

詳細版

平成27年度

道路関係
予算概算要求概要

平成26年8月

国土交通省道路局

国土交通省都市局

目 次

第1 平成27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) 予算総括表	2
2) 新しい日本のための優先課題枠について	3
3) 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
4) 競争力強化のための社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）	5
5) 道路の老朽化対策について	5
6) ネットワークを賢く使う取組について	5
7) 高速道路の料金割引について	5
第2 主な施策の概要	7
(1) 東日本大震災からの復興加速	7
(2) 国民の安全・安心の確保	8
①道路の老朽化対策の本格実施	8
②大型車両の通行の適正化	9
③通学路など歩行空間・自転車通行空間の安全・安心の確保	9
④国道（国管理）の維持管理	10
⑤道路の防災・震災対策	11
⑥道路の雪寒対策の推進	12
⑦密集市街地の改善整備	12
(3) 地方の創生、人口減少の克服	13
①「道の駅」による拠点の形成	13
②スマートIC等の活用による拠点の形成	14
③無電柱化の推進	15
④少子高齢化社会に対応した道路の機能向上	15
⑤自転車利用環境の整備	16
⑥道路空間のオープン化	16
⑦開かずの踏切等の解消	17
⑧美しい国土景観の形成	17
⑨道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保	18
⑩ネットワークを賢く使う	19
⑪円滑な都市・地域活動のための渋滞対策	21

⑫路上工事による交通への影響の低減	21
⑬交通結節点の改善等によるシームレスな移動の実現	22
⑭地域を支える生活幹線ネットワークの形成	22
⑮道路分野における地球温暖化対策の推進	23
⑯沿道環境の改善	24
(4) 成長戦略の具体化	24
①高速道路におけるPPPの活用	24
②効率的な物流ネットワークの強化	25
③案内標識の英語表記 ～世界に通用する魅力ある観光地域づくり～	26
④道路分野における海外展開	26

第3 道路事業の効果的・効率的な実施	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契約方式への取組	27
③スピードアップのための事業マネジメント強化	28

(参考資料)

○ 国土のグランドデザイン2050	29
○ 公共事業関係費の推移	30
○ 高速道路料金割引(利便増進事業終了に対する激変緩和)	30
○ ラウンドアバウトの導入について	31
○ 日本の道路の現況	31
○ 高規格幹線道路の整備状況	31
○ 道路の老朽化対策の本格実施に係る提言(平成26年4月14日)概要	32
○ 道路関係予算概算要求総括表	33
○ 全国路線図	35
○ 大都市圏幹線道路図	37
・関東圏高規格幹線道路図	37
・首都近郊道路図	38
・近畿圏高規格幹線道路図	39
・阪神近郊道路図	40
・中部圏高規格幹線道路図	41

1. 基本方針

平成27年度予算の概算要求については、「東日本大震災からの復興加速」、「国民の安全・安心の確保」、「地方の創生、人口減少の克服」及び「成長戦略の具体化」の4分野を重点化し、これらの課題に対応した施策の効果の早期発現を図る。

- 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、老朽化する道路施設について、安全性の徹底調査・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。また、通学路対策など暮らしの安全に資する事業を推進する
- 地方の成長を促し、人口減少を克服するため、「コンパクト+ネットワーク」の考え方にに基づき、道の駅やスマートICなどによる拠点の形成や、道路ネットワークによる地域・拠点の連携を推進するとともに、ネットワークを賢く使う取組を推進する。また、防災や観光振興に資する無電柱化や、バリアフリー化などの子育て・高齢者に配慮した道路の機能向上を図る
- 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
- 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

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	18,285	1.16	18,285	1.16
改	築	その他	13,811	1.17	13,811	1.17
維	持	修繕	3,262	1.22	3,262	1.22
諸	費	等	1,212	1.00	1,212	1.00
補	助	事業	1,219	1.17	757	1.17
地	域	高規格道路等	1,019	1.18	571	1.17
除		雪	177	1.16	118	1.16
補	助	率差額等	24	1.09	68	1.19
有	料	道路事業等	19,809	1.10	225	1.05
合		計	39,313	1.13	19,266	1.16

※上記には、「優先課題推進枠」に係る計数(国費4,251億円)を含む

(優先課題推進枠に係る計数を除いた場合)

合	計	35,062	1.01	15,015	0.91
---	---	--------	------	--------	------

※ この他に、社会資本整備総合交付金(国費10,644億円)、防災・安全交付金(国費12,647億円)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2,416億円がある。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. 上記の他に、行政部費(国費10億円)がある。

注2. 平成26年度より社会資本整備事業特別会計が廃止されたことに伴い、直轄事業の「改築その他」の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,368億円)を含む。

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27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26年7月25日閣議了解）に従い、「経済財政運営と改革の基本方針2014」（平成26年6月24日閣議決定）及び『日本再興戦略』改訂2014」（平成26年6月24日閣議決定）等を踏まえた諸課題（地方の創生と人口減少の克服に向けた取組を含む。）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。

○ 道路の老朽化対策

要望額： 245億円

（※道路の老朽化対策全体の要求額は 1,698億円）

道路施設の適切な維持管理と老朽化対策に向けて、橋梁、トンネル等の点検、診断、措置、記録を着実に実施し、メンテナンスサイクルを推進。特に、これまでの点検結果に基づく橋梁・トンネル等の計画的な修繕を強力に推進。

○ 道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保

要望額： 2,747億円

（※道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保全体の要求額は 5,569億円）

個性ある地域やコンパクトな拠点を道路ネットワークでつなぎ、距離の制約を克服し、地域・拠点の連携を確保。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。

○ 効率的な物流ネットワークの強化

要望額： 1,260億円

（※効率的な物流ネットワークの強化全体の要求額は 3,277億円）

迅速かつ円滑な物流の実現などのため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網を重点的に整備。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。

（参考）平成27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（H26.7.25閣議了解）（抜粋）

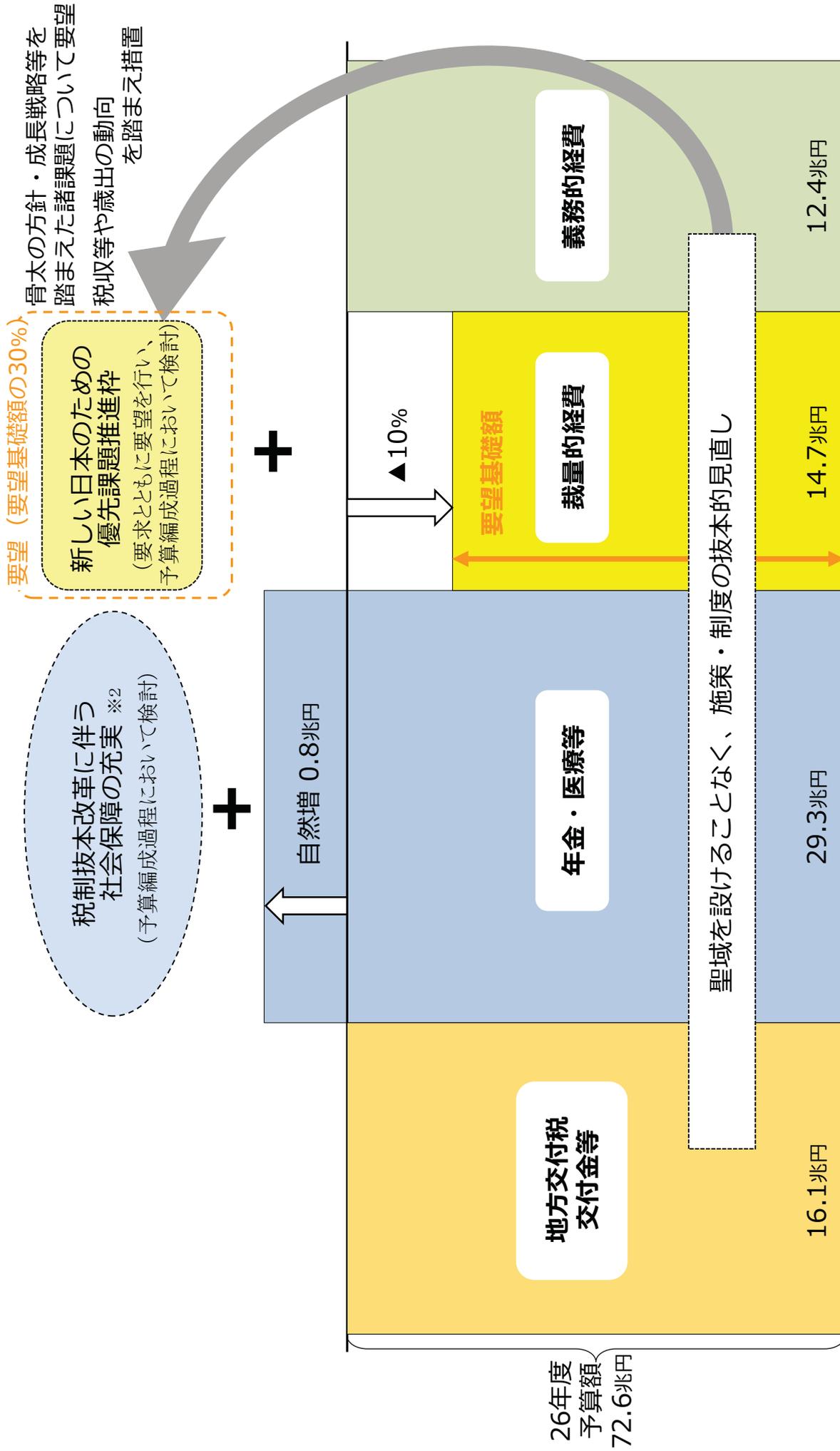
(6) 新しい日本のための優先課題推進枠

平成27年度予算においては、予算の重点化を進めるため、「経済財政運営と改革の基本方針2014」（平成26年6月24日閣議決定）及び『日本再興戦略』改訂2014」（平成26年6月24日閣議決定）等を踏まえた諸課題（地方の創生と人口減少の克服に向けた取組を含む。）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。

※(1)年金・医療等、(2)地方交付税交付金等、(3)義務的経費、(4)東日本大震災からの復興対策、(5)その他の経費（(1)から(4)に掲げる経費を除く経費については、前年度当初予算の100分の90を乗じた額（要望基礎額）の範囲内で要求する）

平成27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、国勢調査経費の増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 税制技術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) 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、以下の取組に対して、集中的に支援を実施します。

- ・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
- ・維持修繕に関する省令・告示の規定に基づく定期点検・診断、修繕・更新などインフラ長寿命化計画を踏まえた老朽化対策
- ・歩行空間の確保など通学路における交通安全対策 等

4) 競争力強化のための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アクセス道路の整備等を通じた物流ネットワークの強化などを図ることで民間投資を喚起し、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、重点的に支援を実施します。

5) 道路の老朽化対策について

維持修繕に関する省令・告示の規定に基づき、地方公共団体の老朽化対策が適切に実施できるよう、市町村に対する支援を講じます。また、大型車両について道路橋等の劣化に大きな影響を与えることから、対策を実施する他、老朽化対策の本格実施を行うための必要な措置を講じます。

6) ネットワークを賢く使う取組について

必要なネットワークの整備とあわせ、既存ネットワークの使い方を工夫し、円滑かつ安全な交通サービスの実現にむけて検討を進めます。今後、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の議論を踏まえ、平成27年夏までに取組方針を取りまとめるとともに、個別の施策については可能なものから順次実施します。

7) 高速道路の料金割引について

高速道路の料金割引については、平成26年4月より、観光振興や物流対策などの実施目的を明確にし、高速道路の利用機会が多い車に配慮して、再編を行ったところであり、引き続き、再編後の割引全体の効果を確認し、激変緩和などの必要性について検討を実施します。

(道路事業における防災・安全交付金の重点配分の例)

道路施設の適確な維持修繕の推進

道路法施行規則第4条の5の2の規定に基づく定期点検 (基幹事業)
 跨線橋の点検

長寿命化計画の策定 (基幹事業)
 ●● 県インフラ長寿命化計画 (行動計画)
 (長寿命化計画)
 橋梁 トンネル 大型構造物

橋梁、トンネル等の修繕・更新

橋梁等の撤去

橋梁、トンネル等の定期点検及び長寿命化計画の策定

高速自動車国道
 一般国道
 地方道
 橋梁の長寿命化計画に基づく修繕・更新対象橋梁

修繕・更新 (基幹事業)
 橋梁の修繕

橋梁等の撤去 (効果促進事業)
 橋梁の撤去

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

・歩くのに電柱が邪魔になり、車道へ入り込む
 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
 バス停周辺歩道整備

・自転車と徒歩通学する児童が錯綜し危険
 自転車通行空間の整備

・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
 歩道拡幅
 バリアフリー化

・踏切内の歩行空間が狭く、児童と車が輻輳し危険
 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
 大型車通行禁止
 狭さく、ハンプの設置

--- : 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

ICアクセス道路の整備

空港・港湾へのアクセス道路整備

駅へのアクセス道路整備

新幹線駅

新規スマートIC

工業団地の造成物流拠点の整備 (県事業)

工業団地と一般国道を連結する道路の整備

高速自動車国道
 一般国道
 地方道

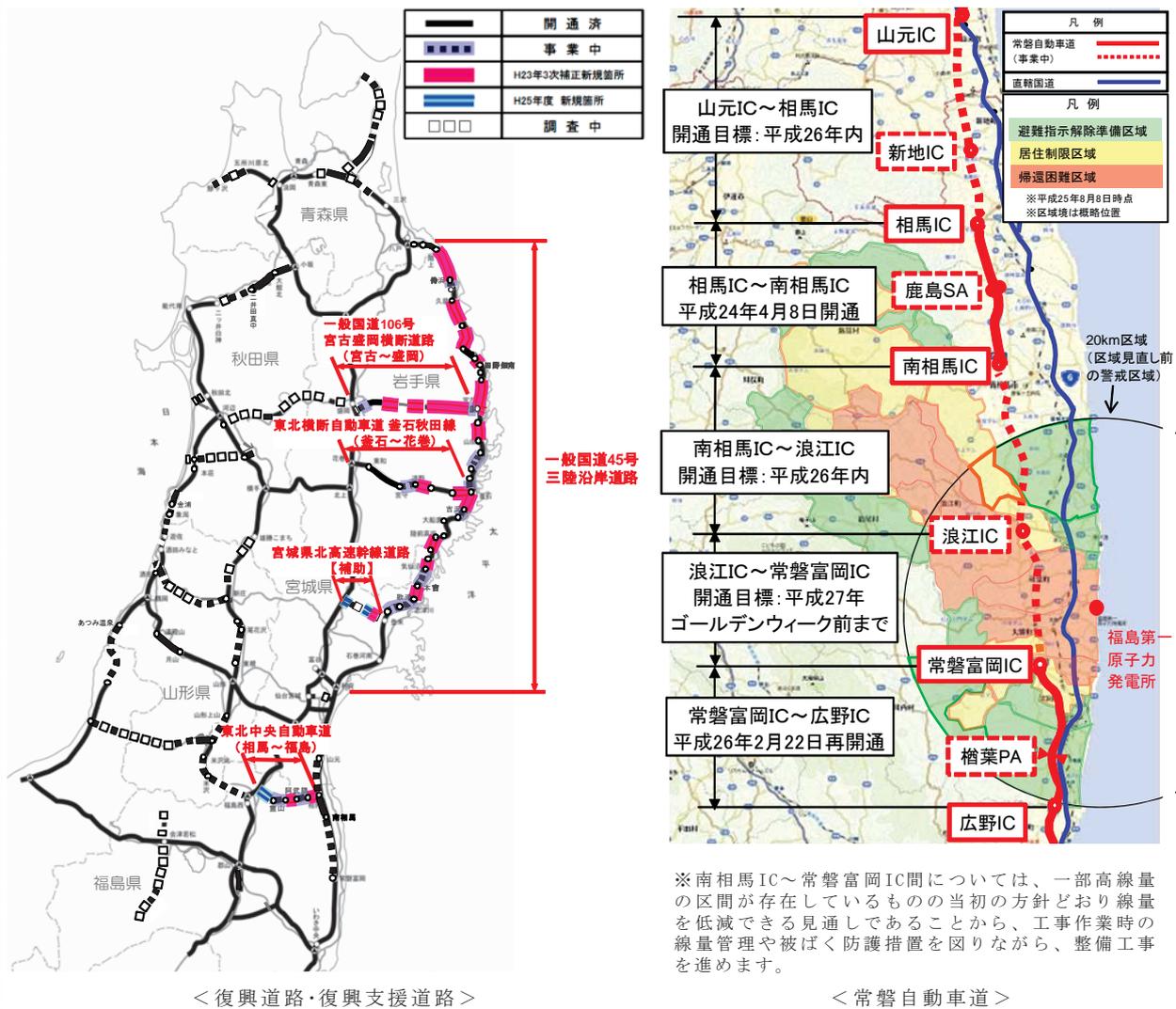
※事業計画はイメージ

第2 主要事項の概要

(1) 東日本大震災からの復興加速

- 復興道路・復興支援道路は、トンネル・橋梁などの主要構造物に本格着手しており、引き続き、民間の技術力を活用した事業促進PPPを活用しつつ、工事の全面展開を図り、早期整備を目指します。
- 常磐自動車道は平成27年ゴールデンウィーク前までに全線開通予定です。

- 震災後に事業化（平成23年11月）された復興道路・復興支援道路のうち5区間・42kmにおいて開通見通しが確定し、事業化から6～7年という異例のスピードで開通する見通し
- 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、引き続き、民間の技術力を活用した事業推進体制（事業促進PPP^{参1}）により事業を進める
（全13チーム 平成26年6月末時点）
- 常磐自動車道については、山元IC～相馬IC間、南相馬IC～浪江IC間は平成26年内に、浪江IC～常磐富岡IC間は平成27年ゴールデンウィーク前までに開通予定

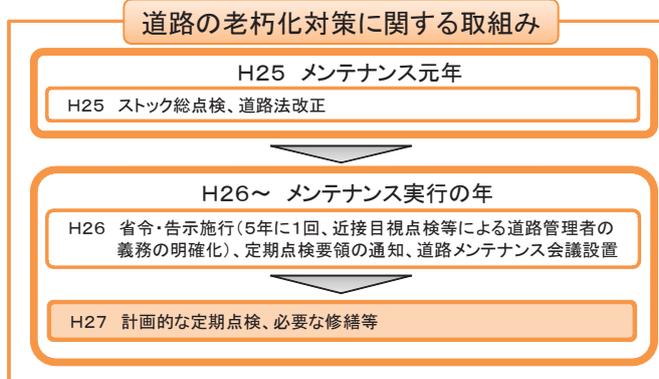


参1：PPP：Public Private Partnership（官民連携、公民協働の意）

(2) 国民の安全・安心の確保

① 道路の老朽化対策の本格実施

- 橋梁（約70万橋^{※2}）・トンネル（約1万本）等の全数監視の義務化に伴い、点検等を着実に実施します。
- 産学官のリソース（予算・人材・技術）を最大限投入し、メンテナンスサイクル（点検・診断・措置・記録）の推進に取り組みます。



【地方公共団体管理橋梁では通行規制等が増加】
(橋)

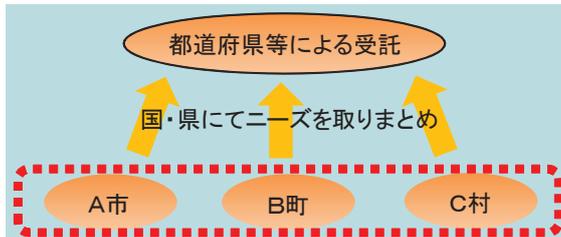


<地方公共団体管理橋梁の通行規制等の推移(2m以上)>

○ 地方公共団体に対する支援

一 「道路メンテナンス会議[※]」を活用した定期点検の着実な推進

- ・ 地域単位での点検業務の一括発注等の実施
- ・ 5年間の定期点検計画を作成し、計画的に実施
- ・ 跨線橋・高速道路跨道橋は優先的に点検に着手
- ・ 点検・診断・措置の結果をとりまとめ、評価・公表



<点検業務等の一括発注のイメージ>



<跨線橋の計画的な点検>

一 財政支援の実施

- ・ 施設の重要度、健全度を考慮した支援や複数年にわたる大規模修繕・更新に対する支援の実施

一 地方公共団体職員向けの研修の充実

- ・ 技術レベルに合わせた研修の実施（年間1,000名程度）

一 国による技術支援

- ・ 従来より行っている技術相談に加え、特に社会的な影響が大きく構造が複雑な施設等について「直轄診断」を実施
- ・ 特に高度な技術を要する橋梁等の緊急的な修繕については代行制度を活用



<H27修繕代行に向けた流れ>

○ 技術力向上の取り組み

一 技術者の育成・確保

- ・ 一定水準の技術力・技術者を育成・確保するため、点検・診断に関する資格制度を導入するとともにその有効性を検証

一 技術開発の推進

- ・ 非破壊検査等の点検技術、補修・補強技術等に関して、現場のニーズにあった産学官連携による技術開発を予算の重点配分により推進

※平成26年7月迄に全ての都道府県毎に設置済み

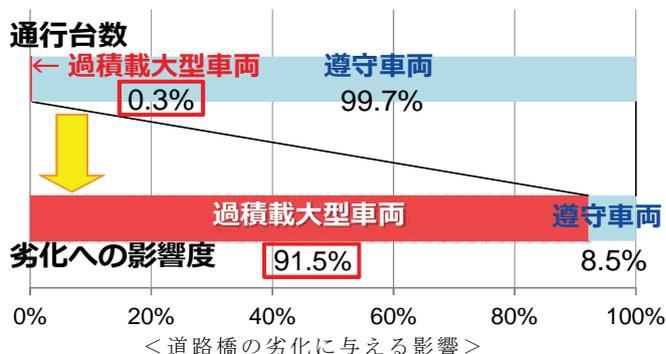
国道事務所、地方公共団体（都道府県、市町村）、高速道路会社等、全ての道路管理者により構成

参 2：橋長 2 m以上の橋梁

②大型車両の通行の適正化

■国民の財産である道路の適正利用者にはより使いやすく、道路を傷める悪質違反者には取締り徹底など、メリハリの効いた取組みを実施します。

・重量を違法に超過した大型車両は0.3%だが、道路橋の劣化の約9割以上を誘因



<抜け落ちた橋梁のコンクリート床版>

- バン型等セミトレーラの駆動軸重に係る許可基準の緩和
- 大型車を誘導すべき経路の指定および当該道路における国による一括審査や、審査体制の集約化を実施することで、許可までの期間を短縮
- 重量が基準の2倍以上となる悪質違反者への即時告発やWIM(Weigh-in-motion)^{参3}を活用した移動可能な取締りシステム等の開発・研究などを実施

③通学路など歩行空間・自転車通行空間の安全・安心の確保

■新たに自転車通学の安全確保も含め、「通学路交通安全プログラム」に基づく通学路対策を重点的に支援します。
 ■生活道路の面的な事故分析等を行い、集中的な対策を実施します。

・平成24年度の通学路緊急合同点検に基づく対策は8割完了（平成25年度末時点）

- 学校や教育委員会、警察等と策定する「通学路交通安全プログラム」において、中高生等の自転車通学路も含めた合同点検や効果把握等を位置づけ、対策を効果的に実施
- メッシュデータ（事故や地理情報等）の分析による重点エリアの特定や、専門家による交通安全診断により、生活道路における走行速度抑制等の対策を実施
- 「自転車ガイドライン^{参4}」に基づく安全で快適な自転車利用環境を創出



<通学路対策>



<道路構造による走行速度抑制>



<安全で快適な自転車利用環境を創出>

参3：通行中の車両の重量を計測する技術

参4：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H24）」

④国道（国管理）の維持管理

- 巡回・清掃・除草等の維持管理を効率的・効果的に実施します。
- 地域住民や道路利用者による維持管理への協力、参画を推進します。

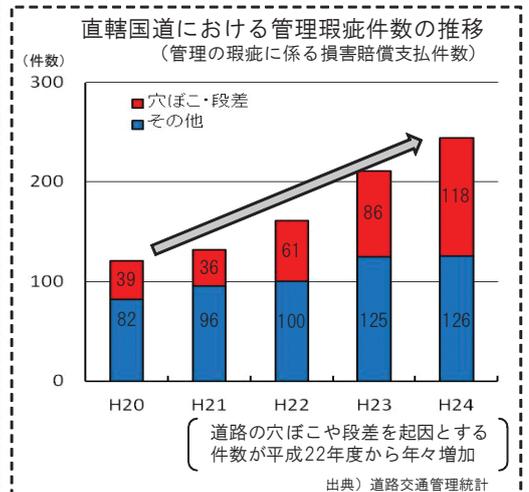
・直轄国道における管理瑕疵件数が増加
 【 121件(H20) →161件(H22) →244件(H24) 】

○サービス目標を踏まえた維持管理

巡回・清掃・除草等の作業項目毎に設定したサービス目標の達成状況等を分析・評価し、維持管理基準（案）の見直しの検討を進め、効率的・効果的な維持管理を図ります。

【維持管理基準(案) 抜粋】

- 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
- 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)
- 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
- 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
- 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/m²程度を目安に実施

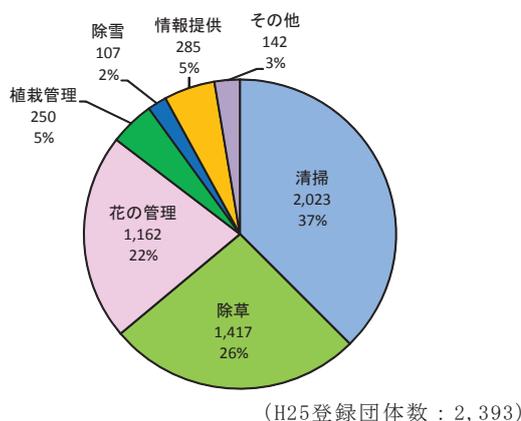


○地域住民や道路利用者の協力、参画の取組み

ーボランティア・サポート・プログラム (VSP) による地域と協働した道路管理の実施



<清掃活動の状況>



<活動実績>

ー道路緊急ダイヤル (#9910) の周知と通報協力による情報収集

H25年度の通報協力件数：18,100件

⑤ 道路の防災・震災対策

■大規模災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の強化や迅速な道路啓開実施のための施策を推進します。

- ・全国の緊急輸送道路は約98,000 k m（平成25年9月末時点）
- ・緊急輸送道路上の既設橋梁の耐震化率は約79%（平成24年度末時点）
- ・道路法面等の要対策箇所の対策率は約60%（平成24年度末時点）

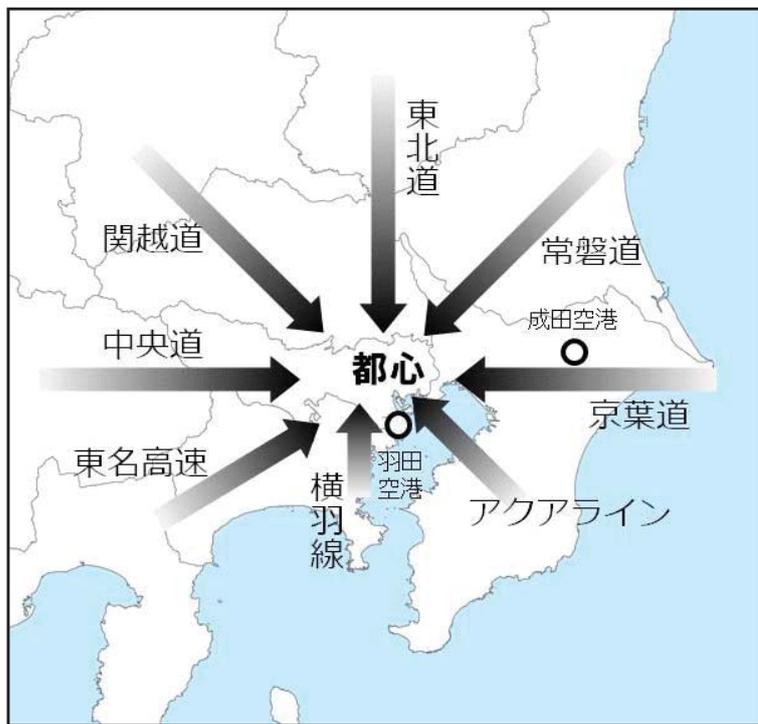
- 大規模災害時に緊急輸送道路としての機能を発揮し、実働部隊が迅速に活動できるように、代替性確保のためのミッシングリンクの整備、橋梁の耐震性能向上、道路法面の災害対策、倒壊による道路閉塞を回避するための無電柱化等を推進
- 首都直下地震について、都心に向かって八方位で同時に進行する“八方向作戦”で高速道路、国道を組み合わせながら道路啓開を行う体制の検討など、各地域において大規模災害に備えた体制を構築
- 速やかな道路啓開に資するため、災害対策基本法の改正の動きを踏まえ、道路管理者による放置車両移動のための具体的方策の検討を推進
- 自動車のプローブ情報等のビッグデータを活用し、早期の被害状況の把握による初動強化を推進



<橋梁の耐震補強>



<斜面崩落防止対策>



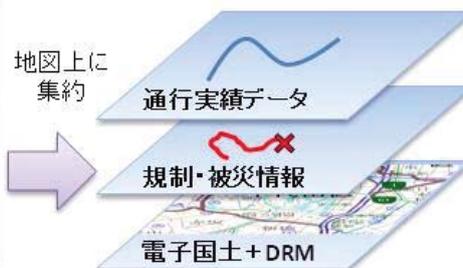
<八方向作戦による道路啓開>



<放置車両移動のための具体的方策>
(例:ホイールローダによる車両移動検討)



プローブデータによる通行実績



<プローブデータ等を活用した早期の被害状況把握>

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、除雪作業及び防雪施設等の整備・更新等を行います。
- 冬期の立ち往生車両の発生を防止するため、チェーン装着等の啓発活動や路面状況等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25年度冬期に発生した約1,070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8割（全国の直轄国道）

- 降雪や雪崩等により交通に支障を及ぼすおそれのある箇所について、除雪作業の実施及び防雪施設等の整備・更新・補修等を推進
- 立ち往生の発生が想定される箇所については、チェーン脱着場の整備や利用者への情報提供・啓発活動を推進
- 異常降雪時には、雪害の規模に応じ、近隣地整からの広域応援を実施



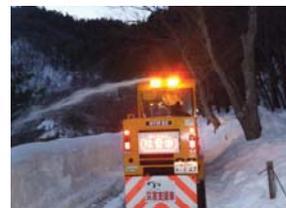
< 除雪作業 >



< 雪崩防止柵 >



< チェーン装着指導 >



< 広域応援態勢の実施 >

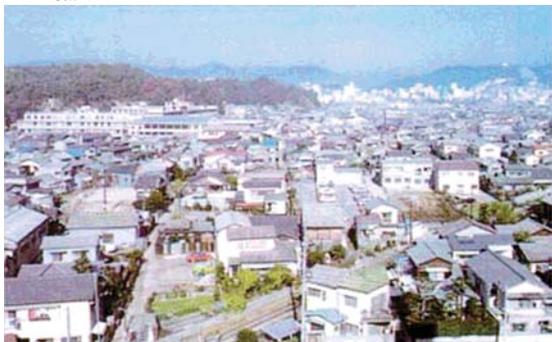
⑦ 密集市街地の改善整備

- 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・避難路となる道路の整備を支援します。

- ・ 延焼危険性又は避難困難性が高く、地震時等において最低限の安全性を確保することが困難である、著しく危険な密集市街地が全国で約6,000ha存在（平成22年度）

- 木造老朽家屋が密集する地域において、土地区画整理事業を実施し、延焼遮断帯や避難路となる広幅員の道路を整備（広島市・段原西部地区）

整備前



整備後



(3) 地方の創生、人口減少の克服

① 「道の駅」による拠点の形成

■ 地域外から活力を呼び、雇用を創出し、地域の好循環を生む「道の駅」について、地方創生の拠点として選定し、関係機関が連携して重点的に支援します。

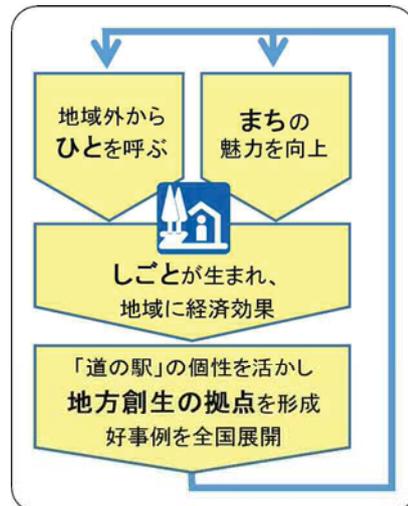
○ 観光や移住など地域外から活力を呼ぶ「ゲートウェイ型」や、産業振興や福祉など地域の元気を創る「地域センター型」として優れた「道の駅」を選定し、関係省庁等と連携の上、計画段階から総合的に支援

○ トイレ等の適切なリニューアルなど、基礎的なサービス水準を確保

- ・ 多機能トイレ、無料公衆無線LAN等を標準装備
- ・ EV充電器は、利便性を考慮し、道路区域内を含め設置を促進



< 地方創生拠点となる「道の駅」のイメージ >



< 「道の駅」を核とした好循環 >

ゲートウェイ型	地域センター型
<ul style="list-style-type: none"> ・ インバウンド観光「道の駅」 ・ 観光総合窓口「道の駅」 ・ 地方移住促進「道の駅」 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 産業振興「道の駅」 ・ 地域福祉「道の駅」 ・ 防災「道の駅」
<ul style="list-style-type: none"> 外国人案内所、免税店、無線LAN 等 地域全体の観光案内、宿泊予約窓口 等 地方移住のワンストップ窓口 等 	<ul style="list-style-type: none"> 地方特産品のブランド化、6次産業化 等 診療所、役場機能、高齢者住宅 等 広域支援の後方支援拠点、防災教育 等

【 地域の特産品を活かした「道の駅」事例 】

・「道の駅」で新たに **60名の雇用を創出**
 ・南房総エリアにおける **経済波及効果 年間 約4億円**

地域特産品「びわ」を活かしオリジナル商品開発

特産のびわ → 加工 → オリジナル商品をブランド化 → 枇杷関連商品 50種類 → 生産農家にも効果波及

地域資源をパッケージ化し、観光ニーズを呼び込み

枇杷狩りの交付、うちわ作り体験、関東最大規模の葉の花畑、いちご狩り体験

例) 日帰りバスツアー誘致
 年間ツアーガイド 観光客の手記を収めた本を贈る
 観光バス立ち寄り台数 **約3000台(9万人)**
 びわ狩り、いちご狩り、体験農家、観光名所等
地域100事業者

みなみぼうそう

< 道の駅「とみうら」の雇用と経済効果 (千葉県 南房総市) >

【 震災伝承の「道の駅」事例 】

三陸地域の被災地をつなぎ震災の実情と教訓を伝承

※高田松原津波復興祈念公園と連携を図る



< 「高田松原」の再整備 (岩手県 陸前高田市) >

②スマートIC等の活用による拠点の形成

■高速道路等の沿道において、地域と一体となったコンパクトな拠点の形成を支援します。

1) スマートIC事業の積極的活用

- ・我が国の高速道路のIC間隔は平均約10kmで、欧米諸国の平地部における無料の高速道路の2倍程度
- ・スマートICは全国で70箇所が開通、75箇所で事業中（平成26年8月時点）

○スマートICの整備にあたっては、新たに創設された補助事業を活用

○スマートICについて、準備段階から支援するため、必要な制度の充実を図る



<白河中央スマートICの整備事例>

[東北自動車道 白河中央スマートIC]

- ・平成21年8月開通
- ・平成25年度交通量 約2,700台/日
- ・白河中央スマートICの整備により、白河厚生総合病院までのアクセス時間が短縮され、年間約700台の車両が救急搬送で利用（平成25年度実績）

2) 高速道路への直結化によるアクセス強化

- ・高速道路に隣接している主要施設の多くが、一般道を介して高速道路と接続

○高速道路に隣接している主要施設へのアクセス性を高めるため、民間施設への直結を含め、新たなルールを整理



<高速道路に直結している主要施設の例>

[対象施設]

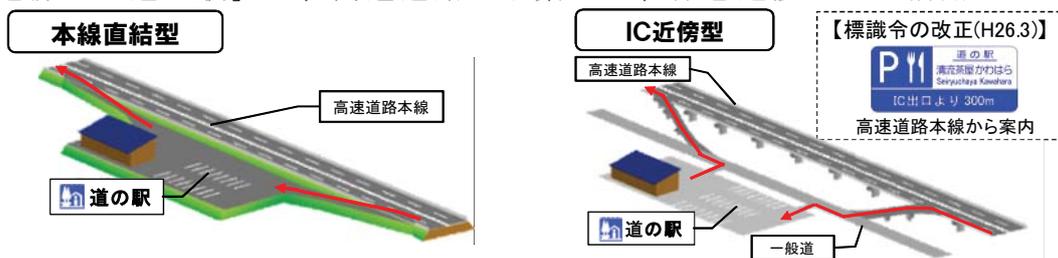
- | | |
|---------|----------|
| ・高次医療施設 | ・大規模商業施設 |
| ・工業団地 | ・空港 |
| ・物流施設 | ・港湾 等 |

3) 無料の高速道路における休憩サービスの充実

- ・無料の高速道路は、今後整備が急速に進展 現在:1,654km → 今後:3,220km
- ・休憩施設はほとんどなく、休憩サービスの提供が課題（事業中区間整備後）

○道の駅の施策を活用するなど地域と連携して、必要な措置を講じつつ、休憩施設の適正配置を推進

○IC近傍の「道の駅」は、高速道路から案内し、休憩施設として活用



③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の無電柱化を推進します。

- ・海外の主要都市に比べ、我が国の無電柱化は遅れている状況
 - ーロンドン・パリ・香港 100% (2004年)、台北 95% (2013年)、シンガポール 93% (1998年)、ソウル 46% (2011年)、ジャカルタ 35% (2014年)、東京23区 7% (2013年)、大阪市 5% (2013年)

【無電柱化の目的】



<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>

【本格的に無電柱化を推進するための方向性】

新たな無電柱化推進計画を策定し、同時整備の実施、道路の占用制限の実施、低コスト手法の導入等により、本格的な無電柱化を推進

- 道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、併せて緊急輸送道路における新設電柱の占用制限に着手
- 直接埋設や小型BOX活用方式等低コスト手法の導入、及び直接埋設の普及促進の仕組みを構築
- 地域との連携を強化するため、地上機器の民地への設置等地域の協力が得られる仕組みや、計画策定の際に地域の声が反映される仕組みを構築
- 「電柱が無いことが常識」となるように国民の理解を深める情報発信を推進

④少子高齢化社会に対応した道路の機能向上

■高齢者や障害者等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、歩行空間のバリアフリー化や踏切道の歩行者対策、高速道路の誤進入対策を推進します。

- ・特定道路^{参5}のバリアフリー化率は平成25年度末時点で83%
- ・踏切事故死亡者の約4割、高速道路の逆走事故を起こした運転手の約6割が高齢者

- 鉄道駅、病院及び官公庁等を結ぶ歩行空間のバリアフリー化を推進
- 「踏切安全通行カルテ」を策定し、高齢者等の事故が多い踏切の対策を重点的に推進
- 重大事故に繋がる可能性の高い高速道路での逆走に対し、発生頻度の高いICやSA・PAにて、標識、路面標示などの逆走防止対策を推進



<歩行空間のバリアフリー化>
(幅の広い歩道の整備)



<踏切道の歩行者対策>
(歩道の設置・拡幅)



<高速道路の逆走対策>
(標識、大型矢印路面標示の整備)

参5：鉄道駅、病院及び官公庁等を結ぶ道路のうち、移動等の円滑化が特に必要なもの（多数の高齢者、障害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。平成32年度までに、全ての特定道路のバリアフリー化を実施する。

⑤ 自転車利用環境の整備

■ 歩行者対自転車の事故など自転車関連事故を削減するため、事故多発交差点等において安全な自転車通行空間を確保します。

■ 観光資源との連携や健康増進等、自転車を活用した取組みを支援するため、自転車道の整備等を推進し、地域の活性化を図ります。

- ・ 自転車保有台数は約7,200万台で、年平均約50万台増加（過去5年間の平均）
- ・ 全交通事故が減少する中、歩行者対自転車の事故は過去10年間で3割増
- ・ 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、全国のDID地区を有する市区町村（849）のうち、約6%（53市町村）

○ 先進事例の道路管理者への提供等により、自転車ネットワーク計画^{参6}の策定の推進を図るとともに、自転車の安全性・快適性を確保する自転車通行空間の整備や、地域の特性を活かした自転車道等の整備を支援

【歩行者対自転車事故の対策事例】



通学児童などの歩行者と自転車が錯綜



路肩等の空間を活用し、自転車専用通行帯を整備



地域の特性を活かした自転車道等を整備

⑥ 道路空間のオープン化

■ 地域のにぎわい・交流の場の創出や道路の質の維持・向上を図るため、官民連携によるインフラ整備・管理を展開します。

- ・ 立体道路制度の適用を拡大する道路法等が一部改正（平成26年6月30日施行）

○ 改正道路法に基づき、まちづくりと一体となった道路の上下空間の有効活用を推進
○ 高架下空間の占用基準の緩和および入札方式の導入を内容とする改正道路法を活用し、占用料の増収による維持更新負担の軽減を推進
○ 道路占用許可基準の緩和を内容とする改正都市再生特別措置法を活用し、道路上におけるオープンカフェ等の設置による地域の活性化やにぎわいの創出を推進

【道路空間を有効活用した事例】



高架下の店舗（横浜市）



オープンカフェ（札幌市）



自転車駐輪器具（岡山市）

参6：安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画

⑦開かずの踏切等の解消

■「開かずの踏切」等による渋滞の解消や踏切事故防止のため、連続立体交差事業等を支援します。

■高齢者等の歩行者事故が多い踏切について、「踏切安全通行カルテ」により重点的に対策を促進します。

- ・長時間に渡り多くの交通を遮断する開かずの踏切^{参7}は全国に約600箇所
- ・「開かずの踏切」の事故率は、それ以外の踏切の約4.4倍
- ・東京23区の踏切数はパリの約40倍

- JR 南武線連続立体交差事業
 - ・鉄道高架化により踏切15箇所を除却



< JR 南多摩駅付近（東京都） >

- 「踏切安全通行カルテ」による歩行者安全対策の促進

- ・踏切実態総点検を実施するとともに、歩行者事故リスクの高い踏切を抽出し、重点的な対策を促進



⑧美しい国土景観の形成

■歴史や文化、風土など多様性や四季の変化に富んだ地域の個性を活かした美しい国づくりを目指し、修景・緑化や木材利用等を推進します。

- ・道路空間の有効・快適な活用方策として、「電線類の地中化、植樹帯の設置などにより景観をよくする」と答えた方が42%（総数：1,866人）
- ・日本風景街道について、平成26年4月末時点で134ルートが登録（H19.9～）
- ・平成24年度末時点での木製防護柵の設置延長は約237km

- 観光立国実現に向け、日本風景街道^{参8}における修景・緑化を推進

- 周辺の景観への配慮、間伐材等木材資源の活用等の観点から、木材利用を推進



< 道路沿いの看板の撤去による修景 >
(ぐるり・富士山風景街道)



< 木製防護柵 >
(国道20号（圏央道高尾山IC付近）・東京都八王子市)

参7：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

参8：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

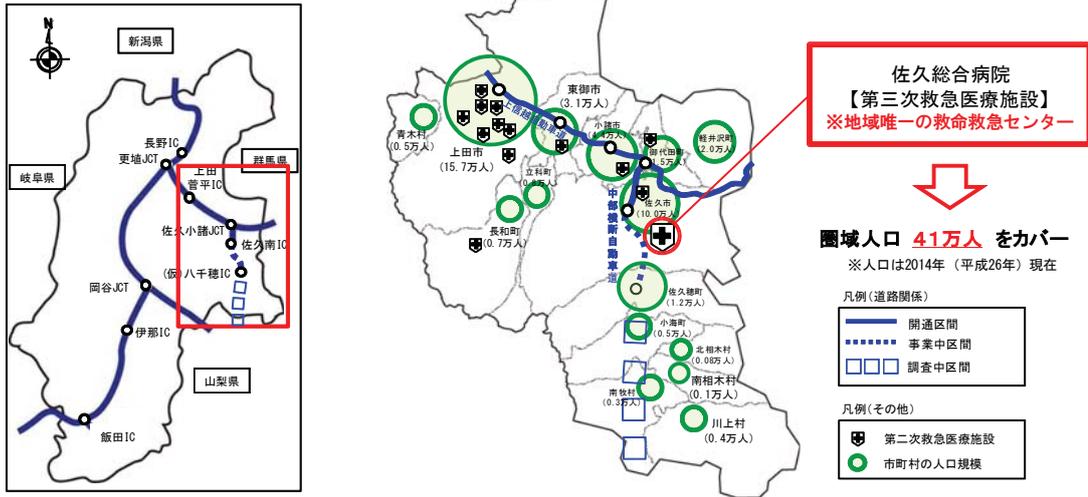
⑨ 道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保

■ 個性ある地域やコンパクトな拠点を道路ネットワークでつなぎ、距離の制約を克服し、地域・拠点の連携を確保します。

- ・ 2050年には、人口が2010年の半分以下になる地点が現在の居住地の6割以上
- ・ 都市圏の機能維持には、一定規模以上の都市圏人口が必要

【医療体制維持の例（長野県佐久市周辺）】

○ 上信越道、中部横断道等の道路ネットワークにより、佐久総合病院を中心とする救急医療体制を構築

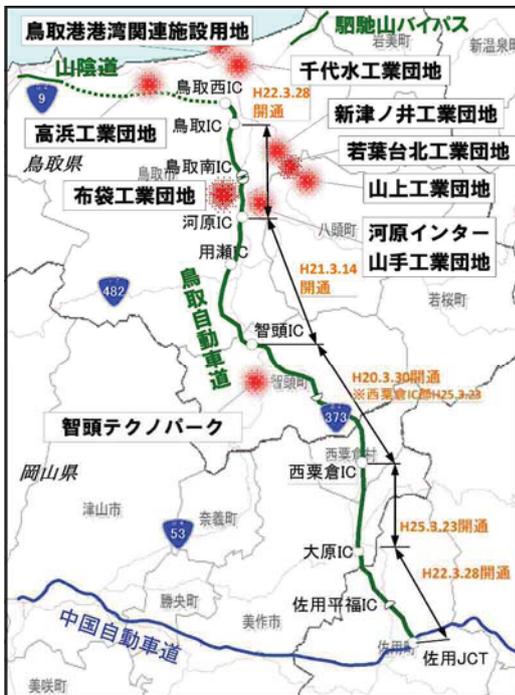


< 長野県内の高速道路ネットワーク >

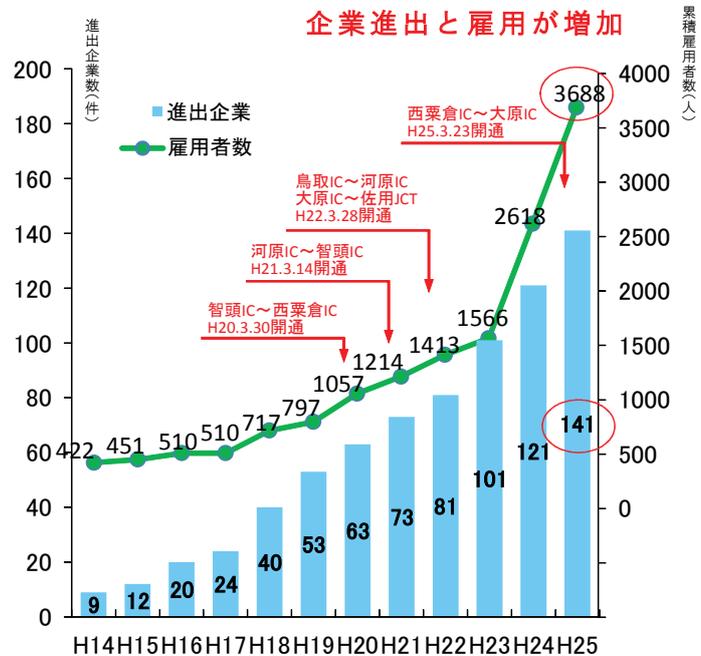
< 道路ネットワークによる救急医療体制の構築 >

【地域活性化による雇用創出の例（鳥取県東部地域）】

○ 鳥取自動車道の整備により、沿線地域への企業進出を促進し、平成14年度から平成25年度の12年間に延べ141社が進出、約3,700人の雇用を創出



< 鳥取県東部の主な工業団地 >



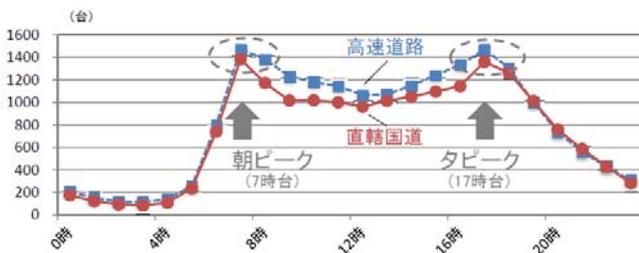
< 鳥取県東部の企業進出状況 >

⑩ ネットワークを賢く使う

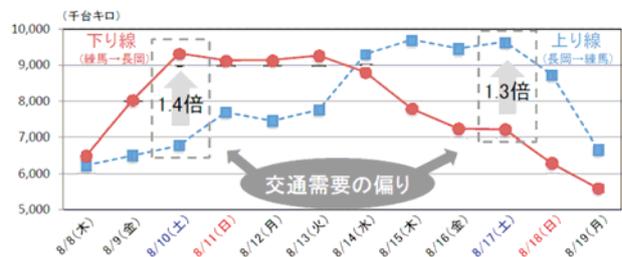
■ 今ある道路をもっと賢く使って、時間損失、低い時間信頼度、交通事故、活力低下の克服を目指します。

- ・日本の道路ネットワークは貧弱だが、ネットワークを十分に使い切っていない
 - － 高速道路の道路全体の延長割合は0.7% 高速道路の3割以上が3車線以下
 - － 一人あたりの年間渋滞損失時間は約40時間で、乗車時間(約100時間)の約4割に相当(欧米の主要都市における渋滞損失は、移動時間の約2割)
 - － 総渋滞損失は、年間約280万人の労働力に匹敵
 - － 特定の時間帯、時期、方向に交通需要が偏在
 - － 年間の交通事故死者数のうち、歩行中と自転車乗用中の死者が約5割を占め、そのうち約5割が自宅から500m以内で発生

【平日24時間における時間別交通量】



【お盆シーズンの走行台キロ】
(関越自動車道 練馬IC～長岡JCT)



○ 賢く使う取組については、今後の国土幹線道路部会^{※9}の議論を踏まえ、平成27年夏までに取組方針を取りまとめる(可能なものについては順次実施)

目指すべき方向	克服すべき課題	課題に対応する主な取組	
円滑 エネルギー効率	時間損失	<サプライ・サイト>	賢く 容量確保
		<ダイヤモンド・サイト>	交通需要マネジメントでネットワークを最適利用
環境・快適	時間信頼度	ビッグデータを活用して、交通工学の新体系を確立 実容量の不揃いをなくす (科学的なボトルネック対策)	
		本線料金所を極力なくす	
		"ETC2.0"で賢く使うユーザーの優遇と料金所革新	
安全・安心	交通事故	通行止め・車線規制時間を最短化	
		無料の高速道路でも、休憩サービスを提供	
		予定通りの時間に到達させる	
地域活力 国際競争力	活力低下	賢く事故削減	機能分化で車は高速道路へ
			ビッグデータを活用して、潜在的な危険箇所を改善
			生活道路の通過交通排除と速度抑制
		主要施設と高速道路を極力直結	
		拠点間を結ぶネットワークの構築	

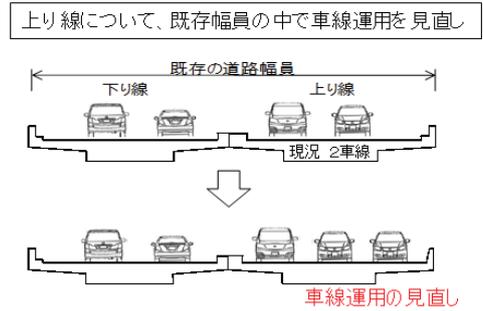
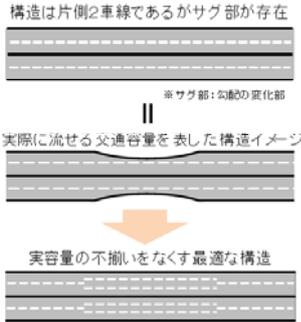
賢く使う

<目指すべき方向と克服すべき課題・課題に対応する主な取組>

○ 交通量観測機器やITSスポット等を活用しビッグデータを収集することにより、交通量や走行速度等の交通状況を常時観測する体制への移行を推進

○実容量の不揃いをなくす

- ・ビッグデータを活用して、最大安定交通量（実際に流せる容量）を把握
- ・把握した実容量の不揃いをなくして、科学的に交通流動を最適化



<実容量の不揃いのイメージ>

<交通流動最適化のイメージ（中央道調布付近）>

○本線料金所を極力なくす

- ・料金体系が異なる箇所にも多数存在している本線料金所をなくした運用を、試験的に実施

○“ETC2.0”で賢く使うユーザーの優遇と料金所革新

- ・渋滞、事故等の状況に応じて、利用者が複数ルートを選べるシステムを導入
- ・“ETC2.0”の導入に合わせ、一定速度で通過できる新設計料金所を設置



<“ETC2.0”による賢い経路選択(イメージ)>



<新設計料金所(イメージ)>

○賢く事故削減

- ・幹線道路では、「事故ゼロプラン^{※10}」を引き続き推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用し、きめ細かく効率的な事故対策を実施
- ・生活道路では、安全性の高い高速道路等へ交通転換させ、通過交通排除と走行速度抑制を徹底することにより、歩行者や自転車優先の生活空間を構築



<ビッグデータを活用した対策事例>



<歩車共存道路>

参9：社会資本整備審議会道路分科会 国土幹線道路部会

参10：事故データや地域住民からの指摘等に基づき事故の危険性が高い区間（事故危険区間）を選定し、事故要因に即した対策を重点的・集中的に実施、完了後は効果計測しマネジメントサイクルにより逐次改善を図る取組

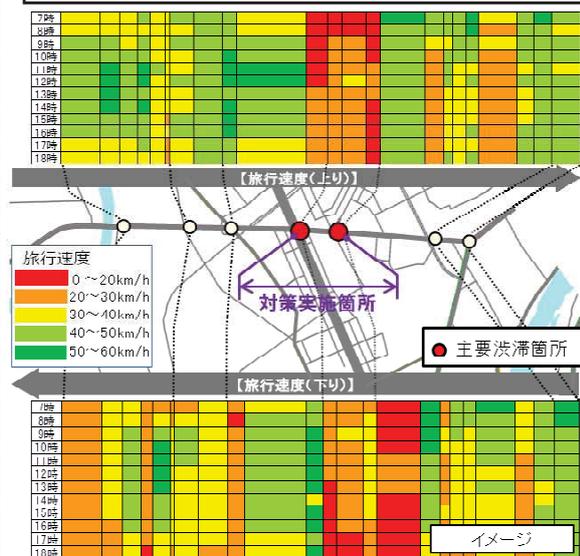
⑪円滑な都市・地域活動のための渋滞対策

■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行い、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。

・全国の主要渋滞箇所は高速道路で約300箇所、一般道路で約9,000箇所

○渋滞対策協議会で位置づけられた主要渋滞箇所等において、ITS技術を活用しつつ、交通容量の確保・拡大や交通需要マネジメントなどの渋滞対策を実施

＜データに基づき渋滞要因を分析＞



＜対策の実施＞

右折レーンの設置、バスベイの拡幅、中央分離帯設置



＜モニタリングの実施＞

・主要渋滞箇所や対策状況をモニタリング
・継続的に渋滞状況や課題を把握、共有

⑫路上工事による交通への影響の低減

■路上工事の共同施工等により工事時間の縮減を推進し、年末年始・地域のイベント期間等での路上工事の抑制等により交通への影響を低減します。

・平成25年度での年間路上工事時間は平成14年度比で46%減
・東京23区（国道・都道）における路上工事時間の割合は、占用工事が約6割（47万時間）

【路上工事時間の縮減 取組み例】

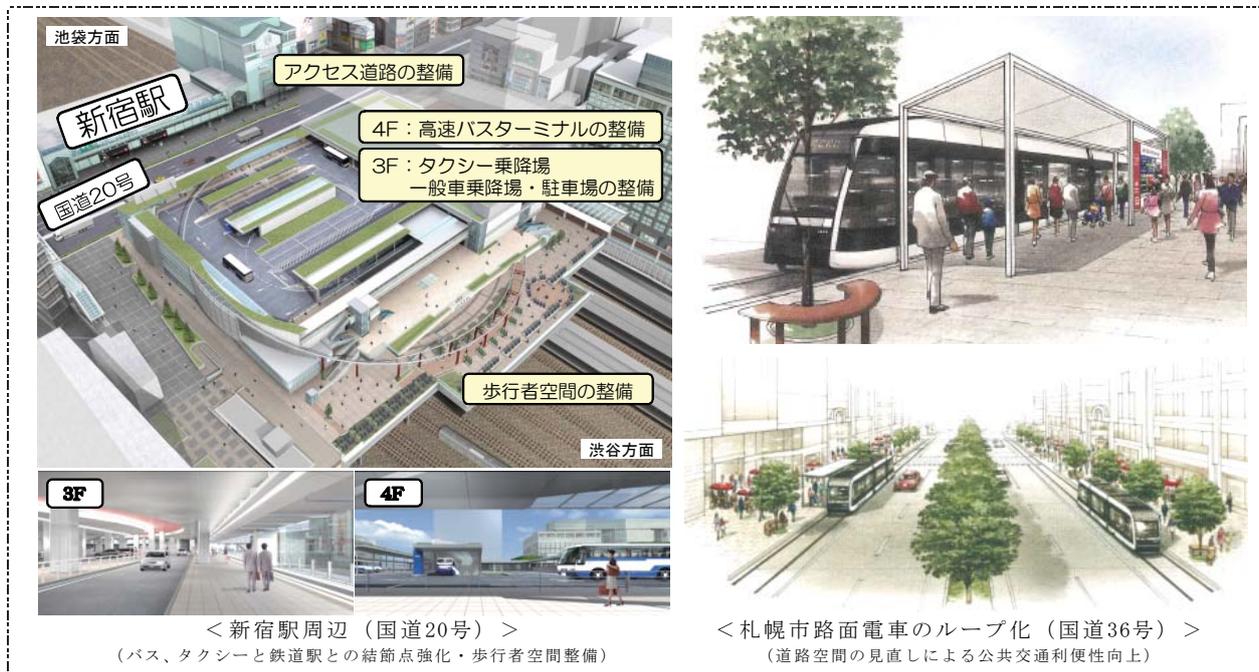
○複数の工事を同一区間で同時期に施工することで工事日数を削減
(共同施工により130日間の縮減：国道4号日本橋地区実績)



⑬ 交通結節点の改善等によるシームレスな移動の実現

■ 駅前広場等の交通結節点の整備や、LRT^{参11}、バス走行空間の改善などの整備等を支援し、シームレスな移動を目指します。

- ・異なる交通手段を分離しつつ、大量の交通を処理するための十分な容量が必要
- ・走行性、乗り換え利便性に優れたシームレスな移動の実現が喫緊の課題

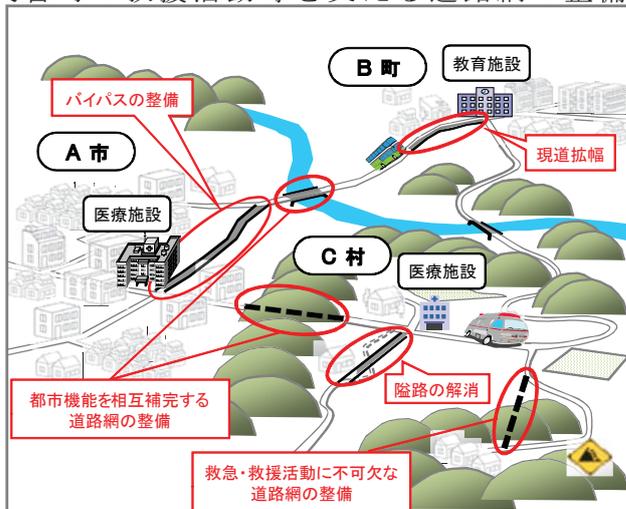


⑭ 地域を支える生活幹線ネットワークの形成

■ 地域の安全で快適な移動を実現するため、救急・救援活動に不可欠な道路網や、すれちがい困難箇所の解消を図る道路整備等を支援します。

- ・地方自治体が管理する道路の改良率は6割程度
- ・都道府県及び政令市が管理する道路の法面崩落等による通行止めは年間約2,700箇所 (平成25年度)

- 救急活動に不可欠な道路網の整備
- 現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消
- 災害時の救援活動等を支える道路網の整備



<生活幹線ネットワークの整備イメージ>



<救急車のスムーズな走行ができない箇所>



<災害時に通行不能となった箇所>

参11: Light Rail Transitの略で、低床式車両 (LRV) の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム

⑮ 道路分野における地球温暖化対策の推進

■地球温暖化対策として、道路ネットワークを賢く使い、渋滞なく快適に走行できる道路とするため、交通流対策等を推進します。

・日本国内から排出される二酸化炭素の約16%が自動車から排出

【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

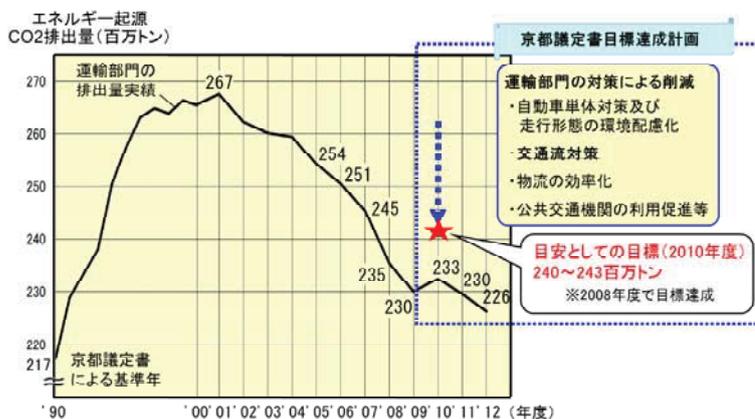
○道路緑化の推進

- ・道路緑化の推進

○道路施設の低炭素化

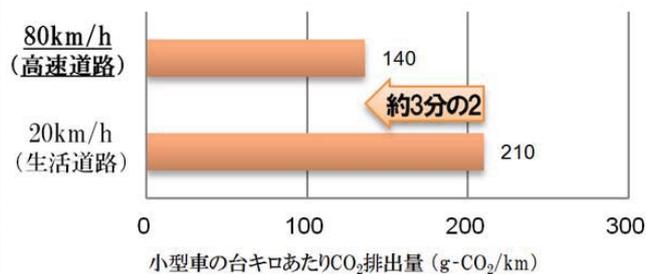
- ・LED道路照明灯の整備
- ・道路橋の長寿命化
- ・再生可能エネルギーの活用

○京都議定書目標達成計画で、運輸部門において目標（2010年度）を達成



(環境省・GIO資料、京都議定書目標達成計画より作成)

○走行速度の向上が実走行燃費を改善し、自動車からのCO₂排出量を削減



(国土技術政策総合研究所資料より作成)

○大都市等における街路樹の整備等の推進及び道路植栽の適切な管理のための基準等の見直しを実施



<街路樹の整備>

○道路照明灯の新設及び更新にあたり、LED道路照明灯の整備を推進



<LED道路照明灯の整備>

○SA・PAや道の駅等の道路施設において太陽光発電等による再生可能エネルギーを活用



<太陽光発電設備の整備>

(新東名高速道路 浜松SA (上り線))

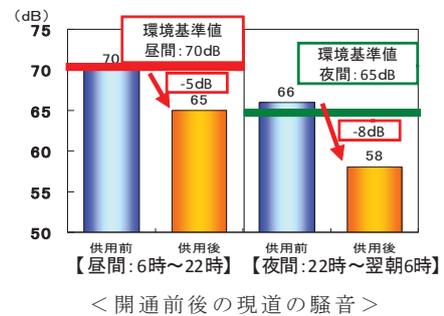
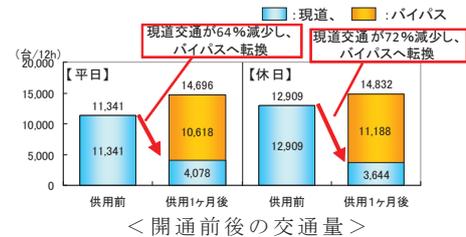
⑯沿道環境の改善

■環境基準を達成していない地域を中心に、沿道環境の改善を図るため、バイパス整備による市街地の通過交通の転換等を推進します。

- ・自動車騒音の常時監視地域では騒音の環境基準の達成率が約93%(H24)^{注1} (H23は92%)
- ・道路端の測定地点では騒音の環境基準以下の割合は約72%(H24・夜間)^{注2} (H23は69%)

【国道4号七戸バイパスの事例】

○バイパス全線開通により、現道の騒音値が5～8dB低減し、環境基準値を満足



注1 全国で6,645千戸(平成24年度)を常時監視の対象としている。

注2 全国で9,271地点を対象としている。

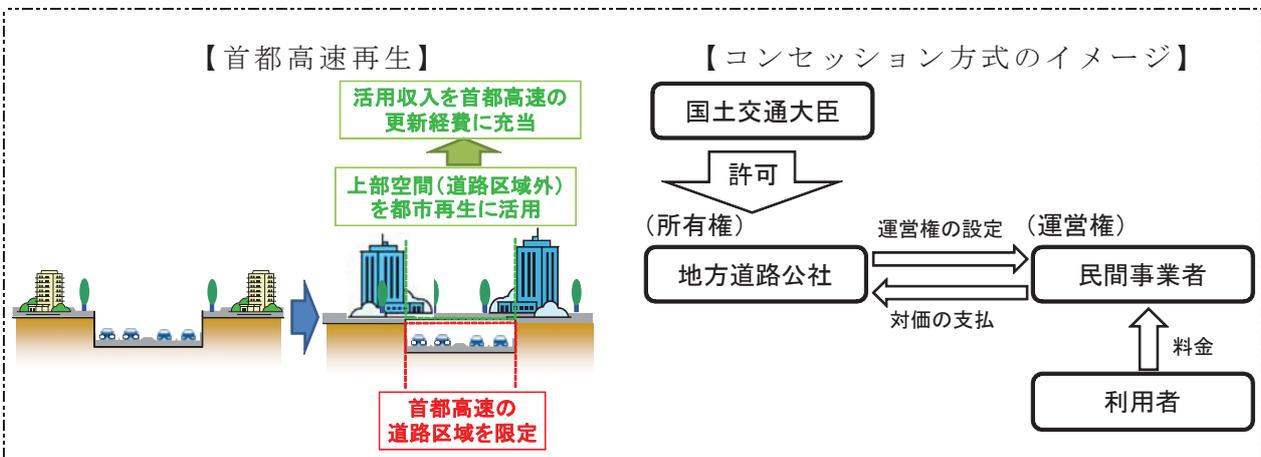
(4) 成長戦略の具体化

① 高速道路におけるPPPの活用

■首都高速道路築地川区間等をモデルケースとし、都市再生と連携した高速道路の老朽化対策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ついて、構造改革特区制度におけるコンセッション方式の活用を図ります。

- ・道路上部空間の利用等を可能とする道路法等が一部改正(平成26年6月30日施行)

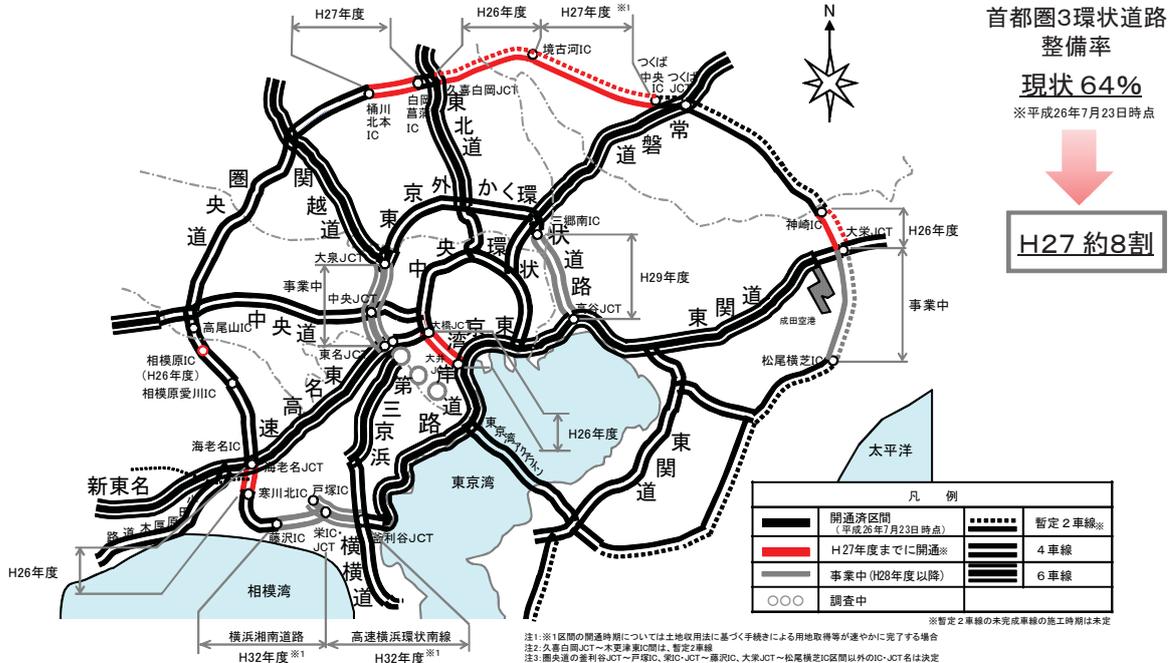


② 効率的な物流ネットワークの強化

■ 迅速かつ円滑な物流の実現などのため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網を重点的に整備します。

- ・ 都心環状線は、都心に用事のない車両による通過交通が約6割
- ・ 配送日時が指定されている輸送件数の増加（H17：62.2%→H22：71%〔件数ベース〕）

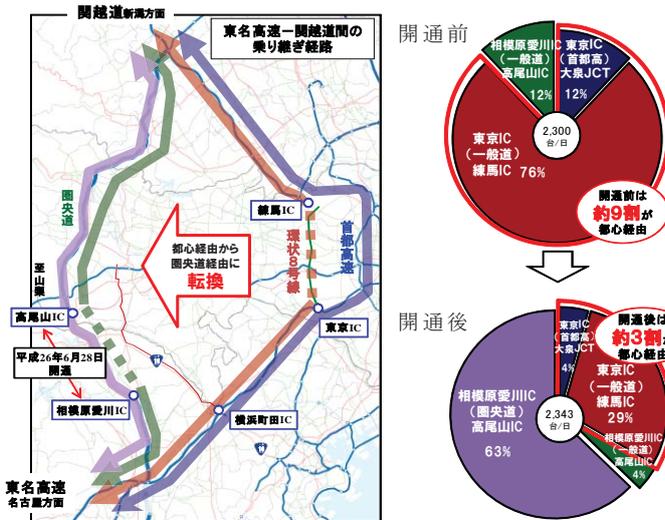
○ 首都圏3環状道路は平成27年度に概成



○ なお、大都市圏については、今後の国土幹線道路部会^{参12}における議論を踏まえ、賢く使う取組みとして、環状道路の整備に合わせてシームレスな料金体系の実現を目指す（首都圏は平成28年度から、近畿圏は平成29年度から導入を進める）

【圏央道の開通効果】

○ 東名高速と関越道の乗り継ぎにおいて、都心経路から圏央道経路に転換



○ 多数の事業者が圏央道周辺に物流施設を整備



参12：社会資本整備審議会道路分科会 国土幹線道路部会

③案内標識の英語表記 ～世界に通用する魅力ある観光地域づくり～

- 外国人旅行者に通じないローマ字の案内標識を英語表記に改善します。
- 他機関の案内看板等と連携したわかりやすい道案内の充実を図ります。

- ・訪日外国人旅行者数が10年で2倍に増加し、平成25年には1,000万人に達した
- ・外国人旅行者が日本滞在中に感じる不便・不満のワースト1位は、道路標識・地図

- 平成26年3月の標識令改正により、対訳表を位置づけるなど、案内標識を英語で表記することを明確化し、改善を推進
- 他機関の案内看板やパンフレット等との連携を図る



④道路分野における海外展開

- ASEAN地域の国際的道路網に用いる技術について、各国との共同研究を日本がリードし日本方式の普及を促進します。

- ・アジアにおける道路分野の投資需要は2010年から2020年までの10年間で2.3兆円^{参13}
- ・ASEAN域内の国境を越えた経済活動が拡大し、物流需要が増加（「2015年までの共同体設立を目指す」セブ宣言、2007年）

- 舗装、ITS等の分野で日本の技術をベースに、ASEANの幹線道路網向けの仕様を共同研究し、日本の技術・製品の輸出を促進



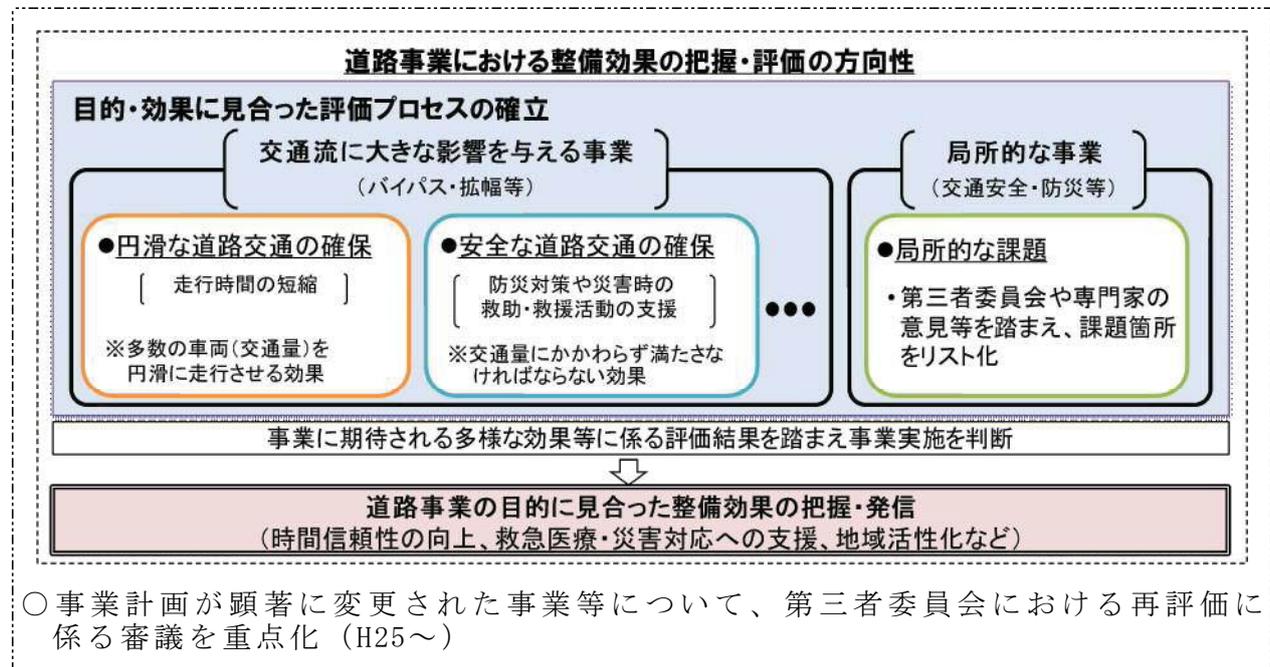
＜ASIAN/ASEANハイウェイ道路網＞

参13：Infrastructure for a Seamless Asia(2009年 アジア開発銀行)資料より

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。

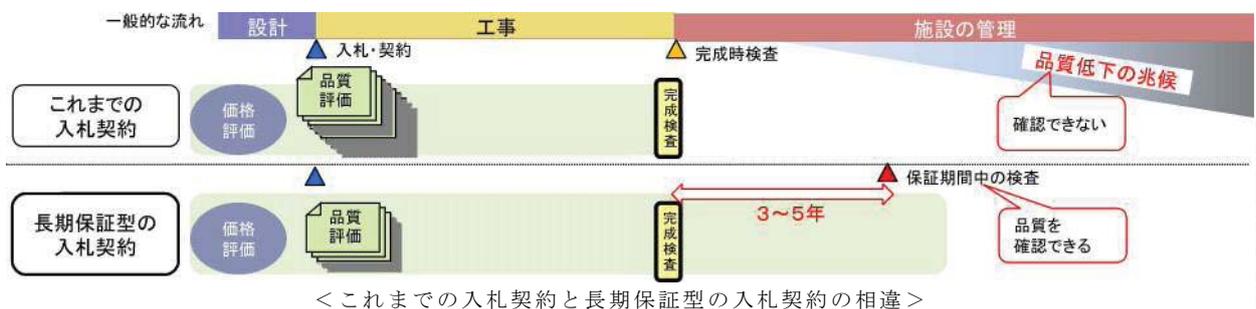


② 民間技術力の活用や品質向上のための新しい契約方式への取組

■道路構造物等の品質向上や業務の効率化を図るために、民間企業の技術力を活用する発注方式を推進します。

○長期保証型の契約方式^{参14}

- ・新設アスファルト舗装は原則採用
- ・PC橋^{参15}やトンネル覆工コンクリートなど他の施設へも試行的に導入



○その他の取り組み

- ・民間企業のノウハウが発揮できる「新設工事と維持管理の一体的な契約」
- ・民間企業の自主的な維持管理を可能とする「性能規定型の維持管理工事」
- ・施工者のノウハウ等を設計へ反映する「詳細設計付き橋梁工事」
- ・調査設計・用地取得等を効率的に進める「事業促進PPP」

参14: 工事完成後に一定期間を経た後の品質を評価する契約方式

参15: プレストレストコンクリート橋の略称

鋼材によりあらかじめ応力を加えた(プレストレスされた)コンクリートで建設される橋

③スピードアップのための事業マネジメント強化

■道路の開通見通しや事業実施上の課題を公表することにより、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

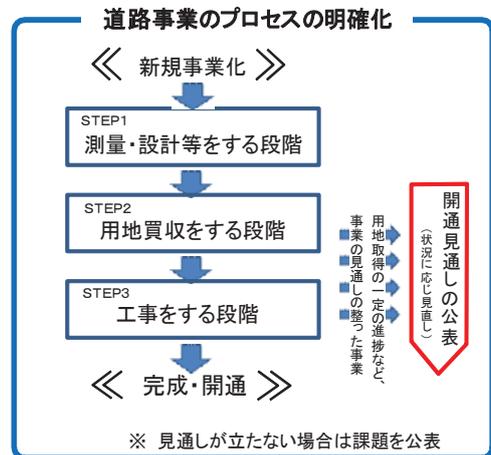
○各年度予算を踏まえ、開通の見通しを公表
(<http://www.mlit.go.jp/road/kaitso/index.html>)

○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

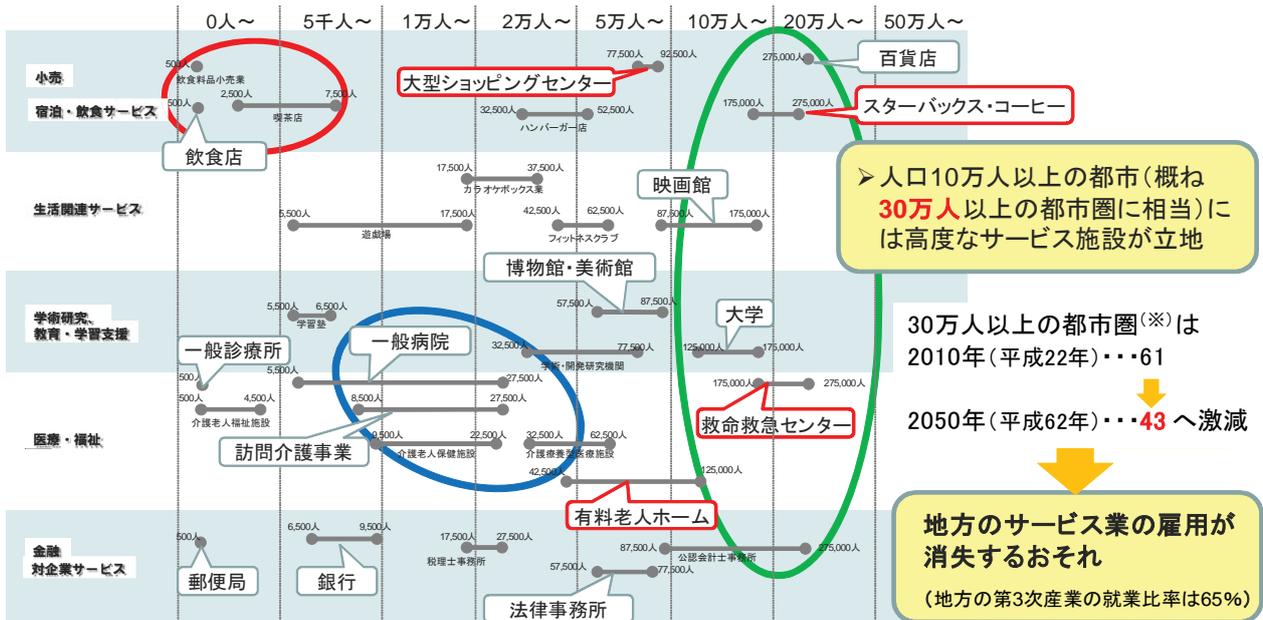


(参考資料)

【国土のグランドデザイン2050】

- キーワードは「コンパクト」＋「ネットワーク」
- 「コンパクト」にしていだけでは都市圏の機能の維持は困難
- 地域の人々の暮らし・生活を守り、地域が成長していくため、地方都市が連携する「コンパクト」＋「ネットワーク」により圏域を拡大することで解決

○サービス施設の立地する確率が50%及び80%となる自治体の人口規模（三大都市圏を除く）



※三大都市圏を除く

出典：国土交通省国土政策局作成資料を一部着色

○高速道路の活用による松江－米子都市圏※の変化

【高速道路を活用しない】

都市圏の 中心市	都市圏人口(万人)	
	2010年	2050年
松江市	22.0	15.6
米子市	32.6	20.9

【高速道路を活用】

都市圏の 中心市	都市圏人口(万人)	
	2010年	2050年
松江市・米子市	56.0	37.3

このままでは
30万人都市圏が消える

ネットワークにより
30万人都市圏を維持

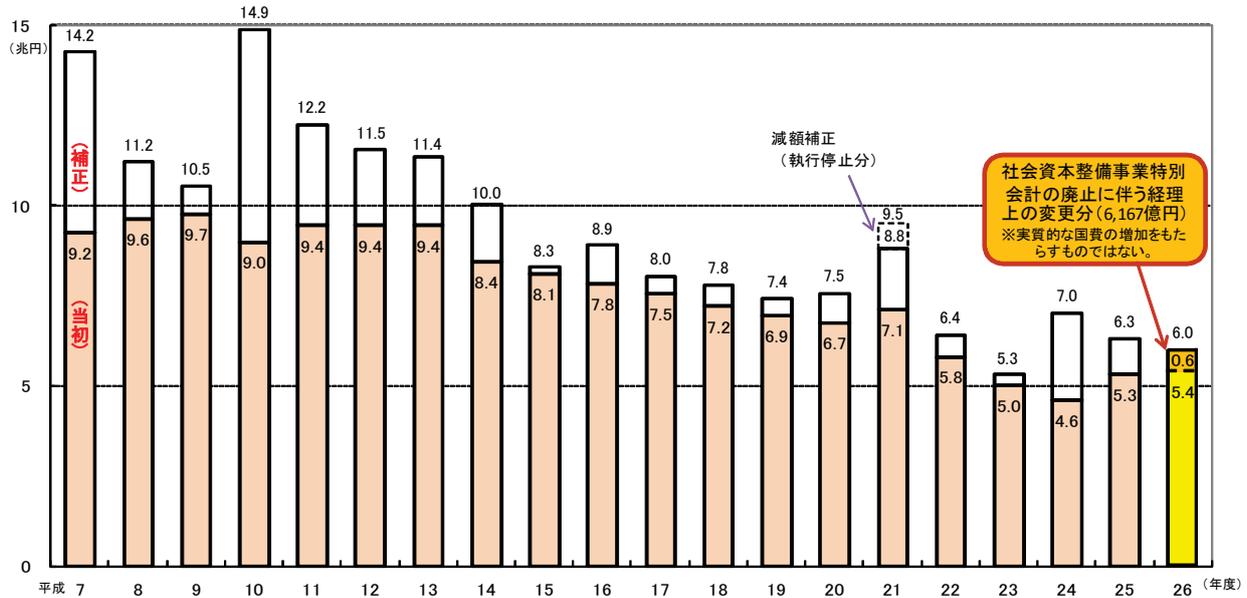


※2010年（平成22年）の人口10万人以上の市を中心市とし、自動車60分以内に到達可能な1kmメッシュを都市圏として設定

出典：国土のグランドデザイン2050参考資料より道路局作成

〔参考資料〕

【公共事業関係費の推移】



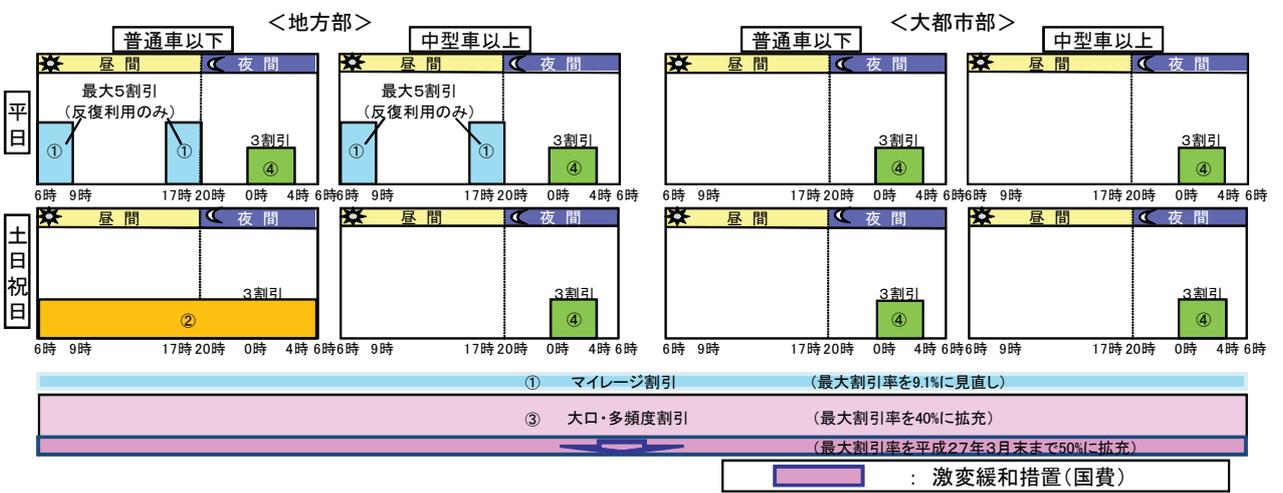
※本表は、予算ベースである。
 ※平成21年度は、平成20年度で特別会計に直入されていた「地方道路整備臨時交付金」相当額(0.7兆円)が一般会計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加(+5.0%)しているが、この特殊要因を除けば6.4兆円(▲5.2%)である。
 ※平成23年度及び平成24年度については同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額を含まない。
 ※平成25年度は東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)及び国営林野特別会計の一般会計化に伴い計上されることとなった直轄事業負担金(29億円)を含む。また、これら及び地域自主戦略交付金の廃止という特殊要因を考慮すれば、対前年度+182億円(+0.3%)である。
 ※平成23・24・25・26年度において、東日本大震災の被災地の復興・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、その額は以下の通りである。
 H23一次補正:1.2兆円、H23三次補正:1.3兆円、H24当初:0.7兆円、H24一次補正:0.01兆円、H25当初:0.8兆円、H25一次補正:0.1兆円、H26当初:0.9兆円
 (平成23年度3次補正までは一般会計ベース、平成24年度当初以降は東日本大震災復興特別会計ベース。また、このほか東日本大震災復興交付金がある。)
 ※平成26年度については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更分(これまで同特別会計に計上されていた地方公共団体の直轄事業負担金等を一般会計に計上)を除いた額(5.4兆円)と、前年度(東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)を除く。)を比較すると、前年度比+1,022億円(+1.9%)である。なお、消費税率引き上げの影響を除けば、ほぼ横ばいの水準である。

【高速道路料金割引（利便増進事業終了に対する激変緩和）】

〇緊急経済対策の終了に伴う料金割引全体の再編
 ・効果が高く重複や無駄のない割引となるよう見直し
 ・生活対策、観光振興、物流対策などの観点重視しつつ、高速道路の利用機会が多い車に配慮
 ※「好循環実現のための経済対策」(平成25年12月5日閣議決定)に基づき、一定の期間、激変緩和措置

- ①生活対策：並行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和のため、地方部の通勤割引を、通勤時間帯に多頻度利用する車を対象とする割引に見直し継続
 ・高速道路を利用する機会が多い車の負担を軽減するため、マイレージ割引について、最大割引率を9.1%に見直し継続
- ②観光振興：観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、地方部の休日割引について、割引率を3割として継続
- ③物流対策：主に業務目的で高速道路を利用する機会が多い車の負担を軽減するため、大口・多頻度割引について、最大割引率を40%として継続
- ④環境対策：一般道路の沿道環境を改善するため、深夜割引について割引率を3割として継続

激変緩和 → 大口・多頻度割引の最大割引率を平成27年3月末まで40%から50%に拡充



【参考資料】

【ラウンドアバウト^{注1}の導入について】

- 有識者委員会における検討を踏まえ、望ましい構造を通知したところ。
- 今後、経済性も踏まえつつ、整備効果が発現される箇所において導入を推進。

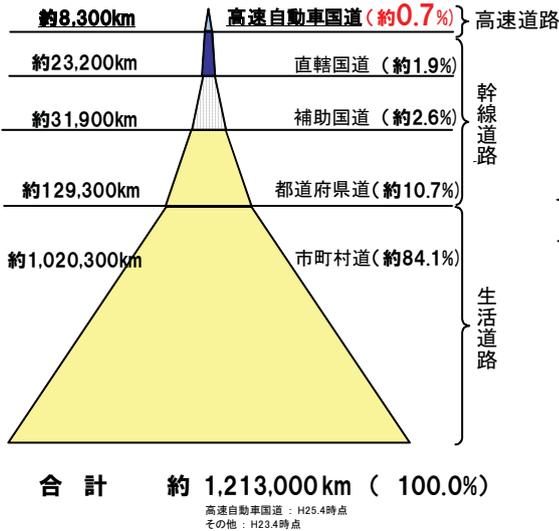
注1. 円形の平面交差点のうち、環道の交通が優先されるもの。
 交通量等が一定の条件下において、安全かつ円滑な道路交通が期待できる。



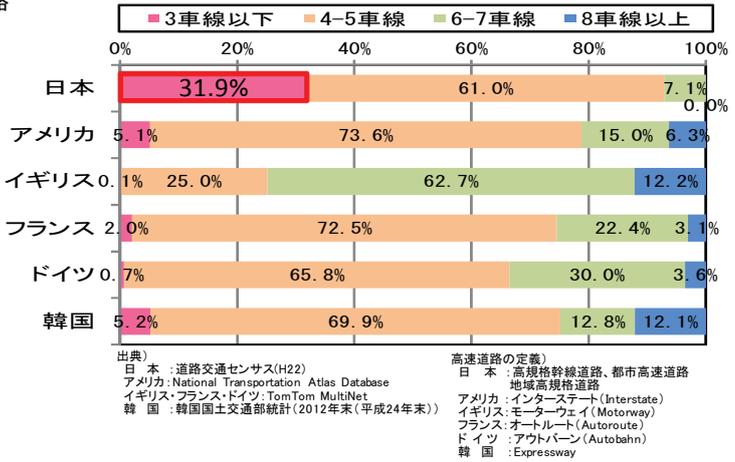
<長野県飯田市>

【日本の道路の現況】

○日本の道路種別と延長割合



○高速道路の車線数別延長の構成比



○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
平均連絡速度	51 km/h	90 km/h	88 km/h	72 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の対象都市: 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: 所要時間経路探索システム(Google Maps)による

○年間の走行時間と渋滞による損失時間



【高規格幹線道路の整備状況】

	総延長	26年度末開通予定延長 ()進捗率		27年度末開通予定延長 ()進捗率		27年度内開通予定延長
		延長 (km)	進捗率 (%)	延長 (km)	進捗率 (%)	
高規格幹線道路	約14,000km	11,065km	(79%)	11,354km	(81%)	289km
高速自動車国道	11,520km	<867km>	(82%)	<895km>	(84%)	<28km>
		8,614km	(75%)	8,787km	(76%)	173km
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	1,584km	(64%)	1,672km	(67%)	88km

- 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。

(参考資料)

【道路の老朽化対策の本格実施に関する提言（平成26年4月14日）概要】

【1. 道路インフラを取り巻く現状】

(1) 道路インフラの現状

- 全橋梁約70万橋のうち約50万橋が市町村道
- 一部の構造物で老朽化による変状が顕在化
- 地方公共団体管理橋梁では、最近5年間で通行規制等が2倍以上に増加

(2) 老朽化対策の課題

- 直轄維持修繕予算は最近10年間で2割減少
- 町の約5割、村の約7割で橋梁保全業務に携わっている土木技術者が存在しない
- 地方公共団体では、遠望目視による点検も多く点検の質に課題

(3) 現状の総括(2つの根本的課題)

最低限のルール・基準が確立していない



メンテナンスサイクルを回す仕組みがない

【2. 国土交通省の取組みと目指すべき方向性】

(1) メンテナンス元年の取組み

本格的にメンテナンスサイクルを回すための取組みに着手

○道路法改正【H25.6】

- ・点検基準の法定化
- ・国による修繕等代行制度創設

○インフラ長寿命化基本計画の策定【H25.11】

『インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議』
⇒ インフラ長寿命化計画（行動計画）の策定へ

(2) 目指すべき方向性

- ①メンテナンスサイクルを確定 ②メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

産学官のリソース(予算・人材・技術)を全て投入し、総力をあげて本格的なメンテナンスサイクルを始動【道路メンテナンス総力戦】

【3. 具体的な取組み】

(1) メンテナンスサイクルを確定(道路管理者の義務の明確化)

各道路管理者の責任で以下のメンテナンスサイクルを実施

[点検]

- 橋梁(約70万橋)・トンネル(約1万本)等は、国が定める統一的な基準により、5年に1度、近接目視による全数監視を実施
- 舗装、照明柱等は適切な更新年数を設定し点検・更新を実施

[診断]

- 統一的な尺度で健全度の判定区分を設定し、診断を実施
『道路インフラ健診』

(省令・告示：H26.3.31公布、同年7.1施行予定)

区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

[措置]

- 点検・診断の結果に基づき計画的に修繕を実施し、必要な修繕ができない場合は、通行規制・通行止め
- 利用状況を踏まえ、橋梁等を集約化・撤去
- 適切な措置を講じない地方公共団体には国が勧告・指示
- 重大事故等の原因究明、再発防止策を検討する『道路インフラ安全委員会』を設置

[記録]

- 点検・診断・措置の結果をとりまとめ、評価・公表(見える化)

(2) メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

メンテナンスサイクルを持続的に回す以下の仕組みを構築

[予算]

- (高速) ○高速道路更新事業の財源確保(通常国会に法改正案提出)
- (直轄) ○点検、修繕予算は最優先で確保
- (地方) ○複数年にわたり集中的に実施する大規模修繕・更新に対して支援する補助制度

[体制]

- 都道府県ごとに『道路メンテナンス会議』を設置
- メンテナンス業務の地域一括発注や複数年契約を実施
- 社会的に影響の大きな路線の施設等について、国の職員等から構成される『道路メンテナンス技術集団』による『直轄診断』を実施
- 重要性、緊急性の高い橋梁等は、必要に応じて、国や高速会社等が点検や修繕等を代行(跨道橋等)
- 地方公共団体の職員・民間企業の社員も対象とした研修の充実

[技術]

- 点検業務・修繕工事の適正な積算基準を設定
- 点検・診断の知識・技能・実務経験を有する技術者確保のための資格制度
- 産学官によるメンテナンス技術の戦略的な技術開発を推進

[国民の理解・協働]

- 老朽化の現状や対策について、国民の理解と協働の取組みを推進

(参考資料)

道路関係予算概算要求総括表

(単位:百万円)

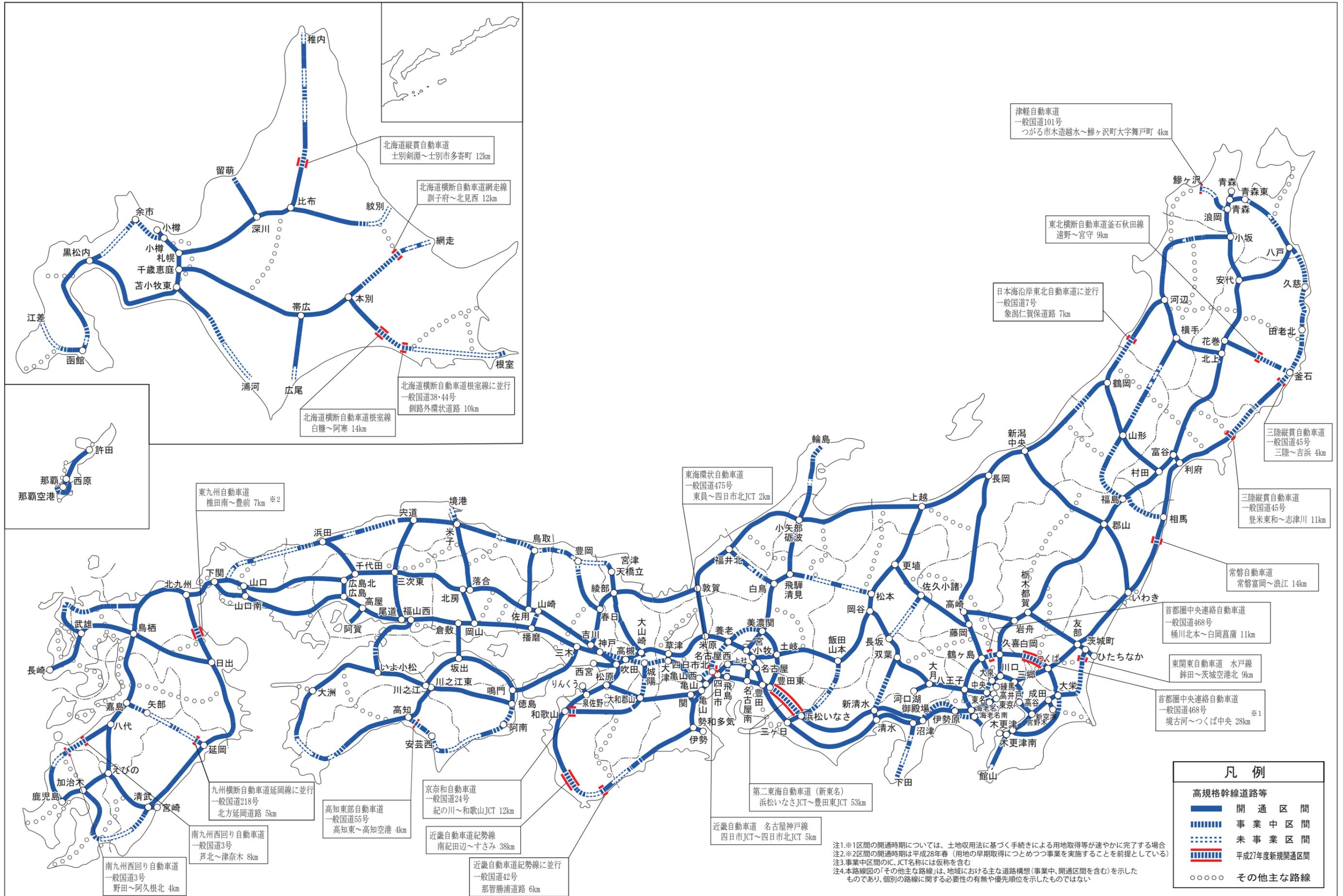
区 分	平成27年度(A)		前年度(B)		倍率(A)/(B)		備 考
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	
直 轄 事 業	1,828,451	1,828,451	1,572,072	1,572,072	1.16	1.16	1. 有料道路事業等の事業費については、各高速道路株式会社の建設利息を含む。 2. 有料道路事業等の計数には、高速道路連結部整備事業費補助、連続立体交差事業資金貸付金、電線敷設工事資金貸付金を含む。 3. 本表のほか、行政部費(国費10億円)がある。 4. 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として国費2,416億円がある。また、東日本大震災からの復旧・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. 平成26年度より社会資本整備事業特別会計が廃止されたことに伴い、直轄事業の「改築その他」の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,368億円)を含む。
改 築 そ の 他	1,381,099	1,381,099	1,182,933	1,182,933	1.17	1.17	
維 持 修 繕	326,200	326,200	268,382	268,382	1.22	1.22	
諸 費 等	121,152	121,152	120,757	120,757	1.00	1.00	
補 助 事 業	121,947	75,657	104,032	64,430	1.17	1.17	
地 域 高 規 格 道 路 等	101,862	57,137	86,638	48,652	1.18	1.17	
除 雪	17,652	11,768	15,171	10,114	1.16	1.16	
補 助 率 差 額 等	2,433	6,752	2,223	5,664	1.09	1.19	
有 料 道 路 事 業 等	1,980,942	22,489	1,801,441	21,441	1.10	1.05	
合 計	3,931,340	1,926,597	3,477,545	1,657,943	1.13	1.16	この他に、社会資本整備総合交付金(国費10,644億円)、防災・安全交付金(国費12,647億円)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。

(優先課題推進枠に係る計数を除いた場合)

合 計	3,506,230	1,501,487	3,477,545	1,657,943	1.01	0.91	
-----	-----------	-----------	-----------	-----------	------	------	--

全国路線図

(平成26年度末時点の全国路線図に、
平成27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

関東圏高規格幹線道路図

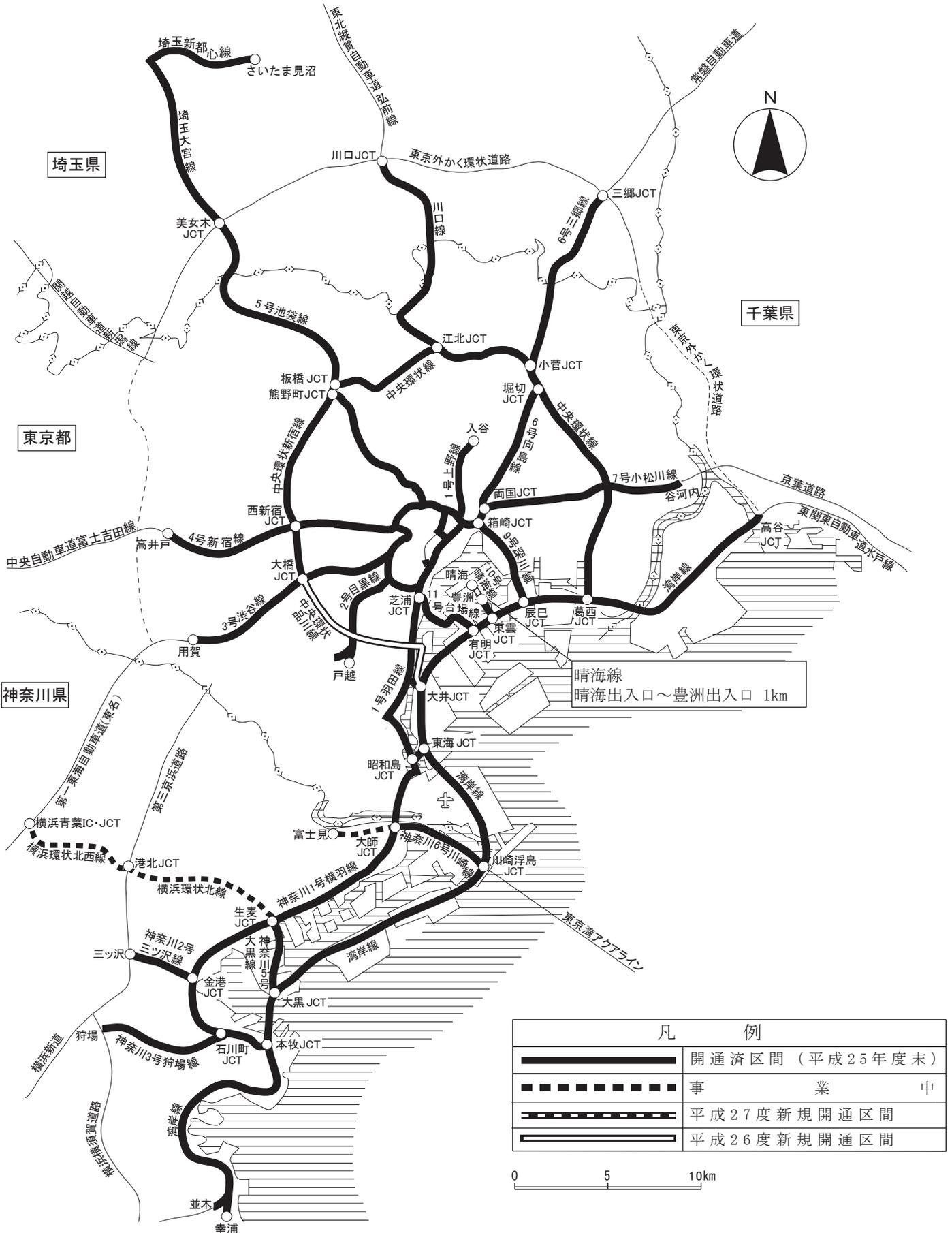


※ 土地収用法に基づく手続きによる用地取得等
が速やかに完了する場合

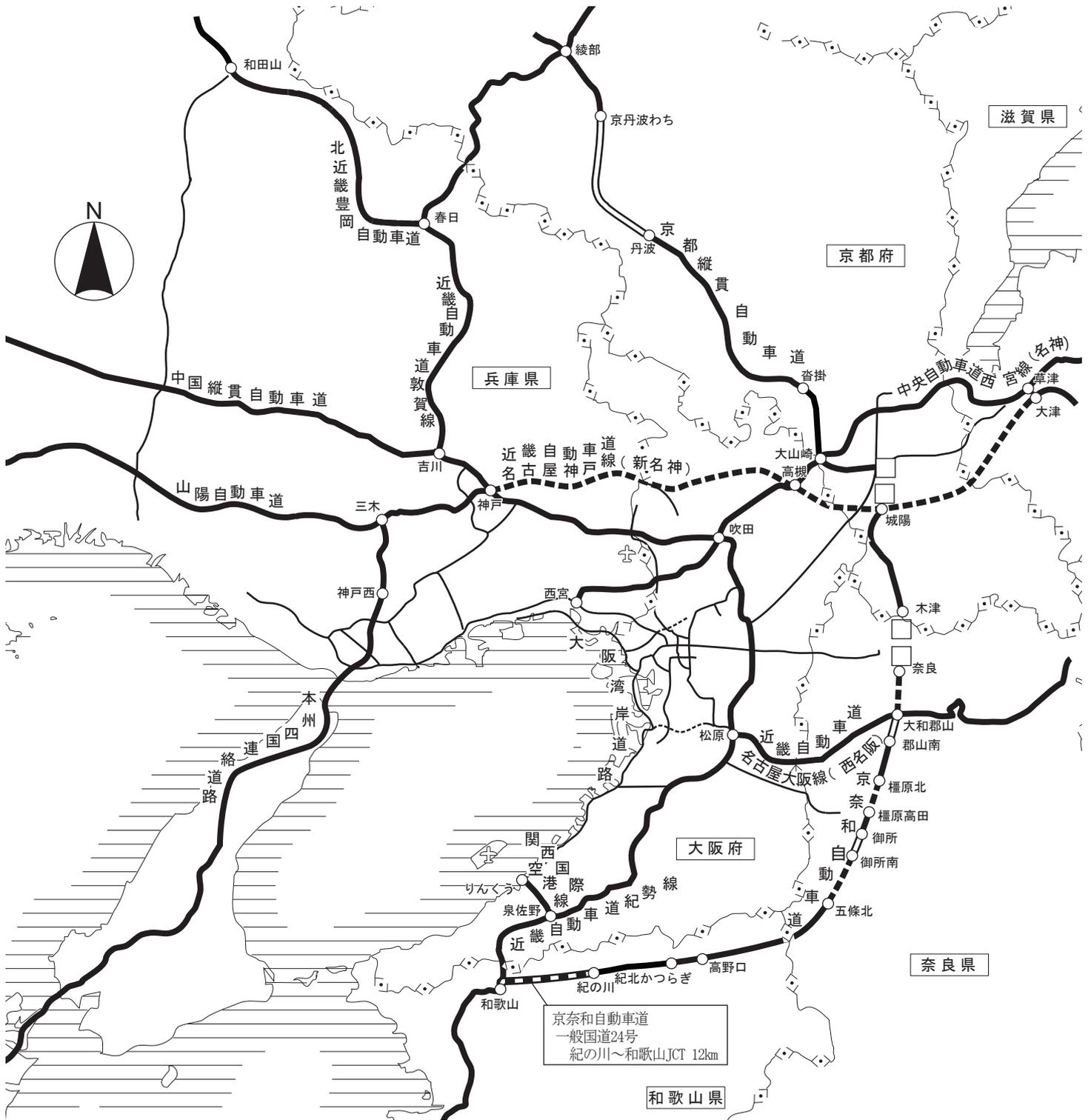


凡 例	
	開 通 済 区 間 (平成25年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成27年度新規開通区間
	平成26年度新規開通区間

首都近郊道路図



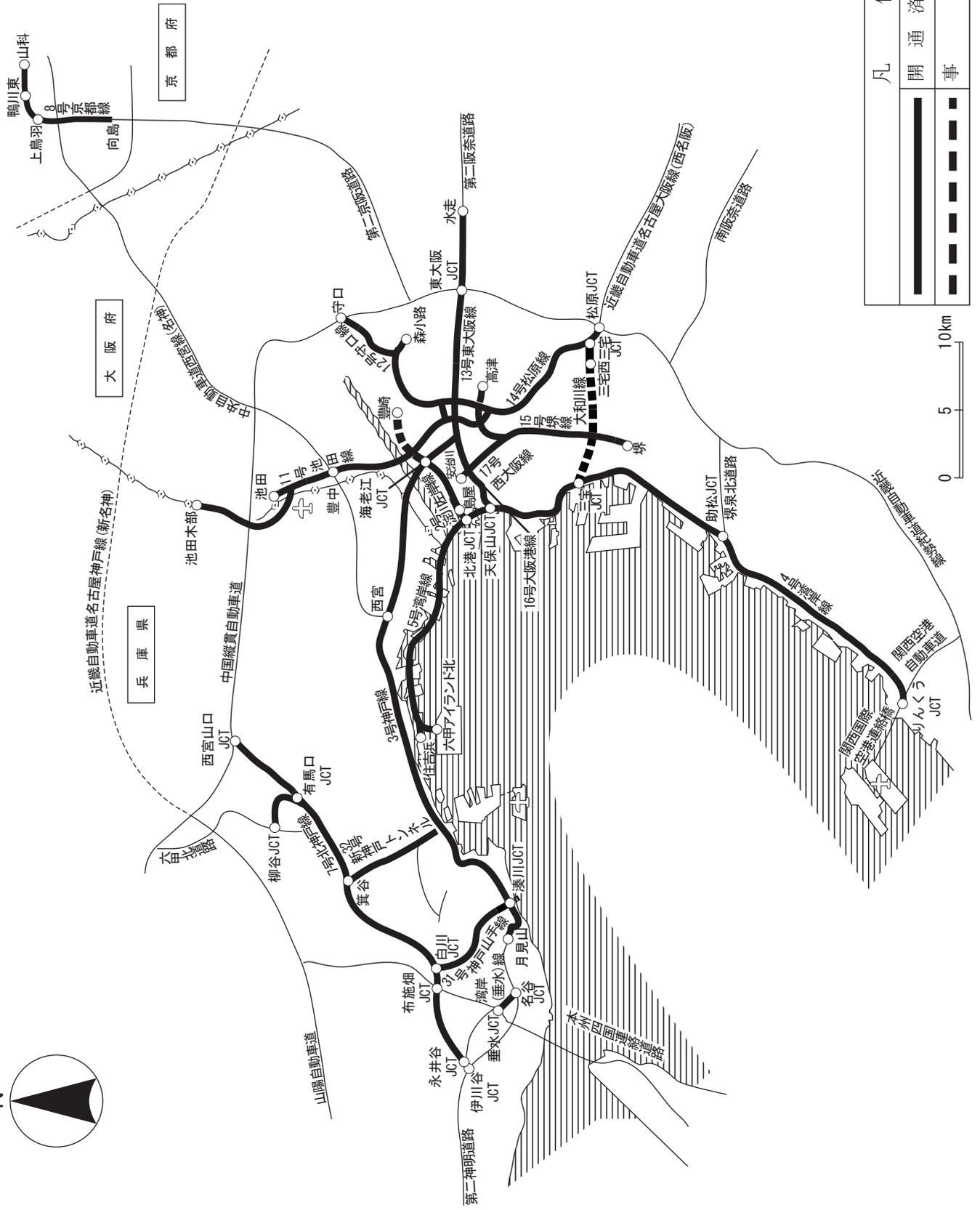
近畿圏高規格幹線道路図



京奈和自動車道
一般国道24号
紀の川～和歌山JCT 12km

凡 例	
	開 通 済 区 間 (平成25年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成 27 年度 新規 開通 区間
	平成 26 年度 新規 開通 区間

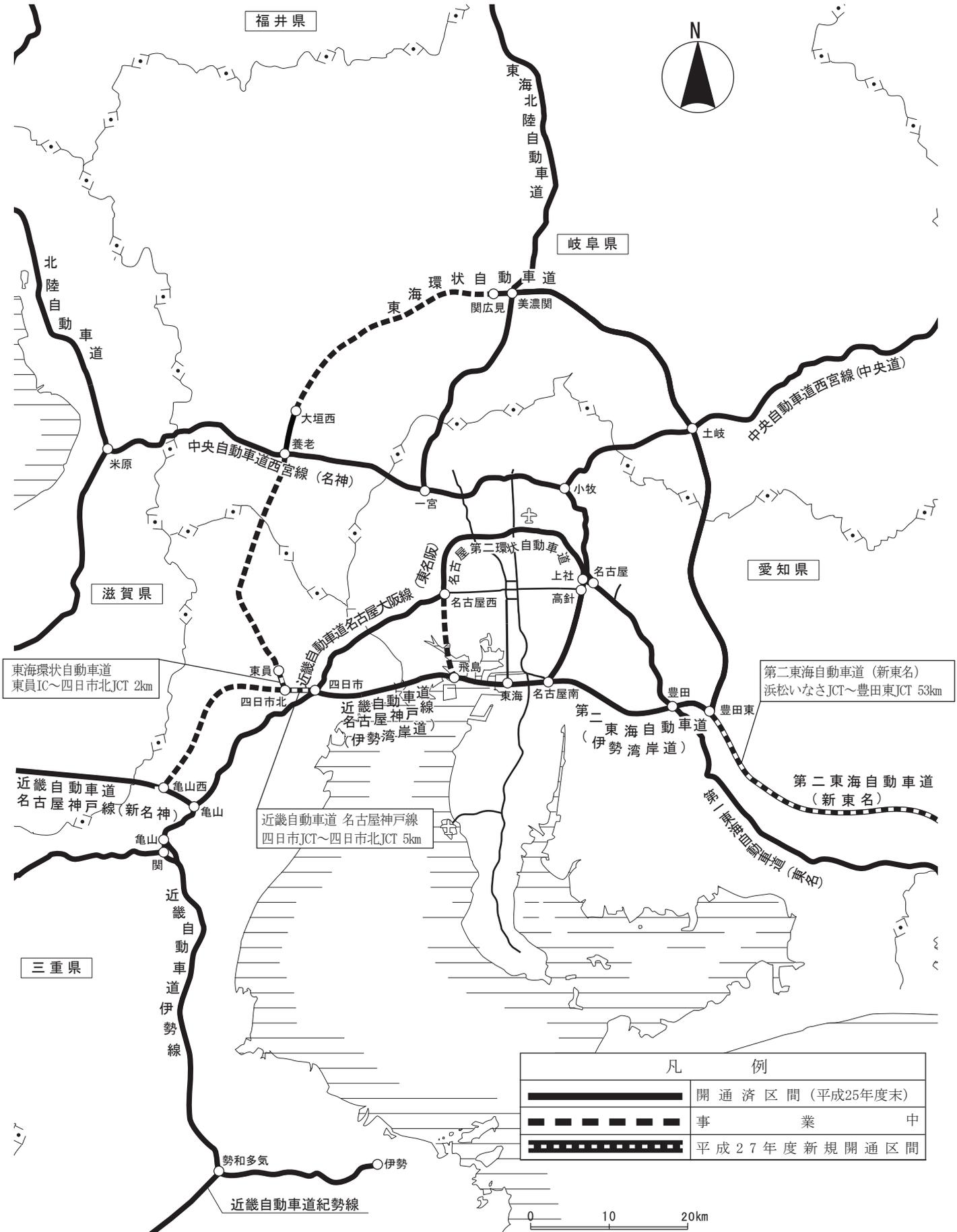
阪神近郊道路図



凡 例	
—	開 通 済 区 間 (平成25年度末)
- - -	事 業 中



中部圏高規格幹線道路図



東海環状自動車道
東員IC～四日市北JCT 2km

第二東海自動車道 (新東名)
浜松いなさJCT～豊田東JCT 53km

近畿自動車道 名古屋神戸線
四日市JCT～四日市北JCT 5km

凡 例	
	開 通 済 区 間 (平成25年度末)
	事 業 中
	平成27年度新規開通区間

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>