

令和2年度

道路関係
予算概算要求概要

令和元年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 道路の老朽化対策の本格実施について	5
4 高速道路の機能強化の加速	5
5 新たな広域道路ネットワークについて	5
6 自動運転に対応した道路空間の整備について	5
7 地方への重点的支援について	6
8 無電柱化の推進について	6
9 子供の移動経路、生活道路のエリア等における交通安全対策の推進について	6
10 自転車活用の推進について	7
11 人中心の道路空間の整備について	7
12 道の駅の第3ステージに向けた取り組みについて	7
13 道路行政のデジタル化の推進について	7
14 高速道路の料金割引について	7
III 主要施策の概要	12
1 被災地の復旧・復興	12
(1) 東日本大震災からの復興・創生	12
(2) 大規模自然災害からの復旧・復興	13
2 メンテナンス2巡目へ	14
(1) 道路の老朽化対策の本格実施	14
3 「防災機能を強化」した道路空間へ	17
(1) 道路の防災・震災対策	17
(2) 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組	19
4 「生産性を向上」する道路空間へ	22
(1) ネットワークを賢く使う	22
(2) 物流対策の推進	26
(3) バスタプロジェクトの全国展開	32
(4) 道路行政のデジタル化の推進	33
(5) 道路分野におけるインフラシステム輸出の戦略的拡大	34
(6) 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた取組	35
5 「人中心・安全」で地域を豊かにする道路空間へ	37
(1) 人中心の道路空間の実現	37
(2) 子供の移動経路、生活道路のエリア等における交通安全対策	38
(3) 自転車の利用環境の整備	39
(4) 無電柱化の推進	40
(5) ユニバーサルデザイン化の推進	41
(6) 踏切対策の推進	42
(7) 「道の駅」第3ステージに向けた取り組み	43
(8) 自動運転に対応した道路空間の基準等の整備	44
(9) シェアリングとの連携	45
(10) 観光振興の推進	46

(参考資料)

○ 公共事業関係費（政府全体）の推移	48
○ 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の概要	49
○ 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策（道路関係）	50
○ 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	51
○ 道路法等の一部を改正する法律（平成30年3月30日成立）	52
○ 社会資本整備審議会 道路分科会 建議（平成29年8月22日）概要	53
○ 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 高速道路の安全性、 信頼性や使いやすさを向上する取組 基本方針（平成29年12月22日）概要	54
○ 大都市圏環状道路等の整備加速（平成30年度～）	55
○ 高速道路の機能強化の加速（平成31年度～）	56
○ 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系	57
○ 近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系	58
○ 近畿圏の高速道路ネットワークにおける管理主体の統一等	59
○ 中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系の見直し	60
○ 自動車運送業者の労働生産性向上等のための高速道路料金割引の臨時措置	61
○ ワイヤロープの設置状況	62
○ スマートインターチェンジ・民間施設直結スマートインターチェンジの整備	63
○ 日本の道路の現況	64
○ 事業の流れ	65
○ 道路ネットワーク整備による整備効果	66
○ 平成30年7月豪雨における高速道路の交通機能確保	67
○ 道路施設の点検状況	68
○ 維持修繕・更新費の推計	69
○ メンテナンス関係の地方への財政的支援の概要	70
○ 「道の駅」の目的と機能、設置者、登録数	71
○ 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス 実証実験箇所	72
○ 無電柱化推進計画の概要	73
○ 自転車活用推進計画の概要	74
○ 大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ 概要	75
○ 道路関係予算概算要求総括表	76
○ 全国路線図	78
○ 復興道路・復興支援道路の開通見通し	80
○ 首都圏環状道路の整備	81
○ 大都市圏幹線道路図	82
・ 関東圏高規格幹線道路図	82
・ 首都近郊道路図	83
・ 近畿圏高規格幹線道路図	84
・ 阪神近郊道路図	85
・ 中部圏高規格幹線道路図	86

I 基本方針

令和2年度予算においては、東日本大震災や近年相次ぐ大規模自然災害による「被災地の復旧・復興」、「メンテナンス2巡目」、「防災機能を強化」した道路空間、「生産性を向上」する道路空間、「人中心・安全」で地域を豊かにする道路空間の5分野に重点化し、施策効果の早期実現を図る。

被災地の復旧・復興（P12～13）

東日本大震災という未曾有の大災害を踏まえ、復興道路・復興支援道路の全線開通および常磐道の一部4車線化をはじめ、被災地の経済発展の基盤となる交通・物流網の構築に向けて一日も早い事業の完了を目指すとともに、近年相次ぐ大規模自然災害による被災地の復旧・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

メンテナンス2巡目へ（P14～16）

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、道路メンテナンス1巡目の点検結果を踏まえた計画的な対策を進め、予防保全による道路の老朽化対策への転換を図るとともに、点検や修繕のため新技術を積極的に活用し、効率的な老朽化対策を推進する

「防災機能を強化」した道路空間へ（P17～21）

激甚化する自然災害に対して道路の安全を確保するとともに、災害時の救急救命・復旧活動を支えるため、道路の防災・震災対策や雪害対策、代替性の確保のための道路ネットワークの整備、高速道路における安全性・信頼性の向上に資する取り組みを推進する

「生産性を向上」する道路空間へ（P22～36）

経済の好循環を拡大し、また、平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、三大都市圏環状道路や新東名・新名神等の整備・機能強化や、高速道路のIC、空港・港湾・鉄道駅などの主要拠点へのアクセスの強化等を推進するとともに、バスタプロジェクトの全国展開、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など、社会全体の生産性向上につながる政策を計画的に実施する

「人中心・安全」で地域を豊かにする道路空間へ（P37～47）

社会の変化や地域の多様なニーズに応じて、地域の活性化等を図る「人中心の道路空間」の実現のため、道路空間の再構築、面的な交通安全対策、ユニバーサルデザイン化等を推進する。また、踏切・自転車の安全対策、無電柱化等を推進するとともに、自動運転サービスの普及促進に向け、自動運転に対応した道路空間の整備を推進する

これらの課題に対応した施策を進めるにあたっては、以下の観点に留意し取り組む。

- ・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」
 - ・ICTやビッグデータ等を活用した「賢い投資」
- また、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、新技術の活用などイノベーションの社会実装を進めるとともに、既存ストックの有効活用やオープン化（道路空間・データ等）の推進に積極的に取り組む。
- あわせて、「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、引き続き2020年度までの3年間で集中的に実施する。

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	業	18,836	1.20	18,836	1.20
	改	築	その他	12,791	1.19	12,791	1.19
	維	持	修繕	4,821	1.26	4,821	1.26
	諸	費	等	1,224	1.04	1,224	1.04
補	助	事	業	4,104	1.19	2,354	1.20
	地域	高規格	道路、IC等	2,464	1.24	1,363	1.23
	大	規	模	468	1.23	267	1.26
	除			171	1.05	114	1.05
	連	続	立	1,001	1.10	538	1.10
	補	助	率	—	—	72	1.51
有	料	道	路	25,005	1.01	127	0.73
小	計			47,945	1.09	21,317	1.19
	防災・安全	交付金(無電柱化推進計画支援事業)		660	1.21	351	1.21
合	計			48,605	1.09	21,669	1.19

※この他に、防災・安全交付金(国費12,611億円[対前年度比1.21])、社会資本整備総合交付金(国費10,037億円[対前年度比1.20])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。上記には、防災・安全交付金(無電柱化推進計画支援事業 国費351億円)及び社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業(国債義務額) 国費3億円)を含む。

※この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業(国費2,182億円[対前年度比1.25])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1,363億円[対前年度比1.11])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。

※なお、2018年度から2020年度の3年間で措置される「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策(臨時・特別の措置)」については、必要な規模を確保することとし、その具体的な内容については、予算の編成過程において検討する。

注1. 上記の他に、行政部費(国費11億円)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(3,566億円)を含む。

注3. 前年度の計数には、臨時・特別の措置を含まない。

注4. 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

「令和2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」（令和元年7月31日閣議了解）に従い、「経済財政運営と改革の基本方針2019」及び「成長戦略フォローアップ」（令和元年6月21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：701億円

（※「道路の老朽化対策」全体の要求額は2,722億円）

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、舗装等の点検、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、舗装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：1,706億円

（※「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2,830億円）

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：2,717億円

（※「効率的な物流ネットワークの強化」全体の要求額は4,568億円）

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）「令和2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」（令和元年7月31日閣議了解）より

1. 要求・要望について (6) 新しい日本のための優先課題推進枠

令和2年度予算においては、予算の重点化を進めるため、「基本方針2019」及び「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ・令和元年度革新的事業活動に関する実行計画」（令和元年6月21日閣議決定）等を踏まえた諸課題について、「新しい日本のための優先課題推進枠」を措置する。

このため、各省大臣は、(1)ないし(5)*とは別途、前年度当初予算のうち通常分におけるその他の経費に相当する額と要望基礎額の差額に100分の300を乗じた額及び義務的経費が(3)に規定する額を下回る場合にあっては、当該差額に100分の300を乗じた額の合計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)ないし(4)に掲げる経費を除く経費については、既定の歳出を見直し、前年度当初予算のうち通常分におけるその他の経費に相当する額に100分の90を乗じた額（要望基礎額）の範囲内で要求する）

2. 予算編成過程における検討事項

(6)消費税率引上げ前後の需要変動の平準化を図り、経済の回復基調に影響を及ぼさないように万全を期す観点から、歳出改革の取組を継続するとの方針とは別途、消費税率引上げの需要変動に対する影響の程度や最新の経済状況等を踏まえ、適切な規模の「臨時・特別の措置」を講ずる。その具体的な内容については、予算編成過程において検討する。

令和2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

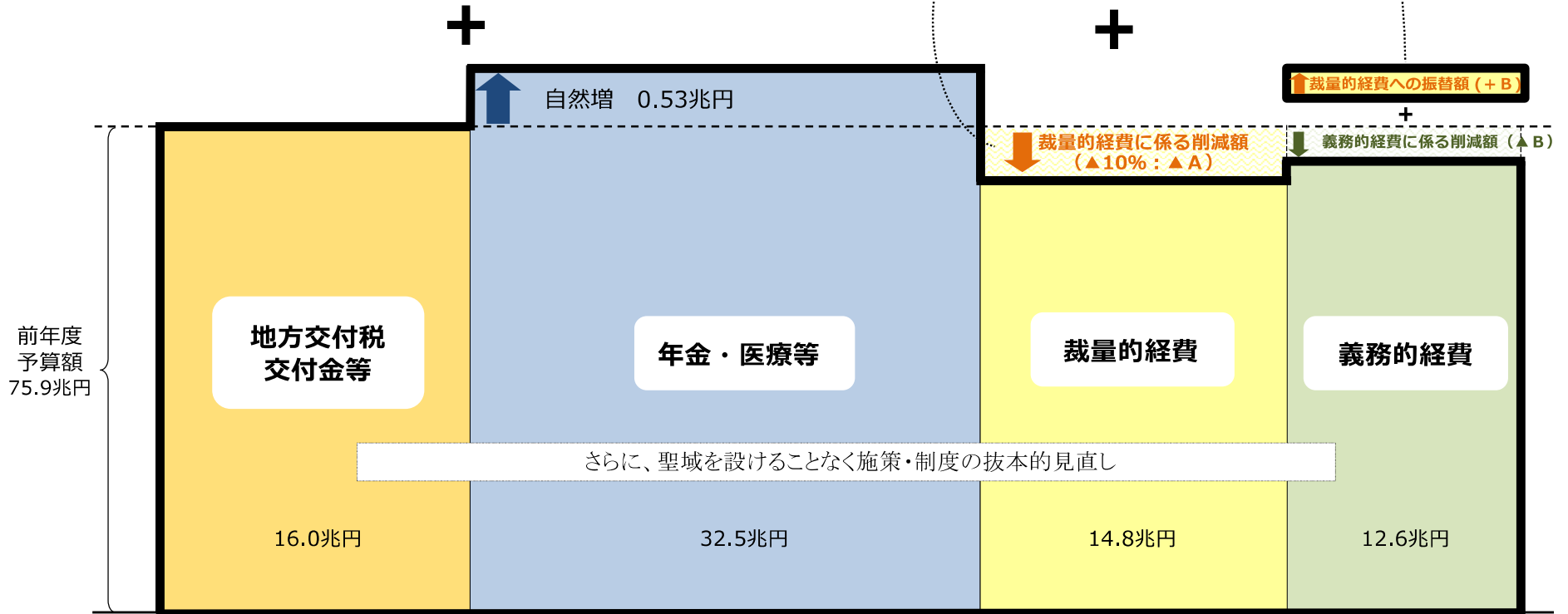
(予算編成過程において検討)

- 社会保障の充実、教育負担の軽減・子育て層支援等の消費税率引上げに伴う増
- 「臨時・特別の措置」の具体的な内容

新しい日本のための優先課題推進枠

裁量的経費への振替額 $B \times 3$ 倍

裁量的経費に係る削減額 $A \times 3$ 倍



※ 地方交付税交付金等については「新経済・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、国勢調査に必要な経費の増等について加減算。

3 道路の老朽化対策の本格実施について

道路メンテナンスの2巡目を、将来にわたる安全性の確保や財政負担軽減の最後の機会ととらえ、1巡目点検結果を踏まえた早期措置が必要な施設への計画的な対策を進め、予防保全による道路の老朽化対策への転換を図ります。

具体的には、早期措置が必要な施設の対策内容等を盛り込んだ長寿命化修繕計画（個別施設計画）の策定を促し、地方への支援に係る新たな枠組みを構築するとともに、引き続き、直轄診断や修繕代行及び地域単位での点検業務の一括発注や、地方公共団体職員向けの研修などによる点検の質の向上等について、道路メンテナンス会議等を通じて地方への技術的支援を実施します。

さらに、点検結果や利用状況等を踏まえた道路施設の集約化や、通行を歩行者に限定するなどの機能縮小に取り組むとともに、補修工事に活用できる新材料や新工法の技術開発を推進します。

4 高速道路の機能強化の加速

平成30年7月豪雨や令和元年6月下旬からの西日本を中心とした大雨において、多重化された高速道路ネットワークが広域迂回路として機能したほか、被災した4車線区間のうち2車線を対面通行として交通機能を早期に確保するなど、災害時においても道路が重要な役割を果たしていることを踏まえ、引き続き高速道路ネットワークの整備や機能強化を進めます。特に、暫定2車線区間については、時間信頼性の確保や事故防止、ネットワークの代替性確保の観点から優先度の高い区間を選定し、順次対策を実施します。この他、生産性向上のため、新東名高速道路や新名神高速道路の6車線化を行います。

さらに、「高速道路における安全・安心基本計画（仮称）」を策定し、4車線化に加え、新技術等も活用しつつ、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組を計画的に推進します。

5 新たな広域道路ネットワークについて

平成30年3月の道路法改正において、物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路」制度が創設されたことを踏まえ、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、各地域で新たな広域道路交通ビジョンを策定します。また、策定された広域道路交通ビジョンに基づき、高規格幹線道路及び地域高規格道路のネットワークを強化する新たな広域道路ネットワーク計画の策定を進めます。

なお、重要物流道路については、2019年度より、事業中区間及び計画路線を含めて指定する予定です。

6 自動運転に対応した道路空間の整備について

高齢者等の生活の足の確保や物流の効率化に寄与する自動運転サービスを全国に普及促進させるため、自動運転に対応した道路空間の基準等を整備するとともに、社会実装に向けた自治体等の取組を支援します。

7 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、複数年にわたり計画的かつ集中的な投資が必要となる事業や、国の政策を反映すべき重要な事業等に対する補助事業と地方の課題に対してパッケージで支援する交付金事業を適切に組み合わせることにより地方公共団体へ重点的に支援します。

[補助事業による支援]

- ・地域高規格道路・重要物流道路の整備
- ・大規模修繕・更新
- ・空港・港湾等及びICへのアクセス道路の整備
- ・連続立体交差事業
- ・除雪事業

また、各地方公共団体が中長期的な見通しの下、必要な事業規模を示す等計画的な取組を進めている交付金事業に対して、重点的な支援の方法を検討します。

(参考) 公共施設等適正管理推進事業債

地方公共団体において道路の適正な管理を推進するため、地方単独事業（長寿命化事業）について、地方財政措置を講じます。
(地方債充当率：90% 交付税措置率：財政力に応じて30～50%)

(対象事業) ①舗装の表層に係る補修 ②小規模構造物の補修・更新 ③法面・斜面の小規模対策工 ④橋梁の修繕（一定規模以下のもの）

8 無電柱化の推進について

無電柱化推進計画（平成30年4月6日決定）に定めた目標（約1,400kmの無電柱化）の確実な達成を図るため、無電柱化推進計画支援事業により、地方公共団体による無電柱化の整備を計画的かつ重点的に支援します。また、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に位置づけられた約1,000kmについて着実に事業を推進します。

緊急輸送道路等に加え、幅員が著しく狭い歩道等も対象とした新設電柱の占用禁止、道路事業等の実施にあわせた新設電柱の抑制を実施するほか、緊急輸送道路等の既設電柱の撤去を推進します。

整備コストが高いことが課題となっていることに鑑み、電線共同溝マニュアルの改訂により管路の浅層埋設や小型ボックス活用埋設などの低コスト手法及び新技術・新工法の導入・普及を図るとともに、既設の民間管路等の活用や一括して発注する手法の実施などにより事業のスピードアップを促進します。

9 子供の移動経路、生活道路のエリア等における交通安全対策の推進について

未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策（令和元年6月18日、昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議決定）に基づき、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の結果を踏まえつつ、生活空間における交通安全対策を推進します。

10 自転車活用の推進について

自転車活用推進計画（平成30年6月8日閣議決定）に基づき、自転車ネットワーク計画を含む地方版推進計画の策定を推進し、この計画に基づく自転車通行空間整備に対して防災・安全交付金により重点的に支援します。

また、国内外のサイクリストの全国各地への誘客を図るため、ナショナルサイクルルートを指定し、魅力向上のための取組を実施するとともに、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト等の展開による自転車通勤の拡大、シェアサイクルの普及を進めます。

さらに、地方公共団体による条例制定の支援や情報提供の強化等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進します。

11 人中心の道路空間の整備について

道路ネットワークの充実など社会の変化や地域の多様なニーズに応じて、「安全」や「賑わい」など道路空間に求められる機能を面的に最適配置し、地域の活性化や交通安全の向上を図る「人中心の道路空間」の構築に取り組みます。

賑わい創出に資する空間を道路基準等へ新たに位置づけるとともに、道路協力団体等多様な主体と連携を図ることによって、地域活性化や更なる魅力向上を推進します。

12 道の駅の第3ステージに向けた取り組みについて

地方創生を更に加速するとともに利用者や地域からの更なる期待や信頼にこたえていくため、「道の駅」の防災拠点機能の強化、インバウンド受入環境の整備、民間企業や風景街道等をはじめとする多様な主体との新たな連携等を進める新たなステージ（第3ステージ）の検討を推進します。

13 道路行政のデジタル化の推進について

ETC2.0データを活用したサービスの実験・実装や、操作支援・障害物検知等による除雪車の高度化など、計画・整備、運用・維持管理等の各段階で新技術を積極的に活用するとともに、官民で連携し、道路行政の一層の高度化、効率化を推進します。

14 高速道路の料金割引について

ETC2.0を利用する自動車運送事業者の物流コストを低減し、経営体質の強化により生産性向上を図るため、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置を令和元年度末まで実施することとしており、この効果を確認し、措置の必要性について検討します。

(参考)「経済財政運営と改革の基本方針2019」、「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ・令和元年度革新的事業活動に関する実行計画」<抜粋>

「経済財政運営と改革の基本方針2019」 (令和元年6月21日閣議決定) より

- 強くしてしなやかな国をつくるため、災害時の避難道路や高速道路の4車線化を含めた道路などのネットワークの代替性確保、雪害対策などの災害対策・国土強靱化の取組を推進する。
- 国際競争力強化等の基盤となる、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港等を整備する。
高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の広域的な高速交通ネットワークの早期整備・活用を通じ、人流や物流の拡大を図る。
- 地域生活に不可欠なインフラの維持・計画的更新を図りつつ、インフラの統廃合や広域的な取組の推進、予防保全に基づくメンテナンスサイクルを徹底し、ライフサイクルコストを低減させる。
- 受益者負担に基づく観点や点検を踏まえた対策を確実に実施し適切な維持管理を行う観点から、財源対策等について検討を行う。
- キッズゾーン(仮称)など未就学児が安心して歩行できる空間の確保を含め、子供が日常的に集団で移動する経路などの交通安全対策を推進するとともに、登下校時における子供の安全確保に取り組む。

「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ・令和元年度革新的事業活動に関する実行計画」 (令和元年6月21日閣議決定) より

- 道路ネットワークのストック効果を最大限に発揮させ、迅速かつ円滑な物流の実現、交通渋滞の緩和等を図るため、首都圏三環状道路をはじめとする三大都市圏環状道路等について整備を推進する。
- 高速道路でのトラック隊列走行の実現も見据え、新東名・新名神高速道路の6車線化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させる。
- 自動運転のための専用の空間、道路に敷設する電磁誘導線などの路車連携技術など、自動運転に必要となるインフラについて、道路法上の位置付け、整備や管理の在り方などを検討し、2019年度内に取りまとめる。
- 観光を中心としたまちづくりの推進に向けて、歴史的観光資源の高質化、シェアサイクルの導入、無電柱化の推進等に取り組む。
- 新たなモビリティの活用も含めて道路空間を車中心から人中心への空間へと再構築するため、2019年度中に法令等の改正の必要性について検討するとともに、ロードマップを作成する。
- レンタカーの利用の多い地域を中心に、道の駅の多言語対応や無料Wi-Fi整備等を促進する。

防災・安全交付金（無電柱化推進計画支援事業）の概要

○防災・安全交付金において、無電柱化推進計画支援事業を設け、「無電柱化推進計画」（2018～2020年度）に定めた目標（約1,400kmの無電柱化）の確実な達成を図るため、同目標に係る地方公共団体による無電柱化の整備を計画的かつ重点的に支援。

防災・安全交付金（無電柱化推進計画支援事業）

以下のいずれの条件にも該当する事業を対象

- 「無電柱化推進計画」（2018～2020年度）に定めた目標（約1,400kmの無電柱化）の確実な達成に資する事業として、地方ブロック無電柱化協議会等で位置づけられている無電柱化事業
- 「無電柱化の推進に関する法律」（平成28年法律第112号）第8条に基づき、都道府県又は市町村が定める「都道府県無電柱化推進計画」又は「市町村無電柱化推進計画」（地方版無電柱化推進計画）に位置づけられている無電柱化事業



(道路事業における防災・安全交付金の重点配分の概要)

道路施設の適確な老朽化・地震対策

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

⇒「定期点検」・「長寿命化修繕計画の策定」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

個別施設ごとの
長寿命化修繕計画

橋梁
トンネル
大型構造物

跨線橋の点検



橋梁の修繕



橋梁の撤去

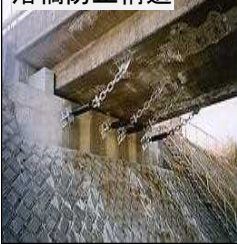


○高速道路・直轄国道をまたぐ跨道橋の耐震化

橋脚補強



落橋防止構造



○地震時等に著しく危険な密集市街地における道路整備

危険な密集市街地の事例



整備後のイメージ



通学路等の生活空間における交通安全対策

○歩行空間の確保等の通学路における交通安全対策

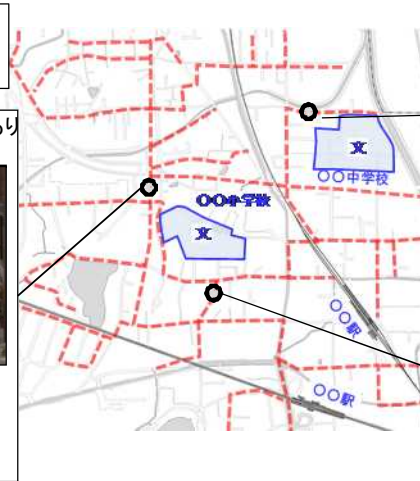
⇒点検等を継続的に実施している団体が行う対策に対して特に重点的に配分
⇒ビッグデータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分

--- : 通学路
○ : 要対策箇所

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



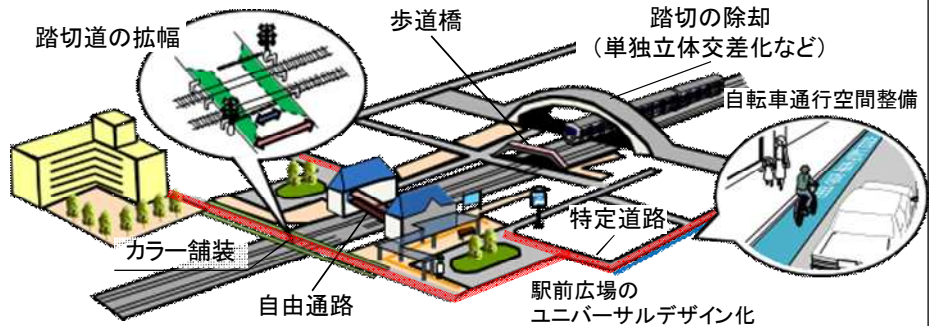
<対策メニュー>
・狭さく、ハンプ等の設置

○踏切道の拡幅等の踏切における事故対策

⇒踏切道改良計画に基づく事業に対して特に重点的に配分

○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

○地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備



(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概要)

ストック効果を高めるアクセス道路の整備

○駅の整備や工業団地の造成など民間投資と供用時期を連携し、人流・物流の効率化や成長基盤の強化に資するアクセス道路整備事業

⇒アクセス道路の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



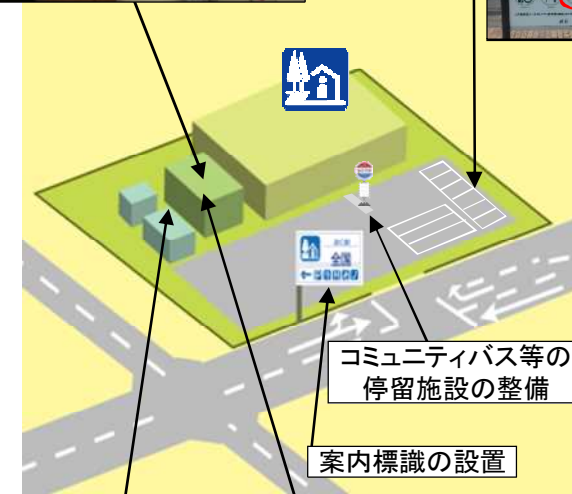
(駅の整備と供用時期を連携させて行われるアクセス道路の整備の事例)



(工業団地の造成など民間投資と供用時期を連携させて行われるアクセス道路の整備の事例)

重点「道の駅」や道の駅における子育て応援に係る機能強化

- 全国モデル「道の駅」、重点「道の駅」の機能強化
- 「道の駅」の子育て応援



Ⅲ 主要施策の概要

(1) 東日本大震災からの復興・創生

- 復興道路・復興支援道路（全長550km）については、東日本大震災からの復興の総仕上げとして、復興・創生期間内（2020年度まで）の全線開通に向け着実に事業を推進します。
- 常磐自動車道（常磐道）の一部4車線化や追加ICの整備等により、復興の加速化を支援します。

<背景/データ>

- ・国土交通省が中心となって整備を進めている復興道路・復興支援道路（550km）全線の開通見通しが確定（2019年度末までに418km・76%が開通）
- ・三陸沿岸道路の仙台～宮古は、気仙沼市内を除き2019年6月に完成
「仙台～宮古間の所要時間」：震災前 約330分 → 現在（2019.6） 約230分
- ・東北中央道の相馬～福島は、2019年内に常磐道と接続

○予算と技術の集中投資、事業促進PPP^{参1}の活用などの体制強化により、被災地復興を支援するネットワークが、復興期間10年という、これまでにないスピードで完成

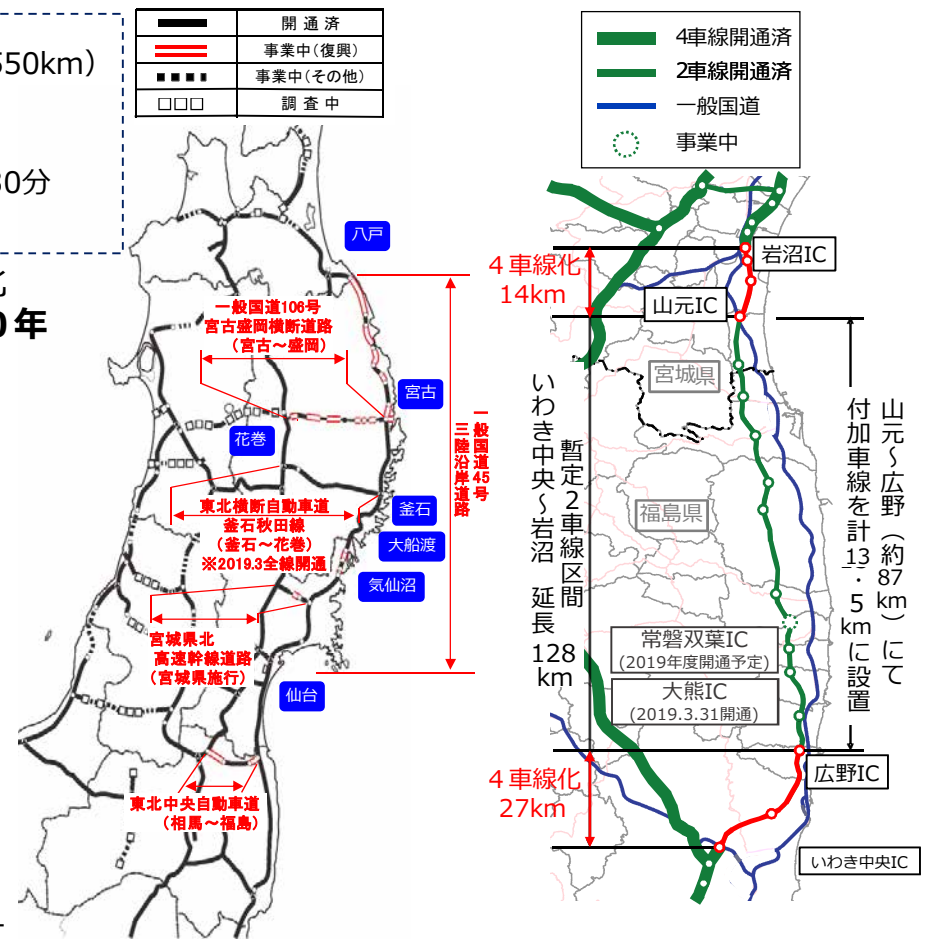
- ・仙台～八戸間のダブルネットワークが完成
- ・仙台～八戸間の所要時間が三陸沿岸道路利用により大幅に短縮
震災前：約520分 → 完成後：約320分
※震災前は国道45号と開通済みの三陸沿岸道路等を利用

<三沿道と東北横断道（釜石～花巻）連結によるこれまでの効果事例>

- ・釜石港のコンテナ取扱量、利用企業数が年々増加
（過去5年でコンテナ取扱量は約2.9倍、利用企業数は約2.7倍）
- ・クルーズ船が寄港する宮古港及び大船渡港から岩手県南地域の観光拠点へのアクセス向上や寄港地ツアーの新設により、観光客数が増加
（震災直後から観光客数は約2.8倍、外国人観光客数は約27.1倍）

○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（2020年度まで）での完成を目指す

○常磐道の常磐双葉ICについて、2019年度までの完成を目指す



<復興道路・復興支援道路（P80参照）>

<常磐自動車道>

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

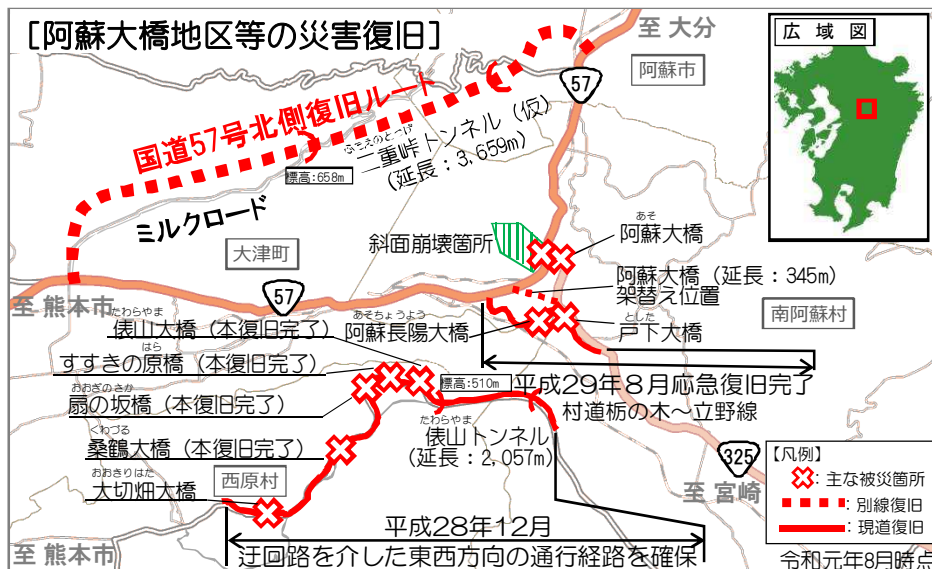
(2) 大規模自然災害からの復旧・復興

- 被災地の1日も早い復旧・復興や大規模災害時の道路交通機能を確保するため、道路の災害復旧、重要インフラの緊急対策を推進します。

【熊本地震からの復旧】

<背景/データ>

- ・平成28年4月14日・16日：震度7 熊本県益城町
- ・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号北側復旧ルートや国道325号阿蘇大橋は、**2020年度の開通**を目指し、整備を推進

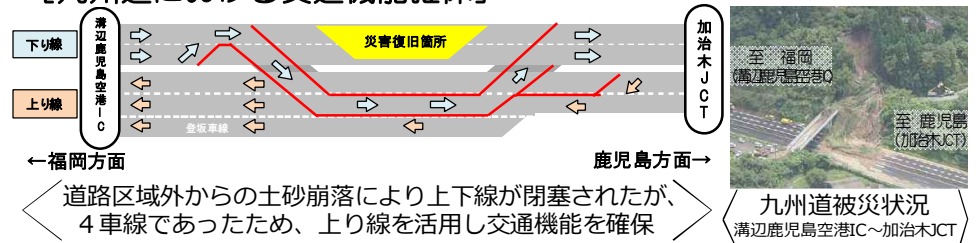
参2：重要インフラの緊急点検・3か年緊急対策の概要についてはP49,50参照

【豪雨等による災害】

<背景/データ>

- ・平成30年7月豪雨では、幹線道路等で最大約1,500箇所の通行止めが発生
- ・令和元年6月下旬から梅雨前線の影響により西日本を中心に大雨となり、九州道を含む鹿児島空港周辺道路の通行止めが発生

【九州道における交通機能確保】



【防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の推進】

- 平成30年7月豪雨等による災害を受け、**重要インフラの緊急点検^{参2}**を実施し、法面・盛土対策、無電柱化など緊急対策を推進



<国道32号の耐震補強箇所>



<国道10号の法面対策箇所>

(1) 道路の老朽化対策の本格実施 ①

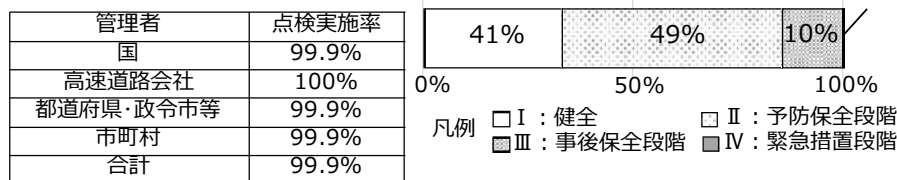
- 道路メンテナンスの2巡目を、将来にわたる安全性の確保や財政負担軽減の最後の機会と捉え、1巡目点検結果を踏まえた早期措置が必要な施設への計画的な対策を進め、予防保全による道路の老朽化対策への転換を図ります。
- 効率的な点検や修繕のため、新技術を積極的に活用します。

【1巡目点検結果と計画的な修繕の実施】

<背景/データ>

- ・ 道路インフラの現状(P68参照)
2018年度末で、定期点検開始から5年が経過（一巡目が完了）
橋梁では次回点検までに措置を講ずべき橋梁（判定区分Ⅲ・Ⅳ）の割合が約10%

<2014～2018年度橋梁点検実施状況・実施結果>



2018年度までに点検を実施した橋梁のうち、次回点検までに措置を講ずべき橋梁（判定区分Ⅲ・Ⅳ）について、修繕に着手した割合は、地方公共団体で約20%、修繕が完了した割合は約12%

<判定区分Ⅲ・Ⅳ（橋梁：2014～2018年度点検実施）の修繕状況>

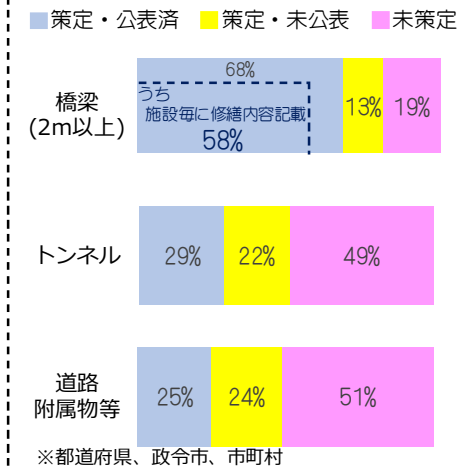
管理者	修繕必要数	修繕着手数	修繕に着手した割合	修繕完了数	修繕が完了した割合
地方公共団体	62,977橋	12,700橋	20%	7,430橋	12%
都道府県・政令市等	20,586橋	4,889橋	24%	2,684橋	13%
市町村	42,391橋	7,811橋	18%	4,746橋	11%

全体の修繕必要数（判定区分Ⅲ・Ⅳ）は、約8万施設存在

※橋梁：6万9千橋、トンネル：4千4百施設、道路附属物等：約6千施設

- 点検結果を踏まえた修繕の着手率が地方公共団体で20%に留まっていることを踏まえ、早期措置が必要な**施設の対策内容も盛り込んだ長寿命化修繕計画の策定を地方公共団体に促し、計画的な修繕を実施**
- 点検結果や利用状況等を踏まえ、**道路施設の集約化や、通行を歩行者に限定するなどの機能縮小**に取り組む

<長寿命化修繕計画の策定状況> (地方公共団体※)



<機能縮小の事例>



機能縮小により人道橋としてリニューアル
※車両は60m先の橋梁を利用

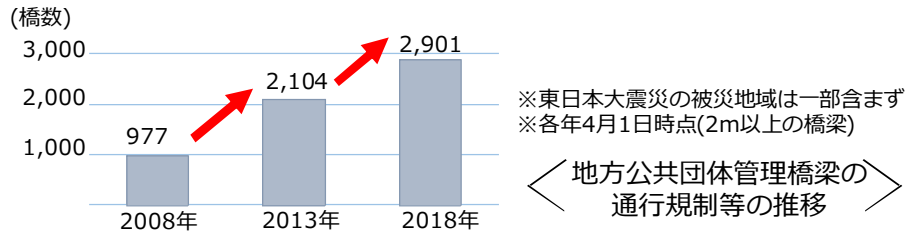


(1) 道路の老朽化対策の本格実施 ②

【地方への技術的・財政的支援】

＜背景/データ＞

- ・老朽化対策の課題(P68参照)
地方公共団体管理橋梁で通行規制等が増加(2018年2,901橋)
町の約2割、村の約6割で橋梁管理に携わる技術者が存在しない



- 点検結果を踏まえ、長寿命化修繕計画の策定を促し、その状況も踏まえ、地方への支援に係る新たな枠組を構築
- 緊急かつ高度な技術力を要する施設を直轄診断し、結果に応じて修繕代行事業等により支援^{参3}



＜直轄診断＞



＜修繕代行＞

- 道路メンテナンス会議等を通じて、市町村の人不足・技術力不足を補うために、地域単位での点検業務の一括発注を実施するほか、**地方公共団体職員向けの研修等^{参4}や資格制度の充実により、点検の質の向上策を実施**

【新技術の積極的な活用】

＜背景/データ＞

- ・インフラの老朽化は着実に進行し、働き手は減少が見込まれる
- ・新技術の開発・導入により、インフラメンテナンスの生産性向上等を図ることが必要

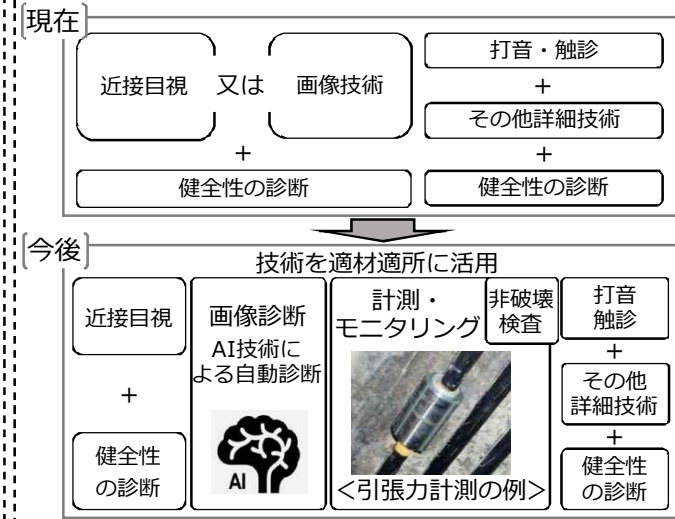
- AIを活用した点検・診断技術の開発、計測・モニタリング技術の検証を進め、点検を支援する技術を取りまとめたカタログ^{参5}の更新や現場実装等を通じて、**近接目視によらない点検手法のベストミックスに取り組む**
- 1巡目点検結果を踏まえた計画的な修繕の本格実施に向け、**補修工事に活用できる新材料や新工法の技術開発を推進**

＜技術の活用例＞

点検における画像撮影技術の活用



＜近接目視によらない点検の技術開発イメージ＞



参3：直轄診断(2014～2018年度):12箇所、修繕代行(2015～2019年度):11箇所

参4：2014～2018年度で195回開催し、約4,400名の地方公共団体職員が受講

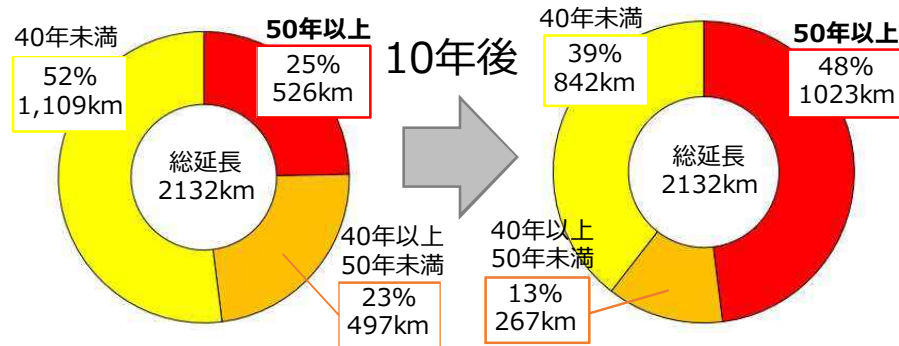
参5：点検支援技術性能カタログ(案)(2019.2)：国の管理施設等の定期点検業務で仕様確認された技術を、カタログ形式でとりまとめたもの

(1) 道路の老朽化対策の本格実施 ③

＜背景/データ＞

・建設開始後半世紀を経て老朽化が進む高速道路の更新を、
 厳しい財政状況のなかでも迅速かつ計画的に推進する必要

○開通からの経過年数（平成31年3月末時点）【NEXCO中日本の例】



【高速道路の更新】

○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



対面通行規制による工事

延長：約110m
 事業年度：平成30年度



プレキャスト壁高欄



劣化状況

- ・下り線を対面通行にして、上り線の床版取替を実施
- ・床版取替に伴う対面通行規制期間の短縮を図る為、プレキャスト壁高欄の採用など、最新の技術を積極的に採用（想定より約26日間短縮）

＜更新の事例：東名高速道路（裾野IC～沼津IC 下長窪橋）＞



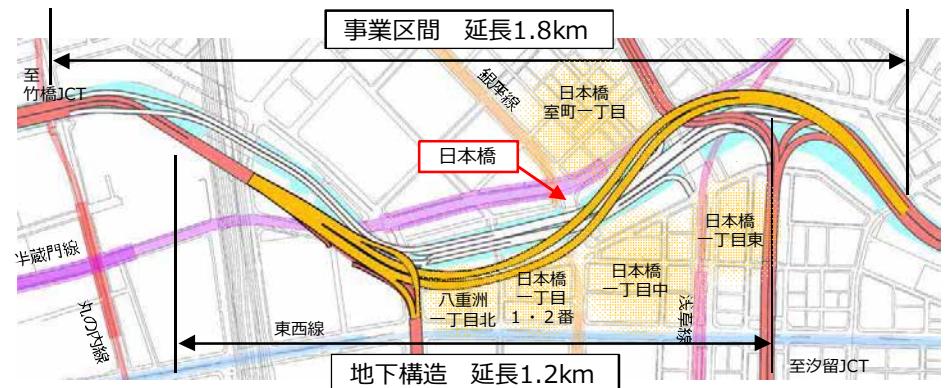
＜移動式防護柵による車線切替状況＞



＜電磁波レーダー搭載車による床版上面の調査＞

【まちづくりと連携した首都高速の地下化への取組】

- 更新事業として老朽化対策のみならず、機能向上を図るとともに、民間プロジェクトと連携した日本橋地区の地下化の取組を推進
- 平成30年度より都市計画変更手続きを実施中。今後も引き続き、国、東京都、中央区、首都高速などで協力して検討を推進



＜地下化の対象区間＞

(1) 道路の防災・震災対策①

- 大規模災害時の救急救命・復旧活動を支えるため、重要物流道路等の防災・震災対策に取り組むとともに、発災後の迅速な復旧活動や避難を可能にする取組を推進します。

<背景/データ>

- ・ 緊急輸送道路上の橋梁における耐震化の割合は、約79%^{参6}
- ・ 道路啓開計画は、首都直下地震等の7地域^{参7}で策定済み
- ・ 地方公共団体が管理する重要物流道路等に対して、災害時に道路の啓開・復旧の迅速化を図るため、国による代行制度を創設（平成30年3月30日）

- 災害時の道路啓開・復旧の迅速化のため、**重要物流道路等の防災・震災対策を推進**
- 災害に強いネットワークを構築するため、**ミッシングリンクの整備等による多重化・代替性の確保や道路閉塞の回避に向けた無電柱化等の取組を推進**
- 高速道路・直轄国道の橋梁及び同道路をまたぐ跨道橋の**耐震補強を推進**
- 大規模災害時の避難行動を支援するため、**ハザード情報や通行実績情報を提供する他、高架区間の一次的な避難場所としての活用を全国展開**
- 各地域において、**災害時の交通処理能力を最大化する統括的交通マネジメントに係る組織構築や災害に配慮した道路構造令等の見直し^{参8}などを推進**
- **地震動による構造物被害を推定するシステムを活用し、地震発生後、関係機関に構造物への被害影響目安を情報提供**

[橋梁の耐震補強の推進]

高速道路*・直轄国道の橋梁
〔2021年度までに大規模地震の発生確率の高い地域^{参9}で完了を目指す
2026年度までに全国での完了を目指す〕



<橋梁の支承・主桁の損傷>

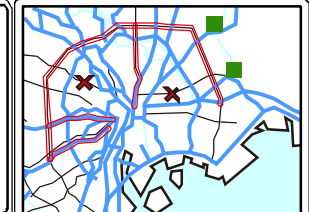
高速道路・直轄国道をまたぐ跨道橋

〔2021年度まで優先的に支援〕



<地方管理の跨道橋（未対策）>

[情報共有等の迅速化]



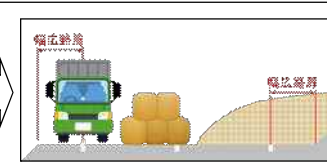
- ✕ : 被災箇所
 - : 広域避難場所
 - : 通行可能な道路
 - : 緊急車両のみ通行可
- 通行実績情報等の活用による関係機関への情報共有等

<通行実績情報等の活用>

[災害に配慮した道路構造]



<狭小路肩のため被災により通行不可>



<幅広な路肩により通行可能>

[避難場所の確保]



<避難階段の設置例>

参6：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31年3月末時点)

参7：東北、関東、中部、近畿(和歌山・大阪)、四国、九州、沖縄地域で道路啓開計画を策定済

参8：道路の耐災害性強化に向けた提言（令和元年7月9日）

参9：全国地震動予測地図2016年版(地震調査研究推進本部)で示されている首都直下地震や南海トラフ巨大地震等、今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域

※財政投融資を活用して橋梁の耐震強化対策を加速させる(P55参照)

(1) 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、斜面崩落を防止する道路法面对策等の事前防災対策を推進します。
- 大規模な車両滞留や長時間の通行止めを引き起こす恐れのある大雪時において、道路ネットワーク全体として通行止め時間の最小化を図るため、ソフト・ハードの両面から道路交通確保の取組を推進します。

【豪雨対策の推進】

＜背景/データ＞

- ・1時間降水量50mm以上の平均年間発生回数は近年約1.4倍^{参10}
- ・平成30年7月豪雨などにより、近年約3割^{参11}のアメダス地点で観測史上最大雨量を更新(414地点)

- 重要インフラ点検を踏まえた3か年緊急対策として、**土砂災害等の危険性がある箇所^{参12}のうち、鉄道近接や広域迂回など社会的影響が大きい箇所において法面对策等を約2,000箇所推進**
- 道路区域外の倒木、落石等に起因する事故・災害を防止するため、**沿道区域を指定^{参13}し、樹木の伐採、落石防止等の適切な損害予防措置を推進**
- 土砂災害のリスクに応じた事前通行規制の実施に向け、気象庁の土砂災害警報、土壌の残留水分量を考慮した**通行規制基準の見直し**を検討
- レーザープロファイラ等を用いて把握した道路区域外を含めた危険箇所からの土砂災害等を防止するため、**砂防分野と連携した土砂災害防止対策等を実施**



＜法面防災対策＞



＜損害予防措置の例＞



＜土砂災害防止対策の例＞

【大雪時の道路交通確保対策の推進・除雪費の機動的配分】

＜背景/データ＞

- ・近年、都市部など雪の少ない地域も含め大雪が局所的に発生(過去10年で積雪の深さが観測史上最高を更新する地点が日本全国に3割以上)

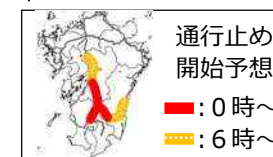
- 主要国道の4車線化等の局所対策**やチェーン着脱等ができる**待避所の整備を推進**するとともに、降雪状況に応じた**除雪費の機動的配分を実施**

【災害時の情報提供等の迅速化】

- 立ち往生車両等を早期に発見し、迅速な情報提供等を行うため、カメラ映像を活用した**AIによる交通障害の自動検知について実証を推進**
- 大雪・大雨の異常気象予想時には、「大雪時の緊急発表」等により出控えを呼びかけるとともに、**通行止め予測の事前公表等の適切な情報提供を実施**



＜AIによる自動検知イメージ＞
(滞留車両の発生)



＜通行止め予測の例＞

参10：1時間降水量50mm以上のアメダス1300地点あたりの年間発生回数の1976年～1985年の平均と2009年～2018年の平均を比較 (気象庁)

参11：1時間降水量の観測史上1位の値を記録した日付が2013年以降の雨量観測所数(2019年7月末時点で統計期間10年以上の1254地点を対象) (気象庁)

参12：既往災害履歴箇所、既往の道路防災点検箇所、土砂災害防止法(土砂災害警報区域等)の指定区域で、急傾斜や崩落の危険性がある箇所等

参13：道路境界から幅20m以内で必要な区域を指定

(2) 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 ①

- 「高速道路における安全・安心基本計画（仮称）」を策定し、利用者視点のもと、新技術等も活用しつつ、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組を計画的に推進します。
- 特に暫定二車線区間については、時間信頼性の確保や事故防止、ネットワークの代替性確保の観点から優先度の高い区間を選定し、順次対策を実施します。

【高速道路の暫定2車線区間の対策】

＜背景/データ＞

- ・我が国の高速道路は約4割が3車線以下であり、国際的にも稀な状況
韓国では平成4年に安全性の観点から暫定2車線の全廃方針を決定
(韓国の3車線以下の割合 平成7年:44%、平成27年:0%)
- ・高速道路の暫定2車線区間は、死亡事故率が約2倍
(死亡事故率^{参14} 4車線以上の区間:0.13、暫定2車線区間:0.26)
- ・高速道路の暫定2車線区間（有料）のうち、対面通行区間は約1,600km
- ・今年度より財政投融資を活用し、16箇所85kmで4車線化等に着手

- 時間信頼性の確保や事故防止、ネットワークの代替性確保の観点から、**課題のある区間を優先整備区間に選定し、4車線化等を計画的に推進**
- 令和4年度（高速道路会社管理区間は令和2年度）までに、**土工部にワイヤロープを設置**（P62参照）



＜付加車線の設置事例＞



＜ワイヤロープの設置事例＞

【高速道路の機能強化の加速】

＜背景/データ＞

- ・新東名（御殿場JCT～浜松いなさJCT）^{参15}の6車線化を平成30年8月から先行着手
- ・財政投融資を活用して、生産性向上のための新名神（亀山西JCT～大津JCT）^{参16}（P56参照）の6車線化に平成31年4月から着手
- ・新東名等におけるダブル連結トラックの本格導入をはじめとした輸送効率化等に向けた取組を実施（P29,30参照）

- 新東名・新名神の6車線化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上（①）
- 新東名・新名神の6車線化事業区間以外についても、**高速道路会社において、必要な調査を推進**（②）

（①の例）

新名神（亀山西JCT～甲賀土山IC）



＜構造物6車線対応区間＞

（②の例）

新東名（岡崎東IC～豊田東JCT）



＜構造物6車線未対応区間＞

参14：高速自動車国道(有料)(平成25-30年)

参15：ほぼ全線で6車線運用に対応した構造物で整備済み

参16：その他、渋滞等を考慮した枚方トンネルなど付加車線設置

(2) 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 ②

- 2日に1回以上の割合で発生し、重大事故に繋がる可能性の高い高速道路の逆走の対策を推進します。
- 増加傾向にある高速道路への歩行者等の立入り対策として、検知・警告システムの設置等を進めます。

【逆走対策】

＜背景/データ＞

- ・逆走は、事故全体に比べ死傷に至る割合が約5倍、死亡事故となる割合が約40倍^{参17}
- ・逆走した運転者の45%が75歳以上^{参17}
- ・分合流部等では対策を進めた結果、事故件数は約6割減少。一方、一般道から高速道路への誤進入に起因する事故件数は横ばい

- 一般道からの誤進入対策として、高速道路インターチェンジへの進入部にカラー舗装や看板の設置を推進
- 民間企業から**公募・選定した警告システム等の新技術**を過去に逆走が発生した箇所等（400箇所）へ積極的に展開
- 画像認識技術等を活用した路車連携技術の開発について、車載器メーカー等と連携し推進
- 行き先を間違えた車を**特別転回^{参18}**の制度等により**安全・適切に誘導**

【実施中の逆走対策事例】



一般道から高速道路インターチェンジへの誤進入を防ぐカラー舗装



公募技術による逆走対策の展開 (LED発光体ラバーポールによる誘導)

【今後の逆走対策例】



画像認識技術による逆走警告 (イメージ)

特別転回を案内する看板

【歩行者等の立入り対策】

＜背景/データ＞

- ・高速道路への歩行者等の立入り件数は7年で1.5倍に増加^{参19}
- ・立入り件数の47%が原付、37%が歩行者、16%が自転車^{参20}
- ・センサーと連動した警告装置等による対策実施箇所では、立入り件数が約3割減少

- 検知カメラ**による監視や**センサー連動LED**等の設置による立入り対策を推進
- 立入り形態等を分析し、**有効な監視・警告システムを開発**



参17：平成23年1月～平成30年12月の逆走事案件数から分析
 参18：乗り越し料金を免除し、転回等の特別措置を講ずること
 参19：平成23年度 約2,600件 → 平成30年度 約3,800件
 参20：平成30年度の発生件数約3,800件の内訳

(2) 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 ③

- 休憩施設の不足解消や使いやすさ改善に向けた取組として、高速道路外の休憩施設等の活用や無人PAにおけるサービス向上のための取組を実施します。

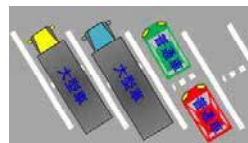
【休憩施設における駐車マス不足への対応】

<背景/データ>

- ・物流の基幹となる高速道路において、長時間駐車等により深夜帯を中心に大型車等の駐車マス不足が問題化
(例) 海老名SAでは、6時間以上の長時間駐車が全滞在量^{参21}の55%
- ・トラック運転者の労働時間等の改善基準では、運転4時間毎に休息が必要

- 休憩施設の駐車マス数の拡充に加え、普通車・大型車双方で利用可能な兼用マスの設定、高速道路外の休憩施設への一時退出を可能とするサービスや、駐車場予約システムなどを導入

NEXCO 3社の駐車マスの拡充数	
平成30年度整備実績 (26箇所)	令和元年度整備予定 (34箇所)
約500台(約2割増)	約1,200台(約3割増)



<兼用マスイメージ>

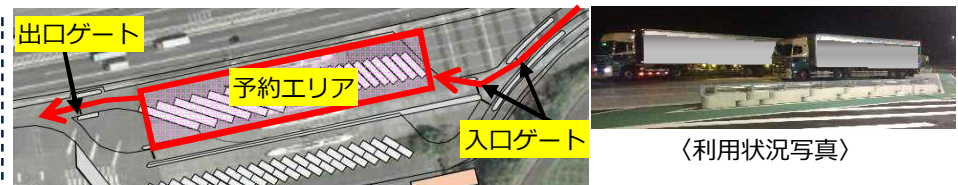
【「道の駅」と連携して一時退出を可能とする支払い料金】



一時退出した場合でも、高速を降りずに利用した料金そのままとする実験を全国21箇所の「道の駅」で実施中(新たに2箇所準備中)。今後対象を拡大

参21: 全滞在量=駐車台数×駐車時間

【ドライバーの確実な休憩機会を確保する駐車場予約システム】



平成31年4月から東名高速豊橋PA(下り)において社会実験開始。
(当面、無料実験とし、準備が整い次第有料実験を開始)

【無人PAの解消】

- 地域の団体等と連携した施設の活性化による無人PAの解消等、**休憩施設のサービス水準の向上を図る**



<PA隣接地に便利施設を整備>

【「道の駅」を活用した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: 2,386km → 今後: 約3,400km
(令和元年7月末時点) (事業中区間整備後)

- IC近隣の「道の駅」を高速道路から案内し、休憩施設として活用するなど、**地域と連携し休憩サービスを提供**

約100箇所の道の駅を案内
(令和元年7月末時点)

【標識令の改正(H26.3)】

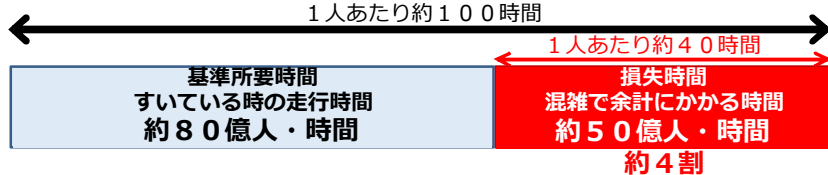


(1) ネットワークを賢く使う – ピンポイント・付加車線 –

■ 生産性向上による経済成長の実現の観点から、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（既存の道路幅員を活用した付加車線の設置等）を実施

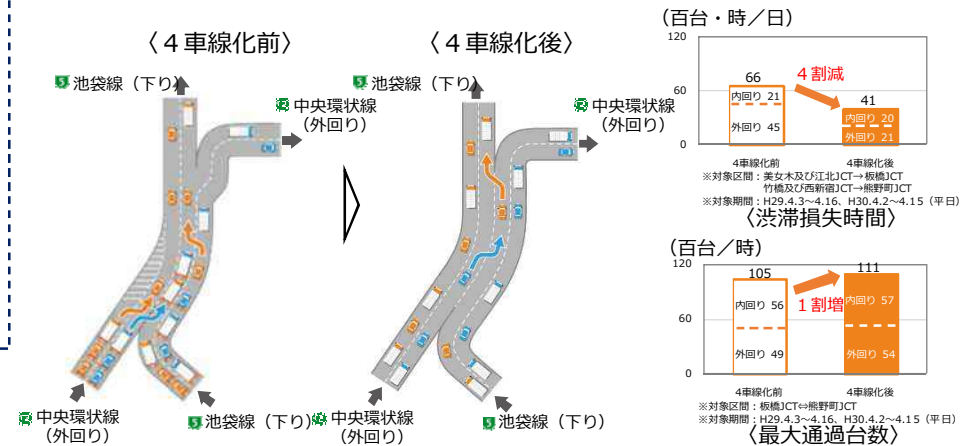
- ・ 関越道 大泉JCT付近（上り線）等10箇所対策済
- ・ 関越道 高坂SA付近等10箇所事業推進中

○ETC2.0やAIカメラ等の活用により、災害時を含め、機動的に交通状況を把握し、効果的な対策箇所や時間帯を特定したハード・ソフト対策を実施

○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

【高速道路のピンポイント対策の例】

首都高速 中央環状線（内回り・外回り）板橋JCT～熊野町JCT間
⇒従来の3車線から4車線に拡幅して、運用を開始



【災害時の交通マネジメントの例（H30年7月豪雨）】

旅行速度
(ETC2.0データ)



渋滞が発生する時間帯や交差点を特定

交通量
(CCTVの画像解析)



車種別の交通量やピーク時間帯を把握

- ハード対策
 - ・ 緊急交差点改良
- ソフト対策
 - ・ バス専用レーンの設置
 - ・ 広域迂回の誘導
 - ・ 交通量抑制、ピーク時間帯シフトの呼びかけ



＜バス専用レーンの設置＞

(1) ネットワークを賢く使う — 交通流を最適化する料金施策の導入 —

■ 中京圏の料金体系については、首都圏及び近畿圏の議論を踏まえ、ネットワーク整備の進展に合わせて、地域固有の課題等を整理した上で議論を進め、令和2年度中を目途に新たな料金体系を導入します。

<背景/データ>

(料金の賢い3原則)

- ① 利用度合いに応じた公平な料金体系
- ② 管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系
- ③ 交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

平成28年4月に首都圏
平成29年6月に近畿圏に新たな高速道路料金の導入

【中京圏の新たな料金体系の検討】

- 中京圏の現状や将来像を踏まえ、中京圏における高速道路を賢く使うための料金体系について、国土幹線道路部会中京圏小委員会において検討し、令和元年秋頃に基本方針をとりまとめる
- 名古屋第二環状自動車道の全線開通に合わせて、令和2年度中を目途に新たな料金体系を導入する(P60参照)

<現状の課題>

- ① 整備が進捗している東海環状・新名神・名二環等のネットワークを有効活用した交通の適切な処理
- ② 名古屋の中心部を発着する交通の分散処理
- ③ 一宮付近や名古屋中心部等、特定箇所が発生している渋滞を解消するためのネットワーク機能の向上



【大口・多頻度割引の拡充措置の継続】

○ ETC2.0を利用する自動車運送事業者が対象(P61参照)
(平成30年度2次補正予算により令和2年3月末まで実施)

(1) ネットワークを賢く使う — 官民連携による渋滞対策の推進 —

- **トラック・バス等、道路利用者の視点での渋滞箇所の特定制、渋滞の原因者である大規模施設の立地者による対策など、官民連携による渋滞対策を推進します。**

＜背景/データ＞

- ・最新の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、約9,000箇所(平成31年3月時点)
- ・大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、主要渋滞箇所の1割強(約1,200箇所)
- ・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82時間/km・年(平成29年度))

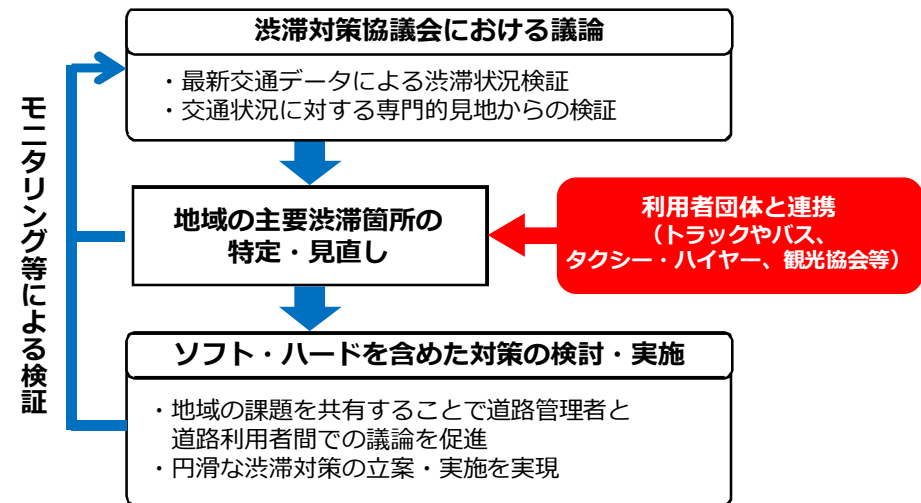
- **渋滞対策協議会^{参22}とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施**する取組を全国で推進
(利用者団体からの要望箇所のうち、毎年50箇所程度で対策実施)

- **重要物流道路における円滑な交通の確保を図るため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメント^{参23}の実施を**求める運用を令和2年1月より開始するとともに、立地後は渋滞対策協議会等を活用したモニタリングを推進

参22：各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施するため、渋滞対策協議会を設置

参23：立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組

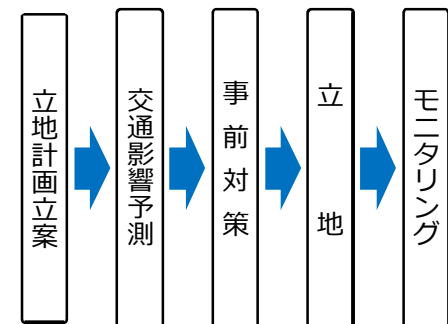
【渋滞対策の流れ】



【道路交通アセスメントの運用】



＜商業施設周辺の渋滞の様子＞



＜道路交通アセスメントの流れ＞

(1) ネットワークを賢く使う – ICTやAI等をフル活用した交通マネジメントの強化 –

- ETC2.0に加え、多様なセンサーやAIによる解析技術等を融合し、交通の時間的・空間的な変動を考慮した交通マネジメントを強化します。

<背景/データ>

- ・ ETC2.0路側機は、高速道路ではNEXCO3社及び首都高速・阪神高速・本四高速に、直轄国道では主要渋滞箇所等を考慮した位置に概ね設置済みであり、車両の位置等のプローブ情報^{参24}を収集
- ・ ETC2.0車載器は、約400万台(令和元年6月末時点)まで普及
- ・ 準天頂衛星システム導入(平成30年から4機体制)によりGPSを補い、高精度の測位が可能(数10mの精度から、数10cmへ向上)
- ・ シンガポールやロンドン等では、都心部の渋滞解消のため、都心部への流入車両に課金を行い、交通需要を管理するロードプライシングを実施

- 観光地周辺で広域的に発生する渋滞を解消するため、ICT・AIなどの革新的技術を活用し、**面的な料金施策を含む交通需要制御等のエリア観光渋滞対策の実験・実装を推進・支援**
- ETC2.0等を活用した交通分析や課金の仕組み等の検討により2020年のロードプライシング導入を目指す鎌倉市の取組を引き続き支援
- AIカメラやETC2.0等を活用することで、これまでの5年に1回の道路交通センサスに代わる、**常時観測を基本とする新たな道路交通調査体系を検討**

参24：車載器を通じて集められる車両の位置、旅行時間等の交通データ
参25：平成29年度に地域道路経済戦略研究会にて選定した、エリアプライシングの導入を検討している地域

[ICT・AIを活用したエリア渋滞対策]

鎌倉市の提案

これまでの
主な取組

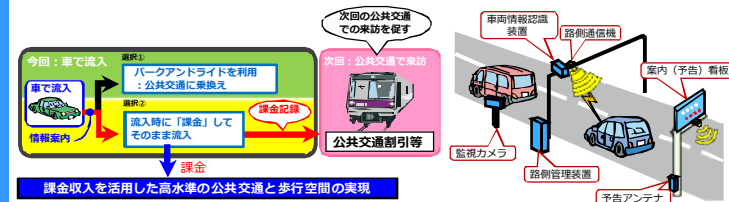
パーク&
ライド

シャトル
バス運行

バス専用
レーン

鎌倉
フリー
環境手形

鎌倉ロードプライシング(仮称)



ETC2.0等を活用した交通分析や課金の仕組み等を検討

2020年の導入を目指す鎌倉市の取組に対して支援
(観光交通イノベーション地域^{参25}として選定し、有識者や
国・県・市など関係者からなる協議会等で検討)

(2) 物流対策の推進 — 平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等の確保 —

- 平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、基幹となるネットワークに対し、経済や生活を安定的に支える機能強化や重点支援・投資を行うとともに、主要な拠点へのアクセスや災害時のネットワークの代替機能を強化します。

<背景/データ>

- ・国際海上コンテナ車（40ft背高）の台数が5年間で約2倍に増加（平成26年:約29万台 → 平成30年:約49万台）
- ・トラックドライバーの高齢化が進行し、人口減少・少子高齢化に伴い深刻なドライバー不足が顕在化
- ・熊本地震では、熊本県内の緊急輸送道路約2千km（全国では約10万km指定）のうち50箇所で行き止まりが発生

- 物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、
 - ・国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可を不要とする措置を導入。指定区間を順次拡大(P31参照)
 - ・災害時の道路の啓開・復旧の迅速化（P17参照）等を図るとともに、機能強化や重点支援・投資を展開

- 各地域においては、新たな広域道路交通ビジョン・計画を策定した上で、効果的なネットワークとなるように「重要物流道路」を計画路線を含めて指定^{参26}

- 空港・港湾・鉄道駅など主要な拠点へのアクセスや災害時のネットワークの代替機能等について、地域高規格道路の見直しを行いながら、広域道路ネットワークを強化

参26：2019年4月に、まずは供用中区間の道路を約35,000km指定（2019年度より、事業中・計画路線も含めて指定予定）

[重要物流道路を契機とした「新たな広域道路交通計画」の策定]

I 今後の道路計画の主な課題

新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化、各交通機関との連携強化、ICT活用・自動運転社会への対応等

II 新たな広域道路交通計画の策定

(定期的に見直し)

- 各地域において中長期的な観点からビジョン、計画を策定

「平常時・災害時」を問わない「物流・人流」の確保・活性化

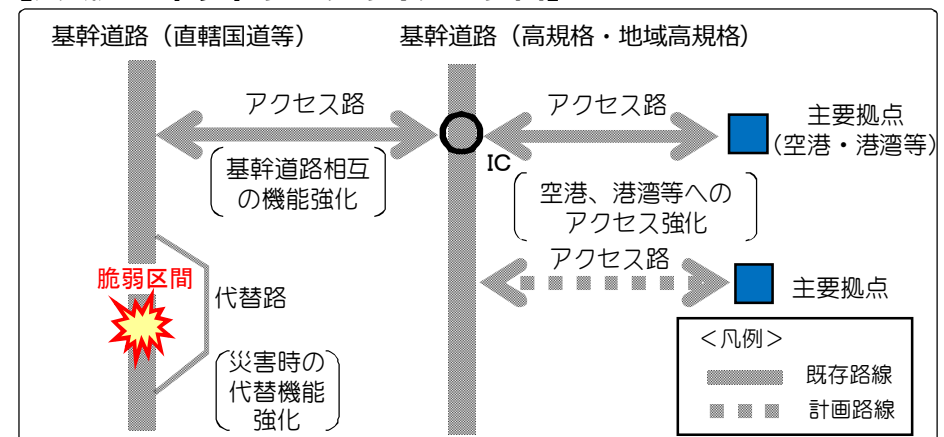
広域道路
ネットワーク計画

交通・防災拠点
計画

ICT交通
マネジメント計画

重要物流道路の指定・地域高規格道路の見直し 等

[広域道路ネットワークのイメージ図]



(2) 物流対策の推進 — 交通・物流拠点とのネットワークのアクセス強化 —

- 交通・物流拠点等から高速道路等のネットワークへのアクセス性の向上を図るため、スマートICやアクセス道路の整備を支援します。
- 民間の発意と負担による高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートIC（以下、民間直結IC）制度^{参27}の活用を推進します。

<背景/データ>

- ・日本の高速道路の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：約5km、ドイツ：約7km、イギリス：約4km、日本：約10km
- ・スマートICは全国で129箇所が開通、45箇所が事業中（令和元年8月時点）
- ・民間直結ICについて、三重県多気町（伊勢自動車道）において平成30年8月に、兵庫県淡路市（神戸淡路鳴門自動車道）において平成31年3月に事業化

- 物流の効率化、地域活性化、利便性の向上等を促進するため、地域における必要性を検討し、合意形成が整った箇所において、**スマートICの整備を推進**(P63参照)
- 港湾・空港・IC等の整備や工業団地の造成等の民間投資と供用時期を連携させて行われるアクセス道路の整備等に対し、補助や交付金による重点的な支援
- 整備を行う民間事業者がIC整備費用の一部を無利子貸付する制度の活用や、民間事業者が整備に係る土地を取得した場合の登録免許税の非課税措置^{*}により、**民間直結IC整備を促進**
(^{*}令和2年3月末まで実施)
- スマートICの開通後も社会便益・安全性・利用交通量等に加えて**利用促進方策**についても、**定期的にフォローアップを実施**
- 都市高速道路におけるETC車専用入口の導入についても検討

参27：民間企業の発意と負担によりICを整備する制度(P63参照)

【ICや工業団地へのアクセス道路等の整備】



【民間直結ICの整備（三重県多気町の事例）】



(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を中心とする根幹的な道路網の整備を推進します。

<背景/データ>

- ・平成30年6月2日の東京外かく環状道路千葉県区間開通後、埼玉ー千葉間の交通は、都心を経由していた交通の約8割が外環道へ転換
⇒ 都心※の渋滞損失時間(千台時/日)が約3割減少
※中央環状内側
- ・圏央道沿線に立地する大型マルチテナント型物流施設数は5年前の約4倍※
※高度な仕分け・荷捌き等の機能を持つ大型マルチテナント型物流施設数 7件(平成25年) → 30件(平成30年)
- ・圏央道の供用が進んだ平成29年度の工業地における基準地価格上昇率全国トップ10では、圏央道沿線地域が大半(6地点)を占める
※平成29年都道府県地価調査

- 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の整備を推進
(三大都市圏環状道路整備率 令和元年7月時点:約81%)
- ネットワーク効果の発現に必要な区間について、関係機関と連携し、有識者及び周辺自治体等の意見を踏まえ、スピード感を持って計画を具体化
- 現下の低金利状況を活かし、財政投融資を活用した大都市圏環状道路等の整備加速による生産性向上等を推進
- 東京外かく環状道路(関越～東名)において、東名JCT・大泉JCTの両側から本線トンネルの掘進を推進するなど、早期開通に向け、事業を推進

[首都圏三環状道路の整備による効果]



注1:※1 区間の開通時期については、工法を再検討し、2019年度末までに開通予定時期を確定
※2 財投活用による整備加速箇所
※3 用地取得等が順調な場合
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

凡例 (平成31年1月時点)	
6車線	開通済
4車線	開通済
2車線	開通済
.....	事業中
○○	調査中

■ : 基準地価格(工業地)上昇率全国トップ10の地点を有する沿線自治体(平成29年都道府県地価調査)

圏央道沿線等に立地する主な企業の大規模マルチテナント型物流施設
◎ 平成25年11月時点 ● 平成30年11月時点
● 平成29年都道府県地価調査調査地点

※大型マルチテナント型物流施設とは、多くの個人宅へ多様な商品を迅速に発送するため効率的に仕分け、配送が可能な機能を集約した施設

(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の省人化を図るため、1台で通常の大形トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の利用を促進します。

<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）
- ・全国の貨物輸送の約半数が東名・名神（新東名・新名神を含む）を利用
- ・平成31年1月より、特車許可基準の車両長を緩和し、新東名を中心にダブル連結トラックの本格導入
（許可車両：運行企業6社、許可台数14台（令和元年5月時点））
- ・平成31年4月より、複数の物流事業者による共同輸送が本格的に開始

- 物流事業者のニーズを踏まえ、令和元年8月に、東北道や山陽道など、**対象路線の拡充**を実施

対象路線の考え方

以下の項目を踏まえ、拡充区間を選定

- ・25mダブル連結トラックを運行している事業者のニーズがある
- ・4車線以上
- ・高速道路から物流拠点までの一般道路の道路構造について、誘導車を配置することなく通行可能

- 物流生産性向上や、ダブル連結トラックの幹線物流での普及促進を図るため、**SA・PAにおける駐車マスの整備等**を推進（運行路線の東北道、新東名、山陽道等で整備予定）

[ダブル連結トラックによる省人化]

これまで 通常の大形トラック



約12m

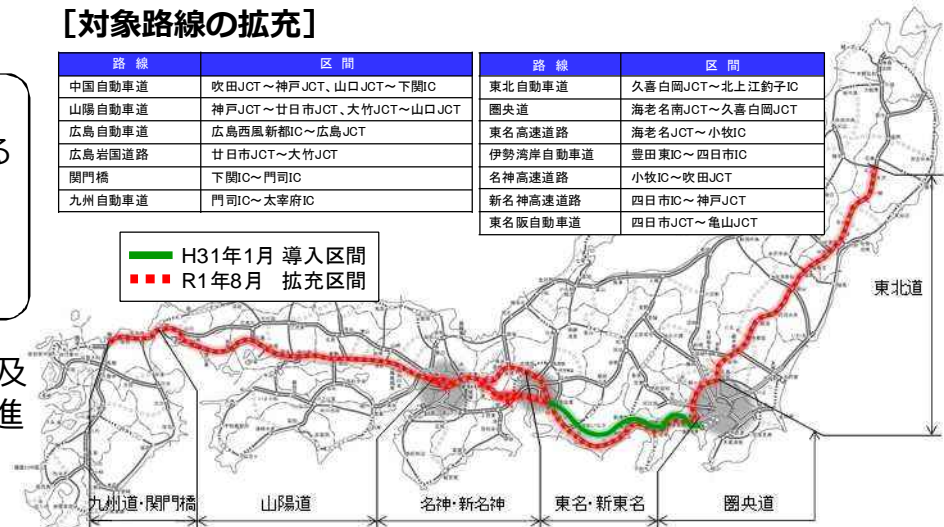
現在 **ダブル連結トラック：1台で2台分の輸送が可能**



特車許可基準の車両長について、現行の21mから最大で25mへ緩和

[対象路線の拡充]

路線	区間	路線	区間
中国自動車道	吹田JCT～神戸JCT、山口JCT～下関IC	東北自動車道	久喜白岡JCT～北上江釣子IC
山陽自動車道	神戸JCT～廿日市JCT、大竹JCT～山口JCT	圏央道	海老名南JCT～久喜白岡JCT
広島自動車道	広島西風新都IC～広島JCT	東名高速道路	海老名JCT～小牧IC
広島岩国道路	廿日市JCT～大竹JCT	伊勢湾岸自動車道	豊田東IC～四日市IC
関門橋	下関IC～門司IC	名神高速道路	小牧IC～吹田JCT
九州自動車道	門司IC～太宰府IC	新名神高速道路	四日市IC～神戸JCT
		東名阪自動車道	四日市JCT～亀山JCT



(2) 物流対策の推進 — 物流システムの効率化 ② —

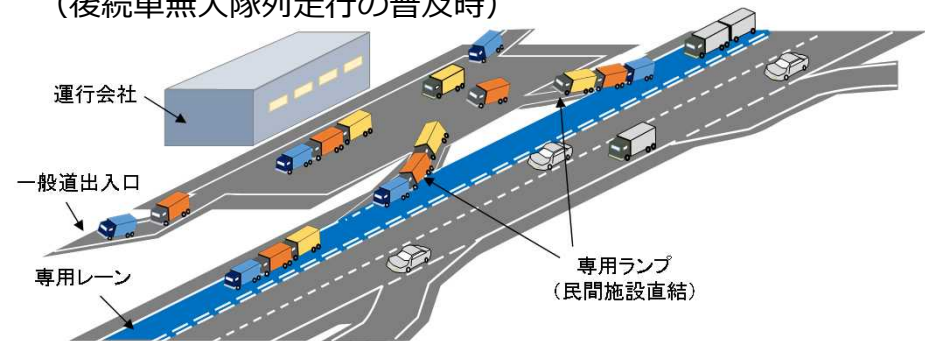
- 高速道路でのトラック隊列走行の実現も見据え、新東名・新名神の6車線化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させます。
- 隊列走行車の休憩スペースや連結解除拠点など、新東名・新名神を中心に高速道路インフラの活用策について検討を推進します。

<背景/データ>

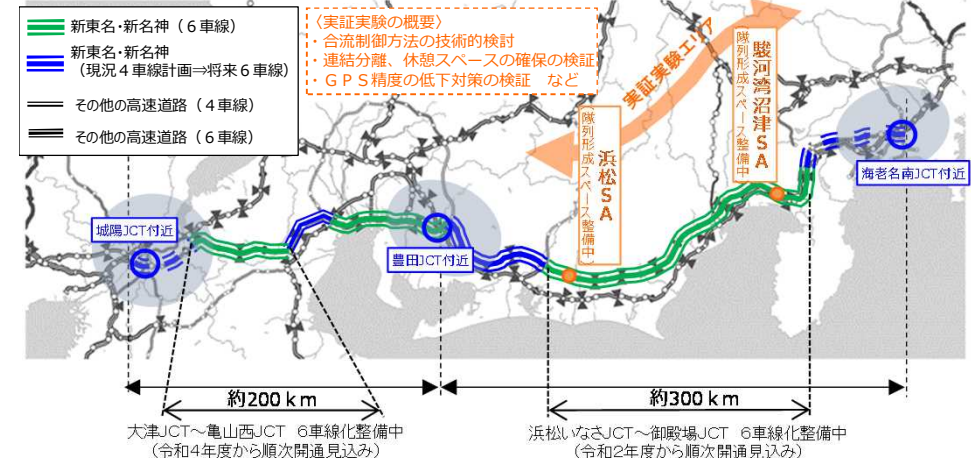
- ・ 政府目標：◇ 令和2年度に高速道路（新東名）での後続車無人隊列走行システムを技術的に実現
 - ◇ 令和3年に高速道路での後続車有人隊列走行システムの商業化
 - ◇ 令和4年度以降に高速道路（東京～大阪間）での後続車無人隊列走行システムの商業化
- ・ トラック隊列走行の実現に向けて、平成30年1月より新東名等において公道実証を実施中
- ・ これまでの実証実験の結果、合流部における一般車両との錯綜、トンネル等におけるGPS測位精度の低下などの課題を確認
- ・ 令和元年8月、新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用策について、中間とりまとめを策定

- 後続車無人隊列走行の実現に向け、**新東名（静岡県区間）を中心に、本線合流部での安全対策や、既存のSA・PAの拡幅などの実証環境を整備**
- 令和2年度に、合流制御方法の技術的検討、GPS精度の低下対策など、**高速道路インフラの活用策の検証を目的とした新たな実証実験を実施**

【隊列走行における高速道路の活用イメージ】 (後続車無人隊列走行の普及時)



● : 後続車無人隊列走行の普及時における専用の走行空間に直結する物流拠点の整備箇所イメージ



(2) 物流対策の推進 — 物流システムの効率化 ③ —

■ トラックの大型化や国際物流に対応するため、ICT等を活用した特車通行許可の迅速化を図ります。

【特大トラック輸送の機動性の強化(特殊車両通行許可)】

<背景/データ>

- ・ 特車通行許可（地方整備局等集計結果）
 - <件数>
約28万件（平成26年度） → 約45万件（平成30年度） [約1.6倍]
 - <平均審査日数>
約27日（平成26年度） → 約40日（平成30年度） [約1.5倍]
※平成30年度下半期においては約34日
- ・ 0.3%の過積載車両が道路橋に与える影響は全交通の約9割
- ・ 特殊車両の約3割が過積載車両^{参28}（平成30年度）

○重要物流道路における国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可を不要とする区間を2019年7月に約30,000km指定。指定区間を順次拡大

○特車通行許可の平均審査日数を2020年までに10日程度に短縮するため、車載型センシング技術等を活用した道路構造の電子データ化を推進

○更なる効率化に向けて、入口重視（事前審査）から許可後のICTによる走行確認重視する枠組みに転換するとともに、審査を国へ集約化するため、新しい特車審査・モニタリングシステムを構築し、2021年度中を目途に運用開始

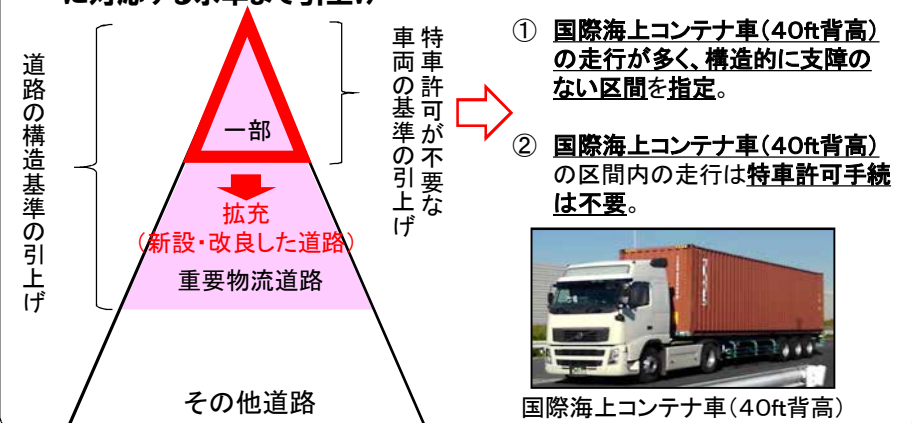
○ETC2.0の経路情報を活用した取締り、WIMの増設、OBW^{参29}等を通じた重量確認等による取締りの検討を推進

参28：WIM（Weigh-In-Motion：自動重量計測装置）による計測結果

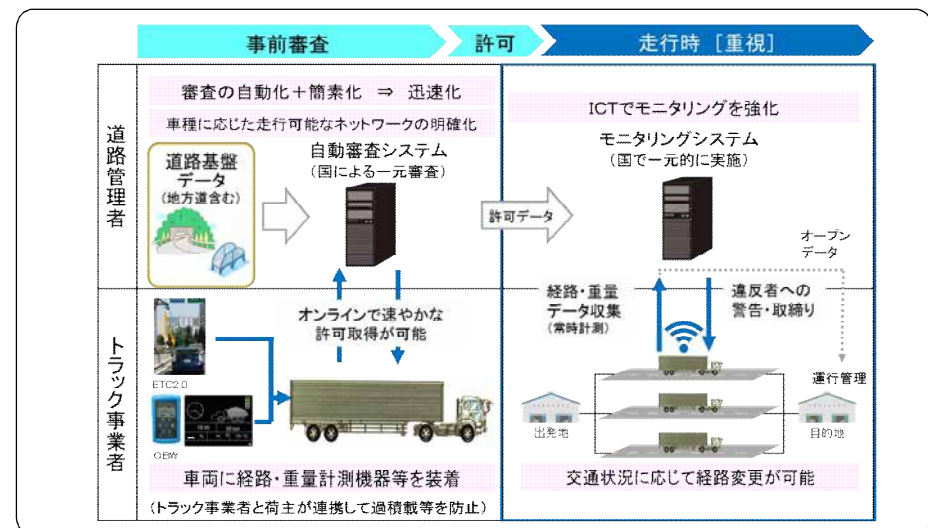
参29：On-Board-Weighing：車載型荷重計測システム

【重要物流道路】

国際海上コンテナ車（40ft背高）
に対応する水準まで引上げ



【新しい特車審査・モニタリングシステムのイメージ】



(3) バスタプロジェクトの全国展開

- 多様な交通モード間の接続（モーダルコネクト）を強化する集約公共交通ターミナルを全国で戦略的に展開し、民間ノウハウを活用した事業スキームなど整備・運営管理に向けた検討を推進します。
- スマートシティやMaaSと連携し、Society5.0の実現に向けた取組みを強化します。

<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箇所に点在(平成28年3月末時点))
- ・バスタ新宿では、19箇所に点在していた高速バス停を集約(平成28年4月4日開業時点)

- バスタ新宿や品川等をはじめとする**集約公共交通ターミナル「バスタプロジェクト」**を全国で戦略的に展開
- 整備・運営管理に**民間の技術やノウハウを最大限に活用するため、本年度中の検討を進める**
 - ・道路法におけるバスやタクシー専用ターミナルの位置付けの明確化
 - ・民間ノウハウを活用した、バスタ事業スキームの改善
- ETC2.0の位置データ等を活用した**高速バス運行支援システム**をバスタ新宿を中心に本格導入し、他のバスターミナルやバス事業者等への展開を推進
- スマートシティの検討やMaaSの実験と連携し、多様なモード間での乗換・待合環境の改善など**フィジカル空間（現実社会）での地域交通サービスの強化**を推進

【バスタプロジェクトにおける主な検討箇所と進捗状況】

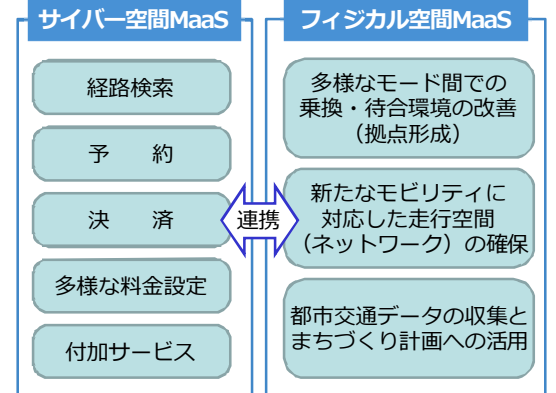
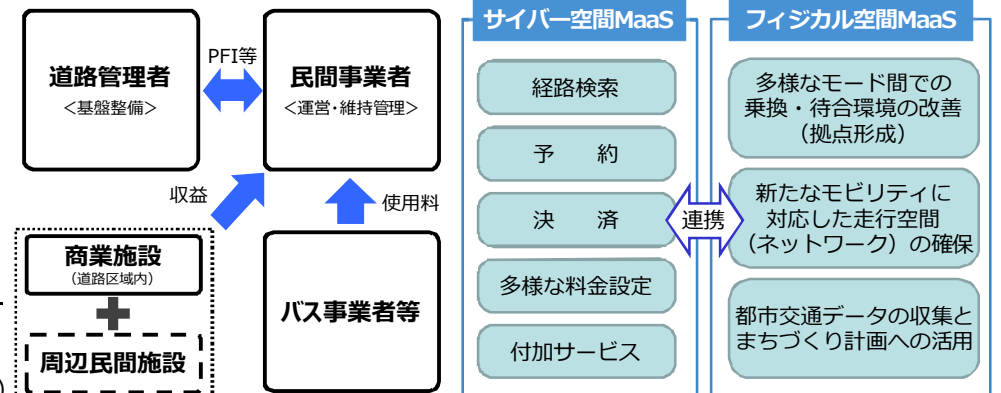
箇所	進捗状況
バスタ新宿	2016年4月開業
品川駅	2019年4月新規事業化
三宮駅	事業計画を検討中
札幌駅	地域で検討中
仙台駅	地域で検討中
大宮駅	地域で検討中
新潟駅	地域で検討中
呉駅	地域で検討中
長崎駅	地域で検討中
...	...
	等



<品川駅西口駅前広場の将来イメージ 参30>

更なる箇所拡大を構想中

- 【民間ノウハウを活用した事業スキームのイメージ^{参31}】
- 【MaaSを推進する上でのまちづくり・インフラ整備における課題^{参32}】



参30：国道15号・品川駅西口駅前広場 事業計画(概要)(平成31年3月27日公表)
 参31：社会資本整備審議会道路分科会 第67回基本政策部会(令和元年6月18日開催)
 参32：第4回「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」(平成30年12月7日開催)

(4) 道路行政のデジタル化の推進

- IoT・ビッグデータ・AI等の技術革新が進展する中、計画・整備、運用・維持管理等の各段階で新技術を積極的に活用するとともに、官民で連携し、道路行政の一層の高度化・効率化を推進します。

<背景/データ>

- ・近年、IoT・ビッグデータ・AI・ロボットなどの技術革新が急速に進展
- ・ICT施工により起工測量から電子納品までの延べ作業時間が、土工で約3割縮減

【計画・整備段階における新技術の活用】

- ETC2.0等のビッグデータを活用したピンポイント渋滞対策、交通安全対策を推進 (P22,38参照)
- i-Constructionを更に推進し、設計・施工・管理の各段階で3次元データを活用し生産性を向上
- 民間からの提案募集の結果を踏まえ、**官民でETC2.0データを活用したサービスの実験・実装を推進**
- 各地域の「ICT交通マネジメント計画」の検討を踏まえ、**ビッグデータの利活用を促進する産官学の体制を構築**

【ETC2.0を活用した訪日外国人レンタカーピンポイント事故対策】

大分自動車道における取組

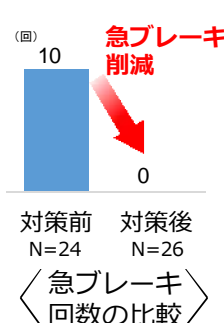
多言語の簡易情報板による注意喚起や注意喚起チラシの配布を実施



<ETC2.0による状況把握>



<簡易表示板設置状況>



【運用・維持管理の高度化・効率化】

- センシング技術を活用した、道路構造の電子データ化による特車許可の迅速化、電子地図データの取得実験を推進 (P31,41参照)
- 利用者の安全性や利便性のさらなる向上に資するよう、官民連携のもと、**ETC2.0からの情報提供の内容や頻度等を改善**
- 高速道路の合流部等での情報提供や工事規制等の先読み情報の提供による自動運転の支援についての官民共同研究を推進
- 新技術の積極的な活用による維持管理の効率化を推進 (P15参照)
- 操作支援・障害物検知等による除雪車の高度化を推進**

【除雪車の高度化】

高度な技能を要する除雪作業における担い手確保の観点から

- ・除雪車の操作等を自動化する技術を段階的に開発
- ・高度化された除雪車の実証実験を供用中の一般道で実施



(5) 道路分野におけるインフラシステム輸出の戦略的拡大

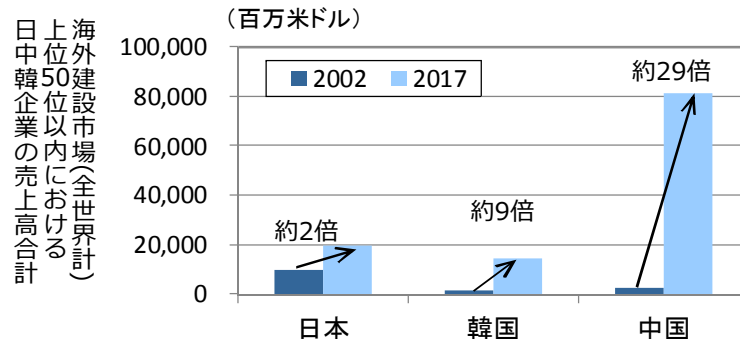
■世界のインフラ需要を取り込むため、道路分野の海外展開戦略に基づき、官民一体となって海外道路案件の獲得を推進します。

<背景/データ>

・アジアの交通インフラ（道路、鉄道、港湾、空港）の需要は5,200億米ドル/年（2016-2030年）※1

※1 ADB Meeting Asia's Infrastructure Needs（平成29年）

・海外建設市場では、近年急速に中韓企業が受注を伸ばしている※2,3



※2 2002年売上高：ENR's 2003「The Top 225 International Contractors」より
2017年売上高：ENR's 2018「The Top 250 International Contractors」より

※3 ENR社のアンケートにより算出された各年の世界シェア上位企業の受注実績を国別に集計したものであり、集計対象となる企業は各年ごとに異なる。

[道路分野の海外展開戦略]

受注機会の増加に向けた取組と、競争力を高めるための環境整備により、我が国事業者の海外展開を推進

$$\text{日本の企業の受注増} = \text{受注機会の増} \times \text{競争力の強化}$$

I. 受注機会の増加に向けた取組

1. 川上段階からの戦略的な案件発掘
2. ニーズに応じた対象事業や対象国の拡大
3. 道路PPP案件の形成

II. 競争力を高めるための環境整備

1. 海外受注増に向けた人材育成と体制づくり
2. 国や会社が率先して現地企業との連携強化
3. 積極的な情報収集と情報発信

[日本企業の海外道路PPP事業への主な参画実績]

プロジェクト名	会社名	参画期間	所在国
ジャイプル等既設有料道路運営事業	NEXCO東 JEXWAY JOIN 三菱商事	2017年-	インド
フーリーバイパス事業	NEXCO中 JEXWAY	2017年-	ベトナム
ピントロー〜スルボン道路	NEXCO西 JEXWAY	2014年-	インドネシア
国道9号4車線化拡幅事業	NEXCO東	2014年-	インド



<ジャイブルマフア有料道路>

- 政府の「インフラシステム輸出戦略」に基づき、**道路分野の海外展開戦略を2019年2月に策定**
- 「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（海外インフラ展開法）」に基づき、**高速道路会社とともに我が国事業者の海外展開を推進**
- トップセールスや二国間会議等を活用し、案件形成に向け**戦略的な仕掛けを実施**

(6) 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた取組①

■ 大会関係者等の円滑な輸送を実現するため首都高の追加対策等の検討を進めます。

<背景/データ>

- ・ 交通対策を行わない場合、大会期間中の首都高の渋滞は通常の約2倍に悪化し、円滑な大会運営と経済・生活に影響大
- ・ 大会期間中の実施目標は以下のとおり

一般交通

- ・ 大会前の交通量の一律10%減
- ・ 重点取組地区は、出入りする交通量の30%減

首都高速道路

- ・ 交通量を最大30%減（休日並の良好な交通環境）

- 夏の試行結果を踏まえ、関係機関と連携して首都高や一般道における**渋滞対策の追加対策の検討**を加速
- 会場周辺での駐車場探しによるうろつきを抑えるための**事前予約システムの導入**や**郊外でのパークアンドライド**を促進

[駐車場事前予約システムの導入]

観客の会場周辺におけるマイカーでのうろつきや駐車待ちによる渋滞を抑制



【夏の試行における道路交通状況】

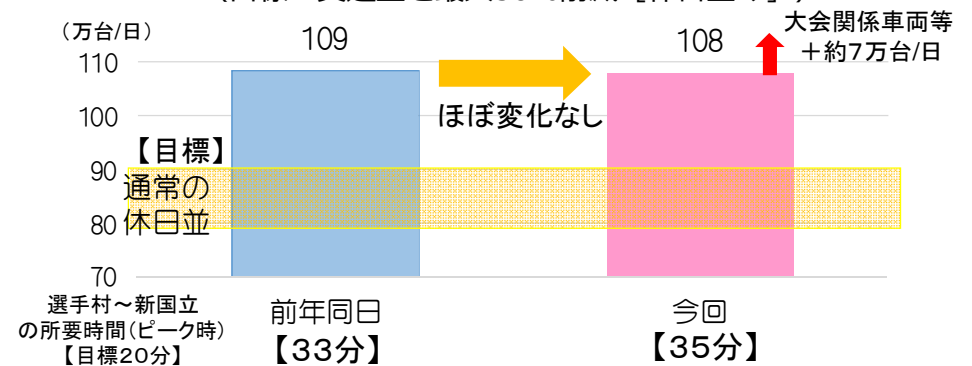
(チャレンジウィーク：令和元年7月22日～26日)

<働きかけによるTDM（交通需要マネジメント）のみ実施>

【令和元年7月22日（月）、23日（火）、25日（木）】

首都高全体の交通量

(目標：交通量を最大30%削減【休日並み】)

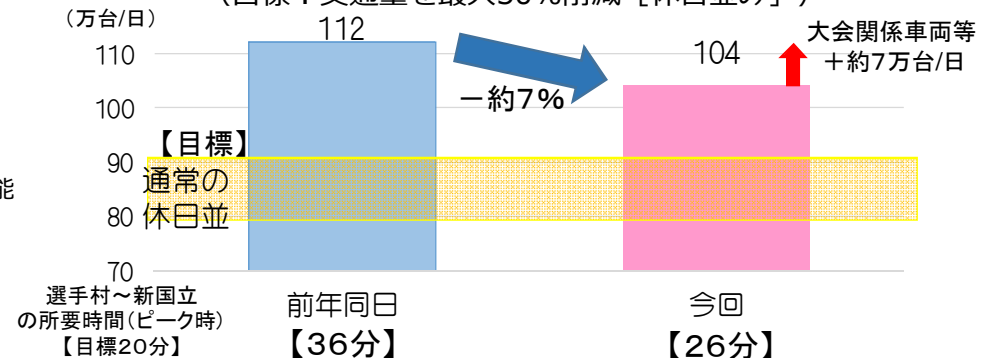


<働きかけによるTDM + 交通規制（首都高の入口閉鎖等）を実施>

【令和元年7月24日（水）、26日（金）】

首都高全体の交通量

(目標：交通量を最大30%削減【休日並み】)



(6) 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた取組②

- 大会の開催を契機として、アスリート・観客の暑熱対策としての道路空間の温度上昇抑制対策や、連続的・面的なユニバーサルデザイン化、道路標識の改善等を推進します。

＜背景／データ＞

- ・国内外より障害者を含む多くの関係者、観光客が訪れるため、競技会場周辺のユニバーサルデザイン化が重要
- ・マラソンコースにおいて環境舗装の約7割が整備済(令和元年7月末)

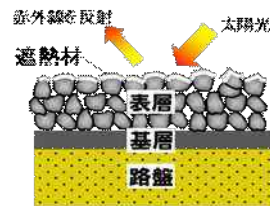
- アスリート・観客の暑熱対策として、道路緑化や環境舗装の実施等、道路空間の温度上昇抑制に向けた取組を推進
- アクセシブルルートを含む競技会場周辺の道路について、連続的・面的なユニバーサルデザイン化を推進
- 美しい都市景観の創出等の観点から、無電柱化や道路施設の美装化を推進
- オリンピック・パラリンピックまでに全国の高速道路等においてナンバリング標識の整備を完了するとともに、競技会場周辺等における英語表記などの道路案内標識改善やかすれなどにより見えづらい標識の改善を推進

【アスリート・観客の暑熱対策】

- 道路緑化** 競技大会の開催時に良好な緑陰の形成を図るため、剪定強度や時期を調整
- 環境舗装** 安定した効果が持続的に発現する遮熱性舗装を積極的に採用

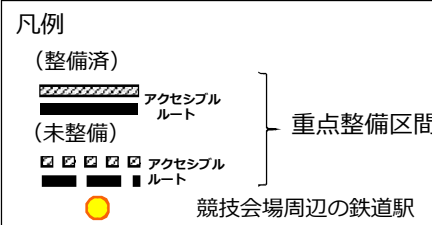


＜道路緑化による緑陰形成＞



＜遮熱性舗装＞

【連続的・面的なユニバーサルデザイン化】



＜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)＞

【オリパラに向けた道路標識の改善】

英語表記の改善・ピクトグラム¹⁾の活用
令和元年6月末時点で北海道、宮城、福島、茨城、東京、神奈川、埼玉、千葉、静岡のオリンピック・パラリンピック競技会場周辺で約7割(約14,100枚/約20,100枚)を改善完了



大会ガイドブックの表記と整合



東京2020大会ガイドブック 英語版 ((公財)東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会・東京オリンピック・パラリンピック準備局)より抜粋

(1) 人中心の道路空間の実現

■ 社会の変化や地域の多様なニーズに応じて、道路空間に求められる機能を面的に最適配置し、地域の活性化や交通安全の向上を図る「人中心の道路空間」の実現を目指します。

<背景/データ>

- ・ 社会経済情勢の変化に応じて、自動車の安全かつ円滑な通行が主目的であった道路空間の利活用ニーズが変化
- ・ 道路において、人々が集い、多様な活動を繰り広げる、賑わい創出に資する空間へのニーズの高まり
(御堂筋(大阪府大阪市)、大手前通り(兵庫県姫路市)など)
- ・ 歩行中・自転車乗用中における交通事故死者数の約半数は、自宅から500m以内の身近な道路での事故が原因

- 道路ネットワークの充実や地域のニーズに応じて、「安全」「賑わい」など機能を面的に最適配置する「人中心の道路空間」について、地域の合意形成の枠組みなど検討を推進
- 賑わい創出に資する空間を道路基準等へ新たに位置づけるとともに、道路協力団体等多様な主体と連携を図ることによって、地域活性化や更なる魅力向上を推進

[賑わい創出に資する空間イメージ] [道路協力団体の活動事例]



御堂筋(大阪市)の将来イメージ図
出典:御堂筋将来ビジョン



オープンカフェ(長野県上田市)
団体名:上田道と川の駅おとぎの里

[「人中心の道路空間」のイメージ]

<道路空間再構築による歩道整備>



<面的な交通安全対策>



<ユニバーサルデザイン化の推進>



<賑わい創出による地域活性化>



(2) 子供の移動経路、生活道路のエリア等における交通安全対策

- 子供が日常的に集団で移動する経路や生活道路等において、速度抑制や通過交通の進入抑制などを図る面的対策等の実施により、歩行者・自転車中心の空間づくりを推進します

<背景/データ>

- ・平成30年の交通事故死者数は3,532人で、昭和23年以降の統計で最少となった平成29年を更に下回る（警察庁）
- ・人口10万人あたりの自動車乗車中の死者数はG7の中で最少であるが、歩行中・自転車乗用中では最多^{参33}
- ・歩行中・自転車乗用中の死者数の約半数は自宅から500m以内の身近な道路で発生（平成30年）
- ・「生活道路対策エリア」登録状況：
498エリア【293市町村】 ⇒ 915エリア【421市町村】
（平成30年7月末） （令和元年6月末）

- 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検^{参34}結果を踏まえた交通安全対策を推進
 - ・防護柵の設置等による**安心・安全な歩行空間の整備**
 - ・生活道路のエリアへのハンプの設置等による速度抑制や通過交通進入抑制などの**面的対策**
 - ・交差点改良や改築等による生活道路からの交通転換を促す**幹線道路対策**
- ビッグデータ等の活用により、交通安全対策に関する地域の合意形成を支援
- 生活道路のエリア内及びその周辺の幹線道路の**一体的な交通安全対策**等に対して、計画的かつ集中的に支援

参33：[自動車乗車中] 最少 日本 1.2人、最多 アメリカ 7.5人（平成27年）
[歩行中・自転車乗用中] 最少 イギリス 0.8人、最多 日本 2.0人（同）

参34：未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策（令和元年6月18日、昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議決定）

[生活道路と幹線道路の一体的な交通安全対策のイメージ]



ハンプ

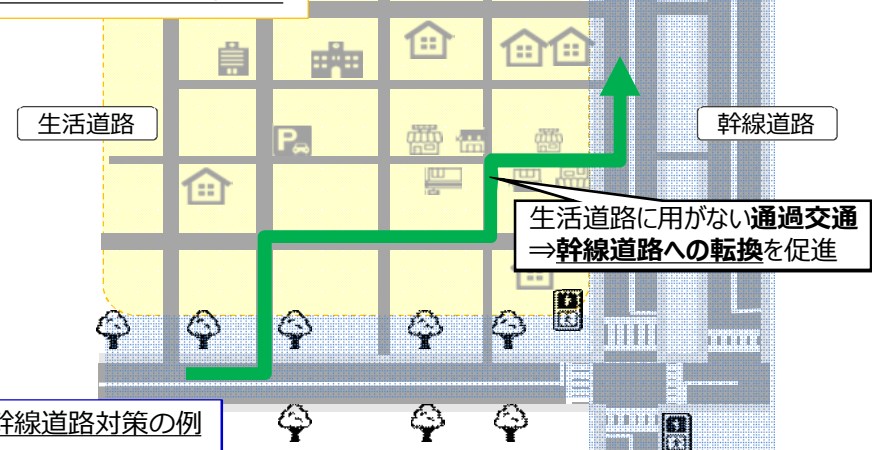


上昇

下降

ライジングホールド

生活道路の面的対策の例



幹線道路対策の例



車道拡幅・歩道設置



交差点改良

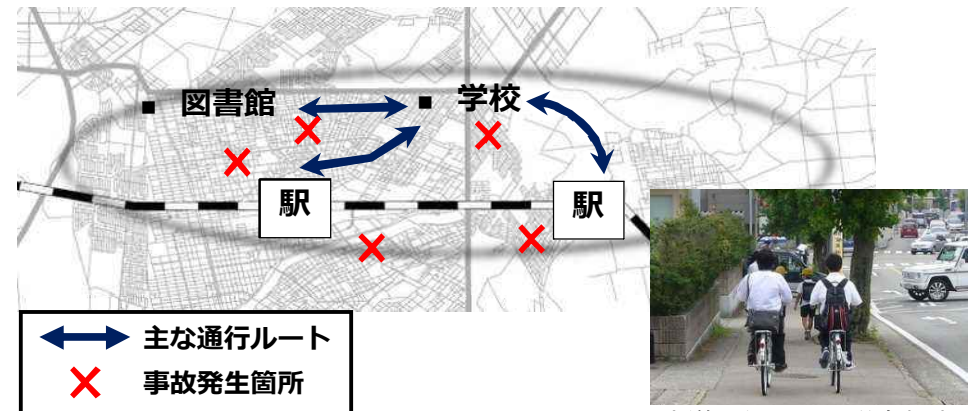
(3) 自転車の利用環境の整備

- 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、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＞

- ・自転車活用推進法に基づき、自転車の活用の推進に関する基本計画である『自転車活用推進計画』が閣議決定（平成30年6月8日）（P74参照）
- ・歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は約2,260km（平成31年3月末時点）
- ・地方版自転車活用推進計画^{参35}策定済み自治体数は25
自転車ネットワーク計画^{参36}策定済み自治体数は169（平成31年3月末時点）
- ・自転車乗用中における人口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、中学生が約3倍、高校生が約5倍と非常に高い（平成30年）

〔自転車通行空間を整備すべきエリアやルートのイメージ〕



- 地方版自転車活用推進計画の策定を促進し、同計画に基づく自転車通行空間整備について、防災・安全交付金により重点的に支援
- 子供の安全な通行や中高生の安全な自転車通学などを確保するため、歩行者、自転車、自動車適切に分離された利用空間を整備するなどの対策を実施
- 違法駐車取締りや自転車の交通ルール遵守の啓発を効果的に行うなど、警察等の関係機関と連携・協力を実施
- 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト等の展開により自転車通勤を拡大
- 地方公共団体の条例等による自転車損害賠償責任保険等への加入促進を支援及び情報提供を強化

〔歩行者と分離された自転車通行空間の整備の例〕



参35：自転車活用推進法により、都道府県や市町村が定めるよう努めなければならないとされている自転車活用推進計画

参36：市町村が道路管理者や警察等による協議会で自転車ネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態等を示す計画

(4) 無電柱化の推進

- 道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興の観点から、無電柱化推進計画に基づき、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:96%(平成27年)、
東京23区:8%(平成30年度末)、大阪市:6%(平成30年度末)
- ・ 無電柱化の推進に関する法律に基づき、『無電柱化推進計画(2018～2020年度)』を決定(平成30年4月6日)(P73参照)
- ・ 台風21号の暴風により大阪府を中心に約1,700本の電柱が倒壊、折損

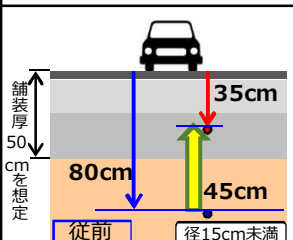
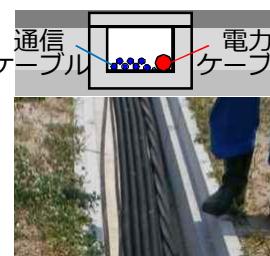

- 無電柱化推進計画に定めた**目標約1,400kmの達成に向け、地方公共団体が実施する緊急輸送道路等の無電柱化への支援について更なる重点化を推進**。また、**3か年緊急対策として位置付けられた約1,000kmについて、着実に事業を推進**

- 緊急輸送道路等^{参37}のほか、幅員が著しく狭い歩道等も対象とした新設電柱の占有禁止^{参38}、**道路事業等の実施にあわせた新設電柱の抑制**を実施するほか、**緊急輸送道路等の既設電柱の撤去を推進**

- 電線共同溝マニュアルの改訂により、浅層埋設等の**低コスト手法の普及や、新技術・新工法の導入による更なる低コスト化を促進**

- **既設の民間管路等の活用**や占有物件の移設工事等を一括して発注する**手法の実施**などにより**無電柱化事業のスピードアップを促進**

[新技術活用手法の例]

管路の浅層埋設	小型ボックス活用埋設	角型多条電線管
 <p>舗装厚50cmを想定 従前 径15cm未満 35cm 45cm 80cm</p> <p>交通量の少ない生活道路の場合</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>通信ケーブル 電力ケーブル</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、小さな収容空間に埋設</p>	 <p>安価で弾性があり施工性に優れた角型多条電線管を道路の地下に埋設</p>

[電柱の倒壊による道路閉塞]



<大阪府泉南市新家>

[占用制限の対象道路]



<幅員が狭く交通がふくそうする道路>

参37: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条に基づく措置を実施

(26都府県43市町村(約6万km)においても実施(令和元年6月末時点))

参38:道路法37条に関する運用指針を发出(平成31年4月1日)

(5) ユニバーサルデザイン化の推進

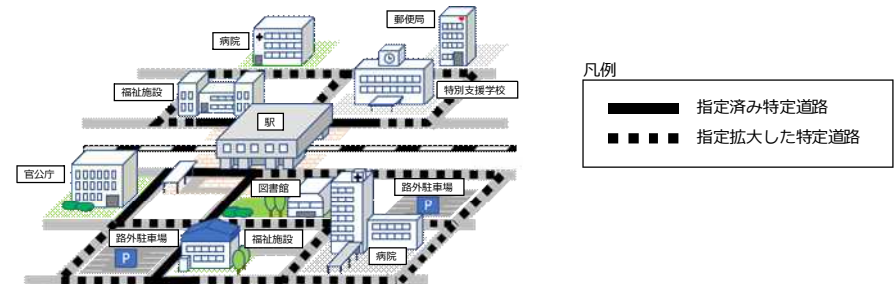
- 全ての人々が安全に安心してスムーズに移動できる社会を実現するため、全国の主要な鉄道駅や観光地周辺の道路のユニバーサルデザイン化を推進します。
- 全国の高速道路のサービスエリア、「道の駅」における子育て応援施設の整備を推進します。

＜背景/データ＞

- ・バリアフリー法に基づく特定道路の整備率は約9割。一方、その他の道路を含めると山手線の駅周辺でも整備率は約6割（2018年度）
- ・バリアフリー法の改正（バリアフリー情報提供の努力義務化等）（2018年5月18日成立）
- ・サービスエリアと「道の駅」における主な子育て応援施設整備状況

整備率（2019年3月）	24時間利用可能なベビーコーナー	妊婦向け屋根付き優先駐車スペース
サービスエリア（220施設※） ※現在、商業施設のあるサービスエリア	76%（167施設）	100%（220施設）
国整備の「道の駅」（273施設）	13%（36施設）	43%（117施設）

【面的なユニバーサルデザイン化のイメージ】



【効率的なバリアフリーマップ作成イメージ】



○主要鉄道駅とその周辺の福祉施設等を結ぶ道路等を対象に**特定道路**参39の指定を拡大し、全ての人々がスムーズに移動できる**面的なユニバーサルデザイン化を推進**

○歩道のバリアフリーマップを効率的に作成するため、**センシング技術を活用した電子地図データを取得する実験を推進し、2020年度を目途にガイドラインを策定**

○全国の高速道路のサービスエリア、国が整備した「道の駅」において、**子育て応援施設の整備を推進し、2021年度を目途に整備を完了**

【子育て応援施設のイメージ】



参39：生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路（国土交通大臣が指定）

(6) 踏切対策の推進

■ 法指定した踏切道について、2020年度までの対策又は改良計画の策定を確実に実施するため、好事例の更なる収集・提供や協議会の活用等の促進等により、道路管理者の対策検討を支援します。

＜背景／データ＞

- ・ 踏切事故は約1日1件、約4日に1人死亡
- ・ 死亡者数89人のうち、約4割が65歳以上 (平成30年度)
- ・ 平成28年度の踏切法改正後に全国1,000箇所の踏切道を法指定 (平成28年度～平成30年度)
- ・ 指定した踏切道のうち全体の約7割で対策決定し、全体の約4割で対策が完了 (平成30年度)

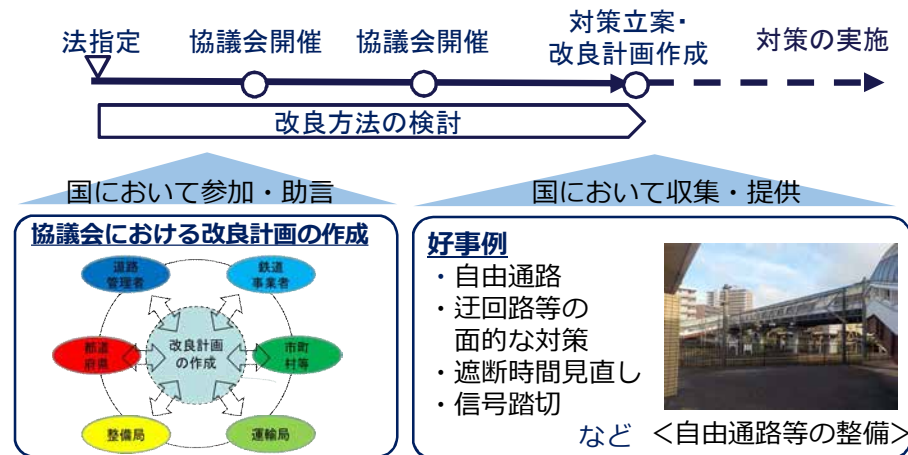
- 駅周辺対策等の好事例を引き続き収集し、道路管理者へ提供することで、指定した踏切道の対策検討を支援
- 「踏切通行安全カルテ」の更新や地方踏切道改良協議会を通じてプロセスの「見える化」を推進
- 立体交差化等について、段階的な取組を行うとともに、地方公共団体における連続立体交差事業に対し、個別補助制度を活用して計画的かつ集中的に支援
- 重要インフラ点検を踏まえた3か年緊急対策として、長時間遮断時に大幅な迂回が必要となる踏切道において、関係機関が優先的に開放する踏切への指定等や踏切の立体交差化を推進

〔主な踏切対策〕



＜連続立体交差化＞ ＜構造改良（歩道拡幅等）＞ ＜歩行者等立体横断施設＞

〔好事例の提供等による踏切対策検討の支援〕



〔段階的な踏切対策の推進〕



(7) 「道の駅」第3ステージに向けた取り組み

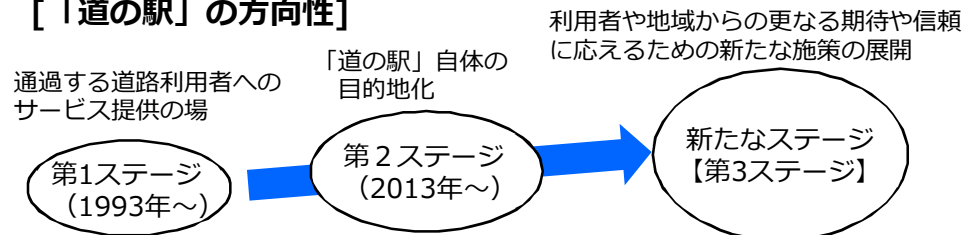
■「道の駅」制度の創設から四半世紀。地方創生を更に加速するとともに利用者や地域からの更なる期待や信頼に応えていくための新たなステージ（第3ステージ）の検討を推進します。

<背景/データ>

- ・「道の駅」の現状(P71参照)
 - 平成5年の制度創設以来、1,160箇所（令和元年6月末時点）
 - 「道の駅」利用者数：延べ約2.4億人/年
 - 「道の駅」売り上げ：約2,500億円/年（平成27年度末時点）

- 防災拠点としてソフト・ハード両面から防災機能を強化した道の駅を**防災「道の駅」として認定する制度を創設**
- インバウンド受入環境を整備するため、**JNTO認定外国人観光案内所の取得等を推進**
- 「道の駅」と**風景街道との連携**による情報発信や関係者間の交流等を促進
- 「道の駅」と**大学等との連携**による新たな価値の創造や将来の地域や道の駅を担う人材育成を強化
- 重点「道の駅」制度による支援、民間企業等との新たな連携、国内外への発信など、ブランド向上や海外展開を推進

【「道の駅」の方向性】



【「道の駅」の防災拠点化】

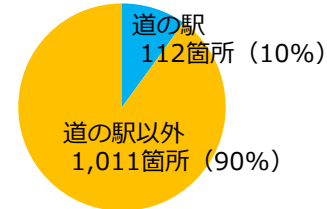


熊本地震時の自衛隊の前線基地（道の駅「あそ望の郷くぎの」）



北海道胆振東部地震時に避難者を受入（道の駅「むかわ四季の館」）

【インバウンド受入環境の整備】



<JNTO認定外国人観光案内所の内訳>（令和元年6月末時点）



<観光案内所でのインバウンド対応>（道の駅「阿蘇」）

【大学等との連携の強化】



(8) 自動運転に対応した道路空間の基準等の整備

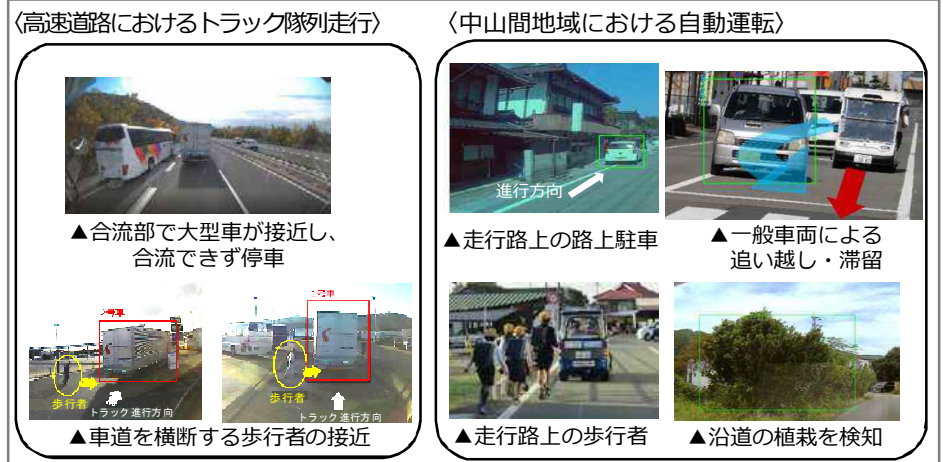
- 高齢者等の生活の足の確保や物流の効率化に寄与する自動運転サービスを全国に普及促進させるため、自動運転に対応した道路空間の基準等を整備するとともに、社会実装に向けた自治体等の取組を支援。

<背景/データ>

- ・ 政府目標 後続車無人隊列走行システムの商業化 2022年以降
限定地域での無人自動運転移動サービス 2020年まで
- ・ 中山間地域では全国の10年先を行く高齢化の進行
高齢化率の比較：全国23%、中山間地域31% (平成22年)
- ・ 車の運転が出来ない高齢者の急増
運転免許の自主返納件数 (65歳以上) の推移
約2万件 (平成19年) → 約40万件 (平成30年)
- ・ 一般交通との混在空間においては、歩行者等の検知による介入発生
手動介入・走行停止回数：路上駐車車両 約1.8回/10km (人家連担部)
歩行者・自転車 約1.1回/10km (歩道なし)

- 道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験について、長期間 (1~2ヶ月程度) の実験を引き続き実施。準備の整った箇所から順次、社会実装を実現 (P72参照)
- 自動運転車のための専用の空間、道路に敷設する電磁誘導線など、自動運転に対応した道路空間の基準等を整備
- 自動運転サービスの社会実装に向けた自治体等の計画策定、実証実験の実施等を内閣府の未来技術等社会実装事業等と連携して支援

[実証実験で得られた様々な課題]



[自動運転に対応した道路空間の主な検討内容]

<走行空間>

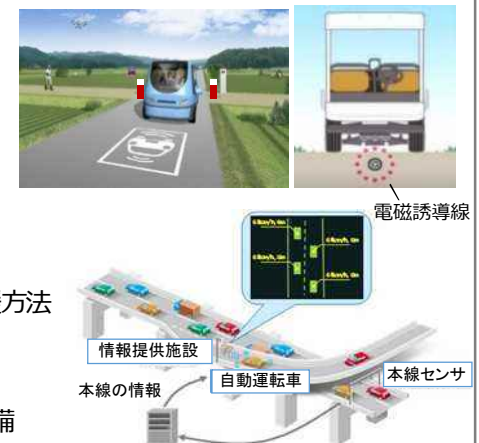
- 自動運転に対応した道路空間の構造や管理についての仕様・基準

<必要な安全対策>

- 分合流部等における情報提供方法、地域におけるルール

<インフラからの走行支援>

- 電磁誘導線、磁気マーカー等による支援方法
- 自己位置特定の支援方法
 - ・ 位置情報の提供方法
 - ・ 高精度 3次元地図等の基準点整備



(9) シェアリングとの連携

- 所有から共有への利用形態の変化を踏まえ、公共交通を補完する交通として他の交通モードとの連携強化を図り、シェアリングの活用を促進します。

<背景/データ>

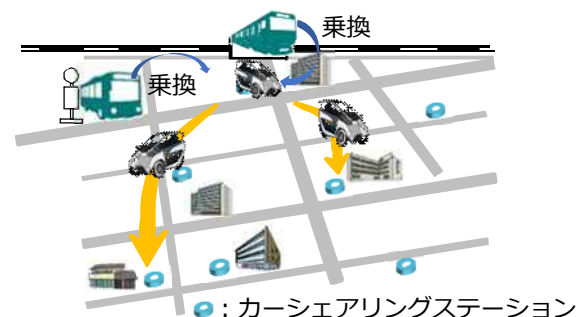
- ・我が国のカーシェアリング利用者（会員数）は10年間で約1万6千人（平成22年）から約163万人（令和元年）へと約100倍に増加 参40
- ・都心の鉄道駅近傍の道路空間を活用した社会実験（国道1号 大手町、国道15号 新橋）において、路外を含めた全72ステーション中、大手町の利用者数が2番目に多いことなど、道路空間を活用したカーシェアリングに一定のニーズを確認
- ・シェアサイクル本格導入都市数は、5年間で54都市（平成25年12月1日時点）から135都市（平成30年3月31日時点）に増加

- 鉄道駅等の交通拠点に隣接する道路空間を活用したカーシェアリング社会実験の検証結果を踏まえつつ、**試行的導入**を拡大し、全国での導入に向けた**運用指針案**を策定
- 高速バス&カーシェアリング社会実験結果を踏まえ、民間事業者による**導入拡大を検討**
- シェアサイクルの普及促進のため、事業者ごとに必要な利用登録を**ワンストップで行うための仕組みを構築**

参40：（公財）交通エコロジー・モビリティ財団調べ

【道路空間を活用したカーシェアリング社会実験】

<乗換え利便性が高く、公共交通を補完するカーシェアリングのイメージ>



<ステーション設置箇所図>



<状況写真>



[国道1号 大手町]



[国道15号 新橋]

(10) 観光振興の推進 ①

■ 「観光先進国」の実現に向けて、観光地への円滑なアクセスの実現に向けた取組を進めます。

【観光地への円滑なアクセスの実現】

＜背景/データ＞

- ・平成30年訪日外国人旅行者数は3,119万人(平成24年の3.7倍)
 - ・観光渋滞による損失は約1兆円。観光客の不満事項としても第1位
 - ・空港アクセスにレンタカーを利用した訪日外国人は、平成23年から平成29年の7年間で約8倍※
- ※ 国際航空旅客動態調査(航空局)

- ICT・AIなどの革新的技術を活用し、**料金施策を含めた面的な交通需要調整や道路空間の再編など観光渋滞対策**の導入を推進
- 訪日外国人旅行者の地方部への誘客を図るため、レンタカーを利用する訪日外国人旅行者向けの**高速道路周遊定額パス**の利用を促進
- 高速道路ナンバリング**や**英語表記**、**地図標識の活用**、**標識・看板の案内の集約**などわかりやすい道案内を推進

【観光地周辺の渋滞対策の推進】

既存ストックを有効活用した観光地へのアクセス改善

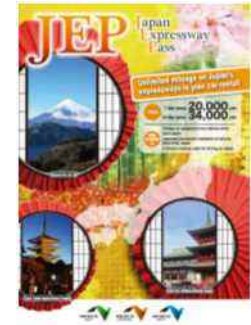


臨時的な2車線運用のための幅広路肩の活用
＜北海道中富良野地区の取組事例＞

【高速道路の周遊定額パス】

パス名称 : Japan Expressway Pass
 開始時期 : 平成29年10月
 実施会社 : ネクスコ東日本/中日本/西日本等
 周遊エリア : 北海道等を除く全国エリア
 価格 : 20,000円(連続する最大7日間)
 34,000円(連続する最大14日間)

※その他、エリアごとにも周遊定額パスを販売



【わかりやすい道案内の推進】

高速道路ナンバリング・英語表記の活用



会場の案内と英語表記を統一

＜高速道路本線のナンバリング＞ ＜一般道のナンバリングと英語表記の統一＞

地図標識の活用、標識・看板の案内の集約



交通結節点や観光地等でのわかりやすい道案内のため、歩行者向けの地図標識の設置や、法定外の看板と道路標識との集約を実施

改善前 改善後
 歩行者案内標識 旧町名案内板 住居表示 街区案内 文京区資料より 歩行者案内標識と街区案内を地図標識に集約

(10) 観光振興の推進 ②

■ 「観光先進国」の実現に向けて、安全で快適な観光地の形成を促進します。

【安全で快適な観光地の形成】

＜背景/データ＞

- ・平成30年訪日外国人旅行者数は3,119万人(平成24年の3.7倍)
- ・訪日外国人観光客を対象とした調査において、公衆無線LAN環境や多言語表示等の情報提供手段に対する不満が上位※ ※観光庁調べ
- ・先導的なサイクリング環境を目指すモデルルートは36ルート(平成31年3月末時点)

- 日本風景街道の取組や、無電柱化等の実施により観光地の快適な空間づくりを推進
- 道の駅やSA・PAにおけるFree Wi-Fiの導入やJNTO認定外国人観光案内所等インバウンド受入環境の整備を推進
- 観光スマートウェイの実現に向け、デジタルサイネージによる情報提供やスマートパーキングの整備を推進
- モデルルートを設定し、走行環境や受入環境の整備、情報発信の強化等により、サイクルツーリズムを推進
- 国内外のサイクリストの誘客を図るため、ナショナルサイクルートを指定し、魅力向上のための取組を推進

【日本風景街道の推進】

道路を舞台に地域ならではの風景や自然、歴史、文化などの資源を活かした活動を支援



＜日豊海岸シーニック・バイウェイ＞
(大分県・宮崎県)

【道の駅やSA・PAにおけるインバウンド受入環境の整備】



＜道の駅におけるFree Wi-Fiサービス＞



＜大津SA＞

【サイクリング環境の向上】

- ・トイレ/給水
- ・入浴やシャワー施設
- ・サイクリングマップ等の設置

- ・サイクルスタンド
- ・工具/空気入れの貸出
- ・レンタサイクル
- ・ロッカー(一時荷物預り)



＜道の駅のサイクリング拠点化のイメージ＞

【デジタルサイネージの活用】

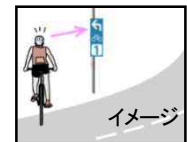
無電柱化に伴う路上変圧器を活用したデジタルサイネージによる防災・観光情報提供



＜路上変圧器を活用したデジタルサイネージ＞
(岐阜県岐阜市にて実証実験実施中)



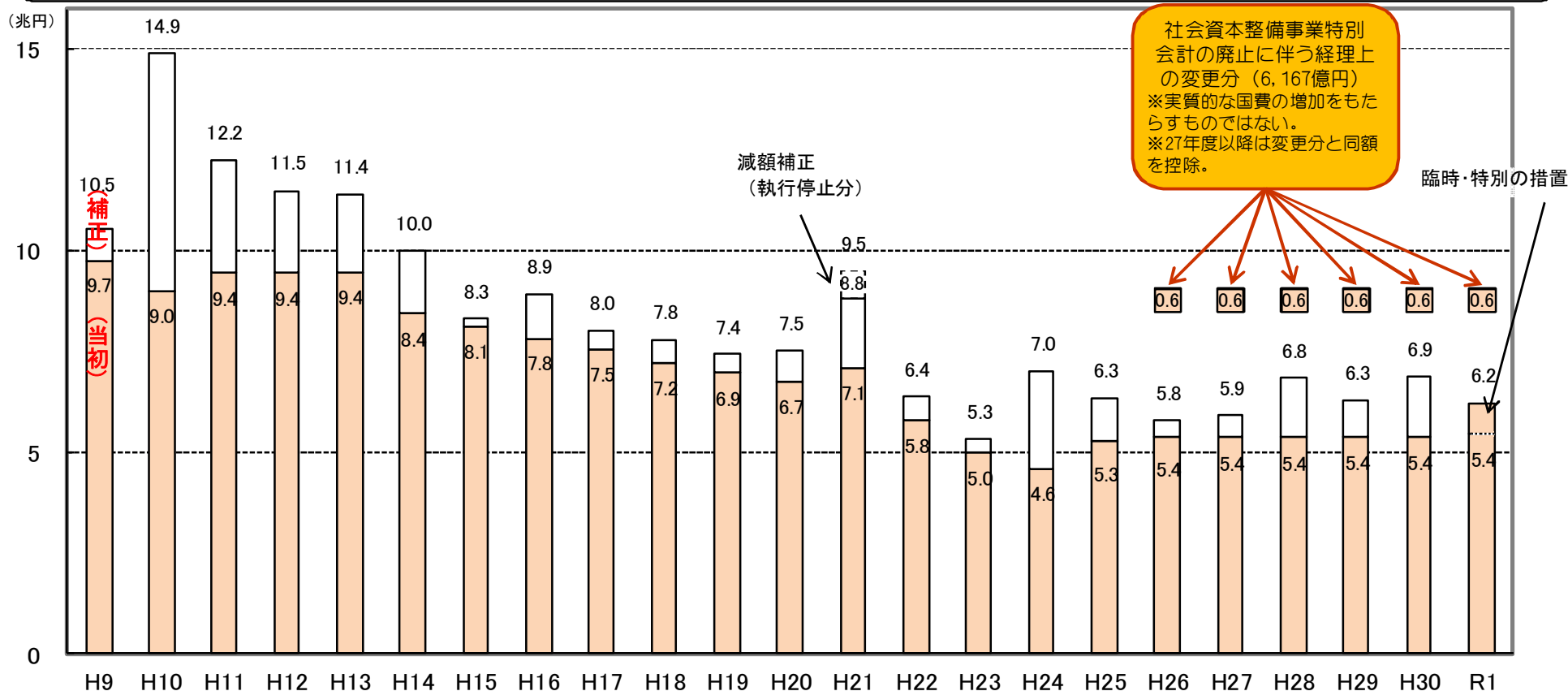
＜路面表示＞



＜案内看板＞

(参考資料)

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～令和元年度において、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、H28二次補正:0.06兆円、H29当初:0.7兆円、H30当初:0.6兆円、R1当初:0.6兆円(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。

※臨時・特別の措置等については、地方公共団体の直轄事業負担金等を除いた額である。(地方公共団体の直轄事業負担金等を含んだ臨時・特別の措置は8,503億円である)

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の概要

決定：
平成30年12月14日

※内閣官房国土強靱化推進室発表資料を一部編集

1. 基本的な考え方

- 本対策は、「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策」(平成30年11月27日重要インフラの緊急点検に関する関係閣僚会議報告)のほか、ブロック塀、ため池等に関する既往点検の結果等を踏まえ、
- ・防災のための重要インフラ等の機能維持
 - ・国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持
- の観点から、国土強靱化基本計画における45のプログラムのうち、重点化すべきプログラム等20プログラムに当たるもので、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、3年間で集中的に実施する。

2. 取り組む対策の内容・事業規模の目途

- 緊急対策160項目
○財政投融资の活用を含め、おおむね7兆円程度を目途とする事業規模(※1、※2)をもって実施。

I. 防災のための重要インフラ等の機能維持

おおむね3.5兆円程度

- (1)大規模な浸水、土砂災害、地震・津波等による被害の防止・最小化
- (2)救助・救急、医療活動等の災害対応力の確保
- (3)避難行動に必要な情報等の確保

おおむね2.8兆円程度
おおむね0.5兆円程度
おおむね0.2兆円程度

II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持

おおむね3.5兆円程度

- (1)電力等エネルギー供給の確保
- (2)食料供給、ライフライン、サプライチェーン等の確保
- (3)陸海空の交通ネットワークの確保
- (4)生活等に必要の情報通信機能・情報サービスの確保

おおむね0.3兆円程度
おおむね1.1兆円程度
おおむね2.0兆円程度
おおむね0.02兆円程度

(※1)
うち、財政投融资を活用した事業規模としておおむね0.6兆円程度を計上しているほか、民間負担をおおむね0.4兆円程度と想定している。平成30年度第一次補正予算等において措置済みの事業規模0.3兆円を含む。

(※2)
四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

3. 本対策の期間と達成目標

- 期間:2018年度(平成30年度)~2020年度(平成32年度)の3年間
○達成目標:防災・減災、国土強靱化を推進する観点から、特に緊急に実施すべき対策を、完了(概成)又は大幅に進捗させる。

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策（道路関係）

○重要インフラの緊急点検結果等を踏まえ「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、2020年度までの3年間で集中的に実施する。

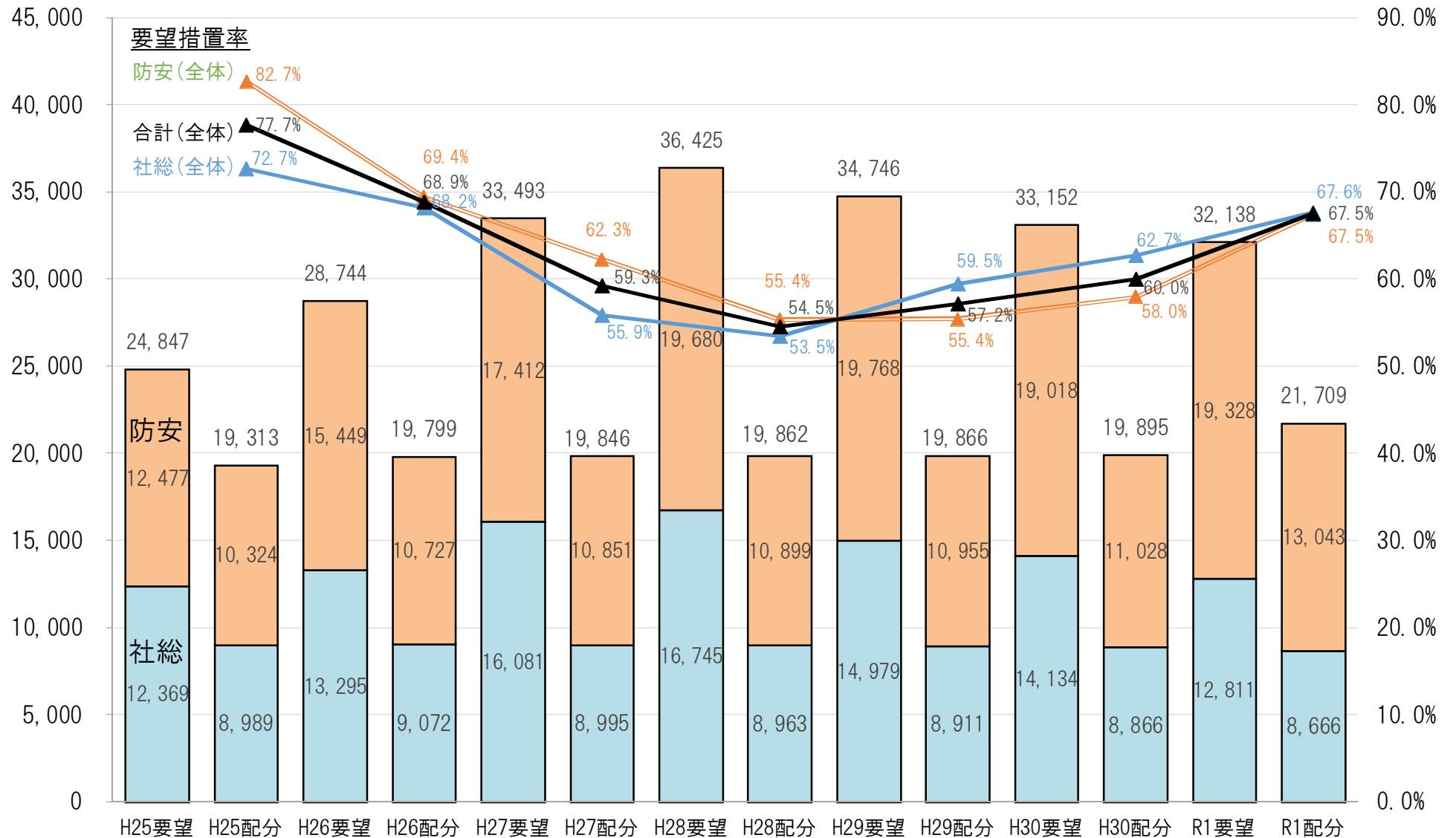
法面・盛土	冠水	越波・津波	耐震
<p>土砂災害等の危険性が高く、社会的影響が大きい箇所約2,000箇所について、土砂災害等に対応した道路法面・盛土対策、土砂災害等を回避する改良や道路拡幅などの緊急対策を概ね完了。</p>  <p><法面法枠工> <危険箇所を回避するミニバイパス></p>	<p>冠水発生の恐れのある箇所について、道路（約1,200箇所）及びアンダーパス部等（約200箇所）の排水能力向上のため排水施設の補修等の緊急対策を概ね完了。</p>  <p><排水施設> <排水ポンプ></p>	<p>越波・津波の危険性のある約80箇所について、消波ブロック整備等の越波防止対策、ネットワーク整備による越波・津波に係る緊急対策を概ね完了。</p>  <p><消波・根固ブロック> <ネットワーク整備></p>	<p>耐震対策未実施の橋梁約600箇所※1、道の駅約30箇所※2について、耐震補強に係る緊急対策を概ね完了。</p> <p>※1：緊急輸送道路上の橋梁の内、今後30年間に震度6以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域にあり、事業実施環境が整った橋梁 ※2：地域防災計画に位置づけがあり、耐震対策未実施の道の駅</p>  <p><橋梁の耐震対策> <道の駅の耐震対策></p>
<p>救急活動や人流・物流等に大きく影響を与える可能性がある踏切約200箇所について、長時間遮断時に優先的に開放する踏切への指定等や踏切の立体交差化等の緊急対策を実施。うち、約20箇所において期間内に立体交差化を完了。</p>  <p><単独立体交差事業> <連続立体交差事業></p>	<p>停電により情報が遮断され管理上支障が生じる恐れのある道路施設約1,600箇所※1、道の駅約80箇所※2等について、無停電設備（発動発電機、蓄電池）の整備等の緊急対策を概ね完了。</p> <p>※1：事前通行規制区間内等にある道路施設で無停電設備が未設置な箇所等 ※2：地域防災計画に位置づけがあり、無停電設備が未整備な道の駅</p>  <p><無停電装置> <自家発電装置></p>	<p>道路上での車両滞留の発生を踏まえ、大規模な車両滞留リスクのある約700箇所について待避場所等のスポット対策や除雪車増強の体制強化等の緊急対策を概ね完了。</p>  <p><除雪機械の増強> <チェーン着脱場></p>	<p>既往最大風速が一定程度以上で、電柱倒壊の危険性の高い市街地の緊急輸送道路の区間（約1万km）において、災害拠点へのアクセスルートで事業実施環境が整った区間約1,000kmについて、無電柱化を実施。</p>  <p><電柱倒壊による道路閉塞> <電柱ハザードマップ></p>

（注）道の駅及び踏切以外の『箇所』の計上方法については、路線別に都道府県毎の区間を1箇所としています。

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)

※R1の計数は臨時・特別の措置を含む



● 道路法等の一部を改正する法律

公布日：平成30年3月31日
 施行日：平成30年9月30日（*は平成30年4月1日）

背景・必要性

① 道路財特法*に基づく財政上の特別措置の期限切れへの対応 ※道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律

- 今年度末に期限が切れる国費率のかさ上げ措置が延長されない場合、自治体の負担が増大

② 道路利用の安全性の更なる向上

- 老朽化が進む道路の修繕が急務 ※市町村管理を含む全橋梁73万橋の54%で点検が完了、うち61%で措置が必要(H28年度末時点)
- 道路区域外からの落石や土砂崩れ等により、交通事故等が発生
- 災害時に重要な輸送路の啓開・復旧を被災自治体が迅速に行うのは困難
- 下水道の管路等の占用物件の損壊により、道路陥没等が発生
- 幅員が狭い歩道の電柱等が、歩行者や車いすの安全・円滑な通行を阻害



落石による死傷事故

災害により通行できなくなった道路

下水道の老朽化による道路陥没

電柱により通学児童が車道にはみ出す

③ 物流生産性の向上

- 国際海上コンテナ車等が増加する中、道路構造上の制約による通行の支障が物流生産性の向上を阻害

法案の概要

1. 道路整備に関する財政上の特別措置の継続

- 道路の改築に対する**国費率のかさ上げ措置を平成39年度末まで延長***【道路財特法】

2. 道路利用の安全性の更なる向上

- 道路の老朽化に対応し修繕を重点的に支援するため、**補助国道の修繕に係る国費率のかさ上げ措置を新設***【道路財特法】 ※補助国道の修繕に係る現行の国費率 5/10
- 道路区域外からの落石等を防ぐため、現行制度を拡充し、沿道区域内の土地管理者への**損失補償を前提とした措置命令権限**を規定【道路法】
- 重要物流道路（後掲）及びその代替・補完路について、災害時の**道路啓開・災害復旧を国が代行**【道路法】
- 占用物件の損壊による道路構造や交通への支障を防ぐため、**占用者による物件の維持管理義務、当該義務違反者への措置命令権限**を規定【道路法】
- 歩行者や車いすの安全・円滑な通行を確保するため、**占用制限の対象に「幅員が著しく狭い歩道で特に必要な場合」**を追加【道路法】 ※現行では「災害時の被害拡大防止」「車両の能率的な運行確保」のため特に必要な場合に占用制限が可能



災害時の道路啓開

3. 「重要物流道路制度」（新設）による物流生産性の向上

- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、**国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」*として指定し、機能強化、重点支援を実施** ※高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道、空港港湾アクセス道等から指定
- 国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図るため、通常の道路より水準が高い**特別の構造基準**を設定【道路法】
※当該基準を満たした道路については国際海上コンテナ車等の通行に係る許可を不要とする【車両制限令】
 - 高速道路から物流施設等に直結する道路の整備に係る**無利子貸付制度**を新設【道路財特法】
 - 重要物流道路及びその代替・補完路について、災害時の**道路啓開・災害復旧を国が代行**【道路法】（再掲）



【目標・効果】 平常時・災害時を問わず、安定的かつ安全・円滑に利用可能な道路網を確保

(KPI) ①：豪雨による被災通行規制回数・時間の削減 143件/年・2,823時間/年（過去5年間平均） → 10年後には概ね半減

②：国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可必要台数の削減 約30万台（H28年度） → 10年後には概ね半減

社会資本整備審議会 道路分科会 建議（平成29年8月22日）概要

I 社会経済についての現状認識

- 1.人口減少・高齢化と暮らしへの影響**
○地方における移動手段の確保、トラックドライバー不足の深刻化
- 2.日本経済の持続的な成長に向けた課題**
○緩やかな回復基調ではあるが、潜在成長力の引き上げが必要
- 3.ICTの急速な進展**
○技術革新の進展による生産性の向上や経済社会の発展等への寄与が期待
- 4.激甚化する自然災害、切迫する巨大地震**
○巨大地震などの多様な災害が広域化・複雑化・長期化
- 5.老朽インフラの加速度的増加**
○適時適切なメンテナンスとともに、施設の集約化も視野に施設の質的向上が肝要
- 6.「観光先進国」に向けた挑戦**
○質の高い観光地の形成など、世界に誇る魅力あふれる国づくりが必要

II 目指す社会と道路政策

- 1.経済成長に資する生産性向上**
○ストック効果の高いインフラの整備
- 2.地方創生の実現・地域経済の再生**
○「対流」の促進による地域経済の経済活動の活性化
○地方創生の主要拠点としての道の駅のより一層の活用
- 3.国民の安全・安心の確保**
○災害時の損失を最小限とする対策の一層の強化
○予防保全に基づき、新技術導入や維持管理のあり方の見直し
- 4.一億総活躍社会の実現**
○豊かさを実感できる全員参加型社会の実現
- 5.イノベーションの社会実装**
○より賢く整備し、使いこなし、サービスや産業を創出

III 新たな道路政策の方向性

- | | | |
|---|--|--|
| 1.道路・交通とイノベーション
～道から社会を変革する～
○技術革新が急速に進展するICTを最大限活用すべき
○従来の利用形態等を前提としない、考え方や仕組み、ルールの整理や社会受容性の確保に取り組むべき
（自動運転/トラック隊列走行/低速モビリティ/交通安全/円滑化/老朽化対策）
○今までにない使いわれ方や付加価値を創造し、社会・経済の変革やパラダイムシフトをリードしていくべき | 2.人とクルマのベストミックス
～高度な道路交通を実現する～
○骨格となるネットワークについて、自動車、歩行者、自転車等を分離し、誰もが遠慮せず快適・安全に走行・通行できるよう整備すべき
○地方部(中山間地域)の道路整備・強化が必要
○生活道路での「混在」の考え方を導入すべき
○人とクルマの動きを同時に把握するための新たな調査体系の確立が不可欠
○2020年東京オリパラ大会を目標に、ロードプライシングを含むTDM施策等による一体的な最適化の運用を図る必要 | 3.道路の更なるオープン化
～多様な連携・協働を追求する～
○道路占有・空間のオープン化：道路空間を使い倒し、地域の魅力向上、交通モード間の接続強化を図るべき
○議論・検討のオープン化：官民の新たな連携を促進すべき
○道路情報のオープン化：産学官が共通の認識を持ち、連携して地域課題に対処できる体制を構築すべき
○道路空間のスマート化：構造物・附属物を集約・撤去しスマートな道路空間とすることを検討すべき |
|---|--|--|

IV 道路施策の具体的提案

- | | | |
|--|--|---|
| 1.メンテナンスのセカンドステージへ
○予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施
○新技術の導入等による長寿命化・コスト縮減 | ○過積載撲滅に向けた取組の強化
○適正な予算等の確保
○集約化・撤去による管理施設数の削減
○地方への国による技術支援の充実 | 8.ニーズに応じた道路空間の利活用
○道路空間の利活用の更なる高度化
○多様なニーズに対応した道路空間の再構築
○民間団体等との連携による価値・魅力の向上 |
| 2.総合的な交通安全対策の実施
○生活道路の交通安全対策
○自転車利用環境の整備
○踏切対策の推進
○高速道路の安全・安心に係る賢い取組
○ユニバーサルデザイン化の推進 | 4.円滑なモビリティの確保のために
○ICTやAI等をフル活用した交通マネジメント強化
○交通流を最適化する料金・課金施策の導入
○大規模商業施設等の対策の強化
○トラック・バスなど道路利用者との連携強化 | 9.「観光先進国」の実現に向けて
○観光地への円滑なアクセスの実現
○安全で快適な観光地の形成
○旅行者にわかりやすい道案内の推進 |
| 3.災害に強い安全性・信頼性の高い道路へ
○大規模災害への対応
○集中豪雨や大雪への対策強化
○無電柱化の推進
○占用物件の適切な維持管理 | 5.戦略的な人と物の流れの確保
○平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保
○トラック輸送のイノベーションの促進
○高速道路の幹線物流プラットフォームの構築
○ラストマイルの人と物の流れの確保 | |
| 6.モーダルコネク(交通モード間連携)の強化
○交通・物流拠点とネットワークのアクセス強化
○バスタプロジェクトの推進
○主要鉄道駅など広域交通拠点の利便性向上
○モード間の情報接続の強化とシェアリングとの連携 | 7.地域における産学民官の新たな連携へ
○官民連携による都市空間の再編
○道路のストック効果を高めるための地域・民間との連携
○道の駅や高速道路の休憩施設等の活用促進
○すべての人にわかりやすい道案内の実現
○ICT・ビッグデータを利活用した地域道路経済戦略の推進 | |

V 施策の進め方についての提案

- 多様な主体との連携 ○データの利活用 ○新技術の開発・活用 ○予算・財源 ○的確な評価

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会
高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 基本方針（平成29年12月22日）
概要

1. 高速道路を取り巻く環境

- (1) 高速道路ネットワークの進展に伴う更なる機能向上の要請 …… 高速道路の8割が開通済
- (2) 高速道路における安全上の課題の顕在化 …… 暫定2車線区間の飛び出し事故/逆走事故
- (3) 激甚化する災害時における高速道路ネットワークへの期待 …… 熊本地震/北海道台風被害
- (4) 生産性向上に対する社会的要請 …… 労働生産性向上/働き方の改善

2. 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組

- | | |
|---|--|
| <p>(1) 目指す方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) 世界でも事故率が低く、安全性の高い高速道路 2) あらゆる災害に対して強く、回復力の高い高速道路 3) 全てのドライバーにとって使いやすく、快適で安心な高速道路 | <p>(2) 留意すべき視点</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) 利用者の視点や行動の重視 2) 他分野の施策との連携 3) 最新技術の進展とその活用 |
|---|--|

(3) 施策の具体的な提案

1) 利用者の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> ① 暫定2車線区間の対策 ② 逆走対策 ③ 歩行者・自転車等の進入対策 ④ 自動運転の実現に向けた取組 ⑤ 交通安全施設の整備等 	<ul style="list-style-type: none"> ➡ ・速度低下等の区間で4車線化、付加車線設置 (生産性向上の観点も踏まえ圏央道などを早急に4車線化) ・最新データにより効果的な付加車線の設置や3車線運用などの工夫 ・今後、当面整備する暫定2車線区間はワイヤロープを標準設置 ➡ ・2020年までに逆走事故ゼロを目標とした取組の加速 ・運転支援に資する新技術の早期実用化 ・路車連携による車両の自動制御など自動運転技術の活用検討 ➡ ・誤進入者の行動特性を踏まえた対策 ➡ ・新東名でのトラック隊列走行を可能とする6車線運用 ➡ ・新技術も活用した交通安全施設の整備 ・落下物の早期発見・回収のための道路緊急ダイヤル(#9910)の普及活用
2) 強靱で信頼性の高いネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ① 防災・減災対策 ② 工事規制の影響の最小化 ③ 雪氷対策 	<ul style="list-style-type: none"> ➡ ・一般道路と連携したネットワークとしての防災対策を実施 ・平常時・災害時を問わない安定輸送確保のための路線指定と機能強化等 ・橋梁の耐震対策やSA・PAの防災機能強化の推進 ・道路区域外からの災害対策の強化 ➡ ・複数工事の集約化や工事時の車線運用の工夫 ・暫定2車線区間の代替となる車線・経路の整備や拡幅等の計画的な推進 ➡ ・準天頂衛星を活用した除雪車両の運転支援
3) 快適な利用環境の実現	<ul style="list-style-type: none"> ① 休憩施設の使いやすさの改善 ② 高速バスの利便性向上 ③ 高速トラック輸送の効率化支援 ④ 訪日外国人旅行者への対応 ⑤ スマートIC等による地域とのアクセス強化 	<ul style="list-style-type: none"> ➡ ・ユニバーサルデザイン化等によるSA・PAの施設充実 ・道の駅やガソリンスタンド等への一時退出の全国展開 ➡ ・高速バス停の配置見直しなど機能向上 ・インターチェンジ周辺での乗継ぎ拠点の整備 ➡ ・SA・PAへのトレーラー分離・連結スペースの整備や路外施設活用 ➡ ・2020年までに高速道路のナンバリング概成 ➡ ・スマートICや民間施設と直結するICなど柔軟に設置

3. 施策の進め方について

- (1) 安全・安心計画（仮称）の策定
- ・無料区間を含め、「安全・安心計画（仮称）」として中期的な整備方針をとりまとめ
 - ・コスト削減等の経営努力や現下の低金利状況等を活用しつつ、暫定2車線区間の4車線化や耐震対策などを早急に実施
- (2) 負担のあり方（4車線化等）
- | | |
|------|---|
| 有料区間 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通状況を勘案し、優先度を明確にした上で利用者負担で早期整備 ・4車線化の優先度が低い区間はワイヤロープを基本としつつ、利用者や地方負担の活用など様々な方策の導入可能性を検討 |
| 無料区間 | <ul style="list-style-type: none"> ・新直轄区間でのワイヤロープ設置等に係る制度を設け、整備 ・4車線化は、周辺ネットワークや整備経緯を踏まえつつ、地域の意見を聴取した上で、利用者負担（有料事業）による整備を導入 |
- (3) 多様な連携・協働 国や地方公共団体、高速道路会社が連携/物流事業者とも協調して業務改善等の方向性と連動した施策を推進

4. 今後の検討課題

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・維持管理・更新に係る負担のあり方 ・交通流を最適化する料金・課金施策の導入 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者重視の料金体系の推進 ・完全ETC化及びETC2.0の普及促進・活用・オープン化等 |
|---|--|

大都市圏環状道路等の整備加速（平成30年度～）

現下の低金利状況を活かし、財政投融资を活用して、①大都市圏環状道路等の整備加速による生産性の向上、②橋梁の耐震強化対策の加速による安全・安心の確保を行う。

＜金利負担軽減の活用等＞

超長期(40年)・固定の財政融資1.5兆円の追加等



高速道路保有機構：1兆円程度の金利負担の軽減
⇒ 債務引受余力が増大



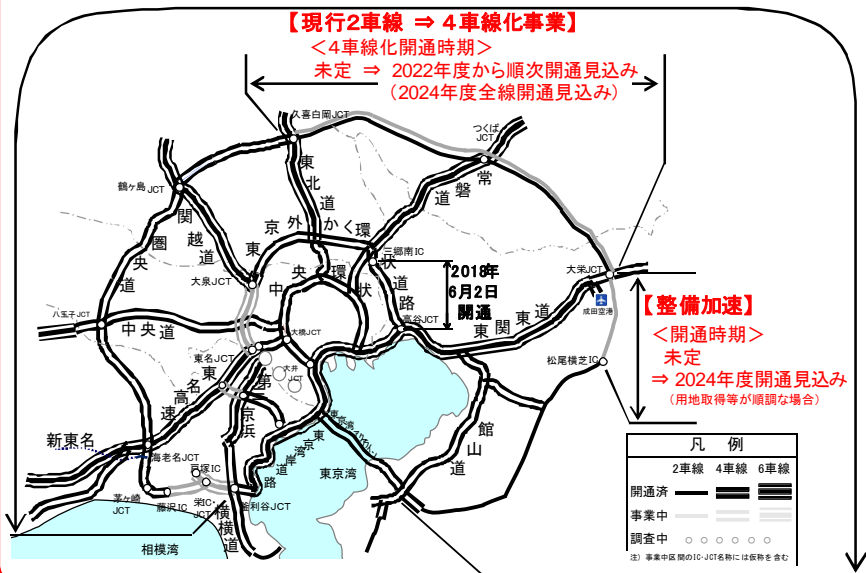
高速道路会社：投資余力が増大
(財投活用による整備加速箇所)
○圏央道・東海環状等の整備加速
・圏央道（久喜白岡JCT～大栄JCT） 4車線化など
○橋梁の耐震強化対策の加速
・地震発生確率26%以上の地域の橋梁

※今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率

＜事業(例)＞

大型物流施設・国際空港等が立地する圏央道の整備加速 ⇒ 物流効率化と民間投資の誘発による生産性向上

首都圏中央連絡自動車道 約300km



西回り区間 約77km 東海環状自動車道 東回り区間 約76km



高速道路の機能強化の加速（平成31年度～）

昨年度に引き続き、財政投融資を活用して、①**暫定2車線区間の機能強化による防災・減災対策**、②**生産性向上のための新名神高速道路の6車線化**を行う。

<金利負担軽減の活用等>

超長期(40年)・固定の財政融資1.0兆円の追加



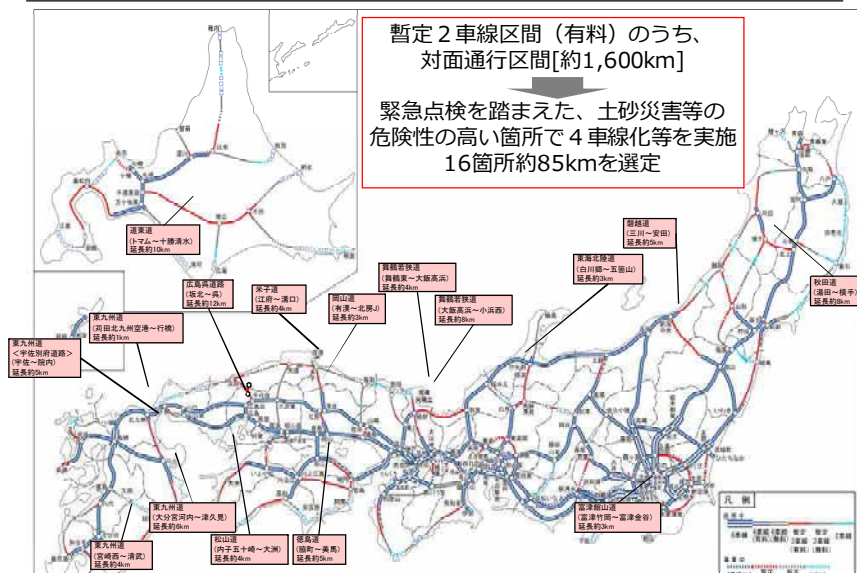
高速道路保有機構：
7,000億円程度の金利負担の軽減
⇒ 債務引受余力が増大



高速道路会社：投資余力が増大
(財投活用による整備箇所)
○ 暫定2車線区間における4車線化等の実施
○ 新名神(亀山西JCT～大津JCT)の6車線化

<事業(例)>

重要インフラの緊急点検を踏まえ、防災・減災対策のための暫定2車線区間における4車線化等



ダブル連結トラックやトラック隊列走行の実現を見据え、新名神の6車線化による生産性向上

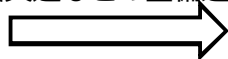


首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系（平成28年4月より導入）

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



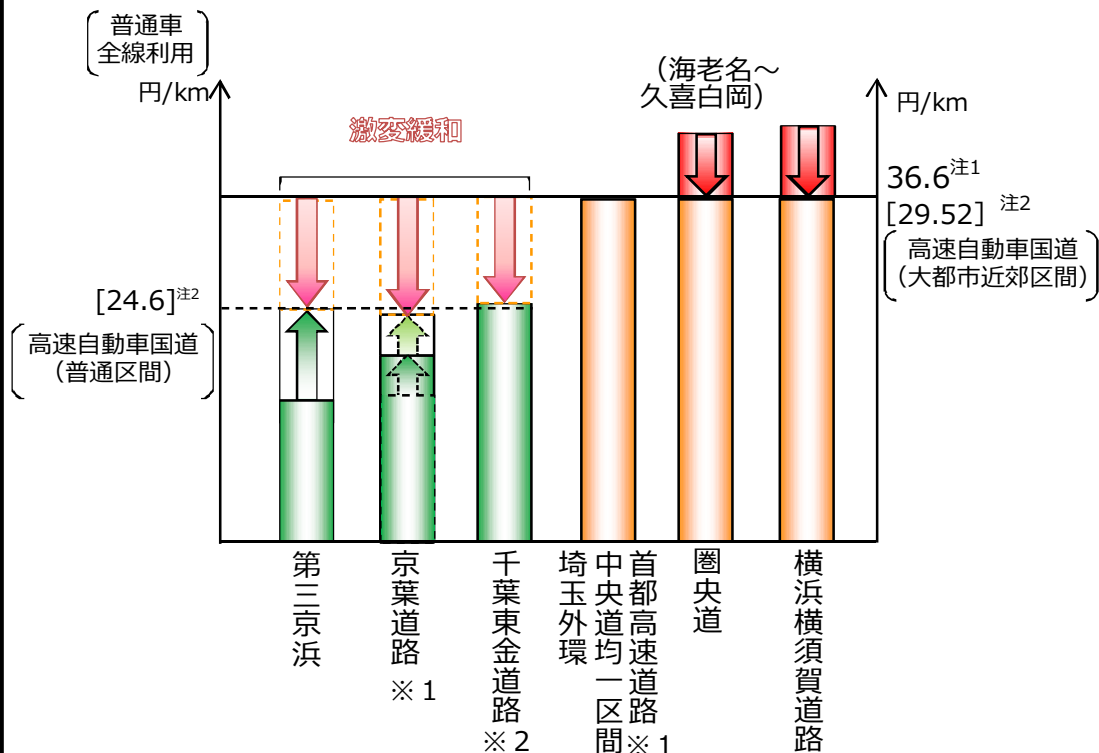
利用重視の料金

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

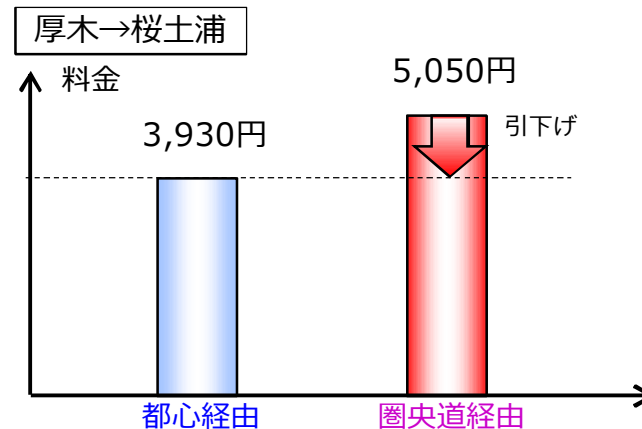
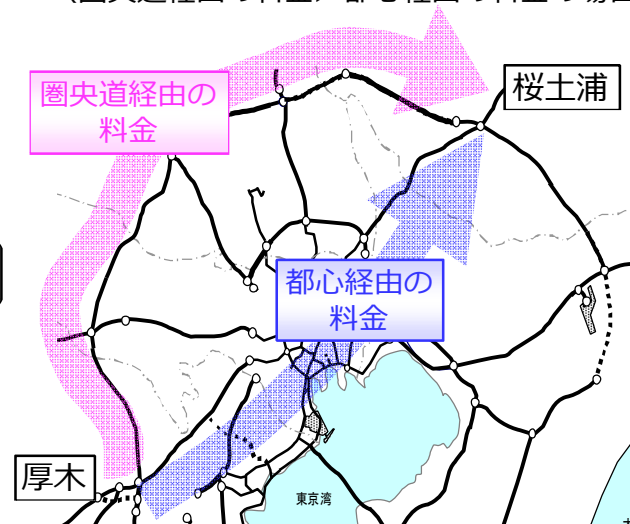
※1 物流への影響等を考慮し、上限料金を設定するなど
激変緩和措置を実施（ただし、京葉道路は、地域内料金は据え置き）

※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

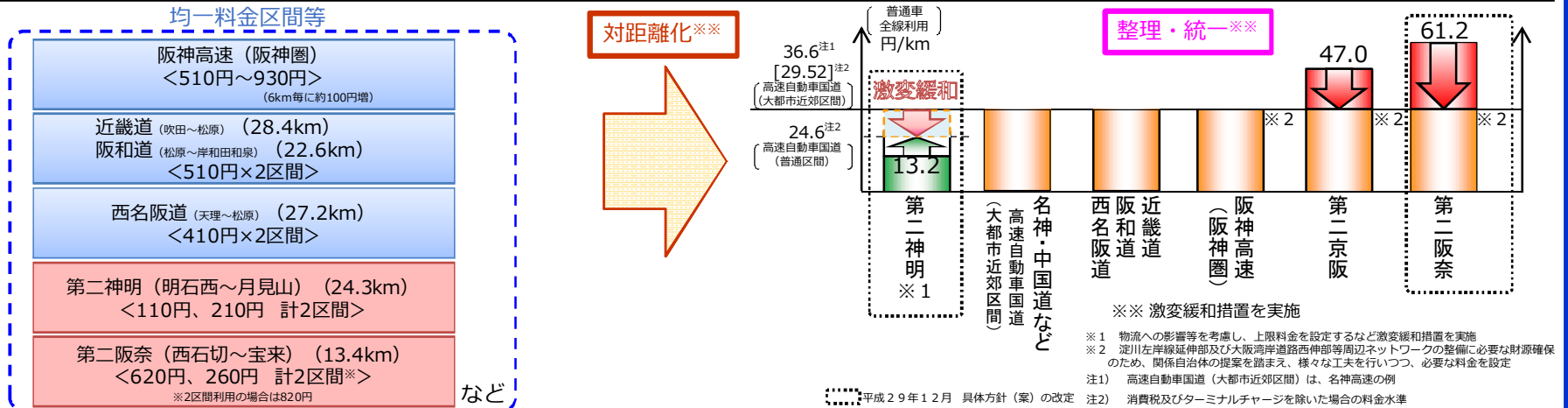
- 起終点間の最短距離を基本に料金を決定（圏央道経由の料金 > 都心経由の料金の場合）



近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系（平成29年6月より導入）

(1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

- ① 料金水準を現行の高速自動車国道の大都市近郊区間を基本とする対距離制を導入し、車種区分を5車種区分に統一する。
- ② 阪神高速については、関係自治体の提案を踏まえ、淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保の観点から、有料道路事業について、事業費の概ね5割を確保するために、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定する。

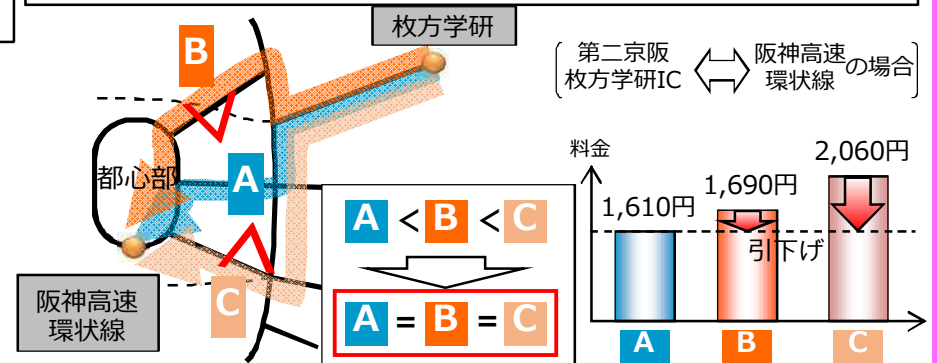


(2) 管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現

- ③ 高速道路会社と一体的なネットワークを形成している路線で、地方道路公社等の管理となっている区間は、合理的・効率的な管理を行う観点から、地方の意向を踏まえ、高速道路会社での一元的管理を行う。

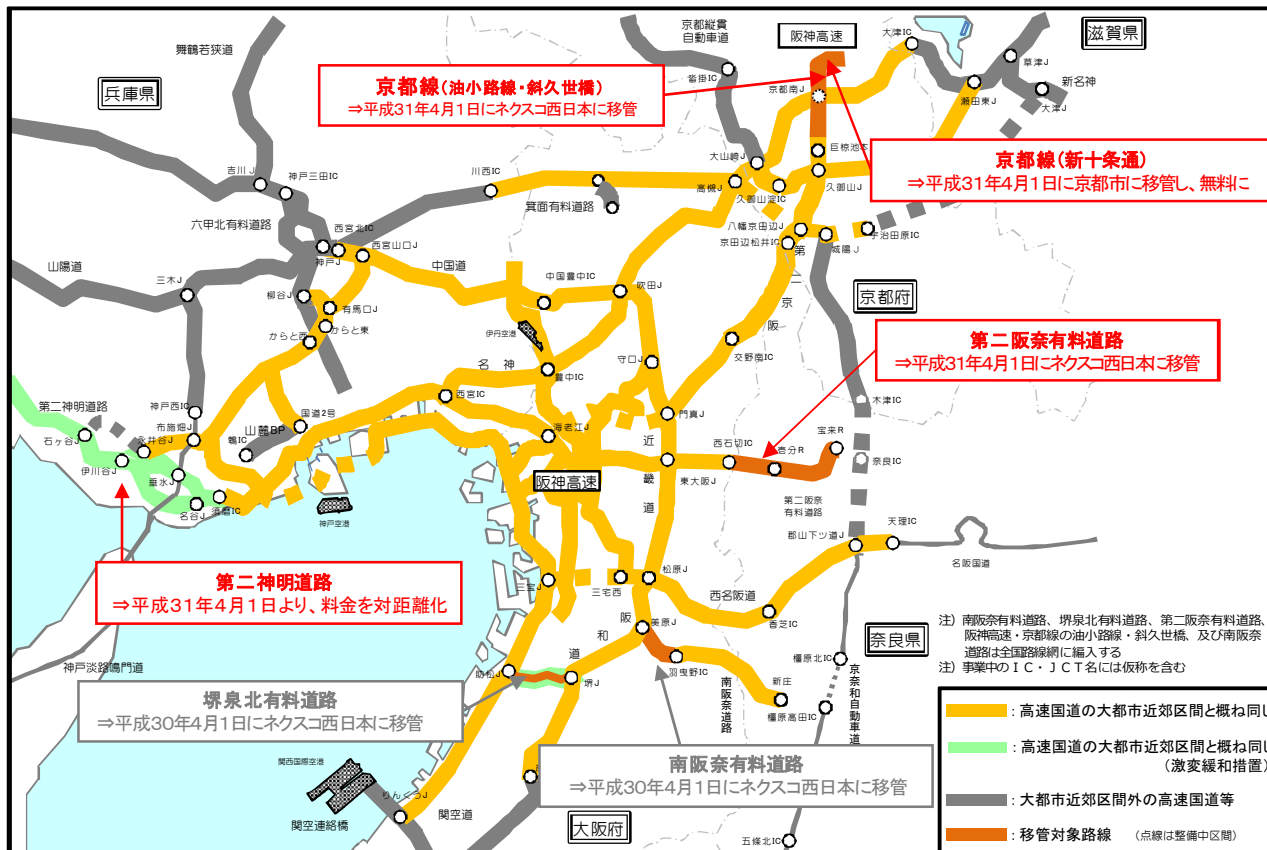
- 大阪府道路公社・南阪奈有料道路及び堺泉北有料道路
→ ネクスコ西日本に移管 (平成30年4月)
- 大阪府・奈良県道路公社の第二阪奈有料道路
→ ネクスコ西日本に移管 (平成31年4月)
- 阪神高速・京都線の油小路線・斜久世橋
→ ネクスコ西日本に移管 (平成31年4月)
- 阪神高速・京都線の新十条通
→ 京都市に移管して無料に (平成31年4月)

- ④ 大阪及び神戸都心部への流入に関して、交通分散の観点から、経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定する。



近畿圏の高速道路ネットワークにおける管理主体の統一等

- 南阪奈有料道路及び堺泉北有料道路は平成30年4月1日にネクスコ西日本に移管
- 京都線は平成31年4月1日にネクスコ西日本及び京都市に移管
- 第二阪奈有料道路は平成31年4月1日にネクスコ西日本に移管



中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系の見直し

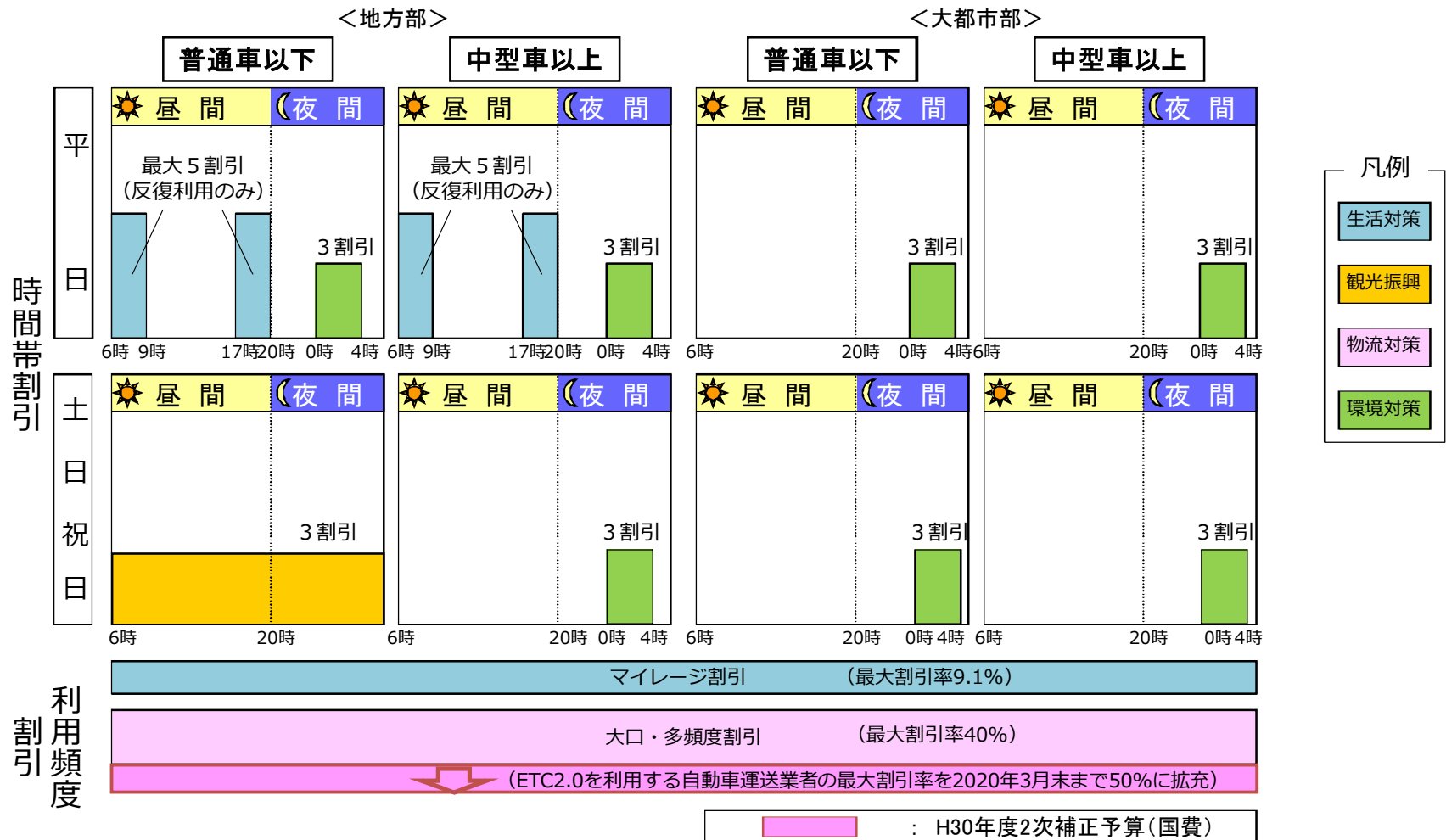
<現状の課題>

- ①整備が進捗している東海環状・新名神・名二環等のネットワークを有効活用した交通の適切な処理
 - ②名古屋の中心部を発着する交通の分散処理
 - ③一宮付近や名古屋中心部等、特定箇所が発生している渋滞を解消するためのネットワーク機能の向上
- ⇒○中京圏の現状や将来像を踏まえ、中京圏における高速道路を賢く使うための料金体系について、国土幹線道路部会中京圏小委員会において検討し、令和元年秋頃に基本方針をとりまとめる。
- 名古屋第二環状自動車道の全線開通に合わせて、令和2年度中を目途に新たな料金体系を導入する。



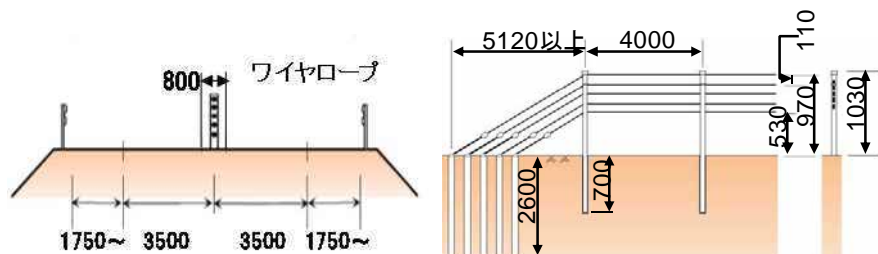
自動車運送事業者の労働生産性向上等のための高速道路料金割引の臨時措置

○平常時、災害時問わず物流機能を担う自動車運送事業者に対し、ETC2.0の普及を促進しつつ、物流コストを低減し、経営体質の強化により生産性向上を図るため、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（2020年3月末まで）を実施。



ワイヤロープの設置状況

【ワイヤロープの構造（土工部）】



【ワイヤロープの設置状況(計約240km：うち有料区間約202km)】

○対向車線への飛出し事故は5件のみ。死亡事故は0件

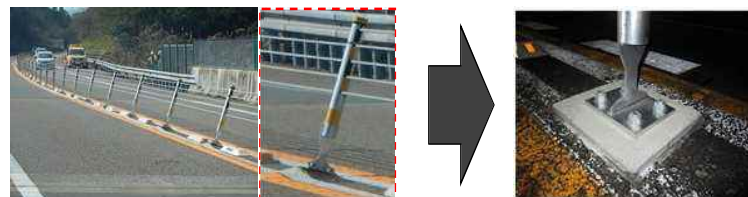
[ワイヤロープ設置後の飛出し事故件数_有料区間のみ (R1.7末時点)]

	R1年度 (延長：約202km)	H30年度 (延長：約180km)	H29年度 (延長：約115km)	(参考)H28年 飛出し事故 ^{※1}
対向車線飛出し事故	1件	3件	1件	71件
うち死亡事故	0件	0件	0件	7件
うち負傷事故	0件	0件	0件	14件

※1：H30年度までに設置した同IC区間(対面通行箇所)におけるH28年1年間の事故件数

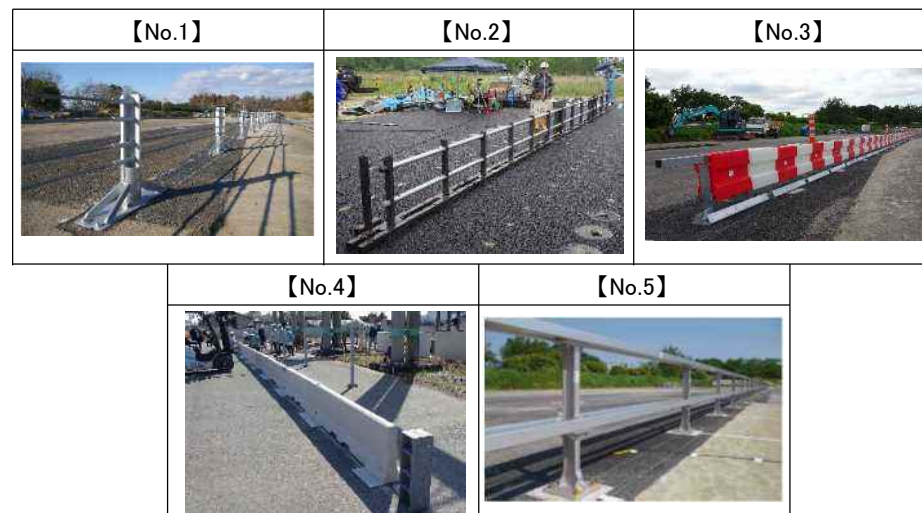
【中小橋の新たな定着タイプによる試行設置状況】

○支柱傾倒した中小橋のワイヤロープについて、新たな支柱定着方法により、現地試行設置中。



【長大橋・トンネル区間の新技术(選定5技術)】

○技術公募した新技术の性能検証を引き続き進める。



(トンネル・長大橋区間における暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策技術の例)

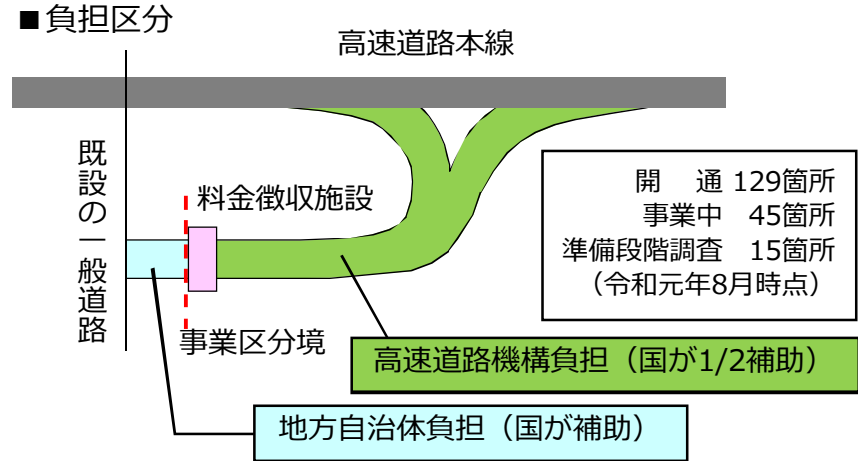
＜ワイヤロープに関する技術的検証結果中間取りまとめ(抜粋)＞

- 土工区間については、走行性、維持管理、緊急時対応において大きな課題が生じておらず、技術的に実用化が可能である。
- 中小橋については、特に曲線部において支柱の固定方法に課題が見られるため、試行設置箇所を拡大し、夏期の高温下も含めた舗装との定着部の耐力確保など、実用化に向けた取組を進める必要がある。
- 長大橋・トンネル区間については、現在実施している公募選定技術の性能検証を引き続き進める。

スマートインターチェンジ・民間施設直結スマートインターチェンジの整備

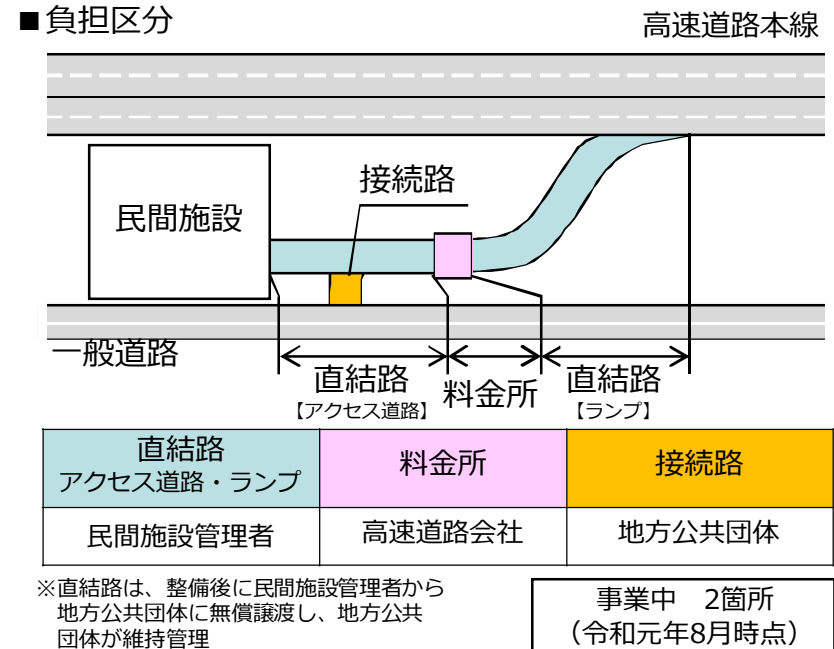
< スマートインターチェンジ とは >

- スマートインターチェンジは、通行可能な車両をETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジ
 - [SA・PA接続型] サービスエリアまたはパーキングエリアに接続
 - [本線直結型] 高速道路本線に接続
- ETC専用のため、料金徴収施設を集約する必要がなく、コンパクトな整備が可能
- 料金徴収にかかる人件費も節約可能



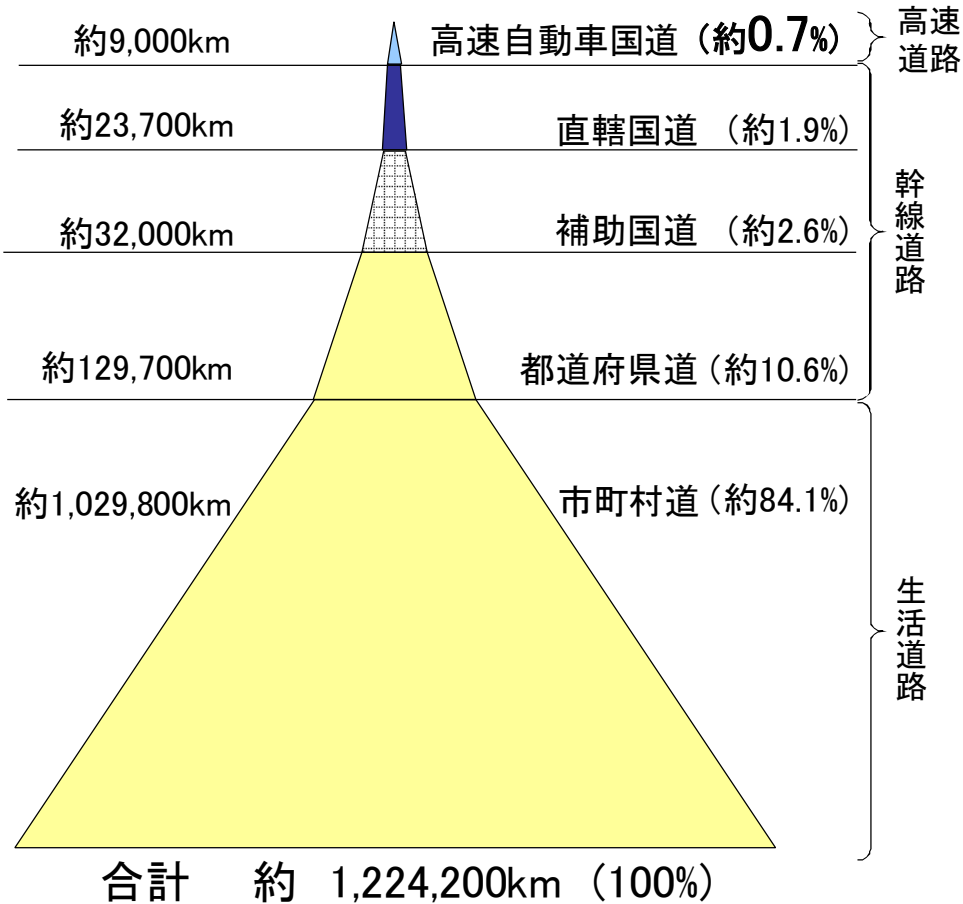
< 民間施設直結スマートインターチェンジ とは >

- 【目的】 高速道路と近傍の民間施設を直結するインターチェンジについて、民間企業の発意と負担による整備を可能とすることで、高速道路を活用した企業活動を支援し、経済の活性化を図る
- 【対象施設】 大規模商業施設、工業団地、物流施設 等
- 【対象交通】 主として民間施設に発着する交通 (一般交通も利用可能)
- 【運用形態】 ETC車限定 ハーフIC・1/4ICも可
- 【支援制度】 民間事業者のIC整備費用の一部を無利子貸付
民間事業者がIC整備に係る土地を取得した場合の登録免許税の非課税措置※
(※2020年3月末まで実施)



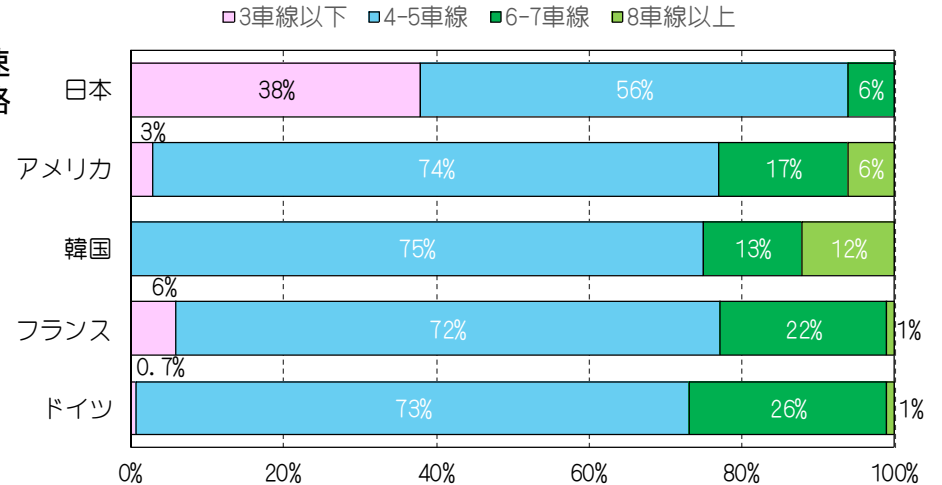
日本の道路の現況

○ **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: 平成31年4月1日時点
 その他: 平成29年4月1日時点
 注) 各々の延長は100km単位となるように四捨五入したため合計と合致しない

○ **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]



高速道路の対象) 日本: 高規格幹線道路
 韓国: Expressway
 アメリカ: インターステート (Interstate)
 ドイツ:アウトバーン (Autobahn)
 フランス: オートルート (Autoroute)
 出典※1) 日本: 国土交通省資料(平成27年)
 韓国※2: 国土海洋部統計年報(2017)
 アメリカ: Highway Performance Monitoring System 2015 (FHWA)
 ドイツ: Straßenverkehrszählungen 2015 (BSSt)
 フランス: Voies par chaussée sur le réseau routier national(2017)
 ※1 各国、最新年度の調査データを使用
 ※2 [参考]韓国(3車線以下): 44%(平成7年)

○ **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	60 km/h	95 km/h	96 km/h	80 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等) による

○高規格幹線道路の整備状況

	総延長	令和元年度末開通予定延長 ()進捗率		令和2年度末開通予定延長 ()進捗率	
高規格幹線道路 【うち暫定2車線区間】	約14,000km	12,006km 【4,411km】	(86%)	12,134km 【4,408km】	(87%)
高速自動車国道	11,520km	<1,049km> 9,062km	(88%) (79%)	<1,061km> 9,118km	(88%) (79%)
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	1,895km	(76%)	1,955km	(79%)

<注>

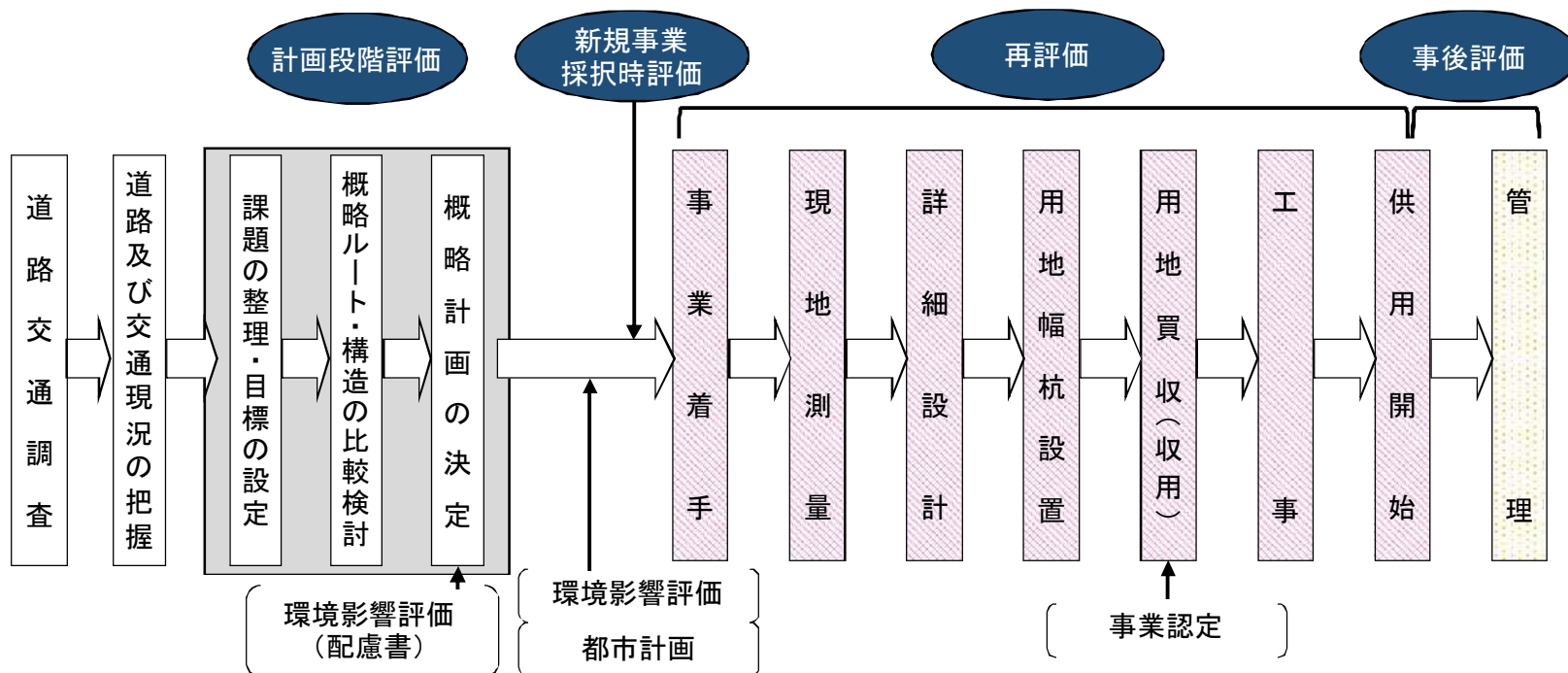
1. 高速自動車国道の〈 〉内は、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路である。(外書きであり、高規格幹線道路の総計に含まれている。)

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。

4. 高規格幹線道路の【 】内は、暫定2車線整備区間の延長を示す。

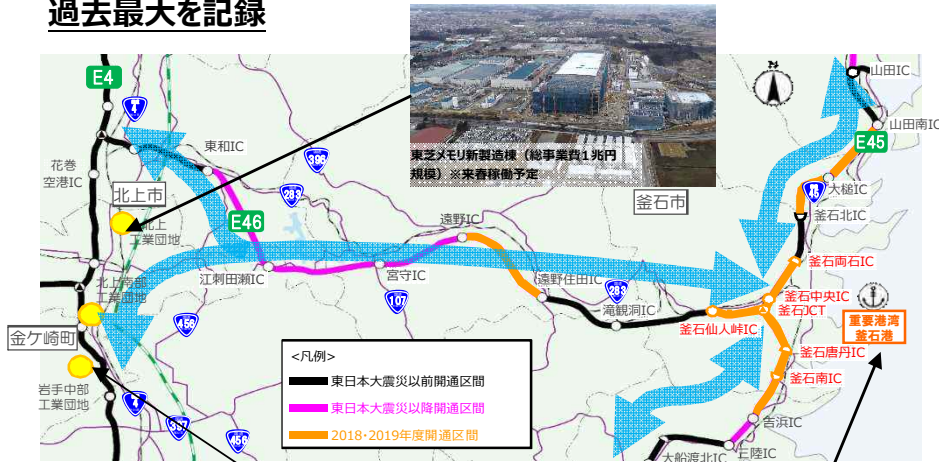
事業の流れ



道路ネットワーク整備による整備効果

[復興道路等のネットワーク拡充による物流機能の向上]

- 2019年3月に東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～花巻間）が全線開通し、**岩手県全域における物流機能向上を支援**
- ネットワーク拡充により、**釜石港の利用企業数・コンテナ取扱量**が過去最大を記録



トヨタ自動車東日本(株)岩手工場(岩手中部工業団地)
(年産約30万台・従業員約2,500人)



釜石港で稼働したガントリークレーン

【内陸部と釜石港の物流ルート】

・花巻市から釜石市（市役所間）までの所要時間短縮

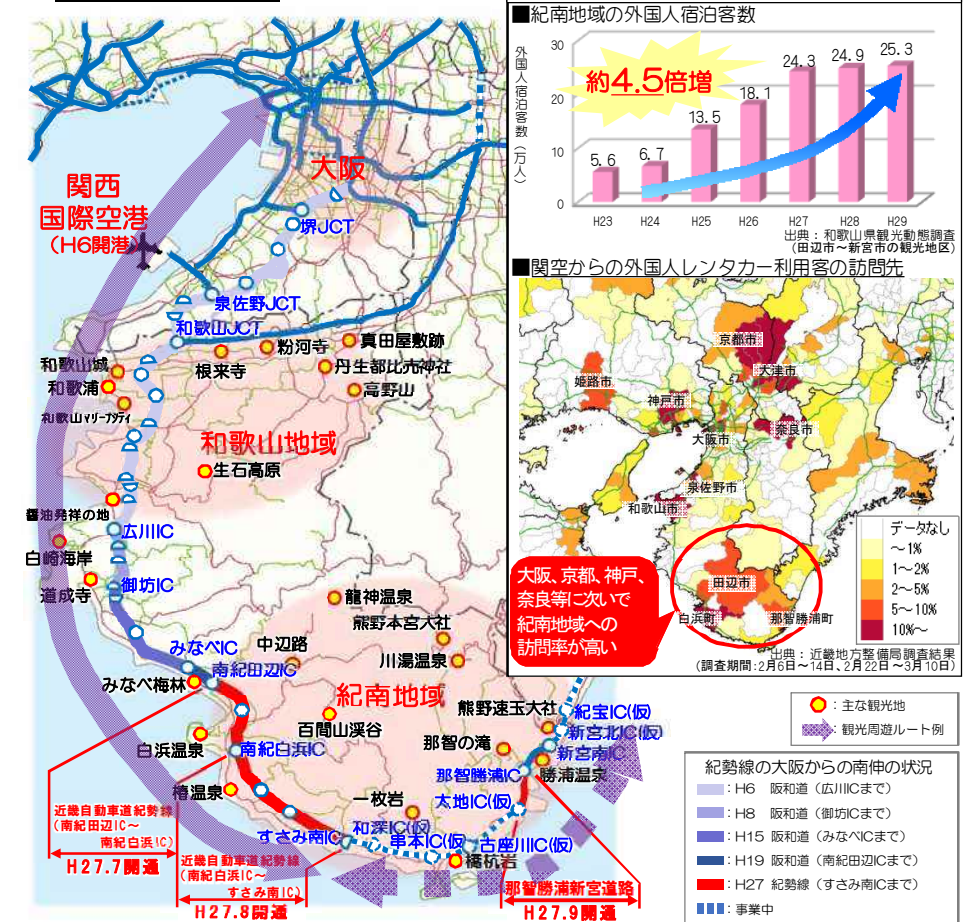
整備前(2011年)：約110分 → 整備後(2019年)：約80分(約30分短縮)

・釜石港利用企業数、一般貨物コンテナ取扱量 ※2009年 → 2018年の数値

利用企業数 : 1社 → **75社(74社増)** 【内訳：内陸企業26社、沿岸企業43社、県外企業6社】
コンテナ取扱量 : 68TEU → **7,608TEU(7,540TEU増)**

[近畿自動車道紀勢線の延伸による整備効果]

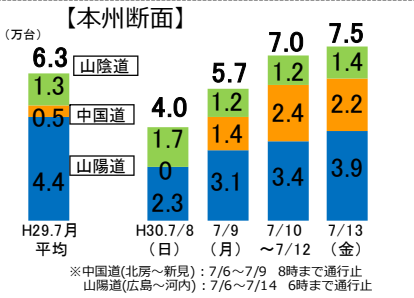
- 近畿自動車道紀勢線の延伸による、関西国際空港等とのアクセス向上により、紀南地域の**外国人宿泊客数が増加傾向**
- 近年はレンタカーを利用した外国人観光客の**紀南地域への訪問率も高い傾向**
- 今後、近畿自動車道紀勢線の延伸により、**更なる外国人観光客数の増加に期待**



平成30年7月豪雨における高速道路の交通機能確保

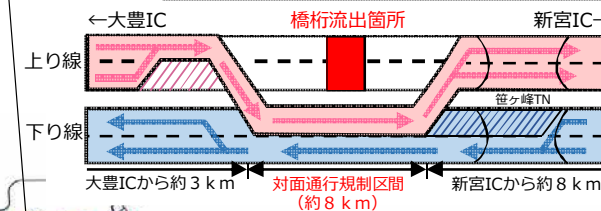
<山陽道-中国道-山陰道>

- 山陽道が通行止めとなったが、**中国道及び山陰道により、東西の大動脈機能を確保。**
[中国道は通常の5倍の交通量]

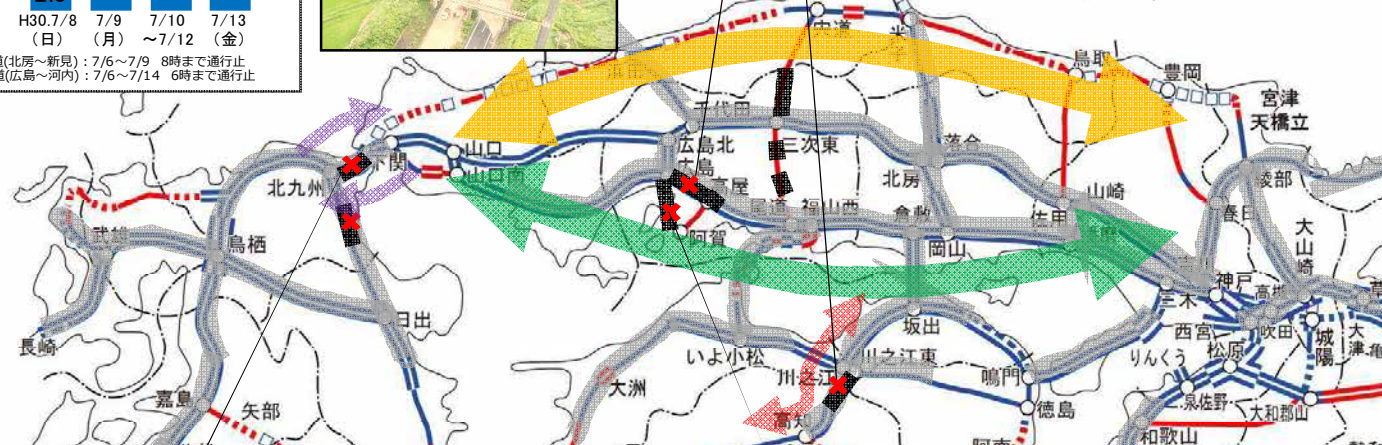


<高知道>

- 上り線の橋梁が落橋したが、下り線を活用し、**暫定2車線で被災して6日後に交通機能を確保。**
[H4年 暫定2車線供用、H20年 4車線化]

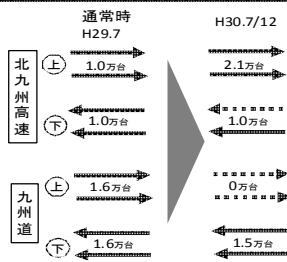


■ 通行止め区間 (7/12時点)
□ 通行止め解除済み区間



<九州道-北九州道>

- 九州道の下り線と北九州高速の上り線を活用し、本州と九州を連絡する**交通軸を2車線以上確保。**



<広島呉道路および国道31号 (広島～呉)>

- 国道31号の早期の通行止め解除とともに、広島呉道路のICを暫定的に活用し、**広島と呉を結ぶ都市間バスを通行可能とし、交通機能を確保。**



<山陽道>

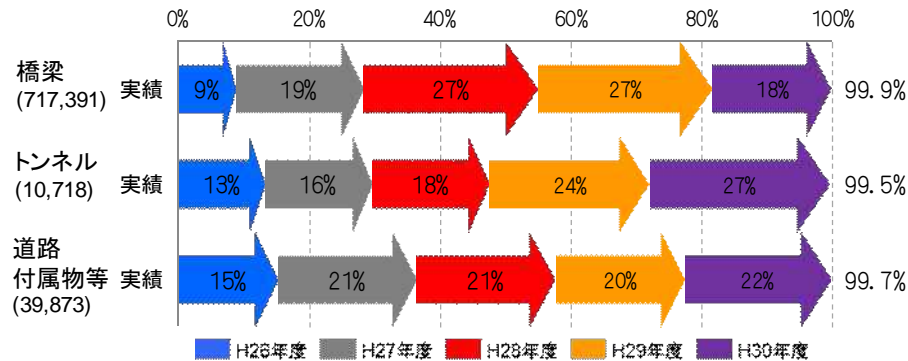
- 本線に流木や土砂等が流入したが、**被災して3日後に、物資輸送車両等の交通機能を2車線で確保。**



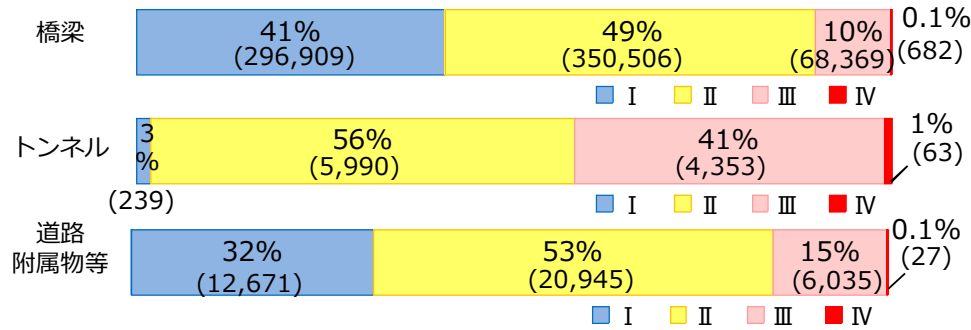
道路施設の点検状況

【道路施設の点検状況（1巡目）】

○平成26～30年度の点検実施状況



○判定区分



(全施設の判定区分Ⅲ・Ⅳの合計：79,529施設)

【地方公共団体の状況】

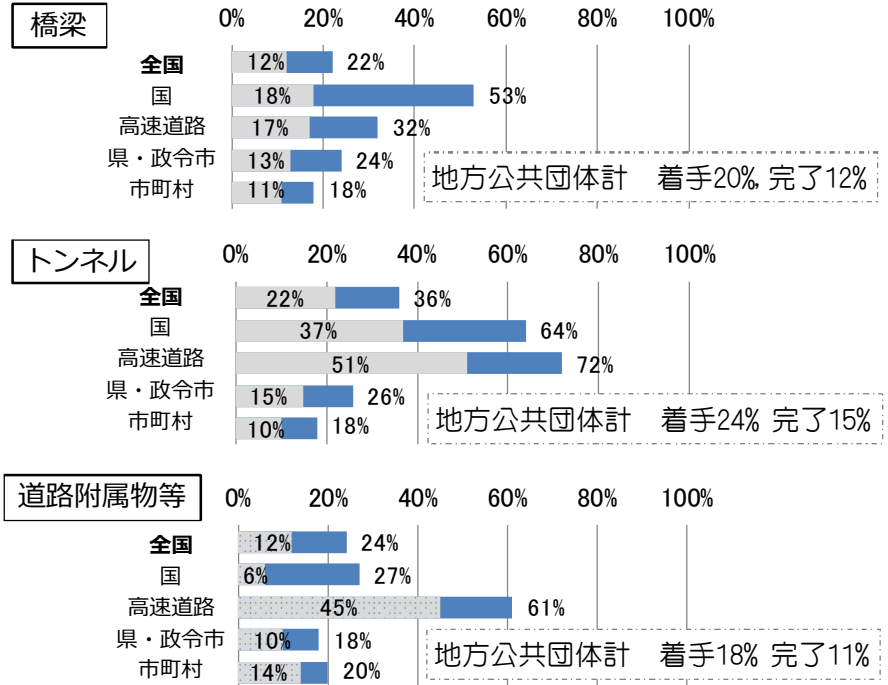
○橋梁管理に携わる土木技術者数

	自治体数	土木技術者数	
		0人	1人～
市	751	51 (7%)	700 (93%)
町	689	168 (24%)	521 (76%)
村	160	95 (59%)	65 (41%)
市町村	1,600	314 (20%)	1,286 (80%)

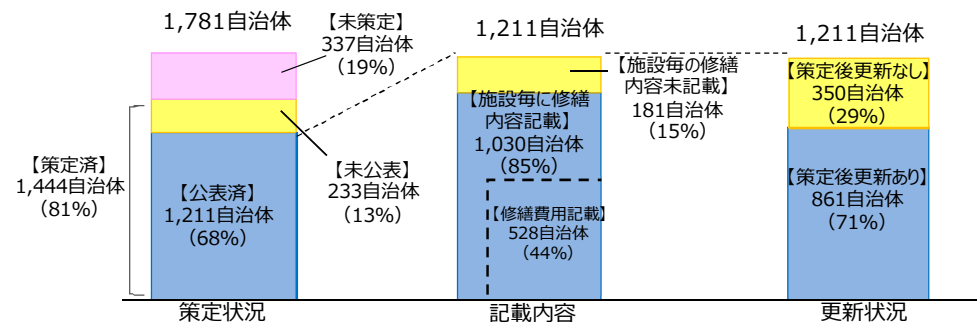
※市は特別区を含む ※有効回答数：1,600 ※令和元年6月末時点

○判定区分Ⅲ・Ⅳの修繕着手・完了状況

(H26～H30年度点検実施)



○個別施設計画の策定状況 ※平成31年3月31日時点



維持修繕・更新費の推計

- 予防保全の考え方によるインフラメンテナンスの実施を基本として、近年の取組の実績や新たな知見等をまえ、平成30年度に今後30年後までの維持管理・更新費を推計。
- 事後保全の場合には、維持管理費は最大2.4倍に増加するが、予防保全の場合には最大1.5倍に抑制できるという試算結果。
- 予防保全の場合、今後30年間の地方を含めた維持管理・更新費の合計は、71.6～76.1兆円程度となる。
- 今後、引き続き、新技術やデータの積極的活用、集約・再編等の取組による効率化を図り、持続的・実効的なインフラメンテナンスの実現を目指す。

分野	2018年度※	5年後 (2023年度)	10年後 (2028年度)	20年後 (2038年度)	30年後 (2048年度)	30年間 合計 (2019～2048年)
道路	1.9	〔1.2〕 2.1～2.2	〔1.4〕 2.5～2.6	〔1.5〕 2.6～2.7	〔1.2〕 2.1～2.2	71.6～76.1

用語の定義

予防保全	施設の機能や性能に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。
事後保全	施設の機能や性能に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

【参考】

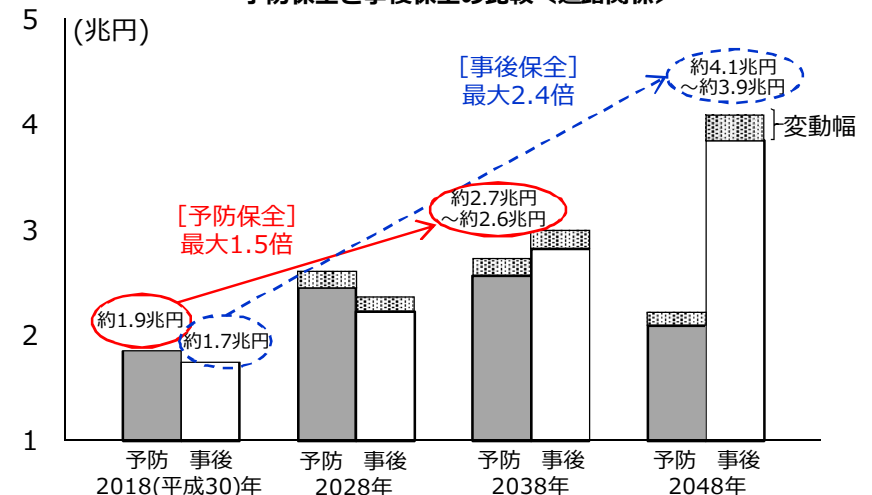
国土交通省 所管12分野 合計	5.2	〔1.2〕 5.5～6.0	〔1.2〕 5.8～6.4	〔1.3〕 6.0～6.6	〔1.3〕 5.9～6.5	176.5～194.6
-----------------------	------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------	--------------------

※ 2018年度の値は、実績値ではなく、今回実施した推計と同様の条件のもとに算出した推計値
凡例：〔 〕の値は2018年度に対する倍率

主な推計の実施条件

1. 国土交通省所管12分野（道路、河川・ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、航路標識、公園、公営住宅、官庁施設、観測施設）の国、都道府県、市町村、地方公共団体、地方道路公社、（独）水資源機構、一部事務組合（海岸、下水道、港湾）、港務局（海岸、港湾）が管理者のものを対象に推計。
鉄道、自動車道は含まれていない。このほかに、高速道路6会社は、維持管理・更新費として約19.4兆円（2019～2048年度）を予定。
2. 更新時に、現行基準への適合のための機能向上を実施。
3. 点検・修繕・更新等を行う場合に対象となる構造物の立地条件や施工時の条件等により、施工単価が異なるため、この単価の変動幅を考慮し、推計値は幅を持った値としている。

予防保全と事後保全の比較<道路関係>



メンテナンス関係の地方への財政的支援の概要

大規模修繕・更新補助制度

制度概要

平成27年度より、地方公共団体における大規模修繕・更新を集中的に支援するため補助事業を創設
地方公共団体が進める老朽化対策に向けて、大規模修繕・更新に対する支援を実施するもの

事業要件

事業費 県・政令市 [修繕] 5億円以上 [更新] 3.5億円以上
市区町村 [修繕] 1億円以上 [更新] 3億円以上

国費率

国費：5.5 / 1.0 × δ (δ：財政力指数に応じた引上率)



防災・安全交付金

制度概要

地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策や、事前防災・減災対策の取組、地域における総合的な生活空間の安全確保の取組を集中的に支援するもの

重点

・省令・告示に基づく定期点検 ・長寿命化修繕計画の策定
・修繕・更新 等

国費率

国費：5.5 / 1.0 × δ※ (δ：財政力指数に応じた引上率)
※重点対象外については5 / 1.0 × δ



公共施設等適正管理推進事業債（長寿命化事業）

制度概要

地方公共団体において道路の適正な管理を推進するため、補助事業や社会資本整備総合交付金事業と一体として実施される地方単独事業（長寿命化事業）について、地方財政措置を講じるもの

対象事業

・舗装の表層に係る補修 ・小規模構造物の補修・更新
・法面・斜面の小規模対策工 ・橋梁の修繕（一定規模以下のもの）

地方財政措置

起債充当率：90% 地方交付税措置：30～50%
(財政力に応じる)



「道の駅」の目的と機能、設置者、登録数

「道の駅」の目的と機能

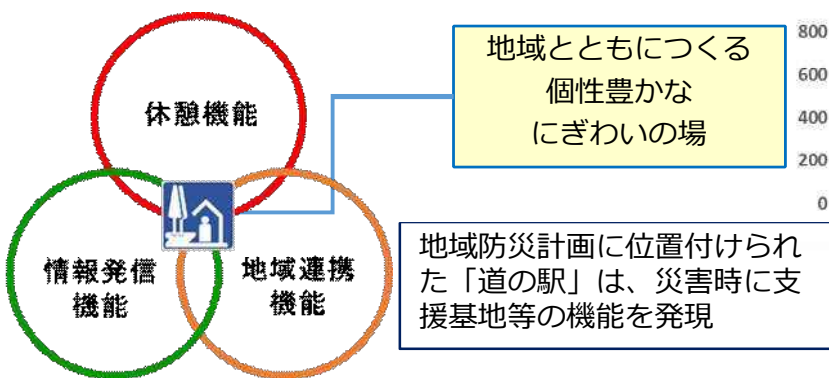
「道の駅」の目的

- ・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3つの機能

- 休憩機能
 - ・・・利用者が無料で24時間利用できる
 - ①十分な容量を持った駐車場、②清潔なトイレ（原則、洋式）
 - ③子育て応援施設（ベビーコーナー等）
- 情報発信機能
 - ・・・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供
- 地域連携機能
 - ・・・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設

「道の駅」の基本コンセプト



「道の駅」設置者

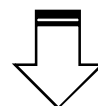
【地域振興施設等】

- ⇒他省庁と連携し支援
- 様々なサービスを提供する施設

【道路施設等】

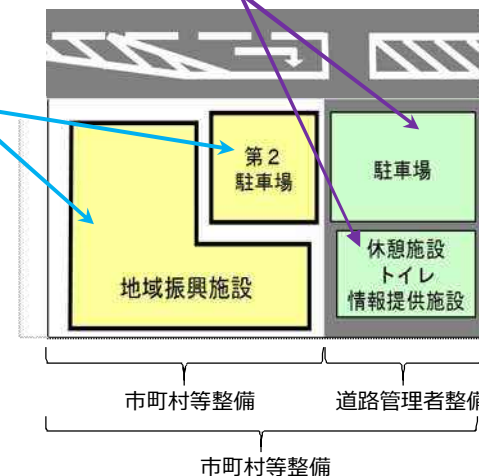
⇒社会資本整備総合交付金等により国土交通省が支援

整備方法は2種類



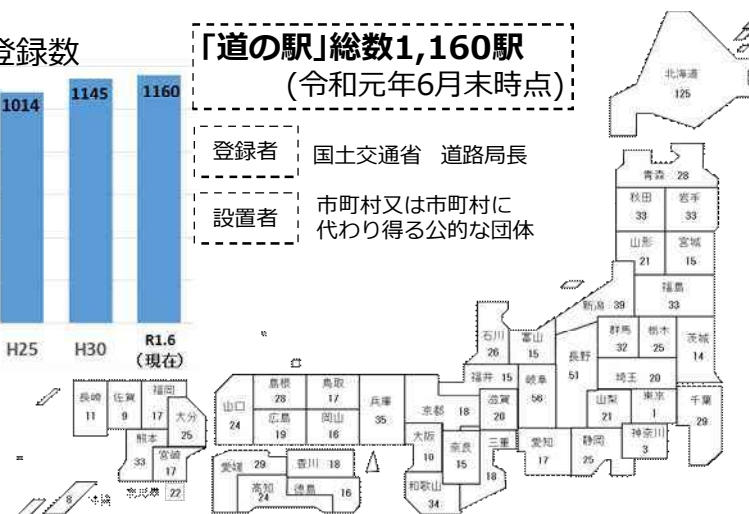
一体型

単独型



「道の駅」総数1,160駅
(令和元年6月末時点)

- 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



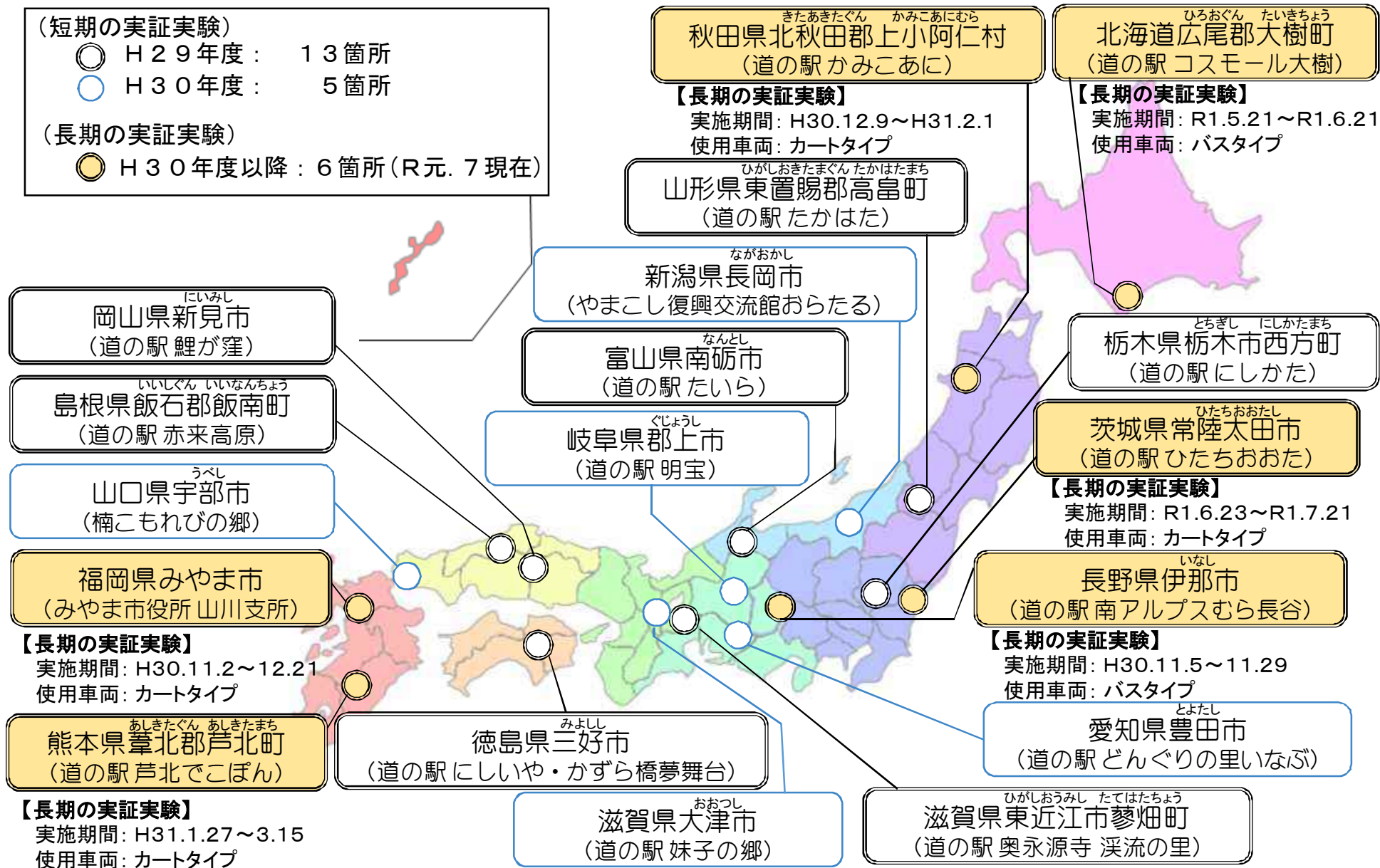
中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス 実証実験箇所

(短期の実証実験)

- H29年度： 13箇所
- H30年度： 5箇所

(長期の実証実験)

- H30年度以降： 6箇所 (R元. 7 現在)



無電柱化推進計画の概要

決定：平成30年4月6日

無電柱化の推進に関する基本的な方針

1. 取り組み姿勢

我が国本来の美しさを取り戻し、安全で災害にもしなやかに対応できる「脱・電柱社会」を目指す

2. 進め方

1) 適切な役割分担による無電柱化の推進

- ・道路管理者は、道路の掘り返しの抑制が特に必要な区間において、電線共同溝等を整備
- ・電線管理者は、様々な手法を活用しながら、自らも無電柱化を推進

2) 国民の理解・関心の増進、地域住民の意向の反映

- ・無電柱化の重要性に関する国民の理解と関心を深めつつ、無電柱化を推進

3) 無電柱化の対象道路

- ①防災：緊急輸送道路、避難所へのアクセス道、避難路等
- ②安全・円滑な交通確保：バリアフリー化が必要な道路、通学路等
- ③景観形成・観光振興：世界遺産周辺、重伝建地区等
- ④オリンピック・パラリンピック関連：センター・コア・エリア内の道路

4) 無電柱化の手法

- ・電線共同溝、自治体管路、要請者負担、単独地中化、軒下・裏配線

無電柱化推進計画の期間

2018年度から2020年度までの3年間

無電柱化の推進に関する目標

無電柱化法を受けた初の法定計画であることの意義を踏まえ、無電柱化の目的に応じた無電柱化率*の目標を設定

①防災

[無電柱化率*]

- ・都市部（D I D）内の第1次緊急輸送道路 34% → 42%

②安全・円滑な交通確保

- ・バリアフリー化の必要な特定道路 15% → 51%

③景観形成・観光振興

- ・世界文化遺産周辺の地区を代表する道路 37% → 79%
- ・重要伝統的建造物群保存地区を代表する道路 26% → 74%
- ・景観法に基づく景観地区等を代表する道路 56% → 70%

④オリンピック・パラリンピック関連

[電線共同溝整備率]

- ・センター・コア・エリア内の幹線道路 92% → 完了

以上の目標を達成するためには、**約1,400kmの無電柱化が必要**

※無電柱化率：工事着手率

無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

1. 多様な整備手法の活用、コスト縮減の促進

- ・軒下・裏配線、既存ストックの活用、PFI手法等の活用
- ・直接埋設方式の技術開発を進め、早急な実用化及び普及等

2. 財政的措置

- ・緊急輸送道路等において、防災・安全交付金による重点的な支援

3. 占用制度の的確な運用

- ・安全・円滑な交通確保の観点から新設電柱の占用制限措置を検討し、措置
- ・既設電柱の撤去等を行うための運用方針の策定、道路法令の改正を検討

4. 関係者間の連携の強化

- ・地元関係者や道路管理者、電線管理者による協議会等の設置

- ・浅層埋設方式及び小型ボックス活用埋設方式の普及促進

- ・単独地中化を促進するための財政的支援措置等

- ・既設電柱の占用制限について検討し、措置
- ・外部不経済を反映した占用料の見直しを検討等

- ・公有地、公開空地等の民地を活用した地上機器の設置の推進等

施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項

1. 広報・啓発活動

- ・「無電柱化の日」を活かしたイベントの実施等

2. 地方公共団体への技術的支援

- ・条例の制定や、都道府県（市町村）無電柱化推進計画の策定を支援

自転車活用推進計画の概要

決定：平成30年6月8日

1. 総論

- | | | |
|--|---|------------------|
| (1) 自転車活用推進計画の位置付け
自転車活用推進法に基づき策定する、
我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画 | (2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、
2020年度まで | (3) 自転車を巡る現状及び課題 |
|--|---|------------------|

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進。
2. 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進。
3. シェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進。
4. 地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進。
5. 社会実験等を踏まえて、駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に向けて自転車のIoT化を促進。
6. 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備についての総合的な取組を実施。

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

7. 自転車競技の普及・振興に向け、国際規格に合致した自転車競技施設の整備等を促進。
8. 公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進。
9. 国民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進。
10. 企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進。

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

11. 関係者が連携して、自転車に関する国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致を推進。
12. 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの拡大等によるサイクリストの受け入れ環境の整備等により、世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進。

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13. 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、国民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進。
14. 自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上を促進し、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組を促進。
15. 国民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進
16. 自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催等を推進。
17. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進。（再掲）
18. 危機管理体制を強化する等、災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心を向上。

大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ 概要 公表：平成30年5月16日

I 冬期の道路交通を取り巻く環境

- 近年、24時間降雪量の増大、積雪深さの観測史上最大の更新など、雪の少ない地域も含め、集中的な大雪※が局所的に発生 ※大規模な車両滞留や長時間の通行止めを引き起こす恐れのある大雪
- 道路ネットワークの整備が進む中で、車社会の進展、輸送の小口多頻度化等により、国民生活や企業活動の道路交通への依存が高まっており、大雪時の車両の滞留は、国民生活や企業活動に大きく影響
- 集中的な大雪時であっても、通常時と比べて自動車の利用台数に大きな変化が見られない ⇨ 冬期の道路交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況

II 大雪時の道路交通確保に向けたこれまでの取り組み

1. 繰り返し発生する大規模な車両滞留

- 集中的な大雪時に大規模な車両の滞留が繰り返し発生、解消までに数日間を要するケースもある
- 高速道路の早期通行止めに伴い、並行する国道等に車両が流れ込み、大規模な車両滞留につながるケースも多い
- チェーン未装着の大型車による影響が大きい

2. 道路管理者等によるこれまでの主な取り組み

- 異例の降雪が予想される場合、「大雪に関する緊急発表」を行うなど道路利用者に注意喚起を実施
- 関係機関の連携強化を図るため、地域単位で「情報連絡本部」を設置
- 除雪優先路線・区間の設定、除雪体制の応援等を実施
- 平成26年の災害対策基本法改正に基づき、道路管理者による立ち往生車両・放置車両等の移動が可能
- ⇨ これらの取り組みを実施している一方で、大規模な車両滞留や長時間の通行止めが繰り返し発生している

III 大雪時の道路交通確保に対する考え方の転換

これまでの考え方

集中的な大雪時は、「自らが管理する道路を出来るだけ通行止めにしたくないこと」を目標として対応

今後の考え方

道路ネットワーク全体として大規模滞留の抑制と通行止め時間の最小化を図る「道路ネットワーク機能への影響を最小化」を目標として対応

IV 大雪時の道路交通確保に向けた新たな取り組み

1. 道路管理者等の取り組み

(1) ソフト的対応

- タイムライン（段階的な行動計画）の作成
 - ・関係機関と連携し地域特性を踏まえ作成・合同訓練実施
 - ・気象予測精度向上
- 除雪体制の強化
 - ・地域に応じた体制強化・道路管理者間の相互支援などの構築
- 除雪作業を担う地域建設業の確保
 - ・契約方法の改善・予定価格の適正な設定等
- 除雪作業への協力体制の構築
 - ・道路協力団体等地域や民間団体が参加できる仕組み等
- チェーン等の装着の徹底
 - ・チェーン未装着の大型車等の通行制限やペナルティ等の検討

(2) ハード的対応

- 基幹的な道路ネットワークの強化
 - ・地域の実情に応じて、高速道路の暫定2車線区間や主要国道の4車線化、付加車線等を通じ、ネットワークを強化

2. 道路利用者や地域住民等の社会全体の取り組み

- 集中的な大雪時の利用抑制・迂回
 - ・主体的な利用抑制に取り組む環境の醸成
- 冬道を走行する際の準備
 - ・チェーン等の装備の備え

3. より効率的・効果的な対策に向けて

- 関係機関の連携の強化
- 情報収集・提供の工夫
- 新技術の積極的な活用

○集中的な大雪時の需要抑制

- ・出控え等の要請と社会全体のコンセンサス
- ・都市部における公共交通機関との連携した呼びかけ

○集中的な大雪時の予防的な通行規制・集中除雪の実施

- ・通行止め基準の検討、リスク箇所の事前把握と監視強化
- ・集中除雪による早期開放
- ・広域的な広報、予告の発表による広域迂回の呼びかけ

○立ち往生車両が発生した場合の迅速な対応

- ・本線等の速やかな通行止め
- ・沿道施設管理者との連携によるUターン場所の確保
- ・滞留車両への物資や情報等の適切な提供

○スポット対策、車両待機スペースの確保

- ・カメラ増設、ロードヒーティング等の消融雪設備の整備
- ・SA・PAの拡張や待避所の整備等

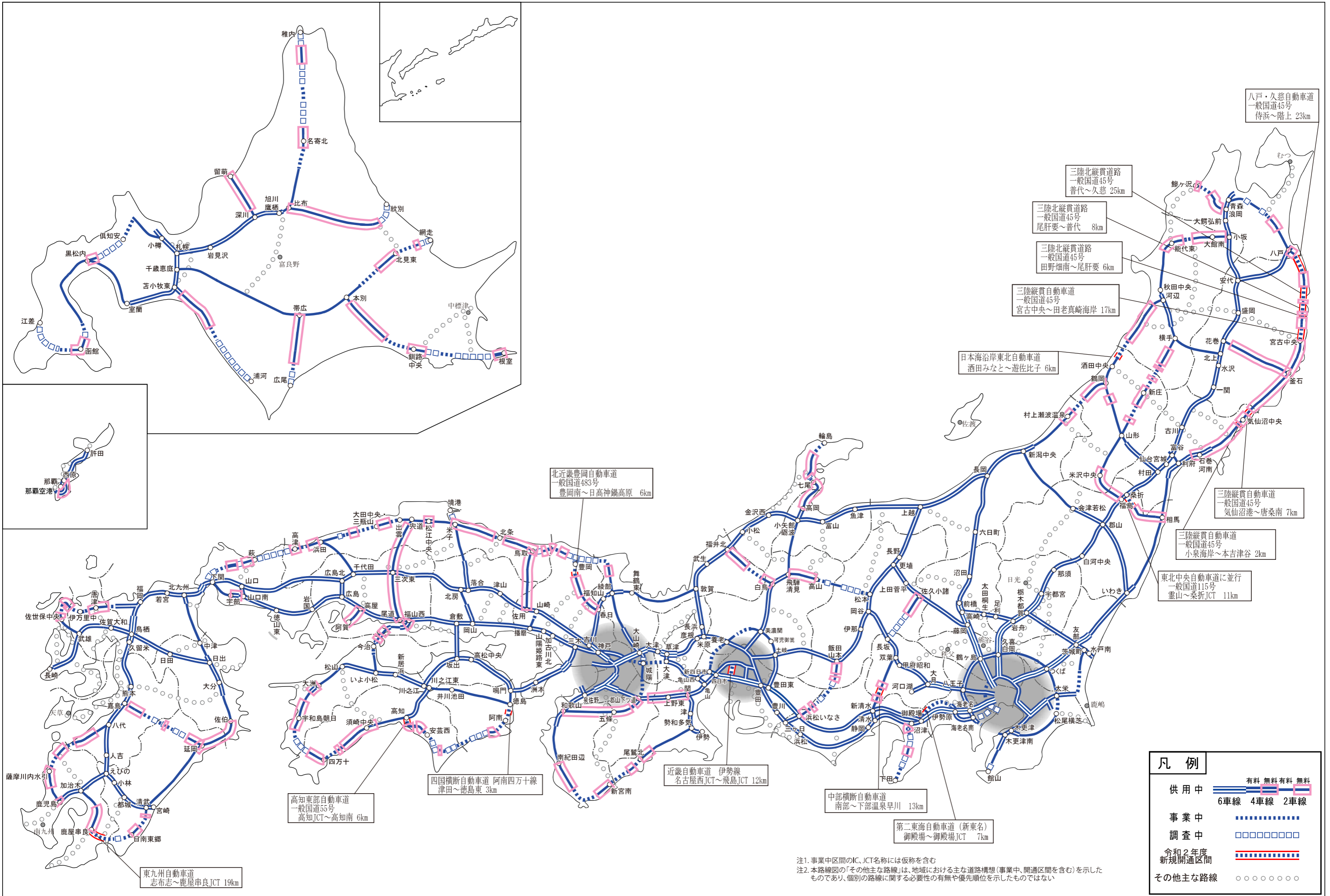
道路関係予算概算要求総括表

(単位:百万円)

区 分	令和2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	1,883,602	1,883,602	1,571,811	1,571,811	1.20	1.20	1. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,566億円)を含む。 2. 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。 3. 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、特定連絡道路工事資金貸付金、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。 4. 本表のほか、防災・安全交付金(国費12,611億円[対前年度比1.21])、社会資本整備総合交付金(国費10,037億円[対前年度比1.20])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。上記には、防災・安全交付金(無電柱化推進計画支援事業 国費351億円)及び社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業(国債義務額) 国費3億円)を含む。 5. 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興対策事業(国費2,182億円[対前年度比1.25])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1,363億円[対前年度比1.11])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 6. なお、2018年度から2020年度の3年間で措置される「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策(臨時・特別の措置)」については、必要な規模を確保することとし、その具体的な内容については、予算の編成過程において検討する。 7. 前年度の計数には、臨時・特別の措置を含まない。 8. 本表のほか、行政部費(国費11億円)がある。
改 築 そ の 他	1,279,056	1,279,056	1,072,812	1,072,812	1.19	1.19	
維 持 修 繕	482,116	482,116	381,149	381,149	1.26	1.26	
諸 費 等	122,430	122,430	117,850	117,850	1.04	1.04	
補 助 事 業	410,363	235,444	344,545	196,471	1.19	1.20	
地域高規格道路、IC等アクセス道路その他	246,444	136,327	199,478	110,587	1.24	1.23	
大規模修繕・更新	46,760	26,731	37,958	21,298	1.23	1.26	
除 雪	17,055	11,370	16,185	10,790	1.05	1.05	
連続立体交差事業	100,104	53,810	90,924	49,029	1.10	1.10	
補助率差額	-	7,206	-	4,767	-	1.51	
有 料 道 路 事 業 等	2,500,523	12,695	2,487,909	17,470	1.01	0.73	
小 計	4,794,488	2,131,741	4,404,265	1,785,752	1.09	1.19	
防災・安全交付金 (無電柱化推進計画支援事業)	65,969	35,145	54,434	29,000	1.21	1.21	
合 計	4,860,457	2,166,886	4,458,699	1,814,752	1.09	1.19	

全国路線図

(令和元年度末時点の全国路線図に、令和2年度新規開通箇所を旗揚げ)

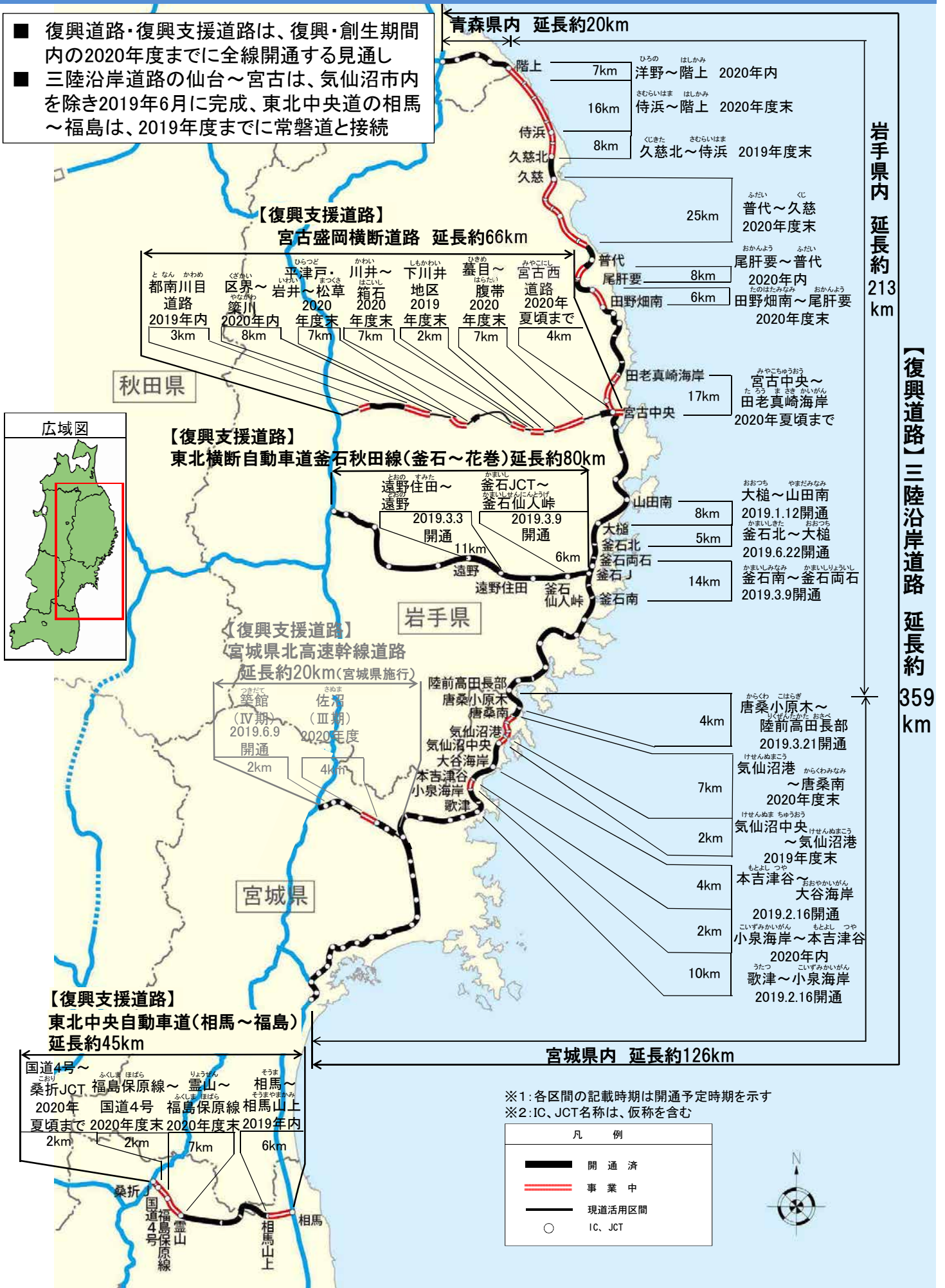


凡例									
供用中	<table border="0"> <tr> <td>有料</td> <td>無料</td> <td>有料</td> <td>無料</td> </tr> <tr> <td>6車線</td> <td>4車線</td> <td>2車線</td> <td></td> </tr> </table>	有料	無料	有料	無料	6車線	4車線	2車線	
有料	無料	有料	無料						
6車線	4車線	2車線							
事業中								
調査中	□□□□□□□□								
令和2年度 新規開通区間	———								
その他主な路線	○ ○ ○ ○ ○ ○								

注1. 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む
 注2. 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)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ない

復興道路・復興支援道路の開通見通し

- 復興道路・復興支援道路は、復興・創生期間内の2020年度までに全線開通する見通し
- 三陸沿岸道路の仙台～宮古は、気仙沼市内を除き2019年6月に完成、東北中央道の相馬～福島は、2019年度までに常磐道と接続



首都圏環状道路の整備

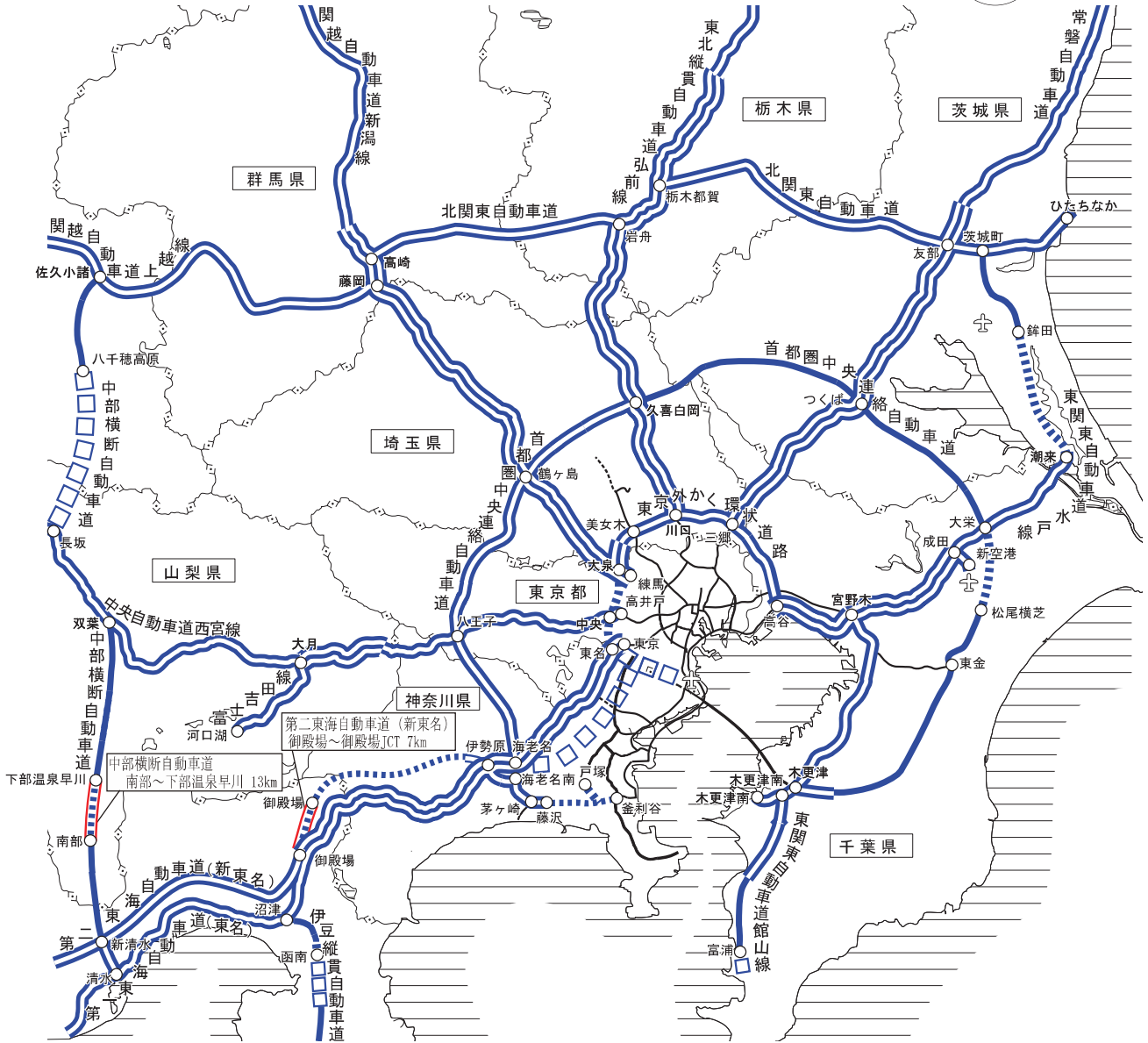
2022(R4)年度から順次開通見込み
(2024(R6)年度全線開通見込み)^{※2}

2024(R6)年度^{※2}
開通見込み^{※3}



大都市圏幹線道路図

関東圏高規格幹線道路図



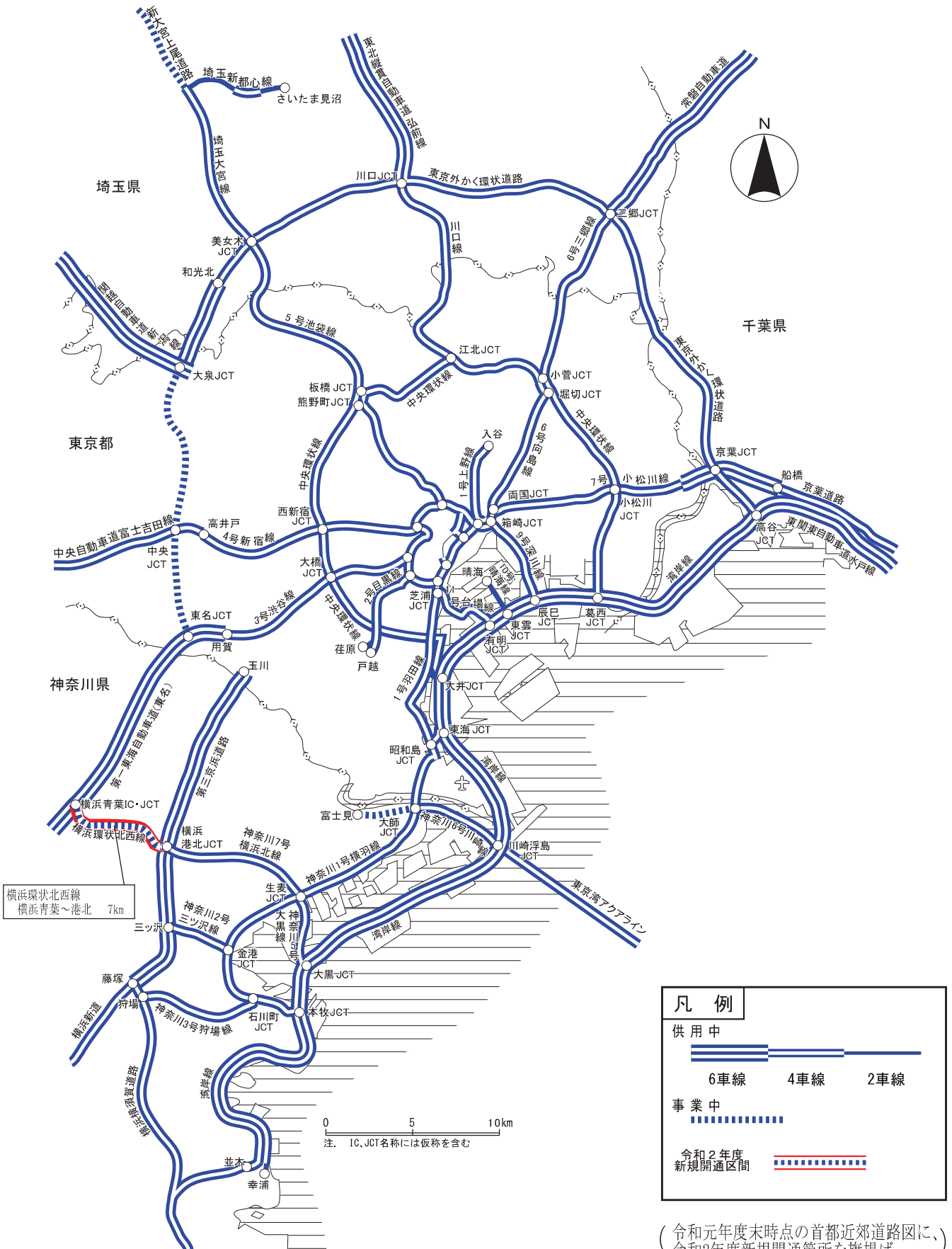
0 20 40km

注1. IC、JCT名称には仮称を含む

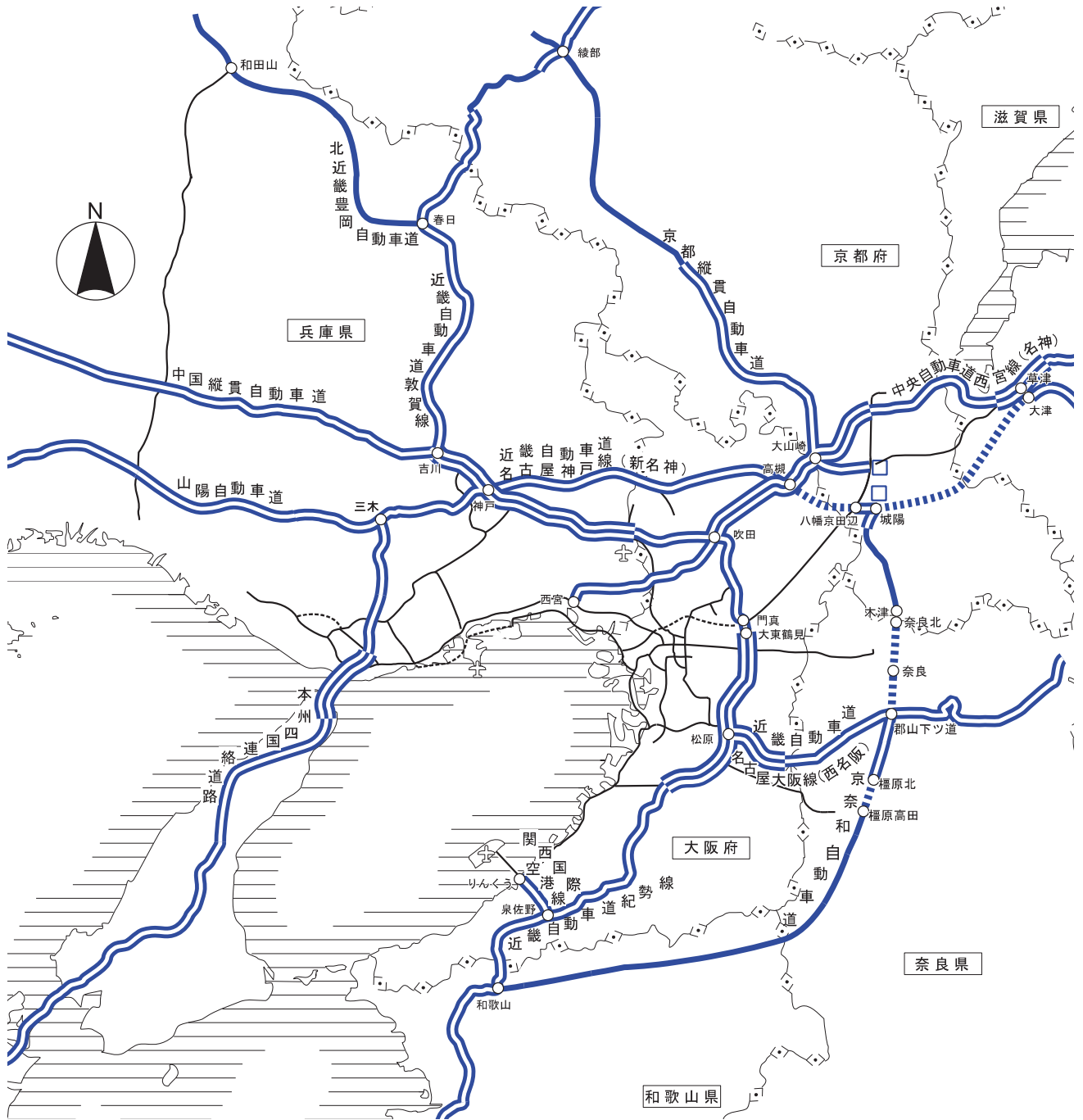
凡例	
供用中	
	6車線 4車線 2車線
事業中	
調査中	
令和2年度新規開通区間	

(令和元年度末時点の関東圏高規格幹線道路図に、令和2年度新規開通箇所を旗揚げ)

首都近郊道路図



近畿圏高規格幹線道路図



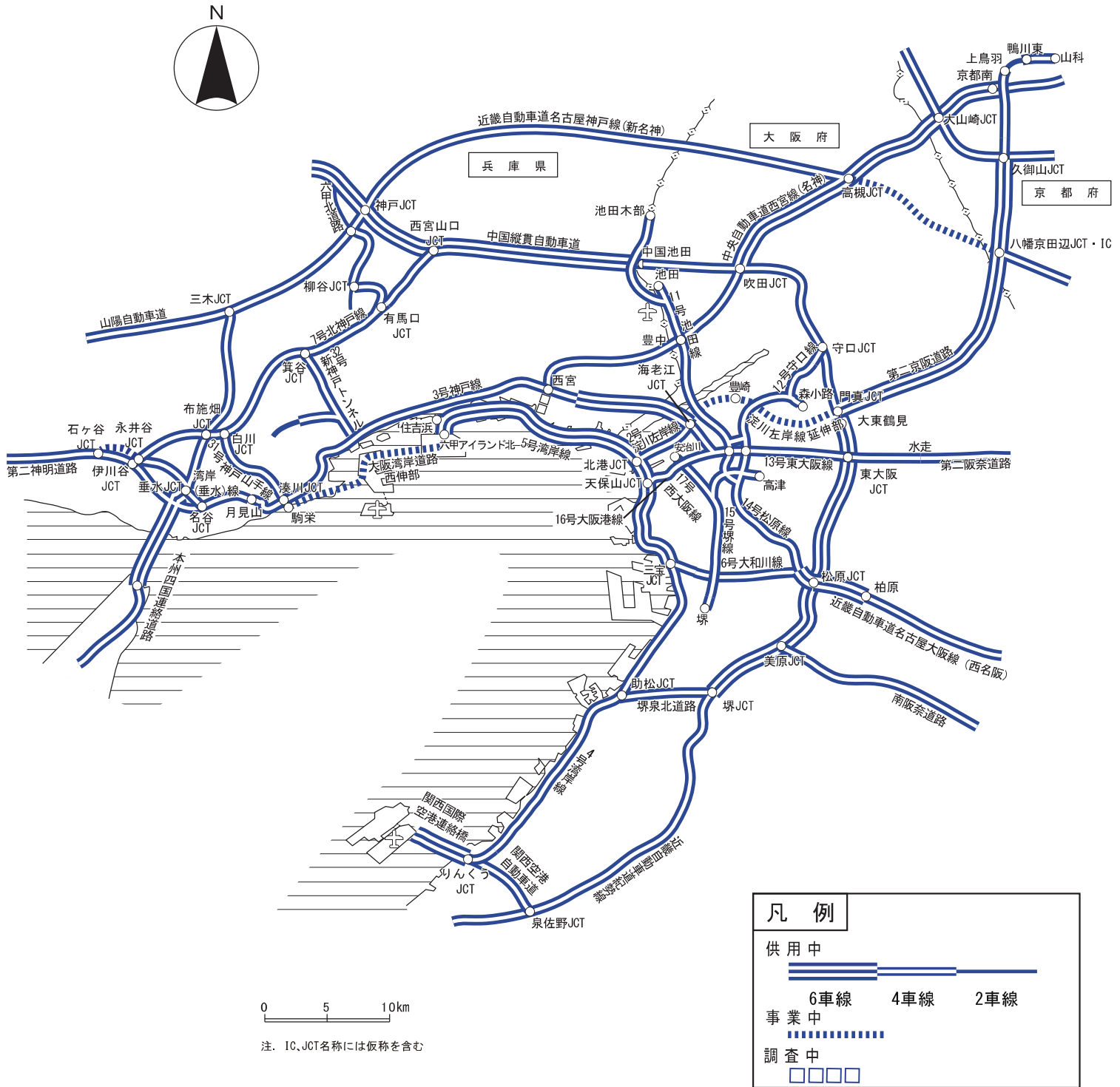
0 10 20km

注. IC、JCT名称には仮称を含む

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]	

(令和元年度末時点の近畿圏高規格幹線道路図)

阪神近郊道路図

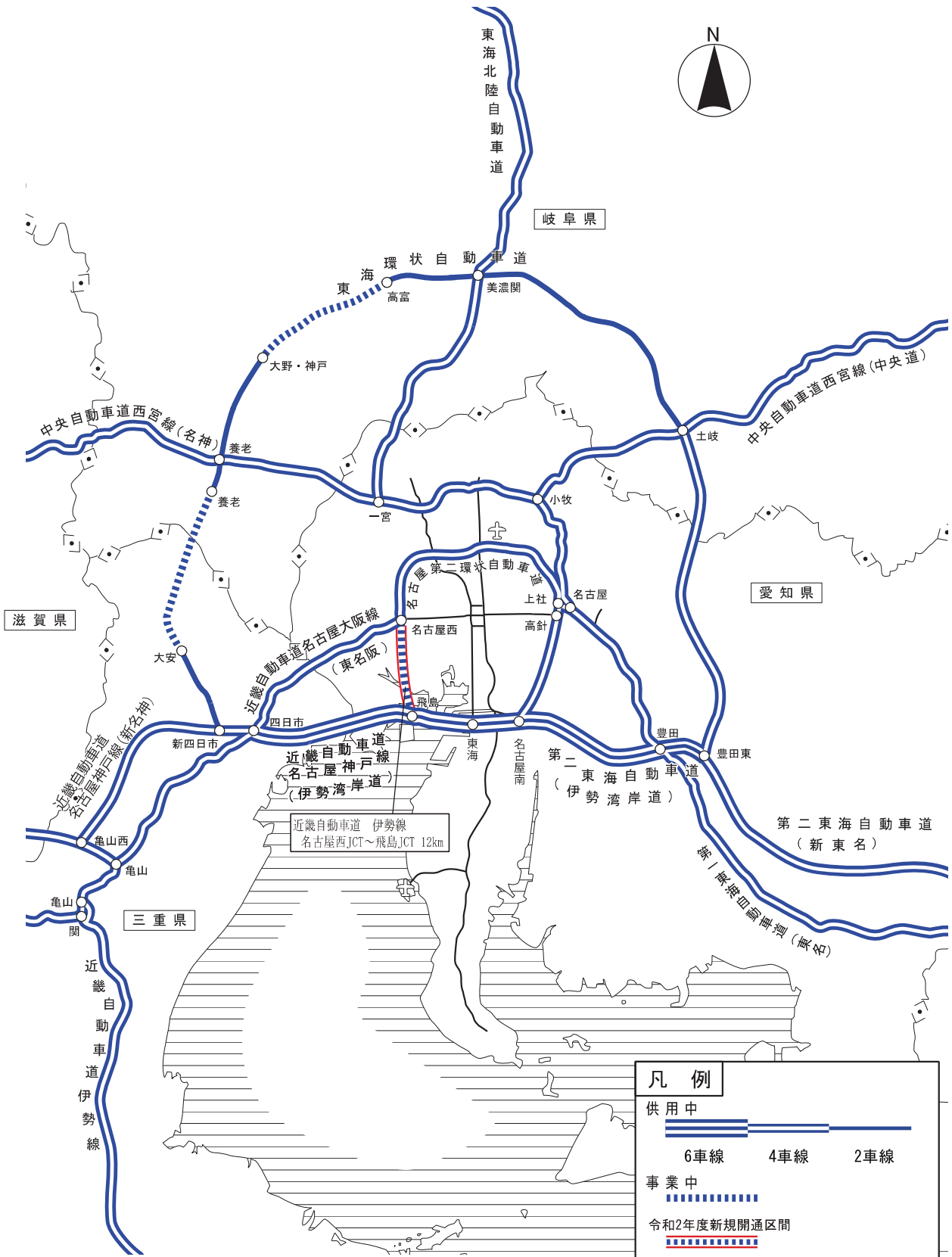


注. IC, JCT名称には仮称を含む

凡例		
供用中		
	6車線	4車線 2車線
事業中		
調査中		

(令和元年度末時点の阪神近郊道路図)

中部圏高規格幹線道路図



0 10 20km

注: IC, JCT名称には仮称を含む

(令和元年度末時点の中部圏高規格幹線道路図に、令和2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。）