

# (参考1)事業中区間等の残事業費

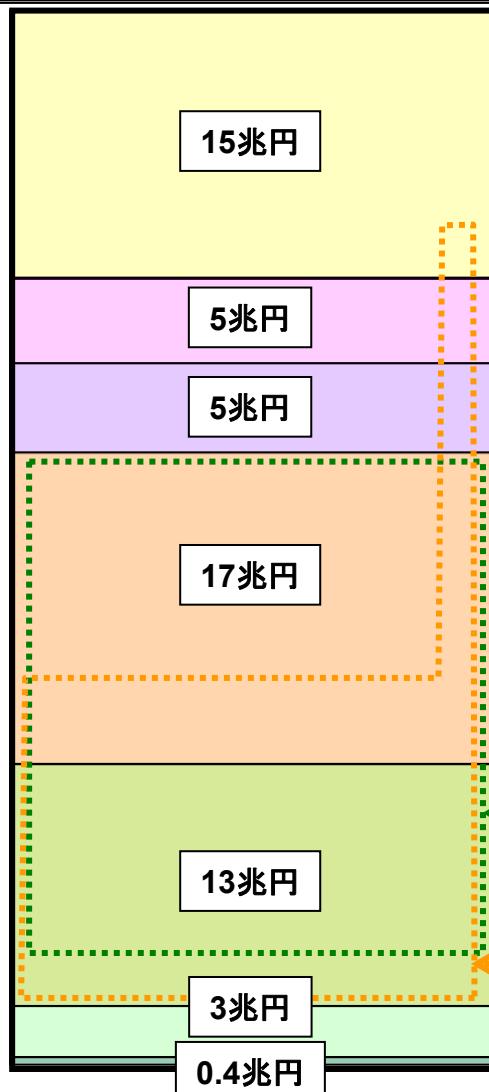
各施策の整備目標を達成するために必要な事業のうち、事業中区間等の平成19年度以降の残事業費は、以下のとおり。

- ・この残事業費は最大限のコスト縮減結果を反映したものである。今後とも一層のコスト縮減に努める。
- ・事業化されていないバイパス、拡幅等事業の分は含まれていない。

## 維持・修繕・更新及び事業中区間の残事業費 58兆円<sup>※1、※2</sup>

### 事業中区間等の 残事業費総括表

I. 供用中道路の維持・修繕・更新	
II. 供用中道路の安全・安心の確保	①緊急輸送道路等の防震災対策
	②交通事故対策と安全快適な歩行空間の構築
III. 道路交通の円滑化	
IV. 都市と地域の活性化	①国際競争力強化と国民生活を支える高速定時サービスの提供
	②日常生活に必要な移動の確保
	③美しい景観の保全・創造



	一般道路	有料道路 <sup>※2</sup>	計
維持・修繕更新	11兆円	3兆円	15兆円
事業中区間 <sup>※1</sup>	33兆円	10兆円	43兆円
計	44兆円	14兆円	58兆円

H18年度道路整備費	4.5兆円	1.4兆円	5.9兆円
------------	-------	-------	-------

※1 供用中道路の安全・安心を確保するため、今後実施する計画等のある事業(10兆円)を含む

※2 有料道路事業については、日本高速道路保有・債務返済機構と各高速道路会社との協定に含まれている平成32年度までの新設・改築事業を含む

地球温暖化対策  
28兆円(重複)

国際競争力強化  
21兆円(重複)

※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

## (参考2) 道路投資の経済効果

### 道路投資1兆円の効果 (2006年度に1兆円の投資)

#### 10年間の効果 (2006~2015年度)

**フロー効果** 道路投資による需要創出効果 (用地補償費 (1,800億円) の効果を除く。)

GDPの増加 約1.2兆円

税金の増加 約2,500億円

**ストック効果** 交通利便性の向上がもたらす経済波及効果 (道路ストックがある限り発現し続ける効果)

GDPの増加 約1.3兆円

税金の増加 約2,800億円

#### 10年間合計

GDPの増加 約2.4兆円

税金の増加 約5,400億円

#### 20年間の効果 (2006~2025年度)

GDPの増加 約4兆円

税金の増加 約8,700億円

(備考) 各経済効果は、マクロ経済モデルEMERLISによる。なお、これは全国モデルのため、地域ごとのインプット、アウトプットは算出していない。道路投資1兆円による道路延長の増加は、高速道路※39.1km、一般道路 53.8kmと仮定。なお、投資の翌年度に供用すると仮定。四捨五入の関係で、各項目の合計が一致しない場合がある。  
※高速道路とは、高規格幹線道路及び地域高規格道路をいう。