

R3年度改正箇所

制度概要

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に対し、計画的かつ集中的な支援を実施するもの

対象構造物

橋梁、トンネル、道路附属物等（横断歩道橋、シェッド、大型カルバート、門型標識）

対象事業

修繕、更新、撤去※

※撤去は集約に伴う構造物の撤去や横断する道路施設等の安全の確保のための構造物の撤去を実施するもの
 ※修繕、更新、撤去の計画的な実施にあたり必要となる点検、計画の策定及び更新を含む
 ※新技術等の活用の検討を行い、費用の縮減や事業の効率化などに取り組むもの

優先支援事業

新技術等を活用する事業※1、長寿命化修繕計画に短期的な数値目標※2を策定した自治体の事業

※1 コスト縮減や事業の効率化等を目的に新技術等を活用する事業のうち、試算などにより効果を明確にしている事業
 ※2 「集約化・撤去」や「新技術等の活用」、「費用縮減」に関する数値目標

事業イメージ

- 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道路メンテナンス事業を支援

国費率

国費：5.5 / 10 × δ （δ：財政力指数に応じた引上率）

国庫債務負担行為の活用

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

<p>〇〇市 橋梁 長寿命化修繕計画 【個別施設計画】</p> <p>記載内容 ・老朽化対策方針 ・新技術活用方針 ・費用縮減方針 ・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</p>  <p>【橋梁】</p>	<p>〇〇市 トンネル 長寿命化修繕計画 【個別施設計画】</p> <p>記載内容 ・老朽化対策方針 ・新技術活用方針 ・費用縮減方針 ・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</p>  <p>【トンネル】</p>	<p>〇〇市 道路附属物等 長寿命化修繕計画 【個別施設計画】</p> <p>記載内容 ・老朽化対策方針 ・新技術活用方針 ・費用縮減方針 ・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</p>  <p>【道路附属物等】</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

改正内容① 新技術等の活用の検討を補助要件化

- 要綱第4「事業要件」に以下を追加
事業の実施にあたっては、新技術等の活用の検討を行い、費用の縮減や事業の効率化に取り組むこと。
※ただし、R2年度末時点において、既に工事に着手しているなど工法・手法が決定している事業は除く

【修繕・更新・撤去事業】

費用の縮減や事業の効率化などを図るための対策案の比較検討において、**従来工法のみでなく新工法や新材料などの新技術等を加えた比較検討などを実施する、または実施していること。**

【点検】

費用の縮減や事業の効率化などを図るための比較検討において、**「点検支援技術性能カタログ(案)」に掲載されている技術や、その他近接目視点検を充実・補完・代替する技術などの活用の検討を実施する、または実施していること。**(発注後の業務計画において新技術等の活用の検討を行うことなどにより検討を実施すること。)

改正内容② 長寿命化修繕計画に記載すべき基礎項目を追加

- 要綱第5「長寿命化修繕計画の策定」に以下を追加
計画全体の方針
(1) **老朽化対策における基本方針** (2) **新技術等の活用方針** (3) **費用の縮減に関する具体的な方針**
※(3)において、**橋梁や横断歩道橋**については、**集約化・撤去などを含め検討し記載**するものとする。
個別構造物毎の事項
・次回点検年度

以下を**参考に方針を定める**

【老朽化対策における基本方針】

長寿命化修繕計画の目的や対象施設、計画期間、個別施設の老朽化の状況(管理施設数、健全性の判定区分の割合、修繕等措置の着手状況等)、対策の優先順位の考え方や目標など、**今後の計画的な老朽化対策を実施する上で必要となる情報や考え方を整理し、計画期間における老朽化対策の基本的な方針を定めた内容**

【新技術等の活用方針】

定期点検の効率化や高度化、修繕等の措置の省力化や費用縮減などを図るための**新技術等の活用に関する考え方や取り組み、目標などを定めた内容**

【費用の縮減に関する具体的な方針】

・**今後の老朽化対策に必要となる費用の縮減を図るための考え方や取り組み、目標などを定めた内容**

・**橋梁や横断歩道橋については、社会経済情勢や施設の利用状況等の変化に応じた適正な配置のための集約化・撤去、機能縮小などによる費用の縮減に関する方針を定めた内容**

□ **背景・概要** 今後の維持管理・更新費の増加や将来の人口減少が見込まれる中、老朽化が進行する道路施設に対応するためには、新技術等の活用促進および実効性のある長寿命化修繕計画の策定促進を図る必要があることから、道路メンテナンス事業補助制度において優先的な支援を実施。

優先支援① 「新技術等の活用促進」

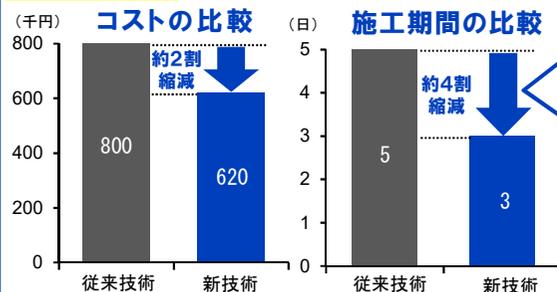
優先支援対象

コスト削減や事業の効率化等を目的に新技術等を活用する事業のうち、試算などにより効果を明確にしている事業

<p>従来 近接・野帳の記入が必要</p> <p>ボートによる近接目視</p> 	<p>新技術 近接・野帳の記入が不要</p> <p>点検ロボットカメラによる写真撮影</p> 
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

※「点検支援技術性能カタログ(案)」に掲載されている技術等の活用

効果の試算



・点検ロボットカメラによる写真撮影と画像処理による損傷図作成
 ・橋上や地上から損傷の把握が可能であり、損傷状況スケッチ・野帳への記入、損傷図作成に係る**コストや施工期間の削減、安全性の向上が図られる**

溝橋10橋での試算

優先支援② 「実効性ある長寿命化修繕計画の策定促進」

優先支援対象

長寿命化修繕計画において「集約化・撤去」や「新技術等の活用」、「費用削減」に関する短期的な数値目標を策定した自治体の事業

<p>〇〇市 橋梁 長寿命化修繕計画 【個別施設計画】</p> <p>記載内容 ・老朽化対策方針 ・新技術活用方針 ・費用削減方針 ・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</p>	<p>【集約化・撤去】</p> <p>(例) 令和〇年度までに、管理する〇橋のうち約半数程度について、施設の撤去や、複数施設の集約化などの検討を実施することを目標とする。</p>	<p>【新技術等の活用】</p> <p>(例) 令和〇年度までに、管理する〇橋全てについて、新技術活用検討を行い、約〇割程度の橋梁で事業の効率化が見込まれる新技術を活用する。</p>	<p>【費用削減】</p> <p>(例) 令和〇年度までに、管理する〇橋のうち、〇橋については直営点検や新技術を活用した点検を実施することで、費用を約〇割削減する。</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------

具体的な取り組み内容や期間、数値目標の記載

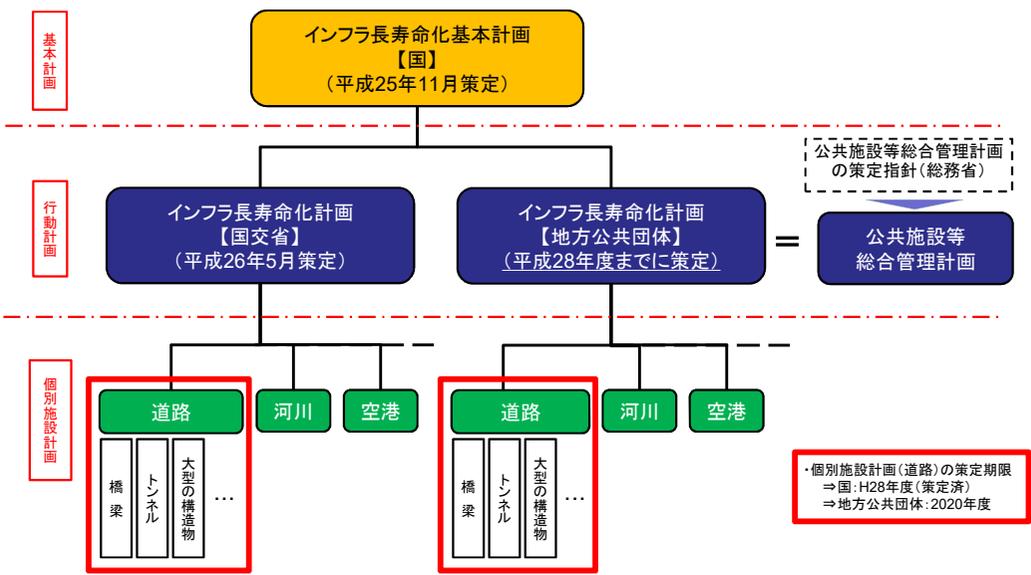
【記載事例】

集約化・撤去	迂回路が存在し集約が可能な橋梁について、 令和5年度までに2橋程度の集約化・撤去を検討します。
新技術等の活用	令和7年度までに管理する4,222橋のうち、約1割の橋梁で新技術の活用を目指します。
費用削減	1巡目の定期点検で橋梁点検車及び高所作業車を使用した橋梁(管理橋梁の約2割)については、 新技術の活用を重点的に検討し、令和7年度までの5年間で約2百万円のコスト削減を目指す。

個別施設計画の策定

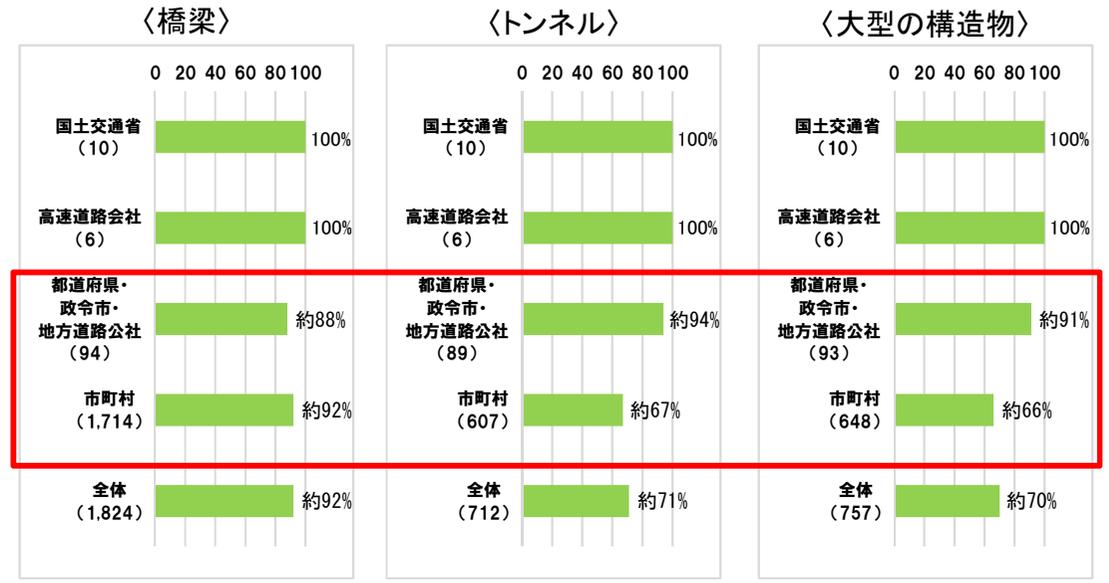
全道路管理者は、定期的な点検・診断の結果に基づき個別施設計画を策定
 (地方公共団体は2020年度までに策定予定)

■インフラ長寿命化計画の体系



■個別施設計画策定状況

(令和元年度末時点)



※市町村は特別区を含む
 ※割合は個別施設計画策定対象の施設を管理する団体数により算出
 ※大型の構造物は横断歩道橋、門型標識、シェッド、大型カルバートであり、いずれかの施設の個別施設計画が策定されていれば策定済みとしている

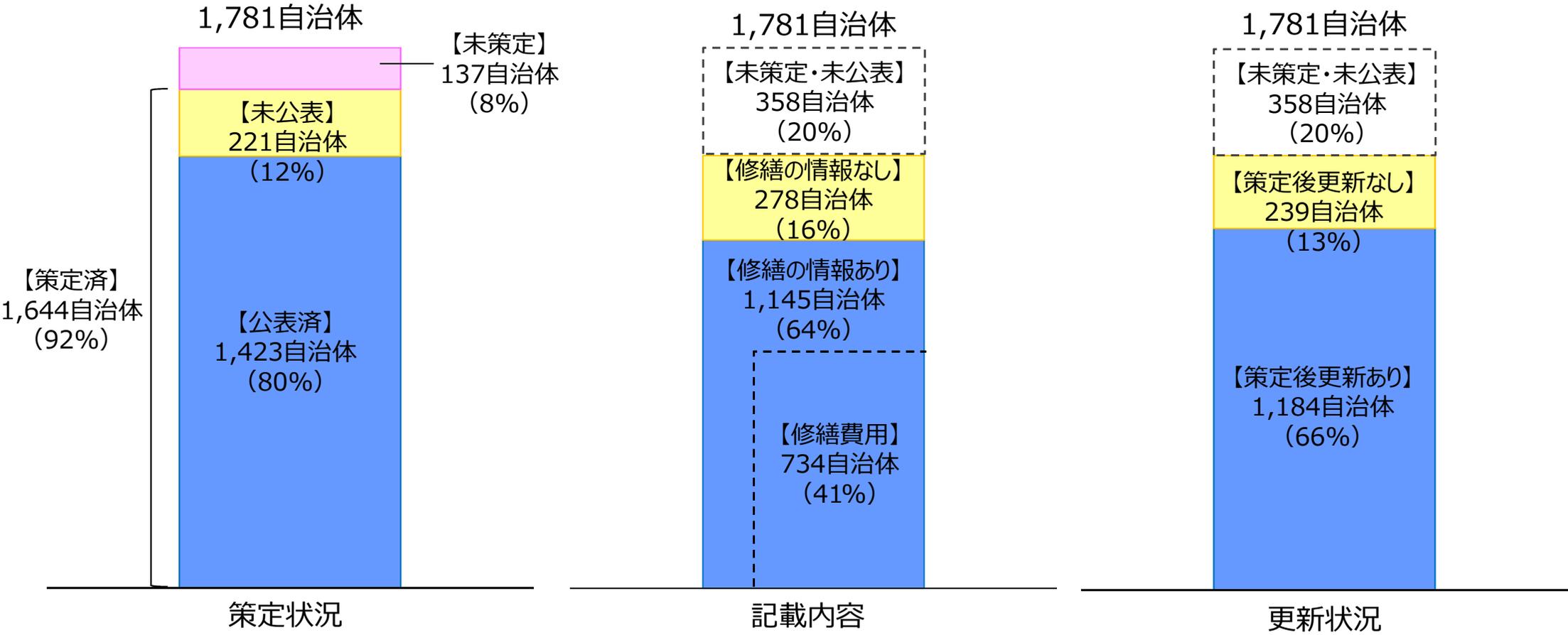
市町村では、令和元年度末時点で橋梁で約9割、トンネル、大型の構造物はともに約6～7割の団体で策定済み

予防保全によるコスト縮減やメンテナンスの計画的な実施に関する地方公共団体の支援を引き続き実施

【橋梁】個別施設計画の策定状況

- 橋梁の長寿命化修繕計画（個別施設計画）を策定した地方公共団体は92%あり、公表までしている地方公共団体は80%。
- 修繕の時期や内容を橋梁毎に示した計画となっている地方公共団体は64%あり、修繕費用を示した計画となっている地方公共団体は41%。
- また、点検結果を反映するなど計画の更新を行ったことのある地方公共団体は66%。

【橋梁（2m以上）の長寿命化修繕計画（個別施設計画）の策定、記載内容、更新の状況（地方公共団体）】



※令和2年3月31日時点（国土交通省道路局調べ）

長寿命化修繕計画における短期的な数値目標の記載事例

都道府県名	自治体名	計画名	計画策定年月	短期的な数値目標の記載		
				集約化・撤去	新技術等の活用	費用縮減
				具体的な記載内容	具体的な記載内容	具体的な記載内容
神奈川県	横浜市	横浜市橋梁長寿命化修繕計画【個別施設計画】	令和3年3月	令和5年度(2巡目点検期間)までに、1橋で集約化・撤去検討を実施します。	令和5年度(2巡目点検期間)までに、1巡目点検においてローブアクセスにより点検実施した30橋について、新技術の活用を検討します。	令和5年度(2巡目点検期間)までに、1巡目点検においてローブアクセスにより点検実施した30橋について、新技術の活用により費用削減等が見込める橋梁にて新技術を活用した点検を実施し、点検費用を300万円縮減します。
広島県	広島県	広島県橋梁修繕方針	令和3年3月		令和7年度までに管理する4222橋のうち、約1割の橋梁で新技術の活用を目指す。	
広島県	広島県	広島県トンネル修繕方針	令和3年3月		令和7年度までに管理する174箇所のうち、約1割のトンネルで新技術の活用を目指す。	
広島県	海田町	海田町橋りょう長寿命化修繕計画	令和3年3月		令和6年度から令和7年度に実施する3巡目の定期点検において、すべての橋梁で新技術の活用を検討し、1割の橋梁で新技術を活用した点検の実施を目指します。	
広島県	三原市	三原市橋梁個別施設計画	令和3年3月			・予防保全型の維持管理に着手することで、60年間で、36%の修繕費用を縮減するために、令和5年度までに1巡目点検で健全度Ⅲと判定された橋梁の修繕を完了させることとします。 令和5年度までに新技術活用や直営点検を行うことで、費用を0.5億円縮減することとします。
広島県	大竹市	大竹市橋梁長寿命化修繕計画	令和3年3月			・2巡目の定期点検からすべての橋梁で新技術の活用を検討する。特に1巡目の定期点検で橋梁点検車及び高所作業車を使用した橋梁(管理橋梁の約2割)については、新技術の活用を重点的に検討し、令和7年度までの5年間で約2百万円のコスト縮減を目指す。
広島県	福山市	福山市道路維持修繕実施計画(橋梁)	令和3年4月	・令和3年度から修繕を行う橋梁はすべて集約・撤去・機能縮小を検討します。 【数値目標】 ・令和5年度までに迂回路が存在する橋梁と、交通量の少ない橋梁の計2橋を集約および撤去します。	<点検> ・令和3年度から外部委託点検を行うすべての橋梁で新技術活用を検討します。(ドローンによる近接目視のほか、点検を効率化できる技術など) 【数値目標】 ・令和3年度から令和5年度までに、外部委託点検を行う橋梁のうち、約5%の橋梁(19橋程度)で新技術を活用した点検を実施します。 <修繕> ・令和3年度から修繕を行うすべての橋梁で活用の検討を実施します。(新材料や新工法の採用) 【数値目標】 ・令和5年度までに、約50%の橋梁で新技術を活用した修繕を実施します。	<点検> 【数値目標】 ・橋長10m未満の橋梁について職員点検を実施することで、2サイクル目の点検の外部委託費用を8億円縮減します。
愛媛県	愛媛県	愛媛県橋梁個別施設計画	令和3年3月	迂回路が存在し集約が可能な橋梁について、令和5年度までに2橋程度の集約化・撤去を検討します。	令和3年度に実施する点検業務では、画像計測技術や非破壊検査技術などの新技術活用の検討を行い、橋梁点検車や高所作業車では近接できない桁下部やハイビアナ橋梁などにおいて、5橋程度の実施を目指します。	新技術を活用することで、従来点検と比べて10%程度の費用の縮減を図ります。

1.長寿命化修繕計画の取扱いについて

「道路メンテナンス事業補助制度要綱」(以下、「補助要綱」)において、「道路メンテナンス事業は、各地方公共団体が策定する長寿命化修繕計画に基づき、各構造物に対して実施される点検、対策及び長寿命化修繕計画の策定及び更新事業」としています。

このことから、道路メンテナンス事業補助(以下「メンテ補助」)の交付申請にあたっては、長寿命化修繕計画が策定され、かつ、補助要綱第5長寿命化修繕計画の策定に定められた項目(以下「必要項目」)が記載されている必要があります。

については、長寿命化修繕計画の策定等の状況及び必要項目の記載状況について、以下のとおり確認し、確認結果について報告をお願いします。

2. 長寿命化修繕計画の確認者について

道路メンテナンス会議による確認者については以下のとおりとする。

交付申請者	確認者 (道路メンテナンス会議事務局)
都道府県・政令市	国道事務所(地方整備局)
市町村	都道府県

※詳細な内容については調整中

令和 3 年 度
道 路 関 係 予 算 概 要

令和 3 年 1 月

国 土 交 通 省 道 路 局
国 土 交 通 省 都 市 局

I はじめに ～道路の機能と目指すべき社会像～

1. 道路の機能

(1) 人・地域をつなぐ

道路は、人や地域を相互につなぎ、人・モノ・情報の移動を支援します。

通勤、通学、買い物等の日常生活の移動や、レジャーや観光など広域的な人の移動を支えます。また、食料品や日用品などの生活物資、農林水産品や工業製品などのモノの輸送を支えます。さらに、道路に敷設された光ファイバー等は多量の情報を運びます。

災害時には、救急救命、救援物資の運搬を支える、人々の命とくらしを守る生命線としての役割も担っています。コロナ禍では、人の移動は激減しましたが、国民のステイホームを支えたのはモノと情報の流れでした。

これら人・モノ・情報の移動により、地域・まちがつながって、国民生活や経済活動が営まれます。

平時・災害時を問わず安定した人・モノ・情報の移動を確保するために、近年の技術革新も踏まえ、道路の更なる機能向上が求められています。

- 旅客輸送(人)の自動車分担率¹: 約77%
(うち100km未満の国内旅客輸送(人)の自動車分担率 約96%)
- 貨物輸送(トン)の自動車分担率²: 約84%
(うち100km以下の貨物輸送(トン)における自動車分担率: 約94%)
- 品目別のトラック輸送分担率²:
野菜・果物 約96% 水産品 約99% 衣服・身の回り品 約99%
- コロナ禍における高速道路の交通状況³:
小型車は最大8割減、大型車は最大2割減(前年比)

(2) 地域・まちを創る

道路は、地域・まちの骨格をつくり、環境・景観を形成し、日々の暮らしや経済活動等を支える環境を創出します。

地域・まちの中の人・モノの流れを整流化し、人々が滞在し交流する賑わいの場や電気・ガス・水道・光ファイバー等のライフラインの収容場所としても活用されます。また、災害時には、避難場所等としての役割も担います。

かつて道路は人々のコミュニケーションを育む場でしたが、モータリゼーションの進展によりその機能が失われつつあります。空間の利活用のニーズも変化してきており、より一層魅力的な地域・まちを創造するため、地域の創意工夫で道路を柔軟に利活用することが求められています。

- 国土に占める道路面積⁴: 約110万ha (国土面積の約3%、秋田県の面積相当)
- ライフラインの道路占用割合⁵:
電気管路 100% 通信管路 約96% ガス 約91% 上下水道 100% 地下鉄 約77%
- コロナ禍における沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準の緩和⁶:
全国、約420の自治体で基準緩和の措置、約240箇所を取組を実施(令和2年9月1日時点)

[出典] 1:国土交通省「第6回全国幹線旅客純流動調査」2015年

4:道路面積:国土交通省「道路統計年報2019」

2:国土交通省「第10回全国貨物純流動調査」2015年

国土面積、秋田県面積:国土地理院「平成30年全国都道府県市区町村別面積調

3、5、6:国土交通省道路局調べ

2. 目指すべき社会像

道路が持つ“人・地域をつなぐ”ネットワークとしての機能と“地域・まちを創る”空間としての機能を最大限活かし、国民のくらしや経済をしっかりと支えていく必要があります。他の交通手段とも連携しつつ、世界一安全（Safe）、スマート（Smart）、持続可能（Sustainable）な道路交通システムを構築し、下記の社会の実現を目指します。

(1) 災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全・安心な社会

自然災害は、国や地域の成長軌道を一瞬にして破壊する力を持ち、日本が持続的な成長を目指す上での最大の課題であると言っても過言ではありません。

近年の災害の激甚化・頻発化を踏まえて、災害時に「被災する道路」から「救援する強靱道路」として強靱で信頼性の高い国土幹線道路ネットワークを構築するとともに、急速に進展するインフラ老朽化を克服し、良好なインフラを次世代につなぐことで、誰もが安全に安心して暮らせる社会を目指します。

(2) 人・モノ・情報が行き交うことで活力を生み出す社会

社会の持続可能性を高めるためには、生産性の向上による経済成長が必要不可欠です。経済成長を支える人・モノ・情報の移動を安全で円滑に行うことが出来るよう、高規格道路をはじめとする国土幹線道路ネットワークや拠点を構築するとともに、新たな技術も活用しつつ道路の機能を進化させ、人・モノ・情報が国土全体を行き交う活力あふれる社会を目指します。

(3) 持続可能で賑わいのある地域・まちを創出する社会

今後、都市・中山間地域問わず人口が減少していく中で、高齢者、子供、障がい者を含む全ての人の生活・生業が持続可能で、かつ人々が誇りを持って暮らせる地域・まちを創出する必要があります。環状道路等の幹線道路ネットワークの進展により生まれる都市内の空間のゆとりを有効に活用することで、地域がそれぞれの工夫により、良好な環境や景観等を備えた、持続可能で賑わいのある地域・まちを創出する社会を目指します。

(4) 時代の潮流に適応したスマートな社会

新型コロナウイルス感染症の拡大によって、安定的な物流の確保の重要性、東京一極集中のリスク等が認識されました。

エッセンシャルワーカーである物流事業者の環境整備、持続可能な道路の維持管理、新しい生活様式を踏まえた自転車利活用の推進等に取り組むとともに、デジタル化による道路管理や行政手続きの省力化、効率化を推進し、新たな価値を創造するスマートな社会の実現を目指します。

これら目指すべき社会の実現に向け、①防災・減災、国土強靱化、②予防保全による老朽化対策、③人流・物流を支えるネットワークの整備、④安全・安心や賑わいを創出する空間の利活用、⑤道路システムのDX、⑥「新たな日常」の実現を基本方針として、関連する他分野の施策とも連携しつつ、これらに対応した道路施策に重点的・効率的に取り組みます。

II 基本方針

1 防災・減災、国土強靱化 ～災害から国民の命とくらしを守る～

- 激甚化、頻発化する災害から、速やかに復旧・復興するためには、道路ネットワークの強靱化が重要です。発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保することを目標に、渡河部の橋梁等の流失防止対策や高架区間等の緊急避難場所としての活用等の局所対策に加えて、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定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利用者負担も活用しつつ加速します。

<道路ネットワークの機能強化>

【高規格道路のミッシングリンクの解消】

熊野尾鷲道路に並行する一般国道42号は、南海トラフ地震による、津波浸水想定区域を通過
ミッシングリンクが解消されることで、津波浸水想定区域を回避する緊急輸送道路を確保



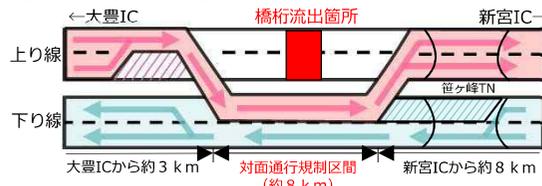
津波による国道42号の浸水想定区域（尾鷲市）



【高規格道路の暫定2車線区間の4車線化】

平成30年7月豪雨

高知自動車道において、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車線で一般車両の交通機能を確保



令和2年7月豪雨

令和2年7月豪雨では九州自動車道（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時間で一般車両の下り線の通行を確保。また、約19時間後には一般車両の上下線の交通機能を確保



九州自動車道（横川～溝辺鹿兒島空港）の被害状況

<局所対策の例>

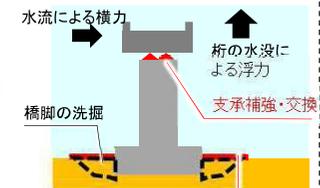
【橋梁等の流失防止対策】

令和2年7月豪雨

球磨川の氾濫により熊本県道等において、橋梁流失等の被害が発生し、交通機能が寸断



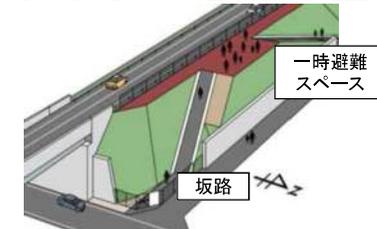
熊本県道の被害状況



対策イメージ

【道路高架区間の一時避難場所としての活用】

道路の高架区間等を津波や洪水発生時の緊急避難場所として活用するため、避難施設等を整備



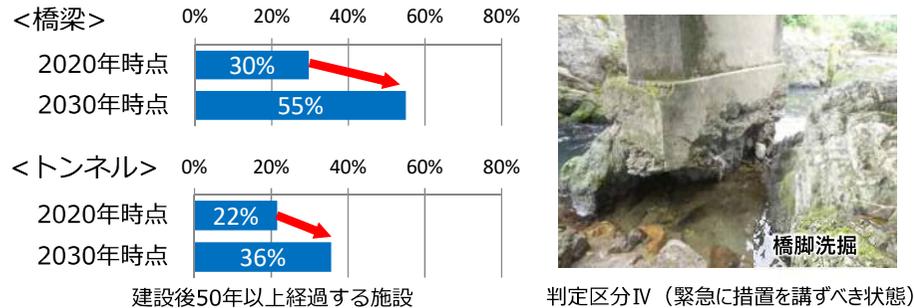
道路区域に設けられる緊急避難施設のイメージ

2 予防保全による老朽化対策 ～安全・安心な道路を次世代へ～

- 「荒廃するアメリカ」の教訓を踏まえ、道路の安全・安心を守るとともに良好なインフラを次世代へと継承する責務があります。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施設の対策を加速するとともに、新技術の積極的な活用等により効率的かつ持続可能なメンテナンスを確立します。

【深刻化するインフラの老朽化】

建設後50年以上経過する社会資本の施設の割合が加速度的に増加



【荒廃するアメリカ】

1980年代のアメリカでは、1930年代に大量に建設された道路構造物の老朽化に対応できず、橋梁や高架道路の損傷事故等により、大量の迂回交通が発生するなど、経済や生活の様々な面で大きな影響



ケーブル切断事故後、通行止めになったブルックリン橋の歩道
（「高速道路と自動車」1981年11月から引用）



マイアナス橋の崩壊（1983年）

【判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁の修繕等措置の実施状況】

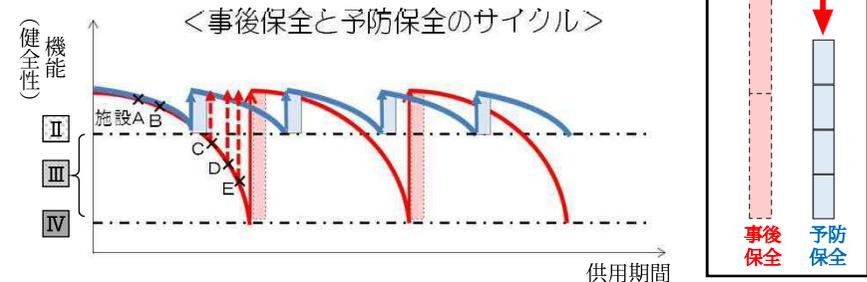
平成26年度以降5年間（1巡目）の点検で、早期または緊急に措置を講ずべき状態（判定区分Ⅲ・Ⅳ）の橋梁のうち、修繕等の措置に着手した橋梁の割合は、令和元年度時点で国土交通省で69%、地方公共団体で34%



※ 平成26年度～平成30年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設で、修繕等措置（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（令和元年度末時点）

【予防保全による中長期的コスト縮減】

予防保全による維持管理へ転換し、中長期的なトータルコストの縮減・平準化を図るためにも、早期又は緊急に措置を講ずべき施設（判定区分Ⅲ、Ⅳ）の早期解消が急務



3 人流・物流を支えるネットワークの整備 ～人を、地域をつなぐ～

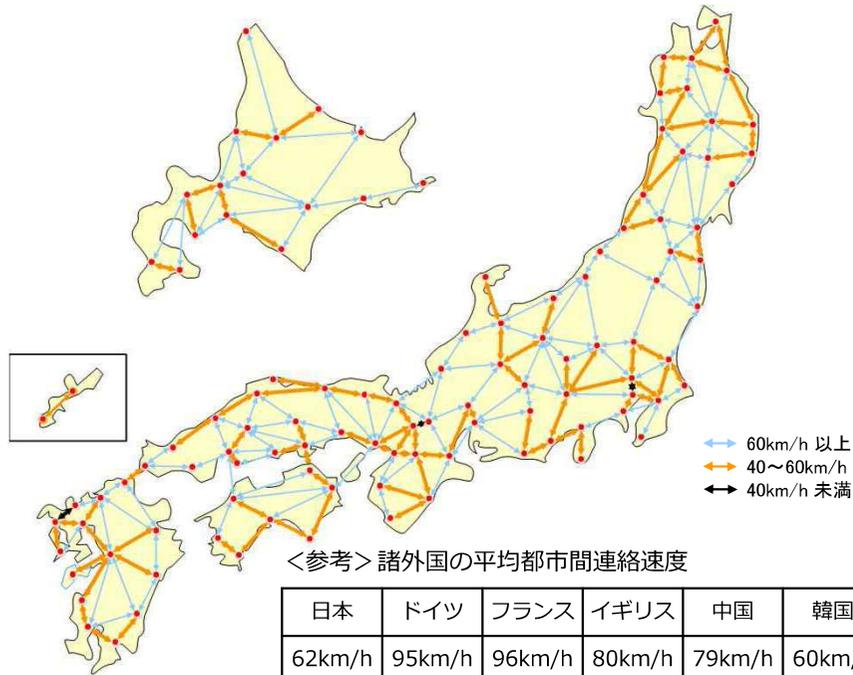
- 東京一極集中の是正による多核連携型の国づくりや安定した物流の確保に対応するためには、国土全体として、安全で円滑な人やモノの移動を確保することが必要です。国土のフル活用を可能とする『速達性とアクセス性が確保された国土幹線道路ネットワークの構築』に向けて、重要物流道路の強化や渋滞対策、物流を支える休憩・中継施設の機能強化等の取り組みを推進します。

【都市間の速達性】

日本の都市間連絡速度は、いまだ約半数の都市間(92/208リンク)が60km/hに満たないなど、諸外国に遅れをとっている状況

都市間連絡速度の状況

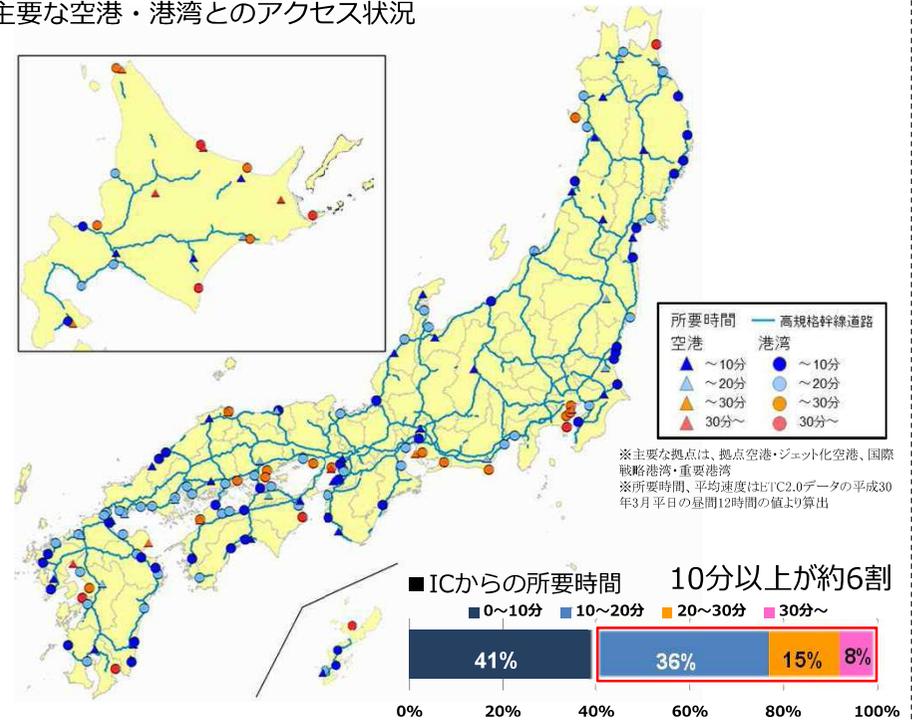
(注)都市間連絡速度の算出方法
対象は113都市、208リンク。ETC2.0(H30小型車)の旅行速度データを用いて算出



【空港・港湾のアクセス性】

空港・港湾は人流・物流の広域移動を担う拠点であるが、いまだ高規格幹線道路から10分以上の所要時間を要する箇所が約6割程度存在(103/173箇所)

主要な空港・港湾とのアクセス状況



4 安全・安心や賑わいを創出する空間の利活用 ～地域・まちを創る～

- 環状道路やバイパスの整備進展に伴い自動車の交通量が減少した都市内の道路を有効活用することが重要です。『多様性と独自性のある地域・まちの創出』に向けて、多様なニーズを実現できる道路の利活用の仕組みを充実し、賑わいの創出や移動の安全・安心の向上、自転車や新たなモビリティの利活用などを推進します。

【賑わいを創出する空間】

バイパス等の整備により、自動車交通が転換した中心市街地の道路において歩行空間の魅力や安全性を向上する取組を推進



国道8号敦賀空間再整備

出典：敦賀市資料

歩道上のオープンカフェなど、地域の多様なニーズが実現できる空間の利活用を推進



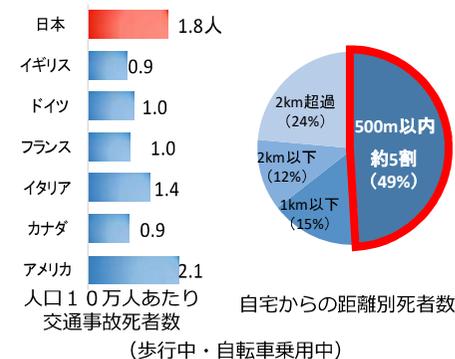
歩道上のオープンカフェ
(宇都宮市道1号線：宇都宮市)



公道を活用した新たなモビリティの
シェアリング社会実験 (国道1号：千代田区)

【安全・安心な空間】

自転車や歩行者の安全・安心な移動空間の整備が必要



自転車の通行空間の確保 (国道246号：青山地区)

少子高齢社会を迎えた我が国において、ユニバーサルデザインの推進や、子育て世代の応援が必要



ユニバーサルデザインの歩行空間
(東京都港区)



子供が安心して遊べるキッズルーム
道の駅「バレットピアおおの」(岐阜県大野町)

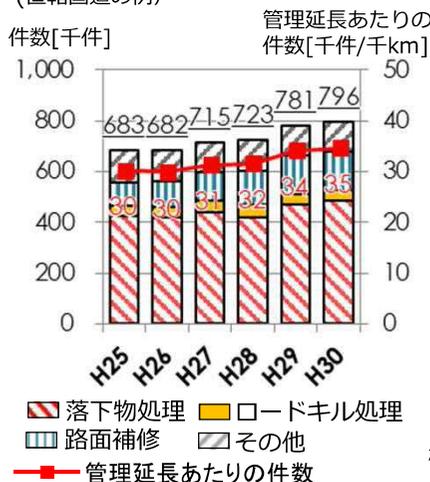
5 道路システムのDX ~ クロスロード xROAD の実現 ~

- 限られた体制のもとでも、道路利用者に対して安全・安心な通行を確保するとともに、高度な道路インフラサービスを提供することが必要です。『持続可能でスマートな道路管理への変革』に向けて、デジタル技術や新技術の導入等による道路管理や行政手続きの省力化・効率化を加速します。

<現在の状況>

【異状・障害の発見・処理件数】

(直轄国道の例)



【管理施設数と点検の状況】

(2020.3末時点)

<高速道路会社>	
橋梁	: 24,038橋
トンネル	: 2,053橋
道路付属物等	: 11,962施設
<直轄国道>	
橋梁	: 38,197橋
トンネル	: 1,680橋
道路付属物等	: 12,010施設



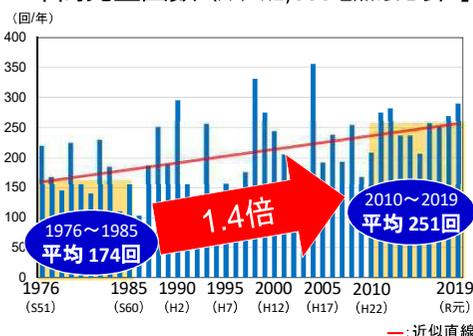
橋梁点検 (点検車)

トンネル点検

【特殊車両の審査日数の推移】



【1時間降水量50mm以上の年間発生回数 (7月~10月、1,000地点あたり)】



<道路システムのDXの方針と取組例>

【方針】 IT技術を駆使して

- ①道路利用の障害となる様々な事象を早期発見、処理する
- ②施工や維持管理作業などの徹底した自動化、無人化を図る
- ③手続きや支払いはオンライン化、キャッシュレス化・タッチレス化する
- ④道路のビッグデータを収集・蓄積、フル活用して、社会に還元する

【IT技術・新技術の総動員による高レベル道路インフラサービスの提供】

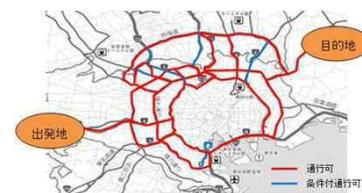


パトロール車両に搭載したカメラからのリアルタイム映像をAI技術により処理し、舗装の損傷を自動検知



デジタルデバイスをフル活用し、AI等の新技術により点検結果を照合、老朽化の進行具合の判断、対応を迅速化

【行政手続きのデジタル化・スマート化による生産性向上】



ETC2.0等を活用し、特車通行許可等の行政手続きを迅速化・即時処理

【高速道路等のキャッシュレス化・タッチレス化の早期実現】



ETC専用化等の推進、ETCを高速道路利用以外にも活用

【データプラットフォームの構築と多方面への活用】

各道路管理者間で共通のデータプラットフォームを構築するとともに、ビッグデータの外部利用を促進

6 「新たな日常」の実現 ～ポストコロナ時代のくらしや経済を支える～

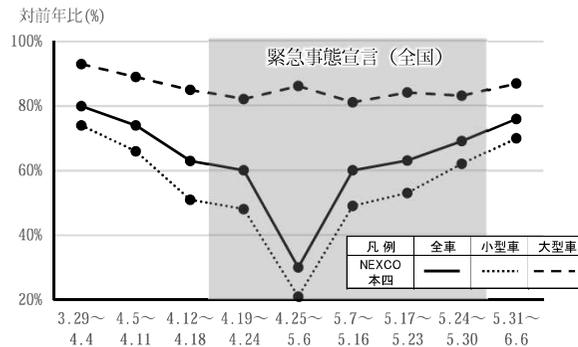
■ 新型コロナウイルス感染症は、これまでの人の行動や意識、社会経済に大きな変化をもたらしていますが、ポストコロナ社会においても、道路は、生活や経済活動を支えるインフラとして必要不可欠です。ポストコロナ社会の「新たな日常」を支えるために、物流事業者の環境整備、感染リスクを踏まえた観光振興、3密対策を踏まえた道路空間の利活用等の道路を賢く使う取組を推進します。

【物流への支援の必要性】

コロナ禍において、生活を支える物流の重要性が改めて確認

通販需要等の拡大により、宅配便の取扱量は増加傾向

高速道路の主な区間の交通量増減（対前年比）



宅配便取扱個数（2020年6月）

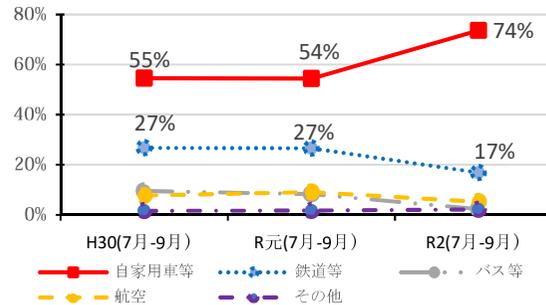
		個数(千個)	対前年比
ヤマト運輸	宅急便・宅急便コンパクト	149,438	+15.4%
	ネコポス	20,791	+49.4%
日本郵便	ゆうパック	96,025	+23.6%
	ゆうパケット	46,958	+38.1%

出典：国土交通省「社会資本整備審議会/交通政策審議会 計画部会 資料（R2.8.21）」

【観光振興の必要性】

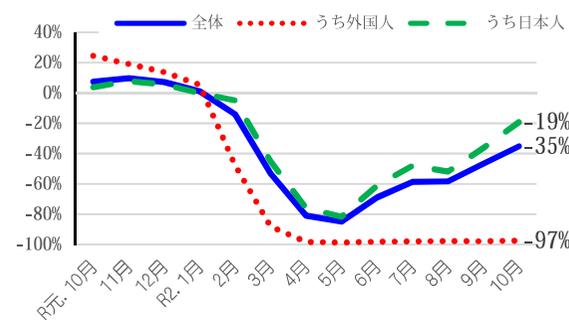
新型コロナの影響により、旅行の移動手段の変化等、旅行形態が変化

国内旅行の移動手段の変化（割合）



出典：観光庁「旅行・観光消費動向調査」より道路局作成

延べ宿泊者数（前年同月比）の推移

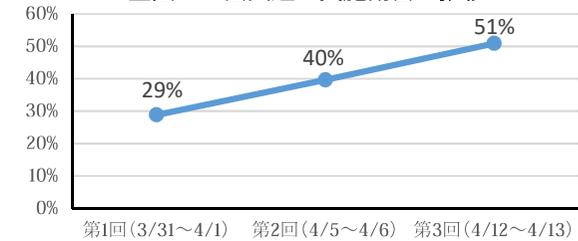


出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」より道路局作成

【空間の有効利用の必要性】

新型コロナの影響により、自転車通勤への関心が高まる等、3密を回避する動きが増加

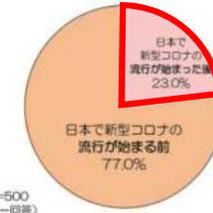
全国の3密回避の実施割合の推移



※LINEユーザーを対象に調査（日本全国15歳以上110歳以下、職業補正済み）
出典：厚生労働省「第1-3回「新型コロナ対策のための全国調査」より道路局作成

自転車通勤への関心の高まり

Q いつ自転車通勤を始めましたか？ Q 自転車通勤を始めた理由は何ですか？
対象：日本で新型コロナウイルスの流行が始まった後、自転車通勤を開始した人



東京都在住の自転車通勤者500人のうち、4人に1人が新型コロナ流行後に自転車通勤を開始

出典：au損保保険㈱「～東京都の「自転車通勤」に新型コロナが与えた影響を調査～自転車通勤者のうち、4人に1人が新型コロナ流行後に開始」



Ⅲ 決定概要

1 予算総括表

(単位:億円)

事	項	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
直	轄	15,994	1.01	15,994	1.01
改	築	10,765	1.01	10,765	1.01
維	持	4,083	1.03	4,083	1.03
諸	費	1,147	0.98	1,147	0.98
補	助	7,939	1.00	4,554	1.00
	高規格道路、IC等アクセス道路その他	3,907	1.00	2,152	1.00
	道路メンテナンス事業補助	3,863	1.00	2,223	1.00
	除	169	1.00	113	1.00
	補助率差額	—	—	66	1.06
有	料道路事業等	24,560	0.97	106	0.83
小	計	48,493	0.99	20,655	1.01
防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 (令和2年度補正予算にて措置)		4,478	—	3,605	—
合	計	52,971	1.05	24,259	1.11

[参考] 公共事業関係費(国費):60,695億円[対前年度比1.00(臨時・特別の措置を除く)]

※上表の小計には、個別補助制度創設等に伴う防災・安全交付金および社会資本整備総合交付金からの移行分が含まれており、移行分を含まない場合は国費20,477億円[対前年度比1.00(臨時・特別の措置を除く)]である。

※この他に、令和3年度予算において防災・安全交付金(国費8,540億円[対前年度比1.09(臨時・特別の措置を除く)]、社会資本整備総合交付金(国費6,311億円[対前年度比0.87(臨時・特別の措置を除く)])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、令和3年度予算におい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。

※「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」は令和2年度補正予算にて措置されたものであり、この他に、防災・安全交付金、社会資本整備総合交付金があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

※上表の合計の前年度分には、「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)」を含めた計数としている。

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. 四捨五入の関係で、各計数の和が一致しないところがある。

2 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策について

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和2年12月11日閣議決定）を踏まえ、防災・減災、国土強靱化の取組みの加速化・深化を図るため、激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策や、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策、国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進について、令和7年度までの5か年で加速化するため、事業規模等を定め、重点的・集中的に取り組めます。

<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)>

- 高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策
- 道路施設の老朽化対策(橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等)
- 渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策
- 道路の高架区間等を活用した津波や洪水からの浸水避難対策
- 道路の法面・盛土の土砂災害防止対策
- 市街地等の緊急輸送道路における無電柱化対策
- I Tを活用した道路管理体制の強化対策

3 防災・減災、国土強靱化に向けた中長期プログラムの策定について

近年の激甚化・頻発化する災害からの迅速な復旧等のために、発災後概ね1日以内に緊急車両の交通を確保し、概ね1週間以内に一般車両の交通を確保することを中長期的な目標として定め、道路ネットワークの防災上の課題箇所を点検した上で、災害に強い国土幹線道路ネットワークの選定を行いました。

中長期目標の達成に向けて、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、直轄国道等の防災課題解消によるダブルネットワークの強化等を推進し、災害に強い国土幹線道路ネットワークを構築します。

具体的には、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」（令和2年12月11日閣議決定）に位置づけられた目標や事業規模等を踏まえ、防災・減災、国土強靱化に向けた道路の中長期プログラムを令和2年度内に策定します。

4 地方への重点的支援について

地方公共団体からの要望を踏まえ、地方の課題解決のため、補助事業や交付金事業を適切に組み合わせ、重点的に支援します。

①個別補助制度の創設・拡充

○踏切道改良計画事業補助制度の創設

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等の拡充

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する等の拡充をする。

②交付金における重点配分対象事業の見直し

以下の事業に特化して策定される整備計画を新たに重点配分対象に拡充します。

- ・歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業
- ・自動運転技術を活用したまちづくり計画に基づく自動運転車の走行環境整備

また、国土強靱化地域計画に基づく事業については、防災・安全交付金により重点的に支援します。

5 高速道路の機能強化の加速

「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」（令和2年12月8日閣議決定）に基づき、財政投融资を活用して、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図ります。

個別補助制度の創設（踏切道改良計画事業補助制度）

○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。

■ 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拡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



自動車ボトルネック踏切



歩行者ボトルネック踏切

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>



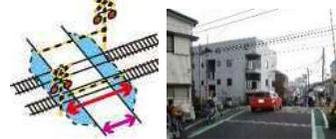
立体交差を整備することにより円滑な交通を確保

<歩行者等立体横断施設>



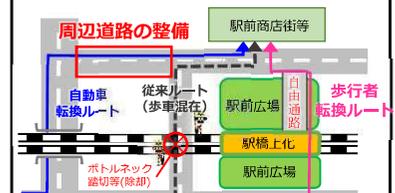
立体横断施設を整備することにより歩行者等の交通を確保

<踏切拡幅>



歩行者の滞留を考慮した拡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、自動車を駅前から転換し、駅前のにぎわいを創出

(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においては、民間投資・需要を喚起する道路整備により、ストック効果を高め、活力ある地域の形成を支援するとの考えの下、広域的な道路計画や災害リスク等を勘案し、以下の事業に特化して策定される整備計画に対して重点配分を行う。
- 防災・安全交付金においては、国民の命と暮らしを守るインフラ再構築、生活空間の安全確保を図るとの考えの下、以下の事業にそれぞれ特化して策定される整備計画に対して重点配分を行う。

社会資本整備総合交付金

《ストック効果を高めるアクセス道路の整備》

○駅の整備や工業団地の造成など民間投資と供用時期を連携し、人流・物流の効率化や成長基盤の強化に資するアクセス道路整備事業



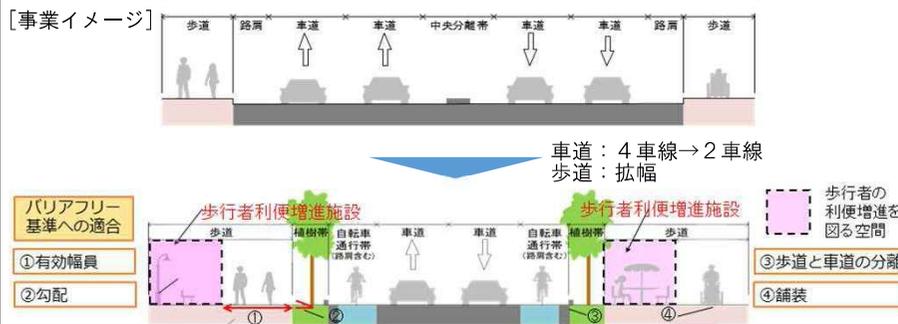
工業団地と供用時期を連携したアクセス道路の整備



駅の整備と供用時期を連携したアクセス道路の整備

《歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業》

○歩行者利便増進道路に指定された道路における歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業(立地適正化計画に位置付けられた区域内の事業に限る)



《道の駅の機能強化》

- 全国モデル「道の駅」、重点「道の駅」の機能強化
- 子育て応援の機能強化
- 広域的な防災拠点となる「道の駅」の機能強化



防災・安全交付金

《子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策》

○通学路交通安全プログラムに基づく交通安全対策

⇒ビッグデータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分

○未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策

○鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化

○地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備

⇒ナショナルサイクルルートにおける自転車通行空間整備に対して特に重点的に配分

○自動運転技術を活用したまちづくり計画に基づく自動運転車の走行環境整備



歩道拡幅・ユニバーサルデザイン化

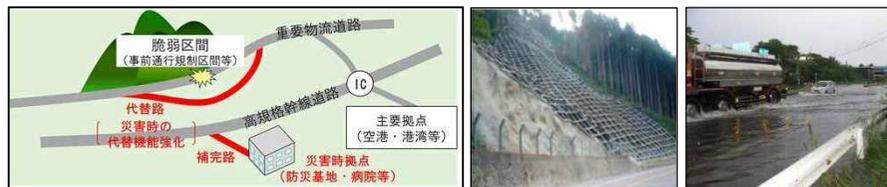


自転車通行空間の整備

《国土強靱化地域計画に基づく事業(防災・減災)》

○重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点(備蓄基地・総合病院等)への補完路として、国土交通大臣が指定した道路の整備事業

○災害時にも地域の輸送等を支える道路の整備や防災・減災に資する事業のうち、早期の効果発現が見込める事業



重要物流道路の代替路や補完路の道路整備



法面法枠工



冠水対策

《適確な地震対策》

○高速道路・直轄国道をまたぐ跨道橋の耐震化(令和3年度まで)

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)

○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クの解消及び暫定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

〈達成目標〉

- ・5か年で高規格道路のミッシングリンク約200区間の約3割を改善(全線又は一部供用)
- ・5か年で高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間(約880km)の約5割に事業着手

【国土強靱化に資するミッシングリンクの解消】



【暫定2車線区間の4車線化】



被害のない2車線を活用し、交通機能を確保

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

〈達成目標〉

- ・5か年で地方管理の要対策橋梁の約7割の修繕に着手
- ・予防保全に移行する達成時期を令和43年度から令和35年度に前倒し(約10年の短縮)

【橋梁の老朽化事例】



床版鉄筋露出

【舗装の老朽化事例】



アスファルト舗装ひび割れ

河川隣接構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】

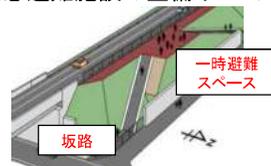


令和2年7月豪雨 熊本県道

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】



法面吹付工、落石防止網工

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】



【千葉県館山市船形】

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】

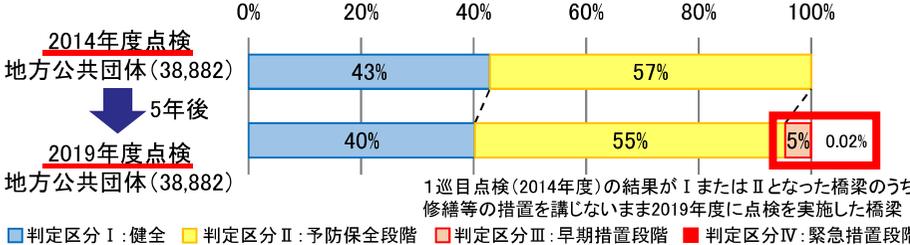


(1) 持続可能な道路管理の実現 ①

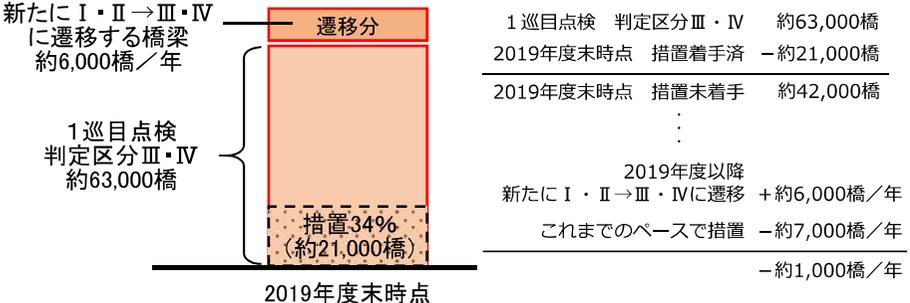
■ 地方公共団体の管理する施設について、個別補助制度を活用し、長寿命化修繕計画に基づく計画的・集中的な財政的支援や直轄診断や修繕代行などの技術的支援を実施します。

<背景/データ>

- 地方公共団体が管理する橋梁の修繕等の措置の着手率は34%、修繕等の措置がされていない橋梁が約4万橋存在(2019年度末時点)
- 2014年度から2019年度の5年間で早期または緊急に措置を講ずべき状態に遷移した橋梁の割合は5%^{参1}



- 地方公共団体では年間約7千橋で修繕等が行われているが、今後、年間約6千橋が新たに修繕等が必要な状態へと進行する見込み。



これまでの予算水準では予防保全への移行に約40年かかる
 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策により
 予防保全への移行を約10年前倒し

【地方への財政的・技術的支援】

○道路メンテナンス事業補助制度の活用により、早期に修繕等の措置が必要な施設に対し、計画的・集中的な財政的支援を行い、予防保全による道路メンテナンスへの移行を促進するとともに、国による修繕代行業業や修繕に関する研修の開催など技術的支援を実施^{参2}

○防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策として、予防保全による道路メンテナンスへの移行を加速するため、修繕等の措置が必要な施設に対する集中的な支援を実施

○修繕等の措置が必要な施設の対策内容や、新技術等の活用や費用縮減に関する方針などを盛り込んだ長寿命化修繕計画の策定を地方公共団体に促し、計画的な修繕を促進

○新技術等の活用などを促進するため、道路メンテナンス事業補助制度において、新技術等の活用検討を要件化し、新技術等を活用する事業や、長寿命化修繕計画に費用縮減などの数値目標^{参3}を明記した地方公共団体を優先的に支援^{参4}

参1: 1巡目点検(2014年度)の結果が判定区分Ⅰ・Ⅱとなった橋梁で、修繕等の措置を講じないまま2019年度に点検を実施した44,512橋のうち、5%にあたる2,231橋が判定区分Ⅲ・Ⅳへ遷移(全道路管理者合計)
 参2: 直轄診断(2014~2020年度): 14箇所、修繕代行(2015~2020年度): 13箇所
 参3: 「新技術等の活用」や「費用縮減」、「集約化・撤去」に関する数値目標
 参4: 新技術等の活用促進についてはP26参照

(1) 持続可能な道路管理の実現 ②

- 通常の修繕に加え、代替可能な老朽化した道路施設等については、集約・撤去、機能縮小に対する支援に取り組みます。
- 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、修繕が必要な舗装の対策を集中的に実施します。

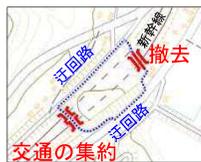
【集約・撤去、機能縮小の支援】

＜背景/データ＞

- ・地方公共団体管理の73橋^{参1}が集約・撤去等を実施
- ・2020年度は地方公共団体管理の86橋が集約・撤去等を実施予定

- 道路メンテナンス事業補助制度により、地方の長寿命化修繕計画に基づく施設の適正な配置のための集約・撤去等について、迂回路等に対する対策を合わせて支援
- 代替可能な老朽化した施設に対し、集約に伴う撤去や歩行者・通行車両等の安全の確保のための撤去^{参2}、通行を歩行者に限定するなどの機能縮小に取り組む

＜集約に伴う撤去＞



老朽化が進んだ跨線橋を撤去し隣接橋へ機能を集約

＜横断歩道橋の撤去＞



老朽化した横断歩道橋を撤去しバリアフリーな歩道空間を確保

＜機能縮小＞



機能縮小により人道橋としてリニューアル
※車両は60m先の橋梁を利用

【舗装の老朽化対策】

＜背景/データ＞

- ・国土交通省管理の道路は、2017年度から点検を開始し、2019年度末時点で約56%実施
- ・地方でも82%の自治体で点検を実施（2019年度末時点）
- ・修繕段階にある舗装は、直轄で約5,000km、地方で約55,000km（2019年度末時点）



＜目視による点検＞

ひび割れやわだち掘れ量などを人が直接計測



＜路面性状測定車による点検＞

カメラやセンサー等により、路面画像と路面の形状からひび割れとわだち掘れを算出



- 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策として、定期点検等により確認された修繕が必要な舗装の対策を集中的に実施
- アスファルト舗装とコンクリート舗装をライフサイクルコストも含めて比較検討したうえで決定し、コンクリート舗装の適材適所での活用を推進



＜良好な状態＞



＜劣化状況（地方道）＞



＜劣化状況（国道）＞

参1：2014年度～2019年度の点検で緊急に措置を講ずべき橋梁（判定区分Ⅳ）と診断されたもののうち、2019年度末時点で集約・撤去等された橋梁数

参2：集約先の構造物に係る対策、構造物の撤去と道路改築等を同時に実施する場合に限る