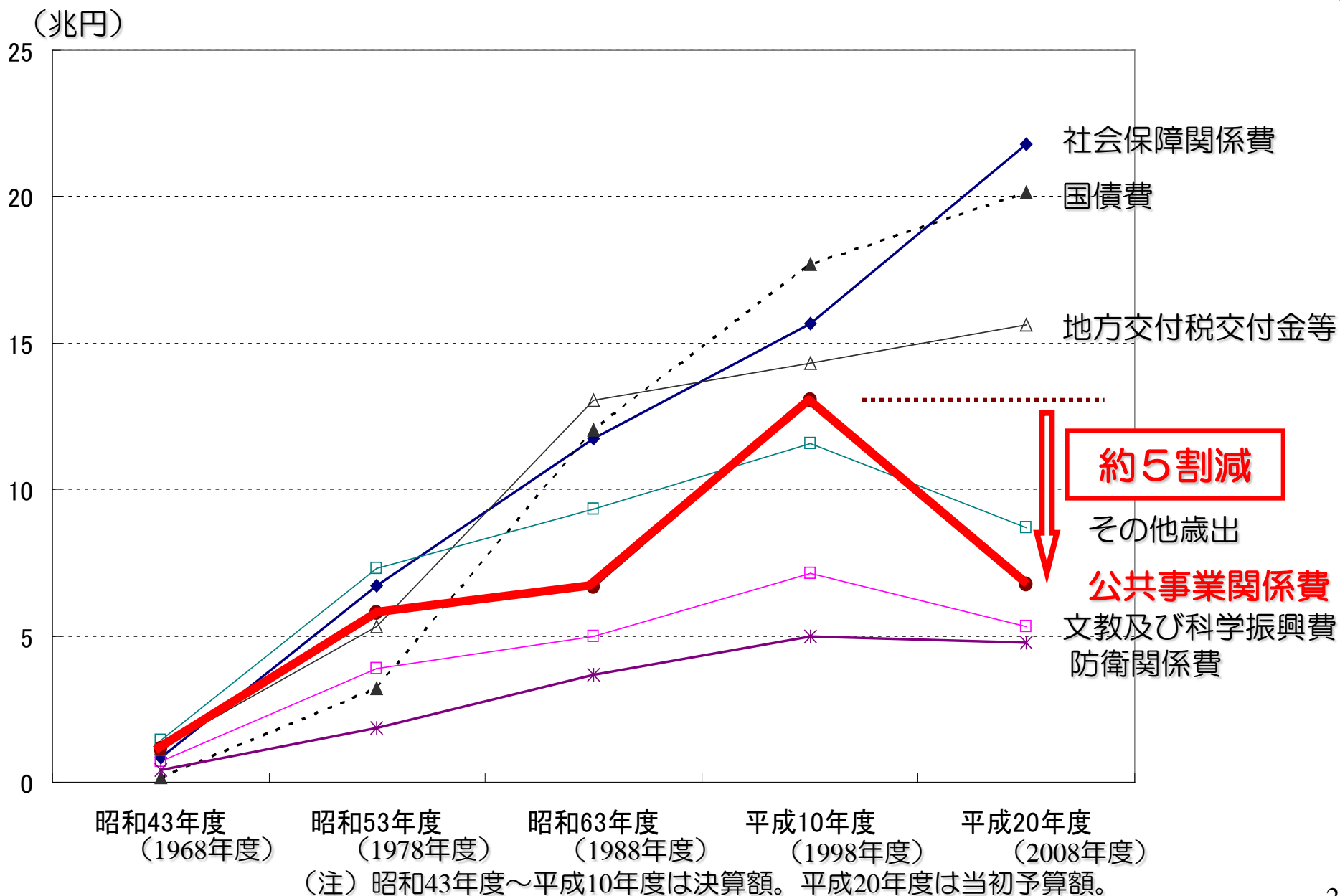


平成21年度道路関係予算案及び

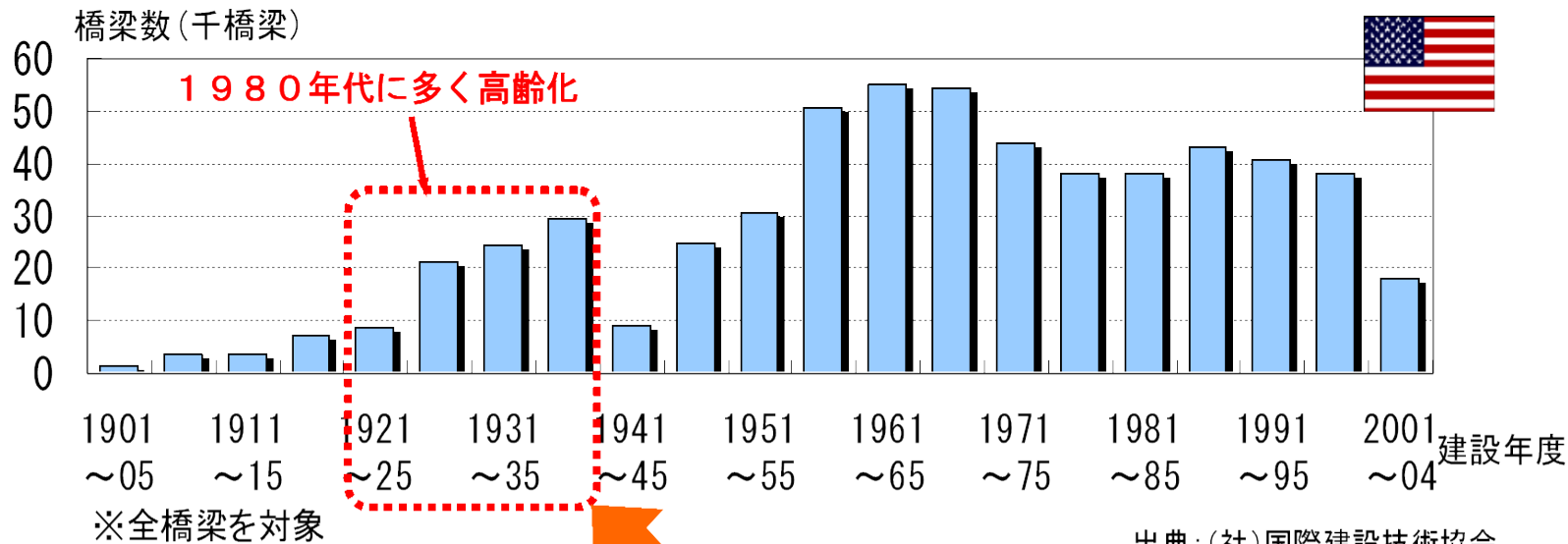
道路行政における最新の話題

# 一般会計主要経費別の推移

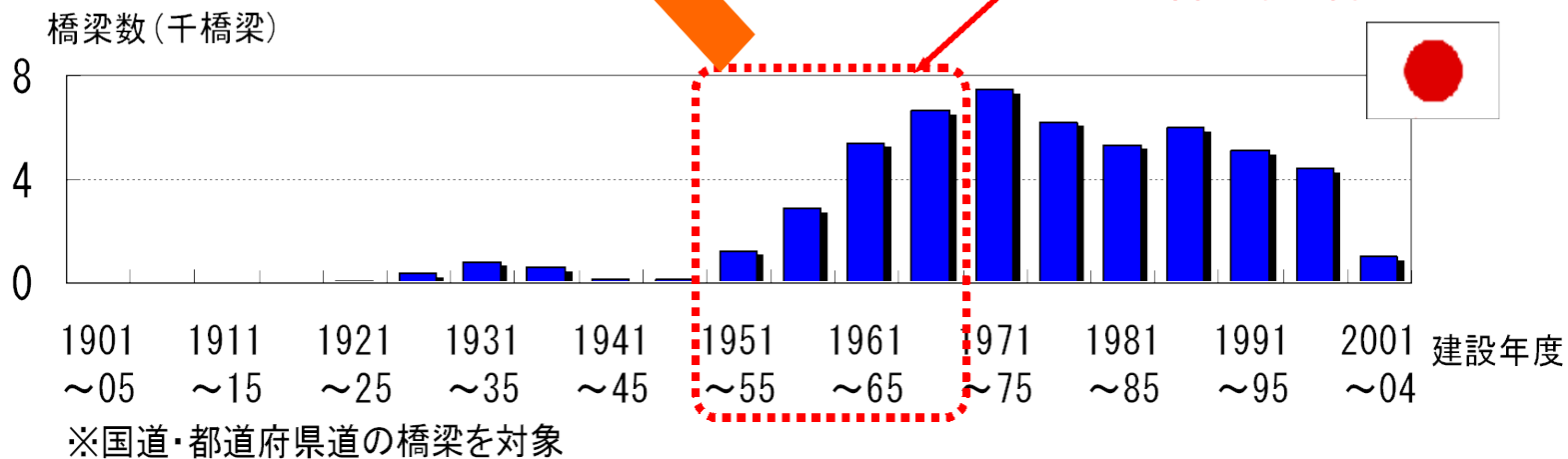


# 日本より30年早く高齢化が進んだ米国の橋梁

【米国の橋梁の建設年】

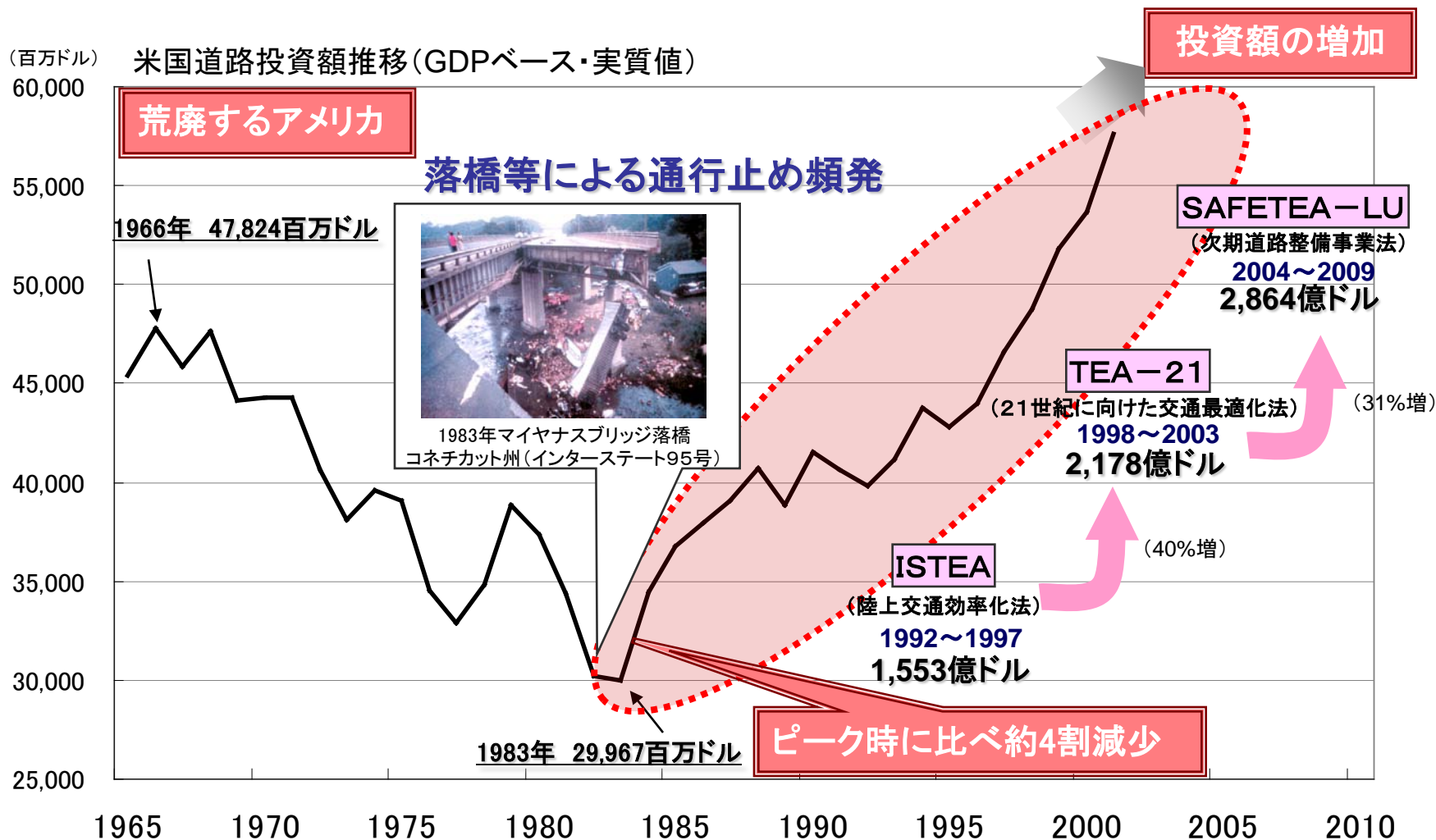


【日本の橋梁の建設年】



# 米国の道路投資額推移

- アメリカは70～80年代で落橋等による通行止めが頻発（「荒廃するアメリカ」）。その教訓から、安全対策に投資し、橋の危険率も約4割低減（1983→2004年）。
- 近年では、強いアメリカの実現のため戦略的に道路整備の投資を拡大。



# オバマ政権の経済対策(1)

## ■ 景気対策法について(H21年2月17日成立)

正式名: 米国経済再生・再投資法

(American Recovery and Reinvestment Act)

規模: 7,872億ドル(約72兆円)

(歳出増4,989億ドル(約6割)、減税2,883億ドル(約4割))

期間: 2010年9月末までに全体の74%、5,843億ドル(約53兆円)を支出する見込み

## ■ 景気対策法の概要

### ○クリーンで効率的なエネルギー

- ・新しい電力供給網、先端的な電池技術、エネルギー効率化対策等 等

### ○科学技術による経済の転換

- ・国立科学財団、アメリカ航空宇宙局(NASA)等における科学研究費 等

### ○道路、橋梁、公共交通及び水路の近代化

- ・道路・橋梁の近代化、公共交通及び高速鉄道への投資、環境回復 等

### ○21世紀のための教育

- ・教育のレイオフ、その他主要サービスの削減を防ぐための州基金 等

### ○賃金と雇用創出のための減税

- ・個人向け、企業向け減税 等

### ○医療費の低減

- ・医療システムの近代化、被保険者への医療措置への拠出 等

### ○景気後退による経済弱者支援

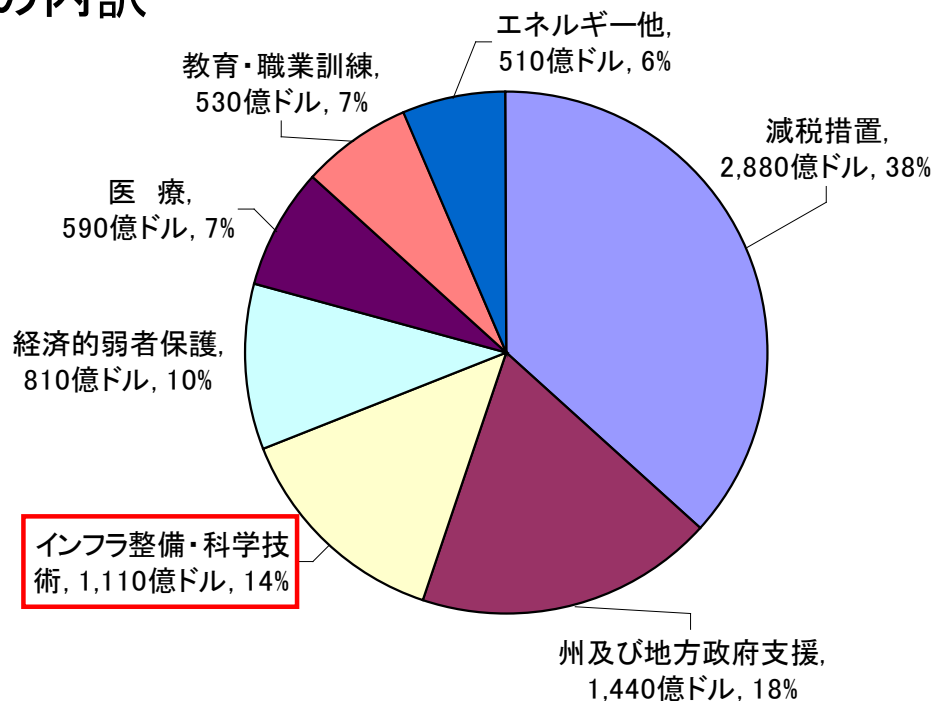
- ・職業訓練への拠出、ホームレスへの支援、公営住宅基金 等

### ○警察・消防等の行政サービスの確保

- ・緊急活動に必要な施設整備費用支援 等

# オバマ政権の経済対策(2)

## ■ 景気対策法の内訳



**インフラ整備・科学技術部門の合計は1,110億ドル (約10兆円)**

## ■ 道路・交通分野の投資【481億ドル(約4.4兆円)】

○高速道路・橋梁建設	275億ドル(約25,000億円)
○交通インフラ	15億ドル(約1,400億円)
○公共交通(バス・LRT)等	84億ドル(約7,700億円)
○高速鉄道等	93億ドル(約8,500億円)
○空港・港湾・海岸警備等	14億ドル(約1,300億円)

# オバマ政権の経済対策(3)

## ■ 議会施政方針演説(H21年2月24日)

・Over the next two years, this plan will save or create 3.5 million jobs. More than 90 percent of these jobs will be in the private sector -- jobs rebuilding our roads and bridges; constructing wind turbines and solar panels; laying broadband and expanding mass transit.

・この法案により、今後2年間で約350万人の雇用が維持・創出される。その90%以上は、**道路や橋梁の建設**、風力発電や太陽パネル、ブロードバンドや公共交通といった民間部門で生じる。

・The only way to fully restore America's economic strength is to make the long-term investments that will lead to new jobs, new industries, and a renewed ability to compete with the rest of the world.

・景気回復策と金融安定化策は、短期的な経済回復のための緊急措置だ。だが米国の**経済力を完全に復活させるただ一つの方法は、長期的投資によって雇用や産業、そして競争力を回復することだ。**

本年5月の閣議決定「道路特定財源等に関する基本方針」等に基づき、以下の措置を講ずることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。

## 1. 道路関連支出の無駄の排除

道路事業・道路関係業務の執行に対する様々な指摘を踏まえ、平成21年度予算において、徹底したコスト縮減、ムダの排除に取り組む。

## 2. 道路特定財源制度の廃止

平成21年度予算において道路特定財源制度を廃止することとし、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第3条の規定を削除するとともに、地方税法などの所要の改正を行う。

また、特定財源制度を前提とし、社会資本整備事業特別会計に直入されている地方道路整備臨時交付金を廃止する。

## 3. 新たな中期計画

道路特定財源制度の廃止に際し、新たな中期計画は、道路のみ事業費を閣議決定している仕組みを改め、他の公共事業の計画と同様とする。事業費ありきの計画を改め、計画内容を「事業費」から「達成される成果」（アウトカム目標）へと転換し、今後の選択と集中の基本的な方向性を示すものとする。また、他の社会資本整備との連携を図り、社会資本整備重点計画と一体化することとする。

今後の道路整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法を用いて厳格な評価を行うことを明確にする。

## 4. 地域の基盤整備

地方からの要望を踏まえ、地方の道路整備や財政の状況に配慮し、地方道路整備臨時交付金に代わるものとして、道路を中心に関連する他のインフラ整備や関連するソフト事業も含め、地方の実情応じて使用できる1兆円程度の「地域活力基盤創造交付金（仮称）」を平成21年度予算において創設する。その際、これまで道路特定財源が充てられていた道路整備費等の見直しにより財源を捻出する。

また、地方道路整備臨時貸付金制度については、引き続き維持する。



## 5. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

昨年12月の政府・与党合意「道路特定財源の見直しについて」に基づき、総額2.5兆円の債務承継を本年度末までに行い、地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点からの高速道路料金の引下げ等を着実に実施する。

なお、都市高速については、「生活対策」（平成20年10月30日新たな経済対策に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議決定）における重点的な引下げの後に、上限料金を抑えつつ、対距離料金制度を検討する。

## 6. 一般財源化に伴う関係税制の税率のあり方

道路特定財源の一般財源化に伴う関係税制の暫定税率分も含めた税率のあり方については、今後の税制抜本改革時に検討することとし、それまでの間、地球温暖化問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、現行の税率水準を原則維持する。ただし、納税者の理解、景気及び環境対策という観点から、自動車関係諸税の負担を時限的に軽減する。

## 7. 平成20年度予算における措置

平成20年度予算において揮発油税収の減額補正が行われる場合には、これに伴い地方道路整備臨時交付金の減額補正も必要となるが、地方の道路整備や財政の状況に配慮し、この交付金の減額を行わないこととし、当初予算額どおり交付金を執行できるよう、法的措置を講ずることとする。

（附記）

地方交付金は予算編成過程で増額。

# 道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律案

予算関連法案・日切れ扱い法案

道路整備費の財源の特例措置に関し、毎年度、揮発油税等の収入額の予算額等に相当する金額を原則として道路整備費に充当する措置を平成21年度から廃止する等の措置を講ずる。

## 1. 道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律の一部改正

【現行】

平成20年度以降10年間 ①～④の措置

①揮発油税等の税収の道路整備への充当  
・毎年度、揮発油税等の税収を道路整備費に充当

②10年間の道路整備事業の量

③国庫補助負担率のかさ上げ  
※ 高規格幹線道路 (2/3→7/10)  
※ 地域高規格道路 (5/10→5.5/10)

④地方道路整備臨時交付金  
・揮発油税収の1/4を限度  
・道路整備勘定に直入

⑤地方道路整備臨時貸付金  
・国直轄事業の地方負担金、補助事業の地方負担分等に対する無利子貸付制度

⑥高速道路の有効活用・機能強化  
・料金の引下げ等を行う高速道路利便増進事業の実施

【改正案】

削除

維持

①国庫補助負担率のかさ上げ  
※ 高規格幹線道路 (2/3→7/10)  
※ 地域高規格道路 (5/10→5.5/10)

削除

維持

②地方道路整備臨時貸付金  
・国直轄事業の地方負担金、補助事業の地方負担分等に対する無利子貸付制度

維持

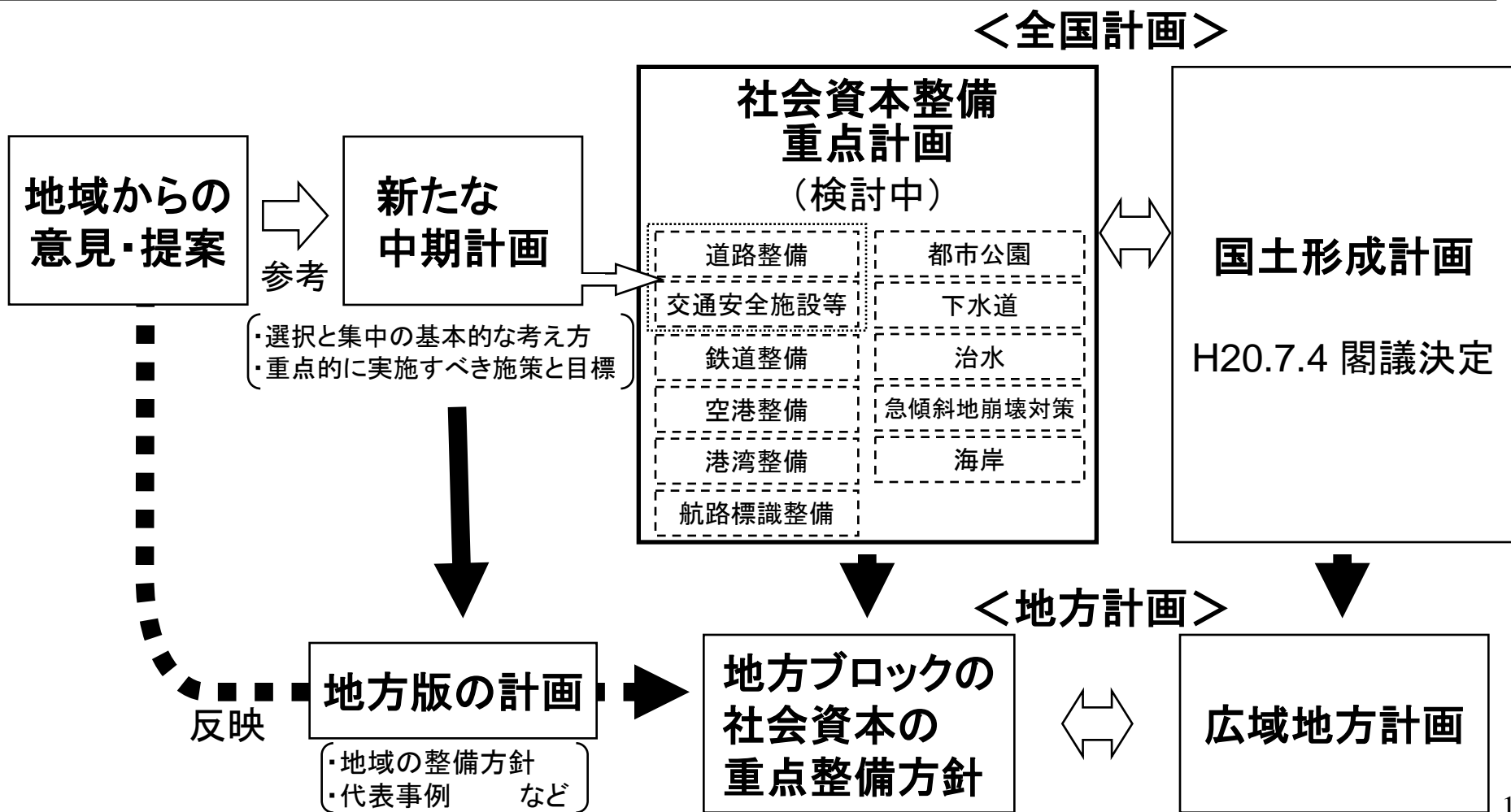
③高速道路の有効活用・機能強化  
・料金の引下げ等を行う高速道路利便増進事業の実施

## 2. その他

・揮発油税収の道路整備勘定への直入を廃止する等所要の規定を整備

# 新たな中期計画の位置づけ

- 他の社会資本整備との連携を図り、社会資本全体の中での位置づけを明らかにするため、社会資本整備重点計画と一体化する。
- 今回、地域から頂いた意見・提案は「地方計画」にも反映。
- 新たな中期計画では、「選択と集中の基本的な方向性」などを示し、地方版の計画では「地域の整備方針」や「代表事例」などを示す。



# 新たな中期計画の位置づけ<参考 計画において取り組む主な施策>

活力

暮らし・環境

安全

- 基幹ネットワークの整備
- 生活幹線道路ネットワークの形成
- 慢性的な渋滞への対策
  - 渋滞対策
  - 開かずの踏切等を除却する対策

---

- 生活環境の向上
  - バリアフリー化
  - 無電柱化
- 道路環境対策
- 地球温暖化対策

---

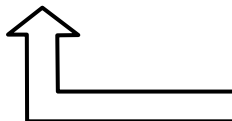
- 交通安全の向上
  - 交通事故対策
  - 通学路の歩道整備
- 防災・減災対策
  - 耐震対策
  - 防災・防雪対策
  - 安心な市街地形成

---

- 安全・安心で計画的な道路管理
  - 橋梁等の修繕・更新
  - 維持管理

---

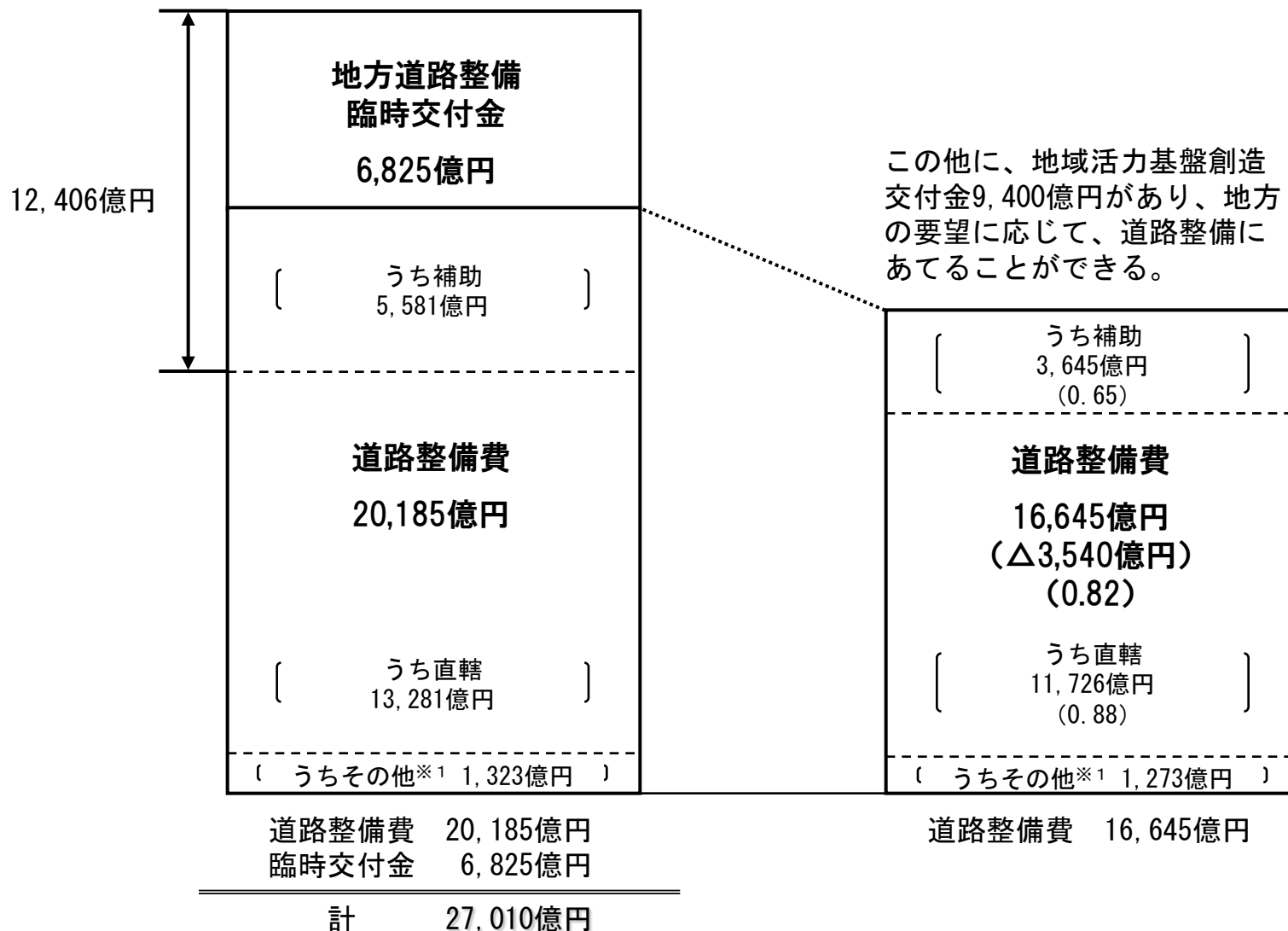
- 既存ストックの効率的活用



# 道路整備予算

＜平成20年度＞

＜平成21年度（政府案）＞



※1 首都高速、阪神高速及び本四道路のための出資金など

※2 この他に、高速道路料金引下げ等（国費2,045億円）、地方道路整備臨時貸付金（国費1,000億円）に係る経費がある

# 地域活力基盤創造交付金

## 1. 予算額

道路特定財源の一般財源化に際し、地方からの要望も踏まえ、特定財源制度を前提とした地方道路整備臨時交付金に代わるものとして、地域の活力ある基盤の創造に資するよう、道路を中心に関連する他のインフラ整備やソフト事業も対象とした新たな交付金制度を創設。

## 2. 予算額

9400億円を一般会計に計上

## 3. 交付対象

都道府県・市町村（現行の臨交金と同様の扱い）

## 4. 対象事業

### ① 道路

### ② 地方からの自由な提案に基づき、①と関連して行われる事業

#### a 他のインフラ整備

#### b ソフト事業

※ 経常的な経費や赤字補填などには使用しない

## 5. 交付率

現行の臨交金相当の扱いとすることを基本に、原則55%。

（なお、財政力に応じた最大70%の嵩上げは存続）

# 道路構造令の概要

## <道路構造令の趣旨>

- ・ネットワーク性、不特定多数の利用
- ・車両の規格等との調整
- ・土地収用等の範囲・根拠の明確化

規範性

- ・求められる多様な機能
- ・多様な自然的・外部的条件
- ・その他の地域の状況・ニーズ

柔軟性

- ① 安全性、円滑性の確保等の観点から最小限保持すべき基準
- ② 多くの特例措置などの柔軟規定が盛り込まれ、幅広い運用が可能
- ③ 道路管理者自らの裁量と責任に基づいた自立的運用が前提

## <道路構造令の規定>

### 【道路の外形的骨格】

#### 道路の区分

(地域特性 / 道路の種類 / 計画交通量)

<設計速度>

#### 設置／幅員

- ・車線
- ・中央帯
- ・路肩
- ・歩道 等

#### 線形

- ・曲線半径
- ・縦断勾配
- ・視距 等

### <各種特例措置>

#### ①各規定における特例措置

やむを得ない場合の特例値、規定の適用除外等

#### ②包括的な特例措置

一定の要件を満たす小区間の応急措置としての改築の場合、包括的に多くの条文が適用除外

### 【工作物・構造物】

○舗装

○排水施設

○交通安全施設

○自動車駐車場

○トンネル

○橋・高架の道路

○防護施設

等

- ・定量的な規定は線形や幅員に関するものに概ね限定  
(○m以上、○m標準等、運用幅を持った規定)

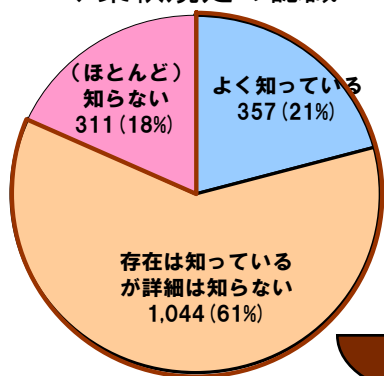
- ・2段構えの柔軟規定

- ・性能規定や設置要件に関する定性的な規定

# 道路構造令の運用実態（アンケート結果概要）

## ①柔軟規定の認識・適用状況

### ◆柔軟規定の認識

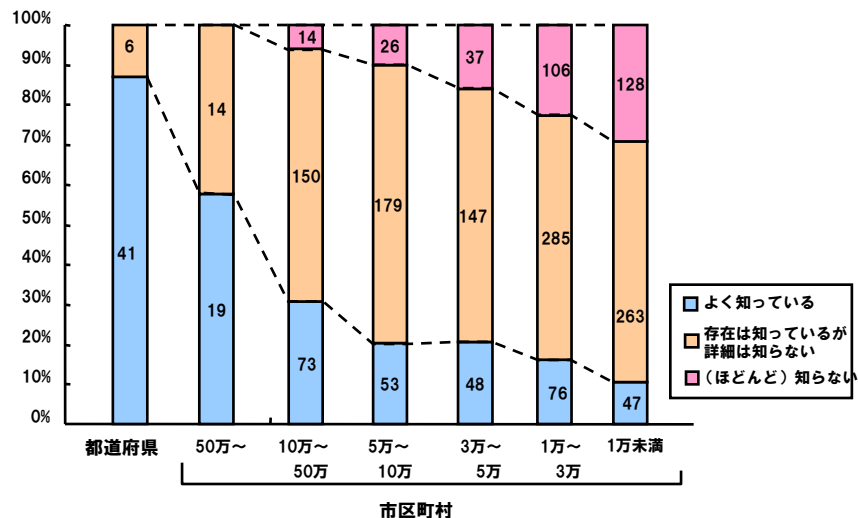


### ◆柔軟規定の適用状況



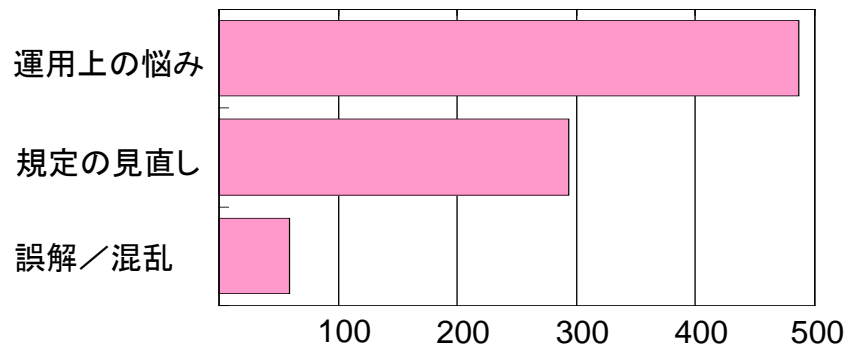
- ⇒
- 柔軟規定への認識は低い
  - 柔軟規定を認識していても、**多くが適用していない**

## ②都道府県／市区町村(人口規模)別の比較



- ⇒ 人口規模の**小さな地方自治体**ほど、**認知度が低い**

## ③支障事例・見直しニーズ



### (1)運用上の悩み

- ①規定の解釈や判断の困難さ  
⇒柔軟規定の適用条件等
- ②事例集・判断基準の明確化へのニーズ
- ③その他設計上の悩み等

### (2)規定の見直しに関する意見

- ①線形に関する規定(小規模な道路の現道改築)
- ②幅員に関する規定(歩道・自歩道)
- ③その他道路の区分に関する規定等

### (3)誤解/混乱が窺える意見

- ・不正確な理解、制度の性格への誤解等

### ※アンケート調査について

- ・対象: 全ての都道府県、市区町村(自治体数: 1857)
- ・調査項目: 柔軟規定への認識と活用状況(選択式問)  
支障事例・見直しニーズ(記述式問)
- ・①、②については1712自治体より、③については511自治体より回答



# 改善策の方向性

(「柔軟性のある道路構造令のあり方検討委員会 提言」より)

## <アンケート結果>

(1) 趣旨が認識されていない

(2) 柔軟規定が十分に活用  
されていない

(3) 見直しニーズのある規定

## <改善策の方向性>

### 1. 運用面での取組

### 2. 規定面での取組

#### (1) 趣旨の周知

##### 【趣旨】

- ・最小限保持すべき基準
- ・多くの柔軟規定
- ・自立的運用が前提

#### (2) 柔軟規定の活用促進

##### 【事例の共有】

- ・柔軟規定の活用・工夫事例
- ・ローカル・ルール策定事例

##### 【技術的サポート】

- ・研修の活用、相談への対応

#### (3) 見直しを含めた検討

- ・小規模道路の線形
- ・歩道等の幅員
- ・その他道路の区分等

# 「生活対策」における高速道路料金引下げ

物流の効率化

(1) 地方部で、平日全時間帯を3割引に

※昼間は、小口短距離輸送の支援 ※夜間は、長距離輸送の支援

地域の活性化

(2) 地方部で、乗用車は、土日祝日、終日5割引で上限料金1,000円

※本四高速走行分:1,000円上限 ※アクアライン走行分:1,000円上限

(3) 大都市圏で、乗用車は、土日祝日、

1. 首都高速、阪神高速は終日500円

※首都高は日曜祝日

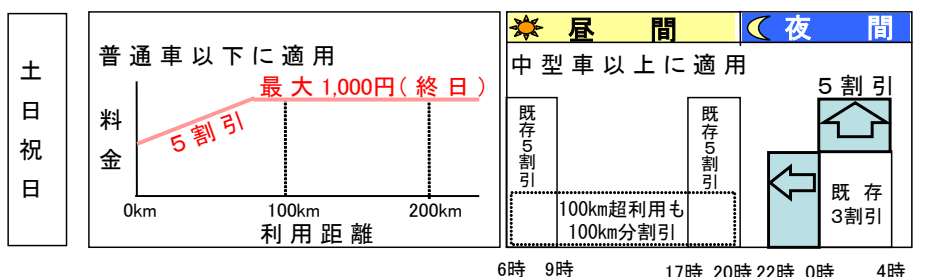
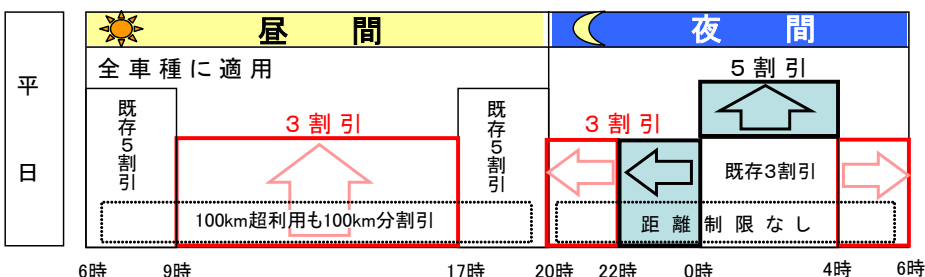
2. 大都市近郊区間は昼間3割引

注) ETC車限定

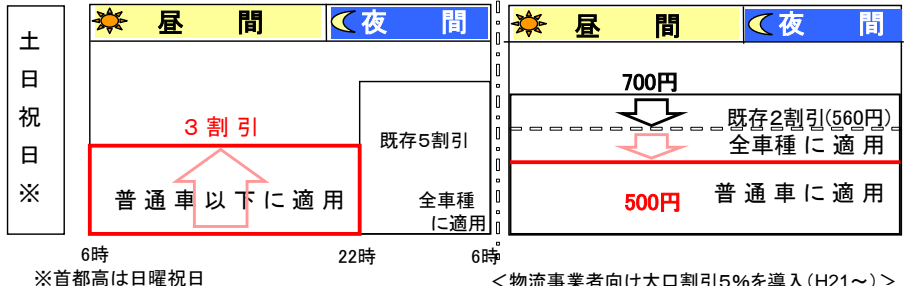
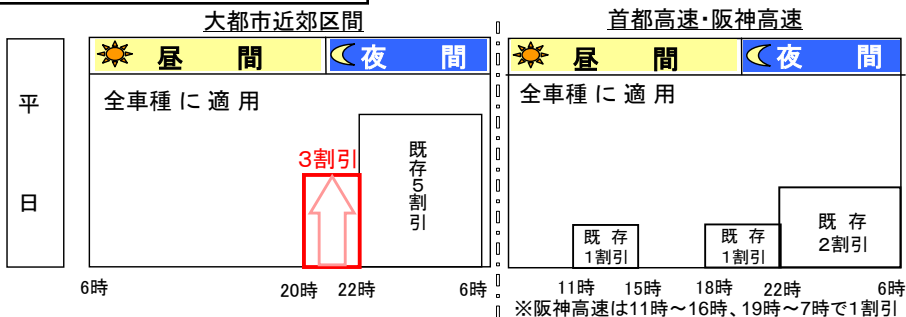
生活対策で導入予定

緊急総合対策で拡充済

## 地方部の高速道路



## 大都市圏の高速道路



<物流事業者向け大口割引5%を導入(H21~)>