

平成18年度道路関係予算概算要求について

概算要求の基本方針・ポイント

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を徹底しつつ、道路の果たす役割を最大限発揮するよう、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

3つのポイント

1．安全・安心

災害に強い国土づくり

安全で安心できる暮らしの確保

2．環境

地球環境の保全と美しい景観の創造

3．活力

ネットワークの構築による都市と地域の再生

防災対策の推進

- 橋梁の耐震補強3箇年プログラムの実施
- 協定による道路と建築物の一体的な空間の構築



橋脚部の被災
(兵庫県南部地震)



耐震補強により被災なし
(新潟県中越地震)

耐震補強された橋梁は、大規模地震でも被災無し

1. 橋梁の耐震補強を推進

(1) 緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラムの実施(平成17年度～平成19年度)

- 直轄国道は全て、また都道府県管理道路は「優先確保ルート」を選定し、平成19年度までに概ね完了

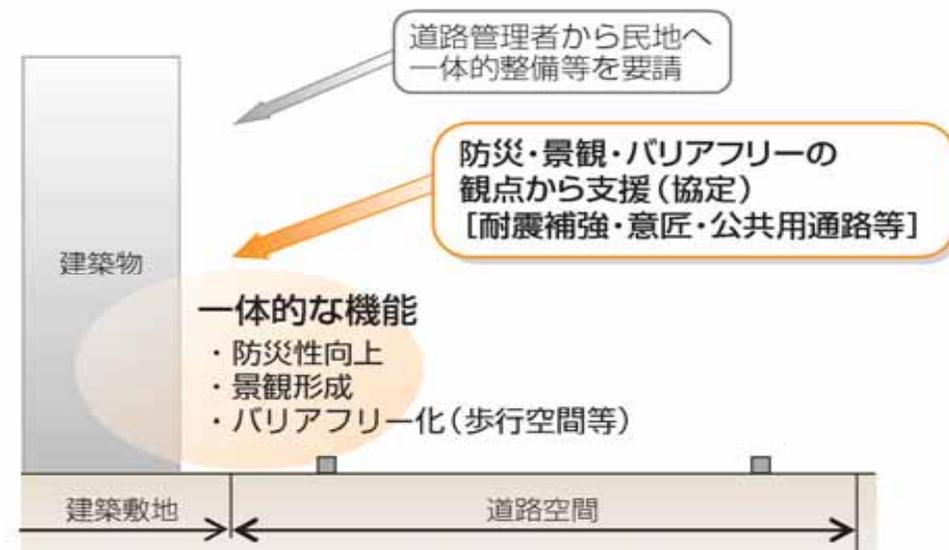
(2) 新幹線、高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強3箇年プログラムの実施(平成17年度～平成19年度)

- 平成19年度までに概ね完了

(耐震補強の実施率)

緊急輸送道路の橋梁	: 5割
新幹線をまたぐ橋梁	: 3割
高速道路をまたぐ橋梁	: 8割

2. 沿道と一体となった道路空間(沿道空間)の構築



沿道と一体となった道路空間(沿道空間)の構築イメージ

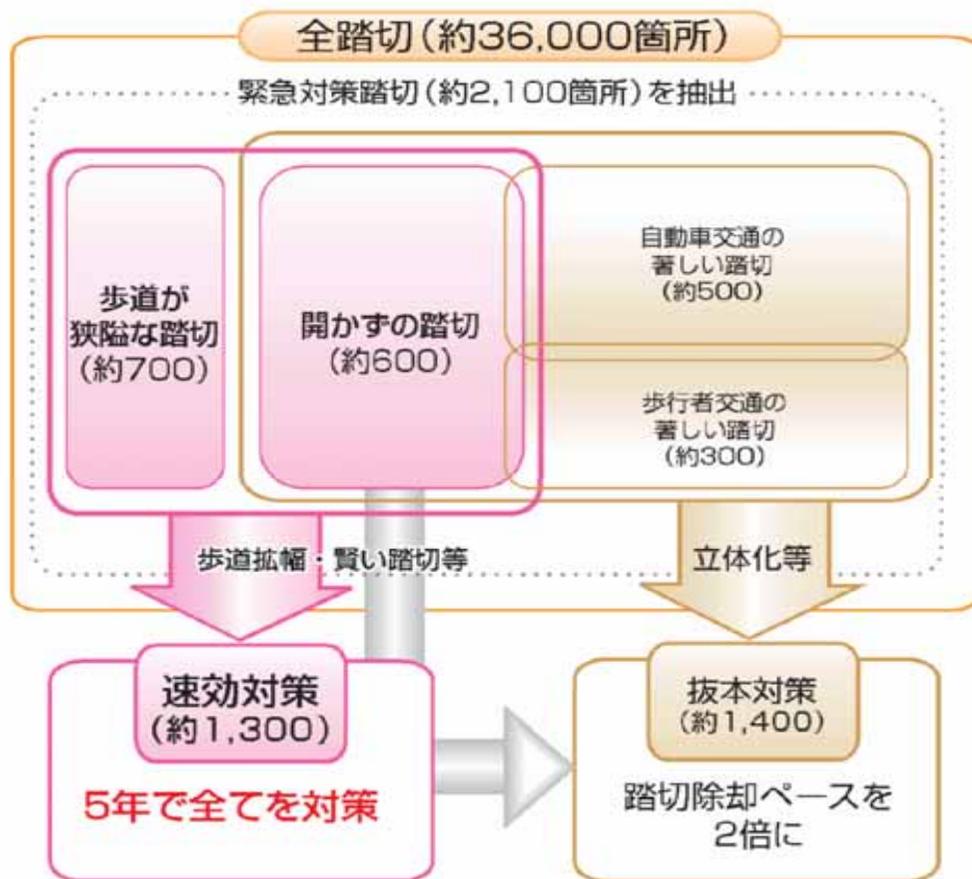
踏切対策のスピードアップ

- 速効対策により約1,300箇所を今後5年で対策
- 抜本対策により約1,400箇所を対策、
2倍にスピードアップ



整備前

整備後



※ボトルネック踏切:開かずの踏切と自動車交通の著しい踏切

道路政策における『CO₂削減アクションプログラム』の策定・実施

- 京都議定書の目標達成のため、道路政策によるCO₂排出削減目標を設定
- 2012年までに、主要渋滞ポイント約1,800箇所等を緊急対策

1. 道路政策によるCO₂排出削減目標

- 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

2. 『CO₂削減アクションプログラム』の推進

(1) 渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現

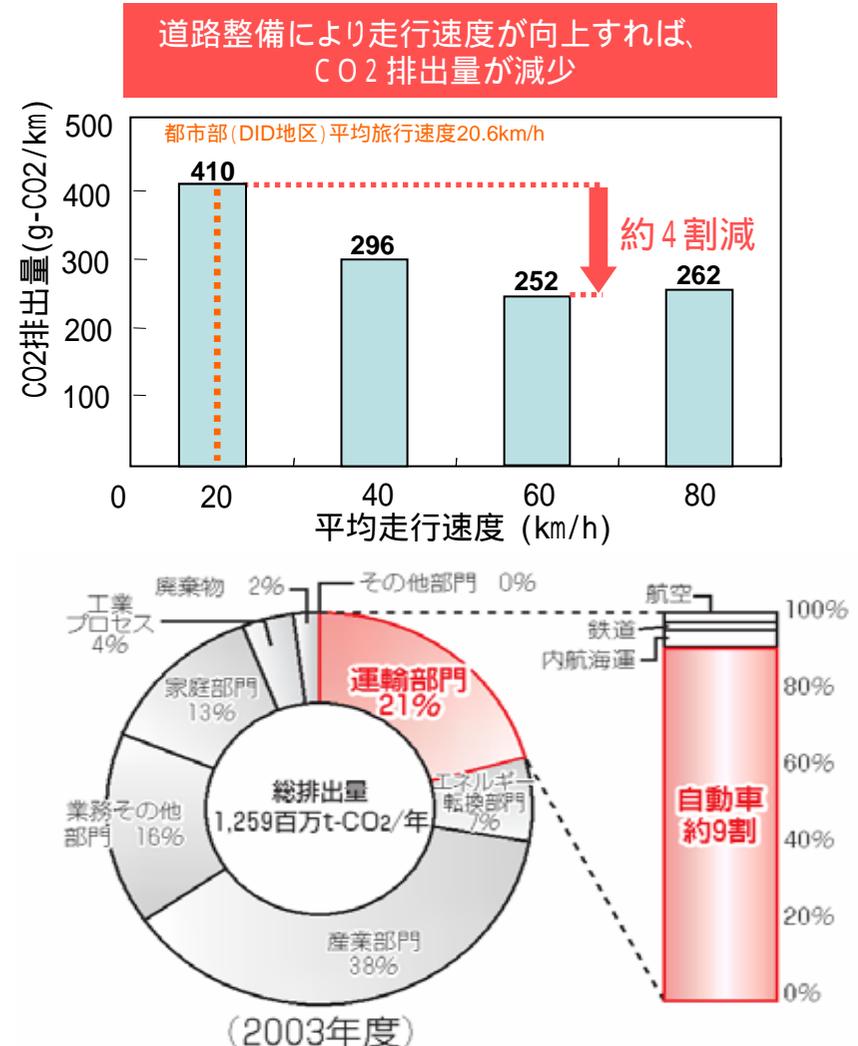
- 主要渋滞ポイント対策(約1,800箇所)
- ボトルネック踏切を含む踏切対策(約540箇所) 等

(2) 自動車交通の運用の効率化

(3) 人と車のかかわり方の再考

(4) 道路空間の活用・工夫によるCO₂の削減

今後、2010年までに自動車交通需要の拡大とこれに伴う渋滞によるCO₂排出量の増加分(約800万t-CO₂/年)を解消



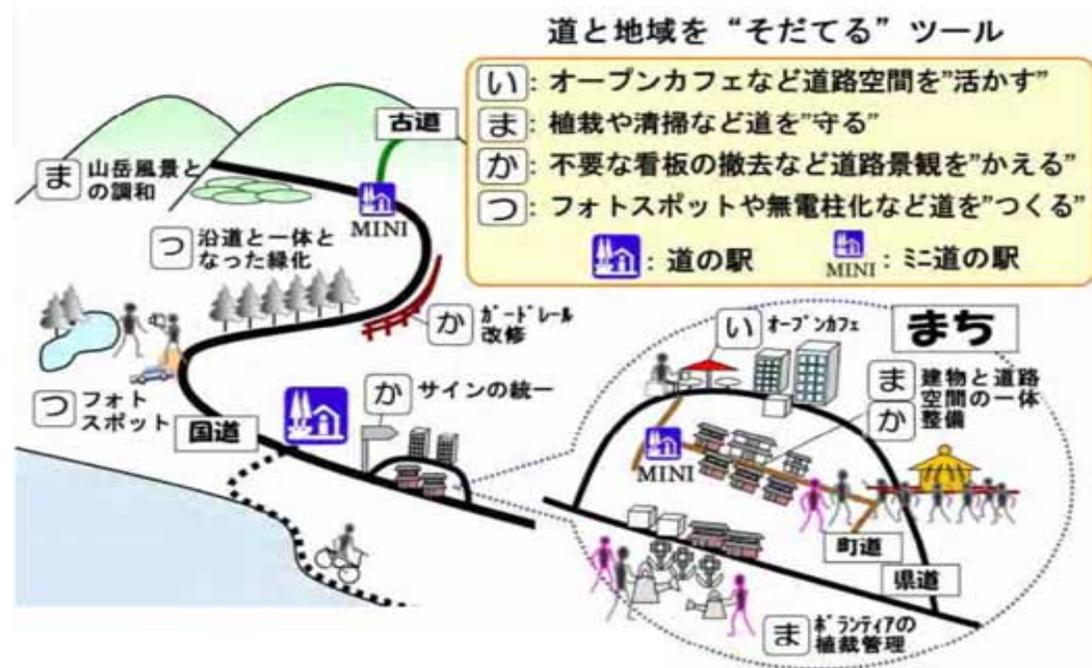
『この道ニッポン（仮称）』

- 地域住民やNPO等との協働による美しく味わいのある道づくりの推進
- シーニックバイウェイや未知普請等を支援

1. 「この道ニッポン(仮称)」を推進

- 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し、美しく味わいのある道づくりの推進
- モデルルートの修景活動やビューポイントの整備等を支援

美しい景観の保全と創出
地域住民やNPO等との協働



より「使える」ハイウェイ施策への転換

- 道路を「つくる」から「つかう」政策への転換
- 高速道路の活用で一般道の渋滞緩和等に寄与
- スマートICや料金施策で、より「使える」ハイウェイへ



九州自動車道須恵PA(福岡)におけるスマートIC社会実験の状況

1. スマートIC(ETC専用IC)の整備を促進

- 平成16年度以降、「SA・PAに接続するスマートICの社会実験」を全国で28箇所実施
- 平成18年度は、その結果を踏まえて本格導入を推進

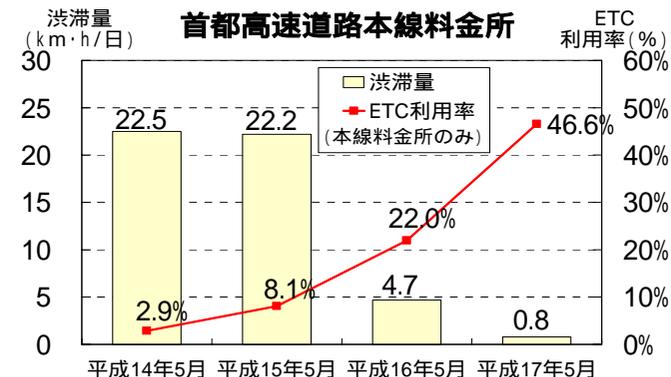
2. 多様で弾力的な料金施策の実施

- 平成17年1月から4月にかけて高速自動車国道の時間帯割引(早朝夜間割引、通勤割引)、マイレージ割引を開始
- 一般国道と並行する高速道路の料金割引社会実験の継続実施

3. ETC利用促進に向けた支援を実施

- 引き続きETCへの利用転換を促進するために、引き続きETC車載器リース制度の支援
- ETCがすぐに利用可能となるワンストップサービスを実施

ETC利用率(全国)	
現在(H17.9)	49.9%
H18春	70%

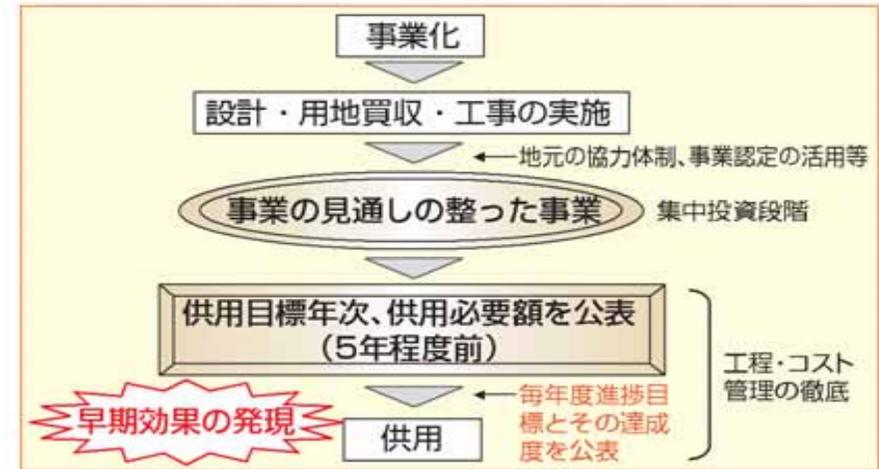


国民に見えるプロジェクトマネジメント

- 目標宣言プロジェクトを選定し、供用目標、必要額を公表
- 毎年の事業進捗の目標を明確にし、進捗管理を徹底

1. 集中投資段階

- 地元の協力体制が整い、事業進捗の見通しがたったものを「集中投資段階」と位置づけ
- その中から、目標宣言プロジェクトを選定し、供用目標時間、供用必要額を公表し、集中投資
- 毎年、事業進捗の目標を公表
(例) 用地買収約 割、 地区工事着手等
- 次年度に目標達成度を評価し、課題が生じた場合は、それを明らかに



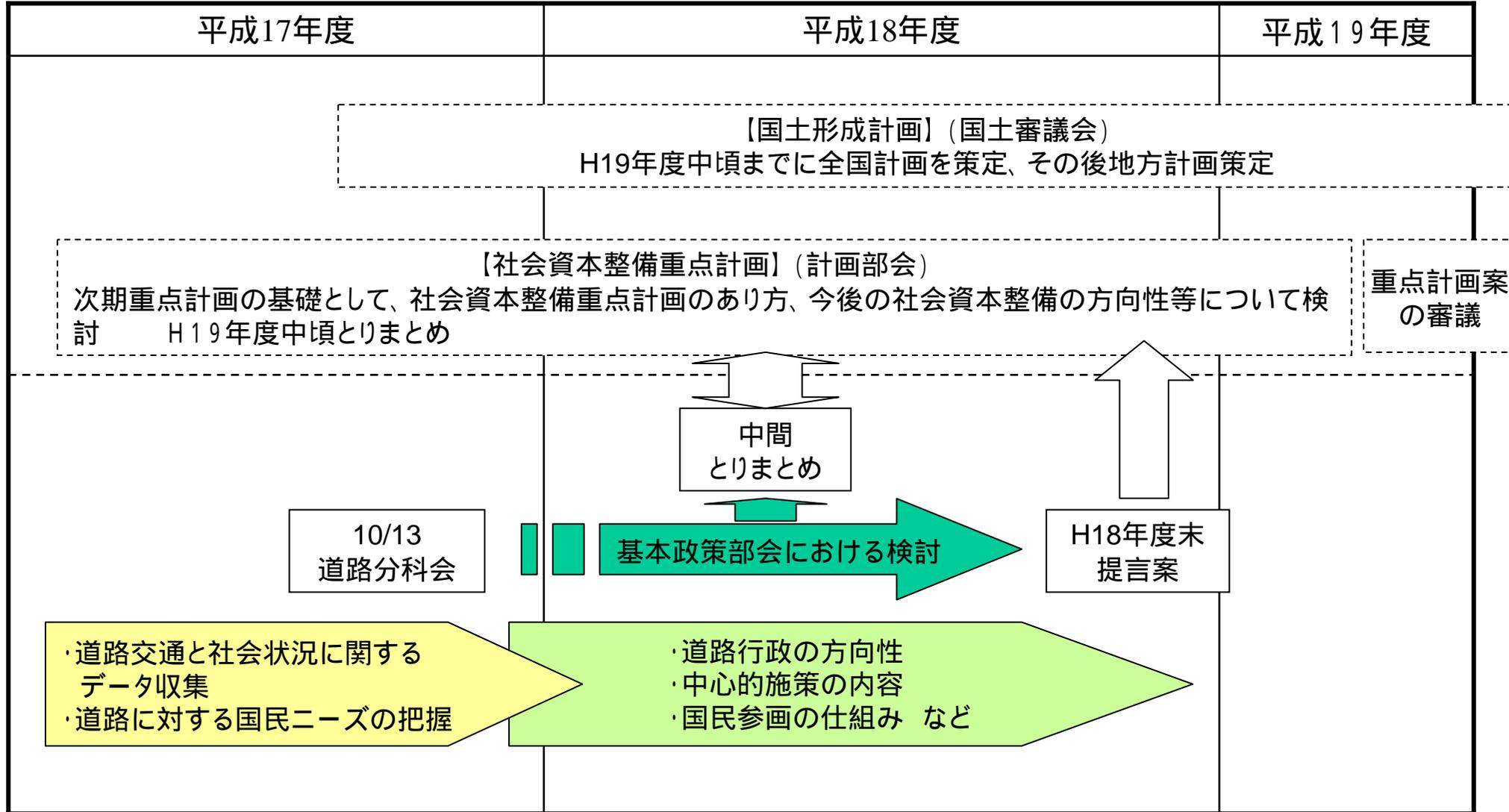
2. 事業迅速化のための改善策

- 用地買収や埋蔵文化財調査の促進のため、自治体の協力の強化や民間委託活用、土地収用手続きの積極的活用



(例) ちやく²プロジェクト(九州地整)

次期中長期計画に向けた検討スケジュール案 (H17.10時点)



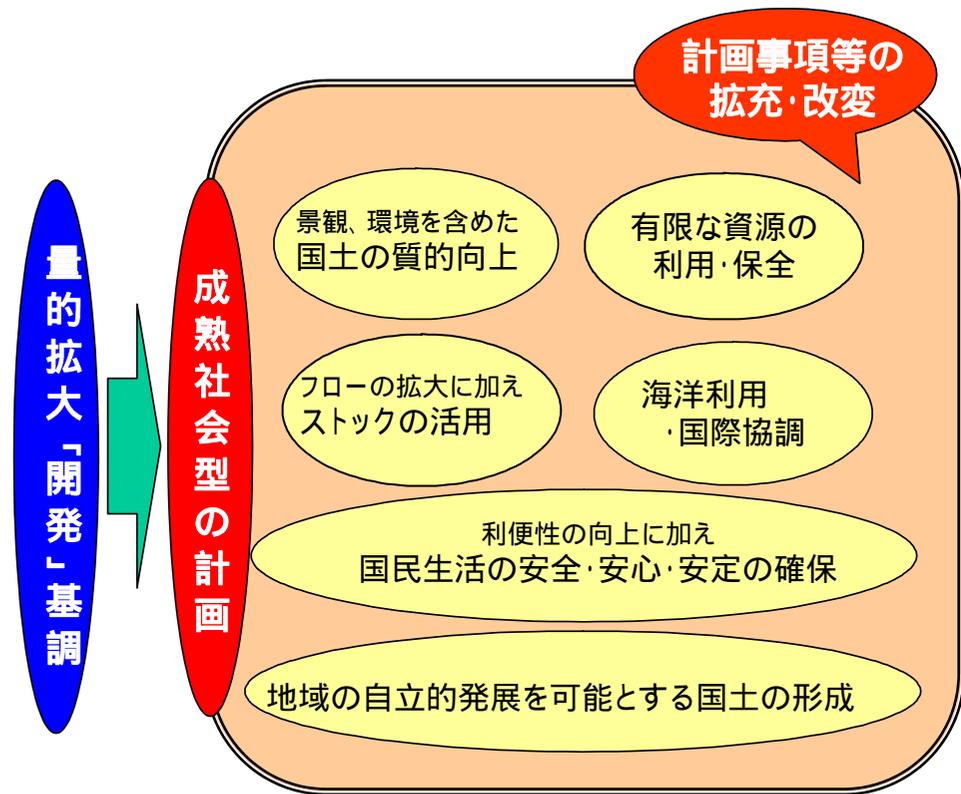
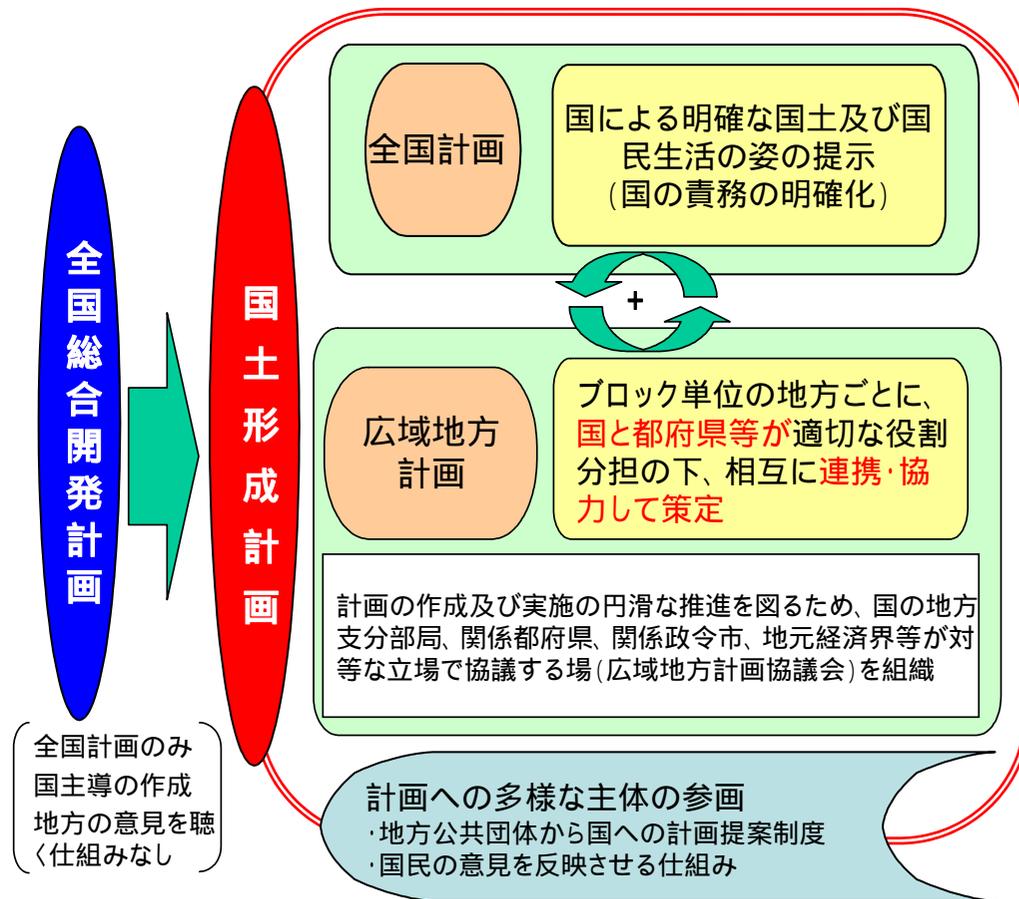
「国土計画制度の改革」のポイント

総合的な国土の形成を図るための国土総合開発法等の一部を改正する等の法律(国土形成計画法)

平成17年7月29日公布(公布後6ヶ月以内に施行)

国と地方の協働によるビジョンづくり

開発中心からの転換



この他、国土利用計画との一体作成、大都市圏整備に関する計画の合理化、地方開発促進計画の廃止など、国土計画体系の簡素化・一体化を図り、国民に分かりやすい国土計画に再構築する。

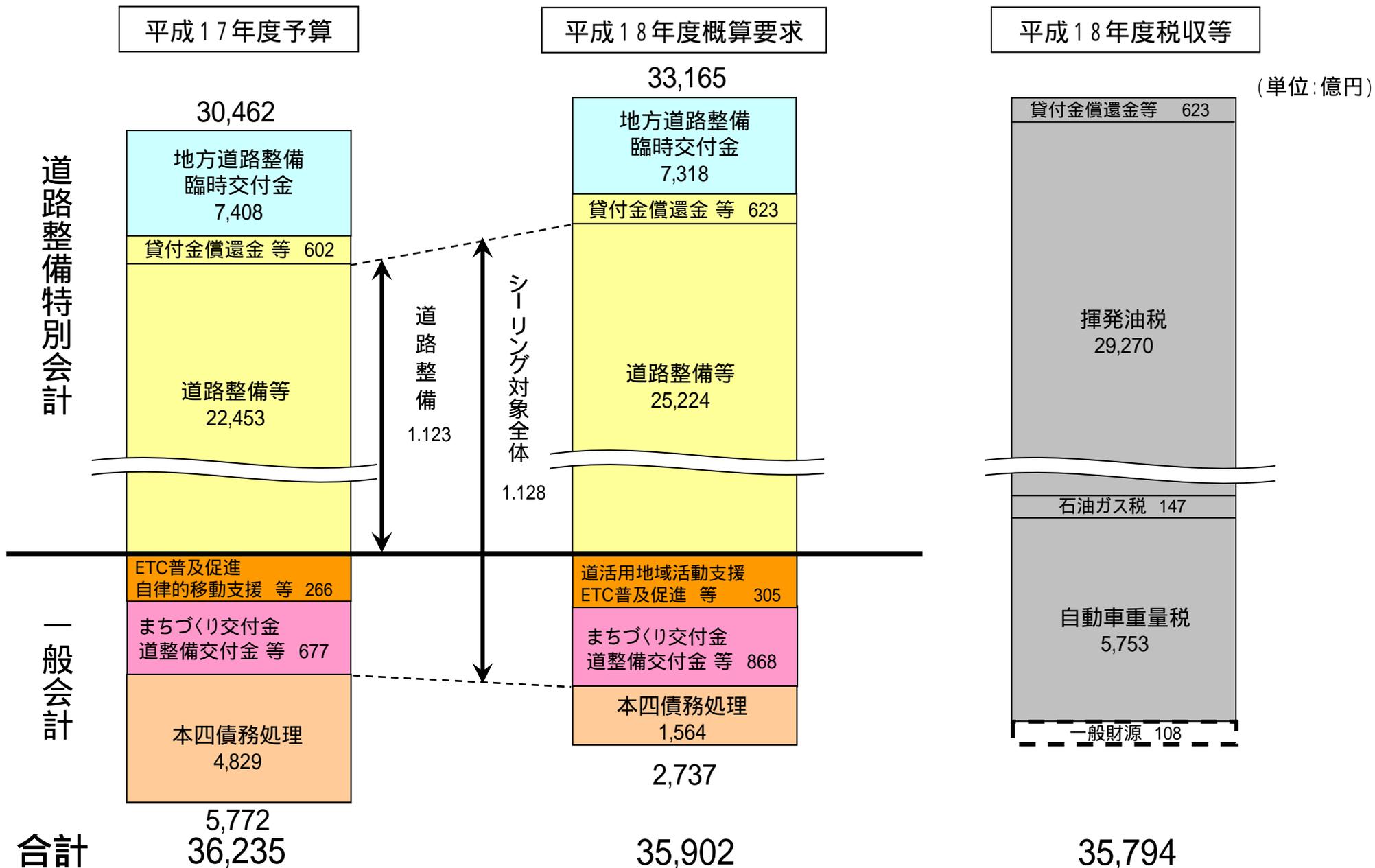
基本政策部会中間答申（平成14年8月）

- | | |
|-----------|--------------------------------------------------------------------|
| (3つの政策目標) | 安全で安心できる質の高い暮らしの実現
都市の再生と地域の連携による経済活力の回復
環境の保全・創造 |
| (基本的視点) | 道路ユーザーが満足する道路行政への転換
成果重視で新たな発展を目指す10年の実現
地域都市構造の強化の支援 |
| (改革の方向) | 評価システムによる峻別と集中的重点整備
既存ストックの有効活用・効率化
「公」の意識に基づく新たなパートナーシップの確立 |

社会資本整備重点計画（平成15年10月）

成果主義に基づく行政マネジメントを導入することにより、より透明性の高い、効果的かつ効率的な道路整備を推進し、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図る。その際、「活力」、「暮らし」、「安全」、「環境」の各施策テーマに基づき、質の高い道路サービスの低コストでの提供、地域特性に応じた柔軟な道路構造の採用等による地方の裁量の拡大、有料道路における多様で弾力的な料金施策の導入等による既存ストックの有効活用、市民参加型の道路計画・管理等の導入、今後の高速道路の整備・料金のあり方や有料道路制度の運用の検討等を進め、効率的に「つくる」とともに有効に「使う」ことを徹底し、国民本位の道路行政を推進する

平成18年度道路関係予算概算要求



経済財政諮問会議における特定財源に関する議論

経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005(抄)(平成17年6月21日閣議決定)

第2章 「小さくて効率的な政府」のための3つの変革

2. 仕事の流れを変える

(3) 予算制度改革

(特別会計の改革)

特定財源の在り方について、それぞれの財源の性格や資源の適正配分の観点等も含め、引き続き総合的に検討し、**重点強化期間内を目途に**基本的方向性を明らかにする。

重点強化期間:2005年度及び2006年度(平成17年度及び18年度)の2年間

「構造改革の加速に向けて 既得権益を打破し、小さな政府の実現を 」(抄)(平成17年9月27日有識者議員提出資料)

2. 経済財政諮問会議の当面の取り組み課題

改革加速・拡大に向けたさらなる取り組み

・道路等の「特定財源」の在り方について、基本的方向性の議論を早急に開始

今国会における道路特定財源に関する発言

衆議院本会議(平成17年9月28日)(未定稿)

(小泉総理大臣)

私は、道路等の特定財源について、暫定増税をしている税制との関係、また、使い道のあり方の見直しなどの基本方針について、年内に検討するよう指示しております。

参議院本会議(平成17年9月29日)(未定稿)

(片山虎之助議員)

地域経済活性化の観点から、国道に比べ立ち後れている地方道の整備のために、期間を限って、道路特定財源の国分を地方分に回して、地方道整備を集中的に行うことも検討すべきだと考えますが、総理の御見解をお伺いします。

(小泉総理大臣)

私は、道路等の特定財源について…年内に検討するよう指示しております。その際には、御指摘の点も含めて検討したいと考えております。

衆議院予算委員会(平成17年9月30日)

(小泉総理大臣)

よく専門家の意見と国会の中の議論を見きわめたい。そして、最終的にどういう選択肢が出てくるか、その中で私は判断したいと思うのであります。

道路特定財源諸税一覽

税 目		道路整備充当分	税 率	税収(平成17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) 2倍 48.6円/ℓ (本則税率) 24.3円/ℓ	29,138億円 (29,629億円)
	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) 2.5倍 6,300円/0.5t年 (本則税率)2,500円/0.5t年	5,851億円
	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	150億円 (153億円)
	計			35,139億円 (35,633億円)
地	軽油引取税 昭和31年創設	全額	(暫定税率) 2.1倍 32.1円/ℓ (本則税率) 15.0円/ℓ	10,556億円
	自動車取得税 昭和43年創設	全額	(暫定税率) 1.7倍 自家用は取得価額の5% (本則税率) 取得価額の3%	4,655億円
	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) 1.2倍 5.2円/ℓ (本則税率) 4.4円/ℓ	3,072億円
	自動車重量譲与税 昭和46年創設	自動車重量税の 収入額の1/3	自動車重量税を参照	3,767億円
	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	石油ガス税を参照	147億円
計			22,197億円	
合 計				57,336億円 (57,830億円)

注1：税収は平成17年度当初予算及び地方財政計画による。なお、()書きは、決算調整額(税収の平成15年度決算額と平成15年度予算額との差：揮発油税及び石油ガス税については2年後の道路整備費で調整することとされている)を含んだ額である。

注2：自動車重量税の税収は、国分の約8割(77.5%)相当額である。

注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)。

注4：地方公共団体の一般財源である自動車税の平成17年度税収は17,713億円、軽自動車税の平成17年度税収は1,519億円。

(いずれも平成17年度地方財政計画による。)

道路特定財源諸税の税率の推移

五箇年計画等	年度	揮発油税	地方道路税	軽油引取税	石油ガス税	自動車取得税	自動車重量税	五箇年計画等	年度	揮発油税	地方道路税	軽油引取税	石油ガス税	自動車取得税	自動車重量税
		[国税] 円/ℓ	[国税] 円/ℓ (全額地方へ譲与)	[地方税] 円/ℓ	[国税] 円/ℓ (1/2を地方へ譲与)	[地方税] %	[国税] 円/車重0.5t年 (1/3を地方へ譲与) ^{注3}			[国税] 円/ℓ	[国税] 円/ℓ (全額地方へ譲与)	[地方税] 円/ℓ	[地方税] 円/ℓ (1/2を地方へ譲与)	[地方税] %	[国税] 円/車重0.5t年 (1/3を地方へ譲与) ^{注3}
第1次 29～33年度 2千6百億円	昭和29	4月 13.0						第9次 58～62年度 38兆2千億円	昭和58	4月 ○	○	○		○	5月 ○
	30	6月 11.0	2.0				59		○	○	○		○	5月 ○	
	31	↓	↓				60		4月 ○	○	○		○	5月 ○	
	32	4月 14.8	3.5	6月 6.0			61		○	○	○		○	5月 ○	
	33	↓	↓	↓			62		○	○	○		○	5月 ○	
	34	4月 19.2	4.0	↓			63		4月 ○	○	○		○	5月 ○	
	35	↓	↓	↓			平成1		○	○	○		○	5月 ○	
	36	4月 22.1	4.4	15.0			2		○	○	○		○	5月 ○	
第2次 33～37年度 1兆円	37	↓	↓	↓			3	○	○	○		○	5月 ○		
	38	↓	↓	↓			4	○	○	○		○	5月 ○		
第3次 36～40年度 2兆1千億円	39	4月 24.3	5.0				5	4月 ○	○	○		○	5月 ○		
	40	↓	↓	↓			6	12月 48.6	5.2	32.1		○	5月 ○		
第4次 39～43年度 4兆1千億円	41	↓	↓	↓	2月 5.0		7	○	○	○		○	5月 ○		
	42	↓	↓	↓	1月 10.0		8	○	○	○		○	5月 ○		
第5次 42～46年度 6兆6千億円	43	↓	↓	↓	7月 取得価額の3%		9	○	○	○		○	5月 ○		
	44	↓	↓	↓	1月 17.5		10	4月 ○	○	○		○	5月 ○		
第6次 45～49年度 10兆35百億円	45	↓	↓	↓			11	○	○	○		○	5月 ○		
	46	↓	↓	↓			12	○	○	○		○	5月 ○		
第7次 48～52年度 19兆5千億円	47	↓	↓	↓			13	○	○	○		○	5月 ○		
	48	↓	↓	↓			14	○	○	○		○	5月 ○		
第8次 53～57年度 28兆5千億円	49	4月 29.2	5.3				15	4月 ○	○	○		○	5月 ○		
	50	↓	↓	↓			16	○	○	○		○	5月 ○		
	51	7月 36.5	6.6	4月 19.5			17	○	○	○		○	5月 ○		
	52	↓	↓	↓			18	○	○	○		○	5月 ○		
	53	4月 ○	○	○			19	○	○	○		○	5月 ○		
	54	6月 45.6	8.2	24.3											
	55	↓	↓	↓											
	56	↓	↓	↓											
	57	↓	↓	↓											

* 地方単独事業を含まない額。
 (注)1. 48.6 は租税特別措置法または地方税法附則による暫定税率であり、暫定税率の適用期限は平成19年度末(自動車重量税については平成20年4月末)。
 2. ○ は暫定税率の延長が行われた年である。
 3. 自動車重量税の地方への譲与割合は、平成14年度まで1/4、15年度以降1/3。

特定財源・税率の根拠

		道路財源であることの 根拠	本則税率	暫定税率
国	揮発油税	道路整備費の財源等の 特例に関する法律 § 3	揮発油税法 § 9	租税特別措置法 § 89
	石油ガス税	道路整備費の財源等の 特例に関する法律 § 3	石油ガス税法 § 10	〔 暫定税率は設定 されていない 〕
	自動車重量税	〔 税創設の経緯等か 〕 ら特定財源	自動車重量税法 § 7	租税特別措置法 § 90の11
地方	地方道路税	地方道路税法 § 1	地方道路税法 § 4	租税特別措置法 § 89
	地方道路譲与税	地方道路譲与税法 § 8		
	石油ガス譲与税	石油ガス譲与税法 § 7	〔 石油ガス税法 § 10 〕	
	自動車重量譲与税	自動車重量譲与税法 § 7	〔 自動車重量税法 § 7 〕	〔 租税特別措置法 § 90の11 〕
	自動車取得税	地方税法 § 699	地方税法 § 699の8	地方税法附則 § 32
軽油引取税	地方税法 § 700	地方税法 § 700の7	地方税法附則 § 32の2	

特定財源の根拠及びその用途の規定

道路整備費の財源等の特例に関する法律(昭和33年法律第34号)(抄)

(定義)

第二条 この法律において「道路整備費」とは、高速自動車国道及び一般国道並びに政令で定める都道府県道その他の道路の新設、改築、維持及び修繕に関する事業(これに密接に関連する環境対策事業その他の政令で定める事業を含む。以下「道路の整備に関する事業」という。)の実施に要する国が支弁する経費をいう。

(道路整備費の財源)

第三条 政府は、平成十五年度以降五箇年間は、毎年度、次に掲げる額の合算額(当該年度の前々年度の揮発油税の収入額の予算額の全額及び石油ガス税の収入額の予算額の二分の一に相当する金額の合算額(以下「揮発油税等の収入額の予算額」という。))が同年度の揮発油税の収入額の決算額の全額及び石油ガス税の収入額の決算額の二分の一に相当する金額の合算額(以下「揮発油税等の収入額の決算額」という。))を超えるときは、第一号に掲げる額から当該超える額を控除した額)に相当する金額を道路整備費の財源に充てなければならない。

一 当該年度の揮発油税等の収入額の予算額

二 当該年度の前々年度の揮発油税等の収入額の予算額が同年度の揮発油税等の収入額の決算額に不足するときは、当該不足額

2 政府は、前項に定めるもののほか、平成十五年度以降五箇年間は、財政の許す範囲内において、道路整備費の財源につき必要な措置を講ずるものとする。

3 国土交通大臣は、前二項の規定による措置を講じて平成十五年度以降五箇年間に**行うべき道路の整備に関する事業の量の案を作成して閣議の決定を求めなければならない。**

4～6 (略)

自動車重量税創設の背景

自動車重量税創設時の国会答弁

福田国務大臣(昭和46年5月14日、衆・連合審査会)

いま道路の整備状態が先進国に比べますと非常に立ちおくれである。この整備を急ぐ必要がある。そのために道路五箇年計画を立てました。ところが五箇年計画では、在来の財源をもってしては五箇年間に3,000億円の不足を生じます。……道路を損壊し、また道路がよくなりますればその利益をこむる自動車の使用者にその負担を求める、これはまず国民から御納得のいくようなことではあるまいか、さように考えまして自動車重量税を創案いたしました。これが私の説明でございます。

中川政府委員(大蔵政務次官)(昭和46年5月12日、衆・大蔵委員会)

今回の税制であります税額は5,000億でございます。そのうちの4分の1の1,250億は地方へお渡しするわけでありまして、国に残りますのは約3,750億ということになります。その中で道路に振り向けなければならないものは約3,000億と見込まれてございます。したがって、道路以外の社会資本の充実に振り向けられる額は750億ということになります。

(3,000 / 3,750 = 0.8)

道路特定財源の使途

H17年度予算

30,462

[地方道路整備臨時交付金]

7,408

【道路整備事業】

23,054

道路の新設、改築、維持、
修繕に関する事業

道路整備特別会計

【非公共事業】

266

道路整備に密接に関連する
環境対策事業等

【公共事業】

677

地方の自主性・裁量性を高める
交付金制度等による道路整備事業

一般会計

【本四債務処理】

4,829

5,772

(単位:億円)

36,235

NTT - A型事業を含まない

道路整備特別会計(道路整備事業)

通常の道路整備に加え、以下の事業に活用

(1) 整備効果において道路整備と同様な事業

連続立体交差事業(渋滞解消) 907億円

鉄道を連続的に高架化または地下化することにより、踏切における渋滞、事故の解消等を図る

地下鉄整備(渋滞解消) 158億円

自動車利用から地下鉄利用への転換により、道路交通の円滑化を図る(原則道路下敷設の地下鉄インフラに限定)

無電柱化(歩道整備、防災対策、景観対策)

1,081億円

道路から電柱・電線をなくすことにより、歩行空間のバリアフリー化、避難路の確保等の都市防災対策、良好な住環境の形成等を図る

など

(2) まちづくりに関連して必要となる道路整備

土地区画整理事業・市街地再開発事業

1,285億円

事業区域内の幹線道路整備を支援し、面整備、拠点整備等の推進を図る

など

20

合計

道路特定財源の使途

H17年度予算

30,462

【地方道路整備臨時交付金】

7,408

【道路整備事業】

23,054

道路の新設、改築、維持、
修繕に関する事業

【非公共事業】

266

道路整備に密接に関連する
環境対策事業等

【公共事業】

677

地方の自主性・裁量性を
高める 交付金制度等による
道路整備事業

【本四債務処理】

4,829

5,772

36,235

(単位:億円)

NTT - A型事業を含まない

一般会計(非公共事業)

道路整備に密接に関連する事業に活用

(1) 道路の有効活用を促進する事業

有料道路の料金社会実験 89億円

弾力的な料金施策を実施し、高速道路の有効活用を図る

ETC車載器リース制度 56億円

ETCへの利用転換を促進し、高速道路の有効活用を図る

(2) 環境対策事業

ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)
の導入支援 40億円(H16で終了)

大型ディーゼル車へのDPF・酸化触媒の導入を支援し、
沿道の大気環境の早期改善を図る

など

一般会計(公共事業)

まちづくり等、他の施設と一体的に整備する事業
(事業間で融通可能)

道路特定財源は道路整備相当分に充当

まちづくり交付金 550億円

道路、公園、下水道、河川等を一体的に整備

道整備交付金 100億円

道路、農道、林道を一体的に整備

など
21

道路整備特別会計

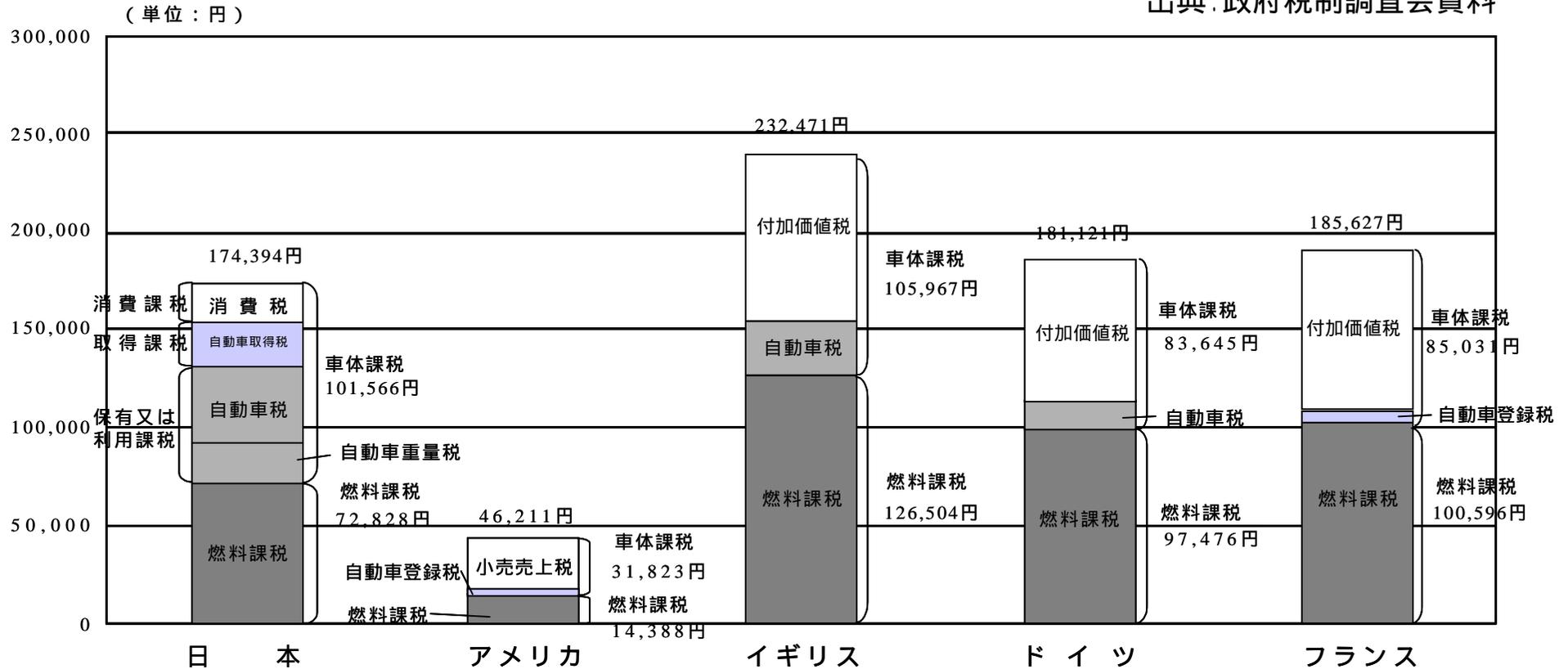
一般会計

合計

(参考) 自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較(試算)

(2000ccクラスの自家用乗用車の例)

出典: 政府税制調査会資料



(前提) 車両重量1.5トン、耐用年数6年、年間ガソリン消費量1,200L、平成14年1月現在の税率

車体価格: 日本2,719,500円、アメリカ17,721ドル、イギリス18,290ポンド、ドイツ28,800ユーロ、フランス27,210ユーロ

燃料価格: 日本101.8円/L、アメリカ39.6セント/L、イギリス79.0ペンス/L、ドイツ0.93ユーロ/L、フランス0.95ユーロ/L

為替レート: アメリカ1ドル = 122円、イギリス1ポンド = 174円、ドイツ1ユーロ = 108円、フランス1ユーロ = 108円

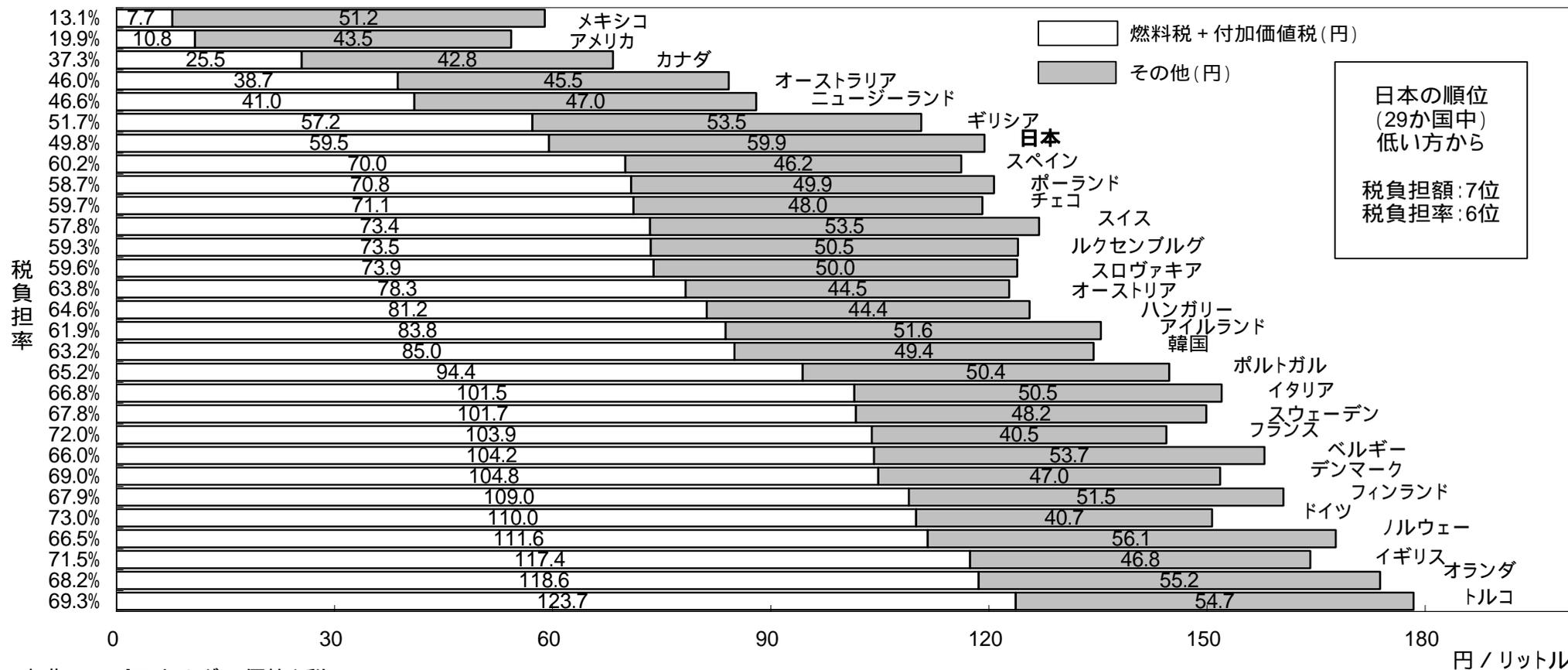
アメリカの小売売上税及び自動車登録税は、ニューヨーク州及びニューヨーク市の税率によった

フランスの自動車登録税は、パリ地方の税率によった

(注) 上記の他に重量課税として、フランスにおいては車軸税(12t以上のトラック等が課税対象)、アメリカにおいては高速道路自動車利用税(約25t超のトレーラー等が課税対象)がある

(参考) ガソリン価格と税負担の国際比較

(2005年1月～3月)



日本の順位
(29か国中)
低い方から
税負担額:7位
税負担率:6位

出典:IEA「エネルギー価格と税」

注) 1. 税部分 = 個別物品税 + 付加価値税 (我が国は、揮発油税・地方道路税 + 消費税。なお、石油石炭税、関税を含めた場合の税負担額は61.7円となる)
2. 当時の為替レート(104.6円/ドル等)を使用

法律改正を検討している事項

踏切道改良促進法

本年3月に起きた東武線竹ノ塚駅付近の踏切事故等を踏まえ、踏切道の改良を促進するための措置の延長(平成18年度以降においても引き続き実施)
改良すべき踏切道の指定に関する手続きの見直し
支援措置の拡充
等について検討中。

道 路 法

社会経済情勢等の変化に対応した道路利用者サービスの向上、管理の効率化等を促進するため、民間との協働等による新たな道路管理制度の導入などについて検討中。

現行の踏切道改良促進法の枠組み

現行の法律の概要

踏切道改良促進法は、踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的としたもの。

国土交通大臣が立体交差化、構造の改良又は保安設備の整備を行うべき踏切道を指定し、道路管理者及び鉄道事業者に改良を義務付ける。

平成13年度以降の5箇年間(平成17年度まで)において指定できる。

踏切道改良促進法のスキーム(現行)

改良すべき踏切道を指定

(国土交通大臣)

都道府県知事による踏切道指定にかかる申請

立体交差化計画等の作成

- ・立体交差化計画・構造改良計画
道路管理者 ↔ 鉄道事業者
協議して作成
- ・保安設備整備計画
鉄道事業者が作成

- 踏切道の改良方法
- ・立体交差化
 - ・構造改良(拡幅等)
 - ・保安設備整備(遮断機等)

協議が成立しない場合の国土交通大臣による裁定

踏切道の改良を実施

- ・交通事故の防止
- ・交通の円滑化