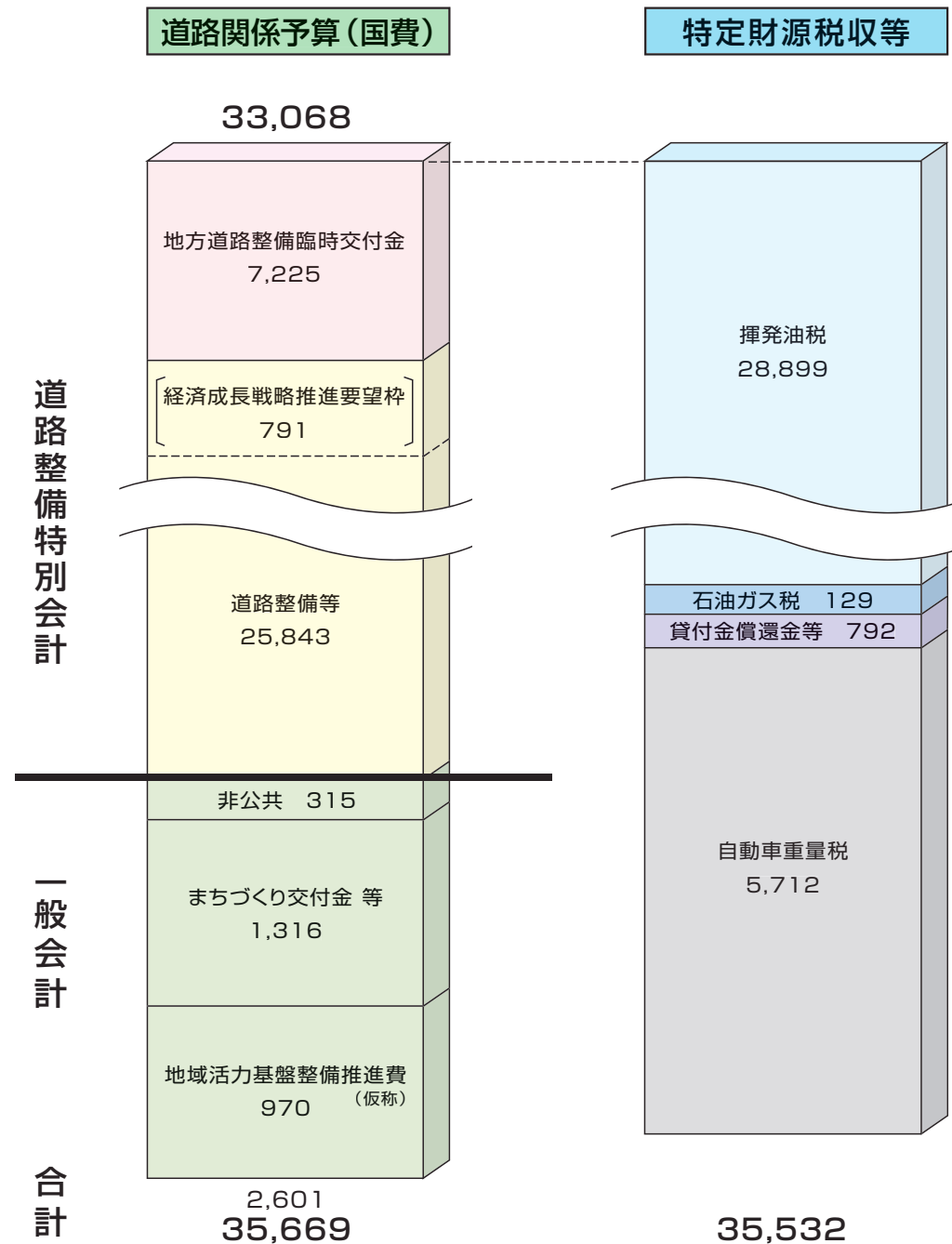


## ◆平成19年度予算概算要求の概要

(単位:億円)



<注> 1. 道路整備等には、道路整備及び道路環境整備を計上  
 2. 河川等関連公共施設整備促進事業を含む  
 3. 地域活力基盤整備推進費(仮称): 地域の生産活動等の競争条件を整えることにより、地域間の格差の是正、地域の自立支援を図るため、地域の生産活動等に資する社会資本整備の機動的推進を図る

このパンフレットは再生紙を使用しています。

# 平成19年度 道路政策6つのポイント

平成18年8月

国土交通省 道路局

## 基本方針

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の徹底や、急速な高齢化に対応しつつ、道路の果たす役割を最大限発揮するよう、以下の3つの観点を基本に、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。

1. 集中的にスピード感をもった道路行政への転換
2. 沿道地域との一体整備など他分野との積極的な連携
3. 住民や地域の方々との協働

その際、重点的に取り組む分野として、

- I 国際競争力の強化
- II 地域の自立と競争力強化
- III 安全・安心の確保
- IV 豊かな生活環境の創造
- V 既存ストックの長寿命化
- VI 道路施策の進め方

に積極的に取り組むこととします。

なお、道路特定財源については、「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」に基づき、年内に具体策を取りまとめます。

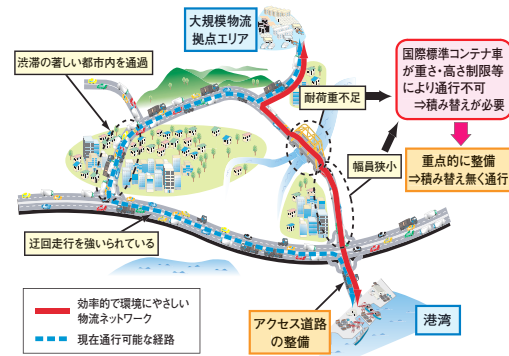
# ポイント1 国際競争力の強化

課題

- 中国をはじめアジアの経済成長は著しく、国際競争が激化する中、国内経済に活力を与える基盤整備が急務
- 国際物流に対応した道路ネットワークの不足が、日本の国際競争力の相対的な低下や企業の海外流出等に影響

## 国際物流基幹ネットワークの整備

- ・三大都市圏環状道路など高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進
- ・国際コンテナ通行支障区間(約560km)の早期解消
- ・国際物流基幹ネットワーク(約34,000km)の整備



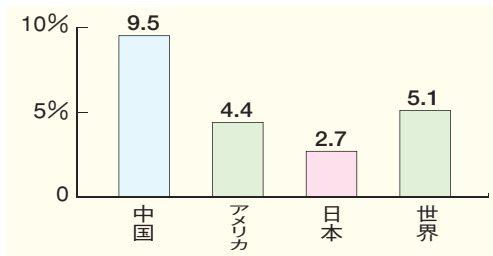
【国際水準の物流ネットワークイメージ】

## 空港・港湾へのアクセス道路の整備

- ・高規格幹線道路等のICから拠点的な空港・港湾へのアクセス率(66%)を欧米並みの水準(約9割)まで向上させるために、アクセス道路等を重点的かつ効果的に整備

### ● 中国をはじめアジアの経済成長は著しく、国際競争は激化

- ・中国の実質GDP成長率は約10%と世界平均の約2倍(2004年)
- ・中国では、経済成長を支える基盤として急速に道路整備が進展中

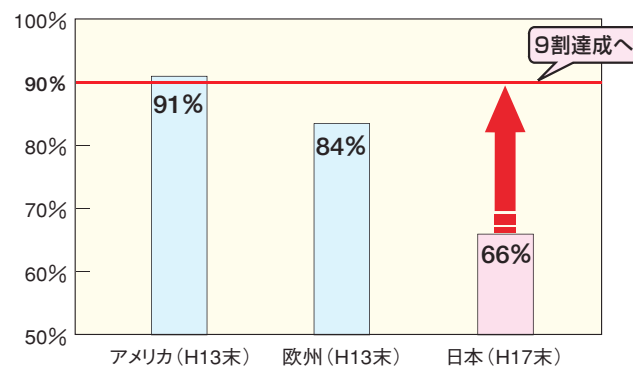


【実質GDP成長率】

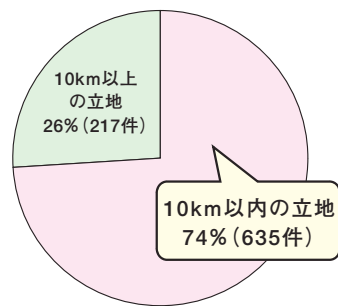
	使用開始	1995年* 延長	2004年* 延長	伸び
中国	1988年	2,412km	34,200km	2,012km/年
日本	1963年	5,923km	7,363km	175km/年

\*中国は年末の延長、日本は年度末の延長

【日本と中国の道路延長比較】



【拠点的な空港・港湾と高速道路網とのアクセス状況(国際比較)】



出典:工場立地動向調査(経済産業省)

【高速道路ICからの距離別立地状況(H16)】



## 荷さばき駐車対策の推進

- ・違法駐車取締り強化を踏まえ、地域・民間事業者等の連携による荷さばき駐車対策を支援

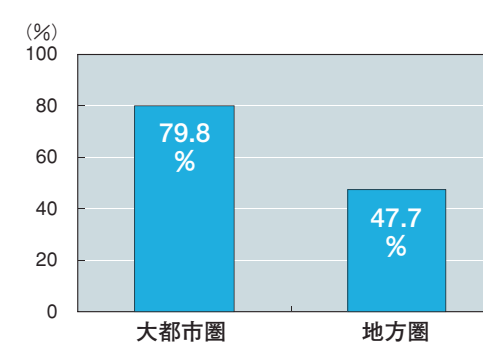
# ポイント2 地域の自立と競争力強化

課題

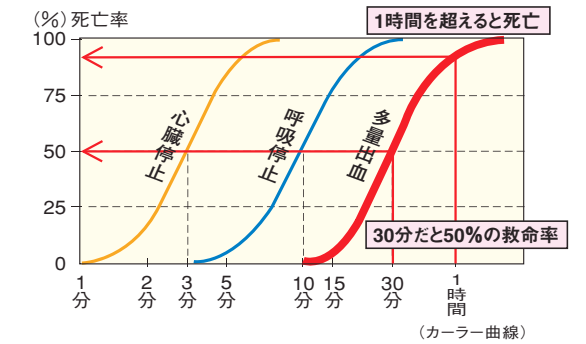
- 少子高齢化・人口減少により、地方が深刻な状況。地域社会を支えるため、医療、買い物等のサービスを広域的に共有できる連携・交流基盤が必要
- 全国の年間渋滞損失額約12兆円。都道府県庁所在地に全国の渋滞損失時間の8割が集中。主要渋滞ポイントは約2,200箇所

## 医療施設等の広域的な共有を可能とする高速定時サービスの提供

- ・高度医療施設等への早急・安全なアクセスを可能とする高規格幹線道路等の整備



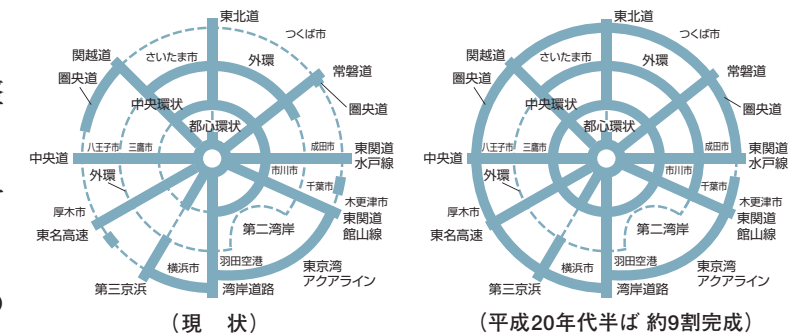
【三次医療施設への1時間到達圏面積比率】



【治療を受けるまでの時間と死亡率の関係】

## モビリティの向上

- ・H19までに三大都市圏環状道路整備率を50%まで向上
- ・主要渋滞ポイント約2,200箇所の対策実施
- ・総合的な交通のあり方についての戦略を策定した都市・地域を支援



【首都圏環状道路】

## 多様で弾力的な料金施策の実施

- ・地域の交通混雑や沿道環境の悪化などの課題解決を図るため、多様で弾力的な料金施策を実施



## 既存ストックの有効活用

- ・スマートICの整備促進、緊急出入口の有効活用と更なる整備、ITSの推進



【緊急出入口のイメージ図】

## ポイント3 安全・安心の確保

課題

- 首都直下地震等の大規模地震、集中豪雨、豪雪への対策が急務
- 交通事故年間死傷者数は約116万人（H17年）、子供（19歳以下）の死因で第一位
- 開かずの踏切など緊急対策が必要な踏切が約1,800箇所存在

### 防災・減災等

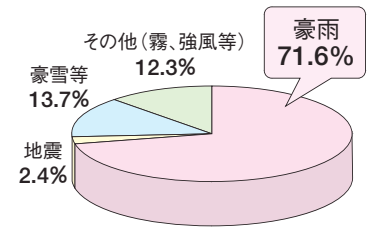
- ・緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強、豪雨・豪雪対策等を推進
- ・災害発生に伴う初動時の情報共有の強化と迅速化



【兵庫県南部地震による橋脚の被災】



【耐震補強の実施により新潟県中越地震では甚大な被災無し】



H7～H16年度の平均：7,400回/年度  
【災害による道路の通行止め原因の構成比】

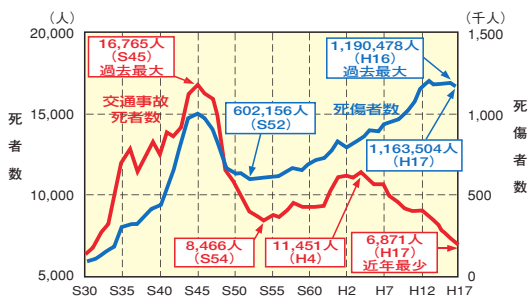
緊急輸送道路の橋梁のうち特に優先的に耐震補強を実施する必要がある橋梁

- ・高速道路(約35,800橋脚)…… H16末 92% ⇒ H19末 概ね完了
- ・一般道路(約11,600橋)…… H16末 54% ⇒ H19末 約8割  
(優先確保ルート\*は概ね完了)

\* 優先確保ルート: 主要な防災拠点(県庁、市役所等の行政機関、公共機関、医療拠点、自衛隊駐屯地等)や重要港湾、空港等を結ぶなど、緊急輸送道路のうち特に重要なもの

### 交通事故対策の推進

- ・幹線道路と生活道路における重点的な交通事故対策を推進。通学路等における歩道等の整備など安心して子育てのできる歩行者優先のみちづくりを推進



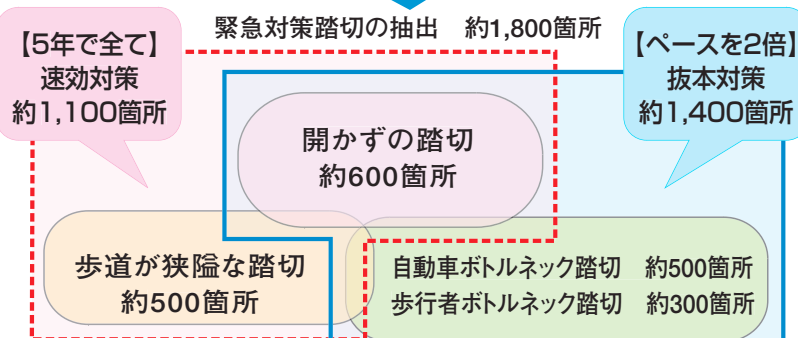
【交通事故死者・死傷者数の推移】

### 踏切対策のスピードアップ

- ・「開かずの踏切」等に対し、歩道の拡幅などの速効対策\*1(約1,100箇所)と連続立体交差事業などの抜本対策\*2(約1,400箇所)を着実に実施

\*1 速効対策: 歩道拡幅など  
\*2 抜本対策: 連続立体交差事業など

踏切交通実態総点検(約36,000箇所)



※踏切交通実態総点検第一次結果による。(H18.8末時点)



【緊急車両の走行にも影響】

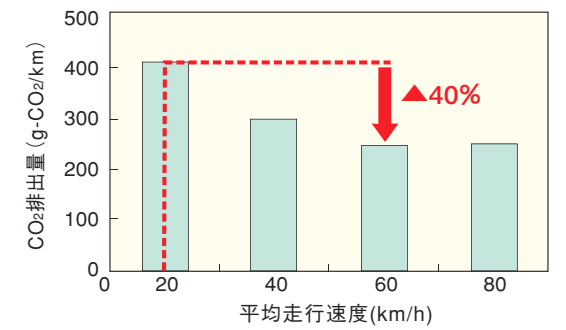
## ポイント4 豊かな生活環境の創造

課題

- 地球温暖化防止のための京都議定書目標(2008～2012年の間に、CO<sub>2</sub>1990年比-6%)達成に向けて、運輸部門でのCO<sub>2</sub>排出量削減のためには、大きなウエイトを占める自動車からの排出量削減対策が急務
- 大気、騒音などの沿道環境の改善。美しいまちづくりへの期待
- 駅周辺のバリアフリー化率は約3割(鉄道は約5割)

### 地球温暖化対策

- ・自動車の走行速度が向上すればCO<sub>2</sub>の排出量が減少することから交通渋滞を緩和・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『CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム』を推進



【走行速度とCO<sub>2</sub>排出量】

### CO<sub>2</sub>削減アクションプログラムの主要な対策

1 人と車のかかり方の再考	2 渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現	3 道路空間の活用・工夫によるCO <sub>2</sub> の削減	4 自動車交通の運用の効率化
<ul style="list-style-type: none"> <li>・個々人の自動車利用パターンの適正化</li> <li>・公共交通のシステム改善と運用改善 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要渋滞ポイント及びボトルネック踏切の対策</li> <li>・高速道路利用の促進 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路緑化の推進</li> <li>・保水性舗装等の導入促進 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ITS(高度道路交通システム)の活用等による道路交通情報の提供の充実</li> <li>・路上駐車対策 等</li> </ul>

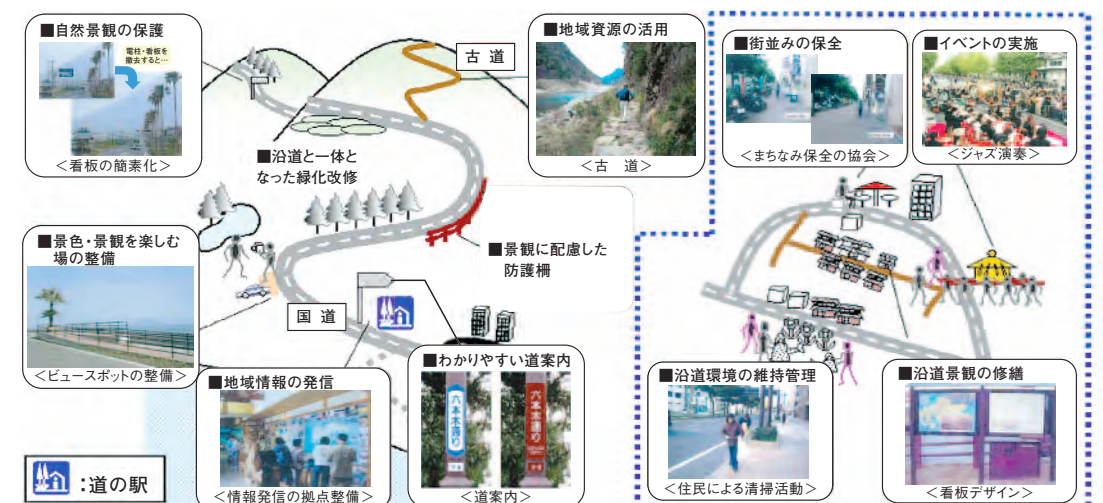
### 沿道環境の保全・創造

- ・集中的な道路環境対策の実施、大型ディーゼル車等の低公害化の促進、都市部ヒートアイランド現象への対応

### 美しい景観や活力ある地域づくりのための

### 「日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)」の推進

- ・景観、自然、歴史、文化など地域資源や個性を活かした多様で質の高い風景の形成を目指す「日本風景街道」(シーニック・バイウェイ・ジャパン)を全国的に展開



【日本風景街道イメージ図】

## ● 快適な生活環境の構築と活力ある市街地の形成

・歩行空間のバリアフリー化の推進

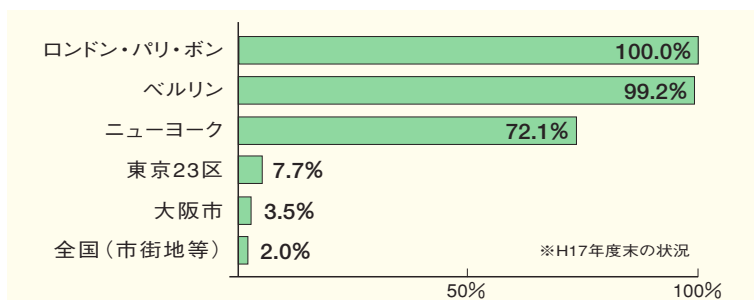
<「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の概要>

- ・バリアフリー化範囲の拡大
- ・電柱などを撤去・抑制するための取り組み
- ・市町村が整備できる道路の特例
- ・民間との管理協定の活用

H19までにバリアフリー化された道路(1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の鉄道駅等の周辺の主な道路)の割合を約5割まで向上

H17 約39% ⇒ H18 約42% ⇒ H19 約50%

・無電柱化により安全・快適・美しい都市空間を形成



【無電柱化の国際比較】



H19までに市街地の幹線道路の無電柱化率を15%まで向上

H17 11% ⇒ H18 約13% ⇒ H19 15%

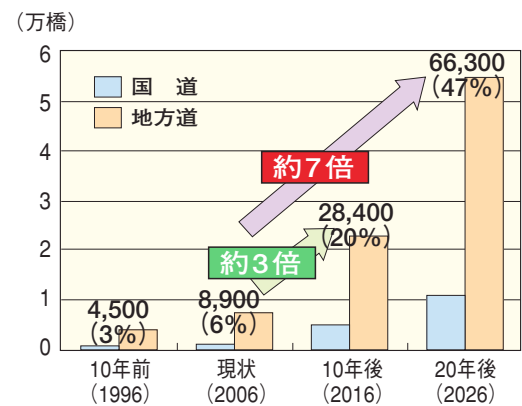
## ポイント5 既存ストックの長寿命化

課題

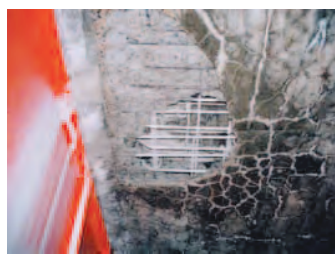
- ・道路ストックが急速に高齢化(例えば、建設後50年以上経過した橋梁の全橋梁に対する割合。現在:6%→20年後:47%)するが、計画的な管理に必要な道路ストックの健全度の把握が不十分。また、厳しい財政状況の下、効率的な管理が不可欠

## ● 戦略的な道路管理手法の確立

・道路ストックの健全度<sup>※1</sup>の把握、予防保全<sup>※2</sup>の実施や橋梁の長寿命化、適切な管理手法の検討。自治体管理橋梁の修繕計画の策定のための支援



【鋼桁の疲労】



【コンクリート床版の抜落ち】

※1 道路ストックの健全度:各部材の損傷状況等に基づき、ストックの状態を総合的に評価した指標。定期点検等により把握する。国管理橋梁では年に1回の定期点検により把握  
 ※2 予防保全:損傷が顕在化する前に予防的に対策を行う管理手法

## ポイント6 道路施策の進め方

課題

- ・事業効果の早期実現、地方の裁量を高め地域の課題を解決、沿道との連携、訪れる人と迎える地域の豊かな交流による地域コミュニケーションの再生が必要

## ● 事業のスピードアップ

・用地取得と埋蔵文化財調査の迅速化、沿道コミュニティからの協力確保

## ● 多様な主体の協働による新しい道路空間の形成

・バリアフリー、景観、防災、地域の賑わいなど、多様化するニーズに対応するため、既存の道路の機能や区域、管理者といった概念にとらわれることなく、新しい道路・沿道空間の形成に関する柔軟な制度を構築(道路ルネッサンスの推進)

<道路ルネッサンス研究会の提言のポイント>

- ・沿道住民や地方公共団体等が参画して、道路の性格の決定や計画の作成を行う仕組み
- ・計画に基づき、様々な主体が参画して沿道も含めた空間の一体的な整備・管理を行う仕組み
- ・道路のあり方・性格に応じて、構造基準・占用許可基準を多様化する仕組み

## ● 国と地方のパートナーシップ

・補助国道の事業採択や地方道路整備臨時交付金の手続き簡素化など更なる改善

## <参考> 道路特定財源一覧

	区分	道路整備充当分	税率	税収(平成19年度)
国	揮発油税 昭和24年創設 昭和29年より特定財源	全額	(暫定税率) 48.6円/ℓ (本則税率) 24.3円/ℓ	28,899億円 (28,953億円)
	自動車重量税 昭和46年創設	収入額の国分(2/3)の約8割(77.5%)	[例:自家用乗用] (暫定税率) 6,300円/0.5t年	5,712億円
	石油ガス税 昭和41年創設	収入額の1/2	(本則税率) 17.5円/kg	129億円 (137億円)
	計			34,740億円 (34,802億円)
地方	軽油引取税 昭和31年創設	全額	(暫定税率) 32.1円/ℓ (本則税率) 15.0円/ℓ	10,514億円
	自動車取得税 昭和43年創設	全額	(暫定税率) 自家用は取得価額の5% (本則税率) 取得価額の3%	4,884億円
	地方道路譲与税 昭和30年創設	地方道路税の収入額的全額	(暫定税率) 5.2円/ℓ (本則税率) 4.4円/ℓ	3,098億円
	自動車重量譲与税 昭和30年創設	自動車重量税の収入額の1/3	自動車重量譲与税	3,685億円
	石油ガス譲与税 昭和41年創設	石油ガス税の収入額の1/2	石油ガス譲与税	137億円
	計			22,318億円
合計				57,058億円 (57,120億円)

注) 1. 税収は国土交通省推計による。なお、( )書きは、決算調整額(税収の平成17年度決算額と平成17年度予算額との差:揮発油税及び石油ガス税について、2年後の道路整備費で調整することとされている)を除いた額である。  
 2. 自動車重量税の税収は、収入額の国分(2/3)の約8割(77.5%)相当額である。  
 3. 暫定税率の適用期限は平成20年3月末(自動車重量税については平成20年4月末)  
 4. 四捨五入の関係で、各係数の和が合計と一致しないところがある  
 5. 地方公共団体の一般財源である自動車税の平成18年度税収は17,659億円、軽自動車税の平成18年度税収は1,573億円(いずれも平成18年度地方財政計画による)