

令和 2 年度  
道路局 関係 予算 決定 概要

令和元年 12月20日

国土交通省 道路局

## 1. 決定概要

令和2年度道路関係予算においては、被災地の復旧・復興の加速、メンテナンス2巡目における計画的かつ集中的な老朽化対策の実施、防災機能の強化および生産性の向上につながる道路ネットワークの構築、人中心・安全で地域を豊かにする道路空間の構築に重点的に取り組む。

あわせて、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、引き続き2020年度までの3年間で集中的に実施する。

### <令和2年度道路関係予算総括表>

(国費:億円)

	R2決定額 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)
直轄事業	15,795	15,718	1.00
改築その他	10,675	10,728	1.00
維持修繕	3,945	3,811	1.04
諸費等	1,175	1,179	1.00
補助事業	4,550	1,965	2.32
地域高規格道路、IC等アクセス道路その他	1,197	1,106	1.08
道路メンテナンス事業補助	2,223	-	皆増
交通安全・無電柱化等	450	-	皆増
大規模修繕・更新	-	213	皆減
除雪	113	108	1.05
連続立体交差事業	505	490	1.03
補助率差額	63	48	1.31
有料道路事業等	127	175	0.73
合計	20,472	17,858	1.15

(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	1,448	1,489	0.97
計	21,920	19,346	1.13

※補助事業には、個別補助制度創設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1,955億円[対前年度比1.00]である。

大規模修繕・更新は道路メンテナンス事業補助への統合により皆減としている。

※この他に、防災・安全交付金(国費10,388億円[対前年度比0.79](臨時・特別の措置を除く場合 国費7,847億円[対前年度比0.75]))、社会資本整備総合交付金(国費7,627億円[対前年度比0.88](臨時・特別の措置を除く場合 国費7,277億円[対前年度比0.87]))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、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)国費3億円)を含む。

※この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業(国費1,662億円[対前年度比0.95])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1,198億円[対前年度比0.98])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(3,068億円(臨時・特別の措置を除く場合2,961億円))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, 662 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、早期整備を推進する。

## 3. 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策（別紙1）

臨時・特別の措置：国費 1, 448 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

道路の点検結果を踏まえ策定される長寿命化修繕計画に基づいて実施する道路メンテナンス事業（別紙2）をはじめ、生活道路等の安全確保、無電柱化、都府県境における道路整備、砂防と連携して進める土砂災害対策の推進のため、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する。

（参考1）道路分野における個別補助制度の創設

- 道路メンテナンス事業補助制度の創設
- 交通安全対策補助制度（地区内連携）の創設
- 無電柱化推進計画事業補助制度の創設
- 都府県境道路整備補助制度の創設
- 土砂災害対策道路事業補助制度の創設

（参考2）個別補助制度の創設に伴う社会資本整備総合交付金からの移行

[令和元年度]		[令和2年度]	
補助事業	1,965億円	補助事業（既存分）	1,955億円[1.00]
		交付金からの移行分	2,595億円
<hr/>		<hr/>	
補助事業 計	1,965億円	補助事業 計	4,550億円[2.32]

## 5. 高速道路の機能強化の加速（別紙3）

財政融資 1. 1兆円

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安全性・信頼性等の向上、②大都市圏環状道路の整備促進による生産性向上等を行う。

（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（4車線化等）による安全性・信頼性等の向上
- 大都市圏環状道路の整備促進による生産性向上
- 更新事業の実施

※上記のほか、令和元年度補正予算（財政融資0.55兆円）により、生産性の向上のため新名神高速道路（大津JCT～城陽JCT・IC間、八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC間）の6車線化を実施。

## 6. 主な新規制度

### ○道路メンテナンス事業補助制度の創設

道路の老朽化対策において、点検結果を踏まえ策定される長寿命化修繕計画に基づいて実施する道路メンテナンス事業（橋梁、トンネル等の修繕、更新、撤去等）について、計画的かつ集中的に支援する個別補助制度を創設する。

### ○交通安全対策補助制度（地区内連携）の創設

一定の区域において関係行政機関等や関係住民の代表者等との間での合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していく必要のある交通安全対策（速度低下、進入抑制等を促す面的対策や歩道の設置等）を支援する個別補助制度を創設する。

### ○無電柱化推進計画事業補助制度の創設

「無電柱化の推進に関する法律」に基づき策定された「無電柱化推進計画」に定められた目標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について、計画的かつ集中的に支援する個別補助制度を創設する。

### ○都府県境道路整備補助制度の創設

物流・交流の活発化を図るとともに、災害時等の迅速な復旧活動や避難を支えるため、道路管理者が相互に連携し事業進捗を図る必要がある都府県境を跨ぐ構造物の整備を伴う道路の整備について、計画的かつ集中的に支援する個別補助制度を創設する。

### ○土砂災害対策道路事業補助制度の創設

土砂災害の発生による道路交通の寸断は、社会経済に大きな影響を与えることから、重要物流道路等において、砂防事業と連携して実施する土砂災害対策事業に対し、計画的かつ集中的に支援する補助制度を創設する。

### ○電線敷設工事資金貸付金制度の拡充

電線共同溝の電線敷設工事に係る費用の一部を無利子で貸し付ける制度について、道路法第37条第1項の規定により防災・安全の観点から占用の禁止・制限ができる道路に限定されていた対象道路を、歩行者が安全・快適に回遊・滞在できる良質な景観を備えた「賑わい創出を図る道路」にも拡充する。

### ○自動走行に必要な補助施設整備に係る貸付制度の創設

地域における安全安心な移動を確保するために、民間事業者による自動運転サービス提供に必要な、自動運転車の運行を道路側から補助する施設（磁気マーカ―等）の整備にかかる費用の一部を無利子で貸し付ける制度を創設する。

# 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の概要（臨時・特別の措置）

別紙1

## ■「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」（平成30年12月14日閣議決定）より

・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。**

○緊急対策160項目

○財政投融資の活用を含め、おおむね7兆円程度を目的とする事業規模をもって実施。



I. 防災のための重要インフラ等の機能維持

II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持  
うち「陸海空の交通ネットワークの確保」

おおむね3.5兆円程度  
おおむね3.5兆円程度  
おおむね2.0兆円程度

<道路事業における対策内容>

法面・盛土	冠水	越波・津波	耐震
<p>土砂災害等の危険性が高く、社会的影響が大きい箇所について、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を実施。</p>   <p>&lt;法面法枠工&gt;</p> <p>&lt;危険箇所を回避するミニバイパス&gt;</p>	<p>冠水発生の恐れのある箇所について、道路及びアンダーパス部等の排水能力向上のため排水施設の補修等の対策を実施。</p>   <p>&lt;排水施設&gt;</p> <p>&lt;排水ポンプ&gt;</p>	<p>越波・津波の危険性のある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・津波に係る対策を実施。</p>   <p>&lt;消波・根固ブロック&gt;</p> <p>&lt;ネットワーク整備&gt;</p>	<p>耐震対策未実施の橋梁、道の駅について、耐震補強に係る緊急対策を実施。</p>   <p>&lt;橋梁の耐震対策&gt;</p> <p>&lt;道の駅の耐震対策&gt;</p>

踏切	停電・節電	豪雪	無電柱化
<p>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立体交差化等を実施。</p>   <p>&lt;単独立体交差事業&gt;</p> <p>&lt;連続立体交差事業&gt;</p>	<p>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、道の駅等について、無停電設備（発動発電機、蓄電池）の整備等を実施。</p>   <p>&lt;無停電装置&gt;</p> <p>&lt;自家発電装置&gt;</p>	<p>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を実施。</p>   <p>&lt;除雪機械の増強&gt;</p> <p>&lt;チェーン着脱場&gt;</p>	<p>電柱倒壊の危険性の高い市街地の緊急輸送道路の区間で、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について、無電柱化を実施。</p>   <p>&lt;電柱倒壊による道路閉塞&gt;</p> <p>&lt;電柱ハザードマップ&gt;</p>



○ 道路の点検結果を踏まえ策定される長寿命化修繕計画に基づき実施される道路メンテナンス事業(橋梁、トンネル等の修繕、更新等)に対し、計画的かつ集中的な支援を可能とする個別補助制度を創設する。  
(令和2年度予算:2,223億円)

## ■ 道路メンテナンス事業補助制度の創設

### ○ 概要

高度経済成長期に整備した道路施設の老朽化が急激に進んでおり、例えば橋梁では、建設後50年経過する橋梁の割合が、現在は25%であり、10年後には50%に急増する。

平成26年度から平成30年度までの一巡目の点検において、次回点検までに措置を講ずべき橋梁は、全体の約1割(約7万橋)存在する。

このうち、点検結果を踏まえて平成30年度までに修繕に着手した橋梁は、地方公共団体管理で20%にとどまっており、措置が遅れている状況となっている。これらに対して、早急に対策を実施できるような地方に対して計画的かつ集中的に支援を行う必要がある。


- 地方公共団体は、長寿命化修繕計画(個別施設計画)を策定・公表
- 橋梁、トンネル、道路附属物等の個別施設毎に記載された計画に位置づけられた事業を支援  
(国庫債務負担行為を可能とし、効率的な施工(発注)の実施と工事の平準化を図る。)

### 長寿命化修繕計画

〇〇市

**橋梁**  
長寿命化修繕計画  
【個別施設計画】

記載内容  
・施設名・延長  
・判定区分  
・点検・修繕実施年度  
・修繕内容・対策費用 等




【橋梁】

〇〇市

**トンネル**  
長寿命化修繕計画  
【個別施設計画】

記載内容  
・施設名・延長  
・判定区分  
・点検・修繕実施年度  
・修繕内容・対策費用 等




【トンネル】

〇〇市

**道路附属物等**  
長寿命化修繕計画  
【個別施設計画】

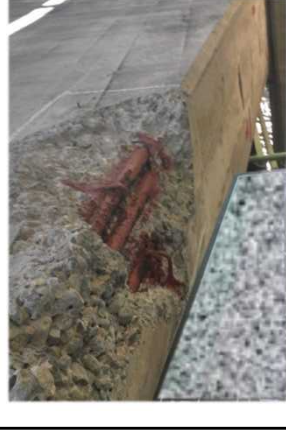
記載内容  
・施設名・延長  
・判定区分  
・点検・修繕実施年度  
・修繕内容・対策費用 等



【道路附属物等】

## 道路メンテナンス事業

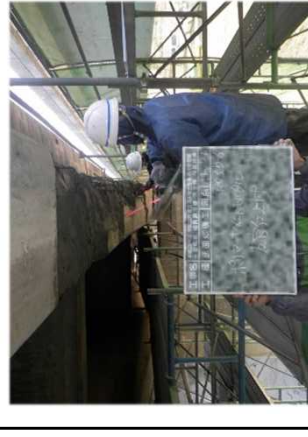
- 地方公共団体が管理する橋梁、トンネル等が対象  
橋梁の例
- トンネルの例



損傷状況(鉄筋露出)



損傷状況(うき・漏水)



修繕の様子(断面修復)



修繕の様子(剥落対策)

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安全性・信頼性等の向上、②大都市環状道路の整備加速による生産性の向上等を行う。

超長期（30年等）  
・固定等の財政融資  
1. 12兆円の追加  
（機構：0.86兆円  
会社：0.26兆円）

（財投活用による効果）  
機構：0.6兆円程度の  
金利負担の軽減  
会社：建設等に伴う  
コストの低減

計0.9兆円程度の事業を実施  
（財投活用による整備予定箇所）  
○ 暫定2車線区間における4車線化等の実施  
○ 大都市環状道路の整備促進  
○ 更新事業の実施

## <事業(例)>

安全性・信頼性等の向上のための暫定2車線区間における4車線化等による機能強化

