

平 成 2 3 年 度

道 路 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成 2 2 年 8 月

国 土 交 通 省 道 路 局
国土交通省都市・地域整備局

目 次

1. 基本方針	1
2. 要求概要	2
1) 要求総括表	2
2) 「元気な日本復活特別枠」の要望について	3
3. 主要事項の概要	5
1) 高速道路の原則無料化の社会実験	5
2) 直轄国道の維持管理	7
3) 社会資本整備総合交付金	8
4) 行政事業レビューの取組み	10
4. 平成23年度新規箇所について	11
(参考資料)	
○ 道路関係予算概算要求総括表	15
○ 高規格幹線道路網図	17
○ 大都市圏幹線道路図	19
・ 東京圏高規格幹線道路図	19
・ 首都高速道路図	20
・ 大阪圏高規格幹線道路図	21
・ 阪神高速道路図	22
・ 名古屋圏高規格幹線道路図	23

1. 基本方針

少子高齢化、厳しい財政状況という我が国をとりまく状況の中で、地域の要望に応え、

- ・幹線道路ネットワーク整備や渋滞対策など我が国の成長力・活力の確保
- ・交通結節点強化や無電柱化の推進など豊かな暮らし・環境の実現
- ・交通事故対策や防災・震災対策など安全・安心の確保

に必要な道路整備を進めるためには、限られた予算を効率的・効果的に執行し、成果を上げていくことが重要であり、以下を基本方針とします。

【効率的・効果的な事業実施】

<厳格な事業評価の実施>

- ・現行の新規事業採択時評価等に加えて、計画段階におけるバイパス、交差点改良等の代替案も含めた評価の試行的実施、交通安全事業における「成果を上げるマネジメント」の導入など、政策目標評価型事業評価を導入

<コストの徹底した縮減>

- ・道路構造について、当面の現道活用を含めた検討や道路構造令の弾力的運用、維持管理について統一的な基準の設定などにより、徹底したコストの縮減等の取組みを実施

<既存ストックの有効活用>

- ・高速道路の原則無料化の社会実験や料金施策、ITS技術の活用を通じて、並行する一般道路の円滑化等の取組みを推進
- ・既存道路の上下空間を民間開放するなど、新たな官民連携を推進

【予算の重点方針】

- ・我が国の成長力・競争力の確保や地域の活性化に必要な道路事業に重点化するとともに、事業効果の早期発現を図る観点から、今後3年間の開通予定箇所（平成25年度迄）に重点化を実施
- ・新規採択にあたっては、平成22年度より事業箇所総数を増やさないことを基本とし、事業箇所数の総量を管理
- ・直轄国道の維持管理については、サービスレベルの維持・向上等に係る様々な工夫・取組みや地域の実情等を踏まえた運用の改善等を実践
- ・地域主権の確立に向けた取組みの中で、平成23年度より、直轄事業の維持管理の特定事業に係る地方負担を廃止することで、維持管理費に係る地方負担を全廃

2. 要求概要

1) 要求総括表

(単位：億円)

事 項	事業費	対前年度比	国 費	対前年度比
直 轄 事 業	15,493	1.03	12,204	1.07
改 築 そ の 他	12,205	1.04	8,915	1.04
維 持 管 理	2,089	1.00	2,089	1.28
維 持	966	1.00	966	1.00
特 定 事 業	1,124	1.00	1,124	1.70
業 務 取 扱 費	1,199	0.98	1,199	0.98
補 助 事 業	1,034	0.73	674	0.72
地域高規格道路その他	912	1.03	596	0.95
国債義務額（地高除き）	122	0.23	78	0.25
有 料 道 路 事 業 等	15,059	1.03	956	0.93
合 計	31,586	1.02	13,834	1.04

※この他に、社会資本整備総合交付金（国費2兆2,000億円 対前年度比1.0）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

※高速道路の原則無料化の社会実験に係る経費（国費1,500億円 対前年度比 1.5）を要求

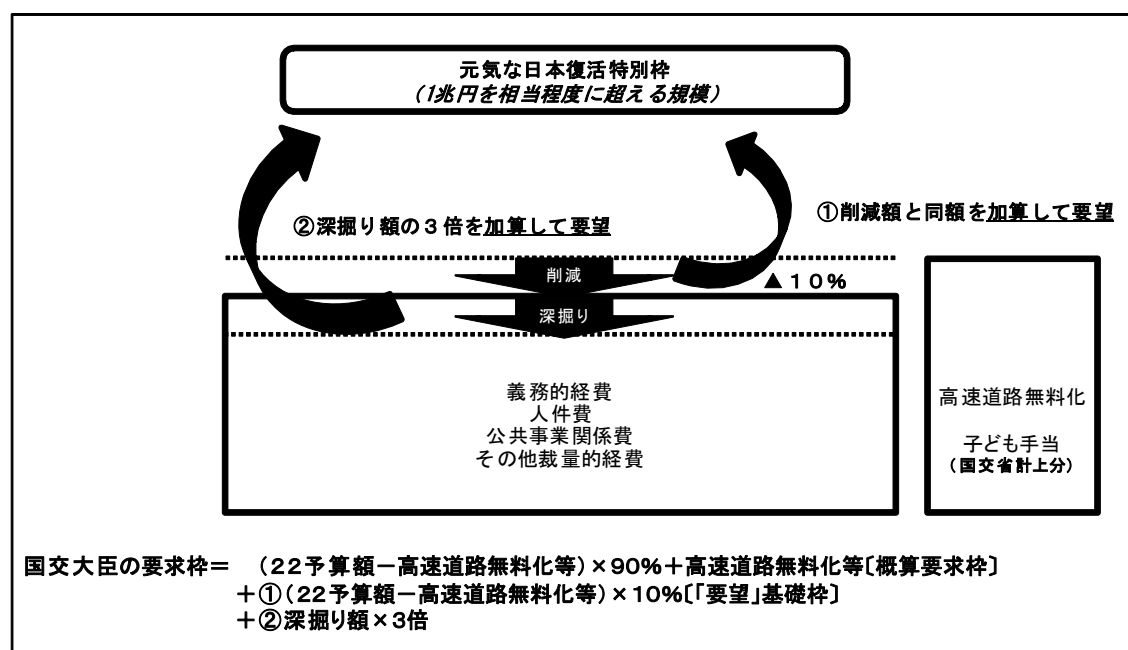
注1) 貸付金償還金等（国費1,058億円）を含む

注2) 本表のほかに、地方道路整備臨時貸付金（国費800億円）、行政部費（国費11億円）がある

注3) 上表には、「元気な日本復活特別枠」に係る計数を含む

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

(参考) 平成23年度予算の概算要求組替え基準の概要



2)「元気な日本復活特別枠」の要望について

「平成23年度予算の概算要求組替え基準について」（平成22年7月27日閣議決定）に従い、経済成長の実現、国民生活の安定など、元気な日本を復活させるための施策として以下を要望します。

○ 大都市圏のインフラ重点投資

要望額： 215億円

(※大都市圏のインフラ重点投資全体の要求額は1,238億円)

迅速かつ円滑な物流の実現等、国際競争力の強化や交通渋滞の緩和等のため、三大都市圏環状道路等の整備を推進。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進。

○ 国土ミッシングリンクの解消

要望額： 1,075億円

(※国土ミッシングリンクの解消全体の要求額は3,475億円)

地域経済の強化による地域の自立の支援や観光地へのアクセス・観光周遊ルートの形成等のため、主要都市間等を連絡する高規格幹線道路等（国土ミッシングリンク）の整備を推進。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進。

<非公共>

○ 高速道路の原則無料化の社会実験

要望額： 750億円

(※高速道路の原則無料化の社会実験全体の要求額は1,500億円)

高速道路を徹底的に活用し、物流コスト・物価を引き下げ、地域経済を活性化するため、高速道路を段階的に原則無料化する。このため、地域経済への効果、渋滞や環境への影響、他の交通機関への影響などを検証するための社会実験を、対象区間を見直し・拡大して実施。

(注) 要望額は国費ベース

(参考) 平成23年度予算の概算要求組替え基準について（H22.7.27閣議決定）（抜粋）

1. 元気な日本復活特別枠

(1)「元気な日本復活特別枠」の設定

デフレ脱却を含めた経済成長の実現、国民生活の安定・安全、「新しい公共」の推進など、元気な日本を復活させるための施策に予算の重点配分を行う仕組みとして「元気な日本復活特別枠」を設定する。(略)

(2) 各省の「要望」

B.「要望」内容

○マニフェストの実現

○デフレ脱却・経済成長に特に資する事業

○雇用拡大に特に資する事業

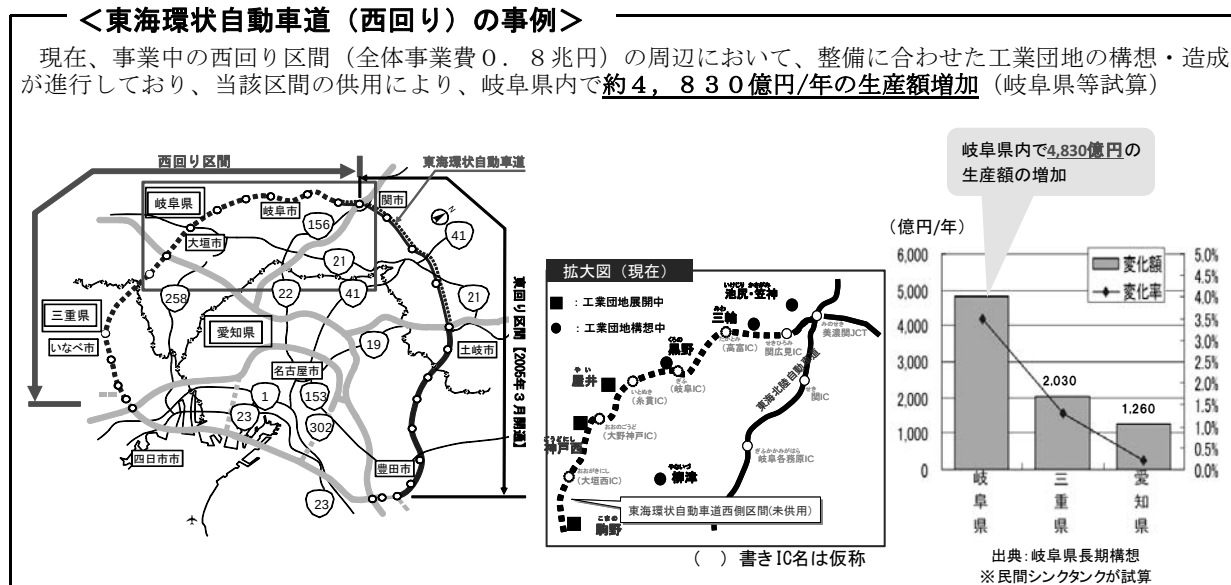
○人材育成、国民生活の安定・安全に資する事業

各大臣は「要望」にあたって個々の施策の経済成長への寄与度、雇用増の見込みなどを可能な限り明らかにするとともに、優先順位を明確にする。

(参考)「元気な日本復活特別枠」に係る経済効果について

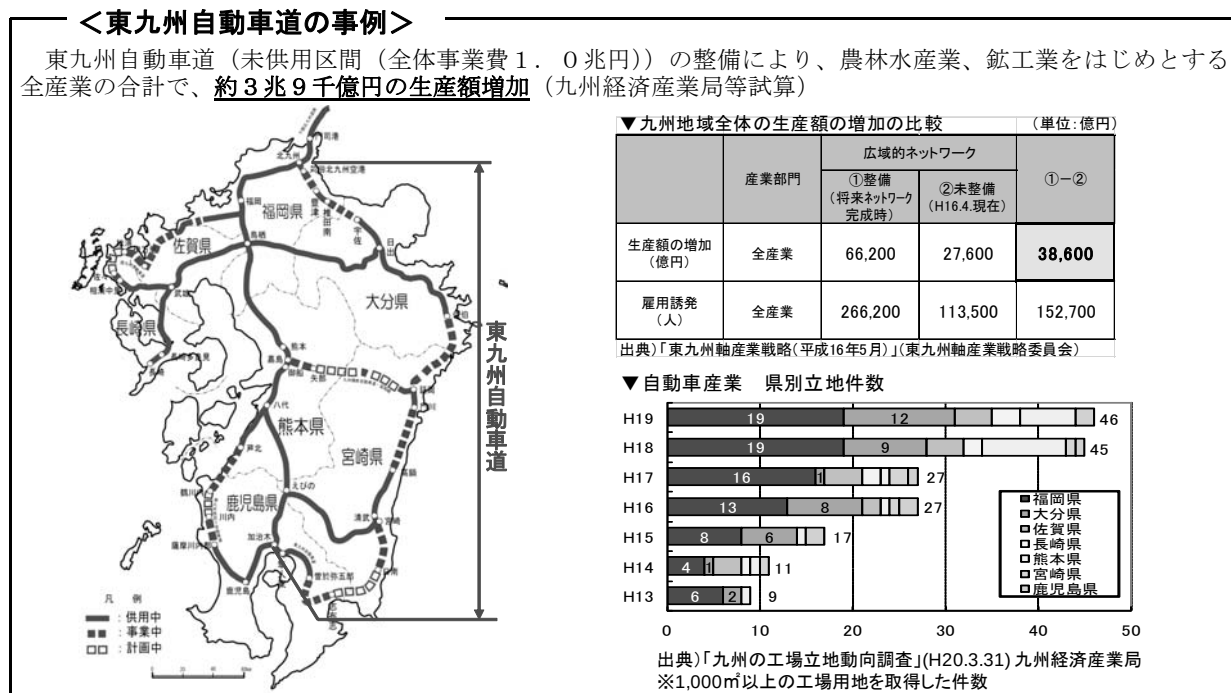
(1)「大都市圏のインフラ重点投資」の経済効果

大都市圏の環状道路整備により、渋滞解消に伴う物流コストの軽減や周辺部の企業立地の増加が促進され、生産額の増加や雇用誘発など様々な経済波及効果が見込まれます。



(2)「国土ミッシングリンクの解消」の経済効果

ミッシングリンクの解消により、主要都市間の物流コストの軽減や周辺部の企業立地の増加、観光地への観光客数の増大等が促進され、生産額の増加や雇用誘発など様々な経済波及効果が見込まれます。



3. 主要事項の概要

1) 高速道路の原則無料化の社会実験

要求額：1,500億円

(注：うち特別枠に係る「高速道路の原則無料化の社会実験」の要望額 750億円)

高速道路を徹底的に活用し、物流コスト・物価を引き下げ、地域経済を活性化するため、高速道路を段階的に原則無料化します。

このため、地域経済への効果、渋滞や環境への影響、他の交通機関への影響などを検証するための社会実験を、対象区間を見直し・拡大して実施します。

[平成22年度無料化社会実験の概要]

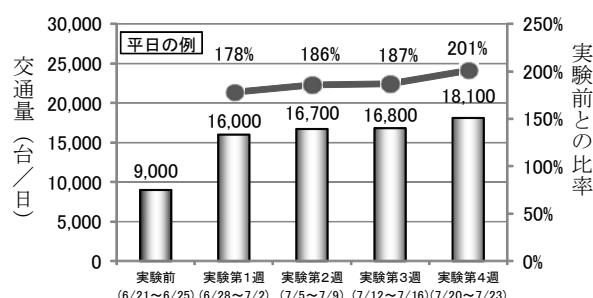
実験期間	平成22年6月28日（月）～平成23年3月末日
対象区間	全国の高速道路の約2割の区間（1,652km）
対象車両	全車種（現金利用者を含む）

[実験開始後の状況（1ヵ月）]



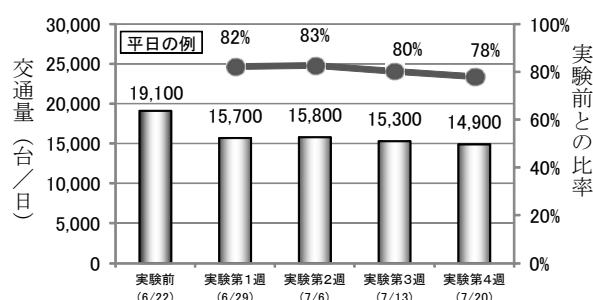
高速道路 [実験区間]

- 交通量は平均で約2倍に増加
- 渋滞状況については、50区間のうち、
平日は1日あたり約3区間、
休日は1日あたり約10区間で渋滞が発生
- 主な渋滞発生要因は、一般道路との合流部
が平日で約7割、休日で約5割を占める



並行する一般道路

- 交通量は平均で約2割減少
- 渋滞状況については、
 - ・渋滞時間（時速10km以下）が約6割減少
 - ・混雑時間（時速20km以下）が約4割減少



物流

- 重要港湾・拠点空港の最寄ICの大型車交通量は約1.7倍に増加
- 実験区間周辺の物流事業者へのヒアリング調査では、
 - ・高速道路利用回数：40%が増加、1%が減少と回答
 - ・物流活動への影響：36%が良い、7%が悪いと回答

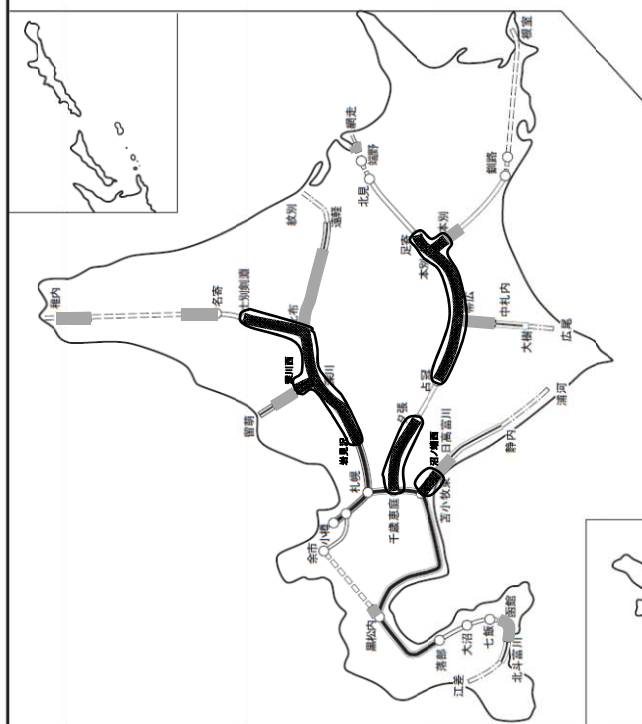
観光

- 実験区間周辺では、実験にあわせ地域の魅力を発信するための様々な取組みがスタート

【東九州道周辺の事例】

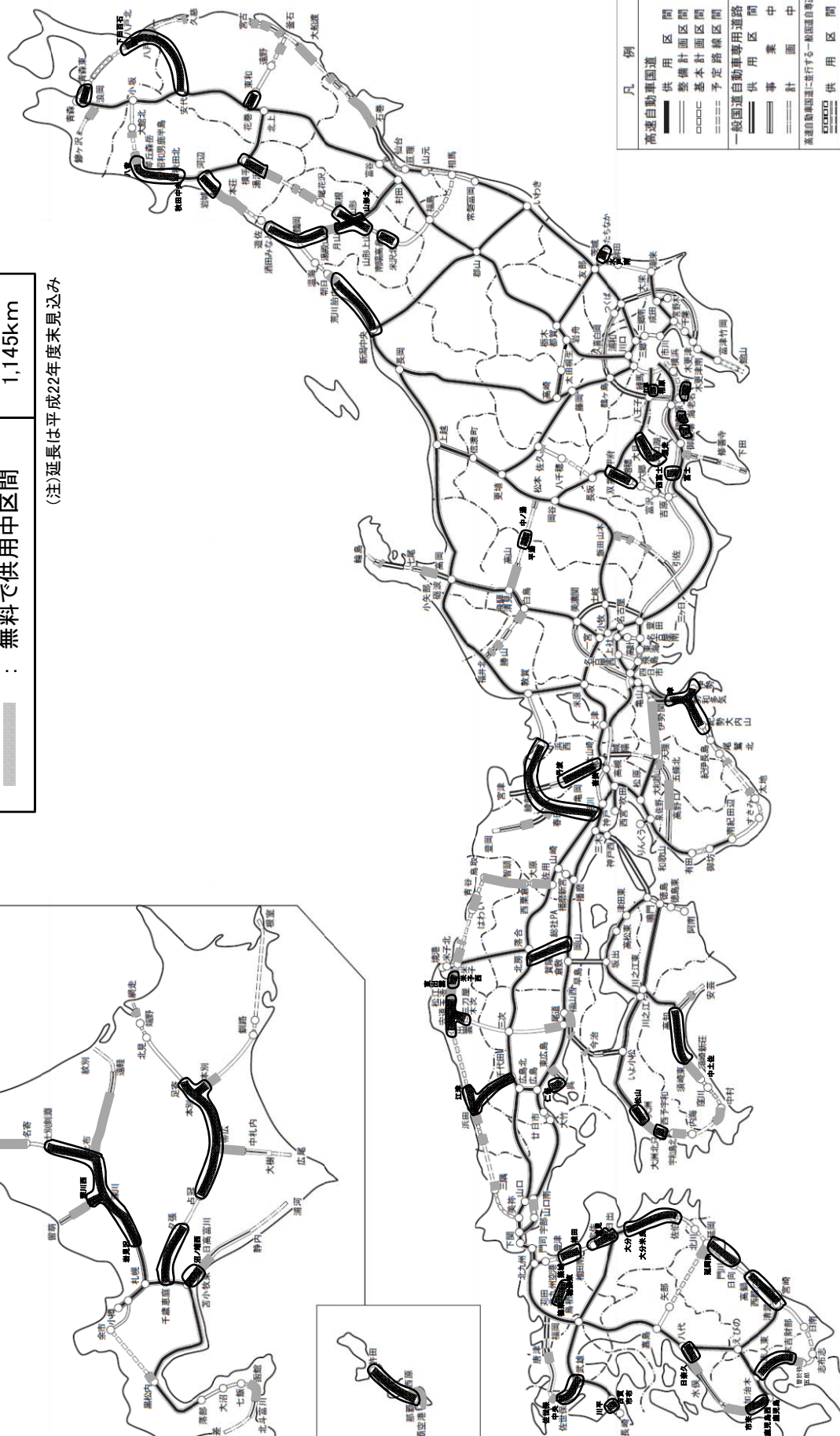
- 無料化実験にあわせたイベントの開催により、
 - ・佐伯市の道の駅では利用客数が約2倍に増加
 - ・津久見市の特産品販売所では、利用客数が約4～5倍に増加

(参考)平成22年度 高速道路無料化社会実験 対象区間



	: 無料化社会実験区間	1,652km
	: 無料で供用中区間	1,145km

(注)延長は平成22年度末見込み



2) 直轄国道の維持管理

要求額：2,089億円

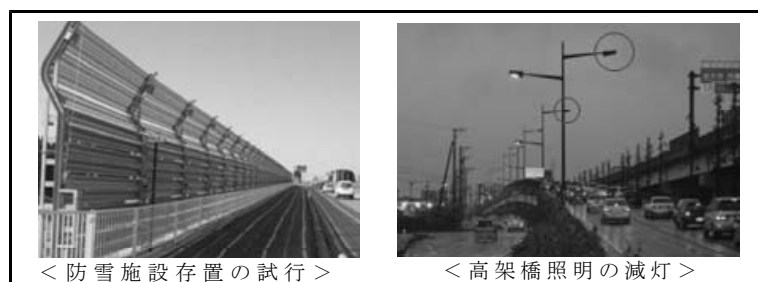
事業仕分けにおける評価結果を踏まえ、これまで地域の状況に応じて頻度を設定していた巡回、清掃、除草、除雪等の各作業について、平成22年度より全国統一の基準を明確に設定して運用することにより維持管理費を約1割（〔事業費〕H21：2,362億円、H22：2,089億円）縮減しました。

こうした中、防雪施設存置の試行や照明灯の減灯など様々な工夫・取組みを進めるとともに、地域の実情等を踏まえ、引き続き、運用における課題や地域からの意見等の把握に努めます。

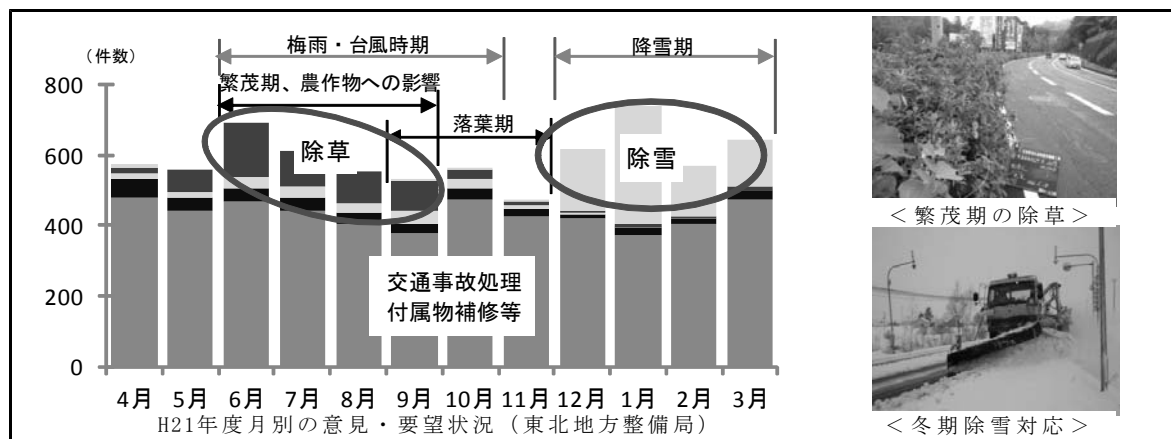
○事業仕分けにおける評価結果を踏まえた維持管理基準の設定

作業内容	【これまで】		【H22】
<巡回>	▶原則 1日に1回	⇒	▶原則 2日に1回
<清掃>路面清掃	▶年間 0～86回(H20実績)	⇒	▶原則 年間 12回(三大都市内) 年間 6回(DID内) 年間 1回(上記以外)
歩道清掃	▶年間 0～20回(H20実績)	⇒	▶落葉対策を除き、原則実施しない
<除草>	▶年間 1～3回(H20実績)	⇒	▶原則 年間 1回
<剪定>	▶年間 1回～3年間に1回 (H20実績)	⇒	▶高木・低木 原則 3年間に1回 ▶寄植 原則 年間に1回
<除雪> 除雪 凍結防止剤散布	▶年間 5～10cm降雪量で実施 ▶統一の基準なし	⇒	▶原則 5～10cm降雪量で実施 ▶標準的な散布量を統一

○コスト縮減の取組み



○維持管理に関する地域からの意見・要望



3) 社会資本整備総合交付金

要求額：2兆2,000億円

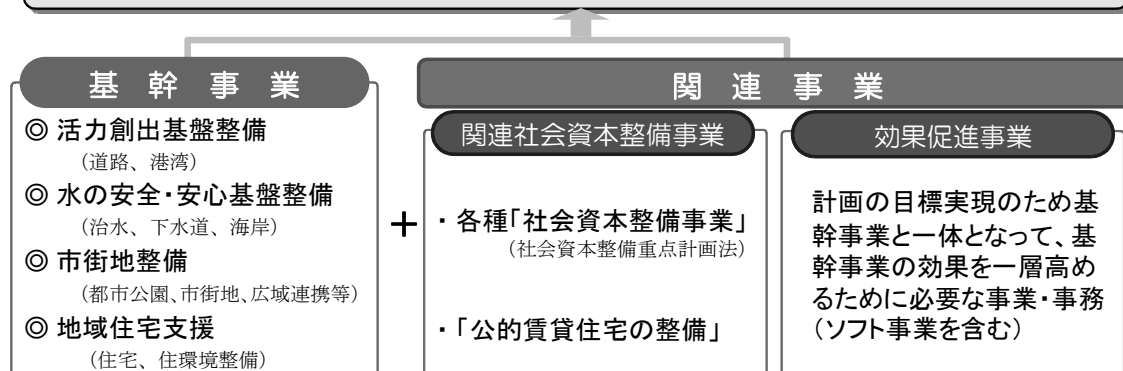
(注：地方の要望に応じて道路整備に充てることができる)

「地域主権戦略大綱」を踏まえ、社会資本整備総合交付金を抜本的に見直し、地方の自由度を拡大する観点から、国の政策目的を着実に実現しつつ、府省の枠にとらわれず使えるようにします。

[交付金の概要・特長]

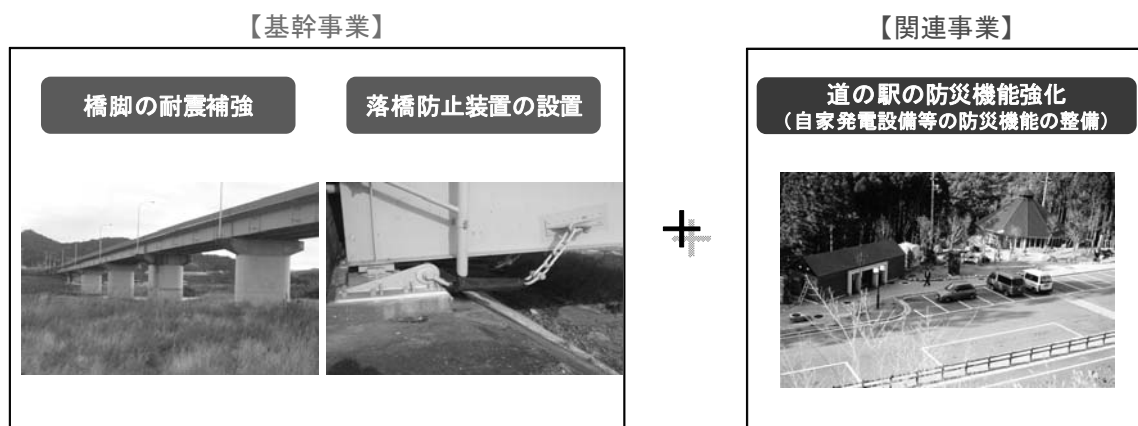
- ・社会資本整備に係る個別補助金を原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度に創設
- ・地方公共団体は、地域が抱える政策課題を踏まえ、目標や目標実現のための事業等を記載した社会資本総合整備計画を作成
- ・基幹となる社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業を一体的に実施可能
- ・国は交付金を計画に対して一括交付、個別事業箇所への配分は地方公共団体の自由裁量
- ・計画期間の終了後に、地方公共団体が自ら事後評価を実施し、公表

社会資本総合整備計画に掲げる政策目標の達成



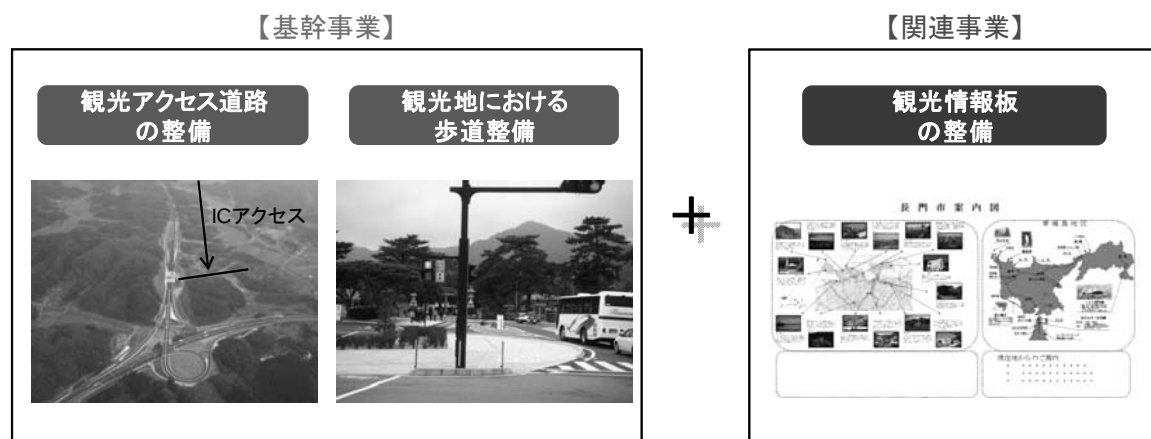
[活用事例]

① 東南海・南海地震及び異常気象時に備えた安全・安心の確保【和歌山県】



② 萩・長門・美祢地域の「歴史」と「自然」を活かす、まちづくり

【山口県・山口県長門市】



③ 歩行者・自転車利用者が安全に通行できる環境整備【富山県・富山県高岡市】



※写真はいずれも整備イメージ

4) 行政事業レビューの取組み

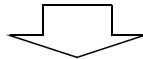
行政事業レビューについては、「道路事業（直轄・維持管理）」を公開プロセスで実施したほか、全ての事業において実施し、その結果を要求内容に反映します。

<行政事業レビューの結果と要求への反映状況>

○道路事業（直轄・維持管理）

結果：抜本的改善

公益法人の1社応札の多さや総合評価方式の改善、維持管理については類型化をしながら地域の事情に応じて決定する等



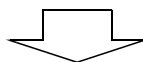
（主な反映点）

- ・公共サービス改革法に基づく民間競争入札（市場化テスト）の導入
- ・コスト縮減など様々な工夫や地域の実情等を踏まえた運用基準の見直し 等

○道路事業（直轄・改築）

結果：一部改善

道路整備事業の効率性・透明性を高めるため、今後導入される計画段階評価等による事業評価の改善を図るとともに、必要性・緊急性の高い事業への重点化を図る。また、スペックの見直しによるコスト縮減や発注方法の改善等、事業実施の効率化・透明性の向上を図る。



（主な反映点）

- ・事業評価の改善（評価サイクルの短縮等）や政策目標評価型事業評価の導入
- ・我が国の成長力・競争力の確保や地域の活性化に必要な道路事業等への重点化 等

4. 平成23年度新規箇所について

以下に該当する箇所を平成23年度概算要求の新規箇所として要求します。

※直轄事業 → 高規格幹線道路もしくは全体事業費250億円以上

※補助事業 → 全体事業費100億円以上

<要求箇所一覧>

直轄事業

○高規格幹線道路（一般国道）

所在地	路線名・箇所	延長	総事業費	B／C
沖縄県	那覇空港自動車道 小禄道路	5.7km	約620億円	1.4
高知県	高知東部自動車道 南国安芸道路（芸西西～安芸西）	8.5km	約355億円	1.9
宮城県	三陸縦貫自動車道 本吉気仙沼道路（Ⅱ期）	4.0km	約145億円	2.0

○地域高規格道路等

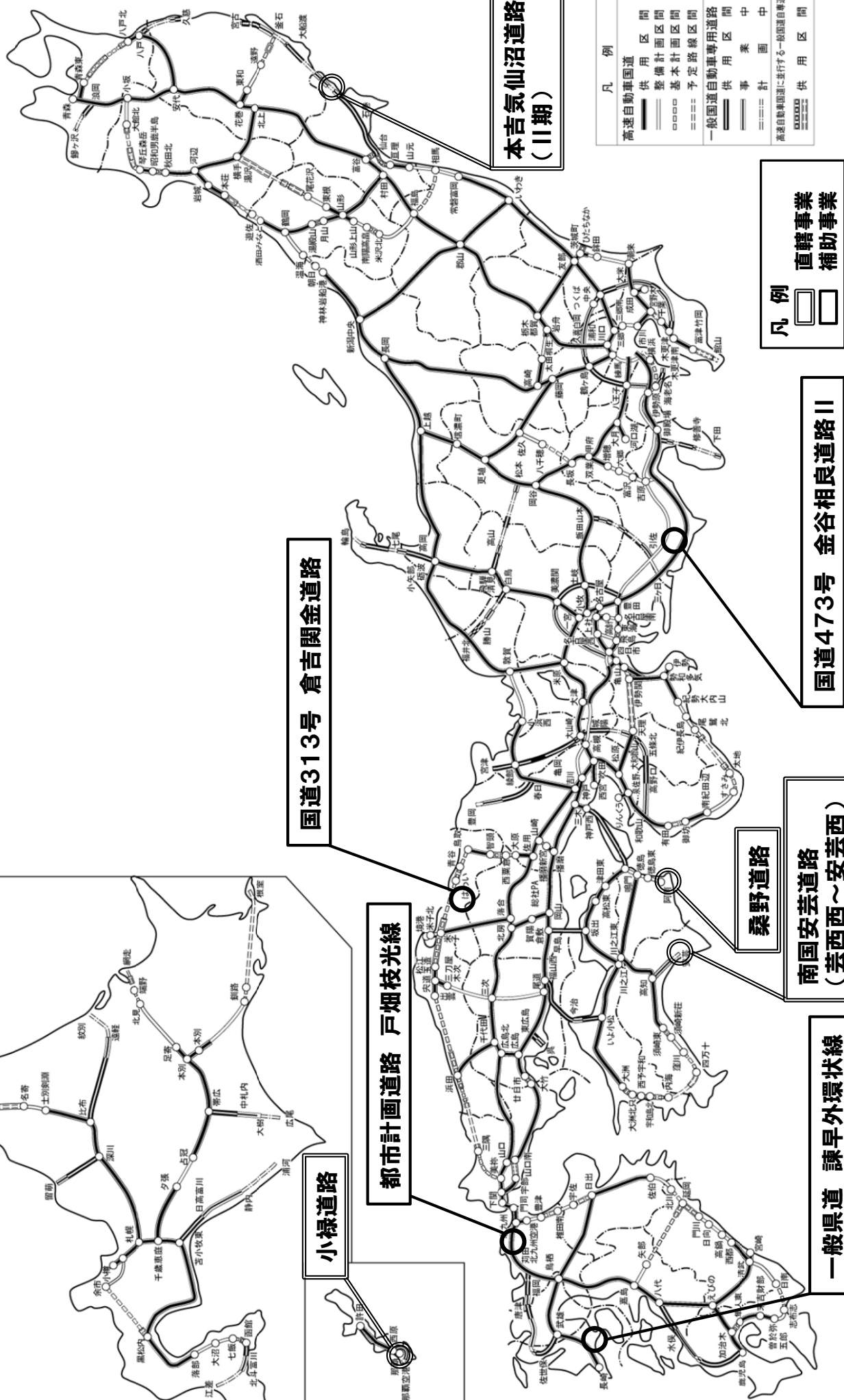
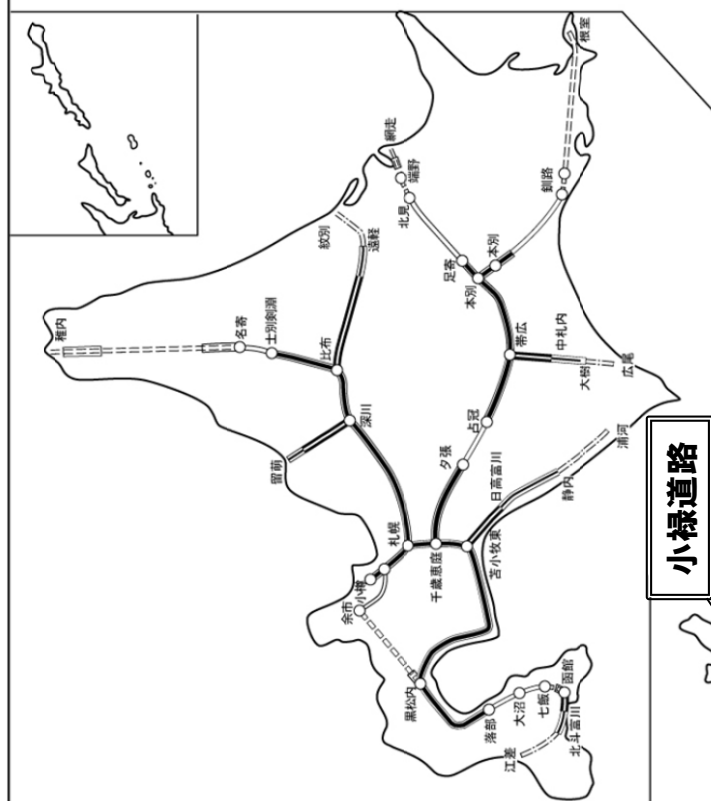
所在地	路線名・箇所	延長	総事業費	B／C
徳島県	阿南安芸自動車道 桑野道路	6.5km	約340億円	2.0

補助事業

○地域高規格道路

所在地	路線名・箇所	延長	総事業費	B／C
鳥取県	国道313号 倉吉関金道路	7.0km	約124億円	2.3
静岡県	国道473号 金谷相良道路Ⅱ	3.3km	約120億円	2.6
長崎県	一般県道 諫早外環状線	2.7km	約120億円	1.3
福岡県	都市計画道路 戸畑枝光線	2.6km	約120億円	3.6

(参考)平成23年度概算要求における新規事業化要求箇所



(参考)

○新規採択にあたっての具体的ルール（案）

※直轄事業の場合

（全体管理ルール）

- ・ 事業箇所数は前年度以下を基本

（個別選定ルール）

- ・ 地域づくりとの連携を図り、地域における道路の位置付けや役割を確認した上で、事業実施環境（都市計画、環境影響評価等）が整っている箇所のうち、各事業の事業効果や緊急性、予算の状況等を踏まえて選定

○事業箇所数について

直轄事業

	H22当初	H22完了	H23継続
B／C対象	552	29	523
B／C対象外	1,250	318	932
計	1,802	347	1,455

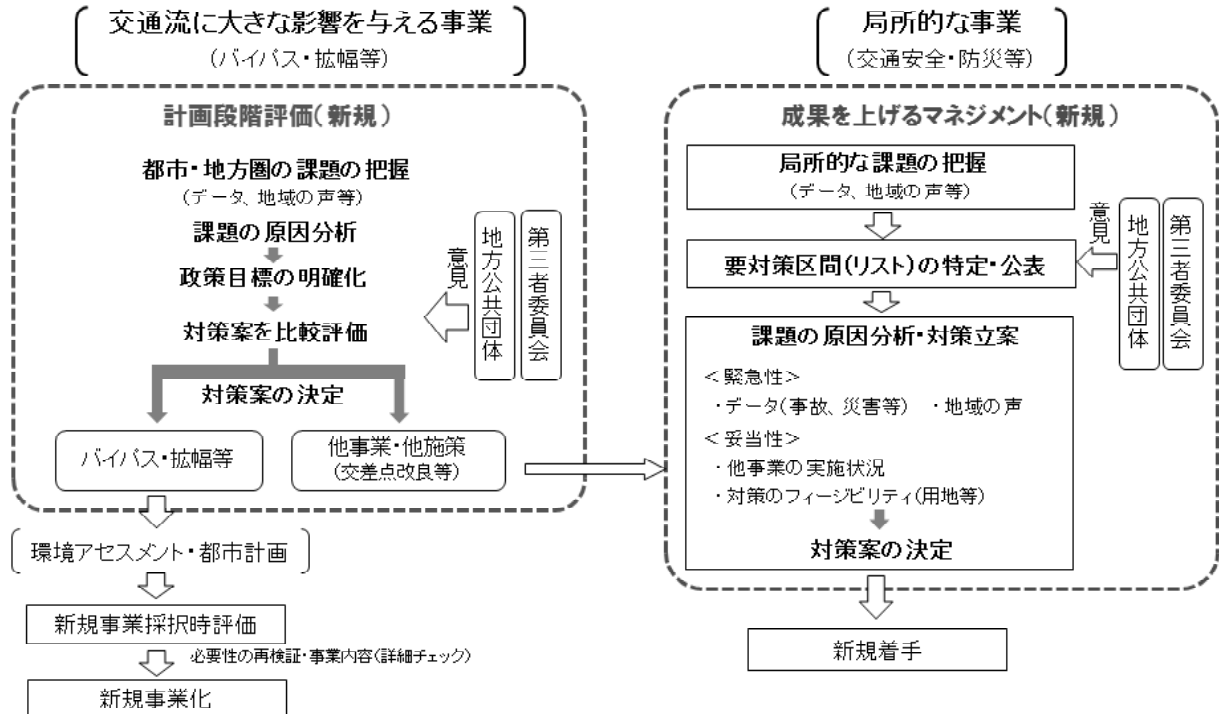
補助事業

	H22当初	H22完了		H23継続
		H22完了		
地域高規格道路	95	9	86	

※平成22年度完了等の箇所数については、現時点の見込みであり、事業進捗等により今後変更がありうる

○政策目標評価型事業評価の導入

道路事業の透明性・効率性を高めるため、バイパス・拡幅事業等に計画段階評価を導入するとともに、局所的な事業に対し、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」の取組みを導入します。



<参考>

国土交通省所管公共事業における政策目標評価型事業評価の導入についての基本方針(案)(概要)

1. 政策目標評価型事業評価の導入

- 事業の必要性や内容が検証可能となるよう評価の手法を改善
(解決すべき課題・背景の把握、政策目標の明確化、代替案を提示した上で比較、評価等)
- 計画段階における事業評価を実施

2. 計画段階評価の基本的枠組み

- 計画段階評価の対象とする事業、実施時期(道路事業)

対象とする事業	実施時期
新設・改築事業	・都市計画や環境影響評価の手続きに入る前の段階 ・上記手続き対象外の場合は、新規事業採択時評価の前年度まで

- 都道府県・政令市及び第三者意見聴取
事業の内容について関係する都道府県・政令市等の意見を聴いた上で、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴く

3. 試行等について

- 平成22年度においては、一部の直轄事業について計画段階評価を試行
※経過措置：平成23年度予算に係る新規事業採択時評価を実施する事業は、計画段階評価を併せて実施等

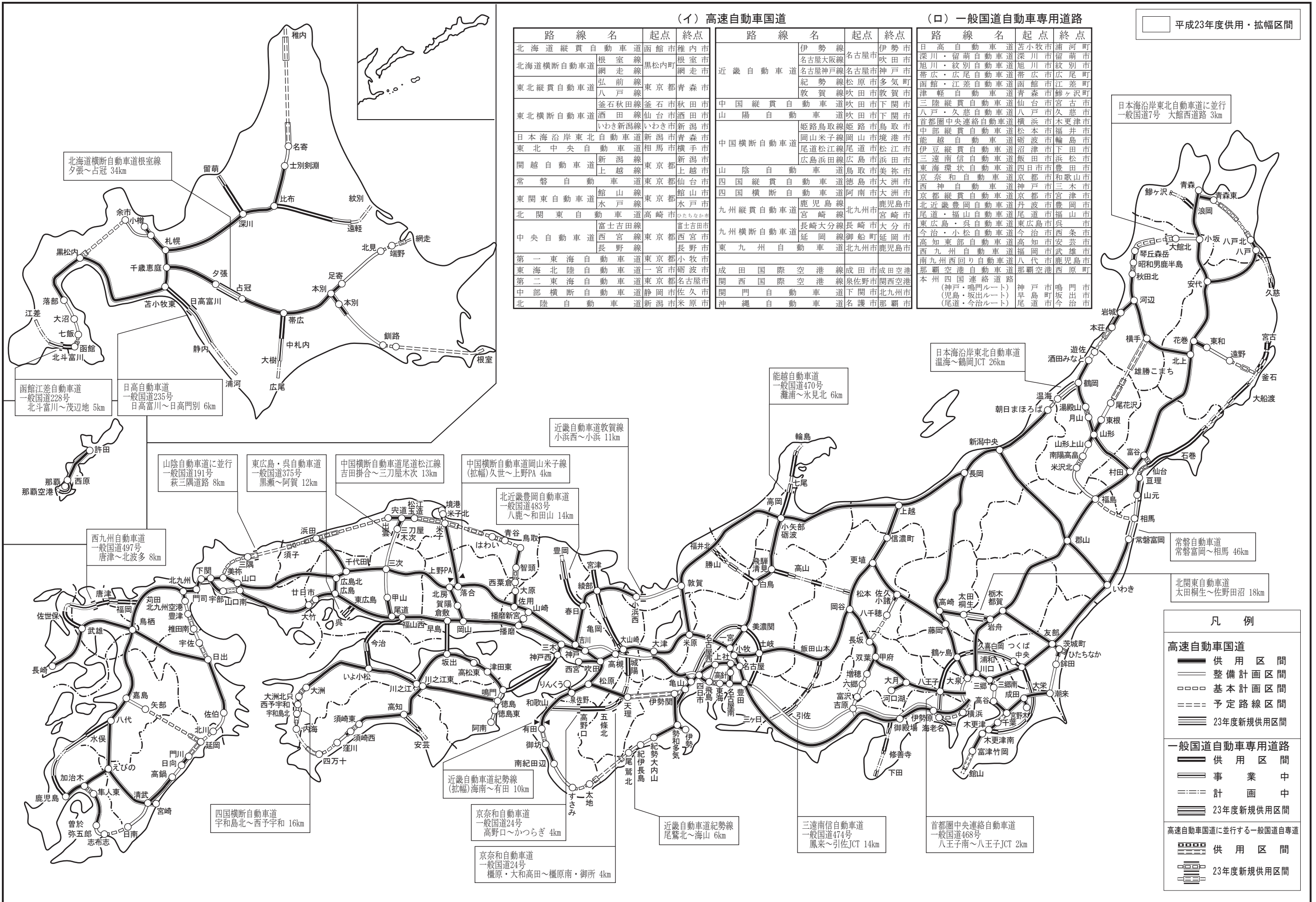
(参考資料)

道 路 関 係 予 算 概 算 要 求 総 括 表

(単位:百万円)

区 分	平成23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	1,549,321	1,220,362	1,504,791	1,139,365	1.03	1.07	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、特定大規模道路用地取得資金貸付金(平成22年度限り)、連続立体交差事業資金貸付金を含む 3. 本表のほかに、地方道路整備臨時貸付金(国費800億円)、高速道路の原則無料化の社会実験に係る経費(国費1,500億円)、行政部費(国費11億円)がある 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
改 築 そ の 他	1,220,489	891,530	1,173,661	854,412	1.04	1.04	
維 持 管 理	208,928	208,928	208,928	162,751	1.00	1.28	
維 持	96,551	96,551	96,551	96,551	1.00	1.00	
特 定 事 業	112,377	112,377	112,377	66,200	1.00	1.70	
業 務 取 扱 費	119,904	119,904	122,202	122,202	0.98	0.98	
補 助 事 業	103,365	67,403	141,804	93,677	0.73	0.72	
地 域 高 規 格 道 路 そ の 他	91,174	59,602	88,907	62,848	1.03	0.95	
国 債 義 務 額 (地 高 除 き)	12,191	7,801	52,897	30,829	0.23	0.25	
有 料 道 路 事 業 等	1,505,942	95,648	1,463,306	102,694	1.03	0.93	
合 計	3,158,628	1,383,413	3,109,901	1,335,736	1.02	1.04	この他に、社会資本整備総合交付金(国費2兆2,000億円)があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる

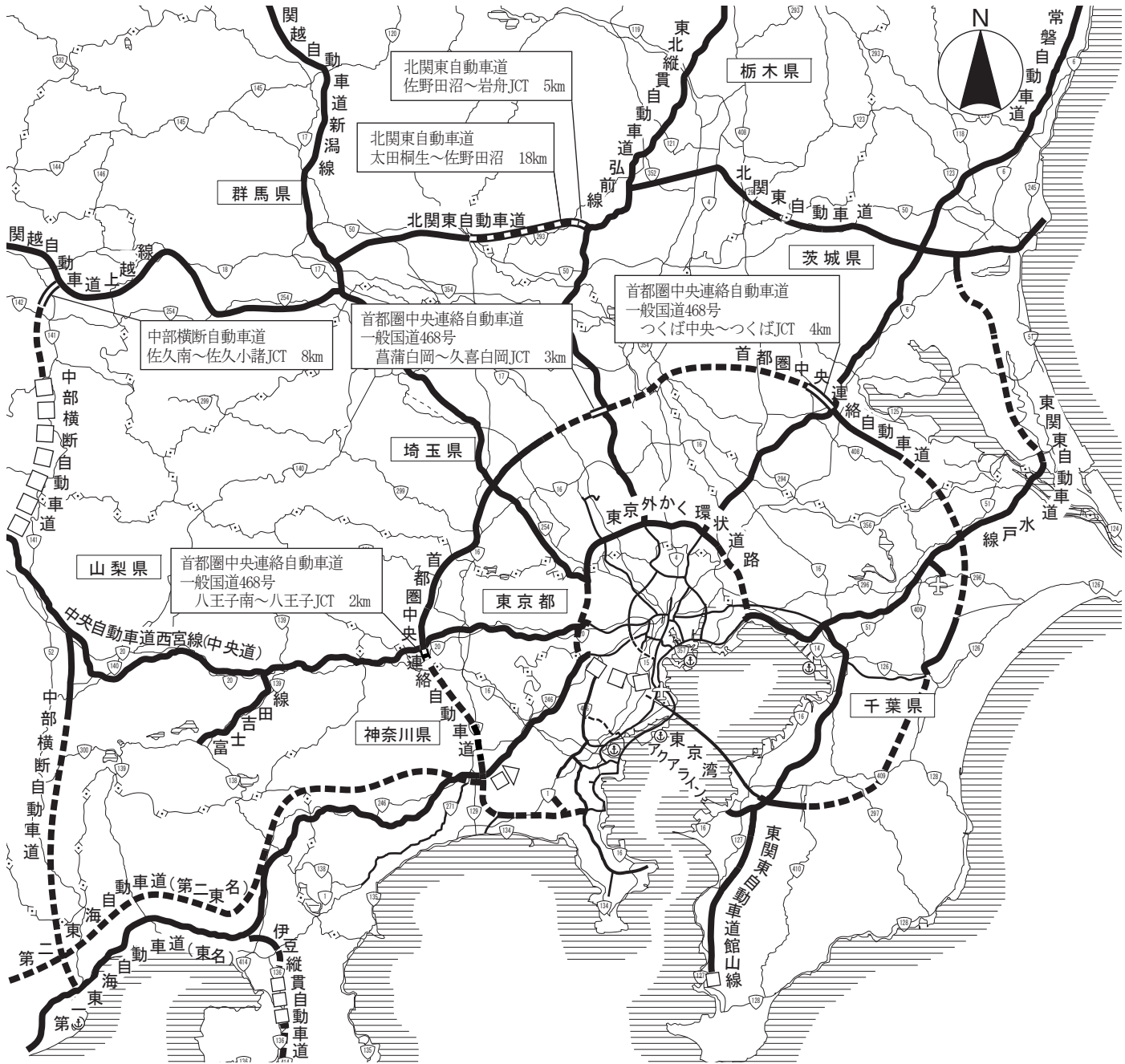
高規格 幹線道路網図



(参考資料)

大都市圏幹線道路図

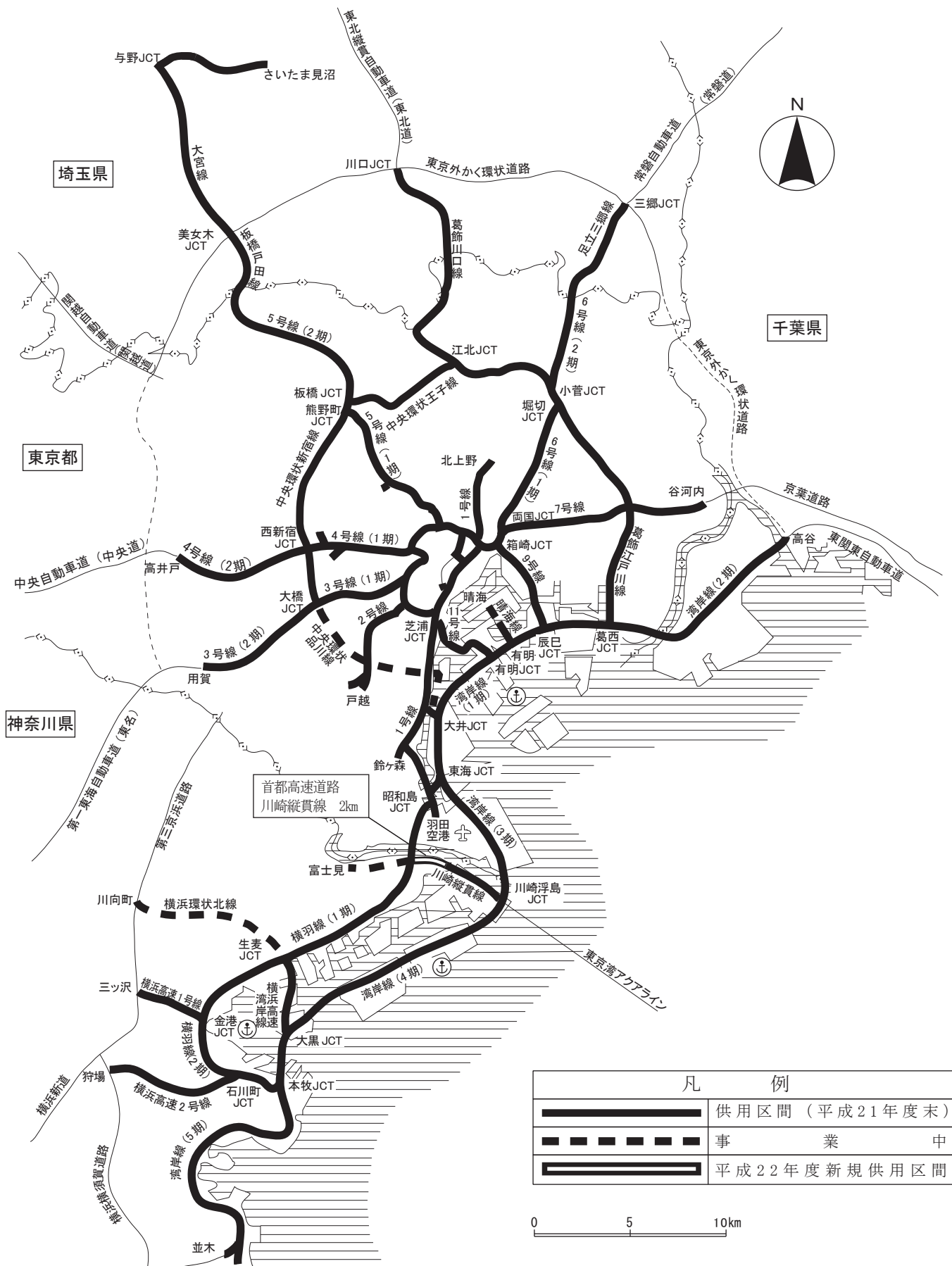
東京圏高規格幹線道路図



凡 例	
	供 用 区 間 (平成21年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成23年度新規供用区間
	平成22年度新規供用区間

0 20 40km

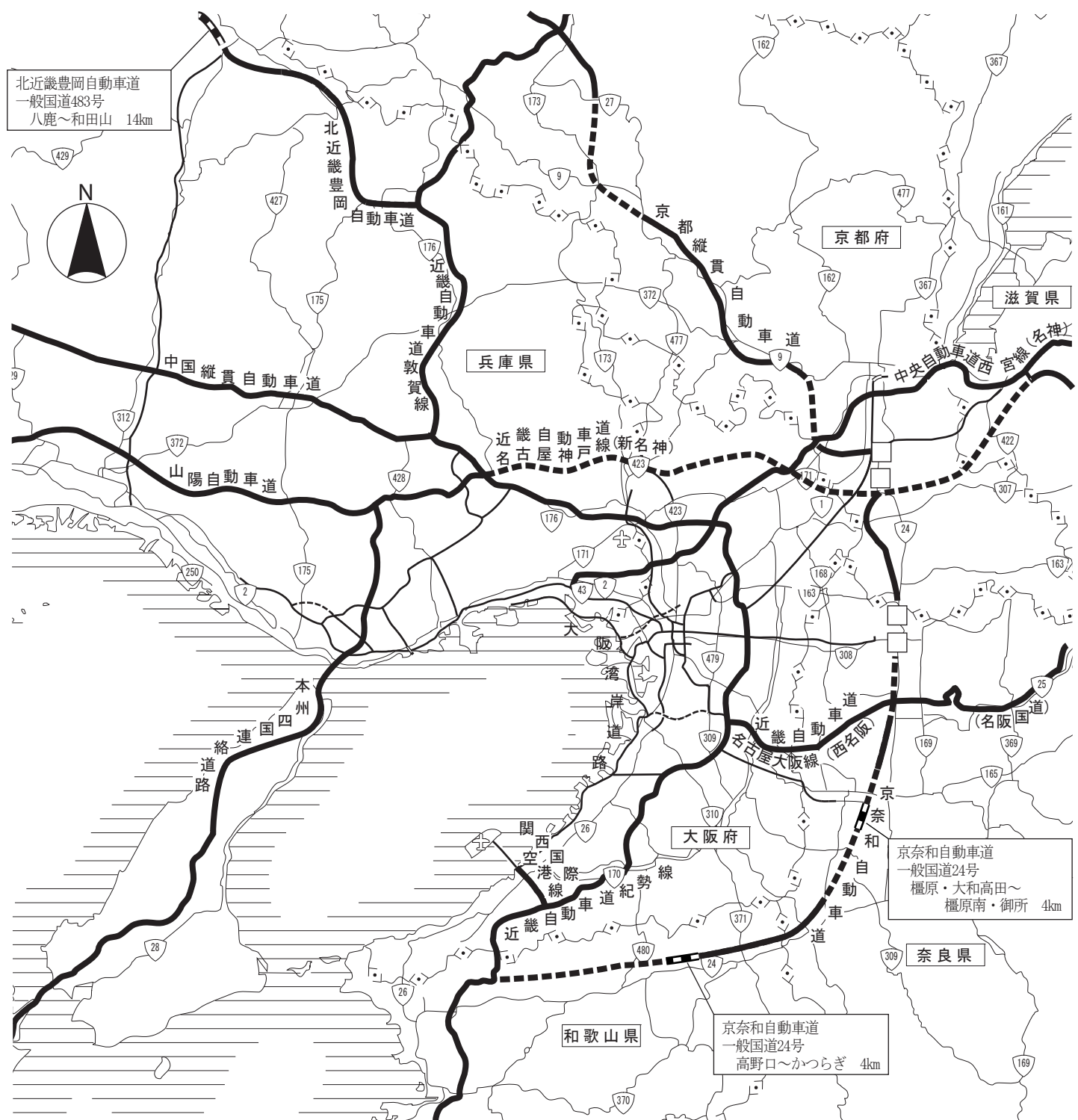
首都高速道路図



凡 例	
	供用区間 (平成21年度末)
	事業中
	平成22年度新規供用区間

0 5 10km

大阪圏高規格幹線道路図

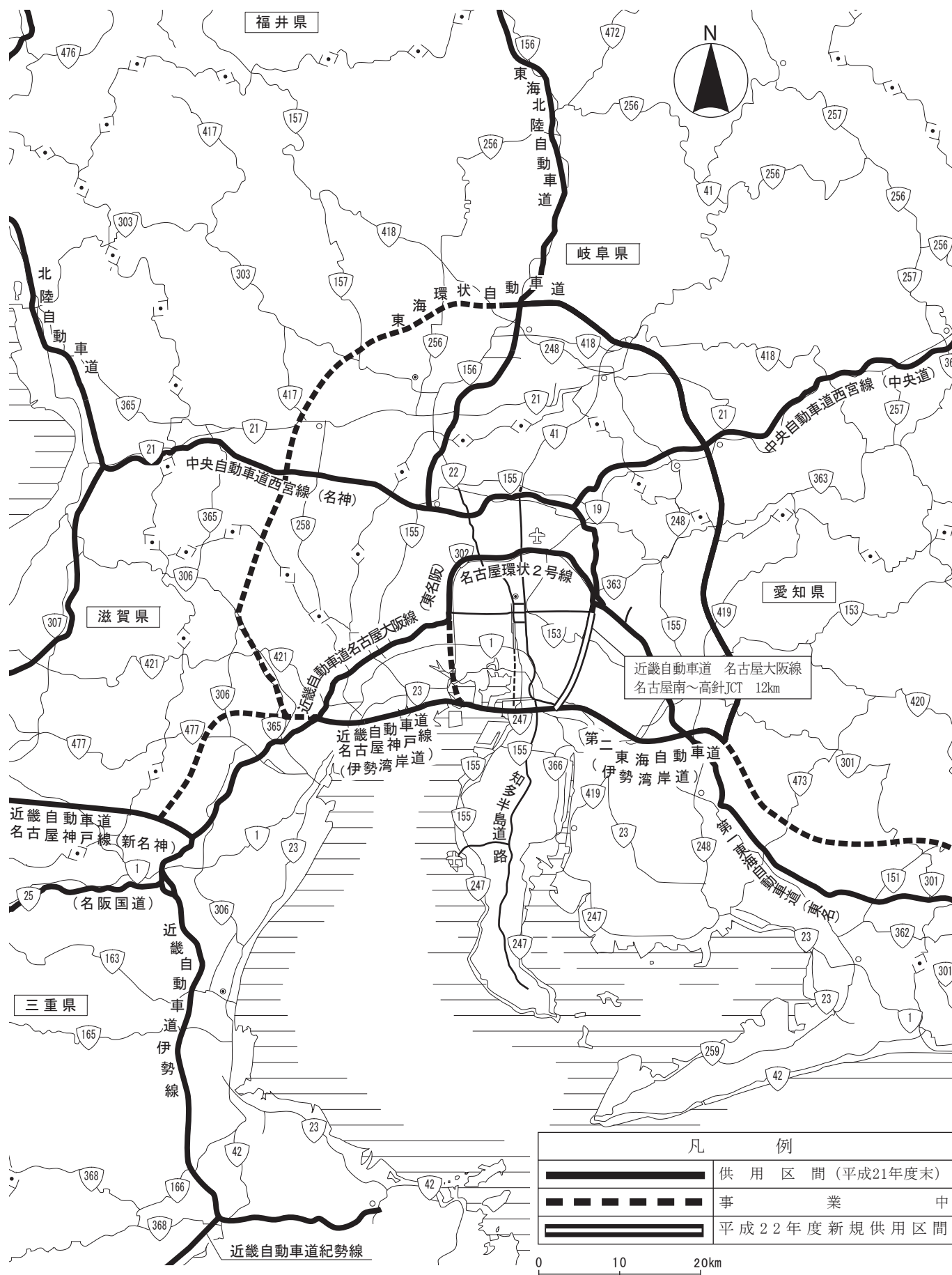


凡 例	
	供用区間（平成21年度末）
	事 業 中
	調 査 中
	平成23年度新規供用区間

The map illustrates the transportation network around Osaka Bay. The Osaka-Kansai Expressway (阪神高速道路) is shown as a thick black line, with a 2km section labeled '阪神高速道路 神戸山手線 2km'. The Kobe-Yamanote Line (神戸山手線) is shown as a thick black line, with a 2km section labeled '阪神高速道路 神戸山手線 2km'. Other rail lines include the Tokaido Line (東海道線), Sagami Line (相模線), and Sagami Line (相模線). Major roads include the Second Ring Road (第二京阪道路), the Osaka-Kansai Expressway (阪神高速道路), and the Osaka-Kansai Expressway (阪神高速道路). The map also shows the Seto Inland Sea (瀬戸内海) and Osaka Bay (大阪湾). Key locations include Osaka (大阪), Kobe (神戸), and the Kansai International Airport (関西国際空港). A compass rose indicates North (N).

A horizontal scale bar with three tick marks. The first tick mark is labeled '0', the second is labeled '5', and the third is labeled '10km'.

名古屋圏高規格幹線道路図



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



（この冊子は、再生紙を使用しています。）