

平成 19 年度

道路局関係予算決定概要

平成 18 年 12 月 24 日

国土交通省道路局

(目 次)

第1 平成19年度道路関係予算概要

1. 道路関係予算総括表・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

2. 事業の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4

3. 主要事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4

第2 新規制度等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7

第3 財政投融资等総括表・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14

(参考) 高速道路株式会社の事業費・建設費・・・・・・・・ 15

第1 平成19年度道路関係予算概要

1. 道路関係予算総括表

(単位：百万円)

事 項	前年度予算額 (A)	平成19年度決定額 (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. 経済成長戦略推進として ・道路整備 72,856百万円 ・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	
(再 計)				
一般道路	2,842,445	2,776,724	0.98	
有料道路	140,756	116,270	0.83	

(参 考)

(単位：百万円)

事 項	平成18年度当初 (A)	平成19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。

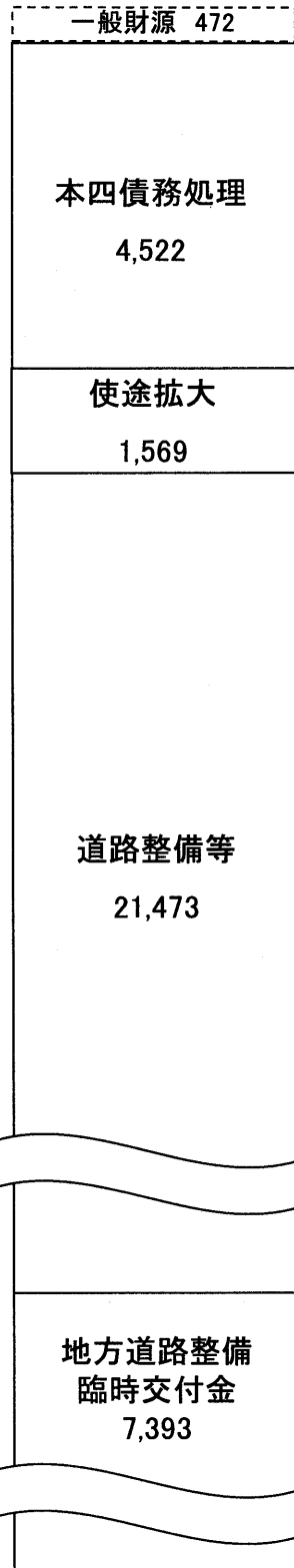
平成19年度道路関係予算

H18年度予算

H19年度予算

H19年度特定財源税収

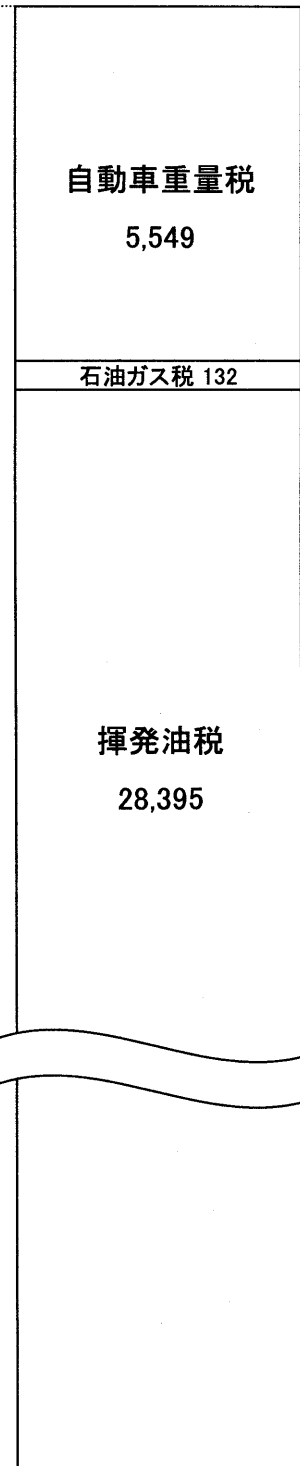
(単位:億円)



35,429



34,076



34,076

- <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、360億円の社会実験を実施。

2. 事業の概要

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、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事業との積極的な連携
3. 住民や地域の方々との協働

3. 主要事項

※は7～8頁の項目番号との対比

I 国際競争力の強化

(1) 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します。また、国際コンテナ通行支障区間の早期解消を図ります。

(2) 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します。

【国費 1,897 億円】

(3) 荷さばき駐車対策の推進

民間事業者・地方公共団体等の連携による荷さばき駐車対策を支援します。

【関連制度】「貨物車駐車施設の整備等による交通円滑化（一般会計）」※ 【国費 2 億円】

II 地域の自立と競争力強化

(1) 規格の高い道路ネットワークの整備

地域の自立・活性化のため、医療サービスなどの広域的な共有や、事故・災害に対する高速定時サービスの信頼性向上のための基盤となる高規格幹線道路、地域高規格道路等の規格の高い道路ネットワーク整備を推進します。

○高規格幹線道路、地域高規格道路の整備

・ 高規格幹線道路

【国費 8,033 億円】

・ 地域高規格道路

【国費 3,253 億円】

○高速自動車国道の整備

・ 有料道路方式

【建設費 6,743 億円】

・ 新直轄方式

【国費 1,684 億円】

(2) 日常生活に必要な移動の確保

日常生活を営む上で必要不可欠な移動や、病院などの地域の暮らしにとって重要な拠点へのアクセスを確保するため、地域の幹線道路ネットワークの隘路解消等の道路整備を推進します。特に、合併市町村の拠点を連絡する道路整備を重点的に支援します。

(3) モビリティの向上

三大都市圏における規格の高い環状道路を整備するとともに、主要渋滞ポイント約 2,200 箇所等の対策としてバイパス整備、交差点改良等を実施します。

○三大都市圏環状道路の整備の推進 【国費 2,269 億円（対前年度比 1.11 注）】

一般国道 4 6 8 号首都圏中央連絡自動車道等

注：平成 18 年度供用除き

(4) 既存ストックの有効活用

自動車専用道路等のネットワークをより使えるものとするため、スマート I C の整備促進、緊急出入口の有効活用と更なる整備を実施します。また、I T S を推進します。

(5) 多様で弾力的な料金施策の実施

「道路特定財源の見直しに関する具体策」（平成 18 年 12 月 8 日閣議決定）に基づき、平成 20 年度以降、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・機能強化のための新たな措置を講ずることとしています。このため、料金引下げに伴う効果と影響等を把握する社会実験を実施します。

【国費 360 億円（対前年度比 3.13）】

Ⅲ 安全・安心の確保

(1) 防災・減災等

緊急輸送道路等で特に優先的に耐震補強が必要な橋梁について、耐震補強 3 箇年プログラムに基づき緊急対策を推進します。

【国費 680 億円（対前年度比 1.10）】

(2) 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するとともに、通学路等における歩道等の整備など歩行者優先のみちづくりを推進します。

(3) 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（約 1,100 箇所）と連続立体交差事業などの抜本対策（約 1,400 箇所）を着実に実施します。

【国費 996 億円（対前年度比 1.05）】

Ⅳ 豊かな生活環境の創造

(1) 地球温暖化対策

渋滞を緩和・解消するとともに、車の利用方法の改善等を体系的かつ集中的に実施する『CO₂削減アクションプログラム』を推進します。

(2) 集中的な道路環境対策の実施

交差点改良・低騒音舗装の敷設等の沿道環境改善事業を継続的に推進します。

(3) 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や無電柱化により、安全・快適・美しい歩行空間を形成します。

○歩行空間のバリアフリー化

【国費 3,667 億円（対前年度比 1.03）】

(4) 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

【関連制度】「美しい景観や活力ある地域づくりのためのシーニックバイウェイの促進（一般会計）」

【国費2億円】

V 既存ストックの長寿命化

(1) 戦略的な道路管理手法の確立

道路ストックの健全度の把握、予防保全の実施や橋梁の長寿命化等による効率的な道路管理を行います。また、自治体が管理する橋梁の長寿命化を図るための計画策定に対して支援します。

【関連制度】「長寿命化修繕計画策定事業の創設」※1

VI 道路施策の進め方

(1) 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による事業のスピードアップを図ります。

(2) 様々な主体の協働による多様な道路機能の発揮

道路の機能として、これまで重視してきた自動車交通の一層の円滑化と安全に加え、安全な歩行空間としての機能や地域のにぎわい・交流の場としての機能など道路が有する多様な機能を発揮するため、市町村や沿道住民等のニーズに即して柔軟に道路管理を行うことができる制度を構築します。

(3) 国と地方のパートナーシップ

地域の課題解決に資する効果の高い道路事業を積極的に展開できるよう、補助国道事業の制度拡充を行います。

【関連制度】「一般国道小規模事業一括補助制度の創設」※2

4. 経済成長戦略推進施策

(1) 物流ネットワーク重点強化戦略（413億円）

国際標準コンテナ車が積み替えなく通行できる国際物流基幹ネットワーク、空港・港湾アクセス道路を戦略的に整備。特に平成19年度にその効果の発現が期待できる区間を重点的に整備。

(2) 観光地アクセス強化プロジェクト（378億円）

観光地へのアクセス強化や地域間交流・連携を強化する道路の整備を強力に促進。特に平成19年度にその効果の発現が期待できる区間を重点的に整備。

第2 新規制度等

1. 長寿命化修繕計画策定事業の創設

参考1

今後高齢化する、地方公共団体が管理する道路橋の急速な増大に対応するため、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を策定する地方公共団体に対し、当該計画策定に要する費用を補助します。

2. 一般国道小規模事業一括補助制度の創設

参考2

都府県及び政令指定都市における一定地域内において、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、一括で補助します。

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

平成19年度以降、順次供用する直轄事業による高速自動車国道の各区分について、供用後の維持、修繕その他の管理に要する費用について、国と地方において下記の割合でそれぞれ負担することとします。（国：3／4、地方：1／4）

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

参考3

全国ネットワークに接続する地方道路公社の有料道路について、ETC未整備道路の早期解消を図るため、これらの有料道路のETC整備費用に対して、無利子貸付を行います。（貸付率：2／3）

5. 交通結節点における乗り換え円滑化のための制度拡充

交通結節点改善事業に、円滑な乗り換えを確保するために必要となる路面電車の走行路面・停留所等の整備（道路区域外の空間を活用するものを含む）を追加します。

6. 市街地再開発事業の面積要件の緩和

防災再開発促進地区内における第二種市街地再開発事業の採択基準について、施行区域の面積要件を緩和することで、緊急に整備すべき密集市街地において機動的に市街地再開発事業を推進することを可能とします。

7. 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

「道路特定財源の見直しに関する具体策」（平成18年12月8日閣議決定）に基づき、平成20年度以降、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・機能強化のための新たな措置を講ずることとしています。このため、料金引下げに伴う効果と影響等を把握する社会実験を実施します。

8. 貨物車駐車施設の整備等による交通円滑化（一般会計）

参考 4

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モデル事業として実施するとともに、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います。（駐車施設に必要な機器設置費の1／2を助成）

9. 自動二輪車駐車システム導入促進（一般会計）

機械式駐車場の構造、機械、設備について、自動二輪車に対応した駐車システムの開発、安全性検証を行います。

10. 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）

参考 5

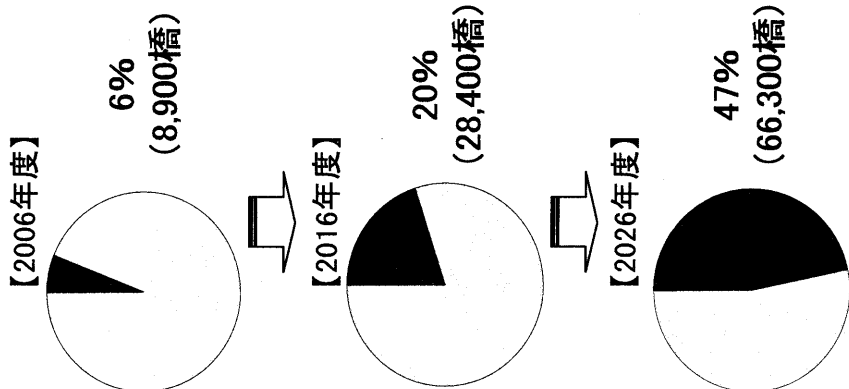
「環境負荷低減プローブ情報システムの構築」を拡充し、道路幅員、曲線半径などの道路の走りやすさに関する情報や車両位置情報等を組み合わせ、適切な経路選択が可能となる情報や高精度な道路交通情報を物流事業者に提供するシステムを構築します。

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）。

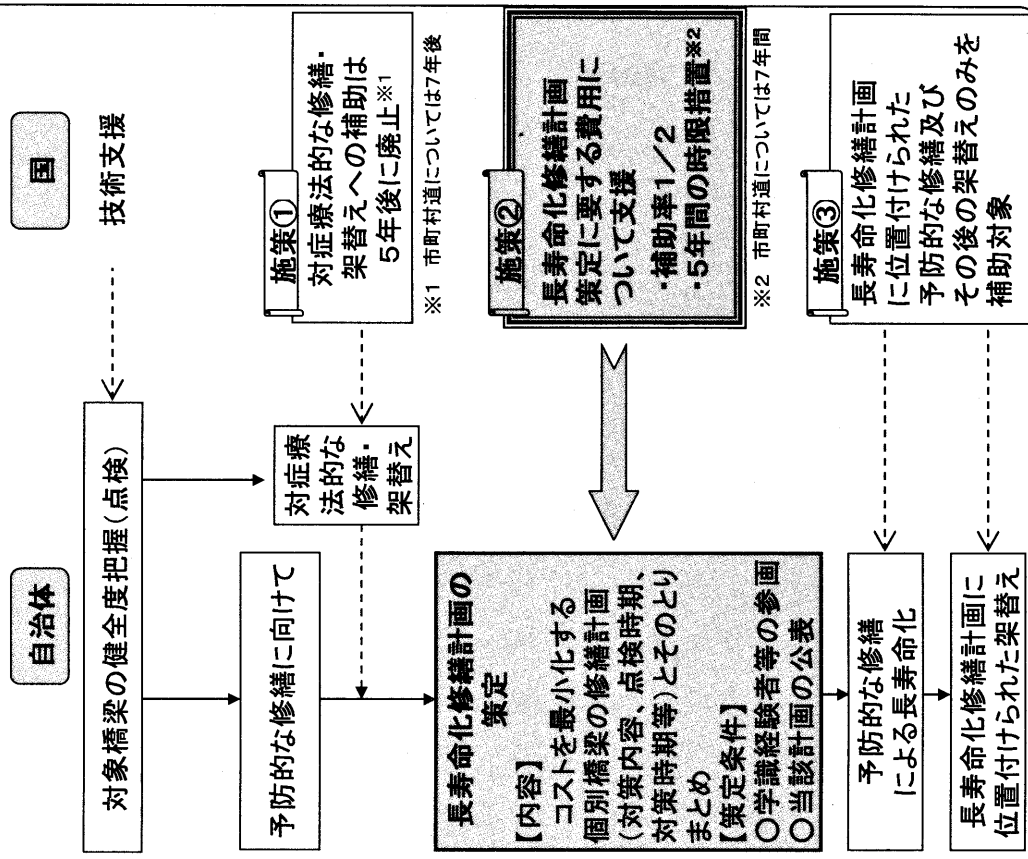
①背景

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。



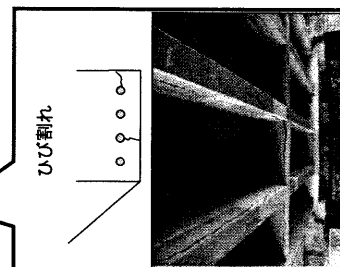
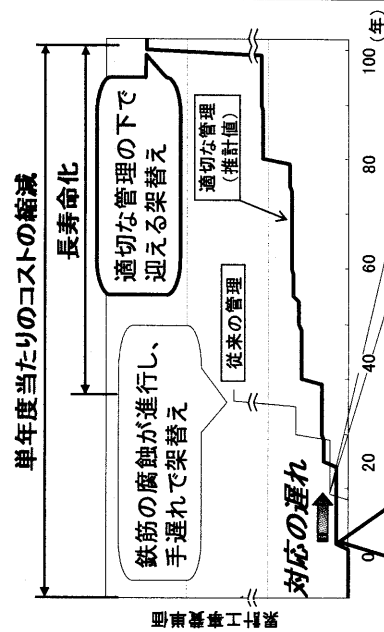
※全橋梁数は約14万橋

②制度概要

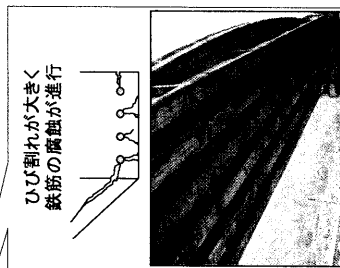


③本制度による効果

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



計画的に橋梁の健全度を把握し、損傷が顕在化する前に、予防的な修繕を実施



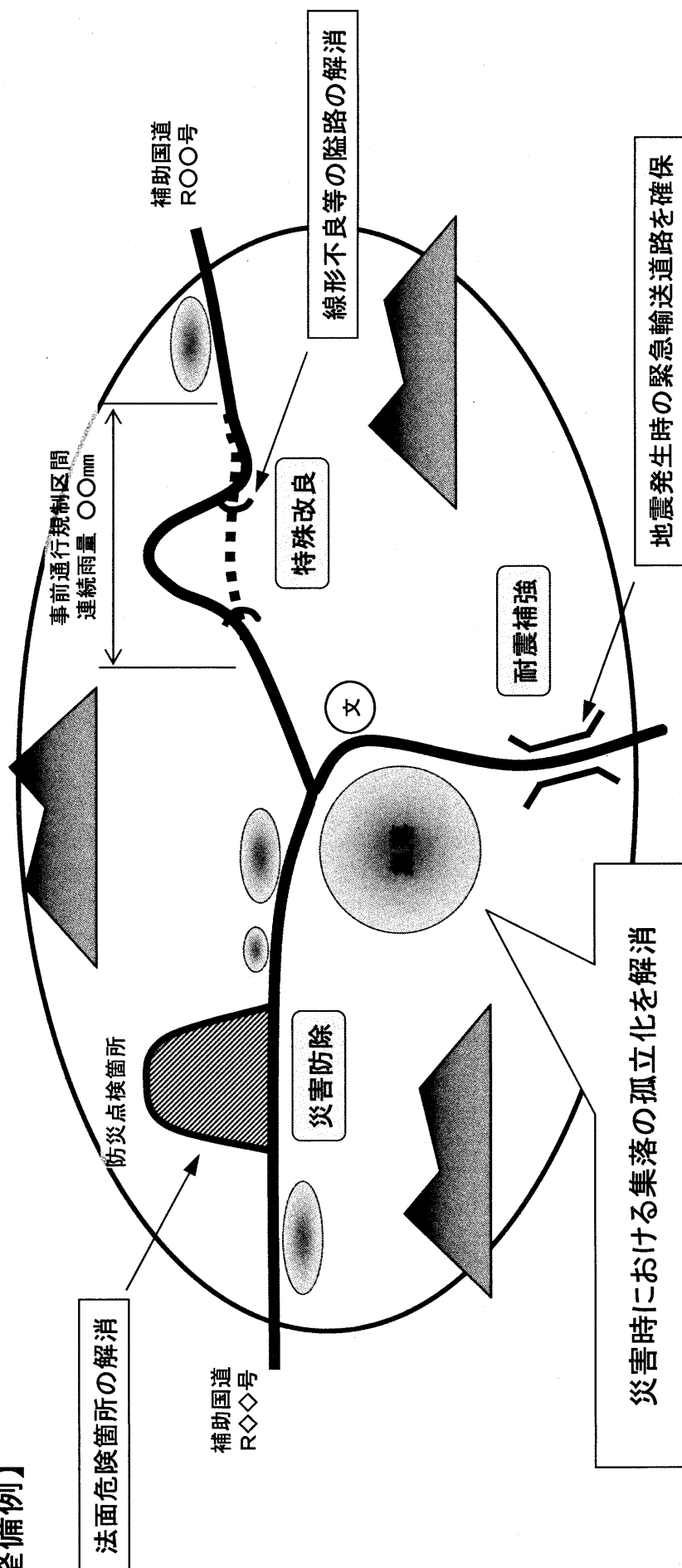
損傷が顕在化した後に、対症療法的な修繕を実施

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】



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



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。

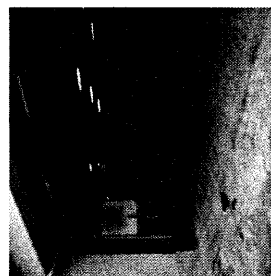
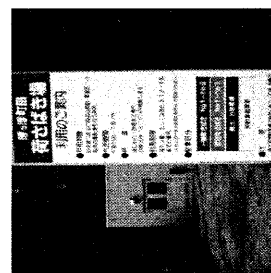
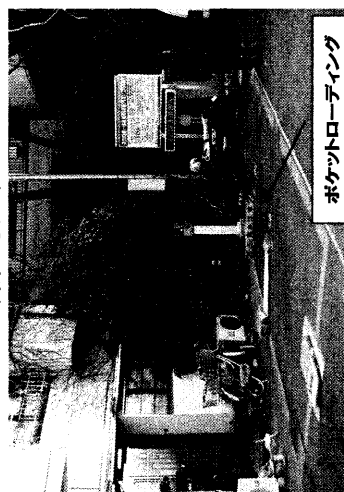
- ・改正道路交通法の施行による違法駐車取締の厳格化
- ・中心市街地では、荷さばきスペースの不足により、路上荷さばき駐車が発生

・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）



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

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

※駐車施設に必要な機器設置費の1/2を助成

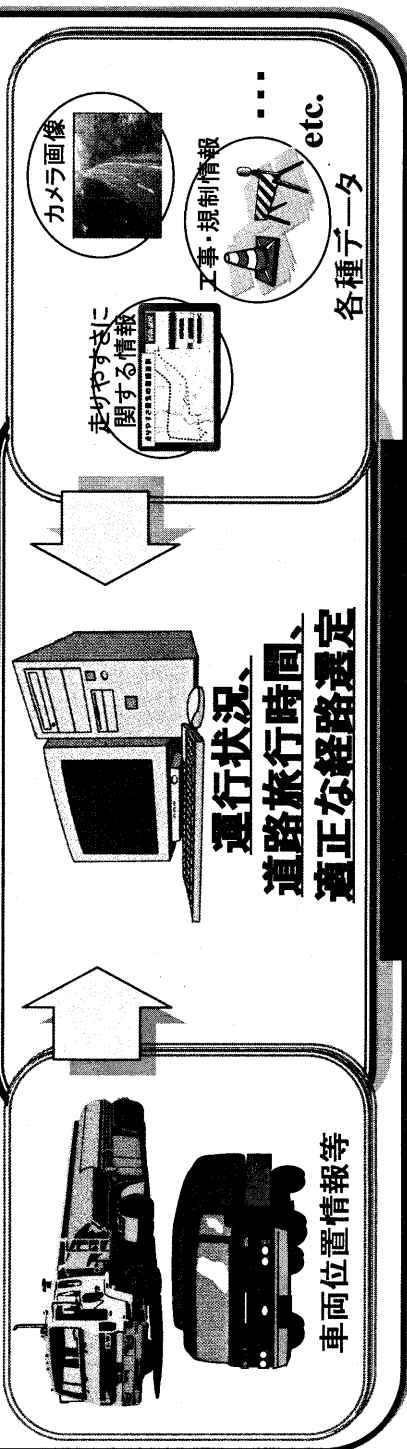
地方公共団体

連携

環境負荷低減プロダクト情報システムの構築（拡充）（一般会計）

「環境負荷低減プロダクト情報システム」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者に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

物流の信頼性向上
物流サービスの高度化

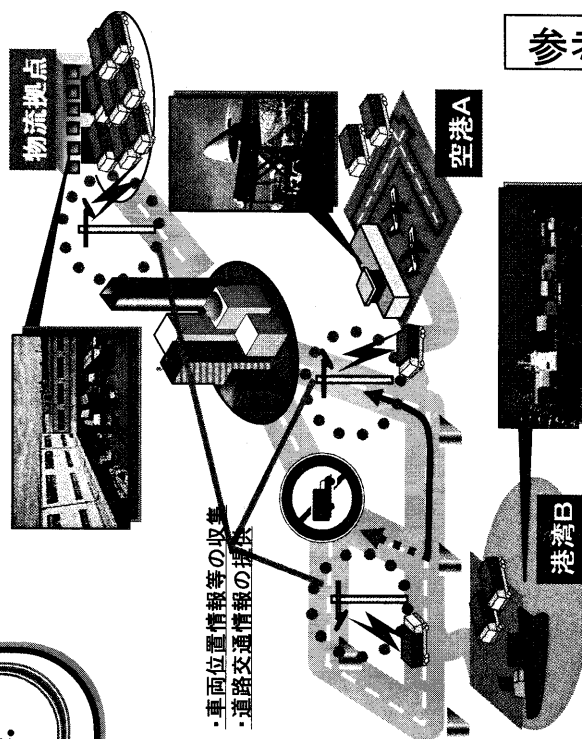
安全・安心の向上
道路管理効率化

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



参考5

第3 財 政 投 融 資 等 総 括 表

(単位:百万円)

資金内訳 区 分		19年度決定						
		財政投融资 (C)	自 己 資 金 等				合 計 (C+D)	
			政府出資金	自主調達資金 うち財投機関債	そ の 他	小 計 (D)		
東 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	112,400	-	144,398	25,000	-	144,398	256,798
	前年度 (B)	133,600	-	100,900	25,000	-	100,900	234,500
	倍率 (A)/(B)	0.84	-	1.43	1.00	-	1.43	1.10
中 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	174,600	-	224,105	50,000	-	224,105	398,705
	前年度 (B)	216,000	-	152,617	25,000	-	152,617	368,617
	倍率 (A)/(B)	0.81	-	1.47	2.00	-	1.47	1.08
西 日 本 高 速 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	92,300	-	118,526	25,000	-	118,526	210,826
	前年度 (B)	113,400	-	77,255	25,000	-	77,255	190,655
	倍率 (A)/(B)	0.81	-	1.53	1.00	-	1.53	1.11
東日本・中日本・西日本 高 速 道 路 株 式 会 社 小 計	H19年度 (A)	379,300	-	487,029	100,000	-	487,029	866,329
	前年度 (B)	463,000	-	330,772	75,000	-	330,772	793,772
	倍率 (A)/(B)	0.82	-	1.47	1.33	-	1.47	1.09
首 都 高 速 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	20,400	- (14,800)	37,323	10,000	5,292 (14,800)	42,615 (29,600)	63,015 (29,600)
		<20,400>	<14,800>	<37,323>	<10,000>	<20,092>	<72,215>	<92,615>
	前年度 (B)	28,700	- (15,150)	34,774	10,000	36,468 (15,150)	71,242 (30,300)	99,942 (30,300)
		<28,700>	<15,150>	<34,774>	<10,000>	<51,618>	<101,542>	<130,242>
	倍率 (A)/(B)	0.71	- (0.98)	1.07	1.00	- (0.98)	0.60 (0.98)	0.63 (0.98)
		<0.71>	<0.98>	<1.07>	<1.00>	<0.39>	<0.71>	<0.71>
阪 神 高 速 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	12,700	- (10,950)	21,100	10,000	- (10,950)	21,100 (21,900)	33,800 (21,900)
		<12,700>	<10,950>	<21,100>	<10,000>	<10,950>	<43,000>	<55,700>
	前年度 (B)	17,400	- (11,200)	17,200	5,000	- (11,200)	17,200 (22,400)	34,600 (22,400)
		<17,400>	<11,200>	<17,200>	<5,000>	<11,200>	<39,600>	<57,000>
	倍率 (A)/(B)	0.73	- (0.98)	1.23	2.00	- (0.98)	1.23 (0.98)	0.98 (0.98)
		<0.73>	<0.98>	<1.23>	<2.00>	<0.98>	<1.09>	<0.98>
本 州 四 国 連 絡 高 速 道 路 株 式 会 社	H19年度 (A)	-	-	4,536	-	-	4,536	4,536
	前年度 (B)	-	-	4,731	-	-	4,731	4,731
	倍率 (A)/(B)	-	-	0.96	-	-	0.96	0.96
小 計	H19年度 (A)	412,400	- (25,750)	549,988	120,000	5,292 (25,750)	555,280 (51,500)	967,680 (51,500)
		<412,400>	<25,750>	<549,988>	<120,000>	<31,042>	<606,780>	<1,019,180>
	前年度 (B)	509,100	- (26,350)	387,477	90,000	36,468 (26,350)	423,945 (52,700)	933,045 (52,700)
		<509,100>	<26,350>	<387,477>	<90,000>	<62,818>	<476,645>	<985,745>
	倍率 (A)/(B)	0.81	- (0.98)	1.42	1.33	- (0.98)	1.31 (0.98)	1.04 (0.98)
		<0.81>	<0.98>	<1.42>	<1.33>	<0.49>	<1.27>	<1.03>
独 立 行 政 法 人 日 本 高 速 道 路 保 有 ・ 債 務 返 済 機 構	H19年度 (A)	2,475,000	79,083	665,300	530,000	2,160,887	2,905,270	5,380,270
	前年度 (B)	2,185,000	79,683	586,800	530,000	1,978,775	2,645,258	4,830,258
	倍率 (A)/(B)	1.13	0.99	1.13	1.00	1.09	1.10	1.11
合 計	H19年度 (A)	2,887,400	79,083	1,215,288	650,000	2,166,179	3,460,550	6,347,950
	前年度 (B)	2,694,100	79,683	974,277	620,000	2,015,243	3,069,203	5,763,303
	倍率 (A)/(B)	1.07	0.99	1.25	1.05	1.07	1.13	1.11

- (注) 1. 『財政投融资』は政府保証国内債である。
2. 『自主調達資金』は財投機関債及び民間借入金である。
3. 『その他』は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、機構）においては地方公共団体出資金（首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社）及び業務収入等である。
4. () 内は政府または地方公共団体から受けた出資金を財源とした機構から高速道路株式会社への無利子貸付金を示し、
< > 内は無利子貸付金を含めた合計額を示す。
5. 機構及び本州四国連絡高速道路株式会社の計数は、道路分である。
6. 高速道路株式会社の平成18年度の計数は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条第1項に基づく協定締結時点において費用区分の再整理を行ったため、平成18年度道路関係予算概要（平成18年1月）に記載した計数と異なっている。
7. 機構の計数は、前年度からの繰越現預金を含む。

(参考)

高速道路株式会社の事業費・建設費

(1) 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社

事業費	10,677億円
建設費	7,280億円

1) 東日本高速道路株式会社

事業費	3,265億円
建設費	2,068億円

2) 中日本高速道路株式会社

事業費	4,690億円
建設費	3,480億円

3) 西日本高速道路株式会社

事業費	2,723億円
建設費	1,732億円

(2) 首都高速道路株式会社

事業費	1,675億円
建設費	530億円

(3) 阪神高速道路株式会社

事業費	864億円
建設費	318億円

(4) 本州四国連絡高速道路株式会社

事業費	91億円
建設費	0億円