

平成31年度

道 路 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成30年8月

国土交通省道路局

国土交通省都市局

目 次

| | |
|-------------------------------------|----|
| I 基本方針 | 1 |
| II 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 道路の老朽化対策の本格実施について | 5 |
| 4 安全・安心の確保について | 5 |
| 5 新たな広域道路ネットワークについて | 5 |
| 6 地方への重点的支援について | 6 |
| 7 無電柱化の推進について | 7 |
| 8 自転車活用の推進について | 7 |
| 9 高速道路の料金割引について | 7 |
| III 主要施策の概要 | 12 |
| 1 被災地の復旧・復興 | 12 |
| (1) 東日本大震災からの復興・創生 | 12 |
| (2) 熊本地震等の大規模自然災害からの復旧・復興 | 13 |
| 2 国民の安全・安心の確保 | 14 |
| (1) 道路の老朽化対策の本格実施 | 14 |
| (2) 過積載撲滅に向けた取組の強化 | 17 |
| (3) 道路の防災・震災対策 | 18 |
| (4) 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 | 20 |
| (5) 生活道路・通学路の安全対策 | 23 |
| (6) 自転車の利用環境の整備 | 24 |
| (7) 無電柱化の推進 | 25 |
| (8) ユニバーサルデザイン化の推進 | 26 |
| (9) 踏切対策の推進 | 27 |
| 3 力強く持続的な経済成長の実現 | 28 |
| (1) ネットワークを賢く使う | 28 |
| (2) 物流対策の推進 | 32 |
| (3) 自動運転サービスの実験・実装の推進 | 37 |
| (4) 科学技術を活用した道路施策 | 38 |
| (5) ICT・ビッグデータを利活用した地域道路経済戦略の推進 | 39 |
| (6) 道路分野におけるインフラシステム輸出の戦略的拡大 | 40 |
| 4 豊かな暮らしの礎となる地域づくり | 41 |
| (1) 「道の駅」の活用促進 | 41 |
| (2) モーダルコネクトの強化 | 42 |
| (3) シェアリングとの連携 | 43 |
| (4) ニーズに応じた道路空間の利活用 | 44 |
| (5) 観光振興の推進 | 45 |
| (6) 高速道路におけるPPPの活用 | 47 |
| (7) 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた取組 | 48 |

(参考資料)

| | |
|---|----|
| ○ 公共事業関係費（政府全体）の推移 | 49 |
| ○ 防災・安全交付金及び社会資本整備総合交付金の要望額・配分額等の推移 | 50 |
| ○ 道路法等の一部を改正する法律（平成30年3月30日成立） | 51 |
| ○ 社会資本整備審議会 道路分科会 建議（平成29年8月22日）概要 | 52 |
| ○ 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 基本方針（平成29年12月22日）概要 | 53 |
| ○ 大都市圏環状道路等の整備加速 | 54 |
| ○ 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系 | 55 |
| ○ 近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系 | 56 |
| ○ 近畿圏の高速道路ネットワークにおける管理主体の統一等 | 57 |
| ○ 中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系の見直し | 58 |
| ○ 自動車運送事業者の生産性向上等のための高速道路料金割引の臨時措置 | 59 |
| ○ ワイヤロープの試行設置状況 | 60 |
| ○ スマートインターチェンジ・民間施設直結スマートインターチェンジの整備 | 61 |
| ○ 日本の道路の現況 | 62 |
| ○ 事業の流れ | 63 |
| ○ 道路ネットワーク整備による交通状況改善・経済効果 | 64 |
| ○ 平成30年7月豪雨における高速道路の交通機能確保 | 65 |
| ○ 道路施設の点検状況 | 66 |
| ○ 「道の駅」の目的と機能、設置者、登録数 | 67 |
| ○ 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実験箇所 | 68 |
| ○ 無電柱化推進計画の概要 | 69 |
| ○ 自転車活用推進計画の概要 | 70 |
| ○ 大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ 概要 | 71 |
| ○ 道路関係予算概算要求総括表 | 72 |
| ○ 全国路線図 | 74 |
| ○ 復興道路・復興支援道路の開通見通し | 76 |
| ○ 首都圏環状道路の整備 | 77 |
| ○ 大都市圏幹線道路図 | 78 |
| ・ 関東圏高規格幹線道路図 | 78 |
| ・ 首都近郊道路図 | 79 |
| ・ 近畿圏高規格幹線道路図 | 80 |
| ・ 阪神近郊道路図 | 81 |
| ・ 中部圏高規格幹線道路図 | 82 |

I 基本方針

平成31年度予算の概算要求においては、東日本大震災や熊本地震、平成30年7月豪雨等による「被災地の復旧・復興」を加速させるとともに、「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」及び「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」の4分野に重点化し、施策効果の早期実現を図る。

被災地の復旧・復興 (P12～13)

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・復興支援道路等の緊急整備等により被災地域の早期復旧・復興に全力で取り組むとともに、熊本地震、平成30年7月豪雨等の被災地の復旧・復興を図るため、被災した道路の災害復旧の加速や復興を支援する道路の整備を推進する

国民の安全・安心の確保 (P14～27)

国民の命と暮らしを守るため、老朽化が進む道路施設について、着実な点検・措置等を適切に推進するとともに、道路の防災・震災対策や雪害対策、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、生活道路・通学路や踏切、自転車の安全対策とともに、高速道路における安全性・信頼性の向上に資する取組を推進する

力強く持続的な経済成長の実現 (P28～40)

経済の好循環を拡大し、また、平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、三大都市圏環状道路等の整備・機能強化や、空港・港湾・鉄道駅などの主要拠点へのアクセスの強化等を推進するとともに、今ある道路の運用改善や小規模な改良等のネットワークを賢く使う取組を推進するなど、社会全体の生産性向上につながる波及効果の大きな政策を計画的に実施する

豊かな暮らしの礎となる地域づくり (P41～48)

地方の成長を促し、少子高齢化の制約を克服するため、「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確保を推進する

これらの課題に対応した施策を進めるにあたっては、以下の観点に留意し取り組む。

- ・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」
- ・道路の機能を最大限発揮するため「賢く使う」
- ・ICTやビッグデータ等を活用した「賢い投資」

また、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、新技術の活用などイノベーションの社会実装を進めるとともに、既存ストックの有効活用やオープン化（道路空間・議論・データ等）の推進に積極的に取り組む。

II 要求概要

1 要求総括表

(単位:億円)

| 事業 | 項 | 事業費 | 対前年度比 | 国費 | 対前年度比 |
|---------------------------|-----|--------|-------|--------|-------|
| 直 | 事業 | 18,511 | 1.19 | 18,511 | 1.19 |
| 改 | その他 | 12,654 | 1.18 | 12,654 | 1.18 |
| 維 | 修繕 | 4,658 | 1.26 | 4,658 | 1.26 |
| 諸 | 費 | 1,199 | 1.03 | 1,199 | 1.03 |
| 補 | 事業 | 1,984 | 1.21 | 1,181 | 1.21 |
| 地 | その他 | 1,148 | 1.24 | 641 | 1.24 |
| I | 道路 | 521 | 1.20 | 286 | 1.19 |
| 大 | 新 | 146 | 1.24 | 82 | 1.26 |
| 除 | 雪 | 169 | 1.08 | 113 | 1.08 |
| 補 | 差額 | — | — | 60 | 1.23 |
| 有 | 事業 | 24,879 | 1.02 | 175 | 1.24 |
| 小 | 計 | 45,374 | 1.09 | 19,867 | 1.19 |
| 社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業) | | 1,288 | 1.21 | 711 | 1.20 |
| 合 | 計 | 46,663 | 1.09 | 20,577 | 1.19 |

※小計には、「優先課題推進枠」に係る計数(国費4,762億円)を含む。
(優先課題推進枠に係る計数を除いた場合)

| | | | | | |
|--------------------------------|---|--------|------|--------|------|
| 小 | 計 | 40,612 | 0.98 | 15,104 | 0.91 |
| (再掲) | | | | | |
| 補助事業+社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業) | | 3,273 | 1.21 | 1,891 | 1.21 |

※この他に、防災・安全交付金(国費13,431億円[対前年度比1.21])、社会資本整備総合交付金(国費10,663億円[対前年度比1.20])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。上記には、社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)を含む。

※社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)は、交通拠点連携を図り、物流の効率化など生産性向上に資する空港、港湾等へのアクセス道路や連続立体交差事業について、国庫債務負担行為を活用しながら個別箇所ごとに計画的かつ集中的な支援を実施するもの。

※この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業(国費1,736億円[対前年度比0.83])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(国費1,205億円[対前年度比1.11])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. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,489億円)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31年度予算の概算要求に当たったの基本的な方針について」（平成30年7月10日閣議了解）に従い、「経済財政運営と改革の基本方針2018」及び「未来投資戦略2018」（平成30年6月15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：468億円

（※「道路の老朽化対策」全体の要求額は2,652億円）

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、舗装等の点検、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、舗装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：1,844億円

（※「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3,215億円）

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：2,451億円

（※「効率的な物流ネットワークの強化」全体の要求額は4,374億円）

迅速かつ円滑な物流の実現等のため、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31年度予算の概算要求に当たったの基本的な方針について」（平成30年7月10日閣議了解）より

(6) 新しい日本のための優先課題推進枠

平成31年度予算においては、予算の重点化を進めるため、「基本方針2018」及び「未来投資戦略2018」（平成30年6月15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。

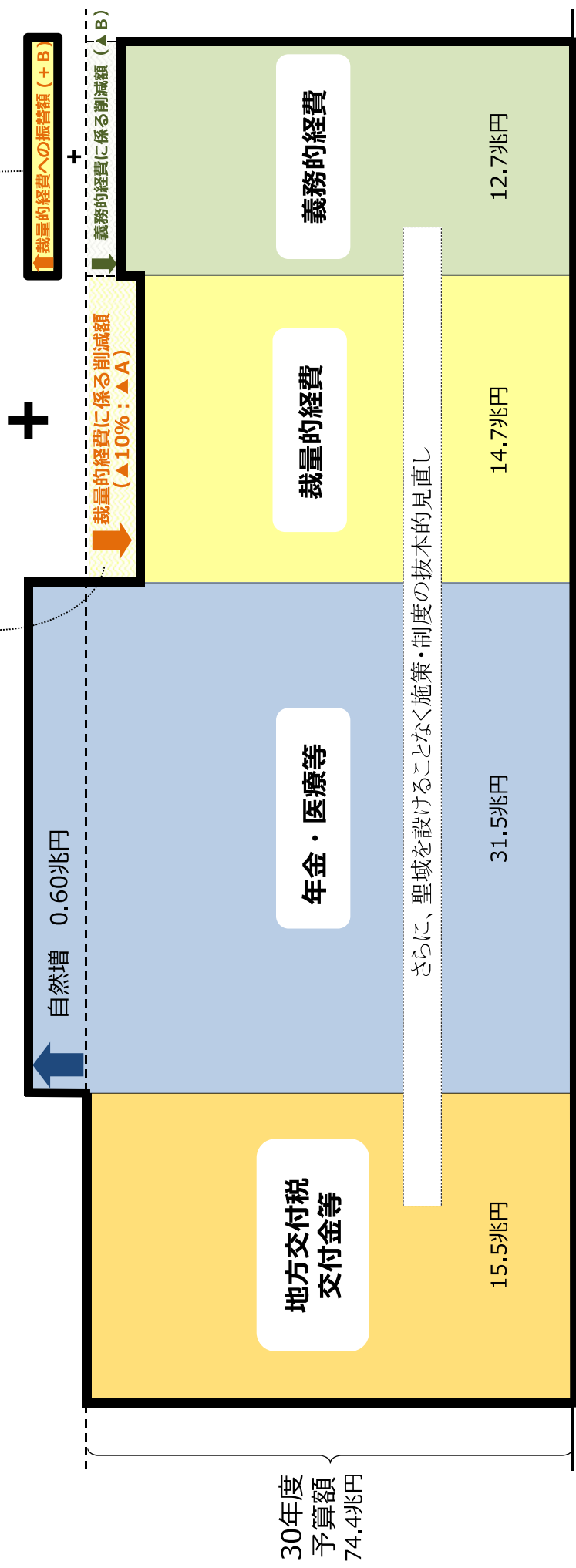
このため、各省大臣は、(1)ないし(5)※とは別途、前年度当初予算におけるその他の経費に相当する額と要望基礎額の差額に100分の300を乗じた額及び義務的経費が(3)に規定する額を下回る場合にあっては、当該差額に100分の300を乗じた額の合計額の範囲内で要望を行うことができる。

※ (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)ないし(4)に掲げる経費を除く経費については、既定の歳出を見直し、前年度当初予算におけるその他の経費に相当する額に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31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

新しい日本のための優先課題推進枠

- 消費税率引上げとあわせ行う増（これまで定められていた社会保障の充実、「新しい経済政策パッケージ」で示された「教育負担の軽減・子育て層支援・介護人材の確保」及び公経済負担）等については、予算編成過程において検討。
- 「骨太方針2018」で示された「2019年10月1日における消費税率引上げに伴う需要変動に対して機動的な対応を図る観点から、歳出改革の取組を継続するとの方針とは別途、臨時・特別の措置を2019・2020年度当初予算において、講ずる」との方針を踏まえた平成31年度当初予算における対応については、予算編成過程において検討。



※1 地方交付税交付金等については「新経済・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については加減算。

※2 「新経済・財政再生計画」で示された「真に必要な財政需要の増加に対応するため、制度改革により恒久的な歳入増を確保する場合、歳出改革の取組に当たって考慮する」との方針を踏まえた対応等については、予算編成過程において検討。

3 道路の老朽化対策の本格実施について

平成30年度末で道路施設の定期点検が一巡することを踏まえ、本格的な予防保全による道路の老朽化対策を推進し、メンテナンスのセカンドステージを着実に実施します。

具体的には、点検の重点化・効率化に向けた定期点検の見直しを実施するとともに、将来的な維持管理・更新費の推計を実施することで、着実な予防保全に取り組めます。

さらに、老朽化の進展により、地方公共団体が管理する橋梁で通行規制等が増加していること、市町村の多くで橋梁管理に携わる技術者がいないなどの現状を踏まえ、地方公共団体への技術的・財政的な支援を充実します。

4 安全・安心の確保について

平成30年7月豪雨において、被災により通行止めとなった高速道路の広域迂回路として道路ネットワークが機能したほか、被災した4車線区間のうち2車線を対面通行として交通機能を早期に確保するなど、災害時においても道路が重要な役割を果たしていることを踏まえ、引き続き道路ネットワークの整備や機能強化を進めます。

また、冬期の道路交通を確保するため、大規模な車両滞留や長時間の通行止めを引き起こす恐れのある大雪時において、道路ネットワーク全体として通行止め時間の最小化を図るため、ソフト・ハードの両面の取組を推進します。

さらに、高速道路における安全・安心計画（仮称）を策定し、利用者視点のもと、新技術等を活用し、暫定2車線対策等、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組を計画的に推進します。

5 新たな広域道路ネットワークについて

今年3月の道路法改正において、物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路」制度が創設されたことを踏まえ、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、各地域で新たな広域道路交通ビジョン・計画を幅広く議論するなど、新たな広域道路ネットワークの検討を進め、基幹となるネットワークの整備や機能強化を行うとともに、主要な拠点へのアクセスや災害時のネットワークの代替機能を強化します。

6 地方への重点的支援について

地方公共団体からの要望を踏まえ、複数年にわたり計画的かつ集中的な投資が必要となる地域高規格道路等の整備や、道路施設の適確な老朽化・地震対策等を支援するため、整備効果を確認しつつ、補助事業・交付金事業により重点的に支援します。

さらに、道路法等の改正を受け、今後、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網として指定する「重要物流道路」について、支援のあり方を検討します。

また、老朽化対策として、地方公共団体からの要請を踏まえ、緊急かつ高度な技術力を要する施設を直轄診断し、診断の結果に応じた国による修繕代行事業等を実施するなど、技術的な支援を実施してまいります。

①補助事業による支援

複数年にわたり計画的かつ集中的な投資が必要となる地域高規格道路の整備、大規模修繕・更新、ICへのアクセス道路の整備等に対して個別箇所毎に支援を引き続き行います。

②社会資本整備総合交付金（交通拠点連携集中支援事業）による支援

規模が大きく、他の交通拠点と連携して整備を進める空港・港湾等へのアクセス道路や連続立体交差事業について、国庫債務負担行為を活用しながら計画的かつ集中的に支援を引き続き行います。

③交付金による支援（重点配分の例）

＜防災・安全交付金による支援＞

・道路施設の適確な老朽化・地震対策

・通学路等の交通安全対策

＜社会資本整備総合交付金による支援＞

・ストック効果を高めるアクセス道路の整備 ・地域の拠点として選定された重点「道の駅」の機能強化

また、各地方公共団体が中長期的な見通しの下、地域の課題に応じた計画的な取組を進めている交付金事業に対して、重点的な支援の方法を検討します。

（参考）公共施設等適正管理推進事業債

地方公共団体において道路の適正な管理を推進するため、補助事業や社会資本整備総合交付金事業と一体として実施される地方単独事業（長寿命化事業）について、地方財政措置を講じます。（地方債充当率:90%、交付税措置率：財政力に応じて30～50%）

（対象事業）

①舗装の表層に係る補修（例：切削、オーバーレイ、路上再生等） ※簡易アスファルト舗装（全層を対象）を含む

②小規模構造物（例：道路照明施設、道路標識、防護柵、防雪柵、側溝、機械設備、小型擁壁等）の補修・更新

③法面・斜面の小規模対策工（例：落石防止柵、植生工、モルタル吹付工、排水工等）

7 無電柱化の推進について

無電柱化推進計画（平成30年4月6日決定）に基づき、無電柱化の取組を推進します。

また、整備コストが高いことが課題となっており、管路の浅層埋設や小型ボックス活用埋設、直接埋設といった低コスト手法の普及を図ります。

さらに、電線共同溝整備（直轄）において、民間技術やノウハウ、資金の活用を図るPFI事業について、活用の拡大を図るため、制度の拡充を要求します。

8 自転車活用の推進について

自転車活用推進計画（平成30年6月8日閣議決定）に基づき、自転車ネットワーク計画を含む地方版推進計画の策定を推進するとともに、関係機関と連携して、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進します。

9 高速道路の料金割引について

ETC2.0を利用する自動車運送事業者の労働生産性向上や働き方改善を図るため、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30年度末まで実施しており、この効果を確認し、措置の必要性について検討します。

（参考）「経済財政運営と改革の基本方針2018」、「未来投資戦略2018」＜抜粋＞

「経済財政運営と改革の基本方針2018」（平成30年6月15日閣議決定）より

- 災害時の避難道路を含めた道路などのネットワークの代替性の確保、岸壁や堤防の耐震化などの地震対策、津波対策、雪害対策などの災害対策に取り組む
- 今後、高度成長期に大規模に整備されたインフラが老朽化することから、予防保全に基づくメンテナンスサイクルを確立・徹底し、ライフサイクルコストを低減する
- 長寿命化等による効率化の効果を高め、できる限り早期に、インフラ所管省は、中長期的なインフラ維持管理・更新費見通しを公表する
- 社会資本整備の分野についても、受益者負担に基づく財源対策についても検討を行う

「未来投資戦略2018」（平成30年6月15日閣議決定）より

- 我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワーク、国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図る
- 道路ネットワークのストック効果を最大限に発揮させ、迅速かつ円滑な物流の実現、交通渋滞の緩和を図るため、首都圏三環状道路をはじめとする三大都市圏環状道路等について整備を推進するとともに、ETC2.0で収集したプローブデータの活用を官民連携で推進する
- 高速道路でのダブル連結トラック、トラック隊列走行の実現も見据え、新東名、新名神高速道路の6車線化など既存ストックを活用した機能強化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させる
- 平成32年を目的に全国の主要な観光地で景観計画の策定を推進するなど、景観まちづくりを進めるほか、無電柱化推進計画に基づき、低コスト手法等も活用しつつ、無電柱化を推進する
- 国内外のサイクリストの誘客を図り、自転車の活用を推進するため、官民が連携した走行環境の整備やサイクルレインの拡大を図る

社会資本整備総合交付金（交通拠点連携集中支援事業）の概要

- 規模が大きく、他の交通拠点と連携して整備を進める空港・港湾等へのアクセス道路や連続立体交差事業について、国庫債務負担行為を活用しながら計画的かつ集中的に支援を実施

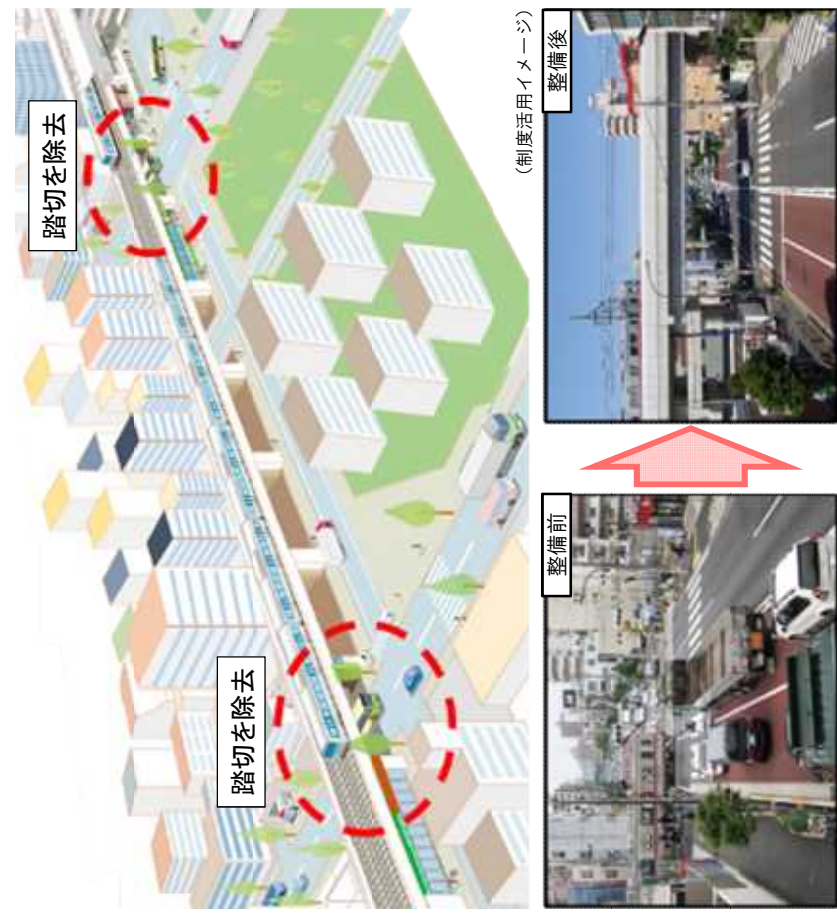
空港・港湾等へのアクセス道路の整備

- 交通拠点連携を図り、物流の効率化など生産性向上に資する空港、港湾等へのアクセス道路



連続立体交差事業

- 複数の踏切を一举に除去し、道路交通の円滑化や安全性の確保を図るとともに鉄道により分断された市街地の一体化や活性化を図る連続立体交差事業



(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・地震対策

- 省令・告示に基づく定期点検、個別施設ごとの長寿命化計画の策定
- 計画に基づく修繕・更新・撤去

⇒「定期点検」・「長寿命化計画の策定」に対して特に重点的に配分
 ⇒点検を計画的に実施している地方公共団体が行う
 「修繕」・「更新」・「撤去」に対して特に重点的に配分

個別施設ごとの長寿命化計画

- 橋梁
- トンネル
- 大型構造物



橋梁の点検



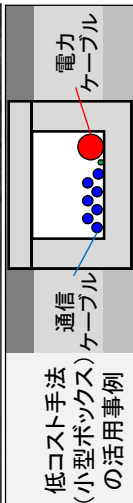
橋梁の修繕



橋梁の撤去

- 緊急輸送道路上又は低コスト手法を活用した無電柱化

⇒電柱撤去を着実に推進する取組を実施している事業に対して特に重点的に配分



- 高速道路・直轄国道をまたぐ跨道橋の耐震化



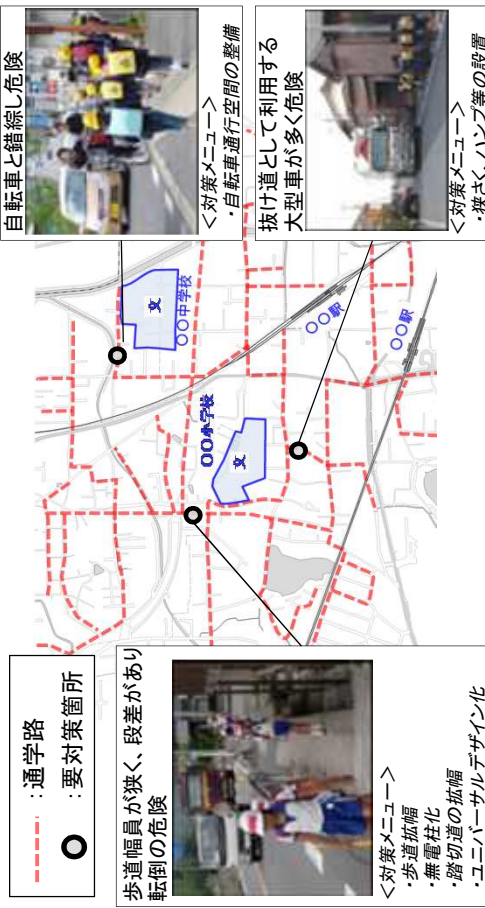
- 地震時等に著しく危険な密集市街地における道路整備



通学路等の生活空間における交通安全対策

- 歩行空間の確保等の通学路における交通安全対策

⇒点検等を継続的に実施している団体が行う対策に対して特に重点的に配分
 ⇒ビッグデータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分



通学路
要対策箇所

歩道幅員が狭く、段差があり
転倒の危険

対策メニュー
歩道拡幅
無電柱化
踏切道の拡幅
ユニバーサルデザイン化

対策メニュー
自転車通行空間の整備
・自転車通行空間の整備
・狭さく、ハンブ等の設置

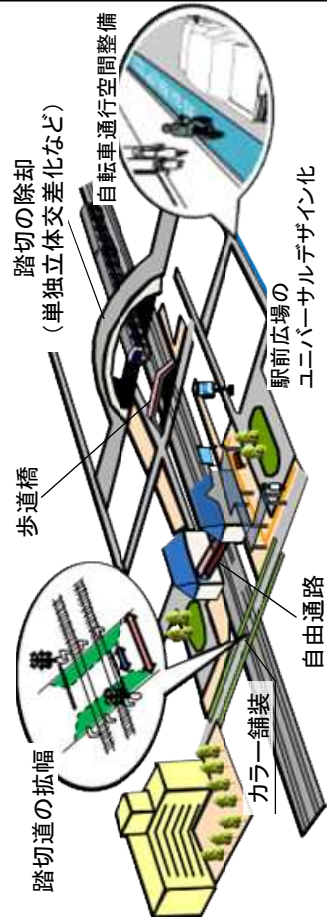
対策メニュー
・狭さく、ハンブ等の設置

- 踏切道の拡幅等の踏切における事故対策

⇒踏切道改良計画に基づく事業に対して特に重点的に配分

- 鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化

- 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間整備



(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)

ストック効果を高めるアクセス道路の整備

○駅の整備や工業団地の造成など民間投資と供用時期を連携し、人流・物流の効率化や成長基盤の強化に資するアクセス道路整備事業

⇒アクセス道路の早期の効果発現が見込める事業に対して特に重点的に配分



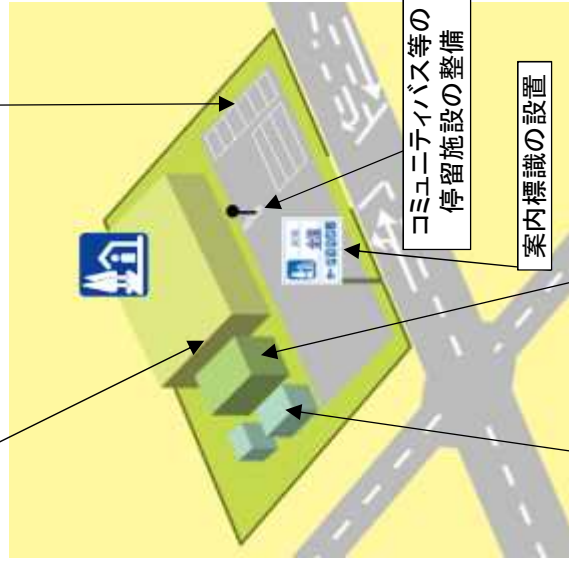
(駅の整備と供用時期を連携させて行われるアクセス道路の整備の事例)



(工業団地の造成など民間投資と供用時期を連携させて行われるアクセス道路の整備の事例)

重点「道の駅」の機能強化

○地域の拠点となる重点「道の駅」の機能強化



(1) 東日本大震災からの復興・創生

- 復興道路・復興支援道路は引き続き、被災地の復興まちづくりを支援するため、民間の技術力を活かした事業促進PPP^{参1}を活用し、早期整備を目指します。
- 常磐自動車道(常磐道)の一部4車線化や追加ICの整備等により、復興の加速化を支援します。

<背景/データ>

- ・国土交通省が中心となって整備を進めている路線全長550kmのうち、503km・約9割で開通または開通見通しが確定
- ・東北横断道の釜石～花巻は、2018年度に全線約80kmが開通
※復興道路・復興支援道路で、初めての路線全線開通

○復興道路・復興支援道路は、被災地復興のリーダーイングプロジェクトとして、復興まちづくりを支援するため、**早期整備を推進**

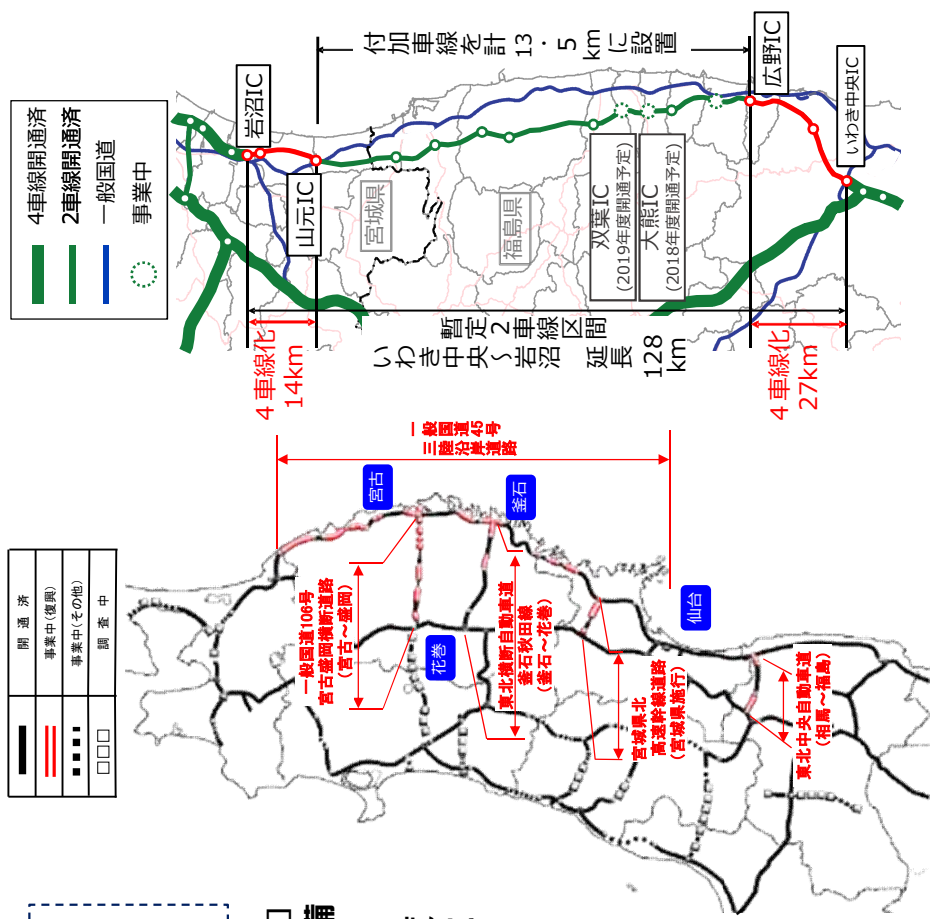
○三陸沿岸道路の仙台～宮古は、**気仙沼市内を除き2019年度までに完成**、東北中央道の相馬～福島は、**2019年度までに常磐道と接続**

<東北横断道（釜石～花巻）のこれまでの効果事例>

- ・釜石港のコンテナ取扱量、利用企業数が年々増加
(過去5年でコンテナ取扱量は約1.8倍、利用企業数は約2.3倍)

○常磐道のいわき中央～広野、山元～岩沼の4車線化について**復興・創生期間内(2020年度まで)での完成**を目指す

○常磐道の大熊IC、双葉ICについて、それぞれ**2018年度、2019年度までの完成**を目指す



<復興道路・復興支援道路 (P76参照) >

<常磐自動車道>

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

(2) 熊本地震等の大規模自然災害からの復旧・復興

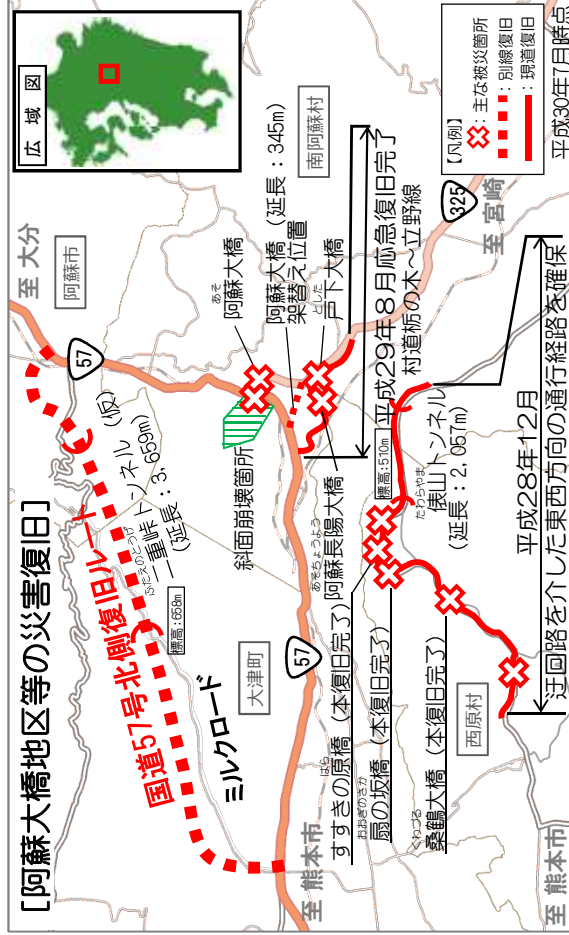
■ 被災地の1日も早い復旧・復興を図るため、被災した道路の災害復旧の推進やリダンダンシー（多重性）の強化及び観光地域へのアクセス強化となる復興を支援する道路の整備を推進します。

【熊本地震からの復旧・復興】

＜背景/データ＞

- ・平成28年4月14日・16日：震度7 熊本県益城町
- ・阿蘇大橋地区では大規模斜面崩壊により国道57号、325号が寸断
- ・国道325号、県道、村道は、国が復旧事業を代行

【阿蘇大橋地区等の災害復旧】



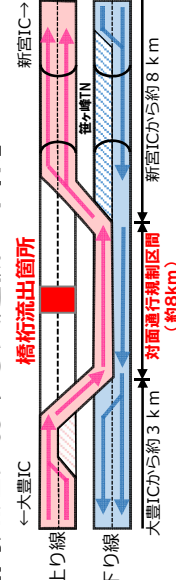
○国道57号北側復旧ルートや国道325号阿蘇大橋は、**2020年度の開通**を目指し、早期整備を推進

【平成30年7月豪雨による災害】

＜背景/データ＞

- ・西日本を中心とした豪雨により高速道路、国道、都道府県道、政令市道で最大約1,500箇所の通行止めが発生
- ・高知道では、土砂崩落により立川橋（上り線）の橋桁流出

【高知道における交通機能確保】



＜橋桁が流出する大規模被災だったが、4車線であったため、下り線を活用し交通機能確保＞



＜高知道 川之江東JCT～大豊IC＞

【広島～呉間の交通対策】

○JR呉線と広島呉道路の被災などによる広島～呉間の道路交通混雑について、広島県災害時渋滞対策協議会^{参2}で検討



○混雑解消のため、広島呉道路の一部区間におけるバスの通行可能化、緊急交差点改良、高速道路料金調整による広域迂回誘導などを実施

＜山陽道などを経由した広域迂回＞

参2：構成機関（中国地方整備局、NEXCO西日本、広島県、呉市、広島県警 等）

(1) 道路の老朽化対策の本格実施 ①

- 定期点検結果を踏まえ、本格的な予防保全による道路の老朽化対策を推進し、メンテナンスのセカンドステージ^{参3}を着実に実施します。
- 将来的な維持管理・更新費の推計を行い、予算、体制、技術面で課題のある地方公共団体に対して支援を実施します。

【メンテナンスサイクルの着実な実施】

<背景/データ>

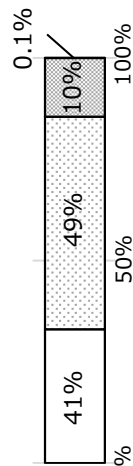
・道路インフラの現状(P66参照)

2014年度からの橋梁点検実施率は累計80%(2017年度末時点)
2018年度末で、定期点検開始から5年が経過(一巡目が完了)

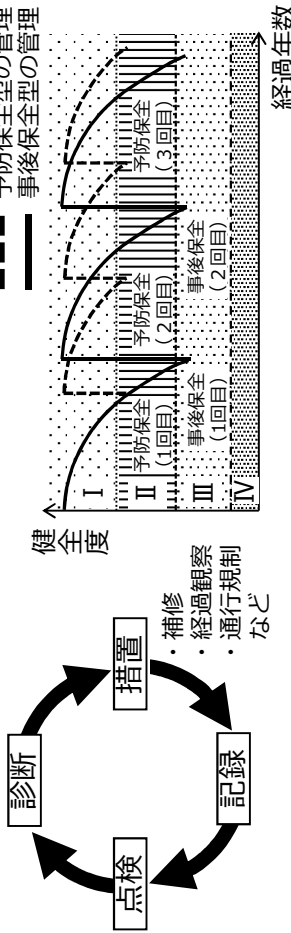
<2017年度橋梁点検実施状況>

| 管理者 | 点検実施率 |
|-----------|----------|
| 国 | 21%(76%) |
| 高速道路会社 | 23%(79%) |
| 都道府県・政令市等 | 23%(78%) |
| 市町村 | 27%(81%) |
| 合計 | 26%(80%) |

()は2014年度からの累計値



凡例 □I：健全 □II：予防保全段階 □III：事後保全段階 □IV：緊急措置段階
<橋梁点検結果(2014～2017年度)>



<メンテナンスサイクル>

【必要な費用の把握】

<背景/データ>

- ・着実に予防保全に取り組むためには、将来的な維持管理・更新費を適切に把握することが必要
- ・一方、多くの自治体では、今後必要となる維持管理・更新費が把握出来ていない状況
- ・予防保全に移行し、老朽化の進行や維持管理・更新費の増大を防ぐためには、当面の修繕予算の確保が不可欠

○点検等を通じた老朽化の状況や予防保全等の導入効果を踏まえ、**維持管理・更新費の推計**を実施

○定期点検結果を踏まえ、橋梁・トンネルに加え、舗装についても、**予防保全によるメンテナンスの計画的な実施**により、**ライフサイクルコストを縮減**

○点検の一巡目を踏まえ、**点検の重点化や効率化**に向け、**2018年度内に定期点検の見直し**を実施

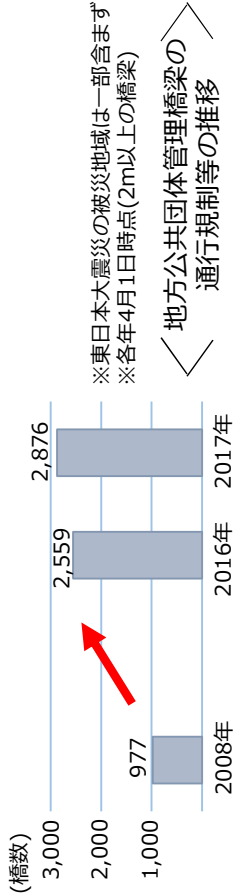
参3：計画的な点検・診断の仕組みづくりを実施したファーストステージに対し、セカンドステージでは、点検データ等を活かした戦略的・効率的な修繕等を推進

(1) 道路の老朽化対策の本格実施 ②

【地方への国による技術的・財政的支援の充実】

＜背景/データ＞

- ・老朽化対策の課題(P66参照)
地方公共団体管理橋梁で通行規制等が増加(2017年2,876橋)
町の約3割、村の約6割で橋梁管理に携わる技術者が存在しない



○道路メンテナンス会議等を通じ、老朽化対策に関する情報提供を実施

○緊急かつ高度な技術力を要する施設を直轄診断し、結果に応じて修繕代行事業等により支援^{参4}



＜直轄診断＞



＜修繕代行＞

○地方公共団体職員向けの研修等を通じて、点検の質の向上策を実施^{参5}

○道路施設の的確な老朽化対策等に向け、点検結果や利用状況を踏まえた道路施設の集約・再編も含めて、補助事業・交付金事業により支援

【新技術の導入による長寿命化・効率化】

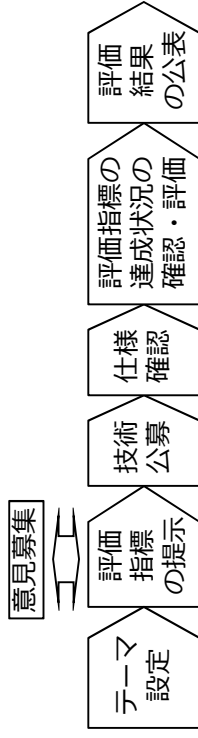
＜背景/データ＞

- ・インフラの老朽化は着実に進行し、働き手は減少が見込まれる
- ・新技術の開発・導入により、インフラメンテナンスの生産性向上と効率化を図ることが必要

○点検等の高度化・効率化に資する民間技術のうち、

NETIS^{参6}により技術の性能を確認

- ・トンネルの点検記録作成を支援する技術等の性能を確認



＜NETISテーマ設定型(改良版)のフロー＞

○NETISにより性能確認した技術について、2018年度に定期点検の現場で試行



近視目視による
変状の把握



変状を撮影

記録として活用

＜トンネルの点検記録作成支援技術の試行イメージ＞

参4：直轄診断(2014～2017年度):10箇所、修繕代行(2015～2018年度):9箇所

参5：2014～2017年度で155回開催し、約3,700名の地方公共団体職員が受講

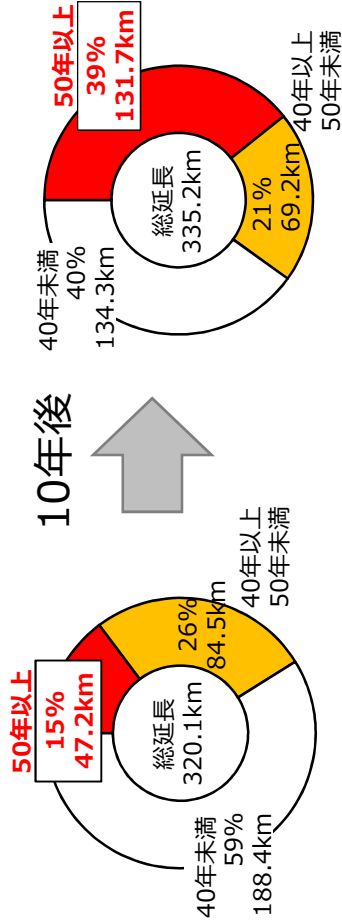
参6：新技術情報提供システム (New Technology Information System)

(1) 道路の老朽化対策の本格実施 ③

＜背景/データ＞

- 建設開始後半世紀を経て老朽化が進む高速道路の更新を、厳しい財政状況のなかでも迅速かつ計画的に推進する必要があります

○ 開通からの経過年数（2018年3月末時点）【首都高速の例】



【高速道路の更新】

- 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

更新前

更新後 (イメージ)

更新上り線橋脚

迂回路

工事用道路

延長：約2km

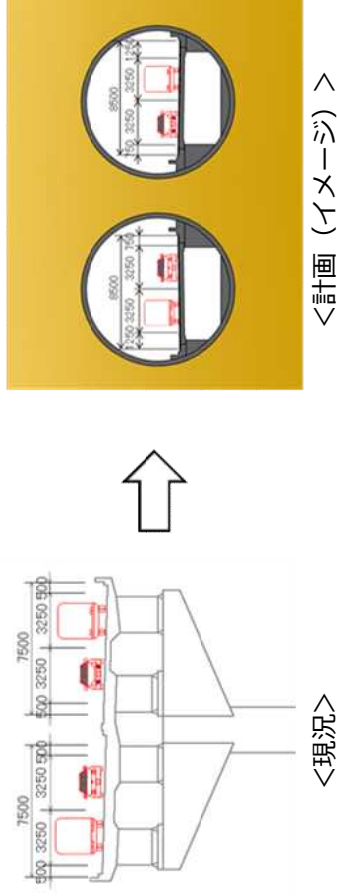
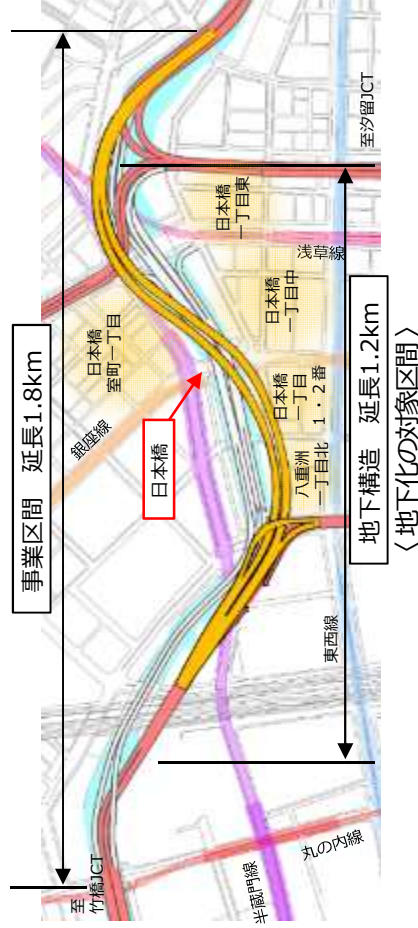
事業年度：2014～2026年度

- ・ 海水面から一定程度離れた高架構造とするため、栈橋全体を架け替え
- ・ 交通の流れを確保しながら工事を進めるため、迂回路を設置 (2017年9月切替)
- ・ 2018年度は、上り線施工中

＜更新の事例：首都高速 東品川栈橋・鮫洲埋立部＞

【まちづくりと連携した首都高速の地下化への取組】

- **更新事業として老朽化対策のみならず、機能向上を図るとともに、民間プロジェクトと連携した事業の具体的な計画についてとりまとめ、今後引き続き、国、東京都、中央区、首都高速などで協力して検討を推進**



概算事業費3,200億円については、

首都高、民間プロジェクト、地方自治体で分担

(2) 過積載撲滅に向けた取組の強化

■ 道路の老朽化に著しい影響を与える過積載を防止するため、ICTの活用や荷主や荷主にも責任を課す仕組みの導入等、実効性を高める取組を強化します。

＜背景/データ＞

- ・ 0.3%の過積載車両が道路橋に与える影響は全交通の約9割
- ・ 特殊車両の約3割が過積載車両^{参7}（平成29年度）
- ・ トラック事業者の約15%が荷主から過積載等を強要されたとの回答
※ 全日本トラック協会へのアンケート結果（国土交通省）
- ・ WIMは直轄国道42箇所、高速道路224箇所^{参8}に配備（平成30年6月末時点）

○ トラック事業者のみならず荷主にも責任を課す取組を平成30年度内に本格導入

- ・ 取締り時の荷主情報の聴取及び荷主への勧告強化
- ・ 特車許可申請への荷主情報の記載を本格運用

○ ICTを活用した効率的な取締りを推進

- ・ **WIMの増設**や取締基準の強化を検討
- ・ トラック事業者自ら重量を確認するOBW^{参8}の装着を促す仕組みを導入

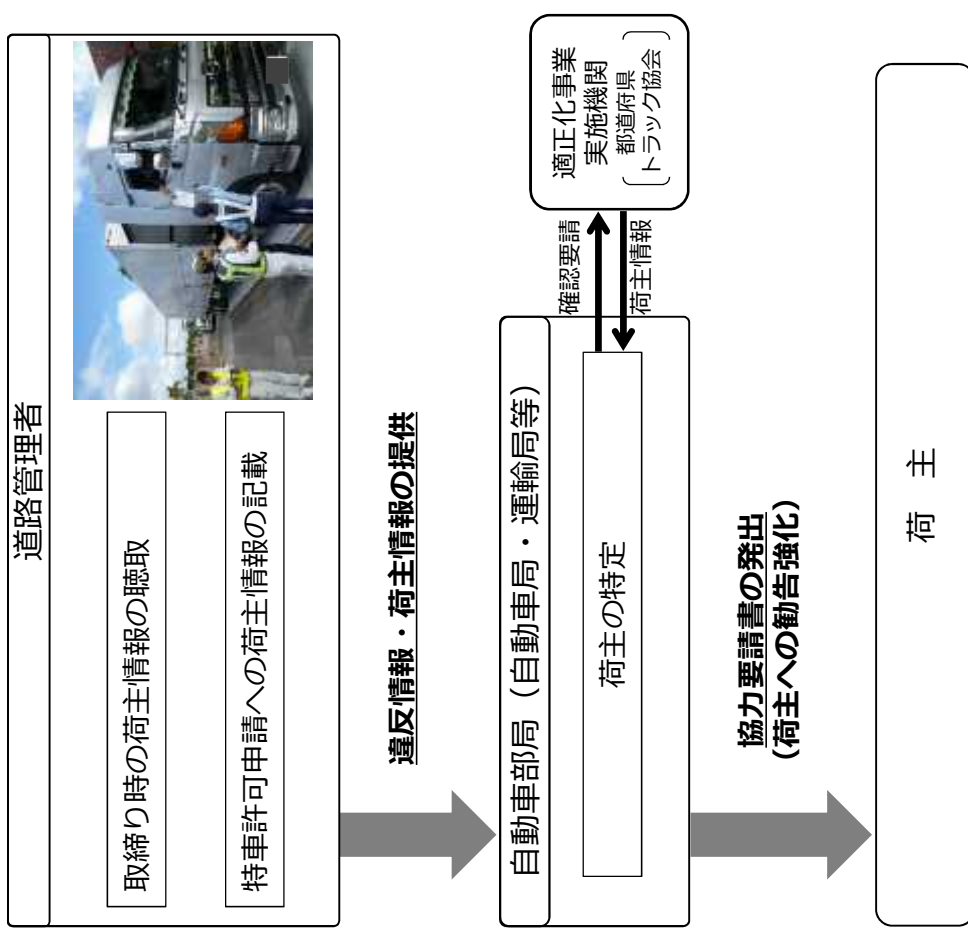
○ 悪質な違反者への高速道路における大口・多頻度割引停止措置等の取組を実施^{参9}

参7：WIM（Weigh-In-Motion；自動重量計測装置）による計測結果

参8：On-Board-Weighing；車載型荷重計測システム

参9：平成29年度に1か月割引停止措置を25社、2か月割引停止措置を3社に実施

【過積載車両の荷主対策の流れ】



(3) 道路の防災・震災対策 ①

- 大規模災害時の救急救命・復旧活動を支えるため、緊急輸送道路等の耐震補強等の取組を推進します。
- 首都直下地震の道路啓開計画の実効性を高める取組を実施するとともに、南海トラフ地震等の発生が予想される地域への展開を図ります。

[道路の震災対策]

<背景/データ>

- ・熊本地震では、熊本県内の緊急輸送道路約2,000kmのうち50箇所⁹で通行止めが発生
- ・緊急輸送道路上の橋梁における耐震化の割合は、約78%^{参10}
- ・道路啓開計画は、首都直下地震等の6地域で策定済み
- ・重要物流道路等に対して、災害時に道路の啓開・復旧の迅速化を図るため、代行制度を創設（平成30年3月30日）

- 緊急輸送道路上の橋梁及び同道路をまたぐ跨道橋、ロッキング橋脚橋梁^{参11}の耐震補強を推進

- 災害に強いネットワークを構築するため、ミッシングリンクの整備等による多重化・代替性の確保や道路閉塞の回避に向けた無電柱化等の取組を推進

- 迅速な状況把握のため、カメラの増設やバイク・自転車隊による調査のほか、官民が連携したUAV（無人航空機）による調査体制を構築

- 首都直下地震発災後、迅速に優先啓開ルートを通行可能とするため、関係機関等との連携による道路啓開訓練を通じ、**放置車両移動など対応能力を強化**するとともに、南海トラフ地震等の対象地域にも展開

[橋梁の耐震補強の推進]

高速道路*・直轄国道の橋梁
 (2021年度までに大規模地震の発生確率の高い地域^{参12}で完了を目指す
 2026年度までに全国での完了を目指す)



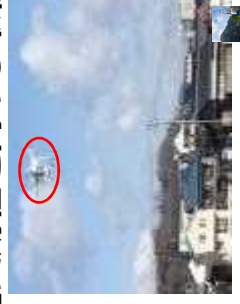
高速道路・直轄国道をまたぐ跨道橋
 (2021年度まで優先的に交差)



ロッキング橋脚橋梁
 (2019年度までに完了を目指す)



[実効性を高める取組]



<UAVによる被災状況調査>



<通れるマップの活用>

✕ : 被災箇所
■ : 広域避難場所
— : 通行可能な道路
— : 緊急車両のみ通行可

通れるマップの活用により関係機関への情報共有・提供

参10：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留まり、速やかな機能回復が可能な耐震対策が完了した橋梁の割合(平成30年3月末時点)

参11：熊本地震で落橋した跨道橋と同種の橋梁

参12：全国地震動予測地図2016年版(地震調査研究推進本部)で示されている首都直下地震や南海トラフ巨大地震等、今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域

※財政投融資を活用して橋梁の耐震強化対策を加速させる(P54参照)

(3) 道路の防災・震災対策 ②

- 大規模災害時の救急救命活動や復旧活動を支えるため、のり面等の防災対策を推進するとともに、予防保全に向けた取組を推進します。
- 大規模な車両滞留や長時間の通行止めを引き起こす恐れのある大雪時において、道路ネットワーク全体として通行止め時間の最小化を図るため、ソフト・ハードの両面から道路交通確保の取組を推進します。

【豪雨対策の推進】

＜背景/データ＞

- ・道路のり面等の要対策箇所対策率は約69%(平成29年度末時点)
- ・1時間降水量50mm以上の平均年間発生回数は近年約1.4倍^{参13}
- ・平成30年7月豪雨などにより、近年約3割^{参14}のアメダス地点で観測史上最大雨量を更新(373地点)

○豪雨に備えて**盛土などの構造強化を検討**するとともに、のり面等の防災対策を推進するため、レーザープロファイラ等を用いた危険箇所の**調査手法の高度化を実施**

○道路区域外に起因する事故・災害を防止するため、**沿道区域を指定^{参15}**し、沿道土地等の管理者による**適切な損害予防措置を推進**

○土中の残留水分量を考慮した新たな指標など**科学的根拠に基づく通行規制基準の導入に向けた取組を実施**



＜のり面防災対策＞



＜損害予防措置の例＞

【大雪時の道路交通確保対策の推進】

＜背景/データ＞

- ・近年、都市部など雪の少ない地域も含め大雪が局所的に発生(過去10年で積雪の深さが観測史上最高を更新する地点が日本全国に3割以上)
- ・昨冬の首都高、福井などの大雪時に大規模な車両の滞留が発生したことを受けて設置した有識者委員会の提言を踏まえ、対策を推進

○関係機関と連携し、地域や道路ネットワーク毎に**タイムライン策定**や大雪時の出控え等の**適切な情報提供を実施**

○立ち往生等の発生が懸念されるリスク箇所を予め把握し、**チエーン規制の導入、集中的な除雪作業のための予防的な通行規制を実施**

○地域の実情に応じた**主要国道の4車線化**や**付加車線設置**、**リスク箇所への局所対策**や**カメラの増設**、**チエーン着脱等**が**できる待避所の整備を推進**



＜ 早めの通行止めによる集中除雪＞

参13：1時間降水量50mm以上のアメダス1000地点あたりの年間発生回数の1976年～1985年の平均と2008年～2017年の平均を比較 (気象庁)

参14：1時間降水量の観測史上1位の値を記録した日付が2013年以降の雨量観測所数 (2018年7月末時点で統計期間10年以上の1231地点を対象) (気象庁)

参15：道路境界から幅20m以内で必要な区域を指定

(4) 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 ①

- 高速道路における安全・安心計画（仮称）を策定し、利用者視点のもと、新技術等を活用した高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組を計画的に推進します。
- 特に暫定二車線区間については、速度低下や事故防止・リダンダンシー確保等の観点から優先度の高い区間から順次対策を実施します。

【高速道路の暫定2車線区間の対策】

<背景/データ>

- ・我が国の高速道路は約4割が3車線以下であり、国際的にも稀な状況。韓国では平成4年に安全性の観点から暫定2車線の全廃方針を決定。
(韓国の3車線以下の割合 平成7年:44%、平成27年:0%)
- ・高速道路の暫定2車線区間は、死亡事故率が約2倍(死亡事故率※1 4車線以上の区間:0.15、暫定2車線の区間:0.29)
※1 高速自動車国道(有料)(平成25-28年)

○速度低下や事故防止・リダンダンシー確保等の観点から、4車線化や付加車線の設置を計画的に推進

○4車線化等が当面見込めない区間については、土工部に概ね5年（高速道路路会社管理区間は概ね3年）でワイヤロープを緊急対策として実施（P60参照）



<付加車線の設置事例>



<ワイヤロープの設置事例>

【優先的に4車線化等を実施すべき区間の例】

時間信頼性の確保、事故防止の観点

- 速度低下率が概ね25%以上の区間
- インターチェンジ分合流部(SA/PA含む)に付加車線を設置していない箇所

リダンダンシー確保の観点

- 並行する現道が津波浸水区域等の通行止めリスクが高い区間
- 高速道路の老朽化対策への対応の工事等のため、長期間通行止めが発生する区間

- ◆ 課題箇所へ付加車線の設置
- ◆ 7割以上連続する場合はB/Cを確認のうえ、4車線化
- ◆ 地域の実情を踏まえて選定

優先度の高い区間から順次実施

【既存ストックを活用した機能強化】

<背景/データ>

- ・**未来投資戦略2018**（平成30年6月15日閣議決定）において、物流の生産性向上等のために講ずべき施策として新東名の6車線化等を位置付け。

○**新東名の6車線化等**により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させ、災害発生時においても安定的な交通を確保

○災害発生時に東名が通行止めになる等、特に課題が大きい静岡県区間（御殿場JCT～浜松いなさJCT※2）を先行着手

※2 ほぼ全線で6車線運用に対応した構造物で整備済み

(4) 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 ②

- 2日に1回以上の割合で発生し、重大事故に繋がる可能性の高い高速道路の逆走対策を推進します。
- 増加傾向にある高速道路への歩行者等の誤進入対策に取り組みます。

【逆走対策】

＜背景/データ＞

- ・平成29年の逆走発生件数は207件で、約6割がICやJCTで発生
- ・逆走は、事故全体に比べ死傷に至る割合が約5倍、死亡事故となる割合が約40倍
- ・逆走した運転者の45%が75歳以上（平成23年1月～平成29年12月）
- ・分合流部・出入口部では対策が概ね完了し、これらの箇所の事故件数が約3割減少¹⁶

○ **ロードマップ¹⁶に基づき、道路側、運転者側、自動車側**それぞれから逆走防止対策を講じる

○ 路車連携による逆走検知・制御技術の検討を推進

また、公募・選定した逆走対策技術について

- ・過年度対策完了後も逆走が発生した箇所
- ・逆走が複数回発生した箇所
- ・死傷事故につながった逆走発生箇所を中心に現地展開

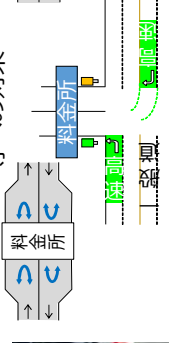
○ 発生地点に応じた対策の推進により、**2020年までに高速道路での逆走事故をゼロにすることを目指す**

【今後の対策例】

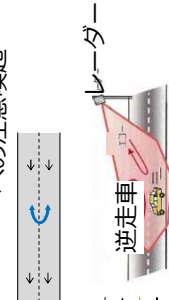
料金所プラザ部 ⇒ プラザの
締切対策



料金所前後 ⇒ 一般道接続部
等への対策



料金所前後 ⇒ 一般道接続部
等への対策



参16：高速道路での今後の逆走対策に関するロードマップ(平成28年3月公表)

【歩行者等の誤進入対策】

＜背景/データ＞

- ・高速道路への歩行者等の誤進入件数は増加傾向
(平成23年度：約2,600件 → 平成29年度：約3,700件)
- ・年代別で見ると、20代（22%）と70代（14%）で誤進入が多く発生
- ・首都高速での進入事故のうち、2割弱はナビアプリ利用によるもの
(平成29年4月～平成30年3月)

○ **注意喚起看板やラバーポール、カラー舗装等により誤進入件数が減少**。引き続き進入形態等の分析を実施し、有効な対策を推進

○ ナビアプリ会社等と誤進入事故や自動車専用道路指定等について情報共有を行い、アプリ内での対策（注意喚起等）に取り組む

【実施中の対策事例】



(4) 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 ③

- 休憩施設の不足解消や使いやすさ改善に向けた取組として、路外の休憩施設等の活用や無人PAにおけるサービス向上のための取組を実施します。

【休憩施設における駐車マス不足への対応】

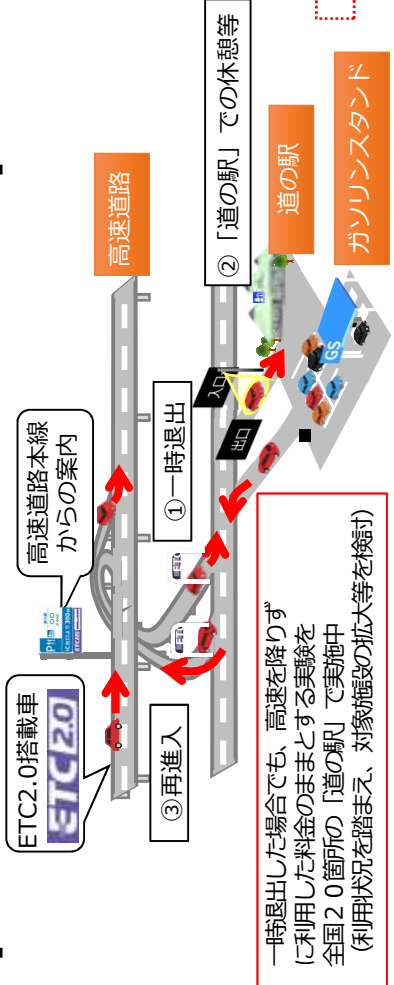
＜背景/データ＞

- ・物流の基幹となる高速道路において、長時間駐車等により深夜帯を中心に大型車等の駐車マス不足が問題化
(例) 海老名SAでは、6時間以上の長時間駐車が全滞在量※の55%
※全滞在量＝駐車台数×駐車時間
- ・トラック運転者の労働時間等の改善基準では、運転4時間毎に休憩が必要

○休憩施設の駐車マスを増やすことに加え、

- ① 普通車・大型車双方で利用可能な**兼用マス**の設定
 - ② ETC2.0搭載車を対象として**高速道路外の休憩施設等への一時退**を可能とするサービスの導入
 - ③ **駐車マスを予約可能なシステム**の導入
 - ④ 細やかな満空情報の提供による**利用の平準化**
 - ⑤ **長時間駐車の抑制**
- など総合的な対策を実施

【「道の駅」と連携して一時退出を可能とする賢い料金】

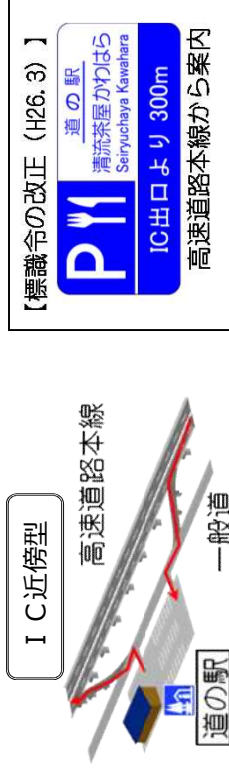


【「道の駅」を活用した休憩サービスの充実】

＜背景/データ＞

- ・無料の高速道路は、今後、整備が急速に進展していくが、休憩施設はほとんどなく、休憩サービスの提供が必要
- 無料の高速道路 現在：2,224km → 今後：約3,300km
(平成30年7月末時点) (事業中区間整備後)

○IC近傍の「道の駅」を、高速道路から案内し、休憩施設として活用するなど地域と連携し、休憩サービスを提供



【無人PAの解消】

○地域の団体等と連携した施設の活性化による無人PAの解消等、休憩施設のサービスの向上を図る



(5) 生活道路・通学路の安全対策

- ビッグデータを活用した生活道路対策等の実施により、速度抑制や通過交通の進入抑制を図り、歩行者・自転車中心の空間づくりを推進します。

<背景/データ>

- ・平成29年の交通事故死者数は3,694人で、昭和23年以降の統計で最少（警察庁）
- ・人口10万人あたりの自動車乗車中の死者数はG7の中で最少であるが、歩行中・自転車乗車中では最多^{参17}
- ・歩行中・自転車乗車中の死者数の約半数は自宅から500m以内の身近な道路で発生（平成28年）
- ・「生活道路対策エリア」登録状況：
271エリア（平成29年7月末）⇒ 498エリア（平成30年7月末）

- ビッグデータの活用により速度抑制や通過交通進入抑制の対策を実施する「生活道路対策エリア」における物理的デバイス等の対策・検証を踏まえた取組の更なる拡大を推進
- 「通学路交通安全プログラム^{参18}」に基づくPDCAサイクルの継続的な取組を支援
- ビッグデータの収集・活用を高度化する手法（可搬型路側機の効果的な配置・歩行者等の行動特性の把握）を検討
- 自動車ドライバーによる歩行者等への配慮が自然になされる環境づくりに向け、混在、共存等できる道路空間のあり方及び事例集をとりまとめ、周知

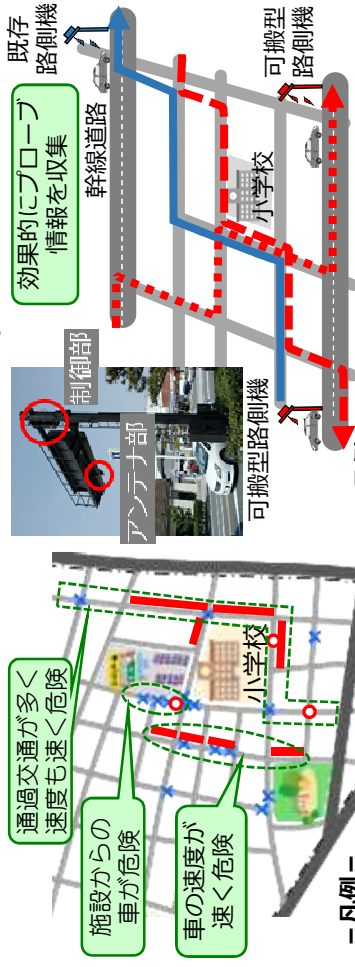
参17：人口10万人あたり死者数（平成27年）

【自動車乗車中】1位 日本 1.2人、最下位 アメリカ 7.5人

【歩行中・自転車乗車中】1位 イギリス 0.8人、最下位 日本 2.0人

参18：学校、教育委員会、道路管理者、警察等が連携して策定
策定状況：1,605市町村（平成29年3月末時点）

[ビッグデータを活用した生活道路対策の取組]



【交通事故】
○：交通事故発生地点
【ビッグデータの分析情報】
×：急ブレーキ発生地点
■：30km/h超過割合50%以上

ビッグデータの分析結果と通学路ヒヤリマップの重ね合わせによる危険箇所の見える化

【通過交通の進入抑制の対策例】

地方公共団体に対して、技術的支援を実施

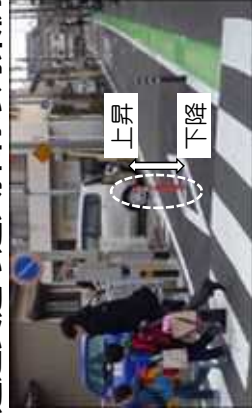
- ・ビッグデータの分析結果の提供
- ・交通診断を行う有識者の斡旋
- ・可搬型ハンドルの貸出し 等

[速度抑制の対策例]



ハンプ
道路上に設けた凸部で車両の速度を抑制

[通過交通の進入抑制の対策例]



ライジングボラード
自動昇降する車止めで通過交通の進入を抑制

(6) 自転車の利用環境の整備

■ 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定とともに、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進します。

＜背景/データ＞

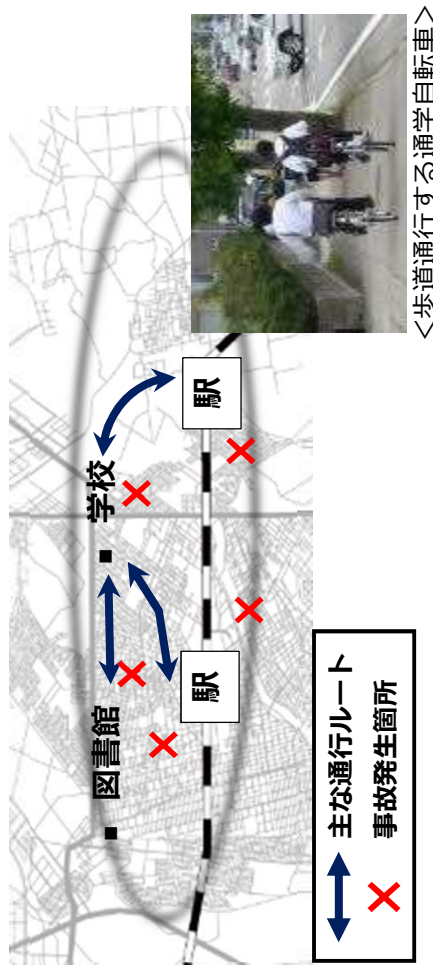
- ・歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は約1,750km (平成30年3月末時点)
- ・自転車ネットワーク計画策定済み市区町村数は116^{参19} (平成30年3月末時点)
- ・自転車乗車中における人口10万人当たりの交通事故死傷者数は、全年齢平均に対して、中学生が約3倍、高校生が約4倍と非常に高い(平成29年)
- ・自転車活用推進法に基づき、自転車の活用の推進に関する基本計画である『自転車活用推進計画』が閣議決定(平成30年6月8日)(P70参照)
- ・自転車ネットワーク計画に基づき、自転車通行空間整備について、防災・安全交付金により重点的に支援

○自転車活用推進計画に基づき、自転車ネットワーク計画^{参20}を含む**地方版自転車活用推進計画^{参21}の策定を促進**

○中高生の**自転車通学路の安全点検結果等も考慮**するなど、自転車利用や関連事故の多い市街地を中心に、重点的に対策を実施

○違法駐車取締りや自転車の交通ルール遵守の啓発を効果的に行うなど、警察等の関係機関と連携・協力を行い、自転車活用を推進

〔自転車通行空間を整備すべきエリアやルートのイメージ〕



〔歩行者と分離された自転車通行空間の整備の例〕



参19：全国の市区町村数は1,741、このうち市街地を有する市区町村数は825

参20：市町村が道路管理者や警察等による協議会で自転車ネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態等を示す計画

参21：自転車活用推進法により、都道府県や市町村が定めるよう努めなければならないとされている自転車活用推進計画

(7) 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、無電柱化推進計画に基づき、無電柱化を推進します。

<背景/データ>

- ・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
ロンドン・パリ・香港:100%(平成16年)、台北:96%(平成27年)、ソウル:49%(平成28年)、東京23区:8%(平成29年度末)、大阪市:6%(平成29年度末)
- ・無電柱化の推進に関する法律に基づき、無電柱化を総合的、計画的かつ迅速に進めるため『無電柱化推進計画(2018～2020年度)』を決定(平成30年4月6日)(P69参照)

○無電柱化推進計画に定めた目標1,400kmの達成に向け、地方公共団体における低コスト手法の普及や地方版無電柱化推進計画の策定を促進

○緊急輸送道路等^{参22}のほか、幅員が著しく狭い歩道等も占用制限の対象とし、新設電柱の占用禁止、既設電柱の撤去に向けた占用制限を実施^{参23}

○道路事業等の実施にあわせ、道路上における電柱の設置の抑制や、既設電柱の撤去を推進

○電柱以外の占用物件との均衡等にも十分に配慮しつつ、外部不経済を反映した占用料の見直しを検討

参22：直轄国道の緊急輸送道路(約2万km)は、平成28年4月から道路法第37条に基づき措置を実施
(24都府県39市町(約3万km)においても実施(平成30年6月末時点))

参23：運用にあたっては、通達やガイドラインの発出を予定

【低コスト手法の取組】

| 管路の浅層埋設 | 小型ボックス活用埋設 | 直接埋設 |
|--|---|--|
|  <p>交通量の少ない生活道路の場合</p> |  <p>電力・通信ケーブルの離隔距離に関する技術的検証を踏まえ、小さな収容空間に埋設</p> |  <p>直接埋設用ケーブル調査や舗装の検討を踏まえ、ケーブルそのものを道路の地下に埋設</p> |

【占用制限の対象道路】



<児童が車道にはみ出す道路



<幅員が狭く交通がふくそうする道路

(8) ユニバーサルデザイン化の推進

- 全ての人々が安全に安心してスムーズに移動できる社会を実現するため、全国の主要な鉄道駅や観光地周辺の道路のユニバーサルデザイン化を推進します。

＜背景/データ＞

- ・基本構想^{参24}の新規策定数は2003年度をピークに鈍化傾向、直近5年の年平均ではピーク時の1/3 (2012～2016年度)
- ・1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の鉄道駅(3,559箇所)の周辺地区のうち、基本構想の策定割合は約3割 (2016年度)
- ・バリアフリー法に基づき特定道路の整備率は約9割。一方、その他の道路を含めると山手線の駅周辺でも整備率は約6割 (2016年度)
- ・バリアフリー法の改正 (移動等円滑化促進方針制度の新設等) (2018年5月18日成立)

- 東京オリンピック・パラリンピック競技会場や観光施設と周辺の駅を結ぶ道路(アクセシブルルート^{参25}を含む)について、都・区等と連携して重点整備区間の整備を推進
- 主要鉄道駅周辺の面的なユニバーサルデザイン化を推進するため、生活関連経路や大規模な駅とその周辺の福祉施設等を結ぶ道路を対象に**特定道路**^{参26}の指定を拡大

- 視覚障害者誘導用ブロック点検マニュアルの公表・普及により点字ブロック設置の適正化を推進

参24：バリアフリー法に基づき、市町村が作成する移動円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想

参25：アクセシビリティに配慮した競技会場までの動線^{*}

^{*}2018年4月12日に大会組織委員会が素案を公表

参26：生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路 (国土交通大臣が指定)

【東京オリンピック・パラリンピック競技会場周辺の整備イメージ】



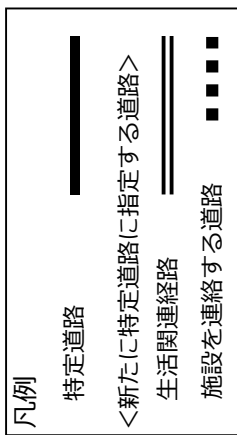
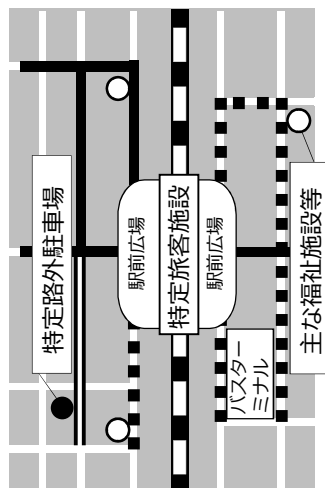
歩道の整備
(千駄ヶ谷駅周辺)



駅等における点字ブロックの連続的な整備(豊洲駅前)



【特定道路指定拡大のイメージ】



(9) 踏切対策の推進

■ カラー舗装や駅周辺対策等の好事例の提供により道路管理者の対策検討を支援することで、立体交差化、踏切拡幅等と合わせ、ハード・ソフト両面から踏切対策を推進します。

<背景/データ>

- ・踏切事故(は約1日1件、約3日に1人死亡)
- ・死亡者数111人のうち、約4割が65歳以上 (平成29年度)
- ・平成28年度の踏切法改正後、5年間で1,000箇所以上を目標に、全国824箇所の踏切道を法指定 (平成28年度・平成29年度)

○踏切法に基づき、国土交通大臣による法指定を実施

○指定した踏切道のうち全体の約6割で対策が決定し、全体の約3割で対策が完了

○カラー舗装や駅周辺対策等により課題を解消・緩和した好事例を収集し、道路管理者へ提供することで、指定した踏切道の対策検討を支援

○立体交差化等について、段階的な取組を行うとともに、連続立体交差事業については、着工準備段階に対する補助や交付金を活用して、計画的かつ集中的に支援

[主な踏切対策]



<連続立体交差化>

<構造改良(歩道拡幅等)>

<歩行者等立体横断施設>

[好事例の提供による踏切対策検討の支援]



好事例

- ・カラー舗装
- ・自由通路
- ・迂回路等の面的な対策

など



<カラー舗装>

<自由通路等の整備>

[段階的な踏切対策の推進]



・歩行者等と車が混在する危険な踏切 (立体交差化まで時間のかかる間はずの踏切など)

カラー舗装
・歩車分離による安全性・円滑性の向上
・遮断時間の短縮

自由通路の整備・迂回路の案内等
・自由通路や駐輪場の整備・迂回路の案内等で踏切の横断交通量を低減

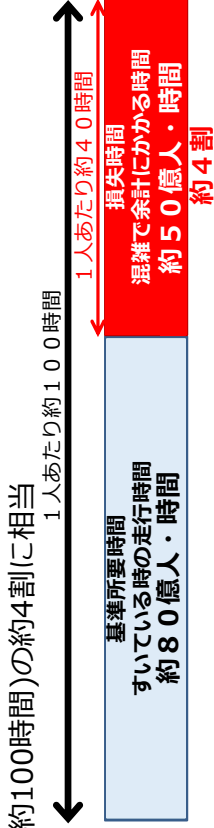
踏切の除却
・連続立体交差化など

(1) ネットワークを賢く使う - ピンポイント・付加車線 -

- 生産性向上による経済成長の実現の観点から、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の機能を最大限に発揮する「賢く使う」取組を推進します。

<背景/データ>

- ・ 総渋滞損失は年間約50億人時間、約280万人の労働力に匹敵
- ・ 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
- ・ 特定の時間帯、時期、方向に交通需要が偏在

○より低コストにより早期に高速道路の渋滞対策・機能強化等を図るため、ETC2.0等のビッグデータを用いたピンポイント対策を実施

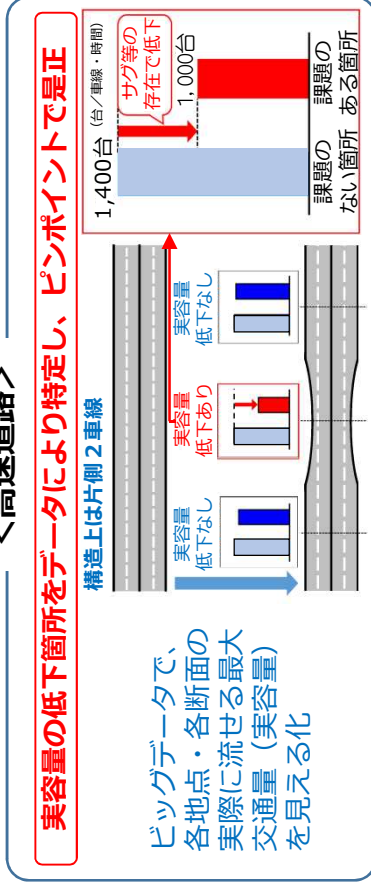
- ・ 東名阪道 四日市付近等9箇所対策済
- ・ 関越道 高坂SA付近等10箇所で事業推進中

○ETC2.0やAIカメラ等の活用で、災害時を含め、渋滞要因の特定を高度化しつつ、効率的なピンポイント対策や交通需要をアクティブに制御する手法の検討を推進

○容量が絶対的に不足している都市圏における既存の高速道路ネットワークを補完する主要幹線道路を強化

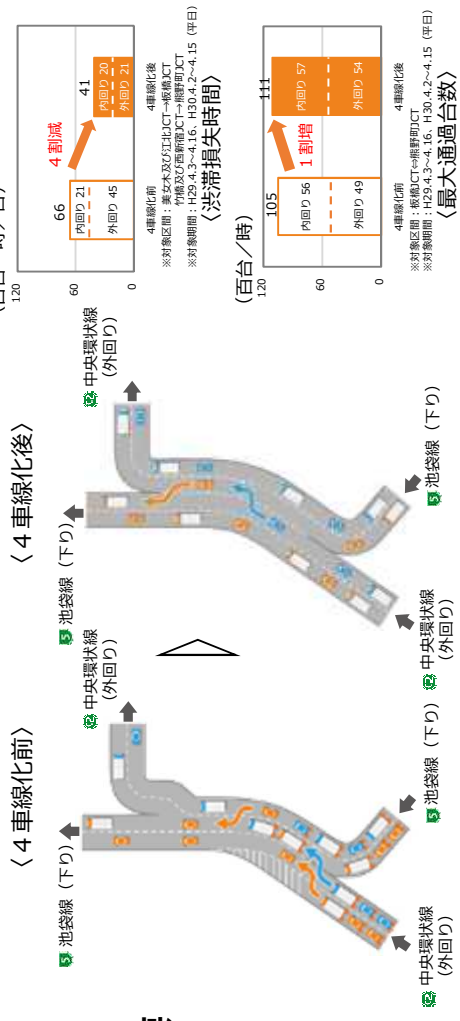
[ビッグデータ分析に基づく「賢い投資」]

<高速道路>



首都高速 中央環状線 板橋・熊野町JCTの例

首都高速 中央環状線 (内回り・外回り) 板橋JCT～熊野町JCT間において、従来の3車線から4車線に拡幅して、運用を開始(百台・時/日)



(1) ネットワークを賢く使う — 交通流を最適化する料金施策の導入 —

- 近畿圏においては、合理的・効率的な管理を行う観点から、一元的管理について更なる推進を図ります。
- 首都圏及び近畿圏の議論を踏まえ、中京圏の料金体系についても、ネットワーク整備の進展に合わせて、地域固有の課題等を整理した上で、議論を進めます。

<背景/データ>

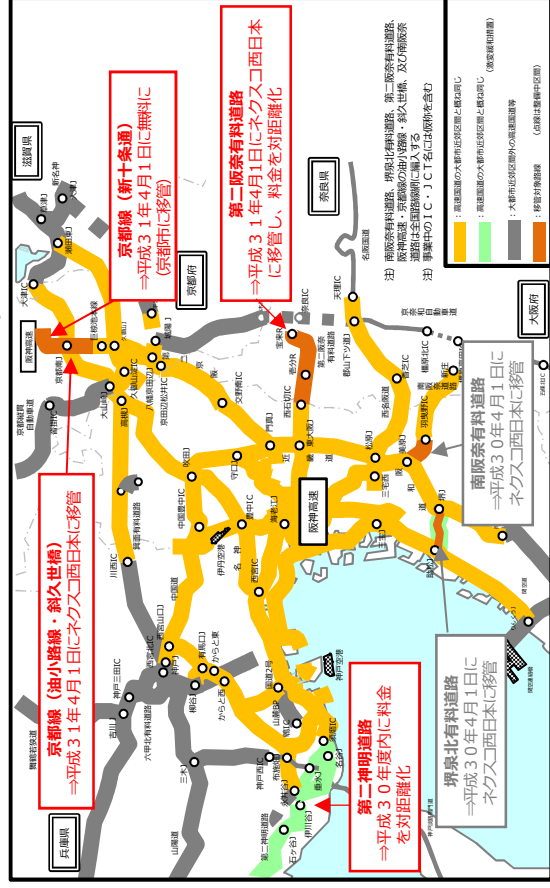
(料金の賢い3原則)

- 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

平成28年4月に首都圏、平成29年6月に近畿圏に新たな高速道路料金の導入

【近畿圏の高速道路ネットワークの一元的管理の更なる推進】

- 京都線等をネクスコ西日本に移管し、第二京阪や名神高速等との一元的管理に移行 (P56、57参照)



【中京圏の新たな料金体系の検討】

- 中京圏の現状や将来像を踏まえ、中京圏における高速道路を賢く使うための料金体系について、国土幹線道路部会において検討 (P58参照)

<現状の課題>

- ① 整備が進捗している東海環状・新名神・名二環等のネットワークを有効活用した交通の適切な処理
- ② 名古屋の中心部を発着する交通の分散処理
- ③ 一宮付近や名古屋中心部等、特定箇所が発生している渋滞を解消するためのネットワーク整備

【交通混雑期の休日割引適用日変更の試行】

- 交通混雑期の交通量の平準化を図るため、地方部を対象とし、平成30年のお盆期間における休日割引(3割引)の適用日の変更を試行
- 実施効果を踏まえ、年末年始やGW等他の交通混雑期での適用を検討

【大口・多頻度割引の拡充】

- ETC2.0を利用する自動車運送事業者が対象(P59参照) (平成29年度補正予算により平成31年3月末まで実施)

(1) ネットワークを賢く使う - 官民連携による渋滞対策の推進 -

- トラック・バス等、道路利用者の視点での渋滞箇所の特特定や、渋滞の原因者である大規模施設の立地者が対策を講じるなど、官民連携による渋滞対策を推進します。

<背景/データ>

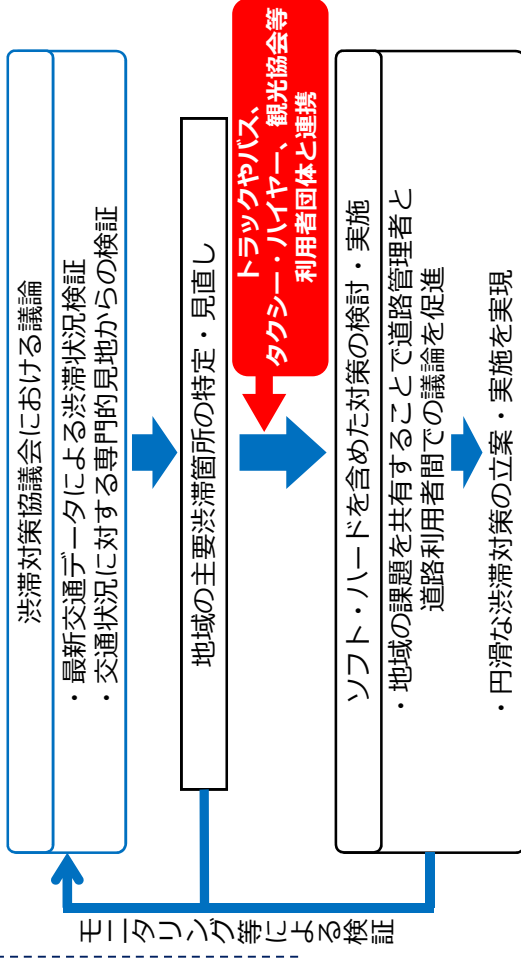
- ・最新の交通データを基に全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は、約9,000箇所(平成30年4月時点)
- ・大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、主要渋滞箇所の1割強(約1,200箇所)
- ・路上工事は全国の直轄道路で約6割減少しているが、近年下げ止まりの傾向(約201時間/km・年(平成14年度)→約82時間/km・年(平成29年度))

- **渋滞対策協議会^{参27}とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組を全国で推進**

- **大規模施設の立地者に対して、交通アセスメント等の実施を求めするなど、接道承認時の審査強化を導入**

参27：各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施するため、渋滞対策協議会を設置

【渋滞対策の流れ】



<トラックやバスが渋滞に巻き込まれている状況>

(1) ネットワークを賢く使う - ICTやAI等をフル活用した交通マネジメントの強化 -

- ETC2.0に加え、多様なセンサーやAIによる解析技術等を融合し、時空間的な変動を考慮した交通マネジメントを強化します。

<背景/データ>

- ・ETC2.0路側機は、高速道路ではNEXCO3社及び首都高速・阪神高速・本四高速に、直轄国道では主要渋滞箇所等を考慮した位置に概ね設置済みであり、車両の位置等のプローブ情報^{参28}を収集
- ・ETC2.0車載器は、約287万台(平成30年6月末時点)まで普及
- ・準天頂衛星システム導入(平成30年から4機体制)によりGPSを補い、高精度の測位が可能(数10mの精度から、数10cmへ向上)
- ・シンガポールやロンドン等では、都心部の渋滞解消のため、都心部への流入車両に課金を行い、交通需要を管理するエリアプライシングを実施

○観光地域において、ICT・AIなどの革新的技術を活用し、**交通需要調整のための料金施策を含めた面的な観光渋滞対策の導入を推進**

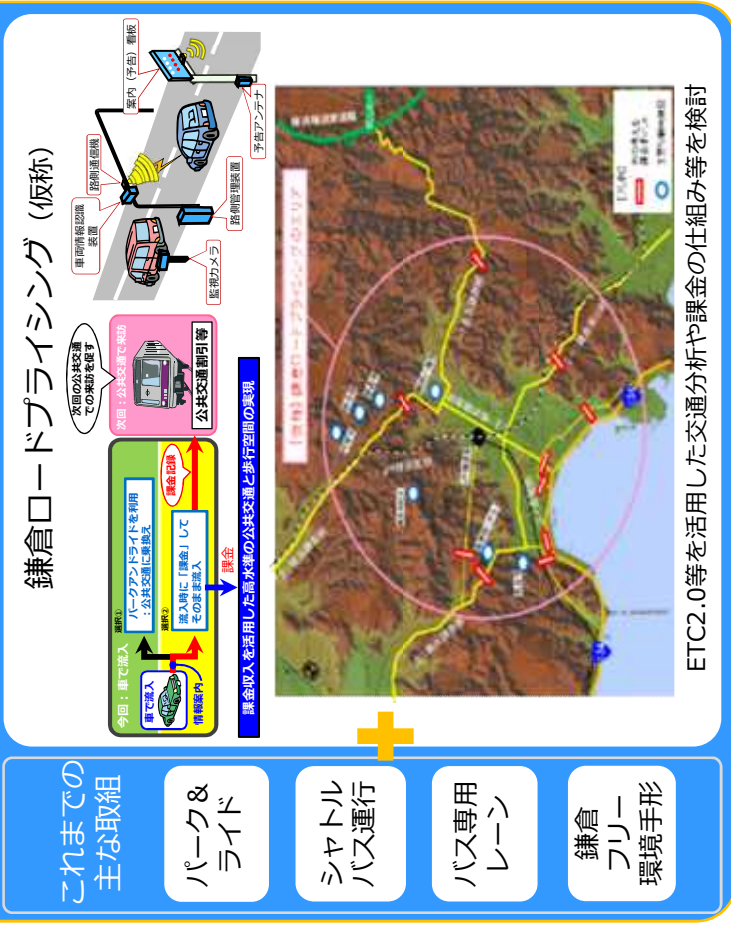
○特に、休日を中心に著しい道路交通渋滞が発生する鎌倉では、**ETC2.0等を活用した交通分析や課金の仕組み等の検討**により2020年のロードプライシング導入を目指す市の取組を支援

○AIカメラやETC2.0等を活用することで、これまでの5年に1回の道路交通センサーに代わる、**常時観測を基本とする新たな道路交通調査体系を検討**

参28：車載器を通じて集められる車両の位置、旅行時間等の交通データ

【ICT・AIを活用したエリア渋滞対策】

鎌倉市の提案



2020年の導入を目指す鎌倉市の取組みに対して支援
(観光交通イノベーション地域として選定し、有識者や国・県・市など関係者からなる協議会等で検討)

(2) 物流対策の推進 — 平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等の確保 —

- 平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、基幹となるネットワークに対し、経済や生活を安定的に支える機能強化や重点支援・投資を行うとともに、主要な拠点へのアクセスや災害時のネットワークの代替機能を強化します。

＜背景/データ＞

- ・国際海上コンテナ車（40ft背高）の台数が5年間で約1.5倍に増加（平成24年:約20万台 → 平成28年:約30万台）
- ・トラックドライバーの高齢化が進行し、人口減少・少子高齢化に伴い深刻なドライバー不足が顕在化
- ・熊本地震では、熊本県内の緊急輸送道路約2千km（全国では約10万km指定）のうち50箇所で行き止り発生

○ 物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、

- ・国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可を不要とする措置を導入(P36参照)
- ・災害時の道路の啓開・復旧の迅速化（P18参照）等を図るとともに、重点支援・投資を展開

○ 各地域においては、新たな広域道路交通ビジョン・計画を幅広く検討した上で、効果的なネットワークとなるように「重要物流道路」を計画路線を含めて指定^{参29}

- 空港・港湾・鉄道駅など主要な拠点へのアクセスや災害時のネットワークの代替機能について、地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編等を行いながら強化

参29：平成30年度内を目的に、まずは既存道路をベースとして指定

〔重要物流道路を契機とした「新たな広域道路交通計画」の策定〕

I 今後の道路計画の主な課題

新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化、各交通機関との連携強化、ICT活用・自動運転社会への対応等

II 新たな広域道路交通計画の策定

（定期的に見直し）

- 各地域において中長期的な観点からビジョン、計画を策定

「平常時・災害時」を問わない「物流・人流」の確保・活性化

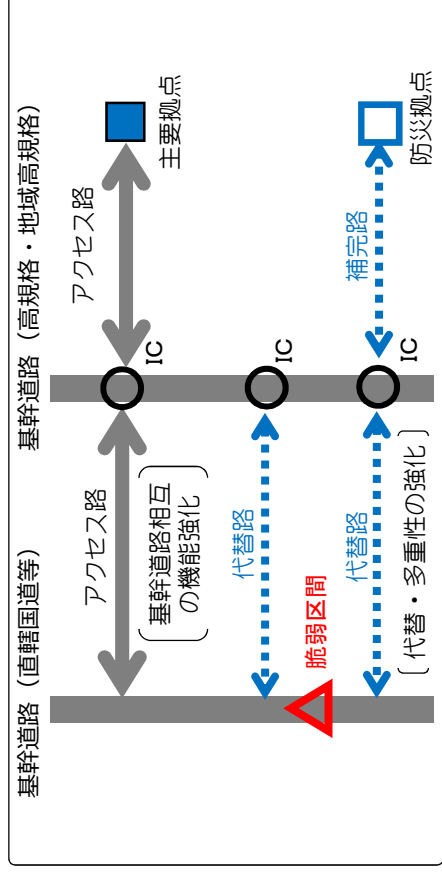
広域道路ネットワーク計画

交通・防災拠点計画

ICT交通マネジメント計画

重要物流道路の指定・地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編等

〔広域道路ネットワークのイメージ図〕



(2) 物流対策の推進 — 交通・物流拠点とのネットワークのアクセス強化 —

- 交通・物流拠点等から高速道路等のネットワークへのアクセス性の向上を図るため、スマートICやアクセス道路の整備を支援します。
- 高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートIC（以下、直結IC）制度^{参30}の活用を推進します。

＜背景/データ＞

- ・日本の高速道路の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
アメリカ：約5km、ドイツ：約7km
イギリス：約4km、日本：約10km
- ・スマートICは全国で114箇所で開催、58箇所で開催中（平成30年8月時点）
- ・直結ICについて、三重県多気町（伊勢自動車道）において全国で初めて事業化（平成30年8月）

○物流の効率化、地域活性化、利便性の向上等を促進するため、地域における必要性を検討し、合意形成が整った箇所において、スマートICの整備を推進（P61参照）

○港湾・空港・IC等の整備や工業団地の造成等の民間投資と供用時期を連携させて行われるアクセス道路の整備等に対する補助や交付金による重点的な支援

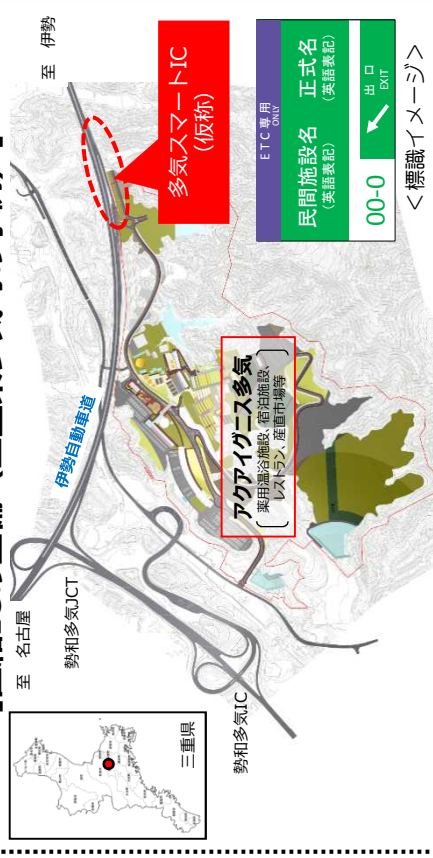
○整備を行う民間事業者にIC整備費用の一部を無利子貸付する制度の活用や、民間事業者が整備に係る土地を取得した場合の登録免許税の非課税措置により、直結IC整備を促進

参30：民間企業の発意と負担によりICを整備する制度（P61参照）

【ICや工業団地へのアクセス道路等の整備】



【直結ICの整備（三重県多気町の事例）】



(2) 物流対策の推進 — 物流ネットワークの強化 —

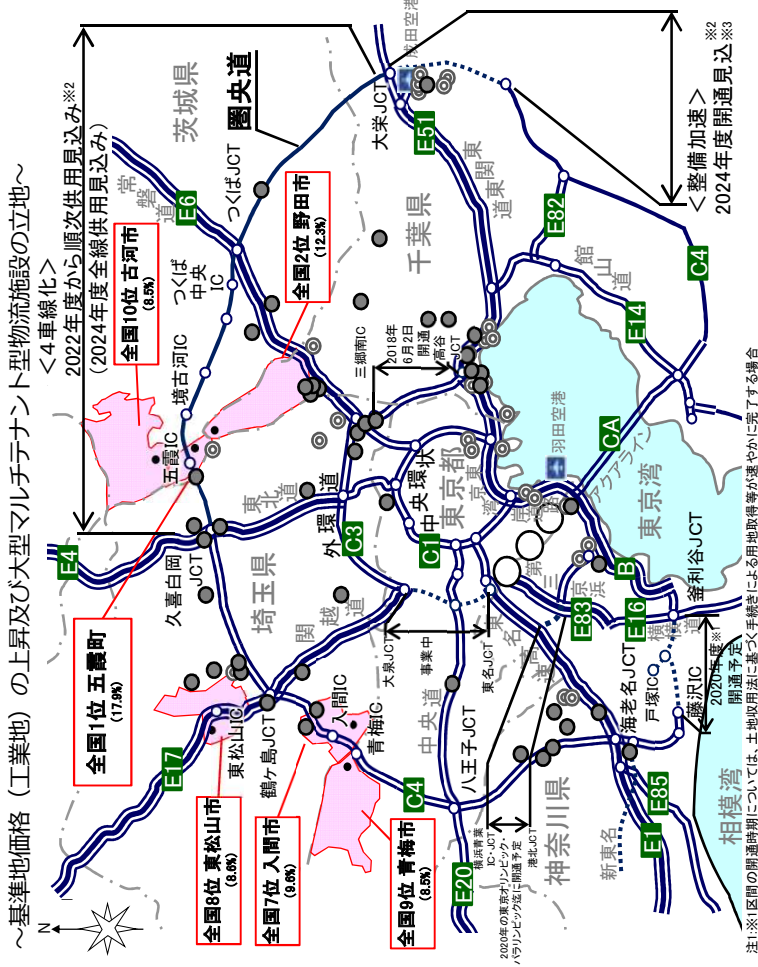
- 生産性の高い物流ネットワークを構築するため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網の整備を推進します。

三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な

【首都圏三環状道路の整備による効果】

<背景/データ>

- ・平成27年3月7日の中央環状品川線開通後、都心の交通量5%減で渋滞が5割減少
- ・圏央道沿線に立地する大型マルチテナント型物流施設数は5年前の約4倍※
- ※高度な仕分け・荷捌き等の機能を持つ大型マルチテナント型物流施設数7件（平成24年） → 27件（平成29年）
- ・工業地における基準地価格上昇率全国トップ10※では、圏央道沿線地域が大半（6地点）を占める
- ※平成29年度都道府県地価調査



注1 ※1区間の開通時期については、土地収用法に基づき手続きによる用地取得等が遅やかに差したる場合
注2 ※久喜白岡IC～大東JCT間は、平成29年度
注3 ※事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む

注4 ※用地取得等が順調な場合
注5 ※財政投融資による整備加速箇所

| 凡例（平成30年7月時点） | |
|---------------|-----|
| 6車線 | 開通済 |
| 4車線 | 開通済 |
| 2車線 | 開通済 |
| | 事業中 |
| | 事業中 |
| | 調査中 |
| | 調査中 |

● 基準地価格（工業地）
○ 上昇率全国トップ10の
地点を有する沿線自治体
(平成29年度都道府県地価調査)

○ 圏央道沿線等に立地する主な企業の
大型マルチテナント型物流施設
◎ 平成24年9月時点 ● 平成29年9月時点
● 平成29年度都道府県地価調査 調査地点

※大型マルチテナント型物流施設とは、多くの個人宅へ多様な商品を迅速に発送するため効率的に仕分け、配送が可能な機能を集約した施設

- 迅速かつ円滑な物流の実現等のため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網の整備を推進（三大都市圏環状道路整備率 平成30年7月時点:約80%）

- ネットワーク効果の発現に必要な区間について、客観性・透明性を確保しつつ、スピード感を持って計画を具体化

- 現下の低金利状況を活かし、財政投融資を活用した大都市圏環状道路等の整備加速による生産性向上等を推進（P54参照）

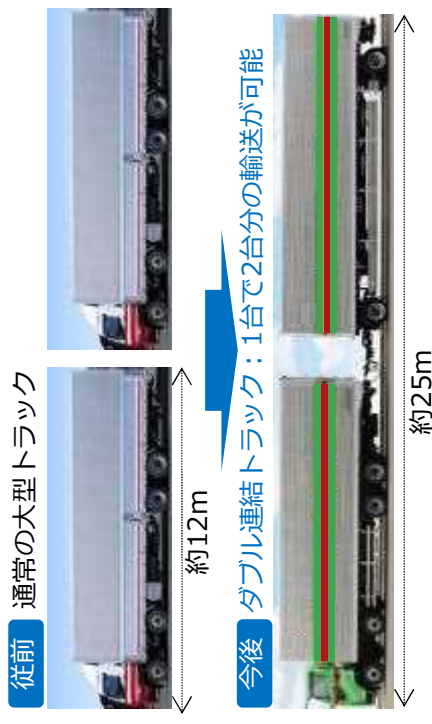
(2) 物流対策の推進 — 物流システムの効率化 ① —

- 新東名の6車線化や機能強化などにより、トラック輸送の生産性向上を図ります。
- 深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送の省人化を図るため、1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」を本格導入します。

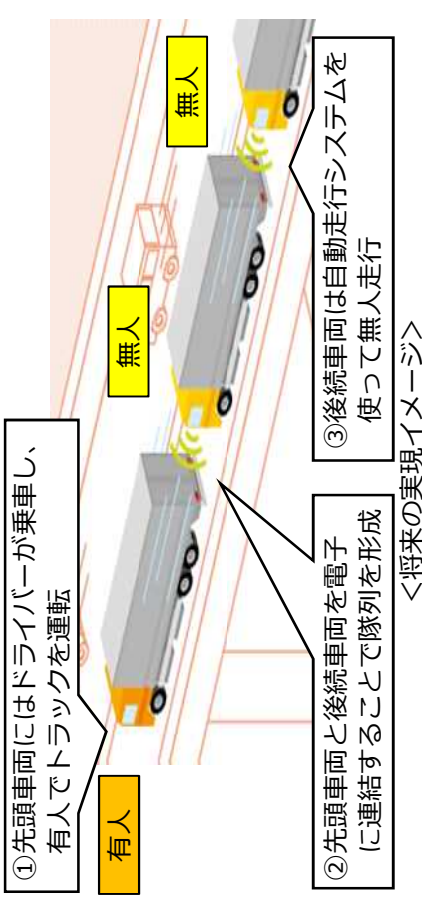
<背景/データ>

- ・国内貨物輸送の約9割がトラック輸送
- ・深刻なトラックドライバー不足が進行（約4割が50歳以上）
- ・全国の貨物輸送の約半数が東名・名神（新東名・新名神を含む）を利用

【ダブル連結トラックによる省人化】



【トラックの隊列走行】



○ 高速道路でのダブル連結トラック、トラック隊列走行の実現も見据え、**新東名の6車線化**等により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上

○ 新東名を中心とした実験を踏まえ、平成30年度内に**特車許可基準の車両長を緩和し、ダブル連結トラックの本格導入**

○ 物流生産性向上や、ダブル連結トラックの幹線物流での普及促進を図るため、**SA・PAにおける駐車マスの整備等**を推進

○ トラック隊列走行について、ダブル連結トラックの実験・運用状況や有人隊列走行の実証実験を踏まえ、**インフラ面での事業環境整備について官民の役割分担を含め検討**を推進

(2) 物流対策の推進 — 物流システムの効率化 ② —

■ トラックの大型化や国際物流に対応するため、ICT等を活用した特車通行許可の迅速化を図ります。

【特大トラック輸送の機動性の強化(特殊車両通行許可)】

＜背景/データ＞

・特車通行許可

＜件数＞

約27万件（平成25年度）→ 約39万件（平成29年度） [約1.4倍]

＜平均審査日数＞

約26日（平成25年度）→ 約51日（平成29年度） [約2.0倍]

※地方整備局等集計結果

○重要物流道路において、**国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可を不要とする措置を導入**

○特車通行許可の審査を迅速化するため、自動審査システムを強化

・特車申請件数の多い地方道について、順次、国が道路情報便覧^{参31}のデータを作成^{参32}

・その他の地方道については、道路情報便覧が作成されるまでの措置として、特車通行許可実績のデータベース化

・**車両搭載センシング技術等の電子データを活用**

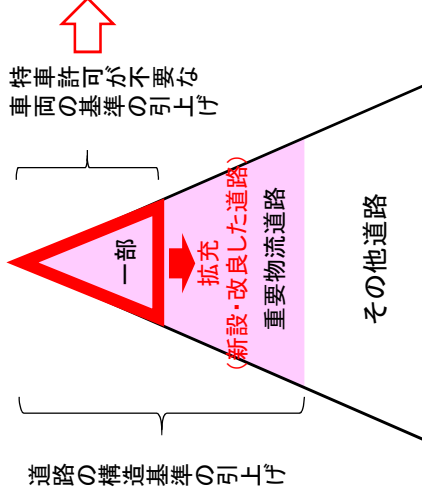
○新技術や車両の大型化等を踏まえ、「入口重視（事前審査）」から許可後の「ICTによる走行確認重視」への転換など、今後の特車通行許可制度のあり方を検討

参31：交差点の形状、橋梁の構造等の道路情報を収録したデータベース

参32：申請件数が10件超の路線（約8,000km）のうち平成29年度に約3,000km作成

【重要物流道路】

国際海上コンテナ車(40ft背高)に対応する水準まで引上げ



- ① 国際海上コンテナ車(40ft背高)の走行が多く、構造的に支障のない区間を指定。
- ② 国際海上コンテナ車(40ft背高)の区間内の走行は特車許可手続は不要。

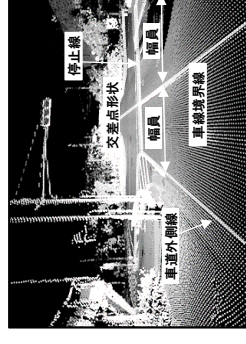


国際海上コンテナ車(40ft背高)

【センシング技術等の電子データの活用】



3次元点群データ



センシング技術等を活用した道路構造データの自動収集等により、電子化による自動審査を強化

(3) 自動運転サービスの試験・実装の推進

- 高齢化が進行する中山間地域において人や物の流れを確保するため、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの社会実装に向けた取組を推進します。

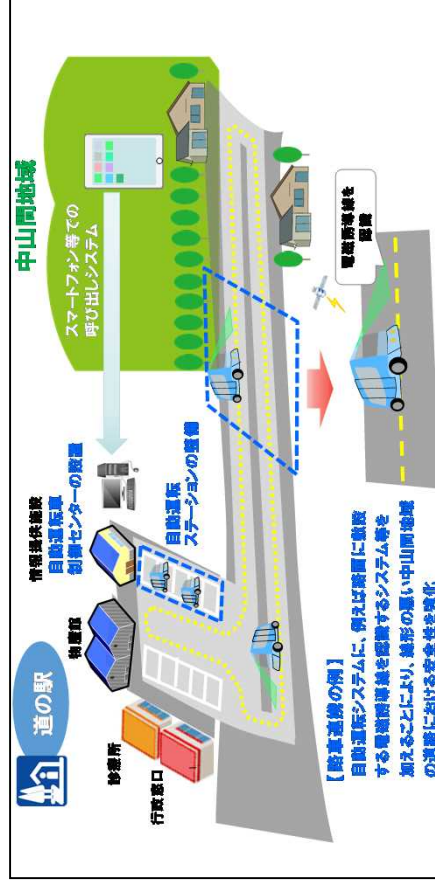
<背景/データ>

- ・中山間地域では全国の10年先を行く高齢化の進行
高齢化率の比較：全国23%、中山間地域31%（平成22年）
- ・車の運転が出来ない高齢者の急増
運転免許の自主返納件数（65歳以上）の推移
約2万件（平成19年）→ 約40万件（平成29年）
- ・道の駅の約8割は中山間地域に設置され、病院や行政サービス等も
集約されつつある
道の駅の設置状況：全国1,145駅、中山間地域901駅(79%)（平成30年）

○道の駅等を拠点とする自動運転サービスの実証実験について、**ビジネスモデル構築のため、長期間（1～2ヶ月程度）の実験**を中心に実施し、2020年までの社会実装を目指す（P68参照）

○長期間の実験においては、**中山間地域の特性を活かした専用の走行空間の確保や、費用として燃料代を徴収してサービスを提供する**など、社会実装に向けて実験内容を拡充

【中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス】



【実証実験の進め方】

| 実証実験 | |
|--|---|
| H 29 年度 (2017) | 短期の実証実験（1週間程度） ○主に技術的検証やビジネスモデルの検討 ○全国13箇所の実施（総走行距離・約2,200km 参加者：約1,400人） |
| H 30 年度 (2018) | 長期の実証実験（1～2か月程度） ○主にビジネスモデルの構築 ○H29年度に実験を実施した13箇所のうち、車両調達の見通しやビジネスモデルの検討状況等を踏まえて、準備が整った箇所から順次実施 ○翌年度以降の早期社会実装を目指す （平成30年度は5～6箇所程度） |
| ※この他、H29年度のFS箇所のうち、地域での検討の熟度に応じて、順次実証実験を検討 | |

道の駅等を拠点とした自動運転サービスの2020年までの社会実装を目指す

(4) 科学技術を活用した道路施策

- 第5期科学技術基本計画に基づき、IoT・ビッグデータ・AI・ロボットなどの技術革新を総動員し、道路ストロクの老朽化対策の高度化、道路交通の円滑化といった次世代道路技術を推進します。

<背景/データ>

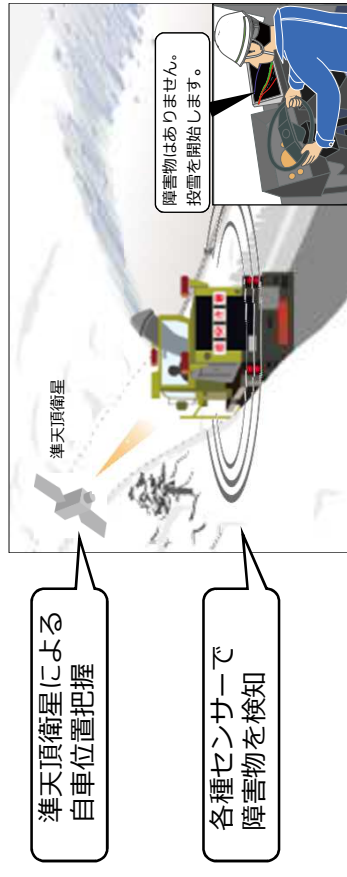
- ・近年、IoT・ビッグデータ・AI・ロボットなどの技術革新が急速に進展
- ・ICTを最大限活用し、道路・交通をとりまく課題の解決が期待される

【次世代道路技術に関する道路関係施策】

- 道路の維持管理に関する施策
 - ・新技術の導入による長寿命化・効率化 (P15参照)
 - ・運転制御・操作支援による除雪車の高度化
- 自動運転サービスの試験・実装の推進に向けた施策
 - ・中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス (P37参照)
 - ・高速道路の合流部等での情報提供による自動運転の支援についての官民共同研究
- ICT・AI等をフル活用した交通マネジメントの強化
 - ・ETC2.0に加え、多様なセンサーやAIによる解析技術等を融合し、時空間的な変動を考慮した交通マネジメントの強化 (P31参照)
- 逆走対策
 - ・公募・選定した逆走対策技術の現地展開及び路車連携による逆走検知・制御技術の開発推進 (P21参照)

【除雪車の高度化】

除雪作業の省力化のため、運転制御・操作支援の機能を備える高度化された除雪車の実証実験を平成30、31年に実施し、開発を段階的に推進



<高度化された除雪車のイメージ>

【自動運転の支援】

インターチェンジ合流部での合流先の本線の交通状況など、自動運転の実現を支援する情報を道路側から提供するサービスを検討



<自動運転車への情報提供のイメージ (合流部の例) >

(5) ICT・ビッグデータを活用した地域道路経済戦略の推進

- 地域経済・社会における課題を柔軟かつ強力に解決し、成長を支えていくため、ICTやビッグデータを最大限に活用した地域道路経済戦略を推進します。

＜背景/データ＞

- ・ETC2.0が導入され、道路交通の速度等のビッグデータを収集する体制を構築
- ・レンタカーを利用した訪日外国人は、平成23年から平成28年の6年間で約6倍※1 ※1 国際航空旅客動向調査（航空局）
- ・外国人レンタカーの事故件数は、平成26年から平成28年の3年間で約3倍※2 ※2 物損事故等を含む、沖縄県レンタカー協会

【訪日外国人レンタカーピンポイント事故対策】

大分自動車道における取組

多言語の簡易情報板による注意喚起や注意喚起チラシの配布を実施



【ETC2.0のオープン化】

- レンタカーから得られたビッグデータを活用して、外国人特有の危険箇所の特定や対策を講じるなど、各地域での課題を踏まえ、ETC2.0を含む多様なビッグデータを活用した実験・実装を推進
- 民間での新たな交通サービス創出促進のため、ETC2.0データの官民連携による活用を進める「ETC2.0のオープン化」を推進し、地域のモビリティサービスを強化
- オープンイノベーション^{参33}や各地域における「ICT・交通マネジメント計画」と連動し、ビッグデータの活用の中核となる「地域交通データセンター」の構築を推進
- 利用者の安全性や利便性のさらなる向上に資するよう、ETC2.0による情報提供の内容を改善

参33：外部等から技術やアイデアを取り込むことで新しい価値を創り出す考え



(6)道路分野におけるインフラシステム輸出の戦略的拡大

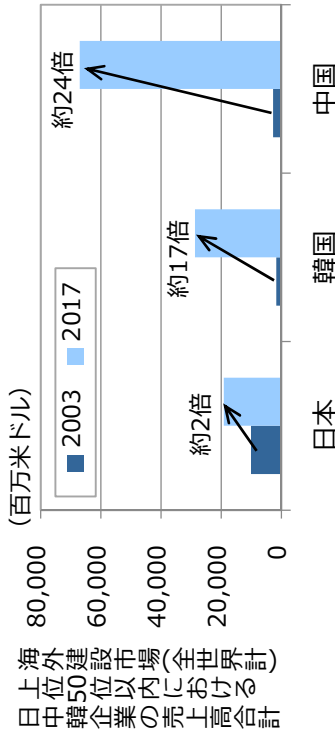
■世界のインフラ需要を取り込むため、道路分野の海外展開戦略を策定し、官民一体となって海外道路案件の獲得を推進します。

＜背景/データ＞

・アジアの交通インフラ（道路、鉄道、港湾、空港）の需要は5,200億米ドル/年（2016-2030年）※1

※1 ADB Infrastructure for a Seamless Asia（平成21年）

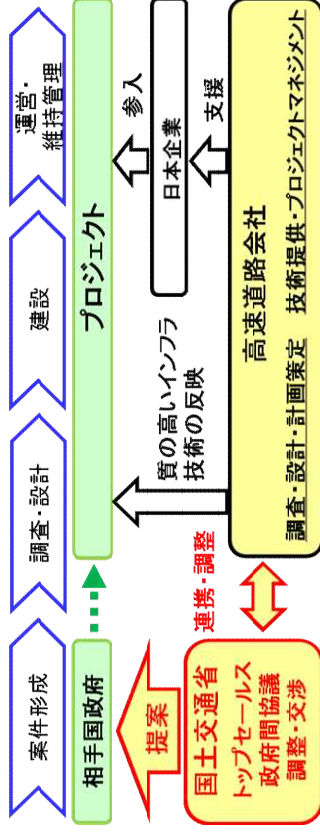
・海外建設市場では、近年急速に中韓企業が受注を伸ばしている※2



※2 ENR 「The Top 250 International Contractors」

【官民一体となった海外市場の獲得】

国、高速道路会社が各役割・ノウハウを活かし、我が国事業者の海外展開を推進



＜海外インフラ展開法に基づく道路プロジェクトの取組イメージ＞

高速道路会社の海外展開の事例

インド・ジャイプル等既設有料道路運営事業



＜ジャイプルマフア有料道路＞

- 政府の「インフラシステム輸出戦略」に基づき、**道路分野の海外展開戦略を今年度内に策定**
- 「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（海外インフラ展開法）」に基づき、**高速道路会社とともに我が国事業者の海外展開を推進**
- トップセールスや二国間会議等を活用し、案件形成に向け戦略的な仕掛けを実施**

- ・ NEXCO東日本、JOIN等がインドの有料道路運営会社の株式取得について合意し、既設有料道路運営事業に参入
- ・ NEXCO東日本は、道路管理等に関する技術アドバイザー業務を随時実施

(1) 「道の駅」の活用促進

- 地方創生を支援する「道の駅」の取組として、拠点機能の強化、利用者サービスの充実や「道の駅」間の連携強化等を推進します。

＜背景/データ＞

- ・「道の駅」の現状(P67参照)
平成5年の制度創設以来、1,145箇所（平成30年7月末時点）
全国モデル「道の駅」 6箇所（平成26年度選定）
重点「道の駅」 73箇所（平成26、27年度選定）
特定テーマ型モデル「道の駅」
住民サービス部門 6箇所（平成28年度認定）
地域交通拠点部門 7箇所（平成29年度認定）

- 「道の駅」が防災や行政機能の拠点となっていることを踏まえ、**地方創生の核となる特に優れた取組を選定し**、関係機関と連携して、**重点的に支援**
- 利用者ニーズに対応した**駐車マスの見直しやトイレの洋式化**を図る

- インバウンド観光の促進のため、**案内所の機能向上**を図る
- 「道の駅」間の**多様な連携により相互に価値を高め合う取組を推進**

取組事例

- ・外国人留学生による観光案内と魅力発信
- ・三陸地域の「震災遺構」「三陸ジオパーク」をテーマに「道の駅」が連携



あそ
＜「道の駅」阿蘇（熊本県）＞



たがなまつはら
道の駅の広場
新・「道の駅」
＜「道の駅」高田松原及び国営追悼・祈念施設（仮称）イメージ（岩手県）＞

【モデル「道の駅」と重点「道の駅」】

全国モデル「道の駅」
国土交通大臣選定



地域活性化の拠点として、特に優れた機能を継続的に発揮していると認められるもの

*
特定テーマ型
モデル「道の駅」
国土交通大臣認定



「道の駅」が有する多様な機能に着目してテーマを設定し、そのテーマについて全国の模範となる取組を行い、その成果が認められるもの

全国モデル「道の駅」



平成28年度 住民サービス部門



平成29年度 地域交通拠点部門



重点「道の駅」

国土交通大臣選定

地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後の重点支援で効果的な取組が期待できるもの



(2) モーダルコネクトの強化

- 多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人と物の流れや地域の活性化を促進するため、交通モード間の接続（モーダルコネクト）を強化します。

<背景/データ>

- ・ 鉄道駅周辺では、高速バス停等がバス会社毎にバラバラに設置されている(首都圏の主要ターミナル駅周辺では平均9箇所)に点在(平成28年3月末時点)
- ・ 高速バスストップの45%が利用されていない(平成28年1月末時点)
- ・ 地域の路線バスのバス停では、直轄国道沿いの学校や病院の周辺においても7割以上で上屋やベンチが設置されていない

○ バスタ新宿をはじめとする集約交通ターミナルについて、民間収益を最大限活用するなど、**官民連携を強化しながら道路事業による戦略的な整備**を展開

○ 各地域において、主要鉄道駅等の**官民連携によるモーダルコネクトの強化策**に関わる「交通・防災拠点計画」を策定

○ ETC2.0の位置データ等を活用した**高速バス運行支援システム**をバスタ新宿で2018年中を目途に本格導入

○ 高速道路のSA・PAを活用した高速バス間の乗換や中継輸送、高速バスストップの有効活用、路線バスの利用環境の改善を推進

【バスタ新宿とETC2.0高速バスロケシステムの概要】

- ・ バスタ新宿は、道路(国道20号)と民間ターミナル会社の官民連携事業で実施(平成28年4月オープン)

- ・ 鉄道と直結し、19箇所に点在していた高速バス停を集約

ETC2.0を共通プラットフォームとする、事業者が導入しやすい高速バス運行支援システムを実現し、運行管理の効率化や利用者への情報提供を充実



車両位置、ダイヤからの遅延時間、到着バス等を表示

【神戸・三宮周辺地区の再整備イメージ】



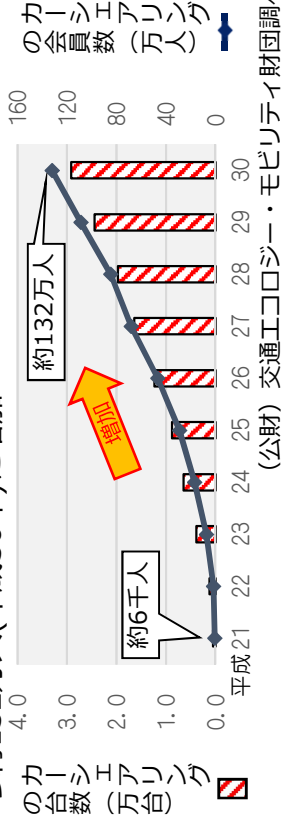
(3) シェアリングとの連携

- 所有から共有への利用形態の変化を踏まえ、公共交通を補完する交通モードとの連携強化を図り、シェアリングの活用を促進します。

【カーシェアリング】

＜背景/データ＞

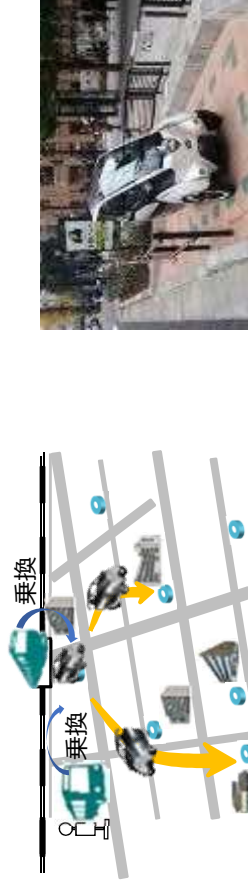
- ・カーシェアリング利用者（会員数）は10年間で約6千人（平成21年）から約132万人（平成30年）に増加



(公財) 交通エコロジー・モビリティ財団調べ

- ・道路空間を活用した社会実験（国道1号上 大手町）において、道路空間の利用に一定のニーズを確認（路上の活用希望 約8割）

- 鉄道駅等の交通拠点に隣接する道路空間を活用したカーシェアリング社会実験の検証結果を踏まえ、**試行的導入**を実施し、全国での導入に向けた**運用指針**を検討



＜乗換え利便性の高いカーシェアリング＞

＜カーシェアリングステーション＞

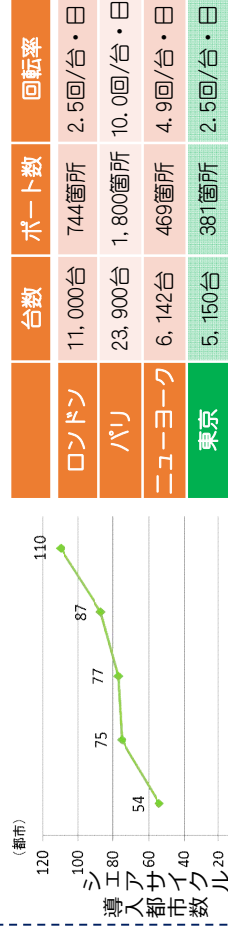
- 高速バス&カーシェアリング社会実験結果を踏まえ、民間事業者による**本格導入**を推進



【シェアサイクル】

＜背景/データ＞

- ・シェアサイクルは全国110都市で本格導入（平成29年10月1日時点）
- ・シェアサイクルポート設置の拡大等による事業の効率化が課題



海外：平成27年度末時点

東京：平成29年度末時点 【出典：国土交通省調べ】

- シェアサイクルについて、**関係者と連携**しつつ、路上や既設駐輪場等の公共用地や公開空地、コンビニ等の民有地への**サイクルポート設置**を推進

(4) ニーズに応じた道路空間の利活用

- 立体道路制度の活用や道路空間の再構築等により、道路空間の機能、利便性、価値の向上を図ります。
- 道路協力団体等の民間団体等との連携を強化し、より一層魅力的な道路空間を創造します。

【立体道路制度の活用・道路空間の再構築】

<背景/データ>

- ・ 立体道路制度の対象範囲が、地区計画^{参34}に位置づけられたすべての一般道路に拡大(平成30年7月)
- ・ 道路空間の再構築による歩道の幅や道路外利便施設協定制度による民地の活用など、道路空間の利活用に関する取組を実施

○ 品川駅等の国際的な交通拠点において、**道路上空の空間を官民連携で有効活用**することにより、**民間開発投資の誘発を推進**

○ 多様化する道路空間の活用ニーズを踏まえ、**賑わいの創出や快適な滞在空間の形成に資する道路空間の再構築を推進**

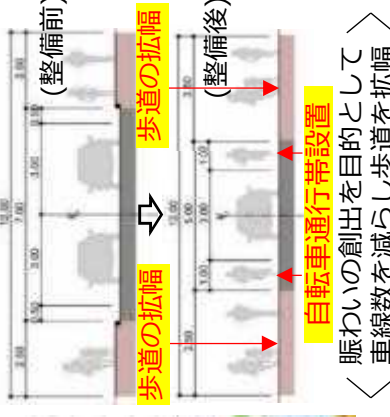
【立体道路制度の事例】



<品川駅西口の整備イメージ図>

参34:地区の特性に応じて、良好な都市環境の形成を図るために必要な事柄を市町村が定める都市計画

【道路空間の再構築例】



【民間団体等との連携】

<背景/データ>

- ・ 収益活動と公的活動を合わせて行うことで道路管理の充実を図る道路協力団体制度を創設(平成28年4月)
 - ・ 日本風景街道活動団体との連携を強化し、より一層魅力的な道路空間を創造する必要
- 直轄国道での道路協力団体指定数：30(平成30年7月末時点)
全国の風景街道ルート数：141(平成30年7月末時点)

○ 道路協力団体と連携・協働し、道路空間における地域の賑わいづくりや修景活動等をさらに充実・拡大

○ 社会動向の変化等を踏まえ、**日本風景街道の各ルートにおける活動内容や地域資源の再確認・明確化**により、活動を活性化

【民間団体等の活動事例】



<修景活動：静岡県駿東郡小山町>

<地元特産品の販売：新潟県糸魚川市>

(5) 観光振興の推進 ①

- 「観光先進国」の実現に向けて、観光地への円滑なアクセスの実現、安全で快適な観光地の形成、旅行者にわかりやすい道案内の推進に取り組みます。

<背景/データ>

- ・平成29年訪日外国人旅行者数は2,869万人(平成24年の3.4倍)
- ・訪日外国人旅行消費額は約4.4兆円(平成29年)
- ・観光渋滞による損失は約1兆円。観光客の不満事項としても第1位

○ 既存ストックを有効活用した観光地へのアクセス改善などによる**観光地周辺の渋滞対策**を推進

○ ICT・AIなどの革新的技術を活用し、**交通需要調整のための料金施策を含めた面的な観光渋滞対策**の導入を推進

○ 先進的なサイクリング環境の整備を目指す**モデルルートを設定し、走行環境や道の駅における受入環境の整備、情報発信の強化**等により、サイクルーツリズムを推進

○ **道路空間のオープン化、世界文化遺産周辺や重要伝統的建造物群保存地区等における無電柱化**の重点的な実施等により観光地の快適な空間づくりを推進

○ **道の駅やSA・PA**におけるJNTO認定観光案内所やFree Wi-Fiの導入、**トイレの洋式化、免税店の設置**等インバウンド受入環境の整備を推進

○ レンタカーを利用する訪日外国人旅行者向けの**高速道路周遊定額パス**の利用促進により地方部への誘客を図るとともに、**2020年までの高速道路ナンバリング概成**等によるわかりやすい道案内を推進

[観光地周辺の渋滞対策の推進]

既存ストックを有効活用した観光地へのアクセス改善



<北海道中富良野地区の取組事例>

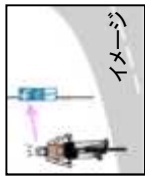
[サイクリング環境の向上]

- ・トイレ/給水
- ・入浴やシャワー施設
- ・サイクリングマップ等の設置

- ・サイクルスタンド
- ・工具/空気入れの貸出
- ・レンタサイクル
- ・ロッカー(一時荷物預り)



<路面表示>



<案内看板>

(5) 観光振興の推進 ②

[道路空間のオープン化・無電柱化等]

道路空間の再構築、無電柱化、舗装や道路附属物の修景等を実施し、景観の向上と歩行者の安全を確保

(整備前)



(整備後)



<重要伝統的建造物群保存地区「佐原の町並み」(千葉県香取市)>

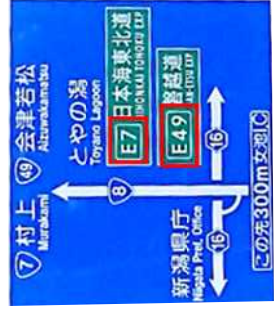
[高速道路の周遊定額パス]

パス名称 : Japan Expressway Pass
 開始時期 : 平成29年10月
 実施会社 : ネクスコ東日本/中日本/西日本
 周遊エリア : 北海道等を除く全国エリア
 価格 : 20,000円 (連続する最大7日間)
 34,000円 (連続する最大14日間)

※その他、エリアごとに周遊定額パスを販売

[わかりやすい道案内]

高速道路ナンバリング
 (2020年までに整備を概成)



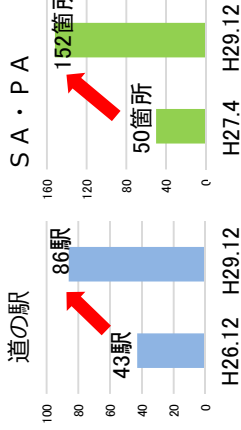
<一般道>



<高速道路本線>

[道の駅やSA・PAにおけるインバウンド受入環境の整備]

JNTO認定観光案内所の導入



<道の駅 湯西川>

トイレの洋式化



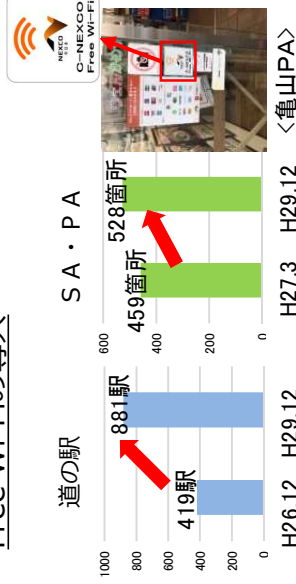
道の駅

和式のみ駅は
1134駅中54駅まで削減
(平成29年12月時点)

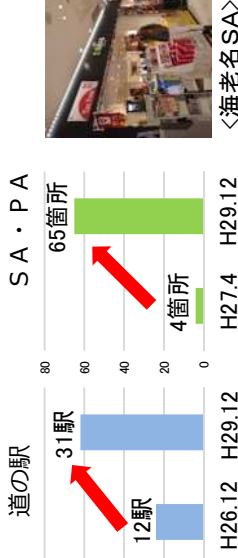
SA・PA
和式のみ箇所はない

<道の駅 大杉>

Free Wi-Fiの導入

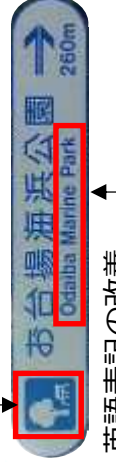


免税店の設置



英語表記の改善・ピクトグラムの活用
 (平成30年6月末時点で東京、神奈川、埼玉、千葉の1都3県で約8,400枚を改善完了)

ピクトグラム



英語表記の改善

交差点名標識への観光地名の表示
 (平成30年6月末時点で、全国の著名な観光地、名所等の約170箇所を実施)



(改善前)

(改善後)

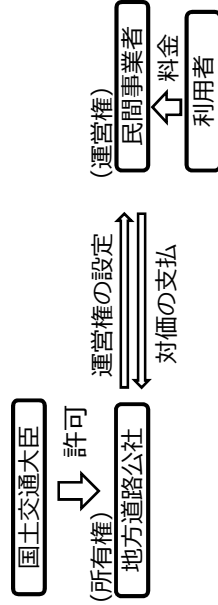
(6) 高速道路におけるPPPの活用

- 首都高速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^{参35}におけるコンセッション方式の適用拡大を図ります。

○ 関係機関と連携しつつ、**首都高速の大規模更新計画と都市再生との連携**に向けた検討を推進

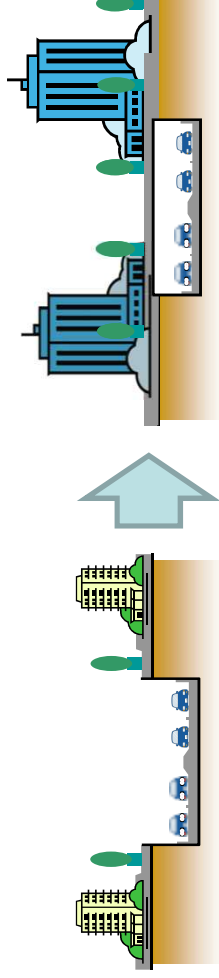
○ 愛知県道路公社の先行事例について、他の道路公社へのコンセッション事業の適用拡大を図るため、その成果等を情報収集しつつ、**情報提供を始めとした横展開**を図る

[コンセッション方式のイメージ]

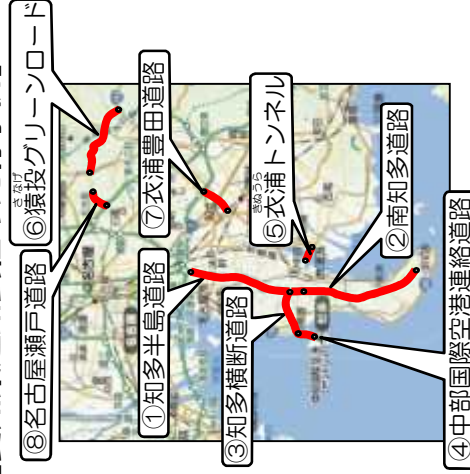


参35：構造改革特区制度において、民間事業者による公社管理有料道路の運営を可能とするための道路整備特別措置法の特例を設ける「国家戦略特別区域法及び構造改革特別区域法の一部を改正する法律」が成立(平成27年8月施行)

[築地川区間における上部空間の活用イメージ]



[愛知県道路公社の先行事例]



平成30年7月18日
阿久比PA(下り)・
大府PA(上り)が
リニューアルオー
プン(写真上:阿
久比、下:大府)

[愛知県道路公社の主な取組：PAのリニューアル等]



PAにおいて、沿線自治体、地元企業・団体等と連携した地域産品のPRイベントを開催

平成28年6月：優先交渉権者の選定
平成28年10月：民間事業者による運営開始
①～⑧対象路線(72.5km)

(7)東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた取組

- 大会関係者等の円滑な輸送を行うための取組を推進します。
- 大会の開催を契機として、連続的・面的なユニバーサルデザイン化やアスリート・観客の暑熱対策としての道路空間の温度上昇抑制対策、わかりやすい道案内等を推進します。

<背景/データ>

- ・大会関係者や観客の円滑な輸送と、物流を含めた都市活動の安定の両立を図ることが必要
- ・大会期間中の大会関係者、スタッフ及び観客数は約1,046万人(輸送運営計画V1(平成29年6月)より)
- ・平成30年4月に、選手村から競技会場までの選手等の利用する輸送ルート(オリンピック・ルート・ネットワーク^{参36})、5月にマラソンのコースが決定

○オリンピック・ルート・ネットワークを中心に**交通需要マネジメント**

メントを実施するなど、大会関係者等の円滑な輸送に向け、大会組織委員会等と連携・協力した取組を推進

○アクセシブルルート^{参37}を含む競技会場周辺の道路について、**連続的・面的なユニバーサルデザイン化**を推進

○アスリート・観客の暑熱対策として、道路緑化や環境舗装の実施等、道路空間の温度上昇抑制に向けた取組を推進

○美しい都市景観の創出等の観点から、**無電柱化や舗装等の道路施設の美装化**を推進

○2020年までの概成に向けた**高速道路ナンバリング**や**競技会場周辺等における道路案内標識改善**の取組を推進

参36：大会期間を通じて設定される「大会ルート」、事故発生時等に利用する「代替ルート」、練習会場を結ぶ「練習会場ルート※」から構成

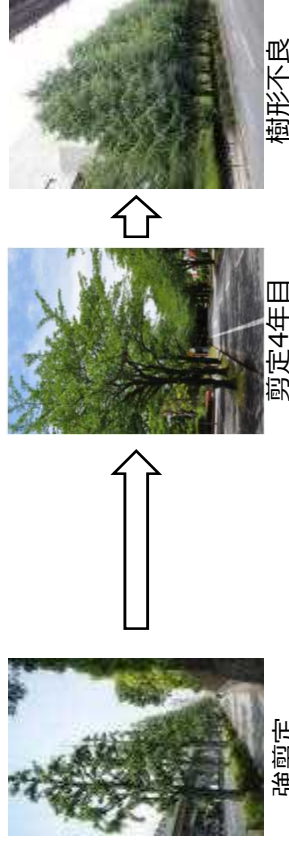
参37：アクセシビリティに配慮した競技会場までの動線

※今後、大会組織委員会で決定される予定

[アスリート・観客にやさしい道づくり]

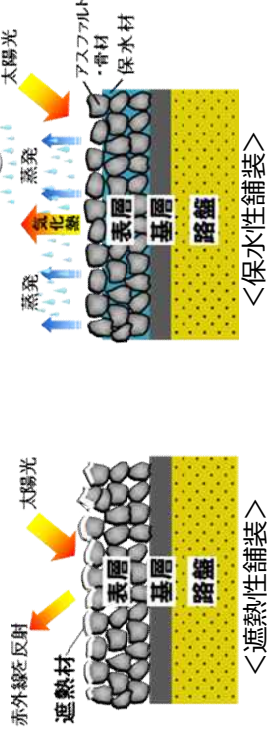
道路緑化

競技大会の開催時に良好な緑陰の形成を図るため、剪定強度や時期を調整

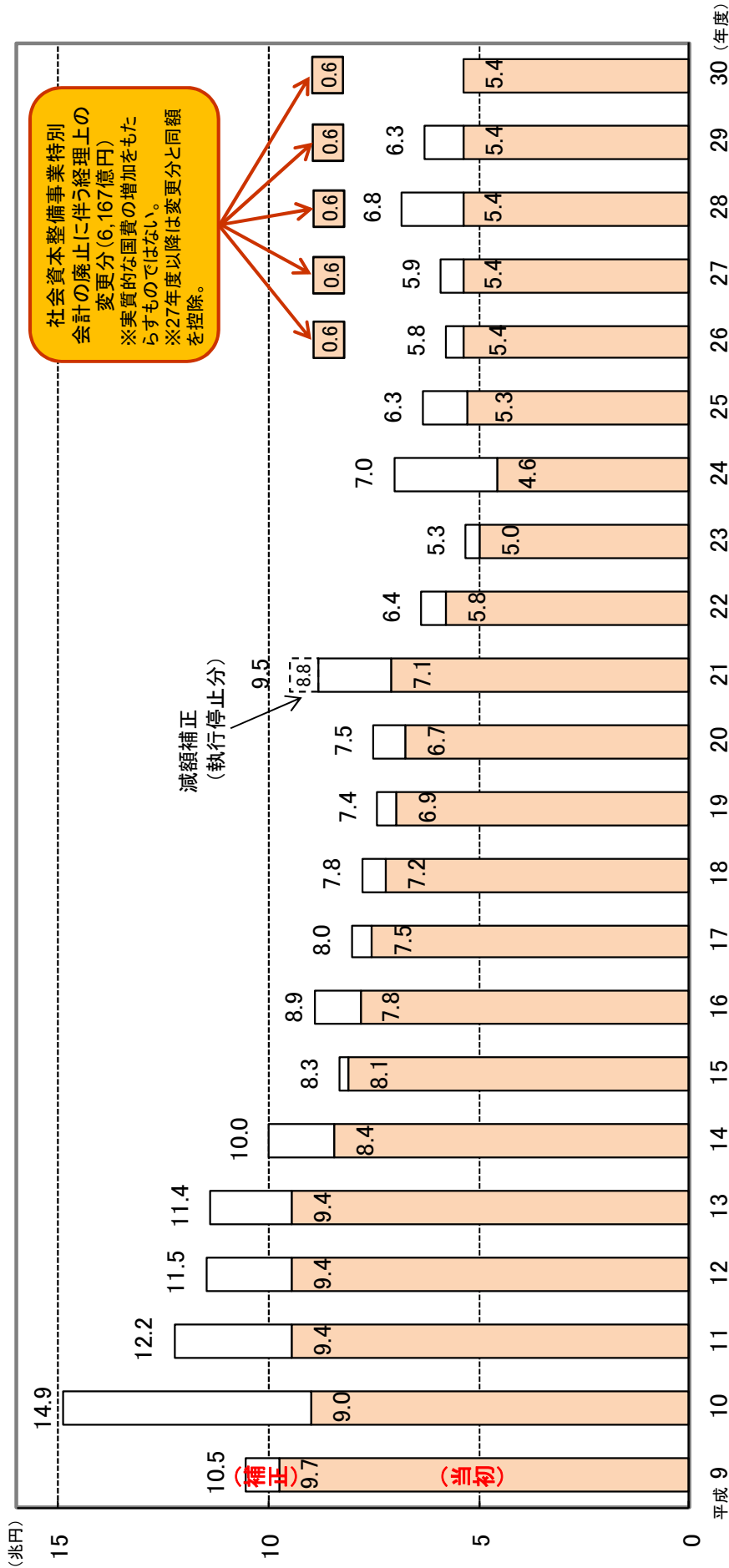


環境舗装

安定した効果が持続的に発現する遮熱性舗装を積極的に採用

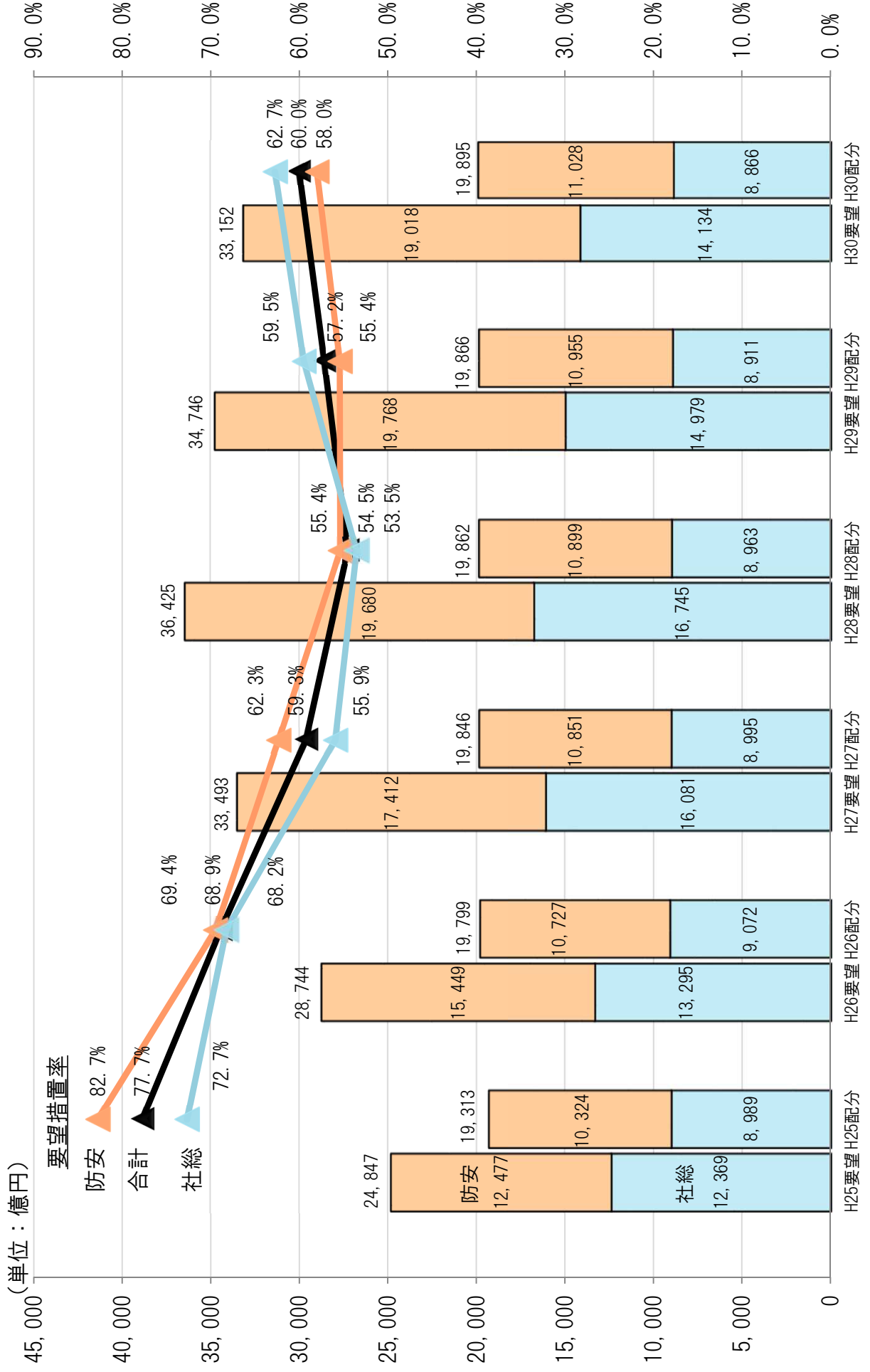


公共事業関係費（政府全体）の推移



※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23～30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: 0.06兆円、H24当初: 0.7兆円、H24一次補正: 0.01兆円、H25一次補正: 0.1兆円、H26当初: 0.8兆円、H26一次補正: 0.002兆円、H26当初: 1.0兆円、H28当初: 0.9兆円、H28二次補正: 0.06兆円、H29当初: 0.7兆円、H30当初: 0.6兆円 (平成23年度3次補正までは一般会計ベース、平成24年度当初以降は一般会計ベース、平成25年度以降は一般会計ベース、平成26年度は東日本大震災復興特別会計ベース、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+1.022兆円(+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。

防災・安全交付金及び社会資本整備総合交付金の要望額・配分額の推移



● 道路法等の一部を改正する法律

公布日：平成30年3月31日
施行日：公布後6ヶ月以内（*は平成30年4月1日）

背景・必要性

① **道路財特法**※に基づく財政上の特別措置の期限切れへの対応 ※道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律

○ 今年度末に期限が切れる国費率のかさ上げ措置が延長されない場合、自治体の負担が増大

② **道路利用の安全性の更なる向上**

○ 老朽化が進む道路の修繕が急務 ※市町村管理を含む全橋梁73万橋の54%で点検が完了、うち61%で措置が必要(H28年度末時点)

○ 道路区域外からの落石や土砂崩れ等により、交通事故等が発生 ○ 下水道の管路等の占用物件の損壊により、道路陥没等が発生
○ 災害時に重要な輸送路の啓開・復旧を被災自治体が迅速に行う ○ 幅員が狭い歩道の電柱等が、歩行者や車いすの安全・円滑な通行を阻害

③ **物流生産性の向上**

○ 国際海上コンテナ車等が増加する中、道路構造上の制約による通行の支障が物流生産性の向上を阻害



落石による死傷事故



下水道の老朽化による道路陥没



災害により通行できなくなった道路



電柱により通学児童が車道にはみ出す

法案の概要

1. **道路整備に関する財政上の特別措置の継続**

○ 道路の改築に対する**国費率のかさ上げ措置を平成39年度末まで延長***【道路財特法】

2. **道路利用の安全性の更なる向上**

○ 道路の老朽化に対応し修繕を重点的に支援するため、

補助国道の修繕に係る国費率のかさ上げ措置を新設*【道路財特法】 ※補助国道の修繕に係る現行の国費率 5/10

○ 道路区域外からの落石等を防ぐため、現行制度を拡充し、沿道区域内の土地管理者への**損失補償を前提とした措置命令権限**を規定【道路法】

○ 重要物流道路(後掲)及びその代替・補完路について、災害時の**道路啓開・災害復旧を国が代行**【道路法】

○ 占用物件の損壊による道路構造や交通への支障を防ぐため、

占用者による物件の維持管理義務、当該義務違反者への措置命令権限を規定【道路法】

○ 歩行者や車いすの安全・円滑な通行を確保するため、**占用制限の対象に「幅員が著しく狭い歩道で特に必要な場合」**を追加【道路法】 ※現行では「災害時の被害拡大防止」「車両の能率的な運行確保」のため特に必要な場合に占用制限が可能



災害時の道路啓開

3. **「重要物流道路制度」(新設)による物流生産性の向上**

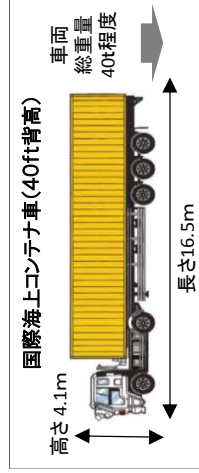
平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、**国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」**として**指定し、機能強化、重点支援**を実施 ※高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道、空港港湾アクセス道等から指定

○ 国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図るため、通常の道路より水準が高い**特別の構造基準**を設定【道路法】

※当該基準を満たした道路については国際海上コンテナ車等の通行に係る許可を不要とする【車両制限令】

○ 高速道路から物流施設等に直結する道路の整備に係る**無利子貸付制度**を新設【道路財特法】

○ 重要物流道路及びその代替・補完路について、災害時の**道路啓開・災害復旧を国が代行**【道路法】(再掲)



【目標・効果】 平常時・災害時を問わず、安定的かつ安全・円滑に利用可能な道路網を確保
(KPI)①: 豪雨による被災通行規制回数・時間の削減 143件/年・2,823時間/年(過去5年間平均) → 10年後には概ね半減
②: 国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可必要台数の削減 約30万台(H28年度) → 10年後には概ね半減

社会資本整備審議会 道路分科会 建議（平成29年8月22日）概要

I 社会経済についての現状認識

1.人口減少・高齢化と暮らしへの影響

○地方における移動手段の確保、トラックドライバー不足の深刻化

2.日本経済の持続的な成長に向けた課題

○緩やかな回復基調ではあるが、潜在成長力の引き上げが必要

3.ICTの急速な進展

○技術革新の進展による生産性の向上や経済社会の発展等への寄与が期待

4.激甚化する自然災害、切迫する巨大地震

○巨大地震などの多様な災害が広域化・複雑化・長期化

5.老朽インフラの加速度的増加

○適時適切なメンテナンスとともに、施設の集約化も視野に施設の質的向上が肝要

6.「観光先進国」に向けた挑戦

○質の高い観光地の形成など、世界に誇る魅力あふれる国づくりが必要

II 目指す社会と道路政策

1.経済成長に資する生産性向上

○ストック効果の高いインフラの整備

2.地方創生の実現・地域経済の再生

○「対流」の促進による地域経済の経済活動の活性化
○地方創生の主要拠点としての道の駅のより一層の活用

3.国民の安全・安心の確保

○災害時の損失を最小限とする対策の一層の強化
○予防保全に基づき、新技術導入や維持管理のあり方の見直し

4.一億総活躍社会の実現

○豊かさを実感できる全員参加型社会の実現

5.イノベーションの社会実装

○より賢く整備し、使いこなし、サービスや産業を創出

III 新たな道路政策の方向性

1.道路・交通とイノベーション

～道から社会を変革する～

- 技術革新が急速に進展するICTを最大限活用すべき
- 従来の利用形態等を前提としない、考え方や仕組み、ルールの整理や社会受容性の確保に取り組むべき
(自動運転/トラック隊列走行/低速モビリティ/交通安全/円滑化/老朽化対策)
- 今までにない使われ方や付加価値を創造し、社会・経済の変革やパラダイムシフトをリードしていくべき

2.人とクルマのベストミックス

～高度な道路交通を実現する～

- 骨格となるネットワークについて、自動車、歩行者、自転車等を分離し、誰もが遠慮せず快適・安全に走行・通行できるよう整備すべき
- 地方部(中山間地域)の道路整備・強化が必要
- 生活道路での「混在」の考え方を導入すべき
- 人とクルマの動きを同時に把握するための新たな調査体系の確立が不可欠
- 2020年東京オリパラ大会を目標に、ロードプライシングを含むTDM施策等による一体的な最適化の運用を図る必要

3.道路の更なるオープン化

～多様な連携・協働を追求する～

- 道路占有・空間のオープン化：道路空間を使い倒し、地域の魅力向上、交通モード間の接続強化を図るべき
- 議論・検討のオープン化：官民の新たな連携を促進すべき
- 道路情報のオープン化：産学官が共通の認識を持ち、連携して地域課題に対処できる体制を構築すべき
- 道路空間のスマート化：構造物・附属物を集約・撤去しスマートな道路空間とすることを検討すべき

IV 道路施策の具体的提案

1.メンテナンスのセカンドステージへ

- 予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施
- 過積載撲滅に向けた取組の強化
- 適正な予算等の確保
- 新技術の導入等による長寿命化・コスト縮減
- 集約化・撤去による管理施設数の削減
- 地方への国による技術支援の充実

2.総合的な交通安全対策の実施

- 生活道路の交通安全対策
- 自転車利用環境の整備
- 踏切対策の推進
- 高速道路の安全・安心に係る賢い取組
- ユニバーサルデザイン化の推進

4.円滑なモビリティの確保のために

- ICTやAI等をフル活用した交通マネジメント強化
- 交通流を最適化する料金・課金施策の導入
- 大規模商業施設等の対策の強化
- トラック・バスなど道路利用者との連携強化

8.ニーズに応じた道路空間の利活用

- 道路空間の利活用の更なる高度化
- 多様なニーズに対応した道路空間の再構築
- 民間団体等との連携による価値・魅力の向上

3.災害に強い安全性・信頼性の高い道路へ

- 大規模災害への対応
- 集中豪雨や大雪への対策強化
- 無電柱化の推進
- 占用物件の適切な維持管理

5.戦略的な人と物の流れの確保

- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保
- 高速道路の幹線物流プラットフォームの構築
- トラック輸送のイノベーションの促進
- ラストマイルの人と物の流れの確保

6.モーダルコネク(交通モード間連携)の強化

- 交通・物流拠点とネットワークのアクセス強化
- バスタプロジェクトの推進
- 主要鉄道駅など広域交通拠点の利便性向上
- モード間の情報接続の強化とシェアリングとの連携

7.地域における産学民官の新たな連携へ

- 官民連携による都市空間の再編
- 道路のストック効果を高めるための地域・民間との連携
- 道の駅や高速道路の休憩施設等の活用促進
- すべての人にわかりやすい道案内の実現
- ICT・ビッグデータを利活用した地域道路経済戦略の推進

9.「観光先進国」の実現に向けて

- 観光地への円滑なアクセスの実現
- 安全で快適な観光地の形成
- 旅行者にわかりやすい道案内の推進

V 施策の進め方についての提案

- 多様な主体との連携
- データの利活用
- 新技術の開発・活用
- 予算・財源
- 的確な評価

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 基本方針（平成29年12月22日） 概要

1. 高速道路を取り巻く環境

- | | |
|--------------------------------|-----------------------|
| (1) 高速道路ネットワークの進展に伴う更なる機能向上の要請 | … 高速道路の8割が開通済 |
| (2) 高速道路における安全上の課題の顕在化 | … 暫定2車線区間の飛び出し事故/逆走事故 |
| (3) 激甚化する災害時における高速道路ネットワークへの期待 | … 熊本地震/北海道台風被害 |
| (4) 生産性向上に対する社会的要請 | … 労働生産性向上/働き方の改善 |

2. 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組

(1) 目指す方向性

- 1) 世界でも事故率が低く、安全性の高い高速道路
- 2) あらゆる災害に対して強く、回復力の高い高速道路
- 3) 全てのドライバーにとって使いやすく、快適で安心な高速道路

(2) 留意すべき視点

- 1) 利用者の視点や行動の重視
- 2) 他分野の施策との連携
- 3) 最新技術の進展とその活用

(3) 施策の具体的な提案

| | | |
|------------------------------|---|---|
| 1) 利用者の安全確保 | <ul style="list-style-type: none"> ① 暫定2車線区間の対策 ② 逆走対策 ③ 歩行者・自転車等の進入対策 ④ 自動運転の実現に向けた取組 ⑤ 交通安全施設の整備等 | <ul style="list-style-type: none"> ➡ 速度低下等の区間で4車線化、付加車線設置 (生産性向上の観点も踏まえ圏央道などを早急に4車線化) ➡ 最新データにより効果的な付加車線の設置や3車線運用などの工夫 ➡ 今後、当面整備する暫定2車線区間はワイヤロープを標準設置 ➡ 2020年までに逆走事故ゼロを目標とした取組の加速 ➡ 運転支援に資する新技術の早期実用化 ➡ 路車連携による車両の自動制御など自動運転技術の活用検討 ➡ 誤進入者の行動特性を踏まえた対策 ➡ 新東名でのトラック隊列走行を可能とする6車線運用 ➡ 新技術も活用した交通安全施設の整備 ➡ 落下物の早期発見・回収のための道路緊急ダイヤル(#9910)の普及活用 |
| 2) 強靱で信頼性の高いネットワークの構築 | <ul style="list-style-type: none"> ① 防災・減災対策 ② 工事規制の影響の最小化 ③ 雪氷対策 | <ul style="list-style-type: none"> ➡ 一般道路と連携したネットワークとしての防災対策を実施 ➡ 平常時・災害時を問わない安定輸送確保のための路線指定と機能強化等 ➡ 橋梁の耐震対策やSA・PAの防災機能強化の推進 ➡ 道路区域外からの災害対策の強化 ➡ 複数工事の集約化や工事時の車線運用の工夫 ➡ 暫定2車線区間の代替となる車線・経路の整備や拡幅等の計画的な推進 ➡ 準天頂衛星を活用した除雪車両の運転支援 |
| 3) 快適な利用環境の実現 | <ul style="list-style-type: none"> ① 休憩施設の使いやすさの改善 ② 高速バスの利便性向上 ③ 高速トラック輸送の効率化支援 ④ 訪日外国人旅行者への対応 ⑤ スマートIC等による地域とのアクセス強化 | <ul style="list-style-type: none"> ➡ ユニバーサルデザイン化等によるSA・PAの施設充実 ➡ 道の駅やガソリンスタンド等への一時退出の全国展開 ➡ 高速バス停の配置見直しなど機能向上 ➡ インターチェンジ周辺での乗継ぎ拠点の整備 ➡ SA・PAへのトレーラー分離・連結スペースの整備や路外施設活用 ➡ 2020年までに高速道路のナンバリング概成 ➡ スマートICや民間施設と直結するICなど柔軟に設置 |

3. 施策の進め方について

(1) 安全・安心計画（仮称）の策定

- ・無料区間を含め、「安全・安心計画（仮称）」として中期的な整備方針をとりまとめ
- ・コスト縮減等の経営努力や現下の低金利状況等を活用しつつ、暫定2車線区間の4車線化や耐震対策などを早急に実施

(2) 負担のあり方（4車線化等）

有料区間 ・交通状況を勘案し、優先度を明確にした上で利用者負担で早期整備
 ・4車線化の優先度が低い区間はワイヤロープを基本としつつ、利用者や地方負担の活用など様々な方策の導入可能性を検討

無料区間 ・新直轄区間でのワイヤロープ設置等に係る制度を設け、整備
 ・4車線化は、周辺ネットワークや整備経緯を踏まえつつ、地域の意見を聴取した上で、利用者負担（有料事業）による整備を導入

(3) 多様な連携・協働 国や地方公共団体、高速道路会社が連携/物流事業者とも協調して業務改善等の方向性と連動した施策を推進

4. 今後の検討課題

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・維持管理・更新に係る負担のあり方 ・交通流を最適化する料金・課金施策の導入 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者重視の料金体系の推進 ・完全ETC化及びETC2.0の普及促進・活用・オープン化等 |
|---|--|

大都市圏環状道路等の整備加速

現下の低金利状況を活かし、財政投融資を活用して、①大都市圏環状道路等の整備加速による生産性の向上、②橋梁の耐震強化対策の加速による安全・安心の確保を行う。

＜金利負担軽減の活用等＞

超長期(40年)・固定の財政融資1.5兆円の追加等

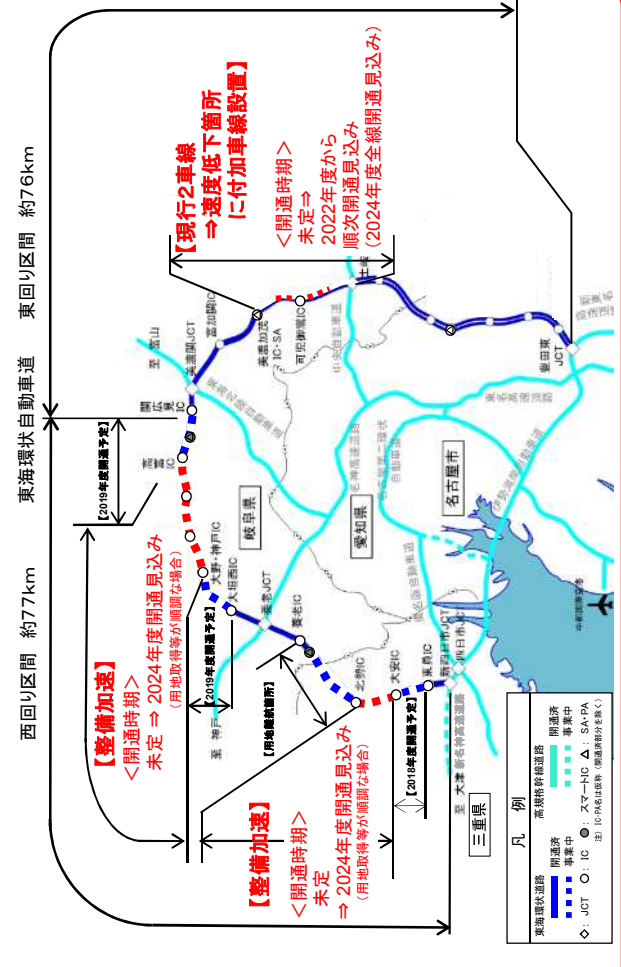
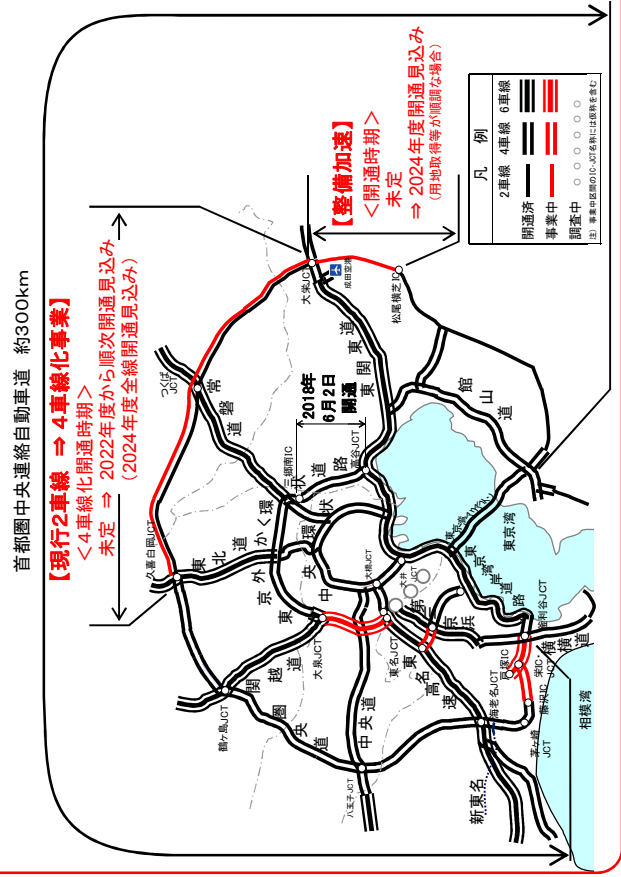
高速道路保有機構：1兆円程度の金利負担の軽減 ⇒ 債務引受余力が増大

高速道路会社：投資余力が増大
(財投活用による整備加速箇所)
○ 圏央道・東海環状等の整備加速
○ 圏央道(久喜白岡JCT~大栄JCT) 4車線化など
○ 橋梁の耐震強化対策の加速
○ 地震発生確率26%以上の地域の橋梁

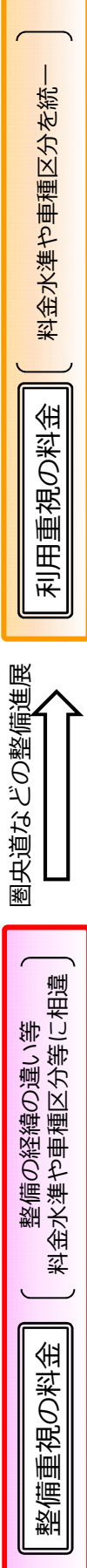
※今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率

＜事業(例)＞

大型物流施設・国際空港等が立地する圏央道の整備加速 ⇒ 物流効率化と民間投資の誘発による生産性向上

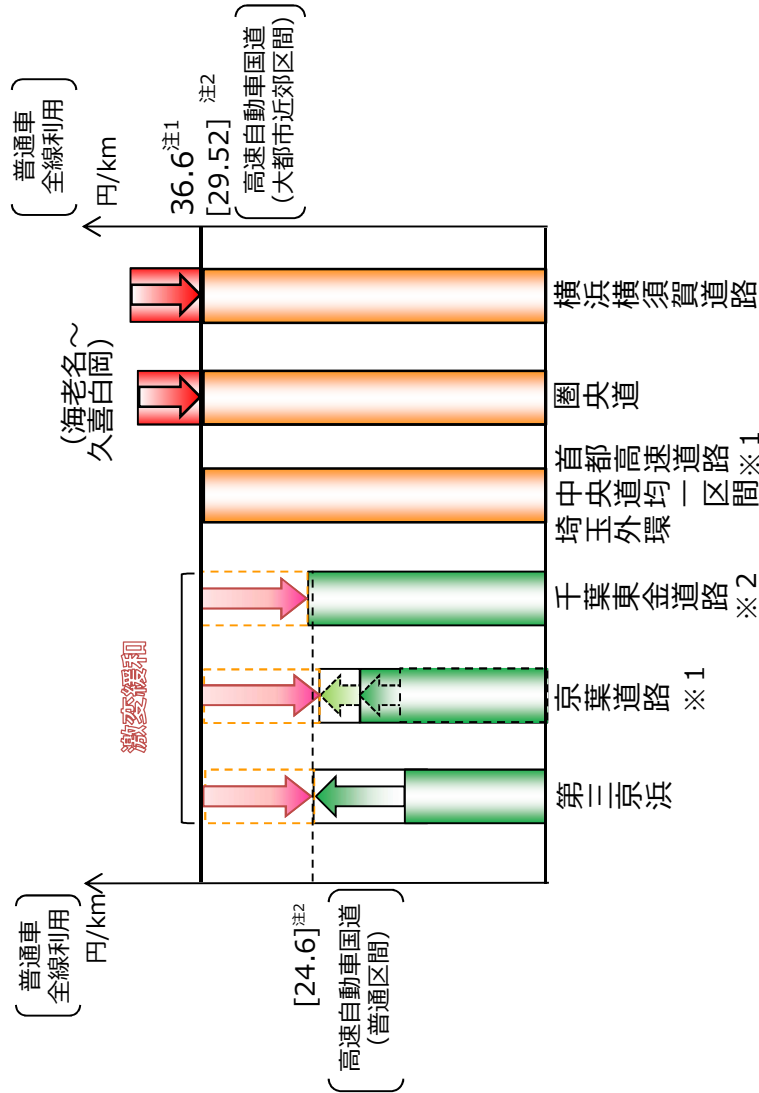


首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系（平成28年4月より導入）



① 料金体系の整理・統一（対象は圏央道の内側）

【料金水準】 現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準に統一
 【車種区分】 5車種区分に統一

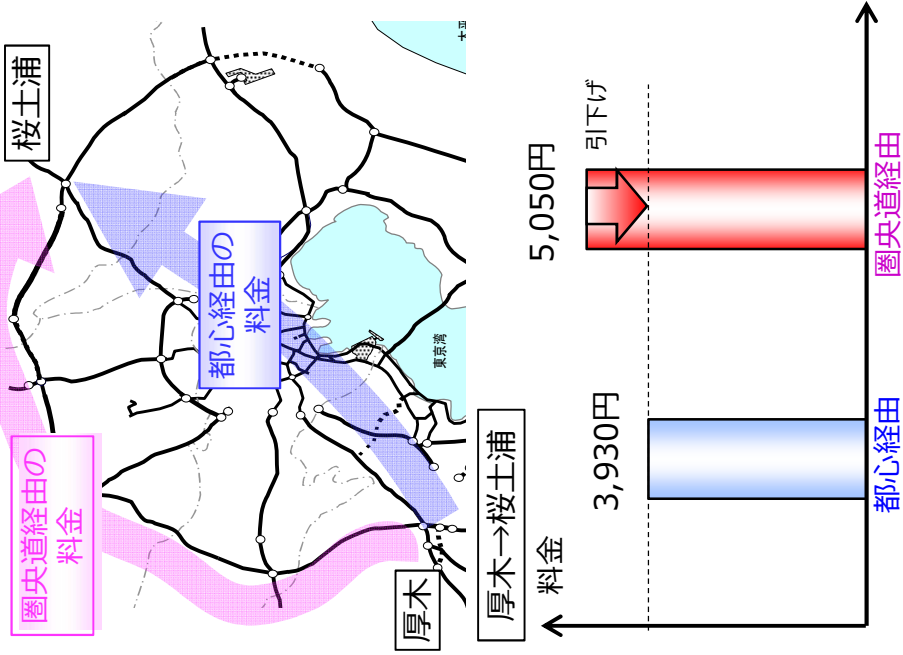


注1) 高速自動車国道（大都市近郊区間）は、東名高速の例
 注2) 消費税及びびターミナルチャージを除いた場合の料金水準
 ※1 物流への影響等を考慮し、上限料金を設定するなど
 ※2 料金緩和措置を実施（ただし、京葉道路は、地域内料金は据え置き）
 ※ 千葉県内の高速ネットワーク（千葉外環、圏央道（松尾横芝～大栄））の概成後に整理

※ あわせて、車種区分を5車種区分に整理統一（首都高速について段階的に実施）

② 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

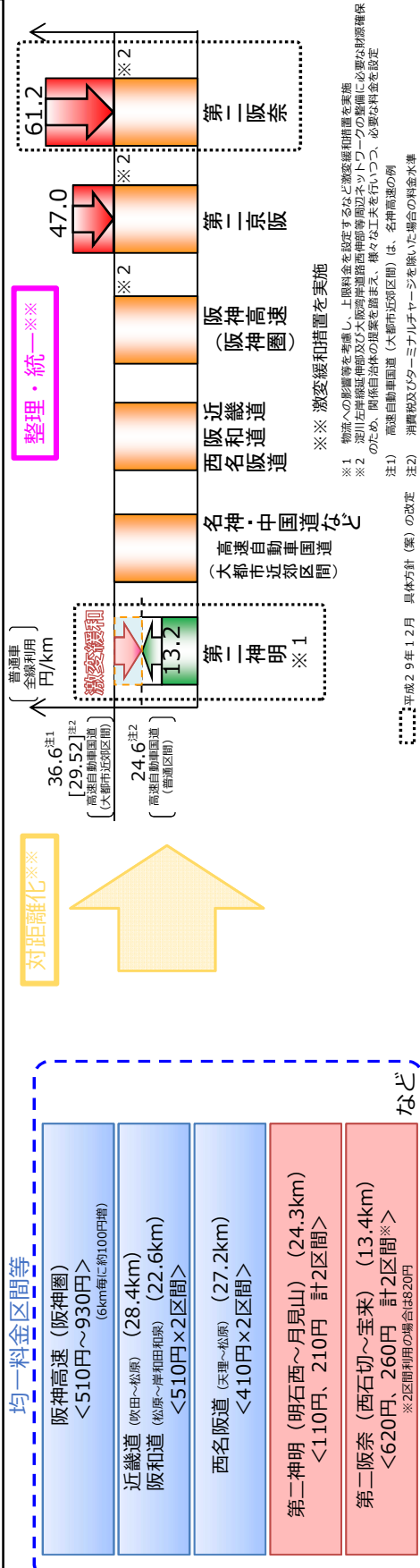
○ 起終点間の最短距離を基本に料金を決定
 （圏央道経由の料金 > 都心経由の料金の場合）



近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系（平成29年6月より導入）

(1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

- ① 料金水準を現行の高速自動車国道の大都市近郊区間を基本とする対距離制を導入し、車種区分を5車種区分に統一する。
- ② 阪神高速については、関係自治体の提案を踏まえ、淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保の観点から、有料道路事業について、事業費の概ね5割を確保するために、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定する。

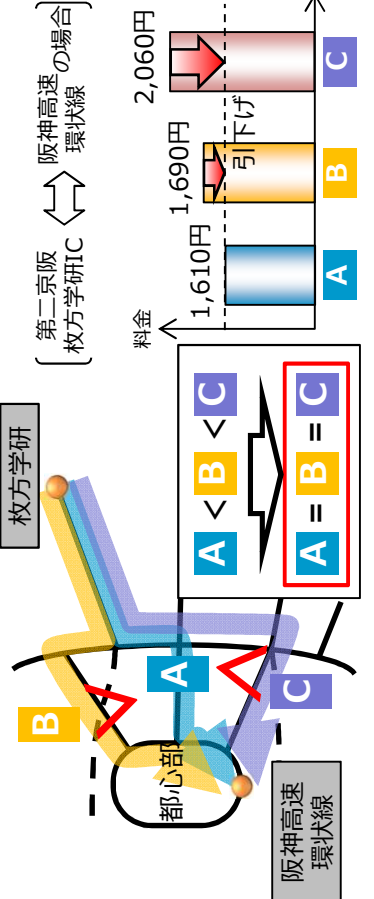


(2) 管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現

③ 高速道路会社と一体的なネットワークを形成している路線で、地方道路公社等の管理となっている区間は、合理的・効率的な管理を行う観点から、地方の意向を踏まえ、高速道路会社での一元的管理を行う。

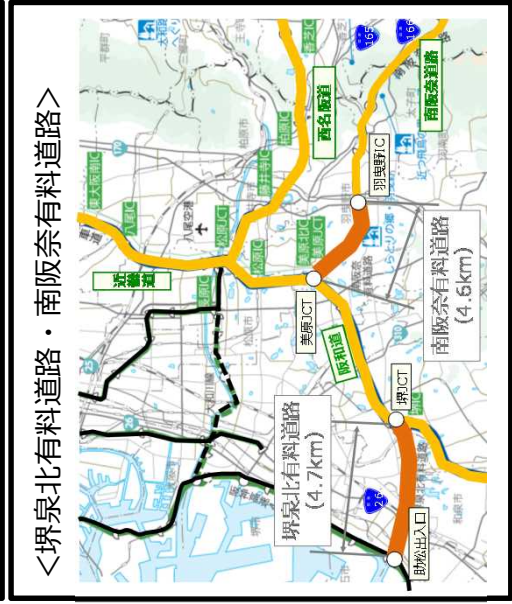
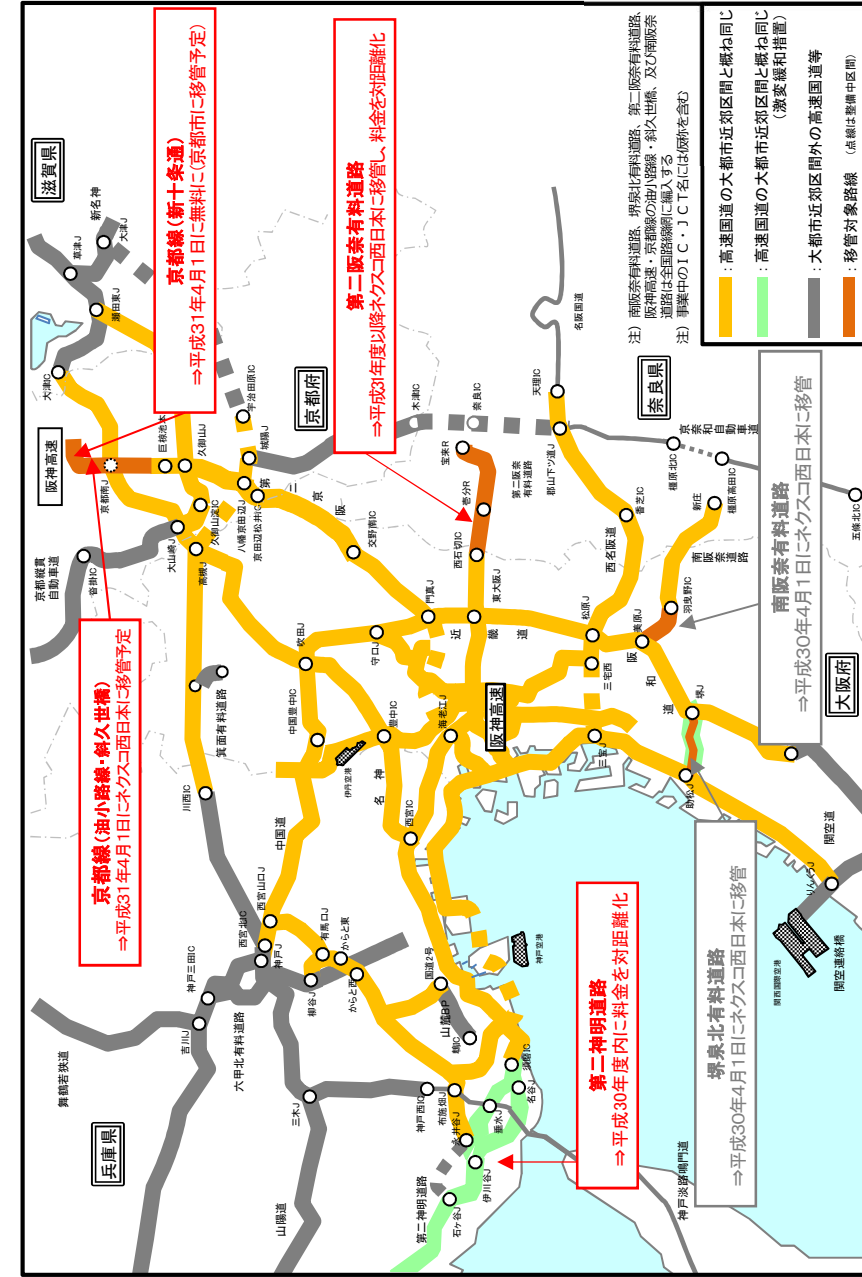
- 大阪府道路公社・南阪奈有料道路及び堺泉北有料道路
→ ネクスコ西日本に移管（平成30年4月）
- 大阪府・奈良県道路公社の第二阪奈有料道路
→ ネクスコ西日本に移管（平成31年4月）
- 阪神高速・京都線の油小路線・斜久世橋
→ ネクスコ西日本に移管（平成31年4月）
- 阪神高速・京都線の新十条通
→ 京都市に移管して無料に（平成31年4月）

④ 大阪及び神戸都心部への流入に関して、交通分散の観点から、経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定する。



近畿圏の高速道路ネットワークにおける管理主体の統一等

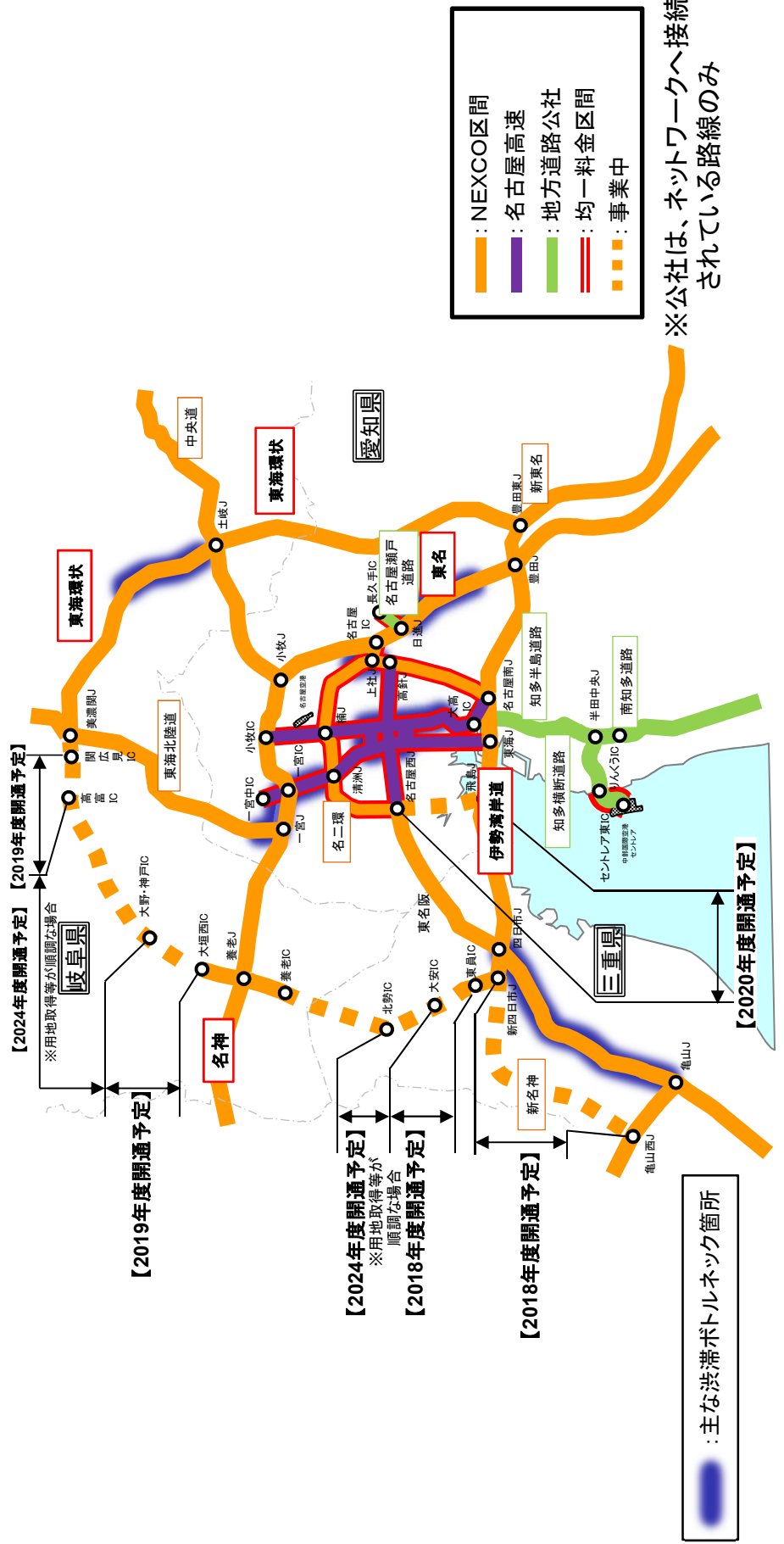
- 南阪奈有料道路及び堺泉北有料道路は平成30年4月1日にネクスコ西日本に移管
- 京都線・第二阪奈有料道路は平成31年4月の移管に向け準備作業を実施中



中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系の見直し

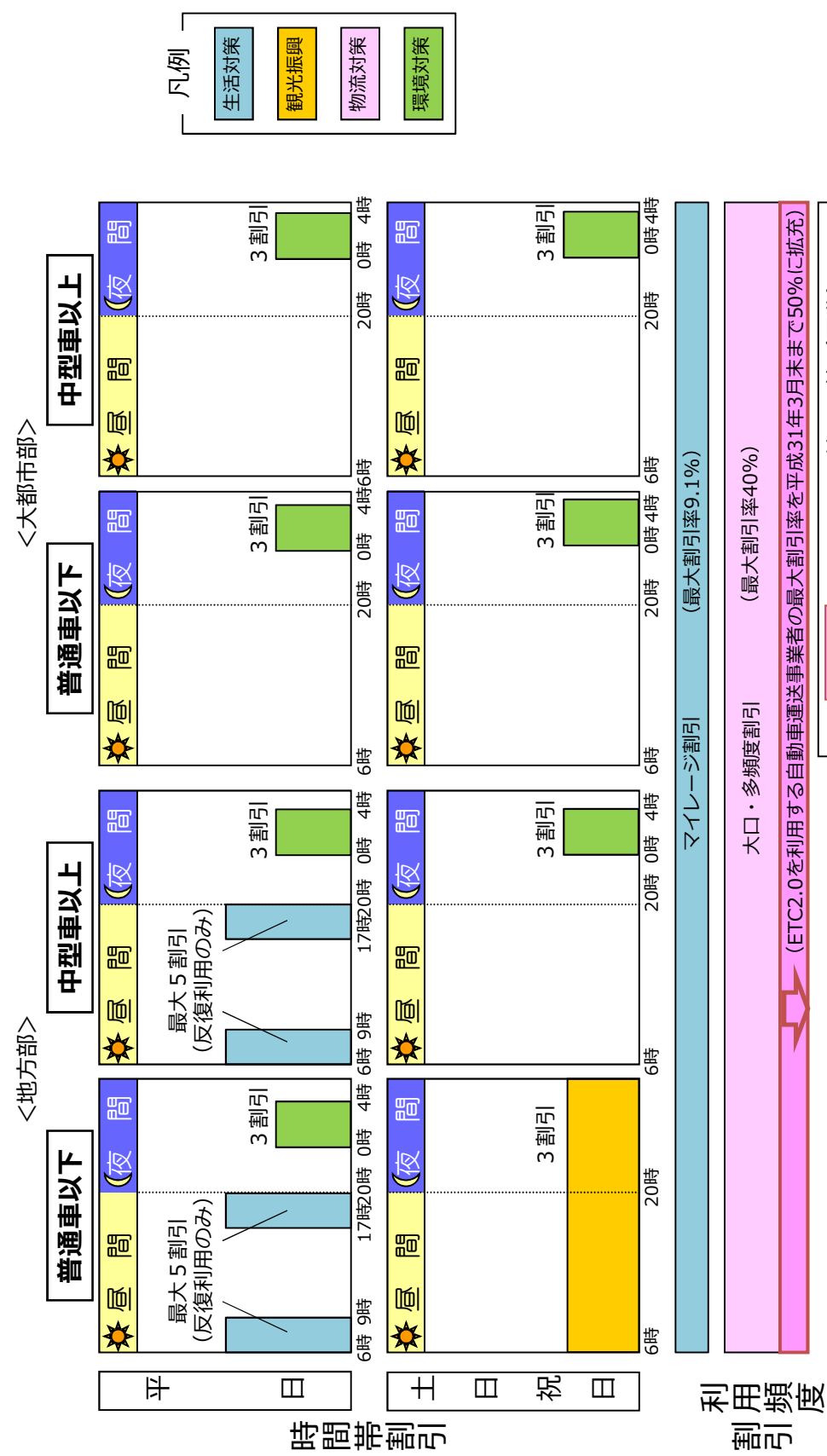
<現状の課題>

- ①整備が進捗している東海環状・新名神・名二環等のネットワークを有効活用した交通の適切な処理
 - ②名古屋の中心部を発着する交通の分散処理
 - ③一宮付近や名古屋中心部等、特定箇所では発生している渋滞を解消するためのネットワーク整備
- ⇒中京圏の現状や将来像を踏まえ、中京圏における高速道路を賢く使うための料金体系について、国土幹線道路部会において検討



自動車運送事業者の生産性向上等のための高速道路料金割引の臨時措置

○自動車運送事業者の労働生産性の向上や働き方改善を図るため、ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対し、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（平成31年3月末まで）等を実施



ワイヤロープの試行設置状況

【ワイヤロープの特徴】

＜高い衝撃緩和性能＞



＜狭い幅で設置が可能＞



＜人力で容易に開口部を設置＞



＜対向車線飛び出し事故防止例＞

＜ワイヤロープに関する技術的検証結果中間取りまとめ（抜粋）＞

- 土工区間については、走行性、維持管理、緊急時対応において大きな課題が生じておらず、技術的に実用化が可能である。
- 中小橋については、特に曲線部において支柱の固定方法に課題が見られるため、試行設置箇所を拡大し、夏期の高温下も含めた舗装との定着部の耐力確保など、実用化に向けた取り組みを進める必要がある。
- 長大橋・トンネル区間については、現在実施している公募選定技術の性能検証を引き続き進める。

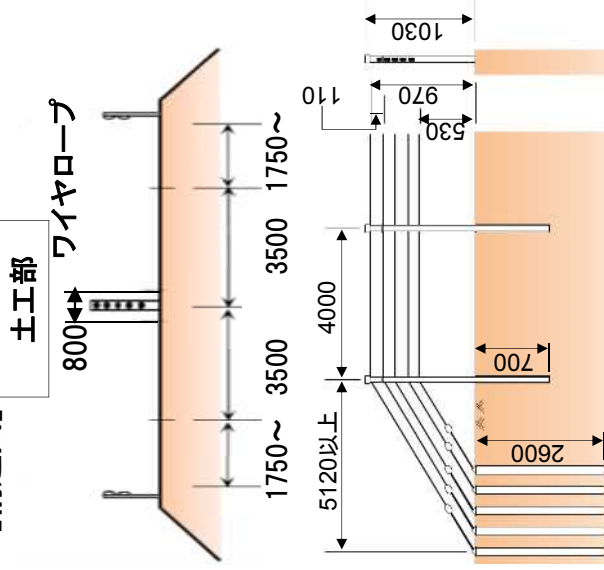
【ワイヤロープの試行設置状況(計約115km)】

○対向車線への飛び出し事故は1件のみ。死亡事故は0件。死亡事故は0件。

【ワイヤロープ設置後の交通状況 (H30.3末時点)】

| | H29(設置後) | H28(設置前) |
|-----------|----------|----------|
| 対向車線飛出し事故 | 1件 | 45件 |
| うち死亡事故 | 0件 | 7件 |
| うち負傷事故 | 0件 | 6件 |

【構造図】

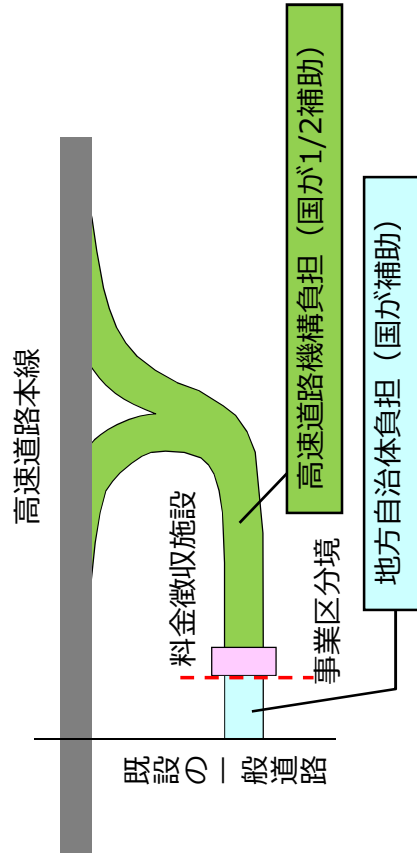


スマートインターチェンジ・民間施設直結スマートインターチェンジの整備

＜スマートインターチェンジとは＞

- スマートインターチェンジは、通行可能な車両をETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジ
- 〔SA・PA接続型〕 サービスエリアまたはパーキングエリアに接続
- 〔本線直結型〕 高速道路本線に接続
- ETC専用のため、料金徴収施設を集約する必要がなく、コンパクトな整備が可能
- 料金徴収にかかる人件費も節約可能

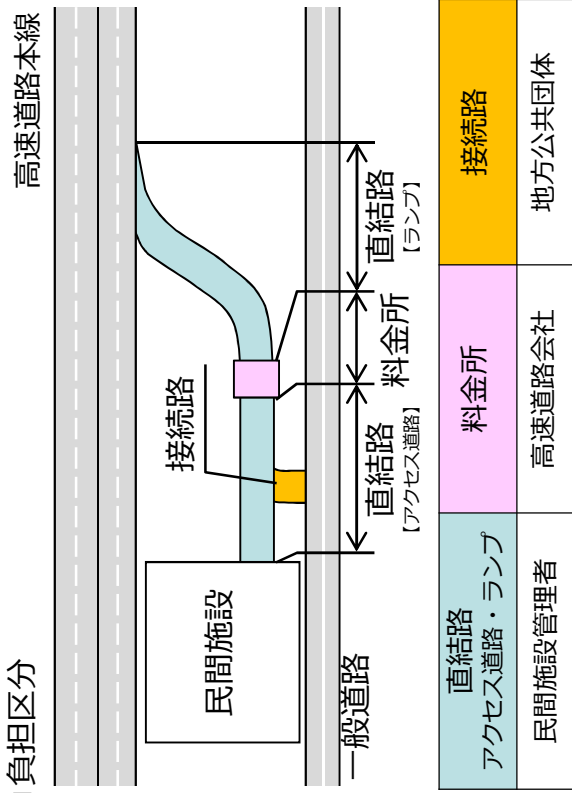
■負担区分



＜民間施設直結スマートインターチェンジとは＞

- 【目的】 高速道路と近傍の民間施設を直結するインターチェンジについて、民間企業の発意と負担による整備を可能とすることで、高速道路を活用した企業活動を支援し、経済の活性化を図る
- 【対象施設】 大規模商業施設、工業団地、物流施設 等
- 【対象交通】 主として民間施設に発着する交通 (一般交通も利用可能)
- 【運用形態】 ETC車限定 ハーフIC・1/4ICも可
- 【支援制度】 民間事業者のIC整備費用の一部を無利子貸付
民間事業者がIC整備に係る土地を取得した場合の登録免許税の非課税措置

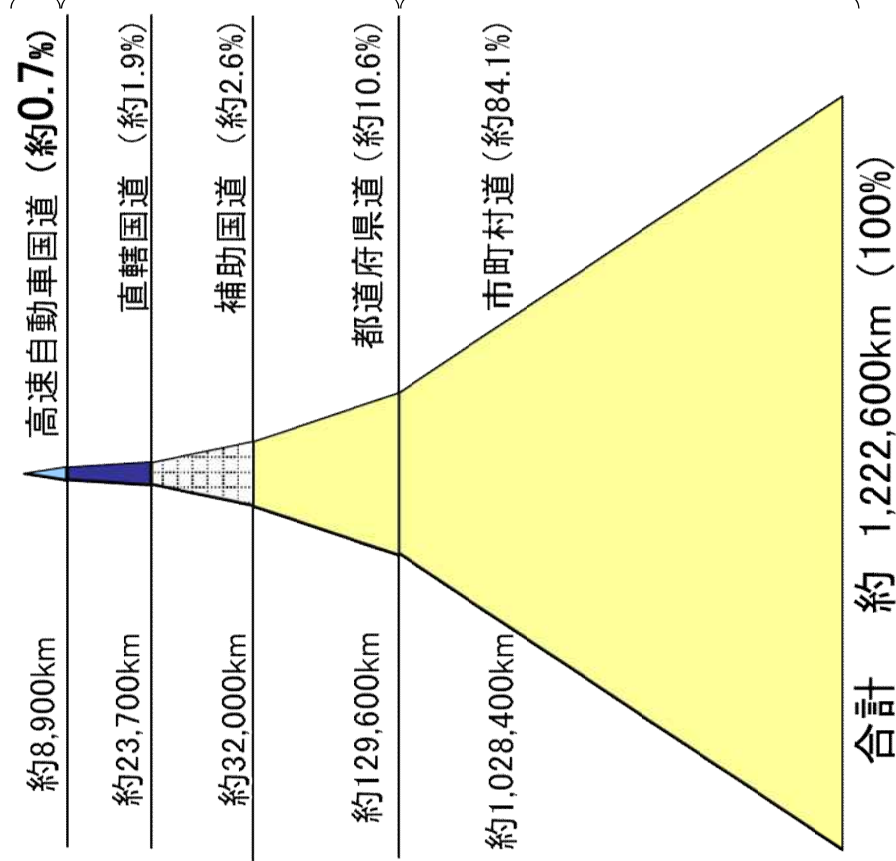
■負担区分



※直結路は、整備後に民間施設管理者から地方公共団体は無償譲渡し、地方公共団体が維持管理

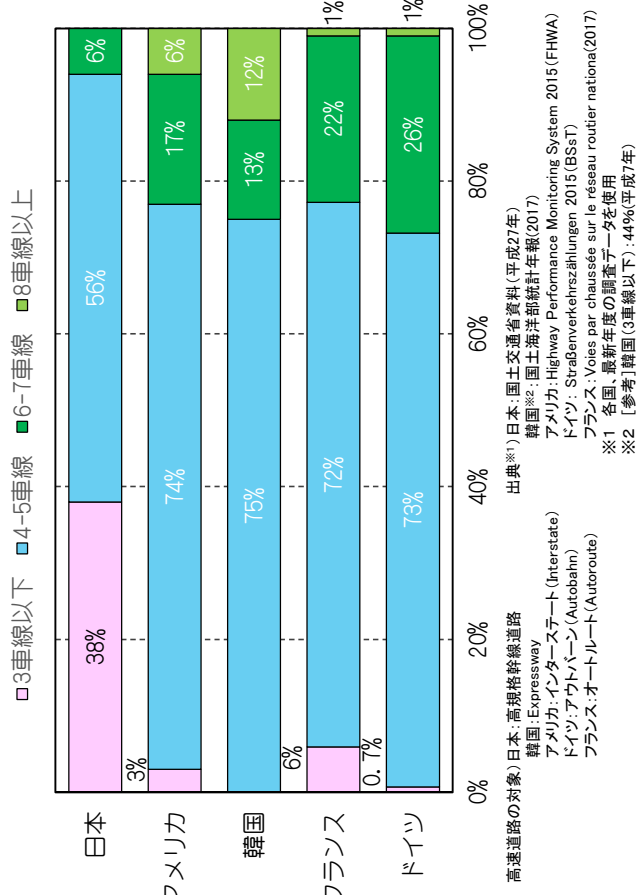
日本の道路の現況

○ 高速道路の延長割合は低い。
 [日本の道路種別と延長割合]



高速自動車国道: 平成30年4月1日時点
 その他: 平成28年4月1日時点
 注) 各々の延長は100km単位となるように四捨五入したため合計と合致しない

○ 日本の高速道路は車線数が少ない。
 [高速道路の車線数別延長の構成比]



○ 都市間連絡速度は依然として低い。
 [都市間連絡速度の国際比較]

| 国 | 平均連絡速度 (km/h) |
|------|---------------|
| 日本 | 60 km/h |
| ドイツ | 95 km/h |
| フランス | 96 km/h |
| イギリス | 80 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等) による

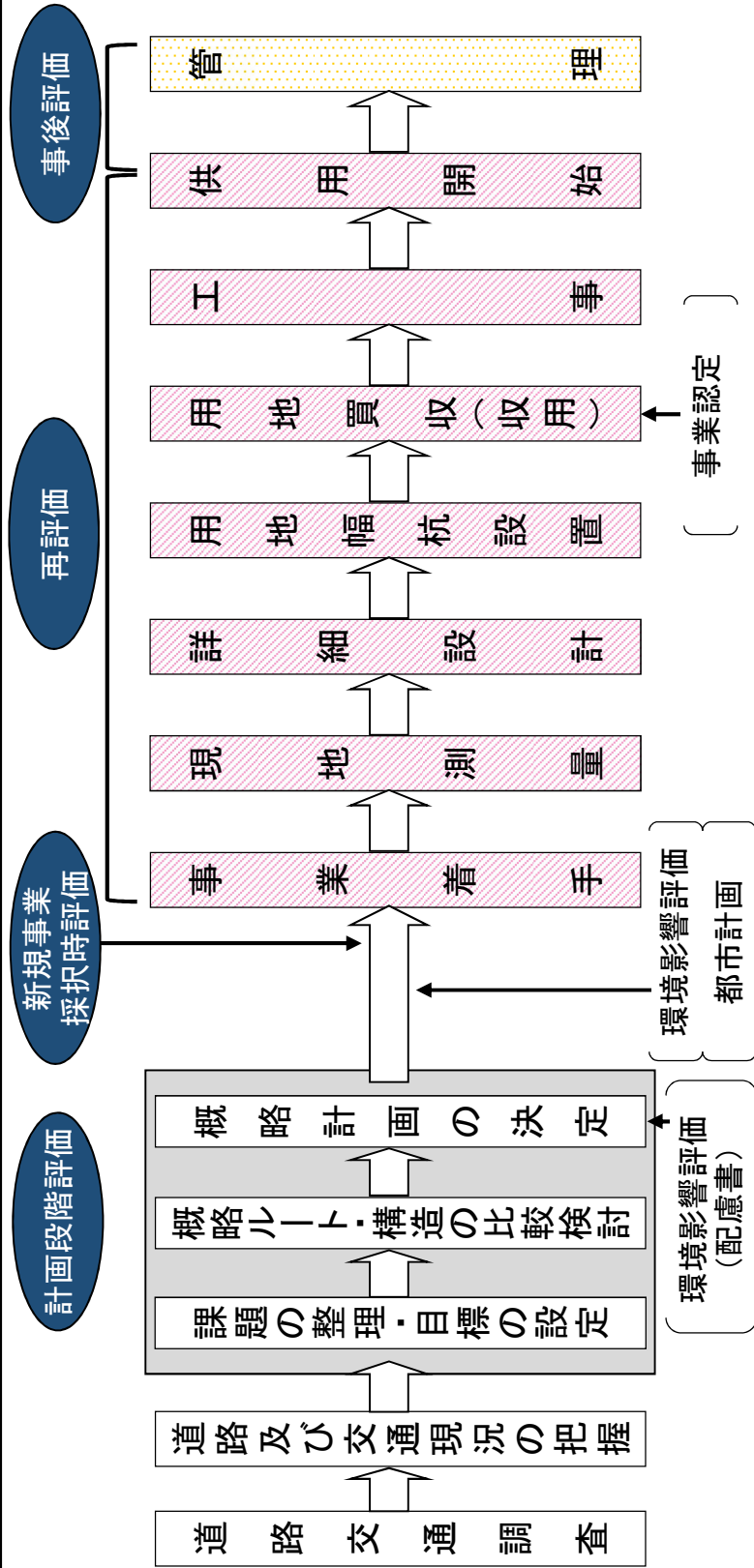
○高規格幹線道路の整備状況

| | 総延長 | H30年度末開通予定延長 () 進捗率 | H31年度末開通予定延長 () 進捗率 |
|------------------------------|-----------|----------------------------------|----------------------------------|
| 高規格幹線道路 | 約14,000km | 11,906km (85%) | 12,012km (86%) |
| 高速自動車国道 | 11,520km | <1,004km> (87%) 9,053km (79%) | <1,049km> (88%) 9,075km (79%) |
| 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 | 1,849km (75%) | 1,888km (76%) |

<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ない。)
2. 一般国道自動車専用道路の開通予定延長には、一般国道のハイパス等を活用する区間が含まれる。
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、国土交通大臣の指定に基づく延長を示す。

事業の流れ



道路ネットワーク整備による交通状況改善・経済効果

【千葉外環の開通効果】

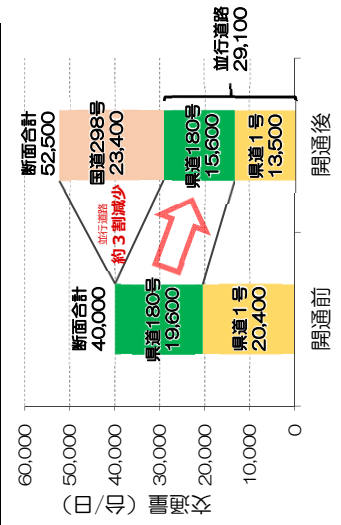
- 高谷JCTから北関東方面の所要時間が約20～30分短縮
- 外環道に交通が転換し、首都高中央環状線の交通量は東側で約1割減
- 市川市・松戸市間が初めて4車線道路で接続。平行する県道の交通量が2～3割減少するなど、地域の交通状況が改善



＜所要時間短縮＞

- 大泉JCT 60分 開通前 [都心ルート]
- ⇔ 約20分 短縮 ↑
- 高谷JCT 40分 開通後 [外環ルート]
- 三郷JCT 43分 開通前 [都心ルート]
- ⇔ 約28分 短縮 ↑
- 高谷JCT 15分 開通後 [外環ルート]

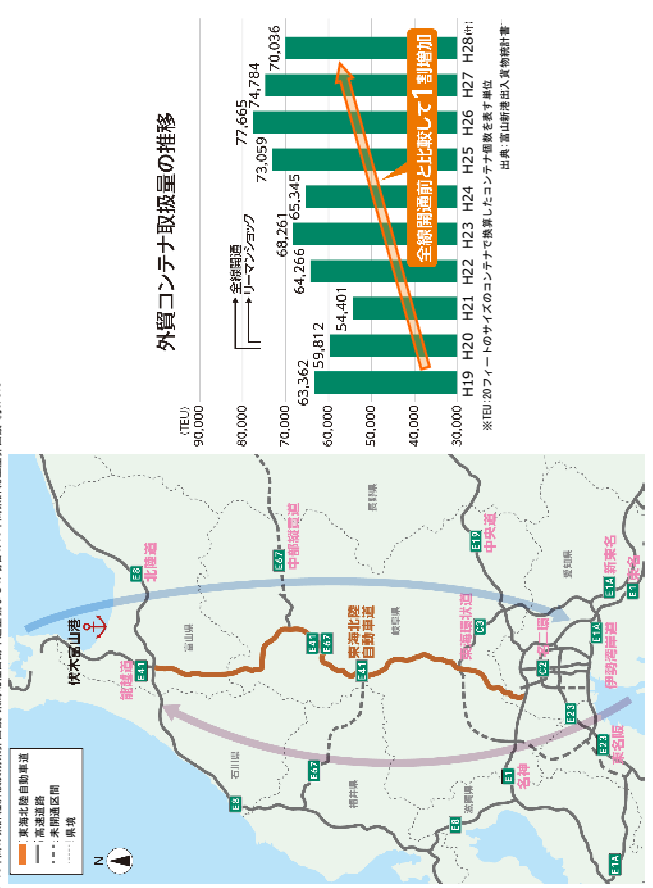
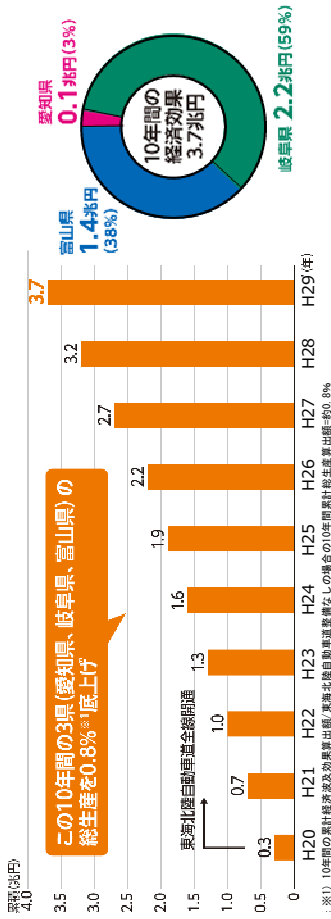
国道298号の状況【松戸IC】



【東海北陸自動車道の開通による効果】

- 10年間の経済波及効果は3.7兆円 (沿線地域の経済を年平均0.8%底上げ)
- 東海北陸地方間の物資輸送に貢献 (伏木富山港等の物流拠点の利便性向上による物流効率化に寄与)

出典：NEXCO中日本

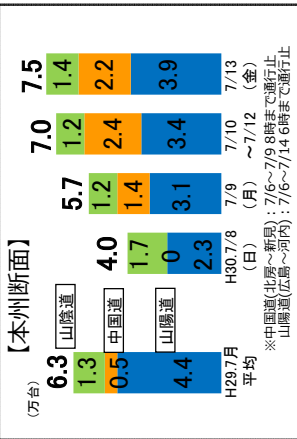


平成30年7月豪雨における高速道路の交通機能確保

<山陽道-中国道-山陰道>

- 山陽道が通行止めとなったが、**中国道及び山陰道により、東西の大動脈機能**を確保。

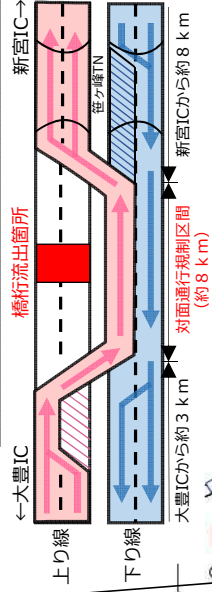
[中国道は通常の5倍の交通量]



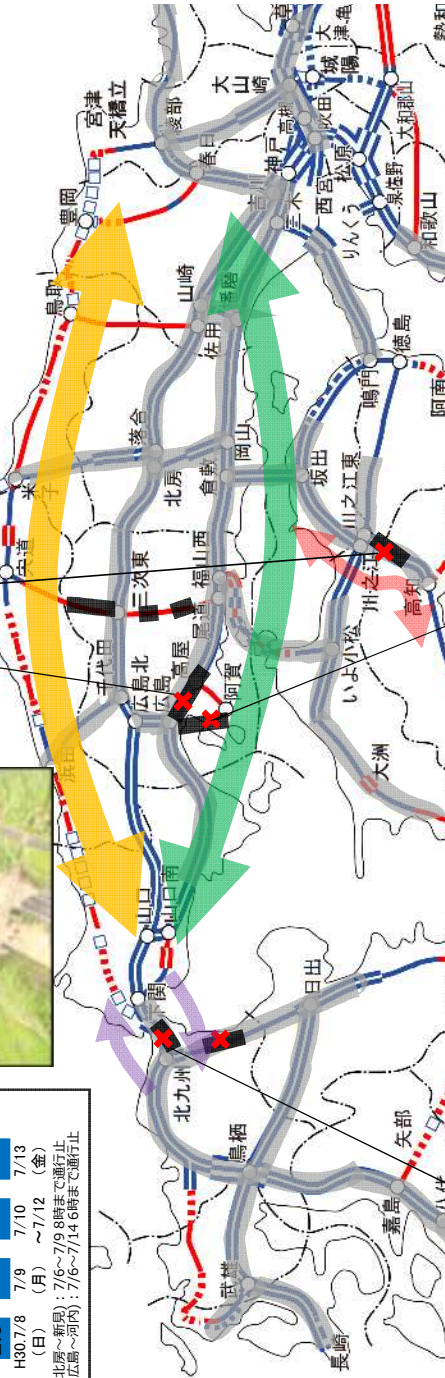
<高知道>

- 上り線の橋梁が落橋したが、下り線を活用し、**暫定2車線で被災して6日後に交通機能**を確保。

[H4年_暫定2車線供用、H20年_4車線化]

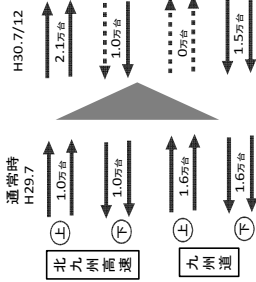


- 通行止め区間(7/12時点)
- ▬ 通行止め解除済み区間



<九州道-北九州道>

- **九州道の下り線と北九州高速の上り線**を活用し、本州と九州を連絡する**交通軸を2車線以上**確保。



<広島呉道路および国道31号(広島~呉)>

- 国道31号の早期の通行止め解除とともに、**広島呉道路のICを暫定的に活用し、広島と呉を結び都市間バスを通行可能とし、交通機能**を確保。



<山陽道>

- 本線に流木や土砂等が流入したが、**被災して3日後に、物資輸送車両等の交通機能**を2車線で確保。

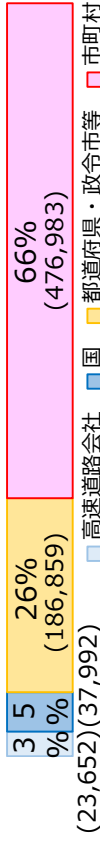


道路施設の点検状況

【道路施設の点検状況】

橋梁

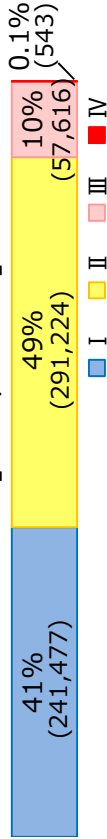
○管理者別の管理施設数 [725,486橋]



○点検実施状況 (H26~H29)



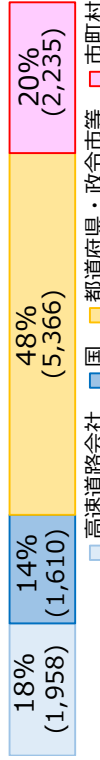
○点検結果 (H26~H29) [590,860橋]



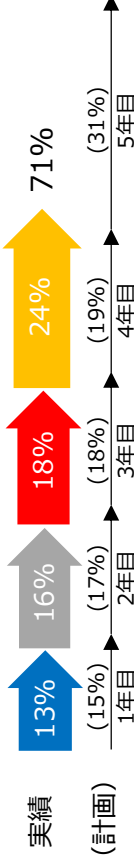
※平成30年3月末時点

トンネル

○管理者別の管理施設数 [11,169箇所]



○点検実施状況 (H26~H29)



○点検結果 (H26~H29) [7,932箇所]



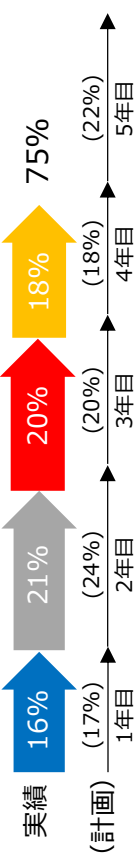
※平成30年3月末時点

道路附属物等

○管理者別の管理施設数 [40,879施設]



○点検実施状況 (H26~H29)



○点検結果 (H26~H29) [31,848施設]



※判定区分の説明

I：構造物の機能に支障が生じていない状態。

II：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：構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずるべき状態。

IV：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、緊急に措置を講ずるべき状態。

【地方公共団体の状況】

○橋梁管理に携わる土木技術者数

| | 自治体数 | 土木技術者数 | |
|-----|-------|-----------|-------------|
| | | 人数 | 割合 |
| 市 | 793 | 66 (8%) | 727 (92%) |
| 町 | 745 | 190 (26%) | 555 (74%) |
| 村 | 183 | 117 (64%) | 66 (36%) |
| 市町村 | 1,721 | 373 (22%) | 1,348 (78%) |

※市は特別区を含む ※有効回答数：1,721 ※平成28年9月末時点

「道の駅」の目的と機能、設置者、登録数

「道の駅」の目的と機能

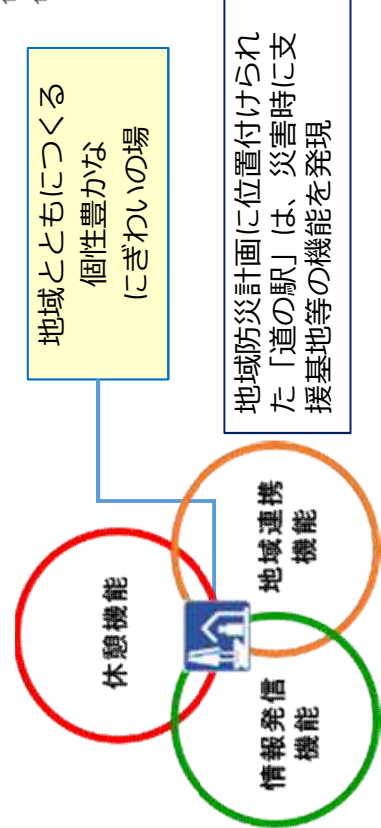
「道の駅」の目的

- ・ 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3つの機能

- 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

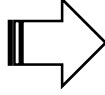


「道の駅」設置者

【地域振興施設等】

- ⇒ 他省庁と連携し支援
- 様々なサービスを提供する施設

整備方法は2種類

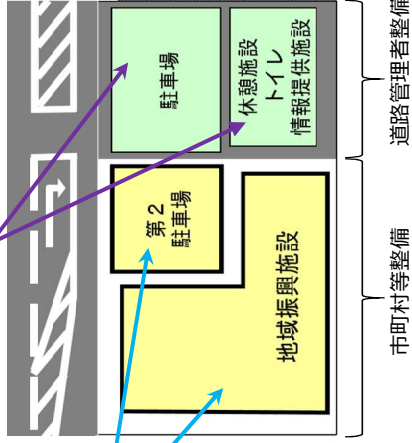


一体型

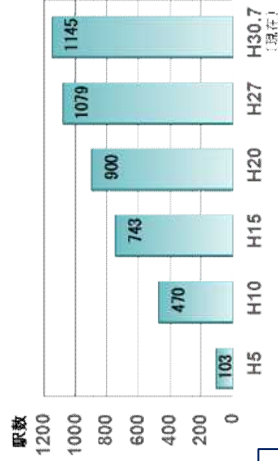
単独型

【道路施設等】

- ⇒ 社会資本整備総合交付金等により
- 国土交通省が支援



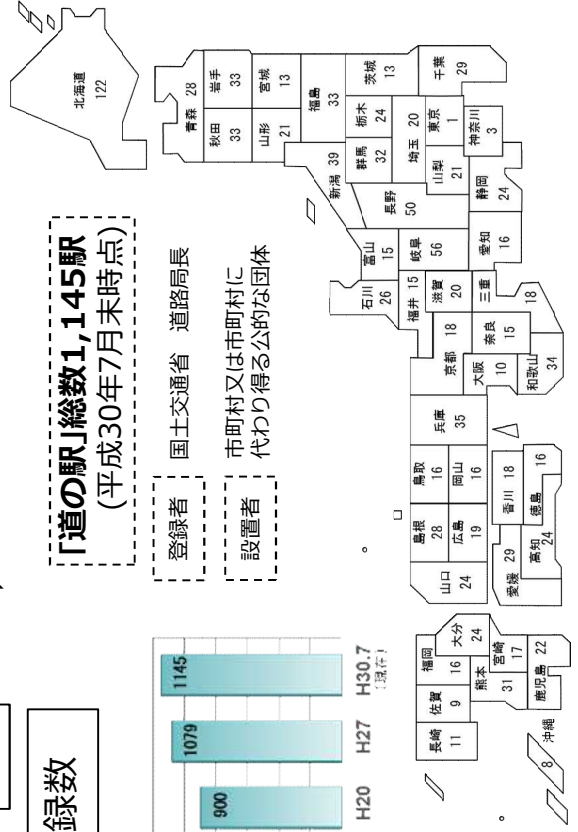
「道の駅」登録数



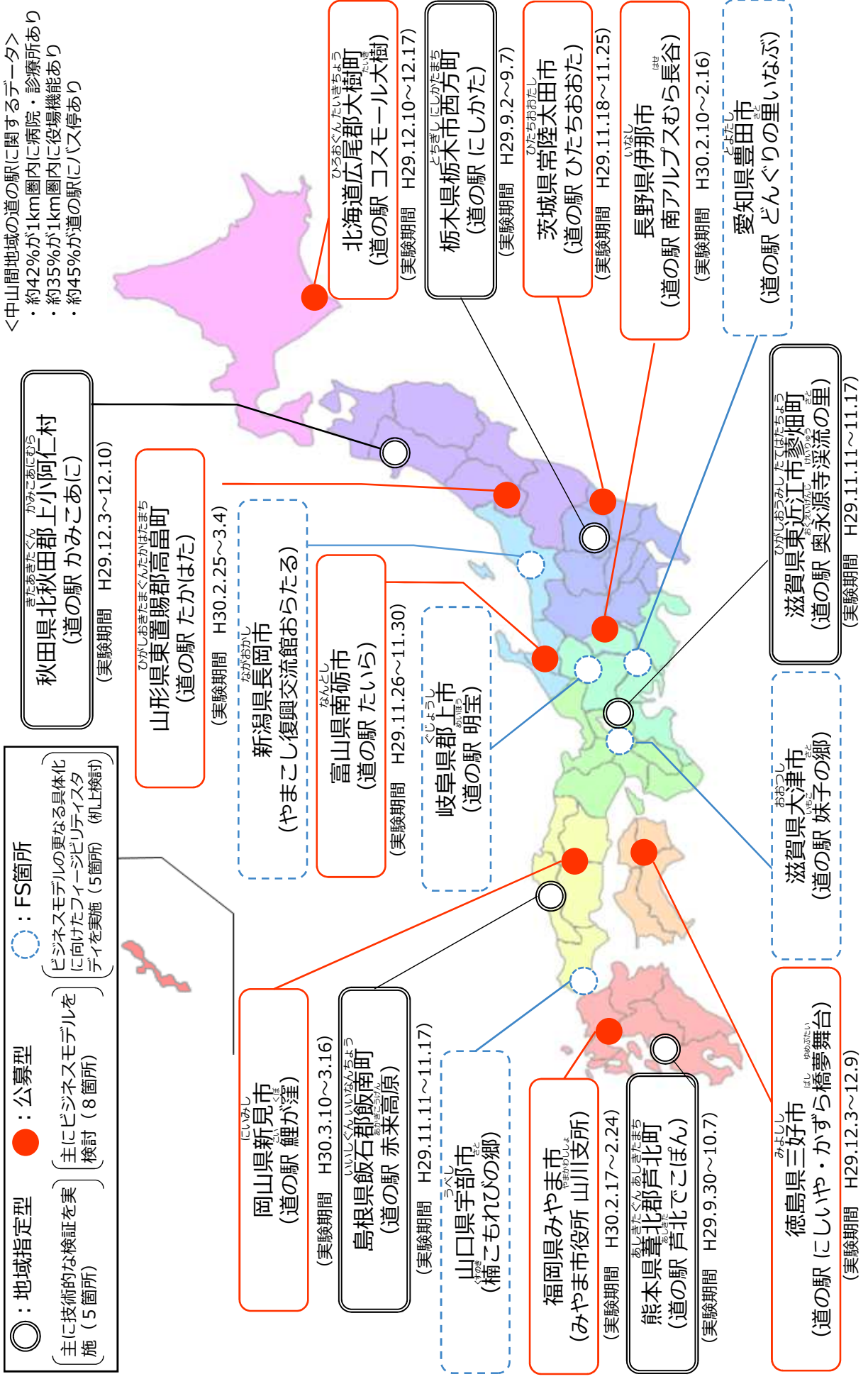
「道の駅」総数1,145駅
(平成30年7月末時点)

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



中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実験箇所



無電柱化推進計画の概要

決定：平成30年4月6日

無電柱化の推進に関する基本的な方針

1. 取り組み姿勢

我が国本来の美しさを取り戻し、安全で災害にもしなやかに対応できる「脱・電柱社会」を目指す

2. 進め方

1.) 適切な役割分担による無電柱化の推進

- ・道路管理者は、道路の掘り返しの抑制が特に必要な区間において、電線共同溝等を整備
- ・電線管理者は、様々な手法を活用しながら、自らも無電柱化を推進

2.) 国民の理解・関心の増進、地域住民の意向の反映

- ・無電柱化の重要性に関する国民の理解と関心を深めつつ、無電柱化を推進

3.) 無電柱化の対象道路

- ① 防災：緊急輸送道路、避難所へのアクセス道、避難路等
- ② 安全・円滑な交通確保：バリアフリー化が必要な道路、通学路等
- ③ 景観形成・観光振興：世界遺産周辺、重伝建地区等
- ④ オリンピック・パラリンピック関連：センター・コア・エリア内の道路

4.) 無電柱化の手法

- ・電線共同溝、自治体管路、要請者負担、単独地中化、軒下・裏配線

無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

1. 多様な整備手法の活用、コスト縮減の促進

- ・軒下・裏配線、既存ストックの活用、PFI手法等の活用
- ・直接埋設方式の技術開発を進め、早急な実用化及び普及等

2. 財政的措置

- ・緊急輸送道路等において、防災・安全交付金による重点的な支援

3. 占用制度の的確な運用

- ・安全・円滑な交通確保の観点から新設電柱の占用制限措置を検討し、措置
- ・既設電柱の撤去等を行うための運用方針の策定、道路法令の改正を検討

4. 関係者間の連携の強化

- ・地元関係者や道路管理者、電線管理者による協議会等の設置

施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項

1. 広報・啓発活動

- ・「無電柱化の日」を活かしたイベントの実施等

無電柱化推進計画の期間

2018年度から2020年度までの3年間

無電柱化の推進に関する目標

無電柱化法を受けた初の法定計画であることの意義を踏まえ、無電柱化の目的に応じた無電柱化率[※]の目標を設定

① 防災

- ・都市部（DIDD）内の第1次緊急輸送道路 [無電柱化率[※]]
34% → 42%

② 安全・円滑な交通確保

- ・バリアフリー化の必要な特定道路 15% → 51%

③ 景観形成・観光振興

- ・世界文化遺産周辺の地区を代表する道路 37% → 79%
- ・重要伝統的建造物群保存地区を代表する道路 26% → 74%
- ・景観法に基づく景観地区等を代表する道路 56% → 70%

④ オリンピック・パラリンピック関連

- ・センター・コア・エリア内の幹線道路 [電線共同溝整備率]
92% → 完了

以上の目標を達成するためには、約1,400kmの無電柱化が必要

※無電柱化率：工事着手率

- ・浅層埋設方式及び小型ボックス活用埋設方式の普及促進

- ・単独地中化を促進するための財政的支援措置等

- ・既設電柱の占用制限について検討し、措置
- ・外部不経済を反映した占用料の見直しを検討等

- ・公有地、公開空地等の民地を活用した地上機器の設置の推進等

2. 地方公共団体への技術的支援

- ・条例の制定や、都道府県（市町村）無電柱化推進計画の策定を支援

自転車活用推進計画の概要

決定：平成30年6月8日

1. 総論

- (1) 自転車活用推進計画の位置付け
自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

- (2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで

- (3) 自転車を巡る現状及び課題

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進。
2. 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進。
3. シェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、シェアサイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進。
4. 地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を促進。
5. 社会実験等を踏まえて、駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に向けて自転車のIoT化を促進。
6. 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備についての総合的な取組を実施。

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

7. 自転車競技の普及・振興に向け、国際規格に合致した自転車競技施設の整備等を促進。
8. 公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進。
9. 国民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進。
10. 企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進。

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

11. 関係者が連携して、自転車に関する国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致を推進。
12. 自民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの拡大等によるサイクリストの受け入れ環境の整備等により、世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進。

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13. 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、国民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進。
14. 自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上を促進し、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組を促進。
15. 国民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進。
16. 自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催等を推進。
17. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進。（再掲）
18. 危機管理体制を強化する等、災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心を向上。

大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ 概要

公表：平成30年5月16日

I 冬期の道路交通を取り巻く環境

- 近年、24時間降雪量の増大、積雪深さの観測史上最大の更新など、雪の少ない地域も含め、集中的な大雪※が局所的に発生
- 道路ネットワークの整備が進む中で、車社会の進展、輸送の小口多頻度化等により、国民生活や企業活動の道路交通への依存が高まっており、大雪時の車両の滞留は、国民生活や企業活動に大きく影響
- 集中的な大雪時であっても、通常時と比べて自動車の利用台数に大きな変化が見られない ⇨ 冬期の道路交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況

※大規模な車両滞留や長時間の通行止めを引き起こす恐れのある大雪

II 大雪時の道路交通確保に向けたこれまでの取り組み

1. 繰り返し発生する大規模な車両滞留

- 集中的な大雪時に大規模な車両の滞留が繰り返し発生、解消までに数日間を要するケースもある
- 高速道路の早期通行止めに伴い、並行する国道等に車両が流れ込み、大規模な車両滞留につながるケースも多い
- チェーン未装着の大型車による影響が大きい

2. 道路管理者等によるこれまでの主な取り組み

- 異例の降雪が予想される場合、「大雪に関する緊急発表」を行うなど道路利用者に注意喚起を実施
 - 関係機関の連携強化を図るため、地域単位で「情報連絡本部」を設置
 - 除雪優先路線・区間の設定、除雪体制の応援等を実施
 - 平成26年の災害対策基本法改正に基づき、道路管理者による立ち往生車両・放置車両等の移動が可能
- ⇨ これらの取り組みを実施している一方で、大規模な車両滞留や長時間の通行止めが繰り返し発生している

III 大雪時の道路交通確保に対する考え方の転換

これまでの考え方

集中的な大雪時は、「自らが管理する道路を出来るだけ通行止めしないこと」を目標として対応

今後の考え方

道路ネットワーク全体として大規模滞留の抑制と通行止め時間の最小化を図る「道路ネットワーク機能への影響を最小化」を目標として対応

IV 大雪時の道路交通確保に向けた新たな取り組み

1. 道路管理者等の取り組み

- (1) ソフト的対応
 - タイムライン（段階的な行動計画）の作成
 - ・関係機関と連携し地域特性を踏まえ作成・合同訓練実施
 - ・気象予測精度向上
 - 除雪体制の強化
 - ・地域に応じた体制強化・道路管理者間の相互支援などの構築
 - 除雪作業を担う地域建設業の確保
 - ・契約方法の改善
 - ・予定価格の適正な設定等
 - 除雪作業への協力体制の構築
 - ・道路協力団体等地域や民間団体が参加できる仕組み等
 - チェーン等の装着の徹底
 - ・チェーン未装着の大型車等の通行制限やペナルティ等の検討
- (2) ハード的対応
 - 基幹的な道路ネットワークの強化
 - ・地域の実情に応じて、高速道路の暫定2車線区間や主要国道の4車線化、付加車線等を通じ、ネットワークを強化

- 集中的な大雪時の需要抑制
 - ・出控え等の要請と社会全体のコンセンサス
 - ・都市部における公共交通機関との連携した呼びかけ
- 集中的な大雪時の予防的な通行規制・集中除雪の実施
 - ・通行止め基準の検討、リスク箇所の事前把握と監視強化
 - ・集中除雪による早期開放
 - ・広域的な広報、予告の発表による広域迂回の呼びかけ
- 立ち往生車両が発生した場合の迅速な対応
 - ・本線等の速やかな通行止め
 - ・沿道施設管理者との連携によるUターン場所の確保
 - ・滞留車両への物資や情報等の適切な提供

2. 道路利用者や地域住民等の社会全体の取り組み

- 集中的な大雪時の利用抑制・迂回
 - ・主体的な利用抑制に取り組む環境の醸成
- 効率的・効果的な対策に向けて
 - 関係機関の連携の強化
 - 情報収集・提供の工夫
 - 新技術の積極的な活用

- スポット対策、車両待機スペースの確保
 - ・カメラ増設、ロードヒーティング等の消融雪設備の整備
 - ・SA・PAの拡張や待避所の整備等
- 冬道を走行する際の準備
 - ・チェーン等の装備の備え

道 路 関 係 予 算

| 区 分 | 平成31年度(A) | | 前年度(B) | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 事業費 | 国費 | 事業費 | 国費 |
| 直 轄 事 業 | 1,851,120 | 1,851,120 | 1,556,158 | 1,556,158 |
| 改 築 そ の 他 | 1,265,387 | 1,265,387 | 1,071,935 | 1,071,935 |
| 維 持 修 繕 | 465,811 | 465,811 | 368,259 | 368,259 |
| 諸 費 等 | 119,922 | 119,922 | 115,964 | 115,964 |
| 補 助 事 業 | 198,403 | 118,061 | 163,353 | 97,417 |
| 地 域 高 規 格 道 路 そ の 他 | 114,788 | 64,058 | 92,469 | 51,635 |
| I C ア ク セ ス 道 路 | 52,125 | 28,583 | 43,500 | 23,998 |
| 大 規 模 修 繕 ・ 更 新 | 14,615 | 8,150 | 11,760 | 6,468 |
| 除 雪 | 16,875 | 11,250 | 15,624 | 10,416 |
| 補 助 率 差 額 | - | 6,020 | - | 4,900 |
| 有 料 道 路 事 業 等 | 2,487,909 | 17,470 | 2,439,314 | 14,119 |
| 小 計 | 4,537,432 | 1,986,651 | 4,158,825 | 1,667,694 |
| 社 会 資 本 整 備 総 合 交 付 金 (交 通 拠 点 連 携 集 中 支 援 事 業) | 128,847 | 71,071 | 106,297 | 59,000 |
| 合 計 | 4,666,279 | 2,057,722 | 4,265,122 | 1,726,694 |

(優先課題推進枠に係る計数を除いた場合)

| | | | | |
|-----|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 小 計 | 4,061,184 | 1,510,403 | 4,158,825 | 1,667,694 |
|-----|-----------|-----------|-----------|-----------|

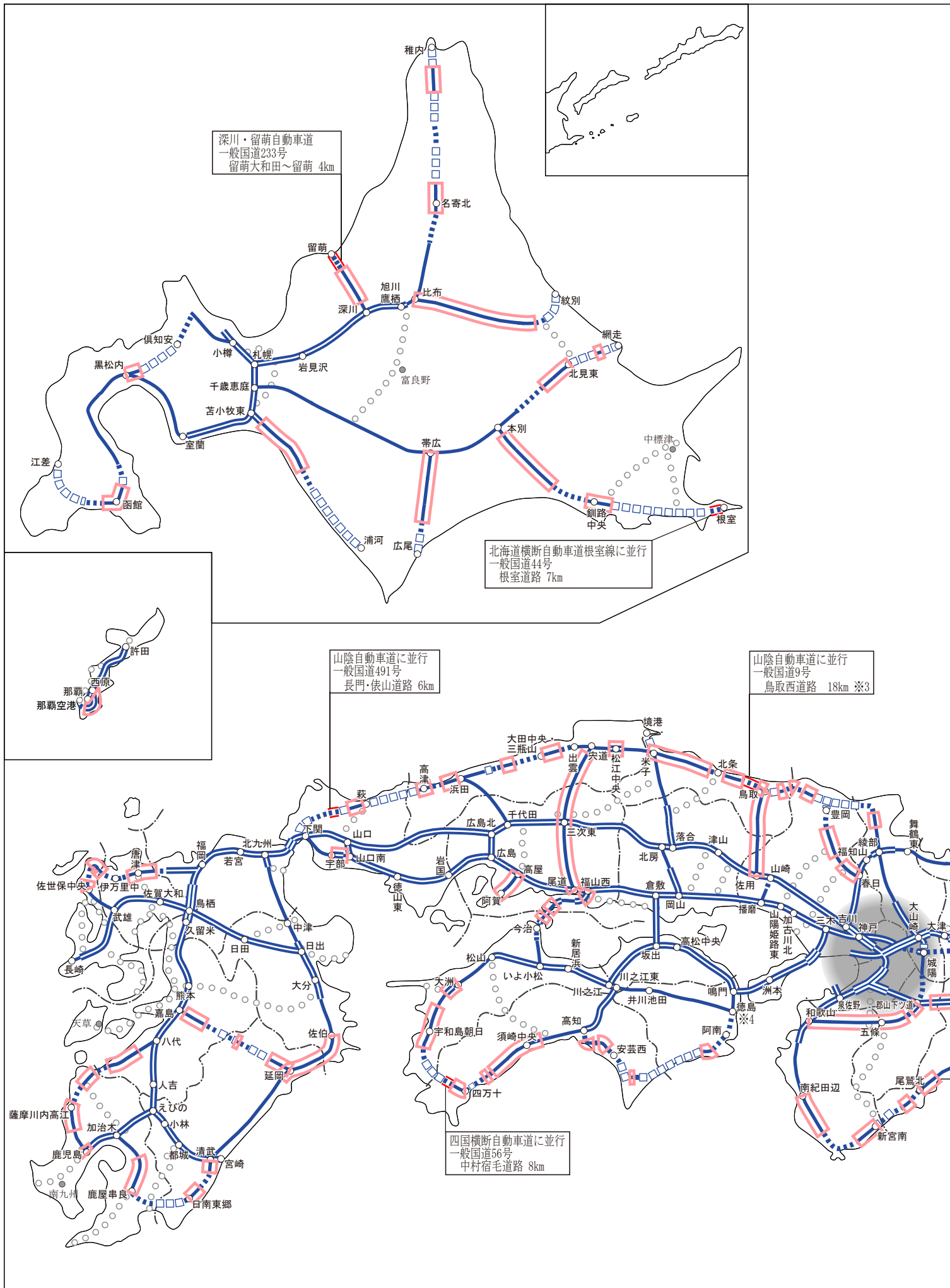
(再掲)

| | | | | |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| 補助事業 + 社会資本整備総合交付金 (交通拠点連携集中支援事業) | 327,250 | 189,132 | 269,650 | 156,417 |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|---------|

概 算 要 求 総 括 表

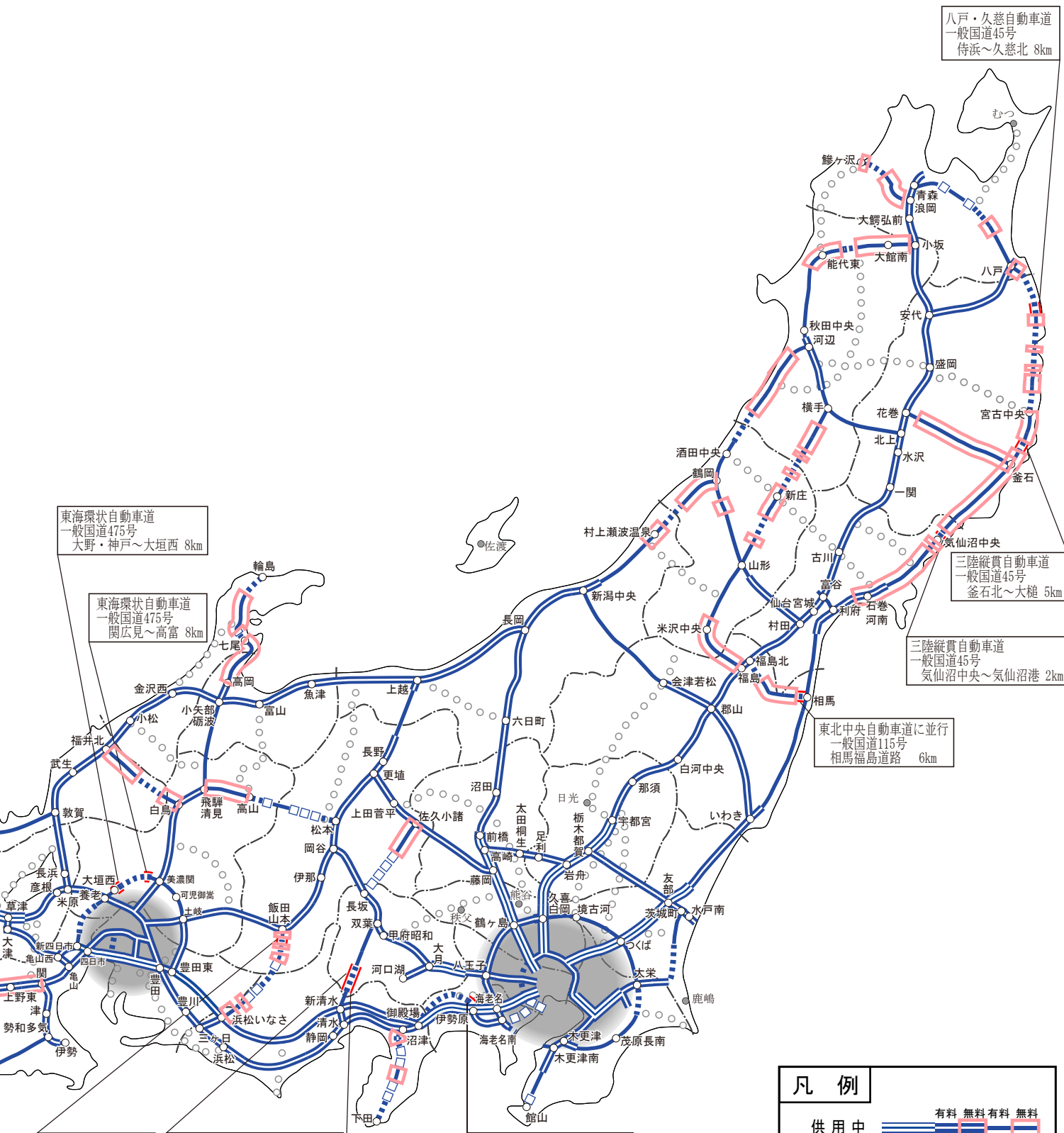
(単位:百万円)

| 倍率(A)／(B) | | 備 考 |
|-----------|------|---|
| 事業費 | 国費 | |
| 1.19 | 1.19 | 1. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,489億円)を含む。 2. 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。 3. 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、特定連絡道路工事資金貸付金、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。 |
| 1.18 | 1.18 | |
| 1.26 | 1.26 | |
| 1.03 | 1.03 | 4. 本表のほか、防災・安全交付金(国費13,431億円[対前年度比1.21])、社会資本整備総合交付金(国費10,663億円[対前年度比1.20])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。上記には、社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)を含む。 社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)は、交通拠点連携を図り、物流の効率化など生産性向上に資する空港、港湾等へのアクセス道路や連続立体交差事業について、国庫債務負担行為を活用しながら個別箇所ごとに計画的かつ集中的な支援を実施するもの。 5. 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興対策事業(国費1,736億円[対前年度比0.83])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(国費1,205億円[対前年度比1.11])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。 6. 本表のほか、行政部費(国費10億円)がある。 |
| 1.21 | 1.21 | |
| 1.24 | 1.24 | |
| 1.20 | 1.19 | |
| 1.24 | 1.26 | |
| 1.08 | 1.08 | |
| - | 1.23 | |
| 1.02 | 1.24 | |
| 1.09 | 1.19 | |
| 1.21 | 1.20 | |
| 1.09 | 1.19 | |
| 0.98 | 0.91 | |
| 1.21 | 1.21 | |



路線図

(平成30年度末時点の全国路線図に、平成31年度新規開通箇所を旗揚げ)



八戸・久慈自動車道
一般国道45号
侍浜～久慈北 8km

東海環状自動車道
一般国道475号
大野・神戸～大垣西 8km

東海環状自動車道
一般国道475号
関広見～高富 8km

三陸縦貫自動車道
一般国道45号
釜石北～大槌 5km

三陸縦貫自動車道
一般国道45号
気仙沼中央～気仙沼港 2km

東北中央自動車道に並行
一般国道115号
相馬福島道路 6km

三遠南信自動車道
一般国道474号
天龍峡～龍江 4km

中部横断自動車道
南部～下部温泉早川 13km ※1

中部横断自動車道
富沢～南部 7km ※2

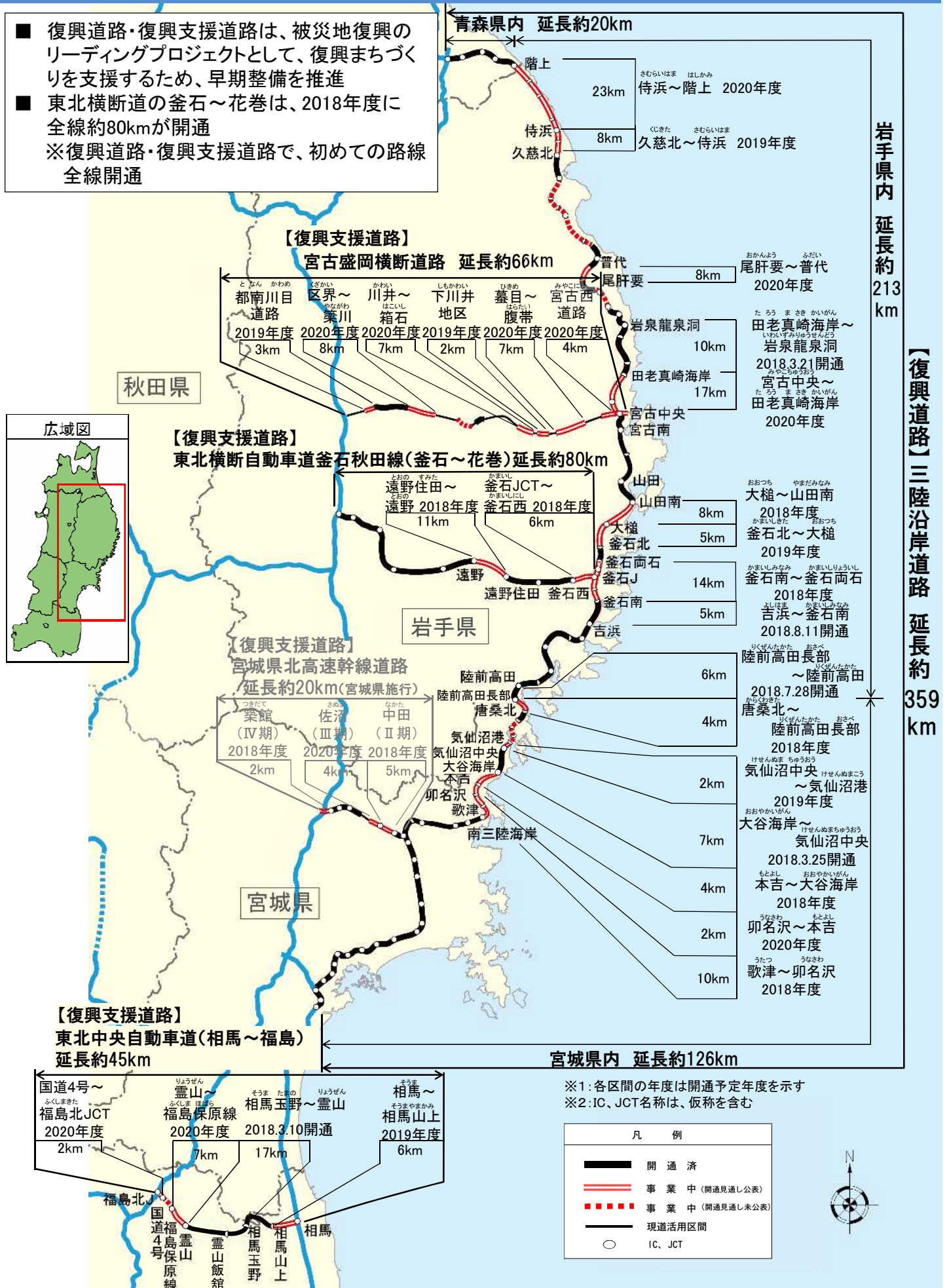
第二東海自動車道(新東名)
伊勢原JCT～伊勢原北 2km

| 凡例 | | | | | | | | | |
|------------------|--|-----|----|----|----|-----|-----|-----|--|
| 供用中 | <table border="0"> <tr> <td>有料</td> <td>無料</td> <td>有料</td> <td>無料</td> </tr> <tr> <td>6車線</td> <td>4車線</td> <td>2車線</td> <td></td> </tr> </table> | 有料 | 無料 | 有料 | 無料 | 6車線 | 4車線 | 2車線 | |
| 有料 | 無料 | 有料 | 無料 | | | | | | |
| 6車線 | 4車線 | 2車線 | | | | | | | |
| 事業中 | | | | | | | | | |
| 調査中 | □□□□□□□□ | | | | | | | | |
| 平成31年度 新規開通区間 | ▬▬▬▬▬▬▬▬ | | | | | | | | |
| その他主な路線 | ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ | | | | | | | | |

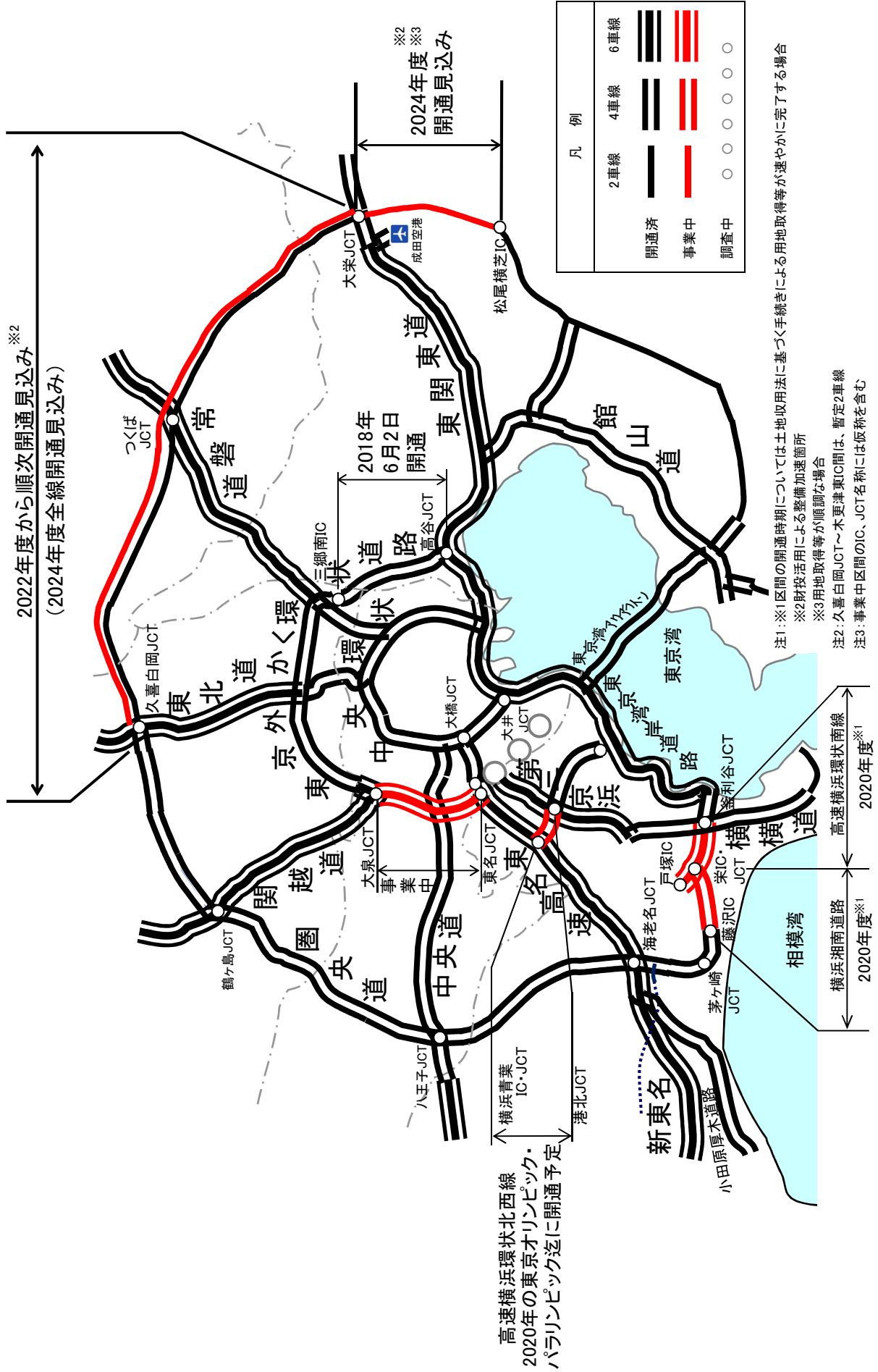
注1. ※1区間の開通時期については、トンネルの進捗が順調な場合
 注2. ※2区間については、平成31年夏頃に開通予定
 注3. ※3区間については、平成31年夏迄に開通予定
 注4. ※4区間の開通時期については、検討が必要
 注5. IC、JCT名称には仮称を含む
 注6. 本路線図の「その他主な路線」は、地域における主な道路構想(事業中、開通区間を含む)のうち広域的なものを示したものであり、個別の路線に関する必要性の有無や優先順位を示したものではない

復興道路・復興支援道路の開通見通し

- 復興道路・復興支援道路は、被災地復興のリーディングプロジェクトとして、復興まちづくりを支援するため、早期整備を推進
- 東北横断道の釜石～花巻は、2018年度に全線約80kmが開通
※復興道路・復興支援道路で、初めての路線全線開通

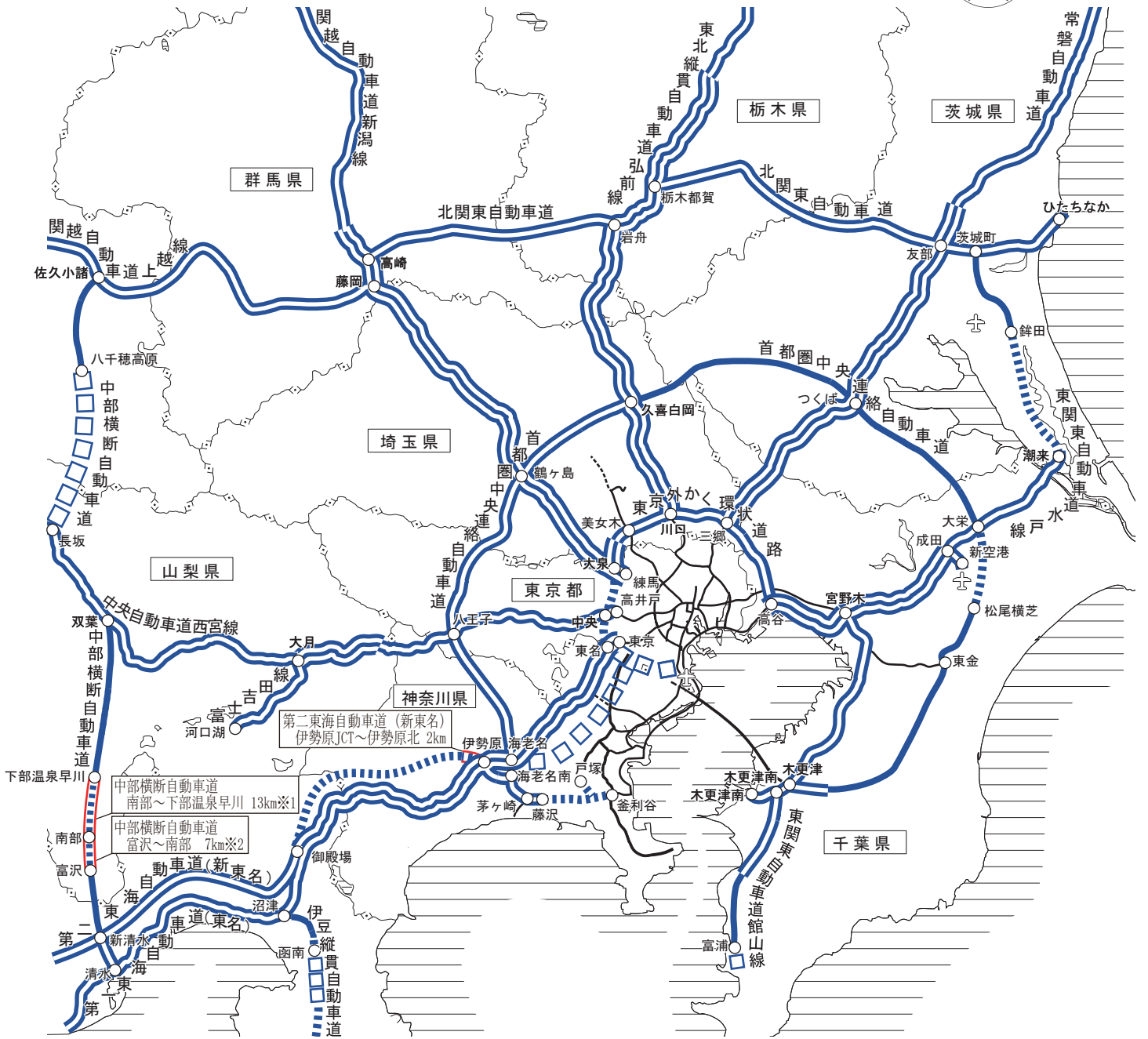


首都圏環状道路の整備



大都市圏幹線道路図

関東圏高規格幹線道路図

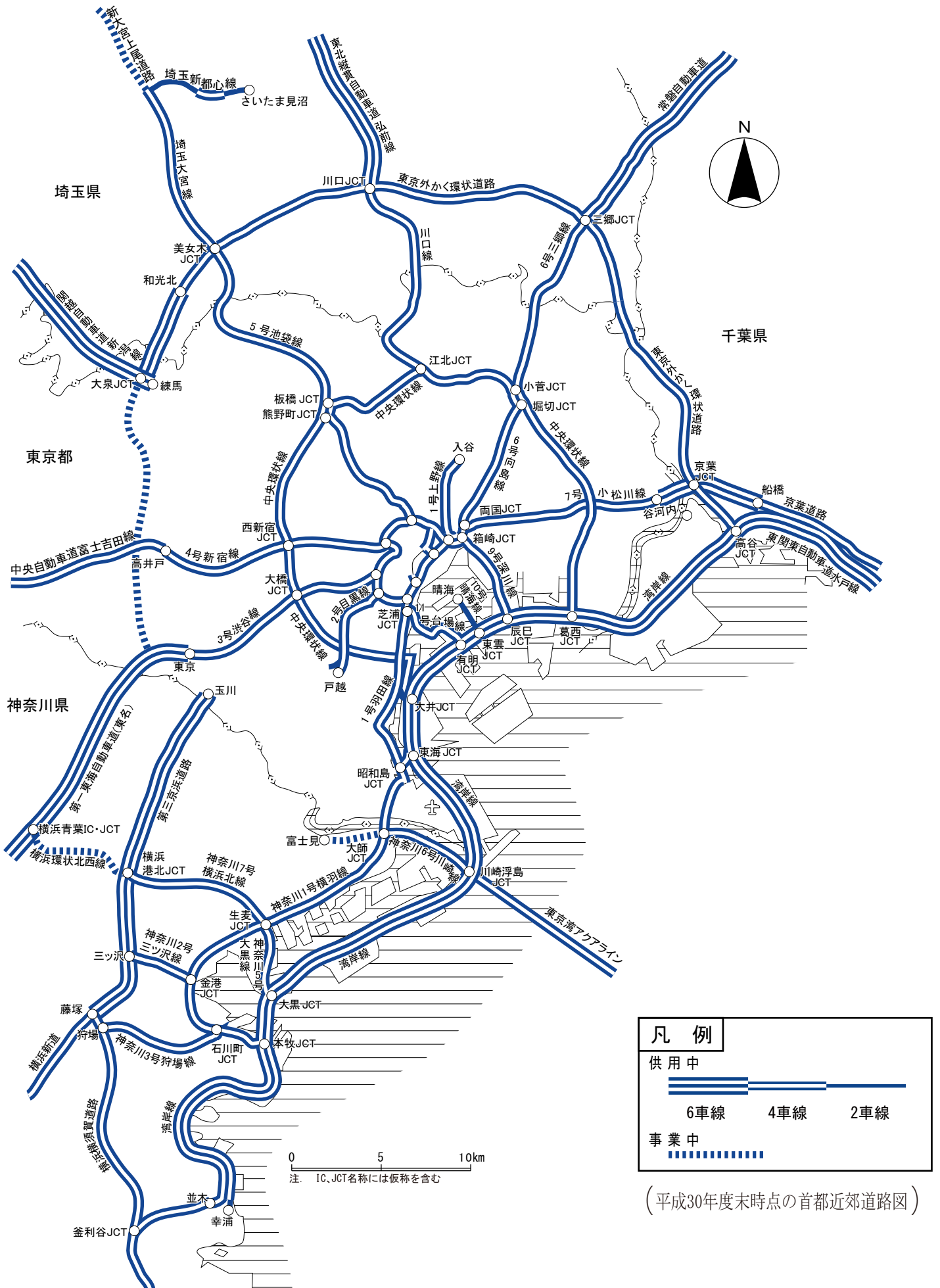


注1. ※1区間の開通時期については、トンネルの進捗が順調な場合
 注2. ※2区間については、平成31年夏頃に開通予定
 注3. IC、JCT名称には仮称を含む

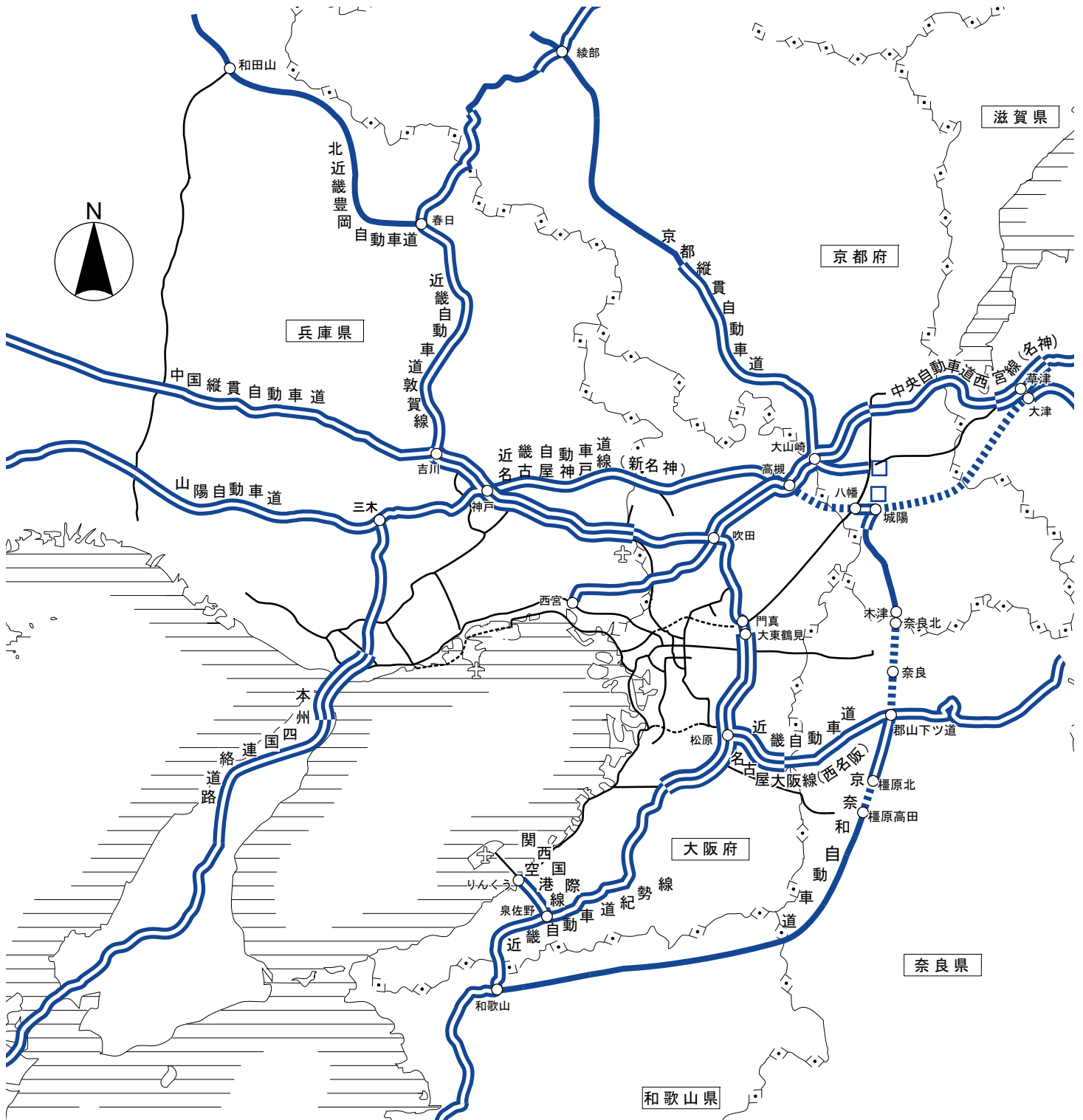
| 凡例 | |
|--------------|--|
| 供用中 | |
| 事業中 | |
| 調査中 | |
| 平成31年度新規開通区間 | |

(平成30年度末時点の関東圏高規格幹線道路図に、平成31年度新規開通箇所を旗揚げ)

首都近郊道路図



近畿圏高規格幹線道路図

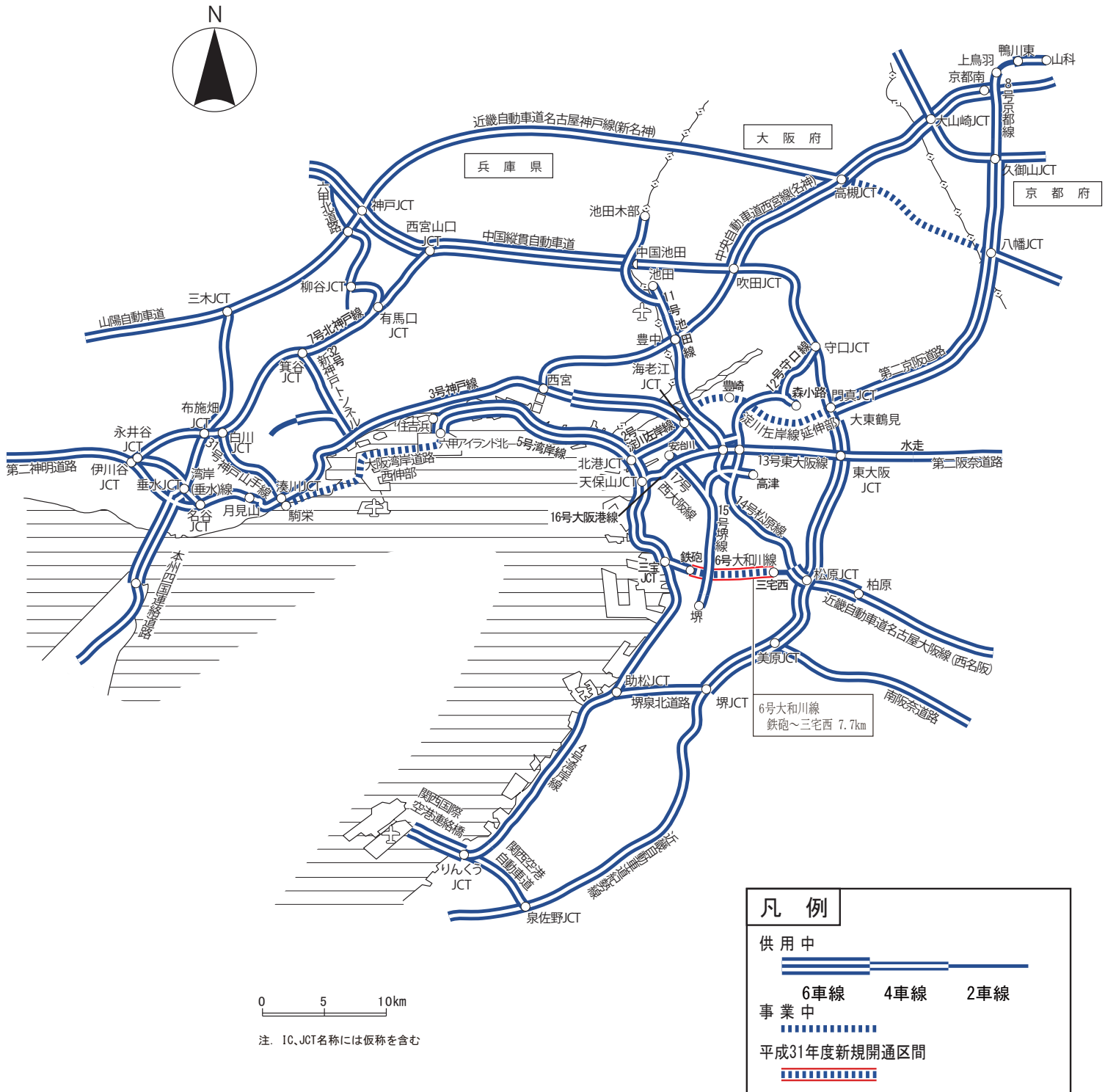


0 10 20km
 注: IC、JCT名称には仮称を含む

| 凡例 | | |
|-----|--------------------|-----|
| 供用中 | [Solid blue line] | |
| 6車線 | 4車線 | 2車線 |
| 事業中 | [Dashed blue line] | |
| 調査中 | [Dotted blue line] | |

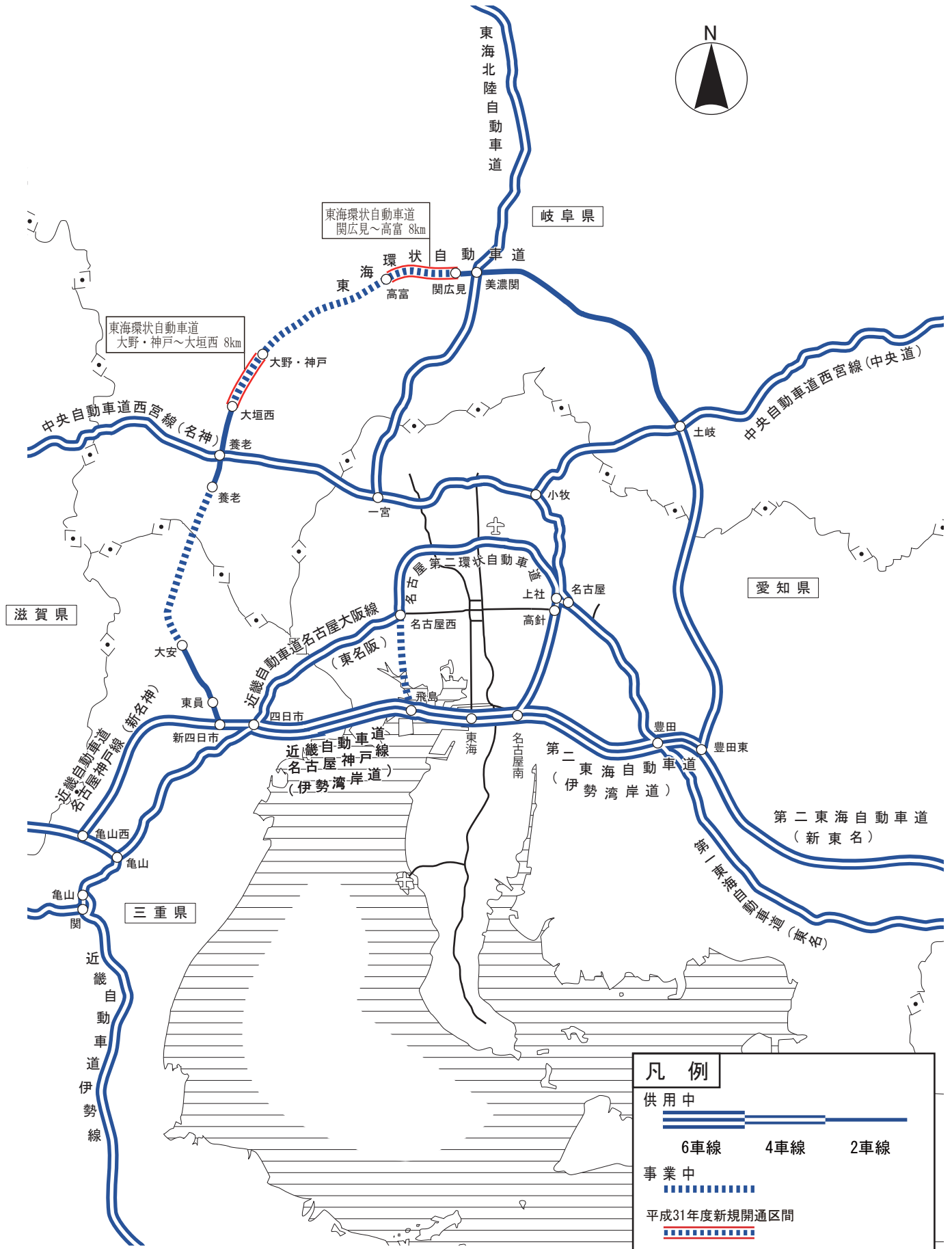
(平成30年度末時点の近畿圏高規格幹線道路図)

阪神近郊道路図



(平成30年度末時点の阪神近郊道路図に、平成31年度新規開通箇所を旗揚げ)

中部圏高規格幹線道路図



0 10 20km
注: IC、JCT名称には仮称を含む

(平成30年度末時点の中部圏高規格幹線道路図に、平成31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。）