

平成28年度

道路関係
予算概算要求概要

平成27年8月

国土交通省道路局
国土交通省都市局

(公益社団法人 日本道路協会 謄写)

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) 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
4) 競争力強化のための社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）	5
5) 踏切道等における対策の推進	5
6) 高速道路の料金割引について	5
3. 主要事項の概要	7
(1) 東日本大震災からの復興加速	7
(2) 国民の安全・安心の確保	8
(3) 豊かで利便性の高い地域社会の実現	13
(4) 日本経済の再生	17
(参考資料)	
○ 国土のグランドデザイン2050	21
○ 公共事業関係費（政府全体）の推移	21
○ 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系	22
○ 高速道路料金割引	22
○ 日本の道路の現況	23
○ 高規格幹線道路の整備状況	23
○ 道路の老朽化対策の本格実施に関する提言（平成26年4月14日）概要	24
○ 国土幹線道路部会 中間答申のポイント（平成27年7月30日）	25
○ 各施策における具体的な取組事例	27
○ 「道の駅」について	30
○ 道路関係予算概算要求総括表	31
○ 全国路線図	33
○ 大都市圏幹線道路図	35
・関東圏高規格幹線道路図	35
・首都圏近郊道路図	36
・近畿圏高規格幹線道路図	37
・阪神近郊道路図	38
・中部圏高規格幹線道路図	39

1. 基本方針

平成28年度予算の概算要求については、「東日本大震災からの復興加速」、「国民の安全・安心の確保」、「豊かで利便性の高い地域社会の実現」及び「日本経済の再生」の4分野に重点化を図る。

また、これらの課題に対応した施策を進めるにあたっては、

道路の機能を最大限発揮するため「賢く使う」

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」の観点に留意し取り組む。

- 東日本大震災という未曾有の大災害を踏まえ、平成28年度から平成32年度までの復興・創生期間における新たな枠組みに基づき、復興道路・復興支援道路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について、着実な点検及び措置等を適切に推進するとともに、道路の防災・震災対策や代替性の確保のための道路ネットワークの整備、無電柱化等を推進する。また、通学路の事故対策や踏切対策など暮らしの安全に資する事業を推進する
- 地方の成長を促し、人口減少を克服するため、「コンパクト+ネットワーク」の考え方に基づき、「道の駅」やスマートIC等の活用による拠点の形成及び道路ネットワークによる地域や拠点間の連携強化を推進する
- 国際的な都市間競争が激化する中、我が国の成長力を確保するため、三大都市圏環状道路整備や空港・港湾アクセスの強化を推進するとともに、環状道路の整備に合わせたシームレスな料金体系の導入などネットワークを賢く使う取組による効果的・効率的な利用の促進やストック効果の最大化に向けた取組を推進する
- 事業の実施に際しては、コストの徹底した縮減や事業のスピードアップのためのマネジメント強化を進めるとともに、既存ストックの有効活用や官民連携の推進に積極的に取り組む

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	18,169	1.16	18,169	1.16
改	築	その他	13,306	1.15	13,306	1.15
維	持	修繕	3,642	1.23	3,642	1.23
諸	費	等	1,220	1.01	1,220	1.01
補	助	事業	1,392	1.24	832	1.21
地	域	高規格道路等	1,101	1.27	619	1.28
大	規	模修繕・更新	113	1.29	57	1.27
除		雪	156	1.03	104	1.03
補	助	率差額等	22	1.00	53	0.95
有	料	道路事業等	20,890	1.02	253	1.13
合		計	40,450	1.09	19,254	1.16

※上記には、「優先課題推進枠」に係る計数(国費4,227億円)を含む

(優先課題推進枠に係る計数を除いた場合)

合	計	36,224	0.97	15,027	0.91
---	---	--------	------	--------	------

※この他に、社会資本整備総合交付金(国費10,574億円)、防災・安全交付金(国費12,853億円)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2,619億円がある。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. 上記の他に、行政部費(国費10億円)がある。

注2. 平成26年度より社会資本整備事業特別会計が廃止されたことに伴い、直轄事業の「改築その他」の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,470億円)を含む。

注3. 四捨五入の関係で、各計数の和が一致しないところがある。

2) 新しい日本のための優先課題推進枠について

「平成28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27年7月24日閣議了解）に従い、「経済財政運営と改革の基本方針2015」（平成27年6月30日閣議決定）及び「『日本再興戦略』改訂2015」（平成27年6月30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： 294億円

(※道路の老朽化対策全体の要求額は 2,053億円)

道路施設の適切な維持管理と老朽化対策に向けて、橋梁、トンネル等の点検、診断、措置、記録を着実に実施し、メンテナンスサイクルを推進。特に、これまでの点検結果に基づく橋梁・トンネル等の計画的な修繕を強力に推進。

○ 道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保

要望額： 2,217億円

(※道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保全体の要求額は 4,283億円)

個性ある地域やコンパクトな拠点を道路ネットワークでつなぎ、距離の制約を克服し、地域・拠点の連携を確保。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進。

○ 効率的な物流ネットワークの強化

要望額： 1,716億円

(※効率的な物流ネットワークの強化全体の要求額は 3,779億円)

迅速かつ円滑な物流の実現などのため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網を重点的に整備。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進。

(参考) 「平成28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」(H27.7.24閣議了解)より

(6) 新しい日本のための優先課題推進枠

平成28年度予算においては、予算の重点化を進めるため、「公的サービスの産業化」、「インセンティブ改革」、「公共サービスのイノベーション」を中期的に進めていくことを含む「経済財政運営と改革の基本方針2015」（平成27年6月30日閣議決定）及び「『日本再興戦略』改訂2015」（平成27年6月30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。

^{*}(1)年金・医療等、(2)地方交付税交付金等、(3)義務的経費、(4)東日本大震災からの復興対策、(5)その他の経費（(1)から(4)に掲げる経費を除く経費については、前年度当初予算の100分の90を乗じた額（要望基礎額）の範囲内で要求する）

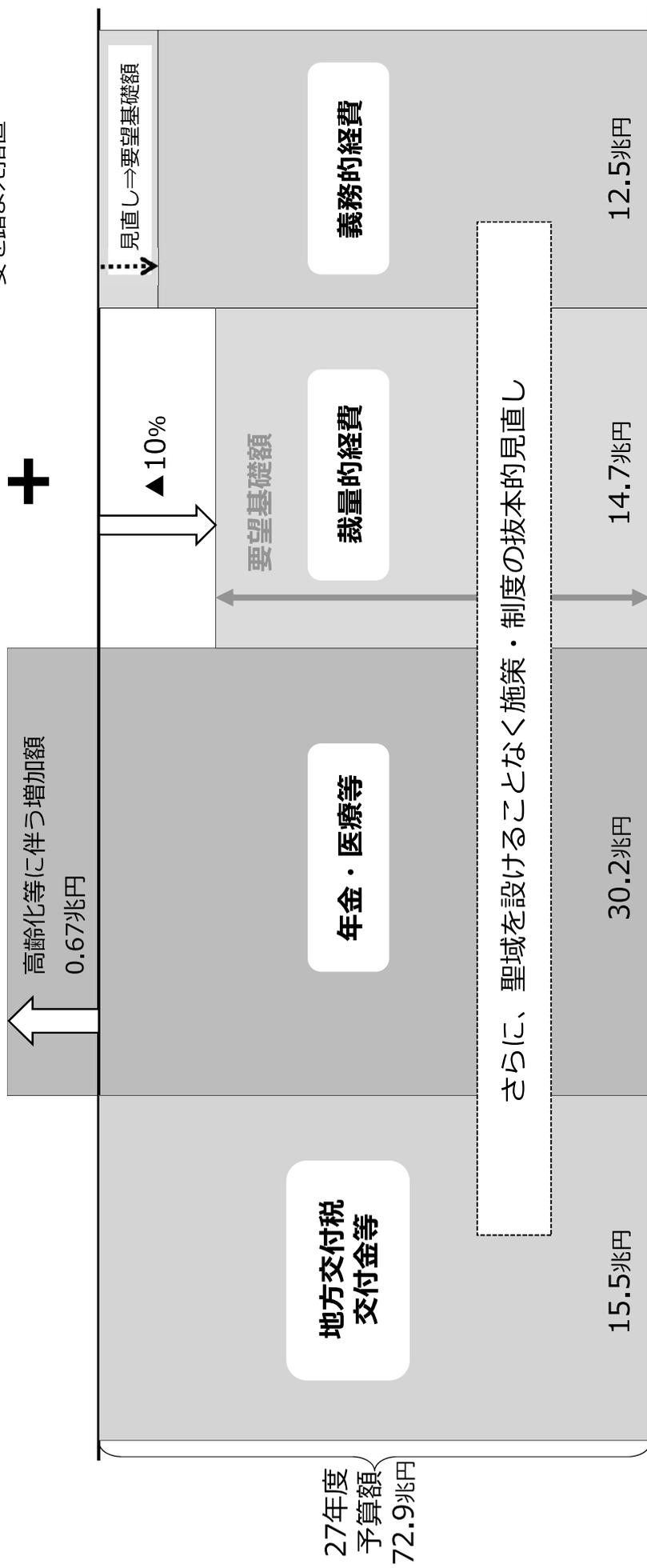
平成28年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について

要望（要望基礎額の30%）

新しい日本のための
優先課題推進枠
(要求とともに要望を行い、
予算編成過程において検討)

「公的サービスの産業化」、
「インセンティブ改革」、
「公共サービスのイノベーション」を中期的に進めていくことを含む骨太の方針、日本再興戦略等を踏まえた諸課題について要望。

「経済・財政再生計画」における一般歳出の水準の目安を踏まえ措置



※1 地方交付税交付金等については「経済・財政再生計画」との整合性に留意しつつ要求。義務的経費については、参議院議員通常選挙に必要な経費の増等の特殊要因について加減算。東日本大震災復興特別会計への繰入は、「平成28年度以降5年間を含む復興期間の復旧・復興事業の規模と財源について」に従って所要額を要求。

※2 消費税率引上げと併せ行う充実等その他社会保障・税一体改革と一体的な経費については、社会保障改革プログラム法28条に規定する消費税・地方消費税の収入及び社会保障の給付の重点化・制度の効率化の動向等を踏まえ、予算編成過程で検討。

3) 地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、以下の取組に対して、集中的に支援を実施します。

- ・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
- ・維持修繕に関する省令・告示の規定に基づく定期点検・診断、修繕・更新等のインフラ長寿命化計画を踏まえた老朽化対策
- ・歩行空間の確保等通学路における交通安全対策 等

4) 競争力強化のための社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）

民間投資・需要を喚起しつつ、活力ある地域の形成を支援するため、社会資本整備総合交付金により、以下の取組に対して、重点的に支援を実施します。

- ・ICアクセス道路の整備等を通じた物流ネットワークの強化
- ・工業団地の造成等の民間投資と連携して行われるアクセス道路の整備等を通じた成長基盤の強化
- ・地域の拠点として選定された重点「道の駅」の機能強化 等

なお、規模が大きく、複数年にわたって計画的に支援する必要のある事業等において、個別箇所毎に安定的な支援が可能となる仕組みを検討します。

5) 踏切道等における対策の推進

鉄道と道路の交差点において、安全かつ円滑な交通を確保するため、道路管理者、鉄道事業者及び地域が協力しつつ、地域の実情に応じた改良や施設の老朽化への対策を行えるよう、必要な措置を講じます。

6) 高速道路の料金割引について

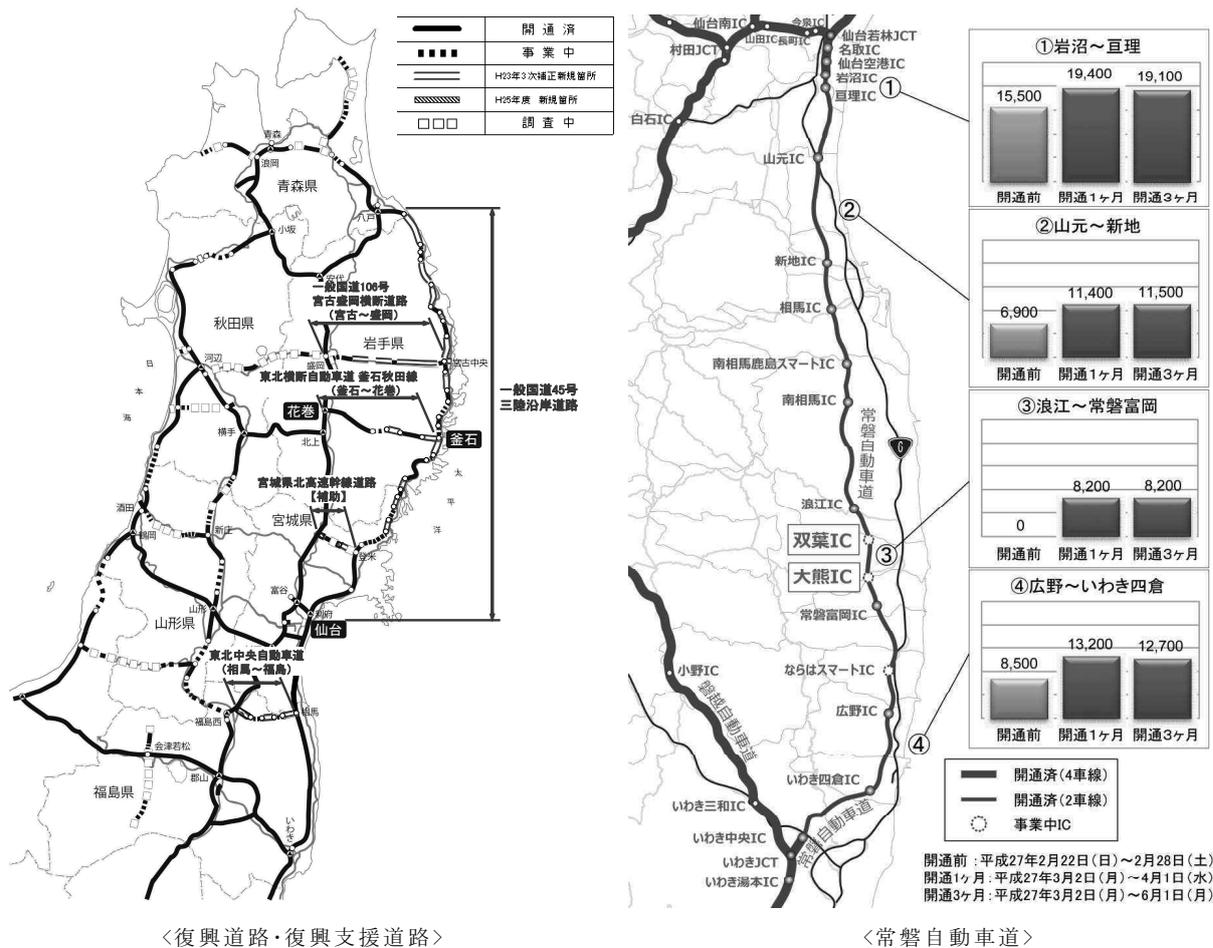
現下の経済情勢等を踏まえ、物流コストの低減等に資する取組を推進するため、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置等を平成27年度末まで実施しており、この効果を確認し、ETC2.0の活用も含め、措置の必要性について検討します。

3. 主要事項の概要

(1) 東日本大震災からの復興加速

- 復興道路・復興支援道路は、引き続き、民間の技術力を活用した事業促進PPPを活用しつつ、工事の全面展開を図り、早期整備を目指します。
- 常磐道に追加ICを設置し、復興の加速化を支援します。

- 震災後に事業化(平成23年11月)された復興道路・復興支援道路のうち14区間・105kmにおいて開通見通しが確定し、早い区間で事業化から6年という異例のスピードで開通する見通し
- 平成30年度には釜石と花巻が高速道路で接続し、平成31年度には三陸沿岸道路の仙台から釜石までの約9割が開通する見通し
- 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、引き続き、民間の技術力を活用した事業推進体制(事業促進PPP^{※1})により事業を推進
(全13チーム 平成27年7月末時点)
- 平成27年3月1日に全線開通した常磐道のうち、暫定2車線区間については、被災地復興の観点重視し、全線開通後の利用状況等を考慮して、4車線化を含めた対策の検討を実施
- 平成27年6月に事業化した常磐道の追加ICについて、復興の加速化のため、関係機関と協力して事業を推進



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

(2) 国民の安全・安心の確保

① 道路の老朽化対策の本格実施

■ 橋梁（約70万橋）・トンネル（約1万本）等の定期点検を着実に推進するとともに、点検結果に基づいた措置を計画的に実施します。

■ 長寿命化を目指し適正な修繕を実施する地方公共団体に対しては、重点的な支援を実施します。

〈平成26年度橋梁点検状況（管理者別）〉

管理者	管理施設数	点検実施数
国土交通省	28,139	5,741 (20%)
高速道路会社	17,344	2,155 (12%)
都道府県、政令市等	180,985	20,739 (11%)
市区町村	480,081	31,173 (6%)
合計	706,549	59,808 (8%)

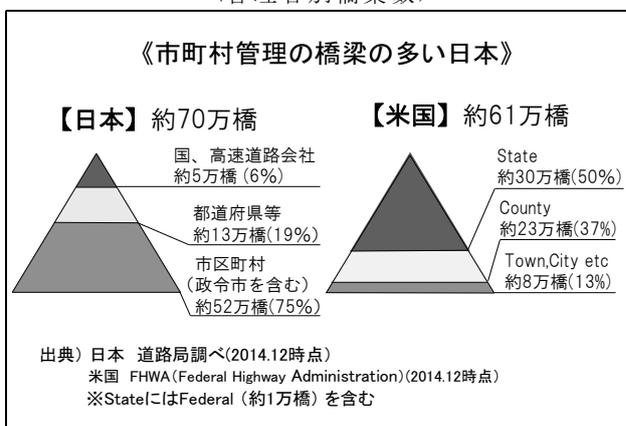
H27.6末時点

〈最優先で点検すべき橋梁の平成26年度実施状況〉

	管理施設数	点検実施数
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	12,547	2,035 (16%)
跨線橋	8,877	1,063 (12%)
緊急輸送道路を構成する橋梁	103,030	15,427 (15%)

H27.6末時点

〈管理者別橋梁数〉



○ 定期点検の着実な推進

- ・「道路メンテナンス会議」を活用し、点検・修繕等が計画的に実施されるよう必要な支援を行うとともに、地域単位での点検業務の一括発注を推進
- ・跨道橋、跨線橋等の点検を最優先で実施。特に跨線橋について、維持管理の方法を予め道路管理者と鉄道事業者で決定する仕組みを構築
- ・道路空間に存在する施設等の維持管理を適切に実施させる仕組みを構築
- ・道路メンテナンス年報として、点検結果等を見える化

○ 点検結果を踏まえた措置の実施

- ・「事後保全」から「予防保全」への転換により、長期的な修繕コストを抑制
- ・長寿命化を目指し適正な修繕を実施する地方公共団体に対し、重点的に支援
- ・社会構造の変化に伴う利用状況を踏まえた老朽化橋梁の集約化等への支援

○ 技術支援等の取組

- ・特に社会的な影響が大きく構造が複雑な施設等について直轄診断を実施し、その結果に応じ修繕代行業等により支援
- ・地方公共団体職員等向けの研修及び点検の質の向上策を実施
- ・非破壊検査等の点検技術や補修技術等に関し、現場のニーズに合った産学官連携による技術開発及び新技術の活用を推進
- ・長寿命化の観点から技術基準を充実

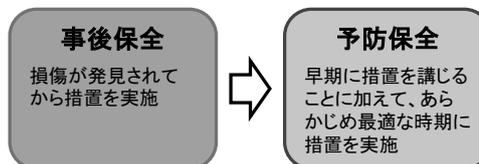
○ 高速道路会社による大規模更新・修繕の取組

- ・高速道路における大規模更新・修繕について、コスト縮減に関する取組や新技術の活用等も進めつつ、計画的に事業を推進

〈跨線橋の計画的な点検〉



〈事後保全から予防保全への転換〉



②大型車両の通行の適正化

■道路の適正利用者にはより使いやすくする一方、道路を傷める悪質違反者には取締りを徹底するなど、メリハリの効いた取組を実施します。

- ・0.3%の重量超過車両が道路橋の劣化に与える影響は全交通の約9割
- ・平成26年10月に大型車誘導区間の運用を開始し、国による一括審査を実施

- 大型車誘導区間について、物流拠点と大型車誘導区間を結ぶ道路等の追加指定を実施し、充実を図る
- ETC2.0を活用した通行許可の簡素化や違反車両への高速道路割引停止措置の統一化等の取組を推進

適正な道路利用者への基準緩和・手続き簡素化	過積載等の違反者への厳罰化
(1) 許可基準の見直し <ul style="list-style-type: none"> ○ バン型等のセミトレーラの駆動軸重の制限を、国際海上コンテナセミトレーラの11.5トに統一 ○ 45フィートコンテナを積載する車両を始め、バン型等のセミトレーラの車両長の制限の緩和 (H27.6~) 	(1) 違法に通行する大型車両の取締りの徹底 <ul style="list-style-type: none"> ○ 並行する高速道路と一般道路の一斉取締の実施 継続して実施
(2) 規格の高い道路の通行者に対して許可期間を短縮 <ul style="list-style-type: none"> ○ 大型車両を誘導すべき道路について、国による一括審査を実施 (H26.10~) 	(2) 違反者に対する指導等の強化 <ul style="list-style-type: none"> ○ 基準の2倍以上の重量超過等、悪質な違反者は即時告発（レッドカード）（通常は、措置命令4回で告発） (H27.2~) ○ 違反車両への高速道路割引停止措置の統一化（利用者への周知を行ったうえで今後実施）
(3) 許可手続の簡素化 <ul style="list-style-type: none"> ○ ETC2.0を活用した通行経路把握による通行許可の簡素化 (H27年秋頃~) 	(3) 関係機関との連携体制の構築 <ul style="list-style-type: none"> ○ 警察庁、全日本トラック協会等による連絡会を設置し、荷主を含めた啓発活動等を実施 H25年度から年間3回程度開催
など	など

③無電柱化の推進

■道路の防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興の観点からの無電柱化を推進します。（P28参照）

- ・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
 - ー ロンドン・パリ・香港 100%（2004年）、台北 95%（2013年）、シンガポール 93%（1998年）、ソウル 46%（2011年）、ジャカルタ 35%（2014年）、東京23区 7%（2013年）、大阪市 5%（2013年）

【無電柱化の必要性】



＜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＞

【本格的に無電柱化を推進するための方向性】

- 無電柱化を推進する計画を国や地域で策定
- 道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、緊急輸送道路における新設電柱の占用禁止区間を全国に展開
- 電線共同溝の浅層埋設、小型ボックス活用埋設、直接埋設等低コスト手法の導入へ向けたモデル施工等の実施や普及促進のための仕組みを構築
- 防災・減災に資する道路において固定資産税の特例措置を創設
- 地域の協力により事業を円滑に実施するため、計画策定に資するガイドラインの作成及び地上機器の配置、サイズ等の最適化に向けた取組を実施
- 無電柱化に関する国民の理解を深めるため、NPO等と連携し、情報提供を充実

④暮らしの中の安全・安心

■ビッグデータを活用した効率的な事故対策の実施により、生活道路を歩車混在から歩行者自転車中心の空間へ転換します。

■自転車通行空間の確保等により、安全で快適な自転車利用環境を創出し、自転車の利活用を推進します。

- ・日本は主な欧米諸国と比べ、自動車乗車中の死者は最も少ないが、歩行中・自転車乗車中の死者は最も多い
- ・年間の交通事故死者数のうち、歩行中・自転車乗車中の死者が約5割を占め、そのうち約5割が自宅から500m以内で発生

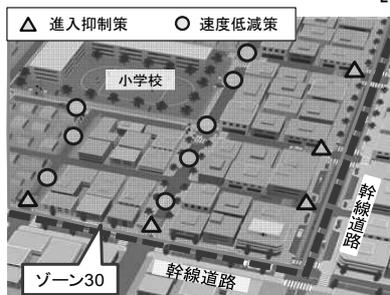


- 道路の機能分化を進め、周辺の幹線道路が整備されたエリアの生活道路において、通過交通の進入抑制と速度低減を図る対策を推進
- 上記対策の計画策定に必要なハンプ等の仕様を標準化するとともに、ETC2.0のビッグデータ等を活用して緊急性の高いエリアを抽出・選定し、自治体等と連携して効果的・効率的に対策を実施
- 「通学路交通安全プログラム^{参2}」において、中高生等の自転車通学の安全確保を含めた合同点検や効果把握等を踏まえ、対策を実施（P29参照）

[ビッグデータによる急ブレーキ多発箇所の特定と効果的・効率的な対策]



[生活道路での対策のイメージ]



- 自転車ピクトグラムや矢羽根型の路面表示等の設置を推進し、安全で快適な自転車利用環境を創出
- コミュニティサイクルの導入支援や駐停車・荷捌き車両対策等による自転車の利活用を図る取組を推進



安全で快適な自転車利用環境の創出

参2：道路管理者、学校、教育委員会、警察等が連携して策定

⑤ 少子高齢化社会に対応した道路の機能向上

■ 高齢者、障害者等に配慮した環境を整備するため、踏切道の歩行者対策、歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化や高速道路の逆走対策等により、安全な道路空間の創出を推進します。

- ・ 踏切事故死亡者のうち、歩行者が約7割、そのうち高齢者が約4割
- ・ 長時間に渡り多くの交通を遮断する「開かずの踏切^{参3}」は全国に約600箇所あり、事故率は、それ以外の踏切の約4.4倍
- ・ 高速道路の逆走事故を起こした運転手の約7割が高齢者

- 道路管理者、鉄道事業者等の関係機関が連携した効果的な対策を実施
- 緊急に対策が必要な踏切について、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進
 - ・ 開かずの踏切等は、抜本対策を推進しつつ、早期に効果を発揮する速効対策の実施や多様なソフト対策を検討
 - ・ 歩道狭隘踏切は、事故対策として効果の高い歩道拡幅を推進



〈連続立体交差化による歩行者対策と渋滞解消〉

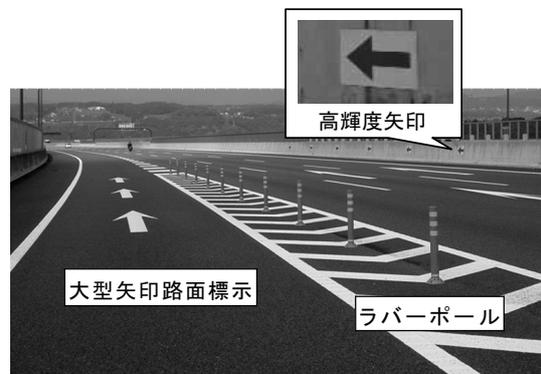


〈歩道の設置・拡幅による歩行者対策〉

- 道路管理者、鉄道事業者等と連携し、鉄道駅、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を推進
- 重大事故に繋がる可能性の高い高速道路での逆走に対し、高頻度箇所や死傷事故発生箇所等における継続的な対策の実施や、ITを活用した対策を試行するとともに、自動車分野で研究開発が進められている自動運転技術との連携を検討



〈結節点におけるバリアフリー化〉



〈標識、大型矢印路面標示の整備による逆走防止〉

参 3：列車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切

⑥ 道路の防災・震災対策

■大規模災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の強化や迅速な道路啓開実施のための施策を推進します。

■除雪体制を強化することにより、冬期の道路交通を確保します。

- ・緊急輸送道路のうち、既設橋梁の耐震化率は約75%^{※4}（平成25年度末時点）
- ・道路法面等の要対策箇所の対策率は約62%（平成25年度末時点）
- ・集中豪雨（1時間降水量50mm以上）の年間発生回数は近年約1.4倍
- ・平成26年度は、高速道路や国道の48区間で災害対策基本法に基づく区間指定を実施

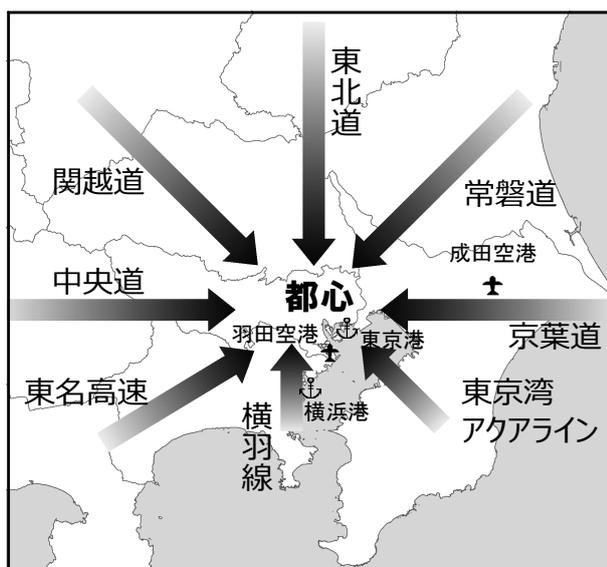
- 緊急輸送道路として実働部隊が迅速に活動できるよう、代替性確保のためのミッシングリンクの整備、橋梁の耐震化、道路法面の防災対策、倒壊による道路閉塞を回避するための無電柱化等を推進
- 南海トラフ地震に対応した道路啓開計画を策定するとともに、首都直下地震における“八方向作戦”の実効性確保のため、道路管理者間及び実働部隊との連携強化や訓練による対応能力の向上
- 地震や大雪時の速やかな道路啓開のため、高速道路、直轄国道、地方公共団体管理道路の被災情報を取りまとめ共有するとともに、人員・資機材等の体制強化
- 除雪優先区間の設定や早めの通行止めによる迅速な除雪の実施、高速道路と一般道路等の道路管理者間及び関係機関との連携等、除雪体制の強化



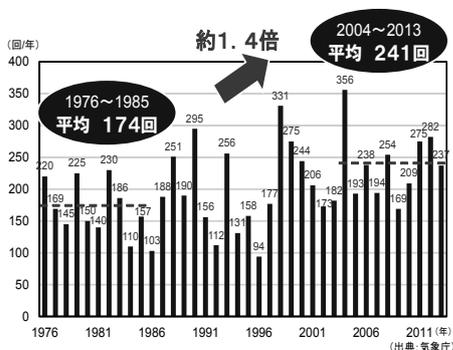
〈橋梁の耐震補強〉



〈斜面崩落防止対策〉



〈八方向作戦による道路啓開〉



〈1時間降水量50mm以上の年間発生回数〉
(1000地点あたり)



〈災害対策基本法を適用した車両移動(大雪時)〉

参4：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とどまり、速やかな機能回復が可能な対策の完了率
なお、落橋・倒壊等の致命的な損傷に至らないレベルの耐震化率は約98%

(3) 豊かで利便性の高い地域社会の実現

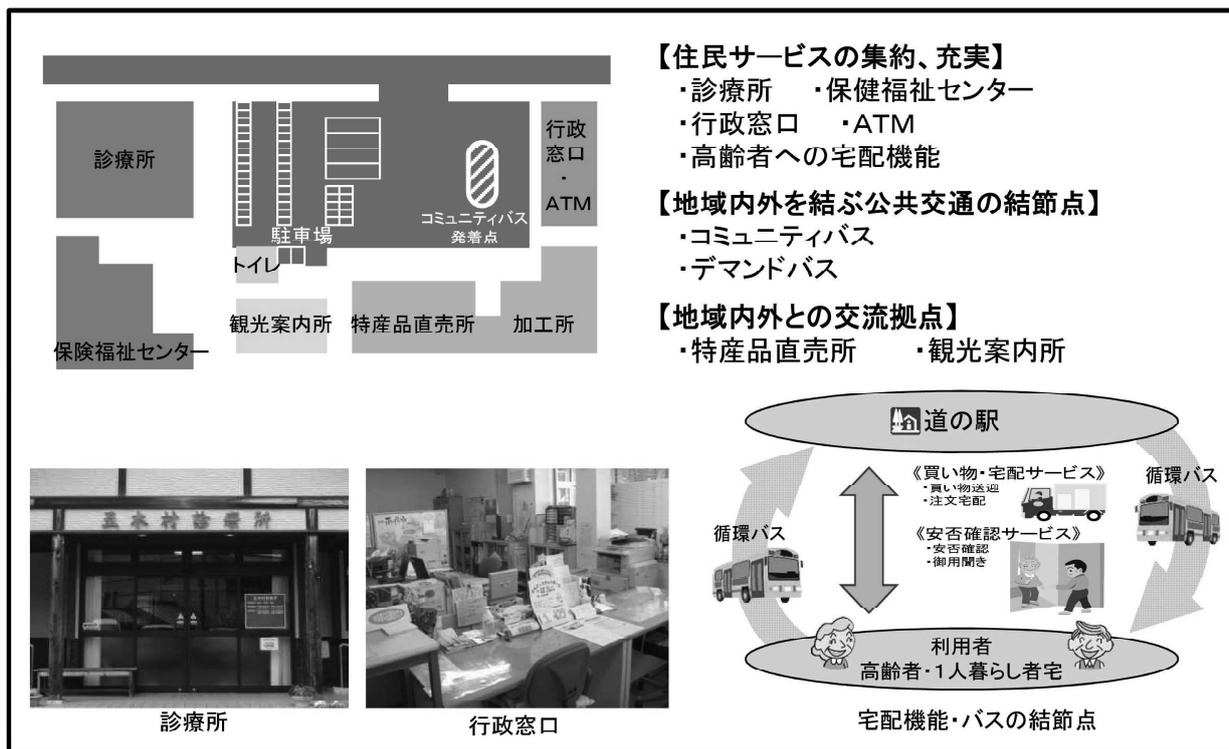
① 「道の駅」による地域活性化の推進

■ 「道の駅」は、地方創生を具体的に実現していくための極めて有力な手段であり、地方創生を進める「道の駅」の取組を推進します。

○ 「道の駅」を核とした小さな拠点の形成（P29参照）

- ・ 地域福祉の向上（診療所、保育所、役場機能等の集約や、地域の公共交通の結節点整備等）、移住の促進、地域の産業や観光の振興等を図るため、地方創生に資する小さな拠点の形成を目指した取組を支援

小さな拠点を形成する「道の駅」のイメージ



地域外から活力を呼ぶ ゲートウェイ型

- ① 地域の観光総合窓口機能
地域全体の観光案内、宿泊予約窓口 等
- ② インバウンド観光の促進
外国人案内所、免税店、無料公衆無線LAN、海外対応ATM 等
- ③ 地方移住等の促進
地方移住のワンストップ窓口
ふるさと納税の情報提供 等

「道の駅」が
活力を呼び、雇用を創出、
地域の好循環へ



地域の元気を創る 地域センター型

- ④ 地域の産業振興
地方特産品のブランド化、6次産業化 等
- ⑤ 地域福祉の向上
診療所、役場機能、高齢者住宅 等
- ⑥ 高度な防災機能
広域支援の後方支援拠点、防災教育 等

○ トイレ等の適切なリニューアル等、基礎的なサービス水準を確保

- ・ 多機能トイレ、無料公衆無線LAN等の整備を推進

②スマートIC・高速道路の休憩施設の活用による拠点の形成

■高速道路等の沿道において、地域と一体となったコンパクトな拠点の形成を支援します。

1) スマートIC事業の積極的活用

- ・我が国の高速道路のIC間隔は平均約10kmで、欧米諸国の平地部における無料の高速道路の2倍程度
- ・スマートICは全国で78箇所が開通、73箇所で事業中（平成27年8月時点）

○スマートICの整備にあたっては、積極的に設置を推進し、必要性が確認出来た箇所については、準備段階調査を実施

○高速道路に隣接している主要施設へのアクセス性を強化するための、民間施設への直結を含めた、新たなルールを整理



[対象施設]

- ・高次医療施設
- ・大規模商業施設
- ・工業団地
- ・空港
- ・物流施設
- ・港湾
- 等

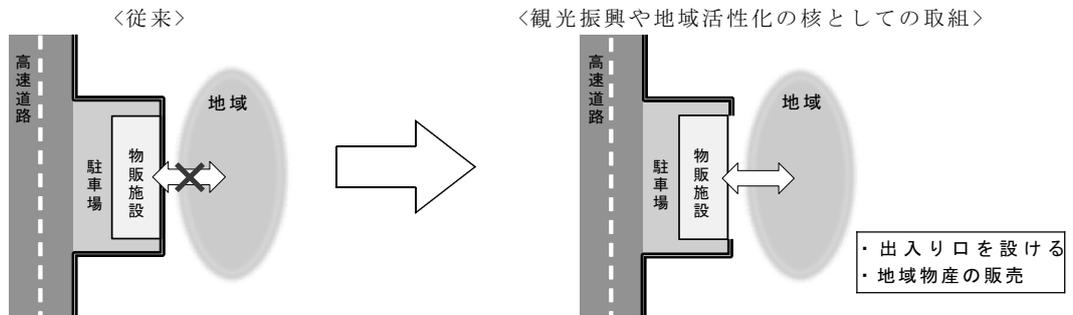
〈高速道路に直結している主要施設の例〉

2) 高速道路の休憩施設を活用した更なる地域活性化に向けた取組

- ・高速道路の休憩施設は、ウェルカムゲート等により、沿道地域からの利用も可能に
- ・全国のサービスエリア・パーキングエリア862箇所のうち、214箇所にウェルカムゲートを設置済み

○高速道路の休憩施設を活用した観光振興や地域活性化を促進するため、地方自治体に対して提案募集を開始

○先駆的な取組をモデル箇所として選定し、関係機関が連携して総合的に支援

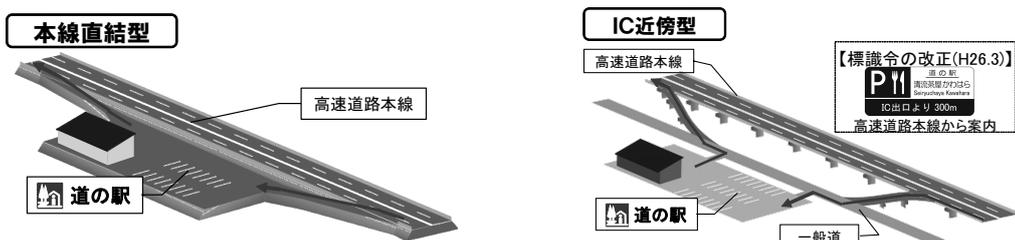


3) 無料の高速道路における休憩サービスの充実（P27参照）

- ・無料の高速道路は、今後整備が急速に進展 現在:1,854km → 今後:3,258km
- ・休憩施設はほとんどなく、休憩サービスの提供が課題（事業中区間整備後）

○「道の駅」の施策を活用するなど地域と連携して、必要な措置を講じつつ、休憩施設の適正配置を推進

○IC近傍の「道の駅」は、高速道路から案内し、休憩施設として活用



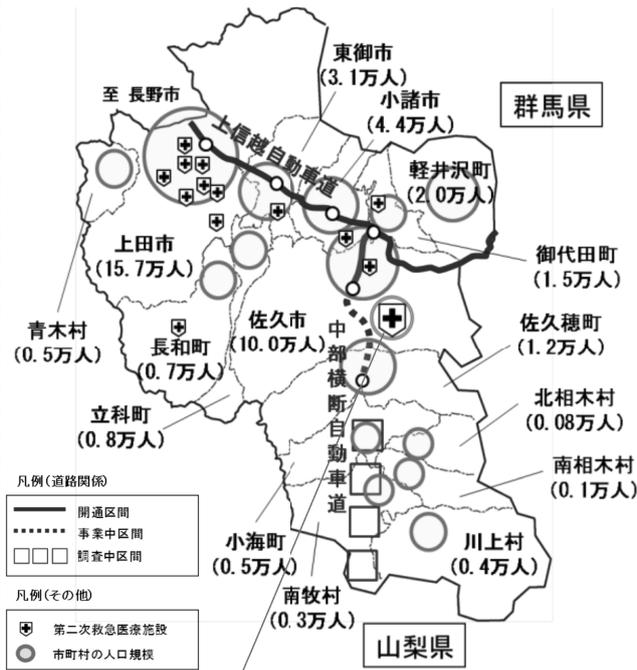
③道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保

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

- ・2050年には、人口が2010年の半分以下になる地点が現在の居住地域の6割以上
- ・都市圏の機能維持には、一定規模以上の都市圏人口が必要（P21参照）

【医療体制維持の例（長野県佐久市周辺）】

- 上信越道、中部横断道等の道路ネットワークにより、佐久総合病院を中心とする救急医療体制を構築



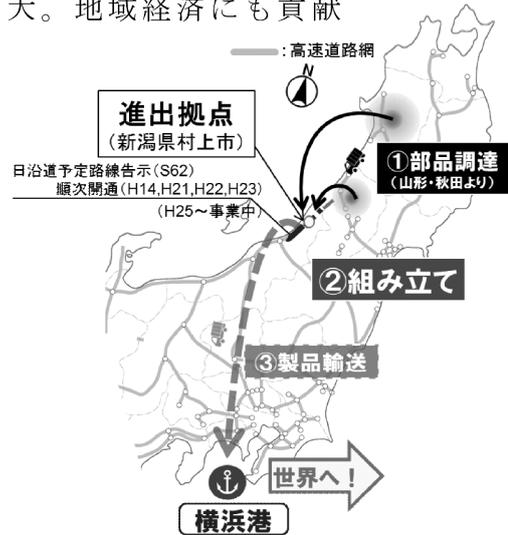
佐久総合病院
【第三次救急医療施設】
※地域唯一の救命救急センター

⇒ 圏域人口 41万人 をカバー
※人口は2014年（平成26年）現在

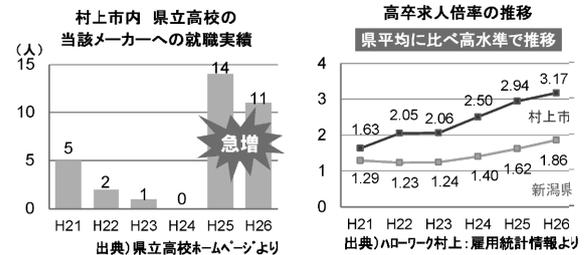
＜道路ネットワークによる救急医療体制の構築＞

【地域の雇用創出の例（新潟県村上市）】

- 日本海沿岸東北自動車道の整備を見越して、航空機内装品の世界的トップメーカーが進出し事業を拡大。地域経済にも貢献



＜道路ネットワークを活かした生産活動＞



＜地域雇用への影響＞

【交通結節点整備】

- 地域内外の人流を支えるバスについて、拠点を発着する路線網の充実をさらに促進するため、駅前広場等の交通結節点の整備を推進



＜充実したバス路線網の例（広島市周辺）＞

④ 道路空間の多機能化・オープン化

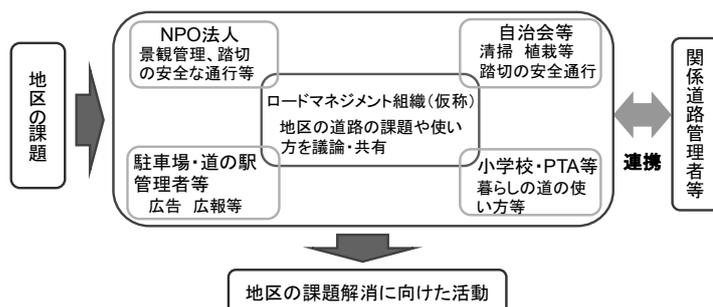
■ 地域のにぎわい・交流の場の創出や道路の質の維持・向上を図るため、道路空間を有効活用した官民連携による取組を推進します。

- ・ 高速道路の利用増大や幹線道路整備の進展等により、現道の使われ方が変化
- ・ 道路空間の再配分等により沿道地区の課題やニーズへの対応が必要

- 車道部を中心として、交通機能や安全の確保のため、案内標識等の集約化や電柱等の占用制限等を進める一方、「道の駅」や広幅員歩道等においては、地区との合意に基づき多様な利用を推進
- ロードマネジメント組織（仮称）が道路管理者等と連携し、広告の活用等の多様な道路利用を通じ地区の課題を解消する活動を行うなど、持続可能な仕組みを構築
- 道路占用制度を活用したPPP手法によりバス停上屋等の維持管理や整備を推進



〈空間活用が期待される自由通路の事例〉



- 魅力的な自転車利用環境創出のため、国内外の自転車利用者があこがれる全国トップクラスのサイクルートをナショナルサイクルート（仮称）に認定

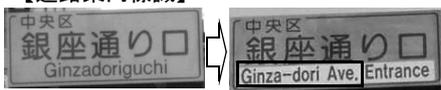


⑤ 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた取組

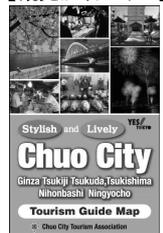
■ 大会の開催を契機として、各地において、連続的・面的なバリアフリー化や案内標識の英語表記等の取組を推進します。

- 鉄道駅等から競技会場へのルートをはじめとして、来訪者を迎えるため、歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を推進
- 訪日外国人への適切な案内誘導のため、道路標識適正化委員会を活用し、各機関の案内と連携しつつ、道路案内標識の英語表記改善を推進
- 競技者や観客の暑熱対策として路面温度上昇抑制対策や、観客への快適な環境の提供に資する道路緑化を推進

【道路案内標識】



【観光ガイドマップ】



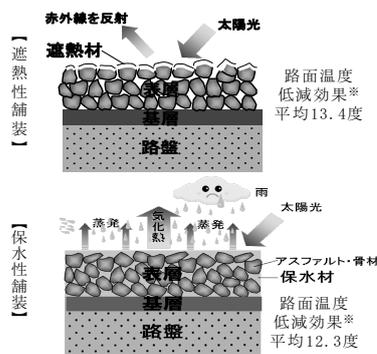
表記を一致
Ginza-dori Avenue



〈英語表記改善の事例〉



〈道路緑化の事例〉



〈路面温度上昇抑制機能を有する舗装の例〉

※ 関東技術事務所フィールドでの調査結果

(4) 日本経済の再生

① ストック効果最大化への取組

■ 開通見通し等のきめ細やかな共有や民間投資と連携した整備への重点支援等により、ストック効果の最大化を図ります。

- ・ 社会資本整備には、事業に伴う需要創出等の経済を短期的に拡大させるフロー効果と、整備された社会資本が機能し継続的に発揮される、生産性向上や安全・安心等のストック効果が存在
- ・ 道路のストック効果は、自治体や民間企業等の戦略的な利活用によりさらに大きく発現

○ 開通見通し等の最新状況をきめ細やかに自治体等と共有し、企業立地やまちづくりを促進

○ 工業団地の造成等の民間投資と連携して行われるアクセス道路の整備等への重点支援や、高速道路等の開通を考慮してIC周辺に立地する物流倉庫への支援措置に関する手続きの運用改善等、道路のストック効果の最大化を図る

現状



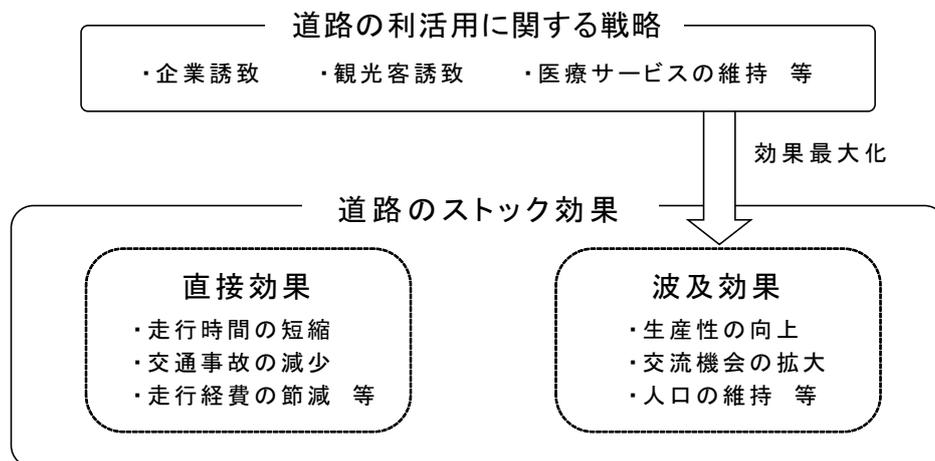
見直し後



<開通見通し等の公表頻度の見直し(イメージ)>

<ICや工業団地へのアクセス道路等の整備>

○ 地域による道路の利活用に関する戦略を踏まえた道路整備を推進し、ストック効果の最大化を図る



② 高速道路におけるPPPの活用

■ 首都高速道路築地川区間等をモデルケースとし、都市再生と連携した高速道路の老朽化対策の具体化に向けた検討を推進します。

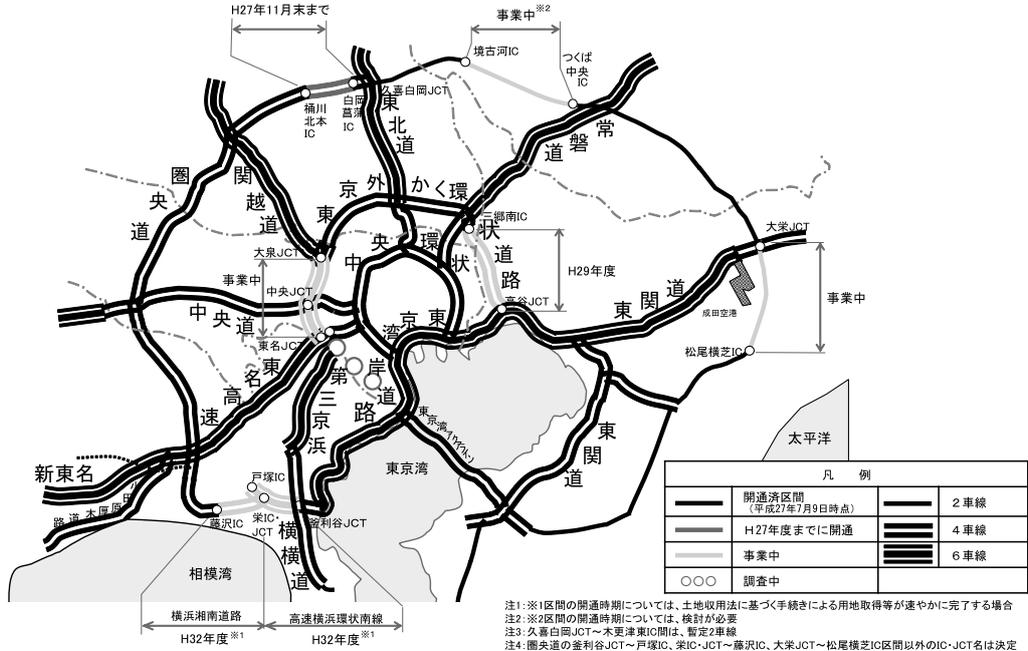
■ 地方道路公社の有料道路事業について、構造改革特区制度におけるコンセッション方式の活用を図ります。

③ 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などのため、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します。

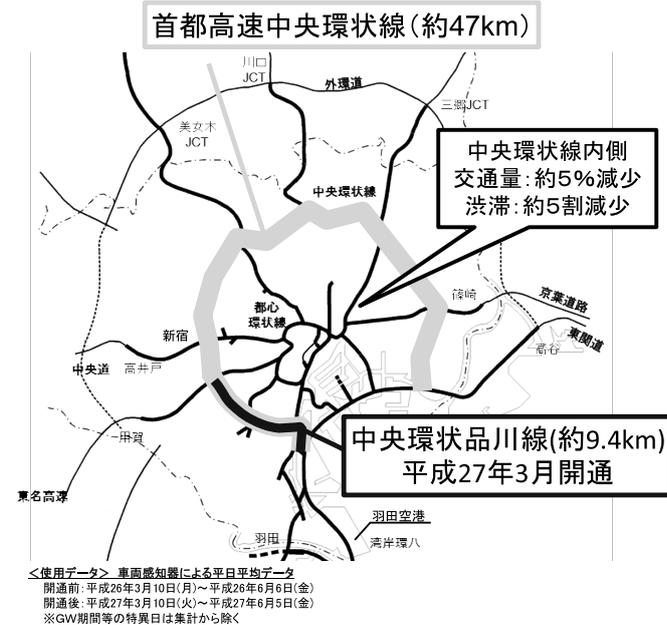
- ・ 圏央道が早期に開通した区間の沿線地域※では、製造品出荷額の伸びが埼玉県と東京都の全体平均の約1.5倍
※日高市、入間市、羽村市、日の出町
- ・ 中央環状線の開通により羽田空港からの1時間到達圏域が約3割拡大

○ 首都圏3環状道路を着実に整備推進

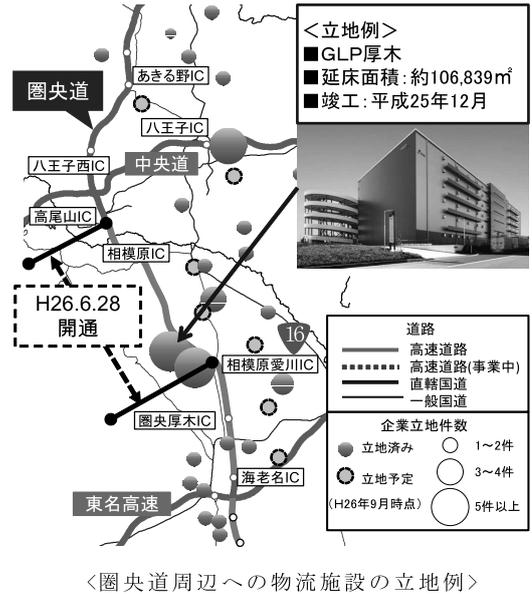


○ 首都圏の料金体系については、国土幹線道路部会^{参5}の中間答申^{参5}を踏まえた料金水準の整理・統一及び起終点を基本とした新たな料金を平成28年度から導入 (P22参照)

○ 首都高速中央環状線の全線開通効果



○ 多数の事業者が圏央道周辺に物流施設を整備



参5: 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 (平成27年7月30日)

④ ネットワークを賢く使う

■ ETC2.0を活用し、今ある道路をもっと賢く使って、時間損失、低い時間信頼度、交通事故、活力低下の克服を目指します。

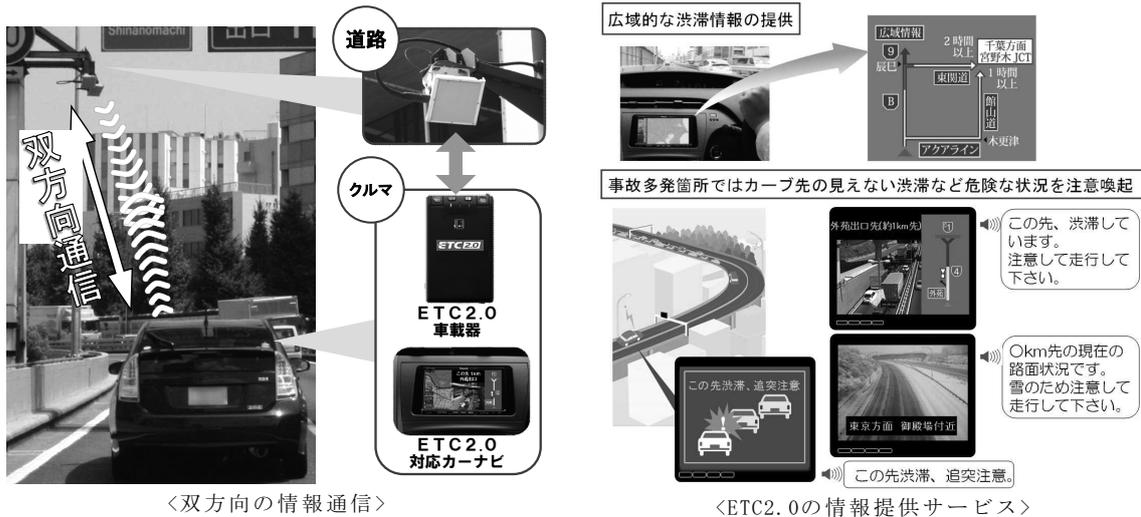
- ・日本の道路ネットワークは貧弱な上に、ネットワークを十分に使い切っていない (P23参照)
 - － 高速道路の道路全体の延長割合は0.7% 高速道路の3割以上が3車線以下
 - － 一人あたりの年間渋滞損失時間は約40時間で、乗車時間 (約100時間) の約4割に相当 (欧米の主要都市における渋滞損失は、移動時間の約2割)
 - － 総渋滞損失は、年間約280万人の労働力に匹敵
 - － 特定の時間帯、時期、方向に交通需要が偏在
 - － 高速道路の1区間当たりの通行止め時間は年間34.1時間

○国土幹線道路部会の中間答申^{参6}を踏まえ、具体的な取組内容について検討を進めて順次実施

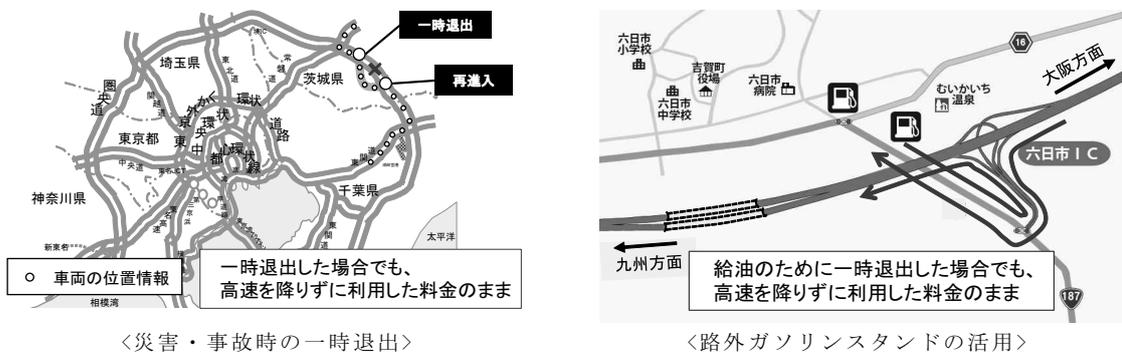
○ETC2.0のシステム

料金所における自動料金収受だけでなく全国の高速道路上に設置された約1,600箇所の通信スポットと走行車両が、双方向で情報通信を行うことにより、

- ・カーナビと連携し、広域的な渋滞情報や経路別の料金を踏まえた最適なルート選択
- ・道路構造物への影響が大きい大型車について、適正なルートへの確実な誘導など、多様なサービスを可能とする新たなシステム



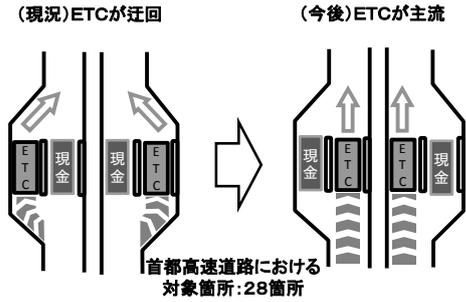
○渋滞と事故を減らす「賢い料金」



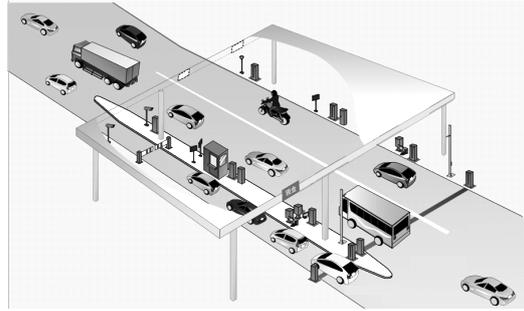
(平成28年度から順次導入)

参6：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 (平成27年7月30日)

○ETCが基本のストレスのない「賢い料金所」



〈ETCレーンを主流に設定〉
 (今後2~3年で首都高速で完了)

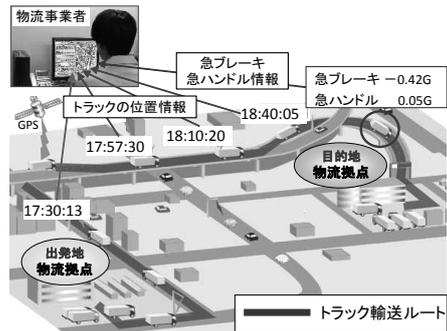


〈バーのない新設計料金所の導入〉
 (平成27年秋頃から圏央道の入口料金所で実験)

○生産性の高い「賢い物流管理」

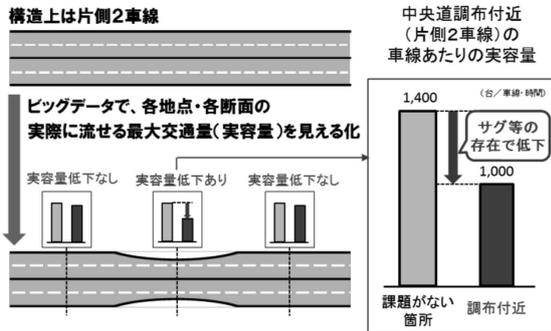


〈特車通行許可の簡素化〉
 (平成27年秋頃から開始)

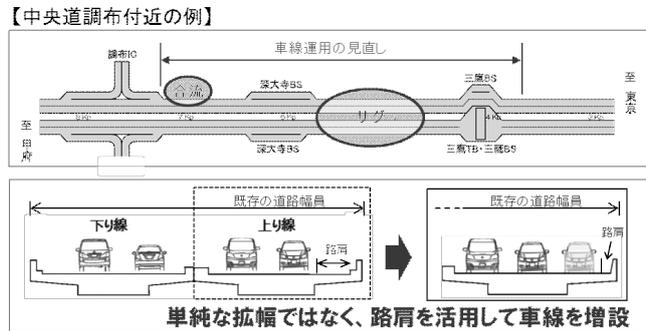


〈トラック運行管理サービスの試行〉
 (平成27年秋頃から試行)

○ビッグデータに基づく「賢い投資」(P27参照)



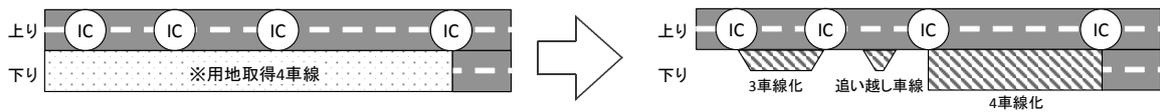
〈ビッグデータで、各地点・各断面の実際に流せる最大交通量(実容量)を見る化〉



〈実容量の低下箇所をピンポイントで是正〉
 (首都圏はオリンピックを見据えて実施)

○暫定2車線区間の「賢い機能強化」

- ・より低コストでより早期に高速道路の機能を強化するため、きめ細やかに交通状況、線形等を把握した上で、追い越し車線の設置や4車線化等の対策を実施
- ・車線数の増加にあたっては、透明性を確保しつつ、機動的に対応するため手続きを見直し



〈現 状(対策前)〉

〈賢い機能強化(対策案イメージ)〉

○高速道路の運用率を高める取組

- ・ビッグデータを活用して、通行止めの多発箇所、発生要因を把握・分析し、結果をもとに、必要な対策を実施

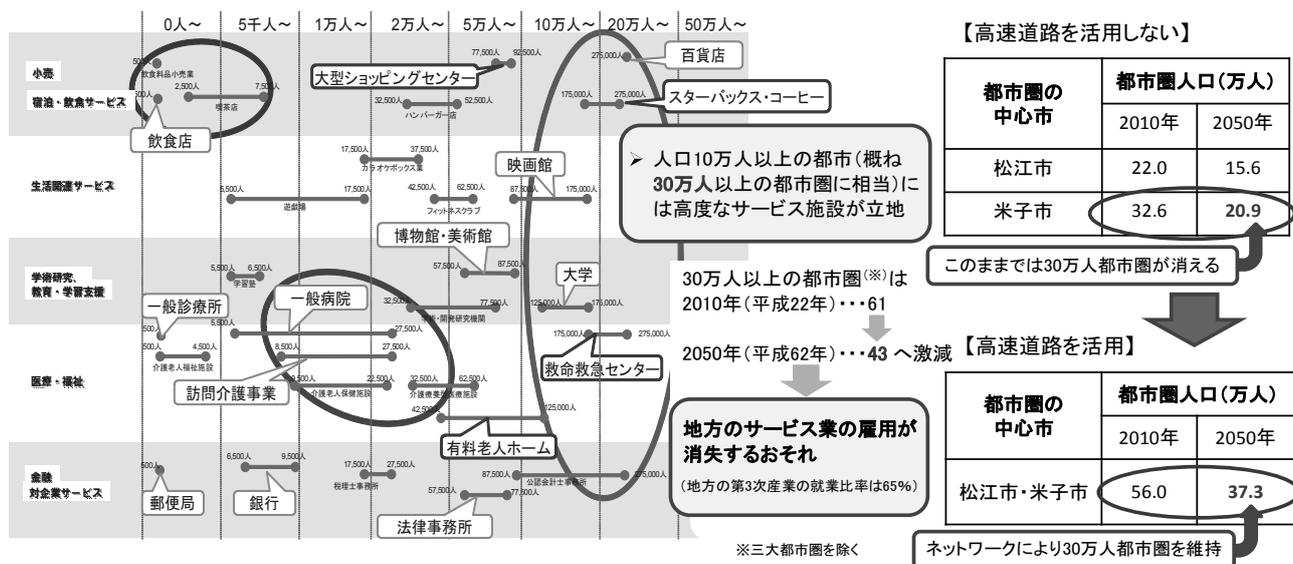
(参考資料)

【国土のグランドデザイン2050】

- キーワードは「コンパクト」+「ネットワーク」
- 「コンパクト」にしていだけでは都市圏の機能の維持は困難
- 地域の人々の暮らし・生活を守り、地域が成長していくため、地方都市が連携する「コンパクト」+「ネットワーク」により圏域を拡大することで解決

○サービス施設の立地する確率が50%及び80%となる自治体の人口規模（三大都市圏を除く）

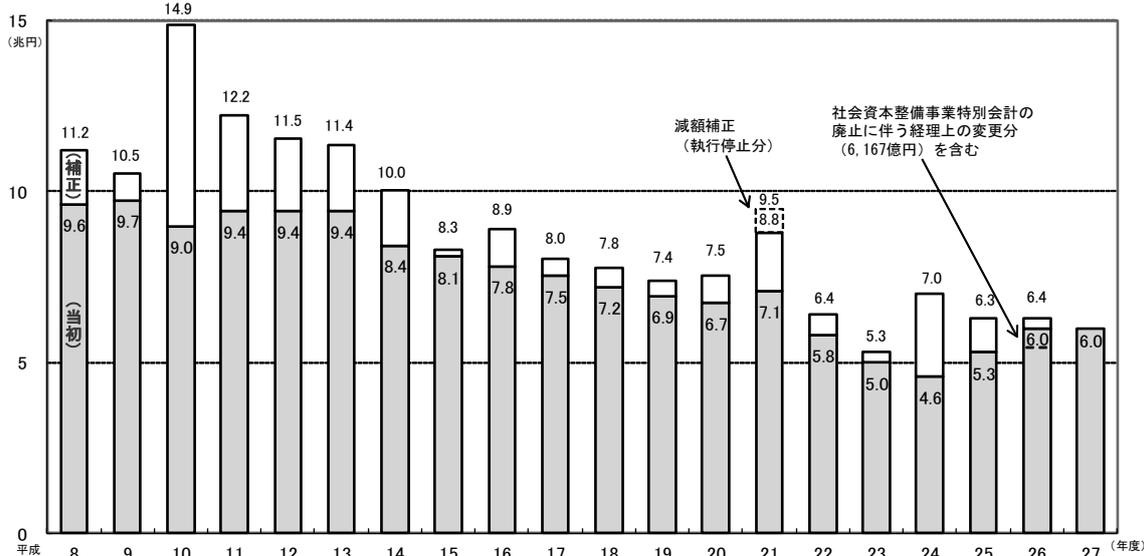
○高速道路の活用による松江－米子都市圏の変化



出典：国土交通省国土政策局作成資料を一部着色

出典：国土のグランドデザイン2050 参考資料より道路局作成

【公共事業関係費（政府全体）の推移】

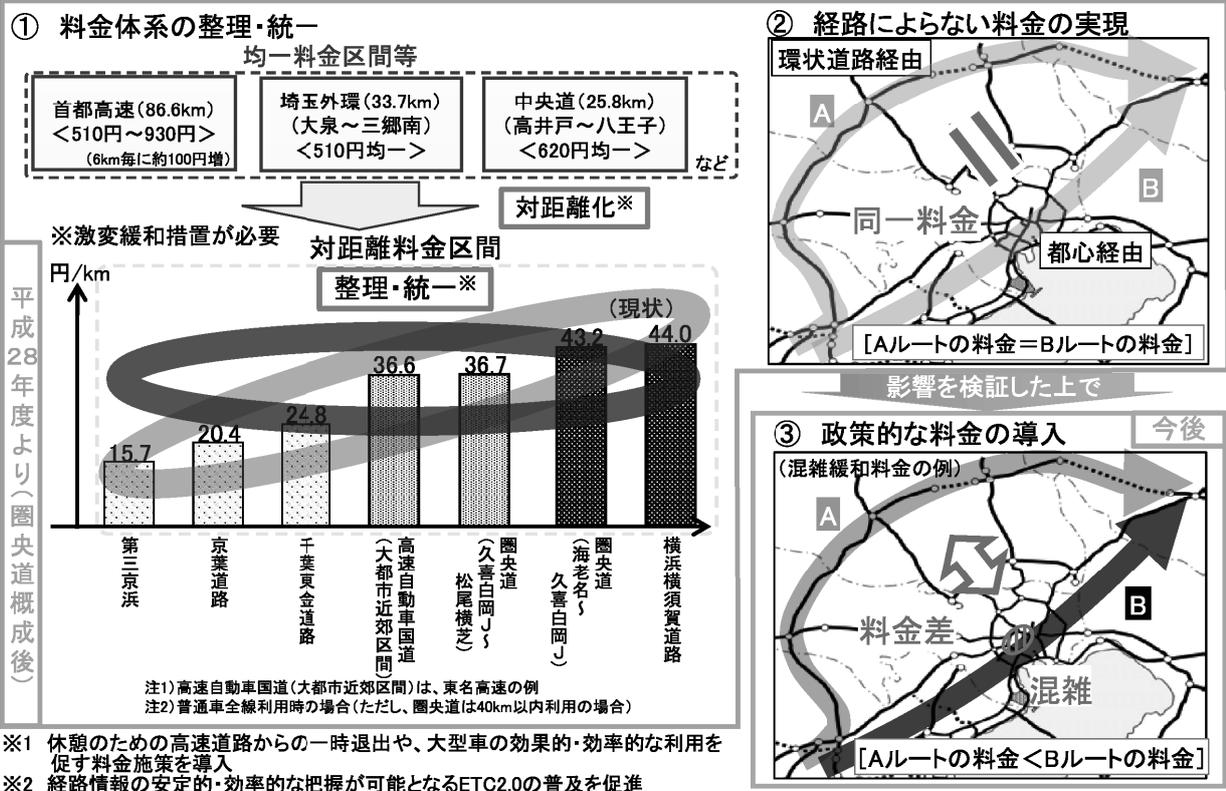


※本表は、予算ベースである。
 ※平成21年度は、平成20年度で特別会計に直入されていた「地方道路整備臨時交付金」相当額(0.7兆円)が一般会計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加(+5.0%)しているが、この特殊要因を除けば6.4兆円(▲5.2%)である。
 ※平成23年度及び平成24年度については同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額を含まない。
 ※平成25年度は東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)及び国有林野特別会計の一般会計化に伴い計上されることとなった直轄事業負担金(29億円)を含む。また、これら及び地域自主戦略交付金の廃止という特殊要因を考慮すれば、対前年度+182億円(+0.3%)である。
 ※平成23-24-25-26-27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(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。

(参考資料)

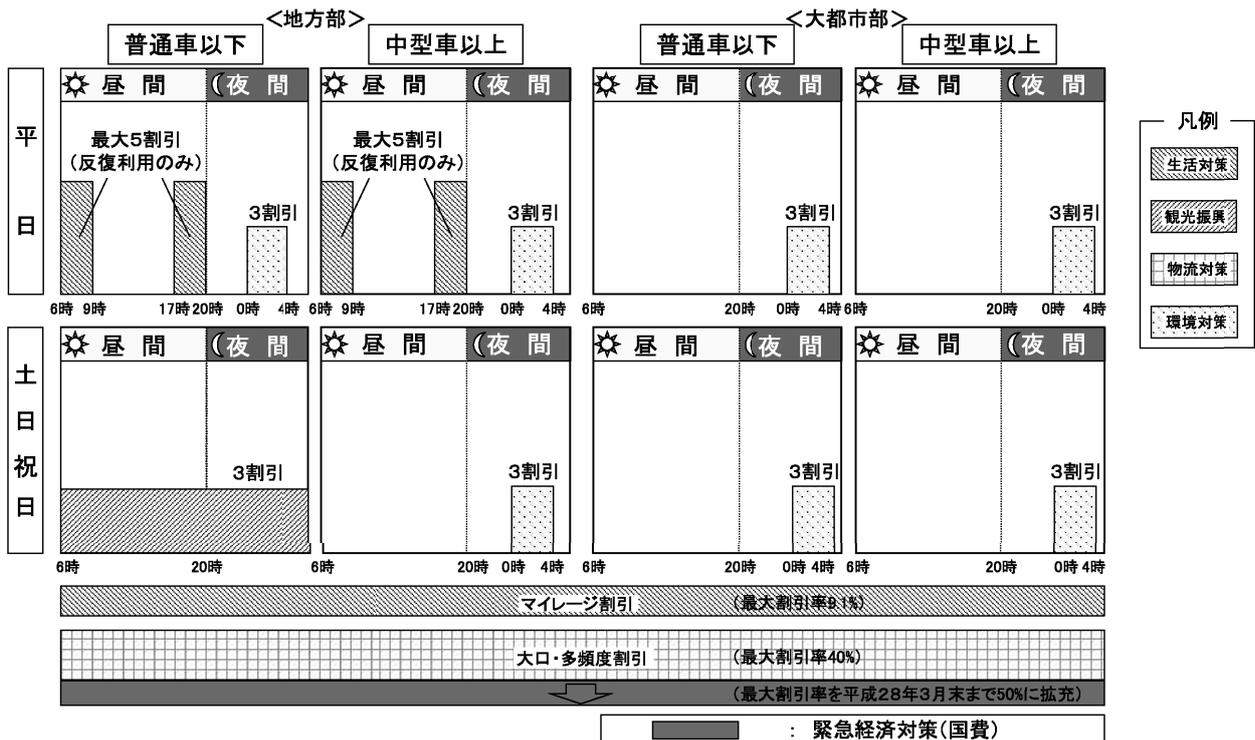
【首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系】

- 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
- ⇒対距離を基本とした整理・統一
⇒起終点を基本とした料金の実現
⇒政策的な料金の導入



【高速道路料金割引】

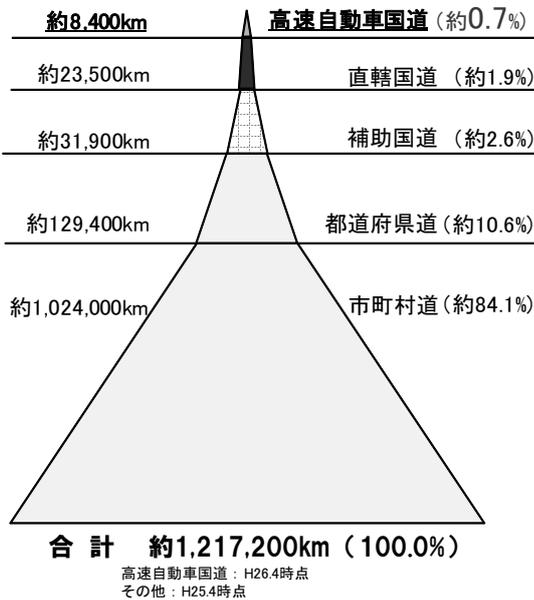
○ 現下の経済情勢等を踏まえ、物流コストの低減等に資する取組を推進するため、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長等を実施



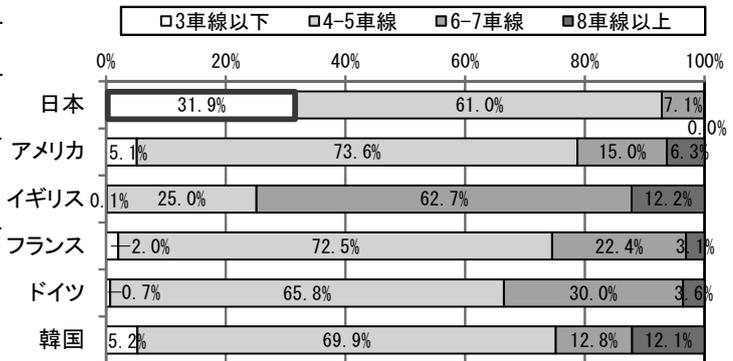
(参考資料)

【日本の道路の現況】

○日本の道路種別と延長割合



○高速道路の車線数別延長の構成比



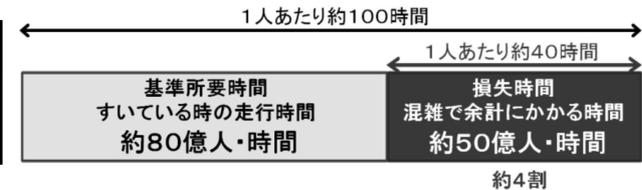
出典) 日本：道路交通センサス(H22) 高速道路の定義) 日本：高規格幹線道路、都市高速道路
 アメリカ：National Transportation Atlas Database 地域高規格道路
 イギリス・フランス・ドイツ：TomTom MultiNet アメリカ：インターステート(Interstate)
 韓国：韓国国土交通部統計(2012年末(平成24年末)) イギリス：モーターウェイ(Motorway)
 フランス：オートルート(Autoroute) ドイツ：アウトバーン(Autobahn)
 韓国：Expressway

○都市間連絡速度の国際比較

	日本	ドイツ	フランス	イギリス
平均連絡速度	51 km/h	90 km/h	88 km/h	72 km/h

都市間連絡速度：都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したものの対象都市：拠点都市(都道府県庁所在地等)及び一定の距離離れた人口5万人以上の都市、主要港湾
 所要時間：所要時間経路探索システム(Google Maps)による

○年間の走行時間と渋滞による損失時間



出典：渋滞損失時間はH24年度プローブデータ、人口は総務省統計資料(H24.10)

【高規格幹線道路の整備状況】

	総延長	27年度末開通予定延長 ()進捗率		28年度末開通予定延長 ()進捗率		28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	11,292km	(81%)	11,451km	(82%)	159km
高速自動車国道	11,520km	<895km> 8,759km	(84%) (76%)	<928km> 8,840km	(85%) (77%)	<33km> 81km
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	1,638km	(66%)	1,683km	(68%)	45km

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)

【道路の老朽化対策の本格実施に関する提言（平成26年4月14日）概要】

【1. 道路インフラを取り巻く現状】

(1) 道路インフラの現状

- 全橋梁約70万橋のうち約50万橋が市町村道
- 一部の構造物で老朽化による変状が顕在化
- 地方公共団体管理橋梁では、最近5年間で通行規制等が2倍以上に増加

(2) 老朽化対策の課題

- 直轄維持修繕予算は最近10年間で2割減少
- 町の約5割、村の約7割で橋梁保全業務に携わっている土木技術者が存在しない
- 地方公共団体では、遠望目視による点検も多く点検の質に課題

(3) 現状の総括(2つの根本的課題)

最低限のルール・基準が確立していない

メンテナンスサイクルを回す仕組みがない

【2. 国土交通省の取組みと目指すべき方向性】

(1) メンテナンス元年の取組み

本格的にメンテナンスサイクルを回すための取組みに着手

○道路法改正【H25.6】

- ・点検基準の法定化
- ・国による修繕等代行制度創設

○インフラ長寿命化基本計画の策定【H25.11】

『インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議』
⇒ インフラ長寿命化計画（行動計画）の策定へ

(2) 目指すべき方向性

- ①メンテナンスサイクルを確定 ②メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

産学官のリソース(予算・人材・技術)を全て投入し、総力をあげて本格的なメンテナンスサイクルを始動【道路メンテナンス総力戦】

【3. 具体的な取組み】

(1) メンテナンスサイクルを確定(道路管理者の義務の明確化)

各道路管理者の責任で以下のメンテナンスサイクルを実施

[点検]

- 橋梁(約70万橋)・トンネル(約1万本)等は、国が定める統一的な基準により、5年に1度、近接目視による全数監視を実施
- 舗装、照明柱等は適切な更新年数を設定し点検・更新を実施

[診断]

- 統一的な尺度で健全度の判定区分を設定し、診断を実施

『道路インフラ健診』

(省令・告示：H26.3.31公布、同年7.1施行予定)

区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

[措置]

- 点検・診断の結果に基づき計画的に修繕を実施し、必要な修繕ができない場合は、通行規制・通行止め
- 利用状況を踏まえ、橋梁等を集約化・撤去
- 適切な措置を講じない地方公共団体には国が勧告・指示
- 重大事故等の原因究明、再発防止策を検討する『道路インフラ安全委員会』を設置

[記録]

- 点検・診断・措置の結果をとりまとめ、評価・公表(見える化)

(2) メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

メンテナンスサイクルを持続的に回す以下の仕組みを構築

[予算]

- (高速) ○高速道路更新事業の財源確保(通常国会に法改正案提出)
- (直轄) ○点検、修繕予算は最優先で確保
- (地方) ○複数年にわたり集中的に実施する大規模修繕・更新に対して支援する補助制度

[体制]

- 都道府県ごとに『道路メンテナンス会議』を設置
- メンテナンス業務の地域一括発注や複数年契約を実施
- 社会的に影響の大きな路線の施設等について、国の職員等から構成される『道路メンテナンス技術集団』による『直轄診断』を実施
- 重要性、緊急性の高い橋梁等は、必要に応じて、国や高速会社等が点検や修繕等を代行(跨道橋等)
- 地方公共団体の職員・民間企業の社員も対象とした研修の充実

[技術]

- 点検業務・修繕工事の適正な積算基準を設定
- 点検・診断の知識・技能・実務経験を有する技術者確保のための資格制度
- 産学官によるメンテナンス技術の戦略的な技術開発を推進

[国民の理解・協働]

- 老朽化の現状や対策について、国民の理解と協働の取組みを推進

(参考資料)

【国土幹線道路部会 中間答申のポイント（平成27年7月30日）（その1）】

1. 道路をより賢く使うための取組

(1) 賢く使う取組

1) 目指すべき国土の姿を踏まえ取り組むべき道路政策

<直面する危機>(国土のグランドデザイン2050/国土形成計画/社会資本整備重点計画の改定の議論等 より)
①人口減少・少子化、高齢化 ②グローバル化の進展 ③巨大災害の切迫 ④インフラの老朽化

<国土づくりの方向性>

- ・コンパクト＋ネットワーク
- ・地域の産業競争力強化
- ・災害に対する安全・安心の確保
- ・インフラの戦略的な維持管理・更新

<道路政策として期待される役割>

圏域間等の連携促進、拠点のコンパクト化を支える 等
↓ ICTを活用しつつ、道路を高度化・高質化

経済・社会システムのイノベーションの創出

- ①新たな産業のプラットフォームの提供による雇用の創出
- ②他の交通モードとの連携による人流・物流の活性化
- ③平常時、災害時を問わず安全・安心な道路のマネジメント

2) 道路の使い方の課題

他国に比べ道路ネットワークが貧弱だが、そのネットワークを十分に使い切れていない

<利用者の視点から見た道路の使い方の課題>

- ①円滑に走行できない ②安全に利用できない ③使いにくい ④地域へのアクセスが不十分

人口減少等が予想される厳しい状況下で、新たな国土形成を着実に進め、経済・社会システムのイノベーションを創出するために、道路の機能を最大限に活用することが必要

3) 高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本的な考え方

高速道路を中心とした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としてその機能を時間的・空間的に最大限に発揮させる

- ・高速道路の分担率を適切に引き上げることで、道路ネットワーク全体を最適利用(現状16%→目標30%)
- ・目標を掲げ、我が国が世界のトップランナーとなる意気込みを持ち、先進的・先端的な取組に挑戦

4) 高速道路を主な対象とした具体的な取組に向けて

円滑	①科学的な分析に基づく集中的な対策による ボトルネックの解消 ②ETC2.0を活用した 本格的な交通需要マネジメントへの移行
安全	③高速道路の更なる活用促進による 生活道路との機能分化 ④備えの重点化と連携の強化による 通行規制時間の最短化
使いやすさ	⑤最新の社会ニーズに対応した 案内、休憩等のサービスの向上 ⑥ 交通機関相互のシームレス化 による人流・物流の活性化
地域連携	⑦高速道路と施設との直結等による 地域とのアクセス機能の強化

(注) 上記施策は、本部会での議論を通じて提案されたものであり、行政などにおいて、これらの施策に限らず、先進的・先端的な取組に挑戦

(2) 賢く使う取組を支えるために進める施策

<ネットワークの強化/持続的な利用を可能とするための効果的・効率的な機能確保>

- ・圏域間の連携促進等のために主要幹線ネットワークを強化/暫定2車線区間を機動的に機能強化
- ・主要幹線ネットワークを戦略的に維持修繕・更新/経路誘導等により大型車の利用を適正化

<道路交通状況のきめ細やかな把握>

- ・道路交通センサス中心の調査体系をゼロベースで見直し、常時かつ精緻に交通状況を把握

(参考資料)

【国土幹線道路部会 中間答申のポイント（平成27年7月30日）（その2）】

2. 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系

(1) 現行の料金体系の課題

- 整備の経緯などにより、路線毎に決定した料金体系をつなぎ合わせた現行の料金体系
- 料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なる
- 圏央道経由よりも都心部経由の方が安くなるなど、経路による差異が生じている
- 他より高い料金水準の路線、管理主体が異なる路線を跨ぐ際のターミナルチャージ

(2) 今後の料金体系のあり方

＜圏域共通の新しい料金体系の確立＞

首都圏料金の賢い3原則 ～賢く使うための合理的な料金体系～

利用度合いに応じた公平な料金体系	・対距離制を基本とした料金
管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系	・管理主体間の継ぎ目を感じない料金
交通流動の最適化のための戦略的な料金体系	・効率的・柔軟な利用を実現する料金

＜実現に向けた取組＞

① 料金体系の整理・統一

- ・料金水準や車種区分について、対距離制を基本として統一
- ・具体の料金水準については、大都市近郊区間の水準を参考に検討

② 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- ・発着地が同一ならば、経路間の差異によらず料金を同一とする
- ・管理主体を跨ぐ際のターミナルチャージを1回の利用に対して1回分のみ課す

③ 政策的な料金の導入

- ・混雑状況に応じた料金施策
(都心経由と環状道路経由の料金に差 ⇒ 混雑状況に応じた機動的な料金)
- ・災害・事故発生時等における柔軟な料金施策(代替路の走行、路外での休憩等)
- ・大型車の効果的・効率的な利用を促すための料金施策(割引停止措置の統一化)

(3) 料金体系の確立にあたっての留意事項

- ・オリンピック開催時期を念頭におきつつ、料金体系の確立に向けたロードマップを明確化
圏央道概成(平成27年度末)／東京オリンピック・パラリンピック(2020年)／三環状完成
- ・環状道路整備等の進展に合わせて、激変緩和措置も講じながら段階的に導入
- ・交通状況にあわせた割引・割増を行うなど、企画割引制度を柔軟に運用

(4) 新たな料金システムの構築

- ・ETC2.0の普及を促進しつつ、ETCによる料金支払の義務化に向けて検討
- ・オリンピック・パラリンピックなどの大型イベント時における料金施策を検討

3. その他

- ・首都圏の料金体系のとりまとめを基本としつつ、近畿圏や中京圏についても議論
- ・将来の高速道路の利用者負担のあり方などについて重点的に検討



- ＜料金の低減＞ 国際競争力強化、地域活性化等の観点から、引き続き低減に向け努力
- ＜管理財源の確保＞ 償還満了後も料金を徴収し続けることについて検討
幹線道路の将来の維持管理費の負担のあり方について検討
- ＜混在の整理＞ 混在している有料区間と無料区間の整理 など

(参考資料)

【各施策における具体的な取組事例】

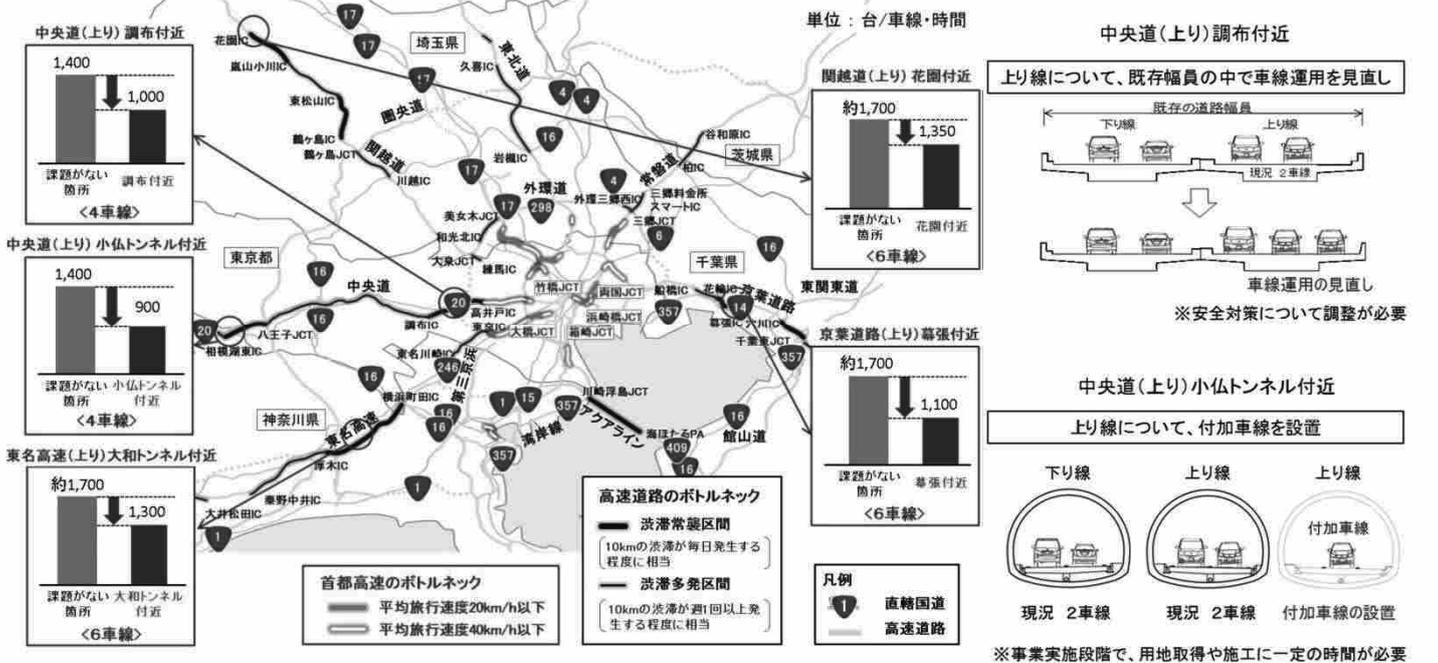
○ネットワークを賢く使う(渋滞ボトルネック対策)

[中央自動車道 小仏トンネル付近及び調布付近の例]

- ・首都圏渋滞ボトルネック対策協議会において平成25年12月に「中央道渋滞ボトルネックワーキンググループ」(高井戸IC～上野原ICを対象)が設置され、平成27年3月に上り線の具体的な渋滞対策案を決定

【首都圏の高速道路の車線あたりの実容量の分析】

【中央道のボトルネック箇所における対策の具体案】



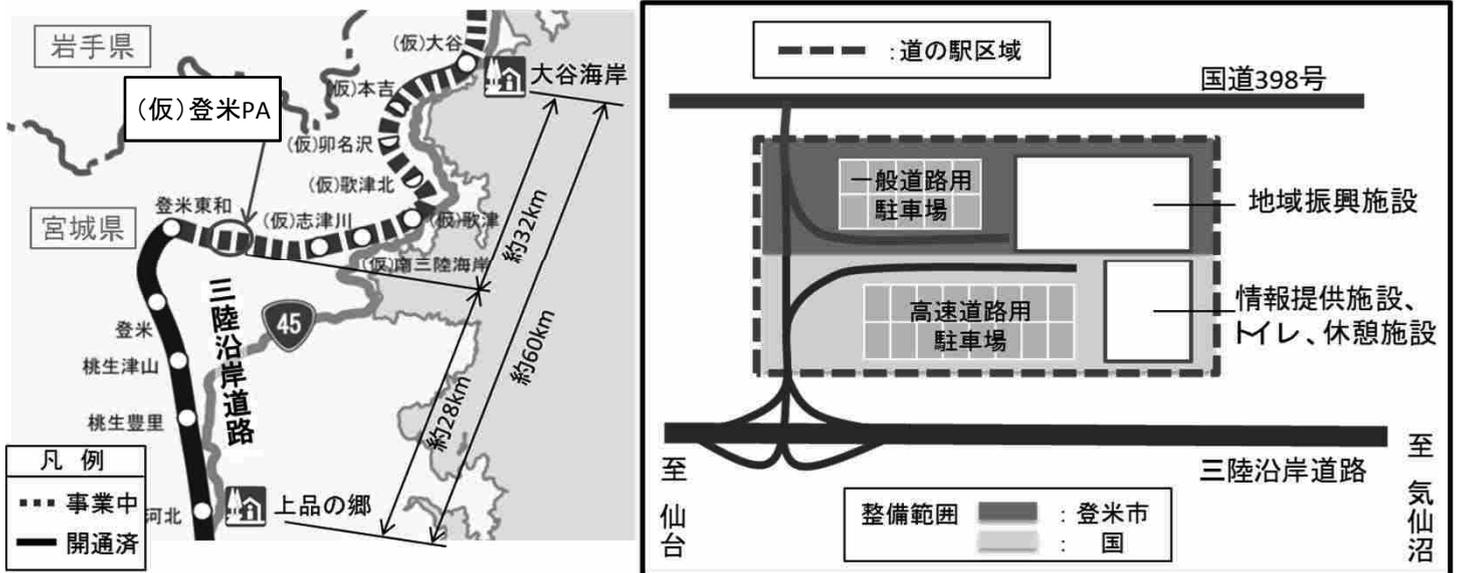
○スマートIC・高速道路の休憩施設の活用による拠点の形成

(無料高速道路における休憩サービス提供の取組)

[三陸沿岸道路の例]

- とめ
- ・現状の休憩施設間隔は約60kmのため、(仮)登米PAを整備中。今後、登米市と連携し、「道の駅」として一体整備を検討

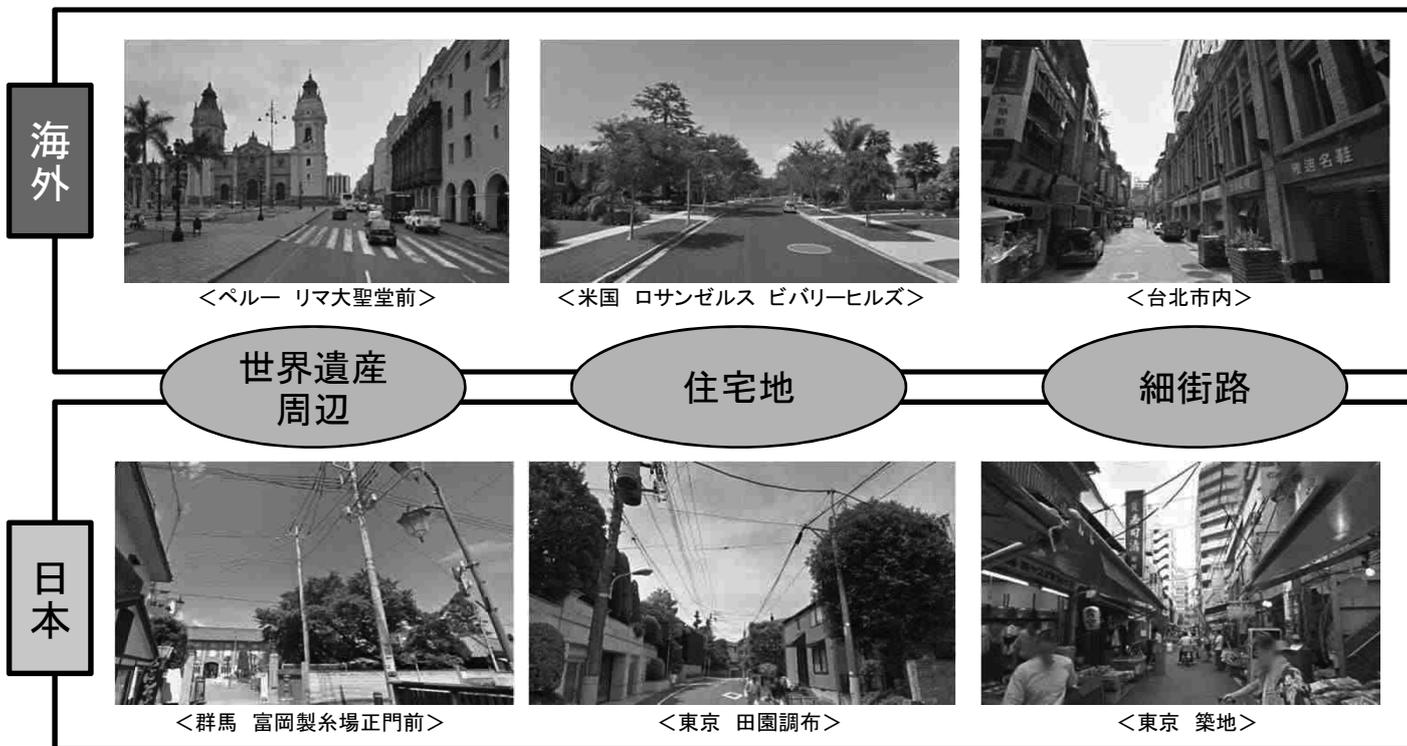
【(仮)登米PAの整備イメージ】



○無電柱化の推進

(海外は「電柱が無いことが常識」)

- ・欧米、アジアの主要都市では電柱が無いのが常識。一方、日本では世界遺産周辺、住宅地、細街路でも電柱が林立



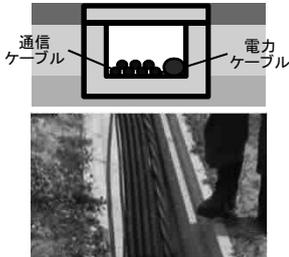
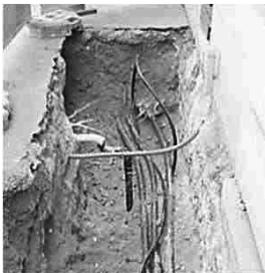
※Googleストリートビューを基に作成

(低コスト手法の検討)

- ・これまでの試験結果を踏まえ、低コスト手法の導入に向け検討を実施

(地域との連携強化)

- ・地域との連携を図り、地上機器を民地等に設置することにより、歩道の無い道路でも無電柱化を実施

管路の浅層埋設	小型ボックス活用埋設	直接埋設
<p>現行より浅い位置に埋設 (80cm→35cm)[※]</p>  <p>管路の事例(国内)</p> <p>＜導入に向けた検討項目＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・埋設深さの基準緩和 	<p>小型化したボックス内にケーブルを埋設</p>  <p>小型ボックスの事例</p> <p>＜導入に向けた検討項目＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電力ケーブルと通信ケーブルの離隔距離の縮小による基準緩和 	<p>ケーブルを地中に埋設</p>  <p>直接埋設の事例(パリ)</p> <p>＜導入に向けた検討項目＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係省庁と連携しケーブル損傷防止策の検討 ・民地への引き込み部の構造及び施工の検討

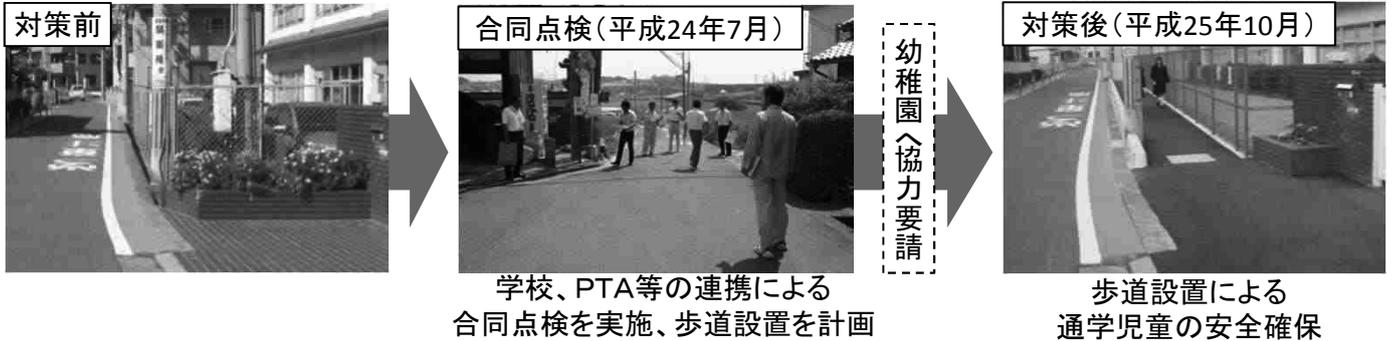
※ 舗装厚50cmの場合を想定



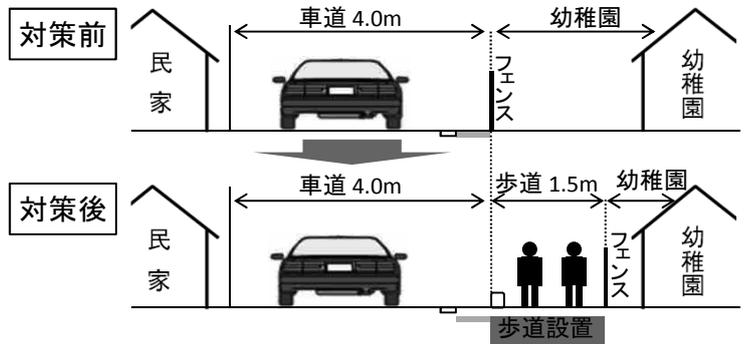
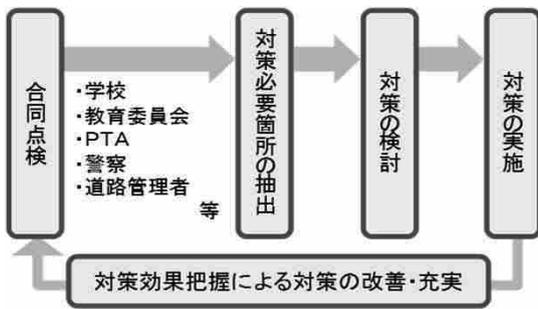
○通学路の安全・安心の確保(教育委員会・PTA等との連携による対策の実施)

[奈良市の例]

- ・全国で教育委員会、PTA等による合同点検を行い、対策の検討・実施・効果把握、その結果を踏まえた改善を一連のサイクルとして進めることで、継続的な通学路対策を推進
- ・奈良市では、歩道設置の必要性が確認され、隣接する幼稚園の協力により、歩道設置のための用地を早期に確保。迅速な整備並びに通学児童の安全確保が実現



【継続的な通学路対策の仕組み】



○「道の駅」による地域活性化の推進

[小さな拠点を形成する「道の駅」の事例:「道の駅 ^{みやま} 美山ふれあい広場」]

- 地域の高齢化に対応し、診療所、保健福祉センター、役場機能など、多様な住民サービスをワンストップで提供
- 後背地の集落から、コミュニティバスによるアクセスを確保し、地域を支える「小さな拠点」として機能

(参考資料)

【「道の駅」の目的と機能】

「道の駅」の目的

- ・道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- ・地域の振興に寄与

「道の駅」の機能

休憩機能

・24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ

情報発信機能

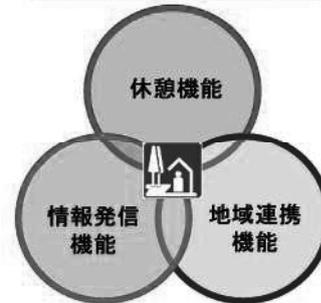
・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等を提供

地域連携機能

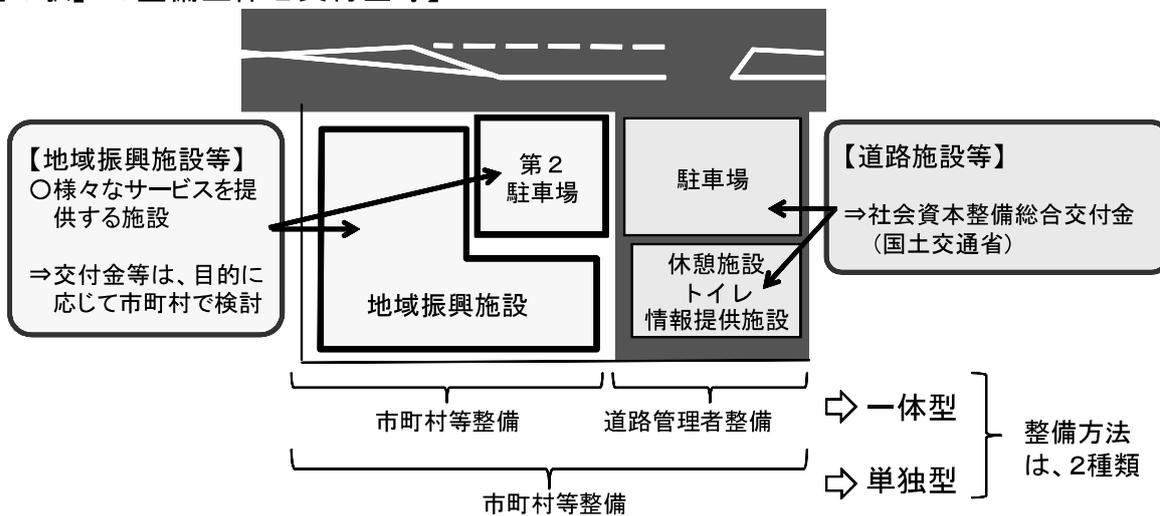
・文化教養施設、観光レクリエーション施設等の地域振興施設

「道の駅」の基本コンセプト

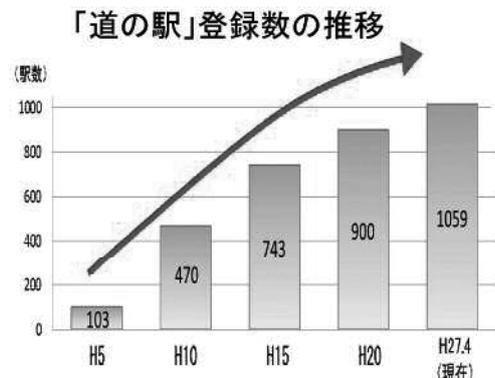
地域とともにつくる
個性豊かな
にぎわいの場



【「道の駅」の整備主体と交付金等】

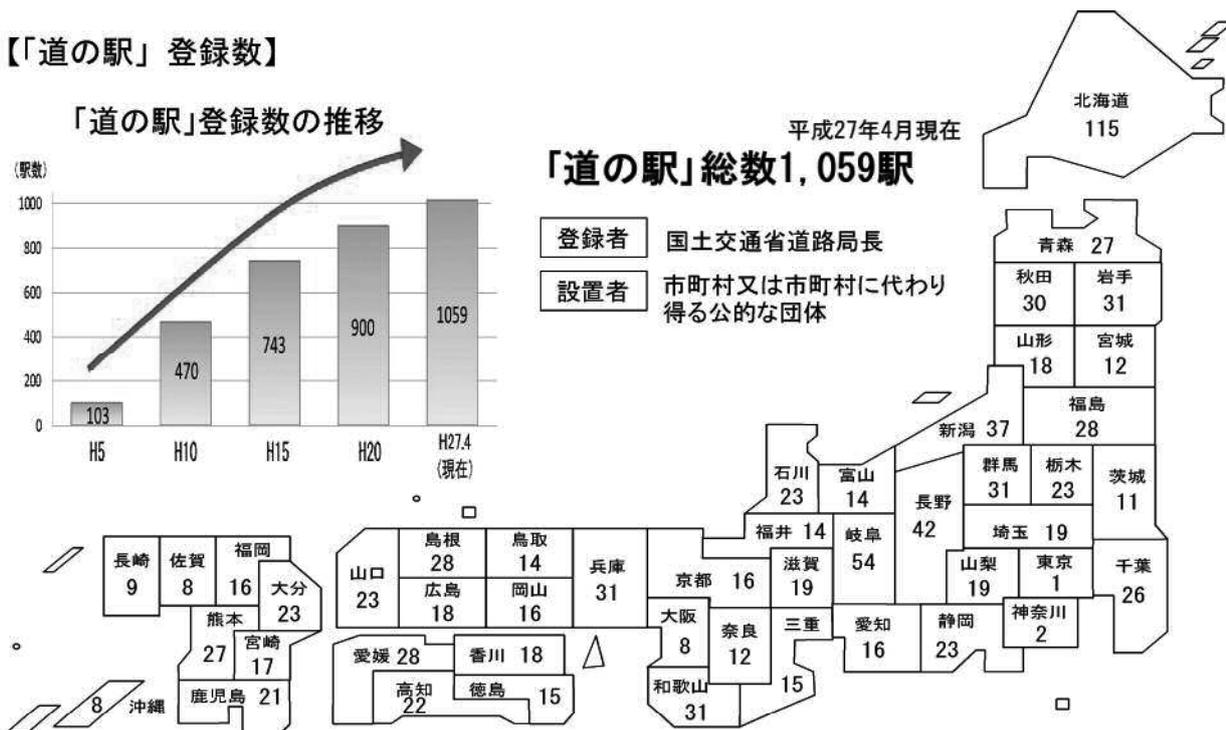


【「道の駅」登録数】



平成27年4月現在
「道の駅」総数1,059駅

- 登録者 国土交通省道路局長
- 設置者 市町村又は市町村に代わり得る公的な団体



(参考資料)

道 路 関 係 予 算 概

区 分	平成28年度(A)		前年度(B)	
	事業費	国費	事業費	国費
直 轄 事 業	1,816,855	1,816,855	1,569,078	1,569,078
改 築 そ の 他	1,330,641	1,330,641	1,152,189	1,152,189
維 持 修 繕	364,168	364,168	296,487	296,487
諸 費 等	122,046	122,046	120,402	120,402
補 助 事 業	139,182	83,228	112,479	68,633
地 域 高 規 格 道 路 等	110,076	61,864	86,385	48,507
大 規 模 修 繕 ・ 更 新	11,259	5,668	8,700	4,463
除 雪	15,624	10,416	15,171	10,114
補 助 率 差 額 等	2,223	5,280	2,223	5,549
有 料 道 路 事 業 等	2,088,998	25,293	2,038,270	22,462
合 計	4,045,035	1,925,376	3,719,827	1,660,173

(優先課題推進枠に係る計数を除いた場合)

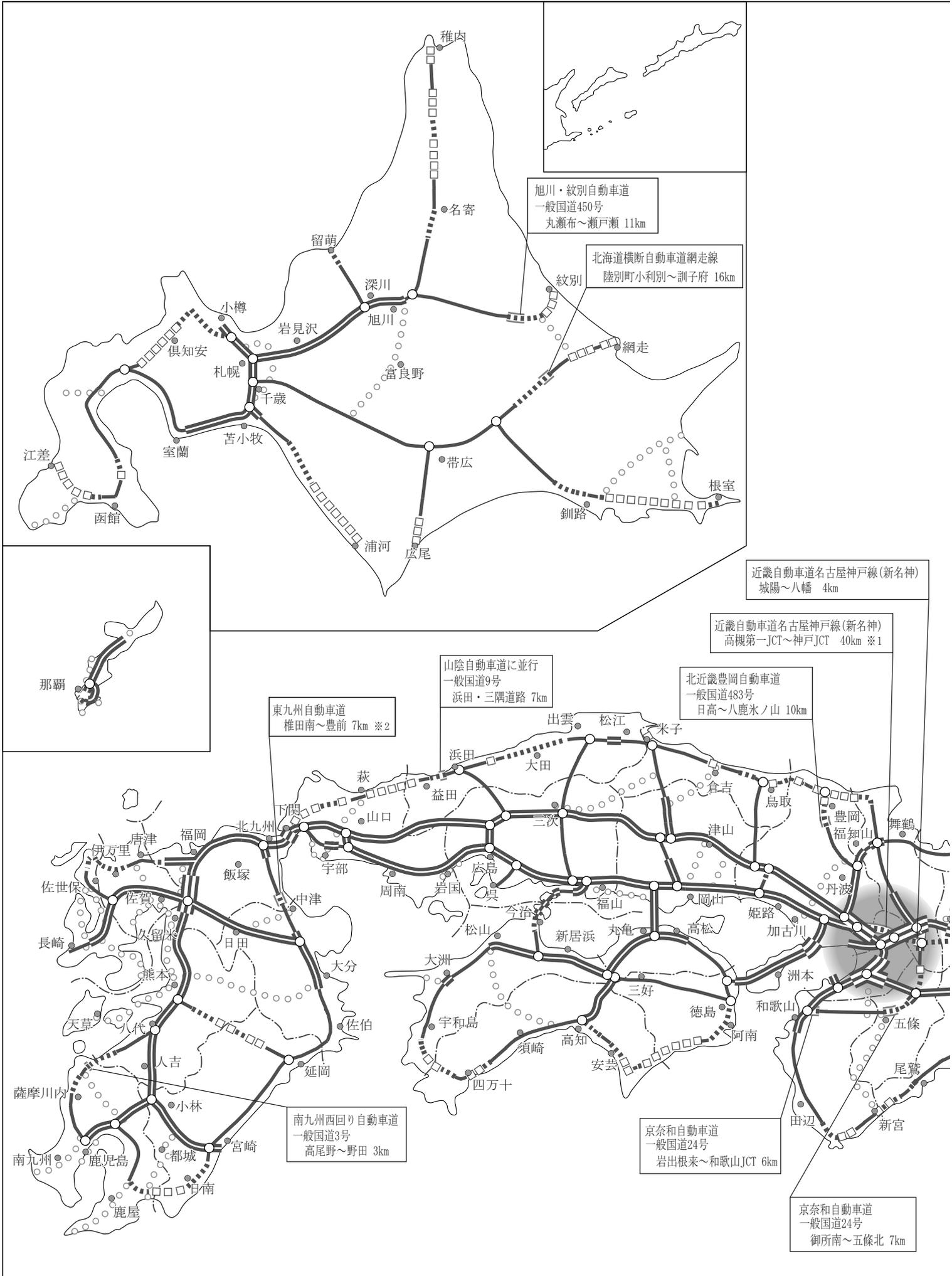
合 計	3,622,372	1,502,713	3,719,827	1,660,173
-----	-----------	-----------	-----------	-----------

算 要 求 総 括 表

(単位:百万円)

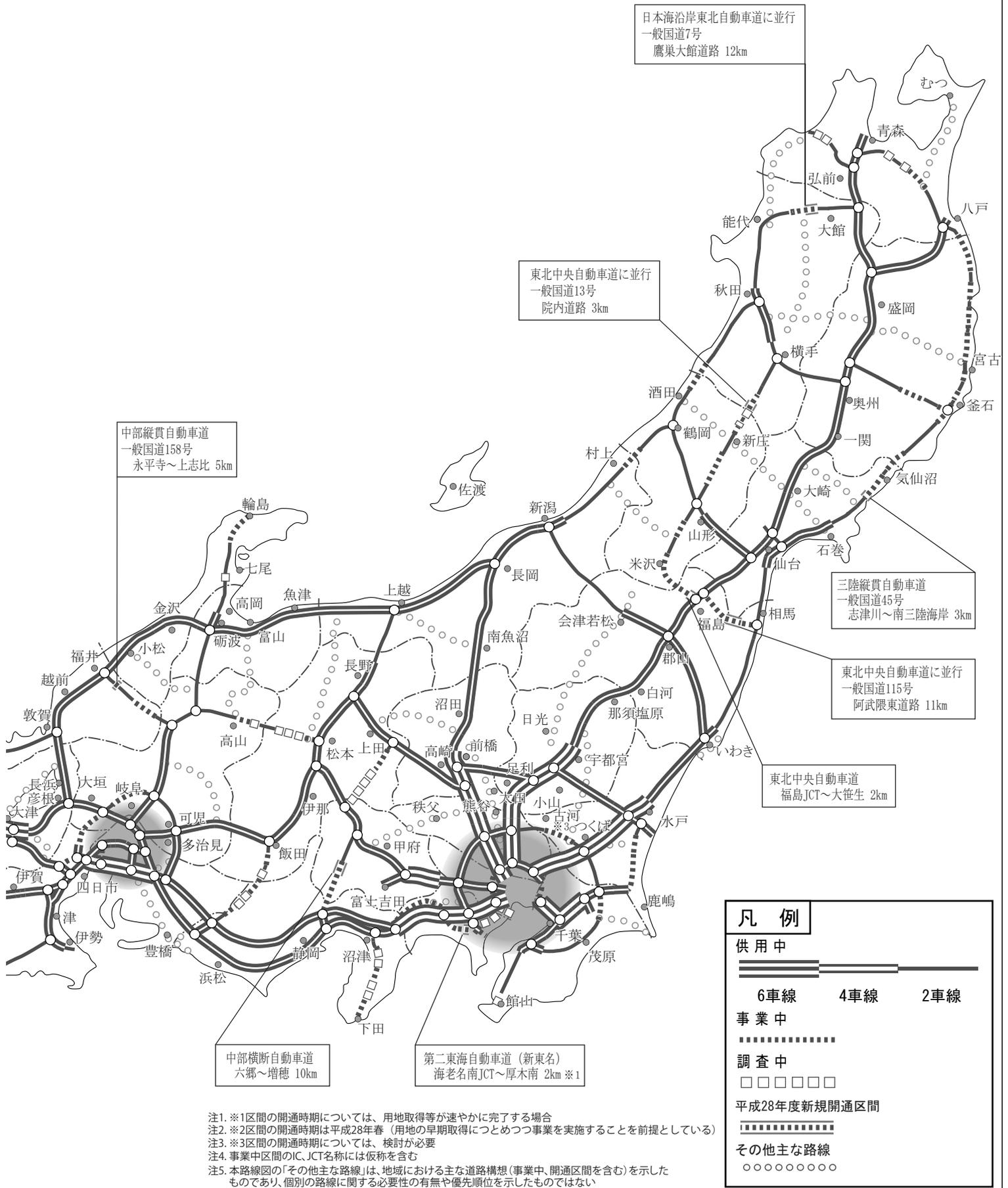
倍率(A)／(B)		備 考
事業費	国費	
1.16	1.16	1. 有料道路事業等の事業費については、各高速道路株式会社の建設利息を含む。 2. 有料道路事業等の計数には、高速道路連結部整備事業費補助、連続立体交差事業資金貸付金、電線敷設工事資金貸付金を含む。 3. 本表のほか、行政部費(国費10億円)がある。 4. 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として国費2,619億円がある。また、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として社会資本整備総合交付金等があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。 5. 平成26年度より社会資本整備事業特別会計が廃止されたことに伴い、直轄事業の「改築その他」の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,470億円)を含む。
1.15	1.15	
1.23	1.23	
1.01	1.01	
1.24	1.21	
1.27	1.28	
1.29	1.27	
1.03	1.03	
1.00	0.95	
1.02	1.13	
1.09	1.16	この他に、社会資本整備総合交付金(国費10,574億円)、防災・安全交付金(国費12,853億円)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。

0.97	0.91	
------	------	--

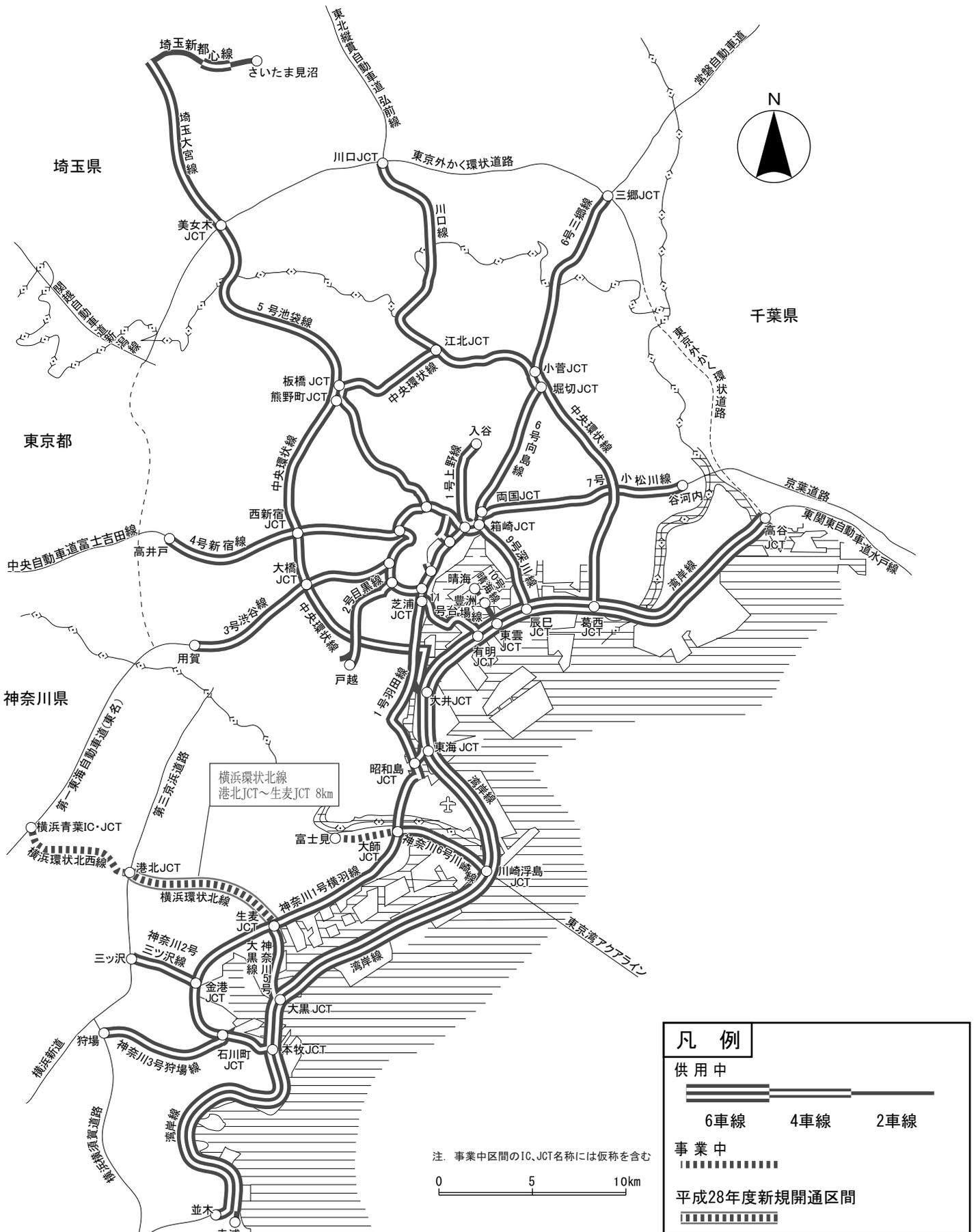


路線図

(平成27年度末時点の全国路線図に、平成28年度新規開通箇所を旗揚げ)

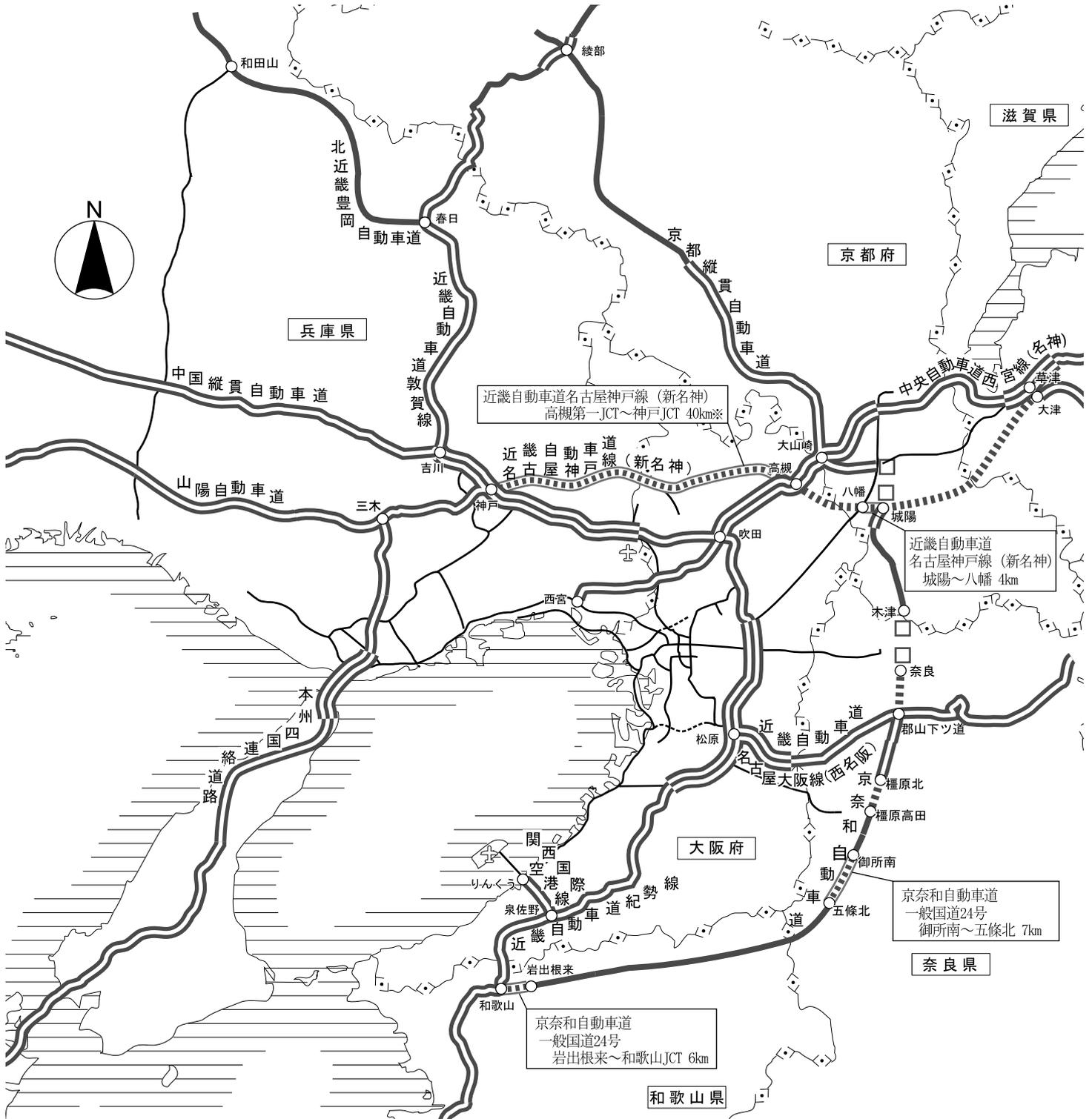


首都圏近郊道路図



(平成27年度末時点の首都圏近郊道路図に、平成28年度新規開通箇所を旗揚げ)

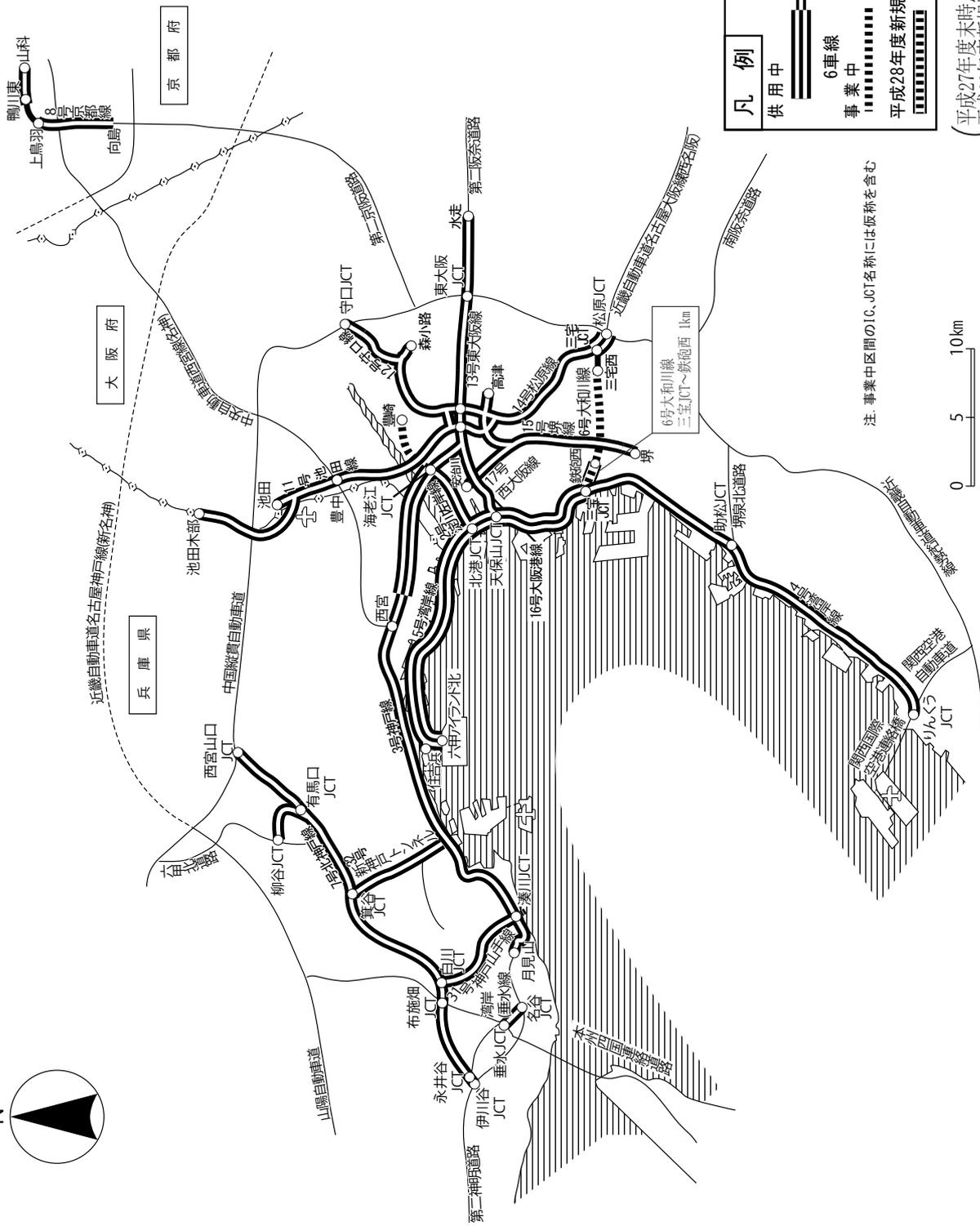
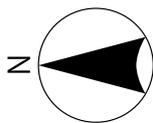
近畿圏高規格幹線道路図



注1. ※区間の開通時期については、用地取得等が速やかに完了する場合
 注2. 事業中区間の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		
平成28年度新規開通区間		

阪神近郊道路図



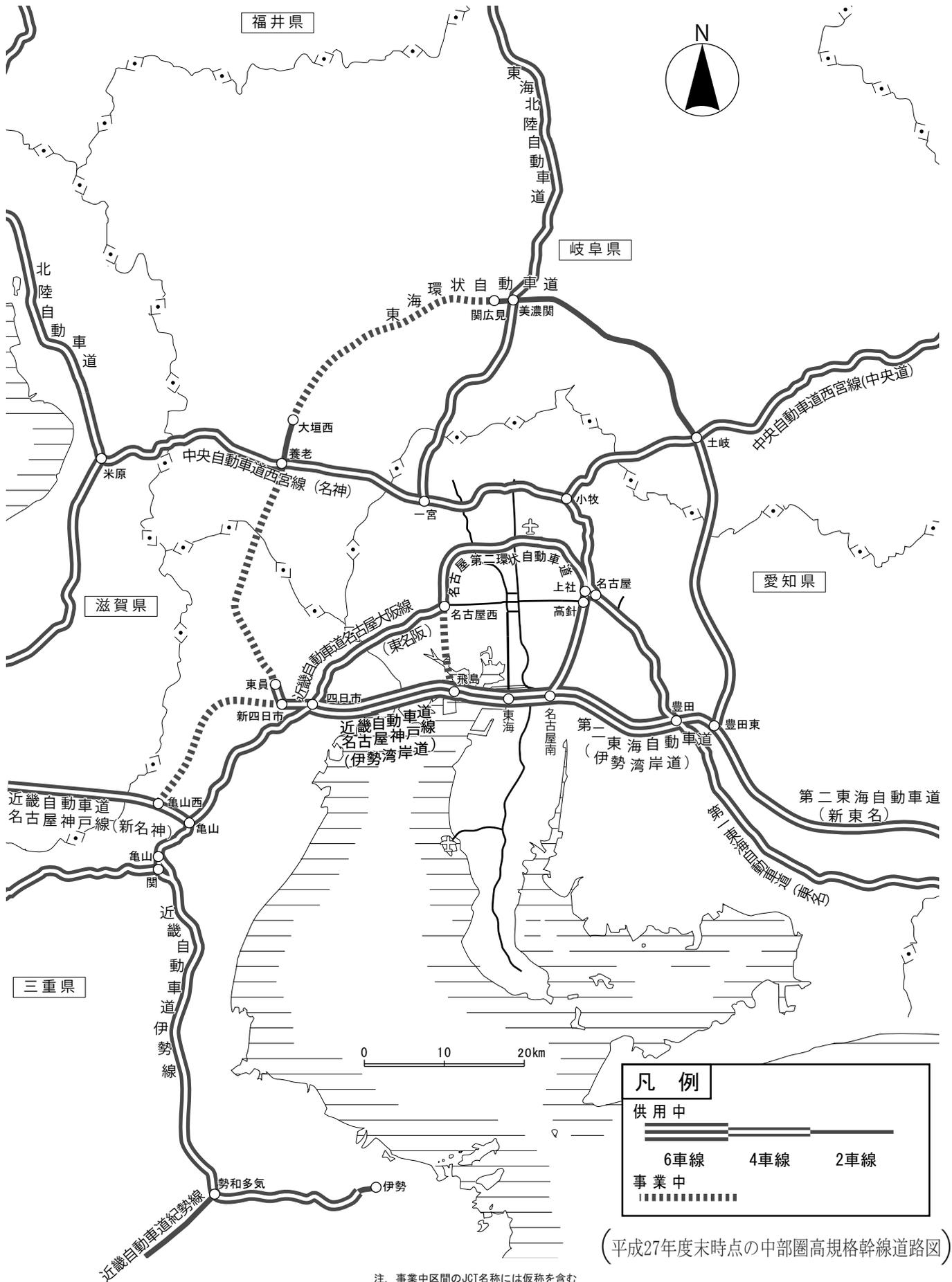
凡例

- 供用中
 - 6車線
 - 4車線
 - 2車線
- 事業中
 - 平成28年度新規開通区間

注：事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む

(平成27年度末時点の阪神近郊道路図に、平成28年度新規開通箇所を旗揚げ)

中部圏高規格幹線道路図



(平成27年度末時点の中部圏高規格幹線道路図)

注: 事業中区間のJCT名称には仮称を含む

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>