

平成28年度  
道路関係予算概要

平成28年1月

国土交通省道路局  
国土交通省都市局

# 目 次

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| 1. 基本方針                            | 1  |
| 2. 決定概要                            | 2  |
| 1) 予算総括表                           | 2  |
| 2) 新規制度について                        | 3  |
| 3) 社会資本整備総合交付金等について                | 3  |
| 4) 踏切道の改良促進等について                   | 3  |
| 3. 主要事項の概要                         | 5  |
| (1) 東日本大震災からの復興加速                  | 5  |
| (2) 国民の安全・安心の確保                    | 6  |
| ①道路の老朽化対策の本格実施                     | 6  |
| ②大型車両の通行の適正化                       | 7  |
| ③無電柱化の推進                           | 7  |
| ④道路の防災・震災対策                        | 8  |
| ⑤交通安全対策の推進                         | 9  |
| (3) 豊かで利便性の高い地域社会の実現               | 11 |
| ①道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保             | 11 |
| ②「道の駅」による地域活性化の推進                  | 12 |
| ③スマート I C・高速道路の休憩施設の活用による拠点の形成     | 13 |
| ④道路空間の多機能化・オープン化                   | 14 |
| ⑤観光振興の推進                           | 14 |
| ⑥2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした取組 | 15 |
| (4) 日本経済の再生                        | 16 |
| ①ストック効果を高める取組                      | 16 |
| ②高速道路における P P P の活用                | 16 |
| ③ネットワークを賢く使う                       | 17 |
| ④物流対策の推進                           | 19 |
| ⑤多様な主体と連携した渋滞対策の推進                 | 20 |
| ⑥モーダルコネクトの強化                       | 20 |

(参考資料)

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| ○ 踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案（仮称）          | 21 |
| ○ 国土のグランドデザイン2050                   | 22 |
| ○ 公共事業関係費（政府全体）の推移                  | 22 |
| ○ 社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金              | 23 |
| ○ 日本の道路の現況                          | 24 |
| ○ 高速道路の料金について                       | 25 |
| ○ 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 | 26 |
| ○ 国土幹線道路部会 中間答申のポイント（平成27年7月30日）    | 27 |
| ○ 各施策における具体的な取組事例                   | 29 |
| ○ 「道の駅」について                         | 32 |
| ○ 道路関係予算総括表                         | 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 |
| ・ 首都圏近郊道路図                          | 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28年度予算については、「東日本大震災からの復興加速」、「国民の安全・安心の確保」、「豊かで利便性の高い地域社会の実現」及び「日本経済の再生」の4分野に重点化を図る。

また、これらの課題に対応した施策を進めるにあたっては、

道路の機能を最大限発揮するため「賢く使う」

生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など「ストック効果の重視」の観点に留意し取り組む。

- 東日本大震災という未曾有の大災害を踏まえ、平成28年度から平成32年度までの復興・創生期間における新たな枠組みに基づき、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について、着実な点検および措置等を適切に推進するとともに、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、無電柱化等を推進する。また、通学路の事故対策や踏切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、道の駅等の活用による拠点の形成及び道路ネットワークによる連携強化を推進する。また、観光や地域振興に資するための道路空間の有効活用を図る
- 国際的な都市間競争が激化する中、我が国の成長力を確保するため、三大都市圏環状道路の整備や交通モード間の接続を強化するとともに、環状道路整備に合わせたシームレスな料金体系の導入などネットワークを賢く使う取組や、民間投資の拡大等のストック効果を高める取組を推進する
- 事業の実施に際しては、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. 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            | 15,632 | 1.00 | 15,632 | 1.00 |
| 改 | 築 | その他           | 11,244 | 0.98 | 11,244 | 0.98 |
| 維 | 持 | 修繕            | 3,202  | 1.08 | 3,202  | 1.08 |
| 諸 | 費 | 等             | 1,185  | 0.98 | 1,185  | 0.98 |
| 補 | 助 | 事業            | 1,264  | 1.12 | 753    | 1.10 |
| 地 | 域 | 高規格道路等        | 869    | 1.01 | 491    | 1.01 |
| 地 | 域 | 高規格道路ICアクセス道路 | 127    | 皆増   | 70     | 皆増   |
| 大 | 規 | 模修繕・更新        | 89     | 1.03 | 45     | 1.00 |
| 除 |   | 雪             | 156    | 1.03 | 104    | 1.03 |
| 補 | 助 | 率差額等          | 22     | 1.00 | 43     | 0.78 |
| 有 | 料 | 道路事業等         | 20,888 | 1.02 | 252    | 1.12 |
| 合 |   | 計             | 37,784 | 1.02 | 16,637 | 1.00 |

※この他に、社会資本整備総合交付金（国費8,983億円[対前年度比1.00]）、防災・安全交付金（国費11,002億円[対前年度比1.01]）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（国費2,376億円[対前年度比1.20]）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（国費1,054億円[対前年度比0.90]）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8億円）がある。

注2. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金（2,994億円）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。

#### [参考] 平成28年度 公共事業関係費（国費）

政府全体 59,737億円（対前年度比1.00）

国土交通省関係 51,787億円（対前年度比1.00）

## 2) 新規制度について

### 地域高規格道路ICアクセス道路補助制度の創設

地域高規格道路の整備と併せて行われる、地方公共団体におけるICへのアクセス道路の整備に対し、機動的な配分や集中的な支援を行うため、従前の地域高規格道路に加え、地域高規格道路のICへのアクセス道路の整備を支援する新たな個別補助制度を創設します。

## 3) 社会資本整備総合交付金等について

### 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、重点的に支援を実施します。

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・更新等のインフラ長寿命化計画を踏まえた老朽化対策  
通学路等の生活空間における安全・安心の確保

- ・ 歩行空間の確保等の通学路における交通安全対策
- ・ 緊急輸送道路における無電柱化
- ・ 踏切道の拡幅等の踏切における事故対策
- ・ 鉄道との結節点における自由通路等の歩行空間のバリアフリー化 等

### 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）

民間投資・需要を喚起する道路整備により、ストック効果を高め、活力ある地域の形成を支援するため、社会資本整備総合交付金により、以下の取組に対して重点的に支援を実施します。

ストック効果を高めるアクセス道路の整備

- ・ 港湾・空港・IC等の整備と連携して行われるアクセス道路の整備を通じた物流ネットワークの強化
- ・ 工業団地の造成等の民間投資と連携して行われるアクセス道路の整備を通じた成長基盤の強化

地域の拠点として選定された重点「道の駅」の機能強化 等

国として特に重点的に取り組むべきと考える事業については、予算の配分時に国の政策と配分との関係を明らかにするため、国としての配分の考え方を例示することを予定しています。

## 4) 踏切道の改良促進等について

踏切道等について、地域と連携した幅広い対策を促進し、安全性及び円滑性の向上を図るため、踏切道改良促進法等について所要の改正を行うための法案を提出します。

## (道路事業における防災・安全交付金の重点配分の例)

### 道路施設の適確な老朽化対策

省令・告示に基づく定期点検  
個別施設ごとの長寿命化計画の策定  
計画に基づく修繕・更新・撤去

長寿命化の取組を促進するため、「定期点検」と「長寿命化計画の策定」に対して特に重点的に配分点検を計画的に実施している地方公共団体が行う「修繕・更新・撤去」に対して特に重点的に配分



跨線橋の点検

個別施設ごとの  
長寿命化計画

橋梁

トンネル

大型構造物



橋梁の修繕



橋梁の撤去

### 通学路等の生活空間における安全・安心の確保

歩行空間の確保等の通学路における交通安全対策  
点検等を継続的に実施している地方公共団体が行う対策に対して特に重点的に配分

歩道幅員が狭く、段差があり転倒の危険



<対策メニュー>  
・歩道拡幅  
・無電柱化  
・バリアフリー化  
・踏切道の拡幅

自転車と錯綜し危険



<対策メニュー>  
・自転車通行空間の整備



文  
〇〇中学校  
〇〇小学校  
〇〇駅  
〇〇駅

○: 要対策箇所

---: 通学路

緊急輸送道路における無電柱化

踏切道の拡幅等の踏切における事故対策  
鉄道との結節点における歩行空間のバリアフリー化

通学路の交通安全対策を兼ねる事業に対して特に重点的に配分

地震発生時の電柱の倒壊状況



(阪神淡路大震災の事例)



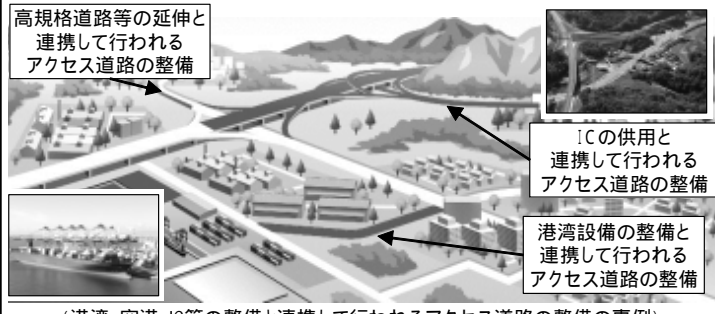
踏切道の拡幅  
踏切の除却(単独立体交差化など)  
歩道橋  
駅前広場のバリアフリー化  
自由通路  
カラー舗装

## (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)

### ストック効果を高めるアクセス道路の整備

港湾・空港・IC等の整備と連携して行われるアクセス道路の整備  
工業団地の造成など民間投資と連携して行われるアクセス道路の整備  
アクセス道路の供用時期について他事業と連携し、早期の効果発現が見込める事業に対して特に重点的に配分

高規格道路等の延伸と連携して行われるアクセス道路の整備



ICの供用と連携して行われるアクセス道路の整備

港湾設備の整備と連携して行われるアクセス道路の整備

(港湾・空港・IC等の整備と連携して行われるアクセス道路の整備の事例)


工業団地の開業と連携して行われるアクセス道路の整備

工業団地の拡張と連携して行われるアクセス道路の整備


(工業団地の造成など民間投資と連携して行われるアクセス道路の整備の事例)

### 重点「道の駅」の機能強化

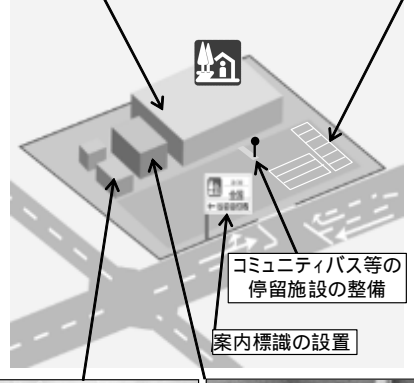
地域の拠点となる重点「道の駅」の機能強化



情報提供施設




駐車場




案内標識の設置

コミュニティバス等の停留施設の整備



防災設備(発電機等)

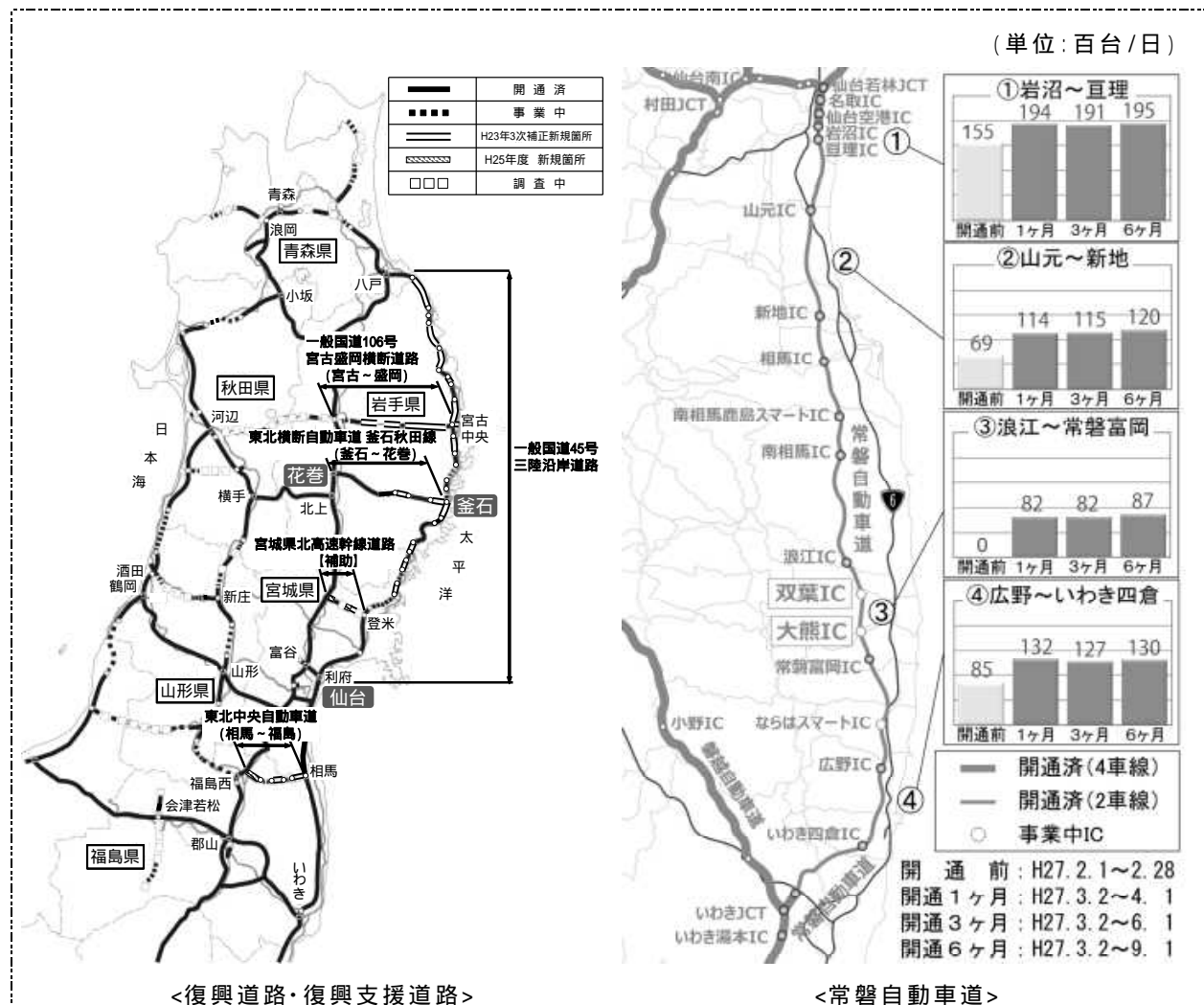


多機能トイレ

### 3 . 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・復興支援道路は引き続き、民間の技術力を活かした事業促進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。  
常磐道に追加ICを設置し、復興の加速化を支援します。



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14区間・105 kmにおいて開通見通しが確定

平成30年度には釜石と花巻が高速道路で接続し、平成31年度には三陸沿岸道路の仙台から釜石までの約9割が開通する見通し

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<sup>※1</sup>)により事業を推進

( 全13チーム 平成27年12月末時点 )

平成27年3月1日に全線開通した常磐道のうち、暫定2車線区間については、被災地復興等の観点重視し、4車線化を含めた効果的な対策を実施

平成27年6月に事業化した常磐道の追加ICについて、復興の加速化のため、関係機関と協力して事業を推進

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



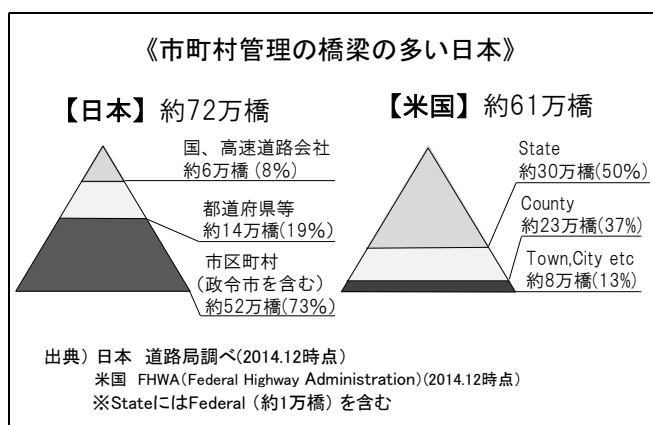
## (2) 国民の安全・安心の確保

### ① 道路の老朽化対策の本格実施

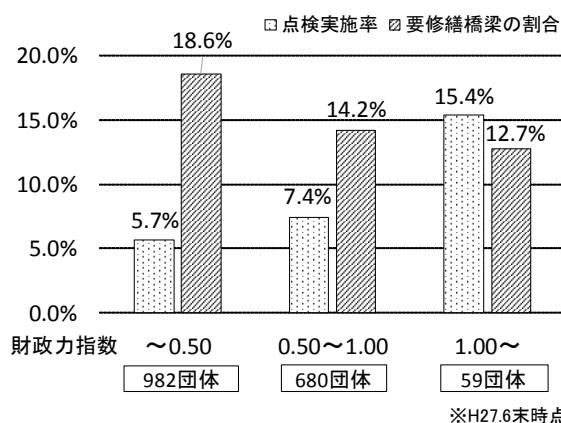
■ 橋梁・トンネル等の5年に1度の近接目視による定期点検を着実に推進するとともに、点検結果に基づいた措置を計画的に実施します。

■ 予算・体制・技術面で課題のある地方公共団体に対して支援を実施します。

- ・平成26年度の橋梁点検実施状況(P24参照)
  - －市町村が管理する橋梁の点検実施率は7%と低い(橋梁全体で9%)
  - －財政力指数が低い市町村ほど点検実施率が低く要修繕橋梁の割合が大きい
  - －跨線橋の点検実施率は11%であり、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋(17%)、緊急輸送道路を構成する橋梁(14%)と比べ遅れている
  - －跨線橋は早期に修繕を行う必要があるものの割合が25%



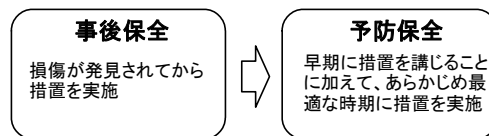
<管理者別橋梁数>



<点検実施状況の分析(例)>

#### 【定期点検及び点検結果を踏まえた措置等の着実な推進】

- 「道路メンテナンス会議」を活用し、点検修繕等が計画的に実施されるよう必要な支援を行うとともに、地域単位での点検業務の一括発注を推進
- 跨道橋、跨線橋等の点検を最優先で実施。特に跨線橋について、維持・修繕の方法を予め道路管理者と鉄道事業者で協議する仕組みを構築
- 占用物件について、老朽化等による事故を未然に防止するため、占用者から管理の状況等の報告を求める仕組みを充実
- 「事後保全」から「予防保全」への転換により、長期的な修繕コストを抑制
- 長寿命化を目指し適正な修繕を実施する  
地方公共団体に対し、重点的に支援
- 道路メンテナンス年報として、点検結果等を分析・公表(見える化)



<事後保全から予防保全への転換>

#### 【技術支援等の取組】

- 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し、その結果に応じ修繕代行事業等により支援
- 地方公共団体職員等向けの研修及び点検の質の向上策を実施
- 非破壊検査等の点検技術や補修技術等に関し、現場のニーズに合った産学官連携による技術開発及び新技術の活用を推進
- 長寿命化の観点から技術基準を充実

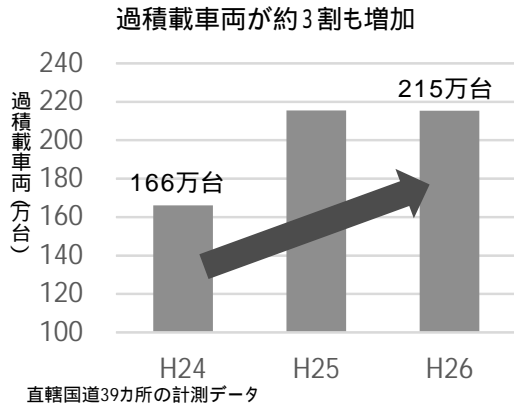
#### 【高速道路会社による大規模更新・修繕の取組】

- コスト縮減に関する取組や新技術の活用等も進めつつ計画的に事業を推進

## 大型車両の通行の適正化

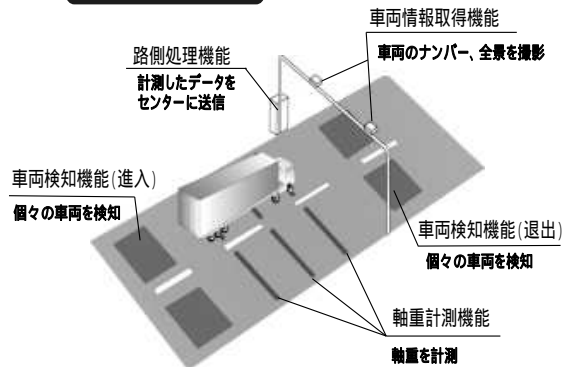
適正利用者にはより使いやすくする（P19参照）一方、道路を傷める違反者には取締りを徹底するなど、メリハリの効いた取組を実施します。

- ・ 0.3%の重量超過車両が道路橋に与える影響は全交通の約9割
- ・ 平成27年2月から基準の2倍以上の重量超過等、悪質な違反者は即時告発（レッドカード）



### WIMの概要

### 自動重量計測装置



過積載等の違反者に対して、自動重量計測装置（Weigh-in-motion）による取締強化や違反車両への高速道路割引停止措置の統一化等の取組を推進  
更にメリハリを効かせて、過積載を道路から撲滅（当面の目標：2020年度目途に半減）

## 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の観点からの無電柱化を推進します。（P30参照）

- ・ 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
  - 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）



<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>

無電柱化を推進する計画を国や地域で策定

緊急輸送道路を対象に電柱の新設を禁止する措置の全国展開を図るとともに、固定資産税の特例措置の創設や防災・安全交付金による重点的な支援を実施

道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進

電線共同溝の浅層埋設、小型ボックス活用埋設、直接埋設等低コスト手法の導入へ向けたモデル施工等の実施や普及促進のための仕組みを構築

地域の協力により事業を円滑に実施するため、計画策定に資するガイドラインの作成及び地上機器の配置、サイズ等の最適化に向けた取組を実施

無電柱化に関する国民の理解を深めるため、NPO等と連携し、情報提供を充実

## 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。

除雪体制を強化することにより、冬期の道路交通を確保します。

- ・ 緊急輸送道路のうち、既設橋梁の耐震化率は約76%<sup>参2</sup>（平成26年度末時点）
- ・ 道路法面等の要対策箇所の対策率は約64%（平成26年度末時点）
- ・ 地震時等に著しく危険な密集市街地<sup>参3</sup>が全国で4,547ha存在（平成26年度末時点）

### 【道路の防災・震災対策】



<橋梁の耐震補強>



<斜面崩落防止対策>



<災害対策基本法を適用した車両移動(大雪時)>



<八方向作戦による道路啓開>

緊急輸送道路として実働部隊が迅速に活動できるよう、代替性確保のためのミッシングリンクの整備、橋梁の耐震化、道路法面の防災対策、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

南海トラフ地震に対応した道路啓開計画を策定するとともに、首都直下地震における“八方向作戦”の実効性確保のため、道路管理者間及び実働部隊との連携強化や訓練による対応能力の向上

地震や大雪時の速やかな道路啓開のため、道路の被災情報を取りまとめ共有するとともに、人員・資機材等の体制強化

除雪優先区間の設定や早めの通行止めによる迅速な除雪の実施、道路管理者間及び関係機関との連携等、除雪体制の強化

### 【密集市街地の改善整備】



(整備前)



(整備後)

<広島市・段原西部地区の例>

木造老朽家屋が密集する地域において、土地区画整理事業等を実施し、延焼遮断帯や避難路となる広幅員の道路を整備

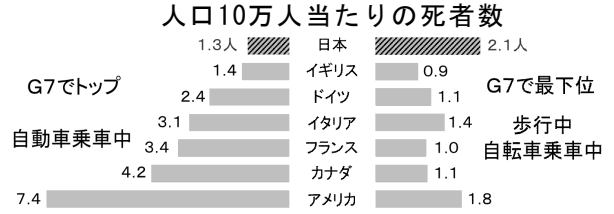
参2：兵庫県南部地震と同程度の地震においても軽微な損傷にとどまり、速やかな機能回復が可能な対策の完了率  
なお、落橋・倒壊等の致命的な損傷に至らないレベルの耐震化率は約99%

参3：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な市街地

## ⑤交通安全対策の推進

- ビッグデータを活用した効率的な事故対策の実施により、生活道路を歩車混在から歩行者自転車中心の空間へ転換します。
- 自転車通行空間の確保等により、安全で快適な自転車利用環境を創出し、自転車の利活用を推進します。

- ・日本は主な欧米諸国と比べ、自動車乗車中の死者は最も少ないが、歩行中・自転車乗車中の死者は最も多い
- ・年間の交通事故死者数のうち、歩行中・自転車乗車中の死者が約5割を占め、そのうち約5割が自宅から500m以内で発生



### 【生活道路や通学路における交通安全対策】



〈ビッグデータの活用例〉



〈速度低減策の例(ハンプ)〉



〈進入抑制策の例(ライジングボラード)〉

- 道路の機能分化を進め、生活道路において、地域や自治体と連携して、速度低減と通過交通の進入抑制を図る対策を推進
- 上記対策の計画策定に必要なハンプ等の仕様の標準化、ETC2.0のビッグデータ等を活用した分析や有識者等による技術的助言を行う仕組みを構築し、地域と協働して効果的・効率的に対策を推進
- 「通学路交通安全プログラム<sup>参4</sup>」において、中高生等の自転車通学の安全確保を含めた合同点検や効果把握等を踏まえ対策を実施するとともに、特に点検等を継続的に実施している地方公共団体が行う対策に対して重点的に支援 (P31参照)

### 【自転車利用環境の創出】



〈自転車専用通行帯の例〉



〈車道への通行位置明示の例〉



〈コミュニティサイクルの例〉

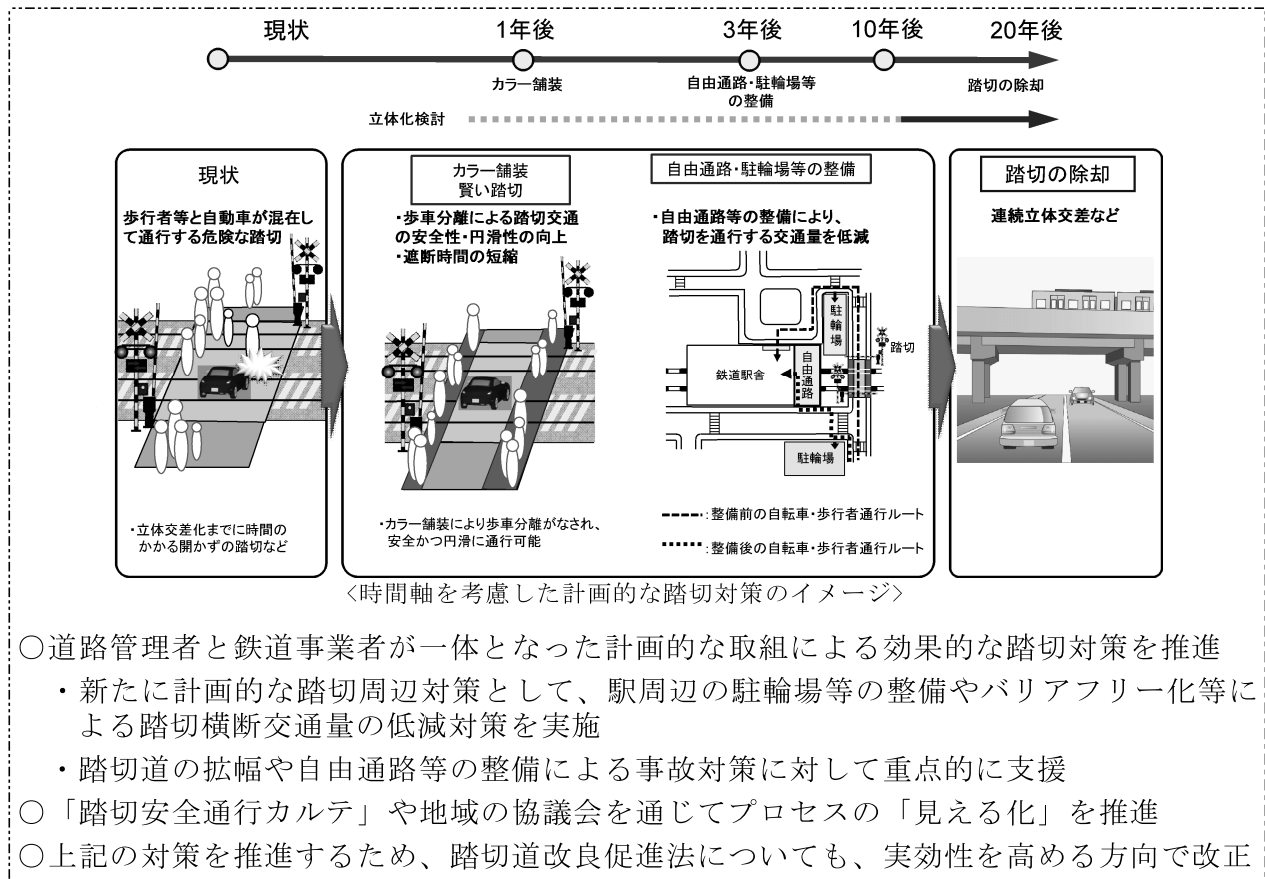
- 自転車ピクトグラム等の路面表示の標準化などを進め、車道通行を基本とした整備を推進
- コミュニティサイクルの導入支援や駐停車・荷捌き車両対策等による自転車の利活用を図る取組を推進

参4：道路管理者、学校、教育委員会、警察等が連携して策定

■踏切対策について、立体交差化、構造の改良等に加え、当面の対策（カラー舗装等）や踏切周辺対策等、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員。また、高速道路の逆走防止対策を推進します。

【踏切対策】

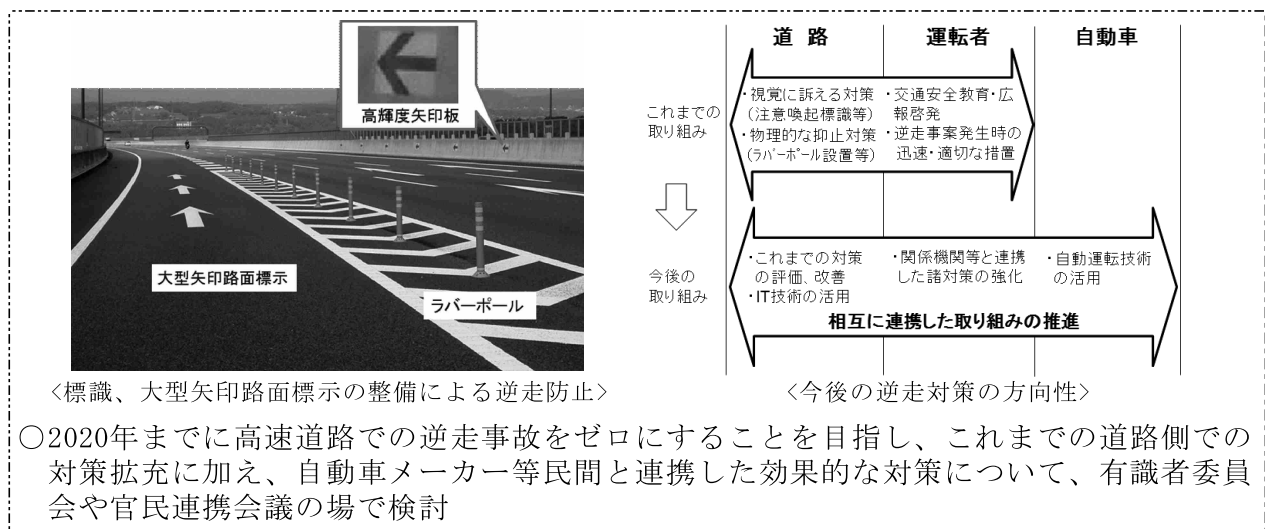
- ・踏切事故は約1日に1件、約4日に1人死亡するペースで発生
- ・「開かずの踏切<sup>参5</sup>」は全国に約600箇所、事故割合が通常の4倍。東京23区の踏切箇所数はパリの90倍、踏切が渋滞の起点となっている箇所も多数存在



- 道路管理者と鉄道事業者が一体となった計画的な取組による効果的な踏切対策を推進
  - ・新たに計画的な踏切周辺対策として、駅周辺の駐輪場等の整備やバリアフリー化等による踏切横断交通量の低減対策を実施
  - ・踏切道の拡幅や自由通路等の整備による事故対策に対して重点的に支援
- 「踏切安全通行カルテ」や地域の協議会を通じてプロセスの「見える化」を推進
- 上記の対策を推進するため、踏切道改良促進法についても、実効性を高める方向で改正

【高速道路の逆走防止対策】

- ・高速道路の逆走事故を起こした運転手の約7割が高齢者



参5：列車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切

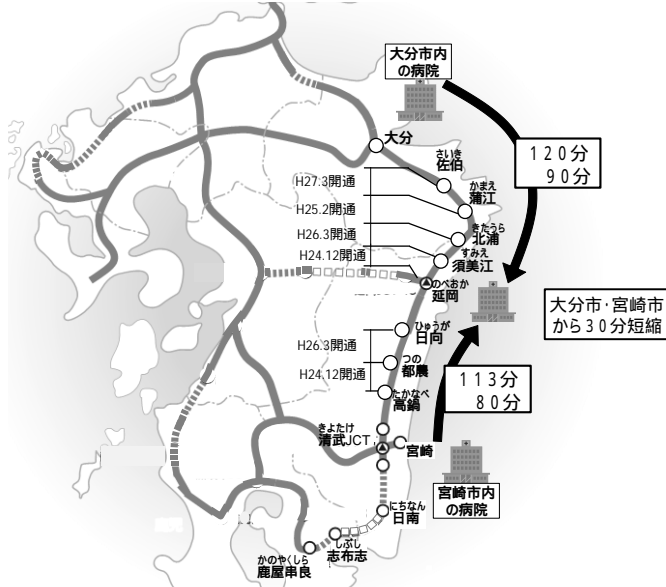
### (3) 豊かで利便性の高い地域社会の実現

#### 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（P22参照）

#### 【医療体制改善の例（宮崎県延岡市）】



移動時間の短縮により、大分市や宮崎市から医師の通勤が可能に

#### 延岡市内の4病院5診療科で再開や体制拡充

| 派遣元     | 派遣先      | 診療科                       | 派遣元            |
|---------|----------|---------------------------|----------------|
| 大分市内の病院 | 延岡市内の4病院 | 神経内科                      | H27.4より、6年ぶり再開 |
|         |          | 消化器内科                     | H25.4より、4年ぶり再開 |
| 眼科      |          | H27.4より、9年ぶり再開            |                |
| 小児科     |          | H26.4より水・金の週2回に加え、日曜も隔週診療 |                |
| 神経内科    |          | H27.10より、6年ぶり再開           |                |
| 宮崎市内の病院 |          |                           |                |

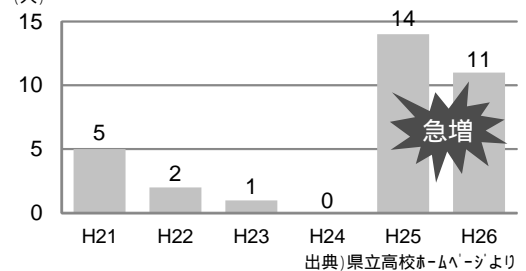
医師不足に悩む延岡市では、東九州自動車道の整備に伴い大分市や宮崎市から医師の通勤が可能になり、医療体制の改善に貢献

#### 【地域の雇用創出の例（新潟県村上市）】



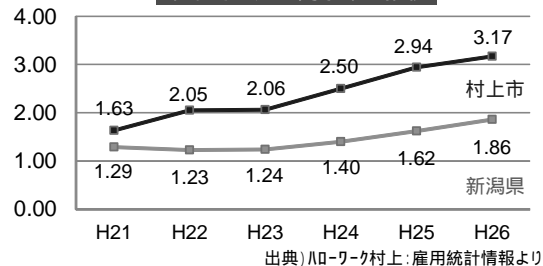
<道路ネットワークを活かした生産活動>

(人) 村上市内 県立高校の当該メーカーへの就職実績



高卒求人倍率の推移

県平均に比べ高水準で推移



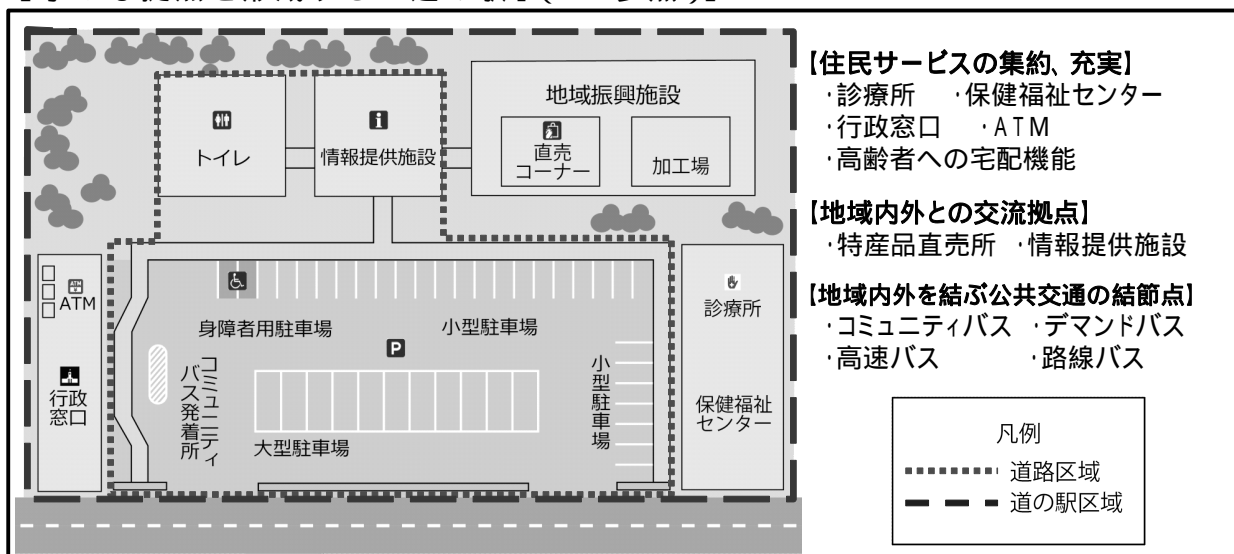
<地域雇用への影響>

日本海沿岸東北自動車道の整備を見越して、航空機内装品の世界的トップメーカーが進出し事業を拡大、地域経済にも貢献

## 「道の駅」による地域活性化の推進

「道の駅」は、地方創生を具体的実現していくための極めて有力な手段であり、地方創生を進める「道の駅」の取組を推進します。

### 【小さな拠点を形成する「道の駅」(P31参照)】



<小さな拠点を形成する「道の駅」のイメージ>

地方創生に資する地産地消の促進及び小さな拠点の形成等を目指した「道の駅」において、先駆的な取組等を行う「道の駅」を重点「道の駅」として選定し、関係機関が連携し重点的に支援

### 【トイレや情報提供施設等、利用者サービス面の充実】

外国人観光案内所

外国人対応可能なスタッフが常駐し、広域観光や交通情報を提供

「道の駅」の総合案内窓口

観光コンシェルジュによる案内

道の駅 SPOT ( )

ポータルサイト画面  
無料公衆無線LANを用いた  
情報提供システム

<利用者サービス面の充実の例>

道路利用者の適切な休憩機能を確保するため、多機能トイレ等の整備を推進  
道路情報の提供やインバウンドも含めた観光案内を充実するため、無料公衆無線LAN(道の駅SPOT)の整備や、観光庁と連携した観光案内所の配置を推進

## スマートIC・高速道路の休憩施設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。

### 【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80箇所が開通、71箇所で事業中（平成27年12月末時点）



<高速道路に直結している主要施設の例>

#### 【対象施設】

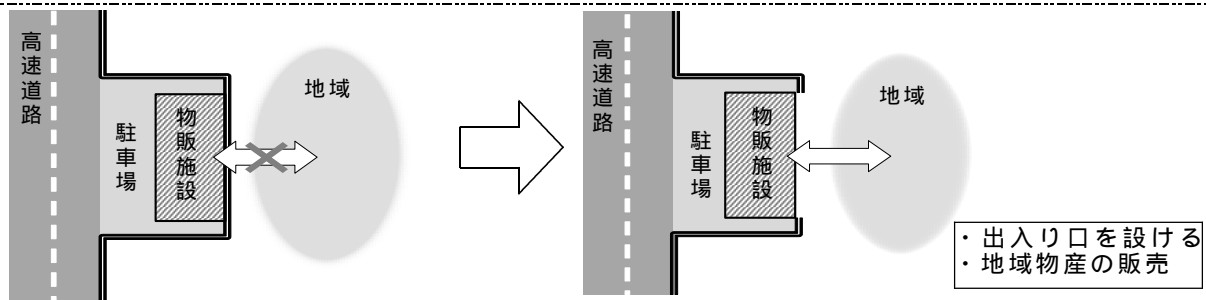
- |         |          |
|---------|----------|
| ・高次医療施設 | ・大規模商業施設 |
| ・工業団地   | ・空港      |
| ・物流施設   | ・港湾      |
|         | 等        |

スマートICの整備にあたっては、積極的に設置を推進し、必要性が確認出来た箇所については、準備段階調査を実施

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

### 【高速道路の休憩施設を活用した更なる地域活性化に向けた取組】

- ・「高速道路の休憩施設」は、ウェルカムゲート等により、沿道地域からの利用も可能に
- ・全国のサービスエリア・パーキングエリア862箇所のうち、214箇所にウェルカムゲートを設置済み



<従来>

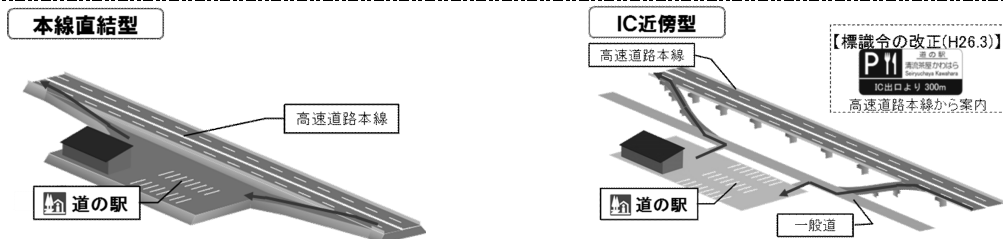
<観光振興や地域活性化の核としての取組>

高速道路の休憩施設を活用した観光振興や地域活性化を促進するため、地方自治体に対して提案募集を実施

先駆的な取組をモデル箇所として選定し、関係機関が連携して総合的に支援

### 【無料の高速道路における休憩サービスの充実（P29参照）】

- ・無料の高速道路は、今後整備が急速に進展 現在：1,854km 今後：3,258km
- ・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




## 道路空間の多機能化・オープン化

地域の賑わい・交流の場の創出や道路の質の維持・向上を図るため、道路空間を有効活用した官民連携による取組を推進します。


- ・ 高速道路の利用増大や幹線道路整備の進展等により、現道の使われ方が変化
- ・ 道路空間の再配分等により沿道地区の課題やニーズへの対応が必要

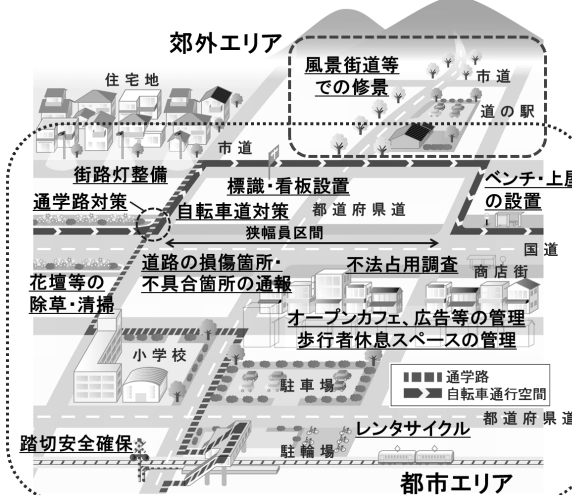
**除草・植栽活動**



(富士宮市)


**不法占用調査**






<道路協力団体（仮称）の活動イメージ>

**オープンカフェ**



(名古屋市)

**レンタサイクル**



(高崎市)

非常時を含めた交通機能や安全を確保した上で、広幅員の歩道や駐車場等の制約の少ない道路空間においては、地区との合意に基づき多様な利用を推進

道路空間の活用を担う主体として道路協力団体（仮称）制度を創設し、除草・植栽活動等の道路管理に関する継続的な取組への体制を構築するとともに、複数の道路管理者等からなる協議会を通じ、地域課題へ対応

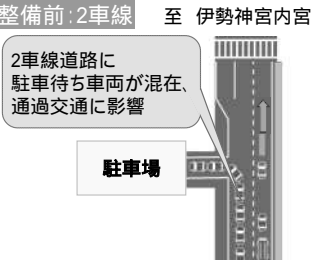
## 観光振興の推進

訪日外国人旅行者200万人の「その先」も見据え、「質の高い」観光立国を実現するための取組を推進します。

- ・ 300km未満の観光トリップは、その大部分を自動車交通が占める
- ・ 訪日外国人旅行者数200万人の達成間近

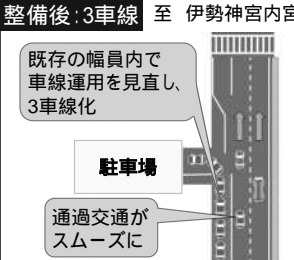
### 【観光地周辺での道路を賢く使う取組】

整備前：2車線 至 伊勢神宮内宮



駐車場

整備後：3車線 至 伊勢神宮内宮



駐車場

通過交通がスムーズに

<三重県・伊勢神宮周辺の取組事例>

### 【交差点名標識の観光地名表示】


【改善前】

磯交番前  
Iso Koban

【改善後】

旧集成館前  
Shuseikan

産業遺産ロゴ



<国道10号鹿児島市吉野町の事例>

広域周遊ネットワークの形成や、観光地周辺の渋滞対策、観光地と連携したわかりやすい道案内等により円滑なアクセスを確保

道路空間のオープン化、無電柱化等により観光地の快適な空間づくりを推進

「道の駅」などを活用した地域観光の拠点づくりを支援

土木遺産や風景街道など道路施設等を活用した観光資源の創出

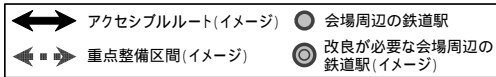
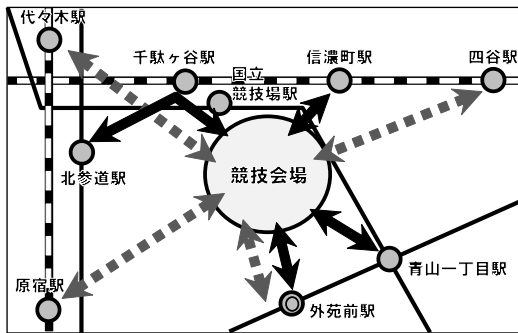
## 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした取組

大会関係者等の円滑な輸送を行うため、首都圏3環状道路等の着実な整備を推進します。

大会の開催を契機として、各地において、連続的・面的なバリアフリー化や観客の暑熱対策として道路空間の温度上昇抑制対策を推進します。

- ・全国の主要な鉄道駅から徒歩圏内の生活関連施設（約3万施設）までバリアフリー化されている割合は約6割

### 【歩行空間のバリアフリー化】

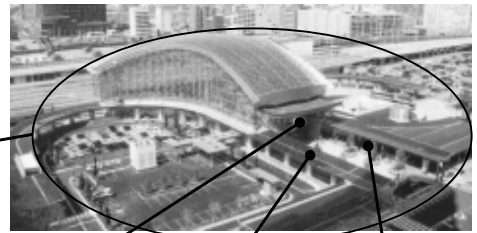


鉄道駅と歩行空間の連続的なバリアフリー化

- 駅前広場の整備
  - ・段差の解消
  - ・上屋の設置
  - ・ベンチの設置
  - ・案内板の設置
  - ・点字ブロック
  - ・バス、タクシー乗り場の設置

上記に併せて追加整備

- ・待ち合わせ空間
- ・雨に濡れない連続的な移動空間
- ・エスコートレーン
- など



<競技会場周辺のバリアフリー化の例>

<駅前広場のバリアフリー化の例（金沢駅）>

全国の主要な鉄道駅や観光地周辺のバリアフリー化の状況を公表するとともに、地方公共団体の積極的なバリアフリー化の取組を支援

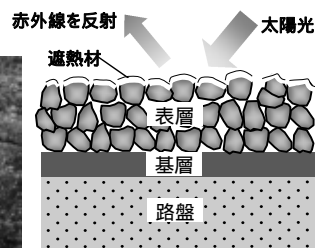
アクセシブルルート<sup>参6</sup>に加え、競技会場と周辺の駅を結ぶ道路を国が重点整備区間として提示し、連続的・面的なバリアフリー化を推進

交通結節点整備に併せて待ち合わせ空間等、利用しやすい道路空間の整備を推進  
 鉄道との結節点における自由通路等の歩行空間のバリアフリー化を重点的に支援

### 【緑化等の暑熱対策】

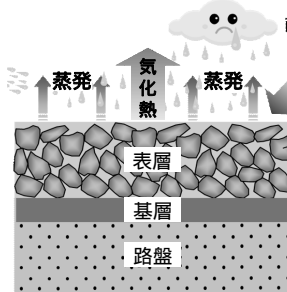


<道路緑化の事例>



【遮熱性舗装】

路面温度低減効果 平均13.4度  
 (関東技術事務所フィールドでの調査結果)



【保水性舗装】

路面温度低減効果 平均12.3度  
 (関東技術事務所フィールドでの調査結果)

<路面温度上昇抑制機能を有する舗装の例>

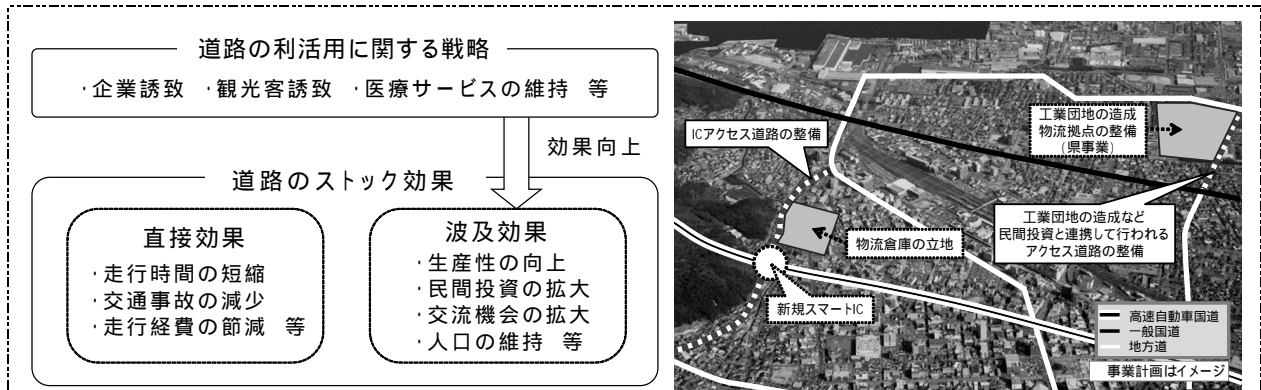
道路緑化等の総合的な道路空間の温度上昇抑制対策に向けた取組を推進  
 適正な剪定により街路樹の樹冠再生を図り、快適に歩行できる緑陰を提供

参6：アクセシビリティに配慮した競技会場までの動線。今後、組織委員会で決定される予定

## (4) 日本経済の再生 ストック効果をもつ取組

開通見通し等のきめ細やかな共有や民間投資と連携した整備への重点支援等により、ストック効果を高めます。

- ・社会資本整備には、フロー効果とストック効果が存在  
 フロー効果：事業に伴う需要創出等の経済を短期的に拡大させる効果  
 ストック効果：整備された社会資本が機能し継続的に発揮される、生産性向上、民間投資の拡大や安全・安心等の効果



<利活用に関する戦略を踏まえた道路整備の推進>

<ICや工業団地へのアクセス道路等の整備>



<道路整備と企業立地が連携した事例(相模原愛川IC周辺)>

### 自治体の取り組み

圏央道(東名~中央道)の平成26年度の全線開通にあわせ、周辺の立地特性を活かした土地利用を図るため、平成25年3月より当麻宿地区土地区画整理事業に着手。あわせて、低利融資、減税措置等の企業誘致策に取り組み、物流施設等の立地が進んでいる。

○開通にあわせた民間投資誘発や観光誘客等の道路利活用に関する地域の取組を踏まえ、大きなストック効果の発現が見込まれる道路整備を推進するため、以下に取り組む

- ・開通見通しや進捗状況等の最新状況をきめ細やかに自治体等と共有するとともに、開通を見据えた企業立地やまちづくりが進む事業を着実に推進
- ・港湾・空港・IC等の整備や工業団地の造成等の民間投資と連携して行われるアクセス道路の整備等への重点的な支援
- ・IC周辺に立地する物流倉庫等への支援措置に関する手続きの運用改善

## 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推進します。

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。

## ネットワークを賢く使う

ETC2.0を活用し、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な上に、ネットワークを十分に使い切っていない(P24参照)
  - 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
  - 高速道路の1区間当たりの通行止め時間は年間34.1時間

国土幹線道路部会<sup>参7</sup>の中間答申を踏まえ、具体的な取組内容について検討を進めて順次実施

### 【ETC2.0のシステム】

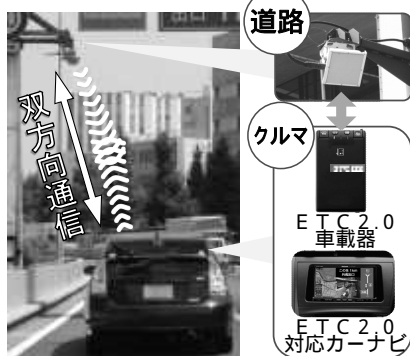
これまでのETCと比べて、

- 大量の情報の送受信が可能となる
- ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる

など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS推進に大きく寄与するシステム

ETC2.0で期待されるサービス例

- 経路上の広域情報や画像の提供
- 特車許可における一括申請や自動更新
- 高速料金の経路割引や一時退出



<双方向に大量の情報の送受信>



<ETC2.0による経路上の広域情報や画像の提供>

### 【ETC2.0普及促進の取組】

利用者にとって魅力的な機能・サービスの充実に加え、料金割引や車載器購入支援等の具体的な促進策を実施

#### 首都圏の高速料金における取組

- 圏央道割引
  - 約2割引(圏央道利用分)
  - 大口・多頻度割引の対象道路に追加

(いずれの取組もH28.4から実施)

#### 大口・多頻度割引

大口・多頻度割引の拡充分をETC2.0に限定

ETC2.0の利用状況を踏まえ、一定期間、これまでのETC利用者に対しても経過措置を実施

[最大割引率]

基本 40%

+

ETC2.0限定 10%

(平成29年3月末まで)

### 【休憩施設等への一時退出を可能とする「賢い料金」】



※1: 利用1回当たりの料金

※2: 一定距離以上を連続して利用した場合の料金割引措置

(来年度より、ETC2.0搭載車を対象に、一時退出を可能とする実験を開始)

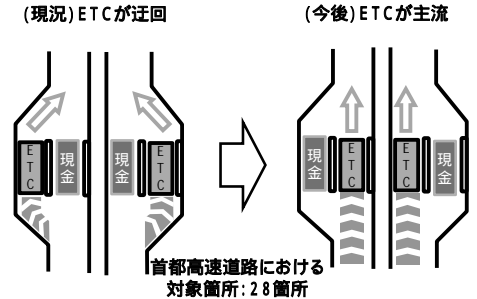
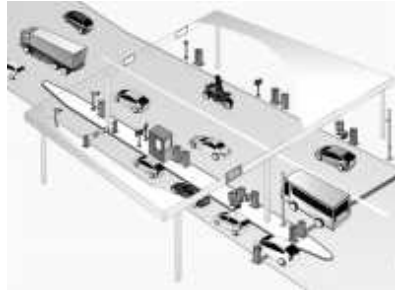
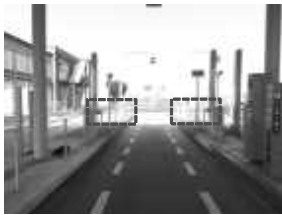
参7: 社会資本整備審議会道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申(平成27年7月30日)

**【ETCが基本のストレスのない「賢い料金所」】**

<実験前>



<実験中>



<バーのない新設計料金所の導入>  
(平成27年10月から圏央道の入口料金所で実験開始)

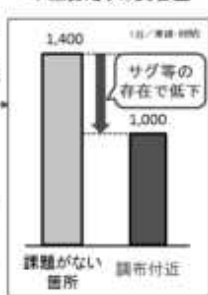
<ETCレーンを主流に設定>  
(平成28年度中には、全28箇所で切り替えを完了する予定)

**【ビッグデータに基づく「賢い投資」】(分析に基づくピンポイント対策)(P29参照)**

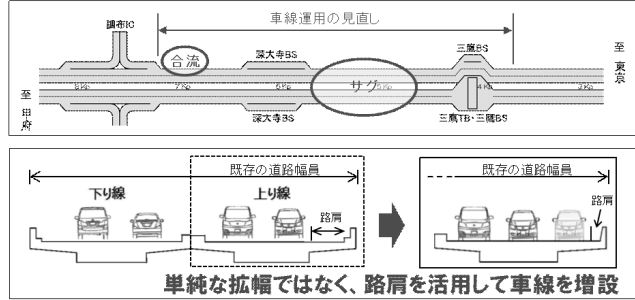
構造上は片側2車線



中央道調布付近(片側2車線)の車線あたりの実容量



【中央道調布付近の例】

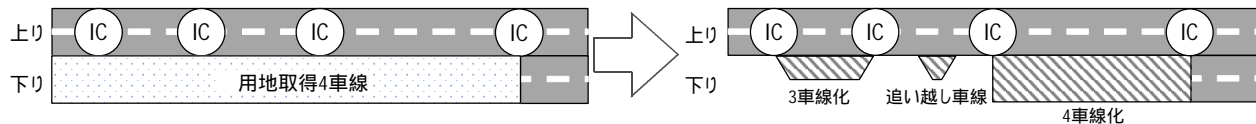


<ビッグデータで、各地点・各断面の実際に流せる最大交通量(実容量)を見える化>

<実容量の低下箇所をピンポイントで是正>  
(上り線調布付近は、平成27年12月に実施)

**【暫定2車線区間の「賢い機能強化」】**

- ・ より低コストでより早期に高速道路の機能を強化するため、きめ細やかに交通状況、線形等を把握した上で、追い越し車線の設置や4車線化等の対策を実施
- ・ 車線数の増加にあたっては、透明性を確保しつつ、機動的に対応するため手続き見直しを実施



<現 状(対策前)>

<賢い機能強化(対策案イメージ)>

**【高速道路の運用率を高める取組】**

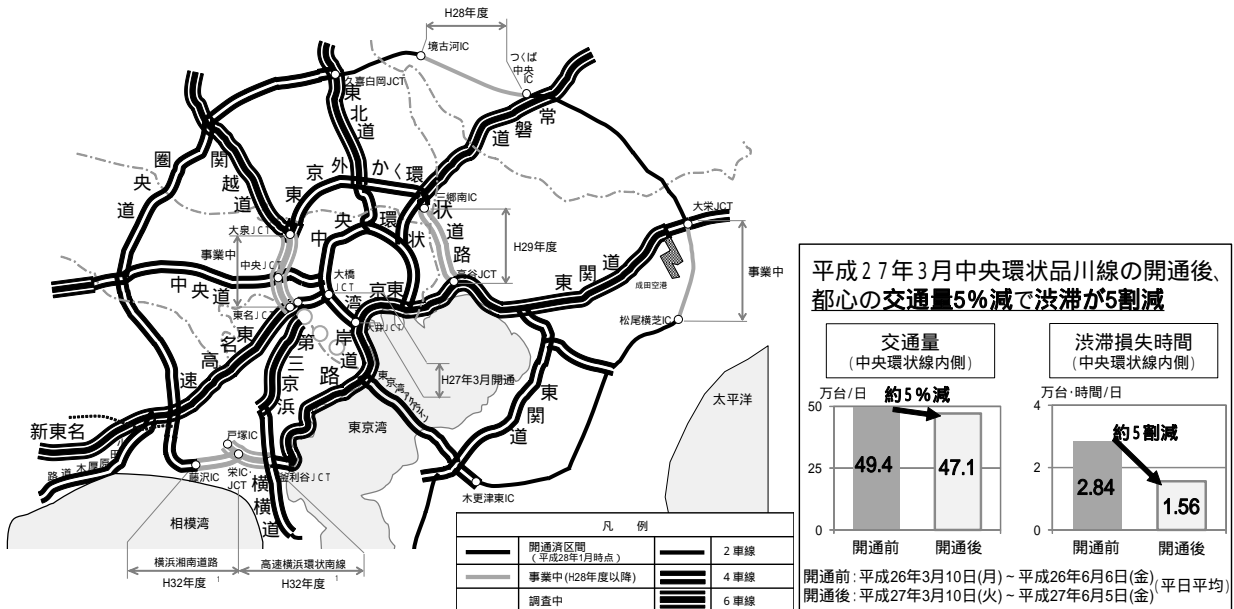
- ・ ビッグデータを活用して、通行止めの多発箇所、発生要因を把握・分析し、結果をもとに、必要な対策を実施

## 物流対策の推進

迅速かつ円滑な物流の実現のため、三大都市圏環状道路等の重点整備や、ITを活用した「賢い物流管理」を着実に推進します。

- ・ 圏央道が早期に開通した区間の沿線地域では、製造品出荷額の伸びが埼玉県と東京都の全体平均の約1.5倍  
日高市、入間市、羽村市、日の出町
- ・ トラックドライバーの約4割が50歳以上、深刻なドライバー不足が進行

### 【三大都市圏環状道路の整備と活用】



### 国土幹線道路部会の中間答申<sup>参8</sup>を踏まえ、

- ・ 首都圏の料金体系について、料金水準の整理・統一及び起終点を基本とした新たな料金を平成28年4月から導入 (P25参照)
- ・ 近畿圏の料金体系について、国土幹線道路部会において検討を実施

### 【賢い物流管理】

特車通行許可の簡素化

ETC2.0装着車 国が指定した大型車誘導区間を走行する場合、輸送経路は自由に選択可能  
渋滞・事故時の迂回ができ、輸送を効率化

複数経路をまとめて1つの申請に簡素化。更新手続きも自動化。

車両運行管理支援サービス

物流事業者 リアルタイムな位置情報で正確な到着時刻を予測 荷待ち時間を短縮

トラックの危険箇所をピンポイントで特定 ドライバーの安全確保

トラックの位置情報 急ブレーキ 急ハンドル情報

17:30:13 17:57:30 18:10:20 18:40:05

出発地 目的地 物流拠点

トラック輸送ルート

平成27年11月～パブリックコメント、平成28年1月頃導入予定

平成27年11月～実験参加者公募、平成28年1月以降実験開始

基本政策部会・物流部会の答申<sup>参9</sup>を踏まえ、ITを活用した「賢い物流管理」等を着実に推進

大型車誘導区間について、物流拠点とのラスト1マイルの追加指定を実施し、充実に図る

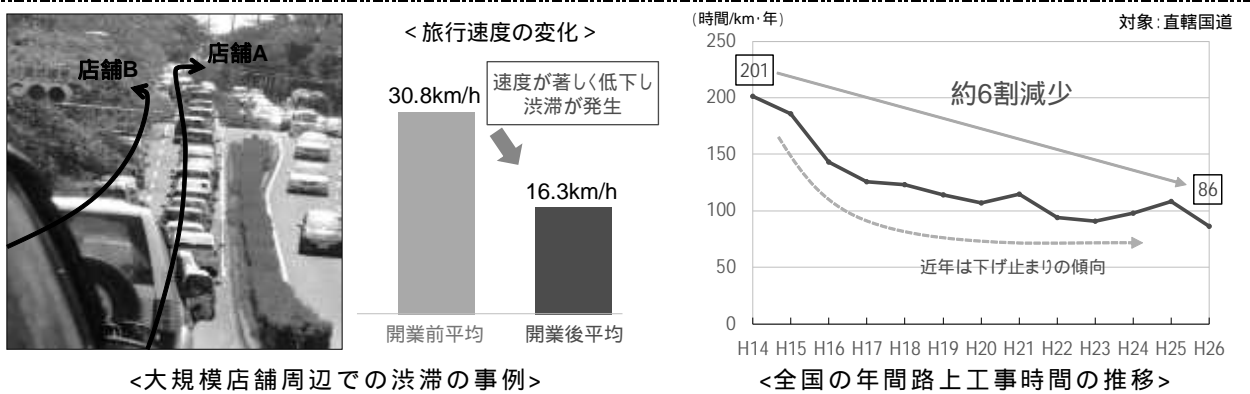
参8: 社会資本整備審議会道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申 (平成27年7月30日)

参9: 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会 交通政策審議会交通体系分科会物流部会 答申 (平成27年12月25日)

## 多様な主体と連携した渋滞対策の推進

主要渋滞箇所における対策とともに、沿道立地による渋滞の抑制・解消のための事前・事後対策の強化、路上工事の縮減に取り組みます。

- ・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
- ・我が国の温室効果ガス削減目標（2030年度に2013年度比26.0%減）を踏まえ、交通流の円滑化等により、温室効果ガスの排出量を削減



利用者団体や警察等も参加する渋滞対策協議会において、ETC2.0等を活用しながら、休日を含め渋滞状況等を定期的にフォローアップし、対策を検討・実施  
沿道立地による渋滞を抑制・解消するため、大規模小売店舗立地法の対象施設以外も含め、事前・事後対策の強化について検討を進め、段階的な導入を図る  
下げ止まり傾向にある路上工事時間について、諸外国のレーンレンタル制度<sup>参10</sup>等の事例を参考に、更なる縮減に向けた取組を進める

## モーダルコネクトの強化

高速バスネットワーク強化や地域のバスの利用環境向上のため、交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化を図ります。



<広域的な高速交通ネットワーク> <拠点駅での高速バスターミナル> <高速バスストップでのP&R>  
高速道路ネットワークや高速鉄道の整備進展を踏まえ、SA・PAの乗継拠点整備、高速バスストップのP&R、鉄道・高速バスの乗継強化等を推進（パークアンドライド）  
地域においては、都市中心部の交通円滑化、地方部における生活交通の維持のため、タウン・モビリティマネジメント<sup>参11</sup>、バス待ち環境の改善、「道の駅」のデマンドバスの乗継拠点化、BRT<sup>参12</sup>等による輸送効率化・省人化等を推進

参10：交通に重大な影響を及ぼす箇所、時間帯での路上工事を行う公益事業者（水道、ガス等）に課金を行う制度  
参11：大規模・個別的な呼びかけにより、多様な交通手段の利用を促進するコミュニケーション施策  
参12：Bus Rapid Transit。連節バス、バスレーン等の組合せにより速達性の確保等、高次の機能を備えたバスシステム

## (参考資料)

### 踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案(仮称)

交通の安全の確保とその円滑化を図るため、踏切道改良促進法の指定期限を5年間延長するほか、地域と連携した幅広い踏切道の対策を促進するための措置を講じるとともに、民間による維持管理・利便性向上を促進するための道路協力団体制度の創設、道路上の不法占用物件に係る対策の強化等の所要の措置を講ずる。

#### 踏切道改良促進法の一部改正

##### 依然として多い踏切事故・渋滞

- 法施行(昭和36年)後50年で、
- ・踏切数半減(約7万 約3.4万)
  - ・遮断機の無い踏切も約1割まで減少

- 踏切事故は約1日に1件、約4日に1人死亡  
踏切事故件数248件、  
死亡者数92人(平成26年度)  
死亡者に占める歩行者の割合:約8割/  
(うち65歳以上の高齢者:約4割)
- 開かずの踏切は約600箇所存在する一方、立体交差化等の抜本対策には長期間が必要  
開かずの踏切の事故件数は他の踏切の約4倍
- 現行法に基づく踏切改良の方法は、
  - ・ 立体交差化
  - ・ 構造の改良
  - ・ 保安設備の整備 等に限定
- 鉄道事業者・道路管理者以外の地域の関係者と連携した取組が必要



##### 改正概要

#### 改良すべき踏切道の指定期限を5年間延長(平成28~32年度)

#### 踏切道の改良方法の拡充

- 従前の対策に加え、当面の対策(カラー舗装等)や踏切周辺対策(駅周辺の駐輪場整備やバリアフリー化等による踏切横断交通量の低減)等を位置づけ、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員

#### 改良方法を検討するための協議会制度の創設

- 地域の関係者と連携し、地域の実情に応じた対策を検討

保安設備整備に係る補助制度の拡充により、高齢者等の歩行者事故対策を強化

【拡充例:歩行者も検知しやすい障害物検知装置】



連続立体交差化を無利子貸付で支援(継続)

【連続立体交差】  
【自由通路】  
(鉄道を横断するための高架施設等)



【駐輪場】 【カラー舗装】



#### 道路法の一部改正

##### 道路の安全確保、利便性向上の必要性

- 民間団体等の活動と連携して道路の管理の一層の充実を図る必要
- 民間団体等によるスムーズな活動環境を整える必要
- 看板等による点字ブロックの遮断、強風に煽られたのぼり旗による交通への危険等が存在



##### 改正概要

#### 道路協力団体(仮称)制度の創設

- 清掃や道路の陥没等の異常発見等、民間団体等による道路管理の充実、道路の利便増進等(占用許可等の手続を簡素化)

【利便増進活動の例】  
(シェアサイクル施設整備等)



#### 不法占用物件に係る対策の強化

- 道路管理者が、車両からの落下物等だけでなく、交通に危険を及ぼす不法に設置された看板等を除去可能に

【除去イメージ】



踏切道、歩道等を含めた道路及び鉄道の安全性の向上、交通の円滑化



(参考資料)

【国土のグランドデザイン2050】

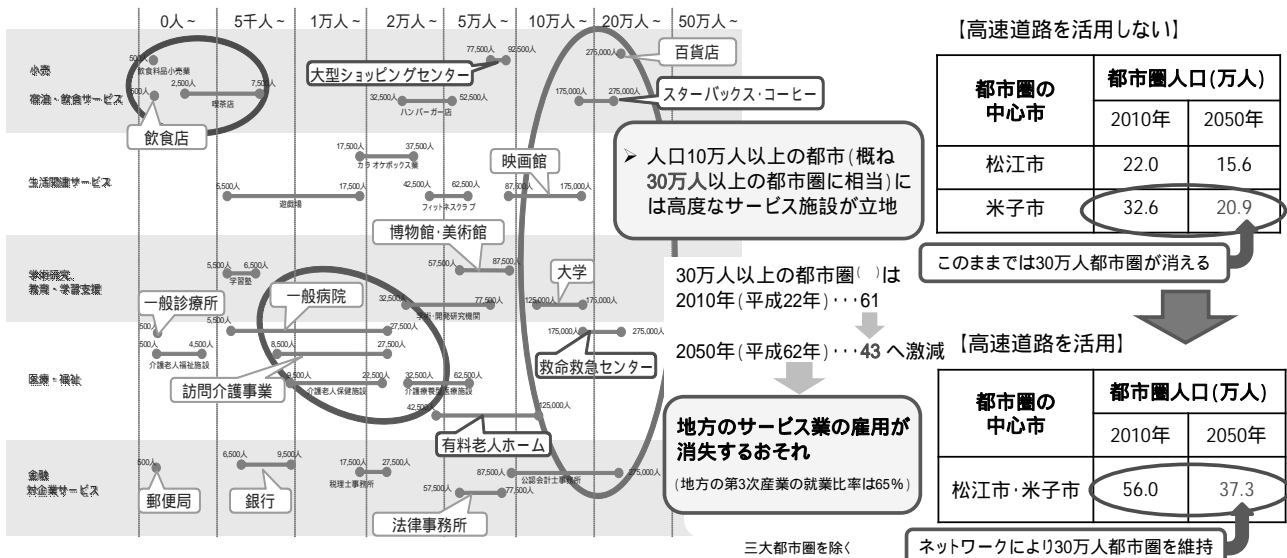
キーワードは「コンパクト」+「ネットワーク」

「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）

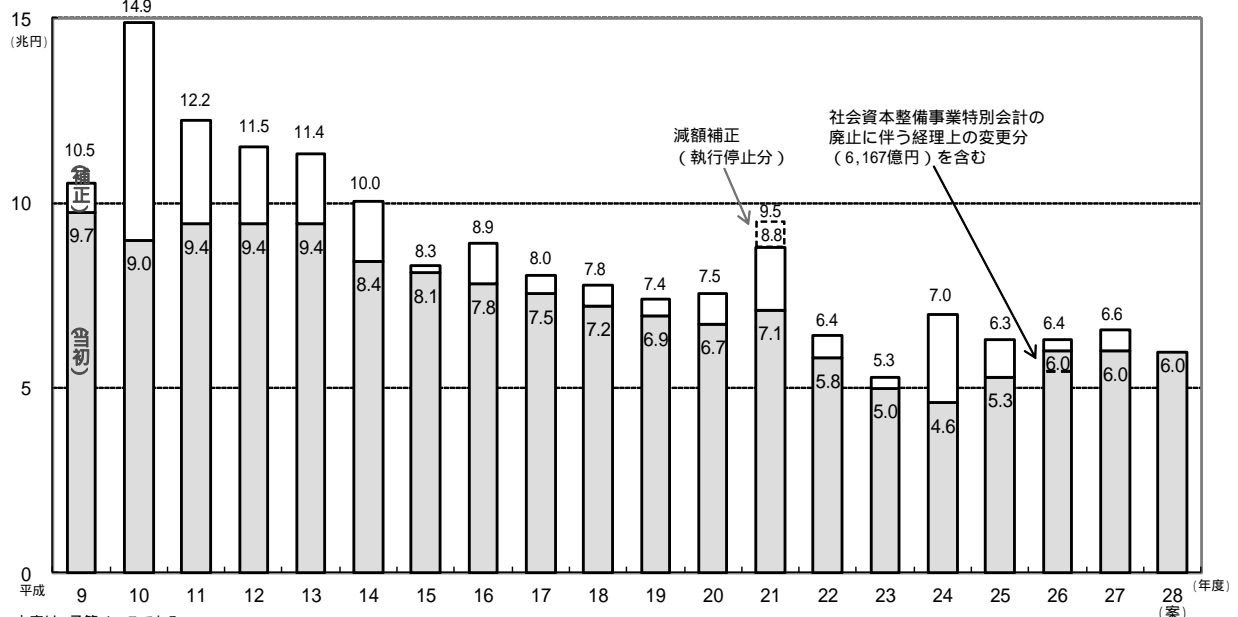
高速道路の活用による松江 - 米子都市圏の変化



出典：国土交通省国土政策局作成資料を一部加工

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

【公共事業関係費（政府全体）の推移】

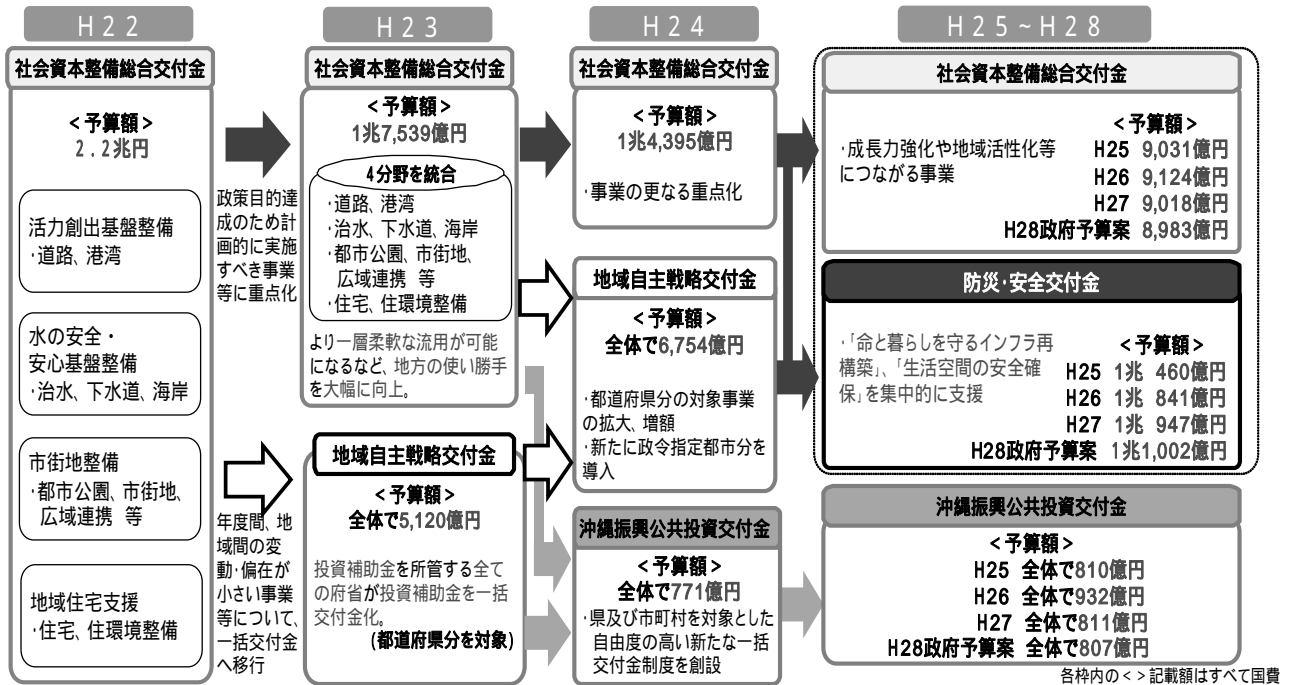


本表は、予算ベースである。  
 平成21年度は、平成20年度で特別会計に直入されていた「地方道路整備臨時交付金」相当額(0.7兆円)が一般会計計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加(+5.0%)しているが、この特殊要因を除けば6.4兆円(5.2%)である。  
 平成23年度及び平成24年度については同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額を含まない。  
 平成25年度は東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)及び国有林野特別会計の一般会計化に伴い計上されることとなった直轄事業負担金(29億円)を含む。また、これら及び地域自主戦略交付金の廃止という特殊要因を考慮すれば、対前年度+182億円(+0.3%)である。  
 平成23～28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、H26補正:0.002兆円、H27当初:1.0兆円、H28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。

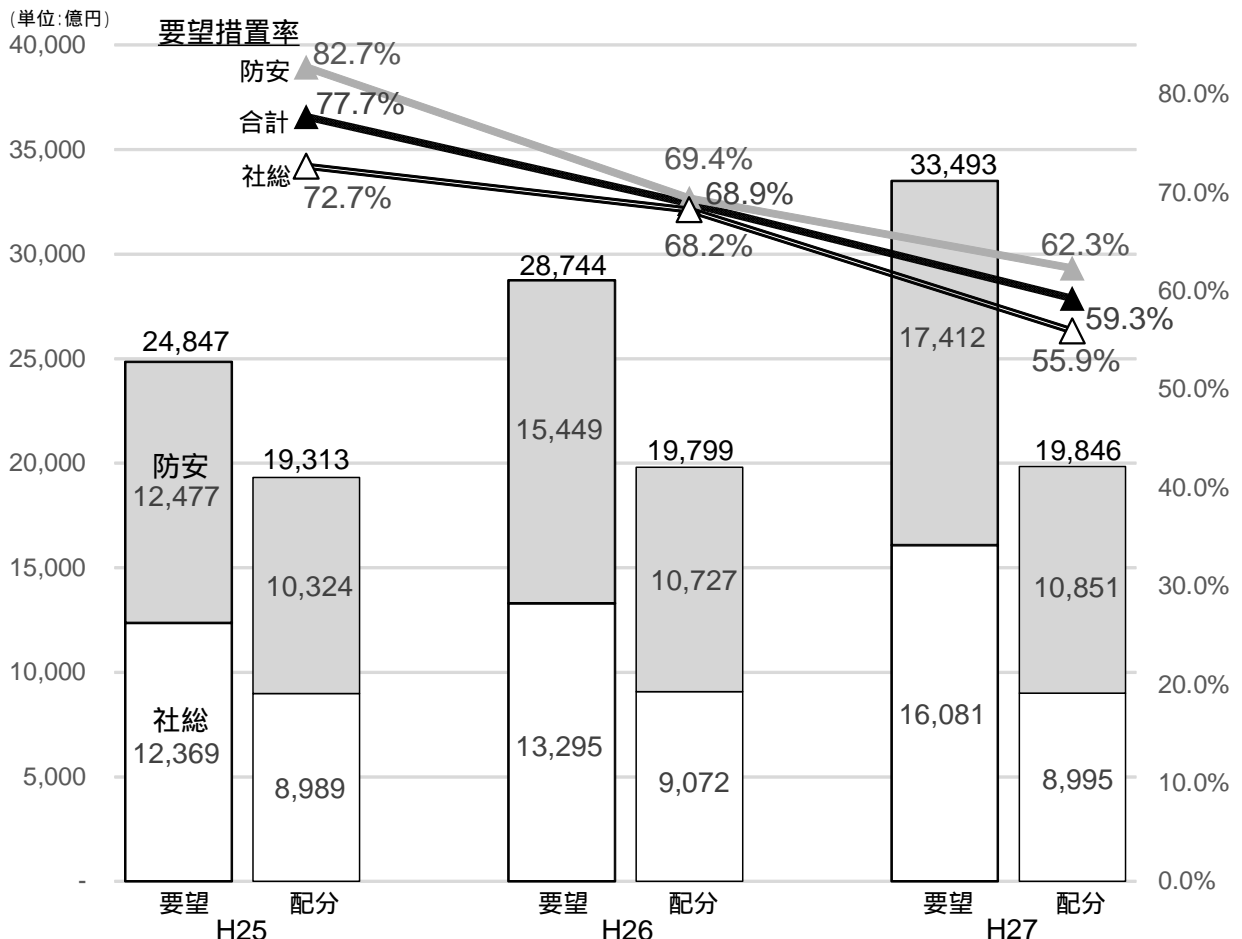
(参考資料)

【社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金】

交付金制度の変遷



要望額・配分額等の推移



(参考資料)

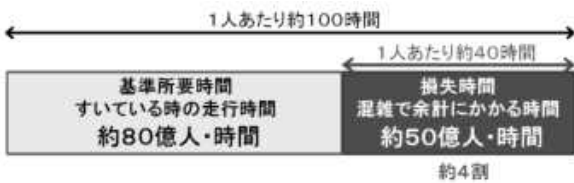
【日本の道路の現況】

都市間連絡速度の国際比較

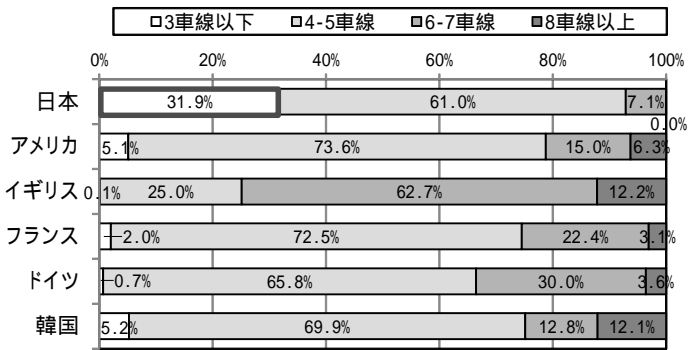
|        | 日本      | ドイツ     | フランス    | イギリス    |
|--------|---------|---------|---------|---------|
| 平均連絡速度 | 51 km/h | 90 km/h | 88 km/h | 72 km/h |

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



高速道路の車線数別延長の構成比



出典) 日本：道路交通センサス(H22) 高速道路の定義) 日本：高規格幹線道路、都市高速道路  
アメリカ：National Transportation Atlas Database 地域高規格道路  
イギリス：TomTom MultiNet 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：韓国国土交通部統計(2012年末(平成24年末)) 韓国：Expressway

【高規格幹線道路の整備状況】

|                              | 総延長       | 27年度末開通予定延長<br>( )進捗率 |                | 28年度末開通予定延長<br>( )進捗率 |                | 28年度内<br>開通予定延長 |
|------------------------------|-----------|-----------------------|----------------|-----------------------|----------------|-----------------|
|                              |           | 延長                    | 進捗率            | 延長                    | 進捗率            |                 |
| 高規格幹線道路                      | 約14,000km | 11,272km              | (81%)          | 11,478km              | (82%)          | 206km           |
| 高速自動車国道                      | 11,520km  | <895km><br>8,754km    | (84%)<br>(76%) | <928km><br>8,840km    | (85%)<br>(77%) | <33km><br>86km  |
| 一般国道自動車専用道路<br>(本州四国連絡道路を含む) | 約2,480km  | 1,623km               | (65%)          | 1,710km               | (69%)          | 87km            |

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。

【橋梁の点検状況】

H26橋梁点検状況(管理者別)

| 管理者       | 管理施設数   | 点検実施数         |
|-----------|---------|---------------|
| 国土交通省     | 37,766  | 5,844 ( 15%)  |
| 高速道路会社    | 23,077  | 3,636 ( 16%)  |
| 都道府県、政令市等 | 182,297 | 21,788 ( 12%) |
| 市区町村      | 480,355 | 32,451 ( 7%)  |
| 合計        | 723,495 | 63,719 ( 9%)  |

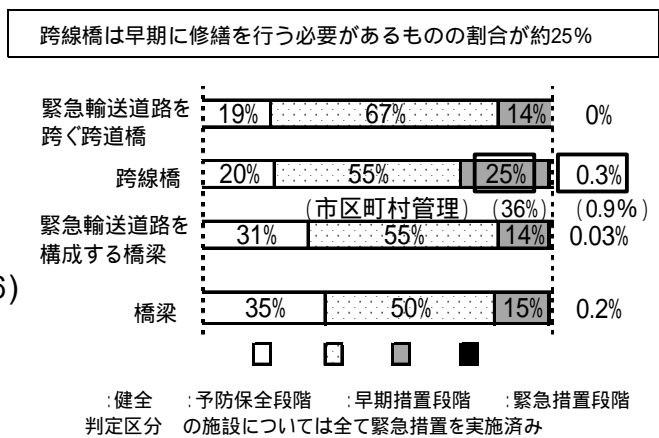
H27.6末時点

最優先で点検すべき橋梁の点検状況(H26)

|               | 管理施設数   | 点検実施数         |
|---------------|---------|---------------|
| 緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋  | 13,196  | 2,185 ( 17%)  |
| 跨線橋           | 9,116   | 1,022 ( 11%)  |
| 緊急輸送道路を構成する橋梁 | 120,378 | 17,406 ( 14%) |

H27.6末時点

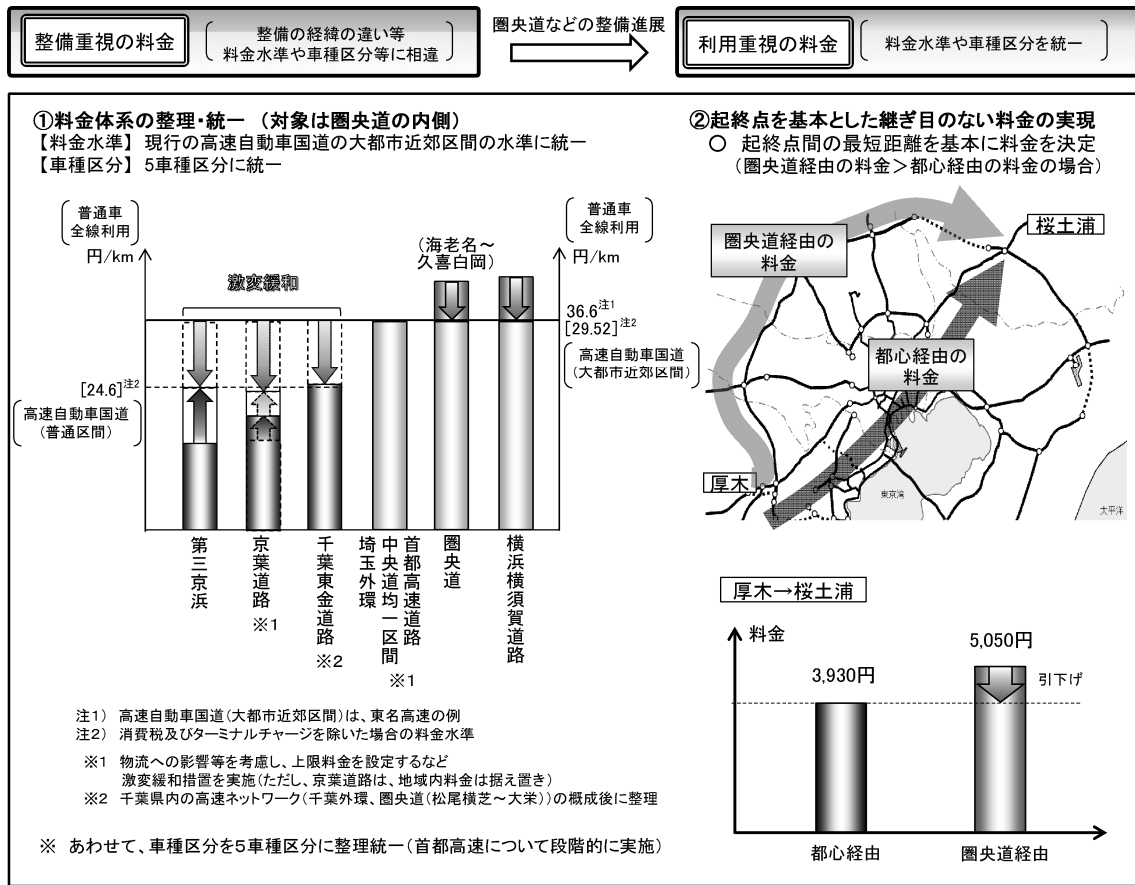
最優先で点検すべき橋梁の点検結果(H26)



H27.6末時点

(参考資料)

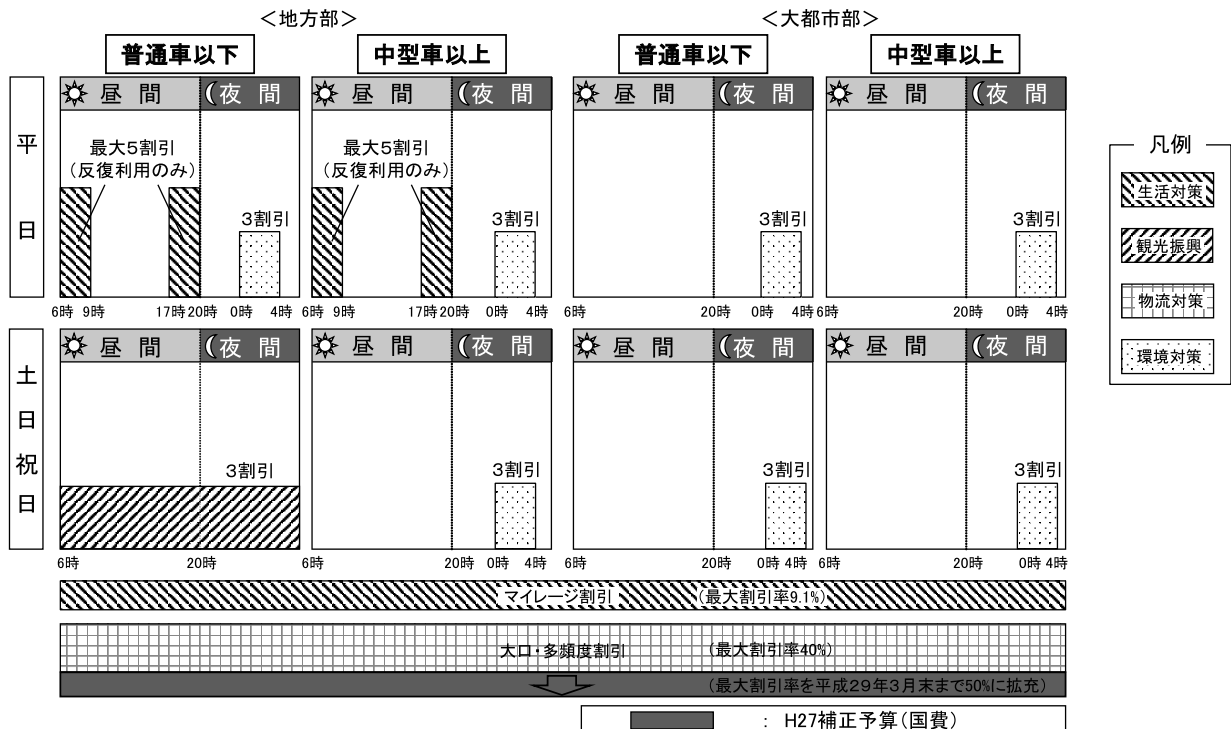
【首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系】



【物流コスト安定化等のための高速道路料金割引の臨時措置】

○ 物流コストの安定化や物流の円滑化のため、ETC2.0の利用者に対する大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長(平成29年3月末まで)等を実施。

※NEXCOにおいて、従来のETC利用者に対する一定期間の経過措置を実施



(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72万橋のうち約52万橋が市町村道  
H27.6末時点  
 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 H20 H25の5年間

(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  
H16 H26の10年間  
 町の約3割、村の約6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 H26.11時点  
 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

メンテナンスサイクルを確定    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]<br>↓<br>[診断]<br>↓<br>[措置]<br>↓<br>[記録]   | 橋梁(約72万橋)・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<br><small>H27.6末時点</small><br>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  |    |    |    |                    |        |  |        |                                  |        |   |
|---|---|----|----|----|--------------------|--------|--|--------|----------------------------------|--------|---|
|   | 統一的な尺度で健全度の判定区分を設定し、診断を実施<br>『道路インフラ健全』<br><small>(省令・告示：H26.3.31公布、同年7.1施行予定)</small>  |    |    |    |                    |        |  |        |                                  |        |   |
|   | <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>状態</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>健全</td> <td>構造物の機能に支障が生じていない状態</td> </tr> <tr> <td>予防保全段階</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>早期措置段階</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>緊急措置段階</td> <td>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</td> </tr> </tbody> </table> | 区分 | 状態 | 健全 | 構造物の機能に支障が生じていない状態 | 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 | 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 | 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 |
|   | 区分  | 状態 |    |    |                    |        |  |        |                                  |        |   |
| 健全  | 構造物の機能に支障が生じていない状態  |    |    |    |                    |        |  |        |                                  |        |   |
| 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  |    |    |    |                    |        |  |        |                                  |        |   |
| 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  |    |    |    |                    |        |  |        |                                  |        |   |
| 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   |    |    |    |                    |        |  |        |                                  |        |   |
| 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<br>利用状況を踏まえ、橋梁等を集約化・撤去<br>適切な措置を講じない地方公共団体には国が勧告・指示<br>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

|          |  |
|----------|--|
| [予算]     | 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<br>(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)<br>(直轄) 点検、修繕予算は最優先で確保<br>(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<br>メンテナンス業務の地域一括発注や複数年契約を実施<br>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<br>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)<br>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<br>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<br>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)

【国土幹線道路部会 中間答申のポイント(平成27年7月30日)(その1)】

1. 道路をより賢く使うための取組

(1) 賢く使う取組

1) 目指すべき国土の姿を踏まえ取り組むべき道路政策

<直面する危機>(国土のグランドデザイン2050/国土形成計画/社会資本整備重点計画の改定の議論等より)  
人口減少・少子化、高齢化 グローバリゼーションの進展 巨大災害の切迫 インフラの老朽化

<国土づくりの方向性>

- ・コンパクト+ネットワーク
- ・地域の産業競争力強化
- ・災害に対する安全・安心の確保
- ・インフラの戦略的な維持管理・更新

<道路政策として期待される役割>

圏域間等の連携促進、拠点のコンパクト化を支える 等

↓ ICTを活用しつつ、道路を高度化・高質化

経済・社会システムのイノベーションの創出

新たな産業のプラットフォームの提供による雇用の創出

他の交通モードとの連携による人流・物流の活性化

平常時、災害時を問わず安全・安心な道路のマネジメント

2) 道路の使い方の課題

他国に比べ道路ネットワークが貧弱だが、そのネットワークを十分に使い切れていない

<利用者の視点から見た道路の使い方の課題>

円滑に走行できない 安全に利用できない 使いにくい 地域へのアクセスが不十分

人口減少等が予想される厳しい状況下で、新たな国土形成を着実に進め、経済・社会システムのイノベーションを創出するために、道路の機能を最大限に活用することが必要

3) 高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本的な考え方

高速道路を中心とした今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体としてその機能を時間的・空間的に最大限に発揮させる

- ・高速道路の分担率を適切に引き上げることで、道路ネットワーク全体を最適利用(現状16% 目標30%)
- ・目標を掲げ、我が国が世界のトップランナーとなる意気込みを持ち、先進的・先端的な取組に挑戦

4) 高速道路を主な対象とした具体的な取組に向けて

|       |   |
|-------|---|
| 円滑    | 科学的な分析に基づく集中的な対策による <b>ボトルネックの解消</b><br>ETC2.0を活用した <b>本格的な交通需要マネジメントへの移行</b> |
| 安全    | 高速道路の更なる活用促進による <b>生活道路との機能分化</b><br>備えの重点化と連携の強化による <b>通行規制時間の最短化</b>        |
| 使いやすさ | 最新の社会ニーズに対応した <b>案内、休憩等のサービスの向上</b><br><b>交通機関相互のシームレス化</b> による人流・物流の活性化      |
| 地域連携  | 高速道路と施設との直結等による <b>地域とのアクセス機能の強化</b>  |

注) 上記施策は、本部会での議論を通じて提案されたものであり、行政などにおいて、これらの施策に限らず、先進的・先端的な取組に挑戦

(2) 賢く使う取組を支えるために進める施策

<ネットワークの強化/持続的な利用を可能とするための効果的・効率的な機能確保>

- ・圏域間の連携促進等のために主要幹線ネットワークを強化/暫定2車線区間を機動的に機能強化
- ・主要幹線ネットワークを戦略的に維持修繕・更新/経路誘導等により大型車の利用を適正化

<道路交通状況のきめ細やかな把握>

- ・道路交通センサス中心の調査体系をゼロベースで見直し、常時かつ精緻に交通状況を把握

(参考資料)

【国土幹線道路部会 中間答申のポイント(平成27年7月30日)(その2)】

2. 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系

(1) 現行の料金体系の課題

整備の経緯などにより、路線毎に決定した料金体系をつなぎ合わせた現行の料金体系  
料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なる  
圏央道経由よりも都心部経由の方が安くなるなど、経路による差異が生じている  
他より高い料金水準の路線、管理主体が異なる路線を跨ぐ際のターミナルチャージ

(2) 今後の料金体系のあり方

< 圏域共通の新しい料金体系の確立 >

首都圏料金の賢い3原則 ~賢く使うための合理的な料金体系~

|                         |                   |
|-------------------------|-------------------|
| 利用度合いに応じた公平な料金体系        | ・対距離制を基本とした料金     |
| 管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系 | ・管理主体間の継ぎ目を感じない料金 |
| 交通流動の最適化のための戦略的な料金体系    | ・効率的・柔軟な利用を実現する料金 |

< 実現に向けた取組 >

料金体系の整理・統一

- ・料金水準や車種区分について、対距離制を基本として統一
- ・具体の料金水準については、大都市近郊区間の水準を参考に検討

起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- ・発着地が同一ならば、経路間の差異によらず料金を同一とする
- ・管理主体を跨ぐ際のターミナルチャージを1回の利用に対して1回分のみ課す

政策的な料金の導入

・混雑状況に応じた料金施策

- (都心経由と環状道路経由の料金に差 混雑状況に応じた機動的な料金)
- ・災害・事故発生時等における柔軟な料金施策(代替路の走行、路外での休憩等)
- ・大型車の効果的・効率的な利用を促すための料金施策(割引停止措置の統一化)

(3) 料金体系の確立にあたっての留意事項

- ・オリンピック開催時期を念頭におきつつ、料金体系の確立に向けたロードマップを明確化  
圏央道概成(平成27年度末) / 東京オリンピック・パラリンピック(2020年) / 三環状完成
- ・環状道路整備等の進展に合わせて、激変緩和措置も講じながら段階的に導入
- ・交通状況にあわせた割引・割増を行うなど、企画割引制度を柔軟に運用

(4) 新たな料金システムの構築

- ・ETC2.0の普及を促進しつつ、ETCによる料金支払の義務化に向けて検討
- ・オリンピック・パラリンピックなどの大型イベント時における料金施策を検討

3. その他

- ・首都圏の料金体系のとりまとめを基本としつつ、近畿圏や中京圏についても議論
- ・将来の高速道路の利用者負担のあり方などについて重点的に検討



- < 料金の低減 > 国際競争力強化、地域活性化等の観点から、引き続き低減に向け努力
- < 管理財源の確保 > 償還満了後も料金を徴収し続けることについて検討  
幹線道路の将来の維持管理費の負担のあり方について検討
- < 混在の整理 > 混在している有料区間と無料区間の整理 など

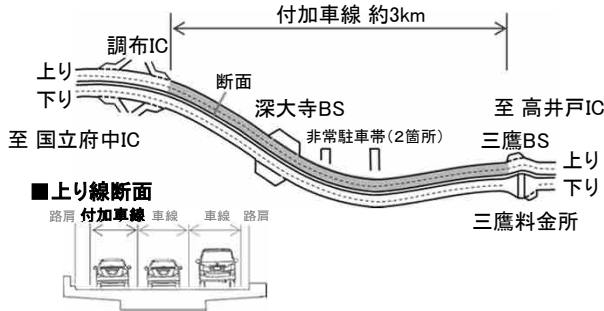
(参考資料)

【各施策における具体的な取組事例】

○ネットワークを賢く使う(渋滞ピンポイント対策)

[中央自動車道 上り線調布付近の例]

- ・速度低下の要因となっている調布ICの合流部や深大寺BS付近のサグ部・上り勾配区間等において、平成27年12月より既存の道路幅員内で付加車線を設置し、3車線で運用を実施。



■対策前(上り線混雑状況)

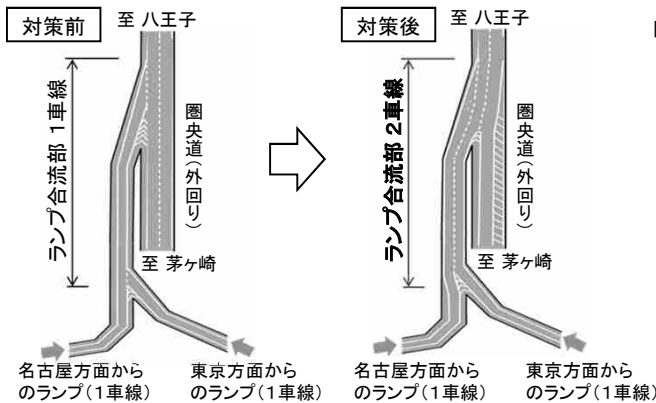


■対策実施中(非常駐車帯設置状況)



[東名高速道路 海老名ジャンクションの例]

- ・1車線のため混雑しているランプ合流部について、平成27年10月より既存の道路幅員の中で、2車線の運用を実施。



■対策前後の様子 [対策前]



平日の朝夕の通勤時間帯および休日の夕方時間帯で、ランプ合流部において渋滞が発生

[対策後]



対策実施後、当該箇所では渋滞は発生していない

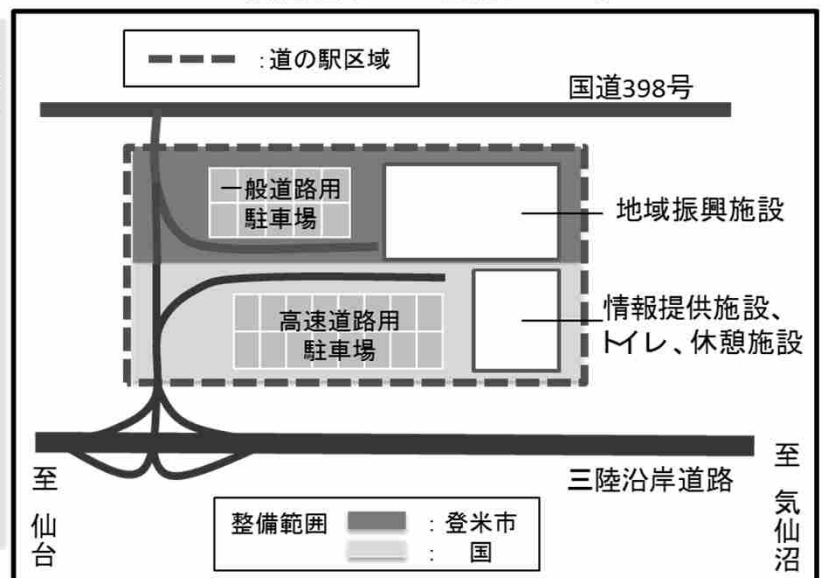
○スマートIC・高速道路の休憩施設の利用による拠点の形成

(無料高速道路における休憩サービス提供の取組)

[三陸沿岸道路の例]

- ・現状の休憩施設間隔は約60kmのため、登米市と連携し、本線直結型の「道の駅」を整備し、休憩サービスを提供

【道の駅「三滝堂」整備イメージ】

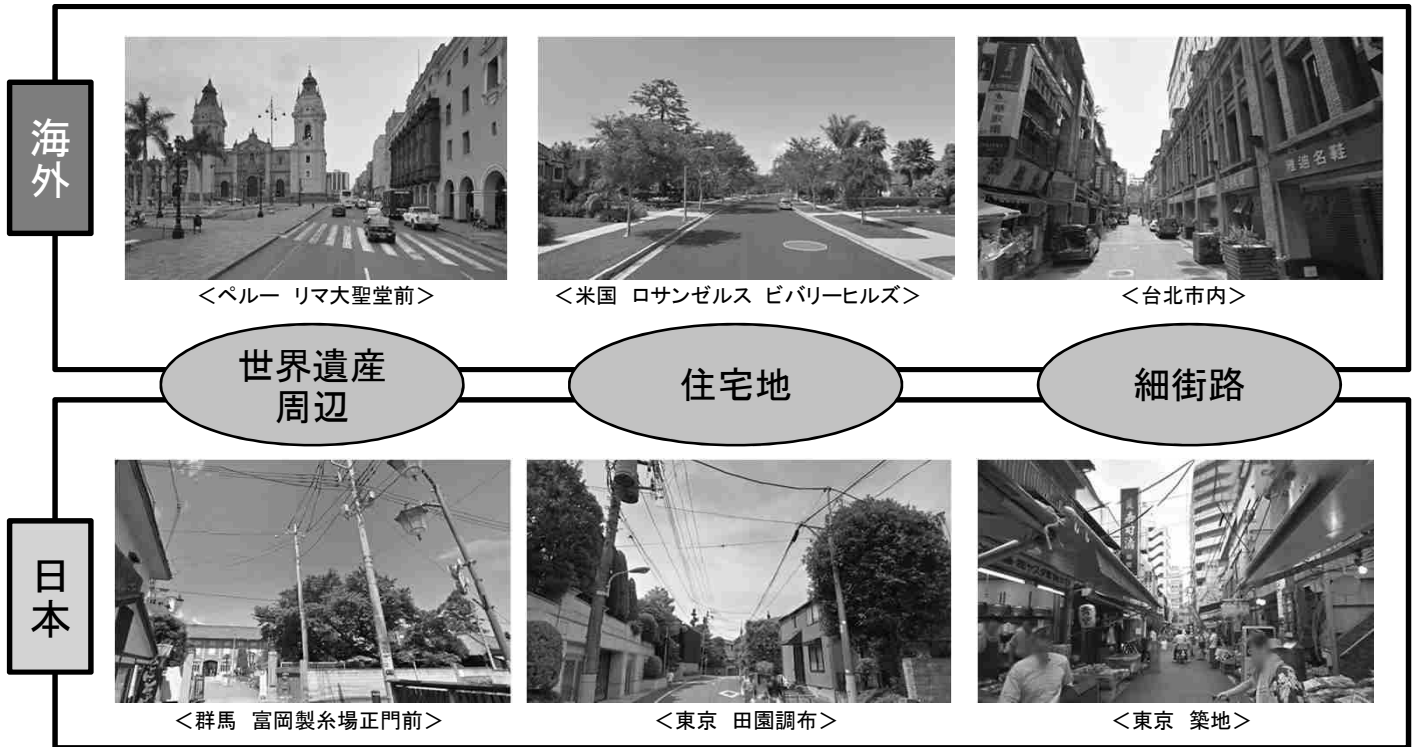




## ○無電柱化の推進

(海外は「電柱が無いことが常識」)

- ・欧米、アジアの主要都市では電柱が無いのが常識。一方、日本では世界遺産周辺、住宅地、細街路でも電柱が林立




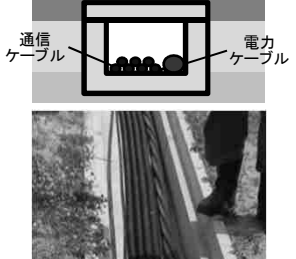
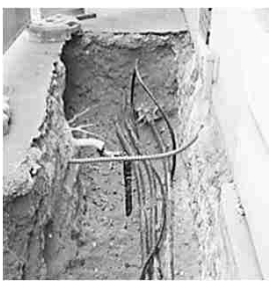
※Googleストリートビューを基に作成

### (低コスト手法の検討)

- ・無電柱化低コスト手法技術検討委員会での中間とりまとめ結果を踏まえ、低コスト手法の導入に向け検討を実施。

### (地域との連携強化)

- ・地域との連携を図り、地上機器を民地等に設置することにより、歩道の無い道路でも無電柱化を実施

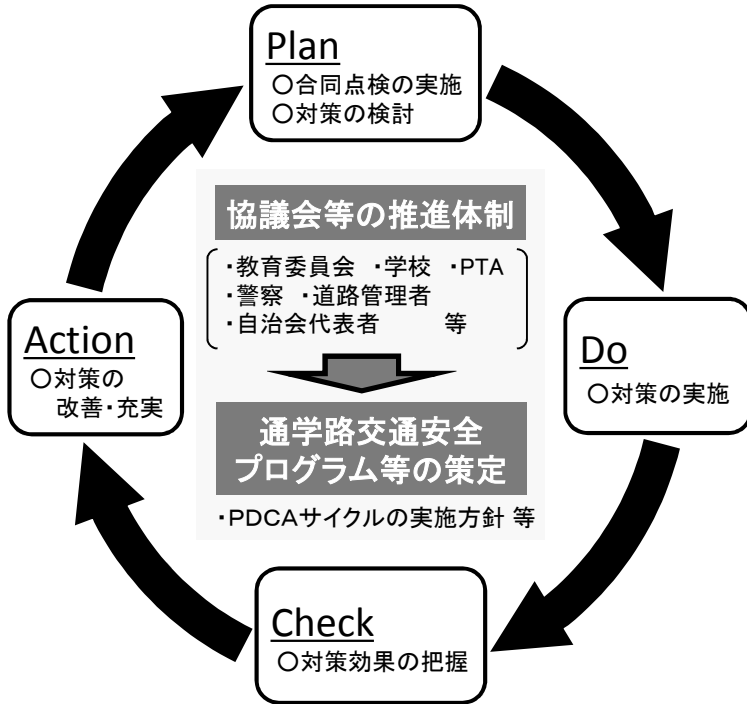
| 管路の浅層埋設   | 小型ボックス活用埋設  | 直接埋設   |
|---|---|--|
| <p>現行より浅い位置に埋設</p>  <p>管路の事例(国内)</p> <p>〈主な検討項目〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・埋設深さの基準を緩和し、管の標準化と併せて全国展開を図るためマニュアルを改訂</li> </ul> | <p>小型化したボックス内にケーブルを埋設</p>  <p>小型ボックスの事例</p> <p>〈主な検討項目〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・モデル施工を実施し、マニュアルを作成</li> <li>・電力線と通信線の離隔距離の縮小に向けた基準改訂の検討</li> </ul> | <p>ケーブルを地中に埋設</p>  <p>直接埋設の事例(パリ)</p> <p>〈主な検討項目〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係省庁と連携しケーブル損傷防止策の検討(ケーブルの開発や舗装の検討)</li> <li>・民地への引き込み部の構造及び施工の検討</li> </ul> |



○通学路の安全・安心の確保(PDCAによる通学路の継続的な安全確保の取組)

・全国で教育委員会、PTA等による合同点検を行い、対策の検討・実施・効果把握、その結果を踏まえた改善を一連のサイクルとして進めることで、継続的な通学路対策を推進

【通学路安全確保のためのPDCAサイクル】



【静岡県浜松市の取組例】

・PDCAサイクルの年間スケジュールを作成し、関係者が実施・報告すべき内容・時期等を明確化することで、通学路の安全確保に向けた取組を継続的かつ着実に推進中

市教育委員会、道路管理者(国、県、市)、警察、学校、PTA等による合同点検を定期的実施

側溝蓋掛けによる歩行空間の確保

対策の報告、効果検証  
次年度作業計画策定

○「道の駅」による地域活性化の推進

【小さな拠点を形成する「道の駅」の事例:「道の駅 <sup>みやま</sup>美山ふれあい広場」】

・地域の高齢化に対応し、診療所、保健福祉センター、役場機能など、多様な住民サービスをワンストップで提供  
・後背地の集落から、デマンドバスによるアクセスを確保し、地域を支える「小さな拠点」として機能

＜デマンドバス路線＞

デマンドバス利用者数(年度毎)

| 年度  | 利用者数(人) |
|-----|---------|
| H23 | 378     |
| H24 | 843     |
| H25 | 860     |
| H26 | 810     |

地域の足として定着

(参考資料)

【「道の駅」の目的と機能】

「道の駅」の目的

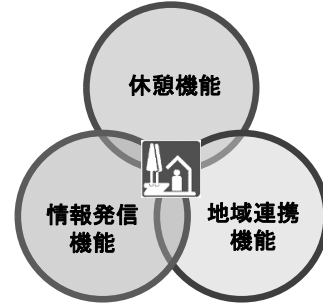
- ・道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- ・地域の振興に寄与

「道の駅」の機能

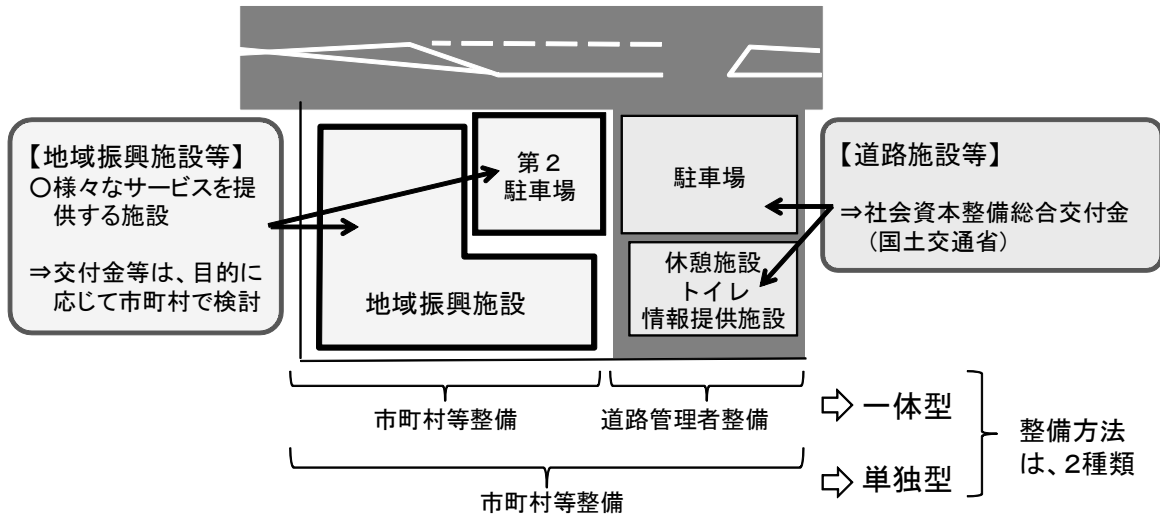
- 休憩機能** ・24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ
- 情報発信機能** ・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等を提供
- 地域連携機能** ・文化教養施設、観光レクリエーション施設等の地域振興施設

「道の駅」の基本コンセプト

地域とともにつくる  
個性豊かな  
にぎわいの場

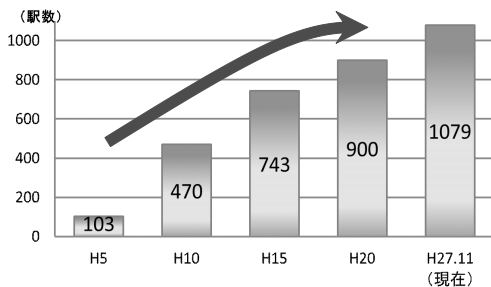


【「道の駅」の整備主体と交付金等】



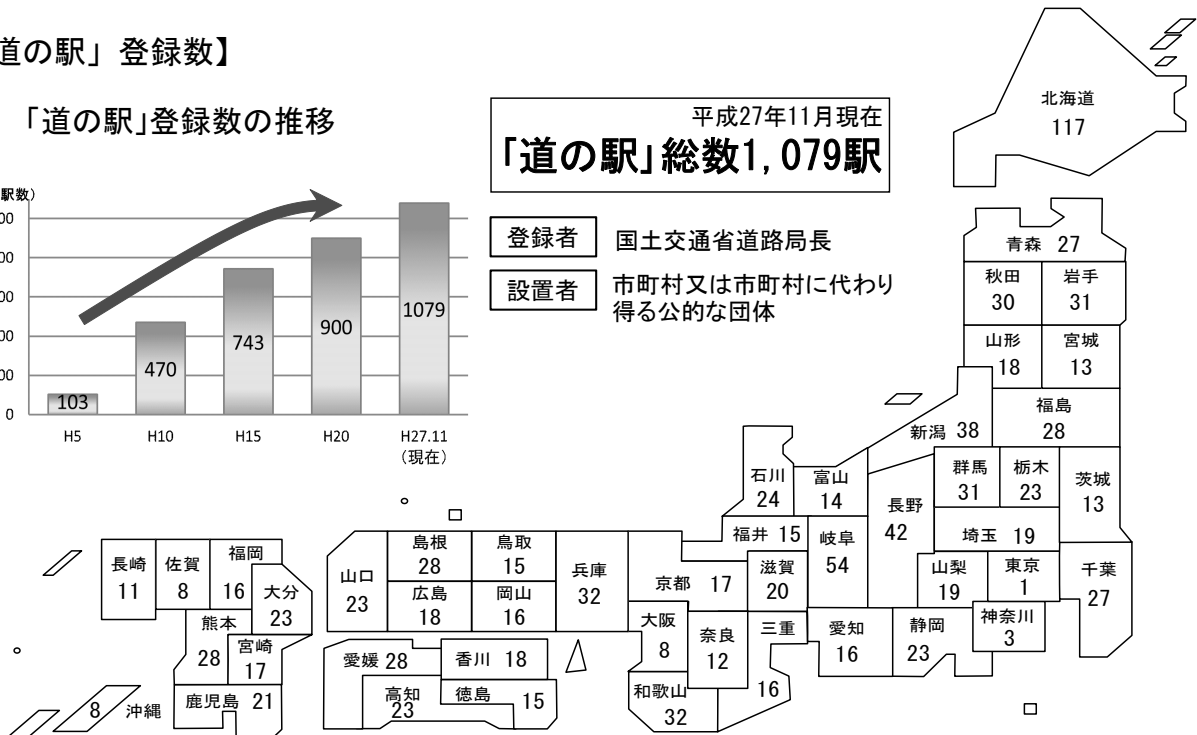
【「道の駅」登録数】

「道の駅」登録数の推移



平成27年11月現在  
「道の駅」総数1,079駅

登録者 国土交通省道路局長  
設置者 市町村又は市町村に代わり得る公的な団体



(参考資料)

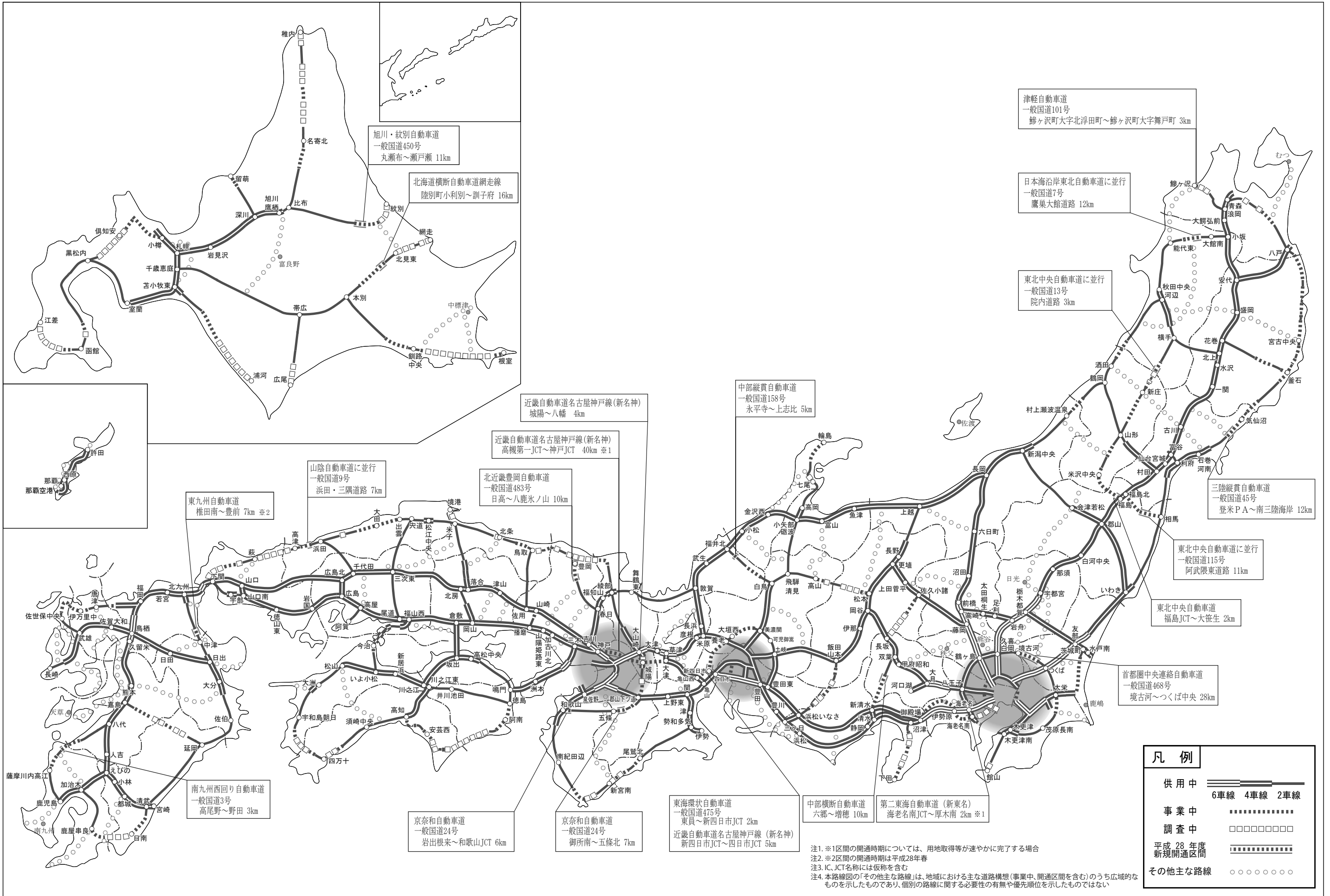
## 道路関係予算総括表

(単位:百万円)

| 区分              | 平成28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            | 1,563,177 | 1,563,177 | 1,569,078 | 1,569,078 | 1.00      | 1.00 | 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。<br>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。<br>3. 本表のほか、行政部費(国費8億円)がある。<br>4. 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興対策事業(国費2,376億円[対前年度比1.20])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(国費1,054億円[対前年度比0.90])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。<br>5. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(2,994億円)を含む。 |
| 改築その他           | 1,124,416 | 1,124,416 | 1,152,189 | 1,152,189 | 0.98      | 0.98 |  |
| 維持修繕            | 320,237   | 320,237   | 296,487   | 296,487   | 1.08      | 1.08 |  |
| 諸費等             | 118,524   | 118,524   | 120,402   | 120,402   | 0.98      | 0.98 |  |
| 補助事業            | 126,355   | 75,277    | 112,479   | 68,633    | 1.12      | 1.10 |  |
| 地域高規格道路等        | 86,869    | 49,058    | 86,385    | 48,507    | 1.01      | 1.01 |  |
| 地域高規格道路ICアクセス道路 | 12,721    | 6,998     | -         | -         | 皆増        | 皆増   |  |
| 大規模修繕・更新        | 8,918     | 4,463     | 8,700     | 4,463     | 1.03      | 1.00 |  |
| 除雪              | 15,624    | 10,416    | 15,171    | 10,114    | 1.03      | 1.03 |  |
| 補助率差額等          | 2,223     | 4,342     | 2,223     | 5,549     | 1.00      | 0.78 |  |
| 有料道路事業等         | 2,088,848 | 25,240    | 2,038,270 | 22,462    | 1.02      | 1.12 |  |
| 合計              | 3,778,380 | 1,663,694 | 3,719,827 | 1,660,173 | 1.02      | 1.00 | この他に、社会資本整備総合交付金(国費8,983億円[対前年度比1.00])、防災・安全交付金(国費11,002億円[対前年度比1.01])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。   |

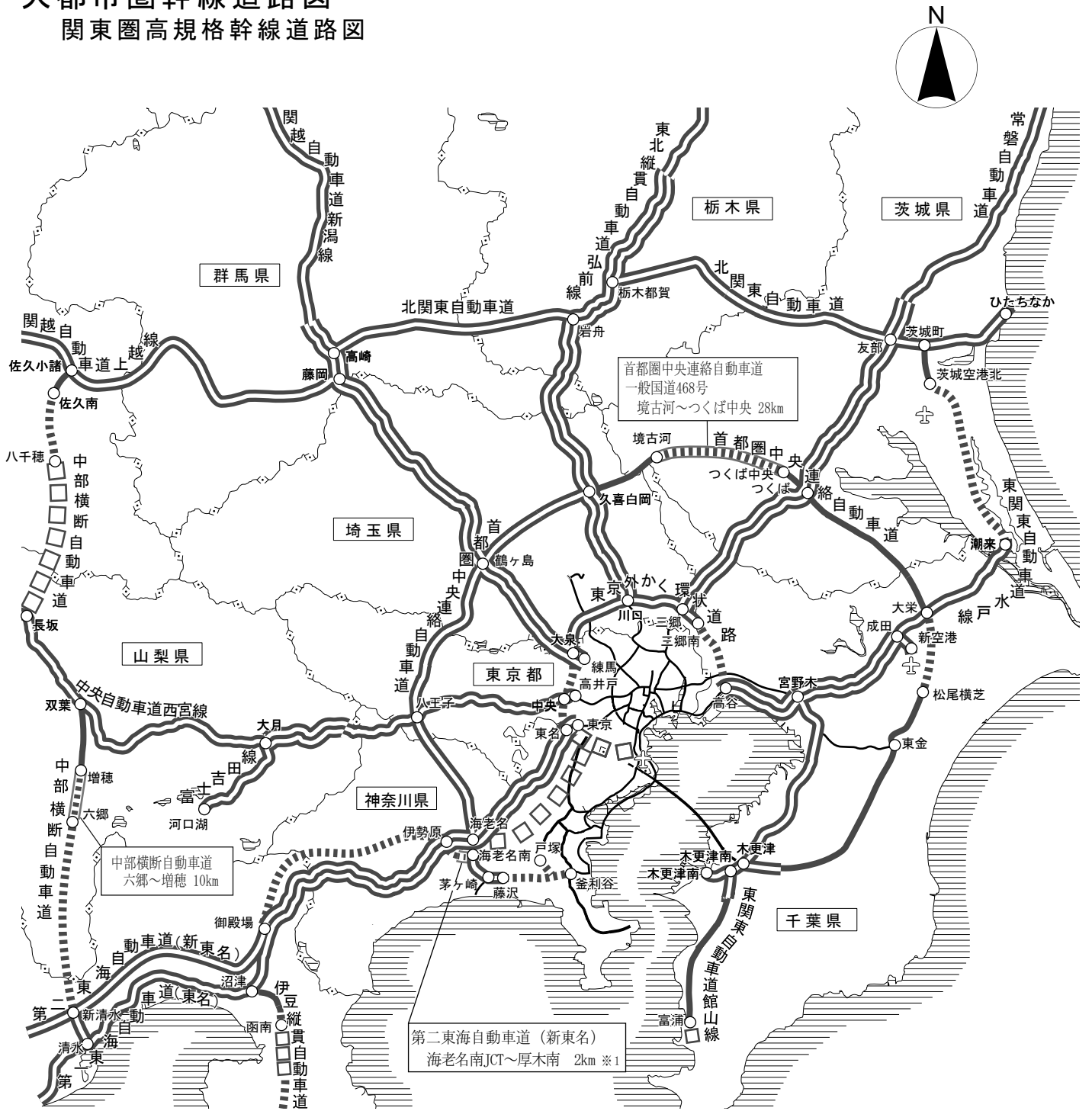
# 全国路線図

(平成27年度末時点の全国路線図に、平成28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



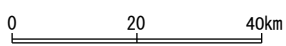
首都圏中央連絡自動車道  
一般国道468号  
境古河～つくば中央 28km

中部横断自動車道  
六郷～増穂 10km

第二東海自動車道(新東名)  
海老名南JCT～厚木南 2km ※1

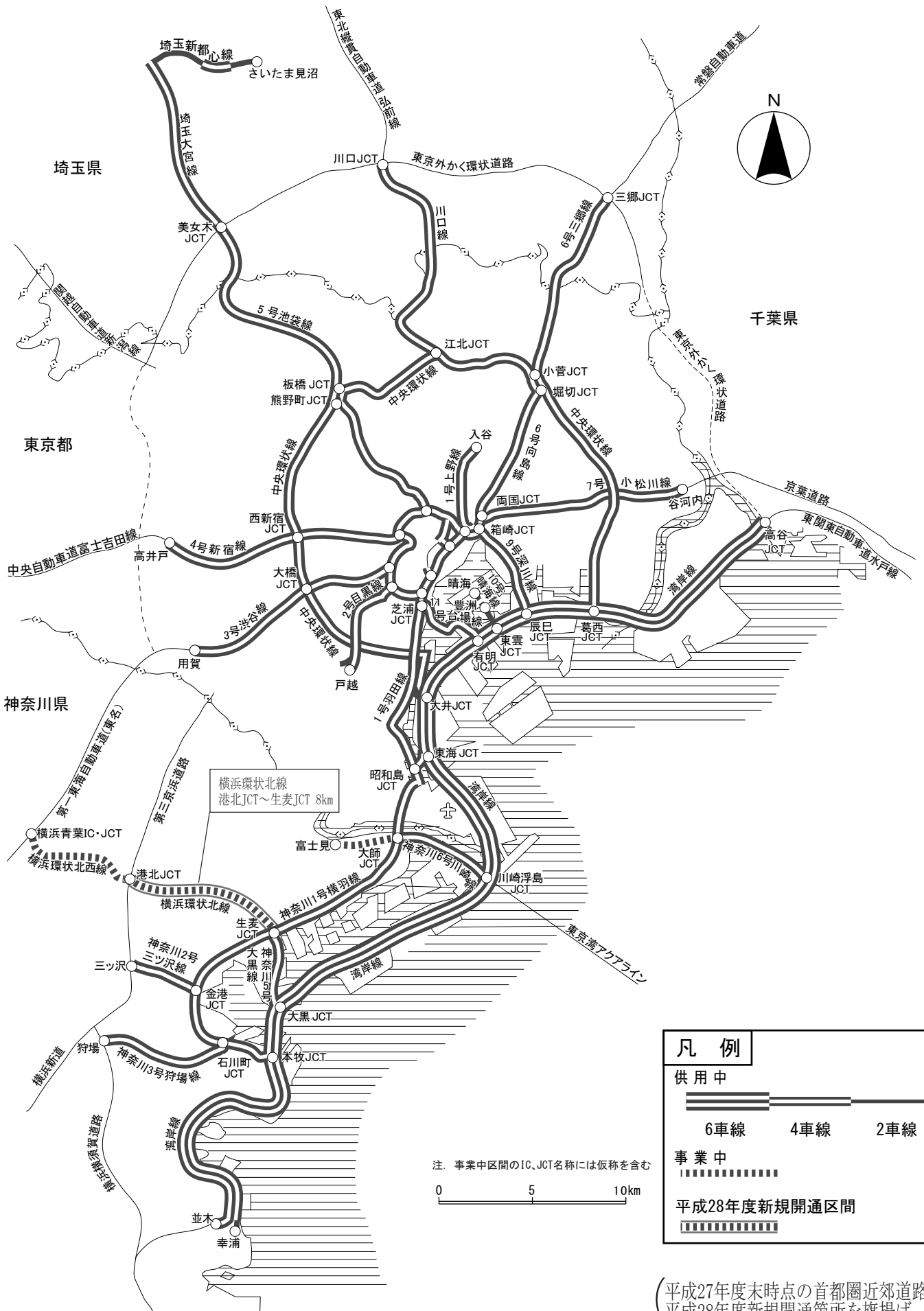
| 凡例           |  |
|--------------|--|
| 供用中          |  |
| 事業中          |  |
| 調査中          |  |
| 平成28年度新規開通区間 |  |

注1. ※1区間の開通時期については、用地取得等が速やかに完了する場合  
注2. 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む



(平成27年度末時点の関東圏高規格幹線道路図に、平成28年度新規開通箇所を旗揚げ)

# 首都圏近郊道路図

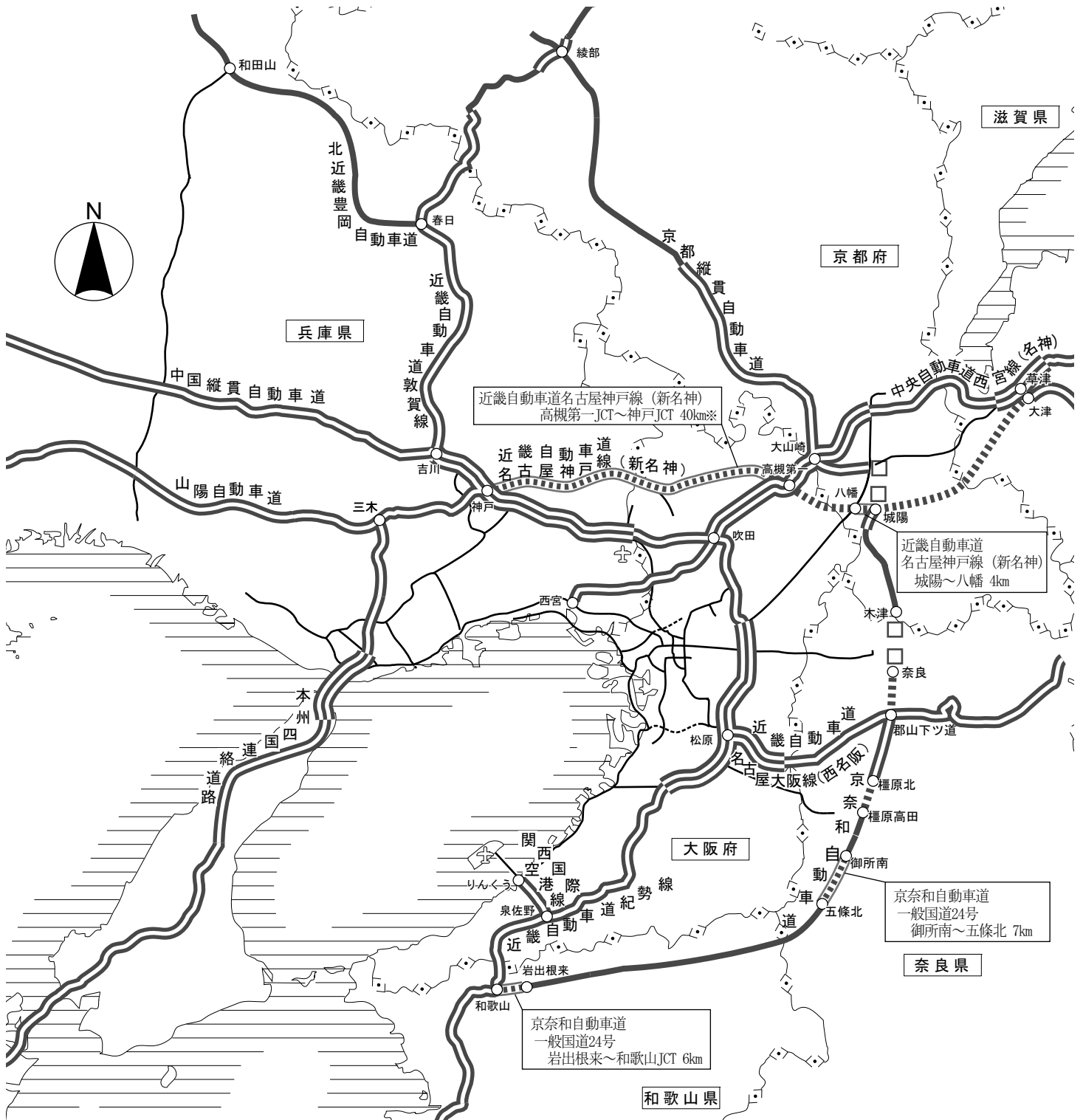


| 凡例           |  |  |
|--------------|--|--|
| 供用中          |  |  |
|              |  |  |
| 事業中          |  |  |
|              |  |  |
| 平成28年度新規開通区間 |  |  |
|              |  |  |

注：事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む  
 0 5 10km

(平成27年度末時点の首都圏近郊道路図に、平成28年度新規開通箇所を旗揚げ)

# 近畿圏高規格幹線道路図



近畿自動車道名古屋神戸線（新名神）  
高槻第一JCT～神戸JCT 40km※

近畿自動車道名古屋神戸線（新名神）  
城陽～八幡 4km

京奈和自動車道  
一般国道24号  
御所南～五條北 7km

京奈和自動車道  
一般国道24号  
岩出根来～和歌山JCT 6km

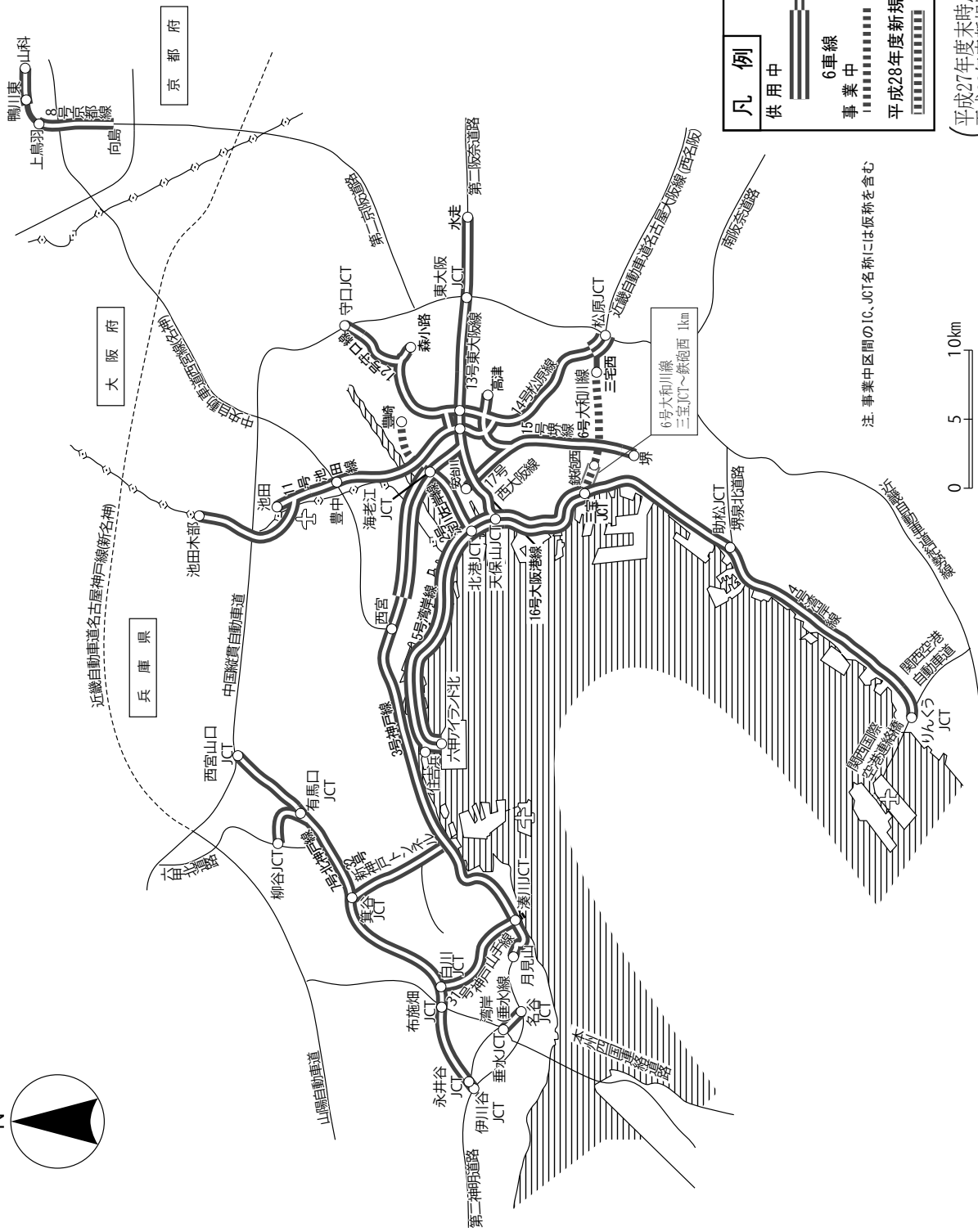
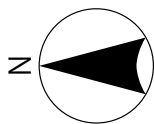
注1. ※区間の開通時期については、用地取得等が速やかに完了する場合  
注2. 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む

| 凡例           |     |     |
|--------------|-----|-----|
| 供用中          |     |     |
|              |     |     |
| 6車線          | 4車線 | 2車線 |
| 事業中          |     |     |
|              |     |     |
| 調査中          |     |     |
|              |     |     |
| 平成28年度新規開通区間 |     |     |
|              |     |     |

（平成27年度末時点の近畿圏高規格幹線道路図に、平成28年度新規開通箇所を旗揚げ）



# 阪神近郊道路図



**凡例**

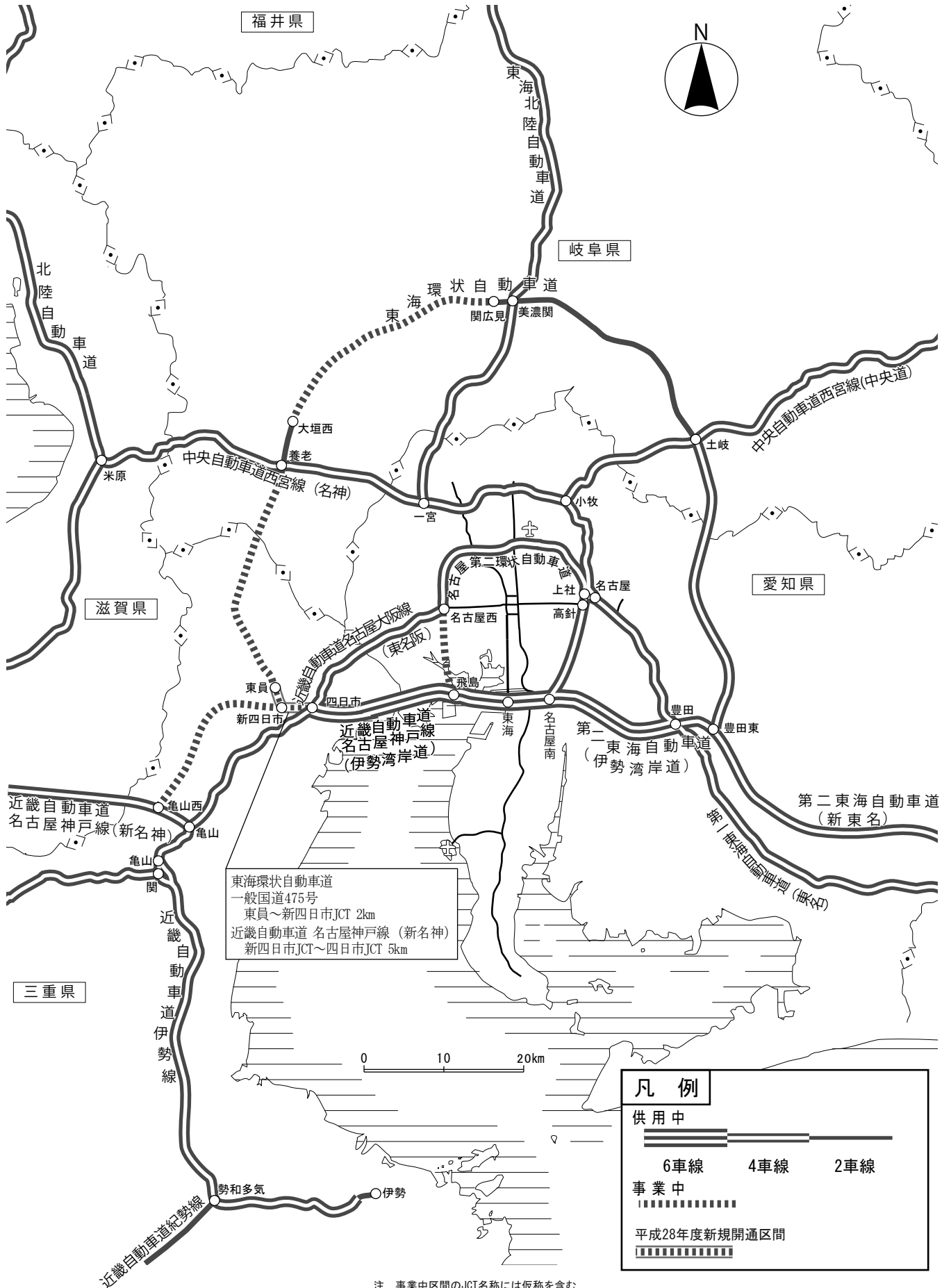
- 供用中
  - 6車線
  - 4車線
  - 2車線
- 事業中
  - |||||
  - |||||
- 平成28年度新規開通区間
  - |||||

注 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む



(平成27年度末時点の阪神近郊道路図に、平成28年度新規開通箇所を旗揚げ)

# 中部圏高規格幹線道路図



東海環状自動車道  
一般国道475号  
東員～新四日市JCT 2km  
近畿自動車道 名古屋神戸線 (新名神)  
新四日市JCT～四日市JCT 5km

| 凡例           |  |  |
|--------------|--|--|
| 供用中          |  |  |
|              |  |  |
| 事業中          |  |  |
|              |  |  |
| 平成28年度新規開通区間 |  |  |
|              |  |  |

注: 事業中区間のJCT名称には仮称を含む

(平成27年度末時点の中部圏高規格幹線道路図に、平成28年度新規開通箇所を旗揚げ)

**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>