

平成 19 年 度

道 路 局 関 係 予 算 内 示 要 旨

平成 18 年 12 月 20 日

国 土 交 通 省 道 路 局

1. 道路局関係予算内示総括表

(単位：百万円)

事 項	前年度予算額 (A)	内 示 額 (B)	対前年度 倍 率 (B/A)	備 考
一 般 会 計 繰 入	2,147,294	2,081,380	0.97	1. 道路整備には、河川等関連公共施設整備促進事業28,265百万円（前年度25,400百万円）を含む。 2. 道路環境整備には、住宅市街地総合整備促進事業52,430百万円（前年度53,114百万円）、都市再生推進事業3,000百万円を含む。 3. 経済成長戦略推進施策として ・ 道 路 整 備 73,856百万円 ・ 道路環境整備 5,211百万円 計 79,067百万円 を含む。
道 路 整 備	1,610,488	1,547,517	0.96	
道 路 環 境 整 備	536,806	533,863	0.99	
揮 発 油 税 直 入 額	739,300	709,900	0.96	
小 計	2,886,594	2,791,280	0.97	
N T T - A 型	36,154	20,286	0.56	
貸 付 金 償 還 金 等	60,453	81,428	1.35	
合 計	2,983,201	2,892,994	0.97	

(参 考)

(単位：百万円)

事 項	平成 1 8 年度当初 (A)	平成 1 9 年度当初 (B)	対前年度倍率 (B / A)
一般会計繰入	2, 147, 294	2, 081, 380	0. 97
道路整備	1, 610, 488	1, 547, 517	0. 96
交通円滑化	360, 820	373, 833	1. 04
三大都市圏環状道路の整備	169, 467	185, 877	1. 10
その他一般改築等	191, 353	187, 956	0. 98
地域連携推進	941, 166	885, 618	0. 94
維持修繕等	203, 900	192, 082	0. 94
有料道路	104, 602	95, 984	0. 92
道路環境整備	536, 806	533, 863	0. 99

注 1) 道路整備には、河川等関連公共施設整備促進事業を含む。

注 2) 道路環境整備には、住宅市街地総合整備促進事業及び都市再生推進事業を含む。

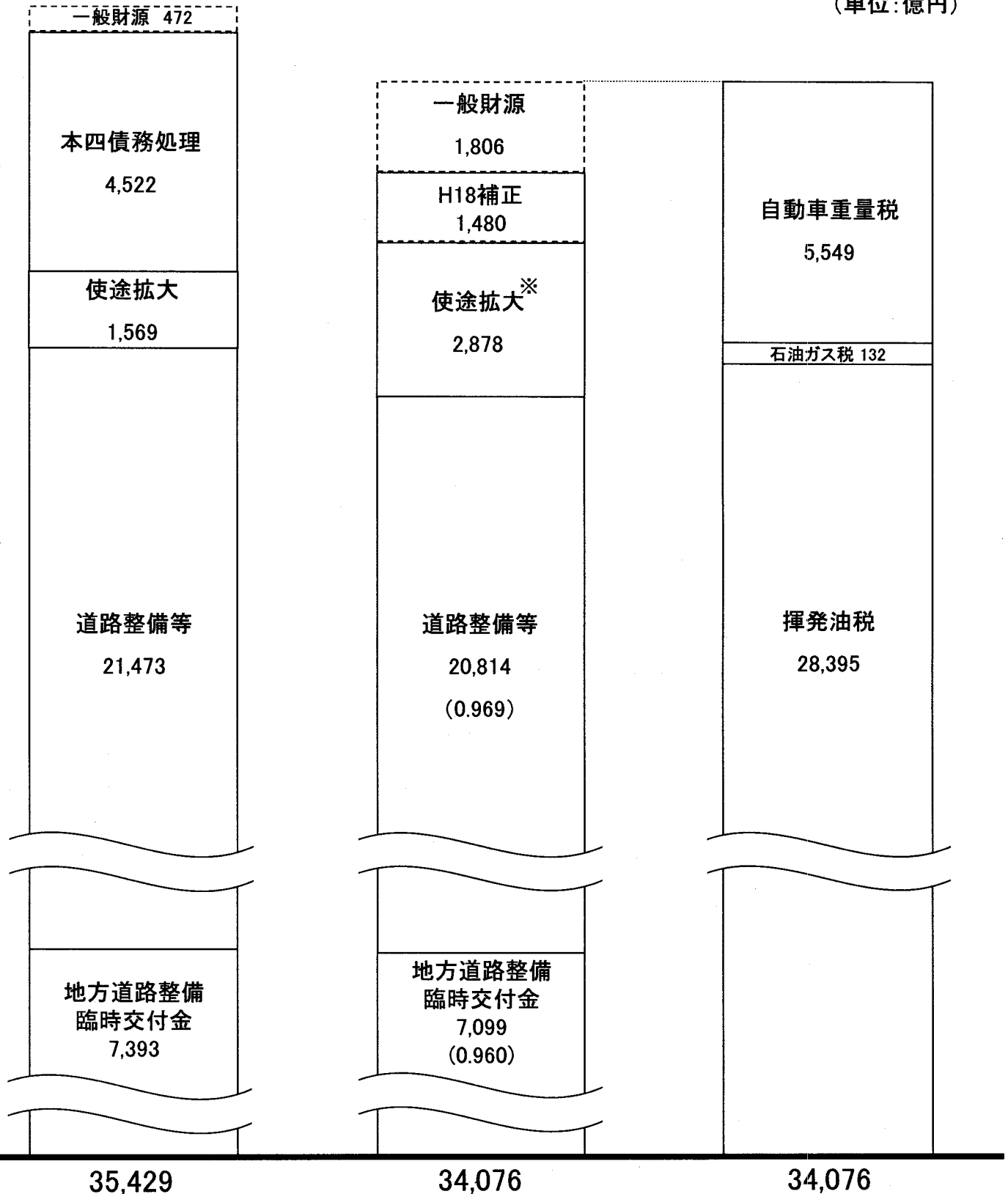
平成19年度道路関係予算

H18年度予算

H19年度予算

H19年度特定財源税収

(単位: 億円)



- <注> 1. 貸付金償還金等及びNTT-A型事業を除く。
 2. 河川等関連公共施設整備促進事業を含む。
 3. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある。

※ 既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化に向けた弾力的な料金設定を行うため、道路整備等の一環として行うものを含め、約360億円の社会実験を実施。

2. 新規制度等

事 項	内 示	参考資料 番 号
(1) 長寿命化修繕計画策定事業の創設	認められた	1
(2) 一般国道小規模事業一括補助制度の創設	認められた	2
(3) 直轄事業による高速自動車国道の維持、修繕その他の管理に要する費用の国と地方の負担割合	認められた	3
(4) ネットワーク型公社有料道路への緊急ETC整備事業に係る貸付制度の創設	認められた	4
(5) 高速ネットワークの効率的活用・機能強化に向けた弾力的な料金設定に関する社会実験	認められた	5
(6) 貨物車駐車施設の整備等による交通円滑化（一般会計）	認められた	6
(7) 環境負荷低減プローブ情報システムの構築（拡充） （一般会計）	認められた	7

(記者発表参考資料)

平成19年度予算参考資料

新 規 制 度 等 概 要

平成18年12月20日
道 路 局

目 次

資料 1	長寿命化修繕計画策定事業の創設	1
資料 2	一般国道小規模事業一括補助制度の創設	3
資料 3	直轄事業による高速自動車国道の維持、修繕その他の管理に要する費用の国と地方の負担割合	5
資料 4	ネットワーク型公社有料道路への緊急 ETC 整備事業に係る貸付制度の創設	6
資料 5	高速ネットワークの効率的活用・機能強化に向けた弾力的な料金設定に関する社会実験	8
資料 6	貨物車駐車施設の整備等による交通円滑化（一般会計）	9
資料 7	環境負荷低減プローブ情報システムの構築（拡充）（一般会計）	11

長寿命化修繕計画策定事業の創設

1. 背景及び必要性

今後高齢化する、地方公共団体が管理する道路橋（以下「橋梁」という。）の急速な増大に対応するため、従来の対症療法的な修繕及び架替えから予防的な修繕及び長寿命化修繕計画に基づく架替えへと円滑な政策転換を図り、もって橋梁の長寿命化及び橋梁の修繕・架替えに係る費用の縮減を図る必要がある。

2. 制度概要

橋梁の長寿命化及び橋梁の修繕・架替えに係る費用の縮減に資する長寿命化修繕計画策定事業を創設（（目）地域連携推進事業費補助に（目細）長寿命化修繕計画策定事業費補助を新規に立目細）し、長寿命化修繕計画を策定する地方公共団体に対し、以下の支援等を実施する。

（1）補助対象

長寿命化修繕計画の策定に要する費用

（2）計画の対象橋梁

補助国道、主要地方道、その他の重要な道路ネットワーク上の橋梁

（3）補助率

国 1 / 2

（4）支援期間

5 年間（平成19年度～平成23年度）

ただし、市町村道については 7 年間（平成19年度～平成25年度）

（5）その他

- ・長寿命化修繕計画策定事業費補助の採択要件として、当該計画において、道路管理者による定期点検、日常的な維持管理の履行を義務付ける。
- ・定期点検や日常的な維持管理を行わずに実施する修繕・架替えへの補助は、平成23年度までの措置とする（5年後に廃止）※。
- ・長寿命化修繕計画に基づかない修繕・架替えへの補助は、平成23年度までの措置とする（5年後に廃止）※。

※ 市町村道については平成25年度までの措置とする（7年後に廃止）。

3. 制度導入による効果

長寿命化修繕計画に基づき、地方公共団体が道路ネットワークとしての重要性・緊急性を踏まえつつ、定期点検、日常的な維持管理に加え、個々の橋梁に対して最も効率的・効果的な修繕を計画的に実施することで、橋梁の長寿命化及び橋梁の修繕・架替えに係る費用の縮減が図られる。

さらに、橋梁の長寿命化により、橋梁架替工事による道路交通に及ぼす損失の軽減など道路ネットワークの安全性・信頼性が確保される。

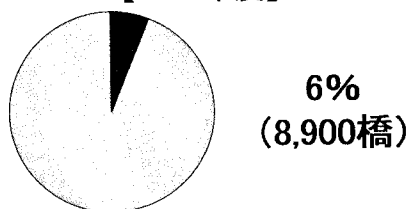
長寿命化修繕計画策定事業の創設

- 自治体が管理する道路橋は今後急速に高齢化。橋梁の長寿命化及び橋梁の修繕・架替えに係る費用の縮減を図ることが重要。
- 従来の対症療法的な修繕及び架替えから、予防的な修繕及び長寿命化修繕計画に基づく架替えへと円滑な政策転換を図るため、長寿命化修繕計画を策定する地方公共団体に対して、国が支援(当該計画策定に要する費用の1/2を国が補助)。

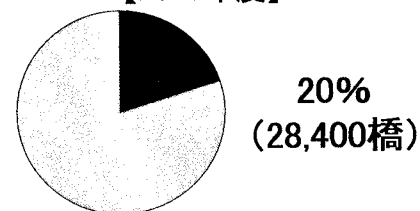
①背景

一般道路における橋梁※のうち、建設後50年以上のものは、今後20年間で47%に増加。

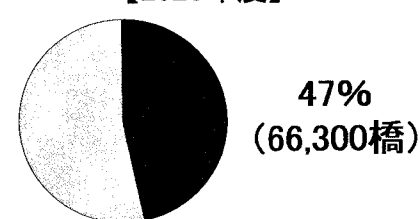
【2006年度】



【2016年度】

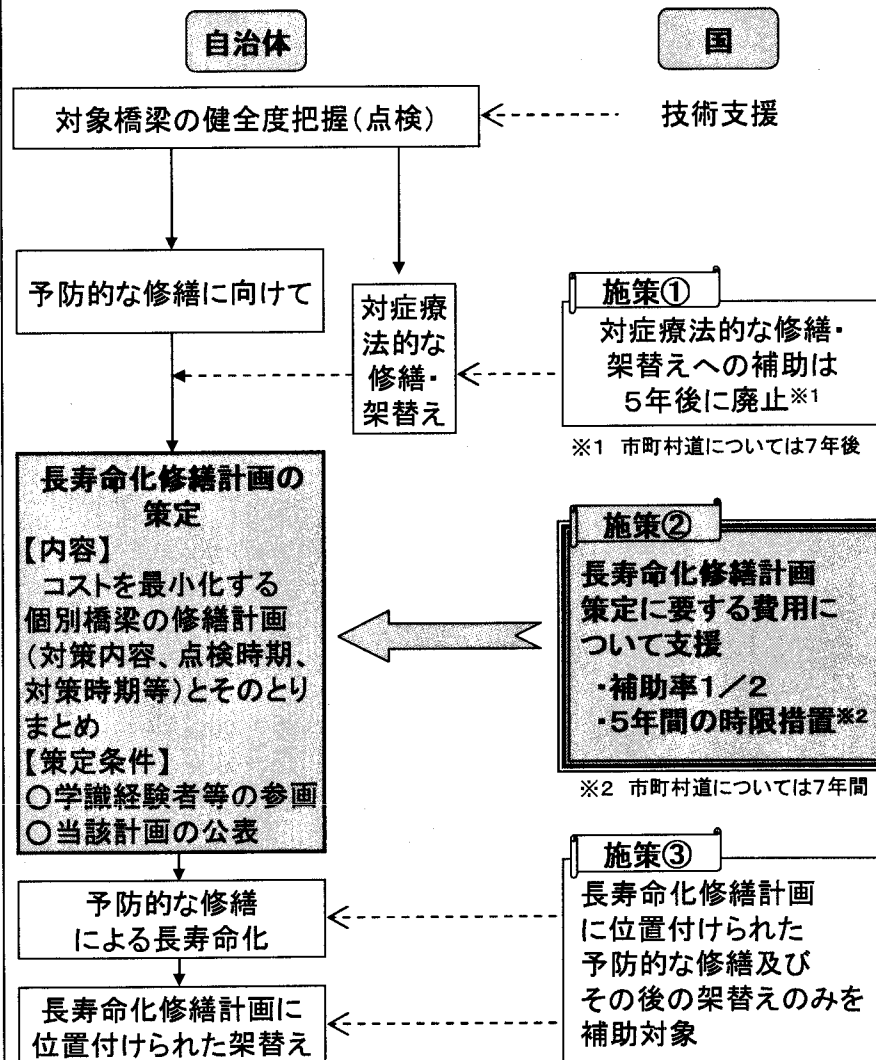


【2026年度】



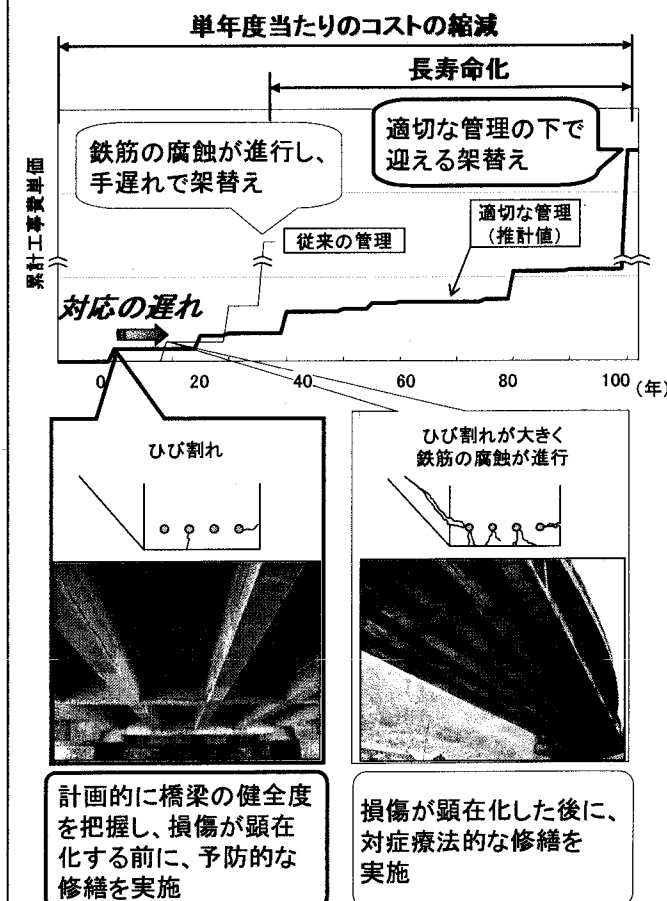
※全橋梁数は約14万橋

②制度概要



③本制度による効果

橋梁を長寿命化することにより、建設年から架替え年までの修繕・架替えに係る単年度当たりのコストを縮減



一般国道小規模事業一括補助制度の創設

1. 背景及び必要性

都府県及び政令指定都市において、地域毎に抱える様々な課題を早期に解決するためには、短期間でかつ少ない費用で事業効果を得られる小規模事業を組み合わせる実施することが効果的である。

また、地方公共団体からは、事業の実施にあたり、地域の状況変化などに対して柔軟な対応が可能となるよう求められている。

2. 制度概要

都府県及び政令指定都市における一定の地域内において、地域の自然的又は社会的特性に即した道路交通に関する課題を早期に解決するため、地域内で計画的かつ一体的に実施する一般国道の小規模事業（特殊改良事業、道路補修事業、災害防除事業が対象）について、当該地域一括で補助する。

3. 制度導入による効果

災害時における集落の孤立化の解消、市町村合併に伴う公共施設へのアクセス強化、観光周遊ルートの強化など、地域特性に即した課題に対応して、小規模事業を面的・集中的に実施することにより、地域の利便性の向上などが早期に図られる。

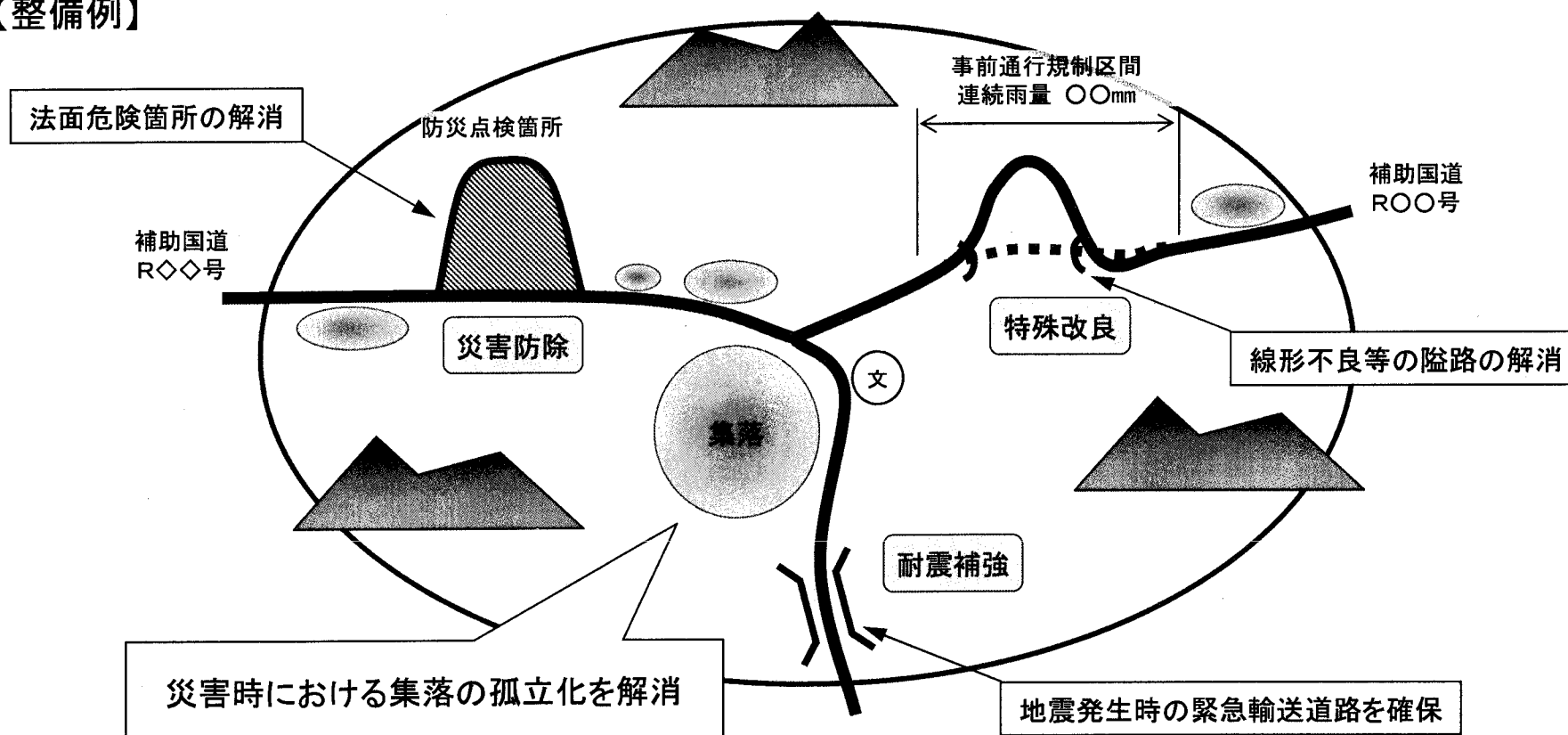
また、地域一括で補助することにより、地方公共団体が地域内の事業をより機動的かつ弾力的に実施することが可能となる。

一般国道小規模事業一括補助制度の創設

【概要】災害時における集落の孤立化の解消、市町村合併に伴う公共施設へのアクセス強化、観光周遊ルート強化など、地域における様々な課題に早期に対応するため、一般国道の小規模事業を面的・集中的に実施し、地域の利便性の向上などを図ります。

- ・ 一般国道小規模事業一括補助制度
地域内で面的に整備する特殊改良事業、道路補修事業、災害防除事業について一括で補助

【整備例】



**直轄事業による高速自動車国道の維持、修繕その他の管理に
要する費用の国と地方の負担割合**

1. 背景及び必要性

道路関係四公団の民営化に関する平成14年12月12日の政府・与党申し合わせにより、新会社による高速自動車国道の整備を補完するとともに必要な高速自動車国道を早期に整備するため、新たな直轄事業が導入され、平成15年度より整備が進められてきたところである。

平成19年度から順次供用する区間について、高速交通の確保に必要な高速自動車国道の維持、修繕その他の管理を実施する。

2. 制度概要

直轄事業による高速自動車国道の供用後における維持、修繕その他の管理に要する費用は国が3/4、地方が1/4を負担する。

※北海道にあっては国が8.5/10、地方が1.5/10とする特例を規定。

3. 制度導入による効果

我が国の根幹的かつ広域的ネットワークである高速自動車国道について、直轄事業により国と地方の費用負担のもと適切な管理を実施することが可能となる。

ネットワーク型公社有料道路への緊急 E T C 整備事業 に係る貸付制度の創設

1. 背景及び必要性

E T C は高速道路における支払い手段の趨勢を占めてきており、高速道路における高度な道路管理を可能としてきている。一方、地方道路公社が管理する有料道路においては、全国ネットワークの一部を形成する道路においても、約半数の E T C 整備にとどまっている。これにより、E T C 未整備道路は、接続する高速自動車国道等における E T C 利用を不能とさせるなど、全国ネットワークにおける E T C を活用した高度な道路管理を阻害するとともに、我が国における物流機能の強化、地域の自立・活性化を促進する施策に、国が重点的に取り組むことが必要とされているなかで、E T C を活用した施策の展開への阻害要因となるおそれがある。

これらの E T C 未整備道路の早期解消を図るため、地方道路公社が緊急的に行う E T C 整備に対する支援が必要である。

2. 制度概要

全国ネットワークに接続する地方道路公社の有料道路の E T C 整備費用に対して無利子貸付を行う。

貸 付 率：2 / 3

3. 制度導入の効果

ネットワーク型公社有料道路において、E T C の整備が促進され、全国ネットワークにおける E T C を活用した施策の全面的な展開を図ることが可能となり、物流機能の強化、地域の自立・活性化に寄与する。

ネットワーク型公社有料道路への緊急ETC整備事業に係る貸付制度の創設

背景、必要性

- 高速道路のETC利用率は全国で65%を突破し、ETCによる高度な道路管理(多様で弾力的な料金割引、料金所における渋滞緩和や環境改善等)を可能としている。
- 一方、地方道路公社が管理する有料道路では、厳しい採算状況から、全国ネットワークの一部を形成する道路においても、約半数のETC整備にとどまっている。



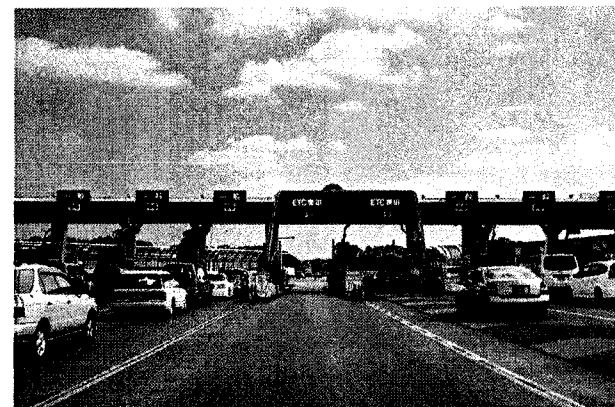
新たな貸付制度の創設

- ETC未整備道路を早期に解消し、ETCを活用した施策の全国ネットワークへの全面的な展開を図るため、ETC整備について新たな支援を実施。

⇒ 物流機能の強化、地域再生の促進

国 2/3無利子貸付

地方道路公社の
ETC整備費用



高速ネットワークの効率的活用・機能強化に向けた 弾力的な料金設定に関する社会実験

1. 背景及び必要性

平成18年12月8日閣議決定の「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づき、平成20年度以降、高速道路料金の引下げによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとしている。この新たな措置を行うにあたり、料金引下げに伴う交通渋滞、交通事故、環境、物流等に与える効果と影響及びその際の減収額等を把握することを目的として、平成19年度において、社会実験を実施する。

2. 制度概要

- ①平成19年度において実験を実施する。
- ②料金社会実験協議会を設置し、国、高速道路会社、地元公共団体等の適切な負担の下、実験を実施する。
- ③実験は高速道路会社の自主的な取組みを前提とし、高速道路会社、地元公共団体等の負担の内容については引続き協議し、実施計画策定時までには確定する。
- ④国費は、社会実験実施に伴い必要となる費用から実験実施に伴う増収分を差し引いた額に充てることとし、360億円を上限とする（非公共210億円、公共150億円）。
- ⑤主な内容は以下のとおり。
 - 物流の効率化を促進するための社会実験
 - 首都高速道路・阪神高速道路の対距離料金導入に向けた社会実験
 - 環状道路等の高速道路ネットワークを有効活用するための社会実験
 - 週末の観光利用等を分散するための社会実験
 - 一般有料道路の時間帯割引の実施に関する社会実験

3. 制度導入の効果

高速道路料金引下げによる効果と影響等を把握することにより、平成20年度以降の高速道路料金引下げによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化の実現に反映させることができる。

貨物車駐車施設の整備等による交通円滑化（一般会計）

1. 背景及び必要性

大都市を中心として荷さばき目的の路上駐車による交通渋滞等が社会的な課題になっている。この解消を図るため、今年6月から施行の改正道路交通法による違法駐車取締りの厳格な適用と併せて、不足している荷さばき駐車場の設置促進を図る必要がある。

2. 制度概要

荷主企業、物流事業者、駐車場事業者、地方公共団体等が連携して行う貨物車用駐車場の設置など荷さばき駐車を削減する取組に対して、駐車施設に必要な機器（例：課金や一般車の利用排除のために必要な装置等）設置への支援を20年度までの2年間モデル事業として行う。また、これを通して荷さばき駐車場の効率的な設置方策の検討を行う。（駐車施設に必要な機器設置費の1/2を助成）

3. 制度導入による効果

荷さばき駐車場のビジネス・モデルを全国的に情報共有することにより、荷さばき駐車場の設置が促進され、荷さばき駐車削減による交通円滑化や歩行者・自転車空間における安全確保が図られる。

貨物車駐車施設の整備等による交通円滑化（一般会計）

荷主企業、物流事業者、駐車場事業者、地方公共団体等が連携して行う貨物車用駐車場の設置など荷さばき駐車を削減する取組に対して、駐車施設に必要な機器設置への支援を20年度までの2年間モデル事業として行う。

- ・改正道路交通法の施行による違法駐車取締の厳格化
- ・中心市街地では、荷さばきスペースの不足により、路上荷さばき駐車が発生

・現状においては、民間による荷さばき駐車場はほとんどない

・荷さばき用駐車スペースの確保に向けた仕掛けが必要

荷さばき駐車施設の整備取組例

■ ポケットローディングシステム
（練馬区）



■ 駐車場を活用した荷さばきスペース
（町田市）



支援内容

民間事業者等へ公募

国土交通省による選考

モデル事業の
実施

地方公共団体

連携

※駐車施設に必要な
機器設置費の1/2
を助成

ポケットローディング：配送トラック等が荷さばきを行うための路外スペース

環境負荷低減プローブ情報システムの構築（拡充）（一般会計）

1. 背景及び必要性

アジア地域との間の物流は、距離的に見ても国内物流と大差ない圏域で行われており、国内での物流においては、これに対応するため、より一層の効率性・信頼性の向上が求められている。これに対応するため、ITSを活用し、空港・港湾等へのアクセスを効率化する等により、物流コストやリードタイムを縮減することが必要である。

2. 制度概要

「環境負荷低減プローブ情報システム」を拡充し、道路幅員、曲線半径などの道路の走りやすさに関する情報や車両位置情報等を組みあわせ、適切な経路選択が可能となる情報や高精度な道路交通情報を物流事業者に提供するシステムを構築する。

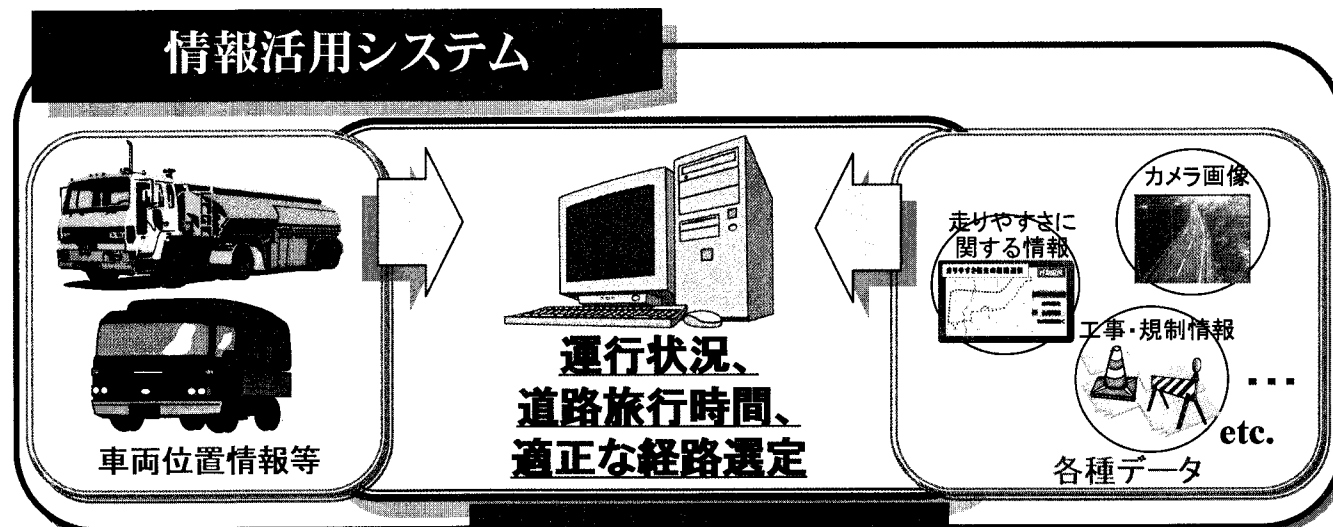
3. 制度導入による効果

適切な経路選択が可能となる高精度な道路交通情報や車両位置情報等を物流事業者等に提供することが可能となり、物流の効率性・信頼性の向上が図られ、以て企業の経済活動の活性化や、我が国の国際競争力の強化に寄与する。

環境負荷低減プローブ情報システムの構築（拡充）（一般会計）

「環境負荷低減プローブ情報システム」を拡充し、走りやすさなど道路の状況に関する情報や車両位置情報等の物流効率化に資する情報を物流事業者へ提供するシステムを構築

情報活用システム



物流事業者等への提供

効果測定・評価

旅行時間の信頼性向上
所要時間の短縮

安全・安心の向上
道路管理効率化

物流の信頼性向上
物流サービスの高度化

交通事故削減
道路管理の効率化（道路交通の円滑化）

その他波及効果（ドライバーの労働時間削減、
ドライバーの高齢化対応、グリーン物流）

検討項目

- ①物流事業者を対象としたサービスの検討
- ②情報収集・処理部の設計・開発
- ③情報提供部の設計・開発
- ④実験運用・評価

