

平成27年度
道路関係予算概要

平成27年1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. 決定概要	2
1) 予算総括表	2
2) 東日本大震災からの復旧・復興対策について	2
3) 新規制度について	3
4) 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）	4
5) 社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）	4
6) ネットワークを賢く使う取組について	4
3. 主要事項の概要	6
(1) 東日本大震災からの復興加速	6
(2) 国民の安全・安心の確保	7
(3) 地域の活性化	11
(4) 成長戦略の具体化	16
(参考資料)	
○ 国土のグランドデザイン2050	18
○ 公共事業関係費（政府全体）の推移	19
○ 高速道路料金割引	19
○ 日本の道路の現況	20
○ 高規格幹線道路の整備状況	20
○ 道路の老朽化対策の本格実施に係る提言（平成26年4月14日）概要	21
○ 国土幹線道路部会 基本方針のポイント	22
○ 各施策における具体的な取組事例	24
○ 「道の駅」について	27
○ 道路関係予算総括表	28
○ 全国路線図	30
○ 大都市圏幹線道路図	32
・関東圏高規格幹線道路図	32
・首都圏近郊道路図	33
・近畿圏高規格幹線道路図	34
・阪神近郊道路図	35
・中部圏高規格幹線道路図	36

1. 基本方針

平成27年度予算については、「東日本大震災からの復興加速」、「国民の安全・安心の確保」、「地域の活性化」及び「成長戦略の具体化」の4分野に重点化し、これらの課題に対応した施策の効果の早期発現を図る。

- 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、老朽化する道路施設について、安全性の徹底調査・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、無電柱化などを推進する。また、通学路の事故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」の考え方にに基づき、道の駅による地域拠点機能の強化やスマートICなどの活用による拠点の形成を推進する。加えて、道路ネットワークの整備と合わせ、既存ネットワークの使い方を工夫し、賢く使うことにより、地域や拠点間の連携強化を図る
- 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てシームレスな料金体系の導入を図り、効果的・効率的な利用を促すなど、民間の投資を喚起し、生産性向上に資する取組を推進する
- 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

2. 決定概要

1) 予算総括表

(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		15,691	1.00	15,691	1.00
改築その他		11,522	0.97	11,522	0.97
維持修繕		2,965	1.10	2,965	1.10
諸費等		1,204	1.00	1,204	1.00
補助事業		1,125	1.08	686	1.07
地域高規格道路等		864	1.00	485	1.00
大規模修繕・更新		87	皆増	45	皆増
除雪		152	1.00	101	1.00
補助率差額等		22	1.00	55	0.98
有料道路事業等		20,383	1.13	225	1.05
合	計	37,198	1.07	16,602	1.00

※ この他に、社会資本整備総合交付金(国費9,018億円)、防災・安全交付金(国費10,947億円)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1,975億円がある。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8億円)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(2,913億円)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) 東日本大震災からの復旧・復興対策について

「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事業として、三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路の整備等の事業を推進します。

3) 新規制度について

①大規模修繕・更新補助制度の創設等

地方公共団体における大規模修繕・更新を複数年にわたり集中的に支援するため、新たな個別補助制度(大規模修繕・更新事業)及び当該制度に係る国庫債務負担行為制度を創設する。

※補助率は現行法令通り

(ただし、現行の交付金国費率までの範囲内で、当該補助率を上回る分について防災・安全交付金により措置)

※全体事業費は、都道府県・政令市の管理する道路で100億円以上、市区町村の管理する道路で3億円以上のものに限る。

②道路改築事業(補助)に係る国庫債務負担行為の拡充

道路改築事業(補助)において、トンネル、橋梁、大規模土木工事等の工事の性格上、工期が複数年度にまたがるものについて、効率的な工事発注を可能とし、工事体制の確実性の確保を図る観点から、必要に応じて4箇年以内で国庫債務負担行為を設定できるよう制度を拡充する。

③名古屋高速道路の償還期間の延長

名古屋高速道路において、採算性を確保しつつ、老朽化や震災への対応として大規模修繕を実施するために、償還期間を現行の40年以内から50年以内に延長する。

4) 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・更新などインフラ長寿命化計画を踏まえた老朽化対策
- ・歩行空間の確保など通学路における交通安全対策 等

5) 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、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や、地域の拠点として選定された重点「道の駅」の機能強化などの取組に対して、重点的に支援を実施します。

6) ネットワークを賢く使う取組について

円滑、安全、快適で、地域の活力向上にも資する道路交通サービスを実現するため、必要なネットワークの整備と合わせ、運用改善や小規模な改良等、今ある道路の更なる機能の向上に向けた取組の検討を進めます。今後、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の基本方針を踏まえ、具体的な取組内容について検討を進め、可能なものから順次実施します。

(道路事業における防災・安全交付金の重点配分の例)

道路施設の適確な老朽化対策の推進

道路法施行規則第4条の5の2の規定に基づく
定期点検 (基幹事業)

橋梁、トンネル等の
修繕・更新

高速自動車国道
一般国道
地方道

橋梁の長寿命化計画
に基づく修繕・更新
対象橋梁

修繕・更新 (基幹事業)

橋梁の修繕

橋梁等の撤去
(効果促進事業)

橋梁の撤去

長寿命化計画の策定
(基幹事業)

●●県インフラ長寿命化計画
(行動計画)

(長寿命化計画)

橋梁
トンネル
大型構造物

橋梁、トンネル等の定期点検
及び長寿命化計画の策定

橋梁等の撤去

通学路の要対策箇所における安全の確保

【対策検討メンバー】
・教育委員会、学校、PTA
・道路管理者
・警察署
・利用者団体

・歩きのに電柱が邪魔になり、
車道へ入り込む

＜対策メニュー＞
・無電柱化

・狭い歩道の中にバス停があり、
バスを待つ人がいる場合など
危険

＜対策メニュー＞
・バス停周辺歩道整備

・自転車と徒歩通学する
児童が錯綜し危険

＜対策メニュー＞
・自転車通行空間の整備

・踏切内の歩行空間が狭く、児童
と車が輻輳し危険

＜対策メニュー＞
・踏切の拡幅

・国道の渋滞を避けて抜け道として
利用する大型車が多いが、
歩道がなく危険

＜対策メニュー＞
・大型車通行禁止
・狭さく、ハンブの設置

○●通学路(学校指定)
●要対策箇所

○●小学校
○●中学校
○●駅

・歩道の幅員が狭く、
また段差がある箇所
があり転倒の危険

＜対策メニュー＞
・歩道拡幅
・バリアフリー化

(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

ICアクセス道路等の整備

空港・港湾への
アクセス道路整備

工業団地の造成
物流拠点の整備
(県事業)

駅へのアクセス
道路整備

新幹線駅

工業団地と一般国道を
連結する道路の整備

ICアクセス道路の整備

新規スマートIC

高速自動車国道
一般国道
地方道

※事業計画はイメージ

地域の拠点となる重点「道の駅」の機能強化

情報提供施設

駐車場

地域の文化・歴史等の情報を発信し、
観光拠点として整備

案内標識の設置

防災設備(発電機等)

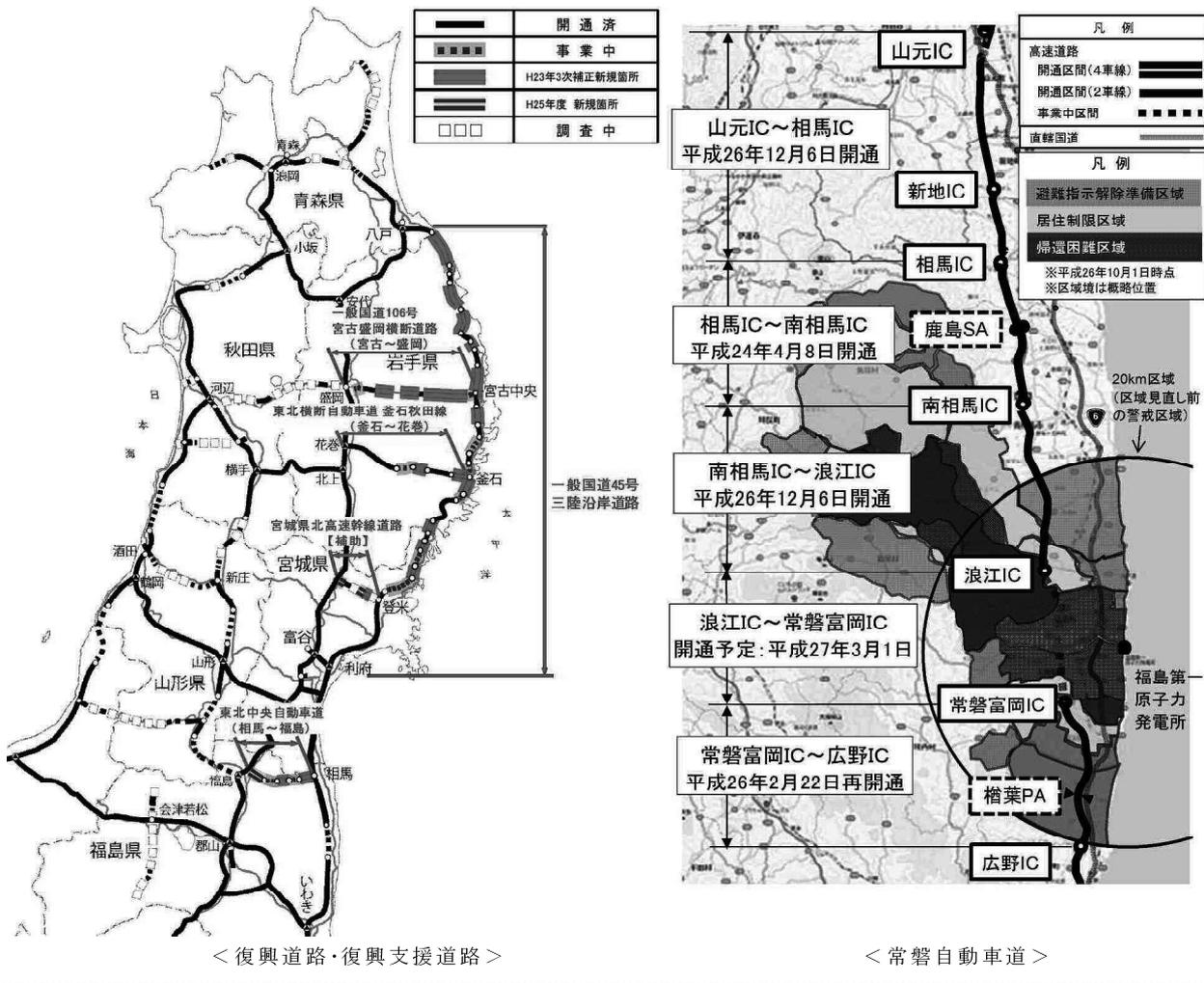
多機能トイレ

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、トンネル・橋梁などの主要構造物に本格着手しており、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。
- 常磐自動車道は平成27年3月1日に全線開通する予定です。

- 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5区間・42kmにおいて開通見通しが確定し、事業化から6～7年という異例のスピードで開通する見通し
- 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}）により事業を進める
（全13チーム 平成26年12月末時点）
- 常磐自動車道は、山元IC～相馬IC間、南相馬IC～浪江IC間が平成26年12月6日に開通し、残る浪江IC～常磐富岡IC間は、開通目標を約2ヶ月前倒し、平成27年3月1日に開通する予定

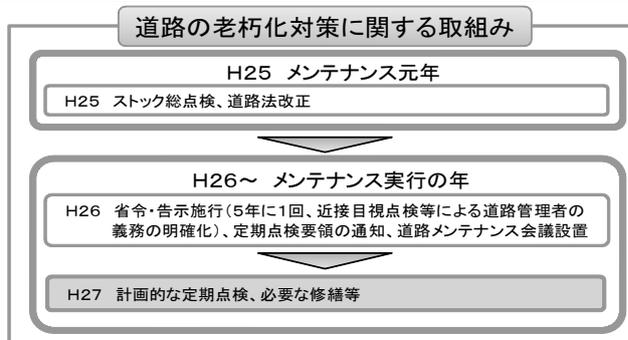


※1：PPP：Public Private Partnership（官民連携、公民協働の意）

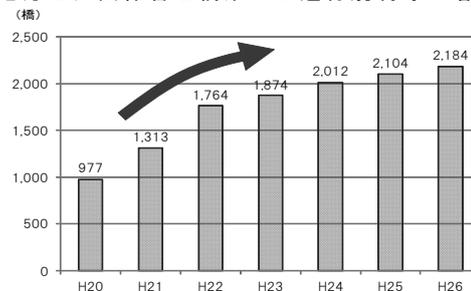
(2) 国民の安全・安心の確保

① 道路の老朽化対策の本格実施

- 橋梁（約70万橋^{※2}）・トンネル（約1万本）等の全数監視の義務化に伴い、点検等を着実に実施します。
- 産学官のリソース（予算・人材・技術）を最大限投入し、メンテナンスサイクル（点検・診断・措置・記録）の推進に取り組みます。



【地方公共団体管理橋梁では通行規制等が増加】

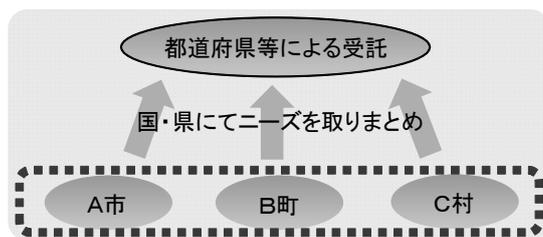


<地方公共団体管理橋梁の通行規制等の推移(2m以上)>

○ 地方公共団体に対する支援

一 「道路メンテナンス会議^{※1}」を活用した定期点検の着実な推進

- ・ 地域単位での点検業務の一括発注等の実施^{※2}
- ・ 5年間の点検計画に基づき、点検・修繕等を計画的に実施^{※3}
- ・ 跨線橋・高速道路跨道橋は優先的に点検。高速道路跨道橋では道路法以外の施設についても「跨道橋連絡会議」^{※4}による管理者への点検要請等を実施
- ・ 点検・診断等の結果を「道路メンテナンス年報(仮称)」としてまとめ、評価・公表



一 財政支援の実施

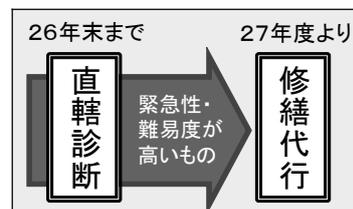
- ・ 施設の重要度、健全度を考慮した支援の実施
- ・ 橋梁等の大規模修繕・更新補助制度の創設

一 地方公共団体職員向けの研修の充実

- ・ 技術レベルに合わせた研修の実施（年間1,000名程度）

一 国による技術支援

- ・ 従来より行っている技術相談に加え、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」を本格実施^{※5}
- ・ 特に高度な技術を要する橋梁の緊急的な修繕については代行制度での事業着手



<H27修繕代行に向けた流れ>

○ 技術力向上の取り組み

一 技術者の育成・確保

- ・ 一定水準の技術力・技術者を育成・確保するため、点検・診断に関する資格制度を導入するとともにその有効性を検証

一 技術開発の推進

- ・ 非破壊検査等の点検技術、補修・補強技術等に関して、現場のニーズに合った産学官連携による技術開発を予算の重点配分により推進

※1：平成26年7月迄に全ての都道府県毎に設置（全ての道路管理者により構成）

※2：平成26年度は25都道府県で実施

※3：平成26年度は道路橋の約6万橋（全体の約9%）を定期点検

※4：緊急輸送道路上の道路法以外の跨道橋の関係者により構成、平成26年度内に全ての都道府県毎に設置

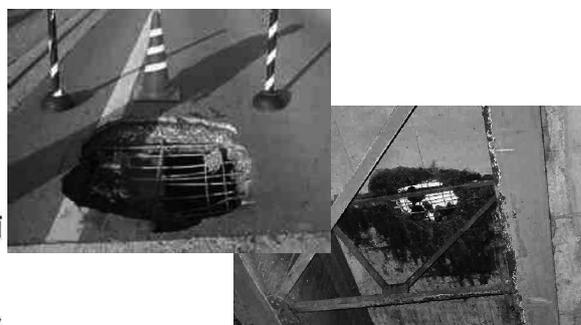
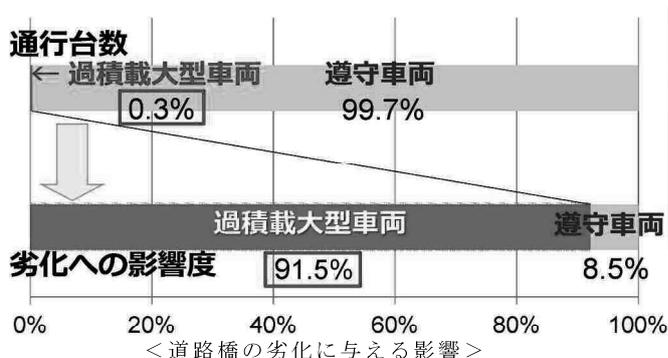
※5：平成26年度は市町村管理の3橋梁を対象に試行

参2：橋長2m以上の橋梁

②大型車両の通行の適正化

■国民の財産である道路の適正利用者にはより使いやすく、道路を傷める悪質違反者には取締り徹底など、メリハリの効いた取組を実施します。

- ・重量を違法に超過した大型車両は0.3%だが、道路橋の劣化の約9割以上を誘因
- ・平成26年10月に大型車誘導区間約3.4万kmを初めて指定し、国による一元審査を開始



＜抜け落ちた橋梁のコンクリート床版＞

- バン型等セミトレーラの駆動軸重に係る許可基準の緩和
- 一元審査を行う大型車誘導区間の追加指定による充実や、審査体制の集約化を実施することで、許可までの期間を短縮
- 車両総重量が基準の2倍以上の悪質違反者への即時告発の制度化やWIM(Weigh-in-motion)^{参3}を活用した取締りシステム等の開発・研究などを実施

③通学路など歩行空間・自転車通行空間の安全・安心の確保

■「通学路交通安全プログラム」に基づく、ハンプ設置、歩道整備等の通学路対策を重点的に支援します。

■生活道路の面的な事故分析等を踏まえた、集中的な対策を実施します。

- ・平成24年度の通学路緊急合同点検に基づく対策は、平成26年度末までに約9割完了見込み

- 学校、教育委員会、警察等と策定する「通学路交通安全プログラム」において、中高生等の自転車通学の安全確保も含めた通学路の合同点検や効果把握等を踏まえ、対策を効果的に実施（P26参照）
- メッシュデータ（事故、地理情報等）等の分析による対策箇所の抽出や、専門家による交通安全診断により、生活道路における通過交通排除と走行速度抑制の対策を効果的に実施
- 「自転車ガイドライン^{参4}」に基づく安全で快適な自転車利用環境を創出



＜歩道整備による通学路対策＞



＜ハンプによる走行速度抑制＞



＜安全で快適な自転車利用環境を創出＞

参3：通行中の車両の重量を計測する技術

参4：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H24）」

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の無電柱化を推進します。(P25参照)

- ・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】

新たな無電柱化推進計画を策定し、同時整備の実施、道路の占用禁止の実施、低コスト手法の導入等により、本格的な無電柱化を推進

- 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に着手
- 直接埋設や小型BOX活用方式等低コスト手法の導入及び直接埋設の普及促進の仕組みを構築
- 地域との連携を強化するため、地上機器の民地への設置等地域の協力が得られる仕組みや、計画策定の際に地域の声が反映される仕組みを構築
- 「電柱が無いことが常識」となるように国民の理解を深める情報発信を推進

⑤少子高齢化社会に対応した道路の機能向上

■高齢者や障害者等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、歩行空間のバリアフリー化や踏切道の歩行者対策、高速道路の誤進入対策を推進します。

- ・特定道路^{参5}のバリアフリー化率は平成25年度末時点で83%
- ・踏切事故死亡者の約4割、高速道路の逆走事故を起こした運転手の約6割が高齢者

- 鉄道駅、病院及び官公庁等を結ぶ歩行空間のバリアフリー化を推進
- 「踏切安全通行カルテ」を策定し、高齢者等の事故が多い踏切の対策を重点的に推進
- 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、発生頻度の高いICやSA・PAにて、標識、路面標示などの逆走防止対策を推進



<歩行空間のバリアフリー化>
(幅の広い歩道の整備)



<踏切道の歩行者対策>
(歩道の設置・拡幅)



<高速道路の逆走対策>
(標識、大型矢印路面標示の整備)

参5：鉄道駅、病院及び官公庁等を結ぶ道路のうち、移動等の円滑化が特に必要なもの（多数の高齢者、障害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。平成32年度までに、全ての特定道路のバリアフリー化を実施する

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。

- ・ 全国の緊急輸送道路は約99,000 k m（平成25年度末時点）
- ・ 緊急輸送道路上の既設橋梁の耐震化率は約81%（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）

- 緊急輸送道路としての機能を発揮し、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、橋梁の耐震性能向上、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
- 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、八方向別の行動計画作成、実働訓練による対応能力向上等を図るとともに、他地域においても大規模災害に備えた体制を構築
- 異常降雪等に備え、冬期道路交通を確保するための除雪体制等を構築
- 速やかな道路啓開に資するため、災害対策基本法の改正を踏まえ、道路管理者による円滑な車両移動のための人員・資機材等の体制を強化
- 官民の保有する自動車のプローブ情報等のビッグデータを活用し、早期の被害状況の把握による初動強化を推進



<橋梁の耐震補強>



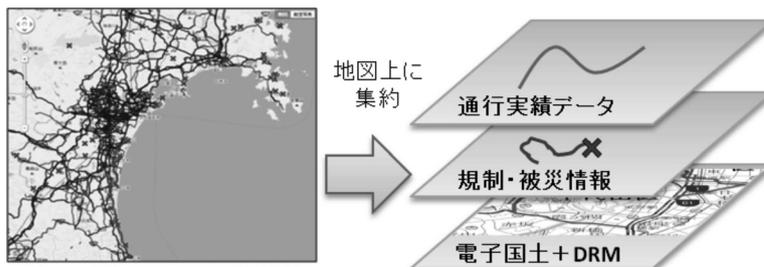
<斜面崩落防止対策>



<災害対策基本法に基づく車両移動訓練>



<八方向作戦による道路啓開>



プローブ情報による通行実績

<プローブ情報等を活用した早期の被害状況把握>

(3) 地域の活性化

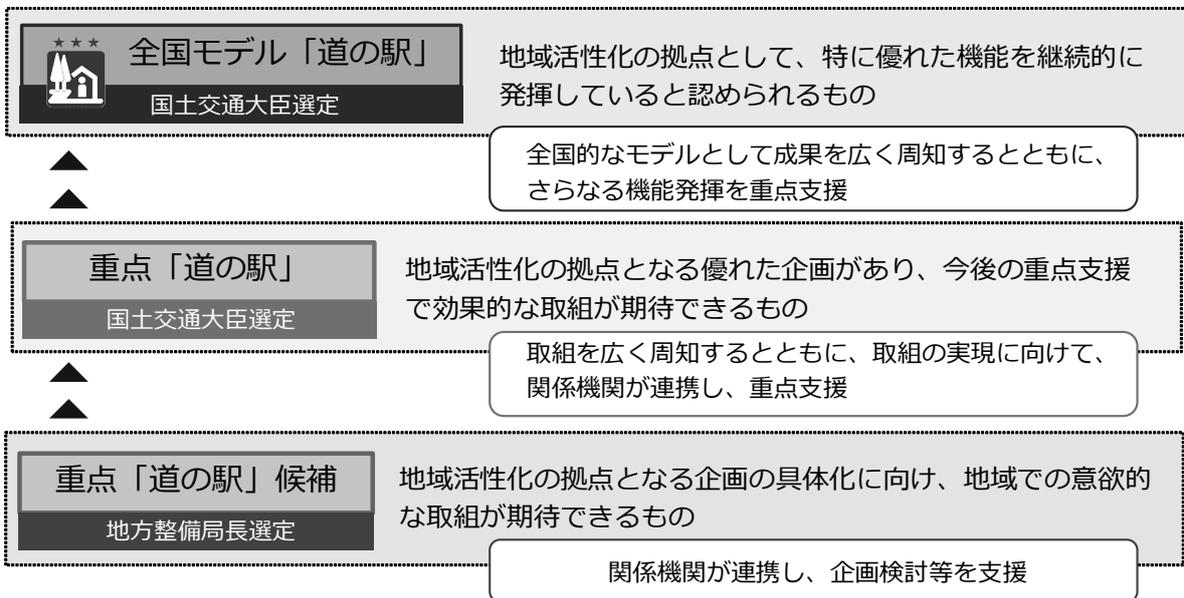
① 重点「道の駅」制度の創設

■ 地域活性化の切り札として「道の駅」を活かすため、全国のモデルとなる先駆的な取組を重点「道の駅」として選定し、国民に広く周知を図り、計画段階から重点的に支援します。(P26参照)

○ 重点「道の駅」制度

- ・ 地域の創意工夫により、「道の駅」を地域活性化の拠点として活かす取組が進展
- ・ 全国のモデルとなる先駆的な取組を重点「道の駅」として選定し、国民に広く周知し、支援することにより、「道の駅」を核とした地域活性化の取組を促進する制度を新たに創設

< 重点「道の駅」に想定される機能 >



○ トイレ等の適切なリニューアルなど、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
- ・ 電気自動車（EV）充電器は、利便性を考慮し、道路区域内を含め設置を促進

②スマートIC等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71箇所が開通、74箇所で事業中（平成26年12月時点）

○スマートICの整備にあたっては、新たに創設された補助事業を活用

○スマートICについて、準備段階から支援するため、必要な制度の充実を図る



<白河中央スマートICの整備事例>

[東北自動車道 白河中央スマートIC]

- ・平成21年8月開通
- ・平成25年度交通量 約2,700台/日
- ・白河中央スマートICの整備により、白河厚生総合病院までのアクセス時間が短縮され、年間約700台の車両が救急搬送で利用（平成25年度実績）

2) 高速道路への直結化によるアクセス強化

- ・高速道路に隣接している主要施設の多くが、一般道を介して高速道路と接続

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



<高速道路に直結している主要施設の例>

[対象施設]

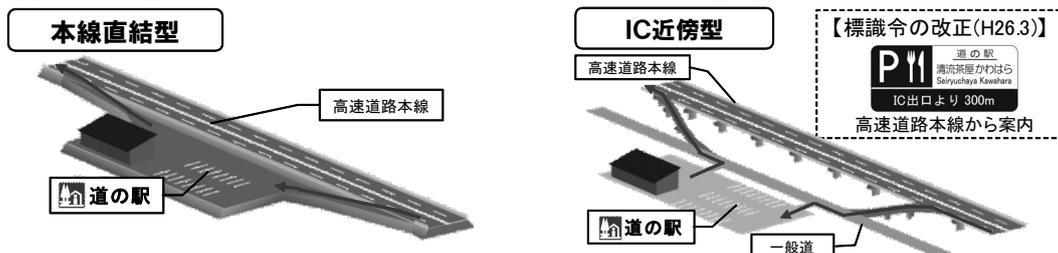
- | | |
|---------|----------|
| ・高次医療施設 | ・大規模商業施設 |
| ・工業団地 | ・空港 |
| ・物流施設 | ・港湾 等 |

3) 無料の高速道路における休憩サービスの充実（P24参照）

- ・無料の高速道路は、今後整備が急速に進展 現在:1,654km → 今後:3,220km
- ・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。

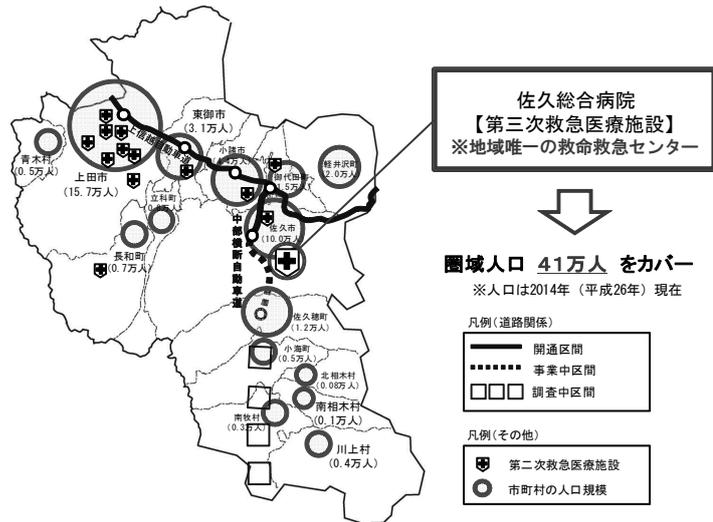
- ・2050年には、人口が2010年の半分以下になる地点が現在の居住地の6割以上
- ・都市圏の機能維持には、一定規模以上の都市圏人口が必要（P18参照）

【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



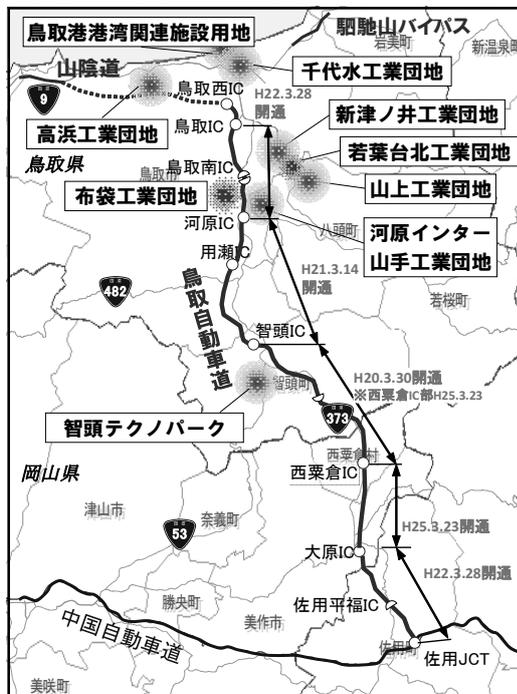
<長野県内の高速道路ネットワーク>



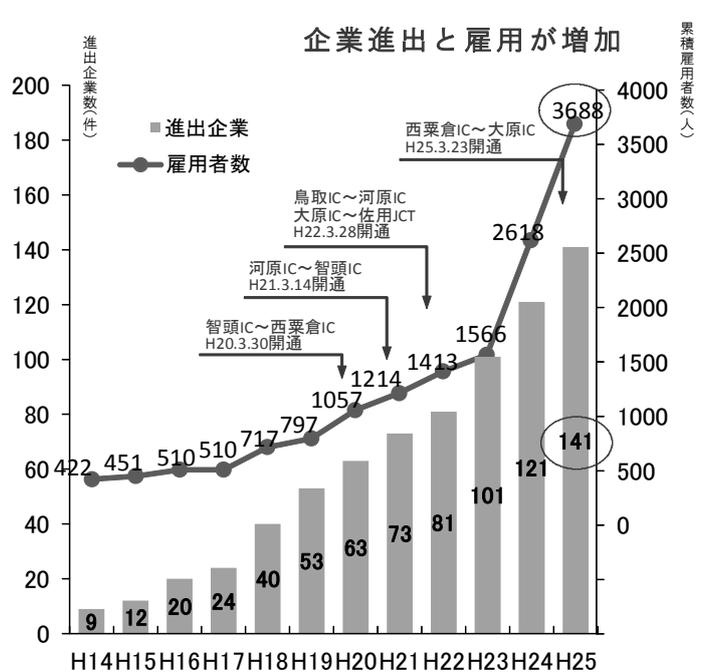
<道路ネットワークによる救急医療体制の構築>

【地域活性化による雇用創出の例（鳥取県東部地域）】

○鳥取自動車道の整備により、沿線地域への企業進出を促進し、平成14年度から平成25年度の12年間に延べ141社が進出、約3,700人の雇用を創出



<鳥取県東部の主な工業団地>



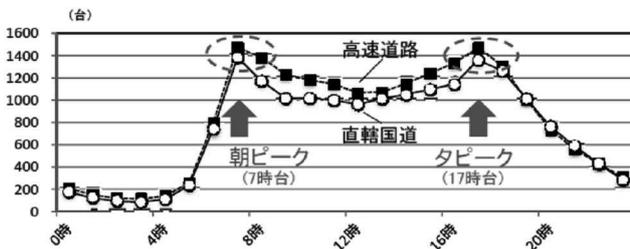
<鳥取県東部の企業進出状況>

④ネットワークを賢く使う

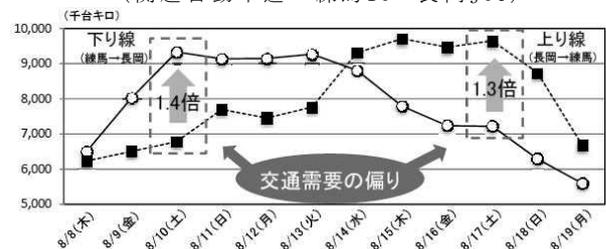
■今ある道路をもっと賢く使って、時間損失、低い時間信頼度、交通事故、活力低下の克服を目指します。

- ・日本の道路ネットワークは貧弱だが、ネットワークを十分に使い切っていない(P20参照)
 - － 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
 - － 年間の交通事故死者数のうち、歩行中と自転車乗用中の死者が約5割を占め、そのうち約5割が自宅から500m以内で発生

【平日24時間における時間別交通量】



【お盆シーズンの走行台キロ】
(関越自動車道 練馬IC～長岡JCT)



○賢く使う取組については、国土幹線道路部会^{参6}の基本方針を踏まえ、具体的な取組内容について検討を進め、可能なものから順次実施

目指すべき方向	具体的な取組
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

< 高速道路を主な対象とした具体的な賢く使う取組 >

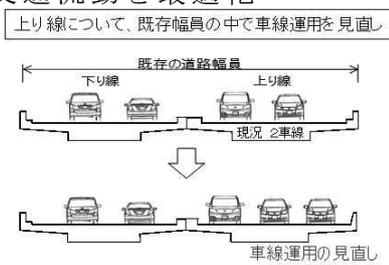
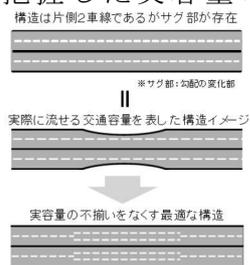
○交通量観測機器やETC2.0^{参7}等を活用しビッグデータを収集することにより、交通量や走行速度等の交通状況を常時観測する体制への移行を推進

参6：社会資本整備審議会道路分科会 国土幹線道路部会

参7：料金収受に加え、路車間通信により情報提供サービスや経路情報を活用したサービスを実現するシステム。プローブ情報の収集も可能

○実容量の不揃いをなくす (P24参照)

- ・ビッグデータを活用して、最大安定交通量（実際に流せる容量）を把握
- ・把握した実容量の不揃いをなくして、科学的に交通流動を最適化

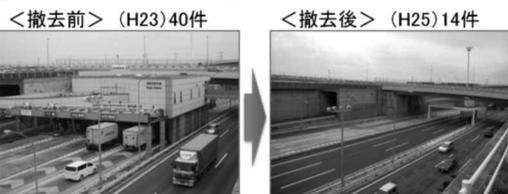


<実容量の不揃いのイメージ>

<交通流動最適化のイメージ（中央道調布付近）>

○本線料金所の撤去

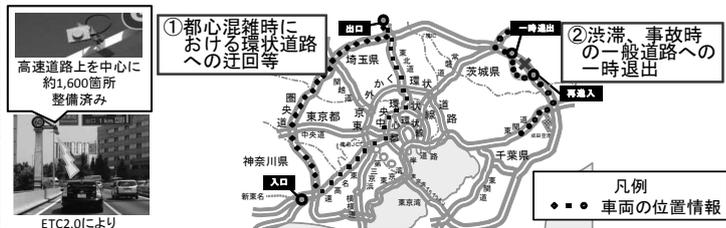
- ・異なる料金体系間の継目に設置されている本線料金所の撤去により、高速道路の安全性・快適性の向上を図る
- ・まずは、都市高速の旧料金圏境に設置された本線料金所の撤去に着手し、オリンピック^{参8}目途に首都高速の大井本線料金所などの撤去を目指す



<撤去による事故件数の減少事例（湾岸浮島本線料金所（首都高速））> <大井本線、平和島本線料金所>

○ETC2.0^{参7}で賢く使うユーザーの優遇と料金所革新

- ・渋滞、事故等の状況に応じて、利用者が複数ルートを選べるシステムを導入
- ・ETC2.0^{参7}の導入に合わせ、一定速度で通過できる新設計料金所を設置



<ETC2.0による賢い経路選択(イメージ)>

<新設計料金所(イメージ)>

○賢く事故削減

- ・幹線道路では、「事故ゼロプラン^{参9}」を引き続き推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用し、きめ細かく効率的な事故対策を実施
- ・生活道路では、安全性の高い高速道路等へ交通転換させ、通過交通排除と走行速度抑制を徹底することにより、歩行者や自転車優先の生活空間を構築



<ビッグデータを活用した対策事例>

<面的な速度規制(ゾーン30)>

<歩車共存道路>

参 8 : 2020年オリンピック・パラリンピック東京大会

参 9 : 事故データや地域住民からの指摘等に基づき事故の危険性が高い区間（事故危険区間）を選定し、事故要因に即した対策を重点的・集中的に実施、完了後は効果計測シマネジメントサイクルにより逐次改善を図る取組

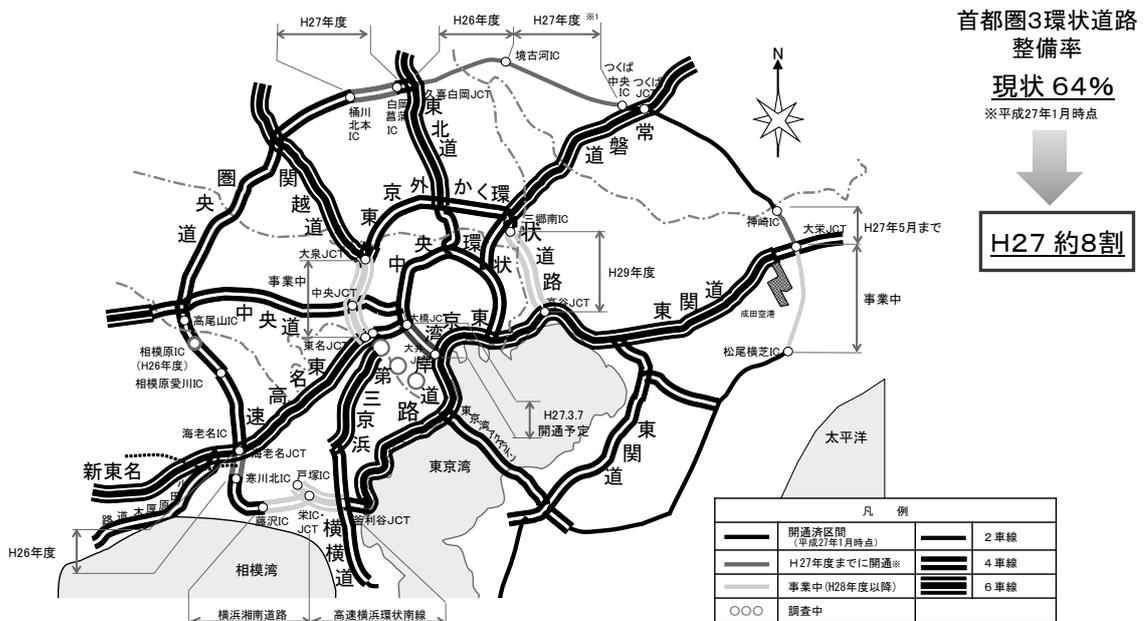
(4) 成長戦略の具体化

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。

- ・ 都心環状線は、都心に用事のない車両による通過交通が約6割
- ・ 配送日時が指定されている輸送件数の増加 (H17: 62.2% → H22: 71% [件数ベース])

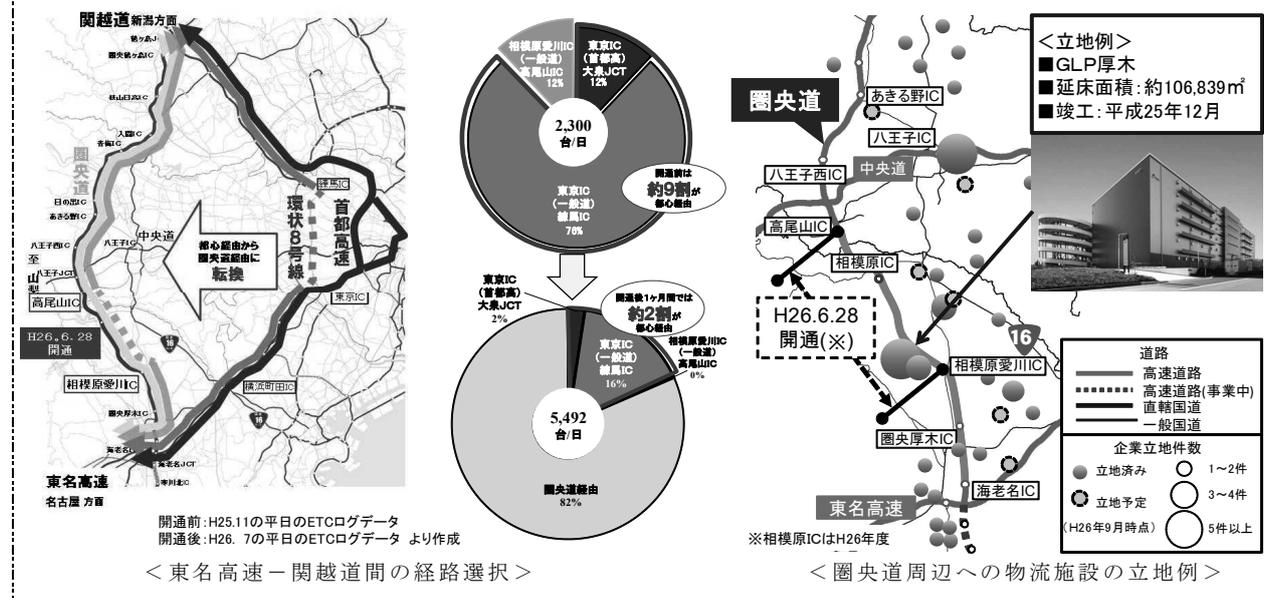
○ 首都圏3環状道路は平成27年度に概成



○ 首都圏の料金体系については、国土幹線道路部会^{参10}の基本方針における、平成28年度より水準の整理・統一及び起終点を基本とした料金を導入すべきとの方針を踏まえ、具体の検討を進める (近畿圏は、平成29年度からの導入に向け、地域固有の課題等の整理を進める)

○ 圏央道の開通により、東名高速と関越道の乗り継ぎにおいて、圏央道経由に転換

○ 多数の事業者が圏央道周辺に物流施設を整備

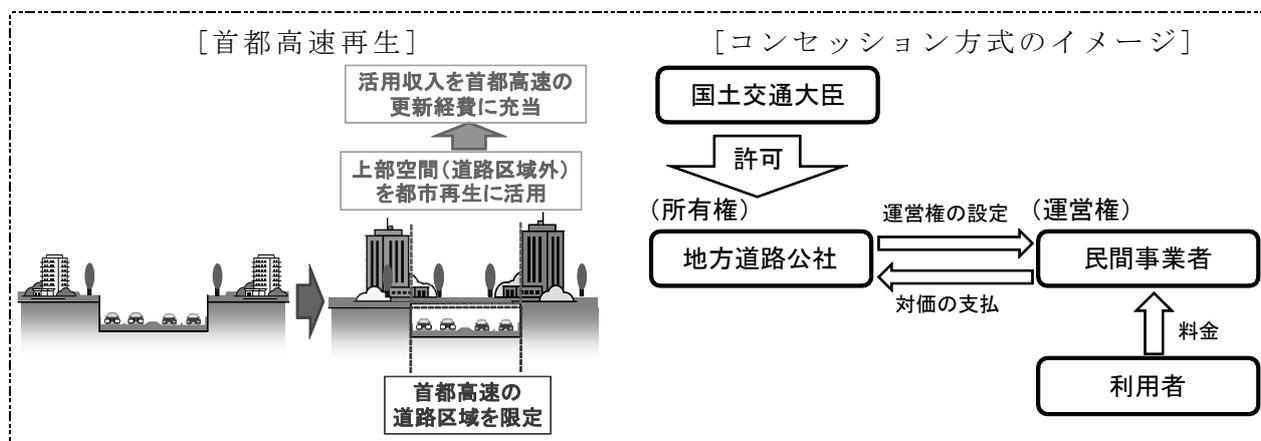


参10: 社会資本整備審議会道路分科会 国土幹線道路部会

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進めます。
- 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。

- ・道路上部空間の利用等を可能とする道路法等が一部改正（平成26年6月施行）
- ・首都高速道路の更新事業について、道路整備特別措置法等に基づき許認可（同年11月）
- ・構造改革特区制度において、民間事業者による公社管理有料道路の運営を可能とするための道路整備特別措置法の特例を設けることが決定され、『「日本再興戦略」改訂2014』において、早期に法制上の措置を講ずることとされたところ（平成26年10月「国家戦略特別区域法及び構造改革特別区域法の一部を改正する法律案」閣議決定）



③ 2020年オリンピック・パラリンピック東京大会を見据えた取組

- 路面温度の上昇を抑制する舗装の活用やバリアフリー化、無電柱化、案内標識の英語表記等による取組を通じて、大会の開催を支援します。

- ・東京23区の特定道路のバリアフリー化率は平成25年度末時点で89%
- ・外国人旅行者が日本滞在中に感じる不便・不満のワースト1位は、道路標識・地図

- 観客や競技者の暑熱対策として、路面温度上昇抑制機能を有する舗装等について、東京都等と連携しマラソンコース等での整備を推進
- 国内外から訪れる人々の安全・安心や快適性向上のためのバリアフリー化や無電柱化を推進
- 各国から訪れる人々への適切な案内誘導のため、各機関の案内看板等とも連携し、道路案内標識の英語表記改善を推進

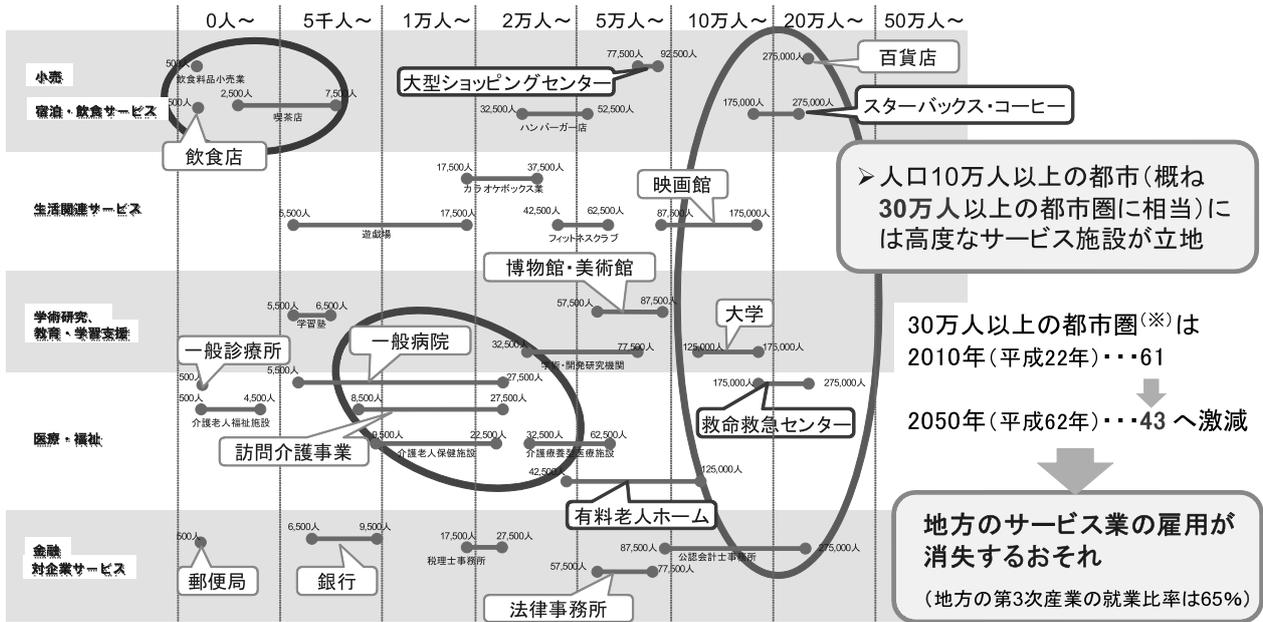


(参考資料)

【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）



※三大都市圏を除く

出典：国土交通省国土政策局作成資料を一部着色

○高速道路の活用による松江－米子都市圏※の変化

【高速道路を活用しない】

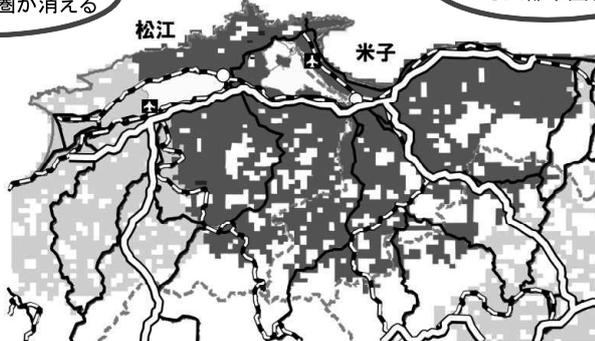
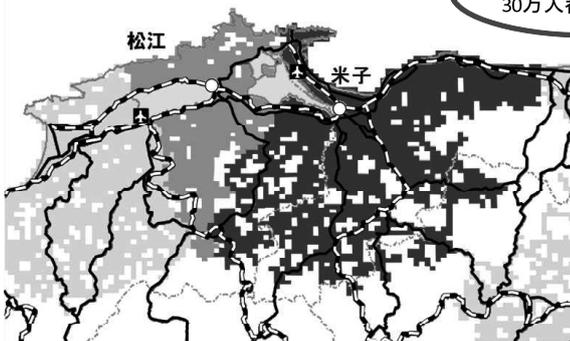
都市圏の中心市	都市圏人口(万人)	
	2010年	2050年
松江市	22.0	15.6
米子市	32.6	20.9

【高速道路を活用】

都市圏の中心市	都市圏人口(万人)	
	2010年	2050年
松江市・米子市	56.0	37.3

このままでは30万人都市圏が消える

ネットワークにより30万人都市圏を維持

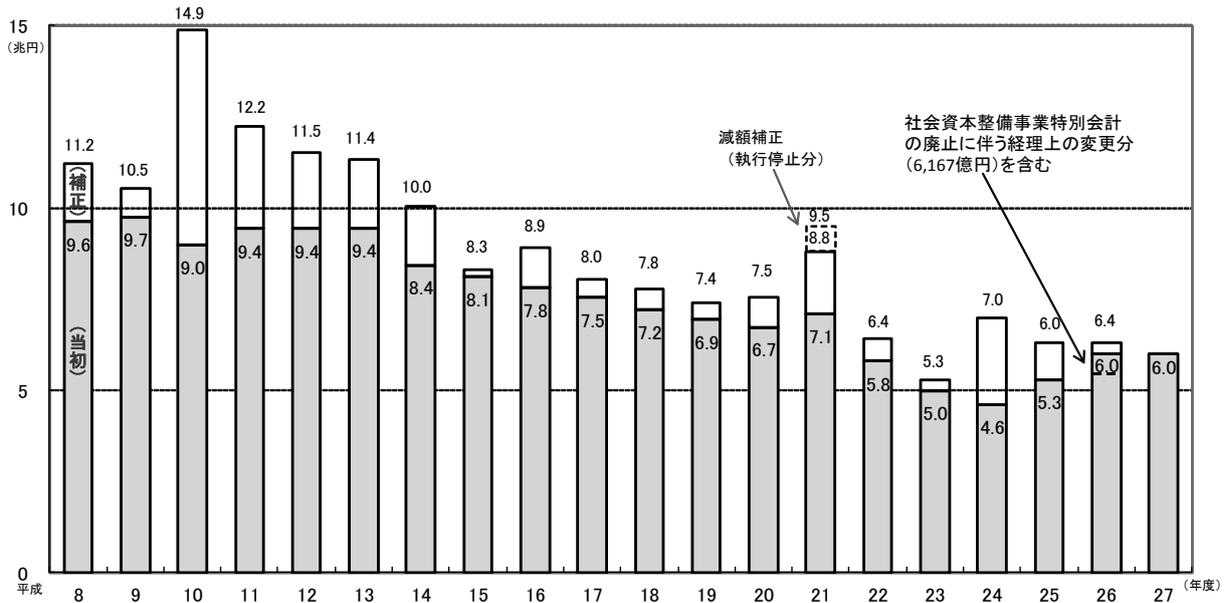


※2010年（平成22年）の人口10万人以上の市を中心市とし、自動車で60分以内に到達可能な1kmメッシュを都市圏として設定

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

(参考資料)

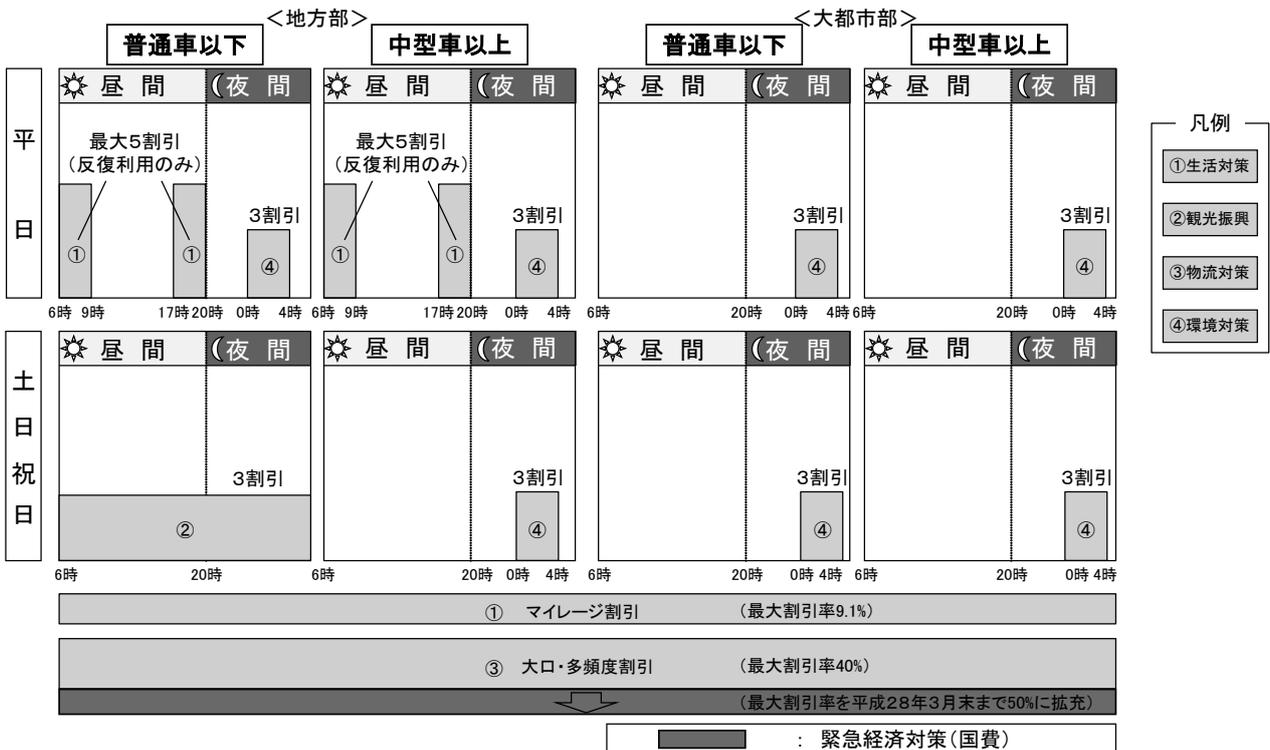
【公共事業関係費（政府全体）の推移】



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

【高速道路料金割引】

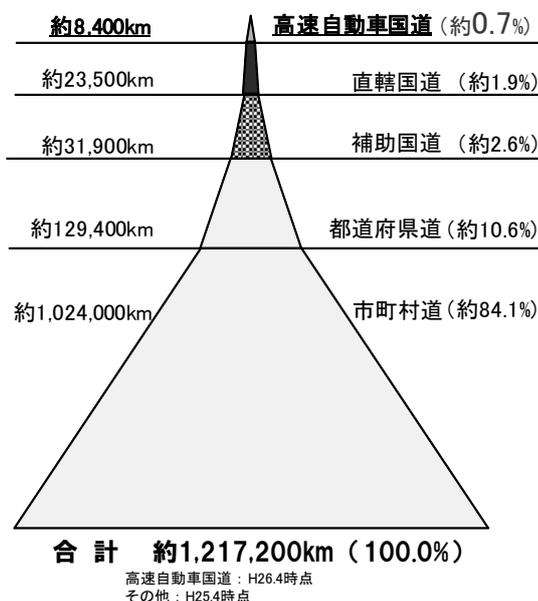
○ 現下の経済情勢等を踏まえ、物流コストの低減等に資する取組を推進するため、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長等を実施



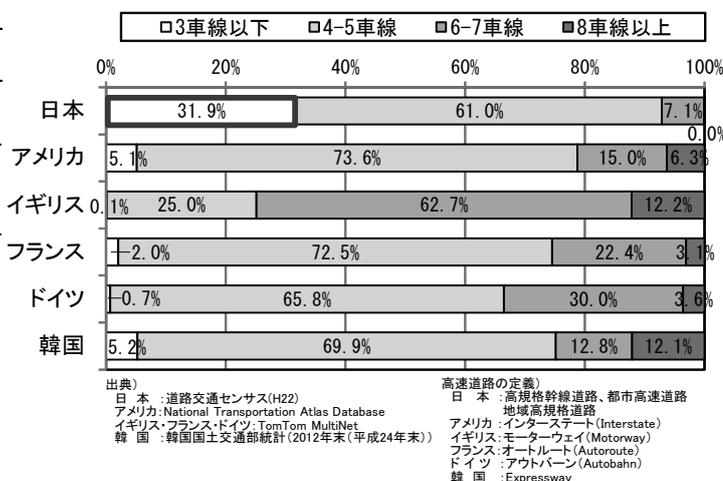
(参考資料)

【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

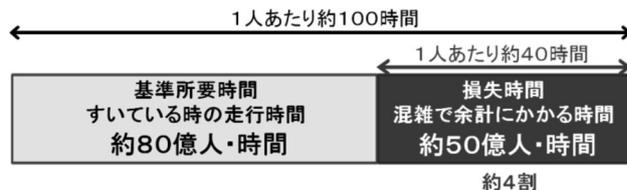


○都市間連絡速度の国際比較

	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	26年度末開通予定延長 ()進捗率		27年度末開通予定延長 ()進捗率		27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	11,060km	(79%)	11,342km	(81%)	282km
高速自動車国道	11,520km	<867km> 8,628km	(82%) (75%)	<895km> 8,775km	(84%) (76%)	<28km> 147km
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	1,565km	(63%)	1,672km	(67%)	107km

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 基本方針のポイント(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/国土形成計画の改定の議論 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 基本方針のポイント(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

(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

(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

【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)

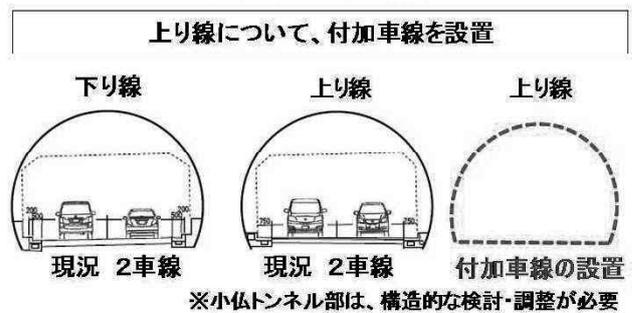
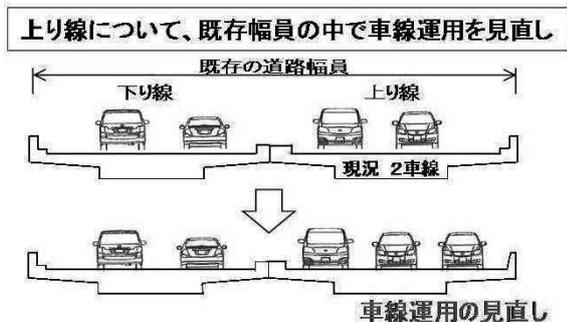
- ・渋滞状況や渋滞要因について、ビッグデータを使ってボトルネック箇所を特定し、関係機関とともにワーキンググループで検討し、小仏トンネル付近及び調布付近について対策(案)を提示



【渋滞対策イメージ】

(1) 調布付近

(2) 小仏トンネル付近

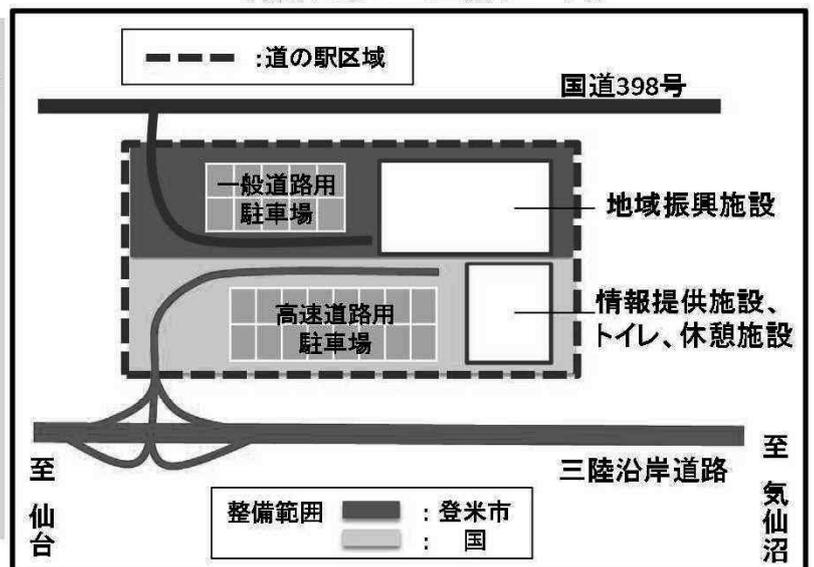
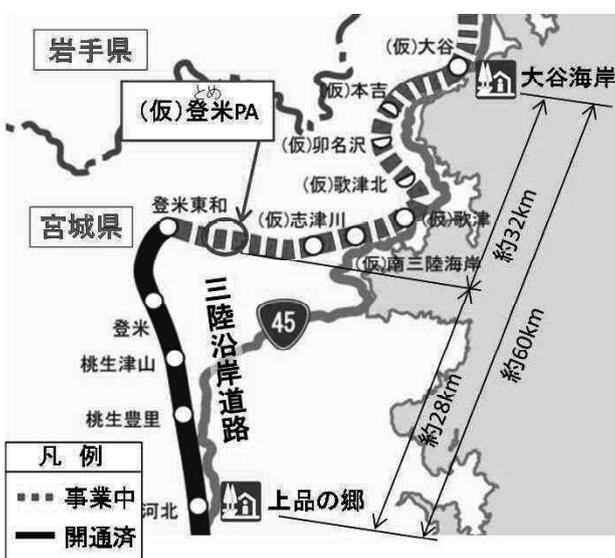


○スマートIC等の活用による拠点の形成(無料高速道路における休憩サービス提供の取組)

(三陸沿岸道路の例)

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

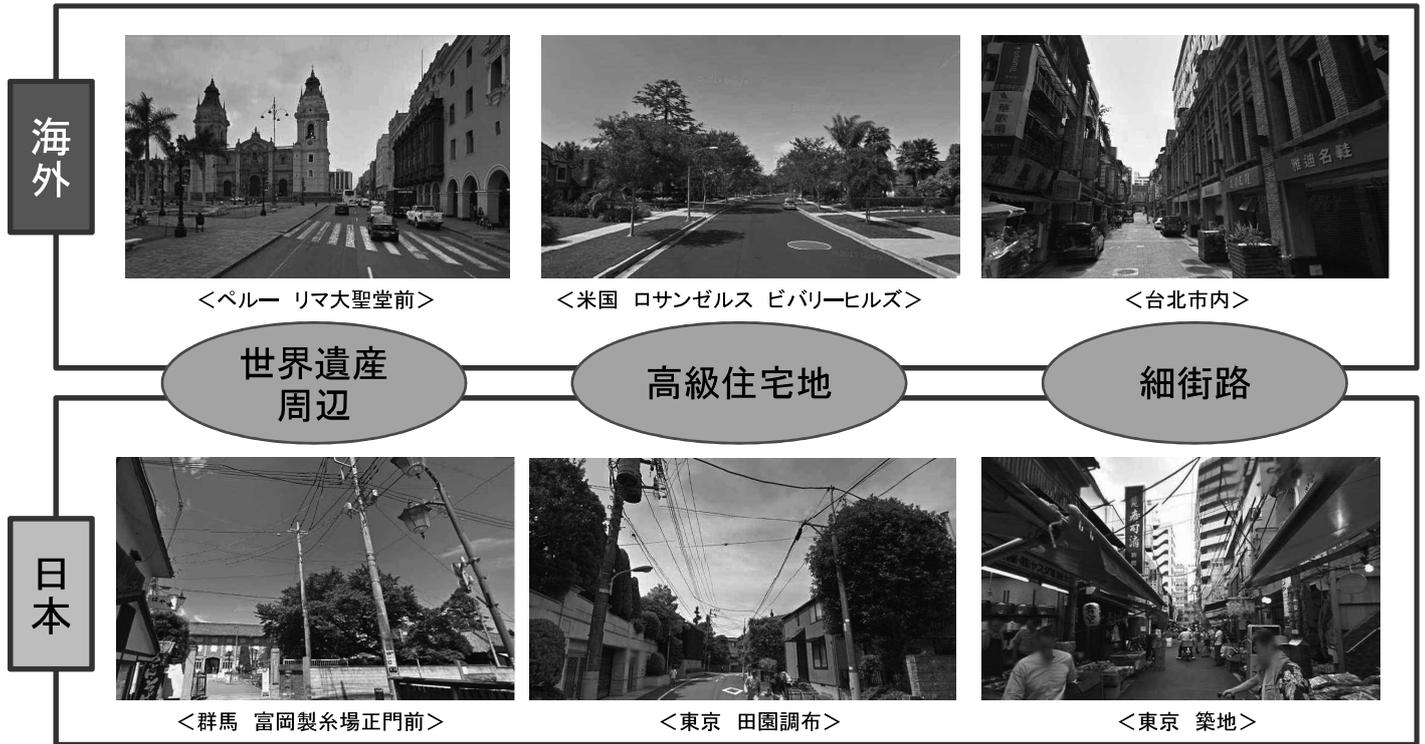
【(仮)登米PAの整備イメージ】



○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、高級住宅地、細街路でも電柱が林立



(低コスト手法の検討)

- ・日本ではケーブルを管路の中に通しているが、海外ではケーブルを地下に直接埋設する方式が主流。直接埋設など、低コスト手法の導入に向けた検討を関係機関と実施

(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

＜海外の直接埋設の状況＞



電力線が直接埋設された例(ロンドン)

＜実験※による検討((独)土木研究所)＞



ケーブルを直接埋設している状況



歩道の無い道路の無電柱化



住宅地内の道路など、交通量が比較的小さい道路における10年分の交通荷重を載荷

自動走行大型車両による載荷試験

※ 既存の基準より浅い位置にケーブルを直接埋設できるか検討



地上機器

民地を活用した地上機器の設置

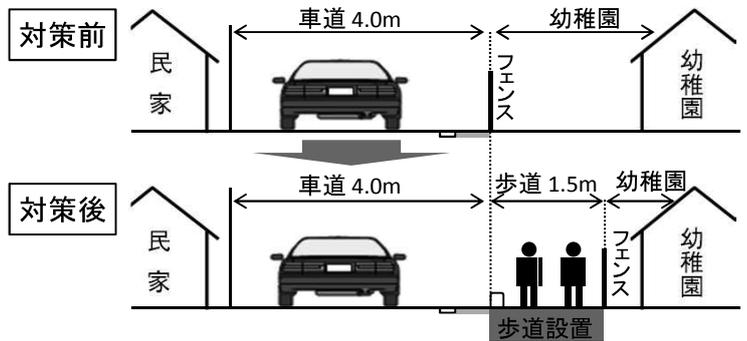
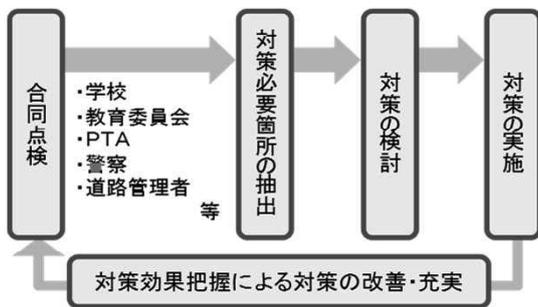
○通学路の安全・安心の確保(教育委員会・PTA等との連携による対策の実施)

(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】



○重点「道の駅」制度の創設(「道の駅」が地域活性化の拠点となっている事例)

(群馬県川場村 道の駅「川場田園プラザ」平成8年開駅)

- ・「農業プラス観光」で自立する群馬県川場村の商業、情報、ふれあいの核として人気の「道の駅」
- ・農産物や観光名所など、豊富な地域資源へのアクセスポイントとして、「道の駅」を目的地とする新たなニーズを掘り起こし、人口約3700人の村で、利用者数約120万人(リピーターが7割)を誘致
- ・駅での販売(約10億円)、雇用創出(80名)に加え、ファーマーズマーケットの出荷登録(420名:村内農家の93%)などを通じて経済・地域活性化の効果は、地域に広く波及

農業プラス観光

- ・園内では朝取り野菜・ブルーベリーや乳製品などの地域資源を活かし、果物狩りや陶芸などの体験やイベント等により、村民と来訪者の交流の機会を提供



地域のゲートウェイ

- ・観光協会スタッフがビジターセンターに常駐し、宿泊、体験施設など、地域全体の観光案内

「道の駅」を入口に
地域の魅力をネットワーク



川場村の
観光資源



(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

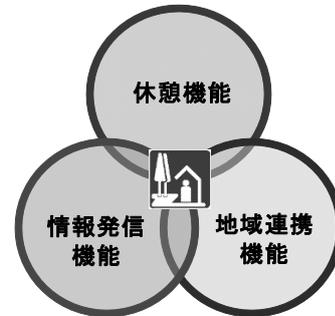
・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供

地域連携機能

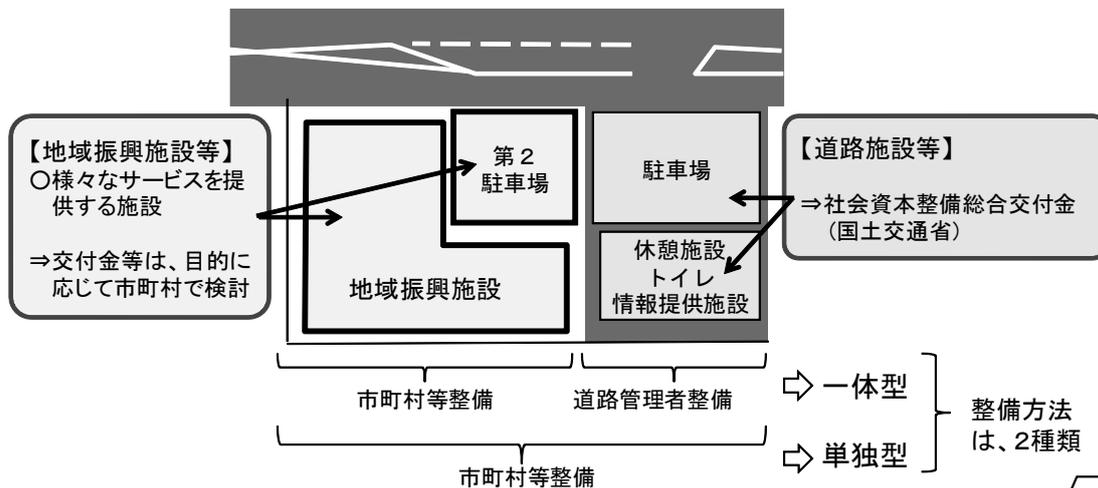
・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設

「道の駅」の基本コンセプト

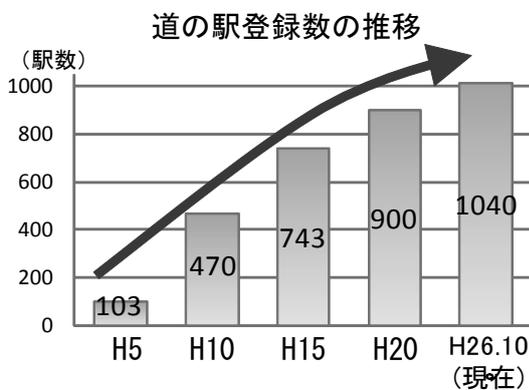
地域とともにつくる
個性豊かな
にぎわいの場



【「道の駅」の整備主体と交付金等】



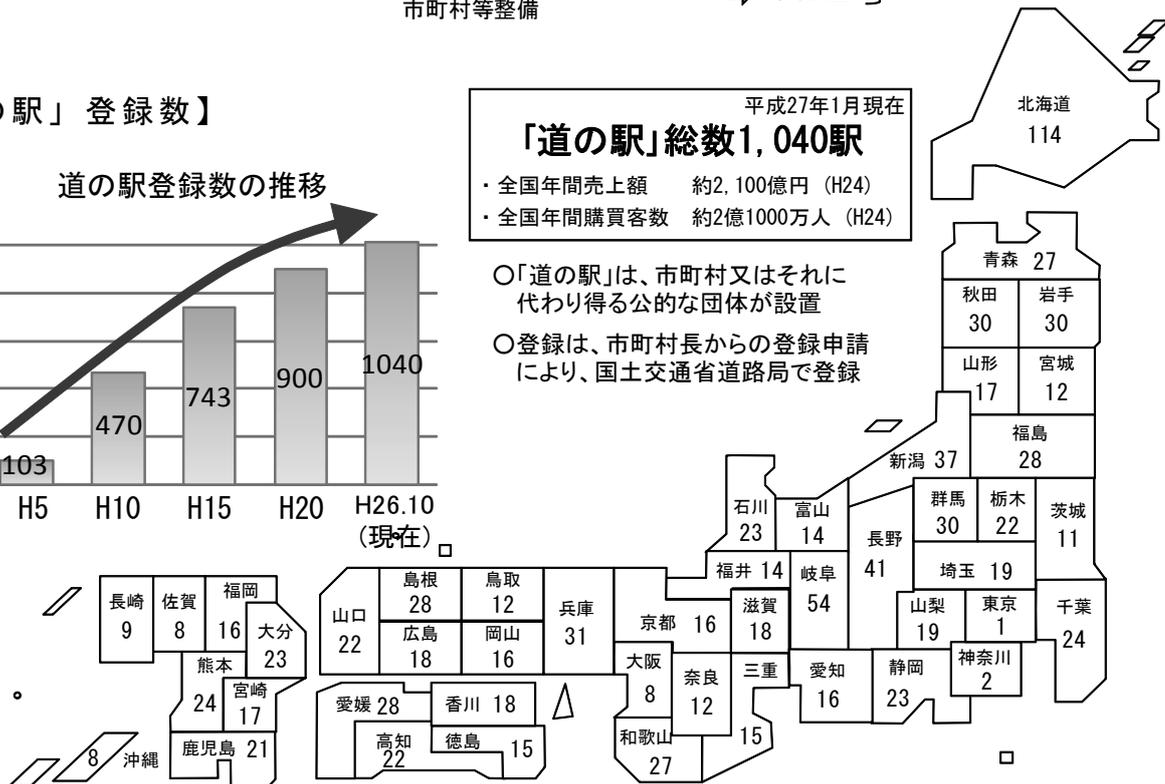
【「道の駅」登録数】



平成27年1月現在
「道の駅」総数1,040駅

- ・全国年間売上額 約2,100億円 (H24)
- ・全国年間購買客数 約2億1000万人 (H24)

- 「道の駅」は、市町村又はそれに代わり得る公的な団体が設置
- 登録は、市町村長からの登録申請により、国土交通省道路局で登録



(参考資料)

道 路 関 係

区 分	平成27年度(A)		前年度(B)	
	事業費	国費	事業費	国費
直 轄 事 業	1,569,078	1,569,078	1,572,072	1,572,072
改 築 そ の 他	1,152,189	1,152,189	1,182,933	1,182,933
維 持 修 繕	296,487	296,487	268,382	268,382
諸 費 等	120,402	120,402	120,757	120,757
補 助 事 業	112,479	68,633	104,032	64,430
地 域 高 規 格 道 路 等	86,385	48,507	86,638	48,652
大 規 模 修 繕 ・ 更 新	8,700	4,463	-	-
除 雪	15,171	10,114	15,171	10,114
補 助 率 差 額 等	2,223	5,549	2,223	5,664
有 料 道 路 事 業 等	2,038,270	22,462	1,801,441	21,441
合 計	3,719,827	1,660,173	3,477,545	1,657,943

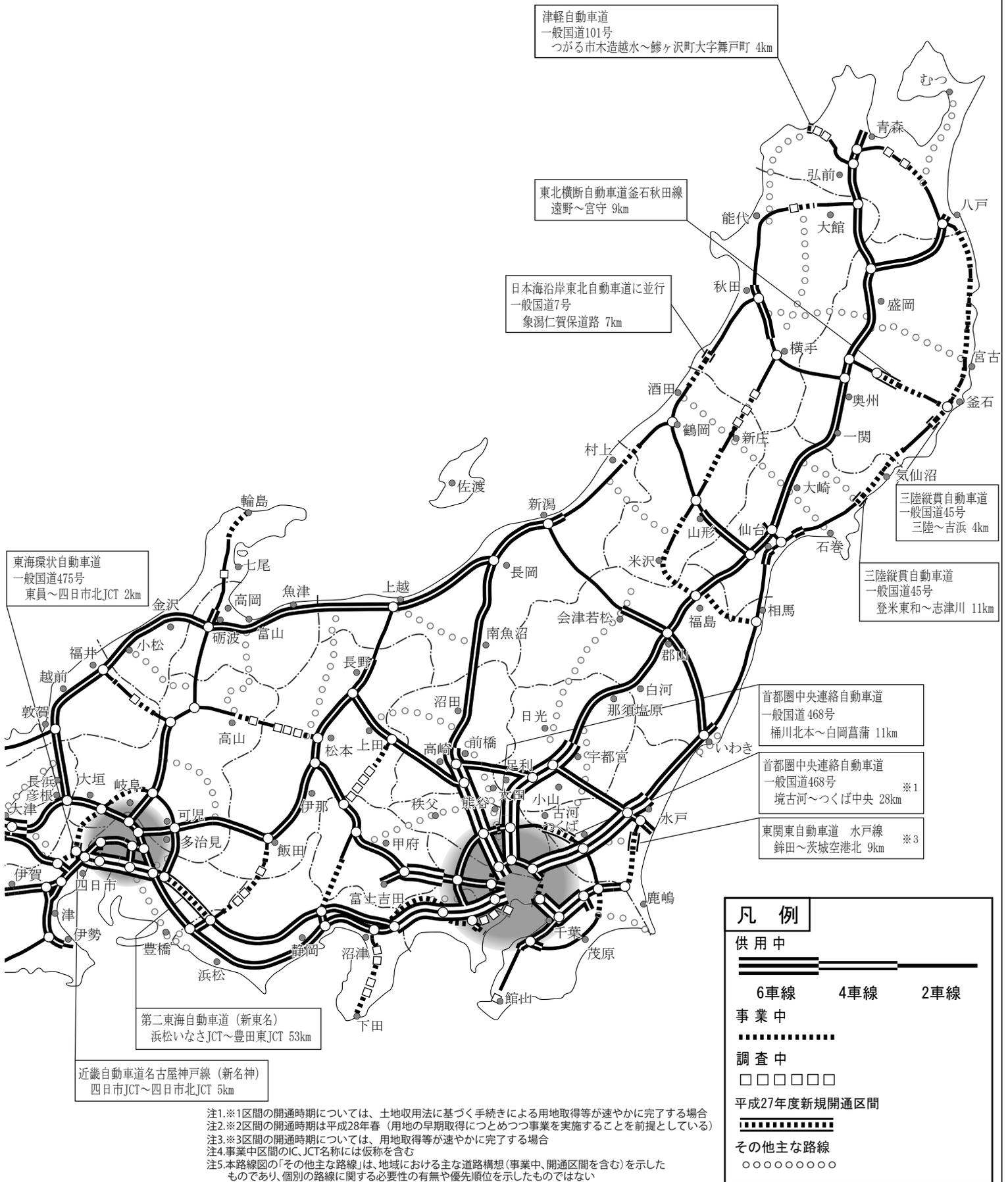
予 算 総 括 表

(単位:百万円)

倍率(A)／(B)		備 考
事業費	国費	
1.00	1.00	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8億円)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1,975億円がある。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(2,913億円)を含む。
0.97	0.97	
1.10	1.10	
1.00	1.00	
1.08	1.07	
1.00	1.00	
皆増	皆増	
1.00	1.00	
1.00	0.98	
1.13	1.05	
1.07	1.00	この他に、社会資本整備総合交付金(国費9,018億円)、防災・安全交付金(国費10,947億円)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。

路線図

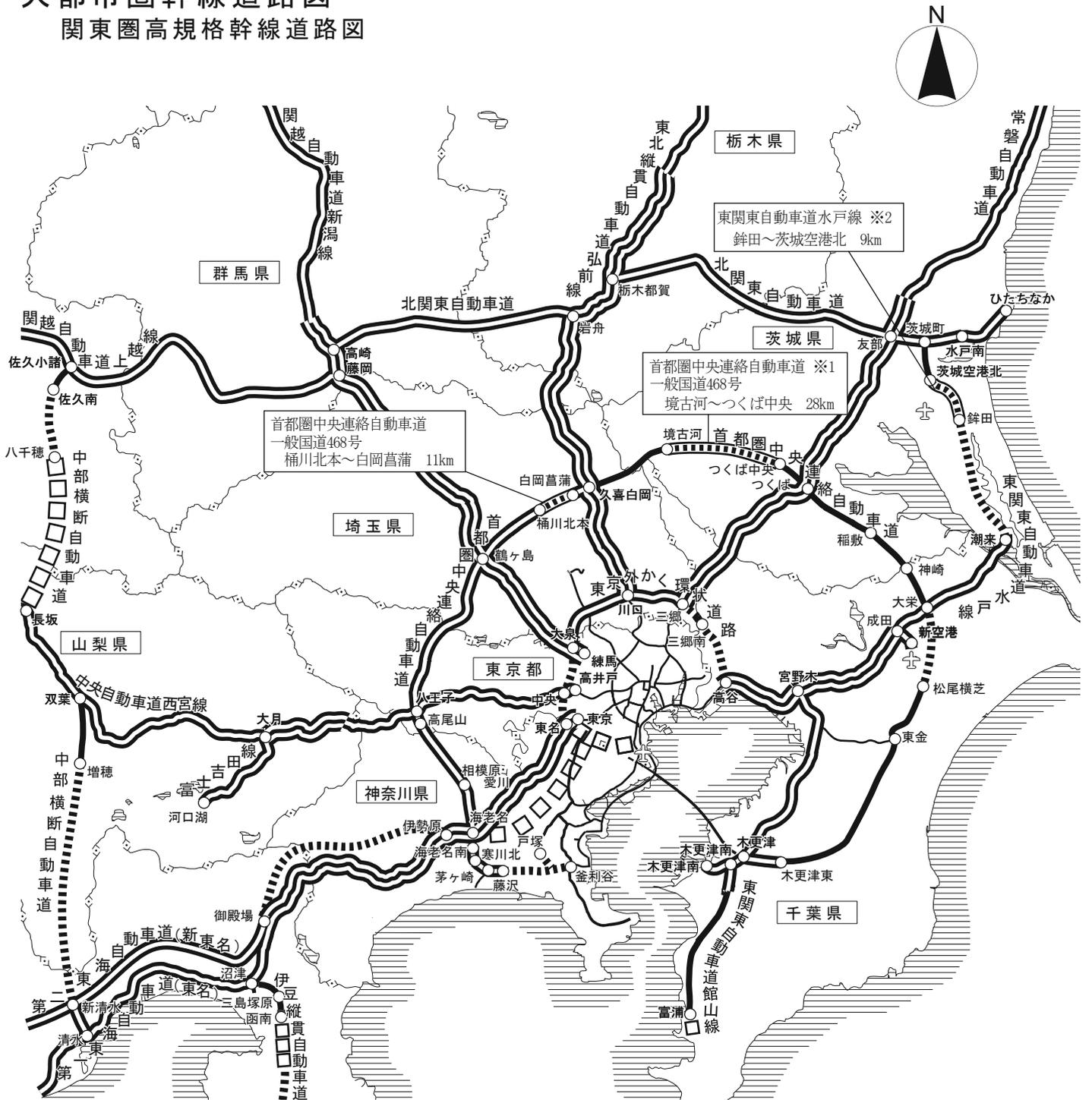
(平成26年度末時点の全国路線図に、平成27年度新規開通箇所を旗揚げ)



(参考資料)

大都市圏幹線道路図

関東圏高規格幹線道路図



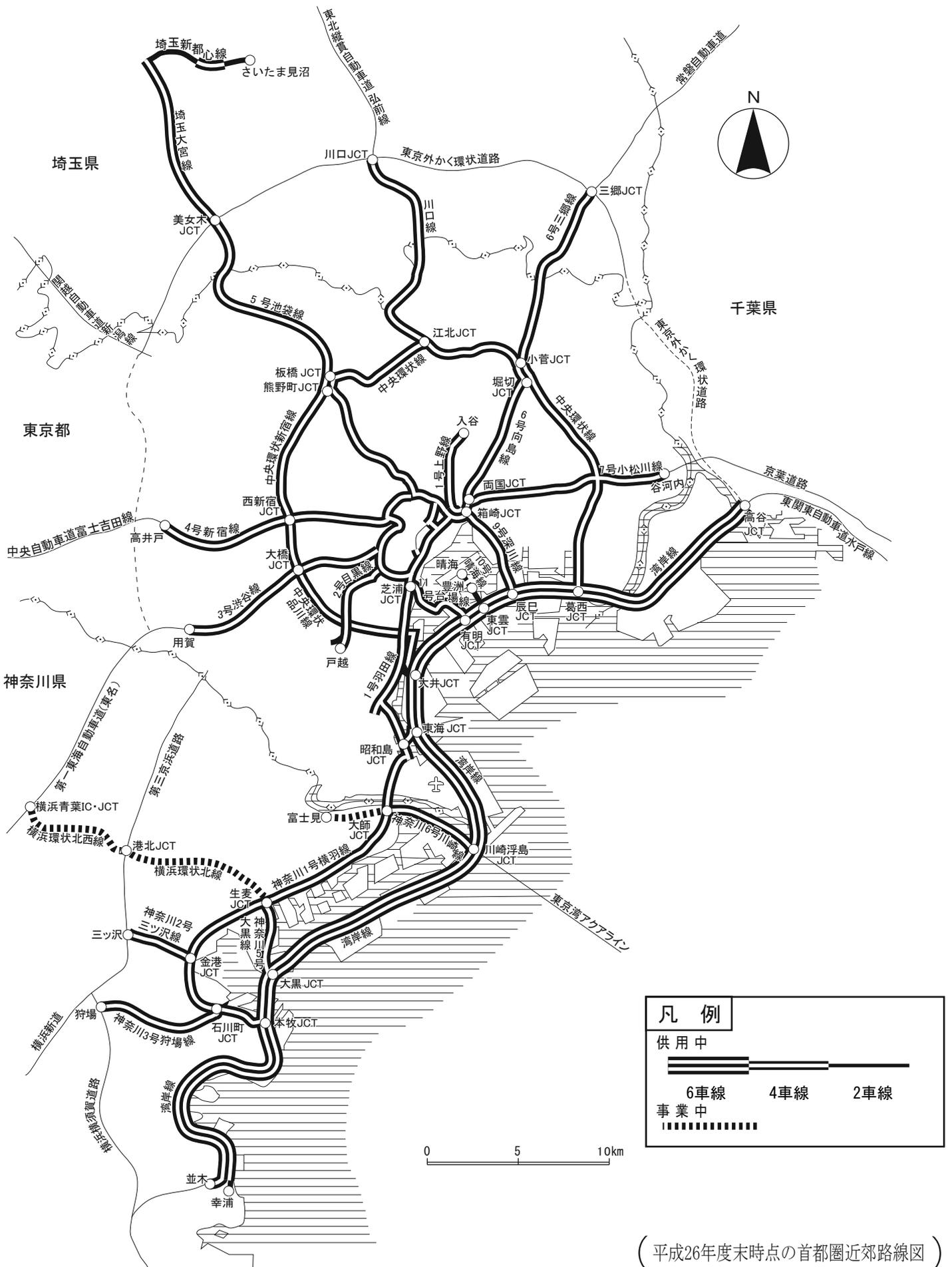
凡例	
供用中	
事業中	
調査中	
平成27年度新規開通区間	

※1 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
※2 用地取得等が速やかに完了する場合

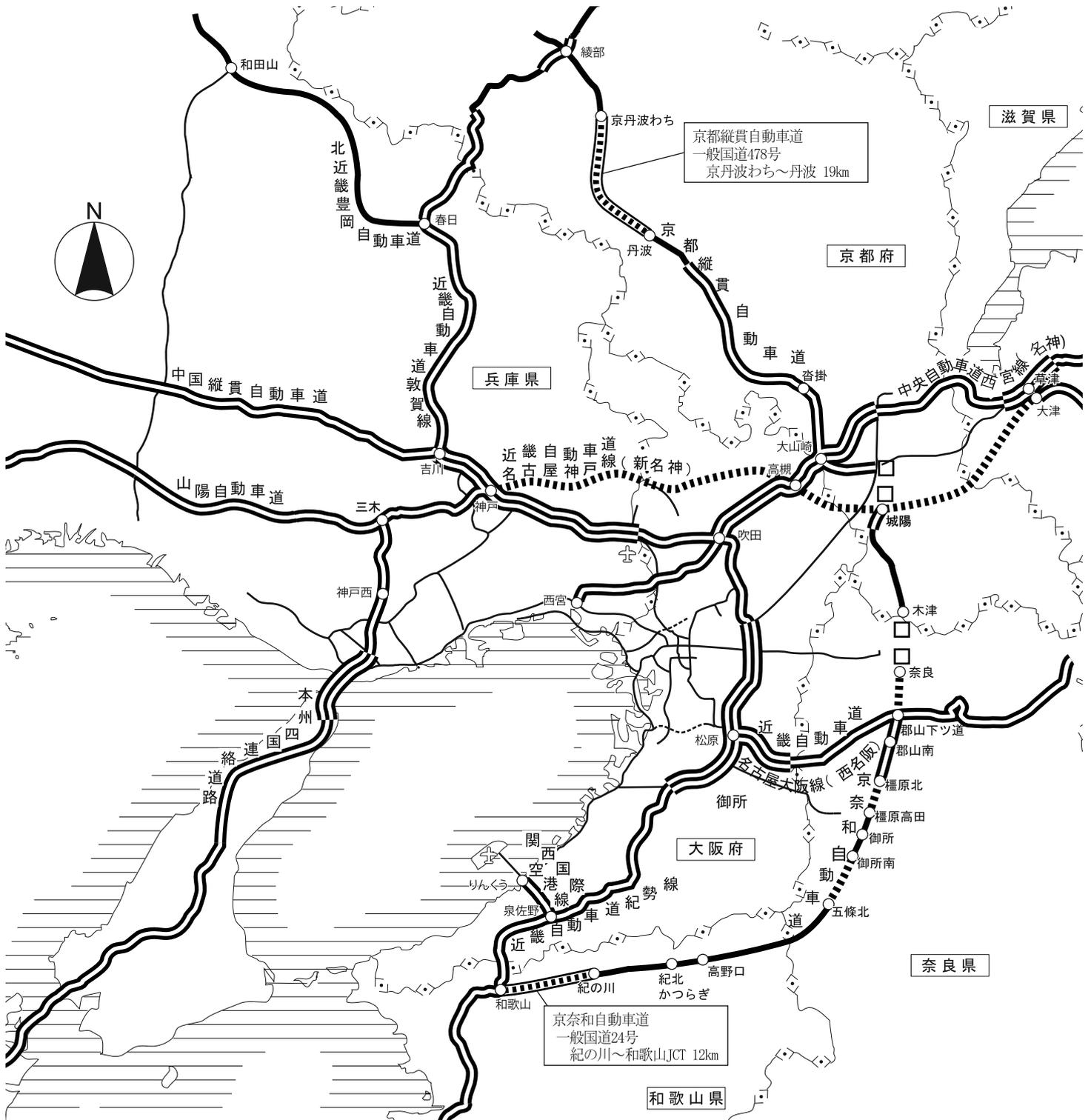
0 20 40km

(平成26年度末時点の関東圏路線図に、平成27年度新規開通箇所を旗揚げ)

首都圏近郊道路図



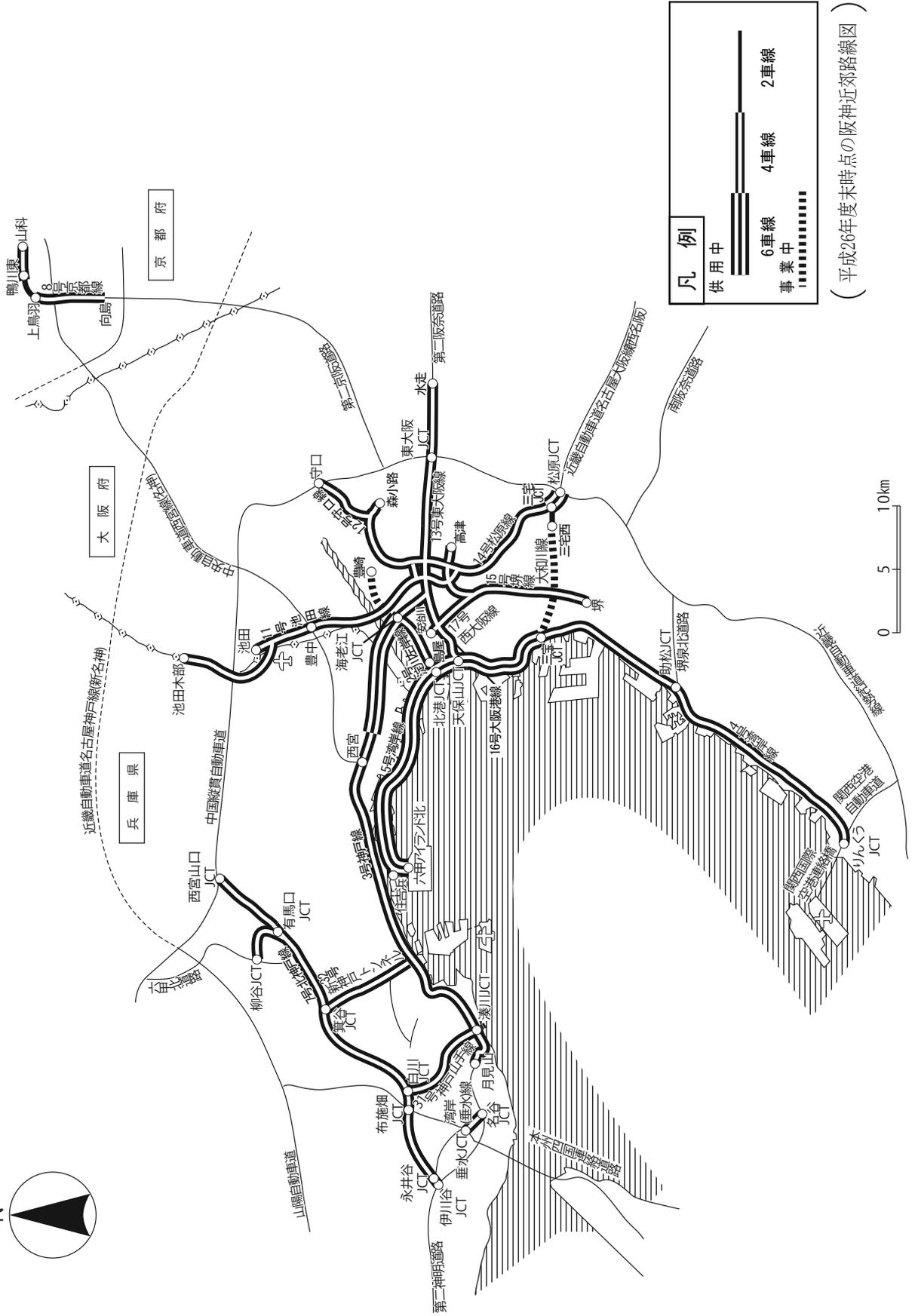
近畿圏高規格幹線道路図



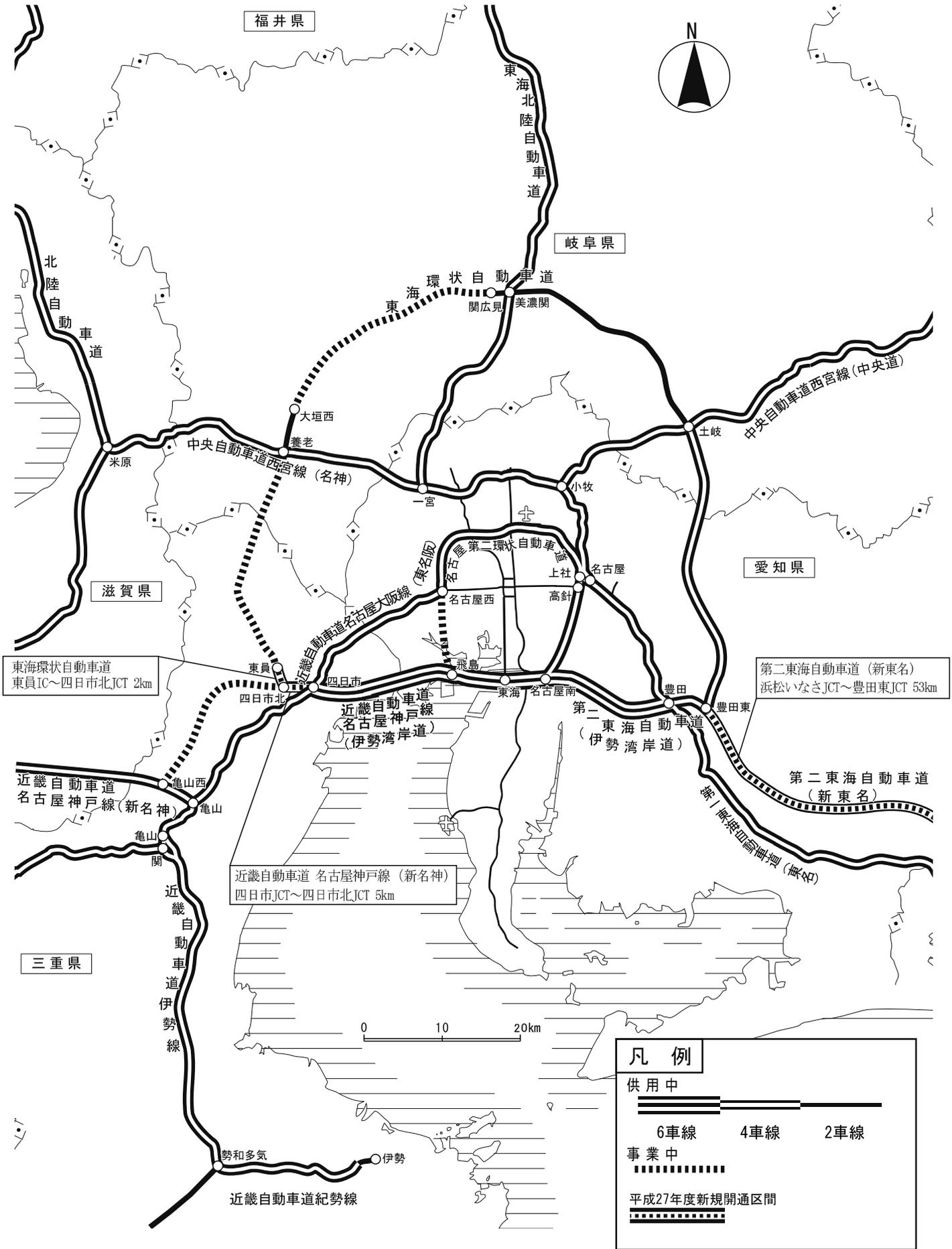
凡例		
供用中		
6車線	4車線	2車線
事業中		
調査中		
平成27年度新規開通区間		

(平成26年度末時点の近畿圏路線図に、平成27年度新規開通箇所を旗揚げ)

阪神近郊道路図



中部圏高規格幹線道路図



凡例		
供用中		
6車線	4車線	2車線
事業中		
平成27年度新規開通区間		

(平成26年度末時点の中部圏路線図に、平成27年度新規開通箇所を旗揚げ)

国土交通省道路局のホームページをご覧ください！

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

道路局

検索



○道路緊急ダイヤル

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