

# 三位一体を含む補助金改革について

# 1. 三位一体改革について

## ① 平成16年度の経緯

6月4日 「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2004」決定

- 平成18年度までの三位一体の改革の全体像を平成16年秋に明らかにし、年内に決定。
- 全体像に3兆円程度の国庫補助負担金改革の工程表等を盛り込む。
- 税源移譲は概ね3兆円規模を目指す。
- 地方公共団体に対して、国庫補助負担金改革の具体案をとりまとめるよう要請する。



8月24日 地方六団体より、補助金改革案を総理に提出

(道路関係部分)

第1期(平成18年度まで)及び第2期(平成19~21年度)を通じた改革として、道路特定財源による地方道路整備臨時交付金及び国庫補助負担金を、骨太方針で示された3兆円の別枠として、廃止、地方譲与税化することについて検討する。



11月26日 政府・与党が三位一体改革の「全体像」を決定

- 補助金改革 : 平成17年度及び平成18年度において、3兆円程度の廃止・縮減等を行う。
- 税源移譲 : 平成16年度の措置額(6,560億円程度)を含めて、概ね3兆円規模を目指す。
- 地方交付税 : 平成17年度及び平成18年度は、地方団体の安定的な財政運営に必要な地方交付税、地方税などの一般財源の総額を確保する。

※ 地方六団体の改革案に対応した道路関係の内容はなし

12月24日 平成17年度政府予算案決定

# ② 政府・与党による三位一体改革の全体像 (H16. 11. 26) の要旨

## 国庫補助負担金改革

○H17及びH18において、3兆円程度の廃止・縮減等を行う。

府省	取組み状況
文部科学省	義務教育: 8, 500億円程度(暫定) その他 : 230億円程度
厚生労働省	9, 340億円程度
農林水産省	3, 040億円程度
国土交通省	6, 460億円程度
合計	28, 380億円程度

○「28, 380億円」のうち

- ① 17, 700億円は税源移譲につながる改革
- ② 4, 700億円はスリム化の改革
- ③ 6, 000億円は交付金化の改革

※義務教育の在り方について幅広く検討し、H17年秋までに中央教育審議会において結論を得る。  
H17年度予算については暫定措置を講ずる。

## 税源移譲

○H16の措置額(6,560億円程度)を含めて、概ね3兆円規模の税源移譲を目指す。  
○概ね3兆円規模の税源移譲のうち、その8割方について次のとおりとする。

義務教育費国庫負担金(暫定)	8, 500億円程度
国民健康保険	7, 000億円程度
公営住宅家賃収入補助	640億円程度
H16年度分	6, 560億円程度
税源移譲額 合計	24, 160億円程度

※生活保護・児童扶養手当に関する負担金の改革と、公立文教施設等、建設国債対象経費である施設費の取扱い等については、H17年中に検討を行い、結論を得る。

## 地方交付税

○H17及びH18は、地方団体の安定的な財政運営に必要な地方交付税、地方税などの一般財源の総額を確保する。

# ③ 平成17年度における三位一体改革の概要

平成18年度までの三位一体の改革の全体像に係る政府・与党協議会の合意(平成16年11月26日)に沿って改革を推進。

## 国庫補助負担金改革

	政府	国土交通省関係	備考(道路関係)
税源移譲に結び付く改革	11,239億円程度	320億円程度 (公営住宅家賃収入補助)	
スリム化の改革	3,011億円程度	1,452億円程度	876億円程度
交付金化の改革	3,430億円程度	1,605億円程度	道整備交付金の創設:100億円程度 まちづくり交付金の拡充:250億円程度
計	17,681億円程度	3,378億円程度	

## 税源移譲等

税源移譲に結び付く改革		税源移譲			
義務教育費国庫負担金(暫定)	4,250億円	} →	税源移譲予定特例交付金	4,250億円	
国民健康保険国庫負担	5,449億円		} →	所得譲与税	6,910億円
養護老人ホーム等保護費負担金	567億円				
公営住宅家賃収入補助	320億円				
⋮	⋮				
合計	11,239億円		合計	11,160億円	

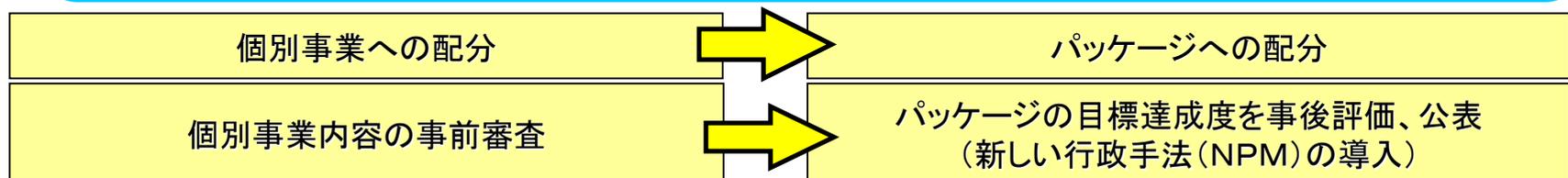
## 地方交付税

- 安定的財政運営に必要な地方交付税総額の確保(前年度比0.1%増)
- 地方財政計画の投資的経費と経常的経費について決算との乖離を一体的に是正

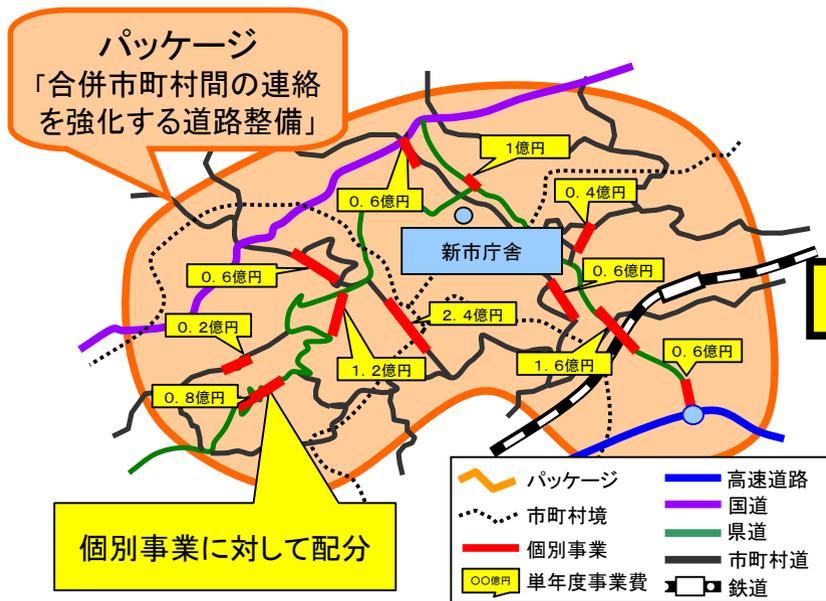
## 2. 道路関係補助金の改革について

### ① 地方道路整備臨時交付金の運用改善

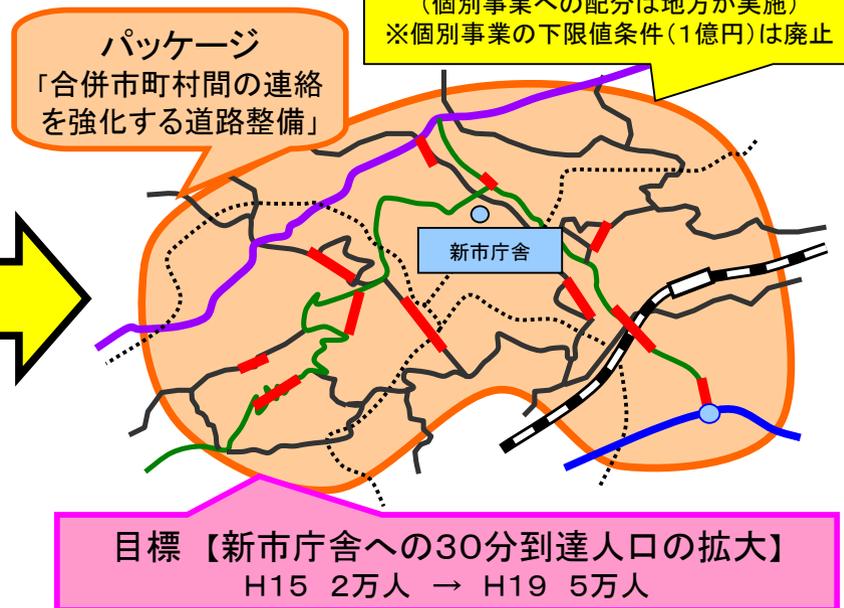
経済財政諮問会議(平成15年11月)等の審議経緯を踏まえ、平成16年度より個別事業の実施を地方の自由裁量に委ね、国はパッケージとしての計画目標の達成度を事後的に評価することとした。



従来型



目標達成型



地方の創意・工夫・知恵の競争を促し、重点的・効果的・効率的な道路整備を推進。

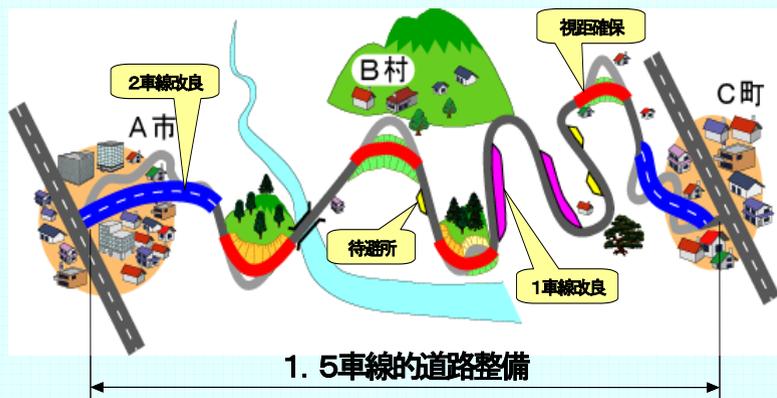
## ② 地域の実情に応じた補助事業の推進

地方分権の議論も踏まえつつ、地域の実情に応じた最適な道路整備を進めるために、基準の改正、弾力的運用を実施しており、そうしたローカルルールを用いた道路整備についても補助事業により積極的に支援している。

### 「1. 5車線の道路整備」の推進(H15より導入)

山間地域での道路整備

1. 5車線の整備の導入  
(2車線改良、1車線改良、待避所設置、視距確保等の組み合わせによる整備)



【整備事例】 京都府道丹波三和線

2車線整備に比べ、

- ・工期：15年 → 5年（10年短縮）
- ・事業費：約20億円 → 約8億円（約12億円縮減）

### 歩道等の幅員の取り扱い

歩道の設置

各道路管理者が設置の必要性を判断し、必要に応じて設置

・「歩道を設置するか、しないか」、「自転車歩行者道か、歩道か」、「両側か、片側か」などの選択は、地域の実情を一番よく知る各道路管理者の的確な判断による。

	歩道幅員		
	設置なし	2m～3m未満	3m以上
H15	20%	22%	58%
H16	25%	24%	51%

※地方道改築事業の箇所数の割合

### 道路構造令の改正(H15.7)

【橋梁の設計荷重】

一律25トンの自動車荷重

乗用車専用道路の導入

【高規格幹線道路】

これまで4車線以上

分離2車線構造の導入

構造基準の弾力的な運用等により、整備効果の早期発現、整備コストの縮減を図る