

詳細版

平成26年度

道 路 関 係  
予 算 概 算 要 求 概 要

平成25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26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) 新しい日本のための優先課題推進枠について	3
3) 高速道路関連施策の要求について	5
4) 首都高速の再生におけるPPPの活用について	5
5) 地域における総合的な事前防災・減災対策、老朽化対策、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）	5
6) 社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）	5
第2 主要事項の概要	7
I. 復興・防災対策	7
(1) 東日本大震災からの復興加速	7
① 東日本大震災に係る復旧・復興	7
② 復興道路・復興支援道路の整備	8
③ 常磐自動車道の復旧・整備	10
(2) 事前防災・減災のための国土強靱化の推進	11
① 道路の老朽化対策	11
② 国道（国管理）の維持管理	12
③ 道路の防災・震災対策	13
④ 無電柱化の推進	14
⑤ 全国ミッシングリンクの整備	14
⑥ 道路の雪寒対策の推進	15
⑦ 密集市街地の解消	15
II. 成長による富の創出	16
(1) 持続可能でエネルギー効率の良い暮らしの形成	16
① 円滑な都市・地域活動のための渋滞対策	16
② 開かずの踏切等の解消	16
③ 路上工事による交通への影響の低減	17
④ ITS技術を活用した円滑、安全・安心な道路交通の実現への取組	17
⑤ 道路分野における地球温暖化対策の推進	18
(2) 成長力強化	19
① 効率的な物流ネットワークの強化	19
② 大都市圏の渋滞ボトルネック対策	20
③ 高速道路におけるPPPの活用	20
④ スピードアップのための事業マネジメント強化	21
⑤ 道路分野における海外展開	21
III. 暮らしの安全・地域活性化	22
(1) 生活空間の安全確保・質の向上	22

①効果的・効率的な交通事故対策の推進	22
②自転車利用環境の整備	22
③通学路をはじめとする歩行空間等の安全・安心の確保	23
④歩行空間のユニバーサルデザインの推進	23
⑤地域を支える生活幹線ネットワークの形成	24
⑥沿道環境の改善	24
⑦道路空間のオープン化	25
⑧交通結節点の改善等によるシームレスな移動の実現	25
(2) 地域の特色を生かした地域活性化	26
①美しい国土景観の形成	26
②スマートインターチェンジの整備	26

第3 道路事業の効率的・効果的な実施	27
①道路事業における多様な整備効果の把握・評価手法の充実	27
②民間技術力の活用や品質向上のための新しい発注方式への取組	27

(参考資料)

○ 平成25年度一般会計予算の概要	28
○ 公共事業関係費の推移	28
○ 国土幹線道路部会 中間答申のポイント	29
○ 道路法等の一部を改正する法律	31
○ 道路法等改正に伴う整備政令について	32
○ 高規格幹線道路の整備状況	33
○ 高速道路機構の未償還残高	33
○ 日本の道路種別と延長割合	34
○ 規格の高い道路の車線数別延長の構成比	34
○ 総走行台キロに占める規格の高い道路の分担割合	34
○ 交通事故死者数の状態別内訳の国際比較	35
○ 日本の道路種類別の死傷事故率	35
○ 道路種類別のCO <sub>2</sub> 排出量	35
○ 「道の駅」登録数の推移	35
○ 国会議事堂周辺の案内標識の改善状況	36
○ 案内標識の英語表記の改善に先行的に取り組む観光地域一覧	36
○ 道路関係予算概算要求総括表	37
○ 高規格幹線道路等の整備状況	39
○ 大都市圏幹線道路図	41
・ 東京圏高規格幹線道路図	41
・ 首都高速道路図	42
・ 大阪圏高規格幹線道路図	43
・ 阪神高速道路図	44
・ 名古屋圏高規格幹線道路図	45

# 第1 平成26年度予算概算要求の概要

## 1. 基本方針

平成26年度予算の概算要求については、「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盤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、コストの徹底した縮減や事業のスピードアップのためのマネジメント強化を進めるとともに、既存ストックの有効活用や官民連携の推進に積極的に取り組む
- 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、道路構造物の予防保全・老朽化対策や道路の防災・減災対策の強化に関する改正道路法等を踏まえ、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『中間答申』」を踏まえ、具体的な措置についての検討を進める

## 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		17,877	1.20	14,433	1.20
改築その他		13,654	1.20	10,211	1.21
維持管理		3,075	1.22	3,075	1.22
業務取扱費		1,148	1.07	1,148	1.07
補助事業		1,172	1.17	729	1.19
地域高規格道路等		1,003	1.21	562	1.21
除雪		148	1.00	98	1.00
補助率差額等		22	0.82	69	1.33
有料道路事業等		17,593	1.03	209	0.31
合	計	36,642	1.11	15,371	1.15

※上記には、「優先課題推進枠」に係る計数(国費3,246億円)を含む

(優先課題推進枠に係る計数を除いた場合)

合	計	32,553	0.99	12,126	0.91
---	---	--------	------	--------	------

※この他に、社会資本整備総合交付金(国費10,558億円)、防災・安全交付金(国費12,227億円)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1,579億円がある。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687億円)を含む。

注2. 上記の他に、行政部費(国費11億円)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) 新しい日本のための優先課題推進枠について

「平成26年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」（平成25年8月8日閣議了解）に従い、「日本経済再生に向けた緊急経済対策」（平成25年1月11日閣議決定）及び平成25年度予算の重点である防災対策、成長による富の創出、暮らしの安心・地域活性化のほか、「経済財政運営と改革の基本方針」（平成25年6月14日閣議決定）及び「日本再興戦略」（平成25年6月14日閣議決定）等を踏まえた諸課題について、「新しい日本のための優先課題推進枠」として、以下を要望します。

### ○ 効率的な物流ネットワークの強化

**要望額： 893億円**

（※効率的な物流ネットワークの強化全体の要求額は2,037億円）

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、三大都市圏環状道路や空港・港湾等へのアクセス道路等を切れ目のないネットワークとして重点的に整備。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。

### ○ 代替性確保ネットワーク整備等の防災・震災対策

**要望額： 2,153億円**

（※代替性確保ネットワーク整備等の防災・震災対策全体の要求額は4,802億円）

大規模災害への備えとして、代替性の確保などネットワークの整備を推進するとともに、斜面・盛土等の防災対策や橋梁の耐震補強等を推進。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等を強力に推進。

### ○ 道路の老朽化対策

**要望額： 200億円**

（※道路の老朽化対策全体の要求額は1,476億円）

老朽化する道路ストックを適切に維持管理できるよう、本格的なメンテナンスサイクルへの移行による老朽化対策を推進。特に、点検結果に基づく橋梁・トンネル等の計画的な予防保全対策を強力に推進。

（注） 要求額は国費ベース

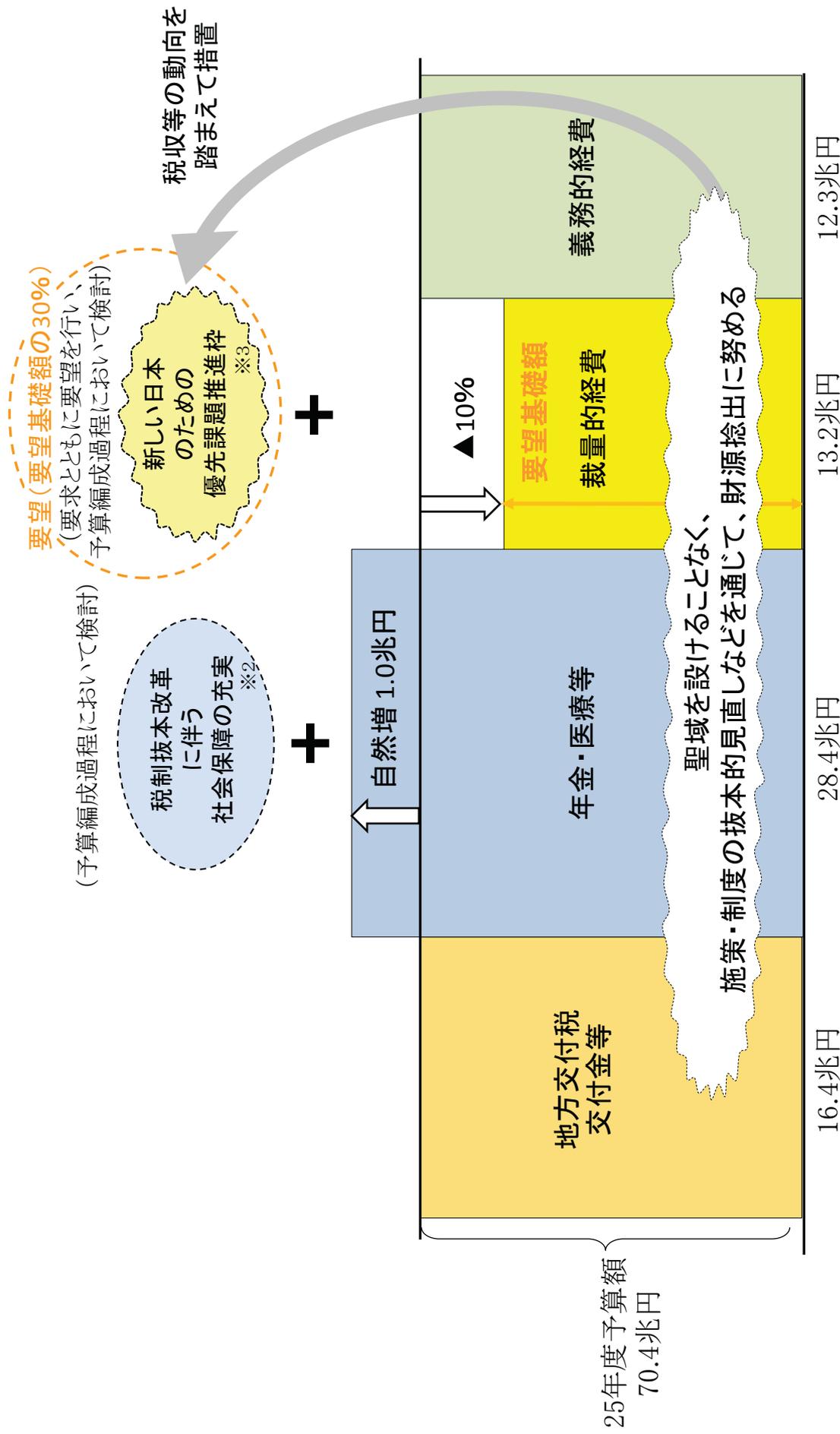
（参考） 平成26年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について（H25.8.8閣議了解）（抜粋）

#### (6) 新しい日本のための優先課題推進枠

平成26年度予算においては、予算の重点化を進めるため、「日本経済再生に向けた緊急経済対策」（平成25年1月11日閣議決定）及び平成25年度予算の重点である防災対策、成長による富の創出、暮らしの安心・地域活性化のほか、「経済財政運営と改革の基本方針」（平成25年6月14日閣議決定）及び「日本再興戦略」（平成25年6月14日閣議決定）等を踏まえた諸課題について、「新しい日本のための優先課題推進枠」を措置する。

このため、各省大臣は、(1)ないし(5)とは別途、要望基礎額に100分の30を乗じた額の範囲内で要望を行うことができる。

# 平成26年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について



※1 地方交付税交付金等については、「中期財政計画」との整合性に留意しつつ要求。義務的経費については、参院選挙経費の減などの特  
殊要因については加減算。東日本大震災復興特別会計への繰入は、既定の方針に従って所要額を要求。

※2 税制抜本改革法に基づく消費税率の引上げは附則18条に則って判断することとなっている。

※3 緊急経済対策(平成25年1月)及び平成25年度予算の重点である防災対策、成長による富の創出、暮らしの安心・地域活性化のほか、「日  
本再興戦略」及び「骨太の方針」等を踏まえた諸課題について要望。

### 3) 高速道路関連施策の要求について

高速道路関連施策については、「社会資本整備審議会道路分科会 国土幹線道路部会『中間答申』」を踏まえ、以下の要求を行います。

- ・高速道路の更新投資に伴い、建設債務の償還満了後、継続して料金を徴収する制度を要求します。
- ・緊急経済対策として現在行っている高速道路料金割引の終了に伴い、効果が高く、重複のない料金割引となるよう見直しを行いつつ、必要な措置を要求します。
- ・スマートインターチェンジの整備を継続して進めるための制度を要求します。

### 4) 首都高速の再生におけるPPP<sup>※1</sup>の活用について

民間都市開発と一体的に行うなどPPPの活用により、都市再生と連携した首都高速の再生を進めるため、東京都等関係機関と連携した検討会を設置し、築地川区間をモデルケースとして検討を行い、道路上部空間の高度利用等に関連する制度上の課題整理と対応策のとりまとめを実施するとともに、プロジェクトの具体化に向けた検討を進めます。

### 5) 地域における総合的な事前防災・減災対策、老朽化対策、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）

国民の命と暮らしを守るインフラ再構築、生活空間の安全確保に資する事業に特化した防災・安全交付金により、南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震・津波や頻発する風水害・土砂災害に対する総合的な事前防災・減災対策、総点検を踏まえたインフラ長寿命化計画の推進など総合的な老朽化対策、歩行空間の確保など通学路における交通安全対策等について、総合的に支援を実施します。

### 6) 社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）

都市・地域の立地競争力の強化を図る観点から、社会資本整備総合交付金により、ICアクセス道路等を通じた物流ネットワークの強化など民間投資を喚起し、都市・地域の競争力を強化する成長基盤の整備等に対して、総合的に支援を実施します。

---

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

(道路事業における防災・安全交付金の重点配分の例)



(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)



## 第2 主要事項の概要

### 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。

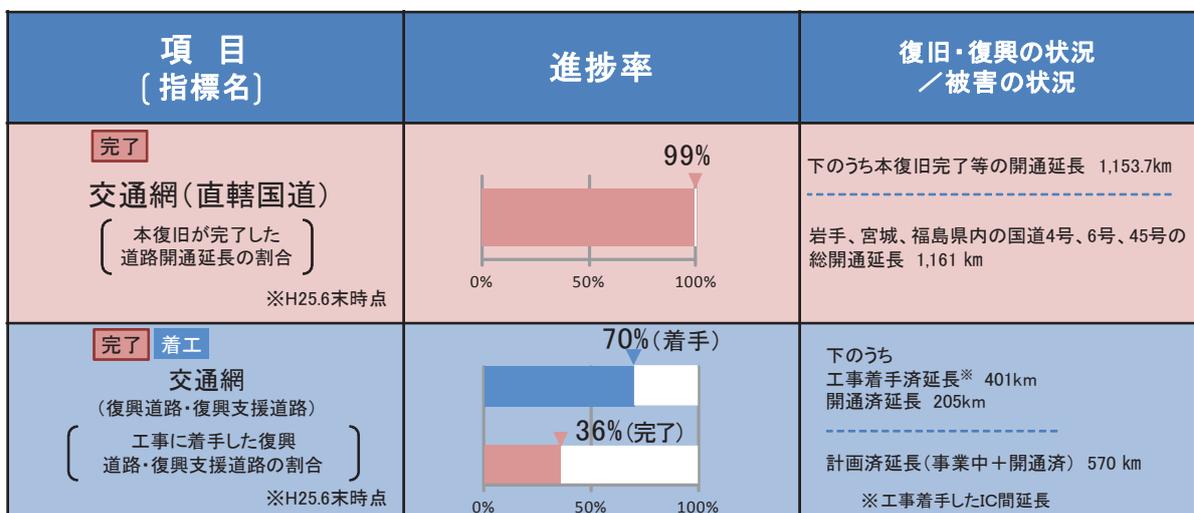
また、津波により壊滅的な被害を受けた地域等において、復興計画に位置付けられた市街地整備に伴う道路整備や、高速道路ICへのアクセス道路などの整備を推進します。

【復興施策の工程表（道路関係）】



※復興庁HPより  
 ※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】

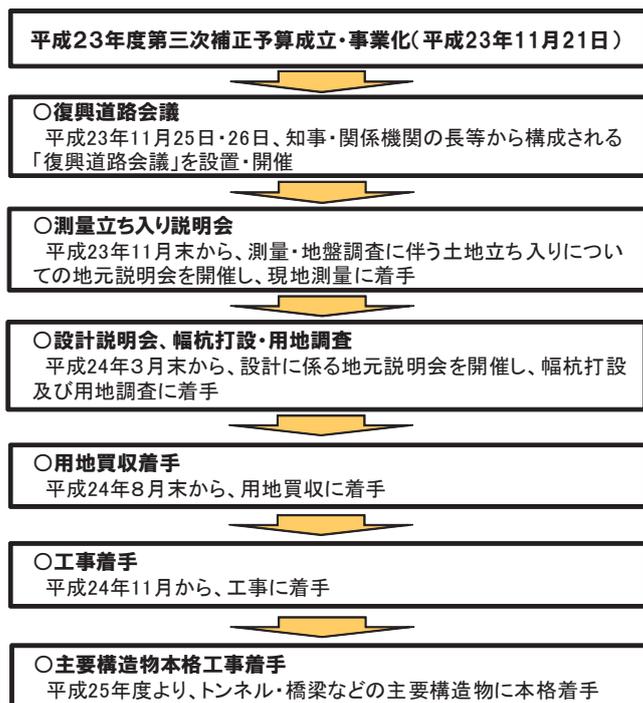


## ②復興道路・復興支援道路の整備

- 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）により事業を進めます。

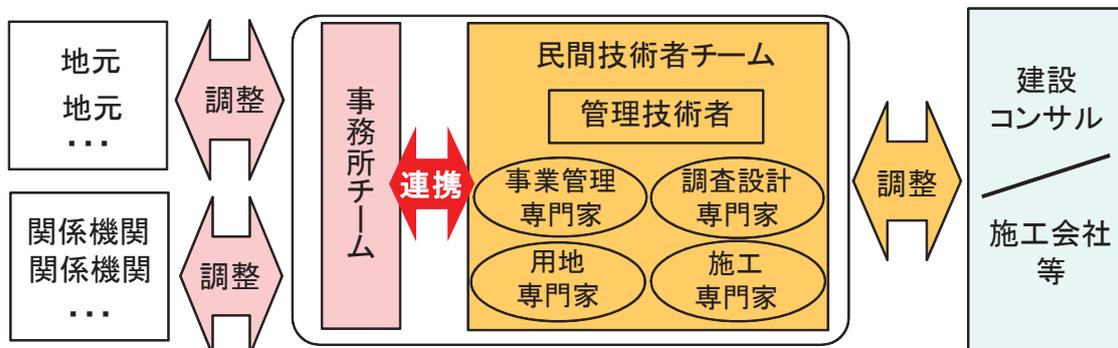
### 【復興道路・復興支援道路の進捗状況】

- 三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路については、順次測量や用地買収に着手し、最も早い区間では新規事業化から1年を待たずに工事に着手



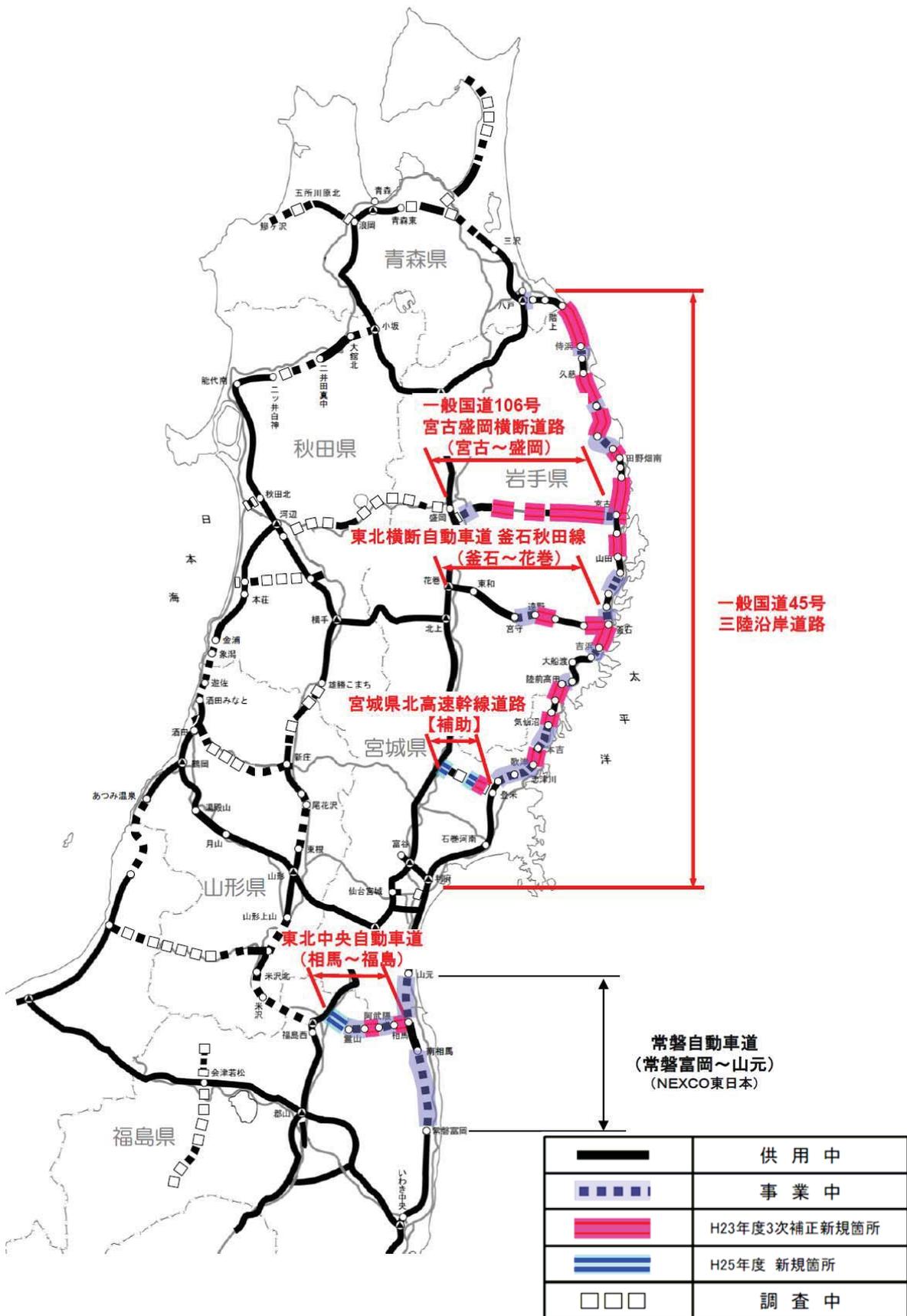
### 【事業促進PPPの導入】

- 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25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>

【復興道路・復興支援道路位置図】



### 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）の事業進捗状況と開通目標

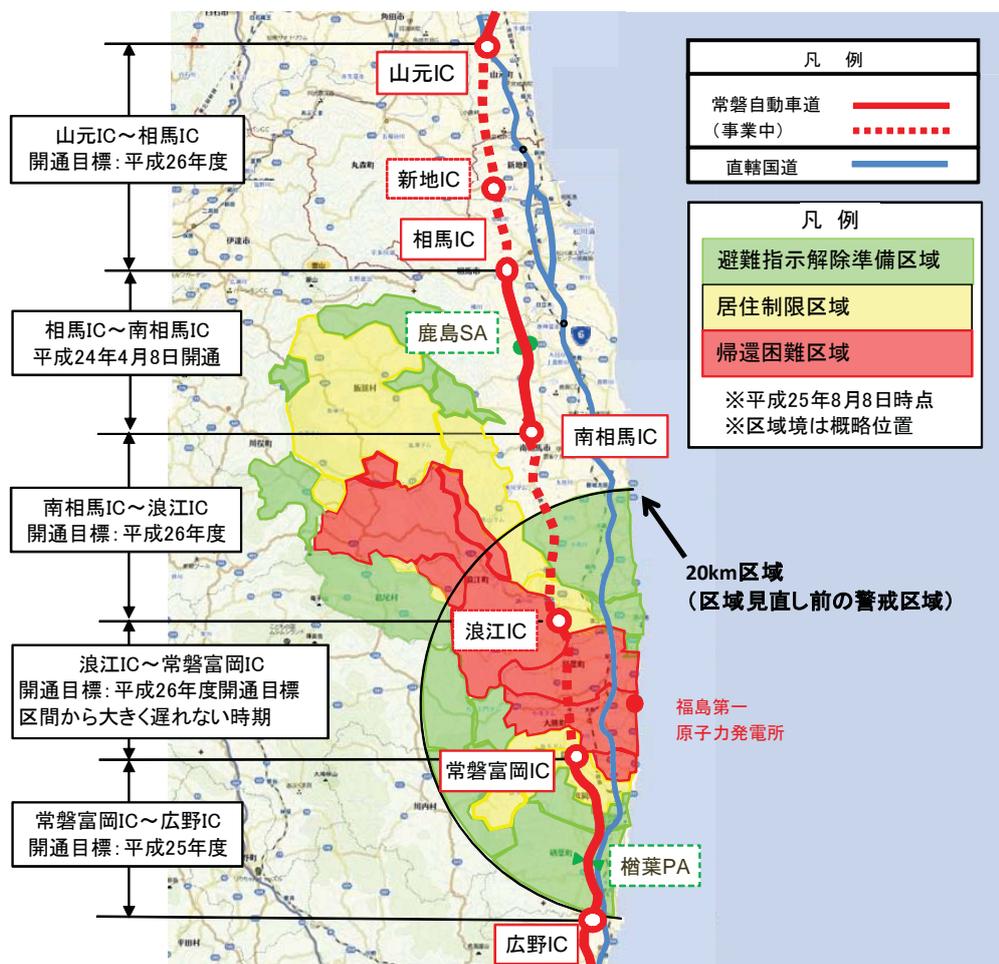
【事業進捗状況】

- 区域見直し前の警戒区域外については、平成23年5月16日に工事を再開
- 区域見直し前の警戒区域内のうち、空間線量20ミリシーベルト／年未満の区間については、平成24年3月より復旧・整備工事に着手。空間線量20ミリシーベルト／年以上の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（環境省の除染作業は平成25年6月末までに終了。モニタリング等は環境省において引き続き実施。）

【開通目標】

- 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日に開通
- 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、開通形態、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年度開通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
- を開通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 道路の老朽化対策

- 点検⇒診断⇒措置⇒記録等のメンテナンスサイクルによる老朽化対策を推進します。
- 道路構造物の効率的な維持管理のための技術開発、道路情報プラットフォーム（仮称）の構築を推進します。
- 高速道路の更新投資に伴い、建設債務の償還満了後、継続して料金を徴収する制度を要求します。
- 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ります。

○ 高度経済成長時代に集中投資した道路の老朽化が進行

【建設後50年経過した橋梁の割合：16%(H24)→65%(H44)】

○ 多くの市区町村では技術者が不足しており、講習会等の技術支援を要望

【橋梁技術者が0人の割合：町約5割、村約7割】

○ 建設年度が不明な橋梁が約30万橋存在するなど、維持管理・更新に係るデータの蓄積が不十分

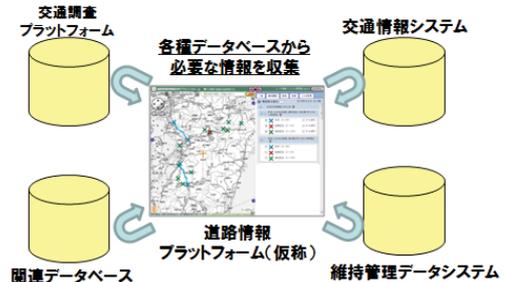
#### ○ 道路ストックの総点検と地方公共団体への支援等による老朽化対策の推進

- － 道路ストックの総点検を完了し、本格的なメンテナンスサイクルへ移行
- － 地方整備局等や研究機関\*が中心となって地方公共団体への技術支援を充実
- － 橋梁の修繕・架替・撤去など老朽化対策に対する防災・安全交付金の重点配分等による財政的支援、修繕・更新の代行の実施

\* 研究機関：国土技術政策総合研究所、(独)土木研究所

#### ○ 道路情報プラットフォーム（仮称）の構築

- － 道路施設（橋梁、トンネル、舗装、道路附属物等）に関する維持管理データと交通量データ等の情報を一元的に扱う道路情報プラットフォーム（仮称）の構築



<道路情報プラットフォーム（仮称）のイメージ>

#### ○ 道路の維持管理技術に関する研究開発の推進

- － 技術の公募、フィールド提供、評価や認証という一連の開発手法・仕組みをP D C Aサイクルにより推進
- － 非破壊試験技術やI C Tを活用した変状等のモニタリング技術等の、点検・診断をサポートする技術開発の推進

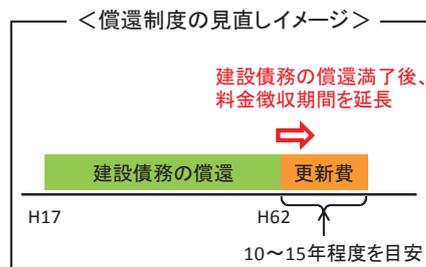
#### ○ 高速道路の更新に関する取組

- － 更新投資に伴い、建設債務の償還満了後、継続して料金を徴収する制度を要求
- － H26年度に事業着手（首都高速1号羽田線 東品川栈橋・鮫洲埋立部）

【更新の負担のあり方（国土幹線道路部会中間答申（H25.6）より作成）】

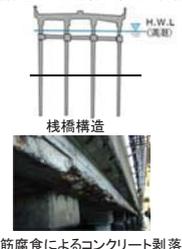
・ 高速道路の利用者による負担を基本に、民営化時に想定した債務の償還満了後、10～15年程度を目安として料金徴収期間の延長を検討

・ その際、民営化の趣旨を踏まえ、民営化時債務と更新債務を区分



【H26年度事業着手箇所】

（首都高速1号羽田線 東品川栈橋）



#### ○ 大型車両の道路利用適正化

- － 車両重量等自動計測装置の増設、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、重量制限違反者への指導の徹底

## ②国道（国管理）の維持管理

■見直しした維持管理基準に基づき効率的に維持管理に努め、巡回、清掃、除雪等の作業について、データの収集・分析により評価を行うとともに、道路利用者や地域住民による協力、参画の取組みを進めます。

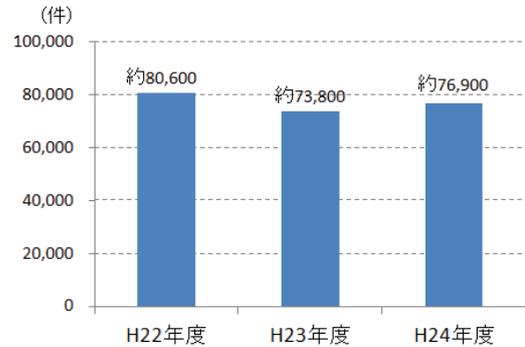
### 【維持管理基準(案)抜粋】

※下線は、H25見直し内容

1. 巡回
  - ▶ 50,000台/日以上 : 原則 1日に1回
  - 5,000台/日以上～50,000台/日未満 : 原則 2日に1回
  - 5,000台/日未満 : 原則 3日に1回
2. 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
3. 除草
  - ▶ 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 3年に1回程度を目安
  - 樹種による生長速度の違い等を踏まえて実施
  - ▶ 寄植 1年に1回程度を目安
5. 除雪
  - 大規模な通行止めが生じないように、
  - 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<sup>2</sup>程度を目安に実施

### ＜道路利用者等からの意見・要望＞

意見要望件数はほぼ横ばいの傾向にある。



### ＜道路管理延長の推移＞



### 【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】

ー国道(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や、見直しした維持管理基準による運用状況の評価

### 【道路利用者や地域住民の協力、参画の取組み】

- ーボランティア・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
- ー道路緊急ダイヤル（#9910）の周知と道路利用者からの通報協力による情報収集
- ー地域と協働でポイ捨て禁止の啓発活動を実施することによるゴミ投棄の抑制

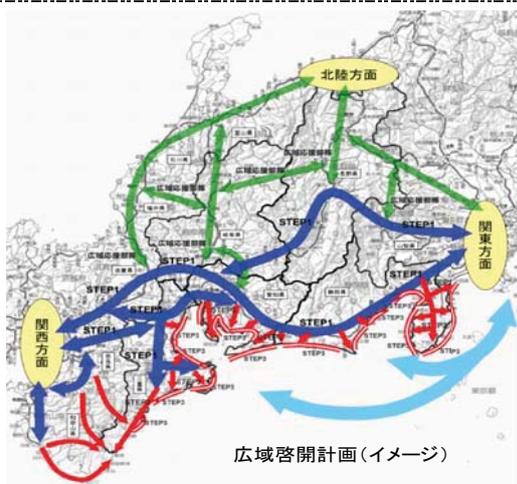


＜地域と協働した道路管理＞ ＜道路利用者からの通報協力(#9910)＞ ＜ポイ捨て禁止啓発活動＞

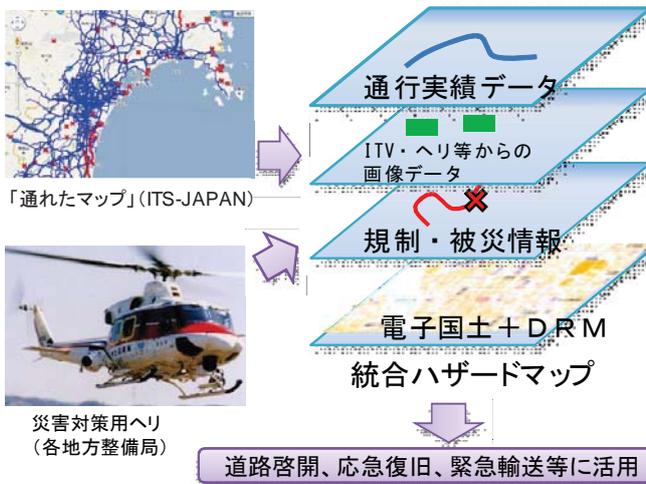
### ③道路の防災・震災対策

- 大規模災害時に広域的な啓開活動を展開するため、改正道路法に基づく協議会を活用し緊急輸送道路の再構築と広域啓開体制の構築・連携を推進します。
- 緊急輸送道路の強化として、防災対策（斜面・盛土等）や耐震対策（耐震補強等）および、道路施設への防災機能の付加（「道の駅」の防災機能の強化、避難階段設置等）を進めます。
- 道路法面等については、点検要領による点検サイクルを構築し、防災対策を推進します。
- 自動車のプローブ情報等（ビッグデータ）やヘリからの画像データ等を活用し、早期の被害状況の把握等により初動強化を図ります。

- ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率は79%（平成23年度末時点）
- ・道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率は56%（平成23年度末時点）



＜広域啓開体制構築＞



＜被災情報等の早期収集・統合＞



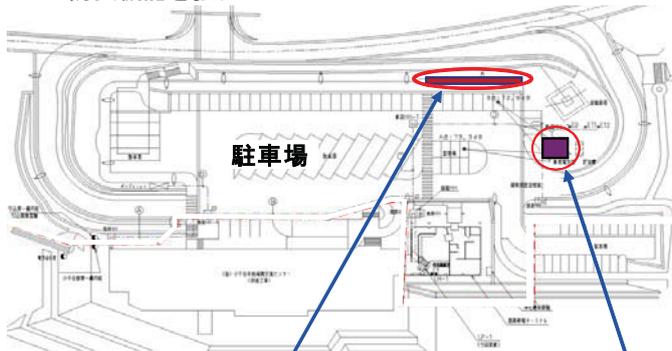
＜橋脚の耐震補強＞



＜斜面崩落防止対策＞

#### 「道の駅」の防災機能強化のイメージ

- ・災害用トイレや非常用電源を設置するなど、「道の駅」の防災機能を強化



＜「道の駅」の防災機能の強化＞

#### ④無電柱化の推進

■道路の防災性の向上、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等の観点から、無電柱化を推進します。  
特に、道路法等の改正を踏まえ、緊急輸送道路等の防災上重要な道路における無電柱化を推進し、電柱の倒壊等による道路閉塞を防止します。

- ・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）：15.3%（平成24年度末）<sup>参2</sup>、  
ロンドン・香港：100%（平成16年）、シンガポール：86%（平成9年）<sup>参3</sup>

- 改正道路法等に基づく、防災上重要な道路において占用の禁止・制限ができる規定や電線管理者に対する無利子貸付制度を活用
- コスト削減を図るため、道路の拡幅等と一体的に行う同時整備方式や軒下・裏配線方式を活用



<電柱の倒壊による道路閉塞>



<歩行の支障となる電柱>

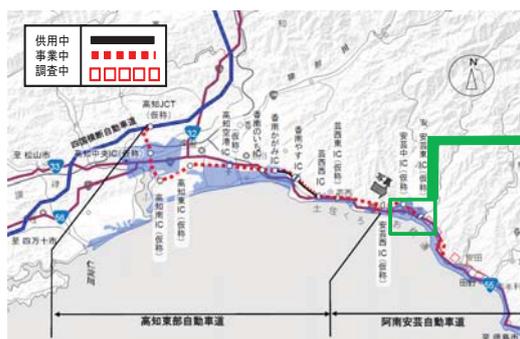


<美観を損ねる電柱・電線>

#### ⑤全国ミッシングリンクの整備

■今後想定される地震等への備えや国際競争力の強化、産業の立地・振興等を図るため、代替性の確保のための道路ネットワークの整備等により全国のミッシングリンクを早期に解消します。

- 高規格幹線道路等の整備により災害時の代替性が確保



<高知東部自動車道、阿南安芸自動車道>



<並行する国道55号の津波浸水想定区域>

- 日本の都市間連絡速度は諸外国と比較して低い水準

<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

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が対象都市：拠点都市（都道府県庁所在地等）及び一定の距離離れた人口5万人以上の都市、主要港湾  
所要時間：所要時間経路累積システム（Google Maps）による  
但し、日、韓は民間プロープデータ等の実勢速度による

参2：道路延長ベース

参3：ケーブル延長ベース

## ⑥ 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・更新等とともに、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24年度冬期に発生した約760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（全国の国道（国管理））

○ 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、防雪施設等の整備や更新・補修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



< 雪崩防止柵 >

○ 北陸雪害対策技術センターにおいて全国の雪害対策の検討を進めるとともに、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



< 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 >

## ⑦ 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）存在する。

整備前



整備後



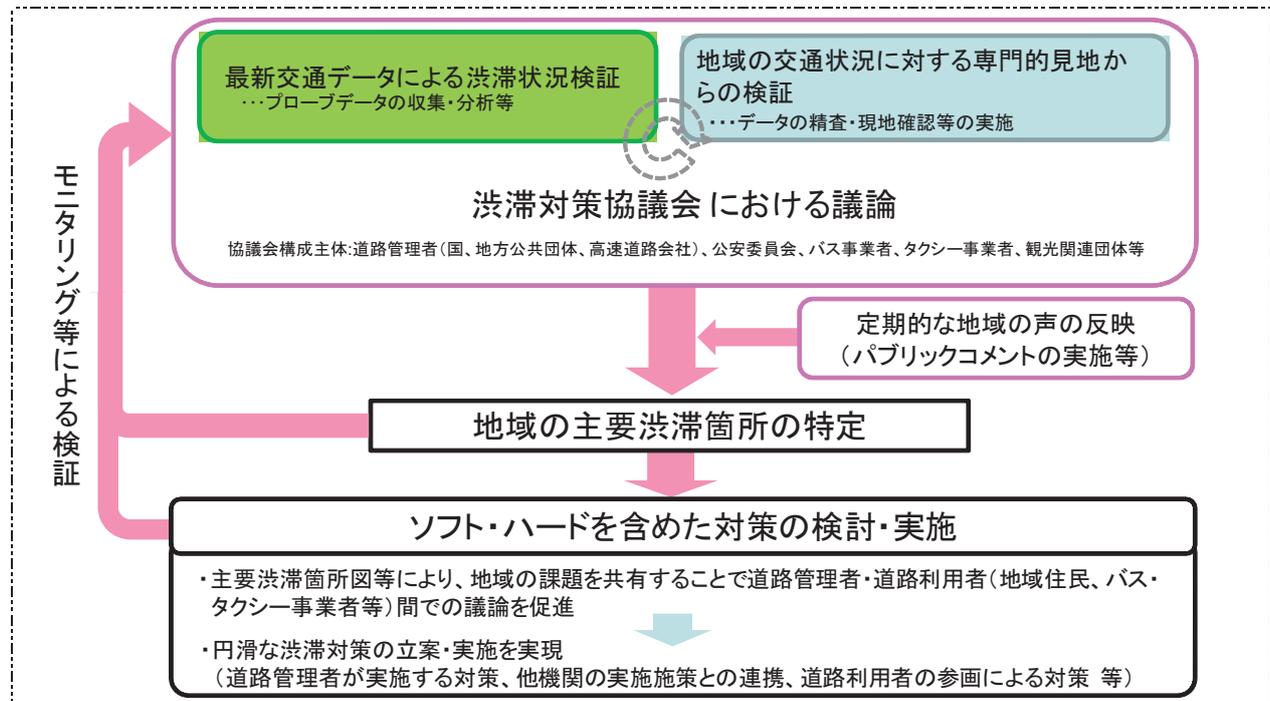
< 木造老朽家屋が密集する地区において、土地区画整理事業を実施（広島市・段原西部地区） >

## 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

■ 主要渋滞箇所や対策状況のモニタリング等による検証を通じたマネジメントサイクルにより、継続的に渋滞状況・地域課題の共有や渋滞対策の検討・実施を行います。



#### 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>参4</sup>は全国に約600箇所
- ・踏切事故は年間300件以上、死者100人以上であり、重大事故となりやすい
- ・東京23区の踏切数はパリの約40倍

○ 京急本線・空港線連続立体交差事業  
鉄道高架化により踏切28箇所を除却



京急蒲田駅付近（東京都）

○ 長沢踏切拡幅事業  
歩道拡幅により通学路の安全性が向上



JR山陰本線×一級市道長沢下府線（島根県浜田市）

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・評価します。

【共同施工の取組みの例】



夏にガス工事



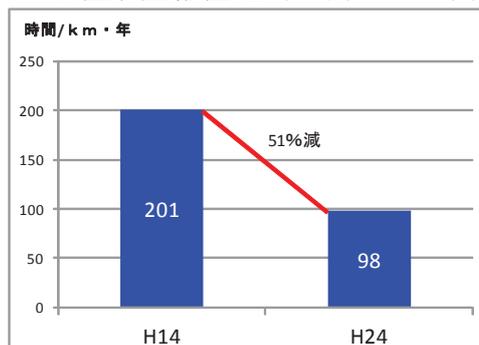
秋に水道工事



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）



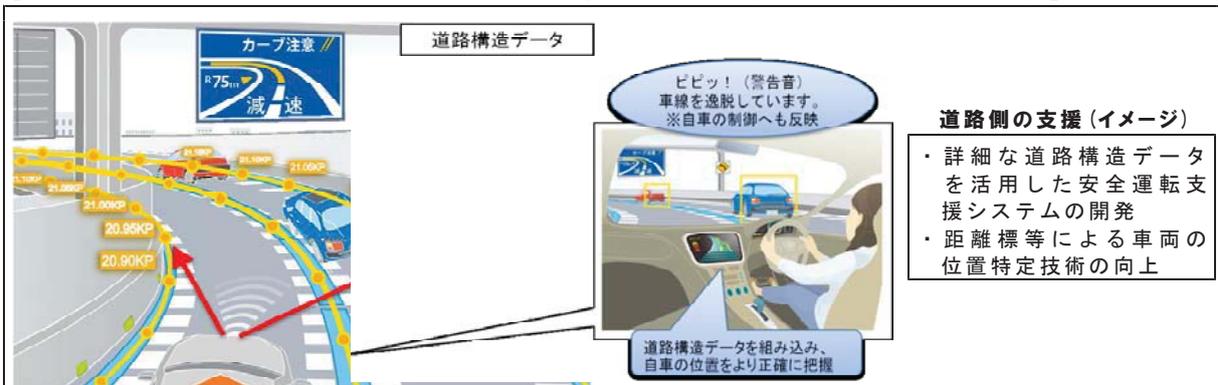
- 複数の工事が同一区間に予定されている場合、同時期に共同で施工することで工事日数を削減
- 平成24年度での年間路上工事時間は平成14年度比で51%減

### ④ I T S 技術を活用した円滑、安全・安心な道路交通の実現への取組

- 高速道路上におけるドライバーの運転支援のため、詳細な道路構造データ<sup>※5</sup>の車両への提供など、オートパイロットシステム<sup>※6</sup>導入に向けた検討を実施します。
- 道路の機能を最大限に引き出すため、I T S スポット<sup>※7</sup>等からのプローブ情報の活用により、環状道路の利用が促進される料金体系の構築や特殊車両許可手続きの改善等の検討を進めます。

・ 高速道路上の交通死亡事故の約7割が、不注視や運転操作ミス等に起因

【道路構造データの活用等による運転支援技術の飛躍的向上（イメージ）】



- 高速道路に加え国道（国管理）へI T S スポットを展開
- 我が国の優れたI T S 技術の国際展開についても戦略的に推進

参5：道路中心線、車道（道路端を含む）、区画線、距離標などのデータ

参6：高速道路上の自動運転を実現するシステム

参7：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を選択するサービス）や安全運転支援、E T Cなどのサービスを提供するための路側の無線装置

## ⑤ 道路分野における地球温暖化対策の推進

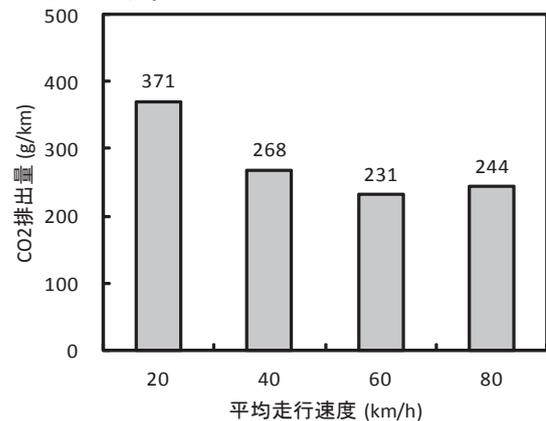
■ 道路分野における地球温暖化対策を推進するため、環状道路整備等の交通流対策や道路緑化、LED道路照明灯の整備等の道路施設の低炭素化を推進します。

### 【道路分野の地球温暖化対策】

- 交通流対策の推進
  - ・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
  - ・大型車両の通行を誘導すべき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活用

### 【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CO<sub>2</sub>排出量を削減。



< 走行速度とCO<sub>2</sub>排出量の関係 >

### 【道路緑化の推進】

○ 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、大都市の交差点周辺等の道路区域外も含めた、街路樹の整備等を推進。



< 街路樹の整備 > (福岡市中央区)



< 交差点の街路樹の整備 > (東京都港区)

### 【道路施設の低炭素化】

○ 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)

○ 道路空間において太陽光発電等の再生可能エネルギー発電装置を活用。



< 再生可能エネルギーの活用 >  
(道の駅「ゆふいん」)

## (2) 成長力強化

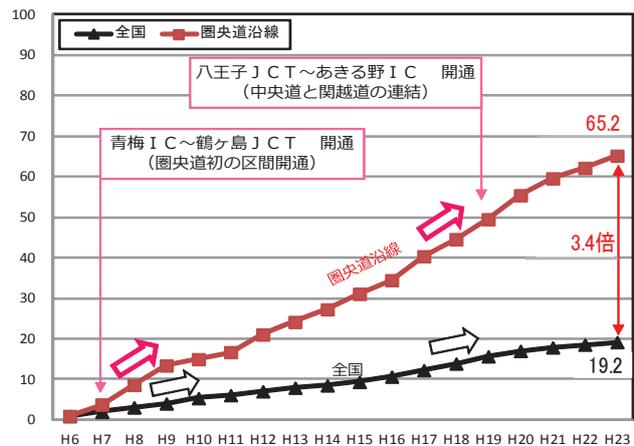
### ① 効率的な物流ネットワークの強化

- 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、三大都市圏環状道路や空港・港湾等へのアクセス道路等を切れ目のないネットワークとして重点的に整備します。
- このような根幹的な道路網を中心に、改正道路法に基づく「大型車両の通行を誘導すべき道路」に指定し、当該道路を通行する大型車両の通行許可手続を迅速化するとともに、通行支障区間を計画的に解消します。

○ 圏央道沿線では、開通後、新規工場の立地面積の伸びが全国平均の約3倍となる等、都市圏外縁部に新たな価値を創出



< 首都圏3環状の整備状況 >



出典:「工場立地動向調査」(経済産業省)より作成  
 ※平成6年を1.0とした場合の新規工場立地面積(累積)の推移

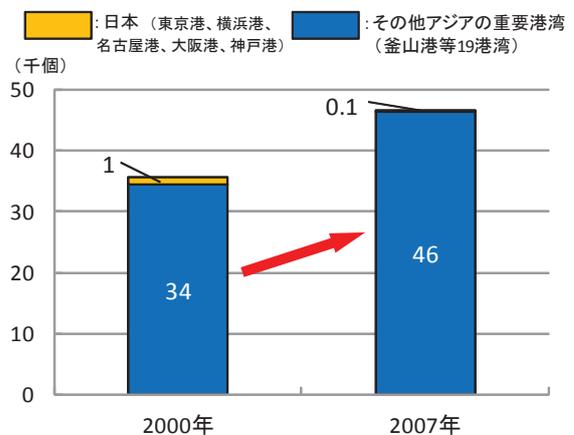
< 圏央道の開通と新規工場立地面積(累積)の推移 >

○ 根幹的な道路網における支障区間の解消を順次進めるなど、大型車両の通行の円滑化を引き続き推進



< 首都高速道路における40ft背高コンテナ積載車両の通行支障区間 >

ー 米国とアジアの重要港湾の間では45ftコンテナの取扱個数が増加しているが、我が国においては、当該コンテナの利用が進んでいない状況



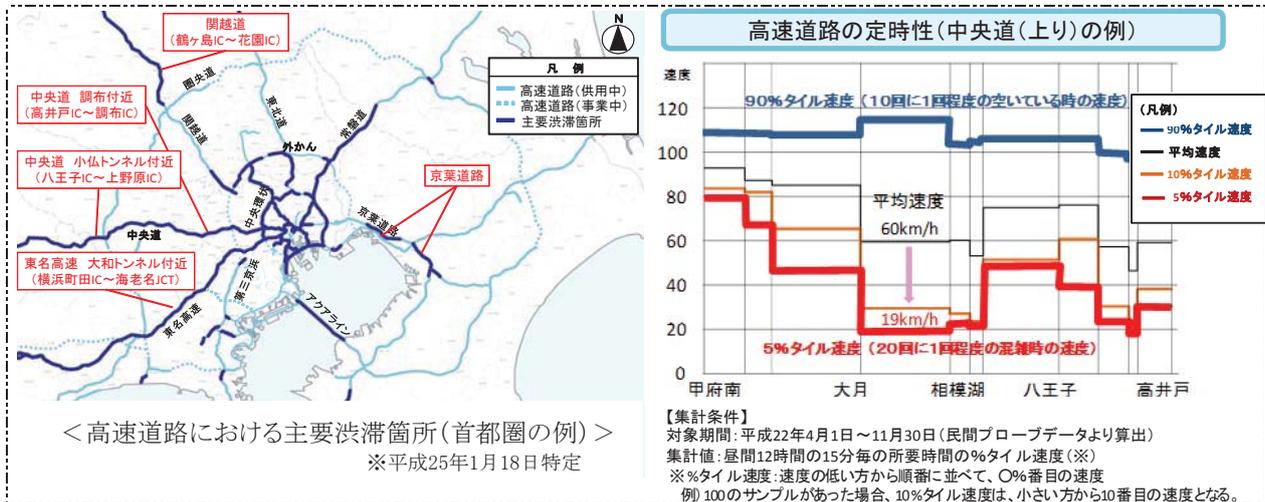
※出典: 国総研資料 No.478 「コンテナサイズに視点を置いた国際海上コンテナ輸送に関する基礎的分析」

< 米国からアジアの重要港湾への輸入における45ftコンテナの取扱個数 >

## 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。

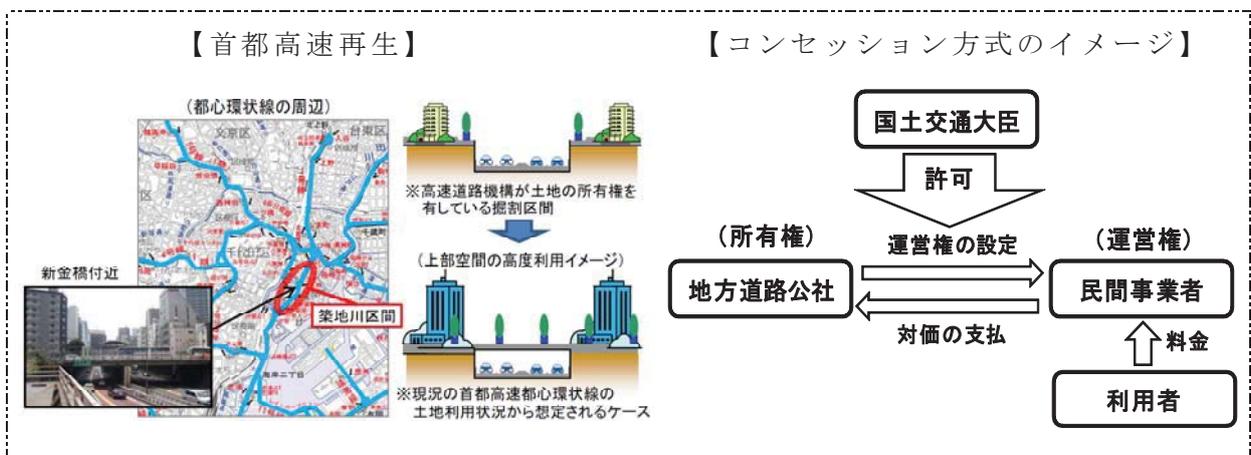
- ・大都市流入部などでのボトルネックなどにより、深刻な渋滞が発生しており、効率性を阻害（例：中央自動車道 小仏トンネル付近、東名高速道路大和トンネル付近 など）



## ③高速道路におけるPPPの活用

■民間都市開発と一体的に行うなどPPPの活用により、都市再生と連携した首都高速の再生を進めるため、東京都等関係機関と連携した検討会を設置し、築地川区間をモデルケースとして検討を行い、道路上部空間の高度利用等に関連する制度上の課題整理と対応策のとりまとめを実施するとともに、プロジェクトの具体化に向けた検討を進めます。

■地方道路公社の有料道路事業におけるコンセッション方式の活用を推進します。



#### ④スピードアップのための事業マネジメント強化

■企業誘致など民間投資の促進や計画的なまちづくりに貢献するため、道路の開通見通しや事業実施上の課題を公表します。

- ・道路事業の進捗や課題について、地域との十分な共有が困難
- ・関係機関との協議や埋蔵文化財調査、用地交渉等により、事業が長期化

○各年度の予算を踏まえ、開通の見通しを公表

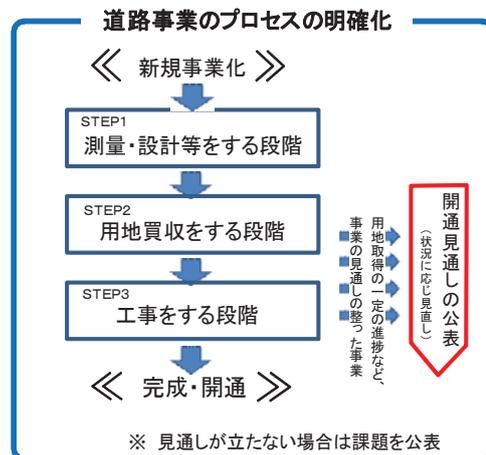
(<http://www.mlit.go.jp/road/kaitso/index.html>)

○課題が生じている事業箇所の課題を公表

(課題の例) 用地取得に関する調整  
大規模構造物に関する技術的検討  
埋蔵文化財調査  
鉄道事業者等、関係機関との調整 等

○事業迅速化のための改善

自治体の協力の強化や民間委託活用、土地収用手続きの積極的活用等



#### 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取り込み、成長していくため、海外プロジェクト案件の発掘・形成、モデルプロジェクトの実施、セミナー開催、トップセールス、技術の国際化等を推進します。

【海外プロジェクト獲得に向けた取組事項（ミャンマー連邦共和国の例）】

○モデルプロジェクト

日本の技術を現地にて実演。相手国の理解を高めるとともに、現地向けに調整した規格・基準の導入を図る。



赤色表示：渋滞箇所 出典：株式会社豊田通商エレクトロニクス資料

〔ITS(道路交通情報システム)の例〕

○セミナー開催

現地にて日本の道路技術を紹介。



※H24.12 日ミャンマー道路技術ワークショップ 国土交通省HPより



○トップセールス



※ H24.5 安倍首相のミャンマー訪問 外務省HPより

○案件の発掘・形成

プロジェクト初期段階から積極的に関与し、日本企業が受注しやすい環境を整備。

○技術の国際化

日本の技術を海外で普及・活用するため、国際会議でのレポート作成、国際援助機関での活用促進等を通じて、規格・基準の展開を目指す。

### Ⅲ. 暮らしの安全・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>※8</sup>」により、市民参加・市民との協働のもと、事故原因に即した効果的・効率的な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、歩道の整備や路側帯拡幅による歩行空間の確保や、速度規制とも連携しつつハンプ・狭さく等の設置により車両速度を抑制するなど、面的かつ総合的な事故抑止対策を推進します。

・我が国における交通事故死者のうち、歩行者・自転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



##### 【生活道路における対策】

○ハンプの設置



○狭さくの設置



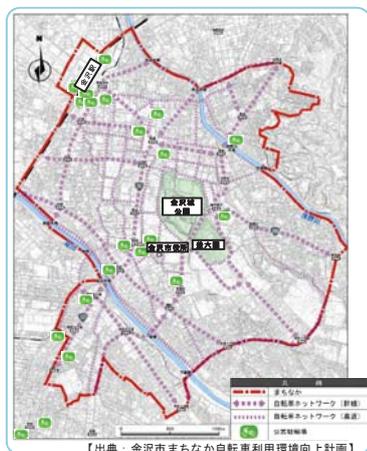
##### ② 自転車利用環境の整備

■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の手法も活用しつつ、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。

・自転車対歩行者事故の件数は10年間で約3割増加（H14：1,966件→H24：2,625件）  
・全国のDID地区を有する市区町村（849）において、平成25年4月時点の自転車ネットワーク計画の策定率は約6%（53自治体）

○地域毎の整備状況等の基礎データの公表や積極的な取組の紹介を行うとともに、昨年11月に作成したガイドラインの周知や技術的助言等を通じて、自転車ネットワーク計画の作成やその整備等を推進

##### ■自転車ネットワーク計画の例(金沢市)



##### ■自転車通行空間の整備(基本的な整備形態)

##### ○自転車道

緑石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間



##### ○自転車専用通行帯

交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離



##### ○車道(自動車との混在)

自転車と自動車が車道で混在。自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため、必要に応じて路肩のカラー化、帯状の路面表示やピクトグラム等を設置



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

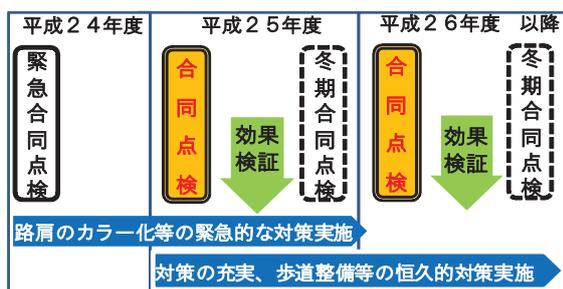
### ③通学路をはじめとする歩行空間等の安全・安心の確保

- 平成24年に実施された「通学路緊急合同点検」の結果に基づき対策の着実な実施を支援します。
- 継続的に通学路の安全を確保するため、市町村毎の「通学路安全プログラム（仮称）」の策定を推進し、学校・PTA・警察等の関係機関と連携した継続的な合同点検やPDCAサイクルによる対策の改善・充実に努めます。

- ・平成24年4月に京都府亀岡市で児童等3名が死亡、千葉県館山市で児童1名が死亡
- ・平成24年の交通事故死者数は12年連続で減少している中で、歩行中の死者数割合は37%（1,634人）となり、交通事故死者数に占める割合は5年連続で最大

#### 【通学路安全プログラム（仮称）の策定等】

- 通学路緊急合同点検を全国の約2万校の小学校等において実施し、約7万4千箇所  
の通学路対策箇所のうち、平成24年度末時点で約4万3千箇所に対策済み



<継続的な合同点検の例>



<関係機関による合同点検>



<対策の例（歩道の整備）>

### ④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<sup>参9</sup>のバリアフリー化率は平成24年度末時点で約81%

- 連続的なバリアフリー化の重要性にかんがみ、交通結節点（駅前広場等）の現状把握調査を実施。これを踏まえ、駅前広場等を特定道路に指定
- バリアフリー法<sup>参10</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>参11</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の設置>



<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>

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

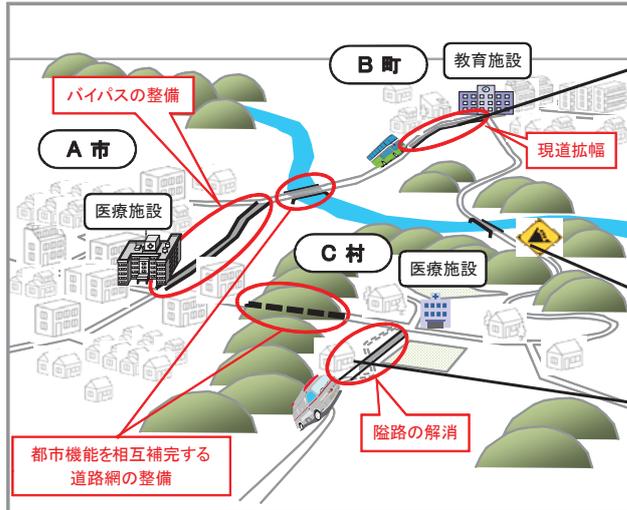
参10 : 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

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）

## ⑤ 地域を支える生活幹線ネットワークの形成

■ 地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や病院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部につながる道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を支援するとともに、隘路の解消を図るため現道拡幅及びバイパス整備等を支援します。

- 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
- 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
- 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。

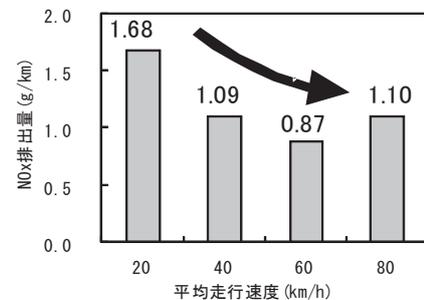
- 自動車騒音の常時監視地域において騒音の環境基準の達成率が向上  
(H19 : 88% → H23 : 92%)



< 交差点立体化 [国道2号]>



< 遮音壁 [第二京阪道路]>



< 走行速度と大気汚染物質 (NOx) 排出量の関係 >

## 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>※12</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
- 道路管理者が設置したバス停上屋等に対する広告等の添加による広告料でバス停上屋の維持管理を行うなど、官民連携により病院や学校周辺のバス停等の整備を推進



< 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を活用したコミュニティサイクルポート（高崎市） >



< 広告付きバス停上屋の例 >

## 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。



新宿駅周辺（国道20号）

（バス、タクシーと鉄道駅との結節点強化・歩行者空間整備）



札幌市路面電車のループ化（国道36号）

（道路空間の見直しによる公共交通利便性向上）

参12：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。さらに、道路占用料の減額（90%減）により道路空間の有効活用を促進（H25.7.1～）

## (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

■観光立国実現に向け、日本風景街道<sup>※13</sup>の取組における修景・緑化を推進するとともに、良好な景観形成等の観点から木製防護柵の整備など木材利用を推進します。

■外国人旅行者の多い地域等において、道路案内標識の英語表記を改善します。

#### 【主な取組内容】

<無電中化、景観舗装>



(出雲大社への参詣道)

<地域との協働による古道再生>



(熊野古道)



(『国会前』の英語表記)  
『Kokkai』(改善前)  
⇒『The National Diet』(改善後)



(『桜田通り』の英語表記)  
『Sakurada-dori』(改善前)  
⇒『Sakurada-dori Ave.』(改善後)

- 日本風景街道は平成24年度末時点で130ルートが登録
- 木製防護柵の設置延長は平成24年度末時点で約227km

### ② 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>※14</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65箇所で開催済、64箇所で開催中(平成25年8月末現在)

#### 【道央自動車道 輪厚(わっ)スマートICの整備事例】

- 輪厚スマートIC開通後、周辺の商工業者数が約1割増加
- 北広島市においては、輪厚スマートIC開通後、あらたに北広島輪厚工業団地を計画・造成し、平成24年9月より販売を開始

輪厚スマートIC  
H21.6 開通  
H24交通量 約1,700台/日



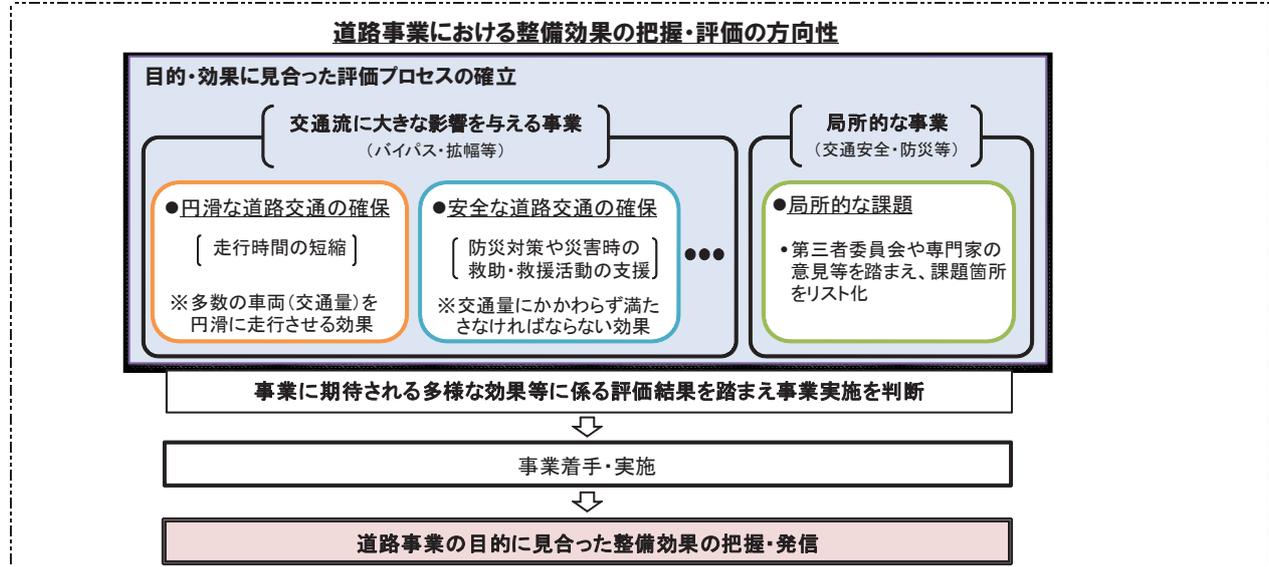
参13：道路管理者及びNPO、地域住民、企業等の多様な主体による協働のもと、道を舞台に、景観・自然・歴史・文化等の地域資源を活かした美しい国土景観の形成等を図る取組

参14：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 道路事業における多様な整備効果の把握・評価手法の充実

■道路の果たす役割は、走行時間短縮のほか、災害時の対応や救急医療への支援、地域活性化など多岐にわたることから、道路事業の目的に見合った多様な整備効果を検討し、それらの把握・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発注方式への取組

■新しい発注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り組み

- ▶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>参15</sup>を引き続き原則採用することとし、さらに、PC橋やトンネル覆工コンクリートなど他の施設へ試行的に導入

〔これまでの入札契約と長期保証型の入札契約の相違〕



##### ○包括的契約<sup>参16</sup>に向けた取り組み

- ▶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を複数の整備局で引き続き試行的に実施

##### ○民間企業の経験や技術力の活用するための取り組み

- ▶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を実施
- ▶施工者の技術力を活かすため、詳細設計付き橋梁工事を積極的に実施

参15：施設供用後に一定期間を経た後の品質を評価する契約方式

参16：複数の業務を一体的に発注する契約方式

(参考資料)

○平成25年度一般会計予算の概要

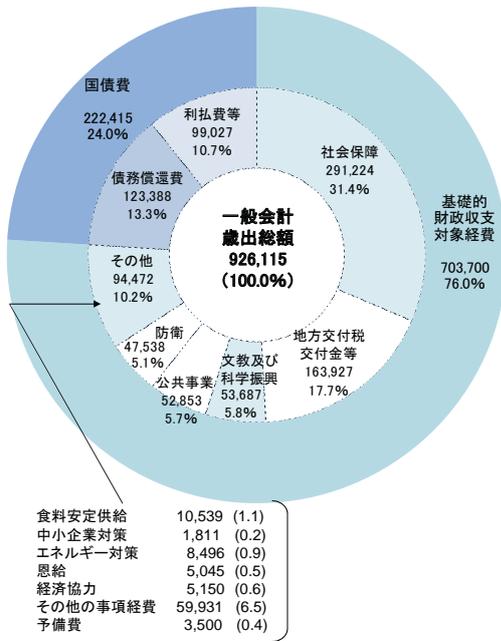
・歳出内訳

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割以上を占めている

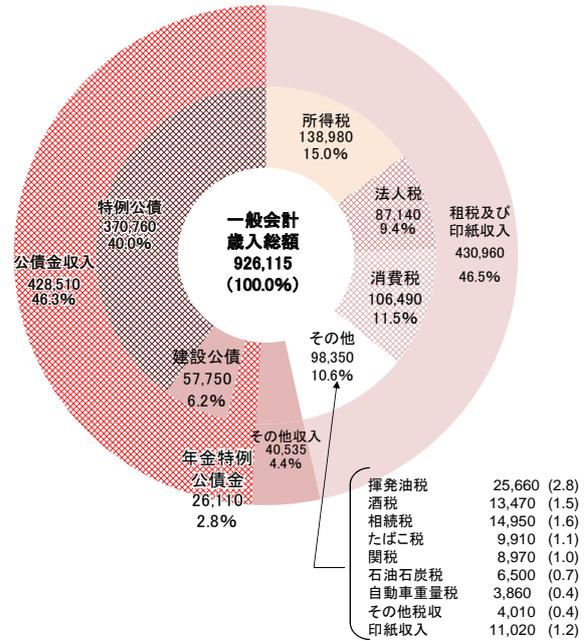
・歳入内訳

歳入のうち、税収でまかなわれているのは5割に満たず、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

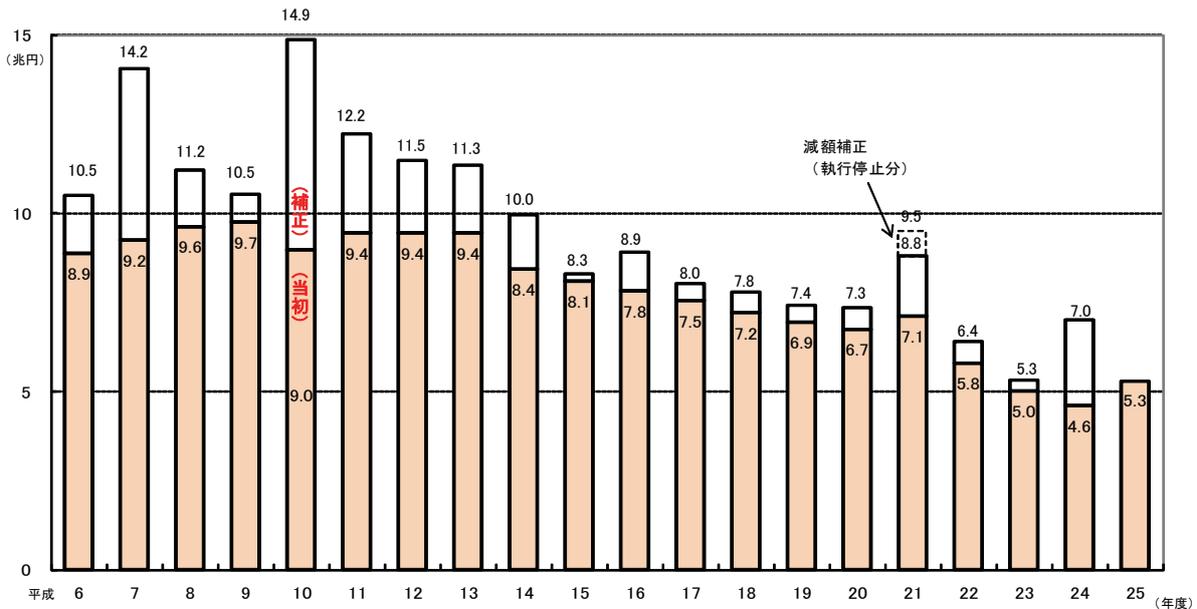


歳入内訳



出典：「日本の財政関係資料 平成25年度予算 補足資料（平成25年4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)が一般会計計上へ切り替わったため、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。

	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)

国土幹線道路部会 中間答申のポイント① 【維持管理・更新への取組】

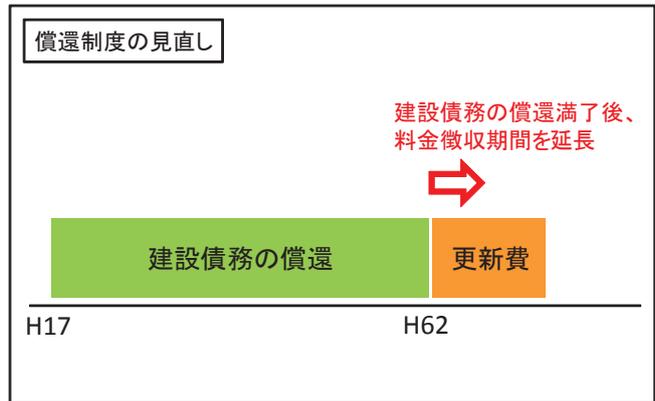
○更新計画の策定と定期的な見直し、更新のための資金の計画的・安定的な確保  
 ○更新の負担のあり方  
 ・高速道路の利用者による負担を基本に、民営化時に想定した債務の償還満了後、10～15年程度を目安として料金徴収期間の延長を検討  
 ・その際、民営化の趣旨を踏まえ、民営化時債務と更新債務を区分

<大規模更新等の概算費用>

	首都高速	阪神高速
大規模更新 (橋梁架替等)	5,500～6,850億円	4,400億円
大規模修繕	950～1,050億円	400億円
(耐久性向上)	1,350億円	1,400億円
合計	7,900～9,100億円	6,200億円

※NEXCOについては、有識者委員会において、今秋にも、短期的に実施する大規模更新等に必要な費用を算出する予定

<更新需要についての負担のあり方(案)>



<大規模更新が必要な区間の例 (首都高速)>



<1号羽田線 東品川栈橋> (昭和38年供用)



<1号羽田線 鮫洲埋立部> (昭和38年供用)



# 国土幹線道路部会 中間答申のポイント② 【料金制度のあり方】

○新しい料金水準の導入 ~「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ~  
 ・対距離制を基本として、料金の低減への努力を図りつつ、以下の3つの料金水準に整理

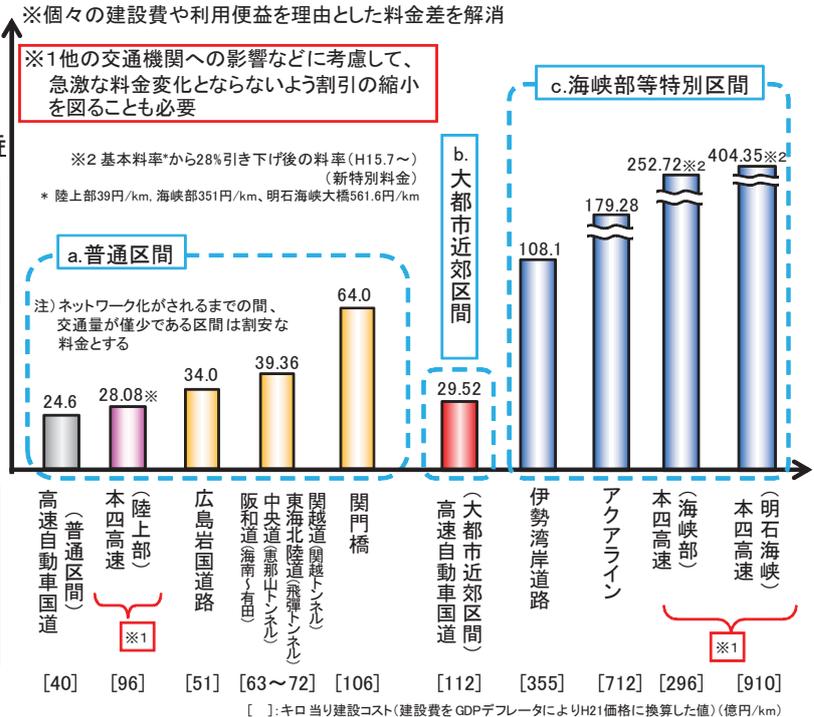
a. 普通区間と料金差を設けない

b. 大都市近郊区間は現行水準を維持

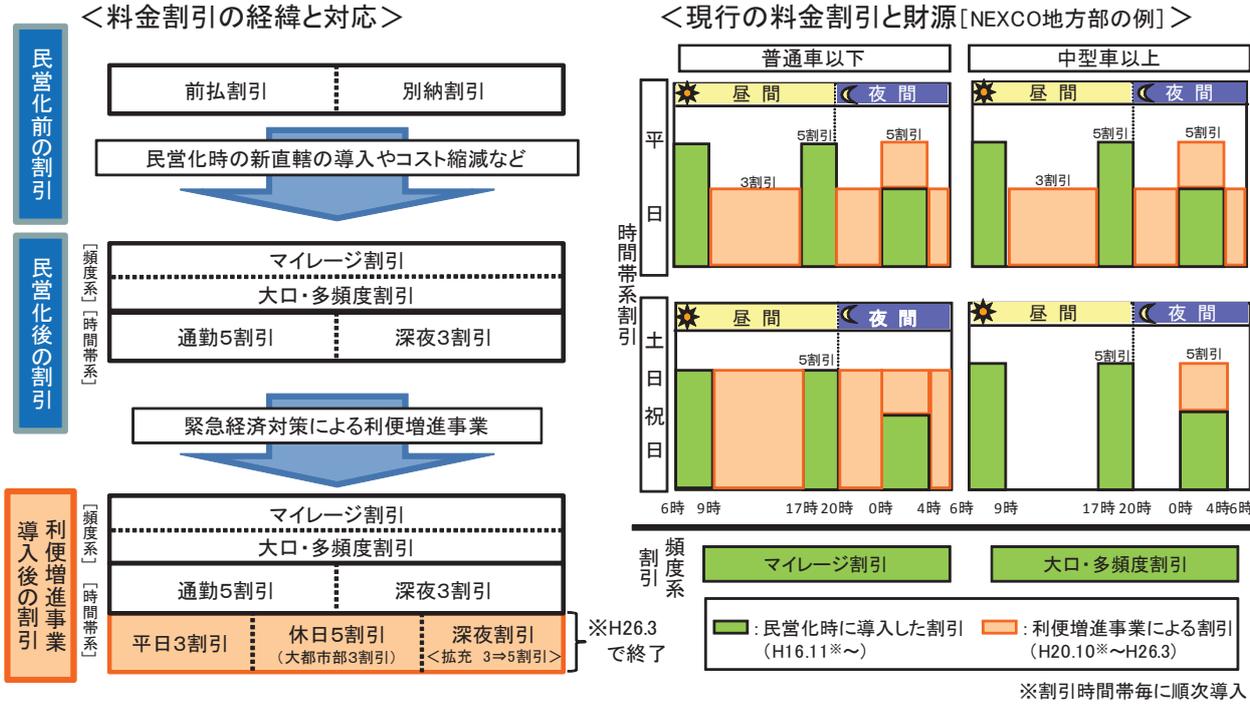
料金水準の引下げが交通渋滞を引き起こす区間であると考えられることから、適切なサービス水準を維持するため、他の区間より割高な料金水準を維持

c. 海峡部等特別区間は他と比べて高く設定

海峡等を横断するという特殊なサービスを、当該海峡等において唯一提供している道路であることから、料金水準を他と比べて高く設定するが、並行するフェリー航路の料金などと比較しつつ、他の区間と大きな料金差とならない水準とする



○今後の料金割引のあり方  
 ・理念や実施目的を明確にし、割引相互間の関係を整理・再編した上で、効果や影響を確認しつつ、効果が高く、重複のない割引を実施すべき  
 ・料金割引の規模は、民営化時の新直轄方式の導入や建設・管理コストの縮減などの範囲内を基本  
 ・この範囲を超えるような規模の料金割引を政策的に実施するのであれば、財源措置とあわせて検討



# (参考資料)

## ●道路法等の一部を改正する法律

(平成25年6月5日 公布)

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

○高度経済成長期に集中的に整備された道路の老朽化が進行

※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)

○重量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）】

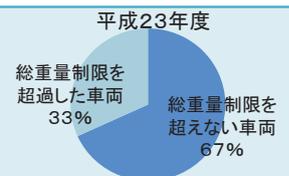
- 道路の予防保全の観点も踏まえた点検を含む維持・修繕の実施 (1)
- 国土交通大臣による点検結果の調査（技術開発等への活用）
- 一定の構造物を対象とした国土交通大臣による修繕・改築の代行 (2)



(道路構造物の点検)

【大型車両の通行の適正化（ソフト対策）】

- 大型車両の通行を誘導すべき経路を構成する道路を国土交通大臣が指定 → 国土交通大臣による一部の大型車両の通行許可の迅速化
- 制限違反を繰り返す車両の使用者等に対する監督強化（立入検査等の実施）



(特殊車両の通行に関する違反の状況)

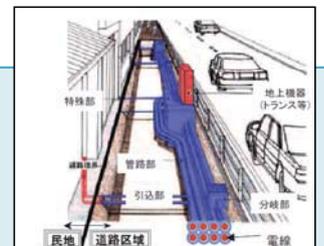
#### 2. 道路の防災・減災対策の強化

○緊急輸送路など防災上重要な経路を構成する道路における物件等の占用禁止・制限

→無電柱化に対する国と地方公共団体による無利子貸付け (3)

【道路財特法の一部改正】

○民間団体等と道路管理者との協定締結による道路啓開等の実施



(無電柱化のための電線共同溝の整備)

〈〈道路の適切な管理を推進するための枠組みの構築〉〉

- ・道路管理者等の連携による効果的な管理のための協議会設置 → 防災上重要な道路等の管理方法の取決め（道路啓開路線の選定等）
- 〔 → 並行する路線間の調整（歩道、自転車通行空間の確保等）など 地域の様々な課題にも対応 〕



(参考資料)

## ●道路法等改正に伴う整備政令について

主な改正内容 ※公布から3月以内施行分

### 《道路法施行令》

(1)維持・修繕に関する技術的基準

- ①道路構造、地域の状況等を勘案し、適切な時期に、道路の巡視、清掃、除草等の道路の機能維持に必要な措置を講ずること
- ②道路の点検は、道路構造、地域の状況等を勘案し、適切な時期に、目視等の適切な方法により行うこと
- ③点検等により道路の損傷等の異状を把握したときは、道路の効率的な維持・修繕が図られるよう、必要な措置を講ずること
- ④その他必要事項は、国土交通省令で定める

→政令では①～③のような基本的な基準を定める  
今後、④に基づき、省令で具体的な基準等を定め、  
平成26年度から全面的に施行する予定  
(例：記録保存、実施要領作成等)

(2)国土交通大臣による修繕・改築の代行対象

→トンネル、橋、国土交通大臣が定める施設・工作物とする。

(具体的には、長大橋の架替、高速道路や新幹線等を跨ぐ橋の修繕等を想定)

### 《道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律施行令》

(3)無電柱化に対する貸付けの条件

- ①20年(5年以内の据置期間含む)以内の均等半年賦償還
- ②貸付けを受ける者は、国・都道府県・市町村による報告徴収、立入検査等に応じること

### 《その他所要の改正》

(参考資料)

○高規格幹線道路の整備状況

	総延長	25年度末開通予定延長 ( )進捗率		26年度末開通予定延長 ( )進捗率		26年度内 開通予定延長
高規格幹線道路	約14,000km	10,705km	(76%)	11,094km	(79%)	389km
高速自動車国道	11,520km	<845km> 8,402km	(80%) (73%)	<863km> 8,638km	(82%) (75%)	<18km> 236km
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	1,458km	(59%)	1,593km	(64%)	135km

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開通予定延長には、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)	23.8	21.9
本州四国連絡高速道路	3.1	1.3
首都高速道路	5.1	3.8
阪神高速道路	3.7	3.0
計	35.8	30.0

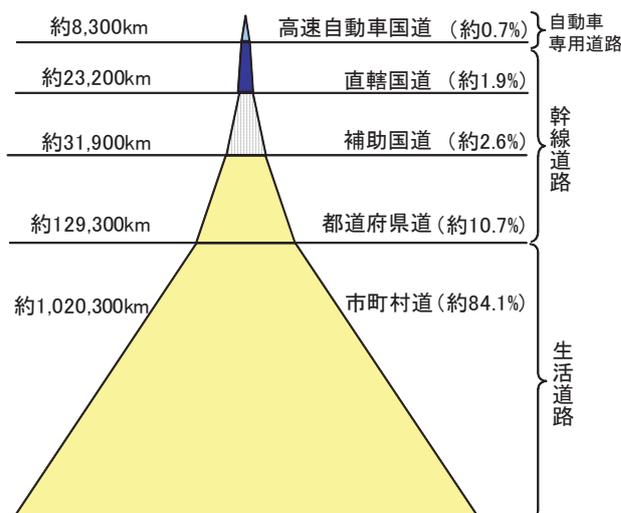
<注>1. この他、高速道路会社に1.8兆円の債務(建設中)がある。

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)

3. 四捨五入の関係で、各計の和が一致しない。

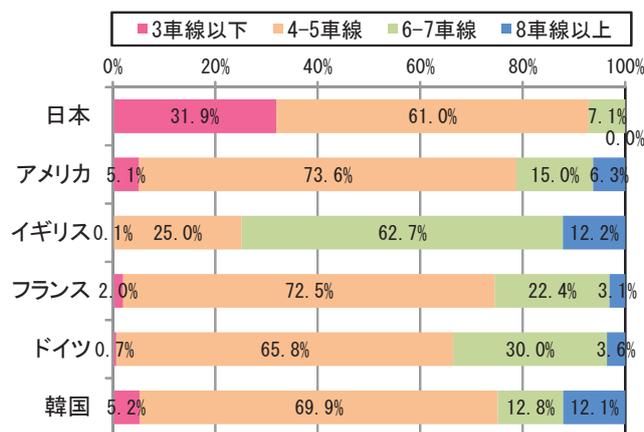
(参考資料)

○日本の道路種別と延長割合



合計 約 1,213,000 km ( 100.0% )

○規格の高い道路の車線数別延長の構成比



【規格の高い道路の定義】

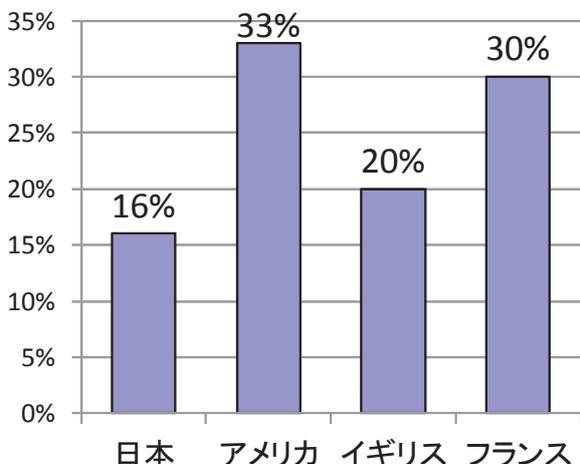
- 日本 : 高規格幹線道路、都市高速道路、地域高規格道路
- アメリカ : インターステート (Interstate)
- イギリス : モーターウェイ (Motorway)
- フランス : オートルート (Autoroute)
- ドイツ : アウトバーン (Autobahn)
- 韓国 : Expressway

【データ出典】

- 日本 : 平成22年道路交通センサスより集計
- アメリカ : National Transportation Atlas Databaseより集計
- イギリス・フランス・ドイツ : TOMTOM MultiNetより集計
- 韓国 : 韓国国土交通部統計 (2012年末)

○総走行台キロに占める

規格の高い道路の分担割合

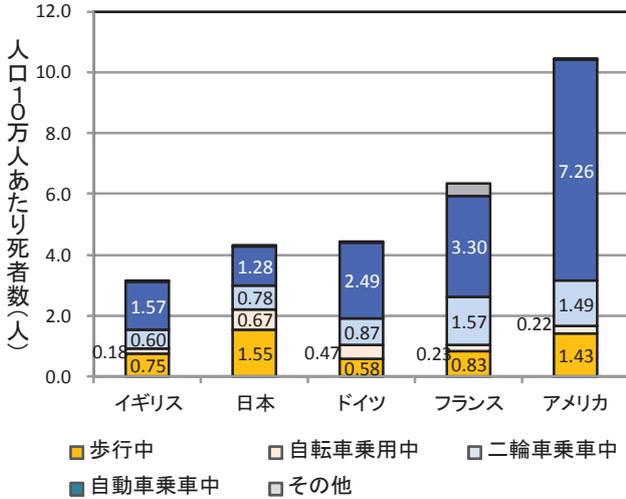


【データ出典】

- 道路交通センサス (H22) 、自動車輸送統計年報 (H22)

(参考資料)

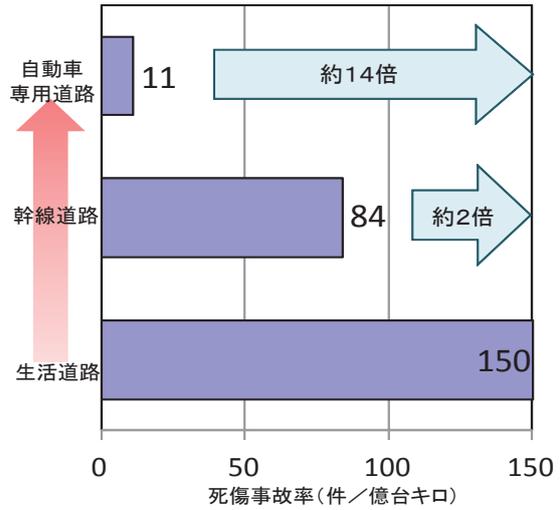
○ 交通事故死者数の状態別内訳の国際比較 (H23)



【データ出典】

各国の事故統計データを元に国土交通省作成

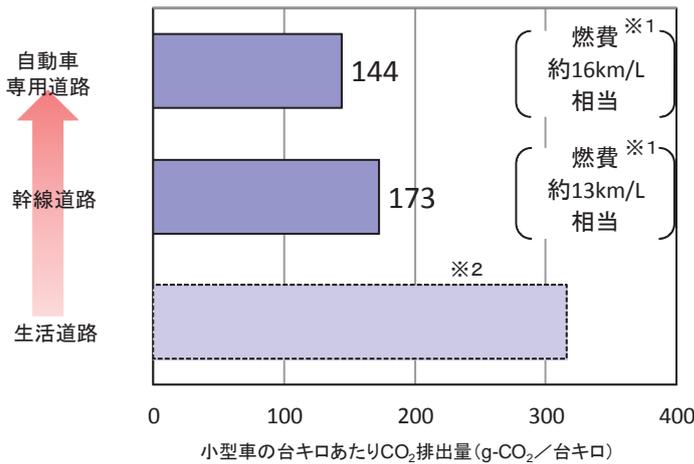
○ 日本の道路種類別の死傷事故率 (H23)



【データ出典】

交通事故統計年報 (H23)

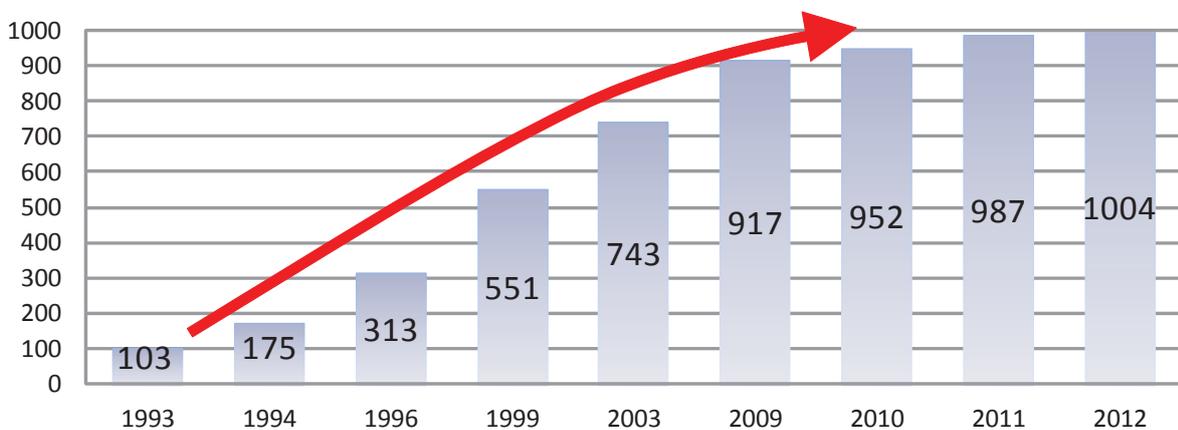
○ 道路種類別のCO<sub>2</sub>排出量 (H22)



※1 燃費の相当値は、走行速度別の屋内試験に基づき算出

※2 生活道路はデータが存在しないためグラフはイメージ

○ 「道の駅」登録数の推移



・全国年間売上高: 約2,100億円、全国年間購買客数: 約2億2000万人  
※コンビニ業界第5位に相当(第4位はミニストップ(約3,500億円)、上場企業のみ)

(参考資料)

○国会議事堂周辺の案内標識の改善状況



○案内標識の英語表記の改善に先行的に取り組む観光地域一覧

(「訪日外国人旅行者の受入環境整備事業」における戦略拠点・地方拠点一覧)

戦略拠点 (18拠点)	地方拠点 (31拠点)	
札幌	富良野	伊勢志摩
函館	釧路・弟子屈	奈良
登別	弘前	田辺・白浜
成田	田沢湖・角館	鳴門・南あわじ
浦安	平泉	高知
押上・業平橋※1	仙台・松島	鳥取県西部
秋葉原	会津若松	倉敷
銀座	草津	松江
蒲田※2	川越	松山
横浜	鎌倉	長崎
富士河口湖・笛吹	箱根・湯河原・熱海	別府
浜松	湯沢	鹿児島
名古屋	立山黒部	八重山
京都	松本	
大阪	金沢	
神戸	南伊豆	
広島	高山	
福岡	泉佐野	

※1 スカイツリー周辺

※2 羽田空港周辺

(参考資料)

## 道 路 関 係 予 算 概

区 分	平成26年度(A)		前年度(B)	
	事業費	国費	事業費	国費
直 轄 事 業	1,787,667	1,443,348	1,495,448	1,202,927
改 築 そ の 他	1,365,384	1,021,065	1,136,193	843,672
維 持 管 理	307,452	307,452	251,488	251,488
業 務 取 扱 費	114,831	114,831	107,767	107,767
補 助 事 業	117,231	72,892	100,112	61,412
地 域 高 規 格 道 路 等	100,257	56,176	82,634	46,398
除 雪	14,751	9,834	14,751	9,834
補 助 率 差 額 等	2,223	6,882	2,727	5,180
有 料 道 路 事 業 等	1,759,265	20,906	1,700,035	68,337
合 計	3,664,163	1,537,146	3,295,595	1,332,676

(優先課題推進枠に係る計数を除いた場合)

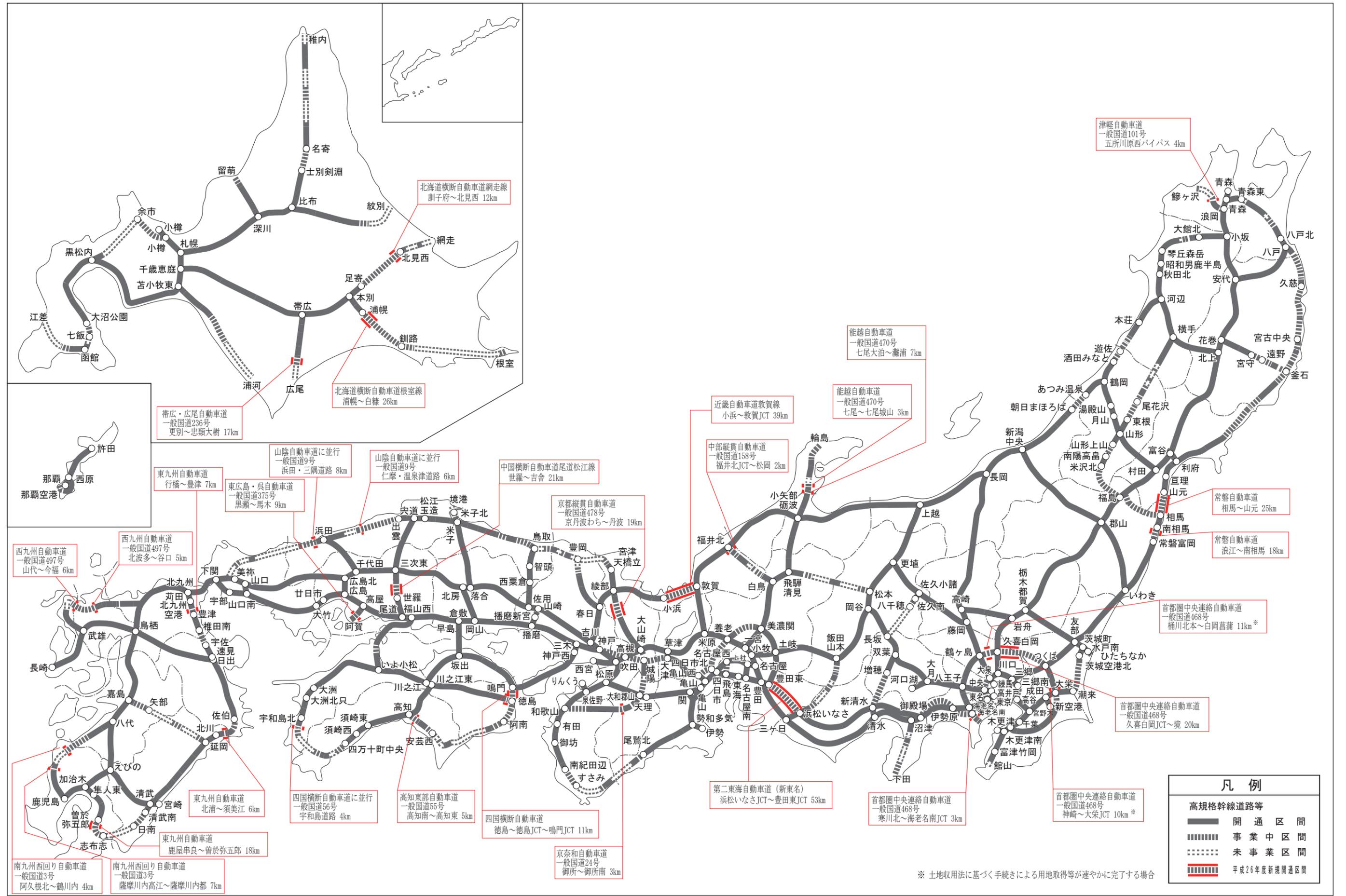
合 計	3,255,321	1,212,562	3,295,595	1,332,676
-----	-----------	-----------	-----------	-----------

# 算 要 求 総 括 表

(単位:百万円)

倍率(A)／(B)		備 考
事業費	国費	
1.20	1.20	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11億円)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1,579億円がある。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。 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。
1.20	1.21	
1.22	1.22	
1.07	1.07	
1.17	1.19	
1.21	1.21	
1.00	1.00	
0.82	1.33	
1.03	0.31	
1.11	1.15	この他に、社会資本整備総合交付金(国費10,558億円)、防災・安全交付金(国費12,227億円)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。
0.99	0.91	

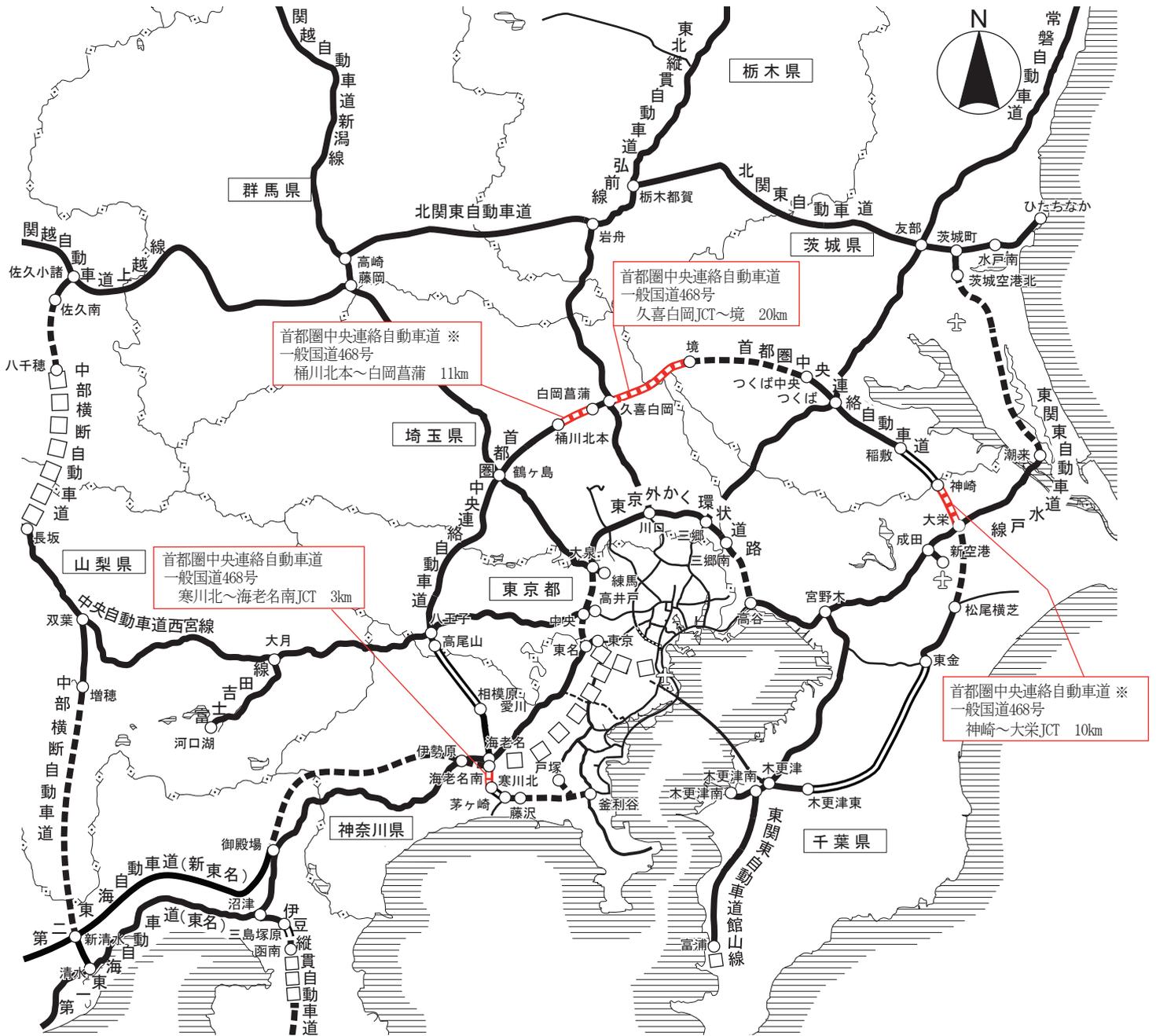
高規格幹線道路等の整備状況（平成26年度開通予定）（平成25年度末時点の高規格幹線道路等の路線図に、平成26年度新規開通箇所を旗揚げ）



(参考資料)

# 大都市圏幹線道路図

## 東京圏高規格幹線道路図

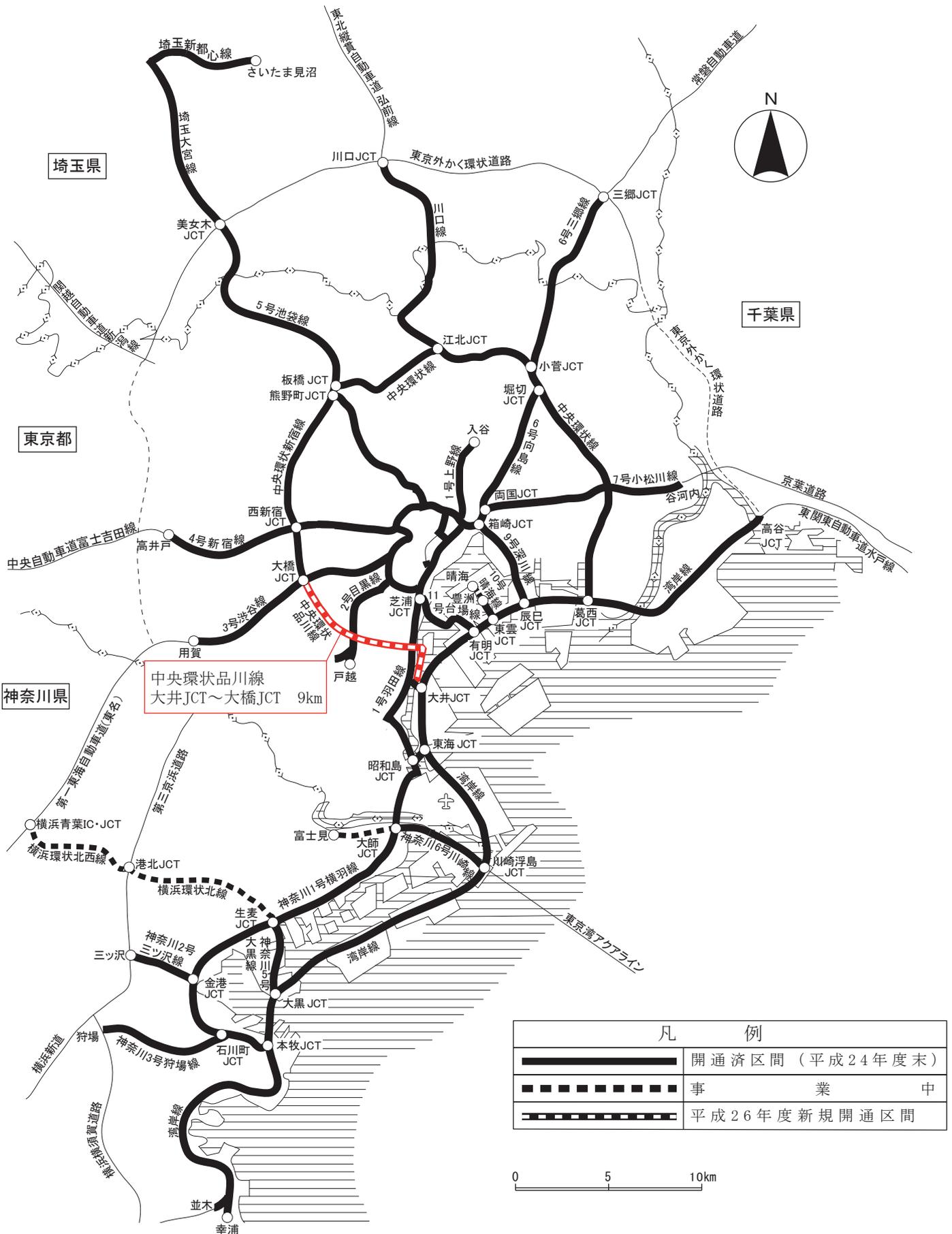


※ 土地収用法に基づく手続きによる用地取得等  
が速やかに完了する場合

0 20 40km

凡 例	
	開 通 済 区 間 (平成24年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成26年度新規開通区間
	平成25年度新規開通区間

# 首都高速道路図



中央環状品川線  
大井JCT～大橋JCT 9km

凡 例	
	開通済区間 (平成24年度末)
	事 業 中
	平成26年度新規開通区間

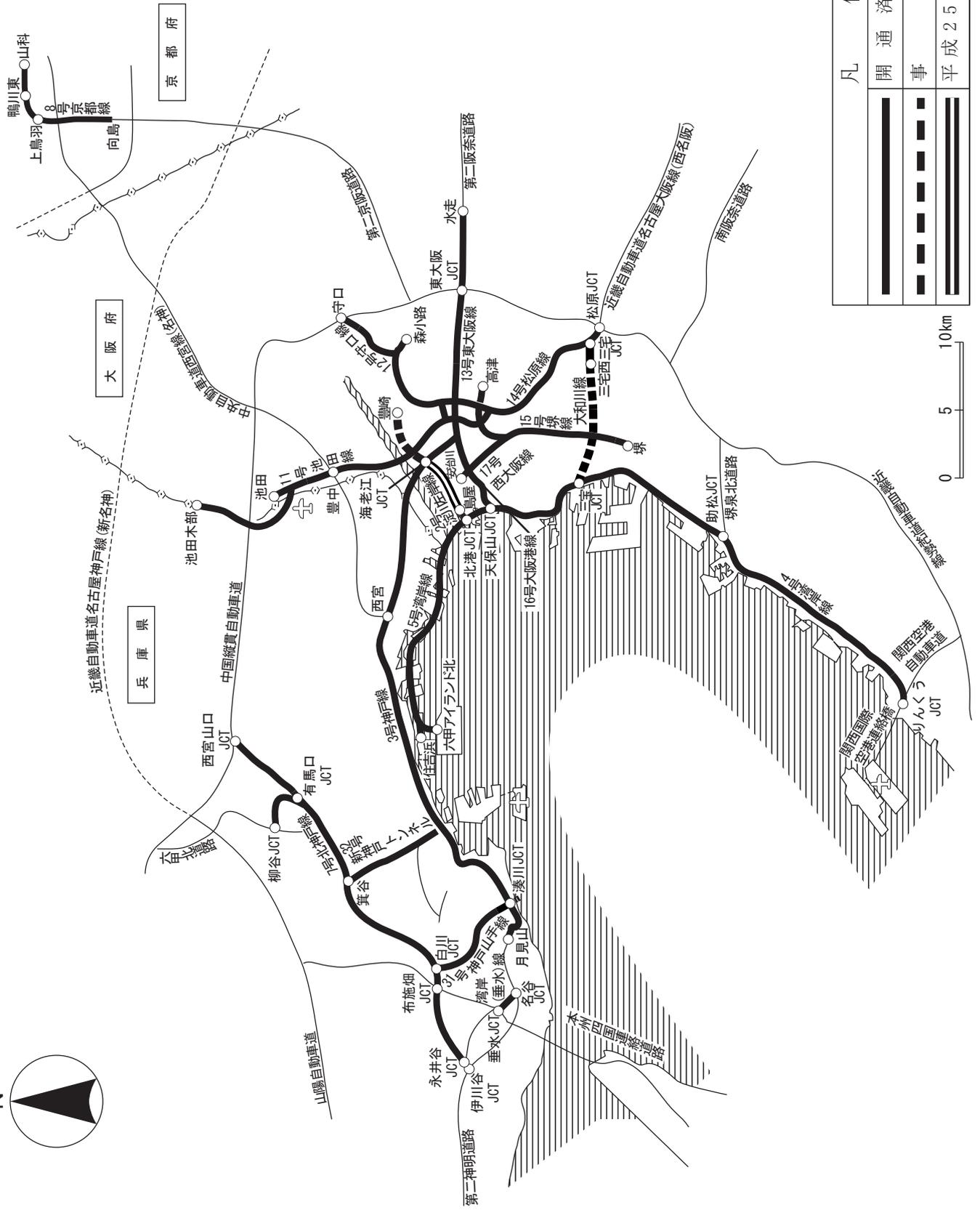
0 5 10km

# 大阪圏高規格幹線道路図



凡 例	
	開 通 済 区 間 (平成24年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成26年度新規開通区間
	平成25年度新規開通区間

# 阪神高速道路図

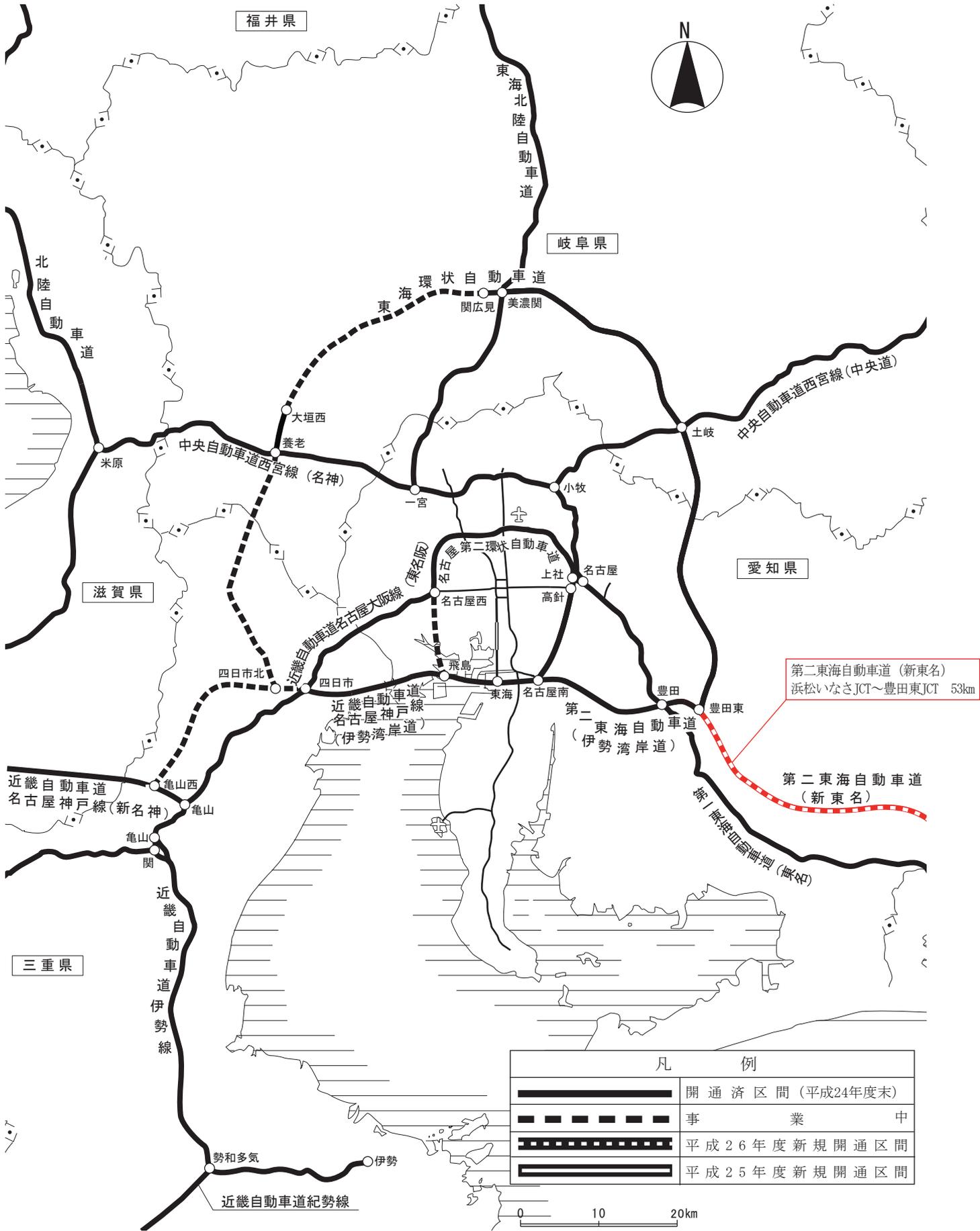


## 凡例

	開通済区間(平成24年度末)
	事業
	平成25年度新規開通区間



# 名古屋圏高規格幹線道路図



第二東海自動車道 (新東名)  
浜松いなさJCT~豊田東JCT 53km

第二東海自動車道  
(新東名)



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。）