

道路を取り巻く最近の状況

1. 高規格幹線道路等に関する主な経緯

昭和 4 1 年 国土開発幹線自動車道建設法の制定
予定路線7,600kmの路線を法定

昭和 4 7 年 道路整備特別措置法施行令の一部改正により、
料金プール制を採用

昭和 6 2 年 道路審議会答申に基づき高規格幹線道路を指定
既定予定路線7,600kmを11,520kmに見直すとともに、
新たに、一般国道自動車専用道路約2,480kmを追加して、
約14,000kmのネットワークを指定

※国土開発幹線自動車道建設法を一部改正し、
予定路線11,520kmの路線を法定

平成 1 5 年 国土開発幹線自動車建設会議において、新直轄方式の
導入を決定
整備計画段階の9,342kmのうち未供用の全区間につい
て評価を実施
※平成 1 8 年にも新たに新直轄方式を導入する区間を
追加し、有料道路方式区間：8,520km、
新直轄方式区間：822kmとなる

平成 1 7 年 道路関係四公団民営化会社発足
(10月)

平成 1 9 年 中期計画の素案の作成に際して平成 1 5 年に評価を行
(11月)っていない区間のうち、未供用の全区間について点検
を実施

2. 道路特定財源の見直しに関する最近の経緯

[平成19年度]

- 12月7日 「道路特定財源の見直しについて」を政府・与党が合意

- 1月 「道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律案」等道路関連法案を国会に提出

- 3月27日 福田内閣総理大臣記者会見
「道路整備にしか使えないとしている道路特定財源制度につきましては今年の税制抜本改革時に廃止し 21年度から一般財源として活用します。」

- 3月31日 道路関連法案の年度内未成立
揮発油税等の暫定税率が失効

[平成20年度]

- 4月11日 「道路関連法案等の取扱いについて」を政府・与党が決定

- 4月30日 「所得税法等の一部を改正する法律」及び「地方税法等の一部を改正する法律」衆議院にて再可決

- 5月13日 「道路特定財源等に関する基本方針」閣議決定
道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し 21年度から一般財源化すること、道路の中期計画は5年とし、新たな整備計画を策定することなどを内容とする「道路特定財源等に関する基本方針」を閣議決定

「道路整備費の財源等の特例に関する法律の一部を改正する法律」衆議院にて再可決

- 5月16日 道路特定財源等に関する関係閣僚会議（第1回）開催

3. 国会での主な指摘事項等（幹線道路の整備・管理に関すること）

項目	国会での主な指摘事項
高規格幹線道路等について	<ul style="list-style-type: none"> ○国幹会議の審議対象とならない高規格幹線道路等の手続きは、不透明なのではないか。 ○残る高規格幹線道路を全てつくることにしているのはおかしいのではないか。 ○高規格幹線道路について、新規事業化分だけでなく、事業中期間についても、新しいデータで再評価をやり直すべきではないか。 ○海峡横断プロジェクトの調査は中止するべきではないか。
交通需要推計について	<ul style="list-style-type: none"> ○H11交通量調査に基づく推計値と実績値が既に乖離しているにもかかわらず、H17交通量調査に基づく推計値を使わないのはおかしいのではないか。 ○最新の交通量調査等のデータにより推計した場合、現在使用している需要推計よりも低い値となるのではないか。
事業評価手法について	<ul style="list-style-type: none"> ○時間短縮便益を計算する場合、 <ul style="list-style-type: none"> ・余暇で運転する場合の人の時間価値が、海外と比較して高いので見直すべきではないか。 ・車の時間価値にレンタカー料金の単価を用いているのは現実的ではなく見直すべきではないか。 ○事業中に事業費が増加するものがあるが、こうした事業費の変動を評価にどう取り込むか検討すべきではないか。
中期計画について	<ul style="list-style-type: none"> ○シーリングとの関係等から事業量が過大なのではないか。 ○個別路線の積み上げがなく、根拠が曖昧なのではないか。単価の根拠が不明確なのではないか。 ○過去の実績からみて、計画の実現性が乏しいのではないか。 ○生活道路の整備等を重視するべきであり、施策の重点がおかしいのではないか。

4. 地方分権改革推進要綱（第1次）（抄）

平成20年6月20日
地方分権改革推進本部決定

第2 地方分権のための制度・運営の改革の推進

1 重点行政分野の抜本的見直し

(2) 地域づくり分野関係

【道路】

- 一般国道の直轄区間については、主に地域内交通を分担する道路は都道府県が担い、国は全国的なネットワークの形成を図ることを基本として、第1次勧告の方向に沿って、指定を見直し、原則として都道府県に移管する。個別の対象道路については、関係地方公共団体と調整を行った上で、第2次勧告までに具体案を得る。
- 町村について、その道路管理の状況等も踏まえ、都道府県道の管理を行うことができるようにする。
- 都道府県道の認定、変更及び廃止に係る国との協議を廃止する。その際、道路のネットワークとしての機能確保のために必要な調整の仕組みを検討する。