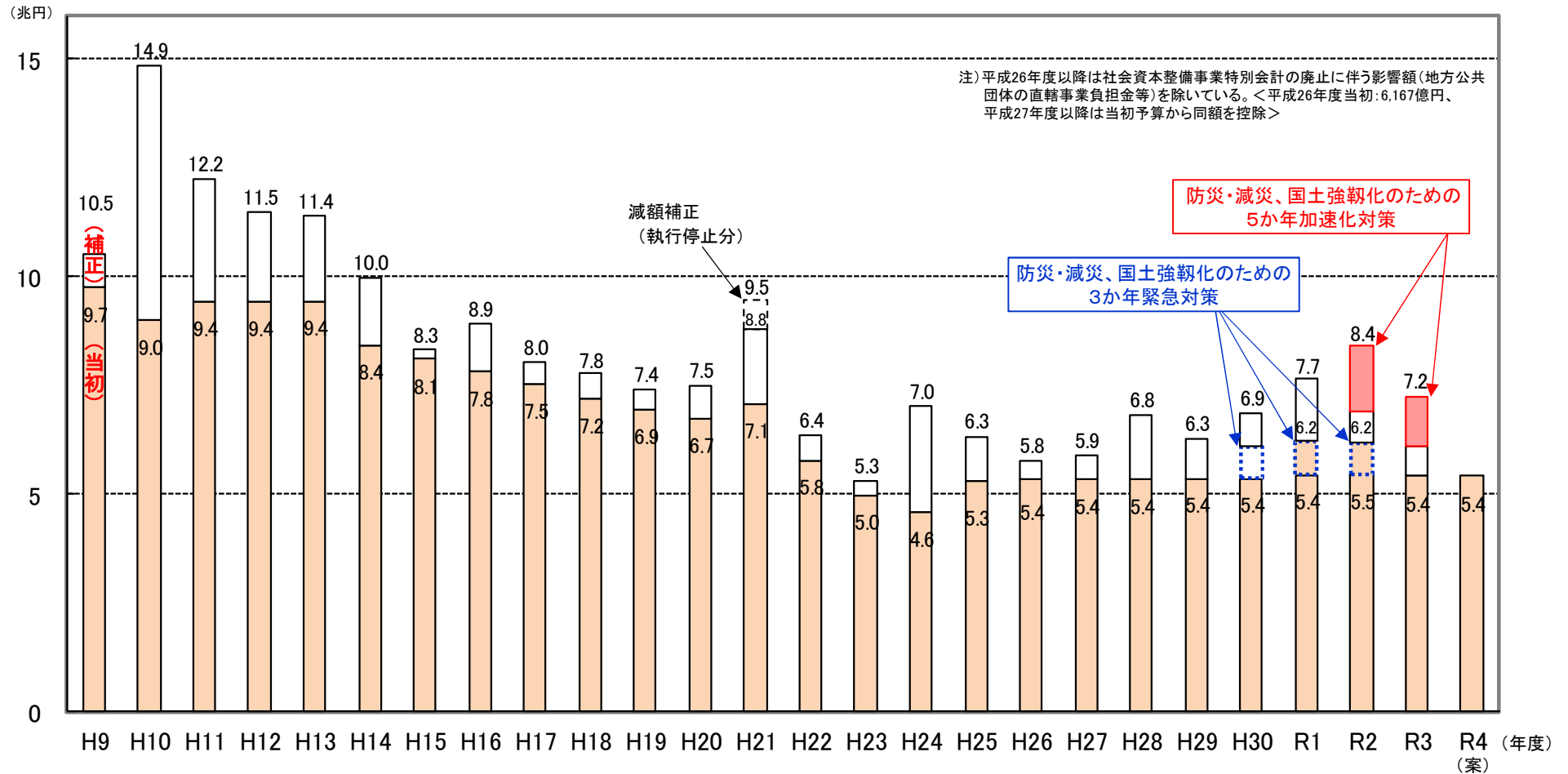


令和4年度 道路関係予算のトピック

国土交通省 道路局
企画課 橋本 亮
令和4年2月18日

公共事業関係費(政府全体)の推移



※ 本表は、予算額ベースである。

※ 平成21年度予算については、特別会計に直入されていた地方道路整備臨時交付金相当額(6,825億円)が一般会計計上に変更されたことによる影響額を含む。

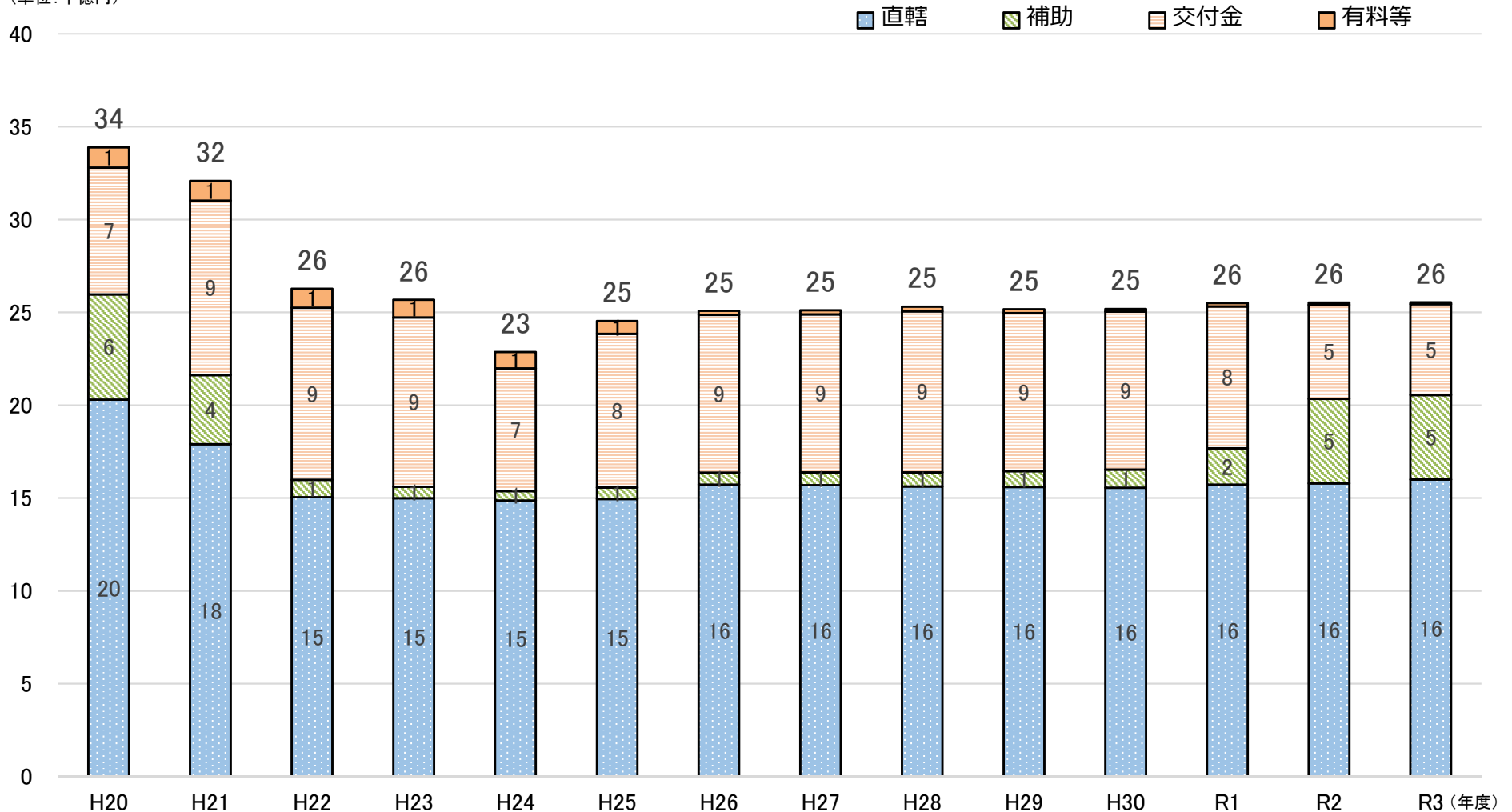
※ 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。

※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の初年度及び2年度分は、それぞれ令和2年度及び令和3年度の補正予算により措置されている。

※ 令和3年度予算額は、デジタル庁一括計上分(145億円)を公共事業関係費から行政経費に組替えた後の額である。

道路関係予算の推移（当初予算ベース、臨時・特別の措置を除く）

（単位：千億円）



※直轄・補助・有料等：当初予算額ベース（H20～H25の直轄には、地方公共団体の直轄事業負担金を含む）

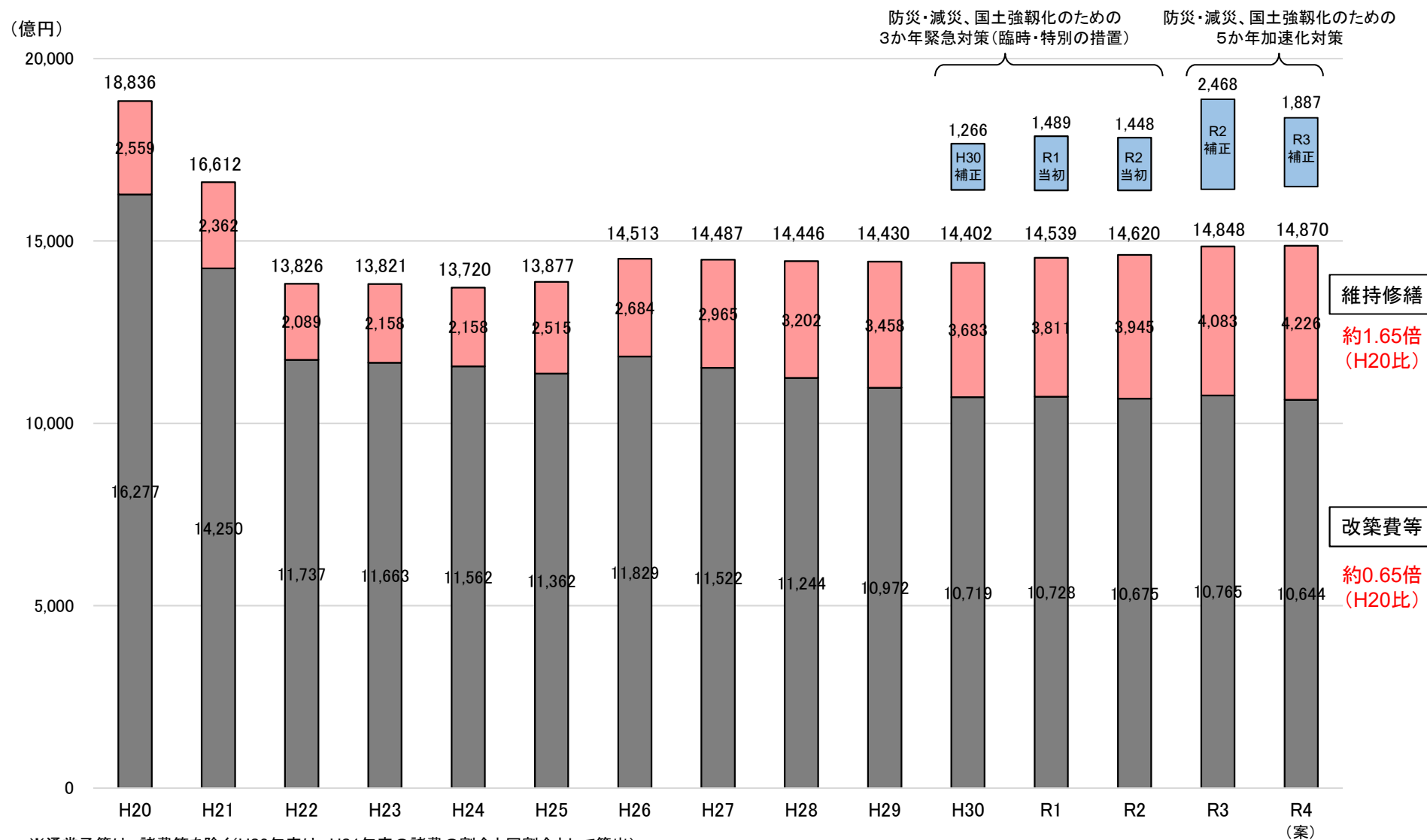
※交付金：H20・H21は当初予算額ベース〔地方道路整備臨時交付金(H20)、地域活力基盤創造交付金(H21)〕

H22以降は社会資本整備総合交付金（道路関係）の交付決定額ベース（H23・H24には地域自主戦略交付金を含む。R3はR3.12末時点）

※R1、R2には臨時・特別の措置を含まない。

※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。

道路関係直轄予算の推移



※通常予算は、諸費等を除く(H20年度は、H21年度の諸費の割合と同割合として算出)
 ※東日本大震災復興・復旧に係る経費を除く

○ 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】

整備前は、緊急輸送道路が津波浸水想定区域を通過
津波浸水想定区域を回避

【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

【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】

一時避難スペース
坂路

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】

停止車両を検知

令和4年度道路関係予算

(単位: 億円)

事	項	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
直轄事業		15,943	1.00	15,943	1.00
改築その他		10,644	0.99	10,644	0.99
維持修繕		4,226	1.03	4,226	1.03
諸費等		1,073	0.99	1,073	0.99
補助事業		8,783	1.11	5,049	1.11
高規格道路、IC等アクセス道路その他		3,816	0.98	2,106	0.98
道路メンテナンス事業		3,886	1.01	2,234	1.01
交通安全対策(通学路緊急対策)		903	皆増	500	皆増
除雪		178	1.05	119	1.05
補助率差額		—	—	90	1.36
有料道路事業等		23,155	0.94	117	1.11
合計		47,881	0.99	21,109	1.03

[参考] 公共事業関係費(国費): 60,575億円[対前年度比1.00]

注1. 上表の合計には、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含まれており、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20,609億円[対前年度比1.00]である。

注2. 上表の対前年度比は、デジタル庁一括計上相当分(国費63億円)を除いた前年度予算額を用いている。

注3. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(2,983億円)を含む。

注4. 四捨五入の関係で、表中の計数の和が一致しない場合がある。

※ 上記の他に、令和4年度予算において防災・安全交付金(国費8,156億円[対前年度比0.96])、社会資本整備総合交付金(国費5,817億円[対前年度比0.92])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。なお、令和3年度における社会資本整備総合交付金(道路関係)の交付決定状況(12月末時点)は、防災・安全交付金:国費3,259億円、社会資本整備総合交付金:国費1,630億円である。

※ 上記の他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として、令和4年度予算において社会資本整備総合交付金(国費103億円[対前年度比1.34])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。

※ 上記の他に、行政部費(国費8億円)およびデジタル庁一括計上分(国費61億円)がある。

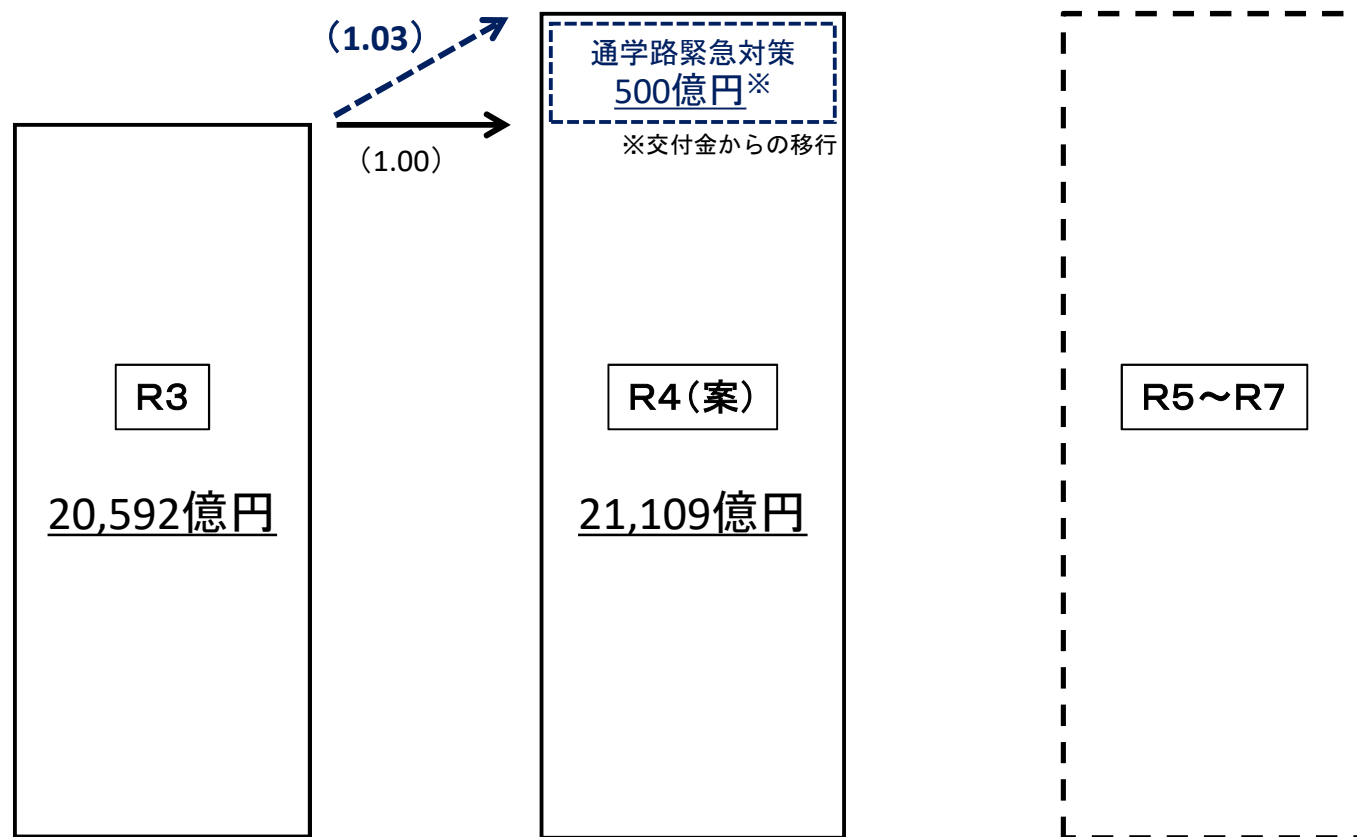
道路関係予算の概要(国費)

国土
強靱化

<5か年加速化対策>



通常



注1) 上記の他に、デジタル庁一括計上分がある

注2) 上記の他に、防災・安全交付金及び社会資本整備総合交付金がある

主な制度改正

○交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）の創設

千葉県八街市における交通事故を受けて実施した通学路合同点検の結果に基づき、ソフト対策の強化とあわせて実施する交通安全対策に対し、計画的かつ集中的に支援する個別補助制度を創設します。

○交通安全対策補助制度（地区内連携）の見直し

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実施する交通安全対策（速度低下、進入抑制等を促す面的対策や歩道の設置等）について、より一層効率的・効果的に進めるため、合意手続きを簡素化するとともに、事業完了後に効果の確認を実施するよう個別補助制度を見直します。

○道路メンテナンス事業補助制度における橋梁の単純撤去支援の拡充

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）について、中長期的な維持管理コストの縮減を図り、持続可能な道路管理の実現に向けた取組をさらに促進するため、治水効果の向上を通じて地域の安全・安心の確保を図る場合には、改築等の実施を伴わない橋梁単体での撤去（単純撤去）を認めるよう個別補助制度を拡充します。

○無電柱化推進計画事業補助制度に係る国庫債務負担行為の拡充

無電柱化を推進するため、電線共同溝事業（補助）において、民間技術やノウハウ、資金の活用を図るためにPFI手法を活用する場合について、30箇年以内で国庫債務負担行為を設定できるよう制度を拡充します。

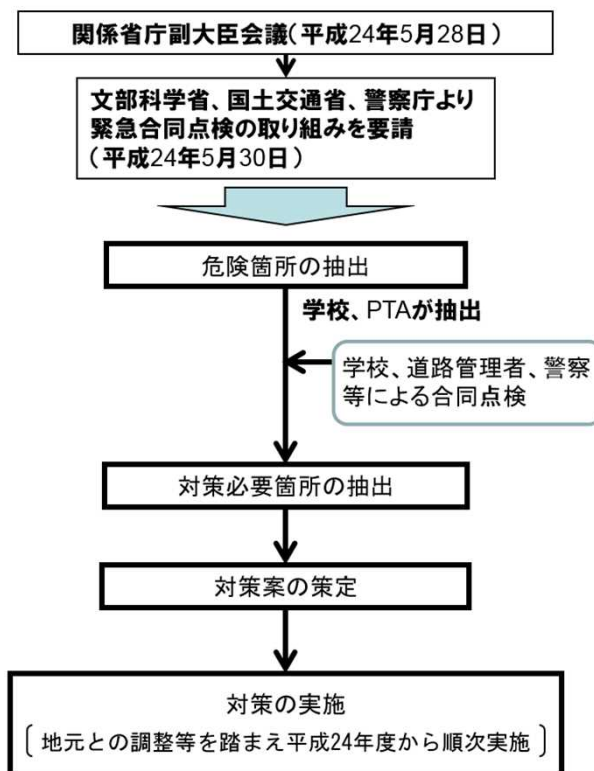
制度改革のトピック1:

交通安全対策

H24 京都府亀岡市の交通事故等を受けた対応

- 平成24年4月に京都府亀岡市で発生した、登下校中の児童等の列に自動車が入り込む事故を始め、登下校中の児童等が死傷する事故が連続して発生
- これを受けて、通学路の緊急合同点検を実施
- 通学路の要対策箇所における安全の確保について、防災・安全交付金を重点配分

＜通学路の緊急合同点検の実施フロー＞



＜防災・安全交付金の重点配分の例＞

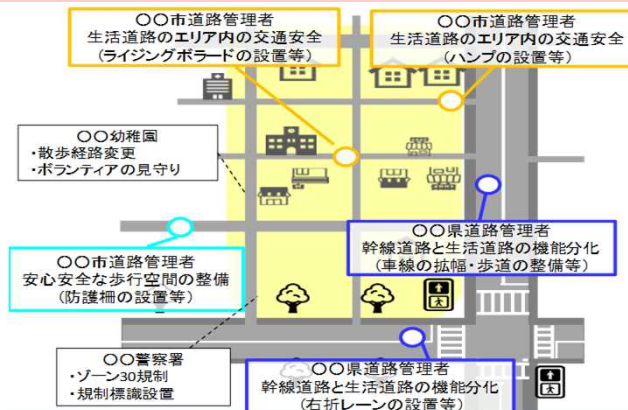


R1 滋賀県大津市の交通事故を受けた対応

- 令和元年5月に滋賀県大津市で、散歩途中の保育園児等の列に、交差点で衝突した自動車が突入し、保育園児等が死傷する事故が発生
- これを受けて、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を実施
- 交通安全対策補助制度(地区内連携)を創設するとともに、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について防災・安全交付金を重点配分

交通安全対策補助制度 (地区内連携)

○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を支援



(防災・安全交付金の重点配分の概要)

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

歩道幅員が狭く、段差がある道路



<対策メニュー>

・歩道拡幅 ・無電柱化
・踏切道の拡幅 ・ユニバーサルデザイン化

抜け道として利用されている道路



<対策メニュー>

・狭さく、ハンプ等の設置

自転車と錯綜する道路



<対策メニュー>

・自転車通行空間の整備

※関係機関等との合意に基づく計画的な対策については個別補助制度により支援

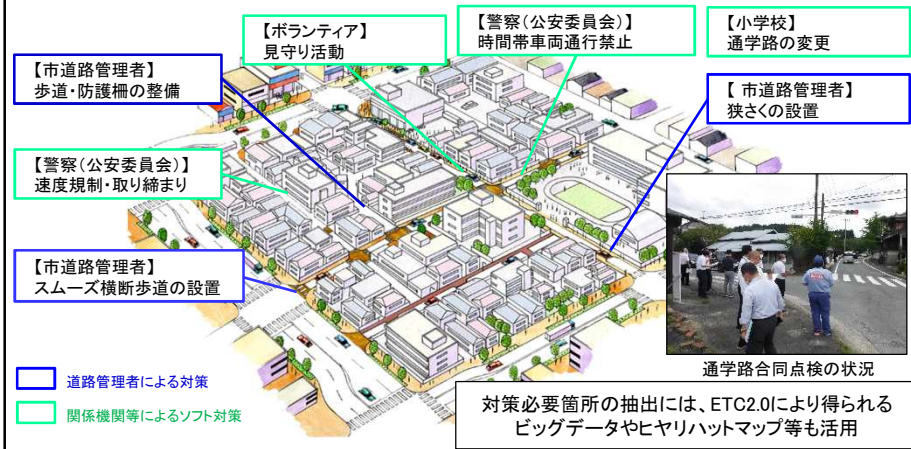
令和2年度道路関係予算概要より

➤ 千葉県八街市における交通事故を受けて実施した通学路合同点検に基づき、ソフト対策の強化とあわせて実施する交通安全対策について、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

交通安全対策補助制度(通学路緊急対策)の創設

- 令和3年6月28日、千葉県八街市において、下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5名が死傷した交通事故を受け、「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策(令和3年8月4日関係閣僚会議決定)」に基づく通学路合同点検を実施。
- 点検により抽出された対策必要箇所数は、全国で約7万2千箇所であり、道路管理者による対策必要箇所数は約3万7千箇所(令和3年10月末時点)。
- 対策必要箇所における交通安全対策について、速度規制や通学路の変更などソフト面での対策を組み合わせつつ、可能なものから速やかに実施することとなっており、早急に対策を実施できるよう地方公共団体に対して計画的かつ集中的な支援が必要。

➤ 通学路合同点検に基づき、ソフト対策の強化と合わせて実施する交通安全対策に対し、計画的かつ集中的に支援 [補助期間:5年程度(R4~)]



通学路緊急対策

➤ 通学路合同点検の結果、抽出された対策必要箇所における道路管理者による交通安全対策が対象

歩道・防護柵の整備



対策前



対策後

スムーズ横断歩道※の設置



対策前



対策後

狭さくの設定



対策前



対策後

制度改革のトピック2:

メンテナンス事業

H24 中央道笹子トンネル事故を受けた対応

- 平成24年12月に中央自動車道笹子トンネル上り線で天井板落下事故が発生
- 防災・安全交付金(平成24年度補正予算で創設)において、道路構造物の適確な維持管理の推進について重点配分
- 道路整備特措法を改正(平成26年6月公布)し、更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定

《防災・安全交付金の重点配分の例》



平成25年度道路関係予算概要より

《道路整備特措法の改正》



(参考) 道路に関する費用負担

(道路法)

(道路の管理に関する費用負担の原則)

第49条 道路の管理に関する費用は、この法律及び公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法並びに他の法律に特別の規定がある場合を除くほか、当該道路の道路管理者の負担とする。

(国道の管理に関する費用負担の特例等)

第50条 国道の新設又は改築に要する費用は、国土交通大臣が当該新設又は改築を行う場合においては国がその2/3を、都道府県がその1/3を負担し、都道府県が当該新設又は改築を行う場合においては国及び当該都道府県がそれぞれその1/2を負担するものとする。

(道路に関する費用の補助)

第56条 国は、国土交通大臣の指定する主要な都道府県道若しくは市道を整備するために必要がある場合、…又は資源の開発、産業の振興、観光その他国の施策上特に道路を整備する必要があると認められる場合においては、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、当該道路の新設又は改築に要する費用についてはその1/2以内、…、指定区間外の国道の修繕に要する費用についてはその1/2以内を道路管理者に対して、補助することができる。

【補足】(道路の附属物の新設又は改築)

第85条 国道に附属する道路の附属物の新設又は改築は、国土交通大臣が自ら行う国道の新設又は改築に伴う場合を除き、当該国道の道路管理者が行う。

2 都道府県道又は市町村道に附属する道路の附属物の新設又は改築は、当該都道府県道又は市町村道の道路管理者が行う。

3 道路の附属物の新設又は改築に要する費用は、道路の附属物の新設又は改築が国道の新設又は改築に伴うものである場合においては、当該国道の新設又は改築に要する費用を負担する者がその負担の割合に応じて負担し、その他の場合においては、道路管理者が負担する。

(道路の修繕に関する法律)

第1条 国は、当分の間、地方公共団体に対し、道路(道路法に規定する道路をいい、一般国道を除く。以下同じ。)の修繕に要する費用の一部を補助することができる。

※道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律(財特法)による国の負担率および補助率のかさ上げあり

H29～ 公共施設等適正管理推進事業債（総務省）

公共施設等適正管理推進事業債 ※下線部は令和4年度の変更部分

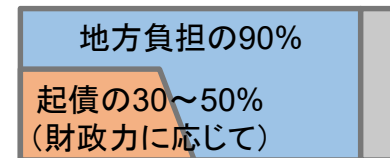
令和4年度地方財政計画の概要より
(令和4年1月 総務省自治財政局)

対象事業	充当率	交付税措置率
① 集約化・複合化事業 ・ 延床面積の減少を伴う集約化・複合化事業	90%	50%
② 長寿命化事業【拡充】 【公共用建物】 ・ 施設の使用年数を法定耐用年数を超えて延長させる事業 【社会基盤施設】 ・ 所管省庁が示す管理方針に基づき実施される事業（一定規模以下等の事業） 〔道路、河川管理施設（水門、堤防、 <u>ダム（本体、放流設備、観測設備、通報設備等）</u> ）、砂防関係施設、海岸保全施設、港湾施設、都市公園施設、 <u>空港施設</u> 、治山施設・林道、漁港施設、農業水利施設・農道・地すべり防止施設〕	90%	財政力に応じて 30～50%
③ 転用事業 ・ 他用途への転用事業	90%	財政力に応じて 30～50%
④ 立地適正化事業 ・ コンパクトシティの形成に向けた事業		
⑤ ユニバーサルデザイン化事業 ・ バリアフリー法に基づく公共施設等のバリアフリー改修事業 ・ 公共施設等のユニバーサルデザイン化のための改修事業		
⑥ 脱炭素化事業【新規】 ※令和4年度～令和7年度（4年間） ・ 地球温暖化対策計画において、地方団体が率先的に取り組むこととされている事業		
⑦ 除却事業	90%	—

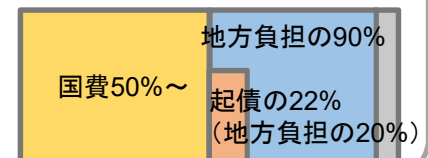
(道路関係)

- ・ 舗装の表層に係る修繕
- ・ 小規模構造物の補修・更新
- ・ 法面・斜面の小規模対策工

※地方単独事業



(参考)補助・交付金事業



起債	一般財源
国費	交付税措置

(参考) 地方債を起こすことができる経費

(地方財政法)

(地方債の制限)

第5条 地方公共団体の歳出は、地方債以外の歳入をもつて、その財源としなければならない。

ただし、次に掲げる場合においては、地方債をもつてその財源とすることができる。

一 交通事業、ガス事業、水道事業その他地方公共団体の行う企業に要する経費の財源とする場合

二 出資金及び貸付金の財源とする場合 ←(例:地方道路公社)

三 地方債の借換えのために要する経費の財源とする場合

四 災害応急事業費、災害復旧事業費及び災害救助事業費の財源とする場合

五 学校その他の文教施設、保育所その他の厚生施設、消防施設、道路、河川、港湾その他の土木施設等の公共施設又は公用施設の建設事業費及び公共用若しくは公用に供する土地又はその代替地としてあらかじめ取得する土地の購入費の財源とする場合

※平成26年度より追加

(公共施設等の除却に係る地方債の特例)

第33条の5の8 地方公共団体は、当分の間、公共施設、公用施設その他の当該地方公共団体が所有する建築物その他の工作物(公営企業に係るものを除く。以下この条において「公共施設等」という。)の除却であつて、総務省令で定める事項を定めた当該地方公共団体における公共施設等の総合的かつ計画的な管理に関する計画に基づいて行われるものに要する経費の財源に充てるため、第5条の規定にかかわらず、地方債を起こすことができる。

R2 道路メンテナンス事業補助制度の創設

- 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する補助制度を創設

■ 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
（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

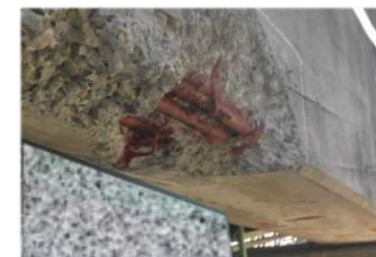


【道路附属物等】

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



損傷状況（鉄筋露出）



修繕の様子（断面修復）

トンネルの例



損傷状況（うき・漏水）

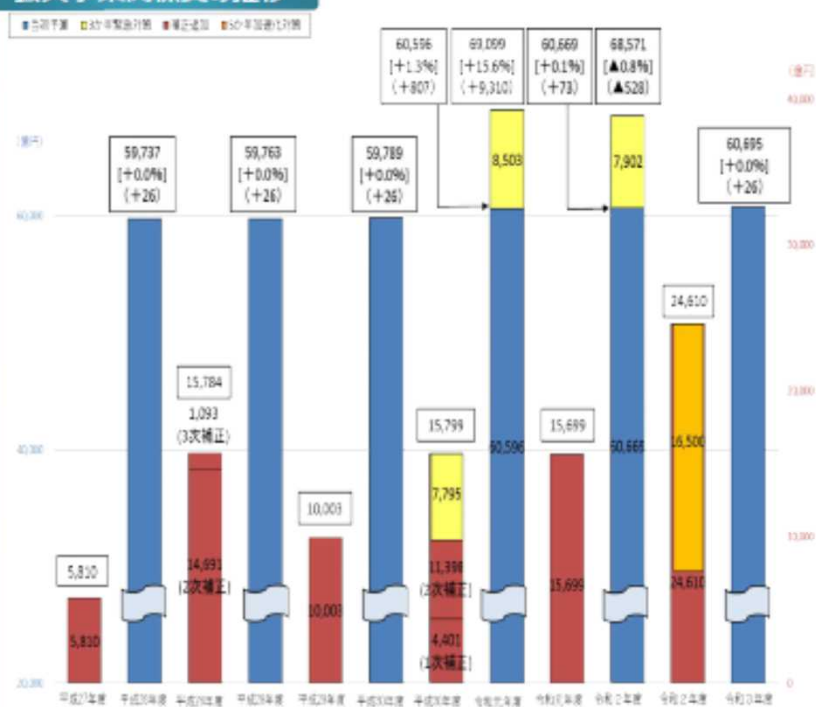


修繕の様子（剥落対策）

我が国の公共事業予算の状況

- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の初年度（令和3年度）は、出水期前の対策等のため、令和2年度3次補正予算で対応（事業規模2.4兆円，対GDP比0.4%※）。令和3年度予算においても、国土強靱化関連予算に重点化（3.5→3.8兆円）。※令和2年度のGDPは政府見通しに基づく
- 我が国の公的固定資本は主要先進国と比べて依然、高い水準。

公共事業関係費の推移



※公共事業関係費について安定的な確保（6兆695億円）を行い、その中で

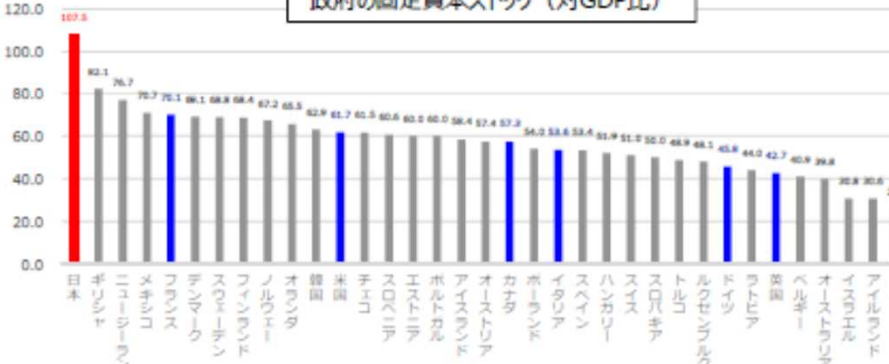
- ハード・ソフトが一体となった防災・減災対策
- インフラの人口一人当たり維持更新コストの増加抑制

といった観点を踏まえつつ、防災・減災、国土強靱化関連予算として、3兆7,591億円（対前年度比+2,964億円）を確保し、重点化を実施。

政府の固定資本（対GDP比）の国際比較（2017年）



政府の固定資本ストック（対GDP比）



(出典) 政府の固定資本形成：日本一内閣府「国政経費計算」簿に基づいて計算した数値。他外国はOECD(National Accounts)に基づいて計算した数値。
 政府の固定資本ストック：IMF "Investment and Capital Stock Dataset"
 (注1) 政府の固定資本形成について、日本は年度ベース、他外国は半年ベース。固定資本形成から研究開発費(R&D)の削減費品を控除。
 (注2) 一般政府(中央政府、地方自治体、社会保障基金を含む)のベース。

R4 道路メンテナンス事業補助制度の拡充

- 中長期的な維持管理コストの縮減を図り、持続可能な道路管理の実現に向けた取組みをさらに促進するため、治水効果の向上を通じて地域の安全・安心の確保を図る場合には、改築等の実施を伴わない橋梁単体での撤去(単純撤去)を認めるよう制度を拡充する。

単純撤去の補助要件 : 要件①に該当する橋梁の撤去事業で、要件②を満たす個別施設計画が策定されていること

要件① 治水効果の高い橋梁の撤去

- 橋梁を撤去した場合の治水効果を確認していること



径間長不足、河積阻害による支障事例



桁下高不足による支障事例

要件② 実効性ある個別施設計画

- 橋梁の集約撤去など「コスト縮減に関する具体的な方針」と「短期的な数値目標とそのコスト縮減効果」が記載されていること(①、②)
- 当該事業が記載されていること(③)

〇〇市 橋梁長寿命化修繕計画 【個別施設計画】

記載内容

.....

①集約撤去などコスト縮減に関する具体的な方針

②撤去に関する

「短期的な数値目標」と「そのコスト縮減効果」

例) RO年までに〇〇橋の橋梁を撤去し、
将来の維持管理コストを〇〇百万円縮減することを目指す

③当該事業の記載

例) 〇〇橋、〇年撤去予定

更新

・民営化時点で見込まれていなかった更新事業をH26から実施。

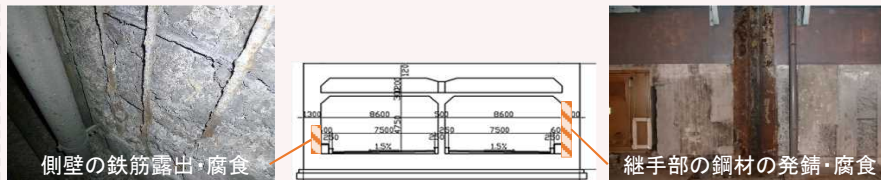
【現在の取組事例】（首都高 東品川栈橋・鮫洲埋立部 S39開通）



構造物全体の架け替えを実施

・H26からの定期点検が一巡し、更新事業の追加の必要性が判明。
 ・維持管理を適切に行いつつ、更新を繰り返し実施する必要。

【新たな更新需要の事例】（首都高 羽田トンネル S39開通）



側壁の鉄筋露出・腐食
 継手部の鋼材の発錆・腐食
 沈埋トンネル全線にわたり塩分濃度が高く、鉄筋腐食等による損傷が急増
 ※腐食発生の目安とされる塩化物イオン濃度 $1.2\text{kg}/\text{m}^3$ を大幅に超過

進化

・社会・経済構造の変化等にに合わせて、高速道路を進化・改良（暫定2車線区間の4車線化・耐震補強等）
 ・引き続き、求められる機能を速やかに把握し、遅れることなく進化・改良していくことが重要

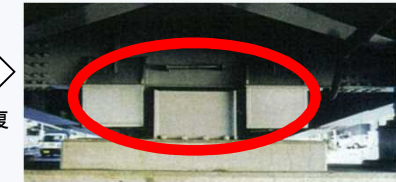
【暫定2車線区間の4車線化】



【耐震補強】



速やかに機能回復できるように耐震補強を実施



支承への負荷軽減の為、支承の間に、水平力を分担する構造を新たに設置

⇒その他、【自動運転走行空間の提供】、【EV充電器や水素STの設置】等についても推進

財源確保に向けた取組

- ・料金徴収期間の延長について具体的に検討
- ・見通しが明らかになった更新・進化について、一定期間毎に事業計画を策定
- ・債務の確実な返済見通しの確認のために、債務返済計画を策定し、その期間の料金徴収の継続検討

（イメージ図）料金徴収期間の延長

