

平成25年度

道路関係予算概要

平成25年2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. 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	3
3) 主な新規制度について	3
4) 地域における総合的な老朽化対策、事前防災・減災対策、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
3. 主要事項の概要	6
(1) 復興・防災対策	6
1) 東日本大震災からの復興加速	6
2) 事前防災・減災対策	9
(2) 成長による富の創出	11
(3) 暮らしの安心・地域活性化	12
(4) 既存ストックの有効活用	13
(参考資料)	
○ 道路法等の一部を改正する法律案について	14
○ 公共事業関係費の推移	15
○ 高規格幹線道路の整備状況	15
○ 道路関係予算総括表	16
○ 高規格幹線道路網図	18
○ 大都市圏幹線道路図	20
・ 東京圏高規格幹線道路図	20
・ 首都高速道路図	21
・ 大阪圏高規格幹線道路図	22
・ 阪神高速道路図	23
・ 名古屋圏高規格幹線道路図	24

# 1. 基本方針

平成25年度予算については、「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幹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、評価手法の改善など「事業評価」の充実、「選択と集中」や「コストの徹底した縮減」、「既存ストックの有効活用」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、社会資本の適切な維持管理・更新に対するニーズの高まりなどを踏まえ、道路構造物の予防保全・老朽化対策や道路の防災・減災対策の強化のために道路法等の一部を改正するなど、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において幅広く検討を進める

## 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	14,954	1.01	12,029	1.02
改	築	その他	11,362	0.98	8,437	0.99
維	持	管理	2,515	1.17	2,515	1.17
業	務	取扱費	1,078	0.94	1,078	0.94
補	助	事業	1,001	1.19	614	1.19
地	域	高規格道路等	826	1.03	464	1.03
除		雪	148	-	98	-
		国債義務額(地高除く)・補助率差額等	27	0.72	52	0.79
有	料	道路事業等	17,000	1.00	683	0.77
合		計	32,956	1.01	13,327	1.01

※ この他に、社会資本整備総合交付金(国費9,031億円)、防災・安全交付金(国費10,460億円)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1,384億円がある。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709億円)を含む。

注2. 上記の他に、行政部費(国費9億円)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) 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。

## 3) 主な新規制度について

### ①一定の構造物を対象とした国による改築・修繕の代行

地方公共団体から要請があり、かつ、その実施体制等を勘案して必要があると認めるときは、事務の遂行に支障のない範囲内で、当該地方公共団体に代わって都道府県道又は市町村道を構成する一定の構造物の改築・修繕工事を行うことができる制度を創設。

### ②防災機能向上電線共同溝整備事業の無利子貸付制度の創設

防災上及び発災後の緊急輸送を確保する必要がある道路における電線共同溝の整備に伴う電線管理者の負担に対して、地方公共団体が無利子で資金を貸し付ける場合に、当該地方公共団体に対し当該貸付金の一部を無利子で貸し付ける制度を創設。

### ③新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の策定及び除雪補助の創設

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

あわせて、年度途中での機動的な除雪支援が可能となるよう、新たに補助事業を創設。

### ④直轄道路改築事業に係わる国庫債務負担行為の年限の拡充

直轄道路の改築事業のうち、複数年度にまたがる工期を要する工事について、施工体制の確実性の向上、施工品質の確保と責任所在の明確化を図るため、国庫債務負担行為の設定年限を拡充（4箇年→5箇年）。

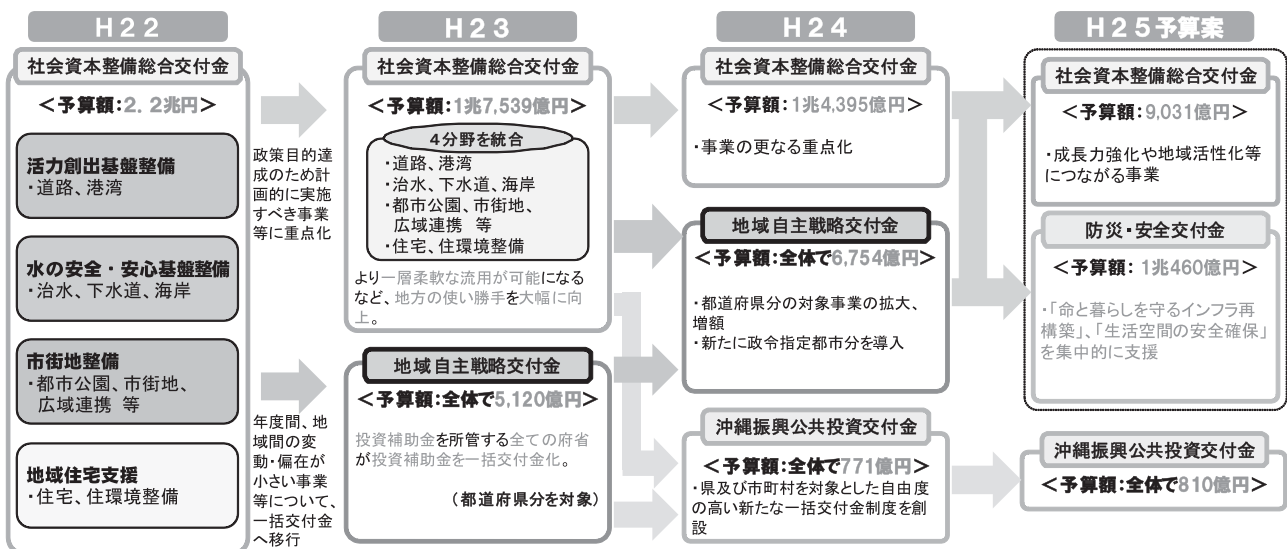
#### 4) 地域における総合的な老朽化対策、事前防災・減災対策、生活空間の安全確保に対する集中的支援（防災・安全交付金）

地方公共団体が実施する国民の命と暮らしを守るインフラ再構築、生活空間の確保に資する事業に特化した防災・安全交付金により、地震・津波や頻発する風水害・土砂災害に対する事前防災・減災対策、老朽化した社会資本等の総点検の実施、長寿命化等戦略的維持管理・更新の実施、通学路対策・無電柱化等について、総合的に支援を実施。

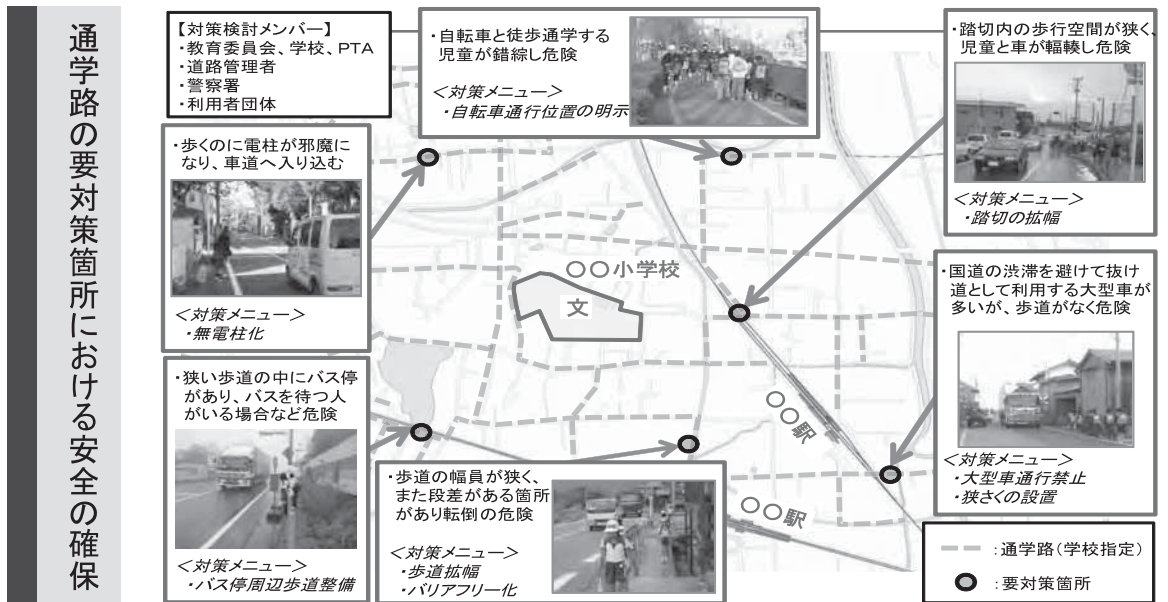
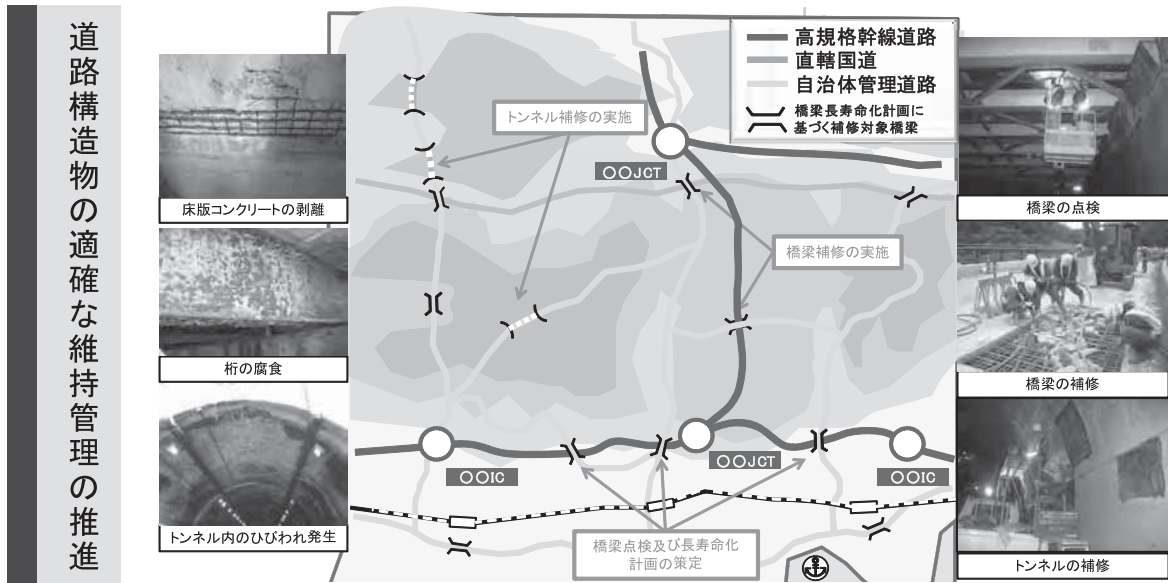
#### 5) 社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）

インフラ整備やまちづくりを通じた民間投資の喚起による日本経済再生を図る観点から、社会資本整備総合交付金により、ICアクセス道路等基幹的交通インフラの整備等民間投資を喚起し、地域経済活動を支える基盤の構築等に対して、総合的に支援を実施。

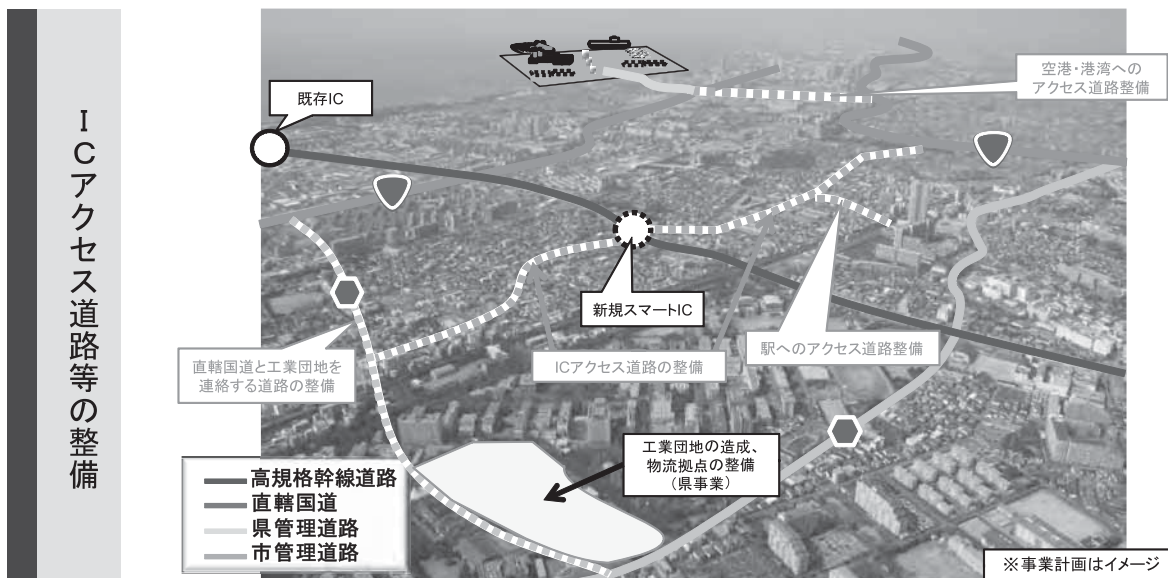
#### （交付金制度の変遷）



(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

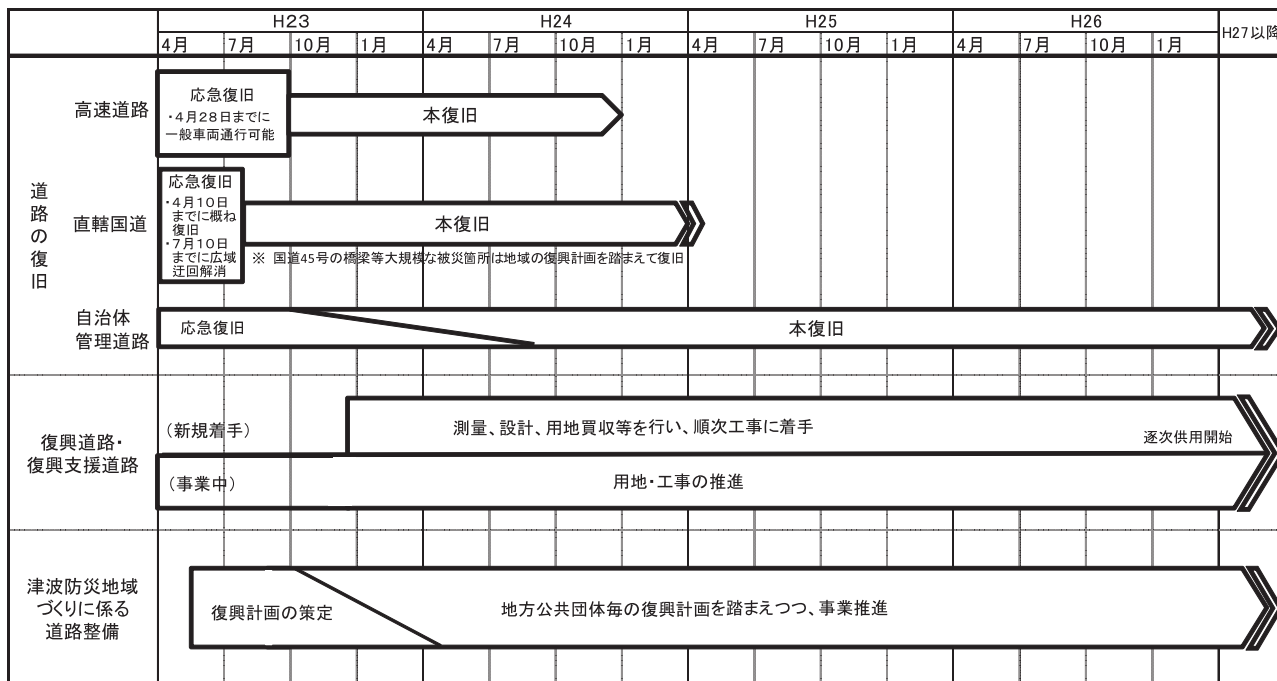
##### ① 東日本大震災に係る復旧・復興

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。

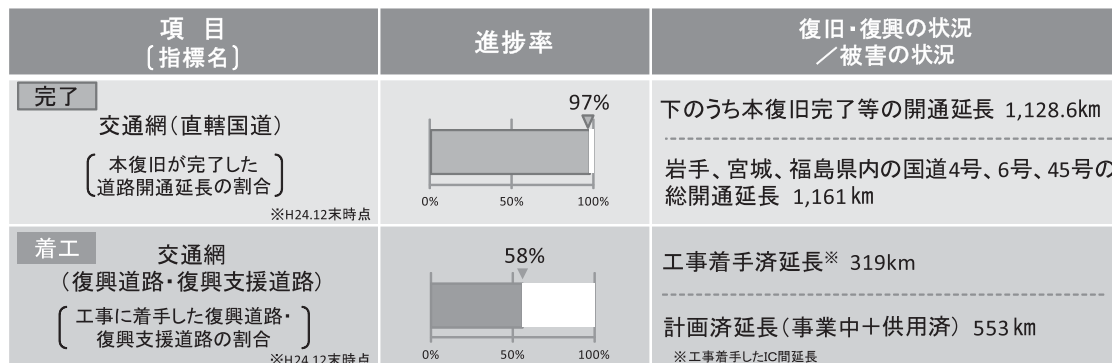
また、津波により壊滅的な被害を受けた地域等において、復興計画に位置付けられた市街地整備に伴う道路整備や、高速道路ICへのアクセス道路などの整備を推進します。

<復興施策の工程表（道路関係）>



※平成24年5月18日復興推進会議とりまとめ  
※福島第一原子力発電所警戒区域を除く

<復旧・復興の進捗状況>





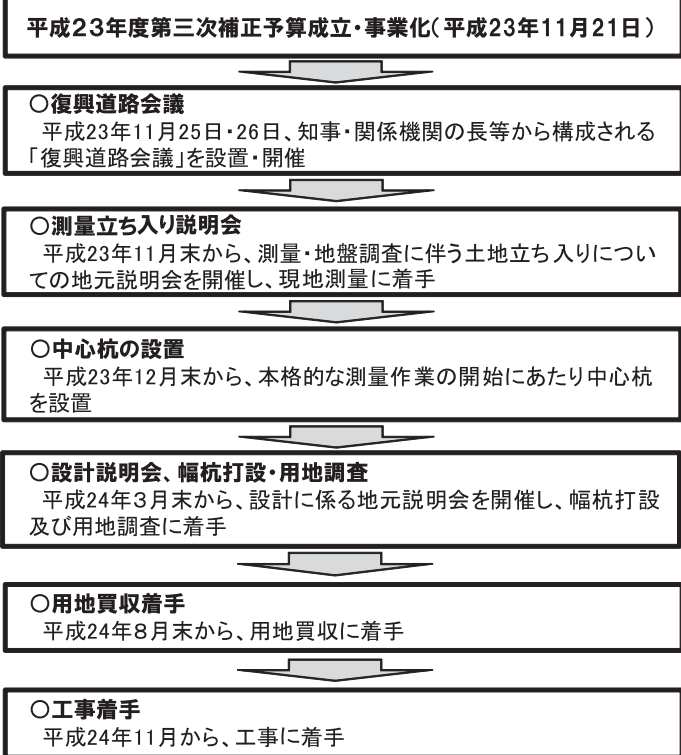
## ②復興道路・復興支援道路の整備

- 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<sup>※1</sup>）により事業を進めます。

### ○復興道路・復興支援道路位置図

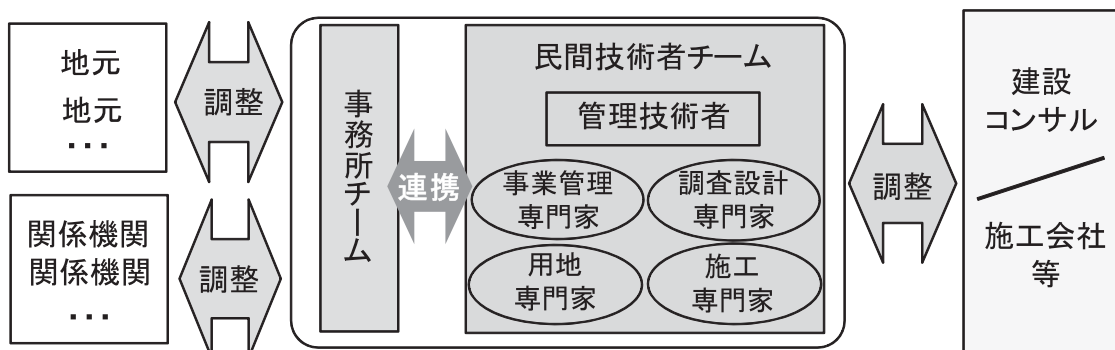


### ○復興道路・復興支援道路の進捗状況



### ○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1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>

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

### ③常磐自動車道の復旧・整備

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

○常磐自動車道（山元 IC～広野 IC）の事業進捗状況と供用目標

【事業進捗状況】

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

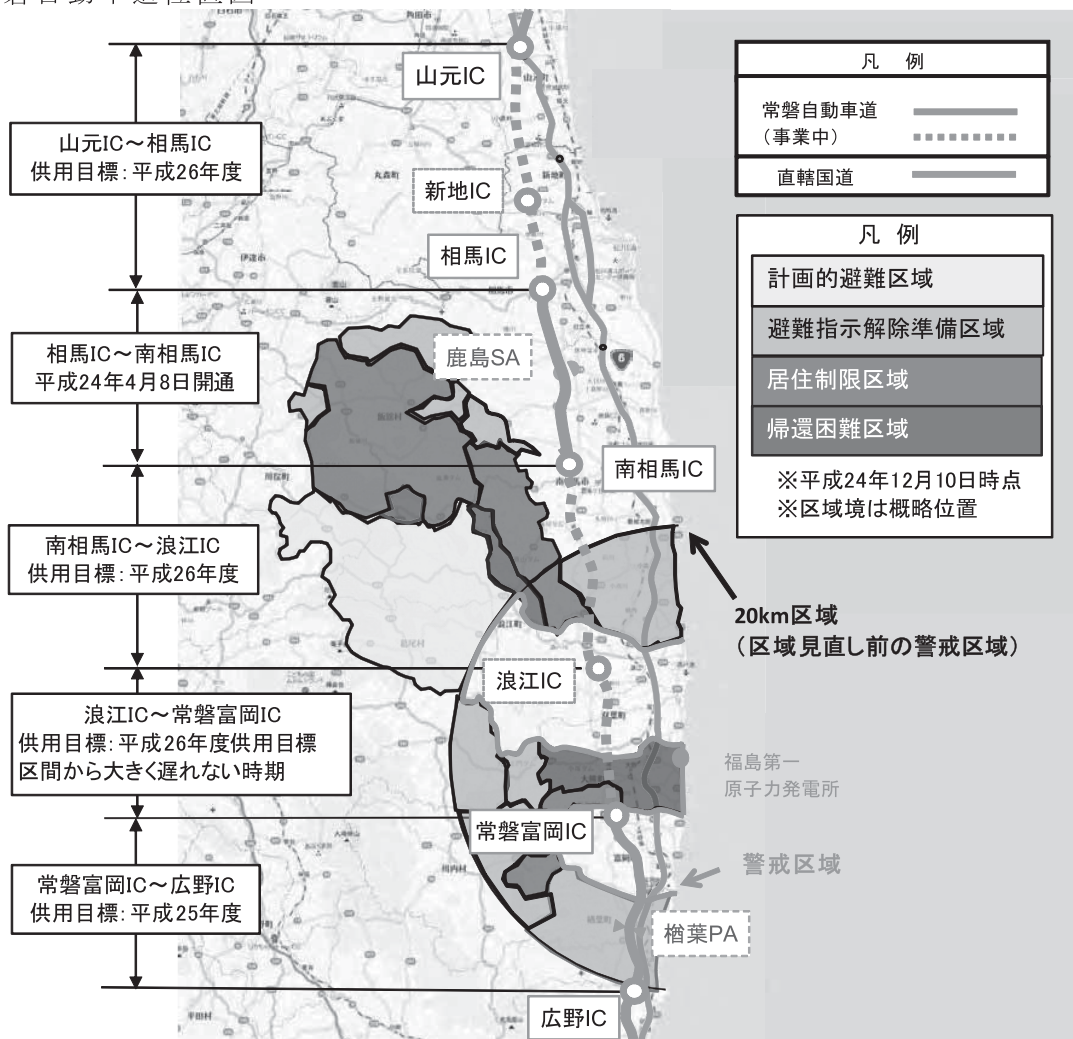
【供用目標】

- 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 日に供用を開始

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

- 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 年度供用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
- を供用目標として事業を推進。

○常磐自動車道位置図



## 2) 事前防災・減災対策

### ① 道路ストックの総点検、老朽化対策

- 老朽化が進む道路ストックの総点検により、健全性の把握を確実に実施。
- 道路ストックの予防保全による長寿命化を推進。
- 道路構造物の老朽化対策やコスト縮減のための技術開発等を推進。
- 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る。

- ・我が国の道路橋は、高度経済成長期に集中的に整備されたことから、50年以上経過する2m以上の道路橋の割合は、2012年現在16%であるが、20年後には65%に急増
- ・全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率は76%（平成24年4月1日時点）
- ・橋梁等のコンクリート床版は軸重の1.2乗に比例して疲労が進行
- ・大型車両（総重量20トン超）の3割強が総重量制限を超過して通行

#### ○ 総点検による健全性の把握

- －道路施設（トンネル、橋梁、舗装、法面・盛土・擁壁等、道路附属物）の総点検を引き続き実施し、健全性を着実に把握

#### ○ 予防保全対策の推進

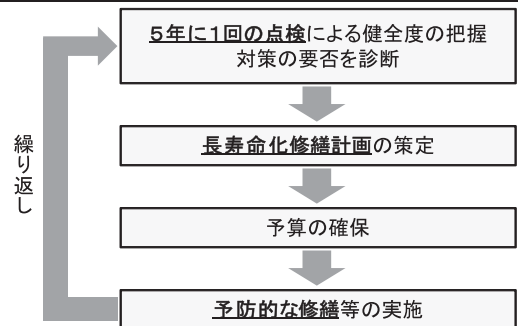
- －点検・診断、計画策定、修繕のサイクルの着実な実施
- －地方公共団体に対し、講習会の開催や、技術者の派遣等の技術的支援、点検及び計画策定、計画に基づく修繕の実施などに係る財政的支援を実施

#### ○ 老朽化対策やコスト縮減のための技術開発

- －点検・診断における最先端技術を用いた非破壊検査手法の確立等の技術研究開発
- －ICTを活用したモニタリング技術及び道路情報の収集・提供の高度化の検討

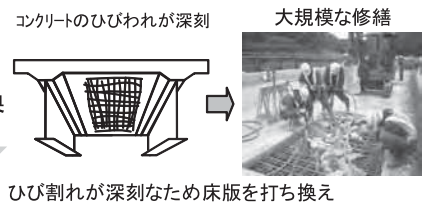
#### ○ 大型車両の道路利用適正化

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



< 道路橋の老朽化対策のフロー >

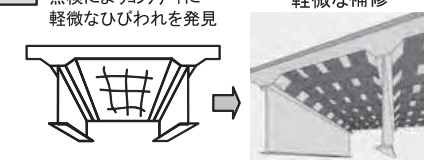
#### 事後保全



転換

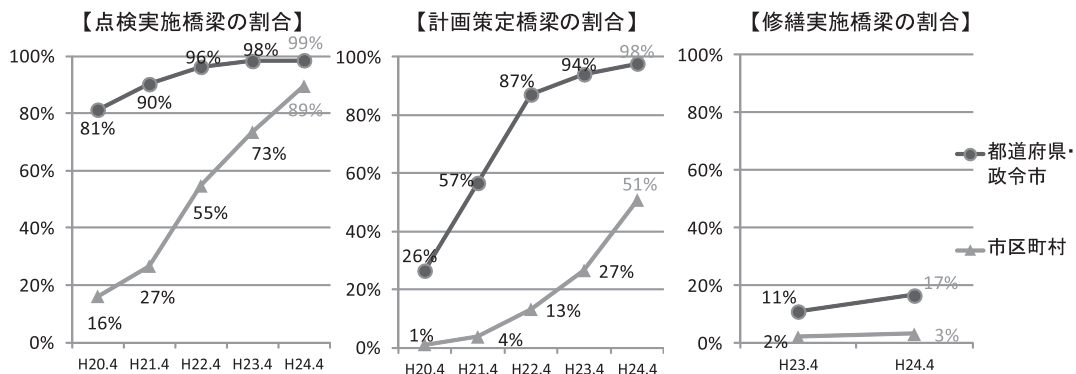
ひび割れが深刻なため床版を打ち換え

#### 予防保全



炭素繊維を下面に接着することによりひび割れの進行を抑制

< 予防保全への転換 >



< 橋梁点検・長寿命化修繕計画策定・修繕実施状況 >

## ② 道路の防災・震災対策

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

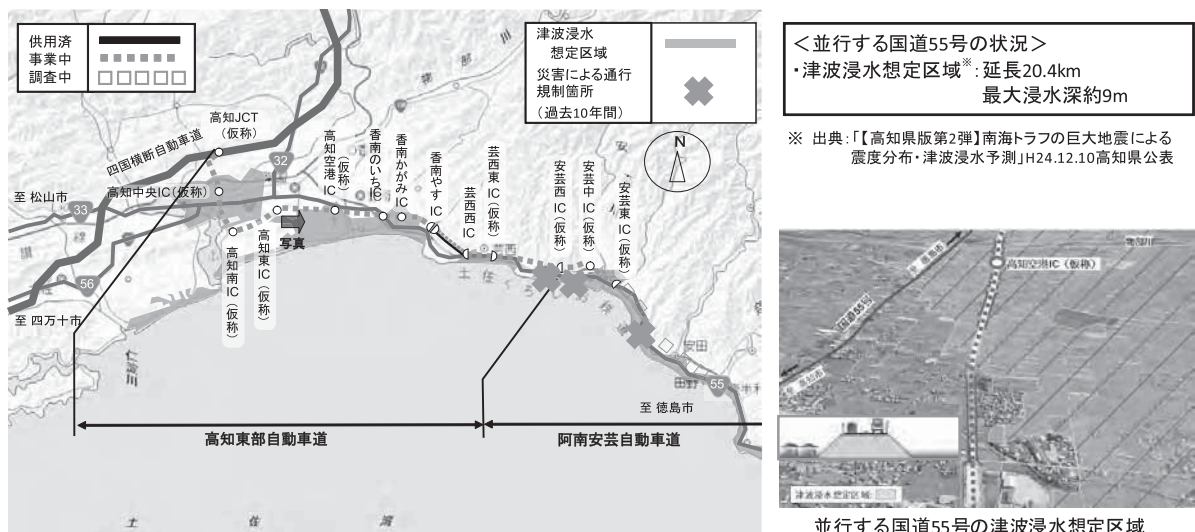
- ・ 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率は77%（平成22年度末時点）
- ・ 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率は54%（平成22年度末時点）



## ③ 代替性確保のための道路ネットワークの整備

- 災害に強い広域ネットワークを構築するため、今後想定される地震、津波発生時や豪雨・豪雪時に現道が寸断することにより広域交通に影響を及ぼすおそれがある区間について、代替性の確保のための主要都市間等を連絡する高規格幹線道路等の整備を推進します。

### ○ 高知東部自動車道、阿南安芸自動車道の事例



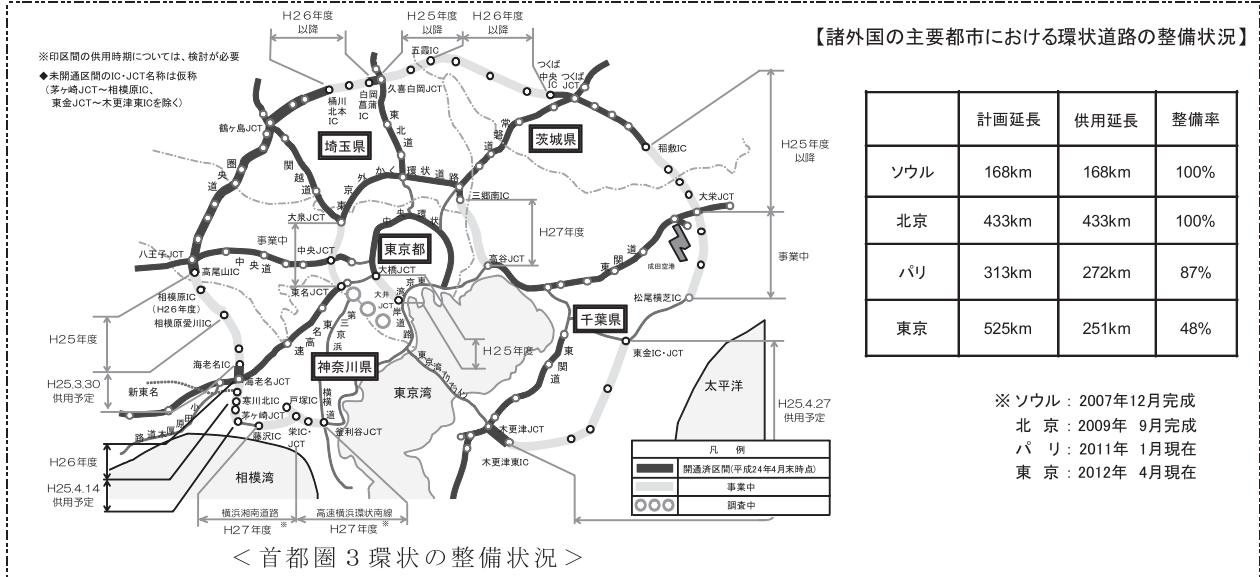
※この背景地図等データは、国土地理院の電子国土Webシステムから配信されたものである。

## (2) 成長による富の創出

### ① 大都市圏環状道路の整備

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

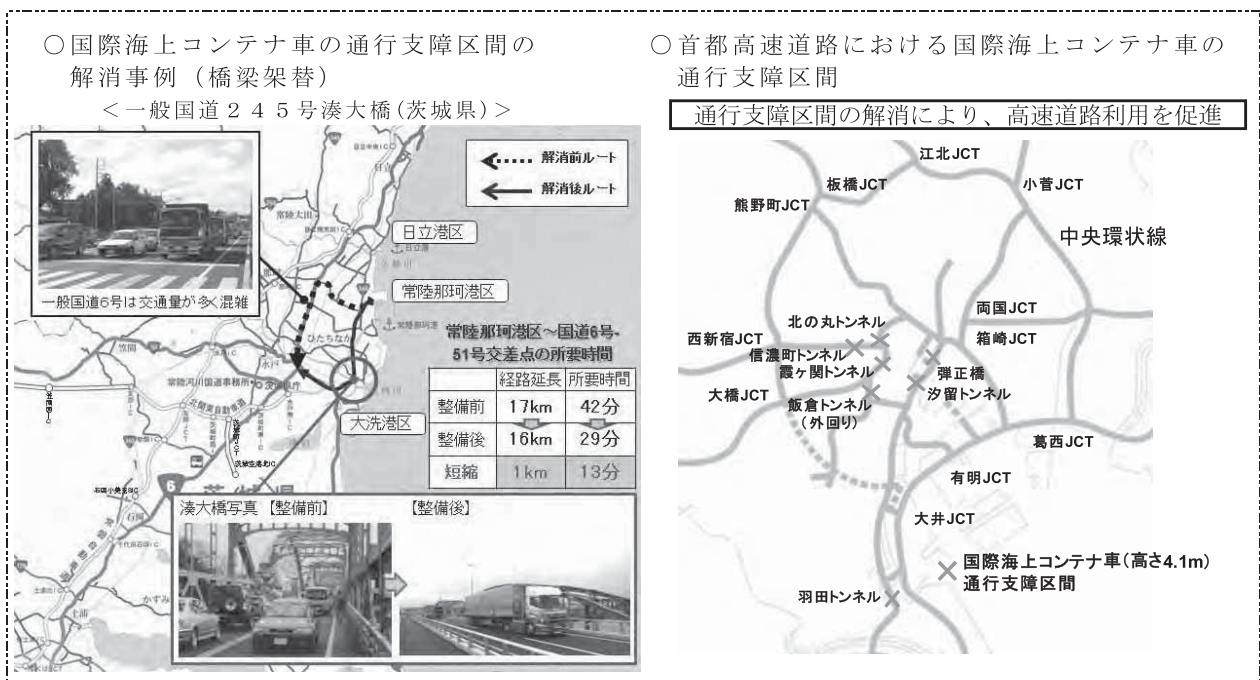
- ・東京首都圏における環状道路の整備率は約48% (北京, ソウル: 100%) (平成24年4月時点)
- ・首都高速都心環状線を利用する全交通のうち約6割が通過交通



### ② 国際海上コンテナ車通行支障区間の解消、空港・港湾等アクセスの向上

■国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、橋梁補強、バイパス整備等を通じ、国際海上コンテナ車の通行支障区間の解消を図ります。

■拠点的な空港・港湾・鉄道駅と高速道路ICとのアクセスの現状を再点検し改善を行い、交通拠点へのアクセス性の向上を図ります。

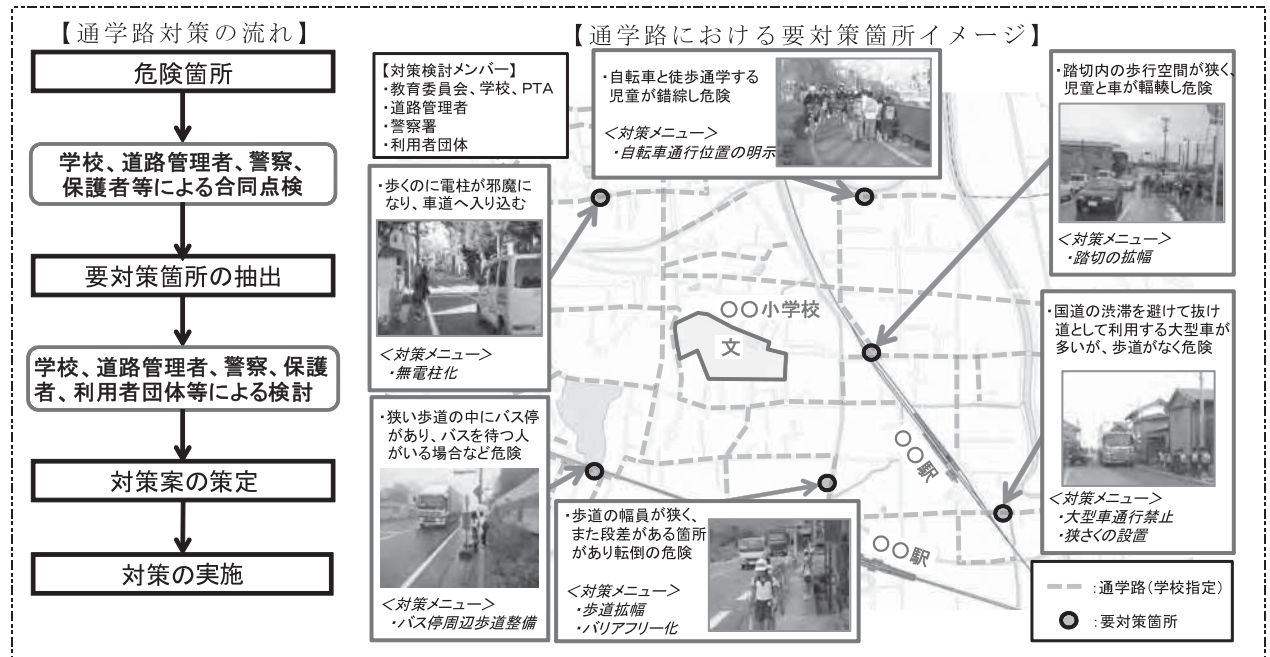


### (3) 暮らしの安心・地域活性化

#### ① 通学路における交通安全の確保

- 通学路について、緊急合同点検の結果等を踏まえ、歩道整備や防護柵の設置等により、安全な歩行空間を確保する取組を推進します。
- 併せて、通学路の安全確保に資する自転車通行空間の確保、無電柱化、ユニバーサルデザイン等の関連する施策を推進します。

・緊急合同点検の結果（平成24年11月30日現在）、点検学校数は20,160校、点検実施箇所数は80,161箇所、対策必要箇所数は74,483箇所。そのうち道路管理者による対策必要箇所は46,017箇所（約62%）となっており、10,434箇所（約23%）が対策済。



#### ② 無電柱化の推進

- 安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興、道路の防災性の向上等の観点から、地域住民や電線管理者等と連携し、コスト削減を図りつつ、無電柱化を推進します。

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

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



＜電柱の倒壊による道路閉塞＞



＜歩行の支障となる電柱＞



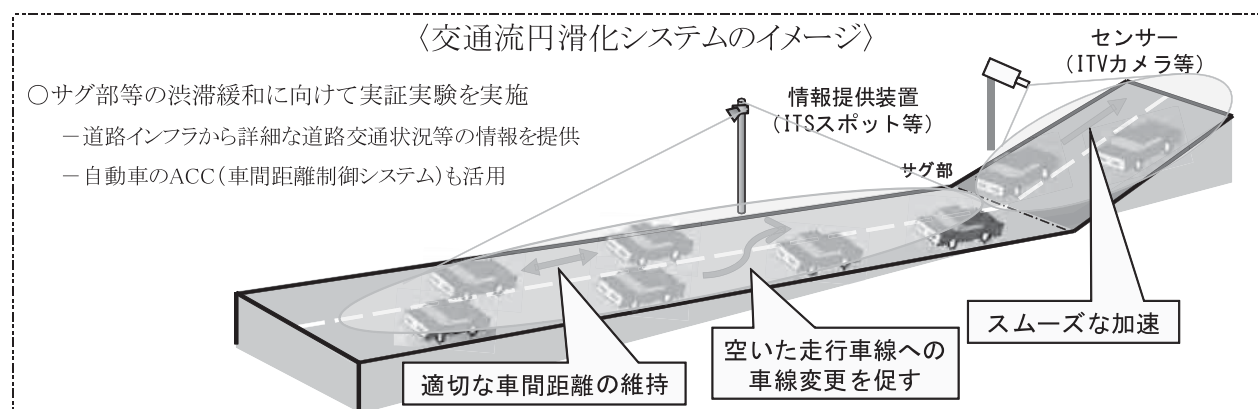
＜美観を損ねる電柱・電線＞

## (4) 既存ストックの有効活用

### ①「次世代ITS」の推進

- ITSスポット<sup>参2</sup>等の道路インフラからの情報と自動車の個別制御を組み合わせた交通流円滑化システムを実用化するための検討を進めます。また、その成果を自動運転の実現に向けた検討に活用します。
- プローブ情報<sup>参3</sup>等の活用や、各道路管理者が保有する道路交通情報の共有強化により、道路管理の効率化を図ります。

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



### ②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。

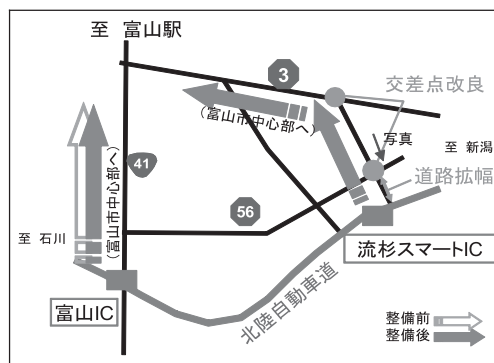
- ・ 我が国の高速道路のIC間隔は約10kmで、欧米諸国の2倍程度
- ・ 一定規模以上<sup>参4</sup>の工場の約5割がICの5km圏内に存在
- ・ スマートICは、現在63箇所で供用中、31箇所で事業中(平成25年1月末現在)

#### 【スマートIC整備と併せて周辺道路整備を実施した事例】

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



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



参2：ダイナミックルートガイダンス（広範囲の渋滞データを配信し、カーナビが賢くルート選択するサービス）や安全運転支援、ETCなどのサービスを提供するための路側の無線装置

参3：走行している自動車から収集される速度や位置などの情報

参4：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）

# ○道路法等の一部を改正する法律案について

道路の老朽化や大規模な災害の発生の可能性を踏まえた道路の適正な管理を図るため、予防保全型の点検を行うことの明確化、大型車両の通行許可手続の簡略化と併せた制限違反車両の取締りの強化、災害時の道路啓開の迅速化、防災上重要な道路における電線地中化に関する無利子貸付制度の創設等の所要の措置を講ずる。

## 背景

○高度経済成長期に集中的に整備された道路の老朽化が進行

※建設後50年以上経過した道路構造物の割合

・橋	16% (2012)	⇒ (20年後)	⇒ 65% (2032)
・トンネル	18% (2011)	⇒ (20年後)	⇒ 47% (2031)

○重量車両の通行により道路の疲労が蓄積



(橋梁の抜け落ち)



(舗装のわだち掘れ)

○首都直下地震や南海トラフの巨大地震等様々な災害に備えた「命の道」の確保の必要性



(東日本大震災における道路の啓開状況)



(台風による道路の被災状況)



## 改正案の概要

### 1. 道路構造物の予防保全・老朽化対策

【道路の維持・修繕の充実（ハード対策）】

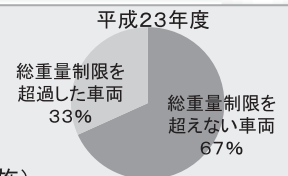
- 予防保全の観点から道路の点検の基準を定めることを明確化
- 地方道の一定の構造物を対象とした国土交通大臣による修繕の代行制度の創設



(道路構造物の点検)

【大型車両の通行の誘導・適正化（ソフト対策）】

- 大型車両の通行に適した道路網を国土交通大臣が指定  
→大型車両の通行許可の迅速化（個別の道路管理者間の協議を不要化）
- 重量制限違反を繰り返す車両の使用者等に対する監督強化（立入検査等の実施）

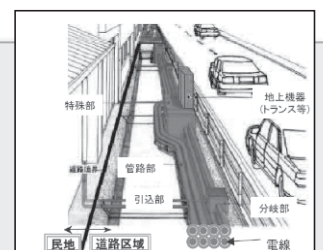


(特殊車両の通行に関する違反の状況)

### 2. 道路の防災・減災対策の強化

- 民間団体等と道路管理者との協定制度の創設  
→災害時の迅速な道路啓開等の実施
- 緊急輸送路など防災上重要な道路における占用禁止・制限  
→無電柱化のための電線共同溝整備に関する国と地方公共団体による無利子貸付け

【道路財特法の一部改正】

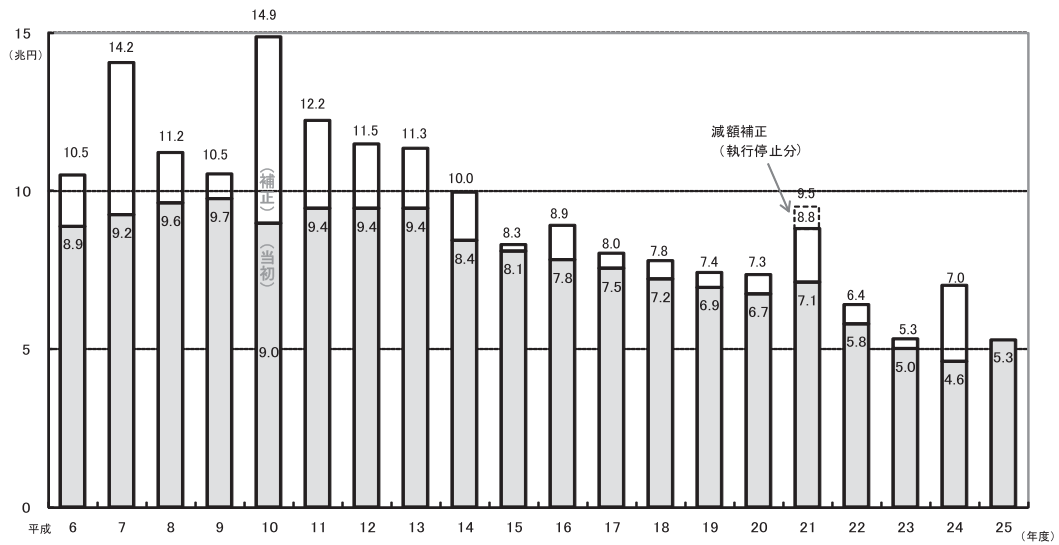


(無電柱化のための電線共同溝の整備)



(参考資料)

○公共事業関係費の推移（東日本大震災復旧・復興に係る経費は除く）



※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	24年度末供用延長 ( )進捗率		25年度末供用延長 ( )進捗率		25年度内 供用予定延長
		延長	進捗率	延長	進捗率	
高規格幹線道路	約14,000km	10,548km	(75%)	10,674km	(76%)	126km
高速自動車国道	11,520km	<811km>	(79%)	<845km>	(80%)	<34km>
		8,332km	(72%)	8,382km	(73%)	50km
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	1,405km	(57%)	1,447km	(58%)	42km

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

(外書きであり、高規格幹線道路の総計に含まれている)

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

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

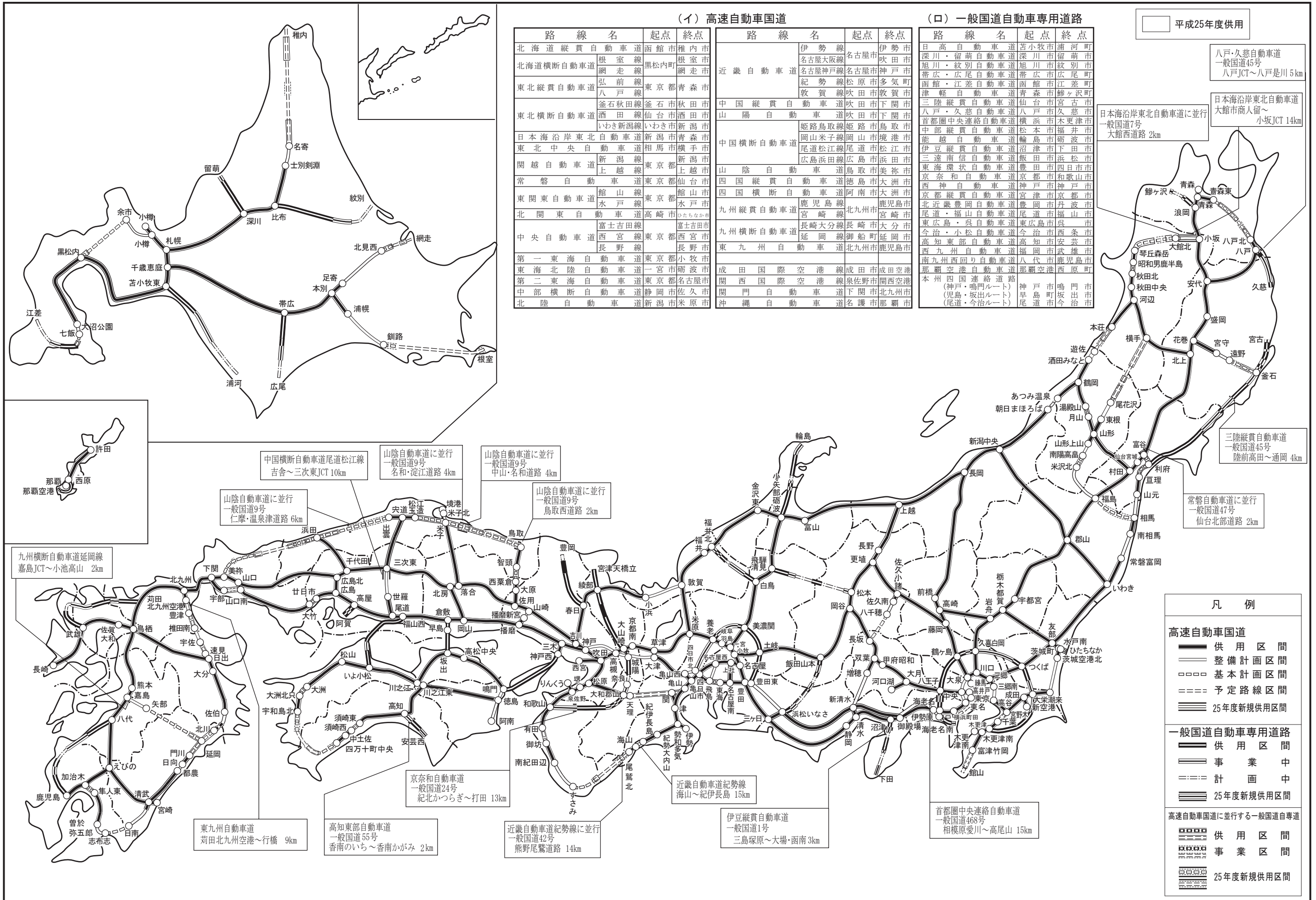
(参考資料)

## 道路関係予算総括表

(単位:百万円)

区 分	平成25年度(A)		前年度(B)		倍率(A)／(B)		備 考
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	
直 轄 事 業	1,495,448	1,202,927	1,486,325	1,185,090	1.01	1.02	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9億円)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1,384億円がある。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	1,136,193	843,672	1,156,204	854,969	0.98	0.99	
維 持 管 理	251,488	251,488	215,788	215,788	1.17	1.17	
業 務 取 扱 費	107,767	107,767	114,333	114,333	0.94	0.94	
補 助 事 業	100,112	61,412	84,177	51,551	1.19	1.19	
地 域 高 規 格 道 路 等	82,634	46,398	80,404	44,989	1.03	1.03	
除 雪	14,751	9,834	0	0	-	-	
国債義務額(地高除く)・補助率差額等	2,727	5,180	3,773	6,562	0.72	0.79	
有 料 道 路 事 業 等	1,700,035	68,337	1,707,496	88,473	1.00	0.77	
合 計	3,295,595	1,332,676	3,277,998	1,325,114	1.01	1.01	この他に、社会資本整備総合交付金(国費9,031億円)、防災・安全交付金(国費10,460億円)があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

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



(イ) 高速自動車国道

路線名	起点	終点
北海道縦貫自動車道	函館市	稚内市
北海道横断自動車道	根室線 網走線	根室市 網走市
東北縦貫自動車道	弘前線 八戸線	東京都 青森市
東北横断自動車道	釜石秋田線 酒田線 いわき新潟線	秋田市 酒田市 新潟市
日本海沿岸東北自動車道	新潟市	青森市
東北中央自動車道	相馬市	横手市
関越自動車道	新潟線 上越線	新潟市 上越市
常磐自動車道	東京都	仙台市
東関東自動車道	館山線 水戸線	東京都 館山市 水戸市
北関東自動車道	高崎市	ひたちなか市
中央自動車道	富士吉田線 西宮線 長野線	東京都 西宮市 長野市
第一東海自動車道	東京都	小牧市
東海北陸自動車道	一宮市	砺波市
第二東海自動車道	東京都	名古屋
中部横断自動車道	静岡市	佐久市
北陸自動車道	新潟市	米原市

(ロ) 一般国道自動車専用道路

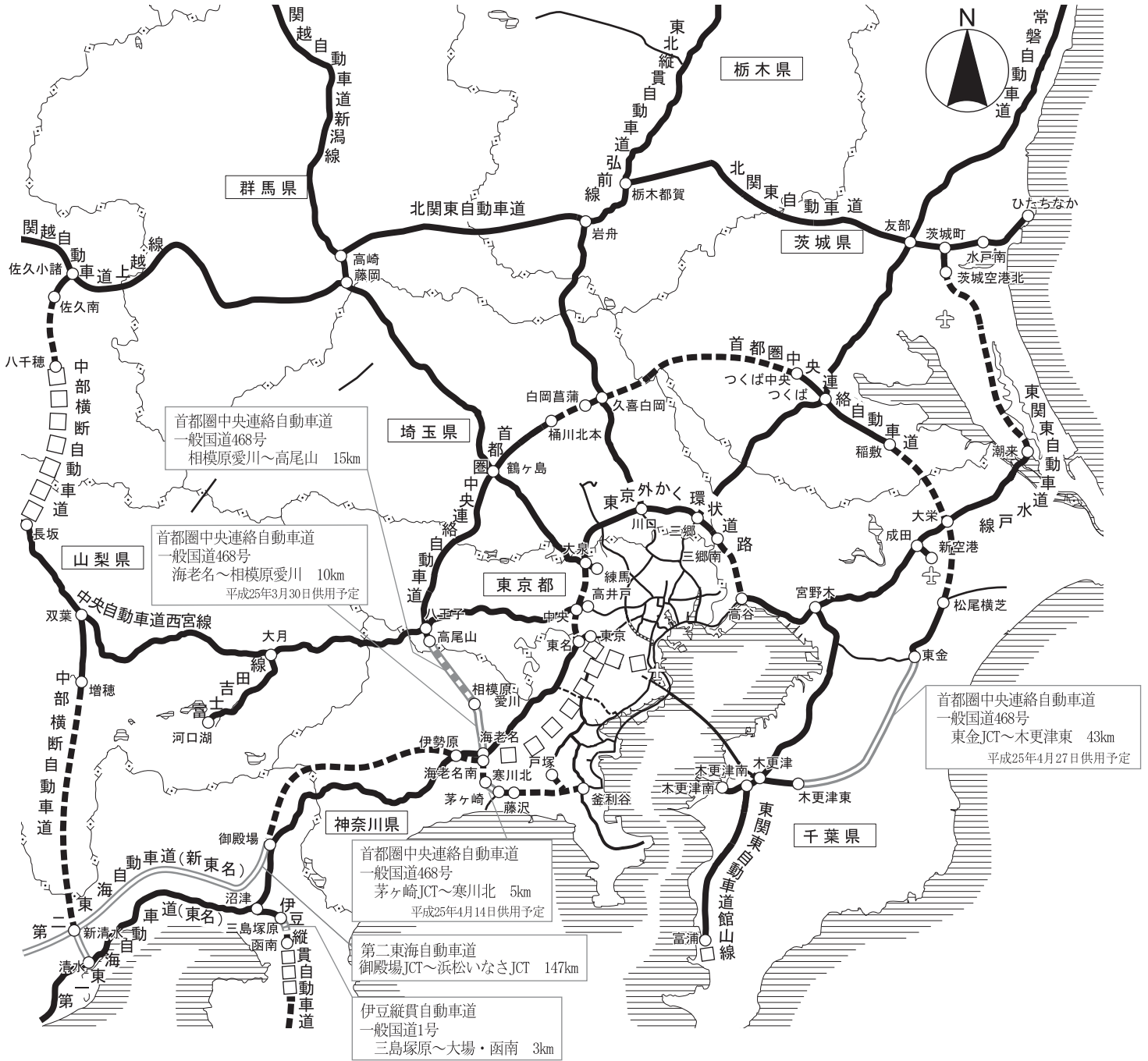
路線名	起点	終点
日高自動車道	苫小牧市	浦河町
深川・留萌自動車道	深川市	留萌市
旭川・紋別自動車道	旭川市	紋別市
帯広・広尾自動車道	帯広市	広尾町
函館・江差自動車道	函館市	江差町
津軽自動車道	青森市	鱒ヶ沢町
三陸縦貫自動車道	仙台市	盛岡市
八戸・久慈自動車道	八戸市	久慈市
首都圏中央連絡自動車道	横浜市	木更津市
中部縦貫自動車道	松本市	福井市
能越自動車道	輪島市	砺波市
伊豆縦貫自動車道	沼津市	下田市
三遠南信自動車道	飯田市	浜松市
東海環状自動車道	豊田市	四日市市
東海環状自動車道	豊田市	和歌山市
西神自動車道	神戸市	神戸市
京都縦貫自動車道	宮津市	京都市
北近畿豊岡自動車道	豊岡市	丹波市
尾道・福山自動車道	尾道市	福山市
東広島・呉自動車道	東広島市	呉市
今治・小松自動車道	今治市	西条市
高知東部自動車道	高知市	安芸市
南九州自動車道	福岡市	武雄市
南九州西回り自動車道	八代市	鹿児島市
那覇空港自動車道	那覇空港	西原町
本州四国連絡道路 (神戸・鳴門ルート) (児島・坂出ルート) (尾道・今治ルート)	神戸市 早島町	鳴門市 坂出市

- 凡例
- 高速自動車国道
- 供用区間
  - 整備計画区間
  - 基本計画区間
  - 予定路線区間
  - 25年度新規供用区間
- 一般国道自動車専用道路
- 供用区間
  - 事業中
  - 計画中
  - 25年度新規供用区間
- 高速自動車国道に並行する一般国道自専道
- 供用区間
  - 事業区間
  - 25年度新規供用区間

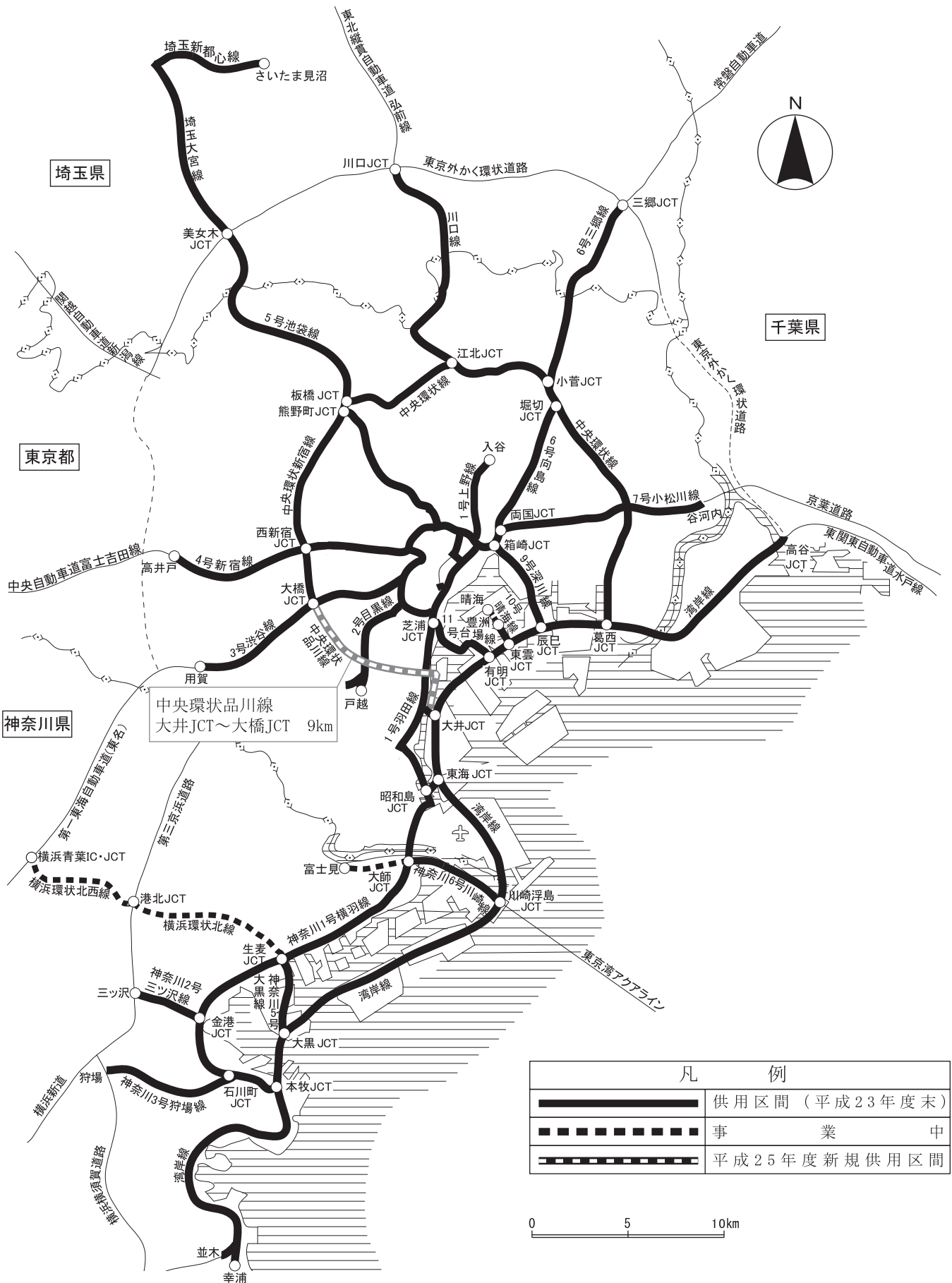
(参考資料)

# 大都市圏幹線道路図

## 東京圏高規格幹線道路図



# 首都高速道路図

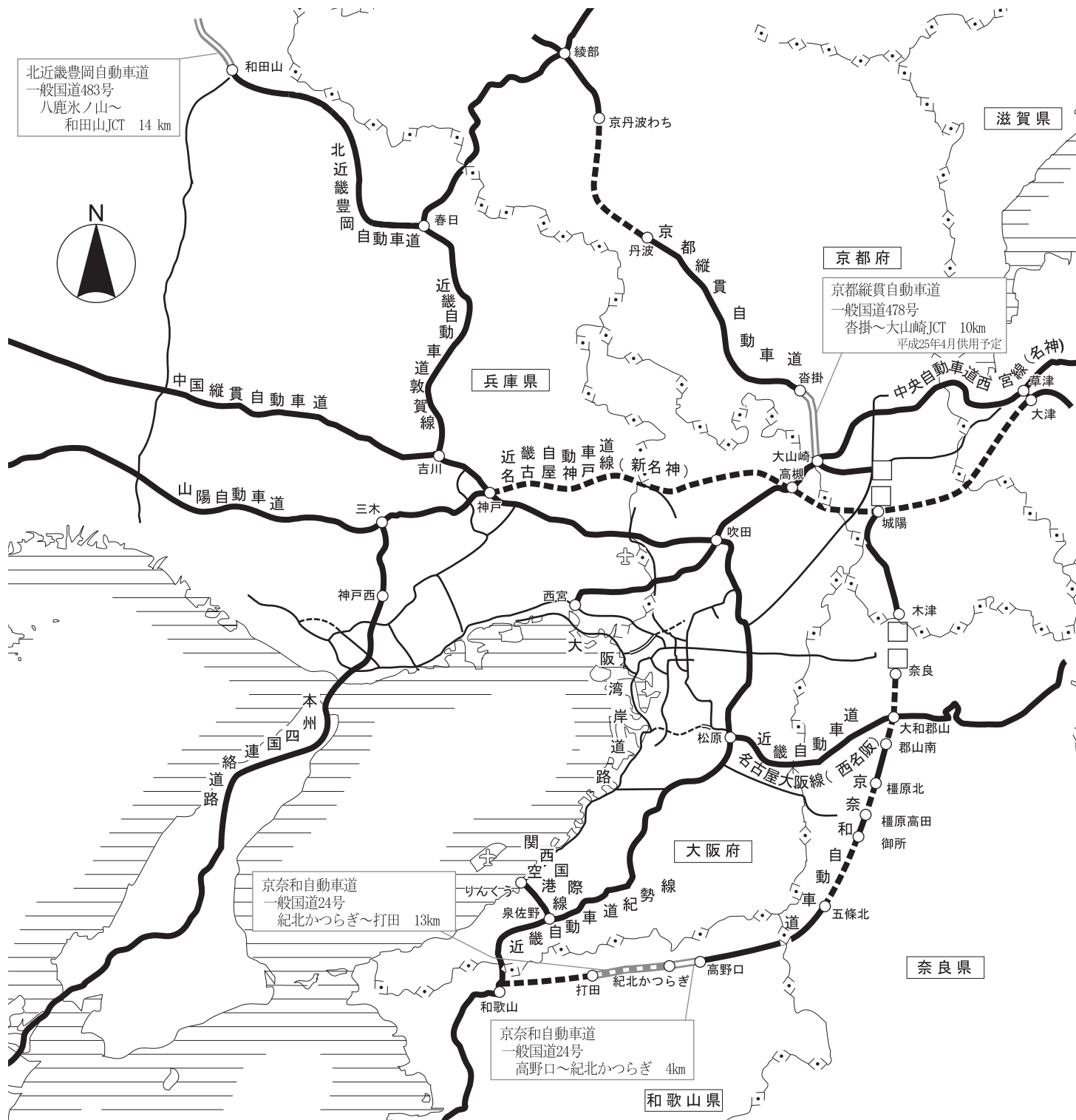


中央環状品川線  
大井JCT～大橋JCT 9km

凡 例	
	供用区間 (平成23年度末)
	事 業 中
	平成25年度新規供用区間

0 5 10km

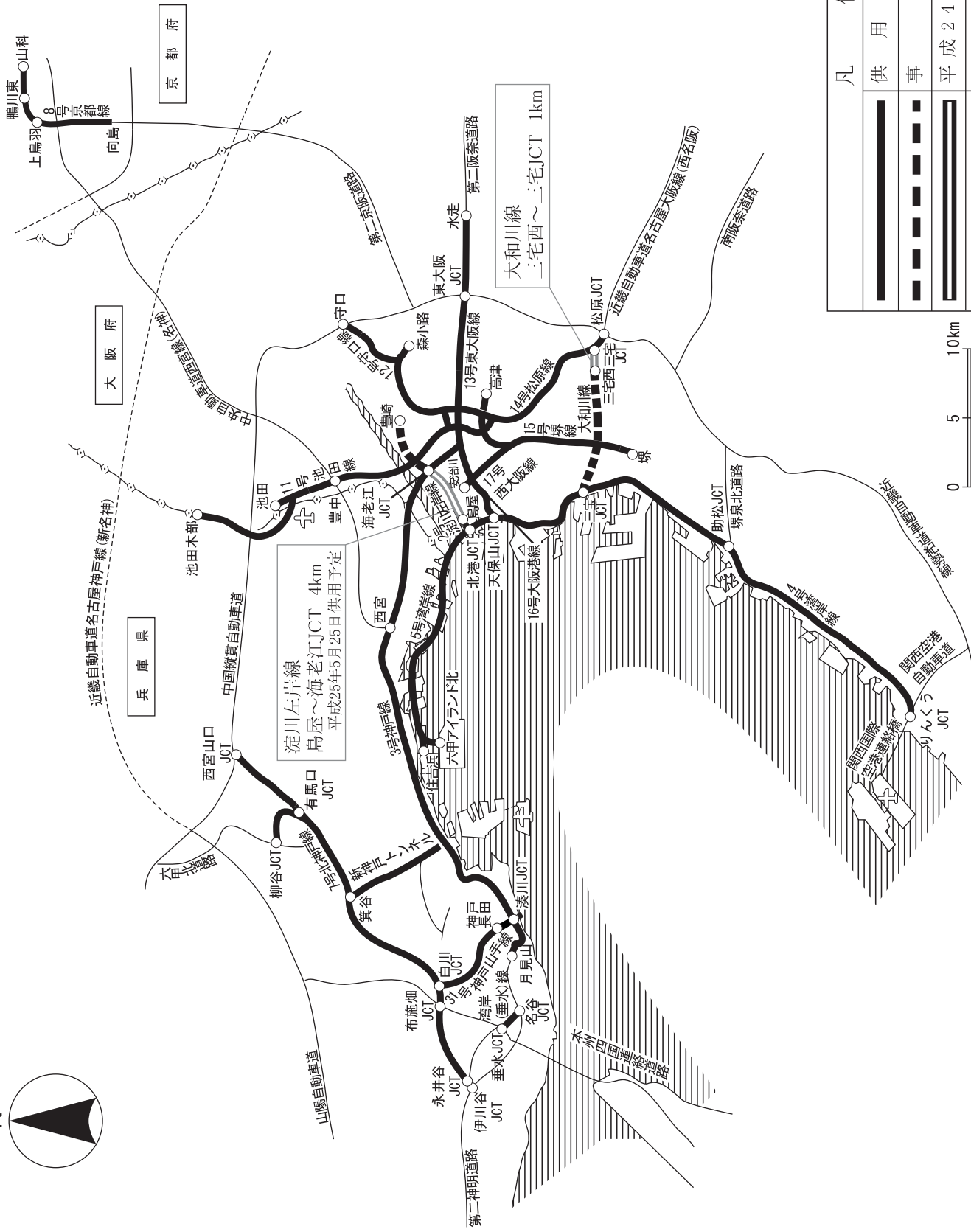
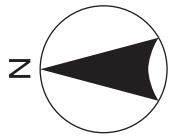
# 大阪圏高規格幹線道路図



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

0 10 20km

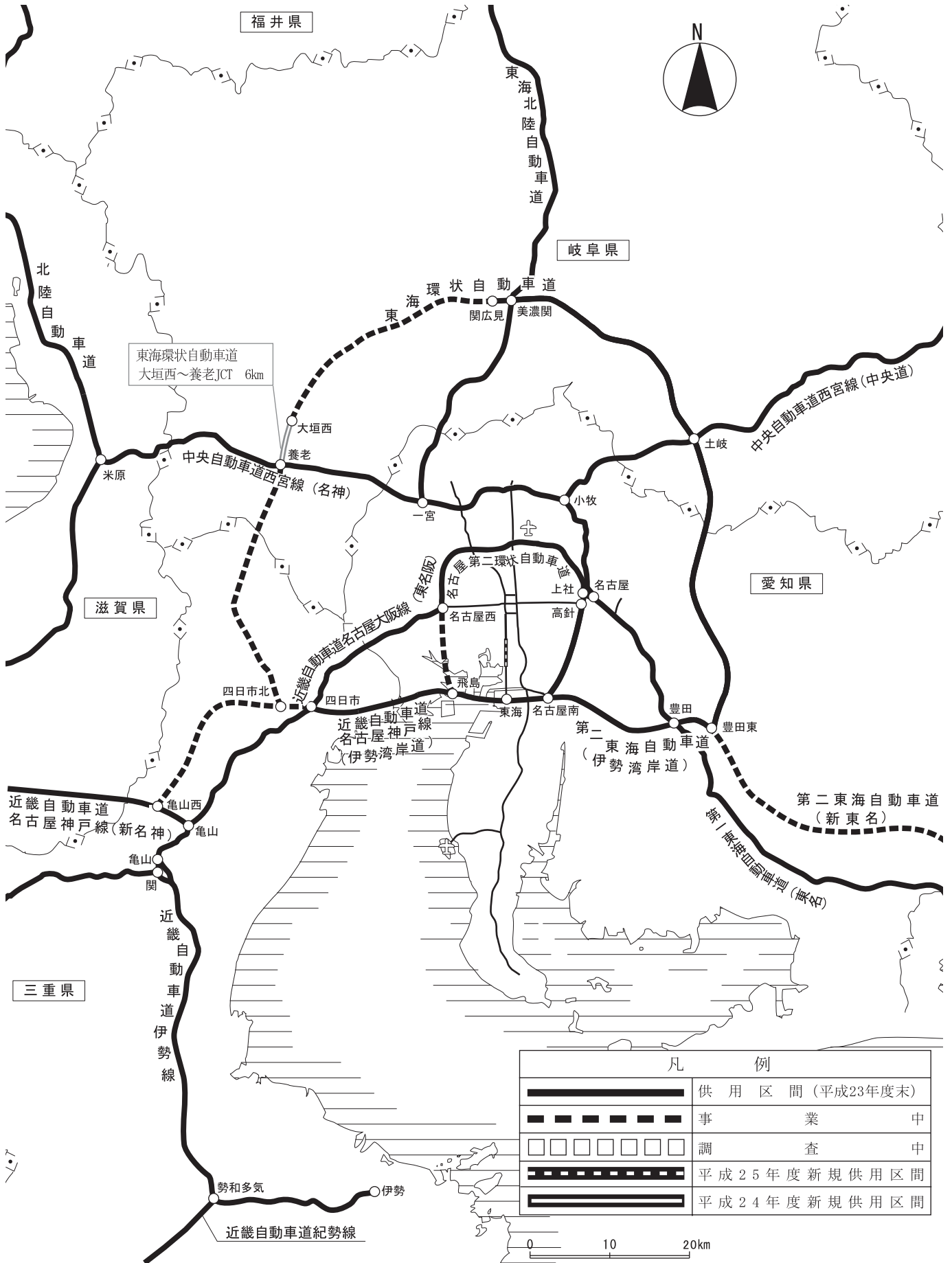
# 阪神高速道路図



凡例	
	供用区間(平成23年度末)
	事業中
	平成24年度新規供用区間
	平成25年度新規供用区間



# 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。）