

平成22年度

道 路 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成21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22年度予算概算要求の概要	1
1.	基本方針	1
2.	要求概要	1
第2	平成22年度予算概算要求のポイント〈主要施策〉	2

(参考資料)

1	道路関係予算概算要求総括表	7
2	平成22年度道路投資の内訳	9
3	道路種別別の延長と交通の分担状況	9
4	活力交付金の関連事業活用例	10
5	「生活対策」における高速道路料金引下げ	11
6	現行の高速会社・機構による仕組み	13
7	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
8	高規格幹線道路網図	15
9	大都市圏幹線道路図	17
	(1) 東京圏高規格幹線道路図	17
	(2) 首都高速道路図	18
	(3) 大阪圏高規格幹線道路図	19
	(4) 阪神高速道路図	20
	(5) 名古屋圏高規格幹線道路図	21
	(6) 名古屋高速道路図	22

第1 平成22年度予算概算要求の概要

1. 基本方針

大きく変化する我が国経済社会の現状を踏まえ、国際競争力の強化、少子高齢社会における地域社会の活性化、安全で安心な社会の構築、豊かな地球・生活環境の創造といった政策課題を克服していくことが必要です。

このため、今後の道路施策は、新たな社会資本整備重点計画に基づき、他の社会資本整備や地域・まちづくりと連携し総合的に実施することによりその効果を高め、政策課題の克服に貢献していきます。

さらに、透明性を高めて国民の意見を真摯に受け止めるとともに、地方公共団体など関係者との連携・協働に重点をおき、常に施策の充実を図りながら、質が高くきめ細やかなサービスを国民に提供します。

その際、引き続き、厳格な事業評価、徹底したコスト縮減や無駄の徹底した排除に取り組みます。

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
直轄事業	20,254	1.14	14,555	1.16
補助事業	8,069	1.29	4,640	1.27
有料道路事業等	15,387	1.05	1,193	0.94
計	43,709	1.13	20,389	1.17

※この他に、地域活力基盤創造交付金(国費11,097億円(対前年度比1.18))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999億円)を含む
2. 本表のほか、地方道路整備臨時貸付金(国費1,000億円)、行政部費(国費193億円)に係る経費がある
3. 事業費の平成22年度要求額は、現時点の地方負担制度を前提とした計数である
なお、直轄事業の地方移管に伴って必要な国による財政措置の在り方、直轄事業負担金の在り方等について、今後、必要な検討を行い、適切に対応していくこととする

財 政 投 融 資 25,610億円 (対前年度比 1.30)

<注>財政投融資は、全額政府保証国内債である

第2 平成22年度予算概算要求のポイント<主要施策>

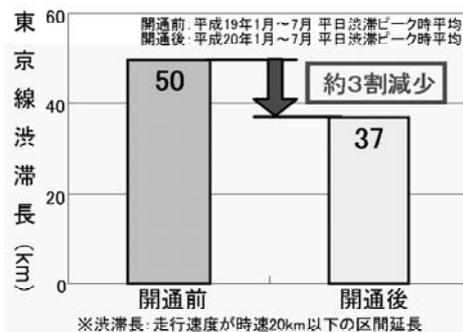
(I) 生活者の視点に立った暮らしと環境の形成／安全・安心の確保

■円滑な都市・地域活動を支えるため、幹線道路では渋滞対策を重点的に実施します。

- ・全国の渋滞損失時間は約15%減少（H19/H14）したが、未だ国民1人あたり年間約1日分を損失
- ・東京23区の踏切数（673箇所）は、パリの約50倍（H19）

- 渋滞の早期解消のため、首都圏三環状等の環状道路を供用目標の達成に向けて着実に整備し、既存道路の拡幅や交差点の立体交差化等の対策を効果の高い箇所に対し重点化して実施。
- 開かずの踏切^{※1}等に対して、連続立体交差事業等の抜本的な対策を、スピードアップの工夫をしながら実施。

【首都高速中央環状新宿線の開通効果 （4号新宿線～5号池袋線）（H19.12開通）】



平日渋滞ピーク時の渋滞長が約3割減少

【これまでの10年間で、約730箇所の踏切を立体交差化（H20.3末現在）】

【踏切対策の例（JR阪和線）】



高架切替前
（最大渋滞長：約500m）



高架切替後
（交通渋滞解消）

■生活道路では人優先の考え方で、きめ細かな面的な対策を実施します。

- ・我が国の死傷事故率（109件/億台km（H19））は、イギリスの約3倍
- ・特に生活道路の死傷事故率（208件/億台km）は幹線道路（91件/億台km）の2倍以上（H19）

- 地域住民や関係機関等と連携・協働して、課題の把握・整理から事業の実施効果確認を行う課題解決サイクルを確立しながら、総合的な対策を実施。
 - －通学路等における安全安心な歩行空間の創出や面的な交通事故対策^{※2}の実施
 - －多数の高齢者、障害者等が徒歩で移動する、駅や病院等を連絡する道路について重点的にバリアフリー化等

【通学路の歩道整備の例】



【クランクやハンプの整備の例】



【これまでの5年間で、歩道の設置等により面的な事故対策を重点的に実施した地区：約800地区（H20.3末現在）】

【多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する駅、病院等を結ぶ道路でバリアフリー化した延長：860km（H20.3末現在）】

参1 電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切

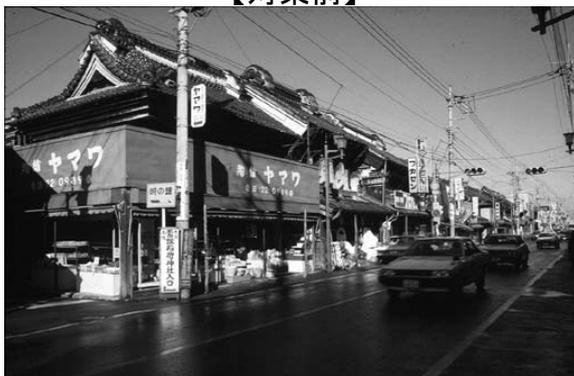
参2 地区内への通過車両の流入防止、クランクやハンプ等による地区内の車両速度の抑制、歩道等の整備による安全な移動経路の確保等を都道府県公安委員会と道路管理者が連携して総合的に講じるもの

■世界に誇れる都市や街の形成を図るため、無電柱化を推進します。

- ・アジア主要都市に比べ、我が国の無電柱化率は立ち遅れている状況
(東京23区：7%(2008)、ソウル市：52%(2008)、シンガポール：86%(1998))^{参3}
- ・ただし、幹線道路の無電柱化率については、東京23区で42%(2008)

- まちづくりの観点も含め、地域において無電柱化すべき地区・箇所を明確化。
(例：歴史的街並み、観光地、中心市街地等)
- 道路事業、区画整理等では、あらかじめ地中設備を標準装備し「無電柱道路」として効率的に整備。

【対策前】



【対策後】



【これまで市街地の主な通りを中心に、約7,700kmを無電柱化 (H21.3末現在)】

■都市内で自転車を主な交通手段の1つとして位置づけます。

- ・自転車販売台数は近年約1.3倍に増加 (H20/H15)
- ・対歩行者の事故が10年間で約4.5倍、自転車乗用中の事故死者の約65%が65歳以上

- 意欲的な都市への支援を充実し、自転車利用の先進的なモデル都市を構築。
 - －自転車走行空間ネットワークの構築、駐輪対策の実施、ルール・マナー啓発等の先進的・総合的な取組に対して一括支援【新規】
 - －アドバイザーによる技術支援や地域間連携を支援【新規】

【対策前】



【対策後】



【これまでに、歩行者や自動車から分離された自転車走行空間を約2,900km整備 (H20.3末現在)】

参3 東京23区は道路延長ベース、海外の都市はケーブル延長ベース

(Ⅱ) 活力ある地域・経済社会の形成

■我が国の競争力や地域の自立を支えるため、幹線道路ネットワークを整備します。

- ・我が国の物流コスト水準は、先進7カ国の中で最下位の評価^{参4}

○必要に応じて現道も活用しながら、効率的なネットワーク整備を推進。

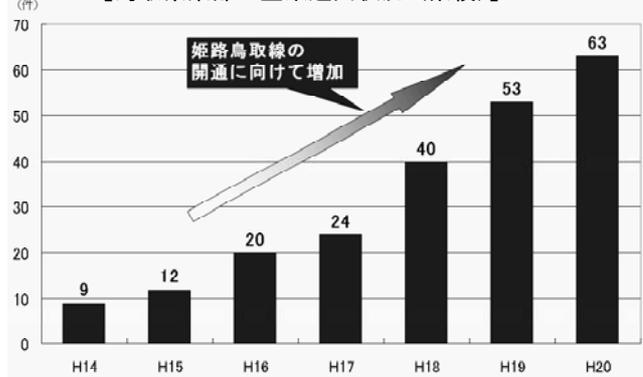
- －高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進
- －拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセスを改善
- －国際標準コンテナ車の通行支障区間を早期に解消

【中国横断道姫路鳥取線の整備効果】

- ・鳥取県東部では、中国横断道姫路鳥取線開通が近づくにつれ、企業進出が活発化
- ・H14～H20の7年間に進出した企業は延べ63社、H19までに新たに約800人の雇用を創出



【鳥取県東部の企業進出状況（累積）】



※工場増設の企業含む

出典：鳥取県商工労働部、鳥取市産業振興課の提供資料

■中山間地域や離島地域等における活力と個性ある地域づくりを、活力交付金で支援しながら総合的に進めます。

- ・全国で年間約500の路線バスが廃止、特に過疎地では公共交通に不満をもつ人が約7割
- ・離島では約6割の道路ですれ違いが困難
- ・離島は全国に比べて高い高齢者比率 離島33.0% 全国20.1%(H17)

○日常生活を支える道路の整備。

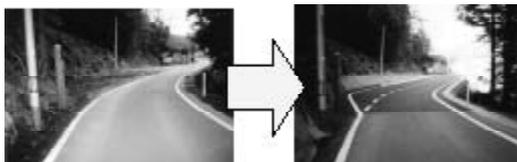
- －1.5車線道路の整備、道路の斜面对策等

○中山間地域等における公共交通等の支援。

- －コミュニティ、福祉、スクールバスの購入、バス運行社会実験等
- －ドクターヘリのヘリポートの整備、救急車等の緊急車両の購入等

○離島地域における航路の支援。

- －離島航路の船舶の購入・改良等



生活道路の
1.5車線の整備

+



コミュニティバス路線
の拡充



フェリーのバリアフリー化、
省エネ化

参4 各国の物流環境に対する他国の物流関係者からの5段階評価 (The World Bank 「Logistics Performance Index 2007」)

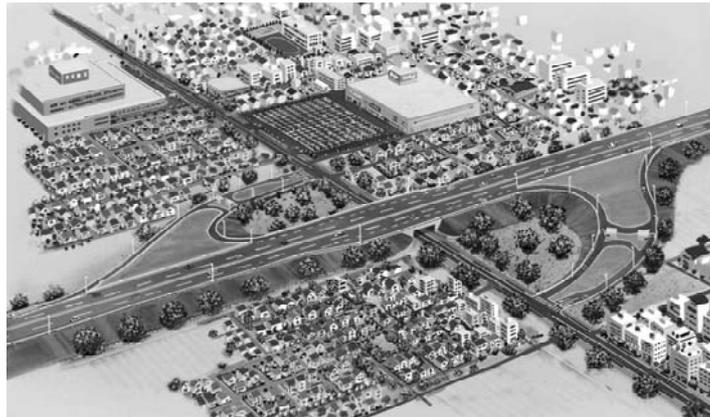
■新たな地域拠点としてインターチェンジを追加します。

- ・我が国の高速道路のIC間隔（約10km）は欧米諸国の約2倍
- ・大規模な工場の約5割^{参5}がICから5km圏内に立地

○スマートIC^{参6}の配置を総合的に検討し、地域づくりと一体的に整備を推進。

調査段階 高速本線やアクセス道路等の渋滞状況や周辺開発状況等に応じ、関係機関が連携しICの配置を総合的に検討・立案【新規】

整備段階 スマートIC、アクセス道路、周辺整備を一括申請・採択等【新規】



【これまでに全国48箇所ですmartIC社会実験を実施】

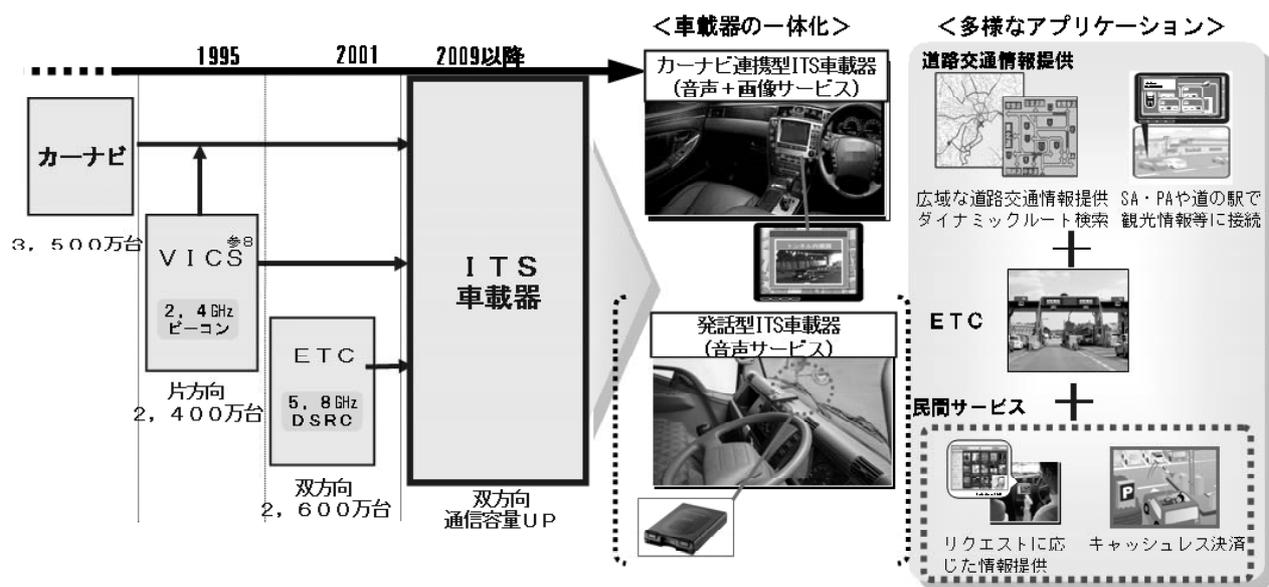
■新たなスマートウェイサービスを官民一体で展開します。

○高速道路を中心として路側機^{参7}を全国に配備し、新たなサービスを展開。

－広域な道路交通情報の提供、SA・PA及び道の駅で観光情報等を提供

○民間でのITS車載器の普及や新たなアプリケーション開発を支援。

－多くの事業者が共通して利用可能な仕様や仕組みを整備



参5 1,000平方メートル以上の工場を対象とした、平成17年から平成19年までの3か年におけるICからの距離別立地に係る割合

参6 専らETCを搭載した車両が通行することを目的としたインターチェンジ

参7 路側に設置された無線設備

参8 VICS/Vehicle Information Communication System(道路交通情報通信システム)：渋滞情報、所要時間、工事・交通規制等に関する道路交通情報をカーナビに提供するシステム

(Ⅲ) ストック型社会への転換

■ 予防保全対策の本格実施などにより、戦略的な管理を進めます。

- ・ 地方自治体では、依然として約6割の市区町村で橋梁点検が未実施（H20末）
- ・ 全国道路橋の長寿命化修繕計画^{参9}策定率は約41%（地方管理橋で約24%）（H20末）
- ・ 通行止め・通行規制されている地方管理橋は約1,300橋（H20末）

- 予防保全対策を重要構造物を中心に本格的に実施。
- 主要な交通ネットワークを構成又は跨ぐ重要構造物の適切な管理を支援。
 - － 重要構造物における重大損傷発生時の調査支援
 - － 重要構造物の撤去費用の支援【新規】
- 構造物の特性・重要度・優先度に応じた点検・補修の実施。

【橋梁点検の例】



【鋼橋の損傷状況の例】



■ 緊急輸送道路^{参10}の耐震補強など、防災・震災対策を進めます。

- ・ 最近10年間の集中豪雨50mm/h以上の発生回数は、前の10年間の約1.4倍に増加

- 大規模地震時においても、緊急輸送道路の通行を確保するため、橋脚の補強等の耐震対策を推進。
- 豪雨・豪雪時等においても、安全な通行を確保するため、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路整備等を推進。

【駿河湾を震源とする地震(H21.8.11)による東名高速の被害状況】



【地震により損傷を受けた橋梁の例】



【これまでに、緊急輸送道路上にある橋梁の約7割で耐震補強を完了(H21.3末現在)】

参9 点検結果に基づき、必要な修繕・架替えの時期等を定めた計画

参10 災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路等が該当

(参考資料)

1 道 路 関 係 予 算

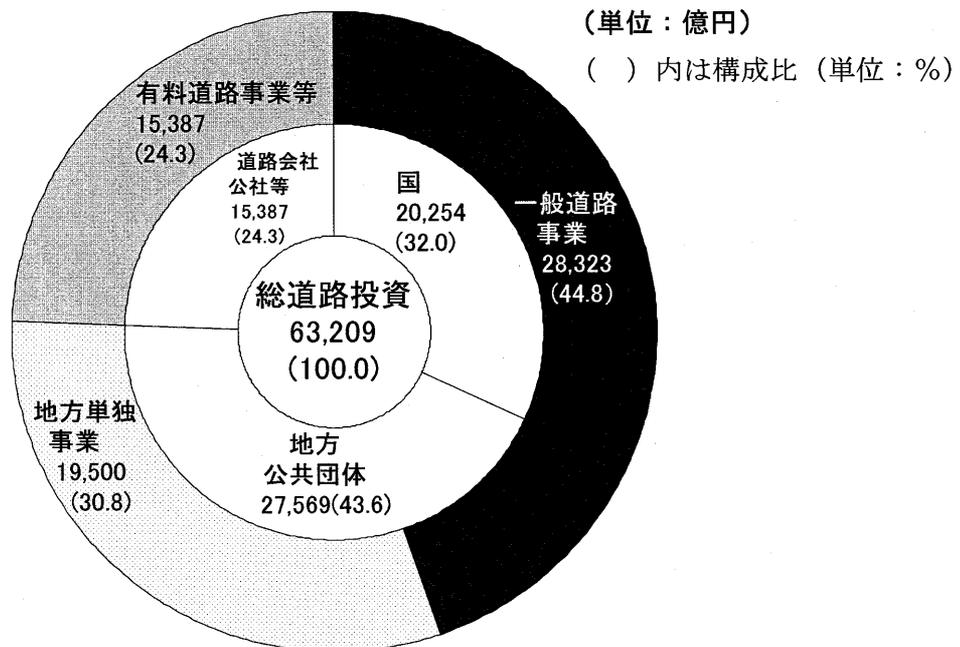
区 分	22 年 度 (A)		前 年 度 (B)	
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費
道 路 整 備	3,502,217	1,523,479	3,120,293	1,304,220
一 般 道 路	1,992,910	1,425,868	1,684,519	1,198,841
交 通 円 滑 化	547,058	378,378	456,832	310,166
地 域 連 携 推 進	1,153,522	848,239	942,490	693,350
維 持 修 繕	223,413	133,920	220,131	131,468
雪 寒	55,428	39,984	55,677	39,922
調 査	13,489	9,041	9,389	7,787
補 助 率 差 額 等	—	16,306	—	16,148
有 料 道 路	1,509,307	97,611	1,435,774	105,379
東日本高速道路株式会社	323,761	0	312,974	0
中日本高速道路株式会社	575,202	0	465,950	0
西日本高速道路株式会社	286,241	0	310,310	0
(上 記 3 会 社 小 計)	(1,185,204)	(0)	(1,089,234)	(0)
首都高速道路株式会社	173,910	16,460	172,226	16,460
阪神高速道路株式会社	72,351	7,670	76,558	7,670
本州四国連絡高速道路株式会社	8,608	53,333	8,607	53,333
地 方 道 路 公 社 等	69,234	20,148	89,149	27,916
道 路 環 境 整 備	868,703	515,403	744,459	442,416
沿 道 環 境 改 善 等	172,713	113,535	155,472	102,429
無 電 柱 化 推 進	80,337	41,572	69,467	36,052
交 通 安 全	340,873	213,454	277,019	173,682
交 通 連 携	177,486	95,605	144,707	78,616
補 助 率 差 額	—	2,124	—	2,524
住 宅 市 街 地 等	97,294	49,113	97,794	49,113
(直 轄 事 業)	(2,025,390)	(1,455,531)	(1,775,290)	(1,254,768)
(補 助 事 業)	(806,874)	(464,012)	(624,003)	(364,539)
道 路 整 備 等 計	4,370,920	2,038,882	3,864,752	1,746,636
<参考>				
活 力 交 付 金	2,017,682	1,109,725	1,709,091	940,000

概算要求総括表

(単位:百万円)

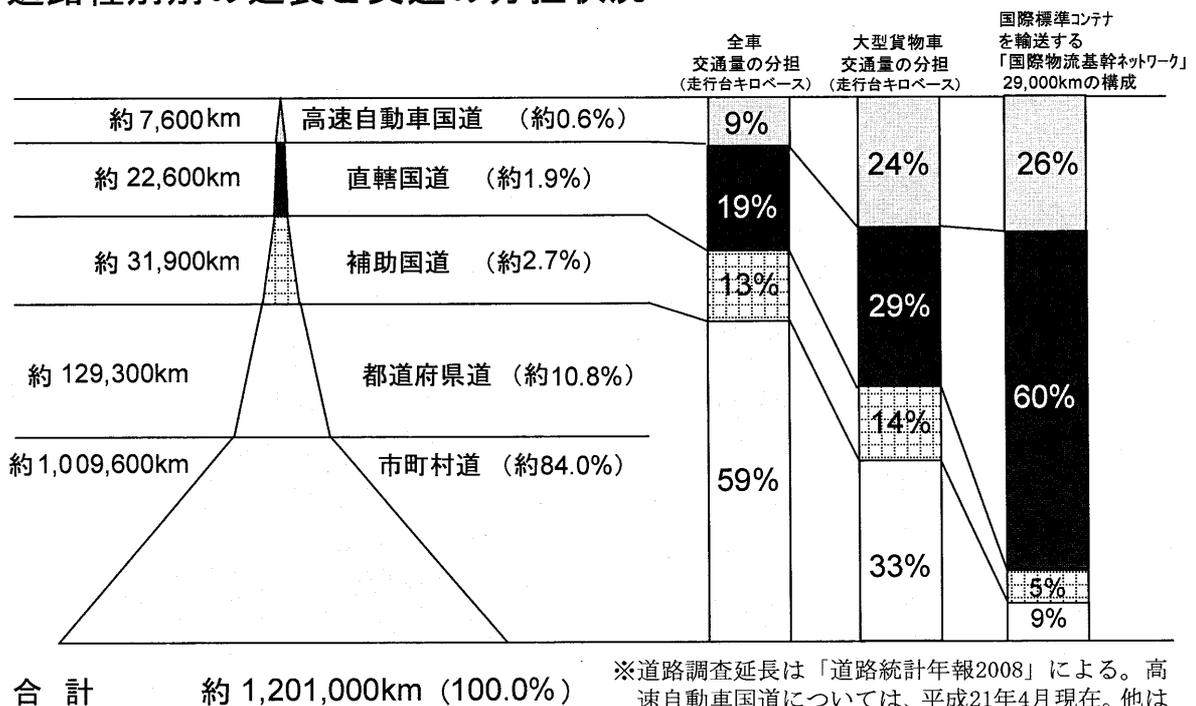
倍 率(A)／(B)		備 考
事業費	国 費	
1.12	1.17	1. 沿道環境改善等の計数には、沿道環境改善、安全市街地整備、道路交通環境改善を計上している 2. 住宅市街地等の計数には、住宅市街地関連道路環境改善及び都市再生関連道路交通円滑化を計上している 3. 各高速道路株式会社の事業費については、建設利息を含む 4. 首都高速道路株式会社及び阪神高速道路株式会社の国費は、機構法第12条第1項第4号に基づいて、機構が政府から受ける出資金を財源として、それぞれ首都高速道路株式会社及び阪神高速道路株式会社の新設又は改築に要する費用の一部として無利子で貸し付ける額を計上している 5. 本州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）、行政部費（国費193億円）がある 8. 事業費の平成22年度要求額は、現時点の地方負担制度を前提とした計数である なお、直轄事業の地方移管に伴って必要な国による財政措置の在り方、直轄事業負担金の在り方等について、今後、必要な検討を行い、適切に対応していくこととする 9. 活力交付金の事業費は、標準的な国費率により算出したものである
1.18	1.19	
1.20	1.22	
1.22	1.22	
1.01	1.02	
1.00	1.00	
1.44	1.16	
—	1.01	
1.05	0.93	
1.03	—	
1.23	—	
0.92	—	
(1.09)	(—)	
1.01	1.00	
0.95	1.00	
1.00	1.00	
0.78	0.72	
1.17	1.16	
1.11	1.11	
1.16	1.15	
1.23	1.23	
1.23	1.22	
—	0.84	
0.99	1.00	
(1.14)	(1.16)	
(1.29)	(1.27)	
1.13	1.17	
1.18	1.18	

2 平成22年度道路投資の内訳



- 〈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. 一般道路事業は、国が実施する直轄事業と地方公共団体が実施する補助事業に係る経費
 4. 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
 5. 地方単独事業の計数は、推計値である
 6. この他に、活力交付金があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる

3 道路種別別の延長と交通の分担状況



※道路調査延長は「道路統計年報2008」による。高速自動車国道については、平成21年4月現在。他は平成19年4月現在。
 ※走行台キロは「H17年度道路交通センサス」及び「自動車輸送統計年報平成17年度分」による。

4 活力交付金の関連事業活用例

無電柱化
(軒下配線・裏配線等)



【岐阜県岐阜市、高知県安芸市】

信号、標識



【岩手県久慈市、長野県】

公園・植栽



【富山県富山市、宮崎県延岡市】

防犯灯・防犯カメラ



【青森県八戸市、福岡県大刀洗町】

防災・救急ヘリポート



【岩手県宮古市、長崎県西海市】

救急・消防・防犯パトロール車両



【福井県敦賀市、奈良県十津川村】

スクールバス、福祉バス車両



【福島県相馬市、福岡県久留米市】

離島航路の船舶の建造、改良
(省エネ化、バリアフリー化)



【愛知県一色町、長崎県】

公社有料道路の料金割引
社会実験



【愛知県、京都府】

交通安全、防犯ボランティア活動(支援)



【栃木県小山市、福岡県宇美町】

民地除雪(高齢者住宅前、
公共施設敷地内等)



【北海道三笠市、福井県南越前町】

沿道建築物の修景



【岐阜県高山市、石川県金沢市】

地方公共団体名については代表的な箇所を掲載
写真はいずれもイメージ

5 「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

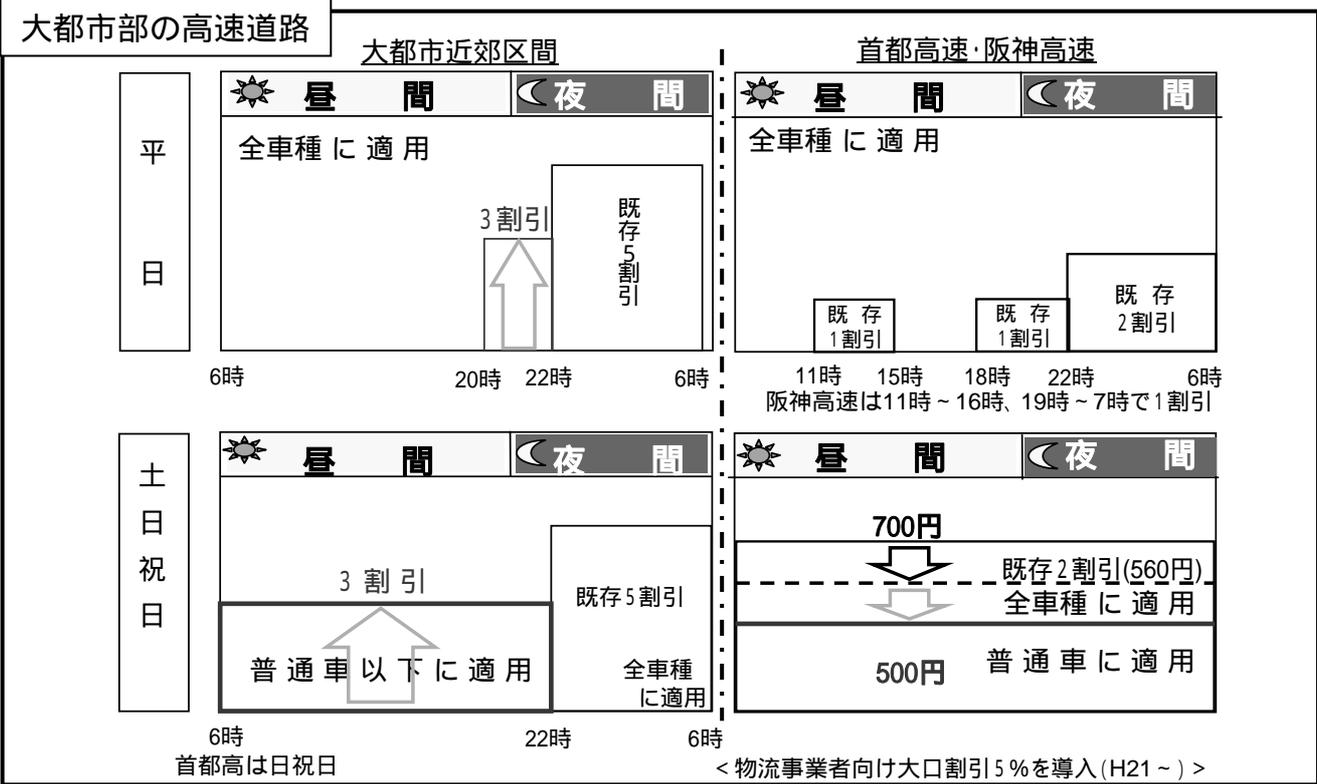
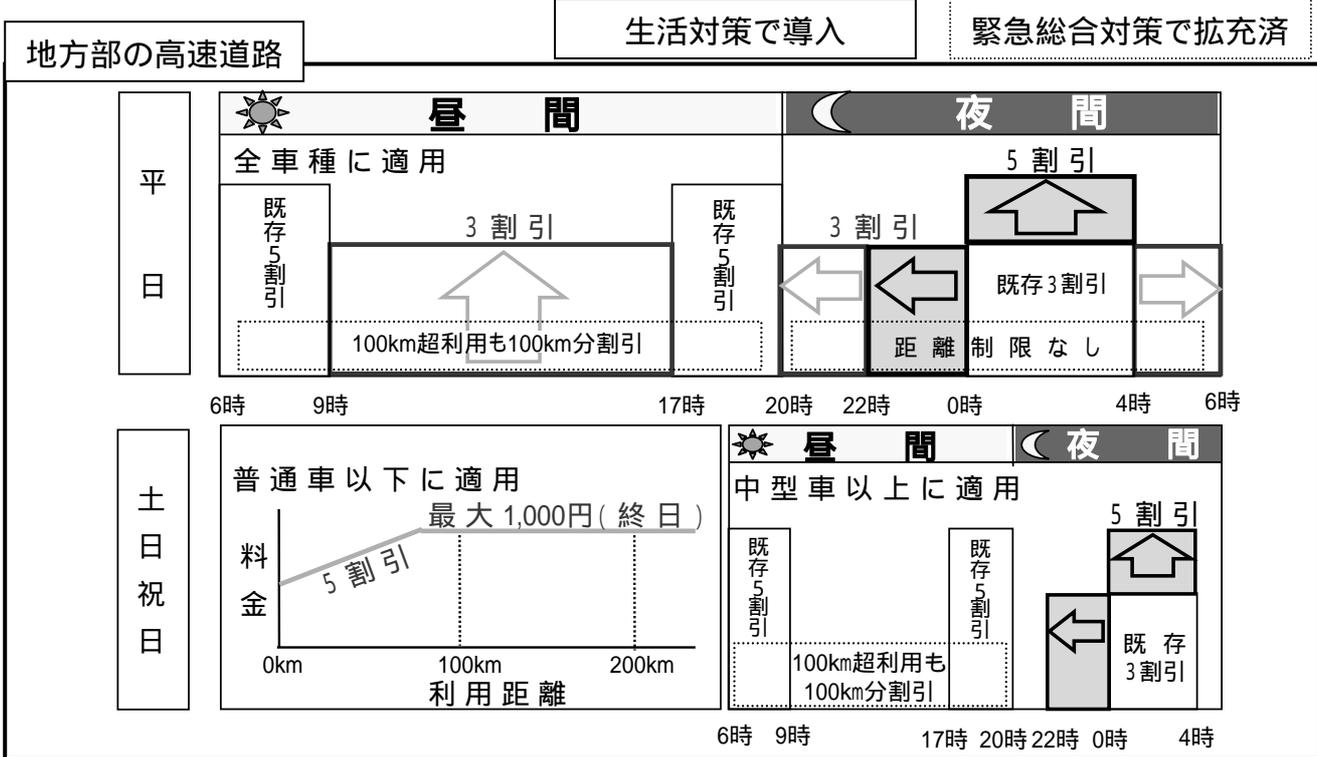
(2) 地方部で、乗用車は、土日祝日、終日5割引で上限料金1,000円

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) 大都市部で、乗用車は、土日祝日、

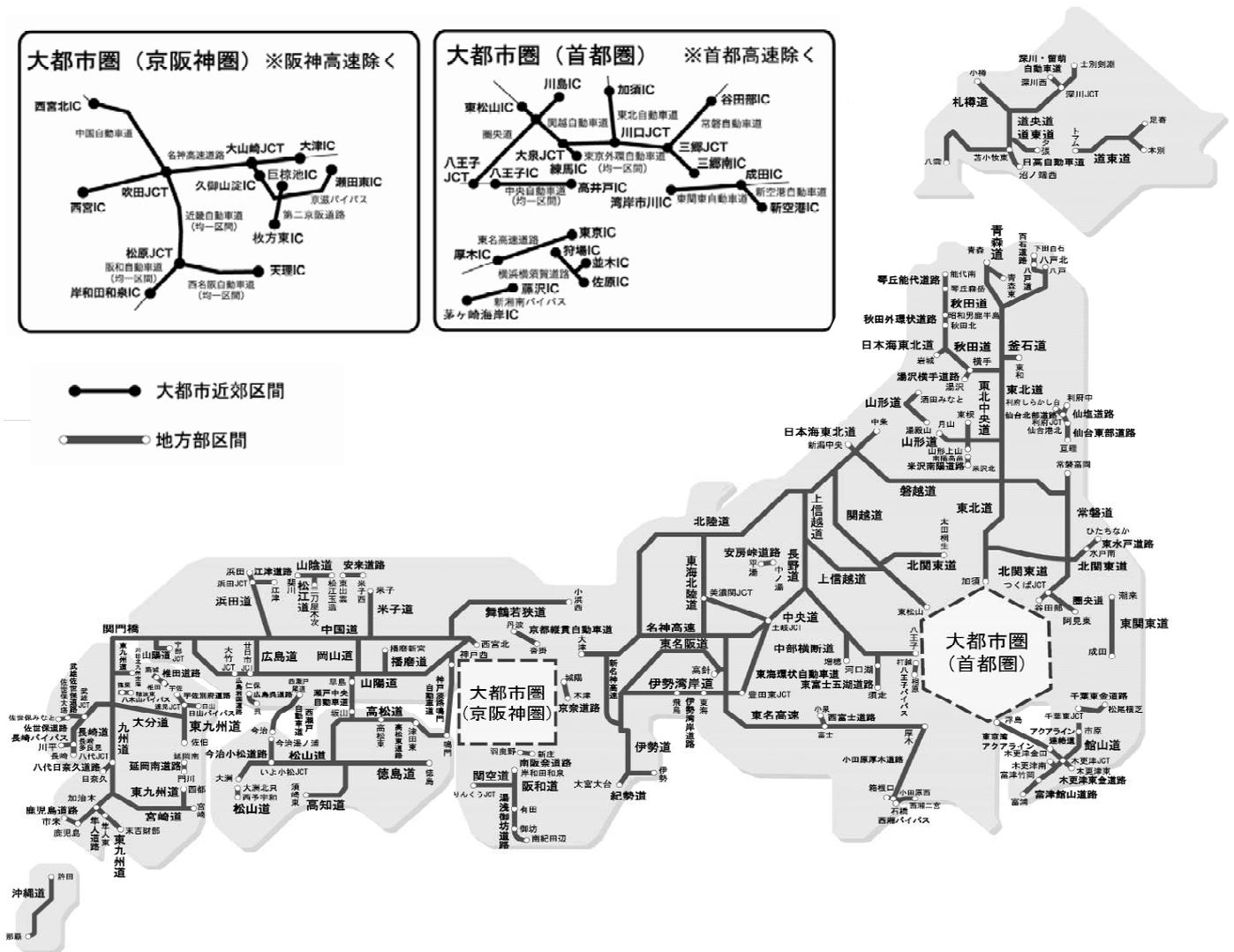
首都高速、阪神高速は終日500円 首都高は日曜祝日

大都市近郊区間は昼間3割引



< 物流事業者向け大口割引5%を導入(H21~) >

[参考] 地方部と大都市近郊区間



[参考] ETC利用率（会社別・車種別）

（平成21年6月現在）

	普通車	大型車	全車
NEXCO3社	78%	97%	80%
NEXCO東日本	77%	96%	79%
NEXCO中日本	82%	98%	84%
NEXCO西日本	76%	97%	78%
首都高速	84%	97%	86%
阪神高速	80%	97%	82%
本四高速	85%	98%	87%
合計	79%	97%	81%

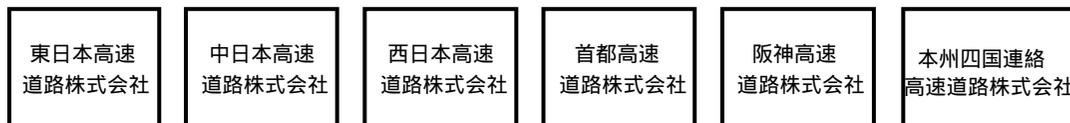
6 現行の高速会社・機構による仕組み

会社は、債券・借入金にて新たな建設を行い、完成後に資産と債務を機構に引渡し
 機構は、会社から貸付料（料金を原資）を得て、民営化後45年以内に債務を返済

【組織】

【会社】 高速道路の建設・管理・料金徴収

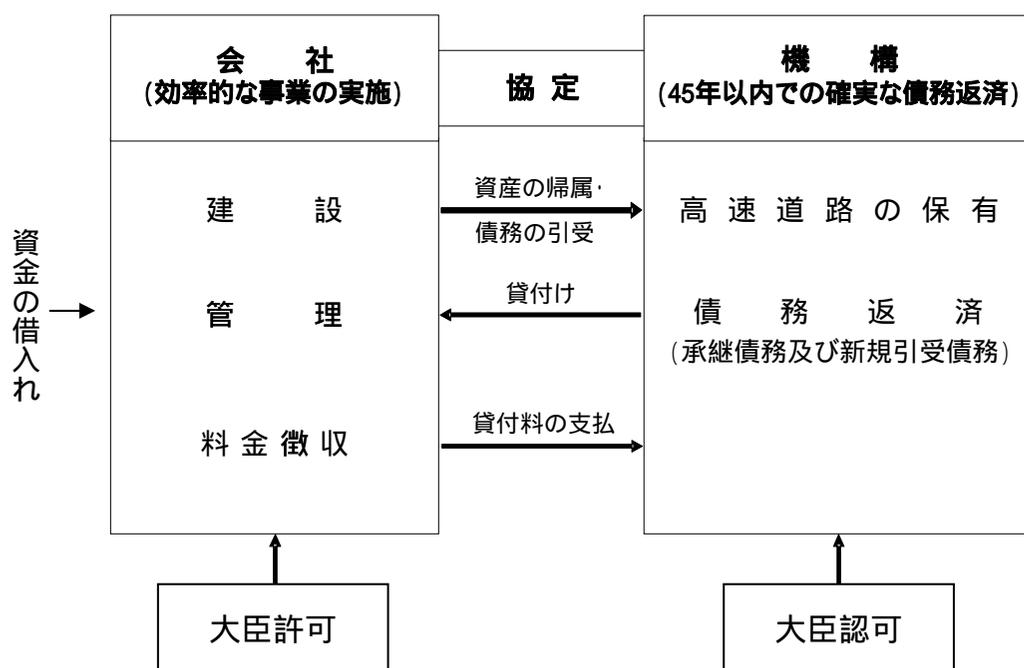
経営安定化時、
西日本会社と合併



独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

【機構】 高速道路の保有・債務返済

【実施スキーム】



7 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)

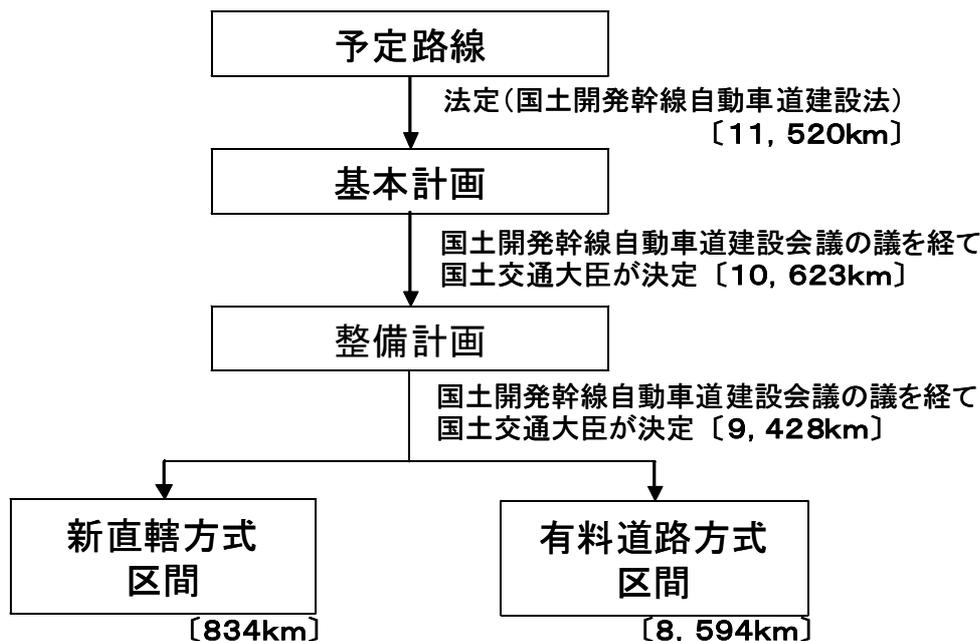
	総延長	21年度末 供用延長 ()進捗率	22年度末 供用延長 ()進捗率
高規格幹線道路	約14,000	9,708 (69%)	9,834 (70%)
高速自動車国道	11,520	〈733〉 (74%) 7,787 (68%)	〈738〉 (75%) 7,858 (68%)
一般国道自動車専用道路 (本州四国連絡道路を含む)	約2,480	1,188 (47%)	1,238 (49%)

〈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



〈注〉有料道路方式には、合併方式及び東京外かく環状道路(関越～東名)を含む。

(3) 地域高規格道路の路線・区間の指定状況

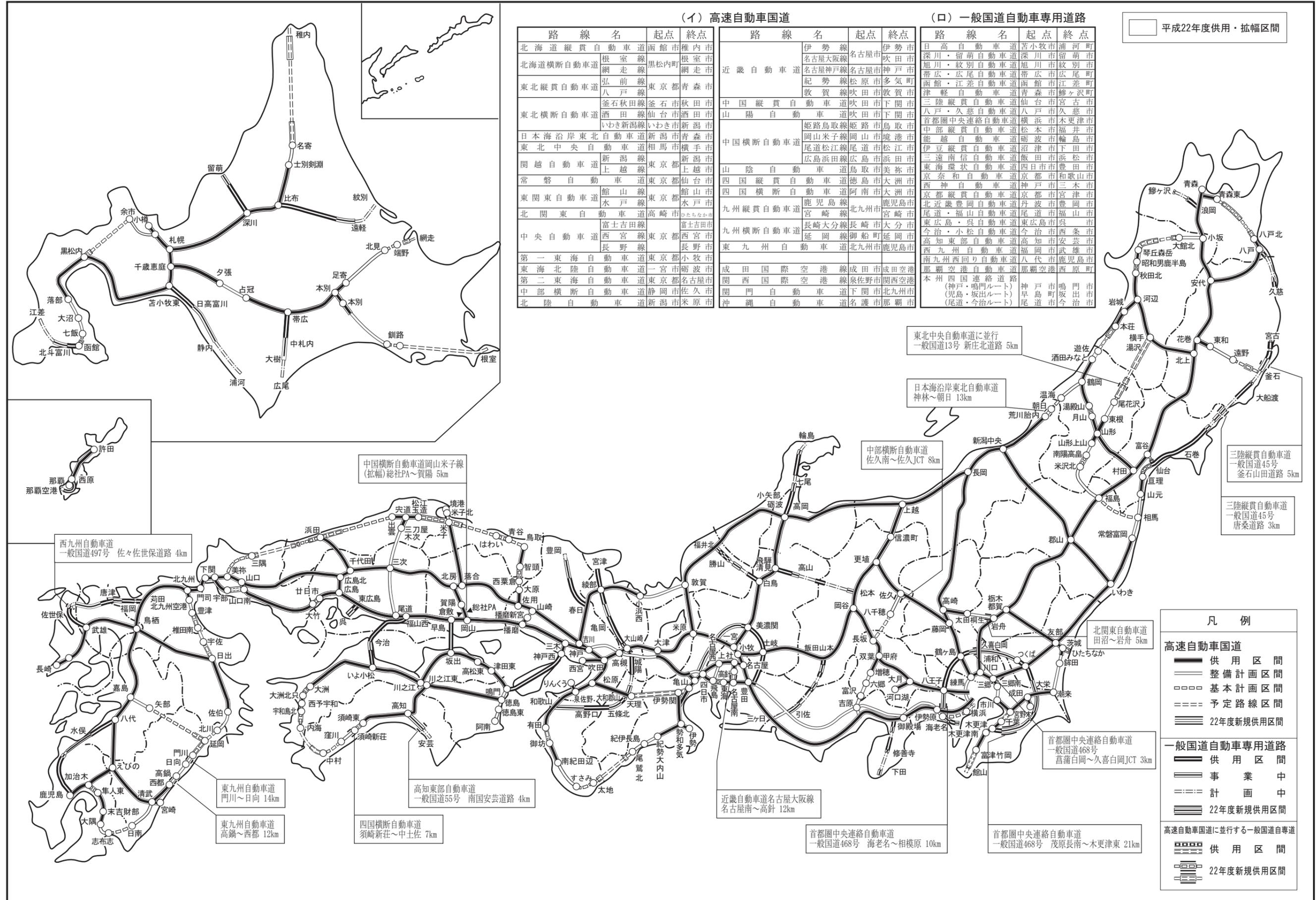
(平成21年4月現在)

	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
地域高規格道路	110路線	186路線	約 6,950km	約 1,067km	3,289km	1,897km

〈注〉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

8 高規格 幹線道路網図

(平成21年度末時点の高規格幹線道路網図に、平成22年度新規供用・拡幅箇所を旗揚げ)



(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	根室線 網走線	根室市 網走市
東北縦貫自動車道	弘前線 八戸線	東京都 青森市
東北横断自動車道	釜石秋田線 酒田線	秋田市 酒田市
日本海沿岸東北自動車道	いわき新潟線	新潟市
東北中央自動車道	相馬市	横手市
関越自動車道	新潟線 上越線	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	館山線 水戸線	館山市 水戸市
北関東自動車道	高崎市	ひたちなか市
中央自動車道	富士吉田線 長野線	富士吉田市 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
中部横断自動車道	静岡市	佐久市
北陸自動車道	新潟市	米原市

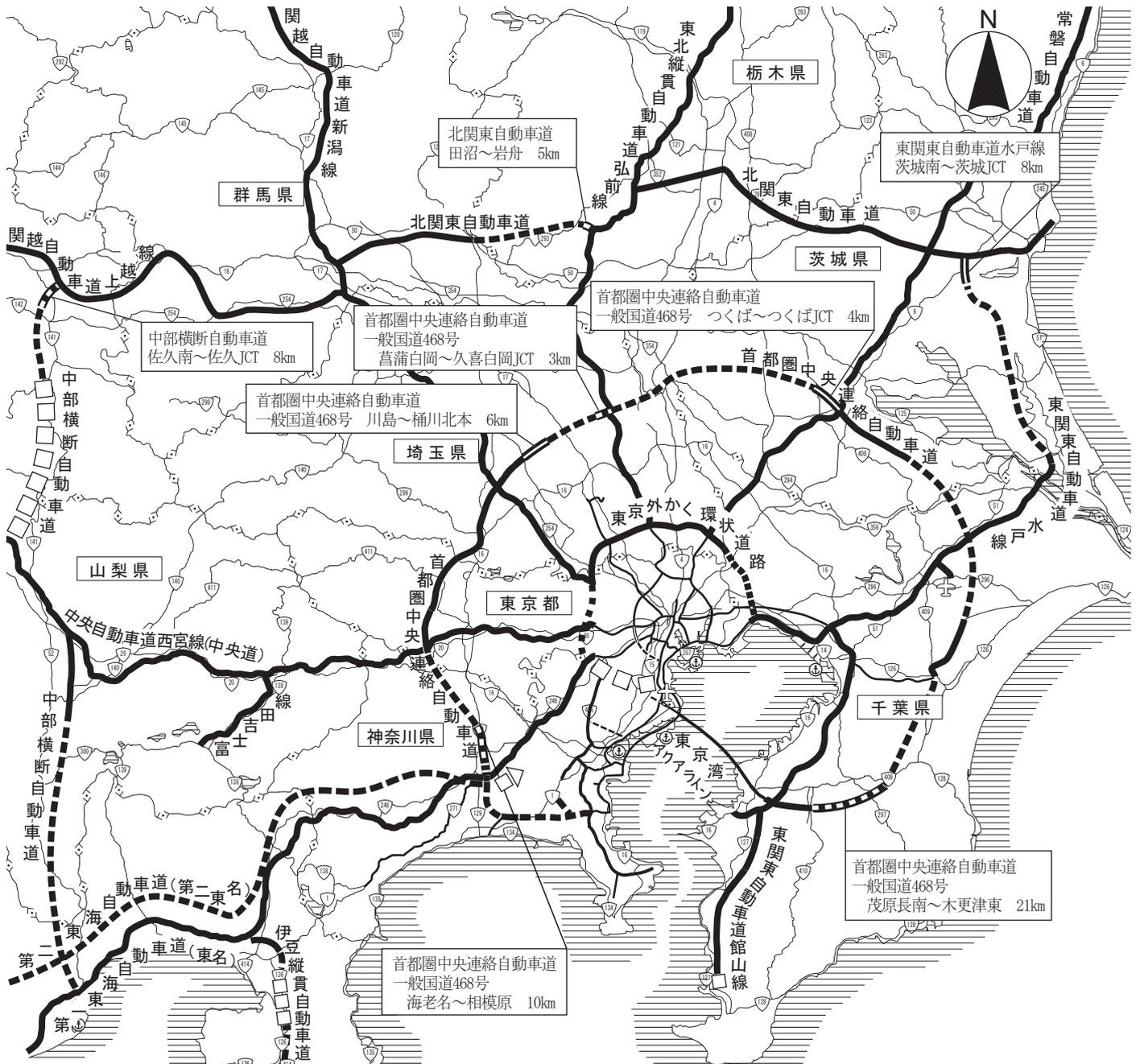
(ロ) 一般国道自動車専用道路

路線名	起点	終点
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	鯉ヶ沢町
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	浜松市
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	丹波市	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	西条市
高知東部自動車道	高知市	安芸市
西九州自動車道	福岡市	武雄市
南九州西回り自動車道	八代市	鹿児島市
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・鳴門ルート) (児島・坂出ルート) (尾道・今治ルート)	神戸市 早島町 尾道市	鳴門市 坂出市 今治市

□ 平成22年度供用・拡幅区間

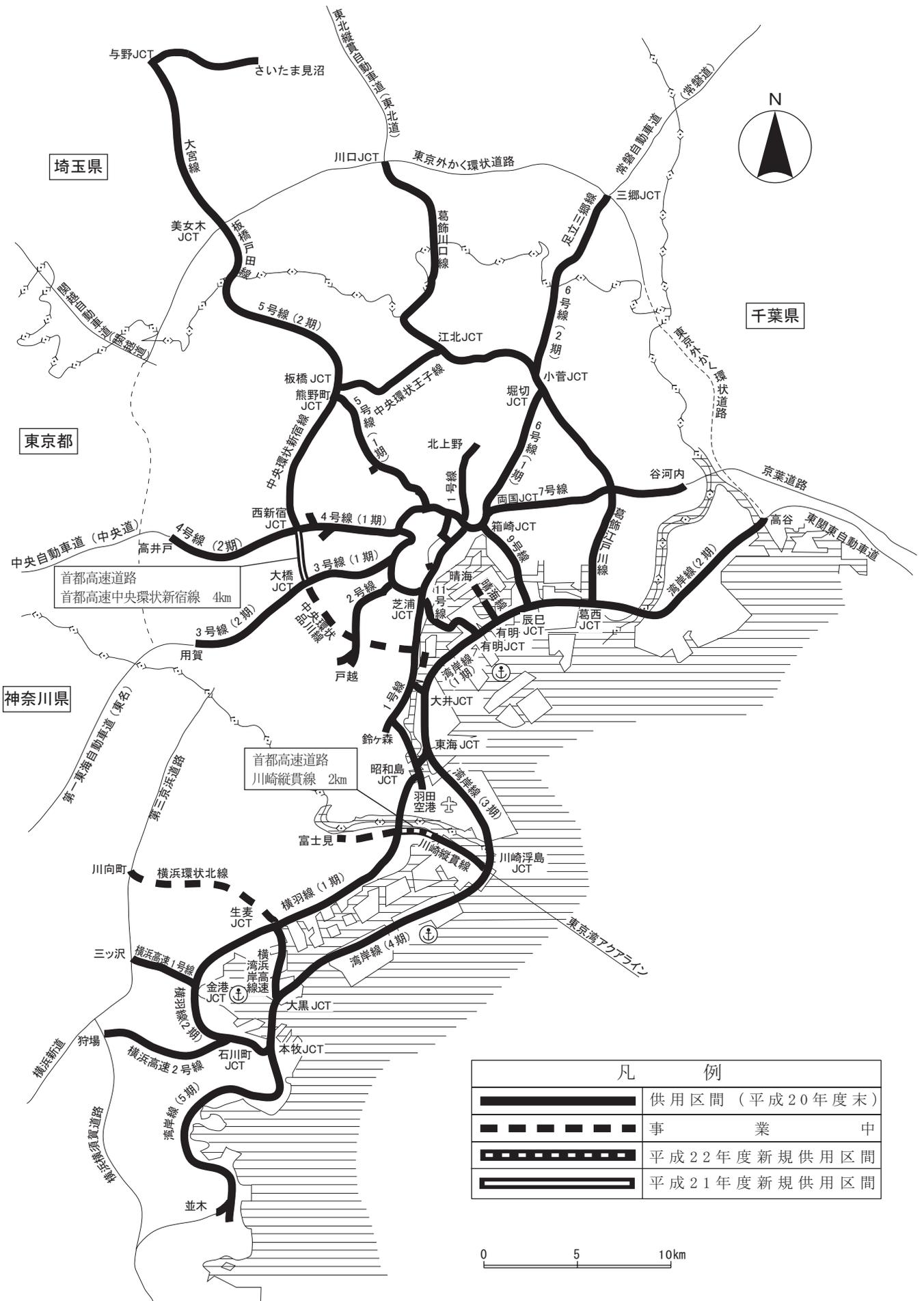
9 大都市圏幹線道路図

(1) 東京圏高規格幹線道路図



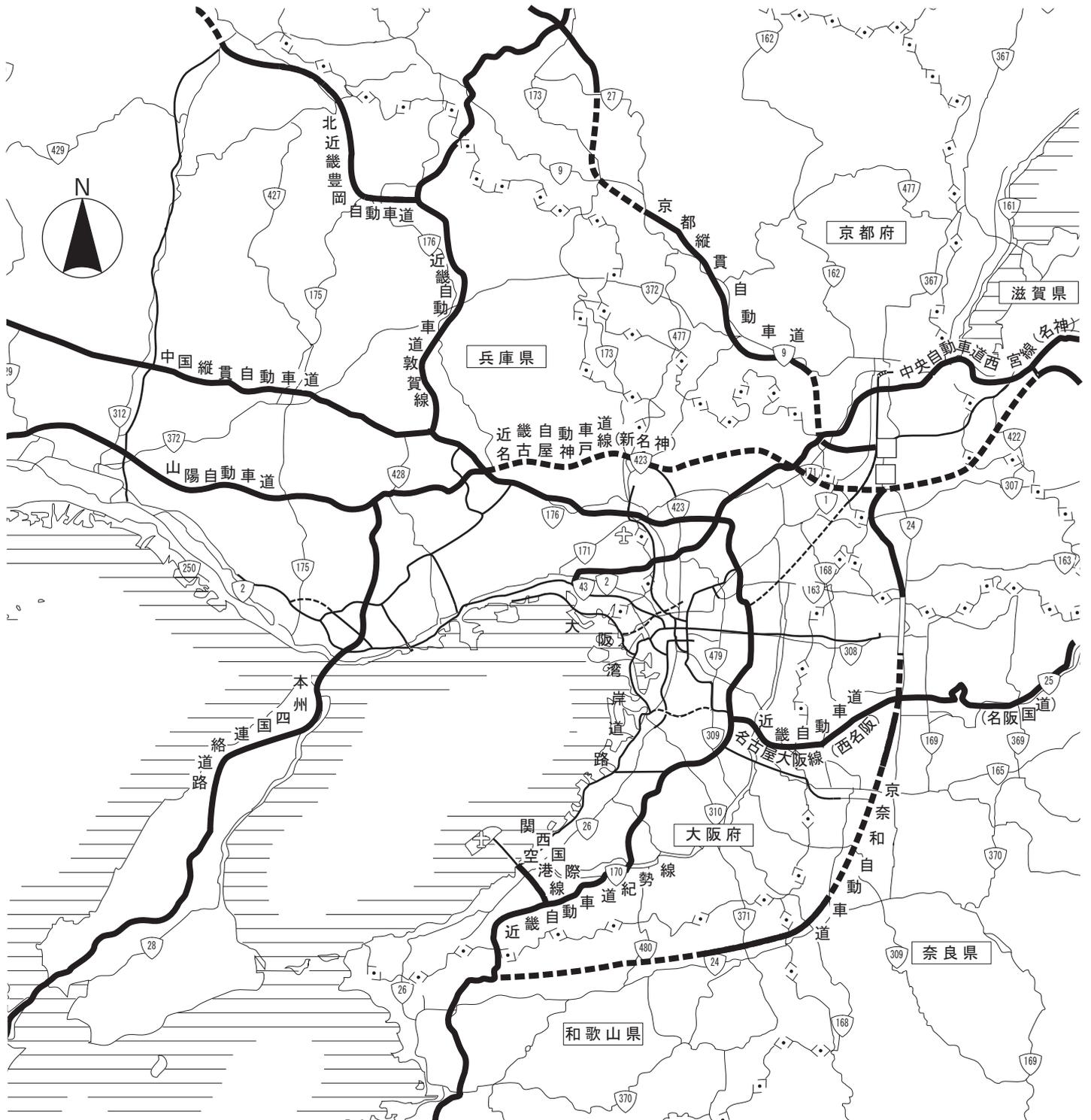
凡 例	
	供 用 区 間 (平成20年度末)
	事 業 中
	調 査 中
	平成22年度新規供用区間
	平成21年度新規供用区間

(2) 首都高速道路図



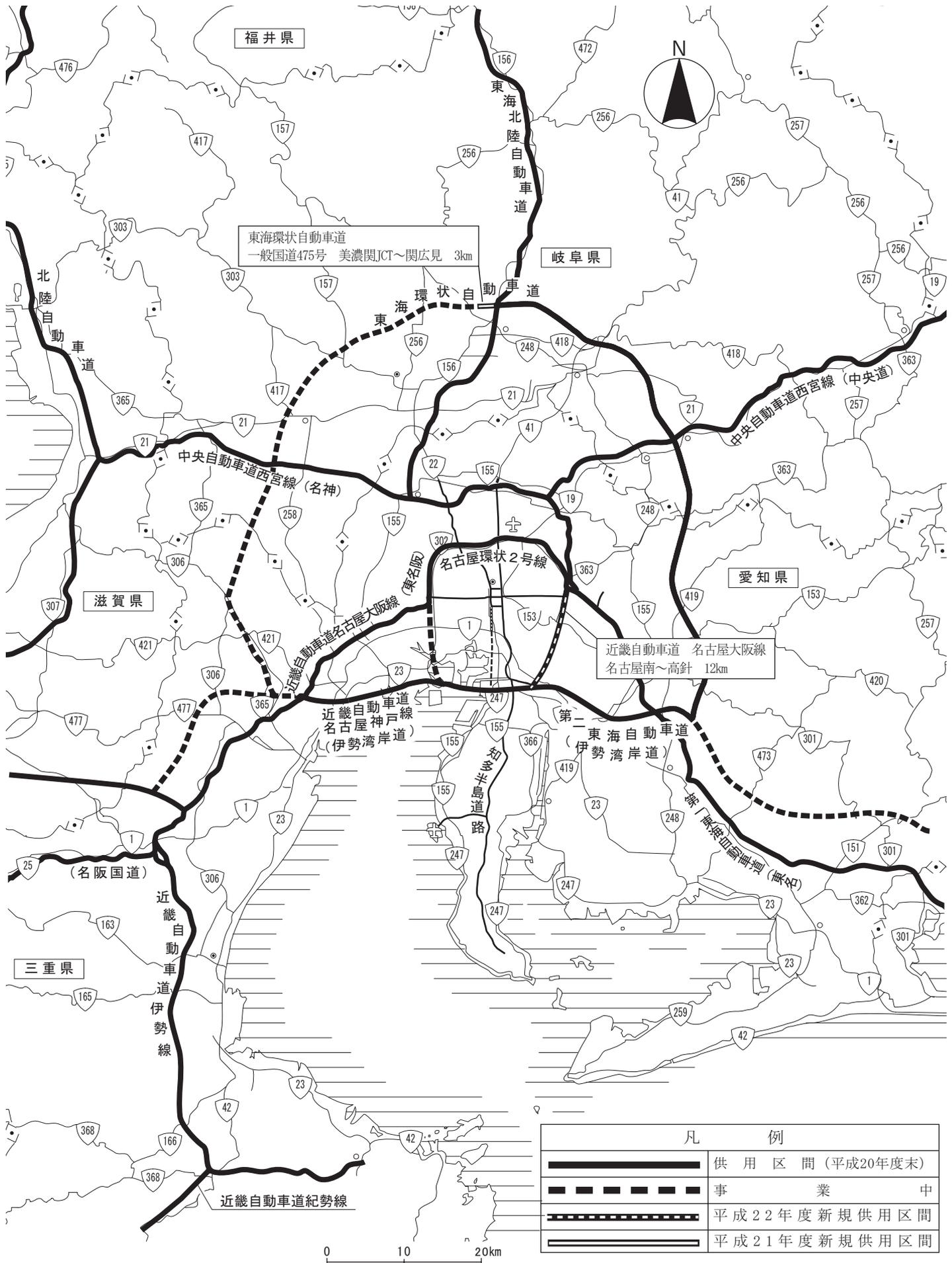
凡 例	
	供用区間 (平成20年度末)
	事 業 中
	平成22年度新規供用区間
	平成21年度新規供用区間

(3) 大阪圏高規格幹線道路図

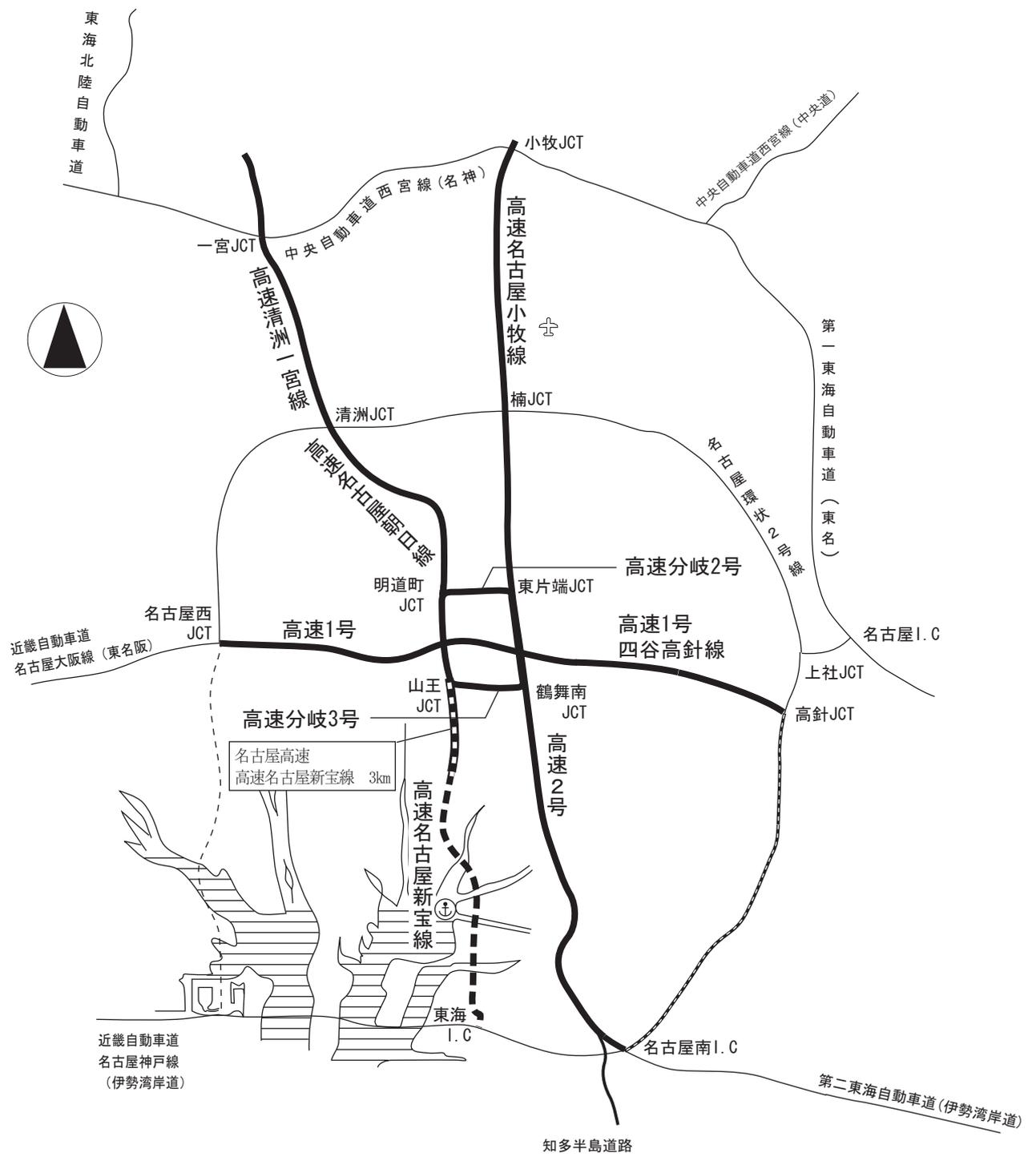


凡 例	
	供用区間 (平成20年度末)
	事業中
	都計済 (アクセス手続完を含む)
	調査中
	平成22年度新規供用区間

(5) 名古屋圏高規格幹線道路図



(6) 名古屋高速道路図



凡 例	
	供用区間(平成20年度末)
	事 業 中
	平成22年度新規供用区間

国土交通省道路局のホームページをご覧ください！！

<http://www.mlit.go.jp/road/>

道路局

検索

