詳細版

# 平　成　２　５　年　度

# 道　　路　　関　　係
# 予　算　概　算　要　求　概　要

平成２４年９月

国　土　交　通　省　道　路　局
国　土　交　通　省　都　市　局

# 目　　次


第１　平成２５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）重点要求・特別重点要求について ･･････････････････････････････････････ 3
　　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 ･････････････ 4
　　４）新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の策定等 ･･････････････ 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　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）復興道路・復興支援道路の整備 ･･････････････････････････････････････ 7
　　３）常磐自動車道の復旧・整備 ･･････････････････････････････････････････ 8

第３　主な施策の概要 ･･････････････････････････････････････････････････････････ 9
　１．災害リスクの低減 ･･････････････････････････････････････････････････････ 9
　　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密集市街地の解消 ･･････････････････････････････････････････････････10
　２．我が国産業・経済の基盤や国際競争力の強化 ･･････････････････････････････11
　　１）大都市の機能拡充・強化とアクセス性の向上 ･･････････････････････････11
　　①大都市圏環状道路の整備 ･･････････････････････････････････････････11
　　②大都市圏の渋滞ボトルネック対策 ･･････････････････････････････････11
　　③国際海上コンテナ車通行支障区間の解消、空港･港湾等アクセスの向上 ･･････12
　　④特殊車両通行許可手続きの運用の改善 ･･････････････････････････････12
　　⑤道路分野における海外展開 ･･････････････････････････････････････13
　　２）地域の活力の維持・向上 ･･････････････････････････････････････････13
　　①美しい国土景観の形成 ･･････････････････････････････････････････13
　　②無電柱化の推進 ･･････････････････････････････････････････････14
　　③スマートインターチェンジの整備 ･･････････････････････････････････14
　３．持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現 ･･････････････････････････････15
　　１）持続可能でエネルギー効率の良い暮らしの形成 ･･････････････････････15
　　①円滑な都市・地域活動のための渋滞対策 ･･････････････････････････15
　　②開かずの踏切等の解消 ･･････････････････････････････････････････15

③路上工事による交通への影響の低減 ……16
④「次世代ＩＴＳ」の推進 ……16
⑤道路分野における地球温暖化対策の推進 ……17
**２）誰もが安全・安心して暮らすことができる社会の実現 ……18**
①道路空間のオープン化 ……18
②交通結節点の改善等によるシームレスな移動の実現 ……19
③地域を支える生活幹線ネットワークの形成 ……19
④効果的・効率的な交通事故対策の推進 ……20
⑤通学路における交通安全の確保 ……20
⑥歩行空間のユニバーサルデザインの推進 ……21
⑦自転車利用環境の整備 ……21
⑧道路の雪寒対策の推進 ……22
⑨沿道環境の改善 ……22
**４．社会資本の適確な維持管理・更新 ……23**
①道路の適確な維持管理・更新 ……23
②国道(国管理)の維持管理 ……24

**第４　道路事業の効率的・効果的な実施 ……25**
①事業評価の改善 ……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

（参考資料）
**○　今後の高速道路のあり方 ……26**
**○　首都高速の再生に関する有識者会議　提言書の概要 ……27**
**○　平成24年度一般会計予算の概要 ……28**
**○　公共事業関係費の推移 ……28**
**○　高規格幹線道路の整備状況 ……29**
**○　高速道路機構の未償還残高 ……29**
**○　現行の料金割引（ＮＥＸＣＯ地方部） ……30**
**○　道路関係予算概算要求総括表 ……31**
**○　高規格幹線道路網図 ……33**
**○　大都市圏幹線道路図 ……35**
・東京圏高規格幹線道路図 ……35
・首都高速道路図 ……36
・大阪圏高規格幹線道路図 ……37
・阪神高速道路図 ……38
・名古屋圏高規格幹線道路図 ……39

# 第１　平成２５年度予算概算要求の概要

## １．基本方針

平成２５年度予算の概算要求については、以下を基本方針とし、新たに策定された「社会資本整備重点計画」に基づき、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の形成や防災・震災対策など、災害リスクの低減
- 交通拠点へのアクセス性の向上や既設高速道路の機能強化など、産業・経済の基盤や国際競争力の強化
- 地球温暖化対策や交通安全の確保、無電柱化の推進など、持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現
- 橋梁の長寿命化など、道路構造物の適確な維持管理・更新

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、

- 評価手法の改善など、「事業評価」の充実
- 「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

○ 今後の道路政策の基本的方向としてとりまとめられた「道路分科会建議『中間とりまとめ』」について、盛り込まれた施策の実現に向けた詳細な検討を行う

○ 今後の料金制度のあり方などについては、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、幅広く検討を進める

## 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 | 15,846 | 1.07 | 12,621 | 1.06 |
| 改築その他 | 12,534 | 1.08 | 9,309 | 1.09 |
| 維持管理 | 2,223 | 1.03 | 2,223 | 1.03 |
| 業務取扱費 | 1,089 | 0.95 | 1,089 | 0.95 |
| 補助事業 | 1,085 | 1.29 | 676 | 1.31 |
| 地域高規格道路等 | 881 | 1.10 | 494 | 1.10 |
| 除雪 | 177 | － | 118 | － |
| 国債義務額（地高除く）・補助率差額等 | 27 | 0.72 | 64 | 0.97 |
| 有料道路事業等 | 17,172 | 1.01 | 712 | 0.80 |
| 合計 | 34,104 | 1.04 | 14,008 | 1.06 |

※ 上記には、「重点要求等」に係る計数（国費1,942億円）を含む

（重点要求等に係る計数を除いた場合）

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 合計 | 31,667 | 0.97 | 12,066 | 0.91 |

※ この他に、社会資本整備総合交付金（国費15,056億円）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として国費1,716億円（復興庁計上分1,384億円、全国防災332億円）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. 特別会計改革の実施等により経理区分が変更されることに伴い増加する経費については、予算編成過程において検討し、必要な措置を講ずることとされており、概算要求では事項要求としているが、本表においては、当該経費のうち貸付金償還金等（国費728億円）を含めた額としている。

注2. 上記の他に、行政部費（国費10億円）がある。

注3. 上記の他に、地方道路整備臨時貸付金の制度延長を要求。

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）重点要求・特別重点要求について

「平成２５年度予算の概算要求組替え基準について」（平成２４年８月１７日閣議決定）に従い、「日本再生戦略」（平成２４年７月３１日閣議決定）を踏まえ、我が国経済社会の再生に向けた取組として、以下を要求します。

### ○　物流ネットワークの整備

**要求額：　402億円**

（※物流ネットワークの整備全体の要求額は 1,647億円）

国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、国際海上コンテナ車両等が通行すべき大都市圏環状道路等のネットワーク整備や通行支障区間の解消、高速道路等と拠点空港・港湾・鉄道駅との直結を含むアクセス整備を推進。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

**要求額：1,475億円**

（※全国ミッシングリンクの整備全体の要求額は 3,995億円）

地域経済・産業の強化を図るとともに、災害に強い広域ネットワークを構築するため、民間の技術力を活用しつつ、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。

### ○　ＬＥＤ道路照明灯の整備

**要求額：　65億円**

（※ＬＥＤ道路照明灯の整備全体の要求額は 108億円）

省エネルギー化を進めるため、直轄国道の道路照明灯について、既設照明灯の更新に合わせてＬＥＤ道路照明灯の整備を強力に推進。

（注）要求額は国費ベース

**（参考）平成25年度予算の概算要求組替え基準について（H24.8.17閣議決定）（抜粋）**

**２．特別重点要求等**

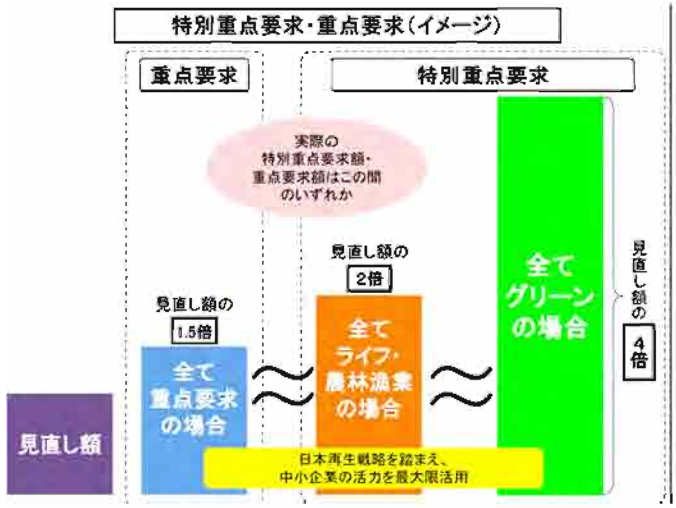
「日本再生戦略」を踏まえ、我が国経済社会の再生に向けた取組として、歳出全般にわたる改革により捻出された財源を用いて、我が国経済の再生・成長に資する分野におけるより効果の高い施策に向けて、予算を大胆に重点配分することとする。

**(1)特別重点要求**

各省大臣は、「日本再生戦略」に適合する施策のうち、グリーン、ライフ、農林漁業に係るものについて、「日本再生戦略」を踏まえ、中小企業の活力を最大限活用しつつ、（中略）、「特別重点要求」を行うことができる。

**(2)重点要求**

各省大臣は、上記特別重点要求のほか、「日本再生戦略」に関連する施策について、（中略）、「重点要求」を行うことができる。




**（別紙）**

各省大臣は、（中略）その他経費については、前年度当初予算におけるその他経費に相当する額に100分の90を乗じた額の範囲内で要求する。

## 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）新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の策定等

現在の「積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画」は、平成２４年度が最終年度であることから、平成２５年度を初年度とする新たな五箇年計画を策定します。

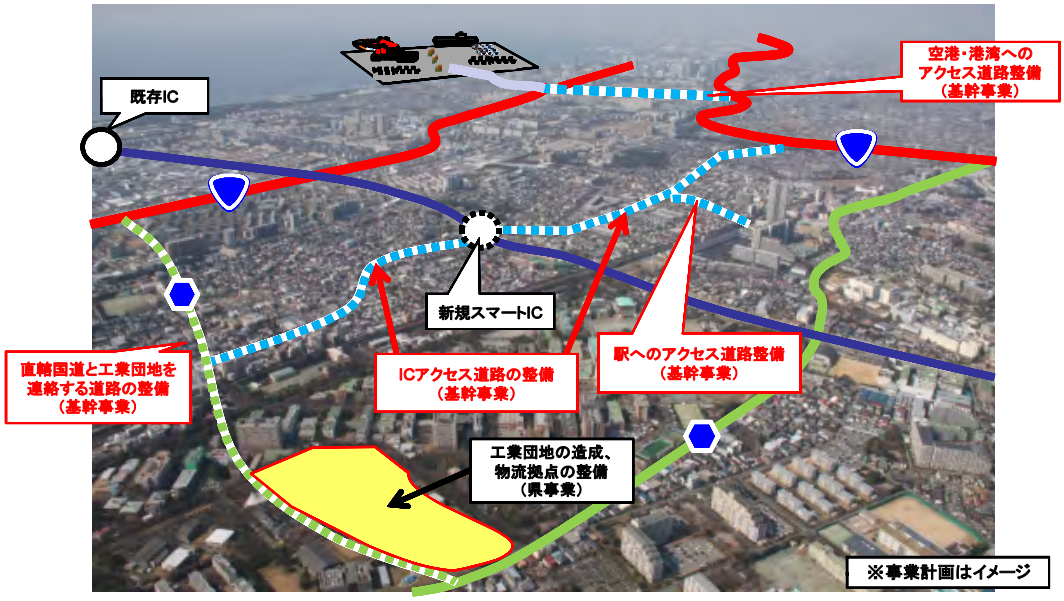
あわせて、年度途中での機動的な除雪支援が可能となるよう、新たに補助事業に係る予算を要求します。

## ５）社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）

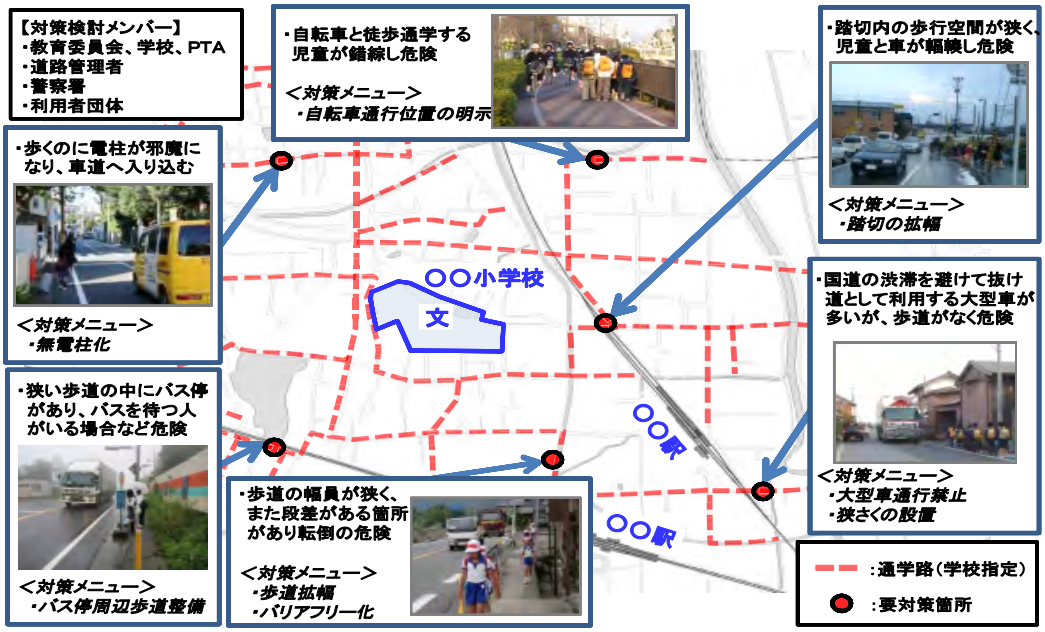
社会資本整備総合交付金について、「日本再生戦略」に基づく取組を強力に推進する観点から、ハード・ソフトの防災・減災対策の推進、及び地域経済の活性化や国際競争力の強化に資する基盤整備の推進、子育て世代が住みやすく、高齢者が自立して健康、安全、快適に生活できる持続可能な地域社会の構築等の取組であって、官民のパートナーシップにより推進するものや民間投資を誘発するものに対して、重点的に配分することとします。

## （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）

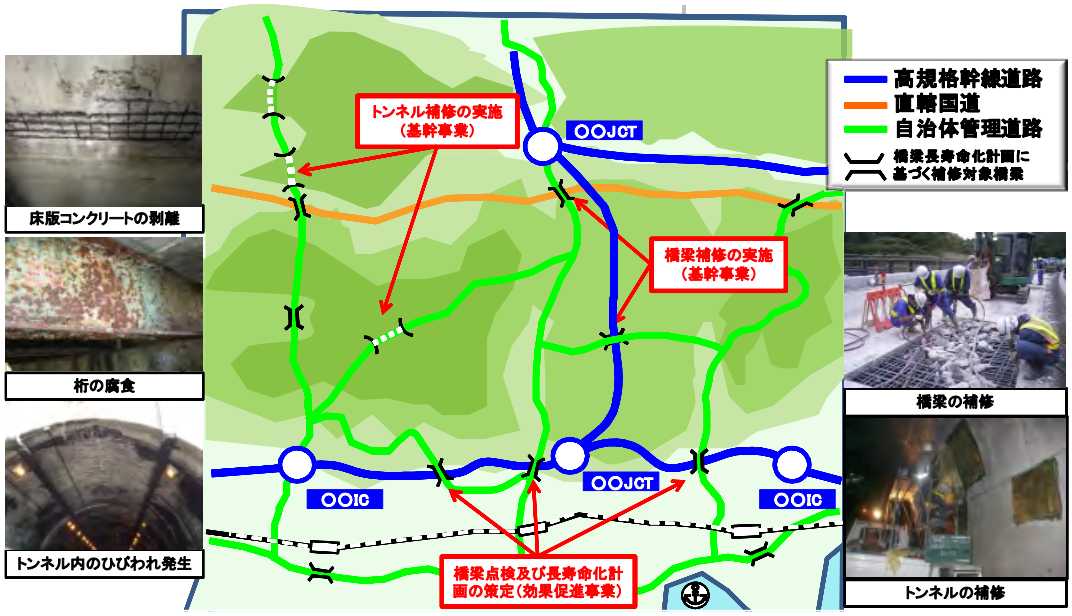
### ＩＣアクセス道路等の整備




### 通学路の要対策箇所における安全の確保




### 道路構造物の適確な維持管理の推進



## 第２　東日本大震災に係る復旧・復興等

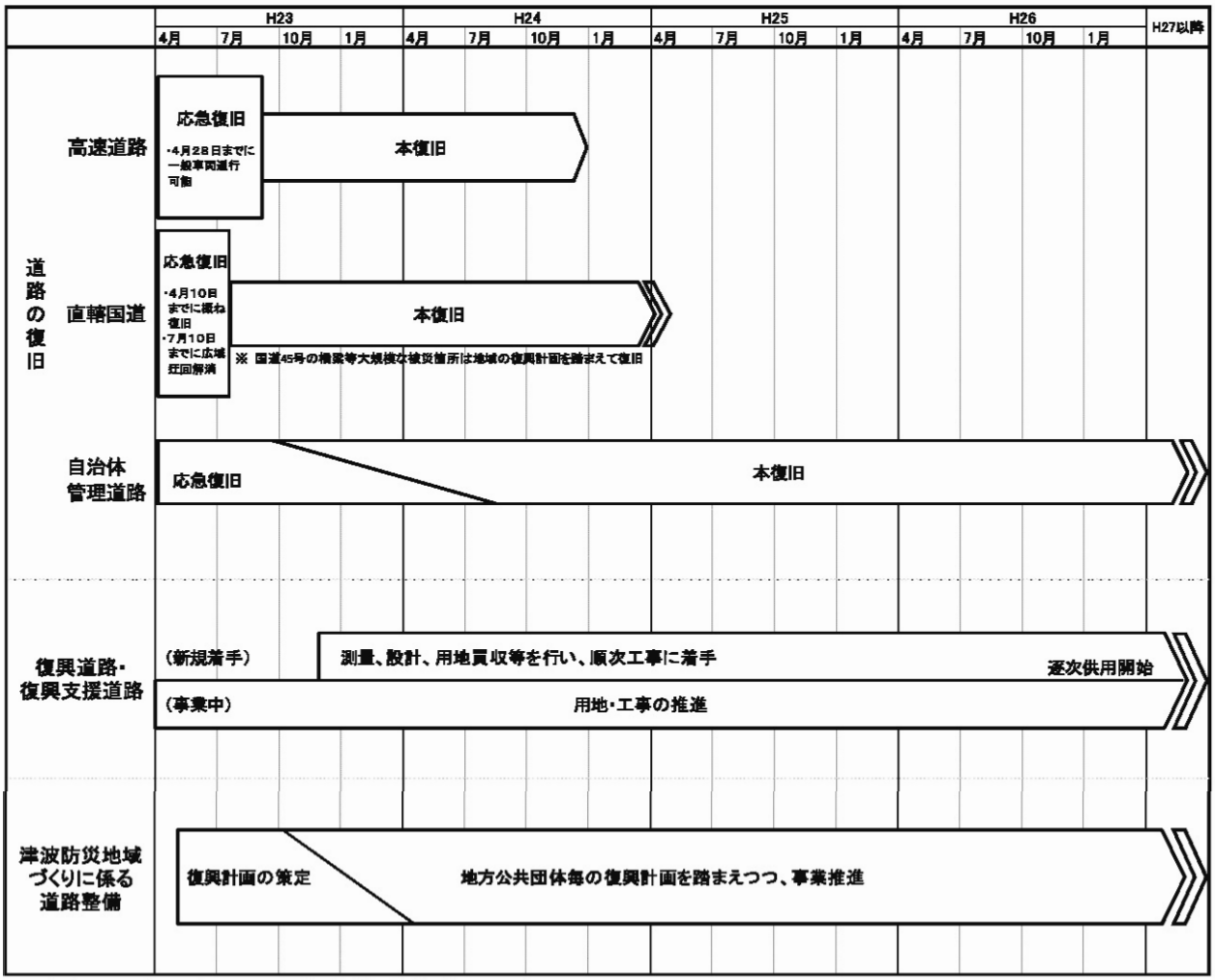
### １）東日本大震災に係る復旧・復興

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）＞

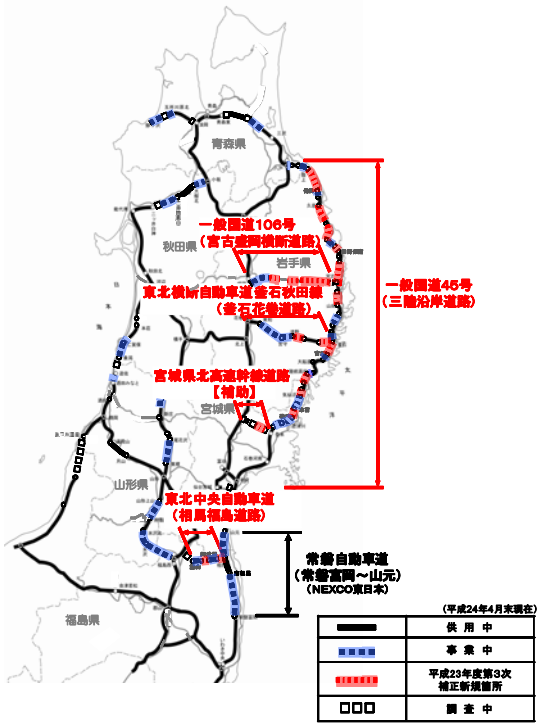



※平成２４年５月１８日復興推進会議とりまとめ
※福島第一原子力発電所警戒区域を除く

## ２）復興道路・復興支援道路の整備

■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。
■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、民間の技術力を活用した事業推進体制（事業促進ＰＰＰ[参1]）により事業を進めます。

○復興道路・復興支援道路位置図




○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成立・事業化（平成23年11月21日）**

↓

**○復興道路会議**
平成23年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・開催

↓

**○測量立ち入り説明会**
平成23年11月末から、測量・地盤調査に伴う土地立ち入りについての地元説明会を開催し、現地測量に着手

↓

**○中心杭の設置**
平成23年12月末から、本格的な測量作業の開始にあたり中心杭を設置

↓

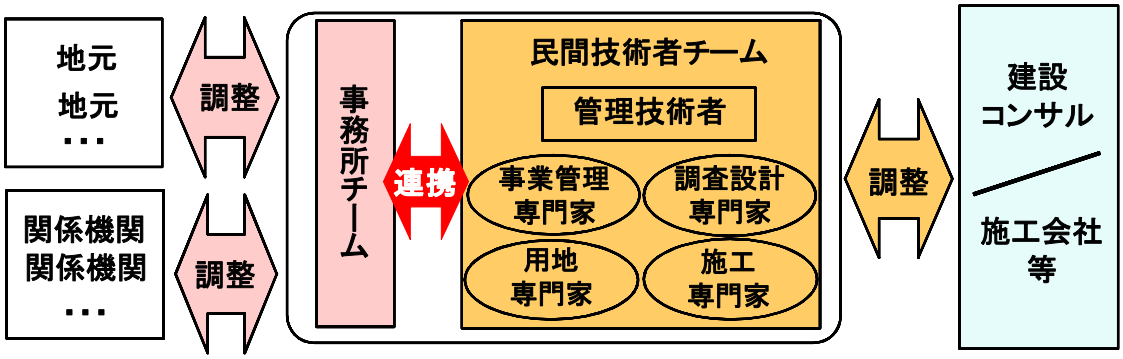
**○設計説明会、幅杭打設・用地調査**
平成24年3月末から、設計に係る地元説明会を開催し、幅杭打設及び用地調査に着手

↓

**○用地買収着手**
平成24年8月末から、用地買収に着手

○事業促進ＰＰＰの導入

・新規事業化区間を工区分けし、事務所チーム（発注者）と民間技術者チームが連携して業務を実施（全１０チーム　平成２４年６月末現在）
・民間技術者チームは、「事業管理」、「調査・設計」、「用地」、「施工」等のエキスパート（専門家）で構成し、それぞれが連携しながら、事業全体の最適な進め方を検討・実施




＜事業促進ＰＰＰの推進体制＞

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

## ３）常磐自動車道の復旧・整備

**■被災地域の復興に不可欠な基幹的インフラである常磐自動車道の早期復旧・整備を目指します。**

○常磐自動車道（広野 IC～山元 IC）の事業進捗状況と供用目標

【事業進捗状況】

- 区域見直し前の警戒区域外においては、平成 23 年 5 月 16 日に工事を再開し、区域見直し前の警戒区域内においては、関係省庁による合同チームにおいて、除染等の放射線対策を検討。
- 区域見直し前の警戒区域のうち、空間線量 20 ミリシーベルト／年を下回る区間については、平成 24 年 3 月より復旧・整備工事に着手。残る区間については環境省の除染事業と並行して復旧・整備工事を進める予定。

【供用目標】

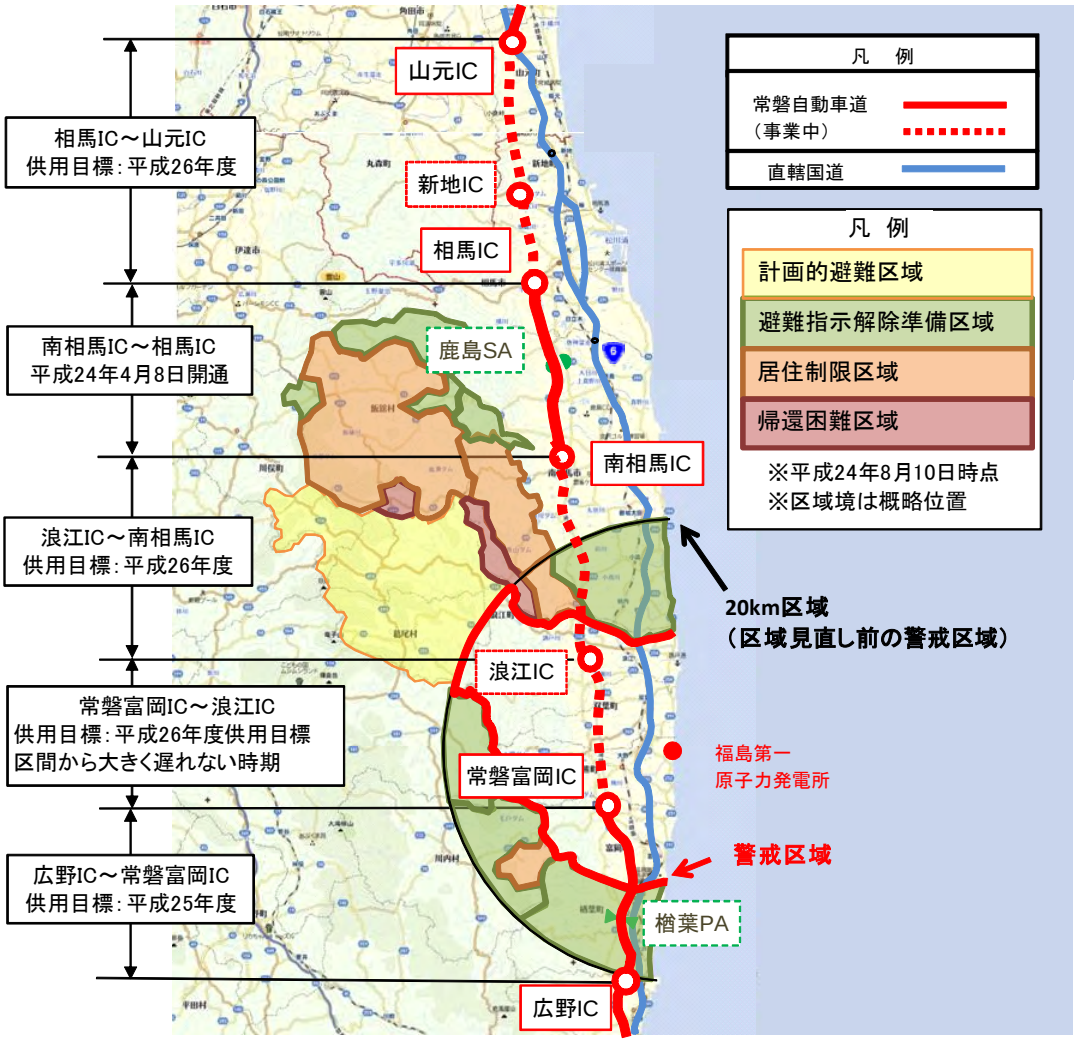
- 相馬 IC～山元 IC 間　：平成 26 年度
- 南相馬 IC～相馬 IC 間：平成 24 年 4 月 8 日に供用を開始

区域見直し前の警戒区域を含む以下の区間については、工事発生材の処理、供用形態、アクセス道路の復旧等について関係機関との調整が整うことを前提に

- 浪江 IC～南相馬 IC 間　：平成 26 年度
- 常磐富岡 IC～浪江 IC 間：平成 26 年度供用目標区間から大きく遅れない時期
- 広野 IC～常磐富岡 IC 間：平成 25 年度

を供用目標として事業を推進。

○常磐自動車道位置図

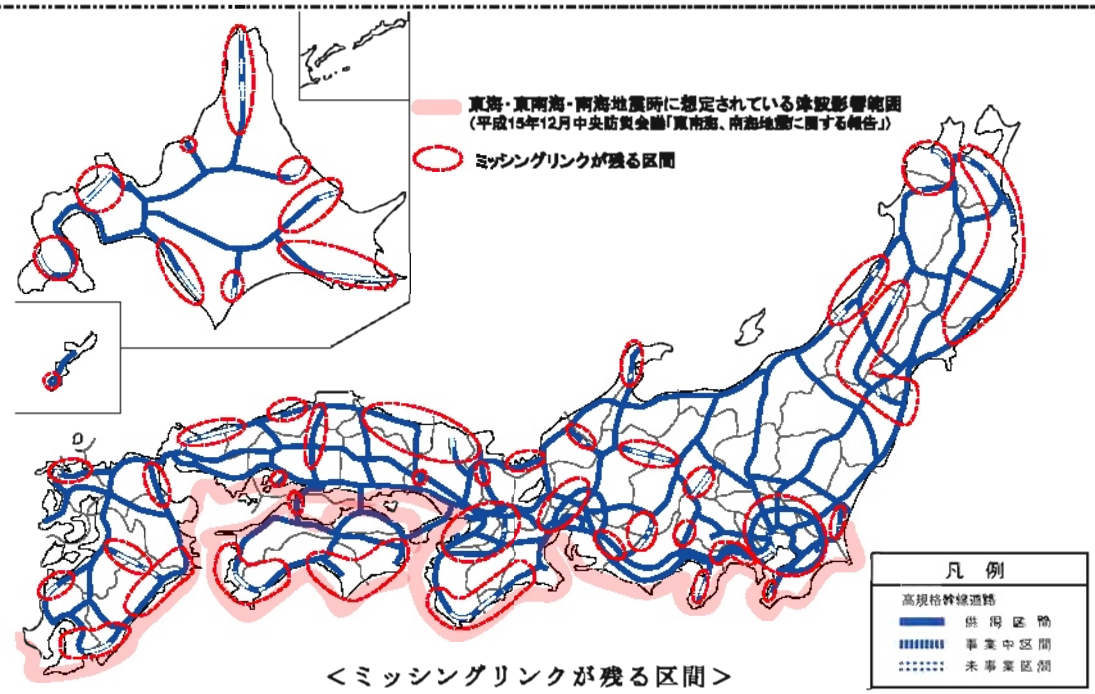


# 第３　主な施策の概要

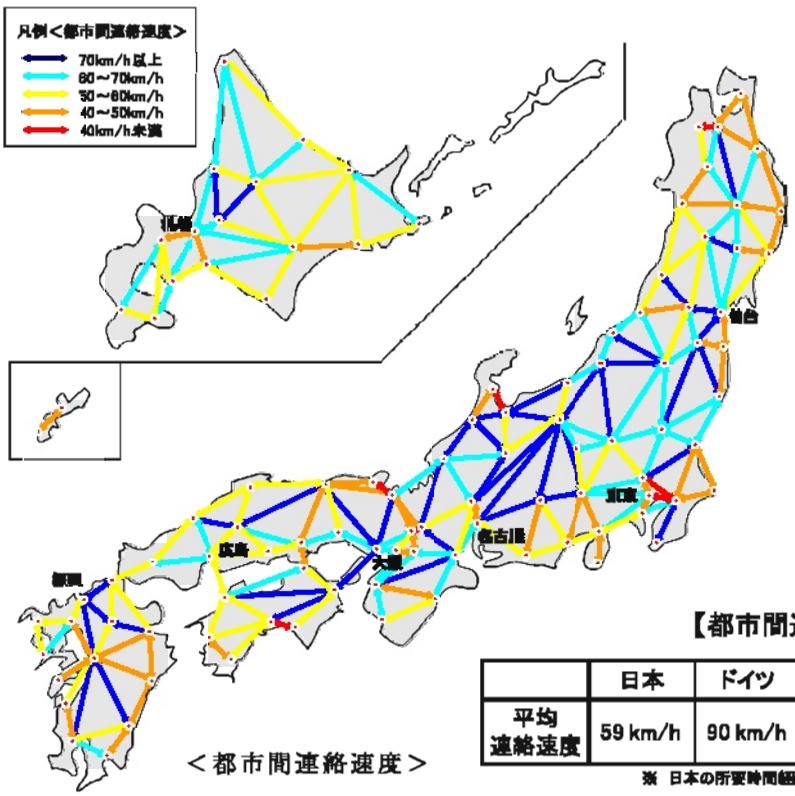
## １．災害リスクの低減

### ①全国ミッシングリンクの整備

■東海・東南海・南海地震等への備えや降雨・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、必要に応じ、走行性の高い国道も活用しつつ、国土のミッシングリンクを早期に解消します。




＜ミッシングリンクが残る区間＞




＜都市間連絡速度＞

**都市間移動の速達性では、高速道路が未整備の地域で遅い傾向**

都市間連絡速度：都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの

対象都市：拠点都市及び一定の距離離れた人口5万人以上の都市及び主要港湾

拠点都市：日本：都道府県庁所在地（北海道：旧支庁）、独：州都、仏：地方圏庁所在地、英：地域圏発庁（RDA）、中国：省都・直轄市、韓国：特別市・広域市・道庁所在地

所要時間：所要時間経路探索システム（Google Maps）による。
（但し日、韓は民間プローブデータ等の実勢速度による。）

【都市間連絡速度の国際比較】

| | 日本 | ドイツ | フランス | イギリス | 中国 | 韓国 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 平均連絡速度 | 59 km/h | 90 km/h | 88 km/h | 72 km/h | 73 km/h | 60 km/h |

※　日本の所要時間経路探索システム（Google Maps）による平均連絡速度　：51km/h

## 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。**
**■豪雨により発生する道路冠水による事故の未然防止のために、排水ポンプや道路情報板の整備とともに、関係機関との連携強化や道路情報の提供を図ります。**
**■災害時の避難や移動に必要な情報の適切な提供に向け、道路の海抜表示、通行止め情報の集約・共有等を図ります。**

・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率は７７％（平成２２年度末時点）
・道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率は５４％（平成２２年度末時点）

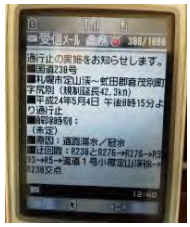
＜斜面崩落防止対策＞

＜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）

＜道路の海抜表示＞


＜通行止め情報の提供＞

## ③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。**

・地震時等において、大規模な火災の可能性、あるいは道路閉塞による地区外への避難経路の喪失の可能性があり、重点的な改善が必要な密集市街地が全国で約６，０００ha（平成２２年度）存在

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）＞

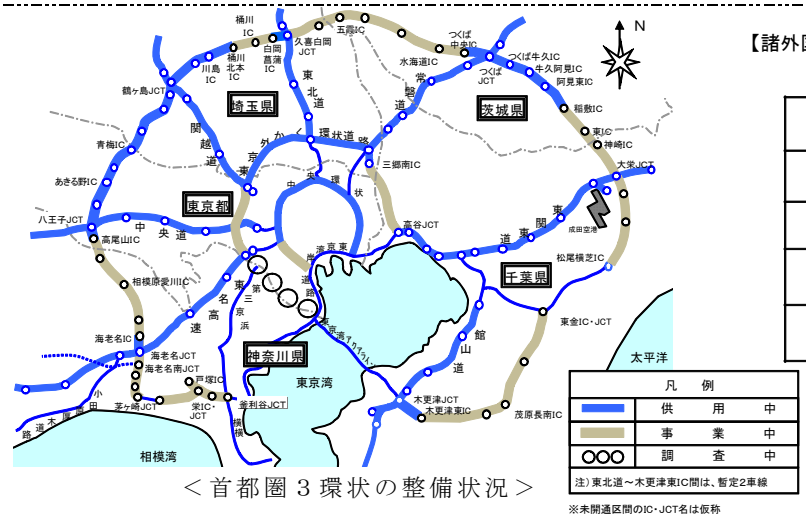
## ２．我が国産業・経済の基盤や国際競争力の強化

### １）大都市の機能拡充・強化とアクセス性の向上

#### 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４８％(北京, ソウル:１００％)(平成２４年４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




＜首都圏３環状の整備状況＞

【諸外国の主要都市における環状道路の整備状況】

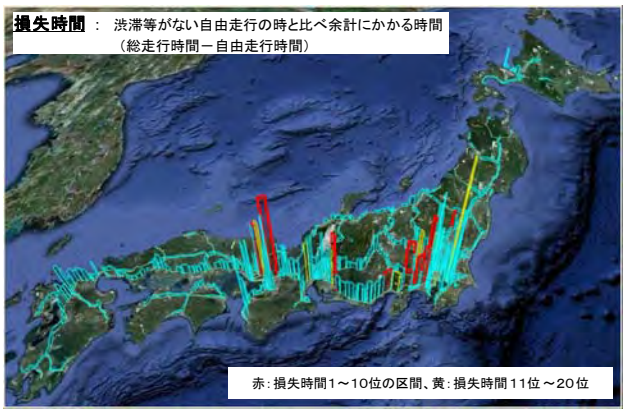
| | 計画延長 | 供用延長 | 整備率 |
|---|---|---|---|
| ソウル | 168km | 168km | 100% |
| 北京 | 433km | 433km | 100% |
| パリ | 313km | 272km | 87% |
| 東京 | 525km | 251km | 48% |

※ソウル：2007年12月完成
北　京：2009年　9月完成
パ　リ：2011年　1月現在
東　京：2012年　4月現在

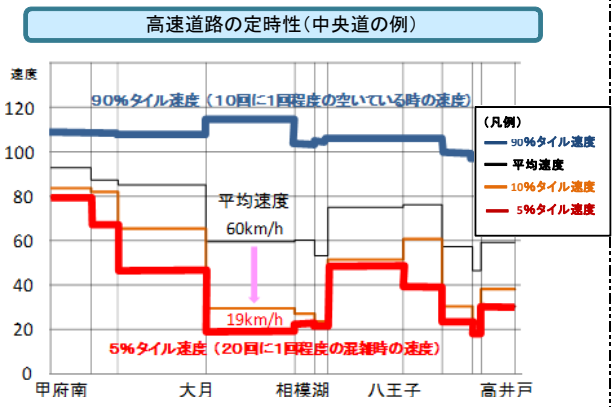
#### ②大都市圏の渋滞ボトルネック対策

**■大都市地域の渋滞を軽減し、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などにより、深刻な渋滞が発生しており、効率性を阻害（例：中央自動車道　小仏トンネル付近、東名高速道路大和トンネル付近　など）




＜全国の高速道路の損失時間の分布＞




【集計条件】
対象期間：平成22年4月1日～11月30日（民間プローブデータより算出）
集計値：昼間12時間の15分毎の所要時間の%タイル速度（※）
※%タイル速度：速度の低い方から順番に並べて、○%番目の速度
例）100のサンプルがあった場合、10%タイル速度は、小さい方から10番目の速度となる。

## ③国際海上コンテナ車通行支障区間の解消、空港・港湾等アクセスの向上

**■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、バイパス整備等を通じ、国際海上コンテナ車の通行支障区間の解消を図ります。**
**■拠点的な空港・港湾・鉄道駅と高速道路ＩＣとのアクセスの現状を再点検し改善を行い、交通拠点へのアクセス性の向上を図ります。**

○国際海上コンテナ車の通行支障区間の解消事例（橋梁架替）

＜一般国道２４５号湊大橋（茨城県）＞

○首都高速道路における国際海上コンテナ車の通行支障区間

通行支障区間の解消により、高速道路利用を促進

## ④特殊車両通行許可手続きの運用の改善

**■許可の迅速化を図るため、地方道のデータベース化を促進するとともに、システム改修等を進めます。**
**■併せて、重量制限違反者への指導を徹底します。**

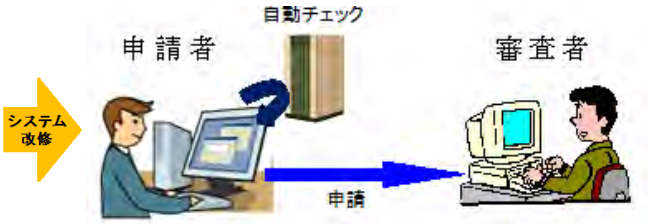
・窓口のワンストップサービス、インターネット申請の導入により、許可申請の約８割を国で受付（国の申請受理件数　平成１４年度：約１３万件→平成２３年度：約２６万件）
・許可までに２～３週間を要する主な要因は、データベース化されていない地方道の審査
・総重量２０トン超の大型車両の約６割が重量違反

【許可の迅速化の取組例】
○地方道のデータベース化を進め、審査者間の協議の簡略化を図る
○申請入力データの自動チェックにより、審査事務の簡素化を図る

〈現在〉

入力データ不備によるやりとりに時間を要する

〈今後〉

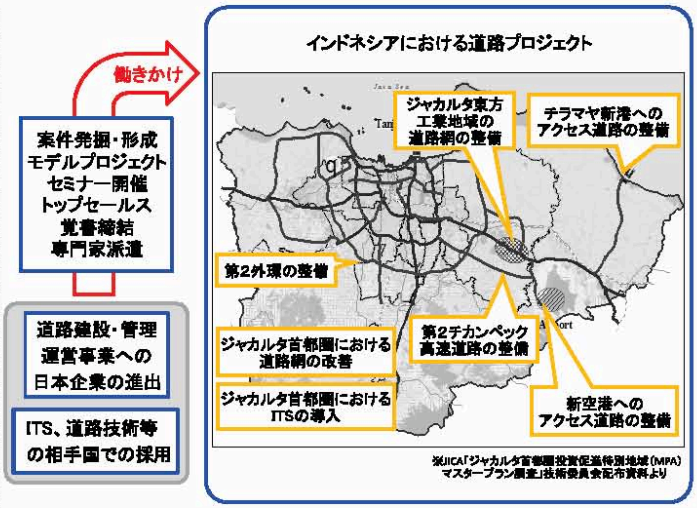



入力データの自動チェックを導入しデータ不備を減らす

## ⑤道路分野における海外展開

**■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、相手国のニーズを踏まえた案件の発掘・形成を強化するとともに、モデルプロジェクトの実施、セミナー開催やトップセールス等を実施します。これら取組により、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】

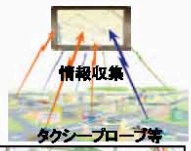



＜インドネシアにおける働きかけ＞

途上国等の実情にあった日本の優れた道路関係技術・システムの普及を図るため、モデルプロジェクトの認定を行うとともに、海外においてモデルプロジェクトを実施する

・道路交通情報システムの例

プローブカーやスマートフォンを活用することで、渋滞情報や事故危険箇所等のデータ収集及び提供を低コストで実施



＜モデルプロジェクトの実施について＞

## ２）地域の活力の維持・向上

### ①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。**
**■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２４年３月末時点で１２７ルートが登録
・木製防護柵の設置延長は平成２２年度末時点で約１９９km

【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
－ 良好な景観形成や間伐材等の木材資源の有効活用の観点から、「木の香る道づくり事業モデル地区」において、木製防護柵等の木材利用を推進

＜広告看板を撤去・集約化（日本風景街道）＞

＜間伐材を利用した木製防護柵＞

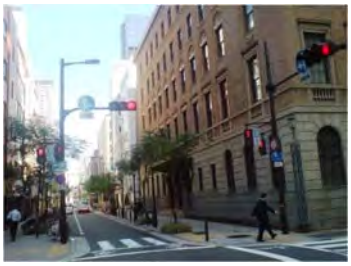
## ②無電柱化の推進

**■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、道路の防災性の向上等の観点から、地域住民や電線管理者等と連携し、コスト縮減を図りつつ、無電柱化を推進します。**

・海外の主要都市に比べ、我が国の無電柱化率は立ち遅れている状況
　日本（市街地等の幹線道路）：１５％（平成２３年度末）※1、
　ロンドン・香港：１００％（平成１６年）、シンガポール：８６％（平成９年）※2
　※1：道路延長ベース、※２：ケーブル延長ベース

○「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

対策前　　対策後



＜良好な景観の形成を図った例（大阪府大阪市）＞

＜電柱の倒壊による道路閉塞＞

## ③スマートインターチェンジの整備

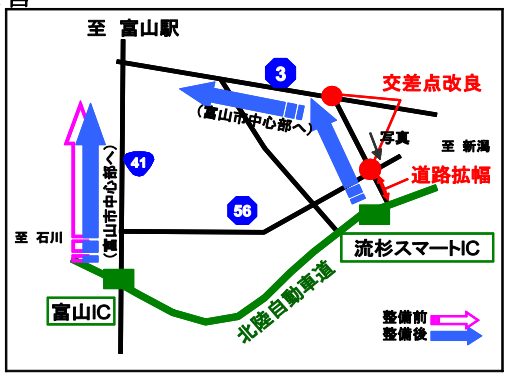
**■既存の高速道路ネットワークを有効に活用し、地域経済の活性化や渋滞の軽減等を図るため、スマートインターチェンジを整備します。**

・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
・一定規模以上参2の工場の約５割がＩＣの５km圏内に存在
・スマートＩＣは、現在６３箇所で供用中、３１箇所で事業中(平成２４年７月末現在)

【スマートＩＣ整備と併せて周辺道路整備を実施した事例】

○流杉(ながれすぎ)スマートＩＣは通勤時間帯の利用が多く地域に密着したＩＣ
○スマートＩＣの供用にあわせ、県による交差点改良と市による道路拡幅を実施し、スマートＩＣ及び市中心部へのアクセスを改善

流杉スマートIC
H20.3.29　社会実験開始
H21.4.　1　本格導入
H23交通量　約3,100台/日




参２：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）

## ３．持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現

### １）持続可能でエネルギー効率の良い暮らしの形成

#### ①円滑な都市・地域活動のための渋滞対策

**■大都市圏、地方圏問わず課題となっている交通渋滞を解消するため、ボトルネック箇所等の交通阻害箇所の抽出を行い、交通容量の拡大策や公共交通機関の利用促進策等を推進します。**

○都道府県・三大都市圏に設置されている渋滞対策協議会等において、統一的なデータ[参3]に基づく客観的な分析を基本としつつ、道路利用者の意見や地域性を反映した評価軸を踏まえ、抽出された地域の主要渋滞箇所に対し、渋滞対策を実施

○渋滞対策協議会は、国・地方公共団体等の道路管理者、都道府県公安委員会及び地方運輸局により構成され、必要に応じ道路利用者団体等の参画を求めている

○検討の流れのイメージ

各協議会におけるデータの共有・分析を踏まえた渋滞箇所案の策定
（地域の道路管理者・利用者等関係者を巻き込んだ議論）

↓

パブリックコメントの実施
（地域の声の反映）

↓

主要渋滞箇所の特定

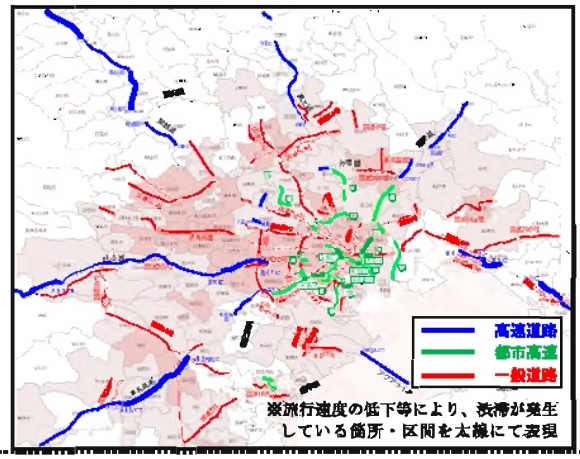
↓

ソフト・ハードを含めた対策の検討

↓

「渋滞の現状・対応の基本方針」を策定

○ITデータを活用した渋滞状況の把握




#### ②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[参4]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２００人以上
・東京２３区の踏切数はパリの約４０倍

【西武池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）連続立体交差事業】
○鉄道高架により、開かずの踏切６箇所を除却

＜鉄道高架前＞

＜鉄道高架後＞

【富山県高岡市】
○歩道拡幅により通学路の安全性が向上

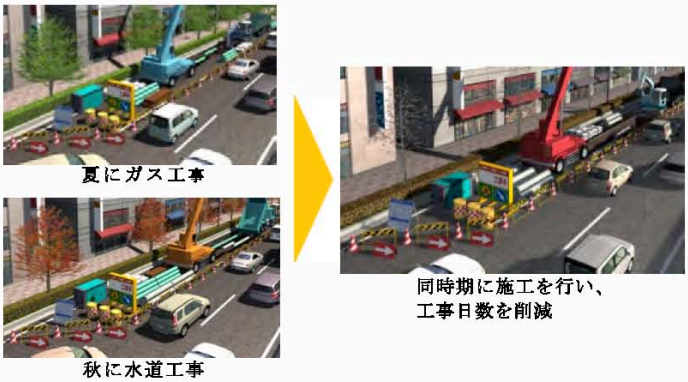
参３：民間プローブ等のＩＴデータから算出される交差点における損失時間や平均旅行速度等
参４：電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間４０分／時以上となる踏切

## ③路上工事による交通への影響の低減

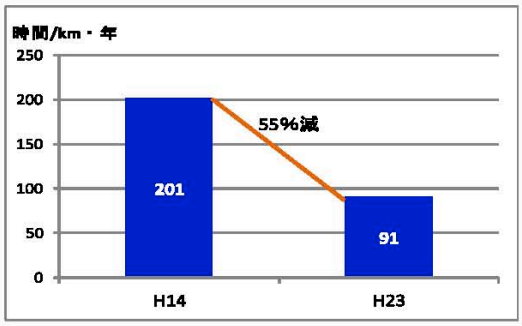
**■路上工事に伴う交通渋滞の緩和や通行阻害の改善を図るため、共同施工による工事量の縮減、年末年始・地域のイベント期間での路上工事の抑制等により、路上工事時間の縮減を推進します。**
**■また、路上工事の影響を面的かつ簡易にモニタリングできる仕組みを検討します。**

・平成２３年度での年間路上工事時間は平成１４年度比で５５％減

【共同施工の取組の例】




【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されている場合、同時期に共同で施工することで工事日数を削減

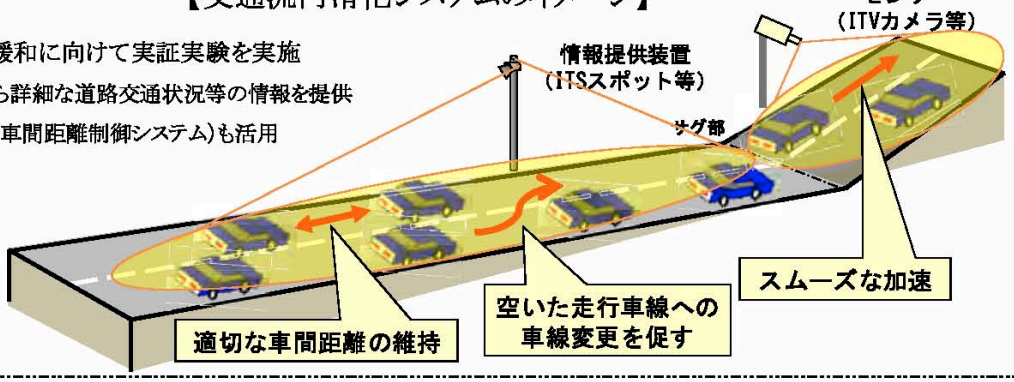
## ④「次世代ＩＴＳ」の推進

**■ＩＴＳスポット[参5]等の道路インフラからの情報と自動車の個別制御を組み合わせた交通流円滑化システムを実用化するための検討を進めます。また、その成果をオートパイロットシステム[参6]導入に向けた検討に活用します。**
**■プローブ情報[参7]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。**

・高速道路に加え国道（国管理）へＩＴＳスポットを展開
・都市間高速道路ではサグ部（勾配の変化地点）等で渋滞の約６割が発生
・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

【交通流円滑化システムのイメージ】

○サグ部等の渋滞緩和に向けて実証実験を実施
－道路インフラから詳細な道路交通状況等の情報を提供
－自動車のACC（車間距離制御システム）も活用




参５：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などのサービスを提供するための路側の無線装置
参６：高速道路上の自動運転を実現するシステム
参７：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

## ⑤道路分野における地球温暖化対策の推進

**■道路分野における地球温暖化対策を推進するため、環状道路整備等の交通流対策や道路緑化、ＬＥＤ道路照明灯の整備等の道路施設の低炭素化を推進します。**

【道路分野の地球温暖化対策】

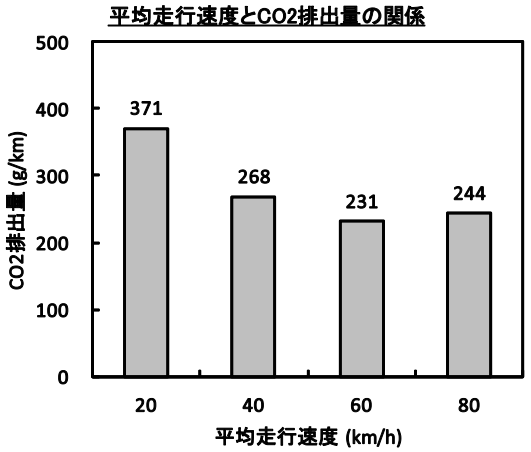
**○交通流対策**
- ・環状道路等幹線道路ネットワークの整備
- ・高速道路の料金施策の効果的な運用
- ・自転車利用環境の整備・支援
- ・ITSの推進
- ・路上工事の縮減
- ・ボトルネック踏切等の対策
- ・公共交通利用の促進
- ・コンテナ大型化に対応した物流ネットワークの構築

**○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

【交通流対策の推進】

交通流の円滑化による走行速度の向上が実効燃費を改善し、自動車からのCO2排出量を削減。




**■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、街路樹の整備等を推進します。**
**■道路空間における再生可能エネルギー発電装置の導入を検討します。**

・街路樹の本数は平成１８年度末時点で高木（主として樹高３ｍ以上の樹種）が約１，５００万本、中低木（主として樹高が３ｍ未満の樹種）が約１億９，０００万本

○道路利用者等への快適な空間の提供、景観の向上、地球温暖化対策等の観点から、街路樹等の道路緑化を推進

＜緑陰道路＞
（福岡市中央区赤坂地区）

＜再生可能エネルギーの活用＞
（道の駅「ゆふいん」）

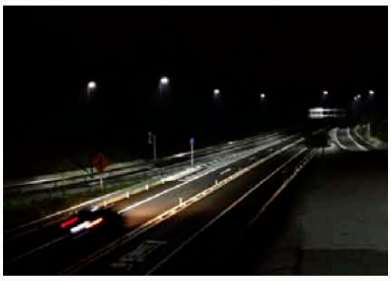
■直轄国道の道路照明灯について、既設の高圧ナトリウム灯などの更新及び新設にあたり、省エネルギー化や環境負荷の低減に資するＬＥＤ道路照明灯の整備を進めます。

| 高圧ナトリウム灯 | ＬＥＤ道路照明灯 |
|---|---|
| ■消費電力　180W<br>■寿命　　約6年 | ■消費電力　120W（約7割）<br>■寿命　　約15年（約2.5倍） |

○既設の道路照明灯の更新に合わせＬＥＤ道路照明灯を整備した事例

＜国道９号 京都府 京丹波町内＞

○国道供用時にＬＥＤ道路照明灯を整備した事例



＜中国横断自動車道尾道松江線＞
（平成２４年３月供用）

## ２）誰もが安全・安心して暮らすことができる社会の実現

### 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

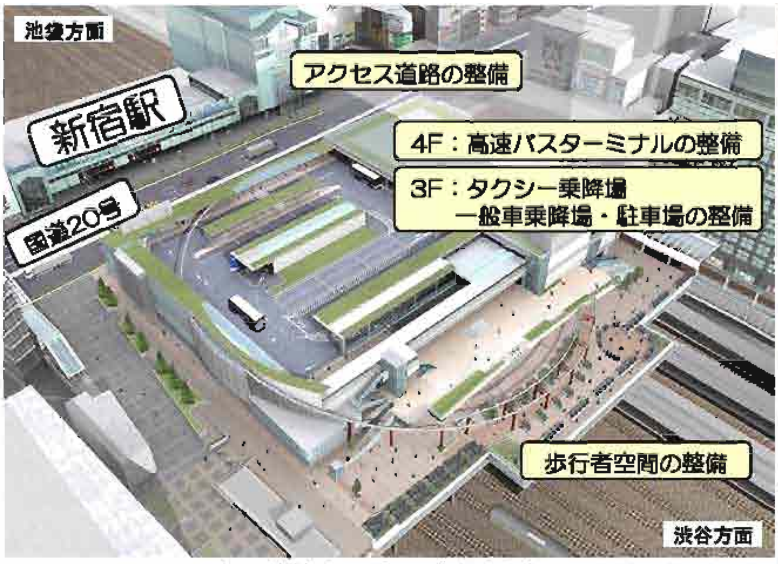
○まちづくりと一体となった道路の上下空間の有効活用等による駅前広場の整備を推進させる方策の検討

＜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＞

## ②交通結節点の改善等によるシームレスな移動の実現

■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。
■シームレスな移動を実現するため、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。




＜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）

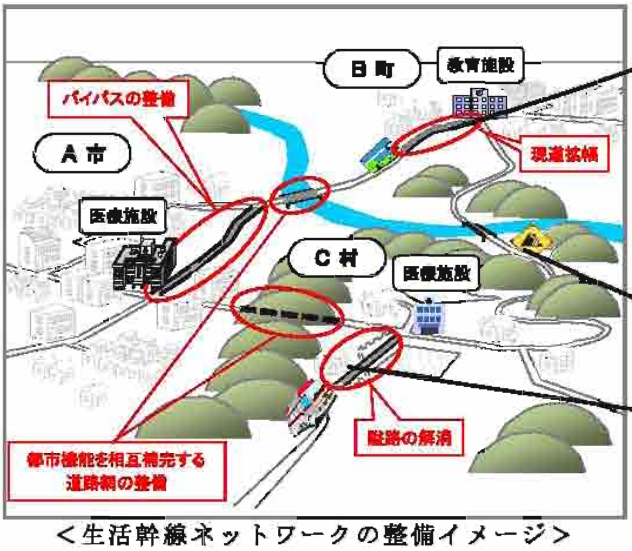
＜LRT走行空間の改善（富山市）＞

＜パークアンドライド駐車場の整備（高知市）＞

## ③地域を支える生活幹線ネットワークの形成

■医療や教育などの都市機能を有する中心地域への安全で確実な移動を実現するため、現道拡幅等による隘路の解消と道路網の整備を支援します。

○地域の集約化のため、都市機能を相互補完する道路網の整備を支援
○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＞

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

救急車のスムーズな走行ができない箇所

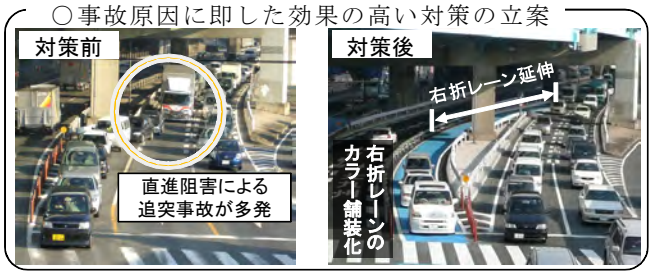
## ④効果的・効率的な交通事故対策の推進

**■幹線道路では、事故ゼロプラン[参8]など、市民参加・市民との協働のもと効果的・効率的に事故対策を推進するなど、事故の危険性が高い箇所等について重点的に対策を実施します。**
**■生活道路では、通過交通の抑制、車両速度の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を推進するとともに、市街地等において実施される面的な速度規制と連携した車道幅員の縮小・路側帯の拡幅による歩行空間の確保を推進します。**

・平成２３年中の交通事故死者数は１１年連続で減少し４，６１２人（対前年比△５．２％）
・我が国における交通事故死者のうち、歩行中・自転車乗車中が占める割合は５１％で、欧米の１６～２７％と比べ突出

【事故ゼロプランの取組】

○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】

＜面的な速度規制＞　＜路側帯拡幅＞

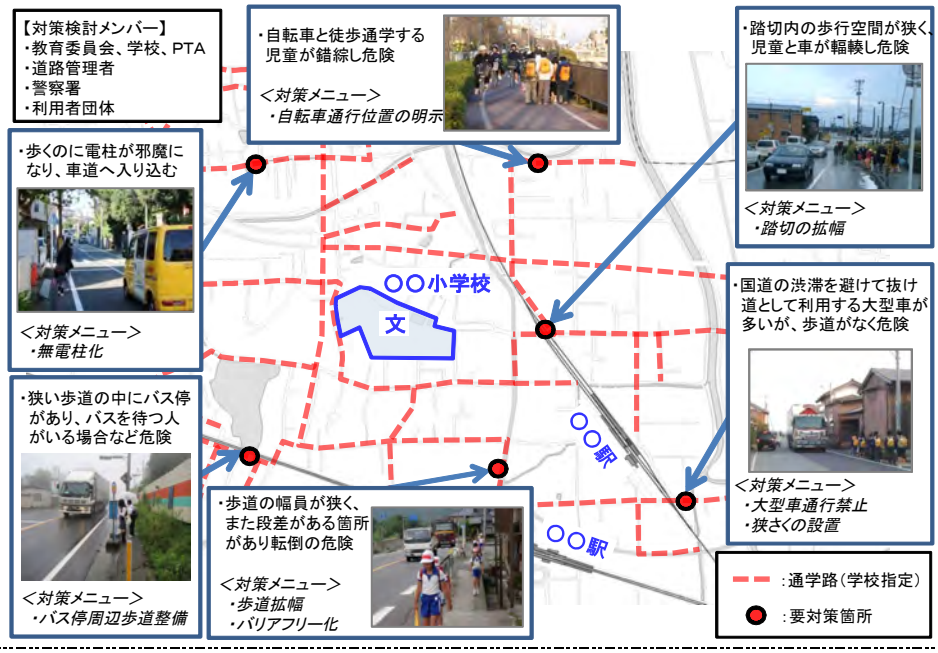
## ⑤通学路における交通安全の確保

**■通学路について、緊急合同点検の結果等を踏まえ、学校や保護者等と連携し、歩道整備のほか即効性の高い対策も実施することにより、安全な歩行空間を確保する取組を推進します。**
**■併せて、通学路の安全確保に資する自転車通行空間の確保、無電柱化、ユニバーサルデザイン等の関連する施策を推進します。**

【通学路対策の流れ】

危険箇所
↓
学校、道路管理者、警察、保護者等による合同点検
↓
要対策箇所の抽出
↓
学校、道路管理者、警察、保護者、利用者団体等による検討
↓
対策案の策定
↓
対策の実施

【通学路における要対策箇所イメージ】




参８：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

## ⑥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、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、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[参9]のバリアフリー化率は平成２３年度末時点で約７７％

○バリアフリー法[参10]に基づく基本方針に定められた移動等円滑化の目標[参11]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る

【主な整備メニュー】

- 幅の広い歩道等の整備
- 無電柱化
- 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

＜幅の広い歩道の整備や視覚障がい者誘導用ﾌﾞﾛｯｸ設置の推進＞

＜駅前広場におけるｴﾚﾍﾞｰﾀｰや円滑に乗降できるﾊﾞｽ停の整備の推進＞

## ⑦自転車利用環境の整備

**■自転車は都市内交通体系の重要な手段となっており、その事故対策等のため、関係機関と連携して、道路空間の再配分などによる安全で快適な自転車ネットワークの整備等のハード対策、利用ルールの徹底や自転車利用促進策等のソフト対策を総合的に推進します。**

・５km未満の移動における交通手段の約２割が自転車

・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

（Ｈ１３：１８．５％→Ｈ２３：２０．８％）

○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紹介を行うとともに、ガイドラインの周知や技術的助言等を通じて、地方公共団体への支援を強化

＜自転車ﾈｯﾄﾜｰｸの整備＞
（ﾊｰﾄﾞ対策）

＜ﾙｰﾙの徹底＞

＜ｺﾐｭﾆﾃｨｻｲｸﾙの普及＞
（ｿﾌﾄ対策）

---

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

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：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、移動等円滑化を実現する（平成２３年３月改正）

## ⑧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。**
**■道路利用者には、チェーン装着などの冬装備の徹底にむけた啓発活動を行うとともに、道路情報などの情報提供に努めます。**

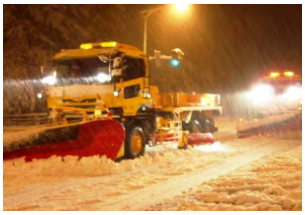
・国土の約６０％が積雪寒冷地域となっており、総人口の約２０％を占める約２，８００万人の人々が生活
・平成２３年度冬期に発生した約８５０件の立ち往生のうち、冬装備が不十分な大型車等が原因となったものは約９割（全国の直轄国道）

○雪崩、飛雪又は積雪により交通に支障をおよぼす恐れのある箇所について、防雪施設等の整備を推進するとともに、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実施

○特に異常な降雪時においては、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の抑制に取り組むなど、適切な冬期道路管理を実施

＜雪崩防止柵＞

○冬装備が不十分な大型車等が立ち往生する箇所について、チェーン脱着場や効率的な除雪を行うための除雪ステーションの整備を推進するとともに、利用者への情報提供や啓発活動を推進


＜除雪作業＞

＜凍結防止剤散布＞

＜各機関による情報連絡＞

＜チェーン装着指導＞

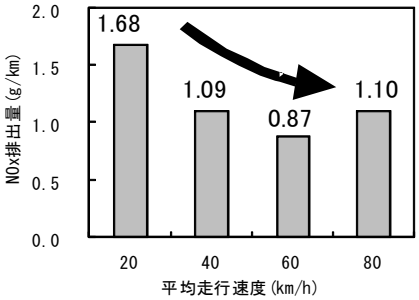
## ⑨沿道環境の改善

**■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局において$NO_2$の環境基準の達成率が向上
（Ｈ１８：９１％→Ｈ２２：９８％）
・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
（Ｈ１８：８５％→Ｈ２２：９１％）

＜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］）



＜大気汚染物質（NOx）と走行速度の関係＞

## ４．社会資本の適確な維持管理・更新

### ①道路の適確な維持管理・更新

**■国及び地方公共団体が管理する道路の実態を把握し、維持管理・更新費用の将来推計を実施します。**

**■道路を適切かつ確実に維持管理・更新し、次世代に引き継ぐために、引き続き予防保全対策を着実に実行し、長寿命化を戦略的に進めます。**

**■道路構造物の長寿命化のため、重量制限違反者への指導を徹底します。**

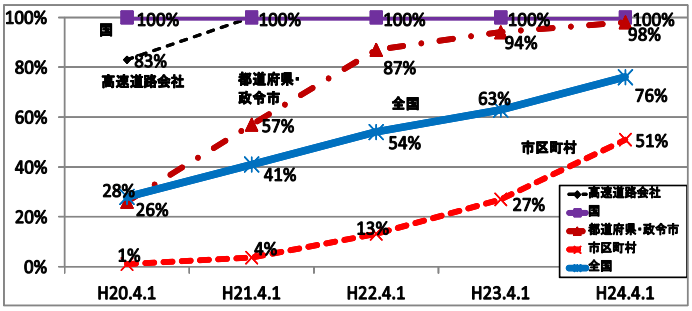
・わが国の道路橋は、高度経済成長期に集中的に整備されたことから、５０年以上経過する道路橋の割合は、２０１１年現在９％であるが２０年後には５３％に急増
・全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率は７６％（平成２４年４月１日時点）
・橋梁等のコンクリート床版は軸重の１２乗に比例して疲労が進行
・総重量２０トン超の大型車両の約６割が重量違反

○橋梁の予防保全の推進
－ 点検・診断、計画策定、修繕のサイクルの着実な実施
－ 地方公共団体に対し、講習会の開催や、技術者の派遣等の技術的支援、点検及び計画策定、計画に基づく修繕の実施などに係る財政的支援を実施

○ライフサイクルコストの縮減
－ 新設アスファルト舗装工事については、性能保証を求める長期保証型の契約方式を引き続き原則的に採用
－ コンクリート舗装については、維持管理マニュアル等の整備を図り、適材適所でのさらなる活用を推進

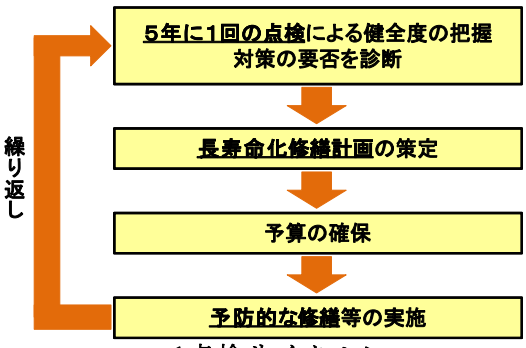
○大型車両の道路利用適正化
－ 違反車両の減少を図るため、特殊車両通行許可手続きの迅速化、事業者等への適正利用の啓発、違反者への指導の徹底

○整備から半世紀近く経過し老朽化も進みつつある都市高速道路の長寿命化、補修、更新等に向けた検討

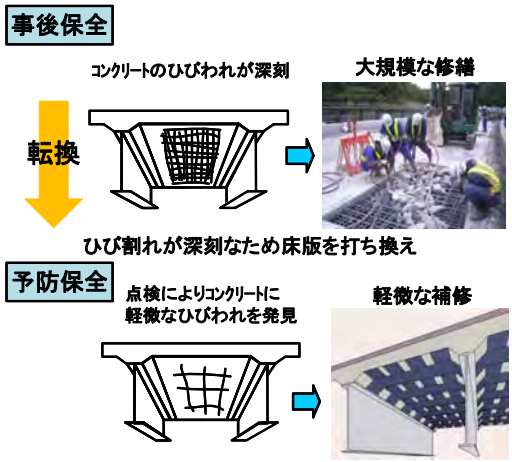


＜全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率＞

＜適切な維持管理を怠ったため落橋した例（無名橋）＞



＜点検サイクル＞



＜予防保全への転換＞

## ②国道（国管理）の維持管理

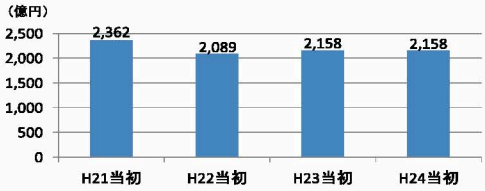
■今後の目指すべき維持管理のあり方等について、「国道（国管理）の維持管理等に関する検討会」の意見を踏まえて検討を進め、維持管理基準を見直すなどし、国道（国管理）に求められるサービス目標の達成に努めます。

■維持管理を効率的に進めるために、道路利用者や地域住民による協力、参画など様々な工夫・取組を進めます。

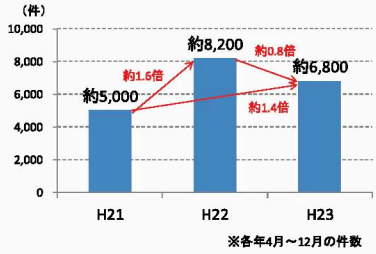
【維持管理基準(抜粋)】

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
   ▸原則　年1回
   →H23：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　原則　3年間　1回
   →H24：樹種による生長速度の違い等を踏まえて実施
   ▸寄植　原則　年間　1回
5. 除雪
   ▸H23：新雪除雪は5～10cm程度の降雪量を目安に実施
   ▸H23：凍結防止剤散布は20g/㎡程度を目安に実施

【維持管理費の推移】




【意見・要望件数の推移（除草）】

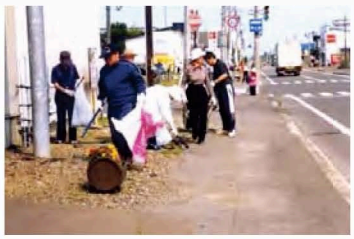



| | | H21年度 | H22年度 | H23年度 |
|---|---|---|---|---|
| 除草頻度 | | 1～3回 | 原則1回 | 原則1回<br>※現地の繁殖状況を目安に実施 |
| 意見・要望件数 | | 約5,000 | 約8,200 | 約6,800 |
| 増加率 | 対H21 | 1.0 | 1.6 | 1.4 |
| | 対H22 | ― | 1.0 | 0.8 |

【今後の目指すべき維持管理のあり方等に関する検討】
- 維持管理基準の導入と見直しの内容及び運用状況に対する評価
- サービス目標の設定の考え方及びそれに対する予算措置のあり方
- 国道（国管理）の目指すべきサービス目標や管理体制のあり方

【維持管理における工夫・取組事例】
○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
- 道路緊急ダイヤルの取組を周知し、道路利用者から道路の異常情報を収集
- 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

○コスト縮減の取組
- 対策ネット等の設置による投棄物の抑制、部分除草、防草板の設置　等


＜利用者の参画、協力による維持管理＞

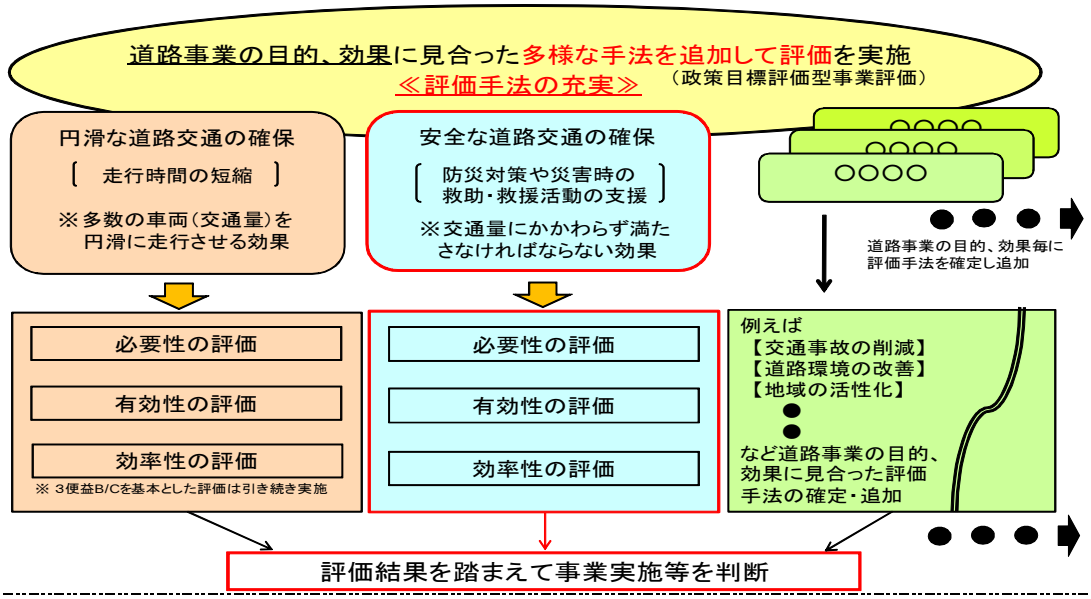
＜道路利用者からの通報協力(#9910)＞

# 第４　道路事業の効率的・効果的な実施

## ①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、平成23年度に暫定的にとりまとめた防災機能の評価手法について、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。

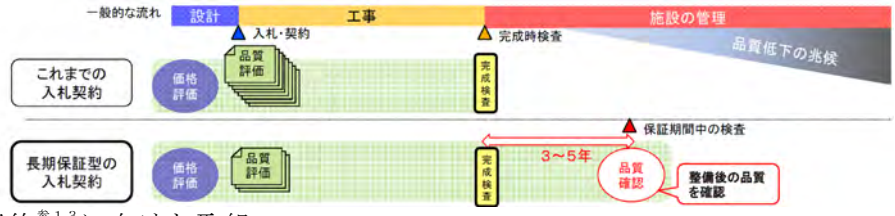
【道路事業における評価手法の方向性（案）】




## 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

■新しい契約方式を積極的に採用することで、道路構造物等の品質向上や業務の効率化を図ります。

○長期の品質確保に向けた取組
－ 新設アスファルト舗装においては、長期保証型の契約方式[参12]を引き続き原則採用
　さらに、ＰＣ橋等他の施設へ試行的に導入




○包括的契約[参13]に向けた取組
－ 施工段階から維持管理を意識した建設を促すため、新設工事と維持管理の一体的な契約を積極的に活用
－ 一定の性能を規定することで施工者が自主的に管理を行うことが出来る性能規定型の維持管理工事等の実績を分析し、改良したうえで実施
○民間企業の経験や技術力を活用するための取組
－ 事業の円滑な進捗等を図るため、民間技術力を活用する事業促進ＰＰＰを導入
－ 橋梁の構造や架設工法が特殊な場合には、施工者が有する高い技術力を活用するため、詳細設計付き橋梁工事を積極的に実施

参１２：施設完成後に一定期間を経た後の品質を確認する契約方式
参１３：複数の業務を一体的に契約する方式

（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**
**・安定的でシンプルな料金制度の構築**
**・弾力的な料金施策等による交通流動の最適化**
**・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）

# ○首都高速の再生に関する有識者会議 提言書の概要 H24.9

＜提言のポイント＞

○老朽化した首都高速都心環状線は、高架橋を撤去し、地下化などを含めた再生を目指す
○首都・東京の道路ネットワーク、首都直下型地震への対応という観点から、国家プロジェクトとして再生を行う
○民間の活力を生かし、単なる高速道路の整備に終わらない、世界都市・東京を発信する

## Ⅰ．首都高速の再生の必要性

**■首都高速の老朽化の進展**

- 東京オリンピックに合わせて緊急的に整備されてから、既に半世紀近くが経過し、老朽化が進展

・総延長300kmのうち、経過年数40年以上の構造物が約3割
・補修が必要な損傷は7年で約3倍の9.7万件

**■安全な高速走行の課題**

- 複雑な分合流、急カーブなど厳しい線形となっており、安全な高速走行に課題

・首都高速の死傷事故率は、他の自動車専用道路の約2.5倍
・都心環状線は、右側からの合流が24カ所存在（左側は39カ所）

**■都市環境への影響**

- 建設当時は、先進都市の象徴となる道路であったが、今日的な視点から再検討が必要
- 高架橋が周辺に圧迫感を与え、都市景観を阻害し、河川埋め立て等により、貴重な水辺空間を喪失
- 騒音、大気汚染等の環境問題も依然として課題

**■首都直下型地震への対応**

- 緊急輸送道路として、構造物の耐震力強化が必要
- 不測の事態に備え、複数経路選択が可能となる環状道路ネットワークが不十分な状況を踏まえ、強化が必要

・東名高速から都心へ至るパターンは、5（現在）→1470（三環状完成後）

**（参考）諸外国等の取組**

○道路を地下化し、地上にプロムナードなどを整備する都市環境改善に向けた道路再生の取組は、20世紀の終わり頃から、世界各国に広がっている

## Ⅱ．再生の基本方針

**人と環境に優しく、安全で魅力ある「世界都市・東京」の創造に世代を超えて貢献していくためにも、民間の活力を取り入れ、単なる老朽化した首都高速の更新にとどまらない「世界都市・東京」にふさわしい再生が必要**

## Ⅲ．再生の将来像

**【再生を検討する上での前提条件】**

①首都高速の老朽化対策を確実に実施する
②首都・東京の望ましい交通の姿の実現を図る

・都心部に過度な自動車交通を引き込まない
・都心部の大型車対策として、一般道から高速利用への転換を促進するとともに、高速走行の安全性を向上する
・過積載の取締などにより適正な利用を促進

⇨ このため、東京外かく環状道路など環状道路ネットワークを早期に整備するとともに、都心部への流入を調整するようなソフト施策（例：料金施策）の取組などが必要

**【基本スタンス】**

① 首都高速は、景観への影響はもちろん、首都・東京の経済社会活動を支え、都市の骨格を形成している大動脈であり、その再生にあたっては、国家プロジェクトとして取り組むことが必要

② 都心環状線等は、都心部の重要な機能を担う、象徴的な道路であり、当面は不可欠な路線と言える。しかし、老朽化や、景観への影響、首都直下型地震への対応も考慮し、都心環状線等の「撤去の可能性」と「撤去するための具体的な方策」について、直ちに検討し、具体的な取組につなげるべき

**【将来像の方向性】**

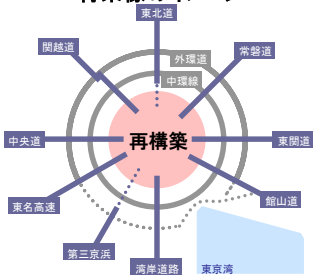
**都心環状線の高架橋を撤去し、地下化などを含めた再生を目指し、その具体化に向けた検討を進めるべき**

**【計画の具体化に向けた留意点】**

①撤去や再構築の範囲などには、様々なバリエーションが考えられ、首都・東京の生活や経済に大きな影響を与えることが想定されることから、計画の具体化にあたっては、環境や渋滞への影響も含めて詳細な分析・検討を実施すべき

②再構築にあたっては、都心部の土地利用の高度化が進んでいることや、首都直下型地震への対応を考慮して、用地買収のいらない大深度地下の活用についても検討すべき

**将来像のイメージ**




※撤去や再構築の範囲、構造形式は複数考えられる

## Ⅳ．再生の今後の進め方

① 国は主導して、地方公共団体や首都高速会社と連携し、国家プロジェクトとして、計画の具体化に取り組むべき
② 再生については、環状道路ネットワークの形成に併せて行われることになるが、これを待つことなく、直ちに再生計画の具体化に取り組むべき
③ 計画の具体化にあたっては、住民、道路利用者など幅広い主体と情報を共有し、理解を深めながら進めるべき
また、都市再生プロジェクトとの連携については、民間のアイディアも積極的に取り入れるべき
④ 必要な事業費の負担については、計画の具体像に応じて、決定すべきであるが、厳しい財政状況の中では、税金に極力頼らず、料金収入を中心とした対応を検討するべき
⑤ 比較的条件が整っている築地川区間などをモデルケースとして、再生のあり方、費用などについて直ちに検討を進めるべき

## （参考資料）

### ○平成24年度一般会計予算の概要

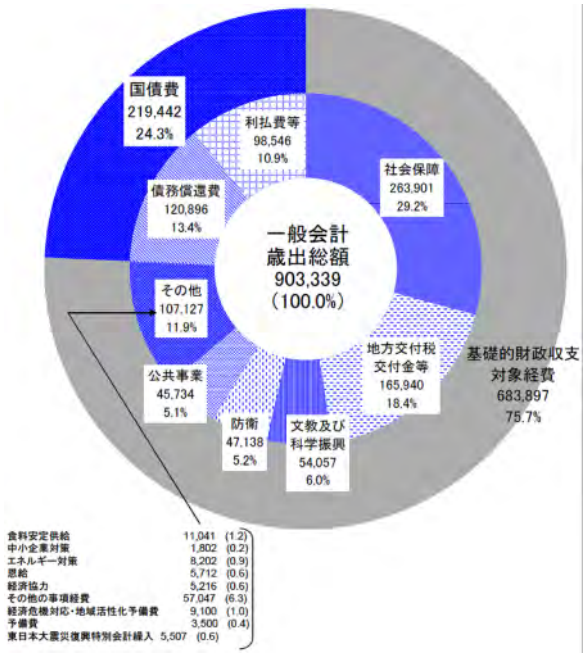
・歳出内訳

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、歳出全体の約７割を占めている

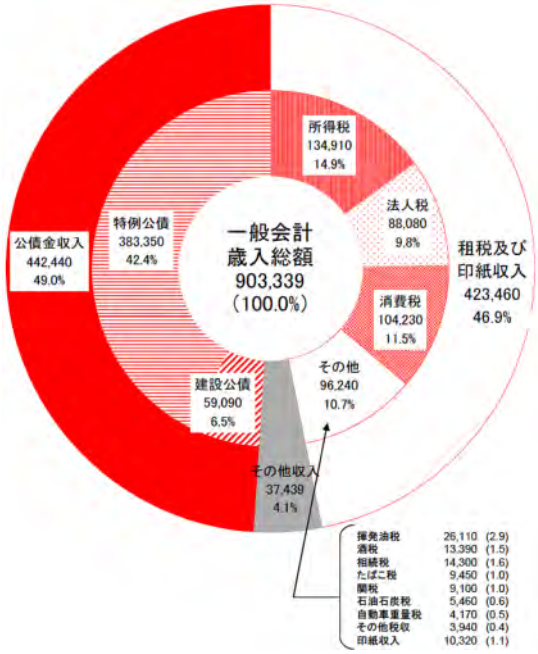
・歳入内訳

歳入のうち、税収でまかなわれているのは５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）に依存している

歳出内訳

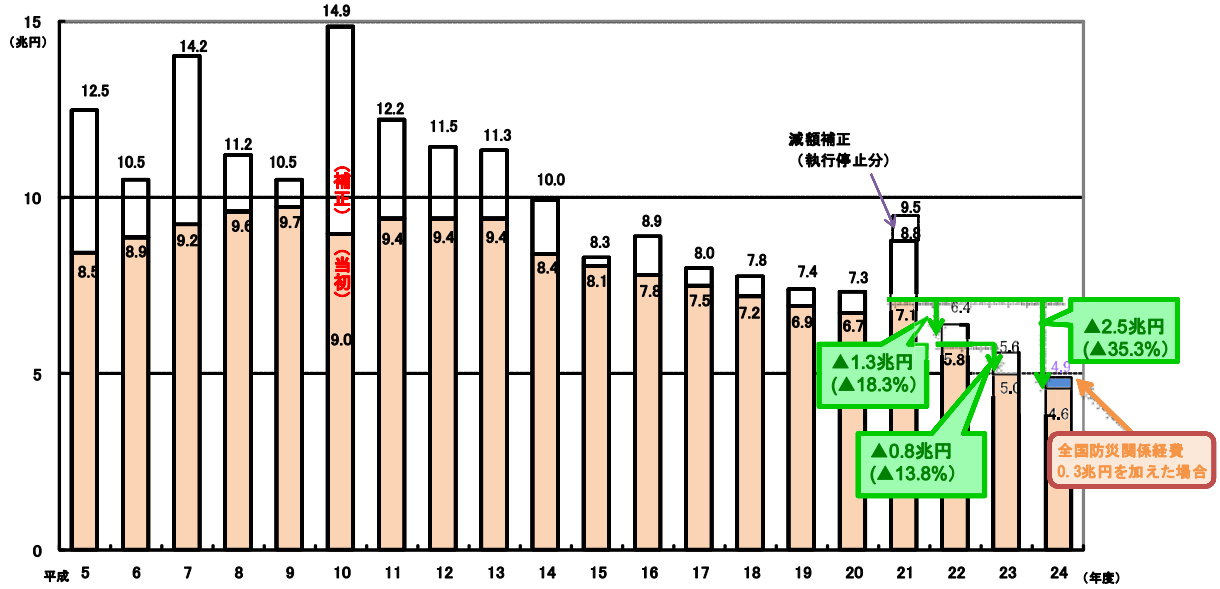



歳入内訳




出典：「日本の財政関係資料 平成 24 年度予算 補足資料（平成 24 年 6 月）財務省」より抜粋

### ○公共事業関係費の推移




※ 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△5.2%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）を含まず、平成24年度当初予算には同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額（0.2兆円）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、東日本大震災復旧・復興関係経費を除く。
※ この他、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。
この他、東日本大震災復興交付金がある。

【東日本大震災復旧・復興関係経費】 （単位：兆円）

| | H23 '1次補正 | H23 '3次補正 | H24 '当初 | 累計 |
|---|---|---|---|---|
| 復旧 | 1.1 | 0.9 | 0.2 | 2.2 |
| 復興 | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.5 |
| 合計 | 1.2 | 1.1 | 0.4 | 2.7 |

（参考資料）

## ○高規格幹線道路の整備状況

| | 総延長 | 24年度末供用延長<br>（　）進捗率 | 25年度末供用延長<br>（　）進捗率 | 25年度内<br>供用予定延長 |
|---|---|---|---|---|
| 高規格幹線道路 | 約14,000km | 10,543km　（75%） | 10,673km　（76%） | 130km |
| 高速自動車国道 | 11,520km | 〈811km〉　（79%）<br>8,331km　（72%） | 〈845km〉　（80%）<br>8,379km　（73%） | 〈34km〉<br>48km |
| 一般国道自動車専用道路<br>（本州四国連絡道路を含む） | 約2,480km | 1,401km　（56%） | 1,449km　（58%） | 48km |

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24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<br>（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 | 5.1 | 3.8 |
| 阪神高速道路 | 3.7 | 3.0 |
| 計 | 35.4 | 29.6 |

注1. この他、高速道路会社に2.6兆円の債務（建設中）がある。

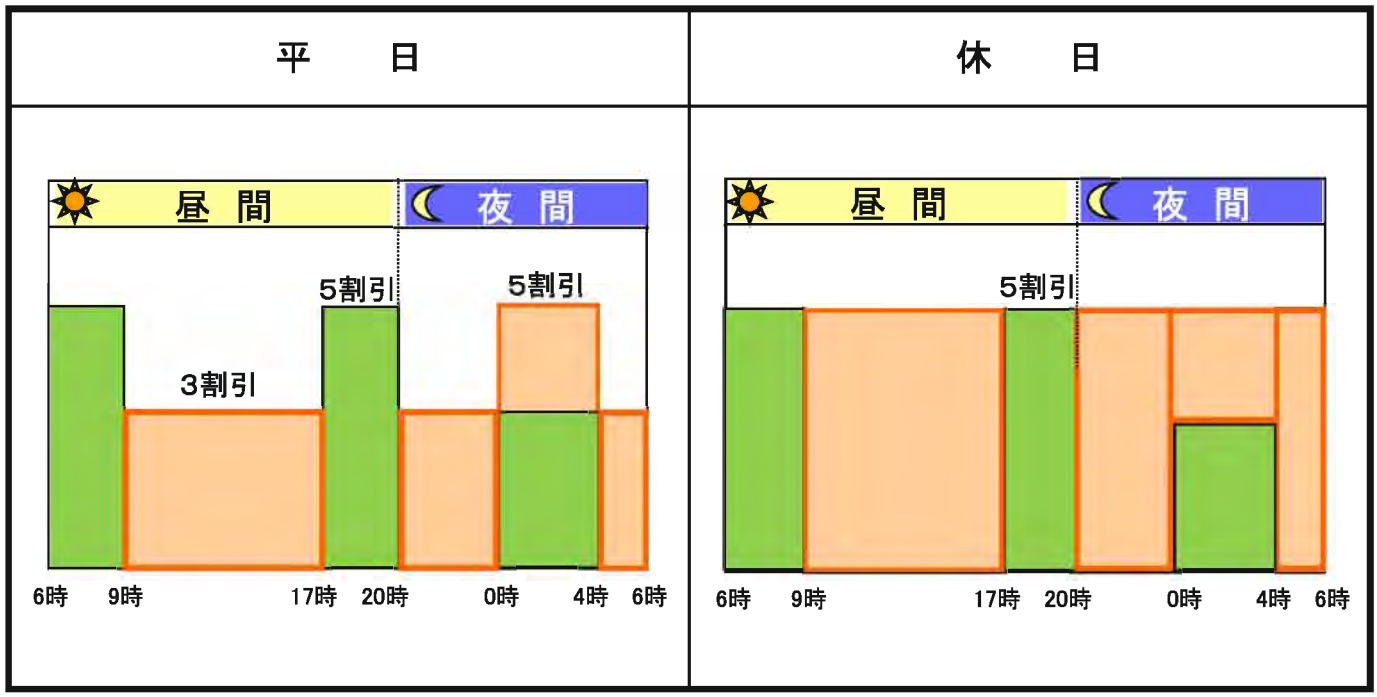
注2. 民営化時の未償還残高：42.5兆円（うち有利子債務37.4兆円）

注3. 四捨五入の関係で、各計の和が一致しない。

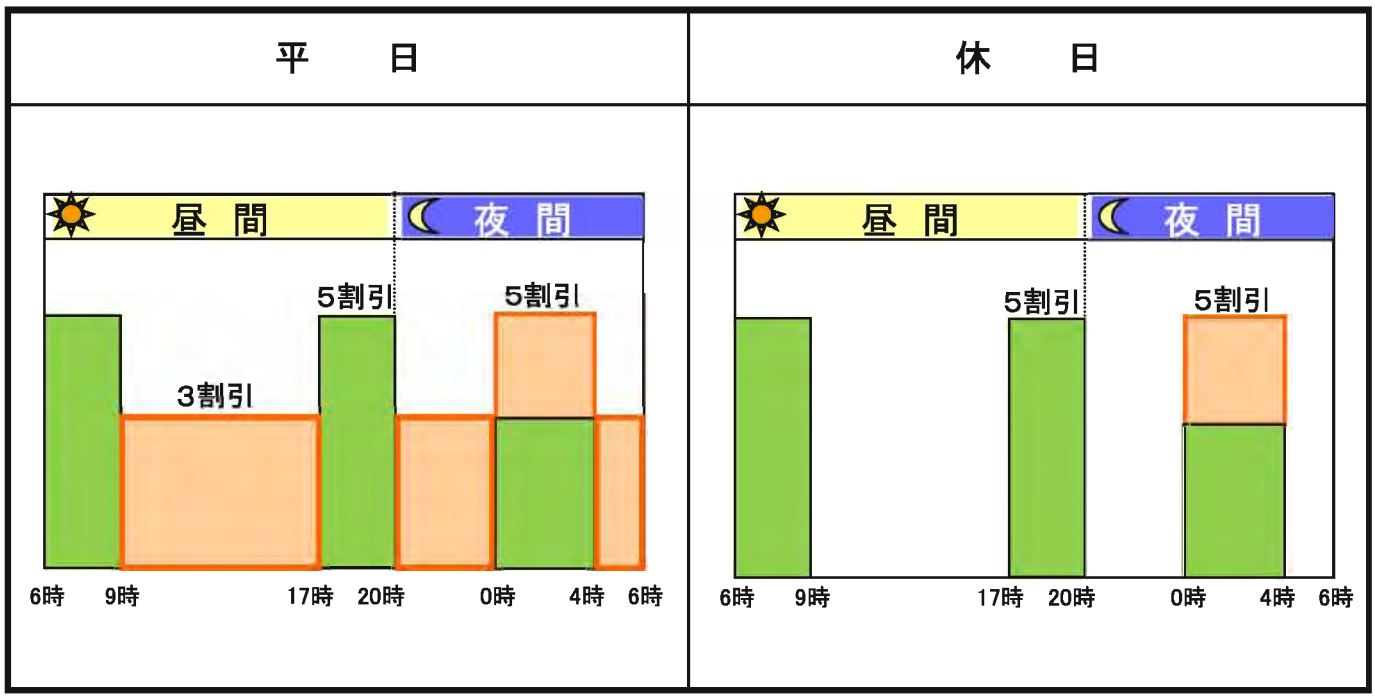
（参考資料）

## ○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）




：民営化時に導入した割引（H16.11～順次導入）

：利便増進事業による割引（H20.10～順次導入）

（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25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 | 1,584,625 | 1,262,115 | 1,486,325 | 1,185,090 | 1.07 | 1.06 | 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。 |
| 改　築　そ　の　他 | 1,253,396 | 930,886 | 1,156,204 | 854,969 | 1.08 | 1.09 | 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。 |
| 維　持　管　理 | 222,288 | 222,288 | 215,788 | 215,788 | 1.03 | 1.03 | 3．特別会計改革の実施等により経理区分が変更されることに伴い増加する経費については、予算編成過程において検討し、必要な措置を講ずることとされており、概算要求では事項要求としているが、本表においては、当該経費のうち貸付金償還金等（国費728億円）を含めた額としている。 |
| 業　務　取　扱　費 | 108,941 | 108,941 | 114,333 | 114,333 | 0.95 | 0.95 | |
| 補　助　事　業 | 108,522 | 67,575 | 84,177 | 51,551 | 1.29 | 1.31 | 4．本表には、重点要求等に係る計数（国費1,942億円）を含む。 |
| 地　域　高　規　格　道　路　等 | 88,095 | 49,419 | 80,404 | 44,989 | 1.10 | 1.10 | 5．本表のほか、行政部費（国費10億円）がある。 |
| 除　雪 | 17,700 | 11,800 | 0 | 0 | － | － | 6．本表のほか、地方道路整備臨時貸付金の制度延長を要求。 |
| 国債義務額（地高除く）・補助率差額等 | 2,727 | 6,356 | 3,773 | 6,562 | 0.72 | 0.97 | 7．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1,716億円（復興庁計上分1,384億円、全国防災332億円）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。 |
| 有　料　道　路　事　業　等 | 1,717,231 | 71,152 | 1,707,496 | 88,473 | 1.01 | 0.80 | 8．四捨五入の関係で、各計数の和が一致しないところがある。 |
| 合　　計 | 3,410,378 | 1,400,842 | 3,277,998 | 1,325,114 | 1.04 | 1.06 | この他に、社会資本整備総合交付金（国費15,056億円）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。 |

（重点要求等に係る計数を除いた場合）

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 合　　計 | 3,166,692 | 1,206,640 | 3,277,998 | 1,325,114 | 0.97 | 0.91 | |

（参考資料）

# 高規格　幹線道路網図（平成25年度供用予定）

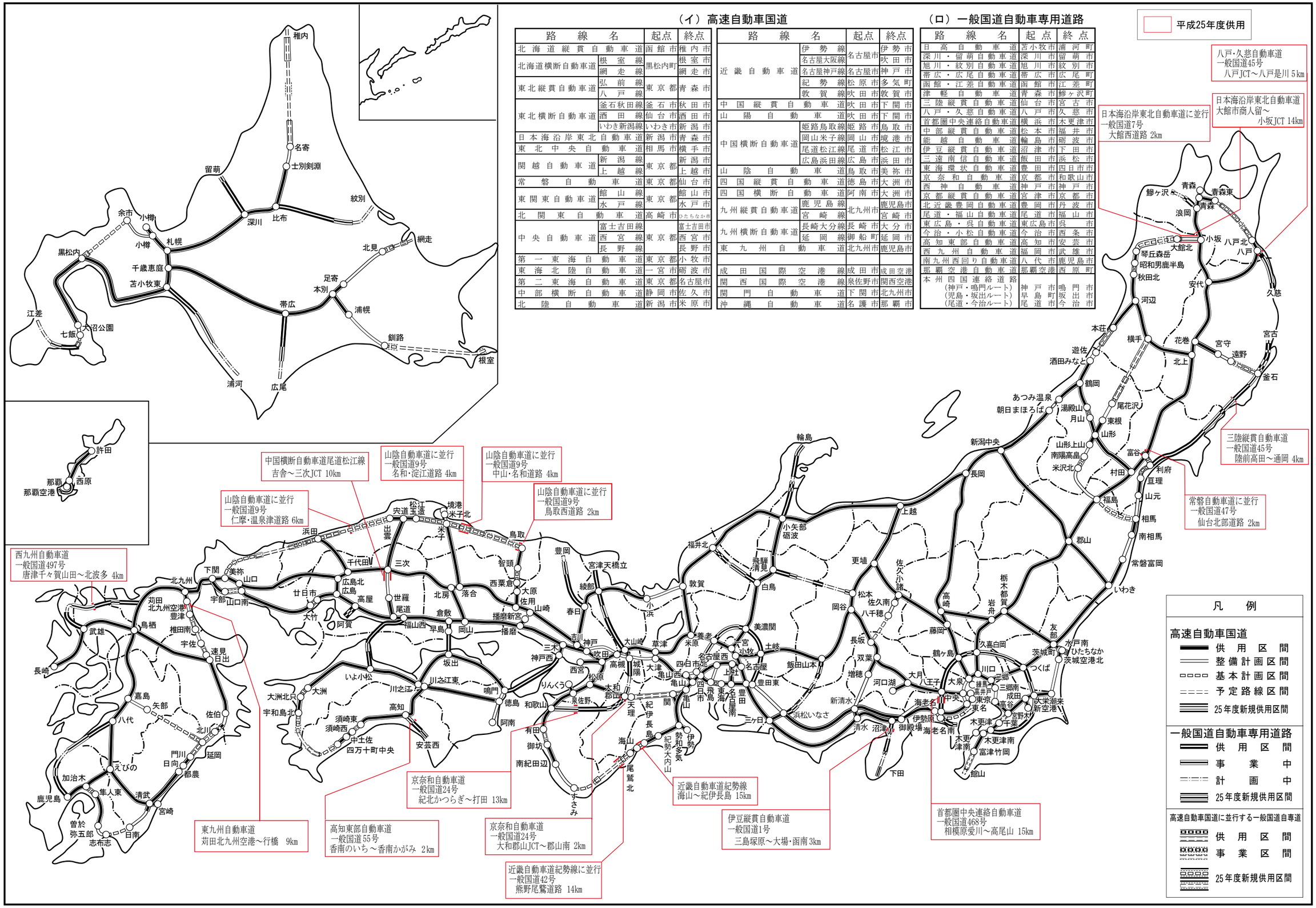
（平成24年度末時点の高規格幹線道路網図に、平成25年度新規供用箇所を旗揚げ）

## （イ）高速自動車国道

| 路線名 | | 起点 | 終点 |
|---|---|---|---|
| 北海道縦貫自動車道 | | 函館市 | 稚内市 |
| 北海道横断自動車道 | 根室線 | 黒松内町 | 根室市 |
| | 網走線 | | 網走市 |
| 東北縦貫自動車道 | 弘前線 | 東京都 | 青森市 |
| | 八戸線 | | |
| 東北横断自動車道 | 釜石秋田線 | 釜石市 | 秋田市 |
| | 酒田線 | 仙台市 | 酒田市 |
| | いわき新潟線 | いわき市 | 新潟市 |
| 日本海沿岸東北自動車道 | | 新潟市 | 青森市 |
| 東北中央自動車道 | | 相馬市 | 横手市 |
| 関越自動車道 | 新潟線 | 東京都 | 新潟市 |
| | 上越線 | | 上越市 |
| 常磐自動車道 | | 東京都 | 仙台市 |
| 東関東自動車道 | 館山線 | 東京都 | 館山市 |
| | 水戸線 | | 水戸市 |
| 北関東自動車道 | | 高崎市 | ひたちなか市 |
| 中央自動車道 | 富士吉田線 | 東京都 | 富士吉田市 |
| | 西宮線 | | 西宮市 |
| | 長野線 | | 長野市 |
| 第一東海自動車道 | | 東京都 | 小牧市 |
| 東海北陸自動車道 | | 一宮市 | 砺波市 |
| 第二東海自動車道 | | 東京都 | 名古屋市 |
| 中部横断自動車道 | | 静岡市 | 佐久市 |
| 北陸自動車道 | | 新潟市 | 米原市 |
| 近畿自動車道 | 伊勢線 | 名古屋市 | 伊勢市 |
| | 名古屋大阪線 | | 吹田市 |
| | 名古屋神戸線 | 名古屋市 | 神戸市 |
| | 紀勢線 | 松原市 | 多気町 |
| | 敦賀線 | 吹田市 | 敦賀市 |
| 中国縦貫自動車道 | | 吹田市 | 下関市 |
| 山陽自動車道 | | 吹田市 | 下関市 |
| 中国横断自動車道 | 姫路鳥取線 | 姫路市 | 鳥取市 |
| | 岡山米子線 | 岡山市 | 境港市 |
| | 尾道松江線 | 尾道市 | 松江市 |
| | 広島浜田線 | 広島市 | 浜田市 |
| 山陰自動車道 | | 鳥取市 | 美祢市 |
| 四国縦貫自動車道 | | 徳島市 | 大洲市 |
| 四国横断自動車道 | | 阿南市 | 大洲市 |
| 九州縦貫自動車道 | 鹿児島線 | 北九州市 | 鹿児島市 |
| | 宮崎線 | | 宮崎市 |
| 九州横断自動車道 | 長崎大分線 | 長崎市 | 大分市 |
| | 延岡線 | 御船町 | 延岡市 |
| 東九州自動車道 | | 北九州市 | 鹿児島市 |
| 成田国際空港線 | | 成田市 | 成田空港 |
| 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 |

## （ロ）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 | 鰺ヶ沢町 |
| 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 | 輪島市 | 砺波市 |
| 伊豆縦貫自動車道 | 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 | 豊田市 | 四日市市 |
| 京奈和自動車道 | 京都市 | 和歌山市 |
| 西神自動車道 | 神戸市 | 神戸市 |
| 京都縦貫自動車道 | 宮津市 | 京都市 |
| 北近畿豊岡自動車道 | 豊岡市 | 丹波市 |
| 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 |
| 那覇空港自動車道 | 那覇空港 | 西原町 |
| 本州四国連絡道路 | | |
| （神戸・鳴門ルート） | 神戸市 | 鳴門市 |
| （児島・坂出ルート） | 早島町 | 坂出市 |
| （尾道・今治ルート） | 尾道市 | 今治市 |



（参考資料）

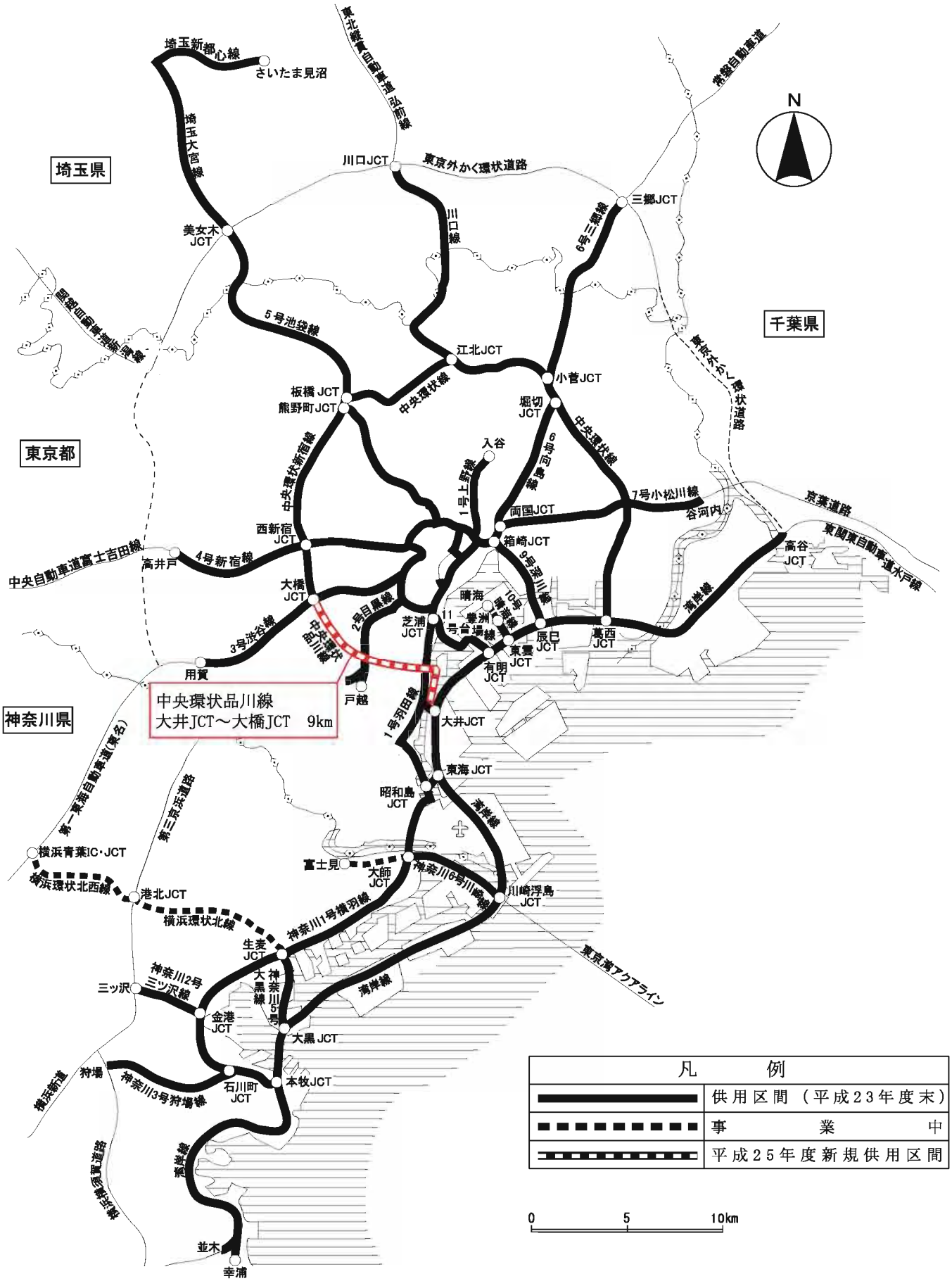
# 大都市圏幹線道路図

## 東京圏高規格幹線道路図

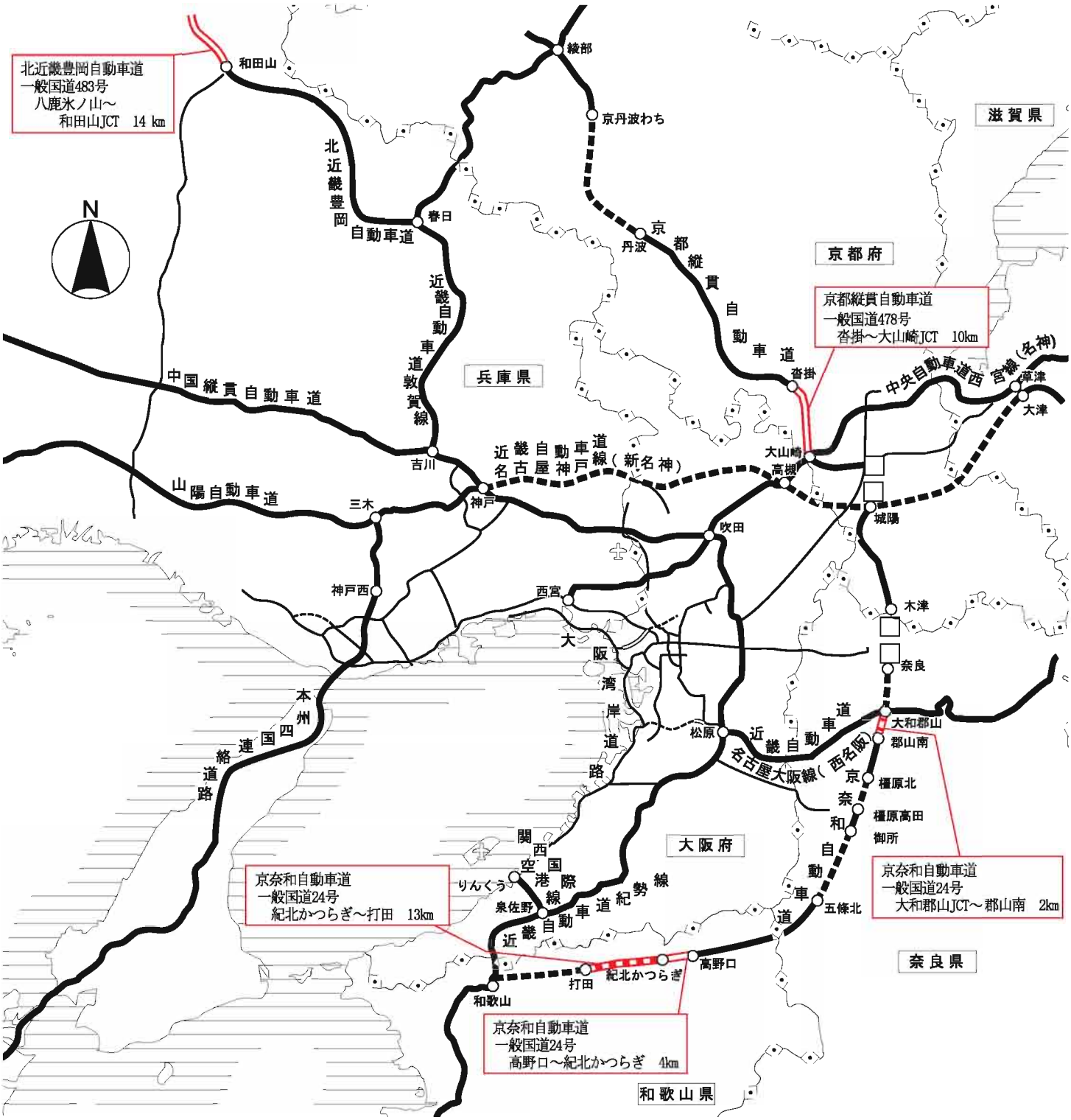
| 凡　例 | |
|---|---|
| ━━━ | 供用区間（平成23年度末） |
| ▬ ▬ ▬ | 事業中 |
| □□□□□□ | 調査中 |
| ▬▬▬ | 平成25年度新規供用区間 |
| ▬▬▬ | 平成24年度新規供用区間 |

0　20　40km

# 首 都 高 速 道 路 図

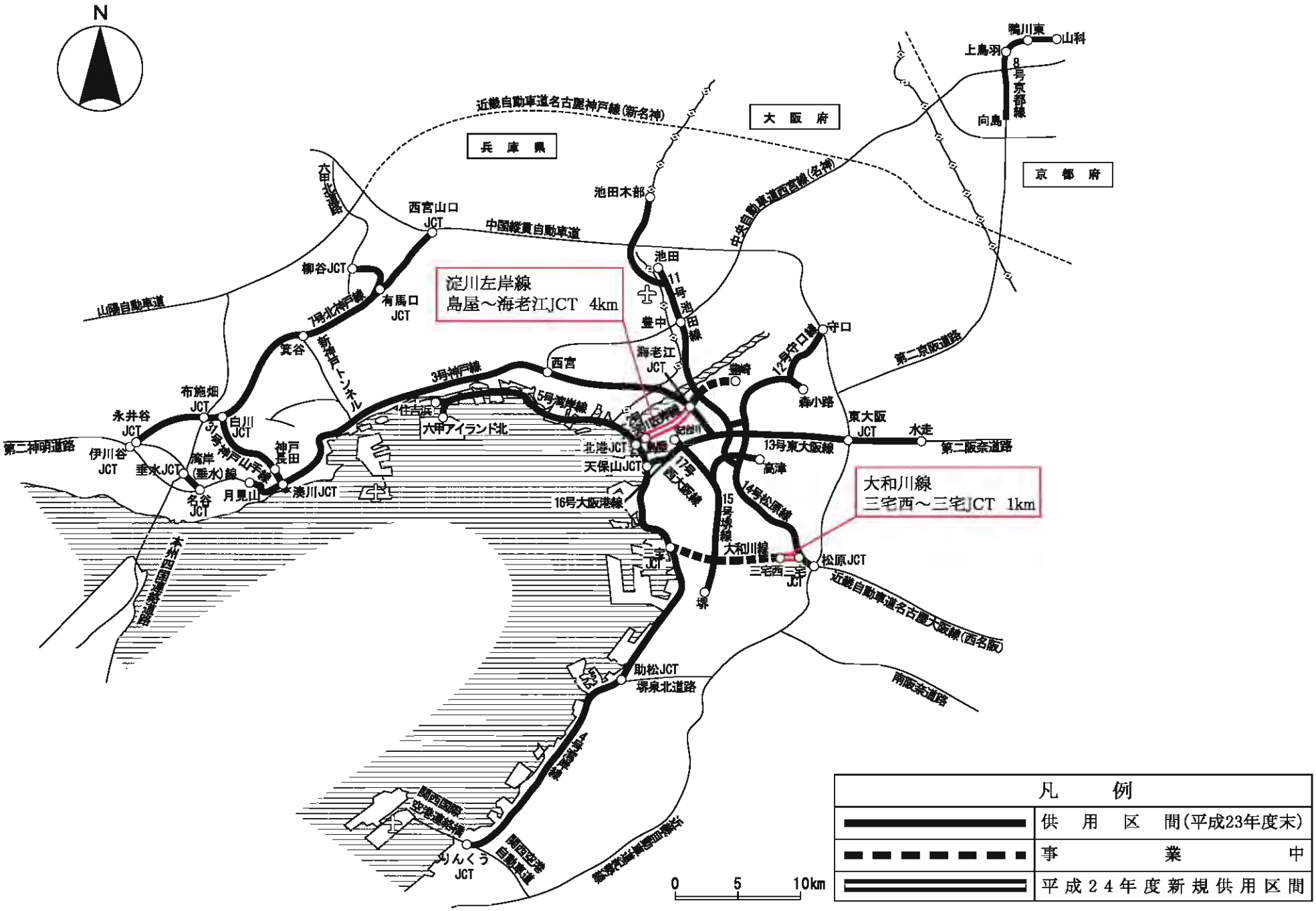

埼玉県
東京都
千葉県
神奈川県
N
埼玉新都心線
さいたま見沼
埼玉大宮線
美女木JCT
川口JCT
東京外かく環状道路
川口線
三郷JCT
6号三郷線
常磐自動車道
5号池袋線
江北JCT
小菅JCT
板橋JCT
熊野町JCT
中央環状線
堀切JCT
入谷
1号上野線
6号向島線
7号小松川線
両国JCT
谷河内
京葉道路
東関東自動車道水戸線
西新宿JCT
箱崎JCT
高谷JCT
中央自動車道富士吉田線
高井戸
4号新宿線
大橋JCT
9号深川線
晴海
豊洲
11号台場線
芝浦JCT
2号目黒線
10号晴海線
辰巳JCT
葛西JCT
湾岸線
3号渋谷線
中央環状品川線
東雲JCT
有明JCT
用賀
戸越
中央環状品川線
大大井JCT～大橋JCT　9km
1号羽田線
大井JCT
東海JCT
昭和島JCT
第一京浜自動車道(京名)
第三京浜道路
横浜青葉IC・JCT
富士見
大師JCT
神奈川6号川崎線
川崎浮島JCT
横浜環状北西線
港北JCT
横浜環状北線
神奈川1号横羽線
生麦JCT
東京湾アクアライン
神奈川2号三ツ沢線
三ツ沢
大黒線
神奈川5号
金港JCT
大黒JCT
横浜新道
狩場
神奈川3号狩場線
石川町JCT
本牧JCT
湾岸線
横浜横須賀道路
並木
幸浦
凡　例
供用区間（平成23年度末）
事　業　中
平成25年度新規供用区間
0
5
10km

## 大阪圏高規格幹線道路図

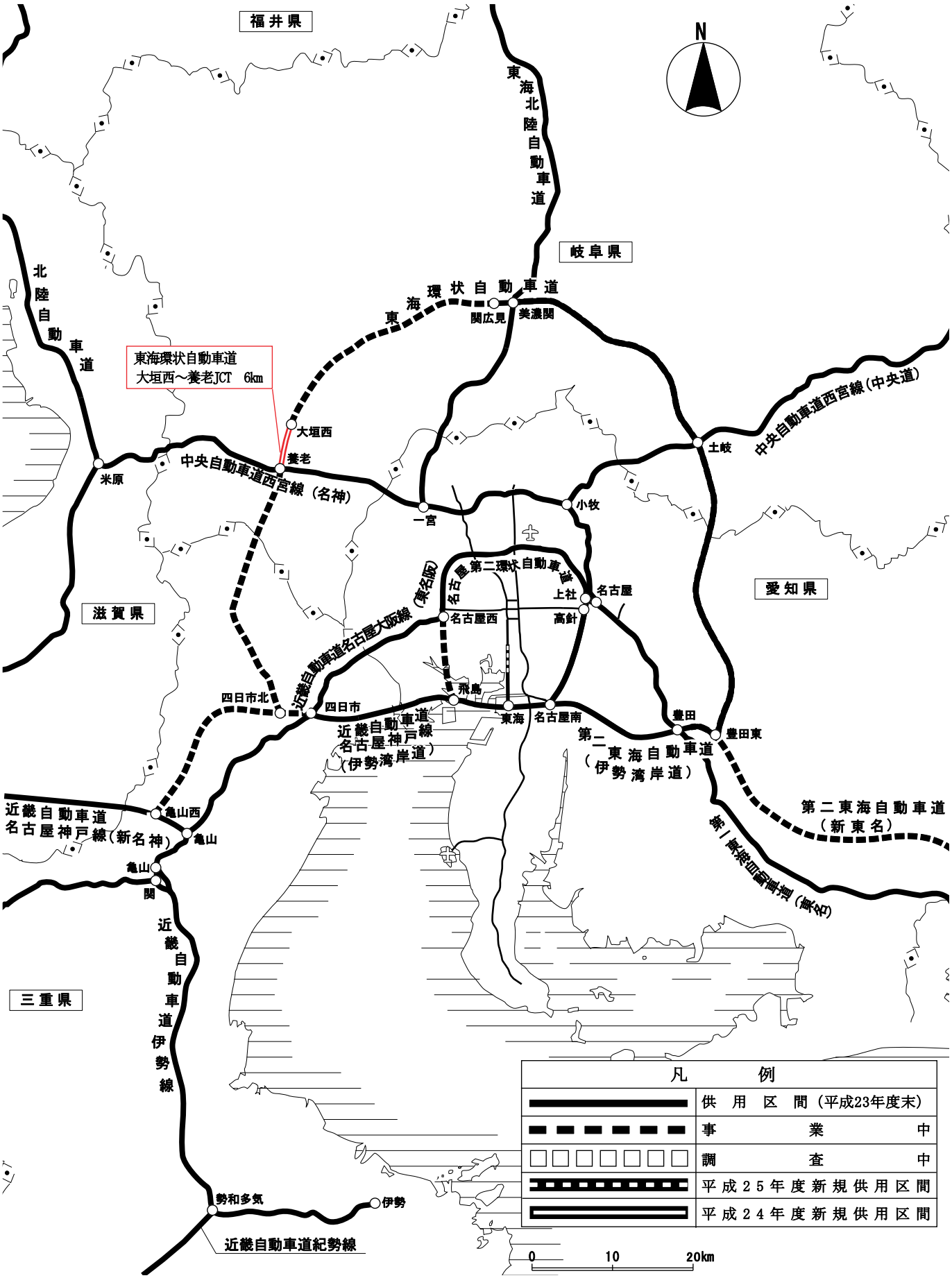



| 凡 | 例 |
|---|---|
| ━━━ | 供用区間（平成23年度末） |
| ▬ ▬ ▬ | 事業中 |
| □□□ | 調査中 |
| ┅┅ | 平成25年度新規供用区間 |
| ═══ | 平成24年度新規供用区間 |

# 阪神高速道路図


N
近畿自動車道名古屋神戸線(新名神)
兵庫県
大阪府
京都府
鴨川東
山科
上鳥羽
8号京都線
向島
池田木部
中央自動車道西宮線(名神)
西宮山口JCT
中国縦貫自動車道
六甲北道路
柳谷JCT
有馬口JCT
7号北神戸線
山陽自動車道
新神戸トンネル
宮谷
淀川左岸線
島屋～海老江JCT 4km
池田
11号池田線
豊中
守口
12号守口線
第一京阪道路
海老江JCT
豊崎
森小路
西宮
3号神戸線
5号湾岸線
住吉浜
六甲アイランド北
布施畑JCT
永井谷JCT
白川JCT
37号神戸山手線
神戸長田
第二神明道路
伊川谷JCT
垂水JCT
湾岸(垂水)線
名谷JCT
月見山
湊川JCT
北港JCT
天保山JCT
16号大阪港線
17号西大阪線
東大阪JCT
水走
第二阪奈道路
13号東大阪線
高津
14号松原線
15号堺線
大和川線
三宮JCT
三宮西
三宮JCT
松原JCT
近畿自動車道名古屋大阪線(西名阪)
堺
大和川線
三宅西～三宅JCT 1km
本州四国連絡道路
助松JCT
堺泉北道路
阪神高速道路
関西国際空港連絡橋
関西空港自動車道
りんくうJCT
0 5 10km
凡例
供用区間(平成23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。**

**0120-106-497**（ドーロ ヨクナレ）

**http://www.mlit.go.jp/road/110.htm**

（この冊子は、再生紙を使用しています。）