

論点

我が国の道路整備の現状と今後のあり方について

一般財源化後の道路整備のあり方と制度について

- ・ 道路整備との関係について
- ・ 使途のあり方について 等

資料目次

< 我が国の道路整備水準について >

- ・ 道路整備の国際比較（環状道路整備、ストック比較）
- ・ 全国幹線道路網図
- ・ 維持管理の必要性（我が国の道路ストックの状況、米国の道路投資額推移）

< 政策課題について >

< 道路の整備効果について（事例） >

< 参考資料 >

- ・ 道路特定財源等に関する基本方針
- ・ 生活対策（抜粋）
- ・ 道路特定財源諸税一覧
- ・ 平成20年度道路関係予算
- ・ 特定財源・税率の根拠表
- ・ 道路財特法
- ・ 高速料金引下げ関係資料
- ・ 地方道路整備臨時交付金関係資料

アジア主要都市に劣る我が国の環状道路

我が国の環状道路の整備は、アジア主要都市に比べて遅れている。

【首都圏の環状道路の整備状況】

【諸外国の主要都市の環状道路の整備状況】

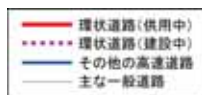
首都圏



延長: (2008年3月末)
人口: (2005年3月調査)

計画延長	521km
供用延長	223km
整備率	43%
人口: 2,857万人 人口密度: 4,459人/km ²	

ソウル(韓国)



延長: (2007年12月末)
人口: (2005年調査)

計画延長	167km
供用延長	167km
整備率	100%
人口: 1,030万人 人口密度: 17,008人/km ²	

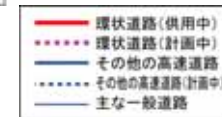
北京



延長: (2007年12月末)
人口: (2005年調査)

計画延長	433km
供用延長	398km
整備率	92%
人口: 1,538万人 人口密度: 915人/km ²	

上海



延長: (2006年6月調査)
人口: (2004年調査)

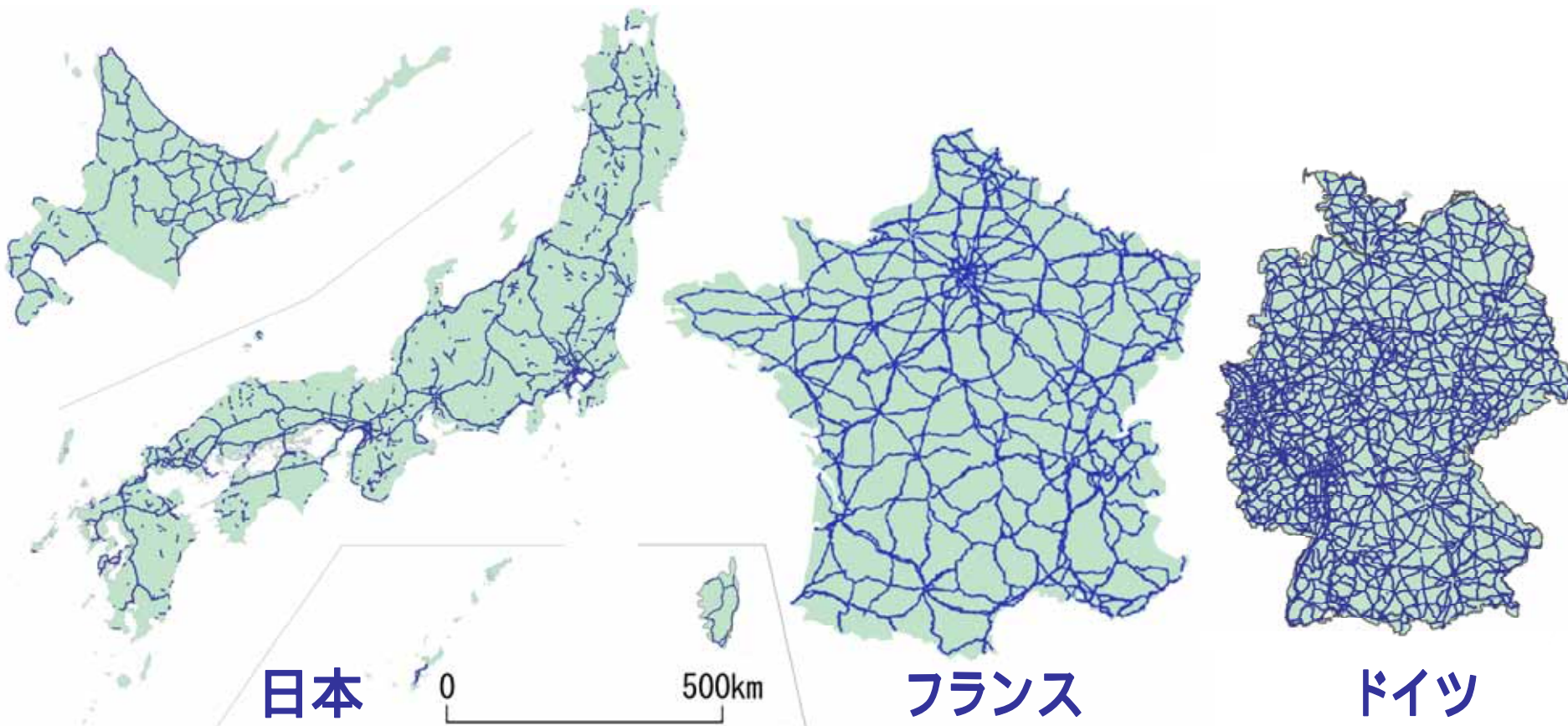
計画延長	406km
供用延長	344km
整備率	85%
人口: 1,742万人 人口密度: 2,765人/km ²	

ストックの国際比較

【日仏独道路ネットワーク比較（制限速度60km/h以上）】

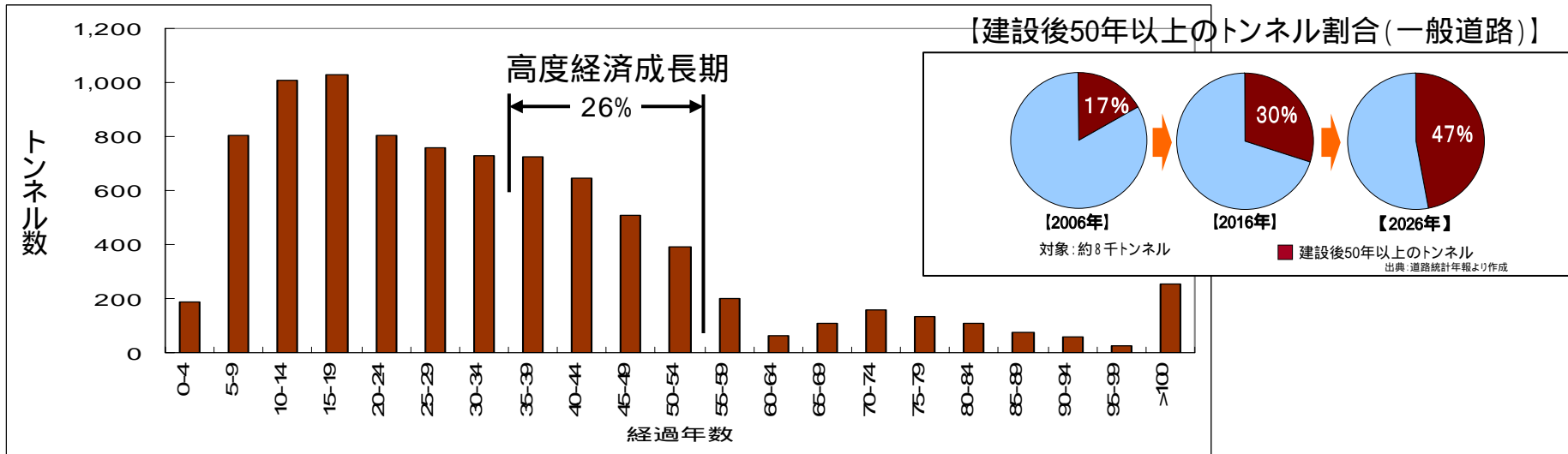
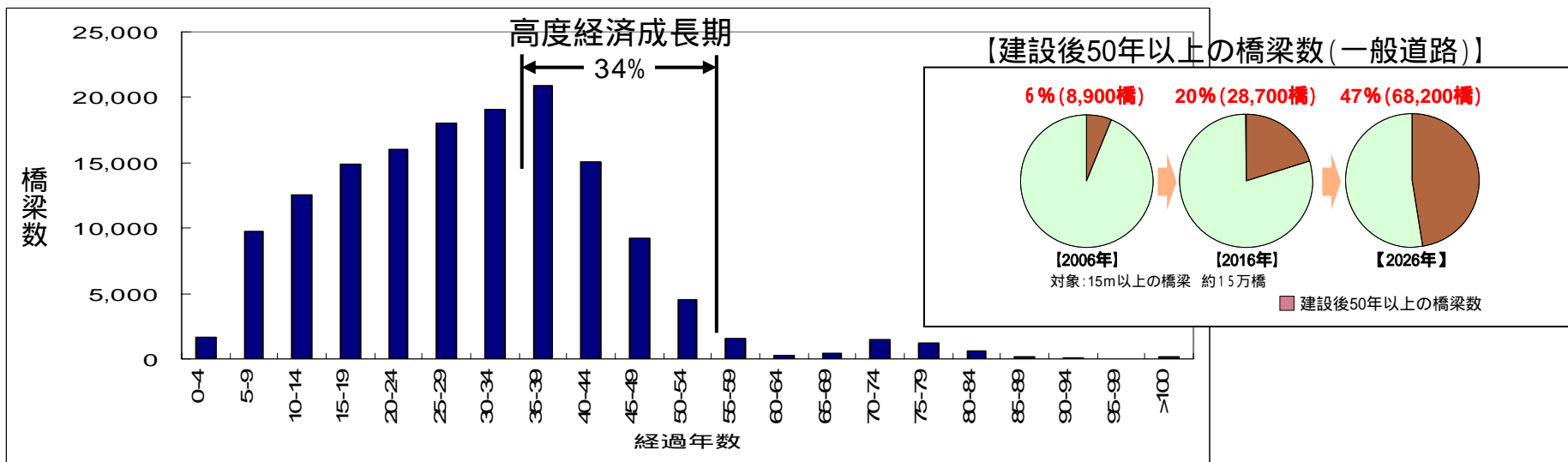
	道路延長	対象
日本	約21,200km	自動車専用道路、一般国道
フランス	約36,800km	高速道路、国道
ドイツ	約53,100km	アウトバーン、連邦道路

出典：日本：平成16年版全国デジタル道路地図（道路網）
平成11年道路交通センサス
+ 平成11～16年度間に開通した高規格及び都市高速（道路延長）
ドイツ：ヨーロッパデジタル道路地図 2001（道路網）
ドイツ連邦交通省資料（2003年）（道路延長）
フランス：ヨーロッパデジタル道路地図 2001（道路網）
Code de la Route（制限速度）
フランス設備省HP（2003年時点）（道路延長）



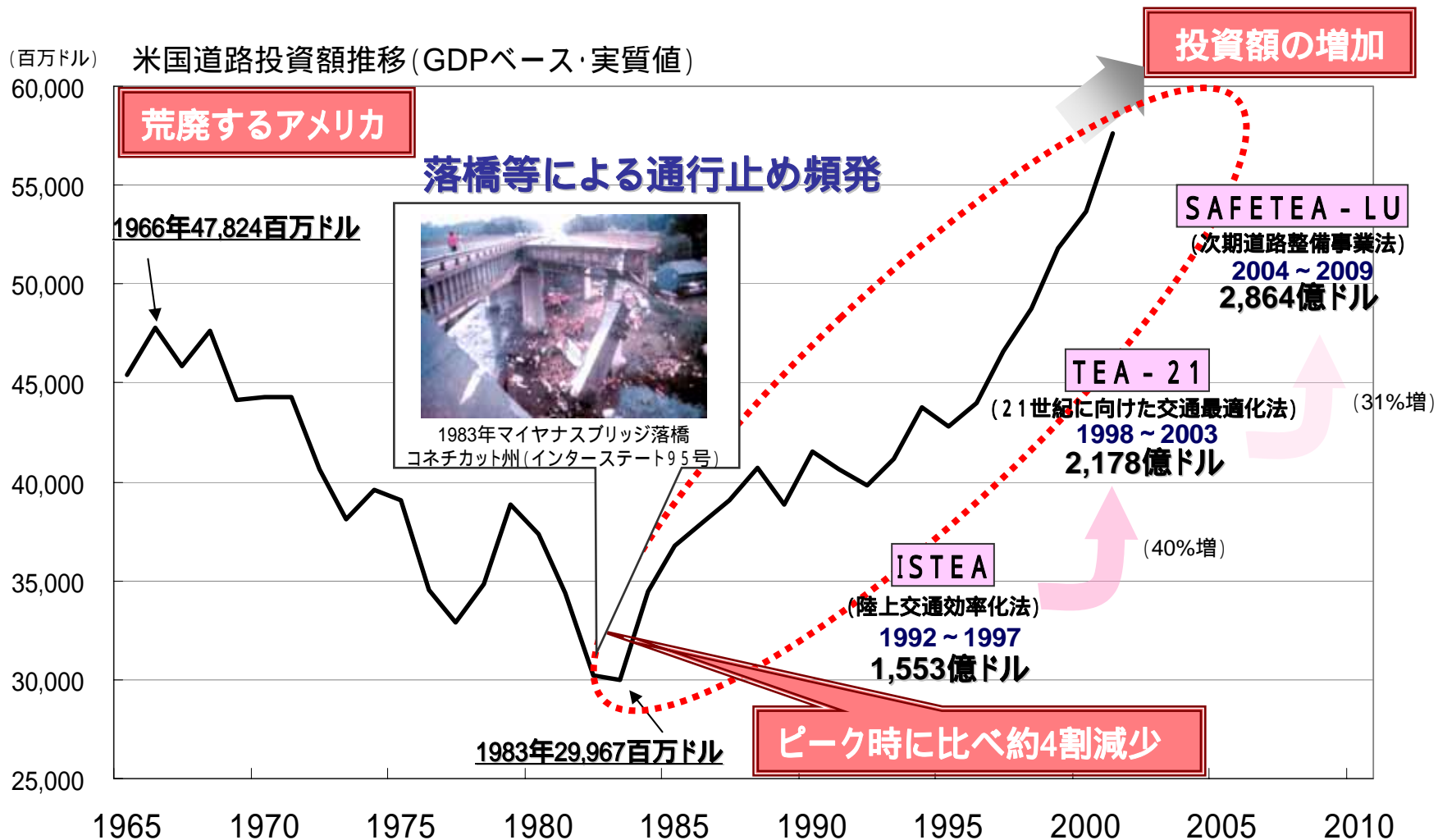
我が国の道路ストックの状況

我が国の道路は、高度経済成長期に集中的に整備。
50年以上経過した橋梁は6%、トンネルは17%であるが、20年後には47%に急増。



米国の道路投資額推移

アメリカは70～80年代で落橋等による通行止めが頻発(「荒廃するアメリカ」)。その教訓から、安全対策に投資し、橋の危険率も約4割低減(1983～2004年)。近年では、強いアメリカの実現のため戦略的に道路整備の投資を拡大。



計画において取り組む主な施策

活力

基幹ネットワークの強化

生活幹線道路ネットワークの形成

慢性的な渋滞への対策

渋滞対策

開かずの踏切等を除却する対策

暮らし
・
環境

道路環境対策

生活環境の向上

バリアフリー化 無電柱化

安全

交通安全の向上

交通事故対策

通学路の歩道整備

防災・減災対策

耐震対策 防災・防雪対策

安心な市街地形成

安全・安心で計画的な道路管理

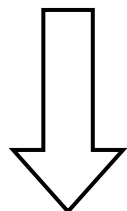
橋梁等の修繕・更新 維持管理

既存ストックの効率的活用

重点化のイメージ

重点化例示 <生活に身近な道路施策の場合>

日常の暮らしや生活環境を改善するため、生活に身近な道路施策に重点
例) 生活道路や歩道の整備、バリアフリー化など



各施策ごとに重点化される対象
を明確化 など

<交通事故対策の例>

全体

全国の国道・都道府県道等
約 71 万区間



重点化

要対策

事故の発生割合が高い区間
約 15 万区間

<5年間で目指すべき成果目標>

道路交通における死傷事故率

<要対策>

約 15 万区間

<全体>
全国の国道・都道府県道等
約 71 万区間



目標を達成するため、原則として、<要対策>の中から地域の実情を踏まえ各年度の予算の中で事業を実施。

道路の整備効果(日沿道・仁賀保本荘道路 平成19年9月17日開通)

日沿道・仁賀保本荘道路の開通を契機に工場が立地し新たな1,400人の雇用を創出



	【日沿道(本荘～岩城)】	【国道7号 仁賀保本荘道路】
・工事期間	平成12年度～平成19年度	平成14年度～事業中
・延長	21.6km	12.5km(H19開通11.2km)
・事業費	約760億円	約360億円(H19開通区間)
・幅員	12.0m(暫定)	12.0m(暫定)

国道7号の交通の4割が日沿道に転換

国道7号:21,000台/日

→

国道7号:12,000台/日

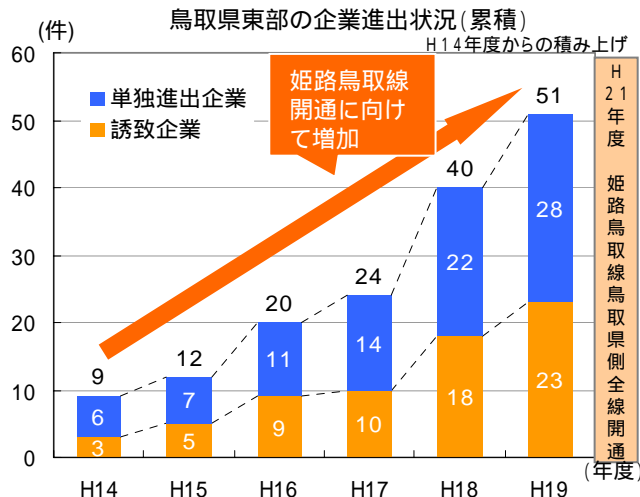
日沿道:9,000台/日

これまでの国道7号は、渋滞が発生するなどの物流面の課題から工場はあまり立地していない状況。開通後は、渋滞の解消や本荘ICと本荘工業団地とのアクセスが向上し、TDKの新工場建設が決定。新工場立地によって、**1,400人の新規雇用が創出。**

道路の整備効果(中国横断道姫路鳥取線)

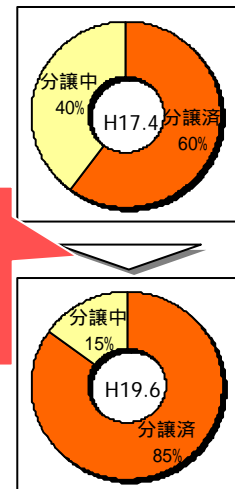
姫路鳥取線の開通を見据え、企業の進出が活発化。

鳥取県東部では、2009年度の中国横断道姫路鳥取線の開通や山陰道の整備を見据え、企業の進出が活発化。H14～H19の6年間に進出した企業は延べ51社、新たに約800人の雇用を創出。



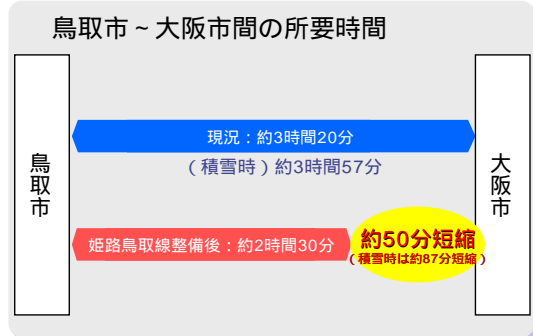
H19年度はH20.1末までの件数
 単独進出企業：誘致企業以外の新規企業進出及び工場増設を行った企業数
 誘致企業：行政が誘致した企業数
 資料 / 鳥取県商工労働部、鳥取市産業振興課の提供資料により鳥取河川国道事務所まとめ

鳥取県東部の工業団地分譲率



約1年2ヶ月で分譲率が2.5%増加

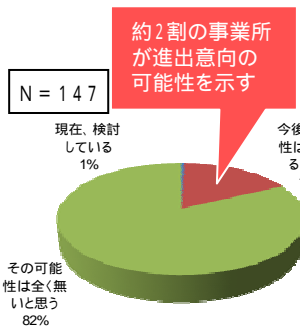
資料 / 鳥取県企業立地課調べ



資料 / 日本交通株式会社 高速バス時刻表

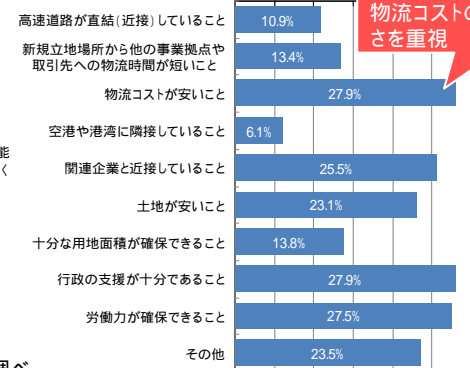
県外企業の鳥取県東部地域への進出意向 & 条件は？

姫路鳥取線整備後の鳥取への進出意向



資料 / 鳥取河川国道事務所調べ (H18,H19 県外事業所調査)

新たな地域に進出する場合に重視する条件



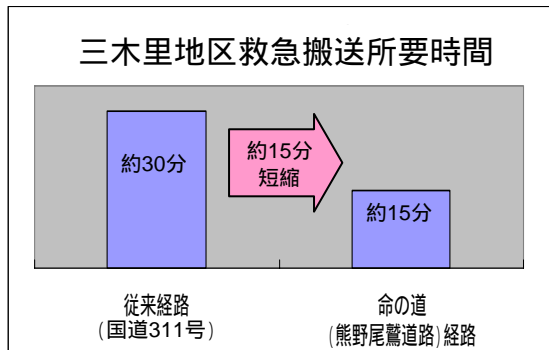
交通条件では物流コストの安さを重視

0% 5% 10% 15% 20% 25% 30%

道路の整備効果(熊野尾鷲道路(尾鷲南IC～三木里IC)平成20年4月20日開通)

「命の道」で救急搬送開始！

命の道(熊野尾鷲道路)一部開通により三木里地区では、尾鷲総合病院までの救急搬送所要時間が約半分に！



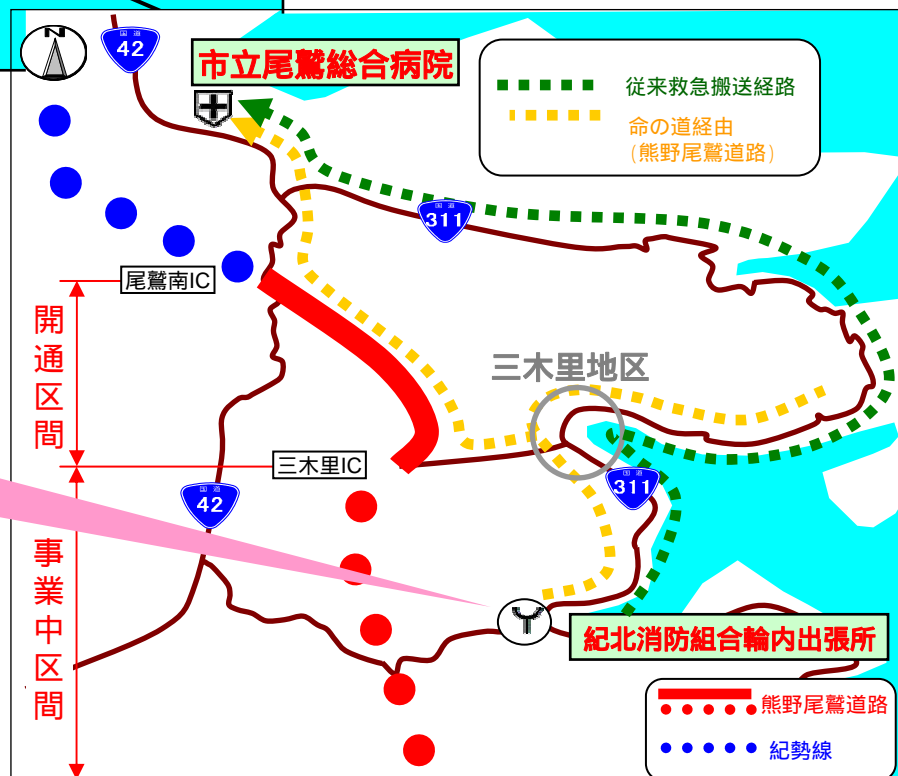
* H17センサス・規制速度等により算出。



命の道(熊野尾鷲道路)を經由した救急搬送が
4月20日の開通から4ヶ月で**既に約60件の利用**
(輪内出張所への聞き取り調査結果)

救急隊員のコメント

熊野尾鷲道路の開通により
熊野尾鷲道路を經由する事で、搬送時間が三木里地区で従来より約15分短縮されました。
熊野尾鷲道路を利用すると、振動がなく搬送患者に負担がかからなくなりました。
患者に負担がかからないので、従来経路と搬送時間が同じでも、熊野尾鷲道路を、利用しています。
(輪内出張所救急隊員電話ヒアリングより)



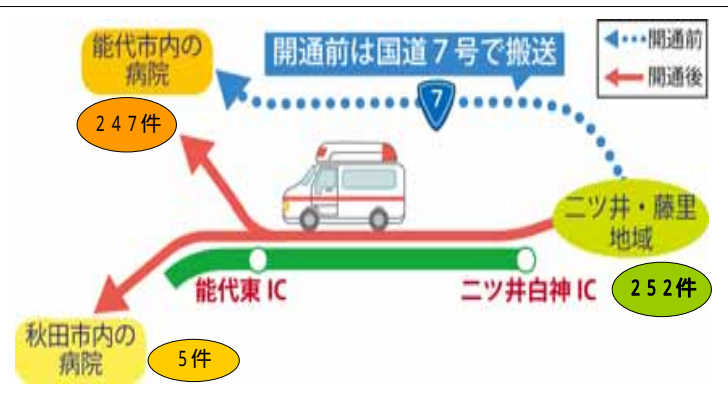
道路の整備効果(国道7号 琴丘能代道路 平成19年8月12日開通)

国道7号 琴丘能代道路が全線開通して救急搬送に貢献

平成19年8月12日
能代東～二ツ井白神間開通)



二ツ井・藤里地域から二ツ井白神ICを利用した救急搬送が開通後7ヶ月間で延べ252件、琴丘能代道路を100%利用！



所要時間が10分短縮
(能代山本組合病院～旧二ツ井町間)

開通前 34分

開通後 24分

国道7号の通過交通のうち
約5割が琴丘能代道路へ転換

国道7号:14,500台/日

国道7号 :7,400台/日
琴丘能代道路:8,200台/日

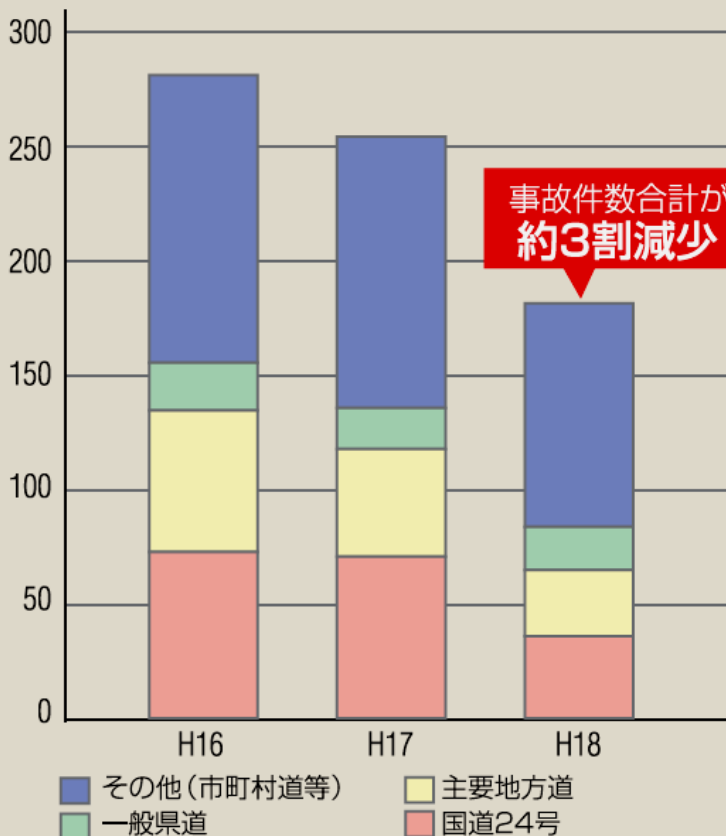
- ・事業期間:S58～H19年度
- ・延長:33.8km(三種町鹿渡～能代市二ツ井町)
- ・幅員:12m(2車線)
- ・総事業費:約1,300億円

道路の整備効果(京奈和自動車道(大和区間) 平成18年4月15日開通)

周辺道路の交通量の減少により交通事故件数が約3割減少

交通事故件数の推移(各年5月~11月の集計値)

田原本署管内(三宅町、川西町、田原本町)



事故件数合計が
約3割減少

資料)「奈良県警察本部交通部 交通事故統計」より



開通前

交通量が
減少



開通後

京奈和自動車道(大和区間)
郡山南IC~橿原北IC H18年4月15日供用

県道結崎田原本線 宮前橋付近交差点

道路の整備効果(国道361号 伊那木曾連絡道路 平成18年2月4日開通)

新たなバス路線が誕生し生活圏が拡大。

伊那木曾連絡道路の開通により木曾地域と伊那地域の所要時間は90分から約45分に短縮。
 地域医療や職の選択肢を拡大。
 両地域を結ぶ定期連絡バス「ごんべえ号」が平成20年4月より運行を開始。生活者の足となり
 両生活圏の更なる交流に貢献。

位置図

運行距離: 43.1km(片道)
 運行時間: 1時間15分



接続
JR中央線
高速バス
地域バス

木曾地域

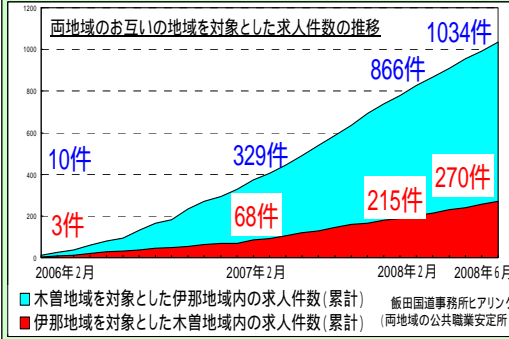
接続
JR飯田線
高速バス

伊那地域

写真: ごんべえ号

職の選択肢の拡大

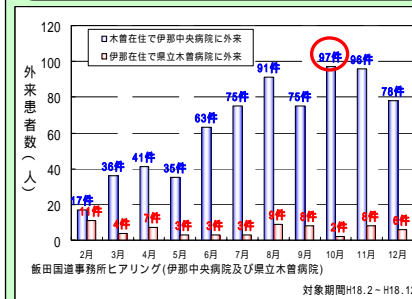
両地域を対象とした求人が順調に推移



木曾と伊那労働交流盛んに
 職安が調査
 トンネルの開通で就職に道拓

医療の選択肢の拡大

木曾在住で伊那中央病院への外来患者が月最大97名



「ごんべえ号」運行開始で更なる生活圏拡大

平成20年4月1日より定期路線バスとして「ごんべえ号」を運行開始。
 救急医療機関(木曾病院 - 伊那中央病院)を結ぶことにより通院手段として活躍。
 主要公共交通機関(鉄道・高速バス)を結ぶ事で職の選択肢が拡大し、通勤手段として貢献。

医療や職選択広がる

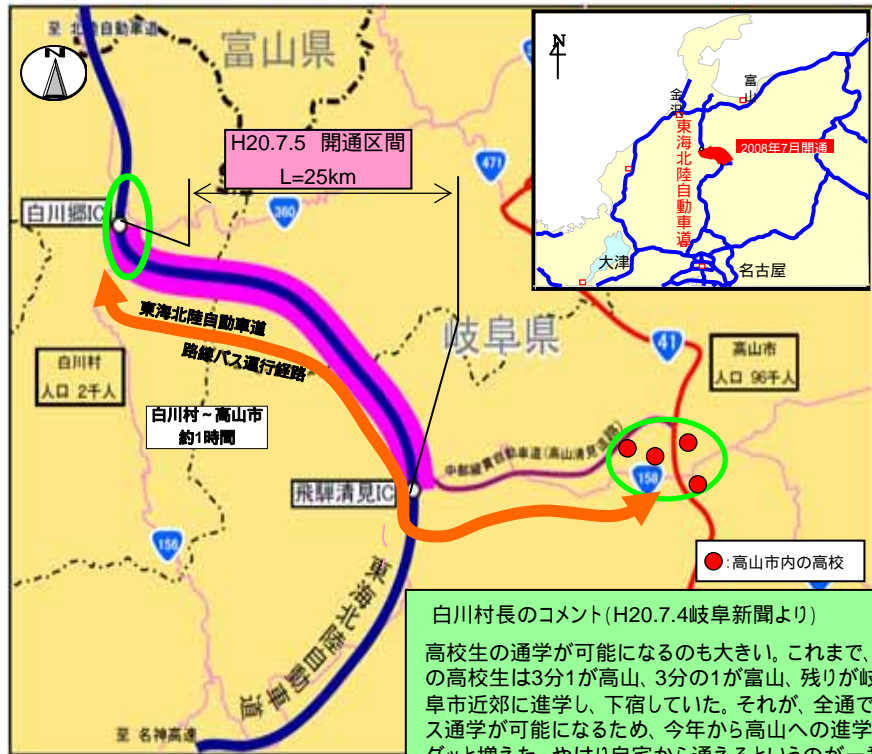
おっさん

信濃毎日新聞(平成19年1月30日掲載記事)

道路の整備効果(東海北陸自動車道(飛騨清見IC~白川郷IC)平成20年7月5日開通)

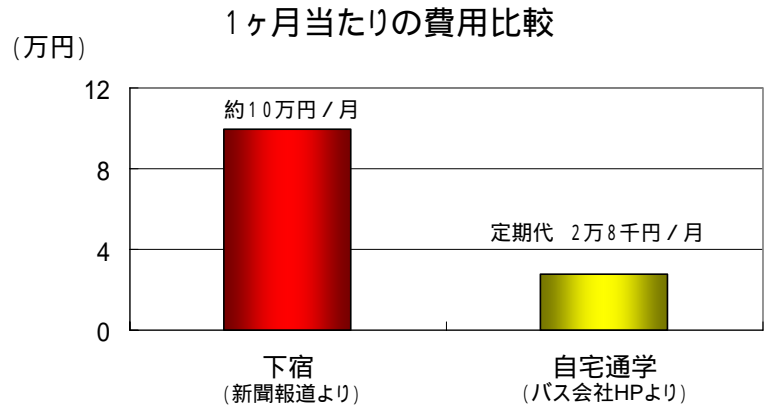
一本のトンネルが家族だんらんへ

白川村には高校がなく高校生は下宿生活を余儀なくされていた
 東海北陸自動車道(飛騨清見IC~白川郷IC)の開通を見据え、村が通学バスの委託運行開始(3ヶ月間)
 開通後は路線バスが新設され、下宿による経済的負担の緩和。
 親子が毎日、顔を合わせられる安心感が向上



白川村長のコメント(H20.7.4岐阜新聞より)
 高校生の通学が可能になるのも大きい。これまで、村の高校生は3分1が高山、3分の1が富山、残りが岐阜市近郊に進学し、下宿していた。それが、全通でバス通学が可能になるため、今年から高山への進学がグッと増えた。やはり自宅から通えるというのが一番いいのではないかな。

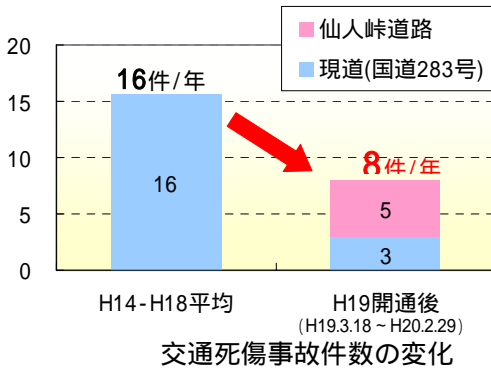
「困ったとき、すぐ親に相談できる」
 「通学時間が短くなり、朝の時間にゆとりができ、お弁当を作ってくれる母の負担が減ってうれしい」



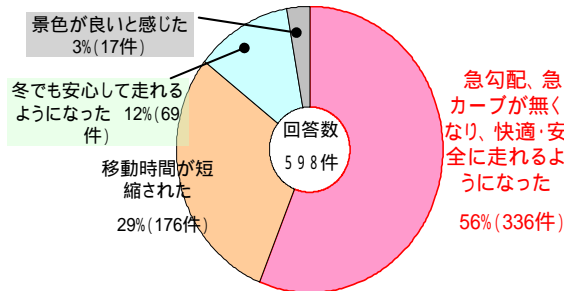
道路の整備効果(国道283号 仙人峠道路 平成19年3月18日開通)

峠道の解消で 安全・快適な走行が実現

交通事故発生件数が半減



約6割の利用者が、急勾配、旧カーブの 解消で、安全・快適な走行を実感

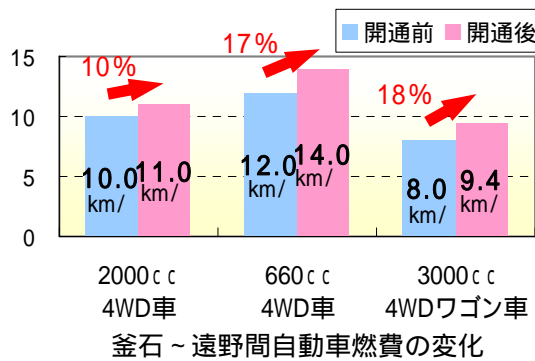


新しい道路は、勾配は緩く、急カーブも解消、道幅も広く、トンネルは明るく快適に運転が出来ます。以前は、新車を固定しているワイヤーのゆるみ、張り出す木の枝でのキズの発生等を気にしながら、急カーブ、急勾配区間で細心の注意を払ってハンドル・ブレーキ操作をしていましたが、新しい道路ではこれらの心配が必要なく、精神的ストレスが半減、運転の疲れも大幅に低下しました。

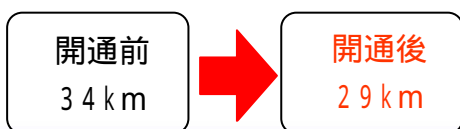
(トヨタ輸送(株)ドライバーのコメント)

通勤(釜石～遠野)の ガソリン代を年間5万円節約

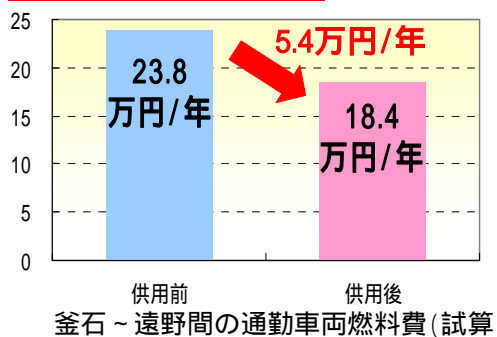
自動車の燃費が10～18%向上



釜石・遠野間の通勤距離が5km短縮



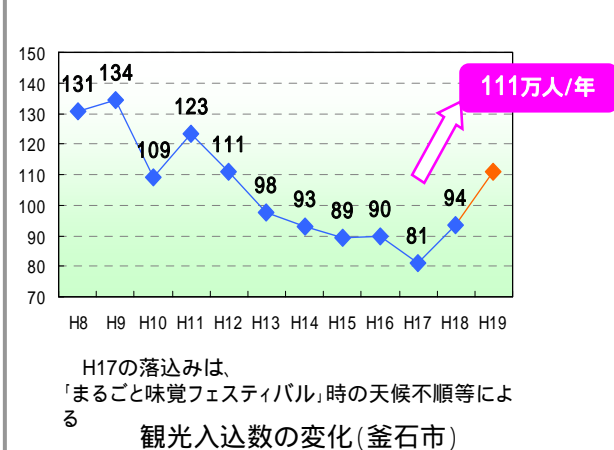
ガソリン代を5万円削減



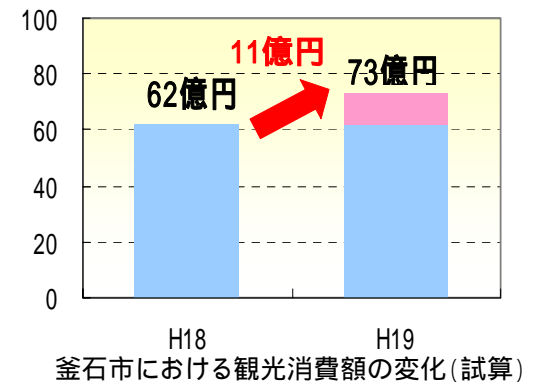
【算定条件】
 (供用前) 34km / 10km/l × 140円/l × 2 × 250日 = 23.8万円/年
 (供用後) 29km / 11km/l × 140円/l × 2 × 250日 = 18.4万円/年
 年間燃料費削減量 (23.8万円 - 18.4万円) = **5.4万円/年**

釜石市の観光・行楽客が 7年ぶりに100万人突破

釜石市の観光入込数が111万人/年



釜石市内で観光客が消費する金額が 11億円増加し、約1.2倍



【算定条件】
 釜石市の観光入込数 H18:約94万人 H19:約111万人(実績値)
 1人1日当り観光消費額 6,657円 (H18岩手県観光統計概要)

參考資料

道路特定財源等に関する基本方針

〔平成20年5月13日〕
閣議決定

道路特定財源等については、以下の基本方針のとおりとする。

1. 道路関連公益法人や道路整備関係の特別会計関連支出の無駄を徹底的に排除する。
政府全体で、行政と密接な関係にある公益法人について、6月末までに集中点検を実施し、支出の無駄を徹底的に是正する。
2. 道路特定財源制度は今年度の税制抜本改革時に廃止し21年度から一般財源化する。
その際、地方財政に影響を及ぼさないように措置する。また、必要と判断される道路は着実に整備する。
一般財源化の法改正により、道路整備費の財源等の特例に関する法律案における道路特定財源制度の規定は21年度から適用されないこととなる。
3. 暫定税率分も含めた税率は、環境問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、今年度の税制抜本改革時に検討する。
4. 道路の中期計画は5年とし、最新の需要推計などを基礎に、新たな整備計画を策定する。この計画は、20年度道路予算の執行にも厳格に反映する。
5. ガソリン税などの暫定税率の失効期間中の地方の減収については、各地方団体の財政運営に支障が生じないよう、国の責任において適切な財源措置を講じる。その際、地方の意見にも十分配慮する。
6. これらの具体化を進めるため、道路特定財源等に関する関係閣僚会議を設置する。

「生活対策」(抜粋)

平成20年10月30日
新たな経済対策に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議

第2章 具体的施策

<第3の重点分野> 地方の底力の発揮

9. 地方公共団体支援策

地方公共団体が地域の活性化に積極的に取り組むことができるよう、必要な財政支援措置を講じる。

<具体的施策>

道路特定財源の一般財源化に際し、1兆円を地方の実情に応じ
て使用する新たな仕組みを作る

道路特定財源諸税一覽 (H20)

税 目	道 路 整 備 充 当 分	税 率	平成20年度税収 (億円)
国	揮発油税 昭和24年創設 昭和29年より特定 財源	全額 (暫定税率) 2倍 48.6 円/リットル (本則税率) 24.3 円/リットル	27,299 (27,685)
	石油ガス税 昭和41年創設	収入額の 1/2 (1/2は石油ガス譲与税として地 方に譲与される)	(本則税率) 17.5 円/kg 140 (140)
	自動車重量税 昭和46年創設	収入額の国分(2/3)の約8割 (77.5%) (収入額の2/3は国の一般財源で あるが、税創設及び運用の経緯 から約8割(77.5%)相当額は 道路財源とされている)	[例]自家用乗用 (暫定税率) 2.5倍 6,300円/0.5t年 (本則税率) 2,500円/0.5t年 5,541
	計		32,979 (33,366)
地 方	地方道路譲与税 昭和30年創設	地方道路税の収入額的全額 (揮発油税と併課される) 58/100:都道府県及び指定市 42/100:市町村	(暫定税率) 1.2倍 5.2 円/リットル (本則税率) 4.4 円/リットル 2,998
	石油ガス譲与税 昭和41年創設	石油ガス税の収入額の 1/2 :都道府県及び指定市	石油ガス税を参 照 140
	自動車重量譲与税 昭和46年創設	自動車重量税の収入額の 1/3 :市町村	自動車重量税を 参照 3,601
	軽油引取税 昭和31年創設	全額 :都道府県及び指定市	(暫定税率) 2.1倍 32.1 円/リットル (本則税率) 15.0 円/リットル 9,914
	自動車取得税 昭和43年創設	全額 3/10:都道府県及び指定市 7/10:市町村	(暫定税率) 1.7倍 自家用は 取得価額の5% (本則税率) 取得価額の3% 4,024
計		20,677	
合 計			53,656 (54,043)

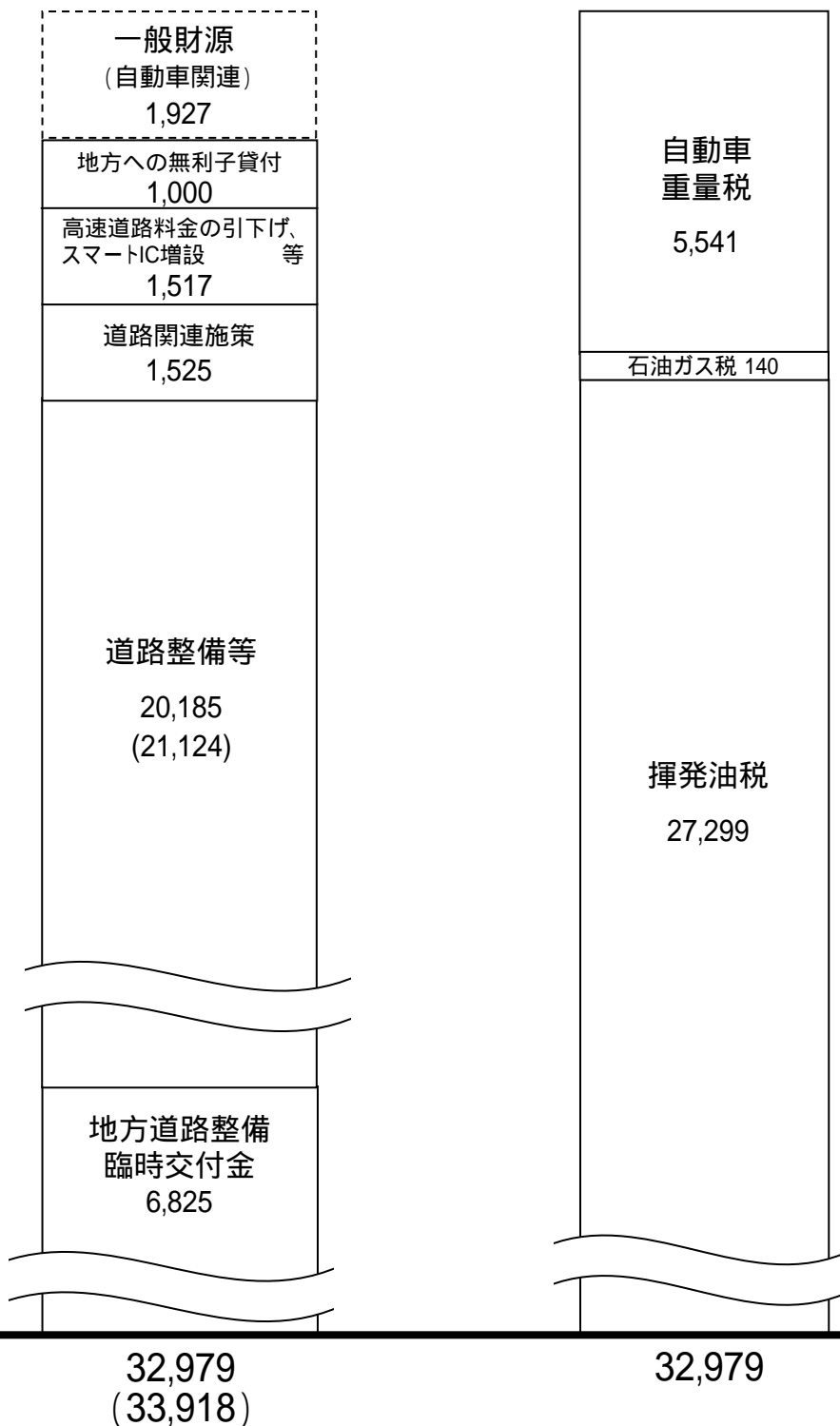
- 注) 1. 税収は平成20年度当初予算及び平成20年度地方財政計画による。なお、() 書きは決算調整額(税収の平成18年度決算額と平成18年度予算額との差:揮発油税及び石油ガス税について、2年後の道路整備費で調整することとされている)を除いた額である
2. 自動車重量税の税収は、収入額の国分の約8割(77.5%)相当額である
3. 暫定税率の適用期限は平成30年3月末(自動車重量税については平成30年4月末)
4. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある
5. 地方公共団体の一般財源である自動車税の平成20年度税収は1,148億円、軽自動車税の平成20年度税収は1,690億円(いずれも平成20年度地方財政計画による)

平成20年度道路関係予算

平成20年度予算

平成20年度特定財源税収

(単位:億円)



- <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. 河川等関連地域連携道路事業を含む
3. () 書きは、貸付金償還金等を含む額である
4. 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

特定財源・税率の根拠表

		道路財源であることの 根拠	本則税率	暫定税率
国	揮発油税	道路整備事業に係る国の 財政上の特別措置に 関する法律 §3 適用期限：平成30年3月末	揮発油税法 §9	租税特別措置法 §89 適用期限：平成30年3月末
	石油ガス税	道路整備事業に係る国の 財政上の特別措置に 関する法律 §3 適用期限：平成30年3月末	石油ガス税法 §10	〔暫定税率は設定 されていない〕
	自動車重量税	〔税創設の経緯等か ら特定財源〕	自動車重量税法 §7	租税特別措置法 §90の11 適用期限：平成30年4月末
地方	地方道路税	地方道路税法 §1	地方道路税法 §4	租税特別措置法 §89 適用期限：平成30年3月末
	地方道路譲与税	地方道路譲与税法 §8		
	石油ガス譲与税	石油ガス譲与税法 §7	〔石油ガス税法 §10〕	
	自動車重量譲与税	自動車重量譲与税法 §7	〔自動車重量税法 §7〕	〔租税特別措置法 §90の11 適用期限：平成30年4月末〕
	自動車取得税	地方税法 §699	地方税法 §699の8	地方税法附則 §32 適用期限：平成30年3月末
軽油引取税	地方税法 §700	地方税法 §700の7	地方税法附則 §32の2 適用期限：平成30年3月末	

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

<平成20年5月13日成立>

道路整備費の財源等の 特例に関する法律

平成15年度以降5年間の措置として

揮発油税等の税収の毎年度の
道路整備への全額充当

揮発油税等: 揮発油税 + 石油ガス税1/2

5年間の道路整備事業の量

国庫補助負担率のかさ上げ

高規格幹線道路 (2/3 7/10)

地域高規格道路 (5/10 5.5/10)

地方道路整備臨時交付金

揮発油税収の1/4 (H19; 国費7099億円)

道路整備特別会計に直入

交付率; 原則として事業費の55%

高速道路の有効活用・機能強化

・料金の引下げとスマート・インターチェンジ等の整備を
図るため、日本高速道路保有・債務返済機構の債務を
国が承継 [2.5兆円の範囲内]

国の道路特定財源を活用して償還

道路整備事業に係る国の財政上の 特別措置に関する法律

平成20年度以降10年間の措置として

揮発油税等の税収の道路整備への
充当

・毎年度、揮発油税等の税収を道路整備費に充てなければ
ならないこととする。

・ただし、税収が道路整備費を上回る場合には、毎年度の
予算において、全額を充てなくてもよいこととする。

〔道路整備費への未充当相当額については翌年度以降の
道路整備費に充当可能なものとして措置。〕

10年間の道路整備事業の量

国庫補助負担率のかさ上げ

高規格幹線道路 (2/3 7/10)

地域高規格道路 (5/10 5.5/10)

地方道路整備臨時交付金

揮発油税収の1/4、特別会計に直入

・都道府県管理の国道を対象に追加

・地方の財政状況に応じた交付率の引上げ (運用改善)

地方道路整備臨時貸付金

・国直轄事業の地方負担金、補助事業の地方負担分等
に対する無利子貸付制度

[平成24年度までの5年間で5000億円規模]

[償還期間20年(5年据置含む。)以内]

新たな経済対策「生活対策」における
高速道路料金引下げについて

- (1) 土日祝日、大都市圏を除く高速道路、
乗用車を対象、大幅に料金を引下げ
(原則1,000円、場所によっては1,500円程度)

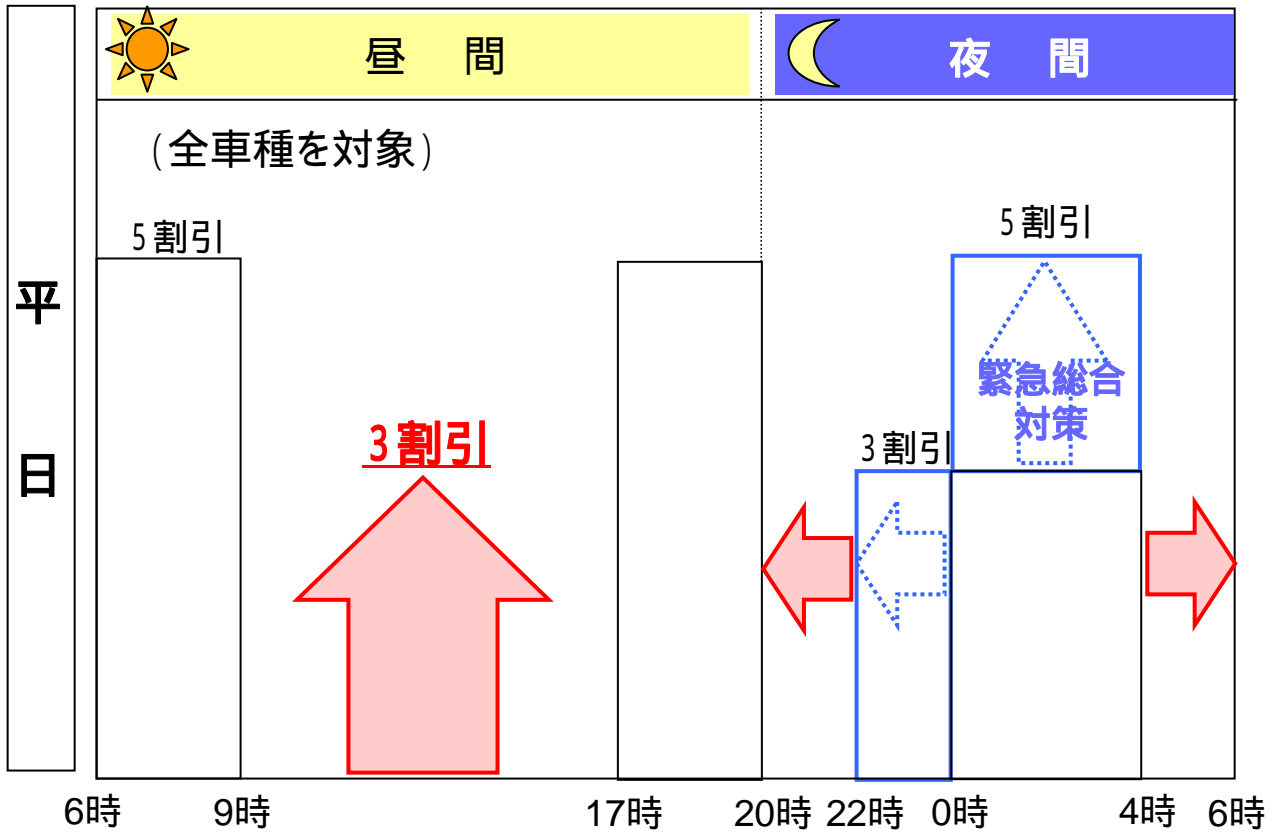
- (2) 平日、大都市圏を除く高速道路、
全時間帯に割引を導入 (3 割引程度)

- (3) 首都高速、阪神高速、休日、一定の割引を導入

「生活対策」における高速道路料金の引下げ 概要

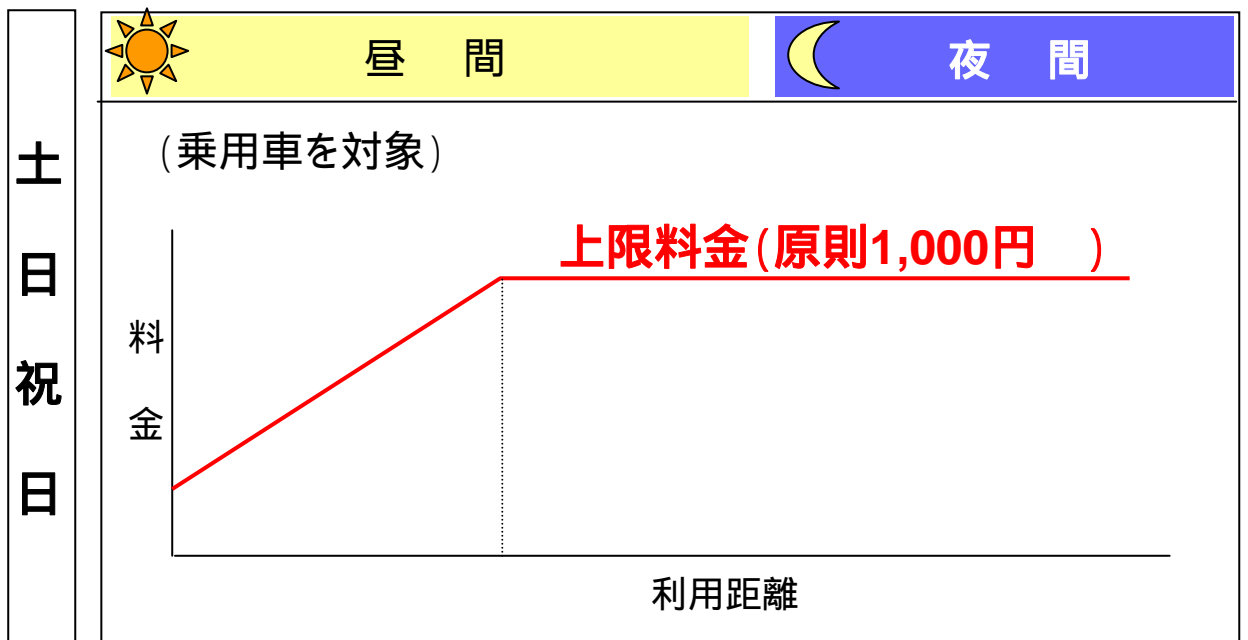
地方部の高速道路の例

1. 物流の効率化



上記に割引に加え、大口多頻度割引(最大30%)も適用

2. 観光振興、地域生活・経済支援



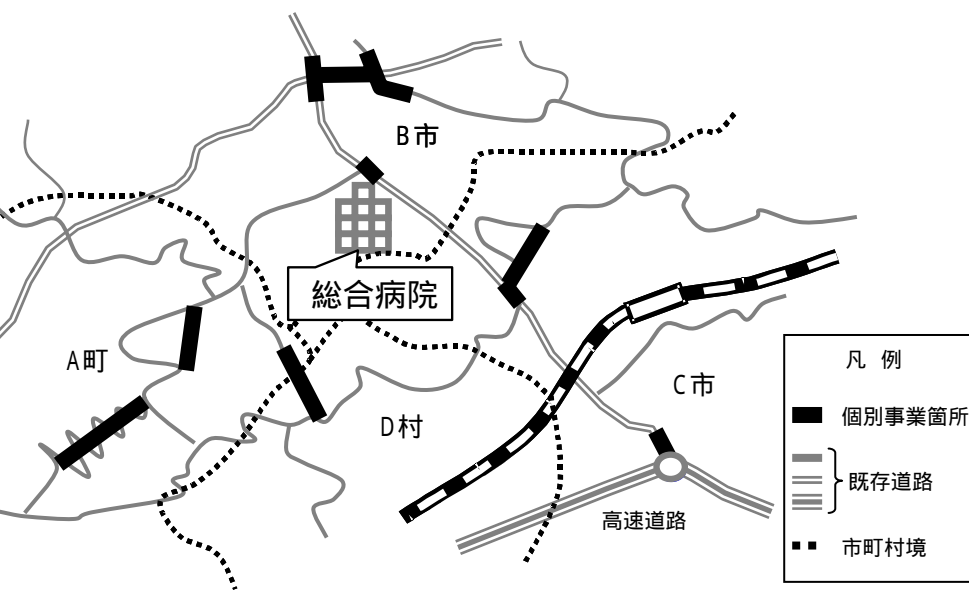
場所によっては1,500円

地方道路整備臨時交付金の特色

自治体は、道路整備のニーズを踏まえ、計画を作成
国は、自治体が独自に作成する計画に基づき自治体毎に一括交付
自治体の財政状況に応じて国費割合を引き上げ（55%～70%）
自治体は、交付額をもとに、自らの裁量で個別事業箇所へに配分

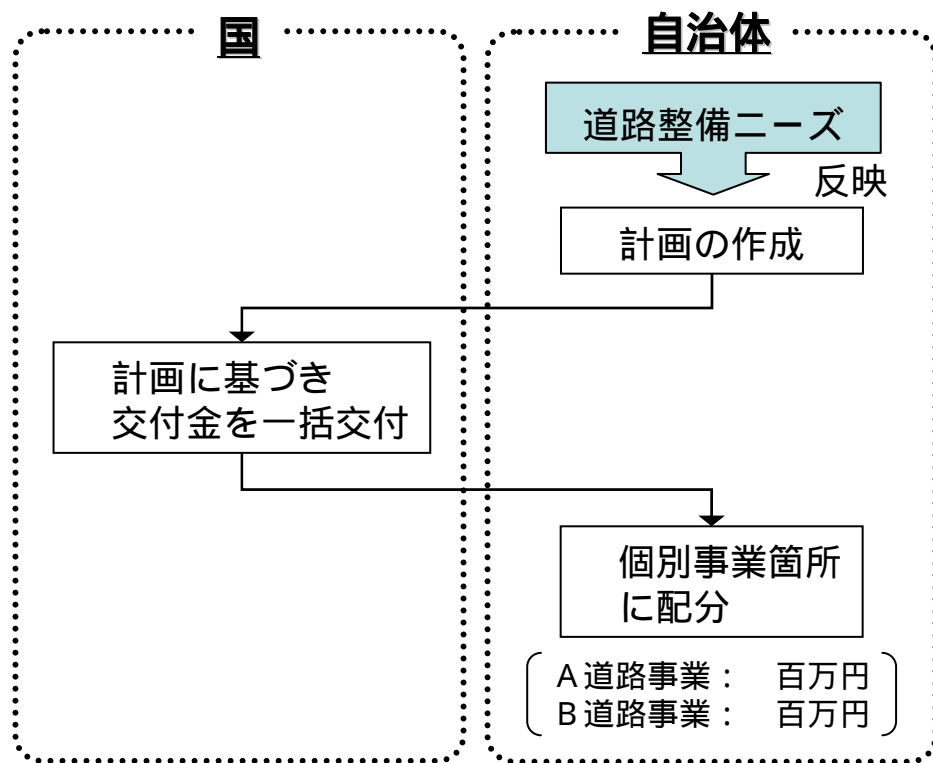
[参考] 通常補助事業は、国が自治体の要望を踏まえ、個別事業箇所毎に配分

交付金事業の例



[総合病院へのアクセスを改善する道路整備]

交付の流れ



地方道路整備臨時交付金

交付の対象となる事業は、地域の課題に対応して、一定の地域で一体的に行われる必要のある複数の事業により構成される事業。バイパスなどの改築系事業から交通安全事業、雪寒事業、道路の舗装、修繕まで幅広く支援。

バイパス整備や歩道の整備なども支援しています。



バイパスの整備



歩道の整備



老朽橋の架替

修繕には、こんな事業も含まれます。



橋梁の耐震補強



橋梁の塗装



側溝の修繕

道路の附属物の改築及び修繕についても、活用可能。



並木の整備



街灯の整備



駐輪場の整備