

平成20年度
道路関係予算概要

平成20年1月

国土交通省道路局
国土交通省都市・地域整備局

目 次

第1	平成20年度道路関係予算の概要	1
1.	基本方針	1
2.	決定概要	1
第2	道路特定財源の見直し	3
1.	道路特定財源の見直しについて	3
2.	中期計画の策定及び推進について	5
3.	地域の道路整備の促進	6
4.	既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化	6
5.	道路特定財源諸税の税率水準の維持	7
第3	平成20年度道路関係予算のポイント	8
第4	平成20年度 主要施策	10
I	国際競争力の確保	10
II	地域の自立と活力の強化	12
1.	生活幹線道路ネットワークの形成	12
2.	慢性的な渋滞への対策	13
III	安全・安心の確保	16
1.	防災・減災対策	16
2.	交通安全の向上	18
3.	安全・安心で計画的な道路管理	20
IV	環境の保全と豊かな生活環境の創造	22
1.	地球温暖化対策	22
2.	道路環境対策	23
3.	生活環境の向上	24
V	既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化	26
VI	道路施策の進め方	28
1.	選択と集中による効果的な事業の実施	28
2.	厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進	29
3.	既存道路の効率的、効果的な利用	31
4.	透明性・公平性の確保	32
5.	多様な主体との連携	32
第5	主な新規制度等	34
第6	主要連携施策	36

(参考資料)

1	平成20年度道路整備予算財源内訳等	38
	(1) 道路整備関係国費	38
	(2) 地方費	38
	(3) 道路投資の財源構成及び事業別構成	39
	(4) その他	40
2	高規格幹線道路の点検結果の概要	45
3	道路関係予算総括表	46
4	道路関連施策の内訳	50
5	有料道路予算内訳	51
6	財政投融资等総括表	54
7	高規格幹線道路網図	56
8	高規格幹線道路及び地域高規格道路の状況	58
	(1) 高規格幹線道路の供用予定区間等	58
	(2) 地域高規格道路の路線・区間の指定状況	59
9	大都市圏幹線道路図	60
	(1) 東京圏幹線道路図	60
	(2) 首都高速道路図	61
	(3) 大阪圏幹線道路図	62
	(4) 阪神高速道路図	63
	(5) 名古屋圏幹線道路図	64
	(6) 名古屋高速道路図	65
10	指定都市高速道路図	66
	(1) 福岡高速道路図	66
	(2) 北九州高速道路図	66
	(3) 広島高速道路図	67

第1 平成20年度道路関係予算の概要

1. 基本方針

経済のグローバル化、人口減少社会の到来など、我が国内外の経済社会情勢が大きく変化し、また、地域における経済活動が低迷し、地方が活力を失いつつある中、我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化などの政策課題に対応するため、道路政策を計画的かつ重点的に推進します。

具体的には、

- I 国際競争力の確保
- II 地域の自立と活力の強化
- III 安全・安心の確保
- IV 環境の保全と豊かな生活環境の創造
- V 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

の分野に重点的かつ積極的に取り組めます。

施策を進めるにあたっては、厳格な事業評価や徹底したコスト縮減、プライオリティの明確化によるスピーディーな事業展開、既存ストックの徹底的な利活用等の視点により、道路政策やその進め方を見直していきます。

なお、道路特定財源の見直しについては、平成19年12月7日の政府・与党合意に従い、関連する法案を平成20年の通常国会に提出し、その成立を図ります。

2. 決定概要

(単位：億円)

区 分	事業費	対前年度比	国 費	対前年度比
道路整備	40,761	0.95	19,430	0.96
道路環境整備	14,909	0.98	8,519	0.97
計	55,669	0.96	27,949	0.97
一般道路	42,051	0.96	26,851	0.97
有料道路	13,619	0.95	1,098	0.94
計	55,669	0.96	27,949	0.97
うち、重点施策推進要望に係る施策	1,534	—	985	—

- <注> 1. 地方道路交付金事業（地方道路整備臨時交付金）を含む
 2. 河川等関連地域連携道路事業（河川改修・ダム建設等に関連して必要となる橋梁、付替道路等の道路整備）（事業費487億円、国費260億円）を含む
 3. 道路環境整備には、沿道環境改善事業、電線共同溝整備事業、交通事故重点対策事業、交通安全施設等整備事業、道路交通環境改善促進事業、交通連携推進事業、安全市街地整備道路事業、住宅市街地関連道路環境改善事業及び都市再生関連道路交通円滑化事業に係る計数を計上している
 4. 重点施策推進要望に係る施策とは、「経済財政改革の基本方針2007」（平成19年6月19日閣議決定）の第2章「成長力の強化」及び第4章「持続的で安心できる社会の実現」に掲げられたもののうち、新規性や政策効果が特に高い事業・技術開発に必要な経費を、各省庁が要望するもの
 5. 本表のほか、P50に掲げた道路関連施策（国費1,525億円）に係る経費がある
 6. 5のほか、高速道路料金の引下げ、スマートIC増設等（国費1,517億円）、地方への無利子貸付（国費1,000億円）に係る経費がある
 7. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある

○財政投融資

26,401億円(対前年度比 0.91)

<注> 財政投融資は、全額政府保証債である

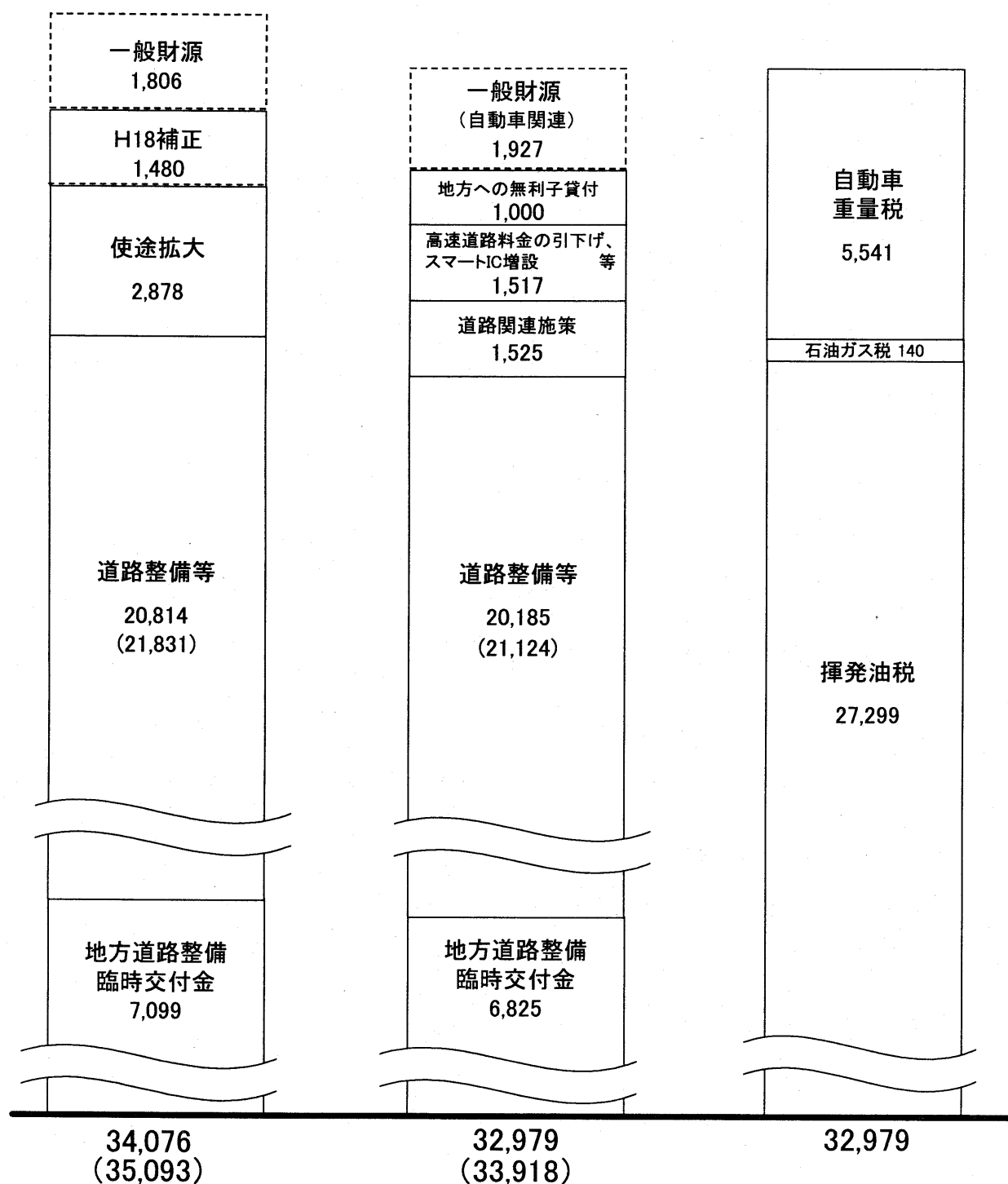
[平成20年度予算（国費）の概要]

平成19年度予算

平成20年度予算

平成20年度特定財源税収

(単位:億円)



- <注> 1. 道路整備等には、道路整備及び道路環境整備を計上
 2. 河川等関連地域連携道路事業を含む
 3. () 書きは、貸付金償還金等を含む額である
 4. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある

第2 道路特定財源の見直し

1. 道路特定財源の見直しについて

道路特定財源の見直しについては、平成19年12月7日に政府・与党合意がとりまとめられたところであり、関連する法案を平成20年の通常国会に提出し、その成立を図ります。

道路特定財源の見直しについて(平成19年12月7日政府・与党)

昨年末の「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づき、以下の措置を講じることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。

1. 真に必要な道路整備の計画的な推進

1) 中期計画の策定及び推進

- ①国際競争力の強化、地域の活性化、安全・安心の確保、環境の保全と豊かな生活環境の創造といった政策課題に対応するため、今後10年間を見据えた道路の中期計画を策定し、真に必要な道路整備は計画的に進める。
- ②計画の推進に当たっては、厳格な事業評価や徹底したコスト縮減により重点化、効率化を図るとともに、道路に関連する施策の実施や高速道路料金の引下げ等を効果的に活用する。
- ③中期計画の事業量は、59兆円を上回らないものとする。
- ④中期計画は、今後の社会経済情勢の変化や財政事情等を勘案しつつ、5年後を目処として、必要に応じ、所要の見直しを行う。

2) 地域の道路整備の促進

地域間格差への対応や生活者重視の視点から、地方の自主性にも配慮しつつ、地域のニーズを踏まえた、真に必要な道路整備を促進する。特に、

- ①地方道路整備臨時交付金の制度改善（対象の拡大及び財政状況に応じた交付率の引き上げ）
- ②道路整備に関する地方の財政負担の軽減を図るための臨時措置（5年間、総額5000億円規模）として、無利子貸付制度の創設（償還時に国債整理基金特別会計に繰り入れ）を行う。

2. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点から、高速道路料金の引下げ、スマートIC（インターチェンジ）の増設など既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進する。

このため、地方公共団体との連携を図るとともに、道路関係四公団民営化の趣旨を踏まえ、高速道路会社においてコスト縮減など更なる経営合理化に取り組むことによる追加的な措置の実施と併せて、国の道路特定財源を活用して2.5兆円の範囲内で債務を国が承継する。

3. 道路特定財源制度の見直し

揮発油税の税込等の全額を、毎年度の予算において道路整備に充てることを義務付けている道路整備費の財源等の特例に関する法律第3条の規定を改める。

また、毎年度の予算において、道路歳出を上回る税込については、環境対策等の政策課題への対応も考慮して、納税者の理解の得られる歳出の範囲内で、一般財源として活用する。

なお、厳しい財政事情を勘案し、平成20年度予算において、納税者の理解の得られる歳出の範囲内で、平成19年度を上回る額を一般財源として活用する。

4. 税率水準の維持

国及び地方の道路特定財源については、上記措置を着実に進める必要性及び、厳しい財政事情や環境面への影響にも配慮し、20年度以降10年間、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。

なお、1.1)④の見直しを踏まえ、道路整備の状況等を勘案し、必要に応じ、所要の検討を加えることとする。

また、自動車関係諸税については、税制の簡素化が必要との指摘もあり、今後の抜本的な税制改革にあわせ、道路の整備状況、環境に与える影響、厳しい財政状況等も踏まえつつ、暫定税率を含め、そのあり方を総合的に検討する。

2. 中期計画の策定及び推進について

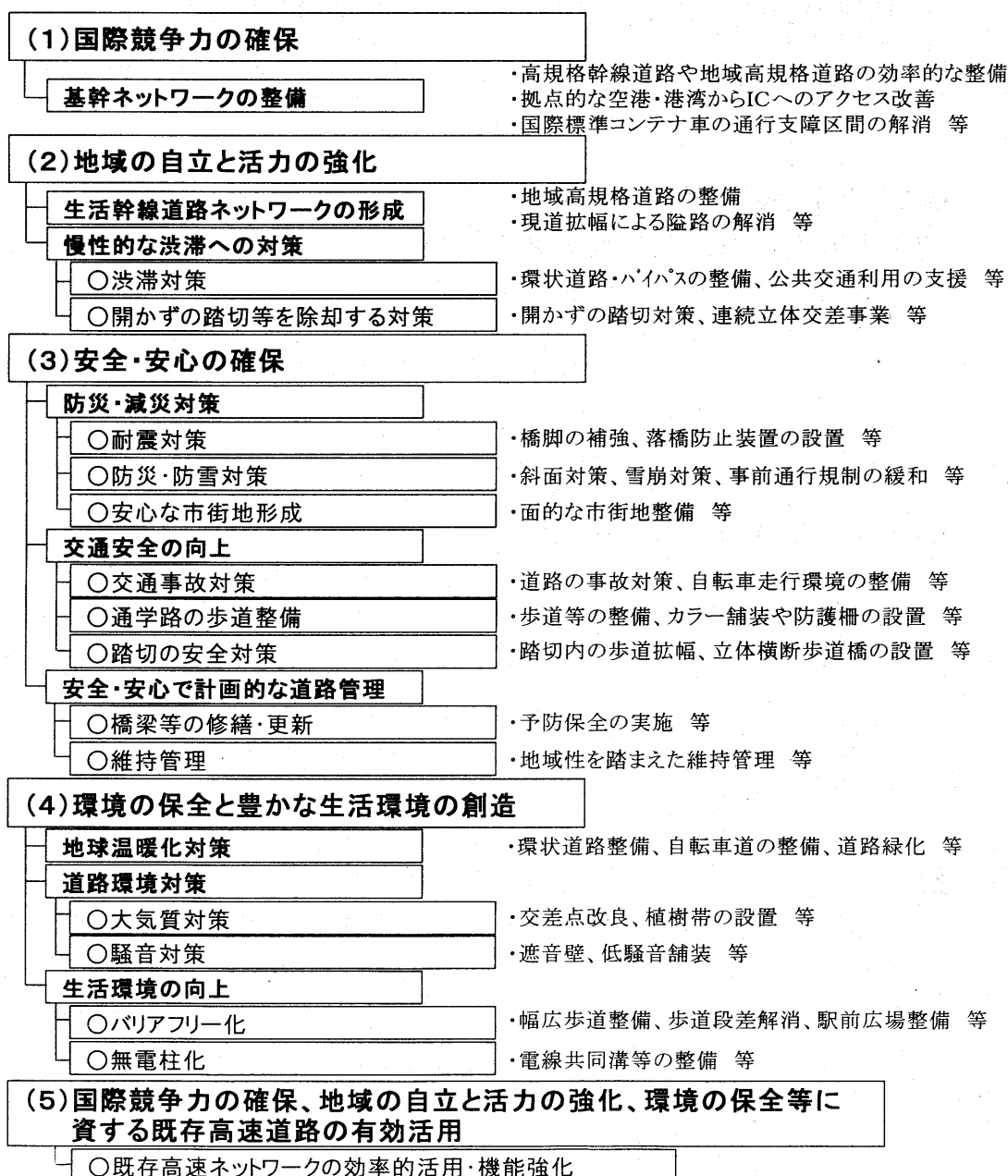
平成19年12月7日に政府・与党で合意した「道路特定財源の見直しについて」では、今後10年間を見据えた計画を策定することや、その事業量は、59兆円を上回らないものとする、5年後を目処に必要なに応じて所要の見直しを行うこと等の中期計画の骨格が示されました。

この政府・与党合意を踏まえ、今後、道路の中期計画を策定し、厳格な事業評価や徹底したコスト縮減により重点化、効率化を図り、真に必要な道路整備を計画的に進めます。

(参考)「道路の中期計画(素案)」について

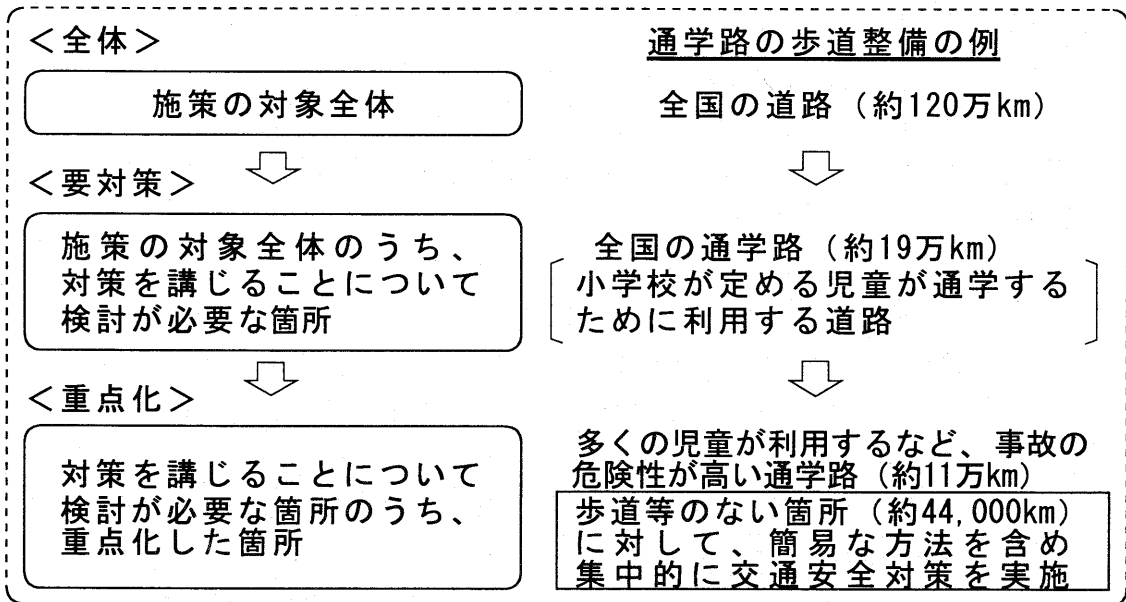
政府・与党合意に先だち、平成19年4月以降、2回にわたり問いかけを行い、その意見等を踏まえて平成19年11月に「道路の中期計画(素案)」をとりまとめました。

① 計画において取り組む主な政策課題と講じる施策の例



② 選択と集中による効果的な事業実施に向けた取り組み

選択と集中による効果的な事業を実施するため、重点化する過程を明確にした重点方針を、政策課題毎に示しています。



【重点方針】

3. 地域の道路整備の促進^{参1}

(1) 地方道路整備臨時交付金の制度改善

地方道路整備臨時交付金について、平成20年度以降10年間継続した上で、交付対象に都府県等が実施する一般国道を追加するとともに、財政力の弱い地域での道路整備の着実な推進を図るため、地方公共団体の財政力に応じて国費割合を引き上げます。

- ・ 国費割合：現行55%→最大70%

(2) 地方道路整備臨時貸付制度の創設

地方公共団体の現下の厳しい財政状況の中で、中期計画に沿って計画的に道路整備を進めるため、平成20年度以降5年間、地方公共団体が、直轄事業、補助事業及び地方道路交付金事業に伴い負担する額の一部に対して、無利子の貸付を行います。

- ・ 貸付期間20年以内（5年以内の据置期間含む）
- ・ 総額5,000億円規模

4. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化^{参2}

地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点から、高速道路料金の引下げ、スマートインターチェンジの増設など既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進することとし、このため、国の道路特定財源を活用して2.5兆円の範囲内で債務を国が承継することとします。

<参> 1. P12 「(2)地域の道路整備の促進」参照
2. P26 「V 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化」参照

5. 道路特定財源諸税の税率水準の維持

国及び地方の道路特定財源については、「道路特定財源の見直しについて」（平成19年12月7日 政府・与党）に沿って、真に必要な道路整備の計画的な推進や既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化等の措置を着実に進める必要性及び、厳しい財政事情や環境面への影響にも配慮し、20年度以降10年間、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持します。

なお、道路の中期計画の見直しを踏まえ、道路整備の状況等を勘案し、必要に応じ、所要の検討を加えることとします。

また、自動車関係諸税については、税制の簡素化が必要との指摘もあり、今後の抜本的な税制改革にあわせ、道路の整備状況、環境に与える影響、厳しい財政状況等も踏まえつつ、暫定税率を含め、そのあり方を総合的に検討します。

道路特定財源諸税一覧

	税目	税率	税収(平成20年度)	
				うち暫定税率 上乗せ分
国	揮発油税	48.6円 [24.3円]/ℓ	27,685 億円	13,843 億円
	石油ガス税	17.5円/kg	140 億円	—
	自動車重量税	[例:自家用乗用] 6,300円 [2,500円]/0.5t年	5,541 億円	3,097 億円
	計		33,366 億円	16,940 億円
地 方	地方道路譲与税	5.2円 [4.4円]/ℓ	2,998 億円	461 億円
	石油ガス譲与税	石油ガス税を参照	140 億円	—
	自動車重量譲与税	自動車重量税を参照	3,601 億円	2,013 億円
	軽油引取税	32.1円 [15.0円]/ℓ	9,914 億円	5,281 億円
	自動車取得税	自家用は取得価額の5% [3%]	4,024 億円	1,309 億円
	計		20,677 億円	9,064 億円
合 計			54,043 億円	26,004 億円

- <注> 1. []は暫定税率 ([]内は本則税率)
 2. 暫定税率の適用期限は、平成20年3月31日（自動車重量税のみ平成20年4月30日）
 3. 石油ガス税については、暫定税率は設定されていない
 4. 税収は平成20年度当初予算(案)による（決算調整額を除く）
 5. 暫定税率上乗せ分は試算値
 6. 四捨五入の関係で各計数の合計が一致しないことがある

第3 平成20年度道路関係予算のポイント

I 国際競争力の確保

課題 ・経済のグローバル化の進展や東アジア諸国の経済成長により、国際競争が激化する中、人・モノの流れの効率化による国際競争力の強化が重要

- 規格の高い道路ネットワークの整備 (P. 10参照)
 - ・高規格幹線道路や地域高規格道路等について、早期にネットワークとして機能させるため、効率的な整備を推進
- 空港・港湾とのアクセス強化 (P. 11参照)
 - ・物流活動の中核となる拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率を欧米並みの水準(約9割)まで向上させることを目標にアクセス道路の整備を推進
- 国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消 (P. 11参照)
 - ・橋梁補強や現道拡幅、バイパスの整備等により、国際標準コンテナ車が通行可能なネットワークを構築

II 地域の自立と活力の強化

課題 ・生活幹線道路(約17万km)において、救急車などがスムーズに走行できない箇所などの移動支障区間が約5,000区間(約13,000km)存在
・渋滞による損失時間は年間約33.1億人時間(H18年度実績)に達しており、貨幣価値換算すると約10兆円の損失に相当
・1時間に40分以上遮断している「開かずの踏切」は全国に約600箇所存在

- 地域の幹線道路の整備 (P. 12参照)
 - ・地域高規格道路の整備、現道拡幅及びバイパス整備等の隘路の解消による生活幹線道路ネットワークの形成の推進
- 地域の道路整備の促進 (P. 12参照)
 - ・地方道路交付金事業の継続及び交付対象の追加・国費割合の引上げ
 - ・地方道路整備臨時貸付制度の創設
- 慢性的な渋滞への対策 (P. 13参照)
 - ・環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化等交通容量拡大策の推進
 - ・総合的な交通のあり方についての戦略を策定した都市・地域について、公共交通等の導入・利便性向上や交通結節点等の整備等を総合的かつ重点的に支援
 - ・連続立体交差事業や道路の立体化等による開かずの踏切等の除却対策を推進

III 安全・安心の確保

課題 ・大規模地震や頻発する集中豪雨、豪雪への対策が急務
・交通事故により国民の約100人に1人が死傷する深刻な状況であり、事故の危険性の高い通学路でも、歩道等が無い箇所は約4.4万km存在
・高度経済成長期に数多くの道路施設が建設され、今後高齢化した橋梁等が急増(20年後には47%の橋梁が建設後50年以上経過)

- 防災・減災対策 (P. 16参照)
 - ・緊急輸送道路の橋梁の耐震対策、豪雨・豪雪対策等を推進
 - ・過去の災害履歴や対策実績を踏まえ、事前通行規制の緩和・解消を推進
- 交通事故対策の推進 (P. 18参照)
 - ・事故の発生割合の高い区間(レッドゾーン)における重点的な交通事故対策を推進
 - ・通学路において、歩道等の整備により安全・安心な歩行空間の創出を推進
 - ・歩行者・自転車・自動車が分離された自転車走行環境の整備推進
- 踏切対策のスピードアップ(安全対策) (P. 19参照)
 - ・安全上課題のある踏切に対し、歩道拡幅や立体横断歩道橋の設置等の安全対策を推進
- 安全・安心で計画的な道路管理 (P. 20参照)
 - ・定期点検を実施し、長寿命化修繕計画を策定するなど高速道路から市町村道までの橋梁について予防保全を推進

IV 環境の保全と豊かな生活環境の創造

- 課題
- ・ 京都議定書目標達成に向けて、運輸部門でのCO₂排出量削減のためには、大きなウエイトを占める自動車からの排出量の削減対策が急務
 - ・ 交通が集中している一部交差点等において、長年環境基準を達成していない箇所が残存
 - ・ 5,000人/日以上の利用者数のある駅周辺の主な道路でさえバリアフリー化されているのは約4割～5割
 - ・ 市町村の核としての役割を担う中心市街地でも、幹線道路及び主要な非幹線道路の無電柱化は約6割であり、整備途上

○地球温暖化対策 (P. 22参照)

- ・ 地球温暖化を防ぐため、自動車からのCO₂の排出量を減らすことや、排出されたCO₂を吸収する樹木を増やすための対策等を実施

○道路環境対策 (P. 23参照)

- ・ 交差点改良・低騒音舗装の敷設等の沿道環境改善事業を継続的に推進

○生活環境の向上 (P. 24参照)

- ・ 5,000人/日以上が利用する駅等周辺及び市町村の中心地区において、駅、官公庁施設、病院等の相互間をバリアフリー化して連絡
- ・ 安全で快適な道路空間を形成する上で、電柱や電線類が特に支障となる道路において、集中的に無電柱化を実施

V 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

- 課題
- ・ 地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点から、既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化が必要
 - ・ 急激な原油価格の高騰
 - ・ 我が国の平均インターチェンジ間隔(約10km)は、欧米諸国(約5km)の約2倍

○多様で弾力的な料金施策の実施 (P. 26参照)

- ・ 料金社会実験の結果を踏まえた効果的な料金施策の実施

○安定的な物流コストの確保等を図るための高速道路料金の引下げ (P. 27参照)

- ・ 今般の急激な原油価格の高騰に対応するため、安定的な物流コストの確保等を図ることを目的とした高速自動車国道の深夜割引の拡充

○スマートインターチェンジの増設及びアクセス道路整備の促進 (P. 27参照)

VI 道路施策の進め方

- 課題
- ・ 選択と集中による効果的な事業の実施、厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進、既存道路の効率的、効果的な利用、透明性・公正性の確保、多様な主体との連携等の視点が必要

○選択と集中による効果的な事業の実施 (P. 28参照)

- ・ 国民の意見を聴きながら、客観的データを用いつつ、政策課題毎に、対策を講じる箇所に重点化する過程を明確にし、選択と集中による効果的な事業を実施

○厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進 (P. 29参照)

○情報提供等による効率的・効果的な利用 (P. 31参照)

- ・ 情報通信技術を活用した安全運転支援や道路交通情報提供の高度化等に必要なシステムの整備等を推進

○多様な主体との連携 (P. 32参照)

- ・ 多様な主体による協働の下、観光の振興や地域の活性化、道路景観の形成に資する日本風景街道などの取組みを推進

第4 平成20年度 主要施策

I 国際競争力の確保

基幹ネットワークの整備

経済のグローバル化の進展や東アジア諸国の急速な経済成長の中、わが国も東アジア諸国とともに成長する経済を目指し、国際競争力を一層強化する必要があります。このため、東アジアとの交通ネットワークの連携等を意識しつつ、規格の高い道路の整備や、空港・港湾と物流拠点間を円滑に結ぶ道路ネットワークの形成等、陸海空が一体となった国内交通サービスの充実を図るための道路整備を推進します。

(1) 規格の高い道路ネットワークの整備

迅速かつ円滑な物流の実現等、国際競争力を強化するとともに、地域の自立と競争力強化にとって重要となる産業の立地・振興、観光地や高度医療施設へのアクセス向上等を図るため、高規格幹線道路や地域高規格道路等の規格の高い道路ネットワークの整備を推進します。

規格の高い道路の整備にあたっては、早期にネットワークとして機能させるため、徹底したコスト縮減を図り、必要に応じ現道も活用しつつ、効率的な道路整備を推進します。

○高規格幹線道路：事業費16,090億円

うち有料道路方式：事業費5,674億円

うち新直轄方式：事業費2,000億円

○地域高規格道路：事業費5,805億円

基幹ネットワークについて、地方の中心都市を連絡するなどネットワークとしての機能をH29までに概ね確保

H19（見込み）71% ⇒ H20（目標）73%

(2) 環状道路の整備

都市の骨格形成に加え、交通渋滞の緩和やCO₂排出量の削減、良質な生活空間創造のため、首都圏中央連絡自動車道など供用目標の達成に向けた着実な整備を図るとともに、東海環状自動車道において東海北陸自動車道と名神高速道路を連絡する区間の工事に本格的に着手する等、全国の都市圏における環状道路の整備を重点的に推進します。

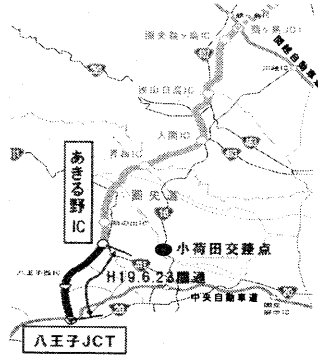
○環状道路整備：事業費7,208億円

うち三大都市圏環状道路整備：事業費4,834億円

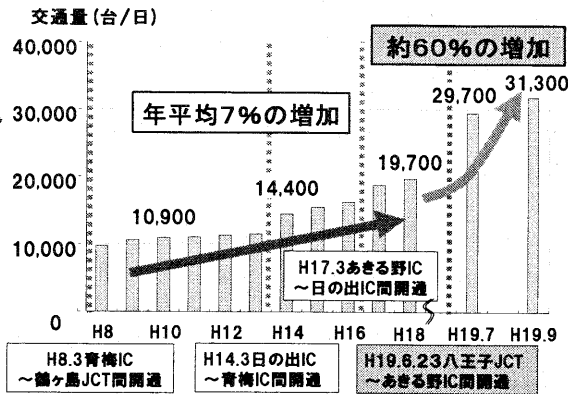
首都圏中央連絡自動車道（阿見東IC～江戸崎IC：6.1km）、東海環状自動車道（美濃関JCT～西関IC：2.9km）の供用開始を図る

<参> 1. 数値は、隣接する中心都市間が高規格幹線道路等で連絡している都市ペアの割合。中心都市は、県庁所在地（北海道、沖縄を除く）。ただし、北海道は、札幌、旭川等5都市

・八王子JCT～あきる野ICの開通により
 関越道～中央道が環状道路で接続
 ・その結果、圏央道の交通量が大幅に
 増加し、並行する国道16号の渋滞が
 緩和



■青梅IC～入間ICの断面交通量の推移



■国道16号小荷田交差点の状況



【渋滞長: 1,430m (H19.6.13)】



【渋滞長: 430m (H19.9.27)】

【圏央道（八王子JCT～あきる野IC）の整備効果】

(3) 空港・港湾とのアクセス強化

国際競争力の確保のため、諸外国との交流の拠点となる空港・港湾と国内の各地を結ぶ道路ネットワークの形成等、陸海空が一体となった国内交通サービスの充実が必要です。このため、物流活動の中核となる拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率（平成19年度末見込みで69%）を10年間で欧米並みの水準（約9割）まで向上させることを目標に、アクセスが不十分である区間について、重点的に整備を推進します。

○空港・港湾へのアクセス道路の整備：事業費598億円
 三河港関連道路（一般国道23号豊橋バイパス）等

(4) 国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消

国際標準コンテナによる輸出入量増加に対応し、目的地まで迅速、円滑かつ低廉な物流を実現するため、国際標準コンテナ車が重要な港湾等と大規模物流拠点間を積み替えなく通行可能な幹線道路ネットワークの整備を推進します。

具体的には、規格の高い道路ネットワークの整備に加え、供用中の国際物流基幹ネットワーク（約29,000km）上に存在する国際コンテナ通行支障区間（平成20年4月見込みで約450km存在）について、国際標準コンテナ車の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強や現道拡幅、バイパス整備等の対策を実施し、10年間で概ね解消を図ります。

○国際コンテナ通行支障区間解消のための対策事業：事業費841億円
 耐荷重不足の解消：大阪港関連道路（府道大阪中央環状線鳥飼大橋）等

<参> 2. 拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率：10分以内に高速道路等のICへの到達可能な拠点的な空港・港湾（71箇所）の割合
 3. 国際物流基幹ネットワーク：港湾等から工場等の物流拠点へ積み替えなく通行できる道路網で、高速道路や国道など物流の観点から重要な幹線道路網

Ⅱ 地域の自立と活力の強化

1. 生活幹線道路ネットワークの形成

(1) 地域の幹線道路の整備

市町村の中心部や主要施設を相互に連絡し、通勤や通学など日常の暮らしを支える生活幹線道路において、急勾配や急カーブ、幅員が狭い部分により、救急車等の緊急車両のスムーズな走行や、路線バス等の安全な運行が困難な区間が多数存在しています。

このような自動車のスムーズな走行やすれ違いに影響を及ぼす区間については、定時性や速達性を備えたネットワークとしての機能を確保するため、地域高規格道路の整備や、現道拡幅及びバイパス整備等の隘路の解消を推進します。その際には、1.5車線の整備^{参1}等の地域の実情に応じた道路構造も採用しつつ取り組みます。

○生活幹線道路ネットワークの形成：事業費6,760億円

○市町村合併支援道路整備事業：事業費3,570億円

かのやし
鹿屋市（鹿児島県）等 約380地域

○交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業：事業費102億円

おやま
主要地方道 小山環状線（栃木県）等 約20箇所

地方部において、市町村の中心部から複数の高次・救急医療施設への60分での移動^{参2}をH29までに概ね達成：

H19（見込み）75% ⇒ H20（目標）77%

(2) 地域の道路整備の促進

地方の自主性・裁量性により、地域の生活に密着した道路の整備を安定的に推進するため、地方道路整備臨時交付金について、平成20年度以降10年間継続した上で、交付対象に都府県等が実施する一般国道を追加するとともに、地方公共団体の財政力に応じて国費割合を引き上げます。（現行55%→最大70%）

さらに、平成20年度以降5年間、地方公共団体が、直轄事業、補助事業及び地方道路交付金事業に伴い負担する額の一部に対して、無利子の貸付を行います。（貸付期間20年以内（5年以内の据置期間含む）、総額5,000億円規模）

○地方道路整備臨時交付金の制度改善（一般国道の追加・国費割合の引上げ）[拡充]

○地方道路整備臨時貸付制度の創設 [新規]：国費1,000億円

<参> 1. 1.5車線の整備：全線を2車線で整備するのではなく、1車線の整備と待避所の設置を組み合わせた整備

2. 数値は、地方部において、市町村の中心部から複数の高次・救急医療施設への60分での移動が可能な旧市町村数の割合

2. 慢性的な渋滞への対策

(1) 選択と集中による効果的な渋滞対策の推進

渋滞による損失時間^{参3}は年間約33.1億人時間（平成18年度実績。貨幣換算すると約10兆円）に達しており、引き続き重点的な対策が必要な状況です。

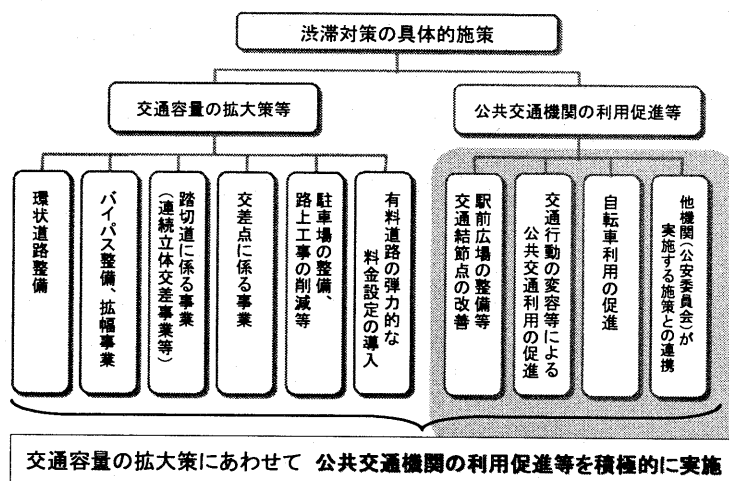
このため今後10年間は、都市中心部における通勤渋滞、観光地における休日渋滞等、日常的に混雑^{参4}が発生している箇所のうち、特に事業効果が高い約3,000箇所について、コスト削減や既存ストックの有効活用を図りながら、優先的に対策を

実施します。実施箇所については客観的データや地域への問いかけ結果を踏まえて選定し、都道府県毎に策定する「交通円滑化アクションプログラム」に基づき、より利用者の実感にあった透明性の高いものとします。

具体的な対策としては、バイパス整備、交差点立体化等の交通容量拡大策にあわせ、路上工事の縮減や有料道路の弾力的な料金施策とともに、公共交通機関や自転車の利用促進等の施策をより積極的に実施します。また、公安委員会との連携を強化し、信号高度化に併せた局所的な交差点改良等による交通の円滑化を行います。

○渋滞対策：事業費20,895億円

約250箇所対策を完了



【今後の渋滞対策のイメージ】

全国の幹線道路について渋滞損失時間をH29までに約3割削減

（渋滞損失額：約10兆円→約7兆円）

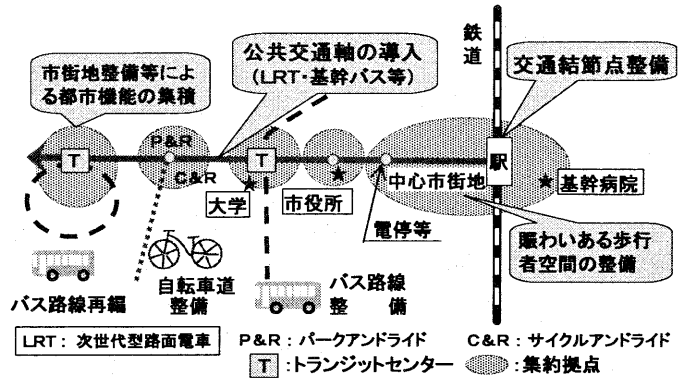
H19（見込み）32.4億人時間／年 ⇒ H20（目標）31.4億人時間／年

<参> 3. 渋滞による損失時間：渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を一定区間毎に算出し、合計したもの。例えばある1kmの区間を1日2万台の車が通行し、1台当たりの乗車人数が1.5人、渋滞が無い場合の所要時間は1分、実際の所要時間は3分である場合（数値はすべて平均値）には、当該区間の渋滞損失時間は2 [万台/日] × 1.5 [人/台] × (3-1)/60 [時間] × 365 [日] = 36.5 [万人時間/年] と計算される

4. 混雑：朝夕のラッシュ時や休日の昼間の時間帯のうち平均速度が20km/h以下となる状態のこと。なお、平均速度20km/h以下の状態とは、信号交差点においては2回以上信号待ちとなる状態に概ね相当

(2) 公共交通機関の利用促進等に向けた総合的な交通戦略の展開

都市・地域の安全で円滑な交通の確保と魅力ある将来像を実現するため、交通に関わる多様な主体で構成される協議会による総合的な交通戦略の策定及びそれに基づく公共交通機関の利用促進等への取組みを支援します。



【総合的な交通施策の連携イメージ】

具体的には、デマンド

バスによる利便性向上、駅前広場等の交通結節点の改善、LRTやバスの走行空間の整備等による公共交通機関の利用促進や徒歩・自転車による移動環境の整備等を推進し、交通の快適性、利便性の向上を図ります。

○デマンドバスによる利便性向上〔新規〕：国費3億円

○交通結節点改善事業：事業費726億円

岡山駅地区（岡山県）等 約150箇所

○LRTに対する総合的支援：富山市（富山県）

○都市モノレール・新交通システムの整備：

千葉都市モノレール（千葉県）等

(3) 路上工事による交通への影響の縮減

路上工事による渋滞や迂回により、道路の円滑な利用に支障を与えていることを踏まえ、都道府県毎に策定する「路上工事対策行動計画」に基づき、抜本的な路上工事対策を実施します。また、行動計画において定めた対策エリア内の全道路において、路上工事時間と路上工事による渋滞長を、道路管理者と占有企業者が共同で監視し、改善目標と改善実績を公表します。

○行動計画に基づき、路上工事時間の縮減のため、工事の共同施工を推進

○特に、年末及び年度末の工事を大幅に抑制

○路上工事による渋滞長を計測して、著しい渋滞が発生した場合は工事を一時休止

○工事の目的、期間等をわかりやすく示す看板等の設置

【路上工事対策行動計画の構成イメージ】

- 路上工事による交通への影響を縮減する取り組み
 - ・路上工事を抑制する時期・時間帯・路線の設定（年度末および年末年始など）
 - ・路上工事により道路を通行止めとする際の事前の告知
 - ・著しい渋滞が発生した場合の工事の一時休止
- 路上工事による交通への影響を把握する取り組み
 - ・路上工事時間や渋滞損失時間の計測
- 行動計画のフォローアップ
 - ・行動計画に基づく取り組みの効果を踏まえ協議会において計画を見直し

<参> 5. 路上工事対策行動計画：都道府県毎に道路管理者と占有企業者（電気・ガス・水道等）から構成される協議会が、路上工事時間の計測などの具体的行動を明確にし公表する計画

(4) 踏切対策のスピードアップ^{参6}（除却対策）

開かずの踏切は、全国に約600箇所、交通が集中する踏切は、全国に約800箇所存在し、電車の運行本数が多い時間帯において、長時間の踏切遮断による交通渋滞が発生しています。

これらの踏切（約1,400箇所）に対して、連続立体交差事業や道路の立体化等により踏切を除却する対策のスピードアップを図り、平成20年度から10年間で、約400箇所の除却を進めます。また、踏切制御に係るシステムの高度化、工期短縮に向けた高架化技術の検討等、鉄道施設等の改良による道路交通の円滑化方策の検討を行います。

○連続立体交差事業：事業費1,951億円

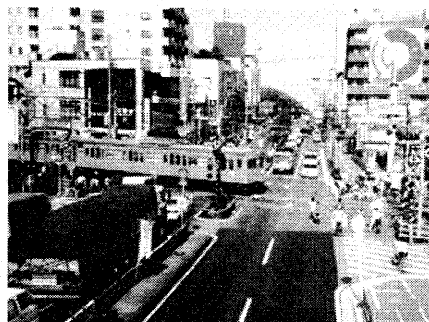
JR中央線（東京都）、西鉄天神大牟田線（福岡県）等 63箇所

うち新規着工準備箇所

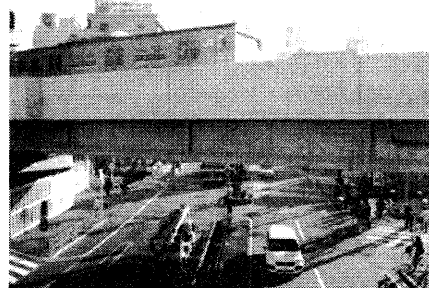
京阪本線^{こうりえん} 香里園駅^{ひらかた}～枚方公園駅付近（大阪府）等 3箇所

○鉄道施設等の改良による道路交通の円滑化方策の検討〔拡充〕国費7億円

国道、都道府県道等に残る開かずの踏切をH29までに概ね解消

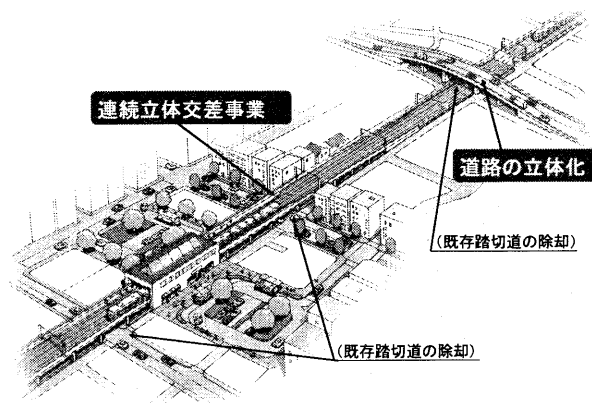


高架切替前(最大渋滞長:約500m)



高架切替後(交通渋滞解消)

【踏切の除却対策事例（JR阪和線）】



【踏切の除却対策イメージ】

- <参> 6. 開かずの踏切：電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切
7. 交通が集中する踏切：「開かずの踏切」より遮断時間は短いものの、自動車や歩行者が集中していること等により、交通に大きな支障となっている踏切。1日の踏切交通遮断量が5万台時以上の踏切、又は、自動車交通量に歩行者、自転車を加えた1日の踏切交通遮断量が5万台人時以上の踏切のうち、歩行者と自転車のみ遮断量が2万台人時以上である踏切

Ⅲ 安全・安心の確保

1. 防災・減災対策

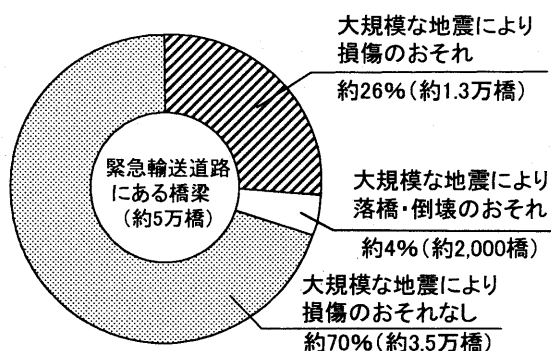
(1) 耐震対策の推進

大規模地震発生時における被害を軽減するとともに、円滑かつ迅速な応急活動を確保するため、緊急輸送道路のうち、広域応援部隊等が移動するための県庁所在地間を結ぶ道路について、橋梁の重大な損傷を防止する対策を推進することとし、平成20年度は、損傷のおそれのある橋梁約700橋の対策に着手します。

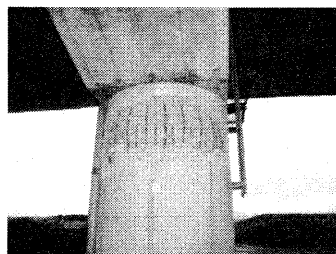
また、その他の緊急輸送道路については、橋梁の落橋・倒壊を防止する対策を推進します。

○緊急輸送道路の橋梁の耐震対策の推進：事業費1,033億円

緊急輸送道路における損傷のおそれのある橋梁（約1.3万橋）のうち、広域応援部隊等が移動するための県庁所在地間を結ぶ道路に存在する橋梁約8,000橋の耐震対策をH29までに完了



【緊急輸送道路にある橋梁（平成20年3月見込）】



耐震対策をしていなかったため損傷を受けた例



耐震対策が完了したため損傷がなかった例

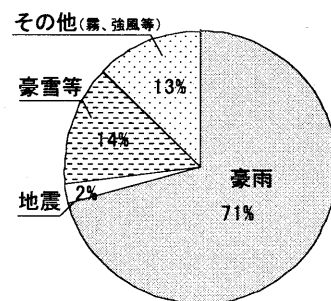
【新潟県中越地震における耐震対策の効果】

(2) 豪雨対策等の推進

豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、公共施設や病院等を相互に結ぶ生活幹線道路において、道路斜面や盛土等の防災対策、災害のおそれのある区間を回避する道路の整備を推進します。

また、異常気象時における国民生活への影響を最小限にとどめるため、過去の災害履歴や対策実績を踏まえ、事前通行規制の緩和・解消を進めます。

併せて、津波発生時等において人命の安全確保を図るため、避難に必要な道路の整備を推進します。



H8～H17年度の平均：約7,800回／年度

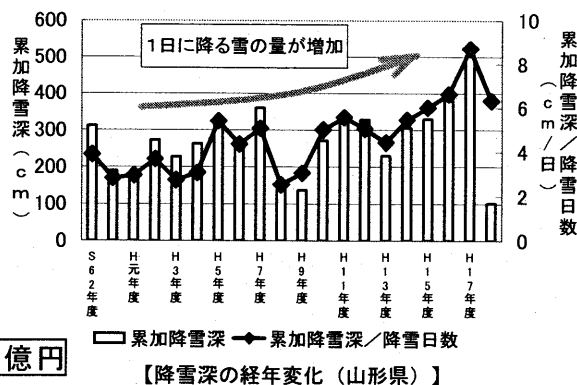
【道路の通行止め原因】

<参> 1. 公共施設：県庁、役場等の行政機関や、鉄道駅、空港、港湾及びインターチェンジ等の主要交通拠点

(3) 雪国の生活を支える冬期道路ネットワークの確保

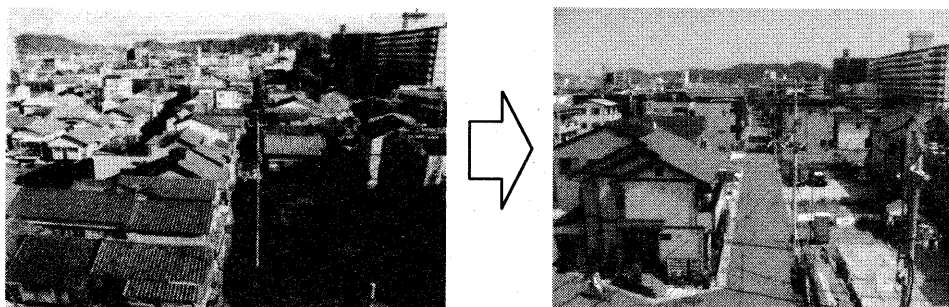
近年、増加傾向にある集中降雪に対応し、積雪寒冷特別地域における道路の除雪、防雪及び凍雪害防止に関する計画を策定するとともに、各道路管理者が連携し、冬期の安定した道路ネットワークの確保を図ります。

○雪寒対策の推進：**事業費 1,006 億円**



(4) 密集市街地における都市防災対策の推進

災害時の被害を軽減するため、地震時等に家屋の倒壊や大規模な延焼の可能性のある市街地において、面的な市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備を推進します。



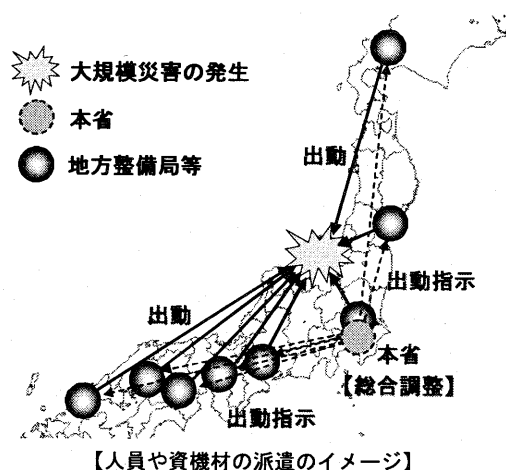
【災害時に家屋の倒壊や大規模な延焼の可能性のある市街地における対策例】

(5) 災害時の迅速な情報提供、早期復旧に向けた取組みの強化

発災時に利用者のニーズに合わせた通行規制情報等を提供するため、情報連絡本部を設置すること等により、発災時の通行可能ルートや規制解除の見通しも含めた情報等を道路管理者が連携して共有し、一元的に提供する体制を整備します。

また、大規模災害時の迅速かつ的確な緊急対策のため、照明車等の災害対策用機械の整備を推進するとともに、被災地への人員や資機材等の派遣等により、地方公共団体への支援体制の充実を図ります。

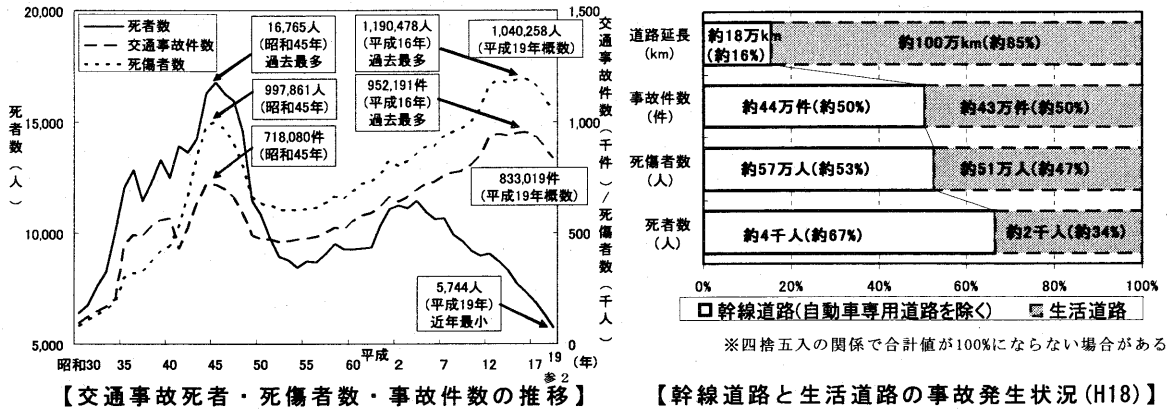
さらに、災害時の避難・救助・復旧活動等の迅速化を図るため、飲用・トイレ用の貯水槽、非常用電源、非常食等の備蓄倉庫等の整備により「道の駅」の地域における防災拠点化を図るとともに、救命救急病院へのアクセス強化等を支援する高速道路の緊急出入口の活用を図ります。



2. 交通安全の向上

(1) 交通事故対策の推進

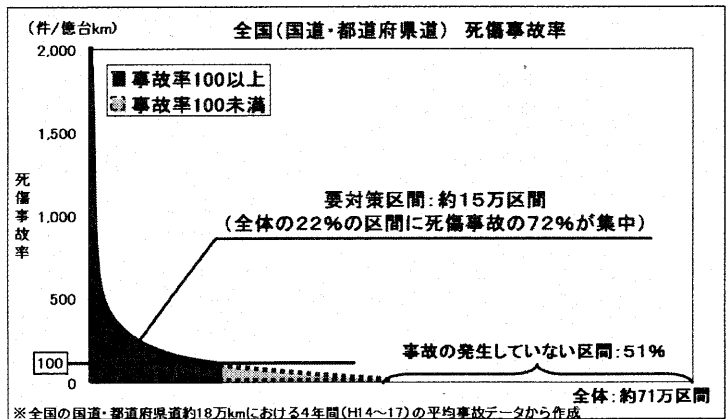
平成19年の交通事故は、死者数だけではなく、事故件数・死傷者数も3年連続で前年を下回り、減少傾向に転じたところです。しかし、依然として国民の約100人に1人が交通事故で死傷するなど、道路交通安全を取り巻く状況は厳しいものがあります。このため、幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を推進するとともに、安全・安心な歩行空間や自転車走行環境の整備を推進します。



参3
道路交通における死傷事故率をH24までに約1割削減

① 幹線道路の交通事故対策

「事故危険箇所」を含め、幹線道路の交通事故対策は、国民への問いかけを行いながら、事故の発生割合の高い区間(レッドゾーン)において重点的に実施し、予算を集中投資することで効率的に進めます。



また、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、効果的な対策を実施します。

○交通事故対策の重点化の推進: **事業費4,924億円**

- <参>
- 交通事故件数・死傷者数の平成19年概数は、平成20年1月2日発表値であり今後変更があり得る
 - 死傷事故率: 車が1億km走る間に起こる死傷事故件数。1件/億台キロとは、例えば1万台の自動車1万台が1万km走行した場合に、平均1件の死傷事故が発生することを意味する
 - 事故危険箇所: 事故の発生割合の高い区間のうち、特に重点的に対策を実施すべき箇所。警察庁と連携して、平成20年度に新たに指定予定
 - 事故の発生割合の高い区間(レッドゾーン): 死傷事故率100件/億台キロ以上の区間。死傷事故率が、欧米水準の約2.5倍以上で、国内の平均値以上
 - 事故の危険性の高い通学路: 児童または幼児が小学校等に通うため、1日につき概ね40人以上通行する道路の区間など、事故が発生しているまたは発生するおそれ大きいと認められる通学路
 - 安全上課題のある踏切: 開かずの踏切、前後の道路よりも歩道が狭隘な踏切及び交通が集中する踏切 (P15参照)
 - 速効対策対象踏切: 開かずの踏切 (約600箇所) 及び前後の道路より歩道が狭隘な踏切 (約600箇所) が対象 (平成18年度時点)
 - 数値は、安全対策完了踏切数を安全上課題のある踏切数で割ったもの

②通学路における安全・安心な歩行空間の創出

人優先の安全・安心な歩行空間を形成するため、「あんしん歩行エリア」を含め、多くの児童が利用する等、事故の危険性の高い通学路^{参6}において集中的に対策を実施します。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、カラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法も含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。



【通学路の歩道整備事例】 【カラー舗装による歩行空間の整備事例】

○通学路における歩道等の整備：事業費2,926億円

○交通安全事業統合補助制度における計画策定事業の追加〔新規〕

事故の危険性の高い通学路のうち、歩道等のない約4.4万kmについて、H29までに簡易な方法を含めて安全・安心な歩行空間を概成

③安全で安心な自転車走行環境の整備

道路管理者と警察が連携し、歩行者・自転車・自動車が分離された自転車走行空間を創出します。

特に、今後の整備の模範となるモデル地区において、先進的・総合的な取組みを実施します。



【自転車道】 【自転車レーン】

【自転車走行空間の確保事例】

また、自転車のネットワーク計画の作成を支援し、計画に基づいて取組む自転車利用環境の総合的な整備を重点的に支援します。

○自転車利用環境の整備：事業費287億円 江東区(東京都)等

(2)踏切対策のスピードアップ(安全対策)

開かずの踏切等の安全上課題のある踏切(約1,900箇所)^{参7}に対して、歩道拡幅や立体横断歩道橋の設置等の安全対策を集中的に実施します。

また、安全対策の迅速化を図るため、除却対策とともに、駅構内を利用した自由通行空間の確保等、様々な踏切対策に取り組めます。

なお、速効対策対象踏切^{参8}約1,200箇所に対しては、平成22年度までに全て(平成18~20年度で約6割の箇所)対策を実施します。

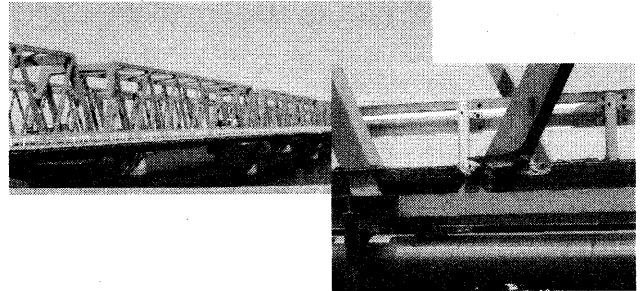
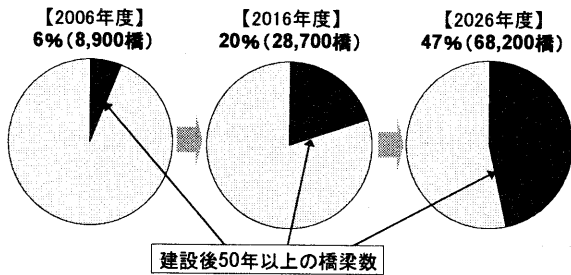
○踏切の安全対策：事業費423億円

安全上課題のある踏切^{参9}をH29までに全て解消

H19(見込み)10% ⇒ H20(目標)25%

3. 安全・安心で計画的な道路管理

高度経済成長期に建設された多くの橋梁など道路ストックの高齢化が進み、今後、疲労や劣化等の損傷が深刻になることが懸念されます。このため、定期的な点検により損傷が軽微な段階で補修を行う等の計画的な道路管理を行い安全で安心な道路サービスを提供します。



※全道路約15万橋(橋梁15m以上)を対象

【建設後50年以上が経過した橋梁の割合】

【橋梁の損傷例:トラス橋の斜材の破断
(国道23号木曾川大橋)建設後44年経過】

(1) 予防保全の推進

今後、高齢化した道路ストックが急増することを踏まえ、損傷が深刻化してから対策を行う事後保全から、定期的な点検により、早期に損傷を発見し、事故や架け替え、大規模な修繕に至る前に対策を行う予防保全に転換します。これにより、安全で安心な道路サービスを確保するとともに、計画的に橋梁等の長寿命化(例:鋼橋の平均的な寿命を約60年→約100年)を実施します。

地方公共団体が管理する橋梁については、特に市町村が現状を適切に把握できていない状況を踏まえ、予防保全への円滑な転換を図るため、点検により適切な管理が行われるように、技術的支援や長寿命化修繕計画の策定支援など所要の措置を講じます。

さらに、昨年10月に「道路橋の予防保全に向けた有識者会議」を設置し、橋梁点検の制度化や点検資格など必要な方策について検討を行っており、その結果を順次施策として具体化します。

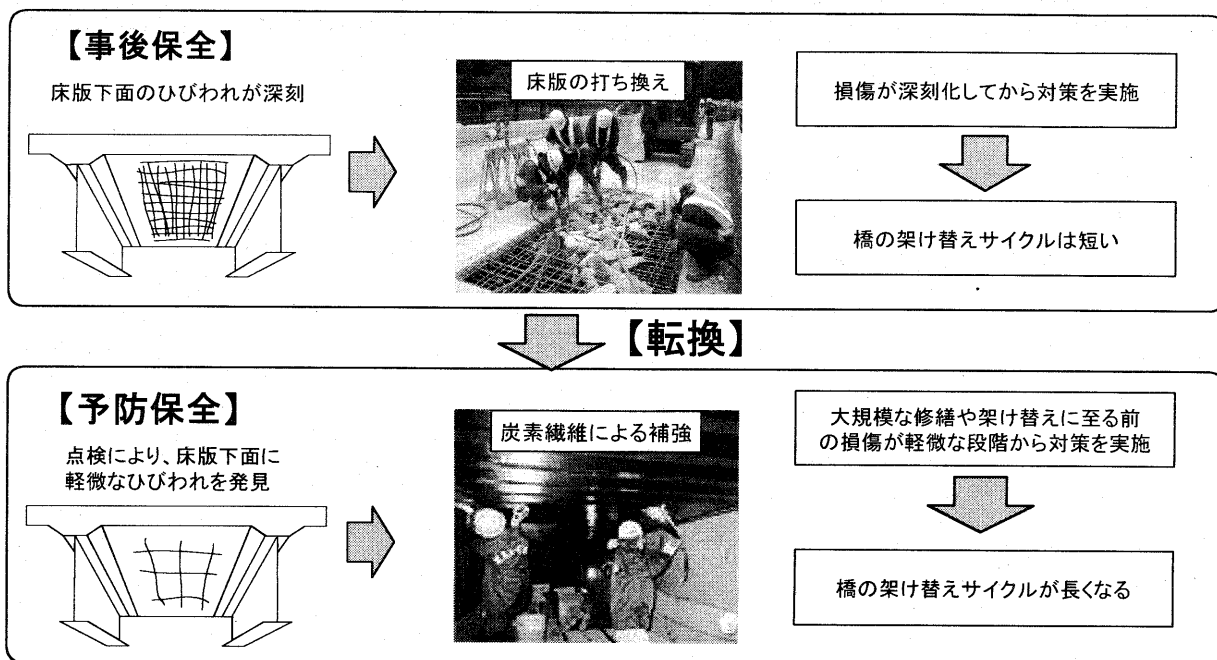
○橋梁の修繕・更新:事業費2,348億円

安全な通行を確保できる道路橋の寿命を100年以上に長寿命化

長寿命化修繕計画策定率: H19(見込み)28% ⇒ H20(目標)41%

<参>10. 国管理橋梁では5年に1回の定期点検を実施し、損傷の状況を把握することとしている

11. 全国の道路橋(15m以上)について長寿命化修繕計画(点検結果に基づき、必要な修繕・架替えの時期等を定めた計画)を策定している割合。予防保全の実施により長寿命化を図るため、H29までに高速道路から市町村道まですべての橋梁について長寿命化修繕計画を策定



(2) 道路網の機能に着目した戦略的な管理

これまでの道路整備の考え方に加え、災害時に孤立集落を防ぐ観点や橋梁の点検・修繕時にも物流機能等についてリダンダンシーを確保する観点など、管理・防災の考え方から道路ネットワークを評価する必要があります。

このため、国及び地方公共団体等の各道路管理者が連携し、補完する道路同士について道路管理水準の調整や橋梁等の補修・補強の優先順位、災害時の緊急輸送道路を確保するために必要な連携方法の検討等を行い計画的な道路管理を進めます。

(3) 地域性を踏まえた日常管理

日常管理について、道路の安全を確保しつつ、これまでのコスト縮減を維持し、道路を常時良好な状態に保ちます。

特に、都市の顔となる地区では、地方公共団体と連携し、美観等に配慮した管理や地域のシンボルとなっている街路樹について、地元住民と協働した管理を行う等の地域性を踏まえた管理を推進します。



【地元住民等との街路樹現地調査
(国道54号 広島市)】

(4) 維持管理分野の技術開発推進

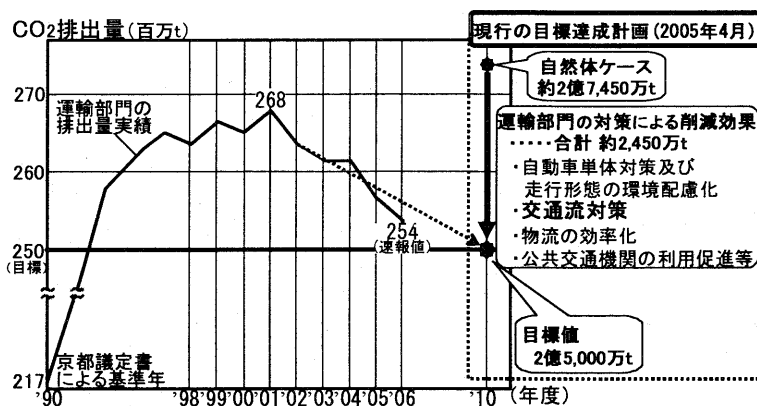
道路施設の点検・維持作業の現状を踏まえ、維持管理分野における技術開発のニーズを明確にし、産・学・官の連携により、地方公共団体においても活用可能な技術開発を計画的に推進します。また、道路管理に関わる技術者不足などに対応するため、地方公共団体も含めた道路構造物の補修・補強や点検・診断に係る技術者の育成に向けた取組みを行います。

IV 環境の保全と豊かな生活環境の創造

1. 地球温暖化対策

平成17(2005)年2月に発効した京都議定書の6%削減目標の達成に向け、国内では同年4月に京都議定書目標達成計画が閣議決定され、取組みが進められています。

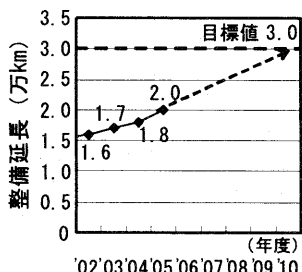
これまで運輸部門のCO₂排出量は、交通流対策等により、平成13(2001)年度をピークに、目標達成に向け着実に減少してきています。



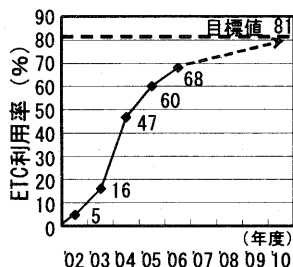
【運輸部門のCO₂排出量の推移】

(1) 京都議定書目標達成計画における道路施策の推進

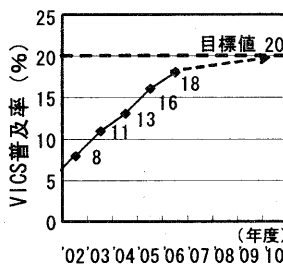
現行の目標達成計画に位置付けられている道路施策(①自転車利用環境の整備、②ITSの推進、③路上工事の縮減)は、約340万t-CO₂/年の排出量を削減する目標の達成に向け、着実に進捗しています。



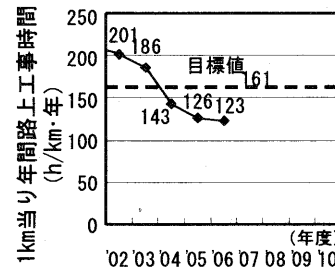
【自転車利用環境の整備】



【ITSの推進】



【ITSの推進】



【路上工事の縮減】

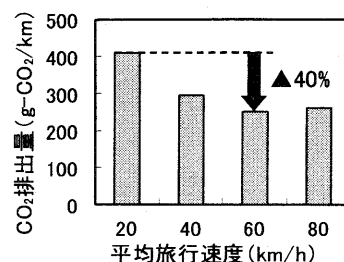
【現行の目標達成計画に位置づけられている道路施策の実績】

さらに、運輸部門の目標達成を確実にするとともに、政府全体としての目標達成が厳しい状況であることも踏まえ、追加対策として、①多様で弾力的な料金施策、②ボトルネック踏切等の対策のスピードアップ、③路上工事の更なる縮減を推進します。

- 多様で弾力的な料金施策の実施
- ボトルネック踏切等の対策のスピードアップ

(2) 道路施策におけるCO₂排出量削減の推進

京都議定書の目標達成を図るとともに、その後もCO₂排出量の削減を着実に進めるために、首都圏三環状道路等の幹線道路ネットワークの整備、主要渋滞ポイント対策等を引き続き体系的かつ集中的に実施していきます。



【走行速度とCO₂排出量】

<参> 1. 京都議定書の6%削減目標：京都議定書の第1約束期間である平成20~24(2008~2012)年度の温室効果ガス排出量の平均値を基準年である平成2(1990)年度比で6%削減する目標
 2. ボトルネック踏切：開かずの踏切、交通が集中する踏切

また、道路空間にとどまらず沿道空間を含めた面的な緑化を推進するとともに、高速道路のSA等において長距離トラック等によるアイドリングを抑制するため、外部から電気を供給するエコパーキングシステムの普及を促進します。

○道路施策による地球温暖化対策：事業費29,552億円

○エコパーキングシステムの普及促進〔新規〕：国費2億円

道路施策により、H29（2017）年度の年間CO₂排出量を約1,600万t-CO₂削減

2. 道路環境対策

(1) 集中的な道路環境対策の実施

幹線道路の沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備・交差点改良等のボトルネック対策、遮音壁の設置・低騒音舗装の敷設など沿道環境改善事業を継続的に推進します。

特に、自動車NO_x・PM法が改正されたことを踏まえ、大気質の環境基準を長年達成できていない箇所については、関係機関と連携して集中的に道路環境対策を実施します。

○沿道環境改善事業：事業費1,962億円

NO₂及びSPMの環境基準をH22までに概ね達成

NO₂ : H17（実績）91% ⇒ H20（目標）97%

SPM : H17（実績）94% ⇒ H20（目標）97%

注）当該指標は、自動車排出ガス測定局を対象としている。

騒音の状況を把握している国道、都道府県道について、夜間騒音要請限度をH29までに概ね達成

H18（実績）80% ⇒ H20（目標）84%

(2) 大型ディーゼル車等の低公害化の促進

環境負荷の大きな大型ディーゼル車に代わる次世代低公害車^{参4}の実用性向上のため、運送事業者等による実使用条件下での実証走行試験を行います。さらに、低公害車の導入等への補助を行い普及を促進します。

(3) 都市部のヒートアイランド現象等への対応

ヒートアイランド現象の著しい都市部において快適な歩行空間を確保するため、保水性舗装など路面温度を低下させる効果がある舗装の面的敷設や道路緑化、自然素材を活用した歩道の整備を推進します。

<参> 3. 自動車NO_x・PM法：自動車交通の集中等により大気環境基準の確保が困難となっている地域において、自動車から排出されるNO_x及びPMの総量を削減し大気環境の改善を図ることを目的とした法律

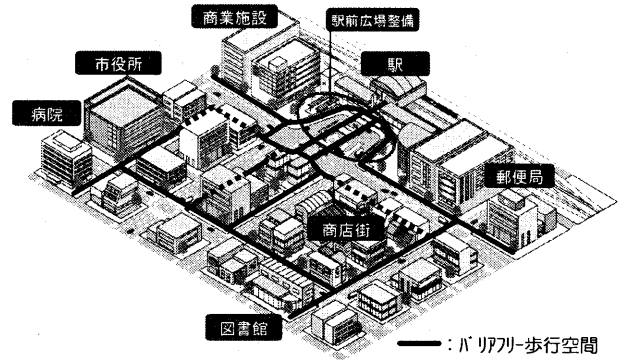
4. 次世代低公害車：DME（ジメチルエーテル）自動車、IPT（非接触誘導給電装置）ハイブリッド自動車、CNG（圧縮天然ガス）自動車等、排出ガス性能を大幅に改善した自動車

3. 生活環境の向上

(1) 快適な生活環境創出のためのみちづくり

① 歩行空間のバリアフリー化の推進

平成18年12月の「バリアフリー新法」^{参5}の施行等を踏まえ、重点的に整備する地区（1日あたり5,000人以上が利用する駅等の周辺及び市町村の中心地区）において、駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路を対象に、幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差解消及び勾配の改善、立体横断施設へのエレベーター設置等を重点的に推進します。



【旅客施設周辺のバリアフリー化のイメージ】

併せて、駅前広場や駅自由通路、駐車場の整備など交通結節機能の強化、乗り継ぎ利便性の向上等を推進します。

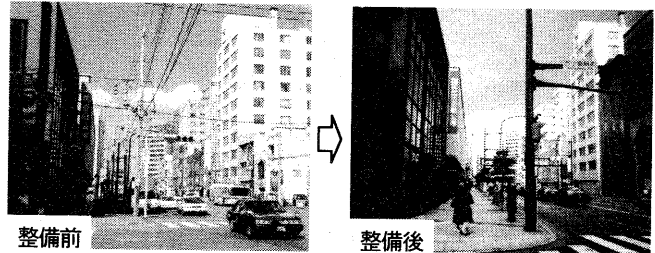
○歩行空間のバリアフリー化の重点実施：事業費1,510億円

重点的に整備する地区において、駅、官公庁施設、病院等の相互間^{参6}をH29までにバリアフリー化して連絡

バリアフリー化された道路の割合：H19(見込み)34% ⇒ H20(目標)約42%

② 効率的な無電柱化の推進

中心市街地の主要な道路、市街地における県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路で災害時の電柱倒壊により通行の支障となる道路、及び歴史的街並みを保全すべき地区や日本風



【北九州市小倉都心地区における整備事例】

景街道等の道路において、集中的に無電柱化を実施します。

また、新設バイパス箇所等における同時施工を推進するとともに、バリアフリー化や景観関連事業等と連携した効率的な整備を進めます。

○無電柱化の推進：事業費1,688億円

1) 市街地の幹線道路^{参7}の無電柱化率をH29までに約3割に向上

H19(見込み)約15% ⇒ H20(目標)約17%

2) 中心市街地の主要道路^{参8}ではH29までに無電柱化を概成

H19(見込み)約58% ⇒ H20(目標)約62%

③くらしのみちゾーンの取組み

交通安全事業統合補助制度や地方道路交付金事業等を活用して、質の高い生活環境を創造します。

また、意欲の高い地方公共団体、地域や住民の主体的な取組みによる歩行者・自転車優先の安全・快適な「くらしのみちゾーン」の形成を、地域間でのノウハウ交換の促進等により支援します。



【松山市 ロープウェイ通り】

○くらしのみちゾーンの形成：松山市^{どうご}道後地区（愛媛県）等 55地区

○交通安全事業統合補助制度における計画策定事業の追加 [再掲]

(2) 魅力ある都市空間の形成

①集約型都市構造の実現に向けた既成市街地の再構築

集約型都市構造への再編を図るため、中心市街地や主要な結節点周辺等、都市機能の集積を促進することが求められる拠点的市街地において、事業計画の初期段階における取組みを強化すること等により民間主体の積極的な事業参画の誘導を図りつつ、都市内の道路整備、土地区画整理事業、市街地再開発事業等を重点的に推進します。

○土地区画整理事業：弘^{ひろさき}前駅前北地区（青森県）等 約400地区

○市街地再開発事業：武蔵ヶ辻^{むさしがつじ}第四地区（石川県）等 約80地区

②活力ある市街地形成のためのみちづくり

地方都市における中心市街地の活性化を図るため、基本計画に位置づけられた、中心市街地へのアクセス性向上のための幹線道路の整備、公共交通の利用促進により交通の円滑化を図るための公共交通機関整備への支援、駅等での乗換えの円滑化のため、道路区域外での自転車駐車場整備（民間を含む）の推進など交通結節点の整備、にぎわいづくりのための魅力ある歩行者空間の整備等を重点的に推進します。

○中心市街地活性化法に基づく認定地区（道路事業関連）：

岐阜市（岐阜県）等 11地区

○交通結節点（道路区域外）における自転車駐車場整備 [新規]

③都市内物流の効率化

改正道路交通法の施行に伴い高まる駐車需要に対応し、都市内物流の効率化を推進するため、短時間駐車を行う貨物車に対して、関係者と連携した荷捌き駐車スペースの整備等を推進します。

< 参 > 5. バリアフリー新法：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

6. 1日あたり5,000人以上が利用する駅等の周辺及び市町村の中心地区において、市町村がバリアフリー基本構想に位置づける等、重点的に実施する道路が対象

7. 市街地の幹線道路：都市計画法における市街化区域及び市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域内の一般国道及び都道府県道

8. 中心市街地の主要道路：商業、業務等の様々な都市機能が集積し、市町村の中心としての役割を果たしている市街地における国道、都道府県道及び主要な市区町村道

V 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

「道路特定財源の見直しについて」（平成19年12月7日政府・与党）に基づき、地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点から、高速道路料金の引下げ、スマートインターチェンジの増設等、既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策に取り組めます。あわせて、高速道路会社においてコスト縮減等の更なる経営合理化による追加的措置を行います。

また、今般の急激な原油価格高騰に対応するため、平成19年度中に導入する深夜割引の拡充を引き続き行い、安定的な物流コストの確保等を図ります。

さらに、これらの措置の効果をより高めるため、E T Cへの利用転換に引き続き取り組めます。

(1) 多様で弾力的な料金施策の実施

平成19年度の料金社会実験の結果等を踏まえ、高速道路ネットワークを有効活用するための料金施策を所要の手続きを経て実施します。

首都高速道路・阪神高速道路においては、利用者の負担の公平化と都市高速道路の有効活用を図るための距離別料金を、利用者からの意見等を踏まえ、会社や関係する地方自治体等と連携の上、引き続き検討を進め導入します。

【参考】平成19年度の料金社会実験の内容

(1) 地域の活性化

地方部で国道に並行する高速道路を有効活用し、現道の課題を解消・緩和するための料金割引の導入に向けた社会実験

○地域の高速道路の更なる利活用を図る時間帯料金割引の社会実験（全国約50箇所）

(2) 物流の効率化

物流の効率化を促進するための料金割引の導入に向けた社会実験

○夜間の割引料金で利用できる時間を拡大する社会実験

（東名（裾野IC～東京IC）、名神等（栗^{りっとう}東IC～西宮IC等）、東名阪等（みえ川越IC～亀山IC等））

【夜間の割引時間帯を拡大する社会実験（東名高速）の例】

深夜割引（0～4時：3割引）の導入後に生じている、現道に一旦降りる車両や料金所周辺での時間待ち車両等による沿道環境や安全面の課題を解消・緩和するため、裾野IC～東京IC間を22～24時に到着する交通に対して、23～24時を3割引、22～23時を2割引し、更なる物流の効率化を図ります。

(3) 都市部の深刻な渋滞の解消

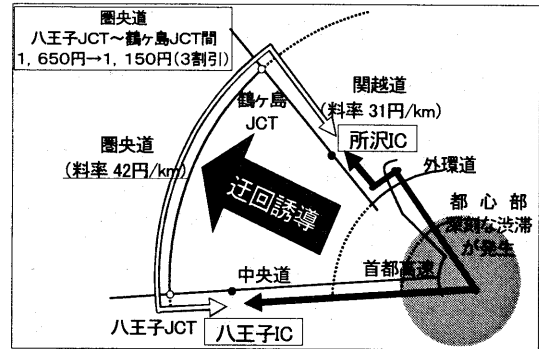
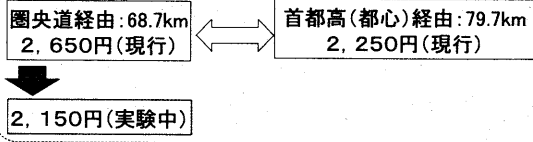
大都市圏の高速道路ネットワークを有効活用するための料金割引の導入に向けた社会実験

- 首都高速・阪神高速において利用距離に応じて料金を変える社会実験
- 環状道路の料金を割り引く社会実験(圏央道、アクアライン・東関東道等)

【環状道路の料金社会実験(圏央道)の例】

通過交通による都心部の深刻な渋滞を解消・緩和するため、八王子JCT～鶴ヶ島JCT間を全線利用する交通を3割引し、都心経由から圏央道経由に交通の迂回誘導を図ります。

<八王子IC～所沢IC間の通行料金(普通車)>



【環状道路の料金社会実験(圏央道)】

※本四道路において、物流の効率化及び観光振興の観点から社会実験を実施。

これらの料金社会実験により、渋滞が減少し、走行速度が向上することにより、CO₂排出量の削減等の環境改善にも寄与します。

(2) 安定的な物流コストの確保等を図るための高速道路料金の引下げ

今般の急激な原油価格高騰に対応するため、平成19年12月25日に「原油高騰・下請中小企業に関する緊急対策関係閣僚会議」で取りまとめられた緊急対策に基づき、平成19年度中に導入する高速自動車国道における深夜割引の拡充(0～4時: 3割引→4割引)を引き続き行い、安定的な物流コストの確保等を図ります。

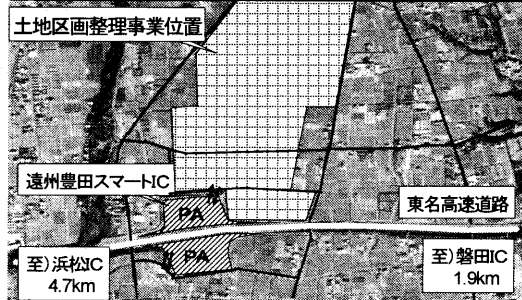
(3) スマートインターチェンジの増設及びアクセス道路整備の促進

既存高速道路ネットワークの機能強化を図るため、高速道路までのアクセス時間の短縮、利便性の向上による地域経済の活性化や生活の充実、安全・安心の向上に向けて、地方公共団体と連携し、今後10年間で約200箇所以上のスマートインターチェンジの整備等を推進します。

また、アクセス道路を整備する地方公共団体に対して、地方道路整備臨時交付金等による財政的支援や計画段階からの技術的支援等を総合的に行います。

○スマートインターチェンジ本格導入支援事業 [新規]

【地域活性化への支援(周辺地域の開発誘発の事例)】
 ◆スマートIC周辺の土地区画整理事業において、工場等13社・大型商業施設1社・宿泊施設1社の誘致が決定
 ◆企業誘致により、約2,700人の雇用創出効果が期待



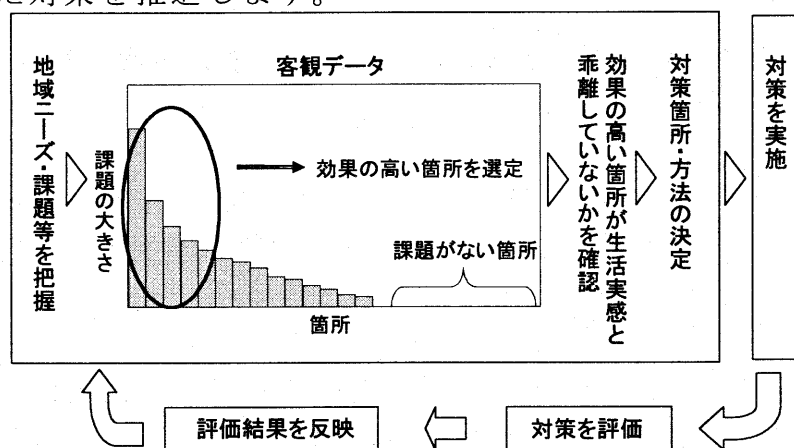
【遠州豊田スマートICの整備効果】

VI 道路施策の進め方

1. 選択と集中による効果的な事業の実施

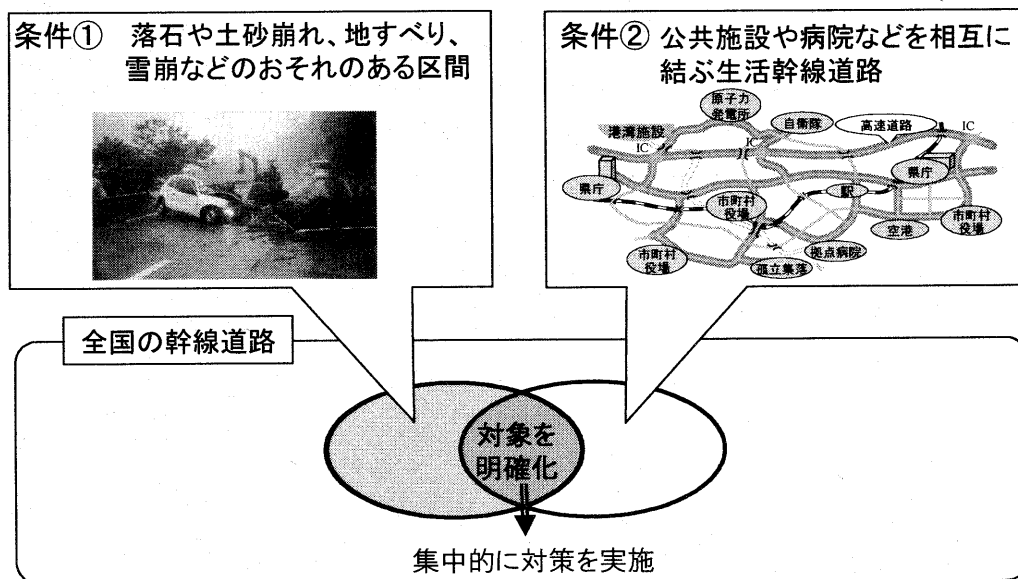
選択と集中による効果的な事業執行を図るため、客観的なデータを用いつつ、政策課題毎に施策の対象全体から対策を講じることについて検討が必要な箇所を選定し、さらにその箇所を重点化して対策を実施します。

渋滞対策や交通事故対策等の自動車交通によって生じる課題を解決する施策については、客観的なデータを用いて各箇所の課題の大きさを明示し、費用対効果を勘案しながら効果が高いところについて優先的に対策を実施します。その際、道路に関する地域のニーズや課題等を把握するとともに、効果が生活実感と乖離していないかを地域の方々への問いかけ等により確認し、地域と協働した対策を推進します。



【優先的な対策の例：渋滞対策・交通事故対策】

また、防災・防雪対策等の安全・安心な国民生活を維持する施策等については、地域の実情を踏まえて対象とする課題や道路等の条件を明確にし、条件に合致するところに対して集中的に対策を実施します。



【集中的な対策の例：防災・防雪対策】

2. 厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進

(1) 評価システムの改善と充実

① 厳格な事業評価の実施

事業の効率性及びその実施過程における透明性の一層の向上を図るため、引き続き厳格な事業評価^{参1}を徹底します。また、環境・安全等の道路事業の多様な効果を評価対象に取り入れ、評価システムの改善と更なる充実を図ります。

② 成果志向の道路行政マネジメントの推進

道路行政をより効率的、効果的かつ透明性の高いものとするため、これまでのマネジメントの取組みを評価するとともに、予算・決算と政策評価との連携強化の流れ等も踏まえながら、得られる成果と実施する事業の関係をより明確にする等、マネジメントの新たな展開を図ります。

また、マネジメントの取組み事例のうち、道路利用者や住民のニーズによりの確に対応する上で有効な手法を、現場の状況等を踏まえながら積極的に活用する取組みを推進します。

(2) より一層のコスト縮減

道路の建設や維持管理をより効率的に進めるため、求められるサービスレベル、自然条件、維持・管理・更新段階における課題等を踏まえ、計画・設計の見直しだけでなく発注方法や施工方法の工夫、施工後の維持管理手法の見直しなど全てのプロセスにおいてさまざまな方策の組み合わせによるコスト縮減を徹底的に進めます。

また、中期計画の素案作成に際して実施した高規格幹線道路の点検結果を受けた整備の進め方を参考とし、高規格幹線道路はもちろんのこと、個々の道路事業においても、地域の状況、道路の利用実態に応じた道路規格・構造の柔軟な設定・変更の更なる徹底によりコスト縮減を推進します。

(3) 供用目標の公表と事業マネジメントの強化

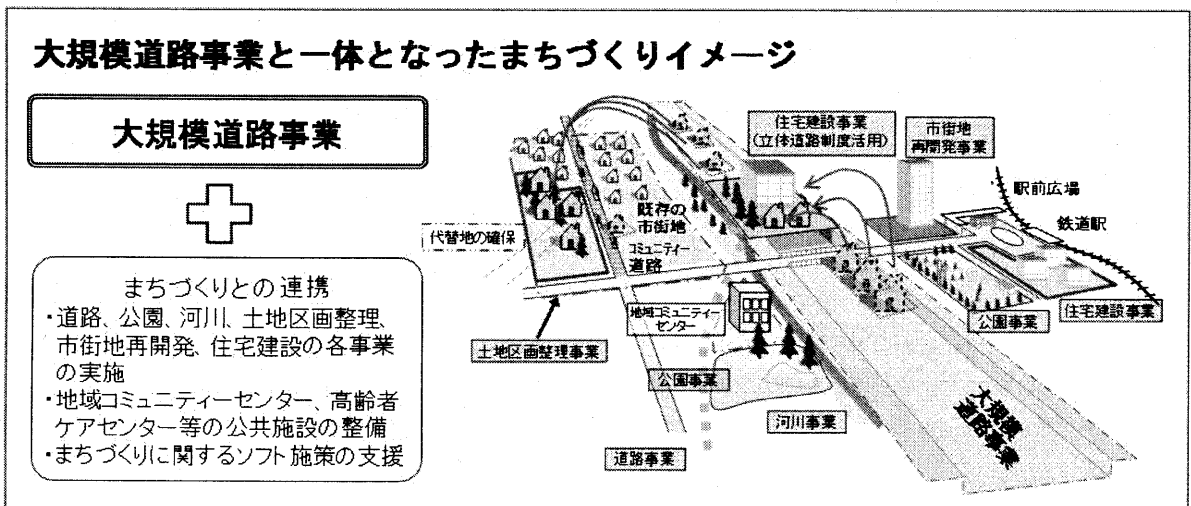
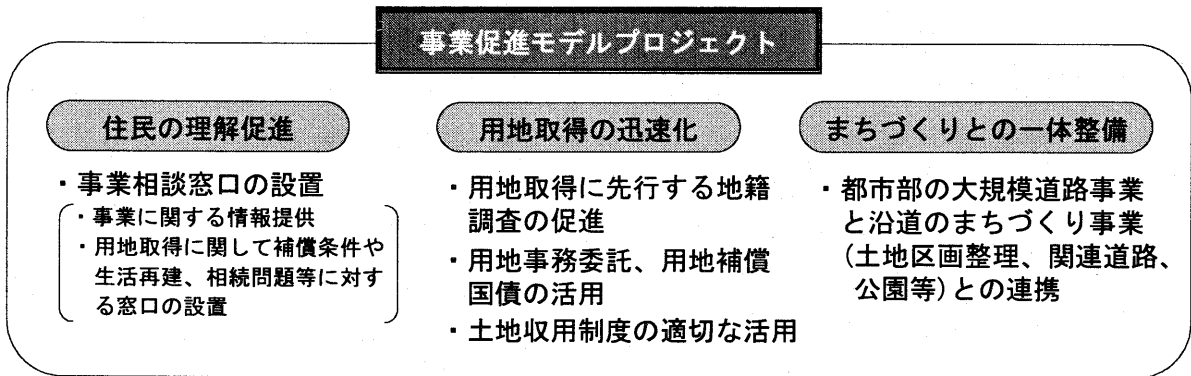
道路事業の効果を早期に発揮させ、道路事業の透明性・信頼性を一層向上させるため、「目標宣言プロジェクト」^{参2}を実施するとともにプロジェクトマネジメント^{参3}を強化する等の事業のスピードアップを図ります。

<参> 1. 事業評価：事業評価実施要領（平成10年3月策定）等に基づき実施してきた費用便益比(B/C)を含む個別事業評価を新規事業採択時の評価、事業途中段階の再評価、完成後に行う事後評価として実施
2. 目標宣言プロジェクト：5年以内に供用を目指す効果の高い事業で、供用目標と年度毎の進捗目標を公表し、その達成度を評価する事業
3. プロジェクトマネジメント：事業の目標達成を目指して行う一連の取組みであり、事業の推進に必要な各業務の計画立案、工程表の作成、進捗管理等からなる

(4) 事業のスピードアップのための用地取得等の条件整備

事業の大幅な効率化を図るため、公益性や投資効果が高く、地方公共団体等の協力体制が確保されている事業を「事業促進モデルプロジェクト」に指定し、住民の理解の促進、用地取得の迅速化等に資する施策を集中的に実施します。また、都市部の大規模道路事業においては沿道とのまちづくり事業との連携を図ります。

また、埋蔵文化財調査における調査体制の拡充や工期短縮につながる入札契約制度の導入等、事業のスピードアップに向けた施策を展開します。



(5) 技術開発の重点的な推進

多様な社会的ニーズに対応し、効率的・効果的に道路ストックの形成と保全を行うため、工期短縮やコスト縮減に資する技術開発を引き続き推進します。また、高齢化する道路ストックの保全に対する重要性が増していることから、健全性把握のための検査・点検や、これまで蓄積されてきた道路資産を有効に活用するための維持更新や災害復旧等に関する技術開発を重点的に進めます。

3. 既存道路の効率的、効果的な利用

既存高速道路の有効活用・機能強化^{参4}や計画的な道路管理^{参5}のほか、情報提供等による効率的・効果的な利用に取り組みます。

(1) 利用者への情報提供の充実

地理に不案内な観光客等に対し、目的地へのわかりやすい道案内手法の導入や交差点標識とカーナビを連携させる等各種情報提供手段の連携等による情報提供の充実を図ります。

○「通り名で道案内」方式の推進

○観光客のための道路案内システムの構築：**国費2億円**

(2) 情報通信技術の活用

情報通信技術を活用した安全運転支援や道路交通情報提供の高度化等に必要なシステムの整備を推進するとともに、更なる道路交通サービスの向上を図るため、ITS車載器を用いた多様なサービスを展開します。

○ITSの推進：**事業費631億円**

① 交通事故対策の更なる推進

より安全な道路交通社会を目指し、路車間通信を活用した安全運転支援システムの全国展開に向けて関係省庁・民間が一体となり、安全運転支援システムの大規模な実証実験を実施します。

また、高齢者等に対する安全運転支援を目的に、道路構造上の走りやすさに関する情報を活用したカーナビの実用化に向けた支援を行います。



【ITS車載器を用いた多様なサービス】

② ITS技術の更なる進展

道路利用者に対するサービス向上を図るため、官・民が収集したプローブ情報^{参6}を効率的に収集・活用できる共通基盤の構築及び収集される情報を活用した道路管理の高度化等を検討します。また、円滑な道路交通を確保し環境の改善を図るため、道路交通情報提供の充実と情報通信技術を活用した物流効率化支援に向けた検討を行います。さらに、国民の利便性向上を図るため、民間事業者によりETCの応用利用促進と、ITS車載器を用いたETCカードに限定されない汎用的なクレジットカードによる料金決済の実用化を検討します。

<参> 4. P26「V 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化」参照

5. P20「3. 安全・安心で計画的な道路管理」参照

6. プローブ情報：車両を通じて収集される位置・時刻・路面状況等のデータ

4. 透明性・公平性の確保

(1) 道路計画の策定プロセスの改善

道路計画の策定にあたっては、手続きの透明性、客観性、公正性を確保するため、構想段階からP Iプロセスの導入を推進します。

また、道路事業への理解をより一層深めるため、路線の上位計画となる道路網全体の計画策定段階において、市民等への情報提供や意見把握等を行うプロセスの構築に向けた取組みを推進します。

(2) 公共工事の品質確保の促進と入札談合の再発防止

適正な品質を確保し調達方法を公正かつ適正なものとするため、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」及び「公共工事の品質確保の促進に関する法律」の厳格な運用を図るとともに、価格と品質による総合的な競争が実現される入札契約方式の導入に努めます。

5. 多様な主体との連携

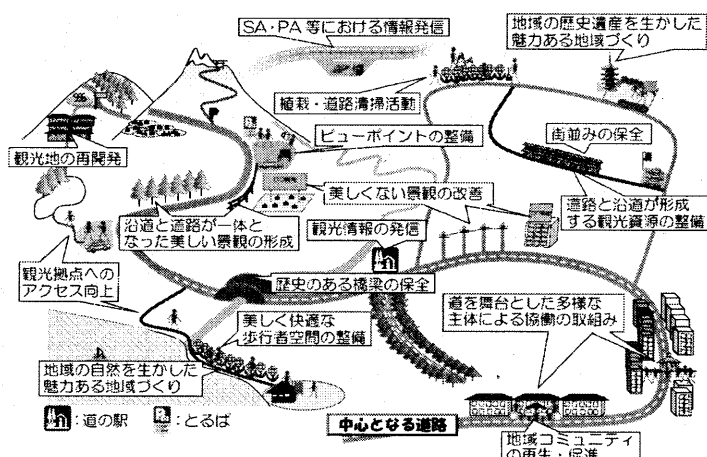
(1) 「日本風景街道」の推進

道を舞台に、多様な主体による協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源や個性を活かした美しい国土景観の形成を図り、観光の振興や地域の活性化に寄与することを目的とする「日本風景街道」を推進します。

具体的には、風景街道として登録されたルート

(平成19年12月末現在91ルート)における美しい景観形成や観光地としての魅力向上に資する活動を支援します。

○日本風景街道の推進：**国費2億円**



【日本風景街道のイメージ】

(2) 国民から寄せられるニーズへの対応

身近な道路へのニーズに応えるため、「道の相談室」等に寄せられた要望等を整理・分析して施策につなげる取組みの充実等や、NPO団体との協働によるきめ細やかなニーズの把握と対応など多様な主体との連携を推進します。

さらに、国民のニーズや先進事例、課題等の情報について各道路管理者間で共有し、対応状況を地域に対して共同で広報するなど、国と地方公共団体が連携した取組みを推進します。

<参> 7. 構想段階：個別の路線計画において、都市計画決定等の段階より早い段階のこと

8. P I：パブリックインボルブメント。計画プロセスの透明性、客観性、合理性、公正性を高めること、及びより良い計画づくりに資することを目的として、市民等への情報提供、市民等からの意見把握、計画への意見反映を行う取組み

(参考) 重点施策推進要望に係る施策^{参1}の概要

1. 地域活性化基盤道路整備プロジェクトの推進：**要望額680億円**

地域の活性化を図るため、観光や産業振興、医療施設へのアクセス向上及び物流ネットワーク強化等に資する道路整備を推進。

2. 安全で信頼性の高い道路ネットワークの確保：**要望額305億円**

国民の安全と安心の確保は安定した経済成長の基盤であり、災害から国民の生命・財産・生活を守るための防震災対策ならびに橋梁等の道路構造物の安全対策を推進。

<経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日閣議決定）（抜粋）>

第2章 成長力の強化

4. 地域活性化

(1) 総合的な地域活性化政策（「地域力発掘支援新戦略」）の展開

③横断的制度基盤の強化・活用等

・広域的地域（ブロック）の自立・活性化のための公共施設等の整備、地域の強みを活かした企業立地促進、地域公共交通の活性化・再生、農山漁村における定住等及び地域間交流の促進等を図る。

第4章 持続的で安心できる社会の実現

5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化

2. 集中豪雨の増加等の自然環境の変化も考慮しつつ、災害から国民の生命、財産及び生活を守るため、防災・減災対策を着実に推進する。

3. 国民の身近なところでの事故やトラブル等に対処するため、公共交通や道路交通の安全対策を強化する。また、住まいや身近な施設、製品、食品等の安全性を確保するとともに、多重債務者対策に取り組み、安全・安心な暮らしを実現する。

<参> 1. 重点施策推進要望に係る施策：「基本方針2007」の第2章「成長力の強化」（成長力加速プログラム、地域活性化等。「経済成長戦略大綱」（平成19年6月19日改訂）に係る施策を含む。）及び第4章「持続的で安心できる社会の実現」（環境立国戦略、教育再生、生活の安全・安心等）に掲げられたもののうち、新規性や政策効果が特に高い事業・技術開発に必要な経費に係るものをいう

第5 主な新規制度等

1. 「道路特定財源の見直しについて」（平成19年12月7日政府・与党合意）に基づく所要の改善

(1) 真に必要な道路整備の計画的な推進 (P. 5 参照)

① 中期計画の策定及び推進

- 平成20年度以降10年間を見据えた道路の中期計画を策定し、真に必要な道路整備は計画的に進めます。
- 中期計画の事業量は、59兆円を上回らないものとします。
- 中期計画は、今後の社会経済情勢の変化や財政事情等を勘案しつつ、5年後を目処として、必要に応じ、所要の見直しを行います。

② 地域の道路整備の促進

○地方道路整備臨時交付金の制度改善 (P. 12参照)

地方道路整備臨時交付金について、平成20年度以降10年間継続した上で、交付対象に都府県等が実施する一般国道を追加するとともに、地方公共団体の財政力に応じて国費割合を引き上げます。

- ・ 国費割合現行55%→最大70%

○地方道路整備臨時貸付制度の創設 (P. 12参照)

平成20年度以降5年間、地方公共団体が、直轄事業、補助事業及び地方道路交付金事業に伴い負担する額の一部に対して、無利子の貸付を行います。（償還金は国債整理基金特別会計へ繰入れ）

- ・ 貸付期間20年以内（5年以内の据置期間含む）
- ・ 総額5,000億円規模

(2) 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化 (P. 26参照)

- 地域の活性化等、様々な政策課題に対応する観点から、高速道路料金の引下げ、スマートインターチェンジの増設など既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進します。
- このため、国の道路特定財源を活用して2.5兆円の範囲内で債務を国が承継することとします。

2. スマートインターチェンジ本格導入支援事業 (P. 27参照)

スマートインターチェンジの本格導入に取り組む地方公共団体に対し、スマートインターチェンジとあわせてアクセス道路の計画・設計等について、国が技術的な支援を行うとともに、アクセス道路整備にあたっては地方道路整備臨時交付金や補助事業（地方道改築事業におけるスマートインターチェンジアクセス道路の採択基準を新たに設定）の優先配分による財政的支援など、スマートインターチェンジの本格導入推進のための総合的な支援を行います。

3. 交通安全事業統合補助制度における計画策定事業の追加 (P. 19参照)

交通安全事業統合補助制度をより効率的・効果的に運用するため、事業の実施にあたり、事故データの客観的な分析による対策箇所の選定や事故原因の検証に基づく対策内容の検討、住民参加型の計画策定等を行うことができるよう、交通安全事業統合補助制度に、「計画策定事業」（補助率1/2）を追加します。

4. 交通結節点改善事業の拡充 (P. 14参照)

交通結節点改善事業のうち、道路施設の整備と一体的に道路敷地外の整備を行う結節点環境改善事業の補助対象に自転車駐車場の整備を追加します。あわせて、その整備の補助対象者に民間事業者を追加することとし、民間事業者が行う場合には、その整備に要する費用に対して地方公共団体が補助する額（地方公共団体の補助額が全体事業費の2/3を越える場合には、当該2/3に相当する額）の1/2以内を地方公共団体に対し補助します。

5. デマンドバスによる利便性向上（一般会計） (P. 14参照)

2011年7月に完全移行が予定される地上波デジタル放送を活用することにより、高齢者等にとって利便性の高いデマンドバスシステムを開発するとともに、地方都市におけるデマンドバス導入に向けた検討を行います。

6. エコパーキングの普及促進（一般会計） (P. 23参照)

長距離トラック等が仮眠や荷待ち等の際に室内の空調等に必要となる電気を、アイドリングによる発電ではなく外部から供給させるシステムを試行的に導入し、システム導入による局地的な大気環境への効果等を把握するとともに、当該システムのニーズやそれを普及させるための方策等について検証します。

第6 主要連携施策

道路以外の様々な行政施策と連携して、国際競争力の確保、地域の自立と活力の強化、安全・安心の確保、環境の保全と豊かな生活環境の創造の各分野の施策に取り組めます。

I 国際競争力の確保

<道路施策>

<連携する施策>

国際競争力確保のための 物流ネットワークの構築 (P11)	国際標準コンテナ車が支障なく通行可能な国際物流基幹ネットワークの構築、空港・港湾へのアクセス道路整備 等	空港・港湾（特にスーパー中枢港湾）の拠点整備、荷役・貨物運送等の物流サービス向上 等
	(港湾局、航空局 等)	
→国際・国内の輸送モードの有機的な連携による円滑な物流ネットワークの実現		

II 地域の自立と活力の強化

集中的な渋滞対策の推進 (P13)	交通容量の拡大、公共交通機関や自転車の利用促進策の実施、渋滞対策の計画策定や取組み等を行う団体に対する支援 等	信号高度化、違法駐車取締り 等
	(警察庁)	
→より利用者の実感にあった集中的な渋滞対策の推進		

総合的な交通戦略の展開 (P14)	LRTやバス走行空間の整備、交通結節点の改善や運行情報の提供などを組み合わせた公共交通機関の利用促進に向けた支援 等	LRT、接続バス、PTPS(Public Transportation Priority System)、コミュニティバス等の普及を促進 等
	(鉄道局、自動車交通局 等)	
→公共交通の支援や歩行者、自転車利用の促進により都市の交通を円滑化		

魅力ある観光地づくりの支援 (P10、32)	観光地へのアクセス向上やその周辺での渋滞対策による観光客の移動円滑化、利用者への情報提供の充実や観光地としての魅力向上に資する活動を支援する「日本風景街道」の推進 等	ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクト、国際競争力の高い魅力ある観光地の形成のための総合的な支援制度の構築 等
	(総合政策局)	
→円滑な移動の確保や歴史的なまち並みと調和した道づくり等による観光地の魅力増進		

Ⅲ 安全・安心の確保

<p>密集市街地における都市防災対策の推進 (P17)</p>	<p>面的な市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備 等</p> <p>→地震時等に家屋の倒壊や大規模な延焼の可能性がある市街地の解消</p>	<p>防火規制、不燃化支援 等</p> <p>(住宅局)</p>
<p>災害時の迅速な情報提供、早期復旧に向けた取組の強化 (P17)</p>	<p>大規模災害時において被災地へ人員や資機材等を派遣 等</p> <p>→地方公共団体への支援体制の充実</p>	<p>緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）を整備 等</p> <p>(河川局)</p>
<p>交通事故対策の推進 (P18)</p>	<p>交差点改良、歩道等の設置 等</p> <p>→幹線道路の交通事故対策として「事故危険箇所」の整備を、生活道路の面的な交通事故対策として「あんしん歩行エリア」の整備を推進</p>	<p>速度規制等の交通規制、信号機等の整備 等</p> <p>(警察庁)</p>
<p>安全で安心な自転車走行環境の整備 (P19)</p>	<p>歩行者・自転車・自動車が分離された自転車走行空間の整備 等</p> <p>→安全で安心な自転車走行環境を創出</p>	<p>交通規制の実施や指導・取締り等</p> <p>(警察庁)</p>
<p>踏切対策のスピードアップ（安全対策） (P19)</p>	<p>連続立体交差事業等による除却対策と併せて、歩道拡幅、立体横断歩道橋の設置等の安全対策を推進</p> <p>→踏切交通の安全性の向上を推進</p>	<p>視認性の高い警報機・遮断機の設置 等</p> <p>(鉄道局)</p>

Ⅳ 環境の保全と豊かな生活環境の創造

<p>大型ディーゼル車等の低公害化の促進 (P23)</p>	<p>次世代低公害車の技術開発の支援、低公害車の導入等への補助 等</p> <p>→環境負荷の大きな旧来の大型ディーゼル車に代わる低公害車の開発や普及促進</p>	<p>次世代低公害車の実使用条件下での実証走行試験 等</p> <p>(自動車交通局)</p>
------------------------------------	---	---

(参考資料)

1 平成20年度道路整備予算財源内訳等

(1) 道路整備関係国費

(単位：百万円)

区 分	20年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)
特 定 財 源	3,297,948	3,407,629	0.97
揮 発 油 税	2,729,875	2,839,498	0.96
収 入 額	2,768,500	2,844,900	0.97
決 算 調 整 額	△38,625	△5,402	—
石 油 ガ ス 税	13,973	13,231	1.06
収 入 額	14,000	14,000	1.00
決 算 調 整 額	△27	△769	—
自 動 車 重 量 税※	554,100	554,900	1.00
貸付金償還金等	93,813	81,428	1.15
一般財源(N T T - A)	0	20,286	0.00
合 計	3,391,761	3,509,343	0.97

- <注> 1. 平成20年度道路整備関係国費には、社会資本整備事業特別会計国費のほか、P50に掲げた道路特定財源を活用した関連施策に係る経費を含む
2. 自動車重量税※は法令上特定財源とする規定はないが、運用上国分の約8割(77.5%)は特定財源として扱われている。
3. 貸付金償還金等は、道路開発資金貸付金償還金、雑収入等、社会資本整備事業特別会計の固有の収入である

(2) 地方費

(単位：百万円)

区 分	20年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)	
所 要 額	直 轄 事 業 負 担 金	593,984	599,917	0.99
	補 助 事 業 負 担 金 等	434,284	444,837	0.98
	地 方 道 路 交 付 金 事 業	491,725	570,185	0.86
	機 構 ・ 公 社 等 へ の 出 資 金 等	70,396	74,043	0.95
	地 方 単 独 事 業	2,220,000	2,260,000	0.98
合 計	3,810,389	3,948,982	0.96	
財 源 内 訳	特 定 財 源	2,067,700	2,202,600	0.94
	地 方 道 路 譲 与 税	299,800	307,200	0.98
	石 油 ガ ス 譲 与 税	14,000	14,000	1.00
	自 動 車 重 量 譲 与 税	360,100	359,900	1.00
	軽 油 引 取 税	991,400	1,036,000	0.96
	自 動 車 取 得 税	402,400	485,500	0.83
	一 般 財 源	1,742,689	1,746,382	1.00
合 計	3,810,389	3,948,982	0.96	

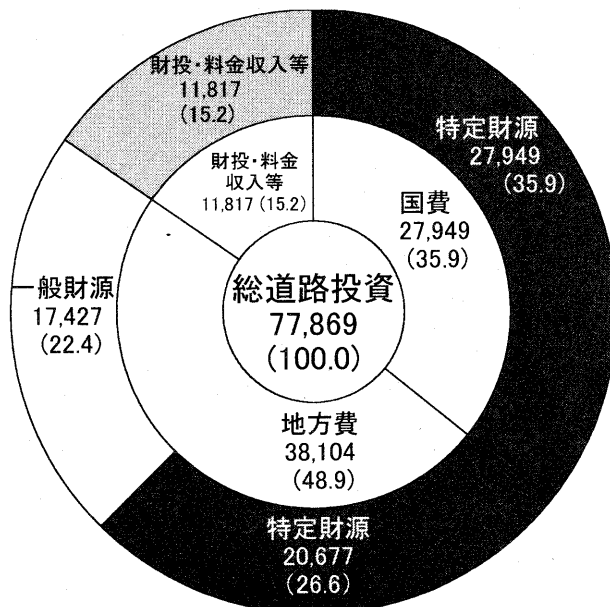
<注> 地方単独事業及び財源内訳の計数は、見込値を含み変動することがある

(3) 道路投資の財源構成及び事業別構成

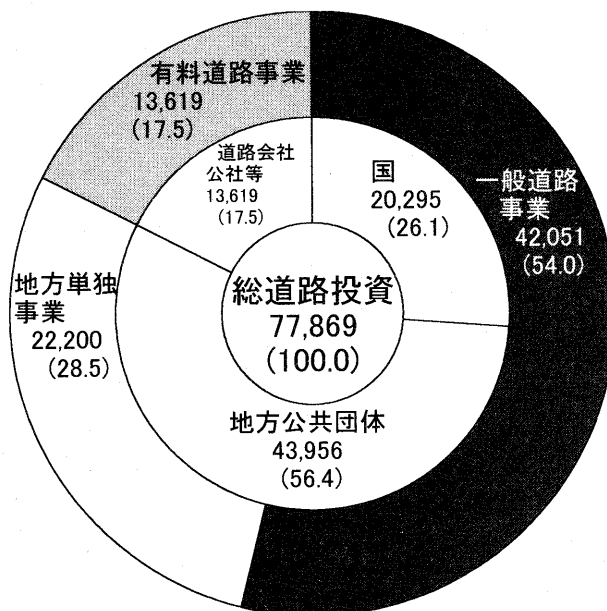
(単位：億円)

() 内は構成比 (単位：%)

①財源構成



②事業別構成



- <注> 1. 総道路投資には、道路特定財源を活用した関連施策に係る経費を含まない
 2. ①の国費の特定財源には、貸付金償還金等を含む
 3. ②の事業別構成において、外円は事業別、内円は事業主体別
 4. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある

(4) その他

道 路 特 定 財 源 一 覧

税 目		道 路 整 備 充 当 分	税 率	平成20年度税込 (億円)
国	揮発油税 昭和24年創設 昭和29年より特定 財源	全額	(暫定税率) 48.6 円/ℓ (本則税率) 24.3 円/ℓ	27,299 (27,685)
	石油ガス税 昭和41年創設	収入額の1/2 (1/2は石油ガス譲与税として地 方に譲与される。)	(本則税率) 17.5 円/kg	140 (140)
	自動車重量税 昭和46年創設	収入額の国分(2/3)の約8割 (収入額の2/3は国の一般財源で あるが、税創設及び運用の経緯 から約8割(77.5%)相当額は道 路財源とされている)	[例]自家用乗用 (暫定税率) 6,300円/0.5t年 (本則税率) 2,500円/0.5t年	5,541
	計			32,979 (33,366)
地	地方道路譲与税 昭和30年創設	地方道路税の収入額的全額 (揮発油税と併課される) 58/100:都道府県及び指定市 42/100:市町村	(暫定税率) 5.2 円/ℓ (本則税率) 4.4 円/ℓ	2,998
	石油ガス譲与税 昭和41年創設	石油ガス税の収入額の1/2 :都道府県及び指定市	石油ガス税を参 照	140
	自動車重量譲与税 昭和46年創設	自動車重量税の収入額の1/3 :市町村	自動車重量税を 参照	3,601
	軽油引取税 昭和31年創設	全額 :都道府県及び指定市	(暫定税率) 32.1 円/ℓ (本則税率) 15.0 円/ℓ	9,914
	自動車取得税 昭和43年創設	全額 3/10:都道府県及び指定市 7/10:市町村	(暫定税率) 自家用は 取得価額の5% (本則税率) 取得価額の3%	4,024
計			20,677	
合 計				53,656 (54,043)

- <注> 1. 税込は平成20年度当初予算(案)及び平成20年度地方財政計画(案)による。なお、() 書きは、決算調整額(税込の平成18年度決算額と平成18年度予算額との差:揮発油税及び石油ガス税について、2年後の道路整備費で調整することとされている)を除いた額である
2. 自動車重量税の税込は、収入額の国分(2/3)の約8割(77.5%)相当額である
3. 暫定税率の適用期限は平成20年3月末(自動車重量税については平成20年4月末)
4. 四捨五入の関係で、各係数の和が合計と一致しないところがある
5. 地方公共団体の一般財源である自動車税の平成20年度税込は17,148億円、軽自動車税の平成20年度税込は1,690億円(いずれも平成20年度地方財政計画(案)による)

道路特定財源関係諸税の税率の推移

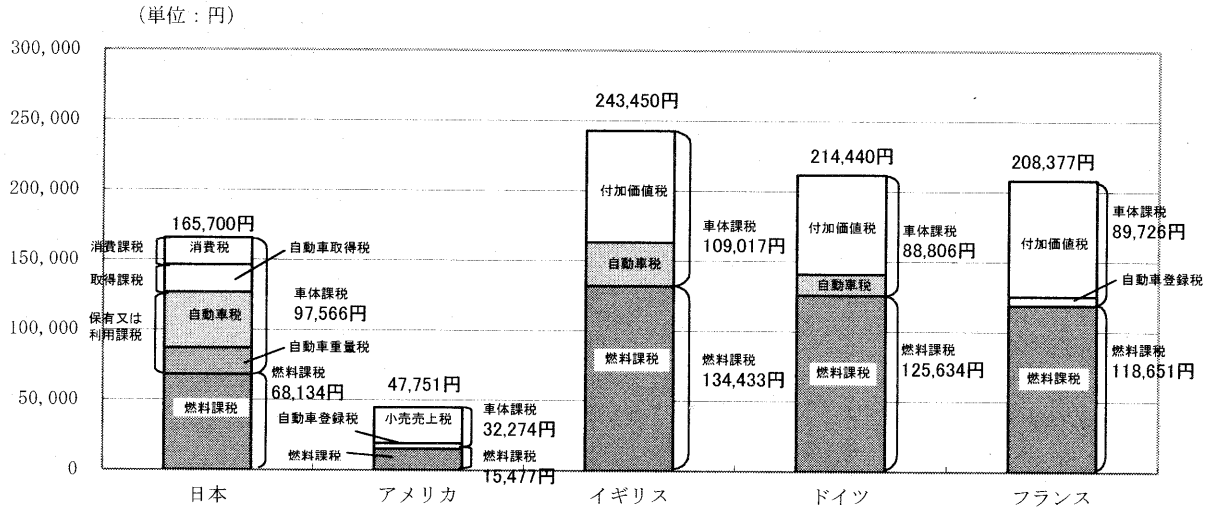
道路整備五箇年計画	年 度	揮発油税	地方道路税 (全額地方へ譲与)	軽油引取税	石油ガス税 (1/2を地方へ譲与)	自動車取得税	自動車重量税 (1/3を地方へ譲与)	
		(国税) (円/ℓ)	(国税) (円/ℓ)	(地方税) (円/ℓ)	(国税) (円/kg)	(地方税) (%)	(国税) (円/0.5t年)	
<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第1次 29～33年度 2,600億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第2次 33～37年度 1兆円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第3次 36～40年度 2兆1,000億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第4次 39～43年度 4兆1,000億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第5次 42～46年度 6兆6,000億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第6次 45～49年度 10兆3,500億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第7次 48～52年度 19兆5,000億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第8次 53～57年度 28兆5,000億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第9次 58～62年度 38兆2,000億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第10次 63～H4年度 53兆円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第11次 H5～9年度 76兆円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第12次 H10～14年度 78兆円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ H15～19年度 38兆円*</div> </div>	昭和29	(4月)13.0					自動車取得税及び自動車重量税の税率は自家用乗用車のもの (7月)取得価額の3% (4月)取得価額の5%	
	30	(8月)11.0	(8月)2.0					
	31			(6月)6.0				
	32	(4月)14.8	(4月)3.5	(4月)8.0				
	33							
	34	(4月)19.2		(4月)10.4				
	35							
	36	(4月)22.1	(4月)4.0	(4月)12.5				
	37							
	38							
	39	(4月)24.3	(4月)4.4	(4月)15.0				
	40							
	41				(2月)5.0			
	42				(1月)10.0			
	43					(7月)取得価額の3%		
	44							
	45					(1月)17.5		
	46							(12月)2,500
	47							
48								
49	(4月)29.2	(4月)5.3				(4月)取得価額の5%		
50						(5月)5,000		
51	(7月)36.5	(7月)6.6	(4月)19.5			(5月)6,300		
52						○(4月)		
53	○(4月)	○(4月)	○(4月)			○(4月)		
54	(6月)45.6	(6月)8.2	(6月)24.3			○(5月)		
55						○(4月)		
56						○(5月)		
57						○(4月)		
58	○(4月)	○(4月)	○(4月)			○(5月)		
59	○(4月)	○(4月)	○(4月)			○(4月)		
60	○(4月)	○(4月)	○(4月)			○(5月)		
61						○(4月)		
62						○(5月)		
63	○(4月)	○(4月)	○(4月)			○(4月)		
平成元						○(5月)		
2						○(4月)		
3						○(5月)		
4						○(4月)		
5	○(4月)	○(4月)	○(4月)			○(5月)		
6	(12月)48.6	(12月)5.2	(12月)32.1			○(4月)		
7						○(5月)		
8						○(4月)		
9						○(5月)		
10	○(4月)	○(4月)	○(4月)			○(4月)		
11						○(5月)		
12						○(4月)		
13						○(5月)		
14						○(4月)		
15	○(4月)	○(4月)	○(4月)			○(5月)		
16						○(4月)		
17						○(5月)		
18						○(4月)		
19						○(5月)		

※地方単独事業を含まない額

- <注> 1. は租税特別措置法または地方税法附則による暫定税率、○は暫定税率の延長が行われた年である
2. 自動車重量税の地方への譲与割合は、平成14年度まで1/4

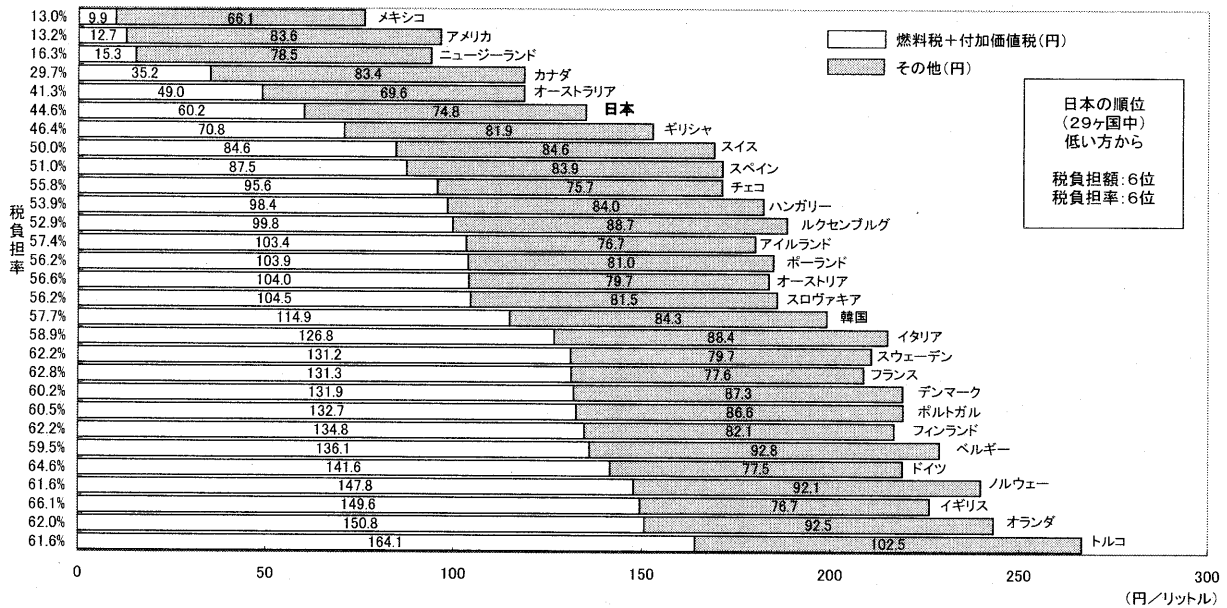
自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較 (試算) (2000ccクラスの自家用乗用車の例)

出典：政府税制調査会資料 (H18. 6)



- <注> 1. 車両重量約1.5トン、耐用年数6年、年間ガソリン消費量1,100L、平成18年1月現在の税率
 車体価格(消費課税等の税込み):日本2,467,500円、アメリカ19,361ドル、イギリス15,807ポンド、ドイツ22,325ユーロ、フランス22,150ユーロ
 燃料価格(消費課税等の税込み):日本128.1円/L、アメリカ0.73ドル/L、イギリス0.92ポンド/L、ドイツ1.299ユーロ/L、フランス1.209ユーロ/L
 為替レート:アメリカ1ドル=113円、イギリス1ポンド=201円、ドイツ・フランス1ユーロ=137円(2006年に適用される基準外国為替相場及び裁定外国為替相場)
 アメリカの小売売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率によった。
 フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率によった。
2. 上記の他に重量課税として、フランスにおいては車軸税(12t以上のトラック等が課税対象)、アメリカにおいては高速道路自動車利用税(約25t超のトレーラー等が課税対象)がある。
3. 燃料課税には、消費税、小売売上税、付加価値税が含まれている。

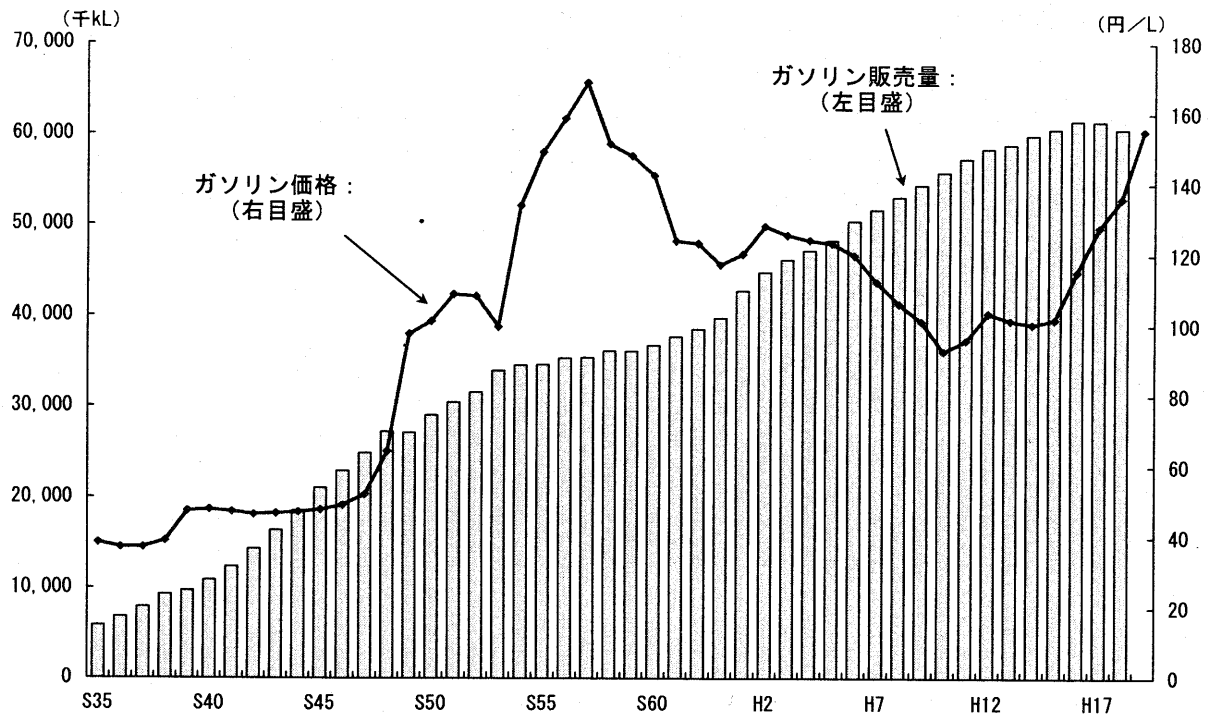
ガソリン価格と税負担の国際比較 (2007年第2・第3四半期)



出典：IEA「エネルギー価格と税 (第3四半期)」

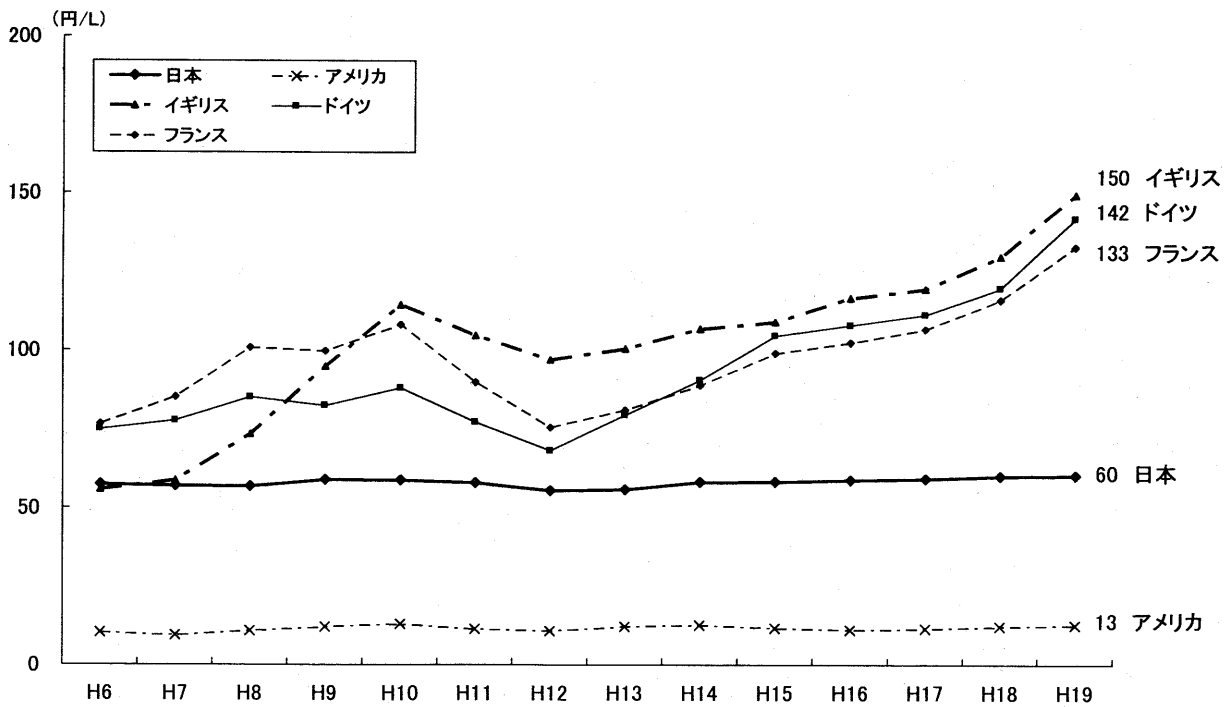
- <注> 1. 税部分=個別物品税+付加価値税(日本は、揮発油税・地方道路税+消費税。なお、石油石炭税を含めた場合の税負担額は62.2円となる)
2. オーストリア、フランス、ハンガリー、イタリア、スペインは2007年第3四半期のデータ。ギリシャは2006年第3四半期のデータ。その他は2007年第2四半期のデータ。
3. 当時の為替レート(117.9円/ドル等)を使用

ガソリン価格と販売量の推移



出典：ガソリン価格：経済調査会「積算資料」(S35～S61)、石油情報センター「給油所石油製品月次調査」(S62～H19)より作成
ガソリン販売量：経済産業省「資源エネルギー統計年報」
＜注＞S35～S61のガソリン価格は東京の価格、S62～は全国の価格。H19のガソリン価格はH19年12月の価格

ガソリン価格に占める税負担額の推移

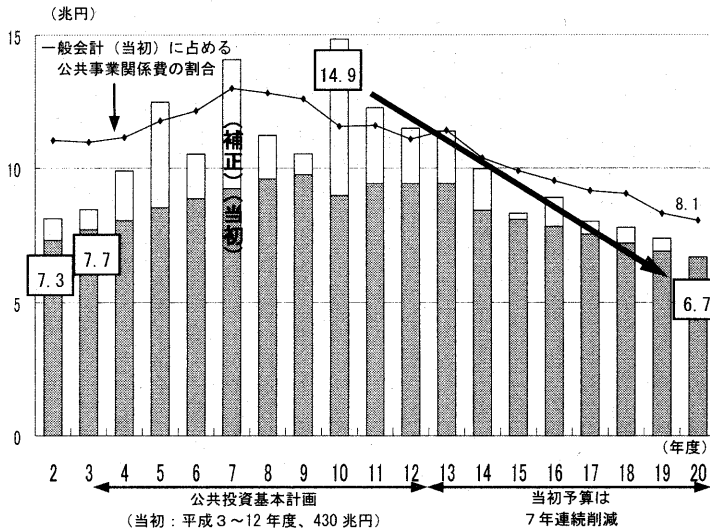


出典：IEA「エネルギー価格と税」
＜注＞H19の税負担額は第2四半期の値。税負担額には消費税、付加価値税を含む。価格は実質価格。

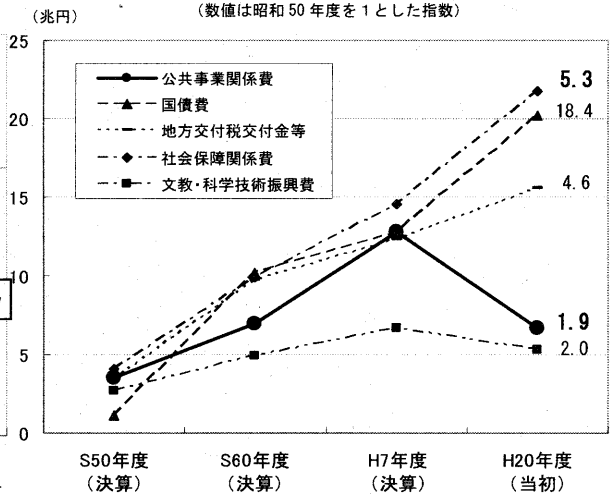
公共投資の水準

- 「改革と展望」に従い削減（平成10年度（補正後）から半減）
- 平成20年度は6.7兆円で景気対策のための大幅な追加が行われていた以前の水準を大幅に下回る状況（平成2年度と比較しても6,000億円程度下回っている）
- 他の経費と比べても一段と厳しい重点化
- 一般会計に占める割合も昭和30年度以降、最低の状況（平成20年度：8.1%）

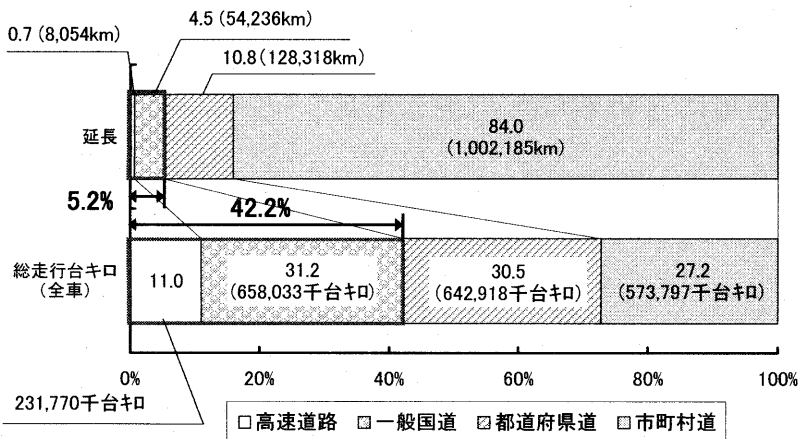
公共事業関係費の推移



一般会計経費別歳出の推移



道路種別別の延長と交通の分担状況



- <注> 1. 延長、総走行台キロは平成17年度道路交通センサスより
 2. 各々の数値は、単位未満を四捨五入したため、各計数の和が合計と一致しないところがある

道路の整備状況

(単位: km, %)

区分	実延長	改良区間		整備済区間	
		延長	率	延長	率
一般国道	54,347	49,341	90.8	32,380	59.6
指定区間	22,363	22,355	100.0	12,103	54.1
指定区間外	31,984	26,985	84.4	20,278	63.4
都道府県道	129,294	86,192	66.7	71,251	55.1
主要地方道	57,903	43,869	75.8	34,227	59.1
一般都道府県道	71,390	42,323	59.3	37,024	51.9
市町村道	1,005,975	553,230	55.0	553,230	55.0
計	1,189,616	688,763	57.9	656,861	55.2

- <注> 1. 平成18年4月1日現在。(道路統計年報より)
 2. 改良区間のうち一般国道及び都道府県道は車道幅員5.5m以上のものである。
 3. 整備済区間は改良区間のうち混雑度が1.0未満の延長(市町村道は改良区間延長)である。
 4. 各々の数値は、単位未満を四捨五入したため、各計数の和が合計と一致しないところがある。

2 高規格幹線道路の点検結果の概要

(1) 点検の趣旨

道路の中期計画の第1回問いかけにおいて、既に高規格幹線道路が完成した地域とこれから整備する地域とでは、その整備に対する意識が大きく異なっていたことから、道路関係四公団民営化時と同様の手法を用いて、客観的にその整備効果等について点検を実施しました。

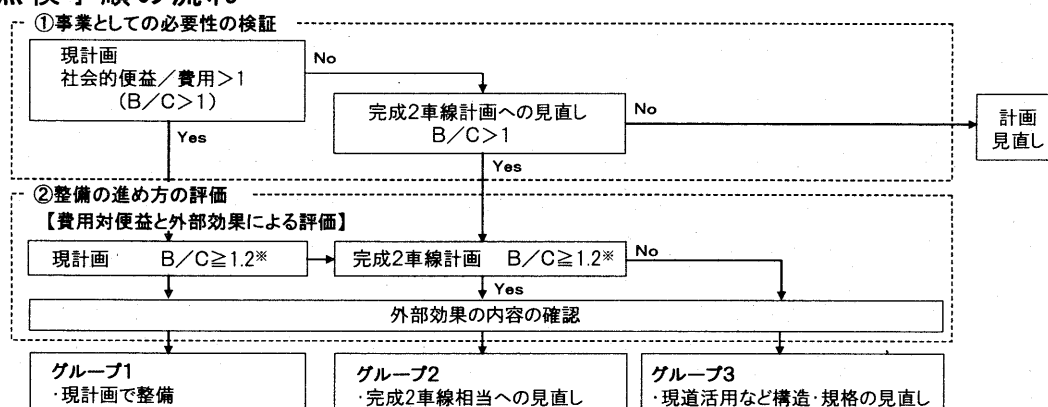
(2) 点検方法の概要

① 点検対象区間

高規格幹線道路のうち、民営化時に評価を行った区間以外で、すべての未供用区間の約2,900km(平成19年度末時点)を対象としました。

高規格幹線道路の延長	約14,000km
— 民営化時に評価を行った区間の延長	9,342km
— 民営化時に評価を行っていない区間のうち平成19年度までの供用延長	1,787km
点検対象延長	約2,900km

② 点検手順の流れ



(3) 点検の結果

	区分	対象		ネットワーク機能を早期に確保するための方策
		区間数	延長(km)	
グループ1	現計画(完成4車線等)で B/C ≥ 1.2*	158	2,038 (70%)	現計画に基づき、暫定2車線での整備も採用しつつ、早期にネットワークの機能を確保する
グループ2	完成2車線計画で B/C ≥ 1.2* (グループ1除く)	17	422 (14%)	4車線から完成2車線相当の構造に見直し、早期にネットワークの機能を確保する
グループ3	完成2車線計画で 1.2 > B/C > 1.0 かつ 外部効果が相対的に高い	12	468 (16%)	4車線から完成2車線相当の構造に見直しつつ、これに加え、円滑な走行が可能な現道の一部を当面、活用するなど構造・規格の見直しを行い、早期にネットワークの機能を確保する

※B/C = 1.2 : 未事業化区間で、一部ルートやICの位置が確定していないなど、事業費の不確実性(感度分析±10%)等を加味し、より厳格に設定

今後は点検結果を踏まえて、地域の意見を聴きながら具体的な計画内容の検討を進めていきます。

3 道 路 関 係 予 算

区 分	20 年 度 (A)		前 年 度 (B)	
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費
道 路 整 備	4,076,053	1,942,973	4,300,719	2,018,521
一 般 道 路	2,714,194	1,833,188	2,866,382	1,902,251
交 通 円 滑 化	744,953	472,666	769,364	487,909
地 域 連 携 推 進	1,555,497	1,043,839	1,682,218	1,128,150
維 持 修 繕	220,529	131,739	221,254	132,191
雪 寒	86,276	57,876	88,641	59,252
機 械	15,529	10,596	15,826	10,752
調 査	42,541	40,737	34,474	32,603
沿 道 整 備 融 資	150	100	150	100
補 助 率 差 額 等	—	49,635	—	21,706
独 立 行 政 法 人 交 付 金	—	—	1,323	1,323
河 川 関 公	48,719	26,000	53,132	28,265
有 料 道 路	1,361,859	109,785	1,434,337	116,270
東 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	285,387	0	326,486	0
中 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	441,166	0	468,952	0
西 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	263,051	0	272,258	0
(上 記 3 会 社 小 計)	(989,604)	(0)	(1,067,696)	(0)
首 都 高 速 道 路 株 式 会 社	178,100	14,208	167,520	17,446
阪 神 高 速 道 路 株 式 会 社	81,531	9,400	86,380	10,950
本 州 四 国 連 絡 高 速 道 路 株 式 会 社	8,666	53,333	9,083	53,333
地 方 道 路 公 社	97,290	29,510	95,866	30,645
道 路 開 発 資 金 等	6,668	3,334	7,792	3,896
道 路 環 境 整 備	1,490,874	851,887	1,525,281	874,473
沿 道 環 境 改 善 等	459,560	268,574	485,578	284,635
う ち 沿 道 環 境 改 善	196,186	125,304	200,718	129,587
交 通 安 全	522,790	305,815	516,307	301,214
交 通 連 携	400,583	218,597	412,612	227,864
う ち 踏 切 関 連	278,117	149,795	273,283	147,747
う ち 連 続 立 体 交 差	195,128	104,568	185,564	99,585
補 助 率 差 額 等	—	4,331	—	4,560
住 宅 市 街 地 等	107,941	54,570	110,784	56,200
道 路 整 備 等 計	5,566,927	2,794,860	5,826,000	2,892,994
(重 点 施 策 推 進 要 望 に 係 る 施 策)	(153,363)	(98,524)	—	—

総括表

(単位:百万円)

倍率(A)/(B)		備考
事業費	国費	
0.95	0.96	1. 道路整備(一般道路)及び道路環境整備の各計数の中には、地方道路交付金事業で実施する分(見込値)を含む 2. 沿道環境改善等には、沿道環境改善、電線共同溝、安全市街地整備、道路交通環境改善を計上している 3. 住宅市街地等の計数には、住宅市街地関連道路環境改善及び都市再生関連道路交通円滑化を計上している 4. 補助率差額等には、地方道路整備臨時交付金の保留額を含む 5. 有料道路の前年度各区分の計数には、NTT-A型事業を含む 6. 各高速道路株式会社の事業費については、建設利息を含む 7. 首都高速道路株式会社及び阪神高速道路株式会社の国費は、機構法第12条第1項第4号に基づいて、機構が政府から受ける出資金を財源として、それぞれ首都高速道路株式会社及び阪神高速道路株式会社の新設又は改築に要する費用の一部として無利子で貸し付ける額を計上している 8. 本州四国連絡高速道路株式会社の国費は、機構法第6条第3項に基づいて、機構が政府から受ける出資金を計上している 9. 本表のほかに、P50に掲げた道路関連施策(国費1,525億円)に係る経費がある 10. 9.のほかに、高速道路料金の引下げ、スマートIC増設等(国費1,517億円)、地方への無利子貸付(国費1,000億円)がある
0.95	0.96	
0.97	0.97	
0.92	0.93	
1.00	1.00	
0.97	0.98	
0.98	0.99	
1.23	1.25	
1.00	1.00	
—	2.29	
—	—	
0.92	0.92	
0.95	0.94	
0.87	—	
0.94	—	
0.97	—	
(0.93)	(—)	
1.06	0.81	
0.94	0.86	
0.95	1.00	
1.01	0.96	
0.86	0.86	
0.98	0.97	
0.95	0.94	
0.98	0.97	
1.01	1.02	
0.97	0.96	
1.02	1.01	
1.05	1.05	
—	0.95	
0.97	0.97	
0.96	0.97	
—	—	

[参考]

区 分	20 年 度 (A)		前 年 度 (B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費
一 般 道 路	4,205,068	2,685,075	4,391,663	2,776,724
高 速 国 道	200,000	167,564	200,000	168,416
一 般 国 道	1,873,820	1,238,620	1,960,065	1,302,679
直 轄	1,538,268	1,057,660	1,600,520	1,110,072
補 助	335,552	180,960	359,545	192,607
地 方 道	534,337	304,908	574,004	328,630
街 路	763,230	419,512	827,234	456,208
雪 寒	86,276	57,876	88,641	59,252
機 械	15,529	10,596	15,826	10,752
調 査	42,541	40,737	34,474	32,603
交 通 安 全	522,790	305,815	516,307	301,214
道 路 交 通 環 境 改 善 等	9,885	4,911	9,873	4,916
補 助 率 差 額 等	—	53,966	—	26,266
独 立 行 政 法 人 交 付 金	—	—	1,323	1,323
道 路 関 係 社 会 資 本 (地方道路整備臨時交付金)	156,660 (1,174,225)	80,570 (682,500)	163,916 (1,280,085)	84,465 (709,900)
有 料 道 路	1,361,859	109,785	1,434,337	116,270
東日本高速道路株式会社	285,387	0	326,486	0
中日本高速道路株式会社	441,166	0	468,952	0
西日本高速道路株式会社	263,051	0	272,258	0
(上 記 3 会 社 小 計)	(989,604)	(0)	(1,067,696)	(0)
首都高速道路株式会社	178,100	14,208	167,520	17,446
阪神高速道路株式会社	81,531	9,400	86,380	10,950
本州四国連絡高速道路株式会社	8,666	53,333	9,083	53,333
地 方 道 路 公 社	97,290	29,510	95,866	30,645
道 路 開 発 資 金 等	6,668	3,334	7,792	3,896
道 路 整 備 等 計	5,566,927	2,794,860	5,826,000	2,892,994
(重点施策推進要望に係る施策)	(153,363)	(98,524)	—	—

(単位:百万円)

倍 率(A)/(B)		備 考
事業費	国 費	
0.96	0.97	1. 一般道路の各計数の中には、地方道路交付金事業で実施する分(見込値)を含む 2. 一般道路の各計数の中には、道路環境整備で実施する分を含む 3. 有料道路の前年度各区分の計数には、NTT-A型事業を含む 4. 道路交通環境改善等の計数には、道路交通環境改善、結節点環境改善、沿道整備融資及び長寿命化修繕計画策定を計上している 5. 道路関係社会資本の計数には、河川等関連地域連携、住宅市街地関連道路環境改善及び都市再生関連道路交通円滑化を計上している 6. 補助率差額等には、地方道路整備臨時交付金の保留額を含む 7. 各高速道路株式会社の事業費については、建設利息を含む 8. 首都高速道路株式会社及び阪神高速道路株式会社の国費は、機構法第12条第1項第4号に基づいて、機構が政府から受ける出資金を財源として、それぞれ首都高速道路株式会社及び阪神高速道路株式会社の新設又は改築に要する費用の一部として無利子で貸し付ける額を計上している 9. 本州四国連絡高速道路株式会社の国費は、機構法第6条第3項に基づいて、機構が政府から受ける出資金を計上している 10. 本表のほかに、P50に掲げた道路関連施策(国費1,525億円)に係る経費がある 11. 10. のほかに、高速道路料金の引下げ、スマートIC増設等(国費1,517億円)、地方への無利子貸付(国費1,000億円)に係る経費がある
1.00	0.99	
0.96	0.95	
0.96	0.95	
0.93	0.94	
0.93	0.93	
0.92	0.92	
0.97	0.98	
0.98	0.99	
1.23	1.25	
1.01	1.02	
1.00	1.00	
—	2.05	
—	—	
0.96	0.95	
(0.92)	(0.96)	
0.95	0.94	
0.87	—	
0.94	—	
0.97	—	
(0.93)	(—)	
1.06	0.81	
0.94	0.86	
0.95	1.00	
1.01	0.96	
0.86	0.86	
0.96	0.97	
—	—	

4 道路関連施策の内訳

(単位：億円)

	20年度 国費
まちづくり交付金	1,165
道整備交付金	179
地域自立・活性化交付金	108
低公害車普及促進	22
道路交通の円滑化施策等への国民参加促進	6
デマンドバスによる利便性向上	3
多様な無電柱化手法推進	8
その他	35
合 計	1,525

※ 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しない

5 有料道路予算内訳

新設・改築及び修繕に係る事業計画及び資金計画

(単位：百万円)

区 分	東日本高速道路株式会社			中日本高速道路株式会社			西日本高速道路株式会社		
	平成20年度 (A)	平成19年度 (B)	伸率 (A)/(B)	平成20年度 (A)	平成19年度 (B)	伸率 (A)/(B)	平成20年度 (A)	平成19年度 (B)	伸率 (A)/(B)
(事業計画)									
新設・改築費	165,484	200,370	0.83	309,277	342,447	0.90	160,000	166,000	0.96
修繕費	29,412	29,745	0.99	19,591	21,141	0.93	22,813	23,809	0.96
一般管理費	16,594	16,601	1.00	17,781	17,795	1.00	12,964	12,964	1.00
支払利息等	9,367	10,082	0.93	20,681	17,322	1.19	7,862	8,053	0.98
合 計	220,857	256,798	0.86	367,330	398,705	0.92	203,639	210,826	0.97
(資金計画)									
無利子借入金	0	0	-	0	0	-	0	0	-
財 投 資 金	64,400	112,400	0.57	107,200	174,600	0.61	59,400	92,300	0.64
(政府保証国内債)	64,400	112,400	0.57	107,200	174,600	0.61	59,400	92,300	0.64
自主調達資金	156,457	144,398	1.08	260,130	224,105	1.16	144,239	118,526	1.22
(財投機関債)	40,000	25,000	1.60	100,000	50,000	2.00	40,000	25,000	1.60
(民間借入金)	116,457	119,398	0.98	160,130	174,105	0.92	104,239	93,526	1.11
合 計	220,857	256,798	0.86	367,330	398,705	0.92	203,639	210,826	0.97

区 分	首都高速道路株式会社			阪神高速道路株式会社			本州四国連絡高速道路株式会社		
	平成20年度 (A)	平成19年度 (B)	伸率 (A)/(B)	平成20年度 (A)	平成19年度 (B)	伸率 (A)/(B)	平成20年度 (A)	平成19年度 (B)	伸率 (A)/(B)
(事業計画)									
新設・改築費	90,576	71,413	1.27	34,301	43,410	0.79	0	0	-
修繕費	8,422	7,886	1.07	6,462	3,566	1.81	3,708	4,097	0.91
一般管理費	8,733	8,644	1.01	5,171	5,452	0.95	337	379	0.89
支払利息等	5,407	4,672	1.16	3,294	3,272	1.01	53	60	0.88
合 計	113,138	92,615	1.22	49,228	55,700	0.88	4,098	4,536	0.90
(資金計画)									
無利子借入金	28,416	34,892	0.81	18,800	21,900	0.86	0	0	-
財 投 資 金	18,500	20,400	0.91	7,600	12,700	0.60	0	0	-
(政府保証国内債)	18,500	20,400	0.91	7,600	12,700	0.60	0	0	-
自主調達資金	66,222	37,323	1.77	22,828	21,100	1.08	4,098	4,536	0.90
(財投機関債)	20,000	10,000	2.00	15,000	10,000	1.50	0	0	-
(民間借入金)	46,222	27,323	1.69	7,828	11,100	0.71	4,098	4,536	0.90
合 計	113,138	92,615	1.22	49,228	55,700	0.88	4,098	4,536	0.90

- <注> 1. 本表は、高速道路株式会社（以下、会社）が完成後に独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、機構）に引き渡す資産にかかる事業費等を計上している
 2. 計数は、高速道路株式会社法第10条に基づく事業計画認可前のものであり、変更することがある
 3. 単位未満は四捨五入している為、合計は必ずしも一致しない

協定に基づく高速道路料金収入、管理費及び貸付料

(単位：百万円)

区 分	全体	平成20年度					
		東日本 高速道路 株式会社	中日本 高速道路 株式会社	西日本 高速道路 株式会社	首都 高速道路 株式会社	阪 神 高速道路 株式会社	本州四国連絡 高速道路 株式会社
高速道路料金収入等	2,557,209	733,705	609,597	669,078	276,377	193,707	74,745
管 理 費 等	561,654	164,310	120,064	144,980	69,064	46,132	17,104
(維持管理費)	218,499	68,380	48,426	56,087	26,954	14,445	4,207
(業務管理費)	168,827	49,909	35,358	45,585	18,681	14,868	4,426
(一般管理費等)	174,328	46,021	36,280	43,308	23,429	16,819	8,471
道路資産貸付料	1,995,555	569,395	489,533	524,098	207,313	147,575	57,641

- <注> 1. 本表は、機構法第13条第1項に基づき、機構と会社で締結した現行の協定額である（H18.3締結。H18.9、H19.3一部変更）
 2. 協定とは、会社が行う工事の内容、機構が会社から引き受ける債務の限度額・貸し付ける道路資産の内容並びにその貸付料の額及び貸付期間等を定めたものである
 3. 単位未満は四捨五入している為、合計は必ずしも一致しない

[参考]

(1) 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	20 年 度 (A)			前 年 度 (B)			倍 率 (A) / (B)		
	高 速	一般有料	計	高 速	一般有料	計	高速	一般有料	計
建 設 費	567,383	83,379	650,762	674,340	53,669	728,009	0.84	1.55	0.89
維 持 改 良 費	228,507	25,774	254,281	230,050	28,187	258,237	0.99	0.91	0.98
調 査 費	930	372	1,302	978	346	1,324	0.95	1.08	0.98
建 設 利 息	78,643	4,616	83,259	76,065	4,061	80,126	1.03	1.14	1.04
合 計	875,463	114,141	989,604	981,433	86,263	1,067,696	0.89	1.32	0.93

- <注> 1. 記載の計数は、民営化前の費用区分をもとに整理したものである
 2. 平成20年度予算額は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（以下、機構法）第13条第1項に基づく協定に基づき高速道路株式会社（以下、会社）が事業を実施している路線の進捗状況等を踏まえた事業費を計上
 なお、記載の計数は、高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画認可時に変更される場合がある
 3. 建設利息には、機構に承継する建設仮勘定から発生する利息を含む

(2) 首都高速道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	20 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A) / (B)
高 速 道 路 建 設 事 業 費	72,752	49,435	1.47
社 会 資 本 整 備 事 業 費	-	3,543	皆減
高 速 道 路 改 築 事 業 費	47,716	43,041	1.11
維 持 修 繕 費	31,372	29,389	1.07
調 査 費	397	397	1.00
建 設 利 息	25,863	41,715	0.62
合 計	178,100	167,520	1.06

- <注> 1. 記載の計数は、民営化前の費用区分をもとに整理したものである
 2. 平成20年度予算額は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（以下、機構法）第13条第1項に基づく協定に基づき高速道路株式会社（以下、会社）が事業を実施している路線の進捗状況等を踏まえた事業費を計上
 なお、記載の計数は、高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画認可時に変更される場合がある
 3. 建設利息には、機構に承継する建設仮勘定から発生する利息を含む

(3) 阪神高速道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	20年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)
高速道路建設事業費	27,717	31,830	0.87
高速道路改築事業費	15,169	18,387	0.82
維持修繕費	20,774	17,400	1.19
調査費	400	400	1.00
建設利息	17,471	18,363	0.95
合 計	81,531	86,380	0.94

- <注> 1. 記載の計数は、民営化前の費用区分をもとに整理したものである
 2. 平成20年度予算額は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（以下、機構法）第13条第1項に基づく協定に基づき高速道路株式会社（以下、会社）が事業を実施している路線の進捗状況等を踏まえた事業費を計上
 なお、記載の計数は、高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画認可時に変更される場合がある
 3. 建設利息には、機構に承継する建設仮勘定から発生する利息を含む

(4) 本州四国連絡高速道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	20年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)
建設費	0	0	-
維持改良費	8,470	8,887	0.95
調査費	196	196	1.00
建設利息	0	0	-
合 計	8,666	9,083	0.95

- <注> 1. 記載の計数は、民営化前の費用区分をもとに整理したものである
 2. 平成20年度予算額は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（以下、機構法）第13条第1項に基づく協定に基づき高速道路株式会社（以下、会社）が事業を実施している路線の進捗状況等を踏まえた事業費を計上
 なお、記載の計数は、高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画認可時に変更される場合がある

6 財 政 投 融

資 金 内 訳		財政投融資	
		(C)	政府出資金
区 分			
東日本高速道路株式会社	H20年度 (A)	64,400	-
	前年度 (B)	112,400	-
	倍率 (A)／(B)	0.57	-
中日本高速道路株式会社	H20年度 (A)	107,200	-
	前年度 (B)	174,600	-
	倍率 (A)／(B)	0.61	-
西日本高速道路株式会社	H20年度 (A)	59,400	-
	前年度 (B)	92,300	-
	倍率 (A)／(B)	0.64	-
東・中・西日本高速道路株式会社 計	H20年度 (A)	231,000	-
	前年度 (B)	379,300	-
	倍率 (A)／(B)	0.61	-
首都高速道路株式会社	H20年度 (A)	18,500	-
		<18,500>	(14,208)
	前年度 (B)	20,400	-
		<20,400>	(14,800)
阪神高速道路株式会社	H20年度 (A)	7,600	-
		<7,600>	(9,400)
	前年度 (B)	12,700	-
		<12,700>	(10,950)
本州四国連絡高速道路株式会社	H20年度 (A)	-	-
	前年度 (B)	-	-
	倍率 (A)／(B)	-	-
		-	-
小 計	H20年度 (A)	257,100	-
		<257,100>	(23,608)
	前年度 (B)	412,400	-
		<412,400>	(25,750)
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	H20年度 (A)	2,383,000	76,941
	前年度 (B)	2,475,000	79,083
	倍率 (A)／(B)	0.96	0.97
合 計	H20年度 (A)	2,640,100	76,941
	前年度 (B)	2,887,400	79,083
	倍率 (A)／(B)	0.91	0.97

<注> 1. 『財政投融資』は政府保証国内債である

2. 『自主調達資金』は財投機関債及び民間借入金である

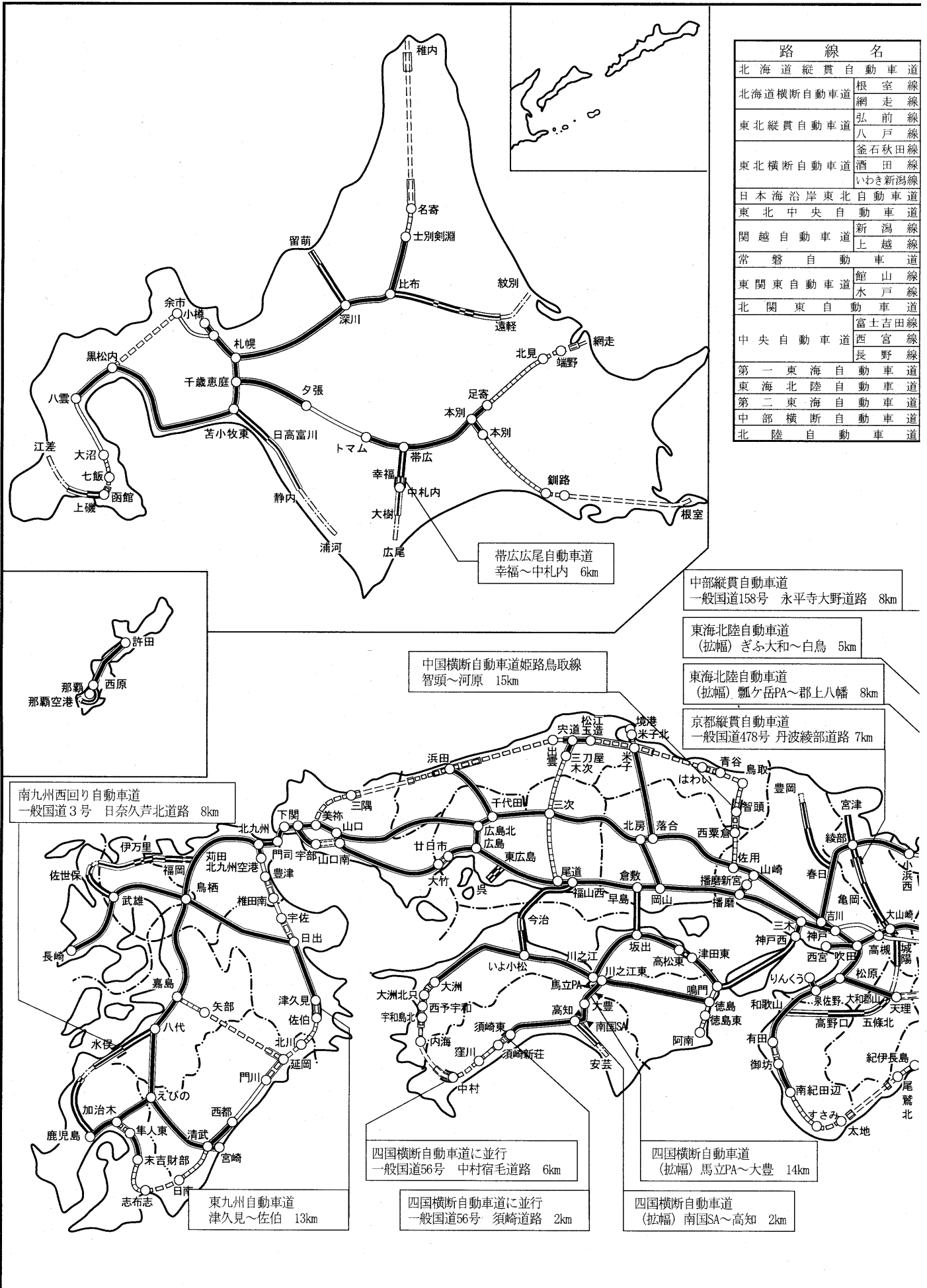
3. 『その他』は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、機構）においては地方公共団体出資金（首都高速道路株式会社（以下、首都）、阪神高速道路株式会社（以下、阪神）、本州四国連絡高速道路株式会社）及び業務収入等である

資 等 総 括 表

(単位:百万円)

平成20年度決定				
自己資金等				
自主調達資金	うち財投機関債	その他	小計 (D)	合計 (C+D)
156,457	40,000	-	156,457	220,857
144,398	25,000	-	144,398	256,798
1.08	1.60	-	1.08	0.86
260,130	100,000	-	260,130	367,330
224,105	50,000	-	224,105	398,705
1.16	2.00	-	1.16	0.92
144,239	40,000	-	144,239	203,639
118,526	25,000	-	118,526	210,826
1.22	1.60	-	1.22	0.97
560,826	180,000	-	560,826	791,826
487,029	100,000	-	487,029	866,329
1.15	1.80	-	1.15	0.91
66,222	20,000	-	66,222	84,722
		(14,208)	(28,416)	(28,416)
<66,222>	<20,000>	<14,208>	<94,638>	<113,138>
37,323	10,000	5,292	42,615	63,015
		(14,800)	(29,600)	(29,600)
<37,323>	<10,000>	<20,092>	<72,215>	<92,615>
1.77	2.00	-	1.55	1.34
		(0.96)	(0.96)	(0.96)
<1.77>	<2.00>	<0.71>	<1.31>	<1.22>
22,828	15,000	-	22,828	30,428
		(9,400)	(18,800)	(18,800)
<22,828>	<15,000>	<9,400>	<41,628>	<49,228>
21,100	10,000	-	21,100	33,800
		(10,950)	(21,900)	(21,900)
<21,100>	<10,000>	<10,950>	<43,000>	<55,700>
1.08	1.50	-	1.08	0.90
		(0.86)	(0.86)	(0.86)
<1.08>	<1.50>	<0.86>	<0.97>	<0.88>
4,098	-	-	4,098	4,098
4,536	-	-	4,536	4,536
0.90	-	-	0.90	0.90
653,974	215,000	-	653,974	911,074
		(23,608)	(47,216)	(47,216)
<653,974>	<215,000>	<23,608>	<701,190>	<958,290>
549,988	120,000	5,292	555,280	967,680
		(25,750)	(51,500)	(51,500)
<549,988>	<120,000>	<31,042>	<606,780>	<1,019,180>
1.19	1.79	-	1.18	0.94
		(0.92)	(0.92)	(0.92)
<1.19>	<1.79>	<0.76>	<1.16>	<0.94>
640,300	530,000	1,951,116	2,668,357	5,051,357
665,300	530,000	2,160,887	2,905,270	5,380,270
0.96	1.00	0.90	0.92	0.94
1,294,274	745,000	1,951,116	3,322,331	5,962,431
1,215,288	650,000	2,166,179	3,460,550	6,347,950
1.06	1.15	0.90	0.96	0.94

- ()内は政府または地方公共団体から受けた出資金を財源とした機構から高速道路株式会社への無利子貸付金を示し、< >内は無利子貸付金を含めた合計額を示す
- 機構の計数は道路分である
- 機構の計数は前年度からの繰越現預金を含む
- 合計の政府出資金およびその他欄には、首都・阪神の無利子借入金を除く



路線名	
北海道縦貫自動車道	根室線
北海道横断自動車道	網走線
東北縦貫自動車道	弘前線
	八戸線
東北横断自動車道	金石秋田線
	酒田線
	いわき新潟線
日本海沿岸東北自動車道	
東北中央自動車道	新潟線
関越自動車道	上越線
常磐自動車道	
東関東自動車道	館山線
	水戸線
北関東自動車道	
中央自動車道	富士吉田線
	西宮線
	長野線
第一東海自動車道	
東海北陸自動車道	
第二東海自動車道	
中部横断自動車道	
北陸自動車道	

中部縦貫自動車道
一般国道158号 永平寺大野道路 8km

東海北陸自動車道
(拡幅) ぎふ大和～白鳥 5km

東海北陸自動車道
(拡幅) 瓢ヶ岳PA～郡上八幡 8km

京都縦貫自動車道
一般国道478号 丹波綾部道路 7km

中国横断自動車道姫路鳥取線
智頭～河原 15km

帯広広尾自動車道
幸福～中札内 6km

南九州西回り自動車道
一般国道3号 日奈久芦北道路 8km

東九州自動車道
津久見～佐伯 13km

四国横断自動車道に並行
一般国道56号 中村宿毛道路 6km

四国横断自動車道に並行
一般国道56号 須崎道路 2km

四国横断自動車道
(拡幅) 馬立PA～大豊 14km

四国横断自動車道
(拡幅) 南国SA～高知 2km

<注>・事業中には着工準備を含む
・供用中には一般国道のバイパス等を活用する区間を含む

幹線道路網図

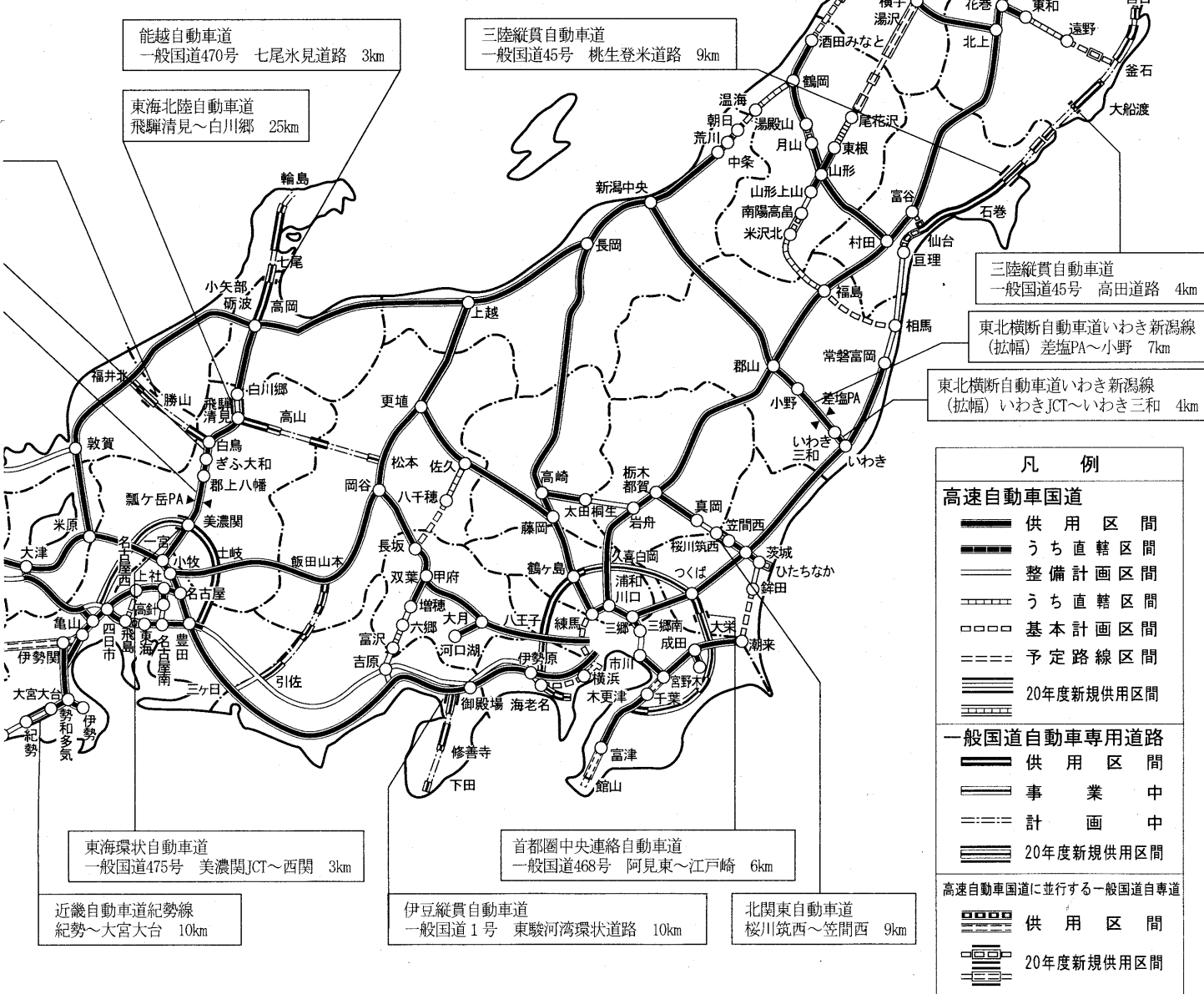
(平成19年度末時点の高規格幹線道路網図に、
平成20年度新規供用・拡幅箇所を旗揚げ)

(イ) 高速自動車国道

(ロ) 一般国道自動車専用道路

起点	終点	路線名	起点	終点	路線名	起点	終点	
函館市	稚内市	近畿自動車道	名古屋市	伊勢市	目高自動車道	苫小牧市	浦河町	
黒松内町	根室市		名古屋市	吹田市		深川市	留萌市	
東京都	青森市		名古屋市	神戸市		旭川市	紋別市	
			紀勢線	松原市		多気町	帯広市	広尾町
金石市	秋田市	中国縦貫自動車道	吹田市	教賀市	函館市	江差町		
仙台市	酒田市	中国横断自動車道	吹田市	下関市	津軽自動車道	青森市	鵜ヶ沢町	
いわき市	新潟市		姫路鳥取線	鳥取市	鳥取市	仙台市	宮古市	
新潟市	青森市		岡山米子線	岡山市	境港市	三陸縦貫自動車道	八戸市	久慈市
相馬市	横手市		尾道松江線	尾道市	松江市	八戸市	久慈市	
東京都	新潟市	山陰自動車道	広島市	浜田市	首都圏中央連絡自動車道	横浜市	大更津市	
東京都	上越市		鳥取市	美祿市	中部縦貫自動車道	松本市	福井市	
東京都	仙台市		徳島市	大洲市	能越自動車道	砺波市	輪島市	
東京都	館山市		阿南市	大洲市	伊豆縦貫自動車道	飯田市	下田市	
東京都	水戸市	九州縦貫自動車道	鹿児島市	北九州市	三遠南信自動車道	飯田市	浜松市	
高崎市	ひたちなか市		宮崎線	宮崎市	東海環状自動車道	四日市市	豊田市	
東京都	富士吉田市		長崎大分線	長崎市	大分市	京奈和自動車道	京都市	和歌山市
			御船町延岡線	延岡市	延岡市	西神自動車道	神戸市	三木市
東京都	長野市	九州横断自動車道	北九州市	鹿児島市	京都縦貫自動車道	京都市	宮岡市	
東京都	小牧市		東九州自動車道	北九州市	鹿児島線	丹波市	豊岡市	
一宮市	砺波市		成田国際空港線	成田市	成田空港	尾道・福山自動車道	尾道市	福山市
東京都	名古屋市		関西国際空港線	泉佐野市	関西空港	東広島・呉自動車道	東広島市	呉市
静岡市	佐久市	沖縄自動車道	名護市	那覇市	今治・小松自動車道	今治市	西条市	
新潟市	米原市		名護市	那覇市	高知東部自動車道	高知市	安芸市	
					西九州自動車道	福岡市	武雄市	
					南九州西回り自動車道	八代市	鹿児島市	
					本州四国連絡道路 (神戸・鳴門ルート) (児島・坂出ルート) (尾道・今治ルート)	神戸市	鳴門市	
						神早尾	市町	

□ 平成20年度供用・拡幅区間



8 高規格幹線道路及び地域高規格道路の状況

(1) 高規格幹線道路の供用予定区間等

平成20年度供用予定区間

高規格幹線道路名	区 間	延長(km)
高速自動車国道		
北関東自動車道	桜川筑西～笠間西	9
東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	25
近畿自動車道	紀勢～大宮大台	10
中国横断自動車道	智頭～河原(新直轄方式区間)	15
東九州自動車道	津久見～佐伯	13
小 計		72
一般国道自動車専用道路		
帯広広尾自動車道	一般国道236号 川西中札内道路	6
三陸縦貫自動車道	一般国道45号 桃生登米道路	9
三陸縦貫自動車道	一般国道45号 高田道路	4
首都圏中央連絡自動車道	一般国道468号 阿見東～江戸崎	6
能越自動車道	一般国道470号 七尾氷見道路	3
伊豆縦貫自動車道	一般国道1号 東駿河湾環状道路	10
東海環状自動車道	一般国道475号 美濃関JCT～西関	3
中部縦貫自動車道	一般国道158号 永平寺大野道路	8
京都縦貫自動車道	一般国道478号 丹波綾部道路	7
南九州西回り自動車道	一般国道3号 日奈久芦北道路	8
小 計		64
高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路		
四国横断自動車道に並行	一般国道56号 須崎道路	2
四国横断自動車道に並行	一般国道56号 中村宿毛道路	6
小 計		8
新 規 供 用 合 計		170

高規格幹線道路名	区 間	延長(km)
高速自動車国道の拡幅供用		
東北横断自動車道	いわきJCT～いわき三和	4
東北横断自動車道	差塩PA～小野	7
東海北陸自動車道	瓢ヶ岳PA～郡上八幡	8
東海北陸自動車道	ぎふ大和～白鳥	5
四国横断自動車道	馬立PA～大豊	14
四国横断自動車道	南国SA～高知	2
拡 幅 供 用 合 計		40

高規格幹線道路の供用延長

(単位: km)

	総延長	19年度末 供用延長 ()進捗率		20年度末 供用延長 ()進捗率	
高規格幹線道路	14,000	9,332	(67%)	9,476	(68%)
高速自動車国道※	11,520	〈712〉 7,553	(72%) (66%)	〈720〉 7,625	(72%) (66%)
一般国道自動車専用道路 (本州四国連絡道路を含む)	2,480	1,067	(43%)	1,131	(46%)

〈注〉1. 高速自動車国道の〈 〉内は、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路である
(外書きであり、高規格幹線道路の総計に含まれている)

2. 一般国道自動車専用道路の供用延長には、一般国道のバイパス等を活用する区間が含まれる
3. 総延長は、高速自動車国道においては、国土開発幹線自動車道建設法第3条及び高速自動車国道法第3条、本州四国連絡道路及び一般国道においては、国土交通大臣の指定に基づく延長を示す

※ 高速自動車国道の内訳は、下表のとおり

(単位: km)

	整備計画 延長	19年度末 供用延長 ()進捗率		20年度末 供用延長 ()進捗率	
有料道路方式区間	8,520	7,532	(88%)	7,589	(89%)
新直轄方式区間	822	21	(3%)	36	(4%)
合計	9,342	7,553	(81%)	7,625	(82%)

〈注〉1. 高速自動車国道の基本計画延長は、国土開発幹線自動車道建設法第5条に基づく延長で、10,623kmある

(2) 地域高規格道路の路線・区間の指定状況

(平成20年1月現在)

	候補路線	計 画 路 線				
		路線数	路線指定 延長	調査区間 延長	整備区間 延長	うち 供用中
地域高規格道路	110路線	186路線	約 6,950km	約 1,168km	3,183km	1,836km

- 〈注〉1. 候補路線：地域高規格道路として整備を進めることの妥当性・緊急性等について検討を進める路線
2. 計画路線：地域高規格道路として整備を進めていくため、基礎的データの収集、路線全体の整備計画の検討等を進める路線
3. 調査区間：計画路線のうち、ルート選定、整備手法、都市計画、環境影響評価等の調査を進める区間
4. 整備区間：計画路線のうち、事業着手に向けて、都市計画決定手続き、環境影響評価手続き、予備設計等を進める区間
5. 供用延長：一般国道自動車専用道路と重複する区間は除く (H19年度末見込み)

9 大都市圏幹線道路図

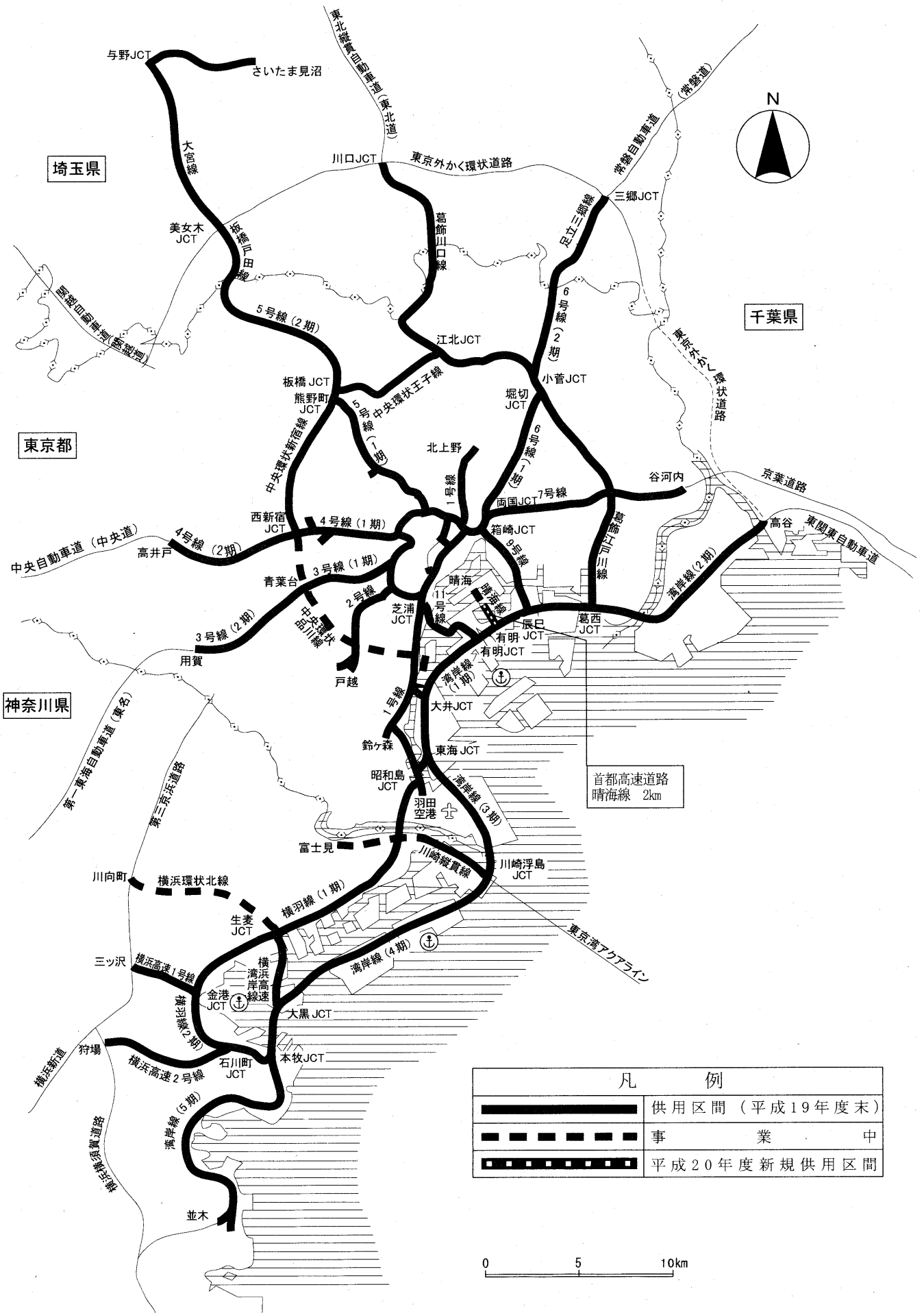
(1) 東京圏幹線道路図



凡 例	
	供用区間 (平成19年度末)
	事業中
	都計済 (アセス手続完を含む)
	調査中
	平成20年度新規供用区間

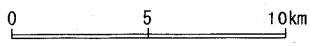
<注> 調査中は、高規格幹線道路、新交通軸調査箇所、および都市圏の主な地域高規格道路のうち構想段階 P I、環境影響評価、都市計画手続きに着手済の事業を図示

(2) 首都高速道路図

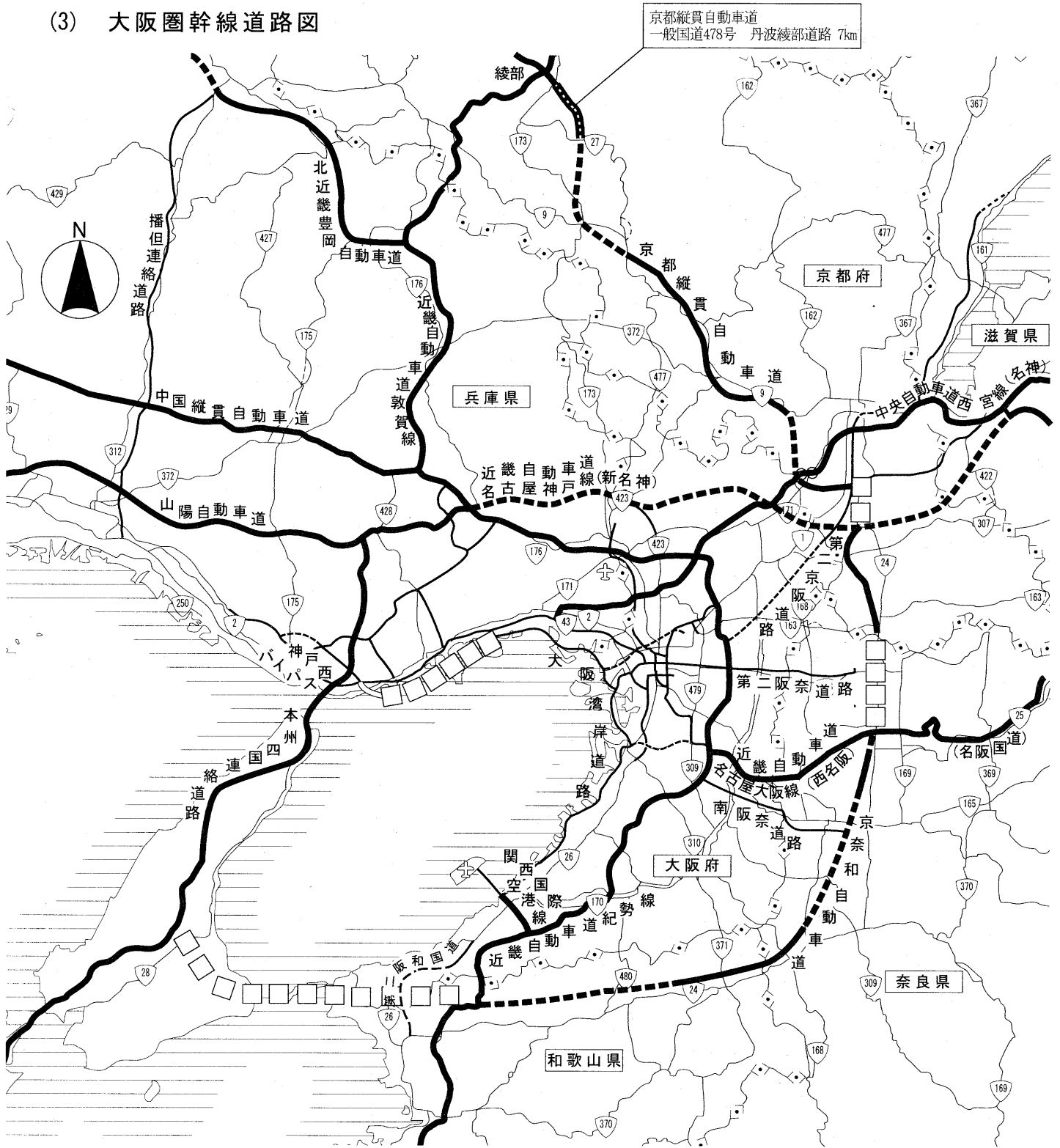


首都高速道路
晴海線 2km

凡 例	
	供用区間 (平成19年度末)
	事 業 中
	平成20年度新規供用区間



(3) 大阪圏幹線道路図



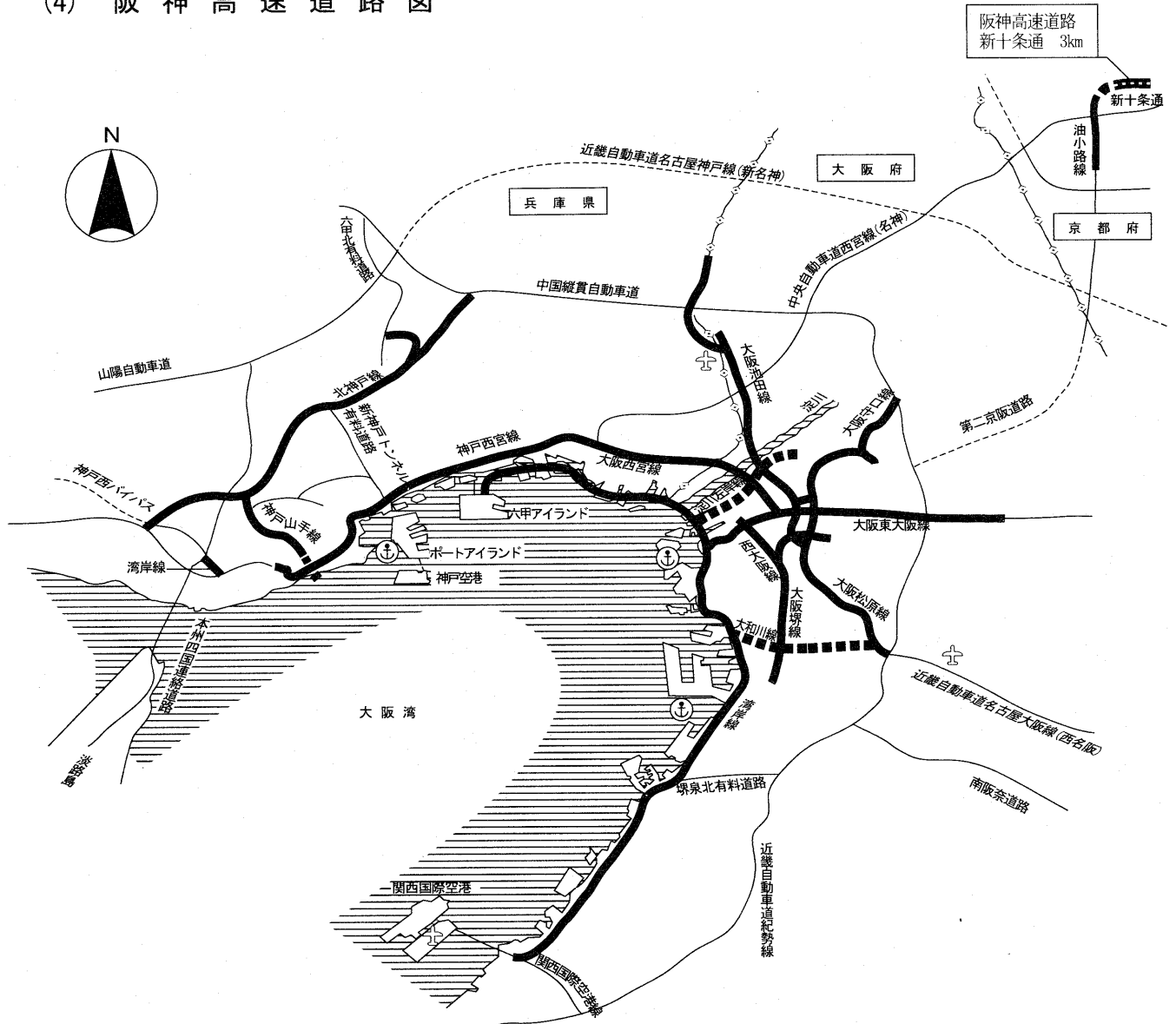
京都縦貫自動車道
一般国道478号 丹波綾部道路 7km

凡 例	
	供用区間 (平成19年度末)
	事業中
	都計済 (アセス手続完を含む)
	調査中
	平成20年度新規供用区間

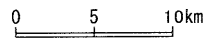
0 10 20km

<注> 調査中は、高規格幹線道路、新交通軸調査箇所、および都市圏の主な地域高規格道路のうち構想段階P1、環境影響評価、都市計画の手続きに着手済の事業を図示

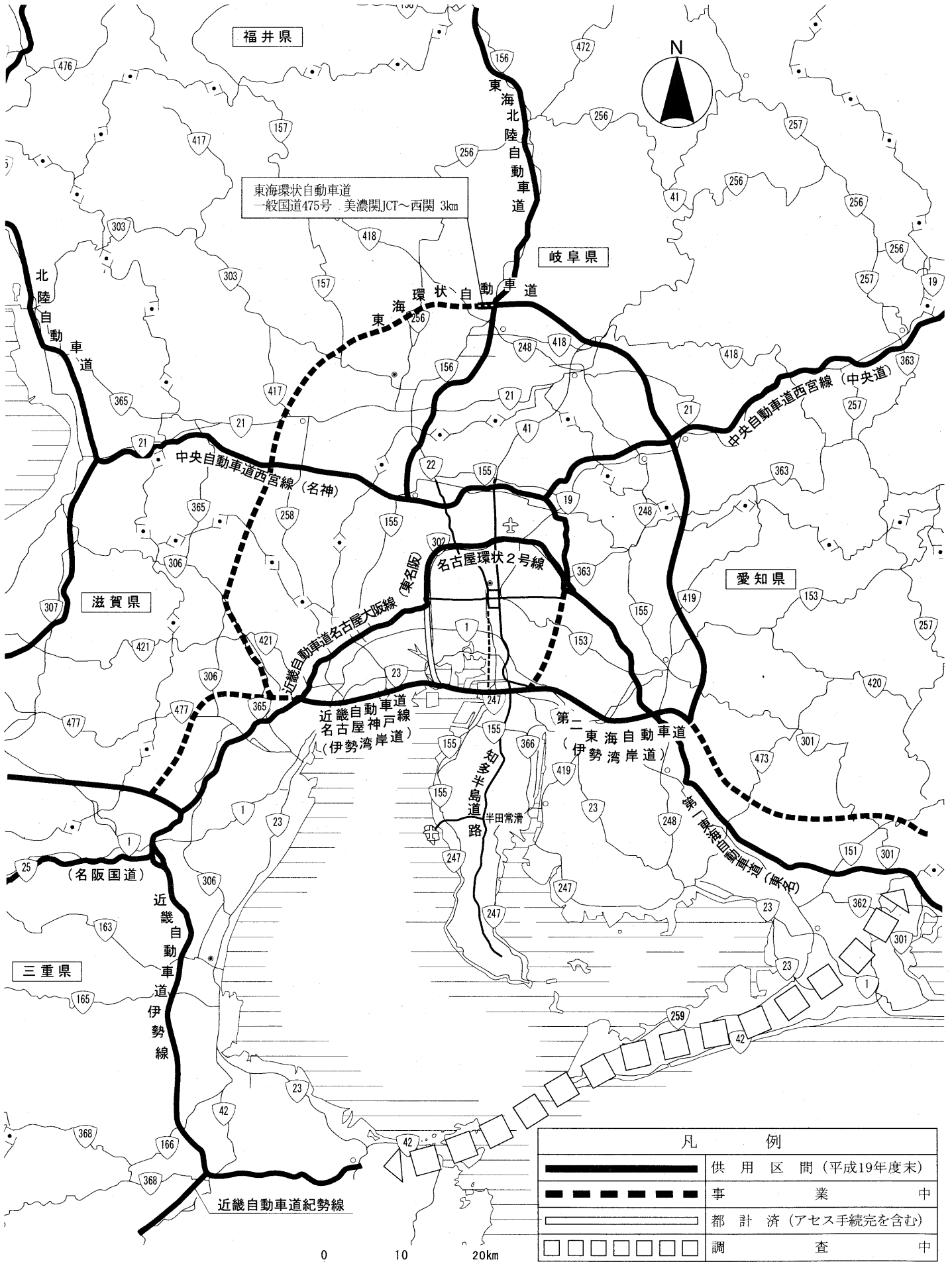
(4) 阪神高速道路図



凡 例	
	供 用 区 間 (平成19年度末)
	事 業 中
	平成20年度新規供用区間

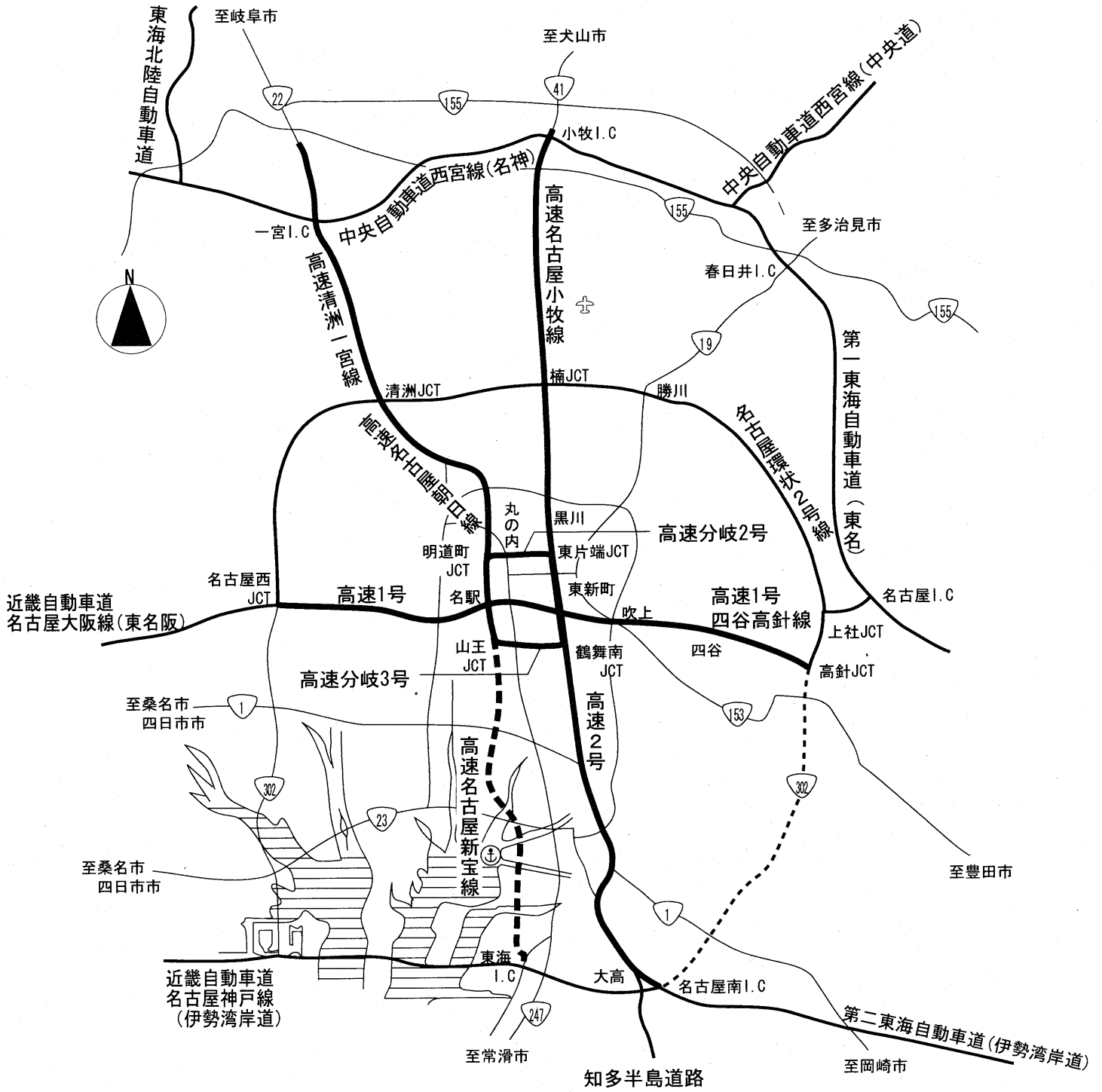




(5) 名古屋圏幹線道路図



<注>調査中は、高規格幹線道路、新交通軸調査箇所、および都市圏の主な地域高規格道路のうち構想段階P I、環境影響評価、都市計画の手続きに着手済の事業を図示

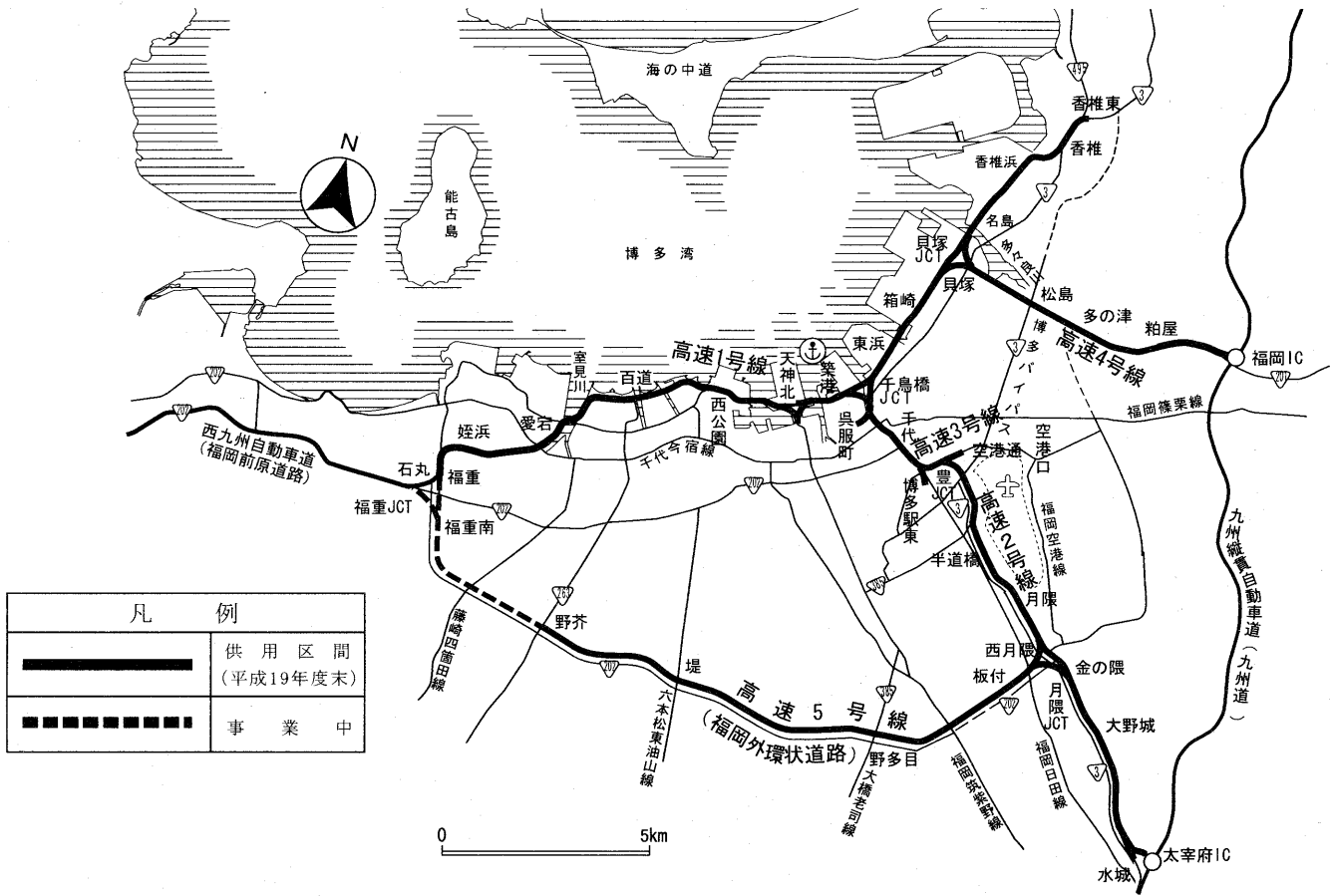
(6) 名古屋高速道路図



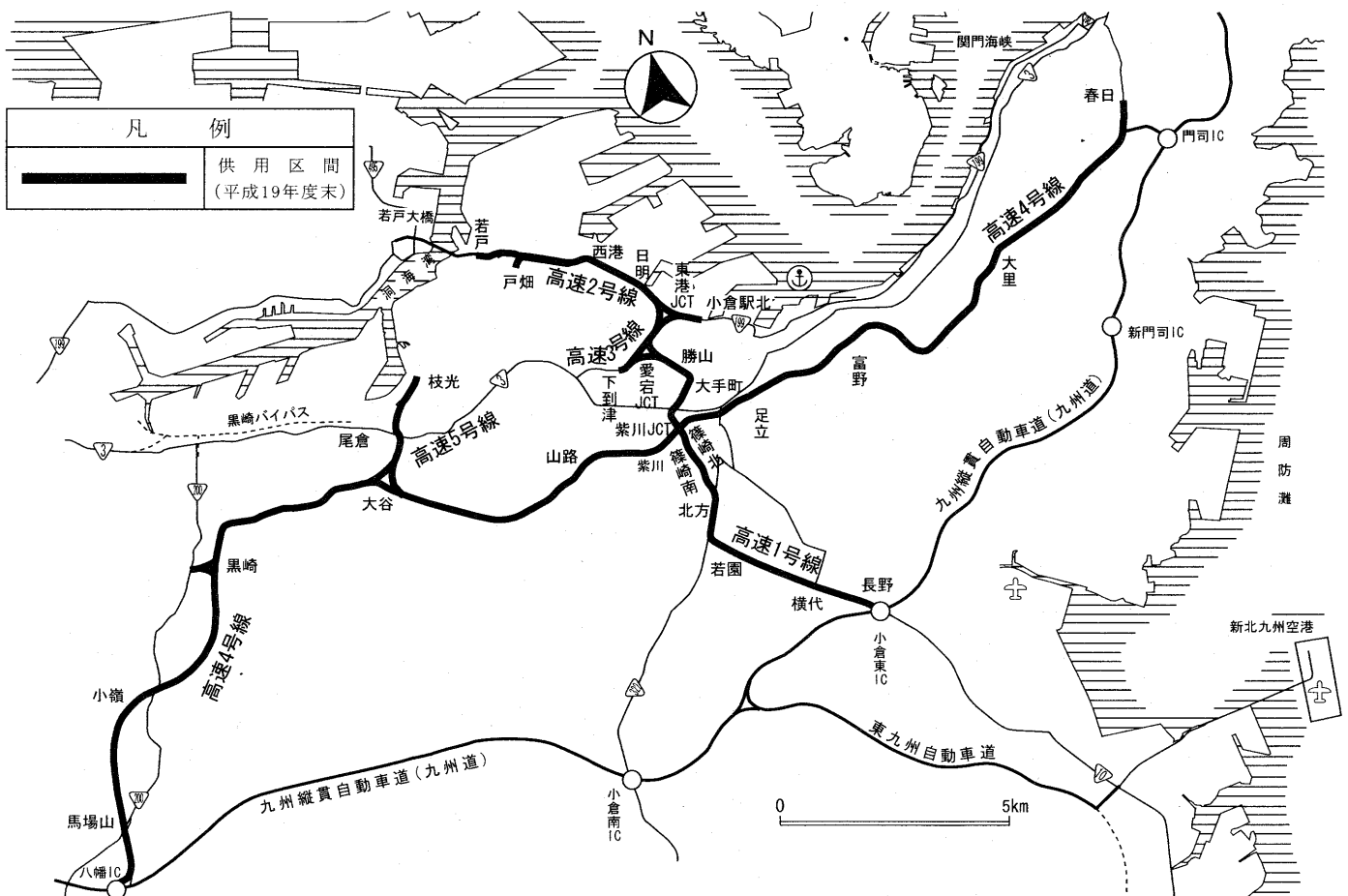
凡 例	
	供用区間(平成19年度末)
	事 業 中

10 指定都市高速道路図

(1) 福岡高速道路図



(2) 北九州高速道路図



(3) 広島高速道路図

