

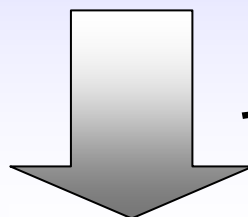
年度末の使い切り型予算制度の 見直しについて(国土交通省の補修工事)

平成15年10月7日

ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会

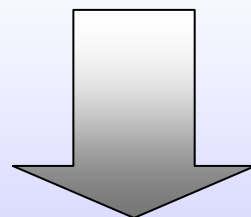
道路補修費は単年度執行が原則

調整の遅れ等により工期が年度末に集中しがち



そこで

複数年度での予算執行制度
(国庫債務負担行為)の活用



しかし

工事内容および工期が年度当初に
確定していることが前提

国庫債務負担行為の採択要件の拡充内容

現在

【実施箇所を年度当初に限定】

具体的実施箇所限定
 (一般国道 号 修繕ほか
 箇所の修繕工事)

【国債採択要件が限定的】

年度末に著しい交通渋滞が予想される道路
 工期が4ヶ月以上かつ年度をまたがる事業
 東京・政令市、県庁所在地及びその周辺
 舗装のオーバーレイ及び打換工事に限定

課題

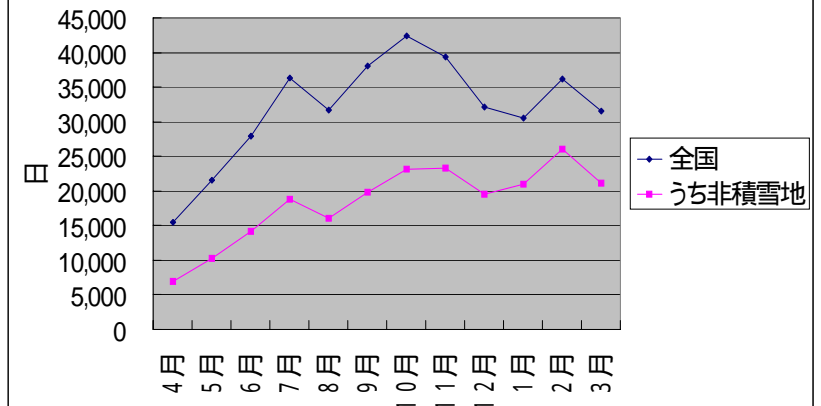
【現状】(H14実績)

年度末に道路工事が増加(特に非積雪地域)
 「予算消化のための工事」との批判
 年度末の交通流に悪影響

【修繕工事国債における課題】

- ・東京・政令市・県庁所在地以外の修繕工事
- ・オーバーレイ及び打換以外の修繕工事
- ・年度途中で工事内容が確定する場合
 に対応できない。

道路工事に伴う交通規制日数月別推移(H14)



今後

【実施箇所を限定しない設定】

実施箇所を限定しない柔軟な設定
 (国債枠設定のみ)

【国債の採択要件を拡充】

年度末に著しい交通渋滞が予想される道路
 工期が4ヶ月以上かつ年度をまたがる事業

非積雪地域の3月工事の約2割の道路工事を平準化可能。