

道路分科会  
検討状況等報告

## 道路分科会中間答申等について

### I 道路分科会中間答申について

8月2日、社会資本整備審議会第2回道路分科会（会長：塙義一日産自動車株式会社会長）が開催され、国土交通大臣に「今、転換のとき～よりよい暮らし・経済・環境のために～」が中間答申され、今後の道路行政改革の基本的方向が示された。

本中間答申は、道路分科会基本政策部会（部会長：中村英夫武蔵工業大学教授）において、3月5日以降、月2回のペースで検討が進められ、計10回の審議を経てとりまとめられた中間報告をベースにしており、道路分科会において審議・了承されたものである。

中間答申において示された今後の道路行政改革の基本的方向のポイントは以下の通り。

#### 【行政システムの改革】

##### 1. 評価システムによる峻別

- ①峻別のための評価システムの導入
- ②事業評価の充実
- ③施策評価の充実

##### 2. 集中的重点投資の実施

- ①集中投資期間の設定
- ②重点整備事業の峻別
- ③道路特定財源の活用

##### 3. 有料道路制度の見直し等

- ①有料道路制度の限定的運用
- ②多様で弾力的な料金施策の導入
- ③有利子負債の早期処理

##### 4. 既存ストックの有効活用

- ①多様で弾力的な料金施策の導入（再掲）
- ②道路の使い方の見直し
- ③路上工事の徹底合理化

## 5. コスト縮減・技術開発

- ①地域に応じた柔軟な道路構造（ローカルルールへの適用）
- ②整備効果早期発現のための時間管理手法の導入

## 6. ユーザーの視点に立った開かれた行政運営

- ①「道路パフォーマンスマネジメント」の導入
- ②市民参画型道路計画プロセス（P I）の導入

## 【3つの政策目標の実現】

### 1. 安全で安心できる質の高い暮らしの実現

- ①安全な生活環境の確保
- ②歩行者・自転車を重視し、生活環境の改善に資する道路整備の推進
- ③災害や救急医療等緊急時への備え
- ④密集市街地の解消に資する都市計画道路の整備の推進
- ⑤沿道空間との協働によるまちの賑わいの創出や美しいまちなみの形成
- ⑥更新時代への対応

### 2. 都市の再生と地域の連携による経済活力の回復

- ①道路の機能分化と既存道路の有効活用による渋滞の解消
- ②民間の建築活動の誘発など都市再生に資する道路の重点整備と都市計画道路の見直し
- ③都市部における総合的な交通システムの構築
- ④連携を重視した地域ブロック圏・地域生活圏形成の支援
- ⑤地域のモビリティの向上
- ⑥物流の効率化・情報化への対応

### 3. 環境の保全・創造

- ①地球温暖化の防止
- ②沿道環境の改善
- ③自然環境の保全・創造

## Ⅱ 平成15年度予算における主な改革の取組

### 1. 選択と集中、無駄なくスピーディにサービス提供

#### (1) アウトカム指標を導入した事業執行

道路行政における施策・事業を峻別し、より効果的かつ効率的な行政運営を進めるため、アウトカム指標により政策目標を設定し、これに基づく事業執行プロセスに転換する。また、毎年度、業績の分析と評価を行い、その結果を公表するとともに、予算編成等に反映する。

#### (2) 事業評価の充実

新規採択時評価、再評価、事後評価のそれぞれを厳格に実施し、着手時から事業完了後までの一貫した評価システムを完成させる。また、これら全ての評価の結果については、インターネット等を通じて広く一般に公開する。

#### (3) ローカルルールを導入等

地域になじむ道づくりを進めつつ、効率的な道路整備により無駄なくスピーディに質の高い道路サービスを提供するため、地域特性に応じた柔軟な道路構造（高規格幹線道路の線形等の緩和と追越区間付き2車線構造や中山間地域での1.5車線の道路等）を採用する。

#### (4) 社会実験の推進

新たな施策の展開や円滑な事業執行のため、社会的に大きな影響を与える可能性のある施策の導入に先立ち、市民等の参加の下、場所や期間を限定して施策を試行・評価する社会実験を積極的に実施する。

### 2. 既存ストックの有効活用

#### (1) 多様で弾力的な料金施策

利用者の様々なニーズに対応し、料金割引による一般道路から交通の転換等を促進することにより有料道路の有効利用を図るとともに、沿道環境改善や渋滞緩和、交通安全対策などを推進するため、多様で弾力的な料金設定に向けて、ETC限定の長距離割引や夜間割引、地方からの提案による割引の実施等の料金に係る社会実験に関する施策を創設する。

#### (2) ETC普及促進

料金所のノンストップ・キャッシュレス化により利用者の利便性

を向上し、あわせて料金所渋滞の緩和や環境改善を図るため、道路行政と自動車交通行政の連携も図りつつ、ETC路側機器の整備、車載器リース制度の創設、ETC専用運用に係る社会実験の実施等の総合的なETC普及促進策を展開する。

(3) 違法路上駐車排除の徹底

安全で円滑な道路交通を確保するため、三大都市圏等において違法駐車が特に激しい幹線道路をモデル路線として選定し、荷捌き停車帯の整備やカラー舗装による駐停車禁止区域の明示、公安委員会等による取締りや啓発活動の強化等を総合的・集中的に実施する。

(4) 路上工事の縮減

路上工事に伴う交通規制時間の縮減を図るため、路上工事実施日時の管理の徹底や掘削規制区間の拡大、面的集中工事と掘削規制の一体的実施、共同溝の整備を推進する。また、新聞等の各種媒体を通じた路上工事情報提供を充実する。

### 3. 事業の透明性・アカウンタビリティの向上

(1) 市民参加型道路計画プロセス

計画決定手続の透明性、客観性、公正さを確保するため、構想段階において、第三者等の関与による市民等との双方向コミュニケーションを行う市民参画型道路計画プロセスを導入する。

(2) 道路パフォーマンスマネジメントの導入

「公」と「私」のパートナーシップによって地域ニーズに即した道路管理を展開するため、地域と一体となって、道路管理におけるサービス目標等を設定する管理計画の策定や実施・結果の評価を行う市民参画型の道路管理手法を導入する。

(3) 広報活動の充実、IRサイト

国民への道路行政運営のアカウンタビリティを徹底するため、道路行政に係る広報活動を充実させるとともに、道路局ホームページとは別に開設している道路行政評価サイト（道路IRサイト）について、業績の公表など、内容の一層の拡充を図る。

### 4. 既存制度の見直し

(1) 道路特定財源を活用した道路関連施策の推進

納税者の理解が得られる範囲で道路特定財源の用途の多様化を図ることとし、本四公団の債務処理（国費2,245億円を国債費に計上）、

地方への税源移譲（930億円）のほか、特に環境分野や都市交通分野への活用として、

- ・ 地下鉄インフラ整備
- ・ 住宅市街地整備関連
- ・ 港湾関連
- ・ 既存の道路関係社会資本の増額
- ・ ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入支援
- ・ ETC車載器リース制度の創設

への用途の拡大を図ることにより、総額で約3,500億円を新たな分野に活用する。さらに、既存の道路予算においても、低公害車の開発普及、燃料電池自動車実用化の促進などに道路特定財源の活用を図る。

- (2) 直轄事業による新たな高速道路整備方式の導入  
道路関係4公団の民営化に関連し、新会社による高速道路整備の補完措置として、必要な高速道路建設のため、国と地方の負担（国：地方＝3：1）による新たな直轄事業を導入する。
- (3) 補助事業の見直し  
市町村道への補助は、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行うものに限定した上で補助採択基準を都道府県並みに引き上げる。
- (4) 地方道路財源の充実  
高速道路整備の新直轄方式の導入、市町村道への補助削減に対し、新たに必要となる地方負担などを考慮して、自動車重量税の譲与割合を3分の1（現行4分の1）に引き上げ、国から地方へ税源移譲を行う。これにより、移譲前に比べ地方財源は930億円増となる。さらに、地方道路譲与税の都道府県・市町村間の配分割合を見直すことにより、都道府県・市町村の財源は概ねこの半分ずつの増加となる。
- (5) 本州四国連絡橋公団の債務処理等  
本州四国連絡橋公団については、有利子債務を50年間で確実に償還するため、有利子債務の一部（約1.34兆円）を一般会計に継承し自動車重量税により早期に処理する。また、現行の出資を平成34年度まで10年間延長する。  
なお、基本料金からの料金引き下げについては、地方の追加出資（10年間延長）による経営改善効果等の範囲内で行う。