

平成 17 年度

道路局関係予算決定概要

平成 16 年 12 月 24 日

国土交通省道路局

(目 次)

第 1 平成 1 7 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 道路関係四公団 事業費・建設費 14

第 4 新規事業化箇所及び新規着工準備箇所 15

第 5 財政投融资等総括表 16

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

(単位：百万円)

事 項	前年度予算額 (A)	平成17年度決定額 (B)	対前年度 倍 率 (B/A)	備 考
一般会計繰入	2,331,650	2,218,683	0.95	1. 道路整備特別会計国費として、この他に河川等関連公共施設整備促進事業26,600百万円(前年度28,000百万円)がある。 2. 道路環境整備には、住宅市街地総合整備促進事業53,662百万円(前年度60,104百万円)、都市再生推進事業3,000百万円(前年度3,000百万円)がある。 3. 本表のほかに、改革推進公共投資事業償還金43,763百万円がある。
道路整備	1,774,825	1,671,858	0.94	
道路環境整備	556,825	546,825	0.98	
N T T - A 型	69,634	53,432	0.77	
揮発油税直入額	707,200	740,800	1.05	
貸付金償還金等	69,715	60,157	0.86	
合 計	3,178,199	3,073,072	0.97	
(再 計)				
一般道路	3,002,542	2,915,921	0.97	
有料道路	175,657	157,151	0.89	

(参考)

(単位：百万円)

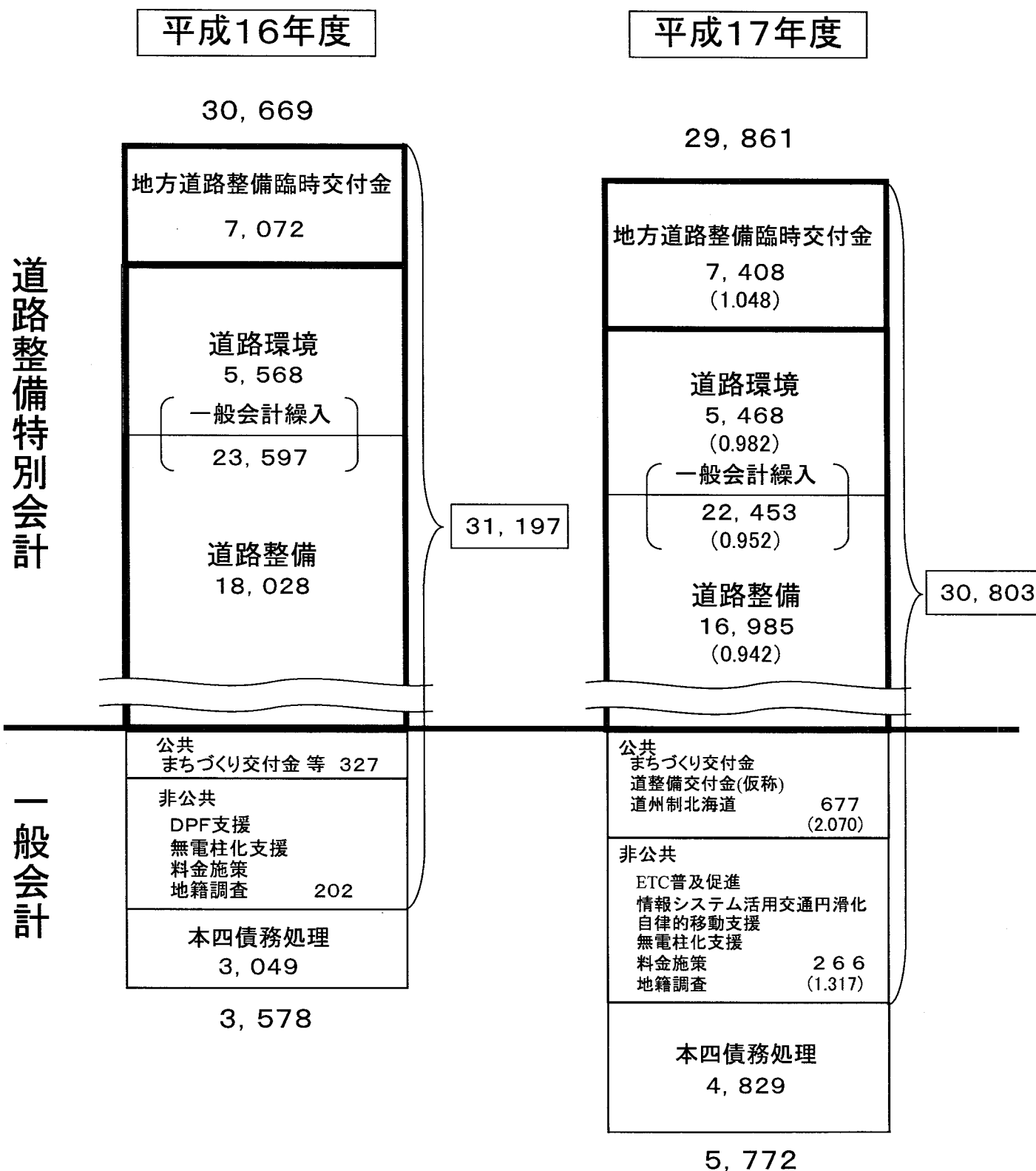
事 項	平成16年度当初 (A)	平成17年度当初 (B)	対前年度倍率 (B/A)
一般会計繰入	2,331,650	2,218,683	0.95
道路整備	1,774,825	1,671,858	0.94
交通円滑化	356,534	346,601	0.97
三大都市圏環状道路の整備	172,080	196,072	1.14
その他一般改築等	184,454	150,529	0.82
地域連携推進	1,087,870	1,020,498	0.94
維持修繕等	224,398	201,040	0.90
有料道路	106,023	103,719	0.98
道路環境整備	556,825	546,825	0.98
交通安全	167,092	172,254	1.03
その他道路環境	389,733	374,571	0.96

注1) 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。

注2) この他に河川等関連公共施設整備促進事業がある。

平成17年度道路予算

(単位:億円)



- <注> 1. 貸付金償還金等及びNTT-A型事業を除く。
 2. 道路整備には河川関公（H16：28,000百万円、H17：26,600百万円）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。

2. 事業の概要

社会経済活動の活性化、安全で快適な暮らしの実現や地域再生の推進に向け、成果志向の道路行政マネジメントの実践を通して、より効率的に、透明性を高めながらメリハリの効いた施策を展開します。

具体的には、優先度明示方式による重点投資や、責任裁量型補助金への改革等の既存制度の見直しを行い、ハード施策とソフト施策を効果的に組み合わせながら、幅広い課題に対応した政策を重点的かつ効率的に進めます。あわせて、スマートICの本格導入やETCの普及促進など、既存ストックの有効活用に取り組みます。

3. 主要事項

※は7～8頁の項目番号との対比

I 道路行政の改革

(1) 成果志向の道路行政マネジメントの実践

成果目標の達成度や取組みの評価を、平成17年度重点施策や予算に初めて反映し、道路行政マネジメントを確実に実践します。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すべき箇所を抽出し、効果的・効率的な事業実施のための予算配分を行います。

【関連制度】「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」（交通事故重点対策事業費の創設）※1

(2) 補助金の改革

①責任裁量型への補助金制度の転換

補助事業における地方の裁量性を高めるため、採択基準の見直し、構造協議の廃止等の事前審査の簡素化を図る一方、事業効果の発現状況等について事後審査を行う「責任裁量型」へ補助金制度を転換します。

【関連制度】「補助金制度の改革」（採択基準の見直し 等）※2

②地方道路整備臨時交付金の更なる運用改善

地域再生に資する事業の重点的な支援や、市町村と国の間で要望や内示手続きを直接行える仕組みの導入により、地方公共団体の自主性と創意工夫のもと、重点的、効果的かつ効率的な道路整備を推進します。

【関連制度】「地方の自主性をさらに高めるための地方道路整備臨時交付金の運用改善」※3

③農道等とパッケージ化して整備する道整備交付金（仮称）の創設

地域再生を支援するため、農林業等の振興や都市・物流拠点等との交流促進を目的として、地方公共団体が策定する地方道・農道・林道をパッケージ化した計画に対して、関係府省が連携して助成する制度を創設します。

【関連制度】「道整備交付金（仮称）の創設」※4

【国費100億円】

(3) より「使える」ハイウェイ政策への転換

①スマートICの本格導入に向けた取り組み

今後の追加IC整備におけるスマートIC（ETC専用IC）の本格導入に向けて、SA・PAに接続するスマートICの社会実験に加え、本線に直接接続するスマートICの社会実験を実施します。また、社会実験におけるETC路側機器のレンタル制度を創設します。

【関連制度】「スマートICに係る社会実験の拡充」※6

【国費19億円】

② ETCの普及促進

ETCへの利用転換を促進するため、ETC車載器リース制度等を実施します。

【関連制度】「ETCの普及促進に係る経費（一般会計）」※14

【国費56億円】

Ⅱ 円滑な移動の支援

(1) モビリティの向上

① 渋滞対策の推進

○三大都市圏環状道路の整備の推進

【国費2,363億円（対前年度比1.11）】

首都圏中央連絡自動車道（神奈川県、東京都等）等

【関連制度】「高速バスロケーションシステムの導入促進（一般会計）」※13

【国費40億円】

「駐車場案内システムの高度化（一般会計）」※13

【国費22億円】

② 踏切道の改良推進

○連続立体交差事業

【国費907億円（対前年度比1.03）】

JR中央線（東京都）等

【関連制度】「踏切システムの高度化（一般会計）」※13

【国費8億円】

「連続立体交差事業の施行者拡大」※7

(2) 国土・地域ネットワークの構築

① 高速自動車国道の整備

○有料道路方式

【事業費8,000億円】

○新直轄方式

【事業費2,000億円】

② 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

③ 医療、福祉などの公共・公益施設の広域利用や広域的な観光振興など、市町村間の連携による自立した地域作りのための道路整備

○市町村合併支援道路整備事業

松江市等（島根県）等

Ⅲ 安全で安心できる暮らしの確保

(1) 安全で快適な生活環境の確保

① 歩行者等を優先した安全な通行経路を面的・総合的に確保する「あんしん歩行エリア」の整備

○あんしん歩行エリアの整備

古町入船地区（新潟市）等

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

仙台駅周辺地区（仙台市）等

(2) 地震、津波、豪雨、豪雪等に対する防災対策

災害に対して安全で信頼性の高い道路網の確保のための防災・震災対策の重点的实施

○防災総点検に基づく要対策箇所の対策、橋梁の耐震補強等

【関連制度】「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラムの創設」※5

(3) 道路管理の合理化

○直轄国道の日常管理費の縮減

【国費 310 億円 (対前年度比 0.89)】

IV 地球環境と美しい景観の保全と創造

(1) 環境の保全・創造

大気汚染対策、道路騒音の低減等、沿道環境を改善する道路整備の実施

○路面温度を低下させる舗装技術の導入

【国費 10 億円】

特例都道新宿副都心十二号線（東京都）等

【関連制度】「沿道環境改善事業の拡充」※8

(2) 無電柱化による美しい街並みの形成

都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保等を図るための無電柱化を、新技術の導入によるコスト削減を図りつつ推進

第2 新規制度等

1. 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

直轄事業において、死傷事故率が高い区間等の事故低減に資する事業を重点的に実施する予算費目（目）交通事故重点対策事業費を創設します。

2. 補助金制度の改革

複雑化した採択基準の簡素化等により、補助金制度を責任裁量型に転換します。

- ①地方道に対する補助事業は、国家的見地から支援が必要な事業等に限定する旨を採択基準に明記
- ②交通量、橋長等の外形的な採択基準の見直し
- ③特殊改良事業の事業区分の統合 等

3. 地方の自主性をさらに高めるための地方道路整備臨時交付金の運用改善

地方道路整備臨時交付金において、地方の自主性をさらに高めるための仕組みを導入します。

- ①地域再生を目標とするパッケージに対する重点支援
- ②市町村に対する直接要望・内示手続きの導入
- ③事業あたり単年度事業費の上限の見直し

5億円（やむを得ないと認められる場合は5倍の額）→ 2.5億円（やむを得ないと認められる場合は5倍の額） 等

4. 道整備交付金（仮称）の創設

参考1

地域再生を支援するため、地方公共団体が策定する地方道・農道・林道をパッケージ化した計画に対して、年度間での事業量の変更や事業間での融通が可能な「道整備交付金（仮称）」を創設します。（内閣府に予算を一括計上）

5. 緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラムの創設

兵庫県南部地震クラスの地震に対しても、橋梁の損傷を限定的なものにとどめ、緊急輸送道路としての機能を確保するよう、各地域毎に国と地方が連携して策定する「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」に基づき、橋梁の耐震補強を重点的に実施します。

6. スマートICに係る社会実験の拡充

参考2

スマートICの本格導入に向けて、本線の緊急退出路等を利用してETC専用の仮出入口口を設ける社会実験を実施します。また、社会実験におけるETC路側機器のレンタル制度を創設します。

7. 連続立体交差事業の施行者拡大

都道府県、政令指定都市に限定されていた連続立体交差事業の施行者に、県庁所在都市及びそれに準ずる都市（人口20万人以上の都市及び特別区）を追加します。

8. 沿道環境改善事業の拡充 参考3

夏季の路面温度上昇により歩行空間の快適性が著しく損なわれている地域で、保水性舗装等の路面温度を低下させる舗装を敷設するモデル事業を、沿道環境改善事業の対象に追加します。

9. 道路交通環境改善促進事業の拡充 参考4

民間事業者が行う駐輪施設の整備について、その整備に要する費用の一部を地方公共団体に対し補助できるよう、道路交通環境改善促進事業を拡充します。

10. 道路開発資金の貸付対象事業の拡充（低公害車の燃料等供給施設設置の追加）

道路開発資金の貸付対象事業に、尿素水簡易型自動供給装置等の燃料等供給施設の設置を行う事業を追加します。

11. 都市高速道路における環境負荷軽減構造路線の対象拡大

都市高速道路について環境負荷軽減構造を有する路線に対する公的助成措置の対象路線を拡大します。（出資率：35%（ただし国：地方＝1：1））

12. 土地区画整理事業の拡充（事業主体に区画整理会社（仮称）を追加）

民間のノウハウや資力・信用等を活用するため、土地区画整理事業の事業主体に「区画整理会社（仮称）」を追加します。

13. 情報システムを活用した道路交通の円滑化経費（一般会計） 参考5

道路交通の円滑化にあたり即効性の高い施策を実施するために、ストックを有効活用するための情報システムづくりを支援します。

- ①高速バスロケーションシステムの導入促進
- ②踏切システムの高度化
- ③駐車場案内システムの高度化

14. ETCの普及促進に係る経費（一般会計）

ETCへの利用転換を促進するため、ETC車載器リース制度を実施します。また、車載器セットアップ数の急増に対応するため、ETCセットアップシステムを拡充整備します。

15. 自律的移動支援プロジェクトの推進経費（一般会計）

歩行者の移動等に関する情報を「いつでも、どこでも、だれでも」が利用できるシステムに関する実証実験等を実施し、システムの枠組み、技術仕様等を策定します。

道整備交付金（仮称）の創設

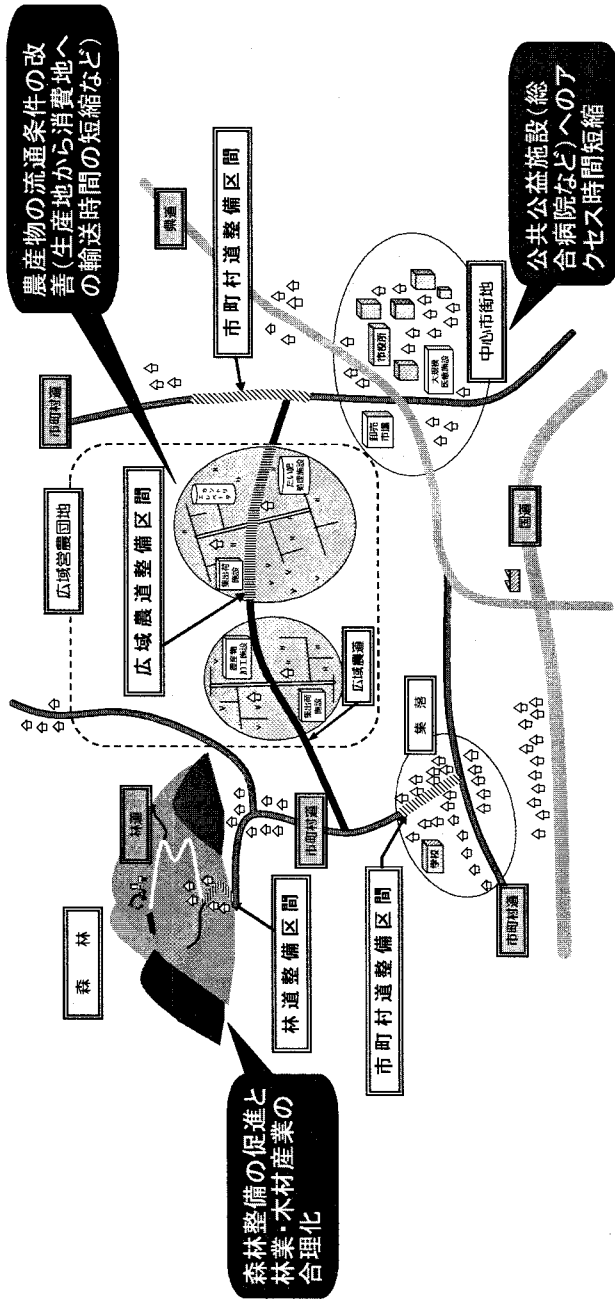
本制度の適用要件

- (1) 地域再生計画（仮称）の策定
地方公共団体が単独又は共同で地域再生計画（仮称）を策定し、計画の目標を達成するために必要な事業として、(2)の対象事業に関する事項を記載していること
- (2) 対象事業
市町村道、広域農道、林道
- (3) 事業の要件
① 対象事業のうち種類の異なる2以上の事業を実施すること
② 各事業が相互に連携して効果を発揮すること
- (4) 交付金の交付
地域再生計画（仮称）を国が認定した場合、その計画に基づき年度毎に交付金を交付
- (5) 交付限度額の算定
対象事業ごとに、現行の補助事業における補助率、補助対象範囲の規定に基づき計算した額の合計として交付額を算定

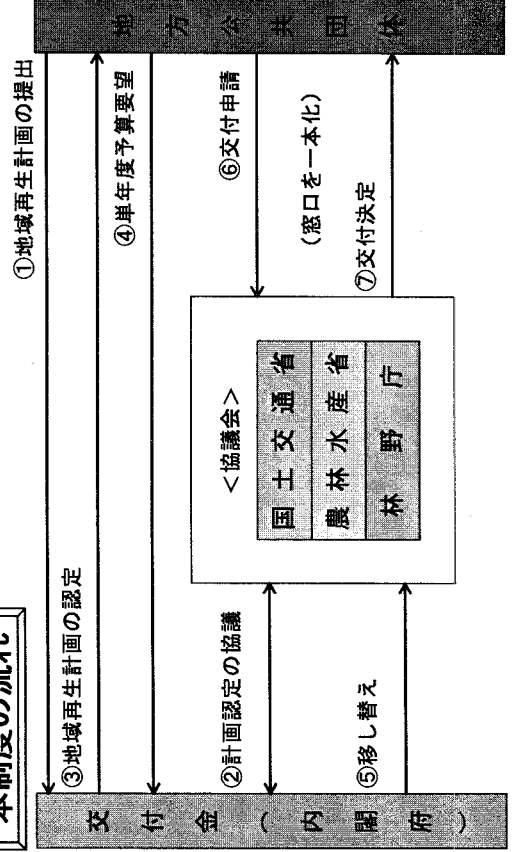
効果

- ① 市町村道、農道、林道の各事業について連携が取れた事業展開が可能
- ② 交付申請等に係る事務手続きが窓口を一本化することで簡素化され、地方の事務負担が軽減
- ③ 年度途中において、地方の裁量により必要な事業に予算の充当が可能

道整備交付金（仮称）の連携イメージ



本制度の流れ



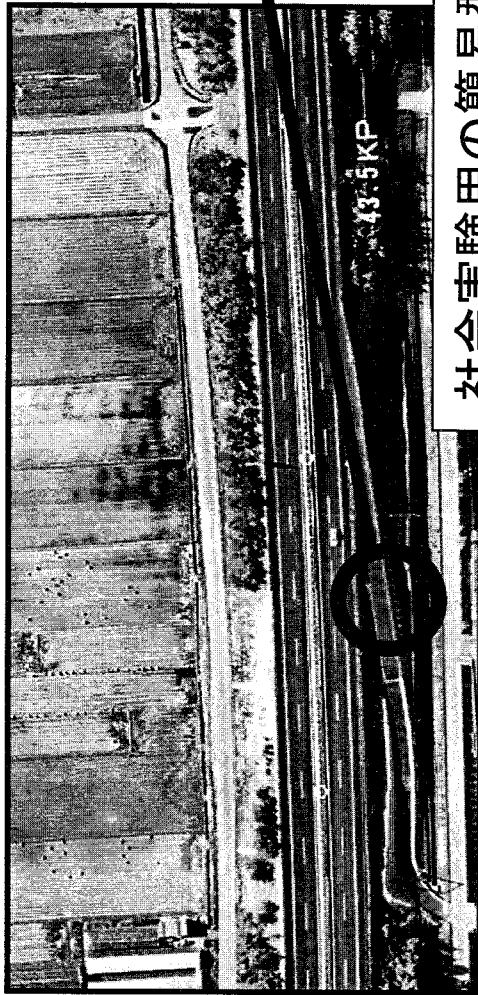
参考1

スマートICに係る社会実験の拡充

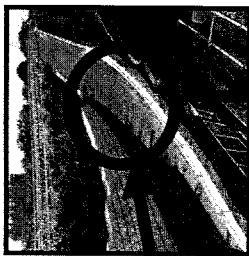
平成16年度に実施しているSA・PAに接続するスマートICの社会実験に加えて、緊急退出路などを活用して高速道路本線に接続するスマートICの社会実験を実施するとともに、社会実験におけるETC路側機器のレンタル制度を創設。

【本線に接続するスマートICの社会実験】

・スマートICの導入に向けて、接続が可能な既存の一般道路が近傍にある本線部分において、緊急退出路等を利用してETC専用の仮出入り口を設け、暫定的に実際のIC運営を行う社会実験を実施。



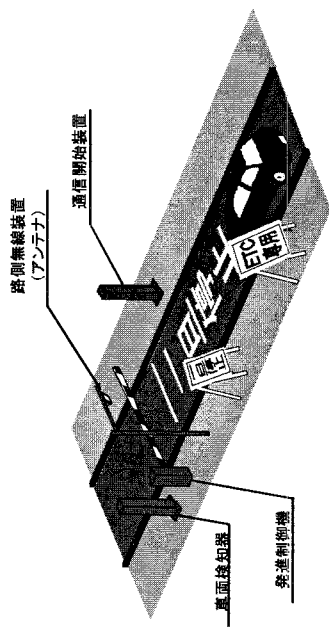
緊急退出路



社会実験用の簡易型ETCを設置

【ETC路側機器のレンタル制度】

・上記社会実験メニューの他に、社会実験用のETC路側機器を地方協議会にレンタルする制度を創設し、各地での積極的な社会実験の取組みを啓発して、より多くの箇所でのスマートICの効果検証が可能。



路面温度を下下させる舗装の普及促進

ヒートアイランド現象が顕著である都市部において、夏場の歩行空間の快適性を向上させるため、路面温度を下下させる舗装(保水性舗装等)の普及促進

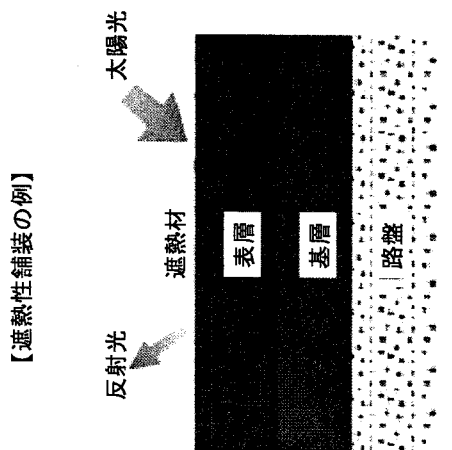
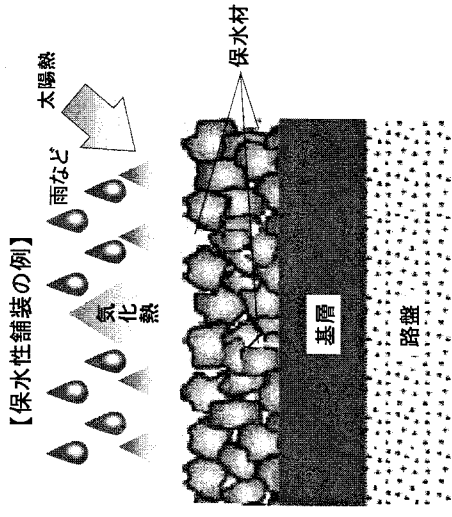
1. 都市部の歩行者が多い商店街等で路面温度を下下させる舗装の敷設を支援

沿道環境改善事業の対象に「路面温度を下下させる舗装」を追加

2. 耐久性や効果の持続性等を検証

保水性舗装等を敷設した地区において、効果の持続性や耐久性等を検証

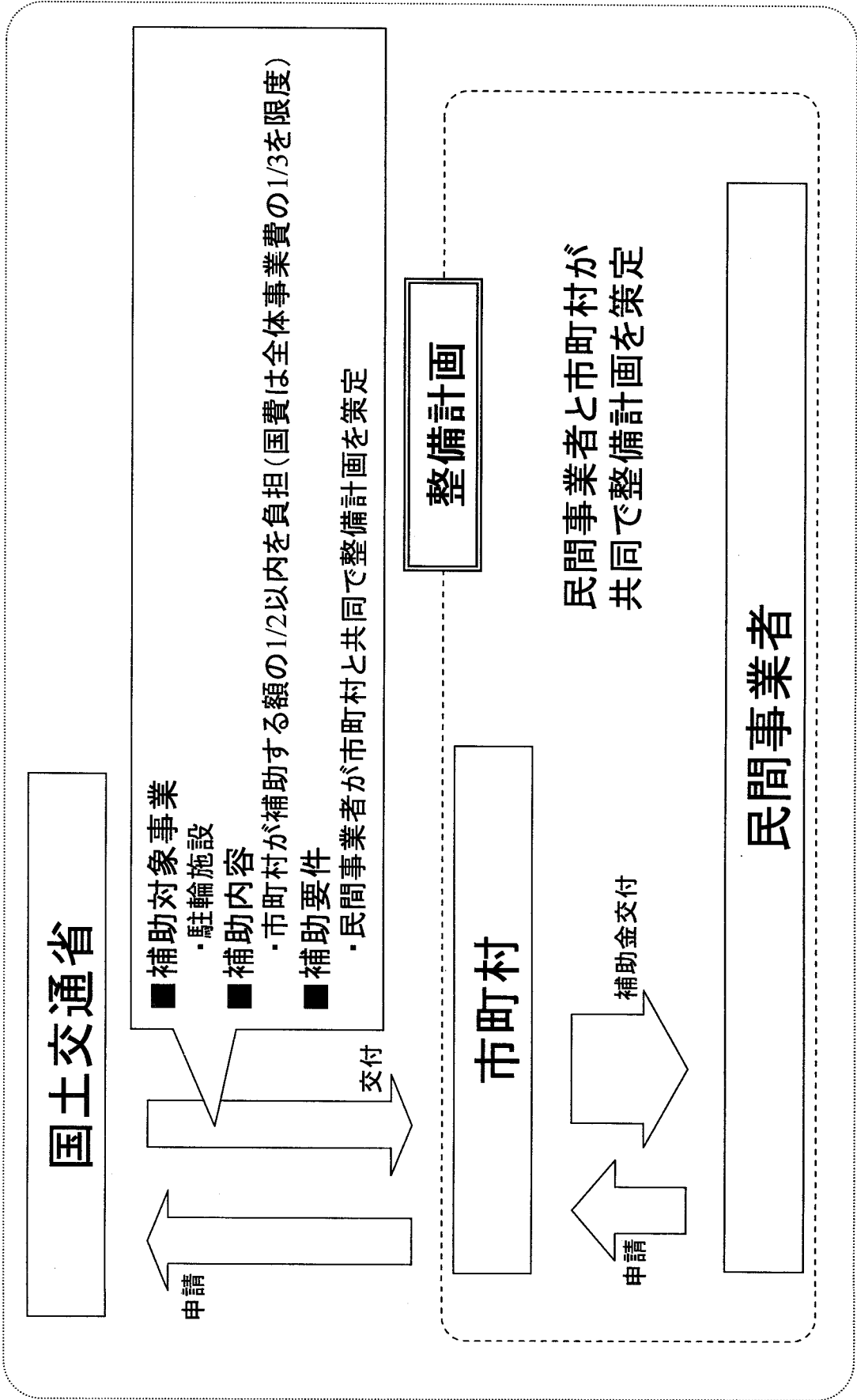
路面温度を下下させる舗装の例



【保水性舗装の例】
舗装体内の保水材に蓄えられた水分が蒸発するときの気化熱により、路面温度を下下させるもの。

【遮熱性舗装の例】
舗装の表面に遮熱性を有する塗料などを塗布することによって、太陽光のうち赤外線域を反射させて、舗装体内の蓄熱量を減少させることで、路面温度を下下させるもの。

道路交通環境改善促進事業の手続き



情報システムを活用した道路交通の円滑化

高速バスロケーションシステムの導入促進

高速バスに対応した通信システムの開発、航空機や新幹線と連動した情報提供システムの構築など

全国の高速バスにシステムを導入

マイカーからバスへの利用転換

主要な空港や駅ターミナルに案内表示システムを設置

【飛行機着】 東京 名古屋

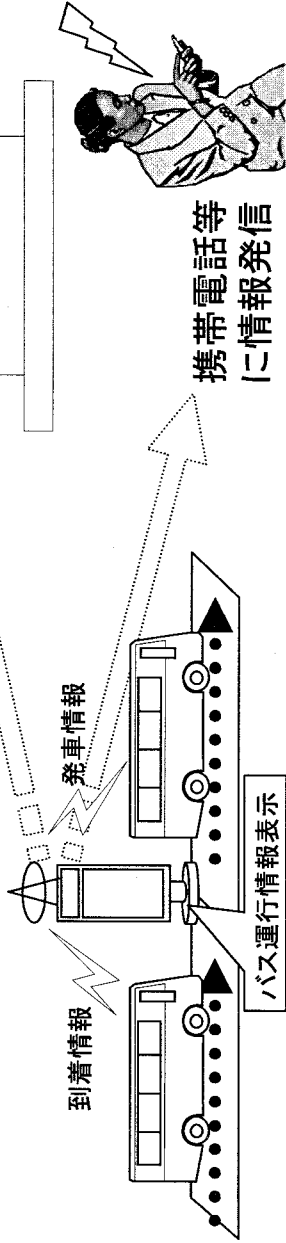
11:50 ANA 11:55 JAL

【乗り継ぎバス】

● 駅行き 12:10 1番 5分遅れ

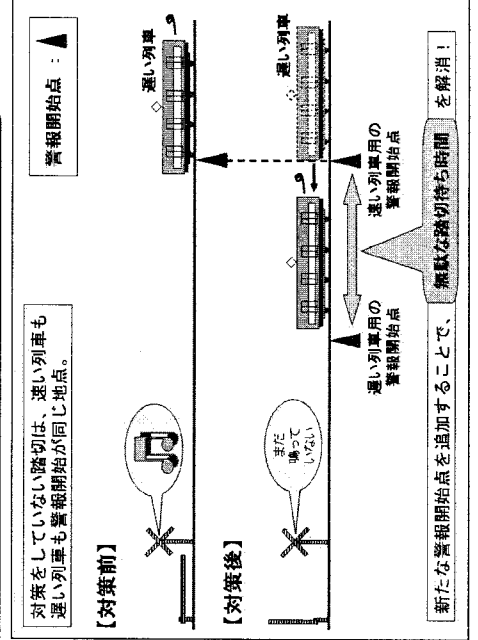
● 行き 12:20 1番 5分遅れ

● 行き 12:30 3番 10遅れ



踏切システムの高度化

急行・各停など列車の速度を判断して、「警報開始時間を最適化する「賢い踏切」を導入

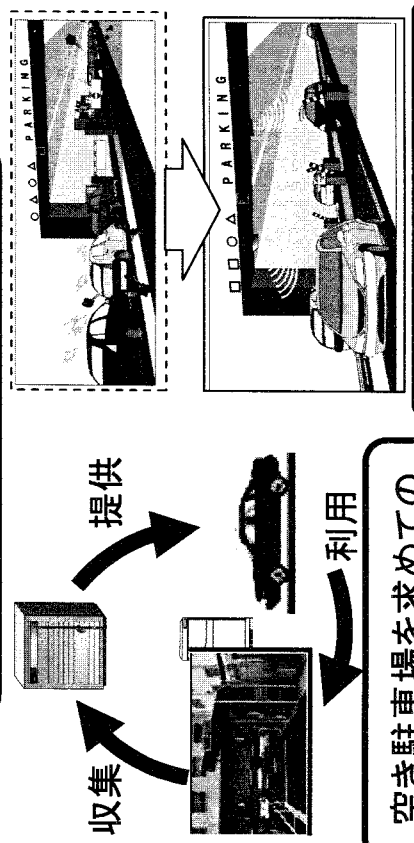


新たな制御システムの開発

遮断機による交通の遮断時間を最短化

駐車場案内システムの高度化

車の入退管理機能の高度化や駐車場情報収集システムの構築



第3 道路関係四公団 事業費・建設費

(1) 日本道路公団	
事業費	11,695億円
建設費	8,350億円
(2) 首都高速道路公団	
事業費	2,156億円
建設費	1,025億円
(3) 阪神高速道路公団	
事業費	960億円
建設費	481億円
(4) 本州四国連絡橋公団	
事業費	64億円
建設費	2億円

(注) 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構、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及び本州四国連絡高速道路株式会社分を含む。

第4 新規事業化箇所及び新規着工準備箇所

○大規模二次改築事業（新規事業化箇所）

路 線 名	事業主体	区 間	延 長	事業費 (百万円)
一般国道464号 北千葉道路 (直轄施行区間)	直轄	千葉県成田市北須賀 ～千葉県成田市押畑	5.6km	800
一般国道464号 北千葉道路 (千葉県施行区間)	千葉県	千葉県印旛郡印旛村若萩 ～千葉県成田市北須賀	4.2km	700
		(計)	9.8km	1,500

第5 財政投融資等総括表

(単位:百万円)

区分	資金内訳	自己資金等										合計 (C+D)	合計 倍率(A/B)
		財政投融資		政府出資金		自主調達資金		その他		小計			
		(C)	倍率(A/B)	倍率(A/B)	倍率(A/B)	倍率(A/B)	倍率(A/B)	(D)	倍率(A/B)				
日本道路公団	17年度(A)	(2,142,000)	0.97	0	0.00	<480,000>	0.96	2,002,093	0.95	<480,000>	0.96	4,859,293	0.96
	前年度(B)	2,142,000 (1,475,300)		0		715,200 <530,000>		2,097,946		2,717,293 <530,000>		5,055,146	
	比較(A)-(B)	△ 71,000		0		△ 29,000		△ 95,853		△ 124,853		△ 195,853	
首都高速道路公団	17年度(A)	(297,700)	0.66	18,750	1.00	<50,000>	0.73	337,750	1.00	<50,000>	0.94	727,800	0.81
	前年度(B)	297,700 (298,500)		18,800		73,600 <70,000>		336,646		430,100 <70,000>		903,746	
	比較(A)-(B)	△ 150,100		△ 50		△ 26,900		1,104		△ 25,846		△ 175,946	
阪神高速道路公団	17年度(A)	(254,900)	0.97	13,050	1.11	<50,000>	0.99	199,291	1.04	<50,000>	1.03	552,941	1.00
	前年度(B)	254,900 (175,000)		11,800		85,700 <45,000>		192,103		298,041 <45,000>		553,203	
	比較(A)-(B)	△ 7,600		1,250		△ 1,100		7,188		<5,000>		△ 262	
本州四国連絡橋公団	17年度(A)	(105,200)	1.20	53,333	1.00	<40,000>	1.17	101,788	0.98	<40,000>	1.03	313,621	1.08
	前年度(B)	105,200 (58,400)		53,333		53,300 <10,000>		103,868		208,421 <10,000>		290,301	
	比較(A)-(B)	17,600		0		7,800		△ 2,080		5,720		23,320	
合計	17年度(A)	(2,799,800)	0.93	85,133	1.01	<620,000>	0.95	2,640,922	0.97	<620,000>	0.96	6,453,655	0.95
	前年度(B)	2,799,800 (2,007,200)		83,933		927,800 <655,000>		2,730,563		3,653,855 <655,000>		6,802,396	
	比較(A)-(B)	△ 211,100		1,200		△ 49,200		△ 89,641		△ 137,641		△ 348,741	

(注)1. 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡橋道路株式会社を含む。
 2. 『財政投融資』は、財政投融資及び政府保証債である。(上段()内書きは、政府保証債)
 3. 公団、機構、民営化会社との17年度の財政投融資の内訳は以下のとおりである。
 日本道路公団:公団 1,504,000百万円、機構 566,400百万円、民営化会社 71,600百万円
 首都高速道路公団:公団 76,400百万円、機構 211,900百万円、民営化会社 9,400百万円
 阪神高速道路公団:公団 114,600百万円、機構 134,000百万円、民営化会社 6,300百万円
 本州四国連絡橋公団:公団 45,100百万円、機構 60,100百万円

4. 『自主調達資金』は、財政機関債、繰上債及び民間借入金である。(上段<>内書きは、財政機関債)

5. 『その他』は、地方公共団体出資金(日本道路公団を除く)及び業務収入等である。

6. 本州四国連絡橋公団の計数は、道路分である。