

平成26年度

道 路 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成25年8月

国土交通省道路局

国土交通省都市局

目 次

1. 基本方針	1
2. 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) 高速道路関連施策の要求について	5
4) 首都高速の再生におけるPPPの活用について	5
5) 地域における総合的な事前防災・減災対策、老朽化対策、生活空間の安全確保に対する集中的支援（防災・安全交付金）	5
6) 社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）	5
3. 主要事項の概要	7
(1) 復興・防災対策	7
1) 東日本大震災からの復興加速	7
2) 事前防災・減災のための国土強靱化の推進	11
(2) 成長による富の創出	14
(3) 暮らしの安全・地域活性化	16
(参考資料)	
○ 国土幹線道路部会 中間答申のポイント	18
○ 公共事業関係費の推移	20
○ 高規格幹線道路の整備状況	20
○ 道路関係予算概算要求総括表	21
○ 高規格幹線道路等の整備状況	23
○ 大都市圏幹線道路図	25
・東京圏高規格幹線道路図	25
・首都高速道路図	26
・大阪圏高規格幹線道路図	27
・阪神高速道路図	28
・名古屋圏高規格幹線道路図	29

1. 基本方針

平成26年度予算の概算要求については、「復興・防災対策」、「成長による富の創出」及び「暮らしの安心・地域活性化」の3分野を重点化し、これらの施策を一体的に実施することによりこれらの課題の同時解決を目指します。

- 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
- 国民の命と暮らしを守るため、老朽化する道路ストックを適切に維持管理できるよう、安全性の徹底調査・総点検、老朽化対策を重点的に実施するとともに、道路の防災・震災対策等や代替性の確保のための道路ネットワークの整備などを推進する
- あわせて、物流ネットワークなど基盤ネットワークの整備を推進し、我が国の成長のための基盤を強化するとともに、通学路対策など暮らしの安全に資する事業を推進する
- これらの道路政策を推進するにあたり、コストの徹底した縮減や事業のスピードアップのためのマネジメント強化を進めるとともに、既存ストックの有効活用や官民連携の推進に積極的に取り組む
- 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』」や、道路構造物の予防保全・老朽化対策や道路の防災・減災対策の強化に関する改正道路法等を踏まえ、制度等の充実を図る
- 高速道路の適切な維持更新を図る枠組みや今後の料金制度のあり方などについて、「社会資本整備審議会道路分科会 国土幹線道路部会『中間答申』」を踏まえ、具体的な措置についての検討を進める

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		17,877	1.20	14,433	1.20
改築その他		13,654	1.20	10,211	1.21
維持管理		3,075	1.22	3,075	1.22
業務取扱費		1,148	1.07	1,148	1.07
補助事業		1,172	1.17	729	1.19
地域高規格道路等		1,003	1.21	562	1.21
除雪		148	1.00	98	1.00
補助率差額等		22	0.82	69	1.33
有料道路事業等		17,593	1.03	209	0.31
合	計	36,642	1.11	15,371	1.15

※上記には、「優先課題推進枠」に係る計数(国費3,246億円)を含む

(優先課題推進枠に係る計数を除いた場合)

合	計	32,553	0.99	12,126	0.91
---	---	--------	------	--------	------

※この他に、社会資本整備総合交付金(国費10,558億円)、防災・安全交付金(国費12,227億円)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・復興対策事業として国費1,579億円がある。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. 貸付金償還金等(国費687億円)を含む。

注2. 上記の他に、行政部費(国費11億円)がある。

注3. 四捨五入の関係で、各計数の和が一致しないところがある。

2) 新しい日本のための優先課題推進枠について

「平成26年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」（平成25年8月8日閣議了解）に従い、「日本経済再生に向けた緊急経済対策」（平成25年1月11日閣議決定）及び平成25年度予算の重点である防災対策、成長による富の創出、暮らしの安心・地域活性化のほか、「経済財政運営と改革の基本方針」（平成25年6月14日閣議決定）及び「日本再興戦略」（平成25年6月14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。

○ 効率的な物流ネットワークの強化

要望額： 893億円

（※効率的な物流ネットワークの強化全体の要求額は 2,037億円）

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、三大都市圏環状道路や空港・港湾等へのアクセス道路等を切れ目のないネットワークとして重点的に整備。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。

○ 代替性確保ネットワーク整備等の防災・震災対策

要望額： 2,153億円

（※代替性確保ネットワーク整備等の防災・震災対策全体の要求額は 4,802億円）

大規模災害への備えとして、代替性の確保などネットワークの整備を推進するとともに、斜面・盛土等の防災対策や橋梁の耐震補強等を推進。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等を強力に推進。

○ 道路の老朽化対策

要望額： 200億円

（※道路の老朽化対策全体の要求額は 1,476億円）

老朽化する道路ストックを適切に維持管理できるよう、本格的なメンテナンスサイクルへの移行による老朽化対策を推進。特に、点検結果に基づく橋梁・トンネル等の計画的な予防保全対策を強力に推進。

（注） 要求額は国費ベース

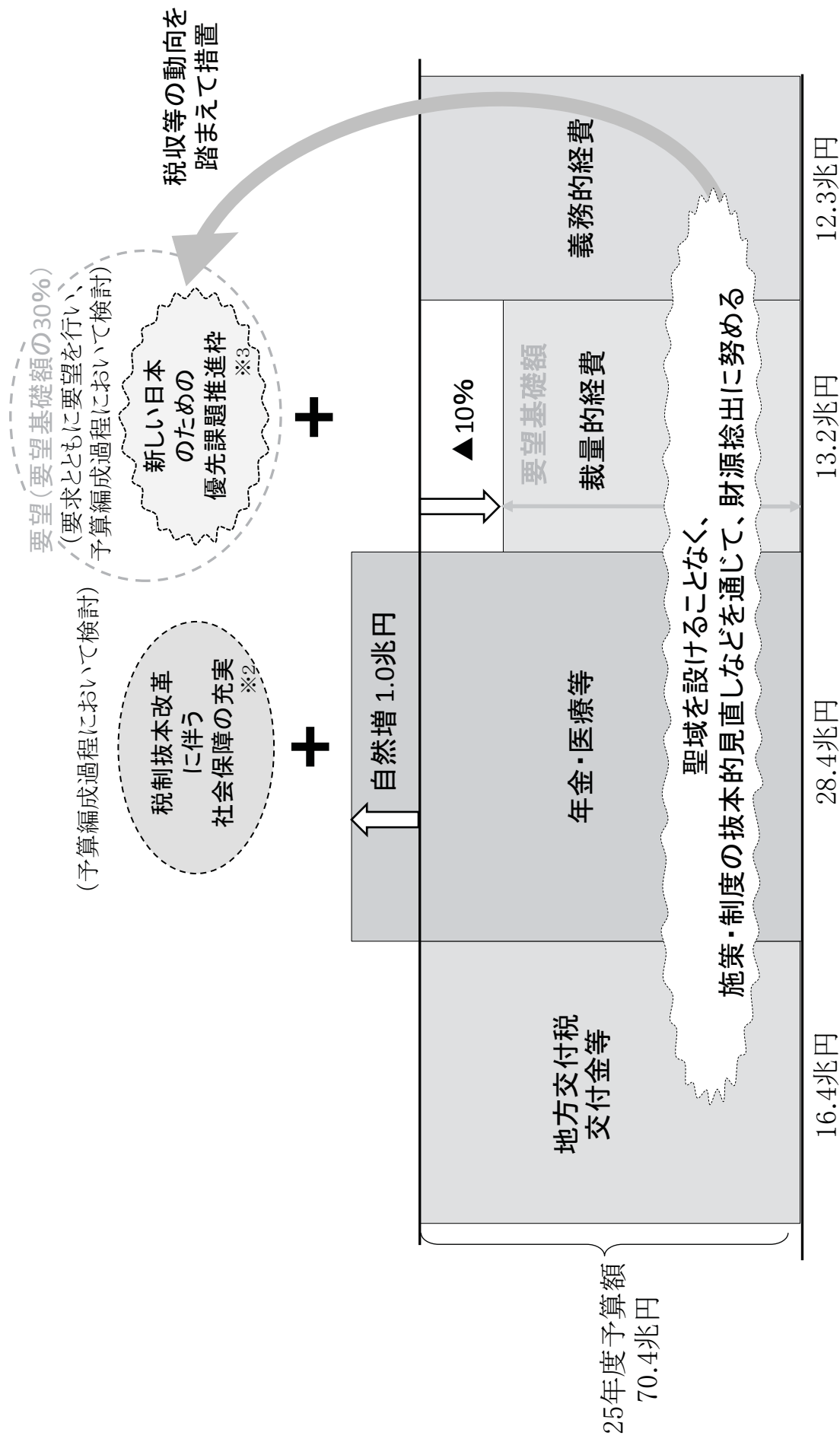
（参考） 平成26年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について（H25.8.8閣議了解）（抜粋）

(6) 新しい日本のための優先課題推進枠

平成26年度予算においては、予算の重点化を進めるため、「日本経済再生に向けた緊急経済対策」（平成25年1月11日閣議決定）及び平成25年度予算の重点である防災対策、成長による富の創出、暮らしの安心・地域活性化のほか、「経済財政運営と改革の基本方針」（平成25年6月14日閣議決定）及び「日本再興戦略」（平成25年6月14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、要望基礎額に100分の30を乗じた額の範囲内で要望を行うことができる。

平成26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



※1 地方交付税交付金等については、「中期財政計画」との整合性に留意しつつ要求。義務的経費については、参院選挙経費の減などの特
殊要因については加減算。東日本大震災復興特別会計への繰入は、既定の方針に従って所要額を要求。

※2 税制抜本改革法に基づく消費税率の引上げは附則18条に則って判断することとなっている。

※3 緊急経済対策(平成25年1月)及び平成25年度予算の重点である防災対策、成長による富の創出、暮らしの安心・地域活性化のほか、「日
本再興戦略」及び「骨太の方針」等を踏まえた諸課題について要望。

3) 高速道路関連施策の要求について

高速道路関連施策については、「社会資本整備審議会道路分科会 国土幹線道路部会『中間答申』」を踏まえ、以下の要求を行います。

- ・ 高速道路の更新投資に伴い、建設債務の償還満了後、継続して料金を徴収する制度を要求します。
- ・ 緊急経済対策として現在行っている高速道路料金割引の終了に伴い、効果が高く、重複のない料金割引となるよう見直しを行いつつ、必要な措置を要求します。
- ・ スマートインターチェンジの整備を継続して進めるための制度を要求します。

4) 首都高速の再生におけるPPP^{※1}の活用について

民間都市開発と一体的に行うなどPPPの活用により、都市再生と連携した首都高速の再生を進めるため、東京都等関係機関と連携した検討会を設置し、築地川区間をモデルケースとして検討を行い、道路上部空間の高度利用等に関連する制度上の課題整理と対応策のとりまとめを実施するとともに、プロジェクトの具体化に向けた検討を進めます。

5) 地域における総合的な事前防災・減災対策、老朽化対策、生活空間の安全確保に対する集中的支援（防災・安全交付金）

国民の命と暮らしを守るインフラ再構築、生活空間の安全確保に資する事業に特化した防災・安全交付金により、南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震・津波や頻発する風水害・土砂災害に対する総合的な事前防災・減災対策、総点検を踏まえたインフラ長寿命化計画の推進など総合的な老朽化対策、歩行空間の確保など通学路における交通安全対策等について、総合的に支援を実施します。

6) 社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）

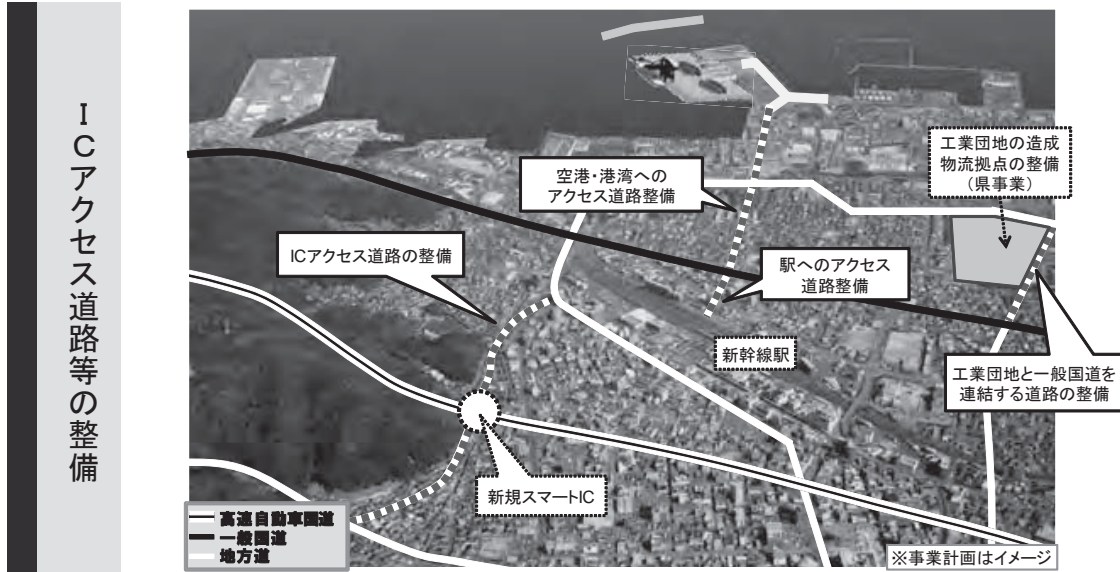
都市・地域の立地競争力の強化を図る観点から、社会資本整備総合交付金により、ICアクセス道路等を通じた物流ネットワークの強化など民間投資を喚起し、都市・地域の競争力を強化する成長基盤の整備等に対して、総合的に支援を実施します。

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

(道路事業における防災・安全交付金の重点配分の例)



(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)



3. 主要事項の概要

(1) 復興・防災対策

1) 東日本大震災からの復興加速

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）】



※復興庁HPより

※福島第一原子力発電所警戒区域を除く

【復旧・復興の進捗状況】

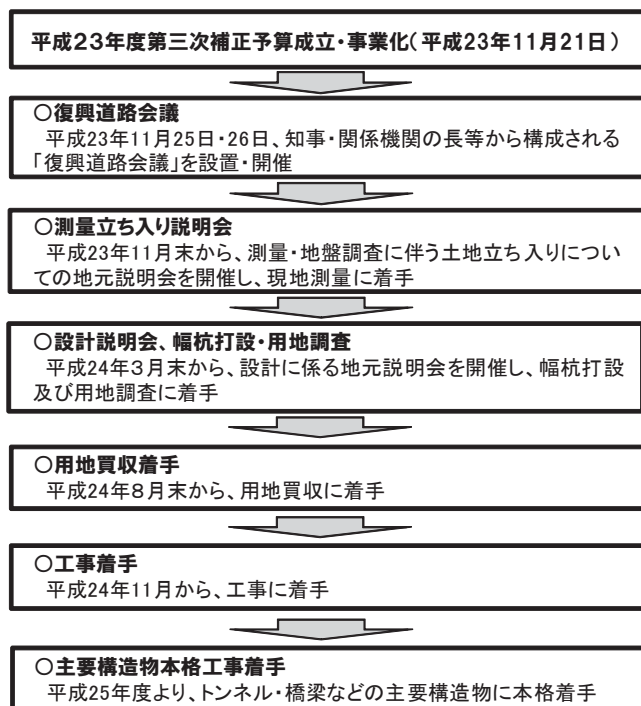
項目 〔指標名〕	進捗率	復旧・復興の状況 ／被害の状況
完了 交通網(直轄国道) (本復旧が完了した道路開通延長の割合) ※H25.6末時点	99% 	下のうち本復旧完了等の開通延長 1,153.7km ----- 岩手、宮城、福島県内の国道4号、6号、45号の総開通延長 1,161 km
完了 着工 交通網 (復興道路・復興支援道路) (工事に着手した復興道路・復興支援道路の割合) ※H25.6末時点	70%(着手) 36%(完了) 	下のうち 工事着手済延長※ 401km 開通済延長 205km ----- 計画済延長(事業中+開通済) 570 km ※工事着手したIC間延長

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）により事業を進めます。

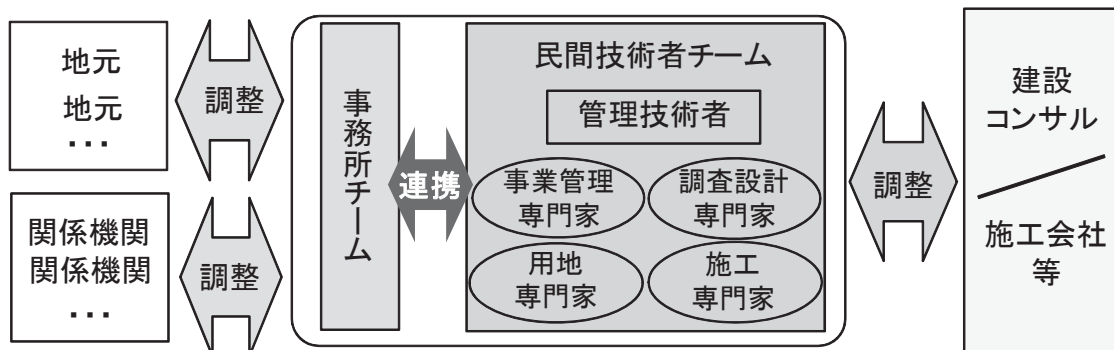
【復興道路・復興支援道路の進捗状況】

- 三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路については、順次測量や用地買収に着手し、最も早い区間では新規事業化から1年を待たずに工事に着手



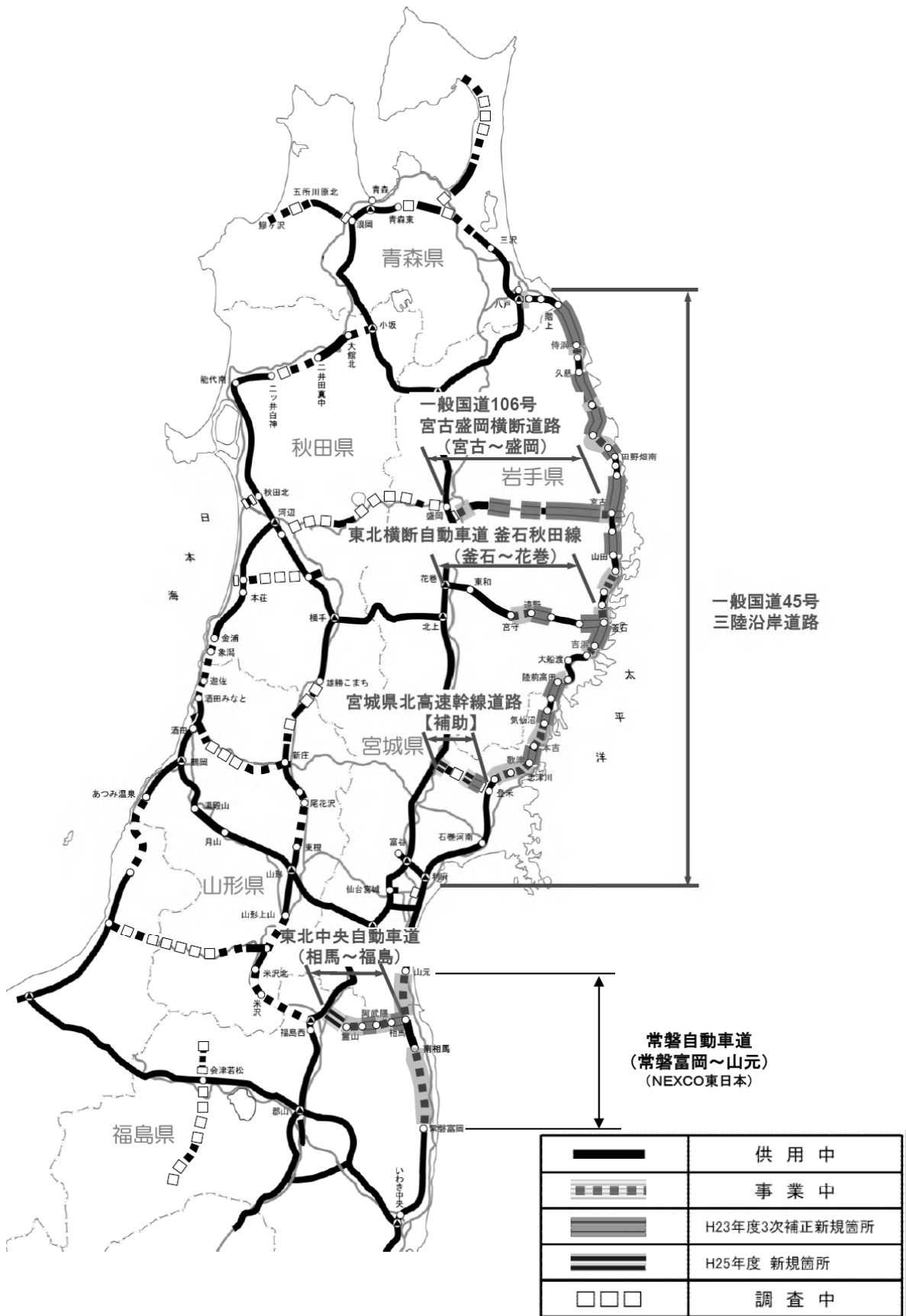
【事業促進PPPの導入】

- 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25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>

【復興道路・復興支援道路位置図】



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（山元IC～広野IC）の事業進捗状況と開通目標

【事業進捗状況】

- 区域見直し前の警戒区域外については、平成23年5月16日に工事を再開
- 区域見直し前の警戒区域内のうち、空間線量20ミリシーベルト／年未満の区間については、平成24年3月より復旧・整備工事に着手。空間線量20ミリシーベルト／年以上の区間についても環境省の除染事業と並行して、平成25年1月より復旧・整備工事に着手

【開通目標】

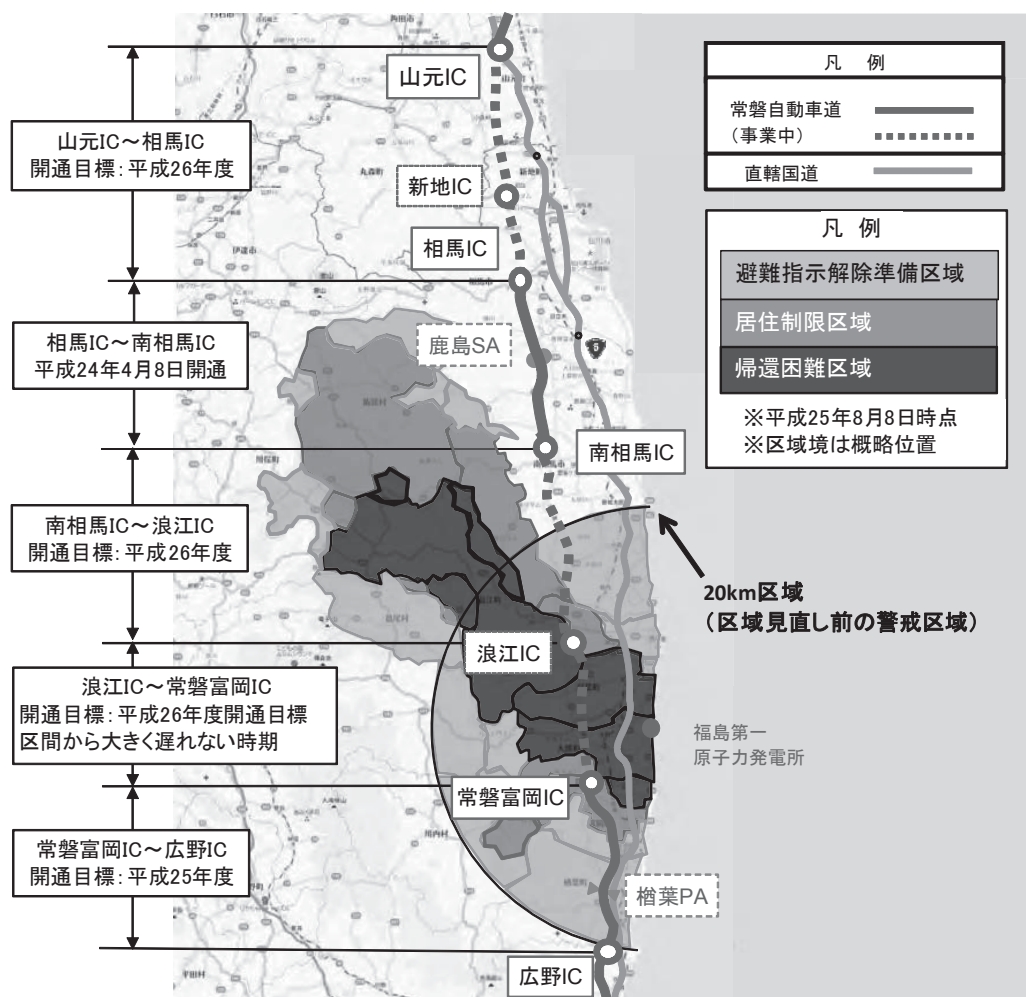
- 山元IC～相馬IC間：平成26年度
- 相馬IC～南相馬IC間：平成24年4月8日に開通

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、開通形態、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

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

を開通目標として事業を推進

○常磐自動車道位置図



2) 事前防災・減災のための国土強靱化の推進

① 道路の老朽化対策

- 点検⇒診断⇒措置⇒記録等のメンテナンスサイクルによる老朽化対策を推進します。
- 道路構造物の効率的な維持管理のための技術開発、道路情報プラットフォーム（仮称）の構築を推進します。
- 高速道路の更新投資に伴い、建設債務の償還満了後、継続して料金を徴収する制度を要求します。
- 重量制限違反者への指導を徹底し、大型車両の道路利用適正化を図ります。

○ 高度経済成長時代に集中投資した道路の老朽化が進行

【建設後50年経過した橋梁の割合：16% (H24) → 65% (H44)】

○ 多くの市区町村では技術者が不足しており、講習会等の技術支援を要望

【橋梁技術者が0人の割合：町約5割、村約7割】

○ 建設年度が不明な橋梁が約30万橋存在するなど、維持管理・更新に係るデータの蓄積が不十分

○ 道路ストックの総点検と地方公共団体への支援等による老朽化対策の推進

- － 道路ストックの総点検を完了し、本格的なメンテナンスサイクルへ移行
- － 地方整備局等や研究機関*が中心となって地方公共団体への技術支援を充実
- － 橋梁の修繕・架替・撤去など老朽化対策に対する防災・安全交付金の重点配分等による財政的支援、修繕・更新の代行の実施

※ 研究機関：国土技術政策総合研究所、(独)土木研究所

○ 道路情報プラットフォーム（仮称）の構築

- － 道路施設（橋梁、トンネル、舗装、道路附属物等）に関する維持管理データと交通量データ等の情報を一元的に扱う道路情報プラットフォーム（仮称）の構築



< 道路情報プラットフォーム（仮称）のイメージ >

○ 道路の維持管理技術に関する研究開発の推進

- － 技術の公募、フィールド提供、評価や認証という一連の開発手法・仕組みをP D C Aサイクルにより推進
- － 非破壊試験技術やICTを活用した変状等のモニタリング技術等の、点検・診断をサポートする技術開発の推進

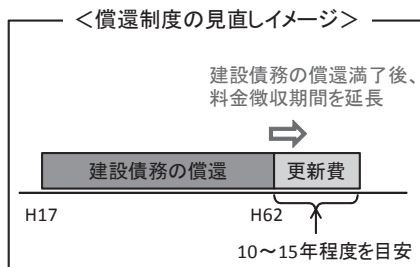
○ 高速道路の更新に関する取組

- － 更新投資に伴い、建設債務の償還満了後、継続して料金を徴収する制度を要求
- － H26年度に事業着手（首都高速1号羽田線 東品川栈橋・鮫洲埋立部）

【更新の負担のあり方（国土幹線道路部会中間答申（H25.6）より作成）】

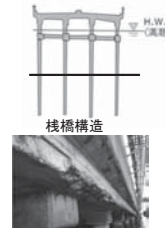
- ・ 高速道路の利用者による負担を基本に、民営化時に想定した債務の償還満了後、10～15年程度を目安として料金徴収期間の延長を検討

- ・ その際、民営化の趣旨を踏まえ、民営化時債務と更新債務を区分



【H26年度事業着手箇所】

（首都高速1号羽田線 東品川栈橋）



鉄筋腐食によるコンクリート剥落

○ 大型車両の道路利用適正化

- － 車両重量等自動計測装置の増設、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、重量制限違反者への指導の徹底

②道路の防災・震災対策

- 大規模災害時に広域的な啓開活動を展開するため、改正道路法に基づく協議会を活用し緊急輸送道路の再構築と広域啓開体制の構築・連携を推進します。
- 緊急輸送道路の強化として、防災対策（斜面・盛土等）や耐震対策（耐震補強等）および、道路施設への防災機能の付加（「道の駅」の防災機能の強化、避難階段設置等）を進めます。
- 道路法面等については、点検要領による点検サイクルを構築し、防災対策を推進します。
- 自動車のプローブ情報等（ビッグデータ）やヘリからの画像データ等を活用し、早期の被害状況の把握等により初動強化を図ります。

- ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率は79%（平成23年度末時点）
- ・道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率は56%（平成23年度末時点）



広域啓開計画(イメージ)

< 広域啓開体制構築 >



「通れたマップ」(ITS-JAPAN)



災害対策用ヘリ
(各地方整備局)



道路啓開、応急復旧、緊急輸送等に活用

< 被災情報等の早期収集・統合 >



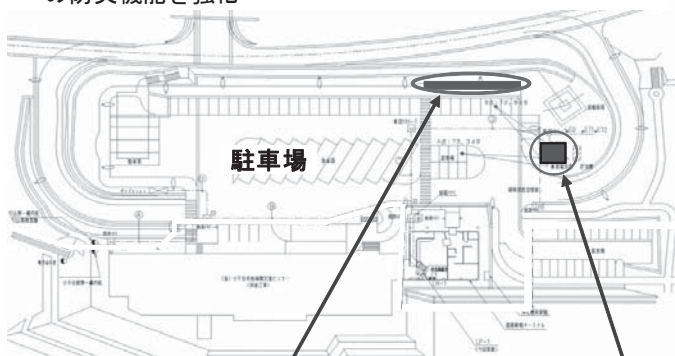
< 橋脚の耐震補強 >



< 斜面崩落防止対策 >

「道の駅」の防災機能強化のイメージ

- ・災害用トイレや非常用電源を設置するなど、「道の駅」の防災機能を強化



○ 非常用常設トイレ

○ 非常用発電装置

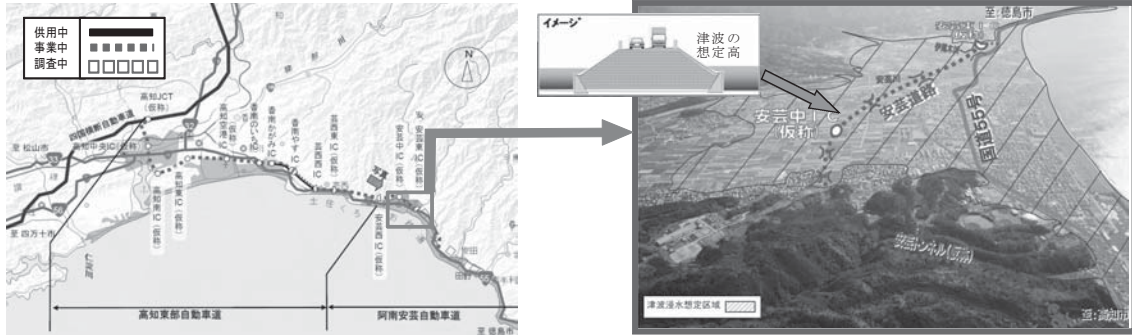


< 「道の駅」の防災機能の強化 >

③全国ミッシングリンクの整備

■今後想定される地震等への備えや国際競争力の強化、産業の立地・振興等を図るため、代替性の確保のための道路ネットワークの整備等により全国のミッシングリンクを早期に解消します。

○高規格幹線道路等の整備により災害時の代替性が確保



<高知東部自動車道、阿南安芸自動車道>

<並行する国道55号の津波浸水想定区域>

○日本の都市間連絡速度は諸外国と比較して低い水準

<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	中国	韓国
平均連絡速度	59 km/h	90 km/h	88 km/h	72 km/h	73 km/h	60 km/h

都市間連絡速度：都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したものの対象都市：拠点都市（都道府県庁所在地等）及び一定の距離離れた人口5万人以上の都市、主要港湾
所要時間：所要時間経路累積システム（Google Maps）による
但し、日、韓は民間プローブデータ等の実勢速度による

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等の観点から、無電柱化を推進します。
特に、道路法等の改正を踏まえ、緊急輸送道路等の防災上重要な道路における無電柱化を推進し、電柱の倒壊等による道路閉塞を防止します。

- ・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）：15.3%（平成24年度末）^{参2}、
ロンドン・香港：100%（平成16年）、シンガポール：86%（平成9年）^{参3}

- 改正道路法等に基づく、防災上重要な道路において占用の禁止・制限ができる規定や電線管理者に対する無利子貸付制度を活用
- コスト縮減を図るため、道路の拡幅等と一体的に行う同時整備方式や軒下・裏配線方式を活用



<電柱の倒壊による道路閉塞>



<歩行の支障となる電柱>



<美観を損ねる電柱・電線>

参2：道路延長ベース

参3：ケーブル延長ベース

(2) 成長による富の創出

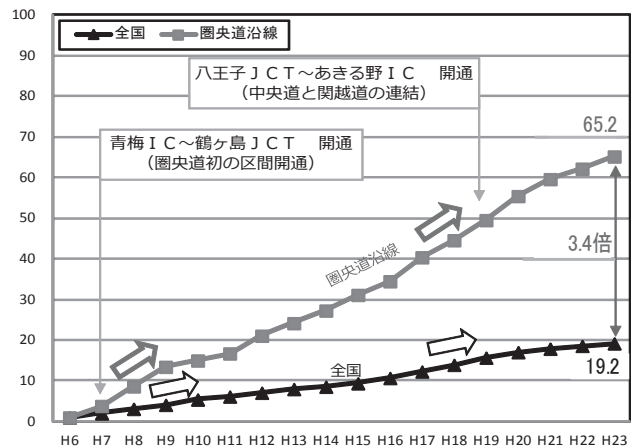
① 効率的な物流ネットワークの強化

- 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行うため、三大都市圏環状道路や空港・港湾等へのアクセス道路等を切れ目のないネットワークとして重点的に整備します。
- このような根幹的な道路網を中心に、改正道路法に基づく「大型車両の通行を誘導すべき道路」に指定し、当該道路を通行する大型車両の通行許可手続を迅速化するとともに、通行支障区間を計画的に解消します。

○ 圏央道沿線では、開通後、新規工場の立地面積の伸びが全国平均の約3倍となる等、都市圏外縁部に新たな価値を創出



< 首都圏3環状の整備状況 >



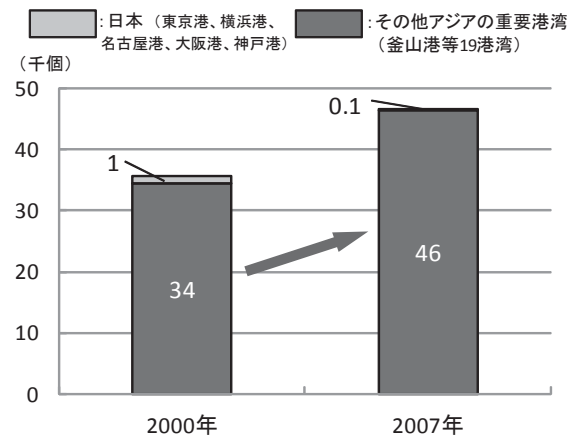
< 圏央道の開通と新規工場立地面積(累積)の推移 >

○ 根幹的な道路網における支障区間の解消を順次進めるなど、大型車両の通行の円滑化を引き続き推進



< 首都高速道路における 40ft 背高コンテナ積載車両の通行支障区間 >

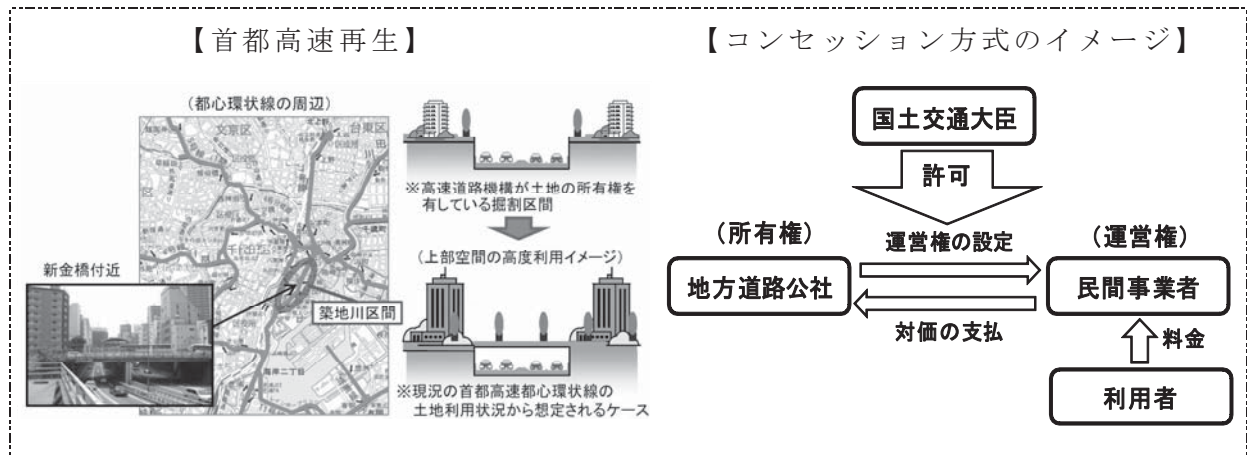
ー 米国とアジアの重要港湾の間では 45ft コンテナの取扱個数が増加しているが、我が国においては、当該コンテナの利用が進んでいない状況



< 米国からアジアの重要港湾への輸入における 45ft コンテナの取扱個数 >

② 高速道路におけるPPPの活用

- 民間都市開発と一体的に行うなどPPPの活用により、都市再生と連携した首都高速の再生を進めるため、東京都等関係機関と連携した検討会を設置し、築地川区間をモデルケースとして検討を行い、道路上部空間の高度利用等に関連する制度上の課題整理と対応策のとりまとめを実施するとともに、プロジェクトの具体化に向けた検討を進めます。
- 地方道路公社の有料道路事業におけるコンセッション方式の活用を推進します。



③ スピードアップのための事業マネジメント強化

- 企業誘致など民間投資の促進や計画的なまちづくりに貢献するため、道路の開通見通しや事業実施上の課題を公表します。

- ・ 道路事業の進捗や課題について、地域との十分な共有が困難
- ・ 関係機関との協議や埋蔵文化財調査、用地交渉等により、事業が長期化

○ 各年度の予算を踏まえ、開通の見通しを公表

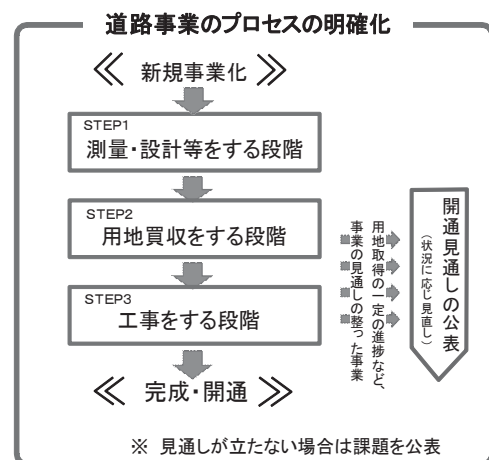
(<http://www.mlit.go.jp/road/kaitso/index.html>)

○ 課題が生じている事業箇所の課題を公表

(課題の例) 用地取得に関する調整
大規模構造物に関する技術的検討
埋蔵文化財調査
鉄道事業者等、関係機関との調整 等

○ 事業迅速化のための改善

自治体の協力の強化や民間委託活用、土地収用
手続きの積極的活用等

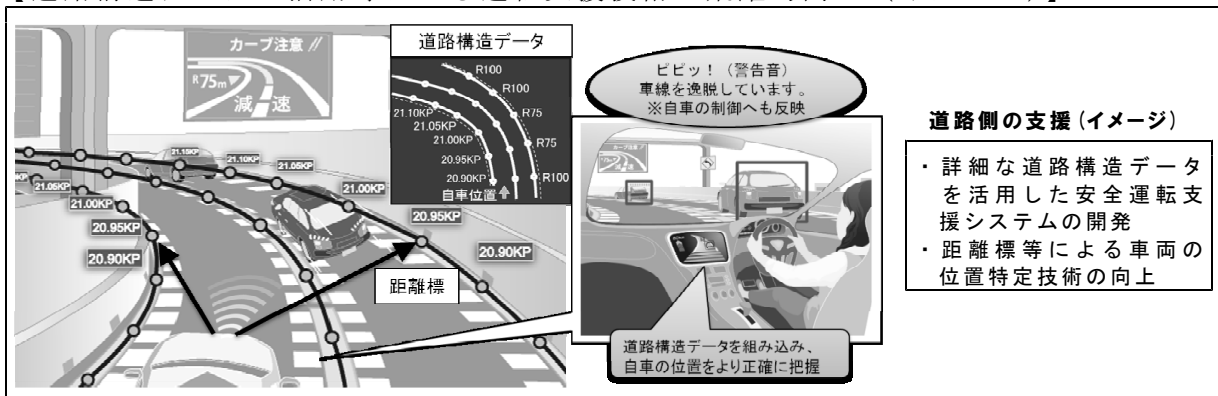


④ I T S 技術を活用した円滑、安全・安心な道路交通の実現への取組

- 高速道路上におけるドライバーの運転支援のため、詳細な道路構造データ^{※4}の車両への提供など、オートパイロットシステム^{※5}導入に向けた検討を実施します。
- 道路の機能を最大限に引き出すため、I T S スポット^{※6}等からのプローブ情報の活用により、環状道路の利用が促進される料金体系の構築や特殊車両許可手続きの改善等の検討を進めます。

・ 高速道路上の交通死亡事故の約 7 割が、不注視や運転操作ミス等に起因

【道路構造データの活用等による運転支援技術の飛躍的向上（イメージ）】



- 高速道路に加え国道（国管理）へ I T S スポットを展開
- 我が国の優れた I T S 技術の国際展開についても戦略的に推進

(3) 暮らしの安全・地域活性化

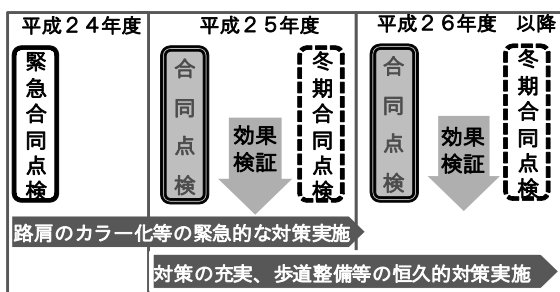
① 通学路をはじめとする歩行空間等の安全・安心の確保

- 平成 2 4 年に実施された「通学路緊急合同点検」の結果に基づき対策の着実な実施を支援します。
- 継続的に通学路の安全を確保するため、市町村毎の「通学路安全プログラム（仮称）」の策定を推進し、学校・P T A・警察等の関係機関と連携した継続的な合同点検や P D C A サイクルによる対策の改善・充実を図ります。

- ・ 平成 2 4 年 4 月に京都府亀岡市で児童等 3 名が死亡、千葉県館山市で児童 1 名が死亡
- ・ 平成 2 4 年の交通事故死者数は 1 2 年連続で減少している中で、歩行中の死者数割合は 3 7 %（1, 6 3 4 人）となり、交通事故死者数に占める割合は 5 年連続で最大

【通学路安全プログラム（仮称）の策定等】

- 通学路緊急合同点検を全国の約 2 万校の小学校等において実施し、約 7 万 4 千箇所
の通学路対策箇所のうち、平成 2 4 年度末時点で約 4 万 3 千箇所対策済み



< 継続的な合同点検の例 >



< 関係機関による合同点検 >



< 対策の例（歩道の整備） >

参 4 : 道路中心線、車道（道路端を含む）、区画線、距離標などのデータ

参 5 : 高速道路上の自動運転を実現するシステム

参 6 : 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を選択するサービス）や安全運転支援、E T C などのサービスを提供するための路側の無線装置

② 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^{参7}のバリアフリー化率は平成24年度末時点で約81%

- 連続的なバリアフリー化の重要性にかんがみ、交通結節点（駅前広場等）の現状把握調査を実施。これを踏まえ、駅前広場等を特定道路に指定
- バリアフリー法^{参8}に基づく基本方針に定められた移動等円滑化の目標^{参9}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の設置＞



＜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＞

③ スマートインターチェンジの整備

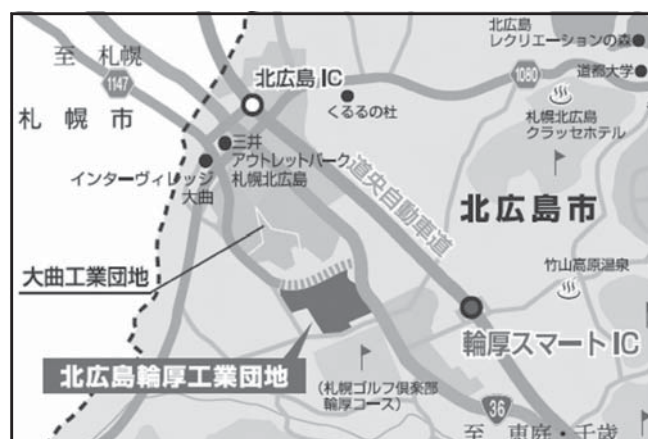
■ 既存の高速道路ネットワークを有効に活用し、地域経済の活性化や渋滞の軽減等を図るため、スマートインターチェンジを整備します。

- ・ 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^{参10}の工場の約5割がICの5km圏内に存在
- ・ スマートICは、現在64箇所で開催済、65箇所で開催中（平成25年6月末現在）

【道央自動車道 輪厚(わっつ)スマートICの整備事例】

- 輪厚スマートIC開通後、周辺の商工業者数が約1割増加
- 北広島市においては、輪厚スマートIC開通後、あらたに北広島輪厚工業団地を計画・造成し、平成24年9月より販売を開始

輪厚スマートIC
H21.6 開通
H24交通量 約1,700台/日



参7：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

参8：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

参9：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）

参10：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）

(参考資料)

国土幹線道路部会 中間答申のポイント① 【維持管理・更新への取組】

○更新計画の策定と定期的な見直し、更新のための資金の計画的・安定的な確保

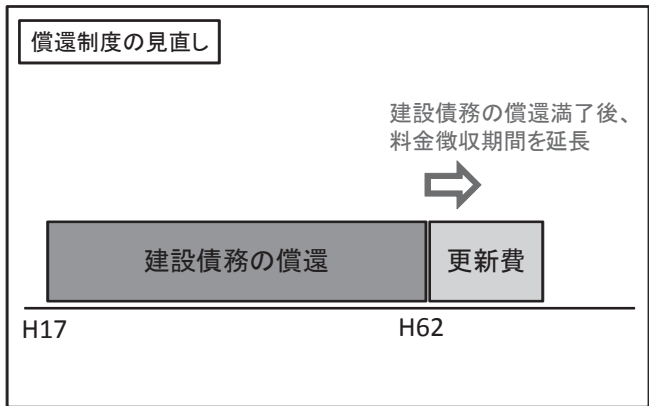
○更新の負担のあり方

- ・高速道路の利用者による負担を基本に、民営化時に想定した債務の償還満了後、10～15年程度を目安として料金徴収期間の延長を検討
- ・その際、民営化の趣旨を踏まえ、民営化時債務と更新債務を区分

<大規模更新等の概算費用>

	首都高速	阪神高速
大規模更新 (橋梁架替等)	5,500～6,850億円	4,400億円
大規模修繕	950～1,050億円	400億円
(耐久性向上)	1,350億円	1,400億円
合計	7,900～9,100億円	6,200億円

<更新需要についての負担のあり方(案)>



※NEXCOについては、有識者委員会において、今秋にも、短期的に実施する大規模更新等に必要な費用を算出する予定

<大規模更新が必要な区間の例 (首都高速)>



<1号羽田線 東品川栈橋> (昭和38年供用)



<1号羽田線 鮫洲埋立部> (昭和38年供用)



国土幹線道路部会 中間答申のポイント② 【料金制度のあり方】

○新しい料金水準の導入 ～「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ～
・対距離制を基本として、料金の低減への努力を図りつつ、3つの料金水準に整理

a. 普通区間と料金差を設けない

b. 大都市近郊区間は現行水準を維持

料金水準の引下げが交通渋滞を引き起こす区間であると考えられることから、適切なサービス水準を維持するため、他の区間より割高な料金水準を維持

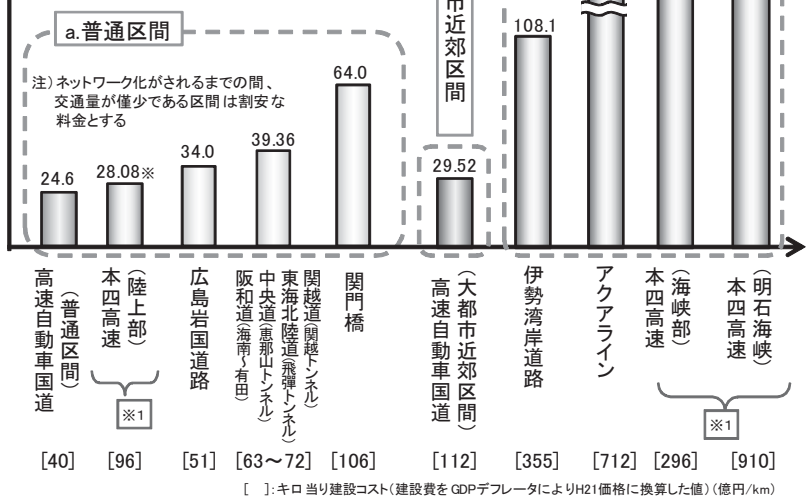
c. 海峡部等特別区間は他と比べて高く設定

海峡等を横断するという特殊なサービスを、当該海峡等において唯一提供している道路であることから、料金水準を他と比べて高く設定するが、並行するフェリー航路の料金などと比較しつつ、他の区間と大きな料金差とならない水準とする

※個々の建設費や利用便益を理由とした料金差を解消

※1他の交通機関への影響などに考慮して、急激な料金変化とならないよう割引の縮小を図ることも必要

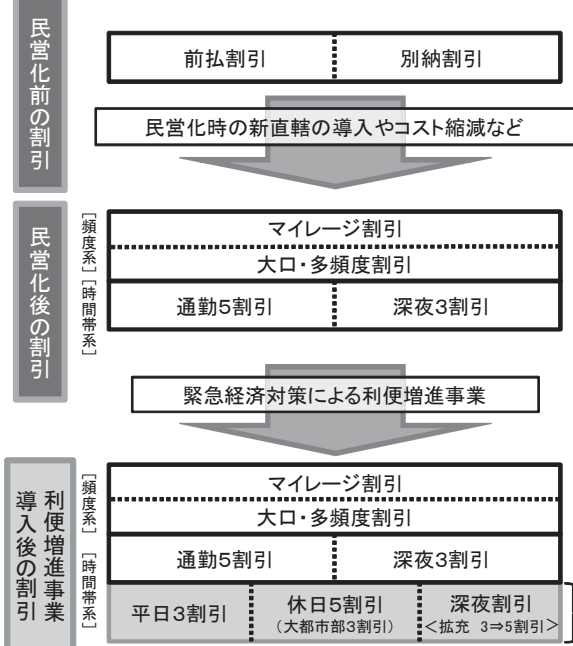
※2基本料率から28%引き下げ後の料率(H15.7～)
(新特別料金)
* 陸上部39円/km、海峡部351円/km、明石海峡大橋561.6円/km



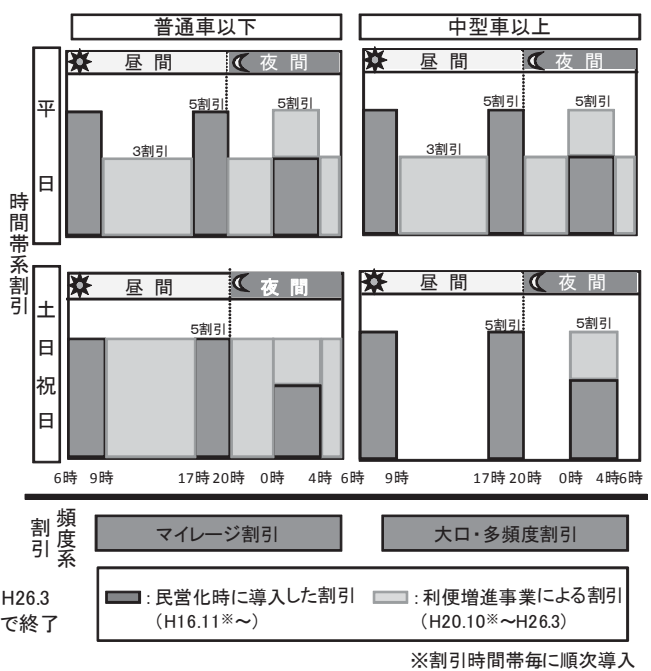
○今後の料金割引のあり方

- ・理念や実施目的を明確にし、割引相互間の関係を整理・再編した上で、効果や影響を確認しつつ、効果が高く、重複のない割引を実施すべき
- ・料金割引の規模は、民営化時の新直轄方式の導入や建設・管理コストの縮減などの範囲内を基本
- ・この範囲を超えるような規模の料金割引を政策的に実施するのであれば、財源措置とあわせて検討

<料金割引の経緯と対応>

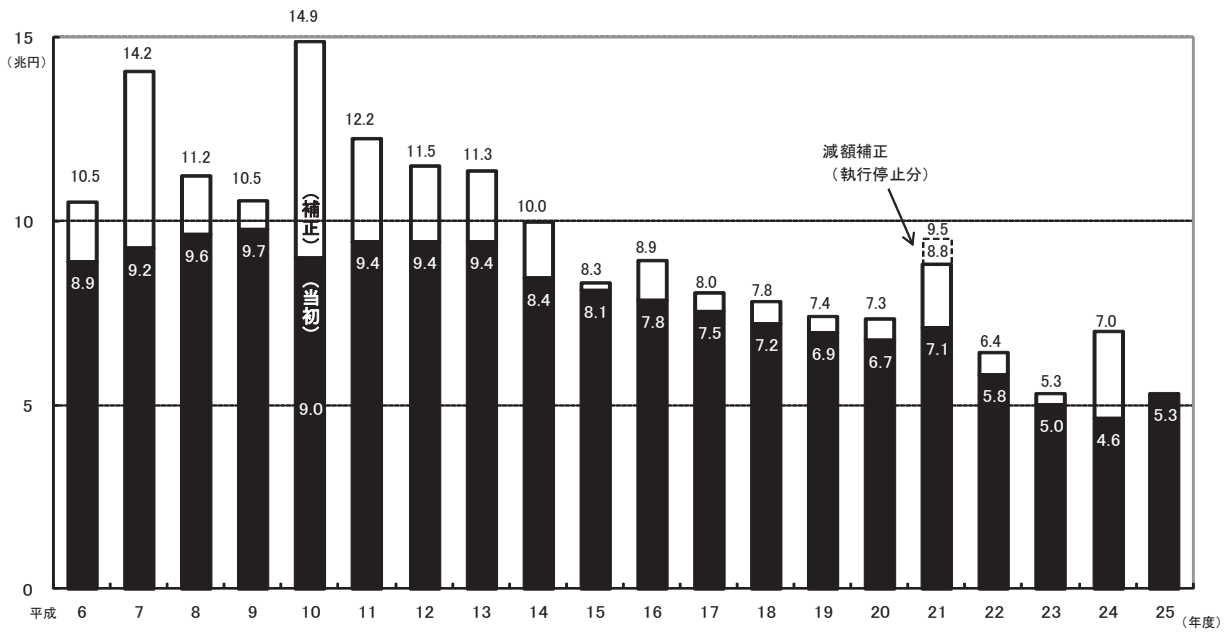


<現行の料金割引と財源 [NEXCO地方部の例]>



(参考資料)

○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年度及び平成24年度予算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年度当初予算は復興特会繰入れ(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。
 ※平成25年度は、地域自主戦略交付金の廃止、東日本大震災復興特別会計への繰入額計上等の特殊要因があり、見かけ上は前年度よりも+15.6%であるが、この特殊要因を除けば+0.3%である。
 ※平成23・24・25年度予算において、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年度当初予算以降は、復興特会ベース。このほか、東日本大震災復興交付金がある。

【東日本大震災復旧・復興関係経費】 (単位:兆円)

	H23'1次補正	H23'3次補正	H24'当初	H24'補正	H25'当初
復旧	1.1	0.9	0.2	—	0.6
復興	0.1	0.2	0.2	0.1	0.3
全国防災	—	0.2	0.3	—	0.04
合計	1.2	1.3	0.7	0.1	0.8

○高規格幹線道路の整備状況

	総延長	25年度末開通予定延長 ()進捗率		26年度末開通予定延長 ()進捗率		26年度内 開通予定延長
		延長	進捗率	延長	進捗率	
高規格幹線道路	約14,000km	10,705km	(76%)	11,094km	(79%)	389km
高速自動車国道	11,520km	<845km>	(80%)	<863km>	(82%)	<18km>
		8,402km	(73%)	8,638km	(75%)	236km
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	1,458km	(59%)	1,593km	(64%)	135km

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

(外書きであり、高規格幹線道路の総計に含まれている)

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

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

(参考資料)

道 路 関 係 予 算 概 算 要 求 総 括 表

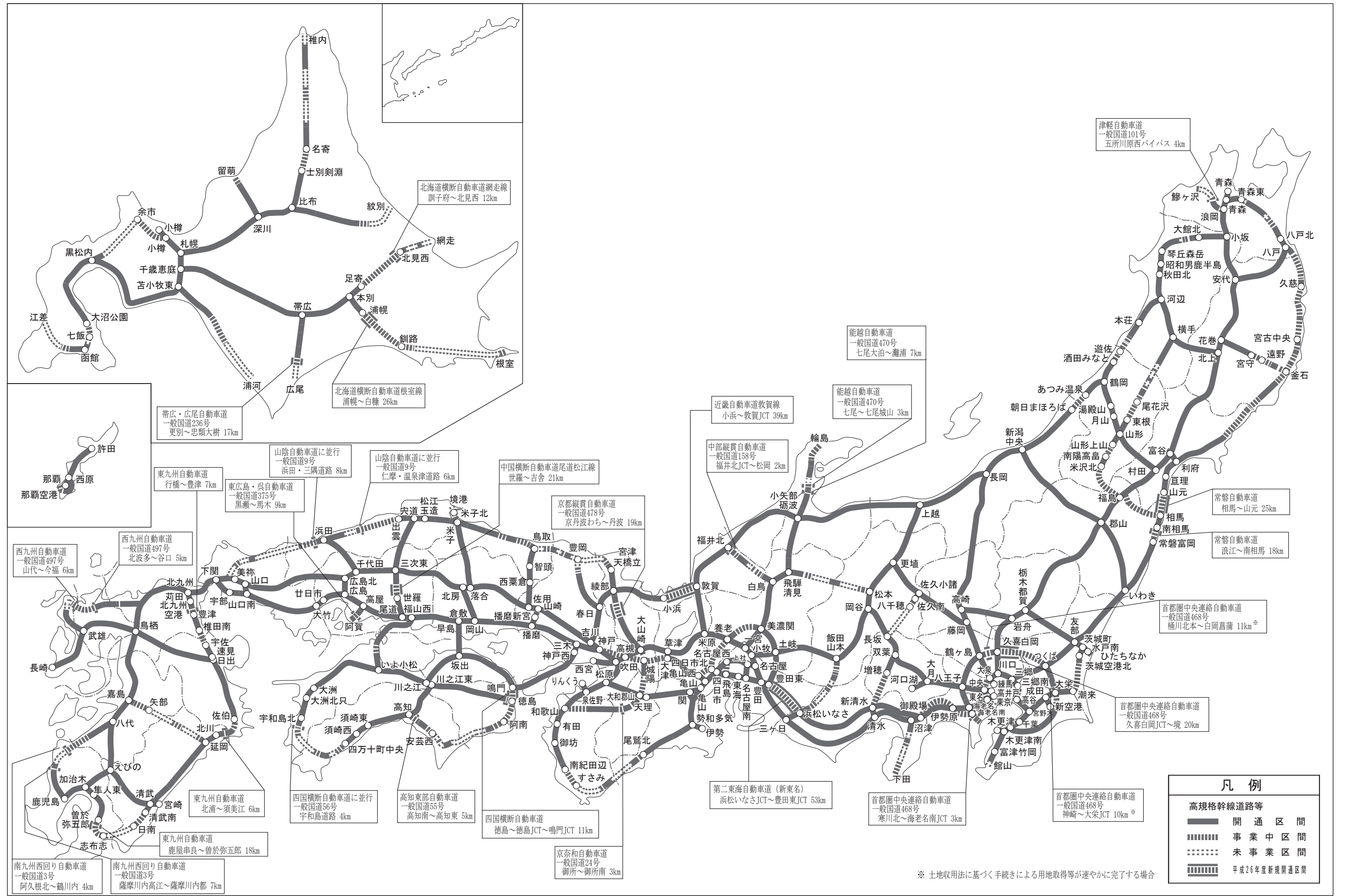
(単位:百万円)

区 分	平成26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	1,787,667	1,443,348	1,495,448	1,202,927	1.20	1.20	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、電線敷設工事資金貸付金を含む。 3. 本表のほか、行政部費(国費11億円)がある。 4. 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として国費1,579億円がある。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。 5. 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	1,365,384	1,021,065	1,136,193	843,672	1.20	1.21	
維 持 管 理	307,452	307,452	251,488	251,488	1.22	1.22	
業 務 取 扱 費	114,831	114,831	107,767	107,767	1.07	1.07	
補 助 事 業	117,231	72,892	100,112	61,412	1.17	1.19	
地 域 高 規 格 道 路 等	100,257	56,176	82,634	46,398	1.21	1.21	
除 雪	14,751	9,834	14,751	9,834	1.00	1.00	
補 助 率 差 額 等	2,223	6,882	2,727	5,180	0.82	1.33	
有 料 道 路 事 業 等	1,759,265	20,906	1,700,035	68,337	1.03	0.31	
合 計	3,664,163	1,537,146	3,295,595	1,332,676	1.11	1.15	この他に、社会資本整備総合交付金(国費10,558億円)、防災・安全交付金(国費12,227億円)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。

(優先課題推進枠に係る計数を除いた場合)

合 計	3,255,321	1,212,562	3,295,595	1,332,676	0.99	0.91	
-----	-----------	-----------	-----------	-----------	------	------	--

高規格幹線道路等の整備状況（平成26年度開通予定）（平成25年度末時点の高規格幹線道路等の路線図に、平成26年度新規開通箇所を旗揚げ）



凡例

高規格幹線道路等

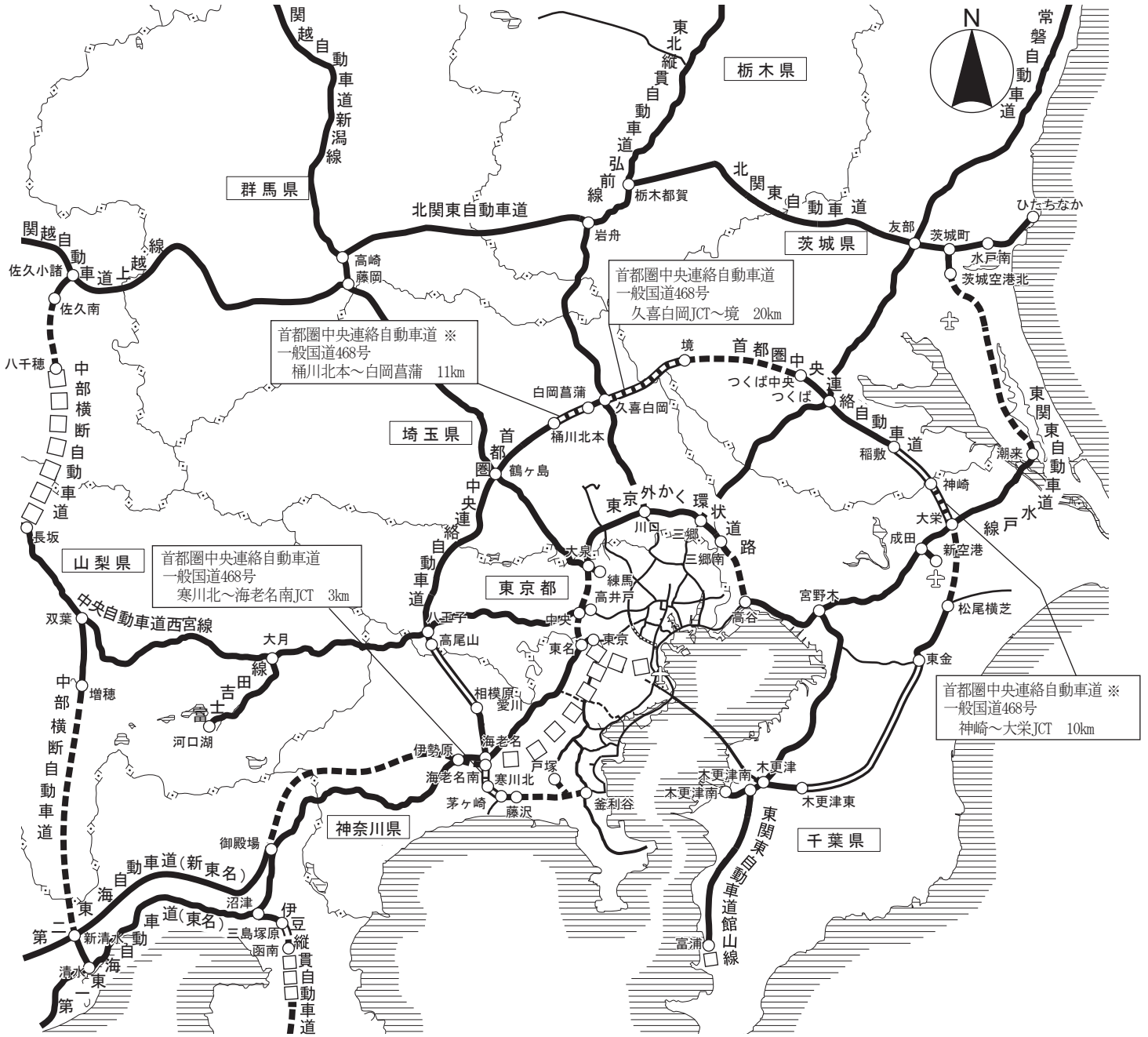
- 開通区間
- 事業中区間
- 未事業区間
- 平成26年度新規開通区間

※ 土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合は

(参考資料)

大都市圏幹線道路図

東京圏高規格幹線道路図



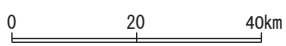
首都圏中央連絡自動車道 ※
一般国道468号
桶川北本～白岡菖蒲 11km

首都圏中央連絡自動車道
一般国道468号
寒川北～海老名南JCT 3km

首都圏中央連絡自動車道
一般国道468号
久喜白岡JCT～境 20km

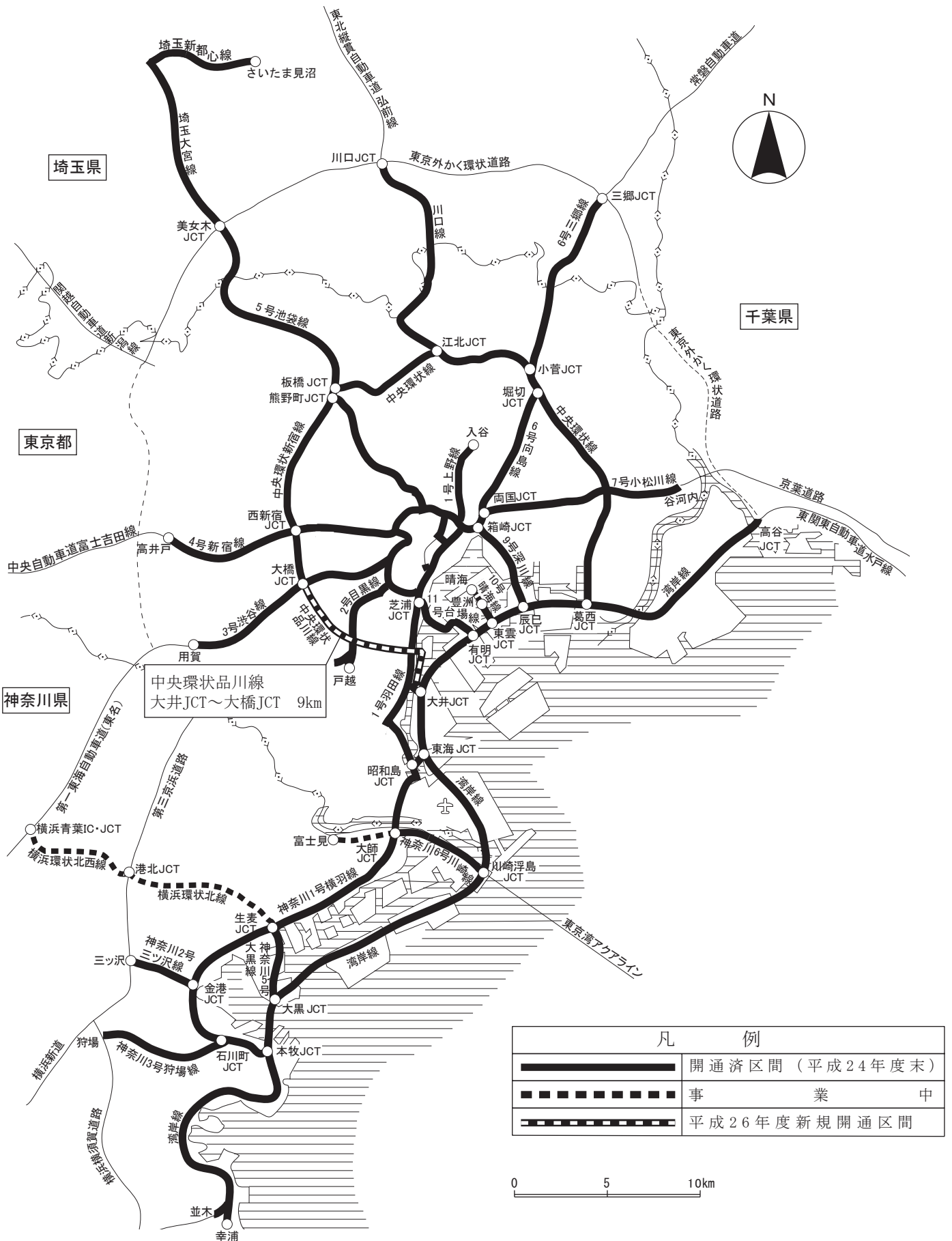
首都圏中央連絡自動車道 ※
一般国道468号
神崎～大栗JCT 10km

※ 土地収用法に基づく手続きによる用地取得等
が速やかに完了する場合

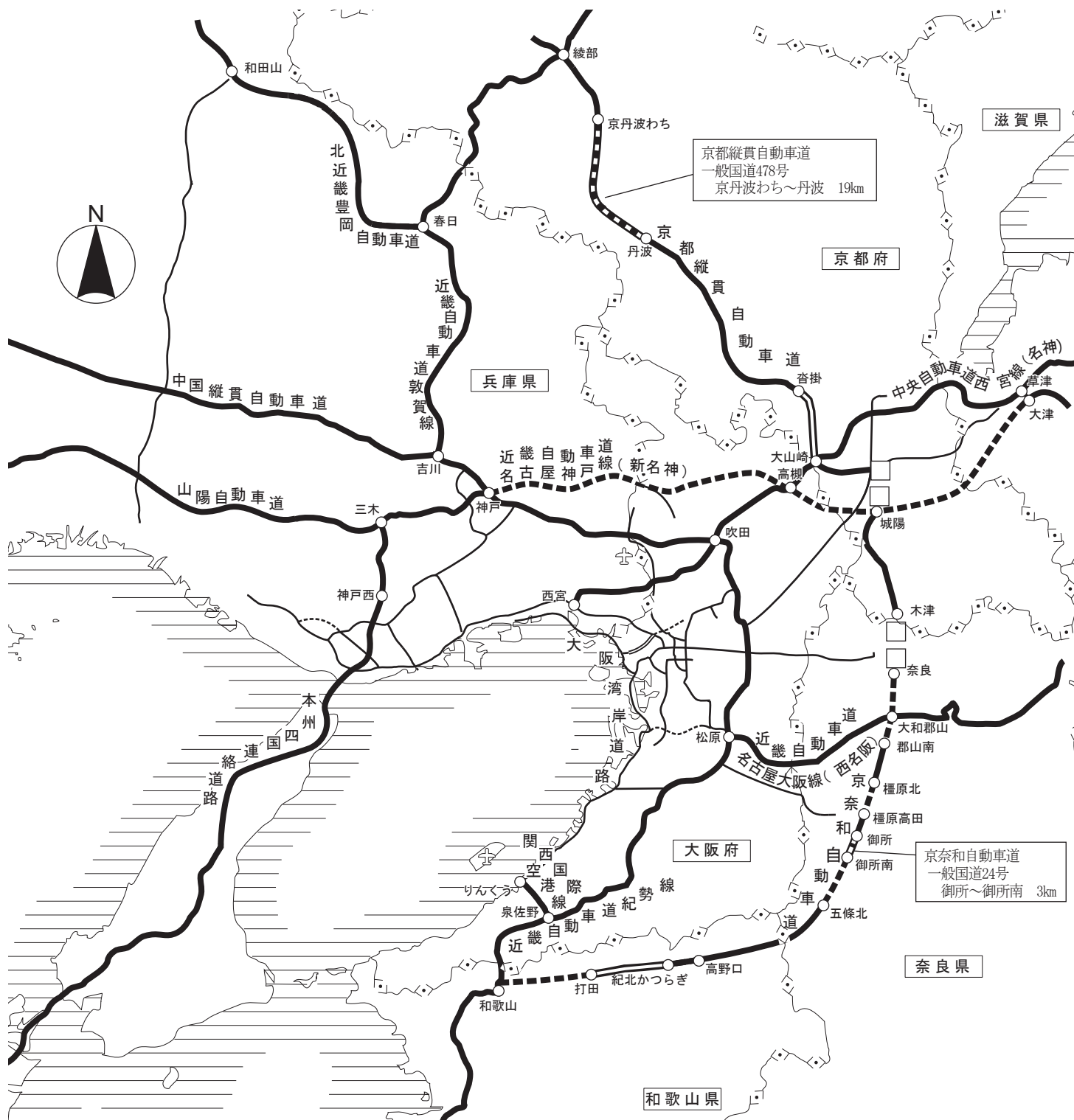


凡 例	
	開 通 済 区 間 (平成24年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成26年度新規開通区間
	平成25年度新規開通区間

首都高速道路図

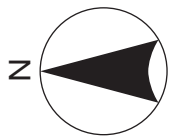


大阪圏高規格幹線道路図

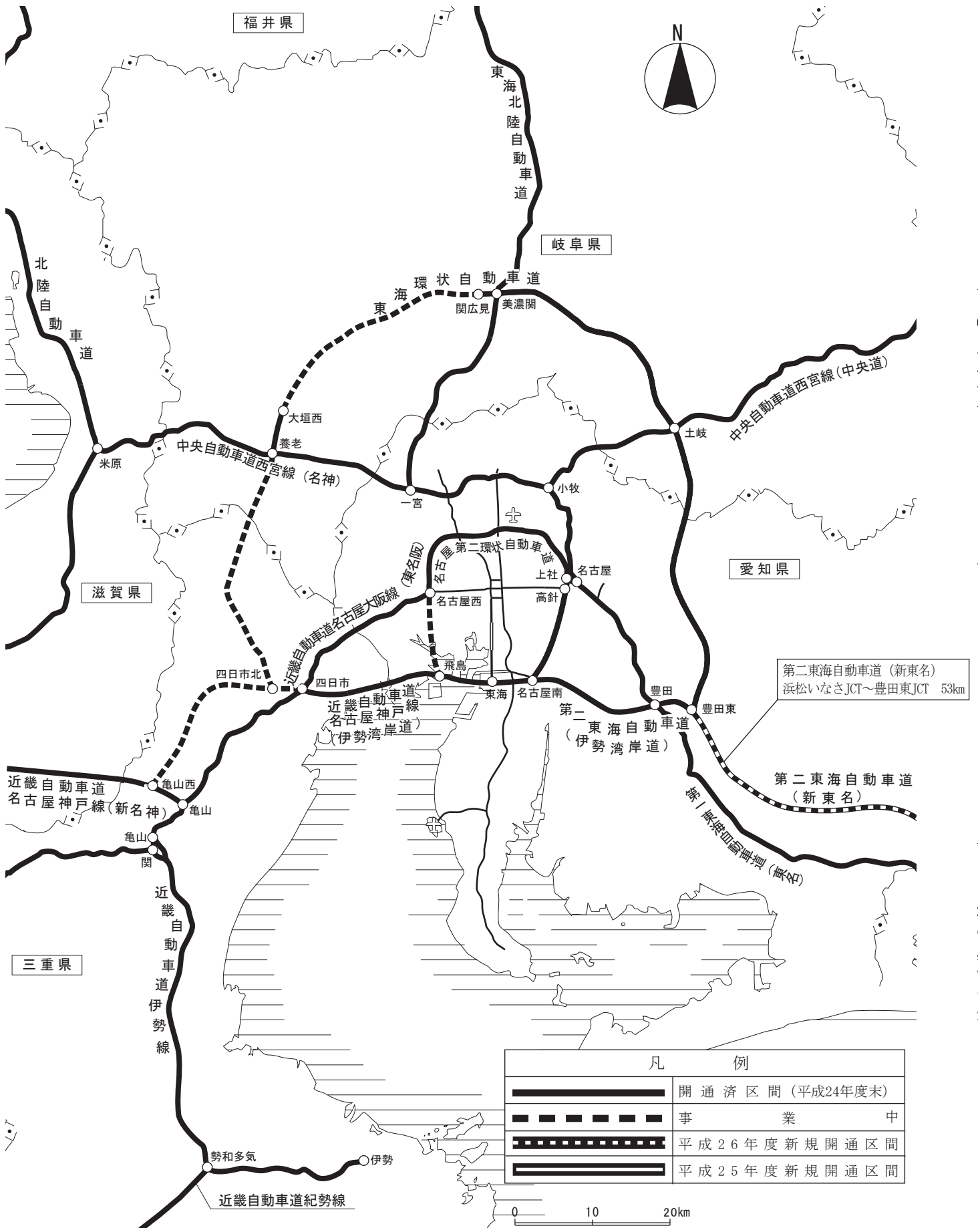


凡 例	
	開 通 済 区 間 (平成24年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成26年度新規開通区間
	平成25年度新規開通区間

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、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。）