

平成 20 年度

道路局関係予算内示要旨

平成 19 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	2,081,380	2,018,547	0.97	1. 道路整備には、河川等関連地域連 携道路事業26,000百万円（前年度 28,265百万円）を含む。
道 路 整 備	1,542,187	1,483,533	0.96	
道 路 環 境 整 備	539,193	535,014	0.99	2. 道路環境整備には、住宅市街地関 連道路環境改善事業52,120百万円 （前年度53,200百万円）、都市再 生関連道路交通円滑化事業2,450 百万円（前年度3,000百万円）を 含む。
揮 発 油 税 直 入 額	709,900	682,500	0.96	
小 計	2,791,280	2,701,047	0.97	3. 重点施策推進要望に係る施策とし て
N T T - A 型	20,286	0	0.00	・ 道 路 整 備 93,410百万円
貸 付 金 償 還 金 等	81,428	93,813	1.15	・ 道路環境整備 5,114百万円
				計 98,524百万円 を含む。
合 計	2,892,994	2,794,860	0.97	
国債整理基金特会繰入	0	100,000	皆増	
再 計	2,892,994	2,894,860	1.00	

(参 考)

(単位：百万円)

事 項	平成19年度当初 (A)	平成20年度当初 (B)	対前年度倍率 (B/A)
一般会計繰入	2,081,380	2,018,547	0.97
道路整備	1,542,187	1,483,533	0.96
交通円滑化	373,833	381,154	1.02
地域連携推進	882,366	820,714	0.93
維持修繕等	170,506	168,621	0.99
その他道路整備事業	115,482	113,044	0.98
道路環境整備	539,193	535,014	0.99

注1) 道路整備には、河川等関連地域連携道路事業を含む。

注2) 道路環境整備には、住宅市街地関連道路環境改善事業及び都市再生関連道路交通円滑化事業を含む。

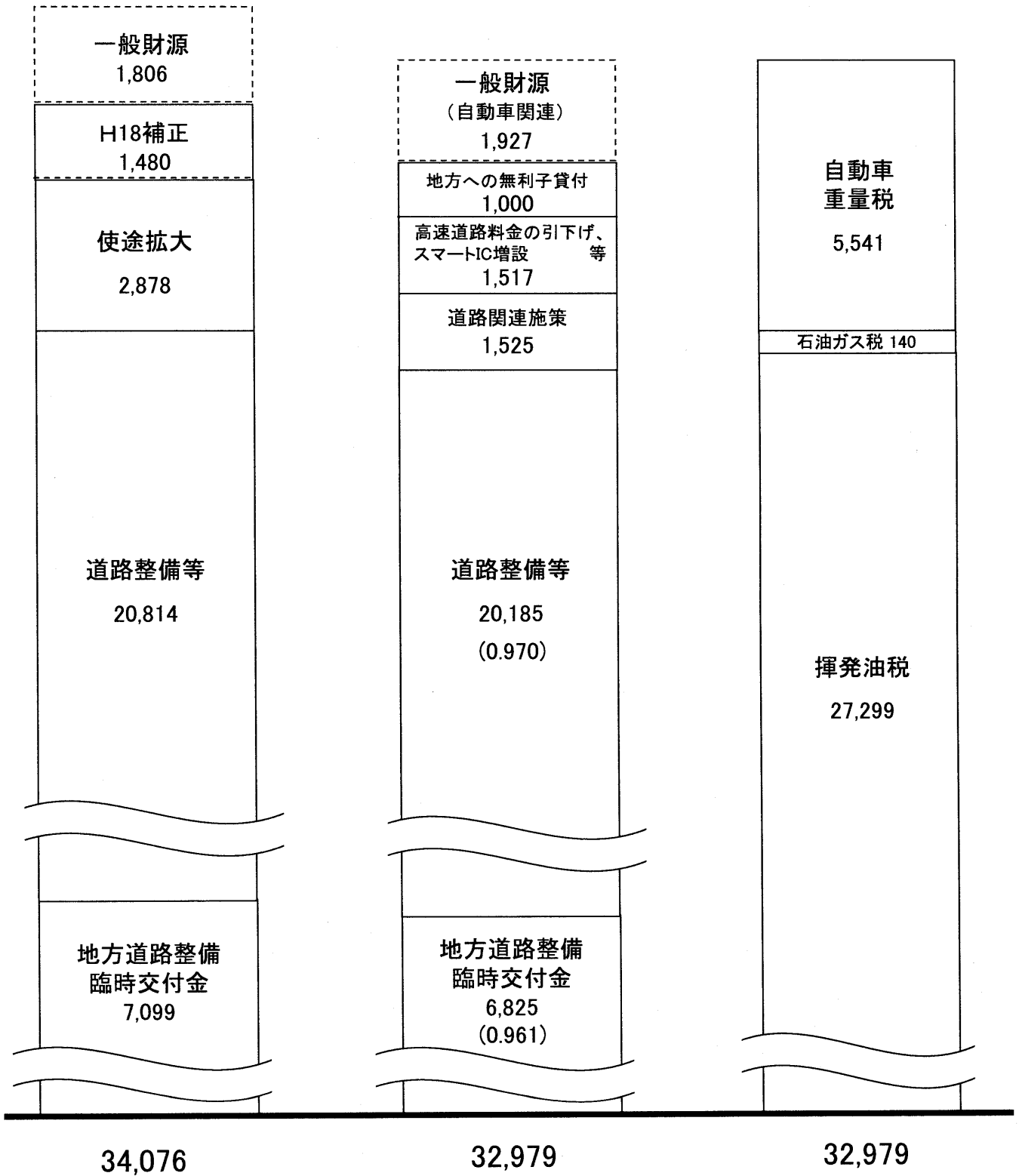
平成20年度道路関係予算

H19年度予算

H20年度予算

H20年度特定財源税収

(単位:億円)



- <注> 1. 貸付金償還金等を除く。
 2. 河川等関連地域連携道路事業を含む。
 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。

2. 新規制度等

事 項	内 示	参考資料 番 号
(1) 「道路特定財源の見直しについて」(平成19年12月7日政府・与党合意)に基づく所要の改善	認められた	1
(2) 積雪寒冷特別地域道路交通確保に関する特別措置の継続	認められた	
(3) スマートインターチェンジ本格導入支援事業の創設	認められた	2
(4) 交通安全事業統合補助制度における補助事業の拡充(計画策定事業の追加)	認められた	3
(5) 交通安全施設等整備事業における補助事業の拡充(カラー舗装の追加)	認められた	4
(6) デマンドバスによる利便性向上(一般会計)	認められた	5
(7) エコパーキングの普及促進(一般会計)	認められた	6

(記者発表参考資料)

平成20年度予算参考資料

新規制度等概要

平成19年12月20日
道 路 局

目 次

資料1	「道路特定財源の見直しについて」（平成19年12月7日政府・与党合意）に基づく所要の改善…	1
資料2	スマートインターチェンジ本格導入支援事業の創設……………	2
資料3	交通安全事業統合補助制度における補助事業の拡充（計画策定事業の追加）……………	4
資料4	交通安全施設等整備事業における補助事業の拡充（カラー舗装の追加）……………	6
資料5	デマンドバスによる利便性向上（一般会計）……………	8
資料6	エコパーキングの普及促進（一般会計）……………	10

**「道路特定財源の見直しについて」（平成19年12月7日
政府・与党合意）に基づく所要の改善**

1. 背景及び必要性

我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のため必要な道路整備を計画的に進めることは、引き続き、重要な課題である。他方、我が国財政は極めて厳しい状況にあり、国民負担の最小化のため、歳出削減を徹底し、ゼロベースで見直すことが必要である。

2. 制度概要

(1) 真に必要な道路整備の計画的な推進

① 中期計画の策定及び推進

- 平成20年度以降10箇年間を見据えた道路の中期計画を策定し、真に必要な道路整備は計画的に進める。
- 中期計画の事業量は、59兆円を上回らないものとする。
- 中期計画は、今後の社会経済情勢の変化や財政事情等を勘案しつつ、5年後を目処として、必要に応じ、所要の見直しを行う。

② 地域の道路整備の促進

○地方道路整備臨時交付金の制度改善

- ・地方道路整備臨時交付金について、平成20年度以降10箇年間、継続する。
- ・併せて、その交付対象に都道府県等が実施する一般国道の改築事業等を追加するとともに、地方公共団体の財政力に応じて国費割合を引き上げる（現行55%→最大70%）。

○地方道路整備臨時貸付制度の創設

地方公共団体が直轄事業及び補助事業に伴い、負担する額の一部に対して、無利子の貸付を行う（償還金は国債整理基金特別会計へ繰入れ）。

- ・貸付期間：法案作成段階で調整
- ・期限と規模：平成20年度以降5箇年間、総額5000億円規模

(2) 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

- 地域の活性化等、様々な政策課題に対応する観点から、高速道路料金の引下げ、スマートインターチェンジの増設など既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進することとする。
- このため、国の道路特定財源を活用して2.5兆円の範囲内で債務を国が承継することとする。

スマートインターチェンジ本格導入支援事業の創設

1. 背景及び必要性

日常生活での利便性向上に加えて、周辺での有効な土地利用や既成市街地の活性化など地域活性化に資するスマートインターチェンジ（E T C専用の追加インターチェンジ）については、これまで社会実験を重ね、現在、全国で31箇所が本格導入に至っている。

しかしながら、アクセス道路の整備が利用交通に対し不完全な状況のため、整備効果が十分に発揮しきれていない事例がある。

効率的な道路ネットワークを形成し、既存の高速道路利用者の利便性を向上するとともに、地域生活の充実、経済の活性化等を実現するために、スマートインターチェンジの本格導入と、あわせてアクセス道路の整備に対する支援が必要である。

2. 制度概要

スマートインターチェンジの整備で想定される交通需要に対応できるよう、そのアクセス道路整備に対し、地方の自由裁量のもとで一体的に整備可能な地方道路整備臨時交付金や補助事業※による財政的支援など、スマートインターチェンジの本格導入に取り組む地方公共団体に対して、計画段階から総合的に支援を実施。

※補助事業採択基準

スマートインターチェンジ（E T C専用の追加 I C）のアクセス道路に対する地方道（都道府県道・市町村道）道路改築事業の採択基準として、当該インターチェンジの出入り交通量が500台／日以上を設定。

参考

スマート I C アクセス道路の採択基準	出入り交通量 500台／日以上
一般の追加 I C アクセス道路	出入り交通量1,000台／日以上

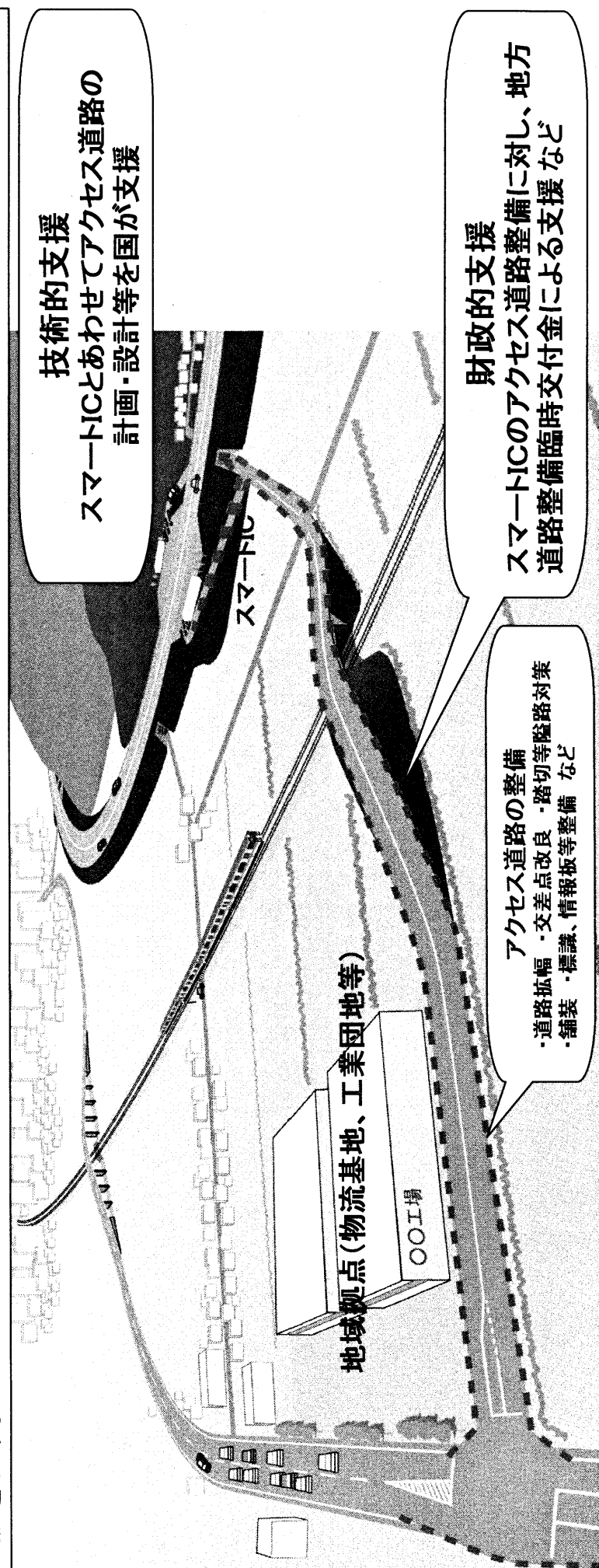
3. 制度導入による効果

スマートインターチェンジの整備とともに、想定される交通需要や周辺土地利用等に対応したアクセス道路の整備を推進することにより、スマートインターチェンジの整備効果を最大限に発揮させ、地域生活の充実、経済の活性化等に資する。

スマートインターチェンジ本格導入支援事業の創設

○スマートインターチェンジ本格導入支援事業の概要

スマートインターチェンジの整備と、想定される交通需要に対応できるよう整備するアクセス道路に対し、計画段階での技術的支援、地方の自由裁量のもとで一体的に整備可能な地方道路整備臨時交付金等による財政支援など、スマートインターチェンジの本格導入に取り組む地方公共団体に対して、計画段階から総合的な支援を行う。



○スマートインターチェンジ本格導入支援事業の効果

スマートインターチェンジの整備とともに、想定される交通需要や周辺土地利用等に対応したアクセス道路の整備を推進することにより、スマートインターチェンジの整備効果を最大限に発揮させ、地域生活の充実、経済の活性化に資する。

交通安全事業統合補助制度における補助対象の拡充 (計画策定事業の追加)

1. 背景及び必要性

平成18年の全国の交通事故による死者数は近年最少の6,352人となったが、死傷者数は、減少傾向に転じているものの、依然100万人を超えており、国民の100人に1人が死傷する深刻な状態となっている。

このため、事故データの客観的な分析による対策箇所の選定や事故原因の検証に基づく対策内容の検討による効果的な交通安全対策を推進することが必要である。また、対策の実施に際して地域の合意形成を図りつつ、住民参加型の計画策定を推進することが必要である。

2. 制度概要

交通安全事業統合補助制度をより効率的・効果的に運用するため、事業の実施にあたり、事故データの客観的な分析による対策箇所の選定や事故原因の検証に基づく対策内容の検討、住民参加型の計画策定等を行うことができるよう、交通安全事業統合補助制度に、「計画策定事業」(補助率1/2)を追加する。

3. 制度導入による効果

事故データの客観的な分析による対策箇所の選定や事故原因の検証に基づく対策内容の検討、住民参加型の計画策定等を計画策定事業として支援することで、より効率的・効果的な交通安全対策等の実施が可能となる。

交通安全事業統合補助制度における補助対象の拡充(計画策定事業の追加)

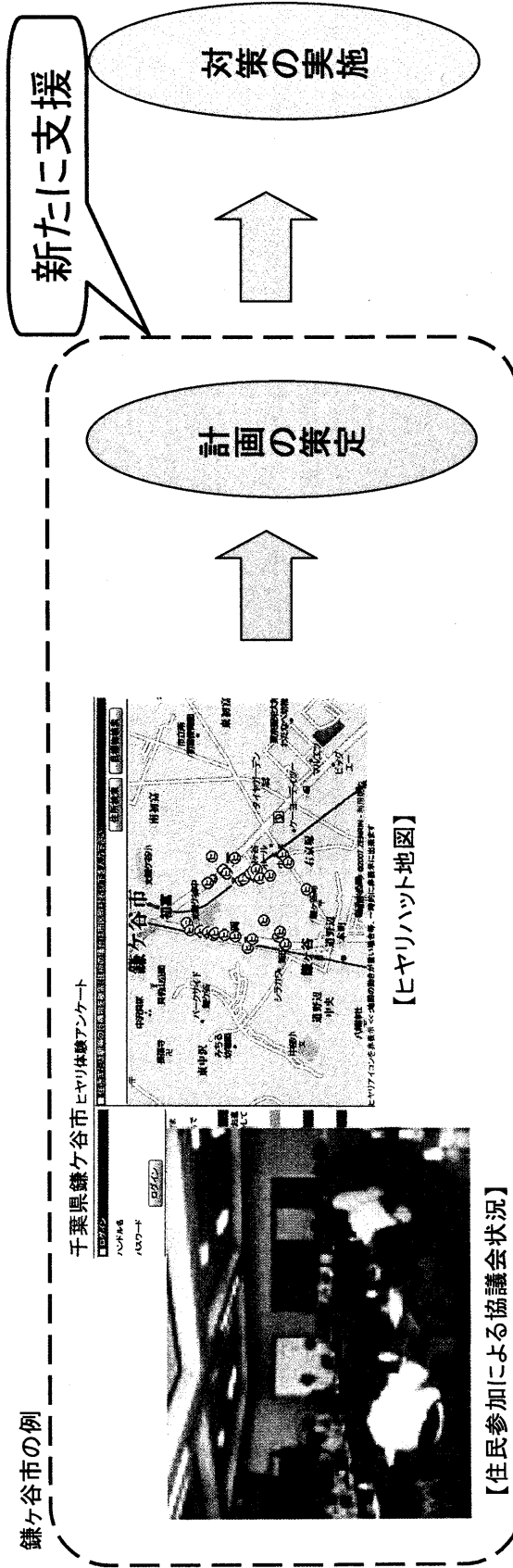
背景及び必要性

- 平成18年の全国の交通事故による死者数は近年最小の6,352人となったが、死傷者数は、減少傾向に転じているものの、以前100万人を超えており国民の100人に1人が死傷する深刻な状態となっている。
- 事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づく対策箇所の選定や対策内容の検討による効果的な交通安全対策を推進することが必要
- 対策の実施に際して地域の合意形成を図りつつ、住民参加型の計画策定を推進することが必要。

制度概要

- 交通安全事業統合補助制度をより効率的・効果的に運用するため、事業の実施にあたり、事故データの客観的な分析による対策箇所の選定や事故原因の検証に基づく対策内容の検討、住民参加型の計画策定等を行うことができるよう、交通安全事業統合補助制度に、「計画策定事業」(補助率1/2)を追加する。

鎌ヶ谷市の例



制度導入による効果

- 事故データの客観的な分析による対策箇所の選定や事故原因の検証に基づく対策内容の検討、住民参加型の計画策定等を計画策定事業として支援することで、より効率的・効果的な交通安全対策等の実施が可能となる。

交通安全施設等整備事業における補助対象の拡充 (カラー舗装の追加)

1. 背景及び必要性

日本は、欧米に比べ歩行者・自転車の事故の割合が高く、歩道や自転車道の整備を推進していく必要性が高い。しかしながら、市街地など歩道や自転車道の整備が困難な箇所においては、当面の安全対策としてカラー舗装による歩行空間や自転車通行環境の整備を推進することが求められている。

2. 制度概要

道路空間の制約上、当該区間に歩道・自転車道等を整備することが著しく困難な箇所、事故が多発している若しくは事故の発生を予防する必要がある区間において、カラー舗装を実施することができるよう、交通安全施設等整備事業の採択基準に「カラー舗装」を追加する。

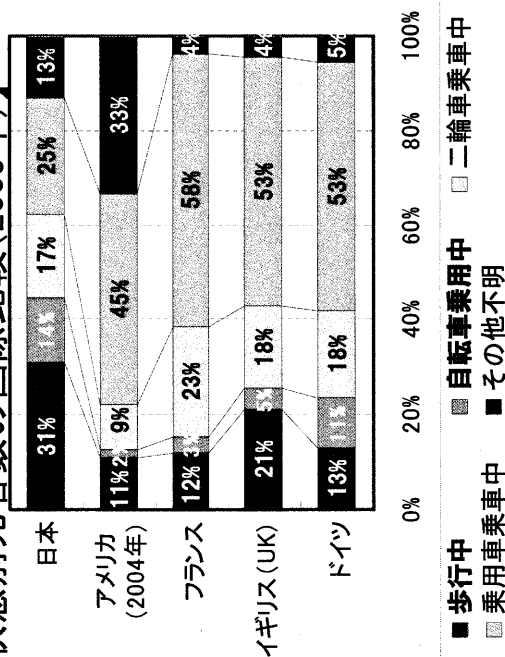
3. 制度導入による効果

道路空間の制約上、当該区間に歩道・自転車道等を整備することが著しく困難な箇所においても、カラー舗装を実施することで、それぞれの主体（歩行者・自転車・自動車）への通行帯の認知率を高めることが可能となり、事故の削減が図られる。

交通安全施設等整備事業における補助対象の拡充(カラー舗装の追加)

背景及び必要性

【状態別死者数の国際比較(2005年)】



○日本は、欧米に比べ自転車・歩行者の事故の割合が高い。

○市街地など歩道や自転車道の整備が困難な箇所においては、当面の安全対策としてカラー舗装による歩行空間や自転車走行の整備を推進することが必要。

制度導入による効果

○道路空間の制約上、当該区間に歩道・自転車道等を整備することが著しく困難な箇所においても、カラー舗装を実施することで、それぞれの主体(自動車・自転車・歩行者)への通行帯の認知率を高めることが可能となり、事故削減が図られる。

制度概要

○道路空間の制約上、当該区間に歩道・自転車道等を整備することが著しく困難な箇所、事故が多発している若しくは事故の発生を予防する必要がある区間において、カラー舗装を実施することができよう、交通安全施設等整備事業の採択基準に追加する。

■通学路の安全を確保するカラー舗装の事例



(東京都世田谷区)



(神奈川県茅ヶ崎市)

■自転車走行空間のカラー舗装の事例



(東京都江戸川区)



(東京都江戸川区)

デマンドバスによる利便性向上（一般会計）

1 背景及び必要性

路線バスとタクシーの中間的な位置付けと言えるデマンドバスは、高齢者や交通弱者のための生活交通手段として、今後重要な役割を担うものと考えられる。特に、地方都市中心部におけるデマンドバスの普及は、マイカー利用の抑制などの渋滞緩和効果が期待されるとともに、必ずしも運転の得意でない高齢者による事故防止という観点からも有効と考えられる。

しかし、デマンドバスの導入にあたっては、予約システムに関する課題等が指摘されており、これらの課題を解消して公共交通としての利便性を高める必要がある。

2 制度概要

2011年7月に完全移行が予定されている地上デジタル放送を活用することにより、前述の予約システムの課題を解消して高齢者等にとって利便性の高いデマンドバスシステムを開発するとともに、地方都市におけるデマンドバスの導入に向けた検討を行う。

3 制度導入による効果

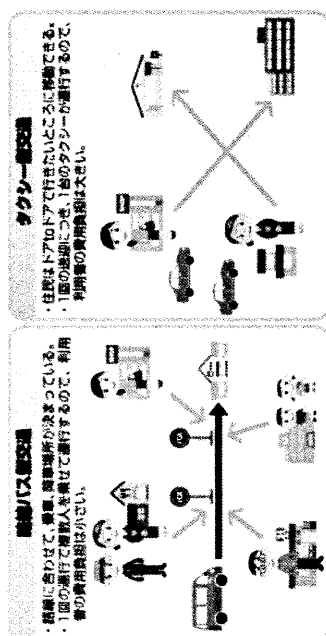
地上デジタル放送を活用したデマンドバスシステムを構築することにより、下記のような効果が考えられる。

- (1) 電話予約システムの場合に必要なオペレーターの人件費が不要となる。
- (2) インターネット予約システムに不得手な高齢者の利便性が向上する。
- (3) システムの設置コストが安価。（地上デジタル放送テレビ1台あれば良い。）
- (4) 旅行速度データを安価かつ効率的に取得することで、道路渋滞状況の定量的な把握等にも活用が可能。

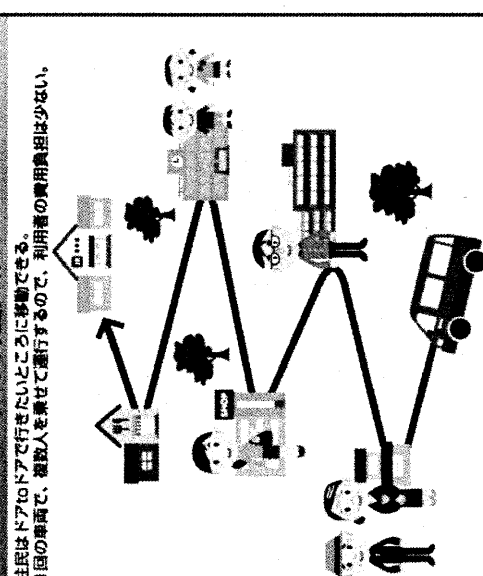
デマンドバスによる利便性向上(一般会計)

2011年7月に完全移行が予定されている地上デジタル放送を活用したデマンドバスシステムを構築することにより、高齢者等にとって利便性の高いデマンドバスシステムを開発するとともに、地方都市におけるデマンドバスの導入及び公共交通利用の促進を図る。さらに、デマンドバスの運行データより旅行速度データも取得可能となることから、この取得方法についても併せて検討する。

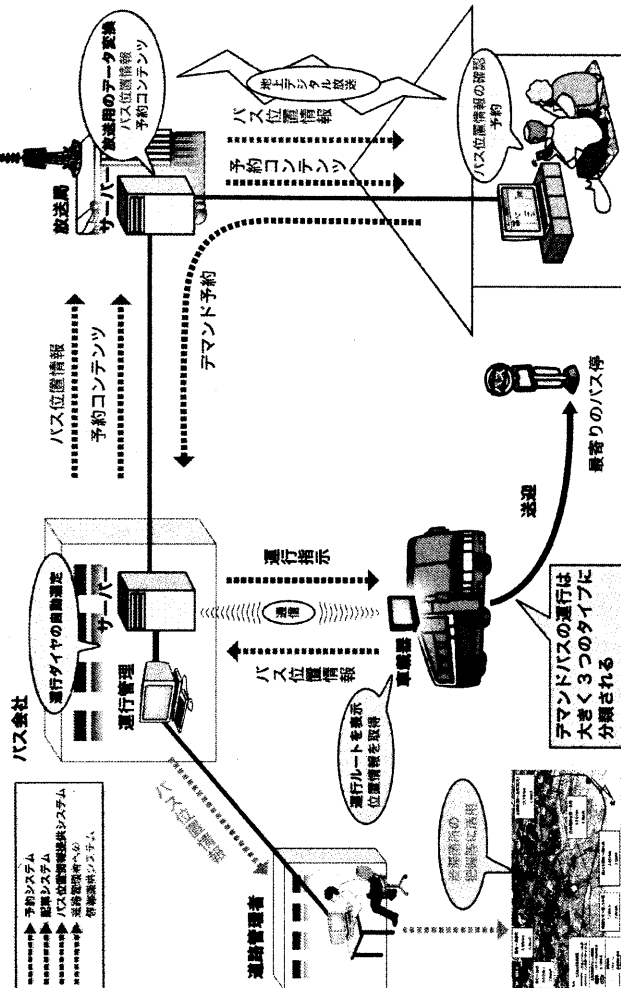
◆ダイヤモンド交響



アマンド交響シスチム



◇システムの全体像



◇地上デジタル放送によるデマンド放送システム

- ・電話予約システムに必要なオペーターの人件費不要
- ・インターネット予約の不得手な高齢者等の操作性向上
- ・システムの導入コストが安価（地デジ対応テレビ1台でOK）
- ・旅行速度等のデータを安価かつ効率的に取得が可能

エコパーキングの普及促進（一般会計）

1. 背景及び必要性

高速道路のSA・PA等において、仮眠や荷待ち等のために駐車している長距離トラック等が室内の空調等を稼働させるためにアイドリングを行っており、NO₂やSPM等の排出による局地的な大気環境悪化やCO₂排出による地球温暖化への影響が問題となっている。これに対応するため、アイドリングを抑制させ、自動車から排出されるNO₂等を減少させることが必要である。

2. 制度概要

長距離トラックが仮眠や荷待ち等の際に室内の空調等に必要となる電気を、アイドリングによる発電ではなく外部から供給させるシステムを試行的に導入し、システム導入による局地的な大気環境への効果等を把握するとともに、当該システムのニーズやそれを普及させるための方策等について検証する。

3. 制度導入による効果

高速道路のSA等におけるアイドリングによって発生するNO₂、SPM、CO₂等の排出の大幅な削減が期待される。

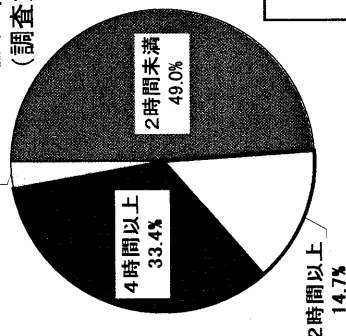
エコパーキングの普及促進(一般会計)

◆背景及び必要性

高速道路のSA・PA等において、仮眠や荷待ち等のために駐車している長距離トラック等が室内の空調等を稼働させるためにアイドリングを行っており、NO₂やSPM等の排出による局地的な大気環境悪化やCO₂排出による地球温暖化への影響が問題となっている。

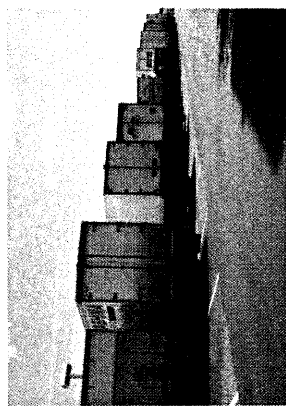
・トラックの長時間アイドリングの現状

全日本トラック協会、平成16年9月調べ
(調査対象：貨物輸送トラックのドライバー約6,500名)



・CO₂排出による地球温暖化への影響
・NO₂やSPM等の排出による局地的な大気環境悪化

1日2時間以上停車しているドライバーが全体の約半数を占める

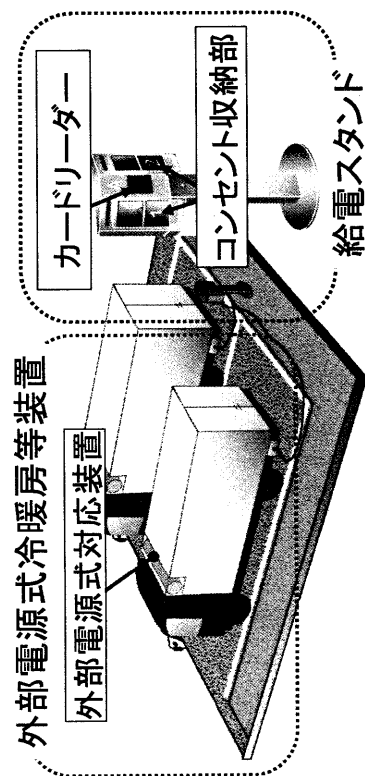


海老名SAにおけるトラックの駐車状況

◆施策の概要

長距離トラックが仮眠や荷待ち等の際に室内の空調等に必要となる電気を、アイドリングによる発電ではなく外部から供給させるシステムを試行的に導入し、システム導入による局地的な大気環境への効果等を把握するとともに、当該システムのニーズやそれを普及させるための方策等について検証する。

・エコパーキングシステムのイメージ



・検証内容

課題調査

- エコパーキングの利用実態調査(滞留時間等)
- CO₂排出量等大気環境改善効果調査
- 利用者や地域住民等による評価調査 等

有効性調査

- 市場ニーズの調査
- 装置等の成熟度調査 等
- 民間のニーズに対する法的整理 等

運用上の課題等の整理や普及させるための方策検討