



富 都 第 7 0 号
平成 19 年 5 月 7 日

国土交通省道路局長 殿

富士宮市長 小室 直義



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について（回答）

平成 19 年 4 月 2 日付け国道企第 114 号による依頼について、別紙のとおり回答します。

中期的な計画の策定にあたっての意見の提出について

〔富士宮市〕

【課 題】

今後の道路政策や道路の整備・管理について

1 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

(1) 都市間を結ぶ「主要幹線地方道・県管理国道」の整備促進

- ・道路整備プログラム
- ・災害時の緊急輸送路・避難路
- ・地方道路の維持・修繕・管理費用の自己負担減

(2) 安心・安全なまちづくりを形成する

- ・中心市街地活性化
- ・バリアフリー化

2 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

既存道路の維持管理について、コストを抑えながら安全を図っていく。

3 その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関すること

- ・地方公共団体として、道路特定財源の一般財源化を望まない。
- ・特定財源の財源を確保したままで、幅広い施策を期待する。

【提案】：別紙「道路特定財源の見直しに関する具体策（案）」

道路特定財源の見直しに関する具体策（案）

〔 目 次 〕

1	維持・修繕への活用	P	3
2	まちづくりへの活用	P	4
3	環境政策への活用	P	5
4	交通利用者への活用	P	6
5	良好な景観の形成	P	7
6	補助事業に対する概念の変更	P	8
7	道路特定財源納税者への還元	P	9
	参考資料：富士宮市のデータ	P	10

1 維持・修繕への活用

(1) 背景

- ・「少子高齢化社会による人口の減少」に伴う交通量の減少傾向
- ・都市部における道路整備の成熟化
- ・地方道の維持、管理及び修繕に要する費用の財政的負担
- ・橋りょう等コンクリート構造物の耐用年数経過による架け替えの必要性

道路特定財源は、自動車利用者に課税される目的税であるが、道路延長のほとんどが地方道である。地方公共団体が負担している維持費に特定財源を充当する。また、橋りょうについては、橋りょうの架け替えには多額の費用を要するために、地方自治体が架け替え費用を負担できない。このため、落橋防止事業等を実施しているが、落橋以前に橋りょう本体が地震に耐える事ができるか心配しているのが現状である。

地方道路交付金事業（地方道路整備臨時交付金）、まちづくり交付金等では、修繕費を補助メニューに計上可能となったが、道路交付金の全体事業費の下限は1億円であり、まちづくり交付金は都市再生整備計画策定後となるために住民のニーズに早急な対応ができず、現状のままでは地方公共団体が迅速に活用することは困難である。

(2) 具体策

(ア) 道路整備特別会計で、地方道の管理費用を交付する

- ・地方公共団体の管理する道路延長の割合で、特定財源を地方へ交付する。

(イ) 維持、修繕、管理、橋梁架け替え費用の一括交付金化

- ・交付金を、地方の裁量で道路維持・修繕等を行う。

(ウ) 国直轄で、地方公共団体の橋梁りょう架け替えを行う

- ・国が地方の要望を集約して、橋りょうを架け替える。

2 まちづくりへの活用

(1) 背景

- ・ 中心市街地活性化
- ・ フードバレー政策（富士宮市施策）
- ・ 東海地震（30年以内確率87パーセント）

平成16年度に始まった都市・地域整備局所管の国庫補助事業「まちづくり交付金」は、道路整備等の従来の補助事業と併せて、個性ある地方のまちづくりを推進する交付金事業であり、地方公共団体が目的とするまちづくりに大きく役立つ事業である。整備目標は、「防災」「中心市街地活性化」と様々であり、平成18年度からは、さらに道路特定財源の揮発油税等が一部充当されるようになった。

また、最近の報道では東海地震発生率が発表され、それによると東海地域は、地震に関して日本で一番危険な地域である。

(2) 具体策

(ア)「道路構造令」規格外道路の整備費用の補助

- ・ 補助メニューに無い道路整備
- ・ 街路補助メニューのシンボル道路整備事業と同様の道路補助メニュー
- ・ 地域に最も適した道路整備

※地方道では、規格外道路が多いため、補助対象事業となりにくい

(イ) 踏切改良事業への支援

- ・ 踏切の移設だけでも数何千万円もの費用がかかるために改良が困難
- ・ 大規模改良や立体化のできない踏切改良整備費への支援
- ・ 「踏切拡幅」「遮断機移設」「かしこい踏切」のセットメニュー

(ウ) 防災に強いまちづくりへの支援

- ・ 倒壊危険ビルの取壊し費補助
- ・ 老朽家屋の撤去及び歴史的文化的家屋の耐震補強
- ・ 避難地の整備（体育館補強・緊急輸送路の道路や橋りょう、公園の整備）

(エ) 産業振興へ活用（中小企業支援策）

- ・ 揮発油税を基本とした貸付金事業
- ・ ご当地グルメを全国に発信する運送事業

3 環境政策への活用

(1) 背景

- ・モータリゼーションによる環境破壊

排気ガス⇒二酸化炭素⇒酸性雨⇒森林破壊⇒表土流出⇒1次産業衰退

- ・富士山の世界遺産登録

自動車の排気ガスによって破壊された環境は、道路整備特定財源によって修復していく。静岡県では、平成18年度、「森林（もり）づくり県民税」を導入した。これは、県民税と法人税を基本として5年間（5年後に見直し）の課税で公益性のある森林を補助率100パーセントで補助する。「困難性」「緊急性」「公益性」を視点に環境を整備していくものである。

富士宮市としても富士山を世界遺産に登録していきたいと考えている。広域な緑に囲まれた富士山の森林整備により、良好な環境を守っていく。

(2) 具体策

(ア) 環境政策を目的とした森林整備

- ・世界遺産登録を視野に入れた富士山国有林の整備

(イ) CO2削減対策支援

- ・石油代替の新燃料開発普及への支援

4 交通利用者への活用

(1) 背景

- ・パークアンドライド
- ・新公共交通（コミュニティバス、デマンドバス、LRT、DMV）
- ・バリアフリー新法（通称）
- ・道路運送法の改正（赤字のバス路線廃止が許可制から届出制）

モータリゼーションにより急速な道路整備が行われたが、現在は、道路環境を取り巻く環境が大きく変遷している時代である。

自動車保有台数は増加する傾向にある一方では、赤字バス路線の廃止により「交通空白地」と呼ばれる公共交通機関による交通手段が無い地域が存在するようになった。これは、道路運送法の改正により、赤字バス路線廃止は、許可制から届出制となったためである。届出制に変わった事より、バス会社は、市の補助がありながらも赤字路線の廃止を選択するようになった。結果として、交通弱者の移動は困難となった。

長年、自動車税を払い続けてきた人々へ道路整備特定財源を還元する。

(2) 具体策

(ア) 交通マネジメント、公共交通等、交通弱者の足の確保に活用する

- ・コミュニティバス、デマンドバス等の運行支援を行う
- ・新公共交通を導入する際の、基礎調査・社会実験に対する補助

5 良好な景観の形成

(1) 背景

【景観緑三法】

①景観法

②都市緑地保全法等の一部を改正する法律

③景観法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律

・景観行政団体

富士宮駅から北方面に約10km、「白糸の滝」という観光スポットがある。3年ほど前、観光客がこの白糸の滝駐車場に来た際、「せっかく富士山がきれいに見える場所なのに、多くの電線があって、富士山がきれいに見えなくてもったいない」と感じたという。

景観法も制定され、富士宮市としても景観行政団体になるよう計画している。自動車利用者等が楽しめるような、**良好な景観を形成する。**

(2) 具体策

(ア) 良好な景観の整備に対する補助

- ・スポット的な整備（電柱、電線の撤去等）
- ・昭和に設置されたような古い看板の撤去
- ・ユニバーサルデザイン化された案内標識の設置
- ・公共サインの整備（大きさ・色彩等、統一性の無い標識の整備）
- ・自然公園法区域内道路の色彩統一による景観配慮

（電柱は茶色を基本としているが、古い電柱の色はそのままという事例がある）

6 補助事業に対する概念の変更

(1) 背景

- ・国の施策方針に適合した補助金
- ・近年では地方の裁量が大きくなった交付金
- ・国庫補助事業の採択基準には、金額下限設定や最低事業数等がある
- ・会計検査受検ごとに、地方職員は、対象期間内の全ての事業書類を見直す

国庫補助事業は、国庫補助金を受領できるメリットの裏に、膨大な作業に時間を費やすイメージがある。補助事業手続きを簡素化する。

また、補助メニューは、補助率が高いほど（理想は100パーセント）地方は利用しやすい。採択基準の「全体事業費の下限が〇億円」、「最低2事業以上の事業実施」などのハードルにより、財政力の低い地方公共団体は補助メニューを利用できない事がある。

(2) 具体策

(ア) 全額国費で、地方道を支援する（道路整備、維持及び管理費）

- | | |
|-------------------|-----------------|
| 現状：国庫補助金（交付金）＋地方費 | ・・・地方と国で負担を分担 |
| 改案：国庫補助金（交付金） | ・・・全額100パーセント国費 |

(イ) 採択基準の最低設定を廃止した補助事業

- ・採択基準の縛りにより、補助事業に手を出せない場合があるため、最低制限等を廃止する。これにより、財政力の低い市町村でも広いメニューの補助を受けられるようになる

(ウ) 会計検査院の事前審査

- ・事業施行前（発注前）の抽出検査により、国庫補助金返還が無くなる

7 道路特定財源納税者への還元

(1) 背景

- ・納税者は自動車利用者である。

自動車利用者の納税による道路特定財源である。自動車利用者以外でも、自歩道整備、バリアフリー化事業等、歩行者も大きく恩恵を受けている。

高額の特定財源を納税して自動車で移動しても、事故、故障、盗難による多額の損害を受ける場合もあり、中心市街地に出かけても、また駐車料金を負担する。このため、自動車利用者の納税負担とサービスの均衡化を図り、納税者へ還元する。

(2) 具体策

(ア) 中心市街地の駐車場整備補助

- ・駐車場の新設、立体化

(イ) 駐車料金の支援

- ・駐車場料金の無料化又は軽減支援（安価な駐車場）

(ウ) 自動車重量税納付時等に安全を還元

- ・J A F利用無料券、高速道路無料等を配布する

(エ) 自動車盗難保険等による還元

参考資料：富士宮市のデータ

【人 口】

125,614人 (H19.4.1 現在)

【面 積】

約314km²

【道 路】

種 別	道路延長	構成比	舗装率
国 道	46km	4%	100%
県 道	129km	12%	97%
市 道	930km	84%	91%
計	1,105km		

【橋 梁】

種 別	橋りょう数	構成比	橋りょう延長	構成比
国 道	40	5%	743m	11%
県 道	109	15%	1,423m	20%
市 道	608	80%	4,892m	69%
計	757		7,058m	

【自動車保有】

保有台数	1台あたり人口	県順位	(参考：芝川町)
7万台	1.74人／台	4位	1.68人／台：1位

【H17一般会計決算】

決算額	土木費	構成比	(参考：静岡市)
31,431百万	3,603百万	11.5%	H15:20.6%