

平成20年度  
道路関係  
予算概算要求概要

平成19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20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	道路特定財源の見直し	3
1.	道路整備の中期計画（仮称）の作成	4
2.	道路特定財源諸税に関する税制改正	5
3.	高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化	5
第3	平成20年度道路関係予算概算要求のポイント	6
第4	平成20年度 主要施策	7
I	国際競争力の強化	7
II	地域の自立と競争力強化	8
1.	経済と暮らしを支えるネットワークの戦略的な整備	8
2.	渋滞対策をはじめとした交通の快適性、利便性の向上	9
3.	魅力ある観光地づくりの支援	11
III	安全で安心できる暮らしの確保	12
1.	信頼性の高い道路ネットワークの確保	12
2.	安全で安心な道路空間の形成	14
3.	安全で安心な道路サービスを提供する計画的な道路管理	16
IV	環境の保全と豊かな生活環境の創造	18
1.	地球温暖化対策への積極的な貢献	18
2.	沿道環境の保全・創造	19
3.	地域の空間形成	20
V	高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化	22
VI	道路施策の進め方	24
1.	早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実	24
2.	多様な主体のパートナーシップによる行政運営	25
3.	コストの徹底的な縮減と新技術の活用	26
第5	主要連携施策	28

(参考資料)

1	平成20年度道路整備予算概算要求財源内訳等	30
	(1) 道路整備関係国費	30
	(2) 地方費	30
	(3) 道路投資の財源構成及び事業別構成	31
	(4) その他	32
2	重点施策推進要望枠の概要	37
3	道路関係予算概算要求総括表	38
4	財政投融资等総括表	42
5	有料道路予算内訳	44
	(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	44
	(2) 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構	45
6	道路行政が目指すべき成果を表す指標一覧	48
7	高規格幹線道路網図	50
8	高規格幹線道路及び地域高規格道路の状況	52
	(1) 高規格幹線道路の供用予定区間等	52
	(2) 地域高規格道路の路線・区間の指定状況	53
9	大都市圏幹線道路図	54
	(1) 東京圏幹線道路図	54
	(2) 首都高速道路図	55
	(3) 大阪圏幹線道路図	56
	(4) 阪神高速道路図	57
	(5) 名古屋圏幹線道路図	58
	(6) 名古屋高速道路図	59
10	指定都市高速道路図	60
	(1) 福岡高速道路図	60
	(2) 北九州高速道路図	60
	(3) 広島高速道路図	61

# 第1 平成20年度道路関係予算概算要求の概要

## 1. 基本方針

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

具体的には、

- I 国際競争力の強化
- II 地域の自立と競争力強化
- III 安全で安心できる暮らしの確保
- IV 環境の保全と豊かな生活環境の創造
- V 高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化

の分野に重点的かつ積極的に取り組めます。

施策を進めるにあたっては、プライオリティの明確化によるスピーディーな事業展開、地域の人々とともに進める道路・沿道空間の再生、既存ストックの徹底的な利活用等の視点により、道路政策やその進め方を見直していきます。

なお、道路特定財源については、「道路特定財源の見直しに関する具体策」（平成18年12月8日閣議決定）に基づく見直しを進めます。

## 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	45,751	1.06	22,437	1.11
道路環境整備	17,285	1.13	9,951	1.14
計	63,036	1.08	32,388	1.12
一般道路	49,410	1.13	31,257	1.13
有料道路	13,625	0.95	1,132	0.97
計	63,036	1.08	32,388	1.12
うち、重点施策推進要望枠	1,542	—	985	—

- <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. 河川等関連地域物流連携道路事業（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523億円、国費283億円）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、安全市街地整備道路事業、独立行政法人土木研究所運営費交付金、独立行政法人土木研究所施設整備費、住宅市街地関連道路環境改善事業、都市再生関連道路交通円滑化事業等に係る計数を計上している  
 4. 重点施策推進要望枠とは、「経済財政改革の基本方針2007」（平成19年6月19日閣議決定）の第2章「成長力の強化」及び第4章「持続的で安心できる社会の実現」に掲げられたもののうち、新規性や政策効果が特に高い事業・技術開発に必要な経費を、各省庁が要望するもの  
 5. 本表のほか、道路特定財源を活用した関連施策（非公共）として、ETCの普及促進（国費55億円）、低公害車普及促進（国費25億円）等に係る経費（国費333億円）がある。また、そのほかの道路特定財源を活用した関連施策として、まちづくり交付金（国費1,708億円）、道整備交付金（国費175億円）、地域自立・活性化交付金（国費85億円）等に係る経費（合計2,563億円）がある  
 6. 5のほか、一般財源による施策（非公共）として、自動車騒音の発生要因分析調査及び対策検討経費（国費0.3億円）等に係る経費（合計3億円）がある  
 7. 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

26,520億円(対前年度比 0.92)

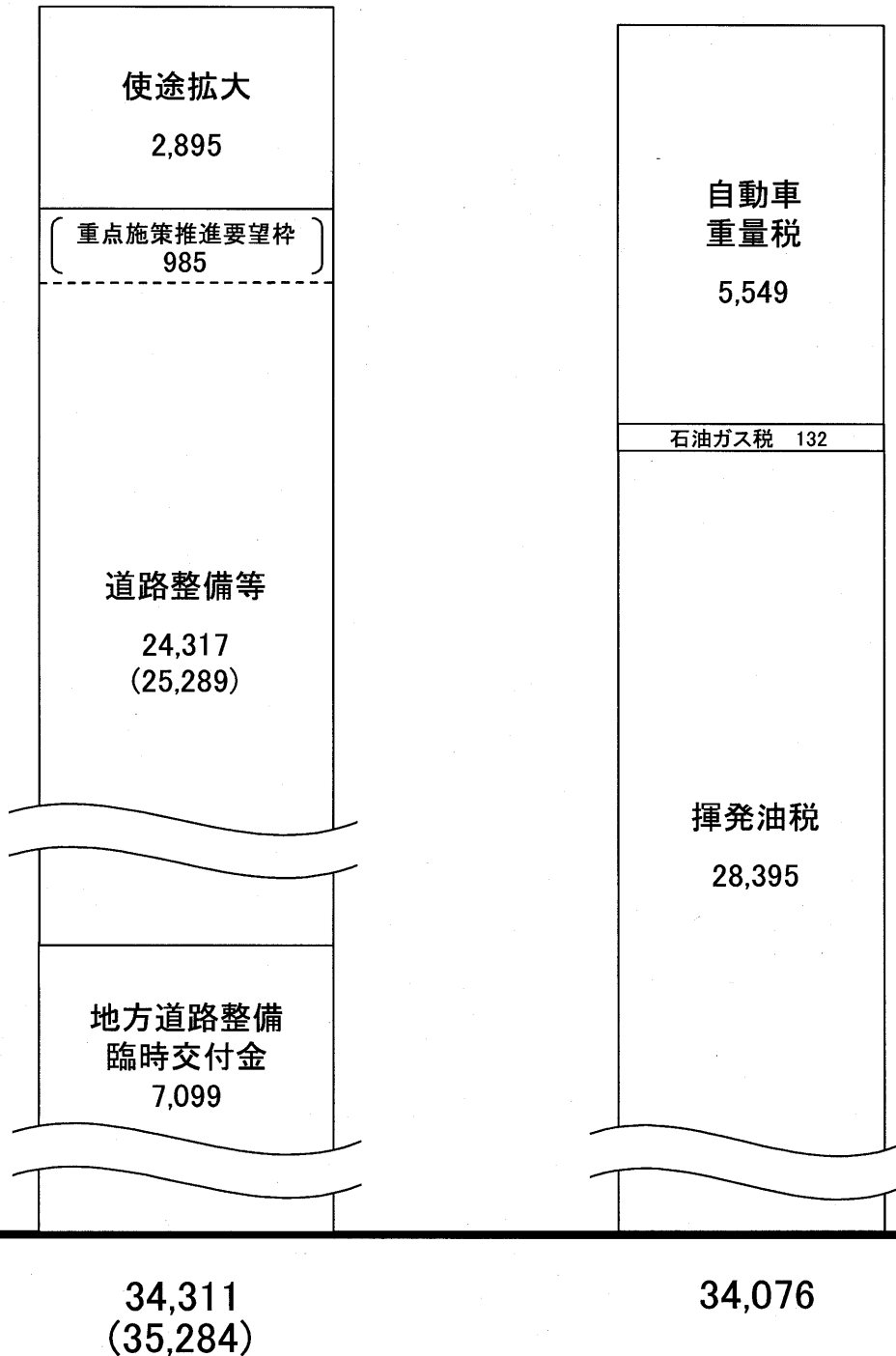
<注>財政投融資は、全額政府保証債である

[平成20年度予算概算要求の概要]

(単位:億円)

道路関係予算(国費)

特定財源税収



- <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. 河川等関連地域物流連携道路事業を含む  
 3. ( ) 書きは、貸付金償還金等を含む額である  
 4. 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

## 第2 道路特定財源の見直し

道路特定財源については、「道路特定財源の見直しに関する具体策」（平成18年12月8日閣議決定）に基づく見直しを進めます。

### 道路特定財源の見直しに関する具体策（平成18年12月8日閣議決定）

我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のため必要な道路整備を計画的に進めることは、引き続き、重要な課題である。他方、我が国財政は極めて厳しい状況にあり、国民負担の最小化のため、歳出削減を徹底し、ゼロベースで見直すことが必要となっている。

このため、昨年末の政府与党合意、行革推進法等に基づく道路特定財源の見直しについては、以下に定めるところにより行うものとする。

1. 道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に精査し、引き続き、重点化、効率化を進めつつ、真に必要な道路整備は計画的に進めることとし、19年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成する。

特に、地域間格差への対応や生活者重視の視点を踏まえつつ、地方の活性化や自立に必要な地域の基幹道路の整備や渋滞解消のためのバイパス整備、高速道路や高次医療施設への広域的アクセスの強化など、地域の自主性にも配慮しながら、適切に措置する。

2. 20年度以降も、厳しい財政事情の下、環境面への影響にも配慮し、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。

3. 一般財源化を前提とした国の道路特定財源全体の見直しについては、税率を維持しながら、納税者の理解を得ることとの整合性を保ち、

- ① 税収の全額を、毎年度の予算で道路整備に充てることを義務付けている現在の仕組みはこれを改めることとし、20年の通常国会において所要の法改正を行う。

- ② また、毎年度の予算において、道路歳出を上回る税収は一般財源とする。

4. なお、以上の見直しと併せて、我が国の成長力や地域経済の強化、安全安心の確保など国民が改革の成果を実感できる政策課題に重点的に取り組む。その一環として、国民の要望の強い高速道路料金の引下げなどによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとし、20年の通常国会において、所要の法案を提出する。

# 1. 道路整備の中期計画（仮称）の作成

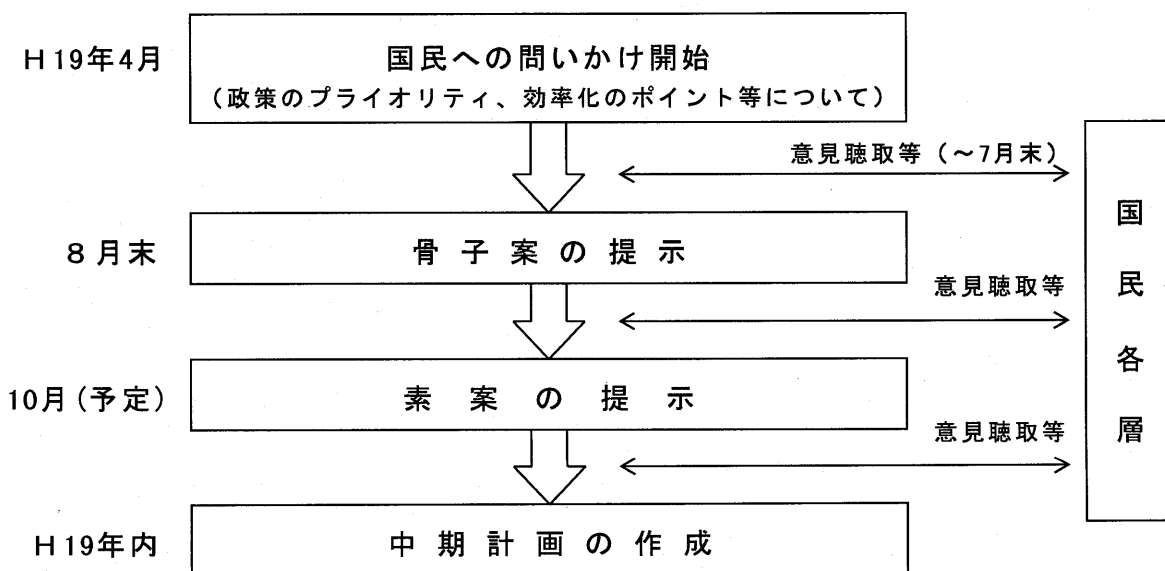
「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づき、道路整備に対するニーズやその必要性を踏まえ、引き続き重点化、効率化を進めつつ、真に必要な道路整備を計画的に進めるため、平成19年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画（以下、「中期計画」という。）を作成します。

中期計画では、真に必要な道路整備について、中期的な整備目標とその達成に必要な事業量を明示することを想定しており、国民の幅広い意見を繰り返し聴きながら計画を作成していきます。

## 中期計画作成にあたっての基本方針

1. わが国の競争力、成長力の確保や地域の活性化などの喫緊の政策課題に的確に対応するため、道路政策として取り組む施策の一層の重点化を図ること。
2. 取り組む事業について、これまで以上のコスト縮減を図るなど効率化を徹底すること。
3. 国土形成計画、社会資本整備重点計画など、国全体の計画や政策と連携を図ること。
4. 多様な手段を活用して、誰でも意見が言える環境を整備し、国民各層の意見を全国的に幅広く、繰り返し聴きながら作成すること。

## （参考）中期計画作成に係るスケジュール



## 2. 道路特定財源諸税に関する税制改正

道路特定財源諸税については、受益者負担の考え方にに基づき、平成15年度以降5箇年間ににおける必要な道路投資規模を踏まえ、平成19年度まで暫定税率を適用してきたところです。

平成20年度以降、道路特定財源諸税については、道路整備の中期計画を作成し、真に必要な道路整備を計画的に進めるなど、「道路特定財源の見直しに関する具体策」の実施を図るため、所要の税制上の措置を講ずることとします。

### 道路特定財源諸税一覧

	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(国税、国の財源)) 48.6円[24.3円]/ℓ 地方道路税(国税、地方の財源) 5.2円[4.4円]/ℓ	自動車取得税 (地方税、地方の財源)	自動車重量税 (国税、国・地方の財源)
軽油車	軽油引取税(地方税、地方の財源) 32.1円[15.0円]/ℓ	自家用車 (取得価額の) 5%[3%]	自家用乗用車 6,300円[2,500円] /0.5t年
LPG車	石油ガス税(国税、国・地方の財源) 17.5円/kg		

- <注> 1. は暫定税率([ ]内は本則税率)
2. 暫定税率の適用期限は、平成20年3月31日(自動車重量税のみ平成20年4月30日)
3. 石油ガス税については、暫定税率は設定されていない

## 3. 高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化<sup>参1</sup>

都市部への交通集中による深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援、物流の効率化等の政策的な課題に対応するため、「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づき、高速道路料金の引下げ等による既存高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化を検討し、必要な措置を講じます。



### 第3 平成20年度道路関係予算概算要求のポイント

#### I 国際競争力の強化

- 国際物流に対応した基幹ネットワークの構築（P7参照）
  - ・三大都市圏環状道路など高速ネットワーク整備の推進や国際コンテナ通行支障区間の早期解消による国際物流基幹ネットワークの構築
- 空港・港湾とのアクセス強化（P7参照）
  - ・拠点的な空港・港湾と高速道路とのアクセス道路を重点的かつ効果的に整備

#### II 地域の自立と競争力強化

- 経済と暮らしを支えるネットワークの戦略的な整備（P8参照）
  - ・高規格幹線道路ネットワークの整備、隘路の解消等による地域の幹線道路の整備や環状道路の整備を推進
  - ・地方道路交付金事業について所要の改善を図りつつ継続
- 渋滞対策をはじめとした交通の快適性、利便性の向上（P9参照）
  - ・交通容量の拡大策や公共交通機関の利用促進等の「交通円滑化アクションプログラム」の実施、有料道路の弾力的な料金施策の実施、総合交通戦略に基づく取組みの支援
  - ・路上工事の実態や不満等を踏まえた行動計画の策定とその推進
- 魅力ある観光地づくりの支援（P11参照）
  - ・日本風景街道の推進、観光地の渋滞対策など観光振興に資する道路施策の推進

#### III 安全で安心できる暮らしの確保

- 信頼性の高い道路ネットワークの確保（P12参照）
  - ・道路のネットワークの機能を確保する防災対策の推進
- 優先度の高い区間への集中投資戦略による効果的・効率的な交通事故対策の推進（P14参照）
- 道路空間の再構成等による自転車走行環境の整備推進（P15参照）
- 踏切対策のスピードアップ（P15参照）
  - ・歩道拡幅等の速効対策と連続立体交差事業等の抜本対策の推進
- 安全で安心な道路サービスを提供する計画的な道路管理（P16参照）
  - ・予防保全の推進や橋梁の長寿命化、地方公共団体の長寿命化修繕計画策定等の支援

#### IV 環境の保全と豊かな生活環境の創造

- 地球温暖化対策への積極的な貢献（P18参照）
  - ・幹線道路ネットワーク整備、ITSの推進等「CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム」の推進
  - ・更なるCO<sub>2</sub>排出量削減のため、多様で弾力的な料金施策の実施や面的緑化等の推進
- 沿道環境の保全・創造（P19参照）
  - ・交差点改良や低騒音舗装の敷設等の沿道環境改善事業を集中的に実施
- 快適な生活環境創出のためのみちづくり（P20参照）
  - ・歩行空間のバリアフリー化や無電柱化により、安全・快適・美しい歩行空間を形成

#### V 高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化

- 多様で弾力的な料金施策の実施（P22参照）
  - ・高速道路ネットワークを有効活用するための料金施策を実施
  - ・首都高速道路及び阪神高速道路における距離別料金の導入
- スマートインターチェンジの整備等の促進（P23参照）

#### VI 道路施策の進め方

- 早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実（P24参照）
  - ・優先度の明示や地域への問いかけ等を通じて選択と集中による事業の実施
- 多様な主体のパートナーシップによる行政運営（P25参照）
- コストの徹底的な縮減と新技術の活用（P26参照）

## 第4 平成20年度 主要施策

### I 国際競争力の強化

東アジア諸国との人や物の交流・連携が今後更に進展することが予想される中、わが国が東アジア近隣諸国を始めとする諸外国と比肩し、今後とも国際競争力を維持・強化していくためには、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充実等、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。事業の実施にあたっては、アジア・ゲートウェイ構想（平成19年5月アジア・ゲートウェイ戦略会議）等の趣旨を踏まえ、国際競争力の強化を図る観点から速効性の高い事業を中心に整備を推進します。

#### (1) 国際物流に対応した基幹ネットワークの構築

スピーディー、シームレスかつ低廉な物流の実現を目指し、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支障なく通行可能となる国際物流基幹ネットワークを構築します。具体的には、三大都市圏環状道路など高速ネットワーク整備を推進するとともに、既供用の国際物流基幹ネットワーク（約29,000km）上の国際コンテナ通行支障区間（平成19年4月現在で約510km存在）について、空間高不足の解消が必要な区間を除き、5年間で概ね解消を図ります。

##### ○国際コンテナ通行支障区間解消のための緊急対策事業

耐荷重不足の解消：大阪港関連道路（府道大阪中央環状線鳥飼大橋<sup>とりかい</sup>）等

#### (2) 空港・港湾とのアクセス強化

わが国の拠点的な空港・港湾と高速道路との10分アクセス率は、欧米に比べ低い水準（平成18年度実績67%）であるため、近年における東アジアとの交流・連携の活発化を踏まえつつ、概ね10年間で欧米並みの水準（約9割）まで向上させることを目指し、アクセス道路の整備を進めます。

##### ○空港・港湾へのアクセス道路の整備：事業費3,135億円

三河港関連道路（一般国道23号豊橋バイパス）等

#### (3) 物流システムの改善

国際物流に対応した幹線道路網の整備推進に加えて、複数の道路管理者にわたる工事、規制、走りやすさ等の情報の一括提供や、高速道路料金の引下げなど物流ネットワークを効果的に活用するための施策を実施します。この他、都市内物流について、地域の関係者等が連携して行う荷さばき駐車施設整備への支援を引き続き実施する等、物流効率化に向けた総合的な取組みを推進します。

<参> 1. 国際物流基幹ネットワーク：国際標準コンテナ車（フル積載時44t、高さ4.1m）が、支障なく通行できる幹線道路網  
2. 拠点的な空港・港湾へのアクセス率：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IC等から10分以内に到達可能な拠点的な空港・港湾（67箇所）の割合

## Ⅱ 地域の自立と競争力強化

### 1. 経済と暮らしを支えるネットワークの戦略的な整備

#### (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、高規格幹線道路ネットワークの整備を推進します。

○高規格幹線道路：**事業費17,786億円**

高規格幹線道路のうち、高速自動車国道については、高速道路株式会社による「有料道路方式」と国による「新直轄方式」により、事業を推進します。

○「有料道路方式」：**事業費5,674億円**

○「新直轄方式」：**事業費2,000億円**

また、地域高規格道路については、地域の振興、活性化を図るため、高規格幹線道路等と一体となった整備を推進します。

○地域高規格道路：**事業費6,751億円**

#### (2) 地域の幹線道路の整備

通勤や通院等で日常的に利用する幹線道路網や、救急活動に不可欠な道路網、合併市町村の拠点を連絡する道路等、地域の幹線道路ネットワークの形成を図るため、1.5車線の<sup>参1</sup>整備等の地域の実情に応じた道路構造も採用しつつ、隘路の解消等の道路整備を引き続き推進します。

また、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、所要の改善を図りつつ、地方道路交付金事業を継続します。

○地方道路交付金事業について所要の改善を図りつつ継続

○市町村合併支援道路整備事業：**事業費3,869億円**

中津市（大分県）等 約370地域

○交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業：**事業費118億円**

一般県道岩城弓削線（<sup>いわぎゆげ</sup>愛媛県）等 約20箇所

#### (3) スマートインターチェンジへのアクセス道路の総合的支援

スマートインターチェンジの整備効果を発揮させるため、地方公共団体によるアクセス道路の整備を総合的に支援します。

○スマートインターチェンジ本格導入支援事業（仮称）の創設[新規]

<参> 1. 1.5車線の整備：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み合わせた整備

#### (4) 環状道路の整備と利用促進

都市の骨格の形成に加え、交通渋滞の緩和やCO<sub>2</sub>排出量の削減、良好な生活空間創造のため、首都圏中央連絡自動車道など供用目標の達成に向けた着実な整備を図るとともに、東海環状自動車道において東海北陸自動車道と名神高速道路を連絡する区間の工事に本格的に着手する等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：事業費7,901億円

うち三大都市圏環状道路整備：事業費5,282億円

首都圏中央連絡自動車道（阿見東IC<sup>あみひがし</sup>～江戸崎IC<sup>えどさき</sup>：6.1km）、東海環状自動車道（美濃関JCT<sup>みのせき</sup>～西関IC<sup>にしせき</sup>：2.9km）の供用開始を図る

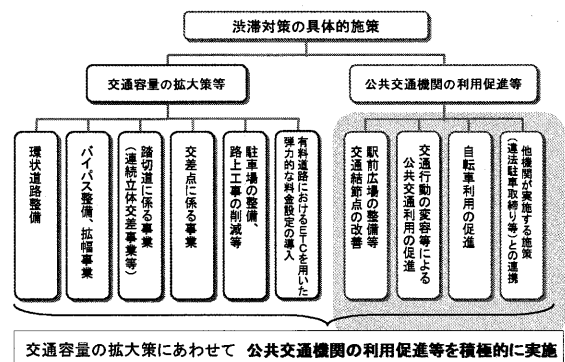
併せて、通過交通を環状道路に迂回誘導し、環状道路の効果を発揮させるための料金施策を実施します。また、首都高速道路・阪神高速道路においては、利用者の負担の公平化と都市高速道路の有効活用を図るため、距離別料金を導入します。

## 2. 渋滞対策をはじめとした交通の快適性、利便性の向上

### (1) 集中的な渋滞対策の推進

渋滞対策については、より利用者の実感にあった透明性の高いものとするため、新たに策定する「交通円滑化アクションプログラム」に基づいて実施します。このプログラムでは、優先的に対策を行う箇所を、客観的なデータ及び地域への問いかけ結果に基づいて選定した上で、効果の高い箇所について予算の重点配分・施策の集中を図っていくとともに、対策によって得られる渋滞削減など走行環境の改善効果を毎年度国民に明示していきます。

具体的な対策としては、交通容量の拡大策や有料道路における弾力的な料金施策の実施に加え、公共交通機関や自転車の利用促進等を積極的に実施することとし、そのための計画策定や取組み等を行う団体に対する支援を推進します。また、信号高度化に併せて局所的な交差点改良を行う等の警察との連携強化、コスト縮減・工期短縮に配慮した対策を積極的に実施するとともに、違法駐車取締りと連携し、官民の駐車場情報一元管理や既存駐車場の利用促進、自動二輪車の駐車対策を引き続き実施します。



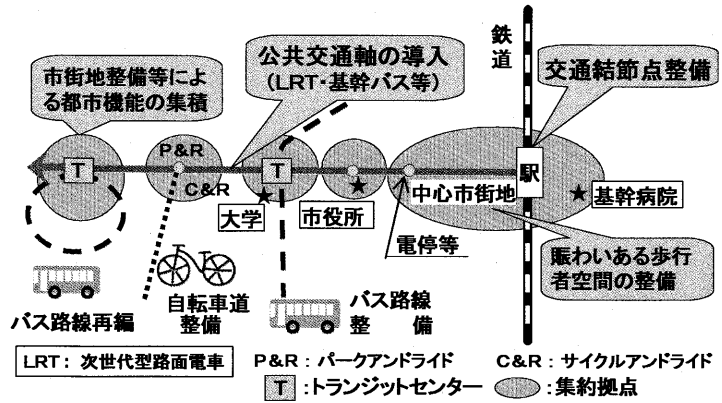
【今後の渋滞対策のイメージ】

○交通円滑化事業：事業費8,616億円

H20までに道路渋滞による損失時間を約1割削減（H17比）

## (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。



【総合的な交通施策の連携イメージ】

具体的には、LRTや

バス走行空間の整備、駅前広場等の交通結節点の改善、運行情報の提供等の公共交通機関の利用促進や徒歩・自転車による移動環境の整備等を推進し、交通の快適性、利便性の向上を図ります。

○LRTに対する総合的支援：富山市（富山県）等

○都市モノレール・新交通システムの整備：

千葉都市モノレール（千葉県）等

○交通結節点改善事業：岡山駅地区（岡山県）等

## (3) 路上工事の縮減や改善

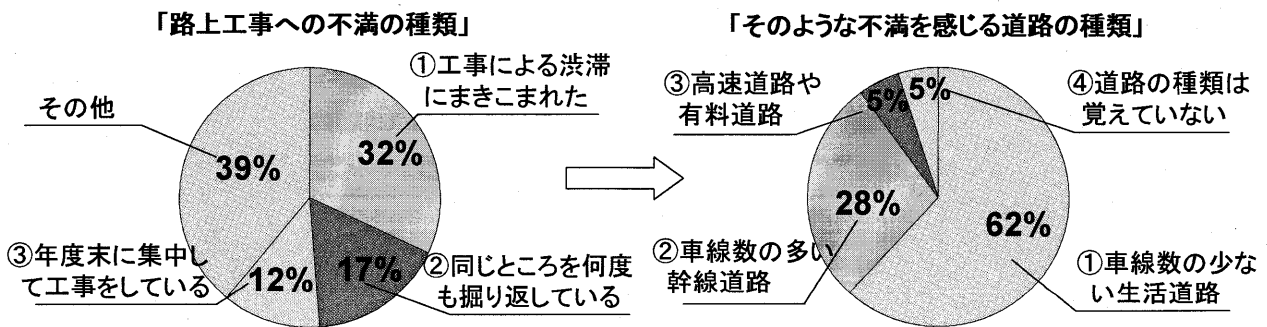
道路行政に対する不満や批判の最上位に挙げられる路上工事に対する取組みは喫緊の課題です。このため、路上工事の実施状況や道路利用者の不満の実態等を踏まえ、路上工事の縮減や通行障害の改善を図る取組みを、地方公共団体や占用企業者等と連携して推進します。

○工事の実態や不満等を踏まえた行動計画を地方公共団体と共に策定

○工事の目的、期間等をわかりやすく示す看板等の設置

○規制方法等の工事の進め方の抜本見直し

○工事方法の工夫等を行った優良施工者への表彰制度の創設



【路上工事に関するアンケート結果】

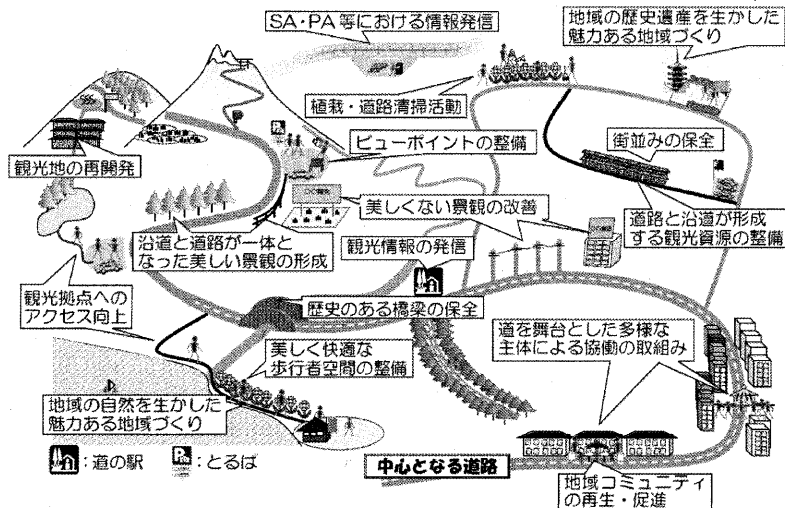
### 3. 魅力ある観光地づくりの支援

#### (1) 「日本風景街道」の推進

道路ならびにその沿道や周辺地域を舞台に、多様な主体による協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源や個性を活かした国民的な原風景を創成する運動を促し、観光の振興や地域の活性化に寄与することを目的とする「日本風景街道」を推進します。

具体的には、日本風景街道パートナーシップの活動や美しい国土景観の形成に資する活動を支援します。

○日本風景街道の推進：国費3億円



【日本風景街道のイメージ】

#### (2) 徒歩や自転車による快適な周遊の支援

観光地としての魅力向上のため、徒歩による快適な周遊を行うことができる歩行空間の確保、歴史的まち並みと調和した道づくりや無電柱化を推進します。

また、地域の活性化を図るため、自転車道の整備や広報活動等の支援により、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を推進します。

○サイクルツアーの推進：美濃市（岐阜県）等 15地区

#### (3) 観光客の移動円滑化

観光地で大きな課題となっている休日の交通渋滞を解消するため、観光地やその周辺における道路整備やパーク&バスライド等の効果的な渋滞対策を実施します。

#### (4) 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や各種情報提供手段の連携等による情報提供の充実を図ります。

○「通り名で道案内」方式の推進

○観光客のための道案内システムの構築：国費3億円

### Ⅲ 安全で安心できる暮らしの確保

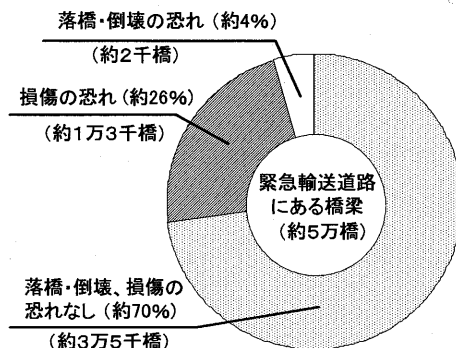
#### 1. 信頼性の高い道路ネットワークの確保

異常気象時や地震発生時に、地域の孤立を防ぐとともに、発災後の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、特に道路をネットワークとして機能させることに着目して、地震、豪雨、豪雪等に対する道路の防災対策を効果的に推進します。

##### (1) 耐震対策の推進

能登半島地震や中越沖地震等の大規模地震が頻発し、大規模地震はいつでも発生してもおかしくない状況にあるとの認識が広がっています。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路等における橋梁や盛土の耐震対策を重点的に推進します。

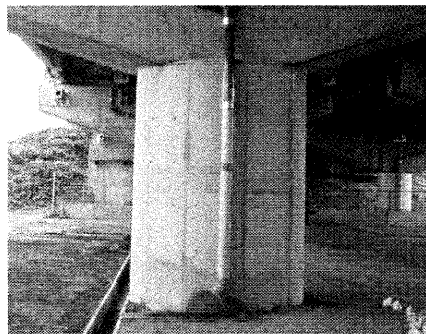


【緊急輸送道路にある橋梁（平成19年度末見込）】

○緊急輸送道路等の橋梁の耐震対策の推進：事業費1,170億円



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なかった例

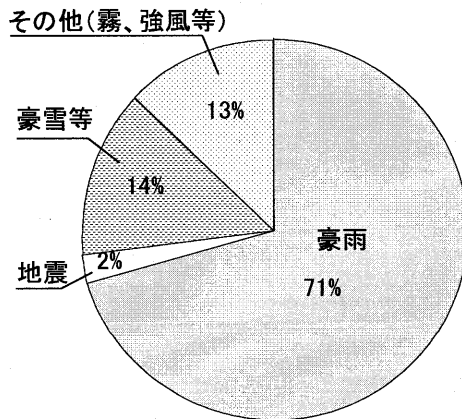
【新潟県中越地震における耐震対策の効果】

##### (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、道路の斜面对策や地域の孤立を防ぐ生命線となる道路等の整備を重点的に推進します。

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。

さらに、照明車等の災害対策用機械の整備を推進します。



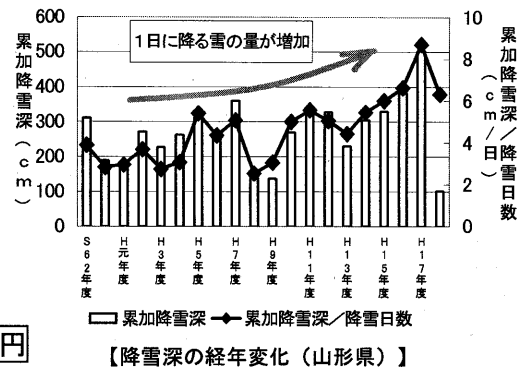
H8～H17年度の平均：約7,800回/年度

【道路の通行止め原因】

### (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計画を策定するとともに、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。

○雪寒対策の推進：事業費 1,046 億円



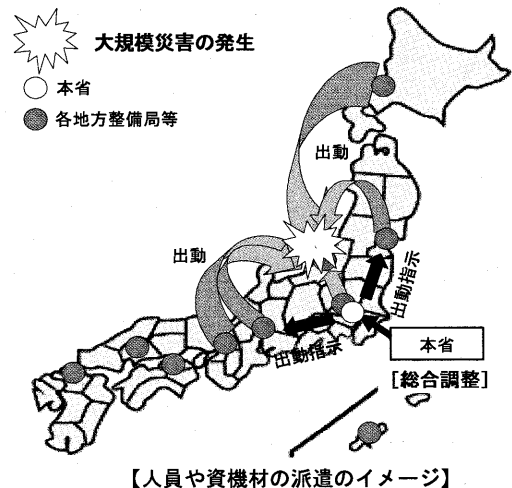
### (4) 密集市街地における都市防災対策の推進

重点密集市街地（約8,000ha）内において、道路、沿道建築物等が一体となって避難・延焼遮断機能を持つ防災環境軸の核となる都市計画道路のうち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）を宣言した路線を、重点的に支援します。

### (5) 災害時の迅速な情報提供、早期復旧に向けた取組みの強化

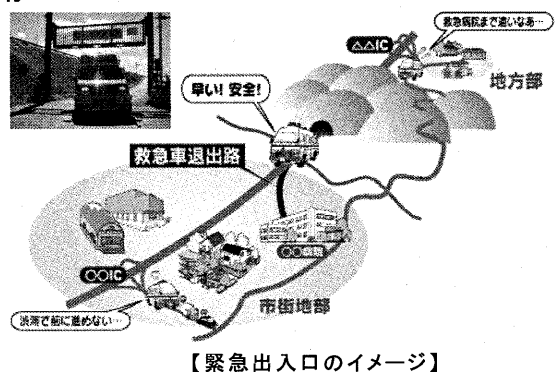
発災時に利用者のニーズに合わせた通行規制情報等を提供するため、情報連絡本部を設置すること等により、発災時の通行可能ルートや規制解除の見通しも含めた情報等を道路管理者が連携して共有し、一元的に提供します。

また、大規模災害時において、迅速かつ的確な緊急対策を行うため、被災地への人員や資機材等の派遣等により、地方公共団体への支援体制の充実を図ります。



### (6) 緊急出入口の整備など高速道路の活用

救命救急病院へのアクセス強化や災害時の避難・救助活動等の迅速化を支援するため、高速道路における既存の緊急出入口を有効活用するとともに、更なる整備を図ります。



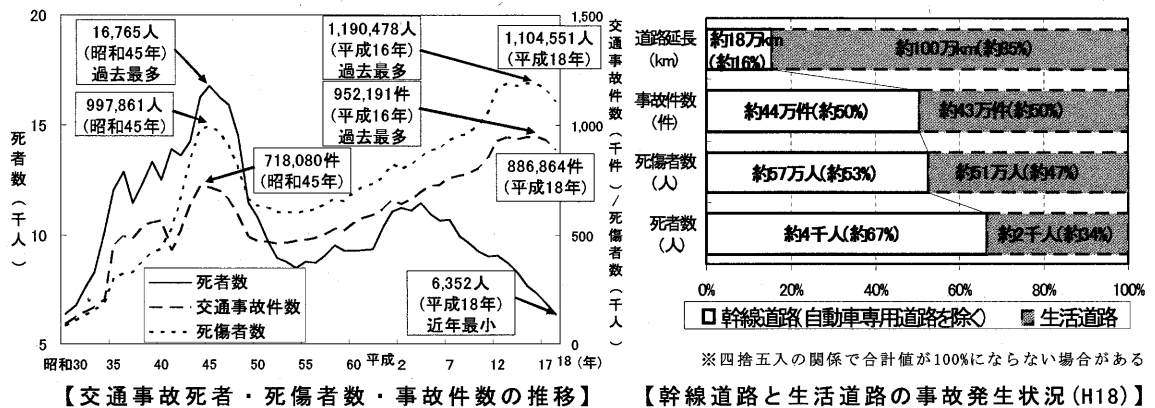
- <参> 1. 重点密集市街地：都市再生プロジェクト（第三次決定）において定められた地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地のうち、特に大火の可能性が高い危険な市街地のこと
2. 防災機能概成：用地買収が概ね完了する等、防災環境軸が形成された場合に発揮する防災機能（避難、延焼遮断）の相当程度の発現が期待できる状態のこと



## 2. 安全で安心な道路空間の形成

### (1) 交通事故対策の推進

近年、交通事故は減少傾向にあるものの、道路交通安全を取り巻く状況は、依然として厳しいものがあります。このため、幹線道路と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走行環境の整備を推進します。

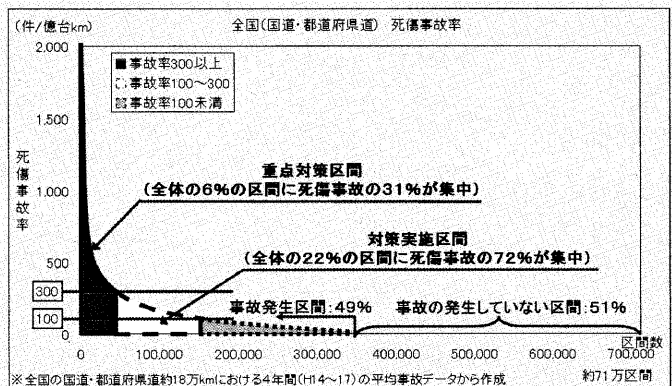


### ① 幹線道路の交通事故対策

「事故危険箇所」を含め、幹線道路の交通事故対策は、国民への問いかけを行いながら死傷事故率の高い区間を優先的に選定し、予算を集中投資することで効率的に進めます。

また、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、効果的な対策を実施します。

○交通事故対策の重点的实施：事業費2,719億円



### ② 生活道路の面的な交通事故対策

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」や通学路を主とした歩道等の整備を推進します。

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、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。

○通学路等における歩道等の整備の推進

○あんしん歩行エリアの整備



【通学路の歩道整備事例】 【簡易な方法による歩行空間の整備事例】

### ③安全で安心な自転車走行環境の整備

道路管理者と警察が連携し、既存の道路空間の再構成等により、自転車走行空間を創出します。



自転車道

自転車レーン

【自転車走行空間の確保事例】

特に、都市部の歩行者・自転車・自動車が錯綜している等の課題が発生している箇所において、モデル地区を指定し、先進的・総合的な取組みを実施します。

また、自転車のネットワーク計画の作成を支援し、計画に基づいて自転車利用環境の総合的な整備に取り組む自転車利用環境総合整備事業を重点的に支援します。

○既存の道路空間の再構成等による自転車走行空間の創出

○自転車利用環境の整備：事業費328億円

豊橋市（愛知県）等

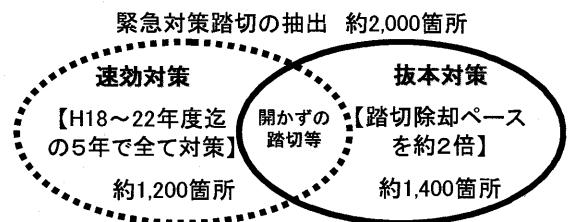
### ④ITS技術を活用した交通事故対策の更なる推進

安全運転支援システムの全国展開を図るため、関係省庁・民間が一体となり、安全運転支援システムの大規模な実証実験を実施します。

### (2)踏切対策のスピードアップ

踏切交通実態総点検結果を踏まえ、「開かずの踏切<sup>参6</sup>」等の緊急対策踏切約2,000箇所に対し、歩道拡幅等の「速効対策」と連続立体交差事業等の「抜本対策」の両輪により重点的な対策を進めます。

踏切交通実態総点検(約36,000箇所)



【踏切交通実態総点検結果(H19.4)】

#### ①機動的な抜本対策の推進

高架高さや延長を抑えた連続立体交差事業(ミニ連立)の推進や市区が施行する連続立体交差事業への支援等も図り、機動的な抜本対策を推進します。

- <参> 3. 事故危険箇所：死傷事故率が高い箇所のうち、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
4. 死傷事故率300件/億台キロ：「交通戦争時代」といわれた昭和45年の死傷事故率(当時の交通事故死者数は、約1万7千人)  
死傷事故率100件/億台キロ：全国の幹線道路における平均値。欧米の水準を大きく上回っている
5. あんしん歩行エリア：事故発生割合の高い住居系地区又は商業系地区。車両速度を抑制するような道路構造の採用や歩道等の整備と、公安委員会の行う速度や通行の規制といった対策を組み合わせた面的かつ総合的な事故抑止対策を実施。警察庁と連携して、平成20年度に新たに指定予定
6. 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

## ②多様な速効対策の取組み

踏切対策の迅速化を図るため、抜本対策とともに、踏切遮断時間の情報提供等による既存ネットワークの活用や駅構内を活用した自由通行空間の確保等、様々な速効対策に取り組めます。

○踏切道対策：**事業費4,261億円**

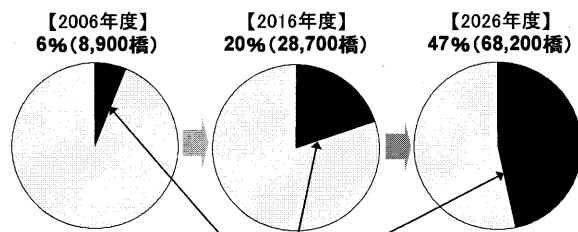
うち連続立体交差事業：**事業費2,222億円**

JR中央線連続立体交差事業（東京都）等

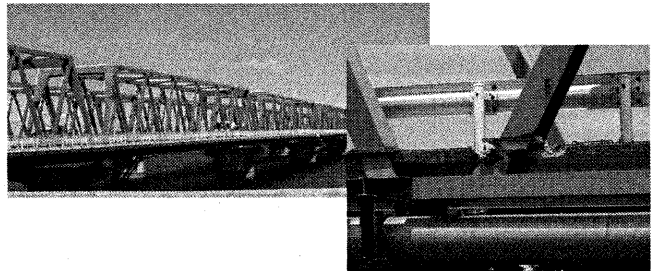
- ・歩道拡幅等の速効対策の対象となる踏切は約1,200箇所<sup>参7</sup>  
⇒H18～20年度に約6割の箇所に対策を実施  
(H18～22年度の5年間で全て対策を実施)
- ・連続立体交差等の抜本対策の対象となる踏切は約1,400箇所<sup>参8</sup>  
⇒H18～20年度に約50箇所の踏切を除却。踏切除却ペースを2倍にスピードアップ  
(H13～17年度の5年間に除却した踏切は約30箇所)

## 3. 安全で安心な道路サービスを提供する計画的な道路管理

高度経済成長期に建設された多くの橋梁など道路ストックの高齢化が進み、今後、疲労や劣化等の損傷が深刻になることが懸念されます。このため、定期的な点検により損傷が軽微な段階で補修を行う等の計画的な道路管理を行い安全で安心な道路サービスを提供します。



建設後50年以上の橋梁数  
※全道路約15万橋(橋梁15m以上)を対象  
【建設後50年以上が経過した橋梁の割合】



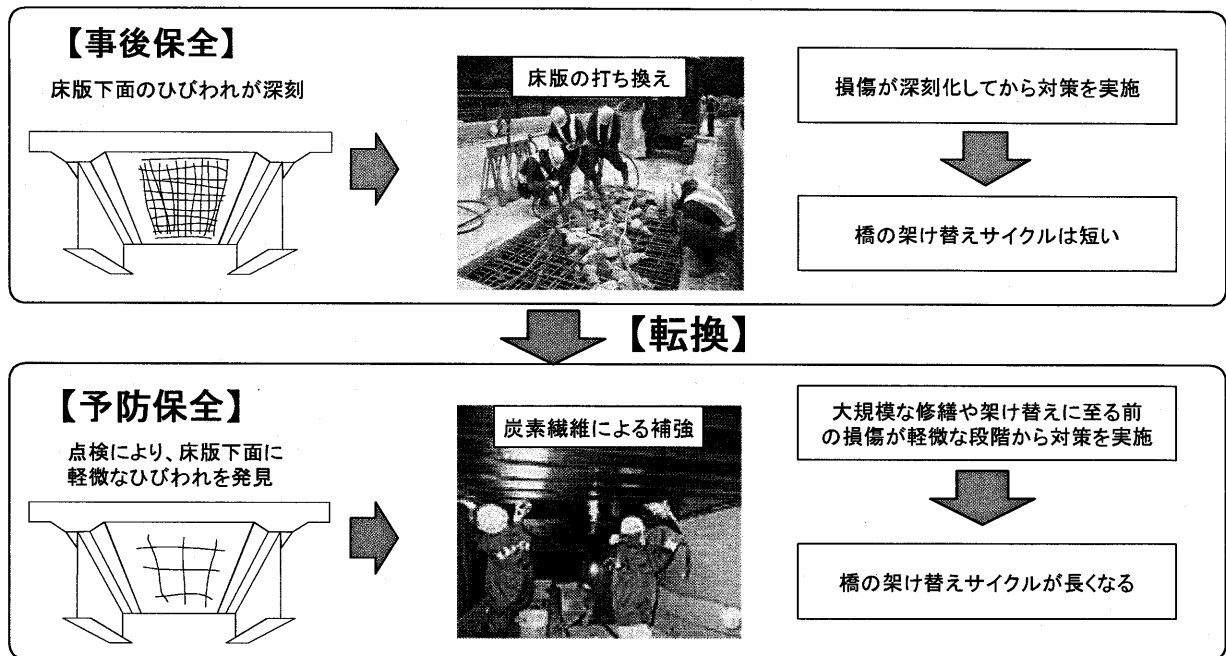
### (1) 予防保全の推進

今後、高齢化した道路ストックが急増することを踏まえ、安全で安心な道路サービスを提供するとともに、ライフサイクルコストの縮減や廃棄物等の発生による環境負荷の軽減を図る必要があります。このため、損傷が深刻化してから対策を行う事後保全から、点検に基づき損傷が軽微な段階から対策を行う予防保全に転換し、安全を確保するとともに、計画的に橋梁等の長寿命化（例：鋼橋の平均的な寿命を約60年→約100年）を実施します。

地方公共団体が管理する橋梁については、特に市町村が現状を適切に把握できていない状況を踏まえ、予防保全への円滑な転換を図るため、点検により適切な管理が行われるように、技術的支援や長寿命化修繕計画の策定支援など所要の措置を講じます。

<参> 7. 速効対策の対象踏切：開かずの踏切(約600箇所)及び歩道が狭隘な踏切(約600箇所)が対象

8. 抜本対策の対象踏切：開かずの踏切(約600箇所)、自動車ボトルネック踏切(約500箇所)及び歩行者ボトルネック踏切(約300箇所)が対象



## (2) 道路網の機能に着目した戦略的な管理

これまでの道路整備の考え方に加え、災害時に孤立集落を防ぐ観点や橋梁の点検・修繕時にも物流機能等についてリダンダンシーを確保する観点など、管理・防災の考え方から道路ネットワークを評価する必要があります。

このため、国及び地方公共団体等の各道路管理者が連携し、補完する道路同士について道路管理水準の調整や橋梁等の補修・補強の優先順位、災害時の緊急輸送道路を確保するために必要な連携方法の検討等を行い計画的な道路管理を進めます。

## (3) メリハリのついた日常管理

日常管理について、道路の安全を確保しつつ、これまでのコスト縮減を維持し、道路を常時良好な状態に保ちます。

特に、都市の顔となる地区では、地方公共団体と連携し、美観等に配慮した管理や地域のシンボルとなっている街路樹について、地元住民と協働した管理を行う等の地域性を踏まえた管理を推進します。



【地元住民等との街路樹現地調査  
(国道54号 広島市)】

## (4) 維持管理分野の技術開発推進

道路施設の点検・維持作業の現状を踏まえ、維持管理分野における技術開発のニーズを明確にし、産・学・官の連携により、地方公共団体においても活用可能な技術開発を計画的に推進します。また、道路管理に関わる技術者不足や技術の伝承等の課題に対応するため、点検・診断に係る技術者の育成に向けた取組みを行います。

## IV 環境の保全と豊かな生活環境の創造

### 1. 地球温暖化対策への積極的な貢献

平成17年2月に発効した京都議定書の目標達成（第1約束期間である2008年度から2012年度までの平均値が1990年度比-6%）に向け、国内では同年4月に京都議定書目標達成計画が閣議決定され、取組みが進められています。

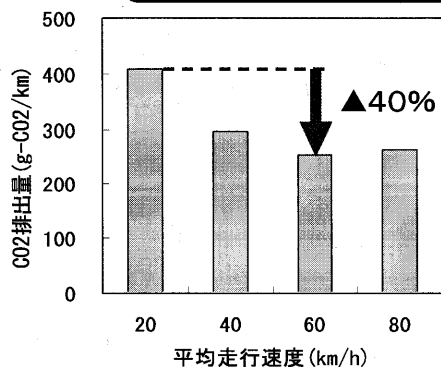
また、第1約束期間の開始に向け目標達成を確実にするための目標達成計画見直し、平成20年7月のG8洞爺湖サミット開催や長期的なCO<sub>2</sub>排出量削減目標を視野に入れ、CO<sub>2</sub>排出量の削減に向けた更なる取組みが求められています。

#### (1) 道路政策における「CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム」の推進

道路政策においても、CO<sub>2</sub>排出量を削減し、目標達成を図るため、「CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム」を引き続き推進します。具体的には、首都圏三環状道路等の幹線道路ネットワークの整備、主要渋滞ポイント、ボトルネック踏切<sup>参2</sup>の対策やITSの推進等を体系的かつ集中的に実施します。

○CO<sub>2</sub>削減アクションプログラムの推進：事業費30,799億円

道路政策により、H22（2010年度）のCO<sub>2</sub>排出量をH17（2005年度）時点と比較して、約8百万t-CO<sub>2</sub>/年削減



道路政策	CO <sub>2</sub> 排出量削減効果 H22（2010年度）
首都圏三環状道路 <sup>注</sup> の重点整備	約70万t-CO <sub>2</sub> /年
主要渋滞ポイント及びボトルネック踏切の対策	約300万t-CO <sub>2</sub> /年
高速道路利用の促進	約300万t-CO <sub>2</sub> /年
ITSの推進	約100万t-CO <sub>2</sub> /年
その他の施策	約30万t-CO <sub>2</sub> /年
合計	約800万t-CO <sub>2</sub> /年

注) 首都圏三環状道路の全線完成で200~300万t-CO<sub>2</sub>/年削減

【走行速度とCO<sub>2</sub>排出量】

【CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム】

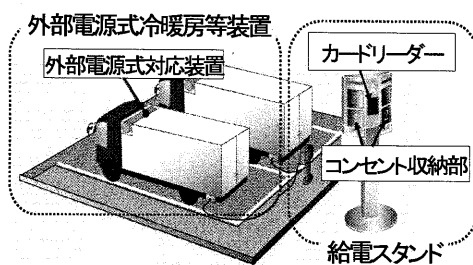
#### (2) CO<sub>2</sub>排出量削減に向けた更なる取組み

CO<sub>2</sub>排出量の更なる削減を図るため、多様で弾力的な料金施策を実施し、既存高速道路ネットワークの効率的な活用を図ります。

また、道路空間にとどまらず沿道空間も含めた面的な緑化の推進、道路照明等における新エネルギー（太陽光・風力等）の積極的活用、自転車利用を促すための社会実験、エコドライブ等を推進するエコロード・キャンペーンや1人1日1kg削減キャンペーン等国民と連携した取組み等を推進します。

<参> 1. 長期的なCO<sub>2</sub>排出量削減目標：G8ハイリゲンダムサミット（2007年6月）において、日本より提案され、合意された「世界全体の排出量を現状から2050年までに半減」する長期目標  
2. ボトルネック踏切：開かずの踏切及び自動車ボトルネック踏切

さらに、高速道路のSA等において、大型トラック等によるアイドリングを抑制するため、外部から電気を供給するエコパーキングシステムの普及を促進します。



○多様で弾力的な料金施策の実施<sup>参3</sup>

○みちみどり推進事業（仮称）の創設〔新規〕 【エコパーキングシステム】

○エコパーキングシステムの普及促進〔新規〕：国費2億円

## 2. 沿道環境の保全・創造

### (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・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、新エネルギーを活用した道路施設の整備など沿道環境改善事業を継続的に推進します。

特に、自動車NO<sub>x</sub>・PM法<sup>参4</sup>が改正されたことを踏まえ、大気質の環境基準を長年達成できていない箇所については、関係機関と連携して集中的に道路環境対策を実施します。

○沿道環境改善事業：事業費2,443億円

1) H20までにNO<sub>2</sub>の環境基準達成率を約9割まで向上：

H15（実績）53% ⇒ H18（実績）73% ⇒ H20（目標）約9割

2) H20までに全ての常時観測局においてSPMの環境基準を達成

H15（実績）78% ⇒ H18（実績）91% ⇒ H20（目標）100%

注）当該指標は、NO<sub>x</sub>・PM法対策地域における国土交通省設置の常時観測局を対象としている。

H20までに夜間騒音要請限度の達成率を約8割まで向上：

H15（実績）64% ⇒ H18（実績）73% ⇒ H20（目標）約8割

注）当該指標は、直轄国道のうちで騒音対策が必要な箇所を対象としている。

### (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<sup>参5</sup>の実用性向上のため、運送事業者等による実使用条件下での実証走行試験を行います。さらに、低公害車の導入等への補助を行い普及を促進します。

### (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、保水性舗装など路面温度を低下させる効果がある舗装の面的敷設や道路緑化、自然素材を活用した歩道の整備を推進します。

<参> 3. P22「(1)多様で弾力的な料金施策の実施」参照

4. 自動車NO<sub>x</sub>・PM法：自動車交通の集中等により大気環境基準の確保が困難となっている地域において、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

5. 次世代低公害車：DME（ジメチルエーテル）自動車、IPT（非接触誘導給電装置）ハイブリッド自動車、CNG（圧縮天然ガス）自動車等、排出ガス性能を大幅に改善した自動車

### 3. 地域の空間形成

#### (1) 快適な生活環境創出のためのみちづくり

##### ① 歩行空間のバリアフリー化の推進

平成18年12月の「バリアフリー新法」<sup>参6</sup>の施行等を踏まえ、歩道の段差解消や立体横断施設へのエレベーター設置、バス停への上屋及びベンチ整備等に加え、協定に基づく隣接民地の活用等の充実した対策メニューにより、連続したバリアフリー歩行空間を重点的に整備します。

また、多岐にわたる関係者が計画段階から参画して対策メニューを検討する仕組みを活用し、関係者間での合意形成を円滑に進め、旅客施設や建築物等と一体となったバリアフリー化を推進します。

○市街地の歩行空間のバリアフリー化：事業費7,349億円

H20までにバリアフリー化された道路の割合<sup>参7</sup>を約6割まで向上：  
H18（実績）44% ⇒ H19（見込）50% ⇒ H20（目標）約6割

##### ② 効率的な無電柱化の推進

人の多く集まる中心市街地や歴史的まち並みを保存すべき地区、災害時に避難・救助路となる緊急輸送道路等、重点的に整備する対象を明確にするとと



整備前



整備後

【北九州市小倉都心地区における整備事例】

もに、新設バイパス箇所等における同時施工を推進し、より効率的に無電柱化を進めます。

また、トランスのコンパクト化等の技術開発の促進に加え、歩行空間のバリアフリー化や景観関連事業等と連携した整備を推進します。

○無電柱化の推進：事業費1,895億円

H20までに市街地の幹線道路の無電柱化率<sup>参8</sup>を17%まで向上：  
H18（実績）12% ⇒ H19（見込）15% ⇒ H20（目標）17%

<参> 6. 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

7. 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が対象

8. 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一般国道及び都道府県道

### ③くらしのみちゾーン等の取組み

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て、無電柱化等の進んだ質の高い生活環境を創造します。

また、意欲の高い地方公共団体、地域や住民の主体的な取組みによる歩行者・自転車優先の安全・快適な「くらしのみちゾーン・トランジットモール」の形成を、社会実験や地域間でのノウハウ交換の促進等により支援します。



【松山市 ロープウェイ通り】

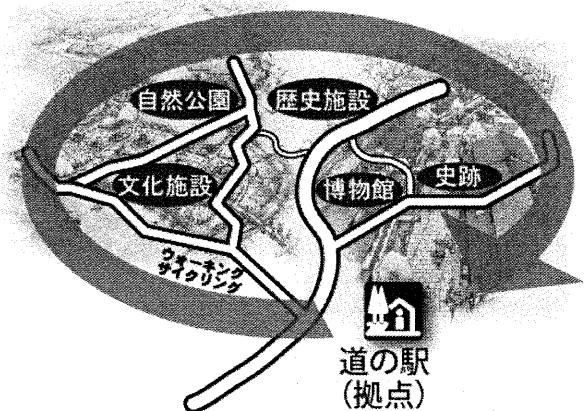
○くらしのみちゾーン・トランジットモールの形成：

松山市<sup>どうご</sup>道後地区(愛媛県)等 55地区

### (2)「道の駅」のサービスの充実と機能の多様化

地域や道路利用者のニーズに対応するため、道路情報提供の拡充等「道の駅」のサービスの充実を図ります。

また、非常用施設等の整備による防災拠点機能の付加、「道の駅」を拠点として周辺の自然、歴史、文化等のスポットへと周遊する機能の強化等を促進します。



【「道の駅」を拠点とした周遊イメージ】

### (3)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、基本計画に位置づけられた、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、公共交通の利用促進により交通の円滑化を図るための公共交通機関整備への支援、駅等での乗換えの円滑化のための交通結節点の整備、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 8地区

### (4)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、中心市街地や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等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：<sup>ひろさき</sup>弘前駅前北地区(青森県)等 約390地区

○市街地再開発事業：<sup>むさしがつじ</sup>武蔵ヶ辻第四地区(石川県)等 約90地区



## V 高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化

都市部への交通集中による深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援、物流の効率化等の政策的な課題に対応するため、「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づき、高速道路料金の引下げ等による既存高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化を検討し、必要な措置を講じます。

また、この措置の効果をより高めるため、ETCへの利用転換に引き続き取り組めます。

### (1) 多様で弾力的な料金施策の実施

都市部における通過交通による深刻な渋滞や、地方部における料金負担による高速道路に並行する現道での渋滞等の課題を解消・緩和するため、平成19年度の料金社会実験等の結果を踏まえ、高速道路ネットワークを有効活用するための料金施策を実施します。

また、首都高速道路・阪神高速道路において、利用者の負担の公平化と都市高速道路の有効活用を図るため、距離別料金を導入します。

### 【参考】平成19年度の料金社会実験の内容

#### (1) 都市部の深刻な渋滞の解消

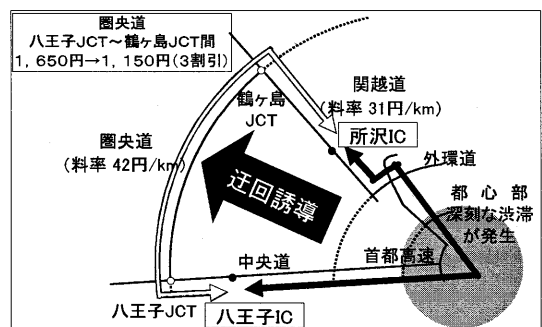
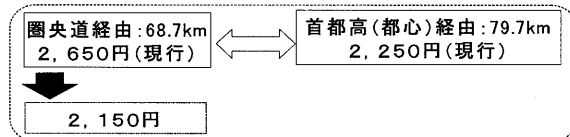
大都市圏の高速道路ネットワークを有効活用するための料金割引の導入に向けた社会実験

- 首都高速・阪神高速において利用距離に応じて料金を変える社会実験
- 環状道路の料金を割り引く社会実験(圏央道、アクアライン・東関東道等)

#### 【環状道路の料金社会実験(圏央道)の例】

通過交通による都心部の深刻な渋滞を解消・緩和するため、八王子JCT～鶴ヶ島JCT間を全線利用する交通を3割引し、都心経由から圏央道経由に交通の迂回誘導を図ります。

<八王子IC～所沢IC間の通行料金(普通車)>



【環状道路の料金社会実験(圏央道)】

#### (2) 地域活性化の支援

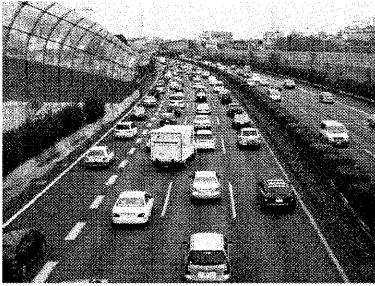
地方部で国道に並行する高速道路を有効活用し、現道の課題を解消・緩和するための料金割引の導入に向けた社会実験

- 地域の高速道路の更なる利活用を図る時間帯料金割引の社会実験(全国約50箇所)
- 休日渋滞ポイントにおける時間帯料金割引の社会実験

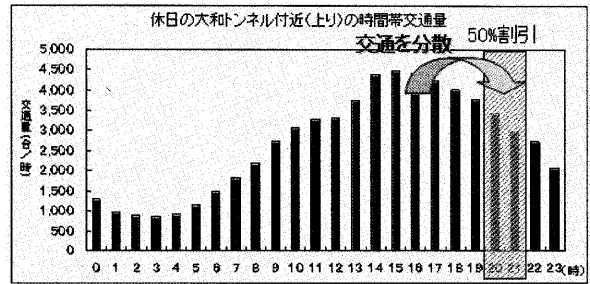
(大和トンネル(東名)、小仏トンネル(中央)、花園IC付近(関越)、宝塚IC付近(中国))

【休日渋滞ポイントにおける時間帯割引社会実験（東名高速 大和トンネル）の例】

休日夕方の行楽帰りの交通集中による渋滞を解消・緩和するため、大和トンネルを通過する交通のうち、20～22時の時間帯に静岡IC～厚木IC間から流入する交通等を5割引し、交通の分散を図ります。



【大和トンネル付近の渋滞状況】



【休日時間帯割引による交通分散のイメージ】

(3) 物流の効率化（物流コストの引下げ）

物流の効率化を促進するための料金割引の導入に向けた社会実験

○夜間の割引料金で利用できる時間を拡大する社会実験

（東名（裾野IC～東京IC）、名神等（栗東IC～西宮IC）、東名阪等（みえ川越IC～亀山IC））

【夜間の割引時間帯を拡大する社会実験（東名高速）の例】

深夜割引（0～4時：3割引）の導入後に生じている、現道に一旦降りる車両や料金所周辺での時間待ち車両等による沿道環境や安全面の課題を解消・緩和するため、裾野IC～東京IC間を22～24時に到着する交通に対して、23～24時を3割引、22～23時を2割引し、更なる物流の効率化を図ります。

※本四道路において、物流の効率化及び観光振興の観点から社会実験を実施。

これらの料金社会実験により、渋滞が減少し、走行速度が向上することにより、CO<sub>2</sub>排出量の削減などの環境改善にも寄与します。

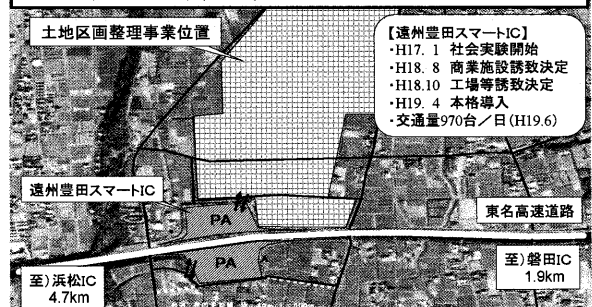
(2) スマートインターチェンジの整備等の促進

既存高速道路ネットワークの機能強化を図るため、高速道路の利用者の利便性を向上させるスマートインターチェンジの整備を促進します。

また、利用実態にあわせた付加車線の設置等により、高速道路の安全性、利便性を向上します。

【地域活性化への支援(周辺地域の開発誘発の事例)】

- ◆スマートIC周辺の土地区画整理事業において、工場等13社・大型商業施設1社・宿泊施設1社の誘致が決定
- ◆企業誘致により、約2,700人の雇用創出効果が期待



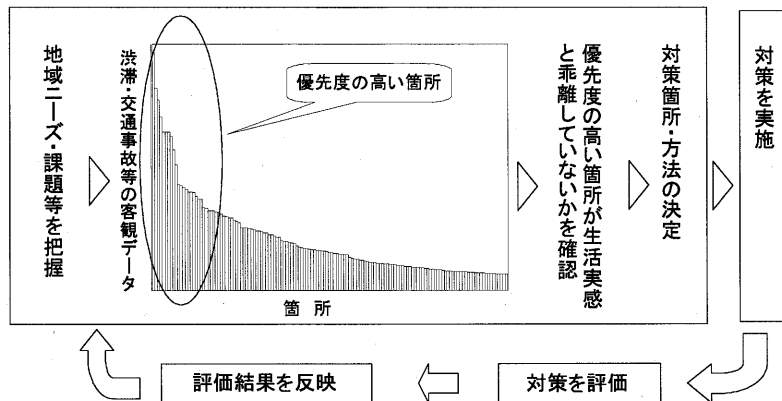
【遠州豊田スマートICの整備効果】

## VI 道路施策の進め方

### 1. 早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実

#### (1) 選択と集中による事業の実施

選択と集中による効果的な事業執行を図るため、渋滞対策や交通事故対策等の事業については、客観的なデータを用いて、各箇所の優先度を明示し、優先度が高いものについて費用対効果を勘案して対策を実施します。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、優先度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。



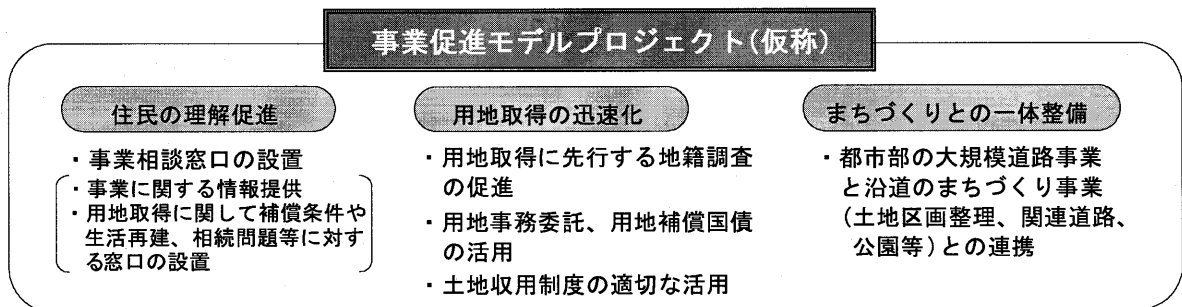
【優先度と生活実感との整合を図る進め方の例】

#### (2) 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、「目標宣言プロジェクト」を実施するとともにプロジェクトマネジメントを強化する等の事業のスピードアップを図ります。

#### (3) 事業のスピードアップのための用地取得等の条件整備

事業の大幅な効率化を図るため、公益性や投資効果が高く、地方公共団体等の協力体制が確保されている事業を「事業促進モデルプロジェクト(仮称)」に指定し、住民の理解の促進、用地取得の迅速化等に資する施策を集中的に実施します。この他にも、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により事業のスピードアップを図ります。



- < 参 > 1. 目標宣言プロジェクト：5年以内に供用を目指す効果の高い事業で、供用目標と年度毎の進捗目標を公表し、その達成度を評価する事業
2. 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

#### (4) 評価システムの改善と充実

##### ① 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、これまでのマネジメントの取組みを評価するとともに、予算・決算と政策評価との連携強化の流れ等も踏まえながら、得られる成果と実施する事業の関係をより明確にする等、マネジメントの新たな展開を図ります。

また、道路利用者や住民のニーズに、よりの確に対応する上で有効と考えられる事例を現場の状況等を踏まえ、積極的に活用する取組みを推進します。

##### ② 事業評価の徹底

事業の効率性及びその実施過程における透明性の一層の向上を図るため、引き続き厳格な事業評価を徹底します。また、環境・安全等の道路事業の多様な効果を評価対象に取り入れ、評価システムの改善と更なる充実を図ります。

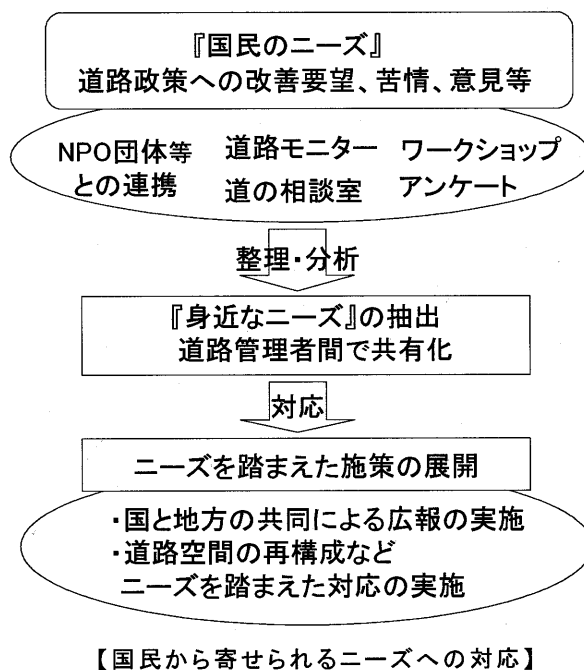
## 2. 多様な主体のパートナーシップによる行政運営

道路政策に係る改善要望等のニーズは、関連分野や関係者が多いため、国の役割を十分認識しつつ、従来の行政や官民の境界を越え、道路管理者、沿道住民、NPO団体等の多様な主体が連携した取組みを推進します。

### (1) 国民から寄せられるニーズへの対応

身近な道路へのニーズに応えるため、「道の相談室」等について寄せられた要望を分析して施策につなげる取組みの充実等や、NPO団体との協働によるきめ細かなニーズの把握と対応など多様な主体との連携を推進します。

さらに、国民のニーズや先進事例、課題等の情報について各道路管理者間で共有し、対応状況を地域に対し共同で広報するなど、国と地方公共団体が連携した取組みを推進します。



<参> 3. 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

また、安全な歩行空間や地域のにぎわい・交流の場等の道路の多様な機能の実現に向け、市町村や住民等のニーズに即した柔軟な道路管理を可能とした平成19年3月の道路法一部改正の趣旨も踏まえ、まち並みを構成するアーケード等の一体的管理等による魅力的な景観形成を図る取組みや、バリアフリー化や無電柱化の推進等と組み合わせた道路空間の再構成等により、たまり空間や快適な歩行空間形成を図る取組み等を推進します。

## (2) 道路計画の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、公正さを確保するため、構想段階<sup>参4</sup>からP I<sup>参5</sup>プロセスの導入を推進します。

また、道路事業への理解をより一層深めるため、路線の上位計画となる道路網全体の計画策定段階において、市民等への情報提供や意見把握等を行うプロセスの構築に向けた取組みを推進します。

## 3. コストの徹底的な縮減と新技術の活用

### (1) より一層のコスト縮減

効率的な道路の建設や既存ストックの維持管理を適切かつ着実に進めていくため、計画・設計段階から維持・管理・更新段階に至る全てのプロセスにおいて、ニーズや地域特性等から求められるサービスレベル、地形や気象等の自然条件、維持・管理・更新段階における課題等を踏まえた上で、総合的なコスト縮減を徹底的に進めます。特に、地域の状況、道路の利用実態に応じて道路規格・構造を柔軟に設定・変更すること等によるコスト縮減を推進します。

### (2) 公共工事の品質確保の促進と入札談合の再発防止

適正な品質を確保し調達方法を公正かつ適正なものとするため、入札契約制度については、客観性・透明性・競争性の高い一般競争方式を引き続き推進するとともに、総合評価方式等の価格と品質による総合的な競争が実現される方式の導入に努めます。

### (3) 技術開発の重点的な推進

工期短縮やコスト縮減、増大する道路資産の保全に対する重要性が増してきているため、高齢化する道路資産の健全性把握のための検査・点検や、これまで蓄積されてきた道路資産を有効に活用するための維持更新や災害復旧等に関する技術開発を重点的に進めます。

---

<参> 4. 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

5. P I：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、公正性を高めること、及び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、計画への意見反映を行う取組み

#### (4) 情報通信技術の活用

情報通信技術を活用して、交通事故対策や道路交通情報の提供等の取組みを推進するとともに、更なる交通サービスの向上を図るため、ITS車載器を用いた多様なサービスを展開します。

○ITSの推進：**事業費721億円**

##### ① 物流効率化の支援

物流全般にわたり一層の効率化を図るため、工事・規制情報や走りやすさに関する情報等の複数の道路管理者にわたる情報を物流事業者に一括して提供し、効率的な運行計画の立案を支援します。

##### ② 交通事故対策の更なる推進

より安全な道路交通社会を目指し、安全運転支援システムの全国展開に向けて関係省庁・民間が一体となり、安全運転支援システムの大規模な実証実験を実施します。

また、車両速度、急ブレーキ等の車両挙動に関するデータを活用して、事故危険箇所等の特定を効率的に行うほか、季節・時間帯等に応じた道路情報の提供を可能にする地図データの高度化の検討及び走りやすさに関する情報を活用したカーナビの実用化の支援を行います。

○地域の安全性向上に資する地図データの高度化 [新規]：**国費2億円**

##### ③ ITS技術の更なる進展

道路利用者に対するサービス向上を図るため、官・民が収集したプローブ<sup>参6</sup>情報を効率的に収集・活用できる共通基盤の構築及び収集される情報を活用した道路管理の高度化等を検討します。また、円滑な交通を確保し環境の改善を図るため、道路交通情報提供の充実に向けた検討を行います。さらに、国民の利便性向上を図るため、民間事業者によるETCの応用利用促進と、ITS車載器を用いたETCカードに限定されない汎用的なクレジットカードによる料金決済の実用化を検討します。



【ITS車載器を用いた多様なサービス】

<参>6. 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、国際競争力の強化、地域の自立と競争力強化、安全で安心できる暮らしの確保、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 国際競争力の強化

#### <道路施策>

#### <連携する施策>

国際競争力強化のための  
物流ネットワークの構築  
(P7)

国際標準コンテナ車が支障なく通行可能な幹線道路ネットワークの整備、空港・港湾へのアクセス道路整備等

空港・港湾（特にスーパー中核港湾）の拠点整備等、荷役・貨物運送等の運輸サービス向上等

（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 地域の自立と競争力強化

集中的な渋滞対策の推進  
(P9)

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  
(P10)

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活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

魅力ある観光地づくりの  
支援  
(P11)

観光地やその周辺での渋滞対策による観光客の移動円滑化、利用者への情報提供の充実や歴史的なまち並みと調和した道づくり等による魅力的ある観光地づくりの支援等

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の構築等

（総合政策局）

→円滑な移動の確保や歴史的なまち並みと調和した道づくり等による観光地の魅力増進

### Ⅲ 安全で安心できる暮らしの確保

<p>密集市街地における都市 防災対策の推進 (P13)</p>	<p>完了期間と5年以内の防災機能概 成を宣言した防災環境軸を構成す る都市計画道路の整備 等</p> <p>→重点密集市街地内の防災環境軸の重点整備</p>	<p>防火規制、不燃化支援 等  (住宅局)</p>
<p>災害時の迅速な情報提 供、早期復旧に向けた取 組の強化 (P13)</p>	<p>大規模災害時において被災地へ人 員や資機材等を派遣 等</p> <p>→地方公共団体への支援体制の充実</p>	<p>緊急災害対策派遣隊（仮称）を整 備 等  (河川局)</p>
<p>交通事故対策の推進 (P14)</p>	<p>交差点改良、歩道等の設置 等</p> <p>→幹線道路の交通事故対策として「事故危険箇所」の整備を、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」の整備を推進</p>	<p>速度規制等の交通規制、信号機等 の整備 等  (警察庁)</p>
<p>安全で安心な自転車走 行環境の整備 (P15)</p>	<p>既設の道路空間の再構成等による 自転車走行空間の整備 等</p> <p>→安全で安心な自転車走行環境を創出</p>	<p>交通規制の実施や指導・取締り等  (警察庁)</p>
<p>踏切対策のスピードアップ (P15)</p>	<p>歩道拡幅等の「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</p> <p>→歩道拡幅等の速効対策の対象となる踏切は約1,200箇所。平成20年度 までに約6割の箇所対策を実施</p>	<p>視認性の高い警報機・遮断機の 設置 等  (鉄道局)</p>

### Ⅳ 環境の保全と豊かな生活環境の創造

<p>大型ディーゼル車等の低 公害化の促進 (P19)</p>	<p>次世代低公害車の技術開発の支援 低公害車の導入等への補助 等</p> <p>→環境負荷の大きな旧来の大型ディーゼル車に代わる低公害車の開発 や普及促進</p>	<p>次世代低公害車の実使用条件下で の実証走行試験 等  (自動車交通局)</p>
---	--	--



(参考資料)

## 1 平成20年度道路整備予算財源内訳等

### (1) 道路整備関係国費

(単位：百万円)

区 分	20年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)
特定財源	3,407,629	3,407,629	1.00
揮発油税	2,839,498	2,839,498	1.00
石油ガス税	13,231	13,231	1.00
自動車重量税※	554,900	554,900	1.00
貸付金償還金等	97,236	81,428	1.19
一般財源	23,493	0	—
合 計	3,528,358	3,489,057	1.01

- <注> 1. 平成20年度の特定財源税収は、前年度と同額としている  
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、社会資本整備事業特別会計の固有の収入である

### (2) 地方費

(単位：百万円)

区 分	20年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)	
所 要 額	直轄事業負担金	683,371	599,917	1.14
	補助事業負担金等	559,898	444,837	1.26
	地方道路交付金事業	572,110	570,185	1.00
	機構・公社等への出資金等	73,438	74,043	0.99
	地方単独事業	2,130,000	2,260,000	0.94
合 計	4,018,817	3,948,982	1.02	
財 源 内 訳	特定財源	2,202,600	2,202,600	1.00
	地方道路譲与税	307,200	307,200	1.00
	石油ガス譲与税	14,000	14,000	1.00
	自動車重量譲与税	359,900	359,900	1.00
	軽油引取税	1,036,000	1,036,000	1.00
	自動車取得税	485,500	485,500	1.00
	一般財源	1,816,217	1,746,382	1.04
合 計	4,018,817	3,948,982	1.02	

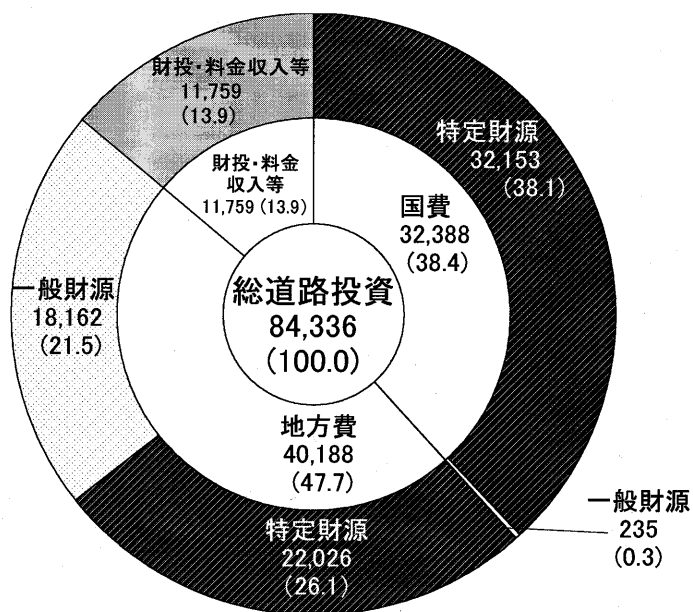
- <注> 1. 平成20年度の特定財源税収は、前年度と同額としている  
2. 地方単独事業の計数は、見込値を含み変動することがある

### (3) 道路投資の財源構成及び事業別構成

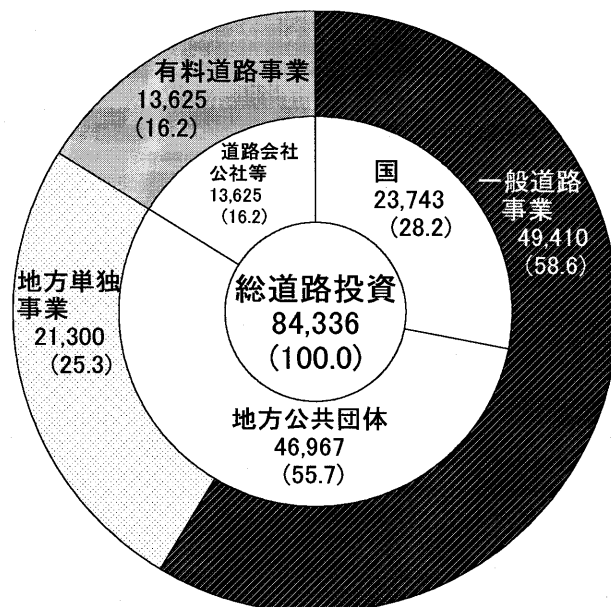
(単位：億円)

( ) 内は構成比 (単位：%)

#### ①財源構成



#### ②事業別構成



- <注> 1. 平成20年度の特定財源税収は、前年度と同額としている  
 2. 総道路投資には、道路特定財源を活用した関連施策に係る経費を含まない  
 3. ①の国費の特定財源には、貸付金償還金等を含む  
 4. ②の事業別構成において、外円は事業別、内円は事業主体別  
 5. 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

## (4) その他

## 道 路 特 定 財 源 一 覧

税 目		道 路 整 備 充 当 分	税 率	平成19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	28,395 (28,449)
	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	132 (140)
	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	5,549
	計			34,076 (34,138)
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	3,072
	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	140
	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	3,599
	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	10,360
	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%	4,855
	計			22,026
合 計				56,102 (56,164)

- 注) 1. 税収は平成19年度当初予算及び平成19年度地方財政計画による。なお、( )書きは、決算調整額(税収の平成17年度決算額と平成17年度予算額との差:揮発油税及び石油ガス税について、2年後の道路整備費で調整することとされている)を除いた額である
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、各計数の和が合計と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19年度税収は17,477億円、軽自動車税の平成19年度税収は1,636億円(いずれも平成19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	年 度	揮発油税	地方道路税	軽油引取税	石油ガス税	自動車取得税	自動車重量税	
		(国税) (円/ℓ)	(国税) (円/ℓ)	(地方税) (円/ℓ)	(1/2を地方へ譲与) (国税) (円/kg)	(地方税) (%)	(1/3を地方へ譲与) (国税) (円/0.5t年)	
<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="text-align: left; width: 100%;"> <p>第1次 29～33年度 2,600億円</p> <p>第2次 33～37年度 1兆円</p> <p>第3次 36～40年度 2兆1,000億円</p> <p>第4次 39～43年度 4兆1,000億円</p> <p>第5次 42～46年度 6兆6,000億円</p> <p>第6次 45～49年度 10兆3,500億円</p> <p>第7次 48～52年度 19兆5,000億円</p> <p>第8次 53～57年度 28兆5,000億円</p> <p>第9次 58～62年度 38兆2,000億円</p> <p>第10次 63～H4年度 53兆円</p> <p>第11次 H5～9年度 76兆円</p> <p>第12次 H10～14年度 78兆円</p> <p>H15～19年度 38兆円*</p> </div> </div>	昭和29	(4月)13.0					<p>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</p>	
	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							
	46							
	47							(12月)2,500
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		○(4月)	(5月)6,300		
52	↓	↓	↓					
53	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)		
54	(6月)45.6	(6月)8.2	(6月)24.3		○(4月)	○(5月)		
55	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
56	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
57	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
58	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)		
59	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)		
60	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)		
61	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)		
62	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)		
63	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)		
平成元								
2	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
3	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
4	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
5	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)		
6	(12月)48.6	(12月)5.2	(12月)32.1		○(4月)	○(5月)		
7	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
8	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
9	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
10	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)		
11	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
12	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
13	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
14	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
15	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)		
16	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
17	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
18	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		
19	↓	↓	↓		○(4月)	○(5月)		

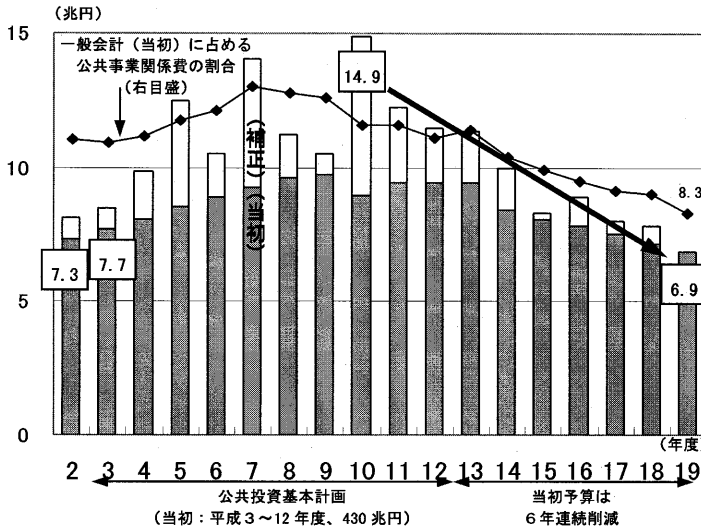
※地方単独事業を含まない額

- 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

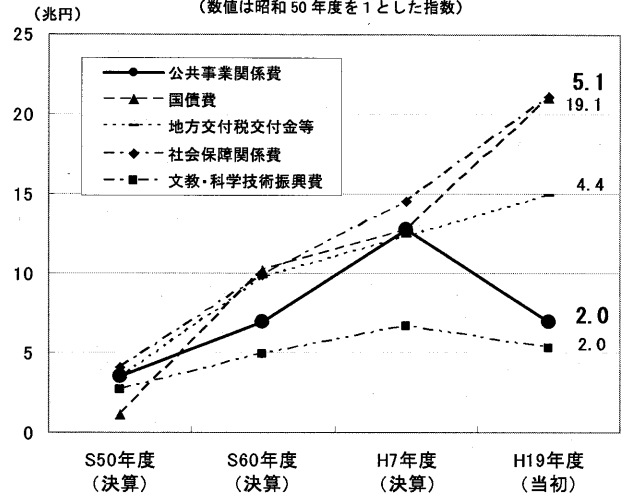
## 公共投資の水準

- 「改革と展望」に従い削減（平成 10 年度（補正後）から半減）
- 平成 19 年度は 6.9 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 4,000 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 19 年度：8.3%）

公共事業関係費の推移



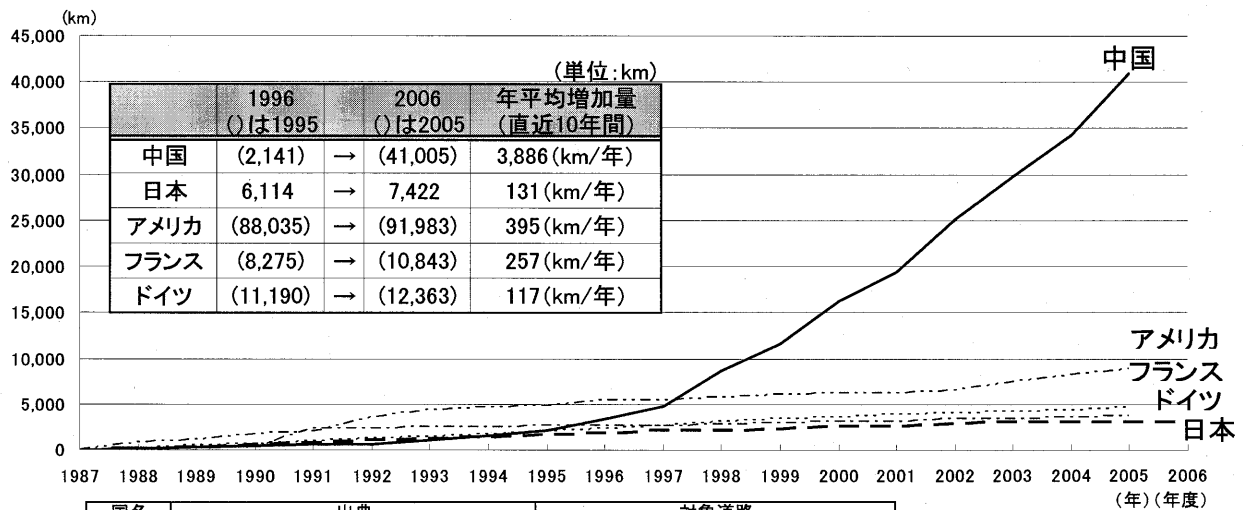
一般会計経費別歳出の推移



## 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、2005 年末現在 41,005km が供用（ここ 10 年間では、日本の約 30 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

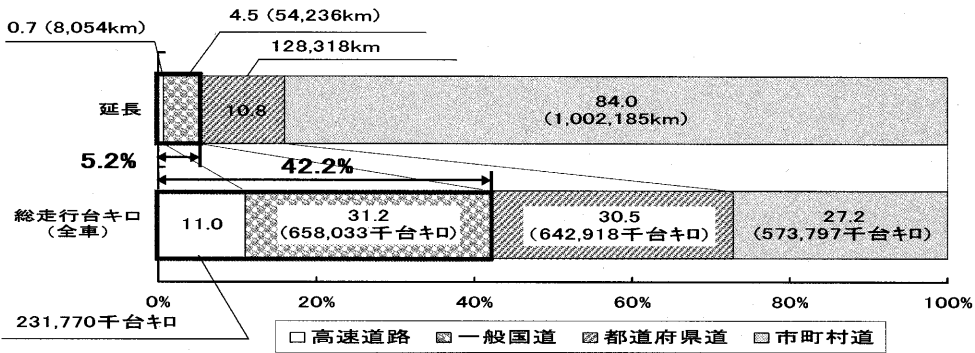
1987年以降の高速道路整備延長



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	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

# 道路種別別の延長と交通の分担状況



(注) 1. 延長、総走行台キロは平成17年度道路交通センサスより  
 2. 各々の数値は、単位未満を四捨五入したため、各計数の和が合計と一致しないところがある

# 道路の整備状況

(単位: km, %)

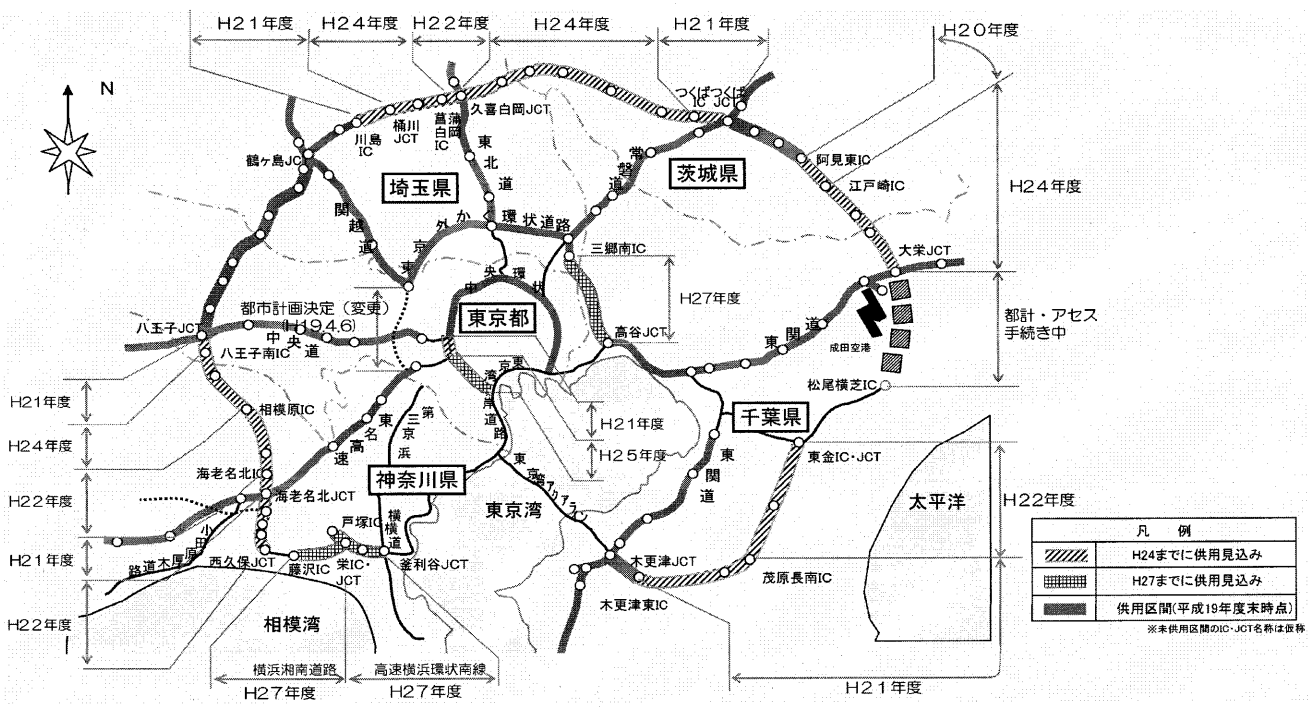
区分	実延長	改良区間		整備済区間	
		延長	率	延長	率
一般国道	54,265	49,147	90.6	32,424	59.8
指定区間	22,279	22,270	100.0	11,933	53.6
指定区間外	31,986	26,877	84.0	20,491	64.1
都道府県道	129,139	85,517	66.2	70,576	54.7
主要地方道	57,821	43,573	75.4	34,033	58.9
一般都道府県道	71,318	41,944	58.8	36,542	51.2
市町村道	1,002,185	546,867	54.6	546,867	54.6
<b>計</b>	<b>1,185,590</b>	<b>681,531</b>	<b>57.5</b>	<b>649,867</b>	<b>54.8</b>

(注) 1. 平成17年4月1日現在。(道路統計年報より)  
 2. 改良区間のうち一般国道及び都道府県道は車道幅員5.5m以上のものである  
 3. 整備済区間は改良区間のうち混雑度が1.0未満の延長(市町村道は改良区間延長)である  
 4. 各々の数値は、単位未満を四捨五入したため、各計数の和が合計と一致しないところがある

# 首都圏三環状道路の整備見通し

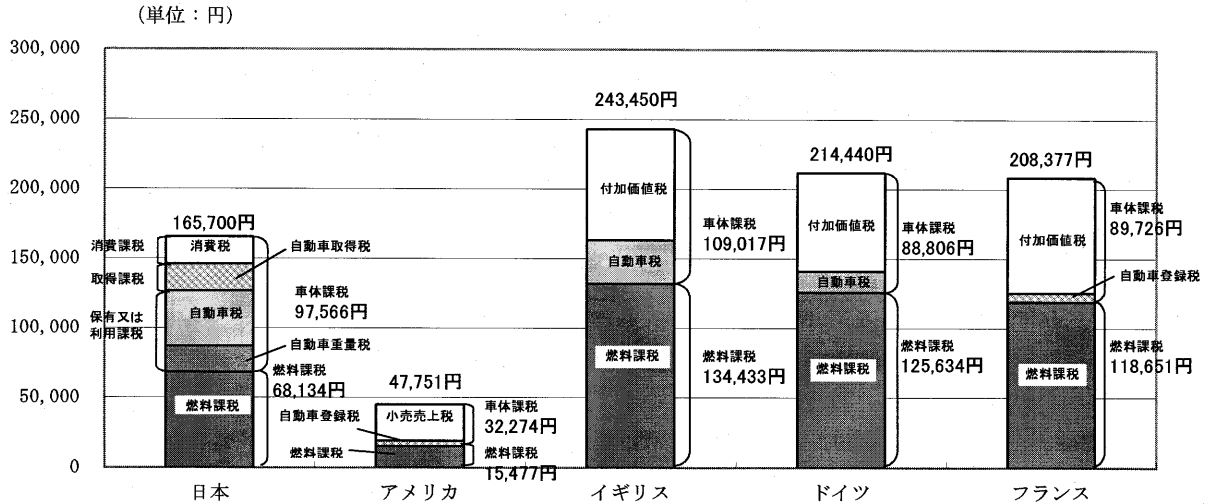
H19年度当初：整備率約4割 → H20年代半ば：整備率約9割

○環状道路の概成により、通過交通の排除、交通の分散など環状道路としての機能を概ね発揮  
 ○全線完成により、CO<sub>2</sub>の年間排出量が200~300万t削減



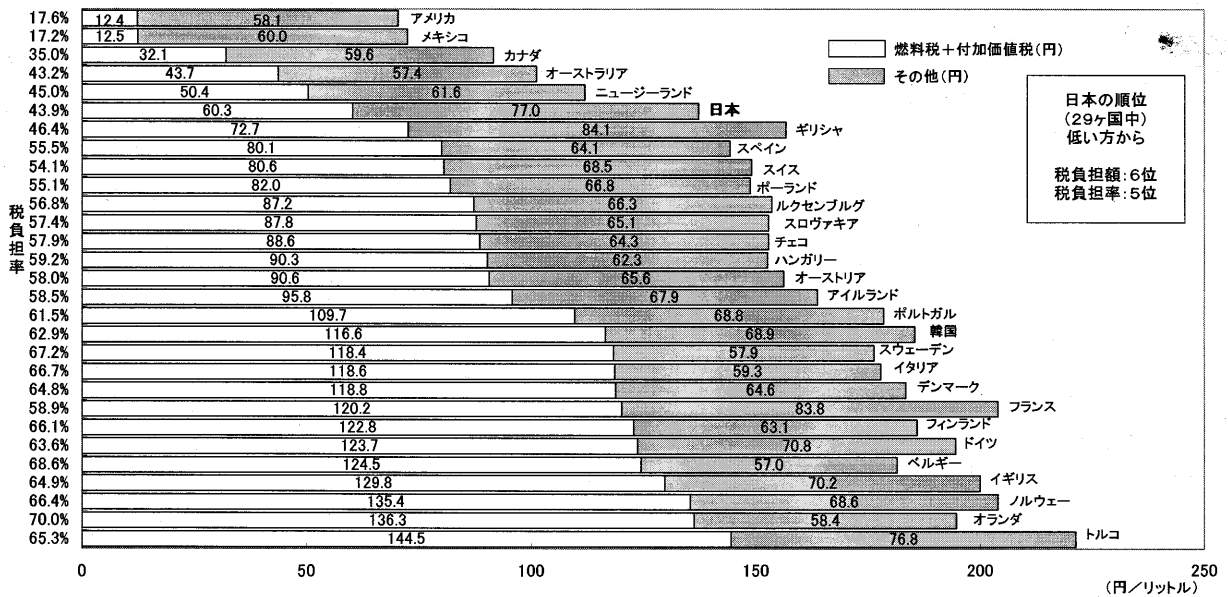
# 自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較 (試算) (2000ccクラスの自家用乗用車の例)

出典：政府税制調査会資料 (H18. 6)



- (注) 1. 車両重量約1.5トン、耐用年数6年、年間ガソリン消費量1,100L、平成18年1月現在の税率  
 車体価格(消費課税等の税込み):日本2,467,500円、アメリカ17,782ドル、イギリス17,270ポンド、ドイツ20,980ユーロ、フランス24,600ユーロ  
 燃料価格(消費課税等の税込み):日本128.1円/L、アメリカ0.73ドル/L、イギリス0.92ポンド/L、ドイツ1.299ユーロ/L、フランス1.209ユーロ/L  
 為替レート:アメリカ1ドル=113円、イギリス1ポンド=201円、ドイツ・フランス1ユーロ=137円(2006年に適用される基準外国為替相場及び裁定外国為替相場)  
 アメリカの小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った。  
 フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率によった。  
 2. 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。  
 3. 燃料課税には、消費税、小売上税、付加価値税が含まれている。

## ガソリン価格と税負担の国際比較 (2006年10月~12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(日本は、揮発油税・地方道路税+消費税。なお、石油石炭税、関税を含めた場合の税負担額は62.5円となる)  
 2. 当時の為替レート(117.8円/ドル等)を使用

## 2 重点施策推進要望<sup>参1</sup>枠の概要

「経済財政改革の基本方針2007」（平成19年6月19日閣議決定）に関する道路関係の事業のうち、地域の活性化、安全・安心の確保の分野に絞り込み、要望を行います。

### 1. 地域活性化基盤道路整備プロジェクトの推進：要望額680億円

地域の活性化を図るため、観光や産業振興、医療施設へのアクセス向上及び物流ネットワーク強化等に資する道路整備を推進。特に、平成20年度に高い政策効果の発現が期待できる事業を重点的に推進。

### 2. 安全で信頼性の高い道路ネットワークの確保：要望額305億円

国民の安全と安心の確保は安定した経済成長の基盤であり、災害から国民の生命・財産・生活を守るための防震災対策ならびに橋梁等の道路構造物の安全対策を推進。特に、平成20年度に高い政策効果の発現が期待できる事業を重点的に推進。

## <経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日閣議決定）（抜粋）>

### 第2章 成長力の強化

#### 4. 地域活性化

(1) 総合的な地域活性化政策（「地域力発掘支援新戦略」）の展開

##### ③横断的制度基盤の強化・活用等

- ・広域的地域（ブロック）の自立・活性化のための公共施設等の整備、地域の強みを活かした企業立地促進、地域公共交通の活性化・再生、農山漁村における定住等及び地域間交流の促進等を図る。

### 第4章 持続的で安心できる社会の実現

#### 5. 治安・防災、エネルギー政策等の強化

2. 集中豪雨の増加等の自然環境の変化も考慮しつつ、災害から国民の生命、財産及び生活を守るため、防災・減災対策を着実に推進する。
3. 国民の身近なところでの事故やトラブル等に対処するため、公共交通や道路交通の安全対策を強化する。また、住まいや身近な施設、製品、食品等の安全性を確保するとともに、多重債務者対策に取り組み、安全・安心な暮らしを実現する。

<参> 1. 重点施策推進要望枠：「基本方針2007」の第2章「成長力の強化」（成長力加速プログラム、地域活性化等。「経済成長戦略大綱」（平成19年6月19日改訂）に係る施策を含む。）及び第4章「持続的で安心できる社会の実現」（環境立国戦略、教育再生、生活の安全・安心等）に掲げられたもののうち、新規性や政策効果が特に高い事業・技術開発に必要な経費に係るものとして、各省庁が要望するもの



### 3 道 路 関 係 予 算

区 分	20 年 度 (A)		前 年 度 (B)	
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費
道 路 整 備	4,575,055	2,243,733	4,300,234	2,018,521
一 般 道 路	3,212,534	2,130,575	2,865,897	1,902,251
交 通 円 滑 化	861,555	554,617	769,364	487,909
地 域 連 携 推 進	1,932,891	1,284,386	1,680,963	1,127,146
維 持 修 繕	226,593	135,371	220,694	131,799
雪 寒	89,996	60,093	88,201	58,878
機 械	15,896	10,844	15,826	10,752
調 査	30,086	28,237	34,474	32,603
沿 道 整 備 融 資	150	100	150	100
補 助 率 差 額 等	—	25,627	—	21,706
独 立 行 政 法 人 交 付 金	3,035	3,035	3,093	3,093
河 川 関 公	52,332	28,265	53,132	28,265
有 料 道 路	1,362,521	113,158	1,434,337	116,270
東日本高速道路株式会社	285,387	0	326,486	0
中日本高速道路株式会社	441,166	0	468,952	0
西日本高速道路株式会社	263,051	0	272,258	0
( 上 記 3 会 社 小 計 )	( 989,604 )	( 0 )	( 1,067,696 )	( 0 )
首都高速道路株式会社	178,100	17,250	167,520	17,446
阪神高速道路株式会社	81,531	9,400	86,380	10,950
本州四国連絡高速道路株式会社	8,666	53,333	9,083	53,333
地 方 道 路 公 社	97,290	29,510	95,866	30,645
道 路 開 発 資 金 等	7,330	3,665	7,792	3,896
道 路 環 境 整 備	1,728,500	995,080	1,525,246	874,473
沿 道 環 境 改 善 等	553,162	325,026	485,578	284,635
交 通 安 全	592,293	348,521	516,132	301,074
交 通 連 携	472,522	259,727	412,612	227,864
う ち 踏 切 関 連	323,559	174,448	273,283	147,747
う ち 連 続 立 体 交 差	222,208	119,075	185,564	99,585
補 助 率 差 額	—	5,470	—	4,560
独 立 行 政 法 人 交 付 金	136	136	140	140
住 宅 市 街 地 等	110,387	56,200	110,784	56,200
道 路 整 備 等 計	6,303,555	3,238,813	5,825,480	2,892,994
( 重 点 施 策 推 進 要 望 枠 )	( 154,216 )	( 98,524 )	—	—

# 概 算 要 求 総 括 表

(単位:百万円)

倍 率(A)／(B)		備 考
事業費	国 費	
1.06	1.11	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. 沿道環境改善等には、沿道環境改善、電線共同溝、安全市街地整備道路事業、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事業及び都市再生関連道路交通円滑化事業を計上している 4. 有料道路の前年度各区分の計数には、NTT-A型事業を含む 5. 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 6. 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 7. 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 8. 本表のほかに、道路特定財源を活用した関連施策として、ETCの普及促進(国費55億円)、低公害車普及促進(国費25億円)、まちづくり交付金(国費1,708億円)、道整備交付金(国費175億円を内閣府に計上)、地域自立・活性化事業交付金(国費85億円)等に係る経費がある
1.12	1.12	
1.12	1.14	
1.15	1.14	
1.03	1.03	
1.02	1.02	
1.00	1.01	
0.87	0.87	
1.00	1.00	
—	1.18	
0.98	0.98	
0.98	1.00	
0.95	0.97	
0.87	—	
0.94	—	
0.97	—	
( 0.93 )	( — )	
1.06	0.99	
0.94	0.86	
0.95	1.00	
1.01	0.96	
0.94	0.94	
1.13	1.14	
1.14	1.14	
1.15	1.16	
1.15	1.14	
1.18	1.18	
1.20	1.20	
—	1.20	
0.97	0.97	
1.00	1.00	
1.08	1.12	
—	—	

[参考]

区 分	20 年 度 (A)		前 年 度 (B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費
一 般 道 路	4,941,034	3,125,655	4,391,143	2,776,724
高 速 国 道	200,000	167,564	200,000	168,416
一 般 国 道	2,262,305	1,512,551	1,958,485	1,301,401
直 轄	1,857,958	1,295,945	1,598,705	1,108,676
補 助	404,347	216,606	359,780	192,725
地 方 道 路	640,037	362,784	574,306	328,781
街 路	935,187	511,681	827,234	456,208
雪 寒	89,996	60,093	88,201	58,878
機 械	15,896	10,844	15,826	10,752
調 査	30,086	28,237	34,474	32,603
交 通 安 全	592,293	348,521	516,132	301,074
道 路 交 通 環 境 改 善 等	9,344	4,647	9,336	4,647
補 助 率 差 額 等	—	31,097	—	26,266
独 立 行 政 法 人 交 付 金	3,171	3,171	3,233	3,233
道 路 関 係 社 会 資 本	162,719	84,465	163,916	84,465
(地方道路整備臨時交付金)	( 1,282,010 )	( 709,900 )	( 1,280,085 )	( 709,900 )
有 料 道 路	1,362,521	113,158	1,434,337	116,270
東 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	285,387	0	326,486	0
中 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	441,166	0	468,952	0
西 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	263,051	0	272,258	0
( 上 記 3 会 社 小 計 )	( 989,604 )	( 0 )	( 1,067,696 )	( 0 )
首 都 高 速 道 路 株 式 会 社	178,100	17,250	167,520	17,446
阪 神 高 速 道 路 株 式 会 社	81,531	9,400	86,380	10,950
本 州 四 国 連 絡 高 速 道 路 株 式 会 社	8,666	53,333	9,083	53,333
地 方 道 路 公 社	97,290	29,510	95,866	30,645
道 路 開 発 資 金 等	7,330	3,665	7,792	3,896
道 路 整 備 等 計	6,303,555	3,238,813	5,825,480	2,892,994
( 重 点 施 策 推 進 要 望 枠 )	( 154,216 )	( 98,524 )	—	—

(単位:百万円)

倍 率(A)/(B)		備 考
事業費	国 費	
1.13	1.13	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. 有料道路の前年度各区分の計数には、NTT-A型事業を含む 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 5. 道路関係社会資本の計数には、河川等関連地域物流連携道路事業、住宅市街地関連道路環境改善事業及び都市再生関連道路交通円滑化事業を計上している 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. 本表のほかに、道路特定財源を活用した関連施策として、ETCの普及促進(国費55億円)、低公害車普及促進(国費25億円)、まちづくり交付金(国費1,708億円)、道整備交付金(国費175億円を内閣府に計上)、地域自立・活性化事業交付金(国費85億円)等に係る経費がある
1.00	0.99	
1.16	1.16	
1.16	1.17	
1.12	1.12	
1.11	1.10	
1.13	1.12	
1.02	1.02	
1.00	1.01	
0.87	0.87	
1.15	1.16	
1.00	1.00	
—	1.18	
0.98	0.98	
0.99	1.00	
( 1.00 )	( 1.00 )	
0.95	0.97	
0.87	—	
0.94	—	
0.97	—	
( 0.93 )	( — )	
1.06	0.99	
0.94	0.86	
0.95	1.00	
1.01	0.96	
0.94	0.94	
1.08	1.12	
—	—	

## 4 財 政 投 融

資 金 内 訳		財政投融资	
		(C)	政府出資金
区 分			
東日本高速道路株式会社	H20年度 (A)	65,300	-
	前年度 (B)	112,400	-
	倍率 (A)/(B)	0.58	-
中日本高速道路株式会社	H20年度 (A)	108,000	-
	前年度 (B)	174,600	-
	倍率 (A)/(B)	0.62	-
西日本高速道路株式会社	H20年度 (A)	60,400	-
	前年度 (B)	92,300	-
	倍率 (A)/(B)	0.65	-
東・中・西日本高速道路株式会社 計	H20年度 (A)	233,700	-
	前年度 (B)	379,300	-
	倍率 (A)/(B)	0.62	-
首都高速道路株式会社	H20年度 (A)	18,500	-
		<18,500>	(17,250)
	前年度 (B)	20,400	-
		<20,400>	(14,800)
阪神高速道路株式会社	H20年度 (A)	7,800	-
		<7,800>	(9,400)
	前年度 (B)	12,700	-
		<12,700>	(10,950)
本州四国連絡高速道路株式会社	H20年度 (A)	-	-
	前年度 (B)	-	-
	倍率 (A)/(B)	-	-
		-	-
小 計	H20年度 (A)	260,000	-
		<260,000>	(26,650)
	前年度 (B)	412,400	-
		<412,400>	(25,750)
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	H20年度 (A)	2,392,000	79,983
	前年度 (B)	2,475,000	79,083
	倍率 (A)/(B)	0.97	1.01
		<0.97>	<1.01>
合 計	H20年度 (A)	2,652,000	79,983
	前年度 (B)	2,887,400	79,083
	倍率 (A)/(B)	0.92	1.01

- (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』は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、機構）においては地方公共団体出資金（首都高速道路株式会社（以下、首都）、阪神高速道路株式会社（以下、阪神）、本州四国連絡高速道路株式会社）及び業務収入等である

# 資 等 総 括 表

(単位:百万円)

平成20年度要求

自己資金等

自主調達資金	うち財投機関債	その他	小 計 (D)	合 計
				(C+D)
158,596	40,000	-	158,596	223,896
144,398	25,000	-	144,398	256,798
1.10	1.60	-	1.10	0.87
261,899	100,000	-	261,899	369,899
224,105	50,000	-	224,105	398,705
1.17	2.00	-	1.17	0.93
146,671	40,000	-	146,671	207,071
118,526	25,000	-	118,526	210,826
1.24	1.60	-	1.24	0.98
567,166	180,000	-	567,166	800,866
487,029	100,000	-	487,029	866,329
1.16	1.80	-	1.16	0.92
60,307	20,000	-	60,307	78,807
		(17,250)	(34,500)	(34,500)
<60,307>	<20,000>	<17,250>	<94,807>	<113,307>
37,323	10,000	5,292	42,615	63,015
		(14,800)	(29,600)	(29,600)
<37,323>	<10,000>	<20,092>	<72,215>	<92,615>
1.62	2.00	-	1.42	1.25
		(1.17)	(1.17)	(1.17)
<1.62>	<2.00>	<0.86>	<1.31>	<1.22>
23,172	15,000	-	23,172	30,972
		(9,400)	(18,800)	(18,800)
<23,172>	<15,000>	<9,400>	<41,972>	<49,772>
21,100	10,000	-	21,100	33,800
		(10,950)	(21,900)	(21,900)
<21,100>	<10,000>	<10,950>	<43,000>	<55,700>
1.10	1.50	-	1.10	0.92
		(0.86)	(0.86)	(0.86)
<1.10>	<1.50>	<0.86>	<0.98>	<0.89>
4,110	-	-	4,110	4,110
4,536	-	-	4,536	4,536
0.91	-	-	0.91	0.91
654,755	215,000	-	654,755	914,755
		(26,650)	(53,300)	(53,300)
<654,755>	<215,000>	<26,650>	<708,055>	<968,055>
549,988	120,000	5,292	555,280	967,680
		(25,750)	(51,500)	(51,500)
<549,988>	<120,000>	<31,042>	<606,780>	<1,019,180>
1.19	1.79	-	1.18	0.95
		(1.03)	(1.03)	(1.03)
<1.19>	<1.79>	<0.86>	<1.17>	<0.95>
641,900	530,000	2,088,847	2,810,730	5,202,730
665,300	530,000	2,160,887	2,905,270	5,380,270
0.96	1.00	0.97	0.97	0.97
1,296,655	745,000	2,088,847	3,465,485	6,117,485
1,215,288	650,000	2,166,179	3,460,550	6,347,950
1.07	1.15	0.96	1.00	0.96

- ( )内は政府または地方公共団体から受けた出資金を財源とした機構から高速道路株式会社への無利子貸付金を示し、< >内は無利子貸付金を含めた合計額を示す
- 機構の計数は道路分である
- 機構の計数は前年度からの繰越現預金を含む
- 合計の政府出資金およびその他欄には、首都・阪神の無利子借入金は除く

## 5 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	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20年度 (A)	平成19年度 (B)	伸率 (A)/(B)	平成20年度 (A)	平成19年度 (B)	伸率 (A)/(B)	平成20年度 (A)	平成19年度 (B)	伸率 (A)/(B)
(事業計画)									
新設・改築費	165,484	200,370	0.83	309,277	342,447	0.90	160,000	166,000	0.96
修繕費	29,412	29,745	0.99	19,591	21,141	0.93	22,813	23,809	0.96
一般管理費	16,594	16,601	1.00	17,781	17,795	1.00	12,964	12,964	1.00
支払利息等	12,406	10,082	1.23	23,250	17,322	1.34	11,294	8,053	1.40
合 計	223,896	256,798	0.87	369,899	398,705	0.93	207,071	210,826	0.98
(資金計画)									
無利子借入金	0	0	-	0	0	-	0	0	-
財投資金	65,300	112,400	0.58	108,000	174,600	0.62	60,400	92,300	0.65
(政府保証国内債)	65,300	112,400	0.58	108,000	174,600	0.62	60,400	92,300	0.65
自主調達資金	158,596	144,398	1.10	261,899	224,105	1.17	146,671	118,526	1.24
(財投機関債)	40,000	25,000	1.60	100,000	50,000	2.00	40,000	25,000	1.60
(民間借入金)	118,596	119,398	0.99	161,899	174,105	0.93	106,671	93,526	1.14
合 計	223,896	256,798	0.87	369,899	398,705	0.93	207,071	210,826	0.98

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20年度 (A)	平成19年度 (B)	伸率 (A)/(B)	平成20年度 (A)	平成19年度 (B)	伸率 (A)/(B)	平成20年度 (A)	平成19年度 (B)	伸率 (A)/(B)
(事業計画)									
新設・改築費	90,576	71,413	1.27	34,301	43,410	0.79	0	0	-
修繕費	8,422	7,886	1.07	6,462	3,566	1.81	3,708	4,097	0.91
一般管理費	8,733	8,644	1.01	5,171	5,452	0.95	337	379	0.89
支払利息等	5,576	4,672	1.19	3,838	3,272	1.17	65	60	1.08
合 計	113,307	92,615	1.22	49,772	55,700	0.89	4,110	4,536	0.91
(資金計画)									
無利子借入金	34,500	34,892	0.99	18,800	21,900	0.86	0	0	-
財投資金	18,500	20,400	0.91	7,800	12,700	0.61	0	0	-
(政府保証国内債)	18,500	20,400	0.91	7,800	12,700	0.61	0	0	-
自主調達資金	60,307	37,323	1.62	23,172	21,100	1.10	4,110	4,536	0.91
(財投機関債)	20,000	10,000	2.00	15,000	10,000	1.50	0	0	-
(民間借入金)	40,307	27,323	1.48	8,172	11,100	0.74	4,110	4,536	0.91
合 計	113,307	92,615	1.22	49,772	55,700	0.89	4,110	4,536	0.91

- <注> 1. 平成20年度の計数は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（以下、機構法）第13条第1項に基づく協定（以下、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を踏まえて、会社が独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、機構）に引き渡す債務の対象となる事業を計上  
 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  
 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

#### 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20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	2,557,209	733,705	609,597	669,078	276,377	193,707	74,745
管 理 費 等	561,654	164,310	120,064	144,980	69,064	46,132	17,104
(維持管理費)	218,499	68,380	48,426	56,087	26,954	14,445	4,207
(業務管理費)	168,827	49,909	35,358	45,585	18,681	14,868	4,426
(一般管理費等)	174,328	46,021	36,280	43,308	23,429	16,819	8,471
道路資産貸付料	1,995,555	569,395	489,533	524,098	207,313	147,575	57,641

- <注> 1. 記載の計数は、機構法第13条第1項に基づく協定額を計上  
 2. 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

## (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	平成 20 年度 (A)		平成 19 年度 (B)		伸率 (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)						
債務返済費	5,029,404	5,029,404	5,220,414	5,220,414	0.96	0.96
(債券等償還金)	4,405,359	4,405,359	4,589,267	4,589,267	0.96	0.96
(債券等支払利息等)	624,045	624,045	631,147	631,147	0.99	0.99
無利子貸付金	53,300	53,300	51,500	51,500	1.03	1.03
業務管理費等	92,878	91,422	107,201	105,856	0.87	0.86
(業務管理費)	3,269	1,838	3,149	1,812	1.04	1.01
(経営努力助成金)	2,958	2,958	2,958	2,958	1.00	1.00
(一般管理費等)	86,651	86,626	101,094	101,086	0.86	0.86
翌年度への繰越金	29,995	28,604	3,896	2,500	7.70	11.44
合 計	5,205,576	5,202,730	5,383,011	5,380,270	0.97	0.97
(資金計画)						
業務収入等	2,007,942	2,006,926	1,986,212	1,985,198	1.01	1.01
(うち道路資産貸付料収入)	1,993,450	1,993,450	1,968,712	1,968,712	1.01	1.01
出 資 金	133,300	133,300	131,500	131,500	1.01	1.01
(政 府)	79,983	79,983	79,083	79,083	1.01	1.01
(地方公共団体)	53,317	53,317	52,417	52,417	1.02	1.02
補助金	34	0	22	0	1.55	-
財 投 資 金	2,392,000	2,392,000	2,475,000	2,475,000	0.97	0.97
(政府保証国内債)	2,392,000	2,392,000	2,475,000	2,475,000	0.97	0.97
自主調達資金	641,900	641,900	665,300	665,300	0.96	0.96
(財投機関債)	530,000	530,000	530,000	530,000	1.00	1.00
(民間借入金)	111,900	111,900	135,300	135,300	0.83	0.83
前年度からの繰越金	29,965	28,604	124,668	123,272	0.24	0.23
合 計	5,205,141	5,202,730	5,382,702	5,380,270	0.97	0.97

(平成20年度うち道路分内訳)

(単位：百万円)

区 分	全国路線網・一の路線			地域路線網		
	東日本 高速道路分	中日本 高速道路分	西日本 高速道路分	首都 高速道路分	阪 神 高速道路分	本州四国連絡 高速道路分
(事業計画)						
債務返済費	1,475,996	829,350	1,184,113	670,773	423,310	445,861
(債券等償還金)	1,280,117	726,651	1,034,500	592,060	359,791	412,241
(債券等支払利息等)	195,879	102,700	149,613	78,714	63,519	33,620
無利子貸付金	0	0	0	34,500	18,800	0
業務管理費等	26,001	22,182	23,432	10,488	6,722	2,597
(業務管理費)	400	379	400	418	168	72
(一般管理費等)	25,601	21,802	23,032	10,069	6,554	2,525
翌年度への繰越金	8,484	3,438	6,235	4,376	3,999	2,073
合 計	1,510,481	854,970	1,213,780	720,137	452,831	450,531
(資金計画)						
業務収入等	570,197	498,232	525,045	207,661	147,932	57,858
(うち道路資産貸付料収入)	568,553	489,386	523,354	206,966	147,542	57,649
出 資 金	0	0	0	34,500	18,800	80,000
(政 府)	0	0	0	17,250	9,400	53,333
(地方公共団体)	0	0	0	17,250	9,400	26,667
財 投 資 金	717,900	272,200	525,800	419,800	249,300	207,000
(政府保証国内債)	717,900	272,200	525,800	419,800	249,300	207,000
自主調達資金	213,900	81,100	156,700	53,800	32,800	103,600
(財投機関債)	184,700	70,000	135,300	50,000	30,000	60,000
(民間借入金)	29,200	11,100	21,400	3,800	2,800	43,600
前年度からの繰越金	8,484	3,438	6,235	4,376	3,999	2,073
合 計	1,510,481	854,970	1,213,780	720,137	452,831	450,531

- <注> 1. 平成20年度の計数は、機構法第13条第1項に基づく協定により会社が事業を実施している路線の進捗状況等を踏まえて、会社が機構に引き渡す債務の対象となる事業の額及び機構に支払う道路資産貸付料を基に計上
2. 平成20年度予算全体分の収支差額(435百万円)については、鉄道施設管理引当金からの繰入を予定している
3. 道路資産貸付料収入は、会社から機構への支払い時期を考慮し、平成20年3月分から平成21年2月分の合計を記載している。なお、協定に基づく道路資産貸付料(1,995,555百万円)との差額(2,105百万円)は、平成20年3月分(164,194百万円)と平成21年3月分(166,299百万円)との差額である
4. 経営努力助成金は、会社の努力の結果生じるものであり、会社ごとの内訳は算出できない為、下表の道路分内訳においては一定の率で按分し一般管理費等に含めている
5. 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	20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	567,383	83,379	650,762	674,340	53,669	728,009	0.84	1.55	0.89
維 持 改 良 費	228,507	25,774	254,281	230,050	28,187	258,237	0.99	0.91	0.98
調 査 費	930	372	1,302	978	346	1,324	0.95	1.08	0.98
建 設 利 息	78,643	4,616	83,259	76,065	4,061	80,126	1.03	1.14	1.04
合 計	875,463	114,141	989,604	981,433	86,263	1,067,696	0.89	1.32	0.93

- <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20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	20年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
高 速 道 路 建 設 事 業 費	72,752	49,435	1.47
社 会 資 本 整 備 事 業 費	-	3,543	皆減
高 速 道 路 改 築 事 業 費	47,716	43,041	1.11
維 持 修 繕 費	31,372	29,389	1.07
調 査 費	397	397	1.00
建 設 利 息	25,863	41,715	0.62
合 計	178,100	167,520	1.06

- <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20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	20年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設事業費	27,717	31,830	0.87
高速道路改築事業費	15,169	18,387	0.82
維持修繕費	20,774	17,400	1.19
調査費	400	400	1.00
建設利息	17,471	18,363	0.95
合計	81,531	86,380	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20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	20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	8,470	8,887	0.95
調査費	196	196	1.00
建設利息	0	0	-
合計	8,666	9,083	0.95

- <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20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 道路行政が目指すべき成果を表す指標一覧

政策テーマ	指標 <sup>注1</sup>	H14実績	H18実績	H19見込み	H19目標	
I. 国際競争力の強化	1) 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59%	67%	68%	68%	
	2) 道路渋滞による損失時間	38.1億人時間/年	33.1億人時間/年	約32.4億人時間/年	約1割削減	
II. 地域の自立と競争力の強化	3) 路上工事時間 <sup>注2</sup>	201時間/km・年	123時間/km・年	114時間/km・年	平成14年度比 約2割削減 (161時間/km・年)	
	4) 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	72%	75%	77%	77%	
	5) 日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	63%	66%	68%	68%	
	6) 路線番号の認識できる交差点の割合	—	71%	80%	90%	
	7) 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%	76%	80%	76%	
III. 安全・安心の確保	8) 防災上課題のある市街地の割合	37.0%	33.9%	33.2%	32.0%	
	9) 道路交通における死傷事故率	118.4件/万台キロ	115.3件/万台キロ (暫定値)	約1割削減 (108件/万台キロ)	約1割削減 (108件/万台キロ)	
	10) 「開かずの踏切」の速効対策率	—	21%	40%	100% (H22年度目標)	
	踏切遮断による損失時間	136.6万人・時間/日 (※恒し、H18年度実績)	—	—	130.0万人・時間/日 (H21年度目標)	
IV. 豊かな生活環境の創造	11) 自動車交通のCO <sub>2</sub> 排出削減量	—	約110万t-CO <sub>2</sub> /年	平成22(2010)年度で 約800万t-CO <sub>2</sub> /年削減		
	12) 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	約17%	約44%	約50%	約5割	
	13) 市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	約12% (速報値)	約15%	約15%	
	14) 夜間騒音要請限度達成率	61%	73%	約8割	72%	
	15) NO <sub>2</sub> 環境目標達成率	—	73%	約9割	約9割	
	SPM環境目標達成率	—	91%	100%	100%	
V. 既存ストックの長寿命化	橋梁の予防保全率	—	95%	概ね100%	概ね100%	
	16) (橋梁)	86%	80%	83%	93%	
	(道路構造物保全率) (舗装)	91%	95%	93%	91% (平成14年度の水準を維持)	
VI. 高速ネットワークの効率的活用・機能強化	17) 規格の高い道路を使う割合 (新たに規格の高い道路への転換を図る目標交通量)	13.1%	14.4%	15.0%	15.0%	
	18) ETC利用率 <sup>注3</sup>	全 国	5%	72% (H19年春:日別データ)	約8割 (H20年春)	約8割 (H20年春)
		首都高速	6%	78% (H19年春:日別データ)	—	85% (H20年春)
阪神高速	3%	72% (H19年春:日別データ)	—	85% (H20年春)		
VII. 道路施策の進め方	19) 道路事業の総合コスト削減率	—	H14年度のコストに対して 12% (速報値) の削減	H14年度のコストに対して 約15%の削減	H14年度のコストに対して 約15%の削減	
	20) 道路利用者満足度	2.6点	2.9点	3.0点	3.0点	
	21) ホームページアクセス数	1,546万 アクセス	6,939万 アクセス	約9,000万 アクセス	約1億 アクセス	

平成18年度達成度報告書・平成19年度業績計画書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たものである

2. 指標3)「路上工事時間」は、社会資本整備重点計画においては、「路上工事時間の削減率【235時間/km・年(H14)→約2割削減(H19)】」としているが、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

3. 指標18)「ETC利用率」のH19目標は、社会資本整備重点計画におけるH19目標を前倒して再設定した

# [指標の定義]

指 標		定 義
1)	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分以内に到達可能な「拠点的な空港・港湾」 <sup>※</sup> 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。)
2)	道路渋滞による損失時間	「渋滞がない場合の所要時間」 <sup>※</sup> 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。
3)	路上工事時間	直轄国道1kmあたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間 <sup>※</sup> ※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)。
4)	隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	隣接する地域の中心の都市 <sup>※</sup> 間を結ぶルートが車道幅員5.5m以上の国道で改良又は整備されているルート数の割合 ※「地域の中心の都市」の定義は指標7)に同じ。ただし、指標4)の算出にあたっては、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象としている。(合計303都市)
5)	日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	地域の中心の都市 <sup>※</sup> まで、改良された道路を利用して30分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合 ※「地域の中心の都市」の定義は指標7)に同じ。ただし、指標5)の算出にあたっては、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏は対象外とする。(合計345都市)
6)	路線番号の認識できる交差点の割合	都道府県道以上の道路が相互に交わる交差点のうち、交差道路の路線番号あるいは通称名の付されている案内標識の整備されている交差点の割合
7)	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」 <sup>※</sup> 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」 <sup>※</sup> 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(緊急的な対策を含む)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。
8)	防災上課題のある市街地の割合	人口が集中している市街地 <sup>※</sup> のうち、都市基盤が脆弱なため、災害時に道路閉塞等により車輛通行が阻害され、緊急活動等に支障をきたすおそれの高い市街地の面積の割合 ※「人口が集中している市街地」とは、人口集中地区(DID)のうち人口密度80人/ha以上の地域。
9)	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
10)	「開かずの踏切」の速効対策率	「開かずの踏切」 <sup>※</sup> に対して、歩道拡幅や賢い踏切等の速効的な対策(除却を含む)を実施する割合 ※ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切。
	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」 <sup>※</sup> 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。
11)	自動車交通のCO <sub>2</sub> 排出削減量	自動車交通からのCO <sub>2</sub> 排出量のうち道路施策により削減される量の平成18年度からの累積値
12)	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」 <sup>※</sup> 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。
13)	市街地の幹線道路の無電柱化率	「市街地」 <sup>※</sup> 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。
14)	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」 <sup>※</sup> 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)。
15)	NO <sub>2</sub> (SPM)環境目標達成率	自動車NO <sub>x</sub> ・PM法対策地域内で、NO <sub>2</sub> (SPM)について「環境基準」 <sup>※</sup> を達成している国土交通省が設置している常時観測局の割合 ※NO <sub>2</sub> 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であること、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 <sup>3</sup> 以下であること。
16)	橋梁の予防保全率	直轄国道における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
	道路構造物保全率	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」 <sup>※</sup> かつ「予防的修繕」 <sup>※</sup> 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。 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(わだち掘れ量30mm相当、又はひび割れ率30%程度未滿【≒「MCI」 <sup>※</sup> >4.0】)の延長の割合 ※「MCI」(維持管理指数)とは、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評価をする指標。
17)	規格の高い道路を使う割合	全道路の「走行台キロ」 <sup>※</sup> 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。
18)	ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用車の割合
19)	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
20)	道路利用者満足度	「道路利用者満足度調査」 <sup>※</sup> 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。(平成19年3月14日から3月21日にかけて調査を実施し、約2万1千人から回答が得られた。)
21)	ホームページアクセス数	「道路関係ウェブサイト」 <sup>※</sup> (携帯電話向けサイト含む)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。



## 8 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20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		
北関東自動車道	伊勢崎～太田	16
北関東自動車道	岩瀬～笠間	9
近畿自動車道	亀山JCT～大津JCT	42
近畿自動車道	紀勢～大宮大台	10
中国横断自動車道	智頭～河原(新直轄方式区間)	15
東九州自動車道	津久見～佐伯	13
小 計		105
一般国道自動車専用道路		
帯広広尾自動車道	一般国道236号 川西中札内道路	6
三陸縦貫自動車道	一般国道45号 桃生登米道路	9
三陸縦貫自動車道	一般国道45号 高田道路	4
首都圏中央連絡自動車道	一般国道468号 阿見東～江戸崎	6
能越自動車道	一般国道470号 七尾氷見道路	3
伊豆縦貫自動車道	一般国道1号 東駿河湾環状道路	10
東海環状自動車道	一般国道475号 美濃関JCT～西関	3
中部縦貫自動車道	一般国道158号 永平寺大野道路	8
南九州西回り自動車道	一般国道3号 日奈久芦北道路	8
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		
四国横断自動車道に並行	一般国道56号 須崎道路	2
四国横断自動車道に並行	一般国道56号 中村宿毛道路	6
小 計		8
新規供用合計		170

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		
東北横断自動車道	いわきJCT～いわき三和	4
東北横断自動車道	差塩PA～小野	7
東海北陸自動車道	瓢ヶ岳PA～郡上八幡	8
東海北陸自動車道	ぎふ大和～白鳥	5
四国横断自動車道	馬立PA～大豊	14
四国横断自動車道	南国SA～高知	2
拡幅供用合計		40

注) 高速道路会社整備区間の供用予定については、機構と高速道路会社が締結している協定に基づき記載

## 高規格幹線道路の供用延長

(単位: km)

	総延長	19年度末 供用延長 ( )進捗率		20年度末 供用延長 ( )進捗率	
高規格幹線道路	14,000	9,308	(66%)	9,478	(68%)
高速自動車国道※	11,520	〈712〉 7,521	(71%) (65%)	〈720〉 7,626	(72%) (66%)
一般国道自動車専用道路 (本州四国連絡道路を含む)	2,480	1,075	(43%)	1,132	(46%)

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)

注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

注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

※ 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	19年度末 供用延長 ( )進捗率		20年度末 供用延長 ( )進捗率	
有料道路方式区間	8,520	7,500	(88%)	7,590	(89%)
新直轄方式区間	822	21	(3%)	36	(4%)
合計	9,342	7,521	(81%)	7,626	(82%)

注. 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、  
10,607kmある

(単位: km)

	総延長	19年度末 供用延長 ( )進捗率		20年度末 供用延長 ( )進捗率	
高速自動車国道に並行 する一般国道自動車専用道路	943	712	(76%)	720	(76%)

## (2) 地域高規格道路の路線・区間の指定状況

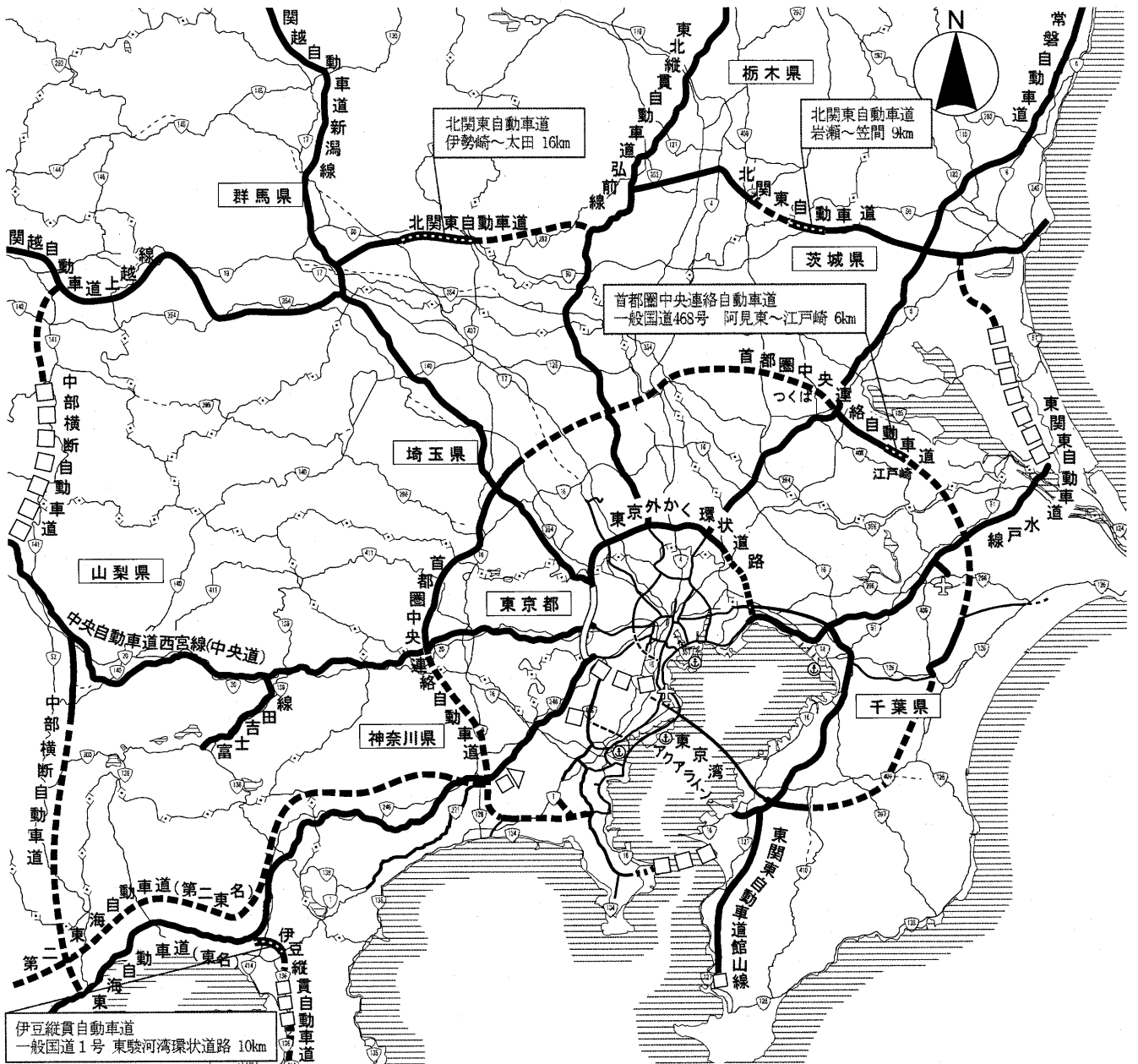
(平成19年4月現在)

	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	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	1,726km

- 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
- 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
- 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
- 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
- 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

# 9 大都市圏幹線道路図

## (1) 東京圏幹線道路図

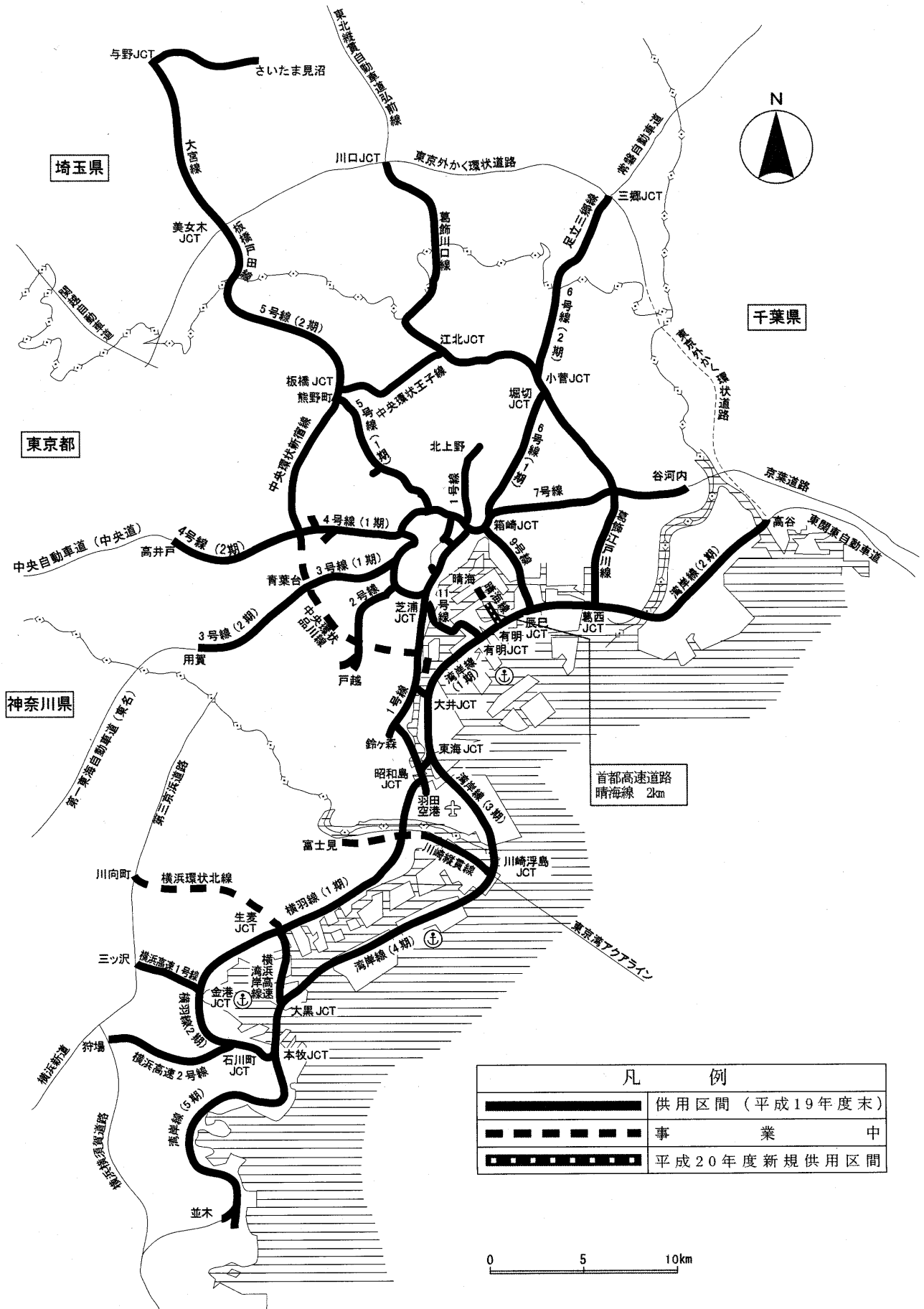


凡 例	
	供用区間 (平成19年度末)
	事業中
	都計済 (アセス手続完を含む)
	調査中
	平成20年度新規供用区間

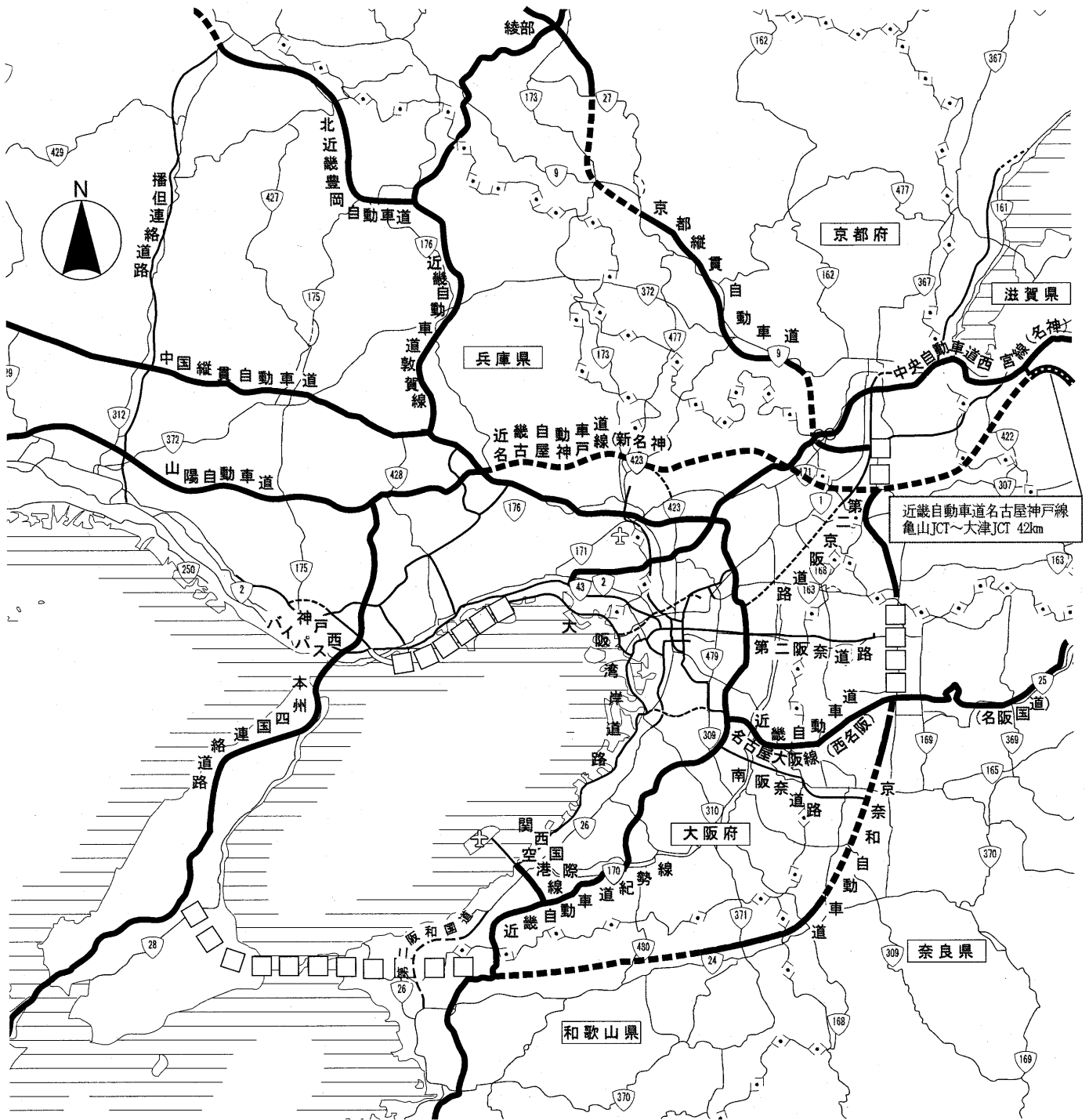
<注> 調査中は、高規格幹線道路、新交通軸調査箇所、および都市圏の主な地域高規格道路のうち構想段階P I、環境影響評価、都市計画手続きに着手済の事業を図示



## (2) 首都高速道路図



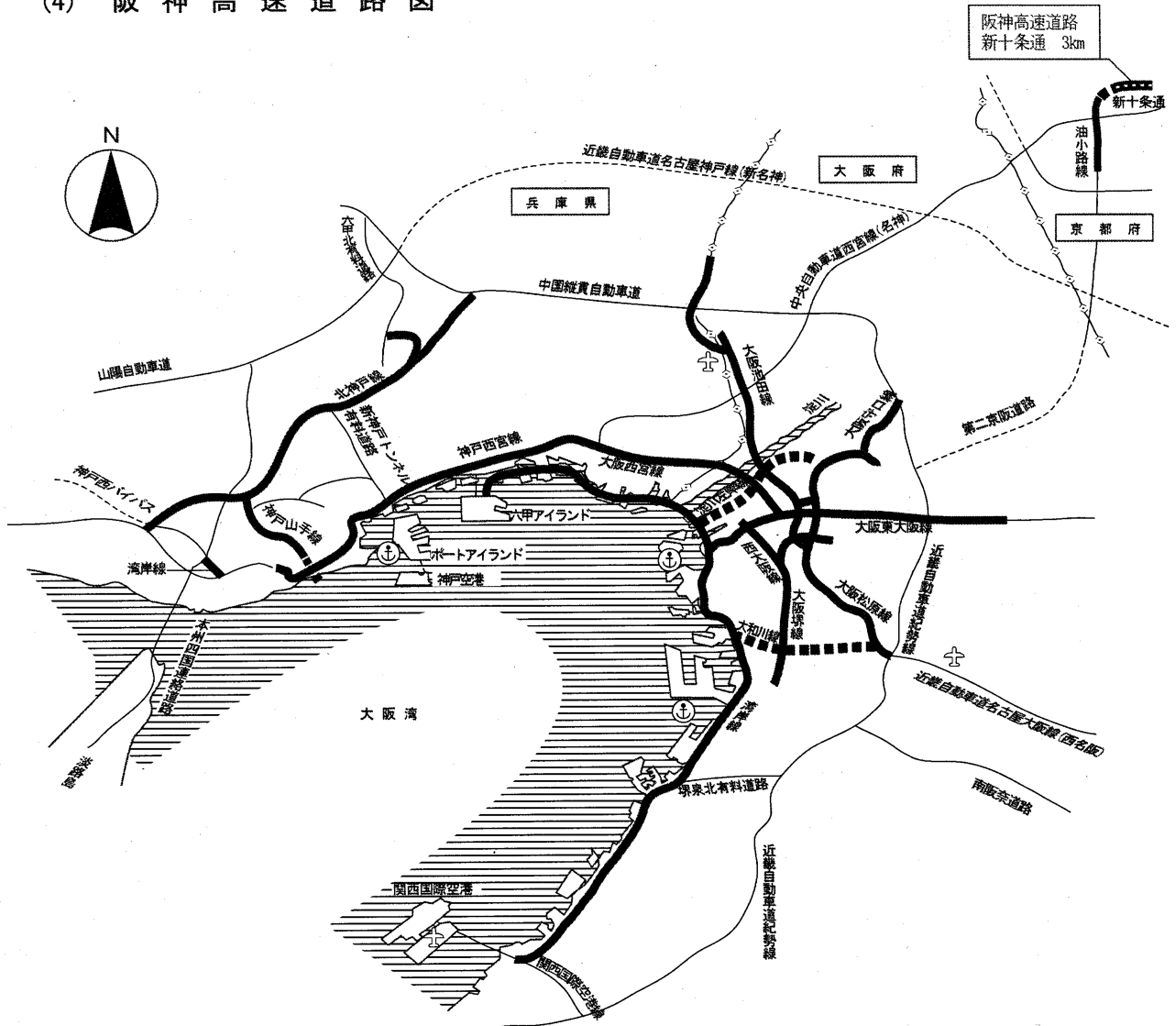
(3) 大阪圏幹線道路図



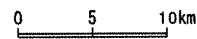
凡 例	
	供用区間 (平成19年度末)
	事業中
	都計済 (アセス手続完を含む)
	調査中
	平成20年度新規供用区間

<注>調査中は、高規格幹線道路、新交通軸調査箇所、および都市圏の主な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の事業を図示

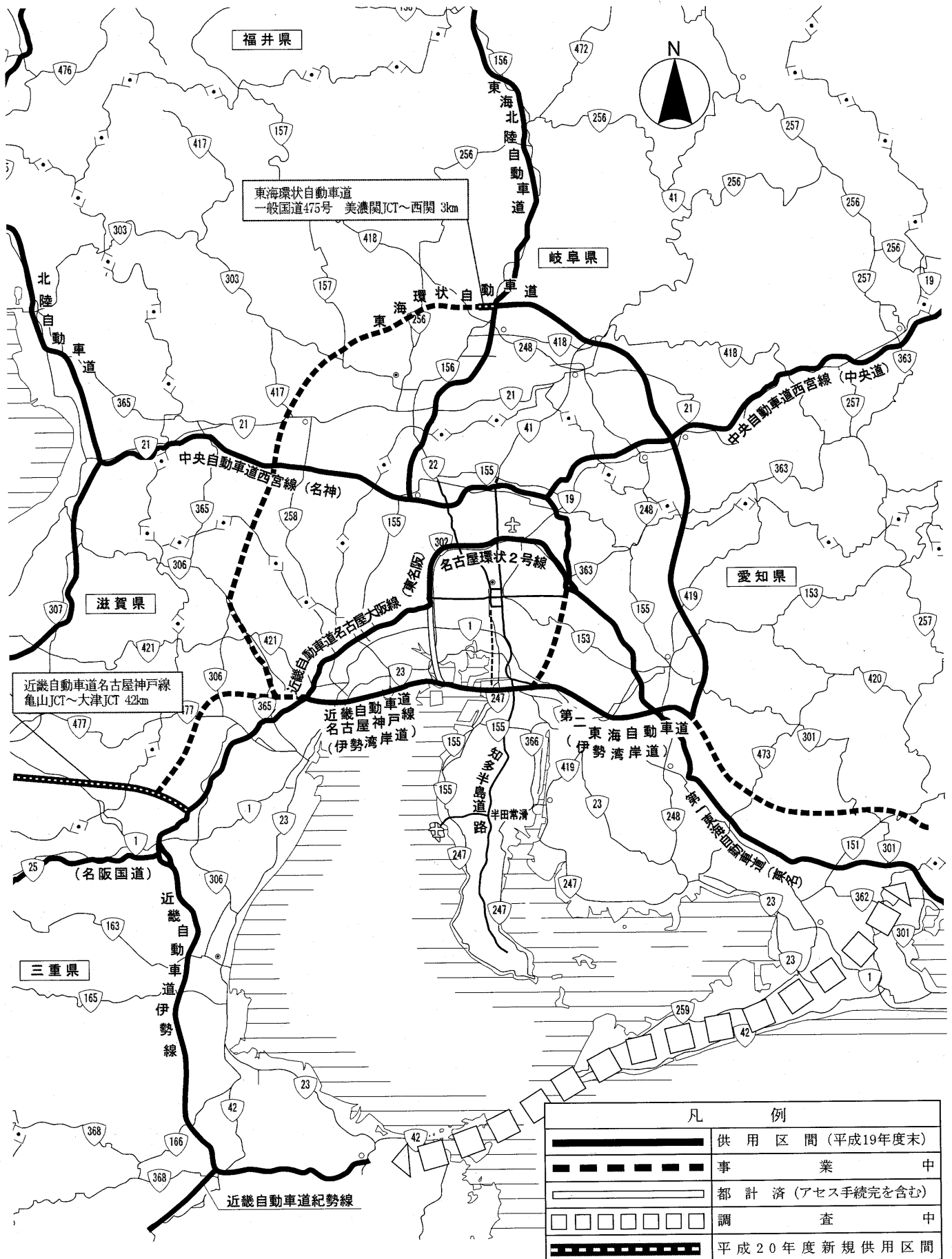
(4) 阪神高速道路図



凡 例	
	供用区間 (平成19年度末)
	事業中
	平成20年度新規供用区間

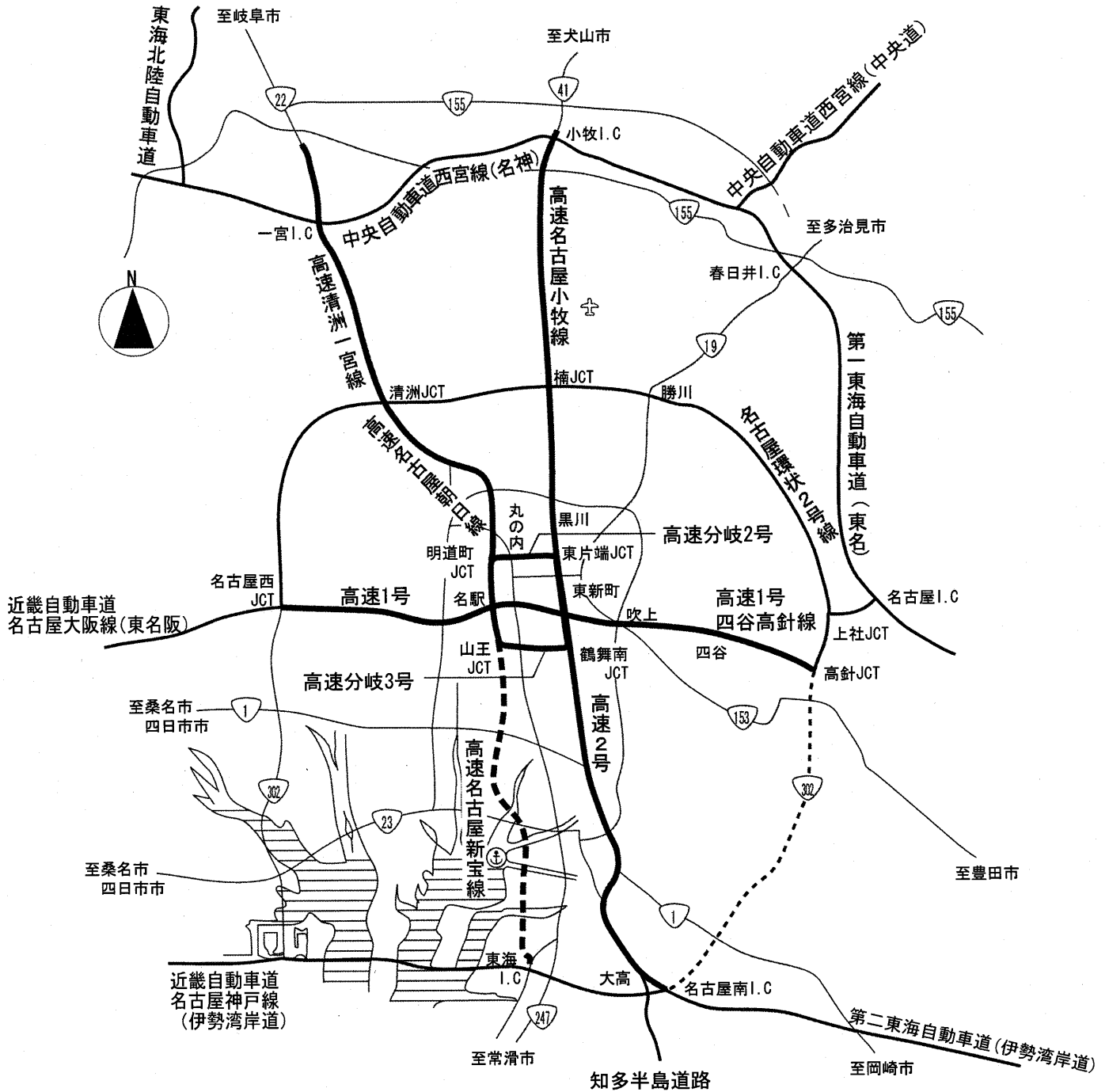


(5) 名古屋圏幹線道路図

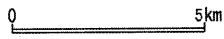


<注>調査中は、高規格幹線道路、新交通軸調査箇所、および都市圏の主な地域高規格道路のうち構想段階P I、環境影響評価、都市計画の手続きに着手済の事業を図示

(6) 名古屋高速道路図

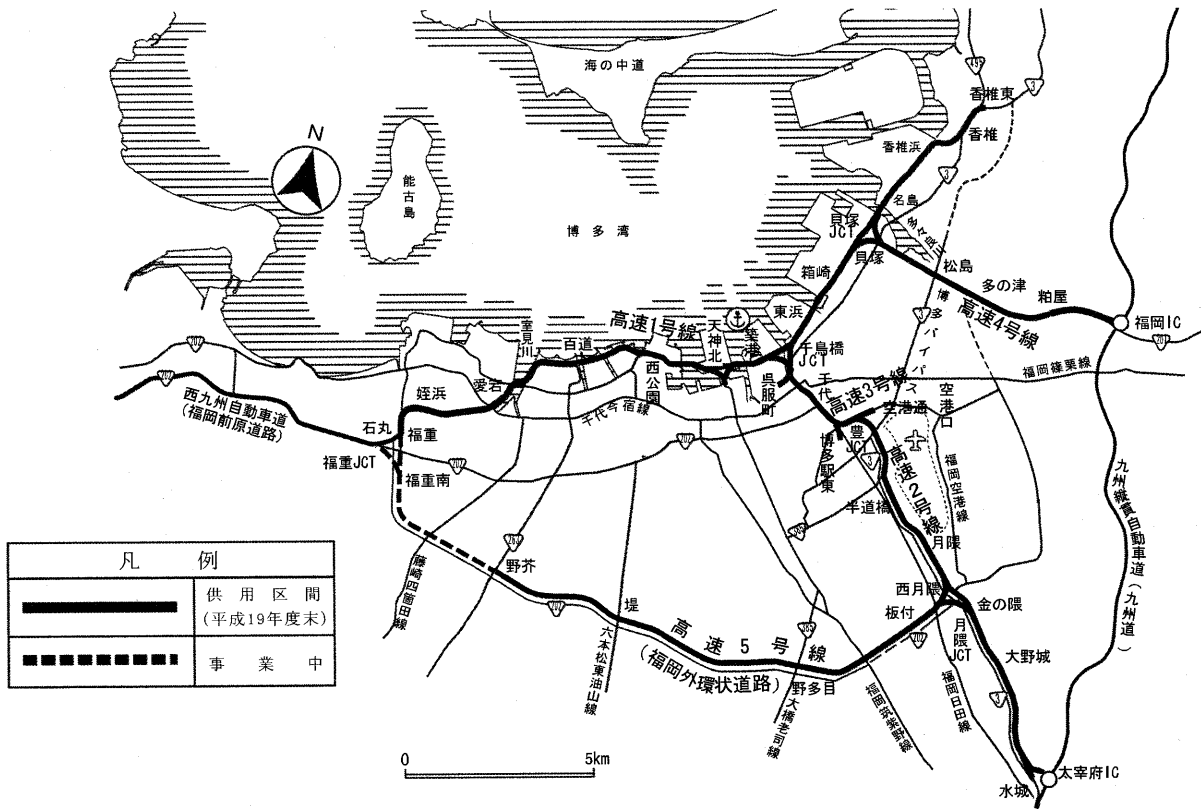


凡 例	
	供用区間(平成19年度末)
	事 業 中

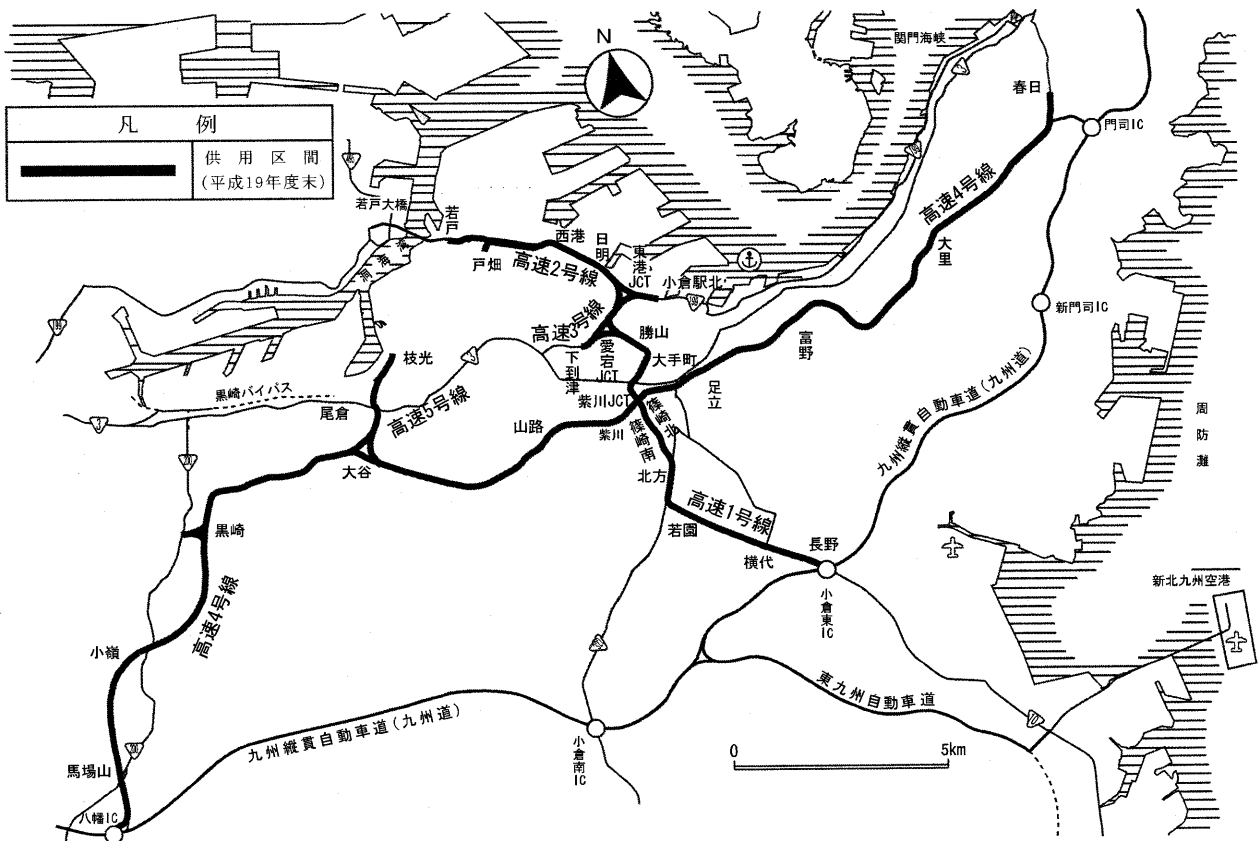


# 10 指定都市高速道路図

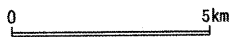
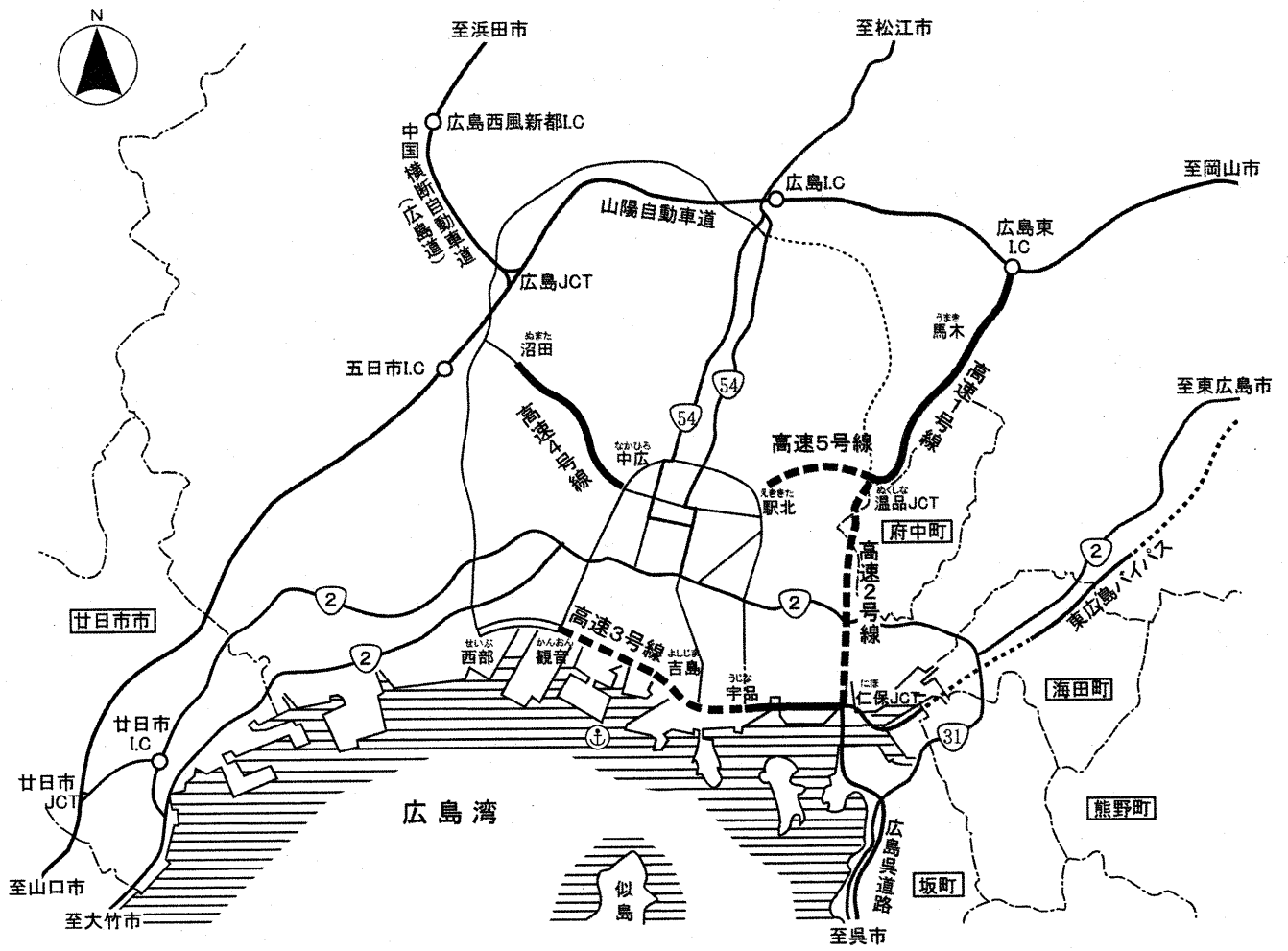
## (1) 福岡高速道路図



## (2) 北九州高速道路図



### (3) 広島高速道路図



凡 例	
	供用区間(平成19年度末)
	事業中
	都計済(アセス手続完を含む)