

平成 19 年 度
道 路 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成18年 8 月

国 土 交 通 省 道 路 局
国土交通省都市・地域整備局

目 次

第 1	平成 19 年度道路関係予算概算要求の概要	1
1	基本方針	1
2	要求概要	1
第 2	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 19 年度道路関係予算概算要求のポイント	4
第 4	平成 19 年度 主要施策	6
	国際競争力の強化	6
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	6
	地域の自立と競争力強化	7
1	地域の再生	7
2	モビリティの向上	9
3	既存ストックの有効活用	10
	安全・安心の確保	12
1	防災・減災等 ～災害に強い国土づくり～	12
2	暮らし ～安全で安心できる暮らしの確保～	14
	豊かな生活環境の創造	16
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～	16
2	沿道環境の保全・創造	17
3	快適な生活環境の構築と活力ある市街地の形成	18
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(シニック・パ'イエイ・ ジャパン)」の推進	20
	既存ストックの長寿命化	21
1	戦略的な道路管理手法の確立	21
	道路施策の進め方	22
1	事業のスピードアップ	22
2	国民の視点に立った道路行政の推進	22
3	多様な主体の協働による新しい道路空間の形成	24
4	コスト構造改革の推進	25
5	公共工事の品質確保の促進と入札談合の再発防止	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

(参考資料)

1	平成19年度道路整備予算概算要求財源内訳等	28
(1)	道路整備関係国費	28
(2)	地方費	28
(3)	道路投資の財源構成及び事業別構成	29
(4)	道路特定財源制度等について	30
(5)	道路整備の中期ビジョン(案)について	32
(6)	その他	33
2	道路関係予算概算要求総括表	38
3	経済成長戦略推進要望枠の概要	42
4	財政投融资等総括表	43
5	有料道路予算内訳	44
(1)	東日本・中日本・西日本、首都、阪神、本州四国連絡高速道路株式会社	44
(2)	独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構	45
6	道路行政が目指すべき成果を表す指標一覧	48
7	高規格幹線道路網図	50
8	高規格幹線道路及び地域高規格道路の状況	52
(1)	高規格幹線道路の供用予定区間等	52
(2)	地域高規格道路の路線・区間の指定状況	53
9	大都市圏幹線道路図	54
(1)	東京圏幹線道路図	54
(2)	首都高速道路図	55
(3)	大阪圏幹線道路図	56
(4)	阪神高速道路図	57
(5)	名古屋圏幹線道路図	58
(6)	名古屋高速道路図	59
10	指定都市高速道路図	60
(1)	福岡高速道路図	60
(2)	北九州高速道路図	60
(3)	広島高速道路図	61

第1 平成19年度道路関係予算概算要求の概要

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、いわゆる「道路ルネッサンス」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、

- 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
- 既存ストックの長寿命化
- 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、「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」に基づき、年内に具体案を取りまとめます。

2. 要求概要

(単位：億円)

区 分	事業費	対前年度比	国 費	対前年度比
道路整備	46,300	1.09	22,554	1.10
道路環境整備	18,400	1.16	10,514	1.17
計	64,700	1.11	33,068	1.12
一般道路	50,920	1.13	32,114	1.13
有料道路	13,781	1.03	954	0.91
計	64,700	1.11	33,068	1.12
うち、経済成長戦略推進要望枠	1,229	-	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485億円、国費266億円)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. 経済成長戦略推進要望枠とは、「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)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に必要経費を、各省庁が要望するもの
 5. 本表のほか、道路特定財源を活用した関連施策(非公共)として、有料道路の多様で弾力的な料金設定に関する施策(国費151億円)、ETCの普及促進(国費33億円)、低公害車普及促進(国費28億円)等に係る経費(国費315億円)がある(経済成長戦略推進要望枠(道路局分)5億円を含む)。また、そのほかの道路特定財源を活用した関連施策として、まちづくり交付金(国費760億円)、道州制北海道モデル事業推進費(国費27億円)、道整備交付金(国費170億円を内閣府に計上)等に係る経費(合計1,316億円)と地域活力基盤整備推進費(仮称)(国費970億円)がある(P.39、備考8.参照)
 6. 5のほか、一般財源による施策(非公共)として、新物流体系に関する検討調査(国費0.1億円)等に係る経費(合計3億円)がある
 7. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある

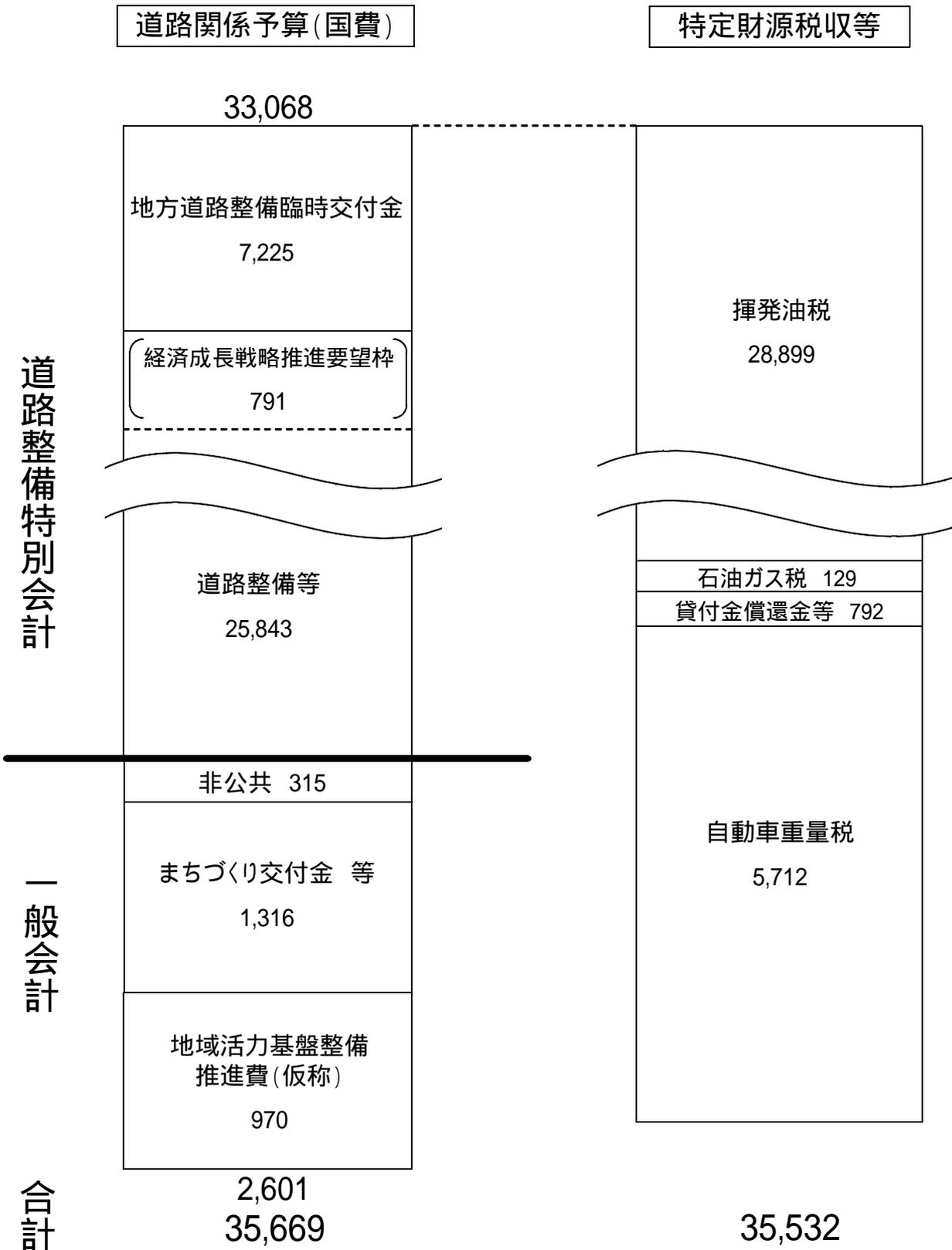
財 政 投 融 資

29,994億円(対前年度比 1.11)

- <注> 1. 財政投融資は、全額政府保証債である

[平成19年度予算概算要求の概要]

(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. 地域活力基盤整備推進費(仮称): 地域の生産活動等の競争条件を整えることにより、地域間の格差の是正、地域の自立支援を図るため、地域の生産活動等に資する社会資本整備の機動的推進を図る

[重点事項別国費の状況]

[単位：億円]

	19年度	前年度
・国際競争力の強化		
空港・港湾へのアクセス道路の整備	1,920	1,720
・地域の自立と競争力強化		
高規格幹線道路の整備	9,217	7,597
三大都市圏環状道路整備	2,346	1,897
交通円滑化事業	5,476	4,663
・安全・安心の確保		
緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強	687	619
交通事故対策の重点的实施	1,526	1,122
踏切道対策	2,316	2,014
うち連続立体交差事業	1,138	948
・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	3,938	3,571
道路関係予算 合計	33,068	29,832

- <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. 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 事業量	18年度 当初までの 累計額	19年度 要求額	19年度末 累計額
道路投資額	380,000	269,800 (71.0%)	67,697	337,497 (88.8%)

<注>

- 平成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及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
- 18年度当初までの累計額、19年度要求額には、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ことがある

第3 平成19年度道路関係予算概算要求のポイント

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.6参照）

- ・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.6参照）

- ・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.6参照）
- ・違法駐車取締り強化を踏まえ、地域・民間事業者等の連携による荷さばき駐車対策を支援

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.7参照）

- ・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.8参照）
- ・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.9参照）

- ・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、各種交通のモード間連携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.10参照）

- ・スマートICの整備促進、緊急出入口の有効活用と更なる整備、ITSの推進
- 多様で弾力的な料金施策の実施（P.10参照）
- ・地域の交通混雑や沿道環境の悪化などの課題解決を図るため、多様で弾力的な料金施策を実施

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約116万人（H17年）、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.12参照）

- ・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.14参照）

- ・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。通学路等における歩道等の整備など安心して子育てのできる歩行者優先のみちづくりを推進

踏切対策のスピードアップ（P.15参照）

- ・「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

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、大きなウエ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3割（鉄道は約5割）

地球温暖化対策（P.16参照）

- ・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.17参照）

- ・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.18参照）

- ・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(シニック・ハイウェイ・ジャパン)」の推進（P.20参照）

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

戦略的な道路管理手法の確立（P.21参照）

- ・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。自治体管理橋梁の修繕計画の策定のための支援

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

事業のスピードアップ（P.22参照）

- ・用地取得と埋蔵文化財調査の迅速化、沿道コミュニティからの協力確保

多様な主体の協働による新しい道路空間の形成（P.24参照）

- ・バリアフリー、景観、防災、地域の賑わいなど、多様化するニーズに対応するため、既存の道路の機能や区域、管理者といった概念にとらわれることなく、新しい道路・沿道空間の形成に関する柔軟な制度を構築（道路ルネッサンスの推進）

国と地方のパートナーシップ（P.25参照）

- ・補助国道の事業採択や地方道路整備臨時交付金の手続き簡素化など更なる改善

第4 平成19年度 主要施策

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）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であることから、これを欧米並みの水準（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。

H19までに拠点的な空港・港湾への道路アクセス率^{参1}を68%まで向上させ、今後欧米並みの水準まで向上

H9(実績)30%
(20箇所へアクセス)

H14(実績)59%
(39箇所へアクセス)

H19(目標)68%
(46箇所へアクセス)

空港・港湾へのアクセス道路の整備：事業費2,780億円

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（一般国道23号名豊道路）等

(3) 荷さばき駐車対策の推進

違法駐車取締り強化を踏まえ、地域・民間事業者等の連携による荷さばき駐車対策を支援し、輸送システムの効率化、交通の円滑化等を図ります。

<参> 1. 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率：高規格幹線道路・地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路の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

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、事故・災害に対する高速定時サービスの信頼性向上などのための基盤となる高規格幹線道路、地域高規格道路等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 18,849 億円

地域高規格道路：事業費 6,707 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」の2本立てにより、事業・調査を推進します。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

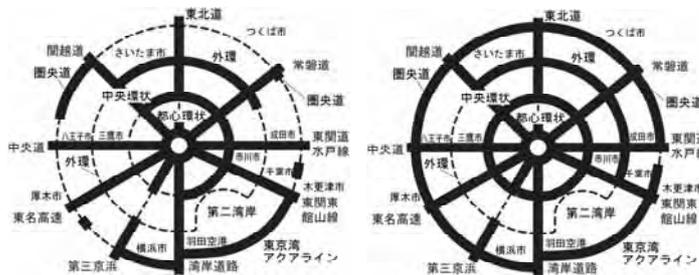
(2) 環状道路の整備の推進

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 7,191 億円 首都圏中央連絡自動車道等

うち三大都市圏環状道路整備：事業費 4,813 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

地方においてはすでに人口減少や少子高齢化の影響が現れつつあり、十分な医療サービスが受けられない等の深刻な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等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等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：
きたかたのへあか
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ます。

市町村合併支援道路整備事業：事業費4,260億円

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127億円

主要地方道^{ぎふみやま}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^{参2}（シーニック・バイウェイ・ジャパン）」の推進

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3億円

(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

道の駅の休憩・情報発信・地域の連携機能に加え、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。

道の駅を核とした面的な展開のイメージ



(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、E T Cを活用した対距離料金^{参4}制導入に向けた社会実験を行います。

(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、都市内の道路整備、土地区画整理事業、市街地再開発事業等を重点的に推進します。

土地区画整理事業：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. P20「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（シーニック・バイウェイ・ジャパン）」の推進」参照

3. P11「(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、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。

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）	
H17(実績)35.1億人時間/年 (H14比8%削減)	H18(見込)1年前倒しで約1割削減（H14比）

交通円滑化事業：事業費8,531億円

(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、駐車場整備を図るとともに、駐車場満空情報等による既存駐車場の利用促進により、違法駐車対策を一層推進します。また、荷主企業や物流事業者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については、駐車場整備に対する補助制度の拡充等を実施します。

地域・民間事業者の連携による駐車場整備等の取組みへの支援〔新規〕

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（仮称）の策定と事業の推進

都市圏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、関係者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、公共交通等のモード間連携や、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（仮称）策定・事業推進

： 宇都宮市（栃木県）等 約10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、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重点的に推進します。

交通結節点改善事業：事業費881億円

渋谷駅地区（東京都） 静岡駅地区（静岡県） 約160箇所

(5) 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、L R T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。

L R Tの整備を関係部局の連携により総合的に支援：呉羽町袋線（富山県）等

都市モノレール・新交通システム^{参5}の整備：日暮里・舎人線（東京都）等 6路線

L R Tの接近情報提供システムの開発等：国費3億円

(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）において、地域住民や交通工学等の有識者の意見を聞きつつ、路上工事時間縮減要因の分析および縮減目標の設定により、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割減(H14比)

H17(実績)126時間/km・年

H19(目標)121時間/km・年

3. 既存ストックの有効活用

(1) 「使える」ハイウェイ施策の推進

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、引き続きスマートICの整備を促進します。

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、環状道路等において多様で弾力的な料金施策を実施します。

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、引き続きETC車載器リース制度等、ETCへの利用転換の促進に向けて支援します。



【SA・PAに接続するスマートIC】

H19春までに首都高速・阪神高速のETC利用率を90%へ向上

(H17実績)

(目標)

(首都高速) H18春 73%

H19春 90%

(阪神高速) H18春 65%

H19春 90%

<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

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

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、高速道路における緊急出入口の有効活用等により、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。



【緊急出入口のイメージ図】

既存の緊急出入口の有効活用と更なる整備[新規]

(2) ITSの推進

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。2006年3月にとりまとめた官民共同研究を踏まえ、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、システムの規格・仕様の策定及び具体化に向けて検討を行います。

ITSの推進：事業費733億円

ITSサービスの高度化

円滑な交通を確保し環境の改善を図るため、音声や静止画像を活用して情報を提供するとともに、プローブ情報の活用^{参7}の検討等を行い、道路交通情報提供の充実を図る2007年からのITSサービスを実現します。

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^{参8}等を踏まえ、走行支援道路システム(AHS)^{参9}を推進するとともに、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を支援します。

安全情報収集・提供システム^{参10}の検討[新規]

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、防災を含む道路管理やIT技術を活用した特殊車両管理の高度化の検討等を推進します。



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> 7. 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

8. 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

9. AHS (Advanced Cruise-Assist Highway Systems)：安全運転支援システムの一つ。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

10. 安全情報収集・提供システム：道路上の落下物や路面凍結等の異常情報を車両の挙動等から効率的に収集し、提供するシステム

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、緊急輸送道路等で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1,410億円

(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

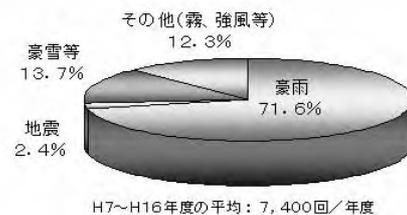
- ・高速道路(約35,800橋脚)・・・H16末(実績)92% H19末(目標)概ね完了
- ・一般道路(約11,600橋)・・・H16末(実績)54% H19末(目標)約8割
(優先確保ルート^{参2}は概ね完了)

(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、対策の実施を踏まえ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。

道路防災総点検のフォローアップ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に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、雪崩防止柵設置等の防雪対策の推進や除雪等の実施により、積雪寒冷特別地域の生活を支える冬期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1,081億円

(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、道路整備とあわせて沿道建築物の建替えを促す措置を講じます。

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
市街地再開発事業等の面積要件の緩和

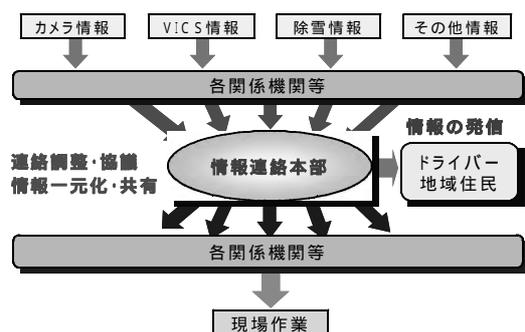
(5) 情報共有の仕組みと危機管理体制の強化

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。

情報連絡本部の設置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

高速道路における緊急出入口の有効活用等により、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。

既存の緊急出入口の有効活用と更なる整備〔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17年の交通事故による死傷者数は100万人を超えており、歩行中や自転車乗用中に約3,000人が死亡するという深刻な状況です。また、交通事故は子供(19歳以下)の死因第一位となっています。

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、歩行者優先のみちづくりを推進します。

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^{参5}」の対策等、死傷事故率の高い区間を優先度明示方式^{参6}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^{参7}」を活用する等、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 2,538 億円**

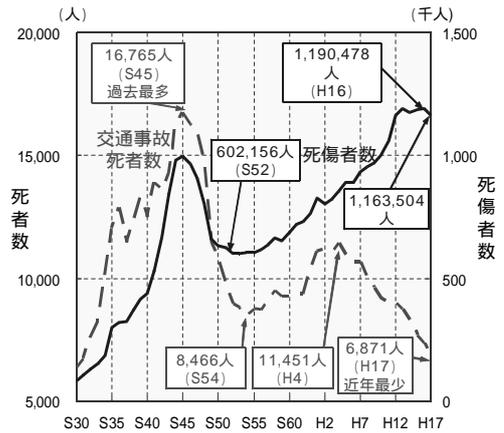
生活道路の面的な交通事故対策

市街地内の事故発生割合の高い地区において、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。

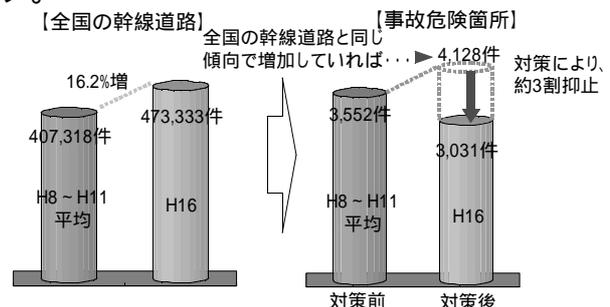
あんしん歩行エリアの整備：**事業費 896 億円**

平成19年度末までにあんしん歩行エリアの全箇所概成を目指す

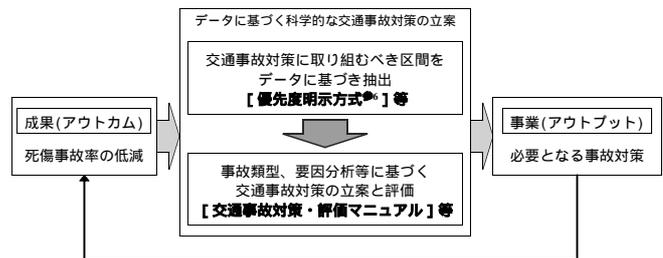
加賀市大聖寺地区(石川県)等 約550箇所



【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】



【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
H17(暫定) 1億台扣あたり120件 H18(目標)110件 H19(目標)108件

- <参> 5. 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
6. 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
7. 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

安心して子育てのできる歩行空間ネットワークの形成
 子供の悲惨な事故を防止し、安心して子育て
 のできる歩行空間ネットワークを形成するため、
 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



(2) 踏切対策のスピードアップ

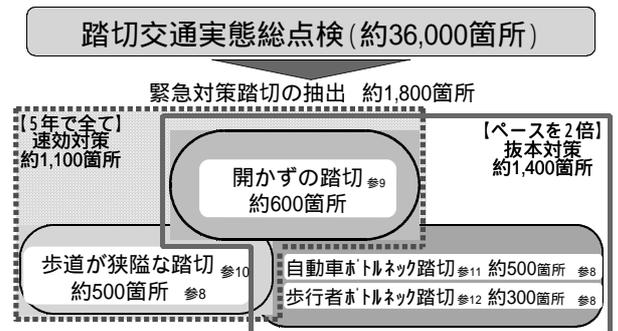
踏切事故や交通渋滞の大きな原因
 となっている「開かずの踏切」等に
 対し、歩道拡幅などの「速効対策」
 と連続立体交差事業などの「抜本対
 策」の両輪により総合的な対策を着
 実に進めます。

迅速な整備計画策定の推進

開かずの踏切^{参9} 連担区間等においては、道路管理者と鉄道事業者の
 役割を明確化するため、オープンな議論による総合的な整備計画の策
 定を促進します。

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。



踏切交通実態総点検第一次結果による。(H18.8末時点)

- ・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
- ・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
 (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4,416億円

うち連続立体交差事業:事業費2,126億円 JR中央線等 62箇所

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^{参13}):国費12億円

(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、平成19年度までに自動計測装置の整備を概成し(全
 国約30箇所)、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> 8. 開かずの踏切との重複は除く

9. 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

10. 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

11. 自動車ボトルネック踏切: 1日の踏切交通遮断量が5万台時以上の踏切

12. 歩行者ボトルネック踏切: 自動車交通量に歩行者、自転車を加えた1日の踏切交通遮断量が
 5万人台時以上の踏切のうち、歩行者と自転車だけの遮断量が2万人台時以上である踏切

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

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、2005年から2010年にかけて約8百万t-CO₂/年を道路政策により削減し、京都議定書目標達成計画の目標の達成を図るため、交通渋滞を緩和・解消するとともに自動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』を推進します。

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



【走行速度とCO₂排出量】

【運輸部門におけるCO₂排出量の目標と推移】

CO₂削減アクションプログラムの主な施策

(1) 人と車のかかわり方の再考	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路緑化の推進 ・ 保水性舗装等の導入促進 等
(4) 自動車交通の運用の効率化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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^{参3}等約540箇所の渋滞を緩和・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. P9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地域においては、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局所的・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。

沿道環境改善事業等：事業費 2,483 億円

1) H19までにNO₂の環境基準達成率を約9割まで向上

達成率：H15（実績）53% H17（実績）74% H19（目標）約90%

2) H19までにSPMの環境基準達成率を約100%まで向上

達成率：H15（実績）78% H17（実績）95% H19（目標）約100%

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

達成率：H15（実績）64% H17（実績）71% H19（目標）72%

注）当該指標は、直轄国道のうちで騒音対策が必要な箇所を対象としている。

(2) 大型ディーゼル車等の低公害化の促進

環境負荷の大きな大型ディーゼル車に代わる次世代低公害車^{参3}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、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や道路緑化を推進します。

<参> 3. 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の推進

旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路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が平成18年6月に成立しました。これにより、これまでの旅客施設周辺に加え、官公庁や福祉施設など徒歩で移動する圏内においても、移動等円滑化基準^{※4}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(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
H17(実績)約39% H18(見込)約42% H19(目標)約50%

市街地の歩行空間のバリアフリー化：事業費6,723億円

(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技術開発などにより、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
H17(実績)11% H18(見込)約13% H19(目標)15%

無電柱化の推進：事業費1,922億円

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17億円

< 参 > 4. 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

(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、特に地区と一体となって先導的に取組む地区については、その展開を図るため、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。

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(愛媛県)等 52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(山形県)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

(4) 活力ある市街地形成のためのみちづくり

地域における社会、経済及び文化の発展に重要な役割を担う中心市街地の活性化を図るために、中心市街地活性化法を平成18年6月に改正しました。今後、中心市街地活性化法に基づく事業等、にぎわい創出に資する歩行者空間等の整備に対して支援します。

車線数の削減を行うことにより歩道を広く確保するなど歩行者空間の整備：

出雲市駅前矢尾線(島根県)等

駅前広場等の整備：福山駅箕島線(駅前広場)(広島県)等

(5) 安全・快適な自転車利用の促進

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、路上スペースを活用した駐輪場や自動二輪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317億円 静岡市(静岡県)等 約60都市

既存ストックを有効活用した自転車道整備手法やネットワークに関する検討[新規]

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（シーニック・ハイウェイ・ジャパン）」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、ルートへ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や仕組み、地域の活動主体・地方公共団体・国等の各組織の役割分担、協力体制のあり方を確立し、人材確保や広報・PR等の行動戦略を策定します。

また、個別のルートへの支援、推進にあたっては、NPO等の地域の活動主体が行う活動を支援するとともに、「道路ルネッサンス」^{参5}の実現に向けて構築され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3億円

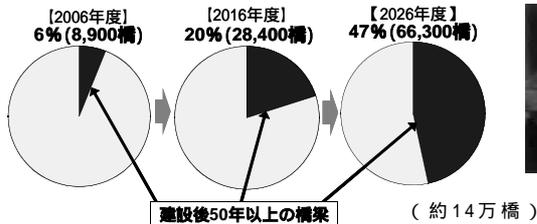


<参> 5. 道路ルネッサンス：P24「3. 多様な主体の協働による新しい道路空間の形成」を参照

既存ストックの長寿命化

1. 戦略的な道路管理手法の確立

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) 既存の道路ストックの健全度^{参1}の把握

道路ストックを計画的に管理するためには、健全度を把握する必要があります。特に自治体管理橋梁について早急な健全度の把握を促進するため、地方自治体に即した点検手法の提供など技術支援を推進します。

点検対象橋梁：国管理約9,400橋、自治体管理約129,000橋 (橋長15m以上)

(2) 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、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。

自治体管理橋梁についても、計画的な修繕のために支援します。

自治体管理・道路橋の長寿命化修繕計画(仮称)策定経費への助成制度の創設

緊急な対策が必要な橋梁^{参3}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

(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、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。また、沿道住民の理解を得つつ住民参加型の沿道管理を実施します。

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修繕の前に、予防的にシール注入、切削(こぶ取り)を導入し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

2. 予防保全：損傷が顕在化する前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

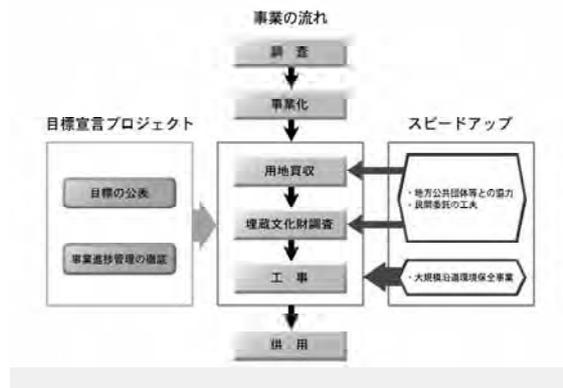
道路施策の進め方

1. 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。

目標宣言プロジェクト：首都圏中央連絡自動車道等



【事業のスピードアップ概要フロー】

(2) 用地取得と埋蔵文化財調査の迅速化

迅速に用地を取得するため、土地収用制度の適切な活用を進めるとともに、地方公共団体等への委託を推進します。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先進的取組みの拡大に努めます。

(3) 沿道コミュニティからの協力確保

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、代替地の確保等を推進する仕組みを導入し、沿道住民の懸念を軽減・緩和します。

大規模沿道環境保全事業（仮称）[新規]

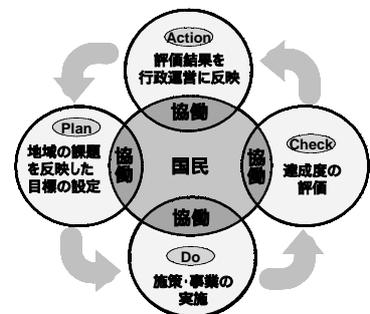
2. 国民の視点に立った道路行政の推進

(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。

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】

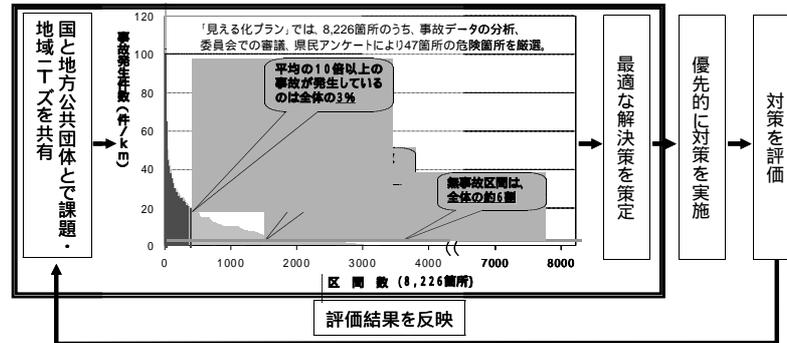
< 参 > 1. プロジェクト・マネジメント：チームに与えられた目標を達成するために、人材・資金・設備・物資・スケジュールなどをバランスよく調整し、全体の進捗状況を管理する手法

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。

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)」



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が「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

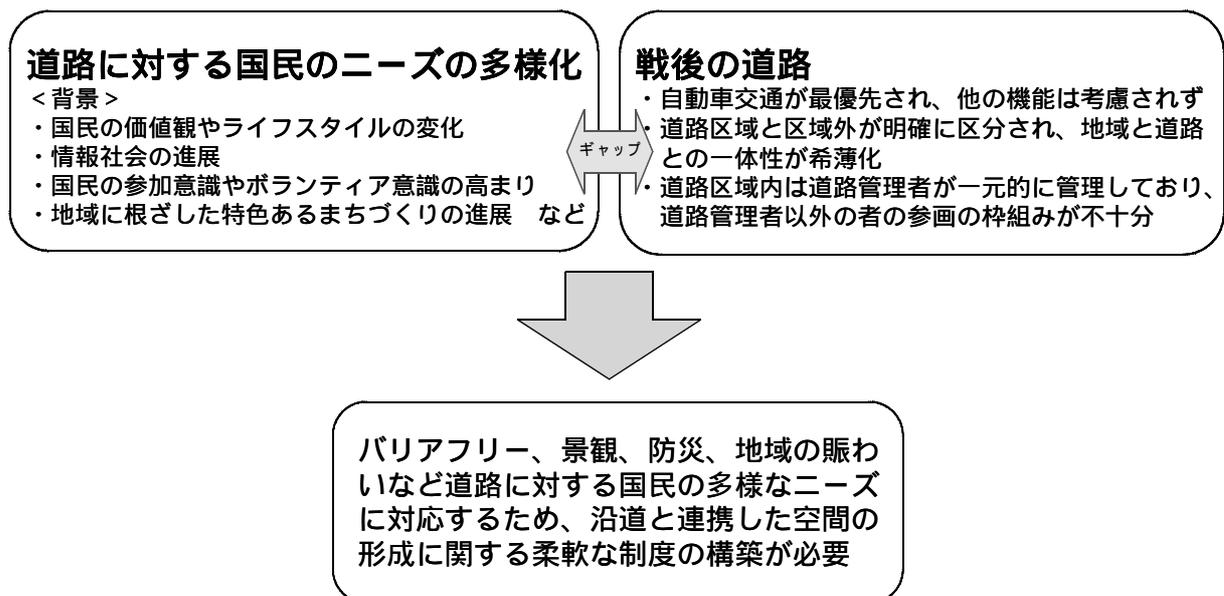
個別事業の効率性及びその実施過程における透明性の一層の向上を図るため、引き続き個別事業の厳格な評価^{参5}を徹底します。また、環境・安全等のより多様な便益要素を評価対象に取り入れ、的確な分析と説明に努めます。

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

3．多様な主体の協働による新しい道路空間の形成

バリアフリー、景観、防災、地域の賑わいなど道路に対する国民のニーズは一層多様化しており、これらのニーズに的確に対応するため、21世紀にふさわしい「人と道路のつきあい方」や「地域と道路の新しい関係」の構築が求められています。



このため、既存の画一的な道路の機能や区域、管理者といった概念にとらわれることなく、新しい道路・沿道空間の形成に関する柔軟な制度の構築を図ります。

また、これらの制度を積極的に活用することにより、「日本風景街道^{参7}(シニッカ・パ' イエイ・ジ' ャパン)」等の推進を図ります。

<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．P20「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（シニッカ・パ' イエイ・ジ' ャパン）」の推進」参照

(参考)道路ルネッサンス研究会^{参8}の提言のポイント

- ・沿道住民や地方公共団体等が参画して、道路の性格の決定や計画の作成を行う仕組み
- ・計画に基づき、様々な主体が参画して沿道も含めた空間の一体的な整備・管理を行う仕組み
- ・道路のあり方・性格に応じて、構造基準・占用許可基準を多様化する仕組み

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）

H17（速報）10.6%

H18（目標）12.0%

H19（目標）15%（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

公共工事の品質確保の促進に関する法律に基づき、社会資本の品質確保のため、経済性に配慮しつつ価格以外の多様な要素を考慮し、現場に即した技術力の競争を求める総合評価方式の充実や新技術の活用など、価格と品質に優れた調達を実施します。

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、地域の課題解決に資する効果の高い道路事業を積極的に展開できるよう、地域の提案に基づき更なる改善を実施します。

補助国道の小規模な改良や補修を一体的に計画・事業実施〔新規〕

地方道路整備臨時交付金について、手続の簡素化など更に運用改善を実施

<参> 8．道路ルネッサンスを推進するための具体的な提言を頂くため本年2月に設置された研究会（委員長：屋井鉄雄東京工業大学教授）において、沿道と連携した空間の形成に関する柔軟な制度の構築の必要性について提言がなされたところ

第5 主要連携施策

道路以外の様々な行政施策と連携して、国際競争力の強化、地域の自立と競争力強化、安全・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。

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. 6)	国際標準コンテナ車が支障なく通行可能な幹線道路ネットワークの整備 空港・港湾へのアクセス道路整備等	空港・港湾（特にスーパー中核港湾）の拠点整備等、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		
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. 8)	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・キャンペーンの高度化、観光ルネサンス事業の拡充、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（仮称）の策定と事業の推進 (P. 9)	歩行者、自転車、自動車、公共交通等のモード間連携や、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、総合的かつ重点的な支援等	接続バス、PTPS(Public Transportation System)、コミュニティバス等の普及を促進 （総合政策局、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. 9)	駅前広場の整備、バリアフリーに対応した歩行者空間の確保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 （総合政策局、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		
安全・安心の確保		
地震対策の推進 (P. 12)	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. 12)	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.13)	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.13)	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.14)	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.15)	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設置・遮断機 等 (鉄道局)
------------------------	--	-------------------------------

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.17)	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.19)	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年度道路整備予算概算要求財源内訳等

(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	3,474,029	3,542,868	0.98
揮 発 油 税	2,889,898	2,957,336	0.98
収 入 額	2,895,300	2,895,300	1.00
決 算 調 整 額	△5,402	62,036	—
石 油 ガ ス 税	12,931	14,332	0.90
収 入 額	13,700	14,000	0.98
決 算 調 整 額	△769	332	—
自 動 車 重 量 税※	571,200	571,200	1.00
貸 付 金 償 還 金 等	79,176	60,453	1.31
一 般 財 源	13,667	0	—
合 計	3,566,872	3,603,321	0.99

- <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、P39備考8.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)

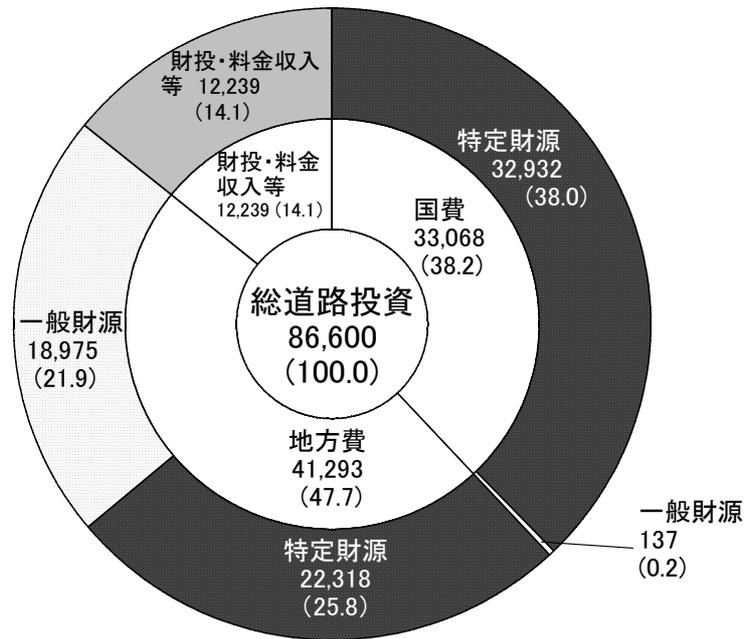
区 分	19年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)	
所 要 額	直 轄 事 業 負 担 金	694,556	601,853	1.15
	補 助 事 業 負 担 金 等	601,709	457,950	1.31
	地 方 道 路 交 付 金 事 業	584,305	595,035	0.98
	機 構 ・ 公 社 等 へ の 出 資 金 等	58,747	96,311	0.61
	地 方 単 独 事 業	2,190,000	2,380,000	0.92
合 計	4,129,317	4,131,149	1.00	
財 源 内 訳	特 定 財 源	2,231,800	2,232,100	1.00
	地 方 道 路 譲 与 税	309,800	311,000	1.00
	石 油 ガ ス 譲 与 税	13,700	14,200	0.96
	自 動 車 重 量 譲 与 税	368,500	370,700	0.99
	軽 油 引 取 税	1,051,400	1,062,000	0.99
	自 動 車 取 得 税	488,400	474,200	1.03
	一 般 財 源	1,897,517	1,899,049	1.00
合 計	4,129,317	4,131,149	1.00	

<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

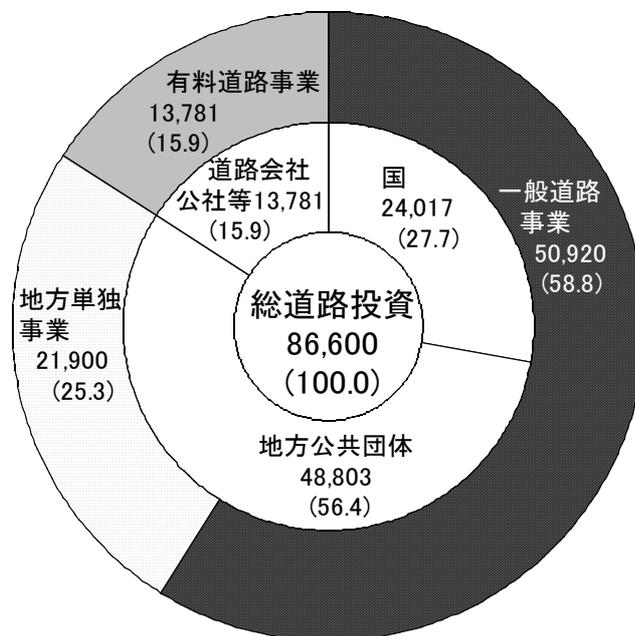
(3) 道路投資の財源構成及び事業別構成

() 内は構成比 (単位：%)

①財源構成



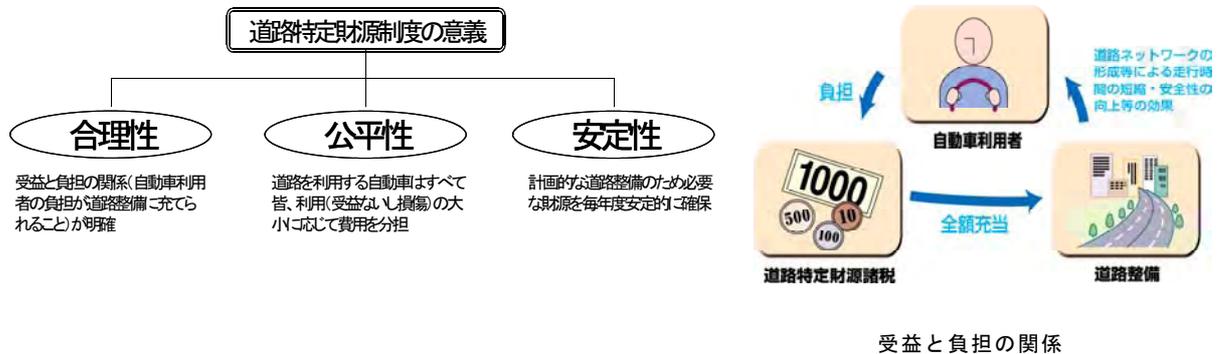
②事業別構成



- <注> 1. 総道路投資には、P39備考8.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. ①の国費の特定財源には、貸付金償還金等を含む
3. 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
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

(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、特定財源の使途のあり方について、納税者の理解の得られるよう、以下を基本方針として見直す。

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削減を行い、引き続き、重点化、効率化を図る。
2. 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. 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。

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 略

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

経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（抄）

（平成18年7月7日閣議決定）

道路特定財源について、同法*に基づき、一般財源化を図ることを前提に、早急に検討を進め、納税者の理解を得つつ、年内に具体案を取りまとめる。

※同法：行政改革推進法

(5) 道路整備の中期ビジョン(案)について

道路整備の中期的な目標とその達成に必要な事業量等を「道路整備の中期ビジョン(案)」として整理し、今後の道路特定財源の見直しの議論、及び真に必要な道路整備についての議論をより具体的に進めるためのたたき台として、平成18年6月1日に公表しました。

我が国の現状と道路整備の課題

- 1) アジアの急成長などグローバル競争激化の中での国際競争力の強化、急速に進展する少子・高齢化社会への対応及びCO₂排出量削減など地球環境問題への対応が喫緊の課題
- 2) 我が国の社会・経済・生活を支える基幹的な社会インフラである道路は、今後の修繕・更新需要の増大、年間損失額が約12兆円にも上る交通渋滞、年間で死者6,000人・死傷者110万人を上回る交通事故、地方部での隘路の存在及び沿道を含めた道路空間の再生など多くの課題

中期ビジョン(案)の考え方

上記の課題を踏まえ、以下の考え方を基本として中期ビジョン(案)を策定しています。

- 1) 道路行政が進めるべき施策を国民に対して明らかにし、その重要性に関する認識を共有することが不可欠
- 2) 平成17年末に政府・与党でとりまとめられた「道路特定財源の見直しに関する基本方針」を踏まえ、真に必要な道路整備について議論が必要
- 3) このため、中期的な(概ね10年間の)整備目標とその達成に必要な事業量等を「道路整備の中期ビジョン(案)」として整理

今後実施すべき道路施策の概要

中期ビジョン(案)では、今後実施すべき道路施策の柱として以下に記載する施策を打ち出すとともに、各施策において中期的な整備目標を設定しています。

・ 供用中道路の維持・修繕・更新	
・ 既存ストックの延命化 等	橋梁約14万橋(建設後50年に達する橋梁は約28,400橋)等
・ 供用中道路の安全・安心の確保	
緊急輸送道路等の防震災対策	橋梁の耐震補強 約3,800橋 防災・防雪施設 約36,500箇所
交通事故対策と安全快適な歩行空間の構築 等	事故多発箇所への対策 約20,000箇所 通学路の歩道整備 約23,000km
・ 道路交通の円滑化	
・ 三大都市圏環状道路の整備	約600kmの整備
・ 交差点など渋滞が頻繁に発生する主要渋滞ポイントの対策	約2,200箇所の緩和・解消
・ 開かずの踏切等の抜本対策 等	約600箇所の対策を実施
・ 都市と地域の活性化	
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	三大都市圏環状に加え高規格幹線道路約3,300km等を整備
日常生活に必要な移動の確保	著しい隘路等を解消 約5,000km
美しい景観の保全・創造 等	無電柱化約5,700km
重複 ・ 環境の保全	
地球温暖化防止	CO ₂ 排出量約800万t 削減
沿道環境の保全	環状道路やバイパスの整備 約1,200km
重複 ・ 国際競争力強化	
拠点的空港・港湾へのアクセス向上	16の拠点的な空港・港湾を接続
国際物流基幹ネットワークの確保	国際標準コンテナ車の通行に支障がある区間約560kmを解消 三大都市圏環状を含む基幹ネットワークを約5,200km整備

(6) 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	28,899 (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	129 (137)
	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			34,740 (34,802)
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	3,098
	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	137
	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	3,685
	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	10,514
	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%	4,884
計			22,318	
合 計				57,058 (57,120)

- 注) 1. 税収は国土交通省推計による。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 (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)	
<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			(5月)6,300		
52								
53	○(4月)	○(4月)	○(4月)					
54	(6月)45.6	(6月)8.2	(6月)24.3					
55								
56								
57								
58	○(4月)	○(4月)	○(4月)					
59								
60	○(4月)	○(4月)	○(4月)					
61								
62								
63	○(4月)	○(4月)	○(4月)					
平成元								
2								
3								
4								
5	○(4月)	○(4月)	○(4月)					
6	(12月)48.6	(12月)5.2	(12月)32.1					
7								
8								
9								
10	○(4月)	○(4月)	○(4月)					
11								
12								
13								
14								
15	○(4月)	○(4月)	○(4月)					
16								
17								
18								
19						注2		

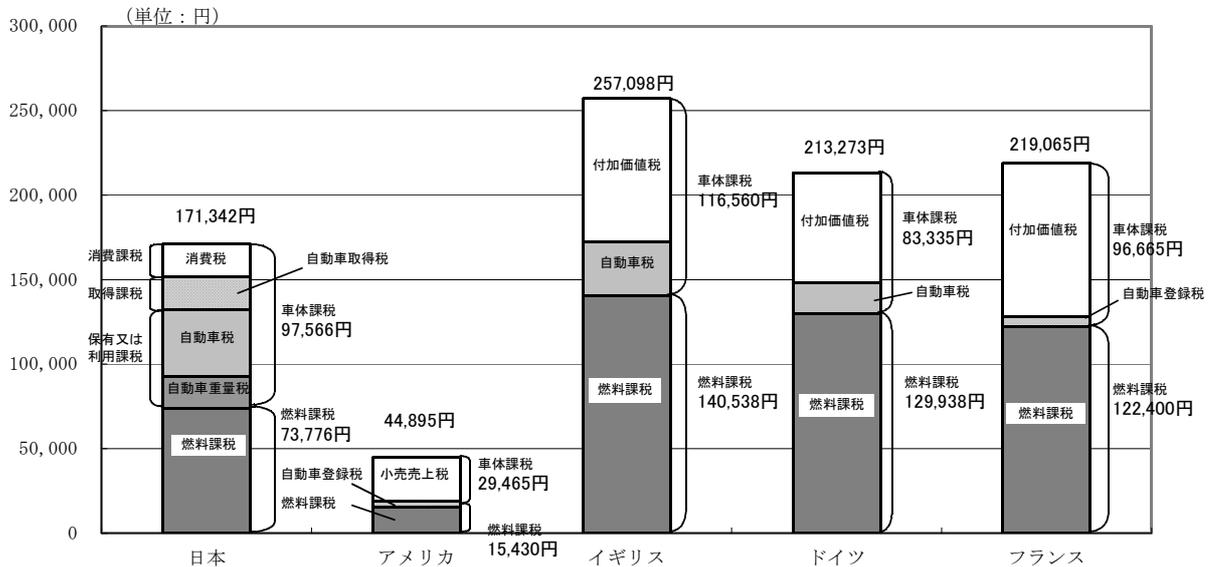
※地方単独事業を含まない額

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）

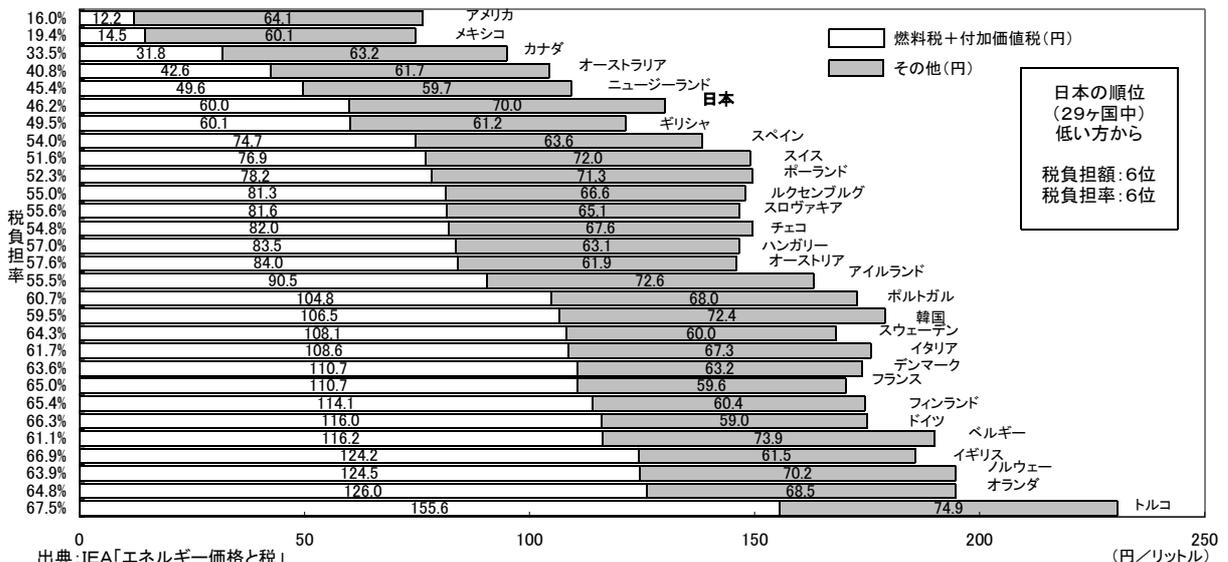
出典：政府税制調査会資料



(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。

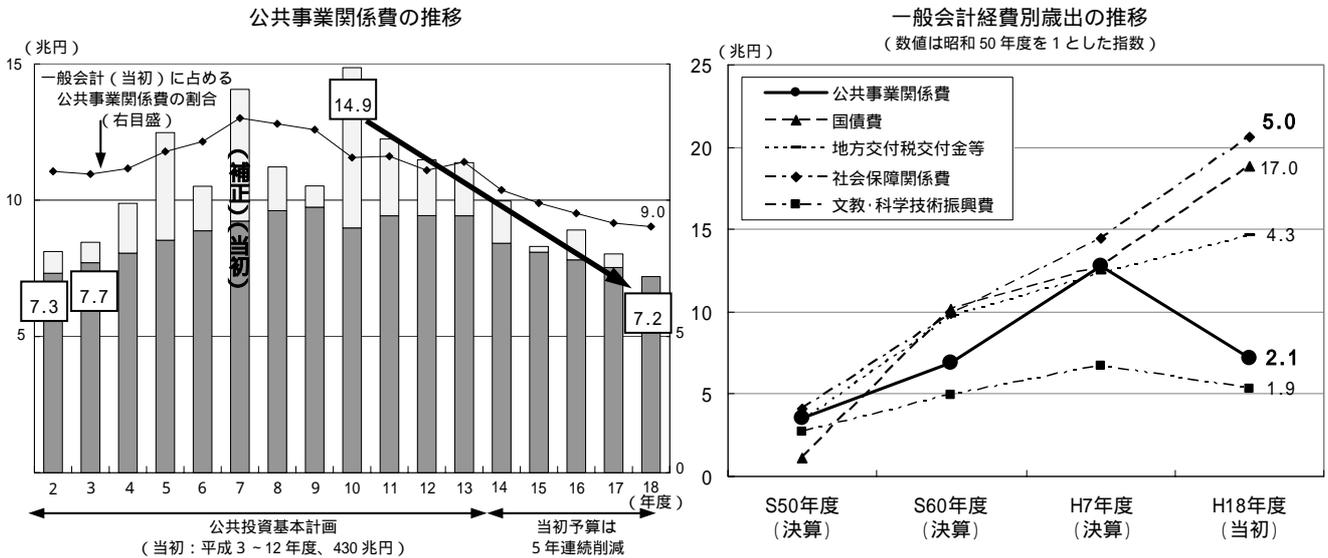
ガソリン価格と税負担の国際比較（2006年1月～3月）



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(我が国は、揮発油税・地方道路税+消費税。なお、石油石炭税、関税を含めた場合の税負担額は62.2円となる)
 2. 当時の為替レート(117.0円/ドル等)を使用

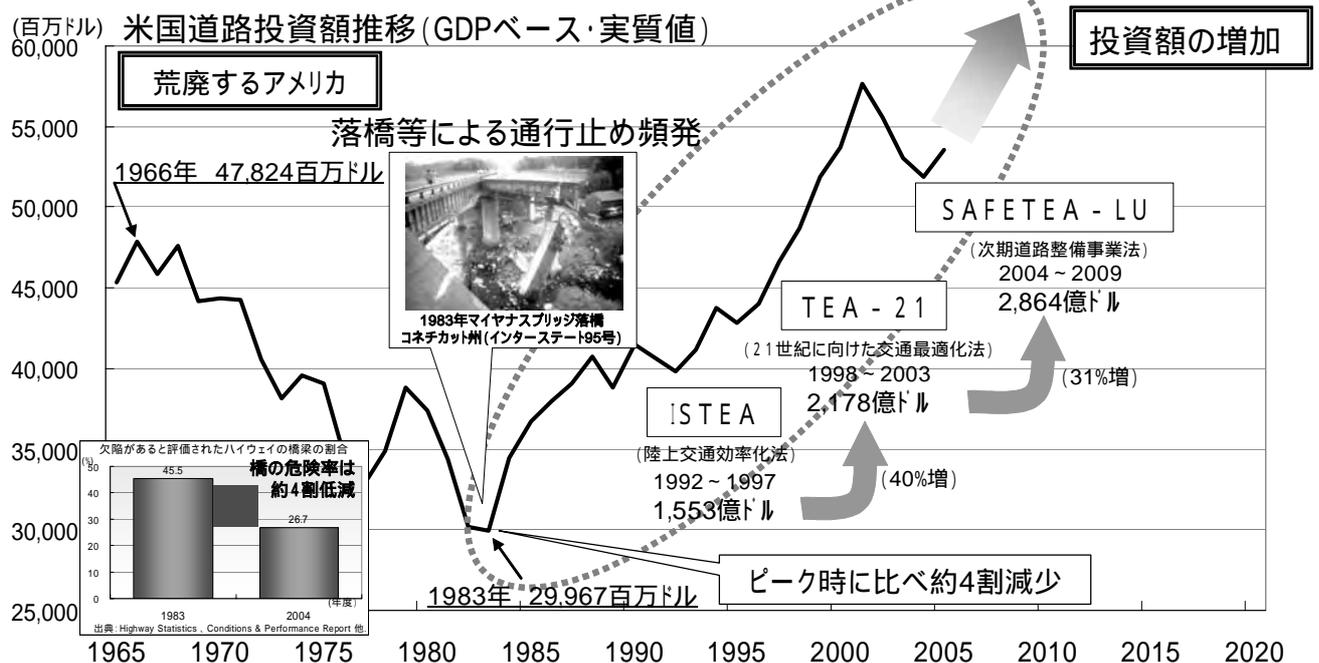
公共投資の水準

「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%）



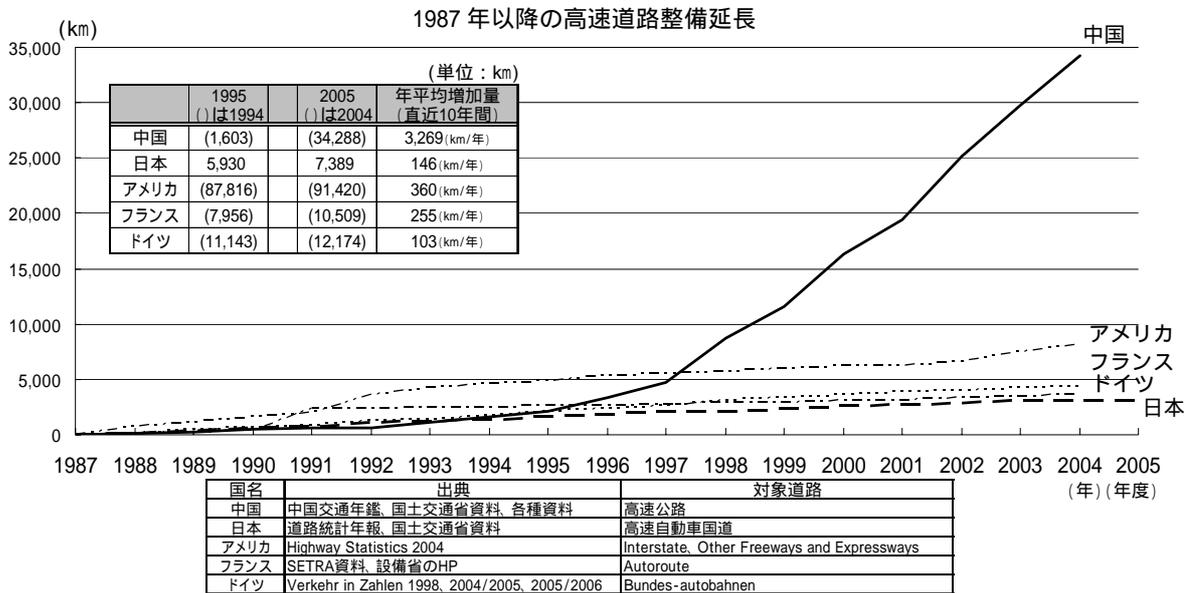
米国の道路投資額推移

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、2004年末現在34,288kmが供用（ここ10年間では、日本の約22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

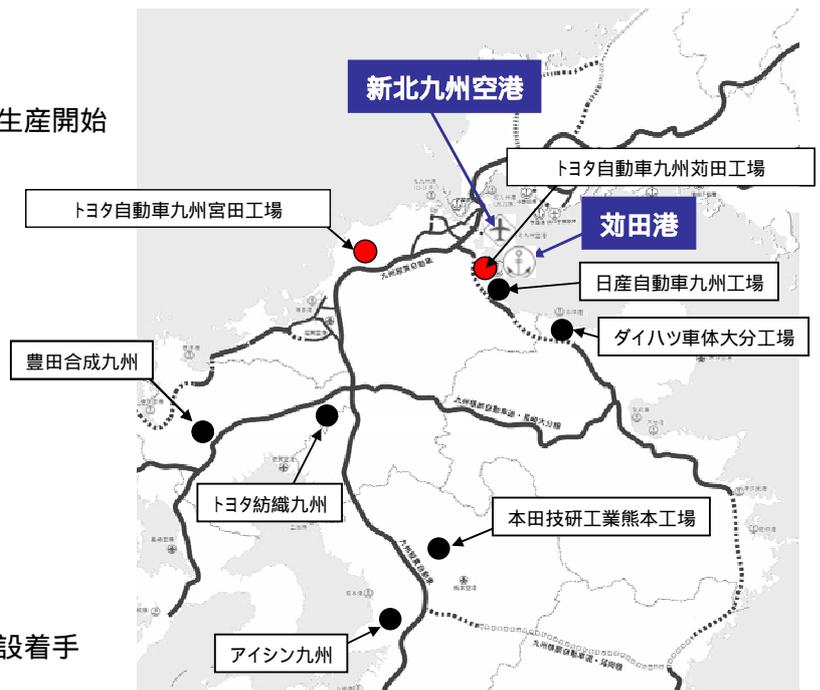


「カーアイランド」九州の進展（東九州自動車道等の例）

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



2 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	4,630,038	2,255,382	4,245,572	2,047,189
一 般 道 路	3,251,963	2,159,961	2,912,034	1,942,587
交 通 円 滑 化	853,114	547,628	734,335	466,322
地 域 連 携 推 進	1,993,327	1,321,984	1,778,442	1,196,032
維 持 修 繕	224,493	134,152	221,428	132,236
雪 寒	93,014	62,350	91,833	61,408
機 械	16,461	11,178	16,417	11,143
調 査	21,516	19,634	21,532	18,807
沿 道 整 備 融 資	150	100	150	100
補 助 率 差 額 等	—	34,954	—	29,745
独 立 行 政 法 人 交 付 金	1,381	1,381	1,394	1,394
河 川 関 公	48,507	26,600	46,503	25,400
有 料 道 路	1,378,075	95,421	1,333,538	104,602
東日本高速道路株式会社	331,534	0	302,903	0
中日本高速道路株式会社	468,931	0	455,260	0
西日本高速道路株式会社	272,371	0	257,744	0
(上 記 3 会 社 小 計)	(1,072,836)	(0)	(1,015,907)	(0)
首 都 高 速 道 路 株 式 会 社	156,831	14,750	149,953	15,150
阪 神 高 速 道 路 株 式 会 社	86,343	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 等	40,216	9,505	61,580	17,925
道 路 開 発 資 金 等	12,766	6,883	13,988	6,994
道 路 環 境 整 備	1,840,006	1,051,438	1,585,249	899,858
沿 道 環 境 改 善 等	658,484	386,413	569,780	332,140
交 通 安 全	590,620	345,180	488,006	282,144
交 通 連 携	479,809	263,045	415,245	228,774
う ち 踏 切 関 連	322,350	173,828	270,862	146,685
う ち 連 続 立 体 交 差	212,550	113,786	176,688	94,822
住 宅 市 街 地 等	111,093	56,800	112,218	56,800
道 路 整 備 (道 路 整 備 特 別 会 計 分 計)	6,470,044	3,306,820	5,830,821	2,947,047
(経 済 成 長 戦 略 推 進 要 望 枠)	(122,941)	(79,067)	—	—

概 算 要 求 総 括 表

(単位:百万円)

倍 率(A)／(B)		備 考
事業費	国 費	
1.09	1.10	1. 道路整備（一般道路）及び道路環境整備の各計数の中には、地方道路交付金事業で実施する分（見込値）を含む 2. 沿道環境改善等には、沿道環境改善、電線共同溝、市街地環境改善、道路交通環境改善を計上している 3. 住宅市街地等の計数には、住宅市街地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 4. NTT-A型事業を含まない 5. 各高速道路株式会社の事業費については、建設利息を含む 6. 首都高速道路株式会社及び阪神高速道路株式会社の国費は、機構法第12条第1項第4号に基づいて、機構が政府から受ける出資金を財源として、それぞれ首都高速道路株式会社及び阪神高速道路株式会社の新設又は改築に要する費用の一部として無利子で貸し付ける額を計上している 7. 本州四国連絡高速道路株式会社の国費は、機構法第6条第3項に基づいて、機構が政府から受ける出資金を計上している 8. 本表のほかに、道路特定財源を活用した関連施策として、有料道路の多様で弾力的な料金設定に関する施策（国費151億円）、ETCの普及促進（国費33億円）、環境負荷低減プローブ情報システムの構築等（国費6億円）、道路交通関係CO ₂ 削減施策への国民参加促進（国費9億円）、低公害車普及促進（国費28億円）、観光客の移動円滑化のための道路案内システムの開発等（国費4億円）、日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）におけるNPO等の参画（国費3億円）、貨物車駐車施設の整備等による交通円滑化事業推進（国費2億円）、自動二輪車駐車システム導入促進（国費2億円）、多様な無電柱化手法推進（国費17億円）、遮断時間短縮のための踏切システム高度化（国費12億円）、安全情報収集・提供システムの構築・運用検討（国費20億円）、道路交通適正化のための公共交通利用促進施策（国費3億円）、自律移動支援プロジェクトの推進（国費6億円）、GISの利用を支える基盤地図情報整備（国費3億円）、都市再生の円滑な推進のための地籍関連調査（国費18億円）、まちづくり交付金（国費760億円）、道整備交付金（国費170億円を内閣府に計上）、道州制北海道モデル事業推進費（国費27億円）、市街地再開発事業等（国費199億円）、住宅・建築物耐震改修等（国費160億円）、地域活力基盤整備推進費（仮称）（国費970億円）に係る経費がある
1.12	1.11	
1.16	1.17	
1.12	1.11	
1.01	1.01	
1.01	1.02	
1.00	1.00	
1.00	1.04	
1.00	1.00	
—	1.18	
0.99	0.99	
1.04	1.05	
1.03	0.91	
1.09	—	
1.03	—	
1.06	—	
(1.06)	(—)	
1.05	0.97	
1.02	0.98	
1.17	1.00	
0.65	0.53	
0.91	0.98	
1.16	1.17	
1.16	1.16	
1.21	1.22	
1.16	1.15	
1.19	1.19	
1.20	1.20	
0.99	1.00	
1.11	1.12	
—	—	

[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	5,091,969	3,211,399	4,497,283	2,842,445
高 速 国 道	200,000	169,120	200,000	170,364
一 般 国 道	2,324,306	1,552,603	2,015,281	1,344,943
直 轄	1,896,834	1,323,037	1,632,743	1,137,670
補 助	427,472	229,566	382,538	207,273
地 方 道 路	685,572	387,119	629,374	359,048
街 路	990,055	539,833	864,801	476,362
雪 寒	93,014	62,350	91,833	61,408
機 械	16,461	11,178	16,417	11,143
調 査	21,516	19,634	21,532	18,807
交 通 安 全	590,620	345,180	488,006	282,144
道 路 交 通 環 境 改 善 等	9,444	4,647	9,924	4,887
補 助 率 差 額 等	—	34,954	—	29,745
独 立 行 政 法 人 交 付 金	1,381	1,381	1,394	1,394
道 路 関 係 社 会 資 本 (地方道路整備臨時交付金)	159,600 (1,306,805)	83,400 (722,500)	158,721 (1,334,335)	82,200 (739,300)
有 料 道 路	1,378,075	95,421	1,333,538	104,602
東 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	331,534	0	302,903	0
中 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	468,931	0	455,260	0
西 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	272,371	0	257,744	0
(上 記 3 会 社 小 計)	(1,072,836)	(0)	(1,015,907)	(0)
首 都 高 速 道 路 株 式 会 社	156,831	14,750	149,953	15,150
阪 神 高 速 道 路 株 式 会 社	86,343	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 等	40,216	9,505	61,580	17,925
道 路 開 発 資 金 等	12,766	6,883	13,988	6,994
道 路 整 備 (道 路 整 備 特 別 会 計 分) 計	6,470,044	3,306,820	5,830,821	2,947,047
(経 済 成 長 戦 略 推 進 要 望 枠)	(122,941)	(79,067)	—	—

(単位:百万円)

倍 率(A)／(B)		備 考
事業費	国 費	
1.13	1.13	1. 一般道路の各計数の中には、地方道路交付金事業で実施する分（見込値）を含む 2. 一般道路の各計数の中には、道路環境整備で実施する分を含む 3. NTT-A型事業を含まない 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の事業費については、建設利息を含む 7. 首都高速道路株式会社及び阪神高速道路株式会社の国費は、機構法第12条第1項第4号に基づいて、機構が政府から受ける出資金を財源として、それぞれ首都高速道路株式会社及び阪神高速道路株式会社の新設又は改築に要する費用の一部として無利子で貸し付ける額を計上している 8. 本州四国連絡高速道路株式会社の国費は、機構法第6条第3項に基づいて、機構が政府から受ける出資金を計上している 9. 本表のほかに、道路特定財源を活用した関連施策として、有料道路の多様で弾力的な料金設定に関する施策（国費151億円）、ETCの普及促進（国費33億円）、まちづくり交付金（国費760億円）、道州制北海道モデル事業推進費（国費27億円）、道整備交付金（国費170億円を内閣府に計上）、地域活力基盤整備推進費（仮称）（国費970億円）等に係る経費がある (P. 39、備考8. 参照)
1.00	0.99	
1.15	1.15	
1.16	1.16	
1.12	1.11	
1.09	1.08	
1.14	1.13	
1.01	1.02	
1.00	1.00	
1.00	1.04	
1.21	1.22	
0.95	0.95	
—	1.18	
0.99	0.99	
1.01	1.01	
(0.98)	(0.98)	
1.03	0.91	
1.09	—	
1.03	—	
1.06	—	
(1.06)	(—)	
1.05	0.97	
1.02	0.98	
1.17	1.00	
0.65	0.53	
0.91	0.98	
1.11	1.12	
—	—	

3 経済成長戦略推進要望^{参1}枠の概要

1. 物流ネットワーク重点強化戦略：要望額 4 1 3 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：要望額 3 7 8 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：要望額 4 億円

貨物自動車の運行状況を収集し、走りやすさなど道路の状況に関する情報を適切に組みあわせ、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。

2. 歩きやすい観光地づくりのための移動調査システムの構築：要望額 1 億円

GPS携帯モニターから得られる移動経路情報、観光客へのアンケート調査等から、観光客の移動に関する情報を得ることができるシステムを構築。

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）ITS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. 経済成長戦略推進要望枠：「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に必要な経費を、各省庁が要望するもの

4 財 政 投 融 資 等 総 括 表

(単位:百万円)

区 分		資 金 内 訳		19年度要求					合 計 (C+D)
				財政投融资 (C)	自 己 資 金 等			小 計 (D)	
					政府出資金	自主調達資金	そ の 他		
東 道 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	114,800	-	147,310	25,000	-	147,310	262,110	
	前年度 (B)	133,600	-	95,620	25,000	-	95,620	229,220	
	倍率 (A)/(B)	0.86	-	1.54	1.00	-	1.54	1.14	
中 道 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	174,900	-	224,483	50,000	-	224,483	399,383	
	前年度 (B)	216,000	-	154,041	25,000	-	154,041	370,041	
	倍率 (A)/(B)	0.81	-	1.46	2.00	-	1.46	1.08	
西 道 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	92,500	-	118,842	25,000	-	118,842	211,342	
	前年度 (B)	113,400	-	79,254	25,000	-	79,254	192,654	
	倍率 (A)/(B)	0.82	-	1.50	1.00	-	1.50	1.10	
東 日 本 ・ 中 日 本 ・ 西 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社 小 計	H19年度 (A)	382,200	-	490,635	100,000	-	490,635	872,835	
	前年度 (B)	463,000	-	328,915	75,000	-	328,915	791,915	
	倍率 (A)/(B)	0.83	-	1.49	1.33	-	1.49	1.10	
首 都 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	20,400	-	37,403	10,000	-	37,403	57,803	
		<20,400>	(14,750)	<37,403>	<10,000>	(14,750)	(29,500)	(29,500)	
	前年度 (B)	28,700	-	32,039	10,000	-	32,039	60,739	
		<28,700>	(15,150)	<32,039>	<10,000>	(15,150)	(30,300)	(30,300)	
	倍率 (A)/(B)	0.71	-	1.17	1.00	-	1.17	0.95	
		<0.71>	(0.97)	<1.17>	<1.00>	(0.97)	(0.97)	(0.97)	
			<0.97>	<1.17>	<1.00>	<0.97>	<1.07>	<0.96>	
阪 神 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	12,800	-	21,100	10,000	-	21,100	33,900	
		<12,800>	(10,950)	<21,100>	<10,000>	(10,950)	(21,900)	(21,900)	
	前年度 (B)	17,400	-	17,200	5,000	-	17,200	34,600	
		<17,400>	(11,200)	<17,200>	<5,000>	(11,200)	(22,400)	(22,400)	
	倍率 (A)/(B)	0.74	-	1.23	2.00	-	1.23	0.98	
		<0.74>	(0.98)	<1.23>	<2.00>	(0.98)	(0.98)	(0.98)	
			<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)	-	-	2,809	-	-	2,809	2,809	
	倍率 (A)/(B)	-	-	1.61	-	-	1.61	1.61	
小 計	H19年度 (A)	415,400	-	553,674	120,000	-	553,674	969,074	
		<415,400>	(25,700)	<553,674>	<120,000>	(25,700)	(51,400)	(51,400)	
	前年度 (B)	509,100	-	380,963	90,000	-	380,963	890,063	
		<509,100>	(26,350)	<380,963>	<90,000>	(26,350)	(52,700)	(52,700)	
	倍率 (A)/(B)	0.82	-	1.45	1.33	-	1.45	1.09	
		<0.82>	(0.98)	<1.45>	<1.33>	(0.98)	(0.98)	(0.98)	
			<0.98>	<1.45>	<1.33>	<0.98>	<1.40>	<1.08>	
独 立 行 政 法 人 日 本 高 速 道 路 保 有 ・ 債 務 返 済 機 構	H19年度 (A)	2,584,000	79,033	694,800	530,000	2,028,848	2,802,681	5,386,681	
	前年度 (B)	2,185,000	79,683	586,800	530,000	1,975,606	2,642,089	4,827,089	
	倍率 (A)/(B)	1.18	0.99	1.18	1.00	1.03	1.06	1.12	
合 計	H19年度 (A)	2,999,400	79,033	1,248,474	650,000	2,028,848	3,356,355	6,355,755	
	前年度 (B)	2,694,100	79,683	967,763	620,000	1,975,606	3,023,052	5,717,152	
	倍率 (A)/(B)	1.11	0.99	1.29	1.05	1.03	1.11	1.11	

- (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. 高速道路株式会社の平成18年度の計数は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条第1項に基づく協定締結時点において費用区分の再整理を行ったため、平成18年度道路関係予算概要（平成18年1月）に記載した計数と異なっている

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	155,972	1.06
修繕費	35,145	22,829	1.54	22,591	14,107	1.60	24,309	17,351	1.40
一般管理費	17,022	16,317	1.04	18,012	17,076	1.05	13,231	12,942	1.02
支払利息等	9,573	8,393	1.14	16,333	13,323	1.23	7,802	6,389	1.22
合計	262,110	229,220	1.14	399,383	370,041	1.08	211,342	192,654	1.10
(資金計画)									
無利子借入金	0	0	-	0	0	-	0	0	-
財投資金	114,800	133,600	0.86	174,900	216,000	0.81	92,500	113,400	0.82
(政府保証国内債)	114,800	133,600	0.86	174,900	216,000	0.81	92,500	113,400	0.82
自主調達資金	147,310	95,620	1.54	224,483	154,041	1.46	118,842	79,254	1.50
(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)	122,310	70,620	1.73	174,483	129,041	1.35	93,842	54,254	1.73
合計	262,110	229,220	1.14	399,383	370,041	1.08	211,342	192,654	1.10

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	67,870	71,261	0.95	43,410	44,101	0.98	0	0	-
修繕費	7,886	7,324	1.08	3,566	4,138	0.86	4,097	2,139	1.92
一般管理費	7,196	8,662	0.83	5,452	5,921	0.92	379	635	0.60
支払利息等	4,351	3,792	1.15	3,372	2,840	1.19	60	35	1.71
合計	87,303	91,039	0.96	55,800	57,000	0.98	4,536	2,809	1.61
(資金計画)									
無利子借入金	29,500	30,300	0.97	21,900	22,400	0.98	0	0	-
財投資金	20,400	28,700	0.71	12,800	17,400	0.74	0	0	-
(政府保証国内債)	20,400	28,700	0.71	12,800	17,400	0.74	0	0	-
自主調達資金	37,403	32,039	1.17	21,100	17,200	1.23	4,536	2,809	1.61
(財投機関債)	10,000	10,000	1.00	10,000	5,000	2.00	0	0	-
(民間借入金)	27,403	22,039	1.24	11,100	12,200	0.91	4,536	2,809	1.61
合計	87,303	91,039	0.96	55,800	57,000	0.98	4,536	2,809	1.61

- <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. 高速道路株式会社の平成18年度の計数は、協定締結時点において費用区分の再整理を行ったため、平成18年度道路関係予算概要（平成18年1月）に記載した計数と異なっている

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	全体	19年度					
		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）	561,712	167,670	119,524	147,661	65,808	43,824	17,225
（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）	177,468	48,476	37,401	45,710	21,899	15,358	8,624
道路資産貸付料（税込）	1,962,541	555,929	485,916	512,742	203,138	147,020	57,796

- <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	5,210,032	5,210,032	4,698,627	4,698,627	1.11	1.11
(債券等償還金)	4,594,285	4,594,285	4,045,715	4,045,715	1.14	1.14
(債券等支払利息等)	615,747	615,747	652,912	652,912	0.94	0.94
無利子貸付金	51,400	51,400	52,700	52,700	0.98	0.98
業務管理費等	126,595	125,250	76,976	75,762	1.64	1.65
(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)	120,488	120,480	73,299	73,290	1.64	1.64
合 計	5,388,026	5,386,681	4,828,303	4,827,089	1.12	1.12
(資金計画)						
業務収入等	1,977,495	1,976,481	1,923,745	1,922,589	1.03	1.03
(うち道路資産貸付料収入)	1,959,995	1,959,995	1,905,807	1,905,807	1.03	1.03
出 資 金	131,400	131,400	132,700	132,700	0.99	0.99
(政 府)	79,033	79,033	79,683	79,683	0.99	0.99
(地方公共団体)	52,367	52,367	53,017	53,017	0.99	0.99
補 助 金	22	0	22	0	1.02	0.00
財 投 資 金	2,584,000	2,584,000	2,185,000	2,185,000	1.18	1.18
(政府保証国内債)	2,584,000	2,584,000	2,185,000	2,185,000	1.18	1.18
自主調達資金	694,800	694,800	586,800	586,800	1.18	1.18
(財投機関債)	530,000	530,000	530,000	530,000	1.00	1.00
(民間借入金)	164,800	164,800	56,800	56,800	2.90	2.90
合 計	5,387,718	5,386,681	4,828,267	4,827,089	1.12	1.12

(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	1,488,445	864,942	1,199,479	686,079	597,184	373,904	373,904
(債券等償還金)	1,301,746	759,039	1,051,676	609,113	533,450	339,260	339,260
(債券等支払利息等)	186,698	105,902	147,803	76,966	63,733	34,644	34,644
無利子貸付金	0	0	0	29,500	21,900	0	0
業務管理費等	34,025	31,236	32,294	13,807	9,985	5,247	3,902
(業務管理費)	457	462	261	375	168	1,426	89
(一般管理費等)	33,568	30,774	32,033	13,432	9,817	3,822	3,813
合 計	1,522,470	896,177	1,231,773	729,387	629,069	379,151	377,806
(資金計画)							
業務収入等	556,470	494,177	516,873	203,587	147,369	59,020	58,006
(うち道路資産貸付料収入)	555,211	484,961	511,827	203,075	147,085	57,836	57,836
出 資 金	0	0	0	29,500	21,900	80,000	80,000
(政 府)	0	0	0	14,750	10,950	53,333	53,333
(地方公共団体)	0	0	0	14,750	10,950	26,667	26,667
補 助 金	0	0	0	0	0	22	0
財 投 資 金	731,800	304,500	541,600	440,000	406,400	159,700	159,700
(政府保証国内債)	731,800	304,500	541,600	440,000	406,400	159,700	159,700
自主調達資金	234,200	97,500	173,300	56,300	53,400	80,100	80,100
(財投機関債)	187,900	78,100	139,000	40,000	45,000	40,000	40,000
(民間借入金)	46,300	19,400	34,300	16,300	8,400	40,100	40,100
合 計	1,522,470	896,177	1,231,773	729,387	629,069	378,842	377,806

- <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（1,962,541百万円）との差額（2,546百万円）は、平成19年3月分（161,000百万円）と平成20年3月分（163,546百万円）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）：118,378百万円、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	237,400	28,187	265,587	213,419	24,359	237,778	1.11	1.16	1.12
(うち改良・防災対策)	144,348	16,993	161,341	121,568	13,357	134,925	1.19	1.27	1.20
(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	74,078	3,838	77,916	94,232	3,460	97,692	0.79	1.11	0.80
合 計	986,796	86,040	1,072,836	932,647	83,260	1,015,907	1.06	1.03	1.06

- <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
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	400	397	1.01
建 設 利 息	34,566	40,675	0.85
合 計	156,831	149,953	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
 4. 社会資本整備事業費を含まない

(3) 阪神高速道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	19 年 度		前 年 度		倍 率	
	(A)		(B)		(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	18,326		17,266		1.06	
合 計	86,343		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		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	46	0	31	0	1.48	-
調 査 費	196	196	205	196	0.96	1.00
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
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目標・見込	H19目標	参照ページ	
供用中道路の機能を維持する	橋梁の予防保全率	86%	90%	96%	概ね100%	-	
	1) 道路構造物保全率	橋梁	86%	85%	91%	93%	-
		舗装	91%	94%	H14の水準(91%)を維持		
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%	74%	76%	-	
	3) 防災上課題のある市街地の割合	37%	34.6%	33%	32%	-	
	4) 道路交通における死傷事故率	118.4件/徳台キロ	119.5件/徳台キロ (暫定値)	110件/徳台キロ	108件/徳台キロ	P.14	
	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%	約39% (暫定値)	42%	約5割	P.18	
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	約35.1億人時間/年 (H14比8%削減)	1年前倒しで約1割削減	約1割削減	P.9	
	7) 路上工事時間 ^{注2}	201時間/km・年	126時間/km・年 (H14比37%削減)	H19目標 121時間/km・年 (H14比約4割削減)		P.10	
	8) ETC利用率 ^{注3}	全国	5%	H18春 65%	H19春 75%	H19春の水準より更なる向上を図る	P.10
		首都高速	6%	H18春 73%	H19春 90%		
		阪神高速	3%	H18春 65%	H19春 90%		
	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)	H21までに130.0万人・時間/日 (速効対策により約1,100箇所をH22までに対策 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)			-	
	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%	76%	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%	67%	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%	P.6	
	15) 市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	約11% (暫定値)	約13%	約15%	P.18	
環境を保全する	16) CO ₂ 排出削減量 ^{注4}	262 百万t-CO ₂ /年	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			P.16	
	17) 夜間騒音要請限度達成率	61%	71%	72%	72%	P.17	
	18) NO ₂ 環境目標達成率 ^{注5} (濃度値)	-	74%	85%	約9割	P.17	
SPM環境目標達成率 ^{注5} (濃度値)		-	95%	100%	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 アクセス/年	6,192万 アクセス/年	約8,100万 アクセス/年	約1億 アクセス/年	-	
	21) 道路事業の総合コスト縮減率	-	10.6% 縮減 (H14比・暫定値)	約12% 縮減 (H14比)	15% 縮減 (H14比)	P.25	

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. 指標7)「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、目標を121時間/km・年(H19目標)として再設定した。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7)「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

3. 指標8)「ETC利用率」のH18目標は、社会資本整備重点計画におけるH19目標を前倒し、目標を75%(H19春)として再設定した

4. 指標16)「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

5. 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

[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
道路構造物保全率	「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。
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。
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)と同じ。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

7 高規格幹線道路網図

(平成18年度末)

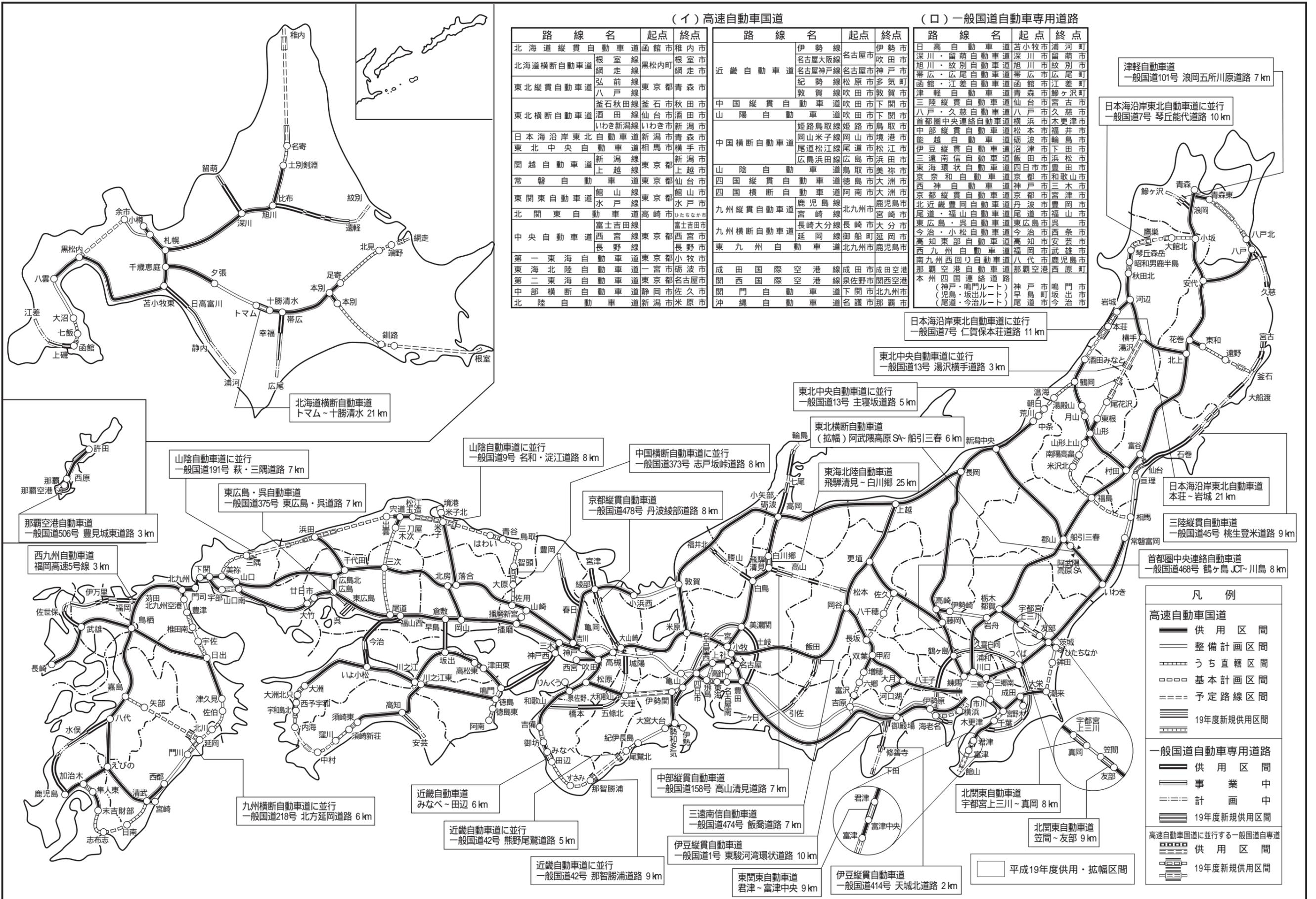
(イ) 高速自動車国道

(ロ) 一般国道自動車専用道路

路線名	起点	終点
北海道縦貫自動車道	函館市	稚内市
北海道横断自動車道	根室線 網走線	根室市 網走市
東北縦貫自動車道	弘前線	東京都 青森市
東北横断自動車道	釜石秋田線 酒田線	釜石市 秋田市 仙台市 酒田市
日本海沿岸東北自動車道	いわき新潟線	いわき市 新潟市
東北中央自動車道	相馬市	横手市
関越自動車道	新潟線 上越線	東京都 上越市
常磐自動車道	東京都	仙台市
東関東自動車道	館山線 水戸線	東京都 館山市 水戸市
北関東自動車道	高崎市	長野市
中央自動車道	富士吉田線 西宮線	東京都 西宮市 長野市
第一東海自動車道	東京都	小牧市
東海北陸自動車道	一宮市	砺波市
第二東海自動車道	東京都	名古屋市
中部横断自動車道	静岡市	佐久市
北陸自動車道	新潟市	米原市

路線名	起点	終点
伊勢線	名古屋市	伊勢市
名古屋大阪線	名古屋市	吹田市
近畿自動車道	名古屋神戸線 名古屋神戸線 紀勢線	名古屋市 神戸市 多気町
中国縦貫自動車道	吹田市	下関市
山陽自動車道	吹田市	下関市
中国横断自動車道	姫路鳥取線 岡山米子線 尾道松江線 広島浜田線	姫路市 鳥取市 尾道市 松江市 広島市 浜田市
山陰自動車道	鳥取市	美祿市
四国縦貫自動車道	徳島市	大洲市
四国横断自動車道	阿南市	大洲市
九州縦貫自動車道	鹿児島線 宮崎線	北九州市 鹿児島市 宮崎市
九州横断自動車道	長崎大分線 延岡線	長崎市 大分市 延岡市
東九州自動車道	北九州市	鹿児島市
成田国際空港線	成田市	成田空港
関西国際空港線	泉佐野市	関西空港
関門自動車道	下関市	北九州市
沖縄自動車道	名護市	那覇市

路線名	起点	終点
日高自動車道	苫小牧市	浦河町
深川・留萌自動車道	深川市	留萌市
旭川・紋別自動車道	旭川市	紋別市
帯広・広尾自動車道	帯広市	広尾町
函館・江差自動車道	函館市	江差町
津軽自動車道	青森市	つがる市
三陸縦貫自動車道	仙台市	宮古市
八戸・久慈自動車道	八戸市	久慈市
首都圏中央連絡自動車道	横浜市	木更津市
中部縦貫自動車道	松本市	福井市
能越自動車道	砺波市	輪島市
伊豆縦貫自動車道	沼津市	下田市
三遠南信自動車道	飯田市	浜松市
東海環状自動車道	四日市市	豊田市
京奈和自動車道	京都市	和歌山市
西神自動車道	神戸市	三木市
京都縦貫自動車道	京都市	宮津市
北近畿豊岡自動車道	丹波市	豊岡市
尾道・福山自動車道	尾道市	福山市
東広島・呉自動車道	東広島市	呉市
今治・小松自動車道	今治市	西条市
高知東部自動車道	高知市	安芸市
西九州自動車道	福岡市	武雄市
南九州西回り自動車道	八代市	鹿児島市
那覇空港自動車道	那覇空港	西原町
本州四国連絡道路	神戸市 (神戸・鳴門ルート) (児島・坂出ルート) (尾道・今治ルート)	神戸市 鳴門市 早稲町 尾道市 今治市



注) 事業中には着工準備を含む
一般国道のバイパス等を活用する区間

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	2 1
日本海沿岸東北自動車道	本荘～岩城	2 1
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	2 5
近畿自動車道	みなべ～田辺	6
小 計		9 9
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 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	1 0
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 飯橋道路	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		7 1
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	1 1
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	1 0
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		7 2
新規供用合計		2 4 2

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	9,083	(65%)	9,325	(67%)
高速自動車国道	11,520	636	(70%)	708	(71%)
一般国道自動車専用道路 (本州四国連絡道路を含む)	2,480	7,422	(64%)	7,521	(65%)
		1,025	(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 する一般国道自専道	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18年4月現在)

	候補路線	計 画 路 線				
	路線数	路線数	路線指定 延長	調査区間 延長	整備区間 延長	うち 供用中
地域高規格道路	110路線	186路線	約 6,950km	約 1,184km	3,100km	1,683km

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。

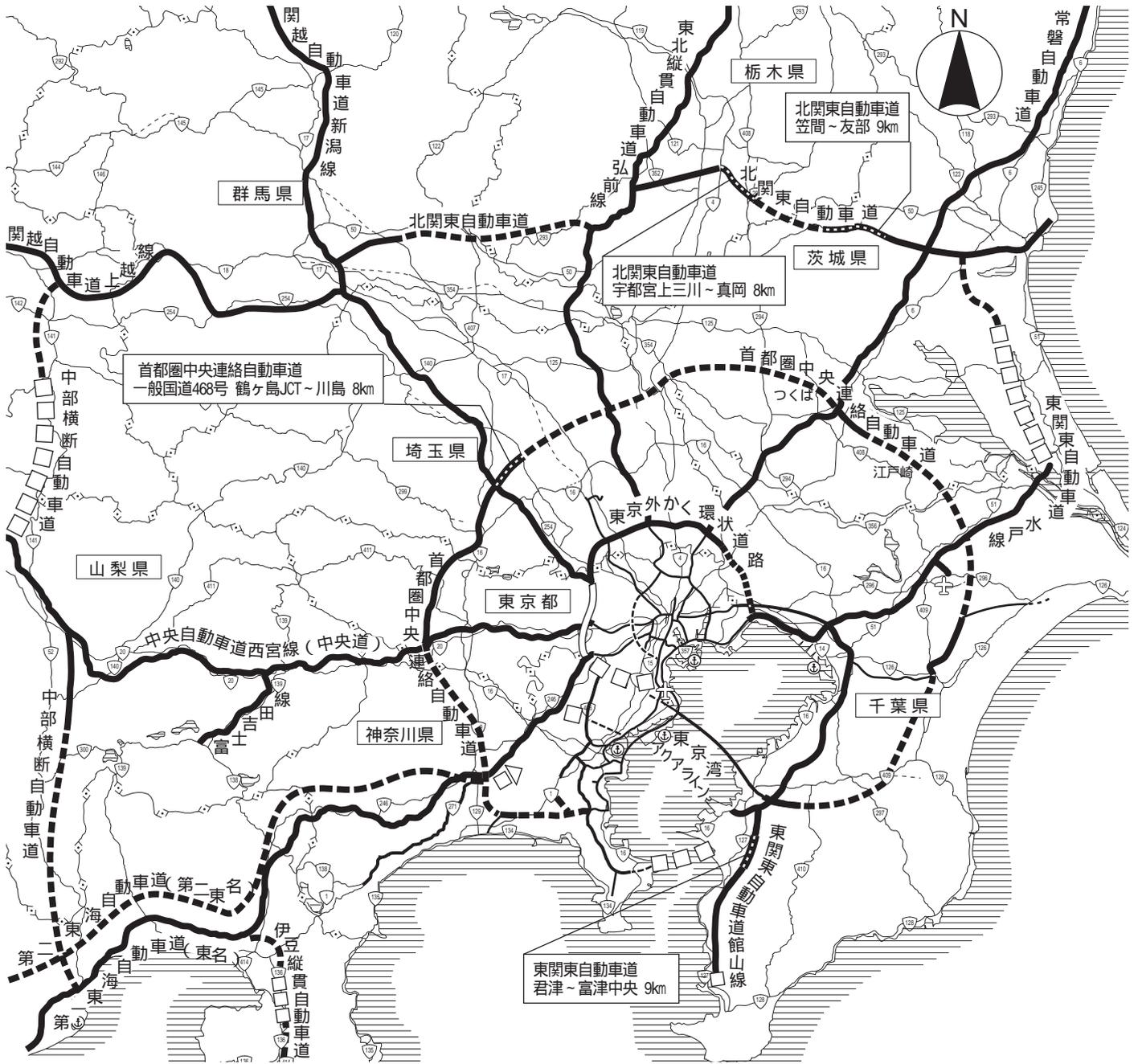
3. 調査区間：計画路線のうち、ルート選定、整備手法、都市計画、環境影響評価等の調査を進める区間。

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。

9 大都市圏幹線道路図

(1) 東京圏幹線道路図

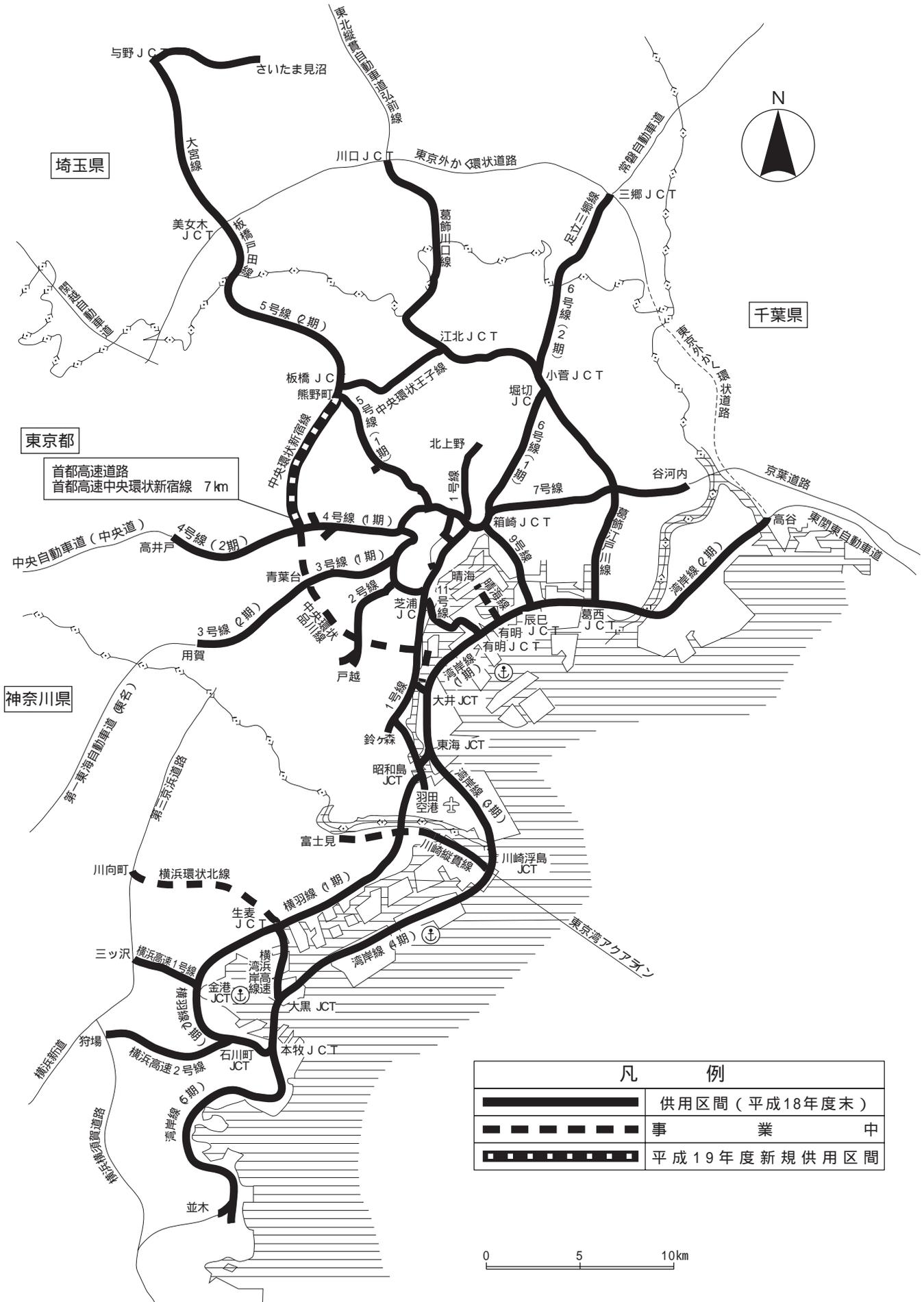


0 20 40km

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

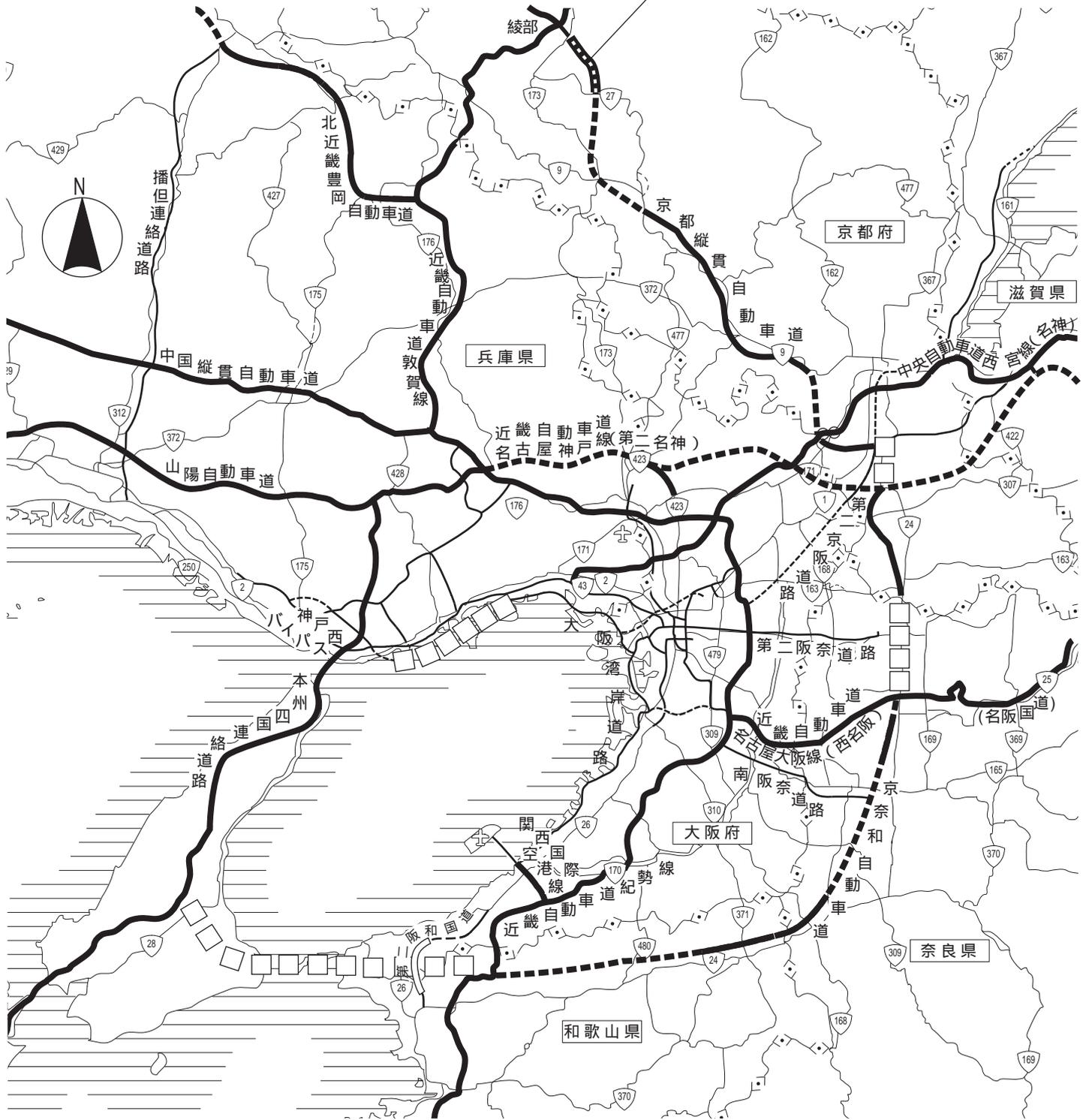
注：高規格幹線道路、新交通軸調査箇所、および都市圏の地域高規格道路のうち構想段階PI、環境影響評価、都市計画の手続きに着手済みの事業を图示

(2) 首都高速道路図



(3) 大阪圏幹線道路図

京都縦貫自動車道
一般国道478号 丹波綾部道路 8km

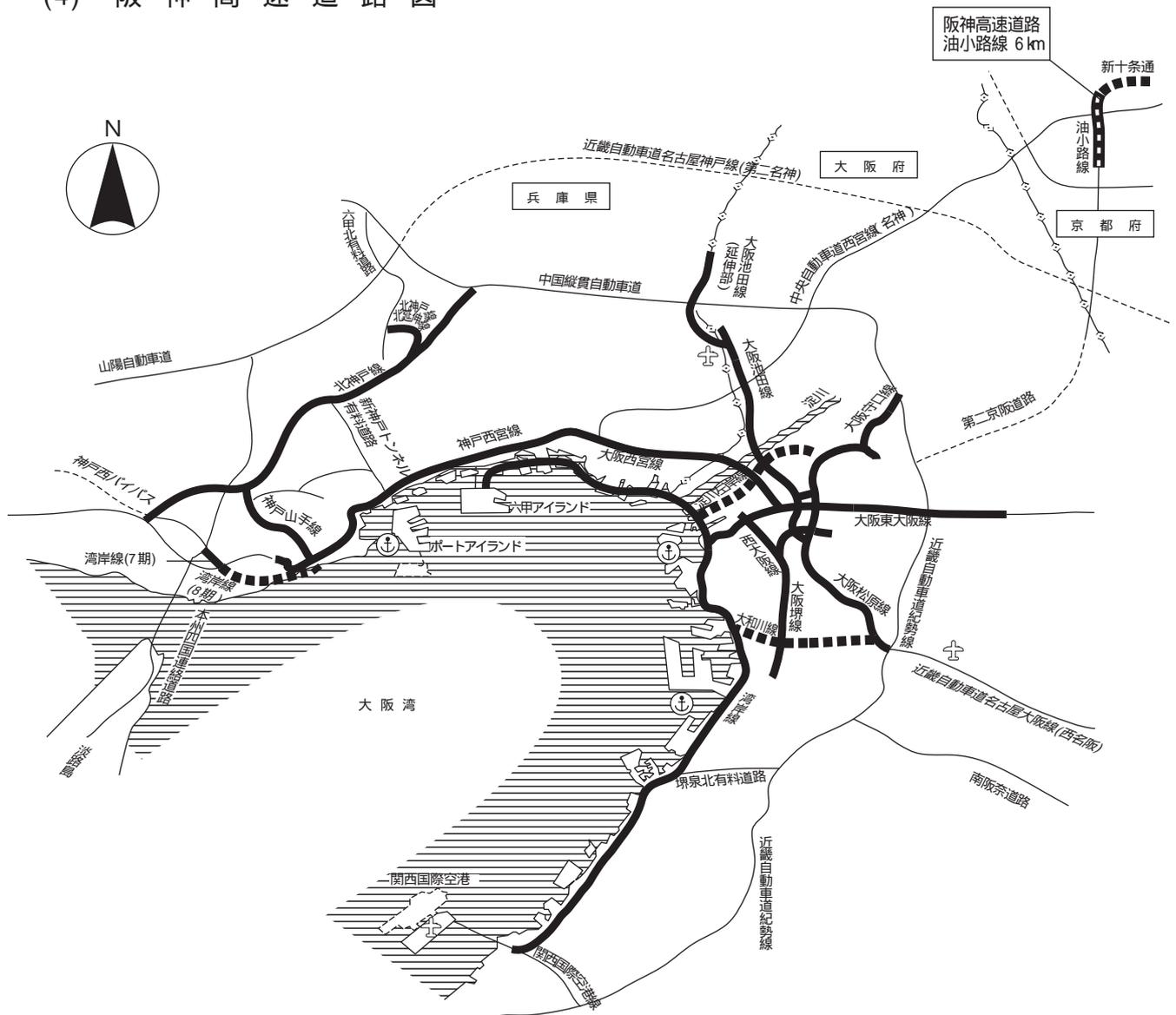


0 10 20km

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：高規格幹線道路、新交通調査箇所、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

(4) 阪神高速道路図



阪神高速道路
油小路線 6km

新十条通

油小路線

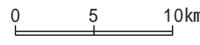
京都府

大阪府

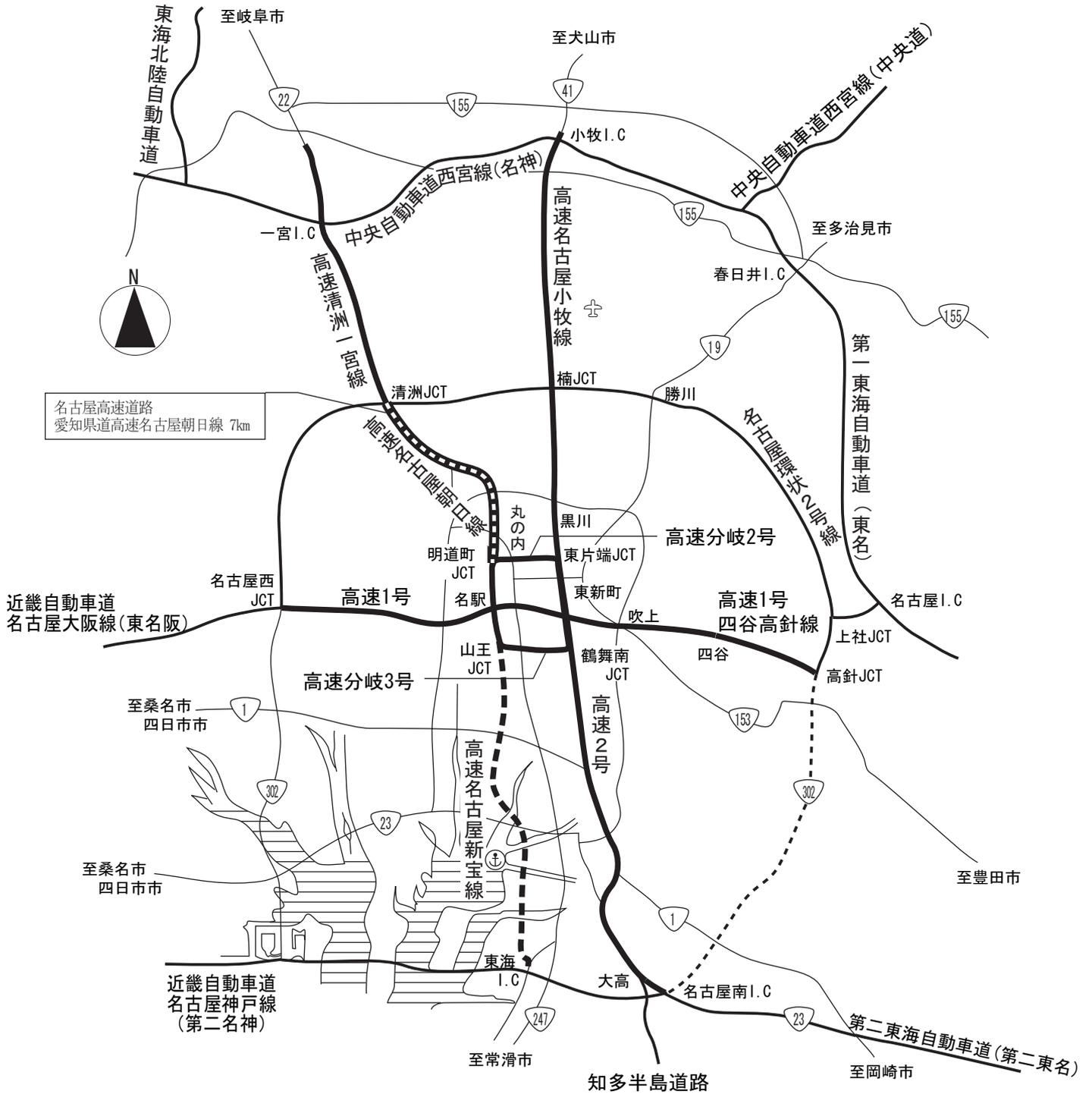
兵庫県



凡 例	
	供 用 区 間 (平成18年度末)
	事 業 中
	平成19年度新規供用区間

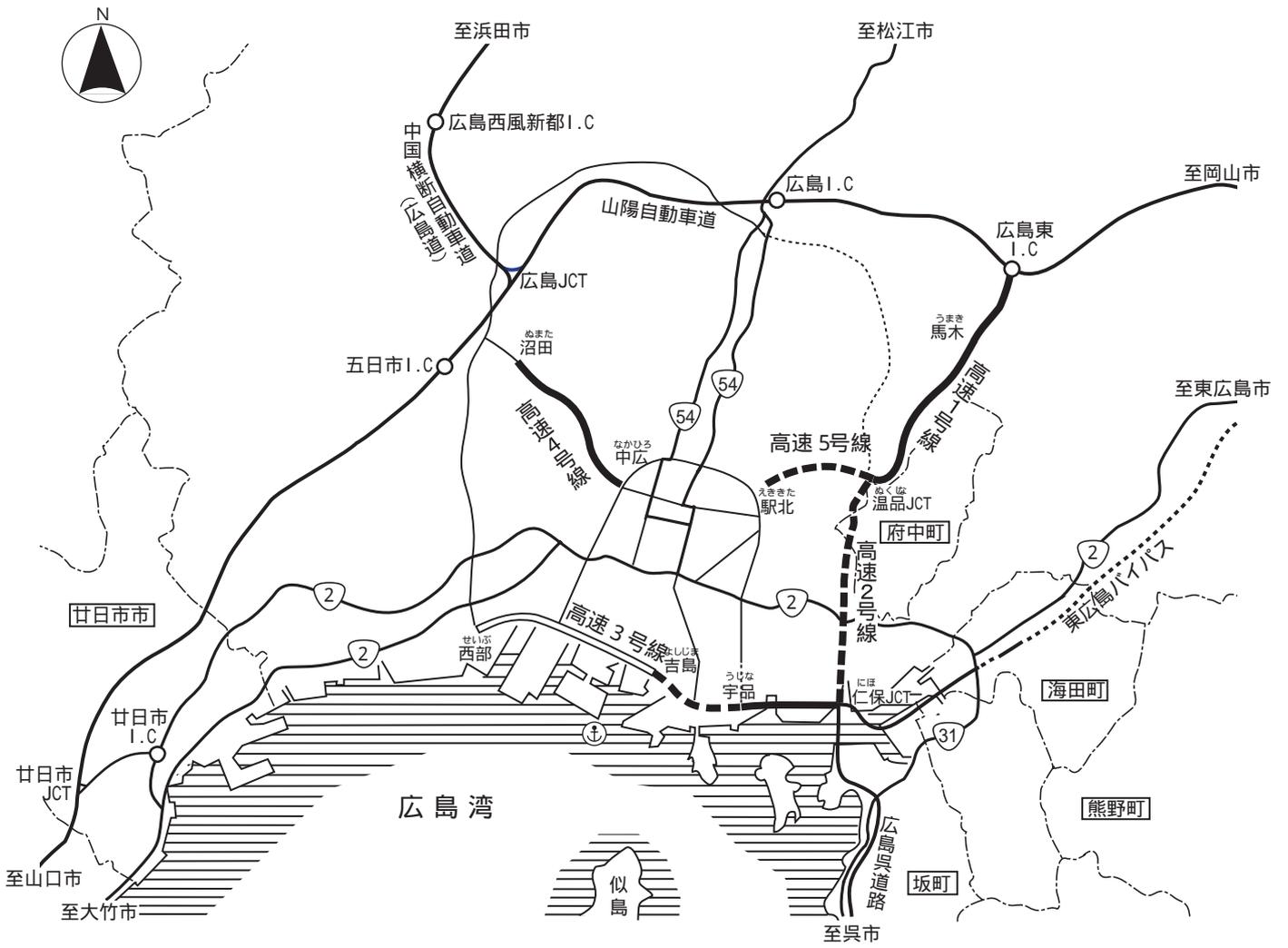


(6) 名古屋高速道路図



凡 例	
	供用区間(平成18年度末)
	事 業 中
	平成19年度新規供用区間

(3) 広島高速道路図



0 5km

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)