

平成21年度  
道路関係  
予算概算要求概要

平成20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 21 年度予算概算要求の概要	1
1.	基本方針	1
2.	要求概要	2
第 2	道路特定財源の見直し	3
1.	道路特定財源の見直し	3
2.	新たな中期計画の作成	3
3.	無駄の排除、政策の棚卸しへの対応	4
第 3	平成 21 年度予算概算要求のポイント〈重点施策〉	5
第 4	平成 21 年度 主要施策	7
I	我が国の競争力・成長力の確保	7
II	地域の自立と活力の強化	9
1.	生活幹線道路ネットワークの形成	9
2.	慢性的な渋滞への対策	10
III	安全・安心の確保	13
1.	防災・減災対策	13
2.	交通安全の向上	15
3.	安全・安心で計画的な道路管理	17
IV	環境の保全と豊かな生活環境の創造	19
1.	地球温暖化対策	19
2.	道路環境対策	20
3.	生活環境の向上	21
V	既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化	23
VI	道路施策の進め方	25
1.	選択と集中による効果的な事業の実施	25
2.	評価システムの改善とコスト縮減の実施	25
3.	地域の実情に応じた道路整備の実現	26
4.	多様な主体との連携	27
5.	透明性・公平性の確保	27
6.	既存道路の効率的、効果的な利用	28
第 5	主要連携施策	29

(参考資料)

1	道路政策の基本的な方向（体系）	31
2	平成21年度道路投資の内訳等	33
	（1）道路投資の事業別構成	33
	（2）地方費内訳	33
	（3）その他	34
3	道路関係予算概算要求総括表	35
4	財政投融资等総括表	39
5	有料道路予算内訳	40
6	高規格幹線道路網図	43
7	高規格幹線道路及び地域高規格道路の状況	45
	（1）高規格幹線道路の供用予定区間等	45
	（2）地域高規格道路の路線・区間の指定状況	46
8	大都市圏幹線道路図	47
	（1）東京圏幹線道路図	47
	（2）首都高速道路図	48
	（3）大阪圏幹線道路図	49
	（4）阪神高速道路図	50
	（5）名古屋圏幹線道路図	51
	（6）名古屋高速道路図	52
9	指定都市高速道路図	53
	（1）福岡高速道路図	53
	（2）北九州高速道路図	53
	（3）広島高速道路図	54

# 第1 平成21年度予算概算要求の概要

## 1. 基本方針

平成21年度概算要求については、以下を基本方針とし、我が国の競争力・成長力の確保、地域の活性化や安全・安心の確保など政策課題に対応するための各種施策を計画的かつ重点的に推進します。

1. 平成20年5月13日に閣議決定された「道路特定財源等に関する基本方針」を踏まえ、道路特定財源の一般財源化を前提とした要求とする。
2. 平成20年7月29日に閣議了解された平成21年度概算要求基準に基づき、要求を行う。

(参考)

平成21年度概算要求基準においては、公共事業関係費について、前年度予算額を3%削減し更に政策の棚卸し等により2%削減した額を要望基礎額とした上で、概算要求時点では要望基礎額の1.25倍まで、すなわち前年度予算額の1.19倍まで要求ができるとされている。

概算要求基準に基づく要望上限額の対前年度当初予算比

$$\left[ \frac{(97 - 2)}{100} \times 1.25 = 1.19 \right]$$

3. 道路関連支出で指摘を受けた、行き過ぎた支出や無駄については、「道路関係業務の執行のあり方改革本部」最終報告書の内容を着実に実施するとともに、引き続き見直しを行う。
4. 地方の道路整備の進捗に影響がないよう、地方への交付金及び貸付金について、対前年度比同額を要求するなど、地方への配慮を行う。
5. 高速道路料金の引下げ及びスマートインターチェンジの設置について、必要な措置の継続を要求する。

## 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
一 般 会 計 繰 入	49,713	1.13	24,079	1.14
地方道路整備臨時交付金	11,767	1.00	6,825	1.00
計	61,481	1.10	30,904	1.11
道 路 整 備	44,493	1.09	21,173	1.09
一 般 道 路	30,080	1.11	20,074	1.10
うち 交通円滑化	8,317	1.12	5,297	1.12
うち 地域連携推進	17,786	1.14	11,776	1.13
うち 維持修繕	2,267	1.01	1,355	1.01
有 料 道 路	14,412	1.06	1,099	1.00
東日本・中日本・西日本 高速道路株式会社	10,931	1.10	0	—
首都・阪神・本州四国連絡 高速道路株式会社	2,574	0.96	813	1.06
地方道路公社等	907	0.87	286	0.87
道 路 環 境 整 備	16,988	1.14	9,731	1.14
うち 交通安全	6,274	1.20	3,679	1.20
うち 交通連携	4,371	1.09	2,349	1.07
計	61,481	1.10	30,904	1.11

- <注> 1. 貸付金償還金等(国費834億円)を含む  
 2. 河川等関連地域連携道路事業(事業費486億円、国費260億円)を含む  
 3. 交通円滑化には、道路交通の円滑化を図るための環状道路・バイパスの整備、現道の拡幅等を計上している  
 4. 地域連携推進には、地域の交流・連携等を促進するための高規格幹線道路及び地域高規格道路、地域交流を支援する道路の整備等を計上している  
 5. 交通安全には、交通の安全を確保するための歩道整備、交差点改良等を計上している  
 6. 交通連携には、交通機関との連携及び結節機能強化等を実施するための踏切対策、駅前広場整備等を計上している  
 7. 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  
 8. 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  
 9. 本表のほか、行政部費(国費192億円)がある

財 政 投 融 資 22,151億円 (対前年度比 0.84)

地方道路整備臨時貸付金 1,000億円 (対前年度比 1.00)

<注> 財政投融资は、全額政府保証国内債である

## 第2 道路特定財源の見直し

### 1. 道路特定財源の見直し

道路特定財源の見直しについては、平成20年5月13日に基本方針が閣議決定されたところであり、必要な検討を進め、基本方針の具体化を図ります。

#### 道路特定財源等に関する基本方針

平成20年5月13日  
閣議決定

道路特定財源等については、以下の基本方針のとおりとする。

1. 道路関連公益法人や道路整備関係の特別会計関連支出の無駄を徹底的に排除する。  
政府全体で、行政と密接な関係にある公益法人について、6月末までに集中点検を実施し、支出の無駄を徹底的に是正する。
2. 道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し21年度から一般財源化する。  
その際、地方財政に影響を及ぼさないように措置する。また、必要と判断される道路は着実に整備する。  
一般財源化の法改正により、道路整備費の財源等の特例に関する法律案における道路特定財源制度の規定は21年度から適用されないこととなる。
3. 暫定税率分も含めた税率は、環境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、今年の税制抜本改革時に検討する。
4. 道路の中期計画は5年とし、最新の需要推計などを基礎に、新たな整備計画を策定する。この計画は、20年度道路予算の執行にも厳格に反映する。
5. ガソリン税などの暫定税率の失効期間中の地方の減収については、各地方団体の財政運営に支障が生じないように、国の責任において適切な財源措置を講じる。その際、地方の意見にも十分配慮する。
6. これらの具体化を進めるため、道路特定財源等に関する関係閣僚会議を設置する。

### 2. 新たな中期計画の作成

平成20年5月13日に閣議決定された「道路特定財源等に関する基本方針」では、「道路の中期計画は5年とし、最新の需要推計等を基礎に、新たな整備計画を策定する」とされました。この閣議決定に基づき、地方の方々の声を始め、国民各層の声に真摯に耳を傾けながら、最新のデータと専門家の意見を踏まえ、作成を進めます。

なお、交通需要推計については、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計に基づいた推計値のとりまとめを、また費用便益分析を含む道路事業の評価手法についてはその見直しを行います。

### 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～

道路関係業務の執行に関する種々の支出に対しては、数々の問題点が指摘され、国民の皆様の疑念や不快の念を招き、道路行政に対する信頼を損ねてしまいました。国土交通省では、道路行政に対する国民の皆様の信頼を回復するため、次のような取組みを行います。

#### (1) 道路関係業務の執行のあり方改革本部最終報告書の着実な実施

国土交通省では、行き過ぎた支出や無駄を改め、早急に国民の皆様の信頼を回復するために、「道路関係業務の執行のあり方改革本部」を設置し、国民目線に立った総点検を行うとともに、改革方針を検討し、平成20年4月17日に最終報告書を取りまとめたところです。

最終報告書では、道路関係公益法人の改革、地方整備局等における支出の改革について対策を取りまとめており、現在、道路関係公益法人に対する契約方式の適正化や支出の削減、公益法人の組織形態の見直しなどの取組み、地方整備局等における広報広聴経費の適正化等の支出の改革を鋭意進めているところであり、今後とも、この報告書の内容を着実かつ迅速に実行するとともに、不断のフォローアップを行い、改革を引き続き実行します。

##### ○道路関係公益法人の改革

- ・契約方式の適正化(より競争性の高い契約方式の拡大：  
特命随意契約率94%(H18)から4%(H20)へ)
- ・支出の削減(平成22年度までに平成18年度比半減以上)
- ・業務、組織形態の見直し(支出を受ける法人を50法人から16法人へ) 等

##### ○地方整備局等における支出の改革

- ・広報広聴経費の適正化(平成20年度から平成18年度比半減)
- ・公用車の削減と車両管理業務委託の適正化  
(平成20年度後半から車両管理業務委託の一般競争入札への全面移行)
- ・業務管理等の適正化(タクシー使用等の適正化) 等

#### (2) 無駄の排除と政策の棚卸し

平成21年度は、最終報告書の内容の着実な実施をはじめ、無駄の排除を徹底するとともに、従来から行ってきた事業・調査について徹底的な見直しを行い、政策の棚卸しを行うことで、新たな施策の充実強化を図ります。

また、予算科目の見直しを行い、支出の透明性の向上を図ります。

##### ○駐車場整備推進機構の解散

○道路開発資金制度の廃止：**対象額31億円**

○国道等の小規模な改良事業に対する国庫補助の廃止：**対象額161億円**

○調査、広報広聴、事業運営等に関する予算科目の見直し

### 第3 平成21年度予算概算要求のポイント<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 (P. 7, 23参照)

■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

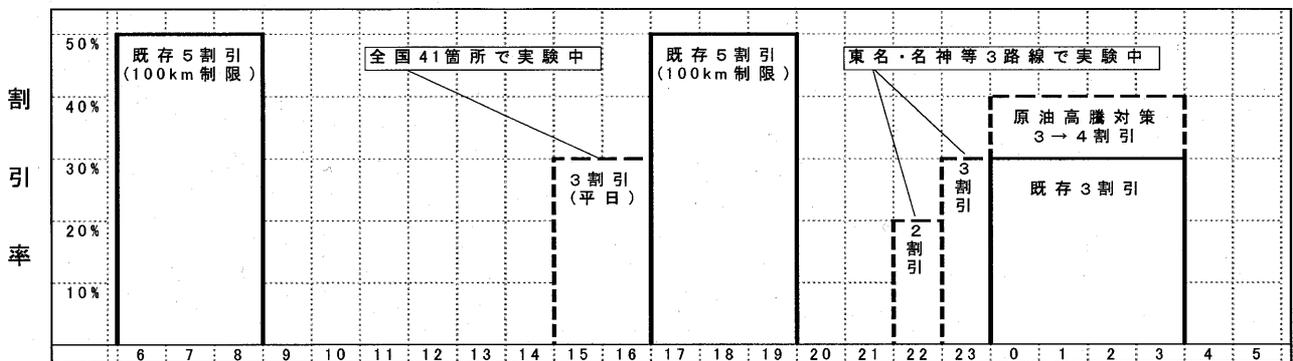
- ・基幹ネットワークについて、厳格な評価を行いつつ徹底したコスト縮減を図り、効率的な整備を推進
- ・拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス道路の整備を推進
- ・国際標準コンテナ車の通行支障区間を早期解消

■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

<現在実施中の料金引下げの例（地方部の高速国道）>

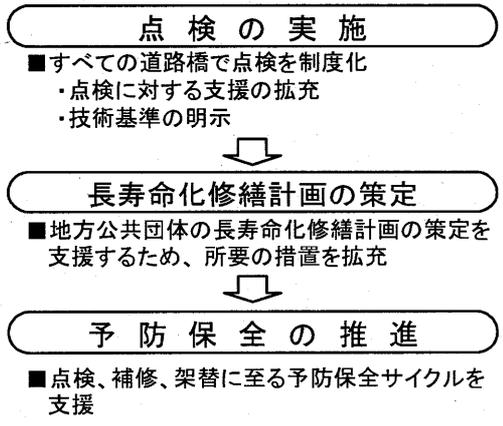
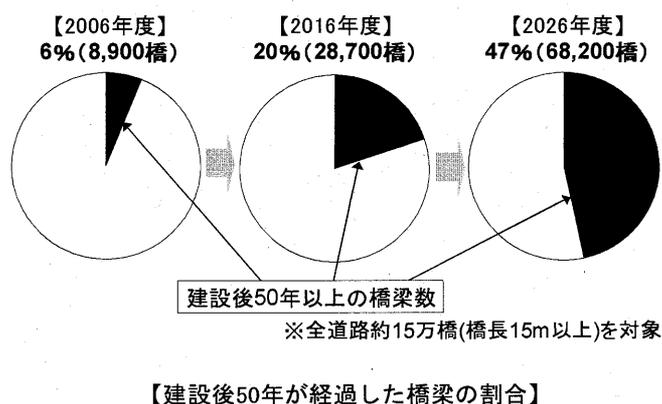
—— 民営化の際に導入した既存の割引  
 - - - 社会実験中の割引



#### ○ 安全・安心で計画的な道路管理 (P. 17参照)

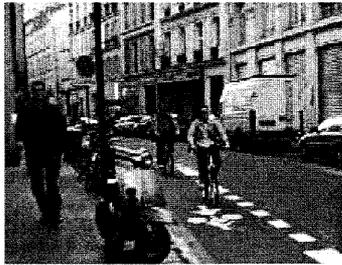
■今後高齢化した橋梁等が急増する中、過酷な交通状況下にある首都高速道路では、既に約18万件の補修が必要な損傷を発見し、順次補修。また、約9割の市区町村が定期点検を未実施であり、定期的な点検により「早期発見・早期対策」を行う予防保全の推進が必要

- ・道路橋の点検の制度化【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】



## ○ 自転車利用環境の整備 (P. 16参照)

■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 (P. 21参照)

■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となっており、新たな推進方策が必要

- ・次期無電柱化推進計画の策定
- ・軒下配線、裏配線を積極的に活用し、歩道のない狭隘な道路等、地域の実情に合わせて手法を工夫することで、無電柱化を推進【新規】

ロンドン・パリ・ホン  
100%  
ニューヨーク  
77%

東京(23区) 42%  
全国 13%

※我が国の値は市街地の幹線道路

【無電柱化の現状】

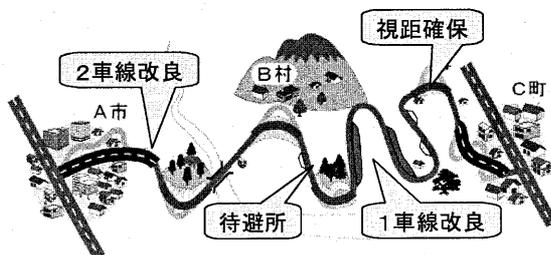
## ○ 地域の自立を支える生活幹線道路の整備 (P. 9, 26参照)

■日常の暮らしを支える生活幹線道路において、すれ違いに支障がある等の移動支障区間が多数存在しており、ネットワークとしての機能や安全な走行の確保が必要

- ・地域高規格道路やバイパスの整備及び現道拡幅等により移動支障区間の解消を推進
- ・整備にあたっては、地方への交付金及び貸付金を継続し、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

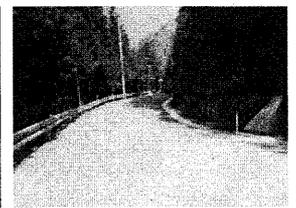
- ・実態調査に基づき、構造令の運用改善や見直しについての検討を実施【新規】



【1.5車線の整備のイメージ】



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】

## 第4 平成21年度 主要施策

### I 我が国の競争力・成長力の確保

#### 基幹ネットワークの整備

経済のグローバル化の進展と東アジア諸国の急速な経済発展に直面している中で、我が国は東アジア諸国と競争・連携しながら持続可能な経済成長を実現するために、国際競争力を一層強化する必要があります。このため、東アジアとの交通ネットワークの連携等を意識しつつ、規格の高い道路の整備、空港・港湾と物流拠点間を円滑に結ぶ道路ネットワークの形成等、陸海空が一体となった国内交通サービスの充実を図るための道路整備を推進します。

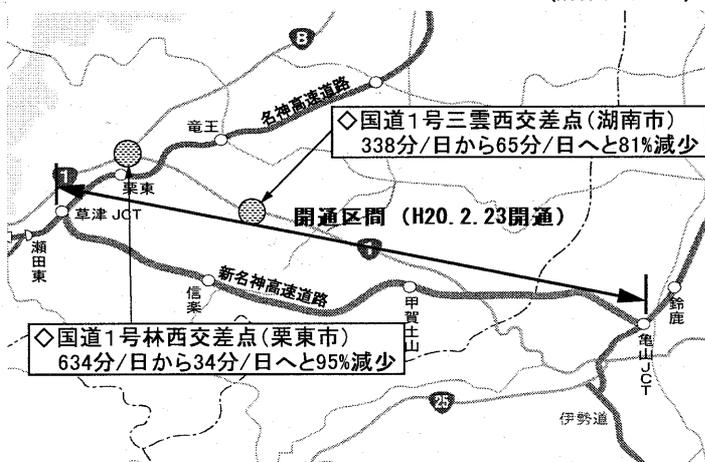
#### (1) 規格の高い道路ネットワークの整備

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

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

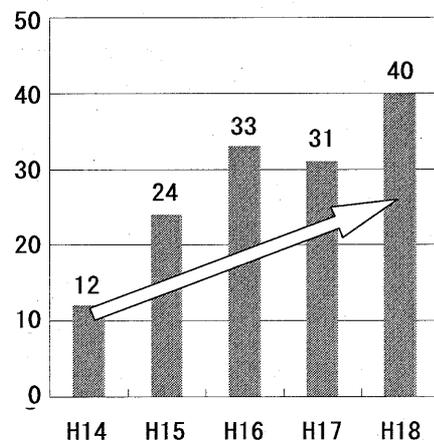
基幹ネットワークについて、地方の中心都市を連絡するペア率<sup>参1</sup>  
H19（実績）71% ⇒ H20（見込み）73% ⇒ H21（目標）74%

並行する国道における渋滞・混雑時間の変化<上下線合計>  
(H19.4→H20.4)



・開通により、並行する国道1号（滋賀県内）では著しかった渋滞・混雑が概ね解消

新名神周辺の進出企業数



・開通に向け、平成14年～平成18年の間に140社の企業が進出

#### 【新名神高速道路の整備効果】

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

## (2) 環状道路の整備

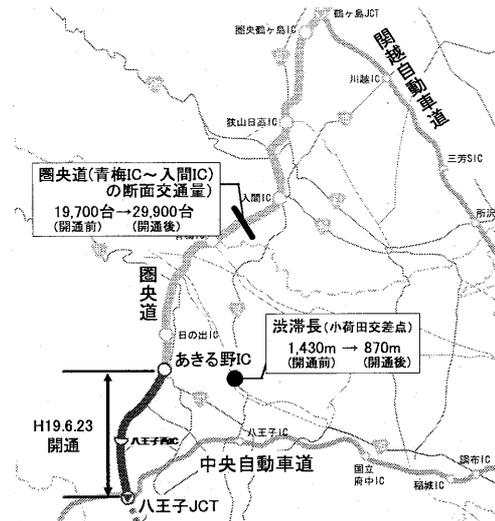
都市の骨格形成に加え、交通渋滞の緩和、CO<sub>2</sub> 排出量の削減及び良好な生活空間創造のため、首都圏中央連絡自動車道等の供用目標の達成に向けた着実な整備を図るなど、引き続き全国の都市圏における環状道路の整備を重点的に推進します。

### ○環状道路整備：

#### H21供用予定箇所

#### (三大都市圏環状道路)

- ・首都高速中央環状新宿線  
(西新宿JCT～大橋JCT：4 km)
- ・首都圏中央連絡自動車道  
(川島IC～桶川JCT：6 km、  
つくばIC～つくばJCT：4 km)



・八王子JCT～あきる野ICの開通により、関越道と中央道が接続され、圏央道の交通量が大幅に増加し、並行する国道16号の渋滞が緩和

#### 【圏央道の整備効果】

## (3) 空港・港湾とのアクセス強化

国際競争力の確保のため、諸外国との交流の拠点となる空港・港湾と国内の各地を結ぶ道路ネットワークの形成等、陸海空が一体となった国内交通サービスの充実が必要です。このため、物流活動の中核となる拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率<sup>参2</sup>（平成19年度(実績)69%）を欧米並みの水準（約9割）にまで向上させることを目標に、アクセスが不十分である区間について、重点的に整備を推進します。

## (4) 国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消

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

具体的には、規格の高い道路ネットワークの整備に加え、供用中の国際物流基幹ネットワーク<sup>参3</sup>上に存在する国際コンテナ通行支障区間（平成20年4月現在で約450km）について、国際標準コンテナ車の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強、現道拡幅、バイパス整備等の対策を実施し、早期解消を図ります。

### ○国際コンテナ通行支障区間解消のための対策事業：

幅員狭小の解消：高松港関連道路（主要地方道高松長尾大内線（香川県））等

<参> 2. 拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率：10分以内に高速道路等のICへの到達可能な拠点的な空港・港湾（71箇所）の割合

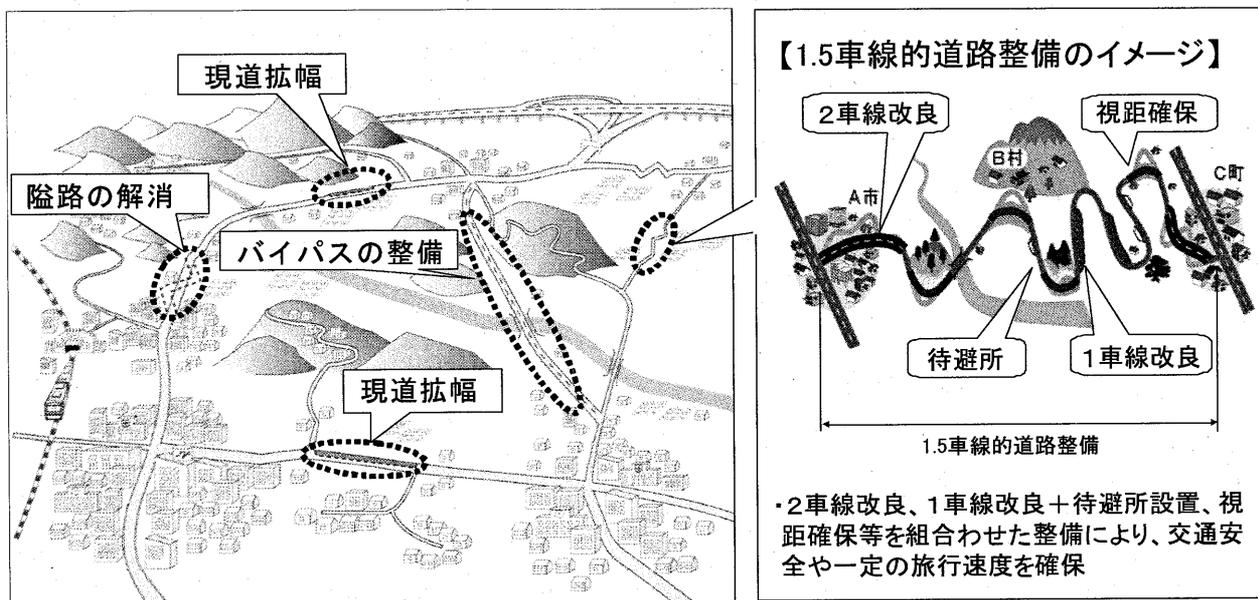
3. 国際物流基幹ネットワーク：港湾等から工場等の物流拠点へ積み替えなく通行できる道路網で、高速道路や国道など物流の観点から重要な幹線道路網（約29,000km）

## Ⅱ 地域の自立と活力の強化

### 1. 生活幹線道路ネットワークの形成

#### (1) 地域の幹線道路の整備

日常の暮らしを支える生活幹線道路において、ネットワークとしての機能や安全な走行を確保するため、地域高規格道路やバイパスの整備、現道拡幅等により、スムーズな走行や車のすれ違いに支障のある区間の解消を推進します。その際、1.5車線の道路整備等の地域の実情に応じた道路構造も積極的に採用しつつ取組みます。



【生活幹線道路ネットワークの整備イメージ】

#### (2) 地方の自主性・裁量性の確保

地方の自主性・裁量性により、地域の生活に密着した道路の整備を安定的に推進するため、地方道路整備臨時交付金を継続します。あわせて、地方の自主性・裁量性を高めるために、所要の改善を図ります。

また、道路整備にあたり必要となる地方負担の軽減、平準化を図るため、地方公共団体が直轄事業、補助事業及び地方道路整備臨時交付金による事業に伴い負担する額の一部に対して、無利子の貸付けを行います。

さらに、道路構造令について、地方の実情にあわせた道路整備が進むよう、その運用状況について地方公共団体にアンケート調査を行い、工夫事例をとりまとめるとともに、必要な改善を行います。

○地方道路整備臨時交付金について所要の改善を図りつつ継続

○地方道路整備臨時貸付金の継続：国費1,000億円

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

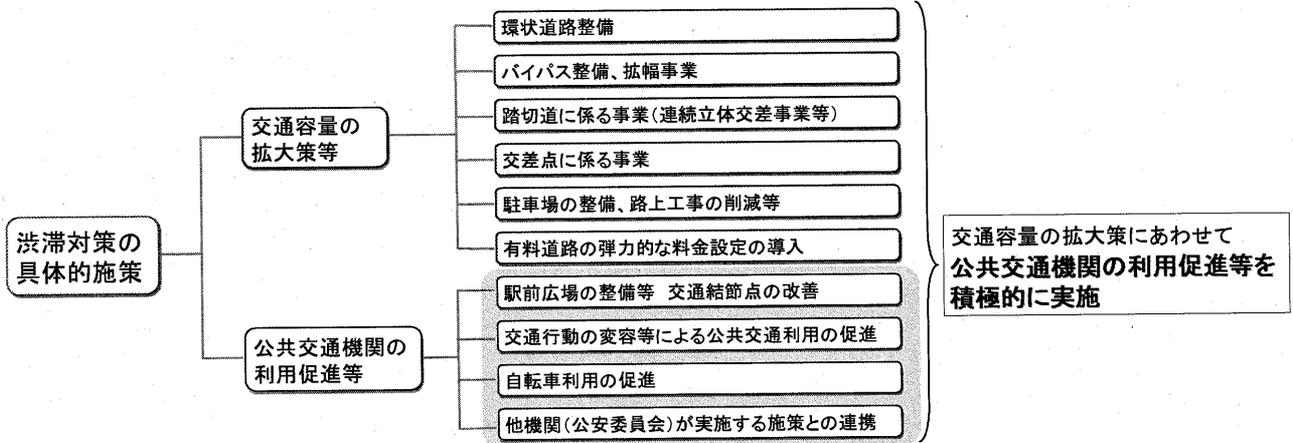
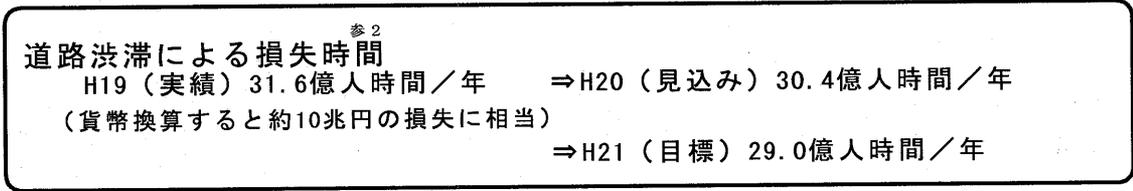
## 2. 慢性的な渋滞への対策

### (1) 選択と集中による効果的な渋滞対策の推進

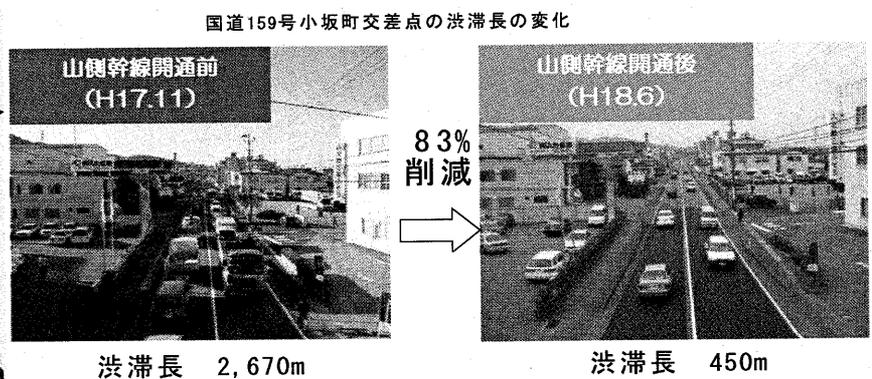
特に事業効果が高い箇所を対象に、既存ストックの有効活用を図りながら、優先的に対策を実施します。対策箇所については、最新の交通状況のモニタリングを行い、客観データをもとに各地域の方々の意見を聞いた上で選定するなど、より利用者の実感にあった透明性の高い渋滞対策を推進します。

具体の対策としては、バイパス整備等の交通容量拡大策に併せ、路上工事の縮減、公共交通機関や自転車の利用促進等の施策をより積極的に推進するとともに、公安委員会との連携を強化し、信号高度化に併せた局所的な交差点改良等による交通の円滑化を行います。

○渋滞対策：国道15号蒲田立体交差事業（東京都）等



【今後の渋滞対策のイメージ】



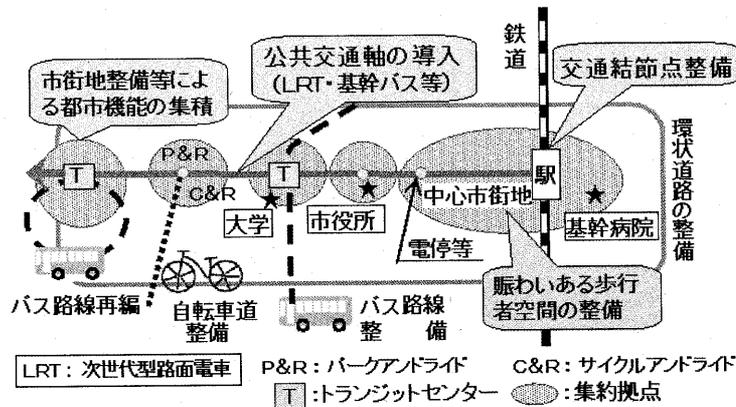
【渋滞対策による改善効果の事例（金沢外環状道路山側幹線）】

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

## (2) 公共交通機関の利用促進等に向けた総合的な交通戦略の展開

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

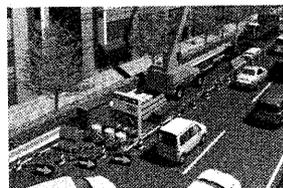
- 交通結節点改善事業：米子駅（鳥取県）等
- LRTに対する総合的支援：富山市（富山県）等
- 都市モノレール・新交通システムの整備：  
千葉都市モノレール（千葉県）等



## (3) 路上工事による交通への影響の縮減

都道府県ごとの「路上工事対策行動計画」に基づき路上工事対策を実施するとともに、策定エリアの拡大・展開を図ります。その際、行動計画において定めた改善目標（路上工事時間・渋滞長）と実績を公表し、年度ごとに計画のフォローアップを行い、更なる路上工事対策へとつなげる路上工事マネジメントを実施します。

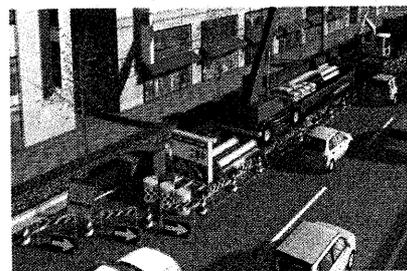
- 行動計画に基づき、共同施工による工事量の縮減、年末及び年度末の工事抑制の徹底
- 路上工事による渋滞長を計測して、著しい渋滞が発生した場合は工事を一時休止



夏にガス工事を予定



同じ場所で、秋に水道工事を予定



同時期に施工し工事日数を削減

### 【路上工事縮減のための取組み（共同施工）】

<参> 3. 路上工事対策行動計画：都道府県ごとに道路管理者と占有企業者（電気・ガス・水道等）から構成される協議会が、改善目標及び実績を定めるとともに、路上工事時間の計測等の具体的行動を明確にし公表する計画（福岡県、岡山県策定済）

#### (4) 踏切対策のスピードアップ<sup>参4</sup>

開かずの踏切等に対し、連続立体交差事業、道路の立体化等により踏切除却を行う抜本的な対策を推進します。その際、高架高さや延長を抑えた連続立体交差事業（ミニ連立）の推進、市区が施行する連続立体交差事業への支援等により、スピードアップを図ります。

また、通学路等における開かずの踏切及び前後の道路よりも歩道が狭隘な踏切の速効対策対象踏切（約1,200箇所）に対しては、平成22年度までにすべて（平成18～21年度には約8割の箇所）対策を実施します。

##### ○連続立体交差事業：

H21高架切替予定箇所 JR中央線三鷹駅～国分寺駅付近（東京都）等

踏切除却を重点的に進める抜本対策対象踏切<sup>参5</sup>は約1,400箇所

⇒H18からは2倍を上回る除却ペースを目標にスピードアップ

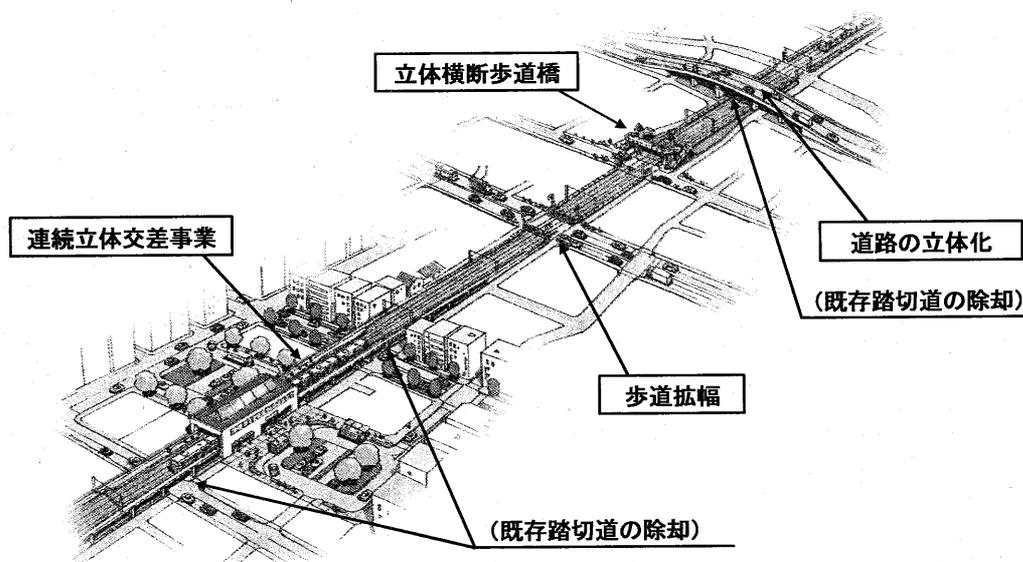


高架切替前(最大渋滞長:約500m)



高架切替後(交通渋滞解消)

#### 【踏切除却の対策事例（JR阪和線）】



#### 【踏切対策イメージ】

<参> 4. 開かずの踏切：電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切  
5. 抜本対策対象踏切：開かずの踏切、自動車ボトルネック踏切及び歩行者ボトルネック踏切

## Ⅲ 安全・安心の確保

### 1. 防災・減災対策

#### (1) 耐震対策の推進

大規模地震発生時における被害を軽減するとともに、円滑かつ迅速な応急活動を確保するため、緊急輸送道路のうち、広域応援部隊等が移動するための県庁所在地間を結ぶ道路について、橋梁の重大な損傷を防止する対策<sup>参1</sup>を引き続き推進します。

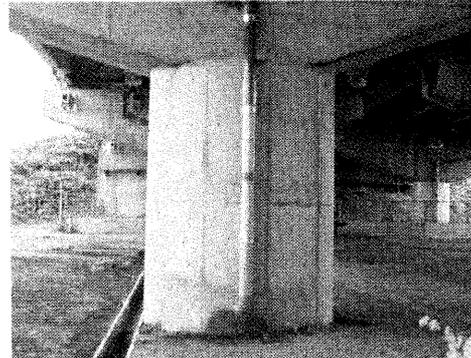
また、その他の緊急輸送道路については、橋梁の落橋・倒壊を防止する対策<sup>参2</sup>を推進します。

【緊急輸送道路にある橋梁（平成20年3月）】

	緊急輸送道路全体(約5万橋)	
	広域応援部隊等が移動するための県庁所在地間を結ぶ道路	その他の緊急輸送道路
損傷の恐れ	約 16% (約 8,000橋)	約 14% (約 7,000橋)
うち、落橋・倒壊の恐れ	0%	約 4% (約 2,000橋)
対策済・対策不要	約 70% (約 35,000橋)	



耐震対策をしていなかったため損傷を受けた例



耐震対策が完了したため損傷が無かった例

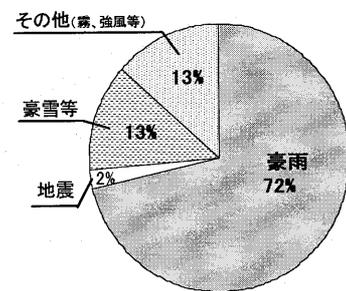
【新潟県中越地震における耐震対策の効果】

#### (2) 豪雨対策等の推進

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

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

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



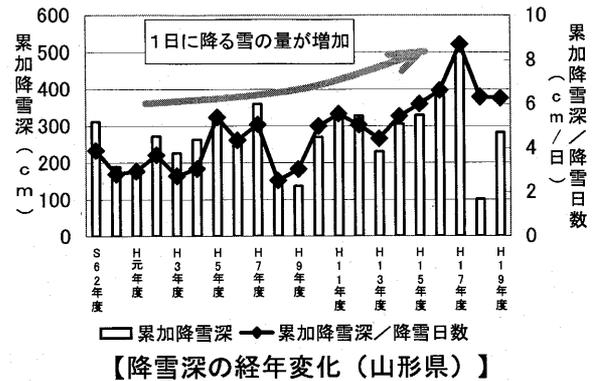
H9～H18年度の平均：約8,300回/年度

【道路の通行止め原因】

- <参> 1. 損傷を防止する対策：鋼板巻立てによる橋脚の補強等により、損傷なし又はひび割れ程度に防止する対策。落橋・倒壊を防止する対策よりも耐震レベルは高い
2. 落橋・倒壊を防止する対策：落橋防止工等により、落橋や倒壊等の甚大な被害を防止する対策
3. 公共施設：県庁、役場等の行政機関や、鉄道駅、空港、港湾、インターチェンジ等の主要交通拠点

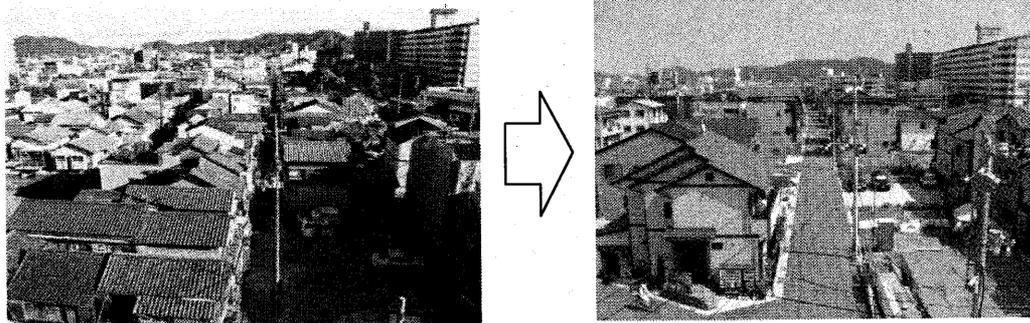
### (3) 雪国の生活を支える冬期道路ネットワークの確保

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



### (4) 密集市街地における都市防災対策の推進

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



【災害時に家屋の倒壊や大規模な延焼の可能性のある市街地における対策例】

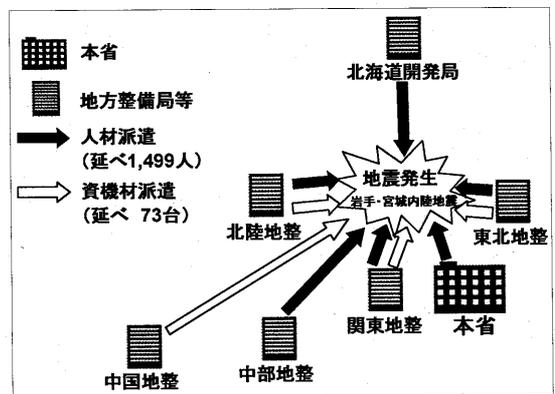
### (5) 災害時の迅速な復旧に向けた取組みの強化

大規模災害時の迅速かつ的確な緊急対策のため、災害対策用機械の整備を推進するとともに、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）により、被災状況の把握、災害応急対策に対する技術的な支援等を円滑かつ迅速に実施します。

また、大規模地震等により被災した指定区間外国道について、国道としてのネットワーク機能を早期に確保するため、応急復旧のみを対象とした直轄権限代行による災害復旧事業を制度として明確に位置づけ、早期復旧の支援強化を図ります。

さらに、全国の「道の駅」において、災害情報の提供や復旧活動の支援ができるよう防災拠点化を図ります。

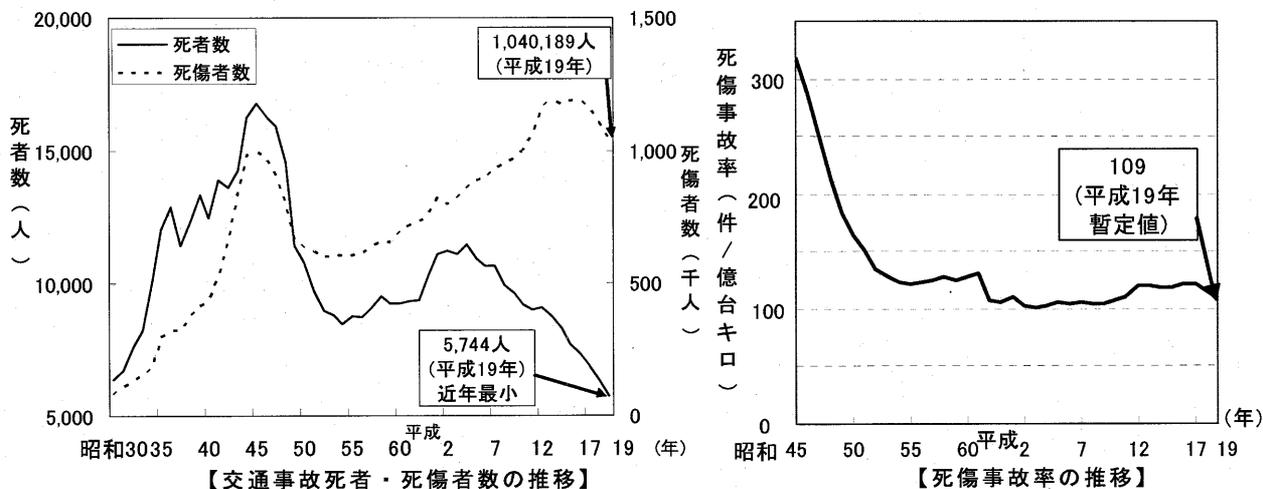
○直轄権限代行による指定区間外国道の応急復旧の支援強化



【岩手・宮城内陸地震時の緊急災害対策派遣隊の状況】

## 2. 交通安全の向上

平成19年の交通事故死者数は、昭和28年以来54年ぶりに5,000人台となり、7年連続の減少となっていますが、死傷者数は依然として100万人を超えており、国民の約100人に1人が交通事故で死傷するなど、道路交通安全を取り巻く状況は厳しいものがあります。このため、幹線道路と通学路等の生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を推進するとともに、安全・安心な歩行空間や自転車利用環境の整備を推進します。



参4  
**道路交通における死傷事故率をH24までに約1割削減**

### (1) 幹線道路の交通事故対策

幹線道路については、事故が特定の区間に集中していることから、地域の方々の意見も聞きながら、「事故危険箇所」<sup>参5</sup>を含め、事故の発生割合の高い区間において重点的に実施し、予算を集中投資することで効果的に進めます。個別の対策実施にあたっては、事故原因の検証に基づき、効果的に実施します。



・歩行者、自転車の横断が多く、右左折時に歩行者、自転車を見落とし接触する事故が多発

【事故の発生割合の高い区間の例】

<参> 4. 死傷事故率：車が1億km走行する間に起こる死傷事故件数。1件/億台キロとは、例えば1万台の自動車が1万km走行した場合に、平均1件の死傷事故が発生することを意味する  
 5. 事故危険箇所：事故の発生割合の高い区間のうち、特に重点的に対策を実施すべき箇所。警察庁と連携して、平成20年度に新たに指定予定  
 6. 事故の発生割合の高い区間：死傷事故率100件/億台キロ以上の区間。死傷事故率が、欧米水準の約2.5倍以上で、国内の平均値以上

## (2) 通学路等における安全・安心な歩行空間の創出

交通事故死者数に占める歩行中の死者数の割合が欧米に比べて高いこと等から、人優先の安全・安心な歩行空間を形成するため、「あんしん歩行エリア」や「くらしのみちゾーン」を含



【通学路の歩道整備事例】 【カラー舗装による歩行空間の整備事例】

め、小学校等に通う多くの児童が利用するなど、事故の危険性の高い通学路<sup>参7</sup>において集中的に交通安全対策を実施します。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法も含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。

事故の危険性の高い通学路における歩道等の整備率

H20（見込み）約64% ⇒ H21（目標）約66%

## (3) 安全で安心な自転車利用環境の整備

自転車事故の減少や低炭素社会の実現を目指し、道路管理者と警察が連携し、自転車道や自転車レーン等、歩行者や自動車から分離された自転車走行空間や駐輪場を整備し、自転車道ネットワークを創出します。



自転車道（アムステルダム） 自転車レーン（パリ）  
【自転車先進都市の整備事例】

平成20年1月に指定した全国98地区の自転車通行環境整備モデル地区において、平成21年度末までに自転車道、自転車レーン等の整備を行い、各種課題の整理とその改善策の検討を進めます。

あわせて、パリやアムステルダム等、欧米の自転車先進都市等の取組みを参考としながら、都市を挙げてネットワーク整備に取り組む意欲のある都市に対し、国の支援方策等について検討するとともに、自転車重点都市（仮称）の指定に向けて計画策定支援等<sup>参8</sup>を行います。

○自転車通行環境整備モデル地区の整備：拾六町地区（福岡県）等 98地区<sup>じゅうろくちょう</sup>

自転車通行環境整備モデル地区における自転車道等の整備をH21末までに完了

<参> 7. 事故の危険性の高い通学路：児童または幼児が小学校等に通うため、1日につき概ね40人以上通行する道路の区間等、事故が発生しているまたは発生するおそれ大きいと認められる通学路

8. パリでは、13年間（平成7年～平成19年）で自転車専用道路を約400km整備

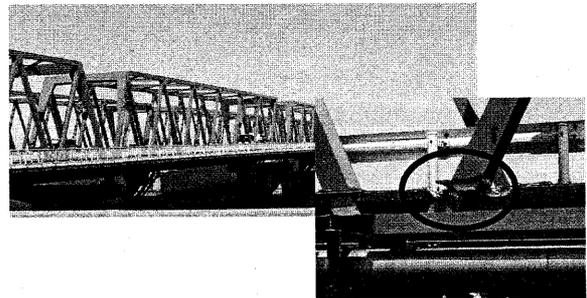
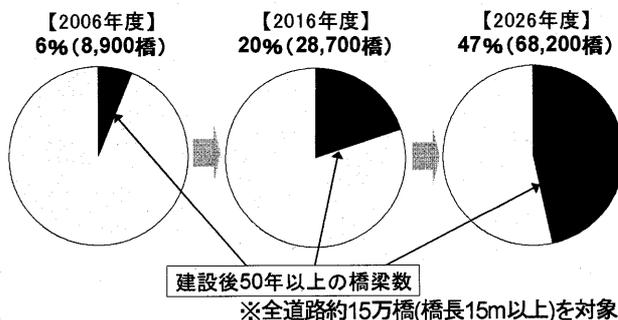
### 3. 安全・安心で計画的な道路管理

今後、高度経済成長期に建設された多くの橋梁等、高齢化した道路ストックが急増し、重大な損傷発生危険性が高まる懸念があります。また我が国は、諸外国に比べ大型貨物車が多く、橋梁の損傷に大きく影響しています。(例：過酷な交通状況下にある首都高速道路では6年間で約18万件の補修が必要な損傷を発見し、順次補修)

このため、安全で安心な道路サービスを確保できるよう、定期的な点検<sup>参9</sup>により、早期に損傷を発見し、事故の発生はもちろんのこと、大規模な修繕や更新に至る前に対策を行う予防保全を推進し、計画的な長寿命化(例：鋼橋の平均的な寿命を約60年→約100年)を図ります。

#### (1) 道路橋の予防保全の推進

道路橋の「早期発見・早期対策」を行う予防保全システムの全国展開を図るため、点検の制度化等、平成20年5月の「道路橋の予防保全に向けた提言」<sup>参10</sup>を順次具体化します。

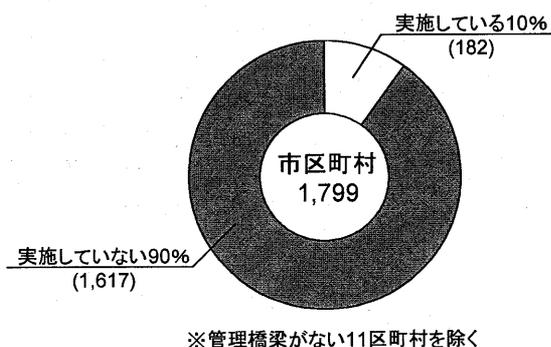


【建設後50年が経過した橋梁の割合】

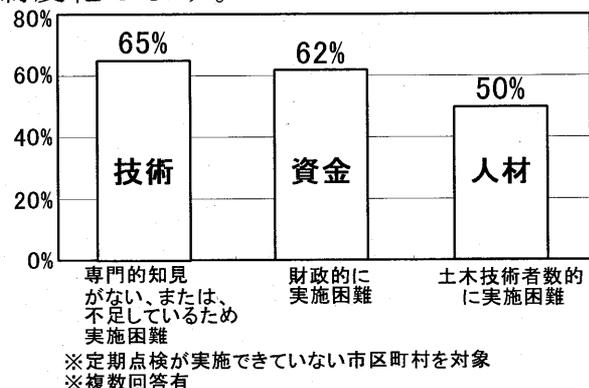
【橋梁の損傷事例：国道23号木曾川大橋  
トラス橋の斜材の破断】

#### ① 点検の制度化

地方公共団体では、約9割の市区町村が「専門的な知見がない」、「財政的に実施困難」等を理由に、定期的な点検が実施できていません。この状況を解消するため、交通量や橋梁の建設時期に応じた点検基準の策定等の技術的支援や必要な財政支援を行い、すべての道路橋において点検が実施されるように、点検を制度化します。



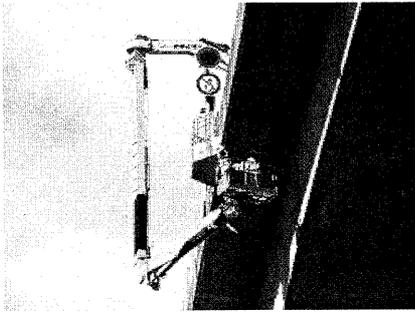
【市区町村における定期点検の状況】



【定期点検を実施できていない主な理由】

<参> 9. 定期的な点検：国管理橋梁では5年に1回の定期点検を実施し、損傷の状況を把握している

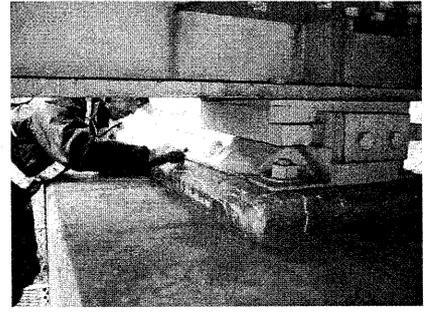
10. 道路橋の予防保全に向けた提言：「道路橋の予防保全に向けた有識者会議」から、平成20年5月16日に「道路橋の予防保全に向けた提言」を頂いている



【橋梁点検車による定期点検】



【橋脚のひびわれの発見】



【沓座の腐食の発見】

## ②長寿命化修繕計画の策定及び着実な実施

点検、補修、架替等の時期を明示した長寿命化修繕計画を策定して、予防保全を推進することにより、橋梁の長寿命化並びに今後の補修及び架替に必要な費用の縮減を図ります。

また、地方道路整備臨時交付金等により、地方公共団体における長寿命化修繕計画の策定（平成23年度までを目標）から点検、補修、架替に至る予防保全のサイクルを総合的に支援します。

## ③道路橋のマネジメントサイクルの確立

道路橋の更なる予防保全を推進するため、点検や補修履歴から得られる損傷に関する知見を全国で統一して集積し、国・地方公共団体等で共有することにより、重大な損傷への緊急的な点検、効率的な維持管理並びに新設橋の計画、設計及び施工に反映する道路橋のマネジメントサイクルを確立します。

○点検の制度化[新規]

○長寿命化修繕計画策定事業費補助制度[拡充]

安全な通行を確保できる道路橋の寿命を100年以上に長寿命化

長寿命化修繕計画策定率：

H19（実績）28% ⇒ H20（見込み）40% ⇒ H21（目標）52%

うち地方公共団体管理橋：

H19（実績）11% ⇒ H20（見込み）24% ⇒ H21（目標）39%

注）当該指標は、全国の道路橋のうち、橋長15m以上のものを対象としている

## (2)幹線道路網の効率的な管理

高規格幹線道路等の幹線道路は、延長比率が小さいものの、多くの広域交通を分担しており、ネットワークとしての高い信頼性と安全性を確保する必要があります。

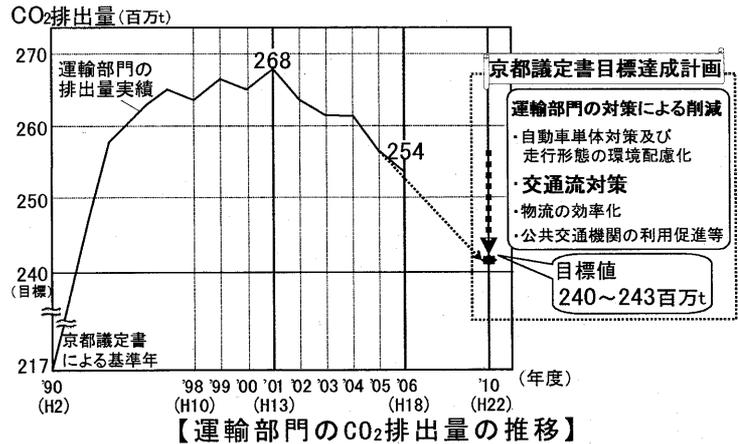
このため、現在実施している橋梁等の構造物単位の健全性評価に加え、耐荷性、走行安全性、災害抵抗性等の指標によるネットワーク全体の健全性評価を行い、幹線道路網の効率的な管理を進めます。

# IV 環境の保全と豊かな生活環境の創造

## 1. 地球温暖化対策

京都議定書の温室効果ガス<sup>参1</sup> 6%削減目標の達成に向け、渋滞対策を始めとした各種取組みが進められています。

これまで運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量は、対策の着実な進捗により、平成13(2001)年度をピークとして、着実に減少してきています。



平成20年3月には、京都議定書目標達成計画が全面改定され、更に強力な取組みの実施が要請されています。

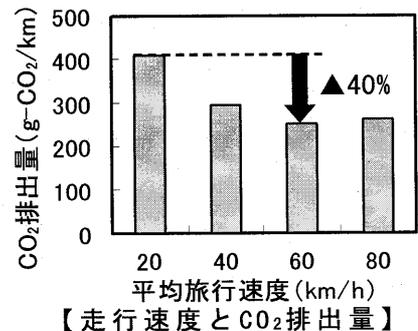
また、平成20年7月には、低炭素社会づくり行動計画が閣議決定され、2050年までに世界全体で温室効果ガス排出量の半減を実現するために、日本は更なる削減を行うこととしています。

### 運輸部門の年間CO<sub>2</sub>排出量

H18(2006)(実績) 254百万t ⇒ H22(2010)(目標) 240~243百万t <sup>参2</sup>

#### (1) CO<sub>2</sub>排出量削減に資する道路施策の推進

走行速度の向上が実効燃費を改善し、自動車からのCO<sub>2</sub>排出量を減らすことから、環状道路整備、交差点立体化等の渋滞対策等を引き続き体系的かつ集中的に実施します。また、面的な緑化の推進や道路照明等における新エネルギーの積極的活用等、多様な取組みを推進します。



#### (2) 京都議定書目標達成計画における道路施策の推進

排出量削減目標の達成に向け、右表に掲げる5つの道路施策を中心に、着実に推進します。

例えば、自転車走行空間や駐輪場の整備を推進し、自動車から自転車利用への転換を促進します。

【目標達成計画に数値目標が位置付けられている道路施策】

対策項目名	基準年(H2年度)からH22年度までの年間CO <sub>2</sub> 排出量の削減見込量 (t-CO <sub>2</sub> )
①高速道路の多様で弾力的な料金施策	約20+α万
②自転車利用環境の整備	約30万
③ITSの推進 (ETC、VICS)	約260万
④路上工事の縮減	約70万
⑤ボトルネック踏切 <sup>参3</sup> 等の対策のスピードアップ	約20万
合計 約400万+α <sup>参4</sup>	

<参> 1. 京都議定書の温室効果ガス6%削減目標：京都議定書の第1約束期間である平成20~24(2008~2012)年度の温室効果ガス排出量の平均値を基準年である平成2(1990)年度比で6%削減する目標  
 2. 新・京都議定書目標達成計画に定められている平成22年度の運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量の目安  
 3. ボトルネック踏切：開かずの踏切、自動車ボトルネック踏切及び歩行者ボトルネック踏切  
 4. α：平成20年度に導入する新たな料金割引等によるCO<sub>2</sub>排出削減見込量

### (3) 低炭素社会づくりに向けた道路施策の推進

低炭素社会づくりを目指しつつ、長期的なCO<sub>2</sub>排出量削減目標<sup>参5</sup>を達成するために、引き続き渋滞対策等の道路施策を進めます。また、環境モデル都市<sup>参6</sup>に選定された地方公共団体に対して、自転車利用環境の整備等の支援を推進します。

## 2. 道路環境対策

### (1) 集中的な道路環境対策の実施

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

特に、大気質については、自動車NO<sub>x</sub>・PM<sup>参7</sup>法を踏まえ、環境基準を長年達成できていない箇所を中心に、関係機関と連携して集中的に対策を実施します。

#### NO<sub>2</sub>及びSPMの環境基準をH22までに概ね達成

NO<sub>2</sub> : H18(実績) 91% ⇒ H22(目標) 概ね達成

SPM : H18(実績) 93% ⇒ H22(目標) 概ね達成

注) 当該指標は、全国の自動車排出ガス測定局(NO<sub>2</sub>: 約440局・SPM: 約420局)を対象としている

#### H21までに夜間騒音要請限度の達成率を85%まで向上

H19(実績) 81% ⇒ H20(見込み) 83% ⇒ H21(目標) 85%

注) 当該指標は、騒音の状況を把握している国道、都道府県道(全国約13,000km)を対象としている

### (2) 低公害車の普及促進

低公害車の普及を更に促進するため、運送事業者等への低公害車購入補助を行います。

### (3) 都市部のヒートアイランド現象等への対応

ヒートアイランド現象の著しい都市部において、快適な歩行空間を確保するため、保水性舗装<sup>参8</sup>の敷設、街路樹の整備による木陰の創出、自然素材を活用した歩道の整備等、多様な施策を総合的に展開します。

<参> 5. 長期的なCO<sub>2</sub>排出量削減目標: 2050年までに世界全体で温室効果ガス排出量の半減を実現するために、日本は現状から60~80%の削減を行うこととしている(「低炭素社会づくり行動計画」(平成20年7月29日閣議決定))

6. 環境モデル都市: 内閣総理大臣施政方針演説(平成20年1月18日)を受け、低炭素社会等の実現に向け、他の地域や諸外国への普及を目的として、高い目標を掲げて先導的・モデル的な取り組みにチャレンジする都市。平成20年7月22日に6都市選定(他に7都市が追加選定候補)

7. 自動車NO<sub>x</sub>・PM法: 自動車から排出されるNO<sub>x</sub>及びPMの総量を削減し大気環境の改善を図ることを目的とした法律(平成20年1月1日改正法施行)。同法に基づく基本方針(平成20年2月環境省告示第4号)において、平成22年度までに環境基準を概ね達成という目標を設定

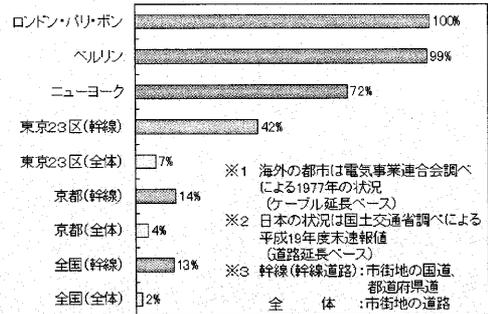
8. 保水性舗装: 保水機能を有する表層や表・基層を用いた舗装。保水された水分が蒸発する際の気化熱で舗装温度の上昇と舗装体への蓄熱を抑制する効果を有する

### 3. 生活環境の向上

#### (1) 安全・快適な道路空間の創出

##### ① 無電柱化推進に向けた計画の策定

無電柱化は、「無電柱化推進計画」(平成16～20年度)に基づき推進していますが、欧米主要都市と比較し、依然として立ち遅れている状況です。このため、関係省庁及び事業者と連携しながら、無電柱化推進に向けた課題とその解決策を踏まえ、次期計画を策定し、無電柱化を推進します。

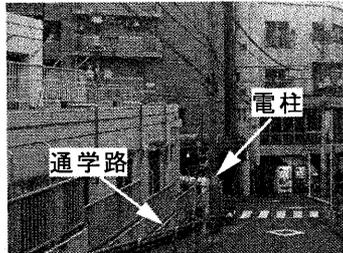
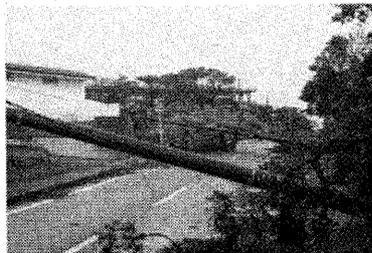


【欧米と日本の主要都市の無電柱化の現状】

次期計画では、

- (ア) 市街地の幹線道路
- (イ) 県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路
- (ウ) バリアフリー化すべき道路や通学路
- (エ) 歴史的街並みの保全等が特に必要な地区
- (オ) 伝統的祭り等の地域文化の復興や観光振興に資する箇所

において、重点的に無電柱化を推進します。



【台風により電柱が倒壊した事例】 【通行の支障となっている電柱】 【祭りの支障となっている電線】

##### ② 新たな無電柱化方策の採用

新たに電柱、電線を増やさなため、市街地の新設道路については、先行的な電線共同溝の整備(先行整備)を推進します。一方、歩道の無い狭隘な道路において無電柱化を推進するため、民家の軒下や裏道等のわずかなスペースを<sup>参9</sup>活用して安価に無電柱化が可能な軒下配線や裏<sup>参10</sup>配線を積極的に活用し、手法の工夫を図りながら、効率的に無電柱化を推進します。



【裏配線による整備事例  
 おおうちじゅく  
 (大内宿(福島県))】

##### ○ 無電柱化推進事業(仮称)の創設 [新規]

市街地の幹線道路の無電柱化率<sup>参11</sup>

H20(見込み) 約13% ⇒ H21(目標) 約14%

<参> 9. 軒下配線: 建物の軒を活用して電線類の配線を行うことにより、無電柱化を行う方式  
 10. 裏配線: 裏通りへ電柱・電線を移設することにより、表通りの無電柱化を行う方式  
 11. 市街地の幹線道路: 都市計画法における市街化区域及び市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域内の国道及び都道府県道

## (2) 歩行空間のバリアフリー化の推進

平成18年12月に施行された「バリアフリー新法<sup>参12</sup>」に基づき、特定道路<sup>参13</sup>の指定を行うとともに、重点的に整備する地区（5,000人/日以上が利用する駅等の周辺及び市町村の中心地区を想定）を設定の上、当該地区内の駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路を対象に、幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差解消及び勾配の改善、立体横断施設へのエレベーター設置等を重点的に推進します。

重点的に整備する地区における主な道路のバリアフリー化の割合<sup>参14</sup>

H19（実績）49% ⇒ H20（見込み）55% ⇒ H21（目標）59%

## (3) 魅力ある都市空間の形成

### ① 集約型都市構造の実現に向けた既成市街地の再構築

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

○土地区画整理事業：弘前駅前北地区（青森県）等 約400地区

○市街地再開発事業：新長田駅前地区（兵庫県）等 約80地区

### ② 活力ある市街地形成のためのみちづくり

地方都市における中心市街地の活性化を図るため、中心市街地へのアクセス性向上のための幹線道路の整備、交通の円滑化を図るための路面電車、バス等の公共交通に関する施設の整備への支援、駅等での乗換えの円滑化のため、道路区域外での自転車駐車場整備（民間を含む）の推進など交通結節点の整備、にぎわいづくりのための魅力ある歩行者空間の整備等、基本計画<sup>参15</sup>に位置づけられた事業を重点的に推進します。

○中心市街地活性化法に基づく認定地区（道路事業関連）：

岐阜市（岐阜県）等 27地区

### ③ 都市内物流の効率化

路上での無秩序な荷捌きを解消し、都市内物流の効率化を推進するため、短時間駐車を行う貨物車に対して、関係者と連携した荷捌き駐車スペースの整備等を推進します。

<参> 12. バリアフリー新法：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律  
13. 特定道路：移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路。国土交通大臣が指定を行い、新設又は改築を行う際に道路移動等円滑化基準への適合義務が発生  
14. 1日あたり5,000人以上が利用する駅等の周辺及び市町村の中心地区において、市町村がバリアフリー基本構想に位置づけるなど、重点的に実施する道路が対象  
15. 基本計画：中心市街地の活性化に関する法律に基づく基本方針に位置づけられた施策を、総合的かつ一体的に推進するため、市町村の作成する基本的な計画

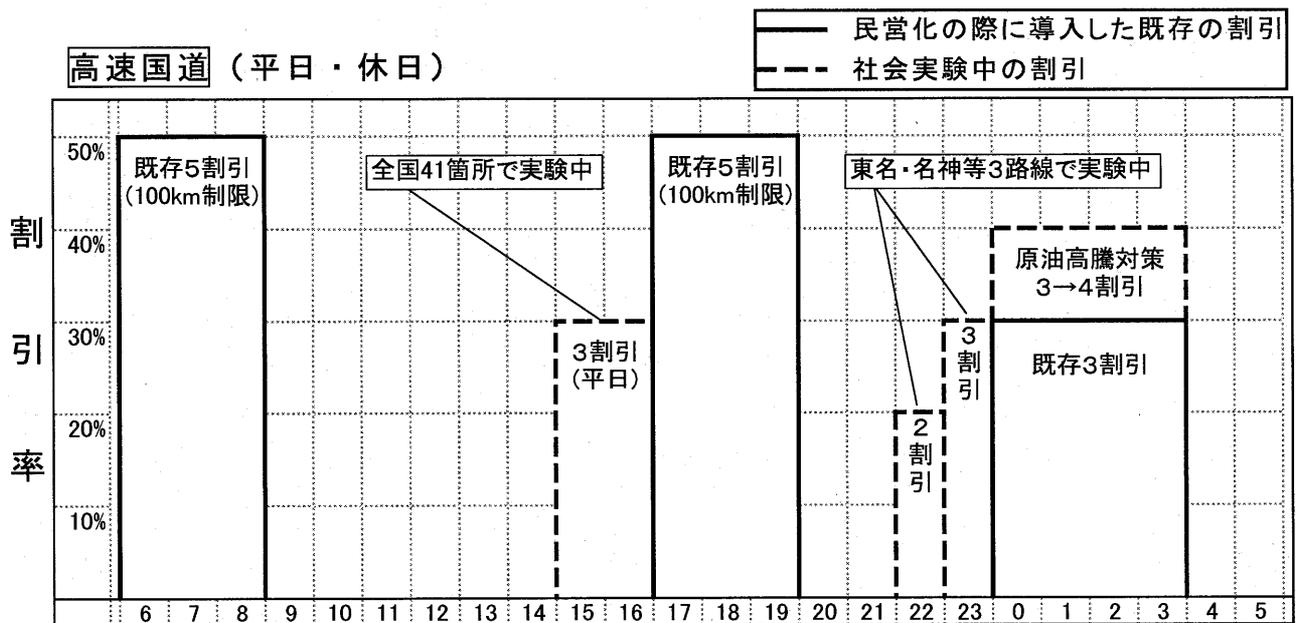
## V 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点から、効果的な各種高速道路料金の引下げ、スマートインターチェンジの増設等、既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化の検討を進めます。

### (1) 政策課題に対応した高速道路料金の引下げ

#### ① 地域の活性化、物流の効率化

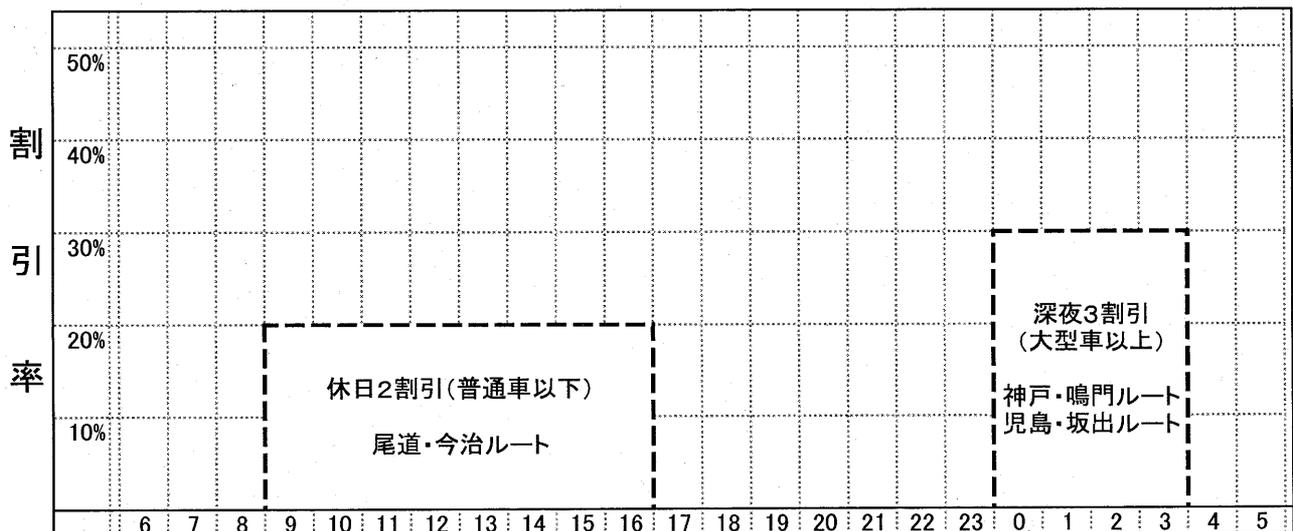
地方部において、高速道路への利用転換により、並行する現道の課題の緩和・解消や観光振興等を図ります。また、自動車による貨物輸送量の約5割を占める夜間時間帯において、物流効率化の促進を図ります。



※大都市部は22～6時：既存5割引（100km制限）

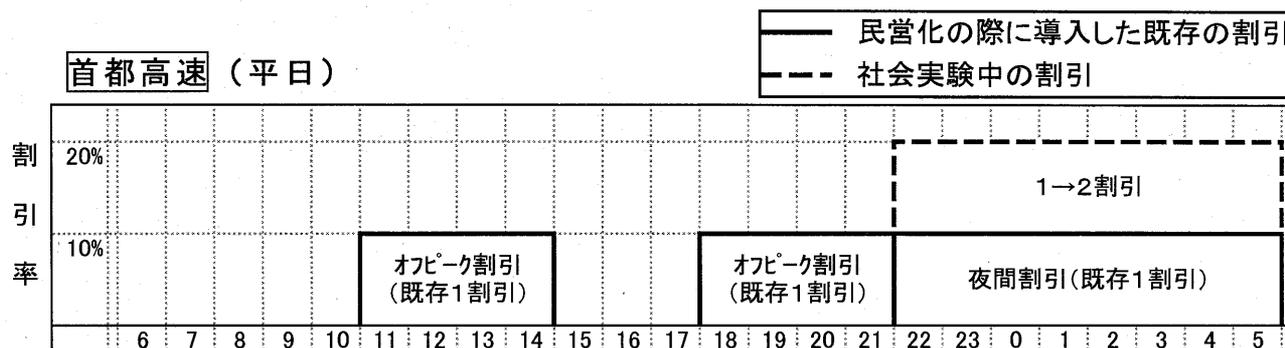
※既存の時間帯割引が導入されていない一般有料道路：朝夕、深夜割引（6路線で実験中）

#### 本四高速 (平日・休日)



## ②都市部の深刻な渋滞の解消

時間帯や環状道路への迂回など交通状況に応じた誘導を行い、都市部の深刻な渋滞の解消を図ります。



注）阪神高速 休日割引：既存（5 %割引）、社会実験（5 →20%割引）

### 【社会実験】

- ・ 圏央道：八王子JCT～鶴ヶ島JCT間の全線利用を3割引
- ・ 東京湾アクアライン：朝夕時間帯を5割引（3,000円→1,500円）
- ・ 新神戸トンネル：新神戸トンネルと阪神高速北神戸線の連続利用を150円引 等

## (2)スマートインターチェンジの増設及びアクセス道路整備の促進

高速道路までのアクセス時間の短縮並びに利便性の向上による地域経済の活性化、生活の充実及び安全・安心の向上に向けて、地方公共団体と連携し、スマートインターチェンジの整備等を推進します。

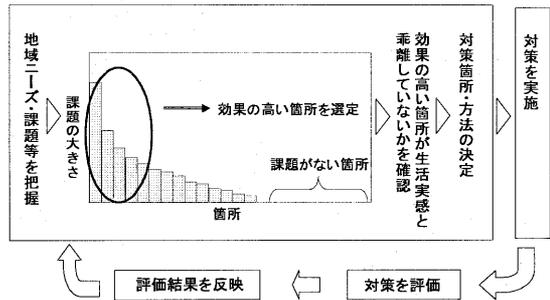
また、アクセス道路を整備する地方公共団体に対して、地方道路整備臨時交付金等による財政的支援や計画段階からの技術的支援等を総合的に行います。

## VI 道路施策の進め方

### 1. 選択と集中による効果的な事業の実施

#### (1) 選択と集中による効果的な事業の実施

政策課題ごとに施策の対象全体から重点的に対策を講じることが必要な箇所を選定し、選択と集中による効果的な事業を実施します。その際、道路に関する地域のニーズや課題等を把握するとともに、効果が生活実感と乖離していないかを地域の方々への問いかけ等により確認し、地域と協働した対策を推進します。



【優先的な対策の例：渋滞対策・交通事故対策】

#### (2) 成果志向の道路行政マネジメントの推進

道路行政をより効率的、効果的かつ透明性の高いものとするため、毎年度の成果目標を設定し、その達成状況を評価することにより、翌年度の施策等につなげるマネジメントの取組みを引き続き推進します。その際、予算・決算と政策評価との連携強化の流れを踏まえながら、得られる成果と実施する事業の関係をより明確にします。

#### (3) 供用目標の公表と事業マネジメントの強化

道路事業の効果を早期に発揮させ、道路事業の透明性・信頼性を一層向上させるため、供用目標を公表するとともに、その供用目標に向けたプロジェクトマネジメント<sup>参1</sup>を強化するなどの事業のスピードアップを図ります。

その際、住民の理解の促進や用地取得の迅速化等に資する施策、都市部の大規模道路事業における沿道とのまちづくり事業との連携強化、埋蔵文化財調査における調査体制の拡充や工期短縮につながる入札契約制度の導入等、事業のスピードアップに向けた取組みを行います。

### 2. 評価システムの改善とコスト縮減の実施

#### (1) 厳格な事業評価の実施

事業の効率性及びその実施<sup>参2</sup>過程における透明性の更なる向上を図るため、より一層厳格な事業評価を徹底します。その際、費用便益分析に用いる時間価値等の見直し、地域の実情に応じた多様な効果の追加等の評価手法の改善を検討し、更なる充実を図ります。

<参> 1. プロジェクトマネジメント：事業の目標達成を目指して行う一連の取組みであり、事業の推進に必要な各業務の計画立案、工程表の作成、進捗管理等からなる  
2. 事業評価：事業評価実施要領(平成10年3月策定)等に基づき実施してきた費用便益比(B/C)を含む個別事業評価を新規事業採択時の評価、事業途中段階の再評価、完成後に行う事後評価として実施

## (2) コスト構造改善の取組みと技術開発の推進

### ① 徹底したコスト縮減

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

また、平成20年4月に策定した「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」<sup>参3</sup>に基づき、これまでの取組みに加え、民間技術の積極的活用や施設の長寿命化によるライフサイクルコストの低減・環境負荷の低減等の取組みを推進します。

### ② 技術開発の推進

社会ニーズに適確に対応し、効果的かつ効率的に道路ストックの形成と保全を行うため、安全・安心の確保やコスト縮減に資する技術開発を引き続き推進します。特に、道路構造物の健全性把握のための検査・点検手法や、補修・補強等の維持・更新に関する技術開発を重点的に推進します。

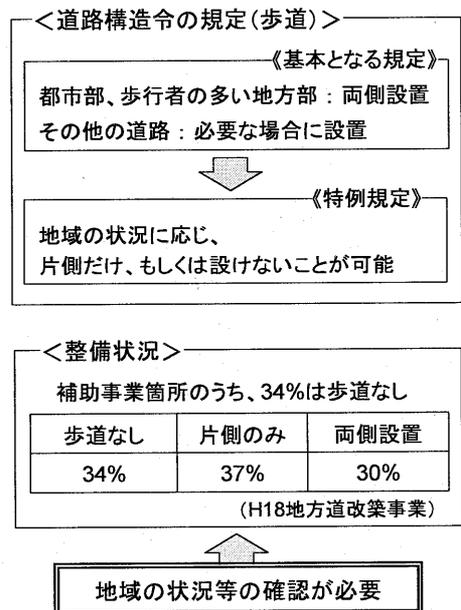
## 3. 地域の実情に応じた道路整備の実現

### (1) 道路構造令<sup>参4</sup>の弾力的運用等の推進

道路構造令<sup>参4</sup>については、1.5車線の道路整備など、様々な弾力的運用が可能な規定となっていますが、一方で、全国一律の基準が、地域の実情に合わない道路整備に繋がっているとの指摘があります。

このため、全国の地方公共団体を対象にアンケート調査を行い、構造令に関する実態を把握し、指摘の原因を明らかにします。

その上で、工夫事例の提示などにより、道路構造令の弾力的運用を一層進めるとともに、改善の必要な規定については見直しを行うなどにより、地域の実情に応じた道路整備を推進します。



### 【歩道設置の例】

### (2) 道路空間の再構築の検討

地域の利用者（歩行者、自転車、公共交通等）の多様なニーズに対応して道路空間の再構築を促進する仕組みについて検討を行います。

<参> 3. 国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム：平成20～24年度の5年間で、平成19年度と比較して、15%の総合コスト改善率の達成を目標  
4. 道路構造令：道路を新設し、または改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準（幅員、線形、勾配等）を定めた政令

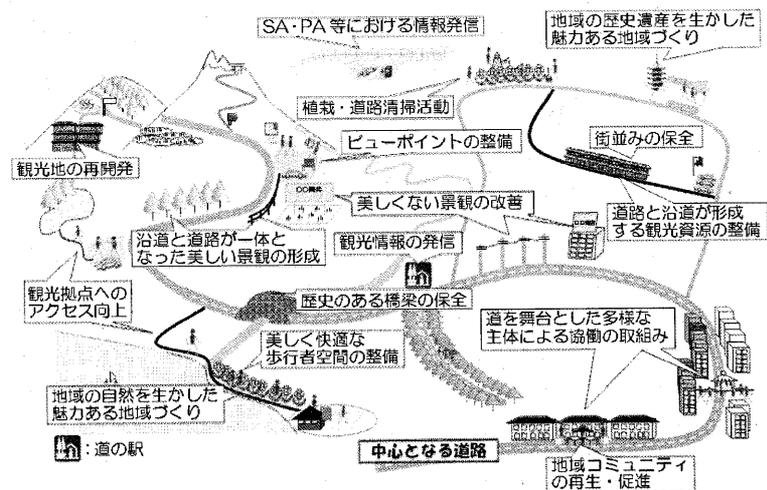
## 4. 多様な主体との連携

道路施策を進めるにあたっては、多様な主体との連携・協働等により、道路利用者のニーズの把握及び施策への反映に努めます。

例えば、「日本風景街道」においては、このような多様な主体との連携・協働を通じて、自然、歴史、文化等の地域資源を活かした美しい景観の形成を目指します。

具体的には、風景街道として登録されたルート（平成20年7月末

現在96ルート）における美しい景観形成や地域の魅力向上に資する活動を支援します。さらに、地域の魅力向上に向けた多様な主体による自立した活動を促すため、専門家による助言等を行う仕組みを検討します。



【日本風景街道のイメージ】

## 5. 透明性・公平性の確保

### (1) 道路計画策定プロセスの改善

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

さらに、高規格幹線道路等については、事業実施に向けた手続きの節目節目で社会資本整備審議会（道路分科会）などに諮るべく、手続きの見直しを行い、透明性の向上を図ります。

### (2) 契約方式の適正化

国土交通省所管の公益法人に対する、旧道路整備特別会計からの支出の多くは、随意契約により行われていたなどの指摘を踏まえ、今後の入札契約手続きについては、適切な参加資格要件の下で企画競争や総合評価方式の活用を図り、一層の競争性の確保に努めます。

<参> 5. 構想段階：個別の路線計画において、都市計画決定等の段階より早い段階のこと

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

## 6. 既存道路の効率的、効果的な利用

既存高速道路の有効活用・機能強化<sup>参7</sup>や計画的な道路管理<sup>参8</sup>のほか、情報提供等による効率的・効果的な利用に取り組めます。

### (1) 利用者への情報提供の充実

地理に不案内な観光客等に対し、目的地へのわかりやすい道案内手法の導入及び交差点標識等の既存の道路案内施設とカーナビ・携帯電話等の各種手段の連携による情報提供の充実を図ります。

#### ○観光客のための道路案内システムの構築

### (2) 情報通信技術の活用

道路利用者の安全性・利便性の向上を図るために、情報通信技術を活用した安全運転支援、道路交通情報提供の高度化等に必要なシステムの整備を展開します。

#### ①次世代道路サービスの推進

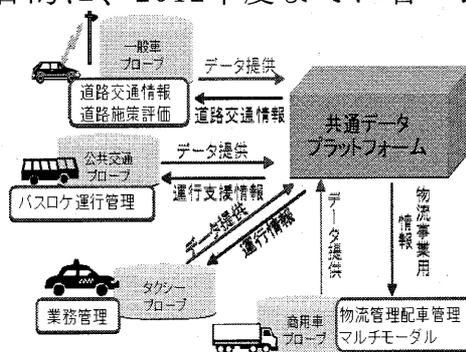
より安全な道路交通社会を目指して、積雪寒冷地における冬期の視界不良時において、路車間通信を活用した路面情報、渋滞情報等の道路交通情報を提供する安全運転支援システムの実証実験を実施します。

また、道路利用者の利便性向上を図るため、大都市圏において、より広域な道路交通情報の提供に関する実証実験を実施します。さらに、高速道路におけるVICS情報をより分かりやすく提供するために、ITS車載器を活用した音声による情報提供サービスを推進します。

#### ②ITS技術の更なる進展

道路交通情報の充実による道路利用者の更なる利便性向上及び道路施策の評価に必要なデータ収集の効率化を目的に、2012年度までに官・民プローブ情報の相互利用を実現することを目指します。

また、道路の構造を保全し、交通の危険を防止するために、ITS技術を活用した特殊車両管理の高度化を検討します。さらに、利用者の利便性向上を図るため、民間事業者によるETCの応用利用を促進します。



【官・民プローブ情報の共有・活用】

<参> 7. P23「V 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化」参照

8. P17「3. 安全・安心で計画的な道路管理」参照

9. プローブ情報：車両を通じて収集される位置・時刻・路面状況等のデータ

## 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、我が国の競争力・成長力の確保、地域の自立と活力の強化、安全・安心の確保、環境の保全と豊かな生活環境の創造の各分野の施策に取り組めます。

### I 我が国の競争力・成長力の確保

	<道路施策>	<連携する施策>
競争力・成長力確保のための物流ネットワークの構築 (P. 8)	国際標準コンテナ車が支障なく通行可能な国際物流基幹ネットワークの構築、空港・港湾へのアクセス道路整備	空港・港湾（特にスーパー中枢港湾）の拠点整備、荷役・貨物運送等の物流サービス向上 等  (港湾局、航空局 等)
	→国際・国内の輸送モードの有機的な連携による円滑な物流ネットワークの実現	

### II 地域の自立と活力の強化

	<道路施策>	<連携する施策>
集中的な渋滞対策の推進 (P. 10)	交通容量の拡大、公共交通機関や自転車の利用促進策の実施、渋滞対策の計画策定や取り組み等を行う団体に対する支援 等	信号高度化、違法駐車取締り 等  (警察庁)
	→より利用者の実感にあった集中的な渋滞対策の推進	
総合的な交通戦略の展開 (P. 11)	LRTやバス走行空間の整備、交通結節点の改善や運行情報の提供などを組み合わせた公共交通機関の利用促進に向けた支援 等	LRT、接続バス、PTPS(Public Transportation Priority System)、コミュニティバス等の普及を促進 等  (鉄道局、自動車交通局 等)
	→公共交通の支援や歩行者、自転車利用の促進により都市の交通を円滑化	
踏切対策のスピードアップ (P. 12)	連続立体交差事業等により踏切除却を行う抜本的な対策と歩道拡幅等の速効的な対策の実施	視認性の高い警報機・遮断機の設置 等  (鉄道局)
	→自動車や歩行者等の踏切交通の円滑化と安全性の向上を推進	
魅力ある観光地づくりの支援 (P. 7, 21, 28)	観光地へのアクセス向上やその周辺での渋滞対策による道路交通の円滑化、無電柱化の推進、道路利用者への情報提供の充実	ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクト、国際競争力の高い魅力ある観光地の形成のための総合的な支援制度（観光圏整備事業等）の拡充 等  (総合政策局、観光庁)
	→円滑な移動の確保、地域資源や個性を活かした地域づくり、広域的な観光地の連携等による魅力ある観光地の形成	

### Ⅲ 安全・安心の確保

	<道路施策>	<連携する施策>
<b>密集市街地における都市防災対策の推進</b> (P. 14)	面的な市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備  →地震時等に家屋の倒壊や大規模な延焼の可能性がある市街地の解消	防火規制、不燃化支援 等  (住宅局)
<b>災害時の迅速な復旧に向けた取組の強化</b> (P. 14)	大規模災害時において被災地へ人員や資機材等を派遣  →地方公共団体への支援体制の充実	緊急災害対策派遣隊 (TEC-FORCE) を整備 等  (河川局)
<b>交通事故対策の推進</b> (P. 15)	交差点改良、歩道等の設置 等  →幹線道路の交通事故対策と生活道路の面的な交通事故対策を両輪とした対策の推進	速度規制等の交通規制、信号機等の整備 等  (警察庁)
<b>安全で安心な自転車利用環境の整備</b> (P. 16)	歩行者や自動車から分離された自転車走行空間の整備 等  →安全で安心な自転車利用環境を創出	交通規制の実施や指導・取締り等  (警察庁)

### Ⅳ 環境の保全と豊かな生活環境の創造

	<道路施策>	<連携する施策>
<b>低公害車の普及促進</b> (P. 20)	沿道環境改善に資する低公害車の普及に関する支援  →低公害車の普及を促進	低公害車・低燃費車の導入等への補助 等  (自動車交通局)
<b>無電柱化の推進</b> (P. 21)	電線共同溝の整備 等  →安全・快適な道路空間の創出	電気に関する施設の建設の促進 情報通信基盤整備の推進 (総務省、経済産業省)

### Ⅵ 道路施策の進め方

	<道路施策>	<連携する施策>
<b>情報通信技術の活用</b> (P. 28)	AHS(走行支援道路システム) や高速道路における道路交通情報の高度化等のスマートウェイサービスの実用化・普及の促進 等  →渋滞の緩和、交通事故の削減	DSSS(Driving Safety Support Systems)、ASV(先進安全自動車)の開発・実用化の促進 等  (警察庁、自動車交通局 等)

## (参考資料)

### 1 道路政策の基本的な方向 (体系)

#### I 我が国の競争力・成長力の確保 (P. 7～8参照)

##### ○基幹ネットワークの整備

- ・規格の高い道路ネットワークの整備、環状道路の整備、空港・港湾へのアクセス道路の整備、国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消

#### II 地域の自立と活力の強化 (P. 9～12参照)

##### ○生活幹線道路ネットワークの形成

- ・地域の幹線道路の整備 (1.5車線の道路整備など地域の実情に応じた整備)

##### ○慢性的な渋滞への対策

- ・バイパス整備等の交通容量の拡大、公共交通機関の利用促進、路上工事の縮減、連続立体交差事業等による開かずの踏切等の対策

#### III 安全・安心の確保 (P. 13～18参照)

##### ○防災・減災対策

- ・緊急輸送道路の橋梁の耐震対策、豪雨・豪雪対策、密集市街地の整備

##### ○交通安全の向上

- ・幹線道路の交通事故対策、通学路の整備、自転車道ネットワークの整備

##### ○安全・安心で計画的な道路管理

- ・定期的な点検による道路ストックの予防保全の推進
- ・道路橋の点検の制度化、長寿命化修繕計画の策定及び着実な実施

#### IV 環境の保全と豊かな生活環境の創造 (P. 19～22参照)

##### ○地球温暖化対策

- ・渋滞対策、高速道路の料金施策、自転車利用環境の整備、ITSの推進、道路緑化等のCO<sub>2</sub>排出量の削減に資する道路施策の推進

##### ○道路環境対策

##### ○生活環境の向上

- ・無電柱化の推進、歩行空間のバリアフリー化

#### V 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化 (P. 23～24参照)

##### ○政策課題に対応した高速道路料金の引下げ

#### VI 道路施策の進め方 (P. 25～28参照)

##### ○選択と集中による効果的な事業の実施

##### ○評価システムの改善とコスト縮減の実施

##### ○地域の実情に応じた道路整備の実現 (道路構造令の弾力的運用等の推進)

##### ○多様な主体との連携

- ・美しい景観形成や地域の魅力向上に資する日本風景街道等の取組みを推進

##### ○透明性・公平性の確保

##### ○既存道路の効率的、効果的な利用

- ・ITS技術の高度化や活用の推進

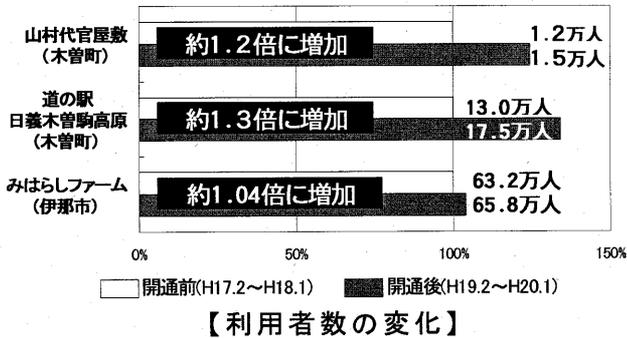
# 整備効果事例

## 地域の自立を支える生活幹線道路の整備

～国道361号権兵衛トンネル(長野県)の開通効果(平成18年2月開通)～

### ■ 周遊観光が可能になるなど、地域の観光振興に寄与

- ・ 木曾と伊那の両地域における観光施設の利用者数が増加



### ■ 両地域の交流促進

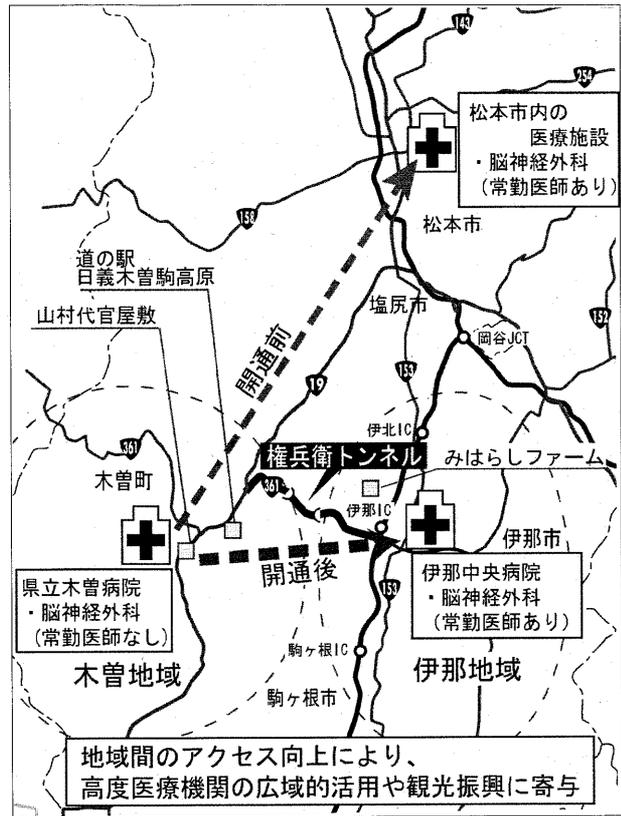
- ・ 木曾と伊那を結ぶ連絡バス「ごんべえ号」が運行開始 (毎日4往復8便)

### ■ 医療面での地域連携強化

- ・ トンネル開通によって、木曾地域の脳疾患患者の搬送先が変化

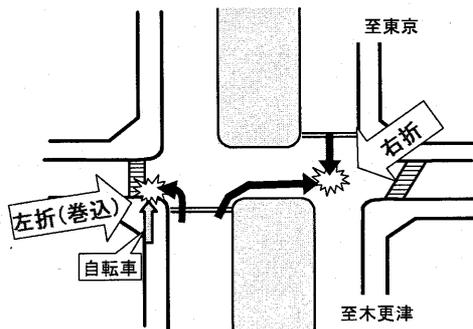
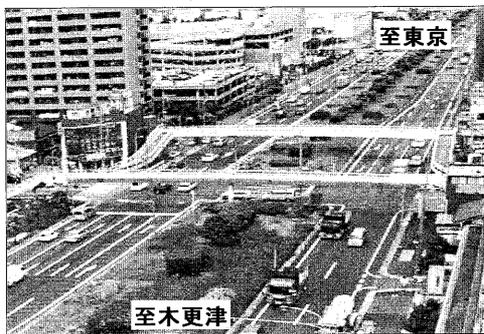
脳疾患患者の約8割が松本市内へ搬送(H17) → 脳疾患患者の約7割が伊那地域へ搬送(H19)

※トンネル開通によって、木曾地域からの搬送時間が概ね半減

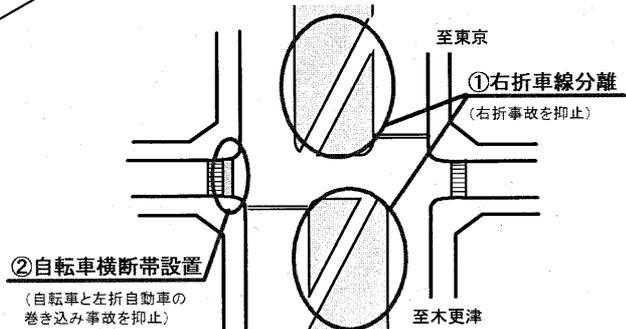
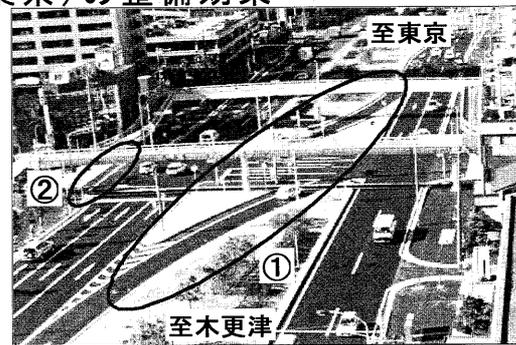


## 交通安全の向上(幹線道路の交通事故対策)

～国道14号幕張5丁目交差点改良(千葉県)の整備効果～



【対策前】



【対策後】

### ■ 効果的な交差点改良により、年平均事故件数が約3割削減

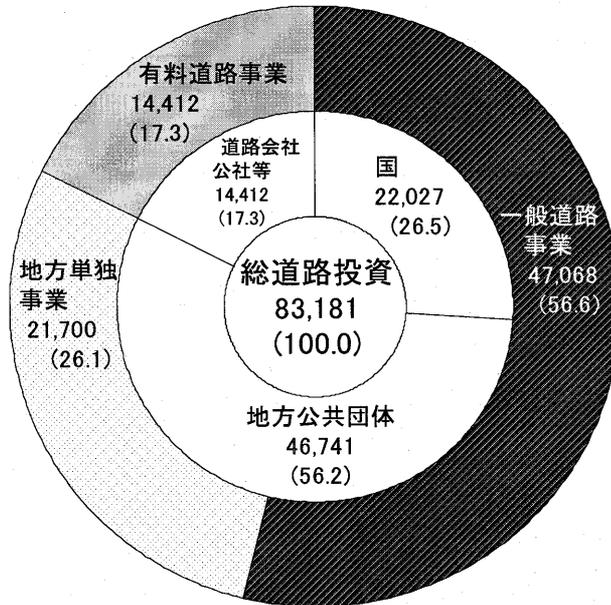
[対策前 (H12～15) : 9件 ⇒ 対策後 (H17～19) 6.3件]

## 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

(単位：億円)

( )内は構成比(単位：%)



<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

### (2) 地方費内訳

(単位：百万円)

区 分		21年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)
所 要 額	直轄事業負担金	640,805	595,500	1.08
	補助事業負担金等	1,087,110	926,009	1.17
	機構・公社等への出資金等	72,602	70,396	1.03
	地方単独事業	2,170,000	2,220,000	0.98
	合 計	3,970,517	3,811,905	1.04

<注>地方単独事業の計数は、見込値を含み変動することがある

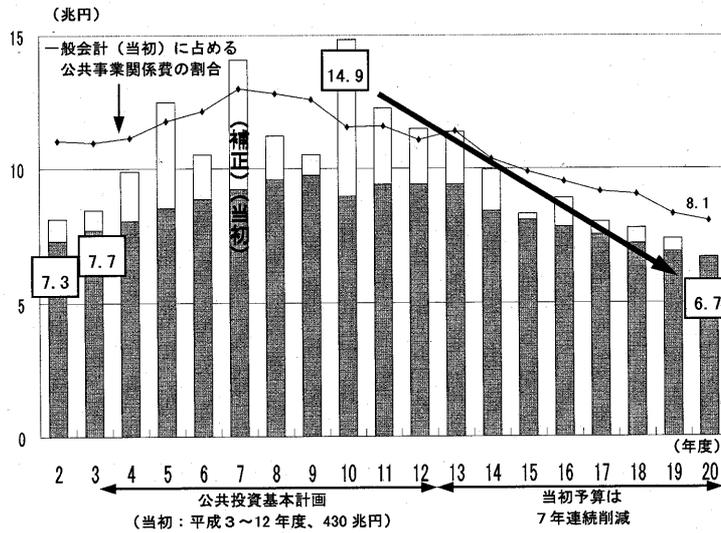
補助事業負担金等には地方道路整備臨時交付金による事業を含む

### (3) その他

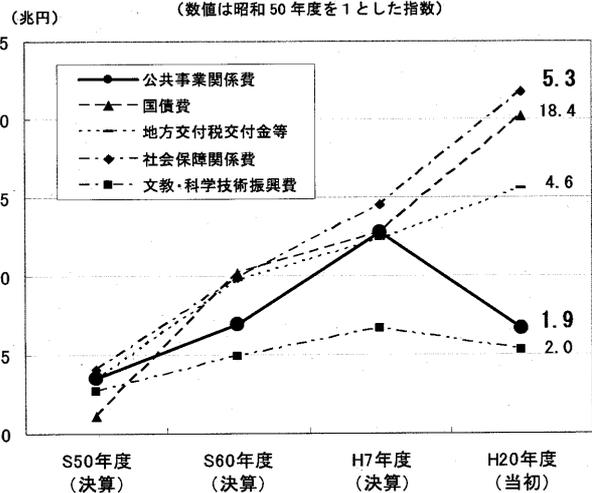
#### 公共投資の水準

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

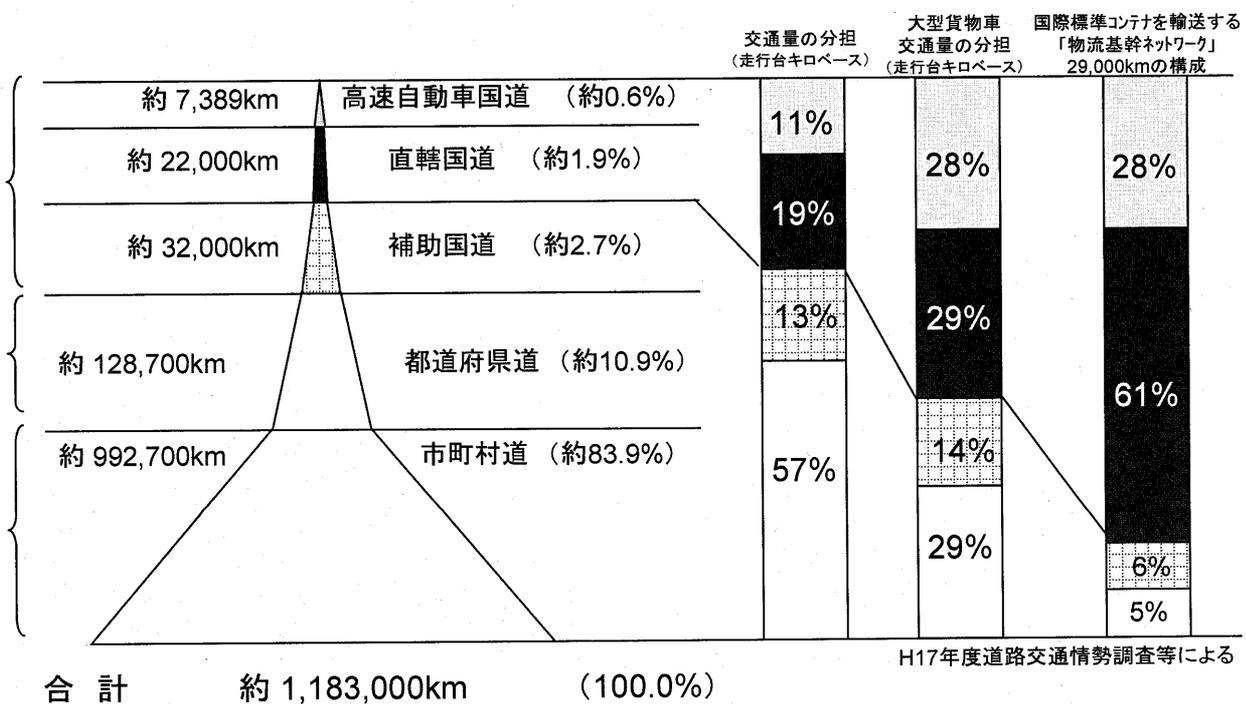
公共事業関係費の推移



一般会計経費別歳出の推移



#### 道路種別別の延長と交通の分担状況



### 3 道 路 関 係 予 算

区 分	21 年 度 (A)		前 年 度 (B)	
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費
道 路 整 備	4,449,264	2,117,288	4,076,053	1,942,973
一 般 道 路	3,008,028	2,007,360	2,714,194	1,833,188
交 通 円 滑 化	831,728	529,735	744,953	472,666
地 域 連 携 推 進	1,778,564	1,177,637	1,555,497	1,043,839
維 持 修 繕	226,741	135,509	223,761	133,679
雪 寒	99,531	67,153	98,508	66,467
調 査	22,816	21,057	42,606	40,802
沿 道 整 備 融 資	0	0	150	100
補 助 率 差 額 等	—	50,269	—	49,635
河 川 関 公	48,648	26,000	48,719	26,000
有 料 道 路	1,441,236	109,928	1,361,859	109,785
東日本高速道路株式会社	314,289	0	285,387	0
中日本高速道路株式会社	467,647	0	441,166	0
西日本高速道路株式会社	311,210	0	263,051	0
( 上 記 3 会 社 小 計 )	( 1,093,146 )	( 0 )	( 989,604 )	( 0 )
首都高速道路株式会社	172,226	19,100	178,100	14,208
阪神高速道路株式会社	76,558	8,900	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	90,699	28,595	103,958	32,844
道 路 環 境 整 備	1,698,816	973,085	1,490,874	851,887
沿 道 環 境 改 善 等	525,813	312,603	459,560	268,574
交 通 安 全	627,386	367,866	522,790	305,815
交 通 連 携	437,061	234,917	400,583	218,597
補 助 率 差 額	—	3,129	—	4,331
住 宅 市 街 地 等	108,556	54,570	107,941	54,570
道 路 整 備 等 計	6,148,080	3,090,373	5,566,927	2,794,860

# 概 算 要 求 総 括 表

(単位:百万円)

倍 率(A)/(B)		備 考
事業費	国 費	
1.09	1.09	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、地方道路整備臨時交付金で実施する分を含む 2. 沿道環境改善等の計数には、沿道環境改善、電線共同溝、安全市街地整備、道路交通環境改善を計上している 3. 住宅市街地等の計数には、住宅市街地関連道路環境改善及び都市再生関連道路交通円滑化を計上している 4. 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 5. 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 6. 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 7. 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 8. 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192億円)がある
1.11	1.10	
1.12	1.12	
1.14	1.13	
1.01	1.01	
1.01	1.01	
0.54	0.52	
—	—	
—	1.01	
1.00	1.00	
1.06	1.00	
1.10	—	
1.06	—	
1.18	—	
( 1.10 )	( — )	
0.97	1.34	
0.94	0.95	
0.99	1.00	
0.87	0.87	
1.14	1.14	
1.14	1.16	
1.20	1.20	
1.09	1.07	
—	0.72	
1.01	1.00	
1.10	1.11	

## [参考]

区 分	21 年 度 (A)		前 年 度 (B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費
一 般 道 路	4,706,844	2,980,445	4,205,068	2,685,075
直 轄	1,903,510	1,353,899	1,746,410	1,231,092
高 速 国 道	200,000	167,564	200,000	167,564
国 道	1,703,510	1,186,335	1,546,410	1,063,528
補 助(補助国道・地方道・街路)	1,891,821	1,034,239	1,634,316	904,474
雪 寒	99,531	67,153	98,508	66,467
調 査	22,816	21,057	42,606	40,802
交 通 安 全	627,386	367,866	522,790	305,815
道 路 交 通 環 境 改 善 等	4,576	2,263	3,778	1,889
補 助 率 差 額 等	—	53,398	—	53,966
道 路 関 係 社 会 資 本	157,204	80,570	156,660	80,570
(地方道路整備臨時交付金)	( 1,176,740 )	( 682,500 )	( 1,174,225 )	( 682,500 )
有 料 道 路	1,441,236	109,928	1,361,859	109,785
東日本高速道路株式会社	314,289	0	285,387	0
中日本高速道路株式会社	467,647	0	441,166	0
西日本高速道路株式会社	311,210	0	263,051	0
( 上 記 3 会 社 小 計 )	( 1,093,146 )	( 0 )	( 989,604 )	( 0 )
首都高速道路株式会社	172,226	19,100	178,100	14,208
阪神高速道路株式会社	76,558	8,900	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	90,699	28,595	103,958	32,844
道 路 整 備 等 計	6,148,080	3,090,373	5,566,927	2,794,860

(単位:百万円)

倍 率(A)／(B)		備 考
事業費	国 費	
1.12	1.11	1. 一般道路の各計数の中には、地方道路整備臨時交付金で実施する分を含む 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. 国道の計数には、直轄道道を含む 4. 道路交通環境改善等の計数には、道路交通環境改善、沿道整備融資を計上している 5. 道路関係社会資本の計数には、河川等関連地域連携、住宅市街地関連道路環境改善及び都市再生関連道路交通円滑化を計上している 6. 各高速道路株式会社の事業費については、建設利息を含む 7. 首都高速道路株式会社及び阪神高速道路株式会社の国費は、機構法第12条第1項第4号に基づいて、機構が政府から受ける出資金を財源として、それぞれ首都高速道路株式会社及び阪神高速道路株式会社の新設又は改築に要する費用の一部として無利子で貸し付ける額を計上している 8. 本州四国連絡高速道路株式会社の国費は、機構法第6条第3項に基づいて、機構が政府から受ける出資金を計上している 9. 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 10. 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192億円)がある
1.09	1.10	
1.00	1.00	
1.10	1.12	
1.16	1.14	
1.01	1.01	
0.54	0.52	
1.20	1.20	
1.21	1.20	
—	0.99	
1.00	1.00	
( 1.00 )	( 1.00 )	
1.06	1.00	
1.10	—	
1.06	—	
1.18	—	
( 1.10 )	( — )	
0.97	1.34	
0.94	0.95	
0.99	1.00	
0.87	0.87	
1.10	1.11	

## 4 財政投融資等総括表

(単位:百万円)

資 金 内 訳		平成 2 1 年 度 要 求							
		財政投融資 (C)	自 己 資 金 等				合 計 (C+D)		
			政府出資金	自主調達資金		そ の 他		小 計 (D)	
				うち財投機関債					
区 分									
東 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	H21年度 (A)	36,700	-	215,101	60,000	-	215,101	251,801	
	前年度 (B)	64,400	-	156,457	40,000	-	156,457	220,857	
	倍率 (A)/(B)	0.57	-	1.37	1.50	-	1.37	1.14	
中 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	H21年度 (A)	58,200	-	340,620	150,000	-	340,620	398,820	
	前年度 (B)	107,200	-	260,130	100,000	-	260,130	367,330	
	倍率 (A)/(B)	0.54	-	1.31	1.50	-	1.31	1.09	
西 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	H21年度 (A)	36,500	-	213,966	60,000	-	213,966	250,466	
	前年度 (B)	59,400	-	144,239	40,000	-	144,239	203,639	
	倍率 (A)/(B)	0.61	-	1.48	1.50	-	1.48	1.23	
東・中・西日本高速道路株式会社計		H21年度 (A)	-	769,687	270,000	-	769,687	901,087	
		前年度 (B)	-	560,826	180,000	-	560,826	791,826	
		倍率 (A)/(B)	-	1.37	1.50	-	1.37	1.14	
首 都 高 速 道 路 株 式 会 社	H21年度 (A)	12,200	(19,100)	92,290	40,000	(19,100)	130,490	142,690	
	前年度 (B)	18,500	(14,208)	66,222	20,000	(14,208)	94,638	113,138	
	倍率 (A)/(B)	0.66	(1.34)	1.39	2.00	(1.34)	1.38	1.26	
阪 神 高 速 道 路 株 式 会 社	H21年度 (A)	3,500	(8,900)	24,453	20,000	(8,900)	42,253	45,753	
	前年度 (B)	7,600	(9,400)	22,828	15,000	(9,400)	41,628	49,228	
	倍率 (A)/(B)	0.46	(0.95)	1.07	1.33	(0.95)	1.02	0.93	
本 州 四 国 連 絡 高 速 道 路 株 式 会 社	H21年度 (A)	-	-	4,139	-	-	4,139	4,139	
	前年度 (B)	-	-	4,098	-	-	4,098	4,098	
	倍率 (A)/(B)	-	-	1.01	-	-	1.01	1.01	
小 計		H21年度 (A)	147,100	(28,000)	890,569	330,000	(28,000)	946,569	1,093,669
		前年度 (B)	257,100	(23,608)	653,974	215,000	(23,608)	701,190	958,290
		倍率 (A)/(B)	0.57	(1.19)	1.36	1.53	(1.19)	1.35	1.14
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構		H21年度 (A)	2,068,000	81,333	555,700	530,000	1,875,180	2,512,213	4,580,213
		前年度 (B)	2,383,000	76,941	640,300	530,000	1,951,116	2,668,357	5,051,357
		倍率 (A)/(B)	0.87	1.06	0.87	1.00	0.96	0.94	0.91
合 計		H21年度 (A)	2,215,100	109,333	1,446,269	860,000	1,903,180	3,458,782	5,673,882
		前年度 (B)	2,640,100	100,549	1,294,274	745,000	1,974,724	3,369,547	6,009,647
		倍率 (A)/(B)	0.84	1.09	1.12	1.15	0.96	1.03	0.94

- (注) 1. 『財政投融資』は政府保証国内債である  
 2. 『自主調達資金』は財投機関債及び民間借入金である  
 3. 首都高速道路株式会社(以下、首都)、阪神高速道路株式会社(以下、阪神)の括弧書は、政府または地方公共団体から受けた出資金を財源とした独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(以下、機構)からの無利子借入金である  
 4. 機構の『その他』は地方公共団体からの出資金及び業務収入等である  
 5. 機構の計数は道路分である  
 6. 合計の『政府出資金』及び『その他』には、首都、阪神の無利子借入金は含まない

## 5 有料道路予算内訳

### 新設・改築及び修繕に係る事業計画及び資金計画

(単位：百万円)

区 分	東日本高速道路株式会社			中日本高速道路株式会社			西日本高速道路株式会社		
	平成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	12,136	9,367	1.30	24,739	20,681	1.20	9,222	7,862	1.17
合 計	251,801	220,857	1.14	398,820	367,330	1.09	250,466	203,639	1.23
(資金計画)									
無利子借入金	0	0	-	0	0	-	0	0	-
財 投 資 金	36,700	64,400	0.57	58,200	107,200	0.54	36,500	59,400	0.61
(政府保証国内債)	36,700	64,400	0.57	58,200	107,200	0.54	36,500	59,400	0.61
自主調達資金	215,101	156,457	1.37	340,620	260,130	1.31	213,966	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)	155,101	116,457	1.33	190,620	160,130	1.19	153,966	104,239	1.48
合 計	251,801	220,857	1.14	398,820	367,330	1.09	250,466	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	6,737	5,407	1.25	3,530	3,294	1.07	74	53	1.40
合 計	142,690	113,138	1.26	45,753	49,228	0.93	4,139	4,098	1.01
(資金計画)									
無利子借入金	38,200	28,416	1.34	17,800	18,800	0.95	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	92,290	66,222	1.39	24,453	22,828	1.07	4,139	4,098	1.01
(財投機関債)	40,000	20,000	2.00	20,000	15,000	1.33	0	0	-
(民間借入金)	52,290	46,222	1.13	4,453	7,828	0.57	4,139	4,098	1.01
合 計	142,690	113,138	1.26	45,753	49,228	0.93	4,139	4,098	1.01

- <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	平成21年度						
	全体	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	2,612,550	747,007	613,598	683,706	294,413	199,257	74,569
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	2,044,435	583,164	490,378	534,909	226,703	151,899	57,382

- <注> 1. 本表は、機構法第13条第1項に基づき、機構と会社で締結した現行の協定額である  
 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)		
	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	621,657	150,498	772,155	567,383	83,379	650,762	1.10	1.80	1.19
維 持 改 良 費	219,235	23,350	242,585	228,507	25,774	254,281	0.96	0.91	0.95
調 査 費	948	327	1,275	930	372	1,302	1.02	0.88	0.98
建 設 利 息	71,549	5,582	77,131	78,643	4,616	83,259	0.91	1.21	0.93
合 計	913,389	179,757	1,093,146	875,463	114,141	989,604	1.04	1.57	1.10

- <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（以下、機構法）第13条第1項に基づく協定に基づき高速道路株式会社（以下、会社）が事業を実施している路線の進捗状況等を踏まえた事業費を計上  
 なお、記載の計数は、高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画認可時に変更される場合がある  
 3. 建設利息には、機構に承継する建設仮勘定から発生する利息を含む

(2) 首都高速道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	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

- <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（以下、機構法）第13条第1項に基づく協定に基づき高速道路株式会社（以下、会社）が事業を実施している路線の進捗状況等を踏まえた事業費を計上  
 なお、記載の計数は、高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画認可時に変更される場合がある  
 3. 建設利息には、機構に承継する建設仮勘定から発生する利息を含む

### (3) 阪神高速道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	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

- <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（以下、機構法）第13条第1項に基づく協定に基づき高速道路株式会社（以下、会社）が事業を実施している路線の進捗状況等を踏まえた事業費を計上  
 なお、記載の計数は、高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画認可時に変更される場合がある  
 3. 建設利息には、機構に承継する建設仮勘定から発生する利息を含む

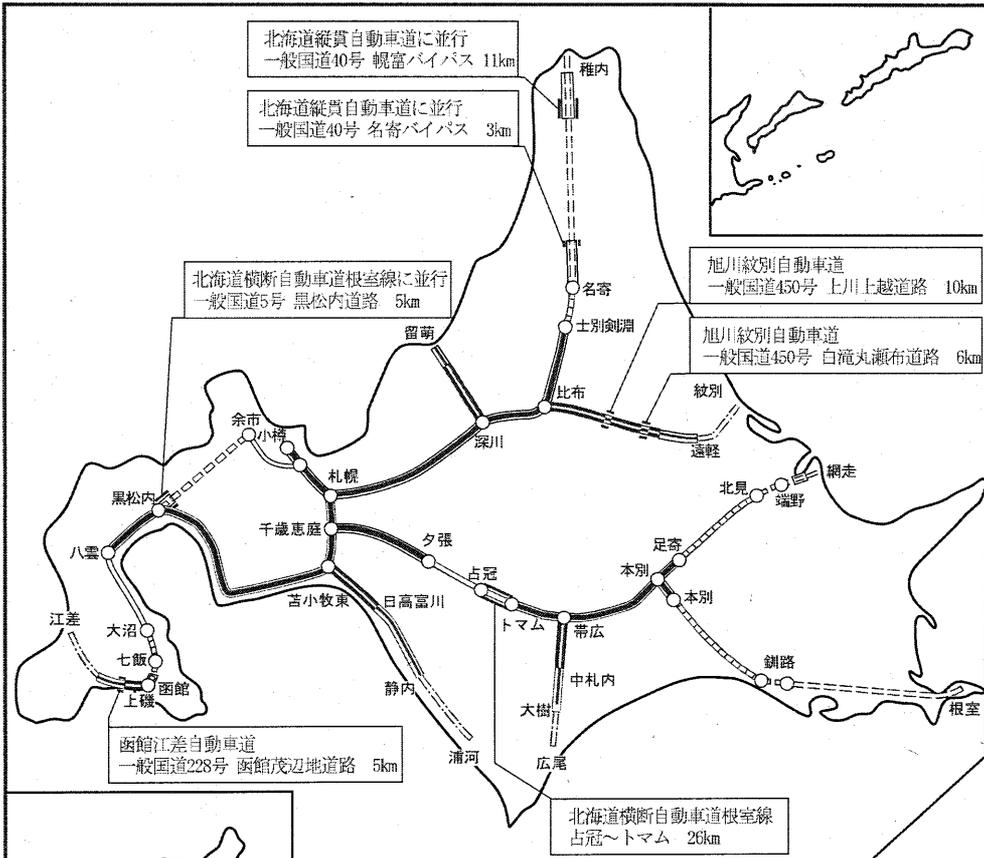
### (4) 本州四国連絡高速道路株式会社

(単位：百万円)

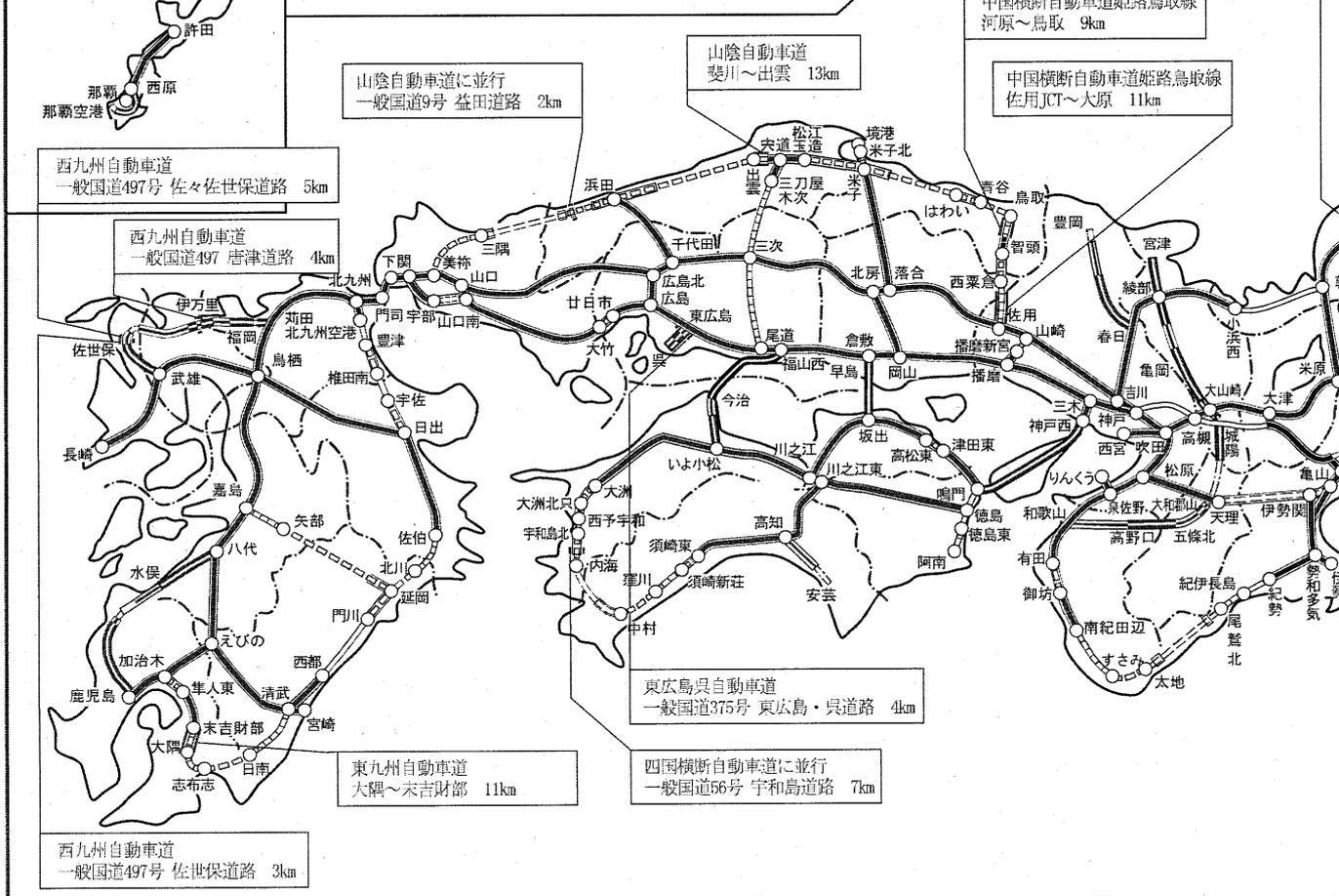
区 分	21年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)
(事業計画)			
建設費	0	0	-
維持改良費	8,411	8,470	0.99
調査費	196	196	1.00
建設利息	0	0	-
合計	8,607	8,666	0.99

- <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（以下、機構法）第13条第1項に基づく協定に基づき高速道路株式会社（以下、会社）が事業を実施している路線の進捗状況等を踏まえた事業費を計上  
 なお、記載の計数は、高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画認可時に変更される場合がある

# 6 高規格 幹線



路線名	起点	終点
北海道縦貫自動車道	函館市	稚内
北海道横断自動車道	根室線	黒松内町
東北縦貫自動車道	弘前線	東京都青森
東北横断自動車道	釜石秋田線	釜石市秋田
日本海沿岸東北自動車道	酒田線	仙台市酒田
東北中央自動車道	いわき新潟線	いわき市新潟
関越自動車道	新潟線	東京都新潟
常磐自動車道	上越線	東京都上野
東関東自動車道	館山線	東京都館山
北関東自動車道	水戸線	東京都水戸
中央自動車道	富士吉田線	高崎市富士
第一東海自動車道	西宮線	東京都西宮
東海北陸自動車道	長野線	東京都長野
第二東海自動車道	長野線	東京都小笠原
中部横断自動車道	静岡市	佐藤
北陸自動車道	新潟市	米



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



## 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予定区間等

#### 平成21年度供用予定区間

高規格幹線道路名	区 間	延長 (km)
高速自動車国道		
北海道横断自動車道	占冠～トマム	26
日本海沿岸東北自動車道	中条～荒川	10
東関東自動車道	茨城南～茨城 JCT	8
中国横断自動車道	佐用 JCT～大原 (新直轄方式区間)	11
中国横断自動車道	河原～鳥取 (新直轄方式区間)	9
山陰自動車道	斐川～出雲	13
東九州自動車道	大隅～末吉財部 (新直轄方式区間)	11
小 計		88
一般国道自動車専用道路		
旭川紋別自動車道	一般国道450号 上川上越道路	10
旭川紋別自動車道	一般国道450号 白滝丸瀬布道路	6
函館江差自動車道	一般国道228号 函館茂辺地道路	5
三陸縦貫自動車道	一般国道45号 宮古道路	5
三陸縦貫自動車道	一般国道45号 登米志津川道路	5
首都圏中央連絡自動車道	一般国道468号 つくば～つくば JCT	4
首都圏中央連絡自動車道	一般国道468号 川島～桶川 JCT	6
東広島呉自動車道	一般国道375号 東広島・呉道路	4
西九州自動車道	一般国道497号 唐津道路	4
西九州自動車道	一般国道497号 佐々佐世保道路	5
西九州自動車道	一般国道497号 佐世保道路	3
小 計		57
高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路		
北海道縦貫自動車道に並行	一般国道40号 名寄バイパス	3
北海道縦貫自動車道に並行	一般国道40号 幌富バイパス	11
北海道横断自動車道に並行	一般国道5号 黒松内道路	5
山陰自動車道に並行	一般国道9号 益田道路	2
四国横断自動車道に並行	一般国道56号 宇和島道路	7
小 計		28
新規供用合計		173

高規格幹線道路名	区 間	延長 (km)
高速自動車国道の拡幅供用		
関越自動車道	豊田飯山～信濃町	9
東海北陸自動車道	郡上八幡～ぎふ大和	5
拡幅供用合計		14

# 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	9,492	(68%)	9,665	(69%)
高速自動車国道※	11,520	〈720〉 7,641	(73%) (66%)	〈748〉 7,729	(74%) (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	1,131	(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
4. 高規格幹線道路の平成21年度概算要求額は17,870億円(事業費)

※ 高速自動車国道の内訳は、下表のとおり

(単位: km)

	整備計画 延長	20年度末 供用延長 ( )進捗率		21年度末 供用延長 ( )進捗率	
有料道路方式区間	8,520	7,605	(89%)	7,662	(90%)
新直轄方式区間	822	36	(4%)	67	(8%)
合計	9,342	7,641	(82%)	7,729	(83%)

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

## (2) 地域高規格道路の路線・区間の指定状況

(平成20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 1,168km	3,183km	1,833km

- 〈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
6. 地域高規格道路の平成21年度概算要求額は5,863億円(事業費)

# 8 大都市圏幹線道路図

## (1) 東京圏幹線道路図



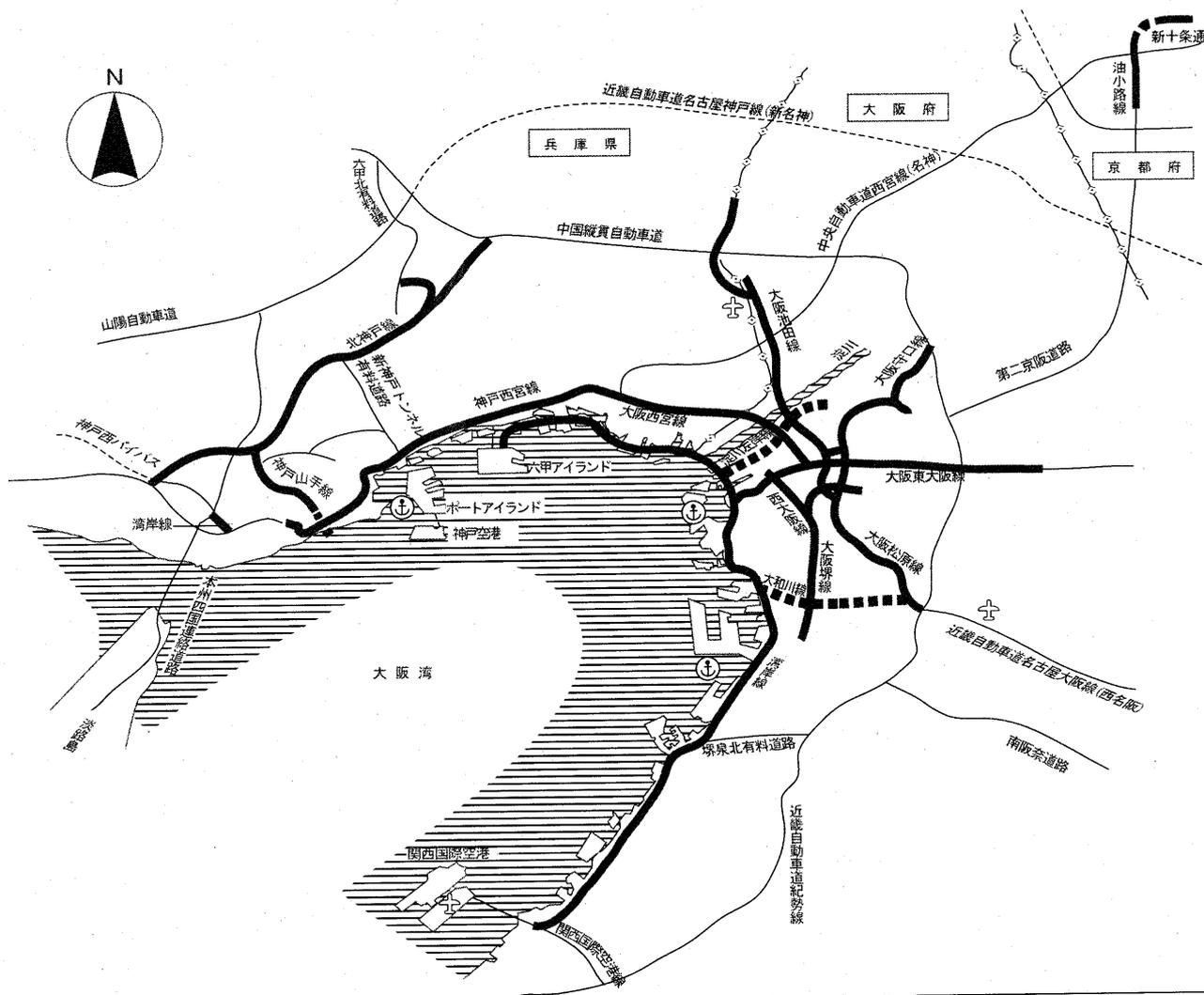
凡 例	
	供用区間 (平成20年度末)
	事業中
	都計済 (アセス手続完を含む)
	調査中
	平成21年度新規供用区間

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





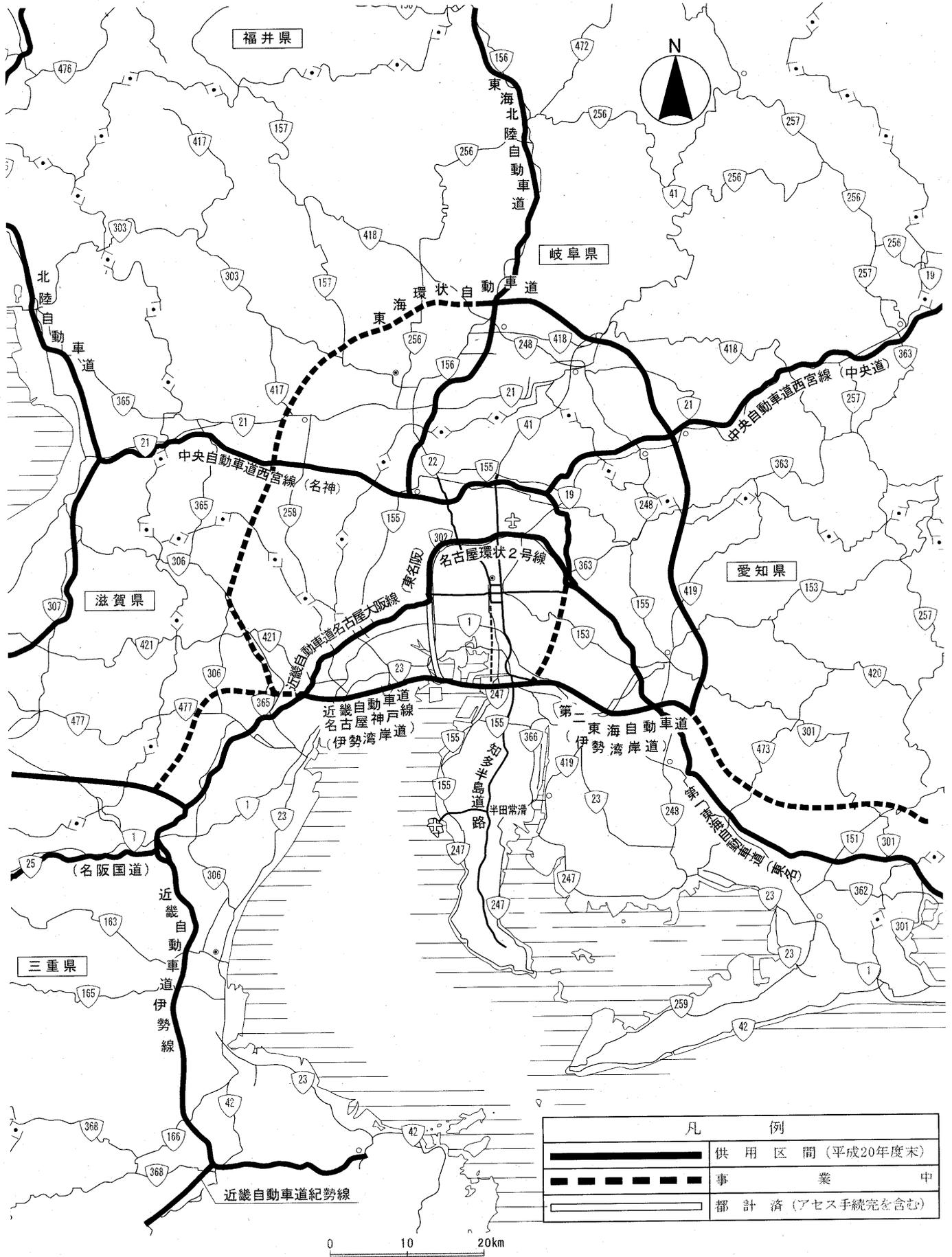
# (4) 阪神高速道路図



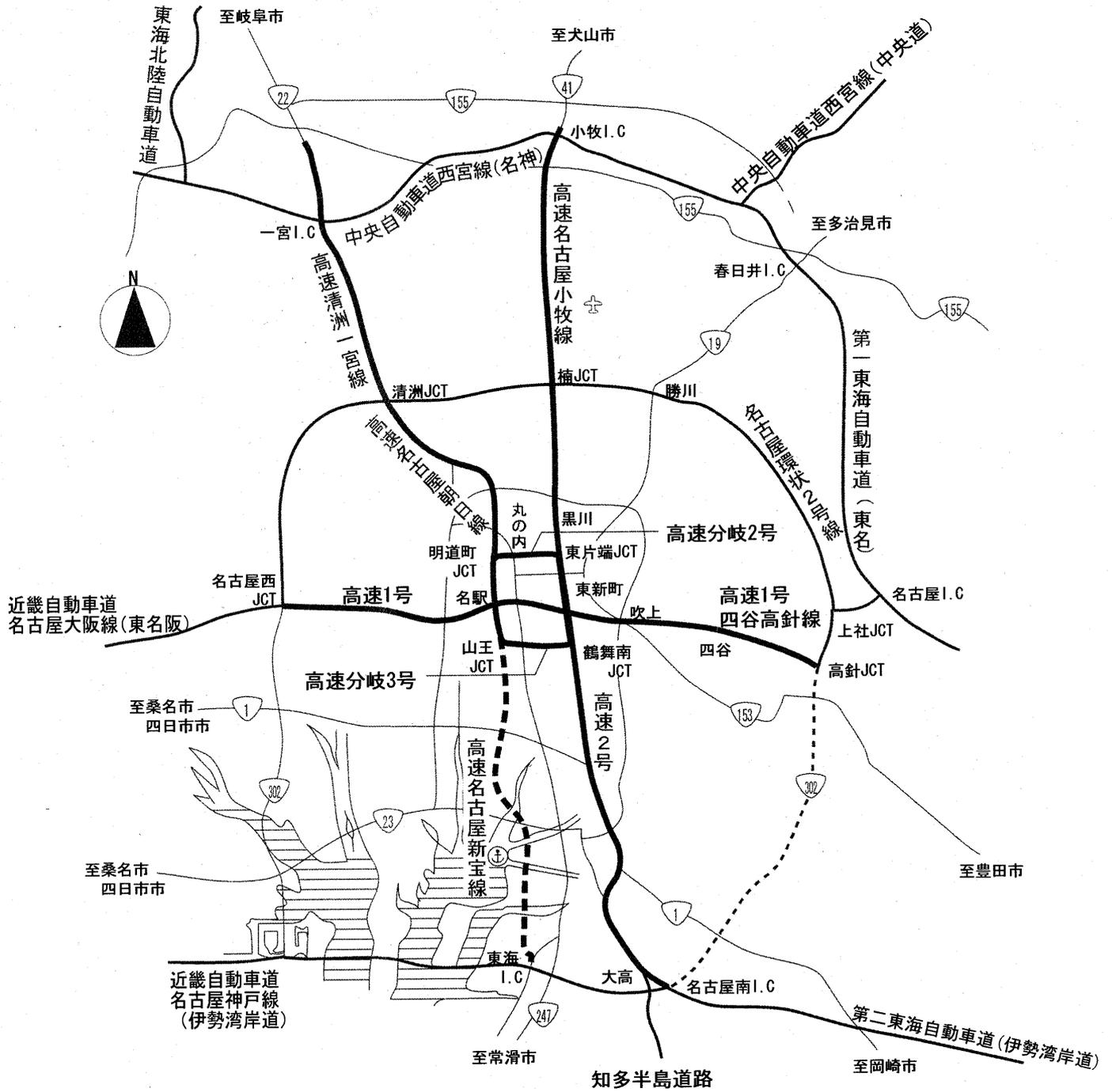
凡 例	
	供 用 区 間 (平成20年度末)
	事 業 中

0 5 10km

(5) 名古屋圏幹線道路図



(6) 名古屋高速道路図

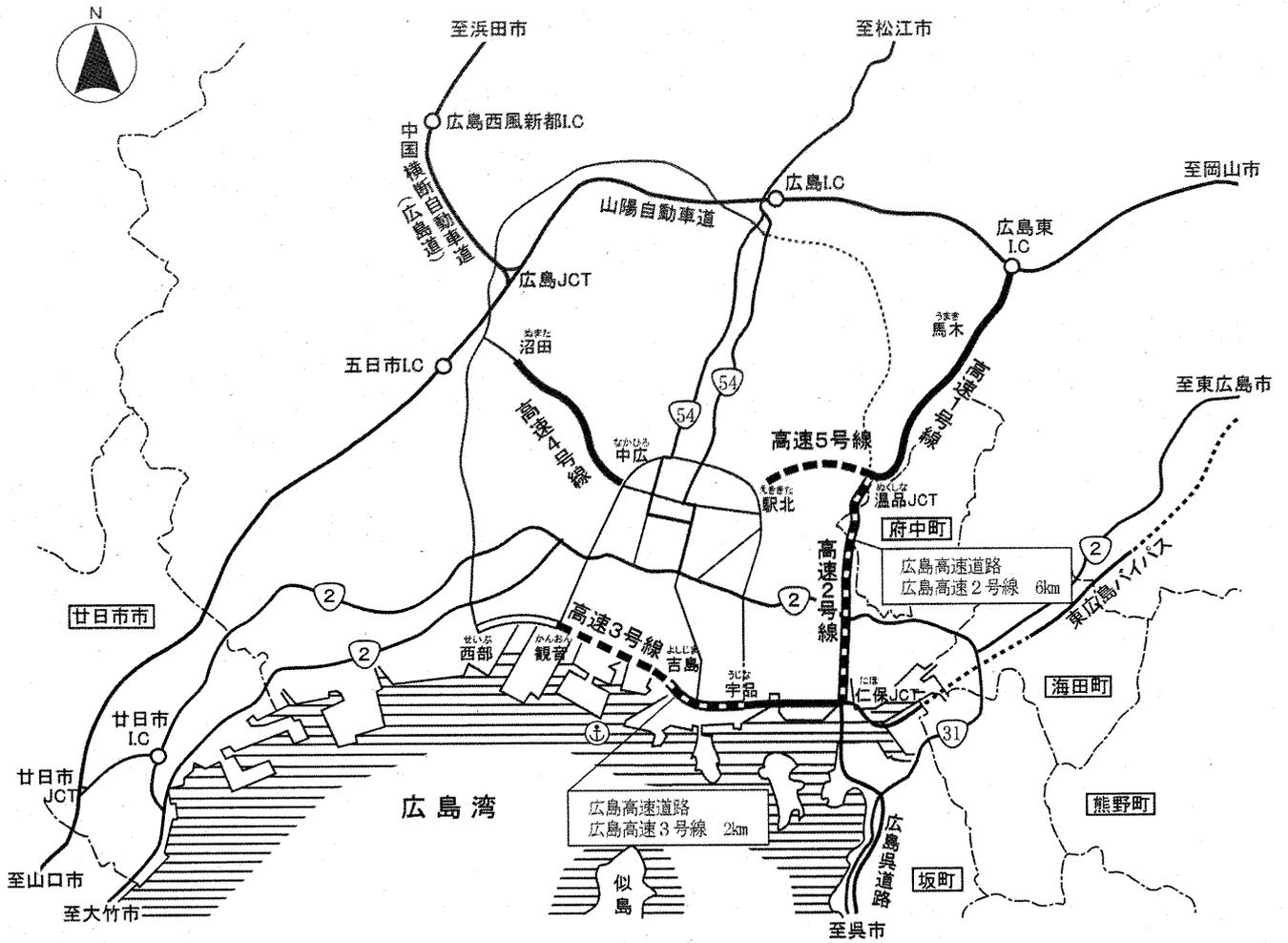


凡 例	
	供用区間(平成20年度末)
	事 業 中

0 5km



(3) 広島高速道路図



0 5km

凡 例	
	供用区間(平成20年度末)
	事業中
	都計済(アセス手続完を含む)
	平成21年度新規供用区間