

令和7年度東京都税制調査会  
第3回 小委員会

【テーマ1】

「公共インフラ（道路）の維持更新に係る財政需要と税制」

令和7年8月21日

# 「公共インフラ（道路）の維持更新に係る財政需要と税制」

資料名	頁
「公共インフラ（道路）の維持更新に係る財政需要と税制」に関する論点	1
建設後50年以上経過する社会資本の割合（令和5年3月時点の国の推計）	2
道路・橋梁・トンネルの概況	3
インフラメンテナンスの基本的な考え方（「インフラ長寿命化計画」の更新）	4
（参考）インフラ長寿命化基本計画概要（国土交通省）	5
（参考）インフラ老朽化対策に関する計画の体系（国・地方）	6
（参考）道路の老朽化対策に関する取組の経過（国土交通省）	7
道路橋の老朽化対策	8
インフラの維持管理・更新費の推計結果〈国土交通省所管分野〉（平成30年度）	9
建設資材価格の高騰	10
地方公共団体における土木系職員の配置状況	11
国の一般会計歳出予算における主要経費の推移	12
国の道路関係当初予算の推移	13

# 「公共インフラ（道路）の維持更新に係る財政需要と税制」

資料名	頁
道路関係歳出額（国・地方の割合推移）	14
道路管理者と費用負担	15
道路関係歳出額（維持的経費・建設的経費の割合推移）	16
社会資本整備総合交付金（国土交通省）	17
（参考）社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金の分類（道路事業）	18
道路メンテナンス事業補助制度（国土交通省）	19
公共施設等適正管理推進事業債（地方債）の概要（道路の長寿命化事業）	20
（参考）都市計画税を活用したインフラ更新(令和2年6月都市再生特別措置法改正)	21
東京都建設局関係の予算（令和7年度）	22
東京都における地方債の発行	23
（参考）主要国の予算・財源	24

## 論点

今後、建設後50年以上経過する道路橋等の割合が高くなる中、地方自治体は、**道路（橋梁・トンネル含む）の維持・管理に必要な財源**をどのように確保していくべきか

### <東京都建設局からの説明内容>

- 道路管理に関わる事業について – 道路・橋梁の維持修繕の取組 –

### <検討項目>

- 道路（橋梁・トンネル含む）の維持・更新にかかる将来的な財源確保の在り方と税
  - 財源調達の考え方（税・公債・交付金等）
  - 税に求められる役割や役割分担

# 建設後50年以上経過する社会資本の割合（令和5年3月時点の国の推計）

- 日本の社会資本は、高度経済成長期に整備されたものが多く、**建設後50年以上経過**する施設の割合が、今後、**加速度的に高くなる**
- 特に、**道路橋**における割合は令和5年時点で約37%であるが、**令和22年には約75%**に増加する

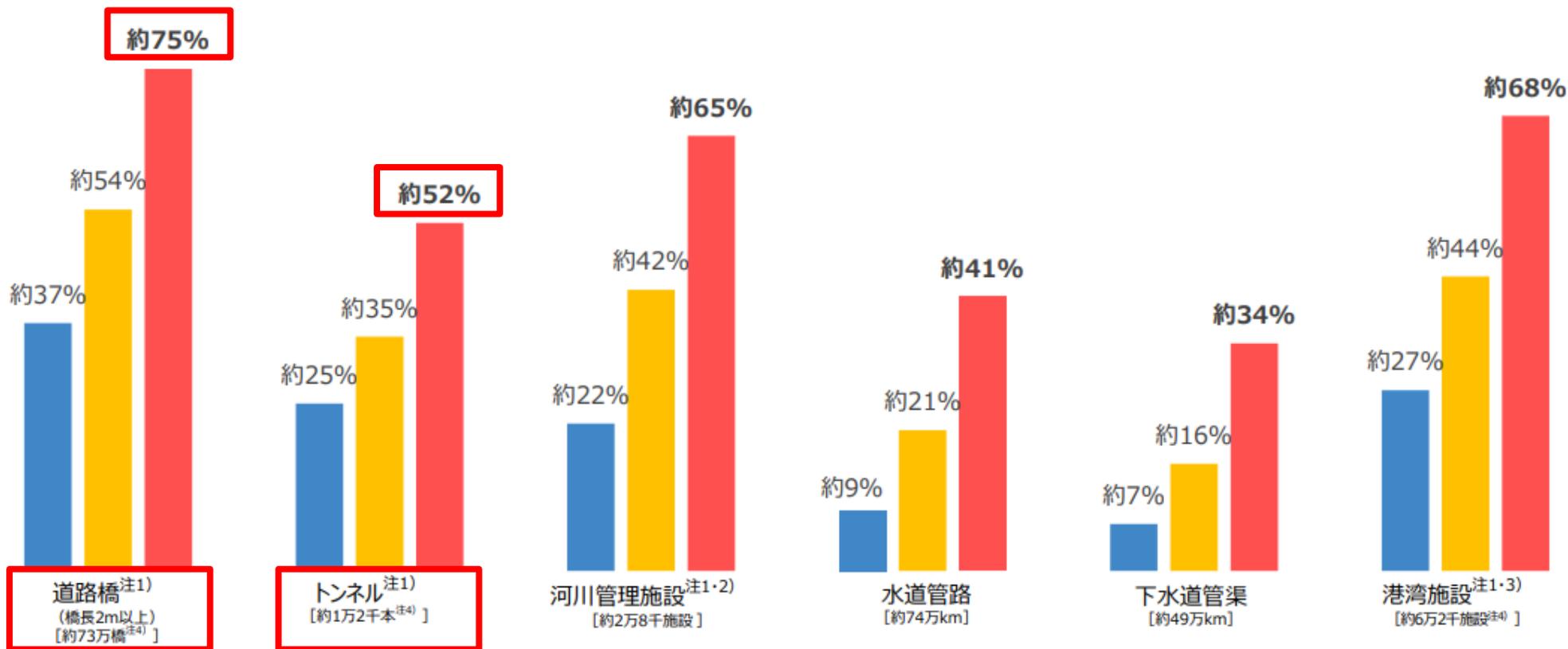
## 【建設後50年以上経過する社会資本の割合】（令和5年3月時点）

[ ] : 各施設の総数（総延長）

■ 令和5年3月

■ 令和12年3月

■ 令和22年3月



注1) 建設後50年以上経過する施設の割合については、建設年度不明の施設数を除いて算出。

注2) 国: 堰、床止め、閘門、水門、揚水機場、排水機場、樋門・樋管、陸閘、管理橋、浄化施設、その他(立坑、遊水池)、ダム。独立行政法人水資源機構法に規定する特定施設を含む。  
都道府県・政令市: 堰(ゲート有り)、閘門、水門、樋門・樋管、陸閘等ゲートを有する施設及び揚水機場、排水機場、ダム。

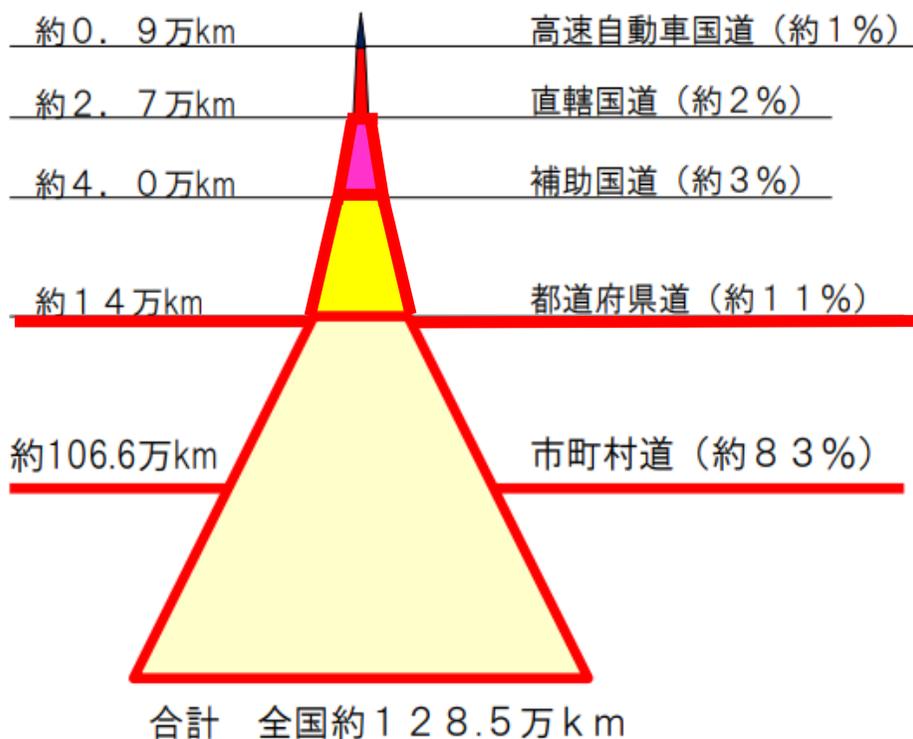
注3) 一部事務組合、港務局を含む。

注4) 総数には、建設年度不明の施設数を含む。

# 道路・橋梁・トンネルの概況

- 日本の道路の総延長は約129万km、総橋梁数は約73万橋、総トンネル数は約1.2万箇所であり、地方公共団体が管理（道路97%※補助国道も地方公共団体が管理、トンネル67%、橋梁92%）する割合が高い
- 令和4年度道路事業費については、地方公共団体が管理する主要地方道・一般都道府県道・市町村道、合わせて60.2%を占めている

＜日本の道路種別と延長割合＞

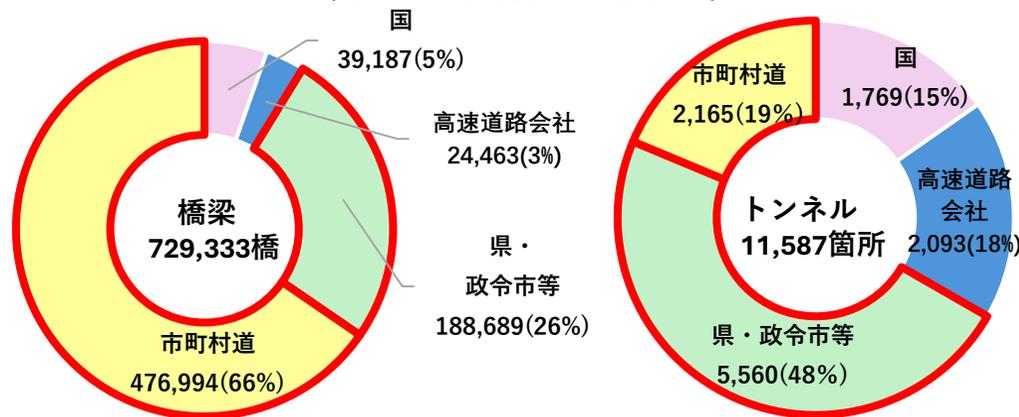


道路統計年報2024より(R5.3.31現在)

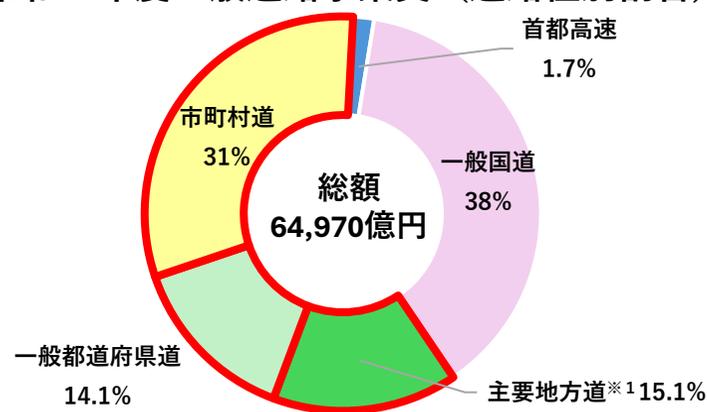
※実延長で集計

※各延長の総和と合計が四捨五入の関係で一致しない場合がある

＜令和5年度管理施設数＞



＜令和4年度一般道路事業費（道路種別割合）＞



※1道路法56条により建設大臣が指定したもので、その地域における主要な役割を担っている道路

注1 コンクリート構造物の補修・補強に関するフォーラム2024 国土交通省提出資料「道路インフラの維持管理に関する最近の話題」より作成

注2 国土交通省「道路統計年報2024道路の現況」より作成

# インフラメンテナンスの基本的な考え方（「インフラ長寿命化計画」の更新）

- 国土交通省で平成26年に策定された「インフラ長寿命化計画（行動計画）」（平成26年～令和2年度）は、令和3年6月に、**損傷が軽微なうちに補修を行う「予防保全」への本格転換**や新技術の活用、インフラの集約・再編の取組等を盛り込んだ内容に改定（令和3年度～令和7年度）
- 予防保全に移行したとしても、**将来の維持管理・更新費は30年間で推計約190兆円**（国土交通省推計）

### 予防保全：損傷が軽微なうちに補修

事例1：コンクリート床版の場合  
路面を支える床版に、繰り返し荷重によるひび割れが発生

ひび割れの発生 → 炭素繊維シートの貼り付け

対策例

そのまま放置※

### 事後保全：損傷が深刻化してから大規模な補修

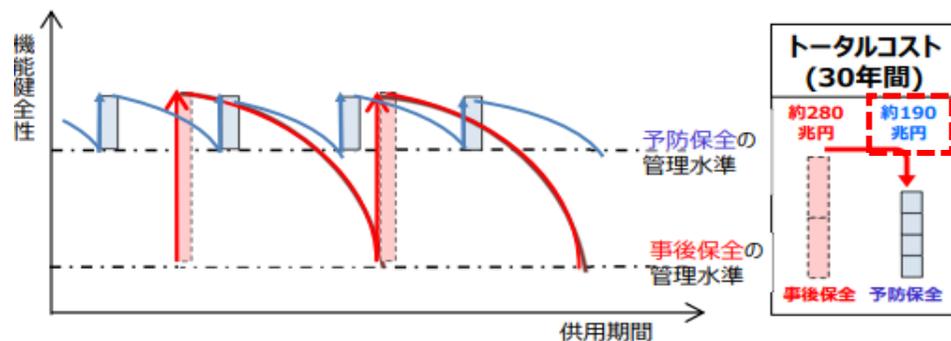
(床版上面) 舗装土砂化 → (床版下面) 床版の抜け落ち

対策例

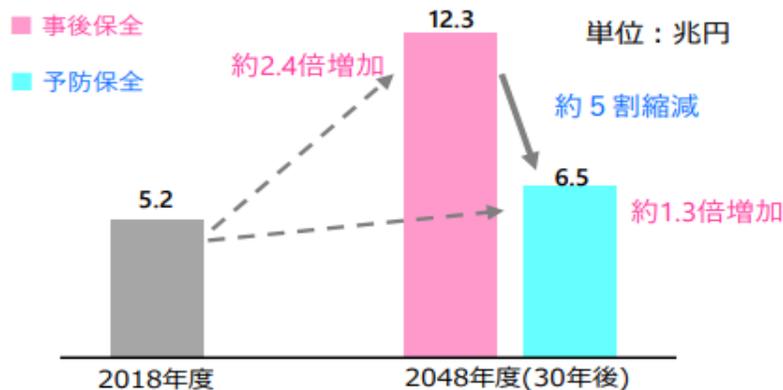
プレキャスト床版による打ち替え

※下段(事後保全)の事例は、上段(予防保全)の症状が進行した場合の類似事例(上段と下段は別の橋梁)

## 「事後保全」から「予防保全」へ



## ■将来の維持管理・更新費の推計結果■



注1 内閣府 経済・財政一体改革推進委員会第43回国と地方のシステムワーキング・グループ（令和7年4月11日）国土交通省説明資料より作成  
注2 総務省 自動車関係税制のあり方に関する検討会 第4回検討会（令和7年7月23日）より作成

# (参考) インフラ長寿命化基本計画概要 (国土交通省)

- 国土交通省では、平成24年12月に発生した中央自動車道笹子トンネルの天井板崩落事故を契機に、平成25年を「社会資本メンテナンス元年」に位置付け
- 平成25年6月に閣議決定した「日本再興戦略」に基づき、インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議において、同年11月「インフラ長寿命化基本計画」を取りまとめ
- インフラ長寿命化基本計画に基づき、国、自治体レベルで行動計画の策定を進めることで、全国のあらゆるインフラの安全性の向上と効率的な維持管理を実現することとされた

## 〈インフラ長寿命化基本計画概要〉

### 1. 目指すべき姿

#### ○安全で強靱なインフラシステムの構築

- メンテナンス技術の基盤強化、新技術の開発・導入を通じ、厳しい地形、多様な気象条件、度重なる大規模災害等の脆弱性に対応
- 【目標】老朽化に起因する重要インフラの重大事故ゼロ (2030年) 等

#### ○総合的・一体的なインフラマネジメントの実現

- 人材の確保も含めた包括的なインフラマネジメントにより、インフラ機能を適正化・維持し、効率的に持続可能で活力ある未来を実現
- 【目標】適切な点検・修繕等により行動計画で対象とした全ての施設の健全性を確保 (2020年頃) 等

#### ○メンテナンス産業によるインフラビジネスの競争力強化

- 今後のインフラビジネスの柱となるメンテナンス産業で、世界のフロントランナーの地位を獲得
- 【目標】点検・補修等のセンサー・ロボット等の世界市場の3割を獲得 (2030年)

### 2. 基本的な考え方

#### ○インフラ機能の確実かつ効率的な確保

- メンテナンスサイクルの構築や多段階の対策により、安全・安心を確保
- 予防保全型維持管理の導入、必要性の低い施設の統廃合等によりトータルコストを縮減・平準化し、インフラ投資の持続可能性を確保

#### ○メンテナンス産業の育成

- 産学官連携の下、新技術の開発・積極公開により民間開発を活性化させ、世界の最先端へ誘導

#### ○多様な施策・主体との連携

- 防災・減災対策等との連携により、維持管理・更新を効率化
- 政府・産学界・地域社会の相互連携を強化し、限られた予算や人材で安全性や利便性を維持・向上

### 3. 計画の策定内容

#### ○インフラ長寿命化計画 (行動計画)

- 計画的な点検や修繕等の取組を実施する必要性が認められる全てのインフラでメンテナンスサイクルを構築・継続・発展させるための取組の方針 (対象施設の現状と課題/維持管理・更新コストの見通し/必要施策に係る取組の方向性 等)

#### ○個別施設毎の長寿命化計画 (個別施設計画)

- 施設毎のメンテナンスサイクルの実施計画 (対策の優先順位の考え方/個別施設の状態等/対策内容と時期/対策費用 等)

### 4. 必要施策の方向性

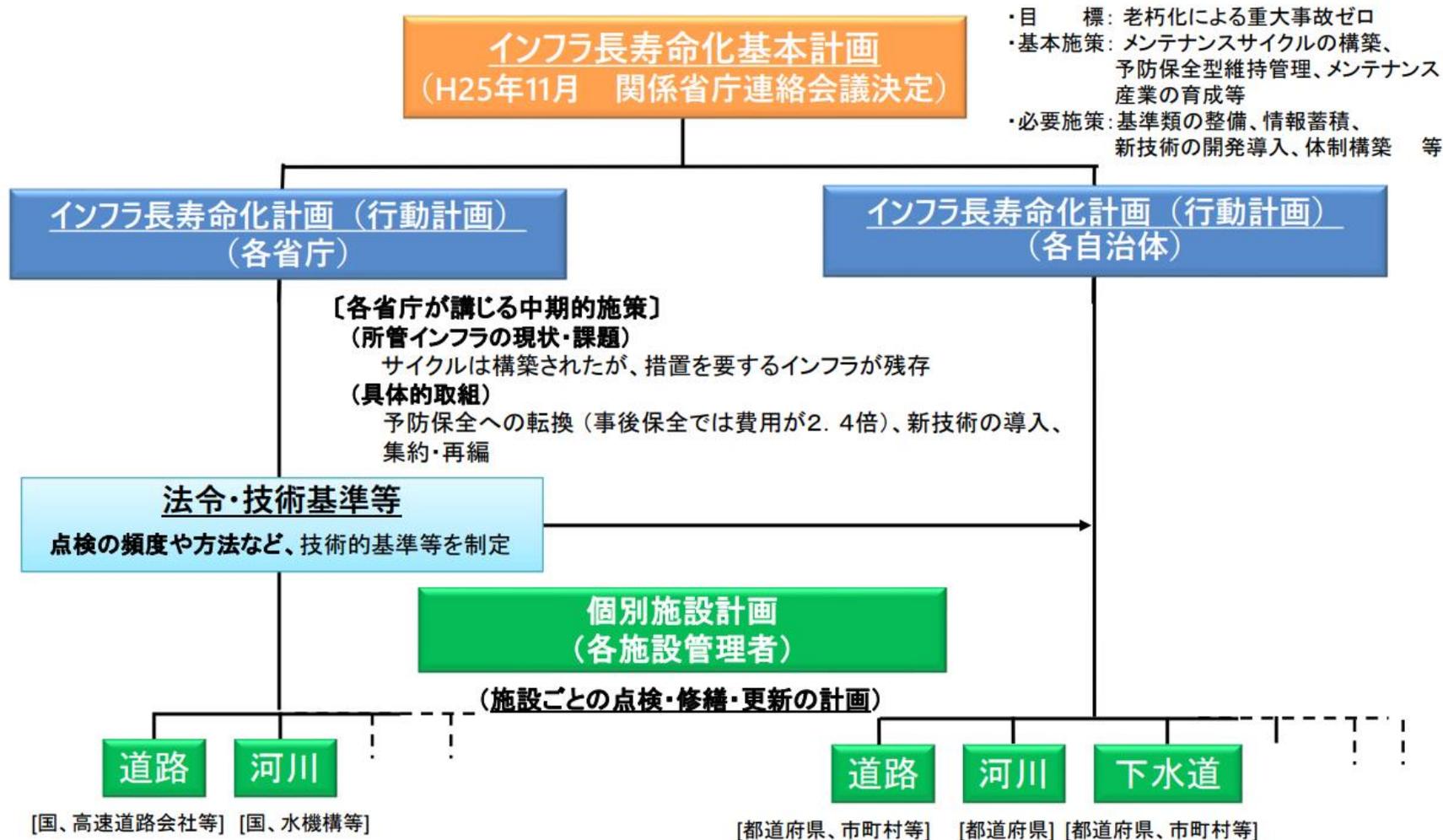
点検・診断	定期的な点検による劣化・損傷の程度や原因の把握 等
修繕・更新	優先順位に基づく効率的かつ効果的な修繕・更新の実施 等
基準類の整備	施設の特性を踏まえたマニュアル等の整備、新たな知見の反映 等
情報基盤の整備と活用	電子化された維持管理情報の収集・蓄積、予防的な対策等への利活用 等
新技術の開発・導入	ICT、センサー、ロボット、非破壊検査、補修・補強、新材料等に関する技術等の開発・積極的な活用 等
予算管理	新技術の活用やインフラ機能の適正化による維持管理・更新コストの縮減、平準化 等
体制の構築	[国]技術等の支援体制の構築、資格・研修制度の充実 [地方公共団体等]維持管理・更新部門への人員の適正配置、 国の支援制度等の積極的な活用
法令等の整備	[民間企業]入札契約制度の改善 等

### 5. その他

- 戦略的なインフラの維持管理・更新に向けた産学官の役割の明示
- 計画のフォローアップの実施

# (参考) インフラ老朽化対策に関する計画の体系 (国・地方)

- インフラ長寿命化基本計画に基づき、国、自治体レベルで行動計画の策定を進め、**全分野にわたるインフラ長寿命化の計画体系を構築**
- 各インフラ管理者における取組を推進し、**全国のあらゆるインフラの安全性の向上と効率的な維持管理を実現**することとされた
- **インフラ管理者において個別施設計画を策定**し、点検・診断、修繕・更新等の対策を実施



# (参考) 道路の老朽化対策に関する取組の経過 (国土交通省)

○社会資本整備審議会 技術部会  
社会資本メンテナンス戦略小委員会 設置[2012.7.31]

○ 笹子トンネル天井板落下事故[2012.12.2]

○ 2013年を「社会資本メンテナンス元年」に位置付け  
○ 道路法の改正[2013.6]  
点検基準の法定化、国による修繕等代行制度創設

○ 定期点検に関する省令・告示 公布[2014.3.31]  
5年に1回、近接目視による点検

○道路の老朽化対策の本格実施に関する提言[2014.4.14]

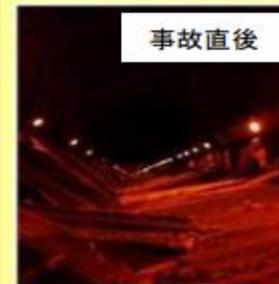
● 定期点検 1巡目(2014~2018)

○ 定期点検要領 通知[2019.2.28]  
定期点検の質を確保しつつ、実施内容を合理化

● 定期点検 2巡目(2019~2023)

○ 定期点検要領 通知[2024.3.27]  
記録の品質、データの有用性を向上

● 定期点検 3巡目(2024~)



区分	
I	健全
II	予防保全段階
III	早期措置段階
IV	緊急措置段階



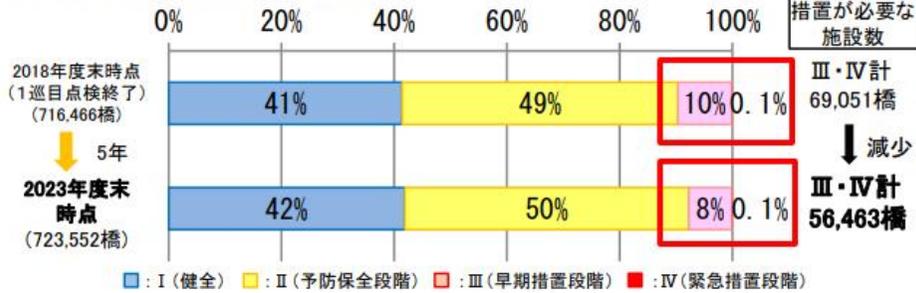
社会資本整備審議会 道路分科会の家田仁分科会長より太田国土交通大臣に手交

2014年4月14日  
「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」  
最後の警告ー今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ  
→メンテナンスサイクルの確立  
【点検→診断→措置→記録】

# 道路橋の老朽化対策

- 施設の点検により、インフラの老朽化状況の全体像を把握できたが、早期に措置が必要な施設が多数存在
- 特に、道路橋については、地方公共団体で修繕等が必要な約40,000橋の措置が未完了であり、これまでの予算水準では予防保全への移行に約20年必要

## ■ 橋梁の点検結果の推移



1巡目点検終了時に比べて、老朽化対策は着実に進捗

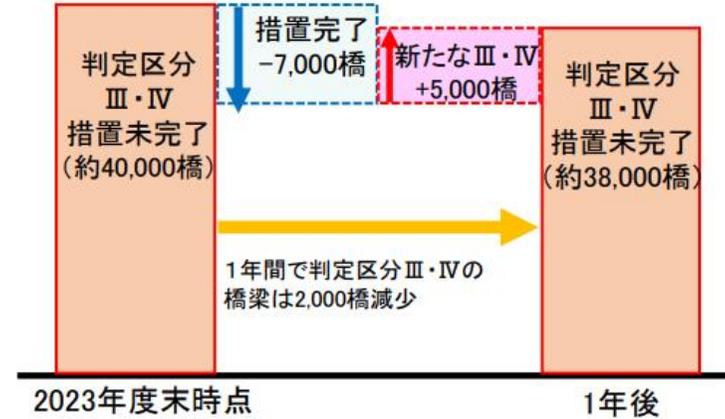
## ■ 修繕等措置状況

管理者 (点検数)	措置が必要な施設数 (III・IV判定)	(2023年度末時点)	
		着手済み	うち完了
全体 (723,552)	56,463	27,412 (49%)	11,857 (21%)
国土交通省 (38,362)	3,724	2,388 (64%)	716 (19%)
高速道路会社 (24,117)	2,714	1,223 (45%)	530 (20%)
地方公共団体 (661,073)	50,025	23,801 (48%)	10,611 (21%)

地方公共団体では未だ修繕等が必要な約40,000橋の措置が完了していない。

(50,025 - 10,611 = 39,414)

## ■ 地方公共団体の措置完了数推移イメージ



$$\frac{\text{2023年度末時点 措置未完了の橋梁数}}{\text{1年間に減少する 判定区分 III・IV の橋梁数}} = \frac{\text{約40,000橋}}{\text{約2,000橋/年}} = \text{約20年}$$

これまでの予算水準では、  
予防保全への移行に約20年かかる。

## (参考) 健全性の診断区分

区分	健全性	状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	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	早期措置段階	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	緊急措置段階	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

# インフラの維持管理・更新費の推計結果〈国土交通省所管分野〉（平成30年度）

- 平成30年6月の「経済財政運営と改革の基本方針2018」において、「中長期的なインフラの維持管理・更新費見通しを公表する」と言及があり、同年11月、国土交通省が**今後30年までの維持管理・更新費の推計**を公表
- **令和元年度から令和30年度までの維持管理・更新費の30年間合計は176.5～194.6兆円程度**と推計
- その内、**道路（橋梁・トンネル含む）は71.6～76.1兆円程度**と約4割を占める

単位：兆円	平成30年度*	10年後 (令和10年度)	20年後 (令和20年度)	30年後 (令和30年度)	30年間合計 (令和元年度～令和30年度)
12分野合計	5.2	5.8 ～ 6.4	6.0 ～ 6.6	5.9 ～ 6.5	176.5～194.6
道路	1.9	2.5 ～ 2.6	2.6 ～ 2.8	2.1 ～ 2.2	71.6～76.1
河川等	0.6	0.6 ～ 0.8	0.7 ～ 0.9	0.7 ～ 0.9	18.7～25.4
下水道	0.8	1.2 ～ 1.3	1.3 ～ 1.3	1.3 ～ 1.3	37.9～38.4
港湾	0.3	0.2 ～ 0.3	0.2 ～ 0.3	0.2 ～ 0.3	6.0～8.3
その他6分野	1.6	1.3 ～ 1.4	1.2 ～ 1.4	1.6 ～ 1.7	42.3～46.4

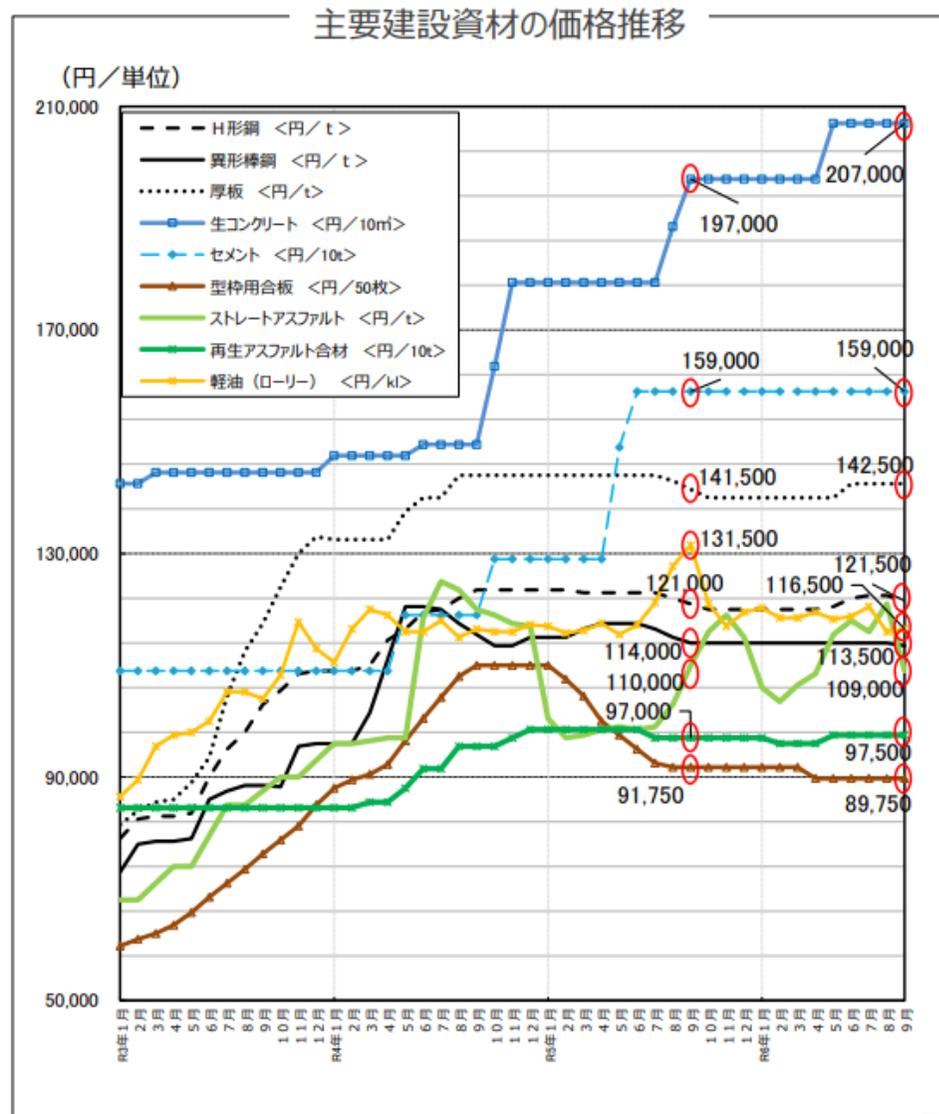
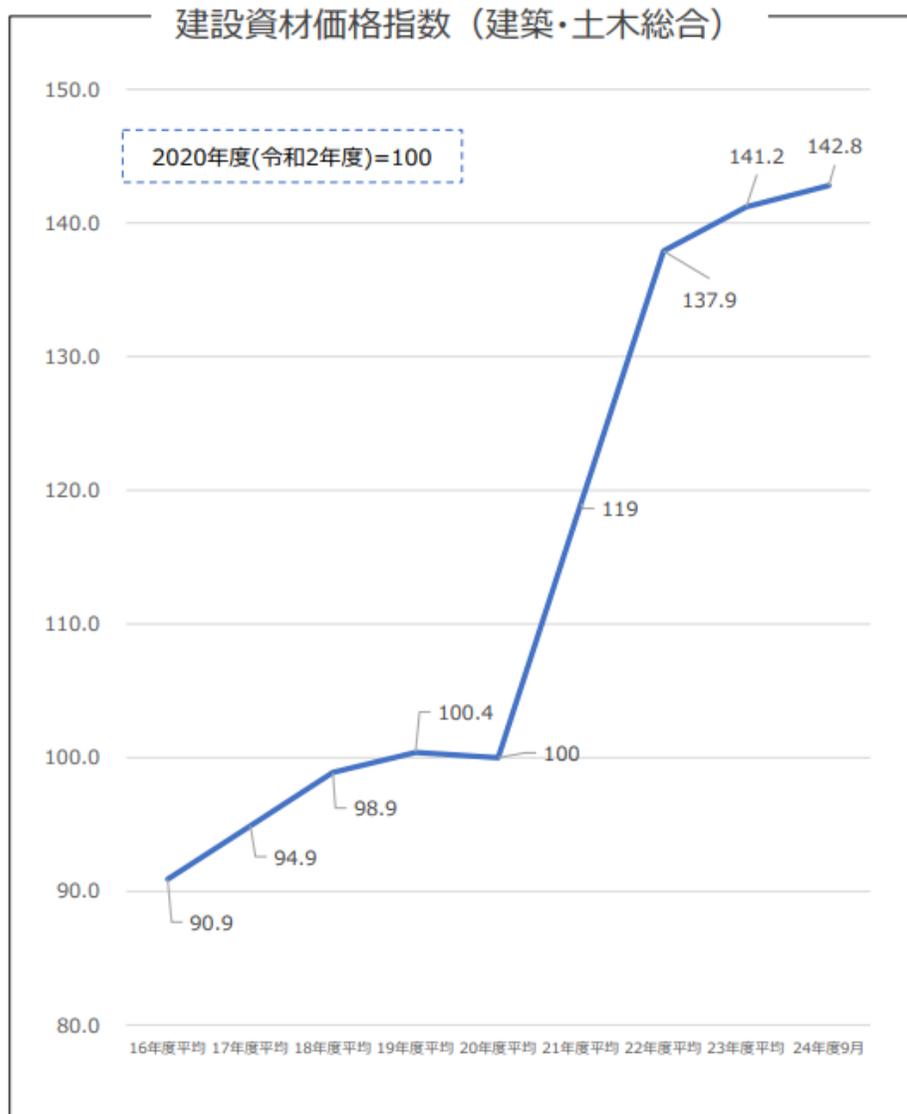
※平成30年度の値は、実績値ではなく、今回実施した推計と同様の条件のもとに算出した推計値

## 主な推計の実施条件

- 1.国土交通省所管12分野（道路、河川・ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、航路標識、公園、公営住宅、官庁施設、観測施設）の国、都道府県、市町村、地方公共団体、地方道路公社、（独）水資源機構、一部事務組合（海岸、下水道、港湾）、港務局（海岸、港湾）が管理者のものを対象に推計。鉄道、自動車道は含まれていない。このほかに、高速道路6会社は、維持管理・更新費として約19.4兆円（2019～2048年度）を予定。
- 2.更新時に、現行基準への適合のための機能向上を実施。
- 3.点検・修繕・更新等を行う場合に対象となる構造物の立地条件や施工時の条件等により、施工単価が異なるため、この単価の変動幅を考慮し、推計値は幅を持った値としている。

# 建設資材価格の高騰

- 近年、原材料費の高騰やエネルギーコストの上昇等により、**各建設資材価格が高騰**
- 令和5年以降、資材により傾向は異なるものの、**主要建設資材では生コンクリート・セメント等の価格が高止まり**

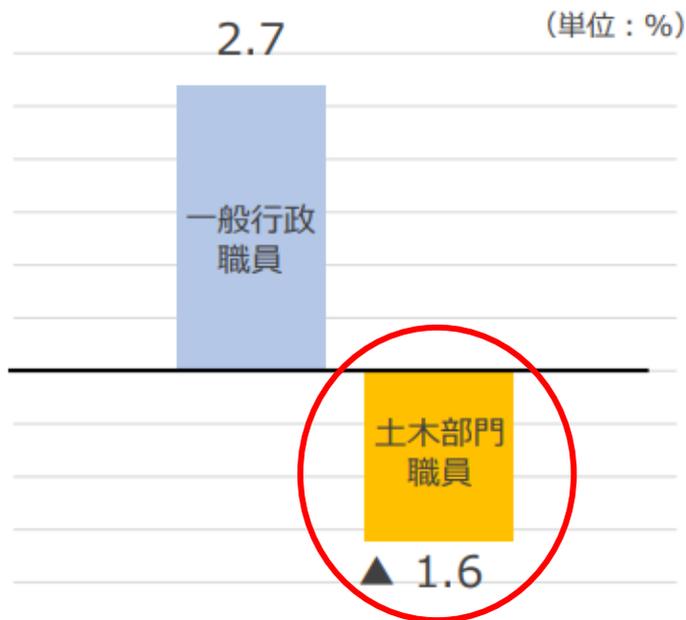


# 地方公共団体における土木系職員の配置状況

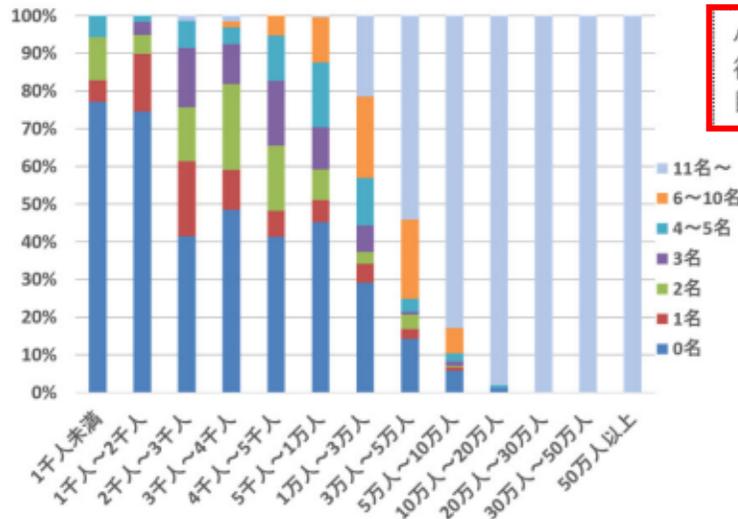
- 地方公共団体の土木系職員は、都道府県レベルでは平成25年と令和5年を比較すると1.6%減少しており、区市町村レベルでは配置されていない自治体もある
- 今後、生産年齢人口の大幅減少が見込まれる中で、土木系職員の増員には制約が大きい

## <都道府県>

都道府県の定員人数は10年前（H25→R5）  
と比べ、一般行政職員が2.7%増加。  
一方、土木部門職員は1.6%減少。



## <市区町村>



小規模市町村の中には、土木技術職員が一人も配置されていない自治体もある。

## 技術職員（土木・建築・農林水産） のいずれかが配置できていない 市区町村

定員管理調査（H31）



## <技術職員を採用できていない理由>

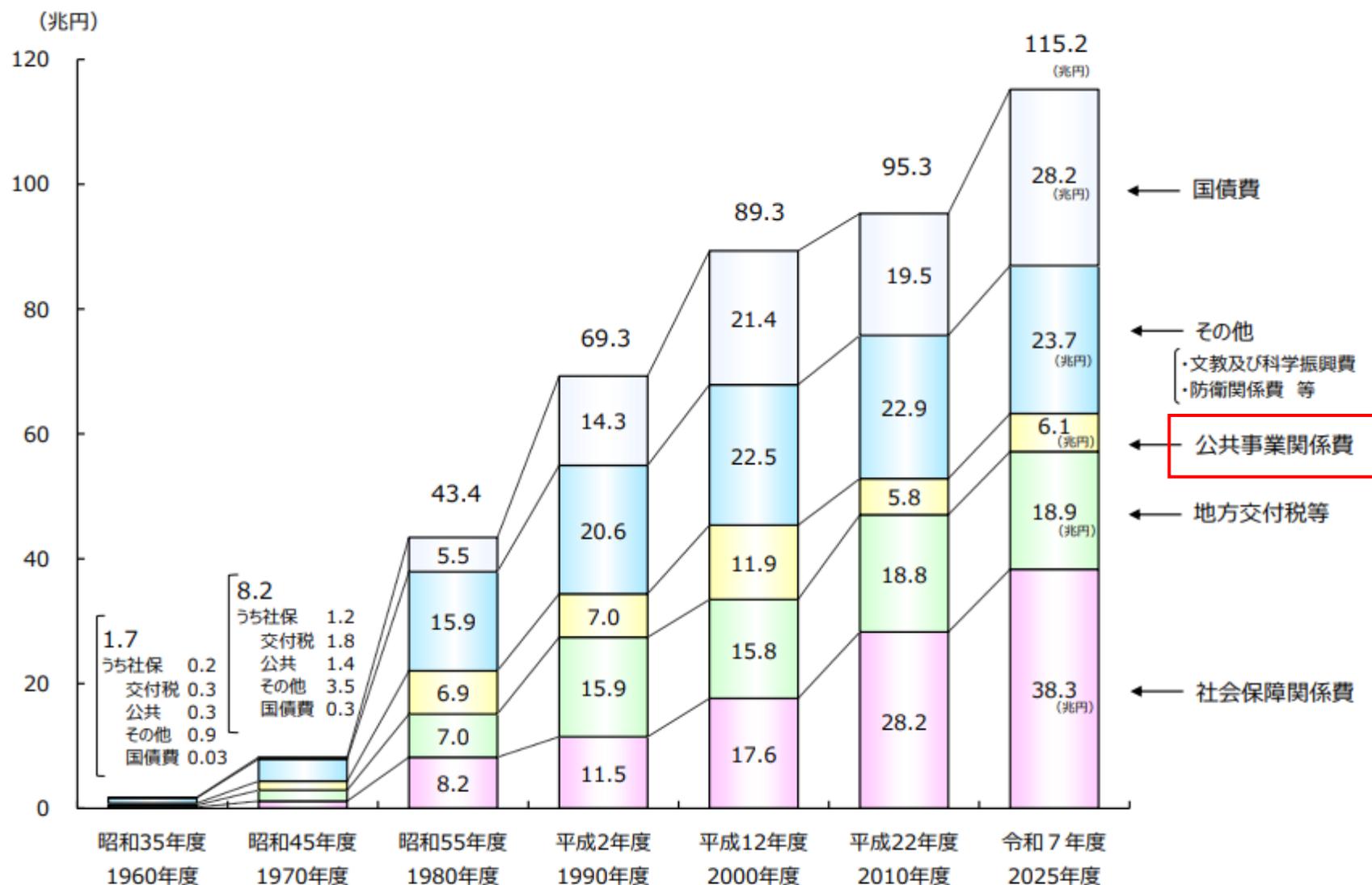
※技術職員を配置していない市町村に対するアンケート調査結果

- ・ 小規模市町村のため全体の募集人数が少なく、応募がない
- ・ 採用しても数年で民間企業等に転職してしまう（民間の勤務条件が優れている）
- ・ 汎用性のある事務職を優先的に採用
- ・ 年間の工事数が少なく、財政的な観点からも民間委託の方が効率的

(出所) 総務省「第33次地方制度調査会第14回専門小委員会資料（令和5年5月24日）」を基に財務省作成。

# 国の一般会計歳出予算における主要経費の推移

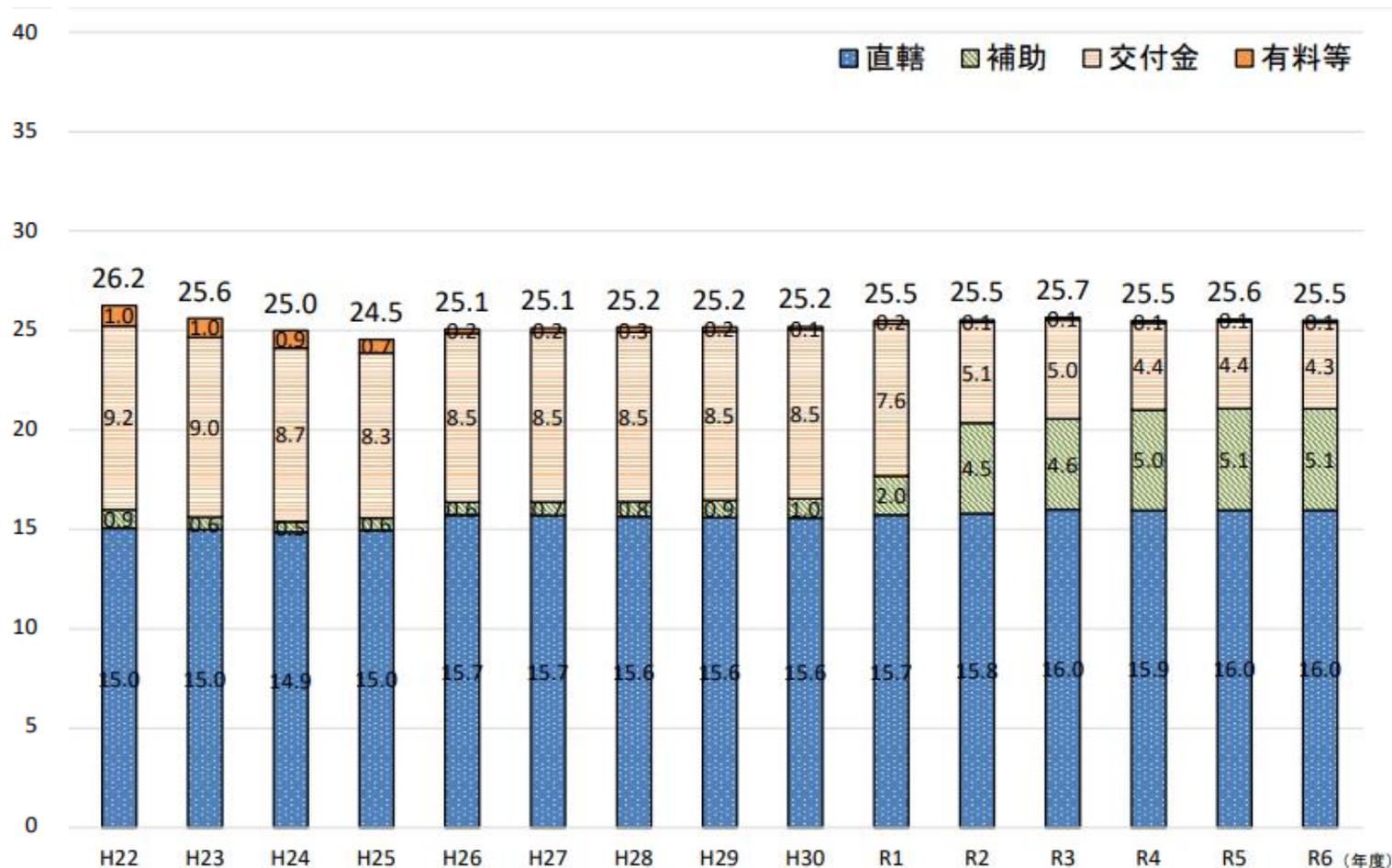
■ 一般会計歳出の推移では、公共事業関係費が占める割合は減少し、社会保障関係費が増大



# 国の道路関係当初予算の推移

## ■ 国の道路関係当初予算については、約2.5兆円で推移

(単位：千億円)



※直轄・補助・有料等：当初予算額ベース(H20～H25の直轄には、地方公共団体の直轄事業負担金を含む)

※交付金：H20・H21は当初予算額ベース[地方道路整備臨時交付金(H20)、地域活力基盤創造交付金(H21)]

H22以降は社会資本整備総合交付金(道路関係)の交付決定額ベース(H23・H24には地域自主戦略交付金を含む。R6はR6.12末時点)

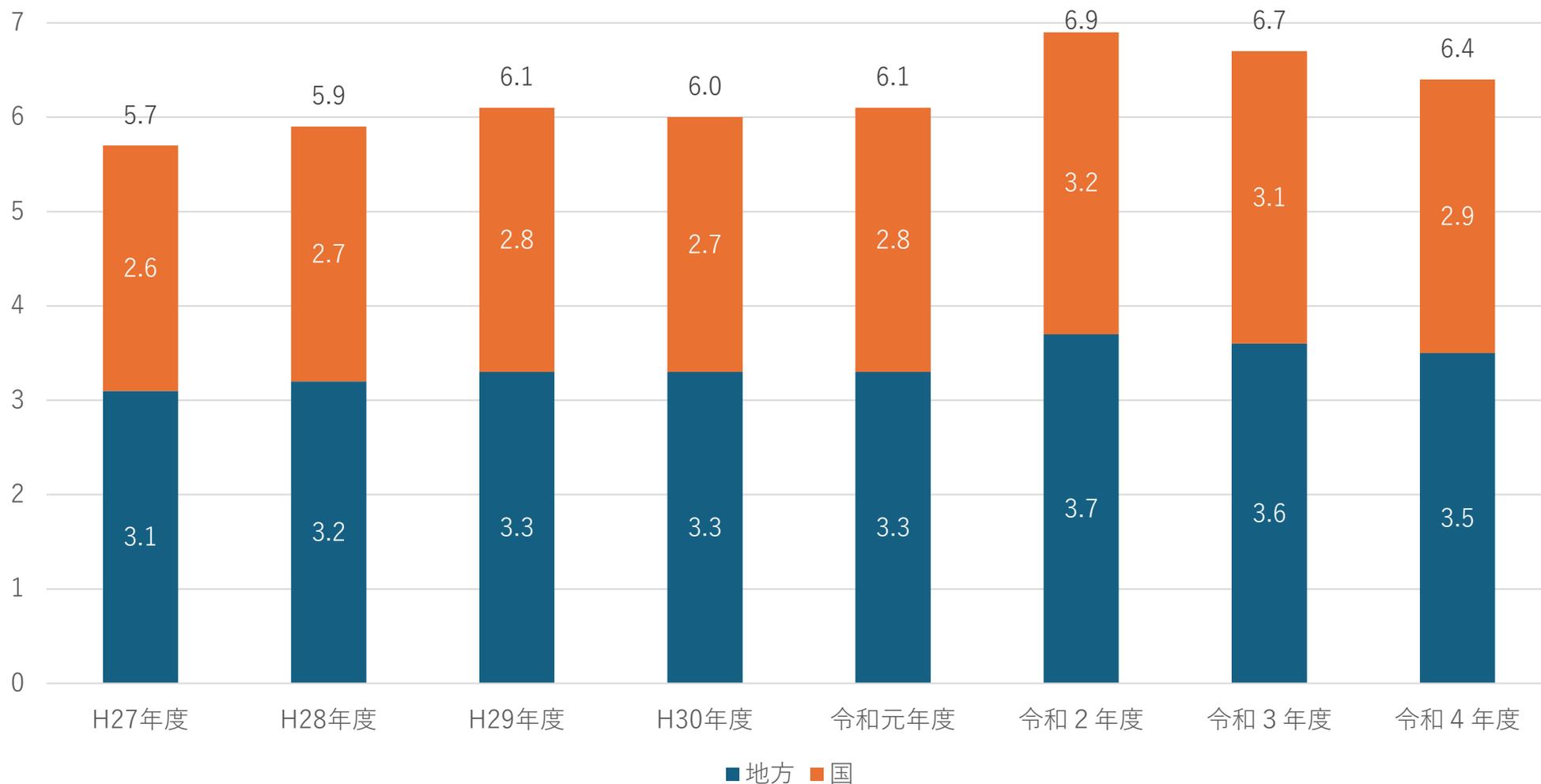
※R1,R2には臨時・特別の措置を含まない。

※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。

# 道路関係歳出額（国・地方の割合推移）

■ 道路関係歳出額の国・地方の割合は概ね**国45：地方55**となっている

(兆円)



※地方は都道府県と市町村の和

注 国土交通省 「道路統計年報」2017～2024より作成

# 道路管理者と費用負担

道路の種類		定義	道路管理者	費用負担	国の負担・補助の割合	
					新設・改築	維持・修繕
高速自動車国道	有料道路方式	全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路その他国の利害に特に重大な関係を有する道路 【高速自動車国道法第4条】	国土交通大臣	高速道路会社 (国、都道府県(政令市))	会社の借入金で新設・改築・修繕等を行い、料金収入で上記に係る債務及び管理費を賄う 【道路整備特別措置法 § 3 等】	
	新直轄方式			国 都道府県(政令市)	3 / 4 負担 【高速自動車国道法 § 20①】	10 / 10 負担 【高速自動車国道法 § 20①】
一般国道	直轄国道	高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第5条】	国土交通大臣	国 都道府県(政令市)	2 / 3 負担 【道路法 § 50①】	10 / 10 負担 【道路法 § 49】
	補助国道			都道府県(政令市)	国 都道府県(政令市)	1 / 2 負担 【道路法 § 50①】
都道府県道		高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第5条】	都道府県(政令市)	都道府県(政令市)	1 / 2 以内補助 【道路法 § 56】	維持：－ 【道路法 § 49】 修繕：1 / 2 又は 1 / 2 ~ 7 / 10 補助 【修繕法 § 1】
市町村道		市町村の区域内に存する道路 【道路法第8条】	市町村	市町村	1 / 2 以内補助 【道路法 § 56】	維持：－ 【道路法 § 49】 修繕：1 / 2 又は 1 / 2 ~ 7 / 10 補助 【修繕法 § 1】

※高速道路機構及び高速道路株式会社が事業主体となる高速自動車国道については、料金収入により建設・管理等がなされる

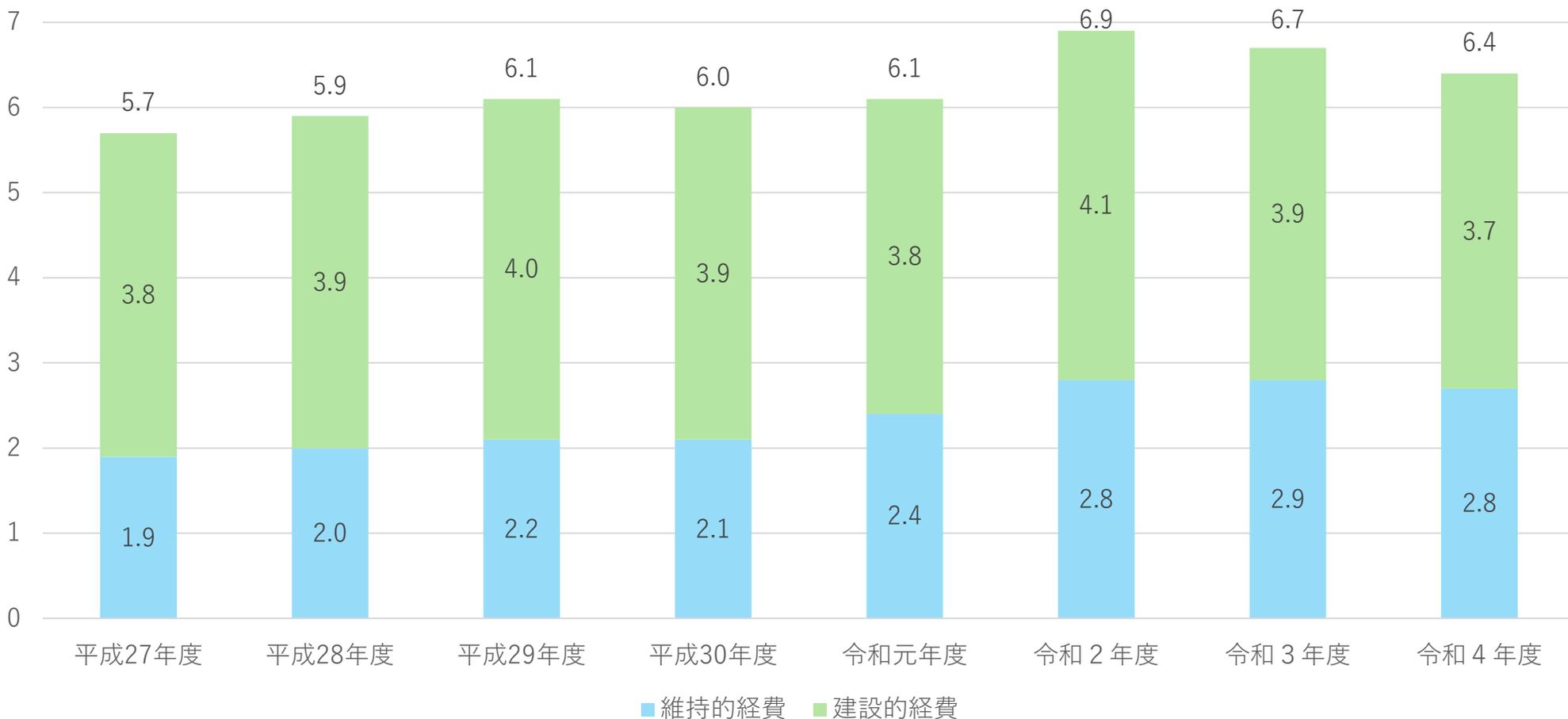
※高速自動車国道の ( ) 書きについては新直轄方式により整備する区間

※補助国道、都道府県道、主要地方道及び市町村道について、国は必要がある場合に道路管理者に補助することができる

# 道路関係歳出額（維持的経費・建設的経費の割合推移）

- 平成27年度の維持的経費と建設的経費の割合は約3：7であったが、令和4年度は約4：6となっており、維持的経費の割合が増加

(兆円)

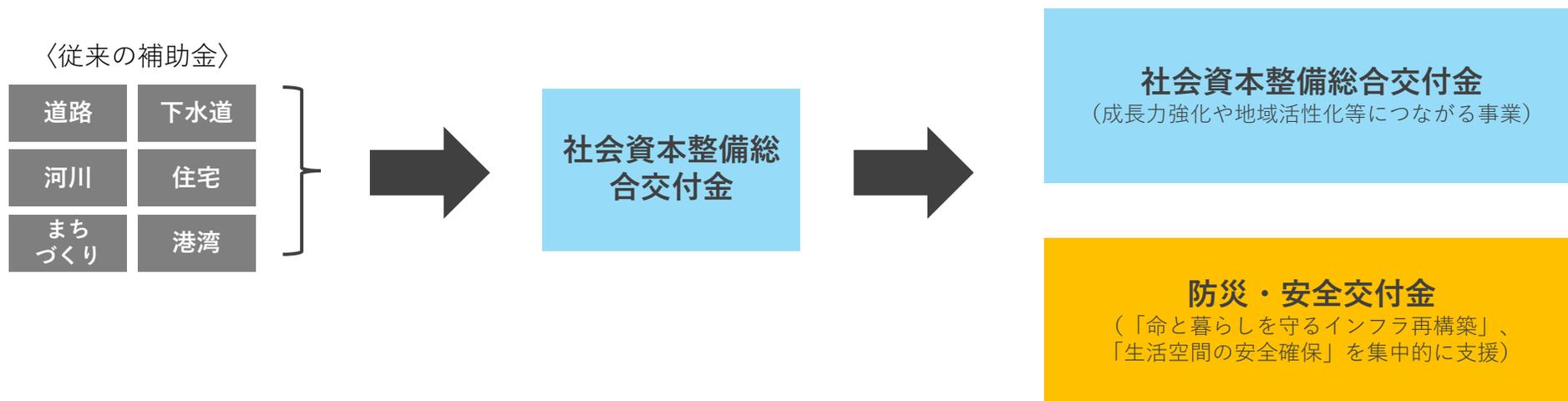


- 注1 建設的経費は道路改良、橋梁整備、舗装新設、調査を含む
- 注2 維持的経費は舗装補修、橋梁補修等の修繕並びに維持改良費を含む
- 注3 端数処理の関係で、合計と内訳が一致しない場合がある
- 注4 国土交通省「道路統計年報2024附5 道路投資の推移」より作成

# 社会資本整備総合交付金（国土交通省）

- **社会資本整備総合交付金**は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって**自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金**として平成22年度に創設
- **防災・安全交付金**は、地域住民の命と暮らしを守る**総合的な老朽化対策**や、事前防災・減災対策の取組、地域における総合的な生活空間の安全確保の取組を集中的に支援するため、平成24年度補正予算において創設

## 社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金 | 国土交通省



### 両交付金の概要

- ・ 地方公共団体は、地域が抱える政策課題を自ら抽出し、定量的な指標による目標を設定した、概ね3～5年の「社会資本総合整備計画」を作成（国は整備計画に対して国費を配分）
- ・ 計画へ配分された国費の範囲内で、地方公共団体が自由に計画内の各事業（要素事業）へ国費を充当
- ・ 基幹事業（道路、河川等の17事業）の効果を一層高めるソフト事業（効果促進事業）についても、一定の範囲内で創意工夫を生かして実施可能
- ・ 地方公共団体が、自ら整備計画の事前評価・事後評価を実施し、HP等により公表

# (参考) 社会資本整備総合交付金と防災・安全交付金の分類 (道路事業)

- 社会資本整備交付金は、地方公共団体が行う道路の新設、改築、修繕等に関する事業を対象としている
- 防災・安全交付金の対象は、防災・安全対策のために特に必要と認められる事業に限定している

## 社会資本整備総合交付金

地方公共団体が行う道路の新設、改築、修繕等に関する事業

(交付要綱「附属第Ⅱ編交付対象事業の要件」より)

## 防災・安全交付金

地方公共団体が行う道路の新設、改築、修繕等に関する事業のうち防災・安全対策のために特に必要と認められる事業

原則として、バイパス整備事業等及び道の駅に関する事業は交付対象外とする



【法面对策】



<法面法砕工>

【落石・雪崩対策】



<シェッドの整備>

【冠水対策】



<冠水被害>

【交通安全対策】



<歩道拡幅>

# 道路メンテナンス事業補助制度（国土交通省）

## 制度概要

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に対し、計画的かつ集中的な支援を実施するもの

## 対象構造物

橋梁、トンネル、道路附属物等（横断歩道橋、シェッド、大型カルバート、門型標識）

## 対象事業

修繕、更新、撤去※

※撤去は集約に伴う構造物の撤去や横断する道路施設等の安全の確保のための構造物の撤去、治水効果の高い橋梁の撤去を実施するもの  
※修繕、更新、撤去の計画的な実施にあたり必要となる点検、計画の策定及び更新を含む  
※新技術等の活用の検討を行い、費用の縮減や事業の効率化などに取り組むもの

## 優先支援事業

- ・ 新技術等を活用する事業※1
- ・ 長寿命化修繕計画に短期的な数値目標※2及びそのコスト縮減効果を記載した自治体の事業
- ・ 『地域インフラ群再生戦略マネジメント』※3のモデル地域において広域連携により実施する事業

※1 コスト縮減や事業の効率化等を目的に新技術等を活用する事業のうち、試算などにより効果を明確にしている事業  
※2 「集約・撤去」または「新技術等の活用」に関する数値目標  
※3 広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、総合的かつ多角的な視点から戦略的に地域のインフラをマネジメントするもの

## 事業イメージ

- 地方公共団体は、長寿命化修繕計画（個別施設計画）を策定
- 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道路メンテナンス事業を支援

## 国費率

国費：5.5 / 10 × δ （δ：財政力指数に応じた引上率）

## 国庫債務負担行為の活用

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



# 公共施設等適正管理推進事業債（地方債）の概要（道路の長寿命化事業）

## 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に実施される地方単独事業について、地方財政措置を講じるもの ※期間は2017年度から2021年度までの5年間であったが、2022年度以降も2026年度まで5年間延長

## 対象となる道路事業

インフラ長寿命化計画等を踏まえて、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以下の事業

- 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）を含む
- ②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）
- 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、土留工等）



<舗装のオーバーレイ>



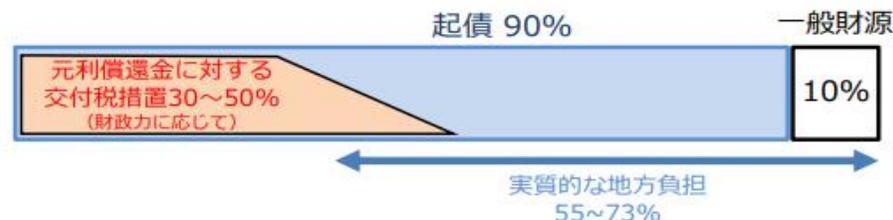
<防護柵の取替>



<落石防止柵の取替>

## 地方財政措置

充当率90%  
元利償還金に対する交付税措置率30~50%  
（財政力に応じて）



※事業費は、一体的に実施する補助事業等と概ね同程度まで

# (参考) 都市計画税を活用したインフラ更新(令和2年6月都市再生特別措置法改正)

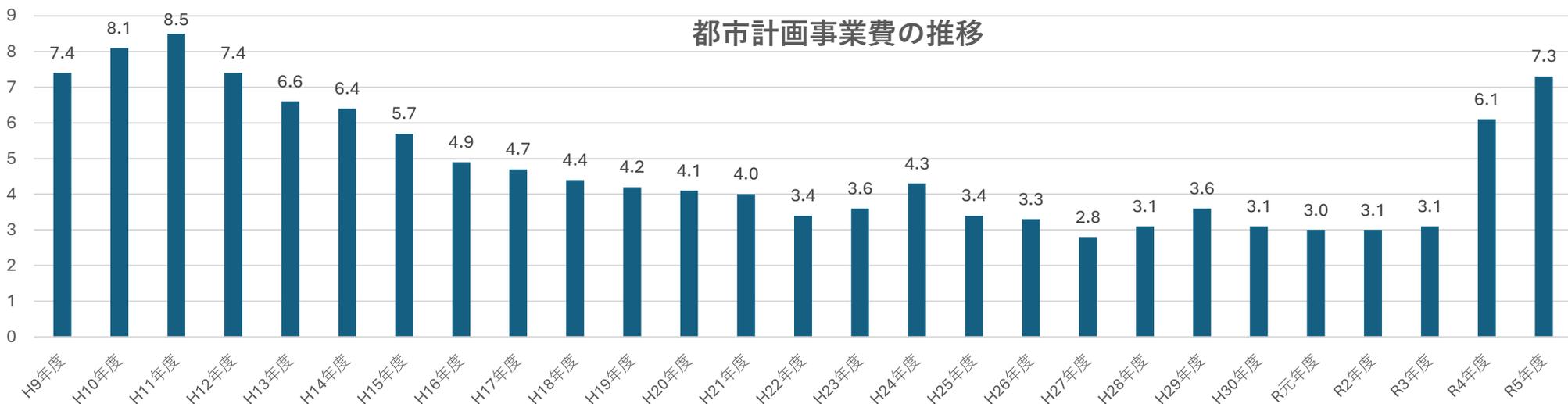
- 令和2年6月、都市計画事業に用途が限定された目的税の都市計画税(地方税)を、都市計画施設の改修、更新に活用しやすくする制度改善を実施
- 都市計画税が必ずしも有効活用されていないケースも見られる中、国費の配分に当たって同税の活用状況を勘案することにより、地方公共団体の自主的なインフラ更新を促進

## 【制度改正】(令和2年6月都市再生特措法改正)

- ▷都市計画施設の改修事業を都道府県に協議・同意の上、立地適正化計画に記載して公表した場合は、都市計画事業認可があったものとみなす
- ▷これにより、同改修事業に対して、通常の都市計画事業と同様に都市計画税収を充当可能に

兆円

### 都市計画事業費の推移



国土交通省HP 「都市計画現況調査」より作成

## 都市計画税の充当事業(総務省HPより抜粋)

### 「都市計画施設」の整備に関する事業

「都市計画施設」とは、次に掲げる施設をいう(都市計画法第11条第1項各号)

**道路**、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設公園、緑地、広場、墓園その他の公共空地水道、電気供給施設、ガス供給施設、下水道、汚物処理場、ごみ焼却場その他の供給施設又は処理施設等

※都市計画施設の「整備」には、バリアフリー化や**老朽化対策**、耐震補強対策、例えば歩道幅員の見直し等の施設配置の変更等のために改修や更新を実施することも含まれる(都市計画運用指針12版(R4.4・国土交通省)より)

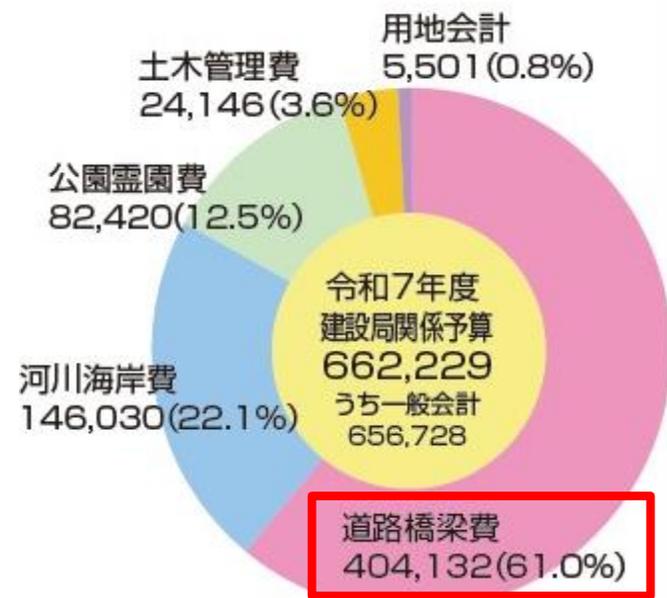
# 東京都建設局関係の予算（令和7年度）

■ 令和7年度東京都建設局関係の予算のうち、**道路橋梁費が約6割**を占める

令和7年度建設局関係予算額 **6,622億2,900万円**

うち道路橋梁費 **4,041億3,200万円**

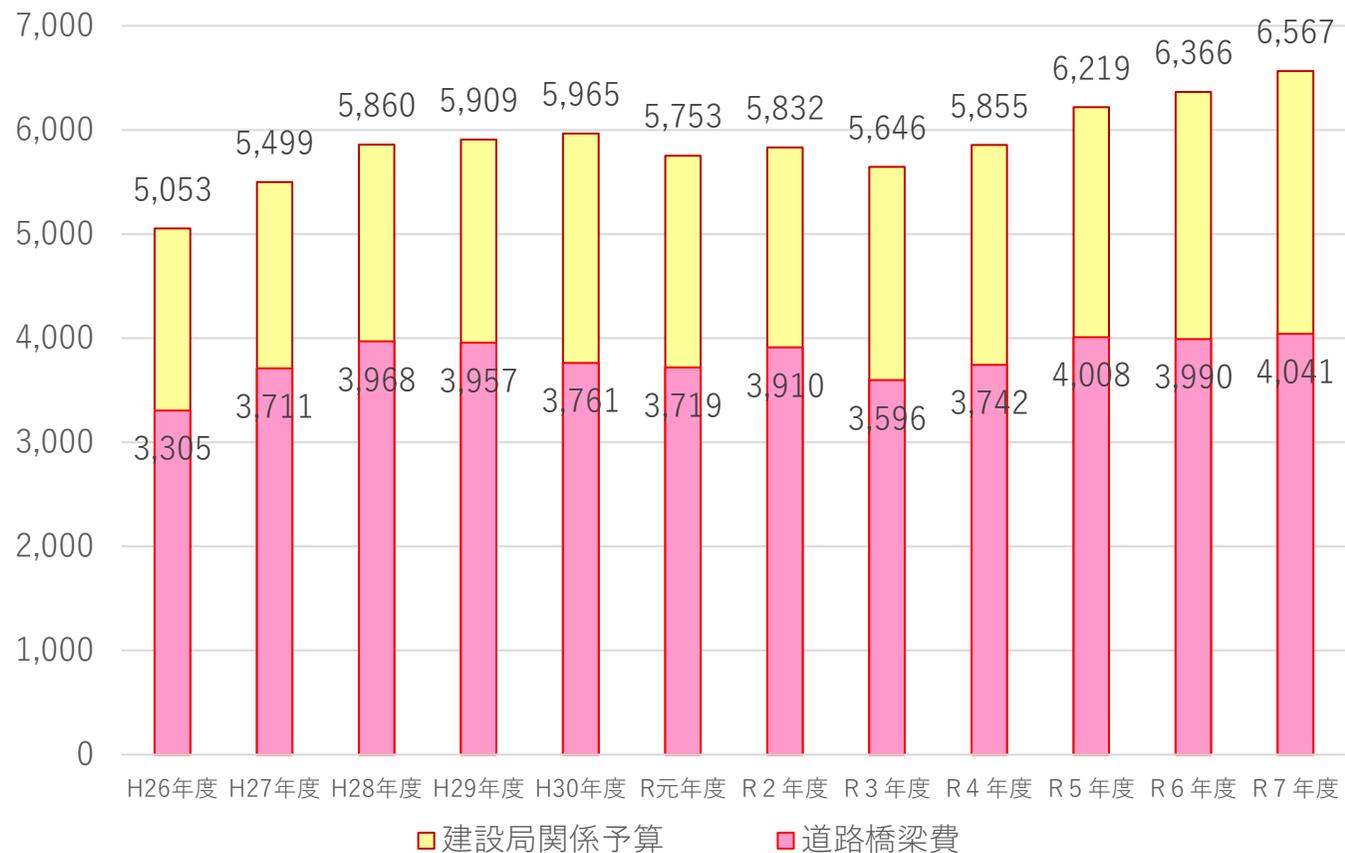
単位：百万円



注1 東京都建設局HPより抜粋

## 道路局関係予算（一般会計）と道路橋梁費の推移

(単位：億円)



注2 東京都建設局事業概要（令和6年版）、東京都建設局HPより作成

# 東京都における地方債の発行

- インフラの維持更新については、**将来世代にわたり普遍的に便益を受ける**ことから、東京都では**世代間の負担の均衡を図るため**、財源の一つとして、都債を活用
- 令和3年度からは、資金使途や事業効果等を開示し、投資家への訴求力を高めた「**東京ソーシャルボンド**」の発行も行い、その一部を**公共施設・インフラの老朽化対策**の費用に充てている

## 東京ソーシャルボンド | 都債

〈対象事業〉

公共施設・インフラの防災対策

公共施設・インフラの老朽化対策

産業の振興と雇用の維持・創出

一人ひとりの個性や能力を最大限に伸ばすための教育環境の整備

介護サービス基盤の整備

児童福祉施設等の整備

住宅セーフティネットの強化

公共施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化

医療提供体制の充実

- ・ 令和5年度は、年限5年で**600億円**を発行
- ・ その内、**82億円**を「**橋梁の長寿命化事業**」(建設局所管)に充当



### 橋梁の長寿命化事業

インフラの老朽化対策

事業の意義

- ・ 都の管理している橋梁の多くは高度経済成長期に集中して建設されたため、今後、一斉に更新時期を迎えます。
- ・ 長寿命化事業では、建設時の性能を向上させて対策後適切な維持管理を行います。
- ・ これにより、100年以上使い続けることを目指し、更新時期の平準化や総事業費の縮減を図ります。

注1 東京都財務局「東京ソーシャルボンドインパクトレポート」(令和6年10月)より作成

注2 総務省 地方財政審議会(令和7年4月15日)「地方債制度について」より作成

## (参考) 主要国の予算・財源

日本	○特定財源なし（平成21年より一般財源化）
アメリカ	○特定財源（連邦道路信託基金）あり。同基金の2022年収入は、47,403,513千ドル。内訳は、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ガソリン燃料税27,550,446千ドル</li> <li>・ディーゼル・代替燃料税12,124,185千ドル</li> <li>・タイヤ税712,989千ドル</li> <li>・トラック・バス・トレーラー関係諸税4,632,252千ドル</li> <li>・大型車利用税1,585,394千ドル</li> <li>・その他：798,247千ドル</li> <li>・大半の州は国税とは別に燃料税、自動車税等を課税</li> </ul>
イギリス	○特定財源なし ○参考 <ul style="list-style-type: none"> <li>・燃料税248.5億ポンド（2022）、自動車税73.3億ポンド（2022）は一般財源</li> </ul>
フランス	○道路インフラ整備は、フランス交通財源資金調達庁（AFITF）からの出資金を充当 <ul style="list-style-type: none"> <li>・AFITFの財源：高速道路会社からの国有地使用料4億1100万ユーロ、国土整備税5億6100万ユーロ、長距離交通インフラ運営税6億ユーロ、罰金2億5000万ユーロ、エネルギー税収の一部20億4981万ユーロ、航空業界からの貢献金2億5200万ユーロ、一般財源（復興計画）から3億9685万ユーロなど、合計約45億5216万ユーロ（2024年補正予算）</li> </ul> ○維持管理費、交通安全プログラムに関しては、一般財源から拠出
ドイツ	○交通特定財源あり <ul style="list-style-type: none"> <li>・エネルギー税のうち鉱油からの税収部分の一部が交通目的財源</li> <li>・連邦長距離道路における大型貨物車対距離課金の大部分は連邦長距離道路の計画・建設・維持管理・運営に充てられる。課金収入80.2億ユーロ、うち連邦長距離道路への支出68.5億ユーロ（2023年）</li> </ul>
中国	○車両購入税（国税）企業と個人が自動車、バイクなどの車両を購入する際に納付する税金。税率は10%である。税収は2,681億元（2023年）交通専用資金が含まれ、主に国家計画内の幹線道路プロジェクト建設とその他の交通機関の関連支出に用いられる。 ○ガソリン消費税（ガソリン税）（国税）自動車所有者が燃料を購入する際に徴収される税金であり、国税に属する。中央政府が徴収した後、再び財政予算として地方に配分し、道路の整備と維持管理に使われる。無鉛ガソリンの単位税額は1リットルにつき1.52元である。