

事前評価票【No.22】

施策等名	ETC 車載器レンタル制度の創設	担当課	道路局有料道路課
施策等の概要	ETC 車載器レンタル事業に対して、国費助成を実施 【要求額：道路事業費 36,386 億円（国費）の内数】		
施策等の目的	ETC 導入当初段階での普及促進による、料金所渋滞緩和、環境改善等、ETC 導入による効果の早期発現を図るとともに、道路ストックの有効活用を図る有料道路の多様な料金施策実施のための環境整備を図ることを目的とする。併せて、「個別販売方式」の価格の低廉化を促進することを目的とする。		
関連する政策目標	7) 都市内渋滞の緩和 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>(1) 現状と目標の GAP 目標：概ね 4 年後を目途に都市高速道路において ETC に限定した利用を目指す（e-Japan 重点計画 2002） 現状：ETC 利用率：約 3%（平成 14 年 7 月末、国土交通省調べ）</p> <p>(2) 原因の分析・課題の特定 ETC を利用しない理由のうち、「初期費用が高い」と答えた人は 38%。次いで、「車載器が高い」が 29%。合わせて 67%が車載器の価格の高さを理由として利用を躊躇っている。（H14.2 実施アンケート結果より）</p> <p>(3) 課題の特定 ETC 車載器の価格は約 3~5 万円であり、これに加えて取付・セットアップの費用（8 千円程度）を要するため、これらの費用の低廉化が普及の必要条件となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 海外では車載器のレンタル制度が主流 <p>(4) 具体的内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 普及台数目標やレンタル料金、利用者サービス等を評価基準として、ETC 車載器レンタル事業を行う主体に助成を実施。 助成額は、車載器レンタルの実績に応じて決定 		
社会的ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞の解消 料金所渋滞は高速道路における渋滞の約 30%を占めている。ETC 利用率が 50%程度に向上すれば、これらの渋滞が概ね解消。 環境問題 料金所におけるノンストップ化、及び料金所渋滞の解消により、料金所の周辺における CO2 や NOx 等、排出ガスの削減が期待される。 多様な料金施策の実施 ETC の履歴ストック機能を活用すれば、渋滞緩和を目的とした料金施策、沿道環境の改善を目的とした料金施策、既存ストックの有効活用に資する料金施策等、利用者のニーズに応じたきめ細かな料金施策の実施が可能となる。 		
行政の関与	<ul style="list-style-type: none"> 都市内渋滞の緩和、大気、騒音等に係る生活環境の改善については政策評価基本計画においてもアウトカム目標として掲げている。これらの事項については道路行政としても責任を持って対処することが必要。 また、ETC の普及促進は e-Japan 重点計画 2002 等にも示されており、政府全体としての意志決定事項でもある。 		

<p>国の関与</p>	<p>ETCは個別地域に止まらず、全国的高速道路ネットワークをはじめとする全国統一のサービスであるほか、渋滞解消及び環境改善に対する取組みは国が主導的に進めていくべき施策である。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>国費助成により、レンタルでのETC車載器の提供が可能となり、その結果、短期間でのETCの普及が可能となる。レンタルでの利用意向の高い層への普及が期待されることから、有料道路の利用頻度の高い利用者への重点的な普及が進み、早期のETC利用率向上を図ることが可能。 また、「個別販売方式」における販売価格の低下を促進し、更なる普及が見込まれる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本制度の導入を含め、ETC利用者に特化した料金割引制度の導入、ETC対応料金所の拡大、専用レーンの拡充、他の路車間通信サービスとの連携による車載器の付加価値の向上等、ETCに関する各種の普及促進策を実施することにより、H19年のETC利用率を概ね50%にまで向上することが期待される。これにより、現在高速道路において発生する渋滞の約3割を占める料金所渋滞は概ね解消し、また、ETCの活用による各種料金施策の実現も可能になることから、道路ストックのより一層の有効活用が可能となる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>審議会答申等 道路審議会（平成12年11月 答申） 「国・公団等は、ETCの早急な普及が進むよう積極的な取組みを行うことが求められる」 社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会中間報告（8/2 答申） 「ETCを活用した多様な料金施策を展開し、有料道路利用者へのきめ細かなサービスを推進」 「ETC普及促進策を合わせて実施」 目標達成に際して影響を与える外部要因 有料道路の割引制度の導入・見直しの有無</p>

事前評価票【No.23】

施策等名	有料道路密接関連一体整備事業の創設（道路開発資金）	担当課	道路局有料道路課
施策等の概要	<p>道路開発資金による貸付対象事業に有料道路密接関連一体整備事業を追加し、有料道路の整備と密接に関連する道路等の立替施行に際し、有料道路事業者に対して、道路開発資金から資金の貸付を行う。</p> <p>【要求額：道路事業費36,386億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>有料道路の整備とあわせて整備予定の道路等のうち、有料道路の整備と密接に関連する部分の整備について、有料道路事業者が道路開発資金から貸付を受けて立替施行を行うことにより、関連道路等の整備ペースに制約されることなく、有料道路の整備の促進と効率化を図る。</p>		
関連する政策目標	<p>7) 都市内渋滞の緩和 19) 交通安全の確保 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善</p>		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>(1) 現状と目標のGAP 目標： 有料道路制度は道路整備の緊急性に鑑み、借入金を用いることにより早期整備を図り、もって渋滞緩和、交通安全、環境改善等の整備効果を早期に発揮することが可能。 本施策は上記の有料道路制度の本来機能を効率的に発揮させるものである。 現状： 都市部の環状道路等に代表されるように、今後も有料道路制度を有効活用して整備促進を図る必要性は高いが、関連する道路事業等の整備遅延により、本来の有料道路制度による整備効果の発揮が遅れるばかりか、利息の増大により有料道路の採算性にも悪影響を与える場合がある。</p> <p>(2) 原因の分析 有料道路の整備とあわせて、同時一体的に整備すべき関連道路等について、有料道路の事業進捗に応じた事業化や、予算措置が、厳しい財政状況にある地方公共団体の事業の場合は、困難なことがある。</p> <p>(3) 課題の特定 有料道路と一体的に整備をすべき関連道路等の整備にかかる現行の事業量や予算枠を勘案すれば、有料道路事業の進捗とあわせて、関連道路等の整備にかかる資金を短期集中的に充当できる新たな仕組みが必要になる。</p> <p>(4) 具体的内容 道路開発資金制度の対象事業の追加 「有料道路密接関連一体整備事業の創設」 有料道路事業者による立替制度の創設</p> <p>道路開発資金制度：道路整備特別会計の道路開発資金貸付金に、これと原則として同額の民間資金を加えて、長期・低利で貸し付ける制度</p>		

<p>社会的ニーズ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環状道路等の整備 先進諸外国の大都市の環状道路はロンドン(整備率 100%)を始め、概ね整備されているのに対し、我が国の環状道路の整備率はわずか 42%であり、特に、首都圏の環状道路整備率は約 20%にとどまっている。これら環状道路の整備により、通過交通を都心部から排除することが、大都市圏の渋滞解消等において急務である。これら環状道路等の早期整備については、有料道路制度の効果的な活用が有効である。 ・ 環境問題 有料道路制度の有効活用により、自動車専用道路の早期整備を進めることに伴う渋滞の解消により、CO2 や NOx 等、排出ガスの削減が期待される。 本施策のニーズ 上記のように、有料道路制度の有効活用に対するニーズは高く、同制度の本来機能を効率的に発揮させるため、本施策が必要
<p>行政の関与</p>	<p>有利子の借入金により道路整備を行う有料道路制度においては、建設期間の延長は採算性の悪化を招く。関連公共事業主体の財政状況に影響されることなく、有料道路の早期整備を図るため、有料道路事業主体による、密接する関連道路事業等の立替施行が必要である。</p> <p>道路行政として、有料道路の整備を促進し、もって渋滞対策、交通安全、環境対策等の推進を図ることが必要。</p>
<p>国の関与</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関連公共事業主体の財政状況に影響されることなく、有料道路の整備を促進し、渋滞対策、交通安全、環境対策等を推進することは国の関与が必要。
<p>施策等の効率性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本制度の導入により、有料道路と関連施設の事業期間の短縮が図られ、整備効果の早期発揮、採算性の向上が可能となる。 ・ また、本施策の導入により関連事業全体を一体的かつ効果的に実施することが可能であり仮設備の兼用などによる、コスト縮減も図れる。
<p>施策等の有効性</p>	<p>本制度の導入により、関連道路等の整備ペースに制約されることなく、有料道路の整備期間短縮・整備コスト低減の効果が得られるとともに、関連道路等の事業主体である地方公共団体の予算措置の平準化が図られる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	