

(記者発表参考資料)

平成18年度予算参考資料
新規制度等概要

平成17年12月20日
道 路 局

目 次

資料 1	補助金制度の改革	1
資料 2	電線共同溝整備事業の拡充	2
資料 3	沿道環境改善事業の拡充	4
資料 4	都市高速道路への合併施行の導入等	6
資料 5	環境負荷低減プローブ情報システムの構築（一般会計）	7
資料 6	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）	9
資料 7	道路交通関係 CO2 削減施策への国民参加促進（一般会計）	11
資料 8	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）	12
資料 9	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）	14
資料 10	低公害車普及促進対策（一般会計）	16

補助金制度の改革

1. 背景及び必要性

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」において示された、「国と地方の役割分担の観点を踏まえた重点化を進めるとともに、地方の自主性・裁量性の拡大にも資するよう取り組む」との補助金改革の方向性にに基づき、更なる補助金制度の改革を実施する必要がある。

2. 制度概要

国と地方の役割分担の観点を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する。

(1) 国と地方の役割分担の観点を踏まえた補助事業の重点化

- ①補助国道の共同溝事業に係る採択基準の引き上げ(全体事業費150百万円以上→全体事業費500百万円以上)
- ②地方道事業費補助のうち道路補修の廃止(なお、耐震補強など緊急を要する橋梁対策は災害防除で支援)
- ③住宅宅地供給を促進する必要がある地域における街路事業の採択基準の引き上げ(全体事業費500百万円以上→全体事業費750百万円以上)

(2) 地域の提案を踏まえた補助金制度の改革

①地方道路整備臨時交付金の更なる運用改善

成果目標をより効果的・効率的に達成するために、地方道路整備臨時交付金において計画策定や評価などのソフト面の検討経費を計上可能とし、地域の創意工夫による道路整備の支援を充実する。(ただし、当該経費は対象事業の全体事業費の1割を上限とする。)

②補助国道の橋梁の耐震補強に係る採択基準の見直し

補助国道の橋梁の耐震補強について一層促進するため、従来の1路線において全体事業費1億円以上となる耐震補強事業に加え、主要な防災拠点等を結ぶ路線において当該耐震補強事業と一体的かつ緊急的に実施すべき耐震補強事業も採択できるよう採択基準を見直す。(ただし、当該路線の全体事業費が60百万円以上のものとし、平成19年度までの措置とする。)

3. 制度導入による効果

補助の採択基準の見直しにより、真に必要な事業を支援し、効果的・効果的に事業が実施される。

地方道路整備臨時交付金において地域の自主性・裁量性が一層拡大し、成果目標がより効果的・効率的に達成される。

補助国道の橋梁の耐震補強に係る採択基準の見直しにより、安全で信頼性の高い道路網の整備が図られる。

電線共同溝整備事業の拡充

1. 背景及び必要性

景観や都市防災性の向上、さらに歩行空間のバリアフリーの観点からも無電柱化の推進は必要であるが、市街地の幹線道路でもその無電柱化率は約1割程度にとどまっており、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が必要である。

2. 制度概要

①バリアフリー化の促進を目的とした補助制度の創設

交通バリアフリー法の重点整備地区内の幅員狭小な歩道のバリアフリー化を促進するため、電柱占用を認めない措置が講じられた道路で実施する電線共同溝事業について、電線管理者の整備に要する費用の一部（無電柱化に必要となる費用を借り入れる場合に発生する利子相当額）を補助する制度（電線管理者が整備する費用の12%（国：地方公共団体＝1：1））

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

再開発事業等を実施する際、地区隣接道路の電柱が放置される場合があるが、開発事業者等、地方公共団体、国の協力により、隣接道路の電線共同溝の整備を促進するため、開発事業者等が実施する電線共同溝整備の費用の一部を補助する制度

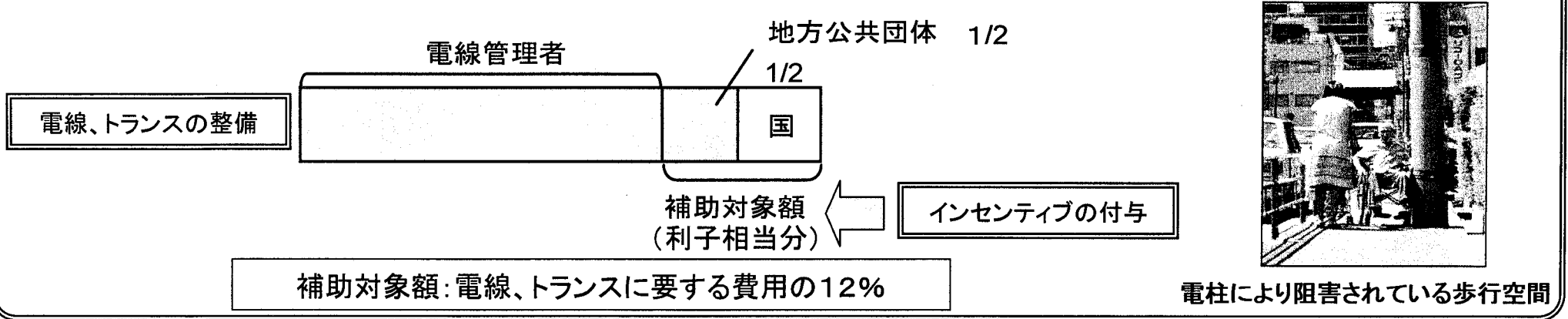
（道路管理者が整備費用の一部を負担する場合に国がその1/2を補助。ただし、電線共同溝の整備に要する費用（建設負担金相当額を除く）の1/3を限度とする。）

3. 制度導入による効果

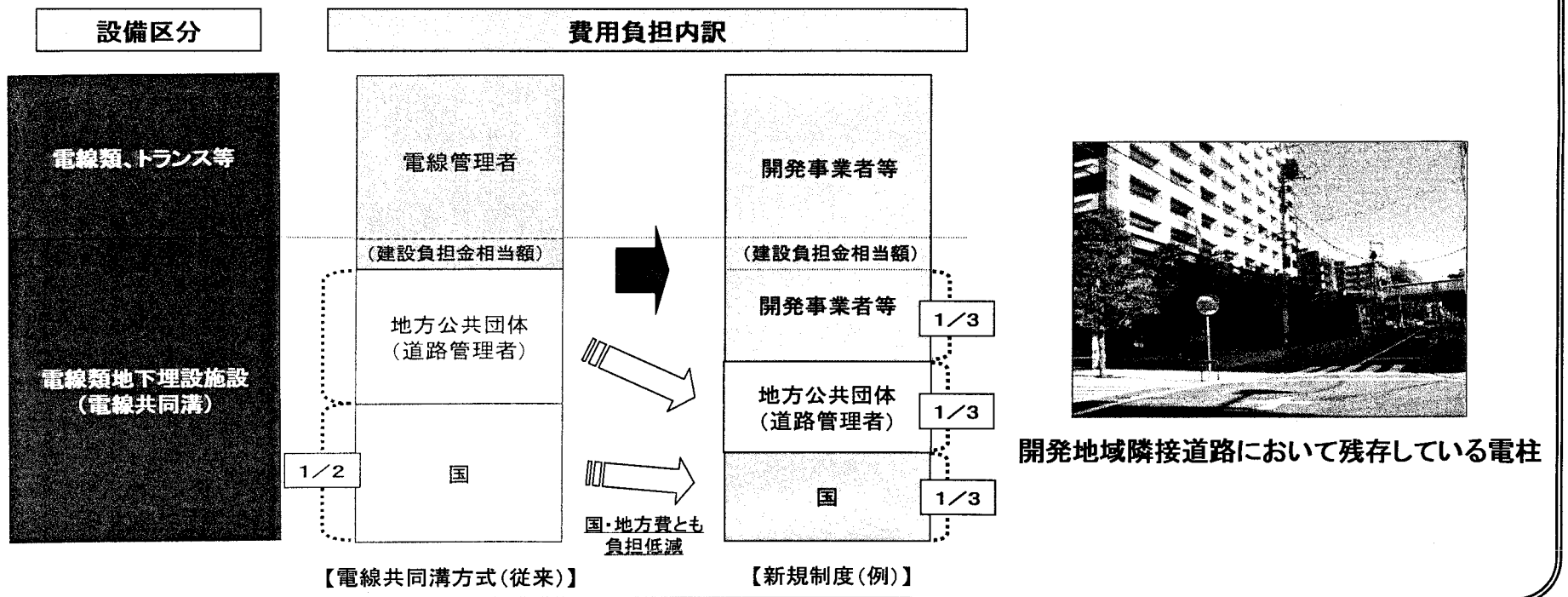
- ①バリアフリー法特定経路等における、幅員狭小な歩道のバリアフリー化を促進することができる。
- ②民間活力の有効活用による効率的な整備が可能となる。

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



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



沿道環境改善事業の拡充

1. 背景及び必要性

平成17年2月に京都議定書が発効され、同年4月に地球温暖化防止のための各種取り組みを取りまとめた「京都議定書目標達成計画」が閣議決定されたところである。京都議定書目標達成計画においては、「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。」とされている。京都議定書におけるCO2削減目標は、法的拘束力を持つ国家間の約束であり、その着実な達成に向けて、道路事業においても積極的な導入を促進する必要がある。

現行制度では、道路改築と一体で整備を行う場合等を除き、新エネルギーを活用した道路施設に対して補助することができないため、新たに地方自治体が行う地球温暖化対策に貢献する新エネルギーを活用した道路照明等の道路施設単体での整備を対象に支援の拡充を行う。

2. 制度概要

道路管理に伴うエネルギー使用を削減し、二酸化炭素排出量の削減を促進するため、地球温暖化防止に貢献する新エネルギー（太陽光・風力等）を活用した道路照明等の道路施設を補助対象に追加する。

3. 制度導入による効果

道路整備における二酸化炭素削減方策の一つとして、道路照明等の道路施設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。

沿道環境改善事業の拡充

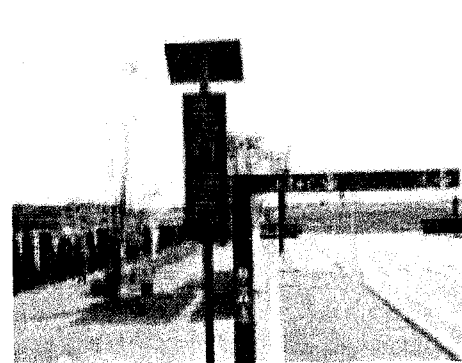
道路整備における二酸化炭素削減方策の一つとして、道路施設(道路照明等)への新エネルギーの活用を促進することにより、道路管理に伴うエネルギー使用量を削減し、これに伴う二酸化炭素の削減を図り、地球温暖化対策を推進する。

(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。」

都市高速道路への合併施行の導入等

1. 背景及び必要性

依然として渋滞が深刻な首都圏、京阪神圏において、環状道路などの整備を促進し、渋滞緩和や沿道環境改善、さらには都市機能の強化等を図ることが必要である。

しかし、これらの道路においては、渋滞緩和などの効果は大きいものの既存路線からの転換が多いなど、大きな増収が見込めないため、有料道路事業単独での整備は困難である。

一方、地方公共団体単独での整備も、建設事業費に加え、供用後の管理費用の負担など財政的な課題が大きい。

よって、地方公共団体と新会社が共同で都市高速道路の整備を行う合併施行方式を導入することで、有料道路事業を活用し、一般道路事業の負担に配慮しながら都市高速の早期整備を行うことが必要である。

また、環境に配慮して地下構造等を採用した品川線については、環境負荷軽減の効果は高いものの、通常の高架式の路線に比べ費用が嵩むことから、環境負荷軽減構造路線の対象とすることにより、国・地方公共団体・有料道路事業者で適正な負担を行うものとする。

2. 制度概要

(都市高速道路への合併施行の導入)

導入予定路線：中央環状品川線、大和川線、淀川左岸線、
京都高速道路（油小路線）

(環境負荷軽減構造路線の対象拡大)

拡大対象路線：中央環状品川線

既対象路線：横浜環状北線、大和川線、淀川左岸線、神戸山手線、
京都高速道路（新十条通、油小路線）

出 資 率：35%（ただし、国：地方＝1：1）

3. 制度導入の効果

合併施行の導入や環境負荷軽減構造路線の対象拡大を行うことにより、都市高速道路の採算性を確保しつつ、環状道路などの整備促進を図ることが可能となる。

環境負荷低減プローブ情報システムの構築（一般会計）

1. 背景及び必要性

CO₂の削減など、道路環境改善のためには、渋滞・規制情報等を適切に提供し、道路利用者の適切な経路選択を可能とし、道路交通の円滑化を図ることが有効である。

現状では、観測装置からの点的データを基に交通の状況を推定しており、精度及び情報量を向上させるためには、車両の位置及び時刻（交通の状況）を、リアルタイムで線的に把握するプローブ情報収集が必要である。

2. 制度概要

リアルタイムでのプローブ情報を収集すると共に、プローブ情報を効率的に蓄積し、規制情報等の各種データと統合的な編集・処理を行い、あわせて、高精度な情報を提供するシステムを構築する。

3. 制度導入による効果

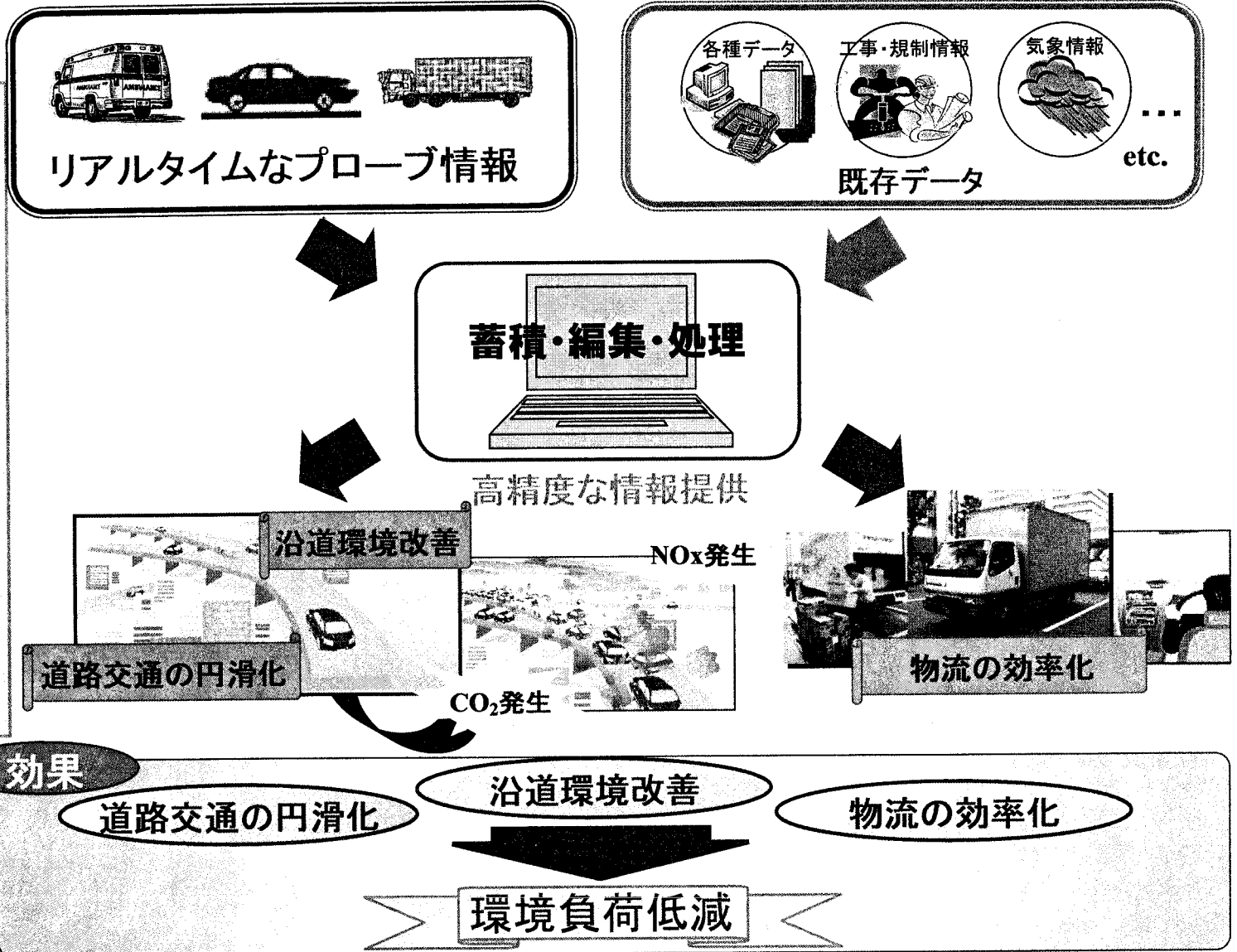
高精度な情報提供により、道路利用者の適切な経路選択が可能となり、道路交通が円滑化され、沿道環境が改善される。また、渋滞状況の把握、渋滞施策への反映等の道路管理の効率化・高度化への活用も可能となる。

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

検討項目

- ① 車両からのプローブ情報の収集方法
 - ・情報項目、情報の形式
 - ・車載器からの送信方法
- ② プローブ情報の効率的な蓄積
 - ・データ蓄積の最適化
 - ・異常データの処理方法
 - ・地図データとのマッチング方法
- ③ 統合的な編集・処理
 - ・編集・処理方法
 - ・既存データの処理方法
- ④ 高精度な情報提供
 - ・利用しやすい提供方法の確立
- ⑤ 試行運用による実証検討
 - ・システムのフィージビリティ検証



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）

1. 背景及び必要性

地球環境問題や高齢化社会への対応が求められる中、バス共通ＩＣカードの導入を支援することで、バス停でのバス待ち渋滞の緩和や、身近な公共交通機関であるバスの利便性向上・利用促進を図り、道路混雑の緩和や環境負荷低減を促進することが必要である。

2. 制度概要

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にあたり、首都圏の共通ＩＣカード導入を支援する。また、ＩＣカードとＥＴＣのソフト共有化に関する検討を行う。

3. 制度導入による効果

バス共通ＩＣカードの導入により、バス乗降時間が短縮され、乗降時の停車により発生する先詰まり渋滞が緩和し、後続車両から排出されるＣＯ₂低減等が図られる。また、ＩＣカードの導入により、公共交通のシームレス化による利便増進が促進され、都市部の交通円滑化の実現が図られるとともに、ＩＣデータを活用することで、道路管理の高度化が可能になる。

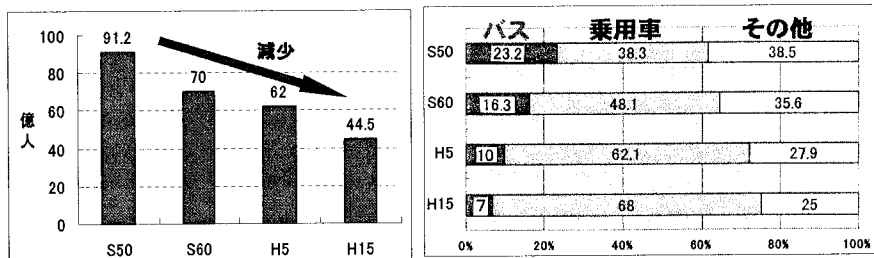
道路交通円滑化のためのバス・鉄道共通ICカードによる総合支援（一般会計）

□ 首都圏におけるバス停の交通阻害現状

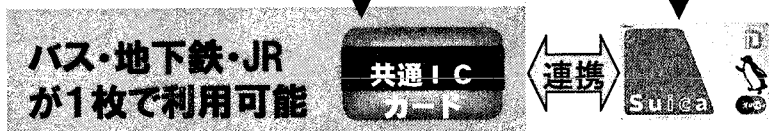
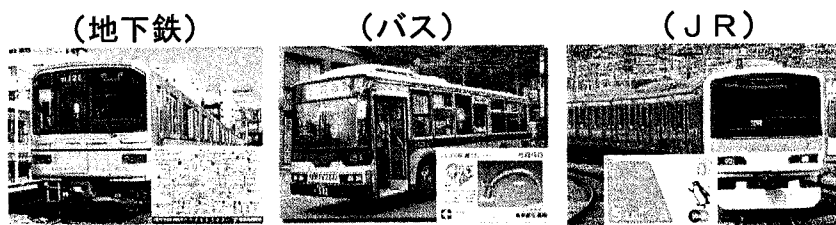


- ・バス停での乗降時間
→年間約5百万時間
- ・後続車の渋滞時間
→年間約2千5百万時間

□ 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



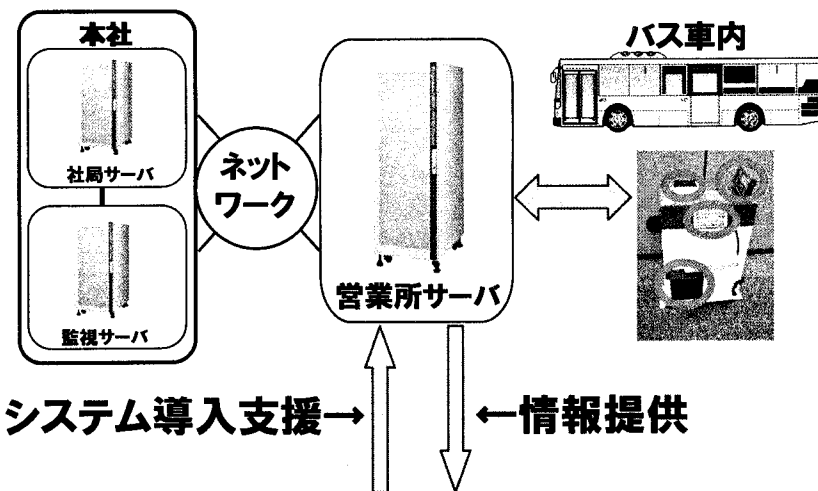
□ バス共通ICカード導入による交通改善

- 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^(※)

※)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

道路交通関係CO₂削減施策への国民参加促進（一般会計）

1. 背景及び必要性

京都議定書目標達成計画の目標達成のためには自動車交通からのCO₂排出量の削減が必要不可欠である。このため、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策定・実施し、2008年から2012年の中間年である2010年までに、約800万t-CO₂/年を削減することとしている。

このCO₂削減アクションプログラムを推進するためには、従前より実施している道路整備などのハード施策や路上工事の縮減などのソフト施策といった道路管理者としての取り組みだけでなく、エコドライブなど国民と連携した取り組みを実施する必要がある。

2. 制度概要

道路整備などのハード施策や路上工事の縮減などのソフト施策といった道路管理者としての取り組みにあわせて、他機関との連携や国民への参加を促すための取り組みを促進させる。

具体的には、各地域の企業、道路管理者、地方公共団体、市民団体、メディア等と連携し、下記の施策を実施するとともにその効果を検証する。

- (1) CO₂削減アクションプログラムの各種取り組みによるCO₂排出抑制効果等の情報提供・広報の検討、実施
- (2) エコドライブなど国民と連携した施策の促進のために必要な情報提供・広報の検討、実施

3. 制度導入による効果

CO₂削減アクションプログラムの各種取り組みを促進することにより、自動車交通からのCO₂排出量の削減が期待され、京都議定書目標達成計画の目標達成に資する。

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. 背景及び必要性

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である。

このため、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る必要がある。

2. 制度概要

以下の案内システムを構築し、観光地における普及を図る。

- (1) 観光地における歩行者移動円滑化のための道路案内システム
携帯電話等を利用した観光客の回遊性を有する一人歩きを支援するシステムを開発
- (2) 観光地におけるカーナビゲーション等と連携した案内システム
カーナビゲーション及び歩行者携帯ナビゲーションと交差点目印標識を連携させた道路案内システムを開発

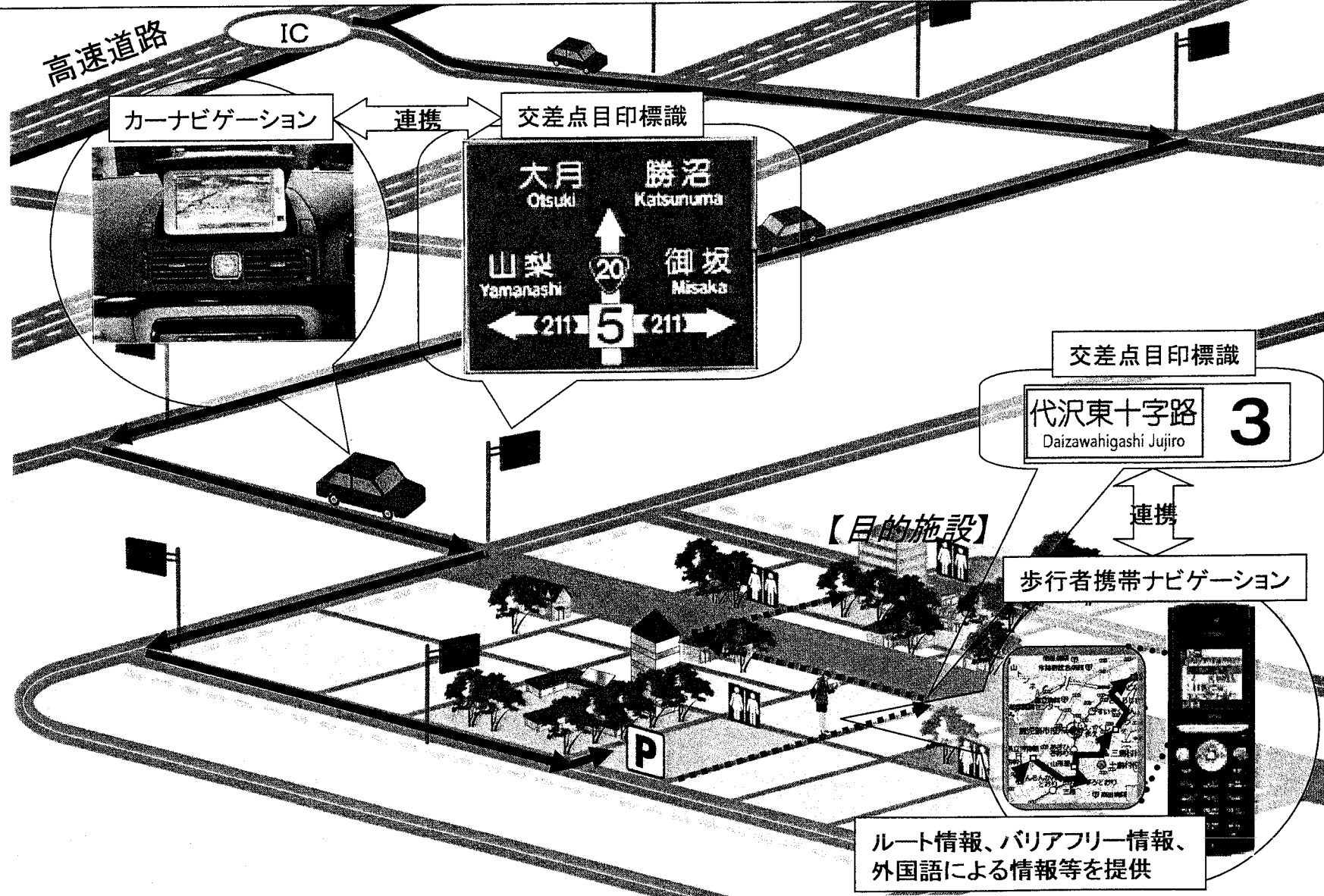
3. 制度導入による効果

観光客の一人歩きや自動車による移動を支援することにより、観光客の増加を図り、地域観光振興を推進することができる。また、交通の安全と円滑を図り、道路ストックの有効活用を推進することができる。

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）

1. 背景及び必要性

これまで日本における道路は、単にモノ・人を運ぶ機能を有する“道具”として、着実な整備が進められてきた。一方、近年における個人の余暇時間の拡大、価値観の多様化等から、「走り、見て、体験し、知る」こと自体を目的とする等、幅広い機能を有する道路空間への転換が求められている。

こうした背景から、日本においても、都市部や郊外部などそれぞれの特徴に応じ地域固有の景観、自然、歴史、文化、レクリエーション資源を有効に活用することによって、美しく味わいのある道づくりを図る必要がある。

2. 制度概要

シーニックバイウェイにおけるNPO等地域の活動主体により構成されるパートナーシップが行う活動計画の策定や沿道の修景活動等のボランティア活動などの地域活動を支援し、美しい道路空間の形成を図る。

- ① NPO等地域の活動主体が行う道路景観整備計画の策定の支援
地域の活動主体の地域の調査（景観診断等）、活動計画の策定に対する支援
- ② NPO等地域の活動主体の実施する活動支援
地域の活動主体が実施する植栽、駐車場・標識整備等のハード事業及び広報PR、維持管理活動等のソフト事業に対する支援

3. 制度導入による効果

地域住民やNPO等と行政が連携し、美しい景観や活力ある地域づくりを目指すことで、地域住民等の地域づくりに対する意識・関心が向上し、また、新たな価値を付加した道路空間が形成される。さらに、交流人口の増加に伴い、地域産業及び経済の活性化に資する。

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

◆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
（他にファッションデザイナー 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

<事例>

自然景観の保護



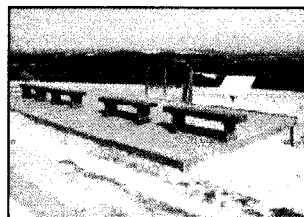
<例：電柱の片寄せ>

沿道景観の修繕



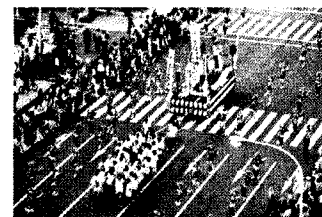
<電線の地中化>

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>

低公害車普及促進対策（一般会計）

1. 背景及び必要性

大都市地域等における自動車に起因する大気汚染問題（大都市圏におけるNO_x・PMそれぞれ約6割が自動車起源）は十分に解決されていない状況であり、自動車NO_x・PM法の対策地域においても環境基準は未だ達成されていない状況である。

このため、こうした大気汚染の効果的な改善を図るためには、地方公共団体等と協調して、運送事業者等に対して、低公害車の導入等に対する補助を行うことにより、低公害車の普及を促進し、大気環境の改善を図る必要がある。

2. 制度概要

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う。

3. 制度導入による効果

補助による低公害車の普及と旧型ディーゼル車の代替が相まって、NO_x、PM等が削減されることにより、自動車からの排出ガスによる大気環境への影響を低減することができる。