

平成 3 1 年 度
道 路 局 関 係 予 算 決 定 概 要

平成 3 0 年 1 2 月 2 1 日

国 土 交 通 省 道 路 局

1. 決定概要

平成31年度道路関係予算においては、

- ・ 復興道路・復興支援道路等の緊急整備等による東日本大震災からの早期復旧・復興や熊本地震、平成30年7月豪雨、平成30年台風第21号等の被災地の復旧・復興
- ・ 道路施設の老朽化対策、防災・震災対策や雪害対策、代替性の確保のための道路ネットワークの整備、無電柱化、生活道路・通学路、踏切、自転車の安全対策や高速道路における安全対策等による国民の安全・安心の確保
- ・ 物流ネットワークの整備などによる力強く持続的な経済成長の実現
- ・ 道の駅やスマートIC等の活用による拠点の形成及び道路ネットワークによる地域や拠点間の連携確保などによる豊かな暮らしの礎となる地域づくりの実現

に重点的に取り組む。

あわせて、重要インフラの緊急点検結果等を踏まえ、「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、2020年度までの3年間で集中的に実施する。

<平成31年度道路関係予算総括表>

(単位:億円)

| | H31決定額 (A) | 前年度 (B) | 倍率 (A/B) |
|-----------------------------------|---------------|------------|-------------|
| 直轄事業 | 15,718 | 15,562 | 1.01 |
| 改築その他 | 10,728 | 10,719 | 1.00 |
| 維持修繕 | 3,811 | 3,683 | 1.04 |
| 諸費等 | 1,179 | 1,160 | 1.02 |
| 補助事業 | 1,965 | 974 | 2.02 |
| 地域高規格道路、IC等アクセス道路その他 | 1,106 | 756 | 1.46 |
| 大規模修繕・更新 | 213 | 65 | 3.29 |
| 除雪 | 108 | 104 | 1.04 |
| 連続立体交差事業 | 490 | - | 皆増 |
| 補助率差額 | 48 | 49 | 0.97 |
| 有料道路事業等 | 175 | 141 | 1.24 |
| 小計(①) | 17,858 | 16,677 | 1.07 |
| 防災・安全交付金(無電柱化推進計画支援事業) | 290 | - | 皆増 |
| 社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業(国債義務額等)) | 26 | 590 | - |
| 合計 | 18,173 | 17,267 | 1.05 |
| (臨時・特別の措置を含む場合) | | | |
| 防災・減災、国土強靱化のための緊急対策(②) | 1,489 | - | 皆増 |
| 小計(①+②) | 19,346 | 16,677 | 1.16 |

※補助事業には、個別補助制度創設等に伴う社会資本整備総合交付金からの移行分があり、社会資本整備総合交付金からの移行分を含まない場合は国費995億円[対前年度比1.02]である。

※この他に、防災・安全交付金(国費13,173億円[対前年度比1.18](臨時・特別の措置を除く場合 国費10,406億円[対前年度比0.94]))、社会資本整備総合交付金(国費8,713億円[対前年度比0.98](臨時・特別の措置を除く場合 国費8,364億円[対前年度比0.94]))があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。上記には、防災・安全交付金(無電柱化推進計画支援事業)及び社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業(国債義務額等))を含む。

※防災・安全交付金(無電柱化推進計画支援事業)は、無電柱化推進計画(2018年度～2020年度)に基づく事業の進捗を図るため、地方公共団体による無電柱化の整備を計画的かつ重点的に支援するもの。

※この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業(国費1,744億円[対前年度比0.83])がある。また、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として社会資本整備総合交付金(国費1,226億円[対前年度比1.28])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

注1. 上記の他に、行政部費(国費9億円)がある。

注2. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,093億円(臨時・特別の措置を除く場合 2,957億円))を含む。

注3. 四捨五入の関係で、表中の計数が一致しないところがある。

2. 復興関係

国費 1,744 億円

※社会資本整備総合交付金は除く

復興道路・復興支援道路は、被災地復興のリーディングプロジェクトとして、復興まちづくりを支援するため、早期整備を推進。

3. 防災・減災、国土強靱化のための3カ年緊急対策（別紙1）

臨時・特別の措置：国費 1,489 億円

※社会資本整備総合交付金は除く

重要インフラの緊急点検結果等を踏まえ「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から、法面・盛土対策など、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、2020年度までの3年間で集中的に実施する。

4. 道路分野における個別補助制度の創設・拡充

地域の防災力の強化やインフラの老朽化対策の推進、交通連携の推進等のため、地方公共団体が実施する道路事業に対して、計画的・集中的に支援を実施する個別補助制度を創設・拡充する。

（参考1）道路分野における個別補助制度の創設・拡充

- 大規模修繕・更新補助制度の対象事業の要件緩和
- 空港・港湾等のアクセス道路整備等の個別補助制度の創設
- 連続立体交差事業の個別補助制度の創設

（参考2）個別補助制度の創設等に伴う社会資本整備総合交付金からの移行

| | | | |
|-------|-------|-----------|---------------|
| [H30] | | [H31] | |
| 補助事業 | 974億円 | 補助事業（既存分） | 995億円[1.02] |
| | | 交付金からの移行分 | 970億円 |
| 補助事業計 | 974億円 | 補助事業計 | 1,965億円[2.02] |

5. 高速道路の機能強化の加速（別紙2）

財政融資 1. 0兆円

昨年度に引き続き、財政投融资を活用して、①暫定2車線区間の機能強化による防災・減災対策、②生産性向上のための新名神高速道路の6車線化、を行うものである。

（参考）財投活用により想定される事業

- 暫定2車線区間の機能強化による防災・減災対策
 - ・「重要インフラの緊急点検」の結果を踏まえ、防災・減災対策のための暫定2車線区間における4車線化等の実施
- 生産性向上のための新名神高速道路の6車線化
 - ・新名神高速道路の亀山西ジャンクションから大津ジャンクションの区間などの6車線化の実施
 - ：2022年度から順次開通見込み
 - ※上記の他、渋滞等を考慮し、枚方トンネルなど付加車線を設置

6. 新規制度

＜個別補助制度等の創設・拡充＞

○大規模修繕・更新補助制度の対象事業の要件緩和

予防保全型の管理への移行に向けた、地方公共団体が管理する大規模な橋梁等の老朽化対策を計画的かつ集中的に支援するため、大規模修繕・更新補助制度における事業要件を緩和する。

| | | | | | |
|----------|-----|----|-------------|---|--------------|
| 都道府県・政令市 | 事業費 | 修繕 | [現行] 10億円以上 | → | [見直し] 5億円以上 |
| | | 更新 | [現行] 50億円以上 | → | [見直し] 35億円以上 |
| 市区町村 | 事業費 | 修繕 | [現行] 3億円以上 | → | [見直し] 1億円以上 |

○空港・港湾等のアクセス道路整備等の個別補助制度の創設

交通拠点連携を図り、物流の効率化など生産性向上に資する空港・港湾等へのアクセス道路や国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網として指定する「重要物流道路」の整備について計画的かつ集中的に支援するための個別補助制度を創設する。

○連続立体交差事業の個別補助制度の創設

道路と鉄道の交差部が連続する鉄道の一定区間を高架化または地下化することで、交通の円滑化と分断された市街地の一体化による都市の活性化に資する連続立体交差事業について計画的かつ集中的に支援するための個別補助制度を創設する。

○防災・安全交付金（無電柱化推進計画支援事業）の創設

防災・安全交付金において、無電柱化推進計画支援事業を設け、無電柱化推進計画（2018～2020年度）に定めた目標（約1,400kmの無電柱化着手）の確実な達成を図るため、同目標に係る地方公共団体による無電柱化の整備を計画的かつ重点的に支援するものである。

○PFI手法を活用した無電柱化のための国庫債務負担行為の拡充

無電柱化を推進するため、電線共同溝整備（直轄）において、民間技術やノウハウ、資金の活用を図るために、整備後の維持管理も含めてPFI手法を活用する場合について、現行の15箇年以内を30箇年以内で国庫債務負担行為を設定できるよう制度を拡充するものである。

（参考）公共施設等の適正管理の推進

地方公共団体において道路の適正な管理を推進するため、補助事業や社会资本整備総合交付金事業と一体として実施される地方単独事業（長寿命化事業）に対する地方財政措置の対象事業の拡充（橋梁※等）を行うものである。


※橋梁は、一定の規模以下のものに限る。

防災・減災、国土強靱化のための3カ年緊急対策（道路関係） 別紙1


○重要インフラの緊急点検結果等を踏まえ「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、2020年度までの3年間で集中的に実施する。

法面・盛土

土砂災害等の危険性が高く、社会的影響が大きい箇所約2,000箇所について、土砂災害等に対応した道路法面・盛土対策、土砂災害等を回避する改良や道路拡幅などの緊急対策を概ね完了。




<法面法枠工>




<危険箇所を回避するミニバイパス>

冠水

冠水発生の恐れのある箇所について、道路（約1,200箇所）及びアンダーパス部等（約200箇所）の排水能力向上のため排水施設の補修等の緊急対策を概ね完了。



<排水施設>



<排水ポンプ>

越波・津波

越波・津波の危険性のある約80箇所について、消波ブロック整備等の越波防止対策、ネットワーク整備による越波・津波に係る緊急対策を概ね完了。



<消波・根固ブロック>



<ネットワーク整備>

耐震

耐震対策未実施の橋梁約600箇所※1、道の駅約30箇所※2について、耐震補強に係る緊急対策を概ね完了。

※1：緊急輸送道路上の橋梁の内、今後30年間に震度6以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域にあり、事業実施環境が整った橋梁未実施の道の駅



<橋梁の耐震対策>




<道の駅の耐震対策>

踏切

救急活動や人流・物流等に大きく影響を与える可能性がある踏切約200箇所について、長時間遮断時に優先的に開放する踏切への指定等や踏切の立体交差化等の緊急対策を実施。うち、約20箇所において期間内に立体交差化を完了。



<単独立体交差事業>




<連続立体交差事業>


停電・節電

停電により情報が遮断され管理上支障が生じる恐れのある道路施設約1,600箇所※1、道の駅約80箇所※2等について、無停電設備（発動発電機、蓄電池）の整備等の緊急対策を概ね完了。

※1：事前通行規制区間内等にある道路施設で無停電設備が未設置な箇所等
※2：地域防災計画に位置づけがあり、無停電設備が未整備な道の駅




<無停電装置>




<自家発電装置>

豪雪

道路上での車両滞留の発生を踏まえ、大規模な車両滞留リスクのある約700箇所について待避場所等のスポット対策や除雪車増強の体制強化等の緊急対策を概ね完了。



<除雪機械の増強>



<チェーン着脱場>

無電柱化

既往最大風速が一定程度以上で、電柱倒壊の危険性の高い市街地の緊急輸送道路の区間（約1万km）において、災害拠点へのアクセスルートで事業実施環境が整った区間約1,000kmについて、無電柱化を実施。



<電柱倒壊による道路閉塞>



<電柱ハザードマップ>

（注）道の駅及び踏切以外の『箇所』の計上方法については、路線別に都道府県毎の区間を1箇所としています。

高速道路の機能強化の加速

別紙 2

昨年度に引き続き、財政投融資を活用して、①暫定2車線区間の機能強化による防災・減災対策、②生産性向上のための新名神高速道路の6車線化を行う。

<金利負担軽減の活用等>

財政融資1.0兆円
の追加

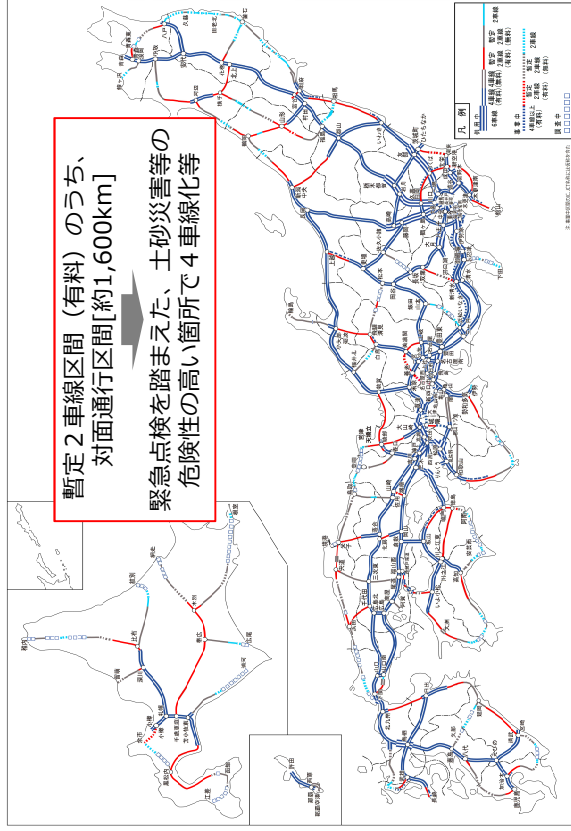
7,000億円の
金利負担の軽減
⇒ 債務引受余力の増大

高速道路会社：投資余力が増大
(財投活用による整備箇所)

- 暫定2車線区間における4車線化等の実施
- 新名神(亀山西JCT~大津JCT)の6車線化

<事業(例)>

重要インフラの緊急点検を踏まえ、防災・減災対策のための暫定2車線区間における4車線化等



ダブル連結トラックやトラック隊列走行の実現を見据え、新名神の6車線化による生産性向上

