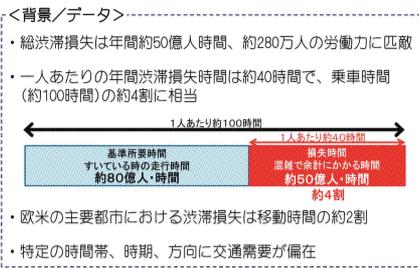


### 【主要施策の概要】(平成29年度道路関係予算概要より抜粋)

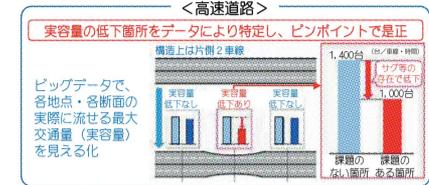
## 3 生産性向上による成長力の強化

### ○ネットワークを賢く使う

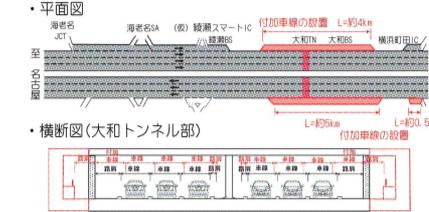
■ 生産性の向上による経済成長の実現や交通安全の確保の観点から、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する「賢く使う」取組を推進します。



【ビッグデータ分析に基づく「賢い投資」】(P47参照)



■ 東名高速道路 大和トンネルの例  
上下線の大和トンネル付近等において、既存の道路幅員を最大限活用しつつ、付加車線を設置(事業推進中)



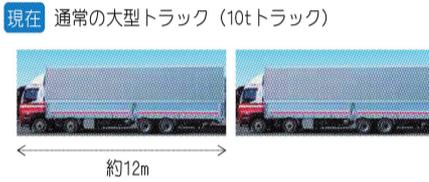
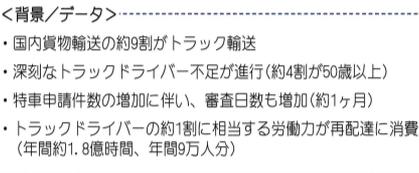
○より低コストでより早期に高速道路の渋滞対策・機能強化等を図るため、ETC2.0等のビッグデータを用いたピンポイント対策を実施

海老名JCT等3箇所対策を実施済  
大和トンネル付近等14箇所対策を推進中

○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

### ○物流対策の推進 ー物流システムの効率化ー

■ 深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送について、道路ネットワークを賢く使い、生産性向上に資する道路施策を推進します。



【ダブル連結トラックによる省人化】

○平成28年11月より、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」の実験を、新東名を中心とするフィールドで実施

○併せて、労働環境の改善に向け、ドライバーが高速道路のSA・PAを活用し、上下線を乗換える「中継輸送」の実験を実施

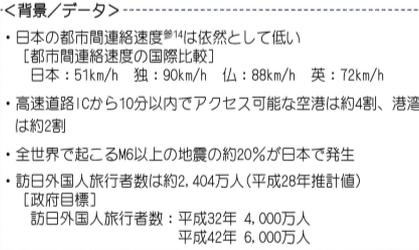
○実験結果を踏まえ、平成30年度以降に本格導入



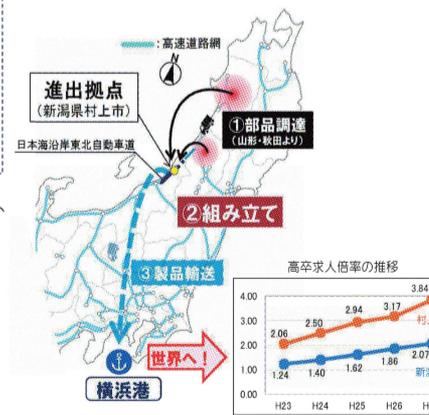
## 4 地域の活性化と豊かな暮らしの実現

### ○道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保

■ 個性ある地域やコンパクトな拠点を道路ネットワークでつなぎ、距離の制約を克服し、地域・拠点の連携を確保します。(P57、P58参照)



【地域の雇用創出の例(新潟県村上市)】  
日本海沿岸東北自動車道の整備を見越して、航空機内装品の世界的トップメーカーが進出し事業を拡大、地域経済にも貢献



○人や物の流動を把握した上で、空港・港湾、観光拠点、医療施設へのアクセス等、高速道路ネットワークとそれを補完する基幹道路を効果的に強化

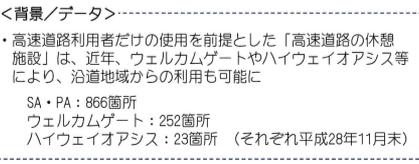
○今後のネットワークのあり方について、地域活用や観光振興、緊急輸送道路等の防災機能の強化等の観点も踏まえ、必要に応じネットワーク機能や理念を明確化した上で、道路網の再編も含め検討

※14：都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したモノ

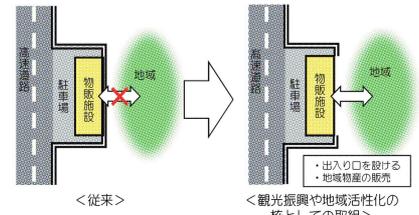
### ○高速道路の休憩施設の活用による拠点の形成

■ 既に進みつつある沿道地域への開放を加速化し、高速道路の休憩施設を活用した観光振興や地域活性化を促進します。

【高速道路の休憩施設の活用】



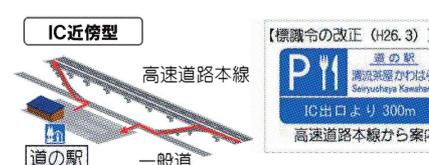
○高速道路の休憩施設の活用について、関係機関(地方整備局、高速道路会社等)が連携の上、その進捗状況に応じた支援を実施



【「道の駅」を活用した高速道路の休憩サービスの充実】



- 「道の駅」の施策を活用するなど地域と連携して、休憩サービスの提供を実施
- IC近傍の「道の駅」は、高速道路から案内し、休憩施設として活用
- 有料区間においては、一時退車の実験を実施し、取組を推進

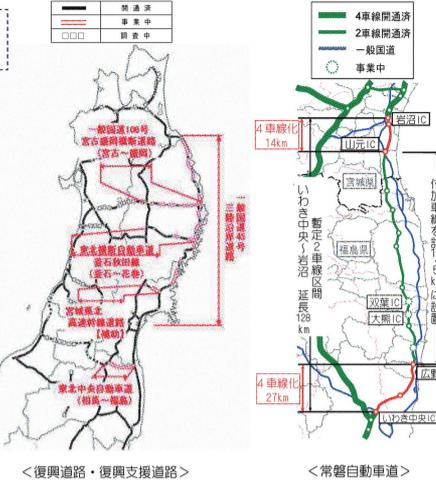
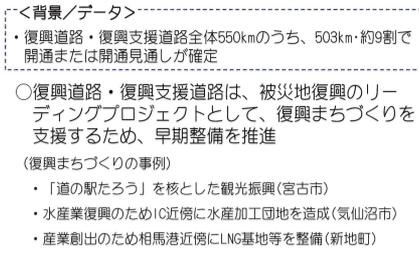


## 1 被災地の復旧・復興

### ○東日本大震災からの復興・創生

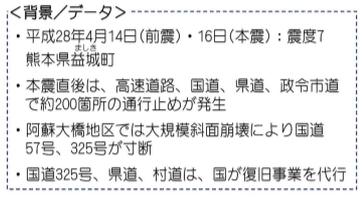
■ 復興道路・復興支援道路は引き続き、被災地の復興まちづくりを支援するため、民間の技術力を活かした事業促進PPP<sup>※1</sup>を活用し、早期整備を目指します。

■ 常磐自動車道の一部4車線化や追加ICの整備により、復興の加速化を支援します。



### ○熊本地震や平成28年の相次ぐ台風による豪雨災害からの復旧・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加速やリダンダンシー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。



○国道57号北側復旧ルートでは、トンネル工事等を推進

○国道325号阿蘇大橋では、架替工事を推進

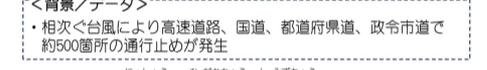
○県道熊本高森線の橋梁6橋の復旧工事を推進

○村道栃の木～立野線では、阿蘇長陽大橋、戸下大橋の橋梁復旧工事を推進し、平成29年夏を目標に応急復旧による開通を目指す

○九州自動車道の対面通行区間は、平成29年度の早い時期を目標に4車線への復旧工事を推進

○幹線道路ネットワーク(九州横断道延岡線、中九州横断道等)の整備を推進

【平成28年の相次ぐ台風による豪雨災害】

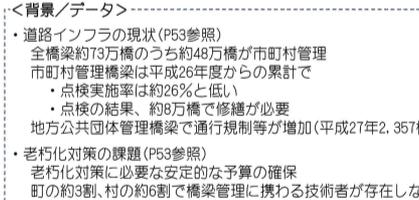


## 2 国民の安全 安心の確保

### ○道路の老朽化対策の本格実施

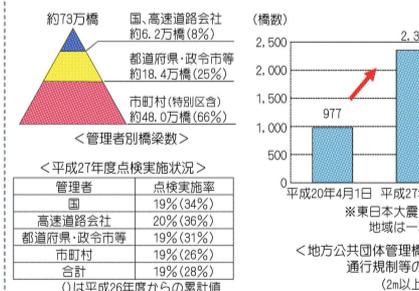
■ 予算、体制、技術面で課題のある地方公共団体に対して支援を実施します。

■ 今後急速に老朽化が進む道路施設の修繕等に必要となる費用の安定的な確保を目指します。



【メンテナンスサイクルの着実な実施】

- 「事後保全」から「予防保全」への転換により、長期的な修繕コストを抑制
- 修繕・更新費用の安定的な確保に向け、道路全体の中長期的な修繕・更新費用を推計
- 長寿命化を目指し適正な修繕を実施する地方公共団体に対し、重点的に支援

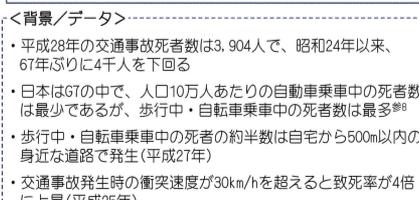


(平成29年度からの新たな財政支援)

- ・大規模修繕・更新補助制度の対象事業に集約化<sup>※</sup>を拡充
- ※撤去は、集約化に伴って実施する他の構造物の撤去に限る
- ・補助事業<sup>※</sup>と一体的に実施する地方単独事業(長寿命化等)に対する地方財政措置を拡充
- 利用状況等を踏まえた橋梁等の集約化・撤去の考え方について検討

### ○生活道路・通学路の安全対策

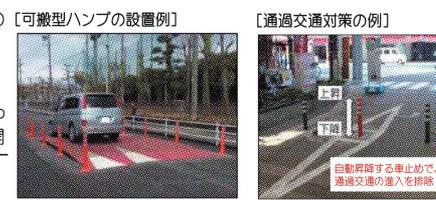
■ ビッグデータを活用した生活道路対策の実施により、通過交通の排除や車両速度の抑制を図り、歩行者自転車中心の空間へ転換します。



○地方公共団体に対して、ビッグデータの分析結果の提供や交通診断を行う有識者の斡旋、可搬型ハンブの貸出し等の技術的支援を実施

○ビッグデータの分析結果と通学路ヒヤリマップとの重ね合わせを推進し、「通学路交通安全プログラム<sup>※9</sup>」に基づく継続的な取組を支援

○生活道路や通学路の急所を事前に特定し、PTA等と連携して、通過交通・速度低減対策としてハンブや狭さく等の設置を効果的に推進する取組を全国展開



※9：人口10万人あたりの死者数(平成26年)  
[自動車乗車中] 1位 日本 1.2人、最下位 アメリカ 7.0人  
[歩行中・自転車乗車中] 1位 イギリス 0.9人、最下位 日本 2.0人  
※9：道路管理者、学校、教育委員会、警察等が連携して策定