

平成29年度

道 路 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成28年8月

国土交通省道路局

国土交通省都市局

目 次

I 基本方針	1
II 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 地方への重点的支援について	5
4 無電柱化の推進について	5
III 主要施策の概要	8
1 被災地の復旧・復興	9
2 国民の安全・安心の確保	11
3 生産性向上による成長力の強化	21
4 地域の活性化と豊かな暮らしの実現	32
参考資料	44

I 基本方針

平成29年度予算の概算要求については、「被災地の復旧・復興」を加速させるとともに、「国民の安全・安心の確保」、「生産性向上による成長力の強化」及び「地域の活性化と豊かな暮らしの実現」の4分野に重点化を図る。

被災地の復旧・復興

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・復興支援道路等の緊急整備等により被災地域の早期復旧・復興に全力で取り組むとともに、熊本地震の被災地の復旧・復興を図るため、被災した道路の災害復旧の加速や復興を支援する道路の整備を推進する

国民の安全・安心の確保

国民の命と暮らしを守るため、老朽化が進む道路施設について、着実な点検及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、生活道路・通学路の安全対策や踏切対策等の利用者の安全に資する事業を推進する

生産性向上による成長力の強化

人口減少・高齢化社会の下での、労働者の減少を上回る生産性を向上させ我が国の経済成長を実現するため、三大都市圏環状道路の整備や空港・港湾アクセスの強化を推進するとともに、今ある道路の運用改善や小規模な改良等のネットワークを賢く使う取組を推進する

地域の活性化と豊かな暮らしの実現

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地域や拠点間の連携確保を推進する

これらの課題に対応した施策を進めるにあたっては、

- ・生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上等の「ストック効果の重視」
- ・道路の機能を最大限発揮するため「賢く使う」

の観点に留意し取り組む。

また、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。

II 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		18,236	1.17	18,236	1.17
改築その他		13,169	1.17	13,169	1.17
維持修繕		3,866	1.21	3,866	1.21
諸費等		1,201	1.01	1,201	1.01
補助事業		1,426	1.13	873	1.16
地域高規格道路等		995	1.14	565	1.15
ICアクセス道路		164	1.29	90	1.29
大規模修繕・更新		89	1.00	45	1.00
除雪		156	1.00	104	1.00
補助率差額等		22	1.00	68	1.57
有料道路事業等		23,777	1.14	207	0.82
合	計	43,439	1.15	19,316	1.16

※上記には、「優先課題推進枠」に係る計数(国費4,270億円)を含む

(優先課題推進枠に係る計数を除いた場合)

合	計	39,170	1.04	15,046	0.90
---	---	--------	------	--------	------

※ この他に、社会資本整備総合交付金(国費10,549億円[対前年度比1.17])、防災・安全交付金(国費12,927億円[対前年度比1.17])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2,400億円[対前年度比1.01])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1,100億円[対前年度比1.04])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. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,506億円)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29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28年8月2日閣議了解）に従い、「経済財政運営と改革の基本方針2016」（平成28年6月2日閣議決定）及び「日本再興戦略2016」（平成28年6月2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。

○ 道路の老朽化対策

要望額：168億円

（※道路の老朽化対策全体の要求額は2,025億円）

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：2,421億円

（※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4,352億円）

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：1,681億円

（※効率的な物流ネットワークの強化全体の要求額は2,974億円）

迅速かつ円滑な物流の実現等のため、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29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」（H28.8.2閣議了解）より

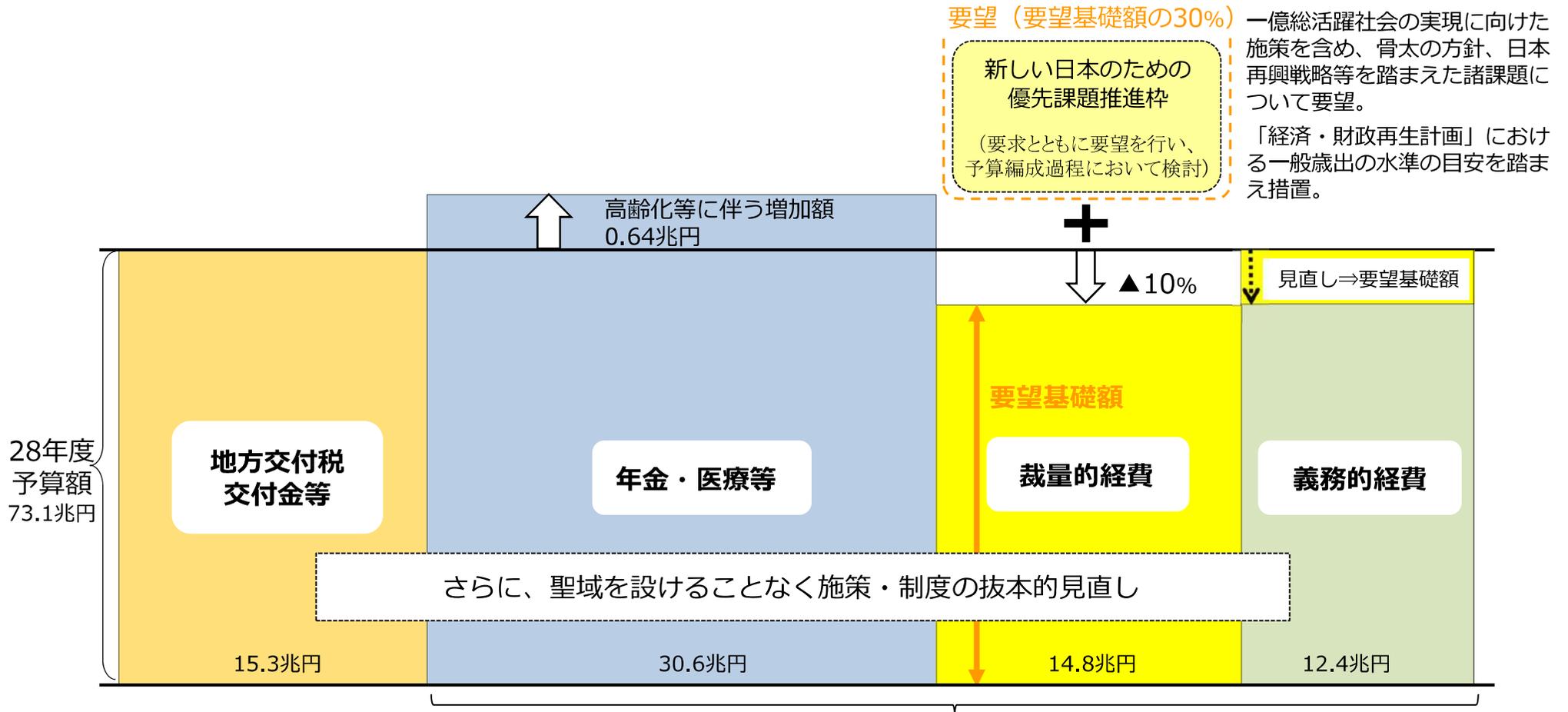
(6) 新しい日本のための優先課題推進枠

平成29年度予算においては、予算の重点化を進めるため、「ニッポン一億総活躍プラン」、「経済財政運営と改革の基本方針2016」及び「日本再興戦略2016」（平成28年6月2日閣議決定）等を踏まえた諸課題（「公的サービスの産業化」、「インセンティブ改革」、「公共サービスのイノベーション」を中期的に進めていくことを含む）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29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



要望（要望基礎額の30%）

新しい日本のための
優先課題推進枠

(要求とともに要望を行い、
予算編成過程において検討)

一億総活躍社会の実現に向けた施策を含め、骨太の方針、日本再興戦略等を踏まえた諸課題について要望。

「経済・財政再生計画」における一般歳出の水準の目安を踏まえ措置。

一億総活躍社会の実現に向けた施策

「経済財政再生計画の枠組みの下、安定した恒久財源を確保しつつ施策の充実を検討」、
「アベノミクスの成果も活用しつつ取組を推進」との方針を踏まえ、予算編成過程で検討。

- ※ 1 地方交付税交付金等については「経済・財政再生計画」との整合性に留意しつつ要求。義務的経費については、平成28年度の参議院議員通常選挙に必要な経費の減等の特殊要因について加減算。東日本大震災復興特別会計への繰入は、「平成28年度以降5年間を含む復興期間の復旧・復興事業の規模と財源について」に従って所要額を要求。
- ※ 2 消費税率上げと併せ行う充実等その他社会保障・税一体改革と一体的な経費については、社会保障改革プログラム法28条に規定する消費税・地方消費税の収入及び社会保障の給付の重点化・制度の効率化の動向等を踏まえ、予算編成過程で検討。

3 地方への重点的支援について

地方公共団体からの要望を踏まえ、老朽化対策、生活空間における安全・安心の確保など地方の抱える課題の解決や、ストック効果を高めるアクセス道路の整備等を支援するため、整備効果を確認しつつ、交付金事業・補助事業により重点的に支援します。

①防災・安全交付金による支援

- 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ユニバーサルデザイン化 等

②社会資本整備総合交付金による支援

- 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

③補助事業による支援

複数年にわたり計画的かつ集中的な投資が必要となる地域高規格道路の整備、大規模修繕・更新、ICへのアクセス道路の整備等に対して個別箇所毎に支援を行います。

このうち、アクセス道路の整備に関し、従前の地域高規格道路のICに加え、スマートICへのアクセス道路等についても補助事業による支援を検討します。

4 無電柱化の推進について

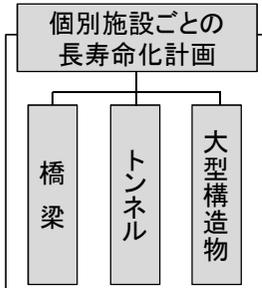
無電柱化推進事業において、既存の地中管路を活用するなどコスト縮減を図るため、PFI手法を活用した場合に、国庫債務負担行為を設定できる仕組みを要求します。

(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



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
・踏切道の拡幅
・ユニバーサルデザイン化

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

抜け道として利用する大型車が多く危険

<対策メニュー>
・狭さく、ハンプ等の設置

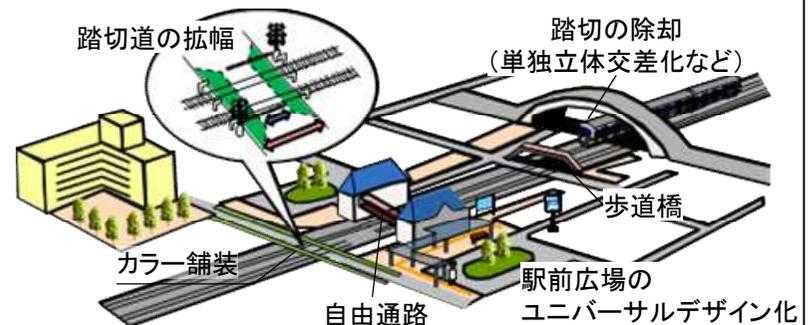
--- : 通学路
○ : 要対策箇所

- 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ユニバーサルデザイン化

⇒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



(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
- 工業団地の造成等の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)



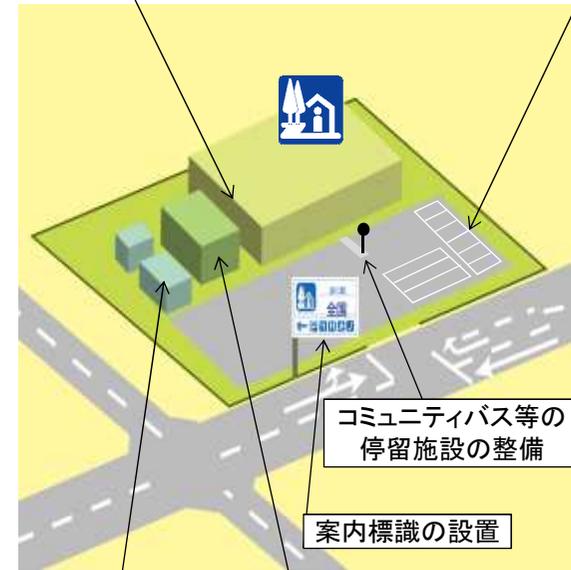
工業団地の開業と連携して行われるアクセス道路の整備

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

(工業団地の造成等の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



コミュニティバス等の停留施設の整備

案内標識の設置



防災設備 (発電機等)



多機能トイレ

Ⅲ 主要施策の概要

1	被災地の復旧・復興	9
(1)	東日本大震災からの復興・創生	9
(2)	熊本地震からの復旧・復興	10
2	国民の安全・安心の確保	11
(1)	道路の老朽化対策の本格実施	11
(2)	道路の防災・震災対策	13
(3)	無電柱化の推進	15
(4)	生活道路・通学路の安全対策	16
(5)	自転車の安全対策	17
(6)	踏切対策の推進	18
(7)	高速道路における安全対策の推進	19
(8)	ユニバーサルデザイン化の推進	20
3	生産性向上による成長力の強化	21
(1)	ネットワークを賢く使う	21
(2)	物流対策の推進	25
(3)	大型車両の通行の適正化	28
(4)	ストック効果を高める取組	29
(5)	IT・ビッグデータを活用した地域道路経済戦略の推進	30
(6)	ITSの活用による自動運転等の支援	31
4	地域の活性化と豊かな暮らしの実現	32
(1)	道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保	32
(2)	モーダルコネクトの強化	33
(3)	シェアリングの活用の推進	34
(4)	スマートIC事業の積極的活用	35
(5)	高速道路の休憩施設の活用による拠点の形成	36
(6)	「道の駅」による地域活性化の推進	37
(7)	高速道路におけるPPPの活用	38
(8)	立体道路制度の活用や民間所有地の一体利用・道路空間の再配分	39
(9)	民間との連携による道路空間の魅力向上	40
(10)	観光振興の推進	41
(11)	2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた取組	43

(1) 東日本大震災からの復興・創生

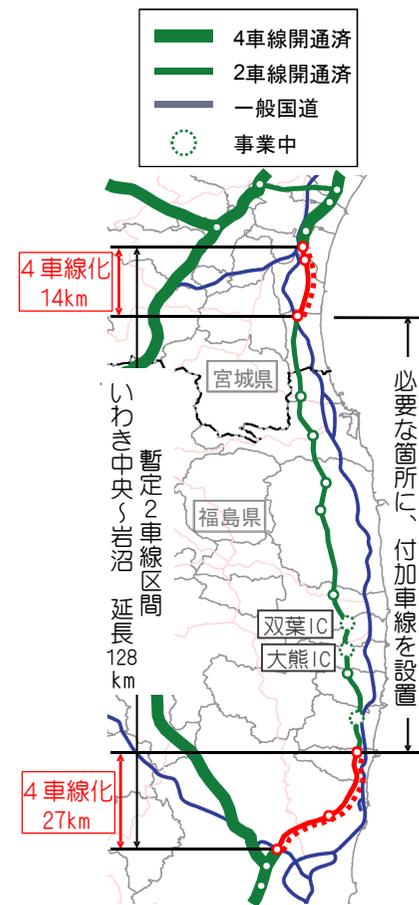
- 復興道路・復興支援道路は引き続き、被災地の復興まちづくりを支援するため、民間の技術力を活かした事業促進PPP^{参1}を活用し、早期整備を目指します。
- 常磐道の4車線化や追加ICの整備により、復興の加速化を支援します。

- 復興道路・復興支援道路は、被災地復興のリーディングプロジェクトとして、復興まちづくりを支援するため、早期整備を推進
- 平成30年度には釜石と花巻が接続し、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(P63参照)
(復興まちづくりの事例)
 - ・「道の駅たろう」を核とした観光振興(宮古市)
 - ・水産業復興のためIC近傍に水産加工団地を造成(気仙沼市)
 - ・産業創出のため相馬港近傍にLNG基地等を整備(新地町)
- 常磐道のいわき中央～広野、山元～岩沼の4車線化について、復興・創生期間内での完成を目指す
- 平成27年6月に事業化した常磐道の追加IC(大熊IC、双葉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

—	開通済
—	事業中
□□□	調査中



<復興道路・復興支援道路>



<常磐自動車道>

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

(2) 熊本地震からの復旧・復興

■ 被災地の1日も早い復旧・復興を図るため、被災した道路の災害復旧の加速やリダンダンシーの強化及び観光地域へのアクセス強化となる復興を支援する道路の整備を推進します。

<背景/データ>

- 平成28年4月14日(前震)・16日(本震)：震度7
熊本^{ましき}県益城町
- 本震直後は、高速道路、国道、県道、政令市道で約200箇所の通行止めが発生
- 阿蘇大橋地区では大規模斜面崩壊により国道57号、325号が寸断
- 国道325号、県道、村道は、国が復旧事業を代行

- 国道57号北側復旧ルートでは、トンネル工事等を推進
- 国道325号阿蘇大橋では、架替工事を推進
- ^{くまもとたかもり}県道熊本高森線では、年内にトンネル等の通行を確保し、残る橋梁復旧工事を推進
- ^{とちき たての あそちょうよう}村道栃の木～立野線では、阿蘇長陽大橋、^{とした}戸下大橋の橋梁復旧工事を推進
- 九州自動車道、大分自動車道に残る対面通行区間の本復旧を図る
- 幹線道路ネットワーク(九州横断道延岡線、中九州横断道路等)の整備を推進

[阿蘇大橋地区等の災害復旧]

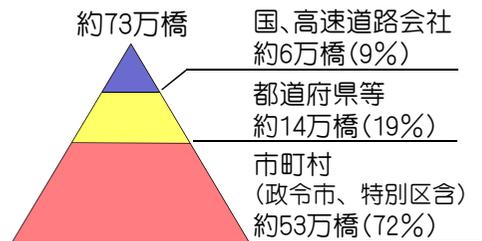


(1) 道路の老朽化対策の本格実施 ①

- 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。
- 今後急速に老朽化が進む道路施設の修繕等に必要となる費用の安定的な確保を目指します。

<背景/データ>

- ・道路インフラの現状 (P52参照)
 - 全橋梁約73万橋のうち約53万橋が市町村管理
 - 市町村管理橋梁は平成26年度からの累計で
 - ・点検実施率は約26%と低い
 - ・点検の結果、約8万橋で修繕が必要
 - 地方公共団体管理橋梁で通行規制等が増加(平成27年2, 357橋)
- ・老朽化対策の課題 (P52参照)
 - 老朽化対策に必要な安定的な予算の確保
 - 町の約3割、村の約6割で橋梁管理に携わる技術者が存在しない

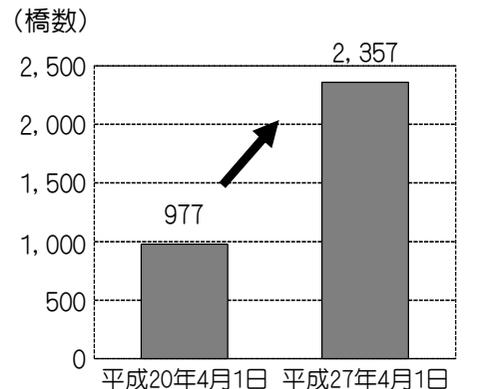


<管理者別橋梁数>

<平成27年度点検実施状況(速報値)>

管理者	点検実施率
国	19%(34%)
高速道路会社	20%(36%)
都道府県等	20%(32%)
市町村	19%(26%)
合計	19%(28%)

()は平成26年度からの累計値



※東日本大震災の被災地域は一部含まず

<地方公共団体管理橋梁の通行規制等の推移>
(2m以上の橋梁)

【メンテナンスサイクルの着実な実施】

- 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実施
- 「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
- 修繕・更新費用の安定的な確保に向け、道路全体の中長期の修繕・更新費用を推計
- 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
- 緊急輸送道路を跨ぐ橋梁、跨線橋等の点検を最優先で実施。特に跨線橋は、維持修繕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
- 利用状況等を踏まえ、必要に応じて橋梁等の集約化・撤去について検討

(1) 道路の老朽化対策の本格実施 ②

【地方公共団体に対する技術支援等の取組】

- 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

とつかわ さるかい
奈良県十津川村：猿飼橋



よびこ
佐賀県唐津市：呼子大橋



<平成28年度修繕代行事例>

- 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(平成27年度は約40回開催し、約1,000名の地方公共団体職員が受講)



- 点検・修繕の効率化等の観点から舗装、土工、小規模附属物の点検要領を策定

【大規模更新・修繕の取組】

- 高速道路において、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

現況

施工状況 (平成28年7月)

大規模更新後 (イメージ)

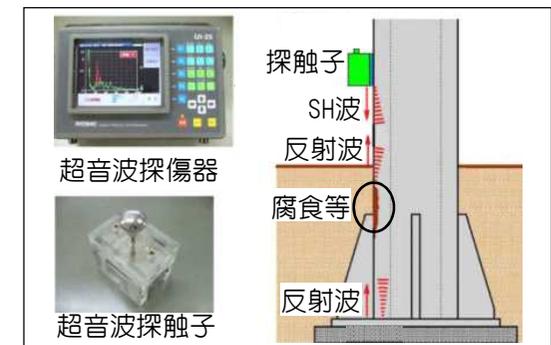
延長：約2km
事業費：約900億円
事業年度：平成26～38年度

- ・海水面から一定程度離れた高架構造とするため、栈橋全体を架け替え
- ・工事中の交通への影響軽減のため、迂回路を設置
- ・平成29年度は、迂回路を供用し、現道上り線の撤去を実施予定

<大規模更新事業の事例：首都高速 東品川栈橋・鮫洲埋立部>

【新技術の活用による維持管理の高度化】

- 非破壊検査等の点検・補修技術等について、現場への導入を検討



<例：道路附属物の支柱の路面境界部の腐食等を超音波で確認する技術>

(2) 道路の防災・震災対策 ①

■ 大規模災害時の救急救命活動や復旧活動を支えるため、緊急輸送道路の強化を図るとともに、道路啓開計画の深化を図ります。

<背景/データ>

- 熊本地震において、緊急輸送道路で1日以上通行止めとなった箇所は88箇所
- 緊急輸送道路上の橋梁における耐震化の割合は、約76%^{参2}
- 道路啓開計画は、首都直下地震等の5地域で策定済み

- 緊急輸送道路の重点的な整備・管理の方策を検討
- 緊急輸送道路上の橋梁及び同道路を跨ぐ橋梁、ロッキング橋脚橋梁^{参3}等の耐震補強を推進
- 代替性確保のためのミッシングリンクの整備や道路閉塞を回避するための無電柱化等の取組を推進
- 首都直下地震等を対象とした道路啓開計画について、熊本地震を踏まえ、実効性を高めるために被災ケースに応じた啓開方法の設定等計画の深化を図る
- カメラ等の増強により、被害状況の迅速な情報収集や通行可能な道路の情報提供の強化を図る
- 官民が連携し、資機材の保有者間の情報共有及び資機材共有の仕組みを構築

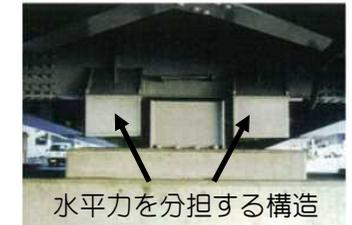
[耐震補強]



<熊本地震における橋梁支承部の損傷例>



<ロッキング橋脚橋梁の例>



水平力を分担する構造
<橋梁の耐震補強の例>

[災害初動対応]



<カメラの活用>



<資機材の確保(ペント)>

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留まり、速やかな機能回復が可能な耐震対策が完了した橋梁の割合(平成27年度末時点)

参3：熊本地震で落橋した跨道橋と同種の橋梁

(2) 道路の防災・震災対策 ②

- 大規模災害時の救急救命活動や復旧活動を支えるため、のり面等の防災対策を推進します。
- 大雪時の車両の立ち往生を防止又は軽減するための除雪体制を強化します。

【豪雨対策の推進】

<背景/データ>

- ・道路のり面等の要対策箇所の対策率は約66%(平成27年度末)
- ・集中豪雨(1時間降水量50mm以上)年間発生件数は近年1.4倍

- 通行の安全性向上のため、道路土工構造物の点検要領を策定し、重点的、効率的な管理手法を導入
- 道路区域外を含めた落石・岩盤崩壊等の対応方法の検討及びのり面等の防災対策を推進
- 豪雨時の安全対策の向上のため、事前通行規制方法の見直しや遠隔操作遮断機の導入



<のり面防災対策>



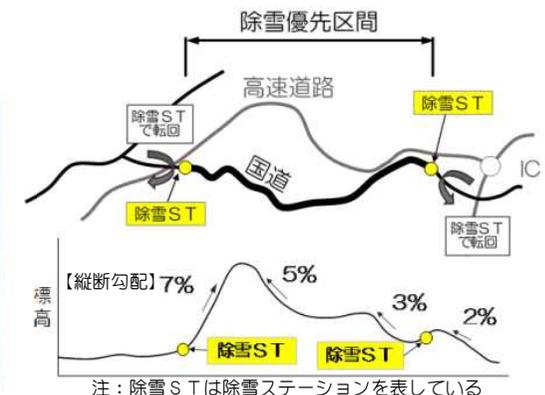
<遠隔操作遮断機の導入>

【雪寒対策の推進】

<背景/データ>

- ・集中的な大雪による長時間の通行止めが発生(直轄国道においては最大通行止め時間28時間、災害対策基本法区間指定実績32区間(平成27年度))

- 除雪優先区間^{参4}において関係者と連携し、早めの通行止めによる集中除雪を実施。また、GPSを活用した除雪システムの導入による効率的な除雪を実施
- 災害対策基本法による立ち往生車両の速やかな移動を引き続き実施



<早めの通行止めを実施し集中除雪>

<除雪優先区間の設定>

参4：除雪優先区間とは、直轄国道において大雪時に急な上り坂で大型車等が立ち往生しやすい場所等を優先し、集中的・効率的に除雪を行う区間(平成27年度225区間)

(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の観点から、無電柱化を推進します。

<背景/データ>

- ・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%（平成16年）
 台北：95%（平成25年）、シンガポール：93%（平成10年）
 ソウル：46%（平成23年）、ジャカルタ：35%（平成26年）
 東京23区：7%（平成26年）、大阪市：5%（平成26年）

- 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^{参5}、固定資産税の特例措置及び防災・安全交付金による重点的な支援等を実施
- 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、PFI^{参6}手法の活用等による既存の地中管路をより活用するための仕組みを構築
- 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マニュアルを作成

参5：直轄国道の緊急輸送道路（約2万km）は、平成28年4月から道路法第37条に基づき措置を実施（自専道除く全ての直轄国道）

参6：PFI：Private Finance Initiative（公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法）

[無電柱化の目的]

道路の防災性の向上

安全で快適な通行空間の確保

良好な景観形成



<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>

[低コスト手法の取組]

管路の浅層埋設	小型ボックス活用埋設	直接埋設
<p>舗装厚50cmを想定 従前 径15cm未満 交通量の少ない生活道路の場合</p>	<p>通信ケーブル 電力ケーブル</p>	
<p>技術的検証を踏まえた基準緩和により、従来よりも浅い位置に管路等を埋設</p>	<p>電力・通信ケーブルの離隔距離に関する技術的検証を踏まえ、小さな収用空間に埋設</p>	<p>直接埋設用ケーブル調査や舗装の検討を踏まえ、ケーブルそのものを道路の地下に埋設</p>

(4) 生活道路・通学路の安全対策

■ ビッグデータを活用した科学的な交通安全対策の実施により、通過交通の排除や車両速度の抑制を図り、生活道路を歩行者自転車中心の空間へ転換します。

<背景/データ>

- ・日本はG7の中で、人口10万人あたりの自動車乗車中の死者数は最少であるが、歩行中・自転車乗車中の死者数は最多^{参7}
- ・歩行中・自転車乗車中の死者の約半数は自宅から500m以内の身近な道路で発生(平成26年)
- ・交通事故発生時の衝突速度が30km/hを超えると致死率が4倍以上に上昇(平成25年)

- 地方公共団体に対して、ビッグデータの分析結果の提供や、交通診断を行う有識者の斡旋等の技術的支援を実施
- ビッグデータの分析結果と通学路ヒヤリマップとの重ね合わせを推進し、「通学路交通安全プログラム^{参8}」に基づく継続的な取組を支援
- 生活道路や通学路の急所を事前に特定し、PTA等と連携して、通過交通・速度低減対策としてハンパや狭さく等の設置を効果的に推進する取組を全国展開

参7：人口10万人あたり自動車乗車中の死者数
 1位 日本 1.3人、最下位 アメリカ 7.0人(平成25年)
 人口10万人あたり歩行中・自転車乗車中の死者数
 1位 イギリス 0.8人、最下位 日本 2.1人(平成25年)

参8：道路管理者、学校、教育委員会、警察等が連携して策定

[ビッグデータの分析]



<通学路ヒヤリマップの重ね合わせイメージ>

[速度低減対策の例]



<ハンパ>

[通過交通対策の例]



<ライジングボード>

(5) 自転車の安全対策

■ 自転車ネットワーク計画の策定を促進するとともに、車道通行を基本とした自転車通行空間の確保等、自転車の安全対策を図り、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進します。

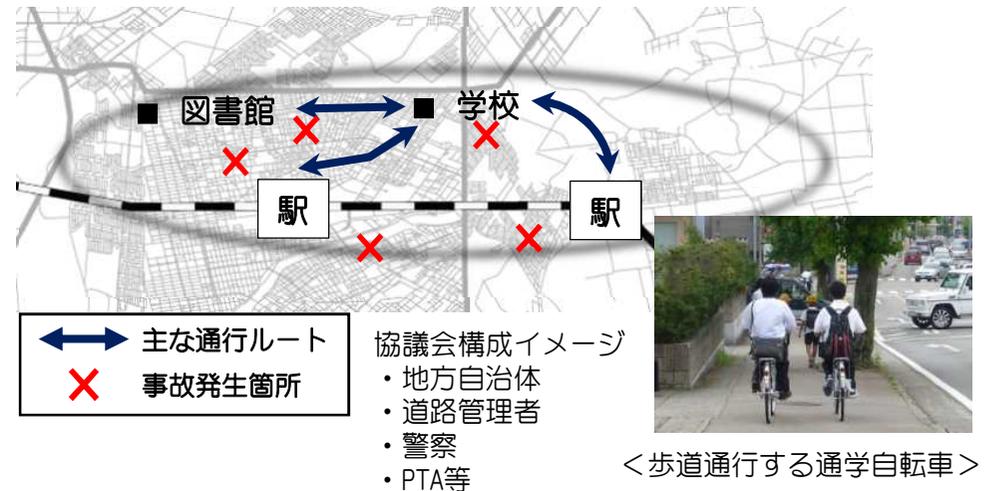
＜背景／データ＞

- 自転車乗車中における人口10万人当たりの交通事故死傷者数は、全年齢平均に対して、13～15歳(中学生)が約3倍、16～18歳(高校生)が約4倍と非常に高い(平成26年)
- このうち13～18歳(中高生)の事故の約半数は通学中に発生(平成26年)
- 自転車ネットワーク計画策定済み市区町村数は、92^{参9}(平成28年)

- 都市部を中心に道路管理者等による協議会を設置し、中高生の自転車通学も踏まえた自転車ネットワーク計画の策定を促進
- 車道通行を基本とした整備形態によるネットワークを形成し、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進
- 道路空間を活用した路上駐輪場の整備促進等、自転車の利活用を図る取組を推進

〔自転車ネットワーク計画策定に向けた技術的支援〕

優先的に整備すべきエリアやルートを見える化



〔車道通行を基本とした整備の例〕



＜自転車専用通行帯＞ ＜矢羽根・ピクトグラム＞ ＜車道から乗入れ可能な路上駐輪場＞

参9：全国の市区町村数は1,741、このうち市街地を有する市区町村数は849

(6) 踏切対策の推進

■ 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・駅周辺対策等、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員し、踏切対策を推進します。

<背景/データ>

- ・踏切事故は約1日に1件、約4日に1人死亡
- ・開かずの踏切は全国に500箇所以上、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（それぞれ平成26年度）

- 課題のある踏切道は、改良の方法が定まっていなくとも国土交通大臣による法指定を実施
- 指定踏切道については、「踏切安全通行カルテ」や地方踏切道改良協議会を活用し、地域の実情に応じた踏切道改良計画を順次策定
- 課題や検討プロセスを見える化しながら、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
- 踏切周辺対策として、駐輪場の整備やユニバーサルデザイン化等を促進するとともに、踏切道の拡幅や自由通路等の整備による事故対策を重点的に支援

[踏切対策の事例]



<連続立体交差化>

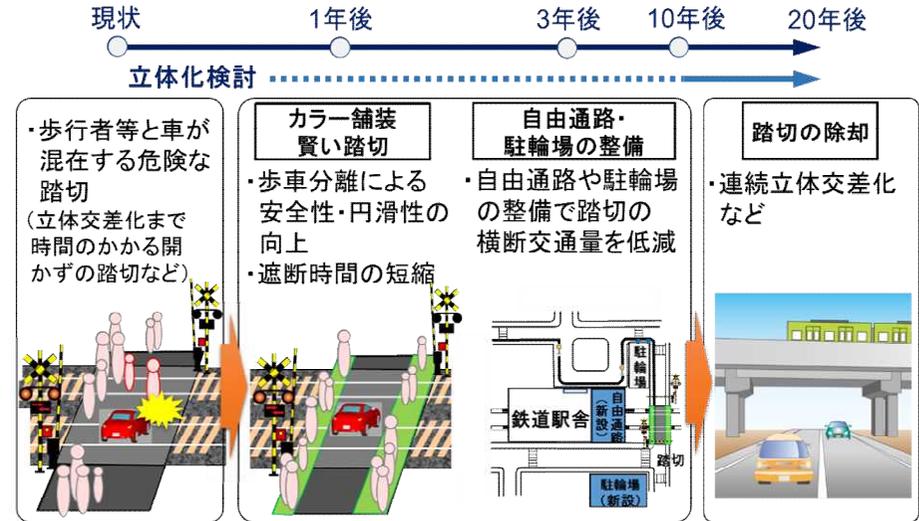


<踏切拡幅>

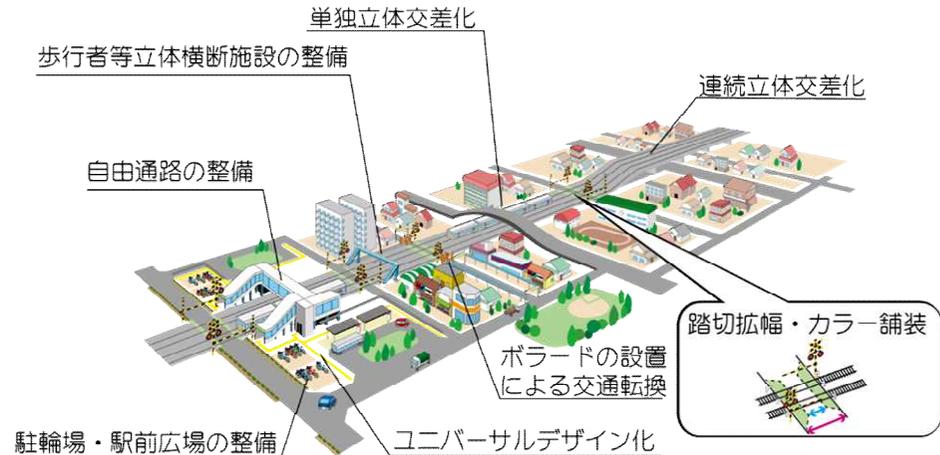


<自由通路等の整備>

[時間軸を考慮した計画的な対策の推進]



[様々な手法を用いた踏切対策]



(7) 高速道路における安全対策の推進

■ 死亡事故率の高い暫定2車線区間における対策や、2日に1回の割合で発生する逆走への対策をはじめとして、高速道路の総合的な安全対策に取り組みます。

【暫定2車線区間の安全性確保】

<背景/データ>

- ・ 全国の高速度道路の約3割が暫定2車線
- ・ 高速度道路の暫定2車線区間では、一度事故が発生すると重大事故となる
(死亡事故率※ 4車線以上 : 0.16、暫定2車線 : 0.30)
※高速自動車国道(有料)(平成25年)

- 暫定2車線区間について、4車線化に加え、検証路線において付加車線の設置、検証を進める
- さらに、反対車線への飛び出し防止のため、上下線を分離する新たな構造を検討し、対策を講じる



< 反対車線への飛び出しによる事故事例 >



< 付加車線の設置事例 >

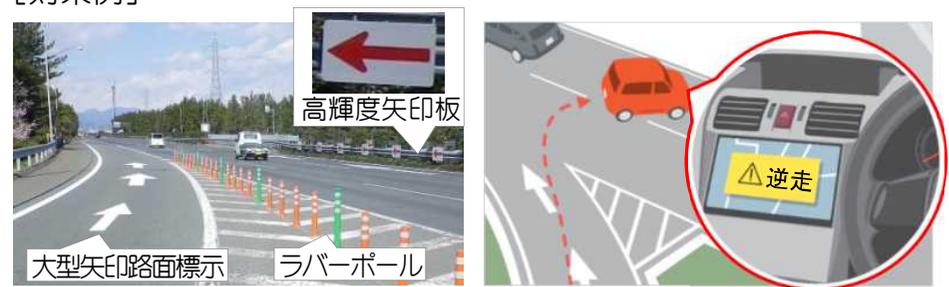
【逆走対策】

<背景/データ>

- ・ 高速度道路での逆走は概ね2日に1回の割合で発生
- ・ 5割はインターチェンジやジャンクションで発生
- ・ 7割が65歳以上の高齢者 (それぞれ平成23年~27年)

- ロードマップ^{参10}に基づき、道路側の物理的対策、運転者側の啓発活動、自動運転技術も見据えた自動車側の対策等、それぞれから逆走防止対策を講じる
- これらにより、2020年までに高速度道路での逆走事故をゼロにすることを旨す

[対策例]



- 道路側: 本線合流部の逆走対策
- 自動車側: カーナビ等による車内警告
- 運転者側: 安全啓発活動

参10: 高速度道路での今後の逆走対策に関するロードマップ(平成28年3月公表)

(8) ユニバーサルデザイン化の推進

■ 高齢者や障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、全国の主要な鉄道駅や観光地周辺の道路のユニバーサルデザイン化を推進します。

<背景/データ>

- 基本構想^{参11}の新規策定数は平成15年度をピークに鈍化傾向、直近5年の年平均ではピーク時の1/3(平成23年度～27年度)
- 1日当たりの平均的な利用者数が3千人以上の鉄道駅(3,497箇所)の周辺地区のうち、基本構想の策定割合は約4割
(平成26年度末)
- 山手線内の駅の周辺地区でさえ、基本構想の策定は半数程度、駅から徒歩圏内の生活関連施設まで段差解消や点字ブロックの設置等がされた歩行空間の割合は約6割(平成27年12月)

[道路のユニバーサルデザイン化の例]



<駅等における上屋、点字ブロックの連続的な整備>

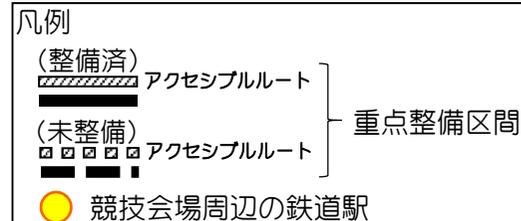


<歩道拡幅、無電柱化>



[オリンピック・パラリンピック競技会場周辺の整備イメージ]

- 全国の主要鉄道駅や観光地周辺における道路について、市区町村のユニバーサルデザイン化の状況を公表するとともに、積極的な取組を支援
- 駅前広場等の歩行空間のユニバーサルデザイン化を重点的に支援
- 東京オリンピック・パラリンピック競技大会のアクセシブルルート^{参12}を含む競技会場や観光施設と周辺の駅を結ぶ道路については、国・都・区等による検討会を設置し、重点整備区間を決定



<歩道の整備(千駄ヶ谷駅周辺)>



<駅等における点字ブロックの連続的な整備(豊洲駅前)>

参11：バリアフリー法に基づき、市町村が作成する移動円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想

参12：アクセシビリティに配慮した競技会場までの動線今後、大会組織委員会で決定される予定

(1) ネットワークを賢く使う ①

生産性の向上による経済成長の実現や交通安全の確保の観点から、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の機能を最大限に発揮する「賢く使う」取組を推進します。

<背景/データ>

- 総渋滞損失は年間約50億人時間、約280万人の労働力に匹敵
- 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

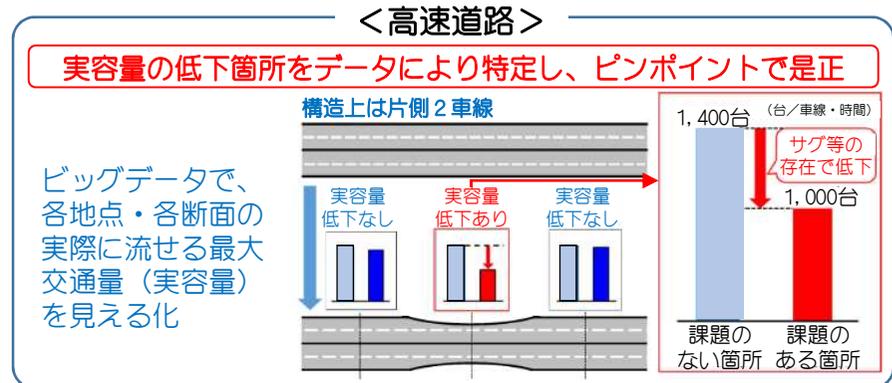


- 欧米の主要都市における渋滞損失は移動時間の約2割
- 特定の時間帯、時期、方向に交通需要が偏在

○より低コストでより早期に高速道路の渋滞対策・機能強化等を図るため、ETC2.0等のビッグデータを用いたピンポイント対策を実施(海老名JCT等3箇所対策)

○容量が絶対的に不足している都市圏における既存の高速道路ネットワークを補完する主要幹線道路を強化

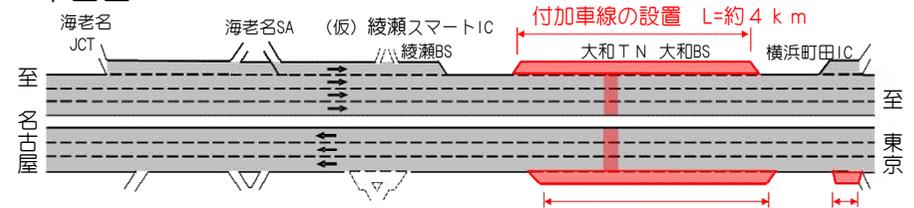
[ビッグデータ分析に基づく「賢い投資」] (P48参照)



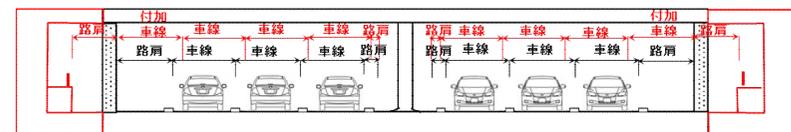
東名高速道路 大和トンネルの例

上下線の大和トンネル付近等において、既存の道路幅員を最大限活用しつつ、付加車線を設置

・平面図



・横断面図(大和トンネル部)



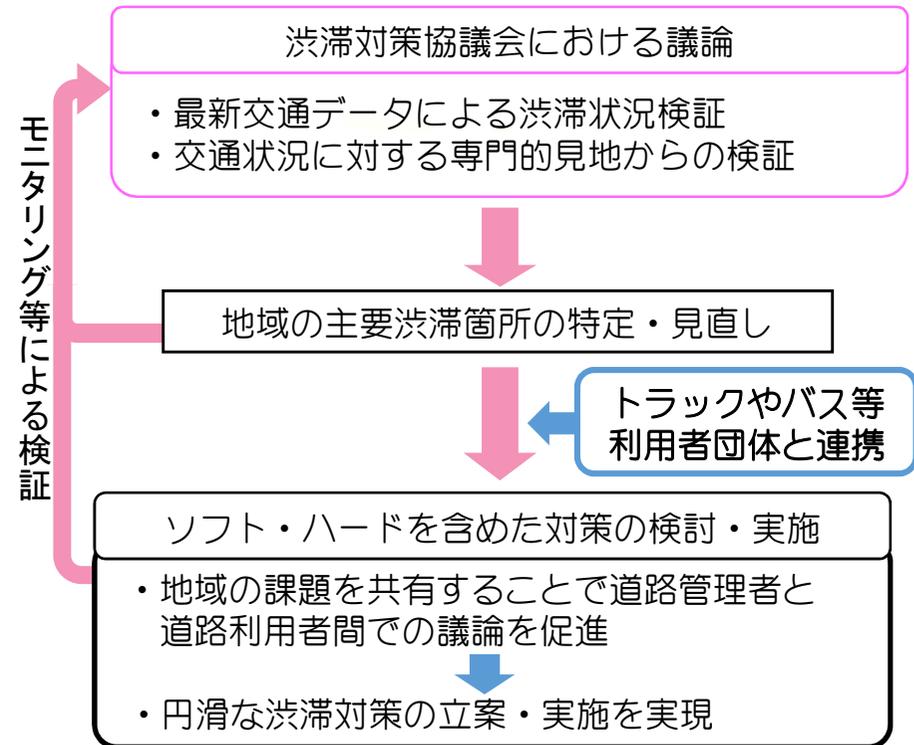
(1) ネットワークを賢く使う ②

- 渋滞対策協議会と多様な利用者団体等が連携して、渋滞対策を促進します。
- 道路周辺の土地利用や路上工事に伴う渋滞の抑制を図るための渋滞対策を強化します。

<背景/データ>

- ・全国の渋滞箇所において効果的な対策を推進するため、都道府県単位等で道路管理者、警察等から構成される渋滞対策協議会を設置し、対策を検討・実施
- ・最新交通データ等を基に全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は、9,099箇所(平成28年3月)
- ・幹線道路沿いの大規模小売店舗数はこの5年間で約5割増加
- ・路上工事は全国の直轄道路で約6割減少しているが、近年下げ止まりの傾向
(約201時間/km・年(平成14年度)
→ 約77時間/km・年(平成27年度))

- 渋滞対策協議会とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者目線で箇所を特定し、対策を促進
- 商業施設等の立地後や路上工事の際の渋滞発生状況について、ITを活用したモニタリングを強化
- 商業施設等の開発者に対する事前の交通アセスメントや、立地後の追加対策を要請するための新たな仕組みを検討
- 道路工事調整会議等のこれまでの取組を継続した上で、路上工事情報提供の充実や新たな仕組みを検討

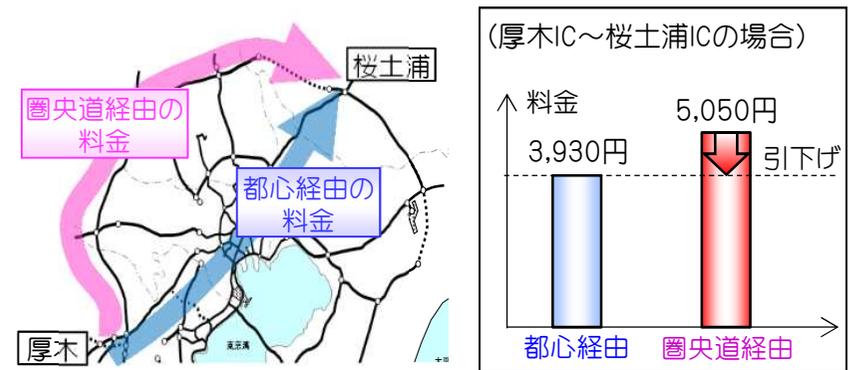


<トラックやバスが渋滞に巻き込まれている状況>

(1) ネットワークを賢く使う ③

- 首都圏の高速道路料金については、都心の渋滞緩和を目指した新たな料金を平成28年4月より導入し、都心通過から外側の環状道路へ交通が転換するなどの効果を検証します。
- 近畿圏の新たな高速道路料金については、平成29年度より導入することを目指して検討します。

- 首都圏の高速道路料金については、平成28年4月より新たな料金を開始
- 具体的には、圏央道等の整備の進展とあわせて、
 - ・これまでバラバラであった料金水準を統一する
 - ・起終点が同じであれば、圏央道経由も首都高経由も同じ料金とする
 など、高速道路を賢く使う利用重視の料金体系に移行 (P49参照)



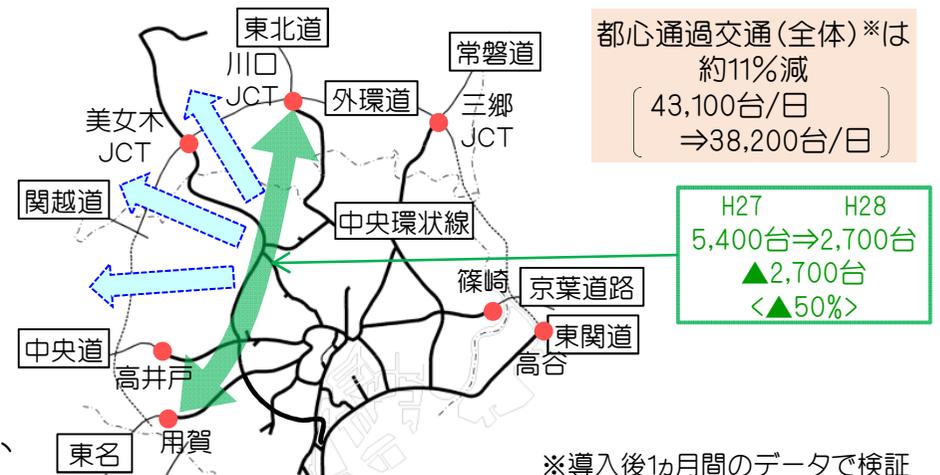
<首都圏料金：起終点を基本とした継ぎ目のない料金>

- 新料金導入により、都心部の渋滞の緩和等、首都圏の交通流動の最適化が期待されることから、今後も引き続き交通状況を検証

<首都圏の新たな料金導入後の効果>

- ・都心通過交通1割減
→ 首都高交通量1%減、渋滞1割減
- ・圏央道の交通量3割増

※導入後1ヵ月間のデータで検証



※導入後1ヵ月間のデータで検証

- 近畿圏の高速道路料金については、地域の事情を踏まえ、平成29年度より新たな料金を導入することを目指して検討を実施

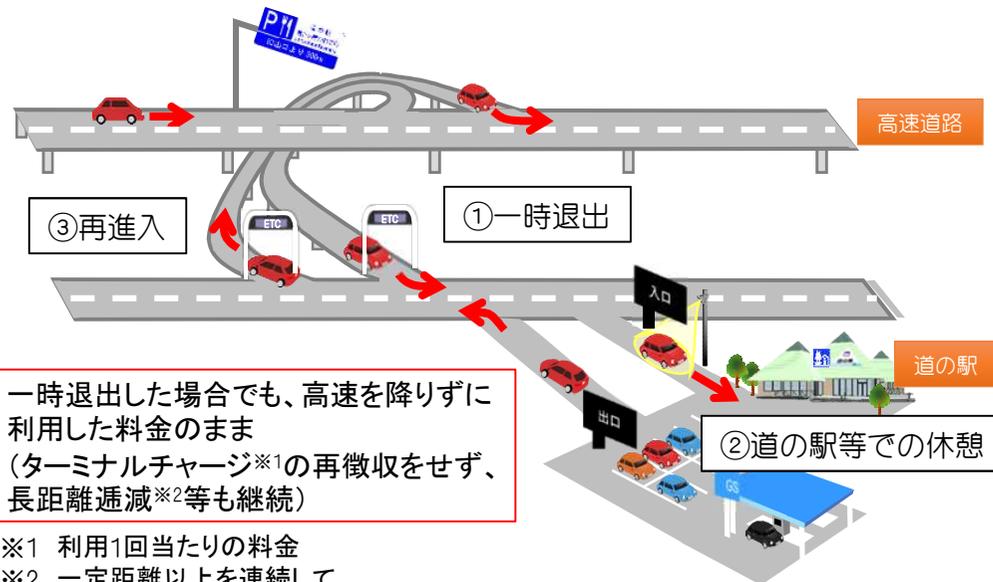
<首都圏料金：新たな料金の効果(都心通過交通の減少)>

(1) ネットワークを賢く使う ④

■ ETC2.0の更なる活用として、高速道路外の休憩施設等への一時退出や、SA/PAにおける駐車場予約システム等、利用者にとって魅力的な機能・サービスを充実させるとともに、料金割引や車載器購入支援等の普及促進策を実施します。

【休憩施設等への一時退出を可能とする「賢い料金」】

- 平成28年度はETC2.0搭載車を対象に高速道路外の休憩施設等への一時退出を可能とする実験を実施し、平成29年度においては、本格導入を目指す
- これにより、休憩施設やガソリンスタンドの空白区間を解消し、良好な運転環境を実現



一時退出した場合でも、高速を降りずに利用した料金のまま
(ターミナルチャージ※1の再徴収をせず、
長距離通減※2等も継続)

- ※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

<実施イメージ>

【ETC2.0普及促進の取組例】

■首都圏の高速料金における取組

- 圏央道割引(平成28年度より実施)
 - ・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

■大口・多頻度割引(P50参照)

- ETC2.0利用者を対象に大口・多頻度割引を拡充(平成28年度より実施)

[最大割引率]

基本	40%
----	-----

+

ETC2.0限定	10%
----------	-----

平成27・28年度補正により平成30年3月末まで実施

■ETC2.0車載器購入支援

- (例)
- ・ETCコーポレートカード加入者向け(NEXCO3社)
10,000円/台 × 45万台(平成28年3月25日～)
 - ・一般利用者向け(NEXCO3社)
10,000円/台 × 5万台(平成28年7月1日～)

(2) 物流対策の推進 — 物流ネットワークの強化 —

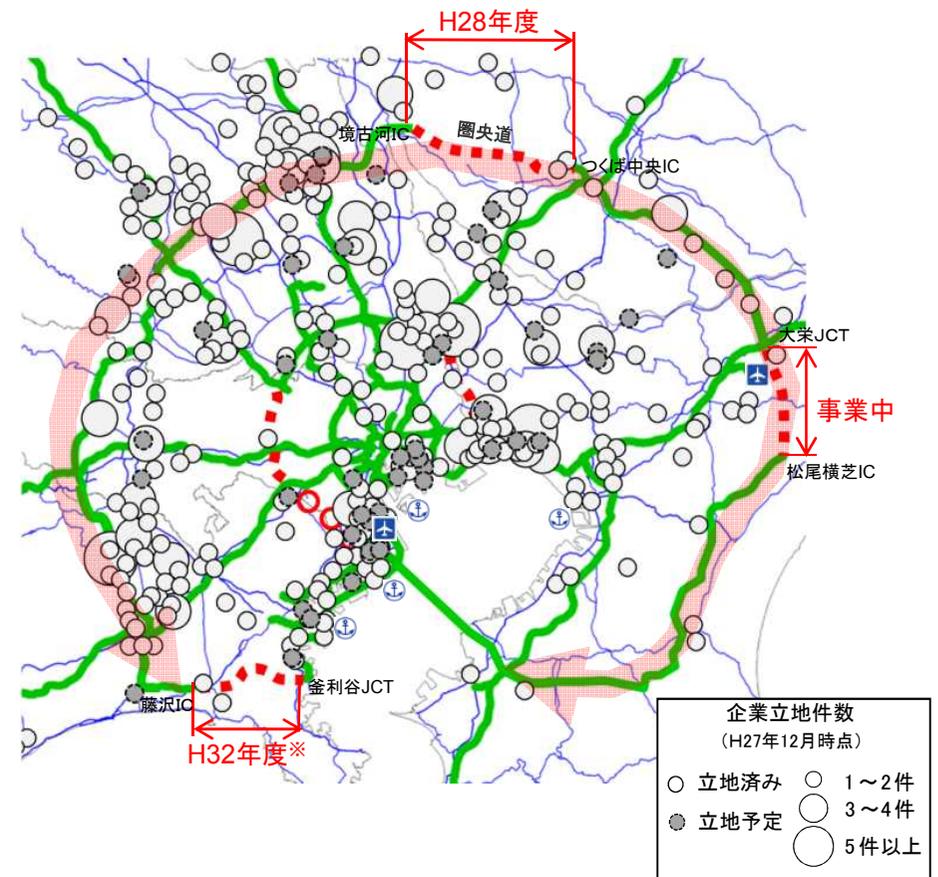
■ 生産性の高い物流ネットワークを構築するため、三大都市圏環状道路等の整備を推進するとともに、トラック輸送と空港・港湾等との輸送モード間の接続（物流モーダルコネクト）を強化します。

<背景/データ>

- 平成27年3月7日の中央環状品川線開通後、都心の交通量5%減で渋滞が5割減少
- 圏央道沿線の工場立地面積の新規増加は20年前の約6倍※
※新規工場立地面積(1年あたり)
平成6年 15ha → 平成26年 85ha
- 高速道路ICから10分以内でアクセス可能な空港は約4割、港湾は約2割
- 通行許可に要する期間を短縮し、物流を効率化する大型車誘導区間を約34,900km指定(平成28年4月1日)

- 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整備を推進
- アクセス道路の改善等により、高速道路と空港・港湾等の物流拠点との接続性を強化
- 大型車誘導区間のラスト1マイルを順次追加し、物流拠点への直結を推進(重要港湾、工業団地等)

〔圏央道による効率的な物流ネットワークの強化〕(P55参照)



注:※区間の開通時期については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は

(2) 物流対策の推進 — 物流システムの効率化 ① —

■ 深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送について、道路ネットワークを賢く使い、生産性向上に資する道路施策を推進します。

<背景/データ>

- ・ 国内貨物輸送の約9割がトラック輸送
- ・ 深刻なトラックドライバー不足が進行(約4割が50歳以上)
- ・ 特車申請件数の増加に伴い、審査日数も増加(約1ヶ月)
- ・ トラックドライバーの約1割に相当する労働力が再配達に消費(年間約1.8億時間、年間9万人分)

現在 通常の大型トラック (10tトラック)



← 約12m →



今後 ダブル連結トラック：1台で2台分の輸送が可能



← →

特車許可基準の車両長を緩和
(現行の21mから最大で25mへの緩和を検討)

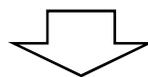
【ダブル連結トラックによる省人化】

- 平成28年度より、1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の実験を、新東名を中心とするフィールドで実施
- 併せて、労働環境の改善に向け、ドライバーが高速道路のSA・PAを活用し、上下線を乗換える「中継輸送」の実験を実施
- 実験結果を踏まえ、平成30年度以降に本格導入

(2) 物流対策の推進 — 物流システムの効率化 ② —

【特大トラック輸送の機能性強化】

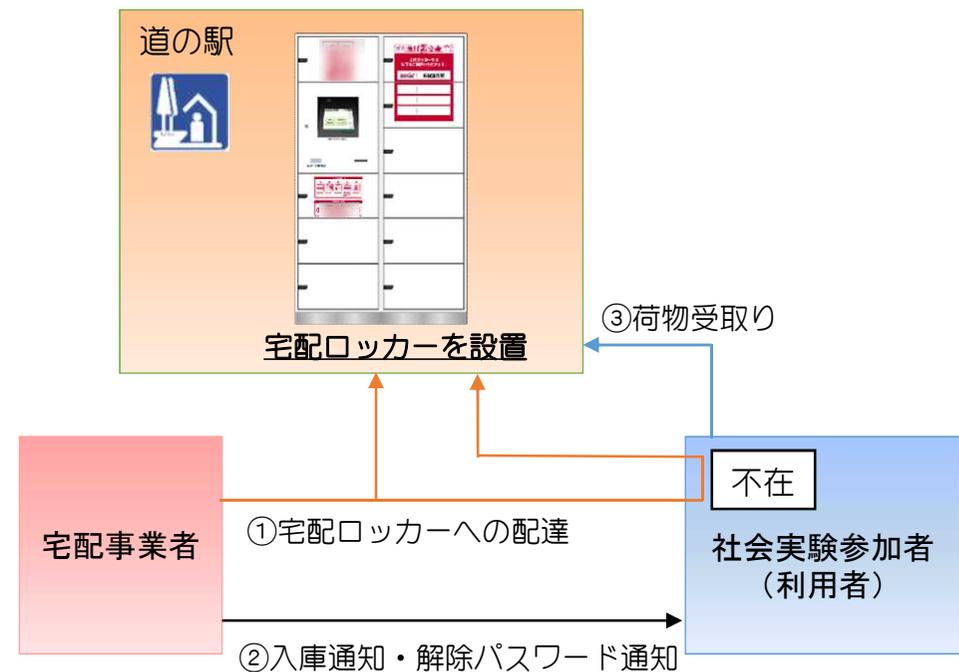
- 手作業中心である特車通行許可の審査を迅速化するため、幾何構造や橋梁に関する電子データを活用した自動審査システムを強化
- 審査期間が大幅に短縮される大型車誘導区間に、物流拠点へのラスト1マイルを追加指定



2020年迄に審査日数を1ヶ月から10日に短縮

【「道の駅」を活用した再配達削減】

- 地域の拠点である「道の駅」を活用し、地方部での再配達削減に向けた取組を推進するため、今年度より「道の駅」に宅配ロッカーを設置し、再配達削減の実験を実施



< 「道の駅」を活用した再配達削減社会実験 >

(3) 大型車両の通行の適正化

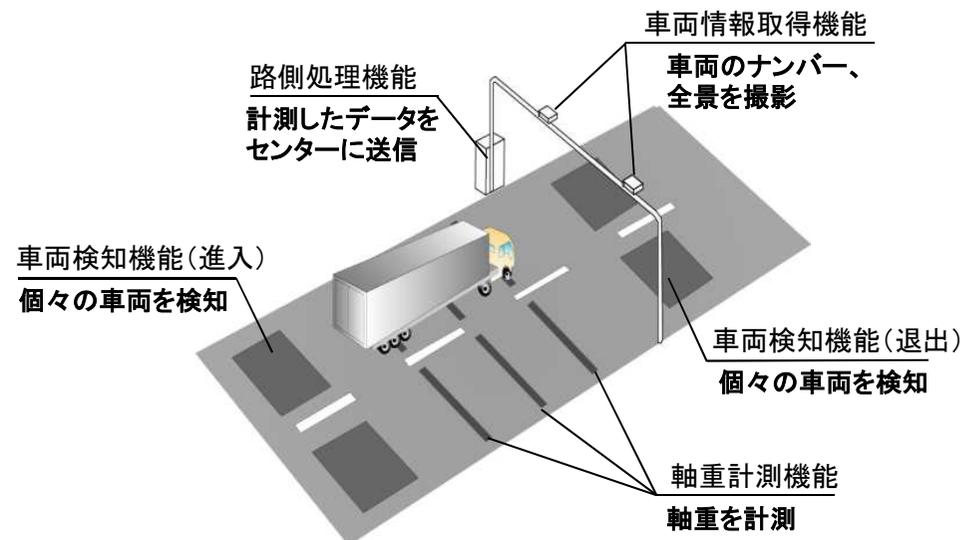
■ 道路の老朽化に著しい影響を与える過積載を防止するため、ITを活用しながら、荷主対策も含めた取締りの実効性を高める取組を強化します。

<背景/データ>

- 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
- 過積載車両が3年で約3割も増加
- 荷主からの要求や商慣習が過積載の大きな要因となっている

- 過積載を効率的に取締るため、WIM(Weigh-in-motion：自動重量計測装置)を増設するとともに、取締り基準の強化や、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
- 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)を実施
- トラック事業者だけではなく、荷主にも責任を課すための新たな仕組みを導入(取締り時の荷主情報の聴取、公共工事から重量等違反行為を排除するための効果的な方策の実施 等)
- 当面2020年度を目途に過積載車両を半減

[WIM (自動重量計測装置) の概要]



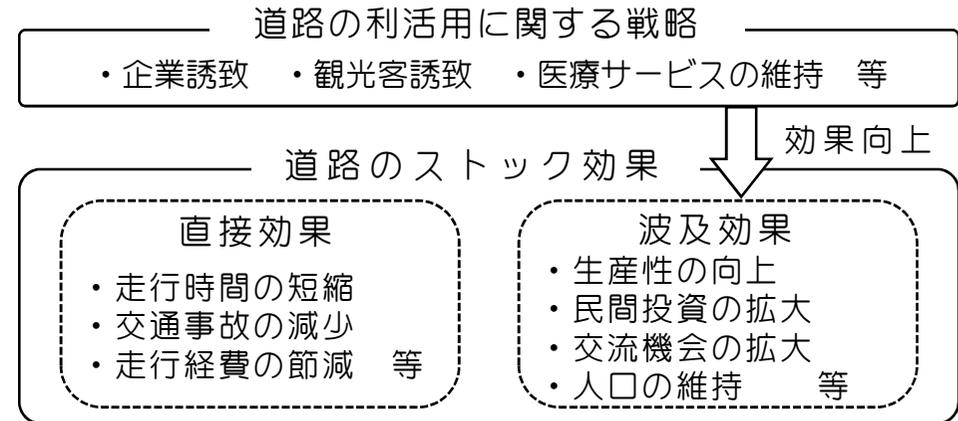
(4) ストック効果を高める取組

■ 道路整備の進捗状況および開通見通しの共有や地域・経済界との一層の連携により、大きなストック効果の発現が見込まれる道路整備の推進に取り組みます。

<背景/データ>

- ・ 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
- ・ 地域が進めるプロジェクト等と連携のとれた道路整備を計画的に進め、ストック効果を高めることが必要

[利活用に関する戦略を踏まえた道路整備の推進]



[道路整備と企業立地が連携した事例]



自治体の取組

平成28年度以降の開通にあわせ、平成21年度より工業団地整備事業に着手。あわせて、減税措置、補助金、低利融資等の企業誘致策により、物流施設等の立地が進む。

- 道路整備の進捗状況および開通見通しを地域・経済界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に合わせた道路整備を着実に推進
- 地域や経済界との連携のもと、道路整備の効果を一層高めるため、地域ごとの官民連携に係る取組への更なる重点支援策を検討

(5) IT・ビッグデータを活用した地域道路経済戦略の推進

■ 地域経済・社会における課題を柔軟かつ強力で解決し、成長を支えていくため、IT技術や多様なビッグデータを最大限に利活用した新たな道路政策を推進します。

<背景/データ>

- ETC2.0が平成27年8月に本格導入され、道路交通の速度等のビッグデータを収集する体制を構築(P58参照)
- その他交通や経済等のビッグデータも、情報流通量がこの9年で9倍に
- 地域の交通課題等の解消に向けて、平成27年12月より、全国10地域に学官連携で、地域道路経済戦略研究会を設立

[ビッグデータを活用した社会実験の例(沖縄)]

外国人レンタカー利用者の事故急増を踏まえ、レンタカーのビッグデータを活用して外国人特有の危険箇所を把握し、安全対策を実施



<外国人レンタカー利用者の危険運転の例>

事故の多くは「駐車場」で起きている

事故の約80%が駐車場で起きています。ホテルやコンビニなどでの出入りには、とくに注意しましょう。

約80%的事故都是在停车场发生的。在酒店或便利店等的出入口尤其要注意。

約有80%的事故發生於停車場・在飯店或便利商店等出入口處請特別小心注意。

사고의 약 80%가 주차장에서 일어납니다. 호텔이나 편의점 등에 출입할 때에는 특히 주의합니다.

About 80% of accidents occur in car parks. Take particular care when entering and leaving hotels, convenience stores and so on.

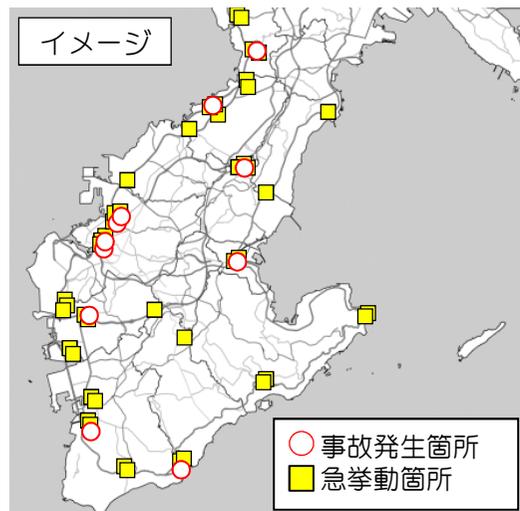
出典：『DISCOVER OKINAWA』

沖縄県、(一財)沖縄観光コンベンションビューロー

<多言語対応のパフレット等で注意喚起>

○地域交通等のビッグデータのプラットフォームを構築し、産学官が連携して地域課題に対処していくための体制を構築

○今年度より、各地域での課題を踏まえたETC2.0を含む多様なビッグデータを活用した社会実験を実施



<ビッグデータで危険箇所等を把握>



<カラー舗装やピクトグラムを活用したわかりやすい案内標識等の設置>

(6) ITSの活用による自動運転等の支援

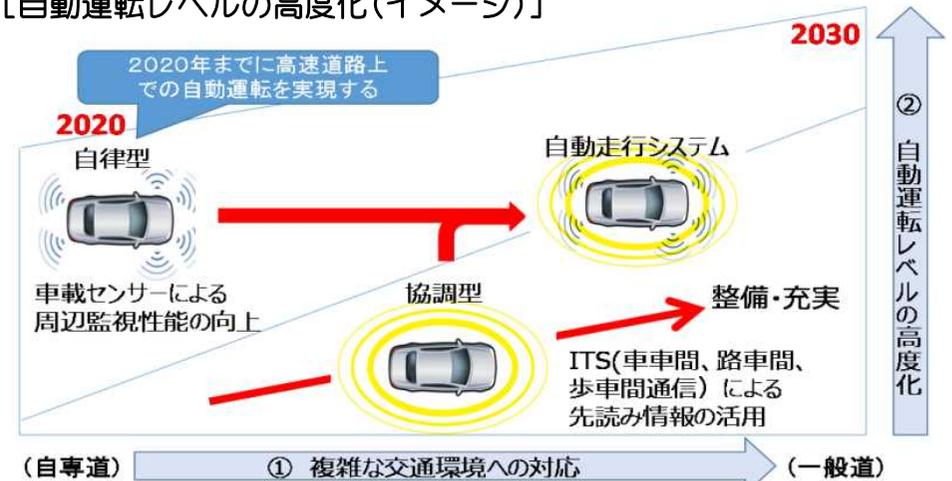
■ 道路基盤地図や新たな路車協調システム等ITSを活用し、自動運転等の実現に向けた支援を推進します。

<背景/データ>

- ・平成32年までに高速道路での自動運転等を実現する政府目標
- ・準天頂衛星システム導入(平成30年に4機体制)により、高精度の測位が可能
(現在(1機体制)：数10m) → (4機体制：数10cm)
- ・熊本地震では複数の民間企業がカーナビから収集した通行実績マップを発災直後(約2時間後)から公開

- ETC2.0による大量の情報の送受信や経路情報の把握機能等を利用し、自動運転の支援や災害時の活用を検討
- 自動運転を見据え、車載カメラ等のセンシング技術を検証した上で、道路基盤地図の効率的な収集を実施
- 分合流部等の複雑な交通環境で、自動運転を支援するため、道路側から情報提供を行うなど、新たな路車協調システムのあり方を検討
- 災害時にETC2.0や民間の通行実績データを連携させることにより、重ね合わせて表示するなど通行可能ルート of 把握の迅速化及び提供

[自動運転レベルの高度化(イメージ)]



【総合科学技術・イノベーション会議SIP自動走行システム資料より作成】

[災害時の通行可能ルートの把握の更なる迅速化]

ETC2.0と民間の通行実績データを重ね合わせて表示



ETC2.0の通行実績マップ

民間の通行実績マップ

(1) 道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保

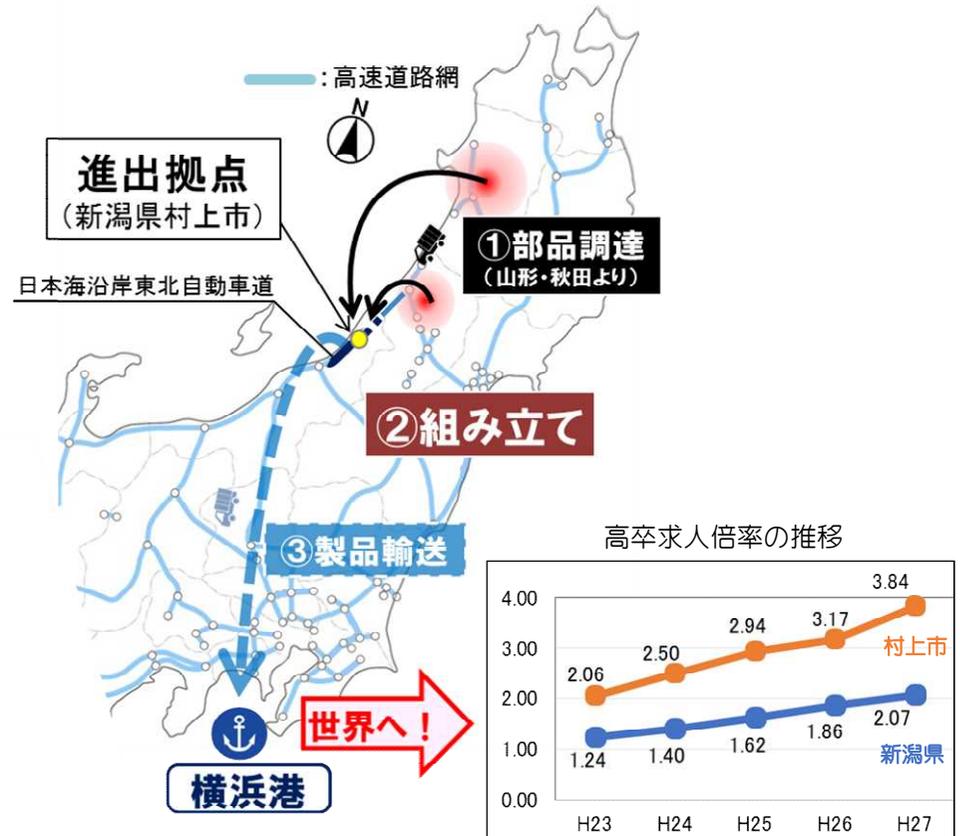
- 個性ある地域やコンパクトな拠点を道路ネットワークでつなぎ、距離の制約を克服し、地域・拠点の連携を確保します。

<背景/データ>

- 日本の都市間連絡速度^{参13}は依然として低い
 [都市間連絡速度の国際比較]
 日本：51km/h 独：90km/h 仏：88km/h 英：72km/h
- 高速道路ICから10分以内でアクセス可能な空港は約4割、港湾は約2割
- 全世界で起こるM6以上の地震の約20%が日本で発生
- 平成27年の訪日外国人旅行者数は1,974万人で過去最高を記録
 [政府目標]
 訪日外国人旅行者数：平成32年 4,000万人
 平成42年 6,000万人

[地域の雇用創出の例(新潟県村上市)]

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



- 人や物の流動を把握した上で、空港・港湾、観光拠点、医療施設へのアクセス等、高速道路ネットワークとそれを補完する基幹道路を効果的に強化(P56参照)
- 今後のネットワークのあり方について、地域活用や観光振興、緊急輸送道路等の防災機能の強化等の観点も踏まえ、必要に応じネットワーク機能や理念を明確化した上で、道路網の再編も含め検討

参13：都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの

(2) モーダルコネクトの強化

■ 多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人の流れや地域の活性化を促進するため、交通モード間の接続（モーダルコネクト）を強化します。

<背景/データ>

- ・鉄道駅周辺では、高速バス停等がバス会社毎にバラバラに設置されている(首都圏の主要ターミナル駅周辺では平均9箇所にて点在(平成28年3月))
- ・高速バスストップの45%が利用されていない(平成28年1月)
- ・地域の路線バスのバス停では、直轄国道沿いの学校や病院の周辺でも7割以上に上屋やベンチが設置されていない

- 官民連携による集約交通ターミナルの戦略的な整備を推進
- 今年度より、ETC2.0等のビッグデータを活用した高速バスの運行支援システムの実現に向けた社会実験をバスタ新宿で実施
- 新たに地域の利活用計画を踏まえた高速バスストップを有効活用する取組に着手
- 学校や病院周辺等の交通弱者が利用することの多いバス停について、PPP^{参14}手法による上屋・ベンチ等の設置を重点的に実施

[バスタ新宿の概要]

道路(国道20号)と民間ターミナルの官民連携事業で実施。鉄道と直結し、19箇所に点在していた高速バス停を集約(平成28年4月オープン)



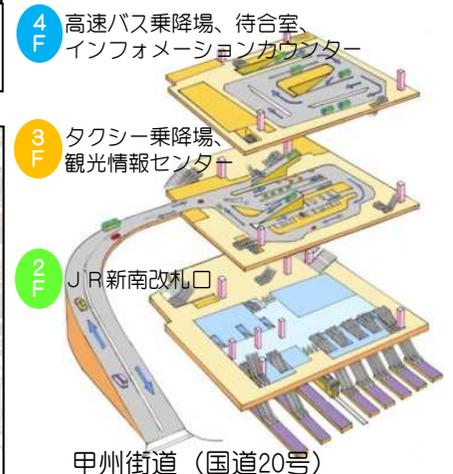
高速バスの発着便数：1,625便/日
 高速バスの運行会社数：118社
 平均利用者数 約2万人/日、ピーク4万人/日見込



<19箇所に点在する高速バス停を「バスタ新宿」に集約>



<待合室の様子>



<高速バス、タクシー、鉄道が直結、乗継ぎがスムーズに>

参14：PPP：Public Private Partnership(官民連携、公民協働の意)

(3) シェアリングの活用推進

■ シェアリングを公共交通を補完する交通手段と位置づけ、公共交通への利用転換を促進し、CO₂排出量の削減を図るとともに、交通渋滞の緩和と交通事故の削減を目指します。

<背景/データ>

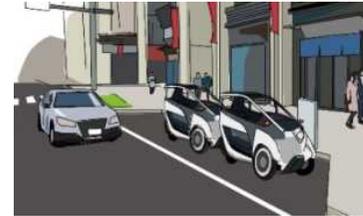
・カーシェアリングの利用者は、5年間で7万人から85万人に増加



・シェアサイクルは77市区町村で本格導入(平成27年)

[シェアリングによる公共交通への利用転換]

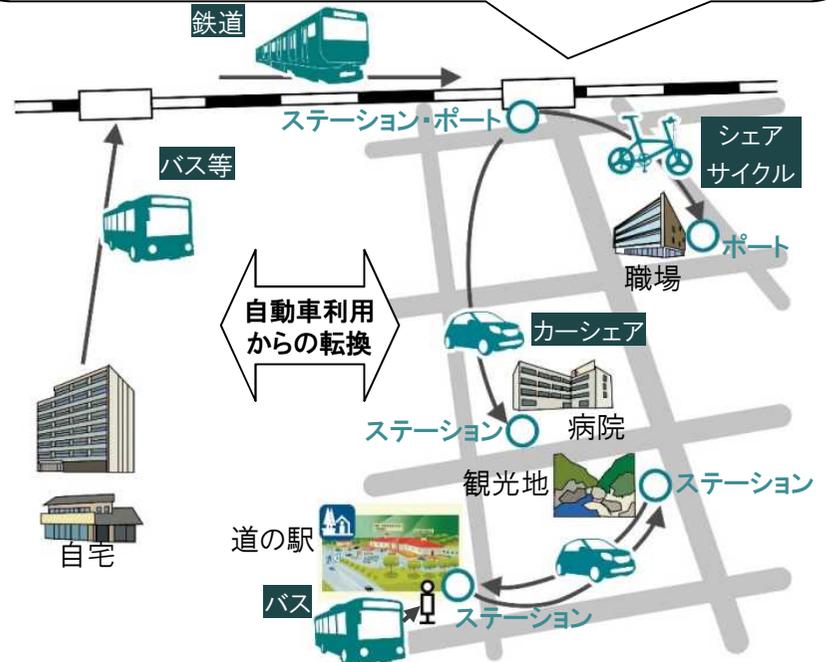
■ 路上における貸出し・返却場所のイメージ



<カーシェアステーション>



<シェアサイクルポート>



- 公共交通からの乗換え利便性の高い路上において、小型モビリティを活用したカーシェアリングの社会実験を実施
- 路上におけるステーションの設計や運用方法等のガイドライン等を作成し、シェアリングを推進
- 観光地周辺の「道の駅」等において、バスと連携したシェアリングの社会実験を実施

(4) スマートIC事業の積極的活用

■ 地域におけるコンパクトな拠点の形成に向け、スマートICとそのアクセス道路の整備を支援します。

<背景/データ>

- 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
 アメリカ：5km、ドイツ：7km、イギリス：4km
 日本：10km
- スマートICは全国で84箇所が開通、74箇所が事業中（平成28年7月末）

○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

[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

○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

〔スマートICを活用した地域拠点の形成例〕



〔ICや工業団地へのアクセス道路等の整備〕



(5) 高速道路の休憩施設の活用による拠点の形成

■ 既に進みつつある沿道地域への開放を加速化し、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します。

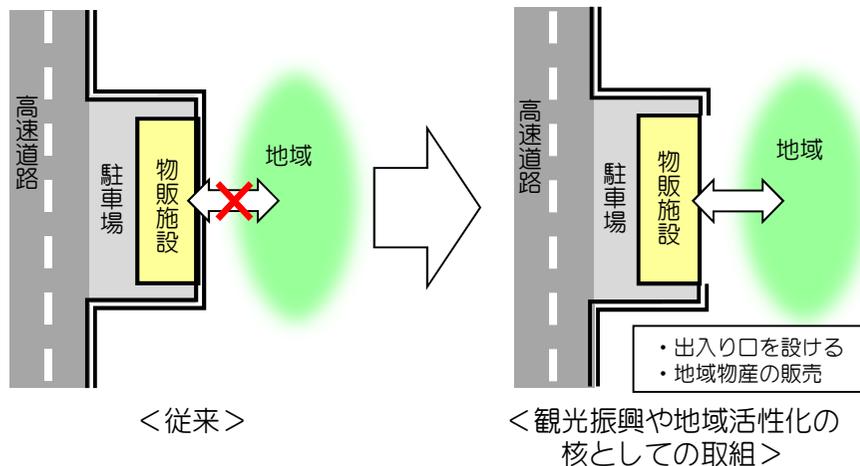
【高速道路の休憩施設の活用】

<背景/データ>

- ・高速道路利用者だけの使用を前提とした「高速道路の休憩施設」は、近年、ウェルカムゲートやハイウェイオアシス等により、沿道地域からの利用も可能に

SA・PA：866箇所
 ウェルカムゲート：250箇所
 ハイウェイオアシス：23箇所（それぞれ平成28年7月末）

- 高速道路の休憩施設の活用について、関係機関（地方整備局、高速道路会社等）が連携の上、その進捗状況に応じた支援を実施



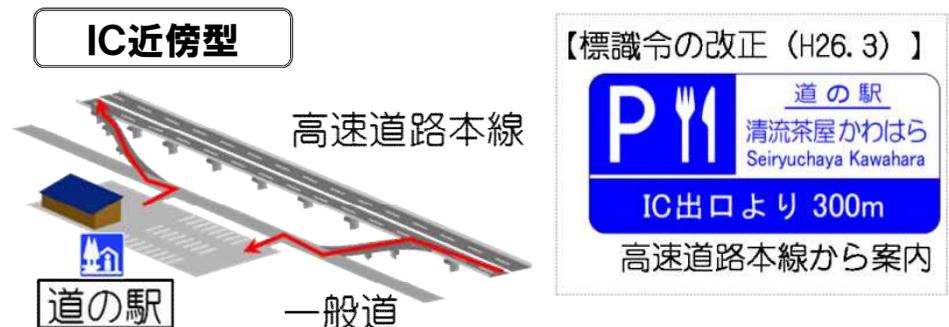
【「道の駅」を活用した高速道路の休憩サービスの充実】

<背景/データ>

- ・無料の高速道路は、今後、整備が急速に進展していくが、休憩施設はほとんどなく、休憩サービスの提供が必要

無料の高速道路 現在：1,964km → 今後：約3,300km
 （平成28年7月） （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、休憩サービスの提供を実施
- 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
- 有料区間においては、一時退出の実験を実施し、取組を推進



(6) 「道の駅」による地域活性化の推進

■ 地方創生を支援する「道の駅」の取組を推進します。

<背景/データ>

- 平成5年の制度創設以来、1,093箇所
 - 全国モデル「道の駅」 6箇所(平成26年度選定)
 - 重点「道の駅」 73箇所(平成26、27年度選定)

- 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、先駆的な取組等を行う「道の駅」を重点支援
- 「道の駅」の質的向上に向けた取組として、全国各地の「道の駅」の模範となる特定テーマ型モデル「道の駅」を選定
- 「道の駅」において、観光情報の提供や道路情報の充実等により、利用者サービス面の向上を図る

地方創生に資する取組企画事例

- 高速バス、路線バス、地域コミュニティバスの乗継拠点整備
- 地元の大学と連携した特産品協同開発および販売促進



<「道の駅」ピア21しほろ>

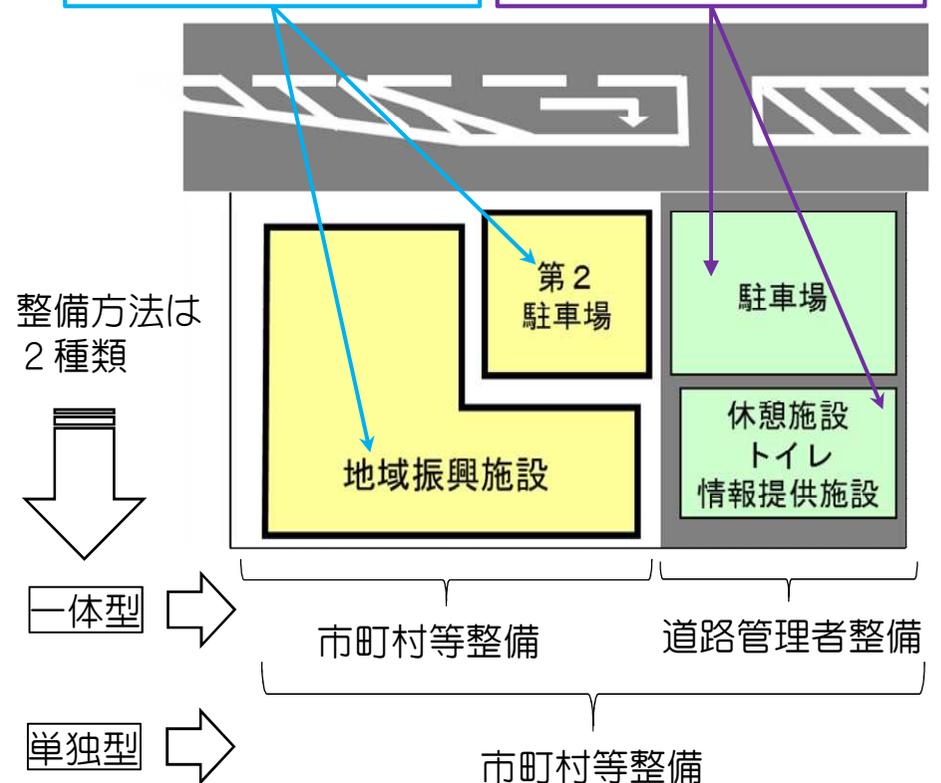


<「道の駅」阿蘇>

【「道の駅」の概要】(P57参照)

【地域振興施設等】
○ 様々なサービスを提供する施設
⇒ 他省庁と連携し支援

【道路施設等】
⇒ 社会資本整備総合交付金等により国土交通省が支援

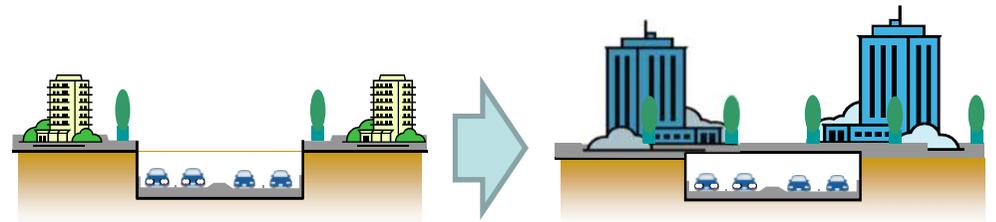


(7) 高速道路におけるPPPの活用

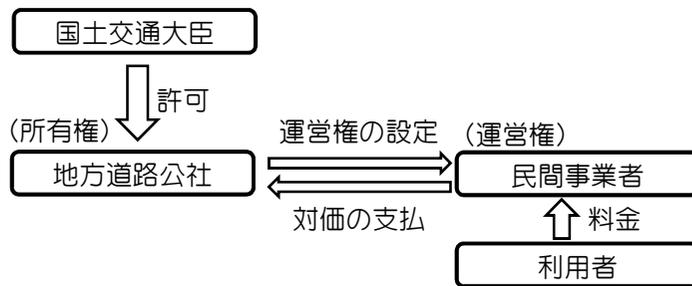
- 首都高速道路築地川区間等をモデルケースとし、都市再生と連携した高速道路の老朽化対策の具体化に向けた検討を推進します。
- 地方道路公社の有料道路事業について、構造改革特区制度^{参15}におけるコンセッション方式の適用拡大を図ります。

- 関係機関と連携しつつ、首都高速の大規模更新計画と都市再生との連携に向けた検討を推進
- 愛知県道路公社の先行事例について、他の道路公社へのコンセッション事業の適用拡大を図るため、情報提供を始めとした横展開を図る

〔築地川区間における上部空間の活用イメージ〕



〔コンセッション方式のイメージ〕



〔愛知県道路公社の先行事例〕



①～⑧
コンセッション方式
対象予定路線(72.5km)

参15：構造改革特区制度において、民間事業者による公社管理有料道路の運営を可能とするための道路整備特別措置法の特例を設ける「国家戦略特別区域法及び構造改革特別区域法の一部を改正する法律」が成立(平成27年8月施行)

(8) 立体道路制度の活用や民間所有地の一体利用・道路空間の再配分

- 道路空間と沿道空間の一体的な利活用により、道路空間の機能、利便性、価値の向上を図ります。
- 道路空間の再配分等による沿道地区の課題やニーズへの対応を促進します。

<背景/データ>

<立体道路>

交通結節点の機能強化や再開発等において、土地の高度利用へのニーズが存在

<民間所有地の一体利用>

周辺の土地利用の状況等により、道路区域内に道路関連施設の設置が困難な場所が存在

<再配分>

高速道路の利用拡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

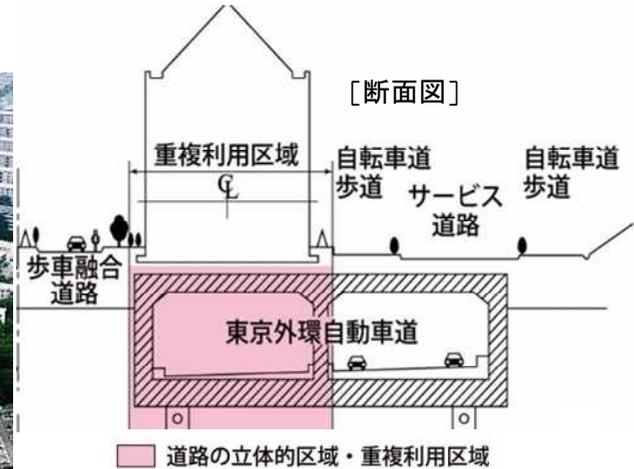
○ニーズに対応した立体道路制度の充実、活用を推進

○道路と民間所有地の一体的な利活用を図るため、利便施設協定制度の充実、活用を推進

○幹線道路の整備の進捗を踏まえ、歩行者・自転車が安心して通行できる空間の確保等、道路空間に求められる機能に対応した、道路空間再配分の取組を促進

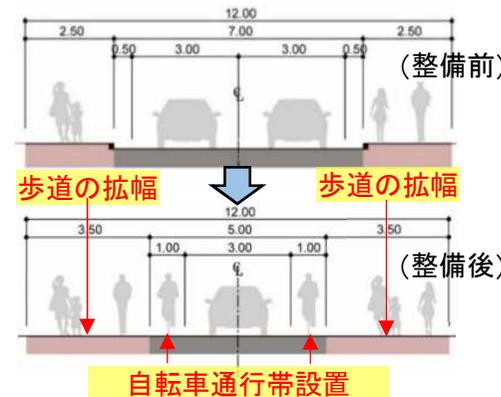
○上記の検討にあたっては、施策のニーズを把握するとともに、参考となる事例を整理し、対策手法(ハード・ソフト)を全国に展開

[立体道路事例]



<自動車専用道路上空を住宅地等として利用>

[道路空間の再配分例]



<道路空間の安全・安心の向上>

[民間所有地の一体利用例]



<歩道の幅員が狭かったため、公開空地を通路として利用>

(9) 民間との連携による道路空間の魅力向上

- 民間による維持管理・利便性向上の促進を目的とした道路協力団体制度^{参16}の活用を推進します。
- 今後、道路協力団体に指定される団体との連携を通じ、修景活動や賑わいづくりに関する取組を充実・活性化し、地域の魅力向上を促進します。

<背景/データ>

- ・ 風景街道やボランティアサポートプログラム(VSP)等で行ってきた民間団体等との連携を強化し、より一層魅力的な道路空間を創造する必要
 全国の風景街道団体数：138(平成28年3月末)
 全国のVSP団体数：2,490(平成27年3月末)
- ・ 道路法の改正(平成28年4月施行)により、道路協力団体制度が創設

- 道路協力団体を指定し、取組を促進
- 活動事例集を作成し、好事例を全国に展開
- 上記により、民間との連携を通じた修景活動、道路空間を活用した賑わいづくり等を推進

参16：道路協力団体制度

- ・ 民間団体との連携強化による道路管理の一層の充実(道路の清掃等の身近な課題の解消や道路利用者のニーズへのきめ細やかな対応)を目的に創設
- ・ 道路協力団体の業務
 - ①道路に関する工事や道路の維持、②安全かつ円滑な道路の交通の確保や利用者の利便の増進に資する工作物等の設置または管理 等

【道路協力団体の活動イメージ】



【公的活動事例】



<除草活動>



<修景活動>



<オープンカフェ>



<レンタサイクル>

【収益活動事例】



(10) 観光振興の推進 ①

■ 訪日外国人旅行者4,000万人等の「新たな目標」の達成に向け、「観光先進国」を実現するための取組を推進します。

<背景/データ>

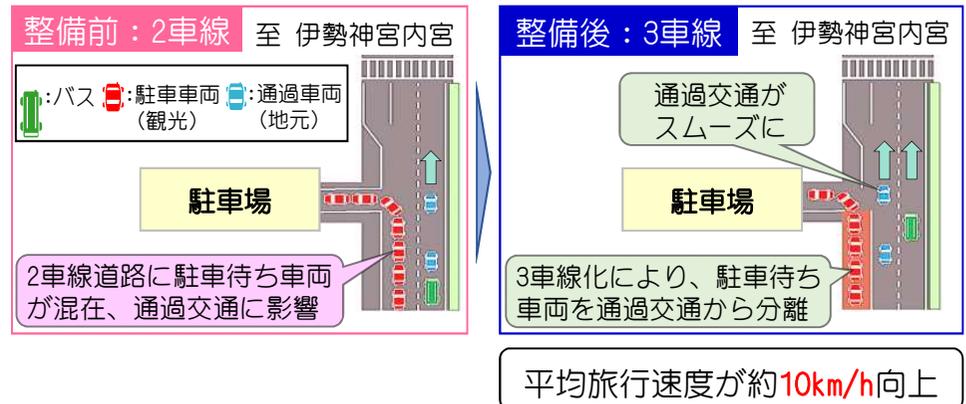
- ・観光交通の約9割が乗用車
- ・観光地周辺の不満は、「渋滞」「駐車場の不足」「道案内」が上位
- ・主要渋滞ポイント(約9,000箇所)の約7割は休日に渋滞
- ・訪日外国人旅行者数は3年で2倍の約2,000万人(平成27年)

- 広域周遊ネットワークの形成や、観光地周辺の渋滞対策、交通モード間の接続(モダルコネクト)により円滑なアクセスを確保
- 高速道路ナンバリングや観光地と連携した道路案内標識の改善によるわかりやすい道案内を実施
- 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」等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等の道路施設等を活用した観光資源の創出

[観光地周辺における渋滞対策]

ビッグデータを活用しつつ、既存の道路や駐車場の容量を賢く使う取組を強化

■ 既存の道路幅で車線運用の見直し



<三重県・伊勢神宮周辺での取組事例>

■ 駐車場容量の効率的な運用

- ・オンラインバス専用駐車場予約システムにより、観光バスの駐車待ちを抑制(秋の行楽シーズン)



<京都市・嵐山地区の取組事例>

(10) 観光振興の推進 ②

[主要な観光地等における英語表記改善]

各機関の案内と連携し、「ローマ字」表記から外国人にわかりやすい「英語」表記への改善を推進



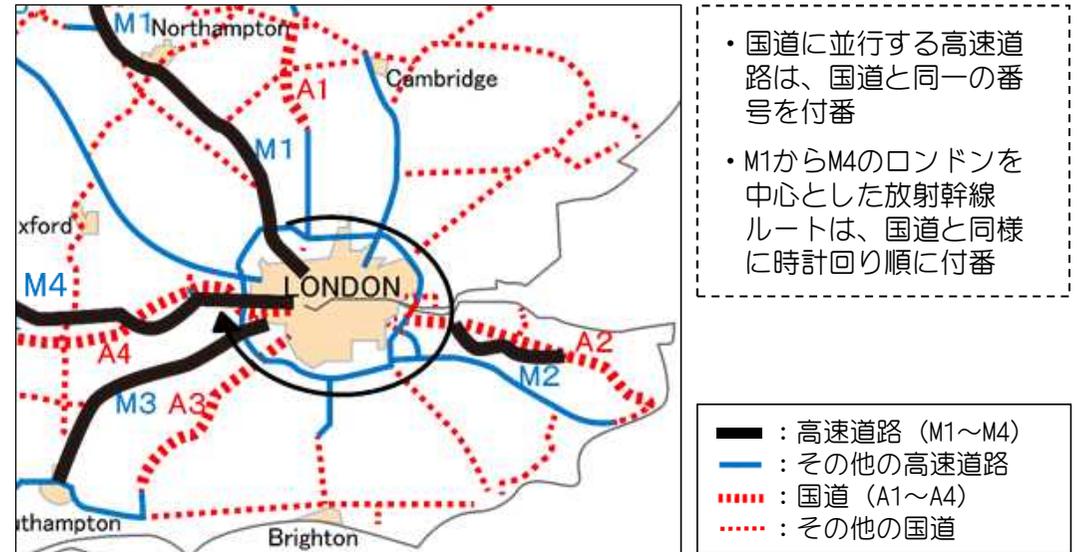
[交差点名標識への観光地名表示]

観光地に隣接する交差点名標識に観光地名称を表示する取組を推進



[高速道路ナンバリング]

高速道路を路線番号で案内する「ナンバリング」を導入し、急増する訪日外国人旅行者を含むすべての道路利用者にわかりやすい道案内を実現



<高速道路ナンバリングの事例 (イギリス) >



<ジャンクションにおける路線の案内事例>

(11) 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた取組

- 大会関係者等の円滑な輸送を行うための取組を推進します。
- 大会の開催を契機として、連続的・面的なユニバーサルデザイン化やアスリート・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。

<背景/データ>

- ・一般交通と大会開催に伴う交通との整合を図り、大会時における人員・物流輸送が円滑・安全・快適に行われることが必要
- ・大会期間中の観客スタッフ数は約1,000万人(立候補ファイル(平成25年1月)より)

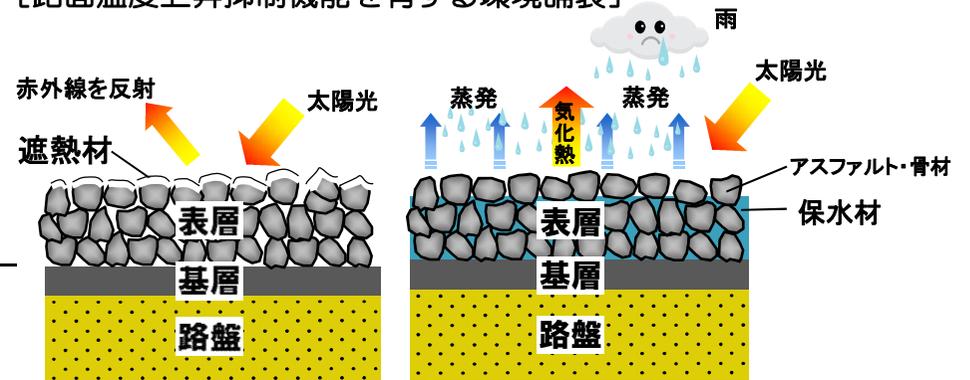
[道路緑化]



<道路緑化の事例>

- オリンピック・ルート・ネットワーク^{参17}の設定・運用等について、大会組織委員会等と調整し、大会関係者等の円滑な輸送の実現に向けた取組を推進
- アクセシブルルート^{参18}を含む競技会場周辺の道路について連続的・面的なユニバーサルデザイン化を推進
- 有識者委員会での議論を踏まえ、緑化や環境舗装等の総合的な道路空間の温度上昇抑制に向けた取組を推進
- 美しい都市景観の創出等の観点から、無電柱化や舗装等の道路施設的美装化を推進
- 高速道路ナンバリングや競技会場周辺等における道路標識改善の取組を推進

[路面温度上昇抑制機能を有する環境舗装]



<遮熱性舗装>

<保水性舗装>

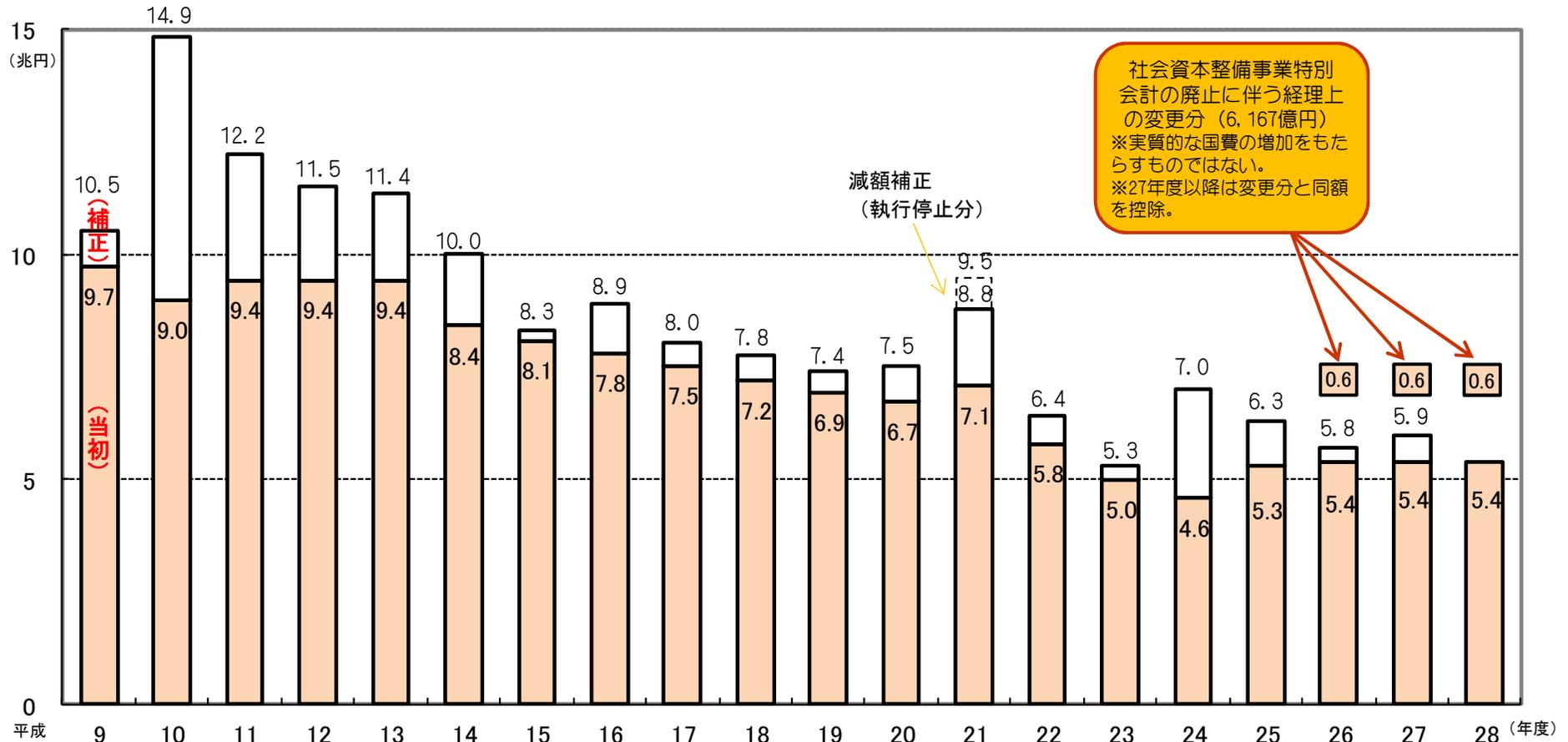
参17：大会期間を通じて設定される「大会ルート」、事故発生時等に利用する「代替ルート」、練習会場を結ぶ「練習会場ルート」から構成
今後、大会組織委員会で決定される予定

参18：アクセシビリティに配慮した競技会場までの動線
今後、大会組織委員会で決定される予定

参 考 資 料

○ 公共事業関係費（政府全体）の推移	45
○ 社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の要望額・配分額等の推移	46
○ 国土交通省生産性革命プロジェクトの推進	47
○ ネットワークを賢く使う（ピンポイント渋滞対策）	48
○ 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系	49
○ ETC2.0利用促進等のための高速道路料金割引の臨時措置	50
○ 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	51
○ 橋梁の点検状況	52
○ 日本の道路の現況	53
○ 事業の流れ	54
○ 埼玉県における圏央道を活かした産業基盤づくり	55
○ 道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保	56
○ 「道の駅」の目的と機能、登録数	57
○ ETC2.0の概要	58
○ 道路関係予算概算要求総括表	59
○ 全国路線図	61
○ 復興道路・復興支援道路の開通見通し	63
○ 首都圏環状道路の整備	64
○ 大都市圏幹線道路図	65
・ 関東圏高規格幹線道路図	65
・ 首都近郊道路図	66
・ 近畿圏高規格幹線道路図	67
・ 阪神近郊道路図	68
・ 中部圏高規格幹線道路図	69

公共事業関係費(政府全体)の推移



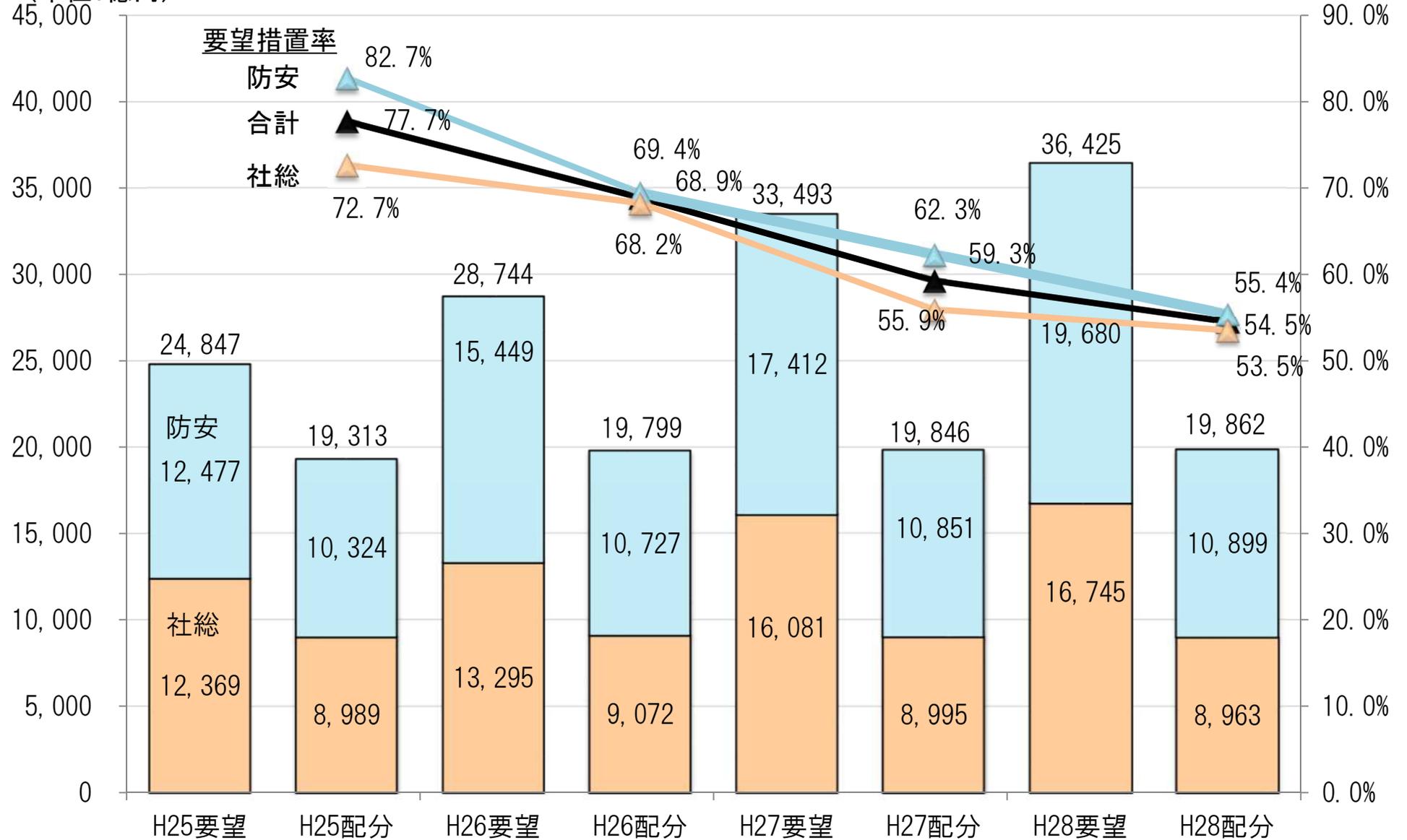
社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更分(6,167億円)
 ※実質的な国費の増加をもたらすものではない。
 ※27年度以降は変更分と同額を控除。

減額補正
 (執行停止分)

※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。

社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の要望額・配分額等の推移

(単位:億円)



国土交通省生産性革命プロジェクトの推進

ねらい

我が国は人口減少時代を迎えているが、これまで成長を支えてきた労働者が減少しても、トラックの積載率が41%に低下する状況や道路移動時間の約4割が渋滞損失である状況の改善など、労働者の減少を上回る生産性を向上させることで、経済成長の実現が可能。

そのため、本年を「**生産性革命元年**」とし、省を挙げて**生産性革命に取り組む**。

経済成長 ← 生産性 + 労働者等

労働者の減少を上回る生産性の上昇が必要

3つの切り口

※道路関係施策

「**社会のベース**」の生産性を
高めるプロジェクト

※渋滞をなくすピンポイント対策(P21参照)と賢い料金(P23参照)

「**産業別**」の生産性を
高めるプロジェクト

※トラック輸送(P26参照)

「**未来型**」投資・新技術で
生産性を高めるプロジェクト

※科学的な道路交通安全対策(P16参照)

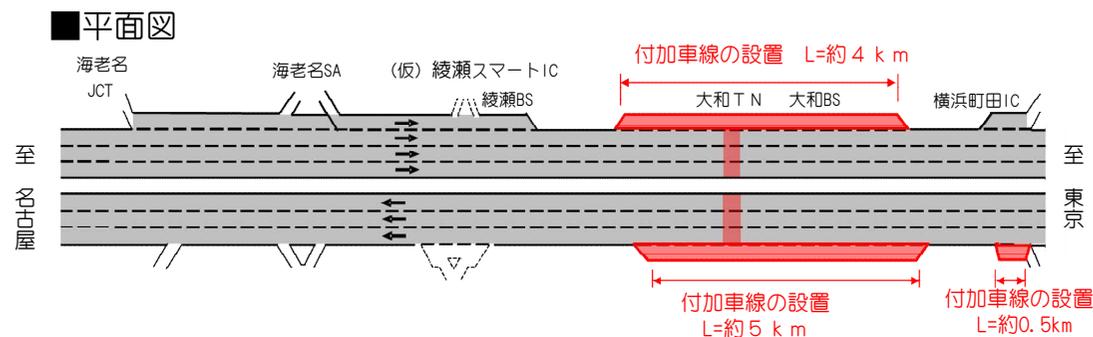
ネットワークを賢く使う(ピンポイント渋滞対策)

[東名高速道路 大和トンネルの例]

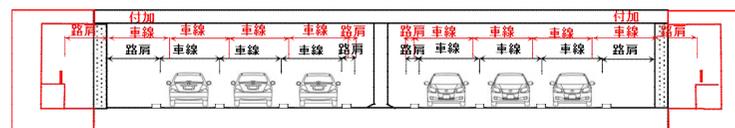
- 大和トンネル付近において、既存の道路幅員を最大限活用しつつ、付加車線を設置
- 東京オリンピックまでに、運用を開始することを目標



<大和トンネル付近の渋滞状況(上り線)>

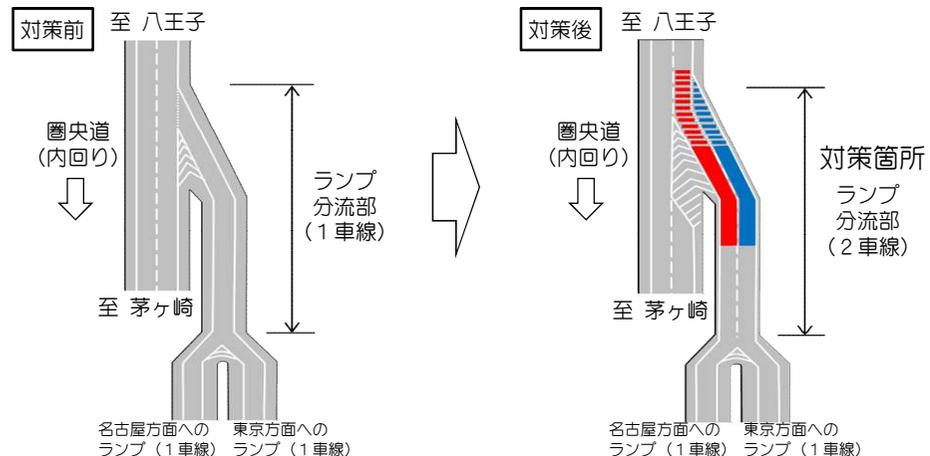


■横断図 (大和トンネル部)



[東名高速道路 海老名ジャンクションの例]

- 圏央道八王子方面から東名高速道路に向かうランプにおいて、平成28年7月15日より、既存の道路幅員の中で2車線運用を開始



■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、ランプ分流部において渋滞が発生

<対策後>



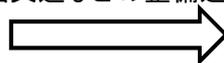
現在、対策後の渋滞状況について効果検証中

首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系

整備重視の料金

整備の経緯の違い等
料金水準や車種区分等に相違

圏央道などの整備進展



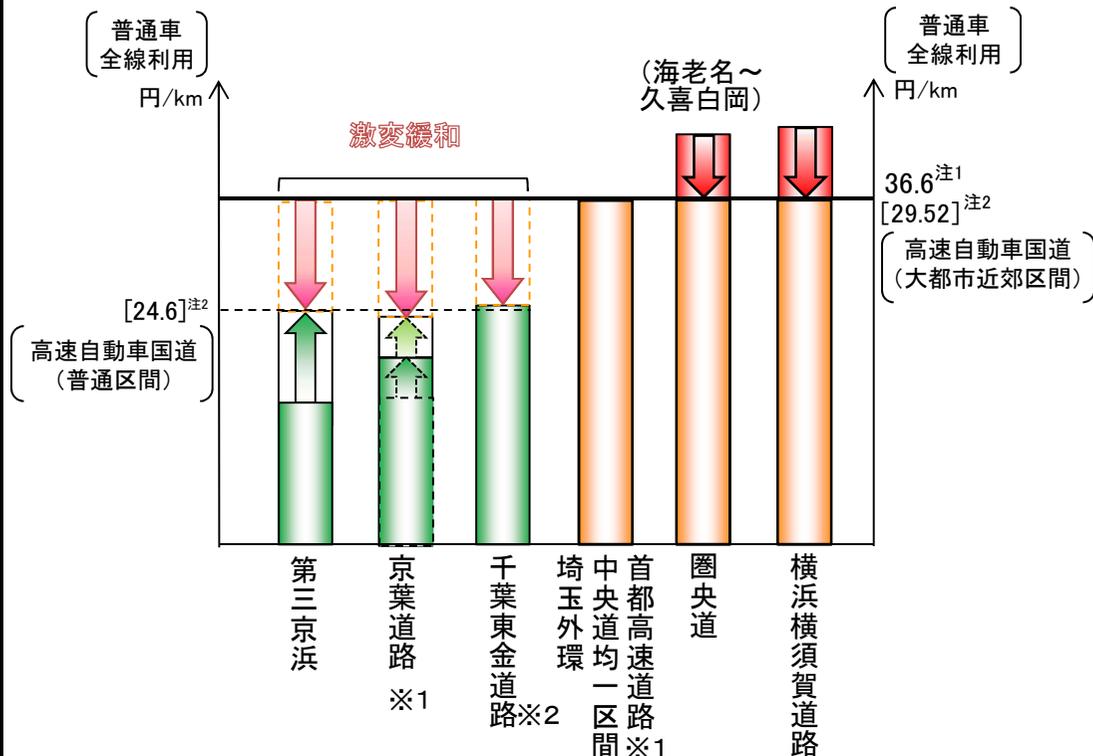
利用重視の料金

料金水準や車種区分を統一

①料金体系の整理・統一（対象は圏央道の内側）

【料金水準】 現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準に統一

【車種区分】 5車種区分に統一



注1) 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、東名高速の例

注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

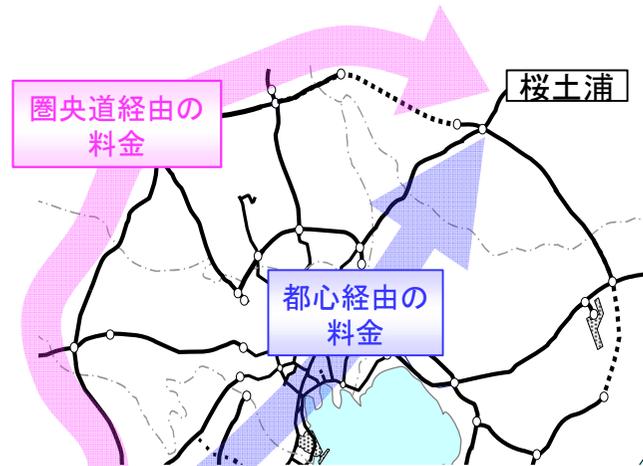
※1 物流への影響等を考慮し、上限料金を設定するなど
激変緩和措置を実施(ただし、京葉道路は、地域内料金は据え置き)

※2 千葉県内の高速ネットワーク(千葉外環、圏央道(松尾横芝～大栄))の概成後に整理

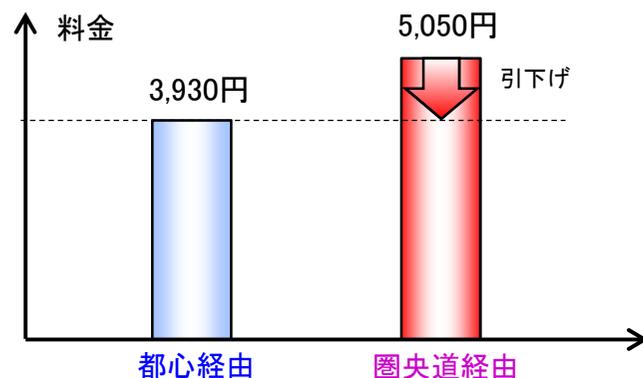
※ あわせて、車種区分を5車種区分に整理統一(首都高速について段階的に実施)

②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

○ 起終点間の最短距離を基本に料金を決定
(圏央道経由の料金 > 都心経由の料金の場合)



厚木→桜土浦



【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73万橋のうち約53万橋が市町村道※
※H27.12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

- 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73万橋※)・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 ※H27.12時点
- 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)

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

[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

- (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

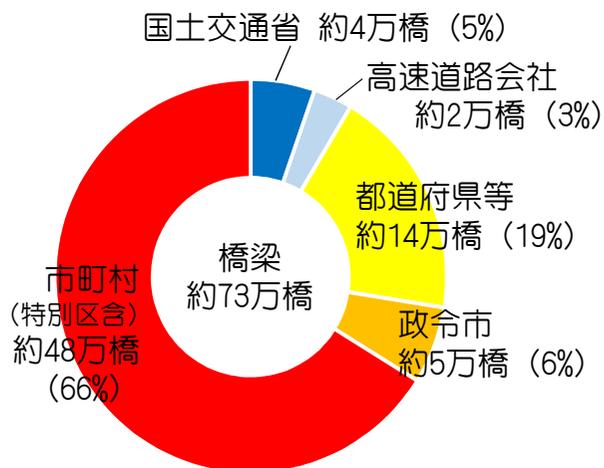
[国民の理解・協働]

- 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

橋梁の点検状況

【橋梁の点検状況】

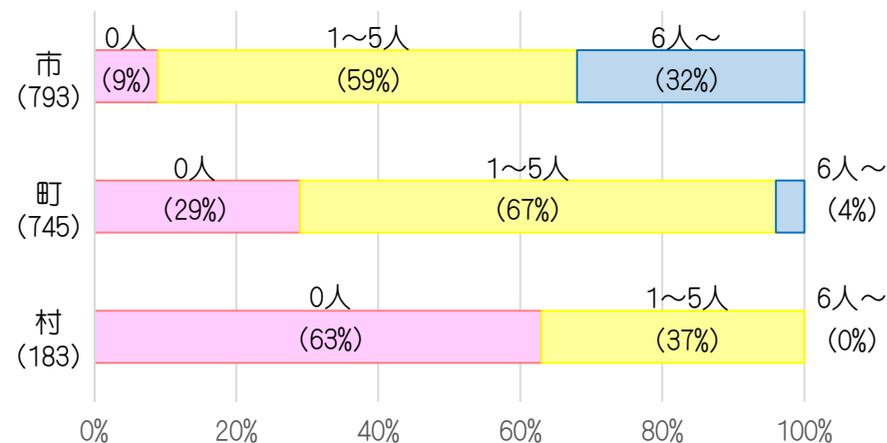
○H27管理者別橋梁数(速報値)



※H27. 12時点

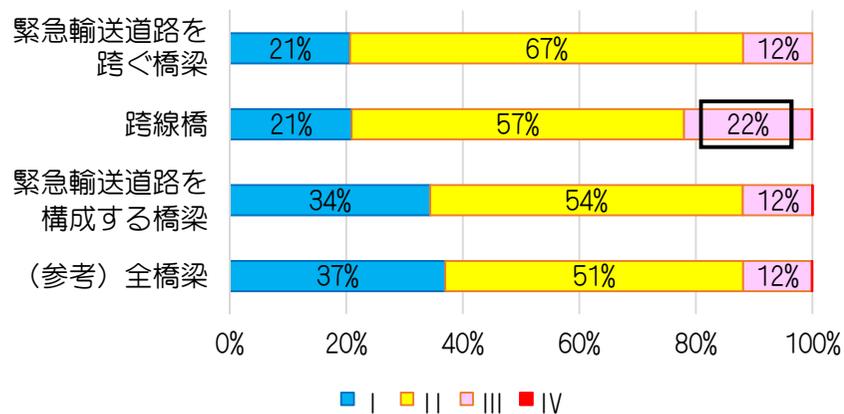
【地方公共団体の状況】

○橋梁管理に携わる土木技術者数



※有効回答数：1,721 ※H26. 11時点

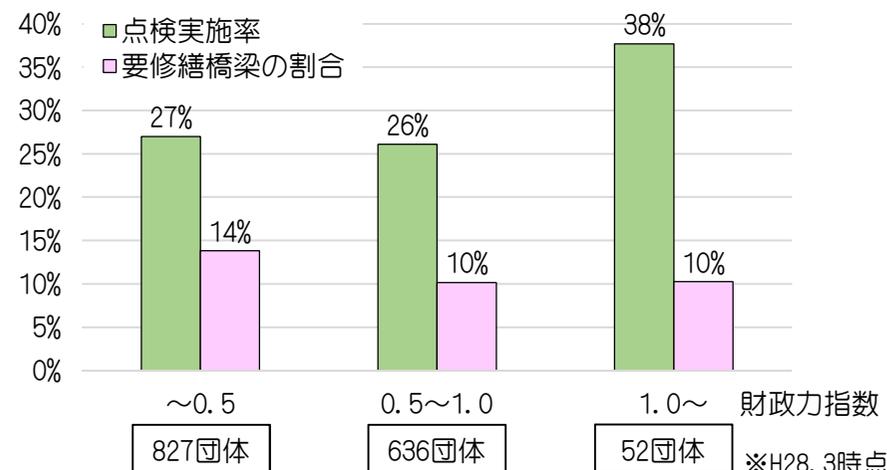
○最優先で点検すべき橋梁の点検結果(H26~H27(速報値))



※I：健全 II：予防保全段階 III：早期措置段階 IV：緊急措置段階
 ※判定区分IVはいずれも1%未満(全て緊急措置を実施済み)

※H28. 3時点

○財政力指数と点検実施率の関係(H26~H27(速報値))

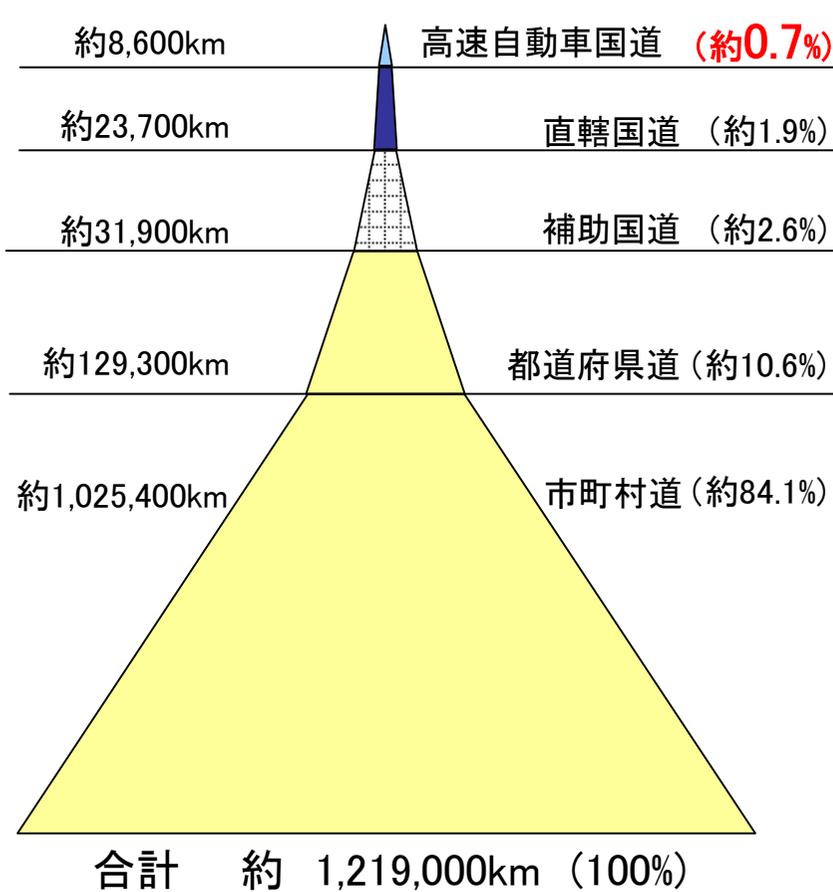


財政力指数

※H28. 3時点

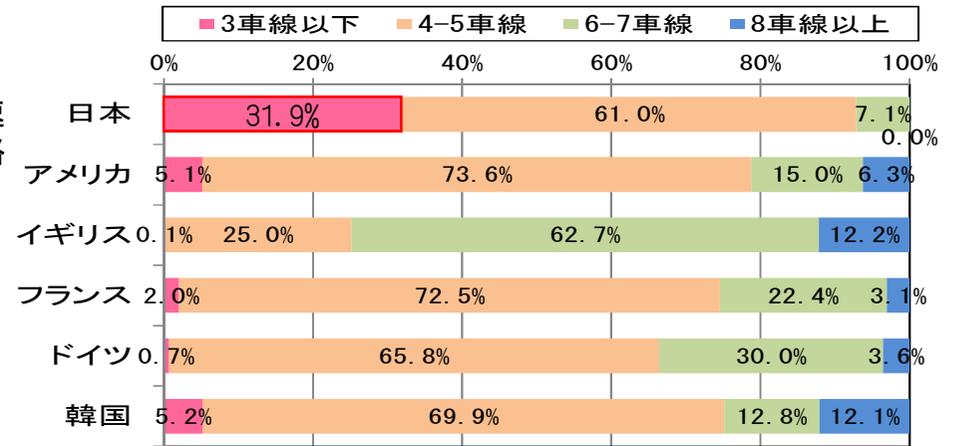
日本の道路の現況

○ **高速道路の延長割合は低い。**
 [日本の道路種別と延長割合]



高速自動車国道: H27.4時点
 その他: H26.4時点

○ **日本の高速道路は車線数が少ない。**
 [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、地域高規格道路
 アメリカ: National Transportation Atlas Database 高規格幹線道路、都市高速道路、地域高規格道路
 イギリス: フランス・ドイツ: TomTom MultiNet アメリカ: インターステート (Interstate)
 韓国: 韓国国土交通部統計 (2012年末 (平成24年末)) 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

○ **都市間連絡速度は依然として低い。**
 [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

○高規格幹線道路の整備状況

	総延長	H28年度末開通予定延長 () 進捗率		H29年度末開通予定延長 () 進捗率	
高規格幹線道路	約14,000km	11,421km	(82%)	11,666km	(83%)
高速自動車国道	11,520km	<928km> 8,782km	(84%) (76%)	<965km> 8,929km	(86%) (78%)
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	1,711km	(69%)	1,772km	(71%)

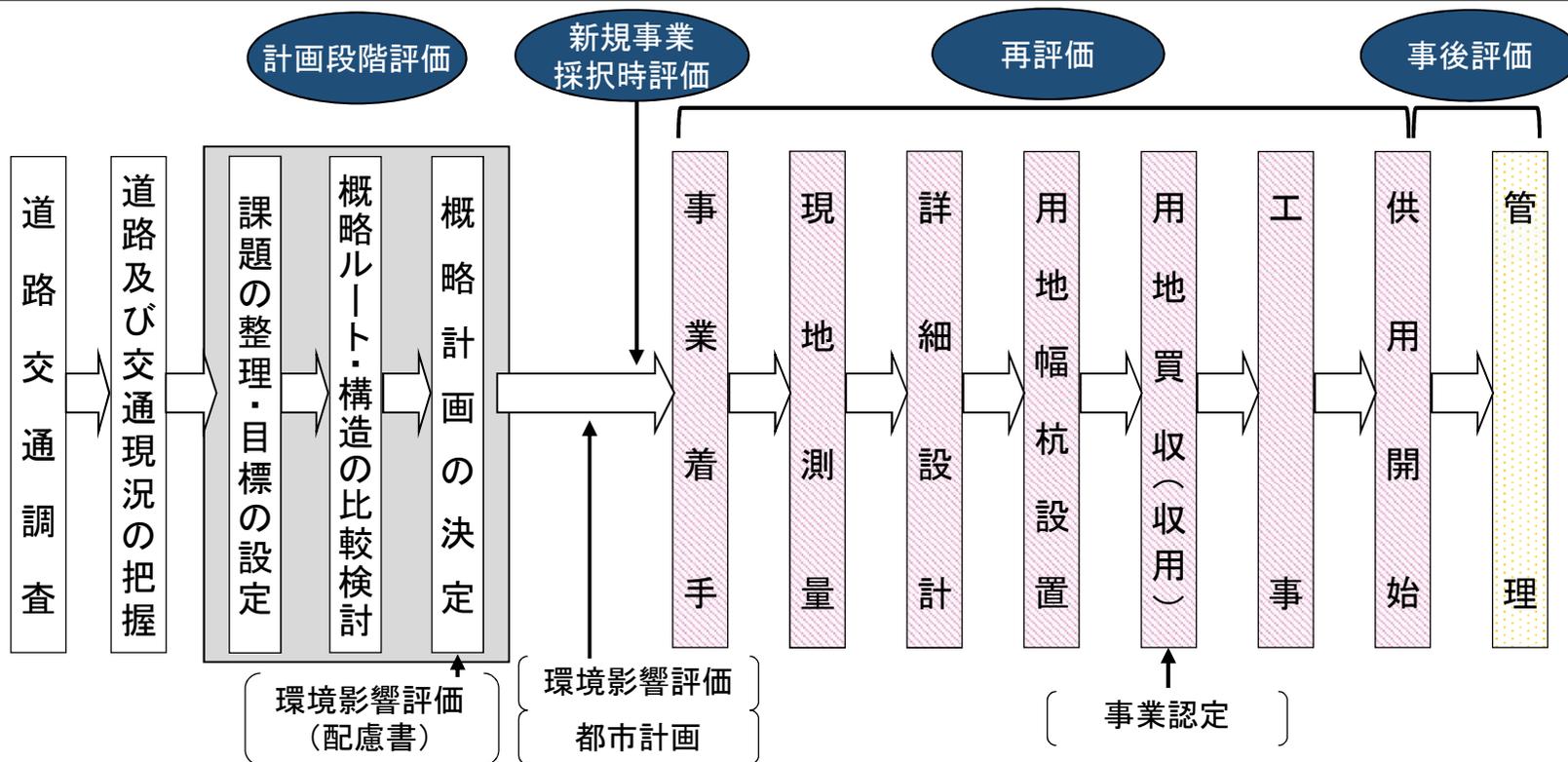
<注>

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。)

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。

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。

事業の流れ

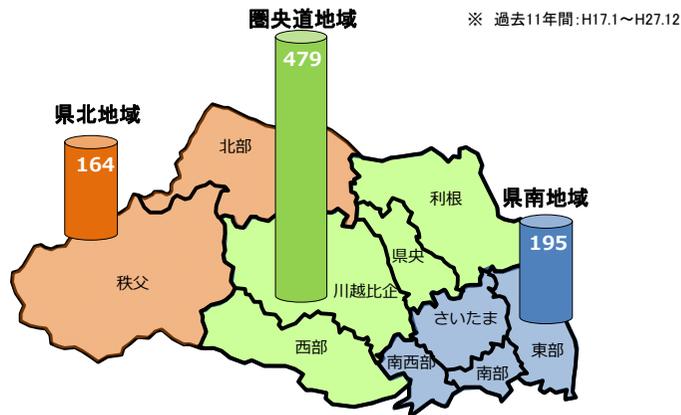


埼玉県における圏央道を活かした産業基盤づくり

○県内産業の振興、雇用の創出、税収の確保を目的に、埼玉県は企業誘致を積極的に推進
 ⇒圏央道沿線地域において企業立地や投資が進み、雇用者数が増加すると共に、税収も増加

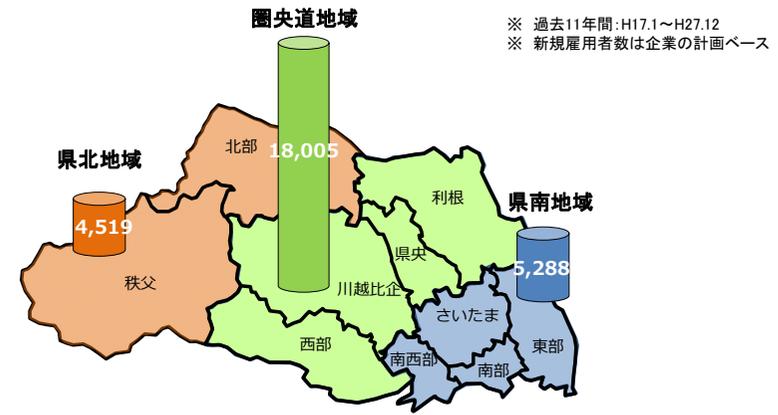
企業立地

- 過去11年間で県全体で838社が新規立地
- その内、約6割が圏央道周辺地域



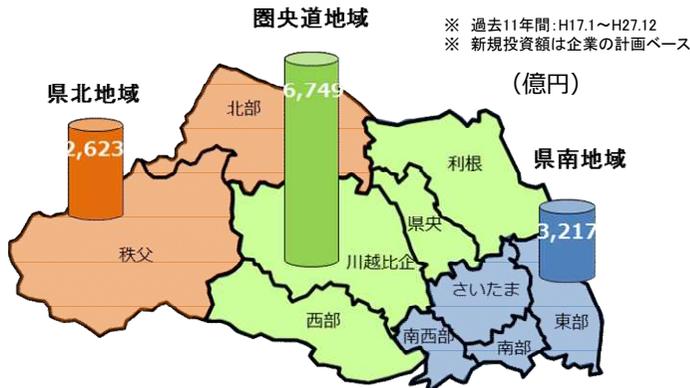
新規雇用

- 過去11年間で県全体で27,812人の新規立地による雇用
- その内、約6割が圏央道周辺地域



新規投資

- 過去11年間で県全体で約1.3兆円の新規立地による投資
- その内、約5割が圏央道周辺地域



税収

- 新規立地企業のH26年度の県税・市町村税収は約170億円※1

※1: 県税は法人県民税、法人事業税。市町村税は法人市町村民税、固定資産税(判明分のみ)。操業済みの新規立地企業の税収。

<参考: 県民税・事業税等※2の推移>



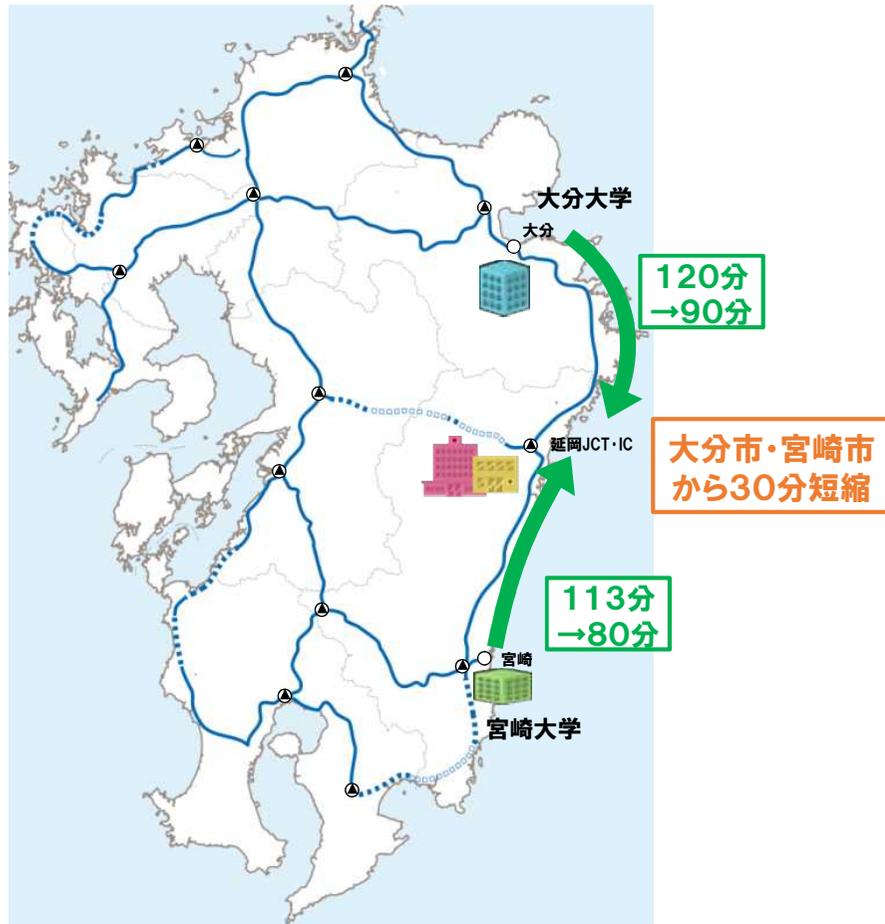
※2 法人・個人県民税、法人・個人事業税、地方消費税等(予算額)

出典: 埼玉県資料を基に作成

道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保

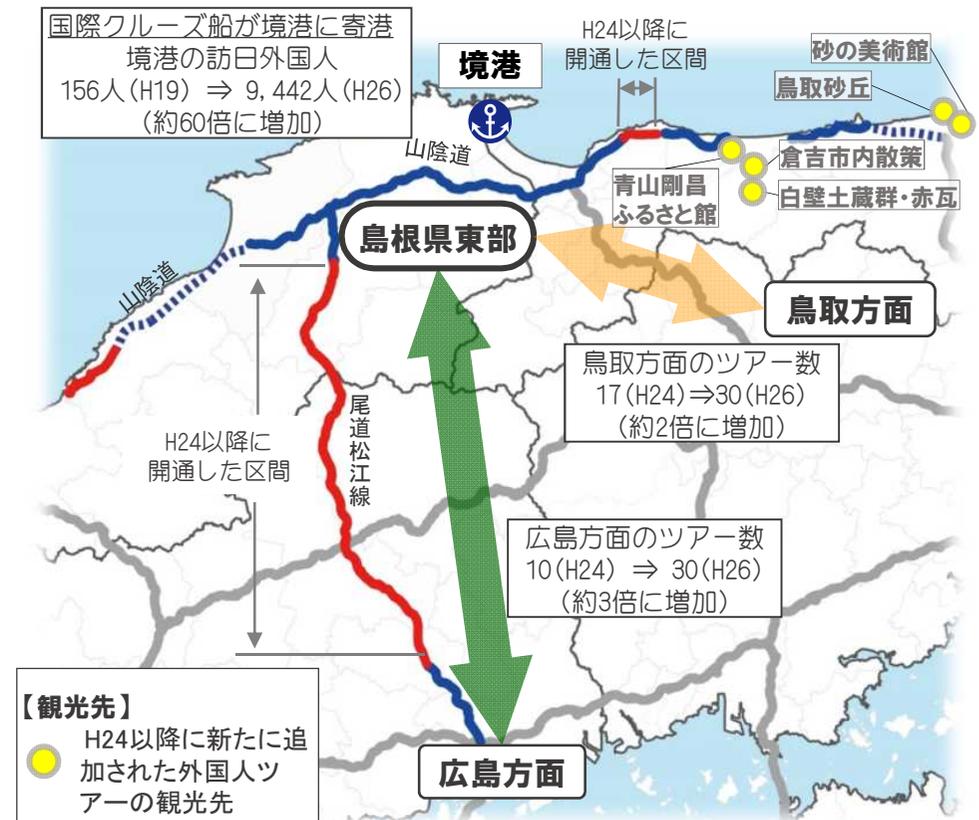
【医療体制改善の例（宮崎県延岡市）】

- 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
(延岡市内の4病院5診療科で再開や体制拡充)



【道路ネットワークの整備により観光周遊ルートが拡大】

- 広島方面、鳥取方面のツアー数が増加するとともに、境港のクルーズ船の寄港地としての魅力を高め、訪日外国人が約60倍に増加



「道の駅」の目的と機能、登録数

「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

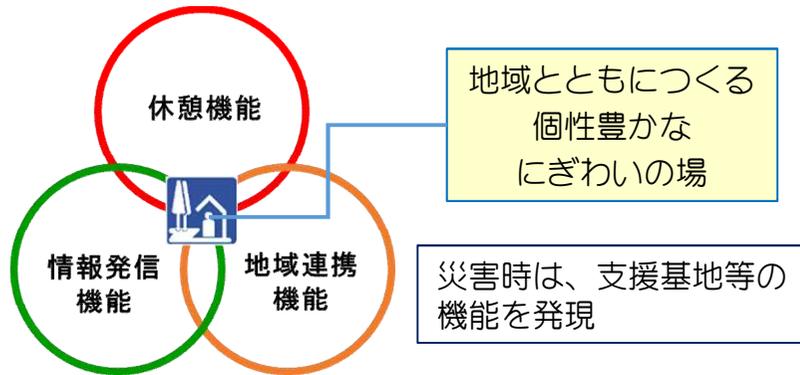
「道の駅」の機能

休憩機能・・・24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ

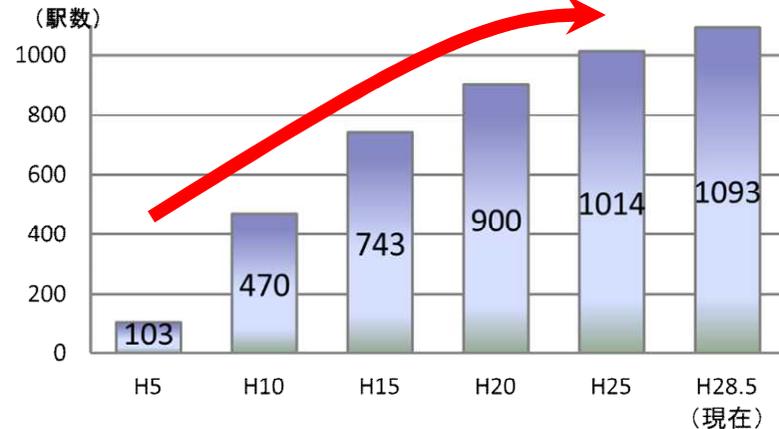
情報発信機能・・・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等を提供

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



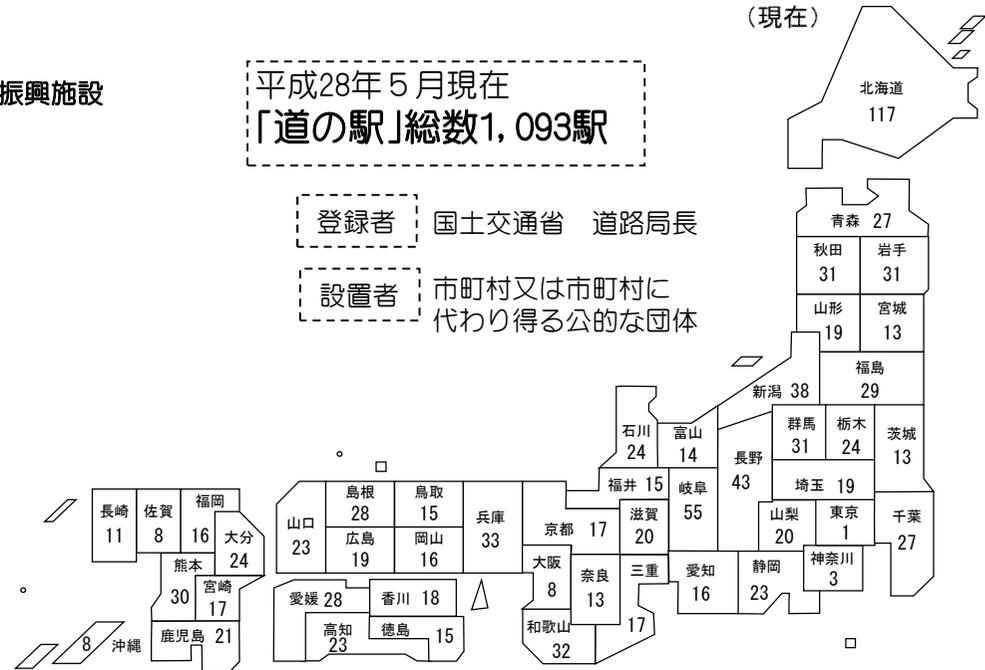
「道の駅」登録数



平成28年5月現在
「道の駅」総数1,093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

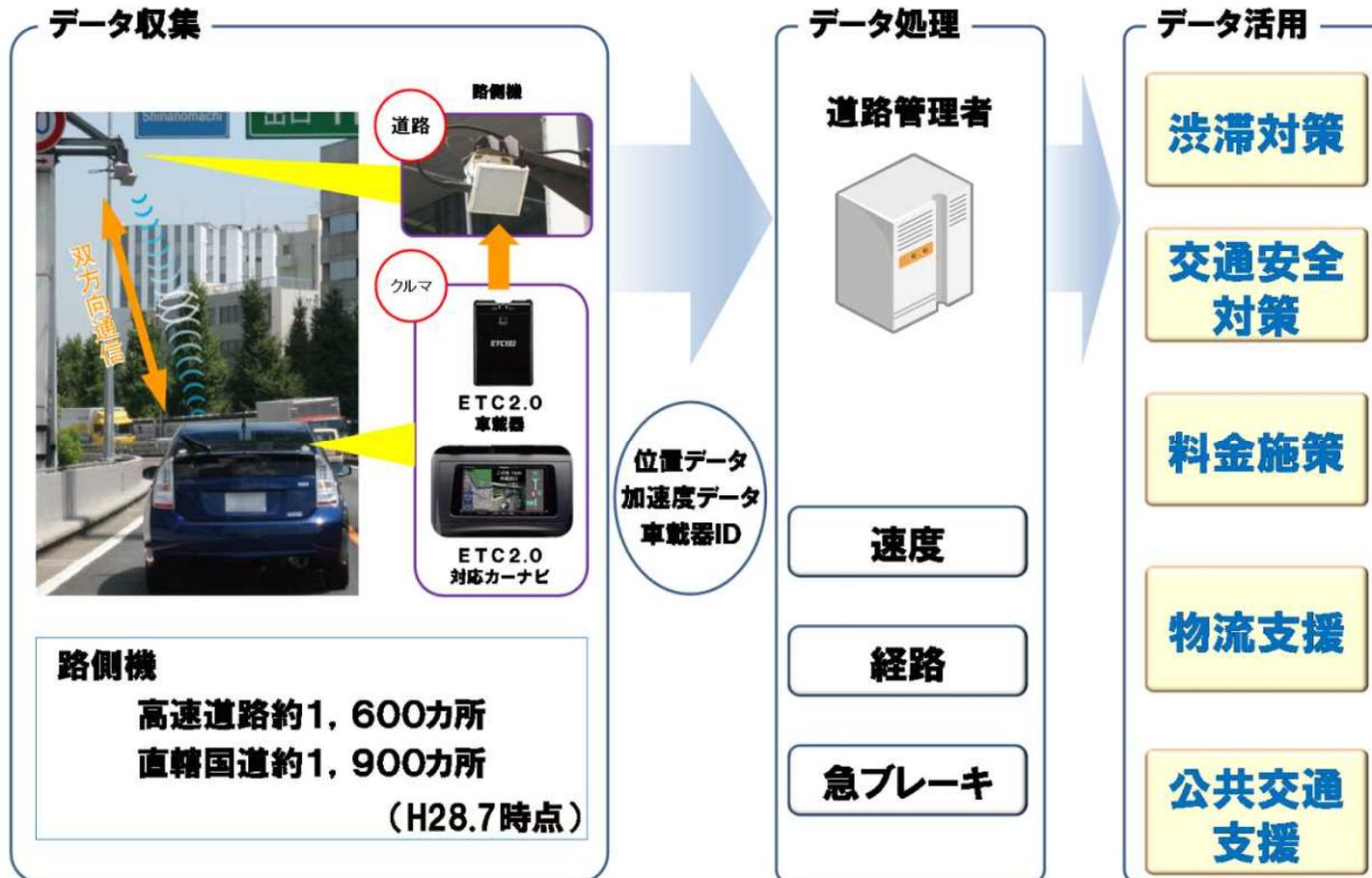


ETC2.0の概要

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



道路関係予算概算要求総括表

(単位:百万円)

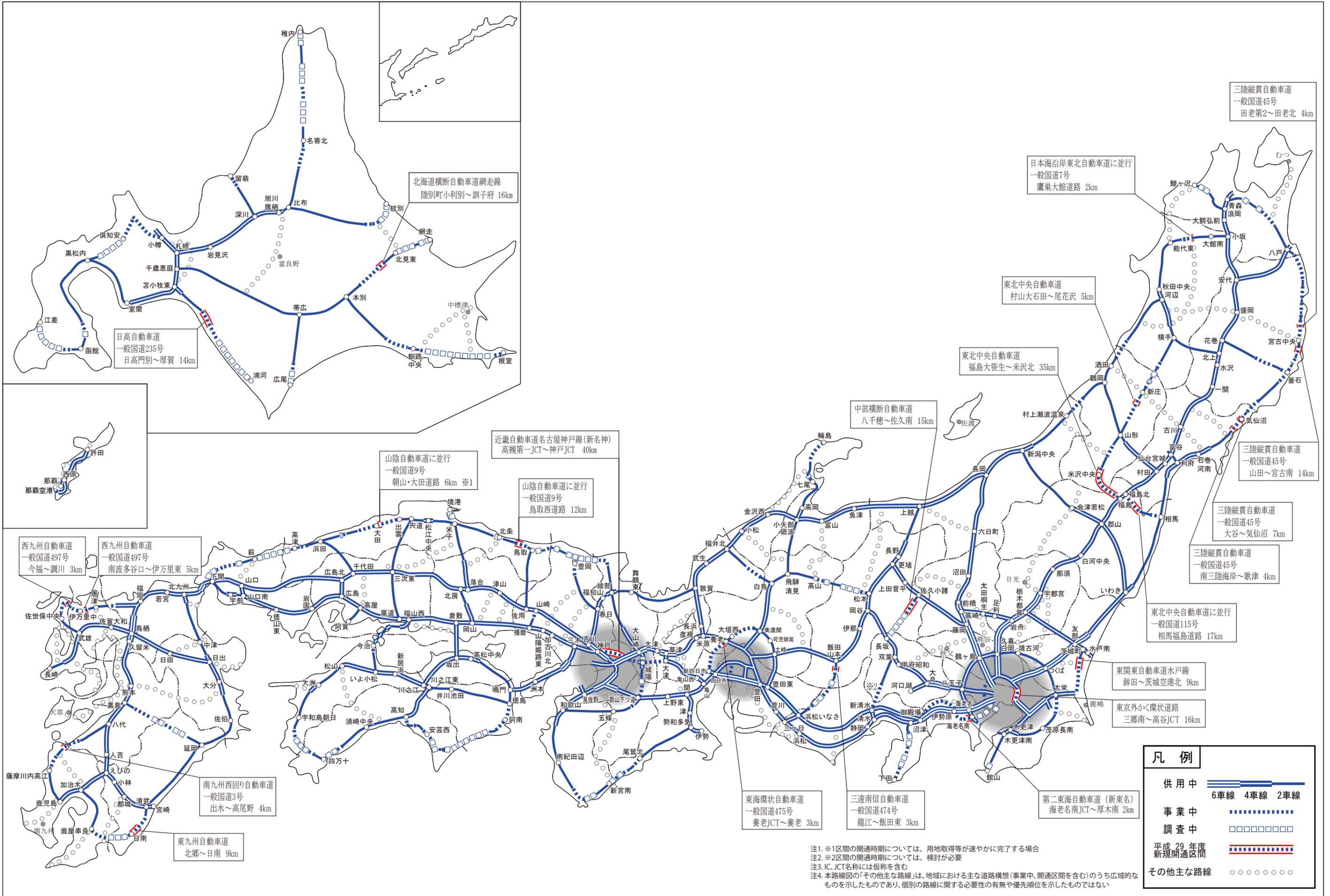
区 分	平成29年度(A)		前年度(B)		倍率(A)／(B)		備 考
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	
直 轄 事 業	1,823,624	1,823,624	1,563,177	1,563,177	1.17	1.17	1. 有料道路事業等の事業費については、各高速道路株式会社の建設利息を含む。 2. 有料道路事業等の計数には、高速道路連結部整備事業費補助、連続立体交差事業資金貸付金、電線敷設工事資金貸付金を含む。 3. 本表のほか、社会資本整備総合交付金(国費10,549億円[対前年度比1.17])、防災・安全交付金(国費12,927億円[対前年度比1.17])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。
改 築 そ の 他	1,316,937	1,316,937	1,124,416	1,124,416	1.17	1.17	
維 持 修 繕	386,594	386,594	320,237	320,237	1.21	1.21	
諸 費 等	120,093	120,093	118,524	118,524	1.01	1.01	
補 助 事 業	142,618	87,265	126,355	75,277	1.13	1.16	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2,400億円[対前年度比1.01])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1,100億円[対前年度比1.04])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. 本表のほか、行政部費(国費10億円)がある。 6. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,506億円)を含む。
地 域 高 規 格 道 路 等	99,451	56,541	86,869	49,058	1.14	1.15	
I C ア ク セ ス 道 路	16,394	9,040	12,721	6,998	1.29	1.29	
大 規 模 修 繕 ・ 更 新	8,926	4,463	8,918	4,463	1.00	1.00	
除 雪	15,624	10,416	15,624	10,416	1.00	1.00	
補 助 率 差 額 等	2,223	6,805	2,223	4,342	1.00	1.57	
有 料 道 路 事 業 等	2,377,681	20,683	2,088,848	25,240	1.14	0.82	
合 計	4,343,923	1,931,572	3,778,380	1,663,694	1.15	1.16	

(優先課題推進枠に係る計数を除いた場合)

合 計	3,916,952	1,504,601	3,778,380	1,663,694	1.04	0.90	
-----	-----------	-----------	-----------	-----------	------	------	--

全国路線図

(平成28年度末時点の全国路線図に、平成29年度新規開通箇所を旗揚げ)

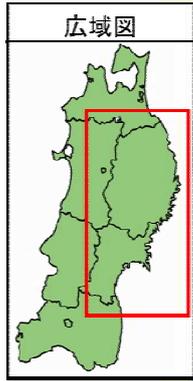


凡例	
供用中	6車線 4車線 2車線
事業中	●●●●●●
調査中	□□□□□□
平成29年度新規開通区間	■■■■■■
その他主な路線	○●○●○●

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. ※2区間の開通時期については、検討が必要
 注3. IC、JCT名称には仮称を含む
 注4. 本路線図の「その他主な路線」は、地域における主な道路構想(事業中、開通区間を含む)のうち広域的なものを示したものであり、個別の路線に関する必要性の有無や優先順位を示したものではありません

復興道路・復興支援道路の開通見通し

- 全体584kmのうち、開通済み、または開通見通しを公表済みの区間が、425km・約7割
- 平成30年度に釜石が東北道の花巻と高速道路で接続
- 平成31年度に三陸沿岸道路の仙台から釜石が約9割開通（約178kmのうち約162km）



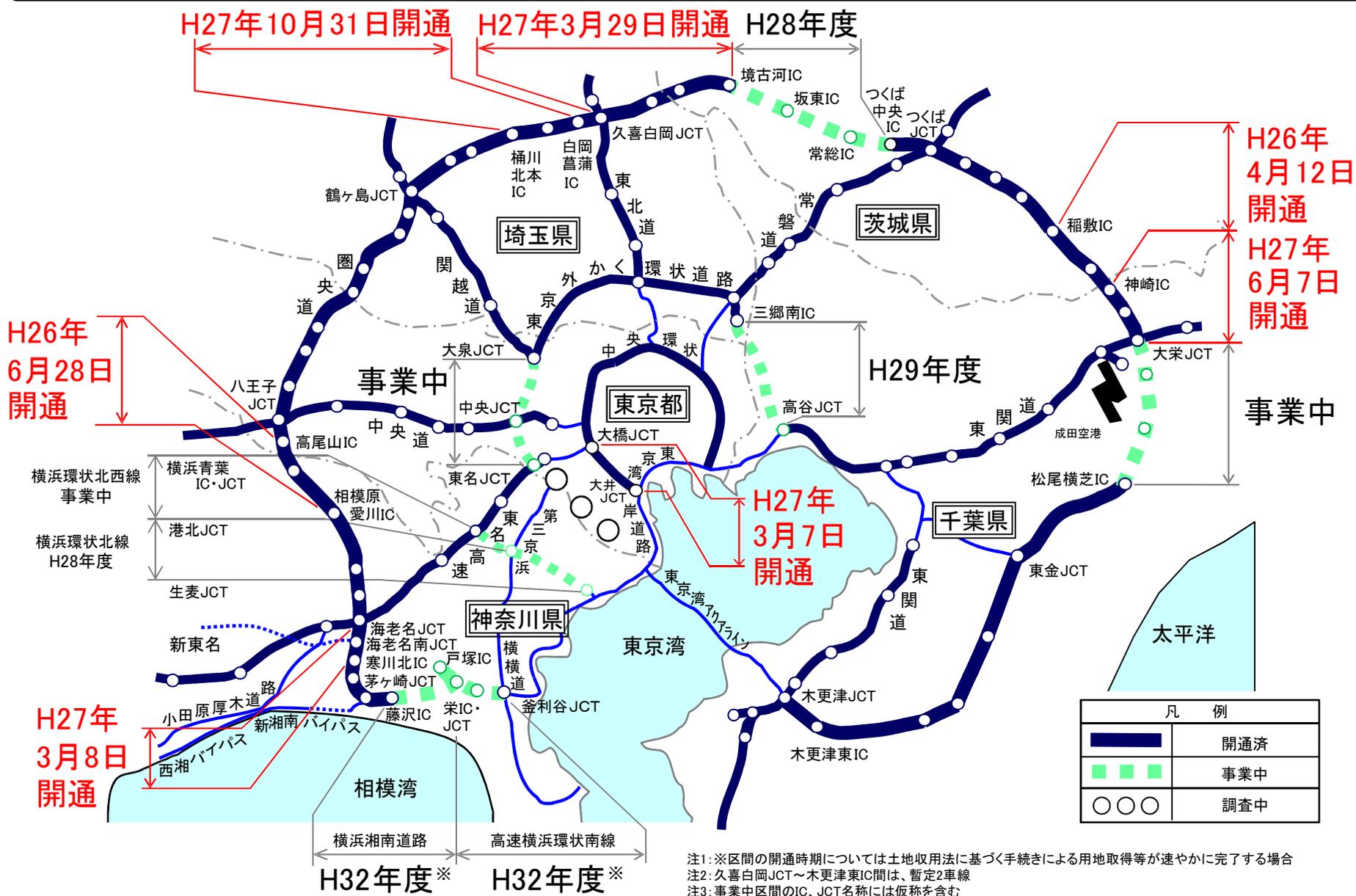
【復興道路】三陸沿岸道路 延長約359km

※各区間の年度は開通予定年度を示す
 ※IC、JCT名称は、仮称を含む

凡 例	
	開 通 済
	事 業 中 (開通見通し公表)
	事 業 中 (開通見通し未公表)
	未事業化
	IC、JCT



首都圏環状道路の整備

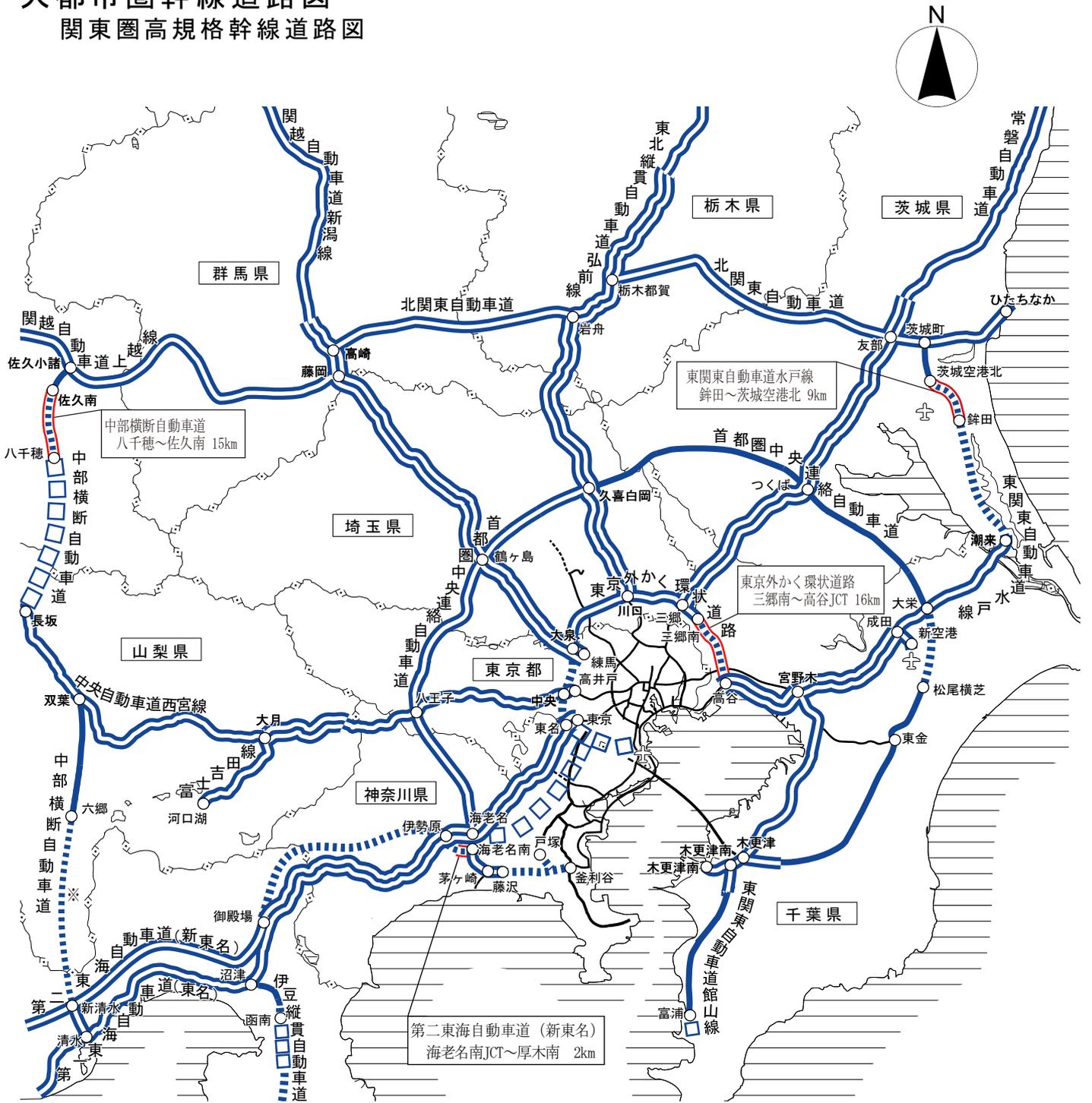


凡 例	
	開通済
	事業中
	調査中

注1: ※区間の開通時期については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
 注2: 久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線
 注3: 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む

大都市圏幹線道路図

関東圏高規格幹線道路図



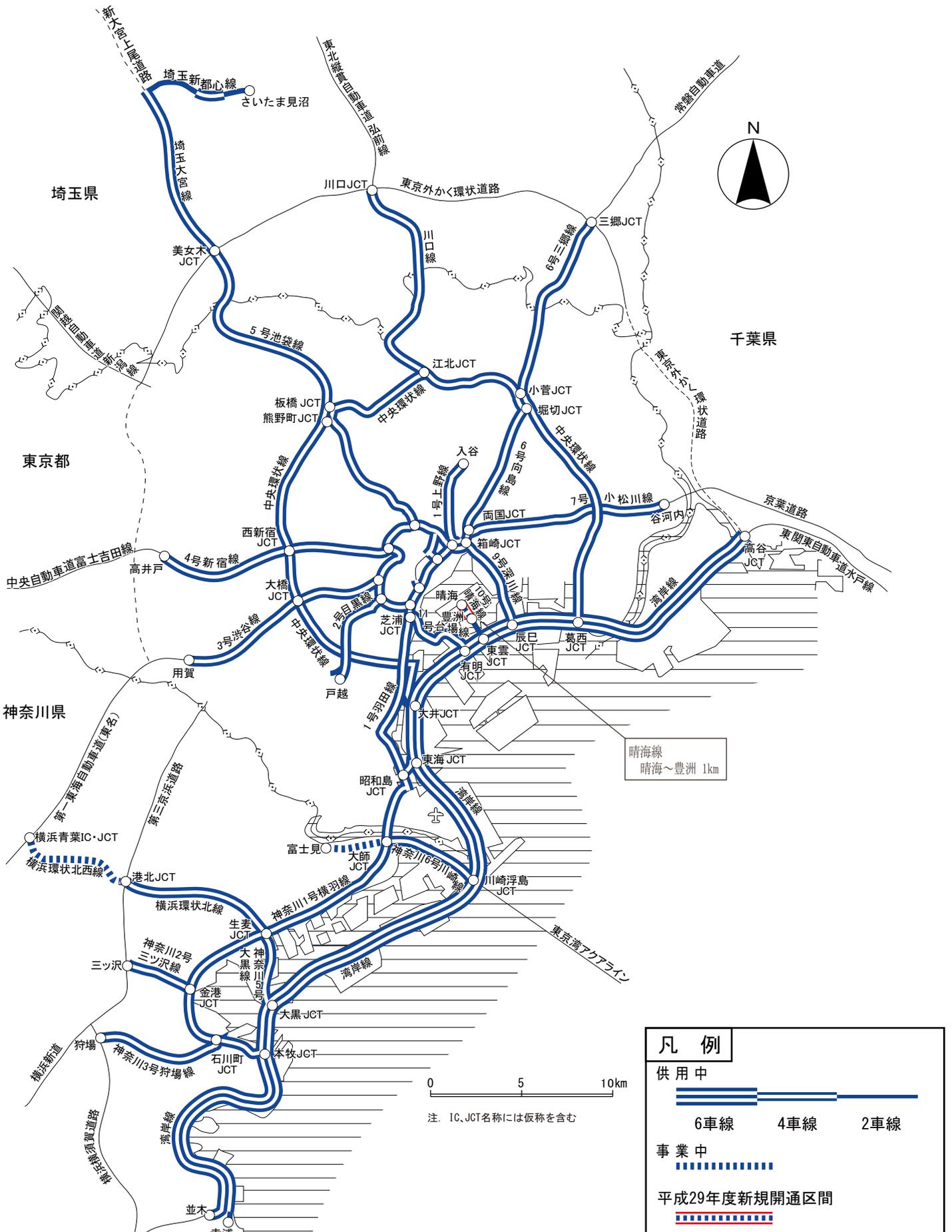
0 20 40km

注1. IC、JCT名称には仮称を含む
注2. ※区間の開通時期については、検討が必要

凡例		
供用中	[Solid Blue Line]	
事業中	[Dashed Blue Line]	[Dotted Blue Line]
調査中	[Blue Squares]	
平成29年度新規開通区間	[Red Dotted Blue Line]	
6車線	4車線	2車線

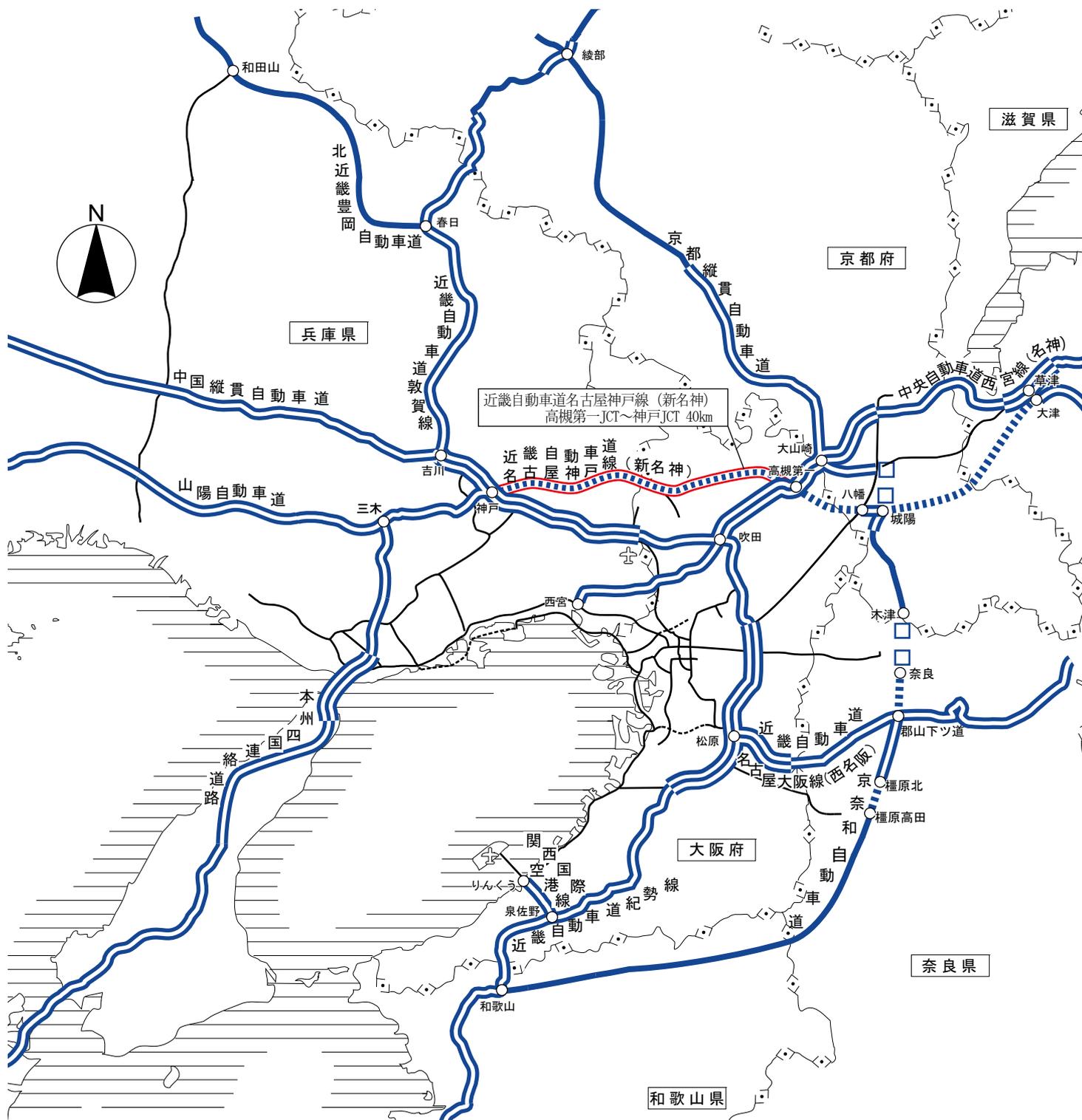
(平成28年度末時点の関東圏高規格幹線道路図に、平成29年度新規開通箇所を旗揚げ)

首都近郊道路図



(平成28年度末時点の首都近郊道路図に、平成29年度新規開通箇所を旗揚げ)

近畿圏高規格幹線道路図



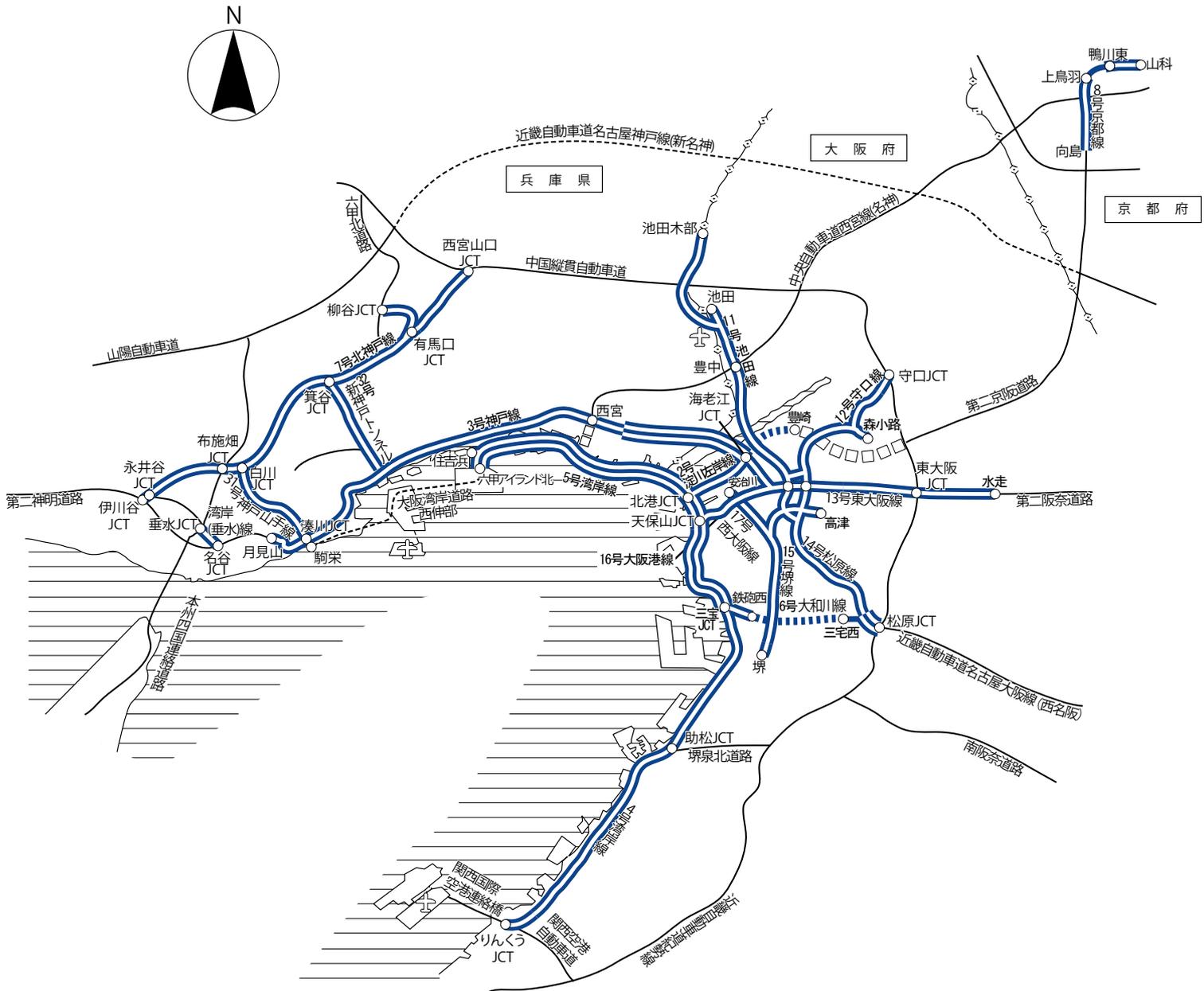
凡例		
供用中	[Solid blue line]	
6車線	4車線	2車線
事業中	[Dashed blue line]	
調査中	[Dotted blue line]	
平成29年度新規開通区間	[Red dashed line]	

0 10 20km

注: IC、JCT名称には仮称を含む

(平成28年度末時点の近畿圏高規格幹線道路図に、平成29年度新規開通箇所を旗揚げ)

阪神近郊道路図



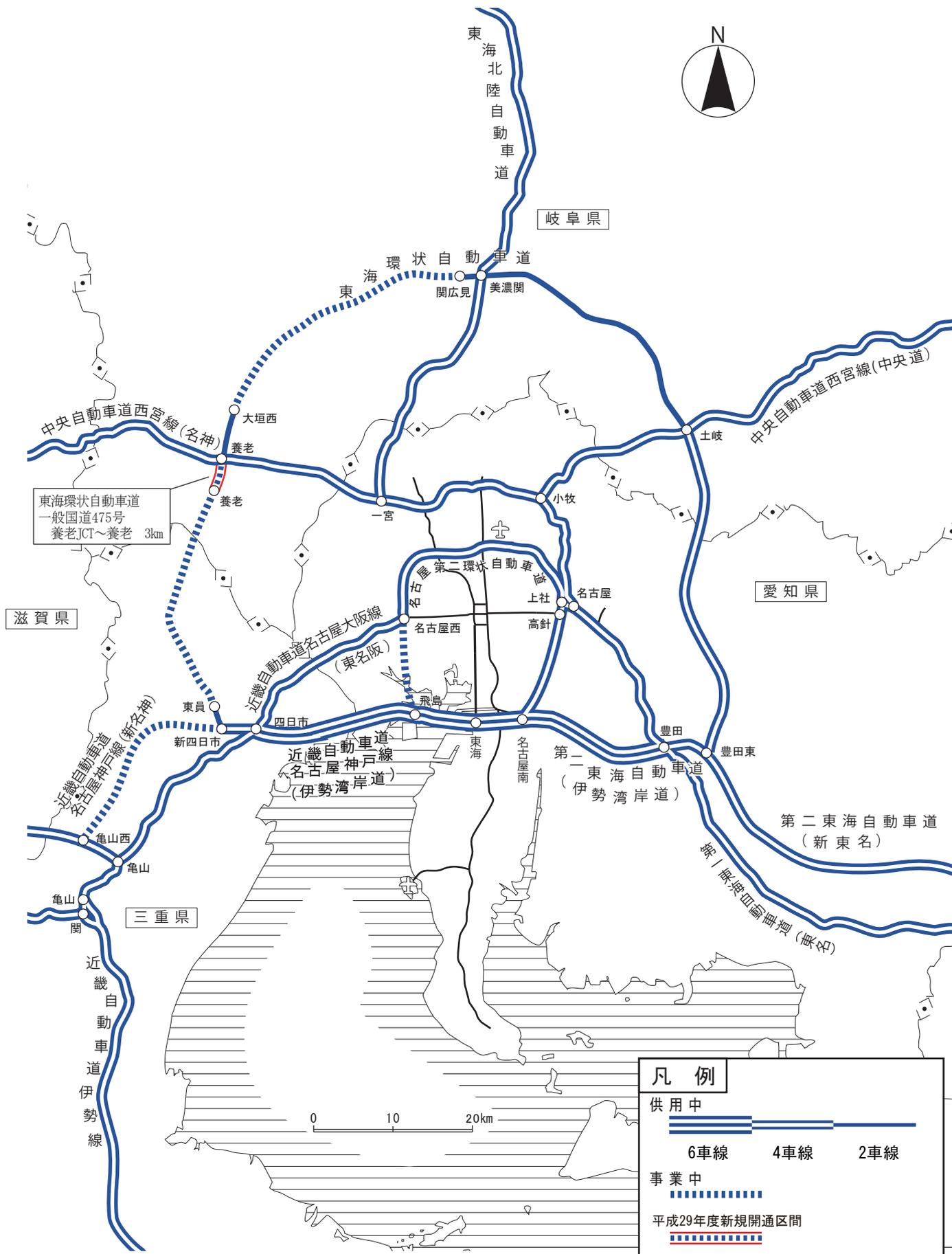
0 5 10km

注. IC, JCT名称には仮称を含む

凡例		
供用中		
事業中		
調査中		

(平成28年度末時点の阪神近郊道路図)

中部圏高規格幹線道路図



注: IC, JCT名称には仮称を含む

(平成28年度末時点の中部圏高規格幹線道路図に、平成29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。）