

平成 18 年度

道路局関係予算決定概要

平成 17 年 12 月 24 日

国土交通省道路局

( 目 次 )

第1 平成17年度道路関係予算概要

1. 道路関係予算総括表 . . . . . 1

2. 事業の概要 . . . . . 4

3. 主要事項 . . . . . 4

第2 新規制度等 . . . . . 7

第3 財政投融资等総括表 . . . . . 15

(参考) 高速道路株式会社の事業費・国費 . . . . . 16

# 第1 平成18年度道路関係予算概要

## 1. 道路関係予算総括表

(単位：百万円)

事 項	前年度予算額 (A)	平成18年度決定額 (B)	対前年度 倍 率 (B/A)	備 考
一般会計繰入	2,245,283	2,147,294	0.96	1. 道路整備には、河川等 関連公共施設整備促進事 業25,400百万円（前年度 26,600百万円）を含む。 2. 道路環境整備には、住 宅市街地総合整備促進事 業53,114百万円（前年度 53,662百万円）、都市再 生推進事業3,000百万円 を含む。
道路整備	1,698,458	1,610,488	0.95	
道路環境整備	546,825	536,806	0.98	
揮発油税直入額	740,800	739,300	1.00	
小 計	2,986,083	2,886,594	0.97	
N T T - A 型	53,432	36,154	0.68	
貸付金償還金等	60,157	60,453	1.00	
合 計	3,099,672	2,983,201	0.96	
(再 計)				
一般道路	2,942,521	2,842,445	0.97	
有料道路	157,151	140,756	0.90	

## (参考)

(単位：百万円)

事 項	平成17年度当初 (A)	平成18年度当初 (B)	対前年度倍率 (B/A)
一般会計繰入	2,245,283	2,147,294	0.96
道路整備	1,698,458	1,610,488	0.95
交通円滑化	346,601	360,820	1.04
三大都市圏環状道路の整備	154,562	188,598	1.22
その他一般改築等	192,039	172,222	0.90
地域連携推進	1,020,498	941,166	0.92
維持修繕等	227,640	203,900	0.90
有料道路	103,719	104,602	1.01
道路環境整備	546,825	536,806	0.98

注1) 道路整備には、河川等関連公共施設整備促進事業を含む。

注2) 道路環境整備には、住宅市街地総合整備促進事業及び都市再生推進事業を含む。

# 平成18年度 道路関係予算

(単位:億円)

H17年度		H18年度	
29,861		28,866	
道路整備特別会計	地方道路整備臨時交付金 7,408	地方道路整備臨時交付金 7,393 (0.998)	
	道路整備 16,985	道路整備 16,105 (0.948)	
	( 一般会計繰入 ) 22,453	( 一般会計繰入 ) 21,473 (0.956)	
	道路環境 5,468	道路環境 5,368 (0.982)	
一般会計	(非公共) ETC普及促進 自律的移動支援等 266	(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 (0.968)	
	まちづくり交付金 道整備交付金 道州制北海道 677	まちづくり交付金 道整備交付金 832 道州制北海道 (1,230)	
	本四債務処理 4,829	(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	
	5,772	本四債務処理 4,522	
35,633	6,091 34,957		

- <注> 1. 貸付金償還金等及びNTT-A型事業を除く。  
 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。  
 4. 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費など一般財源で行った道路整備があり、平成18年度は上記の他、自動車重量税のうち472億円をその清算に充てている。

## 2. 事業の概要

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。

## 3. 主要事項

※は7～8頁の項目番号との対比

### 1 防災・減災等（安全・安心） 災害に強い国土づくり

#### (1) 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します。 【国費 619 億円（対前年度比 1.84）】

【関連制度】「補助金制度の改革」※1

#### (2) 緊急輸送道路沿道の建築物の耐震改修への支援

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を支援します。 【国費 50 億円】

### 2 暮らし（安全・安心） 安全で安心できる暮らしの確保

#### (1) 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改善計画による歩道拡幅などの「速効対策」と連続立体交差化などの「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。

○連続立体交差事業の推進 【国費 948 億円（対前年度比 1.05）】

JR中央線（東京都）等

【関連制度】「連続立体交差事業を支援する融資制度の創設等」※7

「連続立体交差事業の採択基準の拡充」※8

#### (2) 無電柱化により安全・快適で美しい都市空間を形成

コスト縮減への一層の取組みと、バリアフリー化促進のための補助制度や民間活力の有効活用などによる重点的かつ効率的な無電柱化を推進します。

○電線共同溝整備事業の推進 【国費 989 億円】

【関連制度】「電線共同溝整備事業の拡充」※2

### (3) 安全で快適な生活環境の構築

- ①歩行者等を優先する道路構造等により安全な通行経路を確保された「あんしん歩行エリア」の整備
  - あんしん歩行エリアの整備
- ②主要駅周辺などの歩行空間のバリアフリー化の推進
  - 市街地の歩行空間のバリアフリー化

## 3 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「CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム」の実施）

京都議定書の目標達成に向けて、「CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム」を策定・実施。CO<sub>2</sub>排出削減目標（約800万トン-CO<sub>2</sub>/年）を設定し、2012年までに緊急的に必要な道路政策を推進します。

○CO<sub>2</sub>削減アクションプログラムの実施 【国費15,441億円】

【関連制度】「沿道環境改善事業の拡充」※3

「環境負荷低減プローブ情報システムの構築（一般会計）」※10 【国費10億円】

「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）」※11 【国費30億円】

「道路交通関係CO<sub>2</sub>削減施策への国民参加促進（一般会計）」※12 【国費7億円】

「道路交通適正化のための公共交通利用促進施策（一般会計）」※13 【国費3億円】

### (2) 美しい景観や活力ある地域づくりのためのシーニックバイウエイの促進

シーニックバイウエイにおける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、美しい道路空間の形成を図ります。

【関連制度】「美しい景観や活力ある地域づくりのためのシーニックバイウエイの促進（一般会計）」※15 【国費1億円】

## 4 活力 ネットワークの構築による都市と地域の再生

### (1) モビリティの向上

渋滞対策の推進

○三大都市圏環状道路の整備の推進 【国費2,241億円（対前年度比1.15<sup>注1</sup>）】

一般国道468号首都圏中央連絡自動車道等 注1）平成17年度供用区間を除く

【関連制度】（再掲）「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）」※11 【国費30億円】

### (2) 国土・地域ネットワークの構築

#### ①地域間の交流・連携基盤の整備

○高規格幹線道路、地域高規格道路の整備

#### ②高速自動車国道の整備

○有料道路方式

【建設費6,240億円<sup>注2</sup>】

○新直轄方式

【事業費2,000億円】

注2）各高速道路株式会社が新設及び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。

### (3) 地域再生、観光立国推進による地域や経済の活性化

#### ① 地域再生を支えるみちづくり

- 市町村合併支援道路整備事業の推進
- 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
- 地域の提案を踏まえた補助金制度の改革

【関連制度】「補助金制度の改革」※1

#### ② 魅力ある観光地づくりの支援

美しい景観形成やにぎわいのある地域づくりを推進するため、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、魅力ある地域を形成するため、利用者の視点に立った情報提供等を推進します。

- 「走りやすさマップ」の整備
- わかりやすい道路案内標識の整備

【関連制度】「観光客の移動円滑化のための道路案内システムの開発・普及（一般会計）」※1 4 【国費3億円】

### (4) 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の利用を促進します。

### (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））の構築を推進します。

## 5 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

事業効果の早期発現を図るため、地元の協力体制が整い、事業進捗の環境が整った事業（目標宣言プロジェクト）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、進捗管理を徹底します。

### (2) 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します。



## 第2 新規制度等

### 1. 補助金制度の改革

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（1.5億円→5億円）
- 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（5億円→7.5億円）
- 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見直し

### 2. 電線共同溝整備事業の拡充

参考1

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交通バリアフリー法の重点整備地区内において、電柱占用を認めない措置が講じられた道路で実施する事業について、電線管理者の要する費用の一部を補助する制度の創設
- 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

### 3. 沿道環境改善事業の拡充

参考2

CO<sub>2</sub>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）を活用した散水装置、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. 道路開発資金の貸付対象事業の見直し

経済財政諮問会議で示された、政策金融改革の基本方針を踏まえ、オープンスペース整備事業、高度道路技術開発事業、街づくり促進道路整備用地取得事業の3事業を廃止します。

### 5. 成果目標を重視した道路整備特別会計予算費目の見直し

（高速自動車国道建設費を地域連携推進事業費に統合）

成果主義を基本とした予算費目に見直すため、従来の「(目) 高速自動車国道建設費」を「(目) 地域連携推進事業費」に統合します。

### 6. 都市高速道路への合併施行の導入等

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。

### 7. 連続立体交差事業を支援する融資制度の創設等

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。

## 8. 連続立体交差事業の採択基準の拡充

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。

## 9. 都市交通戦略策定調査費補助の創設

地方公共団体による都市交通の戦略を策定し、それに基づく都市交通施策を促進するため、「都市交通戦略策定調査」を創設し、都市交通の戦略の策定に対して補助を行います。

## 10. 環境負荷低減プローブ情報システムの構築（一般会計）

参考3

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。

## 11. 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）

参考4

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。

## 12. 道路交通関係CO<sub>2</sub>削減施策への国民参加促進（一般会計）

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CO<sub>2</sub>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、情報提供・広報を検討・実施します。

## 13. 道路交通適正化のための公共交通利用促進施策（一般会計）

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。

## 14. 観光客の移動円滑化のための道路案内システムの開発・普及（一般会計）

参考5

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。

## 15. 美しい景観や活力ある地域づくりのためのシーニックバイウエイの促進（一般会計）

参考6

シーニックバイウエイにおける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。

## 16. 低公害車普及促進対策（一般会計）

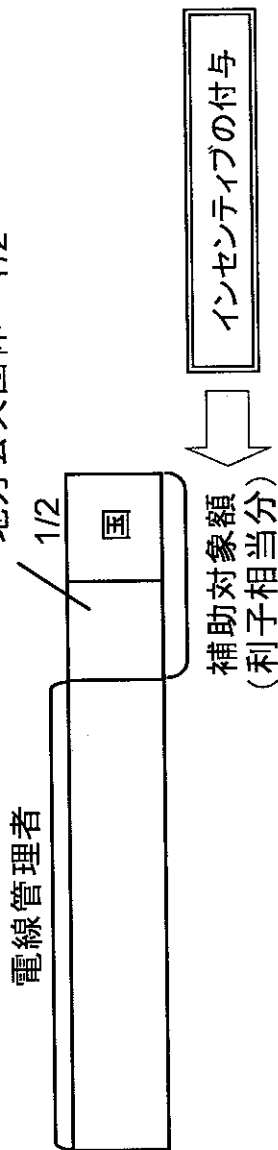
自動車に起因する大気汚染の効果的な改善を図るため、国と地方公共団体等が協調して、運送事業者等による低公害車の導入等に対する補助を行います。

# 電線共同溝整備事業の拡充

バリアフリー化の促進を目的とした補助制度の創設

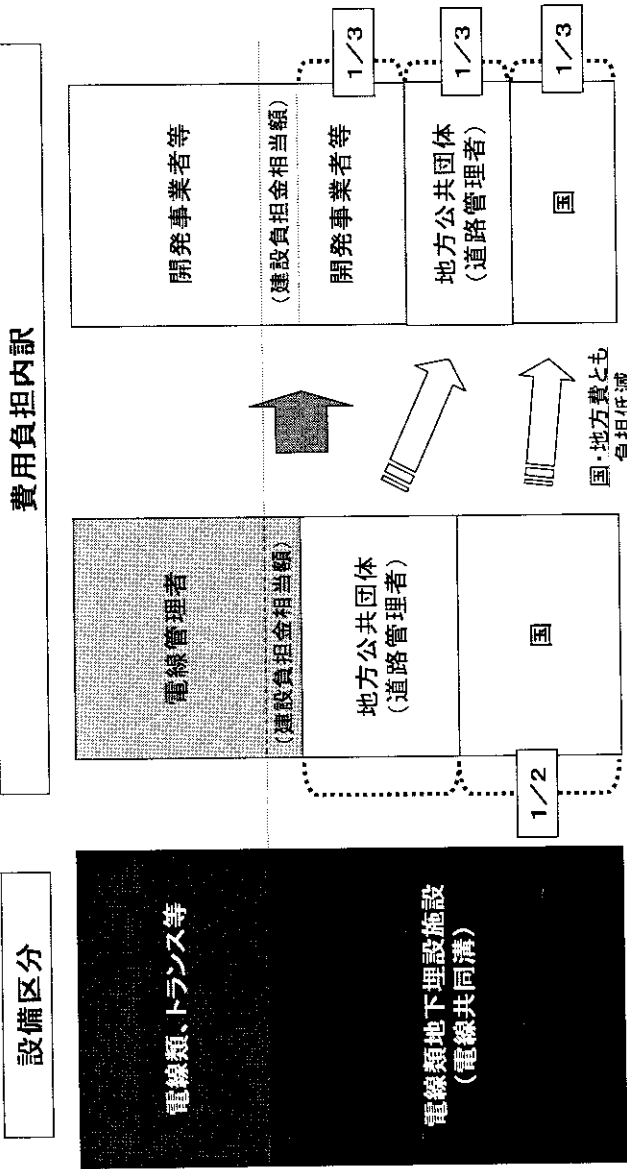


電柱により阻害されている歩行空間



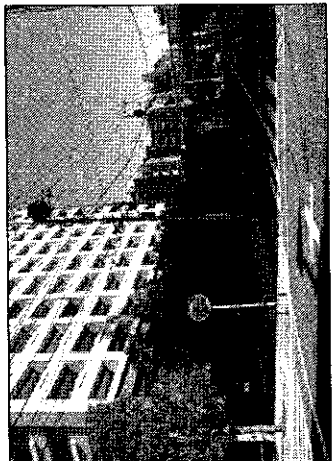
補助対象額：電線、トランスに要する費用の12%

# 民間活力の活用により無電柱化を促進するための補助制度



【新規制度(例)】

【電線共同溝方式(従来)】



開発地域隣接道路において残存している電柱

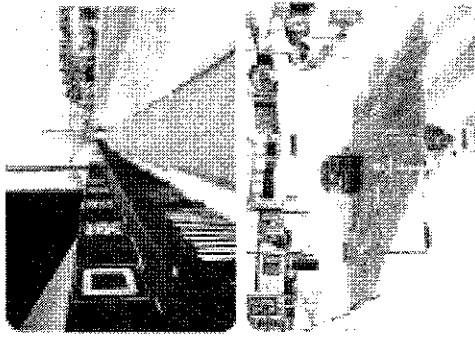
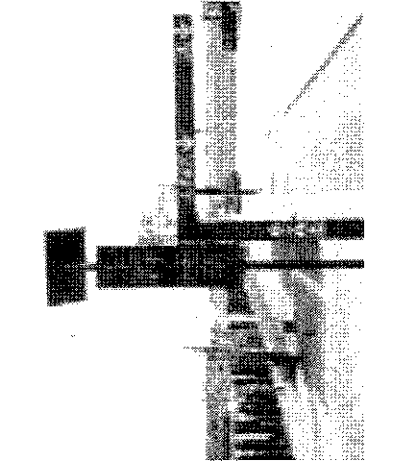
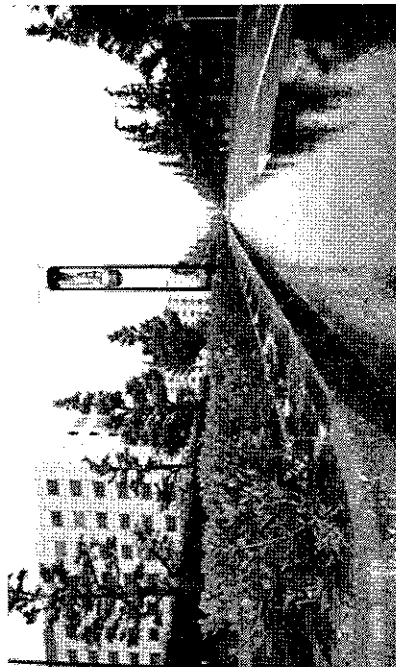
## 沿道環境改善事業の拡充

道路整備における二酸化炭素削減方策の一つとして、道路施設（道路照明等）への新エネルギーの活用を促進することにより、道路管理に伴うエネルギー使用量を削減し、これに伴う二酸化炭素の削減を図り、地球温暖化対策を推進する。

（対象）新エネルギー（太陽光・風力・地熱等）を活用した以下の施設を対象

- (1) 道路照明
- (2) 道路情報提供装置
- (3) 車両の運転者の視線を誘導するための施設（視線誘導標、視線誘導板）
- (4) 道路の防雪のための施設（融雪装置） など

○太陽光、風力を活用した散水装置や道路照明、道路情報提供装置



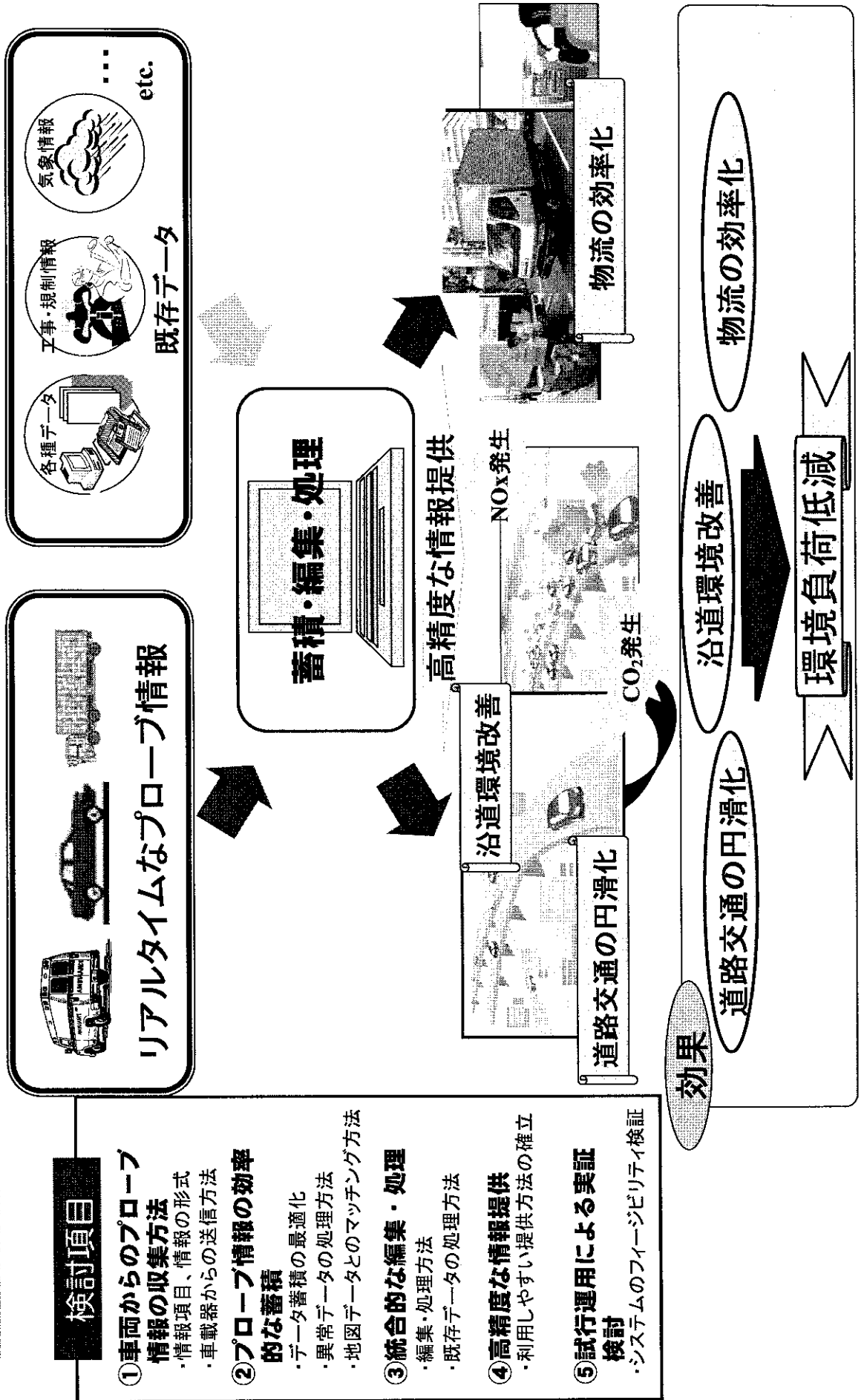
○地熱を活用した路面融雪装置

（参考）京都議定書目標達成計画

「太陽光や風力、バイオマス等を活用した新エネルギーは、地球温暖化対策に大きく貢献するとともに、エネルギー自給率の向上に資するため、その導入を促進する。」

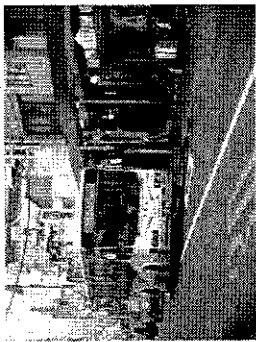
# 環境負荷低減プローブ情報システムの構築（一般会計）

- 各種統計データ、プローブ情報等を組み合わせた高精度な情報提供を実現することにより、円滑な道路交通を実現し、CO2削減など環境負荷低減を図る



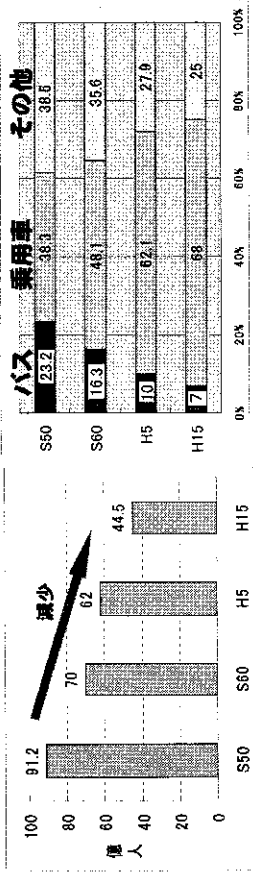
# 道路交通円滑化のためのバス・鉄道共通ICカードによる総合支援（一般会計）

□ 首都圏におけるバス停の交通阻害現状

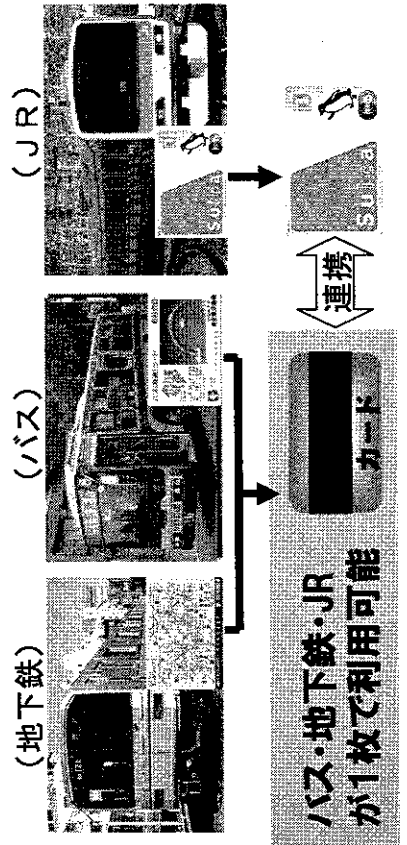


- ・バス停での乗降時間  
→ 年間約5百万時間
- ・後続車の渋滞時間  
→ 年間約2千5百万時間

□ 低下するバスの輸送人員・輸送分担率



□ 1都6県101事業者が共通IC導入予定



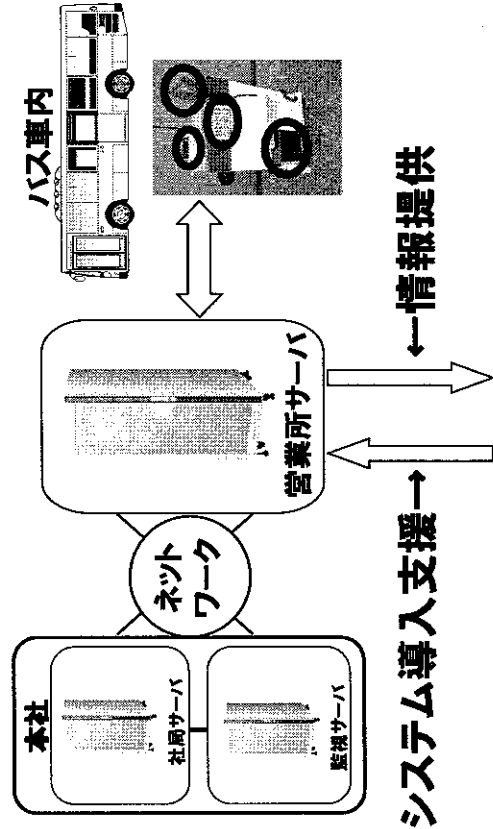
□ バス共通ICカード導入による交通改善

- 1) バス停での渋滞緩和  
→ 年間858万時間短縮
- 2) CO2排出削減  
→ 約6,4百万t/年(新宿御苑の10倍相当)
- 3) 鉄道・バスのシームレス化による利用者増  
→ 公共交通に約6.6万人転換と試算<sup>(※)</sup>

※) 東京バス協会試算

4) ICのデータ活用による道路管理高度化

□ バス共通ICカードシステム導入の支援

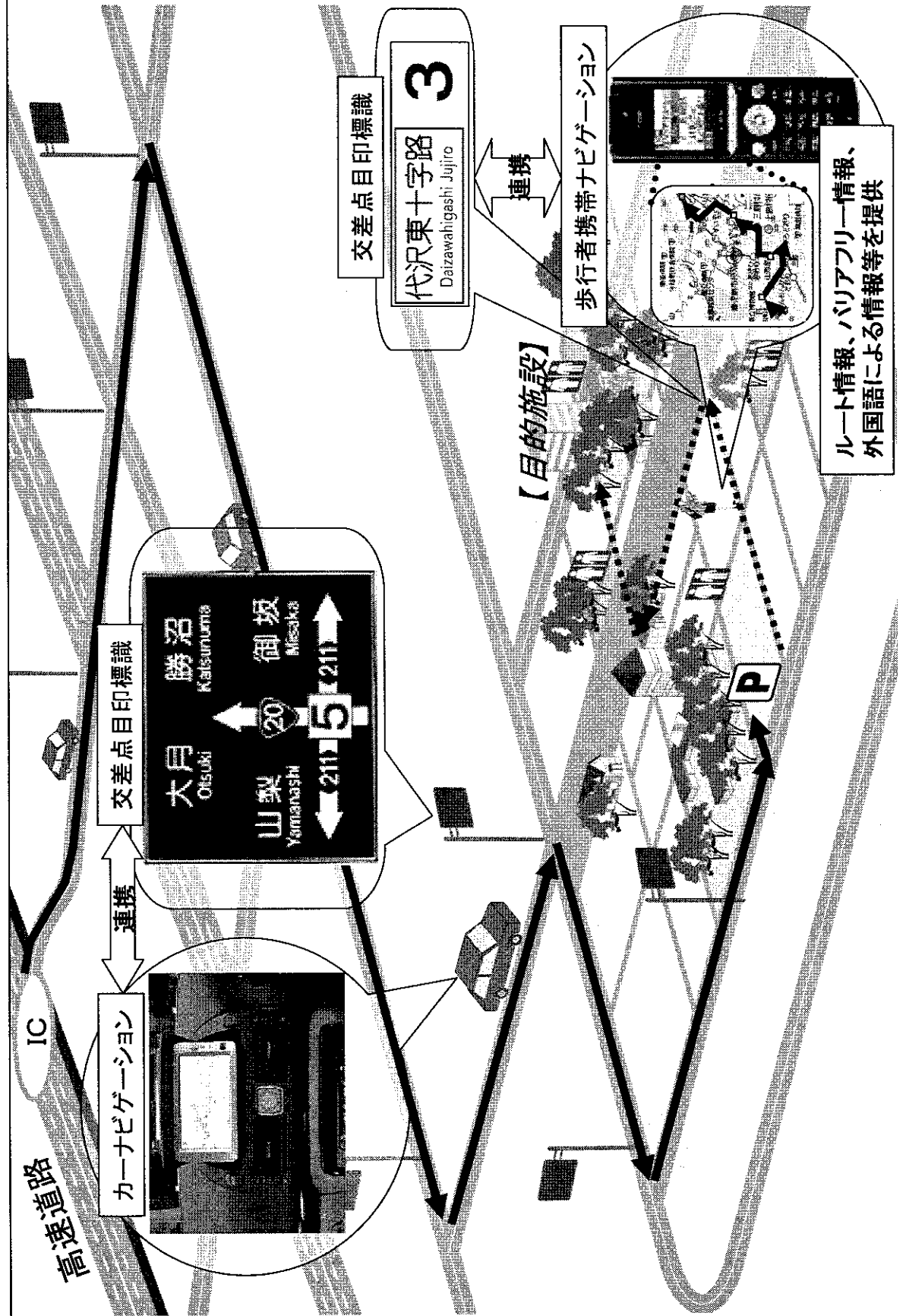


・今後の道路整備計画に活用

# 観光客の移動円滑化のための道路案内システムの開発・普及（一般会計）

観光立国を推進していく上で、訪問先の地理に不案内な観光客が安心して移動できる環境を整備することが重要

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る



# 美しい景観や活力ある地域づくりのための シーニックバイウェイの促進（一般会計）

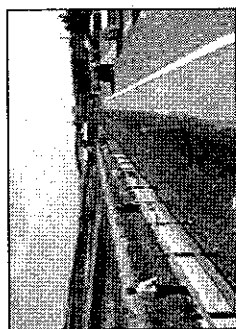
## ◆基本方針

自然、歴史、文化、風景などをテーマとして、「訪れる人」と「迎える空間」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

- ・地元が主役となった活動
- ・住民と行政、企業等の連携（協働）
- ・祭りやイベントなど沿道のさまざまな活動との連携
- ・自動車、自転車、歩行の3つのモード
- ・継続的な実施

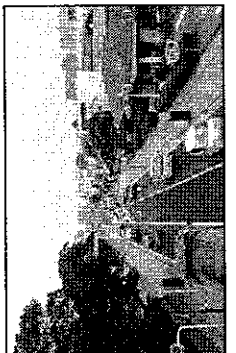
## ＜事例＞

自然景観の保護



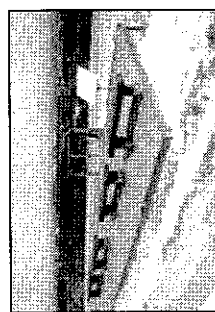
＜例：電柱の片寄せ＞

沿道景観の修繕



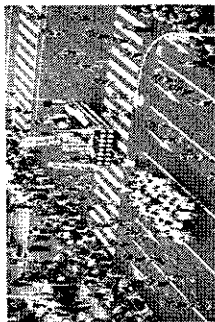
＜電線の地中化＞

景色・自然を楽しむ場の整備



＜ビューポイントの整備＞

祭・イベントの実施



＜パレード＞

## ◆戦略会議について

- メンバー
  - ・委員長：日本経団連会長 奥田碩氏
  - ・副委員長：東京工業大学名誉教授 中村良夫氏  
（他にフアッシュヨシデザインナー コシノジュンコ氏、日本野鳥の会会長 柳生博氏等の有識者計19名で構成）
- 検討内容
  - ・モデルルートの募集
  - ・モデルルートを用いて制度を検討
- スケジュール
  - ・H17.12.7 第1回シーニックバイウェイ（仮称）戦略会議開催
  - ・H18. 4 モデルルートの指定



### 第3 財政投融資等総括表

区分	自己資金等					合計 (A+B)
	財政投融資 (A)		その他			
	政府出資金	自主調達資金	うち財政機関債	小計 (B)	合計 (A+B)	
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
阪神高速道路株式会社	17,400	17,200	5,000	-	17,200	34,600
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
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	2,185,000	586,800	530,000	1,975,606	2,642,089	4,827,089
合計	2,694,100	969,045	620,000	2,012,074	3,060,802	5,754,902

(単位:百万円)

(参考)

	前年度予算額 〔合計〕 (A)		平成18年度 決定額〔合計〕 (B)		対前年度 倍率 (B)/(A)
	財政投融資	政府出資金	自主調達資金	うち財政機関債	
	2,799,800	85,133	927,800	620,000	0.96
			2,694,100	79,683	0.94
			969,045	969,045	1.04
			620,000	620,000	1.00

(単位:百万円)

- (注) 1. 『財政投融資』は政府保証債である。  
 2. 『自主調達資金』は財政機関債及び民間借入金である。  
 3. 『その他』は、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、会社においては社会资本整備事業収入である。  
 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。

(参考)

### 高速道路株式会社の事業費・建設費

高速道路株式会社の事業費・建設費については、各会社が新設又は改築を行う路線の指定及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構との間の協定締結を経て決定される。

このため、現時点においては、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を踏まえて、各会社が機構に引き渡す債務の対象となる事業規模を想定し、事業実施に必要な財政投融资（政府保証債）等を決定したものである。

なお、各会社が機構に引き渡す債務の対象とならない事業まで含めた事業費（建設費、維持改良費、調査費、建設利息）としては、現時点において下記のとおり想定している。

#### (1) 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社

事業費	10,159億円
建設費	6,790億円

#### (2) 首都高速道路株式会社

事業費	1,929億円
建設費	923億円

#### (3) 阪神高速道路株式会社

事業費	844億円
建設費	343億円

#### (4) 本州四国連絡高速道路株式会社

事業費	77億円
建設費	0億円