〈１面より〉

・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ＤＸ　～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、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する。

【Ⅲ　決定概要】

１　防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策について

「防災・減災、国土強靭化のための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、国土強靭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、国土強靭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・集中的に取組む。

〈防災・減災、国土強靭化のための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

○ＩＴを活用した道路管理体制の強化対策

２　防災・減災、国土強靭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ＤＸ　～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、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する。

【Ⅲ　決定概要】

１　防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策について

「防災・減災、国土強靭化のための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、国土強靭化の取組みの加速化・深化を図るため、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（自転車通行空間の整備を含む）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。

○ポストコロナに向けた経済構造の転換・好循環の実現

・サプライチェーンの強靭化や物流の生産性向上に資する道路ネットワークの整備等の推進　２９，２４０百万円

迅速かつ円滑な物流・人流の確保に向けて、地方を支える産業等の生産性向上に寄与するミッシングリンクや、空港・港湾など広域交通拠点とのアクセス道路等の重点整備等を推進。

○防災・減災、国土強靭化の推進など安全・安心の確保

・災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策　２４１，９１６百万円

災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び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実施。

※この他、財政投融資（５，０００億円）を活用し、暫定2車線区間における4車線化を実施。

・道路インフラの局所的な防災・減災対策　９０，６７７百万円

橋梁や道路の流失、土砂災害、電柱倒壊等による道路の通行止めのリスク解消や津波や洪水からの避難場所確保のため、河川に隣接する道路構造物等の流失防止対策や法面・盛土対策、無電柱化、高架区間等を活用した避難施設の整備を実施。

・道路インフラに係る老朽化対策　１０７，０２１百万円

予防保全型インフラメンテナンスへの転換を図るため、道路インフラについて、早期に対策が必要な施設の修繕等を集中的に実施。

・3次元モデルやカメラ画像等を活用したインフラの整備、管理などデジタル化の推進　４，７００百万円

国土強靭化に関する施策のデジタル化を推進するため、ＩＴ等を活用した道路管理体制の強化対策等を実施。

・安全・安心の確保　２９，２４０百万円

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

○ＩＴを活用した道路管理体制の強化対策

２　防災・減災、国土強靭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する。

３　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、重点的に支援する。

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する。

・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

・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、国土強靭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する。

４　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、財政投融資を活用して、防災・減災、国土強靭化の推進など安全・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る。

令和2年度補正予算が1月28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、「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、「ポストコロナに向けた経済構造の転換・好循環の実現」、「防災・減災、国土強靭化の推進など安全・安心の確保」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）ポストコロナに向けた経済構造の転換・好循環の実現

○サプライチェーンの強靭化や物流の生産性向上に資する道路ネットワークの整備等の推進

（２）防災・減災、国土強靭化の推進など安全・安心の確保

○災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策

○道路インフラの局所的な防災・減災対策

○道路インフラに係る老朽化対策

○3次元モデルやカメラ画像等を活用したインフラの整備、管理などデジタル化の推進

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（自転車通行空間の整備を含む）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。

○ポストコロナに向けた経済構造の転換・好循環の実現

・サプライチェーンの強靭化や物流の生産性向上に資する道路ネットワークの整備等の推進　２９，２４０百万円

迅速かつ円滑な物流・人流の確保に向けて、地方を支える産業等の生産性向上に寄与するミッシングリンクや、空港・港湾など広域交通拠点とのアクセス道路等の重点整備等を推進。

○防災・減災、国土強靭化の推進など安全・安心の確保

・災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策　２４１，９１６百万円

災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び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実施。

※この他、財政投融資（５，０００億円）を活用し、暫定2車線区間における4車線化を実施。

・道路インフラの局所的な防災・減災対策　９０，６７７百万円

橋梁や道路の流失、土砂災害、電柱倒壊等による道路の通行止めのリスク解消や津波や洪水からの避難場所確保のため、河川に隣接する道路構造物等の流失防止対策や法面・盛土対策、無電柱化、高架区間等を活用した避難施設の整備を実施。

・道路インフラに係る老朽化対策　１０７，０２１百万円

予防保全型インフラメンテナンスへの転換を図るため、道路インフラについて、早期に対策が必要な施設の修繕等を集中的に実施。

・3次元モデルやカメラ画像等を活用したインフラの整備、管理などデジタル化の推進　４，７００百万円

国土強靭化に関する施策のデジタル化を推進するため、ＩＴ等を活用した道路管理体制の強化対策等を実施。

防災・減災、国土強靭化

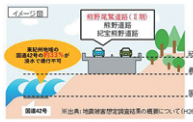
<道路ネットワークの機能強化>

【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

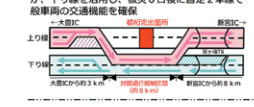
津波による国道42号の浸水想定区域（尾鷲市）



【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～溝辺鹿児島空港）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～溝辺鹿児島空港）の被害状況

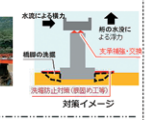
<局所対策の例>

【橋梁等の流失防止対策】

令和２年７月豪雨

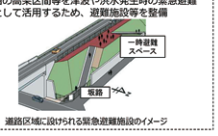
球磨川の氾濫により熊本県道等において、橋梁流失等の被害が発生し、交通機能が寸断

熊本県道の被害状況



【道路高架区間の一時避難場所としての活用】

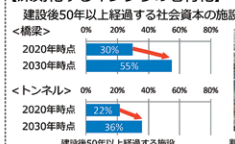
道路の高架区間等を津波や洪水発生時の緊急避難場所として活用するため、避難施設等を整備



予防保全による老朽化対策

【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】

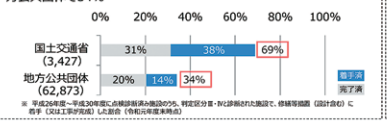
1980年代のアメリカでは、1930年代に大量に建設された道路構造物の老朽化に対応できず、橋梁や高架道路の損傷事故等により、大量の迂回交通が発生するなど、経済や生活の様々な面で大きな影響

ケープ乙切断手術後、通行止めになったフォクウン橋の歩道（『高速道路と自動車』1981年11月から引用）

マイナス3階の病棟（1983年）

【判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁の修繕等措置の実施状況】

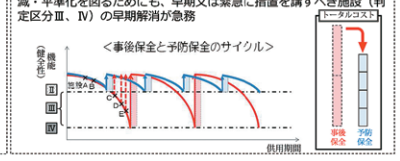
平成26年度以降５年間（１巡目）の点検で、早期または緊急に措置を講ずべき状態（判定区分Ⅲ・Ⅳ）の橋梁のうち、修繕等の措置に着手した橋梁の割合は、令和元年度時点で国土交通省で69%、地方公共団体で34%



※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（完成工事が完成）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



安全・安心や賑わいを創出する空間の利活用

【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

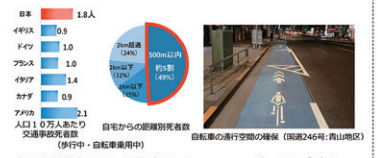
歩道上のオープンカフェなど、地域の多様なニーズが実現できる空間の利活用を推進

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



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「パレットピアおおの」（岐阜県大野町）

令和2年度道路関係補正予算（第3次）配分総括表

［総事業費］　（単位：百万円）

区分	ポストコロナに向けた経済構造の転換・好循環の実現			防災・減災、国土強靭化の推進など安全・安心の確保			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	20,200	0	20,200	169,200	74,100	243,300	189,400	74,100	263,500	45,506	36,894	82,400	234,906	110,994	345,900
補助事業	9,040	0	9,040	201,014	0	201,014	210,054	0	210,054	9,839	0	9,839	219,893	0	219,893
合計	29,240	0	29,240	370,214	74,100	444,314	399,454	74,100	473,554	55,345	36,894	92,239	454,799	110,994	565,793

（注）事業費ベース

※防災・減災、国土強靭化の推進など安全・安心の確保は、全額が「防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策」に係る事業費。
※この他に、調査費がある。
※この他に、防災・安全交付金（国費4,246億円）及び社会資本整備総合交付金（国費1,157億円）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、平常時、災害時問わず物流機能を担う運送事業者に対し、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4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。
※この他に、高速道路通行者の利便性向上のため、地方公共団体での確認手続等が必要な割引手続について、マイナンバーカードを活用した手続の効率化等に向けた調査を実施するための経費（国費2億円）を計上している。

令和２年度道路関係補正予算（第３次）配分概要