

平成 30 年度
道路局 関係 予算 決定 概要

平成 29 年 12 月 22 日

国土交通省 道路局

1. 決定概要

平成30年度道路関係予算においては、

- ・復興道路・復興支援道路等の緊急整備等による東日本大震災からの復興や熊本地震等の被災地の復旧・復興
- ・道路施設の老朽化対策、道路の防災・震災対策や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、通学路や自転車の交通安全対策や踏切対策、高速道路における安全対策等による国民の安全・安心の確保
- ・生産性向上と新需要創出に資する物流ネットワークの整備などによる成長力の強化
- ・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などによる豊かで活力ある地域づくりの実現に重点的に取り組む。

【道路関係予算総括表】

(単位:億円)

	H30決定額 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)
直轄事業	15,562	15,593	1.00
改築その他	10,719	10,972	0.98
維持修繕	3,683	3,458	1.07
諸費等	1,160	1,163	1.00
補助事業	974	862	1.13
地域高規格道路その他	516	501	1.03
ICアクセス道路	240	165	1.45
大規模修繕・更新	65	45	1.45
除雪	104	104	1.00
補助率差額	49	47	1.04
有料道路事業等	141	207	0.68
小計	16,677	16,662	1.00
社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業)	590	-	皆増
合計	17,267	16,662	1.04

(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)	1,564	862	1.81
--------------------------------	-------	-----	------

※この他に、防災・安全交付金(国費11,117億円[対前年度比1.01])、社会資本整備総合交付金(国費8,886億円[対前年度比0.99])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2,090億円[対前年度比0.87])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961億円[対前年度比0.88])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. 直轄事業には、地方公共団体の直轄事業負担金(2,958億円)を含む。

注3. 四捨五入の関係で、表中の計数が一致しないところがある。

2. 復興関係

国費 2, 090 億円

※社会資本整備総合交付金は除く

復興道路・復興支援道路は、被災地復興のリーディングプロジェクトとして、復興まちづくりを支援するため、早期整備を推進。

3. 物流ネットワークの整備による生産性向上等の加速

○大都市圏環状道路等の整備加速(別紙1)

財政融資 1. 5 兆円

現下の低金利状況を活かし、財政投融资を活用して、①大都市圏環状道路等の整備加速による生産性の向上、②橋梁の耐震強化対策の加速による安全・安心の確保、を行うものである。

○高規格幹線道路インターチェンジアクセス道路の個別補助制度の創設(別紙2) 国費 90 億円

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地方公共団体による当該インターチェンジへのアクセス道路の整備を、計画的かつ集中的に支援するための個別補助制度を創設するものである。

(参考) 財投活用による整備加速予定箇所

○ 大都市圏環状道路等の整備加速による生産性の向上

- ・ 圏央道(久喜^{くき}白岡^{しらおか}JCT~大栄^{たいえい}JCT)(4車線化)
: 平成34年度から順次供用見込み(平成36年度全線供用見込み)
 - ・ 圏央道(大栄^{たいえい}JCT~松尾横芝^{まつおよこしば}IC)
: 平成36年度供用見込み(用地取得等が順調な場合)
 - ・ 東海環状(高富^{たかとみ}IC~大野^{おおの}・神戸^{ごうど}IC、北勢^{ほくせい}IC~大安^{だいあん}IC)
: 平成36年度供用見込み(用地取得等が順調な場合)
 - ・ 東海環状(美濃加茂^{みのかも}IC・SA~土岐^{とぎ}JCT)(付加車線設置)
: 平成34年度から順次供用見込み(平成36年度全線供用見込み)
- ※上記の他、暫定2車線で開通している高速道路(一般国道)のうち、渋滞している区間の4車線化に取り組む。

○ 橋梁の耐震強化対策の加速による安全・安心の確保

- ・ 地震発生確率26%以上の地域の橋梁
※今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率

4. 新規制度

＜地方への支援について＞

○道路整備に対する財政上の特例措置について（別紙3）

補助率等のかさ上げについては、引き続き、平成30年度以降10年間継続するとともに、老朽化対策などの政策課題や地域の財政状況等を考慮し、主に以下の措置を講じる。

- ① 財政力の低い地方公共団体への支援の強化
- ② 地方公共団体による老朽化対策への支援の強化
- ③ 交付金事業のかさ上げ措置の対象を重点配分対象事業に重点化

○高規格幹線道路インターチェンジアクセス道路の個別補助制度の創設(別紙2) 国費90億円

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地方公共団体による当該インターチェンジへのアクセス道路の整備を、計画的かつ集中的に支援するための個別補助制度を創設するものである。

○大規模修繕・更新補助制度の対象事業の要件緩和

予防保全型の管理への移行に向けて、地方公共団体が管理する大規模な橋梁等の老朽化対策を計画的かつ集中的に支援するため、大規模修繕・更新補助制度における都道府県・政令市の事業要件を緩和するものである。

[現行] 全体事業費100億円以上 → [見直し] 修繕:10億円以上、更新:50億円以上

○社会資本整備総合交付金（交通拠点連携集中支援事業）の創設 国費590億円

社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金において、社会資本整備総合交付金（交通拠点連携集中支援事業）を設け、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である。

(参考) 公共施設等の適正管理の推進

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、対象事業の拡充等を行うものである。

<重要物流道路等について>

○重要物流道路の創設

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、以下のような機能強化や重点支援を実施するものである。

- ・ 災害時の道路の啓開・復旧の迅速化
(地方管理道路の災害復旧等代行制度の創設)
- ・ トラックの大型化に対応した道路構造強化
- ・ 民間施設直結スマート IC の整備に係る無利子貸付制度の創設

○地方管理道路の災害復旧等代行制度の創設

災害時において、迅速な救急救命活動や緊急支援物資の輸送などを支えるため、重要物流道路及びその代替・補完路において、道路啓開や災害復旧を国が代行する制度を創設するものである。

○民間施設直結スマート IC の整備に係る無利子貸付制度の創設

民間企業の発意と負担により整備する民間施設直結スマート IC の整備を促進するため、整備を行う民間事業者に対し、整備費用の一部を無利子貸付する制度を創設するものである。

※このほか、民間事業者が民間施設直結スマート IC の用に供する土地を取得した場合における登録免除税の非課税措置を創設。

<国民の安全・安心の確保について>

○新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の策定

冬期道路交通の確保を図るため、平成30年度を初年度とする新たな「積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画」を策定するものである。

○電線管理者による単独地中化への支援

占用制限や官民連携の具体的な手法について検討しつつ、社会資本整備総合交付金等を活用して、道路事業と一体となった電線管理者が行う無電柱化を支援するものである。

○道路区域外が原因となる事故・災害防止に対する制度の拡充

道路区域外に起因する事故・災害を防止するため、沿道区域の土地等の管理者による適切な損害予防措置の履行を図るための損失補償などが行えるよう、制度を拡充するものである。

○交通安全事業の新直轄路線への制度の拡充

国が管理する高速自動車国道（新直轄）について、暫定2車線区間における事故防止策としてのワイヤロープ設置などのための予算措置が講じられるよう、交通安全事業の制度を拡充するものである。

大都市圏環状道路等の整備加速

別紙1

○ 現下の低金利状況を活かし、財政投融資を活用して、①大都市圏環状道路等の整備加速による生産性の向上、②橋梁の耐震強化対策による安全・安心の確保、を行う。

金利負担軽減の活用等

超長期(40年)・固定の
財政融資1.5兆円の
追加等

高速道路保有機構
: 1兆円程度の
金利負担の軽減
⇒ 債務引受余力が増大

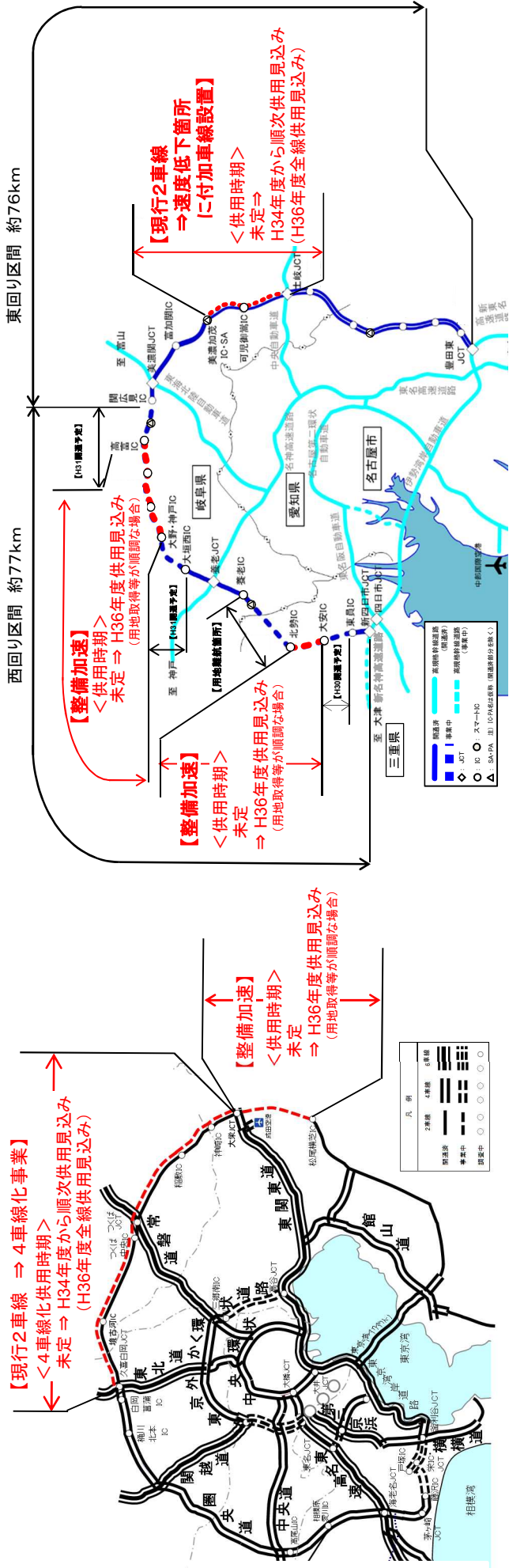
高速道路会社：投資余力が増大
(財投活用による整備加速予定箇所)

- 圏央道・東海環状等の整備加速
- ・ 圏央道(久喜白岡JCT~大栄JCT) 4車線化など
- 橋梁の耐震強化対策の加速
- ・ 地震発生確率26%以上の地域の橋梁

※今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率

事業(例)

大型物流施設・国際空港等が立地する圏央道の整備加速 ⇒ 物流効率化と民間投資の誘発による生産性向上



- 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地方公共団体による当該インターチェンジへのアクセス道路の整備を、計画的かつ集中的に支援するための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へのアクセス道路＞



※開通時期が公表されている高規格幹線道路のインターチェンジから直近の幹線道路までの区間において、当該インターチェンジの整備にあわせて行うアクセス道路（1次以内）事業

道路整備に関する財政上の特例措置（かさ上げ措置の見直し案）

別紙3

○ 今年度末までの時限措置となっている財特法の規定によるかさ上げ措置
⇒ 平成30年度以降10年間継続（平成40年3月末まで）

①財特法等に基づくかさ上げ

＜補助事業(改築・修繕)＞

拡充

全て対象
(1/2 → 5.5/10)

(現行対象外)

・補助国道等の修繕

＜交付金事業(改築・修繕)＞

見直し

重点配分対象事業を
対象
(1/2 → 5.5/10)

(現行対象外)

・補助国道の修繕

②財政力に基づくかさ上げ

拡充

全て対象

(現行対象外)

・市町村道の改築
・補助国道等の修繕