

平成 20 年度

道路局関係予算決定概要

平成 19 年 12 月 24 日

国土交通省道路局

(目 次)

第 1 平成 2 0 年度道路関係予算概要

1. 道路関係予算総括表 1

2. 事業の概要 4

3. 主要事項 4

第 2 新規制度等 8

第 3 財政投融资等総括表 14

(参考) 高速道路株式会社の事業費・建設費 15

第1 平成20年度道路関係予算概要

1. 道路関係予算総括表

(単位：百万円)

| 事 項 | 前年度予算額 (A) | 平成20年度決定額 (B) | 対前年度 倍 率 (B/A) | 備 考 |
|-------------|---------------|------------------|----------------------|---|
| 一般会計繰入 | 2,081,380 | 2,018,547 | 0.97 | 1. 道路整備には、河川等 関連地域連携道路事業 26,000百万円（前年度 28,265百万円）を含む。 2. 道路環境整備には、住 宅市街地関連道路環境 改善事業52,120百万円 （前年度53,200百万円） 都市再生関連道路交通 円滑化事業2,450百万円 （前年度3,000百万円） を含む。 3. 重点施策推進要望に係 る施策として ・道路整備 93,410百万円 ・道路環境整備 5,114百万円 計 98,524百万円 を含む。 |
| 道路整備 | 1,542,187 | 1,483,533 | 0.96 | |
| 道路環境整備 | 539,193 | 535,014 | 0.99 | |
| 揮発油税直入額 | 709,900 | 682,500 | 0.96 | |
| 小 計 | 2,791,280 | 2,701,047 | 0.97 | |
| N T T - A 型 | 20,286 | 0 | 0.00 | |
| 貸付金償還金等 | 81,428 | 93,813 | 1.15 | |
| 合 計 | 2,892,994 | 2,794,860 | 0.97 | |
| 一般道路 | 2,776,724 | 2,685,075 | 0.97 | |
| 有料道路 | 116,270 | 109,785 | 0.94 | |
| 国債整理基金特会繰入 | 0 | 100,000 | 皆増 | |
| 再 計 | 2,892,994 | 2,894,860 | 1.00 | |

(参考)

(単位：百万円)

| 事 項 | 平成19年度当初 (A) | 平成20年度当初 (B) | 対前年度倍率 (B/A) |
|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 一般会計繰入 | 2,081,380 | 2,018,547 | 0.97 |
| 道路整備 | 1,542,187 | 1,483,533 | 0.96 |
| 交通円滑化 | 373,833 | 381,154 | 1.02 |
| 地域連携推進 | 882,366 | 820,714 | 0.93 |
| 維持修繕等 | 170,506 | 168,621 | 0.99 |
| その他道路整備事業 | 115,482 | 113,044 | 0.98 |
| 道路環境整備 | 539,193 | 535,014 | 0.99 |

注1) 道路整備には、河川等関連地域連携道路事業を含む。

注2) 道路環境整備には、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を含む。

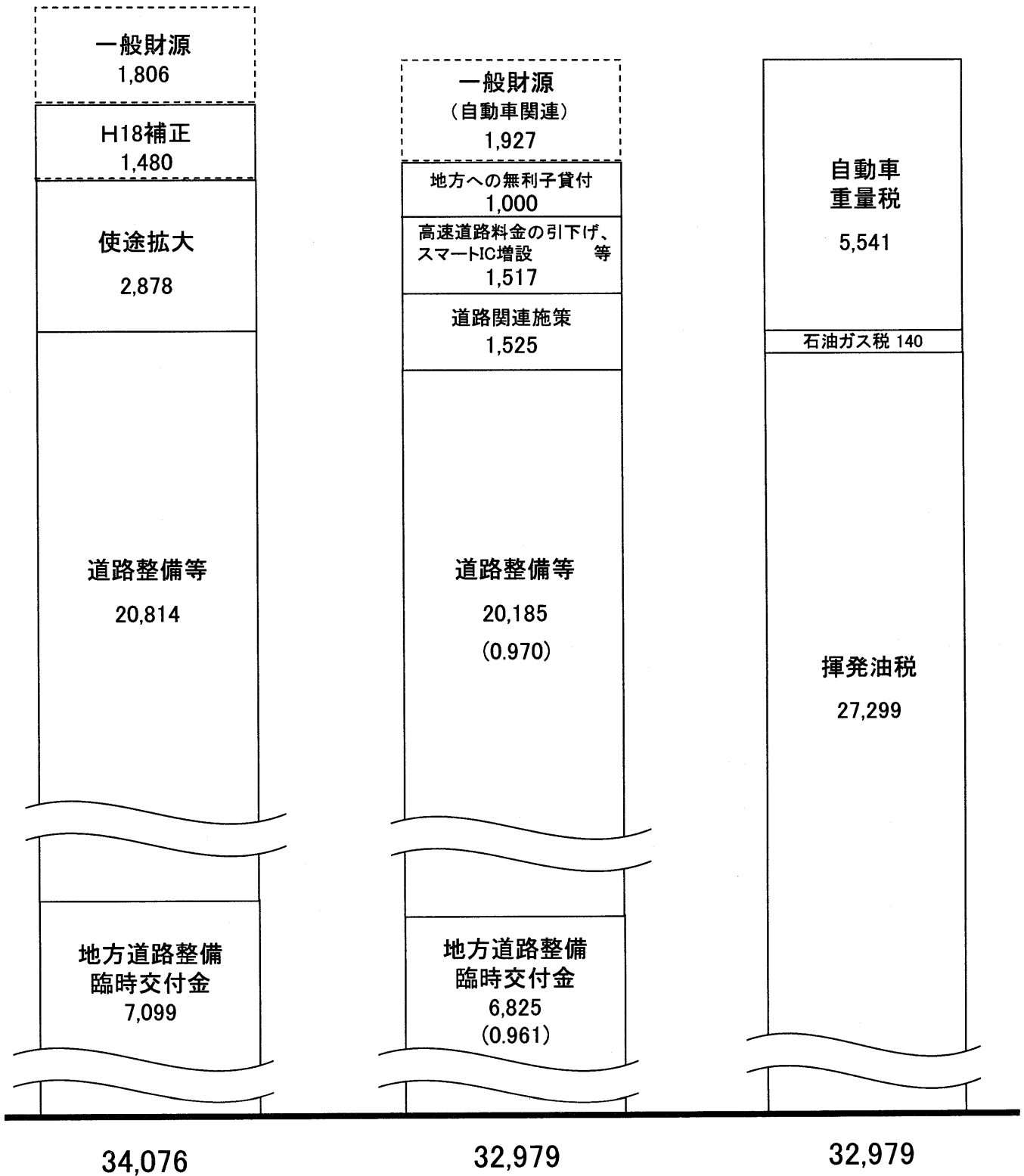
平成20年度道路関係予算

H19年度予算

H20年度予算

H20年度特定財源税収

(単位:億円)



- <注> 1. 貸付金償還金等を除く。
 2. 河川等関連地域連携道路事業を含む。
 3. 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。

2. 事業の概要

近年、少子高齢化の急速な進展、経済のグローバル化と東アジアの急速な経済成長、災害等への危機感の高まり、地球環境問題への意識の高まりなど道路をめぐる情勢が大きく変化しており、社会的なニーズの変化に的確に対応しながら、道路政策を計画的かつ重点的に推進します。

なお、12月7日にとりまとめた「道路特定財源の見直しについて」（政府・与党合意）に従い、関連する法案を次期通常国会に提出し、その成立を図り、必要な道路整備を計画的に進めて参ります。

3. 主要事項

※は8～9頁の項目番号との対比

I 国際競争力の確保

(1) 基幹ネットワークの整備

- ・高規格幹線道路や地域高規格道路などについて、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。

○高規格幹線道路の整備 【国費 7,684 億円】

うち、高速自動車国道（新直轄方式） 【国費 1,676 億円】

（参考）

高速自動車国道（有料道路方式） 【建設費 5,674 億円】

○地域高規格道路の整備 【国費 3,082 億円】

- ・物流の拠点となる空港・港湾からICへのアクセス道路の整備を図るとともに、既に供用している国際物流基幹ネットワークについて、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、バイパスの整備などの対策を実施します。

【国費 1,907 億円】

II 地域の自立と競争力強化

(1) 生活幹線道路ネットワークの形成

- ・生活幹線道路について、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、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。

【国費 4,004 億円】

(2) 慢性的な渋滞への対策

①渋滞対策 【国費 11,622 億円】

- ・慢性的な渋滞を解消するため、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を推進します。

○三大都市圏環状道路の整備の推進 【国費 2,203 億円】

一般国道468号首都圏中央連絡自動車道等

- ・また、路上工事の縮減や有料道路における弾力的な料金施策を推進します。
- ・さらに、LRTの導入、交通結節点の改善、TDM施策等公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動転換策を推進します。

②開かずの踏切等を除却する対策

- ・連続立体交差事業や道路の立体化等を推進します。【国費 1,514 億円】
 - ・併せて、遮断時間適正化のための踏切遮断機の改良等を実施します。
- 【関連制度】「道路交通の円滑化に資する鉄道施設等の改良（拡充）（一般会計）」※8 【国費 7 億円】

Ⅲ 安全・安心の確保

（１）防災・減災対策

①耐震対策

【国費 489 億円】

- ・緊急輸送道路の橋梁において、落橋を防止する装置の設置、鋼板やコンクリートによる橋脚の補強等の耐震対策を推進します。

②防災・防雪対策

【国費 971 億円】

- ・道路斜面や盛土等の防災対策、雪崩対策、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、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・解消を推進します。
- ・併せて、津波発生時などにおいて、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。

③安心な市街地形成

【国費 1,006 億円】

- ・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。

（２）交通安全の向上

①交通事故対策

【国費 3,085 億円】

- ・幹線道路では、事故の発生割合の高い区間において、重点的な交通事故対策を実施します。
 - ・併せて、生活道路の交通事故対策や自転車走行環境の整備を推進します。
- 【関連制度】「交通安全事業統合補助制度における補助対象の拡充（計画策定事業の追加）」※3

②通学路の歩道整備

【国費 1,735 億円】

- ・歩道等の整備のほか、簡易な方法として路肩のカラー舗装や防護柵の設置等を推進します。

③踏切の安全対策

【国費 241 億円】

- ・歩道が狭くなっている踏切に対して、拡幅や歩道設置を推進します。
- ・併せて、長時間遮断機がおりている踏切には、立体横断歩道橋の設置等の歩車道分離等の対策を推進します。

（３）安全・安心で計画的な道路管理

①橋梁等の修繕・更新

【国費 883 億円】

- ・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の予防保全を推進します。
- ・また、国による地方公共団体への長寿命化修繕計画の策定支援や技術支援等を推進します。

②維持管理

【国費 1,223 億円】

- ・引き続きコスト縮減を図りつつ、道路の安全を常時確保するとともに、地方公共団体と連携して地域性を踏まえた維持管理を推進します。

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

【国費 14,994 億円】

- ・地球温暖化を防ぐため、自動車からの二酸化炭素の排出量を減らすことや、排出された二酸化炭素を吸収する樹木を増やすための対策等を実施します。

【関連制度】「エコパーキングの普及促進（一般会計）」※7 【国費 2 億円】

(2) 道路環境対策

【国費 1,247 億円】

①大気質対策

- ・環状道路やバイパス等道路ネットワークの整備を推進します。
- ・また、環境基準非達成の箇所近傍の交差点等においては、交差点改良や植樹帯設置等の対策を立案し、推進します。
- ・併せて、関係機関と連携して、低公害車の普及促進等ソフト施策を推進します。

【関連制度】「低公害車の普及促進（一般会計）」 【国費 10 億円】

②騒音対策

- ・環状道路やバイパス等道路ネットワークの整備を推進するとともに、遮音壁の設置、低騒音舗装の敷設等を推進します。

(3) 生活環境の向上

①バリアフリー化

【国費 884 億円】

- ・駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路において、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、エレベーターを有する立体横断施設の整備等を推進します。
- ・また、駅前広場や駅自由通路、駐車場の整備等交通結節機能の強化、乗り継ぎ利便性の向上等のための対策を講じます。

②無電柱化

【国費 908 億円】

- ・市街地において、電線共同溝等の整備を推進します。
- ・併せて、緊急輸送道路、日本風景街道等における無電柱化を推進します。

【関連制度】「多様な無電柱化手法の推進（一般会計）」 【国費 8 億円】

【関連制度】「道を舞台に地域資源や個性を活かした美しい国土景観の形成を図る

日本風景街道の推進（一般会計）」 【国費 2 億円】

V 国際競争力の確保、地域の自立と活力の強化、環境の保全等に資する既存高速道路の有効活用

(1) 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化 【国費 1,517 億円】

- ・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を推進します。

(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 【国費 235 億円】

- ・今般の急激な原油高騰下において、安定的な物流コストの確保等を図るため、効果的な高速道路料金の引下げを行います。

4. 重点施策推進要望に係る施策

(1) 地域活性化基盤道路整備プロジェクトの推進 【国費 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します。

(2) 安全で信頼性の高い道路ネットワークの確保 【国費 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します。

第2 新規制度等

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

- 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

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、その交付対象に都道府県等が実施する一般国道の改築事業等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。

○地方道路整備臨時貸付制度の創設

地方公共団体が直轄事業及び補助事業に伴い、負担する額の一部に対して、無利子の貸付を行います。(平成20年度以降5年間、総額5000億円規模)

2. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

- 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。
- また、スマートインターチェンジの整備と、想定される交通需要に対応できるよう整備するアクセス道路に対し、計画段階での技術的支援、地方の自由裁量のもとで一体的に整備可能な地方道路整備臨時交付金等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に取り組む地方公共団体に対して、計画段階から総合的に支援(スマートインターチェンジ本格導入支援事業)します。

参考1

3. 交通安全事業統合補助制度における補助対象の拡充(計画策定事業の追加)

参考2

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

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を超える場合は、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. 住宅市街地基礎整備事業の再編

少子高齢化等の社会状況の変化に対応した住宅市街地の環境整備を促進するため、大規模な郊外開発の支援から撤退し、既存団地のバリアフリー化等にあわせた公共施設の整備等を行う事業に再編します。

6. デマンドバスによる利便性向上（一般会計）

参考3

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の導入に向けた検討を行います。

7. エコパーキングの普及促進（一般会計）

参考4

長距離トラック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。

8. 道路交通の円滑化に資する鉄道施設等の改良（拡充）（一般会計）

踏切の遮断等に係るシステムの高度化に係る検討に加えて、鉄道を運行している状態（活線状態）における直上部等への効率的な鉄道高架技術の開発等道路交通の円滑化に資する鉄道施設等の改良の検討を行います。

スマートインターチェンジ増設とアクセス道路整備の促進

○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を増設

○スマートインターチェンジ本格導入支援事業を創設

- ・ETCゲート、付加車線等を国と高速道路会社が整備
- ・アクセス道路の整備を地方道路整備臨時交付金等で支援

技術的支援

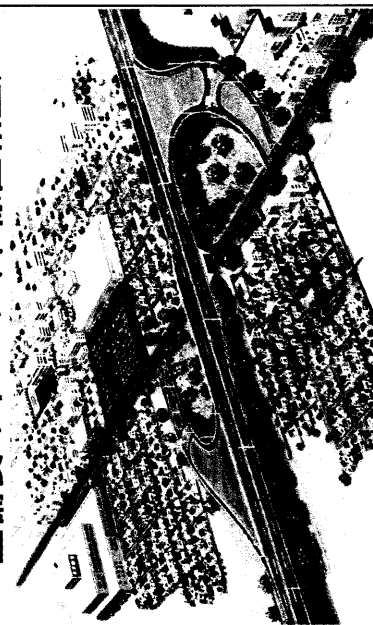
スマートICとあわせてアクセス道路の
計画・設計等を国が支援

スマートICの本格的増設

社会実験の継続に加え、社会実験を実施
しないスマートICの整備を推進

スマートICの設置(国・高速道路会社)
・ETC機器設置 ・高速道路区域内土木工事、
標識、情報板等整備 などを実施

整備後のイメージ(本線直結型)

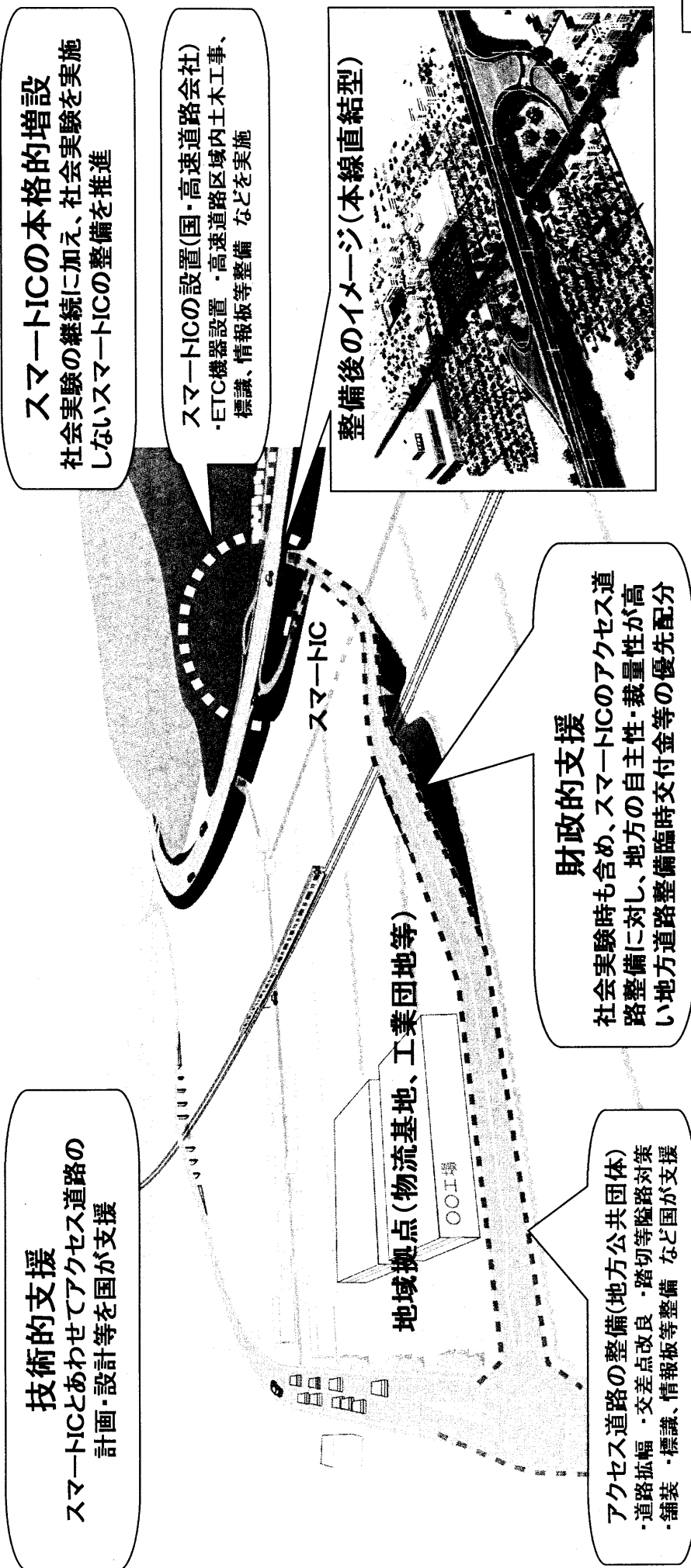


財政的支援

社会実験も含め、スマートICのアクセス道
路整備に対し、地方の自主性・裁量性が高
い地方道路整備臨時交付金等の優先配分

アクセス道路の整備(地方公共団体)

・道路拡幅 ・交差点改良 ・踏切等隘路対策
・舗装 ・標識、情報板等整備 など国が支援



参考1

スマートIC、地方道路整備臨時交付金の制度など、次期通常国会に所要の法案を提出

交通安全事業統合補助制度における補助対象の拡充(計画策定事業の追加)

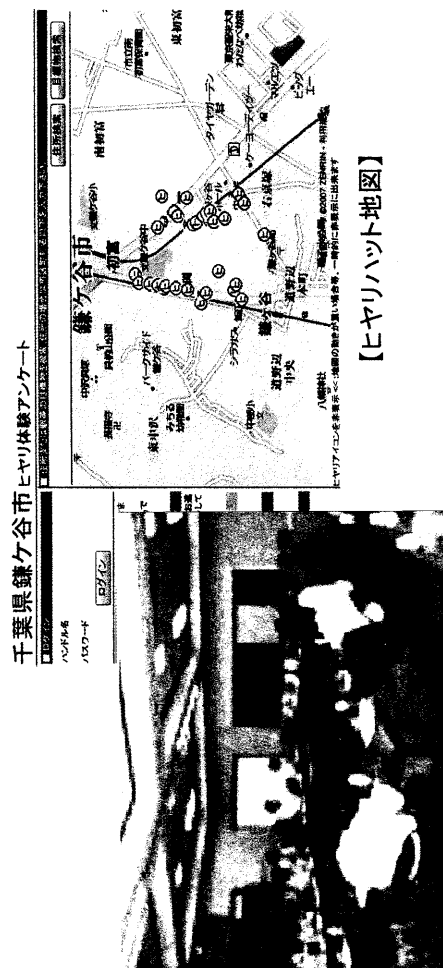
背景及び必要性

- 平成18年の全国の交通事故による死者数は近年最小の6,352人となったが、死傷者数は、減少傾向に転じているものの、依然100万人を超えており国民の100人に1人が死傷する深刻な状態となっている。
- 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く対策箇所の選定や対策内容の検討による効果的な交通安全対策を推進することが必要
- 対策の実施に際して地域の合意形成を図りつつ、住民参加型の計画策定を推進することが必要。

制度概要

- 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)を追加する。

鎌ヶ谷市の例



新たに支援

計画の策定

対策の実施

制度導入による効果

- 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計画策定事業として支援することで、より効率的・効果的な交通安全対策等の実施が可能となる。

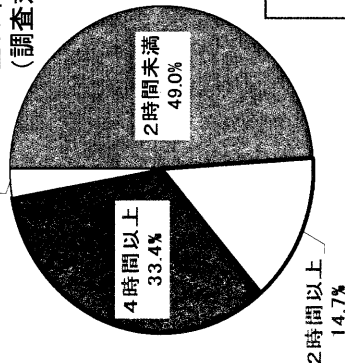
エコパーキングの普及促進（一般会計）

◆背景及び必要性

高速道路のSA・PA等において、仮眠や荷待ち等のために駐車している長距離トラック等が室内の空調等を稼働させるためにアイドリングを行っているっており、NO₂やSPM等の排出による局地的な大気環境悪化やCO₂排出による地球温暖化への影響が問題となっている。

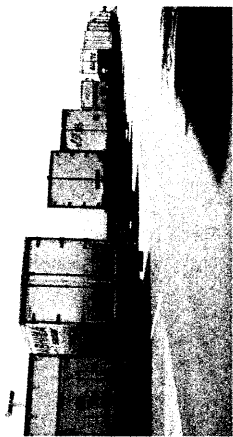
・トラックの長時間アイドリングの現状

全日本トラック協会、平成16年9月調べ
 (調査対象：貨物輸送トラックのドライバー約6,500名)



・CO₂排出による地球温暖化への影響
 ・NO₂やSPM等の排出による局地的な大気環境悪化

1日2時間以上停車しているドライバーが全体の約半数を占める

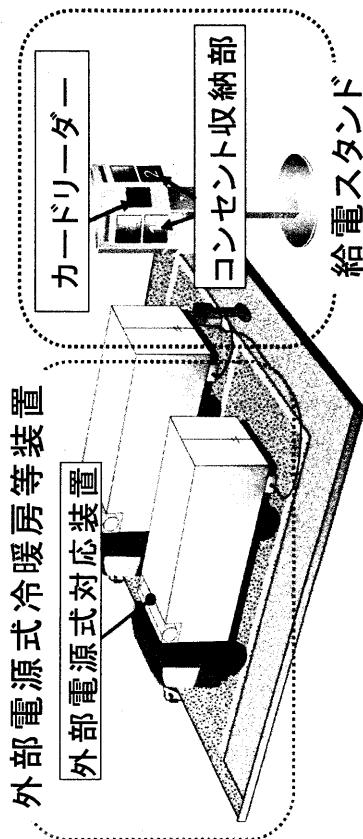


海老名SAにおけるトラックの駐車状況

◆施策の概要

長距離トラック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する。

・エコパーキングシステムのイメージ



・検証内容

課題調査

- エコパーキングの利用実態調査(滞留時間等)
- CO₂排出量等大気環境改善効果調査
- 利用者や地域住民等による評価調査 等

有効性調査

- 市場ニーズの調査
- 装置等の成熟度調査 等
- 民間のニーズに対する法的整理 等

運用上の課題等の整理や普及させるための方策検討

参考4

第3 財政投融資等総括表

(単位:百万円)

| 区 分 | | 資金内訳 | 平成20年度決定 | | | | | | 合 計 (C+D) |
|---|------------|------------|--------------|-----------|-------------------|-----------|------------|-------------|--------------|
| | | | 財政投融資 (C) | 自 己 資 金 等 | | | 小 計 (D) | | |
| | | | | 政府出資金 | 自主調達資金 うち財投機関債 | そ の 他 | | | |
| 東 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社 | H20年度 (A) | 64,400 | - | 156,457 | 40,000 | - | 156,457 | 220,857 | |
| | 前年度 (B) | 112,400 | - | 144,398 | 25,000 | - | 144,398 | 256,798 | |
| | 倍率 (A)/(B) | 0.57 | - | 1.08 | 1.60 | - | 1.08 | 0.86 | |
| 中 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社 | H20年度 (A) | 107,200 | - | 260,130 | 100,000 | - | 260,130 | 367,330 | |
| | 前年度 (B) | 174,600 | - | 224,105 | 50,000 | - | 224,105 | 398,705 | |
| | 倍率 (A)/(B) | 0.61 | - | 1.16 | 2.00 | - | 1.16 | 0.92 | |
| 西 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社 | H20年度 (A) | 59,400 | - | 144,239 | 40,000 | - | 144,239 | 203,639 | |
| | 前年度 (B) | 92,300 | - | 118,526 | 25,000 | - | 118,526 | 210,826 | |
| | 倍率 (A)/(B) | 0.64 | - | 1.22 | 1.60 | - | 1.22 | 0.97 | |
| 東・中・西日本高速道路株式会社計 | | H20年度 (A) | 231,000 | - | 560,826 | 180,000 | - | 560,826 | 791,826 |
| | | 前年度 (B) | 379,300 | - | 487,029 | 100,000 | - | 487,029 | 866,329 |
| | | 倍率 (A)/(B) | 0.61 | - | 1.15 | 1.80 | - | 1.15 | 0.91 |
| 首 都 高 速 道 路 株 式 会 社 | H20年度 (A) | 18,500 | - | 66,222 | 20,000 | - | 66,222 | 84,722 | |
| | | | (14,208) | | | (14,208) | (28,416) | (28,416) | |
| | | <18,500> | <14,208> | <66,222> | <20,000> | <14,208> | <94,638> | <113,138> | |
| | 前年度 (B) | 20,400 | - | 37,323 | 10,000 | 5,292 | 42,615 | 63,015 | |
| | | | (14,800) | | | (14,800) | (29,600) | (29,600) | |
| | | <20,400> | <14,800> | <37,323> | <10,000> | <20,092> | <72,215> | <92,615> | |
| 倍率 (A)/(B) | 0.91 | - | 1.77 | 2.00 | - | 1.55 | 1.34 | | |
| | | (0.96) | | | (0.96) | (0.96) | (0.96) | | |
| | <0.91> | <0.96> | <1.77> | <2.00> | <0.71> | <1.31> | <1.22> | | |
| 阪 神 高 速 道 路 株 式 会 社 | H20年度 (A) | 7,600 | - | 22,828 | 15,000 | - | 22,828 | 30,428 | |
| | | | (9,400) | | | (9,400) | (18,800) | (18,800) | |
| | | <7,600> | <9,400> | <22,828> | <15,000> | <9,400> | <41,628> | <49,228> | |
| | 前年度 (B) | 12,700 | - | 21,100 | 10,000 | - | 21,100 | 33,800 | |
| | | | (10,950) | | | (10,950) | (21,900) | (21,900) | |
| | | <12,700> | <10,950> | <21,100> | <10,000> | <10,950> | <43,000> | <55,700> | |
| 倍率 (A)/(B) | 0.60 | - | 1.08 | 1.50 | - | 1.08 | 0.90 | | |
| | | (0.86) | | | (0.86) | (0.86) | (0.86) | | |
| | <0.60> | <0.86> | <1.08> | <1.50> | <0.86> | <0.97> | <0.88> | | |
| 本 州 四 国 連 絡 高 速 道 路 株 式 会 社 | H20年度 (A) | - | - | 4,098 | - | - | 4,098 | 4,098 | |
| | 前年度 (B) | - | - | 4,536 | - | - | 4,536 | 4,536 | |
| | 倍率 (A)/(B) | - | - | 0.90 | - | - | 0.90 | 0.90 | |
| 小 計 | H20年度 (A) | 257,100 | - | 653,974 | 215,000 | - | 653,974 | 911,074 | |
| | | | (23,608) | | | (23,608) | (47,216) | (47,216) | |
| | | <257,100> | <23,608> | <653,974> | <215,000> | <23,608> | <701,190> | <958,290> | |
| | 前年度 (B) | 412,400 | - | 549,988 | 120,000 | 5,292 | 555,280 | 967,680 | |
| | | | (25,750) | | | (25,750) | (51,500) | (51,500) | |
| | | <412,400> | <25,750> | <549,988> | <120,000> | <31,042> | <606,780> | <1,019,180> | |
| 倍率 (A)/(B) | 0.62 | - | 1.19 | 1.79 | - | 1.18 | 0.94 | | |
| | | (0.92) | | | (0.92) | (0.92) | (0.92) | | |
| | <0.62> | <0.92> | <1.19> | <1.79> | <0.76> | <1.16> | <0.94> | | |
| 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 | 640,300 | 530,000 | 1,951,116 | 2,668,357 | 5,051,357 | |
| | 前年度 (B) | 2,475,000 | 79,083 | 665,300 | 530,000 | 2,160,887 | 2,905,270 | 5,380,270 | |
| | 倍率 (A)/(B) | 0.96 | 0.97 | 0.96 | 1.00 | 0.90 | 0.92 | 0.94 | |
| 合 計 | H20年度 (A) | 2,640,100 | 76,941 | 1,294,274 | 745,000 | 1,951,116 | 3,322,331 | 5,962,431 | |
| | 前年度 (B) | 2,887,400 | 79,083 | 1,215,288 | 650,000 | 2,166,179 | 3,460,550 | 6,347,950 | |
| | 倍率 (A)/(B) | 0.91 | 0.97 | 1.06 | 1.15 | 0.90 | 0.96 | 0.94 | |

- (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
 4. () 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
 5. 機構の計数は道路分である
 6. 機構の計数は前年度からの繰越現預金を含む
 7. 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は除く

(参考)

高速道路株式会社の事業費・建設費

(1) 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社

| | |
|-----|---------|
| 事業費 | 9,896億円 |
| 建設費 | 6,508億円 |

1) 東日本高速道路株式会社

| | |
|-----|---------|
| 事業費 | 2,854億円 |
| 建設費 | 1,699億円 |

2) 中日本高速道路株式会社

| | |
|-----|---------|
| 事業費 | 4,412億円 |
| 建設費 | 3,155億円 |

3) 西日本高速道路株式会社

| | |
|-----|---------|
| 事業費 | 2,631億円 |
| 建設費 | 1,653億円 |

(2) 首都高速道路株式会社

| | |
|-----|---------|
| 事業費 | 1,781億円 |
| 建設費 | 728億円 |

(3) 阪神高速道路株式会社

| | |
|-----|-------|
| 事業費 | 815億円 |
| 建設費 | 277億円 |

(4) 本州四国連絡高速道路株式会社

| | |
|-----|------|
| 事業費 | 87億円 |
| 建設費 | 0億円 |