

平成 19 年 度
道 路 関 係 予 算 概 要

平成19年 1 月

国 土 交 通 省 道 路 局
国土交通省都市・地域整備局

目 次

第1	平成19年度道路関係予算の概要	1
1.	基本方針	1
2.	決定概要	1
第2	社会資本整備重点計画に即して行う5箇年間の道路整備	3
第3	道路特定財源の見直し	4
第4	平成19年度道路関係予算のポイント	6
第5	平成19年度 主要施策	8
I	国際競争力の強化	8
1.	国際水準の物流ネットワーク構築による国際競争力向上	8
II	地域の自立と競争力強化	9
1.	地域の再生	9
2.	モビリティの向上	11
3.	既存ストックの有効活用	12
III	安全・安心の確保	14
1.	防災・減災等 ～災害に強い国土づくり～	14
2.	暮らし ～安全で安心できる暮らしの確保～	16
IV	豊かな生活環境の創造	18
1.	地球温暖化対策 ～道路政策における『CO ₂ 削減アクションプログラム』の推進～	18
2.	沿道環境の保全・創造	19
3.	快適な生活環境の構築と活力ある市街地の形成	20
4.	美しい景観や活力ある地域づくりのための「日本風景街道」の推進	22
V	既存ストックの長寿命化	23
1.	効率的な道路管理の実施	23
VI	高速ネットワークの効率的活用・機能強化	24
VII	道路施策の進め方	25
1.	目標宣言プロジェクト等による事業のスピードアップ	25
2.	国民の視点に立った道路行政の推進	25
3.	様々な主体の協働による多様な道路機能の発揮	27
4.	コスト構造改革の推進	28
5.	公共工事の品質確保の促進と入札談合の再発防止	28
6.	国と地方のパートナーシップ	28
第6	主な新規制度等	29
第7	主要連携施策	30

(参考資料)

1	平成19年度道路整備関係予算財源内訳等	32
(1)	道路整備関係国費	32
(2)	地方費	32
(3)	道路投資の財源構成及び事業別構成	33
(4)	その他	34
2	経済成長戦略推進施策の概要	39
3	道路関係予算総括表	40
4	財政投融资等総括表	45
5	有料道路予算内訳	46
(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	46
(2)	独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構	47
6	道路行政が目指すべき成果を表す指標一覧	50
7	高規格幹線道路網図	52
8	高規格幹線道路及び地域高規格道路の状況	54
(1)	高規格幹線道路の供用予定区間等	54
(2)	地域高規格道路の路線・区間の指定状況	55
9	大都市圏幹線道路図	56
(1)	東京圏幹線道路図	56
(2)	首都高速道路図	57
(3)	大阪圏幹線道路図	58
(4)	阪神高速道路図	59
(5)	名古屋圏幹線道路図	60
(6)	名古屋高速道路図	61
10	指定都市高速道路図	62
(1)	福岡高速道路図	62
(2)	北九州高速道路図	62
(3)	広島高速道路図	63

第1 平成19年度道路関係予算の概要

1. 基本方針

本格的なモータリゼーションに対応した道路整備が始まって半世紀、厳しい経済情勢の中、これまでのストックの有効活用の徹底や急速なストックの高齢化に対応しつつ、道路の果たす役割を最大限発揮するよう、以下の3つの観点を基本に、道路行政の原点に立ち戻った改革を推進します。

1. 集中的にスピード感をもった道路行政への転換
2. 沿道地域との一体整備など他分野との積極的な連携
3. 住民や地域の方々との協働

その際、重点的に取り組む分野として、

- I 国際競争力の強化
- II 地域の自立と競争力強化
- III 安全・安心の確保
- IV 豊かな生活環境の創造
- V 既存ストックの長寿命化
- VI 高速ネットワークの効率的活用・機能強化
- VII 道路施策の進め方

に積極的に取り組むこととします。

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. 決定概要

(単位：億円)

区 分		事業費	対前年度比	国 費	対前年度比
道 路 環 境 整 備 計	道 路 環 境 整 備	43,007	0.97	20,231	0.95
	道 路 環 境 整 備	15,253	1.01	8,699	1.01
	計	58,260	0.98	28,930	0.97
一 般 道 路 計	一 般 道 路	43,917	0.98	27,767	0.98
	一 般 道 路	14,343	1.00	1,163	0.83
	計	58,260	0.98	28,930	0.97
うち、経済成長戦略推進施策		1,185	—	791	—

- <注> 1. 地方道路交付金事業（地方道路整備臨時交付金）を含む
 2. 河川等関連公共施設整備促進事業（河川改修・ダム建設等に関連して必要となる橋梁、付替道路等の道路整備）（事業費531億円、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、市街地環境改善事業、住宅市街地総合整備促進事業及び都市再生推進事業に係る計数を計上している
 4. 「経済成長戦略大綱」に掲げられた施策のうち、民間需要の誘発効果や地域経済の活性化効果の特に高い事業等を推進するもの
 5. 本表のほか、P44に掲げた道路特定財源を活用した関連施策がある
 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検討経費（国費0.3億円）等に係る経費（合計2億円）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

28,874億円(対前年度比 1.07)

<注>財政投融資は、全額政府保証債である

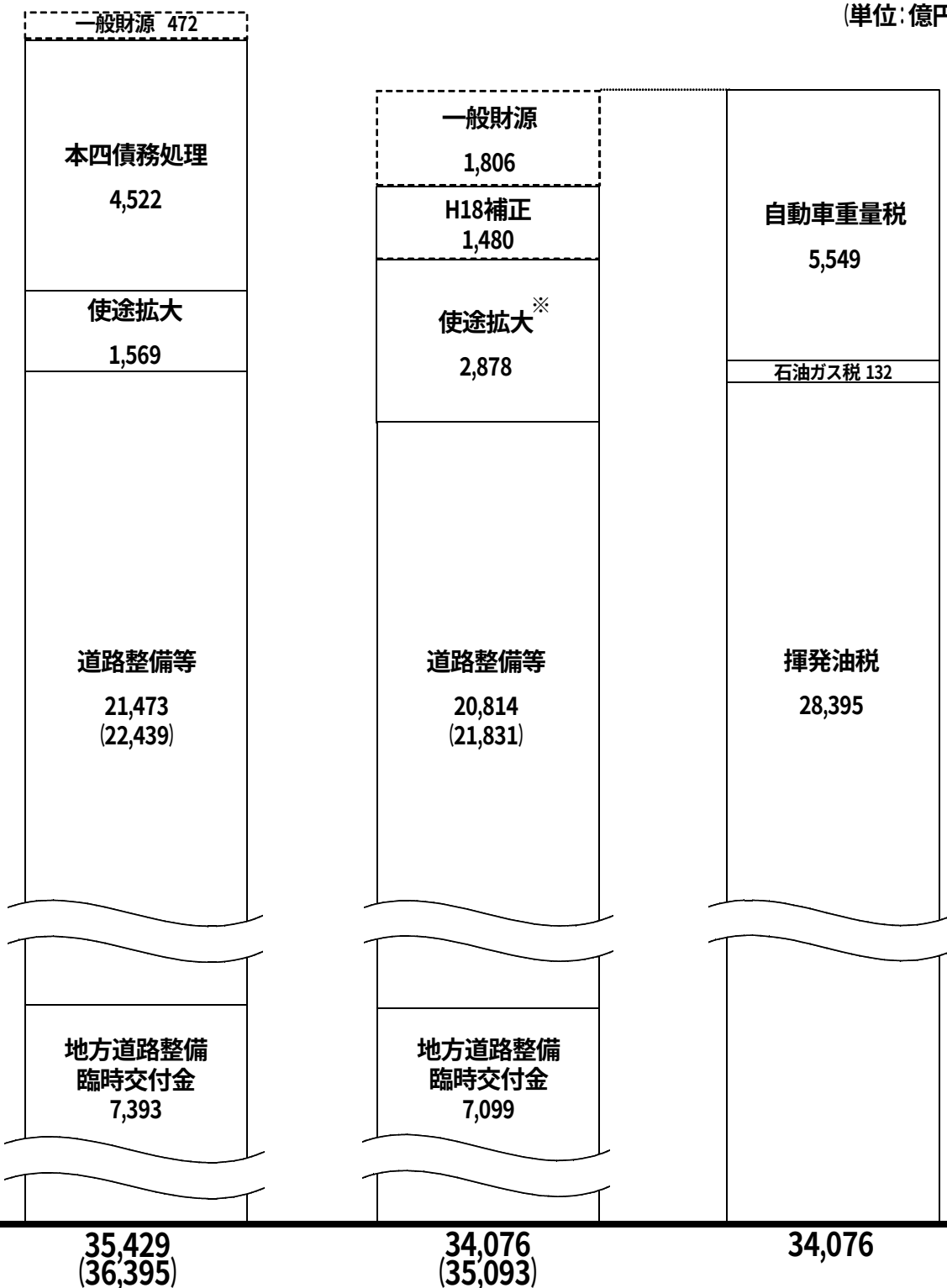
[平成19年度予算(国費)の概要]

平成18年度予算

平成19年度予算

平成19年度特定財源税収

(単位: 億円)



- <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. 河川等関連公共施設整備促進事業を含む
 3. () 書きは、NTT-A及び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

※既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化に向けた弾力的な料金設定を行うため、道路整備等の一環として行うものを含め、360億円の社会実験を実施

[重点事項別国費の状況]

[単位：億円]

	19年度	前年度
I 国際競争力の強化		
空港・港湾へのアクセス道路の整備	1,897	1,720
II 地域の自立と競争力強化		
高規格幹線道路の整備	8,033	7,597
三大都市圏環状道路整備	2,269	2,050
交通円滑化事業	4,879	4,894
III 安全・安心の確保		
緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強	680	619
交通事故対策の重点的实施	1,304	1,122
踏切道対策	2,065	2,014
うち連続立体交差事業	996	948
IV 豊かな生活環境の創造		
市街地の歩行空間のバリアフリー化	3,667	3,571
VI 高速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	360	115

＜注＞ 高規格幹線道路の整備及び三大都市圏環状道路整備の前年度の計数には、平成18年度供用区間を含まない

第2 社会資本整備重点計画に即して行う5箇年間の道路整備

平成15年度以降5箇年間の道路の整備に関する事業の量

(単位：億円)

	15年度以降 5箇年間の 事業の量	18年度 当初までの 累計額	19年度 決定額	19年度末 累計額
道路投資額	380,000	269,800 (71.0%)	63,593	333,394 (87.7%)

＜注＞

- 18年度当初までの累計額は、15年度・16年度・17年度最終、18年度当初の合計である
- カッコ書きは「15年度以降5箇年間の事業量」に対する割合である
- 道路投資額には道路整備特別会計で実施した事業に加え、道路特定財源を活用した関連施策として一般会計で実施した事業（19年度末累計額：10,780億円）を計上。ただし、本州四国連絡高速道路株式会社から一般会計に承継した債務の処理は含まない
- 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないことがある

第3 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。

(参考)

簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律（抄）

（平成18年6月2日公布）

（道路整備特別会計等の見直し）

第二十条 道路整備特別会計、治水特別会計、港湾整備特別会計、空港整備特別会計及び都市開発資金融通特別会計は、平成二十年度までに統合するものとする。

この場合において、これらの特別会計において経理されていた事務及び事業については、その合理化及び効率化を図るものとする。

2 略

3 特定の税の収入額（これに相当する額を含む。以下この項において同じ。）の全部又は一部を道路に関する費用の財源に充てる制度（以下この項において「特定財源制度」という。）については、国の財政状況の悪化をもたらさないよう十分に配慮しつつ、特定財源制度に係る税の収入額の使途の在り方について、納税者の理解を得られるよう、次の基本方針により、見直しを行うものとする。

一 道路の整備は、これに対する需要を踏まえ、その必要性を見極めつつ、計画的に進めるものとする。この場合において、道路の整備に係る歳出については、一層の重点化及び効率化を図るものとする。

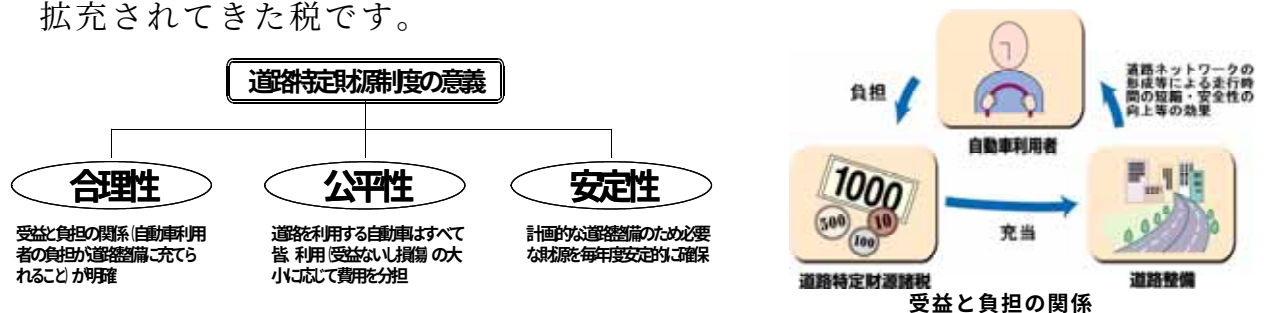
二 特定財源制度に係る税については、厳しい財政状況にかんがみ、及び環境への影響に配慮し、平成十七年十二月における税率の水準を維持するものとする。

三 特定財源制度に係る税の収入額については、一般財源化を図ることを前提とし、平成十九年度以降の歳出及び歳入の在り方に関する検討と併せて、納税者の理解を得つつ、具体的な改正の案を作成するものとする。

4 略

道路特定財源制度等について

①道路特定財源制度は、受益者である自動車利用者が道路整備の費用を負担する制度であり、道路特定財源諸税は必要な道路整備費を賄うために創設、拡充されてきた税です。



②道路特定財源諸税は、現在下表の通りであり、燃料の消費、自動車の取得、保有に着目して自動車利用者に適正な税負担を求めているものです。

道路特定財源一覧

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

第4 平成19年度道路関係予算のポイント

I 国際競争力の強化

- 課題
- ・中国をはじめアジアの経済成長は著しく、国際競争が激化する中、国内経済に活力を与える基盤整備が急務
 - ・国際物流に対応した道路ネットワークの不足が、日本の国際競争力の相対的な低下や企業の海外流出等に影響

- 国際物流基幹ネットワークの整備（P.8参照）
 - ・三大都市圏環状道路など高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進
 - ・国際コンテナ通行支障区間の早期解消
- 空港・港湾へのアクセス道路の整備（P.8参照）
 - ・高規格幹線道路等のICから拠点的な空港・港湾へのアクセス率を中期的に欧米並みの水準（約9割）まで向上させるために、アクセス道路等を重点的かつ効果的に整備
- 荷さばき駐車対策の推進（P.8参照）
 - ・荷さばき駐車を削減する取組みに対して、駐車施設に必要な機器設置を助成

II 地域の自立と競争力強化

- 課題
- ・少子高齢化・人口減少により、地方が深刻な状況。地域社会を支えるため、医療、買い物等のサービスを広域的に共有できる連携・交流基盤が必要
 - ・全国の年間渋滞損失額約12兆円。都道府県庁所在地に全国の渋滞損失時間の8割が集中。主要渋滞ポイントは約2,200箇所

- 医療施設等の広域的な共有を可能とする高速定時サービスの提供（P.9参照）
 - ・高度医療施設等への早急・安全なアクセスを可能とする高規格幹線道路等の整備
- 日常生活に必要な移動の確保（P.10参照）
 - ・地域の幹線道路ネットワークの著しい隘路を解消
 - ・合併市町村の拠点を連絡する道路整備を重点的に支援
- モビリティの向上（P.11参照）
 - ・三大都市圏における規格の高い環状道路を整備、主要渋滞ポイント約2,200箇所等の対策としてバイパス整備、交差点改良等を実施
 - ・総合的な交通のあり方についての戦略を策定した都市・地域について、公共交通等の導入・利便性向上や交通結節点等の整備などを総合的かつ重点的に支援
- 既存ストックの有効活用（P.12参照）
 - ・緊急出入口の有効活用と更なる整備、ETCの利用促進、ITSの推進

III 安全・安心の確保

- 課題
- ・首都直下地震等の大規模地震、集中豪雨、豪雪への対策が急務
 - ・交通事故年間死傷者数は依然100万人を越えており、子供（19歳以下）の死因で第一位
 - ・開かずの踏切など緊急対策が必要な踏切が約1,800箇所存在

- 防災・減災等（P.14参照）
 - ・緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強、豪雨・豪雪対策等を推進
 - ・災害発生に伴う初動時の情報共有の強化と迅速化
- 交通事故対策の推進（P.16参照）
 - ・幹線道路と生活道路における重点的な交通事故対策を推進。通学路を主とした歩道等の整備を推進
- 踏切対策のスピードアップ（P.17参照）
 - ・「開かずの踏切」等に対し、歩道の拡幅などの速効対策（約1,100箇所）と連続立体交差事業などの抜本対策（約1,400箇所）を着実に実施

IV 豊かな生活環境の創造

- 課題
- ・地球温暖化防止のための京都議定書目標（2008～2012年の間に、CO₂1990年比-6%）達成に向けて、運輸部門でのCO₂排出量削減のためには、大きなウェイトを占める自動車からの排出量削減対策が急務
 - ・大気、騒音などの沿道環境の改善。美しいまちづくりへの期待
 - ・駅周辺のバリアフリー化率は約4割（鉄道は約5割）

○地球温暖化対策（P.18参照）

- ・交通渋滞を緩和・解消するとともに、車の利用方法の改善などを体系的かつ集中的に実施する『CO₂削減アクションプログラム』を推進

○集中的な道路環境対策の実施（P.19参照）

- ・交差点改良・低騒音舗装の敷設等の沿道環境改善事業を継続的に推進

○快適な生活環境の構築と活力ある市街地の形成（P.20参照）

- ・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

○美しい景観や活力ある地域づくりのための「日本風景街道」の推進（P.22参照）

V 既存ストックの長寿命化

- 課題
- ・道路ストックが急速に高齢化（例えば、建設後50年以上経過した橋梁の全橋梁に対する割合。現在：6%→20年後：47%）するが、計画的な管理に必要な道路ストックの健全度の把握が不十分。また、厳しい財政状況の下、効率的な管理が不可欠

○自治体管理橋梁の長寿命化修繕計画策定事業等（P.23参照）

- ・道路ストックの健全度の把握、予防保全の実施や橋梁の長寿命化、適切な管理手法の検討。自治体が管理する橋梁の長寿命化修繕計画の策定を支援

VI 高速ネットワークの効率的活用・機能強化

- 課題
- ・整備の経緯の違い等により、料金体系がまちまち
 - ・料金水準が欧米諸国に比べ極めて高水準
（日本：24.6円/km ⇔ 仏：約11.5円/km、伊：約7.5円/km）
 - ・平均インターチェンジ間隔（約10km）は、欧米諸国（約5km）の約2倍

○多様で弾力的な料金施策の実施（P.24参照）

- ・高速道路料金引下げ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ため、料金引下げに伴う効果と影響等を把握する料金社会実験を実施（国費360億円）

○スマートIC（ETC専用IC）の整備促進（P.24参照）

VII 道路施策の進め方

- 課題
- ・事業効果の早期実現、地方の裁量を高め地域の課題を解決、沿道との連携、訪れる人と迎える地域の豊かな交流による地域コミュニケーションの再生が必要

○目標宣言プロジェクト等による事業のスピードアップ（P.25参照）

○様々な主体の協働による多様な道路機能の発揮（P.27参照）

- ・安全な歩行空間、地域のにぎわい・交流の場などニーズに即して柔軟に道路管理を行うため、道路法の一部を改正

○国と地方のパートナーシップ（P.28参照）

- ・地方の自主性・裁量性を高めるため、国道小規模事業について地域一括で補助する制度の創設や地方道路整備臨時交付金の手続き簡素化

第5 平成19年度 主要施策

I 国際競争力の強化

1. 国際水準の物流ネットワーク構築による国際競争力向上

中国をはじめとするアジア諸国の経済成長は著しく、国際競争が一層激化してゆく中、今後とも我が国の国際競争力を維持・強化し、さらなる発展を遂げていくためには、アジア諸国との経済的な連携のもとに国内経済に活力を与える道路整備等の基盤整備が求められています。

このため、事業の実施にあたっては、経済成長戦略大綱（平成18年7月財政・経済一体改革会議）やアジア・ゲートウェイ構想の趣旨を踏まえ、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) 国際物流基幹ネットワークの整備

交通の円滑化や都市機能の強化に加え、物流効率化による国際競争力強化の観点からも不可欠な三大都市圏環状道路など高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進します。

また、スーパー中枢港湾に係る区間等を中心に橋梁補強等の緊急対策事業を実施し、供用中のルート上における国際コンテナ通行支障区間（約560km）の早期解消を図ります。

これらにより、国際標準コンテナ車（車両総重量44t、車高4.1m）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（約34,000km）の整備を図ります。

○国際コンテナ通行支障区間解消のための緊急対策事業

橋梁架替：府道大阪中央環状線^{とりかい}鳥飼大橋（大阪港関連）等

(2) 空港・港湾へのアクセス道路の整備

高規格幹線道路等のICから^{参1}拠点的な空港・港湾へのアクセス率は、欧米に比べ低い水準（H17（実績）66%）であることから、これを中期的に欧米並みの水準（約9割）まで向上させるために、アクセス道路等を重点的かつ効果的に整備します。

○空港・港湾へのアクセス道路の整備：事業費2,711億円

成田国際空港関連道路（一般国道464号北千葉^{きたちば}道路）

三河港関連道路（一般国道23号名豊^{めいほう}道路）等

(3) 荷さばき駐車対策の推進

荷さばき目的の路上駐車削減に向け、荷主企業、物流事業者、駐車場事業者、地方公共団体等が連携して行う貨物車用駐車場の設置などに対して、駐車施設に必要な機器設置への助成をモデル事業として行います。

<参> 1. 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. 地域の再生

(1) 規格の高い道路ネットワークの整備

地域の再生のため、医療サービスなどの広域的な共有や、災害等に対する高速定時サービスの信頼性向上などの基盤となる高規格幹線道路、地域高規格道路の規格の高い道路ネットワーク整備を推進します。

○高規格幹線道路：**事業費17,202億円**

○地域高規格道路：**事業費5,818億円**

なお、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「新直轄方式」により、事業を推進します。また、全国路線網に指定された一般有料道路については、高速道路株式会社が高速自動車国道と一体的に整備を推進します。

○「有料道路方式」：**事業費6,743億円**

○「新直轄方式」：**事業費2,000億円**

○「新直轄方式」により整備し供用する区間について、国が3/4、地方が1/4の負担により維持、修繕その他の管理を実施【新規】

：日本海沿岸東北自動車道（本荘～岩城：21km）

(2) 環状道路の整備の推進

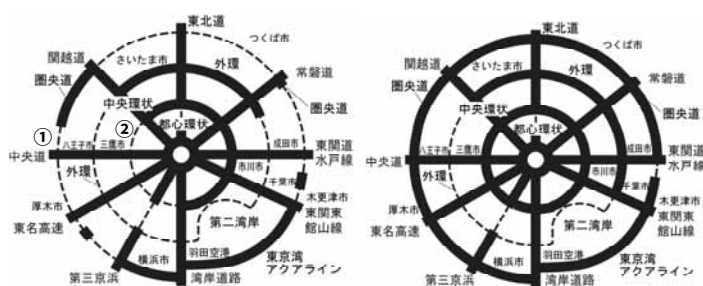
都市の骨格の形成に加え、交通渋滞の緩和、良好な生活空間創造のため、全国の都市圏において、環状道路の整備を重点的に推進します。

○H19までに三大都市圏の環状道路整備率を50%まで向上

○環状道路整備：**事業費7,105億円**

うち三大都市圏環状道路整備：**事業費4,709億円**

首都圏中央連絡自動車道（中央道（八王子JCT）～あきる野：10km）と首都高速中央環状新宿線（熊野町JCT～西新宿JCT：7km）が供用することにより、関越道から中央道間が完成。



〈現況〉

〈平成20年代半ば〉

【首都圏環状道路の効果】

H20年代半ば迄に全体の約9割完成



- ・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
- ・業務核都市や成田空港等の拠点を連絡し拠点分散型の都市ネットワークを構築

(3) 医療施設等の広域的な共有を可能とする高速定時サービスの提供

地方においては医療施設の統廃合により十分な医療サービスが受けられない地域や、道路の線形不良により救急車が高速で走れない状況が生じています。高速定時サービスの提供によって医療サービスを広域的に共有していくため、高規格幹線道路、地域高規格道路およびこれらへのアクセス道路を重点的かつ効率的に整備します。

○高度医療施設等への早急かつ安全なアクセスを可能とする高規格幹線道路等の整備：
きたかたのべおか
北方延岡道路（宮崎県）等

＜参＞ 1. 高度医療施設：脳卒中、心筋梗塞等の重篤な患者を24時間体制で受入、高度の診療を提供する救命救急センター等の第三次医療施設

(4)日常生活に必要な移動の確保

地域の幹線道路ネットワークの隘路の解消等による日常生活を営む上で必要不可欠な移動や、病院などの地域の暮らしにとって重要な拠点へのアクセスを確保するための道路整備を推進します。特に、合併市町村の拠点を連絡する道路整備を重点的に支援し、合併市町村の一体化を促進します。

○市町村合併支援道路整備事業：**事業費3,758億円**

志摩市（三重県）等 約370地域

○交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業：**事業費119億円**

主要地方道岐阜美山線（岐阜県）等 約20箇所

(5)魅力ある観光地づくりの支援

魅力ある地域を形成するため、地域との協働により、道路空間や沿道環境の整備や、利用者の視点に立った情報提供を推進します。

○「日本風景街道」の推進^{参2}

○走りやすさに関する情報によるカーナビの高度化支援^{参3}

○観光客のための道路案内システムの構築：**国費2億円**

(6)わかりやすい道案内の推進

わかりやすく目的地に案内するため、通り名での道案内方式や高速道路等の路線番号表示、交差点名表示の充実などの取組みを推進します。

○「通り名で道案内」方式の実施：長崎市、堺市等

○交差点名称を表す標識の充実及び道路地図・カーナビへの反映

(7)「道の駅」の新たな展開

「道の駅」利用者への情報提供の充実・強化を推進するとともに、非常用施設の整備等を進め防災拠点機能を高めます。

また、道の駅と周辺の自然や歴史、文化等のスポットを結び、回遊できる駅として整備・配置し、地域の面的な観光振興を支援します。



(8)首都高速道路・阪神高速道路の整備と利用促進

都市再生に寄与する環状道路の整備など都市高速道路の着実な整備を進めます。また、平成20年度に導入する対距離料金制^{参4}に向け、距離別や時間帯別の料金社会実験を引き続き行います。

(9)民間投資を誘発する都市基盤等の整備

中心市街地の活性化、都市拠点の形成、民間投資の誘発等を推進するため、民間開発のポテンシャルの高い地域での道路整備、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：秋葉原駅付近地区（東京都）等 約420地区

○市街地再開発事業：環状第二号線新橋・虎ノ門地区（東京都）等 約90地区

<参> 2. P22「4. 美しい景観や活力ある地域づくりのための「日本風景街道」の推進」参照

3. P13「(2). ITSの推進」参照

4. 「利用の程度に応じた負担」という考え方に基づく料金（平成20年度導入予定）

2. モビリティの向上

(1) 渋滞対策の推進

渋滞損失時間や主要渋滞ポイントなど実測データに基づき、関係機関と連携しながら優先的な取組みが必要な箇所を抽出し、対策を決定した上で予算を重点投資することにより、効率的・効果的な渋滞対策を実施します。

具体的には、三大都市圏における規格の高い環状道路整備、主要渋滞ポイント約2,200箇所等に対する対策としてバイパス整備、交差点改良、開かずの踏切等の対策や公共交通利用の支援、右折レーン設置等既存の道路空間の再配分、V I C S の整備やE T C の普及促進等を実施します。

H19までに道路渋滞による損失時間を約1割削減（H14比）

○交通円滑化事業：**事業費7,694億円**

(2) 違法駐車対策の推進

平成18年6月1日より改正道路交通法が施行され、放置駐車違反車両の取締りが一部民間委託されています。これによる駐車需要の高まりにも対応するため、駐車場整備に加えて、多様なユーザーのニーズに的確に応える駐車場案内システム等による既存駐車場の利用促進を図ることにより、違法駐車対策を一層推進します。また、荷主企業、物流事業者、駐車場事業者、地方公共団体等が連携して行う荷さばき駐車施設整備を支援します。さらに、整備が遅れている自動二輪車の駐車対策を実施します。

○自動二輪車駐車システム導入促進〔新規〕

(3) 都市・地域総合交通戦略の策定と事業の推進

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等が総合的な交通のあり方や必要な施策に関して目標を定め、戦略を策定する際に支援します。

また、歩行者、自転車、自動車の円滑な移動のための環境整備や、公共交通等の導入・利便性向上、交通結節点等の整備など、戦略に位置づけられた施策について、総合的かつ重点的に支援します。

○都市・地域総合交通戦略策定・事業推進：宇都宮市（栃木県）等 約20地区

(4) 交通結節点の整備

公共交通機関の乗継等の利便性向上のため、駅等の交通結節点において、鉄道施設等の民間施設の整備などと連携し、駅前広場における歩行者、自転車、自動車、公共交通等の乗換の円滑化を重点的に推進します。

○交通結節点改善事業：**事業費784億円**

渋谷駅地区（東京都）、静岡駅地区（静岡県） 約160箇所

○交通結節点における路面電車走行空間の整備（道路区域外の空間活用を含む）に対する支援〔新規〕

(5) 公共交通機関への支援

公共交通機関の利用促進による都市内交通の円滑化を促進するため、新たなLRTの走行空間整備や都市モノレール等の整備、バスの走行空間改善等を推進します。

- LRTの整備を関係部局の連携により総合的に支援：^{くればまちぶくろせん}呉羽町袋線（富山県）等
- 都市モノレール・新交通システムの整備：^{参5}日暮里・^{にっぽり}舎人線（東京都）等 6路線
- LRTの情報提供システムの開発等：**国費2億円**

(6) 路上工事の縮減

路上工事調整会議（道路管理者、占用企業者等で構成）の全国での実施や主要都市における年末・年度末工事抑制に続き、なお一層の縮減を図るため、地域住民や交通工学等の有識者の意見を聞きつつ、観光シーズンの工事抑制や、五・十日の工事抑制等の地域の行事や道路利用を踏まえたきめ細かな路上工事縮減を推進します。また、「問い合わせ番号」の全国展開など、利用者への路上工事についての広報を推進します。

H19までに路上工事時間を約4割削減(H14比)

3. 既存ストックの有効活用

(1) 高速ネットワークの効率的活用・機能強化（P24参照）

「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、平成20年の通常国会において、所要の法案を提出する予定です。

① 多様で弾力的な料金施策の実施

高速道路料金の引下げに伴う物流、交通渋滞、交通事故、環境等に与える効果と影響等を把握するための料金社会実験を実施します。

- 多様で弾力的な料金施策の実施：**国費360億円**

② スマートIC（ETC専用IC）の整備促進

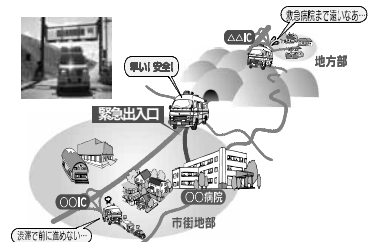
高速道路の利便性を向上し、地域生活の充実、地域の活性化を図るため、地域との調整を図りつつ、社会実験を実施するとともに、整備効果が高い箇所について本格導入を図り、引き続きスマートICの整備を促進します。



③ 緊急出入口の整備など高速道路のフル活用

救命救急活動や災害時の避難・救助活動においては高速道路を利用することが効果的です。このため、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、更なる整備を図ることにより、救命救急病院へのアクセス強化や災害時の避難活動等の迅速化を支援します。

【SA・PAに接続するスマートIC】



【緊急出入口のイメージ図】

- 緊急出入口の新規整備：約10箇所

＜参＞ 5. 都市モノレール・新交通システム：インフラ部（支柱、桁等）を道路事業により整備

④ ETC利用促進に向けた支援を実施^{参6}

利用者の利便性・快適性の向上や料金所周辺の環境改善、多様で弾力的な料金施策の実施のため、全国ネットワークに接続する地方道路公社の有料道路におけるETC整備への貸付制度やETC車載器リース制度等により、ETCへの利用転換の促進に向けて支援します。

○ネットワーク型公社有料道路への緊急ETC整備事業に係る貸付制度[新規]

H20春までに首都高速・阪神高速のETC利用率を約9割へ向上
(H17年度実績)(H18年度見込み)

(首都高速)	H18春 73%	⇒	H19春 80%
(阪神高速)	H18春 65%	⇒	H19春 75%

(2) ITSの推進

ETCやVICSの普及により着実に進展しているITSは、渋滞、交通事故、環境悪化等社会的課題の解決に貢献するセカンドステージに入っています。ITSの基盤となる情報収集及び情報提供施設等の整備を進めるとともに、一つのITS車載器で多様なサービスを利用できる車内環境を実現するためのシステムの具体化を図ります。

○ITSの推進：事業費640億円

①安全走行支援の推進

安全・安心の一層の向上のため、IT新改革戦略等を踏まえ、音声や静止画像の活用により安全走行を支援するAHS^{参8}を推進します。

②ITSサービスの高度化

円滑な交通を確保し環境の改善^{参9}を図るため、プローブ情報の活用^{参9}の検討等を行い、道路交通情報提供の充実を図るとともにITを活用した物流効率化の支援を行います。また、地図情報との連携や走りやすさに関する情報を活用したカーナビの高度化の支援、防災を含む道路管理及び特殊車両管理の高度化の検討等を実施します。

○環境負荷低減プローブ情報システムの構築[拡充]

③さらなるITSサービスへの取組

多様なニーズに対応するサービス展開や新規産業の創出等を図るため駐車場ゲートの通過や車両のフェリー乗船手続き等における民間事業者によるETCの応用利用の支援等を行います。



渋滞や事故発生と同時にカーブ手前で情報提供
[走行支援道路システム]

<参> 6. ETC総合情報ポータルサイト (<http://www.go-etc.jp>) 参照

7. IT新改革戦略：2006年1月にIT戦略本部決定。世界一安全な道路交通社会の実現を目指し、2010年から安全運転支援システムの全国展開を図ることが位置づけられている

8. AHS (Advanced Cruise-Assist Highway Systems)：走行支援道路システム。道路とクルマが連携し、センサや路車間通信などの技術を用いて交通事故や渋滞の削減を目指すシステム

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

III 安全・安心の確保

1. 防災・減災等 ～災害に強い国土づくり～

安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、高規格幹線道路や都市圏の環状道路等の防災性の高い道路網を整備するとともに、地震、津波、豪雨、豪雪等に対する道路の防災対策を推進します。

(1) 地震・津波対策の推進

首都直下地震等の大規模地震への対策が急務であり、地震発生時の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な道路交通を確保するとともに、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の落橋等による二次被害を防止する必要があります。



【兵庫県南部地震による橋脚の被災】



【耐震補強の実施により新潟県中越地震では甚大な被害無し】

このため、緊急輸送道路等の橋梁のうち特に優先的に耐震補強が必要な橋梁について、耐震補強3箇年プログラム^{参1}に基づき緊急的な対策を推進します。また、建築物の道路への倒壊を防止するための沿道建築物の耐震改修等への支援、津波被害を軽減するための避難路等の整備を推進します。

○緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強：事業費1,395億円

(高速道路の橋梁約2,000橋脚、一般道路の橋梁約1,000橋)

○耐震改修促進計画に基づく緊急輸送道路沿道の建築物の耐震改修等支援

○非常用施設を備え防災拠点となる「道の駅」整備の推進【再掲】

緊急輸送道路における緊急的な橋梁耐震補強の実施率

- ・高速道路(約35,800橋脚)・・・H16末(実績)92% ⇒ H19末(目標)概ね完了
- ・一般道路(約11,600橋)・・・H16末(実績)54% ⇒ H19末(目標)約8割

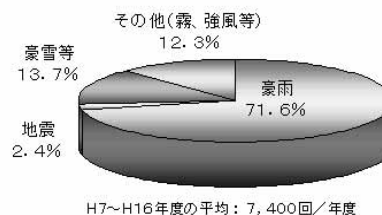
(優先確保ルート^{参2}は概ね完了)

(2) 豪雨対策等の推進

災害による道路の通行止め原因の約7割が豪雨によるものです。

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バイパス等の整備を推進するとともに、対策の迅速な実施等により事前通行規制の緩和を進めます。また、災害時において夜間の復旧作業を支える照明車等の災害対策用機械の整備を推進します。

○災害危険箇所のフォローアップ点検を踏まえ重点的に対策を実施



【災害による道路の通行止め原因の構成比】

- <参> 1. **耐震補強3箇年プログラム**：緊急輸送道路の橋梁、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁のうち、昭和55年より前の道路橋示方書を適用した橋梁等で、特に優先的に耐震補強を実施する必要がある橋梁を対象に、橋脚等の主要部分に対して緊急的な対策を実施することを目的とした計画(平成17年度～19年度)
2. **優先確保ルート**：主要な防災拠点(県庁、市役所等の行政機関、公共機関、医療拠点、自衛隊駐屯地等)や重要港湾、空港等を結ぶなど、緊急輸送道路のうち特に重要なもの

(3) 雪国の生活を支える冬期道路交通の確保

平成18年豪雪では、雪崩等のため集落の孤立等が発生しました。このため、雪崩予防柵設置等の防雪対策の推進や除雪の効率的実施等により、積雪寒冷特別地域における安定した冬期の道路交通の確保を図ります。

○除雪、防雪及び凍雪害防止等雪寒対策：**事業費1,023億円**

(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^{参3}内の防災環境軸^{参4}を構成する都市計画道路について、完了期間の宣言どおりに整備が進むよう重点的に支援するとともに、道路整備と一体となった沿道建築物の建替えを促進します。

○完了期間宣言防災路線の重点的支援：補助第81号線（東池袋）等

○市街地再開発事業の面積要件の緩和〔拡充〕

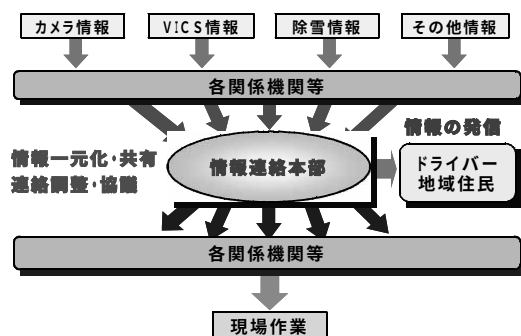
(5) 情報共有の仕組みと危機管理体制の強化

災害発生に伴う初動時の情報共有の強化と情報提供の迅速化等、体制の強化・再構築を図り、施設整備によるハード対策と一体となったソフト対策を進めます。また、甚大な災害時には資機材の貸与や被災調査の人的支援を実施するなど、地方公共団体への支援体制の充実を図ります。

○国道事務所等に情報連絡本部を設置するなど災害時の情報共有の強化

○規制開始・解除の見通し情報の提供

○ハザードマップを活用した救援ルートの確保計画の策定



大雪警報発令時には関係機関等が参集し情報を共有

【豪雪時の情報連絡本部のイメージ】

(6) 緊急出入口の整備など高速道路のフル活用

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、更なる整備を図ることにより、救命救急病院へのアクセス強化や災害時の避難活動等の迅速化を支援します。

○緊急出入口の新規整備

：約10箇所〔再掲〕



【既存の緊急出入口】



＜参＞3. 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

4. 防災環境軸：道路等の防災公共施設及び沿道建築物が一体となり、避難・延焼遮断機能を持つ都市の骨格軸

2.暮らし ～安全で安心できる暮らしの確保～

(1)交通事故対策の推進

平成18年の交通事故による死者数は、昭和30年以来51年振りに6千人台前半まで減少するに至りましたが、死傷者数は依然100万人を超えています。また、平成17年には歩行中や自転車乗用中の事故で約3,000人が死亡するという深刻な状況です。一方、交通事故は子供(19歳以下)の死因第一位ともなっています。

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、通学路を主とした歩道等の整備を推進します。

①幹線道路の交通事故対策

幹線道路において、「事故危険箇所」の対策等、死傷事故率の高い区間を優先度明示方式により抽出することで、より効果的・効率的な交通事故対策を推進します。また、個別の対策実施にあたっては「交通事故対策・評価マニュアル」

の活用や対策ノウハウの蓄積・共有等、引き続き科学的分析に基づく重点的な交通事故対策を推進します。

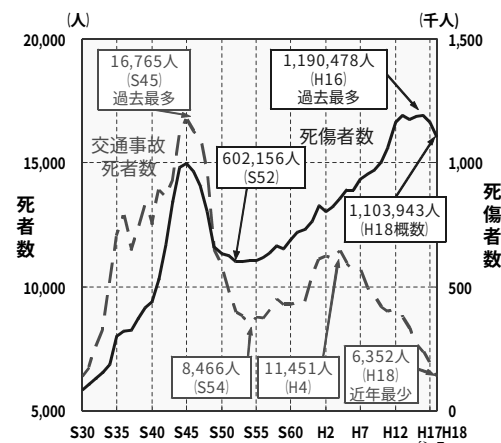
○交通事故対策の重点的实施：**事業費2,172億円**

②生活道路の面的な交通事故対策

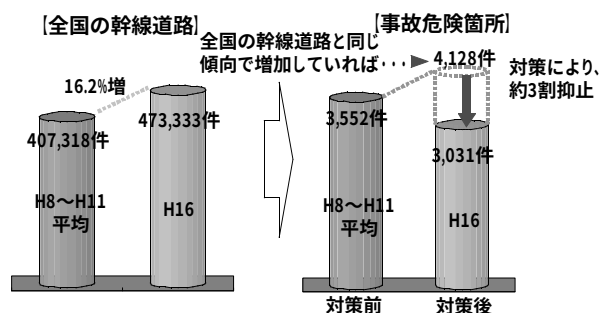
生活道路の対策には身近な道路の改変を伴う場合があることから、住民合意形成を得ながら公安委員会と連携して、「あんしん歩行エリア」の整備を推進します。

○あんしん歩行エリアの整備：**事業費846億円**

加賀市大聖寺地区(石川県)等 約550箇所



【交通事故死者・死傷者数の推移】



【事故危険箇所における交通事故抑止率】

<参> 5. 死傷者数の「H18概数」は、平成19年1月2日発表値であり、今後変更があり得る

6. **事故危険箇所**：死傷事故率が幹線道路平均の5倍以上の箇所等のうち、対策効果が早期に発現する箇所として指定した箇所

7. **優先度明示方式**：効果的・効率的に事業を進めるため、対策の必要性を示す客観的データを課題の高い順に並べて優先的に対策を実施すべき箇所を明示する方式

8. **交通事故対策・評価マニュアル**：交通事故対策の立案から評価までの手順や留意点等を体系的にまとめたもの

9. **あんしん歩行エリア**：事故の多い住居系地区又は商業系地区で、その外縁を幹線道路が構成する地区。都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して、歩道整備を始めとした面的かつ総合的な事故抑止対策を実施

③安全・安心な歩行空間の形成

子どもの悲惨な事故を防止し、安全・安心な歩行空間を形成するため、通学路等の歩道整備等による歩行者優先のみちづくりを推進します。

○通学路等における歩道等の整備の推進

○バリアフリー新法に基づく

重点的なバリアフリー化の推進（P20参照）



(2)踏切対策のスピードアップ

全国約3万6千箇所の全踏切を対象に平成18年1月から踏切交通実態総点検を実施。その結果より抽出した「開かずの踏切」^{参10}

等の緊急に対策が必要な踏切約1,800箇所に対し、歩道拡幅などの「速効対策」と連続立体交差事業などの「抜本対策」の両輪により総合的な対策を着実に進めます。

踏切交通実態総点検（約36,000箇所）

緊急対策踏切の抽出 約1,800箇所



※踏切交通実態総点検第一次結果による。(H18.8末時点)

①迅速な整備計画策定の促進

開かずの踏切連担区間等においては、周辺住民や有識者等を交えたオープンな議論により、道路管理者及び鉄道事業者の役割を明確にし、整備計画の策定を促進します。（緊急対策踏切の約4割策定済み）

②整備計画策定済み箇所での対策の強力な促進

整備計画に基づき踏切対策を強力に促進するため、改正踏切道改良促進法により対策の義務化を図る法指定をより積極的に行います。

- ・歩道拡幅等の速効対策の対象となる踏切は約1,100箇所
⇒平成19年度までに約4割の箇所に対策を実施^{参11}
- ・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
⇒踏切除去ペースを2倍にスピードアップ^{参12}
(H18年度～H19年度の事業箇所約230箇所、除却箇所約30箇所
(H13年度～H17年度の5年間に除却した箇所数と同程度)

○踏切道対策：事業費3,814億円

うち連続立体交差事業：事業費1,856億円

JR中央線、東武竹ノ塚駅付近（新規着工準備）等 62箇所^{参13}

○遮断時間短縮のための踏切システム高度化の拡充(賢い踏切)：国費11億円

(3)重量超過車両対策の推進

無許可や許可条件違反などの重量超過車両の走行や重大事故の発生を防止するため、自動計測装置の整備を促進し、計測データを基に指導警告書を発出するなど特殊車両通行許可制度の厳格な運用を図り、重量超過車両対策を推進します。

<参> 10. 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

11. 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500箇所）が対象

12. 抜本対策の対象踏切：開かずの踏切（約600箇所）及び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

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

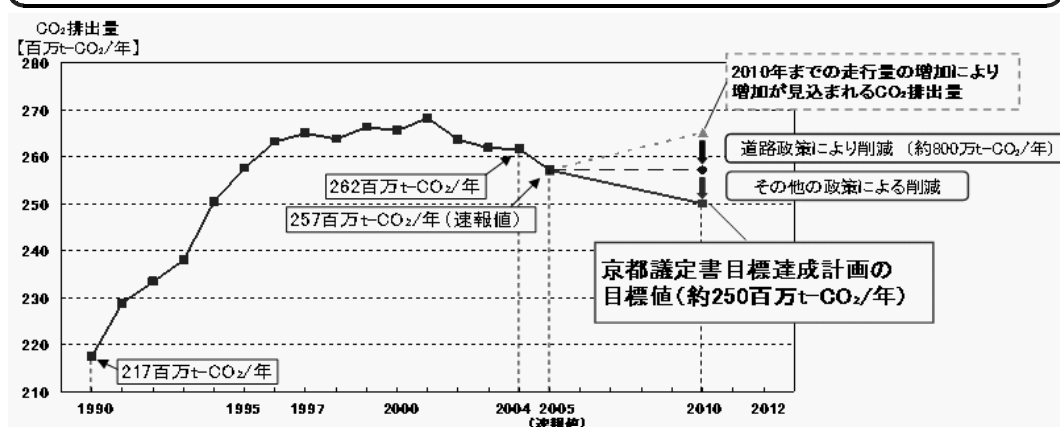
Ⅳ 豊かな生活環境の創造

1. 地球温暖化対策

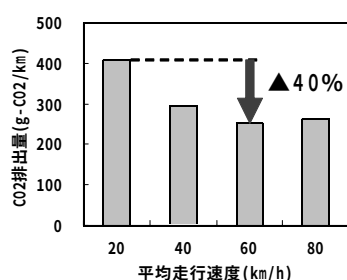
～道路政策における『CO₂削減アクションプログラム』の推進～

京都議定書目標達成計画^{参1}での運輸部門における目標値は約250百万t-CO₂/年となっていますが、2005年時点から2010年までに、自動車交通需要の拡大とこれに伴う渋滞などにより、CO₂排出量は約8百万t-CO₂/年増加すると推計されています。そこで、道路政策により2010年の排出量を2005年時点と比較して約8百万t-CO₂/年削減し、京都議定書目標達成計画の目標の達成を図るため、環状道路等の幹線道路ネットワークの整備等のハード施策や、エコドライブ等国民と連携した取り組み推進のためのエコロード・キャンペーン等のソフト施策を体系的かつ集中的に実施する『CO₂削減アクションプログラム』を推進します。

運輸部門におけるH22（2010年）のCO₂排出量をH17（2005年）時点と比較して約8百万t-CO₂/年削減



【運輸部門におけるCO₂排出量の目標と推移】



【走行速度とCO₂排出量】

【CO₂削減アクションプログラムの主な施策】

(1)人とか車のかかり方の再考	・個々人の自動車利用パターンの適正化 ・公共交通のシステム改善と運用改善 等
(2)渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現	・主要渋滞ポイント及びボトルネック踏切の対策 ・高速道路利用の促進 等
(3)道路空間の活用・工夫によるCO ₂ の削減	・道路緑化の推進 ・保水性舗装等の導入促進 等
(4)自動車交通の運用効率化	・ITSの活用等による道路交通情報の提供の充実 ・路上駐車対策 等

H24（2012年）までに交差点の立体化等により主要渋滞ポイント約1,800箇所^{参2}、ボトルネック踏切等約540箇所^{参3}の渋滞を緩和・解消

- <参> 1. 京都議定書目標達成計画：平成17年2月に発効した京都議定書の目標達成（2008年から2012年までの平均値が1990年比-6%）のために、産業部門・民生部門・運輸部門など部門別にCO₂削減量を定めた計画
2. P11に記載されている主要渋滞ポイント約2,200箇所のうち、H24までに対策を完了する箇所
3. ボトルネック踏切：開かずの踏切、または自動車ボトルネック踏切

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や快適さを実感できる道路空間整備のため、バイパス整備・交差点改良等のボトルネック対策・遮音壁設置・低騒音舗装の敷設・新エネルギー（太陽光・風力等）を活用した道路施設の整備など、沿道環境改善事業等を継続的に推進します。

また、都市内における幹線道路同士の交差点部など、騒音や大気質の状況が環境基準を大幅に上回っている箇所については、地方公共団体などの関係機関と連携して、沿道環境改善事業等を集中的に実施することにより、環境基準の達成を目指します。

○沿道環境改善事業：事業費 2,007 億円

- 1) H19までにNO₂の環境基準達成率を約9割まで向上^{参4}
達成率の推移：H15（実績）53% ⇒ H17（実績）74%^{参4}

2) H19までにSPMの環境基準達成率を概ね100%まで向上^{参4}
達成率の推移：H15（実績）78% ⇒ H17（実績）95%

注）当該指標（NO₂、SPM）の算出に当たっては、国土交通省設置の常時観測局を対象としている。

- H19までに夜間騒音要請限度の達成率を72%まで向上^{参5}
達成率の推移：H15（実績）64% ⇒ H17（実績）71%

注）当該指標は、直轄国道のうち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^{参6}の実用化に向け、これまでに開発・試作した車両の公道走行試験を行って、安全性等に関する技術基準の策定を行います。また、実用性向上のための開発として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、低公害車の燃料供給施設等の設置への支援や低公害車の導入等への補助を行い、低公害車の普及を促進します。

(3) 都市部のヒートアイランド現象への対応

ヒートアイランド現象の著しい都市部において快適な歩行空間を確保するため、保水性舗装など路面温度を低下させる効果がある舗装の面的敷設を実施するとともに、道路緑化を推進します。

<参> 4. 「平成15年度道路行政の達成度報告書／平成16年度道路行政の業績計画書」（平成16年7月）において設定した目標

5. 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日閣議決定）において設定した目標

6. 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）自動車など、排出ガス性能を大幅に改善した自動車

3. 快適な生活環境の構築と活力ある市街地の形成

歩行者等の安全・快適な道路利用を優先するとともに、住民の身近なニーズに対応した道路緑化や無電柱化等の質の高い生活環境の創出など、身近な改善を実感できるみちづくりを推進します。

(1) 歩行空間のバリアフリー化^{参7}の推進

旅客施設や建築物など及びこれらの間の道路等を一体的に整備することにより、高齢者、障害者等の移動等の円滑化を促進することを目的としたバリアフリー新法を平成18年12月に施行しました。これにより、これまでの旅客施設周辺の道路に加え、官公庁や福祉施設などの施設間の道路のうち多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路においても、道路移動等円滑化基準^{参8}に基づいて、連続したバリアフリー歩行空間を重点的に整備します。

H19までにバリアフリー化された道路の割合^{参9}を約5割まで向上
割合の推移：H17(実績) 39% ⇒ H18(見込) 45%

○市街地の歩行空間のバリアフリー化：事業費6,304億円

(2) 無電柱化により安全・快適・美しい都市空間を形成

都市災害の防止やバリアフリーの観点からの安全で快適な通行空間の確保、及び都市景観の向上等を図るため、「無電柱化推進計画」(H16～H20)に基づき、面的な無電柱化を推進します。

また、電線共同溝本体構造の見直し等によるコスト縮減に一層取り組むとともに、非幹線道路の歩道の無いもしくは狭い箇所について、トランスの設置場所や管路の配管方法等の検討、トランスのコンパクト化等の実用化に向けた試作や性能試験を行うことなどにより、効率的な無電柱化を推進します。

H19までに市街地の幹線道路の無電柱化率を15%まで向上
無電柱化率の推移：H17(実績) 11% ⇒ H18(見込) 13%

○無電柱化の推進：事業費1,678億円

○特殊トランス等の開発など効率的な無電柱化手法に関する調査

：国費14億円

<参> 7. 歩行空間のバリアフリー化：幅の広い歩道の整備や歩道の段差解消、勾配の改善等

8. 道路移動等円滑化基準：バリアフリー化のために必要な道路の構造基準

9. 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

(3) 快適な生活環境創出のためのみちづくり

地域や住民の主体的な取り組みによる身近な道路の改善を促進するため、意欲の高い地方公共団体、NPO等が進める歩行者・自転車優先の安全・快適な「暮らしのみちゾーン・トランジットモール」の形成を社会実験や地域間でのノウハウ交換の促進等により支援します。あわせて、交通安全事業統合補助制度や地方道路交付金事業等を活用し、身近な道路の改善ニーズに的確に対応します。また、身近な道路のニーズに応える先進的施策を強力に推進するため、全国の見本となるスーパーモデル地区を平成19年度までに構築します。



【モデル地区（津和野地区）の整備イメージ】

○暮らしのみちゾーン・トランジットモールの形成：

松山市道後地区^{とうご}（愛媛県）等 55地区

○スーパーモデル地区の構築

- ・暮らしのみちゾーンモデル地区：鶴岡市湯温海地区^{ゆあつみ}（山形県）等 6地区
- ・自転車利用促進モデル地区：前橋市^{まへはし}（群馬県）等 3地区
- ・バリアフリーモデル地区 6地区 ・無電柱化モデル地区 4地区

(4) 活力ある市街地形成のためのみちづくり

中心市街地活性化法を平成18年8月に施行しました。今後、市町村が作成し総理大臣の認定を受けた基本計画に位置づけられた幹線道路、交通結節点、駐車場、歩行者空間等の整備や公共交通導入促進・利用促進を重点的に支援する等、活力ある市街地形成のためのみちづくりを促進します。

(5) 安全・快適な自転車利用の促進

① 都市内の自転車利用促進

自転車歩行者道の構造分離、路肩等の空間のカラー舗装化や縁石の設置等により、安全・快適な自転車走行空間を創出します。また、既存空間を積極的に有効活用するなど走行需要に柔軟に対応した自転車ネットワークの検討を支援します。

また、平成18年11月に道路法施行令を改正^{参10}したことなどを踏まえ、路上スペースを活用した駐輪場や自動二輪車駐車場の整備を推進します。

○自転車利用環境の整備：**事業費273億円** 静岡市（静岡県）等 約60都市

＜参＞10. 道路占用許可に係る工作物等として自転車等を駐車させるため、必要な車輪止め装置その他の器具を追加する等の改正

② 自転車で巡る地域観光

案内標識やマップを整備し、また、サイクリングを楽しみながら観光施設等の地域の魅力を堪能するサイクルツアーに取組む地区を追加募集し、施設整備や広報活動等の支援により地域の活性化を図ります。

○サイクルツアーの推進：サイクリングで感じる歴史の趣き(美濃市)等 15地区

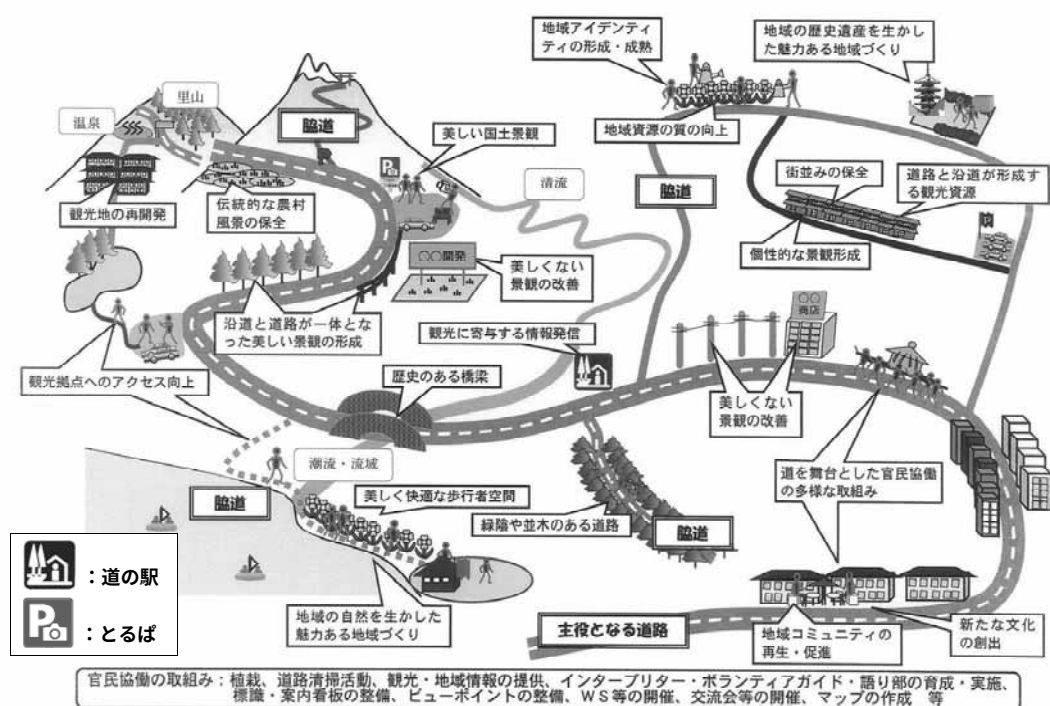
4. 美しい景観や活力ある地域づくりのための「日本風景街道」の推進

官民の「対話と協働」のもと、全国各地に美しい風景を拓けながら地域コミュニティの再生を図るとともに、景観、自然、歴史、文化など地域資源や個性を活かした多様で質の高い風景を形成する運動を継続的に実施し、国民運動にまで展開することを目指す「日本風景街道（シーニック・ハイウェイ・ジャパン）」を推進します。

そのため、日本風景街道戦略会議では、ルートの公募に対し応募頂いたルートの活動状況等を踏まえ、日本風景街道の理念、仕組み、制度を確立し、人材確保や広報・PR等の行動戦略を策定します。

また、個別のルートについては、国もNPO等の地域の活動主体が行う活動と協働するとともに、様々な主体の協働による多様な道路機能の発揮^{参11}のために構築する制度を積極的に活用します。

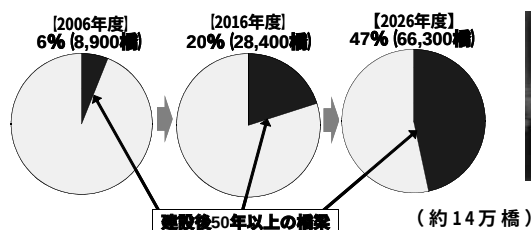
○日本風景街道(シーニック・ハイウェイ・ジャパン)の推進：国費2億円



V 既存ストックの長寿命化

1. 効率的な道路管理の実施

今後、道路ストックは急速に高齢化し、例えば、建設後50年以上経過した橋梁の全橋梁に対する割合は、現在の6%が20年後には47%と大幅に増加し、適切な修繕を行わなければ架替えなど近い将来大きな負担が生じます。特に、自然・交通条件の厳しい地域の橋梁では塩害、疲労等による重大な損傷に対して早急な対応が必要となっています。



【鋼桁の疲労】



【コンクリート床版の抜落ち】



【鋼桁の著しい腐食】

【建設後50年以上経過橋梁割合(一般道路)】

(1) 効率的な道路ストック管理の実施

今後、高齢化する道路ストックが増大することを踏まえ、点検により道路ストックの健全度^{参1}を把握し、予防保全^{参2}の実施や橋梁の長寿命化など、経済的な道路管理を行います。また、日本の厳しい自然・交通条件を踏まえた適切な管理手法を検討します。

緊急な対策が必要な橋梁について、抜本的な修繕を行い、長寿命化を推進

【緊急対策実施率(対象約2,500橋)】 H17(実績)23% ⇒ H18(見込)約50% ⇒ H19(目標)約90%

累積実施数

約600橋

約1,200橋

約2,200橋

(2) 自治体が管理する道路橋の長寿命化修繕計画策定事業の創設[新規]

自治体管理橋梁について、長寿命化及び修繕・架替えに係る費用の縮減を促進する政策転換を図るため、長寿命化修繕計画の策定費用への補助を行うとともに、平成24年度以降は修繕・架替えへの補助は当該計画に基づくものに限定し、自治体の効率的な道路橋管理を支援します。

(3) 日常管理、道路維持のコスト縮減

国管理道路の日常管理について、安全を確保しつつ可能な限りコスト縮減を図り、平成19年度は平成14年度比で費用を約3割縮減した水準(例えば除草や清掃の年平均頻度を概ね半減)とします。

国管理道路の舗装について、打換えや切削オーバーレイ等の前に、予防的にシール注入、切削(こぶ取り)をするプロセスを修繕として加え、長寿命化を図ります。

(4) 道路管理技術の開発

効率的な管理を行うため、非破壊検査やモニタリング等、補修・点検技術等について民間等と共同して技術開発を行うとともに、的確な管理を実施するための技術者を育成します。

- <参> 1. **道路ストックの健全度**：各部材の損傷状況等に基づき、ストックの状態を総合的に評価した指標。定期点検等により把握する。国管理橋梁では5年に1回の定期点検により把握。自治体管理橋梁については損傷把握の手法など技術支援を実施
2. **予防保全**：損傷が顕在化する前の軽微なうちに予防的に対策を行う管理手法
3. **緊急な対策が必要な橋梁**：国管理橋梁約9,400橋のうち点検結果(平成16年度末)から、緊急対策を行わなければ数年で安全な通行が困難になるなど深刻な事態が発生する可能性がある橋梁
4. 市町村管理の橋梁は平成26年度以降とする

VI 高速ネットワークの効率的活用・機能強化

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ため、料金社会実験などを実施します。

【我が国の高速道路の課題】

- ・整備の経緯の違い等により、料金体系がまちまち
- ・料金水準が欧米諸国に比べ極めて高水準
(日本：24.6円/km ⇔ 仏：約11.5円/km、伊：約7.5円/km)
- ・平均インターチェンジ間隔(約10km)は、欧米諸国(約5km)の約2倍

(1)多様で弾力的な料金施策の実施：国費360億円

高速道路料金の引下げに伴う物流、交通渋滞、交通事故、環境等を与える効果と影響等を把握するための料金社会実験を実施します。

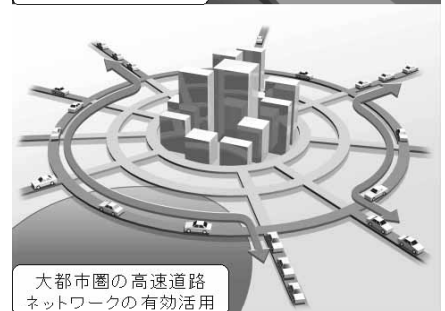
【主な実験内容】

○物流の効率化を促進するための割引導入に向けた社会実験



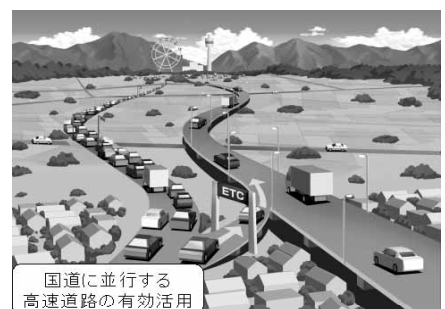
○大都市圏の高速道路ネットワークを有効活用するための割引導入に向けた社会実験

- ・首都高速道路・阪神高速道路の対距離料金導入に向けた社会実験
- ・環状道路等の高速道路ネットワークを有効活用するための社会実験



○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・緩和するための割引導入に向けた社会実験

- ・週末の観光利用等を分散するための社会実験
- ・一般有料道路の時間帯割引の実施に関する社会実験



(2)スマートIC（ETC専用IC）の整備促進

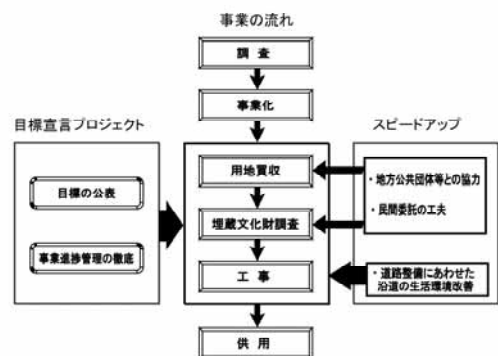
高速道路の利便性を向上し、地域生活の充実、地域の活性化を図るため、地域との調整を図りつつ、社会実験を実施するとともに整備効果が高い箇所について本格導入を図り、引き続きスマートICの整備を促進します。

VII 道路施策の進め方

1. 目標宣言プロジェクト等による事業のスピードアップ

(1) 目標宣言プロジェクトの全国展開

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、プロジェクト・マネジメント^{参1}を強化し、事業のスピードアップを図ります。なかでも、5年以内に供用を目指す効果の高い事業について、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「目標宣言プロジェクト」を全国で実施します。



【事業のスピードアップ概要フロー】

○目標宣言プロジェクト：首都圏中央連絡自動車道等

(2) 用地取得と埋蔵文化財調査の迅速化

迅速に道路用地を取得するため、土地収用制度の適切な運用や用地取得の地方公共団体等への委託を推進するとともに、用地補償国債の適用対象を一定条件を満たす小規模物件まで拡充します。また、埋蔵文化財調査の促進のため、地方公共団体等の協力を得つつ民間委託や調査員の広域的確保などの取組みの拡大に努めます。

(3) 沿道コミュニティへの配慮と協力促進

大都市の環状道路等の整備により、沿道の生活環境に与える影響が懸念される地域において、道路空間の緑地化、公園の整備、代替地の確保等に努め、沿道住民の懸念の軽減・緩和を図ります。

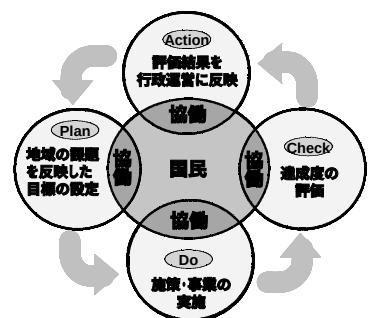
2. 国民の視点に立った道路行政の推進

(1) 成果志向の道路行政マネジメントの強化

国民の視点に立ち、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換を図るため、成果志向の道路行政マネジメントの浸透・定着を図ってきたところです。今後は、地方公共団体等と連携し、国民に見える道路行政マネジメントの強化を図ります。

① 国民との協働による道路行政の推進

国民と道路行政が進める施策の目的、重要性等に関する認識を共有するとともに、国民のニーズにきめ細かく対応することにより、よりよい道路行政を推進していくため、国道事務所等において目標の設定から実施、評価の各段階について、NPO等の市民団体をパートナーとするなど、国民と協働して道路施策を推進します。



【国民と協働する道路行政マネジメント】

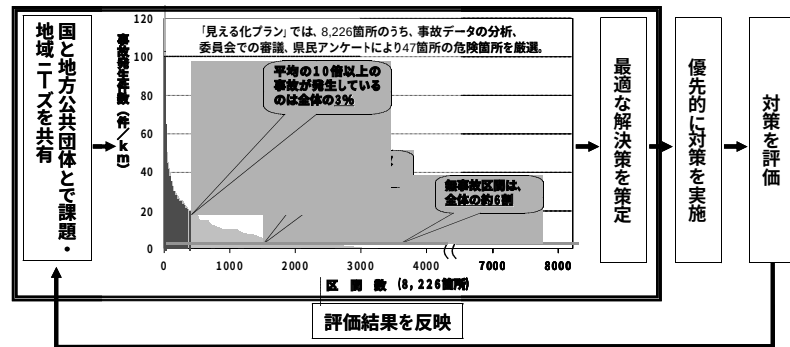
<参> 1. プロジェクト・マネジメント：チームに与えられた目標を達成するために、人材・資金・設備・物資・スケジュールなどを的確に調整し、全体の進捗状況を管理する手法

また、国民と密接に関わる道路管理の分野においては、ボランティアサポートプログラム^{参2}等の活動やその交流に対して支援します。

②地方公共団体との連携によるマネジメントの推進

より効率的な道路行政を目指し、各地域においての課題やニーズを地方公共団体と共有、国と地方とが連携して最適な解決策を見出し、優先度が高いところから対策を実施します。

(地方と連携している例)「道路見える化計画^{参3}(山梨県交通安全対策の例)」



③有料道路事業におけるマネジメントの推進

有料道路事業においても、協定を踏まえた本線渋滞損失時間等のアウトカム指標を導入し、高速道路の維持・管理に関するマネジメントの取組みを推進します。

(2)国民の多様なニーズに応える仕組みの充実

「道の相談室」や「道路緊急ダイヤル」の一層の活用により、道路に関する必要な情報を収集するとともに、国道事務所等における施策の実施にあたり、引き続き各種モニターの積極的な導入を推進するなど、道路管理者が地域住民や市民団体等と連携しつつ、道路に関する身近できめ細かなニーズを積極的に把握するための取組みを推進します。

さらに、地域住民や市民団体等の協力も頂きながら、国と地方公共団体が連携し、道路の整備や管理に係る潜在的なニーズへの対応を図る取組みを推進します。



＜参＞2. ボランティアサポートプログラム：地域住民団体が道路管理者・自治体と協定を結び、道路の美化活動や道路異常の発見・通報等を行い、それを用具の支給等により道路管理者・自治体がサポートするシステム

3. 道路見える化計画：効率的に道路行政を推進するために、各都道府県と連携して課題のデータや、それに基づいた解決策とその結果を国民に「見える化」したり、工事の実施の際にも何のための工事か「見える化」したりするなど、今まで見えにくかった道路行政をもっとわかりやすく「見える化」する計画

4. 平成18年3月31日に高速道路会社6社と独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構との間で締結

(3)事業評価の徹底

個別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、引き続き個別事業の厳格な評価^{参5}を徹底します。また、環境・安全等のより多様な便益要素を評価対象に取り入れ、的確な分析と説明に努めます。

(4)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、公正性を確保するため、構想段階^{参6}から市民参画型道路計画プロセスを推進します。

また、より国民のニーズを反映させるため、社会資本整備重点計画の策定に向けた今後の道路政策の検討にあたっては、全国の市町村や経済団体、有識者をはじめとした多くの国民・団体から幅広く意見を聴くプロセスを導入します。

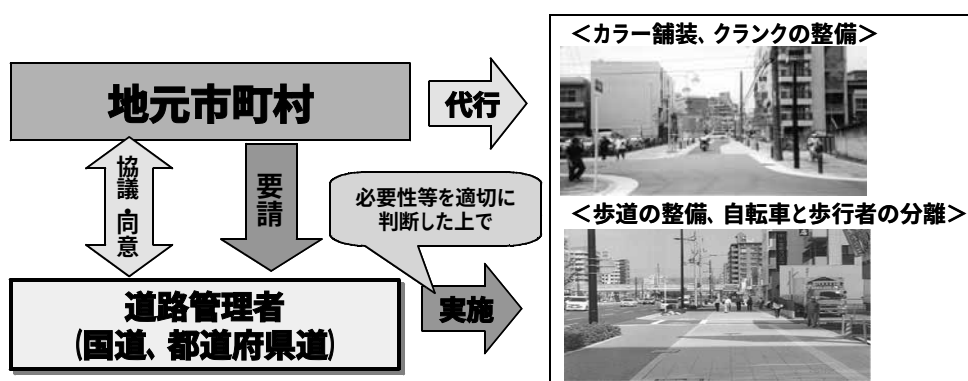
3．様々な主体の協働による多様な道路機能の発揮

道路の機能として、これまで重視してきた自動車交通の円滑化と安全に加え、安全な歩行空間としての機能や地域のにぎわい・交流の場としての機能など道路が有する多様な機能を発揮するため、道路法の一部を改正し、市町村や沿道住民等のニーズに即して柔軟に道路管理を行うことができる制度を構築します。

(参考) 道路法の一部改正案の概要

- ・市町村による国道・都道府県道の歩道等の整備の代行、要請
- ・道路管理者と沿道住民による道路外利便施設^{参7}の協定制度、
NPO等による道路占用の特例

等



【市町村による国道・都道府県道の歩道等の整備の代行、要請】

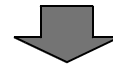
＜参＞ 5. 事業評価実施要領（平成10年3月策定）等に基づき実施してきた費用便益比（B/C）を含む個別事業評価を新規事業採択時の評価、事業途中段階の再評価、完成後に行う事後評価として実施

6. 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

7. **道路外利便施設**：道路の区域外にある道路利用者の利便を増進する並木、街灯、ベンチ等の工作物や施設



道路外利便施設
(例:並木、街灯、ベンチ等)



道路管理者と沿道住民(施設所有者)が協定を締結し、道路と沿道の施設を一体的に管理。施設所有者が代わっても協定の効力は承継。

【道路管理者と沿道住民（施設所有者）による道路外利便施設の協定制度】

4. コスト構造改革の推進

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

また、将来の維持管理費の縮減については、道路ストックの増大に対応し、適切な時期に的確な道路構造物の補修を行い、ライフサイクルコストを低減するなど積極的な対策を実施します。

H19までに総合コスト縮減率を15%縮減（H14比）

5. 公共工事の品質確保の促進と入札談合の再発防止

緊急公共工事品質確保対策^{参8}を踏まえ、良質な社会資本を形成するため、「公共工事の品質確保の促進に関する法律」に基づく価格と品質が総合的に優れた真の技術力競争を実現する総合評価方式による調達や新技術の活用を推進します。

また、高速道路や直轄国道の工事について、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など、入札談合の再発防止を図ります。

6. 国と地方のパートナーシップ

地方の自主性・裁量性を高めるため、補助国道事業の制度の拡充や地方道路整備臨時交付金の都道府県道・市町村道間の流用に伴う手続きの簡素化を実施します。

○一般国道小規模事業一括補助制度の創設【新規】

- ・地域の自然的又は社会的特性に即した道路交通に関する課題を早期に解決するため、地域内で計画的かつ一体的に実施する一般国道の小規模事業（特殊改良事業、道路補修事業、災害防除事業が対象）について、当該地域一括で補助する制度を創設

＜参＞8. 緊急公共工事品質確保対策：低価格による受注件数が高水準で推移し、公共工事の品質確保が困難になる恐れがあることから、平成18年12月に入札段階を中心とした新たな対策（総合評価落札方式の拡充など）を緊急的に実施することとしたもの

第6 主な新規制度等

1. 高速ネットワークの効率的活用・機能強化に向けた弾力的な料金設定に関する社会実験(P.24参照)

「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)に基づき、平成20年度以降、高速道路料金引下げ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ています。このため、料金引下げに伴う効果と影響等を把握する料金社会実験を実施します。

2. ネットワーク型公社有料道路への緊急ETC整備事業に係る貸付制度の創設 (P.13参照)

全国ネットワークに接続する地方道路公社の有料道路について、ETC未整備道路の早期解消を図るため、これらの有料道路のETC整備費用に対して、無利子貸付を行います。(貸付率：2／3)

3. 長寿命化修繕計画策定事業の創設 (P.23参照)

今後高齢化する、地方公共団体が管理する道路橋の急速な増大に対応するため、橋梁の長寿命化及び橋梁の修繕・架替えに係る費用の縮減に資する長寿命化修繕計画を策定する地方公共団体に対し、当該計画策定に要する費用を補助します。

4. 一般国道小規模事業一括補助制度の創設 (P.28参照)

都府県及び政令指定都市における一定の地域内において、地域の自然的又は社会的特性に即した道路交通に関する課題を早期に解決するため、地域内で計画的かつ一体的に実施する一般国道の小規模事業(特殊改良事業、道路補修事業、災害防除事業が対象)について、一括で補助します。

5. 直轄事業による高速自動車国道の維持、修繕その他の管理に要する費用の国と地方の負担割合(P.9参照)

平成19年度以降、順次供用する直轄事業による高速自動車国道の各区分について、供用後の維持、修繕その他の管理に要する費用について、国と地方において下記の割合でそれぞれ負担することとします。(国：3／4、地方：1／4)

6. 交通結節点における乗り換え円滑化のための制度拡充 (P.11参照)

交通結節点改善事業に、円滑な乗り換えを確保するために必要となる路面電車の走行路面・停留所等の整備(道路区域外の空間を活用するものを含む)を追加します。

7. 貨物車駐車施設の整備等による交通円滑化(一般会計) (P.8参照)

荷主企業、物流事業者、駐車場事業者、地方公共団体等が連携して行う貨物車用駐車場の設置など荷さばき駐車を削減する取組に対して、駐車施設に必要な機器設置への支援をモデル事業として実施するとともに、これを通して荷さばき駐車場の効率的な設置方策の検討を行います。(駐車施設に必要な機器設置費の1／2を助成)

8. 自動二輪車駐車システム導入促進(一般会計) (P.11参照)

機械式駐車場の構造、機械、設備について、自動二輪車に対応した駐車システムの開発、安全性検証を行います。

第7 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・安心の確保、豊かな生活環境の創造の各分野の施策に取り組みます。

I 国際競争力の強化	<道路施策>	<連携する施策>
国際水準の物流ネットワークの整備 (P. 8)	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（特にスーパー中枢港湾）の拠点整備等、海上保安、荷役・貨物運送等の運輸サービス向上 （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

魅力ある観光地づくりの支援 (P.10)	地域との協働による道路空間や沿道環境の整備や、利用者の視点に立った情報提供を推進 観光客のための道路案内システムの構築等	ビジット・ジャパン・キャンペーンの強化・高度化、観光ルネサンス事業の推進、ニューツーリズム創出・流通促進事業の創設等 （総合政策局）
	→円滑な移動の確保や積極的なPR活動による観光地の魅力増進	

都市・地域総合交通戦略の策定と事業の推進 (P.11)	歩行者、自転車、自動車の円滑な移動のための環境整備や、公共交通等の導入・利便性向上、交通結節点等の整備など、戦略に位置づけられた施策について、総合的かつ重点的に支援等	接続バス、PTPS(Public Transportation 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	

交通結節点の整備 (P.11)	駅前広場における歩行者、自転車、自動車、公共交通等の乗換の円滑化による交通結節機能強化等	鉄道駅の改良、バリアフリー化、低床バス車両の導入推進等 （鉄道局、自動車交通局 等）
	→公共交通機関の乗継等の利便性向上及び中心市街地ににぎわい創出	

III 安全・安心の確保

地震対策の推進 (P.14)	耐震改修促進計画に基づく緊急輸送道路沿道の建築物の耐震改修等支援等	沿道建築物の耐震化等 （住宅局）
	→緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化の促進	

津波対策の推進 (P.14)	市町村等が実施する津波からの避難路等の整備支援、「道の駅」の防災拠点化等	避難地、海岸堤防、防災公園 等 （港湾局、河川局 等）
	→津波避難路、避難地の整備等による総合的な津波対策	

密集市街地における都市 防災対策の推進 (P.15)	完了期間と5年以内の防災機能概 成とを宣言した防災環境軸を構成 する都市計画道路の整備等 →重点密集市街地内の防災環境軸の重点整備	防火規制、不燃化支援等 (住宅局、都市・地域整備局)
--	--	-------------------------------

情報共有の仕組みと危機 管理体制の強化 (P.15)	ハザードマップを活用した救援ル ート確保計画の策定等 →災害時における救援活動の支援	洪水ハザードマップの整備等 (河川局)
--	--	------------------------

交通事故対策の推進 (P.16)	交差点改良、歩道の設置等 →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	速度規制等の交通規制 信号機等の整備等 (警察庁)
----------------------------	--	---------------------------------

踏切対策のスピードアップ (P.17)	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 →歩道拡幅等の速効対策の対象となる踏切は約1,100箇所。平成19年度 までに約4割の対策を推進	視認性の高い警報機・遮断機の 設置等 (鉄道局)
-------------------------------	---	--------------------------------

IV 豊かな生活環境の創造

大型ディーゼル車等の低 公害化の促進 (P.19)	道路管理用車両への活用を目的と した次世代低公害車の技術開発の 支援等 低公害車の導入等への補助 →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 ・普及促進	次世代低公害車の開発・実用化の 促進を目的とした基準等の策定等 エコドライブ管理装置等への補助 (自動車交通局)
---	---	---

安全・快適な自転車利 用の促進 (P.21)	既設の道路等に、自転車走行空間、 案内標識やたまり空間等の休憩施 設を整備 自動二輪駐車場や荷さばき駐車場 の整備等 →自転車走行空間の創出、荷さばきスペース、自動二輪車の駐車場整備 等の駐車対策を実施	違法駐車取締り強化 (警察庁)
--------------------------------------	---	--------------------

(参考資料)

1 平成19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	19年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)
特 定 財 源	3,407,629	3,542,868	0.96
揮 発 油 税	2,839,498	2,957,336	0.96
収 入 額	2,844,900	2,895,300	0.98
決算調整額	△5,402	62,036	—
石 油 ガ ス 税	13,231	14,332	0.92
収 入 額	14,000	14,000	1.00
決算調整額	△769	332	—
自動車重量税※	554,900	571,200	0.97
貸付金償還金等	81,428	60,453	1.35
一般財源 (NTT-A)	20,286	36,154	0.56
合 計	3,509,343	3,639,475	0.96

- ＜注＞ 1. 平成19年度道路整備関係国費には、道路整備特別会計国費のほか、P44に掲げた道路特定財源を活用した関連施策に係る経費を含む
2. 自動車重量税※は法令上特定財源とする規定はないが、運用上国分の約8割(77.5%)は特定財源として扱われている
3. 貸付金償還金等は、道路開発資金貸付金償還金、雑収入等、道路整備特別会計の固有の収入である

(2) 地方費

(単位：百万円)

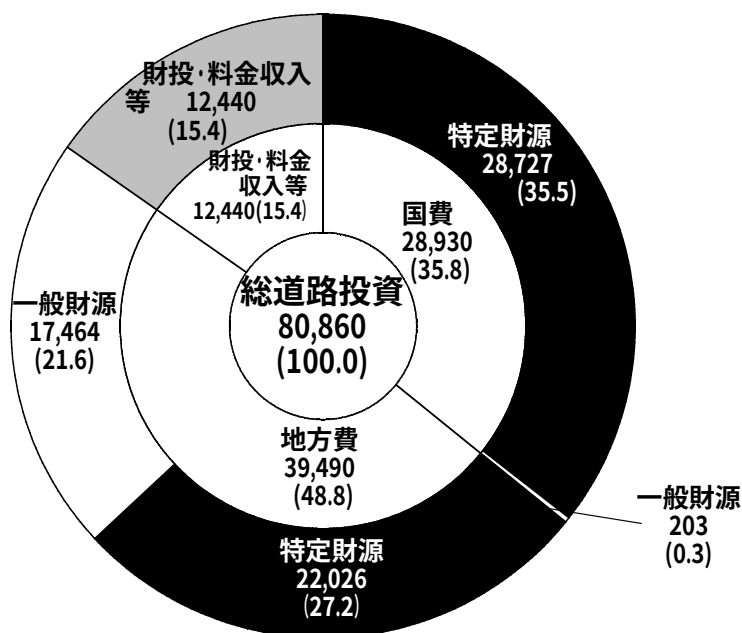
区 分		1 9 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍率 (A ／ B)
所 要 額	直 轄 事 業 負 担 金	599,917	601,853	1.00
	補 助 事 業 負 担 金 等	444,837	457,950	0.97
	地 方 道 路 交 付 金 事 業	570,185	595,035	0.96
	機 構 ・ 公 社 等 へ の 出 資 金 等	74,043	96,311	0.77
	地 方 単 独 事 業	2,260,000	2,390,000	0.95
	合 計	3,948,982	4,141,149	0.95
財 源 内 訳	特 定 財 源	2,202,600	2,232,100	0.99
	地 方 道 路 譲 与 税	307,200	311,000	0.99
	石 油 ガ ス 譲 与 税	14,000	14,200	0.99
	自 動 車 重 量 譲 与 税	359,900	370,700	0.97
	軽 油 引 取 税	1,036,000	1,062,000	0.98
	自 動 車 取 得 税	485,500	474,200	1.02
	一 般 財 源	1,746,382	1,909,049	0.91
	合 計	3,948,982	4,141,149	0.95

＜注＞ 地方単独事業及び財源内訳の計数は、見込値を含み変動することがある

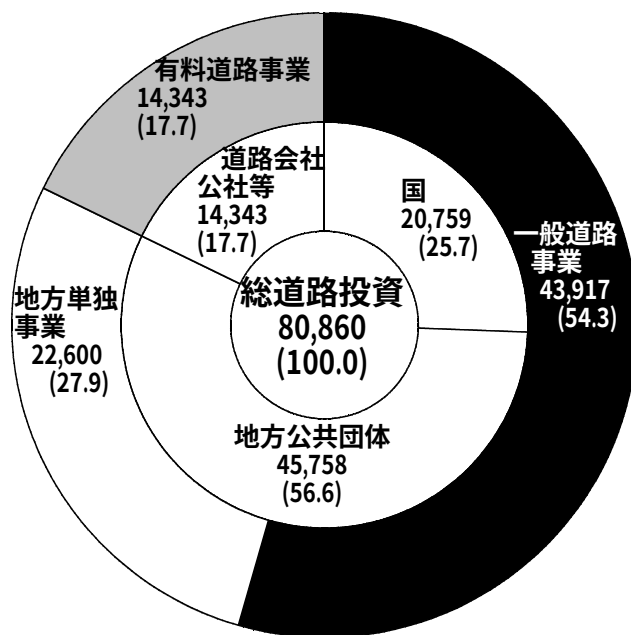
(3) 道路投資の財源構成及び事業別構成

(単位：億円)
() 内は構成比 (単位：%)

①財源構成



②事業別構成



- <注> 1. 総道路投資には、P44に掲げた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
2. 本図のほかに、現行の暫定税率を設定した平成15年度以降に、補正予算における防災対策など、一般財源で行った道路整備の一部の事後的調整（自動車重量税のうち1,806億円）、及び安全・安心のための防災対策を平成18年度補正により措置したことに伴う調整分（自動車重量税のうち1,480億円）がある
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の全額 (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(案)及び平成19年度地方財政計画(案)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、各係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(案)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 (全額地方へ譲与) (国税) (円/リットル)	地方道路税 (全額地方へ譲与) (国税) (円/リットル)	軽油引取税 (地方税) (円/リットル)	石油ガス税 (1/2を地方へ譲与) (国税) (円/kg)	自動車取得税 (地方税) (%)	自動車重量税 (1/3を地方へ譲与) (国税) (円/0.5t年)
第1次 29～33年度 2,600億円	昭和29	(4月)13.0					自動車取得税及び自動車重量税の税率は自家用乗用車のもの
	30	(8月)11.0	(8月)2.0				
	31			(6月) 6.0			
	32	(4月)14.8	(4月)3.5	(4月) 8.0			
	33						
	34	(4月)19.2		(4月)10.4			
	35						
	36	(4月)22.1	(4月)4.0	(4月)12.5			
	37						
	38						
	39	(4月)24.3	(4月)4.4	(4月)15.0			
	40						
	41				(2月) 5.0		
	42				(1月)10.0		
	43					(7月)取得価額の3%	
	44				(1月)17.5		
	45						
	46						(12月)2,500
	47						
	48						
第2次 33～37年度 1兆円	49	(4月)29.2	(4月)5.3			(4月)取得価額の5%	(5月)5,000
第3次 36～40年度 2兆1,000億円	50						
第4次 39～43年度 4兆1,000億円	51	(7月)36.5	(7月)6.6	(4月)19.5		○(4月)	(5月)6,300
第5次 42～46年度 6兆6,000億円	52					○(4月)	○(5月)
第6次 45～49年度 10兆3,500億円	53	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
第7次 48～52年度 19兆5,000億円	54	(6月)45.6	(6月)8.2	(6月)24.3		○(4月)	○(5月)
第8次 53～57年度 28兆5,000億円	55					○(4月)	○(5月)
第9次 58～62年度 38兆2,000億円	56					○(4月)	○(5月)
第10次 63～H4年度 53兆円	57					○(4月)	○(5月)
第11次 H5～9年度 76兆円	58	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
第12次 H10～14年度 78兆円	59	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
H15～19年度 38兆円※	60	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	61						
	62	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	63						
	平成2						
	3						
	4						
	5	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	6	(12月)48.6	(12月)5.2	(12月)32.1			
	7						
	8						
	9						
	10	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	11						
	12						
	13						
	14	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	15						注2
	16						
	17						
	18						
	19						

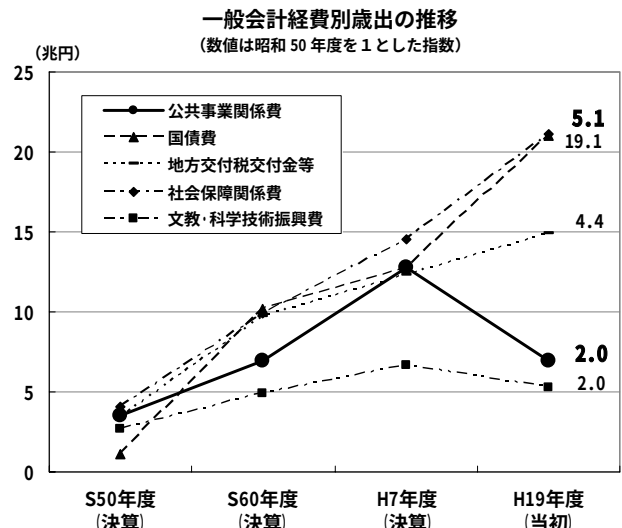
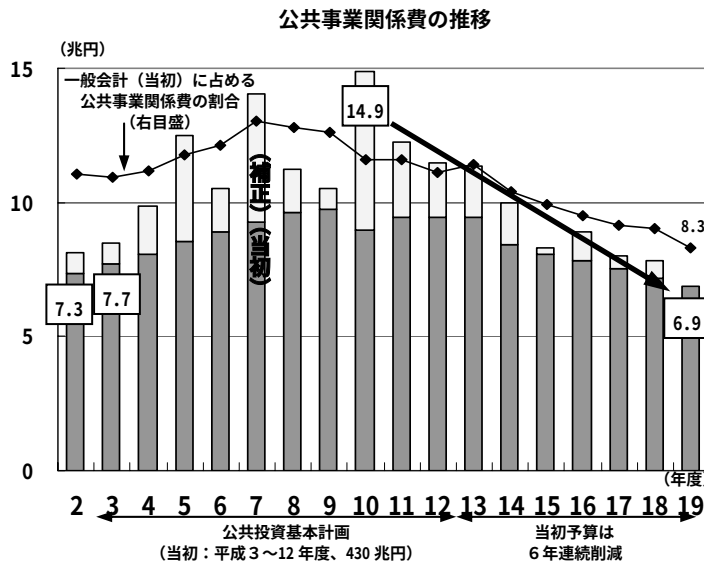
※地方単独事業を含まない額

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

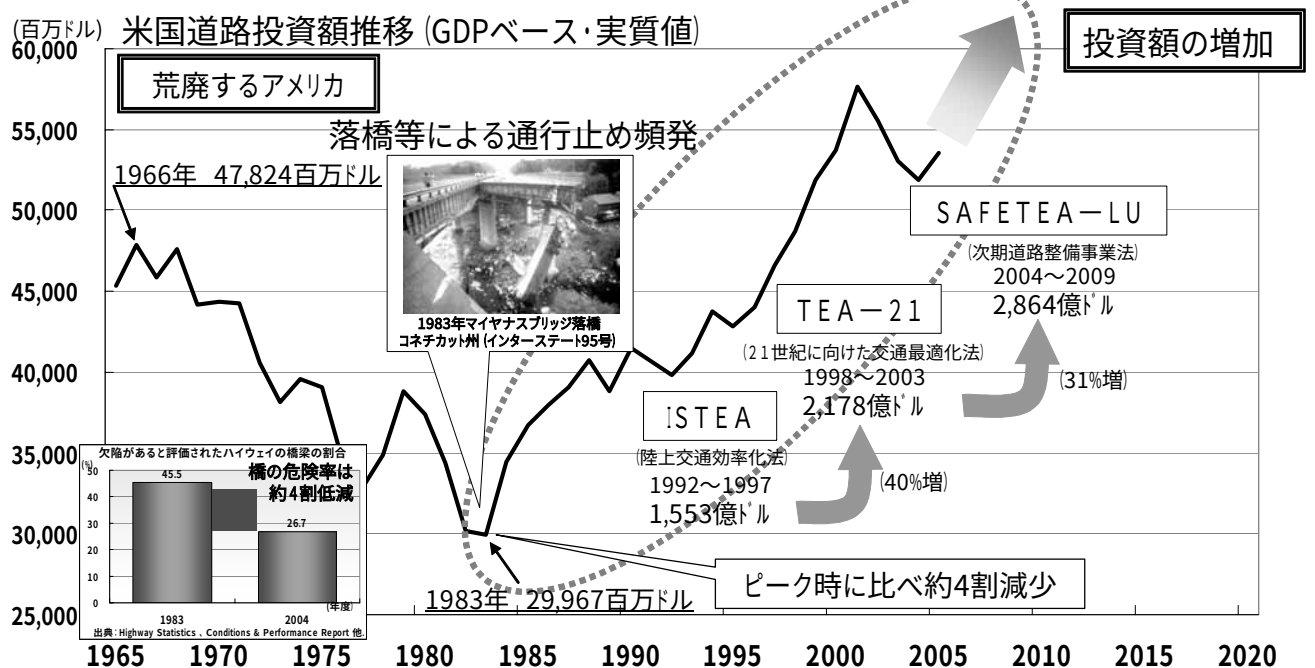
公共投資の水準

- 「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%）



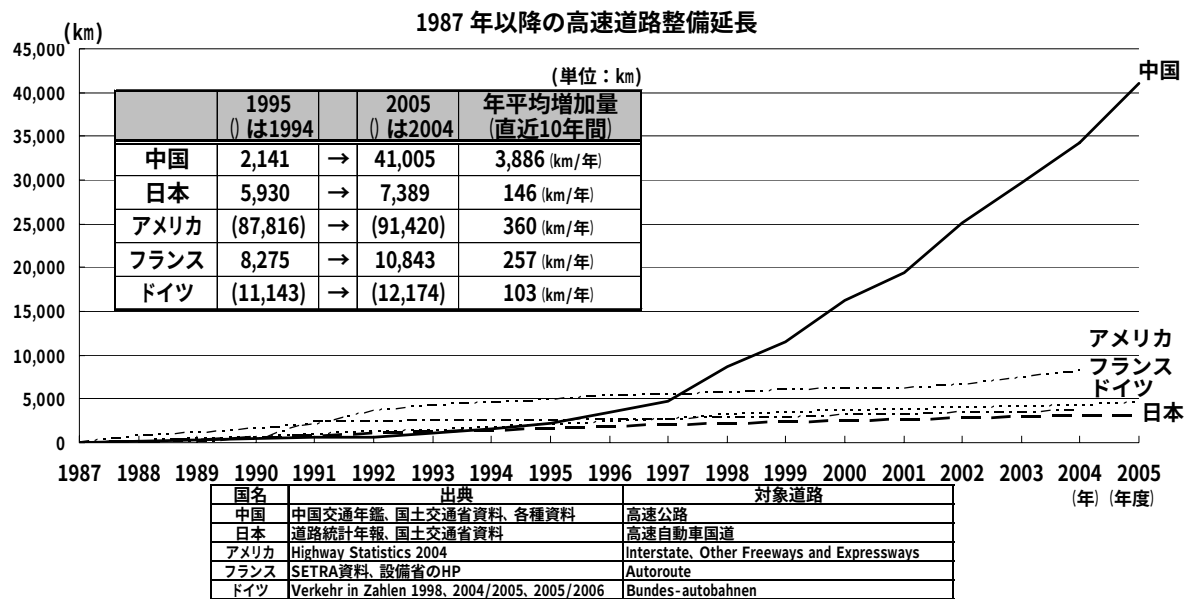
米国の道路投資額推移

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



諸外国における高速道路整備について

- 中国は、1988 年日本より 26 年遅れで初の高速道路が開通し、2005 年末現在 41,005km が供用（ここ 10 年間では、日本の約 27 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



「カーアイランド」九州の進展（東九州自動車道等の例）

- 地方の交通基盤整備の進展に伴い、企業立地が促進

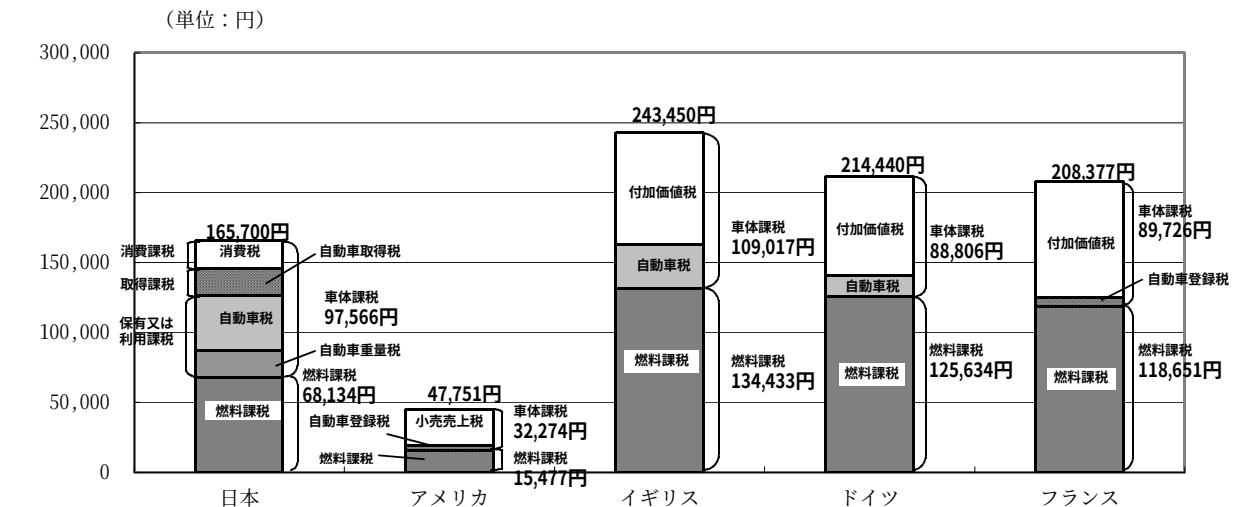
＜主な自動車関連企業の進出＞

- 1975 年 日産自動車九州工場（苅田町）生産開始
- 1976 年 本田技研工業熊本製作所設立
- 1991 年 豊田合成九州設立
トヨタ紡織九州株式会社
（旧アラコ九州株式会社）設立
- 1992 年 日産自動車九州工場
第二工場生産開始
トヨタ自動車九州生産開始
- 1993 年 アイシン九州生産開始
- 2004 年 ダイハツ車体が大大分県中津市
に進出・生産開始
- 2004年 トヨタ自動車九州宮田工場の増設着手
- 2005年 トヨタ自動車九州苅田工場の操業開始



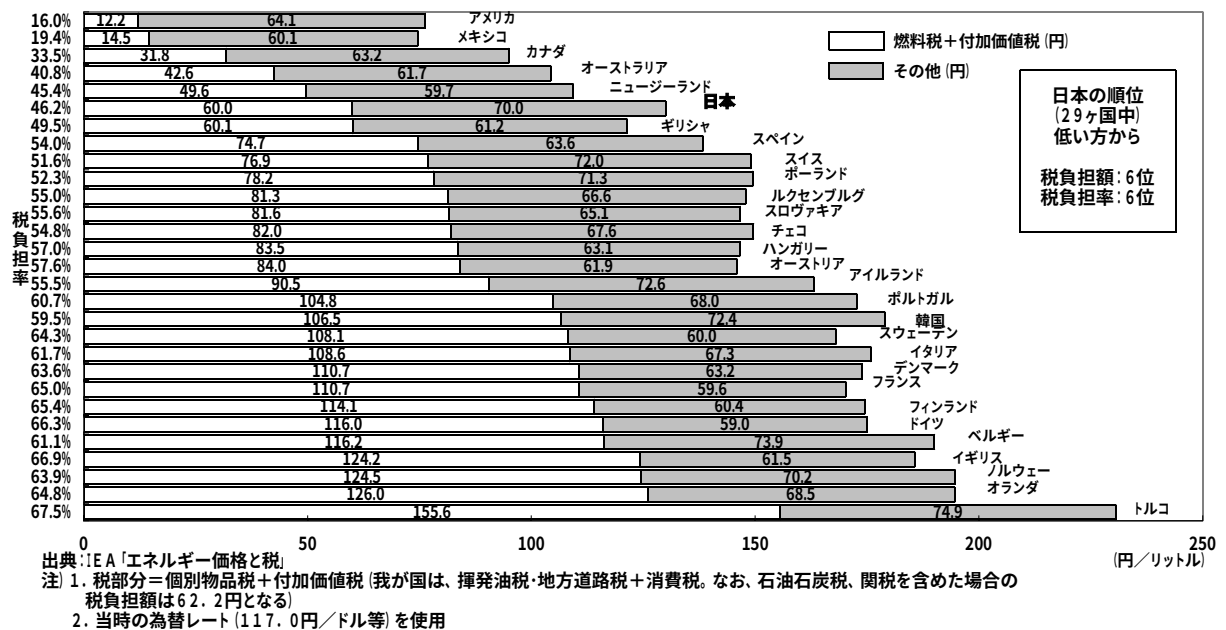
自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較（試算） （2000ccクラスの自家用乗用車の例）

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1月～3月）



2 経済成長戦略推進施策の概要^{参1}

1. 物流ネットワーク重点強化戦略：413億円

国際標準コンテナ車が積み替えなく通行できる国際物流基幹ネットワーク、空港・港湾アクセス道路を戦略的に整備。特に平成19年度にその効果の発現が期待できる区間を重点的に整備。

2. 観光地アクセス強化プロジェクト：378億円

観光地へのアクセス強化や地域間交流・連携を強化する道路の整備を強力に促進。特に平成19年度にその効果の発現が期待できる区間を重点的に整備。

<非公共分>

1. 物流効率化のための道路交通情報活用システムの構築^{参2}：3億円

走りやすさなど道路の状況に関する情報や車両位置情報等を適切に組み合わせ、物流の効率化に資する情報を物流事業者等に提供するシステムを構築。

※経済成長戦略大綱（平成18年7月6日財政・経済一体改革会議）（抜粋）

第1 国際競争力の強化

1. 我が国の国際競争力の強化

（4）産業競争力を支える国際物流競争力の強化

企業の国際競争力強化の観点から、「総合物流施策大綱(2005-2009)」
（平成17年11月15日閣議決定）に基づき、ハード・ソフトの物流インフラを、官民がスピード感をもって戦略的・重点的に整備する。

（6）観光立国の実現と交流人口の拡大

道路整備の計画的な推進等により、海外と国内観光地の間の交通アクセス向上を図るなど、ソフト・ハードのインフラ整備に取り組む。

第5 生産性向上型の5つの制度インフラ

2. モノ：生産手段・インフラの革新

（2）アジア地域の経済一体化、企業の国際競争力を重視した物流インフラの重点的・戦略的な整備

港湾・空港アクセスを含む、国際物流に対応した道路網・鉄道網の戦略的な構築、（中略）I T Sの活用等による国内外一体となった物流ネットワークの構築に取り組む。

<参> 1. 「経済成長戦略大綱」に掲げられた施策のうち、民間需要の誘発効果や地域経済の活性化効果の特に高い事業等を推進するもの

<参> 2. 環境負荷低減プローブ情報システムの構築について、物流効率化の支援を図るために拡充したものであり、国費5億円の内数として計上

3 道 路 関 係 予 算

区 分	19 年 度 (A)		前 年 度 (B)	
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費
道 路 整 備	4,300,719	2,023,081	4,411,318	2,123,201
一 般 道 路	2,866,382	1,906,811	2,983,652	1,982,445
交 通 円 滑 化	769,364	487,909	776,057	489,371
地 域 連 携 推 進	1,682,218	1,128,150	1,808,338	1,212,841
維 持 修 繕	221,254	132,191	221,428	132,236
雪 寒	88,641	59,252	91,833	61,408
機 械	15,826	10,752	16,417	11,143
調 査	34,474	32,603	21,532	18,807
沿 道 整 備 融 資	150	100	150	100
補 助 率 差 額 等	—	26,266	—	29,745
独立行政法人交付金	1,323	1,323	1,394	1,394
河 川 関 公	53,132	28,265	46,503	25,400
有 料 道 路	1,434,337	116,270	1,427,666	140,756
東日本高速道路株式会社	326,486	0	302,903	0
中日本高速道路株式会社	468,952	0	455,260	0
西日本高速道路株式会社	272,258	0	257,744	0
(上 記 3 会 社 小 計)	(1,067,696)	(0)	(1,015,907)	(0)
首都高速道路株式会社	167,520	17,446	192,881	33,384
阪神高速道路株式会社	86,380	10,950	84,361	11,200
本州四国連絡高速道路株式会社	9,083	53,333	7,749	53,333
地 方 道 路 公 社	95,866	30,645	112,780	35,845
(N T T - A 型 事 業)	(61,013)	(20,286)	(94,128)	(36,154)
道 路 開 発 資 金 等	7,792	3,896	13,988	6,994
道 路 環 境 整 備	1,525,281	869,913	1,513,631	860,000
沿 道 環 境 改 善 等	485,578	284,635	498,162	292,282
うち沿道環境改善	200,718	129,587	195,082	127,148
交 通 安 全	516,307	301,214	488,006	282,144
交 通 連 携	412,612	227,864	415,245	228,774
うち踏切関連	273,283	147,747	270,862	146,685
うち連続立体交差	185,564	99,585	176,688	94,822
住 宅 市 街 地 等	110,784	56,200	112,218	56,800
道 路 整 備 等 計	5,826,000	2,892,994	5,924,949	2,983,201
(経 済 成 長 戦 略 推 進 施 策)	(118,458)	(79,067)	—	—

総 括 表

(単位:百万円)

倍 率 (A) / (B)		備 考
事業費	国 費	
0.97	0.95	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. 有料道路の各区分の計数には、NTT-A型事業を含む 3. 沿道環境改善等には、沿道環境改善、電線共同溝、市街地 環境改善、道路交通環境改善を計上している 4. 住宅市街地等の計数には、住宅市街地総合整備促進事業 及び都市再生推進事業を計上している 5. 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、P44に掲げた道路特定財源を活用した関連 施策がある
0.96	0.96	
0.99	1.00	
0.93	0.93	
1.00	1.00	
0.97	0.96	
0.96	0.96	
1.60	1.73	
1.00	1.00	
—	0.88	
0.95	0.95	
1.14	1.11	
1.00	0.83	
1.08	—	
1.03	—	
1.06	—	
(1.05)	(—)	
0.87	0.52	
1.02	0.98	
1.17	1.00	
0.85	0.85	
(0.65)	(0.56)	
0.56	0.56	
1.01	1.01	
0.97	0.97	
1.03	1.02	
1.06	1.07	
0.99	1.00	
1.01	1.01	
1.05	1.05	
0.99	0.99	
0.98	0.97	
—	—	

[参考]

区 分	19 年 度 (A)		前 年 度 (B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費
一 般 道 路	4,391,663	2,776,724	4,497,283	2,842,445
高 速 国 道	200,000	168,416	200,000	170,364
一 般 国 道	1,960,300	1,302,797	2,015,281	1,344,943
直 轄	1,600,520	1,110,072	1,632,743	1,137,670
補 助	359,780	192,725	382,538	207,273
地 方 道	574,306	328,781	629,374	359,048
街 路	827,234	456,208	864,801	476,362
雪 寒	88,641	59,252	91,833	61,408
機 械	15,826	10,752	16,417	11,143
調 査	34,474	32,603	21,532	18,807
交 通 安 全	516,307	301,214	488,006	282,144
道 路 交 通 環 境 改 善 等	9,336	4,647	9,924	4,887
補 助 率 差 額 等	—	26,266	—	29,745
独 立 行 政 法 人 交 付 金	1,323	1,323	1,394	1,394
道 路 関 係 社 会 資 本	163,916	84,465	158,721	82,200
(地方道路整備臨時交付金)	(1,280,085)	(709,900)	(1,334,335)	(739,300)
有 料 道 路	1,434,337	116,270	1,427,666	140,756
東日本高速道路株式会社	326,486	0	302,903	0
中日本高速道路株式会社	468,952	0	455,260	0
西日本高速道路株式会社	272,258	0	257,744	0
(上 記 3 会 社 小 計)	(1,067,696)	(0)	(1,015,907)	(0)
首都高速道路株式会社	167,520	17,446	192,881	33,384
阪神高速道路株式会社	86,380	10,950	84,361	11,200
本州四国連絡高速道路株式会社	9,083	53,333	7,749	53,333
地 方 道 路 公 社	95,866	30,645	112,780	35,845
道 路 開 発 資 金 等	7,792	3,896	13,988	6,994
道 路 整 備 等 計	5,826,000	2,892,994	5,924,949	2,983,201
(経 済 成 長 戦 略 推 進 施 策)	(118,458)	(79,067)	—	—

(単位:百万円)

倍 率 (A) / (B)		備 考
事業費	国 費	
0.98	0.98	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
1.00	0.99	
0.97	0.97	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
0.98	0.98	
0.94	0.93	3. 有料道路の各区分の計数には、NTT-A型事業を含む
0.91	0.92	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
0.96	0.96	
0.97	0.96	5. 道路関係社会資本の計数には、河川等関連公共施設整備促進事業、住宅市街地総合整備促進事業及び都市再生推進事業を計上している
0.96	0.96	
1.60	1.73	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
1.06	1.07	
0.94	0.95	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
—	0.88	
0.95	0.95	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
1.03	1.03	
(0.96)	(0.96)	9. 本表のほかに、P44に掲げた道路特定財源を活用した関連施策がある
1.00	0.83	
1.08	—	
1.03	—	
1.06	—	
(1.05)	(—)	
0.87	0.52	
1.02	0.98	
1.17	1.00	
0.85	0.85	
0.56	0.56	
0.98	0.97	
—	—	

一般会計に計上した道路特定財源を活用した関連施策（国費）

（単位：億円）

（地域活性化）	2,580
高速ネットワークの効率的活用・機能強化に向けた弾力的な料金設定に関する社会実験※ ¹	360
まちづくり交付金	1,708
道整備交付金	175
地域自立・活性化交付金	85
地域自立・活性化事業推進費	64
その他	337
（環境・景観）	138
低公害車普及促進	22
日本風景街道の推進	2
その他	114
（防災・減災）	160
住宅・建築物耐震改修	50
遮断時間短縮のための踏切システム高度化	11
その他	99
合 計	2,878

※ 1 道路整備(調査)の一環として行うもの(国費150億円)を含む

※ 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

4 財 政 投 融 資 等 総 括 表

(単位:百万円)

区 分		資金内訳	1 9 年 度 決 定						
			財政投融资 (C)	自 己 資 金 等			そ の 他	小 計 (D)	合 計 (C+D)
				政府出資金	自主調達資金	うち財投機関債			
東 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	112,400	-	144,398	25,000	-	144,398	256,798	
	前年度 (B)	133,600	-	100,900	25,000	-	100,900	234,500	
	倍率 (A)/(B)	0.84	-	1.43	1.00	-	1.43	1.10	
中 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	174,600	-	224,105	50,000	-	224,105	398,705	
	前年度 (B)	216,000	-	152,617	25,000	-	152,617	368,617	
	倍率 (A)/(B)	0.81	-	1.47	2.00	-	1.47	1.08	
西 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	92,300	-	118,526	25,000	-	118,526	210,826	
	前年度 (B)	113,400	-	77,255	25,000	-	77,255	190,655	
	倍率 (A)/(B)	0.81	-	1.53	1.00	-	1.53	1.11	
東日本・中日本・西日本 高速道路株式小計	H19年度 (A)	379,300	-	487,029	100,000	-	487,029	866,329	
	前年度 (B)	463,000	-	330,772	75,000	-	330,772	793,772	
	倍率 (A)/(B)	0.82	-	1.47	1.33	-	1.47	1.09	
首 都 高 速 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	20,400	- (14,800)	37,323	10,000	5,292 (14,800)	42,615 (29,600)	63,015 (29,600)	
	前年度 (B)	28,700	- (15,150)	34,774	10,000	36,468 (15,150)	71,242 (30,300)	99,942 (30,300)	
	倍率 (A)/(B)	0.71	- (0.98)	1.07	1.00	0.15 (0.98)	0.60 (0.98)	0.63 (0.98)	
		<0.71>	<0.98>	<1.07>	<1.00>	<0.39>	<0.71>	<0.71>	
阪 神 高 速 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	12,700	- (10,950)	21,100	10,000	- (10,950)	21,100 (21,900)	33,800 (21,900)	
	前年度 (B)	17,400	- (11,200)	17,200	5,000	- (11,200)	17,200 (22,400)	34,600 (22,400)	
	倍率 (A)/(B)	0.73	- (0.98)	1.23	2.00	- (0.98)	1.23 (0.98)	0.98 (0.98)	
		<0.73>	<0.98>	<1.23>	<2.00>	<0.98>	<1.09>	<0.98>	
本 州 四 国 連 絡 高 速 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	-	-	4,536	-	-	4,536	4,536	
	前年度 (B)	-	-	4,731	-	-	4,731	4,731	
	倍率 (A)/(B)	-	-	0.96	-	-	0.96	0.96	
小 計	H19年度 (A)	412,400	- (25,750)	549,988	120,000	5,292 (25,750)	555,280 (51,500)	967,680 (51,500)	
	前年度 (B)	509,100	- (26,350)	387,477	90,000	36,468 (26,350)	423,945 (52,700)	933,045 (52,700)	
	倍率 (A)/(B)	0.81	- (0.98)	1.42	1.33	0.15 (0.98)	1.31 (0.98)	1.04 (0.98)	
		<0.81>	<0.98>	<1.42>	<1.33>	<0.49>	<1.27>	<1.03>	
独 立 行 政 法 人 日 本 高 速 道 路 保 有 ・ 債 務 返 済 機 構	H19年度 (A)	2,475,000	79,083	665,300	530,000	2,160,887	2,905,270	5,380,270	
	前年度 (B)	2,185,000	79,683	586,800	530,000	1,978,775	2,645,258	4,830,258	
	倍率 (A)/(B)	1.13	0.99	1.13	1.00	1.09	1.10	1.11	
合 計	H19年度 (A)	2,887,400	79,083	1,215,288	650,000	2,166,179	3,460,550	6,347,950	
	前年度 (B)	2,694,100	79,683	974,277	620,000	2,015,243	3,069,203	5,763,303	
	倍率 (A)/(B)	1.07	0.99	1.25	1.05	1.07	1.13	1.10	

- (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. 『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、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社）及び業務収入等であり、高速道路株式会社においては社会資本整備事業収入等である。
4. () 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。
5. 機構及び本州四国連絡高速道路株式会社の計数は、道路分である。
6. 機構の計数は、前年度からの繰越現預金を含む。

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19年度 (A)	平成18年度 (B)	伸率 (A)／(B)	平成19年度 (A)	平成18年度 (B)	伸率 (A)／(B)	平成19年度 (A)	平成18年度 (B)	伸率 (A)／(B)
(事業計画)									
新設・改築費	200,370	181,681	1.10	342,447	325,535	1.05	166,000	152,881	1.09
修繕費	29,745	28,255	1.05	21,141	17,151	1.23	23,809	20,754	1.15
一般管理費	16,601	16,137	1.03	17,795	17,237	1.03	12,964	12,938	1.00
支払利息等	10,082	8,427	1.20	17,322	8,694	1.99	8,053	4,083	1.97
合 計	256,798	234,500	1.10	398,705	368,617	1.08	210,826	190,655	1.11
(資金計画)									
無利子借入金	0	0	-	0	0	-	0	0	-
財投資金	112,400	133,600	0.84	174,600	216,000	0.81	92,300	113,400	0.81
(政府保証国内債)	112,400	133,600	0.84	174,600	216,000	0.81	92,300	113,400	0.81
自主調達資金	144,398	100,900	1.43	224,105	152,617	1.47	118,526	77,255	1.53
(財投機関債)	25,000	25,000	1.00	50,000	25,000	2.00	25,000	25,000	1.00
(民間借入金)	119,398	75,900	1.57	174,105	127,617	1.36	93,526	52,255	1.79
合 計	256,798	234,500	1.10	398,705	368,617	1.08	210,826	190,655	1.11

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19年度 (A)	平成18年度 (B)	伸率 (A)／(B)	平成19年度 (A)	平成18年度 (B)	伸率 (A)／(B)	平成19年度 (A)	平成18年度 (B)	伸率 (A)／(B)
(事業計画)									
新設・改築費	71,413	106,633	0.67	43,410	44,101	0.98	0	0	-
修繕費	7,886	9,595	0.82	3,566	4,138	0.86	4,097	4,343	0.94
一般管理費	8,644	9,929	0.87	5,452	5,921	0.92	379	349	1.09
支払利息等	4,672	4,085	1.14	3,272	2,840	1.15	60	39	1.54
合 計	92,615	130,242	0.71	55,700	57,000	0.98	4,536	4,731	0.96
(資金計画)									
無利子借入金	34,892	66,768	0.52	21,900	22,400	0.98	0	0	-
財投資金	20,400	28,700	0.71	12,700	17,400	0.73	0	0	-
(政府保証国内債)	20,400	28,700	0.71	12,700	17,400	0.73	0	0	-
自主調達資金	37,323	34,774	1.07	21,100	17,200	1.23	4,536	4,731	0.96
(財投機関債)	10,000	10,000	1.00	10,000	5,000	2.00	0	0	-
(民間借入金)	27,323	24,774	1.10	11,100	12,200	0.91	4,536	4,731	0.96
合 計	92,615	130,242	0.71	55,700	57,000	0.98	4,536	4,731	0.96

<注> 1. 平成19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、各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. 記載の計数は、社会資本整備事業費を含む
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・管理費等

(単位：百万円)

区 分	19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（税込）	2,524,253	723,599	605,440	660,403	268,946	190,844	75,021
管 理 費 等（税込）	553,693	163,928	117,638	145,233	65,808	43,824	17,262
（維持管理費）	217,540	70,091	47,138	56,960	25,207	13,972	4,172
（業務管理費）	166,706	49,102	34,988	44,991	18,702	14,494	4,429
（一般管理費等）	169,450	44,735	35,515	43,282	21,899	15,358	8,661
道路資産貸付料（税込）	1,970,560	559,671	487,802	515,170	203,138	147,020	57,759

<注> 1. 記載の計数は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（以下、機構法）第13条第1項に基づく協定に基づく額を計上
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. 道路資産貸付料は、高速道路料金収入等から管理費等（損益計算に基づくもの）を差し引いたものであり、平成19年4月分から平成20年3月分の合計を記載している
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

(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 19 年 度 (A)		平成 18 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	5,220,414	5,220,414	4,698,627	4,698,627	1.11	1.11
(債券等償還金)	4,589,267	4,589,267	4,045,715	4,045,715	1.13	1.13
(債券等支払利息等)	631,147	631,147	652,912	652,912	0.97	0.97
無利子貸付金	51,500	51,500	52,700	52,700	0.98	0.98
業務管理費等	107,201	105,856	76,976	75,762	1.39	1.40
(業務管理費)	3,149	1,812	2,934	1,729	1.07	1.05
(経営努力助成金)	2,958	2,958	743	743	3.98	3.98
(一般管理費等)	101,094	101,086	73,299	73,290	1.38	1.38
翌年度への繰越金	3,896	2,500	4,163	3,169	0.94	0.79
合 計	5,383,011	5,380,270	4,832,466	4,830,258	1.11	1.11
(資金計画)						
業務収入等	1,986,212	1,985,198	1,923,745	1,922,589	1.03	1.03
(うち道路資産貸付料収入)	1,968,712	1,968,712	1,905,807	1,905,807	1.03	1.03
出 資 金	131,500	131,500	132,700	132,700	0.99	0.99
(政 府)	79,083	79,083	79,683	79,683	0.99	0.99
(地方公共団体)	52,417	52,417	53,017	53,017	0.99	0.99
補助 金	22	0	22	0	1.02	-
財 投 資 金	2,475,000	2,475,000	2,185,000	2,185,000	1.13	1.13
(政府保証国内債)	2,475,000	2,475,000	2,185,000	2,185,000	1.13	1.13
自主調達資金	665,300	665,300	586,800	586,800	1.13	1.13
(財投機関債)	530,000	530,000	530,000	530,000	1.00	1.00
(民間借入金)	135,300	135,300	56,800	56,800	2.38	2.38
前年度からの繰越金	124,668	123,272	4,163	3,169	29.95	38.90
合 計	5,382,702	5,380,270	4,832,430	4,830,258	1.11	1.11

(平成19年度内訳)

(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	首都高速道路株式会社	阪神高速道路株式会社	本州四国連絡高速道路株式会社	
						全体	うち道路
(事業計画)							
債務返済費	1,494,032	867,396	1,203,767	687,348	593,150	374,720	374,720
(債券等償還金)	1,301,746	759,039	1,051,676	609,113	528,433	339,260	339,260
(債券等支払利息等)	192,286	108,357	152,091	78,235	64,717	35,460	35,460
無利子貸付金	0	0	0	29,600	21,900	0	0
業務管理費等	29,861	25,274	27,139	11,664	8,614	4,649	3,304
(業務管理費)	458	456	266	375	168	1,426	89
(一般管理費等)	29,403	24,818	26,873	11,289	8,446	3,223	3,214
翌年度への繰越金	674	407	564	334	366	1,552	155
合 計	1,524,568	893,077	1,231,470	728,946	624,031	380,921	378,179
(資金計画)							
業務収入等	560,431	496,121	519,677	203,587	147,369	59,029	58,015
(うち道路資産貸付料収入)	559,172	486,909	514,626	203,075	147,085	57,845	57,845
出 資 金	0	0	0	29,600	21,900	80,000	80,000
(政 府)	0	0	0	14,800	10,950	53,333	53,333
(地方公共団体)	0	0	0	14,800	10,950	26,667	26,667
補助 金	0	0	0	0	0	22	0
財 投 資 金	705,300	285,600	518,300	424,900	386,000	154,900	154,900
(政府保証国内債)	705,300	285,600	518,300	424,900	386,000	154,900	154,900
自主調達資金	225,600	91,300	165,700	54,400	50,700	77,600	77,600
(財投機関債)	187,900	78,100	139,000	40,000	45,000	40,000	40,000
(民間借入金)	37,700	13,200	26,700	14,400	5,700	37,600	37,600
前年度からの繰越金	33,237	20,057	27,793	16,459	18,062	9,060	7,664
合 計	1,524,568	893,077	1,231,470	728,946	624,031	380,612	378,179

- <注> 1. 平成19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て、各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19年度予算全体及び本州四国連絡高速道路株式会社全体分の収支差額（309百万円）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19年3月分から平成20年2月分の合計を記載している。なお、高速道路料金収入・管理費等に係る計画における道路資産貸付料（1,970,560百万円）との差額（1,848百万円）は、平成19年3月分（162,330百万円）と平成20年3月分（164,178百万円）との差額である
4. 上表の一般管理費等から納付消費税額 [H19（全体）：98,984百万円、H18（全体）：70,824百万円] を除いた場合、伸率は0.85である
5. 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、平成19年度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
6. 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	19 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	674,340	53,669	728,009	624,000	55,000	679,000	1.08	0.98	1.07
維 持 改 良 費	230,050	28,187	258,237	213,419	24,359	237,778	1.08	1.16	1.09
(うち改良・防災対策)	136,998	16,993	153,991	121,568	13,357	134,925	1.13	1.27	1.14
(うち維持管理費)	93,052	11,194	104,246	91,851	11,002	102,853	1.01	1.02	1.01
調 査 費	978	346	1,324	996	441	1,437	0.98	0.78	0.92
建 設 利 息	76,065	4,061	80,126	94,232	3,460	97,692	0.81	1.17	0.82
合 計	981,433	86,263	1,067,696	932,647	83,260	1,015,907	1.05	1.04	1.05

- <注> 1. 記載の計数は、民営化前の費用区分で整理したものである
2. 平成19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	19 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A) / (B)
(事業計画)			
高 速 道 路 建 設 事 業 費	49,435	56,579	0.87
社 会 資 本 整 備 事 業 費	3,543	35,699	0.10
高 速 道 路 改 築 事 業 費	43,041	23,753	1.81
維 持 修 繕 費	29,389	28,549	1.03
調 査 費	397	397	1.00
建 設 利 息	41,715	47,904	0.87
合 計	167,520	192,881	0.87

- <注> 1. 記載の計数は、民営化前の費用区分で整理したものである
2. 平成19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. 建設利息には、社会資本整備事業費に係る建設利息7,070百万円（前年度7,229百万円）を含む

(3) 阪神高速道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	19 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A) / (B)
(事業計画)			
高 速 道 路 建 設 事 業 費	31,830	34,305	0.93
高 速 道 路 改 築 事 業 費	18,387	15,002	1.23
維 持 修 繕 費	17,400	17,358	1.00
調 査 費	400	430	0.93
建 設 利 息	18,363	17,266	1.06
合 計	86,380	84,361	1.02

- <注> 1. 記載の計数は、民営化前の費用区分で整理したものである
2. 平成19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	19 年 度 (A)		前 年 度 (B)		倍 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)						
建 設 費	46	0	31	0	1.48	-
維 持 改 良 費	9,642	8,887	8,350	7,553	1.15	1.18
（うち改良費）	3,014	2,754	2,129	2,014	1.42	1.37
（うち維持管理費）	6,628	6,133	6,221	5,539	1.07	1.11
調 査 費	196	196	205	196	0.96	1.00
建 設 利 息	0	0	0	0	-	-
合 計	9,884	9,083	8,586	7,749	1.15	1.17

- <注> 1. 記載の計数は、民営化前の費用区分で整理したものである
2. 平成19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

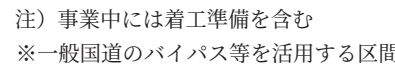
政策テーマ	指 標 ^{注1}	H14実績	H17実績	H18見込	H19目標 ^{注2}
供用中道路の機能を維持する	橋梁の予防保全率	—	90%	93%	概ね100%
	1) 橋梁	86%	85%	86%	93%
	道路構造物保全率	舗装	91%	94%	94%
供用中道路の安全・安心を確保する	2) 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	66%	73%	75%	76%
	3) 防災上課題のある市街地の割合	37%	34.6%	34%	32%
	4) 道路交通における死傷事故率	118.4件/億台キロ	119.5件/億台キロ (暫定値)	110件/億台キロ	約1割削減 (108件/億台キロ)
	5) 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	17%	39%	45%	約5割
道路交通を円滑化する	6) 道路渋滞による損失時間	38.1億人時間/年	35.1億人時間/年	34.6億人時間/年	約1割削減
	7) 路上工事時間 ^{注3}	201時間/km・年	126時間/km・年	118時間/km・年	約4割削減
	8) ETC利用率	全国	H18春 65%	H19春 70%	H20春 約8割
		首都高速	H18春 73%	H19春 80%	H20春 約9割
		阪神高速	H18春 65%	H19春 75%	H20春 約9割
	9) 踏切遮断による損失時間	136.6万人・時間/日 (※但し、平成16年度実績)	—	134.5万人・時間/日	H21までに130.0万人・時間/日
	10) 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%	74%	75%	77%
	11) 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%	65%	66%	68%
	12) 路線番号の認識できる交差点の割合	—	65%	78%	90%
都市と地域を活性化する	13) 規格の高い道路を使う割合	13%	14%	15%	15%
	14) 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59%	66%	67%	68%
	15) 市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	11%	13%	約15%
環境を保全する	16) CO ₂ 排出削減量	—	運輸部門におけるCO ₂ 排出量を H22までにH17時点より約8百万t・CO ₂ /年削減		
	17) 夜間騒音要請限度達成率	61%	71%	73%	72%
	18) NO ₂ 環境目標達成率 ^{注4} (濃度値)	—	74%	80%	約9割
		SPM環境目標達成率 ^{注4} (濃度値)	—	95%	100%
道路行政の進め方を改善する	19) 道路利用者満足度	2.6点	2.86点	2.93点	3.0点
	20) ホームページアクセス数	1,546万 777t2/年	6,192万 777t2/年	8,100万 777t2/年	約1億 777t2/年
	21) 道路事業の総合コスト縮減率	—	9.5% 縮減 (H14比)	12% 縮減 (H14比)	15% 縮減 (H14比)

- ※平成17年度達成度報告書・平成18年度業績計画書(以下「報告書・計画書」という。)の政策テーマにより分類
- <注> 1. ゴシック体の指標は、社会資本整備重点計画に位置付けられたものである。
2. H19目標の値は、社会資本整備重点計画及び「報告書・計画書」に位置づけられたH19年度末における目標値である。なお、「路上工事時間」と「ETC利用率」については、社会資本整備重点計画の目標値をH18年度において達成する見込みであるため、再設定している。
3. 指標7)「路上工事時間」は、社会資本整備重点計画においては、「路上工事時間の縮減率【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。
4. 指標18)「NO₂・SPM環境目標達成率」は、国土交通省の設置した常時観測局のデータに基づく指標である。なお、社会資本整備重点計画における「NO₂環境基準達成率」は、自動車排出ガス測定局のデータを併せた指標であり、「【64%(H14)→約8割(H19)】」としている。

〔指標の定義〕

指 標	定 義
橋梁の予防保全率	15m以上の橋梁のうち「予防保全検討橋梁数（鋼製部材の疲労：鋼製橋脚を有する橋梁、RC床版の疲労：RC床版を有する鋼橋、塩害：塩害地域にある橋梁、アルカリ骨材反応：アルカリ骨材反応と判定された橋梁の合計）に対する「早急な対策の必要がない橋梁数」の比率
1) 橋梁	直轄国道における15m以上の橋梁のうち、「今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階」 [※] かつ「予防的修繕」 [※] が行われている延長の割合 ※「今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階」とは、橋梁定期点検（1回／5年）において、「速やかに補修する必要がある」との判定とならない段階。「予防的修繕」とは、劣化が進行して構造物に大きな損傷を発生させる前に適切な修繕を行うこと。
道路構造物保全率	直轄国道のうち、路面の轍やひび割れによる振動や騒音が少なく、道路利用者が快適に感じる舗装の状態（「MCI」 [※] >4.0）の延長の割合 ※路面特性を表すひび割れ率、わだち掘れ深さ、縦断凹凸(平坦性)という3つの要因を組み合わせて舗装の評価をする指標。
2) 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	地域の生活の「中心の都市」 [※] のうち、隣接する中心都市への道路の「防災・震災対策が完了している」 [※] ルートを少なくとも一つは確保している都市の割合 ※「地域の中心の都市」とは、陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏（北海道については地方生活圏）の中心都市。「防災・震災対策が完了している」とは、橋脚の耐震補強及び5年確率で通行規制が発生する可能性のある事前通行規制区間の防災対策が完了していること。
3) 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 [※] 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両通行が阻害され、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以上の地域を指す。
4) 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
5) 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合	1日あたりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の「主な道路」 [※] のバリアフリー化の割合 ※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。
6) 道路渋滞による損失時間	「渋滞がない場合の所要時間」 [※] と実際の所要時間の差 ※時間帯別平均旅行時間のデータについて、データ取得期間を通じた度数分布に基づき、旅行時間の短い方から累積10%にあたる旅行時間。
7) 路上工事時間	道路1kmあたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間 [※] ※調査対象道路は、直轄国道全線及び三大都市内の道路（一般国道、主要地方道及び一般都府県道）とする。
8) ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用車の割合
9) 踏切遮断による損失時間	「踏切遮断による待ち時間がある場合」 [※] と無い場合の踏切通過に要する時間の差 ※踏切が遮断されることによる待ち時間と、踏切開放後に踏切を通過するまでに要する所要時間。
10) 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 [※] 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2)に同じ。ただし、指標10)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）
11) 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	日常生活の中心となる都市 [※] 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 ※「日常生活の中心となる都市」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)の中心都市を指す。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については対象外とする。（合計345都市）
12) 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
13) 規格の高い道路を使う割合	全道路の「走行台キロ」 [※] に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合 ※区間ごとの交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す。
14) 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から10分以内に到達が可能な「拠点的な空港・港湾」 [※] の割合 ※「拠点的な空港」とは、第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港をさし、「拠点的な港湾」とは、総貨物取扱量が1,000万t／年以上又は国際貨物取扱量500万t／年以上の重要港湾及び特定重要港湾。（国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く。）
15) 市街地の幹線道路の無電柱化率	「市街地」 [※] の幹線道路のうち、電柱、電線のない延長の割合 ※都市計画法における市街化区域及び市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域。
16) CO ₂ 排出削減量	運輸部門全体におけるCO ₂ 排出削減量
17) 夜間騒音要請限度達成率	環境基準類型指定地域または騒音規制区域いずれかの指定のある区域を通過する直轄国道のうち、「夜間騒音要請限度」 [※] を達成している道路延長の割合 ※「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により定められる「幹線交通を担う道路に近接する区域」における夜間の限度（70デシベル）。
18) NO ₂ (SPM)環境目標達成率	自動車NO _x ・PM法対策地域内で、NO ₂ (SPM)について「環境基準」 [※] を達成している国土交通省が設置している常時観測局の割合 ※NO ₂ については濃度の1時間値の1日平均値の年間98%値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下、SPMについては濃度の1時間値の1日平均値の年間2%除外値が0.1mg/m ³ 以下。
19) 道路利用者満足度	「道路利用者満足度調査」 [※] における「よく使う道路全般に対する満足度」の値 ※毎年度、全国の道路利用者を対象に行う調査。
20) ホームページアクセス数	「道路関係ウェブサイト」 [※] と携帯電話向けサービスのトップページのページビュー数の合計 ※本省、各地方整備局（北海道開発局、沖縄総合事務局を含む）、国道事務所等の整備する道路関係のウェブサイト。
21) 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

（平成18年度末時点の高規格幹線道路網図に、
平成19年度新規供用・拡幅箇所を旗揚げ）



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19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	トマム～十勝清水	21
日本海沿岸東北自動車道	本荘～岩城（新直轄方式区間）	21
東関東自動車道	君津～富津中央	9
北関東自動車道	笠間～友部	9
北関東自動車道	宇都宮上三川～真岡	8
東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	25
近畿自動車道	みなべ～田辺	6
小 計		99
一般国道自動車専用道路		
津軽自動車道	一般国道101号 浪岡五所川原道路	7
三陸縦貫自動車道	一般国道45号 桃生登米道路	9
首都圏中央連絡自動車道	一般国道468号 八王子JCT～あきる野	10
首都圏中央連絡自動車道	一般国道468号 鶴ヶ島JCT～川島	8
中部縦貫自動車道	一般国道158号 高山清見道路	7
伊豆縦貫自動車道	一般国道1号 東駿河湾環状道路	10
伊豆縦貫自動車道	一般国道414号 天城北道路	2
三遠南信自動車道	一般国道474号 飯喬道路	7
京都縦貫自動車道	一般国道478号 丹波綾部道路	8
東広島・呉自動車道	一般国道375号 東広島・呉道路	7
西九州自動車道	福岡高速5号線※	3
那覇空港自動車道	一般国道506号 豊見城東道路	3
小 計		81
高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路		
東北中央自動車道に並行	一般国道13号 湯沢横手道路	3
東北中央自動車道に並行	一般国道13号 主寝坂道路	5
日本海沿岸東北自動車道に並行	一般国道7号 仁賀保本荘道路	11
日本海沿岸東北自動車道に並行	一般国道7号 琴丘能代道路	10
近畿自動車道に並行	一般国道42号 熊野尾鷲道路	5
近畿自動車道に並行	一般国道42号 那智勝浦道路	9
中国横断自動車道に並行	一般国道373号 志戸坂峠道路	8
山陰自動車道に並行	一般国道9号 名和・淀江道路	8
山陰自動車道に並行	一般国道191号 萩・三隅道路	7
九州横断自動車道に並行	一般国道218号 北方延岡道路	6
小 計		72
新規供用合計		252

※一般国道のバイパス等を活用する区間

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	阿武隈高原SA～船引三春	6
拡幅供用合計		6

高規格幹線道路の供用延長

(単位: km)

	総延長	18年度末 供用延長 () 進捗率		19年度末 供用延長 () 進捗率	
高規格幹線道路	14,000	9,073	(65%)	9,325	(67%)
高速自動車国道※	11,520	〈636〉 7,422	(70%) (64%)	〈708〉 7,521	(71%) (65%)
一般国道自動車専用道路 (本州四国連絡道路を含む)	2,480	1,015	(41%)	1,096	(44%)

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、建設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	18年度末 供用延長 () 進捗率		19年度末 供用延長 () 進捗率	
有料道路方式区間	8,520	7,422	(87%)	7,500	(88%)
新直轄方式区間	822	0	-	21	(3%)
合計	9,342	7,422	(79%)	7,521	(81%)

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。

	総延長	18年度末 供用延長 () 進捗率		19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	636	(67%)	708	(75%)

(2) 地域高規格道路の路線・区間の指定状況

(平成19年1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 1,184km	3,100km	1,729km

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。

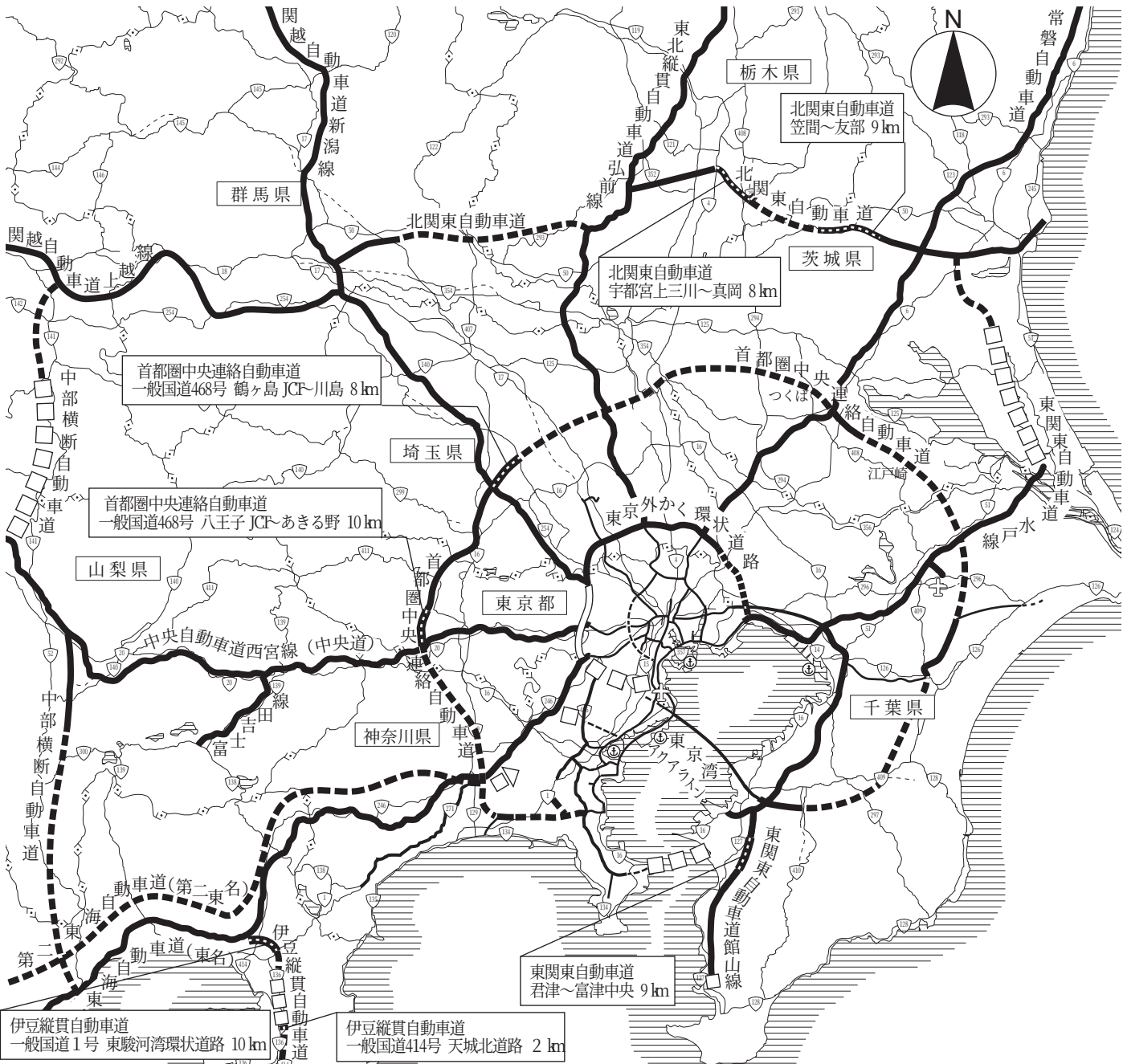
2. 計画路線：地域高規格道路として整備を進めていくため、基礎的データの収集、路線全体の整備計画
の検討等を進める路線。

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。(H18年度末見込み)

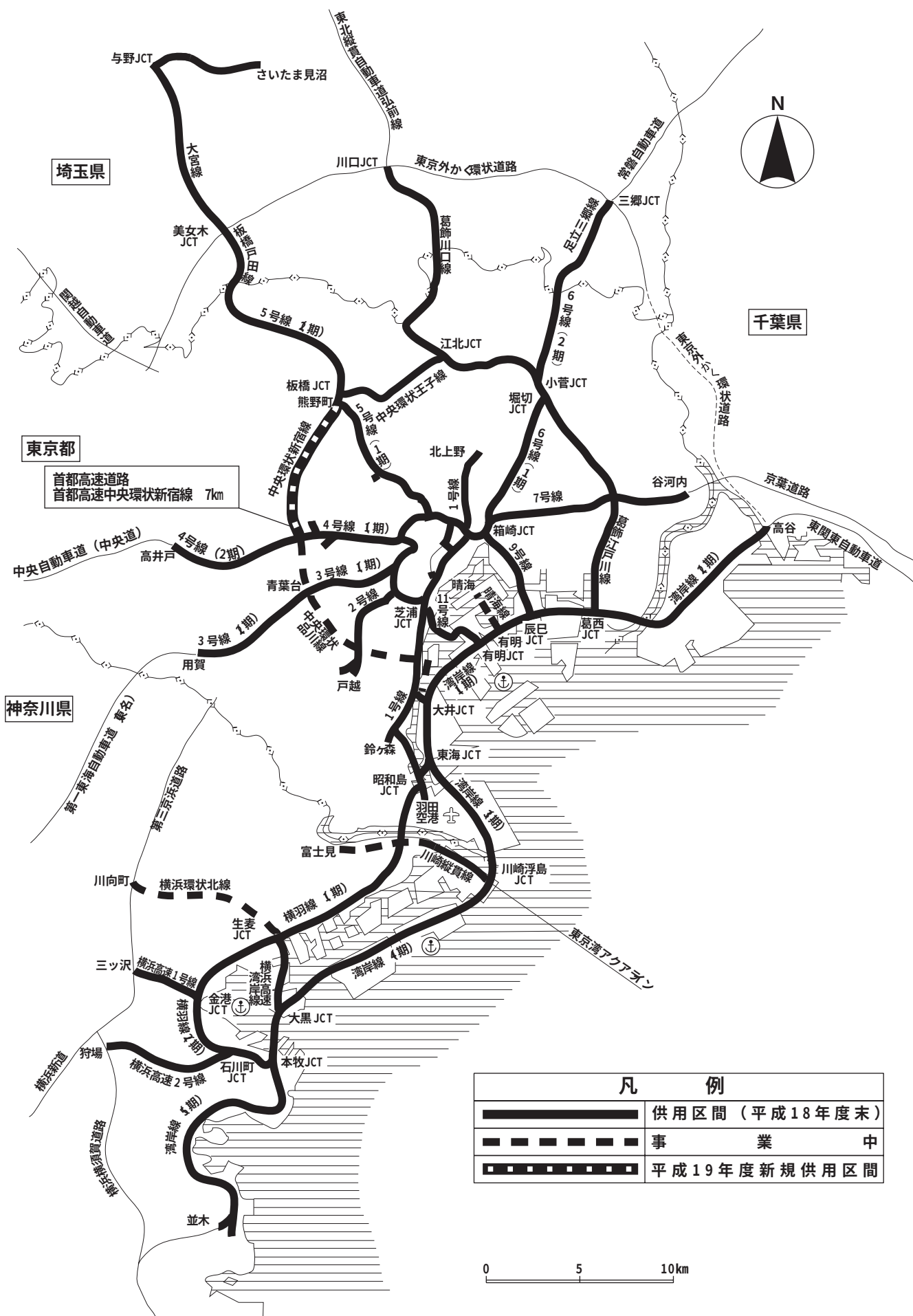
9 大都市圏幹線道路図 (1) 東京圏幹線道路図



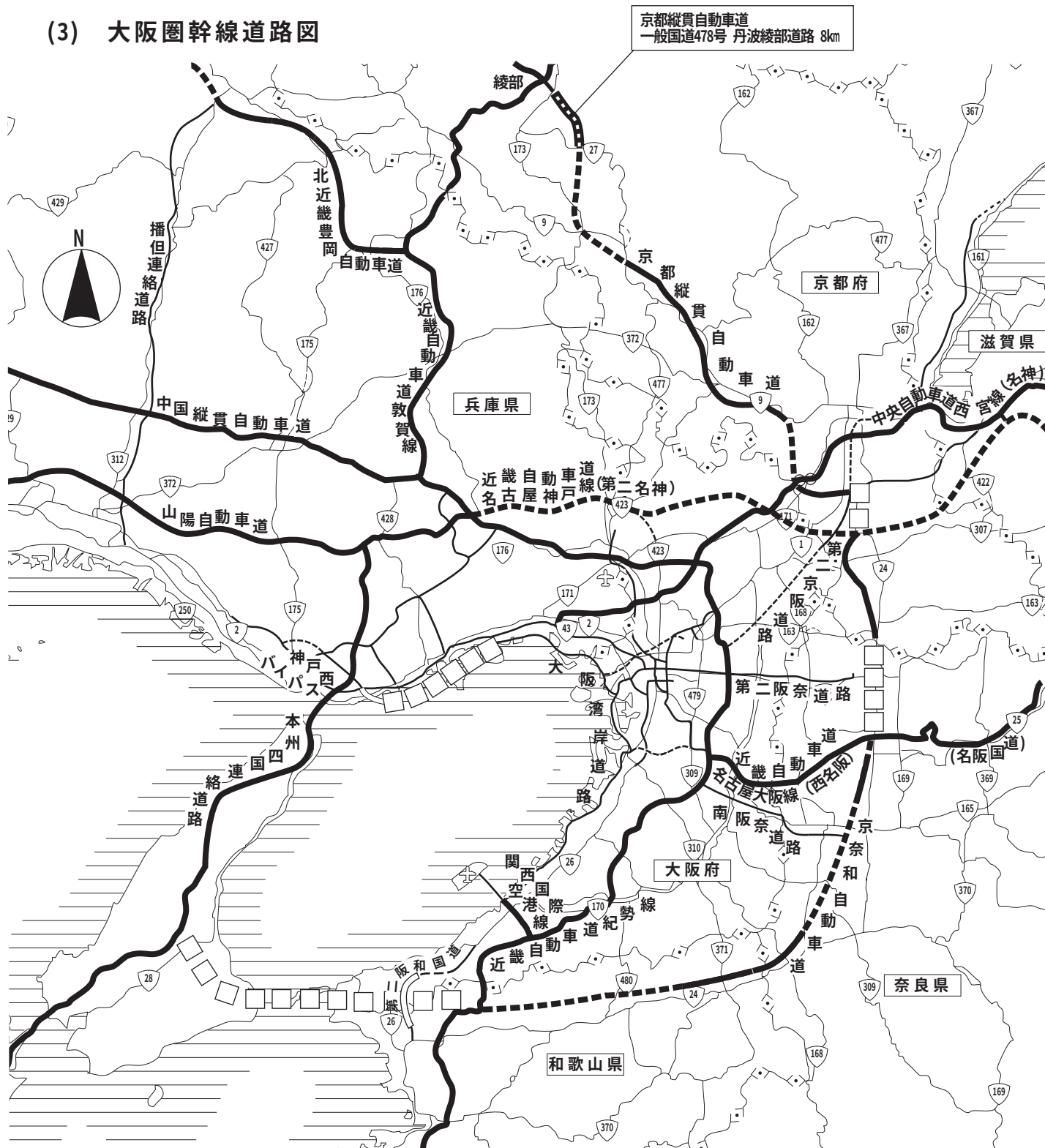
凡 例	
	供 用 区 間（平成18年度末）
	事 業 中
	都 計 済（アセス手続完を含む）
	調 査 中
	平成19年度新規供用区間

※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P1、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



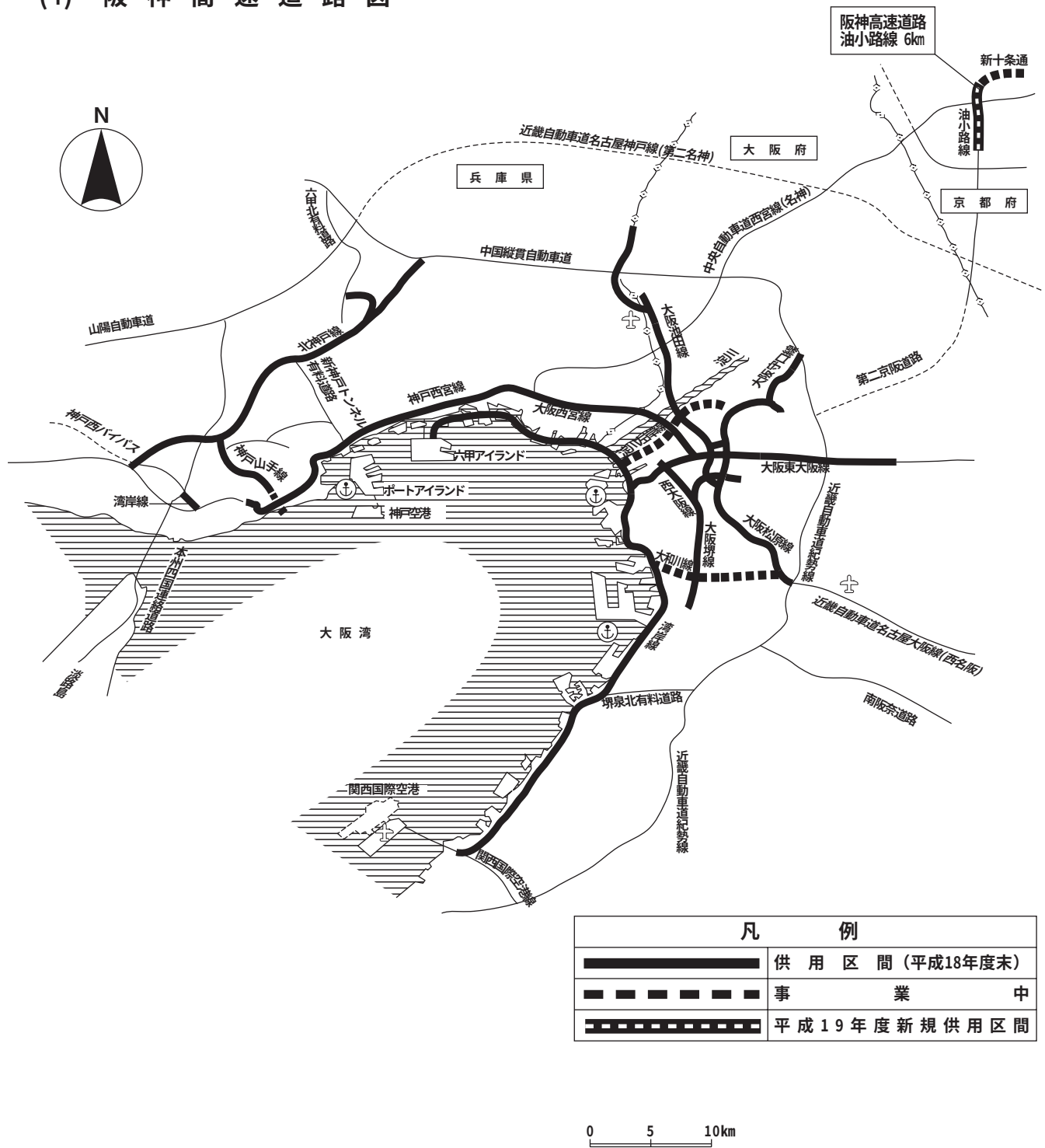
(3) 大阪圏幹線道路図



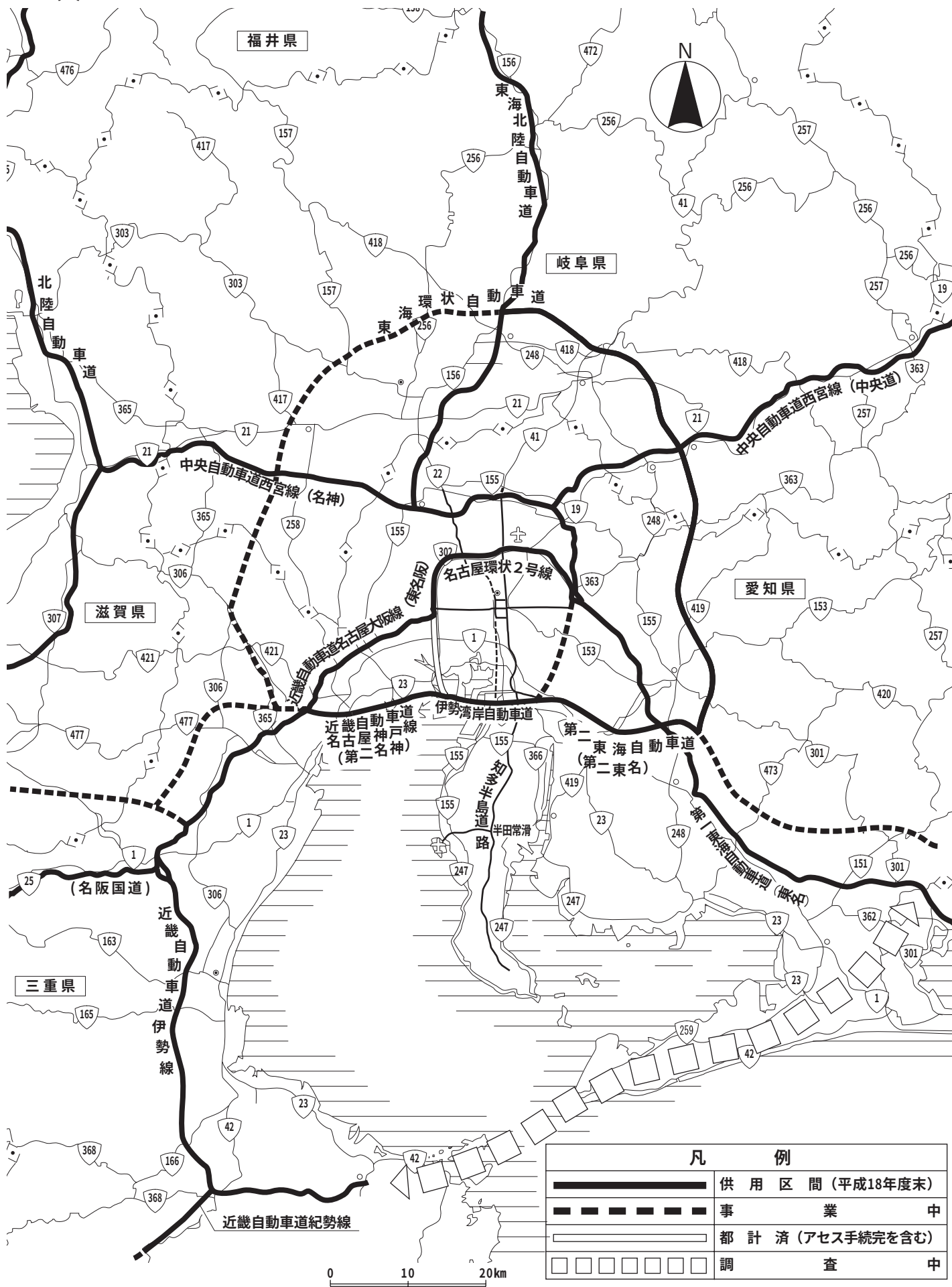
凡 例	
	供用区間（平成18年度末）
	事 業 中
	都 計 済（アセス手続完を含む）
	調 査 中
	平成19年度新規供用区間

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みの事業を図示

(4) 阪神高速道路図

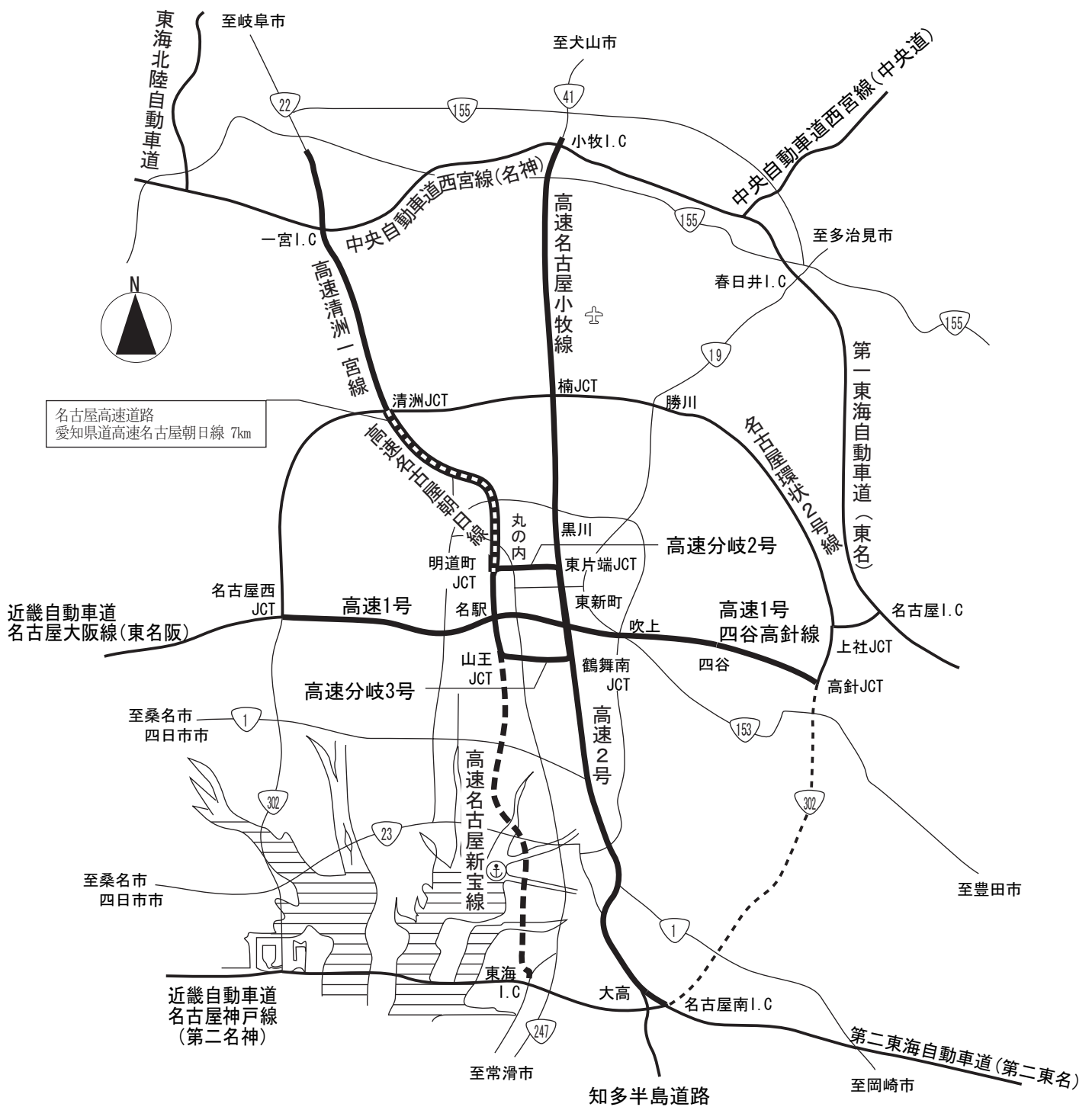


(5) 名古屋圏幹線道路図



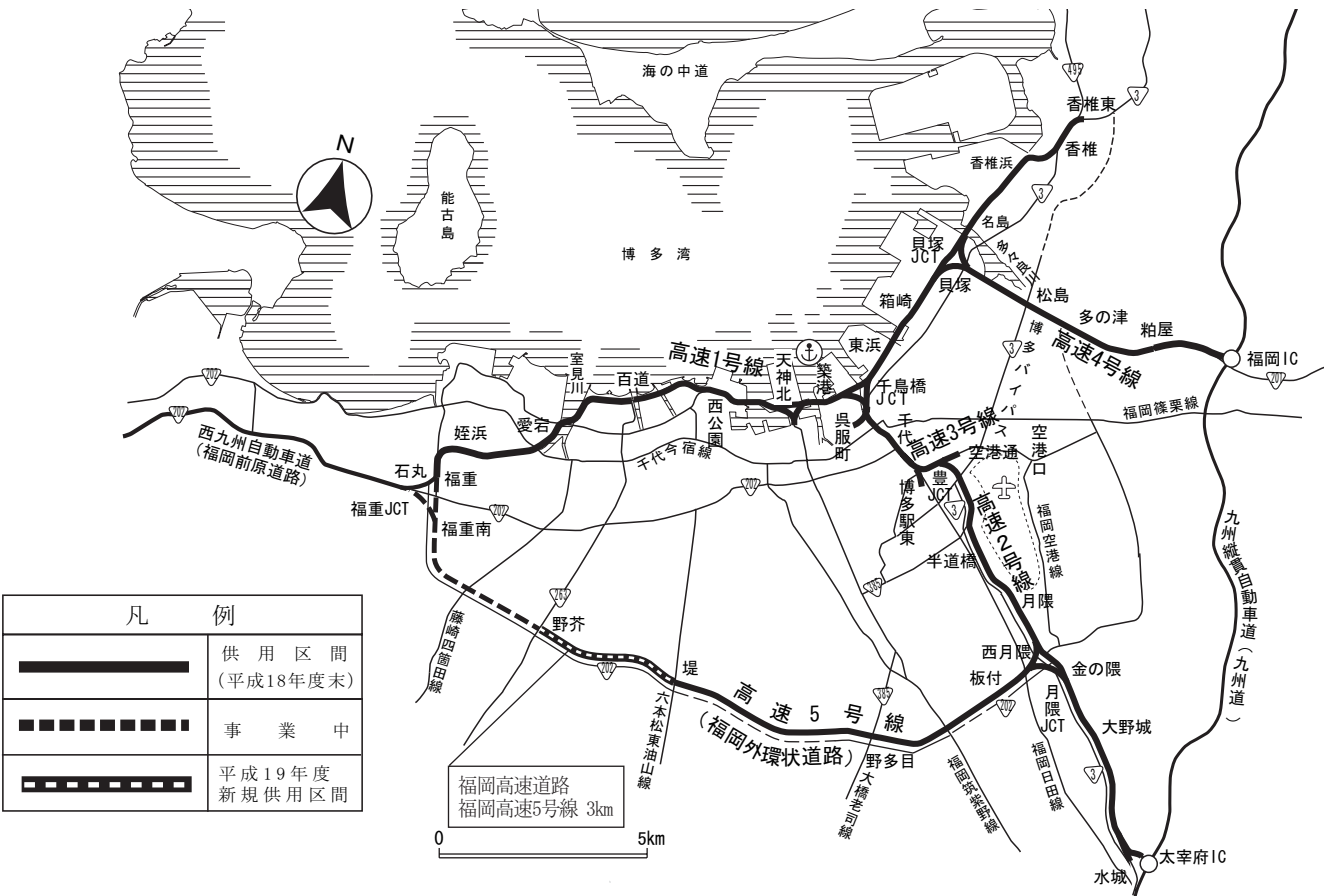
注：調査中は、高規格幹線道路、新交通軸調査箇所、および都市圏の主な地域高規格道路のうち構想段階PⅠ、環境影響評価、都市計画の手続きに着手済の事業を图示

(6) 名古屋高速道路図

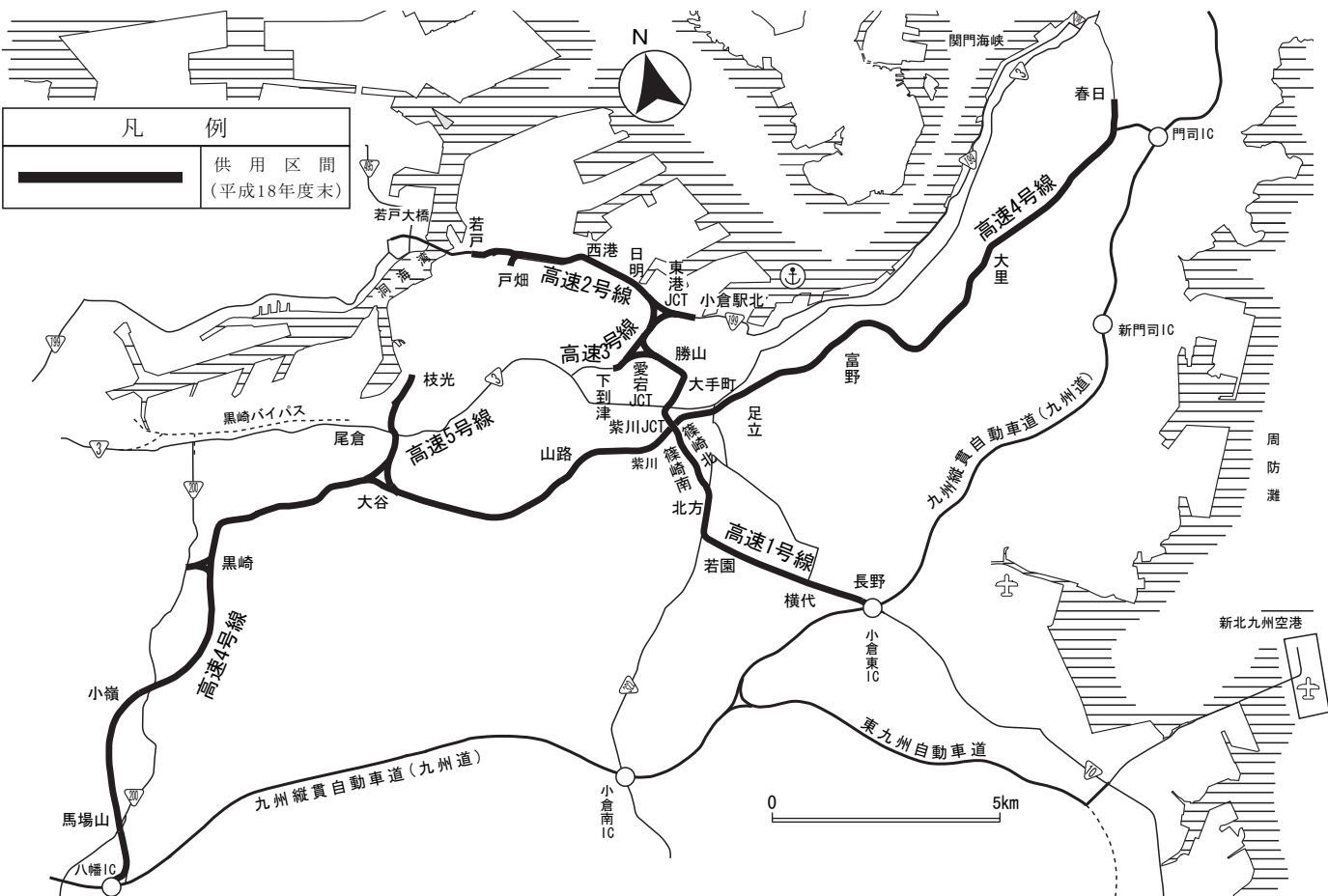


10 指定都市高速道路図

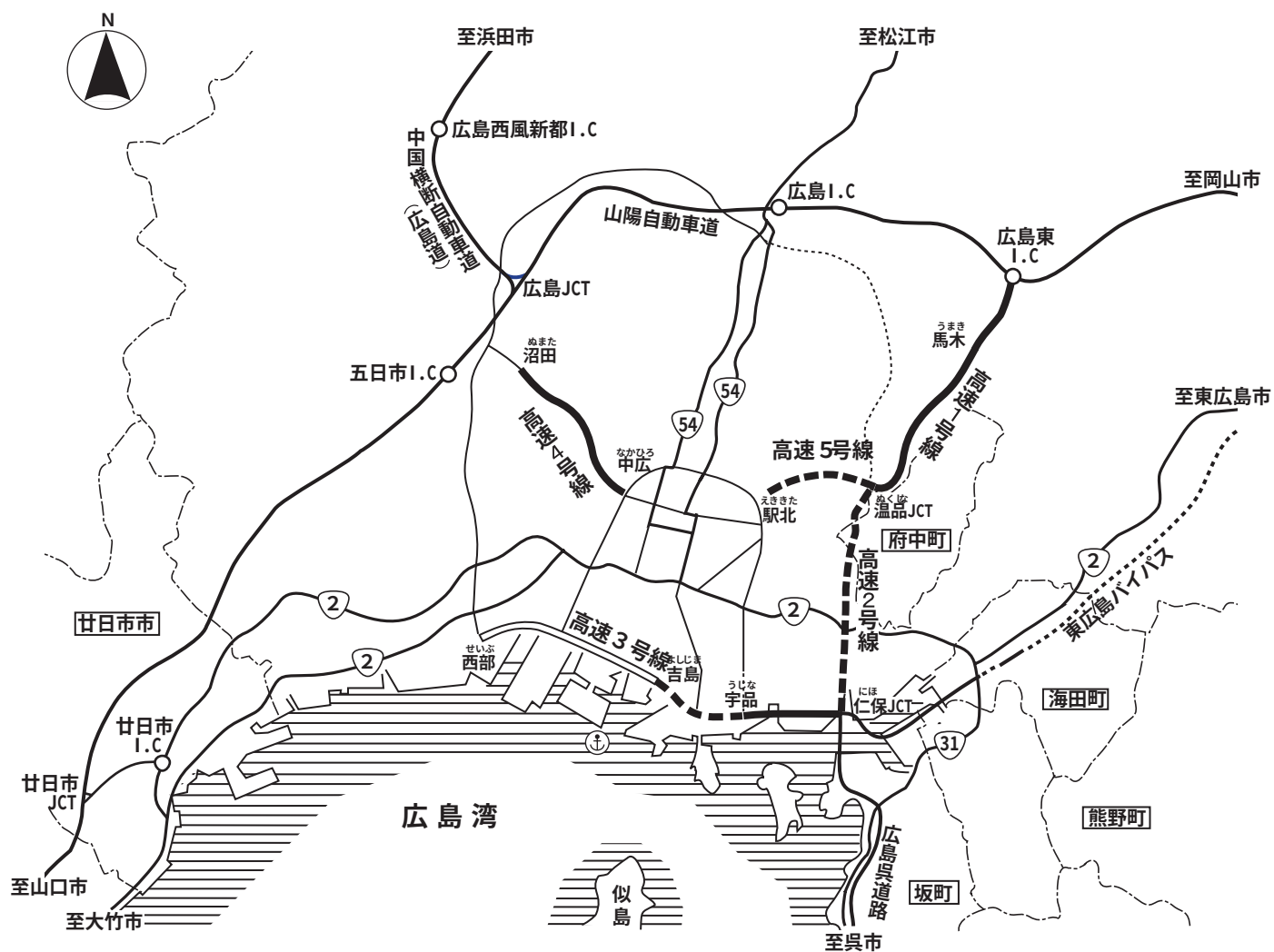
(1) 福岡高速道路図



(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18年度末)
	事 業 中
	都 計 済(アセス手続完を含む)