

資料－2

道路に関する最近の動向

平成25年6月20日

中国地方整備局 道路部

H25年度 中国地方整備局予算概要

《配分方針》

(1) 平成25年度国土交通省関係予算については、「日本経済再生に向けた緊急経済対策」（平成25年1月11日閣議決定）に基づき、「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分野に重点化した予算を計上したところである。

(2) これを踏まえ、一般公共事業等予算の配分にあたっては、命と暮らしを守る防災・減災対策、老朽化対策の推進に加え、基幹的交通インフラ等の整備推進を図り、我が国の成長のための基盤を強化するとともに、地域活性化等の課題に適確に対応する。

具体的には、

- ・ 道路・河川管理施設等の総点検、老朽化対策等
- ・ 社会資本の適確な維持管理・更新に向けた取組
- ・ 地域における総合的な老朽化対策、防災・減災対策の集中的支援（防災・安全交付金）
- ・ 物流ネットワークなど基幹ネットワークの整備
- ・ 成長力強化のための社会資本の総合的整備（社会資本整備総合交付金）

などについて、地域の実情や要望等を勘案し配分を行う。

《予算の規模》

中国地方整備局関係予算総事業費 4,681億円

直轄事業費	1,775億円
補助事業費	2,906億円

<内 訳>

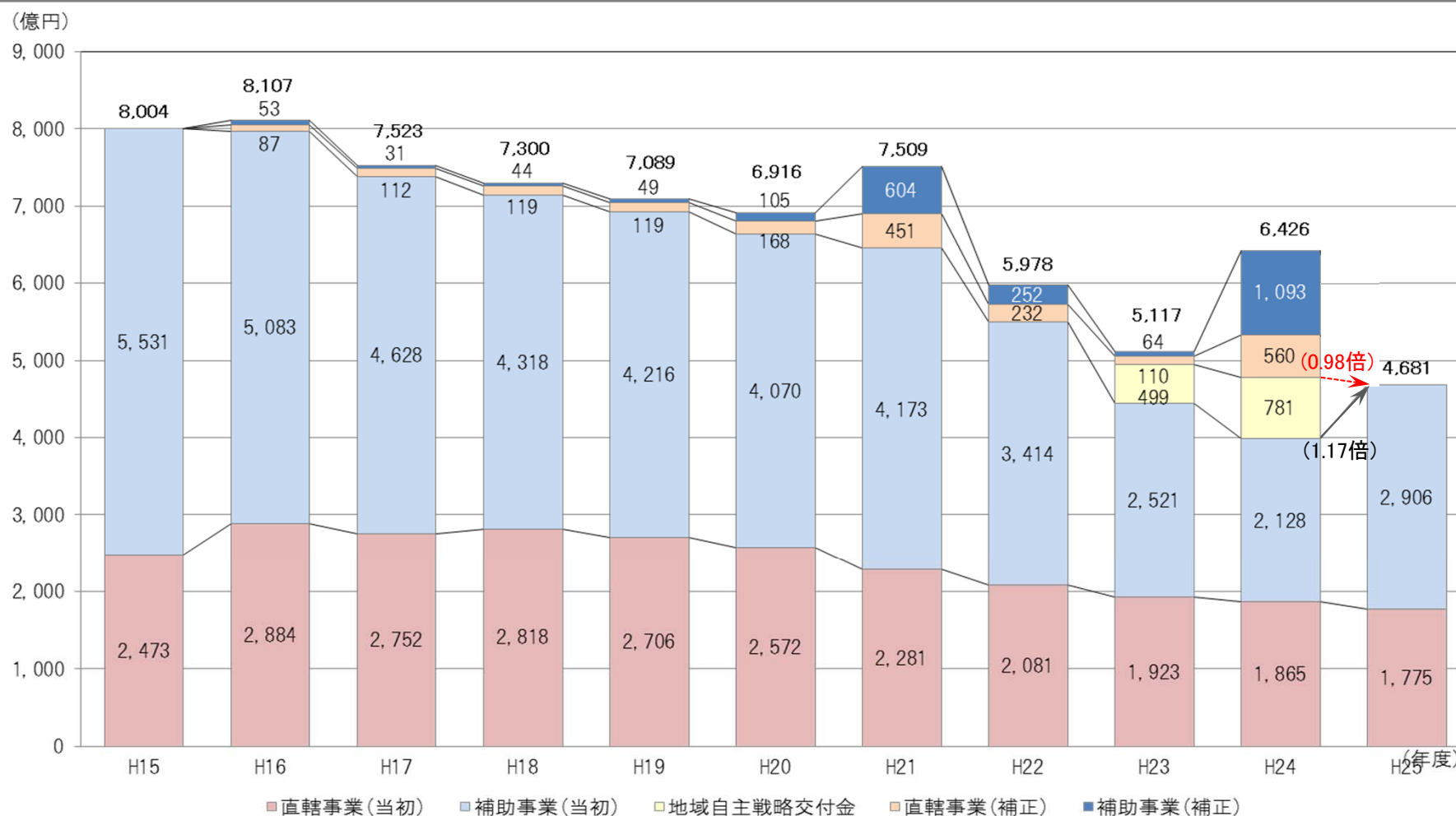
・ 河川関係	404億円
・ 道路関係	1,373億円
・ 港湾空港関係	200億円
・ 都市・住宅関係	50億円
・ 営繕関係	10億円
・ 社会資本総合整備	2,645億円 ※1

※1) 社会資本総合整備は、「社会資本整備総合交付金」及び「防災・安全交付金」の事業費を合計したもの。

{	国土交通省全体事業費(配分額)	7兆2,550億円
	直轄事業費	2兆3,086億円
	補助事業費	4兆9,464億円

H25年度予算（中国地整の事業費推移）

- ・平成15年度以降、中国地方整備局管内の予算は年々減少傾向
 - ・平成25年度は平成15年度の0.58倍（42%減）
 - ・平成25年度当初予算は、対前年比0.98倍（平成24年度に地域自主戦略交付金を加えて比較）
- ※地域自主戦略交付金（内閣府予算）が廃止され、社会資本総合整備に組み込まれたため

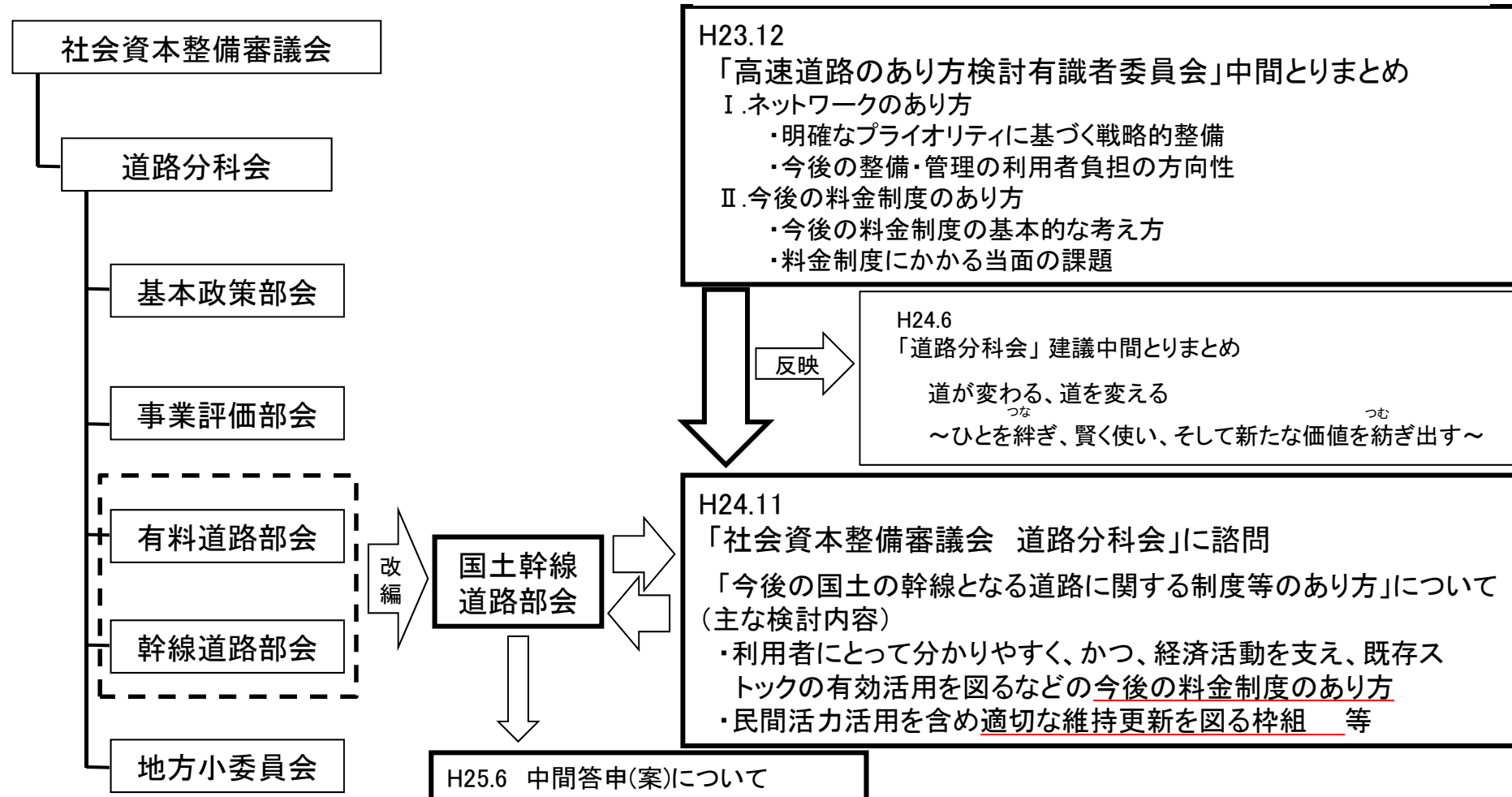


高速道路などのあり方に関する検討(国土幹線道路部会・検討体制)

- ミッシングリンクを解消しつつ創り上げた国土幹線道路ネットワークを、最大限の有効利活用を図り、機能を維持・更新していくことが重要。
- 利用者にとって分かりやすい料金制度のあり方等の課題について、議論を深め、今後の国土幹線道路の制度等のあり方を幅広く検討する。

〔道路に関する検討体制〕

〔高速道路などのあり方に関する検討〕



国土幹線道路部会 中間答申(案)のポイント

高速道路政策の展望

＜目指すべき方向性＞ 重層的な連携による活力ある国土づくり／国土全体が効率よく機能するようなマネジメントの実施

○高速道路ネットワークのあり方

1) ネットワーク強化のあり方

- ①大都市・地方ブロック都市のネットワーク緊急強化
- ②脆弱な地域の耐災性を高め、国土を保全する
ネットワーク機能の早期確保
- ③主な空港・港湾等の交通拠点への連結性強化

2) ネットワーク利用のあり方

- ①シームレスな利用の実現
- ②持続的な利用に向けた安全・安心の確保
- ③沿道地域との連携による新たな価値の創出
- ④利用にかかる公正・公平な負担

維持管理・更新への取組

＜重視すべき視点＞ ～適切なメンテナンスサイクルを早急に構築～

適切な点検による現状確認と的確な補修等の実施／情報の整備・共有及び発信／必要な体制整備と新技術の開発・導入

○更新計画の策定と定期的な見直し、更新のための資金の計画的・安定的な確保

- ・中期的な更新計画を策定、実施状況等を踏まえ見直し
- ・都市再生プロジェクト等と一体的な事業実施を検討
- ・更新計画を踏まえた事前の引当てなど、資金を計画的・安定的に確保

○更新の負担のあり方

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

○将来の維持管理負担のあり方

- ・混在している有料区間と無料区間の整理
- ・償還満了後も維持管理負担を利用者に求め続けることも検討

国土幹線道路部会 中間答申(案)のポイント

料金制度のあり方

＜目指すべき方向性＞ 公正妥当な料金の実現と低減への努力／安定的でシンプルな枠組みの構築
／弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化

○新しい料金水準の導入 ～「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ～

・対距離制を基本として、料金の低減への努力を図りつつ、以下の3つの料金水準に整理

普通区間(現行水準)

大都市近郊区間(現行水準)

海峡部等特別区間(他の区間と大きな料金差とならない水準)

・全国の高速道路の利用者負担で賄うことを基本に、定期的な償還計画の見直しの中で対応することを検討

○今後の料金割引のあり方

＜現行の割引評価と対応＞

- ・割引が認識・実感されておらず、効果の発現が不十分
- ・目的の異なる割引を並行して導入、本来の効果が低減
- ・時間帯割引と大口・多頻度割引などが重複して適用



利用者の行動変化を引き出す割引に限定
料金割引の効果の発現の観点からの検討が必要
各割引相互間の関係について整理する必要

＜料金割引再編の観点等＞

- ・PDCAサイクルの導入による適切な実施
- ・一般道路の渋滞緩和などの政策課題との関係を整理しつつ、実施内容を検討
- ・経営の安定のための利用促進の割引は、高速道路会社が特に主体性を持って検討

＜料金割引の規模＞

- ・民営化時の新直轄方式の導入や建設・管理コストの縮減などの範囲内を基本
- ・この範囲を超えるような規模の料金割引を政策的に実施するのであれば、財源措置とあわせて検討

機動的な交通利用を促す大都市圏の料金体系のあり方

＜目指すべき方向性＞

管理主体を超えたシームレスな料金体系／都心通過交通の抑制／非常時におけるネットワークの有効活用

○当面取り組むべき施策

- ・各ルート料金に差を設け、環状道路へ交通を転換するなど、都心通過交通を抑制する料金体系の構築
- ・高速道路会社などが連携して、非常時を含め交通をマネジメントするために必要な枠組みの構築
- ・交通流動を最適化するためのICT開発の積極的な推進

その他

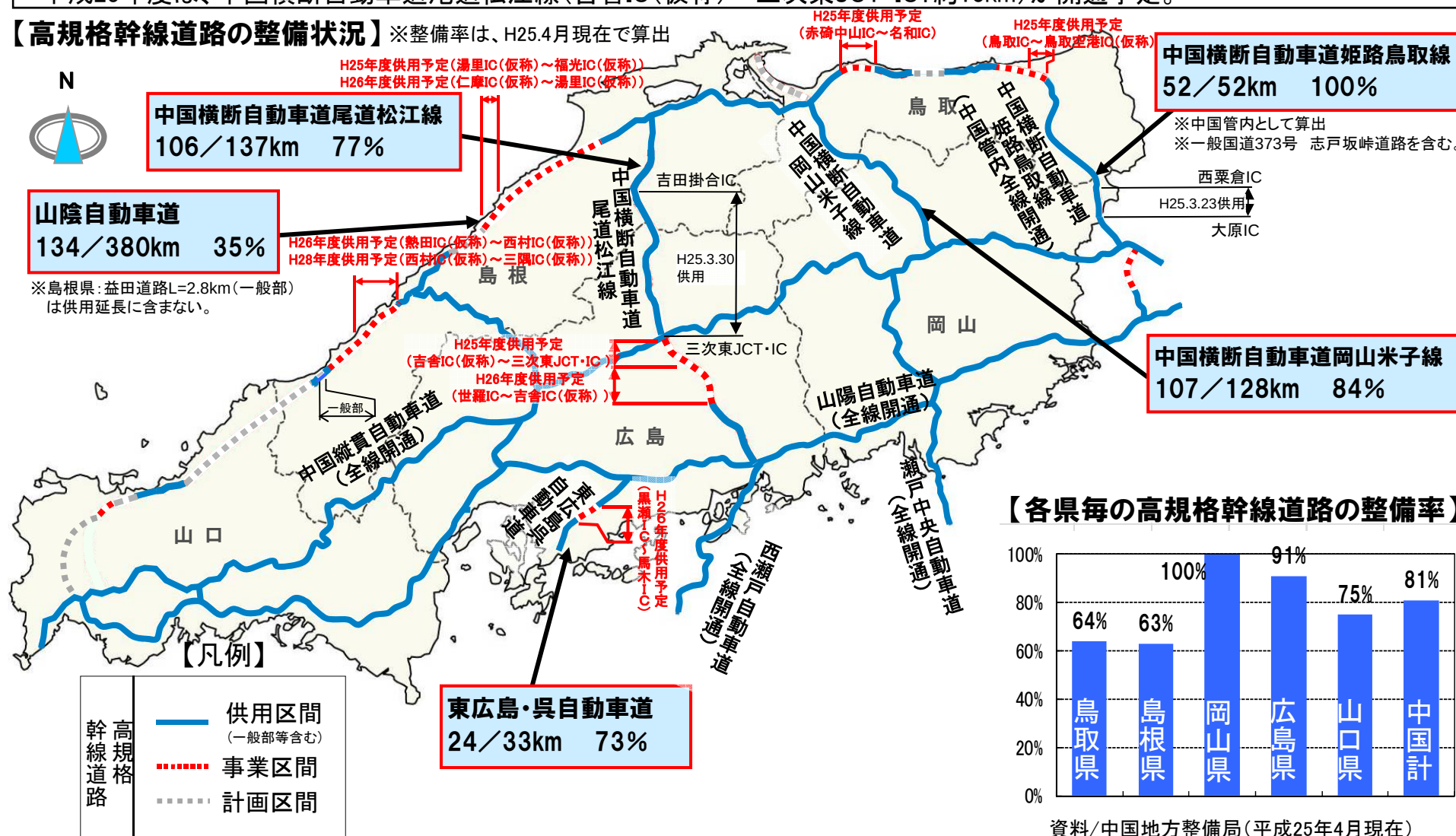
ETC標準装備化に向けた具体的検討／幹線道路の将来の維持管理負担のあり方 など

整備プロセスについて、今後具体的に検討／高速道路会社には、事業の透明性の確保や地域産業との連携を期待

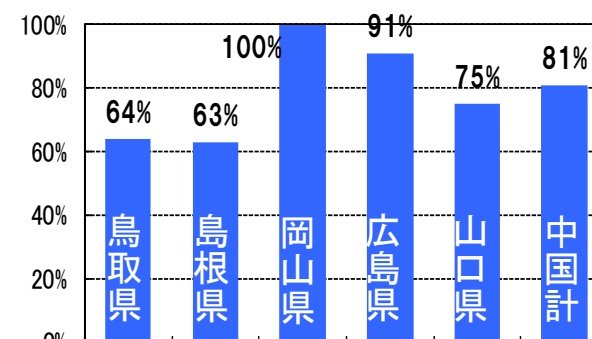
中国地方における高規格幹線道路の整備状況

- ・中国地方の高規格幹線道路の整備率は81%。そのうち、山陰道は35%の整備状況。
- ・平成24年度は、中国横断自動車道姫路鳥取線（大原IC～西粟倉IC：約9km）が供用し、中国縦貫自動車道以北が全線開通。
- ・また、中国横断自動車道尾道松江線（三次東JCT・IC～吉田掛合IC：約49km）も供用し、中国縦貫自動車道以北が全線開通。
- ・平成25年度は、中国横断自動車道尾道松江線（吉舎IC（仮称）～三次東JCT・IC：約10km）が開通予定。

【高規格幹線道路の整備状況】※整備率は、H25.4月現在で算出



【各県毎の高規格幹線道路の整備率】



資料/中国地方整備局（平成25年4月現在）

中国地方における平成25年度の道路調査の見通し(H25.5.15公表)

【主な調査箇所】

概略ルート・構造の検討
(計画段階評価を進めるための調査)

○島根県 山陰道 福光～江津
○鳥取県 山陰道 はわい～大栄東伯

優先区間の絞り込み調査

○島根県・山口県 山陰道 須子～萩
○山口県 山陰道 三隅～小月

その他の区間についても、当該地域の交通状況、社会経済状況や道路網の課題等を調査し、地域の道路網の中での必要性・緊急性の整理等を進めることとしています。

また、渋滞や交通安全など、地域における道路交通に関する課題、サービスレベルを把握するためのデータ収集・分析などの基礎的な調査を実施します。

道路調査の流れ

地域のネットワークの課題の調査
路線の必要性・効果の調査

優先区間の絞り込み調査

概略ルート・構造の検討
(計画段階評価を進めるための調査)

詳細ルート・構造の検討
(都市計画・環境アセスメントの準備を行う調査)

都市計画・環境アセスメントを進めるための調査

新規事業採択時評価

新規事業化

道路法等の一部を改正する法律案

- 道路の老朽化や大規模な災害の発生の可能性等を踏まえた道路の適正な管理を図るため、予防保全の観点も踏まえて道路の点検を行うべきことを明確化
- 大型車両の通行経路の合理化と併せた制限違反車両の取締り強化、防災上重要な経路を構成する道路の無電柱化の促進、災害時の道路啓開の迅速化等の所要の措置を講ずる。

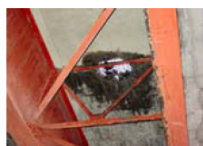
背景

- 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）】

- 道路の予防保全の観点も踏まえた点検を含む維持・修繕の実施
- 国土交通大臣による点検結果の調査（技術開発等への活用）
- 一定の構造物を対象とした国土交通大臣による修繕・改築の代行



(道路構造物の点検)

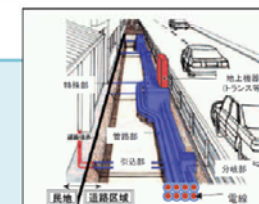
【大型車両の通行の適正化（ソフト対策）】

- 大型車両の通行を誘導すべき経路を構成する道路を国土交通大臣が指定
→国土交通大臣による一部の大型車両の通行許可の迅速化
- 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）



2. 道路の防災・減災対策の強化

- 緊急輸送路など防災上重要な経路を構成する道路における物件等の占用禁止・制限
→無電柱化に対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】
- 民間団体等と道路管理者との協定締結による道路啓開等の実施



(無電柱化のための電線共同溝の整備)

＜＜道路の適切な管理を推進するための枠組みの構築＞＞

- ・道路管理者等の連携による効果的な管理のための協議会設置
→防災上重要な道路等の管理方法の取決め（道路啓開路線の選定等）
→並行する路線間の調整（歩道、自転車通行空間の確保等）など
地域のような課題にも対応



道路ストックの総点検

- ◆ 落下、倒壊等による第三者被害を防止するため、老朽化したトンネル・橋梁等をはじめとした道路施設の総点検を速やかに実施し緊急的な補修など必要な対策を講ずる。
- ◆ 直轄国道については、平成25年度内に総点検・緊急修繕を実施する。

○対 象

道路法第3条に規定する道路の道路施設（橋梁、トンネル、舗装、のり面工・土工構造物、横断歩道橋、道路附属物）

※ 道路利用者及び第三者被害の影響が大きいと想定される幹線道路に主として適用

【参考】中国地方の自治体における点検実施状況（H25. 3. 31現在）

		①	②	
	対象自治体数	実施済実施中	H 2 5 実施予定	①+②
橋梁	112	92.9%	7.1%	100.0%
トンネル	70	51.4%	44.3%	95.7%
舗装	112	9.8%	65.2%	75.0%
法面・盛土・擁壁等	110	8.2%	52.7%	60.9%
道路付属物	112	13.4%	48.2%	61.6%

「道路ストックの総点検の実施について」

地方公共団体におかれても別途通知する総点検の実施のための要領を参考に、積極的に総点検を推進するようお願いする。

※広島市内で発生した橋梁からのコンクリート片の落下を受け、広島市を含む広島県内19市町村が緊急点検に着手。



橋梁



舗装



のり面



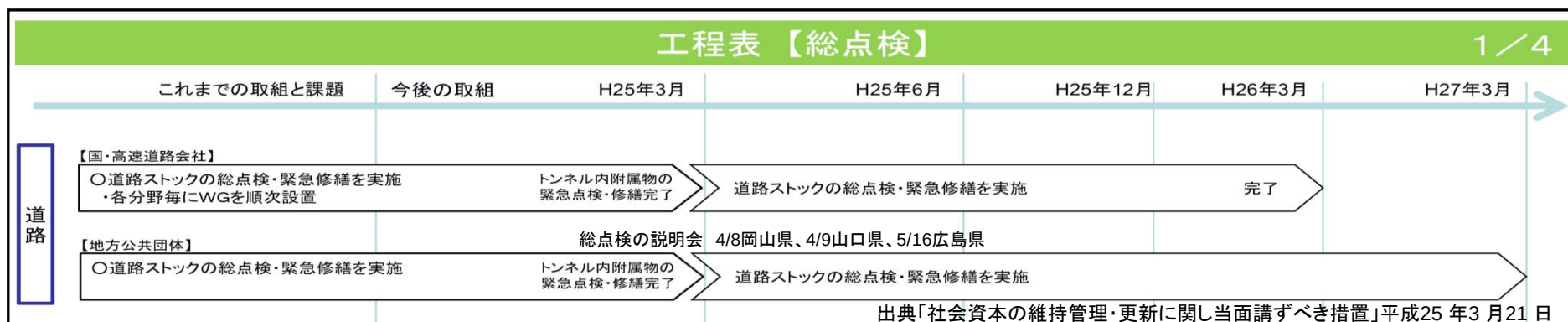
土工構造物



道路附属物

工程表【総点検】

1 / 4



出典「社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置」平成25年3月21日
社会資本の老朽化対策会議 議長：国土交通大臣（抜粋）

地域の主要渋滞箇所の選定

これまでの取り組み

- ・各県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「県道路交通渋滞対策部会」※において、**統一的なデータを活用した渋滞箇所**の把握方法について検討しました。
- ・このたび、検討結果を踏まえ、**道路利用者のみなさまからの意見**を参考にさせていただき、「**地域の主要渋滞箇所**」を選定しました。

素案の選定

- ・統一的なデータに基づき、渋滞発生箇所を抽出
- ・地域における交通特性を考慮した抽出方法を検討

パブリックコメントの実施(地域・道路利用者等の意見)

- ・道路利用者が実感している渋滞箇所を抽出
- ・最新データや現地状況により渋滞状況を確認

※パブリックコメント意見数：約1,000(H24年度)

「地域の主要渋滞箇所」の選定

【高 速】 12箇所

【一般道】 350箇所

※中国地方整備局管内(H24年度選定箇所)



今後継続的に見直しを実施

※「県道路交通渋滞対策部会」の構成員

県、県警本部、市、西日本高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社、高速道路公社、国土交通省中国運輸局、中国地方整備局

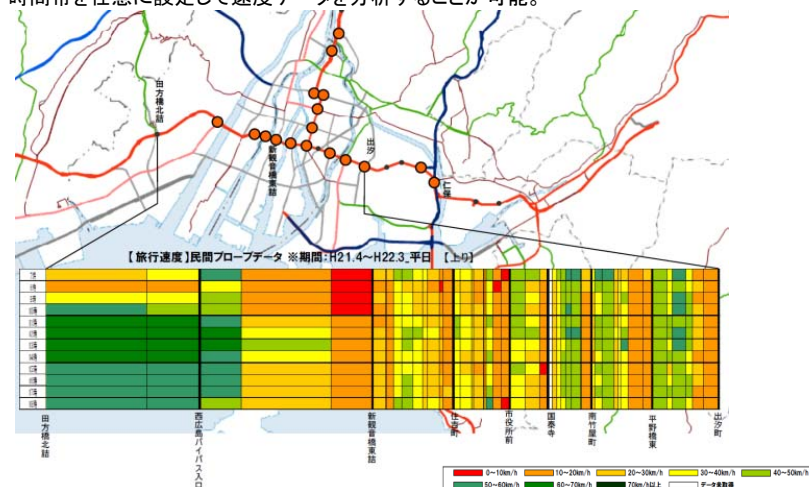
最新技術の有効活用

- ・民間プローブデータにより道路の走行状態を把握
- ・速度低下等の走行状態を客観的かつ効率的に把握



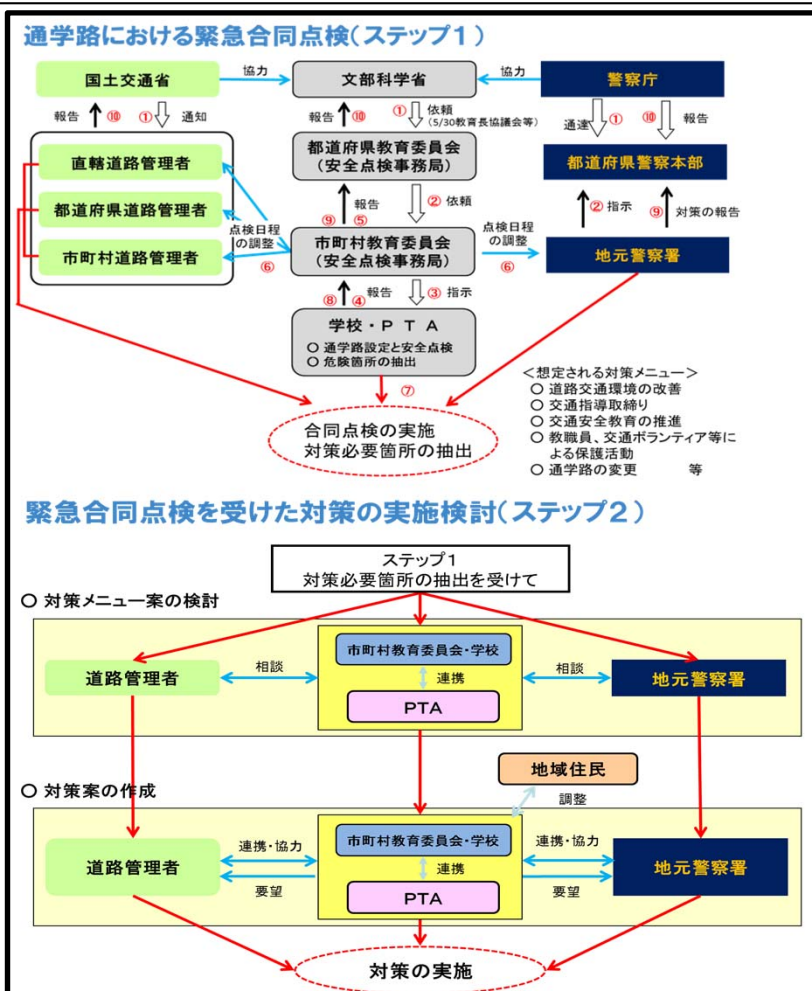
【プローブデータの活用事例】

期間・時間帯を任意に設定して速度データを分析することが可能。



○相次いで登下校中の児童生徒等が巻き込まれる交通事故が起きていることを踏まえ、通学路における交通安全の確保を図るため、文部科学省、国土交通省、警察庁の連携の下、平成24年8月末を目途に学校、PTA等による危険箇所調査に基づく緊急合同点検を実施。

○緊急合同点検の結果、対策必要箇所について平成24年11月末迄に対策案を策定、順次対策を実施。



	都道府県	公表対象市町村数	公表済市町村数	対策必要箇所数
31	鳥取県	19	16	641
32	島根県	19	18	665
33	岡山県	26	12	924
34	広島県	23	18	1,588
35	山口県	19	14	1,153
	合計	106	78	4,971

73.6%

(広島市HPより)

広島市 江波小学校校区（通学路緊急合点検 要対策箇所）

下中和中の児童等の列・自動車が混み込み、死者が出るおそれがある。事故が頻発し、これを受ける。本市でも全道同様で実施。合同点検が必要であると判断した18校の118箇所について、学校、道路管理者、警察等が連携して行った緊急合同点検を実施しました。

もとより警察主導。現在、順次対策を実施しています。

平成25年2月末時点
すると、緊急合同点検を実施した小学校ごとの対策状況を見ることができます。

学区	学区	学区
安芸北区	安芸東区	安芸南区

平成25年3月末時点
ると、緊急合同点検を実施した箇所を地図上で見ることができます。

学区	学区	学区
安芸北区	安芸東区	安芸南区