 \text{国交大臣の要求枠} = & (22\text{予算額} - \text{高速道路無料化等}) \times 90\% + \text{高速道路無料化等}[概算要求枠] \\
 & + ①(22\text{予算額} - \text{高速道路無料化等}) \times 10\%[\text{「要望」基礎枠}] \\
 & + ②\text{深掘り額} \times 3\text{倍} - \text{深掘り額}
 \end{aligned}$$

※年金・医療等経費の自然増(1.3兆円)を含め、歳出の大枠約71兆円を堅持。

## 2) 「元気な日本復活特別枠」の要望について

「平成23年度予算の概算要求組替え基準について」（平成22年7月27日閣議決定）に従い、経済成長の実現、国民生活の安定など、元気な日本を復活させるための施策として以下を要望します。

### ○ 大都市圏のインフラ重点投資

要望額： 215億円

(※大都市圏のインフラ重点投資全体の要求額は1,238億円)

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。

### ○ 国土ミッシングリンクの解消

要望額： 1,075億円

(※国土ミッシングリンクの解消全体の要求額は3,475億円)

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・観光周遊ルートの形成等のため、主要都市間等を連絡する高規格幹線道路等（国土ミッシングリンク）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。

### <非公共>

### ○ 高速道路の原則無料化の社会実験

要望額： 750億円

(※高速道路の原則無料化の社会実験全体の要求額は1,500億円)

高速道路を徹底的に活用し、物流コスト・物価を引き下げ、地域経済を活性化するため、高速道路を段階的に原則無料化する。このため、地域経済への効果、渋滞や環境への影響、他の交通機関への影響などを検証するための社会実験を、対象区間を見直し・拡大して実施。

(注) 要望額は国費ベース

(参考) 平成23年度予算の概算要求組替え基準について (H22.7.27閣議決定) (抜粋)

#### 1. 元気な日本復活特別枠

##### (1) 「元気な日本復活特別枠」の設定

デフレ脱却を含めた経済成長の実現、国民生活の安定・安全、「新しい公共」の推進など、元気な日本を復活させるための施策に予算の重点配分を行う仕組みとして「元気な日本復活特別枠」を設定する。(略)

##### (2) 各省の「要望」

###### B. 「要望」内容

○マニフェストの実現

○デフレ脱却・経済成長に特に資する事業

○雇用拡大に特に資する事業

○人材育成、国民生活の安定・安全に資する事業

各大臣は「要望」にあたって個々の施策の経済成長への寄与度、雇用増の見込みなどを可能な限り明らかにするとともに、優先順位を明確にする。

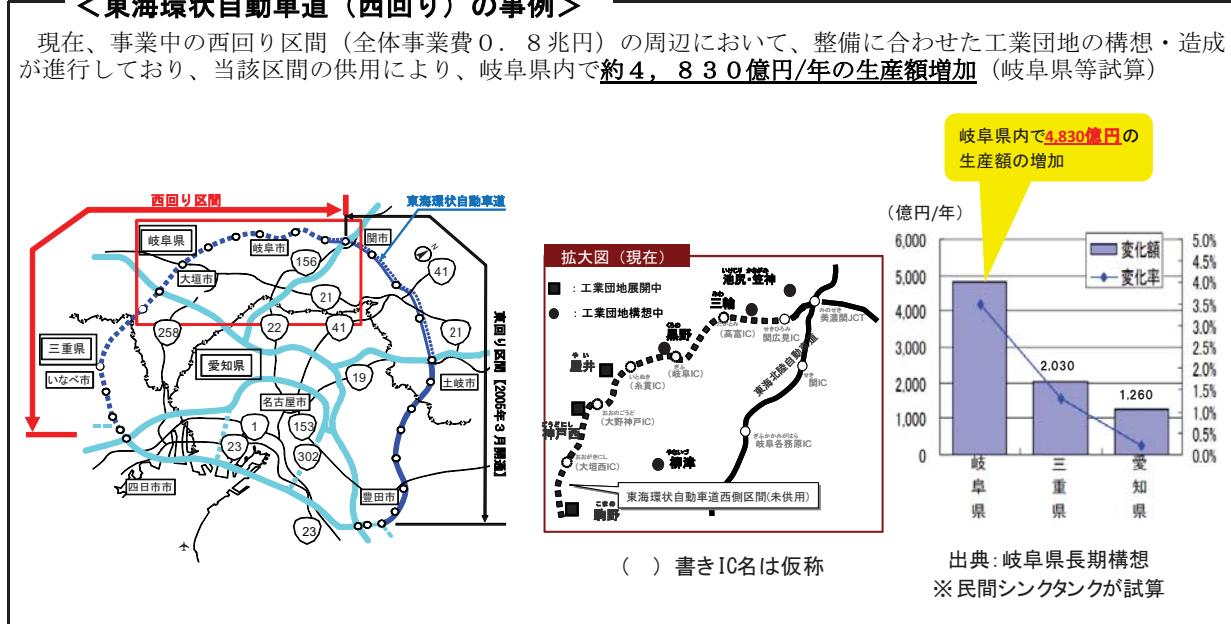
(参考)「元気な日本復活特別枠」に係る経済効果について

### (1) 「大都市圏のインフラ重点投資」の経済効果

大都市圏の環状道路整備により、渋滞解消に伴う物流コストの軽減や周辺部の企業立地の増加が促進され、生産額の増加や雇用誘発など様々な経済波及効果が見込まれます。

#### 〈東海環状自動車道（西回り）の事例〉

現在、事業中の西回り区間（全体事業費0.8兆円）の周辺において、整備に合わせた工業団地の構想・造成が進行しており、当該区間の供用により、岐阜県内で約4,830億円/年の生産額増加（岐阜県等試算）

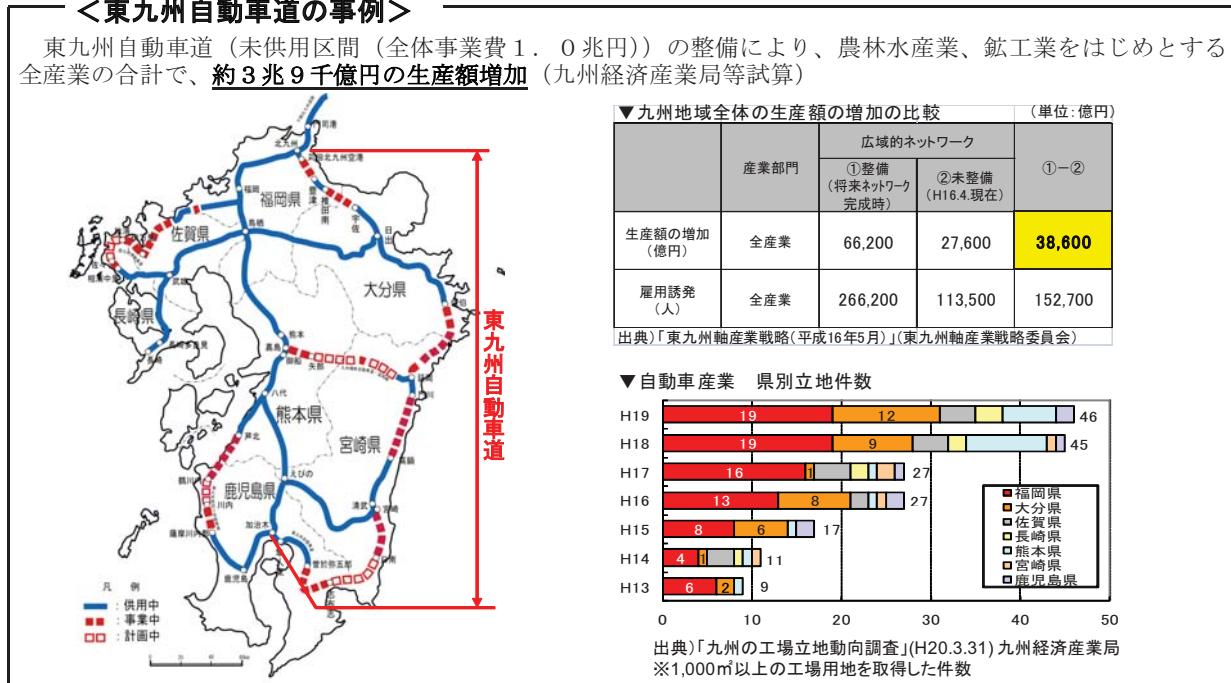


### (2) 「国土ミッシングリンクの解消」の経済効果

ミッシングリンクの解消により、主要都市間の物流コストの軽減や周辺部の企業立地の増加、観光地への観光客数の増大等が促進され、生産額の増加や雇用誘発など様々な経済波及効果が見込まれます。

#### 〈東九州自動車道の事例〉

東九州自動車道（未供用区間（全体事業費1.0兆円））の整備により、農林水産業、鉱工業をはじめとする全産業の合計で、約3兆9千億円の生産額増加（九州経済産業局等試算）

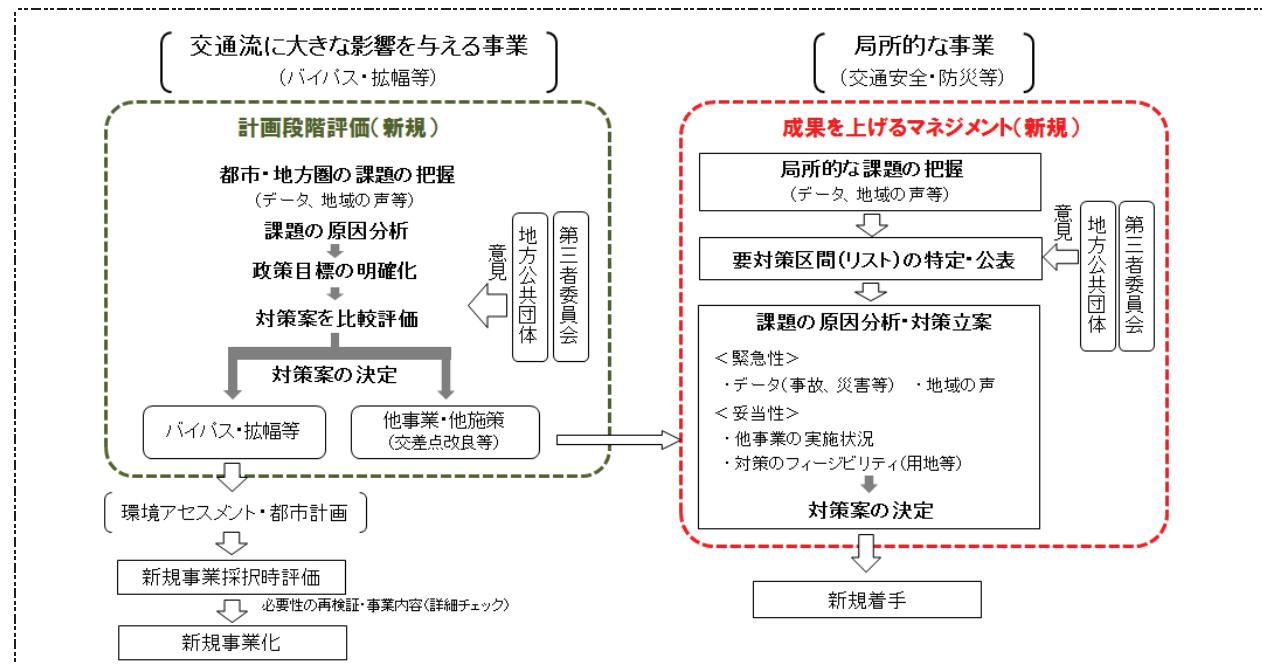


## 第2 道路事業の効率的・効果的な実施

### 1. 厳格な事業評価の実施

#### ○政策目標評価型事業評価の導入

■道路事業の透明性・効率性を高めるため、バイパス・拡幅事業等に計画段階評価を導入するとともに、局所的な事業に対し、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」の取組みを導入します。



#### <参考>

#### 国土交通省所管公共事業における政策目標評価型事業評価の導入についての基本方針(案)(概要)

##### 1. 政策目標評価型事業評価の導入

- 事業の必要性や内容が検証可能となるよう評価の手法を改善  
(解決すべき課題・背景の把握、政策目標の明確化、代替案を提示した上で比較、評価等)
- 計画段階における事業評価を実施

##### 2. 計画段階評価の基本的枠組み

- 計画段階評価の対象とする事業、実施時期（道路事業）

対象とする事業	実施時期
新設・改築事業	・都市計画や環境影響評価の手続きに入る前の段階 ・上記手続き対象外の場合は、新規事業採択時評価の前年度まで

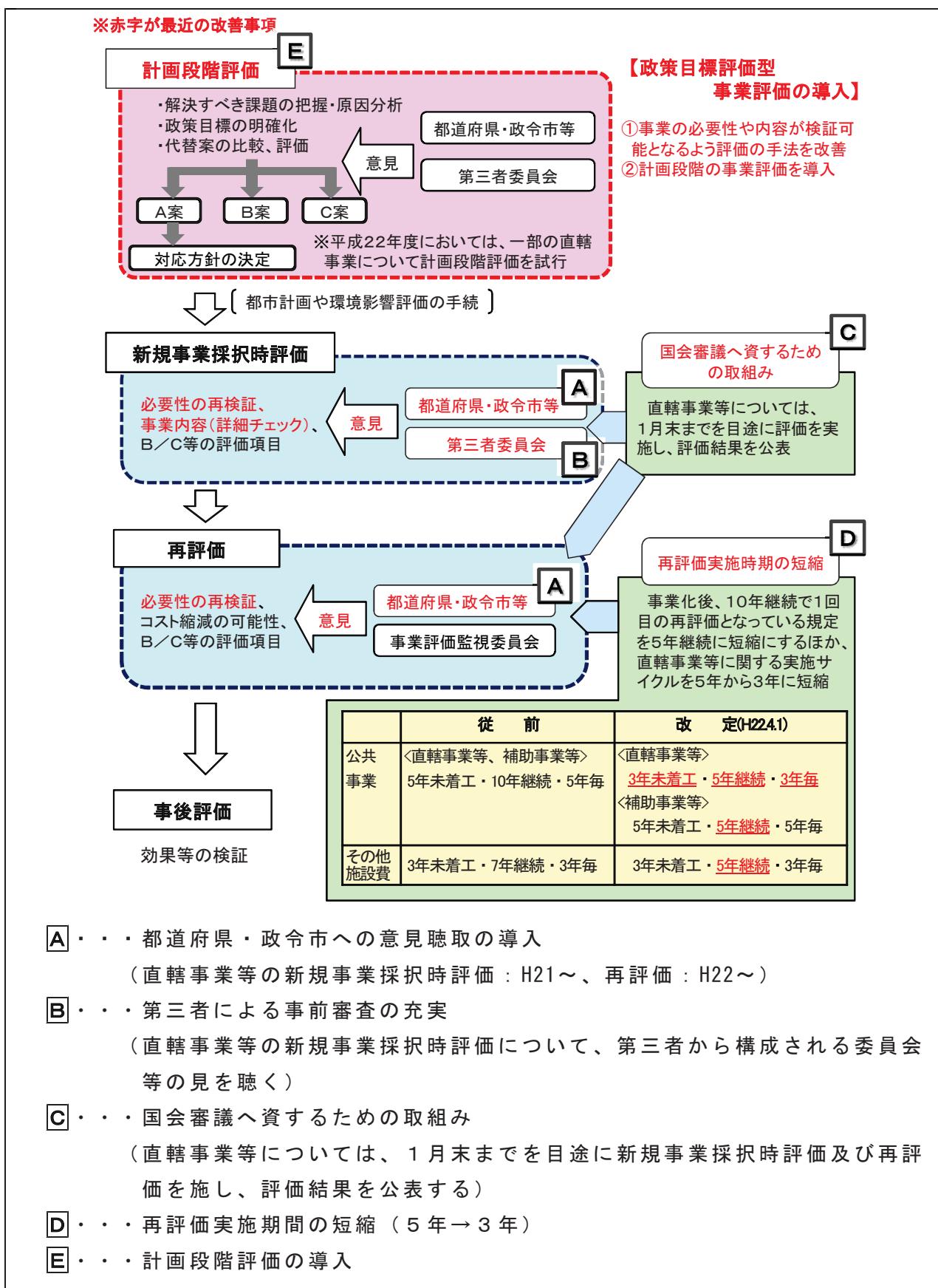
- 都道府県・政令市及び第三者意見聴取

事業の内容について関係する都道府県・政令市等の意見を聴いた上で、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聞く

##### 3. 試行等について

- 平成22年度においては、一部の直轄事業について計画段階評価を試行  
※経過措置：平成23年度予算に係る新規事業採択時評価を実施する事業は、計画段階評価を併せて実施等

## 国土交通省所管公共事業の事業評価の改善



## 2. コストの徹底した縮減、サービスレベルの維持・向上

### ○直轄国道の維持管理

■事業仕分けにおける評価結果を踏まえ、これまで地域の状況に応じて頻度を設定していた巡回、清掃、除草、除雪等の各作業について、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約1割縮減しました。  
 [事業費] H21：2,362億円 → 2,089億円（約1割減）

#### ○事業仕分けにおける評価結果を踏まえた維持管理基準の設定

作業内容	【これまで】	【H22】
<巡回>	▶原則 1日に1回	⇒ ▶原則 2日に1回
<清掃>路面清掃	▶年間 0～86回 (H20実績)	⇒ ▶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)
歩道清掃	▶年間 0～20回 (H20実績)	⇒ ▶落葉対策を除き、原則実施しない
<除草>	▶年間 1～3回 (H20実績)	⇒ ▶原則 年間 1回
<剪定>	▶年間 1回～3年間に1回 (H20実績)	⇒ ▶高木・低木 原則 3年間に1回 ▶寄植 原則 年間に1回
<除雪> 除雪 凍結防止剤散布	▶年間 5～10cm降雪量で実施 ▶統一の基準なし	⇒ ▶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

除雪

■サービスレベルの維持・向上を図るため、落下物や路面異常等に対し、地域や各種団体等との通報協力などの工夫に努めています。  
 ■防雪施設存置の試行や照明灯の減灯などの取組みを進めています。

#### ○地域や各種団体等との通報協力

- タクシー協会との通報協力の協定
- 道路緊急ダイヤル (#9910) の広報

	H22	H21
落下物	752件	299件
路面異常	110件	63件
交通事故処理付属物補修等	337件	264件
計	1,199件 (約2倍)	626件

<各年4～5月の通報件数の変化  
(東北地方整備局)>

#### ○コスト縮減の取組み

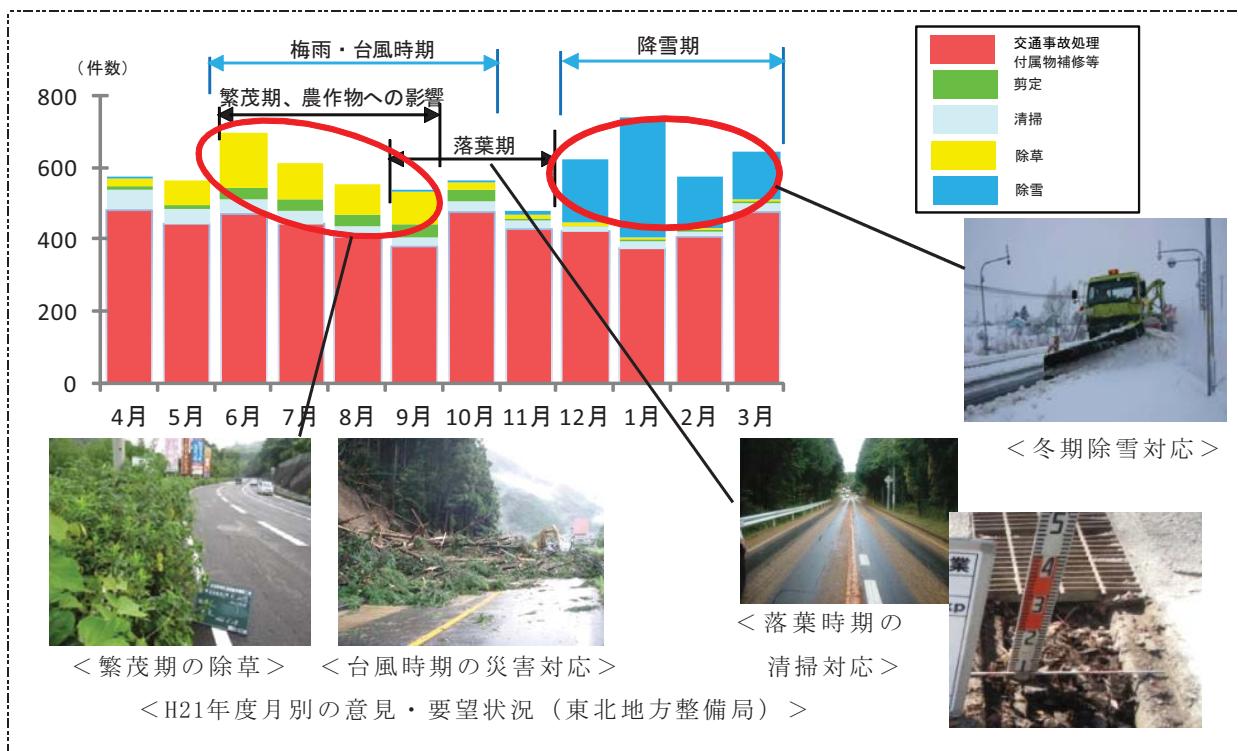


<防雪施設存置の試行> <高架橋照明の減灯>

#### ○地域住民との連携

標識の視認性向上のため、高木の剪定等について住民と協議 (一般国道6号)

■今後、落葉期、降雪期を迎える中で、道路管理にかかる地域からの意見  
 ・要望の把握を行い、地域の実情を踏まえながら日々の道路管理に努めます。



## ○構造基準の弾力化

■地域の実情に即して効率的・効果的な道路整備を行うため、道路構造令・標識令<sup>参1</sup>について、地方公共団体への条例委任を進めます。  
 ■道路構造令の柔軟規定について積極的な周知を図ります。

### 【道路構造基準の弾力化により地域の課題解決が図られた例】

○車線数と幅員に柔軟規定を適用し、混雑が著しい方向の車線を多車線化することで渋滞を緩和



(整備前：最大渋滞長1,000m)



(整備後：最大渋滞長50m)

参1：国会審議中の地域主権推進一括法案（第1次）が、成立、施行された場合

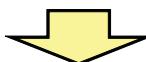
### 3. 既存ストックの有効活用

#### ○高速道路の原則無料化と新たな料金割引

- 高速道路を徹底的に活用し、物流コスト・物価を引き下げ、地域経済を活性化するため、高速道路を段階的に原則無料化します。このため、地域経済への効果、渋滞や環境への影響、他の交通機関への影響などを検証するための社会実験を、対象区間を見直し・拡大して実施します。
- 政府・与党の連携の下、新たな料金割引を検討します。

#### [平成22年度無料化社会実験の概要]

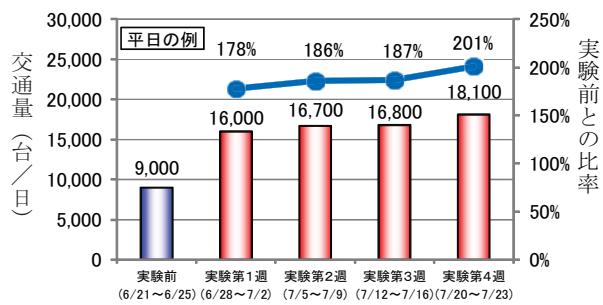
実験期間	平成22年6月28日（月）～平成23年3月末日
対象区間	全国の高速道路の約2割の区間（1,652km）
対象車両	全車種（現金利用者を含む）



#### [実験開始後の状況（1ヶ月）]

##### 高速道路 [実験区間]

- 交通量は平均で約2倍に増加
- 渋滞状況については、50区間のうち、平日は1日あたり約3区間、休日は1日あたり約10区間で渋滞が発生
- 主な渋滞発生要因は、一般道路との合流部が平日で約7割、休日で約5割を占める



##### 並行する一般道路

- 交通量は平均で約2割減少
- 渋滞状況については、
  - ・渋滞時間（時速10km以下）が約6割減少
  - ・混雑時間（時速20km以下）が約4割減少



##### 物流

- 重要港湾・拠点空港の最寄ICの大型車交通量は約1.7倍に増加
- 実験区間周辺の物流事業者へのヒアリング調査では、
  - ・高速道路利用回数：40%が増加、1%が減少と回答
  - ・物流活動への影響：36%が良い、7%が悪いと回答

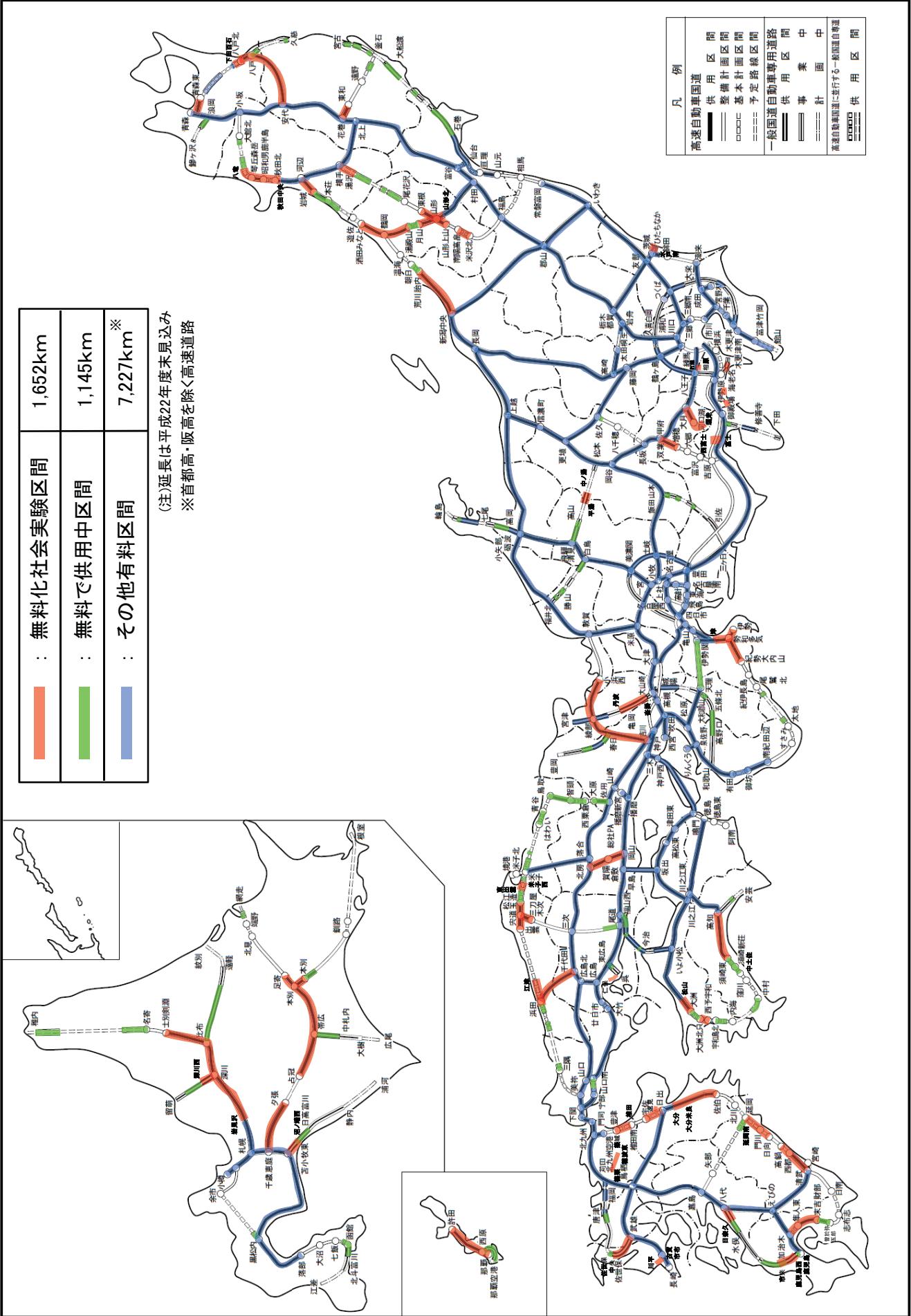
##### 観光

- 実験区間周辺では、実験にあわせ地域の魅力を発信するための様々な取組みがスタート

###### 【東九州道周辺の事例】

- 無料化実験にあわせたイベントの開催により、
  - ・佐伯市の道の駅では利用客数が約2倍に増加
  - ・津久見市の特産品販売所では、利用客数が約4～5倍に増加

# (参考)平成22年度 高速道路無料化社会実験 対象区間



## ○新たなスマートウェイの展開

- 効率的な道路計画の策定や交通流分散を実現するため、車両よりプローブ情報<sup>参2</sup>を収集し、高精度な道路交通情報の把握・提供を実現します。
- 快適・安全ドライブを実現するため、全国約1,600箇所に設置する「ITSスポット<sup>参3</sup>」、「ITSスポット対応カーナビ」により、3つの基本サービスを実現します。

- ・ITSスポット対応カーナビが2009年秋から発売開始。
- ・2010年度冬までに高速道路上を中心にITSスポットを約1,600箇所設置。

### < 3つの基本サービス >

#### ○ダイナミックルートガイダンス

- －広範囲の渋滞データで賢くルート選択

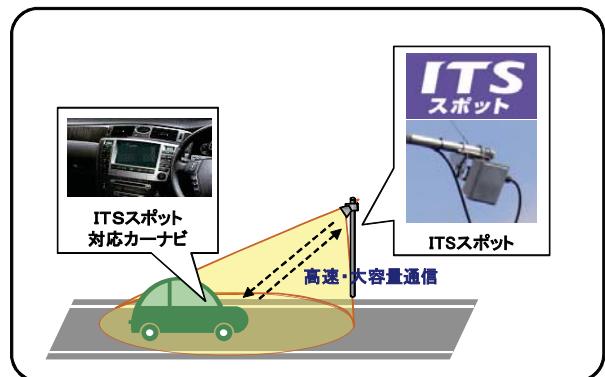
#### ○安全運転支援

- －落下物の注意喚起などにより  
　　ドライブ中のヒヤリを減少

#### ○ETC

- －ETCのサービスも実現

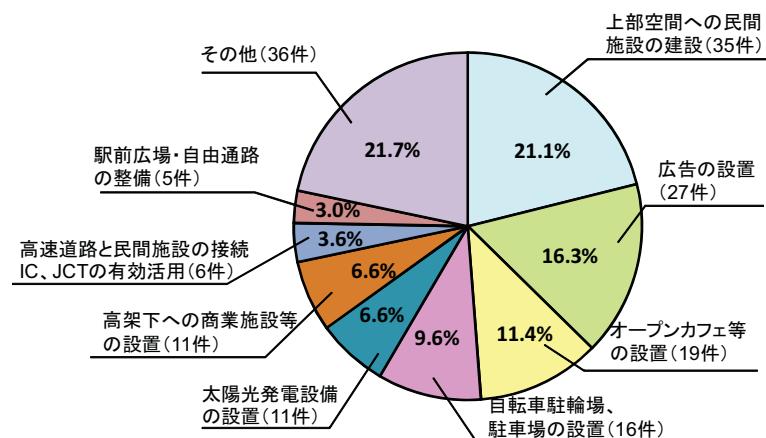
- ・一部の機種でインターネット接続に  
　　より地域観光情報の提供やカーナビ地図の更新も可能。
- ・決済、観光、物流などのサービスも今後展開。



## ○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の整備・管理を展開します。
- 都市の道路空間を活用し、新たなビジネスチャンスを創出します。

#### ○民間からの提案結果<sup>参4</sup>を踏まえ、有識者等の意見を伺いながら制度の検討を進めます。



<上部空間への民間施設の建設イメージ<sup>参5</sup>>



<オープンカフェの設置イメージ>

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

参3：路側に設置された無線装置により3つの基本サービス等を受けられるエリア

参4：「道路空間のオープン化」に関する提案募集を実施（6月25日～7月31日）

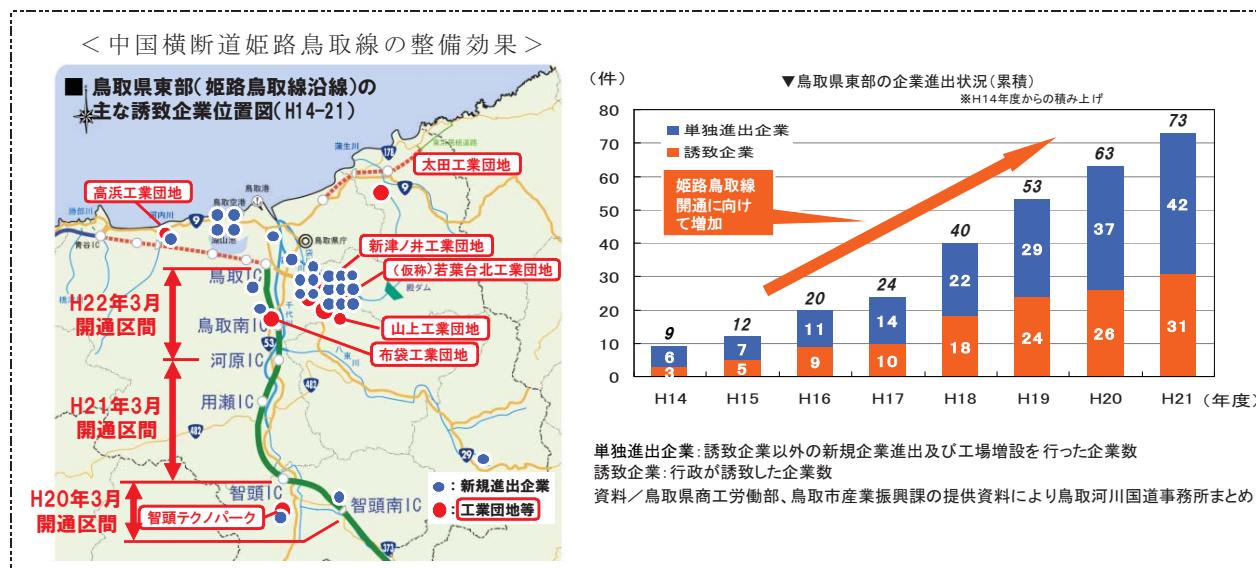
参5：新設の場合は現行制度で実施可能

### 第3 主な施策の概要

#### 1. 我が国の成長力・活力の確保

##### ○幹線道路ネットワークの整備

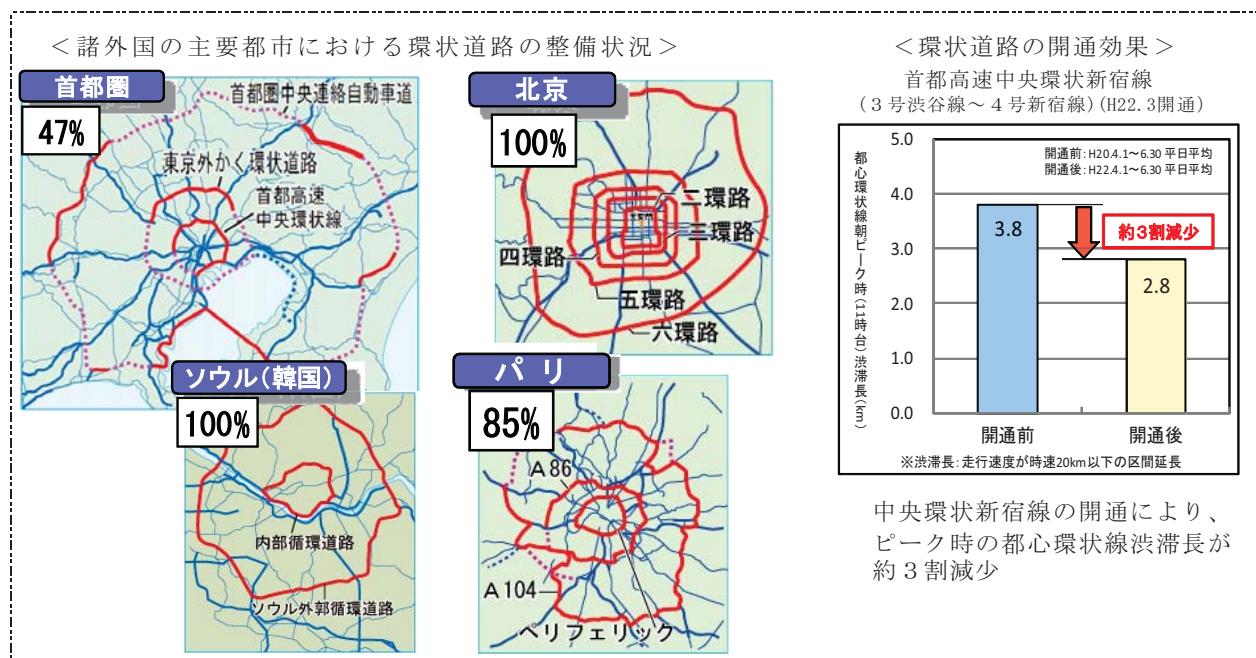
■国際競争力の強化、産業の立地・振興、観光地・医療施設等へのアクセス向上を図るために、高規格幹線道路・地域高規格道路等の整備を現道も活用しつつ効率的に推進します。



##### ○環状道路の整備

■通過交通の排除による都市中心部の慢性的な渋滞の解消、物流の効率化、地域の活性化等を図るために、海外主要都市と比べて遅れている環状道路の整備を重点的に進めます。

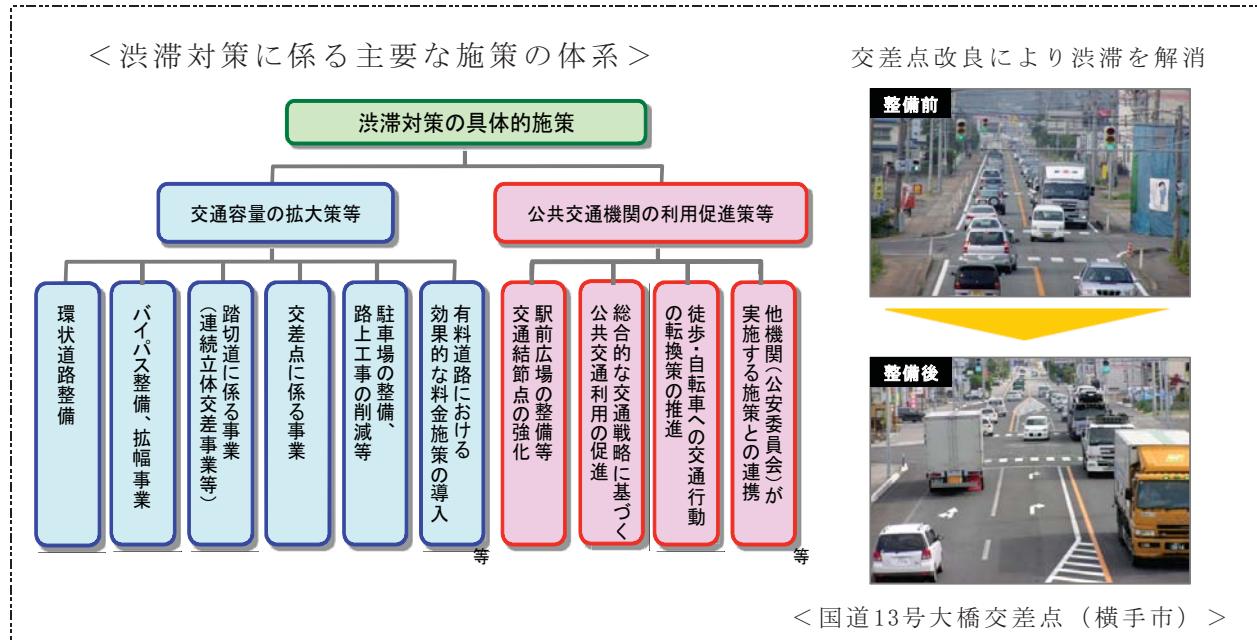
- 東京首都圏における環状道路の整備率は約47%（北京、ソウル：100%）（H22.4月末時点）
- 首都高速都心環状線を利用する全交通のうち約6割が通過交通



## ○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・経済的リスクを解消するため、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)



## ○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に、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、欧米諸国との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51箇所で供用中、18箇所で事業中（平成22年8月現在）。



## ○国際標準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

- 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、国際標準コンテナ車通行支障区間の解消を図ります。
- 拠点的な空港・港湾と高速道路等のICとのアクセス道路等の整備を推進します。

- ・供用中の国際物流基幹ネットワーク上に存在する国際標準コンテナ車の通行支障区間全560km（47区間）のうち、約350km（23区間）が未解消（H22年4月）

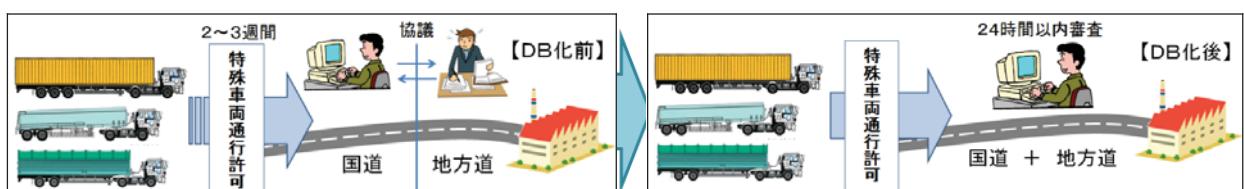


## ○特殊車両通行許可制度の運用の改善

- 物流の効率化に対応するため、平成23年度末までに、申請の多い地方道のデータベース化をほぼ完了させるとともに、システム改修により審査時間を大幅に短縮します。
- 道路構造の保全のため、車両重量自動計測装置による指導警告書の発出に加え、常習・悪質な重量違反者に対しては告発を実施するなど、違反車両の指導取締りを強化します。

- ・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週間を要する主な原因は、データベース化されていない地方道の協議。
- ・総重量20トン超の車両の約6割が法令違反の状態で、橋梁等へ悪影響の恐れ。

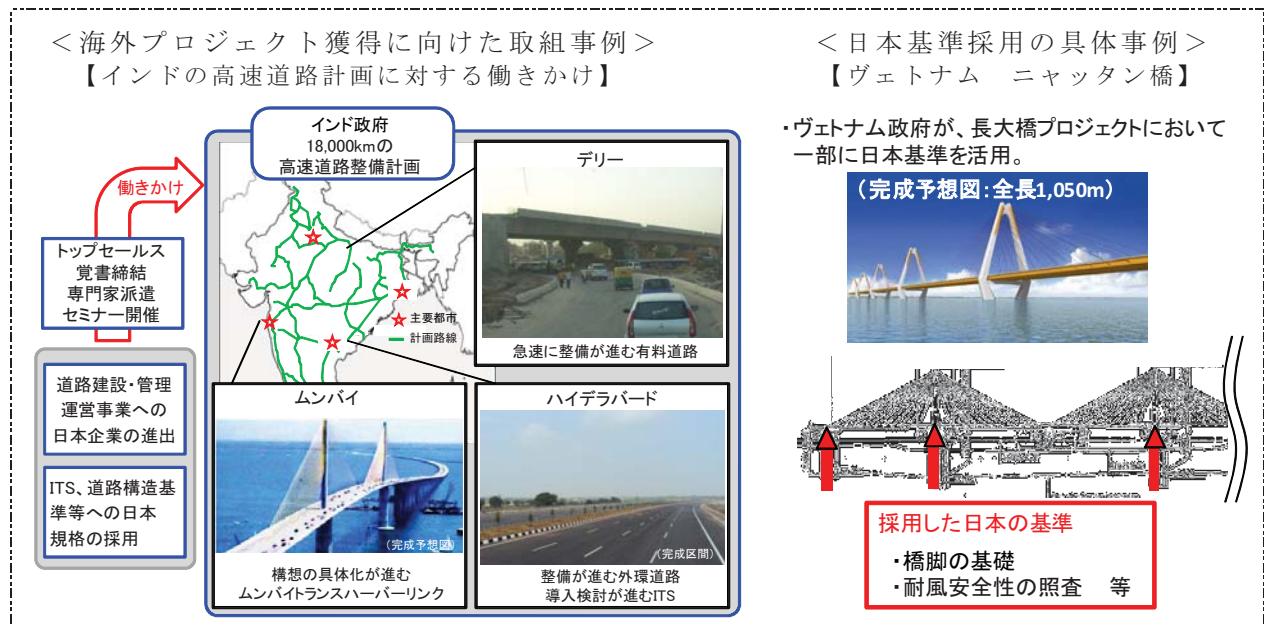
<地方道のデータベース化による審査時間短縮のイメージ>



インターネットからの申請に対し、審査結果又は審査状況を24時間以内に通知

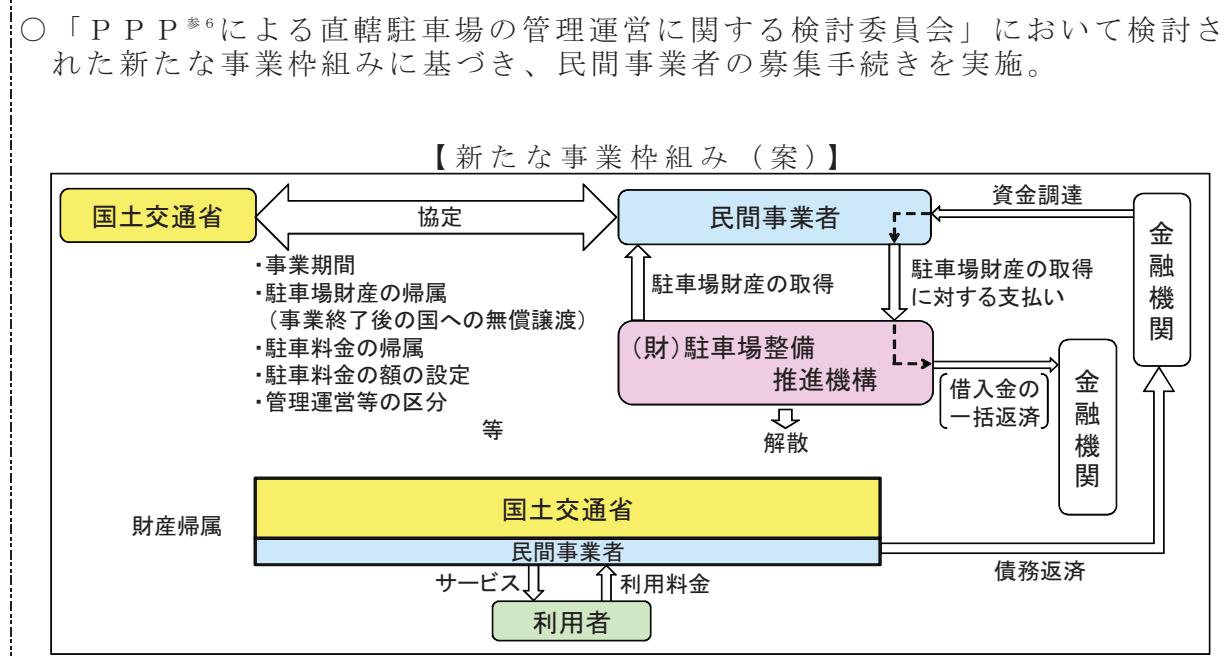
## ○道路分野における国際展開の推進

■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、トップ外交等により、日本の規格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。



## ○駐車場管理運営における民間事業者の活用

■利用者サービスの向上と管理運営コスト縮減に向けて、直轄駐車場の管理運営を民間事業者に委ねます。



参6：Public Private Partnership（公共サービスの提供にあたり、民間のノウハウを活かして、事業の効果的かつ効率的な実施を目指すもの）

## 2. 豊かな暮らし・環境の実現

### ○交通体系の総合的整備に向けた関連施策の推進

■安全で安心な地域の交通環境を確保するため、交通体系の総合的整備に向けて、道路分野における関連施策を推進します。

#### <道路分野の関連施策を推進>

- 既存道路ネットワークの活用による効率的な渋滞対策の推進
- 環状道路の整備による都市内交通環境の改善
- 交通結節点の利便性向上
- 公共交通機関の利用促進
- 空港・港湾アクセスの改善
- 安全で快適な自転車利用環境の創出
- 快適な歩行空間の形成
- 都市・地域総合交通戦略の推進



<既存ストックを活用した渋滞対策（名古屋市）>



<交通結節点の改良（広島市）>



<自転車道の整備（大阪市）>



<パークアンドライド駐車場の整備（高知市）>

### ○公共交通機関の利用促進

■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。

■公共交通機関の利用促進のため、LRT\*7、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。



<交通結節点の強化（東京都）  
(バス、タクシーと鉄道駅との結節点強化と歩行者空間整備)>



<LRT走行空間の改善（富山市）>



<パークアンドライド駐車場の整備（高知市）>

## ○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に、「開かずの踏切」等を解消する連続立体交差事業や効果が早期に発現する歩道拡幅事業等を支援します。

- ・開かずの踏切<sup>参8</sup>等緊急に対策が必要な踏切は全国に約1900箇所。
- ・踏切事故は年間300件以上発生し、死傷者は200人以上。
- ・東京23区の踏切数はパリの約60倍。

<鉄道高架前>



<鉄道高架後>



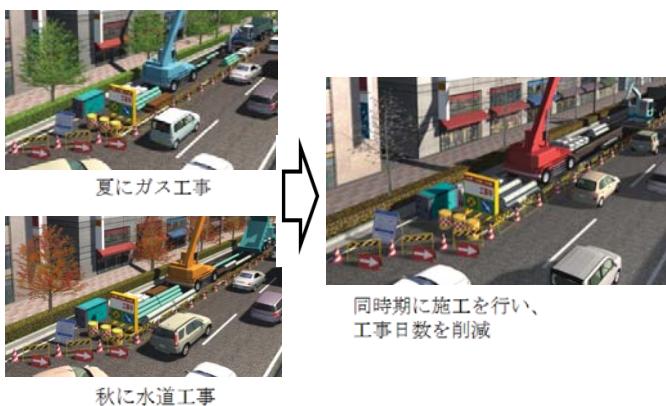
鉄道高架により、開かずの踏切等19箇所を含む28箇所の踏切を除却。  
<京浜急行電鉄本線及び同空港線連続立体交差事業>

## ○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に、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。

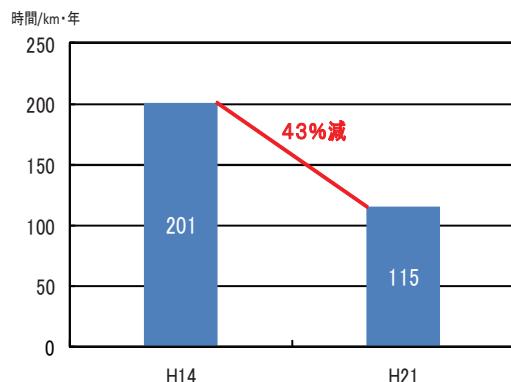
- ・H21年度での年間路上工事時間はH14年度比で43%減。

<共同施工の取組みの例>



<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

参8：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

## ○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、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>参9</sup>のバリアフリー化率はH21年度末時点で約68%（社会資本整備重点計画の目標値：75%（H24年度末））

○バリアフリー新法<sup>参10</sup>に基づく基本方針の改正と併せ、新たな整備目標を設定します。

<主な整備メニュー>

- －幅の広い歩道等の整備
- －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
- －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

## ○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<sup>参11</sup>』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。  
■官民連携による効率的な無電柱化手法の試行を検討します。

- ・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%（幹線道路については43%）（2008）、香港：約100%（2004）、  
シンガポール：86%（1998）

【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】

参9：駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、移動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

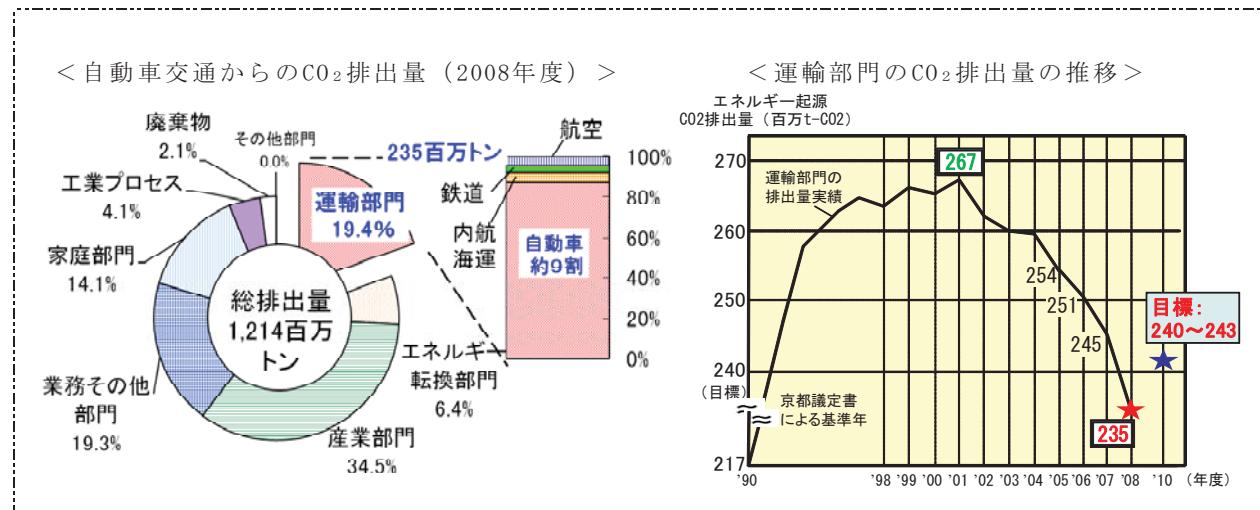
参10：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

参11：今後4、5年間の無電柱化の対象（道路や地域）、進め方（整備手法や推進体制）、費用負担などについて電線管理者等の関係者と合意し、ガイドラインとして取りまとめ（平成22年2月策定）

## ○ 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。

- ・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。



## ○ 沿道環境の改善

### ■ 長年、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期においてNO<sub>2</sub>の環境基準の達成率が向上（H15：86%→H20：95%）
- ・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（H15：81%→H20：90%）



<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]）>

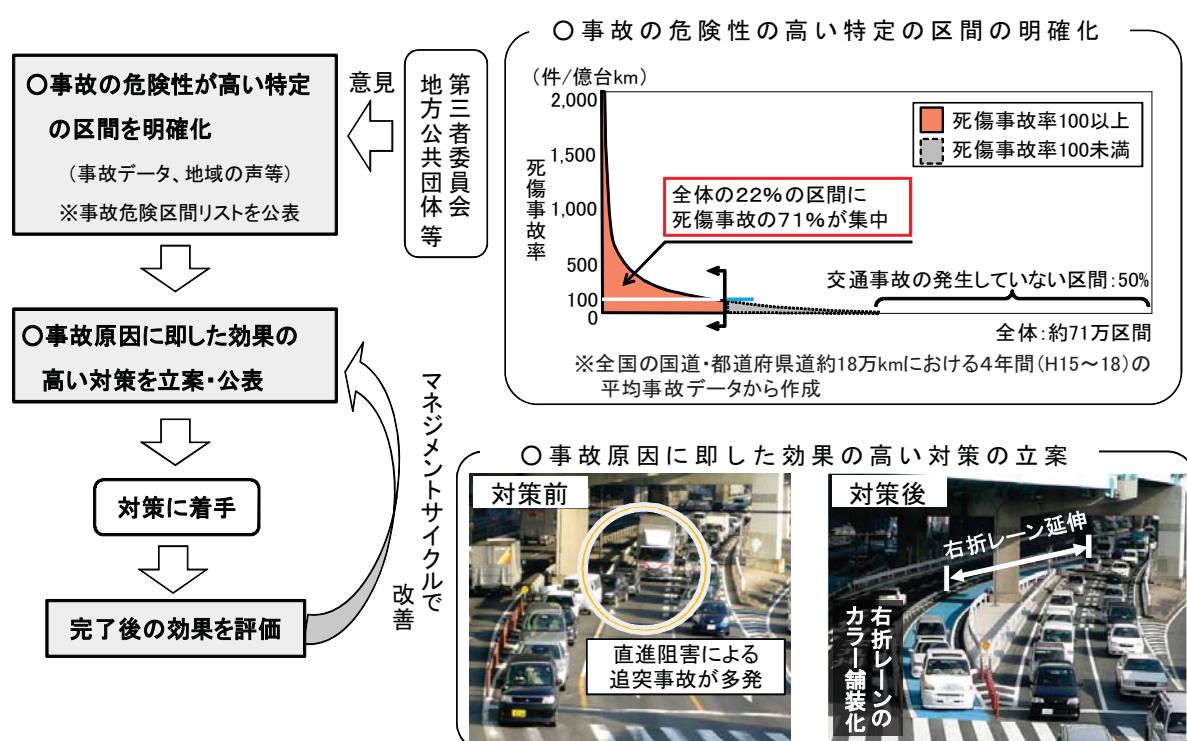
### 3. 安全・安心の確保

#### ○効果的・効率的な交通事故対策の推進

- 幹線道路対策では、限られた予算の中、投資効率を最大限高めるため、「成果を上げるマネジメント」を導入します。
- 生活道路対策では、「あんしん歩行エリア<sup>12</sup>」において、エリア内道路における車両速度の抑制を目的としたゾーン対策等を推進します。

- 平成21年中の交通事故死者数は4,914人となったが、交通事故死傷者数は90万人を超えていたなど、依然として厳しい状況。
- 全国の幹線道路では、全体の22%の区間に死傷事故の71%が集中。
- 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49%で、欧米の14~26%と比べ突出。

#### <成果を上げるマネジメント（交通安全分野）>



#### <あんしん歩行エリアでの対策事例>

##### <エリア内道路におけるハンプやクランクの設置>



##### <外周幹線道路における交差点の立体交差化>



参12：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

## ○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を実現するため、自転車通行環境整備モデル地区<sup>参13</sup>での成果を踏まえ、ハード整備、ソフト施策の総合的な推進に資するノウハウを地方公共団体へ発信するなど、地方公共団体の自転車利用環境整備の取組みを引き続き支援します。

- ・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。(H20年度)
- ・自転車対歩行者の事故が10年間で3.7倍。(H21/H11)
- ・歩行者・自動車と分離された自転車走行空間は約2,900kmで、総道路延長の約0.2%。(H20年度)



自転車走行空間ネットワークの構築



コミュニティサイクル  
の普及



ルール・マナーの啓発

(ハード整備)

(ソフト施策)

## ○防災・震災対策の推進

■安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路整備、緊急輸送道路上の橋梁の耐震対策を推進します。

■冬期の安全で円滑な道路交通の確保するため、防雪施設整備等の雪寒対策を推進します。

- ・緊急輸送道路にある橋梁（約5.4万橋）のうち、約25%の橋梁（約1.3万橋）が大規模地震発生時に落橋・倒壊又は損傷の恐れ。
- ・道路防災点検等において確認された要対策箇所（約10.5万箇所）のうち、約60%（約6.3万箇所）が対策未実施。
- ・平成20年度の豪雪等による通行止め回数（道路管理者実施） 827回

<橋梁の耐震対策>



<斜面対策>



<雪崩防止対策>



参13：平成20年1月に、国土交通省と警察庁が合同で、今後の自転車通行環境整備の模範となるモデル地区として、全国98箇所を指定。歩行者・自転車・自動車が分離された走行空間を戦略的に整備

## ○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。

- ・重点密集市街地<sup>参14</sup>（全国約8,000ha）のうち、約5,200haにおいて、地震時等に大規模な火災の恐れ（H19）

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) >

## ○予防保全の推進

■長期的視点に立った計画的な維持管理により、構造物の安全性を確保し、維持管理費を抑えるアセットマネジメントの取組みを行います。  
■点検データ等から得られた最新の知見を補修対策に反映するなど、戦略的な維持管理を進めるとともに、地方公共団体への技術支援等の取組みを進めます。

- ・現在、50年以上経過の橋梁は8%であるが、20年後には51%に急増。
- ・全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率は、54%（H21末時点）。
- ・約4割（H21末時点）の市区町村で、資金不足等により道路橋の定期点検が未実施。

<最新の知見を活用した補修事例>



<橋梁端部の腐食>



<部分塗装による補修>

<地方公共団体への技術支援の例>



<鋼材のき裂発生時対応に関する技術者の派遣>

これまでの全面塗替え塗装に替えて、良好な防食技術として確立した腐食の著しい部位のみの部分塗替え塗装を採用

参14：密集市街地のうち、延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままでは今後10年以内に最低限の安全性を確保することが見込めないことから重点的な改善が必要な密集市街地

## 第4 地域主権に向けた取組み

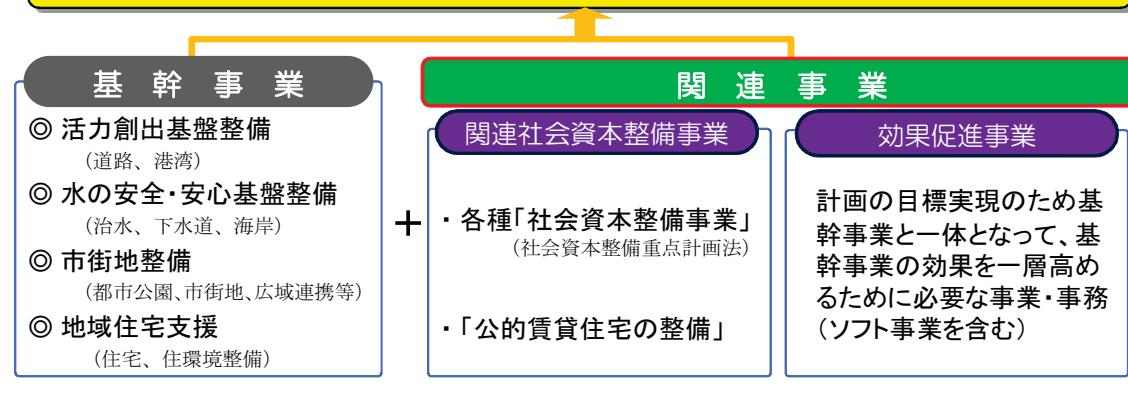
### ○社会資本整備総合交付金

「地域主権戦略大綱」を踏まえ、社会資本整備総合交付金を抜本的に見直し、地方の自由度を拡大する観点から、国の政策目的を着実に実現しつつ、府省の枠にとらわれず使えるようにします。

#### [交付金の概要・特長]

- ・社会資本整備に係る個別補助金を原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度に創設
- ・地方公共団体は、地域が抱える政策課題を踏まえ、目標や目標実現のための事業等を記載した社会資本総合整備計画を作成
- ・基幹となる社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業を一体的に実施可能
- ・国は交付金を計画に対して一括交付、個別事業箇所への配分は地方公共団体の自由裁量
- ・計画期間の終了後に、地方公共団体が自ら事後評価を実施し、公表

#### 社会資本総合整備計画に掲げる政策目標の達成



## [活用事例]

①東南海・南海地震及び異常気象時に備えた安全・安心の確保【和歌山県】

**【基幹事業】**

橋脚の耐震補強



落橋防止装置の設置



**【関連事業】**

道の駅の防災機能強化  
(自家発電設備等の防災機能の整備)



②萩・長門・美祢地域の「歴史」と「自然」を活かす、まちづくり

【山口県・山口県長門市】

**【基幹事業】**

観光アクセス道路  
の整備



観光地における  
歩道整備



**【関連事業】**

観光情報板  
の整備



③歩行者・自転車利用者が安全に通行できる環境整備【富山県・富山県高岡市】

**【基幹事業】**

歩道の整備



**【関連事業】**

信号機の設置



防犯パトロール車  
の整備



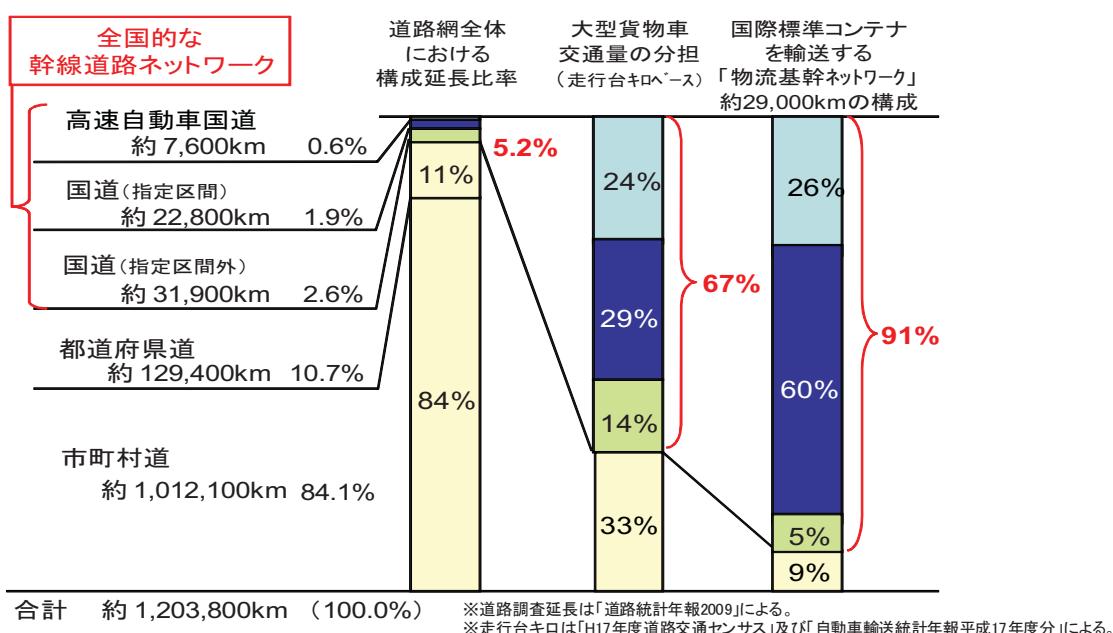
※写真はいずれも整備イメージ

## ○国の出先機関の見直し（地方整備局等）

地方整備局等の直轄国道にかかる事務・権限については、道州制等の自治体の「受け皿」の在り方、広域連合等における利害が異なる場合の意思決定の仕組みの確保などについて、議論が必要で有るもの、社会情勢の変化に応じた事務・権限の見直しとして、個別協議に基づく道路の移管の早期実現に努めます。

### ○現在国が担っている役割

直轄国道は、高速自動車国道と一体となって、経済・社会活動を支える全国的な大動脈としての役割を果たしており、我が国の国際物流の太宗を担っている。



### ○地方公共団体との個別協議の状況

- ・国が責任を持つべき道路
  - (1) 高規格幹線道路
  - (2) 県庁所在地等の重要都市間を効率的・効果的に連絡し、広域交通を担う道路
  - (3) 重要な港湾・空港と(1)、(2)の道路との間を効率的・効果的に連絡する道路
- ・都道府県等への移管対象となる道路
  - 主に地域内交通を分担する道路

	路線数	延長(km)
(1) 移管する方向で今後更に調整を進めていくもの	80路線	2,521km
(2) 移管の可能性について引き続き協議するもの	61路線	4,385km
(1) + (2) の合計	123路線	6,906km

## 第5 行政事業レビューの取組み

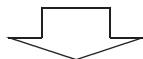
行政事業レビューについては、「道路事業（直轄・維持管理）」を公開プロセスで実施したほか、全ての事業において実施し、その結果を要求内容に反映します。

### ＜行政事業レビューの結果と要求への反映状況＞

#### ○道路事業（直轄・維持管理）

##### 結果：抜本的改善

公益法人の1社応札の多さや総合評価方式の改善、維持管理について類型化をしながら地域の事情に応じて決定する等



##### （主な反映点）

- ・公共サービス改革法に基づく民間競争入札（市場化テスト）の導入
- ・コスト縮減など様々な工夫や地域の実情等を踏まえた運用基準の見直し 等

#### ○道路事業（直轄・改築）

##### 結果：一部改善

道路整備事業の効率性・透明性を高めるため、今後導入される計画段階評価等による事業評価の改善を図るとともに、必要性・緊急性の高い事業への重点化を図る。また、スペックの見直しによるコスト縮減や発注方法の改善等、事業実施の効率化・透明性の向上を図る。



##### （主な反映点）

- ・事業評価の改善（評価サイクルの短縮等）や政策目標評価型事業評価の導入
- ・我が国の成長力・競争力の確保や地域の活性化に必要な道路事業等への重点化 等

## 第6 平成23年度新規箇所について

以下に該当する箇所を平成23年度概算要求の新規箇所として要求します。

※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

### <要求箇所一覧>

#### 直轄事業

##### ○高規格幹線道路（一般国道）

所在地	路線名・箇所	延長	総事業費	B／C
沖縄県	那覇空港自動車道 小禄道路	5.7km	約620億円	1.4
高知県	高知東部自動車道 南国安芸道路（芸西西～安芸西）	8.5km	約355億円	1.9
宮城県	三陸縦貫自動車道 本吉気仙沼道路（Ⅱ期）	4.0km	約145億円	2.0

##### ○地域高規格道路等

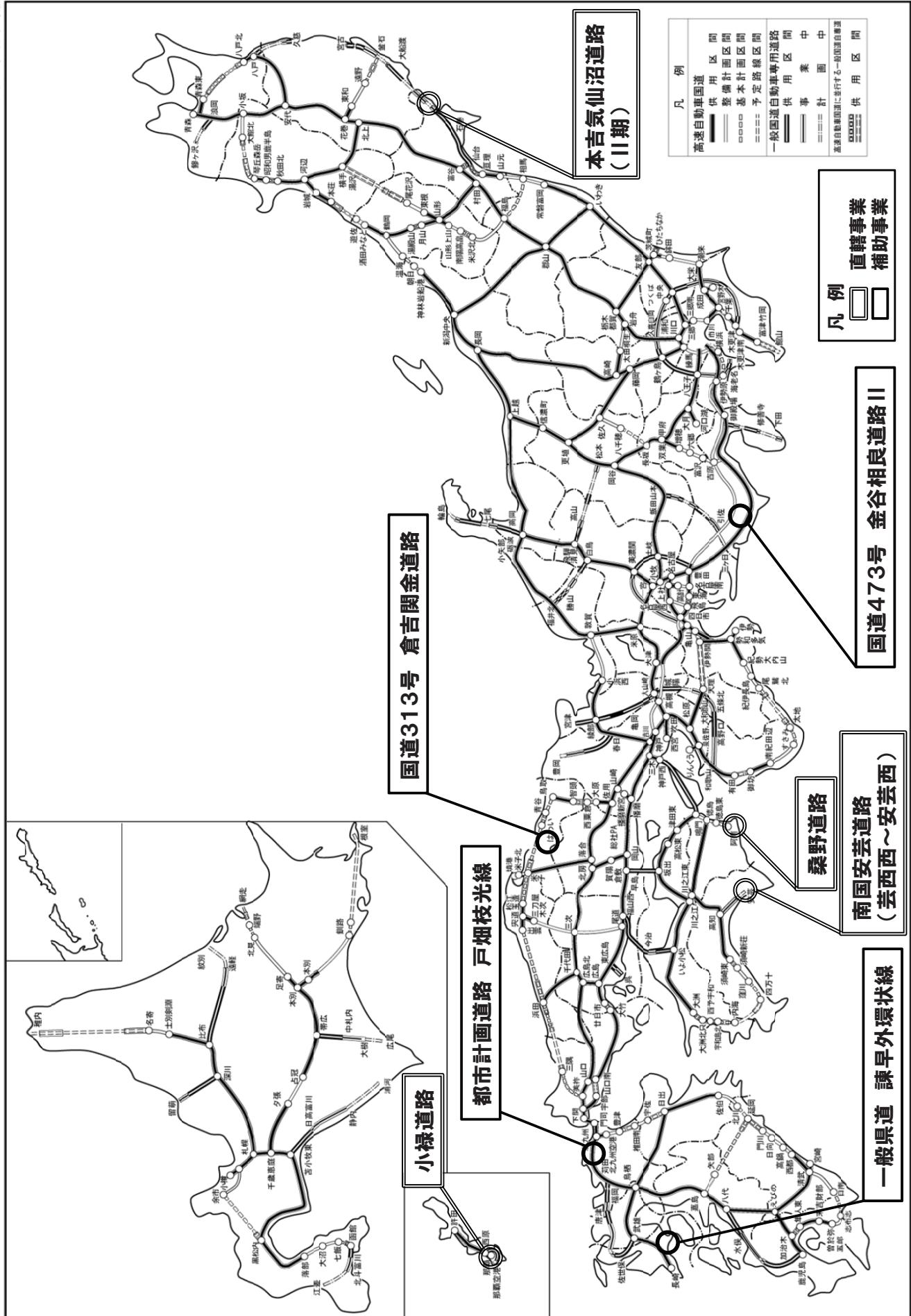
所在地	路線名・箇所	延長	総事業費	B／C
徳島県	阿南安芸自動車道 桑野道路	6.5km	約340億円	2.0

#### 補助事業

##### ○地域高規格道路

所在地	路線名・箇所	延長	総事業費	B／C
鳥取県	国道313号 倉吉関金道路	7.0km	約124億円	2.3
静岡県	国道473号 金谷相良道路Ⅱ	3.3km	約120億円	2.6
長崎県	一般県道 謙早外環状線	2.7km	約120億円	1.3
福岡県	都市計画道路 戸畠枝光線	2.6km	約120億円	3.6

(参考) 平成23年度概算要求における新規事業化要求箇所



## (参考)

### ○新規採択にあたっての具体的ルール（案）

※直轄事業の場合

（全体管理ルール）

- ・事業箇所数は前年度以下を基本

（個別選定ルール）

- ・地域づくりとの連携を図り、地域における道路の位置付けや役割を確認した上で、事業実施環境（都市計画、環境影響評価等）が整っている箇所のうち、各事業の事業効果や緊急性、予算の状況等を踏まえて選定

### ○事業箇所数について

#### 直轄事業

	H22当初		
		H22完了	H23継続
B／C対象	552	29	523
B／C対象外	1,250	318	932
計	1,802	347	1,455

#### 補助事業

	H22当初		
		H22完了	H23継続
地域高規格道路	95	9	86

※平成22年度完了等の箇所数については、現時点の見込みであり、事業進捗等により今後変更がありうる



(参考資料)

道 路 関 係 予 算 概

区分	平成23年度(A)		前年度(B)	
	事業費	国費	事業費	国費
直轄事業	1,549,321	1,220,362	1,504,791	1,139,365
改築その他	1,220,489	891,530	1,173,661	854,412
維持管理	208,928	208,928	208,928	162,751
維持	96,551	96,551	96,551	96,551
特定事業	112,377	112,377	112,377	66,200
業務取扱費	119,904	119,904	122,202	122,202
補助事業	103,365	67,403	141,804	93,677
地域高規格道路その他	91,174	59,602	88,907	62,848
国債義務額(地高除き)	12,191	7,801	52,897	30,829
有料道路事業等	1,505,942	95,648	1,463,306	102,694
合計	3,158,628	1,383,413	3,109,901	1,335,736

# 算 要 求 総 括 表

(単位:百万円)

倍率(A)／(B)		備 考
事業費	国費	
1.03	1.07	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、特定大規模道路用地取得資金貸付金(平成22年度限り)、連続立体交差事業資金貸付金を含む 3. 本表のほかに、地方道路整備臨時貸付金(国費800億円)、高速道路の原則無料化の社会実験に係る経費(国費1,500億円)、行政部費(国費11億円)がある 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
1.04	1.04	
1.00	1.28	
1.00	1.00	
1.00	1.70	
0.98	0.98	
0.73	0.72	
1.03	0.95	
0.23	0.25	
1.03	0.93	
1.02	1.04	この他に、社会资本整備総合交付金(国費2兆2,000億円)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

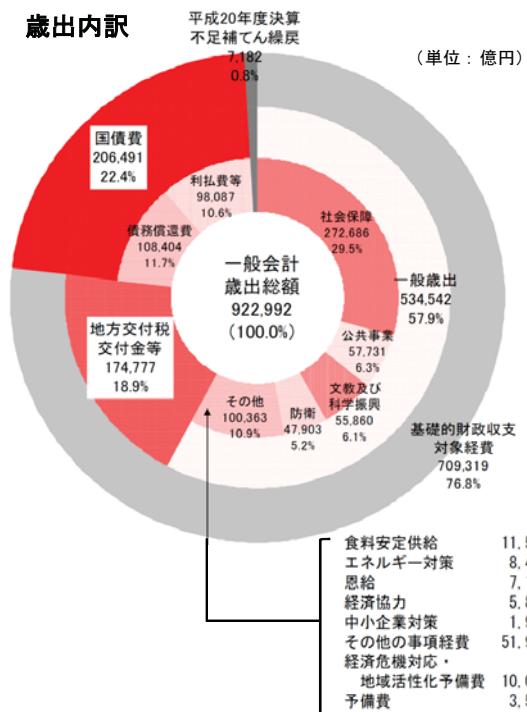
## (参考資料)

### ○平成22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

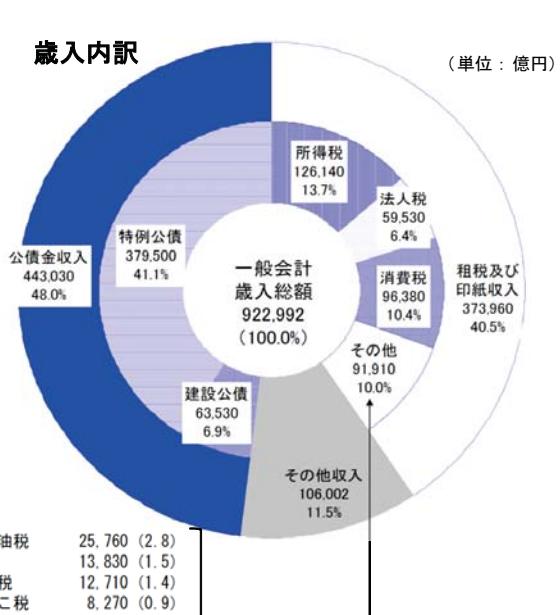
#### 歳出内訳



#### ・歳入内訳

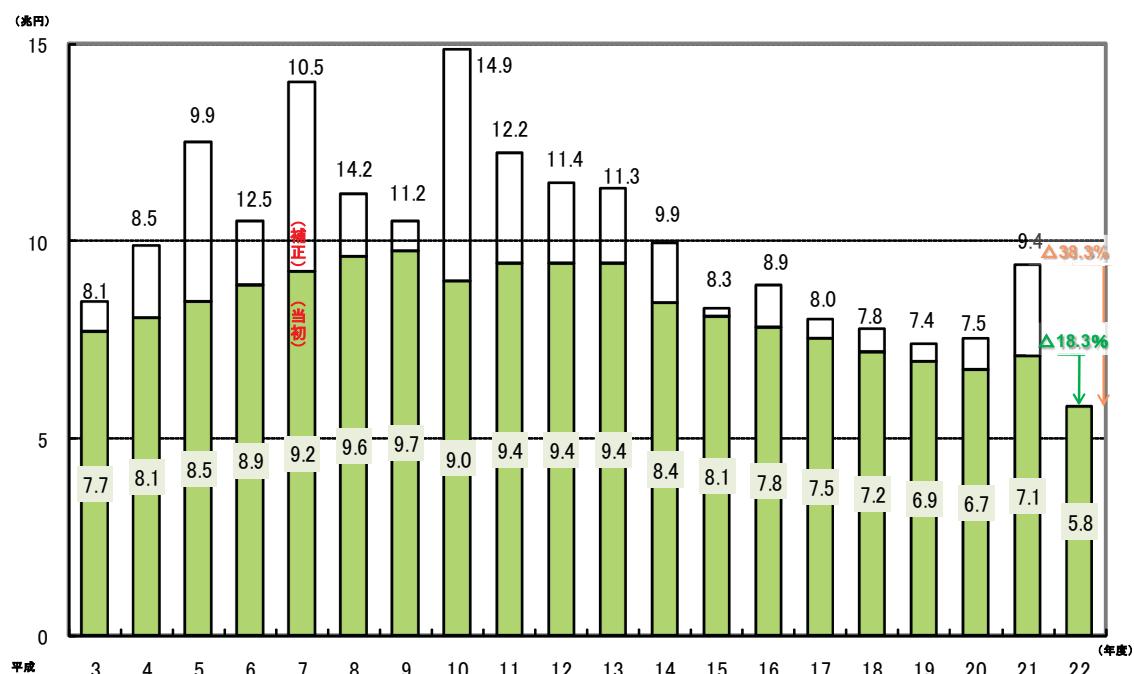
歳入のうち、税収でまかなわれているのは4割強程度に過ぎず、5割弱は将来世代の負担となる借金（公債金収入）に依存

#### 歳入内訳



出典：「日本の財政関係資料（平成22年8月）財務省」より抜粋

### ○公共事業関係費の推移



## (参考資料)

### ○高規格幹線道路の整備状況

(単位:km)

	総延長	22年8月末現在			22年度末 供用延長 ( )進捗率
		供用中	事業中	未事業化	
高規格幹線道路	約14,000	9,732	2,843	1,471	9,841 (70%)
高速自動車国道	11,520	〈740〉 7,804	〈327〉 1,624	1,025	〈757〉 7,877 (68%)
一般国道自動車専用道路 (本州四国連絡道路を含む)	約2,480	1,188	892	約446	1,207 (48%)

〈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)

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

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

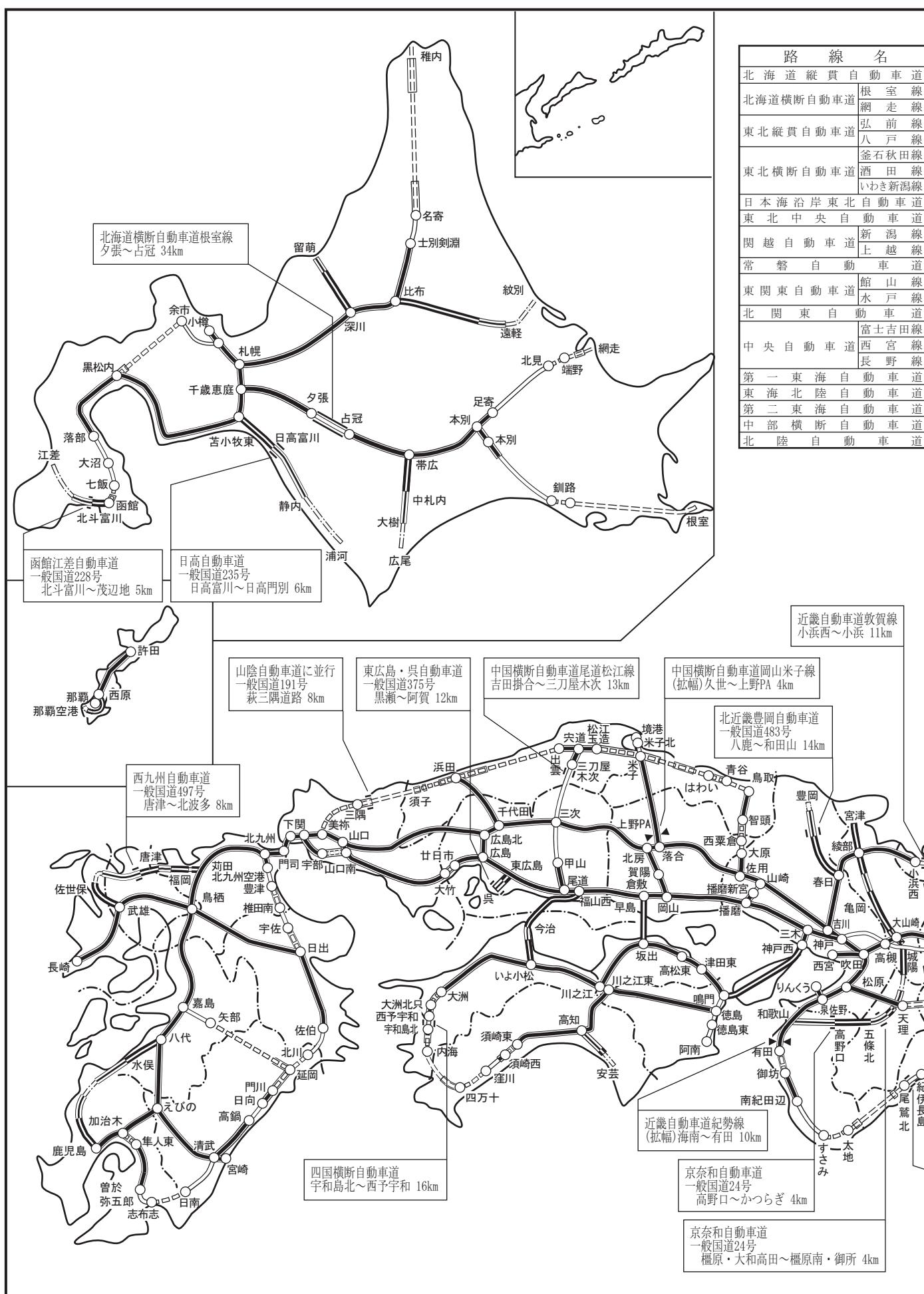
### ○高速道路の債務状況 (平成22年度期首 : 高速道路機構 + 高速道路 6 社)

(単位 : 兆円)

	債務残高 <sup>注1)</sup>	うち有利子債務 <sup>注2)</sup>	
全国路線網・一の路線 (NEXCO 3 社)	25.5	23.6	
本州四国連絡高速道路	3.2	1.5	
首都高速道路	5.5	4.2	
阪神高速道路	4.0	3.3	
計	38.2	32.5	

注1) 高速道路機構の有利子借入金 + 高速道路機構の無利子借入金  
+ 高速道路機構の出資金 + 高速道路会社の有利子借入金

注2) 高速道路機構の有利子借入金 + 高速道路会社の有利子借入金



## 幹 線 道 路 網 図

(イ) 高速自動車国道

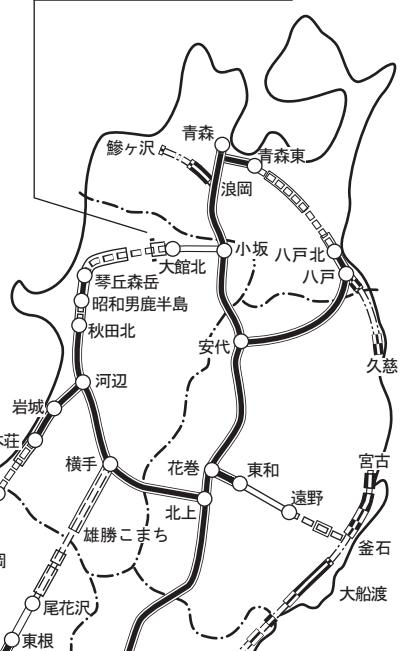
起点	終点	路線名	起点	終点
函館市	稚内市	伊勢線	伊勢市	伊勢市
黒松内町	根室市	名古屋大阪線	名古屋市	吹田市
	網走市	名古屋神戸線	名古屋市	神戸市
東京都	青森市	紀勢線	松原市	多気町
釜石市	秋田市	敦賀線	吹田市	敦賀市
仙台市	酒田市	中国縦貫自動車道	吹田市	下関市
いわき市	新潟市	山陽自動車道	吹田市	下関市
新潟市	青森市	中国横断自動車道	姫路鳥取線	姫路市
相馬市	横手市		岡山米子線	岡山市
東京都	新潟市		尾道松江線	境港市
上越市			尾道島道	松江市
東京都	仙台市		広島浜田線	広島市
東京都	館山市	山陰自動車道	島田市	浜田市
高崎市	ひたちなか市	四国縦貫自動車道	鳥取市	美祢市
	富士吉田市	四国横断自動車道	徳島市	大洲市
東京都	西宮市	九州縦貫自動車道	阿南市	大洲市
長野市		宮崎島崎線	鹿児島市	鹿兒島島
東京都	小牧市	九州横断自動車道	長崎大分線	大分市
一宮市	砺波市	東九州自動車道	延岡線	御船町延岡市
東京都	名古屋市	東九州自動車道	北九州鹿児島島	鹿兒島島
静岡市	佐久市	成田国際空港線	成田市	成田空港
新潟市	米原市	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

## (口) 一般国道自動車専用道路

路線名	起点	終点
日高自動車道	苫小牧市	浦河町
深川・留萌自動車道	深川市	留萌市
旭川・紋別自動車道	旭川市	紋別市
帯広・広尾自動車道	帯広市	広尾町
函館・江差自動車道	函館市	江差町
津軽自動車道	青森市	鰯ヶ沢町
三陸縦貫自動車道	仙台市	宮古市
八戸・久慈自動車道	八戸市	久慈市
首都圏中央連絡自動車道	横浜市	木更津市
中部縦貫自動車道	松本市	福井市
能越自動車道	砺波市	輪島市
大糸縦貫自動車道	沼津市	下田市
三遠南信自動車道	飯田市	浜松市
東海環状自動車道	四日市市	豊田市
京奈和自動車道	京都府	市和歌山市
西神自動車道	神戸市	三木市
京都縦貫自動車道	京都府	市宮津市
北近畿岡山自動車道	丹波市	豊岡市
尾道・福山自動車道	尾道市	福山市
東広島・呉自動車道	東広島市	呉市
今治・小松自動車道	今治市	西条市
高知東部自動車道	高知市	安芸市
西九州自動車道	福岡市	武雄市
南九州西回り自動車道	八代市	鹿児島市
那霸空港自動車道	那霸空港	西原町
本州四国連絡道路 (神戸・鳴門ルート) (児島・坂出ルート) (尾道・今治ルート)	戸島町	門出市

### 平成23年度供用・拡幅区間

日本海沿岸東北自動車道に並行  
一般国道7号 大館西道路 3km

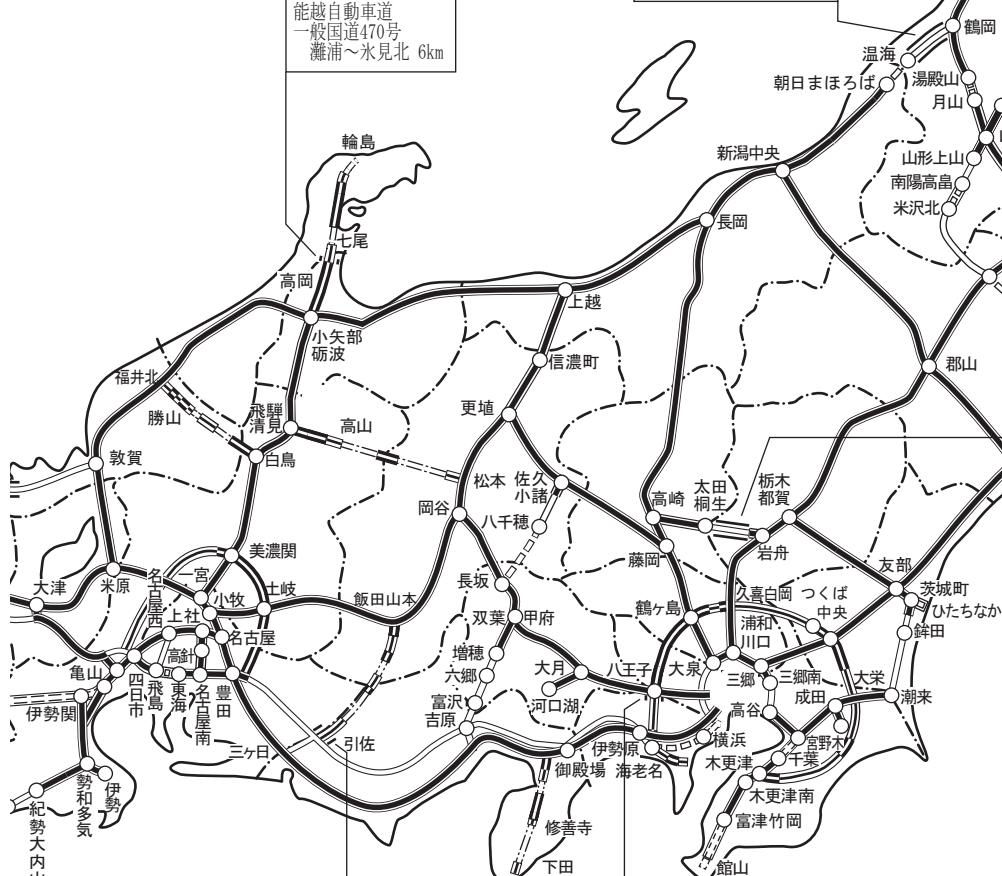


能越自動車道  
一般国道470号  
灘浦～氷見北 6km

日本海沿岸東北自動車道  
温海～鶴岡JCT 26km

磐自動車道  
磐富岡～相馬 46km

高速自動車国道



近畿自動車道紀勢線  
尾鷲北～海山 6km

三遠南信自動車道  
一般国道474号  
鳳来～引佐JCT 14km

首都圏中央連絡自動車道  
一般国道468号  
八王子南～八王子JCT 2km

高速自動車国道に並行する一般国道自動車道

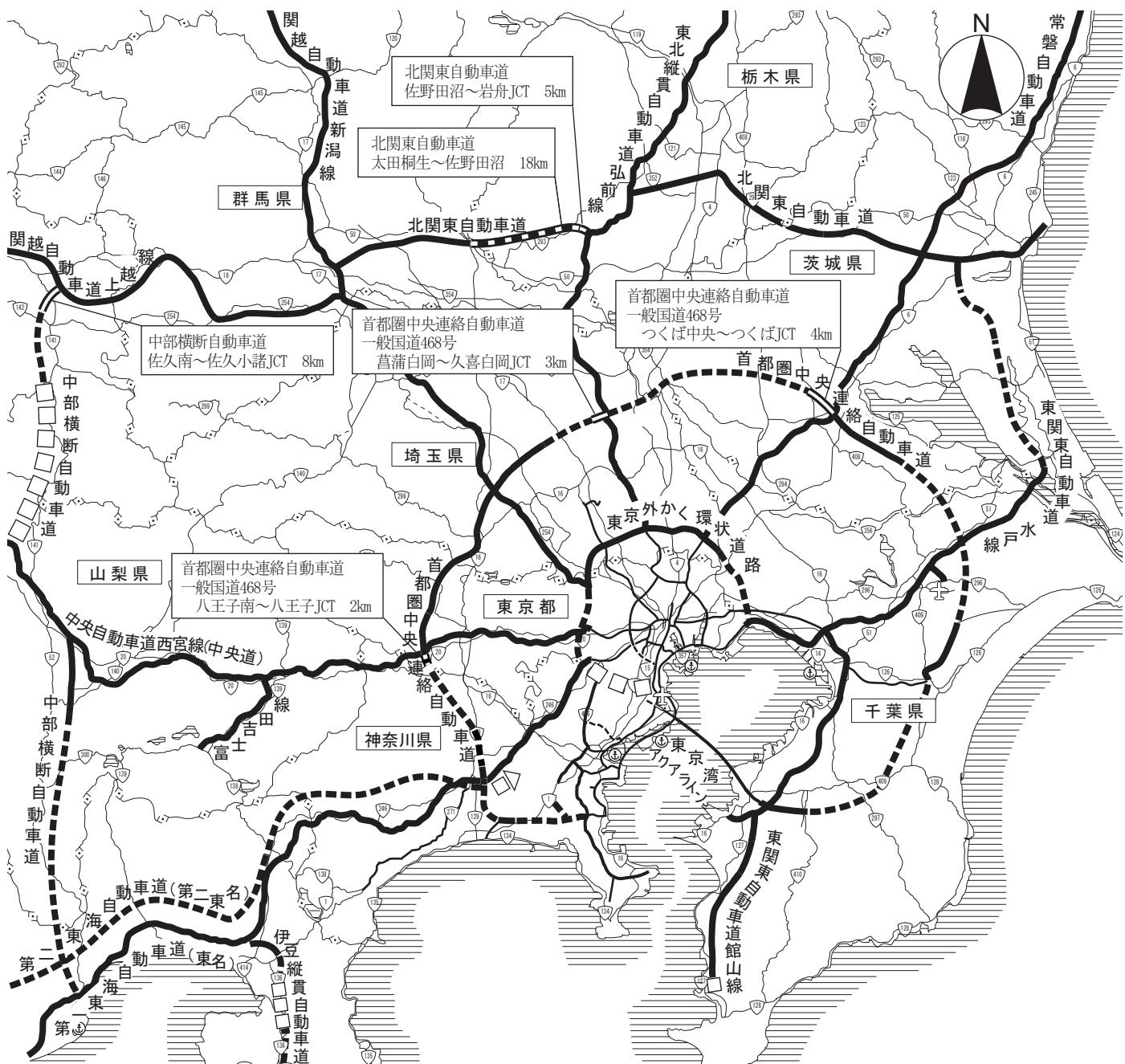
供用区間

23年度新規併用区間

---

(参考資料)

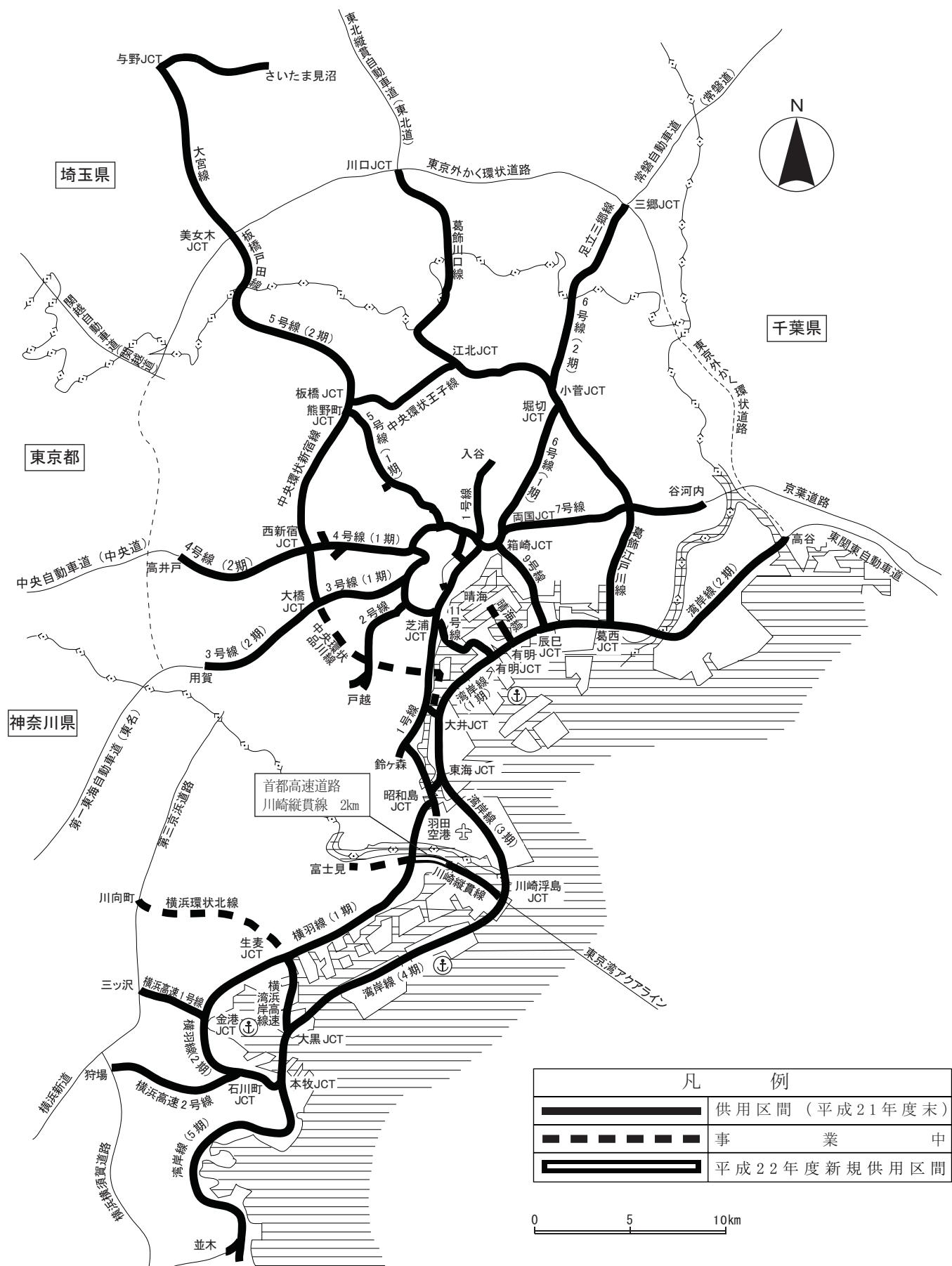
## 大都市圏幹線道路図 東京圏高規格幹線道路図



凡 例	
	供用区間(平成21年度末)
	事業中
	調査中
	平成23年度新規供用区間
	平成22年度新規供用区間

0 20 40km

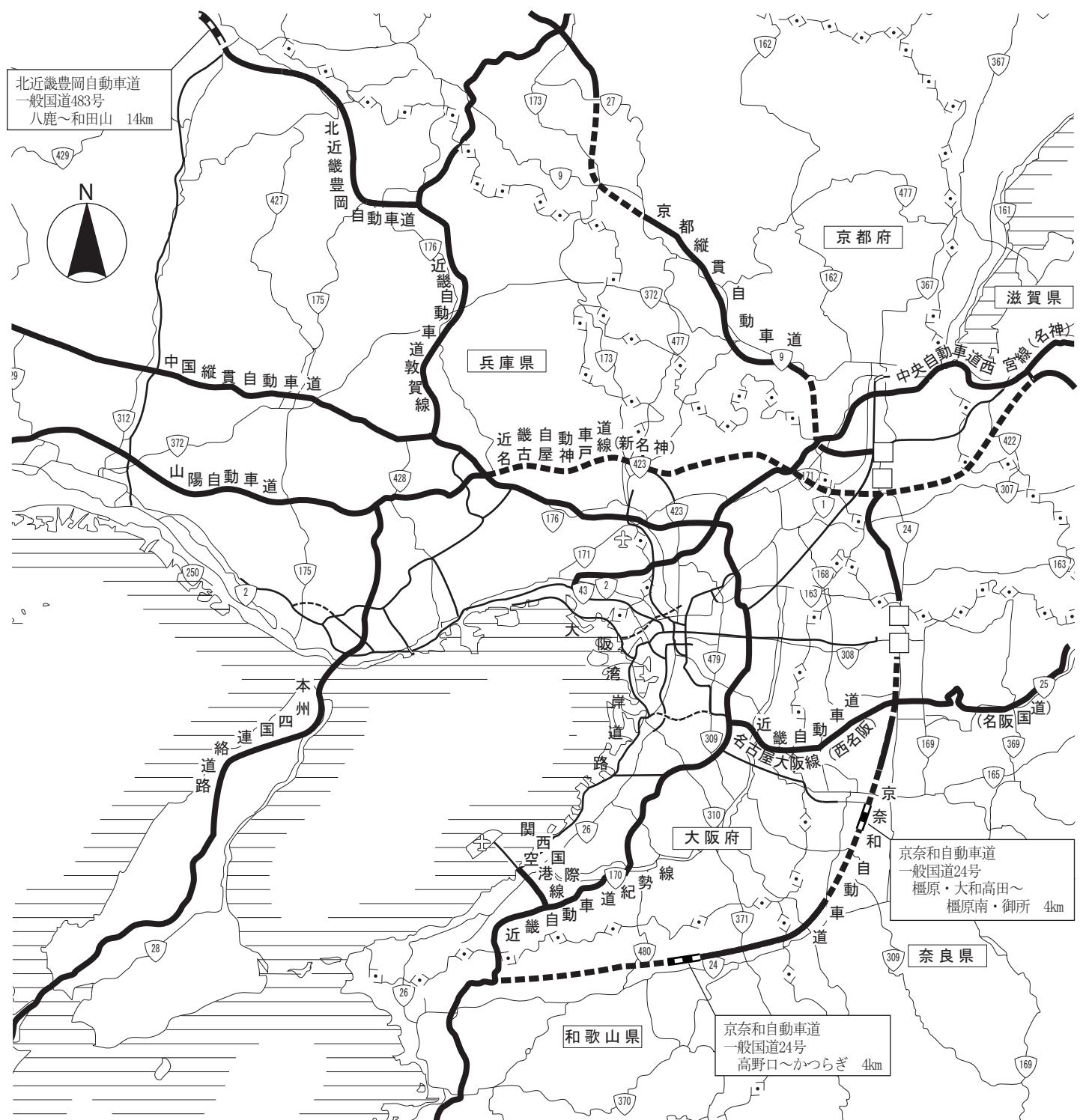
# 首都高速道路図



凡例	
	供用区間 (平成21年度末)
	事業中
	平成22年度新規供用区間

0 5 10km

## 大阪圏高規格幹線道路図

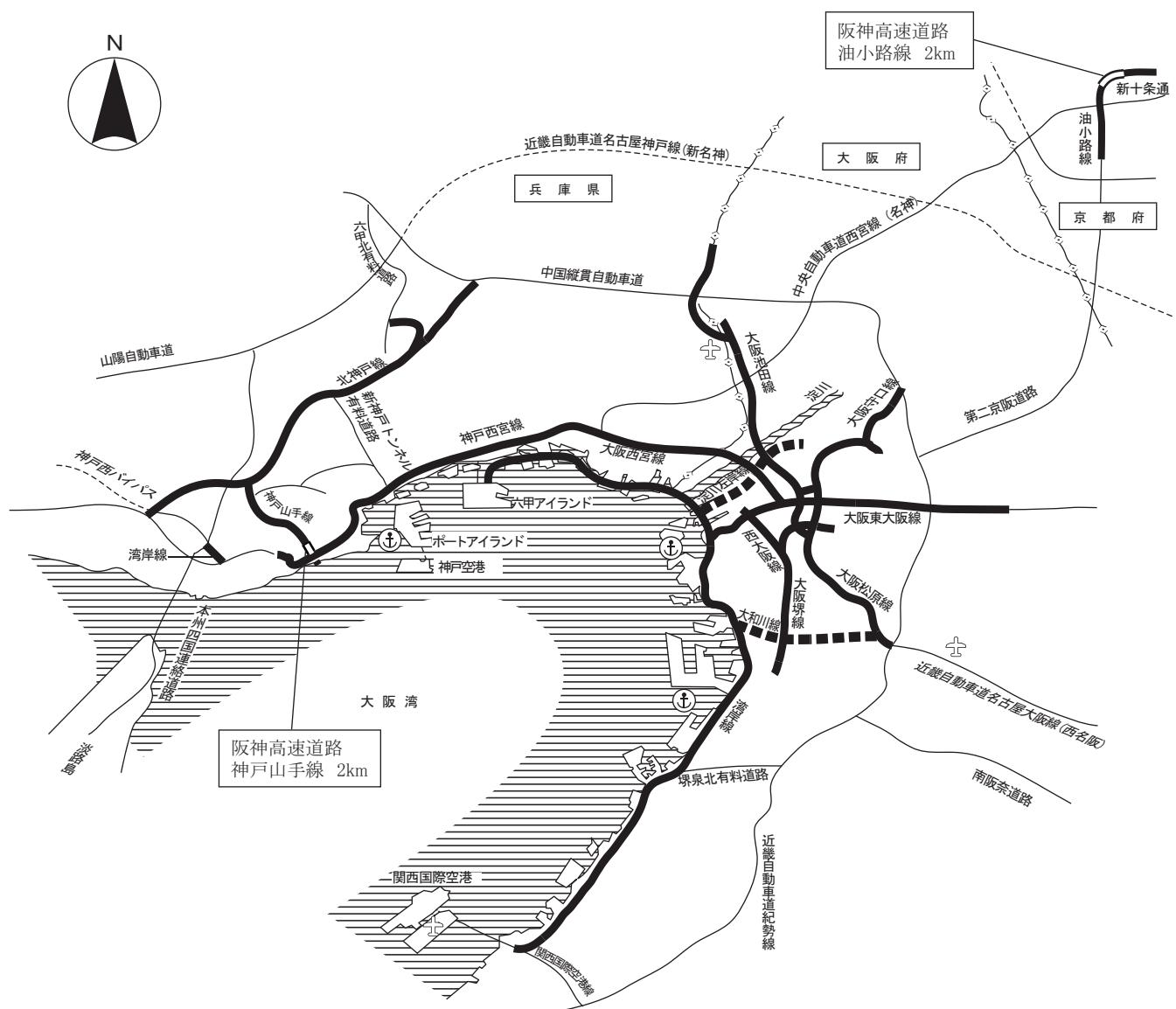


凡 例

	供用区間（平成21年度末）
	事 業 中
	調 査 中
	平成23年度新規供用区間

0 10 20km

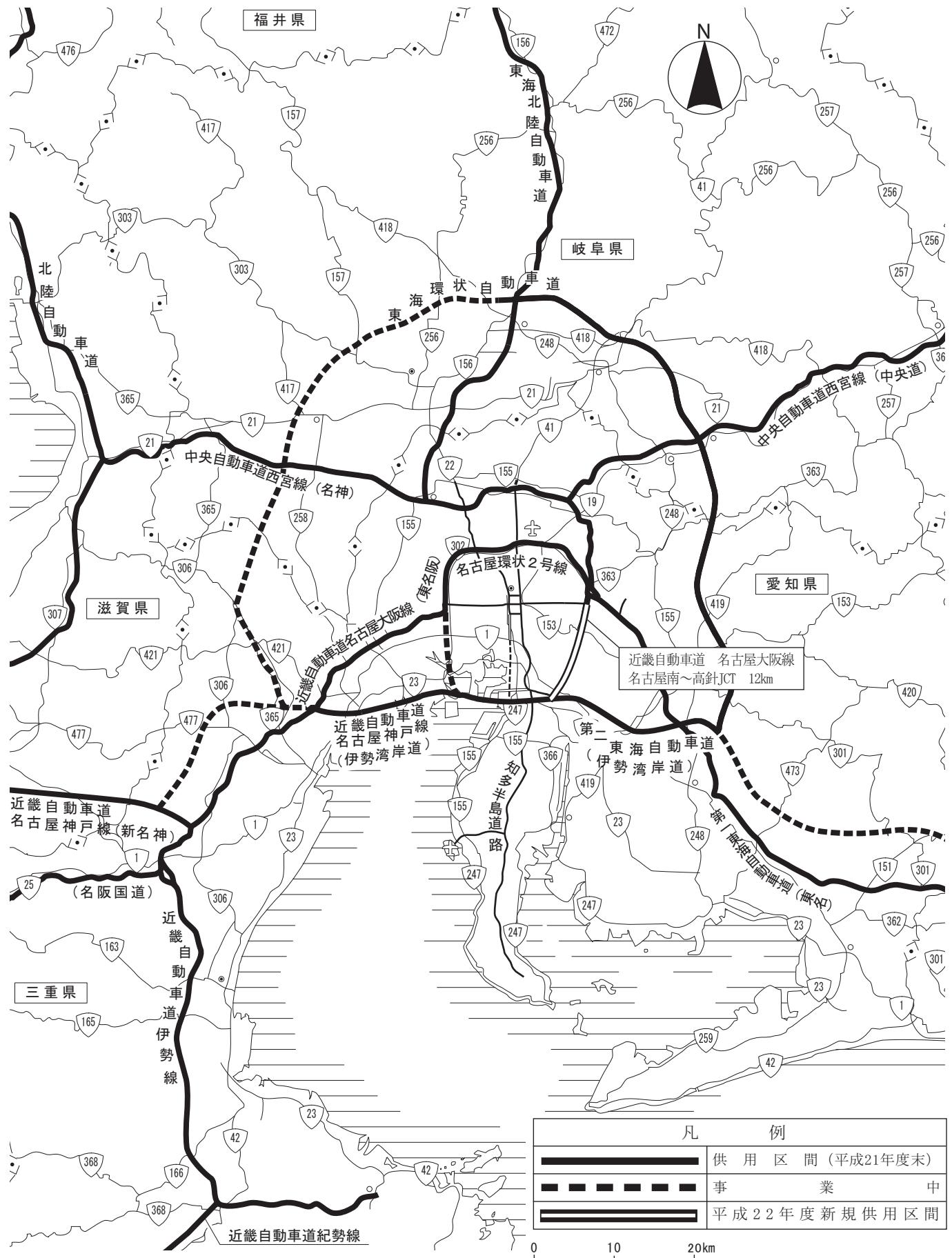
# 阪神高速道路図



凡 例	
■	供 用 区 間(平成21年度末)
- - -	事 業 中
■ ■ ■	平成22年度新規供用区間

0 5 10km

## 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下さい！

<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P H S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。)