

平成18年度
道路関係予算概要

平成18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18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 | 平成18年度道路関係予算のポイント | 4 |
| 第4 | 平成18年度 主要施策 | 6 |
| I | 防災・減災等（安全・安心） | 6 |
| 1. | 安全性・信頼性の高い道路空間の確保 | 6 |
| 2. | 更新時代への対応 | 7 |
| II | 暮らし（安全・安心） | 8 |
| 1. | 交通事故対策の推進 | 8 |
| 2. | 踏切対策のスピードアップ | 9 |
| 3. | 安全で快適な生活環境の構築 | 9 |
| 4. | 無電柱化により安全・快適・美しい都市空間を形成 | 11 |
| 5. | 環境にやさしい自転車の利用者を応援 | 11 |
| III | 環 境 | 12 |
| 1. | 地球温暖化対策 | 12 |
| 2. | 沿道環境の保全・創造 | 14 |
| 3. | 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（シーニックバイ ウェイ・ジャパン）」プロジェクトの促進 | 15 |
| IV | 活 力 | 16 |
| 1. | モビリティの向上 | 16 |
| 2. | 国土・地域ネットワークの構築 | 17 |
| 3. | 地域再生、観光立国推進による地域や経済の活性化 | 19 |
| 4. | 都市の再生 | 20 |
| 5. | ITSの推進 | 21 |
| V | 進め方の改革 | 22 |
| 1. | 国民に見えるプロジェクトマネジメントの推進 | 22 |
| 2. | 国民と協働する道路行政マネジメントの推進 | 22 |
| 3. | コスト構造改革の推進 | 24 |
| 4. | 公共工事の品質確保の促進と入札談合の再発防止 | 24 |
| 5. | 道路関係四公団民営化 | 25 |
| 6. | 国と地方のパートナーシップ | 25 |
| 第5 | 主要連携施策 | 26 |
| 第6 | 新規制度等 | 28 |

(参考資料)

| | |
|--------------------------------------|----|
| 1. 平成18年度道路整備関係予算財源内訳 | 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) 道路特定財源制度等について | 32 |
| 2. 道路関係予算総括表 | 38 |
| 3. 財政投融资等総括表 | 43 |
| 4. 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 |
| 5. 道路行政のマネジメントに用いる指標による成果目標 | 48 |
| 6. 道路関係四公団の民営化について | 50 |
| 7. 高規格幹線道路網図 | 54 |
| 8. 本州四国連絡高速道路図 | 56 |
| 9. 高規格幹線道路及び地域高規格道路の供用延長等 | 57 |
| (1) 高規格幹線道路の供用延長 | 57 |
| (2) 地域高規格道路の路線・区間の指定状況 | 57 |
| 10. 大都市圏幹線道路図 | 58 |
| (1) 東京圏幹線道路図 | 58 |
| (2) 首都高速道路図 | 59 |
| (3) 大阪圏幹線道路図 | 60 |
| (4) 阪神高速道路図 | 61 |
| (5) 名古屋圏幹線道路図 | 62 |
| (6) 名古屋高速道路図 | 63 |
| 11. 指定都市高速道路図 | 64 |
| (1) 福岡高速道路図 | 64 |
| (2) 北九州高速道路図 | 64 |
| (3) 広島高速道路図 | 65 |

第1 平成18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を徹底しつつ、道路の果たす役割を最大限発揮するよう、道路行政の原点に立ち戻った改革、いわゆる「道路ルネッサンス」を推進します。

まず、頻発する地震、豪雨、豪雪等の災害に強い国土づくり、地球温暖化問題、国際競争力の向上など、我が国が抱える緊急の課題に対応するため、道路整備の目標を明確化し、集中的にスピード感をもった道路行政への転換を図ります。

また、道路のもつパブリックスペースとしての機能を最大限発揮し、快適な環境・暮らしの実現のため、これまでの道路の枠にこだわらず、沿道地域との一体整備など他分野との積極的な連携を図ります。

さらに、道路に対する多様なニーズを的確に捉え、道路と地域が一体となって、よりよい地域づくり、まちづくりを達成するため、住民や地域の方々と協働して道路政策を推進します。

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 整 備 | 43,397 | 0.92 | 20,833 | 0.94 |
| 道 路 環 境 整 備 | 15,852 | 1.00 | 8,999 | 1.01 |
| 計 | 59,249 | 0.94 | 29,832 | 0.96 |
| 一 般 道 路 | 44,973 | 0.96 | 28,424 | 0.97 |
| 有 料 道 路 | 14,277 | 0.88 | 1,408 | 0.90 |
| 計 | 59,249 | 0.94 | 29,832 | 0.96 |

- <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465億円、国費254億円）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. 本表のほか、P42に掲げた道路特定財源を活用した関連施策がある
 5. 本表のほか、現行の暫定税率を設定した平成15年度から平成17年度までに、補正予算における災害復旧など一般財源で行った道路整備があり、平成18年度は自動車重量税のうち国費472億円で、その一部を事後的に調整
 6. 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

○財政投融资 26,941億円(対前年度比 0.96)
 ○行政部費(一般会計国費) 231億円(対前年度比 0.97)

- <注> 1. 財政投融资は、全額政府保証債である
 2. 行政部費には、道路特定財源を活用した関連経費（国費229億円）を含む

[平成18年度予算の概要]

(単位:億円)

| | 平成17年度 | 平成18年度 | 特定財源税収等 |
|----------|---|--|---|
| 道路整備特別会計 | 30,997 | 29,832 | |
| | 地方道路整備臨時交付金 7,408 道路整備等 23,589 | 地方道路整備臨時交付金 7,393 道路整備等 22,439 | 一般財源(NTT-A) 362 貸付金償還金等 605 揮発油税 29,573 |
| 一般会計 | (非公共) ETC普及促進 自律的移動支援等 266 まちづくり交付金 道整備交付金 道州制北海道 677 本四債務処理 4,829 5,772 36,769 | (非公共) 踏切システム高度化 バスICカード普及促進 観光地における道路案内システム の開発・普及等 257 まちづくり交付金 道整備交付金 道州制北海道 832 (都市再生・地域再生) 市街地再開発事業等 300 (環境・景観) 低公害車普及促進等 79 (防災・減災) 建築物耐震改修等 100 本四債務処理 4,522 6,091 35,923 | 石油ガス税 143 自動車重量税 5,712 |
| | | 472 [※] 36,395 | 36,395 |

※現行の暫定税率を設定した平成15年度から平成17年度までに、補正予算における災害復旧など一般財源で行った道路整備があり、平成18年度は自動車重量税のうち472億円で、その一部を事後的に調整

- <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. 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

[重点事項別国費の状況]

[平成18年度道路関係予算のポイント]

(単位:億円)

| | 平成18年度 | 前年度 |
|---|---------------|---------------|
| 1. 防災・減災等(安全・安心) 橋梁の耐震補強3箇年プログラム | 619 | 337 |
| 2. 暮らし(安全・安心) 踏切道対策 | 2,014 | 2,010 |
| うち連続立体交差事業 | 948 | 907 |
| 無電柱化の推進 | 989 | 1,081 |
| 自転車利用環境の整備 | 138 | 118 |
| 交通事故対策の重点的実施 | 1,122 | 866 |
| 市街地の歩行空間のバリアフリー化 | 3,571 | 3,335 |
| 3. 環境 道路政策における「CO ₂ 削減アクションプログラム」 | 15,441 | 13,708 |
| 沿道環境改善事業 | 1,271 | 1,193 |
| 4. 活力 交通円滑化事業 | 4,663 | 4,602 |
| 市町村合併支援道路整備事業 | 2,093 | 1,323 |
| 三大都市圏環状道路整備 | 2,241 | 1,948 |
| ITSの推進 | 366 | 378 |
| 道路関係予算 合計 | 29,832 | 30,997 |

- <注> 1. 上表は重点事項を計上したものであり、かつ、計数には一部重複等があるため、各計数の和は合計と一致しない
 2. 三大都市圏環状道路整備の前年度の計数には、平成17年度供用区間を含まない
 3. 道路政策における「CO₂削減アクションプログラム」の計数には、一般会計に計上した道路特定財源を活用した関連施策を含む

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 事業量 | 17年度 当初までの 累計額 | 18年度 決定額 | 18年度末 累計額 |
|-------|------------------------|----------------------|-------------|--------------------|
| 道路投資額 | 380,000 | 206,230 (54.3%) | 62,096 | 268,325 (70.6%) |

<注>

- 平成17年度当初までの累計額は、15年度・16年度最終、17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および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を計上。ただし、本州四国連絡橋公団から一般会計に承継した債務の処理は含まない
- 17年度当初までの累計額、18年度決定額には、道整備交付金を含まない
- 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある

第3 平成18年度道路関係予算のポイント

1. 防災・減災等（安全・安心） 災害に強い国土づくり (P.6参照)

○橋梁耐震補強の推進

緊急輸送道路の橋梁、新幹線・高速道路をまたぐ橋梁について、「耐震補強3箇年プログラム」に基づき耐震補強を推進。

緊急輸送道路の橋梁のうち特に優先的に橋梁の耐震補強を実施する必要がある橋梁
新幹線及び高速道路をまたぐ橋梁

⇒平成19年度までの3箇年で耐震補強を概ね完了

※現在の実施率（緊急的に行う対策も含む）：緊急輸送道路の橋梁（5割）、新幹線をまたぐ橋梁（3割）、
高速道路をまたぐ橋梁（8割）

○重点密集市街地内の防災環境軸の重点整備

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の核となる都市計画道路の整備を重点支援。

○緊急輸送道路沿道の建築物の耐震改修等への支援

沿道建築物の道路への倒壊を防止して、災害時における緊急輸送道路の機能を確保するため、沿道建築物の耐震改修等を支援。

2. 暮らし（安全・安心） 安全で安心できる暮らしの確保 (P.8参照)

○踏切対策のスピードアップ

「開かずの踏切」や「歩道が狭隘な踏切」など、緊急対策が必要な踏切について、地域の実情にあわせた5箇年の整備計画を策定。速効対策（歩道拡幅等）と抜本対策（連続立体交差事業等）の両輪により総合的な対策を緊急かつ重点的に推進。踏切道改良促進法についても、実効性を高める方向で改正。

開かずの踏切、歩道が狭隘な踏切（約1,300箇所） ⇒ 速効対策により5年で全てを対策
開かずの踏切、自動車交通の著しい踏切等（約1,400箇所） ⇒ 抜本対策を2倍にスピードアップ

○安全で快適な生活環境の確保

幹線道路において交通事故対策を重点的に実施するとともに、生活道路において、あんしん歩行エリアを整備すること等により、効果的・効率的な交通事故対策を推進。
また、総合的なバリアフリーに関する新法の制定などにより、歩行空間のバリアフリー化を推進。

○無電柱化により安全・快適で美しい都市空間を形成

コスト縮減へ一層取組むとともに、バリアフリー化の促進のための制度や開発事業者等の民間活力を有効活用すること等により、重点的かつ効率的な無電柱化を推進。

○都市内の自転車利用促進

地域と連携し、自転車走行空間の確保、多様な主体による駐輪施設整備等により、安全・快適な自転車利用環境を形成。また、公安委員会と連携した駐車対策を推進。

3. 環境 地球環境の保全と美しい景観の創造 (P. 12参照)

○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）

京都議定書の目標達成に向けて、「CO₂削減アクションプログラム」を推進。

CO₂排出削減目標（約800万トンのCO₂/年）を設定し、2012年までに緊急的に必要な道路政策を推進。

交通円滑化対策（主要渋滞ポイント対策（約1,800箇所）、踏切対策（約540箇所））等

⇒ H24(2012年)までに緊急実施

○「日本風景街道（シーニックバイウェイ・ジャパン）」プロジェクトの促進

美しい景観や活力ある地域づくりのため、地域固有の自然、歴史、文化、風景などをテーマに地域コミュニティの再生を目指した美しい道路空間を形成。

4. 活力 ネットワークの構築による都市と地域の再生 (P. 16参照)

○環状道路の重点的な整備

都市の骨格を形成するとともに、交通渋滞の緩和を図り、良好な生活空間を創造するため、全国の大都市圏において、環状道路を重点的に整備。

三大都市圏の環状道路整備率 ⇒ H19までに50%まで向上

○高速道路等の既存ストックの有効活用

自動車専用道路等のネットワークをより使えるものとするため、スマートICの整備、多様で弾力的な料金施策の実施、ETCの利用を促進。

ETC利用率 現在（H17.12） 59% ⇒ H19春 75%（全国）

○効率的で環境に優しい国際・国内物流の実現

国際標準コンテナ車が、積み替えなく走行できる道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク（仮称））の構築。

スーパー中枢港湾に係るボトルネック ⇒ 5年以内に解消を目指す

○魅力ある観光地づくりの支援

「走りやすさマップ」の整備、写真を撮るパーキング「とるば」の全国展開、ITを活用した観光客の移動支援等を推進。

5. 進め方の改革 (P. 22参照)

○国民に見えるプロジェクトマネジメントの推進

今後概ね10年の間に整備が必要な道路事業・事業費等を公表すると共に、このうち円滑な事業進捗の環境が整い、5年以内に供用を目指す事業について、毎年、供用目標・必要額を公表し、進捗管理を徹底。

○国民との協働による道路行政の推進

道路施策の立案から道路管理まで、NPO・市民団体等と協働した取組みを推進するとともに、モニター制度の統合により国民のニーズにきめ細かく対応。

第4 平成18年度 主要施策

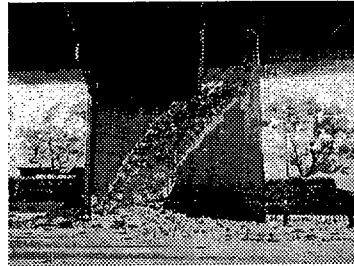
I 防災・減災等（安全・安心）～災害に強い国土づくり～

1. 安全性・信頼性の高い道路空間の確保

地震、津波、豪雨、豪雪等の災害に対して、安全で信頼性の高い道路網・道路空間の確保に取り組みます。

(1) 橋梁耐震補強の推進

新潟県中越地震などを踏まえ、地震発生時には救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保し、また、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の落橋等による甚大な二次的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災無し】

このため、緊急輸送道路のうち特に優先的に橋梁の耐震補強を実施する必要がある橋梁や新幹線、高速道路をまたぐ橋梁について耐震補強3箇年プログラム（平成17年度～平成19年度）に基づき橋梁の耐震補強を推進します。

○緊急輸送道路の橋梁

：事業費1,172億円

○新幹線、高速道路をまたぐ橋梁

：事業費27億円

○緊急輸送道路等の震災対策について 地方道路整備臨時交付金等を活用

○補助国道の橋梁の耐震補強に係る採択 基準の拡充（P.25参照）

緊急輸送道路の橋梁の耐震補強の実施率

| 直轄国道 | 都道府県 管理道路 |
|---------------|--------------|
| 約5割 | 約5割 |
| 現在、全体で約5割の実施率 | |

- 緊急輸送道路の橋梁のうち、昭和55年より前の道路標示方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に対する耐震補強の実施率を示す。
- また、耐震補強の実施については、橋脚等の主要部分に対して緊急的に行う対策も含む。

緊急輸送道路の橋梁のうち特に優先的に耐震補強を実施する必要がある橋梁
 ⇒ 高速道路、直轄国道は平成19年度までに概ね完了
 都道府県管理道路は「優先確保ルート」^{※1}を選定し、平成19年度までに概ね完了

新幹線、高速道路をまたぐ橋梁 ⇒ 平成19年度までに概ね完了

(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網を確保するため、道路の斜面对策や地域の孤立を解消する生命線となるバイパス等の整備を推進します。また、災害対策本部車、照明車等の災害対策用機械の重点整備を推進します。

道路斜面等の対策の進捗状況（平成16年度末）

| | 要対策 | うち完成 | |
|----|--------|-------|-----|
| | | うち完成 | 進捗率 |
| 全国 | 約10万箇所 | 約3万箇所 | 約3割 |

※平成8年度道路防災総点検によるもの。
対象道路は、高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路、本州四国連絡道路、一般国道、都道府県道、主要な市町村道（有料道路含む）

○平成8年度道路防災総点検のフォローアップを実施

<参> 1. 「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、自衛隊等）や重要港湾、空港等を結ぶ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

積雪寒冷特別地域における冬期の安全・安心な生活を支え、地域間の交流・連携を強化するため、道路の除雪、防雪及び凍雪害防止等の雪寒事業を重点的に推進します。

○除雪、防雪及び凍雪害防止等雪寒事業：**事業費1,057億円**

(4) 津波対策の推進

津波被害を軽減するため、避難路等の整備を推進します。

- 地方道路整備臨時交付金等の活用による避難路等の整備
- 「道の駅」の防災拠点化を推進
- 津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備

(5) 重点密集市街地内の防災環境軸の重点整備

重点密集市街地（全国8,000ha）内の防災環境軸の核となる都市計画道路で、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）を宣言した路線について重点的に支援します。

(6) 緊急輸送道路沿道の建築物の耐震改修等への支援【新規】

沿道建築物の道路への倒壊を防止して、災害時における緊急輸送道路の機能を確保するため、沿道建築物の耐震改修等を支援します。

○緊急輸送道路沿道の建築物の耐震改修等支援：**国費50億円**【新規】

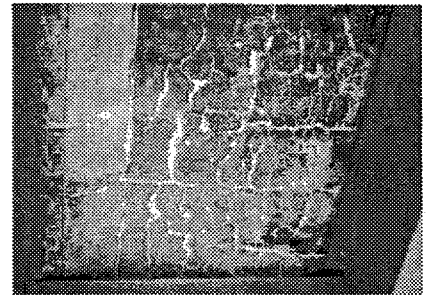
2. 更新時代への対応

(1) 重点的・効率的な道路維持管理の推進

道路施設の安全を確保するため、橋梁やトンネルなどの補修を重点的に進めます。

また、高齢化した道路ストックが今後増加することを踏まえ、構造物のライフサイクルコストが最小となる計画的な補修を推進するために必要となる維持管理を行います。

日常的経費^{※2}については、路線・地域特性を考慮して管理水準を見直すなど効率的な実施を図り、約3割縮減（平成14年度比）します。



【疲労による橋梁の損傷】

橋梁の三大損傷^{※3}について、平成18,19年度に約700橋梁にて対策を実施し、要対策橋梁を概ね解消

- 道路管理水準の見直しを含むコスト縮減に際し、費用・効果等の情報を示しながら沿道住民のニーズを把握し、適切な管理をする取り組みを試行
- 道路構造物の計画的な補修を進めるために、橋梁の三大損傷について、優先的に対策を実施し、将来の劣化予測に基づくマネジメントを強化

(2) 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を防止するため、違反車両の監視及び指導取締の強化により、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> 2. 道路維持管理にかかる経費のうち、巡回、清掃散水、除草、剪定に係る経費

3. 以下の3つの損傷

疲労：輪荷重の繰返し作用により、ひび割れ、陥没などを生じる現象

塩害：塩化物によりコンクリートのひび割れ、剥離などを引き起こす劣化現象

アルカリ骨材反応：骨材中の反応性珪物がコンクリート中のアルカリ性水溶液と反応し、コンクリートの異常膨張やひび割れを発生させる劣化現象

Ⅱ 暮らし（安全・安心）～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17年の交通事故による死者は約半世紀ぶりに6千人台まで減少するに至りましたが、交通事故の発生件数は90万件を、死傷者数は100万人を超えており、依然として厳しい状況にあります。

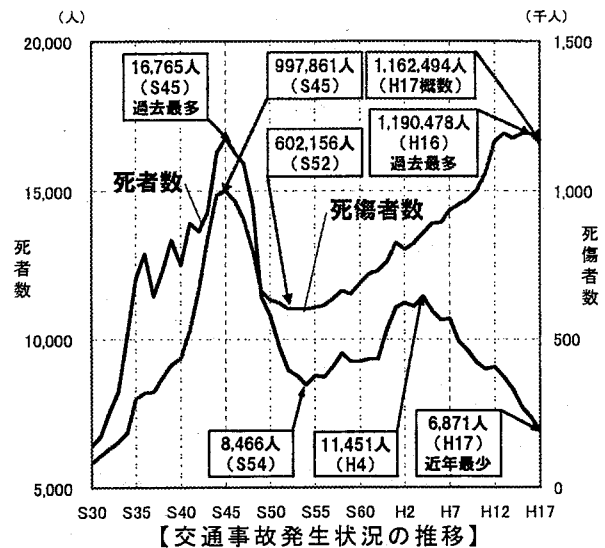
このため、幹線道路において交通事故対策を重点的に実施するとともに、生活道路において、あんしん歩行エリアを整備すること等により、効果的・効率的な交通事故対策を推進します。

(1) 幹線道路の交通事故対策

幹線道路において、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「事故危険箇所^{参1}」の対策等、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施します。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^{参2}」を活用する等、科学的分析に基づく対策を推進します。

○交通事故対策の重点的实施：

事業費 1,890億円

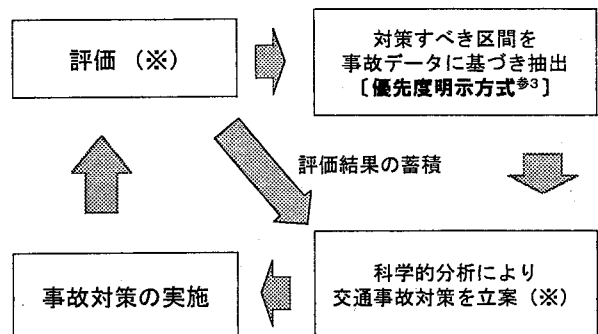


(2) 生活道路の面的な交通事故対策

市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等を優先する道路構造等により安全な通行経路が確保された「あんしん歩行エリア」を整備するため、公安委員会の速度規制等とあわせて、歩道の設置や歩行者優先道路の整備等を面的・総合的に進めます。

○あんしん歩行エリアの整備：**事業費 825億円**

ふるまじりふね
新潟市 古町入舟地区（新潟県）等 約500箇所



(※) 交通事故対策・評価マニュアル^{参2}を活用
【交通事故対策のスキーム】

H19までに道路交通における死傷事故率を1億台扣あたり108件まで削減
H16(実績) 1億台扣あたり122件 ⇒ H17(見込)112件 ⇒ H18(目標)110件

- <参> 1. 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
2. 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
3. P22「V 進め方の改革」を参照

2. 踏切対策のスピードアップ

(1) 踏切交通実態総点検の実施

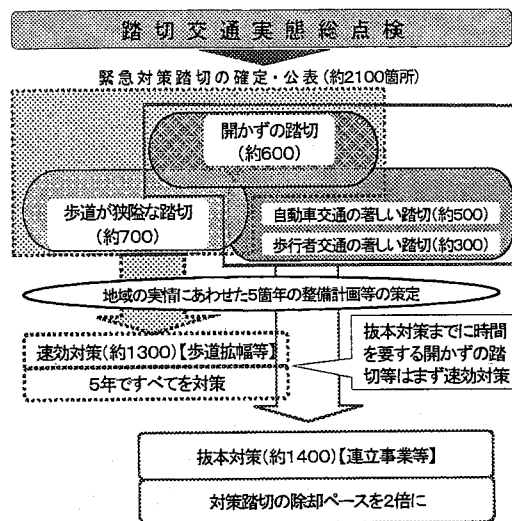
全国に存在する約36,000箇所全ての踏切を対象として踏切交通実態総点検を実施します。このうち早期に点検が必要な踏切については緊急に実施します。

(2) 緊急対策踏切の確定と5箇年の整備計画の策定

総点検の結果を基に、「開かずの踏切^{参4}」や「歩道が狭隘な踏切^{参5}」等緊急対策が必要な踏切を確定・公表し、緊急対策踏切について、地域の実情に合わせた5箇年の整備計画を策定します。

(3) 整備計画に基づく緊急的な対策の実施

整備計画に基づき、踏切道改良促進法の枠組みを活用し、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、総合的な対策を緊急かつ重点的に推進します。踏切道改良促進法についても、実効性を高める方向で改正します。



【施策の概要フロー】

- ・歩道拡幅等の速効対策により約1,300箇所を今後5年ですべて対策
- ・連続立体交差化等の抜本対策により約1,400箇所の対策を2倍にスピードアップ。

参6

○連続立体交差事業の拡充

(生活道路の対象への追加、無利子貸付制度の創設等) [新規]

○全踏切の交通実態総点検の実施 [新規]

○踏切道対策: 事業費 3,707 億円

うち連続立体交差事業: 事業費 1,767 億円

JR中央線(東京都)等 62箇所

○遮断時間短縮のための踏切システム高度化(賢い踏切^{参7}): 国費 12 億円

3. 安全で快適な生活環境の構築

安全で快適な生活環境を構築するため、住民の身近なニーズに対応しつつ、全国の見本となるモデル地区の構築、身近な改善を実感できるみちづくり、賑わいのある歩行空間づくり等を推進します。

(1) 全国の見本となるモデル地区を構築(人に優しい街・みちづくりモデル事業)

歩行者優先の道路、歩行空間のバリアフリー化、無電柱化、自転車利用環境の整備などの施策を展開していくため、全国の見本となるモデル地区(スーパーモデル地区)を平成19年度までに構築します。

- ・くらしのみちゾーンモデル地区 : 津和野町(鳥根県)等 6地区
- ・自転車利用促進モデル地区 : 前橋市(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

<参> 4. 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

5. 歩道が狭隘な踏切: 前後の道路よりも歩道が狭く、自動車・歩行者が多い踏切

6. 重複等を整理した「緊急対策踏切」は全体で約2,100箇所

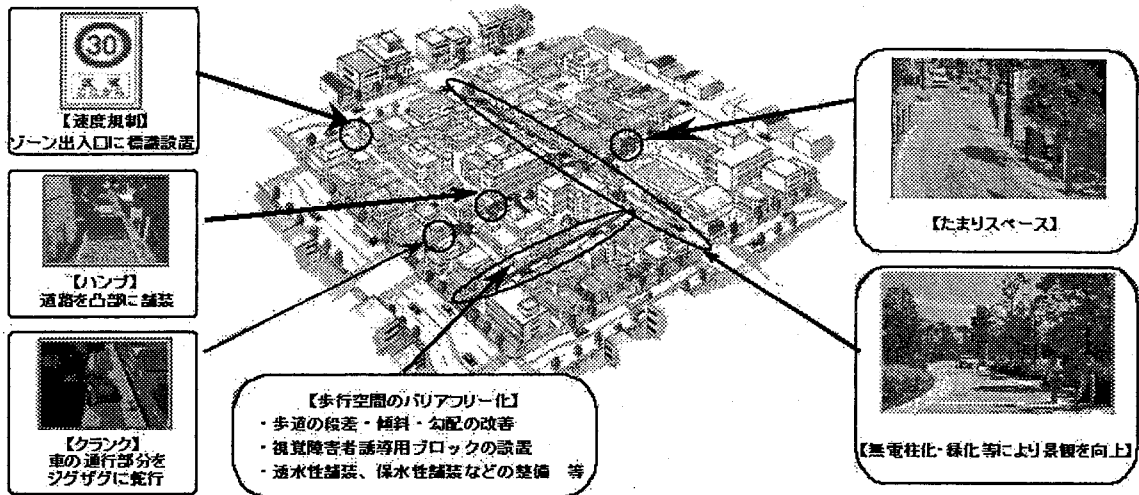
7. 賢い踏切: 急行、各停などの列車の速度を判断して、警報開始時間を最適化する踏切システム

(2) 身近な改善を実感できるみちづくり

地域や住民の主体的な取組による身近な道路の改善を推進するため、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「くらしのみちゾーン」、「トランジットモール」の形成を、社会実験等により積極的に支援します。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。

○くらしのみちゾーン、トランジットモールの形成：

松山市^{どうご}道後地区（愛媛県）等 52地区



(3) 歩行空間のバリアフリー化の推進

高齢者、障害者等に配慮した安全で快適な歩行空間を確保するため、総合的なバリアフリーに関する新法の制定などにより、今後整備する全ての道路において、歩行空間のバリアフリー化を推進します。具体的には、特にバリアフリー化を図ることが必要な道路（特定道路）について、新設又は改築時の円滑化基準^{参8}への適合義務づけや道路占用許可基準の上乗せ措置^{参9}等を図ります。

○市街地の歩行空間のバリアフリー化：事業費6,138億円

H19までに段差が改善され視覚障害者用ブロック等が整備された道路（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）の割合を約5割まで向上

H16(実績)31% ⇒ H17(見込)35% ⇒ H18(目標)42%

(4) 人に優しく賑わいのある街なか空間づくり

中心市街地の活性化などを図るため、駅周辺などを起点とした人に優しく賑わいのあるまちづくりを展開します。

○鉄道事業者等との連携により、駅等の内部のバリアフリー化とあわせ、駅前のみち空間等の整備を促進：約800箇所

○中心市街地の活性化を図るため、民地も活用しつつ、賑わいを創出する歩行者空間等の整備

○道路空間を活用した地域活動（路上イベント等）の推進

<参> 8. 円滑化基準：移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準

9. 道路占用許可基準の上乗せ措置：歩道等における電柱等の占用物件について、当該歩道等の通行できる路面の部分の幅員が円滑化基準を満たさない場合には当該物件の占用を認めないとする措置

4. 無電柱化により安全・快適・美しい都市空間を形成

都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、歴史的街並みの保全等を図るため、「無電柱化推進計画」(H16～H20)に基づき、幹線道路に加えて、非幹線道路を含めた面的な無電柱化を推進します。

また、コスト縮減へ一層取り組むとともに、バリアフリー化の促進のための制度や民間活力を有効活用することなどにより重点的かつ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

H16(実績)10% ⇒ H17(見込)約11% ⇒ H18(目標)13%

○無電柱化の推進：**事業費1,831億円** 一般国道17号（東京都）等

○電線共同溝整備事業の拡充〔新規〕

・歩行空間のバリアフリー化の促進のため、道路占用許可基準の上乗せ措置が講じられた道路で実施する事業について、電線管理者に対する補助制度の創設

・開発事業者等の民間活力により無電柱化を促進するための補助制度の創設

○一層のコスト縮減等による無電柱化の推進に対する取組：**国費17億円**

・構造の見直しによる一層のコスト縮減に係る調査

・裏配線手法等の円滑な実施に必要な地元合意形成に係る調査

・トランスのコンパクト化等の技術開発

5. 環境にやさしい自転車の利用者を応援

安全・快適な自転車利用環境を形成するため、自転車道や駐輪場の他、たまり空間等の整備を進めます。

(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、公安委員会と連携して駐車対策を推進します。

また、従前の道路管理者や民間事業者による駐輪場の整備・支援等に加え、道路管理者以外による路上駐輪場整備を推進します。

○路肩等の空間を自転車走行空間化〔新規〕

○ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進（P.16参照）

○自転車利用環境の整備：**事業費259億円**

前橋市（群馬県）等 約60都市

○道路管理者以外による路上駐輪場整備のための道路占用の制度を拡充

〔新規〕

(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り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。

○既設の道路・河川堤防等を活用したサイクリングロード網を構築〔新規〕

○サイクルツアーの推進：

サイクリングでめぐるエキゾチックなベイエリア（横浜市）15地区



Ⅲ 環境 ～地球環境の保全と美しい景観の創造～

1. 地球温暖化対策

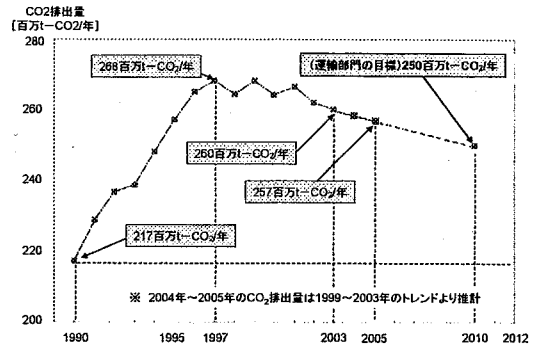
～道路政策における『CO₂削減アクションプログラム』の推進～

(1) 京都議定書目標達成計画について

京都議定書が平成17年2月に発効し、4月に地球温暖化防止に向けた京都議定書目標達成計画が策定され、目標達成（2008年から2012年までの平均値が1990年比-6%）に向け産業部門、民生部門、運輸部門などにおいて更なるCO₂排出削減目標を定めています。

(2) 運輸部門から排出されるCO₂について

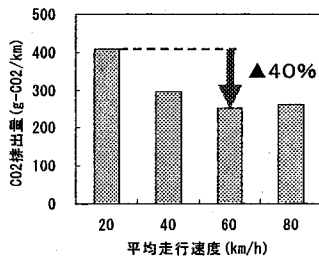
運輸部門のCO₂排出量は我が国の全CO₂排出量の約2割であり、このうち約9割が自動車から排出されています。運輸部門における目標値は約250百万t-CO₂/年となっていますが、2005年時点から2010年までに、自動車交通需要の拡大とこれに伴う渋滞により、むしろCO₂排出量は約8百万t-CO₂/年増加すると推計されています。



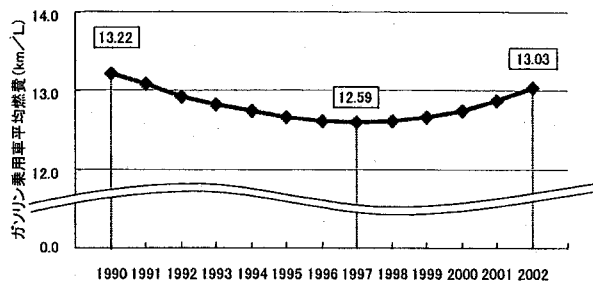
【運輸部門におけるCO₂排出量の目標と推移】

(3) CO₂削減アクションプログラムの推進

CO₂削減には走行速度の向上と自動車の単体燃費の改善が不可欠です。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し、2005年時点から2010年までに約8百万t-CO₂/年を削減し、他の施策とあわせ京都議定書の目標の達成を図ります。



【走行速度とCO₂排出量】



出典: エネルギー・経済統計要覧

【平均燃費(km/L)の推移(ガソリン)】

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、ボトルネック踏切等約540箇所の渋滞を解消・緩和

運輸部門におけるCO₂排出量を2008年から2012年の中間年であるH22 (2010年) までに約8百万t-CO₂/年削減

○CO₂削減アクションプログラムの推進: 事業費29,750億円

うち、CO₂削減施策に関する国民への広報の充実: 国費7億円 [新規]

(4) CO₂削減アクションプログラムの主要な対策

(1) 人と車のかかわり方の再考

個々人の自動車利用パターンの適正化

- ・公共交通の積極的な利用を促す等のコミュニケーションを通じて、人と車のかかわり方を見直す交通施策の推進(約5都市)

公共交通のシステム改善と運用改善

- ・鉄道駅周辺の広場の整備、LRTの整備、自転車道や駐輪場の整備等を促進(P.11, 17)

エコドライブの推進

- ・エコドライブ促進のキャンペーンの実施
- ・公用車、道路パトロールカーに対するデジタルタコグラフの導入等エコドライブの推進

荷主・物流事業者と一体となった施策の取り組み

- ・住民、企業、行政等からなる協議会を設置し、協働して都市内物流改善策の検討を実施

(3) 道路空間の活用・工夫によるCO₂の削減

道路緑化の推進

- ・盛土のり面等における樹林化を含めた道路緑化を積極的に推進

保水性舗装等の導入促進

- ・ヒートアイランド対策として、路面温度を低下させる効果がある舗装の敷設を推進(P.14)

道路空間における新エネルギーの活用

- ・太陽光や地熱等を利用した照明、融雪施設等の整備

(2) 渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現

首都圏三環状道路の重点整備

- ・平成20年代半ばまでに全体の約8割を整備(P.20)

主要渋滞ポイント及びボトルネック踏切の対策

- ・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、ボトルネック踏切等約540箇所の渋滞を解消・緩和(P.9,16)

車道幅員の減少や流入抑制による人に優しい道路の実現

- ・バイパス等の完成に合わせ、既存道路の車道幅員の減少、植樹や歩道の拡幅等市街地部への通過交通を抑制する施策を実施

高速道路利用の促進

- ・スマートIC(ETC専用IC)の整備を促進
- ・多様で弾力的な料金施策の実施
- ・ミッシングリンクの整備(P.17, 18)

路上工事の縮減

- ・工事調整会議の実施等、地域で目標を定めた実効的な路上工事マネジメントを行うことにより路上工事を縮減(P.16)

(4) 自動車交通の運用の効率化

ITS(高度道路交通システム)の活用等による道路交通情報の提供の充実

- ・2007年を目指したITSサービスの推進
- ・ETC利用促進に向けた支援等の実施(P.18, 21)

路上駐車対策の推進

- ・道路の維持・管理のための道路パトロール中に、違法駐車抑止広報を実施し、違法駐車対策に協力(P.16)

【CO₂削減アクションプログラムの施策の体系】

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、沿道環境改善事業を効率的・効果的に推進します。特に、騒音や大気質の状況が環境基準を大幅に上回っている地域について、遮音壁の設置や交差点改良等のボトルネック対策等を集中的に実施し、環境基準の達成を目指します。

また、地球温暖化防止に貢献する新エネルギー（太陽光・風力等）を活用した道路照明等の道路施設の整備を支援します。

○沿道環境改善事業等：**事業費1,951億円**

一般国道23号（愛知県）等 約330箇所

(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の実用化に向け、これまでに開発・試作した車両等の実用性、耐久性等を実証するための公道走行試験を行います。また、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。

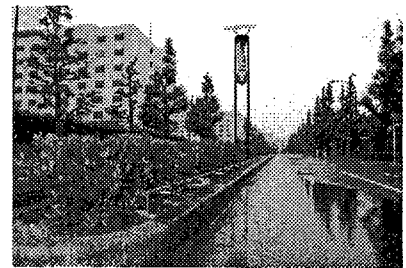
○低公害車の導入等への補助〔新規〕

(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敷設を面的に実施します。

○路面温度を低下させる舗装の普及促進

モデル事業：東京都等



【保水性舗装と散水装置の設置例】

1) H19までにNO₂環境目標達成率を約9割まで向上

達成率：H16(実績)69% ⇒ H17(見込)81% ⇒ H18(目標)85%

濃度値：【0.056ppm】 ⇒ 【H16より改善】 ⇒ 【前年より改善】

※【 】内は、各観測局における濃度の98%値の平均

2) H19までSPM環境目標達成率を現在の水準に維持

達成率：H16(実績)100% ⇒ H19までH16の水準(100%)を維持

濃度値：【0.067mg/m³】 ⇒ 【前年より改善】

※【 】内は、各観測局における濃度の2%除外値の平均

注) 当該指標（NO₂、SPM）の算出に当たっては、自治体設置の自動車排出ガス測定局のH16における環境基準達成率は現段階で未公表であるため、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

H16(実績)67% ⇒ H17(見込)68% ⇒ H18(目標)70%

注) 当該指標は、国が管理している直轄国道を対象としている。

3. 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(シーニックバイウェイ・ジャパン)」プロジェクトの促進

地域住民や企業と行政の協働により①道の担う役割の復古・再生、②地域の資産の活用、③新たな・多様な価値の創造、④使われ方の負の遺産の清算等を目的として、都市部や郊外部などそれぞれの特徴に応じ地域固有の自然、歴史、文化、風景などをテーマに、“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ティの再生を目指した美しい道路空間の形成を図る「日本風景街道(シーニックバイウェイ・ジャパン)」プロジェクトを推進します。

プロジェクトの推進にあたっては、“日本風景街道”戦略会議において、「日本風景街道」の仕組み・制度の検討を行うと同時に、モデルルート の指定を行い、NPO等地域の活動主体が実施する活動計画の策定や沿道の修景活動等のボランティア活動などの地域活動を支援します。

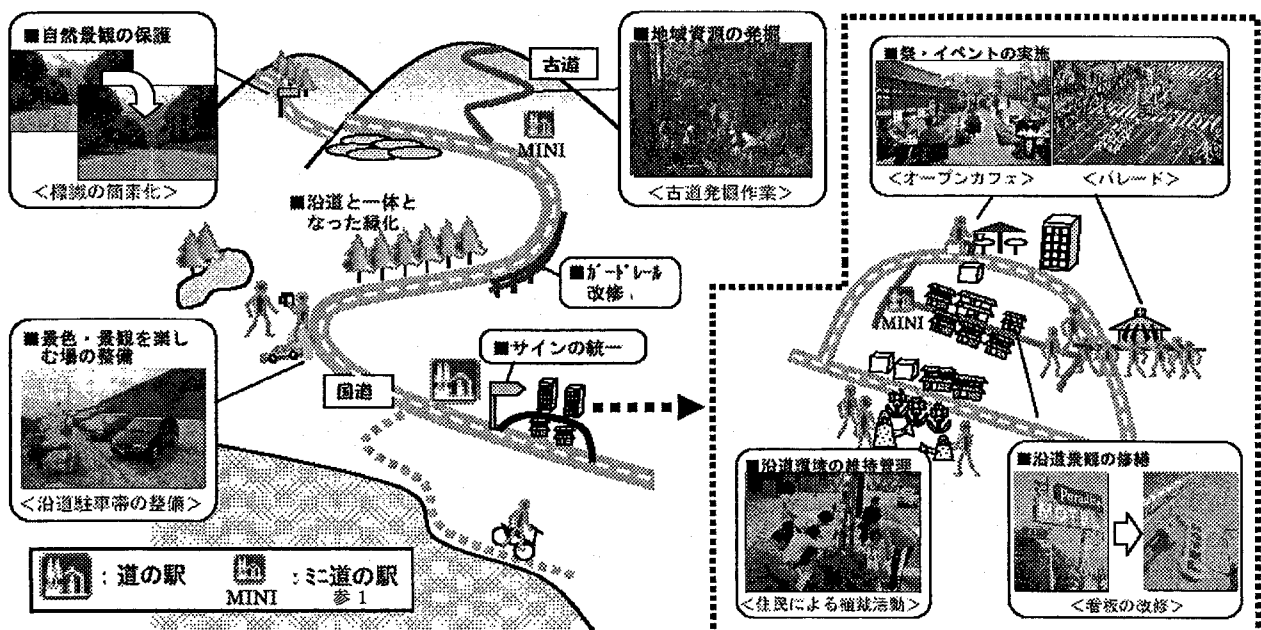
(1) NPO等の地域の活動主体が行う道路景観整備計画の策定の支援

地域の活動主体が行う地域の調査(景観診断等)、活動計画の策定に対する支援

(2) NPO等地域の活動主体の実施する活動支援

地域の活動主体が実施する植栽、駐車場・標識整備等のハード事業及び広報PR、維持管理活動等のソフト事業に対する支援

○NPO等地域の活動主体への支援：国費1億円〔新規〕



【「日本風景街道(シーニックバイウェイ・ジャパン)」の活動イメージ】

<参> 1. ミニ道の駅(仮称)：既存の道の駅を核とし、複合的に機能する新たな交流活動拠点で小規模な道の駅

IV 活力 ～ネットワークの構築による都市と地域の再生～

道路ネットワークの構築に加え、情報化の推進等、ハードとソフトを組み合わせた対策を総合的に進めることにより、円滑な移動を実現し、都市と地域の再生や観光立国を推進します。

1. モビリティの向上

(1) 渋滞対策の推進

実測データに基づき、優先的に対策すべき箇所を抽出し、渋滞の激しい箇所に重点的に渋滞対策予算を投入して、効率的・効果的な対策を実施します。

特に、地球温暖化の防止を図るため、「CO₂削減アクションプログラム」(P.12参照)に基づき、今後7年間で主要渋滞ポイント約1,800箇所の渋滞を解消・緩和、踏切対策(P.9参照)、交通需要マネジメントや警察が実施する信号制御の高度化との連携等のハードとソフトを組み合わせた施策を実施します。

H19までに道路渋滞による損失時間を約1割削減(H14比)

H16(実績)36.9億人時間/年 ⇒ H17(見込)36.2億人時間/年 ⇒ H18(目標)35.1億人時間/年
(H14比3%削減) (H14比5%削減) (H14比8%削減)

○交通円滑化事業：事業費7,343億円

(2) 路上工事の縮減

各道路管理者等が協働し、地域の実情を踏まえた、きめ細かな工事調整を実施する等、地域で目標を定めた実効的な路上工事マネジメントを行うことにより路上工事縮減を引き続き推進します。

H18までに路上工事時間を約3割削減(H14比)

H16(実績)143時間/km・年 ⇒ H17(見込)142時間/km・年 ⇒ H18(目標)140時間/km・年
(H14比28%削減) (H14比29%削減) (H14比3割削減)

○大都市及び地方中心都市等で工事調整会議を設置・調整 [新規]

○ブロック毎に具体的な目標・縮減手法を定めたアクションプログラムを策定しフォローアップを実施 [新規]

○工事目的等が一目で分かる統一的な工事看板を全国に導入

○「問合せ番号」による情報提供の全国展開、「不人気投票」の実施(東京23区)



【統一的な工事看板(イメージ)】

(3) 違法駐車対策の推進

安全で円滑な道路交通の確保のため、都市圏の違法駐車が著しい路線等において、警察による取締り強化等と合わせ、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示や荷捌き駐車帯整備等のハード・ソフト一体となった駐車対策を実施します。また、道路パトロール時に違法駐車抑止広報を実施することなどにより、違法駐車対策を一層推進します。

(4) 都市圏スムーズアップ戦略の推進 [新規]

都市圏の安全で円滑な交通を実現するため、関係者で構成される協議会において、魅力ある将来都市像とその実現に必要な交通容量拡大策、TDM、マルチモーダル施策等を内容とする戦略の策定を行うことに対して補助を実施し、その推進を図ります。

(5) 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、バリアフリーに対応した歩行者空間の確保や駅前広場の整備等を鉄道施設等の民間施設の整備などと連携し、重点的に進めます。

○交通結節点改善事業：**事業費 837 億円** 渋谷駅地区（東京都）等 約180箇所

(6) 公共交通機関への支援

都市内交通の円滑化を促進するため、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進めます。

○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^{参1}の整備：日暮里・舎人線^{にっぽり とねりせん}（東京都）等 6路線

○LRT優先信号等の公共交通利用促進施策：**国費 3 億円** [新規]

(7) バス・鉄道共通ICカード導入に対する総合支援

首都圏の共通ICカード導入を支援することで、バス停でのバス待ち渋滞緩和と公共交通のシームレス化による利便増進を促進し、都市部の交通円滑化の実現を図ります。

○道路交通円滑化のためのバス・鉄道共通ICカードに対する総合支援

：**国費 30 億円** [新規]

2. 国土・地域ネットワークの構築

高規格幹線道路及び地域高規格道路等の規格の高い道路のネットワークについて、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を進めます。また、既存の規格の高い道路のネットワークをより「使える」ものとするため、より「使える」ハイウェイ政策への転換を進めます。

○高規格幹線道路：**事業費 16,757 億円**

○地域高規格道路：**事業費 6,411 億円**

(1) 高速自動車国道等の整備

高速自動車国道については、新会社による「有料道路方式」と「新直轄方式」の2本立てにより、事業・調査を進めます。

○「有料道路方式」：**事業費 6,240 億円**^{参2}

○「新直轄方式」：**事業費 2,000 億円**

また、新会社の一般有料道路のうち、全国路線網に指定された道路については、有料道路方式の高速自動車国道と一体的に整備を進めます。

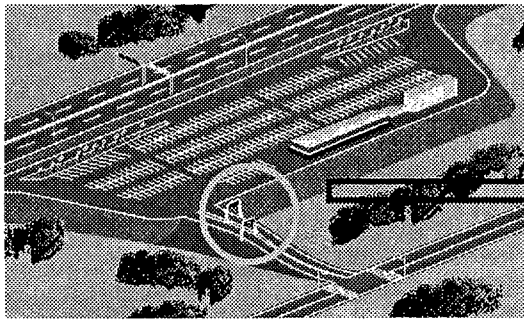
(2) より「使える」ハイウェイ政策への転換

インターチェンジ間隔の長さ、画一的な料金などの理由により、有効に利用されていない既存の自動車専用道路等のネットワークを、より「使える」ものとするため、必要な政策を進めます。

① スマートIC（ETC専用IC）の整備を促進

高速道路の利用促進を図るとともに、地域の活性化を支援するため、「SA・PAに接続するスマートICの社会実験」の結果を踏まえつつ、スマートICの本格導入を推進します。

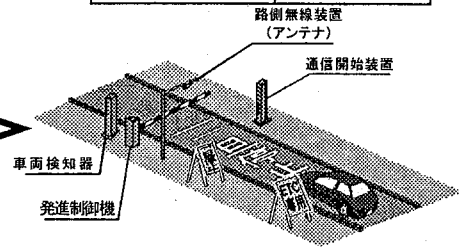
<参> 1. 都市モノレール・新交通システム：インフラ部（支柱、桁等）を道路事業により整備
2. 各高速道路株式会社が新設又は改築を行う路線の指定及び機構との間の協定締結を経て決定されるものであるが、暫定協定に基づき現時点で各会社が事業を実施している路線の進捗状況を踏まえ想定した参考値である。



【SA・PAに接続するスマートIC(イメージ)】

【平均IC間隔の比較】

| | |
|----------|--------|
| 日本 | 約10km |
| 欧米諸国(無料) | 約4~5km |



【スマートICのETC路側機器(イメージ)】

②多様で弾力的な料金施策の実施

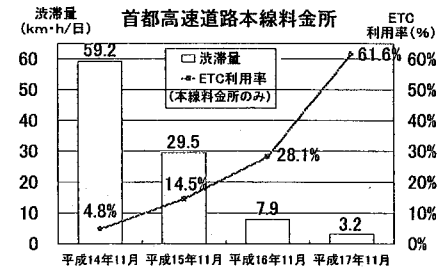
高速道路を有効に活用し、地域の交通混雑や沿道環境悪化などの課題解決を図るため、引き続き多様で弾力的な料金施策を実施します。

[多様で弾力的な料金施策の実施例]

- ・高速自動車国道の時間帯割引(早朝夜間割引等)、マイレージ割引等
- ・首都高速、阪神高速の曜日別時間帯別割引(日曜祝日割引等)
- ・一般国道と並行する高速道路の料金割引社会実験

③ETC利用促進に向けた支援を実施

ETCへの利用転換を促進するため、引き続きETC車載器リース制度やETCがすぐに利用可能となるワンストップサービス等のETCの利用機会の拡大に向けた支援を実施します。



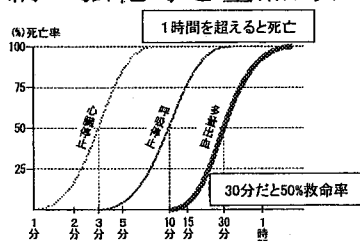
【利用率の増加により料金所渋滞がほぼ解消】

H19春までにETC利用率を約75% (うち首都・阪神高速 約90%)まで向上
(H16実績) (H17.12)

| | | | | | | | |
|--------|----------|---|-----|---|----------|---|----------|
| (全 国) | H17春 47% | ⇒ | 59% | ⇒ | H18春 70% | ⇒ | H19春 75% |
| (首都高速) | H17春 53% | ⇒ | 67% | ⇒ | H18春 85% | ⇒ | H19春 90% |
| (阪神高速) | H17春 39% | ⇒ | 56% | ⇒ | H18春 85% | ⇒ | H19春 90% |

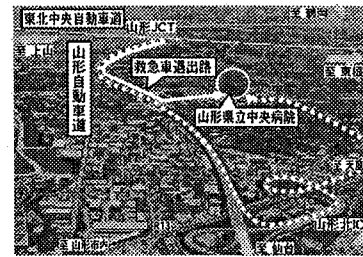
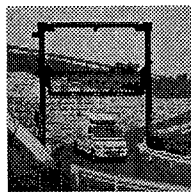
(3)高度医療施設等高次広域都市サービスへのアクセス向上

高度医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う高度な都市型サービスの広域利用を可能とするため、隣接する地域の中心都市間の連絡道路網の強化等を重点的に整備します。



【治療を受けるまでの時間と死亡率の関係】

【山形自動車道】



【救急車退出路の整備により医療施設へのアクセス向上】

○地域と高度医療施設へのアクセスを支援する道路整備の推進:

一般国道313号北条倉吉道路(鳥取県)等

<参> 3. ETC総合情報ポータルサイト (http://www.go-etc.jp) 参照

4. 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) 日常生活を確保するための地域の中心都市へのアクセス道路の整備

通勤、買い物などの生活関連サービスを日常活動圏全体で利用可能とするため、中心都市までのアクセスを向上する道路整備を進めます。特に、合併市町村の拠点を連絡する道路を重点的に支援します。

○市町村合併支援道路整備事業：事業費3,840億円

あきたかた
安芸高田市（広島県）等 約370地域

○交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業：事業費133億円

まいづるわち すかさかみなみ
主要地方道舞鶴和知線（菅坂南トンネル）（京都府）等 約20箇所

(5) 効率的で環境に優しい国際・国内物流の実現

国際標準コンテナ車（総重量44t、車高4.1m）が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなく走行できる道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク（仮称））の構築を推進します。

特にスーパー中枢港湾に係るルート上のボトルネックは概ね5年以内の解消を目指すとともに、IC等から拠点的な空港・港湾等への10分以内のアクセス率についても引き続き向上を図ります。

また、スマートICの活用等、道路の有効活用による物流効率化・環境負荷低減を図るとともに、ハード・ソフト一体となった市街地流入・駐車対策等について、関係者との連携による取組の支援等を推進します。

H19までに拠点的な空港・港湾への道路アクセス率を68%まで向上

H9(実績)30% ⇒ H17(見込)66% ⇒ H18(目標)67%
(20箇所へアクセス) (44箇所へアクセス) (45箇所へアクセス)

○空港・港湾へのアクセス道路の整備：

きたちば
成田国際空港関連道路（一般国道464号北千葉道路）、三河港関連道路等

○国際標準コンテナ車が通行可能となる道路ネットワークの構築

ボトルネック解消のための橋梁補強等

○公共事業で利用する貨物車におけるCO₂削減の取組み

3. 地域再生、観光立国推進による地域や経済の活性化

(1) 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を行います。また、利用者の視点に立った情報提供や無電柱化、歩行空間のバリアフリー化等を推進します。

○「日本風景街道（シニックハイウェイ・ジャパン）」プロジェクト【新規】（P.15参照）

○無電柱化の推進（P.11参照）

○サイクルツアーの推進（P.11参照）

○「走りやすさマップ」の整備【新規】

- ・国道・県道といった「道路種別」に代え、観光客など利用者から見た「走りやすさ」を客観評価して地図に表現し、情報提供
- ・全国モデル地区で先行的に行った結果を踏まえ、全国展開

○観光客のための道路案内システムの構築：**国費3億円**〔新規〕

- ・携帯電話やカーナビと連携した観光客の移動支援のための道路案内システムを構築

○写真を撮るパーキング「とるぱ」の全国展開〔新規〕

- ・安全な駐車場と、そこから歩いて行ける美しい風景の撮影スポットを募集し、ホームページや携帯電話で情報提供

(2) わかりやすい道路案内標識の整備

迷うことなく目的地に到着できるようにするため、路線番号表示や交差点名表示の充実などの取組みを総合的に推進します。

H19までに主要交差点でのルート番号表示率を90%まで向上

H16(実績)60% ⇒ H17(見込)69% ⇒ H18(目標)77%

○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

○歩行者用の地図標識の整備及び多言語表記の推進

(3) 地域再生を支えるみちづくり

地方公共団体による自主性と創意工夫を活かした地域再生・都市再生の実現を図るため、地域の提案を踏まえた補助金制度の改革、道整備交付金やまちづくり交付金の拡充により、全国のみちづくりを推進します。

○地方道路整備臨時交付金の更なる運用改善〔新規〕(P.25参照)

○道整備交付金：**国費459億円**^{参5}

○まちづくり交付金：**事業費6,000億円**^{参6}

4. 都市の再生

(1) 環状道路の整備の推進

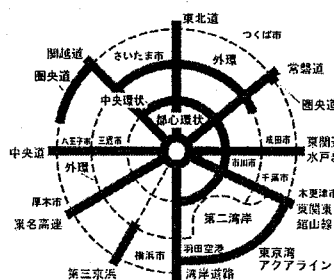
都市の骨格を形成するとともに、交通渋滞の緩和を図り、良好な生活空間を創造するため、全国の大都市圏において、環状道路の整備を重点的に進めます。

○H19までに三大都市圏の環状道路整備率を50%まで向上

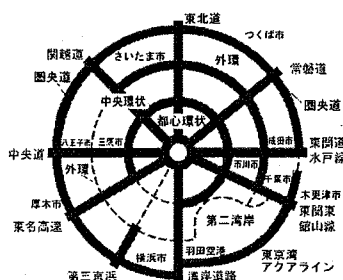
○環状道路整備：**事業費7,198億円**

一般国道468号首都圏中央連絡自動車道、福岡外環状道路等

うち三大都市圏環状道路整備：**事業費4,819億円**



〈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8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

<参> 5. 道路、農道、林道のうち2以上の事業を関係府省が連携して総合的に整備する道整備交付金の全体額(予算は内閣府に一括計上)

6. 市町村が行う道路、住宅、まちづくり活動等の事業を一括的に支援するまちづくり交付金の全体額

(2) 首都高速道路・阪神高速道路の整備と利用促進

E T Cを活用した利用しやすい料金体系^{参7}とすることにより利用促進を図ります。

都市高速道路における合併施行方式の導入などにより、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。[新規]

(3) 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、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進めます。

○土地区画整理事業：秋葉原駅付近地区（東京都）等

○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

5. I T S の推進

I T Sは、生活・社会の一部となり、渋滞、交通事故、環境悪化等社会的課題の解決に貢献していくセカンドステージに入っています。2005年2月より実施している官民共同研究の成果を踏まえ、規格・仕様を策定するとともに、具体化に向けた検討を実施し、2007年から一つのI T S車載器で多様なサービスを利用できる車内環境の実現を目指します。

○I T Sの推進：事業費666億円

(1) 2007年を目指したI T Sサービス

円滑な交通の確保、環境の改善を図るため、プローブ情報^{参8}の活用により、道路交通情報を広域化・精緻化します。また、音声・静止画像を適切に提供することにより、わかりやすい情報提供等を行います。

○情報提供新サービスの展開

○多様なI T Sサービスの実現

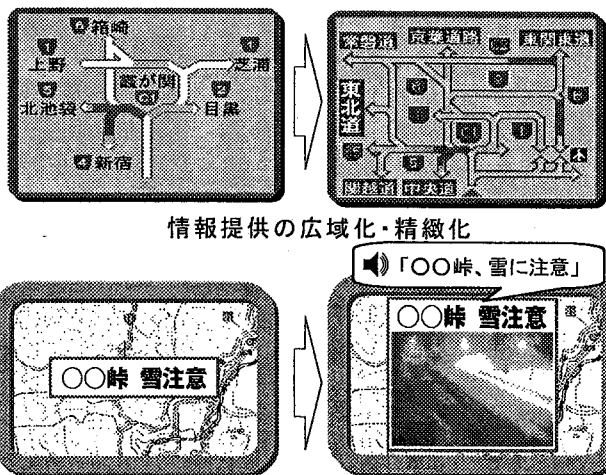
- ・多言語カーナビ・道路交通情報提供
- ・駐車場ゲートのスムーズな通過
- ・道の駅での情報提供・インターネット接続

○プローブ情報を活用した環境負荷低減システムの検討 [新規]

(2) さらなるI T S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を図るため、防災を含む道路管理の高度化や安全走行支援（A H S）^{参9}を推進するとともに、歩行者等の快適な移動を支援します。

- ・カーブでの安全走行情報の提供などによる事故削減
- ・特車管理への応用などによる道路管理の高度化
- ・情報基盤を構築し適切な情報提供による防災対策の強化・高度化
- ・駐車場など民間事業への応用による利便性向上、新規産業の創出



音声や画像によるわかりやすい情報提供
【情報提供新サービスイメージ】

<参> 7. 夜間・休日・オフピークなどの時間帯割引、短区間割引等

8. プローブ情報：車両を通じて収集される位置・時刻・路面状況等の情報

9. A H S (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（路車協調）、センサや路車間通信などの技術を駆使して交通事故や渋滞の削減を目指すシステム

V 進め方の改革

1. 国民に見えるプロジェクトマネジメントの推進

道路事業の透明性と信頼性を向上させるため、今後概ね10年の間に整備が必要な道路事業及びそれに要する費用等を中期計画ビジョンとして公表します。

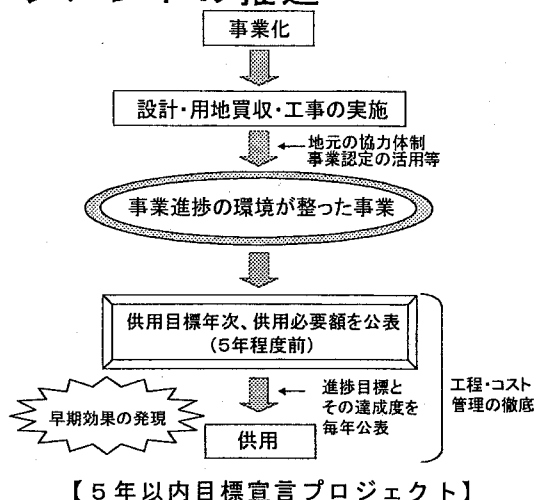
また、これらの事業のうち、地元の協力体制や用地の確保状況など、円滑な事業進捗の環境が整い、5年以内に供用を目指す事業について、供用目標、必要額及び毎年度の進捗目標とその達成度を公表し、進捗管理を徹底する事により、事業のスピードアップによる事業効果

の早期発現とコスト縮減を実現します（5年以内目標宣言プロジェクト）。

加えて、事業を迅速に進めるために、用地買収や埋蔵文化財調査の促進のため、自治体の協力の強化や民間委託、土地収用手続きの積極的な活用を図ります。

○中期計画ビジョンについて、平成18年夏までに計画を公表予定

○5年以内目標宣言プロジェクトについて、平成18年夏までに公表予定



2. 国民と協働する道路行政マネジメントの推進

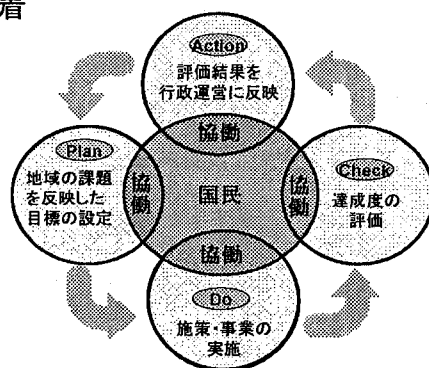
(1) 成果志向の道路行政マネジメントの浸透と定着

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を平成15年度より実践しています。

これまでに、目標を設定し(Plan)、施策・事業を実施し(Do)、達成度の評価(Check)を次の行政運営に反映(Action)する取組みを実施しました。また、対策の必要性を【国民と協働する道路行政マネジメント】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すべき箇所を明示する「優先度明示方式」を活用し、現場の状況も踏まえた上でより効果的・効率的な事業を実施しています。

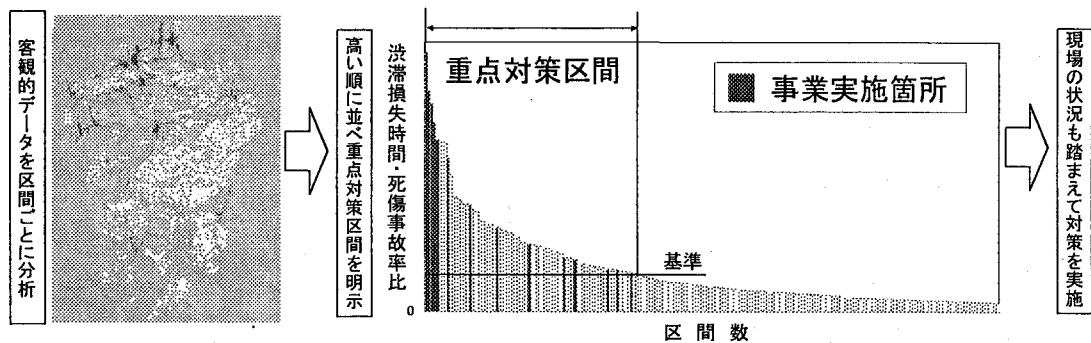
今後は、地域の窓口である各地域の国道事務所等に至るまで道路行政マネジメントを定着し、国民が成果を実感できる行政運営を推進します。

また、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）を含む個別事業の評価（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）について、引き続き厳格に実施していきます。



○効果的・効率的な事業実施のための予算配分

・優先度明示方式による重点投資（渋滞対策、交通安全）



【客観的データに基づいた、効果的・効率的な事業実施】

①国民との協働による道路行政の推進

国民のニーズにきめ細やかに対応し、よりよい道路行政を推進していくため、NPOや市民団体等をパートナーとし、各地域の国道事務所等とともに道路施策を施策立案段階から実施・事後評価の各段階について、協働して実施します。

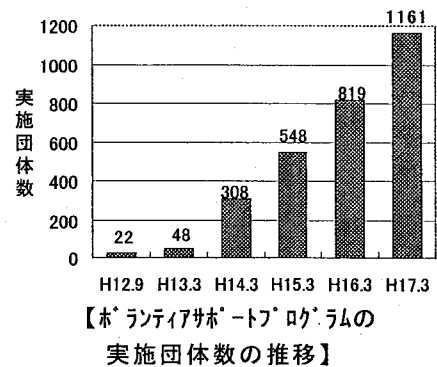
特に国民と密接に関わる道路管理の分野においては、ボランティアサポートプログラム等を引き続き支援するとともに、NPOや市民団体等のご協力を頂き、身近なニーズを汲み上げる工夫をしていきます。

また、街の賑わいや利便性の向上を図るため、NPOや市民団体等地域主体による道路空間を活用した地域活動（路上イベント、まちづくり活動等）を積極的に支援します。

○NPO・市民団体等と協働した施策の実施



【NPO・市民団体等との協働の例】
日本橋橋洗い（東京都）



【ボランティアサポートプログラムの
実施団体数の推移】



【道を活用した地域活動事例】
オープンカフェ（兵庫県神戸市）

<参> 1. 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・自治体と協定し、道路の美化活動等を行い、それを用具の支給等により道路管理者・自治体が支援するシステム

②双方向コミュニケーション活動の展開

国民からの声を道路行政に生かすため、各地域の国道事務所等において運営している各種モニターを統合した「道路モニター」を個人・団体（企業等）を対象に募集・委嘱し、頂いた意見を道路施策へ反映します。

また、道路に関するお役立ち情報をホームページで公表するなど、情報提供の充実を図ります。加えて、施策の重要性、緊急性及び効果等を評価する道路利用者満足度調査を充実させる他、迅速でよりよい道路サービスを提供するための「道の相談室」や「道路緊急ダイヤル」などのコミュニケーション活動を引き続き実施します。

H19までに道路利用者満足度を5段階評価で3.0点まで向上
H16(実績)2.67点 ⇒ H17(見込)2.85点 ⇒ H18(目標)2.93点

H19までにホームページアクセス数を年間約1億アクセスまで向上
H16(実績)4,416万アクセス ⇒ H17(見込)6,200万アクセス ⇒ H18(目標)8,100万アクセス

○道路モニターの充実

- ・「道路モニター」を個人・団体（企業等）を対象に募集・委嘱
- ・頂いた意見を施策立案に反映するほか、より効果的な施策の推進に活用

○コミュニケーション活動の実施

- ・道の相談室（全国で受付中 TEL：0120-106-497（トーマヨカレ））
- ・道路緊急ダイヤル（H17.12全国サービス開始 TEL：#9910）

(2)市民参画型道路計画プロセスの推進

計画決定手続の透明性、客観性、公正さを確保するため、構想段階において、第三者等の関与による市民等との双方向コミュニケーションを行う「市民参画型道路計画プロセス」（PIプロセス）を推進します。

○構想段階での市民参画型道路計画プロセスの導入：

一般国道13号福島西道路（福島県）等

3. 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。

4. 公共工事の品質確保の促進と入札談合の再発防止

公共工事の品質確保の促進に関する法律に基づき、価格と品質に優れた調達を実施します。

また、高速道路における工事や直轄工事において、一般競争方式を拡大するとともに、技術力の競争を求める総合評価方式を拡大・充実するなど、透明性・競争性の向上を図り、入札談合の再発防止に取り組みます。

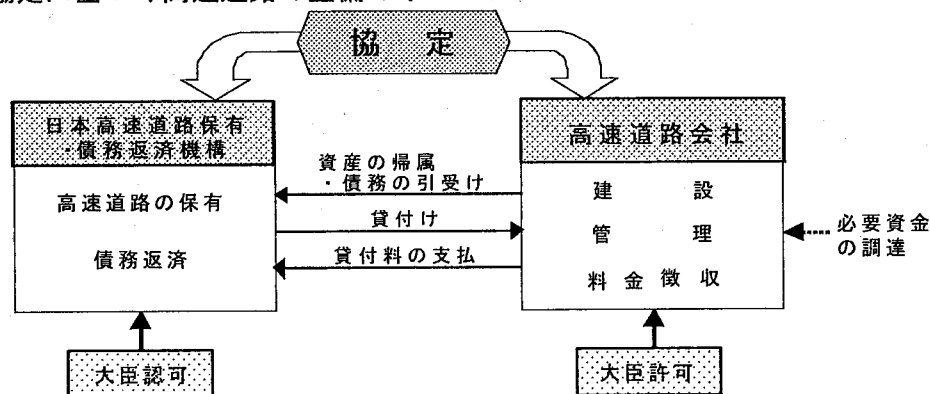
5. 道路関係四公団民営化

道路関係四公団は、平成17年10月1日に民営化しました。高速国道料金については、民営化のメリットを幅広く国民に還元するため、ETCを活用した割引制度により、平均1割以上の引き下げを実施しています。また、管理コストについては、平成17年度予算において平成14年度と比べ3割減とするなど、徹底したコスト縮減を実施しており、民営化後も民間ノウハウの発揮により、建設・管理コストを縮減していきます。

今後も、採算性を考慮しつつ、必要な道路を早期にできるだけ少ない国民負担で着実に建設するとともに、多様で弾力的な料金設定やサービスの提供等により、国民にとってのメリットを向上していきます。

なお、従来公団が建設あるいは調査を行っていた区間については、会社の自主性を尊重する観点から、国と会社が協議を行った上で、会社が整備を行う区間を大臣が指定します。これを踏まえ、平成18年3月末を目途に会社と機構において協定を締結し、これに基づき、高速道路の整備が行われます*。

※協定に基づく高速道路の整備のイメージ



6. 国と地方のパートナーシップ

(1) 地方道路整備臨時交付金の更なる運用改善 [新規]

成果目標をより効果的・効率的に達成するため、地方道路整備臨時交付金において計画策定や評価などのソフト面の検討経費を計上可能とし、地域の創意工夫による道路整備の支援を充実します。

◆ 計画策定や評価などの事例

- ・円滑な地域間の連絡を早期に実現するための1.5車線の整備の計画の策定
- ・歩行者等の安全性を確保するための地区内の道路改良計画の策定
- ・交付金の計画目標を効果的・効率的に達成するための中間・事後評価 等

(2) 補助国道の橋梁の耐震補強に係る採択基準の拡充 [新規]

補助国道の橋梁の耐震補強について一層促進するため、従来の1路線において全体事業費1億円以上となる耐震補強事業に加え、主要な防災拠点等を結ぶ路線において当該耐震補強事業と一体的かつ緊急的に実施すべき耐震補強事業も採択できるよう採択基準を拡充します。

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、暮らし、安全、環境、活力の各分野の施策に取り組みます。

防災・減災等（安全・安心）

<道路施策>

<連携する施策>

| | | |
|--|---|---------------------------------------|
| <p>津波対策の推進 (P. 7)</p> | <p>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</p> | <p>避難地、海岸堤防、防災公園等 (港湾局、河川局 等)</p> |
| <p>→津波避難路、避難地の整備等による総合的な津波対策</p> | | |
| <p>重点密集市街地内の防災環境軸の重点整備 (P. 7)</p> | <p>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の核となる都市計画道路の整備等</p> | <p>防火規制、不燃化支援等 (住宅局、都市・地域整備局)</p> |
| <p>→重点密集市街地内の防災環境軸の重点整備</p> | | |
| <p>緊急輸送道路沿道の建築物の耐震改修等への支援 (P. 7)</p> | <p>建築物の耐震補強等</p> | <p>沿道建築物の耐震化、建築基準法の特例等 (住宅局)</p> |
| <p>→緊急輸送道路沿道の建築物の耐震改修等への支援</p> | | |

暮らし（安全・安心）

| | | |
|--|--|---|
| <p>交通事故対策の推進 (P. 8)</p> | <p>交差点改良、歩道の設置等</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>→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」の整備推進</p> | | |
| <p>踏切対策のスピードアップ (P. 9)</p> | <p>歩道拡幅などの「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>視認性の高い遮断機・警報機設置等 (鉄道局)</p> |
| <p>→「開かずの踏切」や「歩道が狭隘な踏切」など、緊急的対策が必要な踏切約1300箇所を5年で全て対策</p> | | |
| <p>交通結節点とその周辺の改善 (P. 10, 17)</p> | <p>駅前広場・自由通路等の整備による交通結節機能強化 バリアフリー歩行空間ネットワークの整備及び駅前のたまり空間等の整備等</p> | <p>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)</p> |
| <p>→公共交通機関の乗継等の利便性向上及び人に優しく賑わいのある街なか空間作り</p> | | |
| <p>自転車利用促進 違法駐車対策の推進 (P. 11, 16)</p> | <p>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 マップ等を作成し広報支援 カラー舗装や荷捌き駐車帯の整備等</p> | <p>水辺の交流拠点整備 交通規制、誘導等 (警察庁、河川局 等)</p> |
| <p>→既設の道路、河川堤防等を活用したサイクリングロードネットワークを構築 →ハード・ソフト一体となった駐車対策を実施</p> | | |

環 境

| | | |
|------------------------------|--|--|
| 大型ディーゼル車等の低公害化の促進 (P. 14) | 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 低公害車の導入等への補助 | 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 低公害車の導入等への補助 (自動車交通局) |
| | →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 | |

活 力

| | | |
|-----------------------------------|---|---|
| バス・鉄道共通ICカード導入に対する総合支援 (P. 17) | 都市部の交通円滑化の実現を目的とした首都圏の共通ICカードシステムの導入を支援 | バスと鉄道相互の共通ICカードシステムのバス車載器等に対する補助を実施する。(公共交通移動円滑化事業) (自動車交通局) |
| | →乗継利便性の向上や交通円滑化の実現 | |

| | | |
|--------------------------------|--|--|
| 国際物流基幹ネットワーク(仮称)の構築 (P. 19) | 国際標準コンテナ車が積み替えなく輸送できる道路ネットワークの構築・明示 空港・港湾アクセス道路整備 | 空港・港湾(特にスーパー中枢港湾)の拠点整備等、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) |
| | →効率的で環境に優しい国際・国内物流の実現 | |

| | | |
|--------------------------|--|--|
| 魅力ある観光地づくりの支援 (P. 19) | 観光振興に資する道路ネットワークづくりや、観光客の視点に立った情報提供の充実 観光客のための道路案内システムの構築 | ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化、観光ルネサンス事業の拡充、総合的な案内情報提供システムの構築 (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 | |

[平成18年度予算 重点事項別国費の状況(重点4分野)]

[単位:億円]

| | 18年度 | 前年度 |
|--------------------------|--------|--------|
| ①個性と工夫に満ちた魅力ある都市と地方 | 19,711 | 20,660 |
| ②公平で安心な高齢化社会・少子化対策 | 3,366 | 3,363 |
| ③循環型社会の構築・地球環境問題への対応 | 1,260 | 943 |
| ④人間力の向上・発揮—教育・文化、科学技術、IT | 747 | 802 |
| 重点四分野 合計 (A) | 25,084 | 25,768 |
| 重点四分野以外 (B) | 4,748 | 5,228 |
| 合 計 (C) = (A) + (B) | 29,832 | 30,997 |
| (A) / (C) | 84.09% | 83.13% |

<注>1. 経済財政諮問会議の「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」(平成17年6月21日閣議決定)に記載のある「活力ある社会・経済の実現に向けた重点4分野」にしたがって分類・計上
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

第6 新規制度等

1. 補助金制度の改革

(P. 25参照)

国と地方の役割分担の観点から踏まえた補助事業の重点化と、地域の提案を踏まえた補助金制度の改革を実施します。

- ①補助国道の共同溝事業に係る採択基準の引き上げ
- ②地方道事業費補助のうち道路補修事業の廃止
(なお緊急を要する橋梁対策は災害防除事業で支援)
- ③住宅宅地供給を促進する必要がある地域における街路事業の採択基準の引き上げ
- ④計画策定や評価などのソフト面の検討経費を計上可能とする地方道路整備臨時交付金の運用改善
- ⑤補助国道の橋梁の耐震補強に係る採択基準の拡充 等

2. 民間事業者による無電柱化施設整備への支援

(P. 11参照)

無電柱化を重点的かつ効率的に推進するための環境整備を行います。

- ①歩行空間のバリアフリー化の促進のため、道路占用許可基準の上乗せ措置が講じられた道路で実施する事業について、電線管理者に対する補助制度の創設
- ②開発事業者等の民間活力により無電柱化を促進するための補助制度の創設 等

3. 新エネルギーを活用した道路施設整備への支援

(P. 14参照)

CO₂排出削減を促進するため、地球温暖化防止に貢献する新エネルギー（太陽光・風力等）を活用した道路照明等の道路施設を沿道環境改善事業の補助対象に追加します。

4. 都市高速道路への合併施行の導入等

(P. 21参照)

渋滞緩和などの効果は大きいものの、有料道路単独での整備が困難な環状道路などの都市高速道路について、地方公共団体と新会社が共同で整備を行う合併施行方式を導入し、採算性を確保しつつ、整備促進を図ります。また、環境負荷軽減構造路線（出資率：35%（ただし国：地方＝1：1））の対象路線に中央環状品川線を追加します。

5. 連続立体交差事業を支援する無利子貸付制度の創設等

(P. 9参照)

連続立体交差事業の促進を図る観点から、事業者の積極的な参画を得るインセンティブとして、無利子貸付制度を創設するとともに、民間活力の活用等を図るため、現在、鉄道事業者等に限定されている立替施行者の対象を、特定目的会社、第三セクター、機構等に拡大します。

6. 連続立体交差事業の採択基準の拡充

(P. 9参照)

現在、幹線道路の踏切を対象としている連続立体交差事業について、歩行者、自転車交通の多い生活道路の踏切を除却する事業を対象に追加します。

7. **プローブ情報を活用した環境負荷低減システムの検討（一般会計）** (P. 21参照)
交通の状況をリアルタイムで把握するプローブ情報を収集し、規制情報等の各種データと共に統合的に蓄積・編集・処理を行い、高精度な道路交通情報を提供するシステムの開発を行います。
8. **道路交通円滑化のためのバス・鉄道共通ICカードに対する総合支援（一般会計）** (P. 17参照)
バス停でのバス待ち渋滞緩和と公共交通のシームレス化による利便増進を促進し、都市部の交通円滑化の実現を図るため、首都圏の共通ICカード導入を支援します。
9. **CO₂削減施策に関する国民への広報の充実（一般会計）** (P. 12参照)
地域の企業、道路管理者、地方公共団体、市民団体、メディア等と連携し、道路施策によるCO₂排出抑制効果や、エコドライブなど国民と連携した施策の促進についての広報を充実します。
10. **LRT優先信号等の公共交通利用促進施策（一般会計）** (P. 17参照)
道路交通適正化の観点から、LRT優先信号システムの高度化等、情報技術を活用した公共交通機関の利用を促進するためのシステムの開発及び実証実験を実施するとともに、システムの導入を支援（補助率2/3）します。
11. **観光客のための道路案内システムの構築（一般会計）** (P. 20参照)
観光客が安心して移動できる環境を整備するため、観光客の一人歩きや自動車による移動を支援するための案内システムを構築し、観光客の移動円滑化を図ります。
12. **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（シーニックバイウェイ・ジャパン）」プロジェクトの促進（一般会計）** (P. 15参照)
「日本風景街道（シーニックバイウェイ・ジャパン）」プロジェクトにおけるNPO等地域の活動主体が行う計画の策定や、沿道の修景活動等のボランティア活動などの地域活動を支援します。
13. **低公害車の導入等への補助（一般会計）** (P. 14参照)
自動車に起因する大気汚染の効果的な改善を図るため、国と地方公共団体が協調して、運送事業者等による低公害車の導入等に対する補助を行います。

(参考資料)

1 平成18年度道路整備関係予算財源内訳

(1) 道路整備関係国費

(単位：百万円)

| 区 分 | 18年度 (A) | 前年度 (B) | 倍率 (A/B) |
|-----------------|-------------|------------|-------------|
| 特 定 財 源 | 3,542,868 | 3,563,278 | 0.99 |
| 揮 発 油 税 | 2,957,336 | 2,962,906 | 1.00 |
| 収 入 額 | 2,895,300 | 2,913,800 | 0.99 |
| 決算調整額 | 62,036 | 49,106 | - |
| 石 油 ガ ス 税 | 14,332 | 15,272 | 0.94 |
| 収 入 額 | 14,000 | 15,000 | 0.93 |
| 決算調整額 | 332 | 272 | - |
| 自動車重量税※ | 571,200 | 585,100 | 0.98 |
| 貸付金償還金等 | 60,453 | 60,157 | 1.00 |
| 一般財源(N T T - A) | 36,154 | 53,432 | 0.68 |
| 合 計 | 3,639,475 | 3,676,867 | 0.99 |

- <注> 1. 平成18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、P42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。平成18年度は、現行の暫定税率を設定した平成15年度から平成17年度までに、補正予算における災害復旧など一般財源で行った道路整備があり、自動車重量税のうち472億円で、その一部を事後的に調整
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 | 18年度 (A) | 前年度 (B) | 倍率 (A/B) | |
|------------------|-----------------|------------|-------------|------|
| 所 要 額 | 直 轄 事 業 負 担 金 | 601,853 | 605,243 | 0.99 |
| | 補 助 事 業 負 担 金 等 | 457,950 | 527,119 | 0.87 |
| | 地方道路交付金事業 | 595,035 | 597,195 | 1.00 |
| | 機構・公社等への出資金等 | 96,311 | 114,569 | 0.84 |
| | 地方単独事業 | 2,320,000 | 2,540,000 | 0.91 |
| | 合 計 | 4,071,149 | 4,384,126 | 0.93 |
| 財 源 内 訳 | 特 定 財 源 | 2,232,100 | 2,219,700 | 1.01 |
| | 地方道路譲与税 | 311,000 | 307,200 | 1.01 |
| | 石油ガス譲与税 | 14,200 | 14,700 | 0.97 |
| | 自動車重量譲与税 | 370,700 | 376,700 | 0.98 |
| | 軽油引取税 | 1,062,000 | 1,055,600 | 1.01 |
| | 自動車取得税 | 474,200 | 465,500 | 1.02 |
| | 一般財源 | 1,839,049 | 2,164,426 | 0.85 |
| 合 計 | 4,071,149 | 4,384,126 | 0.93 | |

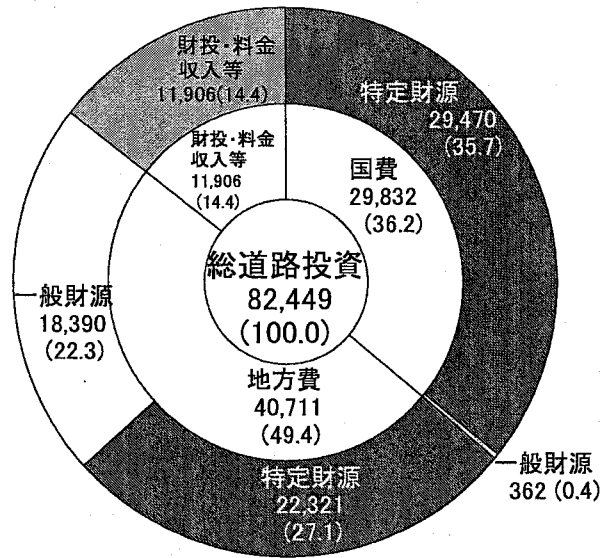
<注> 地方単独事業及び財源内訳の計数は、見込値を含み変動することがある

(3) 道路投資の財源構成及び事業別構成

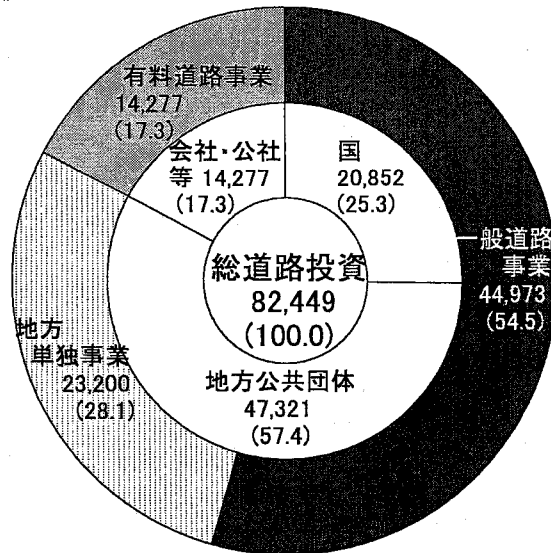
①財源構成

(単位：億円)

() 内は構成比 (単位：%)



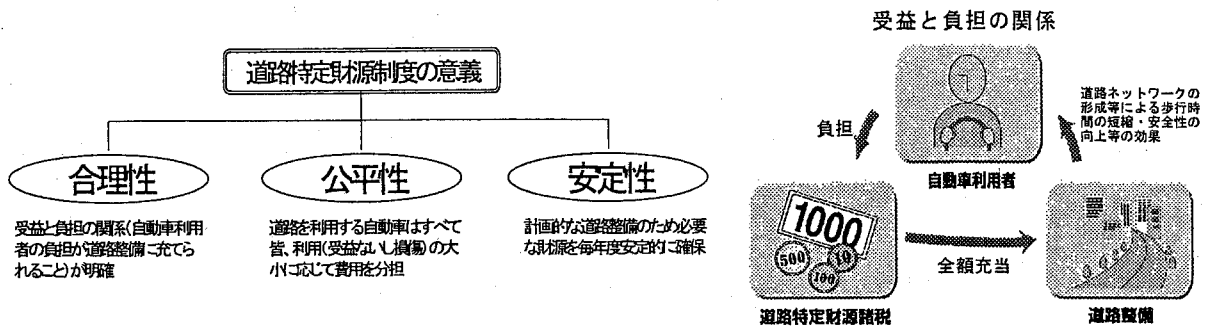
②事業別構成



- <注> 1. 総道路投資には、P42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年度から平成17年度までに、補正予算における災害復旧など一般財源で行った道路整備があり、平成18年度は自動車重量税のうち国費472億円で、その一部を事後的に調整
 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、各係数の和が合計と一致しないところがある

(4) 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) | | |

道路特定財源の見直しに関する基本方針（平成17年12月9日政府・与党）

道路特定財源は、長年にわたり、立ち遅れた我が国の道路の整備状況に鑑み、自動車利用者の負担により、緊急かつ計画的に道路を整備するための財源としての使命を担ってきた。

しかしながら、その後、道路の整備水準の向上する中、近年の公共投資全体の抑制などを背景とする道路歳出の抑制等により、平成19年度には特定財源税収が歳出を大幅に上回ることが見込まれるに至っている。このため、現時点において、改めて、今後、真に必要な道路整備のあり方について見極めるとともに、特定財源のあり方について、納税者の理解を得て、抜本的な見直しを行うことが喫緊の課題となっている。

その際、現下の危機的な財政事情に鑑みれば、見直しによって国の財政の悪化を招かないよう十分に配慮し、また、特定財源の用途のあり方について、納税者の理解が得られるよう、以下を基本方針として見直す。

- 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見極めつつ、真に必要な道路は計画的に整備を進める。その際、道路歳出は財源に関わらず厳格な事業評価や徹底したコスト縮減を行い、引き続き、重点化、効率化を図る。
- 厳しい財政事情の下、環境面への影響にも配慮し、暫定税率による上乘せ分を含め、現行の税率水準を維持する。
- 特定財源制度については、一般財源化を図ることを前提とし、来年の歳出・歳入一体改革の議論の中で、納税者に対して十分な説明を行い、その理解を得つつ、具体案を得る。

道 路 特 定 財 源 一 覧

| 税 目 | | 道 路 整 備 充 当 分 | 税 率 | 平成18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 | 29,573 (28,953) |
| | 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 | 143 (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 | 5,712 |
| | 計 | | | 35,429 (34,805) |
| 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 | 3,110 |
| | 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 | 142 |
| | 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 | 3,707 |
| | 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 | 10,620 |
| | 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% | 4,742 |
| | 計 | | | 22,321 |
| 合 計 | | | | 57,750 (57,126) |

- 注) 1. 税収は平成18年度当初予算(案)及び平成18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16年度決算額と平成16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。平成18年度は、現行の暫定税率を設定した平成15年度から平成17年度までに、補正予算における災害復旧など一般財源で行った道路整備があり、自動車重量税のうち472億円で、その一部を事後的に調整
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18年度税収は17,659億円、軽自動車税の平成18年度税収は1,573億円(いずれも平成18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 | 地方道路税 (全額地方へ譲与) | 軽油引取税 | 石油ガス税 (1/2を地方へ譲与) | 自動車取得税 | 自動車重量税 (1/3を地方へ譲与) | |
|--|------------|---------------|--------------------|----------------|----------------------|----------------------|---|-------------|
| | | (国税) (円/ℓ) | (国税) (円/ℓ) | (地方税) (円/ℓ) | (国税) (円/kg) | (地方税) (%) | (国税) (円/0.5t年) | |
| <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第1次 29～33年度 2,600億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↓ 第2次 33～37年度 1兆円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第3次 36～40年度 2兆1,000億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↓ 第4次 39～43年度 4兆1,000億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第5次 42～46年度 6兆6,000億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↓ 第6次 45～49年度 10兆3,500億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第7次 48～52年度 19兆5,000億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↓ 第8次 53～57年度 28兆5,000億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第9次 58～62年度 38兆2,000億円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↓ 第10次 63～H4年度 53兆円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ 第11次 H5～9年度 76兆円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↓ 第12次 H10～14年度 78兆円</div> <div style="margin-bottom: 10px;">↑ H15～19年度 38兆円[※]</div> </div> | 昭和29 | (4月) 13.0 | | | | | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">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</div> | |
| | 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 | | | | (1月) 17.5 | | | |
| | 46 | | | | | | | (12月) 2,500 |
| | 47 | | | | | | | |
| 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 | | | | | |
| 55 | | | | | ○ (4月) | ○ (5月) | | |
| 56 | | | | | | | | |
| 57 | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | |
| 62 | | | | | | | | |
| 63 | ○ (4月) | ○ (4月) | ○ (4月) | | ○ (4月) | ○ (5月) | | |
| 平成元 | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | |
| 15 | ○ (4月) | ○ (4月) | ○ (4月) | | ○ (4月) | ○ (5月) ^{注2} | | |
| 16 | | | | | | | | |
| 17 | | | | | | | | |
| 18 | | | | | | | | |
| 19 | | | | | | | | |

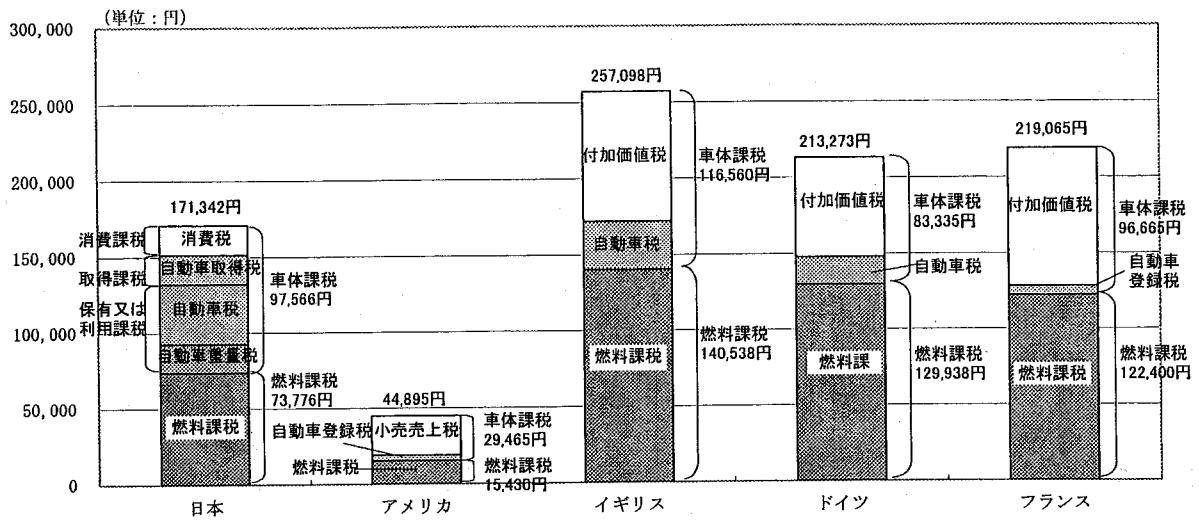
※地方単独事業を含まない額

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

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)

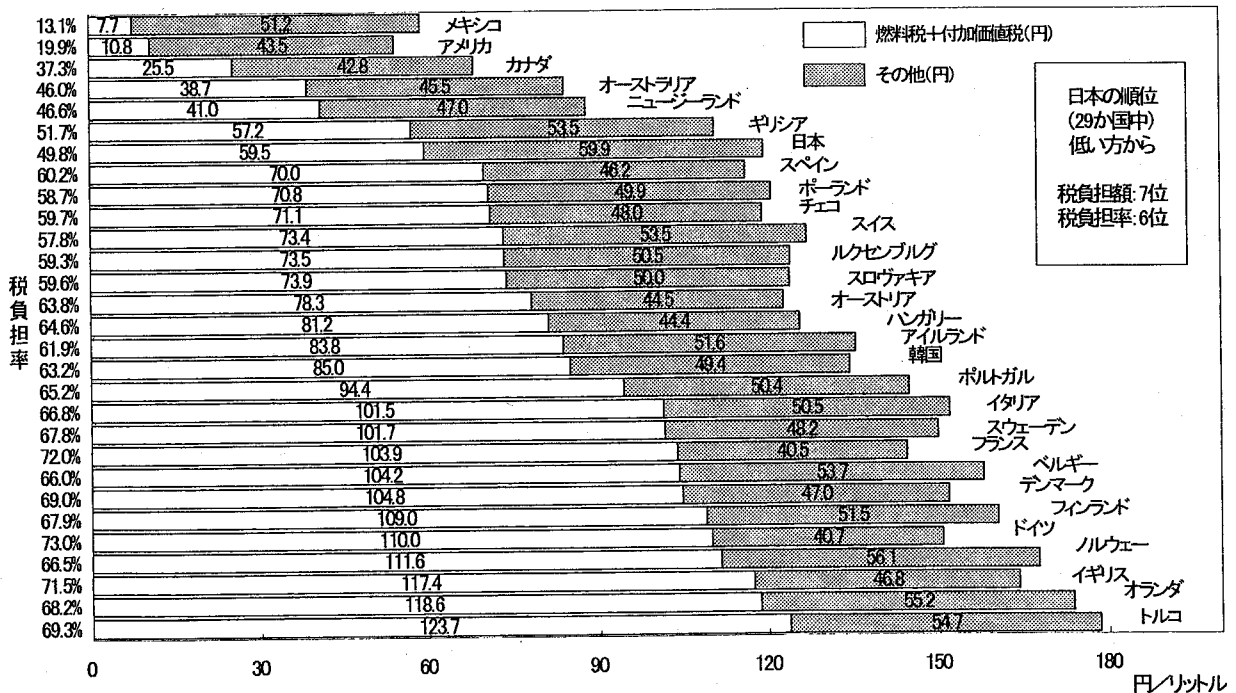
出典：政府税制調査会資料



(前提) 車両重量1.5トン、耐用年数6年、年間ガソリン消費量1,200L、平成17年1月現在の税率
 車体価格：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：日本118.5円/L、アメリカ62.8セント/L、イギリス80.9ペンス/L、ドイツ1.07ユーロ/L、フランス1.015ユーロ/L
 為替レート：アメリカ1ドル=109円、イギリス1ポンド=198円、ドイツ・フランス1ユーロ=135円
 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

(注) 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

ガソリン価格と税負担の国際比較 (2005年1月～3月)

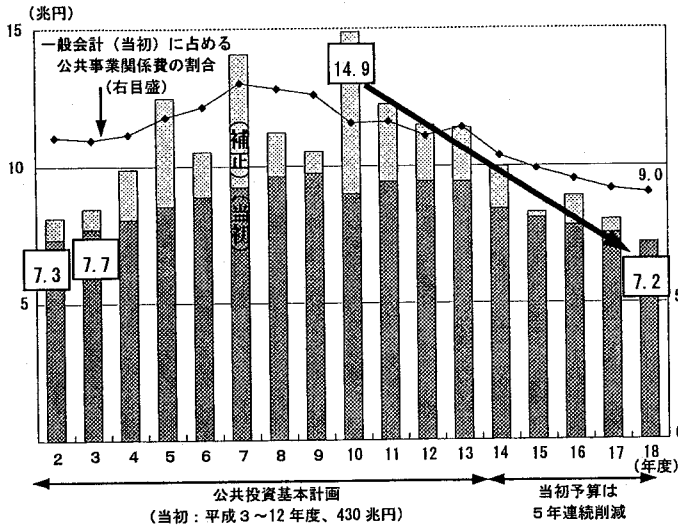


出典：IEA「エネルギー価格と税」
 注) 1. 税部分—個別物品税+付加価値税(我が国)、揮発油税+地方道路税+消費税。なお、石油石炭税、関税を含めた場合の税負担額は161.7円となる
 2. 当時の為替レート(104.6円/1ドル等)を使用

公共投資の水準

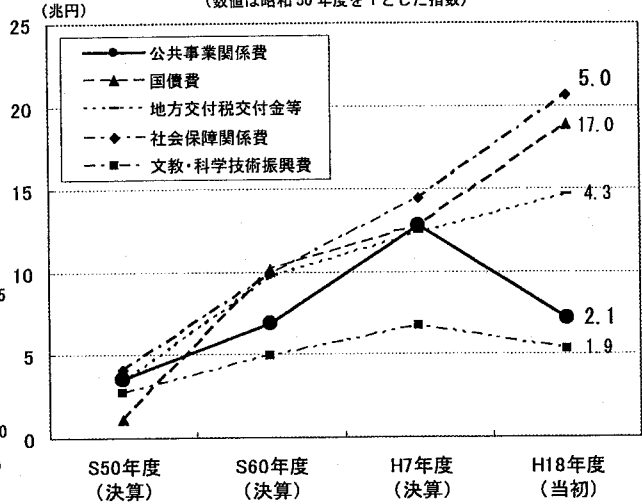
- 「改革と展望」に従い削減（平成10年度（補正後）から半減）
- 平成18年度は7.2兆円で景気対策のための大幅な追加が行われていた以前の水準を下回る状況（平成2年度と比較しても1,000億円程度下回っている）
- 他の経費と比べても一段と厳しい重点化
- 一般会計に占める割合も昭和30年度以降、最低の状況（平成18年度：9.0%）

公共事業関係費の推移



一般会計経費別歳出の推移

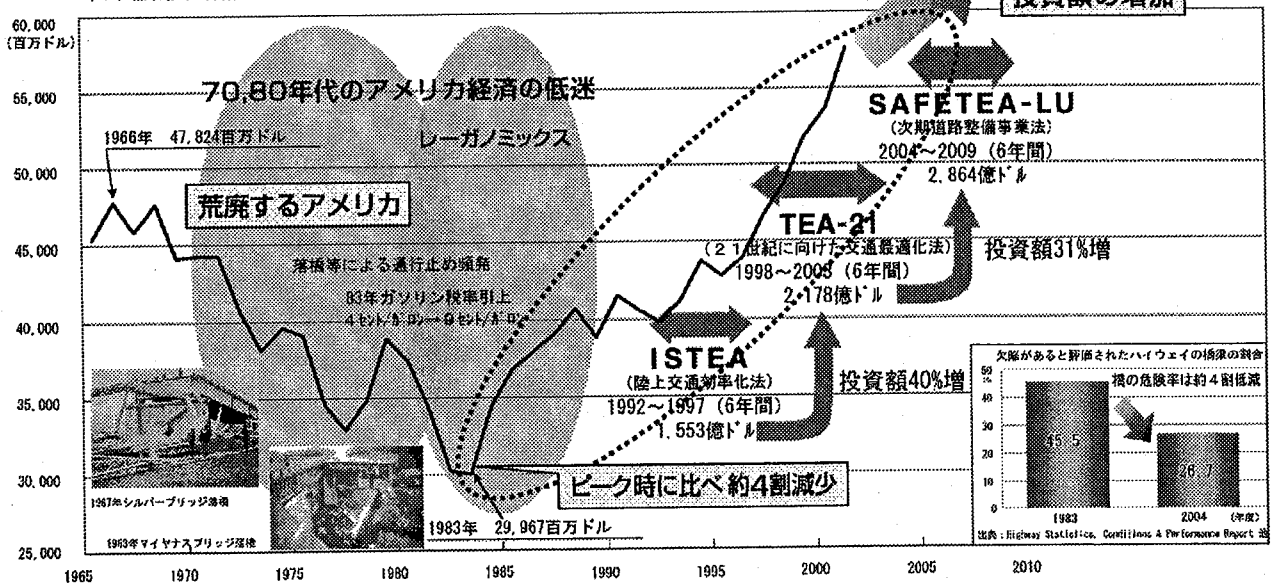
（数値は昭和50年度を1とした指数）



米国の道路投資額推移

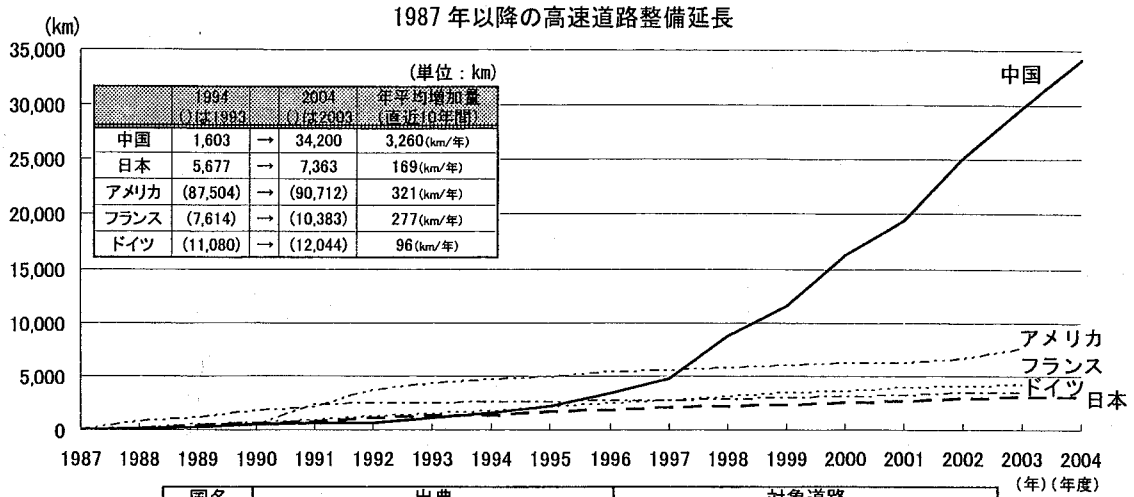
- アメリカは70～80年代で“荒廃するアメリカ”と言われ、落橋や橋の通行止めが頻発し、その教訓から、予防的安全対策に投資し、橋の危険率も約4割低減（1983年→2004年）

米国道路投資額推移（GDPベース・実質値）



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、2004年末現在34,200kmが供用（ここ10年間では、日本の約19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

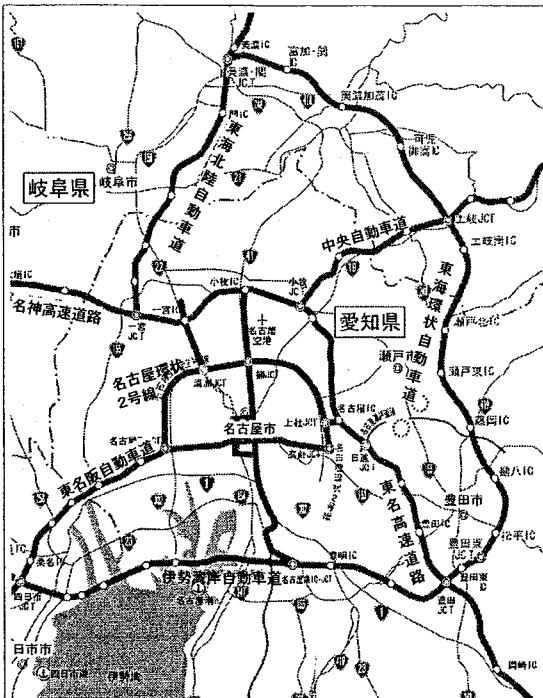


| 国名 | 出典 | 対象道路 |
|------|--|--|
| 中国 | 中国交通年鑑、国土交通省資料、各種資料 | 高速公路 |
| 日本 | 道路統計年報、国土交通省資料 | 高速自動車国道 |
| アメリカ | Highway Statistics | Interstate, Other Freeways and Expressways |
| フランス | SETRA資料、設備省のHP | Autoroute |
| ドイツ | Verkehr in Zahlen 2004/2005、Verkehr in Zahlen 1998 | Bundes-autobahnen |

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

ネットワーク機能向上による効果（東海環状自動車道等の例）

- 自動車専用道路網の整備により車の走行速度が改善した結果、名古屋都市内のCO₂排出量が約10%削減
- 東海環状自動車道の開通を見込んで企業が進出 ～沿線の工業団地は約4倍に～



名古屋市内のCO₂排出量

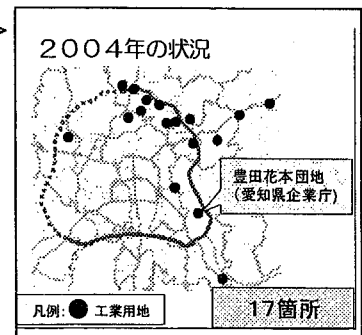
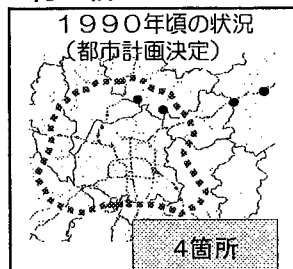
自動車専用道路網がなし：212（万 t-CO₂/年）



23（万 t-CO₂/年）
約10%削減！

自動車専用道路網があり：189（万 t-CO₂/年）

工業団地は約4倍に！



2 道 路 関 係 予 算

| 区 分 | 18 年 度 (A) | | 前 年 度 (B) | |
|-------------------|------------|------------|-------------|------------|
| | 事 業 費 | 国 費 | 事 業 費 | 国 費 |
| 道 路 整 備 | 4,339,700 | 2,083,343 | 4,703,101 | 2,209,180 |
| 一 般 道 路 | 2,912,034 | 1,942,587 | 3,081,366 | 2,052,029 |
| 交 通 円 滑 化 | 734,335 | 466,322 | 722,696 | 460,184 |
| 地 域 連 携 推 進 | 1,778,442 | 1,196,032 | 1,922,795 | 1,285,775 |
| 維 持 修 繕 | 221,428 | 132,236 | 238,224 | 142,251 |
| 雪 寒 | 91,833 | 61,408 | 99,216 | 66,112 |
| 機 械 | 16,417 | 11,143 | 17,608 | 11,939 |
| 調 査 | 21,532 | 18,807 | 30,136 | 23,985 |
| 沿 道 整 備 融 資 | 150 | 100 | 150 | 100 |
| 補 助 率 差 額 等 | — | 29,745 | — | 33,618 |
| 独 立 行 政 法 人 交 付 金 | 1,394 | 1,394 | 1,465 | 1,465 |
| 河 川 関 公 | 46,503 | 25,400 | 49,076 | 26,600 |
| 有 料 道 路 | 1,427,666 | 140,756 | 1,621,735 | 157,151 |
| 東日本高速道路株式会社 | 1,015,907 | 0 | 1,169,499 | 0 |
| 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 | 192,881 | 33,384 | 215,597 | 45,882 |
| 阪神高速道路株式会社 | 84,361 | 11,200 | 96,032 | 13,050 |
| 本州四国連絡高速道路株式会社 | 7,749 | 53,333 | 6,369 | 53,333 |
| 地 方 道 路 公 社 等 | 112,780 | 35,845 | 127,438 | 41,486 |
| (NTT - A 型 事 業) | (94,128) | (36,154) | (142,330) | (53,432) |
| 道 路 開 発 資 金 等 | 13,988 | 6,994 | 6,800 | 3,400 |
| 道 路 環 境 整 備 | 1,585,249 | 899,858 | 1,590,712 | 890,492 |
| 沿 道 環 境 改 善 等 | 569,780 | 332,140 | 597,404 | 344,134 |
| うち沿道環境改善 | 195,082 | 127,148 | 187,950 | 119,253 |
| 交 通 安 全 | 488,006 | 282,144 | 469,339 | 264,732 |
| 交 通 連 携 | 415,245 | 228,774 | 410,655 | 224,626 |
| 踏 切 関 連 | 270,862 | 146,685 | 268,703 | 145,354 |
| うち連続立体交差 | 176,688 | 94,822 | 169,410 | 90,727 |
| 住 宅 市 街 地 等 | 112,218 | 56,800 | 113,314 | 57,000 |
| 道 路 整 備 計 | 5,924,949 | 2,983,201 | 6,293,813 | 3,099,672 |

総括表

(単位:百万円)

| 倍率(A)/(B) | | 備考 |
|-----------|----------|---|
| 事業費 | 国費 | |
| 0.92 | 0.94 | 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. 沿道環境改善等の計数には、沿道環境改善事業、電線共同溝整備事業、市街地環境改善事業及び道路交通環境改善促進事業を計上している 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(以下、会社)の平成18年度予算額は、日本道路公団等民営化関係法施行法(以下、施行法)第24条に基づく暫定協定に基づき各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想定した参考値である 6. 各会社の平成18年度予算額は、施行法第30条に基づく各会社が新設又は改築を行うべき高速道路の指定、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条に基づく独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(以下、機構)と各会社との協定の締結及び高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画の認可を経て確定される 7. 各会社の前年度の計数は、各々の従前組織単位である道路関係四公団の平成17年度の予算額を計上している 8. 各会社の事業費には、建設利息を含む 9. 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 10. 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 11. 本表のほかに、P42に掲げた道路特定財源を活用した関連施策がある 12. 本表のほかに、現行の暫定税率を設定した平成15年度から平成17年度までに、補正予算における災害復旧など一般財源で行った道路整備があり、平成18年度は自動車重量税のうち国費472億円で、その一部を事後的に調整 |
| 0.95 | 0.95 | |
| 1.02 | 1.01 | |
| 0.92 | 0.93 | |
| 0.93 | 0.93 | |
| 0.93 | 0.93 | |
| 0.93 | 0.93 | |
| 0.71 | 0.78 | |
| 1.00 | 1.00 | |
| — | 0.88 | |
| 0.95 | 0.95 | |
| 0.95 | 0.95 | |
| 0.88 | 0.90 | |
| 0.87 | — | |
| 0.89 | 0.73 | |
| 0.88 | 0.86 | |
| 1.22 | 1.00 | |
| 0.88 | 0.86 | |
| (0.66) | (0.68) | |
| 2.06 | 2.06 | |
| 1.00 | 1.01 | |
| 0.95 | 0.97 | |
| 1.04 | 1.07 | |
| 1.04 | 1.07 | |
| 1.01 | 1.02 | |
| 1.01 | 1.01 | |
| 1.04 | 1.05 | |
| 0.99 | 1.00 | |
| 0.94 | 0.96 | |

[参考]

| 区 分 | 18 年 度 (A) | | 前 年 度 (B) | |
|-------------------|---------------|-------------|---------------|-------------|
| | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 |
| 一 般 道 路 | 4,497,283 | 2,842,445 | 4,672,078 | 2,942,521 |
| 高 速 国 道 | 200,000 | 170,364 | 200,000 | 171,220 |
| 一 般 国 道 | 2,015,281 | 1,344,943 | 2,079,750 | 1,386,318 |
| 直 轄 | 1,632,743 | 1,137,670 | 1,668,908 | 1,163,344 |
| 補 助 | 382,538 | 207,273 | 410,842 | 222,974 |
| 地 方 道 路 | 629,374 | 359,048 | 688,503 | 391,563 |
| 街 路 | 864,801 | 476,362 | 913,241 | 502,829 |
| 雪 寒 | 91,833 | 61,408 | 99,216 | 66,112 |
| 機 械 | 16,417 | 11,143 | 17,608 | 11,939 |
| 調 査 | 21,532 | 18,807 | 30,136 | 23,985 |
| 交 通 安 全 | 488,006 | 282,144 | 469,339 | 264,732 |
| 道 路 交 通 環 境 改 善 等 | 9,924 | 4,887 | 10,430 | 5,140 |
| 補 助 率 差 額 等 | — | 29,745 | — | 33,618 |
| 独 立 行 政 法 人 交 付 金 | 1,394 | 1,394 | 1,465 | 1,465 |
| 道 路 関 係 社 会 資 本 | 158,721 | 82,200 | 162,390 | 83,600 |
| (地方道路整備臨時交付金) | (1,334,335) | (739,300) | (1,337,995) | (740,800) |
| 有 料 道 路 | 1,427,666 | 140,756 | 1,621,735 | 157,151 |
| 東日本高速道路株式会社 | 1,015,907 | 0 | 1,169,499 | 0 |
| 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 | 192,881 | 33,384 | 215,597 | 45,882 |
| 阪神高速道路株式会社 | 84,361 | 11,200 | 96,032 | 13,050 |
| 本州四国連絡高速道路株式会社 | 7,749 | 53,333 | 6,369 | 53,333 |
| 地 方 道 路 公 社 等 | 112,780 | 35,845 | 127,438 | 41,486 |
| 道 路 開 発 資 金 等 | 13,988 | 6,994 | 6,800 | 3,400 |
| 道 路 整 備 計 | 5,924,949 | 2,983,201 | 6,293,813 | 3,099,672 |
| 道 路 整 備 | 4,339,700 | 2,083,343 | 4,703,101 | 2,209,180 |
| 道 路 環 境 整 備 | 1,585,249 | 899,858 | 1,590,712 | 890,492 |

(単位:百万円)

| 倍 率(A)／(B) | | 備 考 |
|------------|----------|---|
| 事業費 | 国 費 | |
| 0.96 | 0.97 | 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 6. 各高速道路株式会社(以下、会社)の平成18年度予算額は、日本道路公団等民営化関係法施行法(以下、施行法)第24条に基づく暫定協定に基づき各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想定した参考値である 7. 各会社の平成18年度予算額は、施行法第30条に基づく各会社が新設又は改築を行うべき高速道路の指定、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条に基づく独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(以下、機構)と各会社との協定の締結及び高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画の認可を経て確定される 8. 各会社の前年度の計数は、各々の従前組織単位である道路関係四公団の平成17年度の予算額を計上している 9. 各会社の事業費には、建設利息を含む 10. 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 11. 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 12. 本表のほかに、P42に掲げた道路特定財源を活用した関連施策がある 13. 本表のほかに、現行の暫定税率を設定した平成15年度から平成17年度までに、補正予算における災害復旧など一般財源で行った道路整備があり、平成18年度は自動車重量税のうち国費472億円で、その一部を事後的に調整 |
| 1.00 | 1.00 | |
| 0.97 | 0.97 | |
| 0.98 | 0.98 | |
| 0.93 | 0.93 | |
| 0.91 | 0.92 | |
| 0.95 | 0.95 | |
| 0.93 | 0.93 | |
| 0.93 | 0.93 | |
| 0.71 | 0.78 | |
| 1.04 | 1.07 | |
| 0.95 | 0.95 | |
| — | 0.88 | |
| 0.95 | 0.95 | |
| 0.98 | 0.98 | |
| (1.00) | (1.00) | |
| 0.88 | 0.90 | |
| 0.87 | — | |
| 0.89 | 0.73 | |
| 0.88 | 0.86 | |
| 1.22 | 1.00 | |
| 0.88 | 0.86 | |
| 2.06 | 2.06 | |
| 0.94 | 0.96 | |
| 0.92 | 0.94 | |
| 1.00 | 1.01 | |

一般会計に計上した道路特定財源を活用した関連施策

(単位：億円)

| | 18年度 国費 |
|---|------------|
| 無電柱化推進のための技術開発等 | 17 |
| 有料道路の多様で弾力的な料金設定に関する施策 | 100 |
| 地籍関連調査の一部 | 29 |
| 遮断時間短縮のための踏切システム高度化 | 12 |
| 駐車場システムの高度化 | 3 |
| E T C普及促進に係る調査 | 33 |
| 自律移動支援プロジェクト推進費の一部 | 6 |
| プローブ情報を活用した環境負荷低減システムの検討 | 10 |
| 道路交通円滑化のためのバス・鉄道共通 I Cカードに対する総合的支援 | 30 |
| CO ₂ 削減施策に関する国民への広報の充実 | 7 |
| L R T優先信号等の公共交通利用促進施策 | 3 |
| 観光客のための道路案内システムの構築 | 3 |
| 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（シーニック バイウェイ・ジャパン）」の促進 | 1 |
| 低公害車の導入等への補助 | 5 |
| (非公共) | 257 |
| まちづくり交付金 | 635 |
| 道州制北海道モデル事業推進費 | 27 |
| 道整備交付金 | 170 |
| (まちづくり交付金等) | 832 |
| (都市再生・地域再生) 市街地再開発事業等 | 300 |
| (環境・景観) 低公害車普及促進等 | 79 |
| (防災・減災) 建築物耐震改修等 | 100 |
| (本四債務処理) | 4,522 |
| 合 計 | 6,091 |

※ 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある

3 財 政 投 融 資 等 総 括 表

(単位:百万円)

| 区 分 | 資金内訳 財政投融资 (A) | 自 己 資 金 等 | | | | 合 計 (A+B) | |
|---|----------------------|-----------|-------------|----------|-----------|--------------|------------|
| | | 政府出資金 | 自主調達資金 | | そ の 他 | | 小 計 (B) |
| | | | うち 財投機関債 | | | | |
| 東 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社 | 133,600 | - | 95,300 | 25,000 | - | 95,300 | 228,900 |
| 中 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社 | 216,000 | - | 153,913 | 25,000 | - | 153,913 | 369,913 |
| 西 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社 | 113,400 | - | 80,797 | 25,000 | - | 80,797 | 194,197 |
| 首 都 高 速 道 路 株 式 会 社 | 28,700 | - | 32,100 | 10,000 | 36,468 | 68,568 | 97,268 |
| | | (15,150) | | | (15,150) | (30,300) | (30,300) |
| | <28,700> | <15,150> | <32,100> | <10,000> | <51,618> | <98,868> | <127,568> |
| 阪 神 高 速 道 路 株 式 会 社 | 17,400 | - | 17,200 | 5,000 | - | 17,200 | 34,600 |
| | | (11,200) | | | (11,200) | (22,400) | (22,400) |
| | <17,400> | <11,200> | <17,200> | <5,000> | <11,200> | <39,600> | <57,000> |
| 本 州 四 国 連 絡 高 速 道 路 株 式 会 社 | 0 | - | 2,935 | 0 | - | 2,935 | 2,935 |
| 小 計 | 509,100 | - | 382,245 | 90,000 | 36,468 | 418,713 | 927,813 |
| | | (26,350) | | | (26,350) | (52,700) | (52,700) |
| | <509,100> | <26,350> | <382,245> | <90,000> | <62,818> | <471,413> | <980,513> |
| 独 立 行 政 法 人 日 本 高 速 道 路 保 有 ・ 債 務 返 済 機 構 | 2,185,000 | 79,683 | 586,800 | 530,000 | 1,975,606 | 2,642,089 | 4,827,089 |
| 合 計 | 2,694,100 | 79,683 | 969,045 | 620,000 | 2,012,074 | 3,060,802 | 5,754,902 |

(参考)

(単位:百万円)

| | 平成18年度 決定額 [合計] (A) | 前年度予算額 [合計] (B) | 対前年度 倍 率 (A) / (B) |
|-------------|---------------------------|-----------------------|--------------------------|
| 財 政 投 融 資 | 2,694,100 | 2,799,800 | 0.96 |
| 政 府 出 資 金 | 79,683 | 85,133 | 0.94 |
| 自 主 調 達 資 金 | 969,045 | 927,800 | 1.04 |
| (うち財投機関債) | 620,000 | 620,000 | 1.00 |

- (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、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（以下、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。

4 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 | 18年度 | | | | |
|-------------------|-----------------------------|----------------|----------------|--------------------|-------|
| | 東日本・中日本・ 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 | うち道路分 |
| (事業計画) | | | | | |
| 新 設 ・ 改 築 費 | 663,188 | 108,398 | 44,499 | 0 | 0 |
| 修 繕 費 | 54,287 | 7,324 | 4,138 | 2,139 | 2,139 |
| 一 般 管 理 費 | 47,419 | 7,778 | 5,523 | 761 | 761 |
| 支 払 利 息 等 | 28,116 | 4,068 | 2,840 | 35 | 35 |
| 合 計 | 793,010 | 127,568 | 57,000 | 2,935 | 2,935 |
| (資金計画) | | | | | |
| 無 利 子 借 入 金 | 0 | 66,768 | 22,400 | 0 | 0 |
| 財 投 資 金 | 463,000 | 28,700 | 17,400 | 0 | 0 |
| (政 府 保 証 国 内 債) | 463,000 | 28,700 | 17,400 | 0 | 0 |
| 自 主 調 達 資 金 | 330,010 | 32,100 | 17,200 | 2,935 | 2,935 |
| (財 投 機 関 債) | 75,000 | 10,000 | 5,000 | 0 | 0 |
| (民 間 借 入 金) | 255,010 | 22,100 | 12,200 | 2,935 | 2,935 |
| 合 計 | 793,010 | 127,568 | 57,000 | 2,935 | 2,935 |

- <注> 1. 記載の計数は、日本道路公団等民営化関係法施行法（以下、施行法）第24条に基づく暫定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規模を想定した参考値である。
2. 各会社別の計数は、施行法第30条に基づく各会社が新設又は改築を行うべき高速道路の指定、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条に基づく機構と各会社との協定の締結及び高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画の認可を経て確定される。

(参考) 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社の会社別内訳

(単位：百万円)

| 区 分 | 18年度 | | | |
|-------------------|-----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | 東日本・中日本・ 西日本高速道路 株式会社 | 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 |
| | | | | |
| (事業計画) | | | | |
| 新 設 ・ 改 築 費 | 663,188 | 181,681 | 325,535 | 155,972 |
| 修 繕 費 | 54,287 | 22,829 | 14,107 | 17,351 |
| 一 般 管 理 費 | 47,419 | 16,000 | 16,949 | 14,470 |
| 支 払 利 息 等 | 28,116 | 8,390 | 13,322 | 6,404 |
| 合 計 | 793,010 | 228,900 | 369,913 | 194,197 |
| (資金計画) | | | | |
| 無 利 子 借 入 金 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 財 投 資 金 | 463,000 | 133,600 | 216,000 | 113,400 |
| (政 府 保 証 国 内 債) | 463,000 | 133,600 | 216,000 | 113,400 |
| 自 主 調 達 資 金 | 330,010 | 95,300 | 153,913 | 80,797 |
| (財 投 機 関 債) | 75,000 | 25,000 | 25,000 | 25,000 |
| (民 間 借 入 金) | 255,010 | 70,300 | 128,913 | 55,797 |
| 合 計 | 793,010 | 228,900 | 369,913 | 194,197 |

- <注> 1. 記載の計数は、日本道路公団等民営化関係法施行法（以下、施行法）第24条に基づく暫定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規模を想定した参考値である。
2. 各会社別の計数は、施行法第30条に基づく各会社が新設又は改築を行うべき高速道路の指定、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条に基づく機構と各会社との協定の締結及び高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画の認可を経て確定される。

(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 | 18年度 | | 会社別内訳 | | | | |
|---------------|-----------|-----------|---------------------|------------|------------|----------------|---------|
| | 全体 | うち道路分 | 東日本・中日本・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 | うち道路分 |
| (事業計画) | | | | | | | |
| 債務返済費 | 4,698,627 | 4,698,627 | 3,284,083 | 548,653 | 538,652 | 327,239 | 327,239 |
| (債券等償還金) | 4,045,715 | 4,045,715 | 2,811,004 | 473,375 | 472,147 | 289,189 | 289,189 |
| (債券等支払利息等) | 652,912 | 652,912 | 473,079 | 75,278 | 66,505 | 38,050 | 38,050 |
| 無利子貸付金 | 52,700 | 52,700 | 0 | 30,300 | 22,400 | 0 | 0 |
| 業務管理費等 | 76,976 | 75,762 | 57,316 | 9,320 | 6,105 | 4,235 | 3,021 |
| (業務管理費) | 2,934 | 1,729 | 1,015 | 452 | 201 | 1,266 | 61 |
| (一般管理費等) | 74,042 | 74,033 | 56,301 | 8,868 | 5,904 | 2,969 | 2,960 |
| 合 計 | 4,828,303 | 4,827,089 | 3,341,399 | 588,273 | 567,157 | 331,474 | 330,260 |
| (資金計画) | | | | | | | |
| 業務収入等 | 1,923,745 | 1,922,589 | 1,523,899 | 195,073 | 146,557 | 58,216 | 57,060 |
| (うち道路資産貸付料収入) | 1,905,807 | 1,905,807 | 1,508,150 | 194,565 | 146,202 | 56,890 | 56,890 |
| 出 資 金 | 132,700 | 132,700 | 0 | 30,300 | 22,400 | 80,000 | 80,000 |
| (政 府) | 79,683 | 79,683 | 0 | 15,150 | 11,200 | 53,333 | 53,333 |
| (地方公共団体) | 53,017 | 53,017 | 0 | 15,150 | 11,200 | 26,667 | 26,667 |
| 補助金 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 | 0 |
| 財 投 資 金 | 2,185,000 | 2,185,000 | 1,380,900 | 322,500 | 352,800 | 128,800 | 128,800 |
| (政府保証国内債) | 2,185,000 | 2,185,000 | 1,380,900 | 322,500 | 352,800 | 128,800 | 128,800 |
| 自主調達資金 | 586,800 | 586,800 | 436,600 | 40,400 | 45,400 | 64,400 | 64,400 |
| (財投機関債) | 530,000 | 530,000 | 405,000 | 40,000 | 45,000 | 40,000 | 40,000 |
| (民間借入金) | 56,800 | 56,800 | 31,600 | 400 | 400 | 24,400 | 24,400 |
| 合 計 | 4,828,267 | 4,827,089 | 3,341,399 | 588,273 | 567,157 | 331,438 | 330,260 |

- <注> 1. 記載の計数は、日本道路公団等民営化関係法施行法（以下、施行法）第24条に基づく暫定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規模及び機構に支払う道路資産貸付料を想定した参考値である。
2. 各会社別の計数は、施行法第30条に基づく各会社が新設又は改築を行うべき高速道路の指定、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条に基づく機構と各会社との協定の締結及び高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画の認可を経て確定される。
3. 平成18年度予算全体分及び本州四国連絡高速道路株式会社全体分の収支差額（36百万円）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。
4. 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18年3月分から平成19年2月分の合計を記載している。

(参考) 道路資産貸付料収入見込み

(単位：百万円)

| 区 分 | 18年度 | | | | |
|---------------|-----------|---------------------|------------|------------|----------------|
| | 全体 | 東日本・中日本・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（税抜） | 2,359,800 | 1,861,900 | 248,000 | 178,500 | 71,400 |
| 管理費等（税抜） | 527,000 | 410,600 | 61,000 | 38,400 | 17,000 |
| 道路資産貸付料（税抜） | 1,832,800 | 1,451,300 | 187,000 | 140,100 | 54,400 |
| 道路資産貸付料（税込） | 1,924,600 | 1,523,900 | 196,400 | 147,100 | 57,200 |

- <注> 1. 記載の計数は、日本道路公団等民営化関係法施行法（以下、施行法）第24条に基づく暫定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規模及び機構に支払う道路資産貸付料を想定した参考値である。
2. 各会社別の計数は、施行法第30条に基づく各会社が新設又は改築を行うべき高速道路の指定、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条に基づく機構と各会社との協定の締結及び高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画の認可を経て確定される。
3. 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18年4月分から平成19年3月分の合計を記載している。なお、上表の資金計画における道路資産貸付料（1,905,807百万円）との差額（18,793百万円）は、平成18年3月分（141,583百万円）と平成19年3月分（160,376百万円）との差額である。

[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 | 18 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 | 624,000 | 55,000 | 679,000 | 800,000 | 35,000 | 835,000 | 0.78 | 1.57 | 0.81 |
| 維 持 改 良 費 | 213,419 | 24,359 | 237,778 | 209,803 | 25,740 | 235,543 | 1.02 | 0.95 | 1.01 |
| (うち改良・防災対策) | 121,568 | 13,357 | 134,925 | 119,210 | 13,480 | 132,690 | 1.02 | 0.99 | 1.02 |
| (うち維持管理費) | 91,851 | 11,002 | 102,853 | 90,593 | 12,260 | 102,853 | 1.01 | 0.90 | 1.00 |
| 調 査 費 | 996 | 441 | 1,437 | 4,449 | 903 | 5,352 | 0.22 | 0.49 | 0.27 |
| 建 設 利 息 | 94,232 | 3,460 | 97,692 | 90,950 | 2,654 | 93,604 | 1.04 | 1.30 | 1.04 |
| 合 計 | 932,647 | 83,260 | 1,015,907 | 1,105,202 | 64,297 | 1,169,499 | 0.84 | 1.29 | 0.87 |

- <注> 1. 記載の計数は、日本道路公団が平成17年10月以降も引き続き、公団として事業を実施するものと仮定し算出したものである。
2. 平成18年度予算額は、日本道路公団等民営化関係法施行法（以下、施行法）第24条に基づく暫定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想定した参考値である。
3. 平成18年度予算額は、施行法第30条に基づく各会社が新設又は改築を行うべき高速道路の指定、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条に基づく独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、機構）と各会社との協定の締結及び高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画の認可を経て確定される。
4. 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 | 18 年 度 (A) | 前 年 度 (B) | 倍 率 (A) / (B) |
|-------------------|-----------------|----------------|----------------------|
| (事業計画) | | | |
| 高 速 道 路 建 設 事 業 費 | 56,579 | 59,114 | 0.96 |
| 社 会 資 本 整 備 事 業 費 | 35,699 | 60,701 | 0.59 |
| 高 速 道 路 改 築 事 業 費 | 23,753 | 20,982 | 1.13 |
| 維 持 修 繕 費 | 28,549 | 28,550 | 1.00 |
| 調 査 費 | 397 | 400 | 0.99 |
| 建 設 利 息 | 47,904 | 45,850 | 1.04 |
| 合 計 | 192,881 | 215,597 | 0.89 |

- <注> 1. 記載の計数は、首都高速道路公団が平成17年10月以降も引き続き、公団として事業を実施するものと仮定し算出したものである。
2. 平成18年度予算額は、日本道路公団等民営化関係法施行法（以下、施行法）第24条に基づく暫定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想定した参考値である。
3. 平成18年度予算額は、施行法第30条に基づく各会社が新設又は改築を行うべき高速道路の指定、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条に基づく独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、機構）と各会社との協定の締結及び高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画の認可を経て確定される。
4. 高速道建設事業費の前年度額には環境事業費を含む。
5. 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。
6. 建設利息には、社会資本整備事業費に係る建設利息7,229百万円（前年度7,129百万円）を含む。

(3) 阪神高速道路株式会社

(単位：百万円)

| 区 分 | 18 年 度 | | 前 年 度 | | 倍 率 | |
|-------------------|--------|--|--------|--|---------------|--|
| | (A) | | (B) | | (A) / (B) | |
| (事業計画) | | | | | | |
| 高 速 道 路 建 設 事 業 費 | 34,305 | | 48,135 | | 0.71 | |
| 高 速 道 路 改 築 事 業 費 | 15,002 | | 14,087 | | 1.06 | |
| 維 持 修 繕 費 | 17,358 | | 17,504 | | 0.99 | |
| 調 査 費 | 430 | | 460 | | 0.93 | |
| 建 設 利 息 | 17,266 | | 15,846 | | 1.09 | |
| 合 計 | 84,361 | | 96,032 | | 0.88 | |

- <注> 1. 記載の計数は、阪神高速道路公団が平成17年10月以降も引き続き、公団として事業を実施するものと仮定し算出したものである。
2. 平成18年度予算額は、日本道路公団等民営化関係法施行法（以下、施行法）第24条に基づく暫定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想定した参考値である。
3. 平成18年度予算額は、施行法第30条に基づく各会社が新設又は改築を行うべき高速道路の指定、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条に基づく独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、機構）と各会社との協定の締結及び高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画の認可を経て確定される。
4. 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 | 18 年 度 | | 前 年 度 | | 倍 率 | |
|-----------|--------|-------|-------|-------|---------------|-------|
| | (A) | | (B) | | (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 | 31 | 0 | 243 | 222 | 0.13 | 皆減 |
| 調 査 費 | 205 | 196 | 301 | 284 | 0.68 | 0.69 |
| 維 持 改 良 費 | 8,350 | 7,553 | 5,953 | 5,351 | 1.40 | 1.41 |
| （うち改良費） | 2,129 | 2,014 | 616 | 550 | 3.46 | 3.66 |
| （うち維持管理費） | 6,221 | 5,539 | 5,337 | 4,801 | 1.17 | 1.15 |
| 建 設 利 息 | 0 | 0 | 512 | 512 | 皆減 | 皆減 |
| 合 計 | 8,586 | 7,749 | 7,009 | 6,369 | 1.22 | 1.22 |

- <注> 1. 記載の計数は、本州四国連絡橋公団が平成17年10月以降も引き続き、公団として事業を実施するものと仮定し算出したものである。
2. 平成18年度予算額は、日本道路公団等民営化関係法施行法（以下、施行法）第24条に基づく暫定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想定した参考値である。
3. 平成18年度予算額は、施行法第30条に基づく各会社が新設又は改築を行うべき高速道路の指定、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条に基づく独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と各会社との協定の締結及び高速道路株式会社法第10条に基づく各会社の事業計画の認可を経て確定される。

5 道路行政のマネジメントに用いる指標による成果目標

| 政策テーマ | 指標 ^{注1,注2} | H14実績 | H16実績 | H17見込 | H18目標 | H19目標 | 参照ページ | |
|---------------------------------------|--|-----------------|--|--|--------------------------|-------------------------------|-----------------------|------|
| 渋滞を減らす ～道路交通の円滑化と 地球温暖化対策～ | ① 道路渋滞による損失時間 | 38.1億人時間/年 | 36.9億人時間/年 (H14比3%削減) | 36.2億人時間/年 (H14比5%削減) | 35.1億人時間/年 (H14比8%削減) | 約1割削減 | P.16 | |
| | ② 路上工事時間 ^{注3} | 201時間/km・年 | 143時間/km・年 (H14比28%削減) | 142時間/km・年 (H14比29%削減) | 140時間/km・年 (H14比3割削減) | H18の水準 (140時間/km・年) を維持 | P.16 | |
| | ③ ETC利用率 ^{注4} | 全国 | 5% | H17春 47% | H18春 70% | H19春 75% | H19春の水準より 更なる向上を図る | P.18 |
| | | 首都高速 | 6% | H17春 53% | H18春 85% | H19春 90% | | |
| | | 阪神高速 | 3% | H17春 39% | H18春 85% | H19春 90% | | |
| ④ 踏切遮断による損失時間 | — | — | 136.6万人・時間/日 | H21までに130.0万人・時間/日 【速効対策により約1,300箇所を今後5年で対策 根本対策により約1,400箇所の対策を2倍にスピードアップ】 | | P.9 | | |
| ⑤ CO ₂ 排出削減量 ^{注5} | 262 百万t-CO ₂ /年 | — | H22までにH15時点より約8百万t-CO ₂ /年削減 【H24までに、主要渋滞ポイント約1,800箇所を解消 H24までに、ボトルネック踏切等約540箇所を解消 等】 | | — | P.12 | | |
| 環境を改善する ～沿道環境の保全～ | ⑥ NO ₂ 環境目標達成率 ^{注6} (濃度値) | — | 69% (0.056ppm) | 81% (H16より改善) | 85% (前年より改善) | 約9割 | P.14 | |
| | SPM環境目標達成率 ^{注6} (濃度値) | — | 100% (0.067mg/m ³) | H16の水準(100%)を維持 (前年より改善) | | — | | |
| | ⑦ 夜間騒音要請限度達成率 | 61% | 67% | 68% | 70% | 72% | P.14 | |
| 交通事故を 減らす ～安全・安心な道づくり～ | ⑧ 道路交通における死傷事故率 | 118件/億台キロ | 122件/億台キロ | 112件/億台キロ | 110件/億台キロ | 108件/億台キロ (約1割削減) | P.8 | |
| | ⑨ 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要道路のバリアフリー化の割合 | 17% | 31% | 35% | 42% | 約5割 | P.10 | |
| 地域を結ぶ ～物流機能の向上と 地域間の連携～ | ⑩ 規格の高い道路を使う割合 | 13% | 13% (H15より約370万台/日増) | 14% | 14% (H17より約750万台/日増) | 15% | — | |
| | ⑪ 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 | 59% | 61% | 66% | 67% | 68% | P.19 | |
| 災害等に備える ～防災と維持管理～ | 橋梁の耐震補強実施率 ^{注7} (緊急輸送道路の橋梁) | — | 5割 | H19までに概ね完了 | | P.6 | | |
| | (新幹線をまたぐ橋梁) | — | 3割 | | | | | |
| | (高速道路をまたぐ橋梁) | — | 8割 | | | | | |
| | ⑫ 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% | 69% | 72% | 74% | 76% | — | |
| | ⑬ 橋梁の予防保全率 | — | 88% | 91% | 96% | 概ね100% | P.7 | |
| 道路構造物保全率 | | 橋梁 86% | 86% | 88% | 91% | 93% | — | |
| 舗装 | 91% | 94% | H14の水準(91%)を維持 | | — | — | | |
| 地域の魅力を 向上する ～観光立国の実現～ | ⑭ 市街地の幹線道路の無電柱化率 | 7% | 10% | 11% | 13% | 15% | P.11 | |
| 道路行政の改革 ～アカウンタビリティの 向上～ | ⑮ 道路利用者満足度 | 2.6点 | 2.67点 | 2.85点 | 2.93点 | 3.0点 | P.24 | |
| | ⑯ ホームページアクセス数 | 1,546万 77人/年 | 4,416万 77人/年 | 6,200万 77人/年 | 8,100万 77人/年 | 約1億 77人/年 | P.24 | |
| | ⑰ 道路事業の総合コスト削減率 | — | 6.6% 縮減 (H14比:暫定値) | 9% 縮減 (H14比) | 12% 縮減 (H14比) | 15% 縮減 (H14比) | — | |

※平成16年度達成度報告書・平成17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ており、また、斜体の指標は、報告書・計画書公表後に設定
2. P.20「路線番号の認識できる交差点の割合」は、報告書・計画書において「フォローアップするその他の指標」と位置づけているため、記載していない
3. 指標②「路上工事時間」のH18目標は、H16実績がH19目標(約2割削減)を達成したことから社会資本整備重点計画におけるH19目標を前倒ししている。なお、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、指標②「路上工事時間」は、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③「ETC利用率」のH17目標は、社会資本整備重点計画におけるH19目標を前倒ししている
5. 指標⑤「CO₂排出削減量」の目標値には、エコドライブ等の渋滞緩和以外の施策によるCO₂排出削減量が含まれる
6. 指標⑥「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り、「SPM環境目標達成率」の目標は、特に良好であったH16実績を受け、この水準を維持することとしている(平成17年度業績計画書)。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「【64%(H14)→約8割(H19)】」としている
7. 指標「橋梁の耐震補強実施率(緊急輸送道路)」の見込・目標値のうち、都道府県管理道路については、優先確保ルート上の橋梁を対象としている

〔指標の定義〕

| 指 標 | 定 義 |
|--|--|
| ① 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。 |
| ② 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。 |
| ③ ETC利用率 | ETC導入済み料金所におけるETC利用車の割合 |
| ④ 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。 |
| ⑤ CO ₂ 排出削減量 | 運輸部門全体におけるCO ₂ 排出量 |
| ⑥ 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」※を達成している測定局の割合 ※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。 |
| ⑦ 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）。 |
| ⑧ 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 |
| ⑨ 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。 |
| ⑩ 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。 |
| ⑪ 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。） |
| ⑫ 橋梁の耐震補強実施率 | 耐震補強（橋脚補強、落橋防止システムの設置）が必要な橋梁のうち、耐震補強を実施している橋梁の割合 |
| ⑬ 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。 |
| ⑭ 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 |
| ⑮ 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」※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。 |
| ⑯ 舗装 | 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。 |
| ⑰ 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。 |
| ⑱ 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。 |
| ⑲ 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。 |
| ⑳ 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 |

6 道路関係四公団の民営化について

※道路関係四公団民営化の基本的枠組み
 〈平成15年12月22日 政府・与党申し合わせ〉(概要)より

1. 民営化の目的等

- 「民間にできることは民間に委ねる」との基本原則に基づき、
 - i) 約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
 - ii) 真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設
 - iii) 民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定やサービスを提供

2. 道路関係四公団民営化関係4法(平成16年6月2日成立、平成17年10月1日施行)

I 高速道路株式会社法

○会社の事業等

(1) 高速道路の建設・管理・料金徴収を行う特殊会社として、

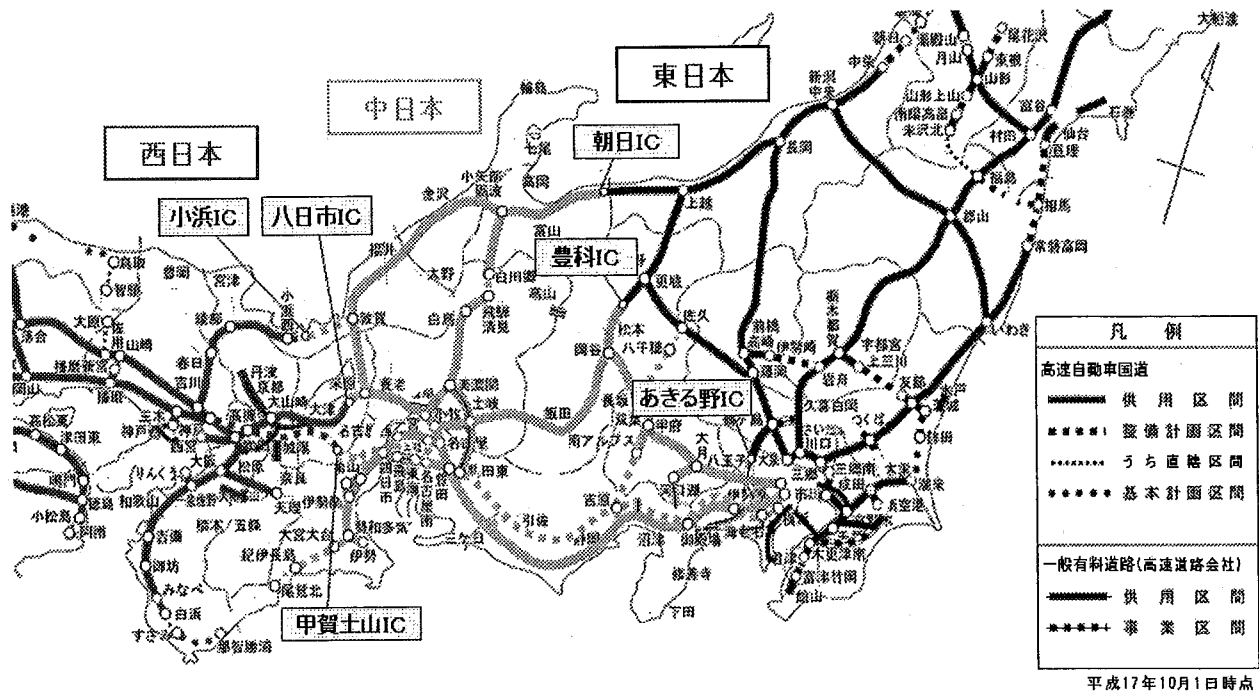
東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社を設立。

(2) 主に高速道路の建設・管理・料金徴収、サービスエリアの運営等の関連事業を実施。

○国との関係

- (1) 政府(地方公共団体)は、総株主の議決権の3分の1以上の株式を保有。
- (2) 社債及び長期借入金等については、国土交通大臣の認可が必要。
- (3) 当分の間、政府の債務保証が可能。

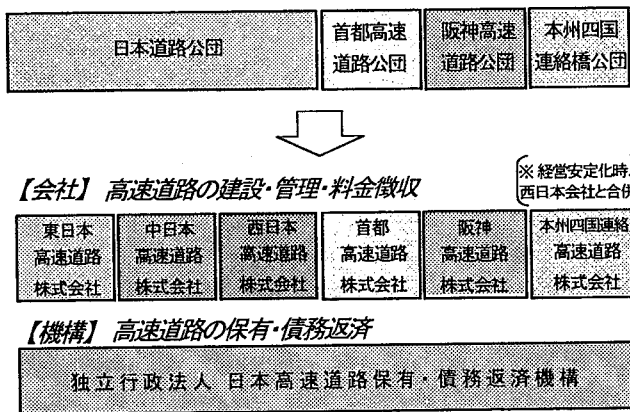
【東日本・中日本・西日本の各高速道路株式会社の事業範囲】



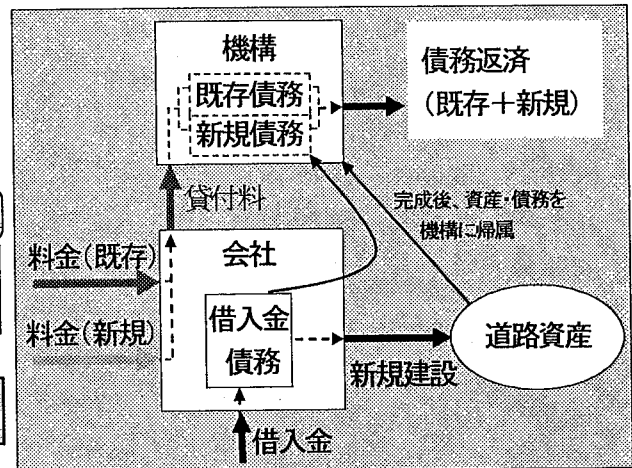
Ⅱ 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法

- (1) 高速道路に係る資産の保有・貸付け、債務の早期の確実な返済等を行う独立行政法人を設立。民営化から45年後までに、債務の返済を完了させ、解散。
- (2) 主に高速道路に係る道路資産の保有及び会社への貸し付け、会社が高速道路の建設のために負担した債務の引き受け及び債務の返済を実施。
- (3) 資金調達に関しては、政府の債務保証が可能。
- (4) 機構は、政府等の出資及び災害復旧補助を財源として、会社が無利子貸付け。

【会社と機構の設立】



【資金の流れ】

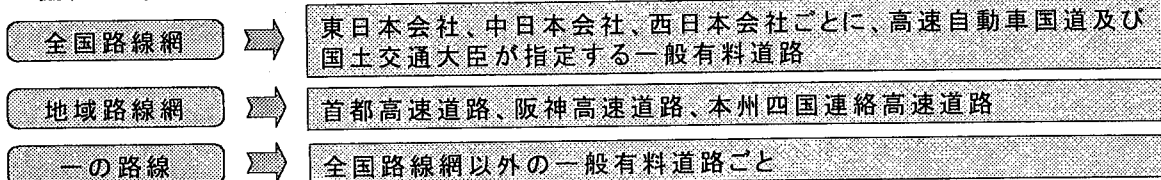


【協定の概要（案）】

1. 協定の位置づけ

高速道路事業を行う上で必要となる基本的事項について、機構と会社との間で定めるもの

2. 協定の策定単位（暫定協定の例）



3. 協定の主な内容

- ◆ 新設、改築又は修繕に係る工事の内容
- ◆ 機構が会社に対して行う債務引受けの限度額（新設、改築、修繕及び災害復旧関連）
- ◆ 機構が会社に対して貸し付ける道路資産の内容及びその貸付料の額、貸付期間
- ◆ 会社が徴収する料金の額及びその徴収期間
- ◆ 高速道路の管理水準の確保に関する事項
- ◆ 機構から会社に対する新設・改築等のコスト削減を助長するための助成に関する事項

（参考） 機構は、協定に基づき、貸付料、債務返済計画等を記載した業務実施計画書を作成

⇒ 45年以内の債務返済を確認

Ⅲ 日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律

- (1) 会社は、機構と協定を締結し、工事の内容、料金等について国土交通大臣に事業許可を申請して事業を実施。
⇒ 公団に対する施行命令方式を廃止し、自主的経営判断に基づく申請方式
- (2) 会社が建設する高速道路は、原則として、工事完了後に機構に帰属。
⇒ 同時に会社が建設のために負担した債務は、機構が引受け
(会社は貸付料支払という形で機構を通して債務を返済)

- (3) 料金の額は、貸付料及び会社の維持管理費用を料金徴収期間内に償うよう設定。
- (4) 料金徴収期間満了日は、民営化から45年を上限。道路資産は、満了後に道路管理者に帰属（無料開放）。

IV 日本道路公団等民営化関係法施行法

(1) 供用中の高速道路

既に供用中の高速道路は、事業範囲とする会社が管理・料金徴収を実施。

(2) 建設中・調査中の高速道路

- ① 民営化後原則として4月以内に、国土交通大臣が会社と協議して、会社が建設を行うべき高速道路を指定（複数の会社との協議制）。
- ② 社会資本整備審議会の意見を聴いた上で、建設を行うことができない理由が正当なものであると認めるときは、指定できない。
- ③ 民営化後原則として6月以内に、会社及び機構は、協定を締結し、それぞれ国土交通大臣の事業許可、業務実施計画認可を受けなければならない。

3. 民営化に向けた有料道路の対象事業等の見直し ※道路関係四公団民営化の基本的枠組み 〈平成15年12月22日政府・与党申し合わせ〉(概要)より

(1) 高速国道の整備計画区間（9,342km）の扱い

- 従来、全て有料道路としての建設を予定していた整備計画区間のうち未供用区間（約2,000km）の事業方法等を見直し
 - i) 直ちに新直轄方式に切り替える道路
 - ii) 有料道路事業のまま継続する道路（今後追加的に新直轄方式に切り替わりうるものを含む）に分け、そのいずれについても、
 - iii) 「抜本の見直し区間」（5区間、143km）を設定

(2) 建設コストを含めた有料道路事業費の縮減

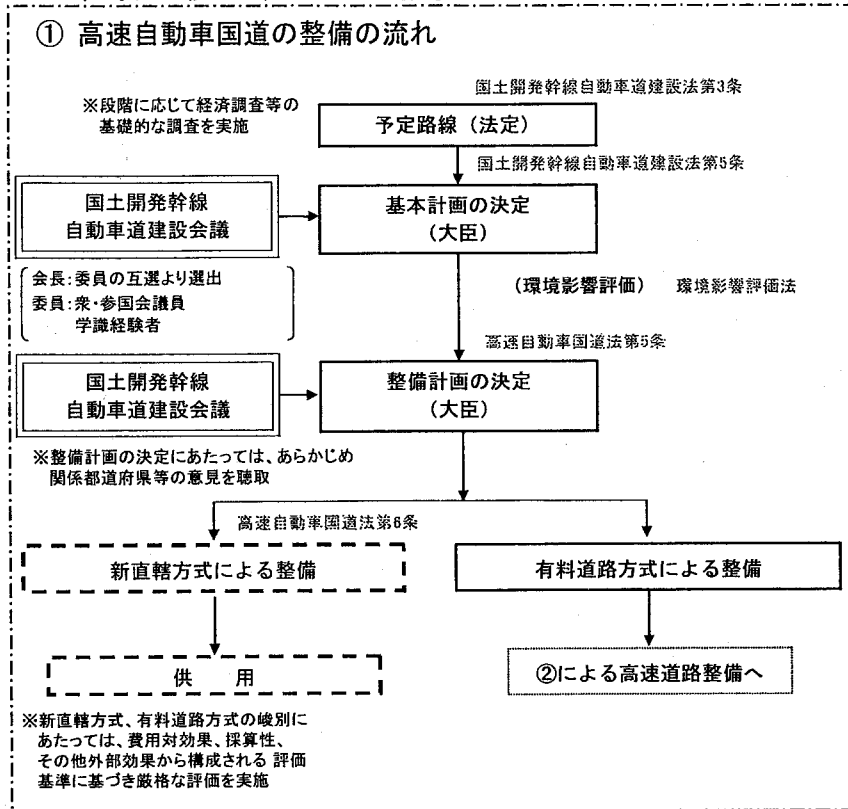
- ① 建設費：既定のコスト縮減計画に2.5兆円程度を上乗せ、計6.5兆円（約3分の1）の縮減更に、新直轄方式に切り替える約3兆円を除くと、有料道路の対象事業費は最大で10.5兆円（当初計画20兆円に対し半減。会社発足後約7.5兆円）に縮減
- ② 管理費：平成17年度までに、3割のコスト縮減（対14年度）を図る。民営化後は更なる努力。また、長大橋の適切な保全に配慮。

4. 料金の性格とその水準 ※道路関係四公団民営化の基本的枠組み 〈平成15年12月22日政府・与党申し合わせ〉(概要)等より

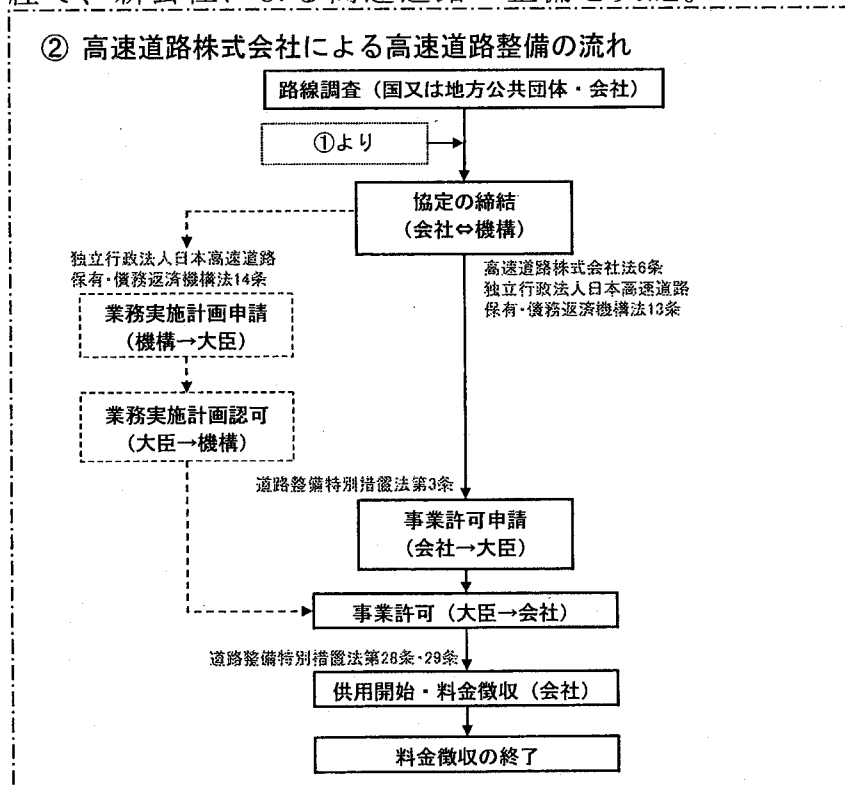
- ① 料金の設定に当っては、利潤を含めない
- ② ETCの活用等により、弾力的な料金を導入し、各種割引により料金を引き下げ
- ③ 特に高速国道料金は、平均1割程度割引に加え、別納割引の廃止などを踏まえ、公団により時間帯割引、マイレージ割引等を実施（「道路関係四公団民営化の基本的枠組み」を踏まえた措置）
- ④ 民営化後、会社はこれらの引き下げられた料金水準を引き継ぎ、更なる弾力料金設定に努力

5. 民営化後の高速道路整備の進め方

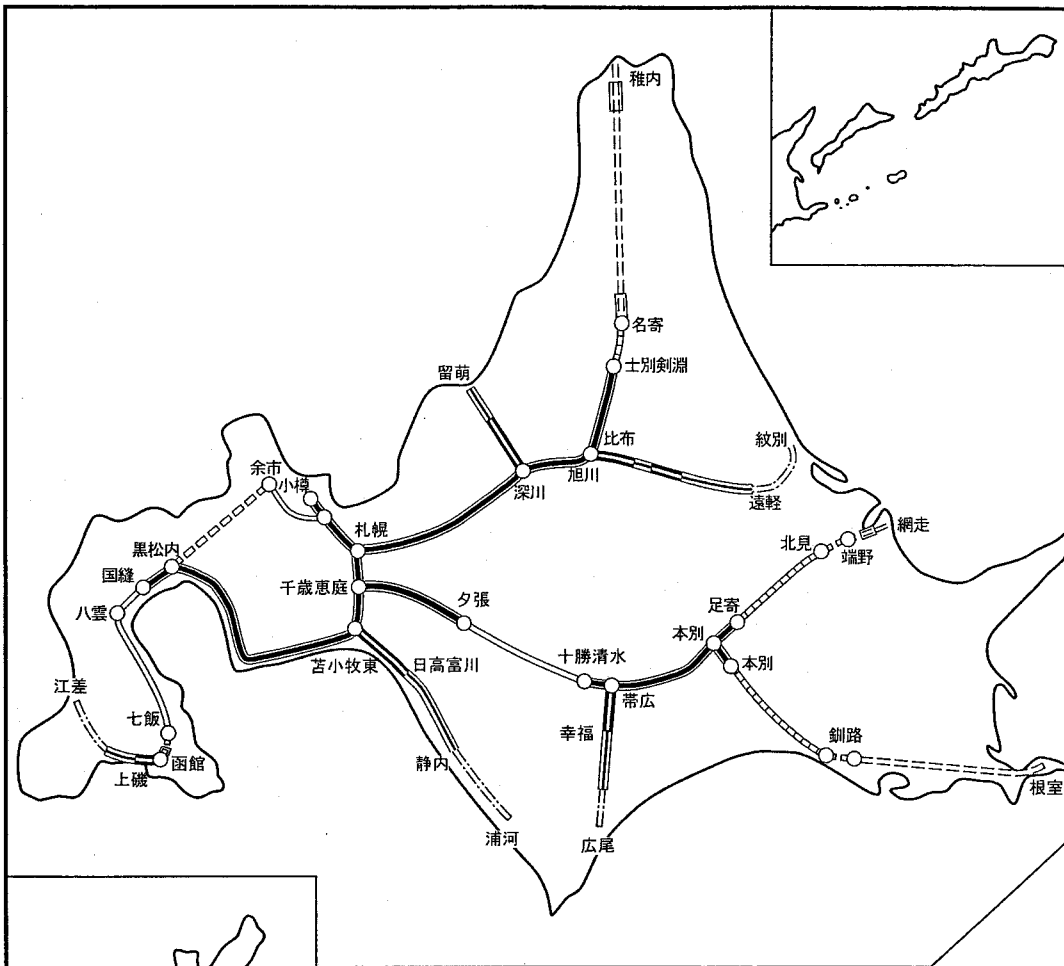
- ① 高速自動車国道については、費用対効果、採算性、その他外部効果から構成される評価基準に基づき厳格な評価を実施の上、有料道路方式と新直轄方式を峻別して、引き続き着実に整備。



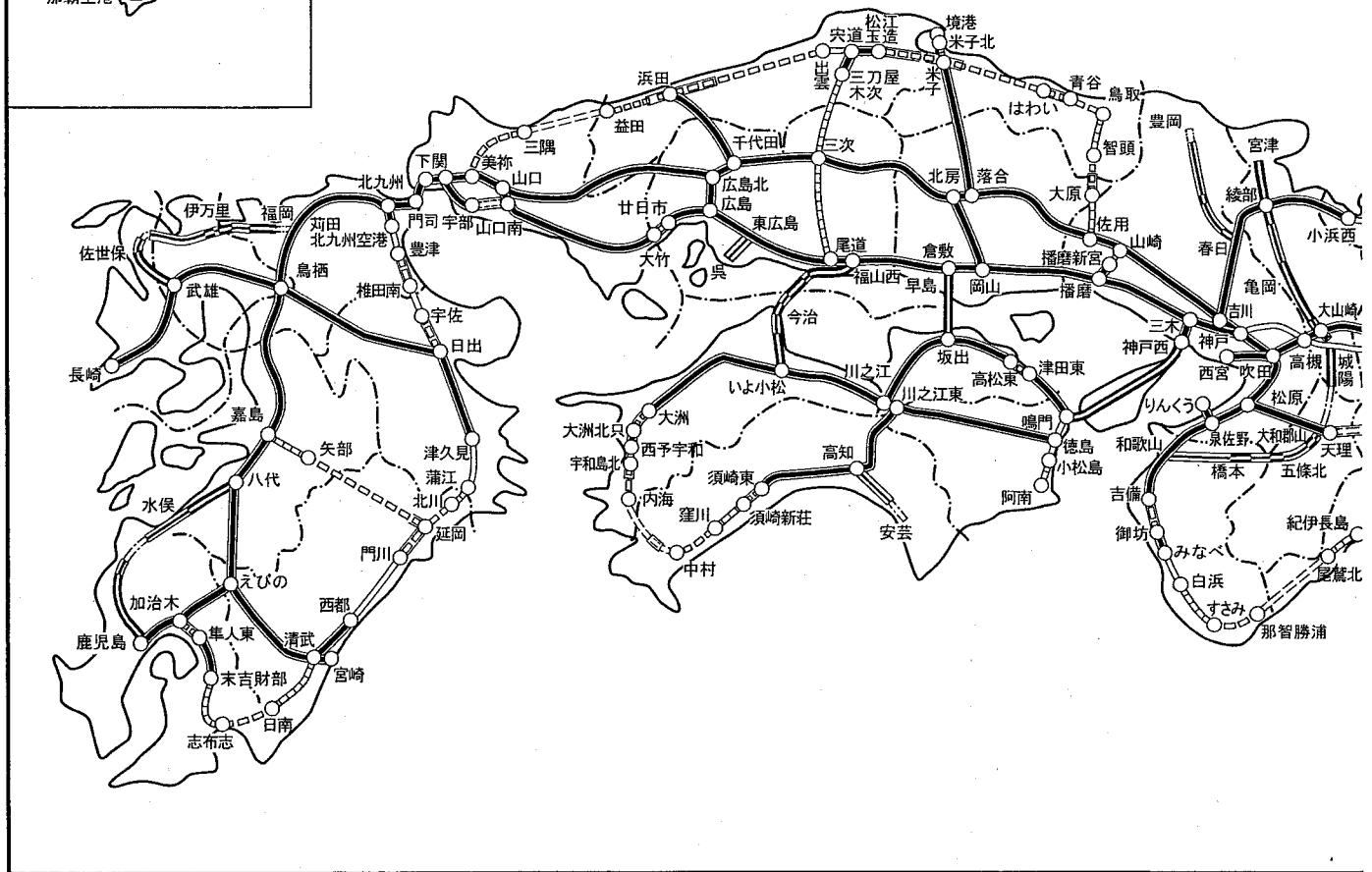
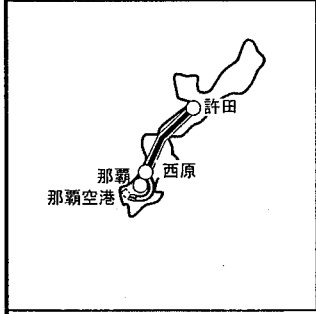
- ② 有料道路方式の高速道路整備については、会社と機構による協定の締結、機構が申請する業務実施計画の大臣認可、会社が申請する事業許可の大臣許可を経て、新会社による高速道路の整備を実施。



7 高規格幹



| 路線名 | |
|-------------|--------|
| 北海道縦貫自動車道 | |
| 北海道横断自動車道 | 根室線 |
| | 網走線 |
| 東北縦貫自動車道 | 弘前線 |
| | 八戸線 |
| 東北横断自動車道 | 釜石秋田線 |
| | 酒田線 |
| | いわき新潟線 |
| 日本海沿岸東北自動車道 | |
| 東北中央自動車道 | 新潟線 |
| 関越自動車道 | 上越線 |
| 常磐自動車道 | |
| 東関東自動車道 | 館山線 |
| | 水戸線 |
| 北関東自動車道 | |
| 中央自動車道 | 富士吉田線 |
| | 西宮線 |
| | 長野線 |
| 第一東海自動車道 | |
| 東海北陸自動車道 | |
| 第二東海自動車道 | |
| 中部横断自動車道 | |
| 北陸自動車道 | |



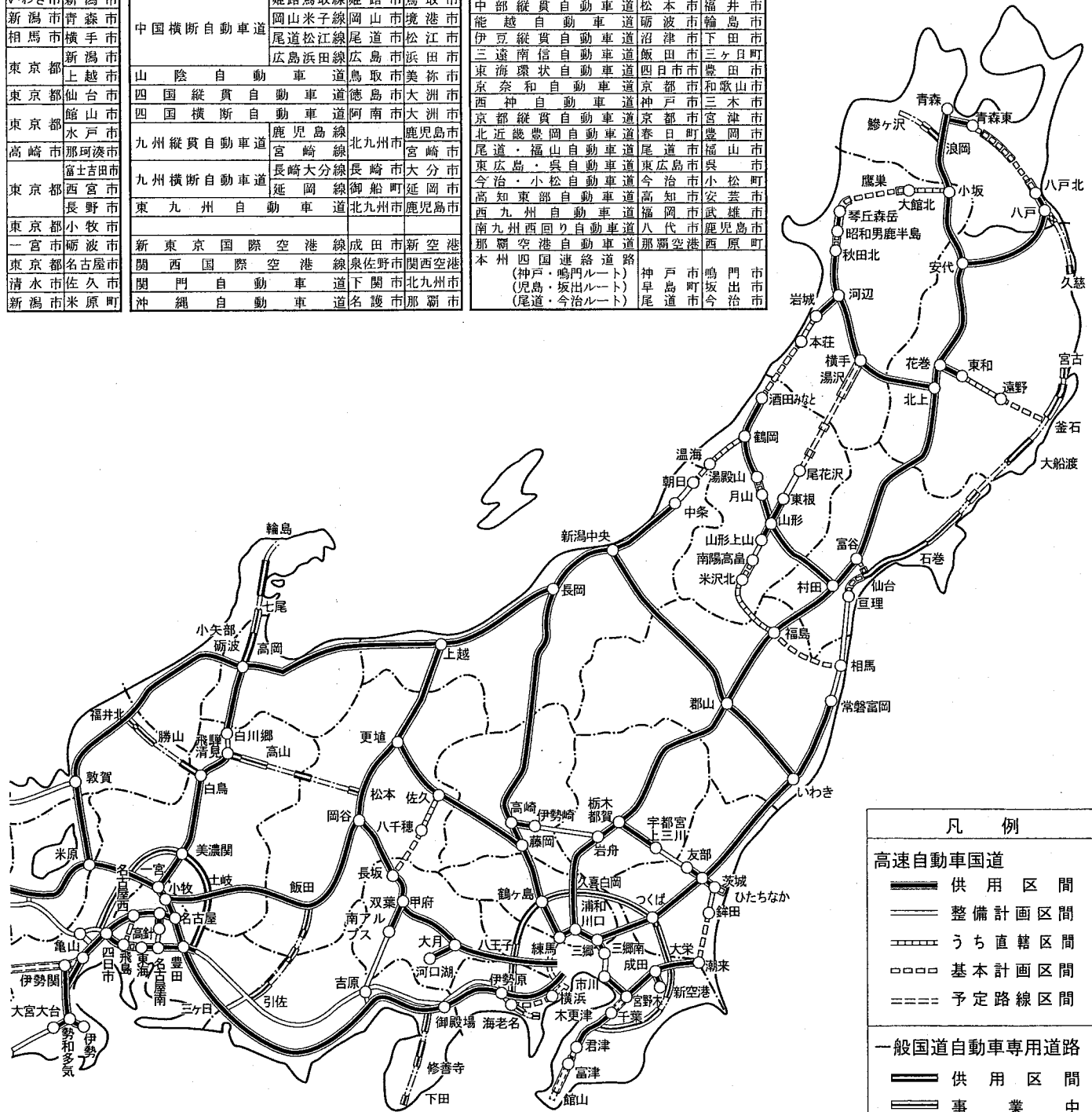
線道路網図

(平成17年度末)

(イ) 高速自動車国道

(ロ) 一般国道自動車専用道路

| 起点 | 終点 | 路線名 | 起点 | 終点 | 路線名 | 起点 | 終点 | |
|------|------|----------|----------|------|--------|-------------|------|-----|
| 函館市 | 稚内市 | 近畿自動車道 | 伊勢市 | 伊勢市 | 日高自動車道 | 宮小牧市 | 浦河町 | |
| 黒松内町 | 根室市 | | 名古屋大阪線 | 名古屋市 | | 吹田市 | 深川市 | 留萌市 |
| 網走市 | 網走市 | | 名古屋神戸線 | 名古屋市 | | 神戸市 | 旭川市 | 紋別市 |
| 東京都 | 青森市 | 中国縦貫自動車道 | 紀勢線 | 松原市 | 勢和村 | 帯広市 | 広尾町 | |
| 釜石市 | 秋田市 | | 教賀線 | 吹田市 | 教賀市 | 函館市 | 江差町 | |
| 仙台市 | 酒田市 | 中国横断自動車道 | 山陽自動車道 | 吹田市 | 下関市 | 津軽自動車道 | 青森市 | |
| いわき市 | 新潟市 | | 姫路鳥取線 | 姫路市 | 鳥取市 | 三陸縦貫自動車道 | 仙台市 | |
| 相馬市 | 横手市 | 山陰自動車道 | 岡山米子線 | 岡山市 | 境港市 | 八戸・久慈自動車道 | 八戸市 | |
| 東京都 | 新潟市 | | 尾道松江線 | 尾道市 | 松江市 | 首都圏中央連絡自動車道 | 横浜市 | |
| 上越市 | 上越市 | 四国縦貫自動車道 | 広島浜田線 | 広島市 | 浜田市 | 中部縦貫自動車道 | 松本市 | |
| 東京都 | 仙台市 | | 鹿兒島線 | 北九州市 | 鹿兒島市 | 能越自動車道 | 砺波市 | |
| 東京都 | 水戸市 | 九州縦貫自動車道 | 長崎大分線 | 長崎市 | 大分市 | 伊豆縦貫自動車道 | 沼津市 | |
| 高崎市 | 那珂湊市 | | 延岡線 | 延岡市 | 延岡市 | 三遠南信自動車道 | 飯田市 | |
| 東京都 | 小宮市 | 九州横断自動車道 | 東九州自動車道 | 北九州市 | 鹿兒島市 | 東海環状自動車道 | 四日市市 | |
| 一宮市 | 砺波市 | | 新東京国際空港線 | 成田市 | 新空港 | 京奈和自動車道 | 京都市 | |
| 東京都 | 名古屋 | 関西国際空港線 | 関西国際空港線 | 泉佐野市 | 関西空港 | 西神自動車道 | 神戸市 | |
| 清水市 | 佐久市 | | 関門自動車道 | 下関市 | 北九州市 | 北近畿豊岡自動車道 | 春日町 | |
| 新潟市 | 米原町 | 沖縄自動車道 | 那覇自動車道 | 那覇市 | 那覇市 | 尾道・福山自動車道 | 尾道市 | |
| | | | | | | | | |



凡例

高速自動車国道

- 供用区間 (Solid line)
- 整備計画区間 (Dashed line)
- うち直轄区間 (Dotted line)
- 基本計画区間 (Dash-dot line)
- 予定路線区間 (Long-dash line)

一般国道自動車専用道路

- 供用区間 (Solid line)
- 事業中 (Dashed line)
- 計画中 (Dotted line)

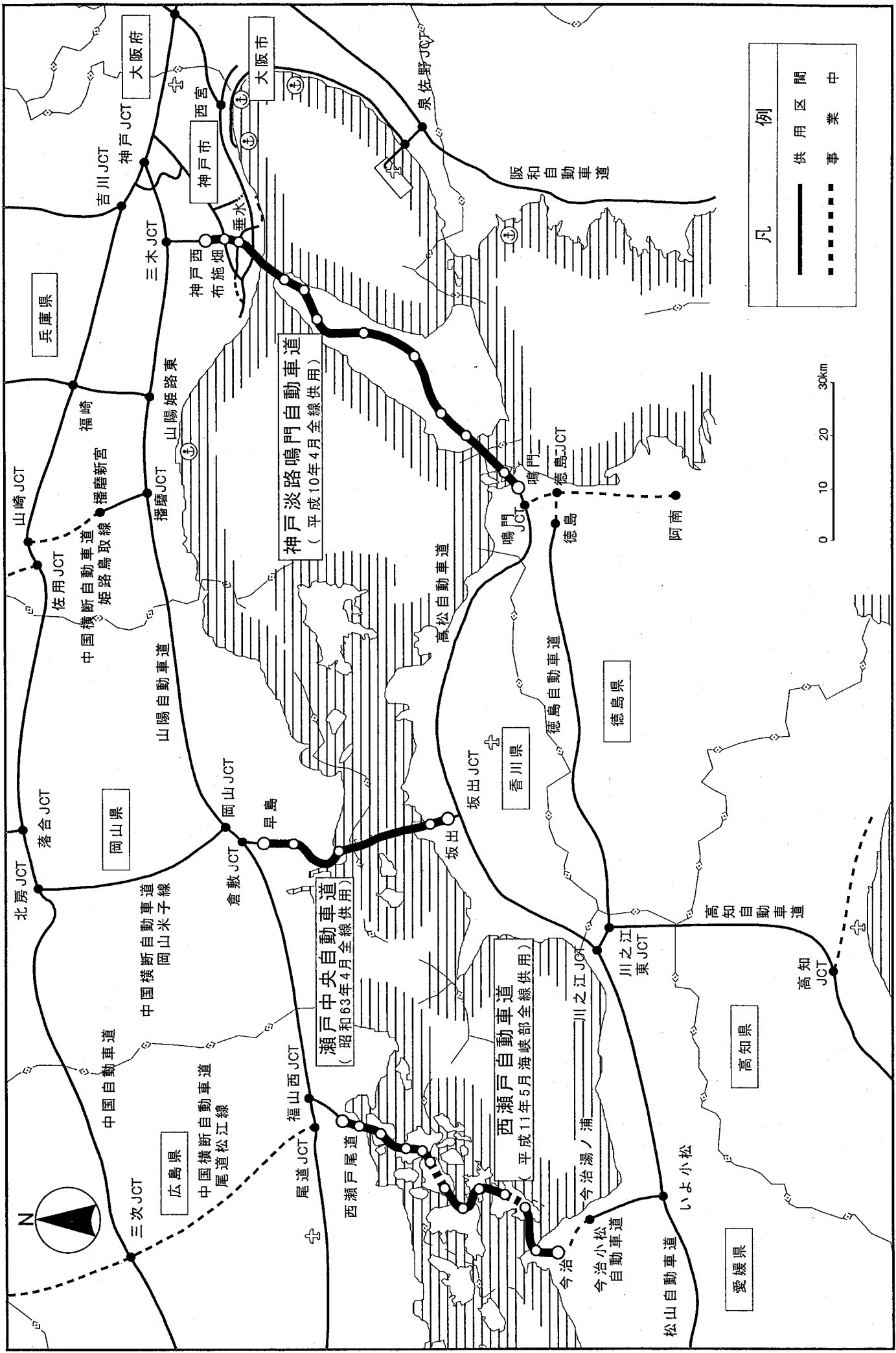
高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

- 供用区間 (Line with diagonal hatching)

注) 事業中には着工準備を含む

8 本州四国連絡高速道路図

(平成17年度末)



9 高規格幹線道路及び地域高規格道路の供用延長等

(1) 高規格幹線道路の供用延長

(単位:km)

| | 総延長 | 基本計画延長 | 整備計画延長 | 17年度末供用延長 | 整備計画未供用延長 |
|----------|--------|--------|--------|-----------|-----------|
| 高規格幹線道路 | 14,000 | - | - | 8,836 | - |
| 高速自動車国道※ | 11,520 | 10,607 | 9,342 | 7,389 | 1,953 |
| 本州四国連絡道路 | 180 | - | - | 164 | - |
| 一般国道 | 2,300 | 2,298 | 1,600 | 686 | 914 |

注1. ()内は、高速自動車国道に並行する一般国道自専道で外書きであり、高規格道路の総計に含まれている

注2. 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

注3. 基本計画延長とは、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5条、一般国道においては、道路局長通達(昭和63年6月1日 道企発第34号)に基づく延長を示す

注4. 整備計画延長とは、高速自動車国道においては、高速自動車国道法第5条、一般国道においては、道路局長通達(昭和63年6月1日 道企発第34号)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 | 17年度末供用延長 | 整備計画未供用延長 | |
|----------|--------|-----------|-----------|----------|
| | | | | 抜本的見直し区間 |
| 有料道路方式区間 | 8,643 | 7,389 | 1,254 | 35 |
| 新直轄方式区間 | 699 | 0 | 699 | 108 |
| 合計 | 9,342 | 7,389 | 1,953 | 143 |

| | 総延長 | 17年度末供用延長 | 未供用延長 |
|---------------------|-----|-----------|-------|
| 高速自動車国道に並行する一般国道自専道 | 943 | 597 | 346 |

(2) 地域高規格道路の路線・区間の指定状況

(平成18年1月末現在)

| | 候補路線 | 計 画 路 線 | | | | |
|---------|-------|---------|-----------|-----------|---------|---------|
| | | 路線数 | 路線数 | 路線指定延長 | 調査区間延長 | 整備区間延長 |
| 地域高規格道路 | 110路線 | 186路線 | 約 6,950km | 約 1,191km | 3,038km | 1,707km |

- 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. 供用延長は、平成17年度末見込み

10 大都市圏幹線道路図

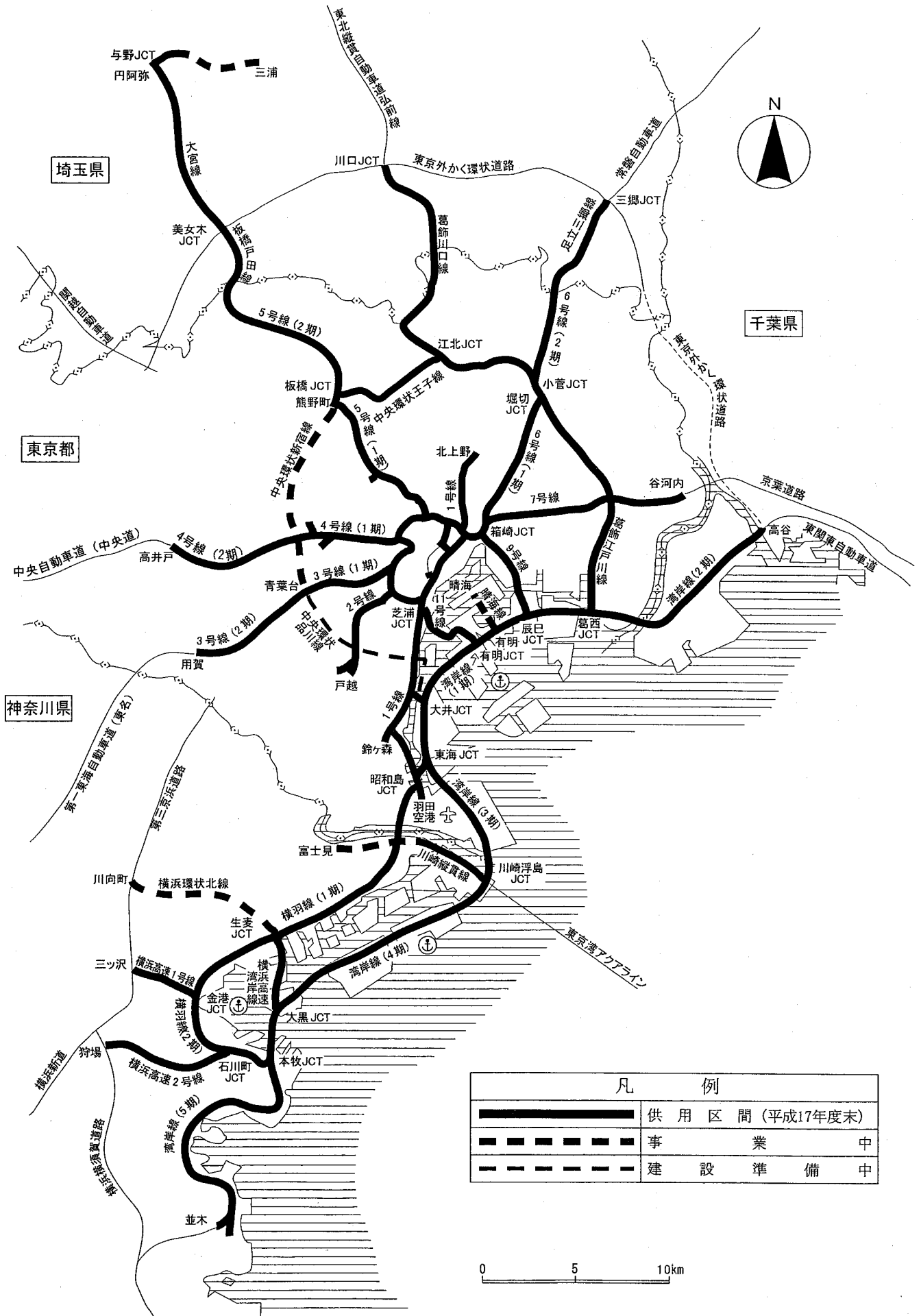
(1) 東京圏幹線道路図



| 凡 例 | |
|-----|-----------------|
| | 供用区間 (平成17年度末) |
| | 事業中 |
| | 都計済 (アセス手続完を含む) |
| | 調査中 |

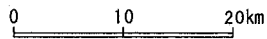
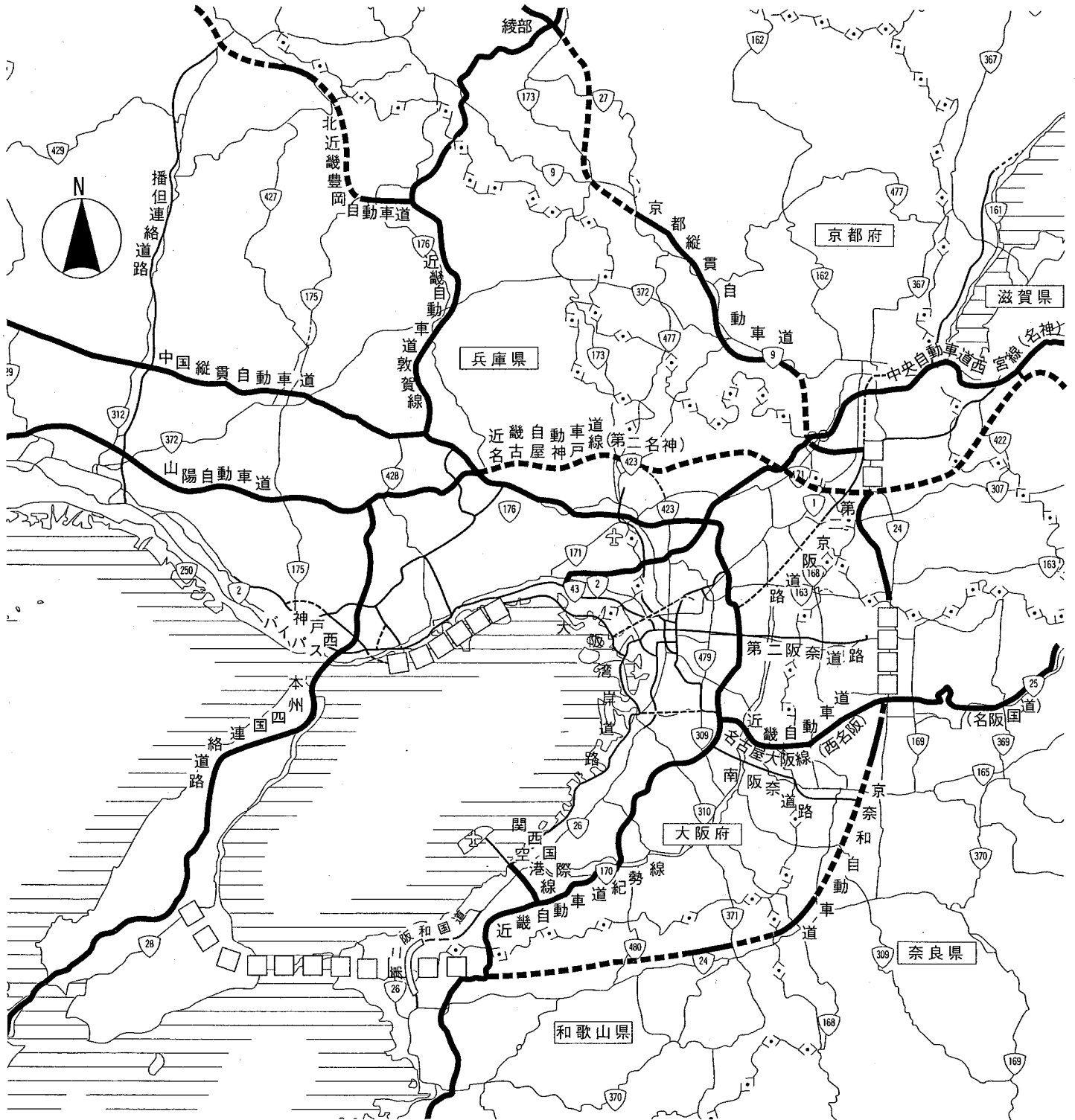
注：高規格幹線道路、新交通軸調査箇所、および都市圏の地域高規格道路のうち構想段階PI、環境影響評価、都市計画の手続きに着手済みの事業を図示

(2) 首都高速道路図



| 凡 例 | |
|------------|----------------|
| ——— | 供用区間 (平成17年度末) |
| - - - - | 事 業 中 |
| - . - . - | 建 設 準 備 中 |

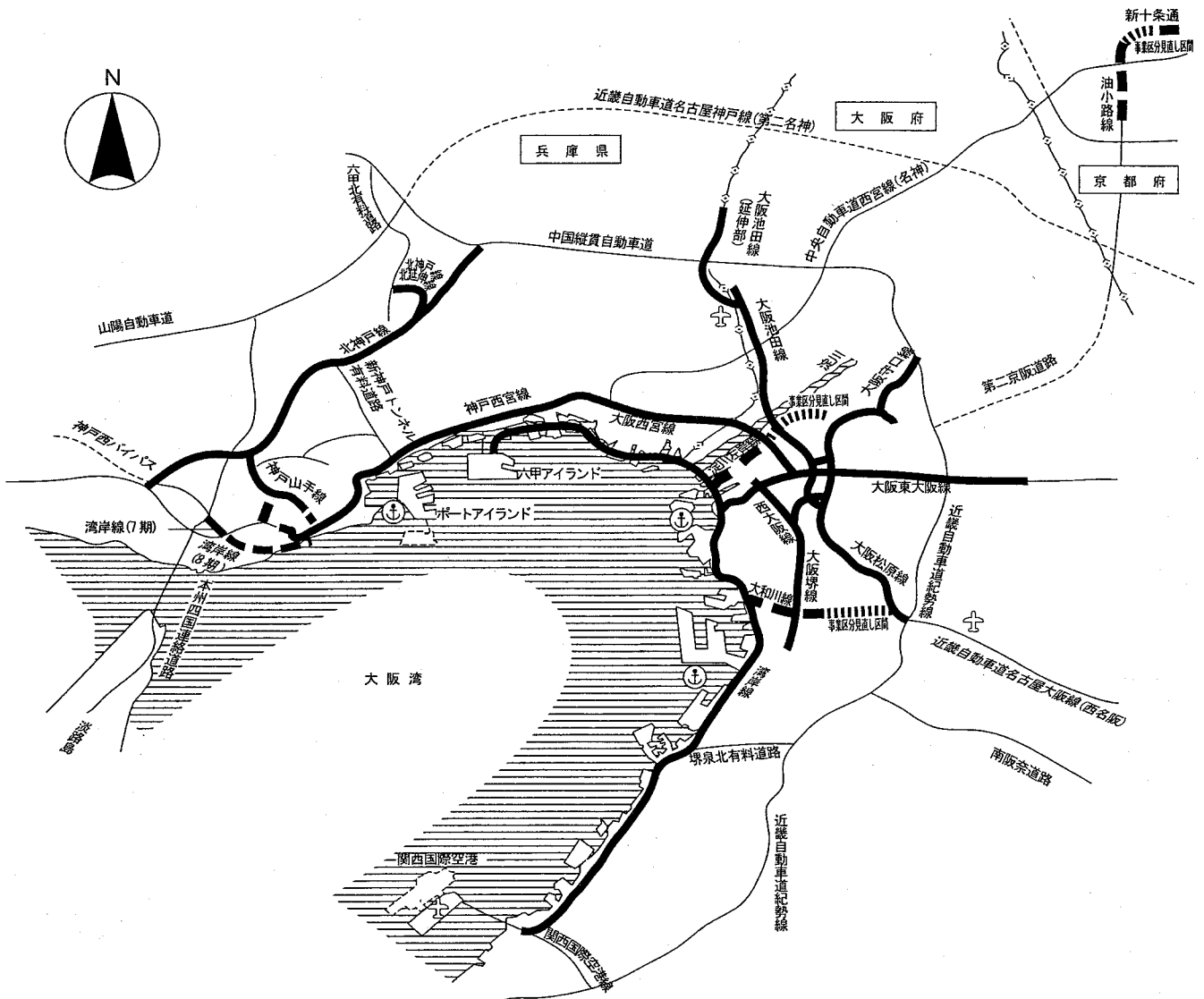
(3) 大阪圏幹線道路図



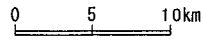
| 凡 例 | |
|-----|-------------------|
| | 供 用 区 間 (平成17年度末) |
| | 事 業 中 |
| | 都 計 済 (アセス手続完を含む) |
| | 調 査 中 |

注：高規格幹線道路、新交通軸調査箇所
 および都市圏の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图示

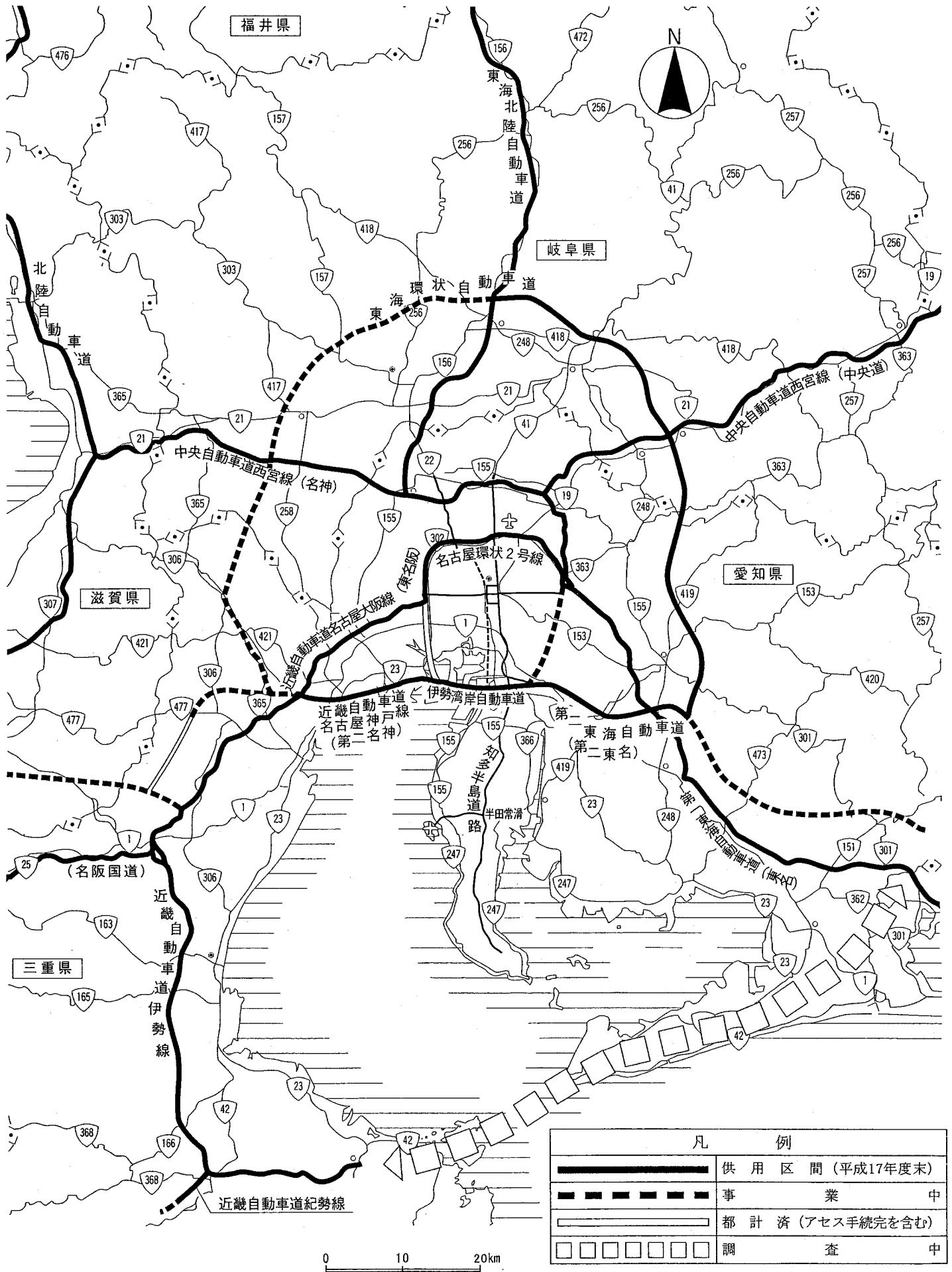
(4) 阪神高速道路図



| 凡 例 | |
|-----|-------------------|
| | 供 用 区 間 (平成17年度末) |
| | 事 業 中 |
| | 建 設 準 備 中 |

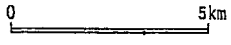
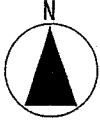
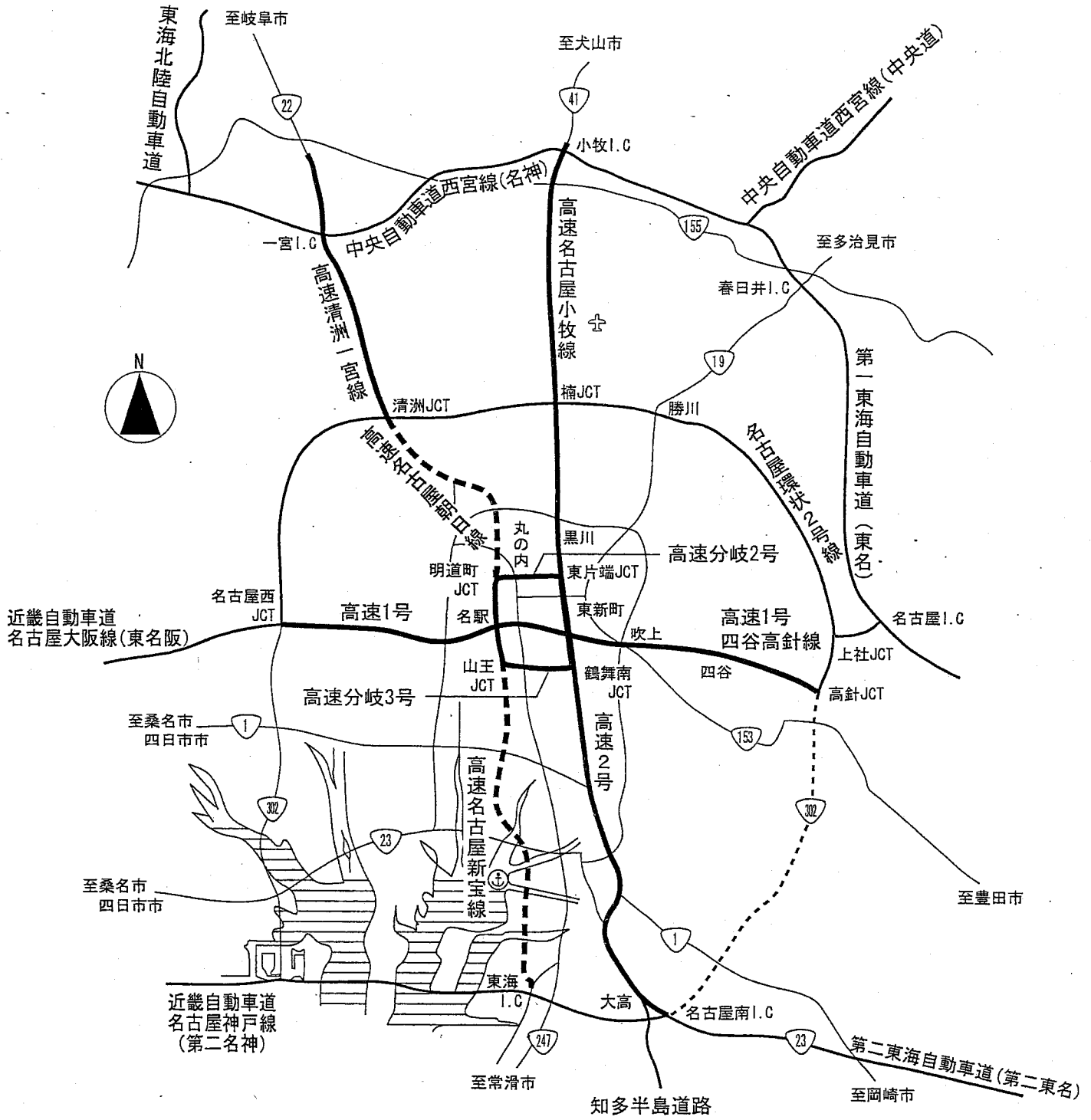


(5) 名古屋圏幹線道路図



注：高規格幹線道路、新交通軸調査箇所
 および都市圏の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图示

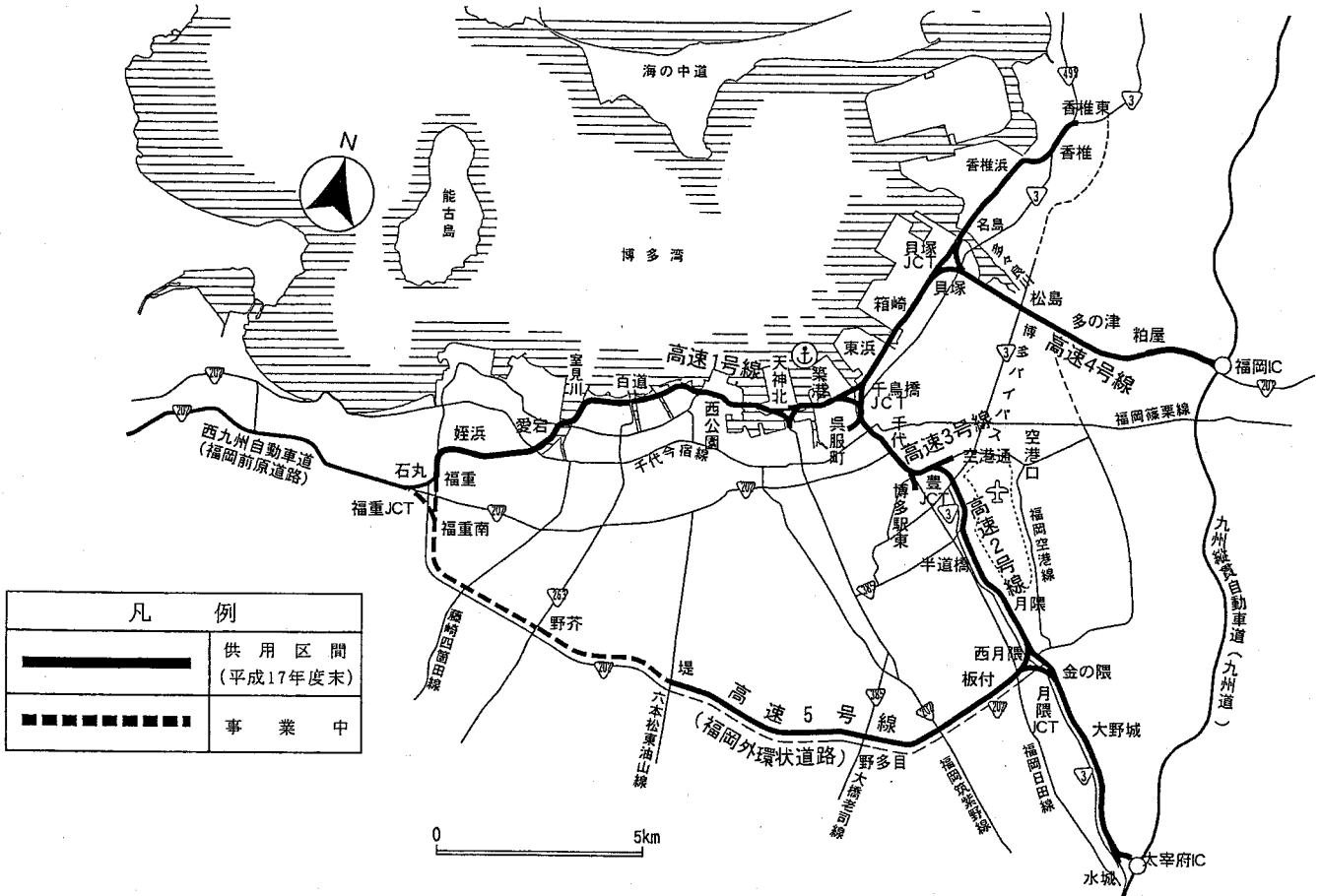
(6) 名古屋高速道路図



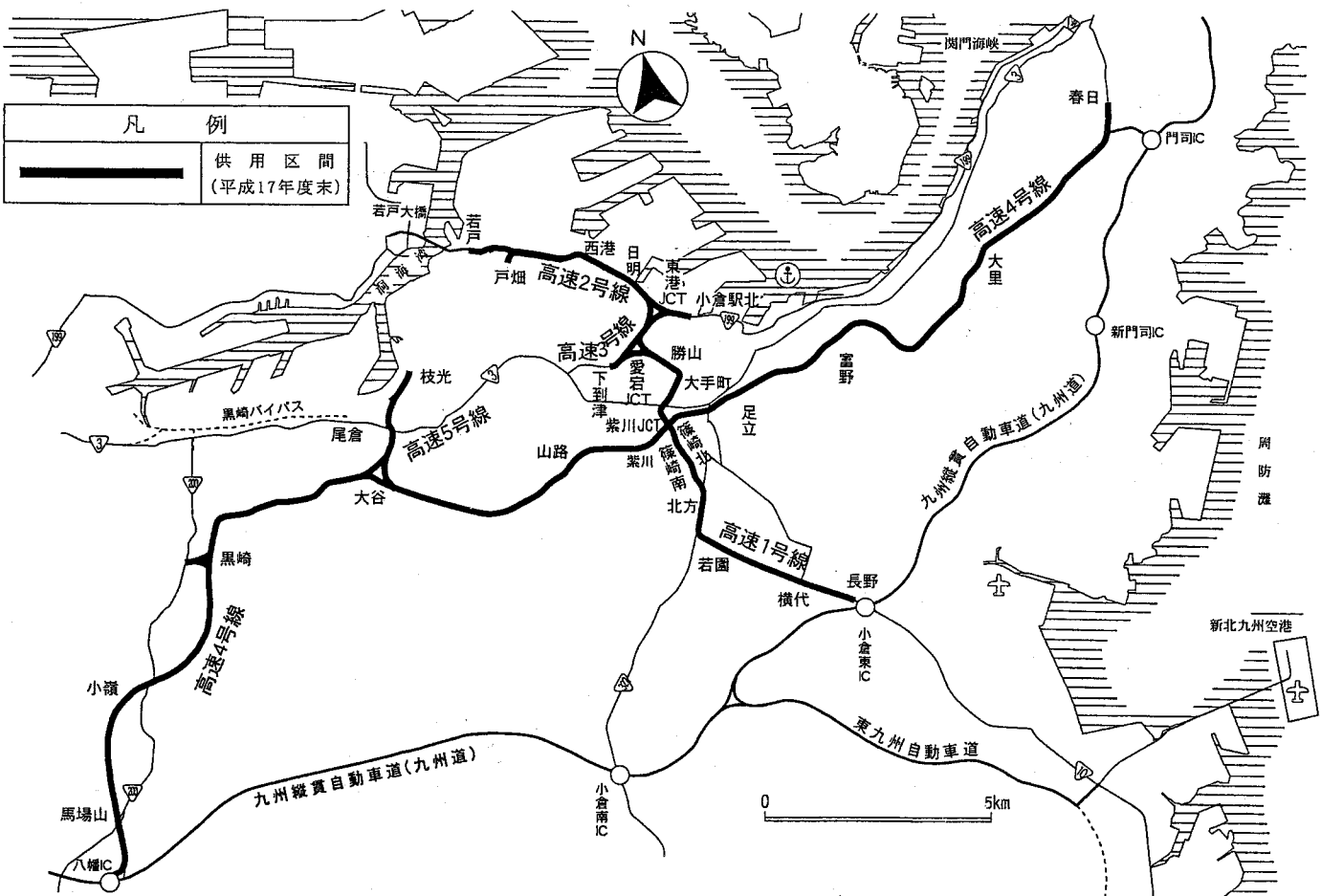
| 凡 例 | |
|-----|---------------|
| | 供用区間(平成17年度末) |
| | 事業中 |

11 指定都市高速道路図

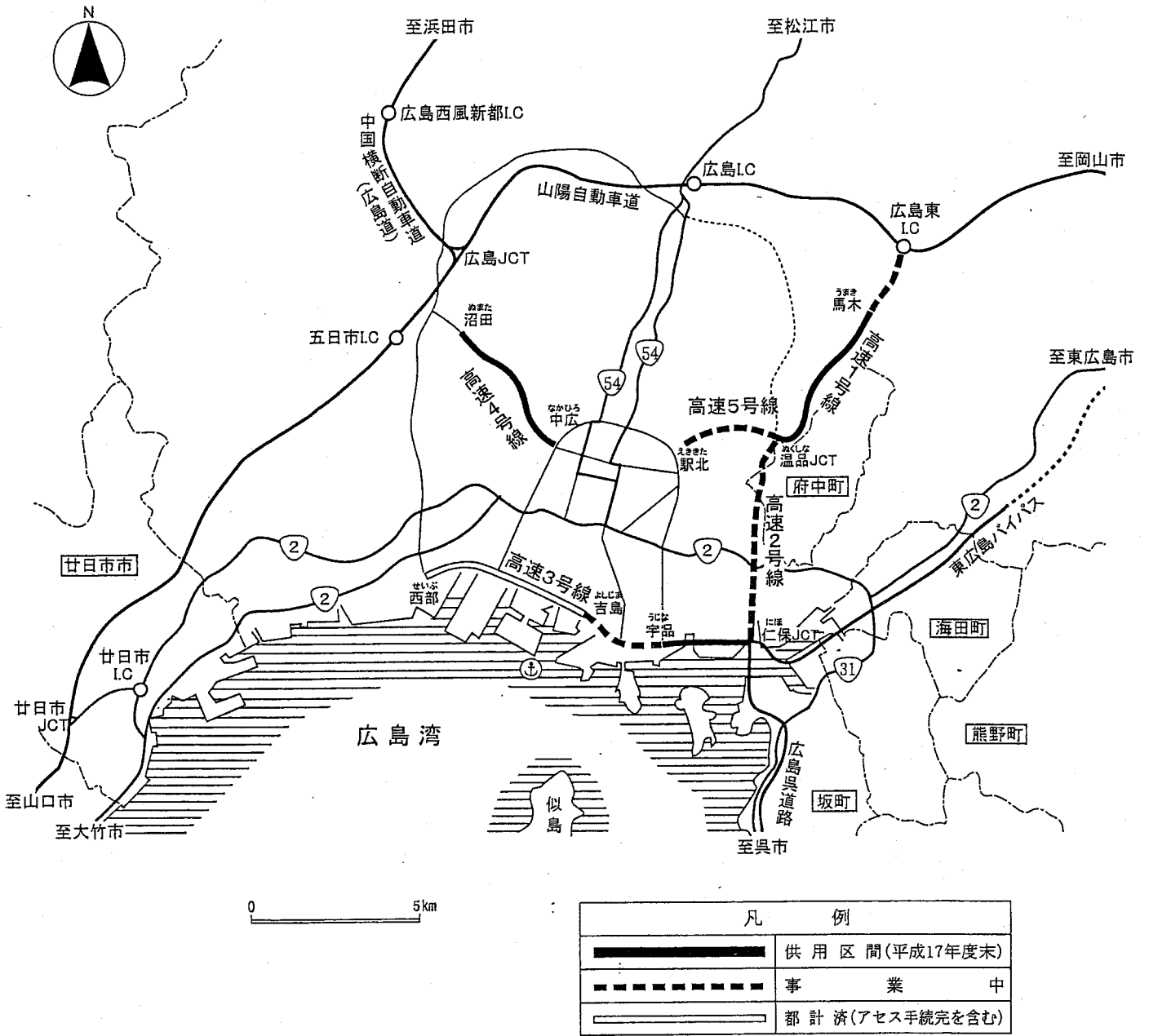
(1) 福岡高速道路図



(2) 北九州高速道路図



(3) 広島高速道路図



国土交通省道路局のホームページをご覧ください!!

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



●道の相談室

「道の相談室」では、フリーダイヤルやインターネットで、道に関する相談を受け付けています。

☎ トーロ ヨケル
0120-106-497

<http://www.mlit.go.jp/road/110.htm>



●道路緊急ダイヤル

道路に関する緊急通報（落下物や路面の汚れ・穴ほこなどの通報）を「道路緊急ダイヤル」（#9910）で受け付けています。