

平成 18 年 度
道 路 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成17年 8 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 18 年度道路関係予算概算要求の概要	1
1	基本方針	1
2	要求概要	1
第 2	社会資本整備重点計画及び 5 箇年間の道路整備の方針	3
第 3	平成 18 年度道路関係予算概算要求のポイント	4
第 4	平成 18 年度 主要施策	6
	防災・減災等（安全・安心）	6
1	安全性・信頼性の高い道路空間の確保	6
2	更新時代への対応	7
	暮らし（安全・安心）	8
1	交通事故対策の推進	8
2	踏切対策のスピードアップ	9
3	安全で快適な生活環境の構築	9
4	無電柱化により安全・快適・美しい都市空間を形成	11
5	環境にやさしい自転車の利用者を応援	11
	環 境	12
1	地球温暖化対策	12
2	沿道環境の保全・創造	14
3	地域住民や N P O 等との協働による美しく味わいのある道づくり ～「この道ニッポン・プロジェクト（仮称）」～	15
	活 力	16
1	モビリティの向上	16
2	国土・地域ネットワークの構築	17
3	地域再生、観光立国推進による地域や経済の活性化	19
4	都市の再生	20
5	I T S の推進	21
	進め方の改革	22
1	国民に見えるプロジェクトマネジメントの推進	22
2	国民と協働する道路行政マネジメントの推進	22
3	コスト構造改革の推進	24
4	公共工事の品質確保の促進と入札談合の再発防止	24
5	道路関係四公団民営化	25
6	国と地方のパートナーシップ	25
第 5	主要連携施策	26

(参考資料)

1 . 平成 1 8 年度道路整備予算概算要求財源内訳	28
(1) 道路整備関係国費	28
(2) 地方費	28
(3) 道路投資の財源構成及び事業別構成	29
(4) 道路特定財源制度等について	30
2 . 道路関係予算概算要求総括表	36
3 . 財政投融资等総括表	40
4 . 有料道路予算内訳	42
(1) 東日本・中日本・西日本、首都、阪神、本州四国連絡高速道路株式会社	42
(2) 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構	43
5 . 道路行政のマネジメントに用いる指標による成果目標	46
6 . 道路関係四公団の民営化について	48
7 . 高規格幹線道路網図	52
8 . 本州四国連絡道路図	54
9 . 高規格幹線道路及び地域高規格道路の供用延長等	55
(1) 高規格幹線道路の供用延長等	55
(2) 地域高規格道路の路線・区間の指定状況等	55
10 . 大都市圏幹線道路図	56
(1) 東京圏幹線道路図	56
(2) 首都高速道路図	57
(3) 大阪圏幹線道路図	58
(4) 阪神高速道路図	59
(5) 名古屋圏幹線道路図	60
(6) 名古屋高速道路図	61
11 . 指定都市高速道路図	62
(1) 福岡高速道路図	62
(2) 北九州高速道路図	62
(3) 広島高速道路図	63

第1 平成18年度道路関係予算 概算要求の概要

1. 基本方針

本格的なモータリゼーションに対応した道路整備が始まって半世紀、厳しい経済情勢の中、これまでのストックの有効活用を徹底しつつ、道路の果たす役割を最大限発揮するよう、道路行政の原点に立ち戻った改革、いわゆる「道路ルネッサンス」を推進します。

まず、頻発する地震、豪雨等の災害に強い国土づくり、地球温暖化問題、国際競争力の向上など、我が国が抱える緊急の課題に対応するため、道路整備の目標を明確化し、集中的にスピード感をもった道路行政への転換を図ります。

また、道路のもつパブリックスペースとしての機能を最大限発揮し、快適な環境・暮らしの実現のため、これまでの道路の枠にこだわらず、沿道地域との一体整備など他分野との積極的な連携を図ります。

さらに、道路に対する多様なニーズを的確に捉え、道路と地域が一体となって、よりよい地域づくり、まちづくりを達成するため、住民や地域の方々と協働して道路政策を推進します。

2. 要求概要

(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	46,872	1.03	22,881	1.06
道路環境整備	18,233	1.15	10,284	1.15
計	65,105	1.06	33,165	1.09
一般道路	50,790	1.09	32,042	1.09
有料道路	14,315	0.97	1,124	1.08
計	65,105	1.06	33,165	1.09

- <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. 河川等関連公共施設整備促進事業(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474億円、国費266億円)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、市街地環境改善事業、住宅市街地総合整備促進事業及び都市再生推進事業に係る計数を計上している
 4. 本表のほか、道路特定財源を活用した関連施策として、本州四国連絡橋公団から一般会計に承継した債務処理(国費1,564億円を国債費に計上)、無電柱化推進のための技術開発等(国費17億円)、有料道路の多様な弾力的な料金設定に関する施策(国費130億円)、E T Cの普及促進(国費31億円)、遮断時間短縮のための踏切システム高度化(国費12億円)、沿道と一体となった道路空間(沿道空間)の構築(国費10億円)、道を活用した地域活動の支援(国費2億円)、都市再生の円滑な推進のための地籍関連調査(国費30億円)、まちづくり交付金(国費741億円)、道州制北海道モデル事業推進費(国費27億円)、道整備交付金(国費100億円を内閣府に計上)等に係る経費がある(P.37,備考11.参照)
 5. 本表のほか、N T T事業償還時補助等として国費466億円がある
 6. 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	27,630億円(対前年度比 0.99)
行政部費(-一般会計国費)	308億円(対前年度比 1.29)

- <注> 1. 財政投融資は、全額政府保証債である
 2. 行政部費には、道路特定財源を活用した関連経費(国費305億円)を含む

[平成18年度予算概算要求の概要]

	道路関係予算(国費)	道路特定財源税収等
	33,165	(単位:億円)
道路整備特別会計	地方道路整備 臨時交付金 7,318	貸付金償還金等 623
	道路整備等 25,847	揮発油税 29,270
一般会計	道活用地域活動支援 ETC普及促進等 305	石油ガス税 147
	まちづくり交付金 道整備交付金等 868	自動車重量税 5,753
	本四債務処理 1,564	
合計	2,737	
	35,902	35,794

- <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. NTT-A型事業を含まない
 3. 河川等関連公共施設整備促進事業を含む

[重点事項別国費の状況]

(単位:億円)

	18年度 (A)	前年度 (B)
1. 防災・減災等(安全・安心)		
橋梁の耐震補強3箇年プログラム	598	430
2. 暮らし(安全・安心)		
踏切道対策	2,246	2,010
うち連続立体交差事業	1,057	907
無電柱化の推進	1,184	1,081
自転車利用環境の整備	148	118
交通事故対策の重点的実施	1,211	866
市街地の歩行空間のバリアフリー化	3,836	3,335
3. 環境		
CO ₂ 削減効果の高い道路施策の推進	7,610	6,568
沿道環境改善事業	1,578	1,193
4. 活力		
交通円滑化事業	5,303	4,602
市町村合併支援道路整備事業	2,072	1,323
三大都市圏環状道路整備	2,141	1,705
ITSの推進	402	375
道路関係予算合計	33,165	30,462

- <注> 1. NTT-A型事業を含まない
 2. 上表は重点事項を計上したものであり、かつ、計数には一部重複があるため、各計数の和は合計と一致しない
 3. 三大都市圏環状道路整備の前年度の計数には、平成17年度供用区間を含まない

第2 社会資本整備重点計画及び5箇年間の道路整備の方針

「社会資本整備重点計画」(計画期間：平成15年度から平成19年度までの5箇年間)は、国土交通省の9本の事業分野別長期計画を統合し、コスト縮減、事業間連携の強化等を図るとともに、計画策定の重点を従来の「事業量」から「達成される成果」に変更する等、社会資本整備の重点化・効率化を一層推進するために策定されました(平成15年10月10日閣議決定)。

社会資本整備重点計画

前文

第1章 社会資本整備の重点的、効果的かつ効率的な実施

第2章 社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のため効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要

「暮らし・安全・環境・活力」の4分野に沿って、15の重点目標、35の指標を設定

第3章 事業分野別の取り組み

道路整備事業 / 交通安全施設等整備事業 / 他

平成15年度以降5箇年間の道路整備は、「社会資本整備重点計画」に基づき、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図るため、行政マネジメントを導入することなどにより、従来にも増して透明性を高めながら、効果的かつ効率的に進めていきます。

また、「社会資本整備重点計画」に即して道路整備を推進していくため、平成15年度以降5箇年間における道路の整備に関する事業の量については、景気対策前の水準を目安に公共投資の重点化・効率化を進める観点も踏まえ、38兆円を上回らないものとするとして、重点計画と合わせて閣議決定されました(なお、この水準については、今後の社会・経済の動向、財政事情等を勘案しつつ、必要に応じ、その見直しについて検討)。

平成15年度以降5箇年間の道路の整備に関する事業の量

(単位:億円)

	15年度以降 5箇年間の 事業量	17年度 当初までの 累計額	18年度 要求額	18年度末 累計額
道路投資額	380,000	204,104 (53.7%)	65,463	269,567 (70.9%)

<注>

1. 平成17年度当初までの累計額は、15年度・16年度最終、17年度当初の合計である
2. カッコ書きは「15年度以降5箇年間の事業量」に対する割合である
3. 道路投資額には道路整備特別会計で実施した事業および道路特定財源を活用した関連施策として一般会計で実施した事業を計上。ただし、本州四国連絡橋公団から一般会計に承継した債務の処理は含まない
4. 17年度当初までの累計額、18年度要求額には、まちづくり交付金及び道整備交付金を含まない
5. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないことがある

第3 平成18年度道路関係予算 概算要求のポイント

1. 防災・減災等（安全・安心） 災害に強い国土づくり (P. 6参照)

橋梁耐震補強の推進

緊急輸送道路の橋梁、新幹線・高速道路をまたぐ橋梁について、「耐震補強3箇年プログラム」に基づき耐震補強を推進。

緊急輸送道路の橋梁、新幹線および高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強

平成19年度までの3箇年で概ね完了

現在の補強実施率：緊急輸送道路の橋梁(5割)、新幹線をまたぐ橋梁(3割)、高速道路をまたぐ橋梁(7割)

重点密集市街地内の防災環境軸の重点整備

完了期間と5年以内の防災機能概成とを宣言した防災環境軸の核となる都市計画道路の整備を重点支援。

沿道と一体となった道路空間（沿道空間）の構築

道路と沿道建築物が一体となって道路空間（沿道空間）を構築するよう、建築物の耐震補強、意匠の整備、公共用通路の整備を支援。

2. 暮らし（安全・安心） 安全で安心できる暮らしの確保 (P. 8参照)

踏切対策のスピードアップ

「開かずの踏切」や「歩道が狭隘な踏切」など、緊急対策が必要な踏切について、地域の実情にあわせた改善計画を策定。速効対策（歩道拡幅等）により集中的な対策を実施。あわせて、連続立体交差化等の抜本対策もスピードアップ。

開かずの踏切、歩道が狭隘な踏切（約1,300箇所） 5年で全てを対策

無電柱化により安全・快適で美しい都市空間を形成

コスト縮減の一層の取組み、重点区間を明確化し、一定期間内に無電柱化を完了するために必要な仕組みを検討。

都市内の自転車利用促進

地域と連携し、自転車走行空間の確保、多様な主体による駐輪施設整備などにより、安全・快適な自転車利用環境を形成。また、公安委員会と連携した駐車対策を推進。

3. 環境 地球環境の保全と美しい景観の創造 (P.12参照)

地球温暖化対策（道路政策における「CO₂削減アクションプログラム」の実施）

京都議定書の目標達成に向けて、「CO₂削減アクションプログラム」を策定・実施。

CO₂排出削減目標（約800万トンのCO₂/年）を設定し、2012年までに緊急的に必要な道路政策を推進。

・交通円滑化対策（主要渋滞ポイント対策（約1,800箇所）、踏切対策（約540箇所））等
H24(2012年)までに緊急実施

地域住民やNPO等との協働による美しく味わいのある道づくり

地域固有の景観、自然、歴史、文化、レクリエーション資源を有効活用し、美しく味わいのある道づくりを目指す「この道ニッポン・プロジェクト(仮称)」を推進。

4. 活力 ネットワークの構築による都市と地域の再生 (P.16参照)

都市圏スムーズアップ戦略の推進

都市圏の安全で円滑な交通を実現するため、道路整備やTDM、マルチモーダル施策を内容とする戦略に基づき、関係者で連携して重点的な支援を実施。

高速道路等の既存ストックの有効活用

自動車専用道路等のネットワークをより使えるものとするため、スマートICの整備、多様で弾力的な料金施策の実施、ETCの利用を促進。

ETC利用率 現在（H17.8） 49% H18春 70%（全国）

効率的で環境に優しい国際・国内物流の実現

国際標準コンテナ車が、積み替えなく走行できる道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク(仮称)）の構築。

スーパー中枢港湾に係るボトルネック 5年以内に解消を目指す

5. 進め方の改革 (P.22参照)

国民に見えるプロジェクトマネジメントの推進

地元の協力体制が整い、事業進捗の見通しが立ったものについて、毎年、供用目標・必要額を明示した「目標宣言プロジェクト」を公表、集中投資により進捗管理を徹底。

国民との協働による道路行政の推進

道路施策の立案から道路管理まで、NPO・市民団体等と協働した取組みを推進するとともに、モニター制度の統合により国民のニーズにきめ細かく対応。

第4 平成18年度 主要施策

防災・減災等（安全・安心）～災害に強い国土づくり～

1. 安全性・信頼性の高い道路空間の確保

地震・津波・豪雨・豪雪等の災害に対して、安全で信頼性の高い道路網・道路空間の確保に取り組みます。

(1) 橋梁耐震補強の推進

新潟県中越地震などを踏まえ、地震発生時の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保し、また、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の落橋等による甚大な二次的被害を防止するため、橋梁の耐震補強3箇年プログラム（平成17年度～平成19年度）に基づき、橋梁の耐震補強を推進します。

緊急輸送道路の橋梁：**事業費1,126億円**
 新幹線、高速道路をまたぐ橋梁：**事業費20億円**

緊急輸送道路等の震災対策について
 地方道路整備臨時交付金等を活用



【兵庫県轄地震による橋脚の被災】



【耐震補強の実施により新潟県中越地震では甚大な被災無し】

緊急輸送道路の橋梁の耐震補強の実施率

	直轄国道	都道府県管理道路
跨線橋等	約9割	約6割
河川橋等	約3割	約5割
現在、全体で約5割の実施率		

緊急輸送道路の橋梁のうち、昭和55年より前の道路標示方書を適用した橋長15m以上の橋梁で、かつ鉄筋コンクリート単柱橋脚を有する橋梁の耐震補強の実施率（平成16年度末時点）

緊急輸送道路の橋梁 高速道路、直轄国道は平成19年度までに概ね完了
 都道府県管理道路は「優先確保ルート」^{※1}を選定し、平成19年度までに概ね完了
 新幹線、高速道路をまたぐ橋梁 平成19年度までに概ね完了

(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網を確保するため、道路の法面对策や地域の孤立を解消する生命線となるバイパス等の整備を推進します。また、災害対策本部車、照明車等の災害対策用機械の重点整備を推進します。

平成8年度道路防災総点検のフォローアップを実施

(3) 津波対策の推進

津波被害を軽減するため、避難路等の整備を推進します。

地方道路整備臨時交付金等の活用による避難路等の整備
 「道の駅」の防災拠点化を推進
 津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備

(4) 重点密集市街地内の防災環境軸の重点整備

重点密集市街地（全国8,000ha）内の防災環境軸の核となる都市計画道路で、防災上緊急に整備する路線として完了期間及び防災機能概成期間（5年以内）を宣言した路線について重点的に支援します。

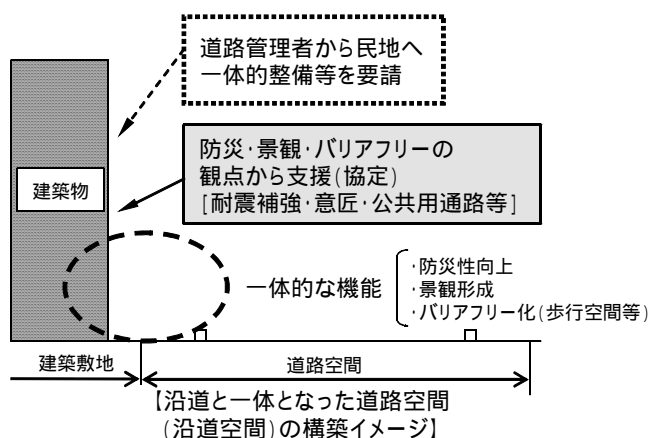


【「道の駅」の防災拠点化】

< 参 > 1. 「優先確保ルート」：主要な防災拠点（県庁、市役所等の行政機関、公共機関、医療拠点、自衛隊等）や重要港湾、空港等を結ぶ道路のうち特に重要なもの

(5) 沿道と一体となった道路空間(沿道空間)の構築 [新規]

地震時に沿道建築物の道路への倒壊を防止するとともに、道路と沿道建築物が一体となった良好な景観やバリアフリー空間を構築するため、建築物の耐震補強、意匠の整備、公共用通路の整備等を支援します。



(6) 雪国の生活を支える

冬期道路交通の確保

積雪寒冷特別地域における冬期の安全・安心な生活を支え、地域間の交流・連携を強化するため、道路の除雪、防雪及び凍雪害防止等の雪寒事業を推進します。

除雪、防雪及び凍雪害防止等雪寒事業：事業費 1, 141 億円

2 . 更新時代への対応

(1) 重点的・効率的な道路維持管理の推進

道路の日常管理については、路線・地域特性を考慮して管理水準を見直すなど効率的な実施を図り、維持修繕費のうち日常的経費^{参2}を平成19年度までに約3割縮減(平成14年度比)します。

道路施設の安全を確保するため、構造物のライフサイクルコストが最小となるよう計画的な補修を推進するなど、維持管理のコスト縮減を図ります。



【疲労による橋梁の損傷】

H19までに橋梁の予防保全率^{参3}を概ね100%まで向上
平成18,19年度に約700橋梁について対策を実施し要対策橋梁を概ね解消

最適な道路管理水準を検討するため、モデル地域にて種々の水準の日常管理を試行

道路構造物の計画的な補修を進めるために、橋梁の三大損傷^{参4}について、優先的に対策を実施し、将来の劣化予測に基づくマネジメントを強化

(2) 重量超過車両対策の推進

無許可や許可条件違反などの重量超過車両の走行を防止するため、違反車両の監視及び指導取締の強化により、特殊車両通行許可制度の厳格な運用を図り、重量超過車両対策を推進します。

< 参 > 2 . 道路維持修繕にかかる経費のうち、巡回、清掃散水、除草、剪定に係る経費

3 . 「三大損傷の可能性のある橋梁数」に対する「早急な対策の必要がない橋梁数」の比率

4 . 以下の3つの損傷

疲労 劣： 輪荷重の繰返し作用により、ひび割れ、陥没などを生じる現象

塩害 害： 塩化物によりコンクリートのひび割れ、剥離などを引き起こす劣化現象

アルカリ骨材反応： 骨材中の反応性鉱物がコンクリート中のアルカリ性水溶液と反応し、コンクリートの異常膨張やひび割れを発生させる劣化現象

暮らし（安全・安心）～安全で安心できる暮らしの確保～

1. 交通事故対策の推進

幹線道路において交通事故対策を重点的に実施するとともに、生活道路において、あんしん歩行エリアを整備することなどにより、効果的・効率的な交通事故対策を推進します。

(1) 幹線道路の交通事故対策

幹線道路において、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「事故危険箇所^{参1}」に加えて、「優先度明示方式^{参2}」により、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施します。個別の対策実施にあたっては「交通事故対策・評価マニュアル^{参3}」を活用する等、科学的分析に基づく対策を推進します。

交通事故対策の重点的实施：
事業費 2,081 億円

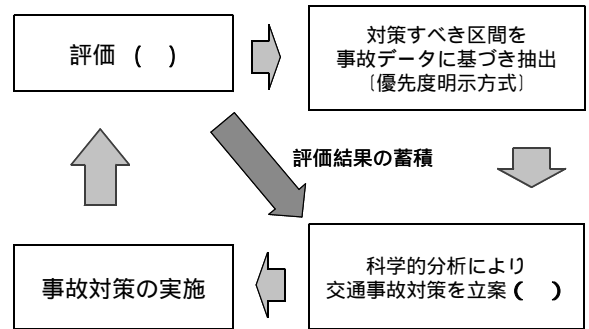
(2) 生活道路の面的な交通事故対策

市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等を優先する道路構造等により安全な通行経路が確保された「あんしん歩行エリア」を整備するため、公安委員会の速度規制等とあわせて、歩道の設置や歩行者優先道路の整備等を面的・総合的に進めます。

あんしん歩行エリアの整備：事業費 912 億円

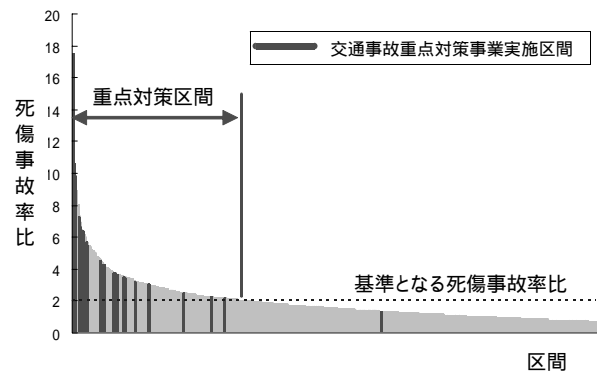
ふるまちいりふね
新潟市 古町入舟 地区（新潟県）等 約520箇所

H19までに道路交通における死傷事故率を1億台あたり108件まで削減
H16(実績) 1億台あたり120件(暫定値) H17(見込)112件 H18(目標)110件



() 交通事故対策・評価マニュアル^{参3}を活用

【交通事故対策のスキーム】



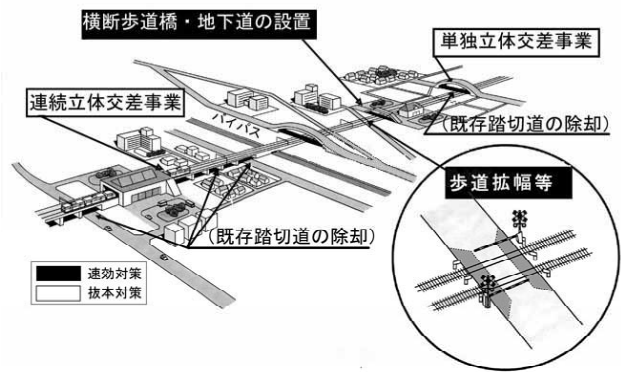
- ・ 幹線道路の死傷事故率を区間毎に分析
- ・ 高い順に並べ替え重点対策区間を明示
- ・ 重点対策区間において、現場の状況も踏まえ、交通事故対策を実施

【優先度明示方式のイメージ】

- <参> 1. 事故危険箇所：死傷事故率が幹線道路平均の5倍以上の箇所等のうち、対策効果が早期に発現する箇所として指定した箇所
2. 優先度明示方式：効果的・効率的に事業を進めるため、対策の必要性を示す客観的データを課題の高い順に並べて優先的に対策すべき箇所を明示する方式
3. 交通事故対策・評価マニュアル：交通事故対策の立案から評価までの手順や留意点等を体系的にまとめたもの

2. 踏切対策のスピードアップ

「開かずの踏切^{参4}」や「歩道が狭隘な踏切^{参5}」等緊急対策が必要な踏切を抽出・公表し、地域の実情に合わせた改善計画による歩道拡幅などの「速効対策」と、連続立体交差化などの「抜本対策」の両輪により、総合的な対策を緊急的かつ重点的に推進します。



【踏切対策のイメージ】

- ・歩道拡幅等の速効対策により約1,300箇所を今後5年ですべて対策
- ・連続立体交差化等の抜本対策により約1,400箇所の対策を2倍にスピードアップ

参6

連続立体交差事業の制度拡充(生活道路中心のミニ連立、融資制度) [新規]
全踏切の交通実態総点検の実施 [新規]

踏切道対策: **事業費 4,125 億円**

うち連続立体交差事業: **事業費 1,976 億円**

JR中央線(東京都)等 62箇所

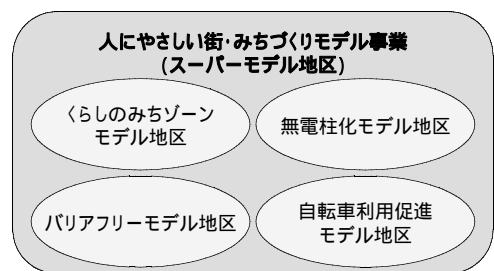
遮断時間短縮のための踏切システム高度化(賢い踏切^{参7}): **国費 12 億円**

3. 安全で快適な生活環境の構築

安全で快適な生活環境を構築するため、住民の身近なニーズに対応しつつ、全国の見本となるモデル地区の構築、身近な改善を実感できるみちづくり、賑わいのある歩行空間づくり等を推進します。

(1) 全国の見本となるモデル地区を構築

歩行者優先の道路、歩行空間のバリアフリー化、無電柱化、自転車利用環境の整備などの施策を展開していくため、全国の見本となるモデル地区(スーパーモデル地区)を平成19年度までに構築する人にやさしい街・みちづくりモデル事業を推進します。



【施策のイメージ】

- ・くらしのみちゾーンモデル地区 : 津和野町(島根県)等 6地区
- ・自転車利用促進モデル地区 : 前橋市(群馬県)等 3地区
- ・バリアフリーモデル地区 6地区
- ・無電柱化モデル地区 4地区

<参> 4. 開かずの踏切: ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切

5. 歩道が狭隘な踏切: 前後の道路よりも歩道が狭く、自動車・歩行者が多い踏切

6. 重複等を整理した「緊急対策踏切」は全体で約2,100箇所

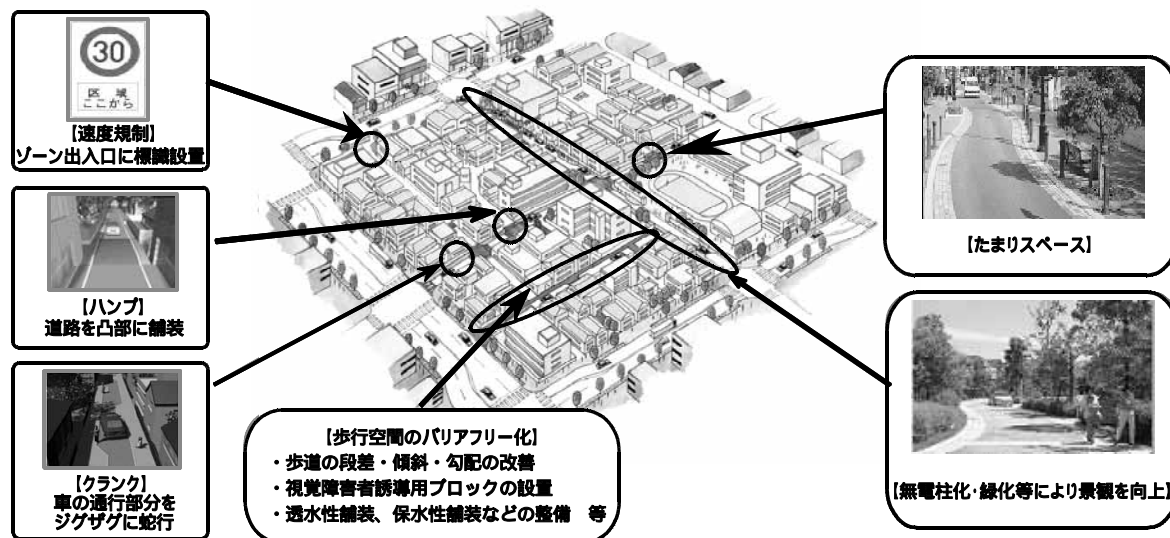
7. 賢い踏切: 急行、各停などの列車の速度を判断して、警報開始時間を最適化する踏切システム

(2)身近な改善を実感できるみちづくり

地域や住民の主体的な取組みによる身近な道路の改善を推進するため、意欲の高い地方公共団体、NPO等が進める歩行者・自転車優先の安全・快適な「暮らしのみちゾーン」、「トランジットモール」の形成を、社会実験等を通じた合意形成活動支援等により積極的に支援します。あわせて、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、身近な道路の改善ニーズに的確に対応します。

暮らしのみちゾーン、トランジットモールの形成：

松山市道後地区（愛媛県）等 49地区



【暮らしのみちゾーンのイメージ】

(3)歩行空間のバリアフリー化の推進

主要な鉄道駅等を中心とする地区において、高齢者、身体障害者等に配慮した安全で快適な歩行空間を確保するため、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、バリアフリー化された歩行空間ネットワーク整備を進めます。

市街地の歩行空間のバリアフリー化：事業費6,427億円

H19までに段差が改善され視覚障害者用ブロック等が整備された道路（1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の鉄道駅等の周辺の主な道路）の割合を約5割まで向上

H16(実績)31%

H17(見込)35%

H18(目標)42%

(4)人に優しく賑わいのある街なか空間づくり

中心市街地の活性化などを図るため、駅周辺などを起点とした人に優しく賑わいのあるまちづくりを展開します。

鉄道事業者等との連携により、駅等の内部のバリアフリー化とあわせ、駅前のたまり空間等の整備を促進： 約800箇所

中心市街地の活性化を図るため、民地も活用しつつ、賑わいを創出する歩行者空間等の整備

道路空間を活用した地域活動（路上イベント等）の推進

4. 無電柱化により安全・快適・美しい都市空間を形成

都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、歴史的街並みの保全等を図るため、「無電柱化推進計画」(H16～H20)に基づき、幹線道路に加えて、非幹線道路を含めた面的な無電柱化を推進します。

また、コスト縮減の一層の取り組みや、重点区間等の推進に向けた仕組みを検討することなどにより、無電柱化を推進します。

H19までに市街地の幹線道路の無電柱化率を15%まで向上
H16(実績)10% H17(見込)約11% H18(目標)13%

無電柱化の推進：事業費2,195億円 一般国道17号(東京都)等
構造の見直しによる一層のコスト縮減への取り組み

重点区間等の推進に向けた仕組みづくり

- ・無電柱化を重点的に進める道路の区間等を指定し、一定期間内で無電柱化を完了するための仕組みを検討

多様な無電柱化手法の検討：国費17億円

- ・裏配線手法等の円滑な実施に必要な地元合意形成に係る調査
- ・トランスのコンパクト化等の技術開発

5. 環境にやさしい自転車の利用者を応援

身近で地球環境にやさしい自転車を安全・快適に利用できる道路交通環境を形成するため、自転車道や駐輪場の他、たまり空間等の整備を進めます。



(1) 都市内の自転車利用促進

沿道の地域等と連携・協力し、自転車利用への理解とマナー向上の協力を得ながら、自転車歩行者道の構造分離や、路肩等の空間のカラー舗装化や縁石の設置等により、安全・快適な自転車走行空間ネットワークを創出します。また、公安委員会と連携して駐車対策を推進します。

路肩等の空間を自転車走行空間化[新規]

ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進(P.16参照)

自転車施策先進都市(エコサイクルシティ)における自転車利用促進のための先進的な取り組みを全国に普及

自転車利用環境の整備：事業費283億円

前橋市(群馬県)等 約60都市

また、従前の道路管理者による路外・路上駐輪場(道路附属物)の整備や、民間事業者による駐輪施設整備への支援等に加え、道路管理者以外による路上駐輪場整備を実現する等、多様な主体による駐輪施設の整備を促進します。

道路管理者以外による路上駐輪場(道路占用)の整備を実現[新規]

(2) 自転車で巡る地域観光

案内標識やマップを整備し、既設の道路や河川堤防等を活用したサイクリングロード網を構築します。また、サイクリングを楽しみながら観光施設等の地域の魅力を堪能するサイクルツアーに取組む地区を追加募集し、施設整備や広報活動等の支援により地域の活性化を図ります。

既設の道路・河川堤防等を活用したサイクリングロード網を構築[新規]

サイクルツアーの推進：

サイクリングでめぐるエキゾチックなベイエリア(横浜市)15地区

1 . 地球温暖化対策

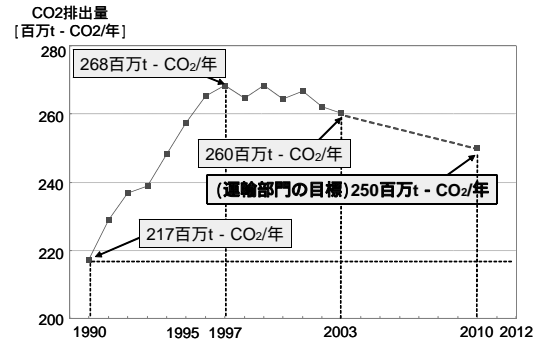
～道路政策における『CO₂削減アクションプログラム』の策定・実施～

(1) 京都議定書目標達成計画について

京都議定書が平成17年2月に発効し、4月に地球温暖化防止に向けた京都議定書目標達成計画が策定され、目標達成（2008年から2012年の間に1990年比-6%）に向け産業部門、民生部門、運輸部門などにおいて更なるCO₂排出削減目標を定めています。

(2) 運輸部門から排出されるCO₂について

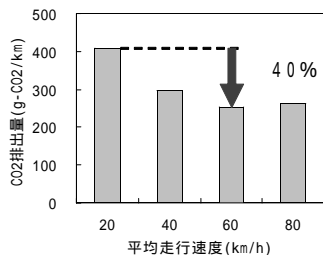
運輸部門のCO₂排出量はわが国の全CO₂排出量の約2割であり、このうち約9割が自動車から排出されています。運輸部門における目標値は約250百万t-CO₂/年（2008年から2012年までの平均値）となっています。目標達成には2003年時点から10百万t-CO₂/年の削減が必要です。



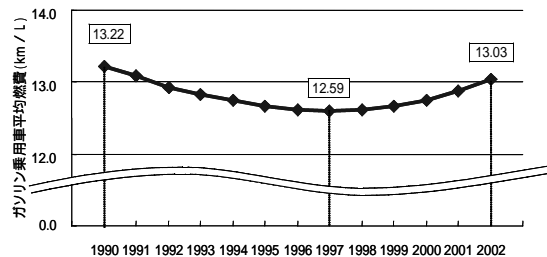
【運輸部門におけるCO₂排出量の推移と目標】

(3) CO₂削減アクションプログラムの策定

CO₂削減には走行速度の向上と自動車の燃費の改善が不可欠です。交通渋滞を緩和・解消するとともに車の利用方法の改善などを体系的かつ集中的に実施するCO₂削減アクションプログラムを策定・実施し、2008年から2012年の中間年である2010年までに、約8百万t-CO₂/年を削減します。



【走行速度とCO₂排出量】



【平均燃費(km/L)の推移(ガソリン)】

H24（2012年）までに、交差点の立体化等により主要渋滞ポイント約1,800箇所、ボトルネック踏切等約540箇所の渋滞を解消・緩和

運輸部門におけるCO₂排出量を2008年から2012年の中間年であるH22（2010年）までに約8百万t-CO₂/年削減

今後、H22までに自動車交通需要の拡大とこれに伴う渋滞によるCO₂排出量の増加分（約8百万t-CO₂/年）をCO₂削減アクションプログラムの推進により解消

CO₂削減効果の高い道路施策の推進：事業費12,859億円

(4) CO₂削減アクションプログラムの主要な対策

(1) 人と車のかかり方の再考

個々人の自動車利用パターンの適正化

公共交通のシステム改善と運用改善

・鉄道駅周辺の広場の整備、LRTの整備、バス走行空間の改善、自転車道や駐輪場の整備等を促進
(P.11、17)

エコドライブの推進

・ユーザーの自動車利用の工夫によるCO₂の排出削減を促進
エコドライブキャンペーンの実施

荷主・物流事業者と一体となった施策の取り組み

(3) 道路空間の活用・工夫によるCO₂の削減

道路緑化の質的・量的拡充

・今後、道路空間を最大限活用した道路緑化の質的・量的拡充を実施
街路樹等による緑化面積は約18,000ha(東京23区の1/3弱の面積に相当)
有効なCO₂吸収源として機能
森つくるマップ^{※1}や面的な緑化の推進(約230箇所)

保水性舗装等の導入促進

(P.14)

道路空間における新エネルギーの活用

・太陽光・風力・地熱等の活用
・道路管理におけるエネルギー使用の削減を通じてCO₂排出量を削減
太陽光や地熱等を利用した照明、融雪施設等の整備(約30箇所)

(2) 渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現

環状道路等CO₂排出抑制効果の高い道路整備の重点化

・大都市圏の環状道路を緊急的に整備
・環境負荷の小さい鉄道・海運の利便性を高めるため鉄道駅や港湾へのアクセス道路の整備を推進
(P.19、20)

主要渋滞ポイント及びボトルネック踏切の対策

・渋滞が激しい交差点や踏切の改善を優先的に実施
2012年までに、交差点の立体化等により主要渋滞ポイント約1,800箇所、ボトルネック踏切等約540箇所の渋滞を解消・緩和
(P.9,16)

車道幅員の減少や流入抑制による人に優しい道路の実現

・バイパス等の完成に併せた既存道路の車道幅員の減少
・新たに生み出した空間を活用した植樹や歩道の拡幅の実施
・地域や公安委員会と連携した流入抑制等の検討

高速道路利用の促進

(P.17)

路上工事の縮減

(P.16)

(4) 自動車交通の運用の効率化

ロードプライシング・流入規制導入の検討

ITS(高度道路交通システム)の活用等による道路交通情報の提供の充実

(P.21)

路上駐車対策

(P.16)

【CO₂削減アクションプログラムの施策の体系】

< 参 > 1. 森つくるマップ：公共事業の実施にあわせ事業区域内において積極的に森づくりを進めていく施策

2. 沿道環境の保全・創造

(1) 環境ワースト地域での集中的な道路環境対策

幹線道路の沿道環境の早期改善や快適さを実感できる道路空間整備のため、沿道環境改善事業を効率的・効果的に推進します。特に、騒音や大気質の状況が環境基準を大幅に上回っている地域（環境ワースト地域）について、遮音壁の設置や交差点改良等のボトルネック対策等を集中的に実施し、環境基準の達成を目指します。また、道路管理者が沿道環境対策の効果を把握し、沿道環境対策の評価・立案に活用するため、大気の常時観測等を実施します。

沿道環境改善事業：事業費 2,472 億円

一般国道23号（愛知県）等 約340箇所

(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の実用化に向け、これまでに開発・試作した車両等の実用性、耐久性等を実証するための公道走行試験を行います。また、低公害車の燃料供給施設等の設置への支援を行い、低公害車の普及を促進します。

(3) 都市部のヒートアイランド現象への対応

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敷設を推進します。

路面温度を低下させる舗装の普及促進

モデル事業：東京都等



【保水性舗装と散水装置の設置例】

1) H19までにNO₂環境目標達成率を約9割まで向上

達成率：H16(実績)69% H17(見込)81% H18(目標)85%
濃度値： 【0.056ppm】 【H16より改善】 【前年より改善】

【 】内は、各観測局における濃度の98%値の平均

2) H19までSPM環境目標達成率を現在の水準に維持

達成率：H16(実績)100% H19までH16の水準(100%)を維持
濃度値： 【0.067mg/m³】 【前年より改善】

【 】内は、各観測局における濃度の2%除外値の平均

注) 当該指標（NO₂、SPM）の算出に当たっては、自治体設置の自動車排出ガス測定局のH16における環境基準達成率は現段階で未公表であるため、国土交通省設置の常時観測局を対象としている。

H19までに夜間騒音要請限度の達成率を72%まで向上

H16(実績)67% H17(見込)68% H18(目標)70%

注) 当該指標は、国が管理している直轄国道を対象としている。

3. 地域住民やNPO等との協働による美しく味わいのある道づくり ～「この道ニッポン・プロジェクト(仮称)」～

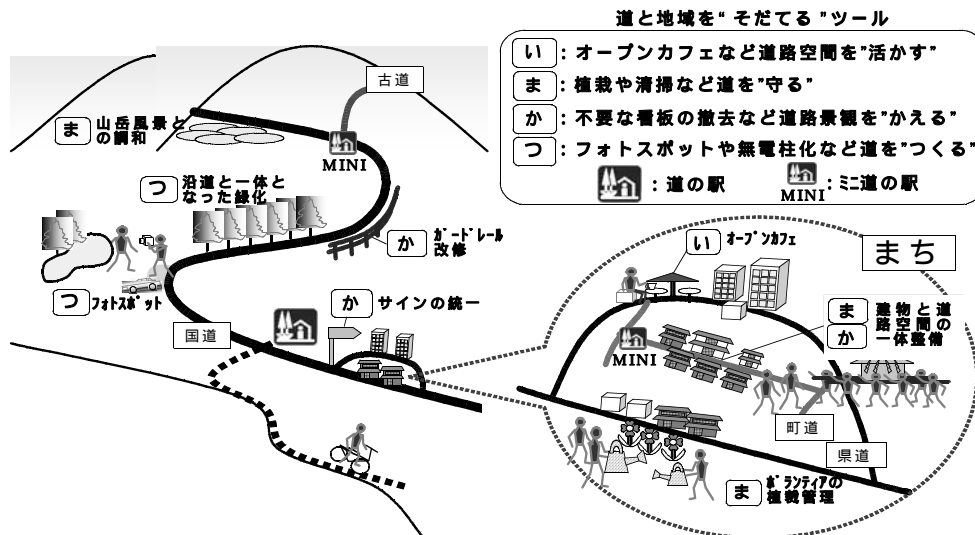
都市部や郊外部などそれぞれの特徴に応じ地域固有の景観、自然、歴史、文化、レクリエーション資源を有効に活用することによって、美しく味わいのある道づくりを目指す「この道ニッポン・プロジェクト(仮称)」を推進します。プロジェクトの推進にあたっては、“この道ニッポン”戦略会議(仮称)を設立し、以下の2つの視点からルート^{参2}の認定、支援の仕組みや体制等について検討を行った上でモデルルートの指定を行い、プロモーション計画を策定するとともに修景活動、ビューポイント整備、ボランティア活動の支援等を行います。

(1)美しい景観の保全と創出

地域住民と行政が連携し、美しい景観や活力ある地域づくりを目指すシーニックバイウェイの活動が進められています。また、地域固有の自然、歴史を活かし景観に配慮した道づくりを進めるため、道路デザイン指針(案)を平成17年4月に策定しました。人や車の通行だけでなく、美しく様々な地域活動の舞台となるような道づくりのための道路空間や沿道環境の整備を積極的に推進します。

(2)地域住民やNPO等との協働

地域住民と行政がともに道路を育て、守る「未知普請」の活動などが活発に行われています。地域住民やNPO等による美しく味わいのある道づくり計画の企画立案や、この計画に基づくボランティアによる植栽など道路景観の保全、オープンカフェなどの道路の多目的利用などに対し支援を行います。



【この道ニッポン・プロジェクト(仮称)のイメージ】

<参> 2 . シーニックバイウェイ : シーニック(景観)とバイウェイ(わき道/沿道)を組み合わせた言葉で、沿道景観の保全と地域の活性化等を目指して、アメリカでは1989年より取り組まれている。現在、北海道を始めとして、日本でも本格的な取り組みが開始されている。

活力 ～ネットワークの構築による都市と地域の再生～

円滑な移動を実現し、CO₂削減のため、道路ネットワークの構築に加え、情報化の推進等、ハードとソフトを組合せた対策を総合的に進めます。また、都市と地域の再生、観光立国を推進します。

1. モビリティの向上

(1) 渋滞対策の推進

実測データに基づき、優先的に対策すべき箇所を抽出し、渋滞の激しい箇所に重点的に渋滞対策予算を投入して、効率的・効果的な対策を実施します。

特に、地球温暖化の防止を図るため、「CO₂削減アクションプログラム」(P.12参照)に基づき、今後7年間で主要渋滞ポイント約1,800箇所の渋滞を解消・緩和、踏切対策(P.9参照)、交通需要マネジメントや警察が実施する信号制御の高度化との連携等のハードとソフトを組み合わせた施策を実施します。

H19までに道路渋滞による損失時間を約1割削減(H14比)

H16(実績)36.9億人時間/年

H17(見込)36.2億人時間/年

H18(目標)35.1億人時間/年

(H14比3%削減)

(H14比5%削減)

(H14比8%削減)

交通円滑化事業：事業費 8,308 億円

(2) 路上工事の縮減

各道路管理者等が協働し、地域の実情を踏まえた、きめ細かな工事調整を実施する等、地域で目標を定めた実効的な路上工事マネジメントを行うことにより路上工事縮減を引き続き推進します。

H18までに路上工事時間を約3割削減(H14比)

H16(実績)143時間

H17(見込)142時間

H18(目標)140時間

(H14比28%削減)

(H14比29%削減)

(H14比3割削減)

大都市及び地方中心都市等で工事調整会議を設置・調整[新規]

ブロック毎に具体的な目標・縮減手法を定めたアクション

プログラムを策定しフォローアップを実施[新規]

工事目的等が一目で分かる統一的な工事看板を全国に導入

「問合せ番号」による情報提供の全国展開、「不人気投票」

の実施(東京23区)



【統一的な工事看板(イメージ)】

(3) 違法駐車対策の推進

安全で円滑な道路交通の確保のため、都市圏の違法駐車が著しい路線等において、警察による取締り強化等と合わせ、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示や荷捌き駐車帯整備等のハード・ソフト一体となった駐車対策を実施します。また、道路パトロール時に違法駐車抑止広報を実施することなどにより、違法駐車対策を一層推進します。

(4)都市圏スムーズアップ戦略の推進〔新規〕

都市圏の安全で円滑な交通を実現するため、関係者で構成される協議会において、魅力ある将来都市像とその実現に必要な交通容量拡大策、TDM、マルチモーダル施策等を内容とする戦略を策定し、その戦略に基づく施策に対して関係者が連携して重点的な支援を実施します。

(5)交通結節点の整備

公共交通機関の乗継等の利便性向上のため、駅等の交通結節点において、バリアフリーに対応した歩行者空間の確保や駅前広場の整備等を鉄道施設等の民間施設の整備などと連携し、重点的に進めます。

交通結節点改善事業：事業費 897億円 渋谷駅地区（東京都）等 約180箇所

(6)公共交通機関への支援

都市内交通の円滑化を促進するため、LRTの走行空間整備や都市モノレール等の整備、バスの走行空間改善等を進めます。

LRTに対する総合的支援：富山市（富山県）等

都市モノレール・新交通システム参1の整備：日暮里・舎人線にっぽりとねりせん（東京都）等 5路線

バスに対する総合的支援

2. 国土・地域ネットワークの構築

高規格幹線道路及び地域高規格道路等の規格の高い道路のネットワークについて、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を進めます。また、既存の規格の高い道路のネットワークをより「使える」ものとするため、より「使える」ハイウェイ政策への転換を進めます。

高規格幹線道路：事業費 18,047億円

地域高規格道路：事業費 6,054億円

(1)高速自動車国道等の整備

高速自動車国道については、新会社による「有料道路方式」と「新直轄方式」（第一次区間：27区間699km）の2本立てにより、事業・調査を進めます。

「有料道路方式」：事業費 7,000億円

「新直轄方式」：事業費 2,000億円

また、日本道路公団の一般有料道路のうち、「ネットワーク型」参2に分類される道路については、新会社により、有料道路方式の高速自動車国道と一体的に整備を進めます。

(2)より「使える」ハイウェイ政策への転換

インターチェンジ間隔の長さ、画一的な料金などの理由により、有効に利用されていない既存の自動車専用道路等のネットワークを、より「使える」ものとするため、必要な政策を進めます。

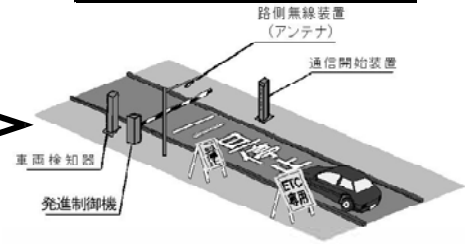
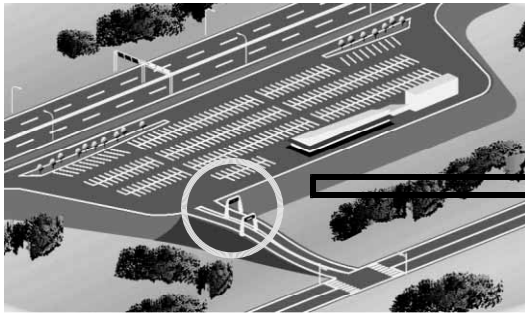
スマートIC（ETC専用IC）の整備を促進

高速道路の利用促進を図るとともに、地域の活性化を支援するため、「SA・PAに接続するスマートICの社会実験」の結果を踏まえつつ、スマートICの本格導入を推進します。

<参> 1. 都市モノレール・新交通システム：インフラ部（支柱、桁等）を道路事業により整備
2. ネットワーク型：高速自動車国道と密接なネットワークを構成し、一体的に機能する道路

【平均IC間隔の比較】

日本	約10km
欧米諸国(無料)	約4~5km



【S.A.P.Aに接続するスマートIC(イメージ)】

【スマートICのETC路側機器(イメージ)】

多様で弾力的な料金施策の実施

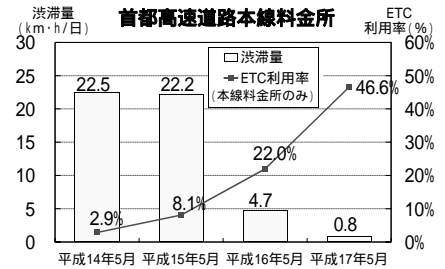
高速道路を有効に活用し、地域の交通混雑や沿道環境悪化などの課題解決を図るため、引き続き多様で弾力的な料金施策を実施します。

[多様で弾力的な料金施策の実施例]

- ・高速自動車国道の時間帯割引(早朝夜間割引等)、マイレージ割引等
- ・首都高速道路夜間割引社会実験(H17.9.30まで実施)
- ・一般国道と並行する高速道路の料金割引社会実験

ETC利用促進に向けた支援を実施

ETCへの利用転換を促進するため、引き続きETC車載器リース制度やETCがすぐに利用可能となるワンストップサービス等のETCの利用機会の拡大に向けた支援を実施します。



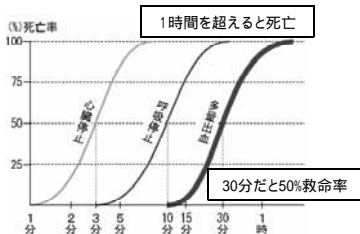
【利用率の増加により料金所渋滞がほぼ解消】

H18春までにETC利用率を約70% (うち首都・阪神高速 約85%)まで向上

	(H16実績)	(H17.8)	(H17見込)
(全 国)	H17春 47%	49%	H18春 70%
(首都高速)	H17春 53%	58%	H18春 85%
(阪神高速)	H17春 39%	47%	H18春 85%

(3) 高度医療施設等高次広域都市サービスへのアクセス向上

高度医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う高度な都市型サービスの広域利用を可能とするため、隣接する地域の中心都市間の連絡道路網の強化等を重点的に整備します。



【山形自動車道】



【治療を受けるまでの時間と死亡率の関係】

【救急車退出路の整備により医療施設へのアクセス向上】

地域と高度医療施設へのアクセスを支援する道路整備の推進：

一般国道313号北条倉吉道路(鳥取県)等

< 参 > 3 . ETC総合情報ポータルサイト (http://www.go-etc.jp) 参照

4 . 高度医療施設：脳卒中、心筋梗塞等の重篤な患者を24時間体制で受入、高度の診療を提供する救命救急センター等の第三次医療施設

(4)日常生活を確保するための地域の中心都市へのアクセス道路の整備

通勤、買い物などの生活関連サービスを日常活動圏全体で利用可能とするため、中心都市までのアクセスを向上する道路整備を進めます。特に、合併市町村の拠点を連絡する道路を重点的に支援します。

市町村合併支援道路整備事業：事業費3,795億円 ^{あきたかた}安芸高田市（広島県）等
交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業：

主要地方道舞鶴和知線（^{まいづるわち}菅坂南トンネル）（京都府）等 約20箇所

(5)効率的で環境に優しい国際・国内物流の実現

国際標準コンテナ車（総重量44t、車高4.1m）が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク（仮称））の構築を推進し、特にスーパー中樞港湾に係るルート上のボトルネックは概ね5年以内の解消を目指すとともに、IC等から拠点的な空港・港湾等への10分以内のアクセス率についても引き続き向上を図ります。

また、スマートICの活用等、道路の有効活用による物流効率化・環境負荷低減を図るとともに、ハード・ソフト一体となった市街地流入・駐車対策等を推進します。

H19までに拠点的な空港・港湾への道路アクセス率を68%まで向上

H9(実績)30%
(20箇所へアクセス)

H17(見込)66%
(44箇所へアクセス)

H18(目標)67%
(45箇所へアクセス)

空港・港湾へのアクセス道路の整備：

成田国際空港関連道路（一般国道464号^{きたちば}北千葉道路）、三河港関連道路等
国際標準コンテナ車が通行可能となる道路ネットワークの構築

ボトルネック解消のための橋梁補強等

物流事業者・荷主の連携による、共同輸送等の物流効率化の促進 [新規]

公共事業で利用する貨物車におけるCO₂削減の取組み

3. 地域再生、観光立国推進による地域や経済の活性化

(1)魅力ある観光地づくりの支援

美しい景観形成やにぎわいのある地域づくりを推進するため、地域との協働により、道路空間や沿道環境の整備を行います。また、魅力ある地域を形成するため、利用者の視点に立った情報提供や無電柱化、歩行空間のバリアフリー化等を推進します。

「この道ニッポン・プロジェクト(仮称)」(P.15参照)

無電柱化の推進 (P.11参照)

サイクルツアーの推進 (P.11参照)

「走りやすさマップ」の整備 [新規]

・国道・県道といった「道路種別」に代え、観光客など利用者から見た「走りやすさ」を客観評価して地図に表現し、情報提供

(2)わかりやすい道路案内標識の整備

迷うことなく目的地に到着できるようにするため、路線番号表示や交差点名表示の充実などの取組みを総合的に推進します。

H19までに主要交差点でのルート番号表示率を90%まで向上

H16(実績)60%

H17(見込)69%

H18(目標)77%

交差点名称を表す標識の充実及び道路地図・カーナビへの反映
歩行者用の地図標識の整備及び多言語表記の推進

(3)地域再生を支えるみちづくり

地方公共団体による自主性と創意工夫を活かした地域再生・都市再生の実現を図るため、地域の提案に基づく補助金の改善、関係府省が連携した道整備交付金による支援、まちづくり交付金の拡充などにより、全国の地域や都市の再生を支えるみちづくりを推進します。

道路整備の効果を高めるソフト事業等の地域の多様な活動の支援[新規](P.25参照)

地域の課題に対応した国道・地方道の一体整備の支援[新規](P.25参照)

道整備交付金：国費314億円^{参5}

まちづくり交付金：事業費6,550億円^{参6}

4.都市の再生

(1)環状道路の整備の推進

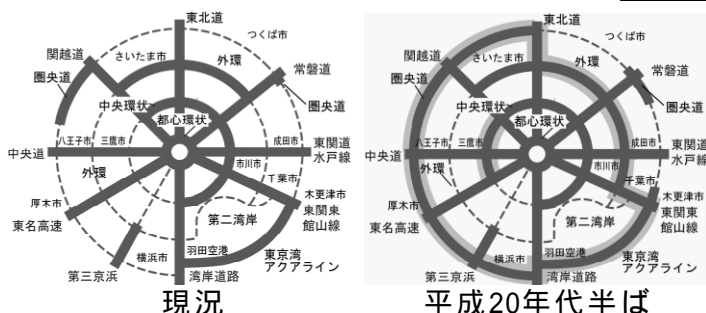
都市の骨格を形成するとともに、交通渋滞の緩和を図り、良好な生活空間を創造するため、全国の大都市圏において、環状道路の整備を重点的に進めます。

H19までに三大都市圏の環状道路整備率を約50%まで向上

環状道路整備：事業費6,982億円

一般国道468号首都圏中央連絡自動車道、福岡外環状道路等

うち三大都市圏環状道路整備：事業費4,667億円



【首都圏の重点リングの整備効果^{参7}】

- ・ 走行時間の短縮、燃料費の減少
- 等による効果 年間約2兆円

(2)首都高速道路・阪神高速道路の整備と利用促進

ETCを活用した利用しやすい料金体系^{参8}とすることにより利用促進を図るとともに、都市高速道路における合併施行方式の導入などにより、都市再生に寄与する環状道路の整備など都市高速道路の着実な整備を進めます。

<参> 5. 道路、農道、林道のうち2以上の事業を総合的に整備する道整備交付金の全体額(予算は内閣府に一括計上)

6. 市町村が行う道路、住宅、まちづくり活動等の事業を一括的に支援するまちづくり交付金の全体額

7. 重点リング：圏央道西側区間、外環東側区間、中央環状線の3号線以北区間

8. 夜間・休日・オフピークなどの時間帯割引、短区間割引等

(3)民間投資を誘発する都市基盤等の整備

中心市街地の活性化、都市拠点の形成、民間投資の誘発等を推進するため、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進めます。

土地区画整理事業：秋葉原駅付近地区（東京都）等

市街地再開発事業：環状第二号線新橋・虎ノ門地区（東京都）等

5 . I T S の 推 進

I T S は、生活・社会の一部となり、渋滞、交通事故、環境悪化等社会的課題の解決に貢献していくセカンドステージに入っています。2005年2月より実施している官民共同研究の成果を踏まえ、規格・仕様を策定するとともに、着実なインフラ整備を実施し、2007年から一つのI T S 車載器で多様なサービスを利用できる車内環境を実現します。

I T S の 推 進：事業費739億円

- (1)2007年までに実現するI T S サービス
- 円滑な交通の確保、環境の改善^{参9}を図るため、プローブ情報の活用により、道路交通情報を広域化・精緻化します。また、音声・静止画像を適切に提供することにより、わかりやすい情報提供等を行います。

新V I C S サービスの展開

多様なI T S サービスの実現

- ・多言語カーナビ・道路交通情報提供
- ・駐車場ゲートのスムーズな通過
- ・道の駅で情報提供・インターネット接続

プローブ情報を活用した環境負荷低減システムの検討 [新規]



- (2)さらなるI T S サービスへの取組

多様なニーズに対応するサービス^{参10}展開を図るため、防災を含む道路管理の高度化や安全走行支援（A H S）を推進するとともに、歩行者等の快適な移動を支援します。

- ・カーブでの安全走行情報の提供などによる事故削減
- ・特車管理への応用などによる道路管理の高度化
- ・情報基盤を構築し適切な情報提供による防災対策の強化・高度化
- ・駐車場など民間事業への応用による利便性向上、新規産業の創出

< 参 > 9 . プローブ情報：車両を通じて収集される位置・時刻・路面状況等の情報

10 . A H S (Advanced Cruise-Assist Highway Systems) : 走行支援道路システム。道路とクルマが連携し（路車協調）、センサや路車間通信などの最新のテクノロジーを駆使して交通事故や渋滞の削減を目指すシステム

進め方の改革

1. 国民に見えるプロジェクトマネジメントの推進

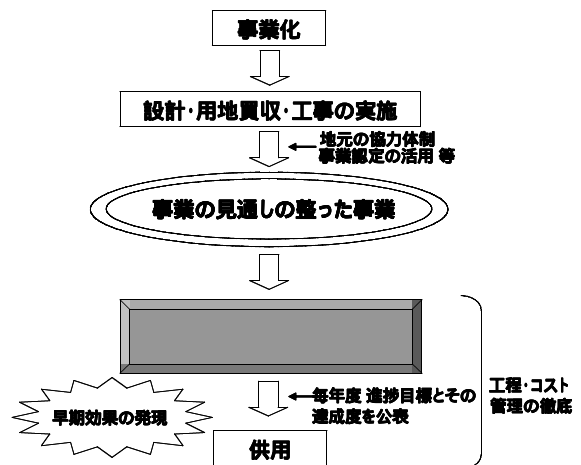
事業効果の早期発現を図るため、地元協力の体制が整い、事業進捗の見通しが立った事業（目標宣言プロジェクト）について、供用目標、必要額及び毎年度の進捗目標とその達成度を公表し、進捗管理を徹底します。

また、事業を迅速に進めるために、用地買収や埋蔵文化財調査の促進のため、自治体の協力の強化や民間委託、土地収用手続きの積極的な活用を図ります。

（参考） ちやく²プロジェクト（九州）
5年で見える道づくり（東北）

供用目標、進捗目標を明示

- ・ 今後、5年以内で供用する事業について供用目標、必要額及び毎年度の進捗目標とその達成度を毎年公表し、進捗管理を徹底



【国民に見えるプロジェクトマネジメント】

2. 国民と協働する道路行政マネジメントの推進

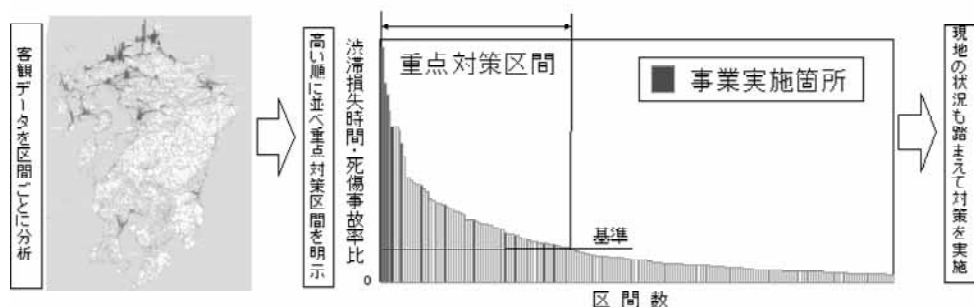
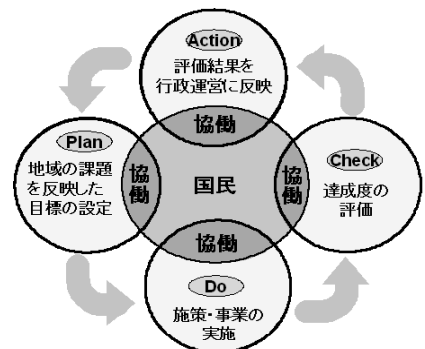
(1) 成果志向の道路行政マネジメントの浸透と定着

国民の視点に立ち、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換を図るため、成果志向の道路行政マネジメントを平成15年度より実践しています。

これまでに、目標を設定し(Plan)、施策・事業を実施し(Do)、達成度の評価(Check)を次の行政運営に反映(Action)する取組みを実施しました。また、「優先度明示方式」【国民と協働する道路行政マネジメント】を活用して客観的データに基づき課題の高い区間を抽出し、現場の状況も踏まえた上でより効果的・効率的な事業を実施しています。

効果的・効率的な事業実施のための予算配分

- ・ 優先度明示方式による重点投資（渋滞対策、交通安全）



【客観的データに基づいた、効果的・効率的な事業実施】

さらに、地域のイベントなど、渋滞する可能性の高い日を予測してカレンダーに明示し、これらの日を避けて路上工事を実施し、工事規制による待ち時間を削減するなど、地域の実情を踏まえた取組みによる成果も出ました。

今後は、地域の窓口である各地域の国道事務所等に至るまで道路行政マネジメントを定着し、国民が成果を実感できる行政運営を推進します。

また、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）を含む個別事業の評価（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）について、引き続き厳格に実施していきます。

国民との協働による道路行政の推進

国民のニーズにきめ細やかに対応し、よりよい道路行政を推進していくため、NPOや市民団体等をパートナーとし、各地域の国道事務所等とともに道路施策を施策立案段階から実施・事後評価の各段階について、協働して実施します。

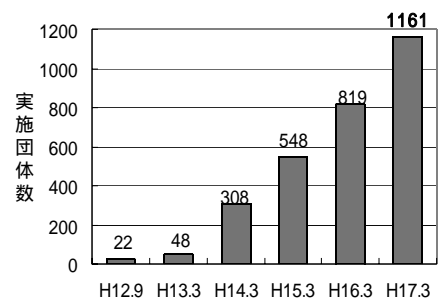
特に国民と密接に関わる道路管理の分野においては、ボランティアサポートプログラム^{参1}等を引き続き支援するとともに、NPOや市民団体等のご協力を頂き、身近なニーズを汲み上げる工夫をしていきます。

また、街の賑わいや利便性の向上を図るため、NPOや市民団体等地域主体による道路空間を活用した地域活動（路上イベント、まちづくり活動等）を積極的に支援します。

NPO・市民団体等と協働した施策の実施



【NPO・市民団体等との協働の例】
日本橋橋洗い（東京都）



【ボランティアサポートプログラムの
実施団体数の推移】



【道を活用した地域活動事例】
オープンカフェ（兵庫県神戸市）

<参> 1 . ボランティアサポートプログラム：地域住民団体が道路管理者・自治体と協定し、道路の美化活動等を行い、それを用具の支給等により道路管理者・自治体が支援するシステム

双方向コミュニケーション活動の展開

国民からの声を道路行政に生かすため、各地域の国道事務所等において運営している各種モニターを統合した「道路モニター」を個人・団体（企業等）を対象に募集・委嘱し、頂いた意見を道路施策へ反映します。

また、道路に関するお役立ち情報をホームページで公表するなど、情報提供の充実を図ります。加えて、施策の重要性、緊急性及び効果等を評価する道路利用者満足度調査や、迅速でよりよい道路サービスを提供するための「道の相談室」や「道路緊急ダイヤル」などのコミュニケーション活動を引き続き実施します。

H19までに道路利用者満足度を5段階評価で3.0点まで向上
H16(実績)2.67点 H17(見込)2.85点 H18(目標)2.93点

H19までにホームページアクセス数を年間約1億アクセスまで向上
H16(実績)4,416万アクセス H17(見込)6,200万アクセス H18(目標)8,100万アクセス

道路モニターの充実

- ・「道路モニター」を個人・団体（企業等）を対象に募集・委嘱
 - ・頂いた意見を施策立案に反映するほか、より効果的な施策の推進に活用
- ### コミュニケーション活動の実施
- ・道の相談室（H17.8現在：全国でサービス中 TEL：0120-106-497（ト・ロケル））
 - ・道路緊急ダイヤル（H17秋全国サービス開始予定 TEL：#9910）

(2)市民参画型道路計画プロセスの推進

計画決定手続の透明性、客観性、公正さを確保するため、構想段階において、第三者等の関与による市民等との双方向コミュニケーションを行う「市民参画型道路計画プロセス」（PIプロセス）を推進します。

構想段階での市民参画型道路計画プロセスの導入：

一般国道13号福島西道路（福島県）等

3. コスト構造改革の推進

質の高い道路サービスを確保しつつコストを縮減するため、引き続きコスト構造改革に取り組み、規格の見直しによる工事コストの縮減や事業のスピードアップによる整備効果の早期発現、維持管理費の縮減などにより、総合的なコスト縮減を図ります。

4. 公共工事の品質確保の促進と入札談合の再発防止

公共工事の品質確保の促進に関する法律に基づき、価格と品質に優れた調達を実施します。

また、高速道路における工事や直轄工事において、客観性・透明性・競争性の高い一般競争方式を拡大するとともに、技術力の競争を求める総合評価方式を拡大・充実するなど、入札談合の再発防止を図ります。

5 . 道路関係四公団民営化

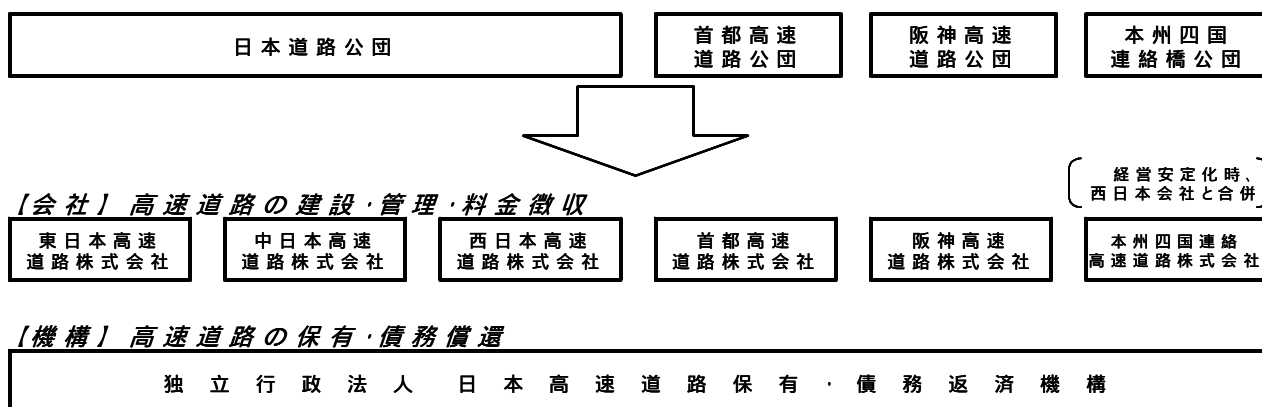
道路関係四公団は、平成17年10月1日に民営化します。高速国道料金については、民営化のメリットを幅広く国民に還元するため、ETCを活用した割引制度により、既に平均1割以上の引き下げを実施しています。また、平成17年度の管理コストについては、平成14年度と比べ3割減とするなど、徹底したコスト縮減を実施しています。

民営化後も民間ノウハウの発揮により、建設・管理コストを縮減し、採算性を考慮しつつ、必要な道路を、早期に、できるだけ少ない国民負担で着実に建設するとともに、多様で弾力的な料金設定やサービスの提供等により、国民にとってのメリットを向上していきます。

民営化後45年以内に債務を完済

会社の自主性が活かされる仕組みを構築

- ・新規路線は会社の申請による建設
- ・日本道路公団を3分割し、競争環境を創出
- ・高速道路事業に支障のない範囲内で関連事業を展開



6 . 国と地方のパートナーシップ

(1) 地域の提案に基づく補助金の改善

地方の自主性・裁量性を高め、地域再生などに資する効果の高い道路事業を積極的に展開できるよう、地域の提案に基づき更なる補助金の改善を実施します。

道路整備の効果を高めるソフト事業等の地域の多様な活動の支援 [新規]
震災対策等を促進するため、地域の実情に対応した地方道路整備臨時交付金の運用改善を実施 [新規]

(2) 地域の課題に対応した国道・地方道の一体整備の支援 [新規]

災害対策など地域が取組むべき緊急課題を効率的に解決するため、地方公共団体が策定する整備計画に基づき、地方公共団体が管理する国道・地方道の一体的な道路整備を支援します。

第5 主要連携施策

道路以外の様々な行政施策と連携して、安全、環境、活力、暮らしの各分野の施策に取り組みます。

防災・減災等（安全・安心）	< 道路施策 >	< 連携する施策 >
津波対策の推進 (P. 6)	市町村等が実施する津波からの避難路等の整備支援、「道の駅」の防災拠点化等 津波避難路、避難地の整備等による総合的な津波対策	避難地、海岸堤防、防災公園 等 (港湾局、河川局 等)
重点密集市街地内の防災環境軸の整備 (P. 6)	完了期間と5年以内の防災機能概成とを宣言した防災環境軸の核となる都市計画道路の整備等 重点密集市街地内の防災環境軸の重点整備	防火規制、不燃化支援 等 (住宅局、都市・地域整備局)
沿道と一体となった道路空間（沿道空間）の構築 (P. 7)	建築物の耐震補強、意匠の整備、公共用通路の整備等 沿道と一体となった道路空間（沿道空間）の構築	沿道建築物の耐震化、建築基準法の特例 等 (住宅局)
暮らし（安全・安心）		
交通事故対策の推進 (P. 8)	交差点改良、歩道の設置 等 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」の整備推進	速度規制等の交通規制 信号機等の整備 等 (警察庁)
踏切対策のスピードアップ (P. 9)	歩道拡幅などの「速効対策」と連続立体交差事業等の「抜本対策」の両輪による整備等 「開かずの踏切」や「歩道が狭隘な踏切」など、緊急的対策が必要な踏切1300箇所を5年で全て対策	視認性の高い遮断機・警報機設置 等 (鉄道局)
交通結節点とその周辺の改善 (P.10)	駅前広場・自由通路等の整備による交通結節機能強化 バリアフリー歩行空間ネットワークの整備及び駅前のたまり空間等の整備 等 公共交通機関の乗継等の利便性向上及び人に優しく賑わいのある街なか空間作り	鉄道駅の改良、バリアフリー化、低床バス車両の導入推進 等 (鉄道局、自交局 等)

自転車利用促進 違法駐車対策の推進 (P.11,16)	既設の道路等に、自転車走行空間、案内標識やたまり空間等の休憩施設を整備 マップ等を作成し広報支援 カラー舗装や荷捌き駐車帯の整備等	水辺の交流拠点整備 交通規制、誘導 等 (警察庁、河川局、等)
	既設の道路、河川堤防等を活用したサイクリングロードネットワークを構築 ハード・ソフト一体となった駐車対策を実施	

環境

次世代低公害車の新技術開発 (P.14)	道路管理用車両への活用を目的とした次世代低公害車の技術開発の支援等	次世代低公害車の開発、公道走行試験等による基準等の策定等 (自交局)
	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の普及促進	

活力

都市圏スムーズアップ戦略の推進 (P.17)	環状道路整備等による容量拡大、パークアンドライド等のTDM推進、LRT、バスに対する総合的支援等	PTPS(公共車両優先システム)の整備等の導入支援等 異なるモード間の乗り継ぎ利便性等向上 (警察庁、等)
	都市圏スムーズアップ戦略に基づく、都市圏の安全で円滑な交通の実現	

国際物流基幹ネットワーク(仮称)の構築 (P.19)	国際標準コンテナ車が積み替えなく輸送できる道路ネットワークの構築・明示 空港・港湾アクセス道路整備等	空港・港湾(特にスーパー中核港湾)等の拠点整備、航空管制・海上保安、荷役・貨物運送等の運輸サービス向上等 (港湾局、等)
	効率的で環境に優しい国際・国内物流の実現	

< 参考：平成18年度要求 重点事項別国費の状況(重点4分野) >

[単位:億円]		
	18年度	前年度
個性と工夫に満ちた魅力ある都市と地方	22,674	20,143
公平で安心な高齢化社会・少子化対策	3,811	3,363
循環型社会の構築・地球環境問題への対応	1,133	939
人間力の向上・発揮 - 教育・文化、科学技術、IT	812	797
重点四分野 合計 (A)	28,430	25,241
重点四分野以外 (B)	4,736	5,221
合計 (C) = (A) + (B)	33,165	30,462
(A) / (C)	85.72%	82.86%

< 注 > 1. 経済財政諮問会議の「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」(平成17年6月21日閣議決定)に記載のある「活力ある社会・経済の実現に向けた重点4分野」にしたがって分類・計上
2. 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

(参考資料)

1 平成18年度道路整備予算概算要求財源内訳

(1) 道路整備関係国費

(単位：百万円)

区 分	18年度要求 (A)	前年度 (B)	倍率 (A / B)
特 定 財 源	3,517,068	3,563,278	0.99
揮 発 油 税	2,927,036	2,962,906	0.99
収 入 額	2,865,000	2,913,800	0.98
決 算 調 整 額	62,036	49,106	-
石 油 ガ ス 税	14,732	15,272	0.96
収 入 額	14,400	15,000	0.96
決 算 調 整 額	332	272	-
自 動 車 重 量 税	575,300	585,100	0.98
貸付金償還金等	62,337	60,157	1.04
一 般 財 源	10,788	0	-
合 計	3,590,193	3,623,435	0.99

- <注> 1. 18年度道路整備関係国費には、道路整備特別会計国費のほか、本州四国連絡橋公団から一般会計に承継した債務処理(国費1,564億円を国債費に計上)、無電柱化推進のための技術開発等(国費17億円)、有料道路の多様で弾力的な料金設定に関する施策(国費130億円)、ETCの普及促進(国費31億円)、遮断時間短縮のための踏切システム高度化(国費12億円)、沿道と一体となった道路空間(沿道空間)の構築(国費10億円)、道を活用した地域活動の支援(国費2億円)、都市再生の円滑な推進のための地籍関連調査(国費30億円)、まちづくり交付金(国費741億円)、道州制北海道モデル事業推進費(国費27億円)、道整備交付金(国費100億円を内閣府に計上)等に係る経費を含む(P.37,備考11.参照)
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、道路整備特別会計の固有の収入である

(2) 地方費

(単位：百万円)

区 分	18年度要求 (A)	前年度 (B)	倍率 (A / B)	
所 要 額	直轄事業負担金	664,228	605,243	1.10
	補助事業負担金等	617,249	527,119	1.17
	地方道路交付金事業	593,365	597,195	0.99
	公団・公社等への出資金等	66,037	114,569	0.58
	地方単独事業	2,940,000	3,050,000	0.96
合 計	4,880,879	4,894,126	1.00	
財 源 内 訳	特 定 財 源	2,187,400	2,219,700	0.99
	地方道路譲与税	306,500	307,200	1.00
	石油ガス譲与税	14,400	14,700	0.98
	自動車重量譲与税	371,200	376,700	0.99
	軽油引取税	1,043,500	1,055,600	0.99
	自動車取得税	451,800	465,500	0.97
	一 般 財 源	2,693,479	2,674,426	1.01
合 計	4,880,879	4,894,126	1.00	

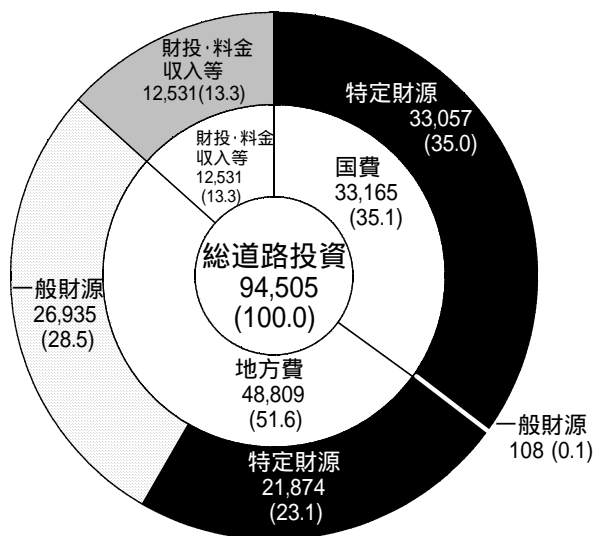
- <注> 1. 「地方道路交付金事業」とは従前の「緊急地方道路整備事業」をいう
2. 地方単独事業及び財源内訳の計数は、見込値を含み変動することがある

(3) 道路投資の財源構成及び事業別構成

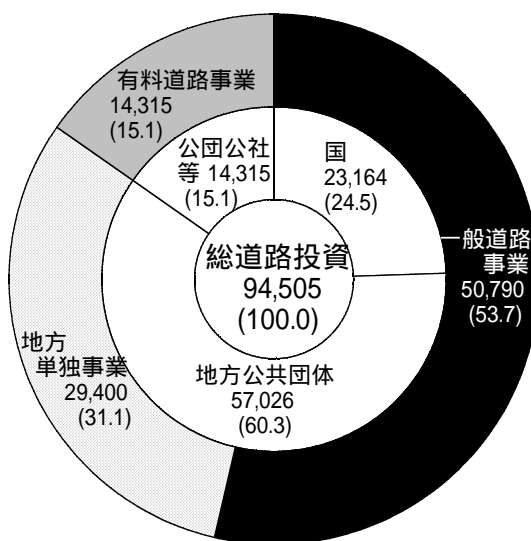
財源構成

(単位 : 億円)

() 内は構成比 (単位 : %)



事業別構成



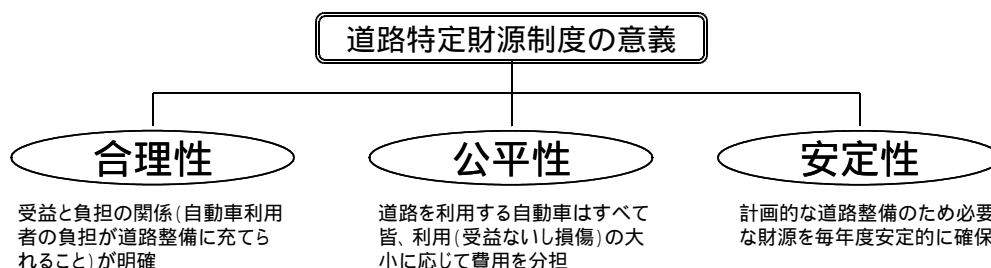
<注> 1 . 総道路投資には、本州四国連絡橋公団から一般会計に承継した債務処理(国費1,564億円を国債費に計上)、無電柱化推進のための技術開発等(国費17億円)、有料道路の多様で弾力的な料金設定に関する施策(国費130億円)、ETCの普及促進(国費31億円)、遮断時間短縮のための踏切システム高度化(国費12億円)、沿道と一体となった道路空間(沿道空間)の構築(国費10億円)、道を活用した地域活動の支援(国費2億円)、都市再生の円滑な推進のための地籍関連調査(国費30億円)、まちづくり交付金(国費741億円)、道州制北海道モデル事業推進費(国費27億円)、道整備交付金(国費100億円を内閣府に計上)等に係る経費を含まない (P.37, 備考11. 参照)

- 2 . の国費の特定財源には、貸付金償還金等を含む
- 3 . 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
- 4 . 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) 道路特定財源制度等について

道路特定財源制度は、受益者である自動車利用者が道路整備の費用を負担する制度であり、道路特定財源諸税は必要な道路整備費を賄うために創設、拡充されてきた税です。

道路特定財源制度の意義



受益と負担の関係



道路特定財源諸税は、現在下表の通りであり、燃料の消費、自動車の取得、保有に着目して自動車利用者に適正な税負担を求めているものです。

道路特定財源一覧

	燃料の消費	自動車の取得	自動車の保有
ガソリン車	ガソリン税 (揮発油税(国の財源) 地方道路税(地方の財源))	自動車取得税 (地方の財源)	自動車重量税 (国・地方の財源)
軽油車	軽油引取税(地方の財源)		
LPG車	石油ガス税 (国・地方の財源)		

道 路 特 定 財 源 一 覧

税 目		道 路 整 備 充 当 分	税 率	平成18年度税収 (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	28,650 (29,270)
	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	144 (147)
	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	5,753
	計			34,547 (35,171)
地 方	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	3,065
	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	144
	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	3,712
	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	10,435
	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%	4,518
	計			21,874
合 計				56,421 (57,045)

- 注) 1. 税収は国土交通省推計による。なお、()書きは、決算調整額(税収の平成16年度決算額と平成16年度予算額との差:揮発油税及び石油ガス税については2年後の道路整備費で調整することとされている)を含んだ額である
2. 自動車重量税の税収は、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、合計が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17年度税収は17,713億円、軽自動車税の平成17年度税収は1,519億円(いずれも平成17年度地方財政計画による)

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等	年 度	揮発油税 (国税) (円/リットル)	地方道路税 (全額地方へ譲与) (国税) (円/リットル)	軽油引取税 (地方税) (円/リットル)	石油ガス税 (1/2を地方へ譲与) (国税) (円/kg)	自動車取得税 (地方税)	自動車重量税 (1/3を地方へ譲与) (国税)	
<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> 地方単独事業 を含まない額 </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)	
	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%	(5月)5,000		
50								
51	(7月)36.5	(7月)6.6	(4月)19.5			(5月)6,300		
52								
53	(4月)	(4月)	(4月)					
54	(6月)45.6	(6月)8.2	(6月)24.3			(4月)		
55						(5月)		
56								
57								
58	(4月)	(4月)	(4月)			(4月)		
59						(5月)		
60	(4月)	(4月)	(4月)			(4月)		
61						(5月)		
62								
63	(4月)	(4月)	(4月)			(4月)		
平成元						(5月)		
2								
3								
4								
5	(4月)	(4月)	(4月)			(4月)		
6	(12月)48.6	(12月)5.2	(12月)32.1			(5月)		
7								
8								
9								
10	(4月)	(4月)	(4月)			(4月)		
11						(5月)		
12								
13								
14								
15	(4月)	(4月)	(4月)			(4月)		
16						注2 (5月)		
17								
18								
19								

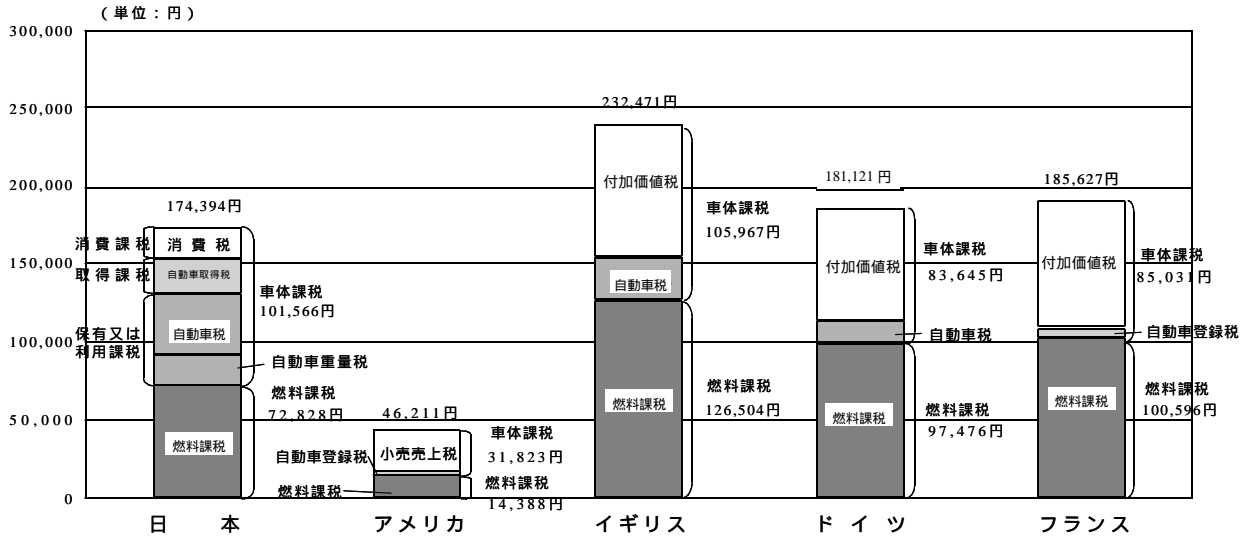
(注)1. は租税特別措置法または地方税法附則による暫定税率、 は暫定税率の延長が行われた年である

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)

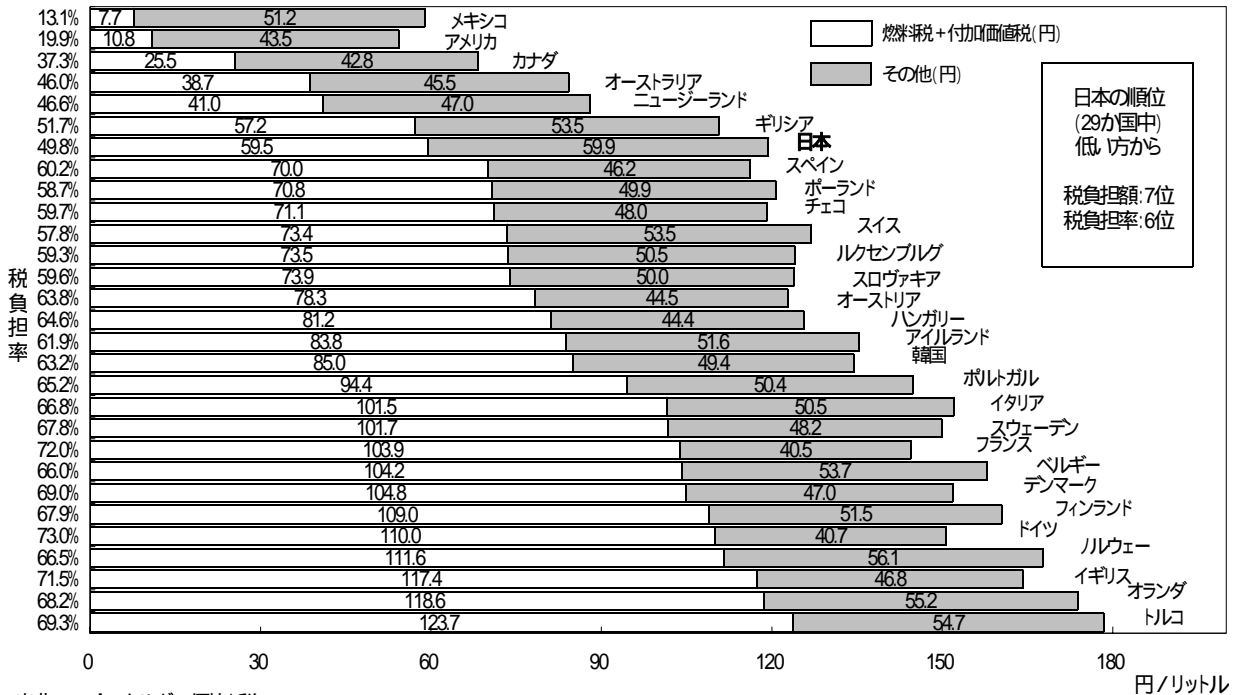
(2000ccクラスの自家用乗用車の例)

出典：政府税制調査会資料



- (前提) 車両重量1.5トン、耐用年数6年、年間ガソリン消費量1,200L、平成14年1月現在の税率
 車体価格：日本2,719,500円、アメリカ17,721ドル、イギリス18,290ポンド、ドイツ28,800ユーロ、フランス27,210ユーロ
 燃料価格：日本101.8円/L、アメリカ39.6セント/L、イギリス79.0ペンス/L、ドイツ0.93ユーロ/L、フランス0.95ユーロ/L
 為替レート：アメリカ1ドル=122円、イギリス1ポンド=174円、ドイツ1ユーロ=108円、フランス1ユーロ=108円
 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る
 フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率による
- (注) 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

ガソリン価格と税負担の国際比較 (2005年1月~3月)

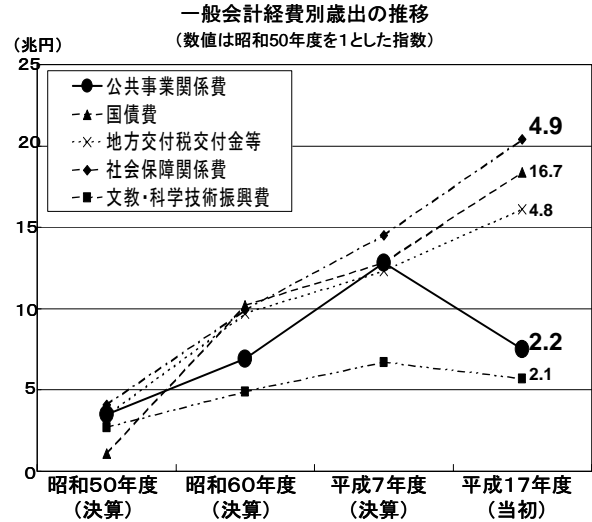
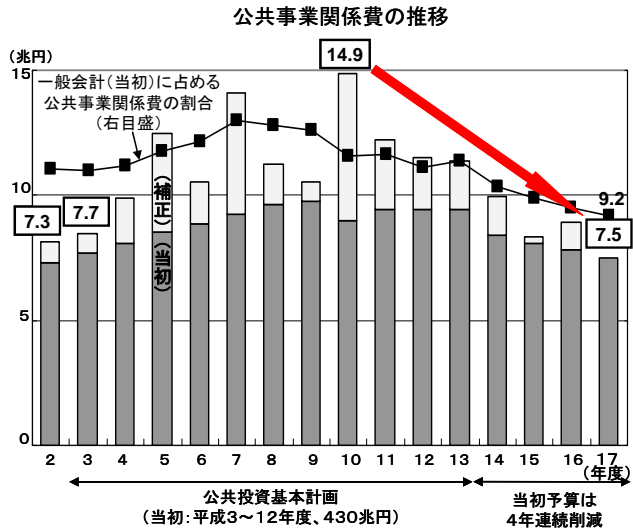


出典：IEA「エネルギー価格と税

- 注) 1. 税部分=個別物品税+付加価値税(我が国は揮発油税 地方道税+消費税) なお、石油石炭税 関税を含めた場合の税負担率は61.7%となる
 2. 当時の為替レート(104.6円/ドル等)を使用

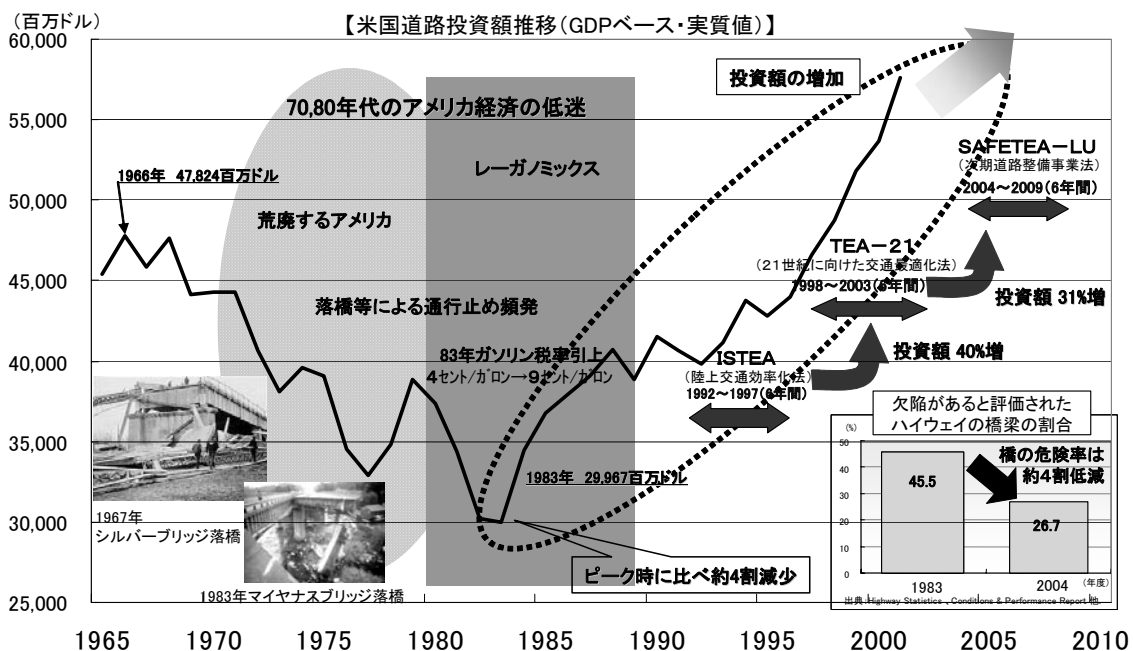
公共投資の水準

- 「改革と展望」に従い削減（平成10年度（補正後）から半減）
- 平成17年度は7.5兆円で追加以前の水準にほぼ到達。
（平成3年度水準をすでに下回り、平成2年度と比較しても差は2,000億円程度）
- 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17年度：9.2%）



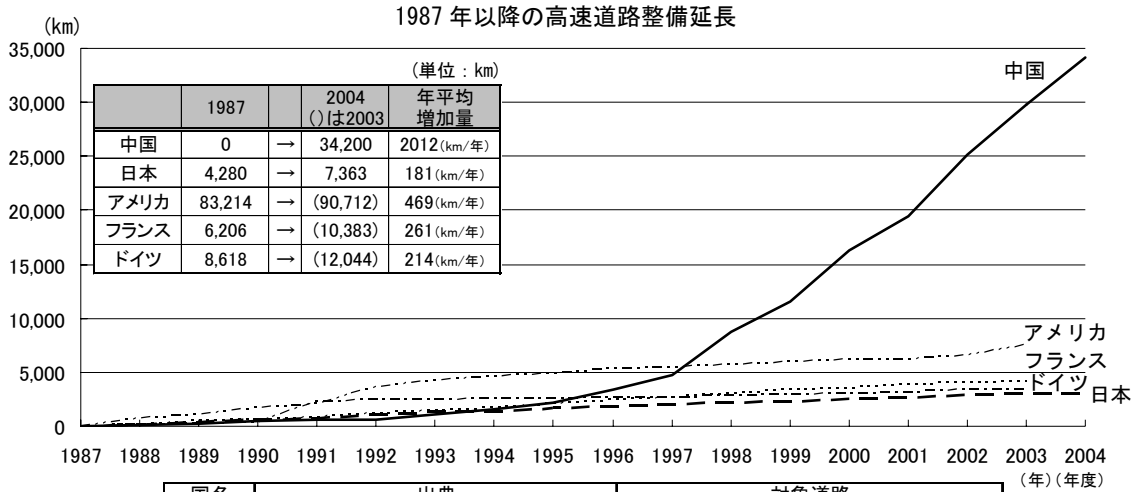
米国の道路投資額推移

- アメリカは70~80年代で”荒廃するアメリカ”と言われ、落橋や橋の通行止めが頻発し、その教訓から、予防的安全対策に投資し、橋の危険率も約4割低減（1983年→2004年）



諸外国における高速道路整備について

- 中国は、1988年日本より26年遅れで初の高速道路が開通し、2004年末現在34,200kmが供用（日本の約11倍のペース）
- 欧米諸国においても引き続き高速道路整備は着実に進展

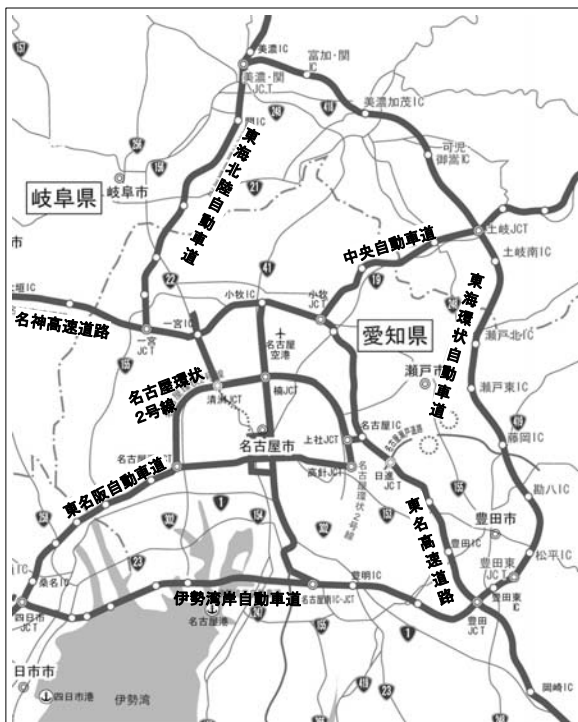


国名	出典	対象道路
中国	中国交通年鑑、国土交通省資料、各種資料	高速公路
日本	道路統計年報、国土交通省資料	高速自動車国道
アメリカ	Highway Statistics	Interstate, Other Freeways and Expressways
フランス	SETRA資料、設備省のHP	Autoroute
ドイツ	Verkehr in Zahlen 2004/2005、 Verkehr in Zahlen 1998	Bundes-autobahnen

注)1987年を基準年(ゼロ)として、その後各国がどれだけ高速道路を整備したかの比較

ネットワーク機能向上による効果（東海環状自動車道等の例）

- 自動車専用道路網の整備により車の走行速度が改善した結果、名古屋都市内のCO₂排出量が約10%削減
- 東海環状自動車道の開通を見込んで企業が進出 ～沿線の工業団地は約4倍に～



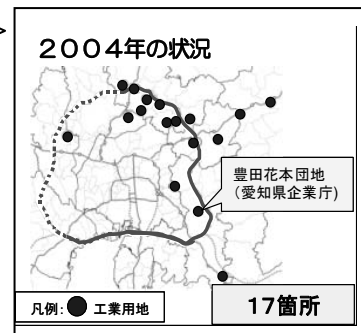
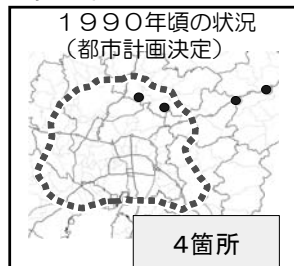
名古屋市内のCO₂排出量

自動車専用道路網がなし：212 (万 t-CO₂/年)

↓
23 (万 t-CO₂/年)
約10%削減!

自動車専用道路網があり：189 (万 t-CO₂/年)

工業団地は約4倍に!



2 道 路 関 係 予 算

区 分	18 年 度 要 求 (A)		前 年 度 (B)	
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費
道 路 整 備	4,687,196	2,288,088	4,560,771	2,155,748
一 般 道 路	3,255,703	2,175,730	3,081,366	2,052,029
交 通 円 滑 化	830,758	530,308	722,696	460,184
地 域 連 携 推 進	2,005,226	1,340,366	1,922,795	1,285,775
維 持 修 繕	231,678	138,433	238,224	142,251
雪 寒	99,249	66,443	99,216	66,112
機 械	17,690	11,997	17,608	11,939
調 査	22,086	19,353	30,136	23,985
沿 道 整 備 融 資	150	100	150	100
補 助 率 差 額 等		40,667		33,618
独 立 行 政 法 人 交 付 金	1,463	1,463	1,465	1,465
河 川 関 公	47,403	26,600	49,076	26,600
有 料 道 路	1,431,493	112,358	1,479,405	103,719
東日本高速道路株式会社	1,094,656	0	1,169,499	0
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	154,516	15,700	147,767	18,750
阪神高速道路株式会社	84,592	11,200	96,032	13,050
本州四国連絡高速道路株式会社	7,749	53,333	6,369	53,333
地 方 道 路 公 社 等	61,580	17,925	52,938	15,186
道 路 開 発 資 金 等	28,400	14,200	6,800	3,400
道 路 環 境 整 備	1,823,315	1,028,446	1,590,712	890,492
沿 道 環 境 改 善 等	678,533	393,921	597,404	344,134
交 通 安 全	577,838	328,500	469,339	264,732
交 通 連 携	454,840	249,025	410,655	224,626
交 通 結 節 点 改 善	89,709	50,480	79,011	44,281
公 共 交 通 支 援	64,330	36,001	62,941	34,991
踏 切 関 連	300,801	162,544	268,703	145,354
う ち 連 続 立 体 交 差	197,610	105,700	169,410	90,727
住 宅 市 街 地 等	112,104	57,000	113,314	57,000
道 路 整 備 計	6,510,511	3,316,534	6,151,483	3,046,240

概 算 要 求 総 括 表

(単位:百万円)

倍 率(A) / (B)		備 考
事業費	国 費	
1.03	1.06	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. 地域連携推進の計数には、直轄方式による高速自動車国道整備、地域課題対策支援事業及び高速道路有効活用事業を含む 3. 沿道環境改善等の計数には、沿道環境改善事業、電線共同溝整備事業、市街地環境改善事業及び道路交通環境改善促進事業を計上している 4. 住宅市街地等の計数には、住宅市街地総合整備促進事業及び都市再生推進事業を計上している 5. NTT-A型事業を含まない 6. 道路関係四公団については、平成17年10月1日で民営化し、6会社及び1機構に組織替えるが、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社については、会社が整備すべき路線について、概算要求時点で会社の意向を踏まえることができないため、3社合計値のみを示す 7. 各高速道路株式会社の前年度の計数は、各々の従前組織単位である道路関係四公団の平成17年度の予算を計上している 8. 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 9. 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については、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第12条4に基づいて、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(以下、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 10. 本州四国連絡高速道路株式会社の国費については、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第6条2の許可に基づいて、機構が政府から受ける出資金の増加相当額を計上している 11. 本表のほかに、道路特定財源を活用した関連施策として、本州四国連絡橋公団から一般会計に承継した債務処理(国費1,564億円を国債費に計上)、無電柱化推進のための技術開発等(国費17億円)、有料道路の多様で弾力的な料金設定に関する施策(国費130億円)、ETCの普及促進(国費31億円)、遮断時間短縮のための踏切システム高度化(国費12億円)、駐車場システムの高度化(国費3億円)、環境負荷低減プローブ情報システムの構築(国費27億円)、道路交通円滑化のためのバスに対する総合的支援(国費15億円)、道路交通関係CO ₂ 削減施策への国民参加促進(国費11億円)、沿道と一体となった道路空間(沿道空間)の構築(国費10億円)、環境負荷低減に資する物流効率化策の実証的調査(国費5億円)、道路交通適正化のための公共交通利用促進施策(国費3億円)、GISの利用を支える道路基盤データの整備(国費3億円)、道を活用した地域活動の支援(国費2億円)、観光地における歩行者移動円滑化のための道路案内システムの開発・普及(国費1億円)、自律移動支援プロジェクトの推進(国費6億円)、都市再生の円滑な推進のための地籍関連調査(国費30億円)、まちづくり交付金(国費741億円)、道州制北海道モデル事業推進費(国費27億円)、道整備交付金(国費100億円を内閣府に計上)に係る経費がある 12. 本表のほかに、NTT事業償還時補助等として国費466億円がある
1.06	1.06	
1.15	1.15	
1.04	1.04	
0.97	0.97	
1.00	1.01	
1.00	1.00	
0.73	0.81	
1.00	1.00	
	1.21	
1.00	1.00	
0.97	1.00	
0.97	1.08	
0.94		
1.05	0.84	
0.88	0.86	
1.22	1.00	
1.16	1.18	
4.18	4.18	
1.15	1.15	
1.14	1.14	
1.23	1.24	
1.11	1.11	
1.14	1.14	
1.02	1.03	
1.12	1.12	
1.17	1.17	
0.99	1.00	
1.06	1.09	

[参考]

区 分	18 年 度 要 求 (A)		前 年 度 (B)	
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費
一 般 道 路	5,079,018	3,204,176	4,672,078	2,942,521
高 速 国 道	200,000	170,909	200,000	171,220
一 般 国 道	2,267,541	1,519,186	2,079,750	1,386,318
直 轄	1,826,775	1,280,251	1,668,908	1,163,344
補 助	440,766	238,935	410,842	222,974
地 方 道 路	734,378	414,811	688,503	391,563
街 路	989,342	542,360	913,241	502,829
雪 寒	99,249	66,443	99,216	66,112
機 械	17,690	11,997	17,608	11,939
調 査	22,086	19,353	30,136	23,985
交 通 安 全	577,838	328,500	469,339	264,732
道 路 交 通 環 境 改 善 等	9,924	4,887	10,430	5,140
補 助 率 差 額 等		40,667		33,618
独 立 行 政 法 人 交 付 金	1,463	1,463	1,465	1,465
道 路 関 係 社 会 資 本 (地方道路整備臨時交付金)	(1,325,165)	(731,800)	(1,337,995)	(740,800)
有 料 道 路	1,431,493	112,358	1,479,405	103,719
東日本高速道路株式会社	1,094,656	0	1,169,499	0
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	154,516	15,700	147,767	18,750
阪神高速道路株式会社	84,592	11,200	96,032	13,050
本州四国連絡高速道路株式会社	7,749	53,333	6,369	53,333
地 方 道 路 公 社 等	61,580	17,925	52,938	15,186
道 路 開 発 資 金 等	28,400	14,200	6,800	3,400
道 路 整 備 計	6,510,511	3,316,534	6,151,483	3,046,240
道 路 整 備	4,687,196	2,288,088	4,560,771	2,155,748
道 路 環 境 整 備	1,823,315	1,028,446	1,590,712	890,492

(単位:百万円)

倍 率(A) / (B)		備 考
事業費	国 費	
1.09	1.09	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. 一般国道の補助の計数には、地域課題対策支援事業を含む 4. 地方道の計数には、地域課題対策支援事業及び高速道路有効活用事業を含む 5. 道路交通環境改善等の計数には、道路交通環境改善事業、結節点環境改善事業及び沿道整備融資を計上している 6. 道路関係社会資本の計数には、河川等関連公共施設整備促進事業、住宅市街地総合整備促進事業及び都市再生推進事業を計上している 7. NTT - A型事業を含まない 8. 道路関係四公団については、平成17年10月1日で民営化し、6会社及び1機構に組織替えするが、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社については、会社が整備すべき路線について、概算要求時点で会社の意向を踏まえることができないため、3社合計値のみを示す 9. 各高速道路株式会社の前年度の計数は、各々の従前組織単位である道路関係四公団の平成17年度の予算を計上している 10. 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 11. 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については、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第12条4に基づいて、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(以下、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 12. 本州四国連絡高速道路株式会社の国費については、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第6条2の許可に基づいて、機構が政府から受ける出資金の増加相当額を計上している 13. 本表のほかに、道路特定財源を活用した関連施策として、本州四国連絡橋公団から一般会計に承継した債務処理(国費1,564億円を国債費に計上)、無電柱化推進のための技術開発等(国費17億円)、有料道路の多様で弾力的な料金設定に関する施策(国費130億円)、ETCの普及促進(国費31億円)、遮断時間短縮のための踏切システム高度化(国費12億円)、沿道と一体となった道路空間(沿道空間)の構築(国費10億円)、道を活用した地域活動の支援(国費2億円)、都市再生の円滑な推進のための地籍関連調査(国費30億円)、まちづくり交付金(国費741億円)、道州制北海道モデル事業推進費(国費27億円)、道整備交付金(国費100億円を内閣府に計上)等に係る経費がある(P.37,備考11.参照) 14. 本表のほかに、NTT事業償還時補助等として国費466億円がある
1.00	1.00	
1.09	1.10	
1.09	1.10	
1.07	1.07	
1.07	1.06	
1.08	1.08	
1.00	1.01	
1.00	1.00	
0.73	0.81	
1.23	1.24	
0.95	0.95	
	1.21	
1.00	1.00	
0.98	1.00	
(0.99)	(0.99)	
0.97	1.08	
0.94		
1.05	0.84	
0.88	0.86	
1.22	1.00	
1.16	1.18	
4.18	4.18	
1.06	1.09	
1.03	1.06	
1.15	1.15	

3 財 政 投 融

区 分	資 金 内 訳	
	財政投融资 (A)	政府出資金
東日本・中日本・西日本高速道路株式会社	508,100	- (0)
首都高速道路株式会社	30,300	- (15,700)
阪神高速道路株式会社	19,600	- (11,200)
本州四国連絡高速道路株式会社	0	- (0)
小 計	558,000	- (26,900)
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	2,205,000	80,233
合 計	2,763,000	80,233

- (注) 1. 『財政投融资』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』は機構における地方公共団体出資金(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)及び業務収入等である。
4. ()内は政府又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. 機構及び本州四国連絡高速道路株式会社の計数は、道路分である。

資 等 総 括 表

(単位:百万円)

18年度要求				
自 己 資 金 等				合 計 (A+B)
自主調達資金	うち財投機関債	そ の 他	小 計 (B)	
362,000	75,000	- (0)	362,000 <362,000>	870,100 <870,100>
29,600	10,000	- (15,700)	29,600 <61,000>	59,900 <91,300>
19,300	5,000	- (11,200)	19,300 <41,700>	38,900 <61,300>
2,984	0	- (0)	2,984 <2,984>	2,984 <2,984>
413,884	90,000	- (26,900)	413,884 <467,684>	971,884 <1,025,684>
610,900	530,000	1,935,670	2,626,803	4,831,803
1,024,784	620,000	1,935,670	3,040,687	5,803,687

6. 道路関係四公団については、平成17年10月1日で民営化し、6会社及び1機構に組織替えするが、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社については、会社が整備すべき路線について概算要求時点で会社の意向を踏まえることができないため、3社合計値のみを示す。

4 有料道路予算内訳

(1) 東日本・中日本・西日本、首都、阪神、本州四国連絡高速道路株式会社

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	18年度要求				
	東日本・中日本・ 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	
				全体	うち道路分
(事業計画)					
新 設 ・ 改 築 費	743,795	76,540	44,584	0	0
修 繕 費	45,373	5,845	8,223	2,139	2,139
一 般 管 理 費	52,437	4,999	5,696	801	801
支 払 利 息 等	28,495	3,916	2,797	44	44
合 計	870,100	91,300	61,300	2,984	2,984
(資金計画)					
無 利 子 借 入 金	0	31,400	22,400	0	0
財 投 資 金	508,100	30,300	19,600	0	0
(政 府 保 証 国 内 債)	508,100	30,300	19,600	0	0
自 主 調 達 資 金	362,000	29,600	19,300	2,984	2,984
(財 投 機 関 債)	75,000	10,000	5,000	0	0
(民 間 借 入 金)	287,000	19,600	14,300	2,984	2,984
合 計	870,100	91,300	61,300	2,984	2,984

<注> 1. 記載の計数は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条に基づく協定、並びに日本道路公団等民営化関係法施行法第14条に基づく承継実施計画が定まっていないことから変更される可能性がある。

(2)独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

(単位：百万円)

区 分	18 年度 要求		会社別内訳				
	全体	うち道路分	東日本・中日 本・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	
						全体	うち 道路分
(事業計画)							
債務返済費	4,701,730	4,701,730	3,293,200	545,852	536,567	326,111	326,111
(債券等償還金)	4,029,774	4,029,774	2,794,513	473,374	472,147	289,740	289,740
(債券等支払利息等)	671,956	671,956	498,687	72,478	64,420	36,371	36,371
無利子貸付金	53,800	53,800	0	31,400	22,400	0	0
業務管理費等	77,487	76,273	57,788	9,332	6,120	4,247	3,033
(業務管理費)	2,934	1,729	1,099	403	175	1,257	52
(一般管理費等)	74,553	74,544	56,689	8,929	5,945	2,990	2,981
合 計	4,833,017	4,831,803	3,350,988	586,584	565,087	330,358	329,144
(資金計画)							
業務収入等	1,883,259	1,882,103	1,486,388	193,884	146,187	56,800	55,644
(うち道路資産貸付料収入)	1,867,779	1,867,779	1,473,150	193,370	145,829	55,430	55,430
出 資 金	133,800	133,800	0	31,400	22,400	80,000	80,000
(政 府)	80,233	80,233	0	15,700	11,200	53,333	53,333
(地方公共団体)	53,567	53,567	0	15,700	11,200	26,667	26,667
補 助 金	22	0	0	0	0	22	0
財 投 資 金	2,205,000	2,205,000	1,404,000	320,900	351,100	129,000	129,000
(政府保証国内債)	2,205,000	2,205,000	1,404,000	320,900	351,100	129,000	129,000
自主調達資金	610,900	610,900	460,600	40,400	45,400	64,500	64,500
(財投機関債)	530,000	530,000	405,000	40,000	45,000	40,000	40,000
(民間借入金)	80,900	80,900	55,600	400	400	24,500	24,500
合 計	4,832,981	4,831,803	3,350,988	586,584	565,087	330,322	329,144

- <注> 1. 記載の計数は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条に基づく協定、並びに日本道路公団等民営化関係法施行法第14条に基づく承継実施計画が定まっていないことから変更される可能性がある。
2. 平成18年度要求全体分及び本州四国連絡高速道路株式会社全体分の収支差額(36百万円)については、鉄道施設維持修繕引当金からの繰入を予定している。

(参考)道路資産貸付料収入見込みについて

(単位：百万円)

区 分	全体	会社別内訳			
		東日本・中日 本・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(税抜)	2,316,254	1,820,000	247,975	178,513	69,766
管 理 費 等(税抜)	537,417	417,000	63,813	39,629	16,975
道路資産貸付料(税抜)	1,778,837	1,403,000	184,162	138,884	52,791
道路資産貸付料(税込)	1,867,779	1,473,150	193,370	145,829	55,430

- <注> 1. 記載の計数は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条に基づく協定、並びに日本道路公団等民営化関係法施行法第14条に基づく承継実施計画が定まっていないことから変更される可能性がある。
2. 道路資産貸付料は高速道路料金収入等から管理費等(損益計算に基づくもの)を差し引いたものである。

[参 考]

東日本・中日本・西日本高速道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	18年度要求(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
(事業計画)									
建設費	700,000	55,000	755,000	800,000	35,000	835,000	0.88	1.57	0.90
維持改良費	215,243	24,423	239,666	209,803	25,740	235,543	1.03	0.95	1.02
(うち改良・防災対策)	123,004	13,421	136,425	119,210	13,480	132,690	1.03	1.00	1.03
(うち維持管理費)	92,239	11,002	103,241	90,593	12,260	102,853	1.02	0.90	1.00
調査費	996	441	1,437	4,449	903	5,352	0.22	0.49	0.27
建設利息	94,953	3,600	98,553	90,950	2,654	93,604	1.04	1.36	1.05
合 計	1,011,192	83,464	1,094,656	1,105,202	64,297	1,169,499	0.91	1.30	0.94

<注> 1.記載の計数は、日本道路公団が平成17年10月以降も引き続き、公団として事業を実施するものと仮定し算出したものである。

2.平成18年度要求の建設利息には、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に承継する建設仮勘定から発生する利息を含む。

首都高速道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	18年度要求 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設事業費	59,216	59,114	1.00
高速道路改築事業費	24,957	20,982	1.19
維持修繕費	28,790	28,550	1.01
調査費	525	400	1.31
建設利息	41,028	38,721	1.06
合 計	154,516	147,767	1.05

<注> 1.記載の計数は、首都高速道路公団が平成17年10月以降も引き続き、公団として事業を実施するものと仮定し算出したものである。

2.高速道建設事業費の前年度額には環境事業費を含む。

3.社会資本整備事業は含まない。

4.平成18年度要求の建設利息には、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に承継する建設仮勘定から発生する利息を含む。

阪神高速道路株式会社

(単位:百万円)

区 分	18年度要求		前 年 度		倍 率	
	(A)		(B)		(A)/(B)	
(事業計画)						
高 速 道 路 建 設 事 業 費	34,305		48,135		0.71	
高 速 道 路 改 築 事 業 費	15,087		14,087		1.07	
維 持 修 繕 費	17,504		17,504		1.00	
調 査 費	430		460		0.93	
建 設 利 息	17,266		15,846		1.09	
合 計	84,592		96,032		0.88	

- <注> 1. 記載の計数は、阪神高速道路公団が平成17年10月以降も引き続き、公団として事業を実施するものと仮定し算出したものである。
 2. 平成18年度要求の建設利息には、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に承継する建設仮勘定から発生する利息を含む。

本州四国連絡高速道路株式会社

(単位:百万円)

区 分	18年度要求		前 年 度		倍 率	
	(A)		(B)		(A)/(B)	
	全 体	う ち 道 路 分	全 体	う ち 道 路 分	全 体	う ち 道 路 分
(事業計画)						
建 設 費	31	0	243	222	0.13	皆減
調 査 費	205	196	301	284	0.68	0.69
維 持 改 良 費	8,350	7,553	5,953	5,351	1.40	1.41
(うち改良費)	2,129	2,014	616	550	3.46	3.66
(うち維持管理費)	6,221	5,539	5,337	4,801	1.17	1.15
建 設 利 息	0	0	512	512	皆減	皆減
合 計	8,586	7,749	7,009	6,369	1.22	1.22

- <注> 1. 記載の計数は、本州四国連絡橋公団が平成17年10月以降も引き続き、公団として事業を実施するものと仮定し算出したものである。

5 道路行政のマネジメントに用いる指標による成果目標

政策テーマ	指標 ^{注1、注2}	H14実績	H16実績	H17見込	H18目標	H19目標	参照ページ	
渋滞を減らす - 道路交通の円滑化と地球温暖化対策 -	道路渋滞による損失時間	38.1億人時間/年	36.9億人時間/年 (H14比3%削減)	36.2億人時間/年 (H14比5%削減)	35.1億人時間/年 (H14比8%削減)	約1割削減	P.16	
	路上工事時間 ^{注3}	201時間/km・年	143時間/km・年 (H14比28%削減)	142時間/km・年 (H14比29%削減)	140時間/km・年 (H14比3割削減)	H18の水準 (140時間/km・年) を維持	P.16	
	ETC利用率 ^{注4}	全国	5%	H17春 47%	H18春 70%	H18春の水準(70%)より 更なる向上を図る		P.18
		首都高速	6%	H17春 53%	H18春 85%	H18春の水準(85%)より 更なる向上を図る		
		阪神高速	3%	H17春 39%	H18春 85%			
踏切遮断による損失時間	-	136.6万人・時間/日	H21までに130.0万人・時間/日 〔速効対策により約1,300箇所を今後5年で対策 ・抜本対策により約1,400箇所の対策を2倍にスピードアップ〕			P.9		
CO ₂ 排出削減量 ^{注5}	262 百万t-CO ₂ /年	H22までにH15時点より約8百万t-CO ₂ /年削減 〔運輸部門におけるCO ₂ 排出量を ・H24までに、主要渋滞ポイント約1,800箇所を解消 ・H24までに、ボトルネック踏切等約540箇所を解消 等〕					P.12	
環境を改善する - 沿道環境の保全 -	NO ₂ 環境目標達成率 ^{注6} (濃度値)	-	69% (0.056ppm)	81% (H16より改善)	85% (前年より改善)	約9割	P.14	
	SPM環境目標達成率 ^{注6} (濃度値)	-	100% (0.067mg/m ³)	H16の水準(100%)を維持 (前年より改善)				
	夜間騒音要請限度達成率	61%	67%	68%	70%	72%	P.14	
交通事故を減らす - 安全・安心な道づくり -	道路交通における死傷事故率	118件/億台キロ	120件/億台キロ (暫定値)	112件/億台キロ	110件/億台キロ	108件/億台キロ (約1割削減)	P.8	
	1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合	17%	31%	35%	42%	約5割	P.10	
地域を結ぶ - 物流機能の向上と地域間の連携 -	規格の高い道路を使う割合	13%	13% (H15より約370万台/日/日転換)	14%	14% (H17より約750万台/日/日転換)	15%	-	
	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59%	61%	66%	67%	68%	P.19	
災害等に備える - 防災と維持管理 -	橋梁の耐震補強実施率 ^{注7} (緊急輸送道路の橋梁)	-	5割	H19までに概ね完了			P.6	
	(新幹線をまたぐ橋梁)	-	3割					
	(高速道路をまたぐ橋梁)	-	7割					
	災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	66%	69%	72%	74%	76%	-	
橋梁の予防保全率	-	88%	91%	96%	概ね100%	P.7		
道路構造物保全率	橋梁	86%	86%	88%	91%	93%	-	
舗装	91%	94%	H14の水準(91%)を維持					
地域の魅力を向上させる - 観光立国の実現 -	市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	10%	11%	13%	15%	P.11	
道路行政の改革 - アカウンタビリティの向上 -	道路利用者満足度	2.6点	2.67点	2.85点	2.93点	3.0点	P.24	
	ホームページアクセス数	1,546万 アクセス/年	4,416万 アクセス/年	6,200万 アクセス/年	8,100万 アクセス/年	約1億 アクセス/年	P.24	
	道路事業の総合コスト縮減率	-	6.6% 縮減 (H14比・暫定値)	9% 縮減 (H14比)	12% 縮減 (H14比)	15% 縮減 (H14比)	-	

平成16年度達成度報告書・平成17年度業績計画書(以下「報告書・計画書」という。)の政策テーマにより分類

- <注> 1. ゴシック体の指標は、社会資本整備重点計画に位置付けられており、また、斜体の指標は、報告書・計画書公表後に設定
2. P.20「路線番号の認識できる交差点の割合」は、報告書・計画書において「フォローアップするその他の指標」と位置づけているため、記載していない
3. 指標「路上工事時間」のH18目標は、H16実績がH19目標(約2割削減)を達成したことから社会資本整備重点計画におけるH19目標を前倒している。なお、社会資本整備重点計画においては、「路上工事時間の縮減率【235時間/km・年(H14) 約2割削減(H19)】」としているが、指標「路上工事時間」は、道路補修工事(道路維持・修繕工事等)、占用企業工事(電気・ガス・水道工事等)以外で計上されていた道路の一時使用等の時間を除外して記載している
4. 指標「ETC利用率」のH17目標は、社会資本整備重点計画におけるH19目標を前倒している
5. 指標「CO₂排出削減量」の目標値には、エコドライブ等の渋滞緩和以外の施策によるCO₂排出削減量が含まれる
6. 指標「NO₂・SPM環境目標達成率」は、国土交通省の設置した常時観測局のデータに基づく指標であり、「SPM環境目標達成率」の目標は、特に良好であったH16実績を受け、この水準を維持することとしている(平成17年度業績計画書)。なお、社会資本整備重点計画における「NO₂環境基準達成率」は、自動車排出ガス測定局のデータを併せ【64%(H14) 約8割(H19)】としている
7. 指標「橋梁の耐震補強実施率(緊急輸送道路)」の見込・目標値のうち、都道府県管理道路については、優先確保ルート上の橋梁を対象としている

〔指標の定義〕

指 標	定 義
道路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 時間帯別平均旅行時間のデータについて、データ取得期間を通じた度数分布に基づき、旅行時間の短い方から累積10%にあたる旅行時間。
路上工事時間	道路1kmあたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間 調査対象道路は、直轄国道全線及び三大都市内の道路（一般国道、主要地方道及び一般都府県道）とする。
ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用車の割合
踏切遮断による損失時間	「踏切遮断による待ち時間がある場合」と無い場合の踏切通過に要する時間の差 踏切が遮断されることによる待ち時間と、踏切開放後に踏切を通過するまでに要する所要時間。
CO ₂ 排出削減量	運輸部門全体におけるCO ₂ 排出量
NO ₂ (SPM)環境目標達成率	自動車NO _x ・PM法対策地域内で、NO ₂ (SPM)について「環境基準」を達成している測定局の割合 NO ₂ については濃度の1時間値の1日平均値の年間98%値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下、SPMについては濃度の1時間値の1日平均値の年間2%除外値が0.1mg/m ³ 以下。
夜間騒音要請限度達成率	環境基準類型指定地域または騒音規制区域いずれかの指定のある区域を通過する直轄国道のうち、「夜間騒音要請限度」を達成している道路延長の割合 「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により定められる「幹線交通を担う道路に近接する区域」における夜間の限度（70デシベル）。
道路交通における死傷事故率	自動車走行台キロあたりの死傷事故件数
1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合	1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設の周辺等の「主な道路」のバリアフリー化の割合 市町村が交通バリアフリー法（高齢者・身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律）に基づく重点整備地区内の特定経路として定めている道路。
規格の高い道路を使う割合	全道路の「走行台キロ」に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合 区間ごとの交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す。
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から10分以内に到達が可能な「拠点的な空港・港湾」の割合 「拠点的な空港」とは、第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港をさし、「拠点的な港湾」とは、総貨物取扱量が1,000万t/年以上又は国際貨物取扱量500万t/年以上の重要港湾及び特定重要港湾。（国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く。）
橋梁の耐震補強実施率	耐震補強（橋脚補強、落橋防止システムの設置）が必要な橋梁のうち、耐震補強を実施している橋梁の割合
災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	地域の生活の「中心の都市」のうち、隣接する中心都市への道路の「防災・震災対策が完了している」ルートを少なくとも一つは確保している都市の割合 「地域の中心の都市」とは、陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏（北海道については地方生活圏）の中心都市。「防災・震災対策が完了している」とは、橋脚の耐震補強及び5年確率で通行規制が発生する可能性のある事前通行規制区間の防災対策が完了していること。
橋梁の予防保全率	15m以上の橋梁のうち「予防保全検討橋梁数（鋼製部材の疲労：鋼製橋脚を有する橋梁、RC床版の疲労：RC床版を有する鋼橋、塩害：塩害地域にある橋梁、アルカリ骨材反応：アルカリ骨材反応と判定された橋梁の合計）に対する「早急な対策の必要がない橋梁数」の比率
橋梁	直轄国道における15m以上の橋梁のうち、「今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階」かつ「予防的修繕」が行われている延長の割合 「今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階」とは、橋梁定期点検（1回/5年）において、「速やかに補修する必要がある」との判定とならない段階。「予防的修繕」とは、劣化が進行して構造物に大きな損傷を発生させる前に適切な修繕を行うこと。
道路構造物保全率	舗装 直轄国道のうち、路面の轍やひび割れによる振動や騒音が少なく、道路利用者が快適に感じる舗装の状態（「MCI」>4.0）の延長の割合 路面特性を表すひび割れ率、わだち掘れ深さ、縦断凹凸（平坦性）という3つの要因を組み合わせる舗装の評価をする指標。
市街地の幹線道路の無電柱化率	「市街地」の幹線道路のうち、電柱、電線のない延長の割合 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。
道路利用者満足度	「道路利用者満足度調査」における「よく使う道路全般に対する満足度」の値 毎年度、全国の道路利用者を対象に行う調査。
ホームページアクセス数	「道路関係ウェブサイト」と携帯電話向けサービスのトップページのページビュー数の合計 本省、各地方整備局（北海道開発局、沖縄総合事務局を含む）、国道事務所等の整備する道路関係のウェブサイト。
道路事業の総合コスト縮減率	平成14年度の標準的な工事コストに対する工事コストの縮減に加えて、（ア）規格の見直しによるコストの縮減、（イ）事業のスピードアップが図られることによる便益の向上、（ウ）将来の維持管理費の縮減も評価したコスト縮減率

6 道路関係四公団の民営化について

1 . 民営化の目的等 道路関係四公団民営化の基本的枠組み <平成15年12月22日 政府・与党申し合わせ>(概要)より

- 「民間にできることは民間に委ねる」との基本原則に基づき、
- ）約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
 - ）真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設
 - ）民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定やサービスを提供

2 . 道路関係四公団民営化関係 4 法

平成16年3月9日閣議決定（国会提出）、6月2日成立、6月9日公布・一部施行

高速道路株式会社法

会社の事業等

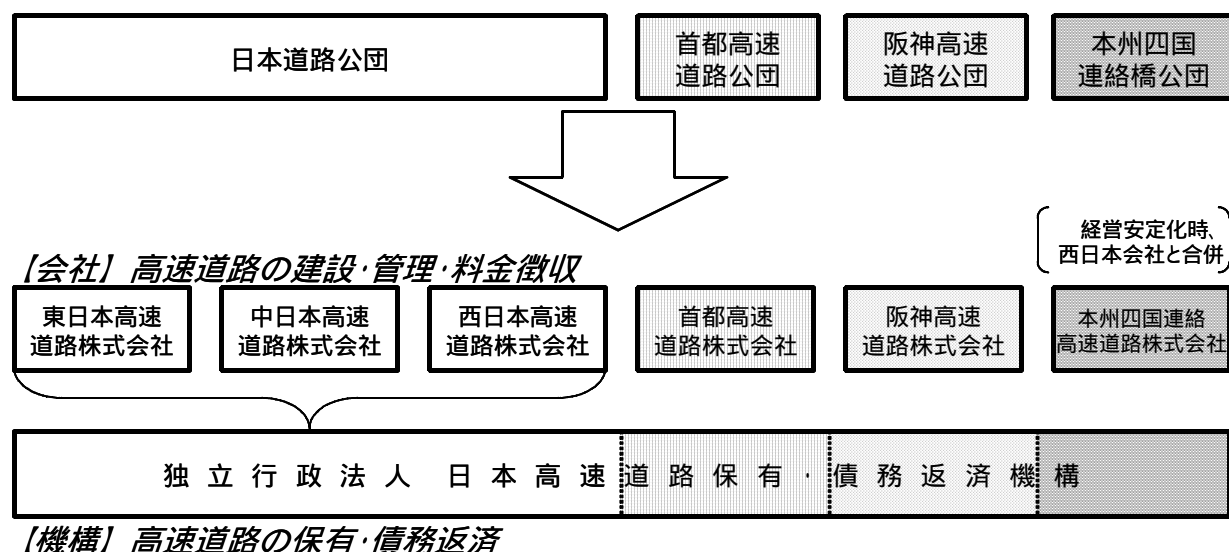
- (1) 高速道路の建設・管理・料金徴収を行う特殊会社として、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社を設立。
- (2) 各会社が原則として事業範囲とすべき高速道路を設定。この事業範囲以外の高速道路についての事業実施も可能。
- (3) サービスエリアの運営等の関連事業も実施。
- (4) 会社は、機構と、貸付料、貸付期間等を内容とする協定を締結。

国との関係

- (1) 政府（地方公共団体）は、総株主の議決権の3分の1以上の株式を保有。
- (2) 代表取締役の選定、社債及び長期借入金等については、国土交通大臣の認可が必要。
- (3) 当分の間、政府の債務保証が可能。

会社の合併

政府は、本四会社について、経営の安定性の確保が確実になった時点で、西日本会社との合併に必要な措置を実施。



独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法

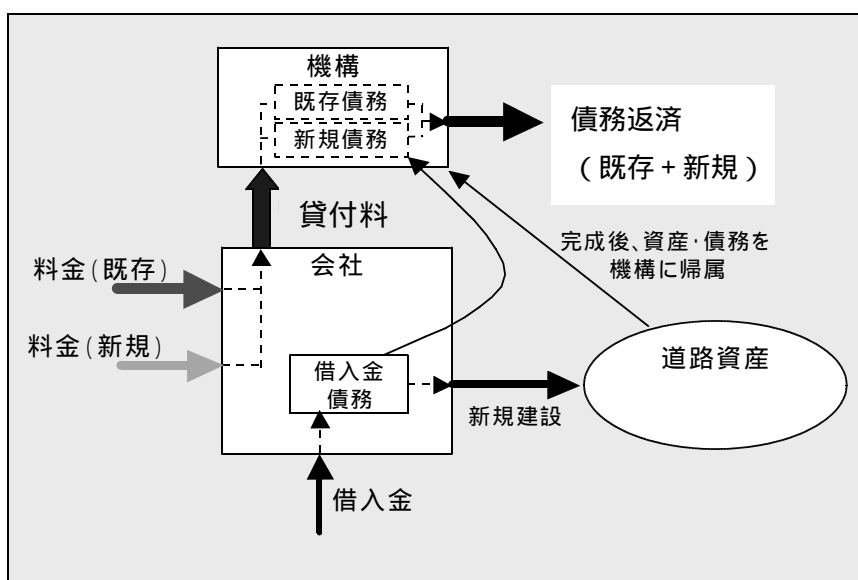
機構の業務等

- (1) 高速道路に係る道路資産の保有・貸付け、債務の早期の確実な返済等を行う独立行政法人として日本高速道路保有・債務返済機構を設立。
- (2) 民営化から45年後までに、債務の返済を完了させ、解散。
- (3) 機構は、会社と、機構の業務を一体として行う必要がある全国路線網（高速自動車国道及びネットワーク型一般有料道路）又は地域路線網ごとに協定を締結し、国土交通大臣の認可を受けて、貸付料、債務返済計画等を記載した業務実施計画を作成。
- (4) 会社が建設した道路資産が機構に帰属するときに、会社が建設のために負担した債務を引き受け。
- (5) 貸付料の額は、債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償うよう設定。

国との関係

- (1) 政府等の出資及び災害復旧補助が可能。機構は、これらを財源として、会社は無利子貸付け。
- (2) 長期借入金及び機構債券については、国土交通大臣の認可が必要。
- (3) 政府の債務保証が可能。

【資金の流れ】



日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律

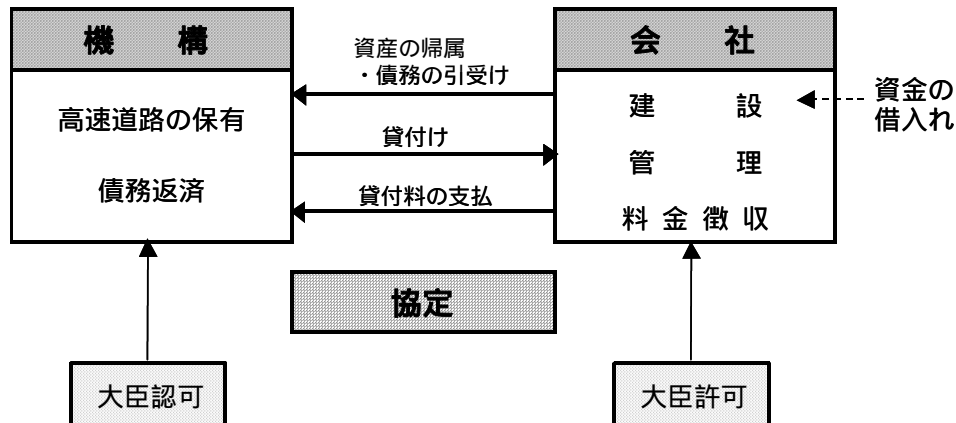
道路整備特別措置法の一部改正

- (1) 会社は、機構と協定を締結し、工事の内容、料金等について国土交通大臣に事業許可を申請して事業を実施。
公団に対する施行命令方式を廃止し、自主的経営判断に基づく申請方式
- (2) 会社が建設する高速道路は、原則として、工事完了後に機構に帰属。
同時に会社が建設のために負担した債務は、機構が引受け
(会社は貸付料支払という形で機構を通して債務を返済)
- (3) 会社は、国土交通大臣の認可を受けて、供用約款を制定。
- (4) 機構及び会社は、道路管理者の権限の一部を代行。
- (5) 料金の額は、貸付料及び会社の維持管理費用を料金徴収期間内に償うよう設定。
- (6) 料金徴収期間満了日は、民営化から45年を上限。道路資産は、満了後に道路管理者に帰属（無料開放）。

道路法等の一部改正

自動車専用道路と連結できる施設として休憩所等の利便施設を追加等

【会社と機構による事業実施のイメージ】



日本道路公団等民営化関係法施行法

新たな組織の設立及び公団の解散に係る手続

会社及び機構の設立手続、公団から会社及び機構への権利義務の承継等並びに公団の解散について規定。権利義務の承継等については、国土交通大臣が基本方針を定め、公団が、国土交通大臣の認可を受けて、実施計画を作成。

業務の引継ぎ等経過措置

(1) 供用中の高速道路

既に供用中の高速道路は、当該高速道路を事業範囲とする会社が管理・料金徴収を実施。

(2) 暫定期間中の取扱い

暫定期間中（民営化後原則として6月以内）、建設中・調査中の高速道路は、当該高速道路を事業範囲とする会社が、建設・調査を実施。

(3) 建設中・調査中の高速道路

民営化後原則として4月以内に、国土交通大臣が会社と協議して、会社が建設を行うべき高速道路を指定（複数の会社との協議制）。

社会資本整備審議会の意見を聴いた上で、建設を行うことができない理由が正当なものであると認めるときは、指定できない。

機構にも同様の手続を実施。

民営化後原則として6月以内に、会社及び機構は、協定を締結し、それぞれ国土交通大臣の事業許可、業務実施計画認可を受けなければならない。

道路関係四公団法の廃止その他関係法律の整備等（地方税法等）

施行期日

会社及び機構は、平成17年10月1日に成立（政令において施行期日を規定）。

検討

政府は、民営化後10年以内に、民営化関係法の施行の状況を検討して、必要な措置を実施。

3. 民営化に向けた有料道路の対象事業等の見直し <平成15年12月22日政府・与党申し合わせ>(概要)より

(1) 高速国道の整備計画区間(9,342km)の扱い

従来、全て有料道路としての建設を予定していた整備計画区間のうち未供用区間(約2,000km)の事業方法等を見直し

-) 直ちに新直轄方式に切り替える道路
-) 有料道路事業のまま継続する道路(今後追加的に新直轄方式に切り替わりうるものを含む)

に分け、そのいずれについても、

-) 「抜本の見直し区間」(5区間、143km)

を設定

(2) 建設コストを含めた有料道路事業費の縮減

建設費：既定のコスト縮減計画に2.5兆円程度を上乗せ、計6.5兆円(約3分の1)の縮減
更に、新直轄方式に切り替える約3兆円を除くと、有料道路の対象事業費は最大で

10.5兆円(当初計画20兆円に対し半減。会社発足後約7.5兆円)に縮減

管理費：平成17年度までに、3割のコスト縮減(対14年度)を図る。民営化後は更なる努力

また、長大橋の適切な保全に配慮

4. 料金の性格とその水準

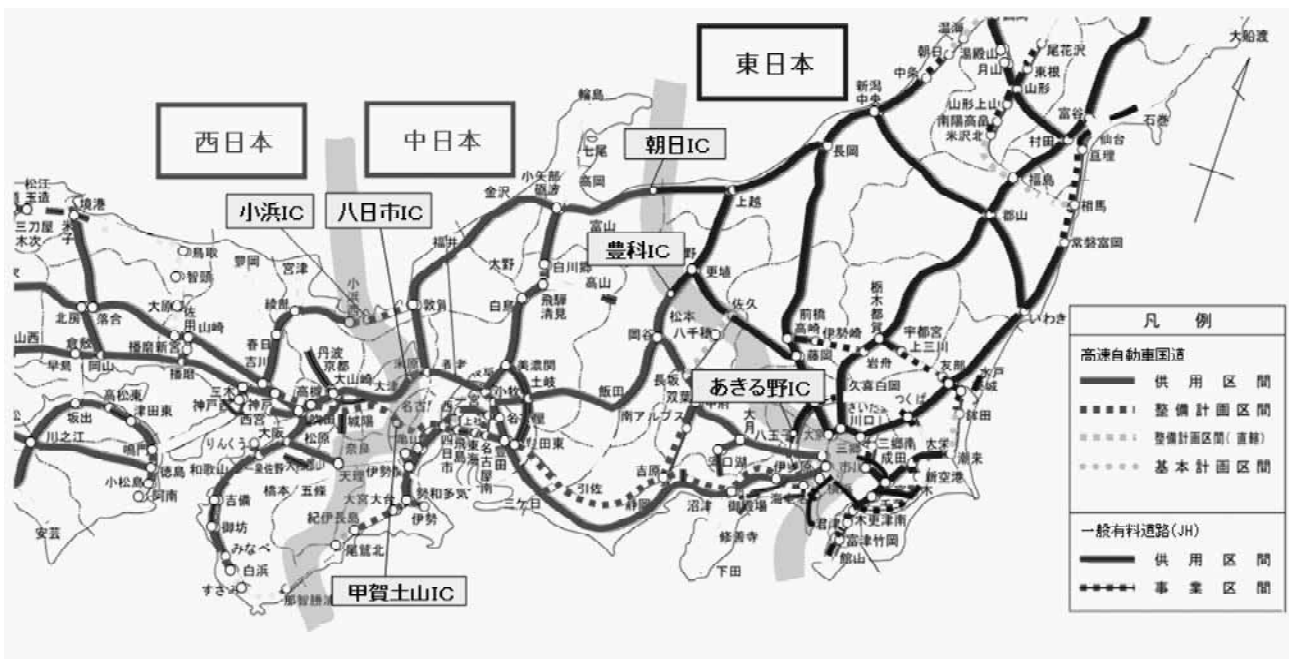
料金の設定に当っては、利潤を含めない

ETCの活用等により、弾力的な料金を導入し、各種割引により料金を引き下げ

特に高速国道料金は、平均1割程度割引に加え、別納割引の廃止などを踏まえ、公団により時間帯割引、マイレージ割引等を実施(「道路関係四公団民営化の基本的枠組み」を踏まえた措置)

民営化後、会社はこれらの引き下げられた料金水準を引き継ぎ、更なる弾力料金設定に努力

東日本・中日本・西日本の各高速道路株式会社の事業範囲



7 高規格幹線道路網図

(平成17年8月末)

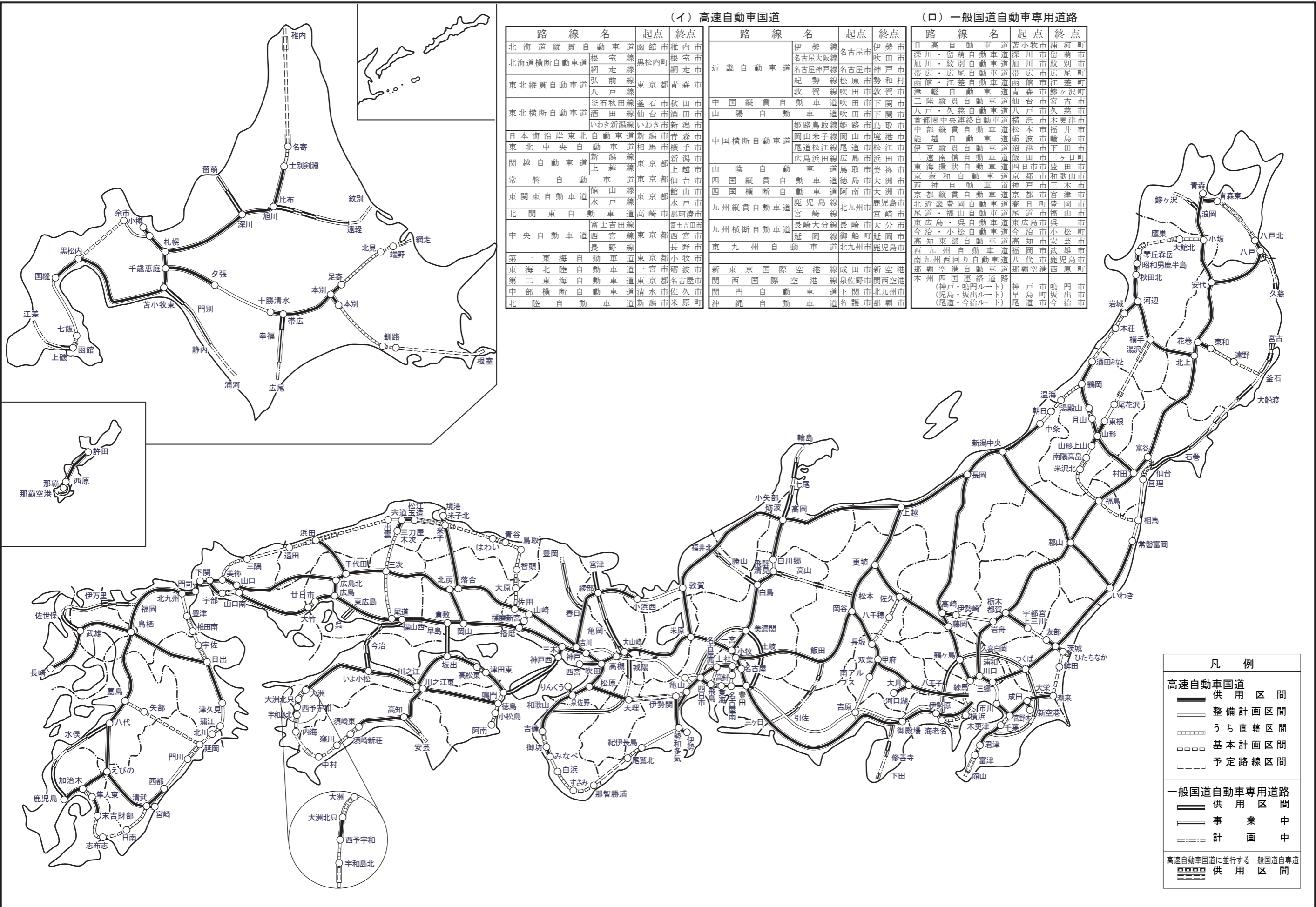
(イ) 高速自動車国道

路線名	起点	終点
北海道縦貫自動車道	函館市	稚内市
北海道横断自動車道	根室市	網走市
東北縦貫自動車道	弘前市	青森市
	八戸市	
東北横断自動車道	釜石市	秋田市
	酒田市	
	いわき市	新潟市
日本海沿岸東北自動車道	新潟市	青森市
東北中央自動車道	相馬市	横手市
関越自動車道	新潟市	新潟市
	上越市	
常磐自動車道	東京都	仙台市
東関東自動車道	館山市	館山市
	水戸市	
北関東自動車道	高崎市	那珂湊市
	富士吉田市	
中央自動車道	西宮市	西宮市
	長野市	
第一東海自動車道	東京都	小牧市
東海北陸自動車道	一宮市	砺波市
第二東海自動車道	東京都	名古屋市
中部横断自動車道	清水市	佐久市
北陸自動車道	新潟市	米原市

(ロ) 一般国道自動車専用道路

路線名	起点	終点
伊勢線	名古屋市	伊勢市
近畿自動車道	名古屋市	神戸市
	名古屋市	
紀勢線	松原市	勢和村
	吹田市	
中国縦貫自動車道	吹田市	下関市
山陽自動車道	吹田市	下関市
	姫路市	
中国横断自動車道	岡山市	境港市
	尾道市	
	広島市	
山陰自動車道	鳥取市	美祿市
四国縦貫自動車道	徳島市	大洲市
四国横断自動車道	阿南市	大洲市
九州縦貫自動車道	北九州市	鹿児島市
	宮崎市	
九州横断自動車道	長崎市	大分市
	延岡市	
東九州自動車道	北九州市	鹿児島市
新東京国際空港線	成田市	新空港
関西国際空港線	泉佐野市	関西空港
関門自動車道	下関市	北九州市
沖縄自動車道	名護市	那覇市

路線名	起点	終点
日高自動車道	苫小牧市	浦河町
深川・留萌自動車道	深川市	留萌市
旭川・紋別自動車道	旭川市	紋別市
帯広・広尾自動車道	帯広市	広尾町
函館・江差自動車道	函館市	江差町
津軽自動車道	青森市	鰺ヶ沢町
三陸縦貫自動車道	仙台市	宮古市
八戸・久慈自動車道	八戸市	久慈市
首都圏中央連絡自動車道	横浜市	木更津市
中部縦貫自動車道	松本市	福井市
能越自動車道	砺波市	輪島市
伊豆縦貫自動車道	沼津市	下田市
三遠南信自動車道	飯田市	三ヶ日町
東海環状自動車道	四日市市	豊田市
京奈和自動車道	京都市	和歌山市
西神自動車道	神戸市	三木市
京都縦貫自動車道	京都市	宮津市
北近畿豊岡自動車道	春日町	豊岡市
尾道・福山自動車道	尾道市	福山市
東広島・呉自動車道	東広島市	呉市
今治・小松自動車道	今治市	小松町
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
那覇空港自動車道	那覇空港	西原町
本州四国連絡道路	神戸市	鳴門市
(神戸・鳴門ルート)	神戸市	鳴門市
(児島・坂出ルート)	早島町	早島町
(尾道・今治ルート)	尾道市	今治市



凡例

高速自動車国道

- 供用区間
- 整備計画区間
- うち直轄区間
- 基本計画区間
- 予定路線区間

一般国道自動車専用道路

- 供用区間
- 事業中
- 計画中

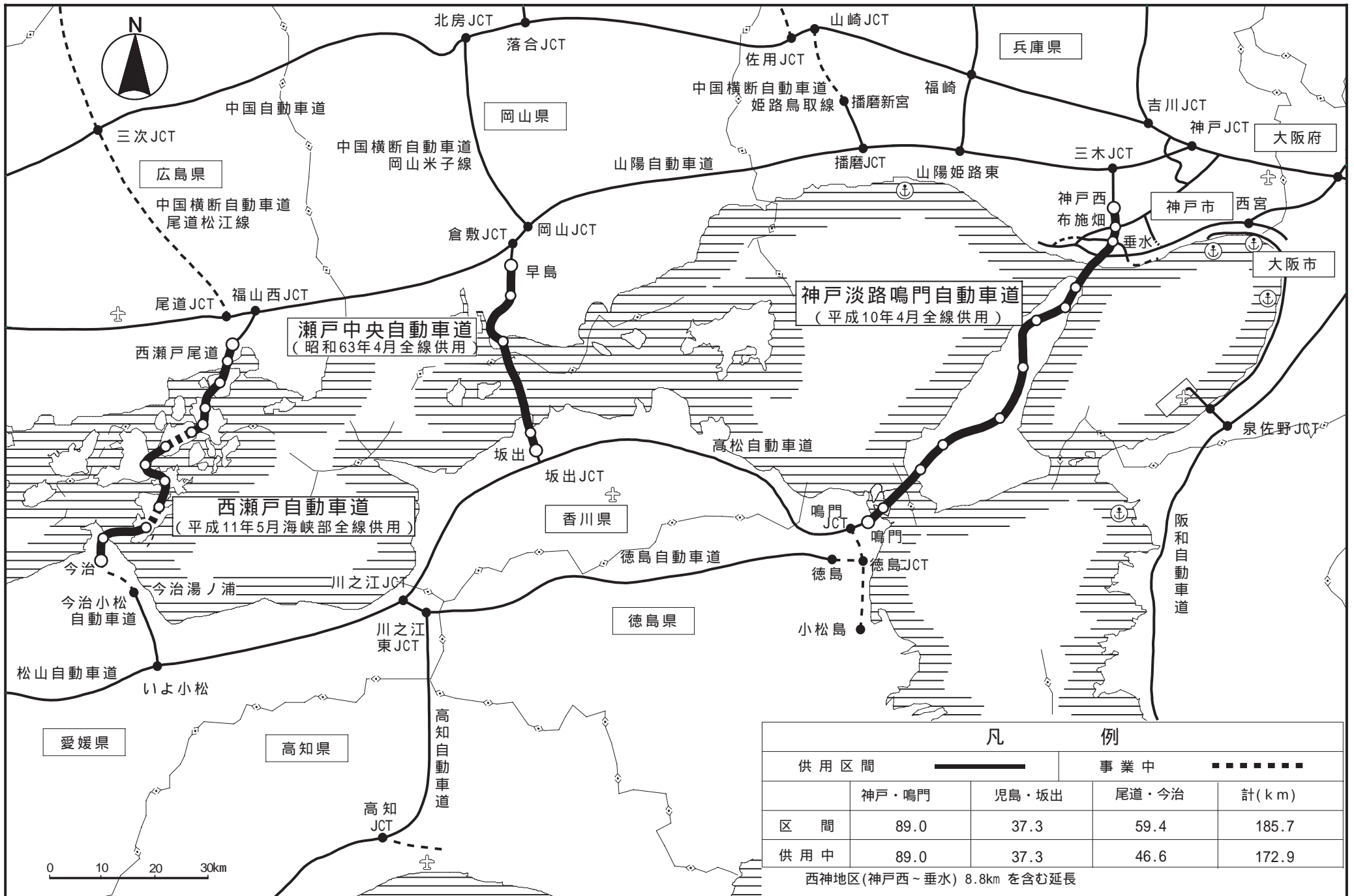
高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

- 供用区間

注) 事業中には着工準備を含む

8 本州四国連絡道路図

(平成17年 8月末)



9 高規格幹線道路及び地域高規格道路の供用延長等

(1) 高規格幹線道路の供用延長等 (平成17年8月末現在)
(単位: km, %)

	総延長	基本計画延長	整備計画延長	供用延長		整備計画未供用延長
					進捗率	
高規格幹線道路	14,000	13,082	11,119	8,744	62	3,318
高速自動車国道	11,520	10,607	9,342	(590) 7,363	(69) 64	(353) 1,979
本州四国連絡道路	180	177	177	164	91	13
一般国道	2,300	2,298	1,600	627	27	973

注) 1. ()内は、高速自動車国道に並行する一般国道自専道で外書きであり、高規格道路の統計に含まれている
高速自動車国道の内訳は、下表のとおり

(平成17年8月末現在) (単位: km)

	整備計画延長	供用延長	整備計画未供用延長	
				抜本的見直し区間
公団施行区間	8,643	7,363	1,280	35
直轄区間	699	0	699	108
合計	9,342	7,363	1,979	143

	総延長	供用延長	未供用延長
高速自動車国道に並行する一般国道自専道	943	590	353

(2) 地域高規格道路の路線・区間の指定状況等

(平成17年8月末現在)

	候補路線	計 画 路 線				
	路線数	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 1,191km	3,038km	1,638km

- 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

10 大都市圏幹線道路図

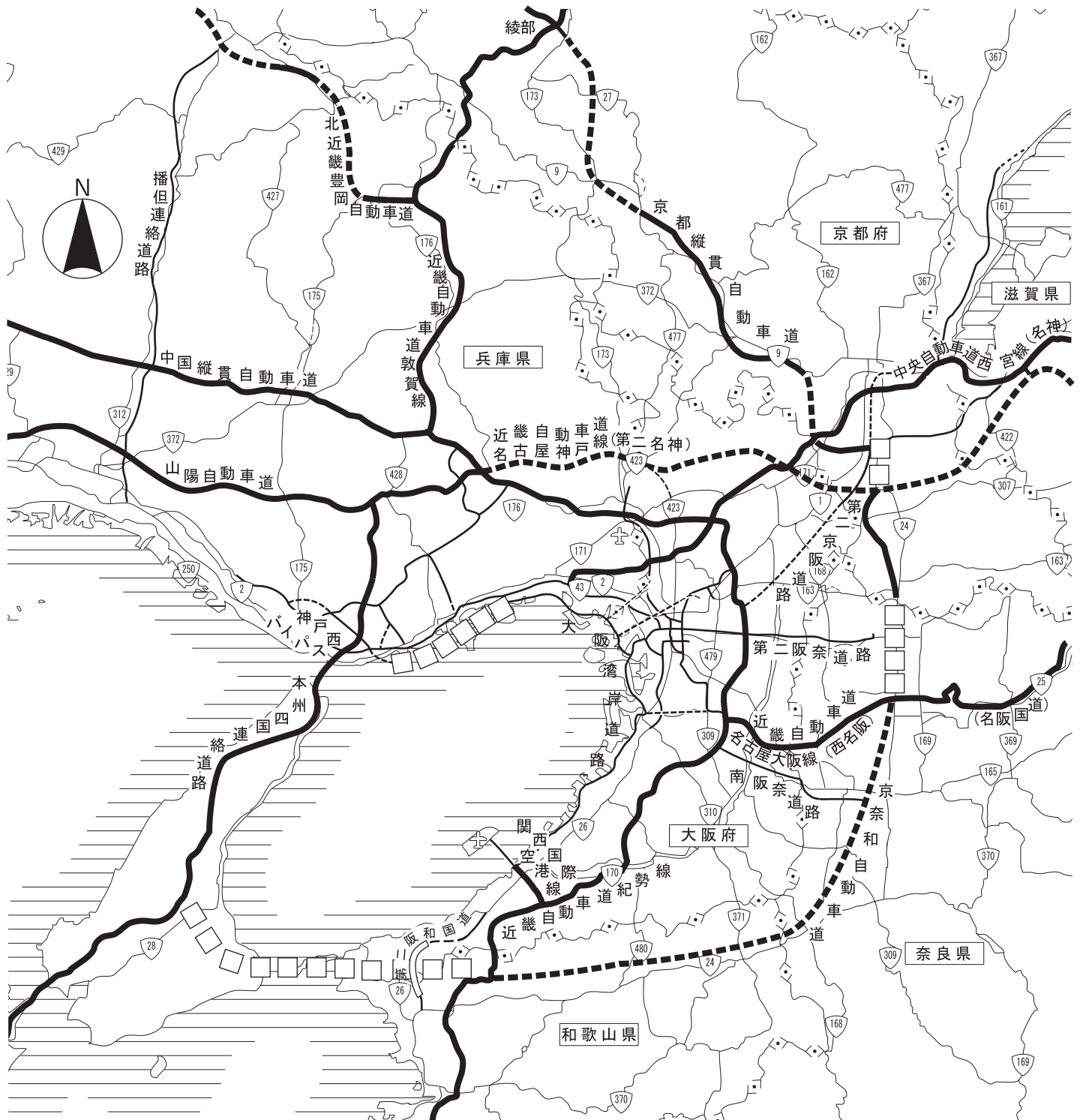
(1) 東京圏幹線道路図



凡 例	
	供 用 区 間 (平成17年8月末)
	事 業 中
	都 計 済 (アセス手続完を含む)
	調 査 中

注：高規格幹線道路、新交通軸調査箇所、および都市圏の地域高規格道路のうち構想段階PI、環境影響評価、都市計画の手続きに着手済みの事業を图示

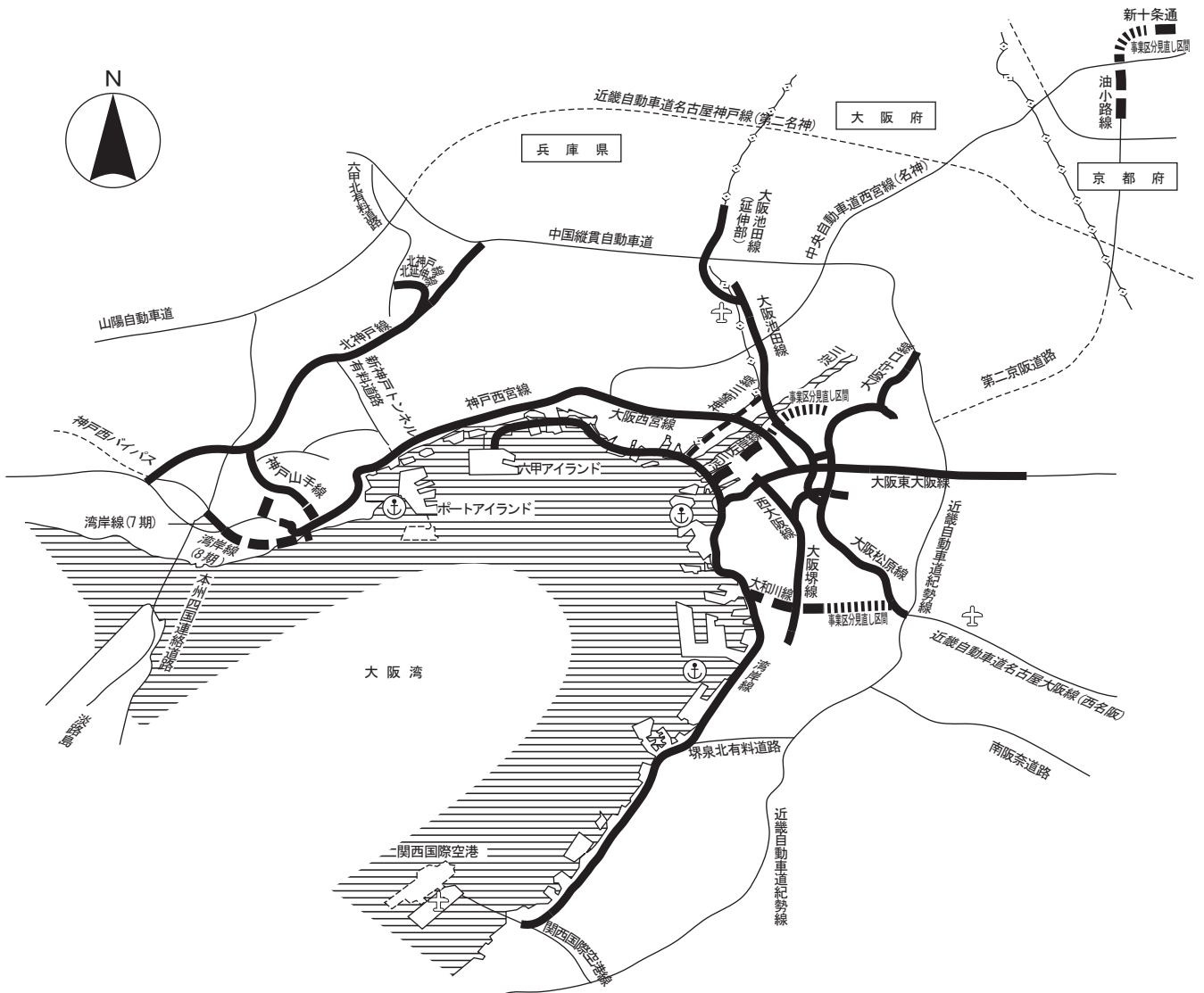
(3) 大阪圏幹線道路図



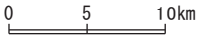
凡 例	
	供 用 区 間 (平成17年8月末)
	事 業 中
	都 計 済 (アセス手続完を含む)
	調 査 中

注：高規格幹線道路、新交通軸調査箇所
 および都市圏の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
 の手続きに着手済みの事業を図示

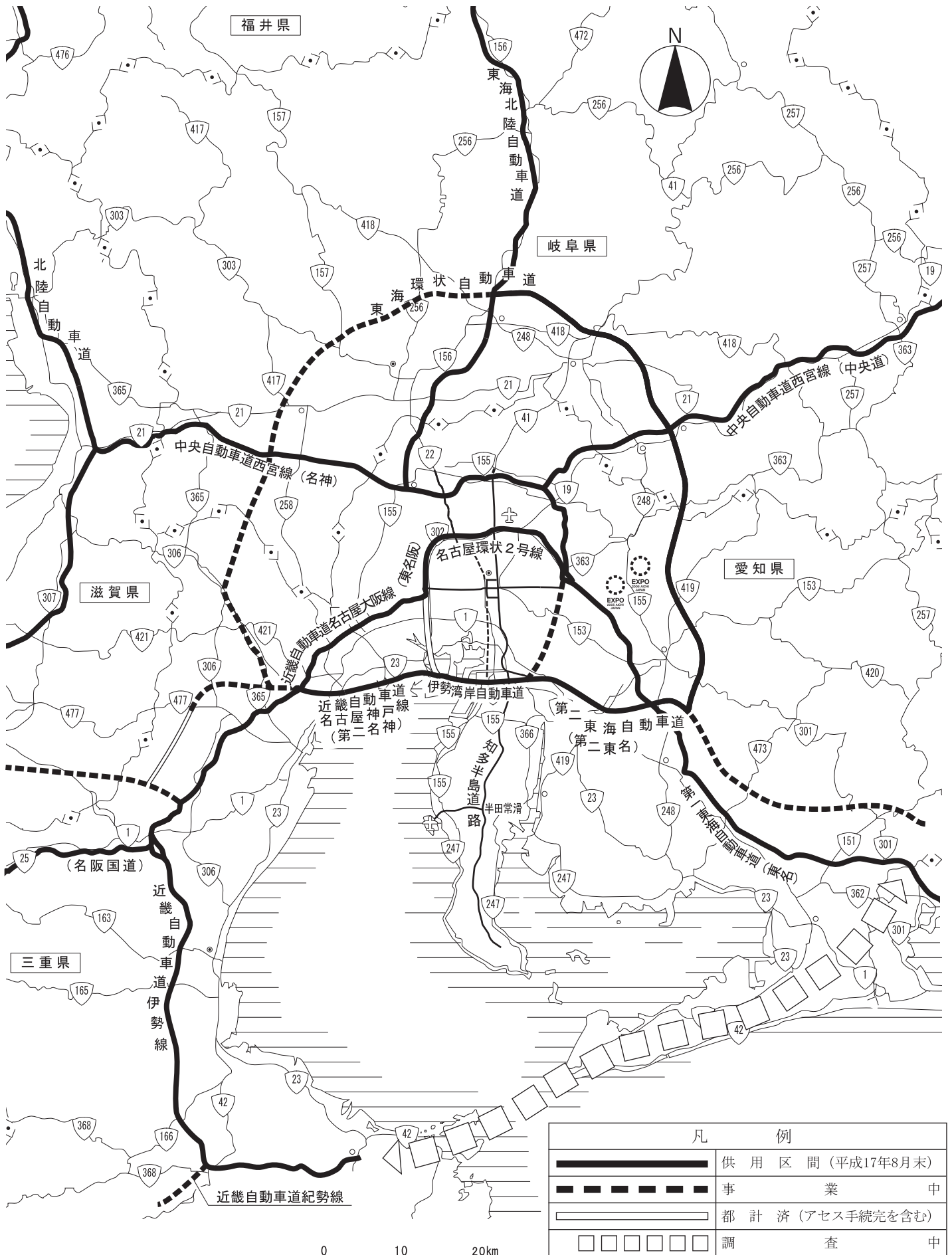
(4) 阪神高速道路図



凡 例	
	供 用 区 間 (平成17年8月末)
	事 業 中
	建 設 準 備 中



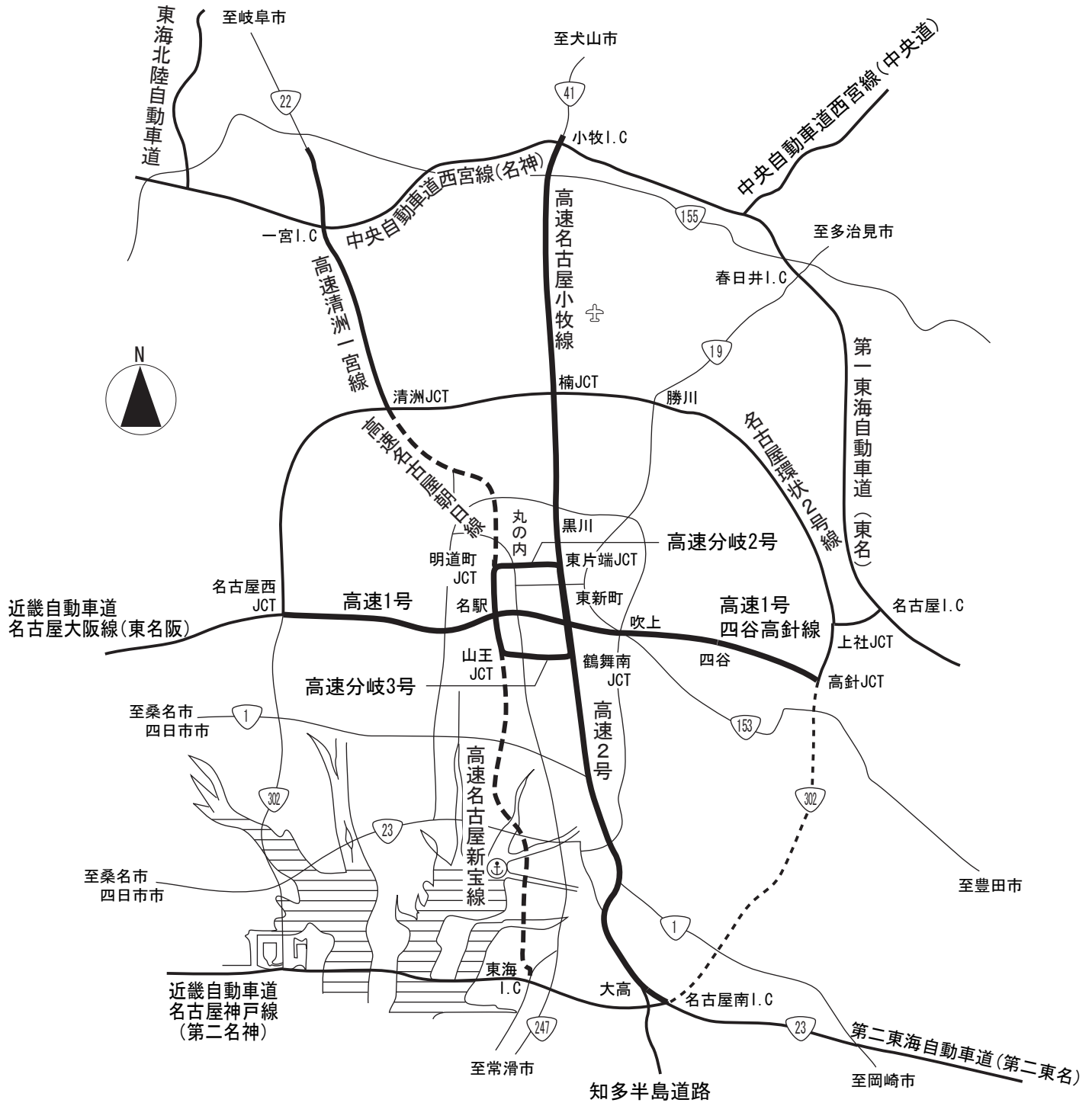
(5) 名古屋圏幹線道路図



凡 例	
	供 用 区 間 (平成17年8月末)
	事 業 中
	都 計 済 (アセス手続完を含む)
	調 査 中

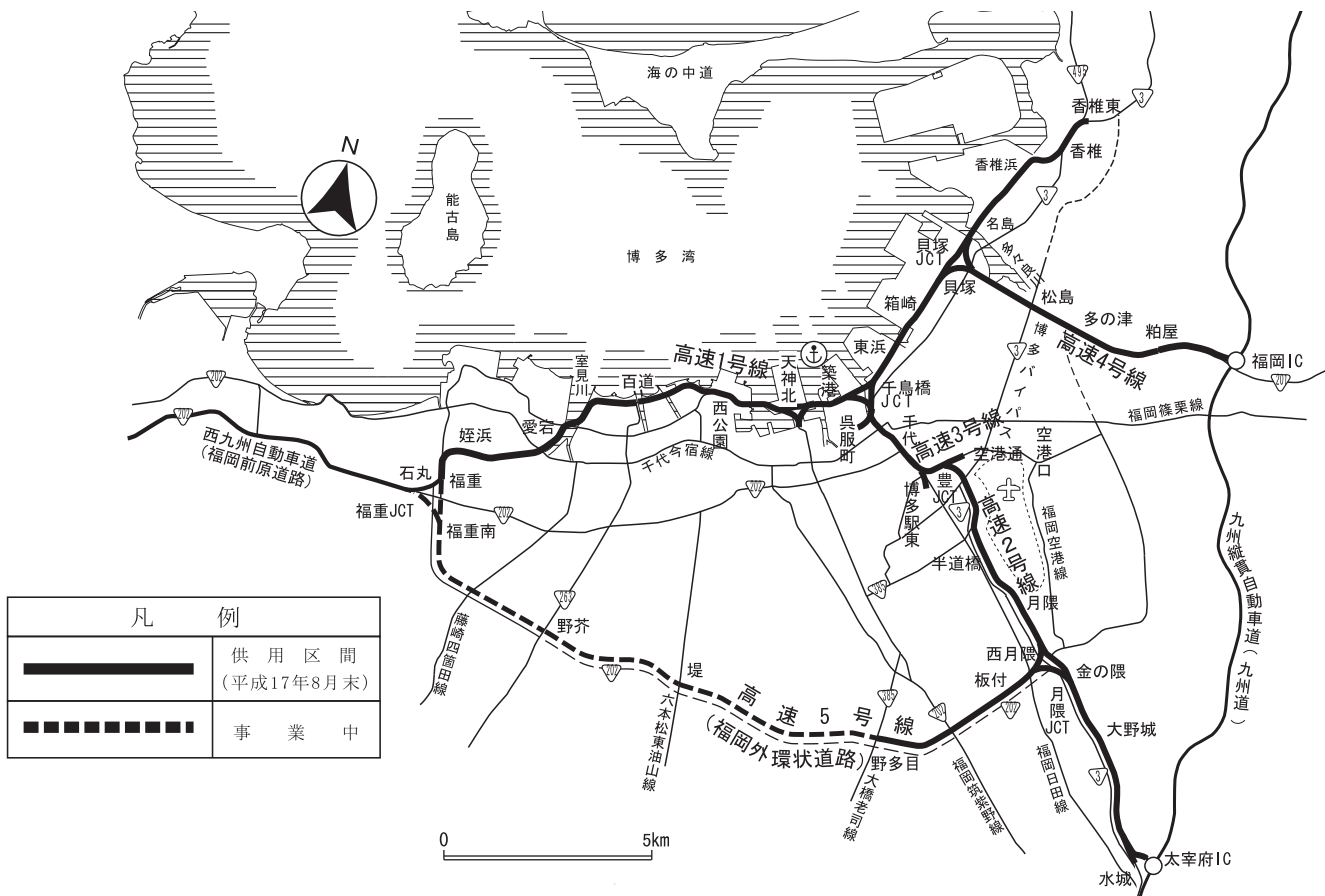
注：高規格幹線道路、新交通軸調査箇所
 および都市圏の地域高規格道路のうち
 構想段階PI、環境影響評価、都市計画
 の手続きに着手済みの事業を図示

(6) 名古屋高速道路図

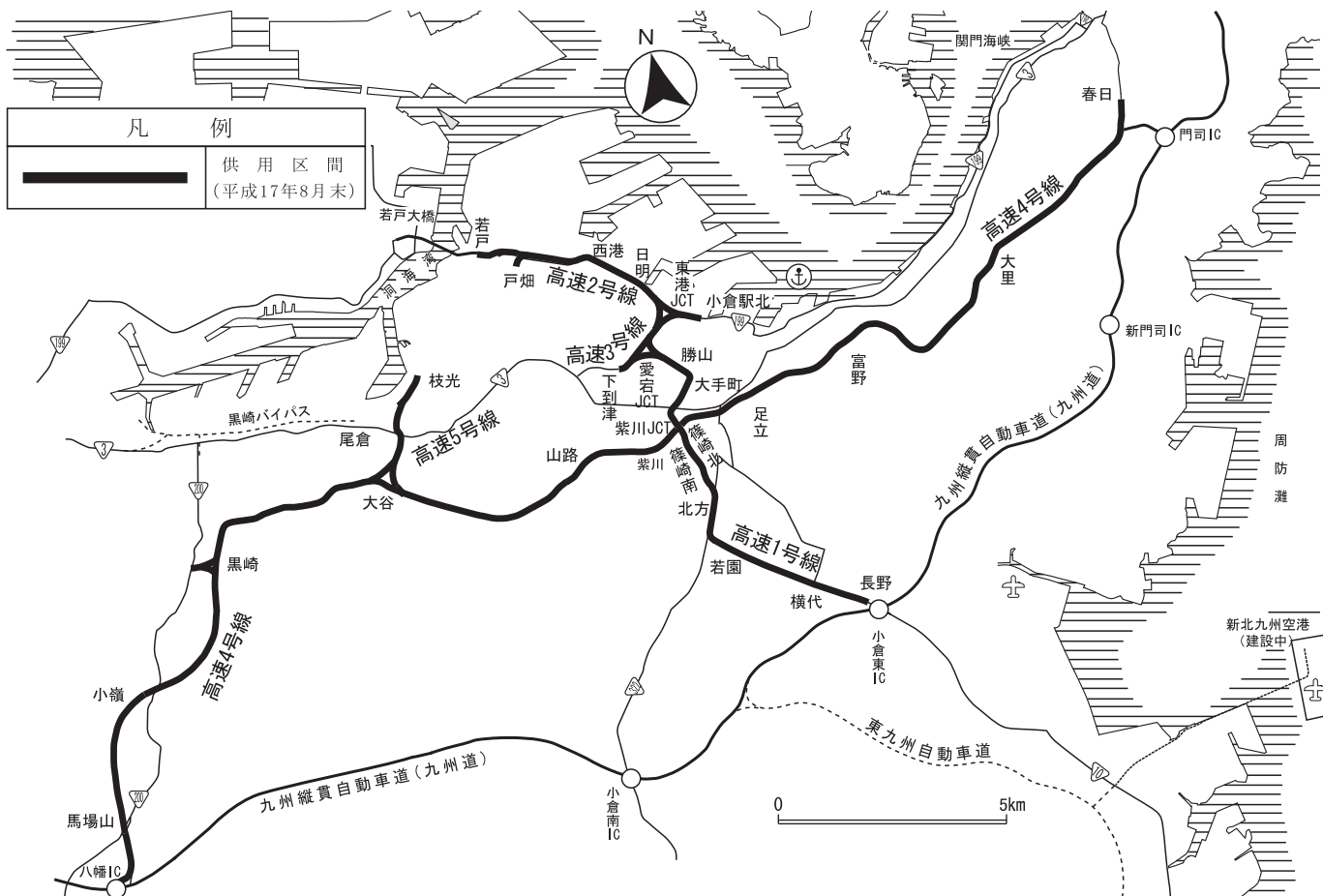


11 指定都市高速道路図

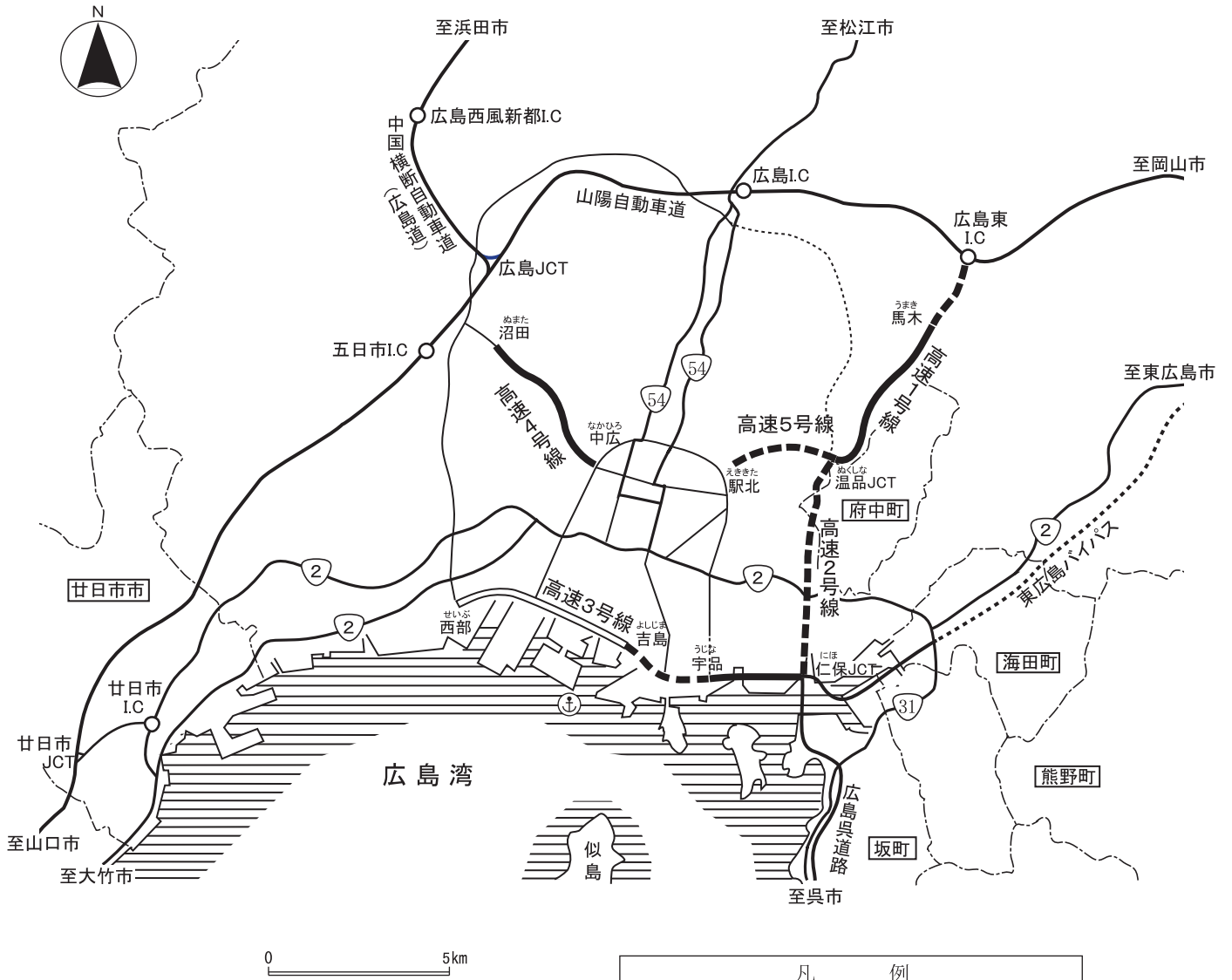
(1) 福岡高速道路図



(2) 北九州高速道路図



(3) 広島高速道路図



0 5km

凡 例	
	供用区間(平成17年8月末)
	事業中
	都計済(アセス手続完を含む)