

事前評価票【No.46】

施策等名	道路整備費の財源の確保等に関する道路整備緊急措置法の改正	担当課	道路局路政課
施策等の概要	道路整備緊急措置法の改正		
施策等の目的	生活環境の改善、経済活力の回復等の主要課題に対応した道路整備を推進するための財源を安定的に確保するため。		
関連する政策目標	(道路整備に関連する政策目標の達成に寄与する)		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>(1) 目標と現状のギャップ 道路整備緊急措置法により安定的な道路財源の確保を図ってきたところであるが、 渋滞による損失は全国で年間38億人時間。 首都圏の環状道路整備率は22%(ロンドン100%、ベルリン96%、パリ:74%) 拠点的な空港・港湾へのアクセス率:59%(米国91%、欧州84%) 電線類地中化(市街地等):1.6%(ロンドン、パリ:100%、ニューヨーク:72%) など、依然として、良好な生活空間の創出、経済活力の発揮に大きな支障。</p> <p>(2) 原因の分析 我が国の道路整備は、欧米諸国より遅れてスタートしたため、緊急的かつ計画的に道路整備を進めてきたが、モータリゼーションの急激な進展や、近年では少子高齢化、地球環境問題の顕在化など新たな課題に対応する必要性が高まっているため。</p> <p>(3) 課題の特定 引き続き安定的な道路財源を確保し、生活環境の改善、経済活力の回復等に資する必要な道路整備を重点的、効率的に進める。</p> <p>(4) 施策の具体的内容 平成15年度以降5箇年間は、揮発油税収入額の全額と石油ガス税収入額の2分の1に相当する金額の合計額を道路整備費の財源に充てるとともに、道路整備費の用途に、道路の新設、改築、維持及び修繕に関する事業に密接に関連する環境対策事業等を含める法律改正案を提出する。 また、国土交通大臣は、平成15年度以降5箇年間に行うべき道路の整備に関する事業の量の案を作成して閣議の決定を求める。</p>		
社会的ニーズ	道路整備に関する国民の要望は依然として高く、内閣府『道路に関する世論調査』(平成13年1月)では、特に身の回りの生活道路や都市圏環状道路への要望が高い割合を占めている。また社団法人日本自動車連盟のアンケート(平成14年8月)によれば、一般道路における交通渋滞や道路構造に対して6割強の自動車ユーザーが不満を抱いているなど、必要な道路整備のための財源確保は、社会・国民のニーズを反映するものである。		
行政の関与	最も基幹的な社会資本の一つである道路の着実な整備には、安定した財源の確保が不可欠であり、道路整備の必要性にかんがみ、法律により積極的に道路財源の確保を図ることが必要。		
国の関与	活力ある都市・地域の基盤形成を支援するためには、国家的観点からの広域的なネットワーク網形成が必要であり、その財源確保についても国が責任を負うことが		

	妥当。
施策等の効率性	<p>厳しい財政状況の下、道路整備財源を一般財源に依存することは、安定的に財源が確保できないおそれがあるため、引き続き必要な道路整備のための財源を法律上確保することにより、より重点的・効率的な整備が可能となる。</p>
施策等の有効性	<p>本法律により、平成15年度以降5箇年間は、揮発油税収入額の全額と石油ガス税収入額の2分の1に相当する金額の合計額を道路整備費の財源に充てることとされる。さらに、これを踏まえた道路関係諸税の暫定税率適用期限の5年間延長により、今後5箇年間に必要となる道路整備の財源確保が可能となり、生活環境の改善、経済活力の回復等に資する。</p>
その他特記すべき事項	<p>社会資本整備審議会・道路分科会基本政策部会中間答申（平成14年8月）においては、道路整備の現状認識として、「一次的な改良という意味において一定の量的ストックは形成された」とするものの、渋滞・交通事故・環境など「地域に応じた解決すべき課題は依然として存在している」とされている。</p> <p>また、同中間答申において、今後の道路行政の使命として、「活力ある経済社会を実現し、美しく安全で持続可能な誇りの持てる国づくりという究極の目的を果たすため、国土を有効活用・適正管理し、安全で効率的に利用できる国土形成を実現するハード・ソフトのインフラ整備が必要」とされている。</p>

事前評価票【No.47】

施策等名	直轄事業による新たな高速道路整備方式の導入等に関する高速自動車国道法等の改正	担当課	道路局路政課
施策等の概要	高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律の制定		
施策等の目的	道路関係四公団の民営化後の新たな会社による高速自動車国道の整備の補完措置として、必要な高速自動車国道を建設するため、国と地方の負担により国土交通大臣が高速自動車国道の整備を行うことができることとする等所要の措置を規定する。		
関連する政策目標	(高速自動車国道の整備に関連する政策目標の達成に寄与する)		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>(1)目標と現状のギャップ</p> <p>我が国の高速自動車国道は、全体計画 11,520km が、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、我が国の社会、経済、文化の発展のための基盤となる社会資本として、国土開発幹線自動車道建設法等に位置付けられており、このうち整備計画が策定された 9,342km は、国民経済的に見て整備の必要性があるとして、法定手続を経て決定され、地元にも具体的な計画として提示された区間であり、早期整備が必要。</p> <p>一方、高速自動車国道の建設を行っている日本道路公団をはじめとする道路関係四公団の民営化の議論に伴い、現行整備計画 9,342km のうち、日本道路公団に代わる新たな組織が整備しない路線の整備のために、補完措置が必要となっている。</p> <p>(2)原因の分析</p> <p>「特殊法人等整理合理化計画」によって、日本道路公団が民営化されること、日本道路公団には平成 14 年度以降国費を投入しないこと等が定められたことにより、新たな組織による整備のみでは必要な高速道路をすべて整備することが、困難となるため、あわせて補完措置を行うものである。</p> <p>(3)課題の特定</p> <p>日本道路公団に代わる新たな組織において整備することは困難であるが、一方で整備の必要性があるものの、有料道路としての整備に馴染まない道路についての新たな整備手法の導入が必要。</p> <p>(4)施策の具体的内容</p> <p>必要な高速自動車国道を建設するため、国と地方の負担により国土交通大臣が高速自動車国道の整備を行うことができるようにする法律案を提出する。</p>		
社会的ニーズ	高速道路の整備水準について、諸外国と比較してみると、各国の首都の環状道路整備率は、欧米で 75～100%に達しているのに対して日本は 23%となっているほか、ICから 10 分以内に到達できる拠点的な空港・港湾の割合は、欧米で 8 割以上に対して、日本では 6 割となっているなど、国際競争力の確保の観点からも高速道路の整備が必要。		
行政の関与	<p>我が国の高速自動車国道は、全体計画 11,520km が、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、我が国の社会、経済、文化の発展のための基盤となる社会資本として、国土開発幹線自動車道建設法等に位置付けられており、このうち整備計画が策定された 9,342km は、国民経済的に見て整備の必要性があるとして、法定手続を経て決定され、地元にも具体的な計画として提示された区間であり、国土交通省として、その早期整備に責任があると認識。</p> <p>高速自動車国道の整備にあたっては、日本道路公団にかわる新たな(民営化された)組織による整備の補完措置として、国と地方の負担による直轄方式による整備が必要。</p>		

<p>国の関与</p>	<p>我が国の高速自動車国道は、全体計画 11,520km が、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、我が国の社会、経済、文化の発展のための基盤となる社会資本として、国土開発幹線自動車道建設法等に位置付けられており、このうち整備計画が策定された 9,342km は、国民経済的に見て整備の必要性があるとして、法定手続を経て決定され、地元にも具体的な計画として提示された区間であり、国土交通省として、その早期整備に責任があると認識。</p> <p>高速自動車国道の整備にあたっては、日本道路公団にかわる新たな(民営化された)組織による高速道路整備の補完措置として、国と地方の負担による直轄方式による整備が必要。</p> <p>その際、整備主体を定めた基本計画、整備計画の変更を、国土開発幹線自動車建設会議の議を経て、行う予定。</p>
<p>施策等の効率性</p>	<p>直轄方式の導入にあたっては、予算費目として「高速自動車国道建設費」を新規に創設することで、毎年度の予算編成における透明性を確保しつつ、重点的・効率的な整備を進める。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本法改正により、国と地方の負担による直轄方式での高速自動車国道整備が可能となり、整備の必要性はあるものの有料道路としての整備に馴染まない道路の円滑な整備が可能になる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>審議会答申等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「道路関係四公団民営化推進委員会意見書」(平成 14 年 12 月 6 日)(抄) 7 新たな組織のあり方 (2) 今後の道路建設について <ul style="list-style-type: none"> エ 新会社の採算を超える部分について、その財源は国及び地方公共団体が負担する。このため、高速自動車国道や都市高速道路の建設において、合併施行方式による建設など、国、地方公共団体等の費用負担等を前提にした新たな制度を、政府において早急に検討する。 ・「道路関係四公団の民営化について」政府・与党協議会申し合わせ(平成 14 年 12 月 12 日)(抄) <p>2. 平成 15 年度予算に関連する事項</p> <p>新直轄方式の導入</p> <p>新会社による整備の補完措置として、必要な高速道路を建設するため、国と地方の負担(国:地方 = 3:1)による新たな直轄事業を導入する。</p> <p>この直轄による整備は、できる限り少ない財政負担で高速道路ネットワークを整備する観点から、1. のコスト縮減や新会社による投資可能額を踏まえ、約 3 兆円を現時点での目安とし、今後の交通需要、金利動向等を踏まえ、必要に応じ見直すものとする。また、対象とする路線は、料金収入により管理費を賄えない区間など、新会社による整備・管理が難しいと見込まれる路線・区間とする。</p>

事前評価票【No.48】

施策等名	本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置の実施	担当課	道路局路政課
施策等の概要	本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律の制定		
施策等の目的	本州四国連絡橋公団の厳しい財務状況にかんがみ、同公団の債務の負担の軽減を図るため、政府による政令で定める同公団の債務（約1.34兆円）の承継に関する特別措置について定める。		
関連する政策目標	（本州四国連絡道路に関連する政策目標の達成に寄与する）		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>（1）目標と現状のギャップ</p> <p>本四道路事業の平成13年度財務状況において、当期損失金655億円が発生し、損失金の累積である欠損金は1兆600億円に達しており、平成14年度末には有利子負債が3.5兆円になる見込みであり、一刻も早く財務状況の改善を図り、将来における国民負担の膨張を避けることが必要。</p> <p>（2）原因の分析</p> <p>景気低迷の影響による本四間輸送需要の低迷、フェリーの料金値下げなどによる競争力の低下などにより、平成13年度の交通量が、平成9年度償還計画における計画交通量の68%の達成にとどまるなど、計画と実績交通量の乖離が大きな原因。</p> <p>また、管理費が249億円で、これを上回る収入843億円があるものの、利払いが1250億円と収入を大きく超えていることが、当期損失の要因。</p> <p>（3）課題の特定</p> <p>平成57年度末までに有利子負債を償還するためには、債務切り離しを行うとともに、国及び地方からの出資金を延長することが必要。</p> <p>（4）施策の具体的内容</p> <p>本州四国連絡橋公団の長期借入金及び本州四国連絡橋債券に係る債務で政令で定めるもの（約1.34兆円）を一般会計において承継するものとする法律案を提出する。</p> <p>また、国及び地方からの出資金800億円/年を平成34年度まで10年間延長する。</p>		
社会的二ーズ	<p>本州四国連絡橋の整備効果としては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・直接効果（時間短縮便益等）：2500億円/年、40年間で8.7兆円（H12年度価格） ・間接効果（架橋によるGDPの増加効果）：全国で1.21兆円/年（H12年） 関係8府県で0.89兆円/年（同） ・四国の工場立地件数が架橋前の1.9倍（全国は1.5倍）に増加等があり、この資産を長期にわたり適切に維持管理していくことが必要。 		
行政の関与	本四公団の債務処理は、公共財である本四道路の建設に伴い生じた債務による将来の国民負担の膨張をくい止め、債務を確実に返済しようとするものである。		
国の関与	本四公団の債務処理については、国において同公団の債務の切り離しを行うとともに、現在、国と地方が2：1の負担割合で800億円/年出資している出資金を平成34年度まで継続することとしている。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>当該措置により、本四公団の有利子債務約 1.34 兆円を切り離すとともに、国及び地方からの出資金 800 億円 / 年を平成 34 年度まで 10 年間延長することにより、平成 57 年度末までに有利子負債を償還することが可能となり、将来における国民負担の膨張を避けることができる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>当該措置により、本四公団の有利子債務約 1.34 兆円を切り離すとともに、国及び地方からの出資金 800 億円 / 年を平成 34 年度まで 10 年間延長することにより、平成 57 年度末までに有利子負債を償還することが可能。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>審議会答申等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「道路関係四公団民営化推進委員会意見書」(平成 14 年 12 月 6 日)(抄) <ul style="list-style-type: none"> 4 新たな組織のあり方 (2) 本州四国連絡橋公団に係る債務の処理等 <ul style="list-style-type: none"> ア 料金収入、国の出資、地方自治体の出資(現行よりも 15 年延長)及び他の道路関係公団の道路料金の活用、並びに所要の債務切り離しにより、本州四国連絡道路の通行料金の大幅な引き下げ(2 分の 1 程度)と債務の適切な処理を同時に進める。 イ 債務の切り離しの財源は、国の道路特定財源とする。債務の切り離しについては、次の五カ年計画の期間内において早期に処理することとし、その額については 2003 年度予算編成過程において、政府において適切に決定する。 ・「道路関係四公団の民営化について」政府・与党協議会申し合わせ(平成 14 年 12 月 12 日)(抄) <ul style="list-style-type: none"> 2. 平成 15 年度予算に関連する事項 <ul style="list-style-type: none"> 本州四国連絡橋公団の債務処理等 有利子債務の一部(約 1.3 兆円)を切り離し、国の道路特定財源により早期に処理するとともに、国及び地方による出資の期間を平成 34 年度まで 10 年間延長することにより、将来における国民負担の膨張を避けるとともに、現行料金の引上げを前提とせず本四架橋として自立的経営を可能なものとする。