

<情報提供>

中国地方整備局と 中国5県コンクリート診断士会との意見交換会



令和5年7月11日

75モト

道路部
道路保全企画G

✓ 令和5年度予算概要（老朽化対策関係）関係

令和5年度道路関係予算総括表 (全口)

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	業	15,953	1.00	15,953	1.00
改築その他	他	10,520	0.99	10,520	0.99
維持修繕	繕	4,373	1.03	4,373	1.03
諸費	等	1,060	0.99	1,060	0.99
補助事業	業	8,849	1.01	5,113	1.01
高規格道路、IC等アクセス道路その他	他	3,764	0.99	2,086	0.99
道路メンテナンス事業	業	3,906	1.01	2,245	1.01
交通安全対策(通学路緊急対策)		991	1.10	555	1.11
除雪	雪	187	1.05	125	1.05
補助率差額	額	—	—	103	1.14
有料道路事業等	等	27,950	1.21	116	1.00
合計	計	52,752	1.10	21,183	1.00

[参考] 公共事業関係費(国費): 60,600億円[対前年度比1.00]

注1. 上表の合計には、社会資本整備総合交付金からの移行分が含まれており、社会資本整備総合交付金からの移行分を含まない場合は国費21,128億円[対前年度比1.00]である。

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(2,937億円)を含む。

注3. 四捨五入の関係で、表中の計数の和が一致しない場合がある。

※ 上記の他に、令和5年度予算において防災・安全交付金(国費8,313億円[対前年度比1.02])、社会資本整備総合交付金(国費5,492億円[対前年度比0.94])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。なお、令和4年度における社会資本整備総合交付金(道路関係)の交付決定状況(12月末時点)は、防災・安全交付金:国費2,771億円、社会資本整備総合交付金:国費1,505億円である。

※ 上記の他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として、令和5年度予算において社会資本整備総合交付金(国費116億円[対前年度比1.12])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。

※ 上記の他に、行政部費(国費8億円)およびデジタル庁一括計上分(国費10億円)等がある。

令和5年度道路関係予算概要(R5. 1)抜粋

《配分方針》

(1) 令和5年度国土交通省関係予算では、「**国民の安全・安心の確保**」、「**経済社会活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大**」、「**豊かで活力ある地方創りと分散型国づくり**」を3本柱として、令和4年度第2次補正予算と合わせて切れ目なく取組を進めることとしている。

(2) また、社会資本整備については、「総力」を挙げたストック効果の最大化に取り組みつつ、「インフラ経営」の視点に立ち、既存施設の計画的な維持管理・更新・利活用を図りながら、波及効果の大きなプロジェクト等を戦略的かつ計画的に展開していく必要がある。

(3) 以上のような点を踏まえ、一般公共事業等予算の配分に当たっては、

- ・あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」の本格的実践
- ・インフラ老朽化対策等による持続可能なインフラメンテナンスの実現
- ・地域における総合的な防災・減災対策、老朽化対策等に対する集中的支援（防災・安全交付金）
- ・効率的な物流ネットワークの早期整備・活用
- ・国際コンテナ戦略港湾等の機能強化
- ・成長の基盤となる社会資本整備の総合的支援（社会資本整備総合交付金）
- ・コンパクトでゆとりとにぎわいのあるまちづくりの推進
- ・多様な世帯が安心して暮らせる住宅セーフティネット機能の強化

などについて、地域の実情や要望、事業の必要性や緊急性に基づき、配分を行う。

《予算の規模》

総事業費 5,077億円（前年比0.98倍）
 直轄事業費 1,869億円（前年比1.01倍）
 補助事業費 3,208億円（前年比0.97倍）

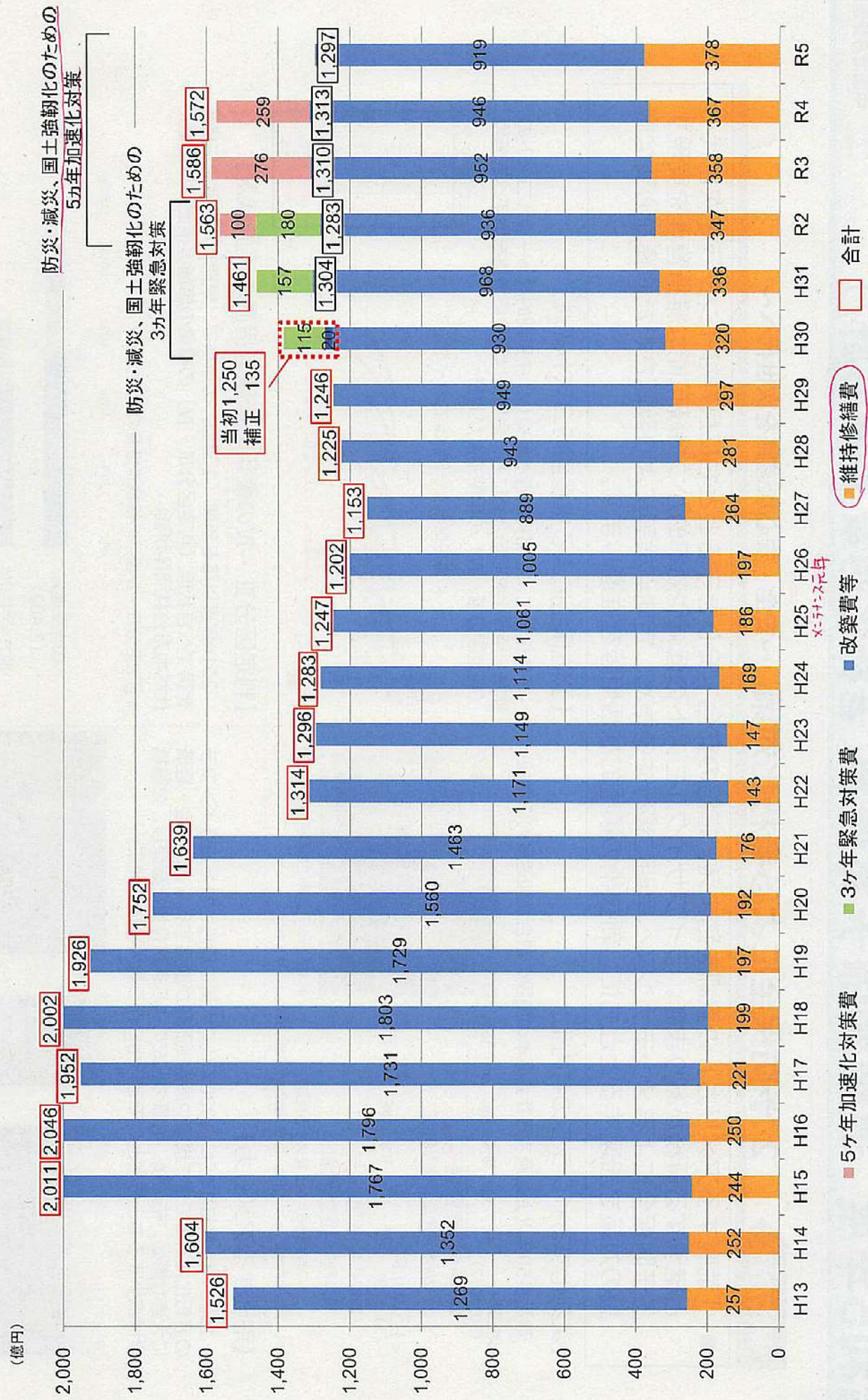
※補助事業費は社会資本総合整備を含む

※計数はそれぞれ四捨五入しているため、直轄・補助の合計額は総事業費と一致しない。

総額 5,077億円



中国地方整備局直轄道路関係当初予算の推移



令和5年度 道路関係予算概要(老朽化対策 基本方針)

基本方針

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ります。ライフサイクルコストの低減や効率的かつ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を推進します。

【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



※ ()は対象の橋梁・トンネル数、ただし建設年度不明の橋梁・トンネルを除く
建設後50年以上経過する施設



判別区分Ⅳ (緊急に措置を講ずべき状態)

【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(判別区分Ⅲ、Ⅳ)の早期措置が急務



【荒廃するアメリカ】

1980年代の米国では、1930年代に大量に建設された道路インフラの老朽化に対応できず橋梁や高架道路等が崩落するなど、社会・経済に大きな影響。その後、財源の拡充により道路投資を確保し、欠陥橋梁は減少するも、依然として老朽化に伴う重大事故が発生



ケープワッシュ事故後、通行止めになったワシントン州の歩道 (1981年11月5日利用)



マイアミア橋の崩壊 (1983年)

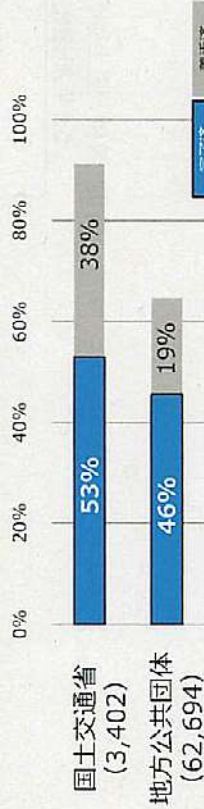


ファン・ホー橋崩落 (2022年) (国交省橋安全委員会 (NTSB) HPより)

【判別区分Ⅲ・Ⅳの橋梁の修繕等措置の実施状況】

2014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(判別区分Ⅲ・Ⅳ)の橋梁の修繕等措置率は直轄に比べ地方公共団体が低い

＜判別区分Ⅲ・Ⅳ橋梁の修繕等措置の実施状況＞



※対象は2014年度～2018年度の1巡目点検を行った施設のうち、判別区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設 (2巡目点検以降に新たに判別区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設は含まない)

2 予防保全による老朽化対策

(1) 長寿命化修繕計画の推進

■ 地方公共団体が管理する道路施設について、長寿命化修繕計画に基づき取組に対し、道路メンテナンス事業補助制度等による計画的・集中的な財政的支援や、直轄診断や修繕代行等の技術的支援を実施します。

<背景/データ>

【令和4年度道路メンテナンス年報】

- 地方公共団体が管理する緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁の修繕完了率は46%
- 1巡目点検から2巡目点検の5年間でⅠ・Ⅱ判定からⅢ・Ⅳ判定に遷移した橋梁の割合は4%

<地方公共団体の点検結果>



【予防保全への移行】

- 現在の予算ベースでは予防保全への移行へは約20年かかる見込み(2021年度末基準)

<地方公共団体のⅢ・Ⅳ判定橋梁の措置完了数推移イメージ>



【地方への財政的支援】

- 道路メンテナンス事業補助制度等による地方公共団体への財政的支援を実施

- ・予防保全への移行を促進するため、早期修繕等が必要な施設の措置に対して計画的・集中的に支援
- ・新技術等を活用する事業※1や、長寿命化修繕計画に集約・撤去※2や新技術の活用に関する短期的な数値目標及びそのコスト削減効果を定めた自治体の事業を優先支援

【地方への技術的支援】

- 国による修繕代行業や修繕に関する研修の開催など技術的支援を実施※3

- ・地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁の修繕措置率 (2019→2025) : 約34% ⇒ 約73%
- ・地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数 (2019→2025) : 6,459人 ⇒ 10,000人

※1 : 新技術等の活用促進 (P17参照)
 ※2 : 集約、機能縮小、撤去に対する支援 (P18参照)
 ※3 : 直轄診断(2014~2021年度) : 16箇所、修繕代行(2015~2021年度) : 15箇所

2 予防保全による老朽化対策

(2) 新技術を活用した維持管理

- 新技術の導入に必要なカタログや技術基準類の整備を迅速に進め、新技術の積極的な活用を図るとともに、点検技術者の資格取得等を促し、維持管理の効率化・高度化を図ります。

＜背景・データ＞

- ・新技術の活用を促進するため、点検支援技術性能カタログ※1を作成・公開
- ・令和4年度より直轄点検において、カタログ掲載技術の一部の活用を原則化(特記仕様書に明記)

【定期点検の効率化・高度化、質の向上】

- 橋梁、トンネル、舗装に関する点検支援技術性能カタログを策定・拡充し、定期点検の効率化・高度化を推進

- 直轄国道の橋梁の点検を実施する担当技術者に対し、令和5年度から資格等保有※2を要件化

・点検支援技術性能カタログに掲載された技術数
(R2→R7) : 80技術 ⇒ 240技術

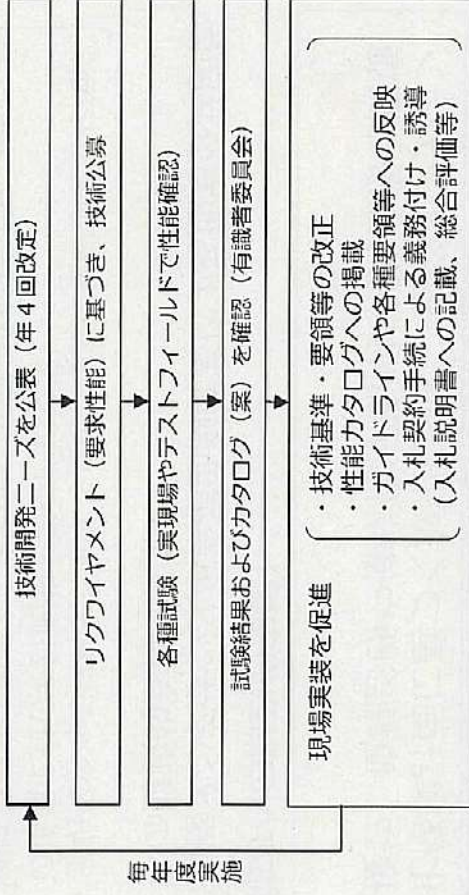
・橋梁点検・トンネル点検において新技術の活用を検討した地方公共団体のうち、新技術を活用した地方公共団体の割合
(R1→R7) 橋梁 : 39% ⇒ 50%、トンネル : 31% ⇒ 50%

【新技術の導入促進】

- 維持管理の効率化・高度化を目指し、スタートアップ企業等が行う技術研究開発を促進
- 新技術の導入に必要な技術基準類を迅速に整備
- 新技術の活用に対し、道路メンテナンス事業補助制度において優先的に支援



【新技術導入の流れ】



※1 : 各技術の性能値を標準項目によりカタログ形式で整理・掲載

<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/inspection-support/>

※2 : 業務において管理技術者に要求されている資格(技術士、博士号、土木学会認定技術者等)や「国土交通省登録資格」として登録された民間資格、道路橋メンテナンス技術講習合格証等

令和5年度 道路関係予算概要(老朽化対策 主要施策の概要)

2 予防保全による老朽化対策

(3) 地域における維持管理・老朽化対策の効率化

- 維持管理コストの縮減を図るため、老朽化した橋梁等の集約・撤去、機能縮小の支援や、路盤が脆弱化した舗装の修繕、適所でのコンクリート舗装の活用を推進します。
- 地域の建設業者や地方公共団体職員の減少する中、効率的かつ良好な公共サービスを提供するため、道路の維持・修繕等の管理を対象に、包括的民間委託を促進します。

【集約・機能縮小・撤去の支援】

＜背景/データ＞
 ・集約・撤去等を検討した自治体は約4割に留まる(2021年度末時点)

○道路メンテナンス事業補助制度^{※1}により、代替可能な老朽化した橋梁等の集約^{※2}や機能縮小、撤去^{※3}を支援

・施設の集約・撤去、機能縮小を検討した地方公共団体の割合
 (2019→2025)：14% ⇒ 100%



集約に伴う撤去



機能縮小



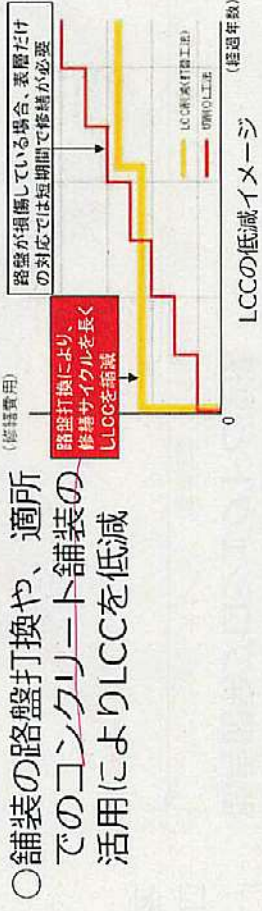
単純撤去

踏線橋を撤去し、隣接橋へ機能を集約
 機能縮小により車道を人道橋としてリニューアル
 ※車道は60m先の橋梁を利用
 桁下高不足による支障撤去による治水効果の向上により地域の安全・安心を確保

※1：道路メンテナンス補助事業制度 (P57参照)
 ※2：集約先の橋造物の修繕や、集約先へ迂回するための道路改築等を実施する場合には限る
 ※3：道路改築等を同時に実施する場合や撤去による治水効果が見込め、長寿命化修繕計画に撤去に関する短期的な数値目標とそのコスト削減効果等を定めている場合に限る

【舗装のライフサイクルコスト (LCC) 低減】

＜背景/データ＞
 ・路盤の損傷は表層を早期劣化させLCCが大きく増大
 ・路盤打換等の修繕が必要な舗装の修繕着手率は直轄で15%、都道府県・政令市^{※4}で32%に留まる(2021年度末時点)



・防災上重要な道路における舗装の修繕措置率（路盤以下が損傷している舗装（2019年度時点：約2,700km）を対象）
 (2019→2025)：0% ⇒ 100%

【包括的民間委託の促進】

○民間活力により良好な公共サービスが提供できると、地域の実情に応じ、下水道や河川、公園等との分野横断も含めて、地方公共団体の道路の維持・修繕等の管理を包括的に民間委託する取組を促進

※4：都道府県・政令市が管理する重要物流道路などの重交通を担う道路が対象

令和5年度 道路関係予算概要(老朽化対策 主要施策の概要)

2 予防保全による老朽化対策

(4) 高速道路の大規模更新

- 高速道路会社が管理する高速道路について、計画的な大規模更新に取り組みます。

【高速道路の更新】

＜背景/データ＞

- ・ 特定更新に係る通行止めの状況 (令和3年度、6社合計)
終日通行止め(本線)：13箇所、延べ442日間
対面通行規制：56箇所、延べ4,049日間

○ 施工方法の工夫や新技術の活用等により、通行規制による社会的影響を最小化しつつ、計画的に更新事業を推進

【事例：首都高速 大師橋（橋梁架替工事）】



既設の橋の下流側に
新設の橋を組み立て



既設の橋を上流側に移動後
新設の橋を移動して架設

施工方法の工夫により
通行止め期間を短縮

【まちづくりと連携した首都高速の地下化】

○ 日本橋区間の地下化の取組※1では、老朽化対策に加え、路肩拡幅等の機能向上を図るとともに、日本橋川周辺の水辺空間の再生やビジネス拠点の整備などの民間再開発プロジェクトと連携



首都高速の日本橋地区の地下化平面図



地下化後のイメージ



※再開発の計画について現時点の情報を基に作成

日本橋地区の地下化前後のイメージ

※1：令和元年10月都市計画変更、令和2年3月事業許可、令和2年11月工事着手、令和17年度に地下ルート開通予定、令和22年度に高架橋撤去予定

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 概要

1. 基本的な考え方 実施する期間：令和3年度～令和7年度〔予算年度：R2年度第3次補正～R7年度〕

○本対策は、気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害や切迫する大規模地震、また、メンテナンスに係るトータルコストの増大のみならず、社会経済システムを機能不全に陥らせるおそれのあるインフラの老朽化から、国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持することができるよう、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図るため、

- 1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策(26対策) …… **7.7兆円程度** **政府全体概ね15兆円のうち、国土交通省として概ね9.4兆円程度**
 - 2 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(12対策) …… **1.5兆円程度**
 - 3 国土強靱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(15対策) …… **0.13兆円程度**
- ・を柱として、令和7年度までの5か年に追加的に必要となる事業規模等を定め、重点的・集中的に53の対策を講ずる。

2. 重点的に取り組む対策

激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策



流域治水

気候変動に伴い激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、**事前防災対策を推進**



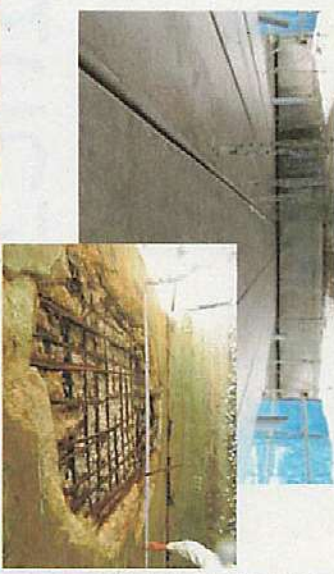
ネットワーク整備

ミラングリンク区間
(山陰道未開通)

E5山陰道 開通済み区間

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、**ミツシン グリンク解消を推進**

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



緊急または早期に措置すべき社会資本に対する集中的な**インフラメンテナンスを推進**

国土強靱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



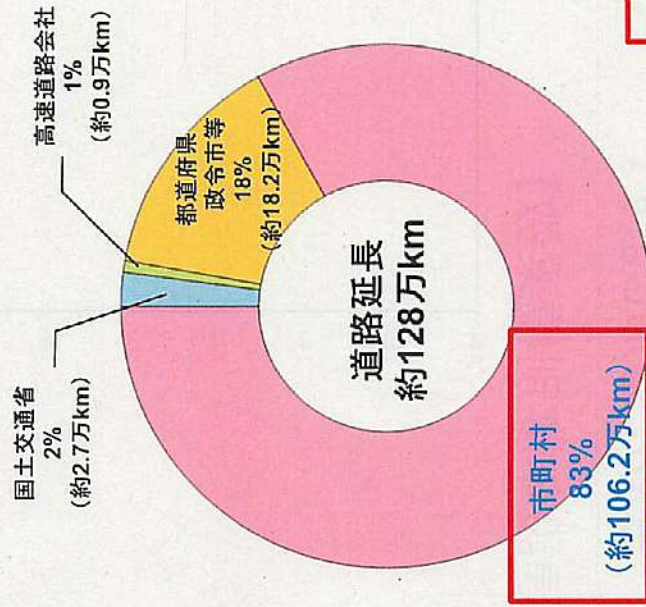
観測体制強化やパソコン等活用により気象予測を高度化

✓ 道路施設のメンテナンス状況について

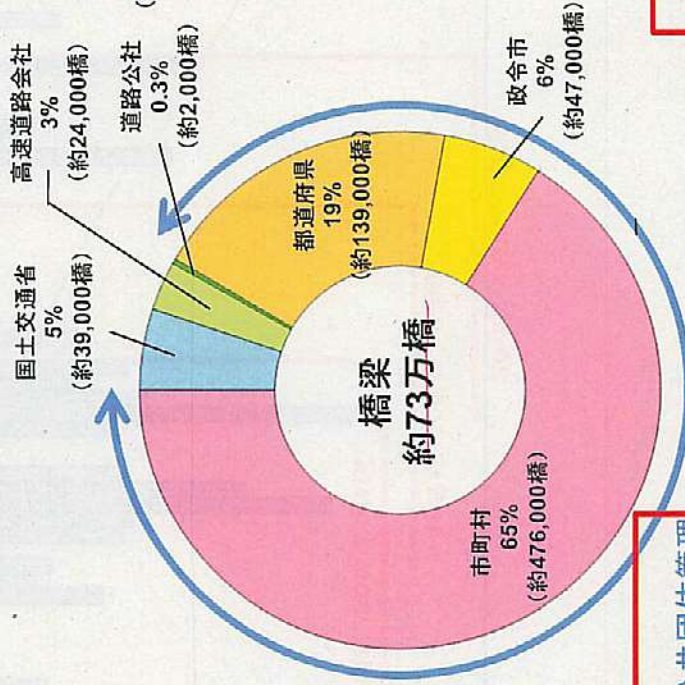
道路別の道路延長と橋梁、トンネル数

- 日本では、全111万kmの道路のうち約8割が市町村道
- 橋梁は約73万橋あり、このうち、地方公共団体が管理の橋梁は約66万橋（約9割）
- トンネルは約1.1万箇所あり、このうち、地方公共団体のトンネルは約0.8万箇所（約7割）

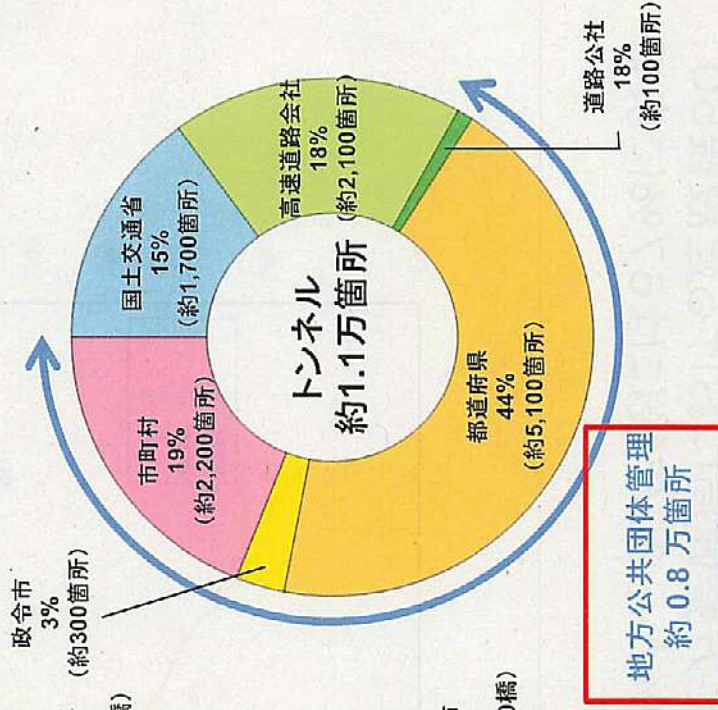
【管理者別の道路延長】



【道路管理者別橋梁数】



【道路管理者別トンネル数】



※延長は本線のみのため、IC、JCT等の延長は含まれません

※道路局調べ（2022.3末現在）