

詳細版

平成24年度

道 路 関 係
予算概算要求概要

平成23年10月

国土交通省道路局

国土交通省都市局

目 次

第 1	平成 24 年度予算概算要求の概要	1
1.	基本方針	1
2.	要求概要	2
1)	要求総括表	2
2)	「日本再生重点化措置」の要望について	4
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	5
4)	新規箇所要求について	5
5)	東北地方の高速道路の無料開放について	5
第 2	東日本大震災に係る復旧・復興等	6
1)	東日本大震災に係る復旧・復興	6
2)	事業評価の改善	8
第 3	主な施策の概要	9
1.	安全な国土や生活、地域等の維持	9
1)	国土保全	
①	全国ミッシングリンクの整備	9
②	道路の防災・震災対策	10
③	道路の雪寒対策の推進	10
④	直轄国道の維持管理	11
⑤	道路の予防保全の推進	12
2)	暮らしの安全	
①	効果的・効率的な交通事故対策の推進	12
②	密集市街地の解消	13
3)	地域の活性化	
①	道路空間のオープン化	13
②	無電柱化の推進	14
③	美しい国土景観の形成	14
2.	地球環境、少子高齢化などの課題への対応	15
1)	地球環境	
①	道路交通分野における地球温暖化対策の推進	15
②	自転車利用環境の整備	16

2) 少子・高齢化	
①歩行空間のユニバーサルデザインの推進	16
3. 新たな成長や価値の創造	17
1) 国際競争力	
①大都市圏環状道路の整備	17
②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	17
③特殊車両通行許可制度の運用の改善	18
④都市拠点開発	18
⑤道路分野における国際展開の推進	19
2) 快適な暮らしと環境	
①地域内の生活幹線ネットワークの形成	19
②円滑な都市・地域活動のための渋滞対策	20
③公共交通機関の利用促進	20
④開かずの踏切等の解消	21
⑤路上工事による交通への影響の低減	21
⑥「次世代ITS」の推進	22
⑦沿道環境の改善	22
3) 交流の促進、文化・産業振興	
①スマートインターチェンジの整備	23

(参考資料)

○ 平成23年度一般会計予算の概要	24
○ 公共事業関係費の推移	24
○ 高規格幹線道路の整備状況	25
○ 高速道路機構の未償還残高	25
○ 現行の料金割引（NEXCO地方部）	26
○ 道路関係予算概算要求総括表	27
○ 高規格幹線道路網図	29
○ 大都市圏幹線道路図	31
・ 東京圏高規格幹線道路図	31
・ 首都高速道路図	32
・ 大阪圏高規格幹線道路図	33
・ 阪神高速道路図	34
・ 名古屋圏高規格幹線道路図	35

第 1 平成 24 年度予算概算要求の概要

1. 基本方針

平成 24 年度予算の概算要求については、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のあり方については、「高速道路のあり方検討有識者委員会」の意見を踏まえて検討を進める

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	15,472	1.03	12,259	1.04
改 築 そ の 他	12,155	1.04	8,942	1.05
維 持 管 理	2,158	1.00	2,158	1.00
維 持	966	1.00	966	1.00
特 定 事 業	1,192	1.00	1,192	1.00
業 務 取 扱 費	1,159	0.99	1,159	0.99
補 助 事 業	931	0.98	579	0.93
地域高規格道路その他	915	1.11	571	1.05
国債義務額(地高除き)	16	0.13	8	0.10
有 料 道 路 事 業 等	17,076	1.13	885	0.93
合 計	33,479	1.08	13,723	1.02

※ この他に、社会資本整備総合交付金(国費18,356億円)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(国費1,567億円)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. 貸付金償還金等(国費675億円)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10億円)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。

平成24年度予算の概算要求組替え基準

復旧・復興及びB型肝炎関連経費
(別途管理) (注3)

日本再生重点化措置
7,000億円程度

22年度税制改正における扶養控除の見直しによる調整分(0.5兆円)については、自然増から控除(予算編成過程で検討)。

2兆円弱程度の
要望の見込み

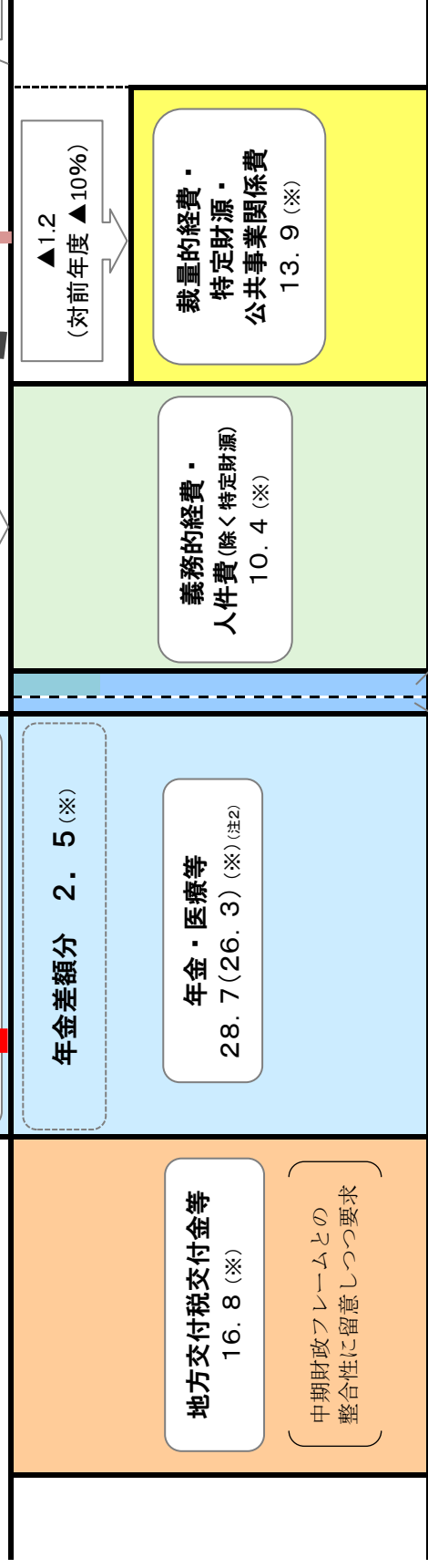
削減額の1.5倍まで要望可能

合理化・
効率化

自然増
1.2 (1.1) (注2)

合理化・効率化

24年度「歳出の大枠」
71 (68.4) (注2)



(単位:兆円)

行政刷新の継続・強化を通じた歳出全般の見直し

予備費 0.35 (※)

経済危機対応・地域活性化予備費 0.81 (※)
(24年度は、9,600億円を要求する)

(注1)各経費の計数(※)は、23年度当初予算額。

(注2)「年金・医療等」の()書は、税制抜本改革により確保される財源を活用して年金財政に繰り入れることとされている基礎年金庫負担割合分の1と36.5%との差額分を含まない額。

(注3)復旧・復興及びB型肝炎関連経費は所要の金額を要求(財源と併せて別途管理し、「歳出の大枠」に加算)。

(注4)高速道路の無料化は要求しない。高校の実質無償化及び農業の戸別所得補償は所要の金額を要求する。子ども手当は平成23年8月4日の3党合意に沿って要求する。

2)「日本再生重点化措置」の要望について

「平成24年度予算の概算要求組替え基準について」（平成23年9月20日閣議決定）に従い、我が国経済社会の再生に向けて、より効果の高い施策として以下を要望します。

○ 大都市圏環状道路の整備

要望額：366億円

(※大都市圏環状道路の整備全体の要求額は1,269億円)

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

要望額：1,450億円

(※全国ミッシングリンクの整備全体の要求額は3,731億円)

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。

(注) 要望額は国費ベース

(参考) 平成24年度予算の概算要求組替え基準について (H23. 9. 20閣議決定) (抜粋)

(2) 我が国経済社会の再生に向けた取組（「日本再生重点化措置」）

① 我が国経済社会を再生し、国民一人ひとりが希望をもって前に進める社会を実現するため、下記②ロ）に掲げる分野において、将来を見据え、新たな雇用の創出を含め、我が国経済社会の再生に真に資する分野に予算を重点配分する取組として、「日本再生重点化措置」を実施する。

② 各省からの「要望」

ロ) 重点化措置の対象となる分野

- i) 新たなフロンティア及び新成長戦略（科学技術・エネルギー・海洋・宇宙等、インフラ整備を含めた成長基盤の強化）
- ii) 教育（スポーツを含む）・雇用などの人材育成
- iii) 地域活性化（新たな沖縄振興政策を含む）
- iv) 安心・安全社会の実現

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) 新規箇所要求について

第三次補正予算に向け、三陸沿岸道路や東北中央自動車道等の復興道路・復興支援道路について、現在、手続きを鋭意進めているところであり、平成24年度予算に係る新規箇所要求については、今後整理の上、所要の手続きを行う予定です。

5) 東北地方の高速道路の無料開放について

東北地方の高速道路の無料開放については、予算編成過程で検討を行います。

第2 東日本大震災に係る復旧・復興等

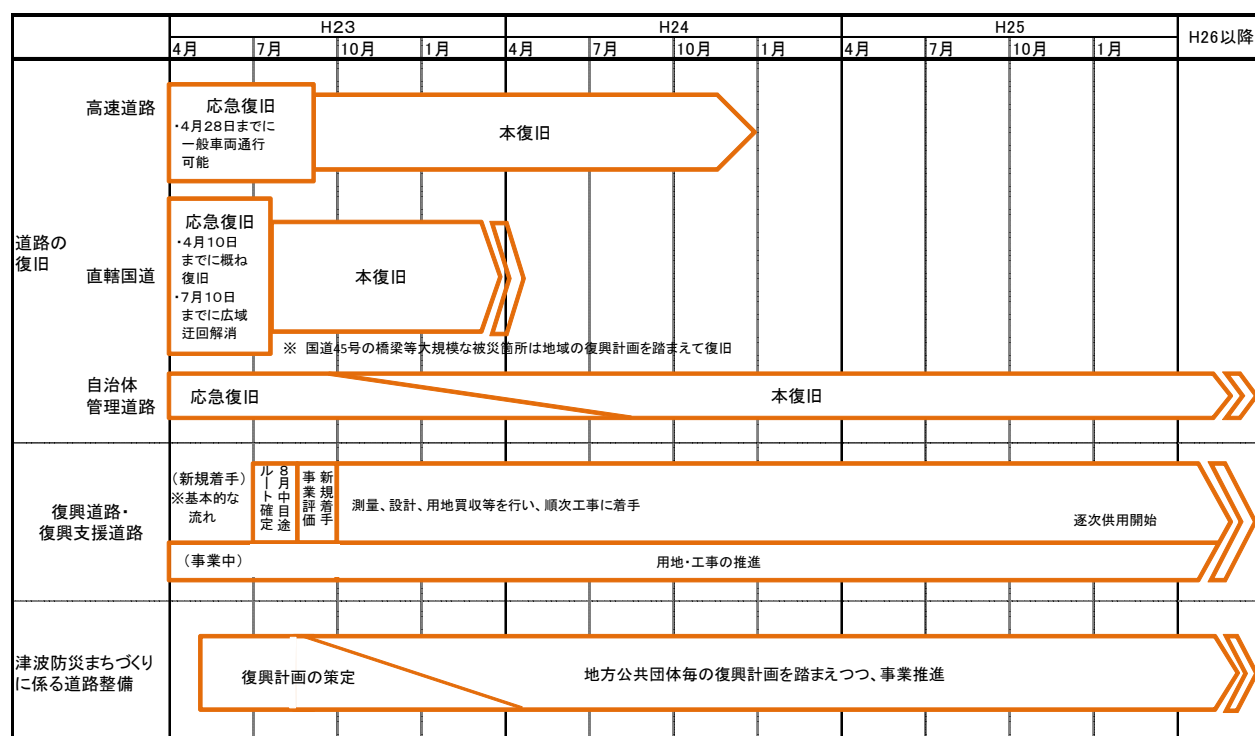
1) 東日本大震災に係る復旧・復興

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。

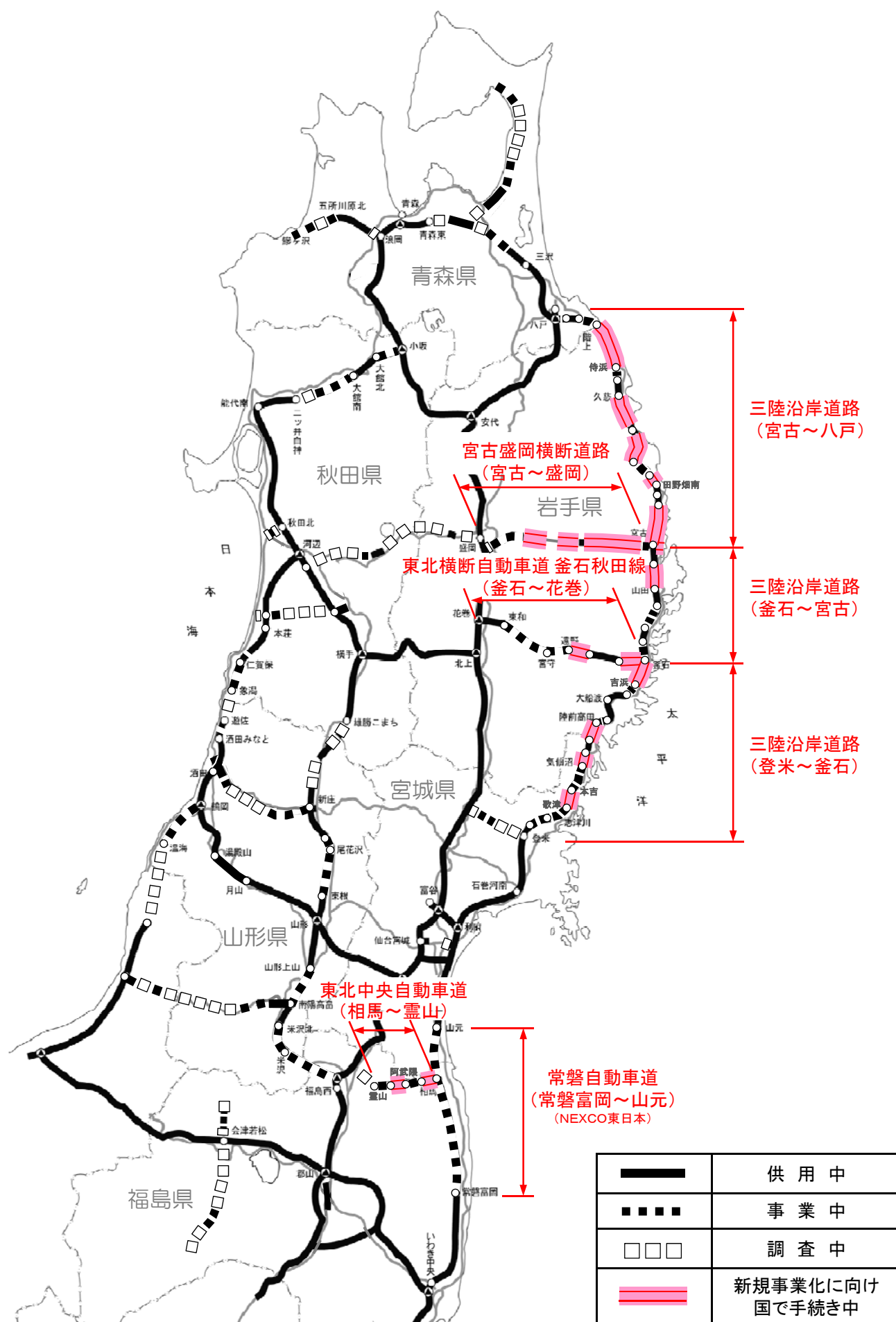
三陸沿岸地域の1日も早い復興を図るためのリーディングプロジェクトとして、三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路の早期整備を目指します。

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)＞



(参考)三陸沿岸道路等の整備



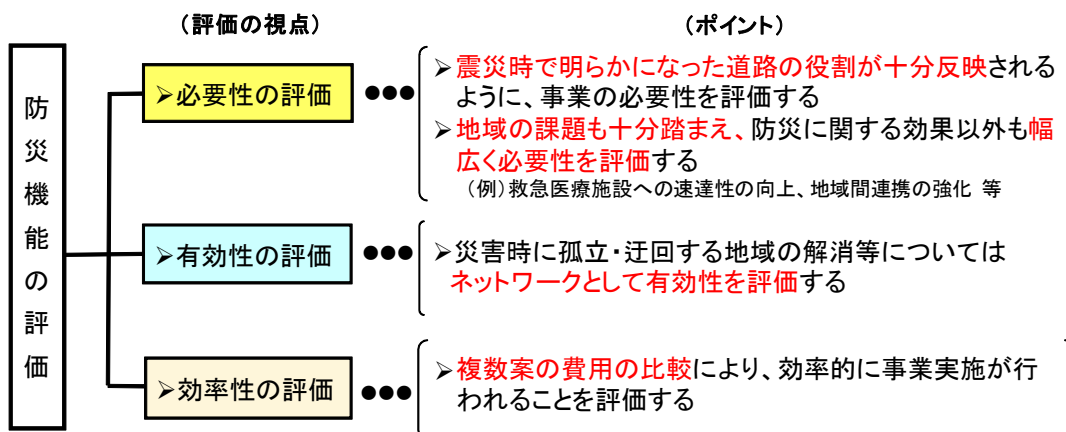
2) 事業評価の改善

- 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。

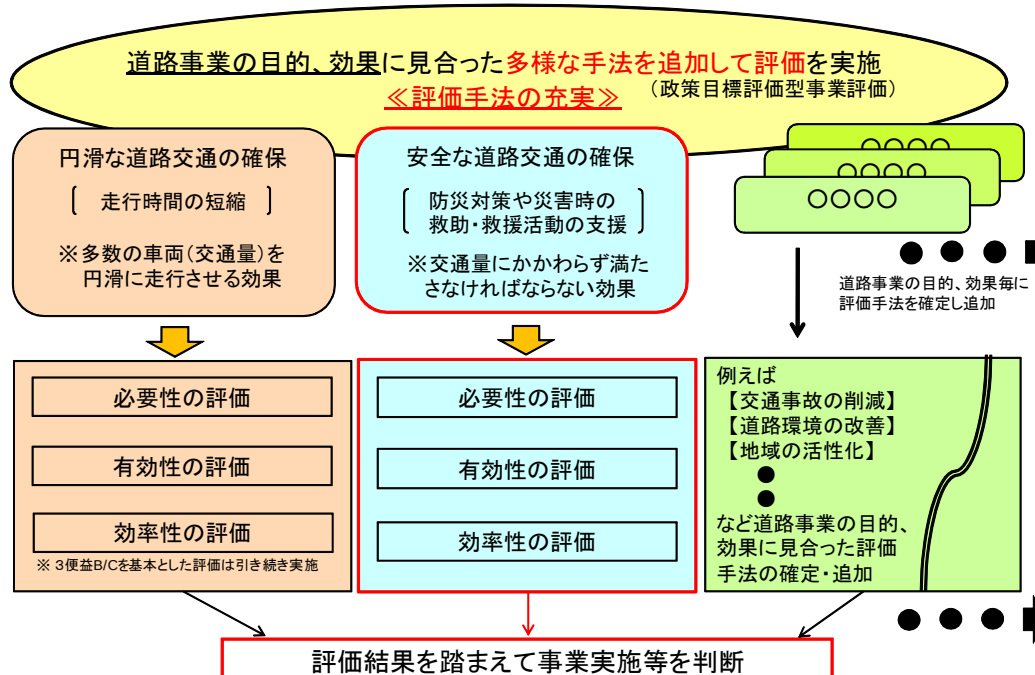
○ 防災機能の評価手法（暫定案）のポイント

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）



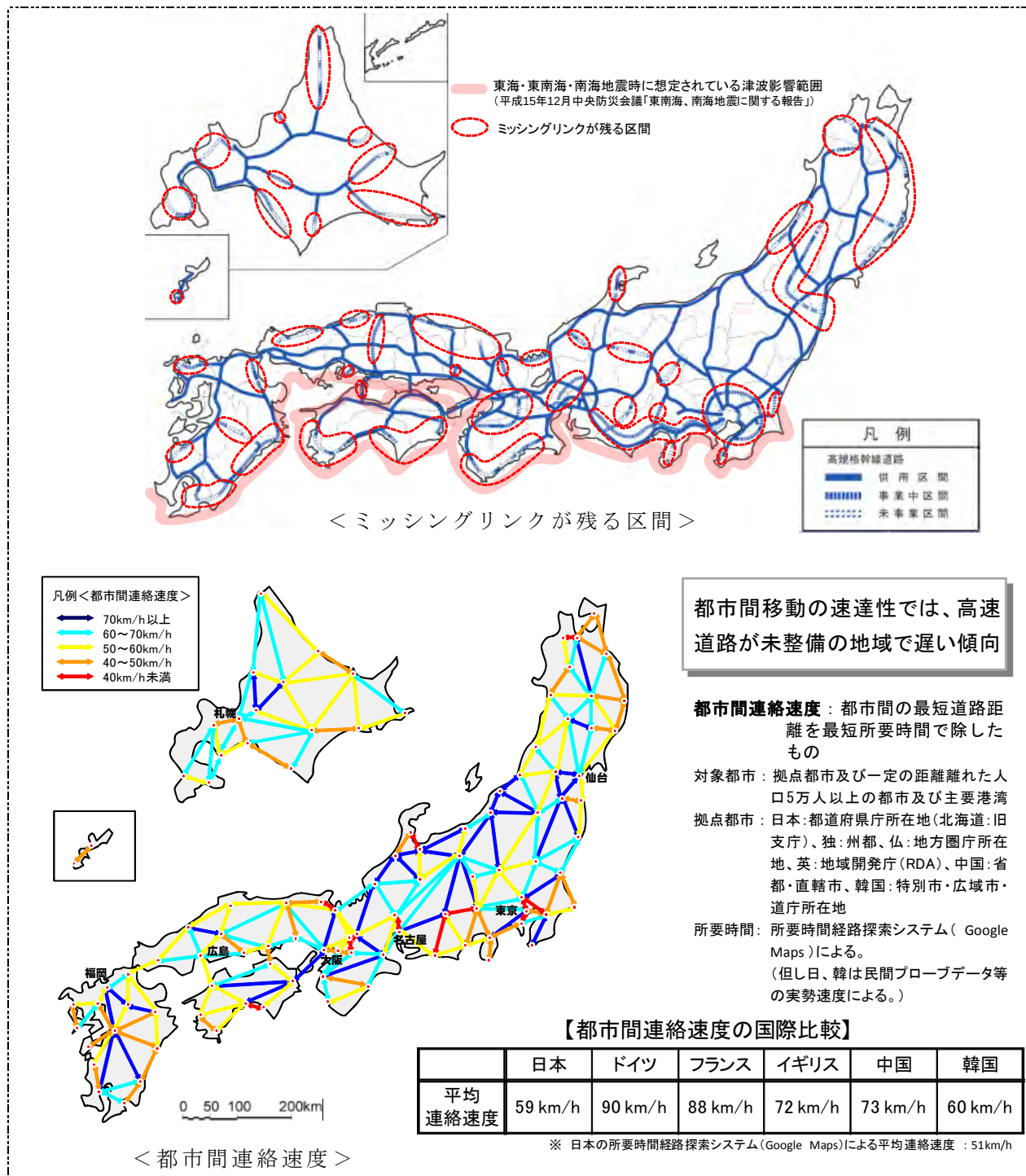
第3 主な施策の概要

1. 安全な国土や生活、地域等の維持

1) 国土保全

① 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。



②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、防雪施設等の整備を推進するとともに、除雪作業及び凍結防止剤散布を行い、適切な冬期道路管理を実施します。

- ・国土の約60%が積雪寒冷地域となっており、総人口の約20%を占める約2,800万人の人々が生活
- ・平成22年度冬期には、国道49号福島県、国道9号鳥取県、国道8号福井県において、長時間におよぶ通行障害が発生

○雪崩、飛雪又は積雪により交通に支障を及ぼす恐れのある箇所について、防雪施設等の整備を推進。



雪崩防止対策



飛雪防止対策

○気象条件や交通状況を勘案し、必要な除雪作業及び凍結防止剤の散布を行う。



除雪作業



チェーン規制

○特に異常な降雪時には、直轄国道事務所が中心となり、警察やその他の道路管理者と連絡調整及び情報共有を図り、通行障害発生抑制に取り組むなど、適切な冬期道路管理を実施。

④直轄国道の維持管理

- 平成22年度に設けた維持管理基準のうち、除草等については平成23年度から基準を見直し、運用しているところです。
- サービスレベルの維持・向上を図るため、引き続き、地域からの意見等の把握に努めるとともに、コスト縮減等の様々な工夫・取組みを進めてまいります。
- また、道路構造物の長寿命化を図るため、橋梁の予防保全を引き続き推進するとともに、舗装の長寿命化に取り組めます。

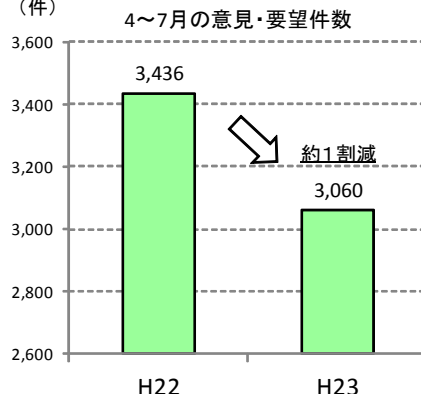
○維持管理基準と平成23年度の見直し内容

【維持管理基準】

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 年間 1回 ⇒H23：繁茂状況に応じて適宜設定
4. 剪定
 - ▶ 高木・低木 原則 3年間 1回
 - 寄植 原則 年間 1回
5. 除雪
 - ▶ 原則 5～10cmの降雪量で実施
⇒H23：左記を目安に規定
 - ▶ 標準的な散布量を統一 ⇒H23：左記を目安に規定

【維持管理基準見直し後の状況（除草）】

・4月～7月では、意見要望件数は減少（約1割減）
（件）



【事例：対策ネット等の設置による投棄物の抑制】



対策前



対策後（2ヶ月経過）

○維持管理における工夫・取組み事例

- ・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
- ・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

○道路構造物の長寿命化

- ・橋梁の予防保全の推進
- ・新設アスファルト舗装の長期保証^{参1}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 等

参1：新設舗装工事の施工完了時から、一定時間経過した後の性能保証を求める契約方式。

⑤道路の予防保全の推進

■道路の安全・安心を確保するため、予防保全対策の着実な実施などにより、戦略的な管理を進めます。

- ・わが国の道路橋やトンネルは、高度経済成長期に集中的に整備されたことから、50年以上経過の橋梁は現在8%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、54%（H21末時点）
- ・約4割（H21末時点）の市区町村が、資金不足等の問題により道路橋の定期的な点検が実施できていない

- 直轄国道では、全ての道路橋で5年に1回の点検を実施し、長寿命化修繕計画に基づく予防保全を実施。
- 地方公共団体に対し、道路橋点検に関する講習会の開催や技術者の派遣等の技術的支援、計画策定及び点検実施などに係る費用に対する財政的支援を実施。



<鋼材の腐食>



<塗装の塗替補修>



<講習会開催状況>

2) 暮らしの安全

①効果的・効率的な交通事故対策の推進

■幹線道路対策では、選択と集中、市民参加・市民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)*2」を推進するとともに、重大事故の発生や地域・市民の声に対して迅速かつきめ細やかに対応します。

■生活道路対策では、「あんしん歩行エリア*3」等において面的な交通規制と連携した路側帯拡幅等の車両速度の抑制対策等を推進します。

- ・平成22年中の交通事故死者数は10年連続で減少し4,863人（対前年比△1.0%）となったが近年下げ止まりの傾向

【事故ゼロプランの取り組み】

事故原因に即した効果の高い対策の立案



【生活道路における対策】



<ハンプの設置>



<路側帯拡幅>

参2：事故データや地方公共団体、地域住民からの指摘等に基づき交通事故の危険性が高い区間（事故危険区間）を選定し、地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に講じることにより効果的・効率的な交通事故対策を推進するとともに、完了後はその効果を計測、評価しマネジメントサイクルにより逐次改善を図っていく取組み。

参3：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。

② 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^{参4}（全国約8,000ha）のうち、約5,000haにおいて、地震時等に大規模な火災の恐れ（H21）

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）＞

3）地域の活性化

① 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。

- 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



＜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＞

参4：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。

②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」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。
- 災害に強い安全・安心なまちづくりのため、東日本大震災の被災地において無電柱化を推進します。

- ・世界の主要都市に比べ、我が国の無電柱化率は立ち遅れている状況
東京23区：7%（平成22年度末）、ロンドン・香港：100%（2004年）、シンガポール：86%（1997年）

- 市街地の幹線道路等において、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、歴史的街並みの保全、観光振興、地域文化の復興、地域活性化等に資する箇所、電線管理者等と連携して、電線類の地中化等による無電柱化を推進する。

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）>

③美しい国土景観の形成

- 沿道や周辺地域と道路が一体となった美しい国土景観を形成します。
- 景観の向上や間伐材等木材資源の有効活用等の観点から、自然公園等の景観形成上配慮すべき地域において、木材利用を推進します。

- ・日本風景街道は平成23年5月末時点で120ルートが登録
- ・木製防護柵の設置延長は平成21年度末時点で約191km
- ・「木の香る道づくり事業モデル地区」を全国19地区設定

【主な取組内容】

○日本風景街道

- ・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

○木材の利用促進

- ・国と地方公共団体が連携して「木の香る道づくり事業モデル地区」において木材利用を推進



<広告看板を撤去（日本風景街道）>



<間伐材を利用した木製防護柵>

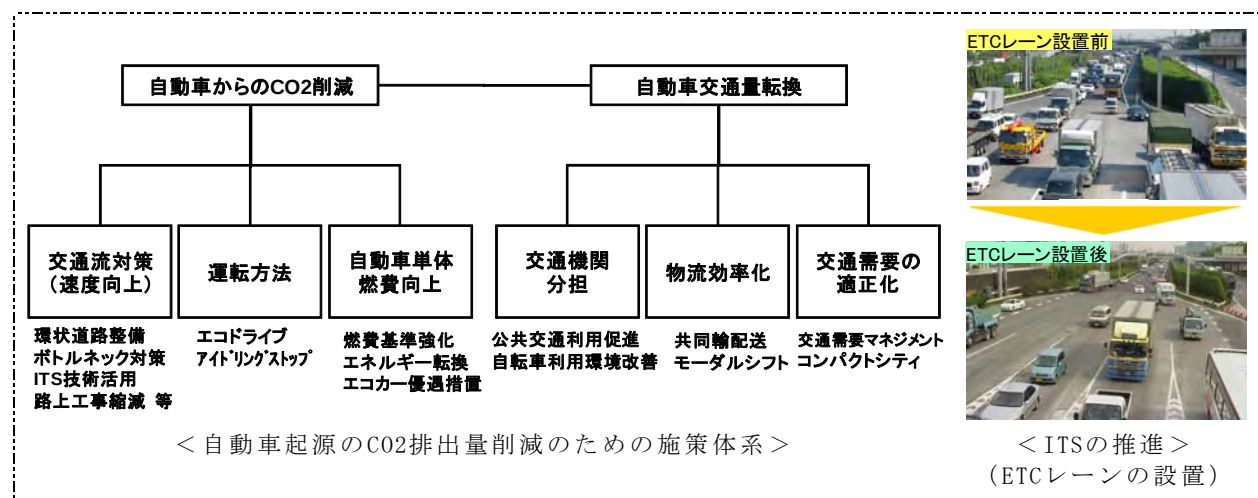
2. 地球環境、少子高齢化などの課題への対応

1) 地球環境

①道路交通分野における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。
- 次世代自動車の普及促進や再生可能エネルギーの活用を検討し、地球温暖化対策を推進します。

- ・ 運輸部門のCO₂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-CO₂）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-CO₂）に向けて、順調に減少傾向



- 直轄国道の道路照明灯について、新設及び既設の高圧ナトリウム灯などの更新にあたって、環境負荷の少ないLED道路照明灯の導入を進めます。

- ・ 一般的な高圧ナトリウム灯（消費電力180W）に対し、LED道路照明灯は120W（約30%減）
- ・ ランプの寿命は、高圧ナトリウム灯（約24,000時間）に対し、LED照明灯は約60,000時間（約2.5倍）

- 東日本大震災で被災・流出した道路照明灯のLED道路照明灯による復旧事例（岩手県陸前高田市内の国道45号）

＜被災前＞



高圧ナトリウム灯

＜被災後の復旧＞



LED 道路照明灯

②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の実現と自転車等の事故対策のため、安全で快適な自転車走行空間のネットワーク化を進めます。

- ・日本のCO₂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。(H21年度)
- ・交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は増大傾向(H12:18.7%→H22:20.9%)
- ・歩行者・自動車と分離された自転車走行空間は約3,000km(H21年度)

○地域毎の整備状況等の基礎データ公表や積極的な取組の顕彰を行うとともに、相談窓口の設置、ガイドラインの周知等を通じて、地方公共団体への支援を強化。



＜自転車走行空間ネットワークの構築＞
(ハード整備)

＜コミュニティサイクル
の普及＞

＜ルール・マナーの啓発＞
(ソフト施策)

2) 少子・高齢化

①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^{参5}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))

○バリアフリー法^{参6}に基づく基本方針に定められた移動等円滑化の目標^{参7}に向け、重点整備地区において重点的かつ一体的な整備を進めます。

【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
- －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＞

参5：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。

参6：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律。

参7：原則として重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する全ての道路について、平成32年度までに、移動円滑化を実現する。(平成23年3月改正)

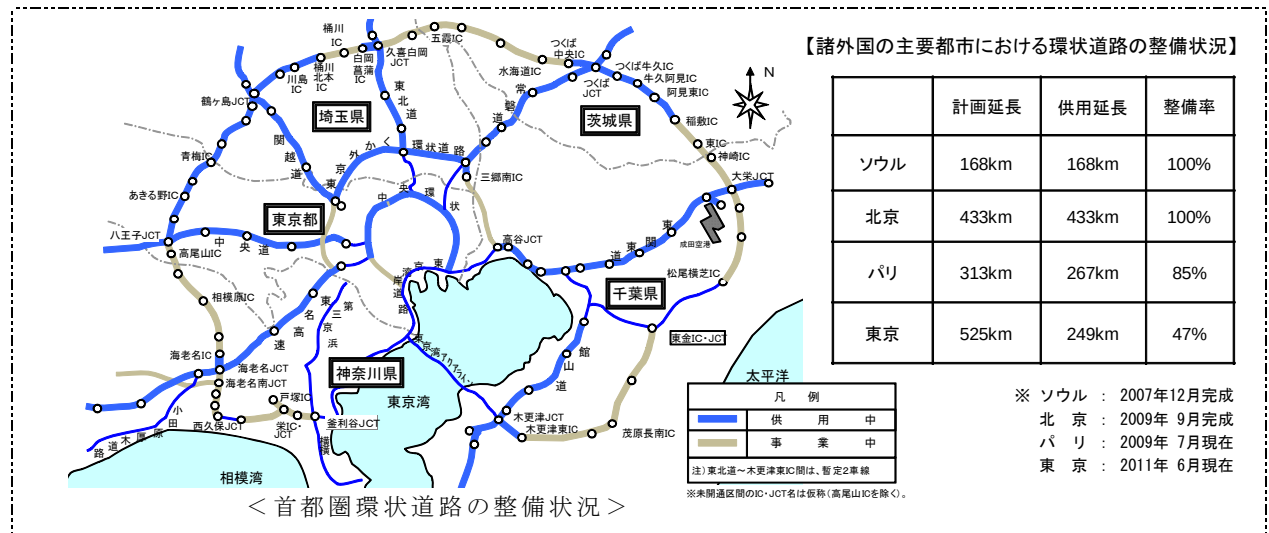
3. 新たな成長や価値の創造

1) 国際競争力

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47%（北京、ソウル：100%）（H23.6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。

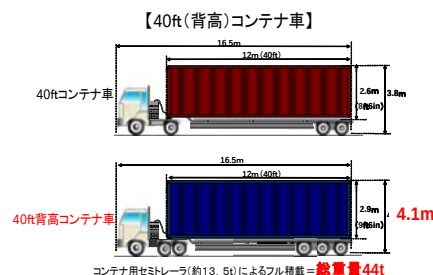
■拠点的な空港・港湾と高速道路等のICとのアクセス道路等の整備を推進します。

- ・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291km（30区間）が解消済（H23年4月）

【国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消（橋梁補強）による物流効率化事例】



- 臨海部の物流拠点（大井コンテナ埠頭等）と内陸を結ぶ道路の橋梁（都大橋、大和橋）補強により、耐荷重不足を解消。
- 迂回なく環状7号線への接続が可能となり、東名、中央、関越道方面への連絡性が向上。



③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、地方道のデータベース化の進捗を図るとともに、システム改修により申請手続の利便性の向上を図ります。
- 橋梁等道路構造物の保全のため、関係機関との連携を更に強化し、違反データを共有するなど、悪影響の恐れのある大型車両に対する監視や取締の実効性向上、強化を図ります。

- ・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

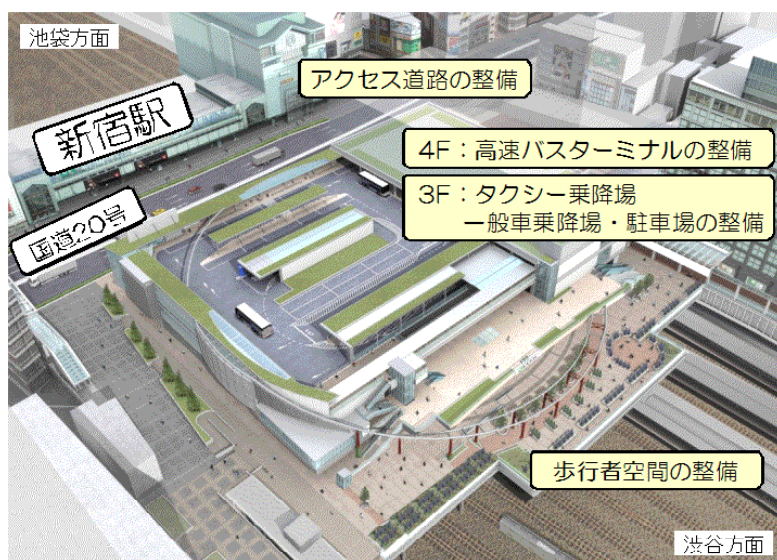
【地方道のデータベース化による審査時間短縮のイメージ】



○インターネット申請に対し、審査結果又は審査状況を24時間以内の通知を開始

④都市拠点開発

- 都市の国際競争力強化を図るため、交通結節点等において、道路空間を活用した利便性の高い、魅力のある都市拠点の開発を推進します。



新宿駅
(バス、タクシーと鉄道駅の結節点強化)



小倉駅
(モノレール、駅ビル、駅前広場の一体的整備)

⑤ 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、日本の技術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。

＜海外プロジェクト獲得に向けた取組事例＞

【インドの高速道路計画に対する働きかけ】



＜日本基準採用の具体事例＞

【ベトナム ニャットン橋】

・ベトナム政府が、長大橋プロジェクトにおいて一部に日本基準を活用。



採用した日本の基準

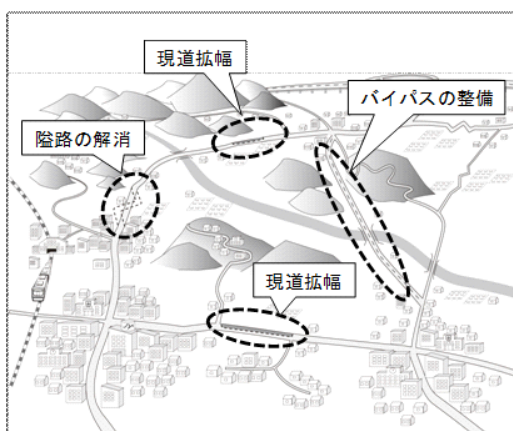
・橋脚の基礎
・耐風安全性の照査 等

2) 快適な暮らしと環境

① 地域内の生活幹線ネットワークの形成

■ 地域内において安全で確実な移動を実現するため、生活圏の中心部へのアクセスや救急活動に不可欠な道路網の確保を支援します。

- 生活圏の中心部への道路網や救急活動に不可欠な道路網の整備を支援
- 現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消を支援
- 災害発生時の救援活動等を支える道路網の整備を支援



＜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＞



＜路線バスの安全な運行に支障のある箇所＞



＜災害時に崩落の恐れのある箇所＞

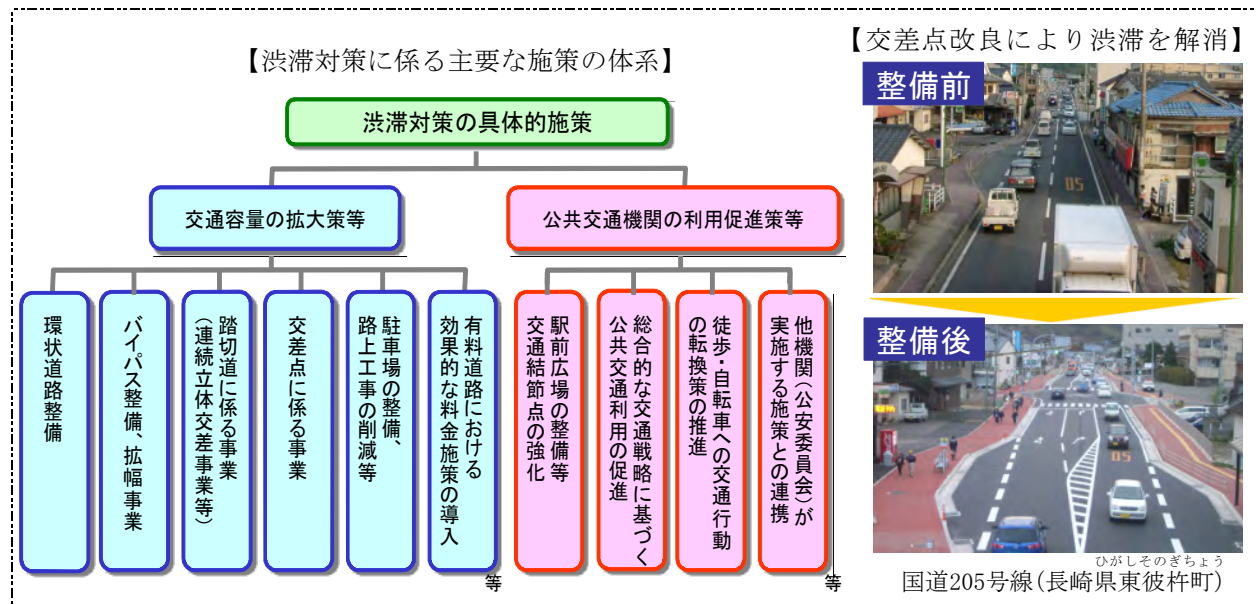


＜災害時に通行不能となった箇所＞

②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・経済的ロスを解消するため、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）



③公共交通機関の利用促進

■公共交通機関の利用促進のため、LRT、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。



<LRT走行空間の改善（富山市）>



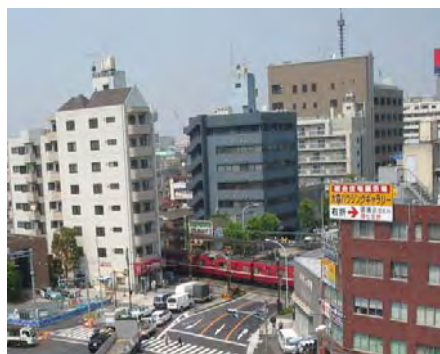
<パークアンドライド駐車場の整備（高知市）>

④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、「開かずの踏切」等を解消する連続立体交差事業等や効果が早期に発現する歩道拡幅事業等を支援します。

- ・長時間に渡り多くの交通を遮断する開かずの踏切^{参8}は全国に約600箇所
- ・踏切事故は年間300件以上発生し、死傷者は約200人(H22年度)
- ・東京23区の踏切数はパリの約60倍

【京浜急行電鉄本線及び同空港線連続立体交差事業】



＜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

⑤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、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。

- ・H22年度での年間路上工事時間はH14年度比で53%減

【共同施工の取組みの例】



夏にガス工事



秋に水道工事



同時期に施工を行い、工事日数を削減

【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

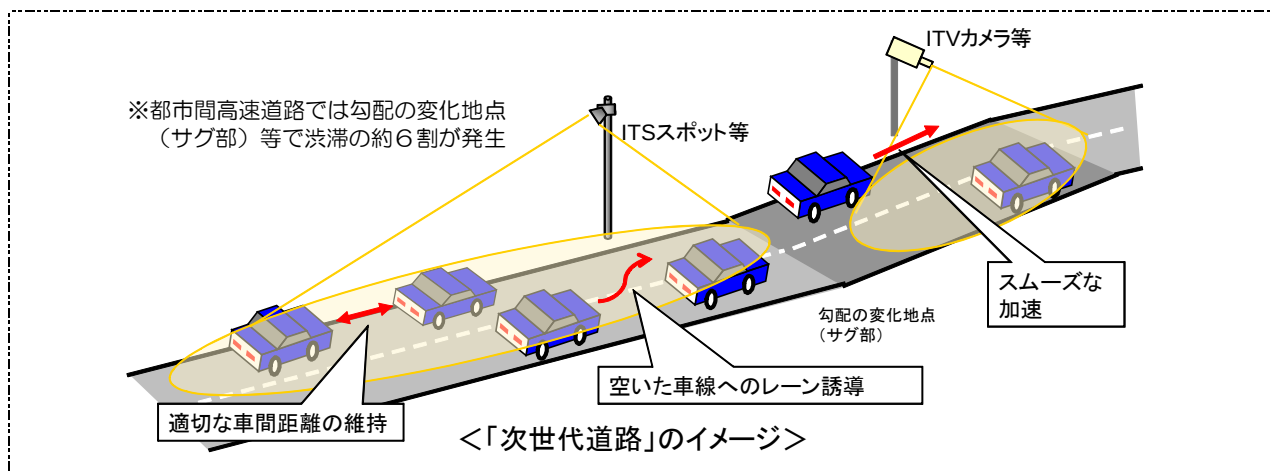
参8：電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間40分／時以上となる踏切。

⑥「次世代ITS」の推進

■ITSスポット^{※9}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実証実験を含む技術・安全面の検討等を進めます。

■プローブ情報^{※10}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。

- ・一般道においてもITSスポットサービスを展開
- ・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



⑦沿道環境の改善

■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局においてNO₂の環境基準の達成率が向上（H17：91%→H21：96%）
- ・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（H17：84%→H21：91%）



＜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]）＞

参9：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。
参10：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。

3) 交流の促進、文化・産業振興

①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
- ・一定規模以上の工場の約5割がICの5km圏内に存在
- ・スマートICは、現在57箇所で供用中、20箇所で事業中(平成23年7月現在)

【東名高速 遠州豊田スマートインターチェンジの事例】

- ・スマートICの整備とともに周辺の土地区画整理が進められ、工場等16社が操業し、大型商業施設1社が開業。



(参考資料)

○平成23年度一般会計予算の概要

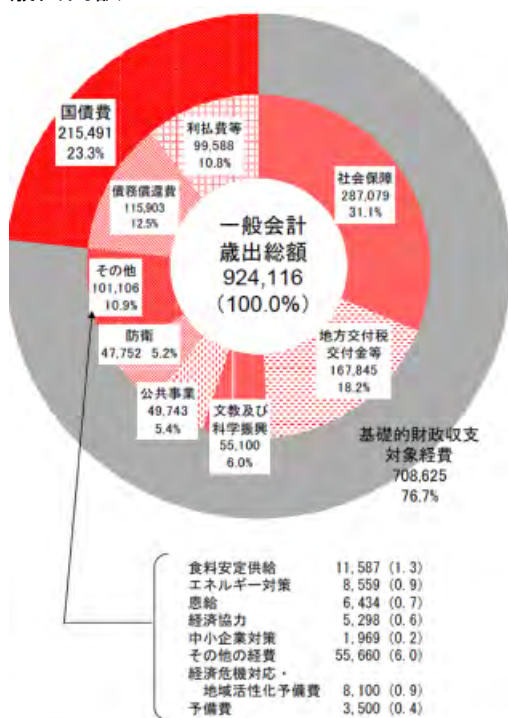
・歳出内訳

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

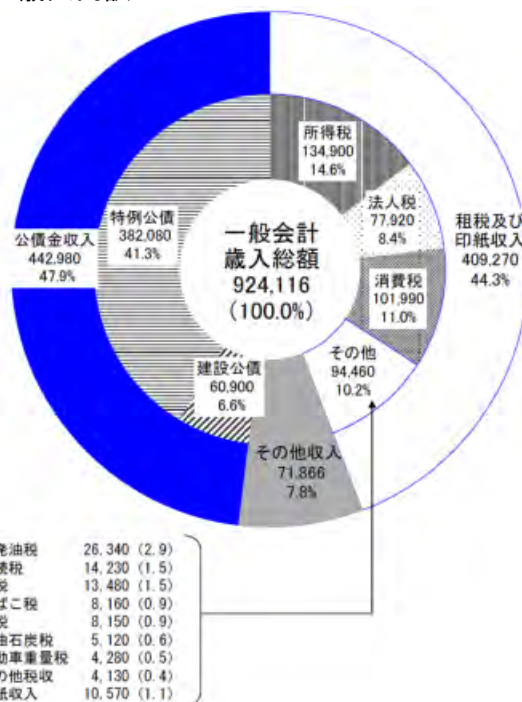
・歳入内訳

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

歳出内訳

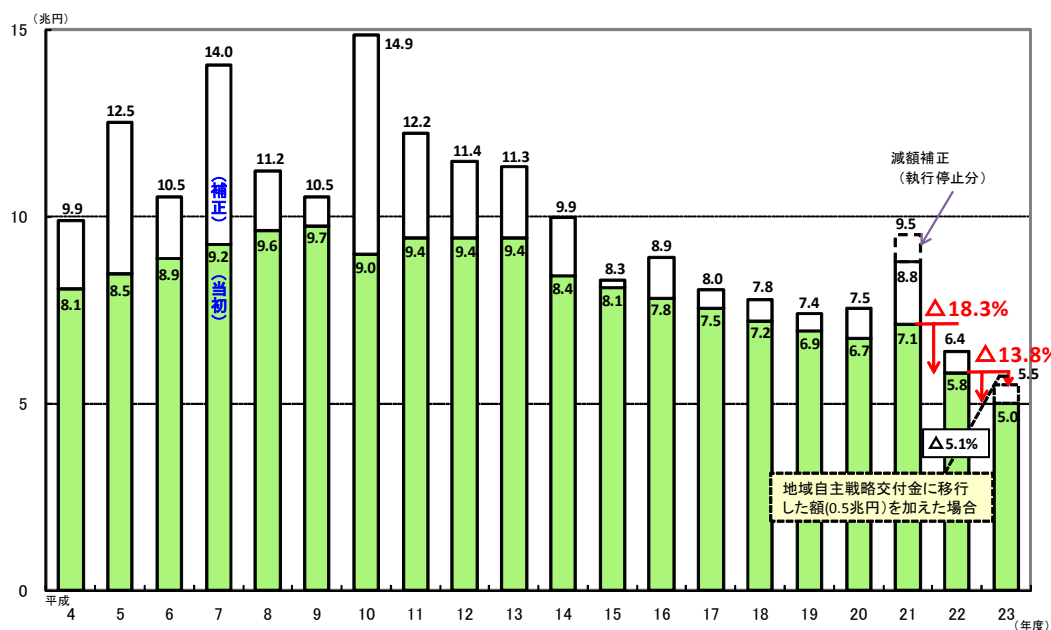


歳入内訳



出典：「日本の財政関係資料 平成23年度予算補足資料（平成23年3月）財務省」より抜粋

○公共事業関係費の推移



注. 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(6,825億円)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。

(参考資料)

○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>	(76%)	<811km>	(79%)	<43km>
		8,035km	(70%)	8,325km	(72%)	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。

○高速道路機構の未償還残高（平成23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)	23.4	21.4
本州四国連絡高速道路	3.2	1.4
首都高速道路	5.2	3.9
阪神高速道路	3.8	3.2
計	35.7	30.0

注1. この他、高速道路会社には2.3兆円の債務(建設中)がある。

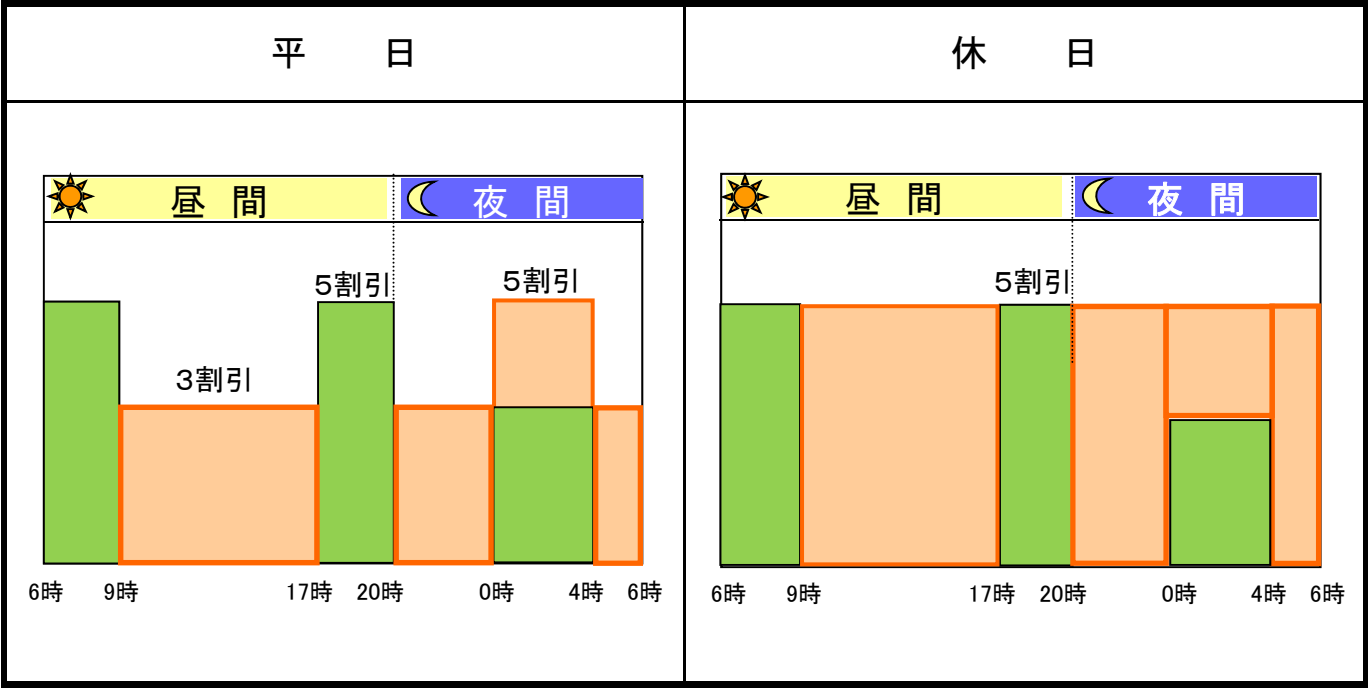
注2. 民営化時の未償還残高: 42.5兆円(うち有利子債務37.4兆円)

注3. 四捨五入の関係で、各計の和が一致しない。

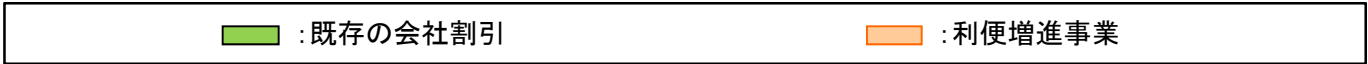
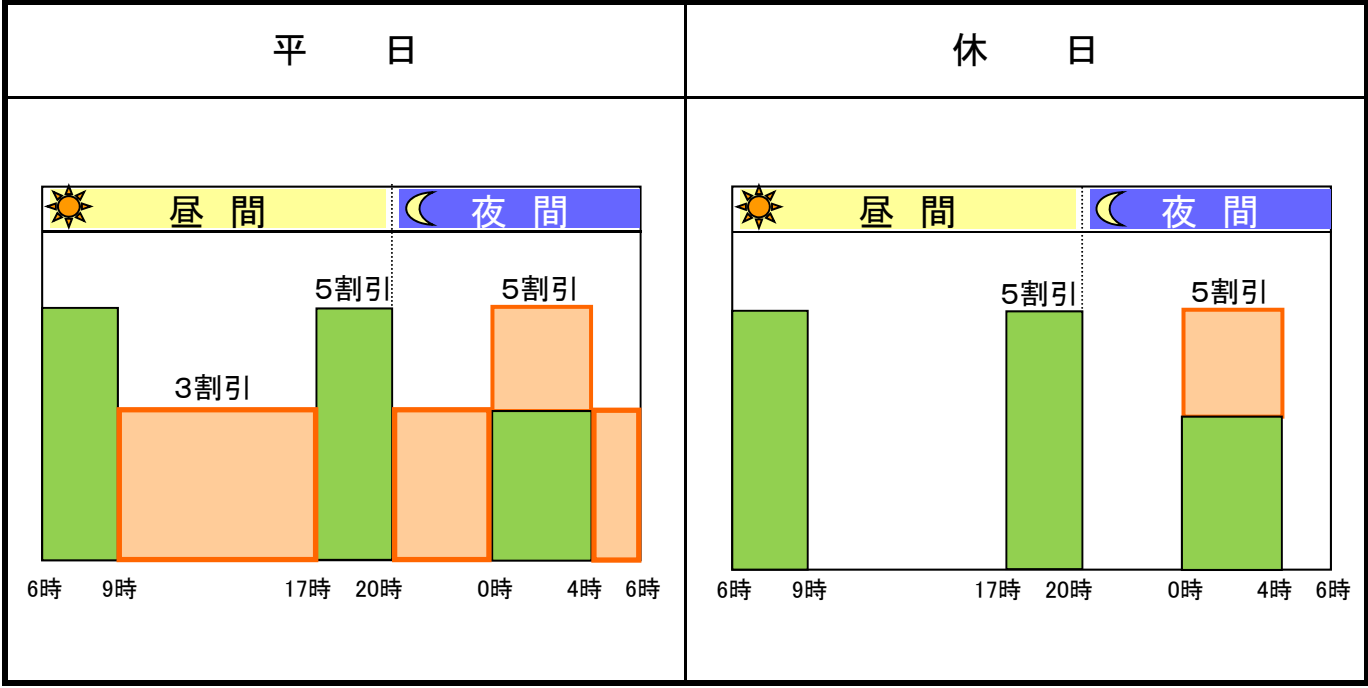
(参考資料)

○ 現行の料金割引 (NEXCO 地方部)

・ 生活交通 (普通車以下)



・ 物流 (中型車以上)

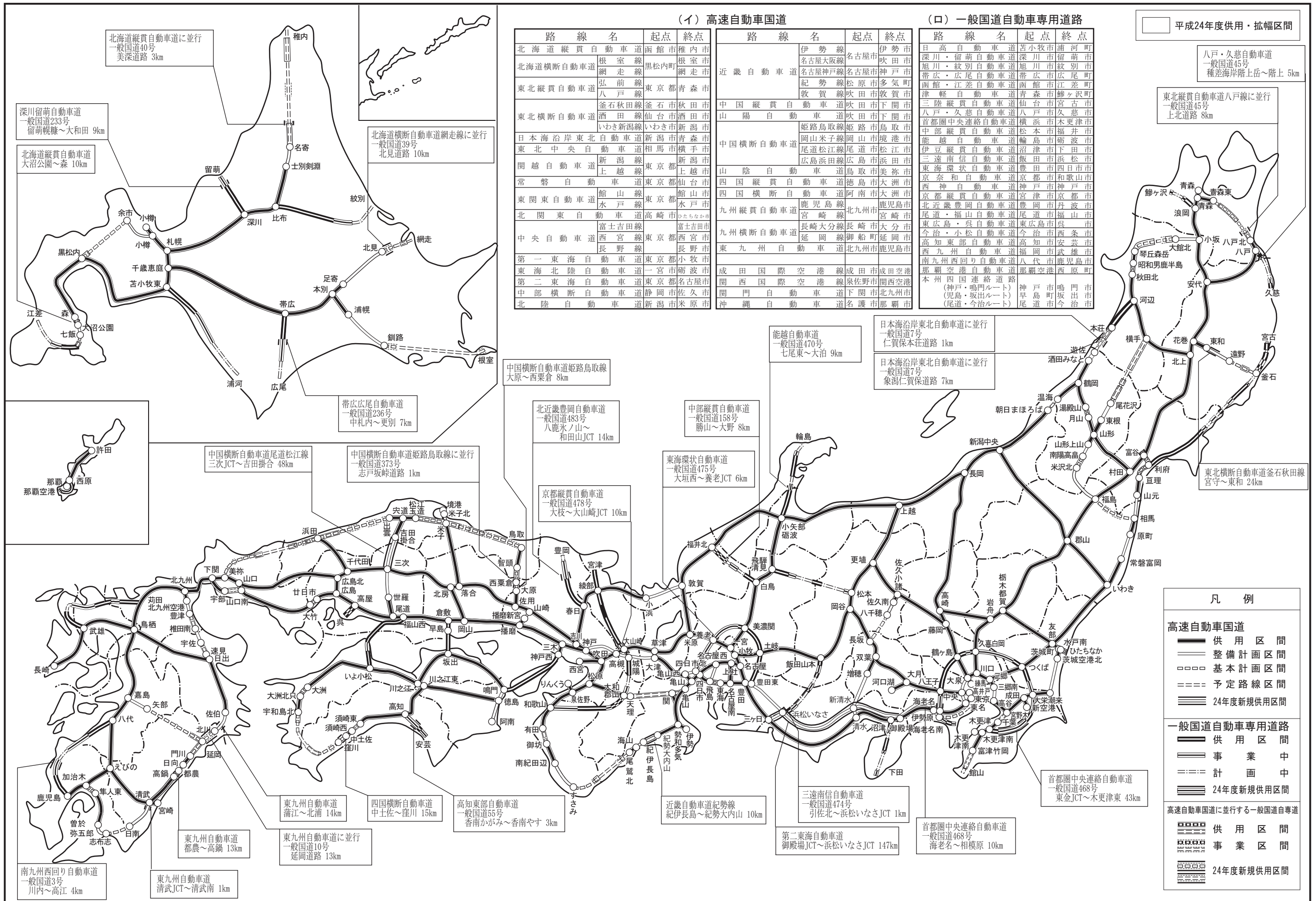


(参考資料)

道 路 関 係 予 算 概 算 要 求 総 括 表

(単位:百万円)

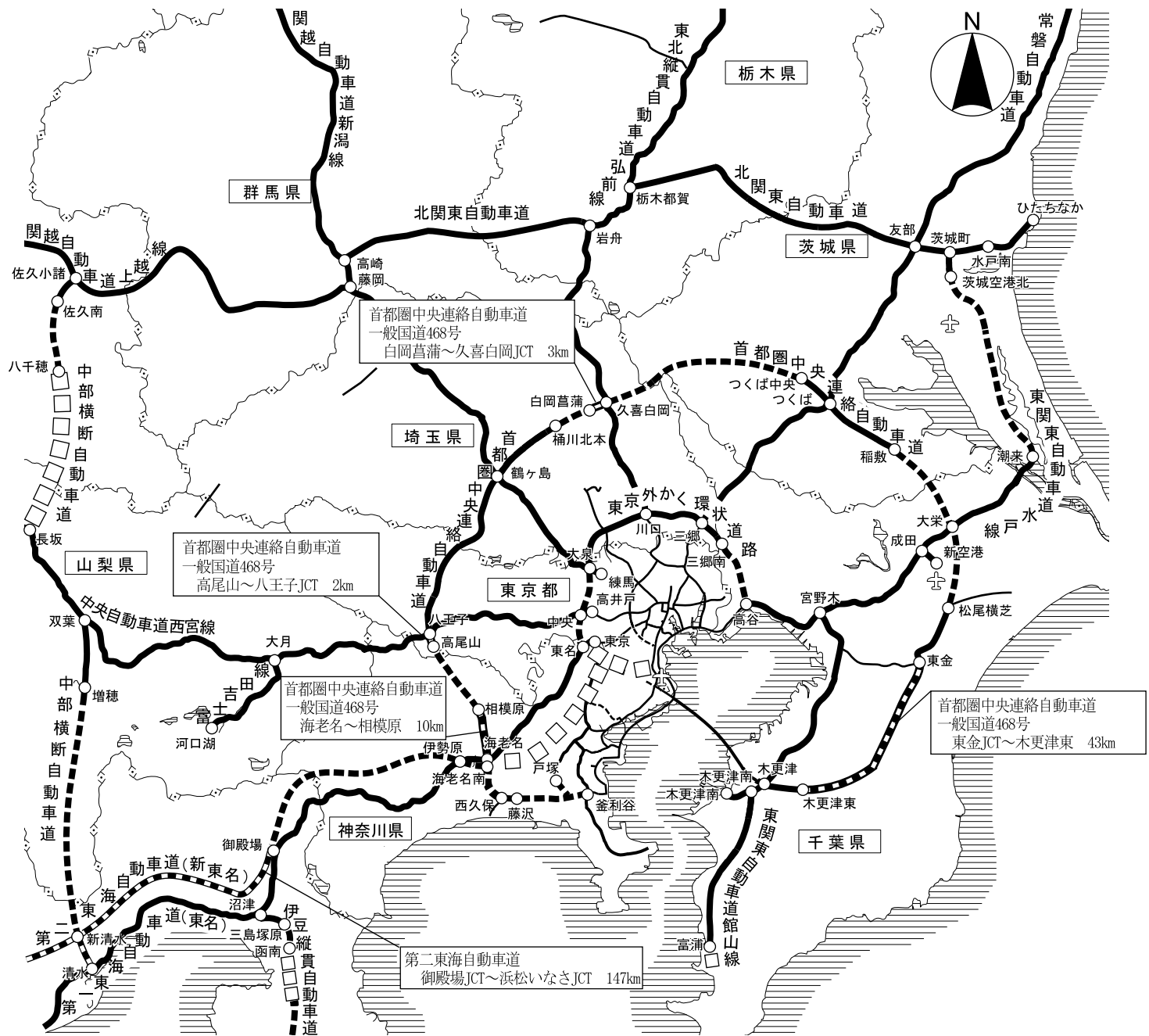
区 分	平成24年度(A)		前年度(B)		倍率(A)／(B)		備 考
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	
直 轄 事 業	1,547,233	1,225,935	1,498,623	1,184,038	1.03	1.04	1. 有料道路事業等の事業費については、各高速道路株式会社の建設利息を含む。 2. 有料道路事業等の計数には、連続立体交差事業資金貸付金を含む。 3. 本表のほか、地方道路整備臨時貸付金(国費800億円)、行政部費(国費10億円)がある。 4. 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費(国費)156,664百万円がある。この他に、東日本大震災からの復旧・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。 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	1,215,510	894,212	1,166,292	851,707	1.04	1.05	
維 持 管 理	215,788	215,788	215,788	215,788	1.00	1.00	
維 持	96,551	96,551	96,551	96,551	1.00	1.00	
特 定 事 業	119,237	119,237	119,237	119,237	1.00	1.00	
業 務 取 扱 費	115,935	115,935	116,543	116,543	0.99	0.99	
補 助 事 業	93,053	57,856	94,737	62,121	0.98	0.93	
地 域 高 規 格 道 路 そ の 他	91,503	57,081	82,571	54,332	1.11	1.05	
国 債 義 務 額 (地 高 除 き)	1,550	775	12,166	7,789	0.13	0.10	
有 料 道 路 事 業 等	1,707,631	88,520	1,504,798	95,305	1.13	0.93	
合 計	3,347,917	1,372,311	3,098,158	1,341,464	1.08	1.02	この他に、社会資本整備総合交付金(国費1兆8,356億円)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)

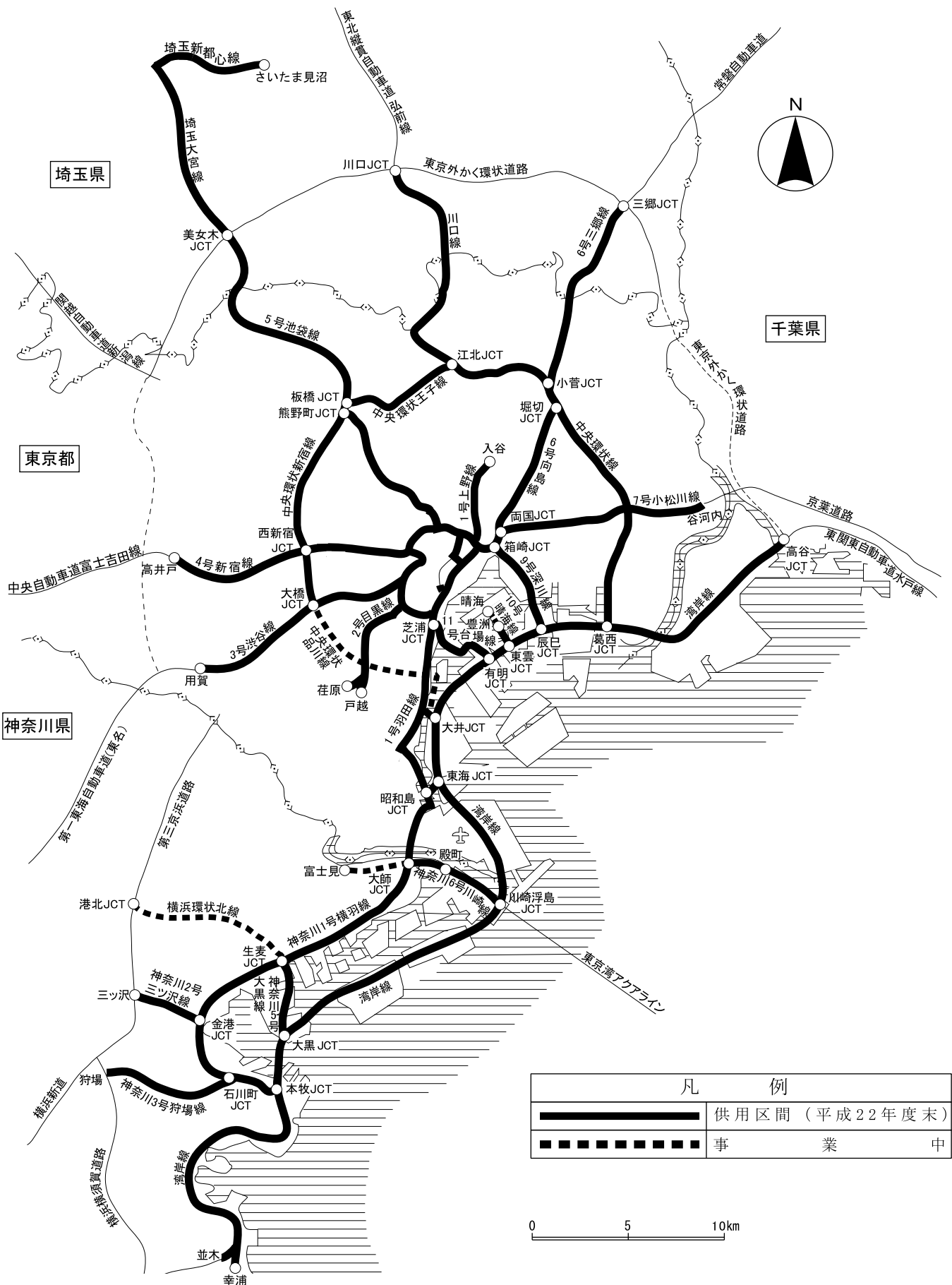
大都市圏幹線道路図

東京圏高規格幹線道路図

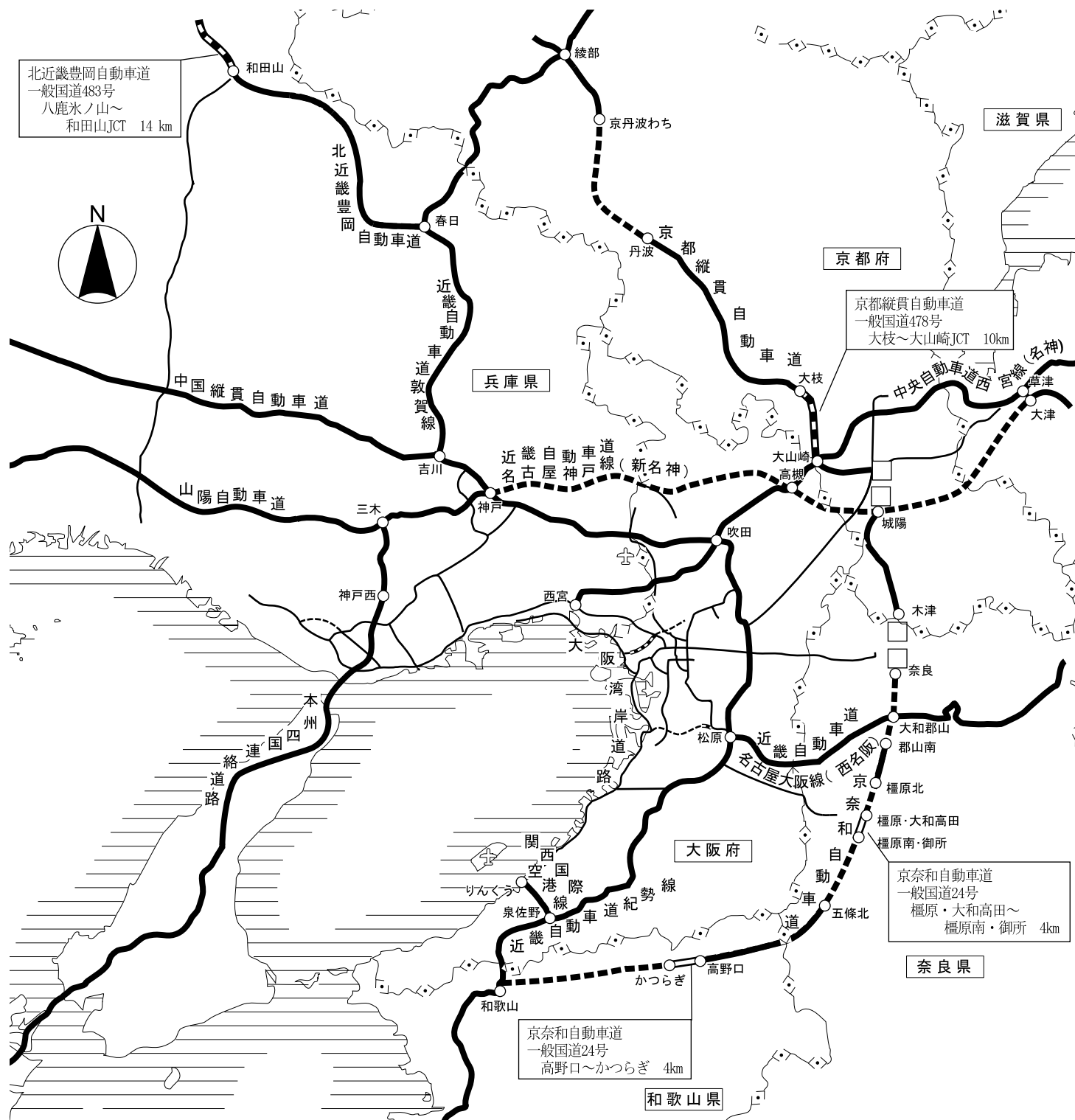


凡 例	
	供 用 区 間 (平成22年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成24年度新規供用区間
	平成23年度新規供用区間

首都高速道路図

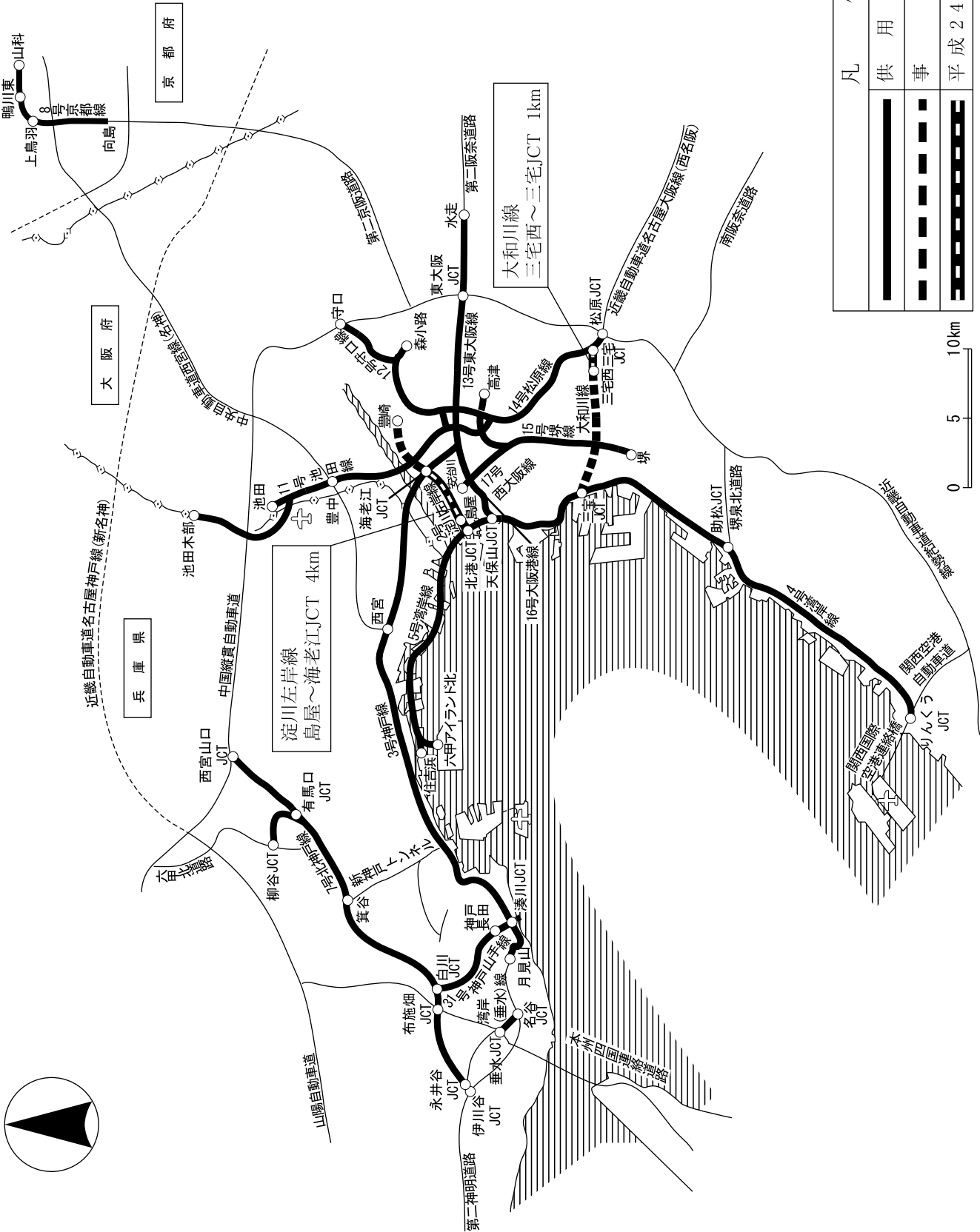
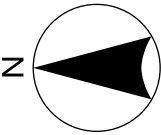


大阪圏高規格幹線道路図

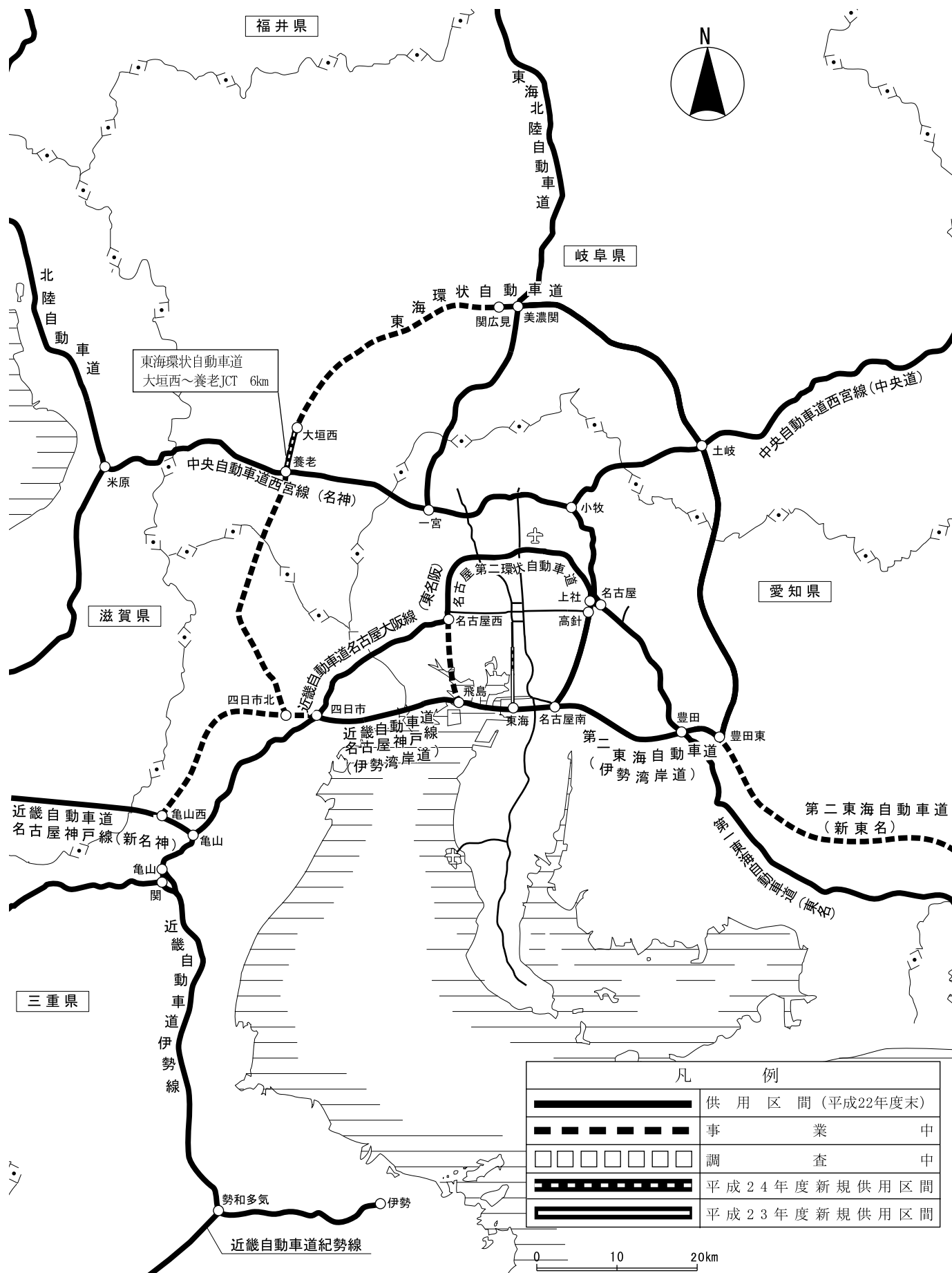


凡 例	
	供 用 区 間 (平成22年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成24年度新規供用区間
	平成23年度新規供用区間

阪神高速道路図



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。）