

詳細版

平成25年度  
道路関係予算概要

平成25年3月

国土交通省道路局  
国土交通省都市局

# 目 次

第1 平成25年度予算の概要	1
1. 基本方針	1
2. 決定概要	2
1) 予算総括表	2
2) 東日本大震災からの復旧・復興対策について	3
3) 主な新規制度について	3
4) 地域における総合的な老朽化対策、事前防災・減災対策、生活空間の安全確保 に対する集中的支援（防災・安全交付金）	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 主な施策の概要	6
I. 復興・防災対策	6
(1) 東日本大震災からの復興加速	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
(2) 事前防災・減災のための国土強靱化の推進	9
①道路ストックの総点検、老朽化対策	9
②国道(国管理)の維持管理	10
③道路の防災・震災対策	11
④道路の雪寒対策の推進	11
⑤代替性確保のための道路ネットワークの整備	12
⑥密集市街地の解消	12
II. 成長による富の創出	13
(1) 持続可能でエネルギー効率の良い暮らしの形成	13
①円滑な都市・地域活動のための渋滞対策	13
②開かずの踏切等の解消	13
③路上工事による交通への影響の低減	14
④「次世代ITS」の推進	14
⑤道路分野における地球温暖化対策の推進	15
(2) 成長力強化	16
①大都市圏環状道路の整備	16
②大都市圏の渋滞ボトルネック対策	16
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	17

④特殊車両通行許可手続きの運用の改善	17
⑤道路分野における海外展開	18
Ⅲ. 暮らしの安心・地域活性化	19
(1) 生活空間の安全確保・質の向上	19
①効果的・効率的な交通事故対策の推進	19
②通学路における交通安全の確保	19
③歩行空間のユニバーサルデザインの推進	20
④自転車利用環境の整備	20
⑤地域を支える生活幹線ネットワークの形成	21
⑥沿道環境の改善	21
⑦道路空間のオープン化	22
⑧交通結節点の改善等によるシームレスな移動の実現	22
(2) 地域の特色を生かした地域活性化	23
①美しい国土景観の形成	23
②無電柱化の推進	23
③スマートインターチェンジの整備	24
第3 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)	
○ 道路法等の一部を改正する法律案	26
○ 構造物ストック量(橋梁)	27
○ 維持・更新に関する検討体制	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(平成25年度期首)	29
○ 現行の料金割引(NEXCO地方部)	30
○ 道路関係予算総括表	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年度予算の概要

### 1. 基本方針

平成25年度予算については、「復興・防災対策」、「成長による富の創出」及び「暮らしの安心・地域活性化」の3分野を重点化し、これらの施策を一体的に実施することにより、これらの課題の同時解決を目指します。

- 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
- 国民の命と暮らしを守るため、老朽化する道路ストックを適切に維持管理できるよう、安全性の徹底調査・総点検、老朽化対策を重点的に実施するとともに、道路の防災・震災対策等や代替性の確保のための道路ネットワークの整備などを推進する
- あわせて、物流ネットワークなど基幹ネットワークの整備を推進し、我が国の成長のための基盤を強化するとともに、通学路対策など暮らしの安全に資する事業を推進する
- 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」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』」や、社会資本の適切な維持管理・更新に対するニーズの高まりなどを踏まえ、道路構造物の予防保全・老朽化対策や道路の防災・減災対策の強化のために道路法等の一部を改正するなど、制度等の充実を図る
- 高速道路の適切な維持更新を図る枠組みや今後の料金制度のあり方などについて、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会において幅広く検討を進める

## 2. 決定概要

### 1) 予算総括表

(単位:億円)

事	項	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
直轄事業		14,954	1.01	12,029	1.02
改築その他		11,362	0.98	8,437	0.99
維持管理		2,515	1.17	2,515	1.17
業務取扱費		1,078	0.94	1,078	0.94
補助事業		1,001	1.19	614	1.19
地域高規格道路等		826	1.03	464	1.03
除雪		148	-	98	-
国債義務額(地高除く)・補助率差額等		27	0.72	52	0.79
有料道路事業等		17,000	1.00	683	0.77
合	計	32,956	1.01	13,327	1.01

※この他に、社会資本整備総合交付金(国費9,031億円)、防災・安全交付金(国費10,460億円)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・復興対策事業として国費1,384億円がある。また、東日本大震災からの復旧・復興対策事業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709億円)を含む。

注2. 上記の他に、行政部費(国費9億円)がある。

注3. 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) 東日本大震災からの復旧・復興対策について

「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事業として、三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路の整備等の事業を推進。

## 3) 主な新規制度について

### ①一定の構造物を対象とした国による改築・修繕の代行

地方公共団体から要請があり、かつ、その実施体制等を勘案して必要があると認めるときは、事務の遂行に支障のない範囲内で、当該地方公共団体に代わって都道府県道又は市町村道を構成する一定の構造物の改築・修繕工事を行うことができる制度を創設。

### ②防災機能向上電線共同溝整備事業の無利子貸付制度の創設

防災上及び発災後の緊急輸送を確保する必要がある道路における電線共同溝の整備に伴う電線管理者の負担に対して、地方公共団体が無利子で資金を貸し付ける場合に、当該地方公共団体に対し当該貸付金の一部を無利子で貸し付ける制度を創設。

### ③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及び除雪補助の創設

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。

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、新たに補助事業を創設。

### ④直轄道路改築事業に係わる国庫債務負担行為の年限の拡充

直轄道路の改築事業のうち、複数年度にまたがる工期を要する工事について、施工体制の確実性の向上、施工品質の確保と責任所在の明確化を図るため、国庫債務負担行為の設定年限を拡充（4箇年→5箇年）。

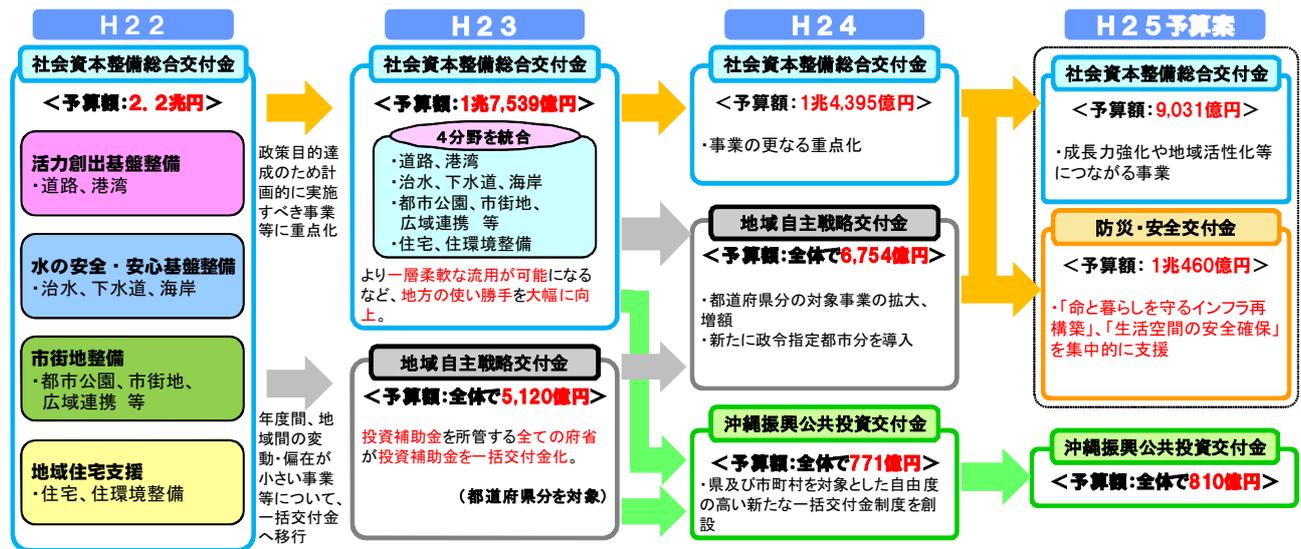
#### 4) 地域における総合的な老朽化対策、事前防災・減災対策、生活空間の安全確保に対する集中的支援（防災・安全交付金）

地方公共団体が実施する国民の命と暮らしを守るインフラ再構築、生活空間の確保に資する事業に特化した防災・安全交付金により、地震・津波や頻発する風水害・土砂災害に対する事前防災・減災対策、老朽化した社会資本等の総点検の実施、長寿命化等戦略的維持管理・更新の実施、通学路対策・無電柱化等について、総合的に支援を実施。

#### 5) 社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）

インフラ整備やまちづくりを通じた民間投資の喚起による日本経済再生を図る観点から、社会資本整備総合交付金により、ICアクセス道路等基幹的交通インフラの整備等民間投資を喚起し、地域経済活動を支える基盤の構築等に対して、総合的に支援を実施。

#### （交付金制度の変遷）



(道路事業における防災・安全交付金の重点配分の例)

道路構造物の適確な維持管理の推進

高規格幹線道路  
直轄国道  
自治体管理道路  
橋梁長寿命化計画に基づく補修対象橋梁

トンネル補修の実施  
橋梁補修の実施  
橋梁点検及び長寿命化計画の策定

床版コンクリートの剥離  
桁の腐食  
トンネル内のひびわれ発生

橋梁の点検  
橋梁の補修  
トンネルの補修

通学路の要対策箇所における安全の確保

【対策検討メンバー】  
・教育委員会、学校、PTA  
・道路管理者  
・警察署  
・利用者団体

・自転車と徒歩通学する児童が錯綜し危険  
<対策メニュー>  
・自転車通行位置の明示

・踏切内の歩行空間が狭く、児童と車が輻輳し危険  
<対策メニュー>  
・踏切の拡幅

・国道の渋滞を避けて抜け道として利用する大型車が多いが、歩道がなく危険  
<対策メニュー>  
・大型車通行禁止  
・狭さくの設置

・歩きのに電柱が邪魔になり、車道へ入り込む  
<対策メニュー>  
・無電柱化

・狭い歩道の中にバス停があり、バスを待つ人がいる場合など危険  
<対策メニュー>  
・バス停周辺歩道整備

・歩道の幅員が狭く、また段差がある箇所があり転倒の危険  
<対策メニュー>  
・歩道拡幅  
・バリアフリー化

○小学校  
○駅  
○駅

--- : 通学路(学校指定)  
● : 要対策箇所

(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

既存IC  
新規スマートIC

直轄国道と工業団地を連絡する道路の整備  
ICアクセス道路の整備  
駅へのアクセス道路整備  
工業団地の造成、物流拠点の整備(県事業)

高規格幹線道路  
直轄国道  
県管理道路  
市管理道路

空港・港湾へのアクセス道路整備

※事業計画はイメージ

## 第2 主な施策の概要

### I. 復興・防災対策

#### (1) 東日本大震災からの復興加速

##### 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。

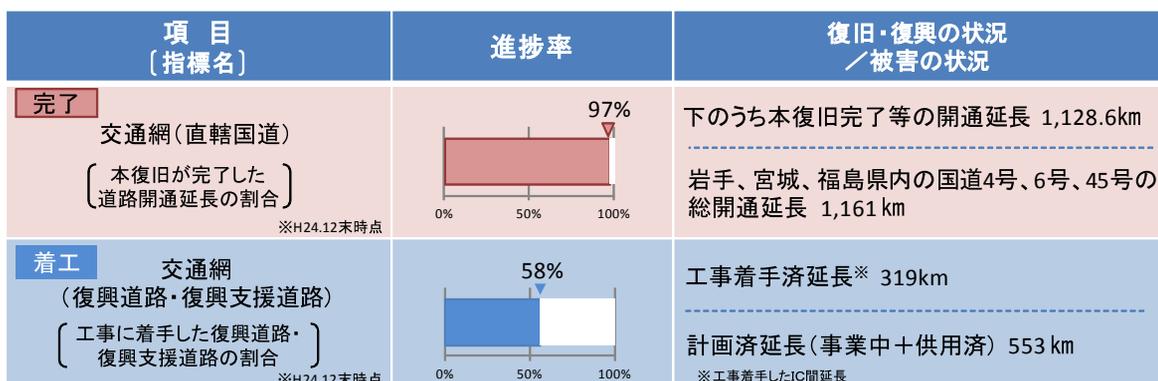
また、津波により壊滅的な被害を受けた地域等において、復興計画に位置付けられた市街地整備に伴う道路整備や、高速道路ICへのアクセス道路などの整備を推進します。

【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

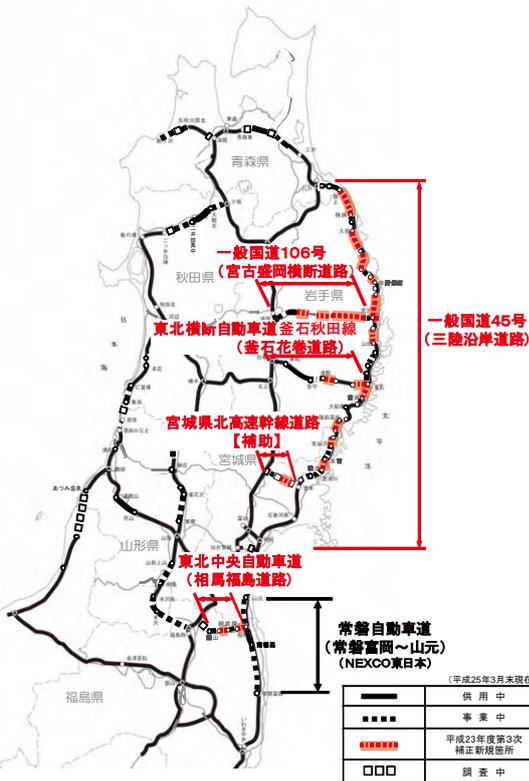
【復旧・復興の進捗状況】



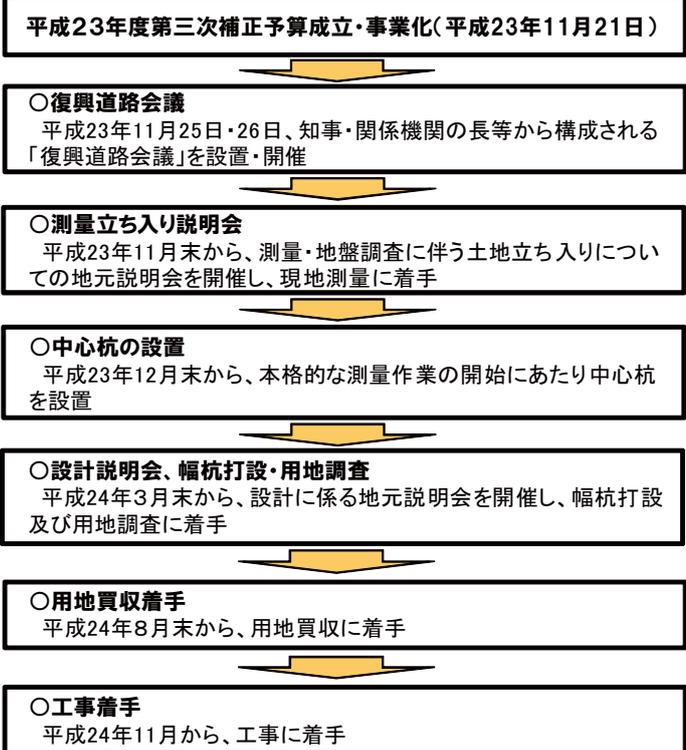
## ②復興道路・復興支援道路の整備

- 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<sup>※1</sup>）により事業を進めます。

### 【復興道路・復興支援道路位置図】

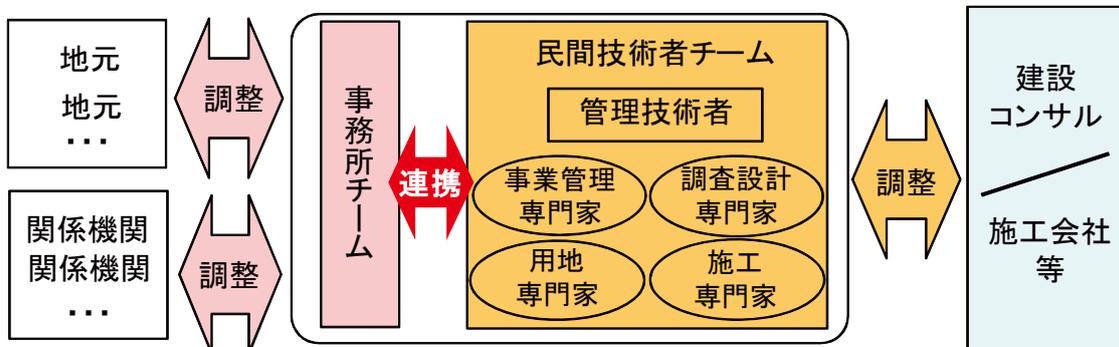


### 【復興道路・復興支援道路の進捗状況】



### 【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25年1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（山元IC～広野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。残る区間についても環境省の除染事業と並行して、平成 25 年 1 月より復旧・整備工事に着手。

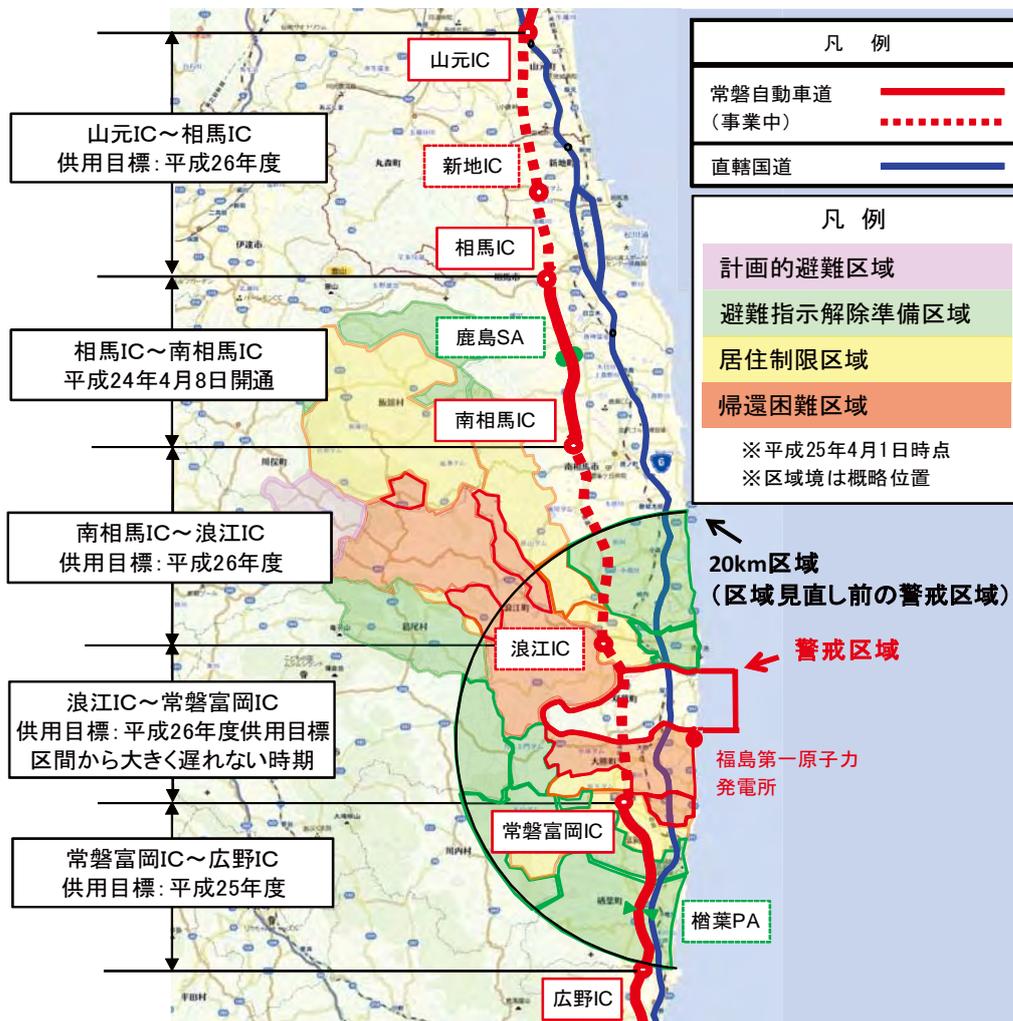
【供用目標】

- 山元 IC～相馬 IC 間 : 平成 26 年度
- 相馬 IC～南相馬 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

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



## (2) 事前防災・減災のための国土強靱化の推進

### ① 道路ストックの総点検、老朽化対策

- 老朽化が進む道路ストックの総点検により、健全性の把握を確実に実施。
- 道路ストックの予防保全による長寿命化を推進。
- 道路構造物の老朽化対策やコスト縮減のための技術開発等を推進。
- 重量制限違反者への指導を徹底し、大型車両の道路利用適正化を図る。

- ・我が国の道路橋は、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2m以上の道路橋の割合は、2012年現在16%であるが、20年後には65%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1.2乗に比例して疲労が進行
- ・大型車両（総重量20トン超）の3割強が総重量制限を超過して通行

#### 【総点検による健全性の把握】

- －道路施設（トンネル、橋梁、舗装、法面・盛土・擁壁等、道路附属物）の総点検を引き続き実施し、健全性を着実に把握

#### 【予防保全対策の推進】

- －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

#### 【老朽化対策やコスト縮減のための技術開発】

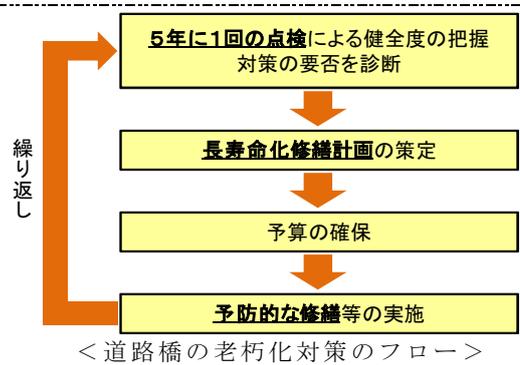
- －点検・診断における最先端技術を用いた非破壊検査手法の確立等の技術研究開発
- －ICTを活用したモニタリング技術及び道路情報の収集・提供の高度化の検討

#### 【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促進

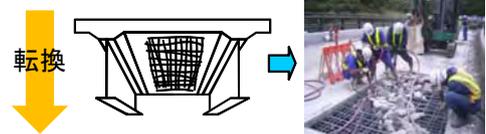
#### 【大型車両の道路利用適正化】

- －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



#### 事後保全

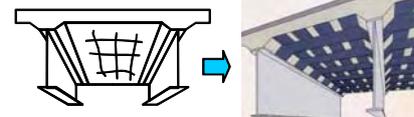
コンクリートのひびわれが深刻 大規模な修繕



ひび割れが深刻なため床版を打ち換え

#### 予防保全

点検によりコンクリートに軽微なひびわれを発見 軽微な補修



炭素繊維を下面に接着することによりひび割れの進行を抑制

＜予防保全への転換＞



＜橋梁点検・長寿命化修繕計画策定・修繕実施状況＞

## ②国道（国管理）の維持管理

■「国道（国管理）の維持管理等に関する検討会」のとりまとめを踏まえ、国道（国管理）におけるサービス目標の設定と維持管理基準の見直しを行うとともに、引き続きデータの収集・分析により効率的な維持管理に努めます。

■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(案)抜粋】

- ※下線は、H25見直し内容
- 巡回
    - ▶ 50,000台/日以上 原則 1日に1回
    - 50,000台/日以上～50,000台/日未満 原則 2日に1回
    - 50,000台/日未満 原則 3日に1回
  - 清掃
 

路面清掃(以下を目安に塵埃量に応じた適切な頻度を設定)

    - ▶ 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)

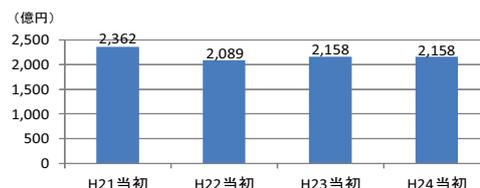
歩道清掃

    - ▶ 落葉対策を除き、原則実施しない
  - 除草
    - ▶ 原則 年1回
    - 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
  - 剪定
    - ▶ 高木・中低木 原則 3年間 1回
    - 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
  - 除雪
 

大規模な通行止めが生じないよう、  
また、一定程度の旅行速度が保たれるよう

    - ▶ 新雪除雪は5～10cm程度の降雪量を目安に実施
    - ▶ 凍結防止剤散布は20g/m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 ※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	対H22	
	1.0	1.6	1.4
		—	1.0
			0.8

### 【サービス目標と維持管理基準の運用についてのフォローアップ】

- 国道（国管理）における巡回等の作業項目ごとに目指すべき道路の状態を示すサービス目標を設定し運用するとともに、見直した維持管理基準による運用状況の評価

### 【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
- コスト削減の取組
  - 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



<地域と協働した道路管理>

<道路利用者からの通報協力(#9910)>

<ポイ捨て防止ネット設置>

### ③ 道路の防災・震災対策

- 災害発生時における被害を軽減し、円滑かつ迅速な応急活動を支援するために、防災対策（斜面・盛土等）や耐震対策（耐震補強等）を引き続き推進するとともに、交通施設への防災機能の付加（道の駅、緊急連絡路、避難階段）を進めます。
- 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、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、道路の海拔表示、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）



### ④ 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
- 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



<雪崩防止柵>



<除雪作業>



<凍結防止剤散布>



<各機関による情報連絡>

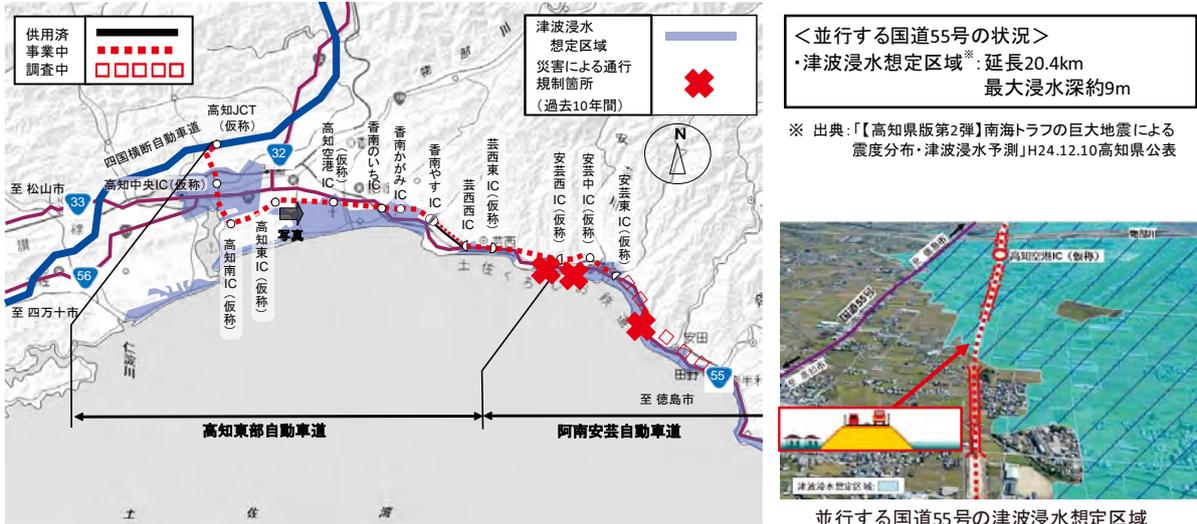


<チェーン装着指導>

## ⑤ 代替性確保のための道路ネットワークの整備

■災害に強い広域ネットワークを構築するため、今後想定される地震、津波発生時や豪雨・豪雪時に現道が寸断することにより広域交通に影響を及ぼすおそれがある区間について、代替性の確保のための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します。

### 【高知東部自動車道、阿南安芸自動車道の事例】



※この背景地図等データは、国土地理院の電子国土Webシステムから配信されたものである。

## ⑥ 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） >

## Ⅱ. 成長による富の創出

### (1) 持続可能でエネルギー効率の良い暮らしの形成

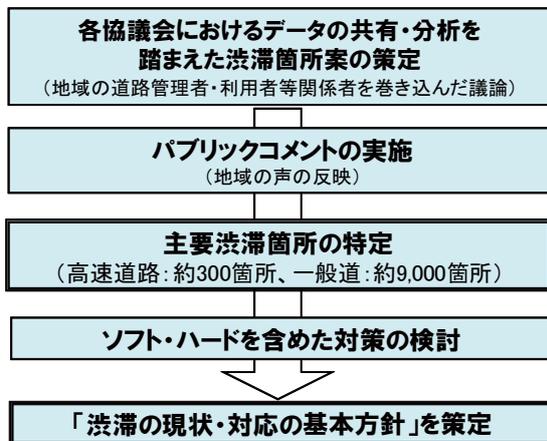
#### ① 円滑な都市・地域活動のための渋滞対策

■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。

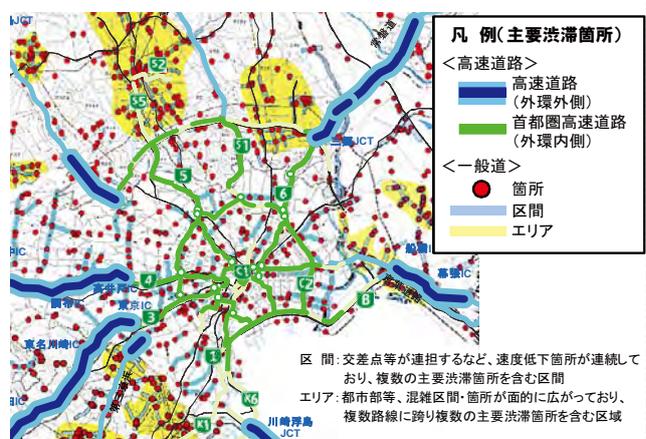
○都道府県・三大都市圏に設置されている渋滞対策協議会等において、統一的なデータ<sup>参2</sup>に基づく客観的な分析を基本としつつ、道路利用者の意見や地域性を反映した評価軸を踏まえ、抽出された地域の主要渋滞箇所に対し、渋滞対策を実施

○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



○首都圏における主要渋滞箇所



#### 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<sup>参3</sup>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



参2：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

参3：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。

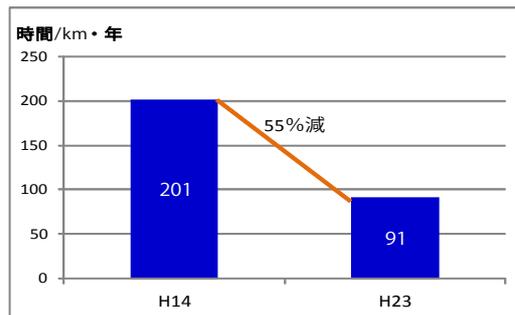
・平成23年度での年間路上工事時間は平成14年度比で55%減

【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

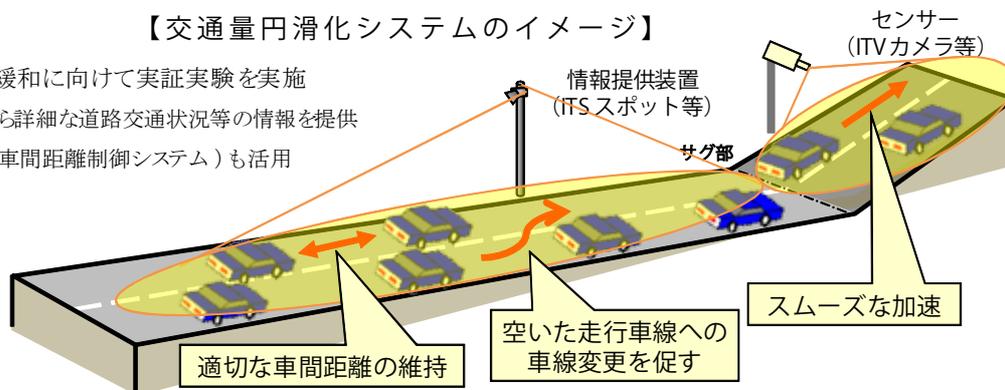
■ITSスポット<sup>参4</sup>等の道路インフラからの情報と自動車の個別制御を組み合わせた交通流円滑化システムを実用化するための検討を進めます。また、その成果を自動運転の実現に向けた検討に活用します。

■プローブ情報<sup>参5</sup>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
  - ー道路インフラから詳細な道路交通状況等の情報を提供
  - ー自動車のACC（車間距離制御システム）も活用



参4：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

参5：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

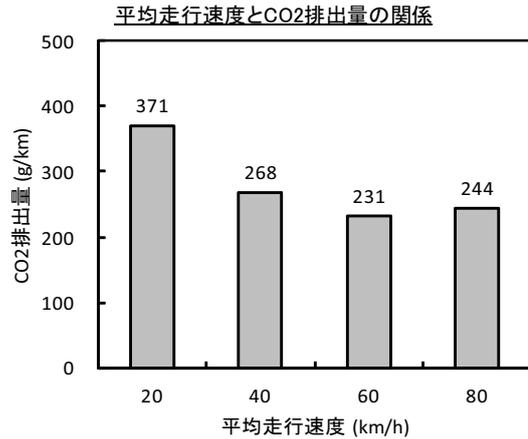
- ・道路緑化の推進

#### ○ 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
- ・再生可能エネルギーの導入検討

### 【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。



### 【地球温暖化対策事例】

○ 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。



< 街路樹整備の推進 > (福岡市中央区)



< 芝生舗装の活用検討 > (鹿児島市)

○ 直轄国道の道路照明灯の新設及び更新にあたり、省エネルギー化に向けLED道路照明灯の整備を推進。



< LED 道路照明灯の整備 >  
(中国横断自動車道尾道松江線)

○ 道路空間における太陽光発電等の再生可能エネルギー発電装置の導入を検討。



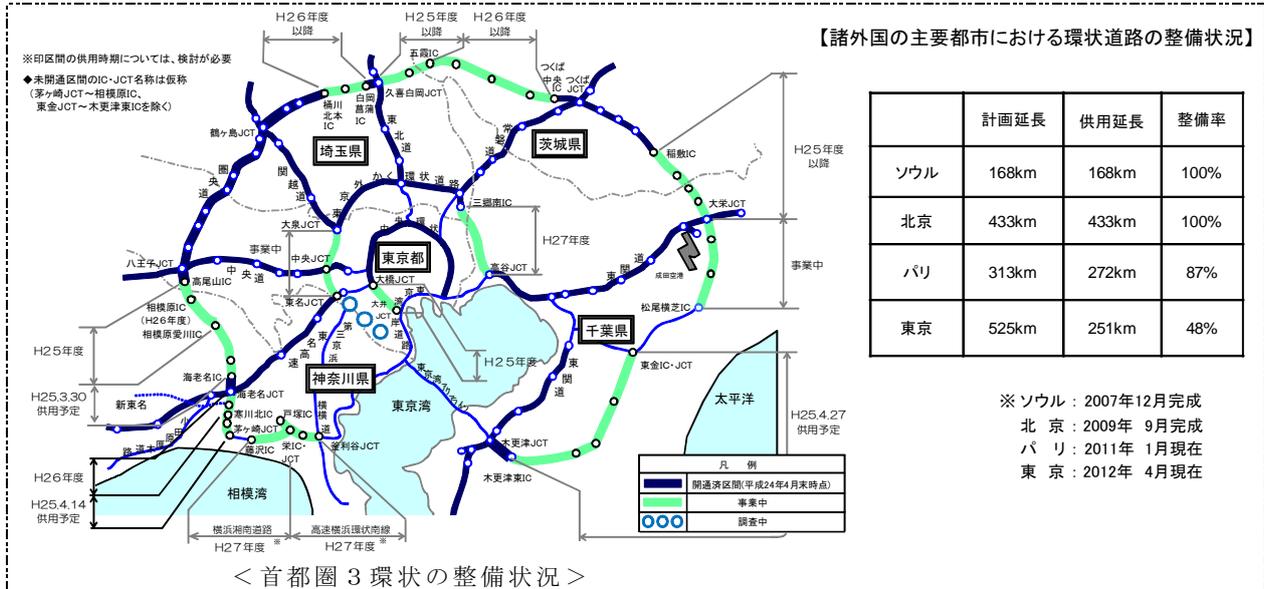
< 再生可能エネルギーの導入検討 >  
(道の駅「ゆふいん」)

## (2) 成長力強化

### 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。

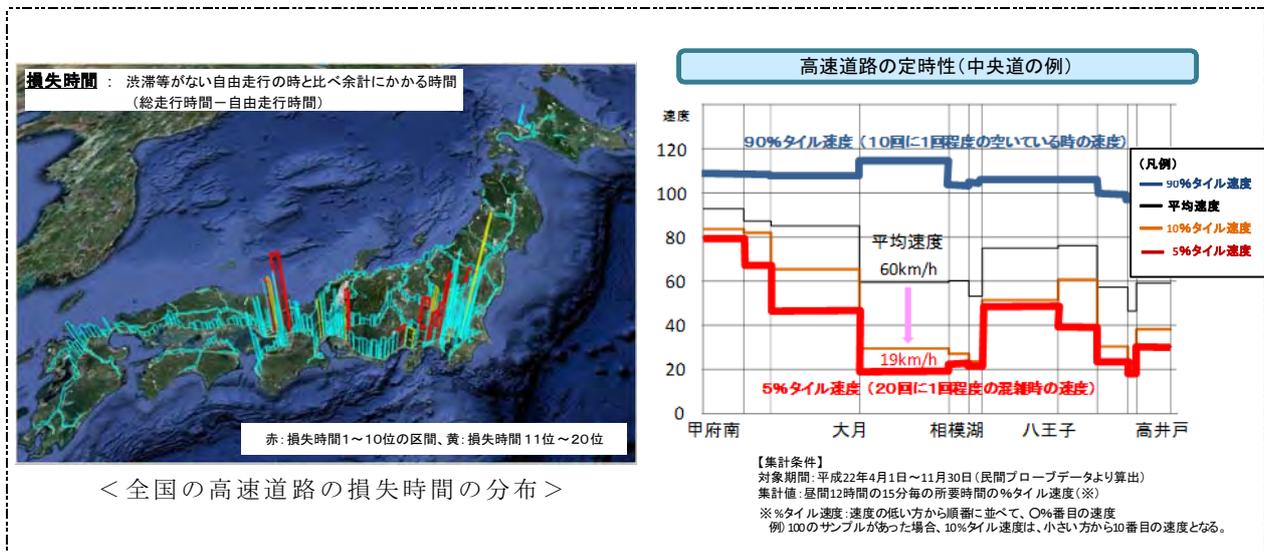
- ・東京首都圏における環状道路の整備率は約48% (北京, ソウル: 100%) (平成24年4月時点)
- ・首都高速都心環状線を利用する全交通のうち約6割が通過交通



### ② 大都市圏の渋滞ボトルネック対策

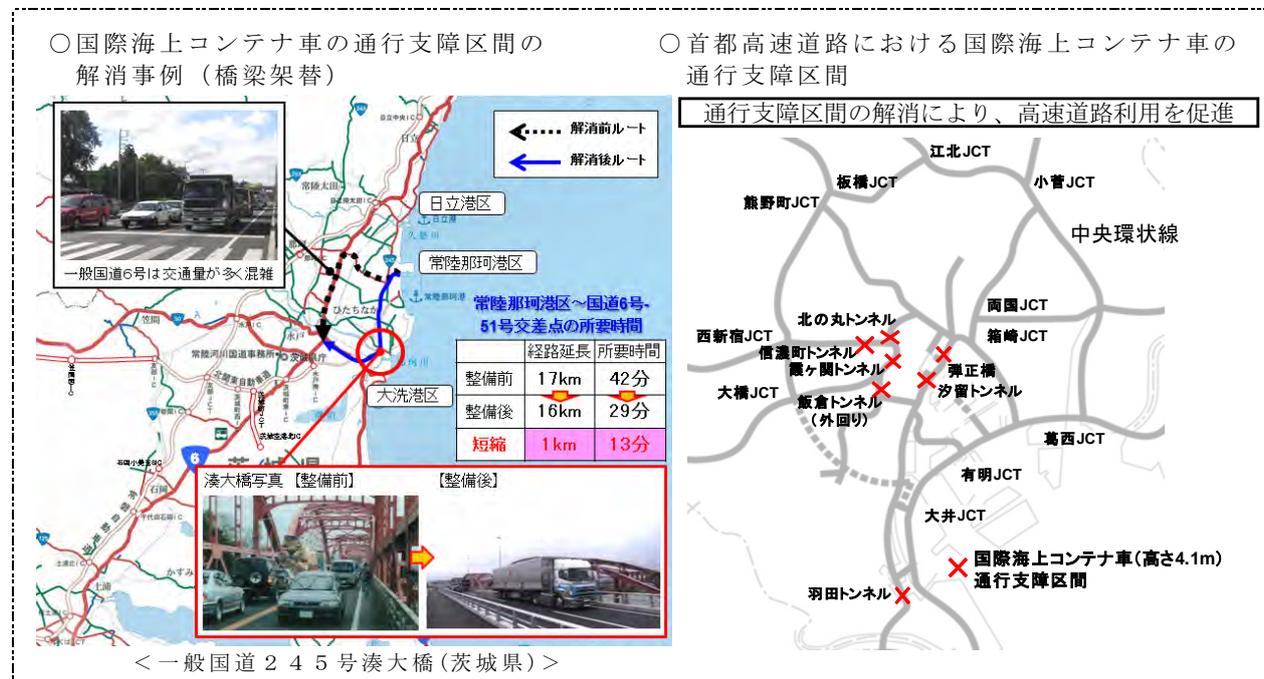
■大都市地域の渋滞を軽減し、定時性などネットワークの質を高めるため、大都市周辺のボトルネック箇所への集中的対策に向けた調査を推進します。

- ・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）



### 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。



### 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に主要地方道や通行ニーズの高い地方道のデータベース化を促進するとともに、申請者の利便性向上や審査事務の簡素化を図るためにシステム改修を進めます。
- 併せて、道路構造の保全を図るため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に係る審査
- ・ 大型車両（総重量20トン超）の3割強が総重量制限を超過し通行

#### 【取組例】

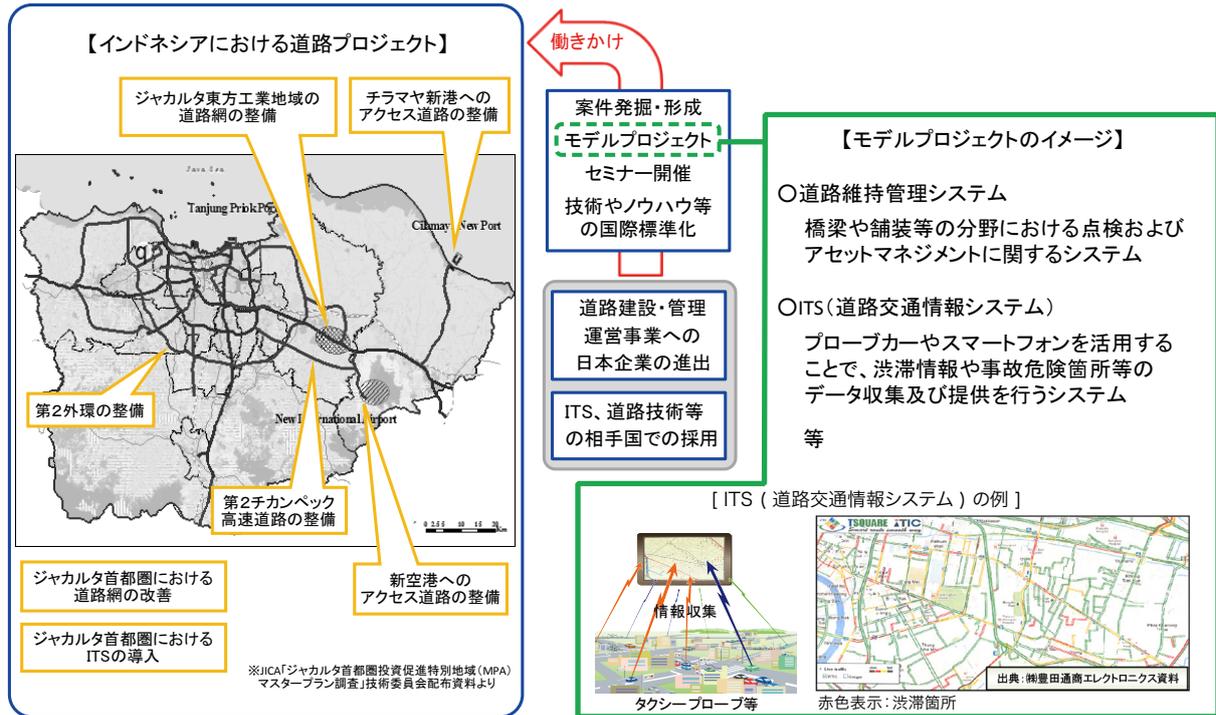
- 地方道のデータベース化を進め、審査者（道路管理者）間の協議の簡略化を図る
- 入力データ自動チェックにより、申請者の利便性向上や審査事務の簡素化を図る（現在）
- システム改修により、審査者の作業を自動化し、申請者の利便性を向上させる（今後）



## 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、国際標準化に向けた活動等を実施します。
- 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】



### Ⅲ. 暮らしの安心・地域活性化

#### (1) 生活空間の安全確保・質の向上

##### ① 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<sup>※6</sup>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24年中の交通事故死者数は12年連続で減少し4,411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50%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

対策前

直進阻害による追突事故が多発

対策後

右折レーン延伸  
カラフルレーンのカラー舗装化

【生活道路における対策】

<面的な速度規制>

<路側帯拡幅>

##### ② 通学路における交通安全の確保

■通学路について、学校、道路管理者、警察が連携し保護者、地域住民等の協力も得て実施した緊急合同点検の結果等を踏まえ、歩道整備や防護柵の設置等により、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】

【公表された対策箇所図の例（和歌山市）】

緊急合同点検の結果

- ・点検学校数：20,160校
- ・点検実施箇所数：80,161箇所
- ・対策必要箇所数：74,483箇所

うち道路管理者分  
対策必要箇所：46,017箇所  
うち対策済：10,434箇所

平成24年11月30日現在

参6：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・集中的に講ず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

### ③ 歩行空間のユニバーサルデザインの推進

■ 全ての人々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<sup>参7</sup>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<sup>参8</sup>に基づく基本方針に定められた移動等円滑化の目標<sup>参9</sup>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ブロック設置の推進＞



＜駅前広場におけるエレベーターや円滑に乗降できるバス停の整備の推進＞

### ④ 自転車利用環境の整備

■ 自転車は身近な移動手段等として重要な役割を担っており、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

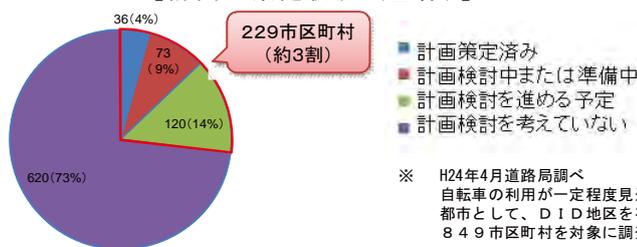
・ 交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は増大傾向 (H14: 19% → H24: 20%)

○ 自転車ネットワーク計画を策定済み、もしくは策定を予定している市区町村は約3割

○ 断片的な整備ではなく、ネットワークとして機能させることが重要であり、地域の計画策定を推進

○ 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

#### 【計画の策定状況（全体）】



※ H24年4月道路局調べ  
自転車の利用が一定程度見込まれる都市として、DID地区を有する849市区町村を対象に調査を実施。



＜自転車ネットワークの整備＞  
(ハード対策)



＜ルールの徹底＞



＜レンタサイクルの普及＞  
(ソフト対策)

参7 : 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

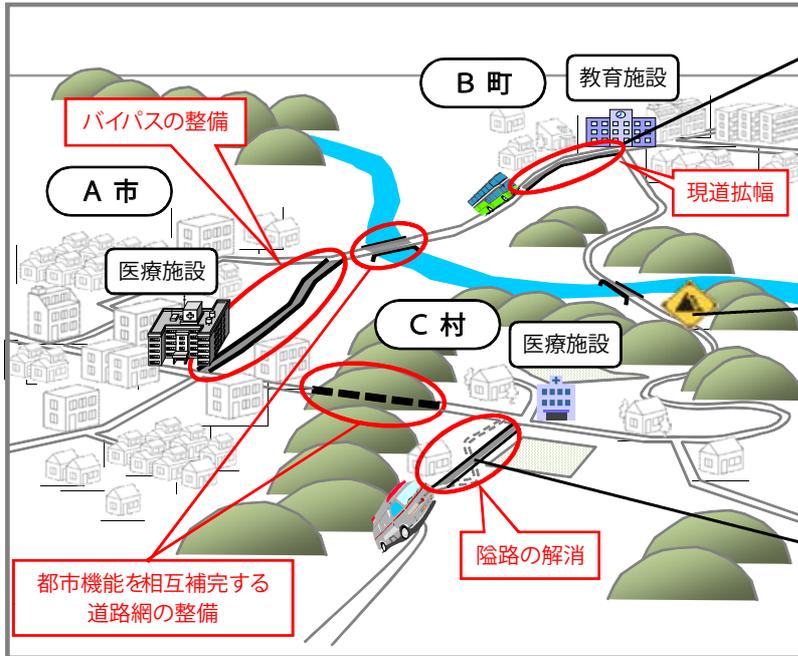
参8 : 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

参9 : 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）

## ⑤ 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>

## ⑥ 沿道環境の改善

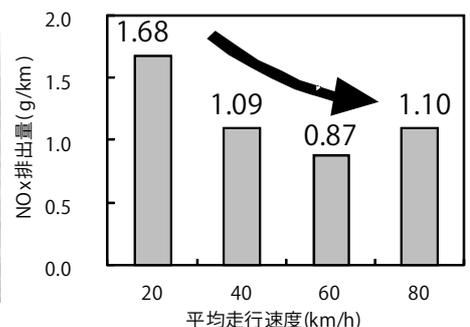
■長年、環境基準を達成していない地域等を中心に、沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策や遮音壁の設置等を推進します。

- ・自動車排出ガス測定局においてNO<sub>2</sub>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(NO<sub>x</sub>)と走行速度の関係>

## ⑦ 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制度<sup>参10</sup>について、実施状況に係る課題把握・分析を行い、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



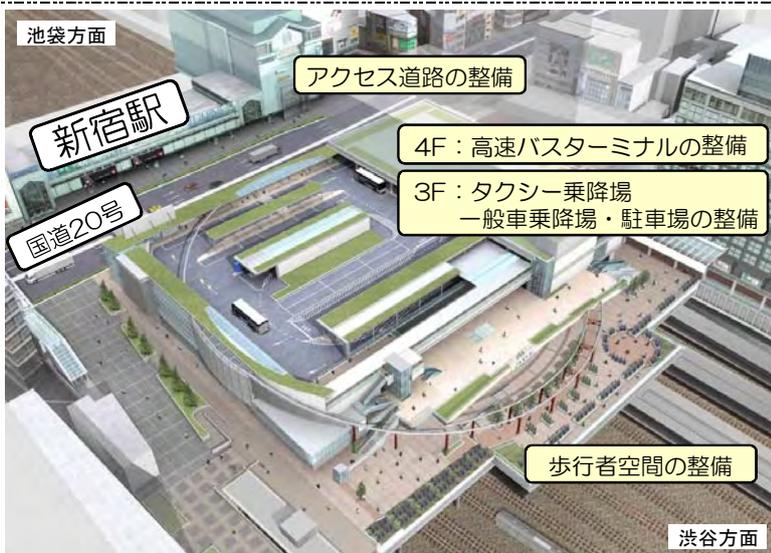
<道路占用許可の特例を活用したオープンカフェ（新宿区）>



<道路占用許可の特例の活用に向けたコミュニティサイクルポートの社会実験（横浜市）>

## ⑧ 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）>

参10：通常、道路占用は道路の敷地外に余地が無く、やむを得ない場合（無余地性）で一定の基準に適合する場合に許可がされるが、都市再生特別措置法等に基づく特例制度において、まちのにぎわい創出や道路利用者等の利便の増進に資する施設について、一定の条件の下で、無余地性の基準を緩和できることとした

## (2) 地域の特色を生かした地域活性化

### 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25年2月末時点で128ルートが登録
- ・木製防護柵の設置延長は平成23年度末時点で約212km

#### 【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、木製防護柵の整備など木材利用の促進を図る



< 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）<sup>※1</sup>、  
ロンドン・香港：100%（平成16年）、シンガポール：86%（平成9年）<sup>※2</sup>  
※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



< 電柱の倒壊による道路閉塞 >



< 歩行の支障となる電柱 >



< 美観を損ねる電柱・電線 >

### 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。

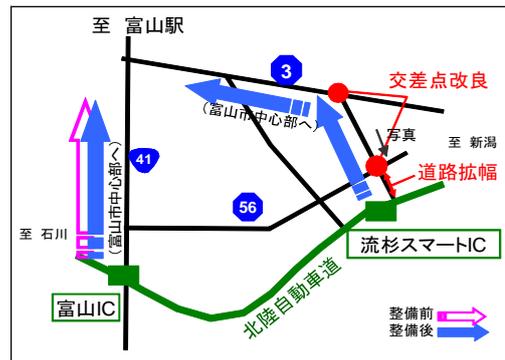
- ・我が国の高速道路のIC間隔は約10kmで、欧米諸国の2倍程度
- ・一定規模以上<sup>参11</sup>の工場の約5割がICの5km圏内に存在
- ・スマートICは、現在63箇所で供用中、31箇所で事業中(平成25年1月末現在)

#### 【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と市中心部とのアクセスを改善



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

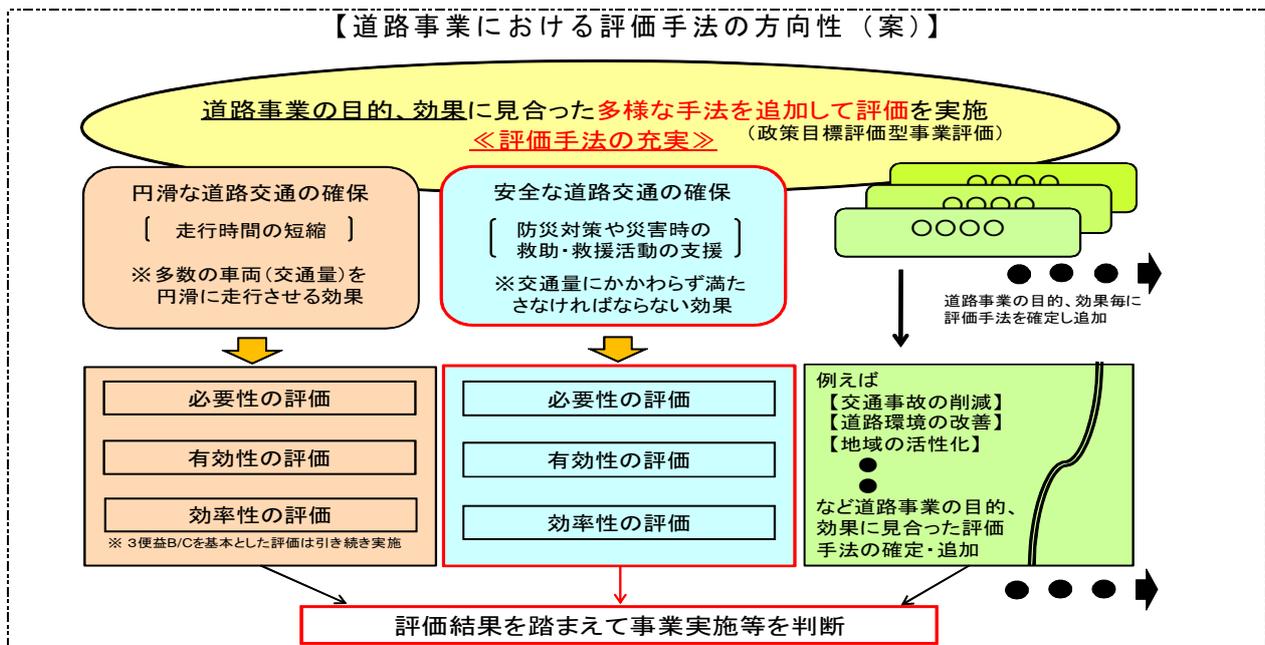


参11：工場又は研究所を建設する目的をもって、1,000平方メートル以上の用地を取得したもの（工場立地動向調査より）

### 第3 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。



#### 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<sup>※1 2</sup>を引き続き原則採用さらにPC橋等の施設へ試行的に導入

##### 【包括的契約<sup>※1 3</sup>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

##### <入札契約の適正化>

##### 【総合評価落札方式における適切なタイプ選定】

- 施工能力を評価するタイプと技術能力を評価するタイプに二極化して簡素化を図るなどの改善策について、平成25年度より本格運用を開始（施工計画を求める必要性等を適切に判断した上で、発注方式及び評価項目を設定）

参 1 2：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 1 3：複数の業務を一体的に契約する方式

# (参考資料)

## ●道路法等の一部を改正する法律案

< 予算関連法律案 >

道路の老朽化や大規模な災害の発生の可能性等を踏まえた道路の適正な管理を図るため、予防保全の観点も踏まえて道路の点検を行うべきことを明確化するとともに、大型車両の通行経路の合理化と併せた制限違反車両の取締りの強化、防災上重要な経路を構成する道路の無電柱化の促進、災害時の道路啓開の迅速化等の所要の措置を講ずる。

### 背景

○道路の老朽化が進行し、適正な維持管理が急務

※建設後50年以上経過した道路構造物の割合

- ・橋 16% (2012) ⇒ (20年後) ⇒ **65%** (2032)
- ・トンネル 18% (2011) ⇒ (20年後) ⇒ **47%** (2031)

○大型車両の通行により道路の疲労が蓄積



(橋梁の抜け落ち)



(舗装のわだち掘れ)

○首都直下地震や南海トラフの巨大地震等様々な災害に備えた「命の道」の確保の必要性



(東日本大震災における道路の啓開状況)



(台風による道路の被災状況)

### 改正案の概要

#### 1. 道路構造物の予防保全・老朽化対策

【道路の維持・修繕の充実（ハード対策）】

○道路の予防保全の観点も踏まえた点検実施の明確化

○国土交通大臣による点検結果の調査（技術開発等への活用）

○大規模構造物を対象とした国土交通大臣による修繕・改築の代行



(道路構造物の点検)

【大型車両の通行の適正化（ソフト対策）】

○国際海上コンテナ車等の通行を、国土交通大臣が指定する高速道路等に誘導するため、当該ルートにおける一定の特殊車両の許可を国土交通大臣が一元的に実施（手続の迅速化）

○重量制限違反を繰り返す車両を運行する事業者等に対する立入検査制度の創設

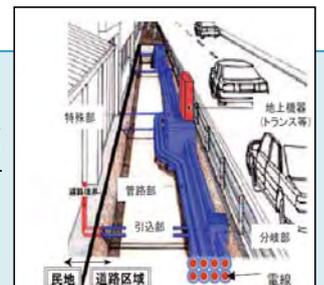


(特殊車両の通行に関する違反の状況)

#### 2. 道路の防災・減災対策の強化

○緊急輸送路など、防災上重要な道路における無電柱化を促進するため、占用制限に伴う電線共同溝への設備敷設費用に対する国と地方公共団体による無利子貸付制度を創設

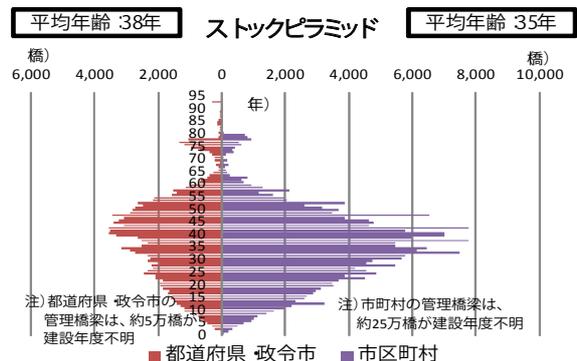
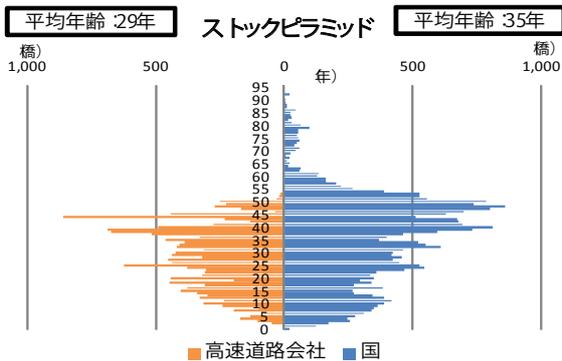
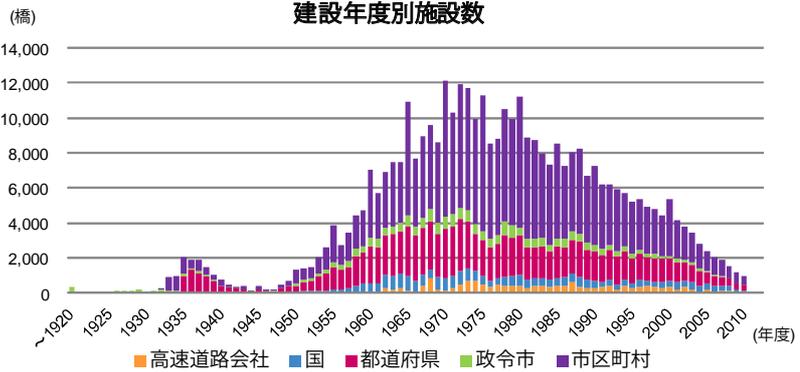
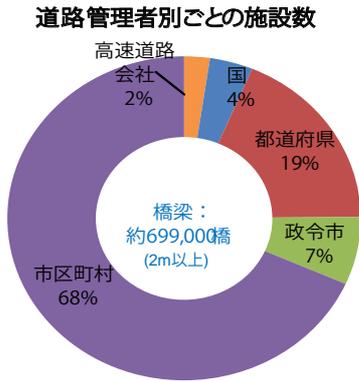
○迅速な道路啓開など関係機関等との連携による円滑な道路管理を促進するため、民間団体と道路管理者との協定制度及び関係道路管理者等による協議会制度を創設



無電柱化のための電線共同溝の整備

(参考資料)

○ 構造物ストック量 (橋梁)



○ 維持・更新に関する検討体制

<b>【省全体】</b>	委員長／部会長／座長
社会資本整備審議会 技術部会 社会資本メンテナンス戦略小委員会	家田 仁 東京大学教授
<b>【道路関係】</b>	
社会資本整備審議会 道路分科会 道路メンテナンス技術小委員会	三木 千壽 東京都市大学総合研究所教授
社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会	寺島 実郎 (財)日本総合研究所理事長

<b>【高速道路】(国における検討)</b>	
首都高速の再生に関する有識者会議 (国土交通省) ※H24.9.19 提言とりまとめ	三宅 久之 政治評論家

<b>【高速道路】(高速道路会社における検討)</b>	
首都高速道路構造物の大規模更新のあり方に関する調査研究委員会 (首都高速道路会社) ※H25.1.15 提言とりまとめ	涌井 史郎 東京都市大学教授
阪神高速道路の長期維持管理及び更新に関する技術検討委員会 (阪神高速道路会社)	渡邊 英一 京都大学名誉教授
高速道路資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会 (NEXCO東、中、西)	藤野 陽三 東京大学教授

<b>【直轄国道】</b>	
国道(国管理)の維持管理等に関する検討会 (道路局) ※H25.3.14 検討会とりまとめ	那須 清吾 高知工科大学教授

(参考資料)

○平成24年度一般会計予算の概要

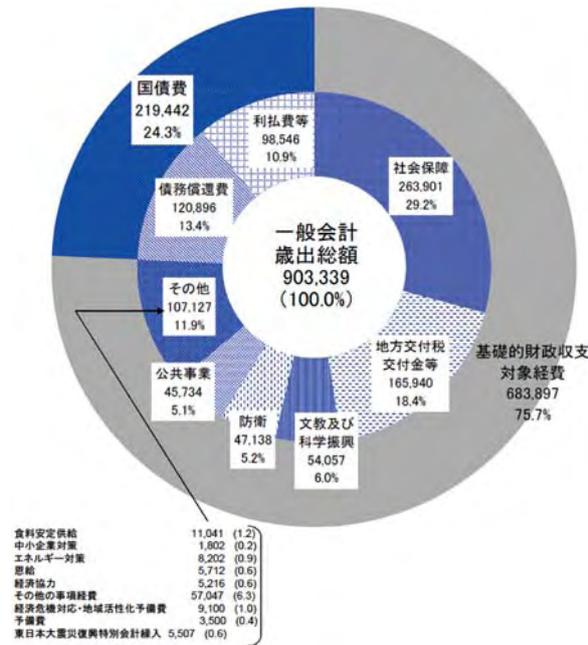
・歳出内訳

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

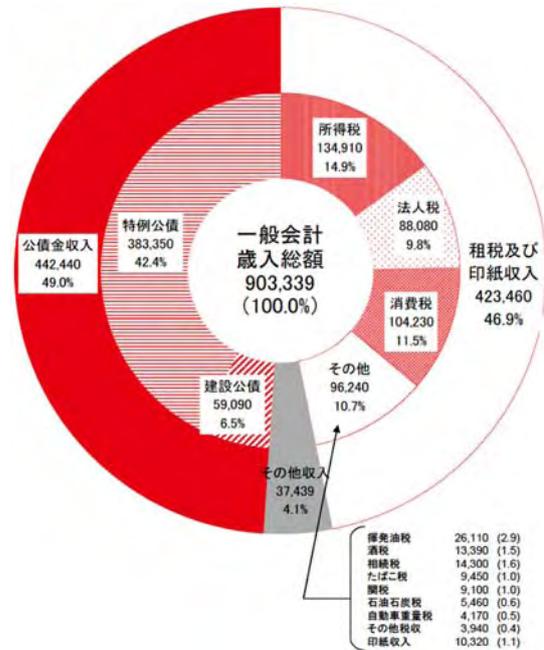
・歳入内訳

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

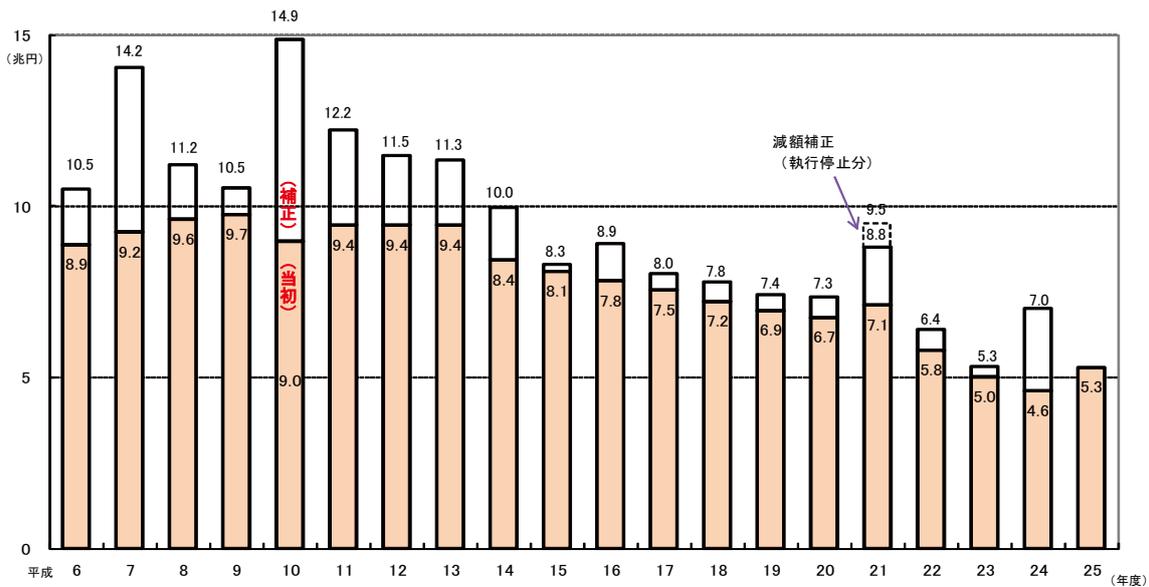


歳入内訳



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年度及び平成24年度予算については同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額を含まない。  
 ※平成25年度当初予算は復興特会繰入れ(356億円)及び国有林野特別会計の一般会計化に伴い計上されることとなった直轄事業負担金(29億円)を含む。  
 ※平成25年度は、地域自主戦略交付金の廃止、東日本大震災復興特別会計への繰入額計上等の特殊要因があり、見かけ上は前年度よりも+15.6%であるが、この特殊要因を除けば+0.3%である。  
 ※平成23・24・25年度予算において、東日本大震災の被災地の復旧・復興や全国的な防災・減災等のための公共事業関係予算を計上しており、その額は右の通りである。平成23年度3次補正予算までは、一般会計ベース、平成24年度当初予算以降は、復興特会ベース。このほか、東日本大震災復興交付金がある。

【東日本大震災復興・復興関係経費】 (単位: 兆円)

	H23'1次補正	H23'3次補正	H24'当初	H24'補正	H25'当初
復旧	1.1	0.9	0.2	-	0.6
復興	0.1	0.2	0.2	0.1	0.3
全国防災	-	0.2	0.3	-	0.04
合計	1.2	1.3	0.7	0.1	0.8

(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 ( )進捗率		25年度末供用延長 ( )進捗率		25年度内 供用予定延長
高規格幹線道路	約14,000km	10,548km	(75%)	10,674km	(76%)	126km
高速自動車国道	11,520km	<811km>	(79%)	<845km>	(80%)	<34km>
		8,332km	(72%)	8,382km	(73%)	50km
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	1,405km	(57%)	1,447km	(58%)	42km

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25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	5.1	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。

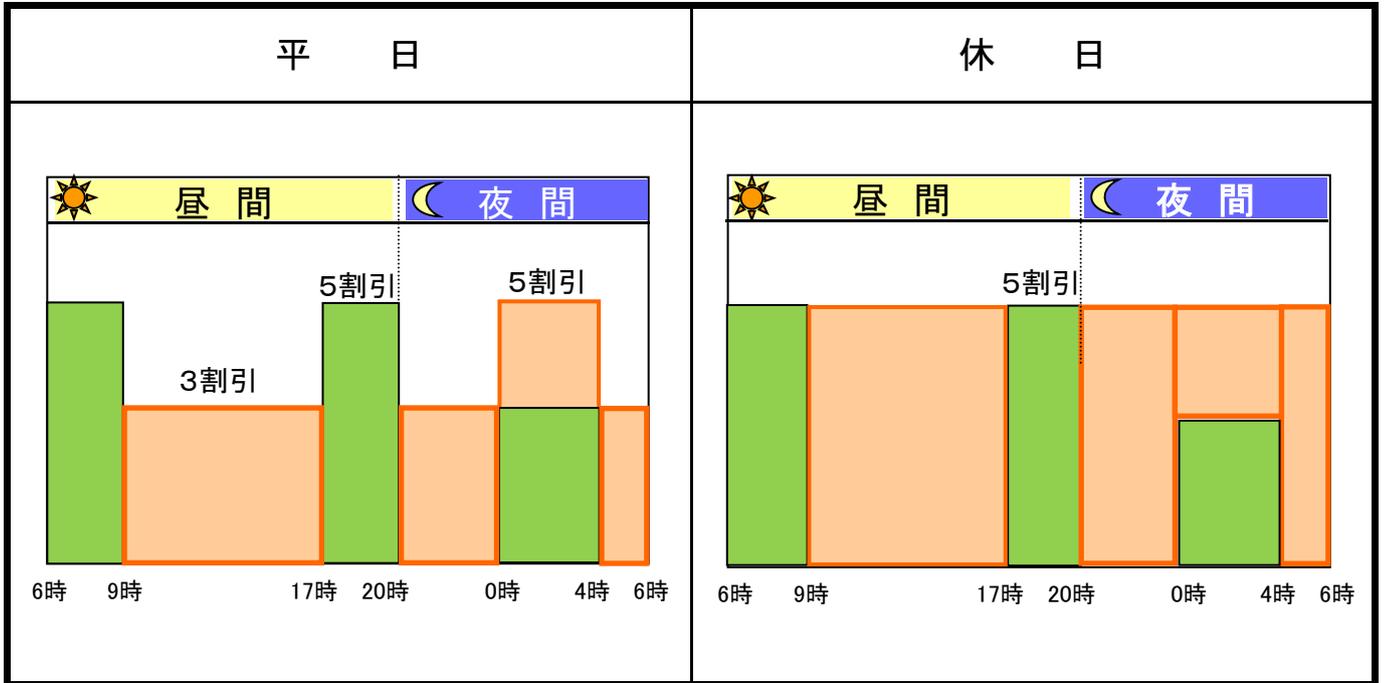
注2. 民営化時の未償還残高: 42.5兆円(うち有利子債務37.4兆円)

注3. 四捨五入の関係で、各計の和が一致しない。

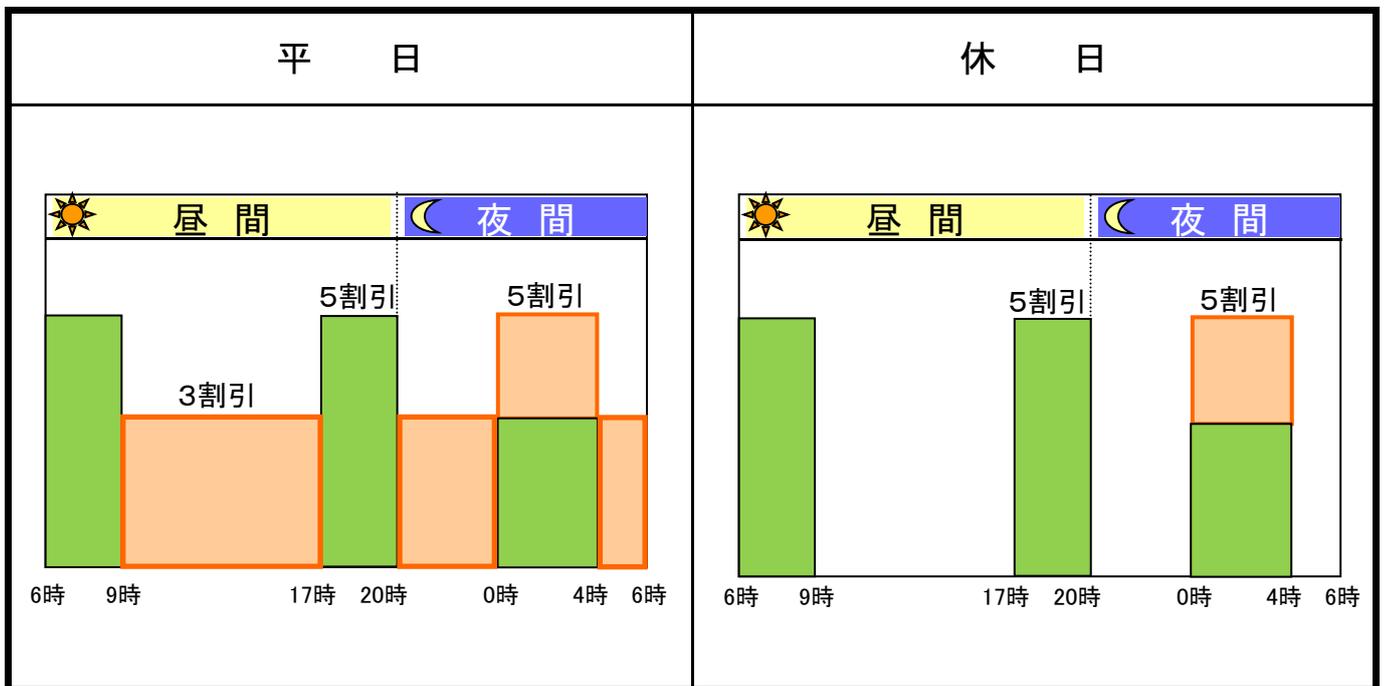
(参考資料)

○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)



■ : 民間化時に導入した割引  
(H16.11※~)

■ : 利便増進事業による割引  
(H20.10※~H26.3)

※割引時間帯毎に順次導入

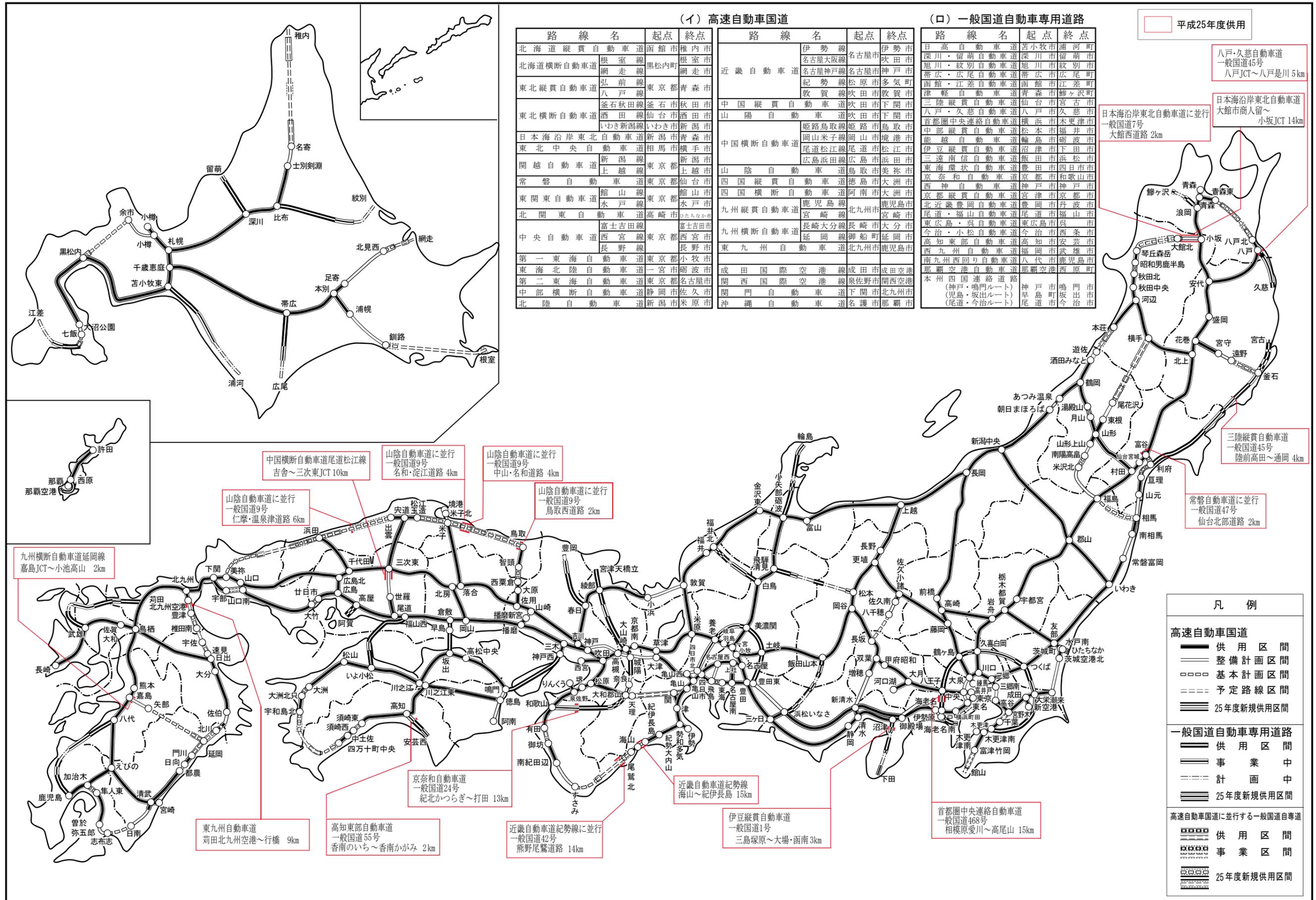
(参考資料)

## 道路関係予算総括表

(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	1,495,448	1,202,927	1,486,325	1,185,090	1.01	1.02	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、電線敷設工事資金貸付金を含む。 3. 本表のほか、行政部費(国費9億円)がある。 4. 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として国費1,384億円がある。また、東日本大震災からの復旧・復興対策事業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。
改 築 そ の 他	1,136,193	843,672	1,156,204	854,969	0.98	0.99	
維 持 管 理	251,488	251,488	215,788	215,788	1.17	1.17	
業 務 取 扱 費	107,767	107,767	114,333	114,333	0.94	0.94	
補 助 事 業	100,112	61,412	84,177	51,551	1.19	1.19	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。
地 域 高 規 格 道 路 等	82,634	46,398	80,404	44,989	1.03	1.03	
除 雪	14,751	9,834	0	0	-	-	
国債義務額(地高除く)・補助率差額等	2,727	5,180	3,773	6,562	0.72	0.79	
有 料 道 路 事 業 等	1,700,035	68,337	1,707,496	88,473	1.00	0.77	
合 計	3,295,595	1,332,676	3,277,998	1,325,114	1.01	1.01	この他に、社会資本整備総合交付金(国費9,031億円)、防災・安全交付金(国費10,460億円)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。

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 網走線	根室市 網走市
東北縦貫自動車道	弘前線 八戸線	東京都 青森市
東北横断自動車道	釜石秋田線 酒田線 いわき新潟線	金沢市 仙台市 酒田市 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	新潟市	東京都
常磐自動車道	上越市	東京都
東関東自動車道	館山線 水戸線	東京都 館山市 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 西宮線 長野線	東京都 富士吉田市 西宮市 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
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

(ロ) 一般国道自動車専用道路

路線名	起点	終点
伊勢線	名古屋	伊勢市
名古屋大阪線	名古屋市	吹田市
近畿自動車道	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 岡山米子線 尾道松江線 広島浜田線	姫路市 鳥取市 岡山市 境港市 尾道市 松江市 広島市 浜田市
山陰自動車道	鳥取市	美祿市
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 宮崎線	北九州市 鹿児島市 宮崎市
九州横断自動車道	延岡線	長崎市 大分市
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
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	神戸市	鳴門市
(神戸・鳴門ルート)	神戸市	鳴門市
(児島・坂出ルート)	神戸市	鳴門市
(尾道・今治ルート)	尾道市	今治市

平成25年度供用

八戸・久慈自動車道  
一般国道45号  
八戸JCT~八戸是川 5km

日本海沿岸東北自動車道  
大館市商人留~  
小坂JCT 14km

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 2km

三陸縦貫自動車道  
一般国道45号  
陸前高田~通岡 4km

常磐自動車道に並行  
一般国道47号  
仙台北部道路 2km

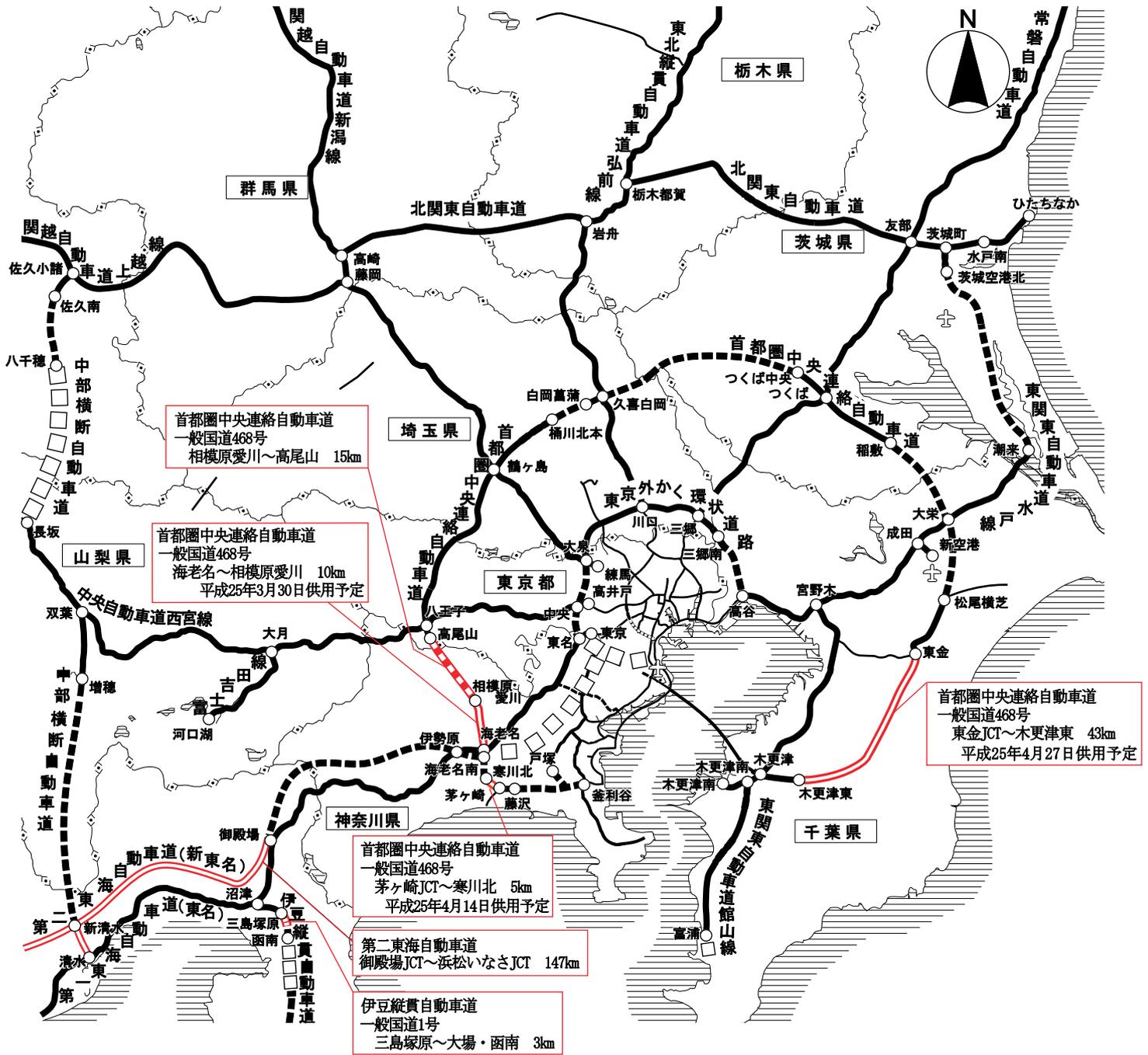
凡例

高速自動車国道	
	供用区間
	整備計画区間
	基本計画区間
	予定路線区間
	25年度新規供用区間
一般国道自動車専用道路	
	供用区間
	事業中
	計画中
	25年度新規供用区間
高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路	
	供用区間
	事業区間
	25年度新規供用区間

(参考資料)

# 大都市圏幹線道路図

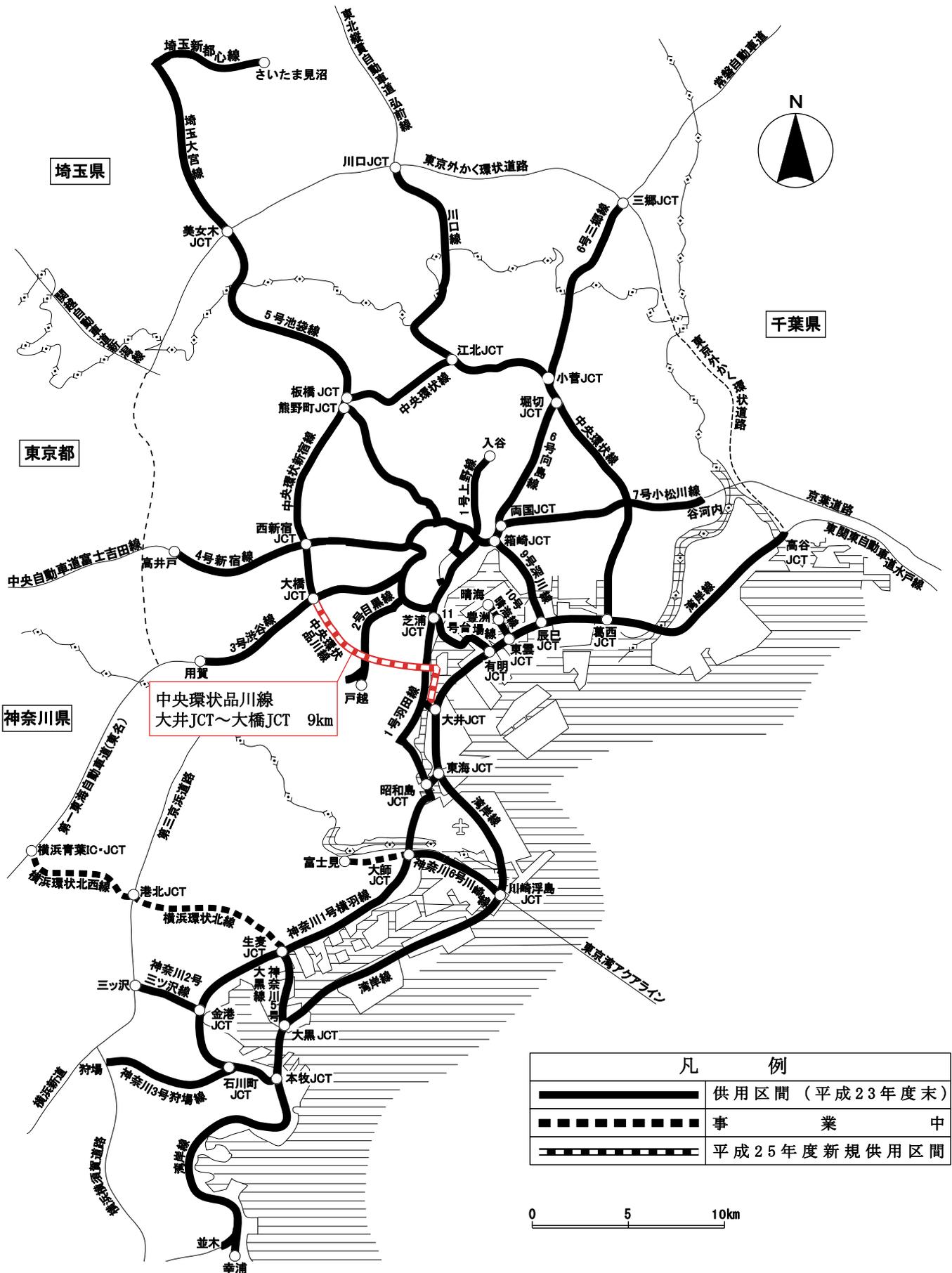
## 東京圏高規格幹線道路図



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

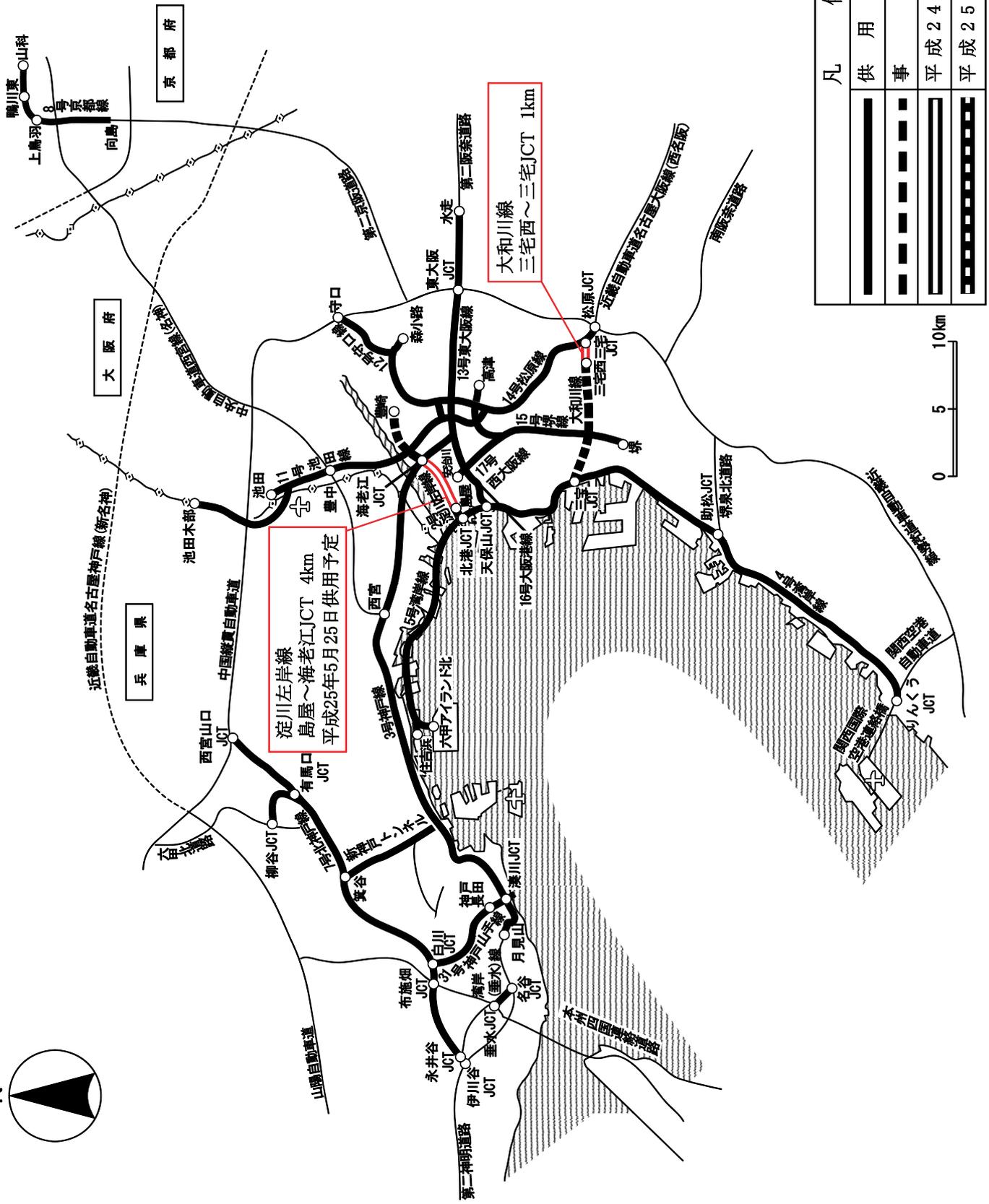
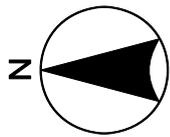
0 20 40km

# 首都高速道路図



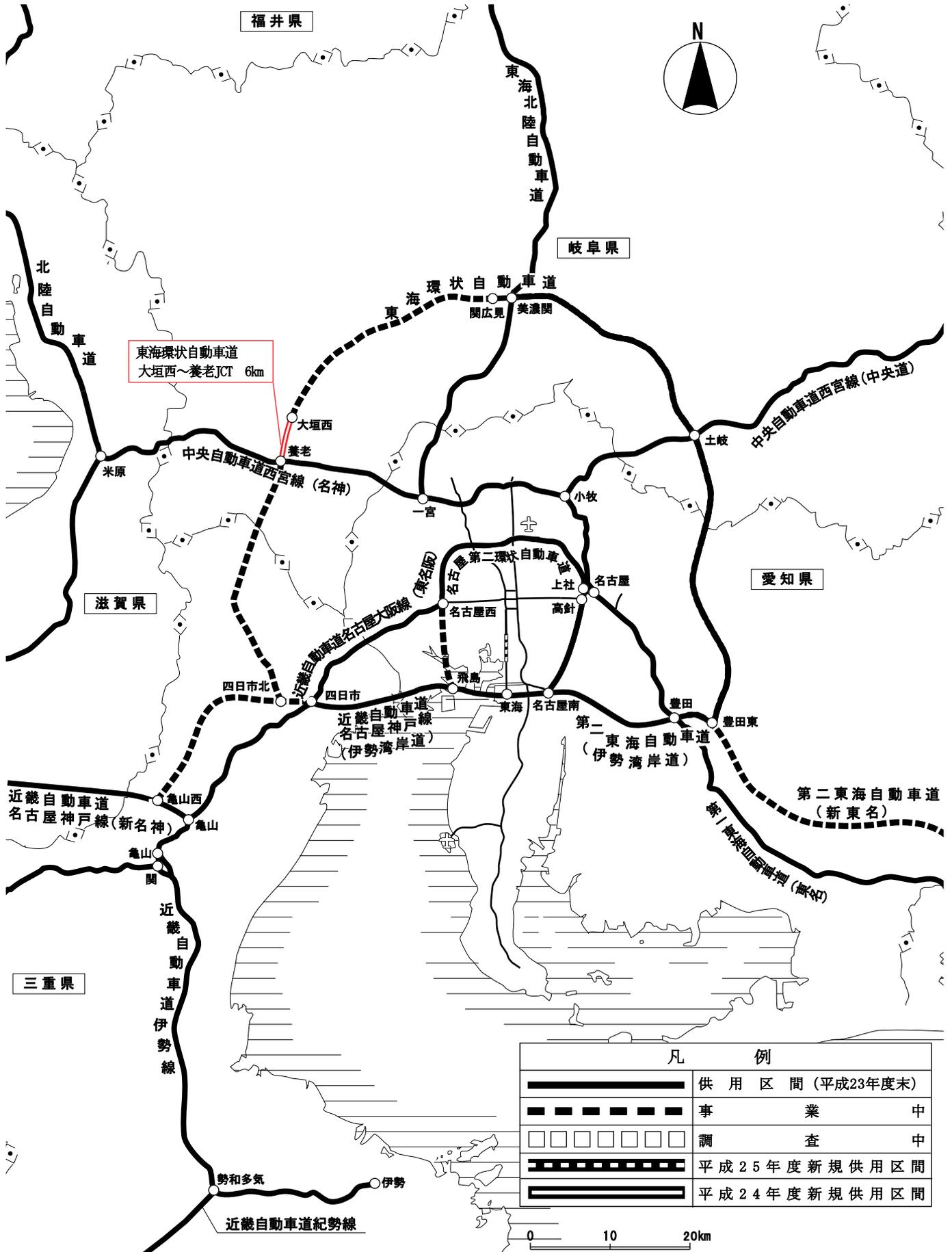


# 阪神高速道路図

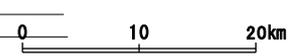


凡 例	
	供 用 区 間 (平成23年度未)
	事 業 中
	平成24年度新規供用区間
	平成25年度新規供用区間

# 名古屋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



**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、道路に関する相談を受け付けています。

<http://www.mlit.go.jp/road/110.htm>

（この冊子は、再生紙を使用しています。）