道路関係予算概算要求総括表

（単位：百万円）

区分	令和3年度（A）		前年度（B）		倍率（A）／（B）		備考
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	
直轄事業	1,581,387	1,581,387	1,579,450	1,579,450	1.00	1.00	1．直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金（2,970億円）を含む。 2．有料道路事業等の事業費については、各高速道路株式会社の建設利息を含む。 3．有料道路事業等の計数には、高速道路連結部整備事業費補助、特定連絡道路工事資金貸付金、連続立体交差事業資金貸付金、電線敷設工事資金貸付金、自動運行補助施設設置工事資金貸付金を含む。 4．本表のほか、防災・安全交付金（国費7,847億円[対前年度比1.00]）、社会資本整備総合交付金（国費7,277億円[対前年度 比1.00]）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。 5．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。 6．本表のほか、行政部費（国費8億円）がある。 7．前年度の計数には、臨時・特別の措置は含まない。 8．なお、新型コロナウイルス感染症への対応など緊要な経費については、別途、所要の要望を行う。
改築その他	1,057,425	1,057,425	1,067,473	1,067,473	0.99	0.99	
維持修繕	406,325	406,325	394,490	394,490	1.03	1.03	
諸費等	117,637	117,637	117,487	117,487	1.00	1.00	
補助事業	791,264	455,558	794,503	454,983	1.00	1.00	
地域高規格道路、IC等アクセス道路その他	374,307	205,986	391,861	215,150	0.96	0.96	
道路メンテナンス事業補助	400,040	230,090	385,725	222,298	1.04	1.04	
除雪	16,917	11,278	16,917	11,278	1.00	1.00	
補助率差額	—	8,204	—	6,257	—	1.31	
有料道路事業等	2,455,975	10,573	2,541,940	12,720	0.97	0.83	
合計	4,828,626	2,047,518	4,915,893	2,047,153	0.98	1.00	

〈1面より〉

《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る。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、以下の社会の実現を目指す。

（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ない。

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ある。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、高速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る。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道路システムのデジタル化、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・効率的に取り組む。

【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、法面対策等の局所対策だけでなく道路のネットワークの機能の強化が重要である。発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、かつ概ね1週間以内に一般車両の通行を確保できる『強靱で信頼性の高い国土幹線道路ネットワークの構築』に向けて、これまでの局所的な防災・減災対策を拡充するとともに、ミッシングリンクの解消や高速道路の4車線化、ダブルネットワーク強化を利用者負担も活用しつつ加速する。

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る。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の転換』に向けて、定期点検等により確認された修繕が必要な施設を早期に解消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する。

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ある。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する。

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ある。『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する。

5　道路システムのデジタル化　～持続可能でスマートな道路管理へ～

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ある。『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・効率化を加速する。

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るが、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ある。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、観光の需要喚起、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する。

【令和３年度予算の概算要求の具体的な方針について】

◇令和２年７月21日閣議財務大臣発言

1．政府としては、感染拡大を防止し、事業と雇用を守り抜くため、2度にわたる補正予算の迅速かつ適切な執行をはじめ、引き続き新型コロナウイルス感染症への対応が喫緊の課題です。

他方で、来年度における予算をはじめとする対応について、現時点で、予見することに限度があることも事実です。

2．このため、先般、閣議で申し上げたとおり、令和3年度の概算要求については、政府、与党、地方など多くの関係者の作業の負担を極力減らす観点も踏まえ、本日、政令を改正し、要求期限を1か月遅らせて9月30日とするとともに、概算要求の段階で予算額を決めることはせず、その仕組みや手続きをできる限り簡素なものとします。

3．具体的には、

（1）要求額は、基本的に、対前年度同額といたします。

（2）その上で、新型コロナウイルス感染症への対応など緊要な経費については、別途、所要の要望を行うことができることとします。

◇新型コロナウイルス感染症への対応など緊要な経費について

「令和3年度予算の概算要求の具体的な方針について」（令和2年7月21日閣議財務大臣発言）に従い、「経済財政運営と改革の基本方針2020」及び「成長戦略フォローアップ」（令和2年7月17日閣議決定）等を踏まえた諸課題について、「新型コロナウイルス感染症への対応など緊要な経費」について所要の要望を行うことで以下の事業を推進する。

〈3か年緊急対策後の激甚化・頻発化する自然災害への対応〉

○防災・減災、国土強靱化

発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、かつ概ね1週間以内に一般車両の通行を確保できる『強靱で信頼性の高い国土幹線道路ネットワークの構築』に向けて、これまでの局所的な防災・減災対策を拡充するとともに、ミッシングリンクの解消や高速道路の4車線化、ダブルネットワーク強化を利用者負担も活用しつつ加速

○予防保全による老朽化対策

『予防保全によるメンテナンスへの転換』に向けて、定期点検等により確認された修繕が必要な施設を早期に解消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

〈新型コロナウイルス感染症への対応〉

○人流・物流を支えるネットワークの整備

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

○安全・安心や賑わいを創出する空間の利活用

『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

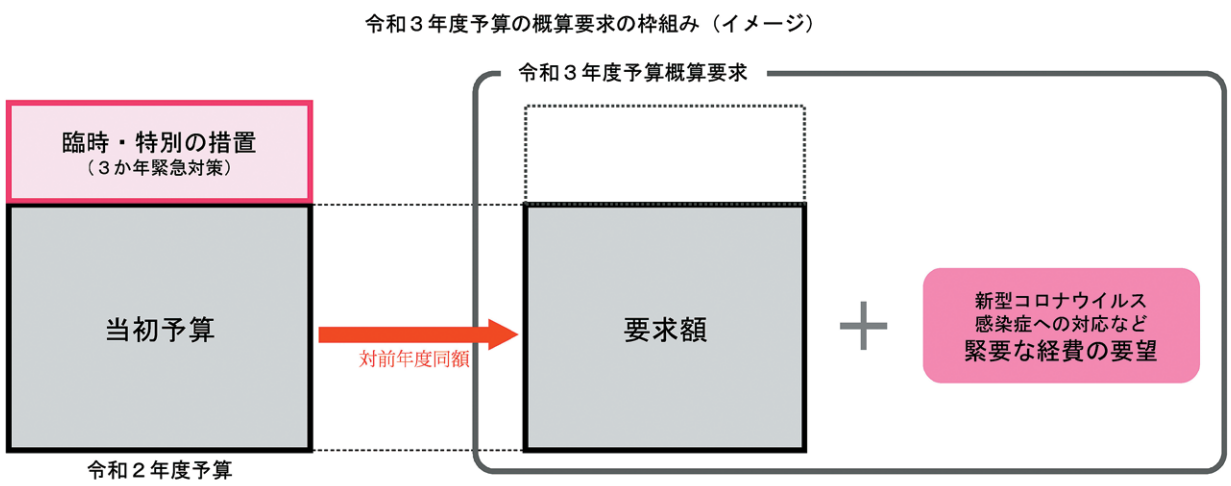
○道路システムのデジタル化

『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の省力化・効率化を加速

以上の所要の要望のほか、エッセンシャルワーカーとして物流を支える自動車運送事業者のコスト低減、経営体質の強化を通じて物流の最適化・効率化を推進するため、現在実施しているETC2.0を利用する自動車運送事業者に対する大口・多頻度割引の最大割引率の拡充措置（40%→50%）の効果を検証しつつ、措置の必要性について検討する。また、地域のニーズを踏まえながら、高速道路ICへのアクセス道路の整備、踏切道の安全対策、自動運行補助施設の整備、無電柱化、道路舗装の長寿命化等に資する事業に対して、重点的な支援の方法を検討する。

◇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・広域化する災害や、急速に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に屈しない強靱な道路ネットワークを構築するため、中長期的な抜本対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図る必要がある。

このため、災害からの迅速な復旧と、早期の日常生活・経済活動の再開の両面から新たな目標を設定し、高規格幹線道路等と並行する直轄国道を組み合わせた新たなネットワークの考え方の導入、緊急点検を行った上で、ミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化、ダブルネットワーク化等を推進するとともに、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の転換に計画的に取り組むため、中長期プログラムを策定する。

令和３年度予算の概算要求の枠組み（イメージ）