

詳細版

平成 2 5 年 度

道 路 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成 2 4 年 9 月

国 土 交 通 省 道 路 局
国 土 交 通 省 都 市 局

目 次

第 1	平成 25 年度予算概算要求の概要	1
1.	基本方針	1
2.	要求概要	2
1)	要求総括表	2
2)	重点要求・特別重点要求について	3
3)	東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費の要求について	4
4)	新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の策定等	4
5)	社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）	4
第 2	東日本大震災に係る復旧・復興等	6
1)	東日本大震災に係る復旧・復興	6
2)	復興道路・復興支援道路の整備	7
3)	常磐自動車道の復旧・整備	8
第 3	主な施策の概要	9
1.	災害リスクの低減	9
①	全国ミッシングリンクの整備	9
②	道路の防災・震災対策	10
③	密集市街地の解消	10
2.	我が国産業・経済の基盤や国際競争力の強化	11
1)	大都市の機能拡充・強化とアクセス性の向上	11
①	大都市圏環状道路の整備	11
②	大都市圏の渋滞ボトルネック対策	11
③	国際海上コンテナ車通行支障区間の解消、空港・港湾等アクセスの向上	12
④	特殊車両通行許可手続きの運用の改善	12
⑤	道路分野における海外展開	13
2)	地域の活力の維持・向上	13
①	美しい国土景観の形成	13
②	無電柱化の推進	14
③	スマートインターチェンジの整備	14
3.	持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現	15
1)	持続可能でエネルギー効率の良い暮らしの形成	15
①	円滑な都市・地域活動のための渋滞対策	15
②	開かずの踏切等の解消	15

③路上工事による交通への影響の低減	16
④「次世代ITS」の推進	16
⑤道路分野における地球温暖化対策の推進	17
2) 誰もが安全・安心して暮らすことができる社会の実現	18
①道路空間のオープン化	18
②交通結節点の改善等によるシームレスな移動の実現	19
③地域を支える生活幹線ネットワークの形成	19
④効果的・効率的な交通事故対策の推進	20
⑤通学路における交通安全の確保	20
⑥歩行空間のユニバーサルデザインの推進	21
⑦自転車利用環境の整備	21
⑧道路の雪寒対策の推進	22
⑨沿道環境の改善	22
4. 社会資本の適確な維持管理・更新	23
①道路の適確な維持管理・更新	23
②国道(国管理)の維持管理	24

第4 道路事業の効率的・効果的な実施	25
①事業評価の改善	25
②民間技術力の活用や品質向上のための新しい契約方式への取組	25

(参考資料)

○ 今後の高速道路のあり方	26
○ 首都高速の再生に関する有識者会議 提言書の概要	27
○ 平成24年度一般会計予算の概要	28
○ 公共事業関係費の推移	28
○ 高規格幹線道路の整備状況	29
○ 高速道路機構の未償還残高	29
○ 現行の料金割引(NEXCO地方部)	30
○ 道路関係予算概算要求総括表	31
○ 高規格幹線道路網図	33
○ 大都市圏幹線道路図	35
・ 東京圏高規格幹線道路図	35
・ 首都高速道路図	36
・ 大阪圏高規格幹線道路図	37
・ 阪神高速道路図	38
・ 名古屋圏高規格幹線道路図	39

第1 平成25年度予算概算要求の概要

1. 基本方針

平成25年度予算の概算要求については、以下を基本方針とし、新たに策定された「社会資本整備重点計画」に基づき、東日本大震災など多発する災害や、少子高齢化、厳しい財政状況など、我が国を取り巻く政策課題に対応した道路政策を強力に推進します。

- 東日本大震災という未曾有の大災害を踏まえ、復興道路・復興支援道路の緊急整備を始めとする被災地域の早期復旧・復興に全力で取り組む
- また、災害が多発し脆弱な我が国の国土構造や、急激な人口減少、高齢社会の進展、資源・エネルギー・環境の制約、国際情勢の変化といった社会・経済の変化などを踏まえ、地域からの要望に応えつつ、
 - ・ 災害に強い広域ネットワークの形成や防災・震災対策など、災害リスクの低減
 - ・ 交通拠点へのアクセス性の向上や既設高速道路の機能強化など、産業・経済の基盤や国際競争力の強化
 - ・ 地球温暖化対策や交通安全の確保、無電柱化の推進など、持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現
 - ・ 橋梁の長寿命化など、道路構造物の適確な維持管理・更新に必要な道路政策を推進する
- これらの道路政策を推進するにあたり、
 - ・ 評価手法の改善など、「事業評価」の充実
 - ・ 「選択と集中」や「コストの徹底した縮減」
 - ・ 「既存ストックの有効活用」（官民連携の推進等）に取り組む
- 今後の道路政策の基本的方向としてとりまとめられた「道路分科会建議『中間とりまとめ』」について、盛り込まれた施策の実現に向けた詳細な検討を行う
- 今後の料金制度のあり方などについては、高速道路のあり方検討有識者委員会の「中間とりまとめ」を踏まえ、幅広く検討を進める

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	15,846	1.07	12,621	1.06
改	築	そ	の	他	12,534	1.08	9,309
維	持	管	理	2,223	1.03	2,223	1.03
業	務	取	扱	費	1,089	0.95	1,089
補	助	事	業	1,085	1.29	676	1.31
地	域	高	規	格	道	路	等
除				雪	177	－	118
国債義務額（地高除く）・補助率差額等				27	0.72	64	0.97
有	料	道	路	事	業	等	17,172
				1.01	712	0.80	
合				計	34,104	1.04	14,008
					1.06		

※ 上記には、「重点要求等」に係る計数(国費1,942億円)を含む

(重点要求等に係る計数を除いた場合)

合	計	31,667	0.97	12,066	0.91
---	---	--------	------	--------	------

※ この他に、社会資本整備総合交付金(国費15,056億円)があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

※ この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費として国費1,716億円(復興庁計上分1,384億円、全国防災332億円)がある。

また、東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費として社会資本整備総合交付金等があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

注1. 特別会計改革の実施等により経理区分が変更されることに伴い増加する経費については、予算編成過程において検討し、必要な措置を講ずることとされており、概算要求では事項要求としているが、本表においては、当該経費のうち貸付金償還金等(国費728億円)を含めた額としている。

注2. 上記の他に、行政部費(国費10億円)がある。

注3. 上記の他に、地方道路整備臨時貸付金の制度延長を要求。

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) 重点要求・特別重点要求について

「平成25年度予算の概算要求組替え基準について」(平成24年8月17日閣議決定)に従い、「日本再生戦略」(平成24年7月31日閣議決定)を踏まえ、我が国経済社会の再生に向けた取組として、以下を要求します。

○ 物流ネットワークの整備

要求額： 402億円

(※物流ネットワークの整備全体の要求額は1,647億円)

国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、国際海上コンテナ車両等が通行すべき大都市圏環状道路等のネットワーク整備や通行支障区間の解消、高速道路等と拠点空港・港湾・鉄道駅との直結を含むアクセス整備を推進。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。

○ 全国ミッシングリンクの整備

要求額：1,475億円

(※全国ミッシングリンクの整備全体の要求額は3,995億円)

地域経済・産業の強化を図るとともに、災害に強い広域ネットワークを構築するため、民間の技術力を活用しつつ、主要都市間等を連絡する高規格幹線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。

○ LED道路照明灯の整備

要求額： 65億円

(※LED道路照明灯の整備全体の要求額は108億円)

省エネルギー化を進めるため、直轄国道の道路照明灯について、既設照明灯の更新に合わせてLED道路照明灯の整備を強力に推進。

(注) 要求額は国費ベース

(参考) 平成25年度予算の概算要求組替え基準について(H24. 8. 17閣議決定)(抜粋)

2. 特別重点要求等

「日本再生戦略」を踏まえ、我が国経済社会の再生に向けた取組として、歳出全般にわたる改革により捻出された財源を用いて、我が国経済の再生・成長に資する分野におけるより効果の高い施策に向けて、予算を大胆に重点配分することとする。

(1) 特別重点要求

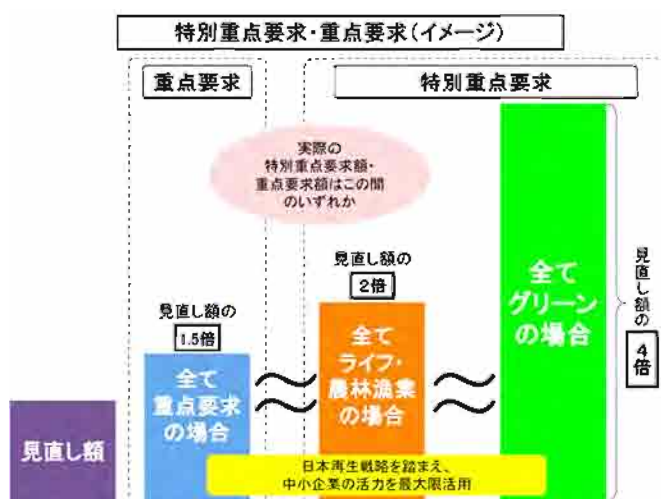
各省大臣は、「日本再生戦略」に適合する施策のうち、グリーン、ライフ、農林漁業に係るものについて、「日本再生戦略」を踏まえ、中小企業の活力を最大限活用しつつ、(中略)、「特別重点要求」を行うことができる。

(2) 重点要求

各省大臣は、上記特別重点要求のほか、「日本再生戦略」に関連する施策について、(中略)、「重点要求」を行うことができる。

(別紙)

各省大臣は、(中略)その他経費については、前年度当初予算におけるその他経費に相当する額に100分の90を乗じた額の範囲内で要求する。



3) 東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費の要求について

「東日本大震災からの復興の基本方針」（平成23年7月29日東日本大震災復興対策本部決定）に沿って、東日本大震災からの復興対策に係る経費として、

- ・三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路の整備
- ・道路の防災・震災対策

等を要求します。

4) 新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の策定等

現在の「積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画」は、平成24年度が最終年度であることから、平成25年度を初年度とする新たな五箇年計画を策定します。

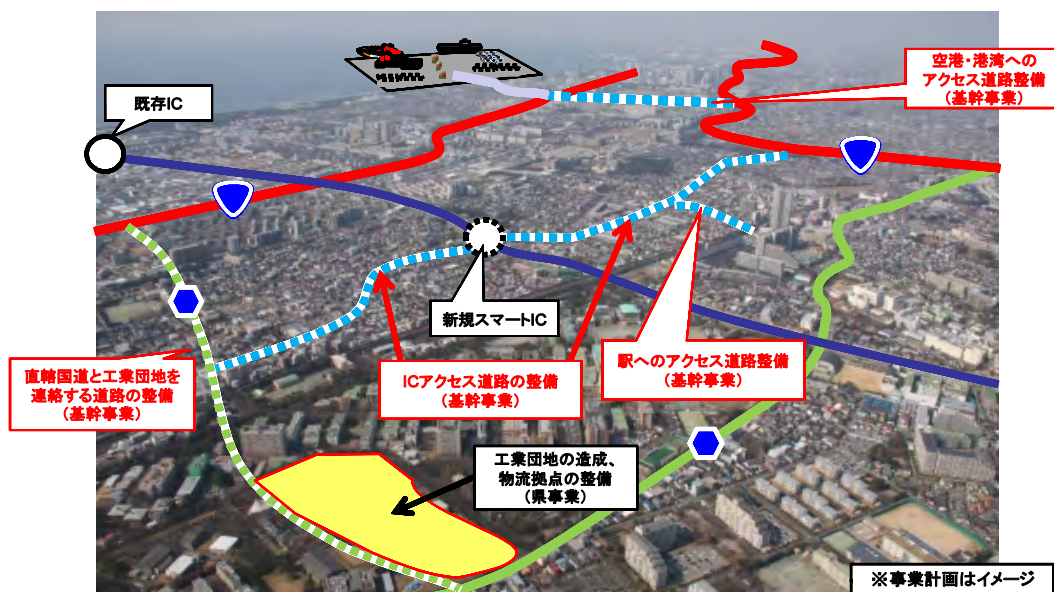
あわせて、年度途中での機動的な除雪支援が可能となるよう、新たに補助事業に係る予算を要求します。

5) 社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）

社会資本整備総合交付金について、「日本再生戦略」に基づく取組を強力に推進する観点から、ハード・ソフトの防災・減災対策の推進、及び地域経済の活性化や国際競争力の強化に資する基盤整備の推進、子育て世代が住みやすく、高齢者が自立して健康、安全、快適に生活できる持続可能な地域社会の構築等の取組であって、官民のパートナーシップにより推進するものや民間投資を誘発するものに対して、重点的に配分することとします。

(道路事業における社会資本整備総合交付金の重点配分の例)

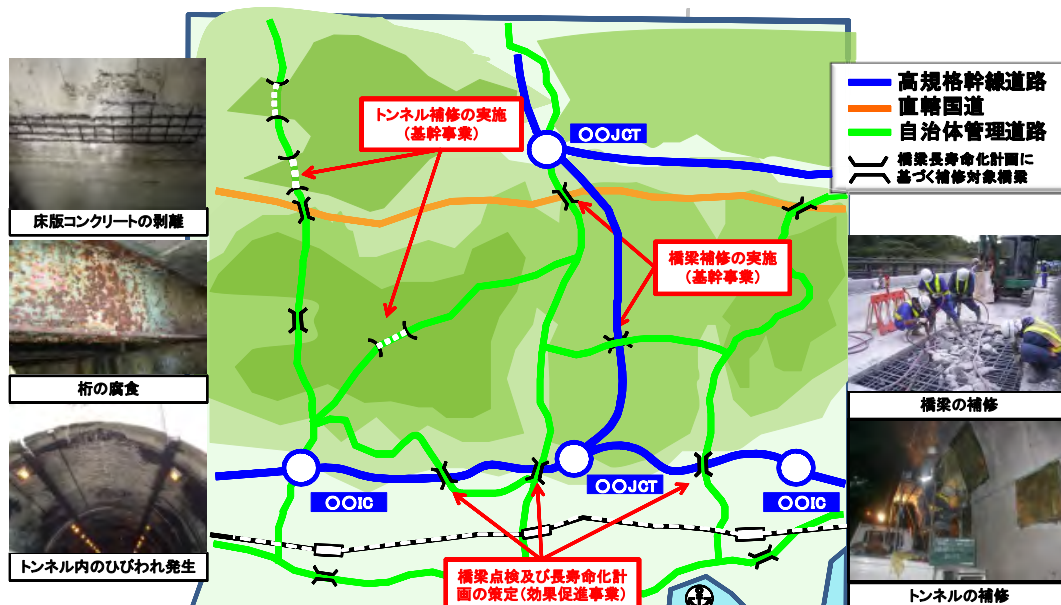
ICアクセス道路等の整備



通学路の要対策箇所における安全の確保



道路構造物の適確な維持管理の推進



第2 東日本大震災に係る復旧・復興等

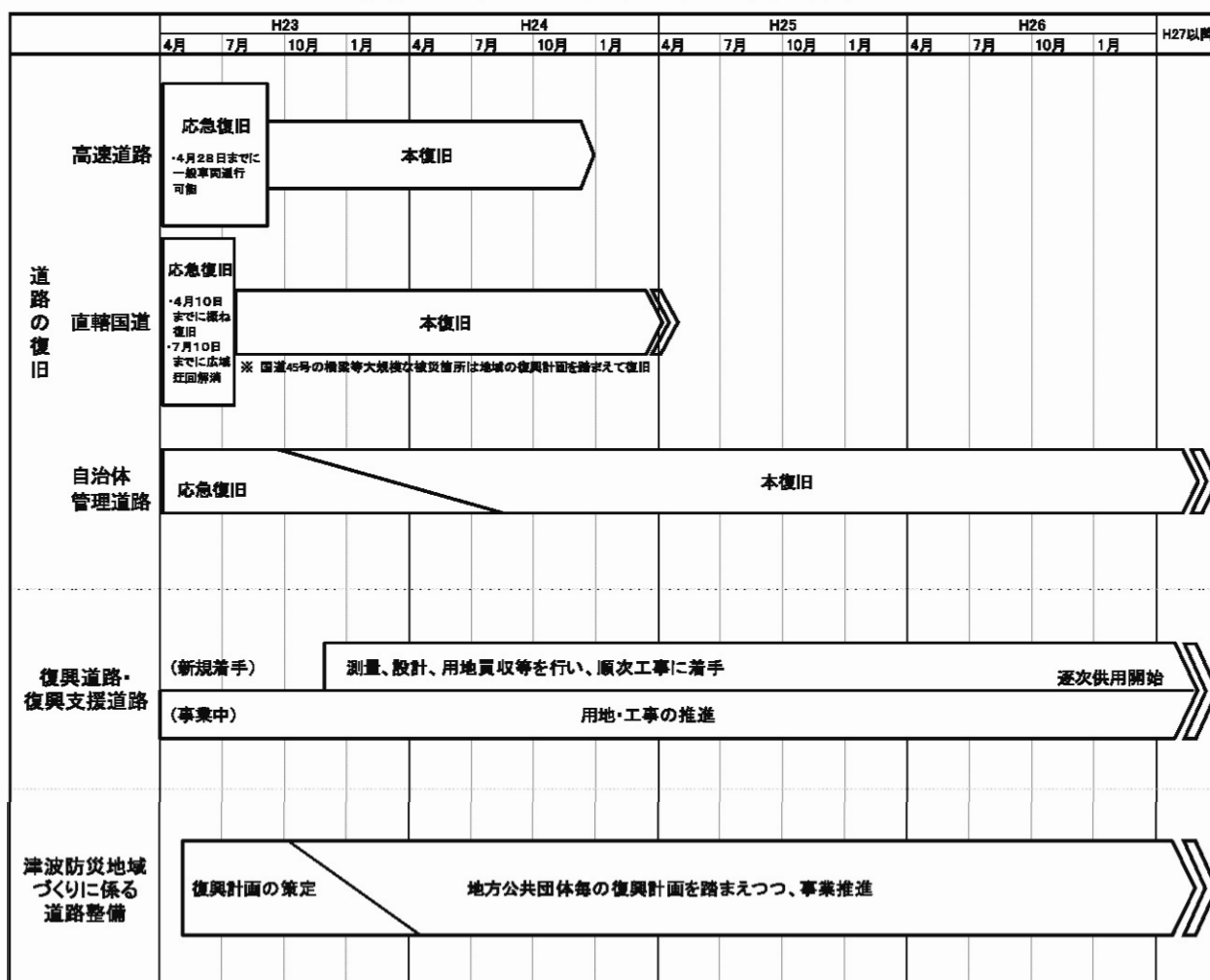
1) 東日本大震災に係る復旧・復興

東日本大震災という未曾有の大災害を踏まえ、被災した道路の早期復旧に全力で取り組んでまいります。

三陸沿岸地域の1日も早い復興を図るためのリーディングプロジェクトとして、三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路の早期整備を目指します。

また、津波により壊滅的な被害を受けた地域等において、復興計画に位置付けられた市街地整備に伴う道路整備や、高速道路ICへのアクセス道路などの整備を推進します。

＜復興施策の工程表（道路関係）＞



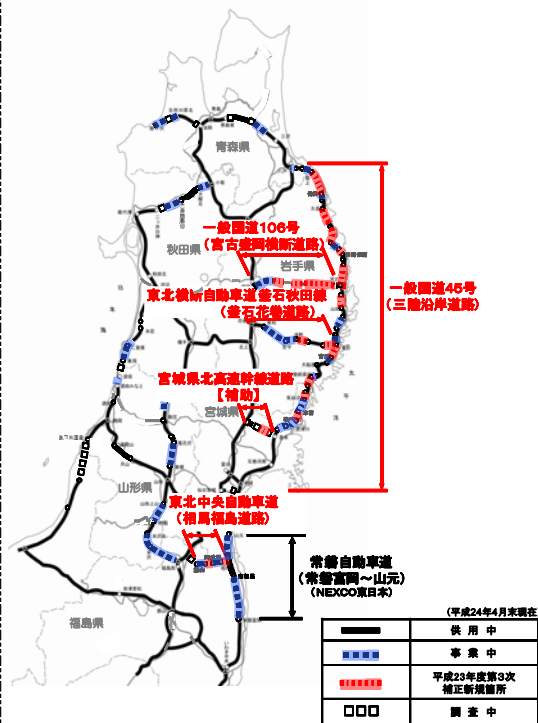
※平成24年5月18日復興推進会議とりまとめ

※福島第一原子力発電所警戒区域を除く

2) 復興道路・復興支援道路の整備

- 三陸沿岸地域の1日も早い復興を図るためのリーディングプロジェクトとして、三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路の早期整備を目指します。
- 事業の円滑な進捗、事業マネジメントの充実等を図るため、民間の技術力を活用した事業推進体制（事業促進PPP^{※1}）により事業を進めます。

○復興道路・復興支援道路位置図



○復興道路・復興支援道路の進捗状況

平成23年度第三次補正予算成立・事業化(平成23年11月21日)

○復興道路会議

平成23年11月25日・26日、知事・関係機関の長等から構成される「復興道路会議」を設置・開催

○測量立ち入り説明会

平成23年11月末から、測量・地盤調査に伴う土地立ち入りについての地元説明会を開催し、現地測量に着手

○中心杭の設置

平成23年12月末から、本格的な測量作業の開始にあたり中心杭を設置

○設計説明会、幅杭打設・用地調査

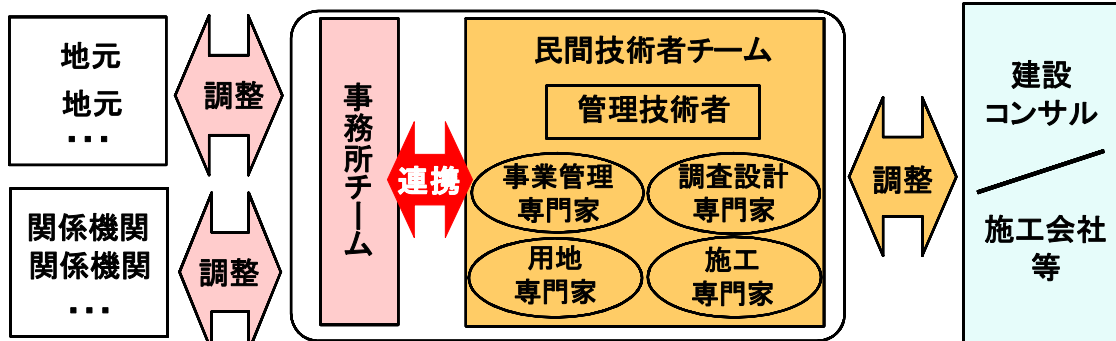
平成24年3月末から、設計に係る地元説明会を開催し、幅杭打設及び用地調査に着手

○用地買収着手

平成24年8月末から、用地買収に着手

○事業促進PPPの導入

- ・新規事業化区間を工区分けし、事務所チーム（発注者）と民間技術者チームが連携して業務を実施（全10チーム 平成24年6月末現在）
- ・民間技術者チームは、「事業管理」、「調査・設計」、「用地」、「施工」等のエキスパート（専門家）で構成し、それぞれが連携しながら、事業全体の最適な進め方を検討・実施



< 事業促進PPPの推進体制 >

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

3) 常磐自動車道の復旧・整備

■被災地域の復興に不可欠な基幹的インフラである常磐自動車道の早期復旧・整備を目指します。

○常磐自動車道（広野 IC～山元 IC）の事業進捗状況と供用目標

【事業進捗状況】

- 区域見直し前の警戒区域外においては、平成 23 年 5 月 16 日に工事を再開し、区域見直し前の警戒区域内においては、関係省庁による合同チームにおいて、除染等の放射線対策を検討。
- 区域見直し前の警戒区域のうち、空間線量 20 ミリシーベルト／年を下回る区間については、平成 24 年 3 月より復旧・整備工事に着手。残る区間については環境省の除染事業と並行して復旧・整備工事を進める予定。

【供用目標】

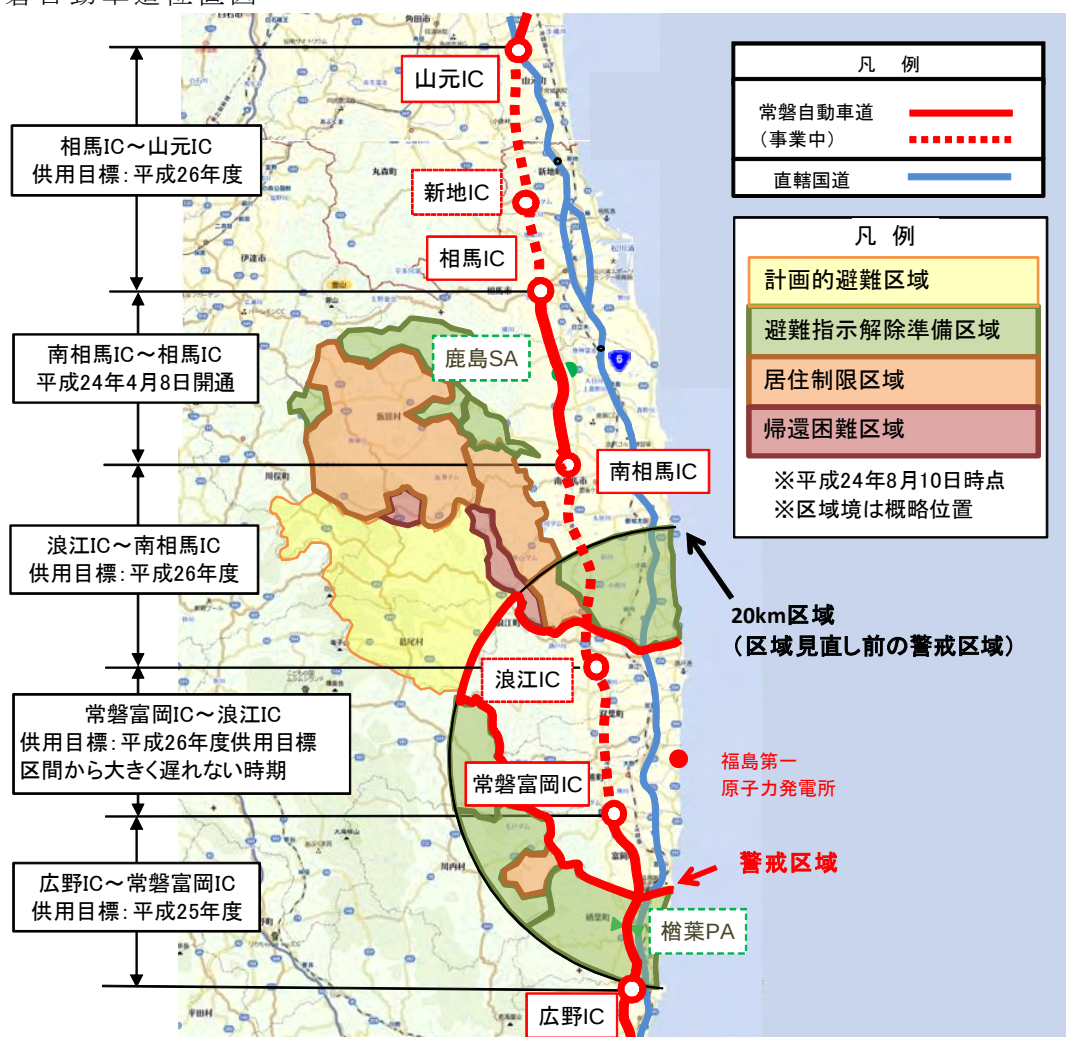
- 相馬 IC～山元 IC 間 : 平成 26 年度
- 南相馬 IC～相馬 IC 間 : 平成 24 年 4 月 8 日に供用を開始

区域見直し前の警戒区域を含む以下の区間については、工事発生材の処理、供用形態、アクセス道路の復旧等について関係機関との調整が整うことを前提に

- 浪江 IC～南相馬 IC 間 : 平成 26 年度
- 常磐富岡 IC～浪江 IC 間 : 平成 26 年度供用目標区間から大きく遅れない時期
- 広野 IC～常磐富岡 IC 間 : 平成 25 年度

を供用目標として事業を推進。

○常磐自動車道位置図

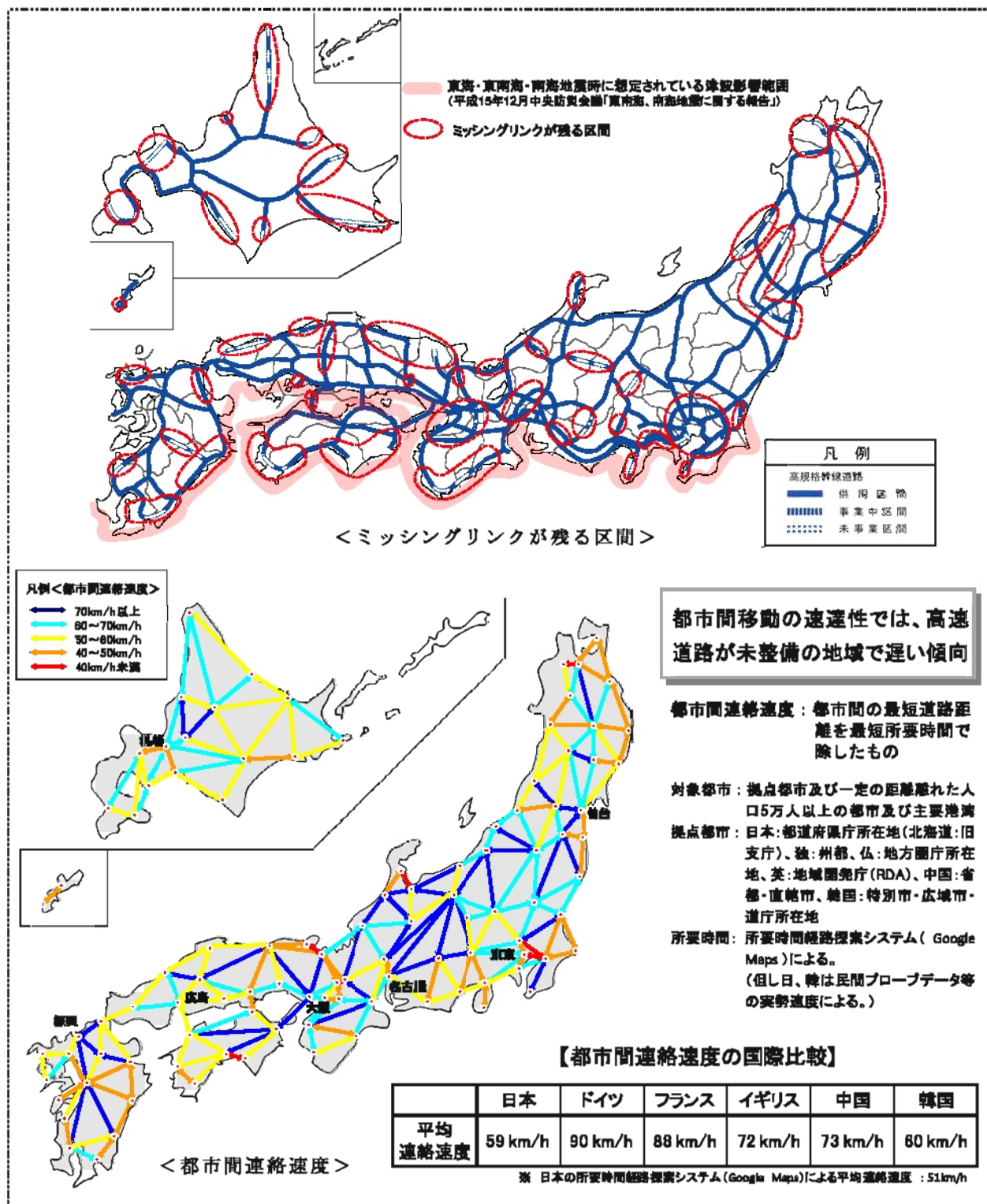


第3 主な施策の概要

1. 災害リスクの低減

①全国ミッシングリンクの整備

■東海・東南海・南海地震等への備えや降雨・降雪時の代替ルートの確保、国際競争力の強化、産業の立地・振興等を図るため、必要に応じ、走行性の高い国道も活用しつつ、国土のミッシングリンクを早期に解消します。



②道路の防災・震災対策

- 災害発生時における被害を軽減し、円滑かつ迅速な応急活動を支援するために、防災対策（斜面・盛土等）や耐震対策（耐震補強等）を引き続き推進するとともに、交通施設への防災機能の付加（道の駅、緊急連絡路、避難階段）を進めます。
- 豪雨により発生する道路冠水による事故の未然防止のために、排水ポンプや道路情報板の整備とともに、関係機関との連携強化や道路情報の提供を図ります。
- 災害時の避難や移動に必要な情報の適切な提供に向け、道路の海拔表示、通行止め情報の集約・共有等を図ります。

- ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率は77%（平成22年度末時点）
- ・道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率は54%（平成22年度末時点）



< 斜面崩落防止対策 >



< 盛土のり尻補強 >



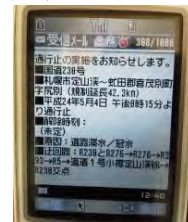
< 橋脚の耐震補強 >



< 交通施設への防災機能の付加
(対策事例：避難階段) >



< 道路の海拔表示 >



< 通行止め情報の提供 >

③密集市街地の解消

- 災害時の被害を軽減するため、防災上危険な密集市街地において、面的な市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備を支援します。

- ・地震時等において、大規模な火災の可能性、あるいは道路閉塞による地区外への避難経路の喪失の可能性があり、重点的な改善が必要な密集市街地が全国で約6,000ha（平成22年度）存在

整備前



整備後



< 都市基盤が伴わないまま市街化が進んだ地区において土地区画整理事業を実施
(高知市・潮江西部地区) >

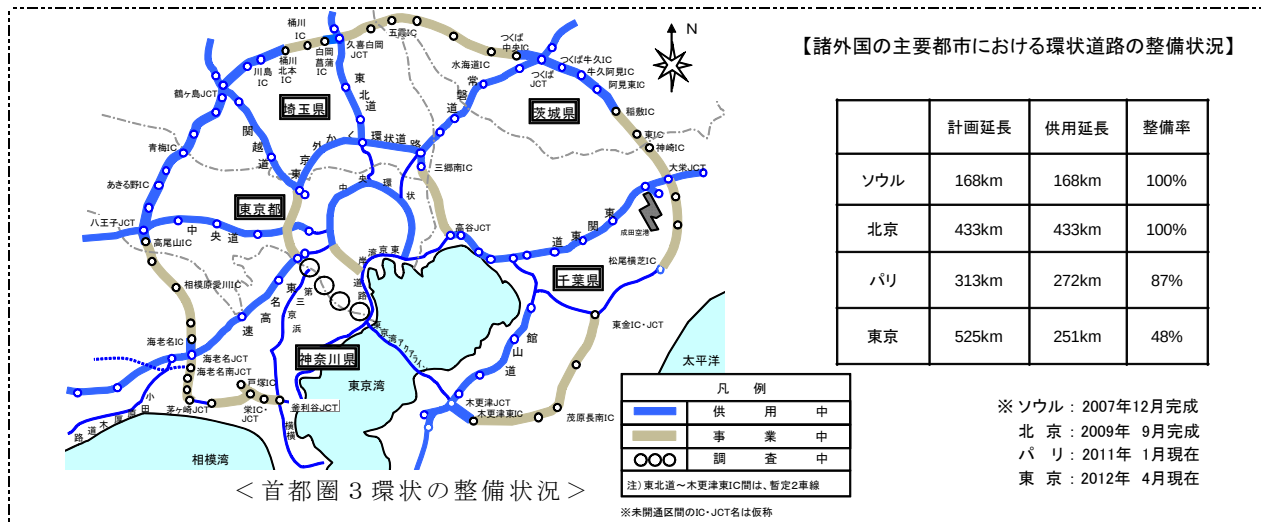
2. 我が国産業・経済の基盤や国際競争力の強化

1) 大都市の機能拡充・強化とアクセス性の向上

①大都市圏環状道路の整備

■首都直下地震等における避難、救援、物資輸送ルートの確保や、迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るため、諸外国の主要都市に比べて整備率が低い三大都市圏環状道路等の整備を推進します。

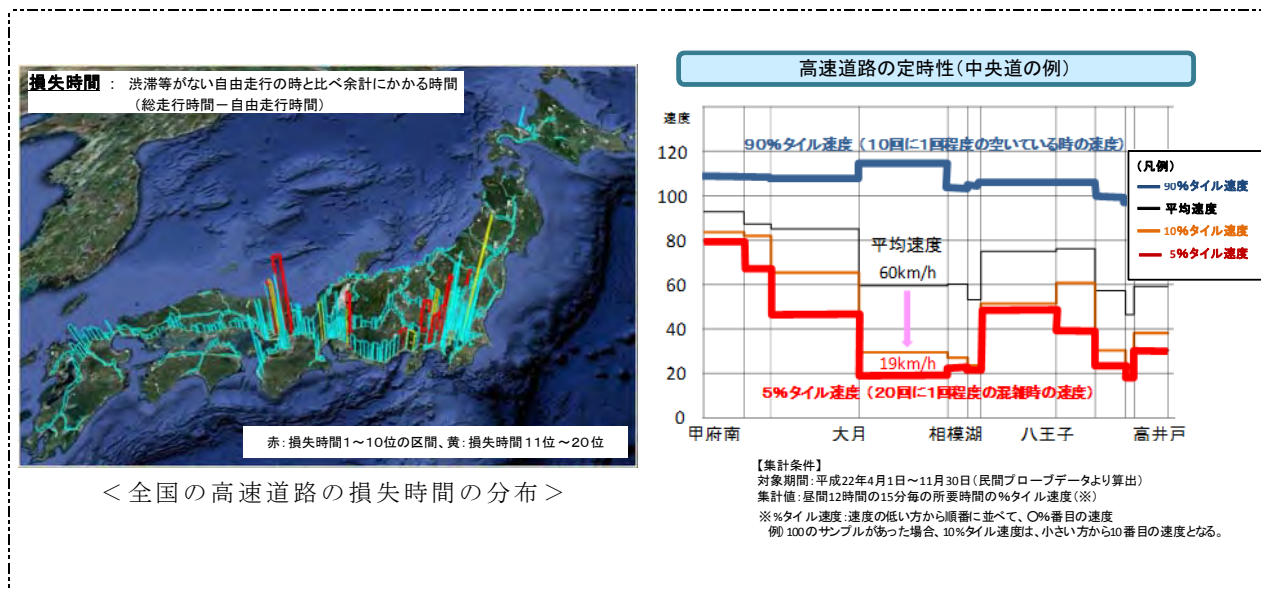
- ・東京首都圏における環状道路の整備率は約48%(北京、ソウル:100%)(平成24年4月時点)
- ・首都高速都心環状線を利用する全交通のうち約6割が通過交通



②大都市圏の渋滞ボトルネック対策

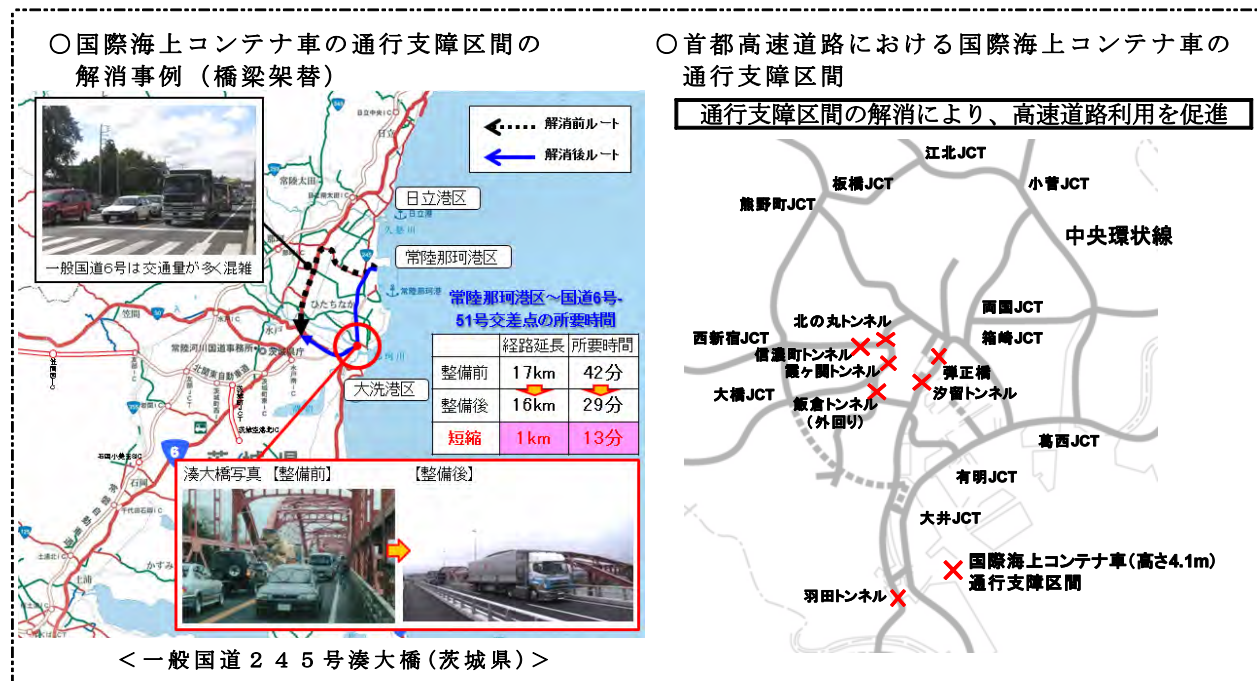
■大都市地域の渋滞を軽減し、定時性などネットワークの質を高めるため、大都市周辺のボトルネック箇所への集中的対策に向けた調査を推進します。

- ・大都市流入部などでのボトルネックなどにより、深刻な渋滞が発生しており、効率性を阻害(例: 中央自動車道 小仏トンネル付近、東名高速道路大和トンネル付近 など)



③ 国際海上コンテナ車通行支障区間の解消、空港・港湾等アクセスの向上

- 国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、橋梁補強、バイパス整備等を通じ、国際海上コンテナ車の通行支障区間の解消を図ります。
- 拠点的な空港・港湾・鉄道駅と高速道路 I C とのアクセスの現状を再点検し改善を行い、交通拠点へのアクセス性の向上を図ります。



④ 特殊車両通行許可手続きの運用の改善

- 許可の迅速化を図るため、地方道のデータベース化を促進するとともに、システム改修等を進めます。
- 併せて、重量制限違反者への指導を徹底します。

- ・ 窓口のワンストップサービス、インターネット申請の導入により、許可申請の約8割を国で受付（国の申請受理件数 平成14年度：約13万件→平成23年度：約26万件）
- ・ 許可までに2～3週間を要する主な要因は、データベース化されていない地方道の審査
- ・ 総重量20トン超の大型車両の約6割が重量違反

【許可の迅速化の取組例】

- 地方道のデータベース化を進め、審査者間の協議の簡略化を図る
- 申請入力データの自動チェックにより、審査事務の簡素化を図る

〈現在〉



入力データ不備によるやりとりに時間を要する

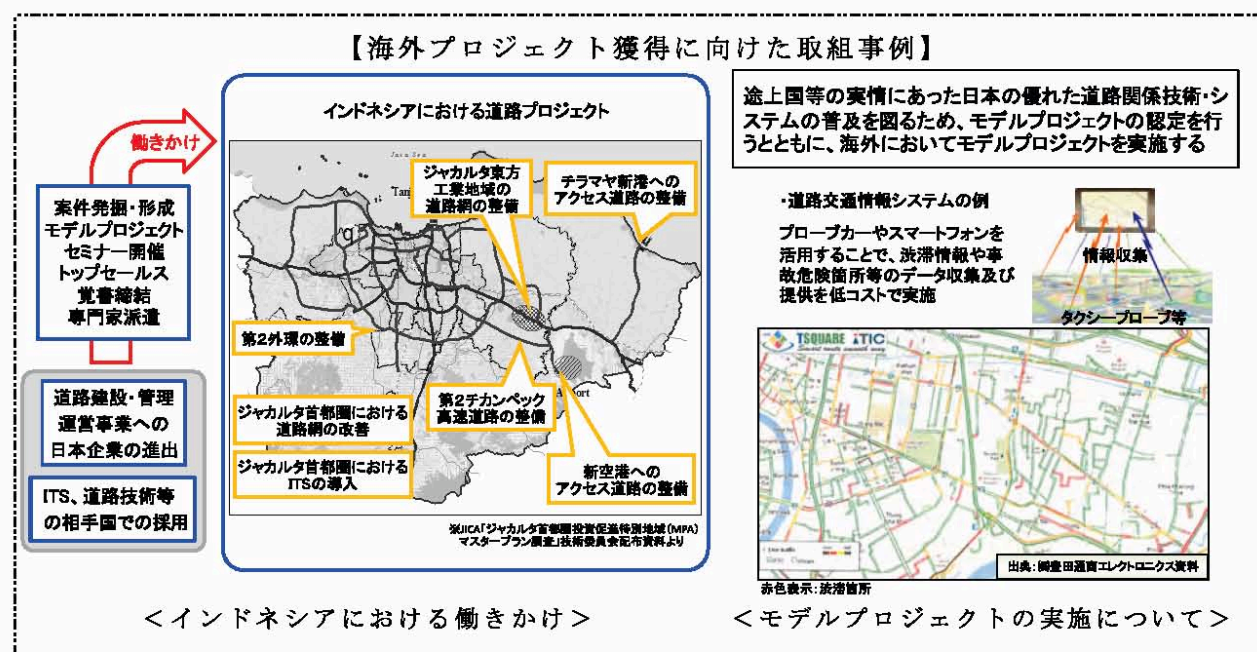
〈今後〉



入力データの自動チェックを導入しデータ不備を減らす

⑤ 道路分野における海外展開

■アジア諸国等における著しい経済成長を日本が取り込み、成長していくため、相手国のニーズを踏まえた案件の発掘・形成を強化するとともに、モデルプロジェクトの実施、セミナー開催やトップセールス等を実施します。これら取組により、日本の技術の採用等を相手国政府に働きかけ、海外のインフラビジネスに参入する日本企業を支援していきます。



2) 地域の活力の維持・向上

① 美しい国土景観の形成

■沿道や周辺地域と道路が一体となった美しい国土景観を形成します。
■自然公園等の景観形成上配慮すべき地域において、木材利用を推進します。

- ・日本風景街道は平成24年3月末時点で127ルートが登録
- ・木製防護柵の設置延長は平成22年度末時点で約199km

【主な取組内容】

- 日本風景街道
 - 道路管理者及びNPO、地域住民、企業等の多様な主体による協働のもと、道を舞台に、景観・自然・歴史・文化等の地域資源を活かした美しい国土景観の形成等を図る
- 木材の利用促進
 - 良好な景観形成や間伐材等の木材資源の有効活用の観点から、「木の香る道づくり事業モデル地区」において、木製防護柵等の木材利用を推進



<広告看板を撤去・集約化（日本風景街道）>



<間伐材を利用した木製防護柵>

②無電柱化の推進

■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、道路の防災性の向上等の観点から、地域住民や電線管理者等と連携し、コスト削減を図りつつ、無電柱化を推進します。

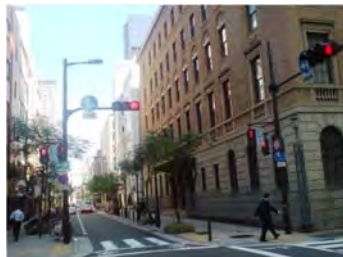
- ・海外の主要都市に比べ、我が国の無電柱化率は立ち遅れている状況
日本（市街地等の幹線道路）：15％（平成23年度末）※¹、
ロンドン・香港：100％（平成16年）、シンガポール：86％（平成9年）※²
※1：道路延長ベース、※2：ケーブル延長ベース

○「無電柱化に係るガイドライン」に沿って、道路の拡幅等と一体的に行う同時整備方式や軒下・裏配線方式等を積極的に活用し、無電柱化を推進

対策前



対策後



＜良好な景観の形成を図った例（大阪府大阪市）＞



＜電柱の倒壊による道路閉塞＞

③スマートインターチェンジの整備

■既存の高速道路ネットワークを有効に活用し、地域経済の活性化や渋滞の軽減等を図るため、スマートインターチェンジを整備します。

- ・我が国の高速道路のIC間隔は約10kmで、欧米諸国の2倍程度
- ・一定規模以上※²の工場の約5割がICの5km圏内に存在
- ・スマートICは、現在63箇所で供用中、31箇所で事業中（平成24年7月末現在）

【スマートIC整備と併せて周辺道路整備を実施した事例】

- 流杉（ながれすぎ）スマートICは通勤時間帯の利用が多く地域に密着したIC
- スマートICの供用にあわせ、県による交差点改良と市による道路拡幅を実施し、スマートIC及び市中心部へのアクセスを改善

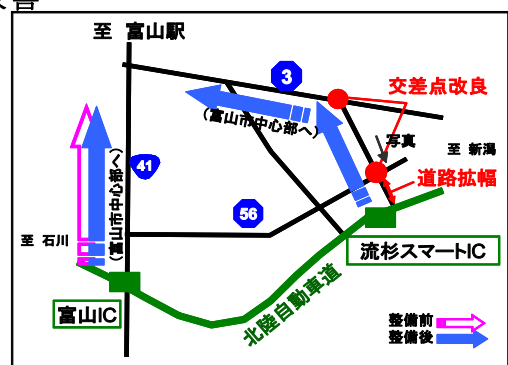


新潟方面入口



交差点改良（右折レーン設置）

流杉スマートIC
H20.3.29 社会実験開始
H21.4.1 本格導入
H23交通量 約3,100台/日



参2：工場又は研究所を建設する目的をもって、1,000平方メートル以上の用地を取得したもの（工場立地動向調査より）

3. 持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現

1) 持続可能でエネルギー効率の良い暮らしの形成

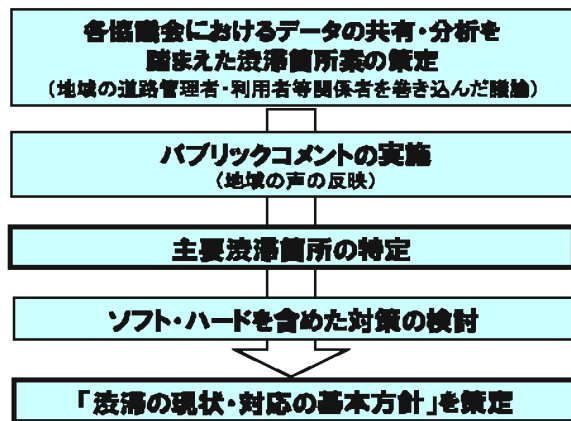
①円滑な都市・地域活動のための渋滞対策

■大都市圏、地方圏問わず課題となっている交通渋滞を解消するため、ボトルネック箇所等の交通阻害箇所の抽出を行い、交通容量の拡大策や公共交通機関の利用促進策等を推進します。

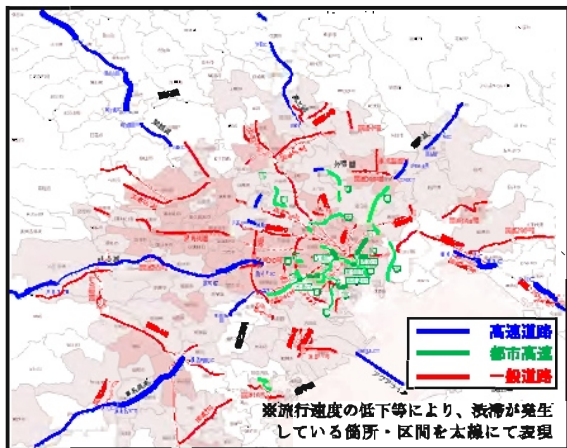
○都道府県・三大都市圏に設置されている渋滞対策協議会等において、統一的なデータ^{※3}に基づく客観的な分析を基本としつつ、道路利用者の意見や地域性を反映した評価軸を踏まえ、抽出された地域の主要渋滞箇所に対し、渋滞対策を実施

○渋滞対策協議会は、国・地方公共団体等の道路管理者、都道府県公安委員会及び地方運輸局により構成され、必要に応じ道路利用者団体等の参画を求めている

○検討の流れのイメージ



○ITデータを活用した渋滞状況の把握



②開かずの踏切等の解消

■都市の経済・社会活動の活性化、安全性の向上を図るため、「開かずの踏切」等を解消する連続立体交差事業等や効果が早期に発現する歩道拡幅事業等を支援します。

- ・長時間に渡り多くの交通を遮断する開かずの踏切^{※4}は全国に約600箇所
- ・踏切事故は年間300件以上発生し、死傷者は200人以上
- ・東京23区の踏切数はパリの約40倍

【西武池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）連続立体交差事業】

○鉄道高架により、開かずの踏切6箇所を除却



< 鉄道高架前 >



< 鉄道高架後 >

【富山県高岡市】

○歩道拡幅により通学路の安全性が向上



※3：民間プローブ等のITデータから算出される交差点における損失時間や平均旅行速度等

※4：電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間40分/時以上となる踏切

③ 路上工事による交通への影響の低減

■路上工事に伴う交通渋滞の緩和や通行阻害の改善を図るため、共同施工による工事量の縮減、年末年始・地域のイベント期間での路上工事の抑制等により、路上工事時間の縮減を推進します。

■また、路上工事の影響を面的かつ簡易にモニタリングできる仕組みを検討します。

・平成23年度での年間路上工事時間は平成14年度比で55%減

【共同施工の取組の例】



夏にガス工事



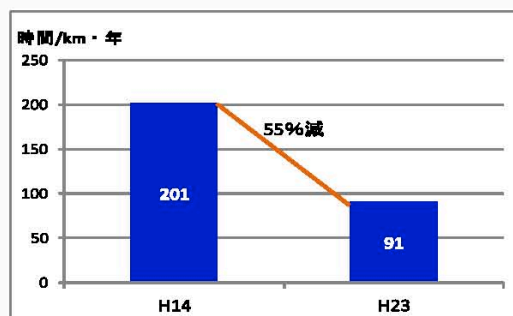
秋に水道工事



同時期に施工を行い、
工事日数を削減

【年間路上工事時間の推移】

全国、直轄国道（時間/km・年）



○複数の工事が同一区間に予定されている場合、同時期に共同で施工することで工事日数を削減

④ 「次世代ITS」の推進

■ITSスポット^{※5}等の道路インフラからの情報と自動車の個別制御を組み合わせた交通流円滑化システムを実用化するための検討を進めます。また、その成果をオートパイロットシステム^{※6}導入に向けた検討に活用します。

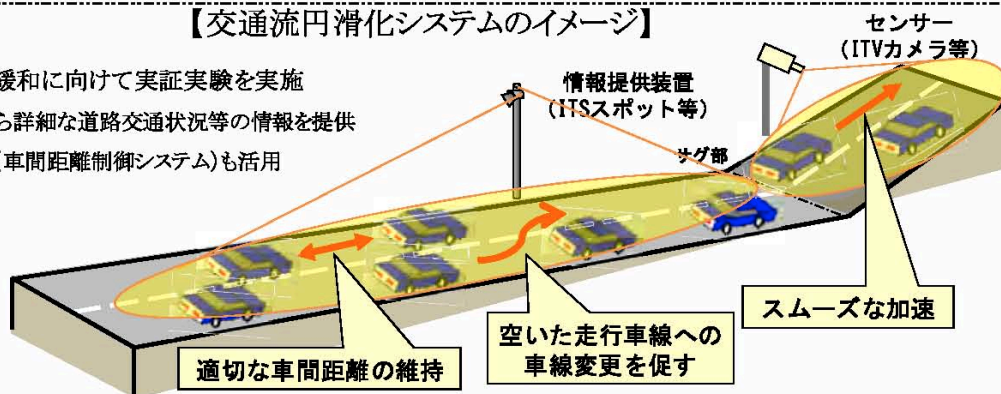
■プローブ情報^{※7}等の活用や、各道路管理者が保有する道路交通情報の共有強化により、道路管理の効率化を図ります。

- ・高速道路に加え国道（国管理）へITSスポットを展開
- ・都市間高速道路ではサグ部（勾配の変化地点）等で渋滞の約6割が発生
- ・我が国の優れたITS技術の国際展開についても戦略的に推進

【交通流円滑化システムのイメージ】

○サグ部等の渋滞緩和に向けて実証実験を実施

- ー道路インフラから詳細な道路交通状況等の情報を提供
- ー自動車のACC（車間距離制御システム）も活用



参5：ダイナミックルートガイダンス（広範囲の渋滞データを配信し、カーナビが賢くルート選択するサービス）や安全運転支援、ETCなどのサービスを提供するための路側の無線装置

参6：高速道路上の自動運転を実現するシステム

参7：走行している自動車から収集される速度や位置などの情報

⑤ 道路分野における地球温暖化対策の推進

■ 道路分野における地球温暖化対策を推進するため、環状道路整備等の交通流対策や道路緑化、LED道路照明灯の整備等の道路施設の低炭素化を推進します。

【道路分野の地球温暖化対策】

○交通流対策

- ・環状道路等幹線道路ネットワークの整備
- ・高速道路の料金施策の効果的な運用
- ・自転車利用環境の整備・支援
- ・ITSの推進
- ・路上工事の縮減
- ・ボトルネック踏切等の対策
- ・公共交通利用の促進
- ・コンテナ大型化に対応した物流ネットワークの構築

○道路緑化の推進

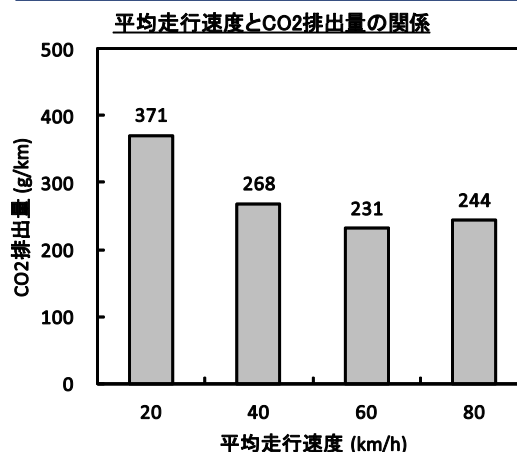
- ・道路緑化の推進

○道路施設の低炭素化

- ・LED道路照明灯の整備
- ・道路橋の長寿命化

【交通流対策の推進】

交通流の円滑化による走行速度の向上が実効燃費を改善し、自動車からのCO2排出量を削減。



■ 道路利用者への快適な空間の提供やヒートアイランド対策のため、街路樹の整備等を推進します。

■ 道路空間における再生可能エネルギー発電装置の導入を検討します。

- ・街路樹の本数は平成18年度末時点で高木（主として樹高3m以上の樹種）が約1,500万本、中低木（主として樹高が3m未満の樹種）が約1億9,000万本

○ 道路利用者等への快適な空間の提供、景観の向上、地球温暖化対策等の観点から、街路樹等の道路緑化を推進



＜緑陰道路＞
（福岡市中央区赤坂地区）



＜再生可能エネルギーの活用＞
（道の駅「ゆふいん」）

■直轄国道の道路照明灯について、既設の高圧ナトリウム灯などの更新及び新設にあたり、省エネルギー化や環境負荷の低減に資するＬＥＤ道路照明灯の整備を進めます。

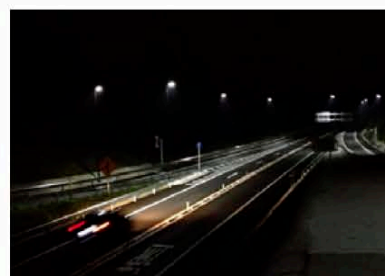
高圧ナトリウム灯	ＬＥＤ道路照明灯
 ■消費電力 180W ■寿命 約6年	 ■消費電力 120W(約7割) ■寿命 約15年(約2.5倍)

○既設の道路照明灯の更新に合わせ
ＬＥＤ道路照明灯を整備した事例



< 国道 9 号 京都府 京丹波町内 >

○国道供用時にＬＥＤ道路照明灯を
整備した事例



< 中国横断自動車道尾道松江線 >
(平成 2 4 年 3 月供用)

2) 誰もが安全・安心して暮らすことができる社会の実現

①道路空間のオープン化

■民間からの収益還元を活用した新たな官民連携によるインフラ整備・管理を展開するため、「道路空間のオープン化」を推進します。

○にぎわい・交流の創出のための道路占用許可の特例を導入するとともに、実施状況に係る課題把握・分析や震災を踏まえた今後の新たなニーズや可能性等について検討

○まちづくりと一体となった道路の上下空間の有効活用等による駅前広場の整備を推進させる方策の検討



< オープンカフェ設置イメージ >



< コミュニティサイクルポートの設置イメージ >

②交通結節点の改善等によるシームレスな移動の実現

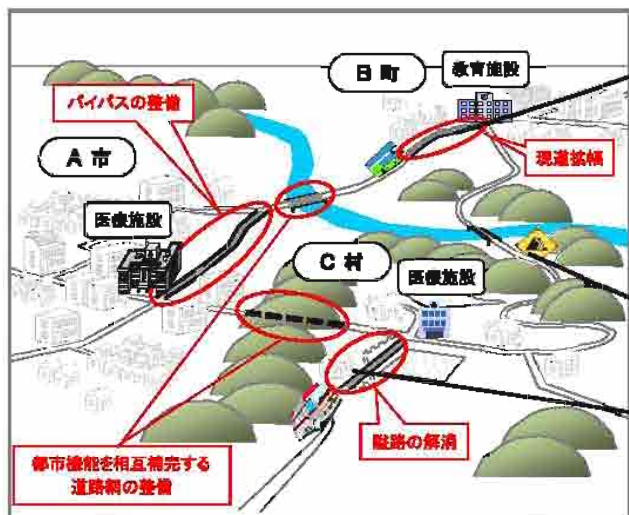
- 交通結節点強化のため、アクセス道路、駅前広場等の整備を支援します。
- シームレスな移動を実現するため、LRT、路面電車やバスの走行空間の改善、パークアンドライド駐車場の整備等を支援します。



③地域を支える生活幹線ネットワークの形成

- 医療や教育などの都市機能を有する中心地域への安全で確実な移動を実現するため、現道拡幅等による隘路の解消と道路網の整備を支援します。

- 地域の集約化のため、都市機能を相互補完する道路網の整備を支援
- 生活圏の中心部への道路網や救急活動に不可欠な道路網の整備を支援
- 現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消を支援
- 災害発生時の救援活動等を支える道路網の整備を支援



<生活幹線ネットワークの整備イメージ>



路線バスの安全な運行に支障のある箇所



災害時に崩落の恐れのある箇所



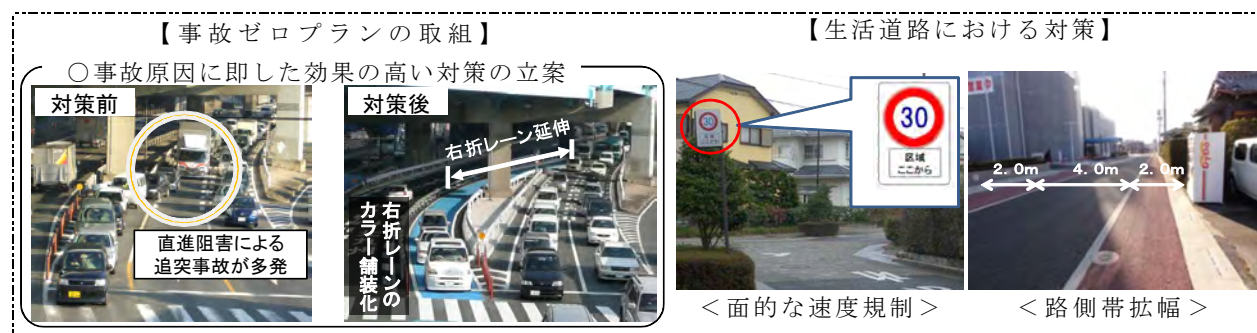
救急車のスムーズな走行ができない箇所

④ 効果的・効率的な交通事故対策の推進

■幹線道路では、事故ゼロプラン[※]など、市民参加・市民との協働のもと効果的・効率的に事故対策を推進するなど、事故の危険性が高い箇所等について重点的に対策を実施します。

■生活道路では、通過交通の抑制、車両速度の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を推進するとともに、市街地等において実施される面的な速度規制と連携した車道幅員の縮小・路側帯の拡幅による歩行空間の確保を推進します。

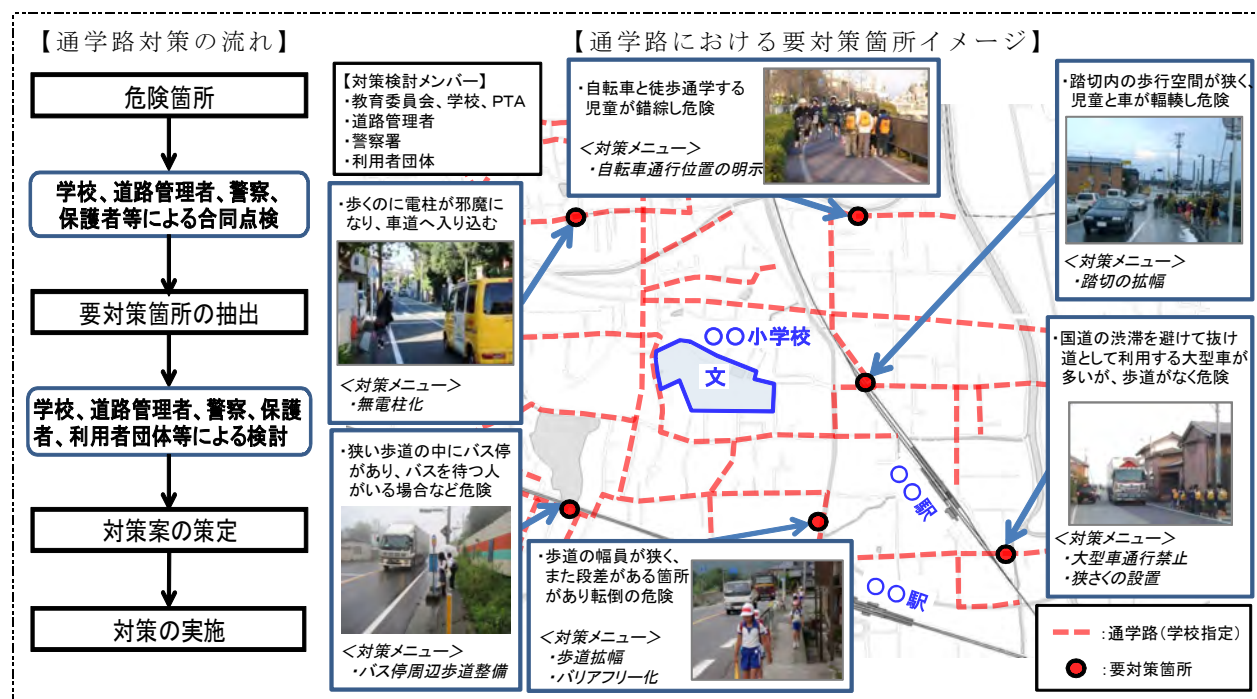
- ・平成23年中の交通事故死者数は11年連続で減少し4,612人（対前年比△5.2%）
- ・我が国における交通事故死者のうち、歩行中・自転車乗車中が占める割合は51%で、欧米の16～27%と比べ突出



⑤ 通学路における交通安全の確保

■通学路について、緊急合同点検の結果等を踏まえ、学校や保護者等と連携し、歩道整備のほか即効性の高い対策も実施することにより、安全な歩行空間を確保する取組を推進します。

■併せて、通学路の安全確保に資する自転車通行空間の確保、無電柱化、ユニバーサルデザイン等の関連する施策を推進します。



参 8：事故データや地方公共団体、地域住民からの指摘等に基づき交通事故の危険性が高い区間（事故危険区間）を選定し、地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に講じることにより効果的・効率的な交通事故対策を推進するとともに、完了後はその効果を計測、評価しマネジメントサイクルにより逐次改善を図っていく取組

⑥歩行空間のユニバーサルデザインの推進

■全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、歩行空間のユニバーサルデザインを推進します。

・特定道路^{※9}のバリアフリー化率は平成23年度末時点で約77%

○バリアフリー法^{※10}に基づく基本方針に定められた移動等円滑化の目標^{※11}に向け、重点整備地区において重点的かつ一体的な整備を進める

【主な整備メニュー】

- 幅の広い歩道等の整備
- 無電柱化
- 歩道の段差・傾斜・勾配の改善
- 立体横断施設へのエレベーター設置



＜幅の広い歩道の整備や視覚障がい者誘導用ブロック設置の推進＞



＜駅前広場におけるエレベーターや円滑に乗降できるバス停の整備の推進＞

⑦自転車利用環境の整備

■自転車は都市内交通体系の重要な手段となっており、その事故対策等のため、関係機関と連携して、道路空間の再配分などによる安全で快適な自転車ネットワークの整備等のハード対策、利用ルールの徹底や自転車利用促進策等のソフト対策を総合的に推進します。

- ・5km未満の移動における交通手段の約2割が自転車
- ・交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は増大傾向

(H13: 18.5% → H23: 20.8%)

○地域毎の整備状況等の基礎データ公表や積極的な取組の紹介を行うとともに、ガイドラインの周知や技術的助言等を通じて、地方公共団体への支援を強化



＜自転車ネットワークの整備＞
(ハード対策)



＜ルールの徹底＞



＜コミュニティサイクルの普及＞
(ソフト対策)

参 9 : 駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、移動等の円滑化が特に必要なもの（多数の高齢者、障がい者等の移動が通常徒歩で行われるもの）として、国土交通大臣が指定したもの

参 10 : 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

参 11 : 原則として重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する全ての道路について、平成32年度までに、移動等円滑化を実現する（平成23年3月改正）

⑧道路の雪寒対策の推進

- 冬期の安全で円滑な道路交通を確保するため、防雪施設等の整備を推進するとともに、除雪作業及び凍結防止剤散布を行い、適切な冬期道路管理を実施します。
- 道路利用者には、チェーン装着などの冬装備の徹底にむけた啓発活動を行うとともに、道路情報などの情報提供に努めます。

- ・国土の約60%が積雪寒冷地域となっており、総人口の約20%を占める約2,800万人の人々が生活
- ・平成23年度冬期に発生した約850件の立ち往生のうち、冬装備が不十分な大型車等が原因となったものは約9割（全国の直轄国道）

- 雪崩、飛雪又は積雪により交通に支障をおよぼす恐れのある箇所について、防雪施設等の整備を推進するとともに、気象条件や交通状況を勘案し、必要な除雪作業及び凍結防止剤の散布を実施



＜雪崩防止柵＞

- 特に異常な降雪時においては、国道事務所が中心となり、警察やその他の道路管理者と連絡調整及び情報共有を図り通行障害発生抑制に取り組むなど、適切な冬期道路管理を実施

- 冬装備が不十分な大型車等が立ち往生する箇所について、チェーン脱着場や効率的な除雪を行うための除雪ステーションの整備を推進するとともに、利用者への情報提供や啓発活動を推進



＜除雪作業＞



＜凍結防止剤散布＞



＜各機関による情報連絡＞



＜チェーン装着指導＞

⑨沿道環境の改善

- 長年、環境基準を達成していない地域等を中心に、沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策や遮音壁の設置等を推進します。

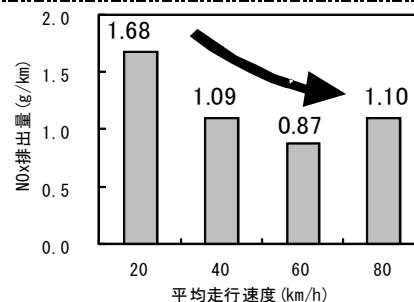
- ・自動車排出ガス測定局においてNO₂の環境基準の達成率が向上
(H18: 91% → H22: 98%)
- ・自動車騒音の常時監視地域において騒音の環境基準の達成率が向上
(H18: 85% → H22: 91%)



＜騒音対策＞
(遮音壁 [第二京阪道路])



＜大気質対策＞
(交差点立体化 [国道2号])



＜大気汚染物質 (NOx) と走行速度の関係＞

4. 社会資本の適確な維持管理・更新

① 道路の適確な維持管理・更新

■国及び地方公共団体が管理する道路の実態を把握し、維持管理・更新費用の将来推計を実施します。

■道路を適切かつ確実に維持管理・更新し、次世代に引き継ぐために、引き続き予防保全対策を着実に実行し、長寿命化を戦略的に進めます。

■道路構造物の長寿命化のため、重量制限違反者への指導を徹底します。

- ・わが国の道路橋は、高度経済成長期に集中的に整備されたことから、50年以上経過する道路橋の割合は、2011年現在9%であるが20年後には53%に急増
- ・全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率は76%（平成24年4月1日時点）
- ・橋梁等のコンクリート床版は軸重の1.2乗に比例して疲労が進行
- ・総重量20トン超の大型車両の約6割が重量違反

○橋梁の予防保全の推進

- 点検・診断、計画策定、修繕のサイクルの着実な実施
- 地方公共団体に対し、講習会の開催や、技術者の派遣等の技術的支援、点検及び計画策定、計画に基づく修繕の実施などに係る財政的支援を実施

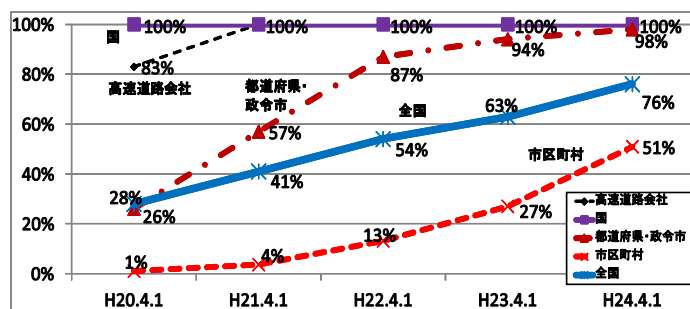
○ライフサイクルコストの縮減

- 新設アスファルト舗装工事については、性能保証を求める長期保証型の契約方式を引き続き原則的に採用
- コンクリート舗装については、維持管理マニュアル等の整備を図り、適材適所でのさらなる活用を推進

○大型車両の道路利用適正化

- 違反車両の減少を図るため、特殊車両通行許可手続きの迅速化、事業者等への適正利用の啓発、違反者への指導の徹底

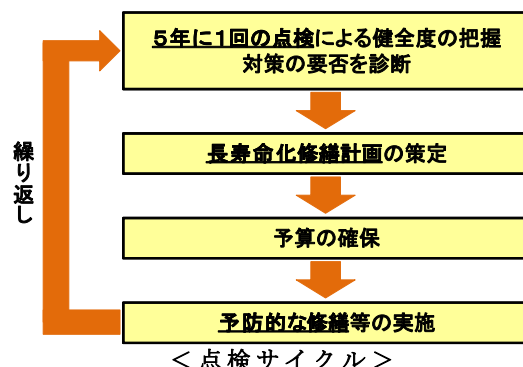
○整備から半世紀近く経過し老朽化も進みつつある都市高速道路の長寿命化、補修、更新等に向けた検討



＜全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率＞



＜適切な維持管理を怠ったため落橋した例（無名橋）＞



事後保全

コンクリートのひびわれが深刻

大規模な修繕



転換

ひび割れが深刻なため床版を打ち換え

予防保全

点検によりコンクリートに軽微なひびわれを発見

軽微な補修



炭素繊維を下面に接着することによりひび割れの進行を抑制

＜予防保全への転換＞

②国道（国管理）の維持管理

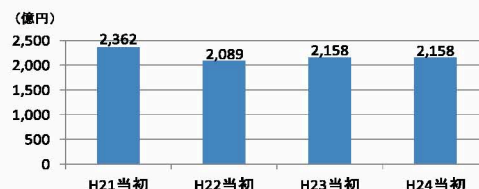
■今後の目指すべき維持管理のあり方等について、「国道（国管理）の維持管理等に関する検討会」の意見を踏まえて検討を進め、維持管理基準を見直すなどし、国道（国管理）に求められるサービス目標の達成に努めます。

■維持管理を効率的に進めるために、道路利用者や地域住民による協力、参画など様々な工夫・取組を進めます。

【維持管理基準(抜粋)】

1. 巡回
 - ▶原則 2日に1回
2. 清掃
 - 路面清掃
 - ▶原則 年間 12回(三大都市内)
 - 年間 6回(DID地区内)
 - 年間 1回(上記以外)
 - 歩道清掃
 - ▶落葉対策を除き、原則実施しない
3. 除草
 - ▶原則 年1回
 - H23: 以下の繁茂状況を目安に実施
 - ・建築限界内の通行の安全確保ができない場合
 - ・運転者からの視認性が確保できない場合
4. 剪定
 - ▶高木・中低木 原則 3年間 1回
 - H24: 樹種による生長速度の違い等を踏まえて実施
 - ▶寄植 原則 年間 1回
5. 除雪
 - ▶H23: 新雪除雪は5～10cm程度の降雪量を目安に実施
 - ▶H23: 凍結防止剤散布は20g/m²程度を目安に実施

【維持管理費の推移】



【意見・要望件数の推移(除草)】



	H21年度	H22年度	H23年度
除草頻度	1～3回	原則1回	原則1回 ※現地の繁殖状況を目安に実施
意見・要望件数	約5,000	約8,200	約6,800
増加率			
対H21	1.0	1.6	1.4
対H22	—	1.0	0.8

【今後の目指すべき維持管理のあり方等に関する検討】

- 維持管理基準の導入と見直しの内容及び運用状況に対する評価
- サービス目標の設定の考え方及びそれに対する予算措置のあり方
- 国道（国管理）の目指すべきサービス目標や管理体制のあり方

【維持管理における工夫・取組事例】

○利用者の参画、協力による維持管理

- ボランティア・サポート・プログラムによる地域と協働した道路管理の実施
- 道路緊急ダイヤルの取組を周知し、道路利用者から道路の異常情報を収集
- 落下物等の道路異常発見時の通報をタクシー協会等へ依頼

○コスト削減の取組

- 対策ネット等の設置による投棄物の抑制、部分除草、防草板の設置 等



＜利用者の参画、協力による維持管理＞

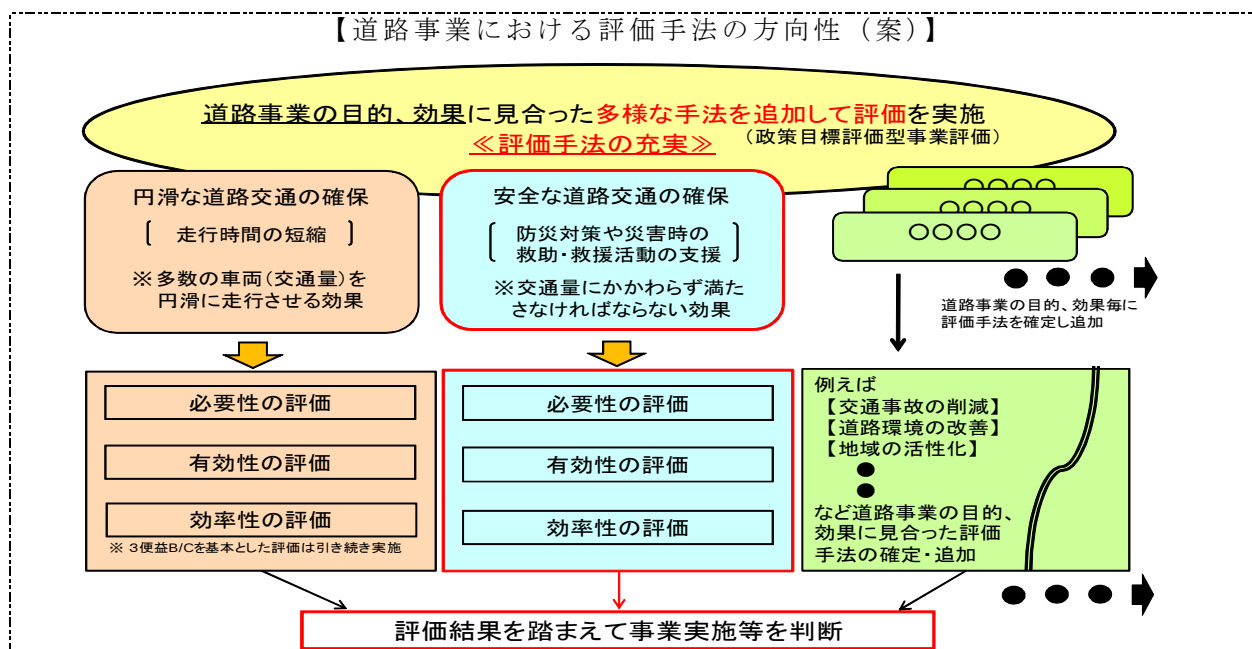


＜道路利用者からの通報協力(#9910)＞

第4 道路事業の効率的・効果的な実施

①事業評価の改善

- 東日本大震災において、道路が早期に啓開・復旧し、救助・救援活動、広域的な緊急物資の輸送を可能とした等、様々な役割を果たしたことを踏まえ、平成23年度に暫定的にとりまとめた防災機能の評価手法について、適用事例を通じて適宜改善を加えていきます。
- 今後、道路事業の目的、効果に見合った多様な手法を追加することにより、評価手法の更なる充実を図ります。

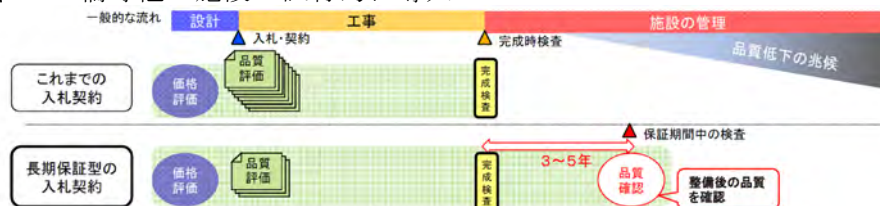


②民間技術力の活用や品質向上のための新しい契約方式への取組

- 新しい契約方式を積極的に採用することで、道路構造物等の品質向上や業務の効率化を図ります。

○長期の品質確保に向けた取組

- 新設アスファルト舗装においては、長期保証型の契約方式^{参12}を引き続き原則採用
- さらに、P C 橋等他の施設へ試行的に導入



○包括的契約^{参13}に向けた取組

- 施工段階から維持管理を意識した建設を促すため、新設工事と維持管理の一体的な契約を積極的に活用
- 一定の性能を規定することで施工者が自主的に管理を行うことが出来る性能規定型の維持管理工事等の実績を分析し、改良したうえで実施

○民間企業の経験や技術力を活用するための取組

- 事業の円滑な進捗等を図るため、民間技術力を活用する事業促進P P Pを導入
- 橋梁の構造や架設工法が特殊な場合には、施工者が有する高い技術力を活用するため、詳細設計付き橋梁工事を積極的に実施

参12：施設完成後に一定期間を経た後の品質を確認する契約方式

参13：複数の業務を一体的に契約する方式

(参考資料)

○ 今後の高速道路のあり方

「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」(H23. 12. 9)の概要 高速道路のあり方検討有識者委員会 (座長 寺島実郎 (財)日本総合研究所理事長)

<中間とりまとめの基本思想>

- ①強くしなやかで国際競争力ある21世紀日本の形成
- ②総合的な交通体系の中での道路システムの最適化
- ③持続可能なシステムに向けた公正な負担の実現

I. ネットワークのあり方

- ネットワーク再考の基本理念：**人口減少局面での国土の再編・強化** **国土の信頼性向上**
[必要な機能] 大都市・中心都市の強化・連携、空港・港湾等アクセス、都市間連絡速度60～80km/h、災害機能

○ 明確なプライオリティに基づく戦略的整備 ～最優先で取り組む2本柱～

- 1)「日本経済を牽引する拠点地域」として大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化
 - ①環状道路など抜本的対策の加速 ②ボトルネック箇所への集中的対策 ③運用改善等の工夫
 - ※大都市・ブロック中心都市間は、災害時の相互バックアップのために多重化が必要
- 2)「繋げてこそそのネットワーク」を改めて認識し脆弱な地域の耐災性を高め、国土を保全するネットワーク機能の早期確保
 - ⇒ 早期に繋ぐため、新たな整備の考え方を導入
 - ①走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用 ②簡易ICの増設 ③防災機能の付加
 - [留意事項] ICアクセス(主要な空港・港湾等)への連絡強化／高速道路と並行する国道などの連携

○ 今後の整備・管理の費用負担の方向性 ～公正で合理的な受益者負担の実現～

- ・道路整備による受益は広く地域に及ぶことから、高速道路の直接の利用者や自動車ユーザー全般の負担を基本とし、加えて自動車ユーザー以外の主体や便益を共有する地域からも負担
 - ・ミッシングリンク解消：地方部は税負担による無料整備
 - 大都市部(外環、名古屋2環等)は有料整備を基本
 - ※不足分は事業主体の責任を明確にしつつ税負担も活用
- ・既設道路の機能強化(車線増設やIC増設等)：高速道路会社の管理区間は利用者負担を基本
 - ※都市高速の更新の際は、まちづくりと一体とするなど思い切った計画も検討
- ・維持管理：無料整備区間は税、有料整備区間は利用者負担での対応が基本

II. 今後の料金制度のあり方

○ 今後の料金制度の基本的な考え方

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| ・公正妥当な料金の実現と低減への努力 | ・安定的でシンプルな料金制度の構築 |
| ・弾力的な料金施策等による交通流動の最適化 | ・債務の確実な償還と将来の更新等への対応 |

- ・料金制度のあり方：対距離制を基本とし、水準(料率)は全国で共通/料率を高くする区間でも、他区間と大きな料金差とならないよう留意/交通需要等により料率を変動
- ・料金施策の方向性：様々な政策課題に対応するため、きめ細やかな料金とすることが妥当
- 効果を精査した上で導入し、PDCAサイクルで評価、継続・見直しを検討
- ・更新費用等と償還の扱い：更新費用等への対応は、厳しい財政状況も踏まえつつ、償還期間延長、償還対象経費の見直し、償還後の継続的な利用者負担を含め、幅広く検討

○ 料金制度にかかる当面の課題

- ・当面の料金割引：現在の割引内容と効果を検証し、割引目的を一つ一つ明確にした上で整理
- 3年後、仮に料金割引を継続するならば、様々な工夫が必要
- ・本四高速の料金：全国と共通の料金水準を目指し、海峽部も他区間と大きな料金差とならないよう配慮/NEXCOとの将来的な合併に向けて準備が必要/国と地方の出資継続が必要であり、過去の経緯を踏まえつつ、早急に合意形成を図るべき

III. その他

- ・道路網体系の再構築・PPP/PFIの導入検討等

(参考資料)

○首都高速の再生に関する有識者会議 提言書の概要 H24.9

<提言のポイント>

- 老朽化した首都高速都心環状線は、高架橋を撤去し、地下化などを含めた再生を目指す
- 首都・東京の道路ネットワーク、首都直下型地震への対応という観点から、国家プロジェクトとして再生を行う
- 民間の活力を生かし、単なる高速道路の整備に終わらない、世界都市・東京を発信する

I. 首都高速の再生の必要性

■首都高速の老朽化の進展

- ・東京オリンピックに合わせて緊急的に整備されてから、既に半世紀近くが経過し、老朽化が進展
- ・総延長300kmのうち、経過年数40年以上の構造物が約3割
- ・補修が必要な損傷は7年で約3倍の9.7万件

■安全な高速走行の課題

- ・複雑な分合流、急カーブなど厳しい線形となっており、安全な高速走行に課題
- ・首都高速の死傷事故率は、他の自動車専用道路の約2.5倍
- ・都心環状線は、右側からの合流が24カ所存在(左側は39カ所)

■都市環境への影響

- ・建設当時は、先進都市の象徴となる道路であったが、今日の視点から再検討が必要
- ・高架橋が周辺に圧迫感を与え、都市景観を阻害し、河川埋め立て等により、貴重な水辺空間を喪失
- ・騒音、大気汚染等の環境問題も依然として課題

■首都直下型地震への対応

- ・緊急輸送道路として、構造物の耐震力強化が必要
- ・不測の事態に備え、複数経路選択が可能となる環状道路ネットワークが不十分な状況を踏まえ、強化が必要
- ・東名高速から都心へ至るパターンは、5(現在)→1470(三環状完成後)

(参考)諸外国等の取組

- 道路を地下化し、地上にプロムナードなどを整備する都市環境改善に向けた道路再生の取組は、20世紀の終わり頃から、世界各国に広がっている

II. 再生の基本方針

人と環境に優しく、安全で魅力ある「世界都市・東京」の創造に世代を超えて貢献していくためにも、民間の活力を取り入れ、単なる老朽化した首都高速の更新にとどまらない「世界都市・東京」にふさわしい再生が必要

III. 再生の将来像

【再生を検討する上での前提条件】

- ①首都高速の老朽化対策を確実に実施する
- ②首都・東京の望ましい交通の姿の実現を図る

- ・都心部に過度な自動車交通を引き込まない
- ・都心部の大型車対策として、一般道から高速利用への転換を促進するとともに、高速走行の安全性を向上する
- ・過積載の取締などにより適正な利用を促進

➡ このため、東京外かく環状道路など環状道路ネットワークを早期に整備するとともに、都心部への流入を調整するようソフト施策(例:料金施策)の取組などが必要

【基本スタンス】

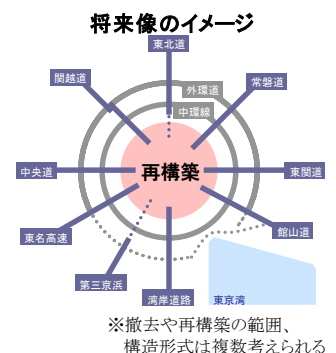
- ①首都高速は、景観への影響はもちろん、首都・東京の経済社会活動を支え、都市の骨格を形成している大動脈であり、その再生にあたっては、国家プロジェクトとして取り組むことが必要
- ②都心環状線等は、都心部の重要な機能を担う、象徴的な道路であり、当面は不可欠な路線と言える。しかし、老朽化や、景観への影響、首都直下型地震への対応も考慮し、都心環状線等の「撤去の可能性」と「撤去するための具体的な方策」について、直ちに検討し、具体的な取組につなげるべき

【将来像の方向性】

都心環状線の高架橋を撤去し、地下化などを含めた再生を目指し、その具体化に向けた検討を進めるべき

【計画の具体化に向けた留意点】

- ①撤去や再構築の範囲などには、様々なバリエーションが考えられ、首都・東京の生活や経済に大きな影響を与えることが想定されることから、計画の具体化にあたっては、環境や渋滞への影響も含めて詳細な分析・検討を実施すべき
- ②再構築にあたっては、都心部の土地利用の高度化が進んでいることや、首都直下型地震への対応を考慮して、用地買収のいらぬ大深度地下の活用についても検討すべき



IV. 再生の今後の進め方

- ①国は主導して、地方公共団体や首都高速会社と連携し、国家プロジェクトとして、計画の具体化に取り組むべき
- ②再生については、環状道路ネットワークの形成に併せて行われることになるが、これを待つことなく、直ちに再生計画の具体化に取り組むべき
- ③計画の具体化にあたっては、住民、道路利用者など幅広い主体と情報を共有し、理解を深めながら進めるべき
また、都市再生プロジェクトとの連携については、民間のアイデアも積極的に取り入れるべき
- ④必要な事業費の負担については、計画の具体像に応じて、決定すべきであるが、厳しい財政状況の中では、税金に極力頼らず、料金収入を中心とした対応を検討すべき
- ⑤比較的条件が整っている築地川区間などをモデルケースとして、再生のあり方、費用などについて直ちに検討を進めるべき

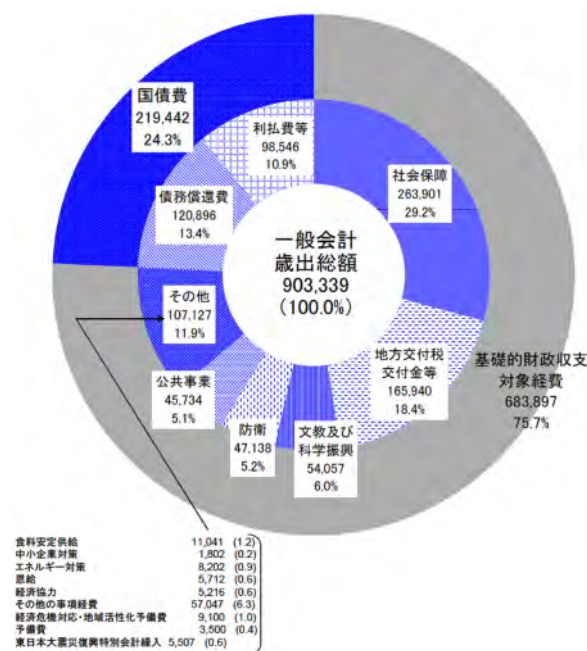
(参考資料)

○平成24年度一般会計予算の概要

・歳出内訳

歳出について見ると、国債の元利払いに充てられる費用（国債費）と地方交付税交付金等と社会保障関係費で、歳出全体の約7割を占めている

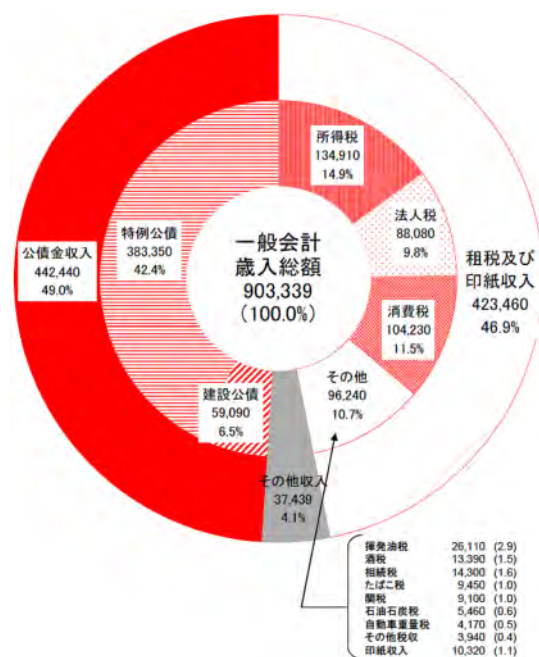
歳出内訳



・歳入内訳

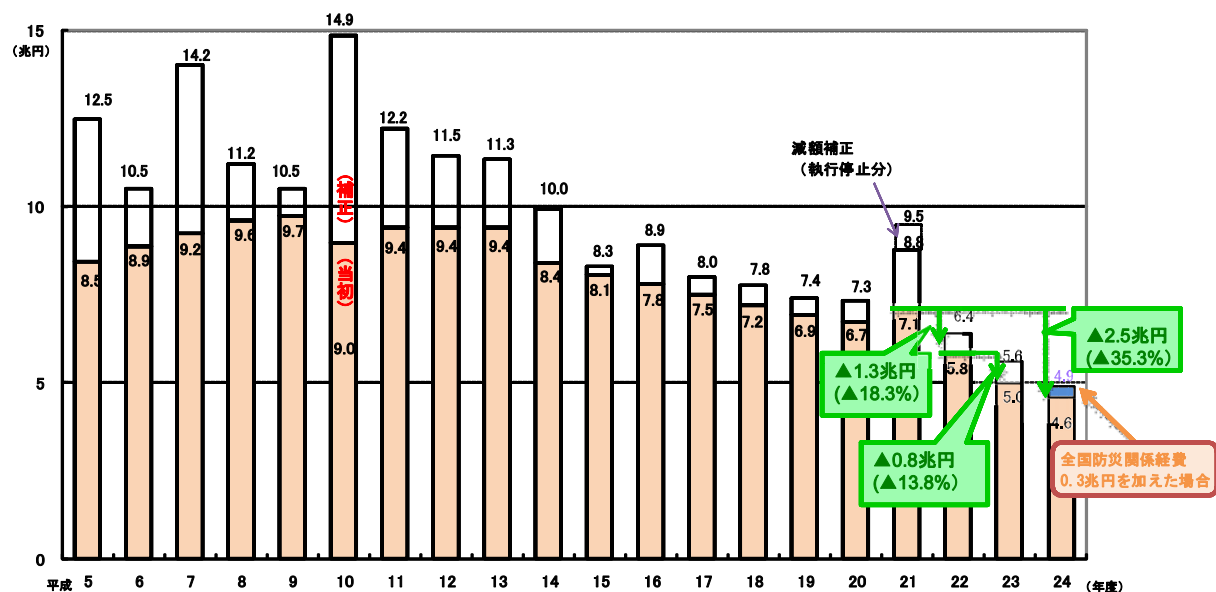
歳入のうち、税収でまかなわれているのは5割程度に過ぎず、5割弱は将来世代の負担となる借金（公債金収入）に依存している

歳入内訳



出典：「日本の財政関係資料 平成24年度予算 補足資料（平成24年6月）財務省」より抜粋

○公共事業関係費の推移



※ 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△5.2%である。

※ 平成23年度当初予算は同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額(0.5兆円)を含まず、平成24年度当初予算には同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額(0.2兆円)を含まない。

※ 平成23年度における補正予算の額については、東日本大震災復興・復興関係経費を除く。

※ この他、平成23年度1次、3次補正予算及び平成24年度当初予算において、東日本大震災の被災地の復興・復興のための公共事業関係予算を計上しており、その額は右の通りである。

平成23年度3次補正予算までは、一般会計ベース、平成24年度当初予算は、復興特会ベース。

この他、東日本大震災復興交付金がある。

【東日本大震災復興・復興関係経費】				(単位: 兆円)
	H23 '1次補正	H23 '3次補正	H24 '当初	累計
復興	1.1	0.9	0.2	2.2
復興	0.1	0.2	0.2	0.5
合計	1.2	1.1	0.4	2.7

(参考資料)

○高規格幹線道路の整備状況

	総延長	24年度末供用延長 ()進捗率	25年度末供用延長 ()進捗率	25年度内 供用予定延長
高規格幹線道路	約14,000km	10,543km (75%)	10,673km (76%)	130km
高速自動車国道	11,520km	<811km> (79%)	<845km> (80%)	<34km>
		8,331km (72%)	8,379km (73%)	48km
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	1,401km (56%)	1,449km (58%)	48km

注1. 高速自動車国道の()内は、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路である。

(外書きであり、高規格幹線道路の総計に含まれている)

注2. 一般国道自動車専用道路の供用延長には、一般国道のバイパス等を活用する区間が含まれる。

注3. 総延長は、高速自動車国道においては、国土開発幹線自動車道建設法第3条及び高速自動車国道法第3条、
本州四国連絡道路及び一般国道においては、国土交通大臣の指定に基づく延長を示す。

○高速道路機構の未償還残高（平成24年度期首）

(単位: 兆円)

	未償還残高	
		うち有利子債務
全国路線網・一の路線 (NEXCO3社)	23.4	21.4
本州四国連絡高速道路	3.2	1.4
首都高速道路	5.1	3.8
阪神高速道路	3.7	3.0
計	35.4	29.6

注1. この他、高速道路会社には2.6兆円の債務(建設中)がある。

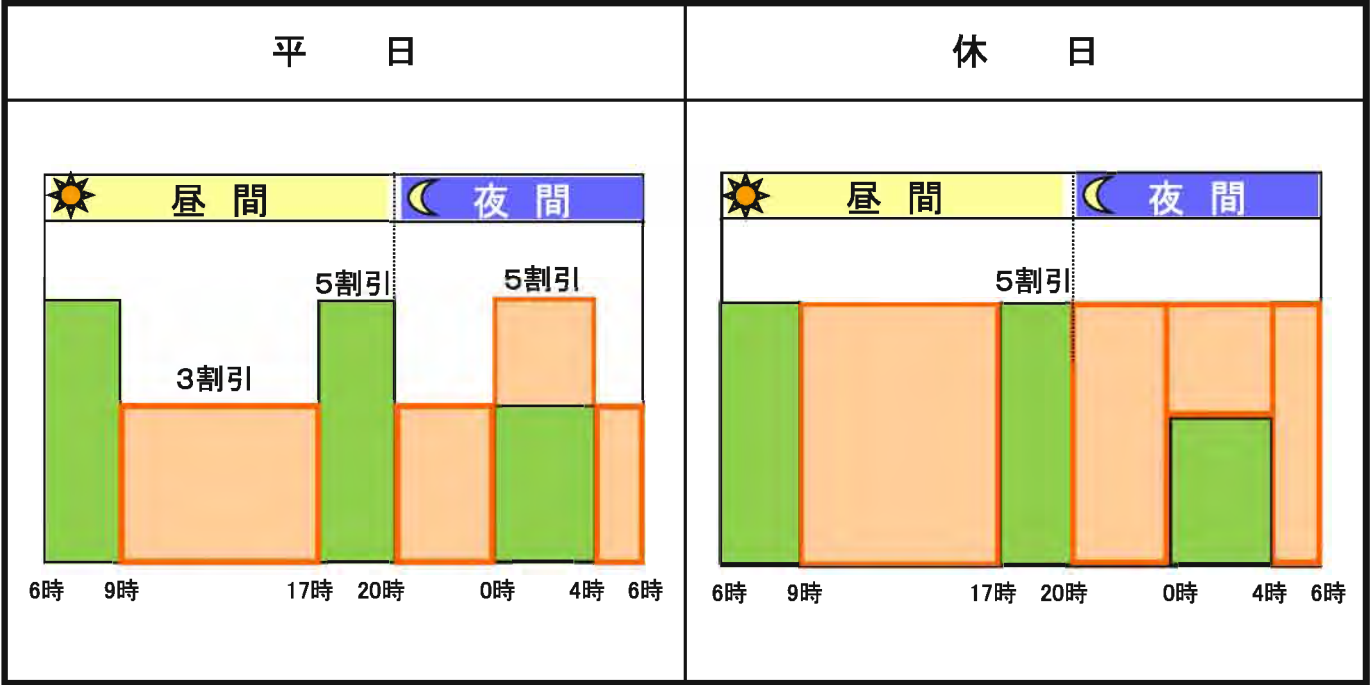
注2. 民営化時の未償還残高: 42.5兆円(うち有利子債務37.4兆円)

注3. 四捨五入の関係で、各計の和が一致しない。

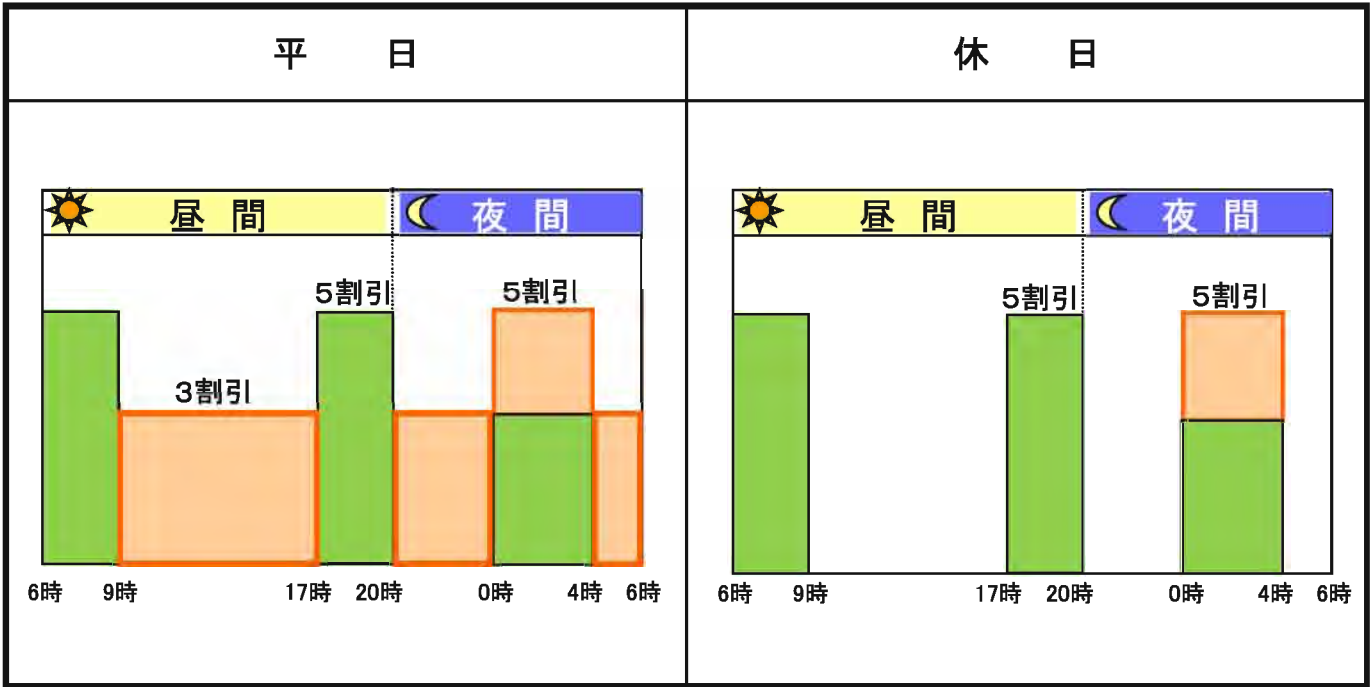
(参考資料)

○現行の料金割引(NEXCO地方部)

○生活交通(普通車以下)



○物流(中型車以上)



: 民営化時に導入した割引 (H16.11~順次導入)	: 利便増進事業による割引 (H20.10~順次導入)
--------------------------------	--------------------------------

(参考資料)

道 路 関 係 予 算 概 算 要 求 総 括 表

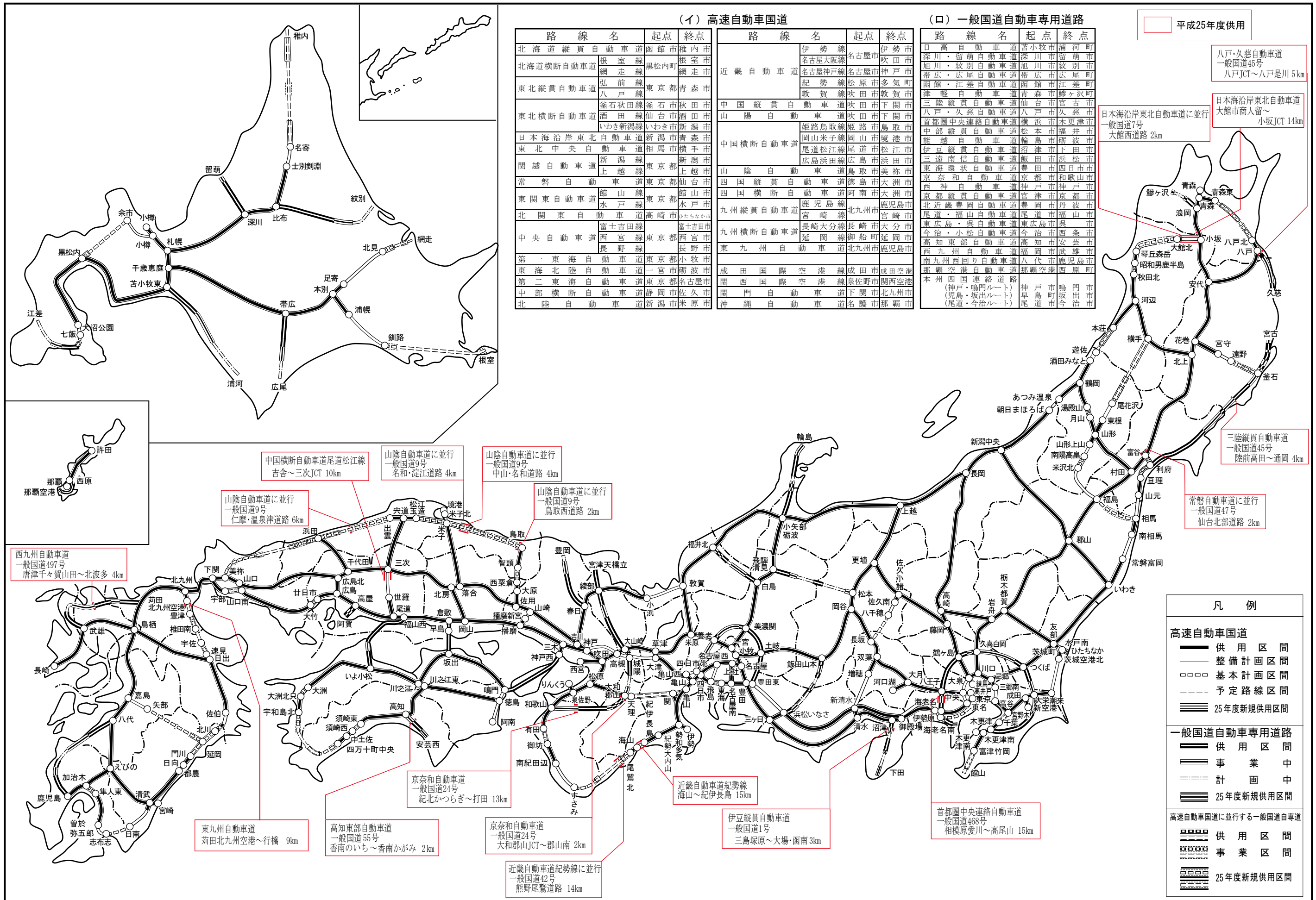
(単位:百万円)

区 分	平成25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	1,584,625	1,262,115	1,486,325	1,185,090	1.07	1.06	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、連続立体交差事業資金貸付金を含む。 3. 特別会計改革の実施等により経理区分が変更されることに伴い増加する経費については、予算編成過程において検討し、必要な措置を講ずることとされており、概算要求では事項要求としているが、本表においては、当該経費のうち貸付金償還金等(国費728億円)を含めた額としている。
改 築 そ の 他	1,253,396	930,886	1,156,204	854,969	1.08	1.09	
維 持 管 理	222,288	222,288	215,788	215,788	1.03	1.03	
業 務 取 扱 費	108,941	108,941	114,333	114,333	0.95	0.95	
補 助 事 業	108,522	67,575	84,177	51,551	1.29	1.31	4. 本表には、重点要求等に係る計数(国費1,942億円)を含む。 5. 本表のほか、行政部費(国費10億円)がある。 6. 本表のほか、地方道路整備臨時貸付金の制度延長を要求。 7. 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費として国費1,716億円(復興庁計上分1,384億円、全国防災332億円)がある。この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策に係る経費として社会資本整備総合交付金等があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。
地 域 高 規 格 道 路 等	88,095	49,419	80,404	44,989	1.10	1.10	
除 雪	17,700	11,800	0	0	-	-	
国債義務額(地高除く)・補助率差額等	2,727	6,356	3,773	6,562	0.72	0.97	
有 料 道 路 事 業 等	1,717,231	71,152	1,707,496	88,473	1.01	0.80	8. 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。
合 計	3,410,378	1,400,842	3,277,998	1,325,114	1.04	1.06	この他に、社会資本整備総合交付金(国費15,056億円)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。

(重点要求等に係る計数を除いた場合)

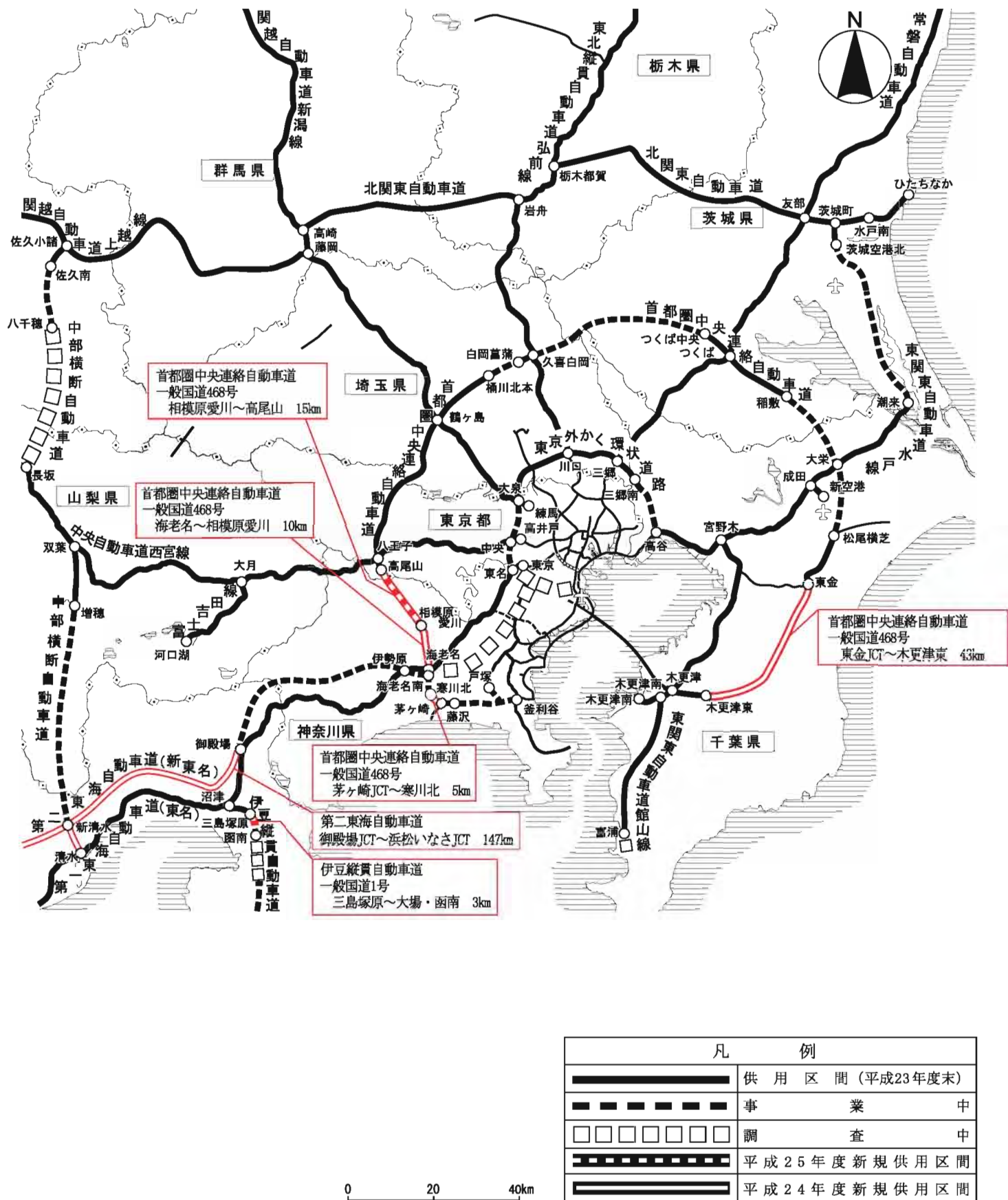
合 計	3,166,692	1,206,640	3,277,998	1,325,114	0.97	0.91	
-----	-----------	-----------	-----------	-----------	------	------	--

高規格 幹線道路網図（平成25年度供用予定）（平成24年度末時点の高規格幹線道路網図に、平成25年度新規供用箇所を旗揚げ）

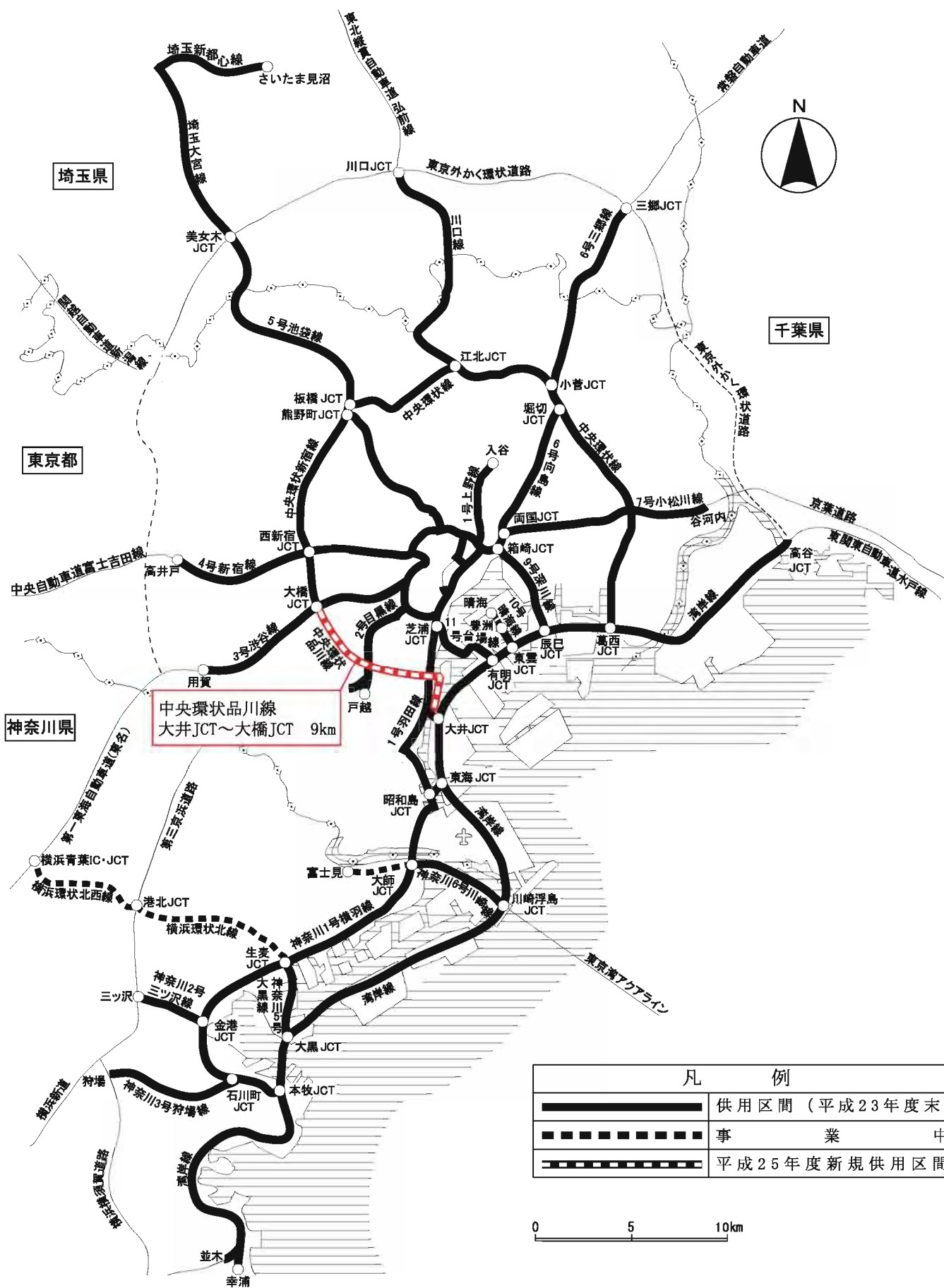


(参考資料)

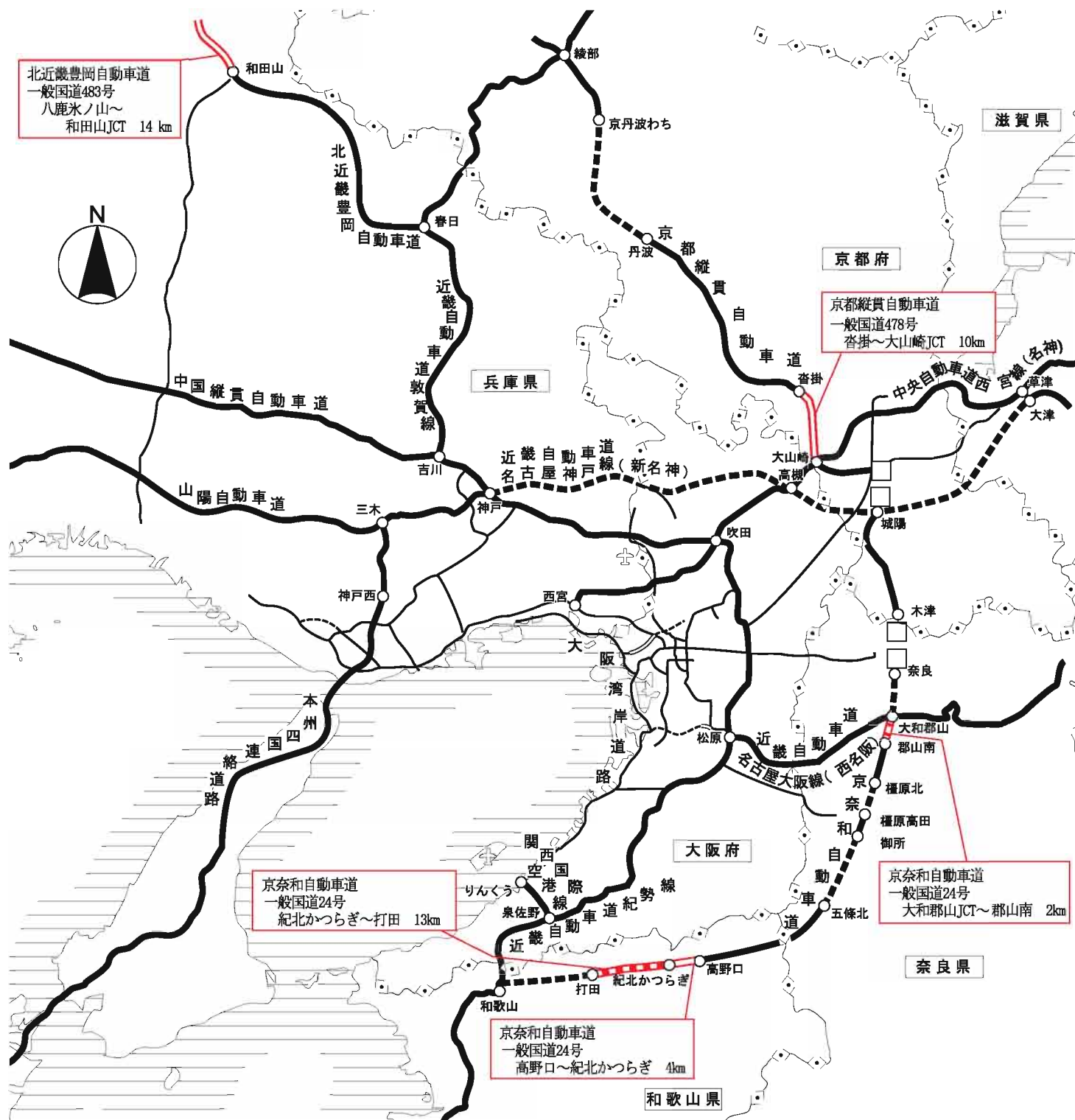
大都市圏幹線道路図
東京圏高規格幹線道路図



首都高速道路図

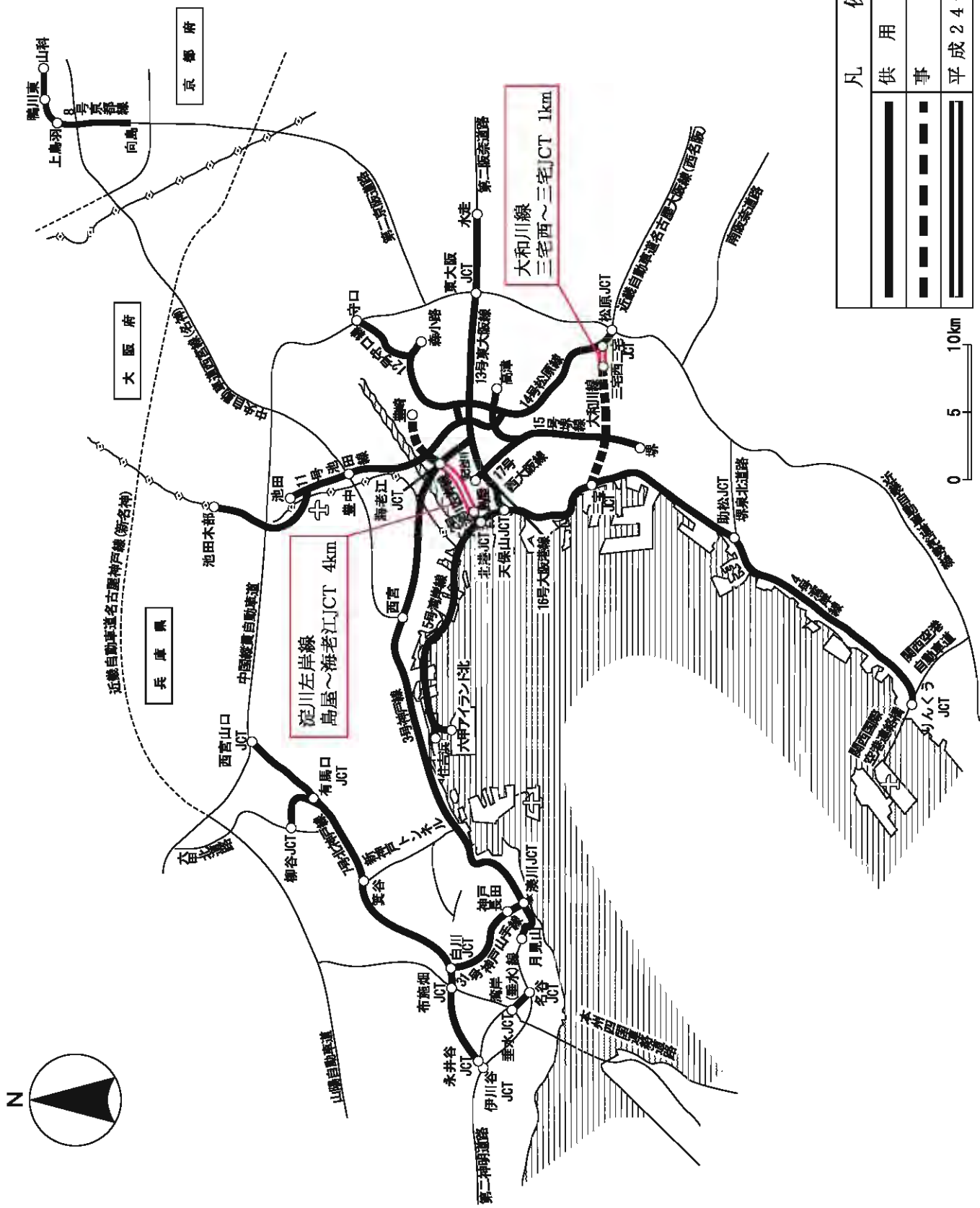


大阪圏高規格幹線道路図

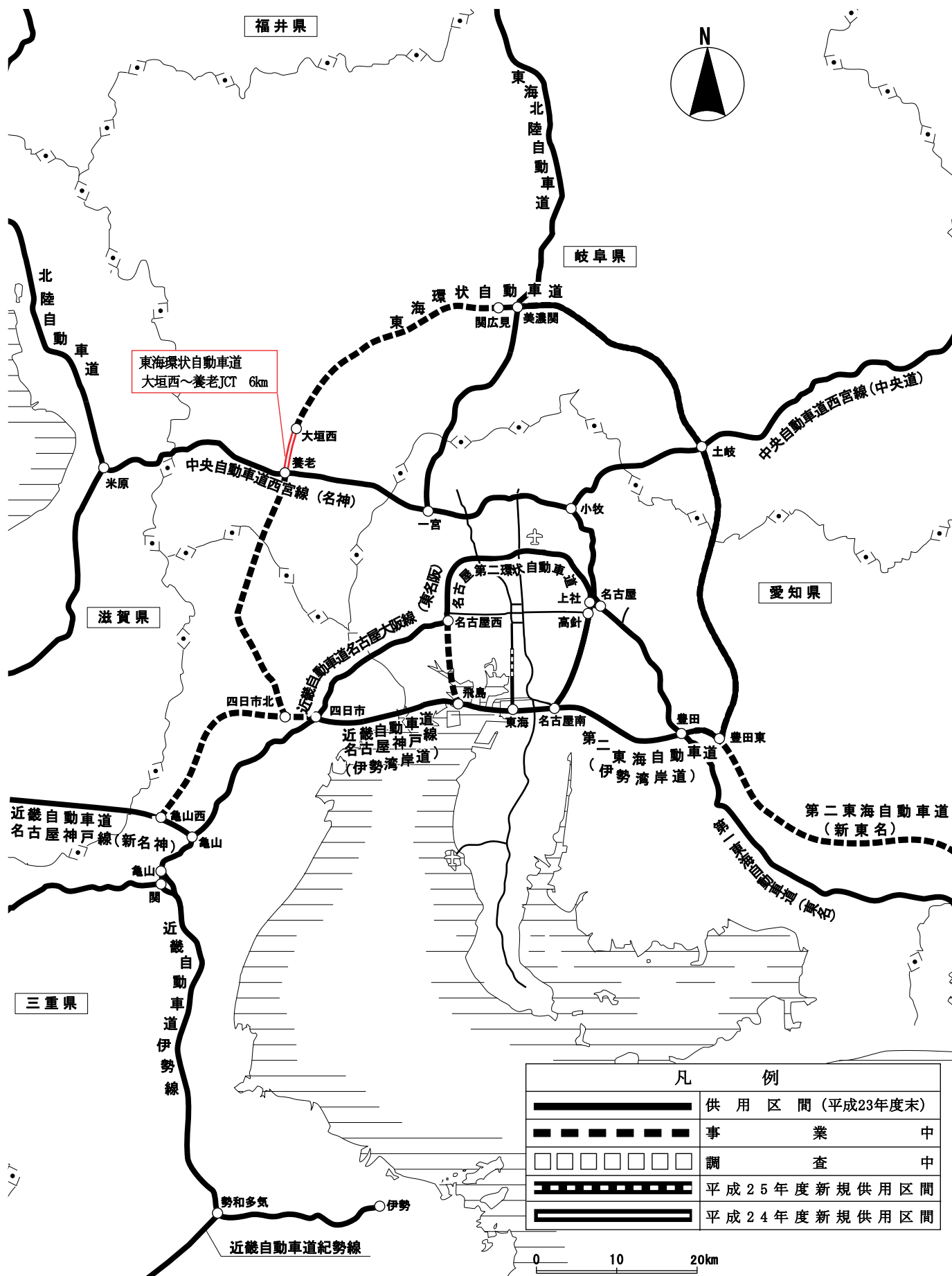


凡 例	
	供 用 区 間 (平成23年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成25年度新規供用区間
	平成24年度新規供用区間

阪神高速道路図



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



○道路緊急ダイヤル

道路に関する緊急通報（落下物や路面の汚れ・穴ぼこなどの通報）を「道路緊急ダイヤル」（# 9910）で受け付けています。携帯電話やPHSからの通報も無料です！

○道の相談室

「道の相談室」では、フリーダイヤルやインターネットで、あらゆる道路に関する相談を受け付けています。

☎ 0120-^{ドローヨカレ}106-497

<http://www.mlit.go.jp/road/110.htm>



（この冊子は、再生紙を使用しています。）