〈１面より〉

【４．道路の老朽化対策の本格実施について】

道路の老朽化対策について、橋梁、トンネル等の一巡目点検が平成30年度末に概ね完了し、橋梁では次回点検までに措置を講ずべきものが全国に約７万橋存在している。このうち、地方公共団体管理の橋梁では修繕に着手したものが約20％に留まることを踏まえ、「道路メンテナンス事業補助制度」を創設し、措置が進むように計画的かつ集中的に支援する。

今後、地方公共団体が計画的に措置ができるよう、具体的な対策内容を盛り込んだ長寿命化修繕計画の策定・公表を促すとともに、直轄診断・修繕代行による支援、地域単位での一括発注の実施、修繕に係る研修の充実等、技術的にも支援する。

【５．高速道路の機能強化の加速】

「安心と成長の未来を拓く総合経済対策」（令和元年12月５日閣議決定）に基づき、成長力を強化する物流ネットワークの強化等のための高速道路等の整備として、財政投融資を活用し、生産性向上のための新名神高速道路の６車線化整備の加速や暫定２車線区間の機能強化による安全性・信頼性の向上等を実施する。特に、暫定２車線区間については、時間信頼性の確保、事故防止、ネットワーク信頼性確保の観点により選定した優先整備区間の中から財源確保状況も踏まえ、計画的に４車線化等を実施する。

また、昨年策定した「高速道路における安全・安心基本計画」も踏まえ、前記暫定２車線対策や逆走対策の他、ＳＡ・ＰＡの駐車マス数の拡充や高速道路からの一時退出の制度拡大など休憩施設の使いやすさの改善の取組等を実施する。

【６．重要物流道路の指定について】

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、各地域で新たな広域道路交通ビジョンを策定する。また、策定された広域道路交通ビジョンに基づき、高規格幹線道路及び地域高規格道路のネットワークを強化する新たな広域道路ネットワーク計画の策定を進める。なお、重要物流道路については既に指定された開通区間に加え、２０１９年度以降に事業中区間や計画路線を含めて指定する予定である。

【７．自動運転に対応した道路空間の整備について】

高齢者などの生活の足の確保や物流の効率化などを推進するため、昨年11月に本格運用を開始した道の駅「かみこあに」の取り組みをほじめ、自動運転サービスの全国普及を目指す。そのため、中山間地域における道の駅などを拠点とした長期実証実験を引き続き実施し早期の社会実装を支援する。

また、自動運転のための専用空間や道路に設置する磁気マーカーなど、自動運転に対応した道路空間の基準などを新たに整備する。さらに、自治体などによる自動運転サービスの計画策定や実証実験の実施などを支援する。

【８．無電柱化の推進について】

無電柱化推進計画（平成30年４月６日決定）に基づく約１，４００ｋｍの無電柱化を着実に推進するため、個別補助制度を創設するとともに、引き続き「防災・減災、国土強靱化のための３か年緊急対策」に位置づけられた約１，０００ｋｍについて着実に事業を推進するほか、関係事業者と連携し、さらなる無電柱化の推進を図る次期推進計画の策定に着手する。

緊急輸送道路や幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用を禁止し、道路事業や市街地開発事業等の実施時に技術上困難な場合を除いて原則無電柱化するほか、既設電柱の占用制限に向けた調整を加速化させる。

低コスト手法及び新技術・新工法の導入・普及を図り、設計時のコスト比較を徹底することに加え、既設の民間管路等の活用や一括発注の検討などにより事業のスピードアップを促進する。

【９．子供の移動経路、生活道路のエリア等における交通安全対策の推進について】

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」（令和元年６月18日関係閣僚会議決定）を踏まえた交通安全対策を推進する。特に、「未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検」の結果を踏まえ道路管理者による対策を実施する箇所（約２８，０００箇所）について、早期の対策完了を目指す。

また、一定の区域において関係機関との合意に基づき、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。

【10．自転車活用の推進について】

自転車活用推進計画（平成30年６月８日閣議決定）に基づき、自転車ネットワーク計画を含む地方版推進計画の策定を推進し、この計画に基づく自転車通行空間整備に対して防災・安全交付金により重点的に支援する。

また、国内外のサイクリストの全国各地への誘客を図るため、ナショナルサイクルルート等における魅力向上のための取組を実施するとともに、自転車通勤導入に関する手引きの周知や「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト等の展開による自転車通勤の拡大、シェアサイクルの普及を進める。

さらに、条例等による自転車損害賠償責任保険等への加入促進の支援及び地方公共団体等と連携した情報発信を強化する。

【11．多様なニーズに応える道路空間の整備について】

道路ネットワークの充実など社会の変化や地域のニーズに応じて、「安全」や「賑わい」など道路空間に求められる機能を面的に最適配置し、地域の活性化や交通安全の向上を図る道路空間の構築に取り組む。

賑わいのある道路空間を構築するための道路（歩行者利便増進道路）の指定制度を創設し、構造基準の見直しや利便増進のための占用を誘導する仕組みを導入する。また、道路協力団体等多様な主体と連携を図ることによって、地域活性化や更なる魅力向上を推進する。

【12．道の駅の第３ステージに向けた取り組みについて】

2020年からを「道の駅」第３ステージとして位置づけ、地方創生や観光を加速する拠点の実現に向け、多言語対応等によるインバウンド観光への対応強化、広域的な防災機能の強化、子育て応援施設の整備等によるあらゆる世代が活躍する地域センターとしての取組を推進する。

【13．道路行政のデジタル化の推進について】

計画・整備、運用・維持管理等の各段階でのデジタル化を推進し、道路行政の一層の高度化・効率化を進める。

具体的には、ＩＣＴ・ＡＩ技術をフル活用して「全国道路・街路交通情勢調査を実施」するとともに、道路行政デジタル化のプラットフォームとなる３次元電子データによるインフラ台帳の整備を促進する。加えてＩＣＴ・ＡＩ技術を活用した道路巡回・監視作業の高度化・効率化の実現、操作支援による除雪作業の高度化を促進する。

また、新技術導入促進方針（案）に基づき、これまで新技術の活用が十分でなかった異業種、他分野、新工法、新材料等も含めて、技術公募や意見交換を通じて導入に向けた検討を加速化し、令和時代にふさわしいデジタル道路行政を実現する。

○地方整備局等の定員

昨年10月に全国道路利用者会議をはじめとする道路関係４団体開催の全国大会で「地方整備局等の体制の充実・強化」を急遽決議項目に追加したところ、令和２年度では、地方整備局だけを見れば１０１名の純増となった。

令和元年度道路関係補正予算配分概要

令和元年度補正予算が１月30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、「安心と成長の未来を拓く総合経済対策」（令和元年12月５日閣議決定）に基づき、「災害からの復旧・復興と安全・安心の確保」、「未来への投資と東京オリンピック・パラリンピック後も見据えた経済活力の維持・向上」について、所要の経費が計上された。

配分に当たっては、追加の趣旨を十分踏まえ、以下の事業について、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。

（１）災害からの復旧・復興と安全・安心の確保

○東日本大震災からの復興の加速化

○市街地の緊急輸送道路等における無電柱化

○災害時にも地域の輸送等を支える道路のミッシングリンク等の整備

○道路の橋梁の損傷防止対策等、生活・交通機能を失わないためのインフラ整備

○道路インフラの老朽化対策

○道の駅における避難所等としての防災機能向上

○未就学児等の交通安全緊急対策

（２）未来への投資と東京オリンピック・パラリンピック後も見据えた経済活力の維持・向上

○農林水産業等の成長産業化・輸出産業化のための道路・港湾などが連携したインフラ整備

○成長力を強化する物流ネットワークの強化等のための高速道路等の整備

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。

『事業別概要』

計数は直轄及び補助の事業費であり、この他に調査費と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・安全交付金及び社会資本整備総合交付金がある。

○災害からの復旧・復興と安全・安心の確保

・東日本大震災からの復興の加速化

東日本大震災復興特別会計　５２，０００百万円

・市街地の緊急輸送道路等における無電柱化　１２，０００百万円

・災害時にも地域の輸送等を支える道路のミッシングリンクの整備　９１，１０９百万円

・道路の橋梁の損傷防止対策等、生活・交通機能を失わないためのインフラ整備　２７，０００百万円

・道路インフラの老朽化対策　２０，２８５百万円

・道の駅における避難所等としての防災機能向上　３，４００百万円

・未就学児等の交通安全緊急対策　２，０５０百万円

○未来への投資と東京オリンピック・パラリンピック後も見据えた経済活力の維持・向上

・農林水産業等の成長産業化・輸出産業化のための道路・港湾などが連携したインフラ整備　２８，７７０百万円

・成長力を強化する物流ネットワークの強化等のための高速道路等の整備　９，８４０百万円

令和元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	災害からの復旧・復興と安全・安心の確保			未来への投資と東京オリンピック・パラリンピック後も見据えた経済活力の維持・向上			小計			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	本省配分	一括配分	計	本省配分	一括配分	計
直轄事業	91,681	49,069	140,750	31,850	—	31,850	123,531	49,069	172,600	22,340	16,178	38,518	145,871	65,247	211,118
補助事業	15,093	—	15,093	6,760	—	6,760	21,853	—	21,853	8,455	—	8,455	30,308	—	30,308
合計	106,774	49,069	155,843	38,610	—	38,610	145,384	49,069	194,453	30,795	16,178	46,973	176,179	65,247	241,426

（注）事業費ベース

※この他に、防災・安全交付金（国費2,292億円）及び社会資本整備総合交付金（国費633億円）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。
※この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業（事業費520億円）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186億円）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。
※この他に、調査費がある。
※この他に、平常時、災害時問わず物流機能を担う自動車運送事業者に対し、ETC2.0の普及を促進しつつ、物流コストを低減し、経営体質の強化により生産性向上を図るため、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長（令和３年３月末まで）を実施するための経費（国費78億円）を計上している。）

個別補助制度の創設①（道路メンテナンス事業補助制度）

○　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、撤去等）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。

■　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
（民間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

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

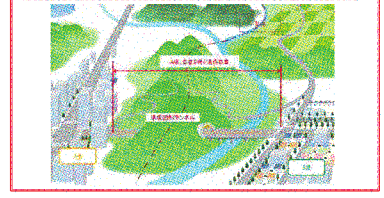
個別補助制度の創設②（無電柱化、土砂災害対策、交通安全対策、都府県境道路）

無電柱化推進計画事業補助制度

土砂災害対策道路事業補助制度

交通安全対策補助制度（地区内連携）

都府県境道路整備補助制度



（道路事業における社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の重点配分の概要）

社会資本整備総合交付金

防災・安全交付金