

令和 3 年度
道路局関係予算決定概要

令和 2 年 1 2 月 2 1 日

国土交通省道路局

1. 決定概要

令和3年度道路関係予算においては、防災・減災、国土強靱化、予防保全による老朽化対策、人流・物流を支えるネットワークの整備、安全・安心や賑わいを創出する空間の利活用、道路システムのDXの実現に重点的に取り組む。

また、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図るため、令和2年度第3次補正予算とあわせて、重点的かつ集中的に対策を講じる。(別紙1)

<令和3年度道路関係予算総括表>

(国費:億円)

	R3決定額 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)
直轄事業	15,994	15,795	1.01
改築その他	10,765	10,675	1.01
維持修繕	4,083	3,945	1.03
諸費等	1,147	1,175	0.98
補助事業	4,554	4,550	1.00
高規格道路、IC等アクセス道路その他	2,152	2,152	1.00
道路メンテナンス事業補助	2,223	2,223	1.00
除雪	113	113	1.00
補助率差額	66	63	1.06
有料道路事業等	106	127	0.83
合計	20,655	20,472	1.01

※道路関係予算合計には、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20,477億円[対前年度比1.00]である。

※この他に、防災・安全交付金(国費8,540億円[対前年度比1.09])、社会資本整備総合交付金(国費6,311億円[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。

※この他に、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77億円[対前年度比0.06])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8億円)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(3,017億円)を含む。

注3. 前年度の計数には臨時・特別の措置を含まない。

注4. 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。

(参考)

[令和3年度]
道路関係予算(通常分) 20,655億円
防災・減災、国土強靱化のための
5か年加速化対策(R2年度補正) 3,605億円

[令和2年度]
道路関係予算(通常分) 20,472億円
防災・減災、国土強靱化のための
3か年緊急対策(臨時・特別の措置) 1,448億円

計 24,259億円[1.11]

計 21,920億円

2. 主な新規制度

○踏切道改良計画事業補助制度の創設（別紙2）

交通事故の防止と駅周辺の歩行者等の交通利便性の確保を図るため、踏切道改良促進法に基づき改良すべき踏切道に指定された踏切道の対策について、計画的かつ集中的に支援する個別補助制度を創設する。

○高規格幹線道路インターチェンジアクセス道路補助制度の拡充

高規格幹線道路インターチェンジの整備とあわせて行われる当該インターチェンジへのアクセス道路整備に対する補助制度について、高規格幹線道路の開通時期が公表されている場合に加えて、高規格幹線道路と一体的に施工する必要がある場合やアクセス道路において大規模構造物を施工する場合など、高規格幹線道路と同時供用するために計画的な施工が必要と認められるものを補助対象として拡充する。

3. 高速道路の機能強化の加速（別紙3）

財政融資0.5兆円

12月8日に閣議決定された「国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策」に基づき、財政投融資を活用して、防災・減災、国土強靱化の推進など安全・安心の確保のため、暫定2車線区間における4車線化による機能強化を行う。

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（道路関係）

別紙1

近年の激甚化・頻発化する災害や急速に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等を構築するため、高規格道路ネットワークの整備や老朽化対策等の抜本的な対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図ります。

災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築

高規格道路のミッシングリングの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進

【国土強靱化に資するミッシングリングの解消】



【暫定2車線区間の4車線化】



道路の老朽化対策

ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現する予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設（橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等）の対策を集中的に実施

【橋梁の老朽化事例】



【舗装の老朽化事例】



河川隣接建造物の流失防止対策

通行止めが長期化する渡河部の橋梁流失や河川隣接区間の道路流失等の洗掘・流失対策等を推進

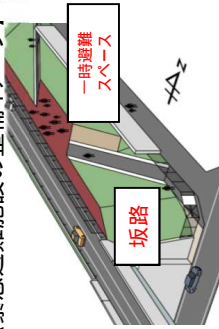
【渡河部の橋梁流失】



高架区間等の緊急避難場所としての活用

津波等からの緊急避難場所を確保するため、直轄国道の高架区間等を活用し避難施設等の整備を実施

【緊急避難施設の整備イメージ】



道路法面・盛土対策

レーザープロファイラ等の高度化された点検手法等により新たに把握された災害リスク箇所に対し、法面・盛土対策を推進

【法面・盛土対策】



無電柱化の推進

電柱倒壊による道路閉塞のリスクがある市街地等の緊急輸送道路において無電柱化を実施

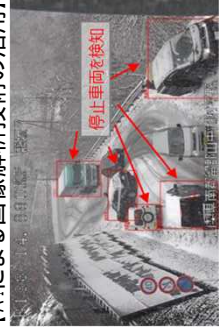
【台風等による電柱倒壊状況】



ITを活用した道路管理体制の強化

遠隔からの道路状況の確認等、道路管理体制の強化や、AI技術等の活用による維持管理の効率化・省力化を推進

【AIによる画像解析技術の活用】



交通事故の防止と駅周辺の歩行者等の交通便利性の確保を図るため、踏切道改良促進法に基づき改良すべき踏切道に指定された踏切道の対策について、計画的かつ集中的に支援する個別補助制度を創設する。

踏切道改良計画事業補助制度の創設

概要

踏切対策については、「踏切道改良促進法」に基づき、国土交通大臣が改良すべき踏切道として指定した踏切道に関して、鉄道と道路の立体交差化や踏切幅等の対策を実施してきたところ。

しかしながら、依然として開かずの踏切等の事故や渋滞が多い等の課題のある踏切道が多数残っている状況にある。

そのため、より早急かつ円滑な対策の実施が求められていることから、計画的かつ集中的な支援をする必要がある。

課題踏切の例



開かずの踏切



バリアフリー化への対応が必要な踏切



自動車ホトルネック踏切



歩行者ホトルネック踏切

踏切道改良計画事業

➤ 地方踏切道改良計画に定められた地方公共団体が実施する踏切道の改良の方法による事業が対象

連続立体交差事業を除く(別途個別補助制度あり)

改良の方法の例

< 単独立体交差化 >



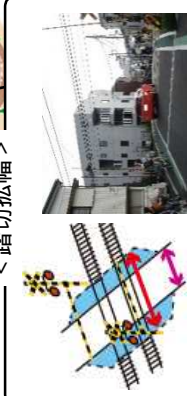
立体交差を整備することにより円滑な交通を確保

< 歩行者等立体横断施設 >



立体横断施設を整備することにより歩行者等の交通を確保

< 踏切幅 >



歩行者の滞留を考慮した幅幅をすることにより、通学時等の歩行者空間を確保

< 踏切周辺対策 >



街づくりと一体となって、踏切周辺道路や自由通路を整備することにより、自動車駅前から転換し、駅前のにぎわいを創出

【財政融資資金 計1.0兆円(令和2年度補正:0.5兆円、令和3年度当初:0.5兆円)】

昨年度に引き続き、財政投融資を活用して、**暫定2車線区間の機能強化による安全性・信頼性の向上**を行う。

＜金利負担軽減の活用等＞

超長期(35年)
・固定等の財政融資
1.0兆円の追加

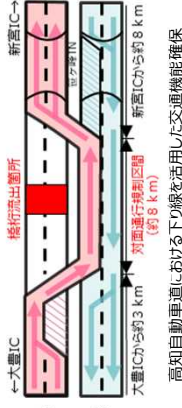
(財投活用による効果)
機構:0.5兆円程度の
金利負担の軽減

0.5兆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車線化の実施

＜事業(例)＞

【4車線化の効果の例】 平成30年7月豪雨

高知道において、上り線の橋梁が落橋したが、下り線を活用し、被災6日後に暫定2車線で一般車面の交通機能を確保



高知自動車道における下り線を活用した交通機能確保

令和2年7月豪雨

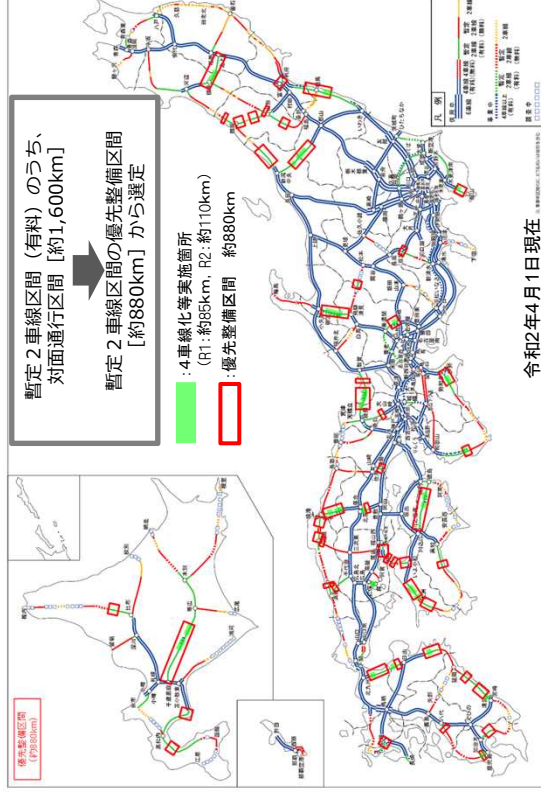
九州道(横川～溝辺鹿兒島空港)において、4車線のうち被害のない2車線を活用し、約8時間で一般車面の下り線の通行を確保。また、約19時間後には一般車面の上下線の交通機能を確認



九州自動車道(横川～溝辺鹿兒島空港)の被害状況

【事業内容】

防災・減災、国土強靱化の推進など安全・安心の確保のため、暫定2車線区間における4車線化による機能強化



令和2年4月1日現在