

平成18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18年度道路関係予算概算要求等の説明会」を開催しました。9月11日に行われた総選挙の結果、民営化促進の世論が高まりを見せている折から、10月1日に設定された道路公団の民営化直前のタイミングとあって、会場は賛助会員企業等の担当者の皆様で満席となり、国土交通省道路局路政課長の日原洋文氏と、同局総務課企画官の中原 淳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。

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路政課長の日原でございます。皆様方におかれましては、日頃から道路行政につきまして多大のご支援・ご協力をいただきまして、大変ありがとうございます。高いところから恐縮でございますが、まずもって御礼を申し上げます。

ご案内のように、戦後新たにスタートしたわが国の道路づくりでございますが、新制度ができてからはほぼ半世紀が経過いたしました。道路の整備や管理のあり方の根本的な見直しが必要となり、わが国の道路制度の中心柱である有料道路制度の大改革ということで、10月1日から道路関係4公団が民営化されるわけでございます。

そのための諸手続きは順調に進んでおりまして、先週から今週にかけて東京、大阪、名古屋において順次創立総会が行われ、一つの機構（日本高速道路保有・債務返済機構）と六つの高速道路会

社（東日本、中日本、西日本、首都、阪神、本州四国連絡）が、それぞれ10月1日に発足いたします。

「使えるハイウェイ」づくりを推進

従来に比べてなにごとが変わるのかなどについて、いろいろと言われておりますが、やはり一番大きく変わるポイントは、今後45年間で確実に債務を返済することが、きっちりと法定化されたことであろうと考えております。

これまで償還主義でしたから、一定の年限が経てば無料開放が前提となって道路整備が進められたわけでございますが、そうした中で「逃げ水」と言う人もおられるように、段々と返済の時期が遅れてきたことは否定できません。

もうひとつは、本来であればもう少し安い値段、あるいは場合によっては無料で作ったほうが利用者も増え、国民経済的にもプラスだったにもかかわらず、惰性といっはなんですか有料道路制度を続けてきたために、高速道路は作ったも



日原洋文氏

のの却って「使われない」ということで、社会の批判を浴びるくらいがあったとも、思うわけでございます。

それが、今回の道路制度の改革によりまして、全国画一的で融通がきかないと指摘されていた部分も、民間会社になってフレキシブルな対応ができれば、サービスの向上も図れるのではないかと考えております。

コスト面につきましても、すでにかんりのコスト削減を鋭意進めておりまして、その成果を料金値下げという形で、すでに利用者の皆様方に還元させていただいております。こうした料金施策をさらにダイナミックに展開して、時間帯別、曜日別料金施策の導入や、ETCのみが使えるいわゆるスマートインターチェンジ



説明に聞き入る参加者の方たち

の増設などの展開を通じて、「使えるハイウェイ」としての高速道路の利用拡大を図っていきたいと思います。

大きな成果が期待される ITS

こういった斬新な対応が可能となったのも、この間、当機構を中心とする皆様方によって、いわゆるITS（高度道路交通システム）の中のETC（自動料金収受システム）やDSRC（狭域通信）など、高速道路のインフラ基盤、あるいは情報基盤の整備をお進めいただいたことによるものだと思っております。このITSはセカンドステージの段階を迎えて、2007年に向けて大きな成果の花を咲かせることとなりますが、道路公園の民営化が、こうした方向をさらに豊かなものにするためにお役に立てればと考えておりますので、引き続き、皆様方のご支援とご協力をお願いしたいと思います。

コンセプトは 「道路ルネッサンス」

この大きな変革の時を迎えて、当道路局では「道路ルネッサンス」という大

きなコンセプトを設定して、文字通り「原点」に立ち返って、道路のあり方を考えていこうとしております。その第一は、「道路はなんのために作るのか」という点について、目的意識をきちんと持って、やっぴいこう——ということ

です。その目的意識の中には、道路の機能を十全に発揮することによって期待される効果の明確化とともに、実現のタイミングの明確化も含んでおり、予算管理、プロジェクト管理も併せて、きっちりした道路整備を進めていこうというものです。

第二は、社会や私たち人間にとって「道とは何か」という問題について、やはり原点に返って見直すことです。現在の道路は、あたかもクルマ社会のために存在しているように思われますが、これはあくまでも最近のことであって、道は本来的には文化交流の原点でもあるなど、決して道路の中で完結していたわけではなく、地域や社会全体の中でもっと広い意味をもっていたのだと思います。

そこで、道路の持つ機能や役割を根本的に見直し、広い意味での道路の機能の復権を図ろうというわけです。

第三は、最近、特になにごとによらず「官と民」という「二元論」が強まっているように感じられますが、道路のいろい

ろな役割について考えていくと、そこには本来「官と民」ではない「公と私」という領域があって、そのうちの「公」の領域については「官だ、民だ」と言わずに、いろいろな人たちが参加して、みんなで支えていくことが必要なのではないかと、思っています。

そのために、地域の方たち、NPOの方たちなどとの連携を進めて、本来の道路の機能を支えていくための効果的な仕組みづくりの方策を考えているところです。

「開かずの踏切」対策も 大きな課題

道路行政をめぐるのは、いろいろな課題がございます。有料道路の問題ばかりでなく、もう一方の特定財源の問題についても、昨今いろいろと話題になっております。それに限らず、個別の問題といたしましても、近々発生する可能性が指摘されている大規模震災への対応や、本年発効した「京都議定書」に定められた「環境問題」への運輸部門の対応も避けては通れません。

さらに個別の問題としては、去る3月に発生した東武線竹ノ塚の痛ましい踏切事故に象徴される「開かずの踏切」対策

も、大きな課題となっています。道路局といたしましては、「道路ルネッサンス」という形で道路の原点に立ち返って、望ましい道路のあり方について考えていこうと思っておりますので、引き続き皆様

方のご支援・ご協力がいただければと存じます。

これらの個々の課題も含めて、18年度の「道路関係予算概算要求」の内容につきまして、中原の方からご説明させて

いただきますので、なにとぞよろしくお願いたします。

ご清聴ありがとうございます。

(ひはら・ひろふみ)

平成18年度道路関係予算概算要求等の概要について

中原 淳 (国土交通省道路局総務課企画官)

はじめに

ご紹介いただきました道路局総務課の中原でございます。平成18年度の道路関係予算概算要求等の概要について、お手許の道路局の白パンフに沿ってご

説明させていただきます。概算要求の基本方針は、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に発揮するよう、道路行政の原点に立ち返った改革、いわゆる「道路ルネッサンス」を推進します。

まず要求額ですが、表1(要求概要)



中原 淳氏

●表1. 要求概要

区分	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
道路整備	46,872	1.03	22,881	1.06
道路環境整備	18,233	1.15	10,284	1.15
計	65,105	1.06	33,165	1.09
一般道路	50,790	1.09	32,042	1.09
有料道路	14,315	0.97	1,124	1.08
計	65,105	1.06	33,165	1.09

財政投融资

27,630 億円 (対前年度比 0.99)

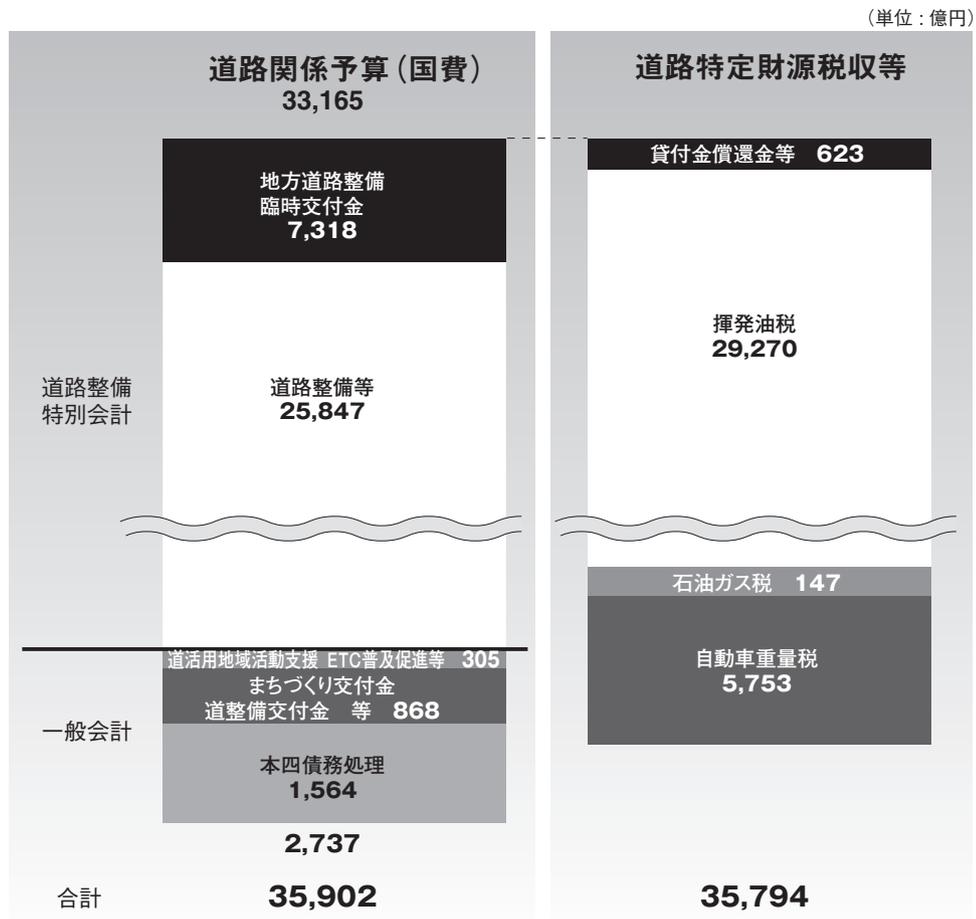
行政部費 (一般会計国費)

308 億円 (対前年度比 1.29)

- (注) 1. 財政投融资は、全額政府保証債である
2. 行政部費には、道路特定財源を活用した関連経費(国費 305 億円)を含む

- (注) 1. 地方道路交付金事業(地方道路整備臨時交付金)を含む
2. 河川等関連公共施設整備促進事業(河川改修・ダム建設等に関連して必要となる橋梁、付替道路等の道路整備)(事業費 474 億円、国費 266 億円)を含む
3. 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及び都市再生推進事業に係る計数を計上している
4. 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処理(国費 1,564 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)、有料道路の多様で弾力的な料金設定に関する施策(国費 130 億円)、ETC の普及促進(国費 31 億円)、遮断時間短縮のための踏切システム高度化(国費 12 億円)、沿道と一体となった道路空間(沿道空間)の構築(国費 10 億円)、道を活用した地域活動の支援(国費 2 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 741 億円)、道州制北海道モデル事業推進費(国費 27 億円)、道整備交付金(国費 100 億円を内閣府に計上)等に係る経費がある
5. 本表のほか、NTT 事業償還時補助等として国費 466 億円がある
6. 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

●表 2. 平成 18 年度予算概算要求の概要



〈注〉 1. 道路整備等には、道路整備及び道路環境整備を計上
 2. NTT-A型事業を含まない
 3. 河川等関連公共施設整備促進事業を含む

のとおり国費ベースで3兆3,165億円、事業費ベースで6兆5,105億円となり、対前年度比では概算要求の2割を上限として認められたレベルで、0.9%アップの要求となっています。この他、表1の注4にもありますように、本四公団の債務返済、そして用途の多様化ということで料金施策、ETCの普及促進など、特別会計ではなく一般会計で処理しているものがございます。

表2(平成18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18年度税収見込額として3兆5,794億円を計上していますが、それに比べて上記のような事情から、左図の合計額が3兆5,902億円となり、税収よりも若干多い要求額となっておりますが、ご承知のようにシーリング自体は公共投資関係費全体として予算決定の時点で対前年度比0.97と閣議決定されていますので、これ

からの編成過程で圧縮されてくるものと思われる。

18年度概算要求のポイント

表3(平成18年度道路関係予算概算要求のポイント)に概要をまとめておりました、大きく五つにわけております。1番目と2番目は「安全、安心」を特に

●表 3. 平成 18 年度道路関係予算概算要求のポイント

1 防災・減災等（安全・安心）	災害に強い国土づくり
<ul style="list-style-type: none"> ●橋梁耐震補強の推進 緊急輸送道路の橋梁、新幹線・高速道路をまたぐ橋梁について、「耐震補強 3 箇年プログラム」に基づき耐震補強を推進。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;">緊急輸送道路の橋梁、新幹線および高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強⇒平成 19 年度までの 3 箇所で概ね完了 ※現在の補強実施率：緊急輸送道路の橋梁 (5 割)、新幹線をまたぐ橋梁 (3 割)、高速道路をまたぐ橋梁 (7 割)</div> ●重点密集市街地内の防災環境軸の重点整備 完了期間と 5 年以内の防災機能概成とを宣言した防災環境軸の核となる都市計画道路の整備を重点支援。 ●沿道と一体となった道路空間（沿道空間）の構築 道路と沿道建築物が一体となって道路空間（沿道空間）を構築するよう、建築物の耐震補強、意匠の整備、公共通路の整備を支援。 	
2 暮らし（安全・安心）	安全で安心できる暮らしの確保
<ul style="list-style-type: none"> ●踏切対策のスピードアップ 「開かずの踏切」や「歩道が狭隘な踏切」など、緊急対策が必要な踏切について、地域の実情にあわせた改善計画を策定。速効対策（歩道拡幅等）により集中的な対策を実施。 あわせて、連続立体交差化等の抜本対策もスピードアップ。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;">開かずの踏切、歩道が狭隘な踏切（約 1,300 箇所）⇒ 5 年で全てを対策</div> ●無電柱化により安全・快適で美しい都市空間を形成 コスト縮減の一層の取組み、重点区間を明確化し、一定期間内に無電柱化を完了するために必要な仕組みを検討。 ●都市内の自転車利用促進 地域と連携し、自転車走行空間の確保、多様な主体による駐輪施設整備などにより、安全・快適な自転車利用環境を形成。また、公安委員会と連携した駐車対策を推進。 	

強調しています。ご承知のように、昨年度は特に台風、地震などが歴史的に見ても集中して発生した年だったこともあり、「災害に強い国土づくり」の必要性がクローズアップされたことから、「安全、安心」に特に力を入れていきます。

3 番目は「環境」で、「地球環境の保全

と美しい景観の創造」を取り上げています。京都議定書が発効し、道路を作ると CO₂ の排出が増えるようなイメージがあるため、道路政策における「CO₂ 削減アクションプログラム」を実施して、渋滞の解消等の道路施策により CO₂ 排出削減の効果があることを、強く打ち出し

ています。

4 番目は「活力」で、「ネットワークの構築による都市と地域の再生」を掲げています。地域再生、都市再生を図るうえでは、道路が絶対必要不可欠な社会基盤であることを強調し、高速道路ネットワーク、三大都市圏の環状道路などの強力

3

環境

地球環境の保全と美しい景観の創造

●地球温暖化対策（道路政策における「CO₂削減アクションプログラム」の実施）

京都議定書の目標達成に向けて、「CO₂削減アクションプログラム」を策定・実施。
CO₂排出削減目標（約800万トン-CO₂/年）を設定し、2012年までに緊急的に必要な道路政策を推進。

交通円滑化対策（主要渋滞ポイント対策（焼く1,800箇所）、踏切対策（約540箇所）等⇒H24（2012年）までに緊急実施

●地域住民やNPO等との協働による美しく味わいのある道づくり

地域固有の景観、自然、歴史、文化、レクリエーション資源を有効活用し、美しく味わいのある道づくりを目指す「この道ニッポン・プロジェクト（仮称）」を推進。

4

活力

ネットワークの構築による都市と地域の再生

●都市圏スムーズアップ戦略の推進

都市圏の安全で円滑な交通を実現するため、道路整備やTDM、マルチモーダル施策を内容とする戦略に基づき、関係者で連携して重点的な支援を実施。

●高速道路等の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ICの整備、多様で弾力的な料金施策の実施、ETCの利用を促進。

ETC利用率 現在（H17.8）49%⇒H18春 70%（全国）

●効率的で環境に優しい国際・国内物流の実現

国際標準コンテナ車が、積み替えなく走行できる道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク〈仮称〉）の構築。

スーパー中核港湾の係るボトルネック⇒5年以内に解消を目指す

5

進め方の改革

●国民に見えるプロジェクトマネジメントの推進

地元の協力体制が整い、事業進捗の見通しが立ったものについて、毎年、供用目標・必要額を明示した「目標宣言プロジェクト」を公表、集中投資により進捗管理を徹底。

●国民との協働による道路行政の推進

道路施策の立案から道路管理まで、NPO・市民団体等と協働した取組みを推進するとともに、モニター制度の統合により国民のニーズにきめ細かく対応。

な整備を図ります。

最後の5番目は「進め方の改革」で、国民に見える形でのプロジェクトマネジメントの推進、そして国民との協働による道路行政の推進を図ります。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 防災・減災等（安全・安心） ～災害に強い国づくり～

1. 安全性・信頼性の高い道路空間の確保

(1) 橋梁耐震補強の推進

新潟中越地震などを踏まえ、地震発生時の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保し、また、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の落橋等による甚大な二次的被害を防止するため、橋梁の耐震補強3箇年プログラム（平成17年度～平成19年度）に基づき、橋梁の耐震

補強を推進します。

(2) 重点密集市街地内の防災環境軸の重点整備

重点整備市街地（全国 8,000ha）内の防災環境軸の核となる都市計画道路で、防災上緊急に整備する路線として完了期間及び防災機能概成期間（5年以内）を宣言した路線について重点的に支援します。

(3) 沿道と一体となった道路空間

（沿道空間）の構築【新規】

地震時に沿道建築物の道路への倒壊を防止するとともに、道路と沿道建築物が一体となった良好な景観やバリアフリー空間を構築するため、建築物の耐震補強、意匠の整備、公共用通路の整備等を支援します。

II 暮らし（安全・安心）

～安全で安心できる暮らしの確保～

1. 踏切対策のスピードアップ

「開かずの踏切」や「歩道が狭隘な踏切」など、緊急対策が必要な踏切について、地域の実情にあわせた改善計画を策定し、速攻対策（歩道拡幅等）により集中的な対策を実施します。あわせて、連続立体交差化等の抜本対策もスピードアップします。

2. 無電柱化により安全・快適・美しい都市空間を形成

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、「無電柱化推進計画」（平成 16 年度～平成 20 年度）に基づき、幹線道路に加えて、非幹線道路を含めた面的無電柱化を推進します。

また、コスト縮減の一層の取り組みや、重点区間等の推進に向けた仕組みを検討することなどにより、無電柱化を推進します。

3. 環境にやさしい自転車の利用者を応援

地域と連携し、自転車走行空間の確保、多様な主体による駐輪施設整備などにより、安全・快適な自転車利用環境を形成します。また、公安委員会と連携した駐車対策を推進します。

III 環境

～地球環境の保全と美しい景観の創造～

1. 地球温暖化対策～道路政策における「CO₂削減アクションプログラム」の策定・実施～

CO₂削減には走行速度の向上と自動車の燃費の改善が不可欠です。京都議定書の目標達成に向けて、交通渋滞を緩和・解消するとともに、車の利用方法の改善など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策定・実施し、2008 年から 2012 年の中間年である 2010 年までに、1 年あたり約 800 万トンの CO₂ を削減します。

2. 地域住民や NPO との協働による美しく味わいのある道づくり～「この道ニッポン・プロジェクト」～

地域固有の景観、自然、歴史、文化、レクリエーション資源を有効に活用する「この道ニッポン・プロジェクト（仮称）」を推進します。地域住民、NPO 等による美しく味わいのある道づくりを目指す活動を支援します。

IV 活力

～ネットワーク構築による都市と地域の再生～

1. 都市ズームアップ戦略の推進【新規】

都市圏の安全で円滑な交通を実現するため、道路整備や TDM、マルチモ

ーダル施策を内容とする戦略に基づき、関係者で連携して重点的な支援を実施します。

2. より「使える」ハイウェイ政策への転換

自転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 IC の整備、多様で弾力的な料金施策の実施、ETC の利用を促進します。

3. 効率的で環境に優しい国際・国内物流の実現

国際標準コンテナ車が、積み替えなく走行できる道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク（仮称））を構築します。

V 進め方の改革

1. 国民に見えるプロジェクトマネジメントの推進

地元の協力体制が整い、事業進捗の見通しが立ったものについて、毎年、供用目標・必要額を明示した「目標宣言プロジェクト」を公表し、集中投資により進捗管理を徹底します。

2. 国民との協働による道路行政の推進

道路施策の立案から道路管理まで、NPO・市民団体等と協働した取り組みを推進するとともに、モニター制度の統合により国民のニーズにきめ細かく対応します。

以上、平成 18 年度の主要施策の内容について、駆け足でございましたが、ご説明させていただきました。ご清聴ありがとうございました。

（なかはら・じゅん）