

平成31年度

道路関係
予算概算要求概要

平成30年8月

国土交通省道路局
国土交通省都市局

目 次

I 基本方針	1
II 要求概要	2
1 要求総括表	2
2 新しい日本のための優先課題推進枠について	3
3 道路の老朽化対策の本格実施について	5
4 安全・安心の確保について	5
5 新たな広域道路ネットワークについて	5
6 地方への重点的支援について	6
7 無電柱化の推進について	7
8 自転車活用の推進について	7
9 高速道路の料金割引について	7
III 主要施策の概要	12
1 被災地の復旧・復興	12
(1) 東日本大震災からの復興・創生	12
(2) 熊本地震等の大規模自然災害からの復旧・復興	13
2 国民の安全・安心の確保	14
(1) 道路の老朽化対策の本格実施	14
(2) 過積載撲滅に向けた取組の強化	17
(3) 道路の防災・震災対策	18
(4) 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組	20
(5) 生活道路・通学路の安全対策	23
(6) 自転車の利用環境の整備	24
(7) 無電柱化の推進	25
(8) ユニバーサルデザイン化の推進	26
(9) 踏切対策の推進	27
3 力強く持続的な経済成長の実現	28
(1) ネットワークを賢く使う	28
(2) 物流対策の推進	32
(3) 自動運転サービスの実験・実装の推進	37
(4) 科学技術を活用した道路施策	38
(5) ICT・ビッグデータを利活用した地域道路経済戦略の推進	39
(6) 道路分野におけるインフラシステム輸出の戦略的拡大	40
4 豊かな暮らしの礎となる地域づくり	41
(1) 「道の駅」の活用促進	41
(2) モーダルコネクトの強化	42
(3) シェアリングとの連携	43
(4) ニーズに応じた道路空間の利活用	44
(5) 観光振興の推進	45
(6) 高速道路におけるPPPの活用	47
(7) 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた取組	48

(参考資料)

○ 公共事業関係費（政府全体）の推移	49
○ 防災・安全交付金及び社会資本整備総合交付金の要望額・配分額等の推移	50
○ 道路法等の一部を改正する法律（平成30年3月30日成立）	51
○ 社会資本整備審議会 道路分科会 建議（平成29年8月22日）概要	52
○ 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 基本方針（平成29年12月22日）概要	53
○ 大都市圏環状道路等の整備加速	54
○ 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系	55
○ 近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系	56
○ 近畿圏の高速道路ネットワークにおける管理主体の統一等	57
○ 中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系の見直し	58
○ 自動車運送事業者の生産性向上等のための高速道路料金割引の臨時措置	59
○ ワイヤロープの試行設置状況	60
○ スマートインターチェンジ・民間施設直結スマートインターチェンジの整備 ..	61
○ 日本の道路の現況	62
○ 事業の流れ	63
○ 道路ネットワーク整備による交通状況改善・経済効果	64
○ 平成30年7月豪雨における高速道路の交通機能確保	65
○ 道路施設の点検状況	66
○ 「道の駅」の目的と機能、設置者、登録数	67
○ 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実験箇所	68
○ 無電柱化推進計画の概要	69
○ 自転車活用推進計画の概要	70
○ 大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ 概要	71
○ 道路関係予算概算要求総括表	72
○ 全国路線図	74
○ 復興道路・復興支援道路の開通見通し	76
○ 首都圏環状道路の整備	77
○ 大都市圏幹線道路図	78
・ 関東圏高規格幹線道路図	78
・ 首都近郊道路図	79
・ 近畿圏高規格幹線道路図	80
・ 阪神近郊道路図	81
・ 中部圏高規格幹線道路図	82

I 基本方針

平成31年度予算の概算要求においては、東日本大震災や熊本地震、平成30年7月豪雨等による「被災地の復旧・復興」を加速させるとともに、「国民の安全・安心の確保」、「力強く持続的な経済成長の実現」及び「豊かな暮らしの礎となる地域づくり」の4分野に重点化し、施策効果の早期実現を図る。

被災地の復旧・復興 (P12～13)

東日本大震災という未曾有の大災害を踏まえ、平成28年度から平成32年度までの復興・創生期間における新たな枠組みに基づき、復興道路・復興支援道路等の緊急整備等により被災地域の早期復旧・復興に全力で取り組むとともに、熊本地震、平成30年7月豪雨等の被災地の復旧・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

国民の安全・安心の確保 (P14～27)

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、着実な点検・措置等を適切に推進するとともに、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、無電柱化等を推進する。また、生活道路・通学路や踏切、自転車の安全対策とともに、高速道路における安全性・信頼性の向上に資する取組を推進する

力強く持続的な経済成長の実現 (P28～40)

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等の整備・機能強化や、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、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波及効果の大きな政策を計画的に実施する

豊かな暮らしの礎となる地域づくり (P41～48)

地方の成長を促し、少子高齢化の制約を克服するため、「コンパクト＋ネットワーク」の考え方に基づき、「道の駅」やスマートIC等の活用による拠点の形成及び道路ネットワークによる地域や拠点間の連携確保を推進する

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」
- ・道路の機能を最大限発揮するため「賢く使う」
- ・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・議論・データ等）の推進に積極的に取り組む。

II 要求概要

1 要求総括表

(単位: 億円)

事業	事項	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
直轄事業	業	18,511	1.19	18,511	1.19
改築	その他	12,654	1.18	12,654	1.18
維持修繕	等	4,658	1.26	4,658	1.26
諸費		1,199	1.03	1,199	1.03
補助事業	業	1,984	1.21	1,181	1.21
地域高規格道路	その他	1,148	1.24	641	1.24
I C ア ク セ ス 道 路		521	1.20	286	1.19
大規模修繕・更新		146	1.24	82	1.26
除雪		169	1.08	113	1.08
補助率	差額	—	—	60	1.23
有料道路事業	等	24,879	1.02	175	1.24
小計	計	45,374	1.09	19,867	1.19
社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)		1,288	1.21	711	1.20
合計	計	46,663	1.09	20,577	1.19

※小計には、「優先課題推進枠」に係る計数(国費4,762億円)を含む。

(優先課題推進枠に係る計数を除いた場合)

小計	計	40,612	0.98	15,104	0.91
(再掲)					

補助事業+社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)	3,273	1.21	1,891	1.21
--------------------------------	-------	------	-------	------

※この他に、防災・安全交付金(国費13,431億円[対前年度比1.21])、社会資本整備総合交付金(国費10,663億円[対前年度比1.20])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。上記には、社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)を含む。

※社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)は、交通拠点連携を図り、物流の効率化など生産性向上に資する空港、港湾等へのアクセス道路や連続立体交差事業について、国庫債務負担行為を活用しながら個別箇所ごとに計画的かつ集中的な支援を実施するもの。

※この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業(国費1,736億円[対前年度比0.83])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1,205億円[対前年度比1.11])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10億円)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(3,489億円)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 新しい日本のための優先課題推進枠について

「平成31年度予算の概算要求に当たったの基本的な方針について」（平成30年7月10日閣議了解）に従い、「経済財政運営と改革の基本方針2018」及び「未来投資戦略2018」（平成30年6月15日閣議決定）等を踏まえた諸課題について、「新しい日本のための優先課題推進枠」として以下を要望します。

○ 道路の老朽化対策

要望額：468億円

(※「道路の老朽化対策」全体の要求額は2,652億円)

道路施設の適切な維持管理と老朽化対策に向けて、橋梁、トンネル、舗装等の点検、診断、措置、記録を着実に実施し、メンテナンスサイクルを推進。特に、これまでの点検結果に基づく橋梁、トンネル、舗装の計画的な修繕を強力に推進。

○ 道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保

要望額：1,844億円

(※「道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保」全体の要求額は3,215億円)

個性ある地域やコンパクトな拠点を道路ネットワークでつなぎ、距離の制約を克服し、地域・拠点の連携を確保。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進。

○ 効率的な物流ネットワークの強化

要望額：2,451億円

(※「効率的な物流ネットワークの強化」全体の要求額は4,374億円)

迅速かつ円滑な物流の実現等のため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網を重点的に整備。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進。

(参考) 「平成31年度予算の概算要求に当たったの基本的な方針について」（平成30年7月10日閣議了解）より

(6) 新しい日本のための優先課題推進枠

平成31年度予算においては、予算の重点化を進めるため、「基本方針2018」及び「未来投資戦略2018」（平成30年6月15日閣議決定）等を踏まえた諸課題について、「新しい日本のための優先課題推進枠」を措置する。

このため、各省大臣は、(1)ないし(5)※とは別途、前年度当初予算におけるその他の経費に相当する額と要望基礎額の差額に100分の300を乗じた額及び義務的経費が(3)に規定する額を下回る場合にあっては、当該差額に100分の300を乗じた額の合計額の範囲内で要望を行うことができる。

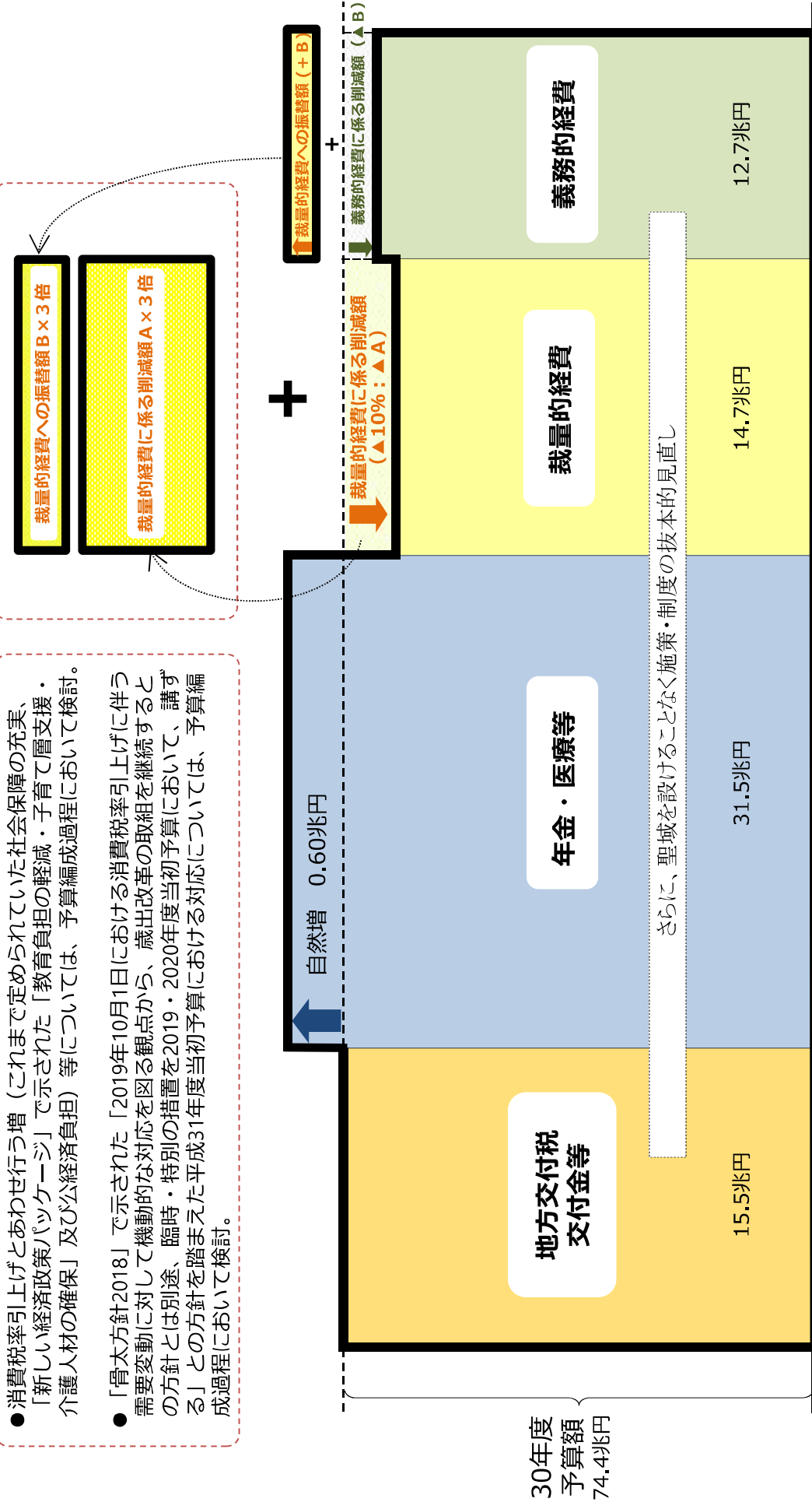
※ (1)年金・医療等、(2)地方交付税交付金等、(3)義務的経費、(4)東日本大震災からの復興対策、(5)その他の経費（(1)ないし(4)に掲げる経費を除く経費については、既定の歳出を見直し、前年度当初予算におけるその他の経費に相当する額に100分の90を乗じた額（要望基礎額）の範囲内で要求する）

平成31年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について

新しい日本のための優先課題推進枠

●消費税率上げとあわせ行う増（これまで定められていた社会保障の充実、「新しい経済政策パッケージ」で示された「教育負担の軽減・子育て層支援・介護人材の確保」及び公経済負担）等については、予算編成過程において検討。

●「骨太方針2018」で示された「2019年10月1日における消費税率引上げに伴う需要変動に対して機動的な対応を図る観点から、歳出改革の取組を継続するとの方針とは別途、臨時・特別の措置を2019・2020年度当初予算において、講ずる」との方針を踏まえた平成31年度当初予算における対応については、予算編成過程において検討。



※1 地方交付税交付金等については「新経済・財政再生計画」との整合性に留意しつつ要求。義務的経費については、参議院議員通常選挙に必要な経費の増等については加減算。

※2 「新経済・財政再生計画」で示された「真に必要な財政需要の増加に対応するため、制度改革により恒久的な歳入増を確保する場合、歳出改革の取組に当たって考慮する」との方針を踏まえた対応等については、予算編成過程において検討。

3 道路の老朽化対策の本格実施について

平成30年度末で道路施設の定期点検が一巡することを踏まえ、本格的な予防保全による道路の老朽化対策を推進し、メンテナンスのセカンドステージを着実に実施します。

具体的には、点検の重点化・効率化に向けた定期点検の見直しを実施するとともに、将来的な維持管理・更新費の推計を実施すること、着実な予防保全に取り組めます。

さらに、老朽化の進展により、地方公共団体が管理する橋梁で通行規制等が増加していること、市町村の多くで橋梁管理に携わる技術者がいないなどの現状を踏まえ、地方公共団体への技術的・財政的な支援を充実します。

4 安全・安心の確保について

平成30年7月豪雨において、被災により通行止めとなった高速道路の広域迂回路として道路ネットワークが機能したほか、被災した4車線区間のうち2車線を対面通行として交通機能を早期に確保するなど、災害時においても道路が重要な役割を果たしていることを踏まえ、引き続き道路ネットワークの整備や機能強化を進めます。

また、冬の道路交通を確保するため、大規模な車両滞留や長時間の通行止めを引き起こす恐れのある大雪時において、道路ネットワーク全体として通行止め時間の最小化を図るため、ソフト・ハードの両面の取組を推進します。

さらに、高速道路における安全・安心計画（仮称）を策定し、利用者視点のもと、新技術等を活用し、暫定2車線対策等、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組を計画的に推進します。

5 新たな広域道路ネットワークについて

今年3月の道路法改正において、物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路」制度が創設されたことを踏まえ、平時・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・計画を幅広く議論するなど、新たな広域道路ネットワークの検討を進め、基幹となるネットワークの整備や機能強化を行うとともに、主要な拠点へのアクセスや災害時のネットワークの代替機能を強化します。

6 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、複数年にわたり計画的かつ集中的な投資が必要となる地域高規格道路等の整備や、道路施設の適確な老朽化・地震対策等を支援するため、整備効果を確認しつつ、補助事業・交付金事業により重点的に支援します。

さらに、道路法等の改正を受け、今後、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網として指定する「重要物流道路」について、支援のあり方を検討します。

また、老朽化対策として、地方公共団体からの要請を踏まえ、緊急かつ高度な技術力を要する施設を直轄診断し、診断の結果に応じた国による修繕代行事業等を実施するなど、技術的な支援を実施してまいります。

①補助事業による支援

複数年にわたり計画的かつ集中的な投資が必要となる地域高規格道路の整備、大規模修繕・更新、ICへのアクセス道路の整備等に対して個別箇所毎に支援を引き続き行います。

②社会資本整備総合交付金（交通拠点連携集中支援事業）による支援

規模が大きく、他の交通拠点と連携して整備を進める空港・港湾等へのアクセス道路や連続立体交差事業について、国庫債務負担行為を活用しながら計画的かつ集中的に支援を引き続き行います。

③交付金による支援（重点配分の例）

＜防災・安全交付金による支援＞

- ・道路施設の適確な老朽化・地震対策

＜社会資本整備総合交付金による支援＞

- ・ストック効果を高めるアクセス道路の整備
- ・地域の拠点として選定された重点「道の駅」の機能強化

また、各地方公共団体が中長期的な見通しの下、地域の課題に応じた計画的な取組を進めている交付金事業に対して、重点的な支援の方法を検討します。

（参考）公共施設等適正管理推進事業債

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ます。（地方債充当率:90%、交付税措置率:財政力に応じて30～50%）

（対象事業）

- ①舗装の表層に係る補修（例：切削、オーバーレイ、路上再生等） ※簡易アスファルト舗装（全層を対象）を含む
- ②小規模構造物（例：道路照明施設、道路標識、防護柵、防雪柵、側溝、機械設備、小型擁壁等）の補修・更新
- ③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、排水工等）

7 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）に基づき、無電柱化の取組を推進します。

また、整備コストが高いことが課題となっていることに鑑み、地方公共団体に対して、管路の浅層埋設や小型ボックス活用埋設、直接埋設といった低コスト手法の普及を図ります。

さらに、電線共同溝整備（直轄）において、民間技術やノウハウ、資金の活用を図るPFI事業について、活用の拡大を図るため、制度の拡充を要求します。

8 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するとともに、関係機関と連携して、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進します。

9 高速道路の料金割引について

ETC2.0を利用する自動車運送事業者の労働生産性向上や働き方改善を図るため、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置等を平成30年度末まで実施しており、この効果を確認し、措置の必要性について検討します。

(参考)「経済財政運営と改革の基本方針2018」、「未来投資戦略2018」＜抜粋＞

「経済財政運営と改革の基本方針2018」 (平成30年6月15日閣議決定) より

- 災害時の避難道路を含めた道路などのネットワークの代替性の確保、岸壁や堤防の耐震化などの地震対策、津波対策、雪害対策などの災害対策に取り組む
- 今後、高度成長期に大規模に整備されたインフラが老朽化することから、予防保全に基づくメンテナンスサイクルを確立・徹底し、ライフサイクルコストを低減する
- 長寿命化等による効率化の効果を含め、できる限り早期に、インフラ所管省は、中長期的なインフラ維持管理・更新費見通しを公表する
- 社会資本整備の分野についても、受益者負担に基づく財源対策についても検討を行う

「未来投資戦略2018」 (平成30年6月15日閣議決定) より

- 我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワーク、国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図る
- 道路ネットワークのストック効果を最大限に発揮させ、迅速かつ円滑な物流の実現、交通渋滞の緩和を図るため、首都圏三環状道路をはじめとする三大都市圏環状道路等について整備を推進するとともに、ETC2.0で収集したプローブデータの活用を官民連携で推進する
- 高速道路でのダブル連結トラック、トラック隊列走行の実現も見据え、新東名、新名神高速道路の6車線化など既存ストックを活用した機能強化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させる
- 平成32年を目途に全国の主要な観光地で景観計画の策定を推進するなど、景観まちづくりを進めるほか、無電柱化推進計画に基づき、低コスト手法等も活用しつつ、無電柱化を推進する
- 国内外のサイクリストの誘客を図り、自転車の活用を推進するため、官民が連携した走行環境の整備やサイクルトレインの拡大等を図る

社会資本整備総合交付金（交通拠点連携集中支援事業）の概要

○規模が大きく、他の交通拠点と連携して整備を進める空港・港湾等へのアクセス道路や
連続立体交差事業について、国庫債務負担行為を活用しながら計画的かつ集中的に支援を実施

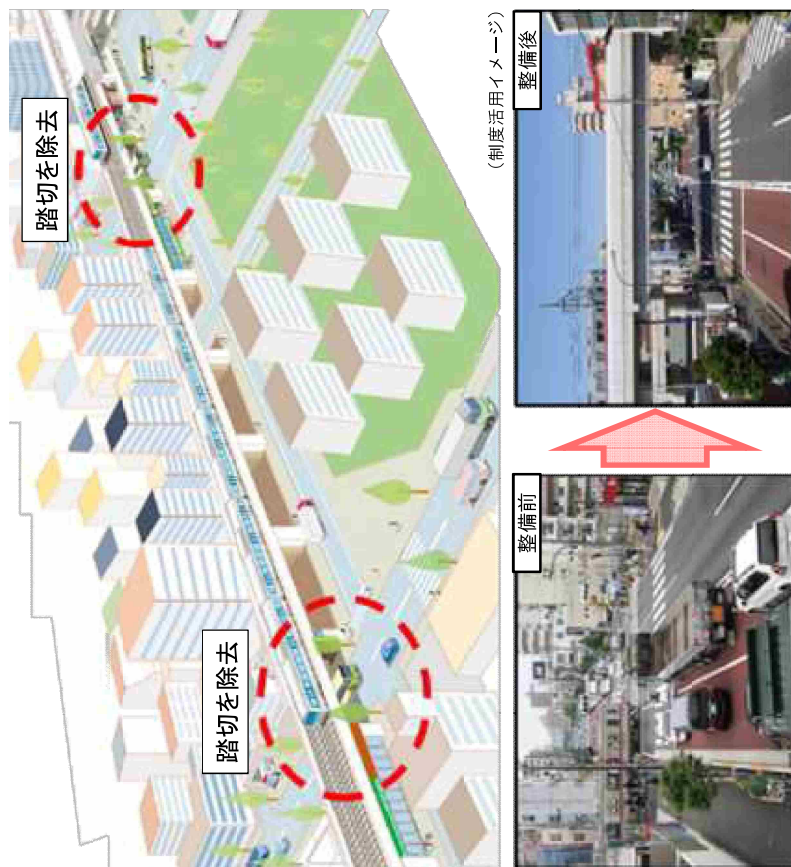
空港・港湾等へのアクセス道路の整備

○交通拠点連携を図り、物流の効率化など生産性向上に資する
空港、港湾等へのアクセス道路



連続立体交差事業

○複数の踏切を一挙に除去し、道路交通の円滑化や安全性の確保を
図るとともに鉄道により分断された市街地の一体化や活性化を
図る連続立体交差事業



(道路事業における社会資本整備総合交付金の重点配分の例)

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

⇒アクセス道路の早期の効果発現が見込める事業に対して特に重点的に配分



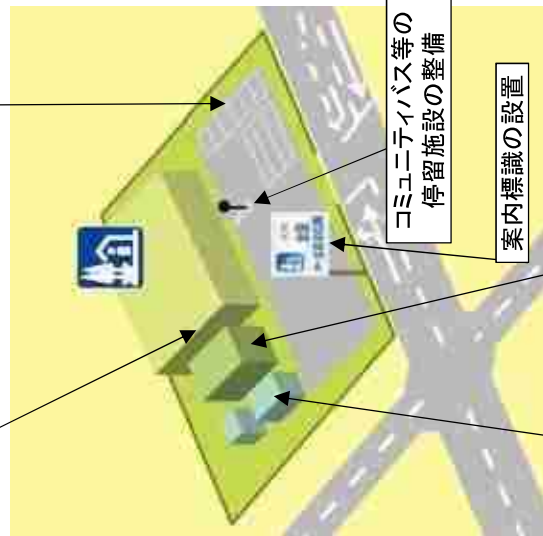
(駅の整備と供用時期を連携させて行われるアクセス道路の整備の事例)



(工業団地の造成など民間投資と供用時期を連携させて行われるアクセス道路の整備の事例)

重点「道の駅」の機能強化

○地域の拠点となる重点「道の駅」の機能強化



(1) 道路の老朽化対策の本格実施 ①

- 定期点検結果を踏まえ、本格的な予防保全による道路の老朽化対策を推進し、メンテナンスのセカンドステージ^{参3}を着実に実施します。
- 将来的な維持管理・更新費の推計を行い、予算、体制、技術面で課題のある地方公共団体に対して支援を実施します。

【メンテナンスサイクルの着実な実施】

＜背景/データ＞

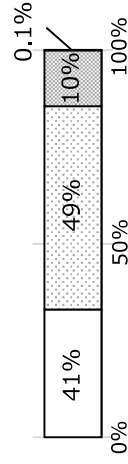
・道路インフラの現状(P66参照)

2014年度からの橋梁点検実施率は累計80%(2017年度末時点)
2018年度末で、定期点検開始から5年が経過（一巡目が完了）

＜2017年度橋梁点検実施状況＞

管理者	点検実施率
国	21%(76%)
高速道路会社	23%(79%)
都道府県・政令市等	23%(78%)
市町村	27%(81%)
合計	26%(80%)

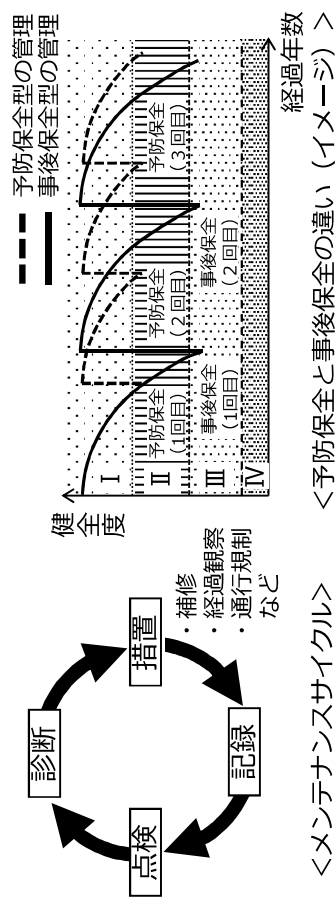
()は2014年度からの累計値



＜橋梁点検結果(2014～2017年度)＞

○定期点検結果を踏まえ、橋梁・トンネルに加え、舗装についても、**予防保全によるメンテナンスの計画的な実施**により、**ライフサイクルコストを縮減**

○点検の一巡目完了を踏まえ、**点検の重点化や効率化**に向け、2018年度内に**定期点検の見直し**を実施



＜メンテナンスサイクル＞

【必要な費用の把握】

＜背景/データ＞

- ・着実に予防保全に取り組むためには、将来的な維持管理・更新費を適切に把握することが必要
- ・一方、多くの自治体では、今後必要となる維持管理・更新費が把握出来ていない状況
- ・予防保全に移行し、老朽化の進行や維持管理・更新費の増大を防ぐためには、当面の修繕予算の確保が不可欠

○点検等を通じた老朽化の状況や予防保全等の導入効果を踏まえ、**維持管理・更新費の推計**を実施

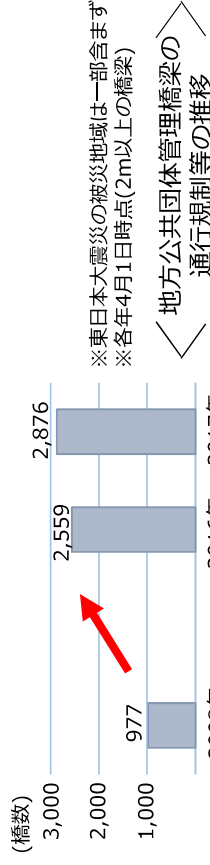
参3：計画的な点検・診断の仕組みづくりを実施したファーストステージに対し、セカンドステージでは、点検データを活かした戦略的・効率的な修繕等を推進

(1) 道路の老朽化対策の本格実施 ②

【地方への国による技術的・財政的支援の充実】

＜背景／データ＞

- ・老朽化対策の課題 (P66参照)
地方公共団体管理橋梁で通行規制等が増加(2017年2,876橋)
町の約3割、村の約6割で橋梁管理に携わる技術者が存在しない



○道路メンテナンス会議等を通じ、老朽化対策に関する情報提供を実施

○緊急かつ高度な技術力を要する施設を直轄診断し、結果に応じて修繕代行事業等により支援^{参4}



＜直轄診断＞



＜修繕代行＞

○地方公共団体職員向けの研修等を通じて、点検の質の向上策を実施^{参5}

○道路施設の的確な老朽化対策等に向け、点検結果や利用状況を踏まえた道路施設の集約・再編も含めて、補助事業・交付金事業により支援

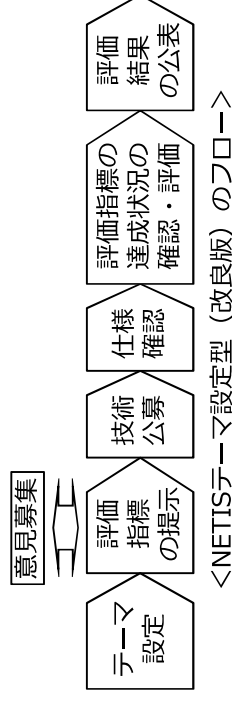
【新技術の導入による長寿命化・効率化】

＜背景／データ＞

- ・インフラの老朽化は着実に進行し、働き手は減少が見込まれる
- ・新技術の開発・導入により、インフラメンテナンスの生産性向上と効率化を図ることが必要

○点検等の高度化・効率化に資する民間技術のうち、NETIS^{参6}により技術の性能を確認

- ・トンネルの点検記録作成を支援する技術等の性能を確認



○NETISにより性能確認した技術について、2018年度に定期点検の現場で試行



近接目視による
変状の把握



変状を撮影

記録として活用

＜トンネルの点検記録作成支援技術の試行イメージ＞

参4：直轄診断(2014～2017年度):10箇所、修繕代行(2015～2018年度):9箇所

参5：2014～2017年度で155回開催し、約3,700名の地方公共団体職員が受講

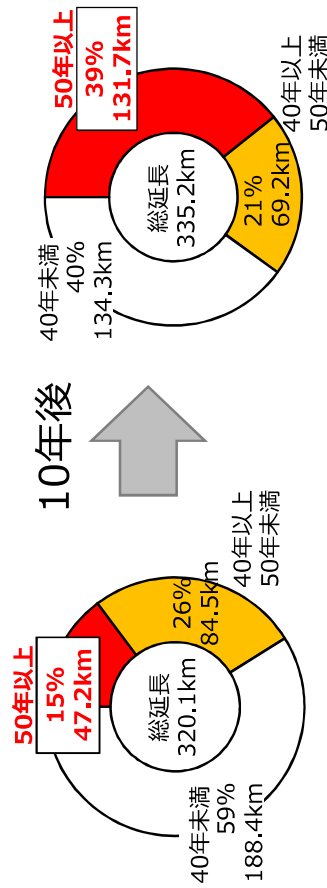
参6：新技術情報提供システム (New Technology Information System)

(1) 道路の老朽化対策の本格実施 ③

＜背景／データ＞

- 建設開始後半世紀を経て老朽化が進む高速道路の更新を、厳しい財政状況のなかでも迅速かつ計画的に推進する必要がある

○開通からの経過年数（2018年3月末時点）【首都高速の例】



【高速道路の更新】

- コスト削減に関する取組や新技術の活用等も進めつつ、計画的に事業を推進

更新前

更新後 (イメージ)

更新上り線橋脚
迂回路
工事用道路

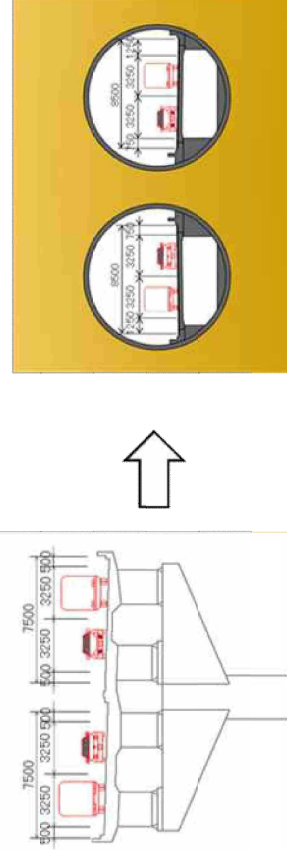
延長：約2km
事業年度：2014～2026年度

- ・海水面から一定程度離れた高架構造とするため、栈橋全体を架け替え
- ・交通の流れを確保しながら工事を進めるため、迂回路を設置（2017年9月切替）
- ・2018年度は、上り線施工中

＜更新の事例：首都高速 東品川栈橋・鮫洲埋立部＞

【まちづくりと連携した首都高速の地下化への取組】

- 更新事業として老朽化対策のみならず、機能向上を図るとともに、民間プロジェクトと連携した事業の具体的な計画についてとりまとめ、今後も引き続き、国、東京都、中央区、首都高速などで協力して検討を推進



※路肩は現行の道路構造令を満たしていない

概算事業費3,200億円については、首都高、民間プロジェクト、地方自治体で分担

道路施設の点検状況

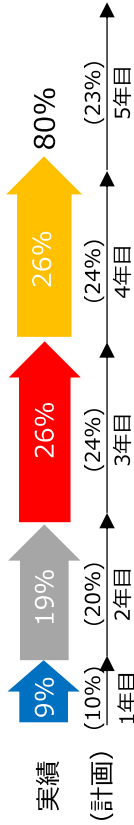
【道路施設の点検状況】

橋梁

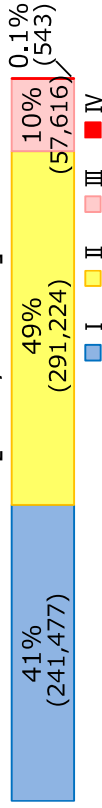
○管理者別の管理施設数 [725,486橋]



○点検実施状況 (H26～H29)



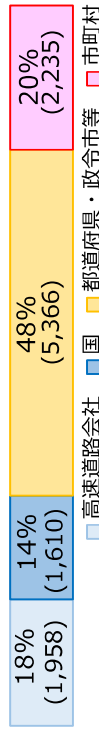
○点検結果 (H26～H29) [590,860橋]



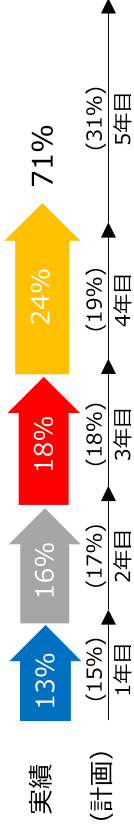
※平成30年3月末時点

トンネル

○管理者別の管理施設数 [11,169箇所]



○点検実施状況 (H26～H29)



○点検結果 (H26～H29) [7,932箇所]



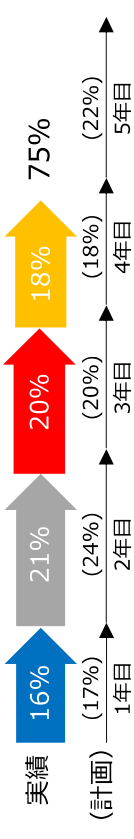
※平成30年3月末時点

道路附属物等

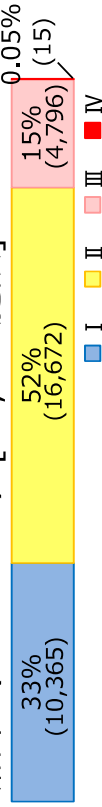
○管理者別の管理施設数 [40,879施設]



○点検実施状況 (H26～H29)



○点検結果 (H26～H29) [31,848施設]



※平成30年3月末時点

I : 構造物の機能に支障が生じていない状態。
II : 構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III : 構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV : 構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

【地方公共団体の状況】

○橋梁管理に携わる土木技術者数

	自治体数	土木技術者数	
		0人	1人～
市	793	66(8%)	727(92%)
町	745	190(26%)	555(74%)
村	183	117(64%)	66(36%)
市町村	1,721	373(22%)	1,348(78%)

※市は特別区を含む ※有効回答数：1,721 ※平成28年9月末時点

国土交通省道路局のホームページをご覧ください！

<http://www.mlit.go.jp/road/>

道路局

検索



○道路緊急ダイヤル

道路に関する緊急通報（落下物や路面の汚れ・穴ほこなどの通報）を「道路緊急ダイヤル」（# 9910）で受け付けています。携帯電話からの通報も無料です！

○道の相談室

「道の相談室」では、道路に関する相談を受け付けています。

<http://www.mlit.go.jp/road/110.htm>

（この冊子は、再生紙を使用しています。）

橋梁の集約化・撤去事例

事例1：撤去＋隣接橋に接続する道路の改良

○事業内容

- ・迂回路の「**交差点改良**」や「**道路拡幅**」を実施し、通行止めとなっている老朽橋を「**撤去**」

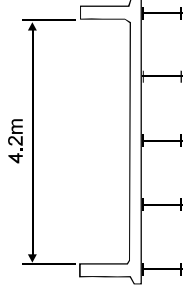
健全度Ⅳで通行止めを実施している中、もともとの交通量が極めて少なかったこと、隣接橋への迂回が可能であることから経済性と安全性の面から撤去の判断に至っている。

○撤去橋梁

- ・全景



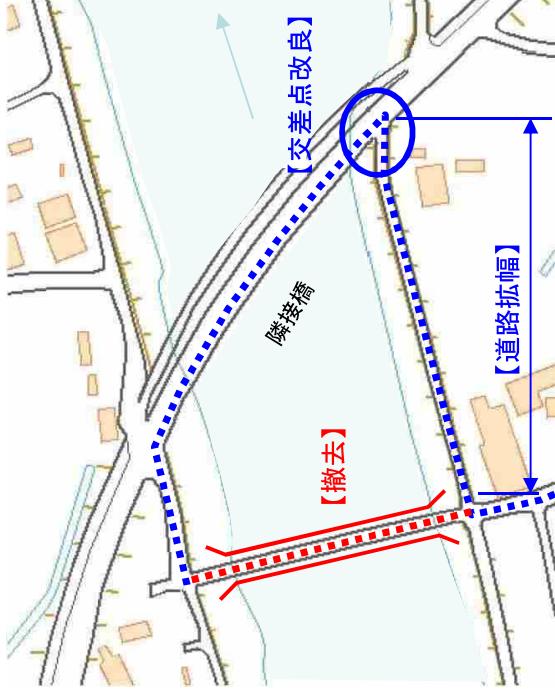
・断面図



・諸元

項目	内容
橋梁形式	鋼橋
橋長	88 m
橋幅員	4.2m
供用年	1927(S2)年
点検結果	Ⅳ

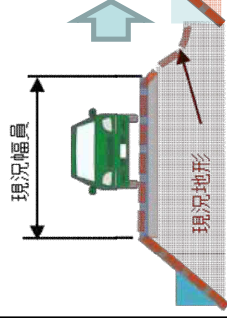
○集約化・撤去



【交差点改良】



【道路拡幅】



橋梁の集約化・撤去事例

事例2：撤去＋隣接橋にアクセスする付替え道路を整備

○事業内容

- ・隣接橋を有する路線への「付替え道路」を整備し、通行止めとなっている老朽橋を「撤去」

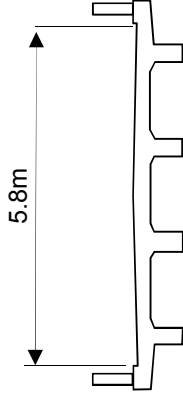
健全度Ⅳで通行規制を実施している中、隣接橋を有する路線へのバイパス整備が問題なく実施でき、地元の利便性は変わらないということで、撤去の判断に至っている。

○撤去橋梁

- ・全景



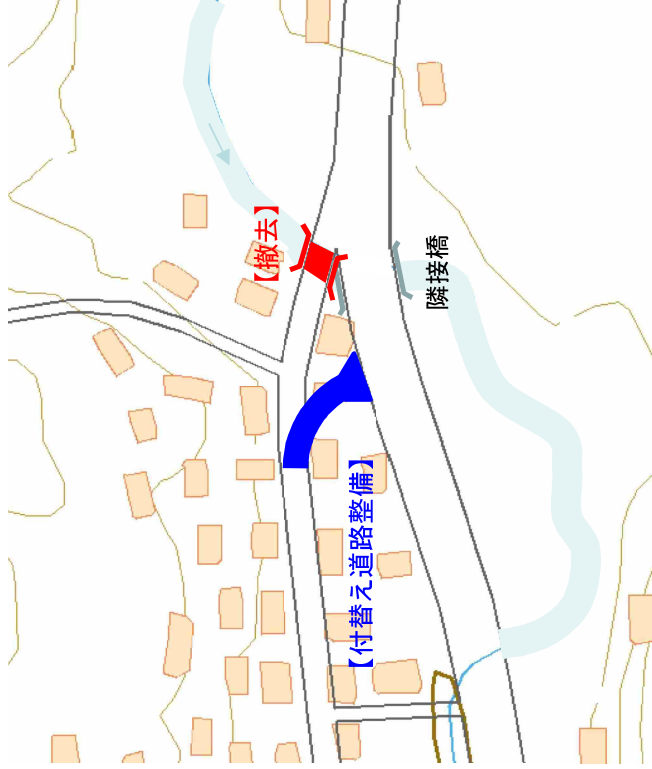
- ・断面図



- ・諸元

項目	内容
橋梁形式	RC橋
橋長	8.5m
橋幅員	5.8m
供用年	1962(S37)年
点検結果	Ⅳ

○集約化・撤去

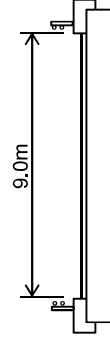


○隣接橋

- ・橋面



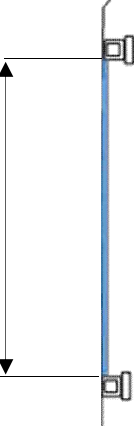
- ・断面図



- 【付替え道路整備】



6.0m



橋梁の集約化・撤去事例

事例3：隣接する2橋を1橋に集約

○事業内容

- ・老朽化が著しい隣接した2橋を「撤去」し、「迂回路整備」と併せて1橋を「新設」して渡河機能を集約
- 老朽化に加え、幅員が狭く、スクールバスや緊急車両が集落に入れないという問題があった。そこで、架け替えに併せて拡張を検討していたが、現道での拡張が困難であったことから、迂回路を整備し、上流側に新設する判断に至っている。

○撤去橋梁①



・諸元

項目	内容
橋梁形式	PC橋
橋長	12.9m
橋幅員	3.8m
供用年	1933(S8)年
点検結果	Ⅲ相当

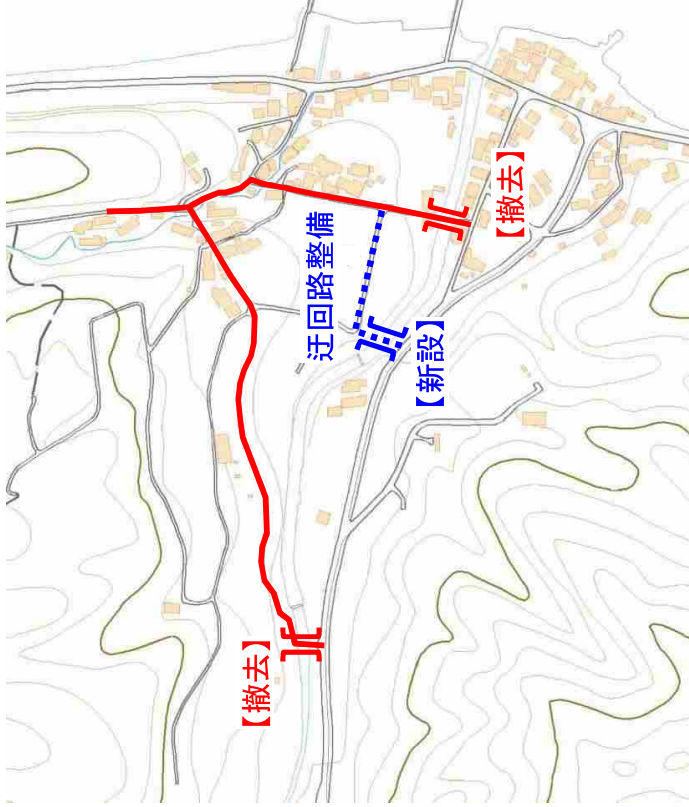
○撤去橋梁②



・諸元

項目	内容
橋梁形式	RC橋
橋長	12.3m
橋幅員	2.7m
供用年	1935(S10)年
点検結果	Ⅳ相当

○集約化・撤去



橋梁の集約化・撤去事例

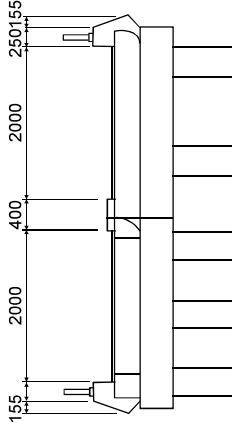
事例4：車道橋を人道橋にダウンサイジング

○事業内容

- ・通学路に指定されている老朽化が著しい車道橋を人道橋に「ダウンサイジング」

車両の交通量は少なくなかったが、その大半が渋滞する道路の抜け道として利用されていた。そのため、地元から「歩行者にとって危険であるため、車両の通行を制限してほしい」旨の要望もあり、人道橋へダウンサイジングする判断に至っている。

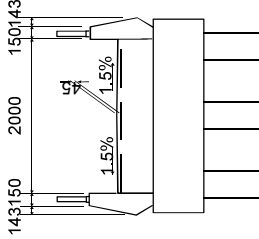
○ダウンサイジング前(車道橋)



項目	内容
橋梁形式	RC橋
橋長	37.8m
橋幅員	約5.0m
供用年	上流側1970(S45)年 下流側1960(S35)年
基礎形式	上流側:鋼管杭 下流側:既製RC杭
点検結果	Ⅲ相当



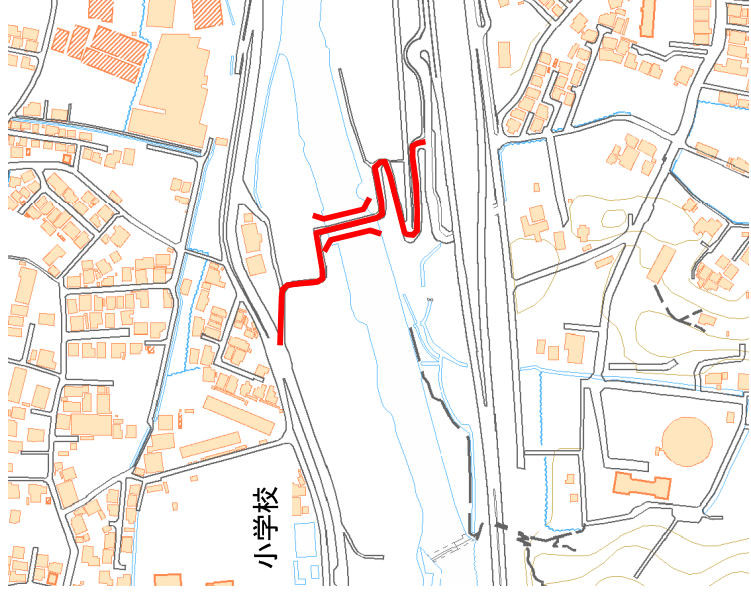
○ダウンサイジング後(人道橋)



項目	内容
橋梁形式	RC橋
橋長	37.8m
橋幅員	2.59m
供用年	上部工:平成27年 下部工:昭和35年



○集約化・撤去



橋梁の集約化・撤去事例

事例5：単純撤去

○事業内容

- ・高速道路を跨ぐ老朽橋を「撤去」し、横断する機能を隣接する横断ボックスに集約

従来は木材搬出用に利用していたが、時代の変化に伴いほとんど利用者がいなくなっていることから、コンクリート片の剥落等の第三者被害リスクを後世に残さないために撤去の判断に至っている。

○撤去橋梁①



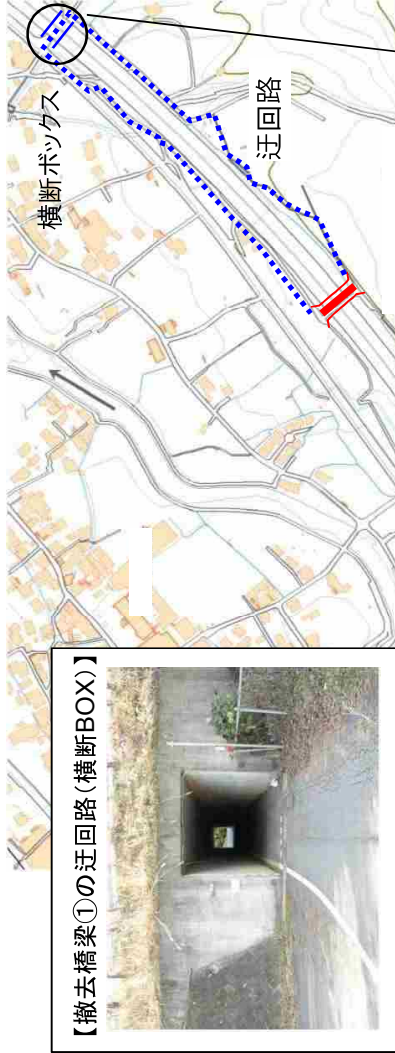
項目	内容
橋梁形式	Πラーメン橋
橋長	40.9m
橋幅員	3.0m
供用年	1966(S41)年
点検結果	Ⅱ相当

○撤去橋梁②



項目	内容
橋梁形式	Πラーメン橋
橋長	40.1m
橋幅員	3.0m
供用年	1969(S44)年
点検結果	Ⅱ相当

○集約化・撤去



橋梁の集約化・撤去事例

事例6：撤去＋隣接橋の補修

○事業内容

- ・迂回路となる隣接跨道橋の「橋梁補修」を実施し、老朽橋を「撤去」

農耕者等の横断用として利用されている跨道橋について、老朽化し、また利用者も多くないことから、高速道路の安全性と経済性の面から撤去し、迂回路となる隣接跨道橋を補修の上、機能集約する判断に至っている。

○撤去橋梁

・全景



・橋面



・諸元

項目	内容
橋梁形式	PC斜材付π型ラーメン橋
橋長	47.2m
橋幅員	4.7m
供用年	1968(S43)年
点検結果	Ⅲ

○集約化・撤去

【迂回路】



【橋梁補修】

隣接橋

迂回路

【撤去】



【隣接跨道橋(橋梁補修)】

【迂回路】

