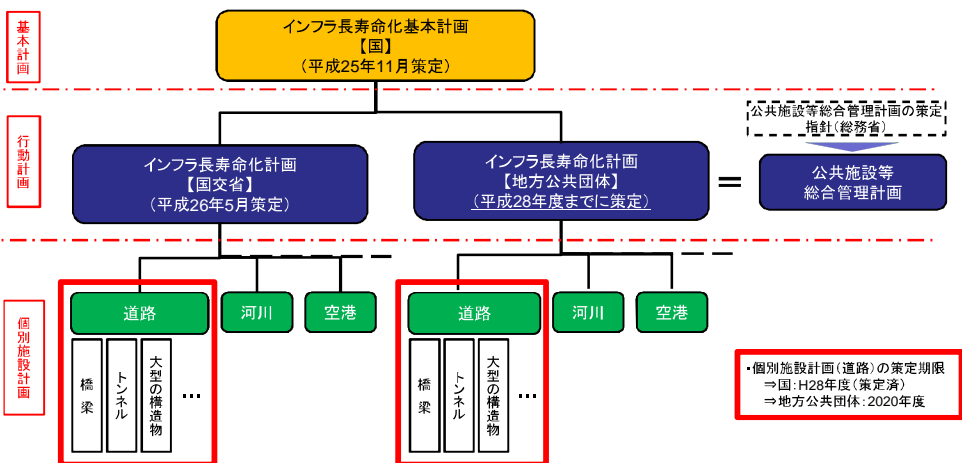
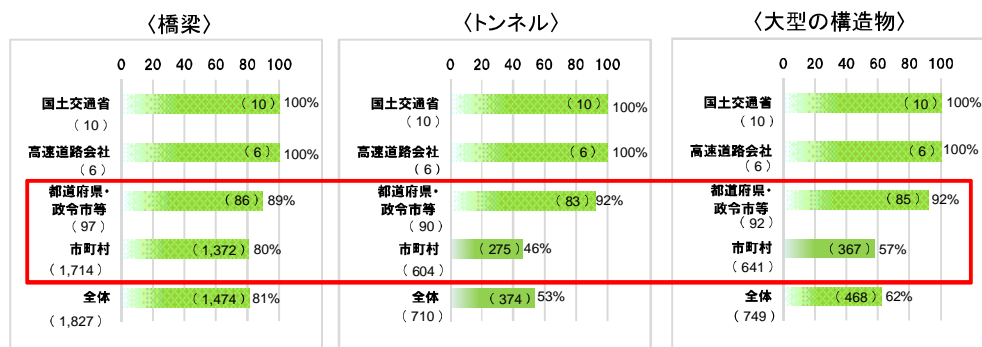


地方公共団体はインフラ長寿命化計画に基づく個別施設計画を2020年度までに策定をする必要がある

■インフラ長寿命化計画の体系



■長寿命化修繕計画(個別施設計画)策定状況 (平成30年度末時点)



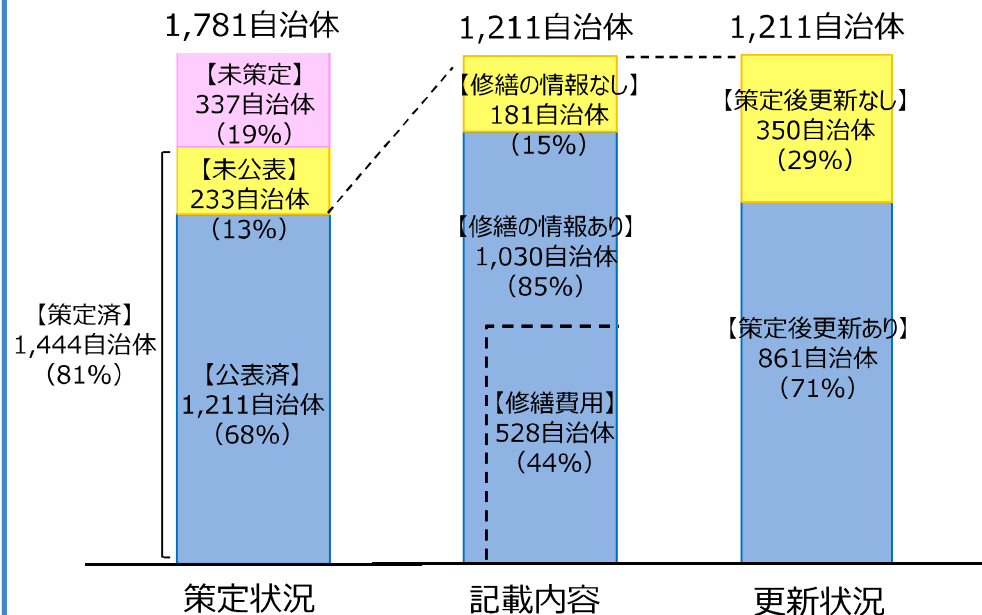
※()は団体数
 ※割合は個別施設計画策定対象の施設を管理する団体数により算出
 ※大型の構造物は横断歩道橋、門型標識、シェッド、大型カルバートであり、いずれかの施設の個別施設計画が策定されていれば策定済みとしている

■橋梁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)

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81%あり、公表までしている地方公共団体は68%。

公表している計画のうち、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85%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44%。

また、公表している計画のうち、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71%。



※平成31年3月31日時点(国土交通省道路局調べ)

計画的な修繕実施のため、点検結果を反映した長寿命化修繕計画(個別施設計画)の策定・更新を促進する必要

公共施設等適正管理推進事業債（長寿命化事業）の概要（道路事業）

制度概要

地方公共団体において道路の適正な管理を推進するため、補助事業や社会資本整備総合交付金事業と一体として実施される地方単独事業（長寿命化事業）について、地方財政措置を講じるもの

対象事業

- ・ 舗装の表層に係る補修（例：切削、オーバーレイ、道路打換え等） ※簡易アスファルト舗装（全層）を含む
- ・ 小規模構造物の補修・更新
（例：道路照明施設、道路標識、防護柵、防雪柵、側溝、機械設備、小型擁壁、カルバート（大型を除く）等）
- ・ 法面・斜面の小規模対策工（例：落石防止柵、植生工、モルタル吹付工、排水工、土留工等）

※下線部分が2019年度拡充



<舗装のオーバーレイ>



<防護柵の取替>

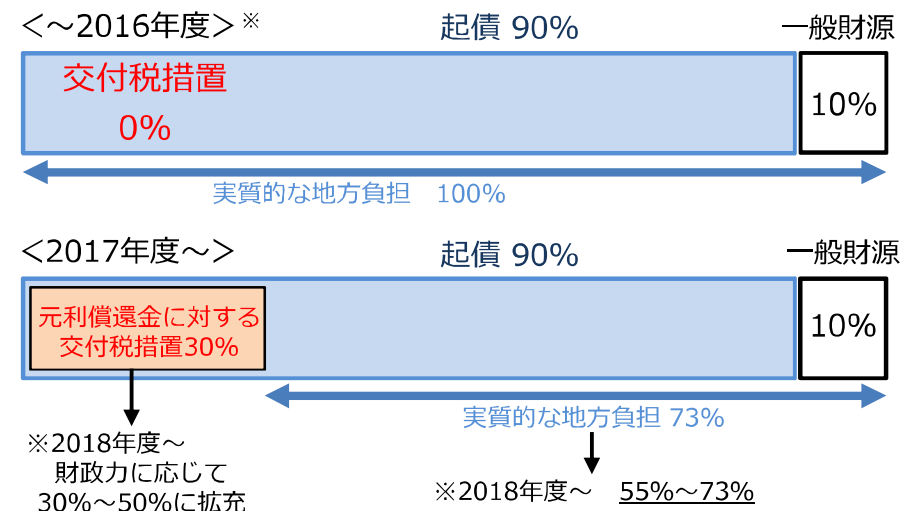


<落石防止柵の取替>

※期間は2017年度から2021年度までの5年間

地方財政措置

※地方道路等整備事業債を活用した場合



令和2年度 点検支援技術の活用(橋梁)

○令和2年度橋梁点検における点検支援技術は、下記の7技術19橋を予定

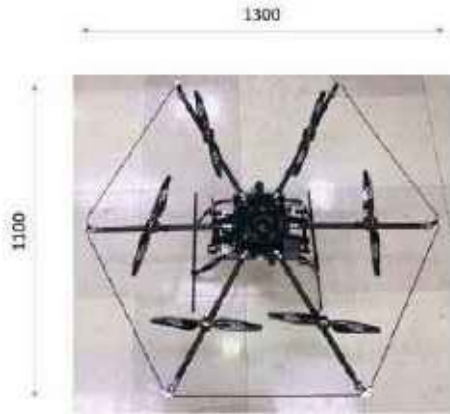
- 画像計測技術 4技術 8橋
- 非破壊検査技術 3技術 11橋

技術		橋数	羽越	新国	長国	高田	富山	金沢
画像計測技術	飛行系	非GPS環境対応型ドローンを用いた近接目視点検支援技術	1				子不知高架	
		マルチコプタを利用した橋梁点検システム(マルコTM)	1					今町高架橋
	アームポール	橋梁点検支援ロボット+橋梁点検調書作成支援システム	1				R8栈橋15	
		橋梁等構造物の点検ロボットカメラ	4				R8栈橋11 他3橋	
非破壊検査	ポール	コンクリート構造物変形部検知システム「BLUE DOCTER」	3	R7山辺里 他2橋				
	定置	遠方自動撮影システム	1				小日石高架橋	
		赤外線調査トータルサポートシステムJシステム	7				延槻大橋 川口横断BOX	小松八幡町2BOX 他3施設

※コンクリート構造物変形部検知システム「BLUE DOCTER」については、新潟県内の溝橋で複数箇所予定しています。(箇所は未定)
 ※点検支援技術の活用箇所は今後の調整により変更の可能性があります。

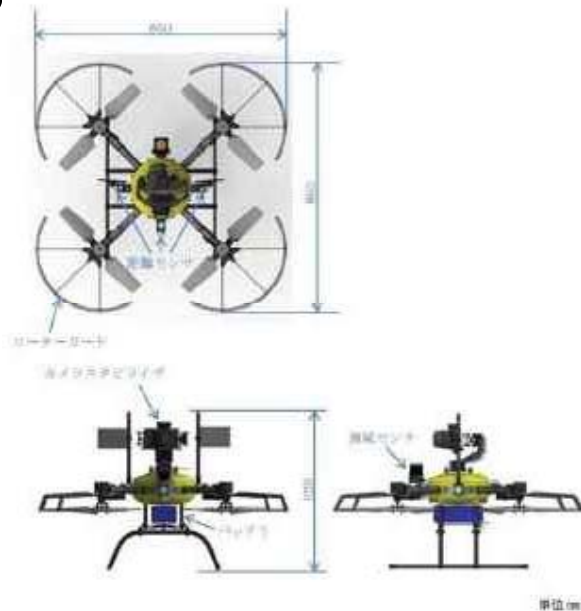
○画像計測技術(飛行系)

●非GPS環境対応型ドローンを用いた 近接目視点検支援技術



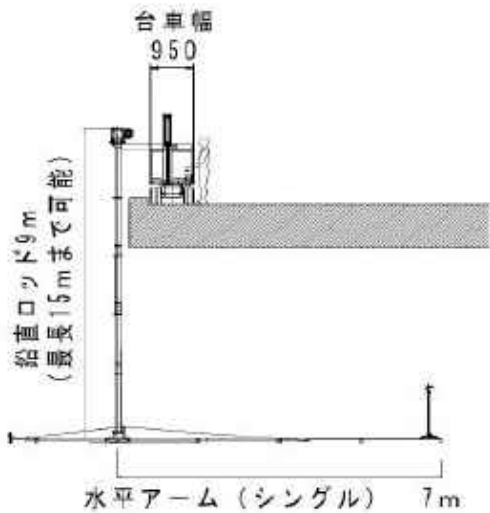
※点検支援技術性能カタログ(案)より

●マルチコプタを利用した橋梁点検システム (マルコTM)



○画像計測技術(アーム・ポール)

- 「橋梁点検支援ロボット+橋梁点検調書作成支援システム」による近接目視、打音調査等援助・補完技術
(旧名称:橋梁点検カメラシステム見る・診る)



●橋梁等構造物の点検ロボットカメラ



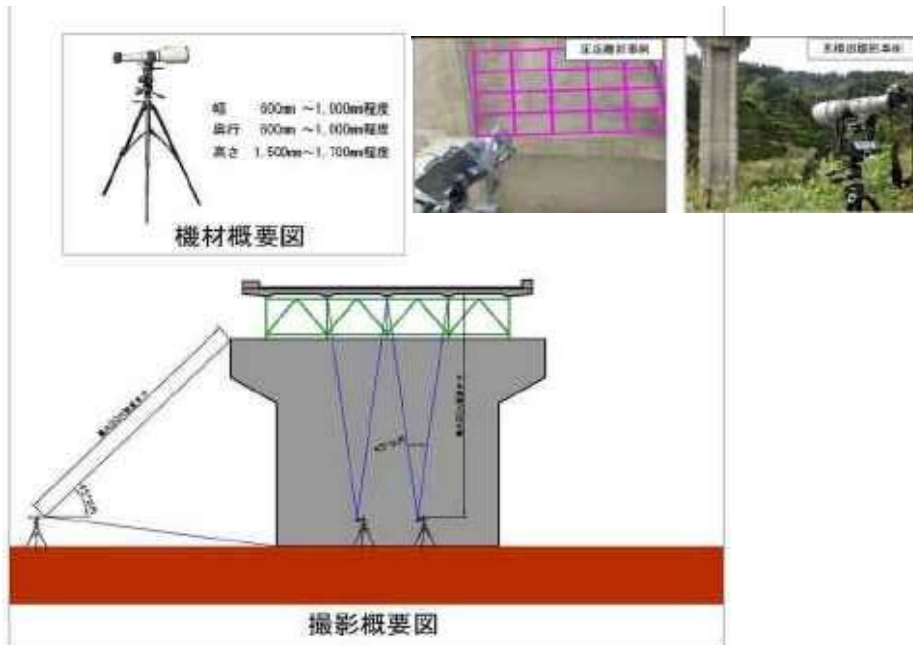
○非破壊検査技術

●コンクリート構造物変形部検知システム「BLUE DOCTER」

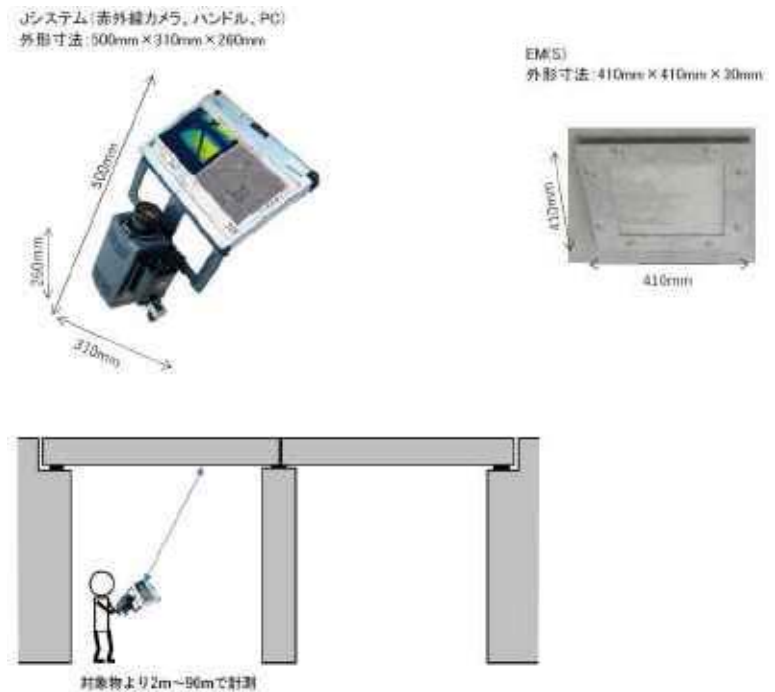
外形寸法: 126x137x92mm



●遠方自動撮影システム



●赤外線調査トータルサポートシステムJシステム



○平成30年度より北陸地方整備局の橋梁・シェッド定期点検において「点検支援新技術」を活用。
 地方公共団体による積極的な活用を図ることを目的に、活用状況の動画を公開。
 ○平成30年度は、以下の4技術の動画を公開。

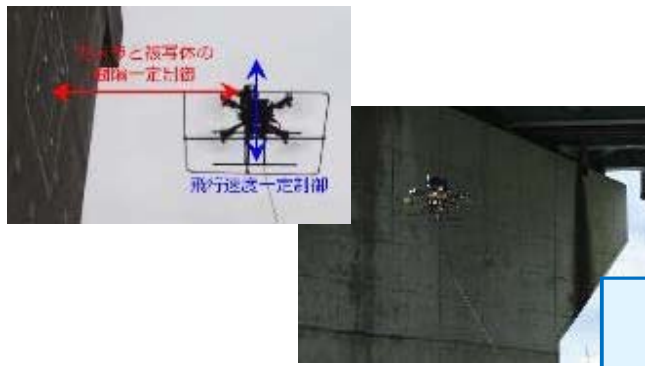
①コンクリート構造物変形部探知システム

- ポール先端の装置（ハンマー内蔵）による打撃時の反射波から損傷判断。
- 労働災害の軽減、点検レベルの平準化を図る。



②マルチコプタ点検システム

- UAV搭載カメラの撮影画像から損傷判断。
- 労働災害の軽減、点検レベルの平準化を図る。



③懸垂型 橋梁点検支援ロボット

- 歩道から伸ばしたアーム先端の赤外線カメラやクラックゲージ等から損傷判断。
- 労働災害の軽減、点検レベルの平準化を図る。



④ポール打検機

- ポール先端の打検機による打音から損傷判断。
- 労働災害の軽減、足場コストの削減を図る。



北技YouTubeチャンネルにて動画を公開中



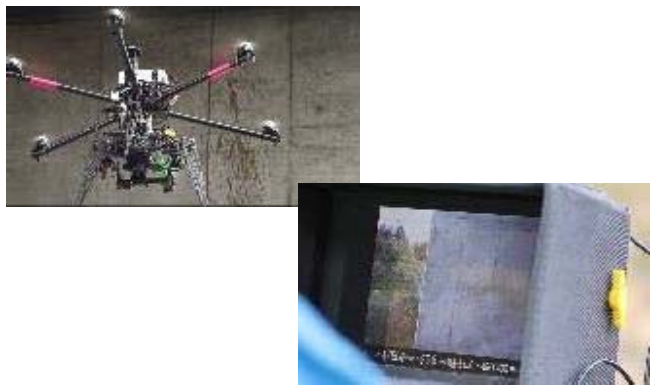
動画はこちら

動画はこちら

○令和元年度に、以下の3技術の動画を公開。これまでに7技術の動画を公開。

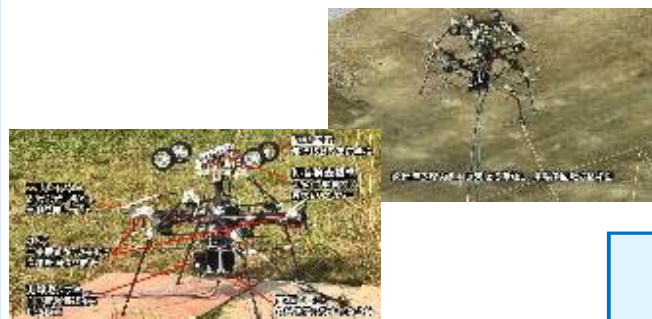
⑤構造物点検ロボットシステム

- UAV搭載カメラの撮影画像から損傷把握
- 損傷図の作成を支援可能。



⑥近接目視・打音検査等を用いた飛行ロボットによる点検システム

- マルチコプター上部の装置（打撃機構）で打音検査も実施。
- 床板下面の打音検査も可能



⑦橋梁等構造物の点検ロボットカメラ

- ポール先端のカメラにより撮影。
- 操作端末で撮影画像の選択ができ、ひび割れ幅の確認・画像保存等が可能。



北技YouTubeチャンネルにて動画を公開中



動画はこちら



動画はこちら



令和2年3月31日
大臣官房技術調査課
総合政策局公共事業企画調整課

直轄工事における新技術活用の推進について

～直轄土木工事における新技術活用の原則義務化～

国土交通省は、ICT活用を推進するとともに、新技術の活用促進と新たな技術開発の活性化の好循環を起し、生産性向上や激甚化・頻発化する災害への対応、最新技術を活用する産業として担い手確保等に資するため、令和2年度より、国土交通省直轄土木工事における新技術の活用を原則として義務化します。

国土交通省では、建設現場におけるイノベーションの推進や生産性向上を図るため、i-Constructionを推進しており、新技術（新工法、新材料、新システム等）の導入、利活用を加速化させています。

さらなる新技術活用を促進するため、令和2年度より、一部を除く直轄土木工事において、ICT活用型、発注者指定型、発注者指定型（選択肢提示型）又は施工者選定型による発注を行うことで、ICT活用工事等で活用する技術やNETIS登録技術等の新技術活用を原則として義務化することとしました。詳細は別紙をご参照ください。

なお、今般、新技術活用の推進にあたり、新設したものは以下のとおりです。

1. 発注者指定型（選択肢提示型）

工事発注段階において、発注者が対象とするテーマ及びテーマに対して効果が期待できる複数の新技術を提示し、契約後に受注者が新技術を選択する「発注者指定型（選択肢提示型）」を新設し、施工者による新技術活用を促進します。

2. 施工者選定型

工事発注段階において、新技術を選定して活用する「施工者選定型」を新設し、受注者は原則として1つ新技術を活用することとなり、施工者による新技術活用を促進します。

これにより、新たな技術開発の活性化についても促進を図ります。

【問い合わせ先】

国土交通省大臣官房技術調査課 菊田（内 22343）、福井（内 22346）
TEL：03-5253-8111（代表） 03-5253-8125（直通） FAX：03-5253-1536
国土交通省総合政策局公共事業企画調整課 矢野（内 24953）、井手（内 24955）
TEL：03-5253-8111（代表） 03-5253-8286（直通） FAX：03-5253-1556

ICT活用を推進するとともに、新技術活用が図られ、新たな技術開発が活性化される好循環が起きることにより、生産性向上や、激甚化・頻発化する災害への対応、最新技術を活用する産業として担い手確保等に資することを目的に、令和2年度から直轄工事において新技術の活用を原則義務化する。

具体的な取組内容としては、①ICT活用型による工事発注を行い、①に該当しない場合に②～④のいずれかにより、対象とする新技術を活用する。

【対象とする新技術】

- 1) ICT活用工事、BIM/CIM活用工事
- 2) NETIS登録技術
- 3) NETISのテーマ設定型の技術比較表に掲載されている技術
- 4) 新技術導入促進（Ⅱ）型により活用する技術
- 5) 新技術ニーズ・シーズマッチングにより現場実証し、従来技術と同等以上と確認できた技術
- 6) その他、a)、b)、c)を満たす技術
 - a) 技術の成立性が技術を開発した民間事業者等により実験等の方法で確認されている技術
 - b) 公共工事等に関する技術
 - c) 当該技術の適用範囲において従来技術に比べて活用の効果が同程度以上の技術又は同程度以上と見込まれる技術

なお、3)を除いてNETIS掲載期間終了技術は対象外。

【取組内容】

- ①ICT活用型
- ②発注者指定型 →個別に新技術を指定
- ③発注者指定型（選択肢提示型）・・・新設
→設計図書にテーマと複数の新技術を提示し、契約後、施工者が新技術を選択

【複数の新技術提示のイメージ】

新技術名称	NETIS番号	備考
〇〇工法	KK-〇〇〇〇-VE	※設計変更対象外

【テーマ提示のイメージ】

テーマ：〇〇工における
〇〇向上に資する技術

- ④施工者選定型・・・新設
→受注者は、対象とする新技術を原則1つ以上選定して活用
※従前の施工者からの提案による新技術活用は施工者選定型として取り扱う。

【工事成績評定】 <加点内容に変更なし>

ICT活用（発注者指定型、施工者希望型）、BIM/CIM活用（発注者指定型、受注者希望型）及びNETIS登録技術活用（施工者選定型）の場合に、工事成績評定の加点の対象。

- ・対象工事：一部を除く直轄土木工事を対象とする。ただし、適用が困難と判断される工事は対象外。
- ・適用時期：令和2年4月1日以降に入札公告を行う工事に適用するものとし、実施時期については、各地整等と調整。

令和2年度
道路関係予算概要

令和2年1月

国土交通省道路局
国土交通省都市局

I 基本方針

令和2年度道路関係予算においては、被災地の復旧・復興の加速、メンテナンス2巡目における計画的かつ集中的な老朽化対策の実施、防災機能の強化、生産性の向上につながる道路ネットワークの整備および安全で地域を豊かにする道路空間の構築に重点的に取り組み、施策効果の早期実現を図る。

被災地の復旧・復興（P11～12）

東日本大震災という未曾有の大災害を踏まえ、復興道路・復興支援道路の全線開通および常磐道の一部4車線化をはじめ、被災地の経済発展の基盤となる交通・物流網の構築に向けて一日も早い事業の完了を目指すとともに、近年相次ぐ大自然災害による被災地の復旧・復興を図るため、被災した道路の災害復旧の加速や復興を支援する道路の整備を推進する

計画的かつ集中的な老朽化対策（P13～16）

国民の命と暮らしを守るため、老朽化が進む道路施設について、点検結果を踏まえた計画的な老朽化対策への支援の新たな枠組みを導入し、予防保全による道路の老朽化対策への転換を図るとともに、新技術を積極的に活用し、効率的な老朽化対策を推進する

防災機能を強化した道路整備（P17～21）

激甚化する自然災害に対して道路の安全を確保するとともに、災害時の救急救命・復旧活動を支えるため、道路の防災・震災対策や雪害対策、代替性の確保のための道路ネットワークの整備、高速道路における安全性・信頼性の向上に資する取り組みを推進する

生産性を向上する道路ネットワーク（P22～36）

経済の好循環を拡大し、また、平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、三大都市圏環状道路や新東名・新名神等の整備・機能強化や、高速道路のIC、空港・港湾・鉄道駅などの主要拠点へのアクセスの強化等を推進するとともに、バスタプロジェクトの全国展開、今ある道路の運用改善や小規模な改良等のネットワークを賢く使う取組を推進するなど、社会全体の生産性向上につながる政策を計画的に実施する

安全で地域を豊かにする道路空間（P37～47）

多様なニーズに応える道路空間の実現のため、道路空間の再構築、面的な交通安全対策、ユニバーサルデザイン化等を推進する。また、踏切・自転車の安全対策、無電柱化等を推進するとともに、自動運転サービスの普及促進に向け、自動運転に対応した道路空間の整備を推進する

これらの課題に対応した施策を進めるにあたっては、以下の観点に留意し取り組む。

・生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上等の「ストック効果の重視」 ・ICTやビッグデータ等を活用した「賢い投資」
また、コストの徹底した縮減や事業のスピードアップのためのマネジメント強化、新技術の活用などイノベーションの社会実装を進めるとともに、既存ストックの有効活用やオープン化（道路空間・データ等）の推進に積極的に取り組む。
あわせて、「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、引き続き2020年度までの3年間で集中的に実施する。

さらに、道路政策を通じて中長期的に実現を目指す社会像および政策の方向性を、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においてビジョンとしてとりまとめ、今後の施策立案や制度改正等につなげる。

Ⅱ 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 事 業	15,795	1.00	15,795	1.00
	改 築 そ の 他	10,675	1.00	10,675	1.00
	維 持 修 繕	3,945	1.04	3,945	1.04
	諸 費 等	1,175	1.00	1,175	1.00
補	助 事 業	7,945	2.31	4,550	2.32
	地域高規格道路、IC等アクセス道路その他	2,154	1.08	1,197	1.08
	道路メンテナンス事業補助	3,857	皆増	2,223	皆増
	交通安全・無電柱化等	825	皆増	450	皆増
	大規模修繕・更新	—	皆減	—	皆減
	除雪	169	1.05	113	1.05
	連続立体交差事業	940	1.03	505	1.03
	補助率差額	—	—	63	1.31
有	料 道 路 事 業 等	25,419	1.02	127	0.73
小	計	49,159	1.12	20,472	1.15
臨	時 ・ 特 別 の 措 置 (防災・減災、国土強靱化のための緊急対策)	1,448	0.97	1,448	0.97
合	計	50,607	1.11	21,920	1.13

[参考]公共事業関係費(国費) 通常分(A): 60,669億円(対前年度比1.00)、臨時・特別の措置(B): 7,902億円(対前年度比0.93) 計(A+B) 68,571億円(対前年度比0.99)

※補助事業 国費4,550億円には、個別補助制度創設に伴う防災・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 国費2,595億円を含む。

含まない場合、補助事業 国費1,955億円[対前年度比1.00]である。大規模修繕・更新は道路メンテナンス事業補助への統合により皆減としている。

※この他に、防災・安全交付金(国費10,388億円[対前年度比0.79](臨時・特別の措置を除く場合 国費7,847億円[対前年度比0.75]))、

社会資本整備総合交付金(国費7,627億円[対前年度比0.88](臨時・特別の措置を除く場合 国費7,277億円[対前年度比0.87]))

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(国費1,662億円[対前年度比0.95])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1,198億円[対前年度比0.98])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。

注1. 上記の他に、行政部費(国費9億円)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(3,068億円(臨時・特別の措置を除く場合 2,961億円))を含む。

注3. 四捨五人の関係で、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3か年緊急対策(臨時・特別の措置:国費1,448億円)※社会資本整備総合交付金は除く

重要インフラの緊急点検結果等を踏まえ、法面・盛土対策や無電柱化など、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、令和2年度が最終年度となることから対策が期間内に完了するよう努めるとともに、防災・減災、国土強靱化に向けた取り組みを引き続き推進します。

(参考) 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策(道路事業:対策項目)

①法面・盛土 ②冠水 ③越波・津波 ④耐震 ⑤踏切 ⑥停電・節電 ⑦豪雪 ⑧無電柱化

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、重点的に支援します。

①個別補助制度の創設

複数年にわたり計画的かつ集中的な投資が必要となる個別箇所毎の支援に加え、複数の事業間連携が必要な事業や施策別計画に基づく事業について個別補助制度を創設し、重点的に支援を実施します。

- 道路メンテナンス事業補助制度
- 土砂災害対策道路事業補助制度
- 都府県境道路整備補助制度
- 無電柱化推進計画事業補助制度
- 交通安全対策補助制度(地区内連携)

個別補助制度の創設に伴う補助事業の増額(R1:1,965億円 ⇒ R2:4,550億円[2.32])

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。

- ・ 国土強靱化地域計画に基づく事業
- ・ 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
- ・ 広域的な防災拠点となる道の駅[※]の機能強化

※広域的な防災拠点となる道の駅を2020年より「防災道の駅」として認定予定

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7万橋存在しています。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します。

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、技術的にも支援します。

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します。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車線化等を実施します。

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、上記暫定2車線対策や逆走対策の他、SA・PAの駐車マス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します。

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します。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ます。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す。

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」の取り組みをはじめ、自動運転サービスの全国普及を目指します。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します。

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します。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します。

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します。

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ます。

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します。

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します。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します。

また、一定の区域において関係機関等との合意に基づき、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します。

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します。

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ます。

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します。

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みます。

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します。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します。

12 道の駅の第3ステージに向けた取り組みについて

2020年からは「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します。

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・効率化を進めます。

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」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します。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します。

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します。

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
(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】	〇〇市 トンネル 長寿命化修繕計画 【個別施設計画】	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	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	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】	 【トンネル】	 【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)

(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

《ストック効果をも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



工業団地へのアクセス道路

工業団地と供用時期を連携したアクセス道路の整備



駅へのアクセス道路

駅の整備と供用時期を連携したアクセス道路の整備

《国土強靱化地域計画に基づく事業（交通・物流）》

○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

《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



24時間利用可能なベビーコーナー
(母乳コーナー、おむつ交換スペース)



非常用発電機

(※)広域的な防災拠点となる道の駅を2020年より「防災道の駅」として認定予定

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

<p>歩道幅員が狭く、段差がある道路</p>  <p><対策メニュー> ・歩道幅員 ・無電柱化 ・踏切道の拡幅・ユニバーサルデザイン化</p>	<p>抜け道として利用されている道路</p>  <p><対策メニュー> ・狭さく、ハンブ等の設置</p>	<p>自転車と錯綜する道路</p>  <p><対策メニュー> ・自転車通行空間の整備</p>
--	---	---

※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

○踏切道の拡幅等の踏切における事故対策
⇒踏切道改良計画に基づく事業に対して特に重点的に配分

○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

《国土強靱化地域計画に基づく事業（防災・減災）》

○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

<p>【法面对策】</p>  <p><法面法枠工></p>	<p>【落石・雪崩対策】</p>  <p><シェッドの整備></p>	<p>【冠水対策】</p>  <p><冠水被害></p>
--	---	---

《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）

○地震時等に著しく危険な密集市街地における道路整備（令和2年度まで）

(参考) 新規制度一覧

○道路メンテナンス事業補助制度の創設

道路の老朽化対策において、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、トンネル等の修繕、更新、撤去等）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。

○無電柱化推進計画事業補助制度の創設

「無電柱化の推進に関する法律」に基づき国により策定された「無電柱化推進計画」に定めた目標の確実な達成を図るため、地方公共団体において定める推進計画に基づく事業を計画的かつ集中的に支援する個別補助制度を創設する。

○土砂災害対策道路事業補助制度の創設

土砂災害の発生による道路交通の寸断は、社会経済に大きな影響を与えることから、重要物流道路等において、砂防事業と連携し実施する土砂災害対策事業に対し、計画的かつ集中的に支援する補助制度を創設する。

○交通安全対策補助制度(地区内連携)の創設

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（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。

○都府県境道路整備補助制度の創設

物流・交流の活発化を図るとともに、災害時等の迅速な復旧活動や避難を支えるため、道路管理者が相互に連携して事業進捗を図る必要がある都府県境を跨ぐ構造物の整備を伴う道路の整備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。

○電線敷設工事資金貸付金制度の拡充

電線共同溝の電線敷設工事に係る費用の一部を無利子で貸し付ける制度について、これまで災害の防止や安全かつ円滑な交通の確保が必要な道路の区域に限定されていた対象道路を「歩行者利便増進道路」にも拡充する。

○自動走行に必要な補助施設整備に係る貸付制度の創設

地域における安全安心な移動を確保するために、民間事業者による自動運転サービス提供に必要な、自動運転車の運行を道路側から補助する施設（磁気マーカー等）の整備にかかる費用の一部を無利子で貸し付ける制度を創設する。

○地方道路公社の償還期間の延長

適正な料金水準のもとで債務を確実に償還しつつ、必要な高速道路ネットワークを整備するため、有料道路整備資金貸付要領における地方道路公社の償還期間の上限を現行の40年から60年に延長する。

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の概要

決定：
平成30年12月14日

※内閣官房国土強靱化推進室発表資料を一部編集

1. 基本的な考え方

- 本対策は、「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策」(平成30年11月27日重要インフラの緊急点検に関する関係閣僚会議報告)のほか、ブロック塀、ため池等に関する既往点検の結果等を踏まえ、
- ・防災のための重要インフラ等の機能維持
 - ・国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持
- の観点から、国土強靱化基本計画における45のプログラムのうち、重点化すべきプログラム等20プログラムに当たるもので、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、3年間で集中的に実施する。

2. 取り組む対策の内容・事業規模の目途

- 緊急対策160項目
○財政投融资の活用を含め、おおむね7兆円程度を目途とする事業規模(※1、※2)をもって実施。

I. 防災のための重要インフラ等の機能維持

おおむね3.5兆円程度

- (1)大規模な浸水、土砂災害、地震・津波等による被害の防止・最小化
- (2)救助・救急、医療活動等の災害対応力の確保
- (3)避難行動に必要な情報等の確保

おおむね2.8兆円程度
おおむね0.5兆円程度
おおむね0.2兆円程度

II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持

おおむね3.5兆円程度

- (1)電力等エネルギー供給の確保
- (2)食料供給、ライフライン、サプライチェーン等の確保
- (3)陸海空の交通ネットワークの確保
- (4)生活等に必要の情報通信機能・情報サービスの確保

おおむね0.3兆円程度
おおむね1.1兆円程度
おおむね2.0兆円程度
おおむね0.02兆円程度

(※1)
うち、財政投融资を活用した事業規模としておおむね0.6兆円程度を計上しているほか、民間負担をおおむね0.4兆円程度と想定している。平成30年度第一次補正予算等において措置済みの事業規模0.3兆円を含む。

(※2)
四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

3. 本対策の期間と達成目標

- 期間：2018年度(平成30年度)～2020年度(令和2年度)の3年間
○達成目標：防災・減災、国土強靱化を推進する観点から、特に緊急に実施すべき対策を、完了(概成)又は大幅に進捗させる。

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策（道路関係）

○重要インフラの緊急点検結果等を踏まえ「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、2020年度までの3年間で集中的に実施する。

法面・盛土	冠水	越波・津波	耐震
<p>土砂災害等の危険性が高く、社会的影響が大きい箇所約2,000箇所について、<u>土砂災害等に対応した道路法面・盛土対策、土砂災害等を回避する改良や道路拡幅などの緊急対策を概ね完了。</u></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"> <法面法枠工> <危険箇所を回避するミニバイパス> </p>	<p>冠水発生の恐れのある箇所について、<u>道路（約1,200箇所）及びアンダーパス部等（約200箇所）の排水能力向上のため排水施設の補修等の緊急対策を概ね完了。</u></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"> <排水施設> <排水ポンプ> </p>	<p>越波・津波の危険性のある約80箇所について、<u>消波ブロック整備等の越波防止対策、ネットワーク整備による越波・津波に係る緊急対策を概ね完了。</u></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"> <消波・根固ブロック> <ネットワーク整備> </p>	<p>耐震対策未実施の橋梁約600箇所^{※1}、道の駅約30箇所^{※2}について、<u>耐震補強に係る緊急対策を概ね完了。</u></p> <p style="font-size: small;"> ※1：緊急輸送道路上の橋梁の内、今後30年間に震度6以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域にあり、事業実施環境が整った橋梁 ※2：地域防災計画に位置づけがあり、耐震対策未実施の道の駅 </p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"> <橋梁の耐震対策> <道の駅の耐震対策> </p>
<p style="text-align: center; background-color: #e0e0e0;">踏切</p> <p>救急活動や人流・物流等に大きく影響を与える可能性がある踏切約200箇所について、<u>長時間遮断時に優先的に開放する踏切への指定等や踏切の立体交差化等の緊急対策を実施。</u>うち、<u>約20箇所</u>において期間内に立体交差化を完了。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"> <単独立体交差事業> <連続立体交差事業> </p>	<p style="text-align: center; background-color: #e0e0e0;">停電・節電</p> <p>停電により情報が遮断され管理上支障が生じる恐れのある道路施設約1,600箇所^{※1}、道の駅約80箇所^{※2}等について、<u>無停電設備（発動発電機、蓄電池）の整備等の緊急対策を概ね完了。</u></p> <p style="font-size: small;"> ※1：事前通行規制区間内等にある道路施設で無停電設備が未設置な箇所等 ※2：地域防災計画に位置づけがあり、無停電設備が未整備な道の駅 </p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"> <無停電装置> <自家発電装置> </p>	<p style="text-align: center; background-color: #e0e0e0;">豪雪</p> <p>道路上での車両滞留の発生を踏まえ、大規模な車両滞留リスクのある約700箇所について待避場所等のスポット対策や除雪車増強の体制強化等の緊急対策を概ね完了。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"> <除雪機械の増強> <チェーン着脱場> </p>	<p style="text-align: center; background-color: #e0e0e0;">無電柱化</p> <p>既往最大風速が一定程度以上で、電柱倒壊の危険性の高い市街地の緊急輸送道路の区間（約1万km）において、災害拠点へのアクセスルートで事業実施環境が整った区間約1,000kmについて、<u>無電柱化を実施。</u></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"> <電柱倒壊による道路閉塞> <電柱ハザードマップ> </p>

（注）道の駅及び踏切以外の『箇所』の計上方法については、路線別に都道府県毎の区間を1箇所としています。