

平成17年度道路関係予算概算要求等の説明会を開催

当機構では去る9月28日東京・麹町のルポール麹町で「平成17年度道路関係予算概算要求等の説明会」を開催しました。第2次小泉内閣がスタートし、中心政策である道路関係4公団の民営化を間近に控えて、その帰趨がクローズアップされている折りから、会場は賛助会員企業等の担当者の皆様で満席となり、国土交通省道路局総務課課長補佐の勝又正秀氏と、同局路政課長の日原洋文氏の説明に、熱心に聞き入っていました。両氏のお話の概要は以下のとおりです。

平成17年度道路関係予算概算要求等の概要について

勝又正秀 (国土交通省道路局総務課課長補佐)

はじめに

道路局総務課の勝又でございます。平成17年度の道路関係予算概算要求等の概要について、お手許の道路局白パンに沿ってご説明させていただきます。概算要求の基本方針は、社会経済活動の活性化、安全で快適な暮らしの実現や、地域再生の推進に向け、成果志向の道路行政

マネジメントの実践を通して、より効率的に透明性を高めながら、メリハリの効いた施策を展開することです。さらに、道路関係四公団は平成17年度秋を目標に廃止・民営化するため、円滑な移行に向けた所要の準備を着実に進めます。

まず要求額ですが、表1(要求概要)のとおり国費ベースで3兆3,898億円、事業費ベースでは6兆6,992億円となり、対前年度比では概算要求の上限として認



勝又正秀氏

められたレベルということで、9%アップの要求となっています。この段階ではかなり高い数字の要求のように見えますが、これが年末の最終形ではマイナス3%まで査定されて、落ち着くところに落ち着くことになっているわけです。

表2(平成17年度予算概算要求の概要)の右の図は、道路特定財源の平成17年度税収見込み額を示しています。上から自動車重量税、石油ガス税、揮発油税によって構成されています。トータルの税収見込み額が3兆4,819億円に対して、左側の道路予算(国費)要求額は3兆6,511億円で、税収見込み額をかなり上回っていますが、これも最終形ではぐっと圧縮されて、ほぼ同じ数字になること



盛会だった概算要求等の説明会

●表1. 要求概要

(単位:億円)

| 区分 | 事業費 | 対前年度比 | 国費 | 対前年度比 |
|--------|--------|-------|--------|-------|
| 道路整備 | 49,537 | 1.00 | 24,086 | 1.07 |
| 道路環境整備 | 17,455 | 1.11 | 9,812 | 1.14 |
| 計 | 66,992 | 1.03 | 33,898 | 1.09 |
| 一般道路 | 51,755 | 1.08 | 32,835 | 1.09 |
| 有料道路 | 15,236 | 0.89 | 1,063 | 1.00 |
| 計 | 66,992 | 1.03 | 33,898 | 1.09 |

<注>

- 住宅市街地総合整備促進事業、都市再生総合整備事業を含む
- 河川等関連公共施設整備促進事業（事業費 341 億円、国費 200 億円）を含まない
- 道路環境整備には、沿道環境改善事業、電線共同溝整備事業、交通事故重点対策事業、交通安全施設等整備事業、道路交通環境改善促進事業、交通連携推進事業、市街地環境改善事業、住宅市街地総合整備促進事業、都市再生総合整備事業に係る計数を計上している
- 本表には、地方道路交付金事業（地方道路整備臨時交付金）を含む
- 本表のほか、道路特定財源を活用した関連施策として、本州四国連絡橋公団から一般会計に承
- 継した債務の処理（国費 2,413 億円を国債費に計上）、無電柱化推進のための技術開発等（国費 17 億円）、高速バス路線へのバスロケーションシステムの導入支援（国費 40 億円）、自律的移動支援プロジェクト推進費（国費 4 億円）、多様で弾力的な料金施策の本格実施（国費 181 億円）、都市再生の円滑な推進のための地籍関連調査（国費 30 億円）、まちづくり交付金（国費 300 億円）、道州制北海道モデル事業推進費（国費 27 億円）に係る経費がある
- 本表のほか、N T T 事業償還時補助等として国費 1,885 億円がある
- 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

●財政当融資

28,215 億円（対前年度比 0.94）

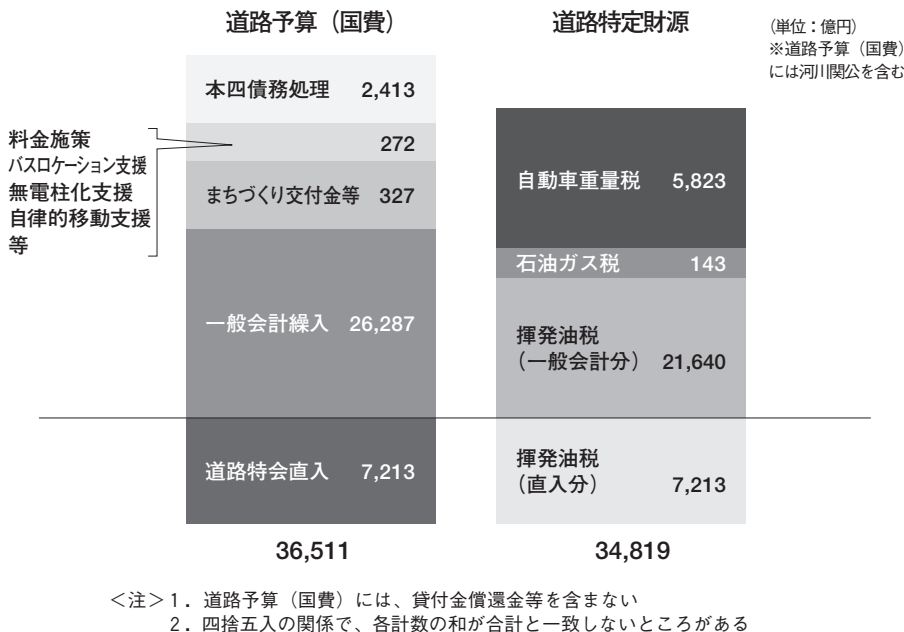
●行政部費（一般会計国費）

244,8 億円（対前年度比 1.40）

<注>

- 財政当融資には、政府保証債（18,809 億円）を含む
- 行政部費には、道路特定財源を活用した関連施策として、高速バス路線へのバスロケーションシステムの導入支援（国費 40 億円）、無電柱化推進のための技術開発等（国費 17 億円）、多様で弾力的な料金施策の本格実施（国費 181 億円）、自律的移動支援プロジェクト推進費（国費 4 億円）にかかる経費を含む

●表 2. 平成 17 年度予算概算要求の概要



断と責任で実施できるよう、国が従来のような事前審査を行わず自治体の裁量性を高める一方、求める効果が得られたかを事後審査することで結果責任を求める「責任裁量型」に転換します。[新規]

(2) 自主性を生かした地域再生を強力に支援

地域観光支援、バリアフリー、震災対策などの地域再生に資する事業の重点的な支援や、市町村と国の間で要望や内示手続きを直接行える仕組みの導入により、自主性と創意工夫を活かしながら地域の再生を実現します。[新規]

(3) 農道等とパッケージ化して整備する地域道路交通総合支援事業（仮称）の創設

交通条件が厳しい山間部等において農林業等の振興や都市・物流拠点等との交流促進を図るため、地方公共団体が策定した地方道・農道・林道等をパッケージ化した整備計画について、関係省庁が連携して助成を行い、当該計画の範囲内において地方公共団体の裁量で各事業への充当が可能な制度を創設します。[新規]
[国費 30億円]

ユーザーとの接点強化

(1) 双方向コミュニケーション活動の展開

「道の相談室」（フリーダイヤル 0120-106-497 [ドローヨクナレ]）の体制を強化し、国民の方々から頂いた意見を道路政策へ反映する仕組みを作ります。

(2) 「問い合わせ番号制」導入による道路工事の情報提供の改善

「問い合わせ番号制」をもとに電話やホームページから「道の相談室」にアクセスすることによって、詳細な工事情報

になっています。

17 年度概算要求のポイント

表 3（平成 17 年度道路関係予算概算要求のポイント）をご覧いただくと、大きく 5 項目に分かれています。このうち [I. 道路行政の改革] は、道路行政全体の改革の方向性が指摘されています。[II. 円滑な移動の支援] では、特に渋滞対策をはじめ、道路としての通常の機能をしっかり確保するための施策が挙げられています。[III. 安全で安心できる暮らしの確保] では、歩行者中心の施策や災害対策をカバーしています。[IV. 地域再生・都市再生の支援] では、小泉内閣の重点課題である、「地域再生」、「観光立国」を掲げ、特に地方の再生を強力に支援することとしています。最後の [V. 地球環境と美しい景観の保全と創造] では、関係部局の連携や地域との協働によって、環境の改善や景観の保全を図る

こととしています。以下、この中から主な具体的施策の内容について、ご説明したいと思います。

I. 道路行政の改革

成果志向の道路行政マネジメントの実践

より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換を図るため、他の公共事業分野に先駆けて成果志向の道路行政マネジメントを実施しています。平成 16 年 6 月には初の達成度報告書を公表し、1 年前に宣言した目標の「達成度」を確認しました。

達成度報告で得られたこれまでの取り組みの評価と知見を、平成 17 年度重点施策や予算要求に初めて反映し、道路行政マネジメントを確実に実践します。

補助金の改革

(1) 責任裁量型への補助金制度の転換
地方道等の補助金事業を地方自らの判

●表3. 平成17年度道路関係予算概算要求のポイント

| | |
|--|--|
| <p>I. 道路行政の改革</p> <p>(1) 成果志向の道路行政マネジメントの実践</p> <ul style="list-style-type: none"> ●達成度報告で得られたこれまでの取組みの評価と知見を、重点施策や予算要求に初めて反映し、成果志向の道路行政マネジメントを実践 ●目標とする成果に直結する予算配分を実施（優先度明示方式の活用、予算費目の見直し） <p>(2) 補助金の改革</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「基準等による事前審査」から「結果責任による事後審査」へ転換（事業採択における国の関与を最低限に限定、国は事業効果を事後審査し結果を公表） ●農道等とパッケージ化して整備する地域道路交通総合支援事業（仮称）の創設 <p>(3) より「使える」ハイウェイ政策への転換</p> <ul style="list-style-type: none"> ●高速自動車国道について、平均1割程度割引に加え、別納割引の廃止などを踏まえた公団による新たな割引を実施するとともに、渋滞緩和、沿道環境改善等の公益重視の観点から国などによる料金施策を実施 ●高速自動車国道の有効活用のため、新たな公的支援により、建設・維持管理コストを削減可能なスマートIC（ETC専用IC）の本格導入等 <p>(4) ユーザーとの接点強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「道の相談室」における意見処理の迅速化、意見の道路行政への反映と反映状況の公開 ●道路工事の問合せ番号を設定し、工事情報の特定、検索を簡素化 | <p>合的な推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●問合せ番号を活用した路上工事不人気投票等の外部監視強化による路上工事縮減 ●連続立体交差事業の施行者拡大や高度な踏切遮断機の効果検証等、踏切対策の総合的推進 ●高速バス路線へのバスロケーションシステムの導入支援 ●新たなITSサービスの開始（2007年）に向けた取組みの国家戦略としての推進 |
| <p>II. 円滑な移動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ●環状道路整備等のハード施策や、路上工事縮減、路上駐車対策等のソフト施策を組み合わせた渋滞対策の総 | <p>III. 安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ●くらしのみちゾーンやバリアフリー重点整備地区等、身近なニーズに応える施策に先導的に取り組む地区を募集・特別支援し、全国の見本となる「スーパーモデル地区」を構築 ●緊急輸送道路等の震災対策の国費率を引き上げ ●適切な管理水準と標準的単価の設定による日常管理等の経常的経費の縮減 |
| | <p>IV. 地域再生・都市再生の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交付金事業に地域再生を支援する特別枠を設定 ●三大都市圏環状道路の整備の推進 ●魅力ある観光地づくりの支援 |
| | <p>V. 地球環境と美しい景観の保全と創造</p> <ul style="list-style-type: none"> ●関係部局の連携施策の集中的実施による、地域の道路環境改善を推進 ●地域との協働による景観の保全・形成 |

の入手や問い合わせを容易にします。[新規]

II. 円滑な移動の支援

モビリティの向上

(2) 「外部監視の強化」による路上工事の縮減

「問い合わせ番号制」の導入による路上工事情報への簡単なアクセスなど、路上工事情報提供の充実・徹底を図ります。また、「不人気投票」の実施など道路利用者による外部監視を強化することにより、路上工事の縮減を図ります。[新規]

(4) 踏切道の改良推進

開かずの踏切などの解消へ向けて、「抜本対策」による踏切除却と「速効対策」による踏切交通の円滑化の両輪により、踏切対策を総合的に推進します（「開かずの踏切」約500個所のうち3年で約200個所を改良、これまでの3倍にペースアップ）。

(6) バス交通再生への支援

公共交通機関の利用を促進し、道路交通混雑の緩和を図るため、高速バス路線についてバスロケーションシステムの導入を支援し、バス利用者の利便性を高めるとともに、バス走行空間の改善を進め

ます。[新規]

ITSの推進

ITSはセカンドステージに入り、先端・流行から社会的課題を解決するツールとなっています。移動・交通の質を向上し、スマートなモビリティ社会を実現するため、ITSを国家戦略として推進します。

(1) 2007年に新たなITSサービスを開始

2007年から一つのITS車載器で以下のサービスを開始するため、官民共同研究の実施、規格・仕様の策定を推進します。

- a) あらゆるゲートのスムーズな通過
- b) 場所やニーズに応じた地域ガイド
- c) タイムリーな安全走行支援情報

(2) 歩行者等の自立的移動支援

歩行者等の快適な自立的移動を支援するため、関係機関と連携して、バリアフリー情報などの移動に必要な情報の携帯端末への提供を推進します。

Ⅲ. 安全で安心できる暮らしの確保

安全な生活環境の確保

(1) 交通事故対策の重点的実施

幹線道路において、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、優先的に対策すべき個所を明示する「優先度明示方式」を導入し、「事故危険個所」に加えて死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施します。

更新時代への対応

(1) 良好な道路資産管理へ向けて

日常管理(巡回・清掃等)について、地域・路線特性等を考慮した管理水準と標準的単価を設定し、必要予算の評価と配分等を実施すること等により、維持修繕費のうち日常的経費を平成19年度までに約3割縮減(平成14年度比)します。

Ⅳ. 地域再生・都市再生の支援

地域再生、観光立国推進による地域や経済の活性化

(3) 魅力ある観光地づくりの支援

美しい景観形成により旅行者の満足度を向上させる観点からも、地域との協働により道路とその周辺の景観を保全・形成する取り組みを進めます。

(4) わかりやすい道路案内標識の整備

全ての道路利用者にとってわかりやすい道路案内標識とするため、歩行者を対象として地図を活用した多言語表記、自動車等を対象としてルート番号や路線名称等を用いた案内標識の設置を推進し、迷わず目的地に到着できるようにします。

都市の再生

(1) 環状道路の整備の推進

都市の骨格を形成するとともに、交通渋滞の緩和を図り、良好な生活空間を創造するため、環状道路の整備を重点的に進めます。

Ⅴ. 地球環境と美しい景観の保全と創造

環境の保全・創造

(6) 都市部のヒートアイランド現象への対応

ヒートアイランド現象が顕著である都市部において、夏場の快適な歩行空間を確保するため、保水性舗装など路面温度を低減させる効果がある舗装の敷設に対し補助するとともに、効果や耐久性等を検証することにより技術の開発・普及を支援します。

無電柱化による美しい街並みの形成

都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、歴史的街並みの保全等を図るため、平成16年度を初年度とする「無電柱化推進計画」に基づき、幹線道路における無電柱化を引き続き推進します。

以上、平成17年度の主要施策の内容について、特に新規のものを中心にご説明させていただきました。17年度は15年度から19年度の五箇年にわたる「社会資本整備重点計画」の中間年度に当たることから、腰を落ち着けて世の中の役に立つ道路行政をしっかりと展開していかななくてはならないと思っております。ご清聴ありがとうございました。

(かつまた・まさひで)

道路行政をめぐる最近の諸課題について

日原洋文 (国土交通省道路局路政課長)

はじめに

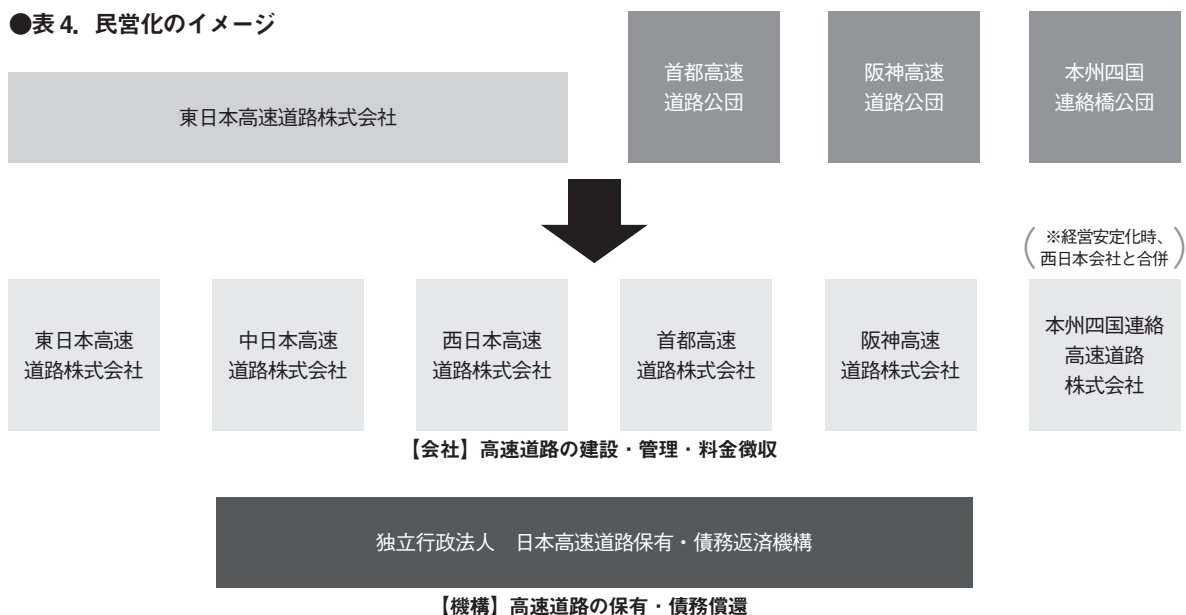
ご紹介いただきました道路局路政課長の日原でございます。まず、皆さまに日ごろから道路行政の円滑な推進に多大なご尽力をいただいておりますことに、こ

の場をお借りして御礼を申し上げます。平成17年度の概算要求の具体的な内容につきましては、勝又からお話しさせていただきましたので、私からは、間近に迫った道路関係四公団の民営化に向けた準備作業の内容や、民営化の流れの一環としての高速自動車国道料金の値下げに



日原洋文氏

●表 4. 民営化のイメージ



ついて、お話ししたいと思います。

道路関係四公団の 民営化について

六会社、一独立行政法人に分割

ご案内のように、道路関係四公団（日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団）は、平成17年10月1日を目標に、廃止し民営化することになっています。民営化のイメージは上記の四公団を六つの会社（東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、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）と、一つの独立行政法人（日本高速道路保有・債務返済機構）に分割（なお、本州四国連絡高速道路株式会社については、経営が安定した段階で西日本高速道路株式会社と合併）するというものです（表4）。このため、現在、本年6月に成立した民営化関係四法に従って、会社及び機構の設立手続き、公団の資産評価、権利義務の承継等の所要の準備が進められています。

そして、この民営化された新しい体制

によって、民営化後45年以内に債務を完済し、高速道路を無料化することが求められています。このため、会社の自主性が活かされる仕組みを構築して、①会社の経営判断に基づき新規建設を実施する（事業中区間は「協議制」、新規路線は「申請方式」）、②日本道路公団を3分割し、競争環境を創出する、③会社の自主性に基づき関連事業を実施する——こととなっています。

また、高速自動車国道については、①未供用の整備計画区間2,000kmについて、費用便益分析等を厳しく実施する、②徹底したコスト縮減等（約6.5兆円）に加え、直轄方式の導入（3兆円程度）により、有料道路事業費をほぼ半減（約20兆円→約10.5兆円）させる、③平成17年度春までに、平均1割程度割引に加え、別納割引などの廃止を踏まえた公団による新たな割引を実施する——こととなっています。

新会社の本社所在地などを仮決め

まだ正式に決まったわけではありませんが、このほど、今後の作業を進める上での心づもりとして、それぞれの会社の

守備範囲や本社の所在地などについて、仮決めさせていただいたところです。本社については東日本、中日本、西日本の日本道路公団系3社は、それぞれ東京、名古屋、大阪に、そして首都公団、本四公団、阪神公団については従来通りとして、保有機構については当面は都内に置き、将来的には神奈川県に移すことになりました。

これから、道路の資産あるいは負債をどのように配分していくのか、つまり承継計画とそれを踏まえた開始貸借対照表の作成が、新しい体制のスタートに向けて大きな課題となっています。この課題をクリアするべく、私どもは膨大な資産の評価作業に、地道に取り組んでいるところです。

高速自動車国道料金の 値下げについて

総額約4,600億円の割引

道路関係四公団の民営化に関する政府・与党申し合わせに掲げられた、高速自動車国道料金の「平均1割程度の引き下げ」の実現について、9月16日に開催された「今後の有料道路のあり方研究会」

で、一部の割引については11月から行うなど、実施の前倒しも含めた考え方がまとまりました。これにともなって同24日に日本道路公団から、高速自動車国道料金全体に関する具体的な変更申請が出され、これを道路局は即日認可しましたので、その内容についてお話ししたいと思います。

従来の割引制度は、「前払割引等」（割引額約600億円）、「別納割引」（同約2,200億円）——の2本立てで、合計割引額は約2,800億円となっていました。「前払割引等」というのは、ハイウェイカードやETCの前払いという形で、5万円で5万8000円分利用できるものでした。そして「別納割引」は、大口ユーザーが対象でしたが、一般利用者との間の不公平感や、事業協同組合化に伴う不透明感等の批判がくすぶっていました。

こうした問題点を払拭し、その上、高速自動車国道の年間料金収入の1割程度（約1,800億円）の割引をさらに加算した、総額約4,600億円の割引額となる新割引制度が、スタートすることになったものです。

「マイレージ割引」と「時間帯割引」の2本立て

新しい割引制度は、「マイレージ割引」と「時間帯割引」の2本立てとなっています。「マイレージ割引」は来年4月1日から実施予定で、一般利用者を対象とする「マイレージ割引」と、大口利用者を対象とする「大口・多頻度割引」に分かれます。

一般利用者対象の「マイレージ割引」は、登録をしていただいたうえで、利用実績に応じて割り引くもので、2年間の利用額に応じたポイント還元方式で、従来のETC前納割引率（13.8%）を確保しています。

そして「大口・多頻度割引」は、大口

利用者に対して利用実績に応じて割り引くもので、車1台当たり利用額に応じた割引を原則とし、条件を満たした契約者には月間総利用額に応じた割引を付加するものです。

キメ細かな「時間帯割引」

「時間帯割引」は、「通勤割引」（地方圏）、「早朝夜間割引」（大都市圏）、「深夜割引」（全国）の3本立てとなっています。

「通勤割引」（地方圏）は来年1月11日から実施予定で、交通容量に余裕のある高速自動車国道（大都市を除く）を有効活用するべく、全日の朝夕の通勤時間帯（6～9時、17～20時）を5割引とする（大都市を除く）ものです。

「早朝夜間割引」（大都市圏）も来年1月11日から実施予定で、大都市における高速自動車国道の昼夜バランスを適正化するべく、大都市の早朝夜間時間帯（22～6時）を5割引とするものです。

「深夜割引」（全国）は本年11月1日から実施予定で、全国の高速自動車国道の深夜利用を促進するべく、深夜時間帯（0～4時）を3割引とするものです。

最大の特徴は「5割引」の導入

これから新しくスタートする「時間帯割引」の最大の特徴は、「通勤割引」や「早朝夜間割引」に見られる「5割引」という高い割引率の導入です。これは、民営化にともなって従来の割引額（約2,800億円）に加算されることになった、約1,800億円（高速自動車国道の年間収入の約1割）の有効な使い方を検討する中から生まれたものです。

この増額を、そのまま利用料金の1割値下げに充てても、それでは高速道路利用者以外にメリットが及ばず、また、利用者にしても、その程度の値下げではインパクトが感じられないと思われたので、そこで、限定した時間帯であっても、

「5割引」という高い割引率を導入すれば、当該時間帯の利用者のみならず、他の時間帯の利用者や一般道路の利用者にとってもかなりのメリットがあるうえ、「5割引なら使ってみようか」という、新規需要も見込めると想定しての導入となったものです。なお、この両割引は、通勤時間を念頭においているので、100キロ以内の利用に限定させていただいています。

ターゲットはETC利用車

これらの措置は、特にETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）利用車をターゲットとしています。この理由は、まず第一にマイレージのカウントや通行時間の把握が、手作業では非常に困難なことです。そして第二には、この間のETCの利用の拡大によって、高速道路の料金所渋滞が目に見えて減少していることです。現在のETC利用率はまだ2割程度ですが、来年春までに5割、再来年の春までに7割の利用率アップを目標としています。

このために、「別納割引」や大口用の回数券発行を廃止して、大口顧客のETC利用促進を図るとともに、①クレジットカードを利用しないユーザーのために、デポジット型のETCカードを日本道路公団が発行、②二輪車へのETCの適用、③ETC車載器の販売・取付・セットアップのワンストップサービスの実施、④ORSE（道路システム高度化推進機構）のセットアップ手数料（500円）の無料化キャンペーン——等のキメ細かな施策を打ち出しています。

これらのメリットを十全に活用していただくとともに、周りにおられる、まだETCをご利用いただいていない方に対して、積極的にETCのご利用をお勧めいただくことをお願いして、私のお話を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。（ひはら・ひろふみ）