

平成21年度
道路関係予算のポイント

平成21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21年度予算の概要	1
1.	基本方針	1
2.	決定概要	2
3.	「生活対策」における高速道路料金引下げ	3
第2	平成21年度予算のポイント〈重点施策〉	5

(参考資料)

1	道路関係予算内訳表	7
2	平成21年度道路投資の内訳等	9
(1)	道路投資の事業別構成	9
(2)	公共投資の水準	9
3	無駄の排除、政策の棚卸しへの対応	10
4	有料道路予算内訳	11
5	高規格幹線道路及び地域高規格道路の状況	14
(1)	高規格幹線道路の供用延長	14
(2)	高速自動車国道の整備手続き	14
(3)	地域高規格道路の路線・区間の指定状況	14
6	高規格幹線道路網図	15
7	都市高速道路図	17
(1)	首都高速道路図	17
(2)	阪神高速道路図	18

第1 平成21年度予算の概要

1. 基本方針

平成20年12月8日政府・与党で合意した「道路特定財源の一般財源化等について」を踏まえ、以下を基本方針とします。

(1) 道路特定財源の一般財源化

平成21年度予算において、揮発油税等の歳入を道路整備に使うことを義務付けている仕組みを廃止することとし、道路特定財源を全額一般財源化します。

また、特定財源制度を前提とし、社会資本整備事業特別会計に直入されている地方道路整備臨時交付金を廃止します。

(2) 新たな中期計画

厳格な事業評価、政策課題及び投資の重点化など今後の選択と集中の基本的な方向性を示した「新たな中期計画」（平成20年12月24日）に従い、地域にとって必要な道路整備を着実に進めます。

なお、社会資本整備重点計画の道路分野に「新たな中期計画」を取り込み、重点計画を閣議決定します。

また、「地域づくり・まちづくりとの連携を図り、地域における道路の位置づけや役割を重視」して、地域にとって必要な道路について議論を進め、地方版の計画を策定します。

(3) 厳格な事業評価の実施

今後の事業の実施に当たっては、最新のデータを基にした新たな交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法（平成20年11月公表）を用いて事業評価を厳格に実施します。

また、評価結果に地域からの提案を反映させるなど、救急医療、観光、地域活性化、企業立地、安全・安心の確保など地域にもたらされる様々な効果を総合的に評価する仕組みの導入に向けてさらに検討を進めます。

(4) 高速道路料金の引下げ等

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の高速道路の有効活用・機能強化を着実に実施します。

○政府・与党合意（平成19年12月7日）された総額2.5兆円による約10年間の取組

○「生活対策」（平成20年10月30日）で決定された総額5,000億円による当面平成22年度までの重点的な料金引下げ

(5) 無駄の排除

道路関係業務の執行に対する厳しい批判を踏まえ、徹底的に無駄を排除するため、「道路関係業務の執行のあり方改革本部最終報告書」（平成20年4月17日）及び「行政支出総点検会議指摘事項」（平成20年12月1日）等を踏まえた支出等の改革を進めているところであり、平成21年度予算で約201億円の削減（平成20年度予算比）を反映します。

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
直轄事業	17,753	0.88	12,548	0.88
補助事業	6,240	0.63	3,645	0.65
有料道路事業等	14,655	1.05	1,273	0.96
計	38,648	0.88	17,466	0.83

※この他に、地域活力基盤創造交付金 9,400億円があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる

- <注> 1. 貸付金償還金等（国費821億円）を含む
 2. 重要課題推進枠に係る施策（国費112億円）を含む
 3. 本表のほか、高速道路料金の引下げ等（国費2,045億円）、地方道路整備臨時貸付金（国費1,000億円）、行政部費（国費167億円）に係る経費がある

財 政 投 融 資	19,625億円	(対前年度比 0.74)
-----------	----------	--------------

<注> 財政投融資は、全額政府保証国内債である

<参考1> 地域活力基盤創造交付金の創設

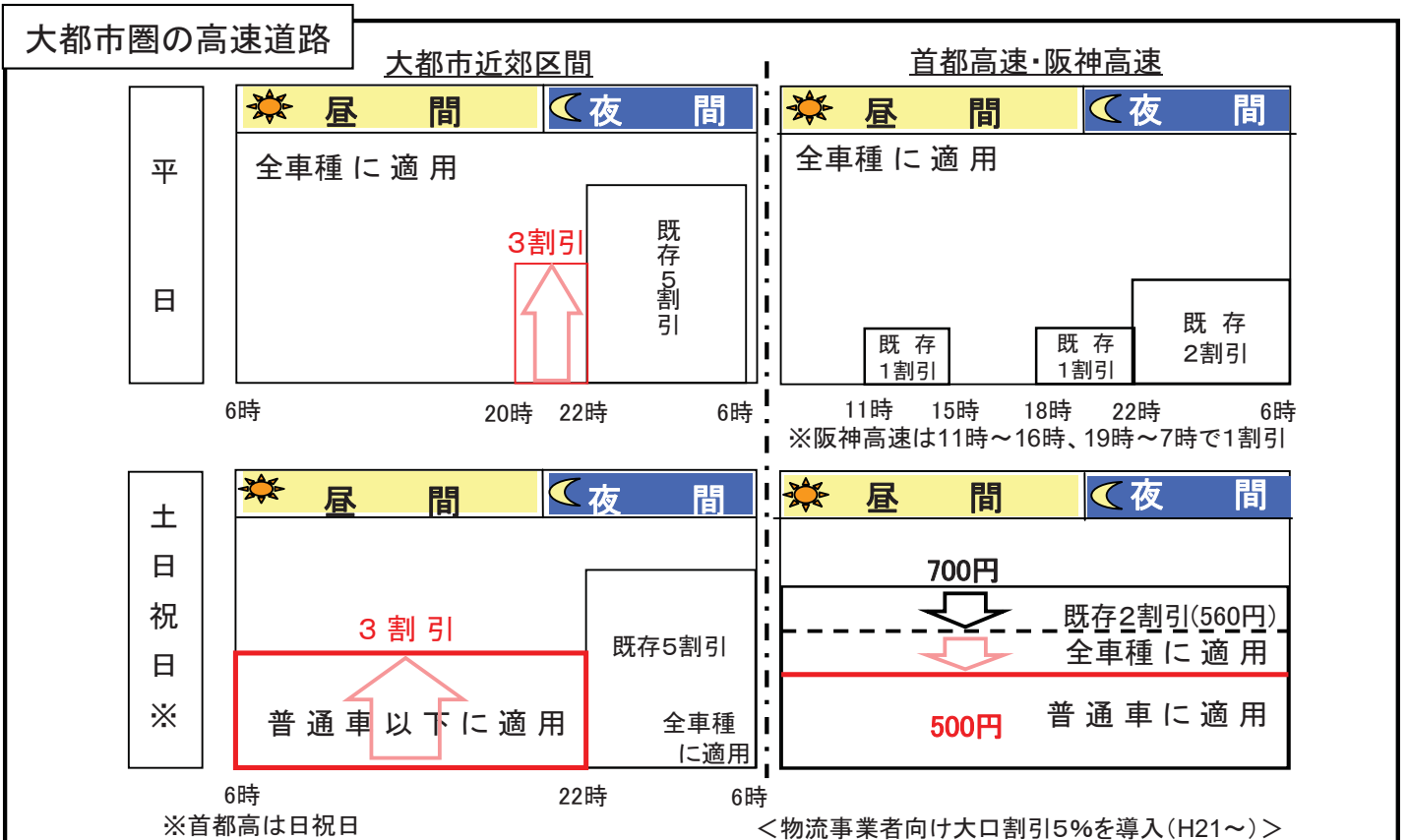
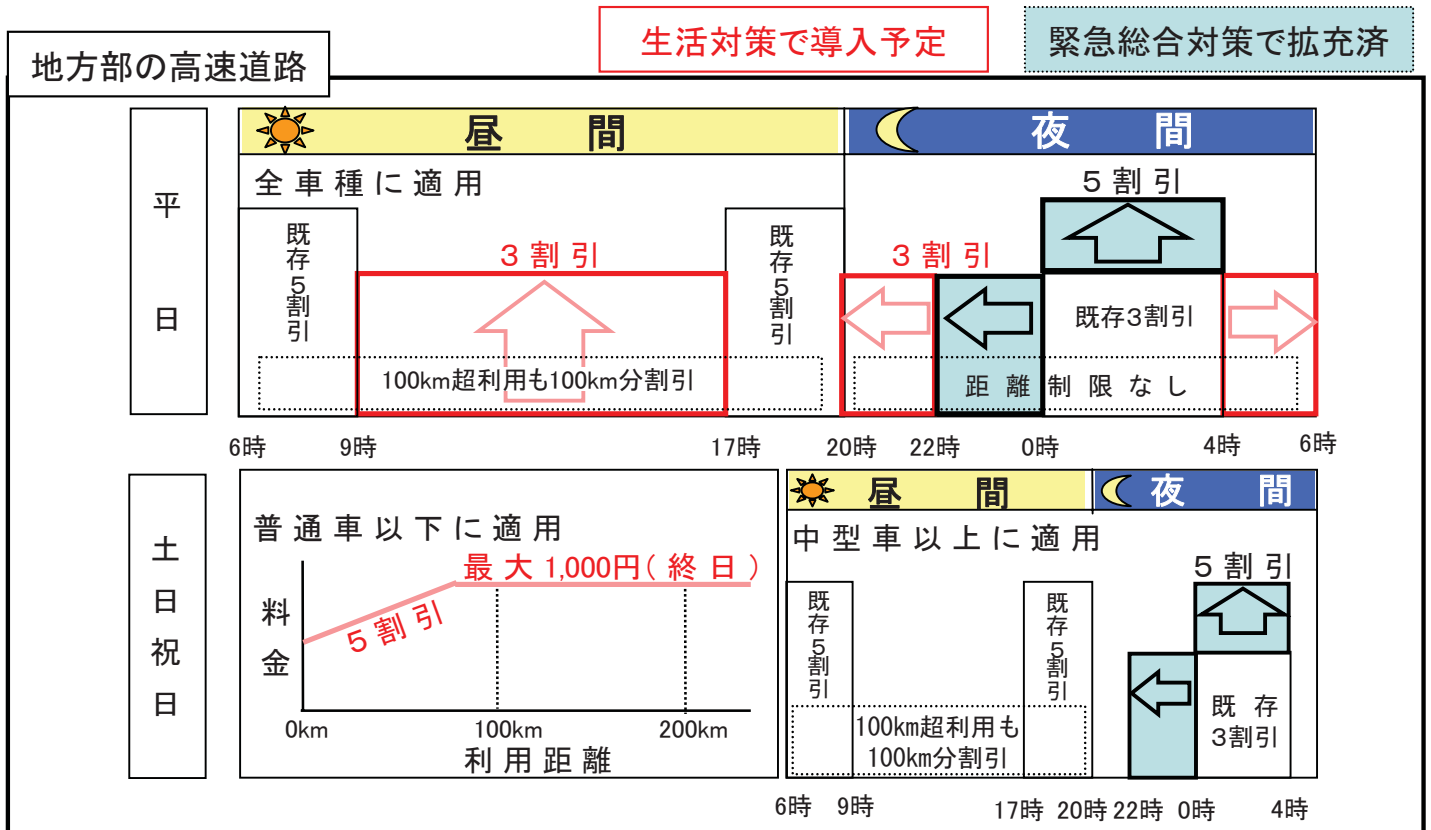
平成20年12月8日の政府・与党合意において、「地方からの要望を踏まえ、地方の道路整備や財政の状況に配慮し、地方道路整備臨時交付金に代わるものとして、道路を中心に関連する他のインフラ整備や関連するソフト事業も含め、地方の実情に応じて使用できる1兆円程度の「地域活力基盤創造交付金」を平成21年度予算において創設する」とこととされたことを踏まえ、同交付金として、一般会計・国土交通省に9,400億円が措置されました。

<参考2> 道路に関連して地方へ配分される額

[H20]		[H21]	
補助事業	5,581	補助事業	3,645
地方道路整備臨時交付金	6,825	地域活力基盤創造交付金	9,400
計	12,406億円	計	13,045億円

3. 「生活対策」における高速道路料金引下げ

- 物流の効率化 (1) 地方部で、平日全時間帯を3割引に
 ※昼間は、小口短距離輸送の支援 ※夜間は、長距離輸送の支援
- 地域の活性化 (2) 地方部で、乗用車は、土日祝日、終日5割引で上限料金1,000円
 ※本四高速走行分:1,000円上限 ※アクアライン走行分:1,000円上限
- (3) 大都市圏で、乗用車は、土日祝日、
 ①首都高速、阪神高速は終日500円 ※首都高は日曜祝日
 ②大都市近郊区間は昼間3割引



※大都市圏についてはP13を参照

道路特定財源の一般財源化等について

平成20年12月8日
政 府 ・ 与 党

本年5月の閣議決定「道路特定財源等に関する基本方針」等に基づき、以下の措置を講ずることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。

1. 道路関連支出の無駄の排除

道路事業・道路関係業務の執行に対する様々な指摘を踏まえ、平成21年度予算において、徹底したコスト縮減、ムダの排除に取り組む。

2. 道路特定財源制度の廃止

平成21年度予算において道路特定財源制度を廃止することとし、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第3条の規定を削除するとともに、地方税法などの所要の改正を行う。

また、特定財源制度を前提とし、社会資本整備事業特別会計に直入されている地方道路整備臨時交付金を廃止する。

3. 新たな中期計画

道路特定財源制度の廃止に際し、新たな中期計画は、道路のみ事業費を閣議決定している仕組みを改め、他の公共事業の計画と同様とする。事業費ありきの計画を改め、計画内容を「事業費」から「達成される成果」(アウトカム目標)へと転換し、今後の選択と集中の基本的な方向性を示すものとする。また、他の社会資本整備との連携を図り、社会資本整備重点計画と一体化することとする。

今後の道路整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法を用いて厳格な評価を行うことを明確にする。

4. 地域の基盤整備

地方からの要望を踏まえ、地方の道路整備や財政の状況に配慮し、地方道路整備臨時交付金に代わるものとして、道路を中心に関連する他のインフラ整備や関連するソフト事業も含め、地方の実情に応じて使用できる1兆円程度の「地域活力基盤創造交付金(仮称)」を平成21年度予算において創設する。その際、これまで道路特定財源が充てられていた道路整備費等の見直しにより財源を捻出する。

また、地方道路整備臨時貸付金制度については、引き続き維持する。

5. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

昨年12月の政府・与党合意「道路特定財源の見直しについて」に基づき、総額2.5兆円の債務承継を本年度末までに行い、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の高速道路料金の引下げ等を着実に実施する。

なお、都市高速については、「生活対策」(平成20年10月30日新たな経済対策に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議決定)における重点的な引下げの後に、上限料金を抑えつつ、対距離料金制度を検討する。

6. 一般財源化に伴う関係税制の税率のあり方

道路特定財源の一般財源化に伴う関係税制の暫定税率分も含めた税率のあり方については、今後の税制抜本改革時に検討することとし、それまでの間、地球温暖化問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、現行の税率水準を原則維持する。ただし、納税者の理解、景気及び環境対策という観点から、自動車関係諸税の負担を時限的に軽減する。

7. 平成20年度予算における措置

平成20年度予算において揮発油税収の減額補正が行われる場合には、これに伴い地方道路整備臨時交付金の減額補正も必要となるが、地方の道路整備や財政の状況に配慮し、この交付金の減額を行わないこととし、当初予算額どおり交付金を執行できるよう、法的措置を講ずることとする。

(附記)

地方交付税は予算編成過程で増額。

第2 平成21年度予算のポイント<重点施策>

○ 成長力確保のための基幹ネットワークの整備と有効活用

■我が国の競争力・成長力を確保するとともに、地域の自立を図る上で必要な企業立地、観光振興や物流の効率化等に資する基幹ネットワークの構築が必要

- ・基幹ネットワークについて、厳格な評価を行いつつ徹底したコスト縮減を図り、効率的な整備を推進
- ・拠点的な空港・港湾から高速道路等への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を早期解消

■地域の活性化、物流の効率化、都市部の渋滞解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応するため、既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化が必要

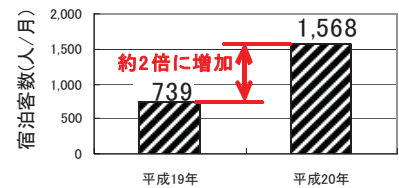
- ・政策課題に対応した効果的な高速道路料金の引下げを実施
- ・スマートインターチェンジの増設の推進及びスマートインターチェンジへのアクセス道路を整備する地方公共団体を総合的に支援

<整備効果事例：東海北陸自動車道（H20.7供用）>

- ◇白川郷～五箇山間
2.8千台/日から7.2千台/日
へと2.6倍に増加
- ◇飛騨清見～白川郷間
開通区間の交通量は
8.7千台/日
- ◇荘川～飛騨清見間
6.5千台/日から12千台/日
へと1.8倍に増加



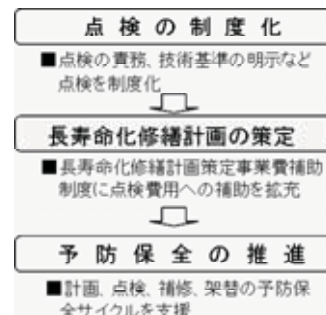
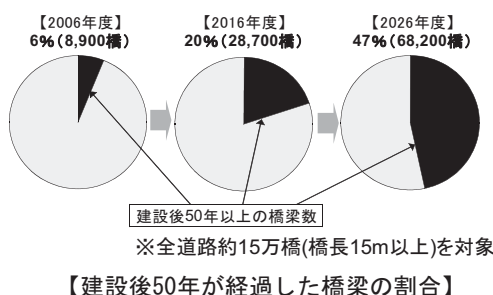
■北陸方面（富山・石川・新潟）から長良川（鶺鴒観光）周辺のホテルへの宿泊客数は、平成19年の約2倍に増加



○ 安全・安心で計画的な道路管理

■今後、高齢化した橋梁等が急増する中、過酷な交通状況下にある首都高速道路では、既に約18万件の補修が必要な損傷を発見し、順次補修。また約7割の市区町村では定期点検が未実施であり、安全で安心な通行を長期にわたり確保するため、定期的な点検により「早期発見・早期補修」を行う予防保全の推進が必要

- ・道路橋の予防保全の着実な実施に係る経費の創設【新規】
 - ・地方公共団体における長寿命化修繕計画策定及び点検実施を支援【拡充】
- ※長寿命化修繕計画の策定のために実施する橋梁点検に要する費用を補助対象（平成23年度（市町村は平成25年度）まで）に追加



○ 自転車利用環境の整備

- 低炭素社会の実現や、近年急増する自転車事故に対応するため、都市内の自転車道のネットワークを構築するなど、自転車利用環境の整備が必要



【自転車レーン（パリ）】

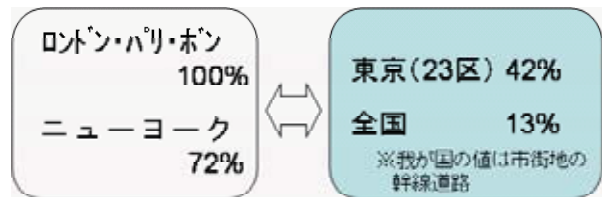
※パリでは、自転車専用道路を13年間で約400km整備

- ・ 全国98地区の自転車通行環境整備モデル地区において、歩行者や自動車から分離された自転車走行空間等を整備推進（平成21年度末までに完了）
- ・ 自転車道ネットワークの整備を図る意欲のある都市に対する支援を検討

○ 無電柱化の推進

- 我が国の無電柱化は、欧米の主要都市に比べて立ち遅れている中、地方公共団体の財政状況や地域の道路事情から、無電柱化の推進が困難であり、新たな施策が必要

- ・ 次期無電柱化推進計画の策定
- ・ 歩道のない狭隘な道路等、地域の実情に応じ、軒下・裏配線等の多様な無電柱化手法を積極的に活用
- ・ 軒下・裏配線に対する支援、住民参加型の計画策定の費用に対する支援【新規】



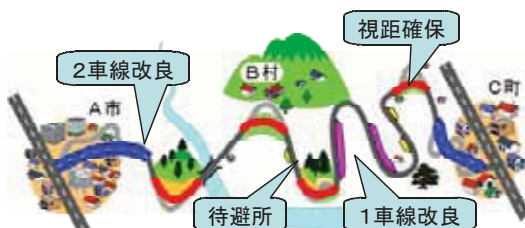
○ 地域の自立を支える生活幹線道路の整備

- 地域において安全で快適な移動を実現するため、ネットワークとしての機能や安全な走行の確保が必要

- ・ 生活圏の中心部への道路網や救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消を推進
- ・ 整備に当たっては、地方への貸付金を継続し、活用

- 地域の実情に応じた道路整備をより一層推進するため、過大な道路整備の一因との指摘がある道路構造令の運用改善等が必要

- ・ 構造令の趣旨の周知徹底や工夫事例の共有等による弾力的運用の徹底【新規】



【1.5車線の道路整備のイメージ】



2車線+歩道整備



1車線+待避所設置

【各々の地域の実情に応じ、補助事業で整備された道路】

(参考資料)

1 道 路 関 係

区 分	21 年 度 (A)		前 年 度 (B)	
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費
道 路 整 備	3,120,293	1,304,220	3,476,427	1,577,431
一 般 道 路	1,684,519	1,198,841	2,114,568	1,467,646
交 通 円 滑 化	456,832	310,166	579,293	381,144
地 域 連 携 推 進	942,490	693,350	1,162,347	827,948
維 持 修 繕	220,131	131,468	223,760	133,681
雪 寒	55,677	39,922	64,633	46,142
調 査	9,389	7,787	35,666	33,661
沿 道 整 備 融 資	—	—	150	100
補 助 率 差 額 等	—	16,148	—	18,970
河 川 関 公	—	—	48,719	26,000
有 料 道 路	1,435,774	105,379	1,361,859	109,785
東日本高速道路株式会社	312,974	0	285,387	0
中日本高速道路株式会社	465,950	0	441,166	0
西日本高速道路株式会社	310,310	0	263,051	0
(上 記 3 会 社 小 計)	(1,089,234)	(0)	(989,604)	(0)
首都高速道路株式会社	172,226	16,460	178,100	14,208
阪神高速道路株式会社	76,558	7,670	81,531	9,400
本州四国連絡高速道路株式会社	8,607	53,333	8,666	53,333
地 方 道 路 公 社 等	89,149	27,916	103,958	32,844
道 路 環 境 整 備	744,459	442,416	916,275	534,929
沿 道 環 境 改 善 等	155,472	102,429	215,671	136,780
無 電 柱 化 推 進	69,467	36,052	79,107	41,081
交 通 安 全	277,019	173,682	332,053	200,193
交 通 連 携	144,707	78,616	181,503	97,974
補 助 率 差 額	—	2,524	—	4,331
住 宅 市 街 地 等	97,794	49,113	107,941	54,570
(直 轄 事 業)	(1,775,290)	(1,254,768)	(2,015,900)	(1,421,916)
(補 助 事 業)	(624,003)	(364,539)	(983,168)	(558,126)
道 路 整 備 等 計	3,864,752	1,746,636	4,392,702	2,112,360
<参考>				
地方道路整備臨時交付金	—	—	1,174,225	682,500
合 計	—	—	5,566,927	2,794,860

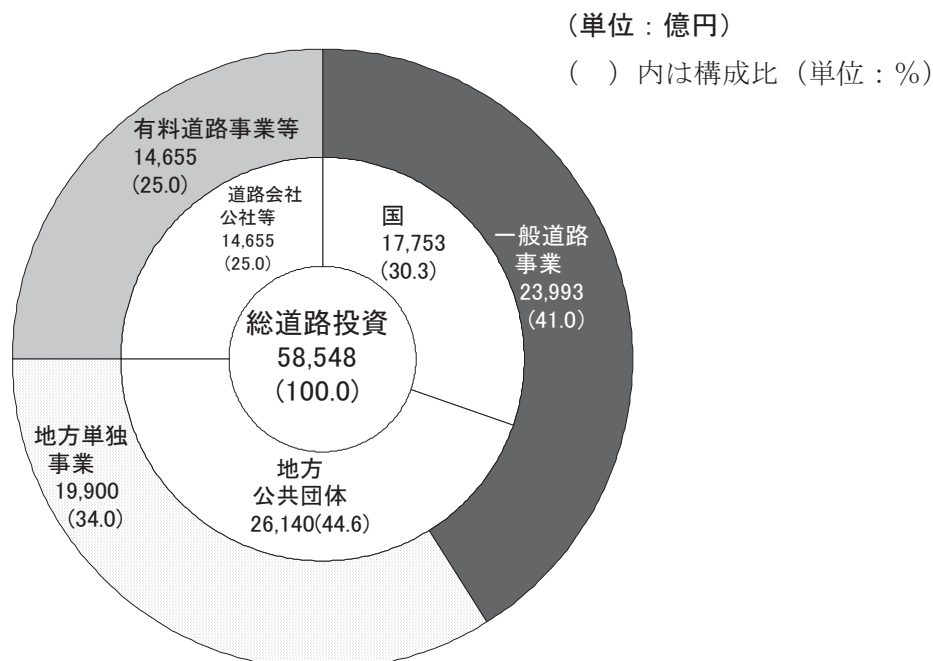
予 算 内 訳 表

(単位:百万円)

倍 率(A)／(B)		備 考
事業費	国 費	
0.90	0.83	1. 沿道環境改善等の計数には、沿道環境改善、安全市街地整備、道路交通環境改善を計上している 2. 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 3. 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 4. 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 5. 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 6. 地方道路公社等の計数には、地方道路公社、特定大規模道路用地取得資金貸付金、連続立体交差事業資金貸付金を計上している 7. 本表のほかに、地方道路整備臨時貸付金(国費1,000億円)、高速道路料金の引下げ等(国費2,045億円)に係る経費がある 8. 7. のほかに、低公害車普及促進対策(国費5億円)、道路交通の円滑化に資する鉄道施設等の改良検討(国費4億円)、道路橋の予防保全の着実な実施(国費2億円)、デマンドバスによる利便性向上に関する検討(国費1億円)、高速ネットワークの効率的活用(国費150億円)等の行政部費(国費167億円)に係る経費がある
0.80	0.82	
0.79	0.81	
0.81	0.84	
0.98	0.98	
0.86	0.87	
0.26	0.23	
—	—	
—	0.85	
—	—	
1.05	0.96	
1.10	—	
1.06	—	
1.18	—	
(1.10)	(—)	
0.97	1.16	
0.94	0.82	
0.99	1.00	
0.86	0.85	
0.81	0.83	
0.72	0.75	
0.88	0.88	
0.83	0.87	
0.80	0.80	
—	0.58	
0.91	0.90	
(0.88)	(0.88)	
(0.63)	(0.65)	
0.88	0.83	
—	—	※ この他に、地域活力基盤創造交付金 9,400億円があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる
—	—	

2 平成21年度道路投資の内訳等

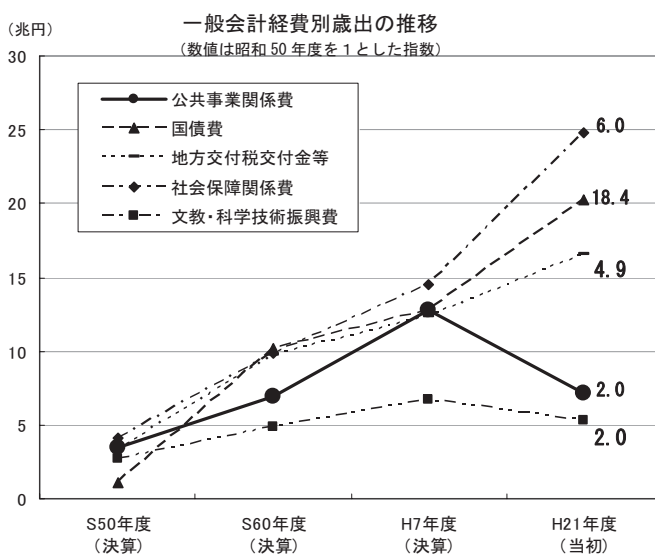
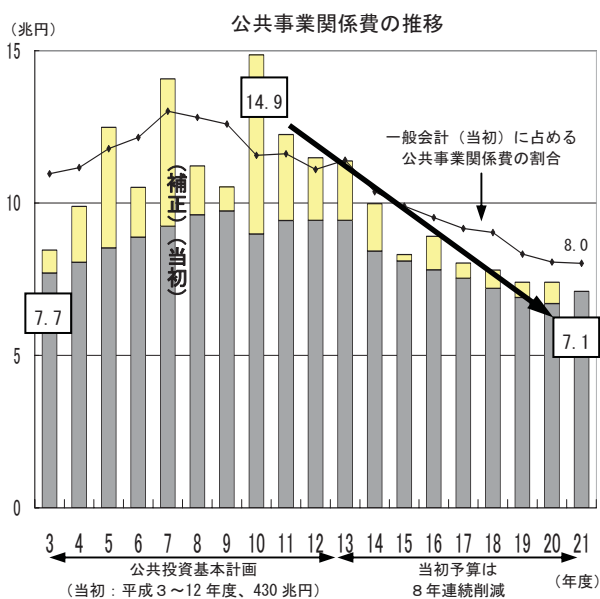
(1) 道路投資の事業別構成



- 〈注〉
1. 外円は事業別、内円は事業主体別
 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
 3. 有料道路事業等には、都市再生機構が実施する事業に係る経費等を含む
 4. この他に、地域活力基盤創造交付金9,400億円があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる

(2) 公共投資の水準

- 「基本方針2006」、「基本方針2007」等に則り最大限の削減
 - 平成21年度は7.1兆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10年度(補正後)から半減以下)
 - 他の経費と比べても一段と厳しい重点化
- ※特別会計に直入されていた地方道路整備臨時交付金相当額が一般会計上に変更されることから見かけ+5.0%の増。ただし、この特殊要因を除いて平成20年度当初と比較すれば▲5.2%の減



3 無駄の排除、政策の棚卸しへの対応 ～道路行政に対する信頼の回復～

(1) 無駄の排除

徹底した無駄の排除を進めるため以下の事項等に取り組み、約 201 億円の削減（平成 20 年度予算比）を反映

- 公益法人への支出については、業務の見直しによる一部公益法人への支出の取り止め、業務内容の徹底的な見直し等によるコスト削減を行うこと等により予算を削減。また、競争による民間企業の参入を促進して、平成 22 年度までに、平成 18 年度実績比半減以上の削減を目指す
- 広報経費、宿舍費及びタクシー代については、平成 20 年度予算比で半減以下、レクリエーション費は全廃
- 連絡用車両に係る車両購入、車両管理業務委託等について計上している車両経費については、国土交通省全体の公用車利用の適正化の方針（平成 20 年 10 月）を踏まえ平成 20 年度予算比において 3 割削減

(2) 政策の棚卸し

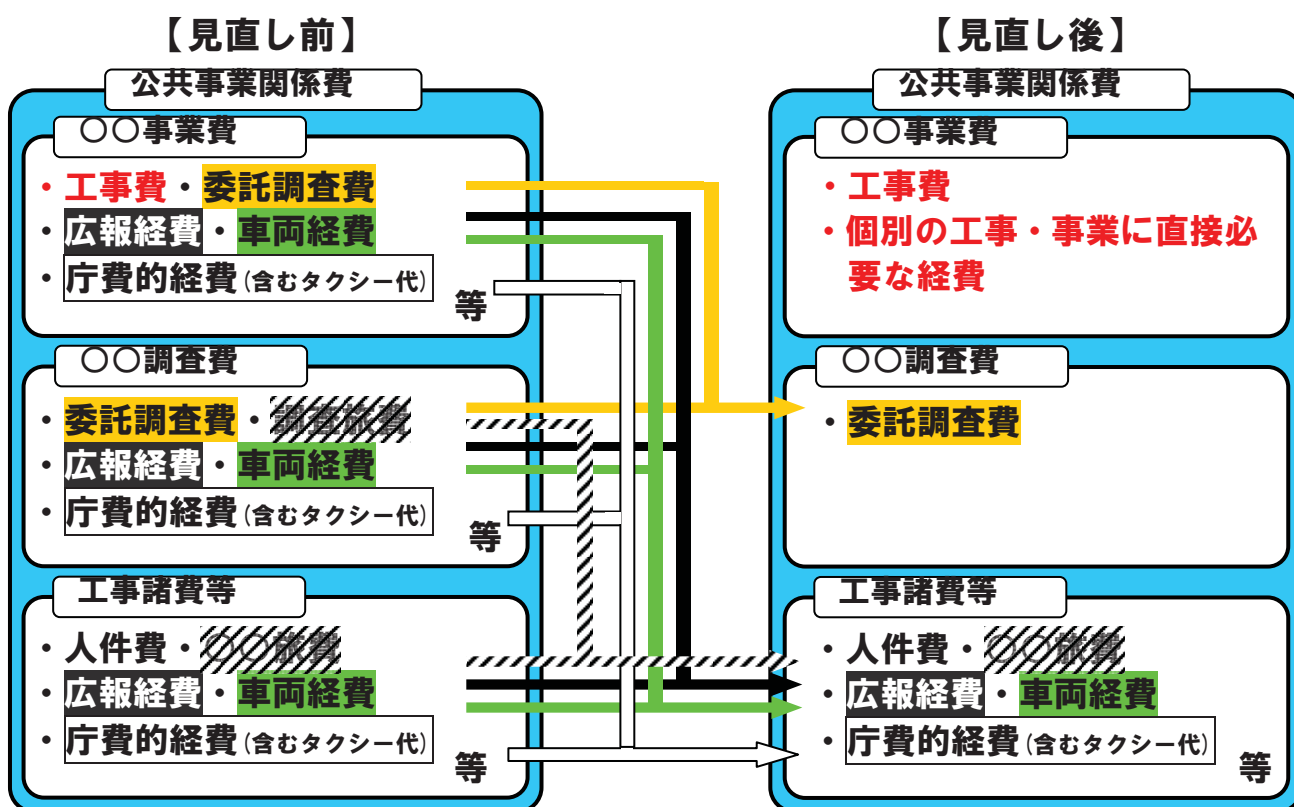
従来から行ってきた事業・調査を徹底的に見直す政策の棚卸しを実施

- 地方道路整備臨時交付金の廃止：6,825 億円〔国費〕
- 道路開発資金の廃止：31 億円〔国費〕
- 補助国道・街路事業における小規模改良事業等の廃止：161 億円〔国費〕

(3) 予算科目の見直しと厳格化

加えて、支出の透明性向上のため、予算科目の見直しと厳格化を実施

- 「事業費」からの支出を個別の工事・事業に直接必要な経費に限定
- 委託調査費、広報経費、車両経費等について予算の明確化を図る観点から一括計上し、厳正な予算執行管理を行う



4 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21年度 (A)	平成20年度 (B)	伸率 (A)/(B)	平成21年度 (A)	平成20年度 (B)	伸率 (A)/(B)	平成21年度 (A)	平成20年度 (B)	伸率 (A)/(B)
(事業計画)									
新設・改築費	202,839	165,484	1.23	338,722	309,277	1.10	205,000	160,000	1.28
修繕費	20,232	29,412	0.69	17,587	19,591	0.90	23,280	22,813	1.02
一般管理費	16,594	16,594	1.00	17,772	17,781	1.00	12,964	12,964	1.00
支払利息等	10,672	9,367	1.14	23,042	20,681	1.11	9,079	7,862	1.15
合 計	250,337	220,857	1.13	397,123	367,330	1.08	250,323	203,639	1.23
(資金計画)									
無利子借入金	0	0	-	0	0	-	0	0	-
財 投 資 金	36,500	64,400	0.57	57,900	107,200	0.54	36,400	59,400	0.61
(政府保証国内債)	36,500	64,400	0.57	57,900	107,200	0.54	36,400	59,400	0.61
自主調達資金	213,837	156,457	1.37	339,223	260,130	1.30	213,923	144,239	1.48
(財投機関債)	60,000	40,000	1.50	150,000	100,000	1.50	60,000	40,000	1.50
(民間借入金)	153,837	116,457	1.32	189,223	160,130	1.18	153,923	104,239	1.48
合 計	250,337	220,857	1.13	397,123	367,330	1.08	250,323	203,639	1.23

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21年度 (A)	平成20年度 (B)	伸率 (A)/(B)	平成21年度 (A)	平成20年度 (B)	伸率 (A)/(B)	平成21年度 (A)	平成20年度 (B)	伸率 (A)/(B)
(事業計画)									
新設・改築費	118,741	90,576	1.31	30,746	34,301	0.90	0	0	-
修繕費	8,515	8,422	1.01	6,470	6,462	1.00	3,708	3,708	1.00
一般管理費	8,697	8,733	1.00	5,007	5,171	0.97	357	337	1.06
支払利息等	6,314	5,407	1.17	3,450	3,294	1.05	53	53	1.00
合 計	142,267	113,138	1.26	45,673	49,228	0.93	4,118	4,098	1.00
(資金計画)									
無利子借入金	32,920	28,416	1.16	15,340	18,800	0.82	0	0	-
財 投 資 金	12,200	18,500	0.66	3,500	7,600	0.46	0	0	-
(政府保証国内債)	12,200	18,500	0.66	3,500	7,600	0.46	0	0	-
自主調達資金	97,147	66,222	1.47	26,833	22,828	1.18	4,118	4,098	1.00
(財投機関債)	40,000	20,000	2.00	25,000	15,000	1.67	0	0	-
(民間借入金)	57,147	46,222	1.24	1,833	7,828	0.23	4,118	4,098	1.00
合 計	142,267	113,138	1.26	45,673	49,228	0.93	4,118	4,098	1.00

<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21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	2,553,552	729,866	593,163	664,873	294,413	199,257	71,980
管 理 費 等	568,115	163,843	123,220	148,797	67,710	47,358	17,187
(維持管理費)	218,096	65,249	49,743	57,199	27,309	14,505	4,091
(業務管理費)	171,733	51,022	35,892	46,554	18,988	14,861	4,416
(一般管理費等)	178,286	47,572	37,585	45,044	21,413	17,992	8,680
道 路 資 産 貸 付 料	1,985,437	566,023	469,943	516,076	226,703	151,899	54,793

<注> 1. 本表は、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

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	21年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
建設費	772,155	650,762	1.19
維持改良費	242,585	254,281	0.95
調査費	1,275	1,302	0.98
建設利息	73,219	83,259	0.88
合 計	1,089,234	989,604	1.10

(2) 首都高速道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	21年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設事業費	99,226	72,752	1.36
高速道路改築事業費	28,928	47,716	0.61
維持修繕費	31,820	31,372	1.01
調査費	397	397	1.00
建設利息	11,855	25,863	0.46
合 計	172,226	178,100	0.97

(3) 阪神高速道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	21年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設事業費	25,270	27,717	0.91
高速道路改築事業費	11,865	15,169	0.78
維持修繕費	20,842	20,774	1.00
調査費	400	400	1.00
建設利息	18,181	17,471	1.04
合 計	76,558	81,531	0.94

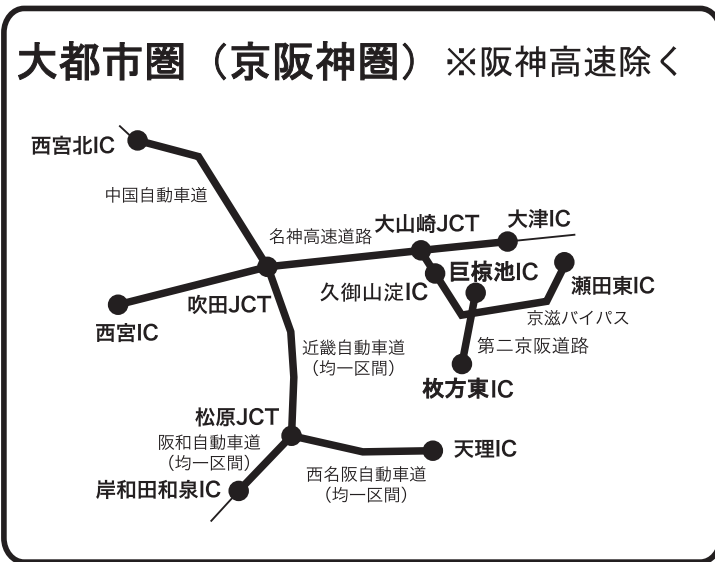
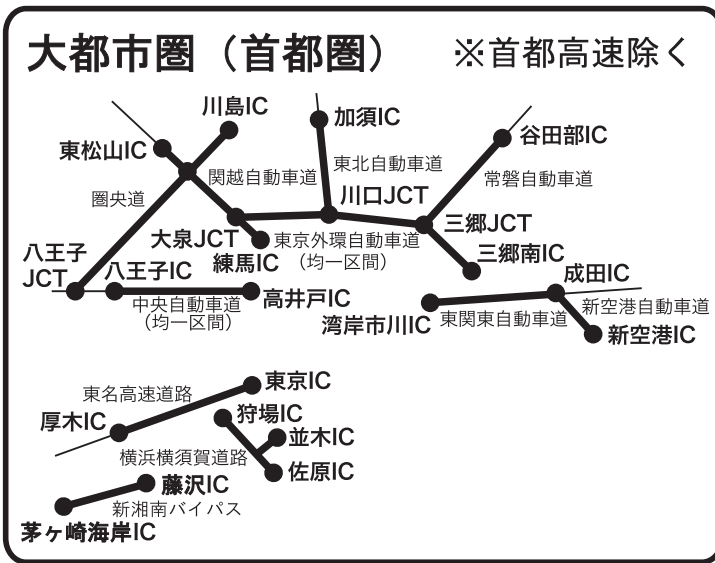
(4) 本州四国連絡高速道路株式会社

(単位：百万円)

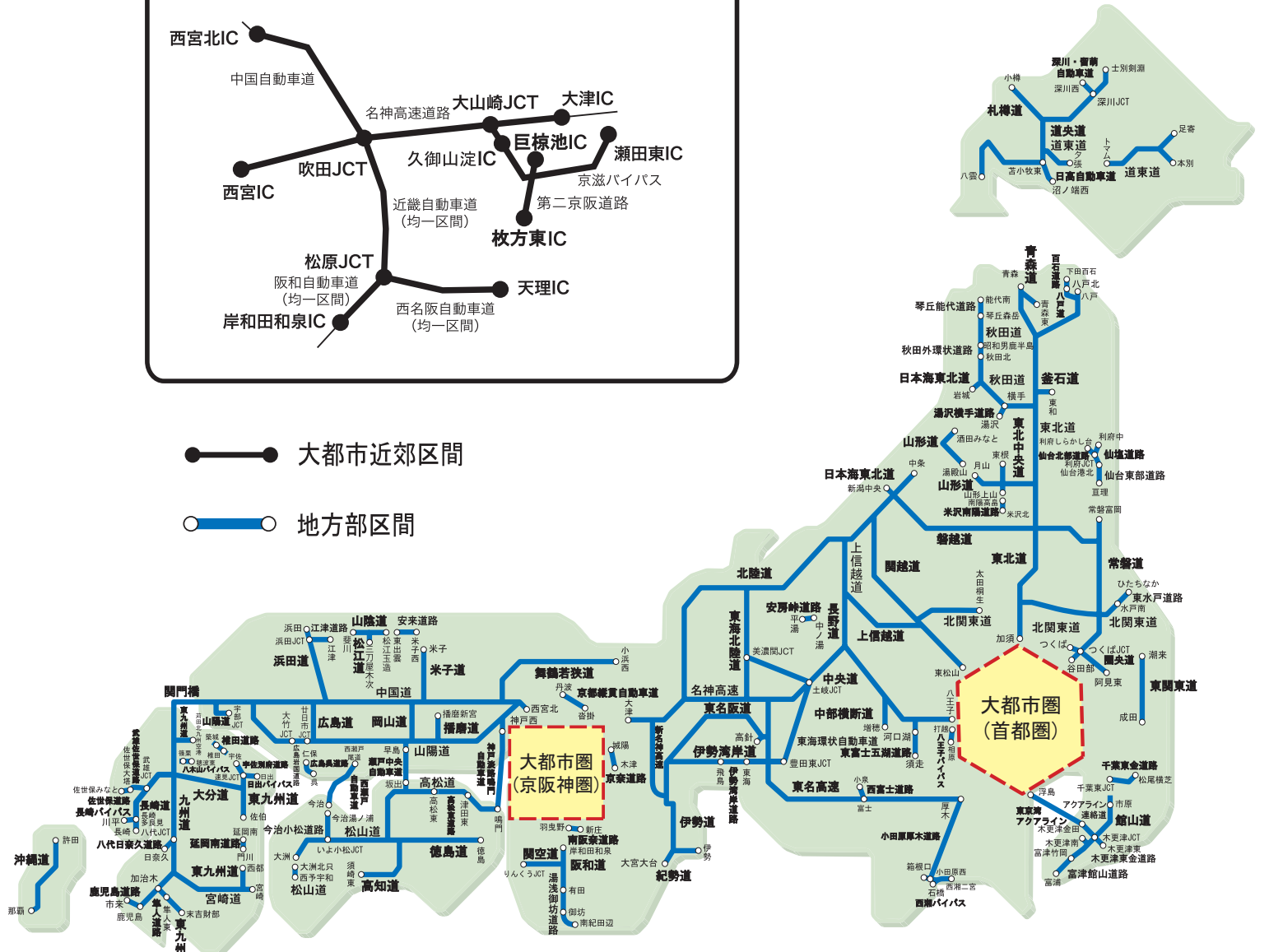
区 分	21年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
建設費	0	0	-
維持改良費	8,411	8,470	0.99
調査費	196	196	1.00
建設利息	0	0	-
合 計	8,607	8,666	0.99

- <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21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、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

(5) 地方部と大都市近郊区間



- 大都市近郊区間
- 地方部区間



5 高規格幹線道路及び地域高規格道路の状況

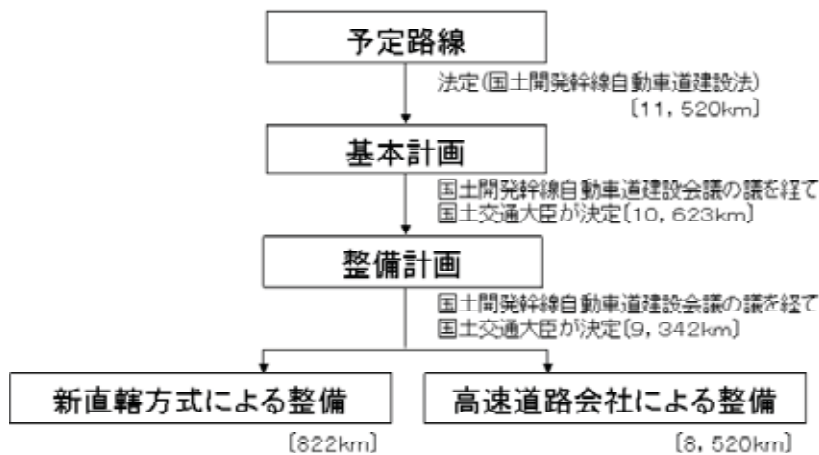
(1) 高規格幹線道路の供用延長

(単位：km)

	総延長	20年度末 供用延長 ()進捗率	21年度末 供用延長 ()進捗率
高規格幹線道路	約14,000	9,489 (68%)	9,665 (69%)
高速自動車国道	11,520	〈720〉 (73%) 7,641 (66%)	〈748〉 (74%) 7,729 (67%)
一般国道自動車専用道路 (本州四国連絡道路を含む)	約2,480	1,128 (45%)	1,188 (47%)

- 〈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

(2) 高速自動車国道の整備手続き



(3) 地域高規格道路の路線・区間の指定状況

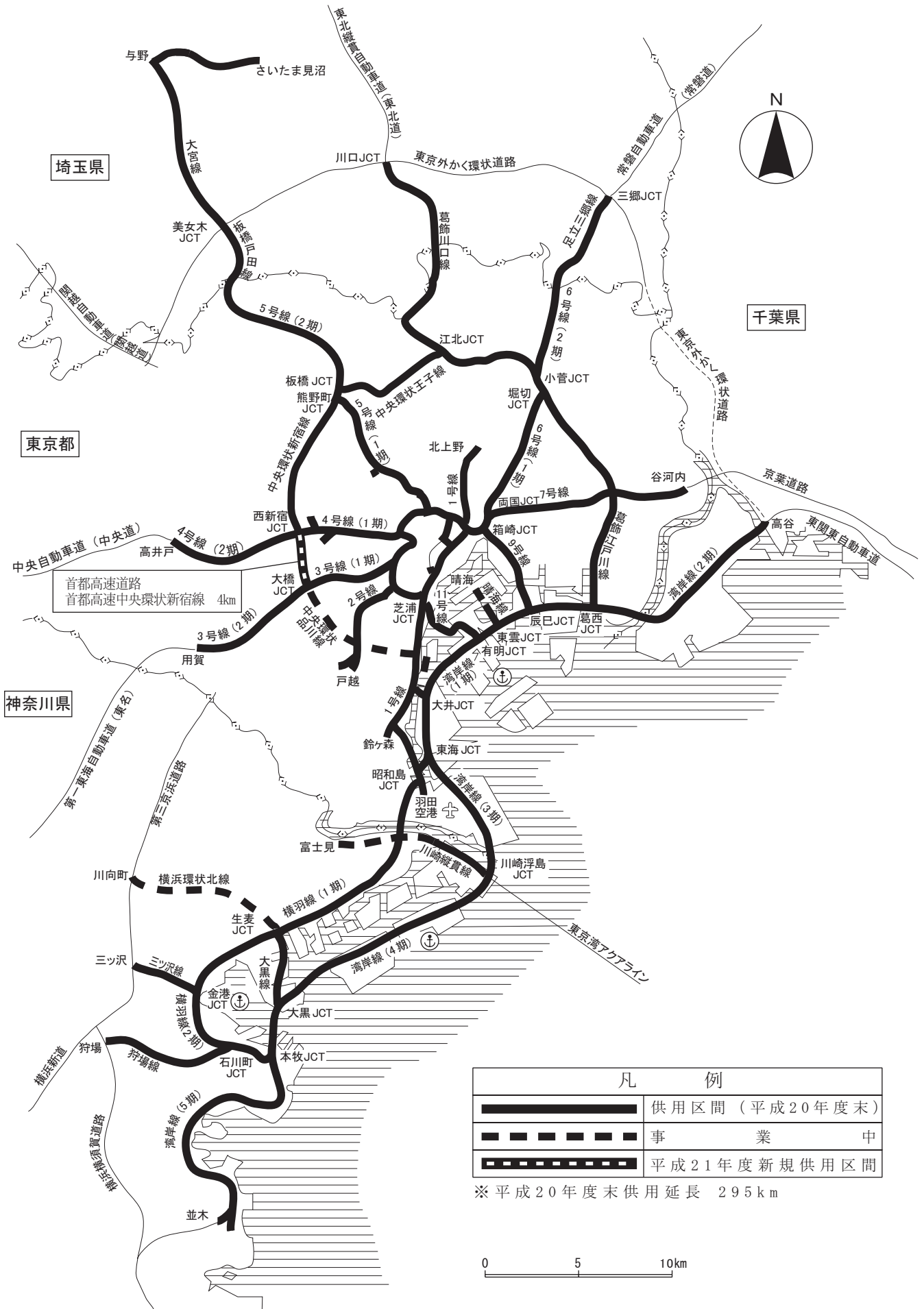
(平成21年1月現在)

	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	1,895km

- 〈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(H20年度末見込み)

7 都市高速道路図

(1) 首都高速道路図

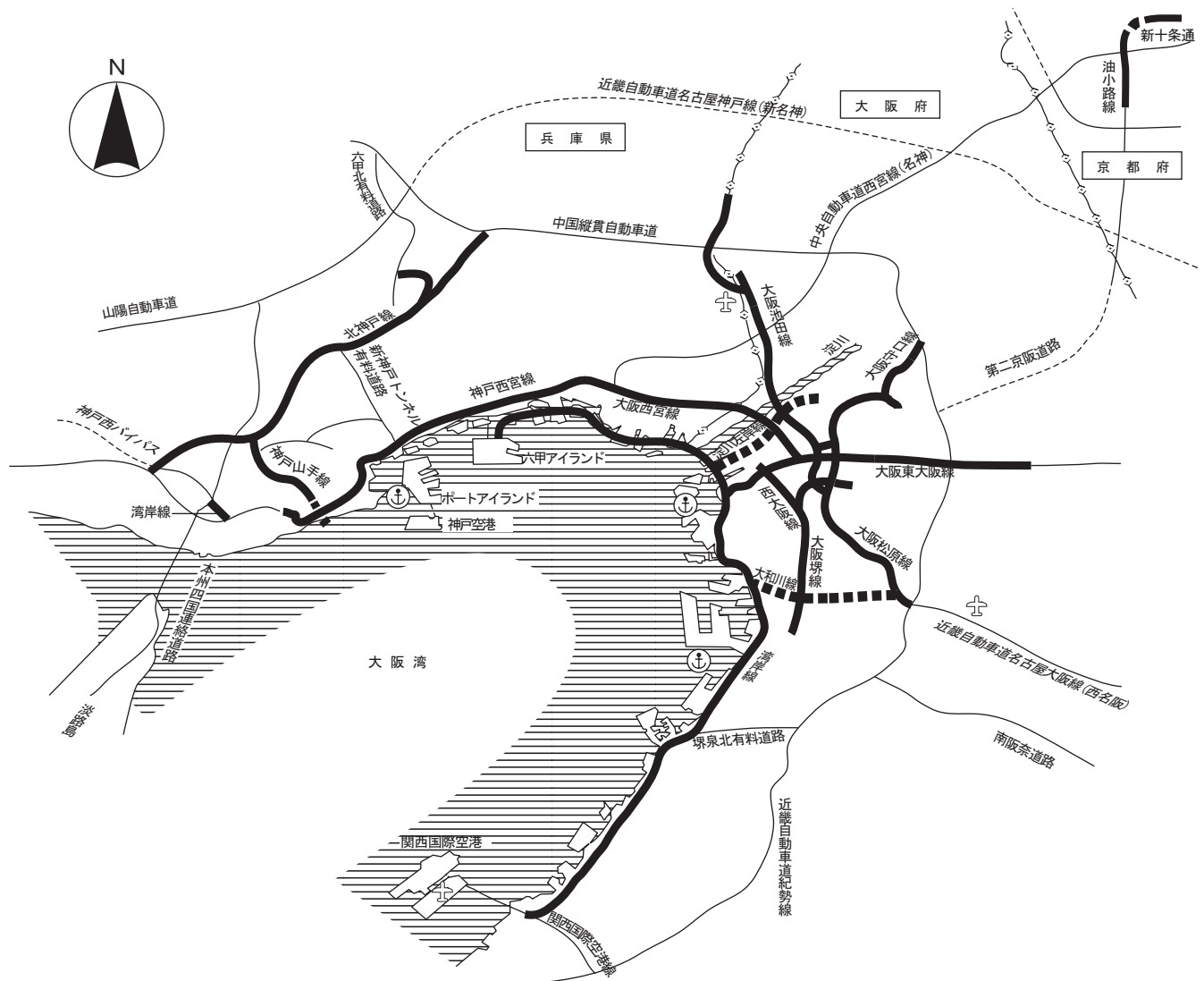


凡 例	
	供用区間 (平成20年度末)
	事 業 中
	平成21年度新規供用区間

※平成20年度末供用延長 295km

0 5 10km

(2) 阪神高速道路図



凡 例	
	供 用 区 間 (平成20年度末)
	事 業 中

※平成20年度末供用延長 242km

