

最近の話題について

道路特定財源の一般財源化に関する動き

小泉総理大臣指示(平成17年11月4日)

- ・道路特定財源の見直しについて、一般財源化、税率は引き下げない、これを前提として、基本方針を取りまとめてもらいたい。

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)

- ・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ことや、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、具体案を得ることなど

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(平成18年6月2日公布)

- ・第164回国会において、道路特定財源の見直しに関する基本方針の内容を法文化した行政改革推進法が成立

道路特定財源の見直しに関する具体策(平成18年12月8日閣議決定)

- ・一般財源化を前提とした国の道路特定財源について現在の仕組みを改めることなどの内容

道路特定財源の見直しについて(平成19年12月7日政府・与党)

- ・道路特定財源の見直し、税率水準の維持などの内容

道路特定財源に関する基本方針(平成20年5月13日閣議決定)

- ・道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し21年度から一般財源化することなどの内容

道路特定財源の一般財源化等について(平成20年12月8日政府・与党)

- ・道路特定財源制度の廃止、一般財源化に伴う関係税制の税率のあり方などの内容

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(平成21年4月30日公布)

- ・第171回国会において、揮発油税等の歳入を道路整備に使うという義務づけをやめるなどの内容の法案が成立

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

平成21年4月22日成立

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

平成21年度道路関係予算の概要

(単位:億円)

事 項	H20 予算	H21 予算		
	(A)	(B)	差額 (B-A)	伸率 (B/A)
直 轄 事 業	13,281	11,726	▲1,555	0.88 (▲12%)
補 助 事 業	5,581	3,645	▲1,936	0.65 (▲35%)
有料道路事業等	1,323	1,273	▲50	0.96 (▲4%)
計	20,185	16,645	▲3,540	0.82 (▲18%)

※貸付金償還金等(821億円)を含まない。

※この他に、H21には地域活力基盤創造交付金9,400億円があり、地方の要望に応じて、道路整備にあてることができる。(H20は地方道路整備臨時交付金6,825億円がある。)

地域活力基盤創造交付金について

■ 目的

地方公共団体が行う道路を中心とした社会資本の整備その他の取組を支援することにより、地域の活力の基盤を創造することを目的

■ 交付対象

都道府県・市区町村

■ 対象事業

○ 地方道路整備事業

地域活力基盤創造計画の目標を達成するため、地方公共団体が実施する道路の改築若しくは修繕に関する事業、除雪に係る事業又は降灰の除去事業

○ 関連事業

① 関連社会資本整備事業

地域活力基盤創造計画の目標を達成するため、地方道路整備事業と一体的に実施することが必要な社会資本整備事業

② 効果促進事業

地域活力基盤創造計画の目標を達成するため、地方道路整備事業と一体となってその効果を一層高めるために必要な事業又は事務

※地域の活力基盤の創造をするという趣旨に鑑み、経常的な経費やそもそも事業とは言い難い赤字補填等は対象外

地域活力基盤創造交付金について

効果促進事業のメニュー例①

〈目標〉 ～活力ある地域・経済社会の形成～

(例) ・交通ネットワークの充実による地域の産業競争力の強化
・街並みの魅力や交通の快適性の向上による観光振興

・地域内外の交流・連携基盤の整備による地域の自立・活性化

○無電柱化(軒下配線・裏配線等)



○コミュニティバス、LRT、モノレール車両の購入



○バス停や電停の上屋、待合所の整備



○沿道の公共施設等の修景



○アーケード・モールの設置・撤去



○離島航路の船舶の建造・改良
(省エネ化、バリアフリー化)



○観光案内情報板の整備



○道の駅(道路情報提供センター)の整備



○バスベイ、タクシープールの整備

○バスロケーションシステムの整備

○観光マップの作成

○社会実験

- ・レンタサイクル
- ・自転車乗り捨てシステム
- ・道路上でのオープンカフェ

○計画検討

- ・地域道路網整備計画
- ・観光振興計画
- ・商店街活性化計画
- ・無電柱化計画

※ここに示したものは一例であり、このほかにも様々な事業の組み合わせが可能

地域活力基盤創造交付金について

効果促進事業のメニュー例②

<目標> ~安全・安心の確保~

- (例) ・大規模地震、水害、豪雪等の災害に強い地域の形成
・交通安全・防犯対策の強化

- ・医療等の公共サービスへのアクセス確保
・橋梁等のインフラの長寿命化

○ドクターヘリポートの整備



○民地除雪(高齢者住宅前、公共施設敷地内等)



○緊急輸送道路沿いの公共施設の耐震補強



○地域防災拠点施設の整備



○防犯灯・防犯カメラの整備



○スクールバス、救急車、防犯パトロール車の購入



○交通安全教育



○交通安全、防犯ボランティア活動の支援



○融雪槽や堆雪場の整備
○ハザードマップの作成

○社会実験
・くらしのみちゾーン
・自転車専用レーン
・小規模堆雪場の活用による冬期道路機能確保

○計画検討
・防災計画
・交通安全計画
・長寿命化修繕計画

※ここに示したものは一例であり、このほかにも様々な事業の組み合わせが可能

地域活力基盤創造交付金について

効果促進事業のメニュー例③

〈目標〉 ～生活者の視点に立った暮らしと環境の形成～

- (例) ・少子・高齢社会に対応したバリアフリー化
・良好な景観・自然環境の形成

- ・地球温暖化の防止
・循環型社会の形成

○公共通路として活用される公共施設内の通路のバリアフリー化



○植栽の整備



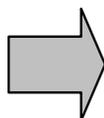
○道路清掃ボランティア活動支援



○公共交通利用促進の広報



○屋外広告物対策



○路外駐車場、駐輪場の整備



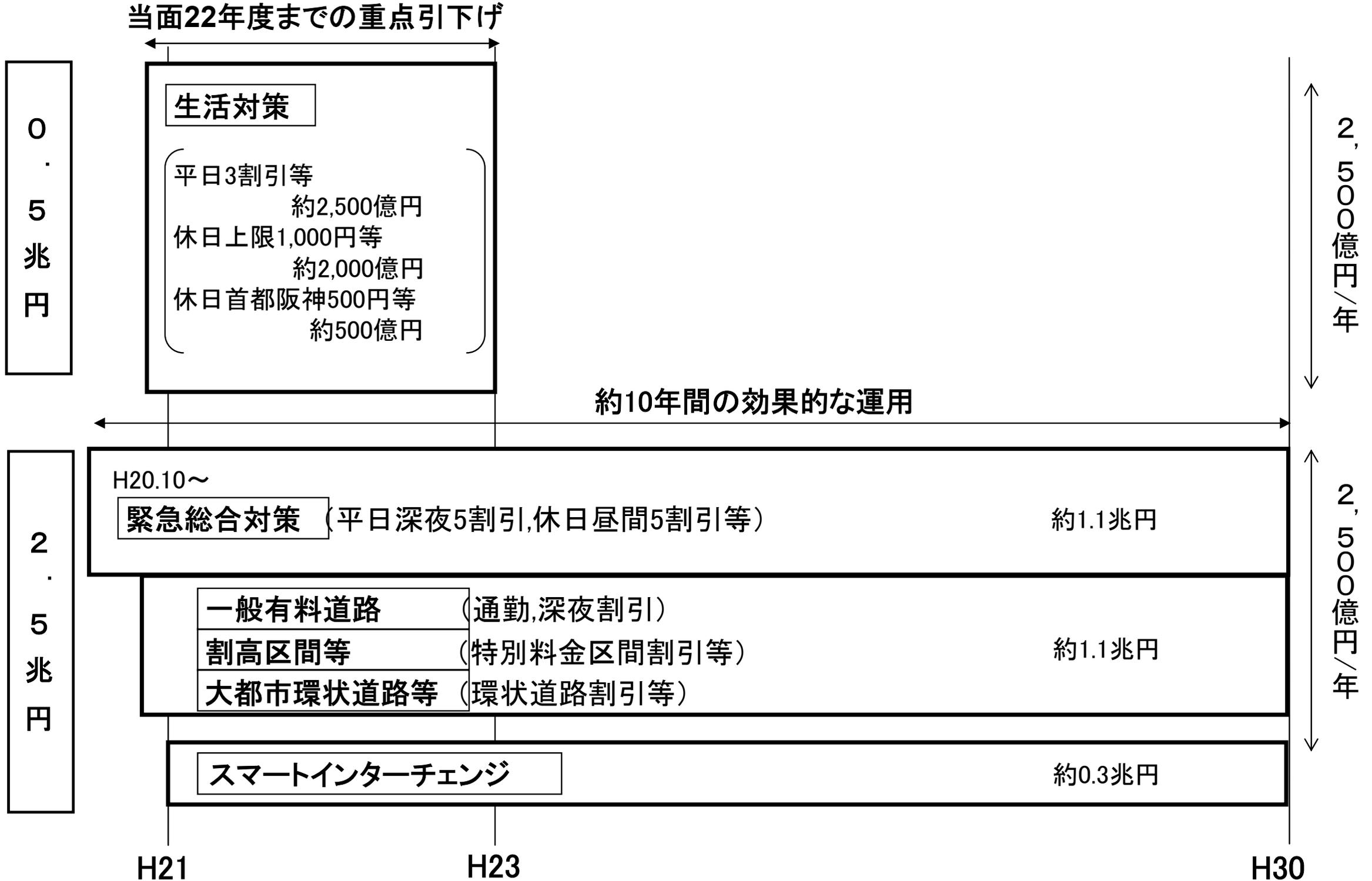
○公共施設のアクセスマップの作成
○歩道上の違法駐輪の対策

- 社会実験
・モビリティマネジメント
・コミュニティバス運行
・パーク&ライド

- 計画検討
・地域公共交通網整備計画
・景観形成計画
・緑化計画

※ここに示したものは一例であり、このほかにも様々な事業の組み合わせが可能

高速道路の料金施策等の概要

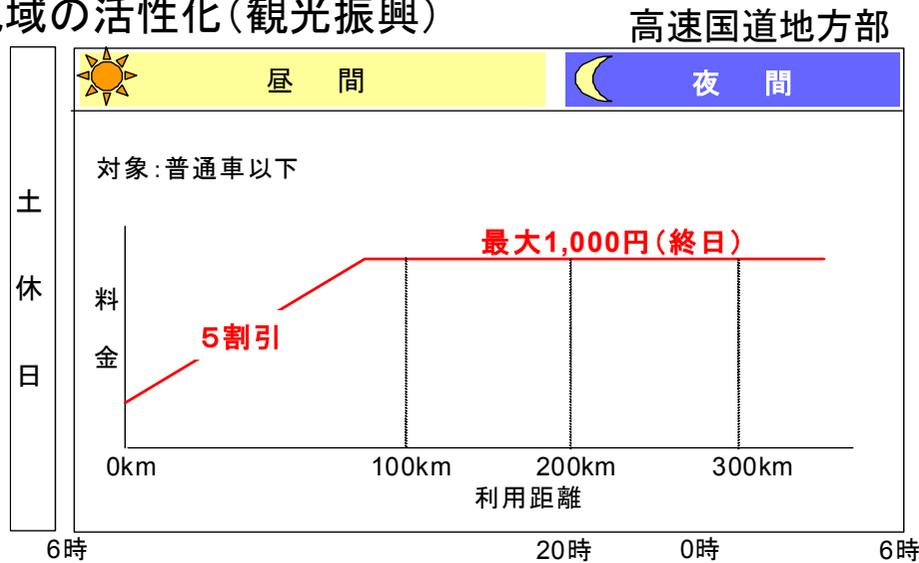


生活対策における高速道路料金の引下げ

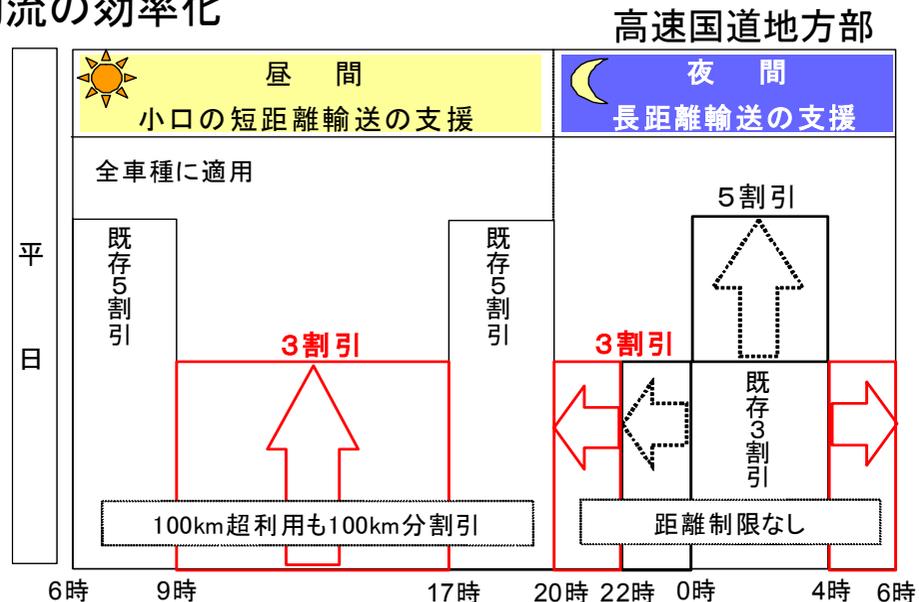
「生活対策」において、地域の活性化(観光振興)や物流効率化の観点から、当面22年度までの措置として、高速道路料金の引下げを今年3月から順次導入。

平成20年度補正予算:5000億円

◆ 地域の活性化(観光振興)



◆ 物流の効率化



経済効果(試算)

◆ 直接効果

- ・観光消費額の増加: 約7,300億円(約2年間)
- ・物流コストの縮減: 約2,000億円(約2年間)

◆ 経済波及効果: 約1.7兆円(約2年間)

- ※ 観光消費額は、高速道路の旅行頻度に関わる意向調査等をもとに算出
- ※ 物流コスト縮減額は、一般道路から高速道路への利用転換による人件費、燃料費等の縮減を算出
- ※ 経済波及効果は、産業連関表等を用いて算出

CO2排出量の増減(試算)

◆ 平日割引

- ・一般道から高速道路への転換: ▲約21万t/年
(高速道路への転換交通量の速度上昇による減少分)

◆ 休日割引

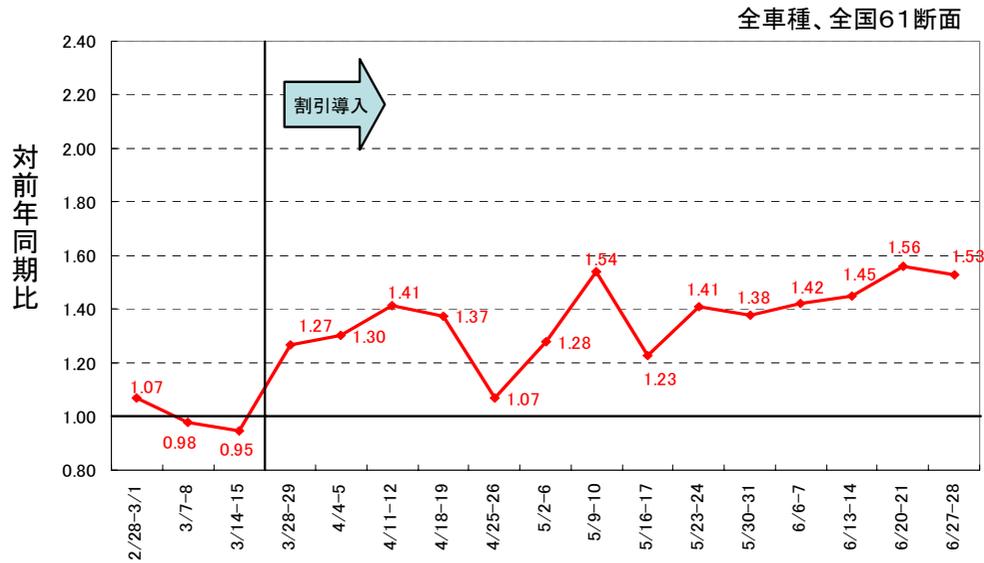
- ・観光需要の増加: +約20万t/年
(高速道路の新規需要増による増加分)

※上記とは別に、民営化の際に導入した割引やETC利用率向上で、▲約40万t/年がある。

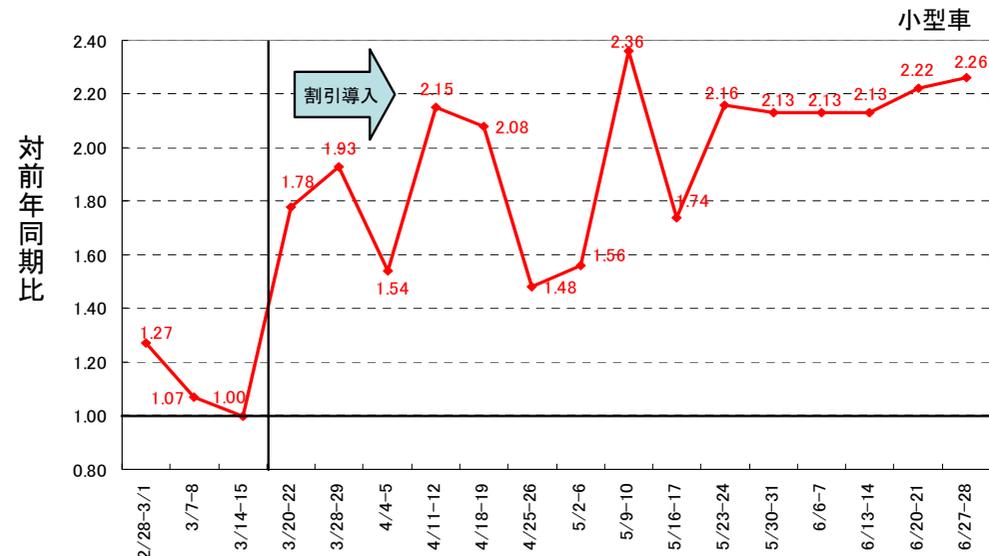
休日割引による高速道路の利用の変化

◆ 割引導入後、休日の交通量は、地方部の高速道路では約1.4倍、本四高速では約2倍に増加。

◆ 高速道路(地方部)の休日交通量の変化

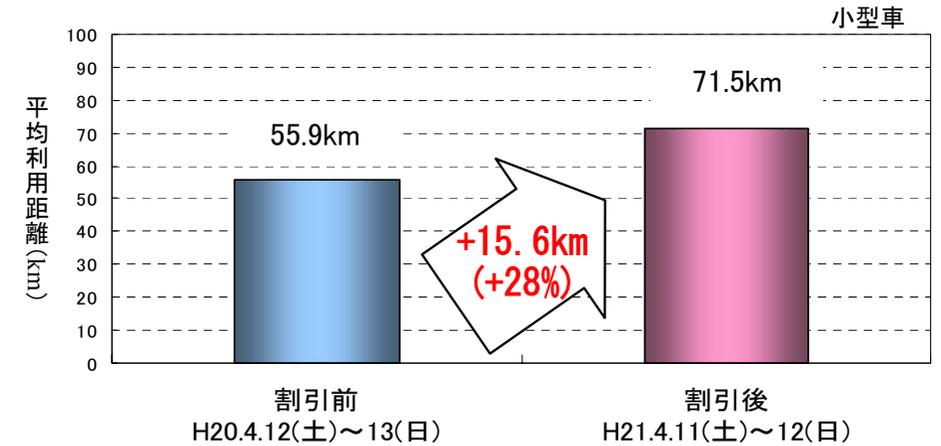


◆ 本四高速(3ルート合計)の休日交通量の変化

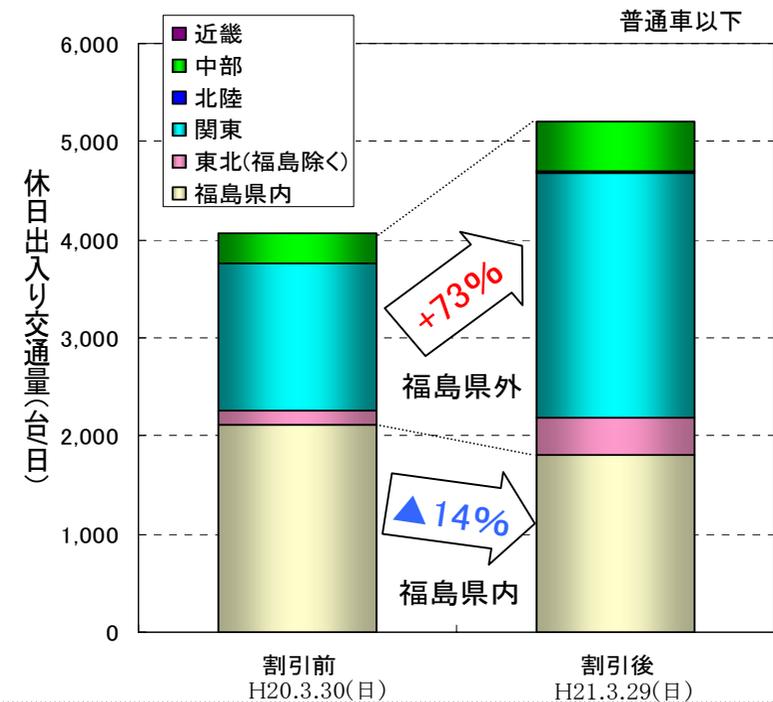


◆ 平均利用距離が約3割程度伸び、各地域のICでは、県外からの利用者が大幅に増加。

◆ 平均利用距離の変化

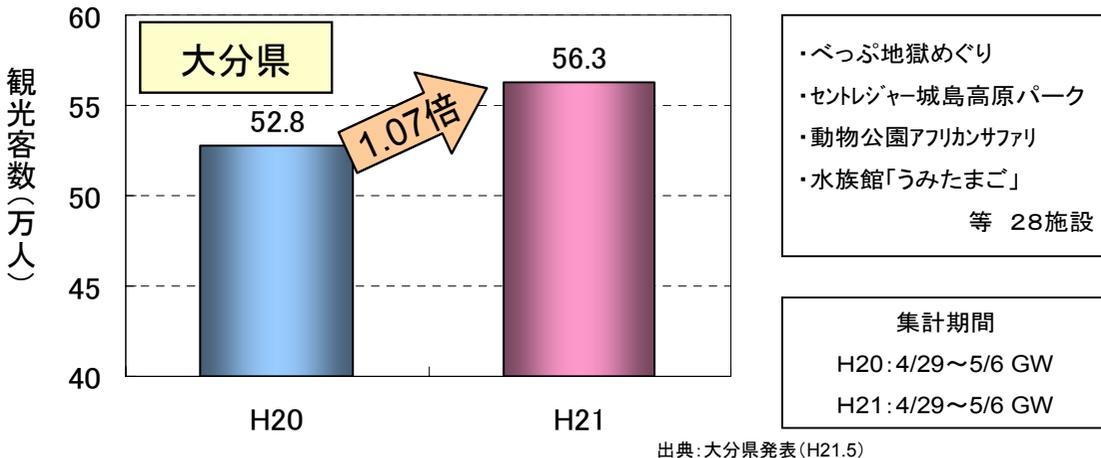
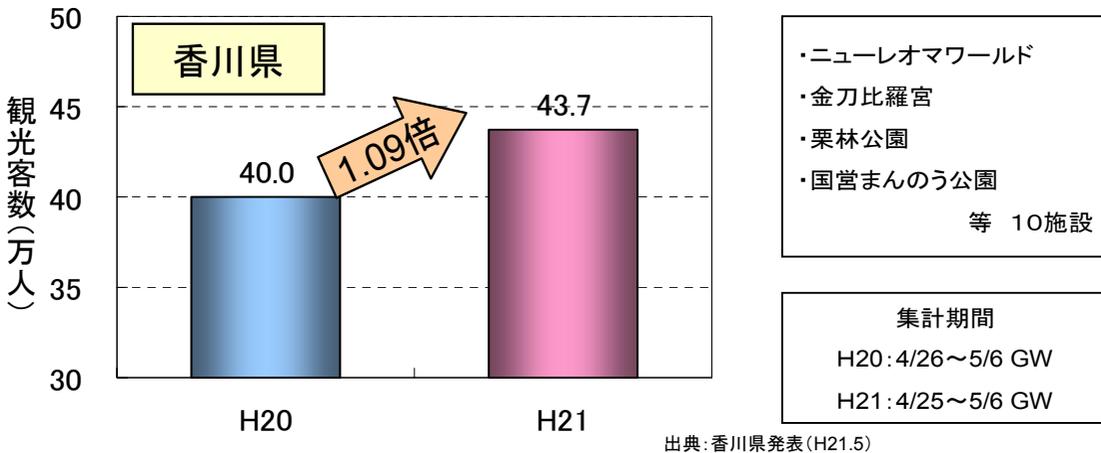
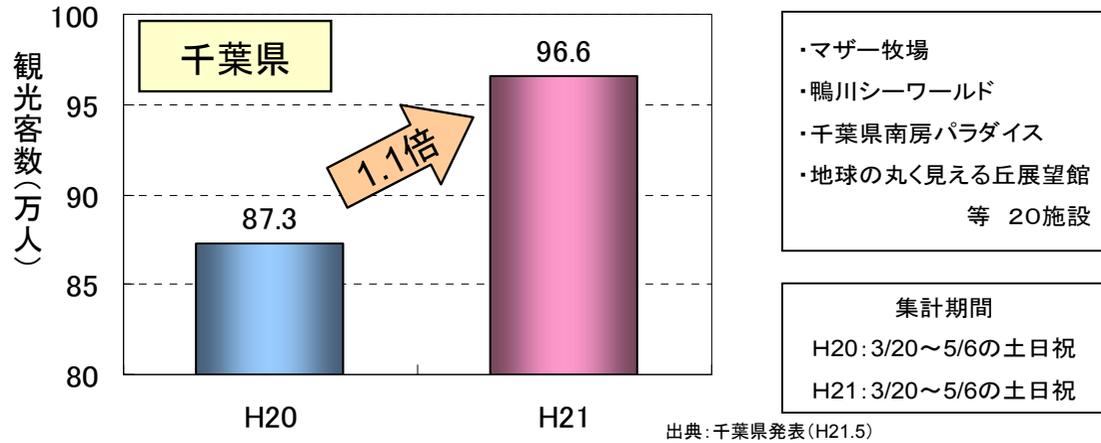


◆ 磐越道 猪苗代磐梯高原ICの利用変化



休日割引による地域への効果

◆ 各地域において、料金と連携した取り組み（観光施設のイベント開催や割引）も行われており、多くの地域で休日の観光客が増加し、また、旅行頻度を増加する意向も見られるなど、一定の経済効果が現れている。



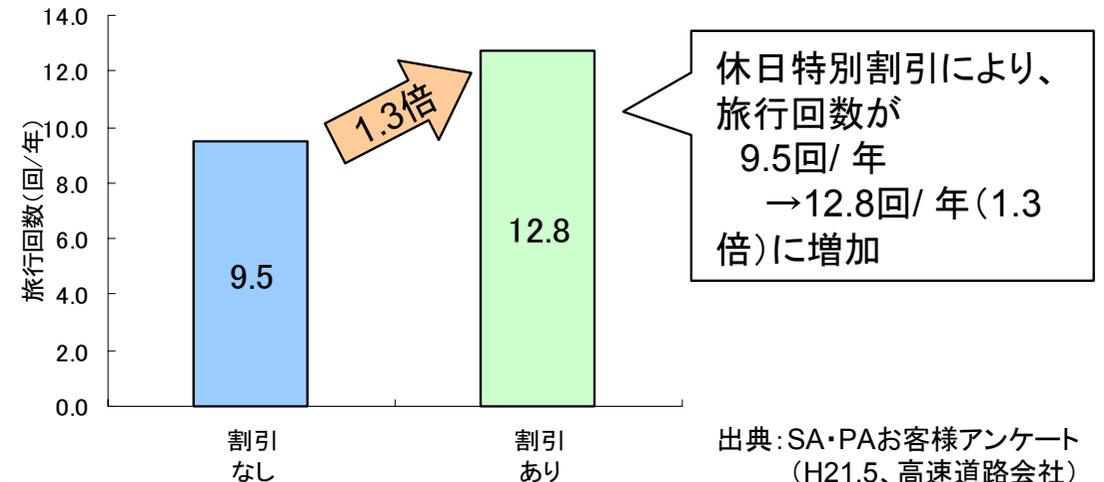
◆ 料金引下げと連携した地域の取り組み例

【うつくしま観光プロモーション推進機構「福島にGO作戦本部」】
「1000円で福島へGO！！ふくばす大作戦」
旅館・ホテル、観光施設が割引やプレゼントを用意！

【(社)岡山県観光連盟・(社)香川県観光協会】
「岡山・香川観光レシートラリー」
観光施設や飲食店などのレシートまたはチケットの半券を集めて応募すると、ホテル・旅館宿泊券や特産品が抽選で当る！

【徳島県】
「高速道路新料金活用戦略」
サービスエリアで県特産品をプレゼント！

◆ 休日特別割引による旅行頻度の変化

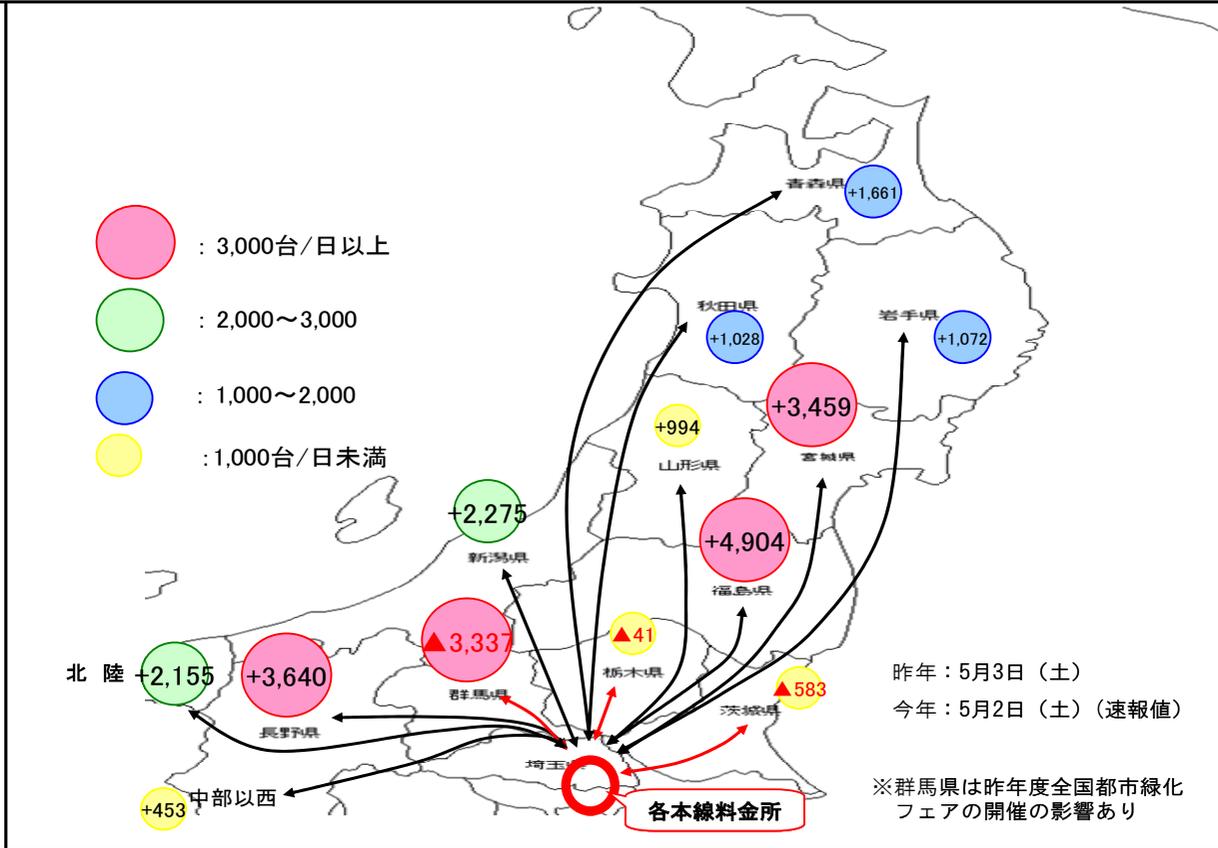
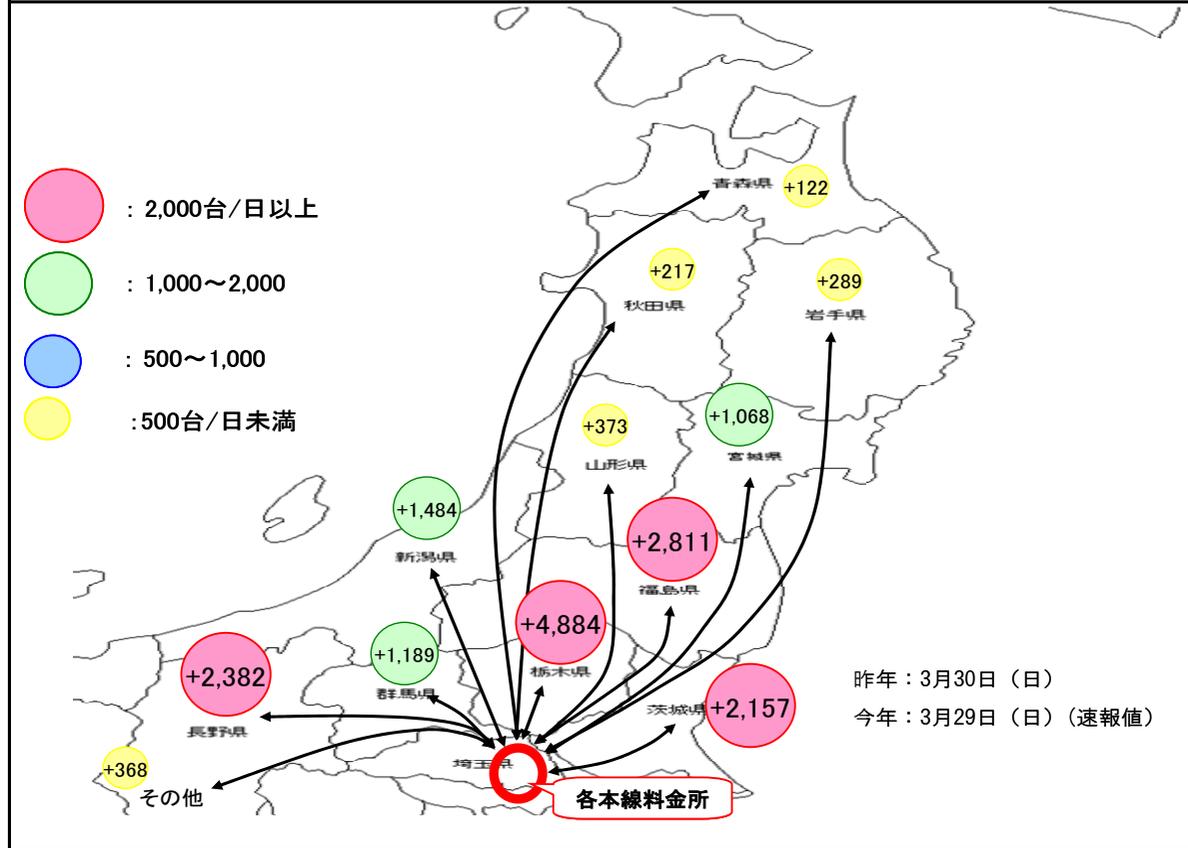


(参考)通常の休日とGWの利用状況比較

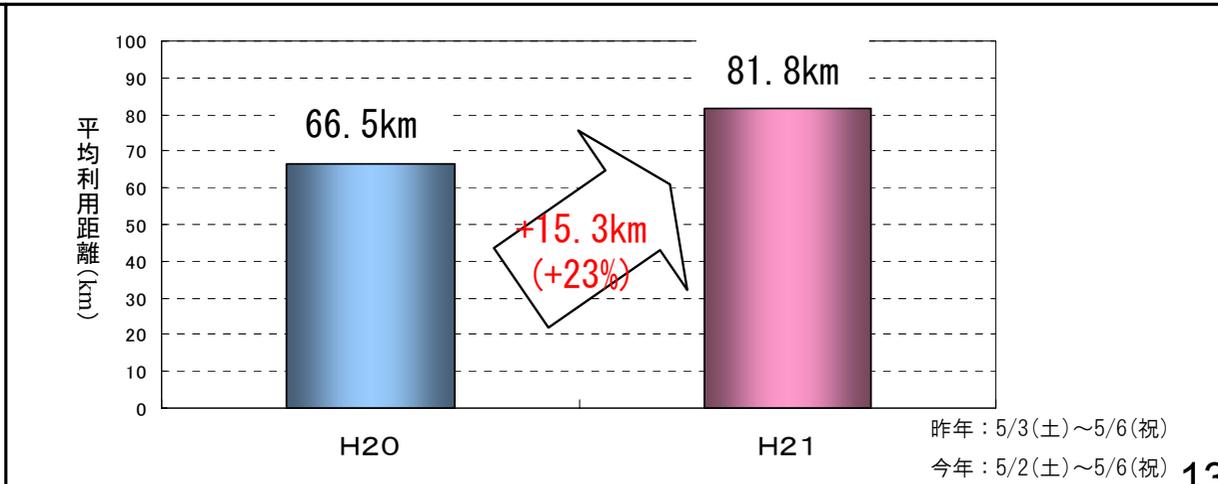
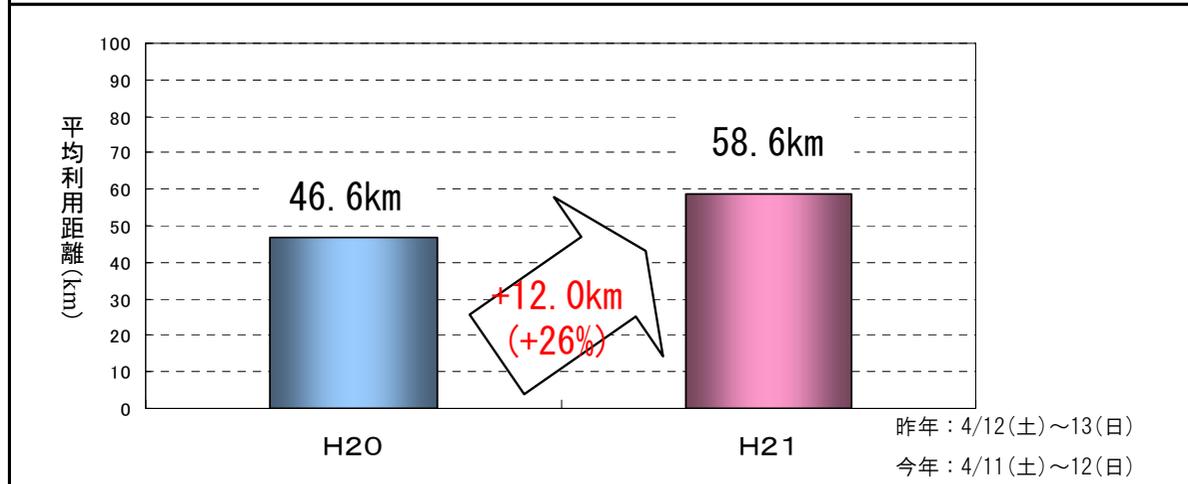
通常の日

ゴールデンウィーク

● 関越道(新座本線)・東北道(浦和本線)・常磐道(三郷本線)料金所におけるインターペア増加交通量(小型車)

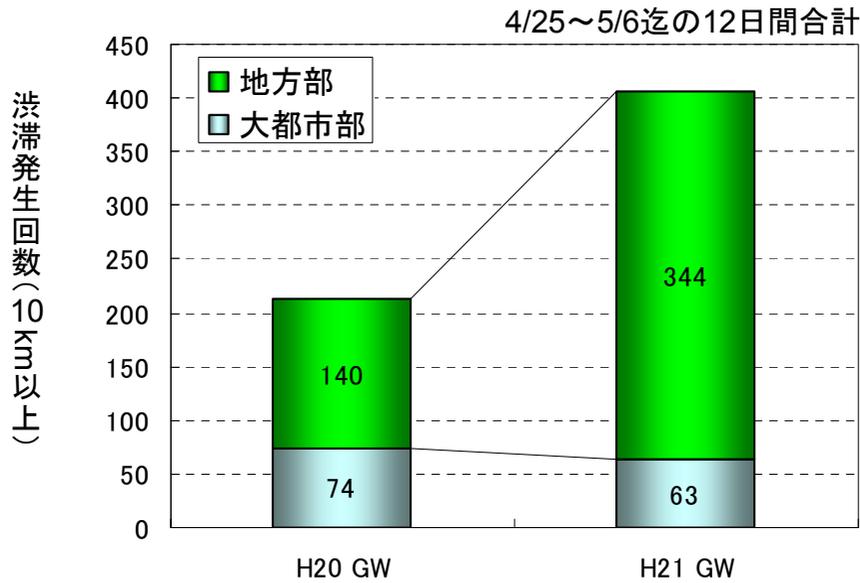


● 東日本管内の高速道路平均利用距離(小型車)



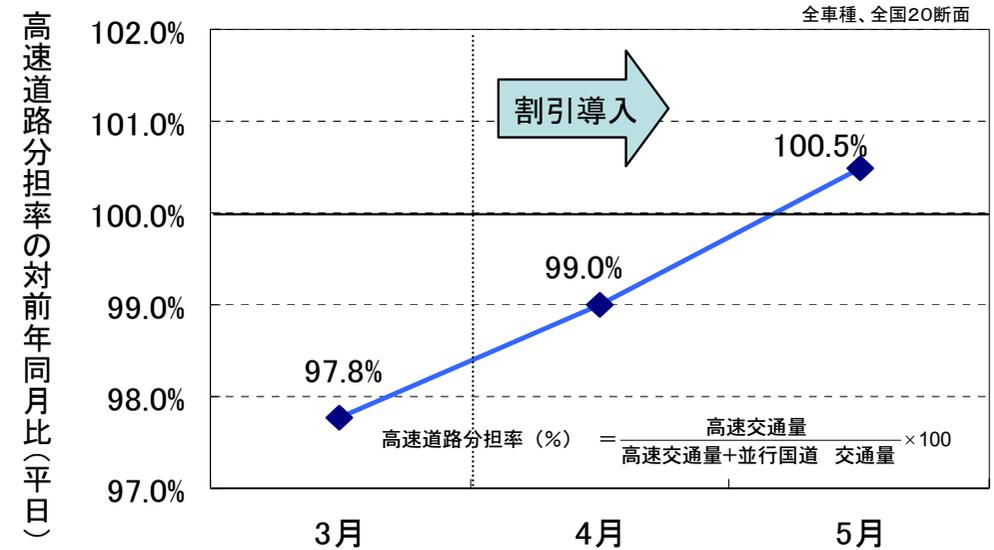
渋滞対策の強化と平日の高速道路分担率の変化 等

今年のゴールデンウィークは、大都市部で渋滞が減少する一方で、地方部では、利用距離が伸びたこともあり、昨年の約2倍の渋滞が発生。

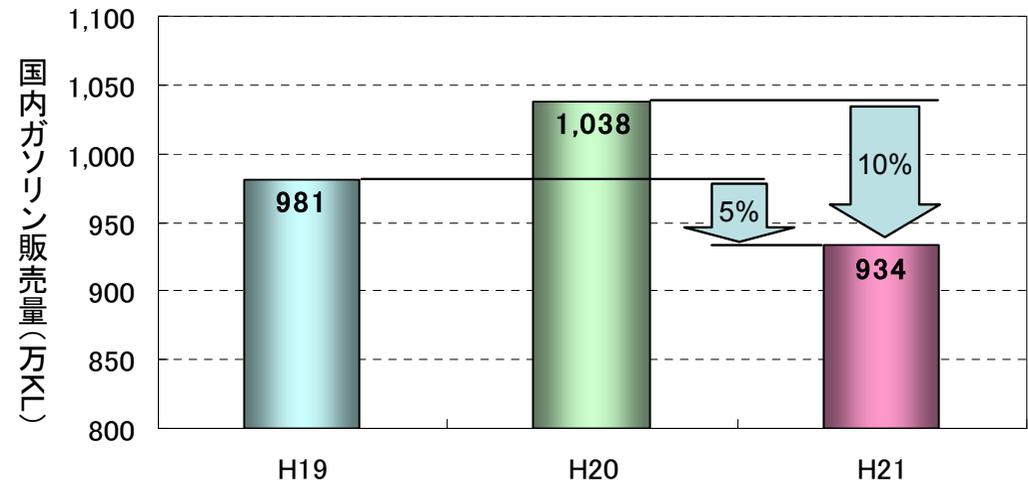


- 今後、交通集中により多数の渋滞発生が見込まれるお盆期間の交通の分散を図るため、乗用車、物流車両等の高速道路利用状況を踏まえた割引を導入する。
- また、物流事業者等からの意見を踏まえ、休憩施設における大型車スペースの確保を強化するとともに、GWに新たに渋滞が発生した本線箇所にも対策を講じる。

平日割引の導入後、高速道路の分担率は徐々に増加傾向が現れ、2ヶ月で約3ポイント回復。



今年4～5月の国内ガソリン販売量は、H19年、H20年と比較して減少しており、自動車全体としてCO2排出量の増加傾向は見られない。



出典：資源・エネルギー統計（経済産業省）