【主要施策の概要】（平成30年度道路関係予算概要より抜粋）

1　被災地の復旧・復興

○東日本大震災からの復興・創生

■ 復興道路・復興支援道路は引き続き、被災地の復興まちづくりを支援するため、民間の技術力を活かした事業促進PPP[参1]を活用し、早期整備を目指します。

■ 常磐自動車道（常磐道）の一部4車線化や追加ICの整備により、復興の加速化を支援します。

＜背景／データ＞
- 国土交通省が中心となって整備を進めている路線全長550kmのうち、503km・約9割で開通または開通見通しが確定
- 震災後に新規事業着手した区間が平成29年度に初めて開通
  三陸沿岸道路：24km、東北中央道（相馬～福島）：5km

○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

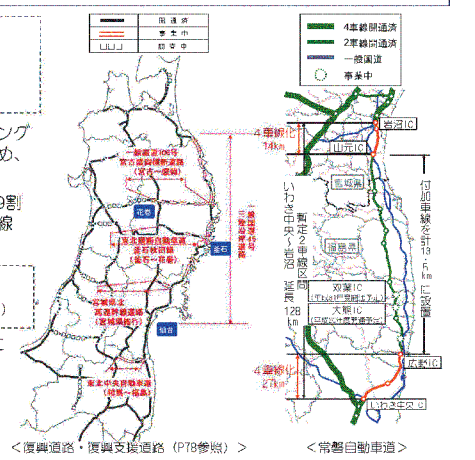
○三陸沿岸道路の仙台～釜石は、平成30年度までに約9割開通、東北横断道の釜石～花巻は、平成30年度の全線開通を目指す

＜東北横断道（釜石～花巻）のこれまでの効果事例＞
- 釜石港のコンテナ取扱量、利用企業数が年々増加
  （過去5年でコンテナ取扱量は約1.6倍、利用企業数は約2.5倍）

○常磐道のいわき中央～広野、山元～岩沼の4車線化について、復興・創生期間内（平成32年度まで）での完成を目指す

○常磐道の大熊IC、双葉ICについて、それぞれ平成30年度、31年度までの完成を目指す

参1：PPP：Public Private Partnership（官民連携、公民協働の意）



＜復興道路・復興支援道路（P78参照）＞　＜常磐自動車道＞

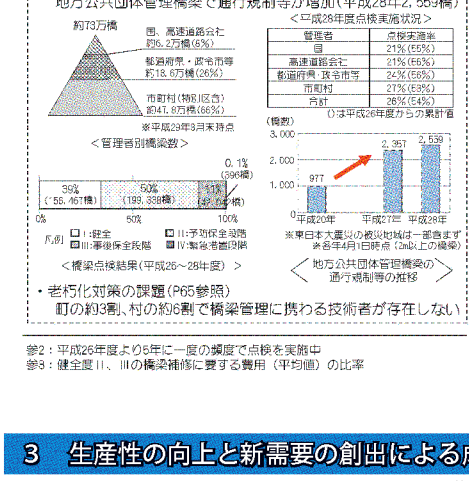
2　国民の安全・安心の確保

○道路の老朽化対策の本格実施

■ 定期点検結果[参2]を踏まえ、本格的な予防保全による道路の老朽化対策を推進し、戦略的・効率的な修繕等によるメンテナンスのセカンドステージを着実に実施します。

■ 予算、体制、技術面で課題のある地方公共団体に対して支援を実施します。

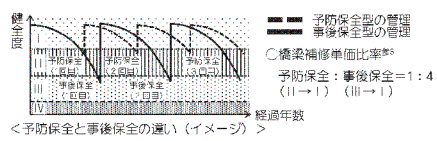
＜背景／データ＞
- 道路インフラの現状（P65参照）
  全橋梁約73万橋のうち約48万橋が市町村管理
  平成26年度からの累計点検実施率は54％（平成29年3月末時点）
  地方公共団体管理橋梁で通行規制等が増加（平成28年2，559橋）



- 老朽化対策の課題（P65参照）
  町の約3割、村の約6割で橋梁管理に携わる技術者が存在しない

【メンテナンスサイクルの着実な実施】

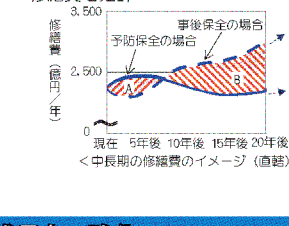
○定期点検結果を踏まえ、橋梁・トンネルに加え、舗装についても、予防保全によるメンテナンスの計画的な実施により、ライフサイクルコストを縮減



＜予防保全と事後保全の違い（イメージ）＞

【適正な予算等の確保】

○安定的な予算の確保に向け、道路全体の中長期の修繕費を推計



＜中長期の修繕費のイメージ（直轄）＞

参2：平成26年度より5年に一度の頻度で点検を実施中
参3：健全度II、IIIの橋梁補修に要する費用（平均値）の比率

3　生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化

○ネットワークを賢く使う　－官民連携による渋滞対策の推進－

■ トラック・バス等、道路利用者の視点での渋滞箇所の特定や、渋滞の原因者である大規模施設の立地者が対策を講じるなど、官民連携による渋滞対策を推進します。

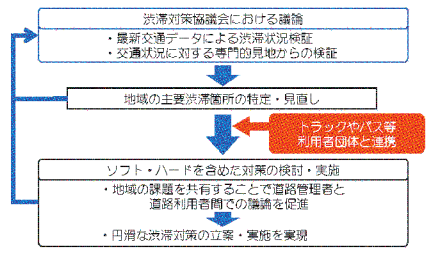
＜背景／データ＞
- 最新の交通データ等を基に全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は、約9,000箇所（平成29年9月末時点）
- 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、主要渋滞箇所の1割強（約1,200箇所）
- 路上工事は、全国の直轄道路で約6割減少しているが、近年下げ止まりの傾向
  （約201時間/km・年（平成14年度）→約79時間/km・年（平成28年度））

○渋滞対策協議会[参24]とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組を全国展開

○大規模施設の立地者に対して、交通アセスメント等の実施を求めるなど、接道承認時の審査を強化する方策を検討

○占用工事実施時の道路使用に係る占用料の徴収や交通状況等を踏まえた占用料算定のあり方を検討

［渋滞対策の流れ］



＜トラックやバスが渋滞に巻き込まれている状況＞

参24：各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施するため、渋滞対策協議会を設置

4　豊かで活力のある地域づくり

○「道の駅」や高速道路の休憩施設等の活用促進

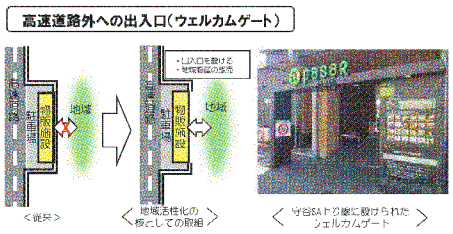
■ 高速道路の使いやすさを向上させるため、SA・PAや道の駅等を活用したサービスの充実を促進します。

【高速道路の休憩施設の活用】

＜背景／データ＞
- 高速道路利用者だけの使用を前提とした「高速道路の休憩施設」は、近年、ウェルカムゲート等により、沿道地域からの利用も可能に
  SA・PA：870箇所
  ウェルカムゲート：272箇所
  ハイウェイオアシス：23箇所（それぞれ平成29年12月末時点）

○高速道路の休憩施設の活用について、関係機関（地方整備局、高速道路会社等）が連携の上、その進捗状況に応じた支援を実施

高速道路外への出入口（ウェルカムゲート）



【「道の駅」を活用した高速道路の休憩サービスの充実】

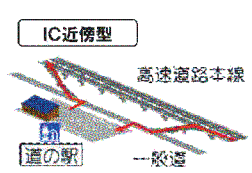
＜背景／データ＞
- 無料の高速道路は、今後、整備が急速に進展していくが、休憩施設はほとんどなく、休憩サービスの提供が必要
  無料の高速道路　現在：2,129km　→　今後：約3,300km
  （平成29年12月末時点）　（事業中区間整備後）

○「道の駅」の施策を活用するなど地域と連携して、休憩サービスの提供を実施

○IC近傍の「道の駅」は、高速道路から案内し、休憩施設として活用

○有料区間においては、一時退出の実験を実施し、取組を推進（P27参照）

IC近傍型



〈1面より〉

▽通学路等の生活空間における交通安全対策（通学路の交通安全対策、自転車通行空間整備等）

〈社会資本整備総合交付金による支援〉

▽ストック効果を高めるアクセス道路の整備（対象拠点：駅、工業団地）

▽地域の拠点として選定された重点「道の駅」の機能強化

（参考）公共施設等適正管理推進事業債

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、補助事業や社会資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）について、地方財政措置を拡充する。

（対象事業）

①舗装の表層に係る補修（例：切削、オーバーレイ、路上再生等）

※簡易アスファルト舗装（全層を対象）を含む

②小規模構造物（例：道路照明施設、道路標識、防護柵、防雪柵、側溝、機械設備、小型擁壁等）の補修・更新

③法面・斜面の小規模対策工（例：落石防止柵、植生工、モルタル吹付工、排水工等）

（地方財政措置）

地方債充当率：90％、交付税措置率：財政力に応じて30～50％

【4．大都市圏環状道路等の整備加速】

現下の低金利状況を活かし、財政投融資を活用して、①大都市圏環状道路等の整備加速による生産性の向上、②橋梁の耐震強化対策の加速による安全・安心の確保を行うものである。

（参考）財投活用による整備加速予定箇所

○大都市圏環状道路等の整備加速

▽圏央道（久喜白岡ＪＣＴ～大栄ＪＣＴ）４車線化など

○橋梁の耐震強化対策の加速

▽地震発生確率26％以上の地域の橋梁

※今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率

【5．新規制度】

〈地方への重点的支援〉

○高規格幹線道路ＩＣアクセス道路の個別補助制度の創設

高規格幹線道路ＩＣの整備とあわせて行われる地方公共団体における当該ＩＣへのアクセス道路の整備を、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。

○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て、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都道府県・政令市の事業要件を緩和する。

［現行］全体事業費１００億円以上→［見直し］修繕：10億円以上、更新：50億円以上

○社会資本整備総合交付金（交通拠点連携集中支援事業）の創設

社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金において、社会資本整備総合交付金（交通拠点連携集中支援事業）を設け、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連続立体交差事業について、国庫債務負担行為を活用しながら個別箇所ごとに計画的かつ集中的な支援を実施する。

〈重要物流道路等〉

○重要物流道路の創設

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、以下のような機能強化や重点支援を実施する。

▽災害時の道路の啓開・復旧の迅速化（地方管理道路の災害復旧等代行制度の創設）

▽トラックの大型化に対応した道路構造強化

▽民間施設直結スマートＩＣの整備に係る無利子貸付制度の創設

〈国民の安全・安心の確保〉

○地方管理道路の災害復旧等代行制度の創設

災害時において、迅速な救急救命活動や緊急支援物資の輸送などを支えるため、重要物流道路及びその代替・補完路において、道路啓開や災害復旧を国が代行する制度を創設する。

○民間施設直結スマートＩＣの整備に係る無利子貸付制度の創設

民間企業の発意と負担により整備する民間施設直結スマートＩＣの整備を促進するため、事業を行う民間事業者に対し、整備費用の一部を無利子貸付する制度を創設する。

※このほか、民間事業者が民間施設直結スマートＩＣの用に供する土地を取得した場合における登録免許税の非課税措置を創設。

○新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の策定

冬期道路交通の確保を図るため、平成30年度を初年度とする新たな「積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画」を策定する。

○電線管理者による単独地中化への支援

占用制限や官民連携の具体的な手法について検討しつつ、社会資本整備総合交付金等を活用して、道路事業と一体となった電線管理者が行う無電柱化を支援する。

○道路区域外が原因となる事故・災害防止に対する制度の拡充

道路区域外に起因する事故・災害を防止するため、沿道区域の土地等の管理者による適切な損害予防措置の履行を図るための損失補償などが行えるよう、制度を拡充する。

○交通安全事業の新直轄路線への制度の拡充

国が管理する高速自動車国道（新直轄）について、暫定2車線区間における事故防止策としてのワイヤロープ設置などのための予算措置が講じられるよう、交通安全事業の制度を拡充する。

平成29年度道路関係補正予算配分概要

平成29年度補正予算が2月1日に成立した。

道路関係補正予算の配分方針は、一般公共事業に関しては、災害復旧その他緊急に必要な対応を行うため、九州北部豪雨等の大規模災害からの復旧、豪雨等による自然対策リスクが高い地域における防災・減災対策に必要な経費が計上されたところであり、配分に当たっては、追加の趣旨を十分踏まえ、「道路の防災・減災対策」について、地域の実情や地方公共団体の要望等を勘案しつつ、重点的かつ効率的な配分を行うこととしている。

国庫債務負担行為（ゼロ国債）については、公共事業の円滑かつ効率的な執行を図るため、事業の平準化を推進することとし、特に、積雪寒冷地域等地域の状況に十分配慮して配分を行うこととしている。

※この他に、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる防災・安全交付金（国費2，407億円）や、ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対し、大口・多頻度割引の最大割引率40％から50％に拡充する措置の延長（平成31年3月末まで）等を実施するための経費（国費107億円）が計上されている。

『事業別概要』

○災害復旧・防災減災事業への対応

▽道路の防災・減災事業

123，804百万円

豪雨等による自然災害リスクを回避するため、災害時の安定的な道路交通を支える代替路等の整備を推進。

平成29年度道路関係補正予算配分総括表

［総事業費］　（単位：百万円）

区分	緊急防災減災事業			国庫債務負担行為（ゼロ国債）			合計		
	本省配分	一括配分	計	本省配分	一括配分	計	本省配分	一括配分	計
直轄事業	91,781	13,235	105,016	44,243	26,445	70,688	136,024	39,680	175,704
補助事業	18,788	0	18,788	5,620	0	5,620	24,408	0	24,408
合計	110,569	13,235	123,804	49,863	26,445	76,308	160,432	39,680	200,112

（注）事業費ベース

※この他に、防災・安全交付金（国費2，407億円）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。