

今後の道路施策の検討に向けて

道路行政の10年振り返り

H29道路分科会建議 概要① ※H29.8とりまとめ

I 社会経済についての現状認識

1.人口減少・高齢化と暮らしへの影響

○地方における移動手段の確保、トラックドライバー不足の深刻化

2.日本経済の持続的な成長に向けた課題

○緩やかな回復基調ではあるが、潜在成長力の引き上げが必要

3.ICTの急速な進展

○技術革新の進展による生産性の向上や経済社会の発展等への寄与が期待

4.激甚化する自然災害、切迫する巨大地震

○巨大地震などの多様な災害が広域化・複雑化・長期化

5.老朽インフラの加速度的増加

○適時適切なメンテナンスとともに、施設の集約化も視野に施設の質的向上が肝要

6.「観光先進国」に向けた挑戦

○質の高い観光地の形成など、世界に誇る魅力あふれる国づくりが必要

II 目指す社会と道路政策

1.経済成長に資する生産性向上

○ストック効果の高いインフラの整備

2.地方創生の実現・地域経済の再生

○「対流」の促進による地域経済の経済活動の活性化

○地方創生の主要拠点としての道の駅のより一層の活用

3.国民の安全・安心の確保

○災害時の損失を最小限とする対策の一層の強化

○予防保全に基づき、新技術導入や維持管理のあり方の見直し

4.一億総活躍社会の実現

○豊かさを実感できる全員参加型社会の実現

5.イノベーションの社会実装

○より賢く整備し、使いこなし、サービスや産業を創出

III 新たな道路政策の方向性

1.道路・交通とイノベーション

～道から社会を変革する～

○技術革新が急速に進展するICTを最大限活用すべき

○従来の利用形態等を前提としない、考え方や仕組み、ルールの整理や社会受容性の確保に取り組むべき

(自動運転/トラック隊列走行/低速モビリティ/交通安全/円滑化/老朽化対策)

○今までにない使われ方や付加価値を創造し、社会・経済の変革やパラダイムシフトをリードしていくべき

2.人とクルマのベストミックス

～高度な道路交通を実現する～

○骨格となるネットワークについて、自動車、歩行者、自転車等を分離し、誰もが遠慮せず快適・安全に走行・通行できるよう整備すべき

○地方部(中山間地域)の道路整備・強化が必要

○生活道路での「混在」の考え方を導入すべき

○人とクルマの動きを同時に把握するための新たな調査体系の確立が不可欠

○2020年東京オリパラ大会を目標に、ロードプライシングを含むTDM施策等による一体的な最適化の運用を図る必要

3.道路の更なるオープン化

～多様な連携・協働を追求する～

○道路占有・空間のオープン化：道路空間を使い倒し、地域の魅力向上、交通モード間の接続強化を図るべき

○議論・検討のオープン化：官民の新たな連携を促進すべき

○道路情報のオープン化：産学官が共通の認識を持ち、連携して地域課題に対処できる体制を構築すべき

○道路空間のスマート化：構造物・附属物を集約・撤去しスマートな道路空間とすることを検討すべき

H29道路分科会建議 概要② ※H29.8とりまとめ

IV 道路施策の具体的提案

1.メンテナンスのセカンドステージへ

- 予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施
- 過積載撲滅に向けた取組の強化
- 適正な予算等の確保
- 新技術の導入等による長寿命化・コスト縮減
- 集約化・撤去による管理施設数の削減
- 地方への国による技術支援の充実

2.総合的な交通安全対策の実施

- 生活道路の交通安全対策
- 自転車利用環境の整備
- 踏切対策の推進
- 高速道路の安全・安心に係る賢い取組
- ユニバーサルデザイン化の推進

3.災害に強い安全性・信頼性の高い道路へ

- 大規模災害への対応
- 集中豪雨や大雪への対策強化
- 無電柱化の推進
- 占用物件の適切な維持管理

4.円滑なモビリティの確保のために

- ICTやAI等をフル活用した交通マネジメント強化
- 交通流を最適化する料金・課金施策の導入
- 大規模商業施設等の対策の強化
- トラック・バスなど道路利用者との連携強化

8.ニーズに応じた道路空間の利活用

- 道路空間の利活用の更なる高度化
- 多様なニーズに対応した道路空間の再構築
- 民間団体等との連携による価値・魅力の向上

5.戦略的な人と物の流れの確保

- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保
- トラック輸送のイノベーションの促進
- 高速道路の幹線物流プラットフォームの構築
- ラストマイルの人と物の流れの確保

コネク

連携

6.モーダルコネク(交通モード間連携)の強化

- 交通・物流拠点とネットワークのアクセス強化
- バスタプロジェクトの推進
- 主要鉄道駅など広域交通拠点の利便性向上
- モード間の情報接続の強化とシェアリングとの連携

7.地域における産学民官の新たな連携へ

- 官民連携による都市空間の再編
- 道路のストック効果を高めるための地域・民間との連携
- 道の駅や高速道路の休憩施設等の活用促進
- すべての人にわかりやすい道案内の実現
- ICT・ビッグデータを利活用した地域道路経済戦略の推進

9.「観光先進国」の実現に向けて

- 観光地への円滑なアクセスの実現
- 安全で快適な観光地の形成
- 旅行者にわかりやすい道案内の推進

V 施策の進め方についての提案

○多様な主体との連携

○データの利活用

○新技術の開発・活用

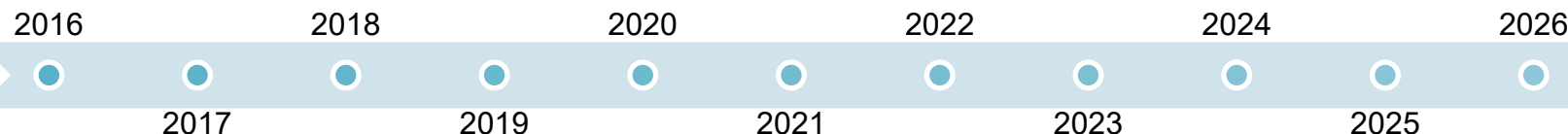
○予算・財源

○的確な評価

4

道路行政の10年振り返り(主な出来事等)

○ H29建議以降、コロナ禍や働き方改革等の社会情勢の変化に加え、地震や豪雨等の自然災害を経験。国土強靱化の取組が、複数年度の中長期的な計画として確立。



社会情勢

(新型コロナウイルス感染症)

- 国内初の感染者確認[2020.1.15]
- WHOのパンデミック宣言[2020.3.11]
- 最初の緊急事態宣言[2020.4.7]
- ワクチン接種の開始[2021年]
- 5類感染症へ移行[2023.5.8]

(働き方改革)

- 働き方改革関連法の順次施行[2019.4.1]
- 建設業・ドライバー・医師等の時間外労働の上限規制の適用[2024.4.1]

(国際イベント)

- 1年延期となった東京オリンピック・パラリンピックの開催[2021.7~9]
- 大阪・関西万博の開催[2025.4~10]

(その他)

- 平成から令和へ改元[2019.5]

自然災害

(地震)

- 平成28年熊本地震[2016.4.14]
- 平成30年北海道胆振東部地震[2018.9.6]
- 令和6年能登半島地震[2024.1.1]
- 令和8年熊本地震[2026.7.28]

(豪雨)

- 平成29年7月九州北部豪雨[2017.7.5~6]
- 平成30年7月豪雨(西日本豪雨)[2018.6.28~7.8]
- 令和元年房総半島台風[2019.9(台風第15号)]
- 令和元年東日本台風[2019.10(台風第19号)]
- 令和2年7月豪雨[2020.7.3~31]
- 令和8年8月千葉豪雨[2026.8]

等

関連する長期計画等

(国土強靱化)

- 防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策[2018~2020年度]
- 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策[2021~2025年度]
- 第1次国土強靱化実施中期計画[2026~2030年度]

(国土計画)

- 第三次国土形成計画(全国計画)[2023年~、概ね10年]
- 広域地方計画[2026年~、概ね10年]

(社会資本整備重点計画)

- 第5次社会資本整備重点計画[2021~2025年度]
- 第6次社会資本整備重点計画[2025~2030年度]

道路行政の10年振り返り(法改正)

○ H29建議以降、道路法等の改正を6度実施(物流、防災、メンテナンス等の課題対応)。

2016

2018

2020

2022

2024

2026

2017

2019

2021

2023

2025

道路法等の一部改正

(H30.3.30成立)

- 1.道路整備に関する財政上の特別措置の継続
道路の改築等に対する国費率のかさ上げ措置の延長
- 2.道路利用の安全性の更なる向上
補助国道の修繕に係る国費率のかさ上げ措置の新設 / 沿道区域内の損失補償 / 占有者による物件の維持管理義務 / 狹隘歩道の占用制限
- 3.「重要物流道路制度」(新設)による物流生産性の向上
トラックの大型化に対応した道路構造の強化 / 重要物流道路(代替・補完路含む)の道路啓開・災害復旧の代行制度の創設 / 民間直結スマートICに係る無利子貸付制度の創設

道路法等の一部改正(R2.5.20成立)

- 1.物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設
デジタル化の推進による新たな特殊車両通行制度の導入(特殊車両通行確認制度)
- 2.民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進
バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付け(特定車両停留施設)
- 3.地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築
賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設(歩行者利便増進道路)
- 4.自動運転を補助する施設の道路空間への整備
自動運転車の運行を補助する施設を道路附属物として位置付け(自動運行補助施設)
- 5.国による地方管理道路の災害復旧等を代行できる制度の拡充

踏切道改良促進法等の一部改正

(R3.3.31成立)

※道路関係を抜粋

- 1.踏切道の更なる改良と災害時における適確な管理の促進
改良が必要な踏切道を国土交通大臣が機動的に指定 / 国土交通大臣が災害時の管理方法を定めるべき踏切道を指定する制度の創設
- 2.道路の防災機能の強化
広域災害応急対策の拠点となる「道の駅」等を国土交通大臣が指定する制度の創設(防災拠点自動車駐車場) / 緊急輸送道路等の沿道区域における工作物の設置に関する届出・勧告制度の創設 / 都道府県が市町村管理道路の啓開・災害復旧を代行できる制度の創設

道路整備特措法等の一部改正

(R5.5.31成立)

- 1.高速道路の料金徴収期間の延長
- 2.高速道路料金の確実な徴収
車籍照会規定の創設/料金徴収対象の明確化
- 3.SA・PAの機能高度化
EV充電施設や自動運転車両拠点施設など利用者利便の確保に資する機能高度化施設と一体的に整備される駐車場の整備費用の一部について、無利子貸付制度を創設
- 4.地方道路公社等が管理する有料道路の整備促進
料金プール制の対象の追加、指定都市高速道路の整備対象路線の追加

道路法等の一部改正(R7.4.9成立)

- 1.道路網の整備に関する基本理念の創設
- 2.能登半島地震を踏まえた災害対応の深化
道路啓開計画の法定化 / 災害時における直轄代行制度の拡充 / 災害時に派遣可能なトイレコンテナ等の占用許可基準の緩和、設置に対する無利子貸付制度の創設 / 地方管理の防災拠点自動車駐車場の改築等の直轄代行制度の創設
- 3.持続可能なインフラマネジメントの実現
道路管理者間の協議により道路の点検や修繕等を他自治体が代行できる制度(連携協力道路制度)の創設
- 4.道路の脱炭素化の推進
国の道路脱炭素化基本方針に基づき、道路管理者が道路脱炭素化推進計画を策定する枠組みの導入 / 道路の構造に関する原則への脱炭素化の推進等への配慮の位置づけ / 計画に基づく脱炭素化に資する施設等の占用許可基準の緩和

下水道法・道路法等の

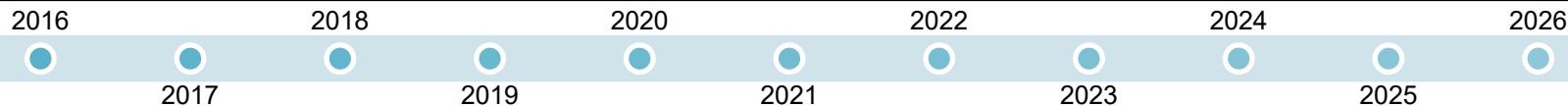
一部改正(R8.7.15成立)

※道路関係を抜粋

- 1.安全性確保を最優先する下水道マネジメントの確立
下水道の点検に関して道路管理者の協力が必要な事項を下水道の事業計画に位置付け
- 2.道路地下空間の安全性確保
道路占有者と道路管理者との間で「占用物件等維持修繕協定」を締結できる制度を創設 / 占用許可申請書の記載事項に占用物件の維持管理に関する事項を追加 / 道路の地下に埋設する占用物件の工事完了時の届出(竣工図等の提出)を義務付け

道路行政の10年振り返り(施策:ネットワーク・拠点)

○ 重要物流道路制度の創設や新たな高速道路料金制度の導入、ダブル連結トラックの導入、災害時交通マネジメントの運用、バスタプロジェクトの全国展開など、ネットワーク・拠点に係る施策を推進。



ネットワーク・拠点

(ネットワーク)

- 「重要物流道路制度」の創設[2018年道路法改正]
- 「新たな広域道路ネットワークに関する検討会」の設置[2020.3]、中間とりまとめ[2020.6]
- 各ブロックにおいて「新広域道路交通ビジョン」・「新広域道路交通計画」の策定[2021.7]
- 「高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ」の策定(国土幹線道路部会)[2023.10]
- 「WISENET2050・政策集」の策定[2023.10]

(高速道路)

- 新たな高速道路料金制度の導入[首都圏: 2016.4、近畿圏: 2017.6、中京圏: 2021.5]
- 「中間答申(更新・進化の取組、料金制度等)」(国土幹線道路部会)[2021.8]
- 「新たな高速道路料金に関する基本方針」の改定[2023.12]
- 高速道路料金徴収期間の延長を含む制度改正[2023年道路整備特別措置法等の改正]

- 「高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 基本方針」の策定(国土幹線道路部会)[2017.12]
- 「高速道路における安全・安心実施計画」の策定(各高速道路会社)[2019.12]
- 「高速道路の正面衝突事故防止対策に関する技術検討委員会」の設置[2016.12]
- 民間施設直結スマートIC制度開始[2017.7]
- 「持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組 中間とりまとめ」の策定(国土幹線道路部会)[2020.9]
- 「高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ検討会」の設置[2025.5]、報告書とりまとめ[2025.8]

(物流)

- 「総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)」の策定[2017.7]
- 「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」の策定[2021.6]
- 「総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)」の策定[2026.3]
- ダブル連結トラックの新東名を中心とした本格導入[2019.1]
- 「特殊車両通行確認制度」の運用開始[2022.4]
- 物流効率化法の改正(中継輸送施設の整備促進等)[2026.5]
- 「自動物流道路に関する検討会」の設置[2024.2]、最終とりまとめ[2025.7]
- 「自動物流道路の実装に向けたコンソーシアム」の設立[2025.5]

(交通マネジメント)

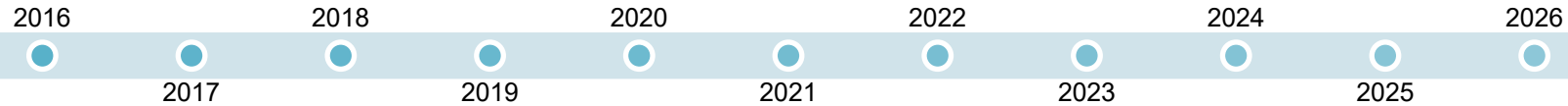
- 「道路交通アセスメント検討会(森本章倫 座長)」の設置[2016.3]、とりまとめ[2017.3]、「重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン」の策定[2019.8]
- 「観光交通イノベーション地域(鎌倉市、京都市、軽井沢町、神戸市)」の選定[2017.9]
- 「災害時交通マネジメント検討会」の初設置[2018.8: H30西日本豪雨]
- 「ICTを活用した新道路交通調査体系検討会」の設置[2018.10]
- 「局所渋滞対策事業」の創設[2024年度]

(モータルコネクト)

- 「バスタ新宿」の開業[2016.4]
- 「モータルコネクト検討会」の設置[2016.3]、とりまとめ[2017.3]
- 「特定車両停留施設」を道路附属物として位置付け[2020年道路法改正]
- 「バスタプロジェクト推進検討会」の設置[2020.9]
- 「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」の策定[2021.4]、改訂[2026.6]
- 「地域公共交通(BRT)等の導入に関するガイドライン」の策定[2022.9]

道路行政の10年振り返り(施策:道路空間)

○ ゾーン30プラスの創設や無電柱化推進計画の策定、自転車活用推進計画の策定、「道の駅」第3ステージの推進、ほこみち制度の創設など、道路空間に係る施策を推進。



道路空間

(交通安全)

- 「交通安全基本計画」の策定
[第10次:2016.3、第11次:2021.3、第12次:2026.3]
- 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」の決定[2019.6]
※滋賀県大津市における園児死傷事故[2019.5.8]
- 「交通安全対策補助制度(地区内連携)」の創設[2020年度]
- 「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」の決定[2021.8]
※千葉県八街市の通学路における児童死傷事故[2021.6.28]
- 「ゾーン30プラス」の創設[2021.8]
- 「交通安全対策補助制度(通学路緊急対策)」の創設[2022年度]
- 「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」の設置[2020.9]
- 「踏切道改良計画事業補助制度」の創設[2021年度]
- 「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の策定[2022.3]、改定[2022.6、2024.1]
※奈良県大和郡山市における視覚障害者の踏切死亡事故[2022.4.25]

(無電柱化)

- 「無電柱化の推進に関する法律」の施行[2016.12]
- 「無電柱化推進計画」の策定[第1次:2018.4、第2次:2021.5、第3次:2026.6]
- 「無電柱化推進のあり方検討委員会」の設置[2017.1]、中間とりまとめ[2017.8]
- 「無電柱化推進計画事業補助制度」の創設[2020年度]
- 「無電柱化のコスト縮減の手引き」の策定[2024.3]
- 「無電柱化事業における合意形成の進め方ガイド(案)」の策定[2023.7]
- 「市町村向け 無電柱化推進計画の策定手引き(案)」の策定[2026.6]

(構造令・標識令)

- 構造令改正[重要物流道路:2018.9、自転車通行帯:2019.4、ほこみち・自動運行補助施設:2020.11]
- 「高速道路ナンバリング検討委員会」の設置[2016.4]、提言[2016.10]、標識令改正[2017.2]

(自転車)

- 「自転車活用推進法」の施行[2017.5]
- 「自転車活用推進本部」の設置[2017.5]
- 「自転車活用推進計画」の策定[第1次:2018.6、第2次:2021.5、第3次:2026.5]
- 「ナショナルサイクルルート制度」の創設[2019.9]、指定[第1次:2019.11、第2次:2021.5、第3次:2026.7]
- 「ナショナルサイクルルート審査委員会」の設置[2019.10]
- 「シェアサイクルの在り方検討委員会」の設置[2020.3]
- 「シェアサイクル税制」の創設[2021.4]
- 「安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会」の設置[2023.2]
- 「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」の策定[2023.9]

(道の駅)

- 「新「道の駅」のあり方検討会」の設置[2019.1]、提言[2019.11]
- 「防災拠点自動車駐車場」の創設[2021年道路法改正]
- 「「道の駅」第3ステージ推進委員会」の設置[2020.2]、中間レビュー[2024.7]
- 「防災道の駅」の選定[2021.6、2025.5]
- 「道の駅」における高付加価値コンテンツ活用ガイドライン[2024.4]

(賑わい・景観)

- 「歩行者利便増進道路(ほこみち)制度」の創設[2020年道路法改正]
- 「「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会」の設置[2020.5]
- 「多様なニーズに応える道路ガイドライン」の策定[2022.3]
- 「「人中心の道路空間」のあり方に関する検討会」の設置[2024.6]
- 「歩道と路肩等の柔軟な利活用に関するガイドライン」の策定[2025.9]
- 「「日本風景街道」有識者懇談会」の設置[2017.12]、提言[2018.8]
- 「日本風景街道未来ビジョン共創会議」の設置[2026.5]

○ 道路啓開計画の法定化などの防災・減災施策や、道路メンテナンス事業補助制度や連携協力道路制度の創設などのメンテナンス施策を推進。さらに、自動運転の実証実験や道路脱炭素化推進計画の法定化など、新たな技術や社会的要請に対応した施策を推進。

2016

2017

2018

2019

2020

2021

2022

2023

2024

2025

2026

防災・減災

(防災全般)

- 「道路の耐災害性強化に向けた有識者会議」の設置[2018.11]、提言[2019.2]
- 「道路リスクアセスメント要領」の策定[2022.3]
- 「令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言」(国土幹線道路部会)[2024.6]

(道路啓開)

- 道路啓開計画の法定化[2025年道路法改正]
- 「道路啓開計画ガイドライン(地震・津波編)」の策定[2025.7]
- 「道路啓開計画ガイドライン(火山災害編)、(雪害編)」の策定[2026.3]

(土砂災害等)

- 「沿道区域制度」の拡充[2018年道路法改正]
- 「土砂災害対策道路事業補助制度」の創設[2020年度]
- 「道路盛土のり面防災対策補助制度」の創設[2025年度]

(雪寒対策)

- 「冬期道路交通確保対策検討委員会」の設置[2018.2]
- 「大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ」[2018.4、2021.3改定]

メンテナンス

(メンテナンス全般)

- 「道路メンテナンス事業補助制度」の創設[2020年度]
- 「道路橋の集約・撤去事例集」の策定[2022.3]
- 「連携協力道路制度」の創設[2025年道路法改正]
- 「連携協力道路制度ガイドライン」の策定[2026.3]
- 「道路施設の集約・撤去ガイドライン」の策定[2026.3]

(道路地下空間等)

- 「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会」の設置[2025.2設置]、提言[第1次:2025.3、第2次:2025.5、第3次:2025.12]
※埼玉県八潮市における下水道管の破損に起因する大規模な道路陥没事故[2025.1.28]
- 「道路地下空間利用のあり方等検討委員会」の設置[2026.3]
- 「占用制度のあり方に関する専門部会」の設置[2026.3]
- 「占用物件等維持修繕協定」制度の創設[2026年道路法改正]

自動運転・DX

(自動運転、ITS)

- 高速道路におけるトラックの後続車無人隊列走行の実証実験[2016~2020年度]
- 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の実証実験[2017~2020年度]
- 自動運転の路車協調システム実証実験[2023年度~]
- 自動運転の走行空間実証実験[2024年度~]
- 新東名における自動運転車優先レーン等の実証実験[2024年度~]
- 「自動運転インフラ検討会」の設置[2024.6]

(DX、新技術)

- 「次世代ITS検討会」の設置[2023.3]
- 「国土交通省自動運転社会実現本部」の設置[2026.1]
- ETC2.0プローブデータオープン化の試行[2025年度~]
- 「道路技術懇談会」の設置[2019.12]
- 「道路分野における新技術導入促進方針」及び「新技術導入促進計画」の策定[2020.4]
- 直轄国道における点検支援技術活用原則化[2022.4]
- 「全国道路施設点検データベース」の公開[2022.5]
- MMSによる三次元点群データ等の提供[2022.8~]
- 「道路データプラットフォーム」の公開[2025.5]

グリーン社会

(カーボンニュートラル)

- 「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略 中間とりまとめ」の策定[2023.9]
- 「道路脱炭素化政策集」の策定[Ver.1.0:2024.12、Ver.2.0:2025.10]
- 道路管理者が協働して脱炭素化を促進する枠組みの導入[2025年道路法改正]
- 「道路脱炭素化基本方針」の策定[2025.10]
- 「地方公共団体向け道路脱炭素化推進計画策定マニュアル」の公表[2025.10]
- 「道路脱炭素化推進計画(国直轄)」の策定[2026.3~]

(ネイチャーポジティブ)

- 「道路分野におけるネイチャーポジティブの取組事例集」の公表[2025.2]
- 「道路分野のネイチャーポジティブの今後の方向性」の公表[2025.6]
- モデル地区におけるデータ駆動型ロードキル対策の先行実施[2025.10]
- 「ロードキルデータベース」の道路データプラットフォームでの公開[2026.3]
- 直轄国道におけるデータ駆動型ロードキル対策の全国展開[2026.5~]

9

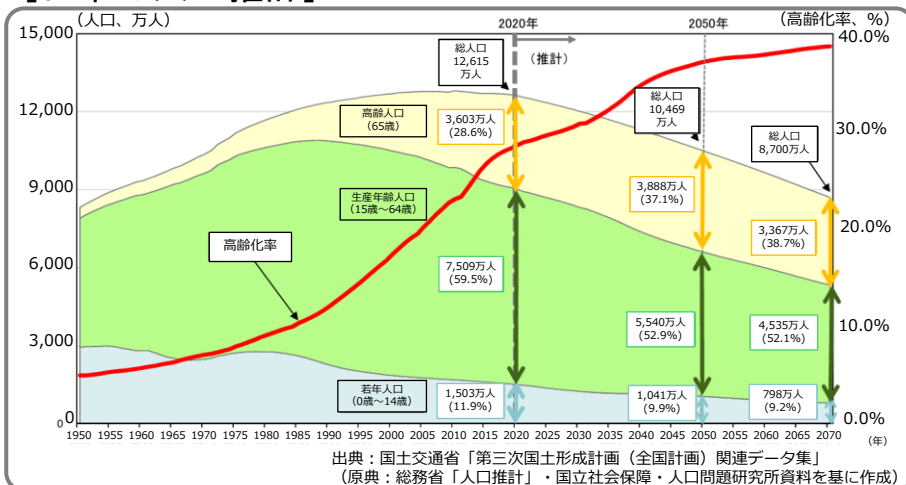
我が国を取り巻くメガトレンド

メガトレンド(国家的な危機:人口急減)

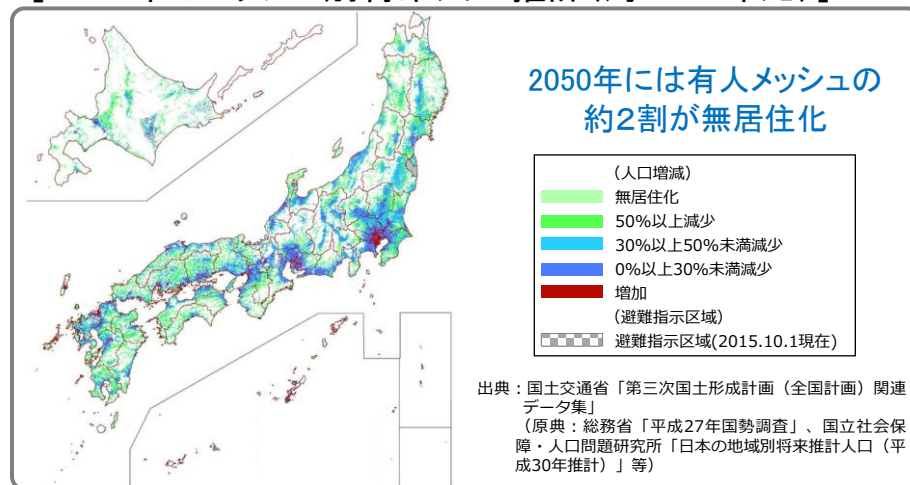
○ 我が国では、急激な人口減少が始まっており、さらなる深刻化が予測されている。

- 2050年には、ピーク時(2008年)から約2割以上減少と推計。人口規模は1970年並みで、高齢化率は約5倍。2050年には有人メッシュの約2割が無居住化する予測。
- 約3割の自治体(476市町村)では、ここ5年で10%以上人口減少(2020年と2025年の比較)。

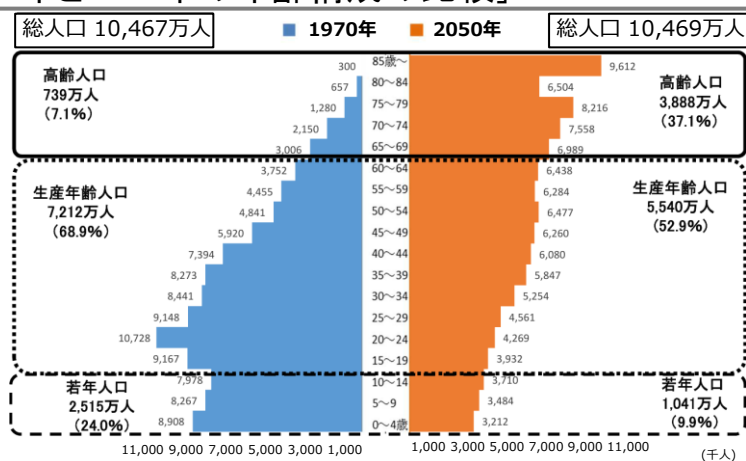
[日本の人口推計]



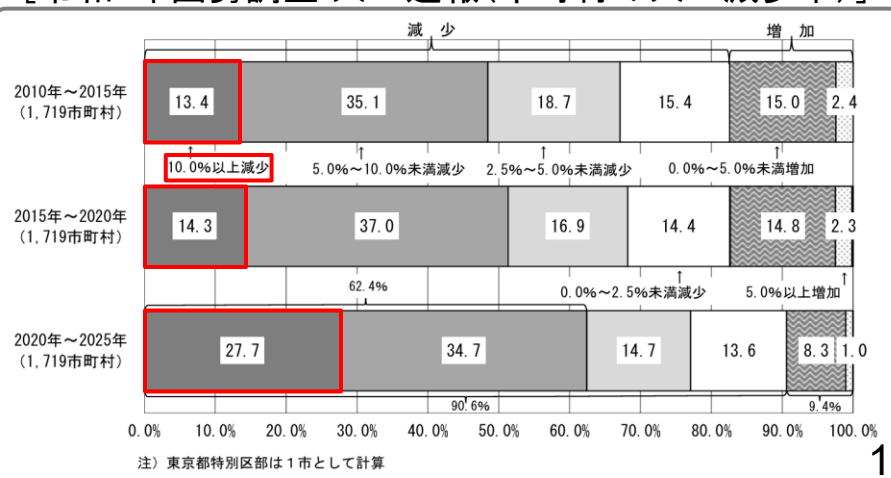
[2050年のメッシュ別将来人口推計(対2015年比)]



[1970年と2050年の年齢構成の比較]



[令和7年国勢調査 人口速報(市町村の人口減少率)]

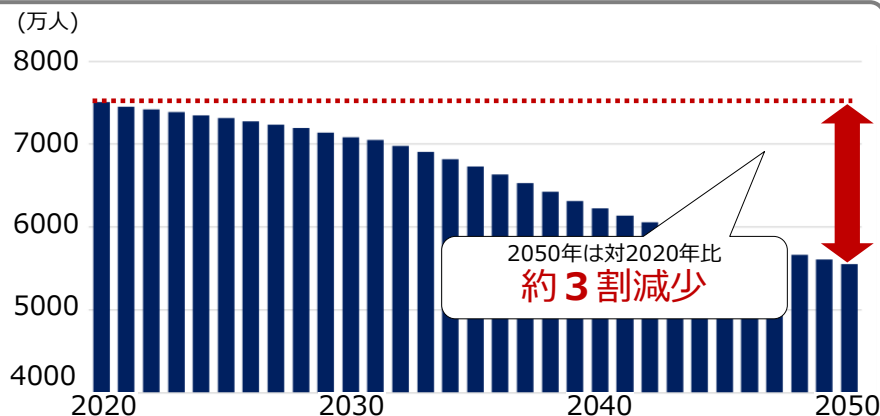


メガトレンド(国家的な危機:労働力不足)

○ 我が国では、生産年齢人口の減少に伴う労働力不足が懸念されている。

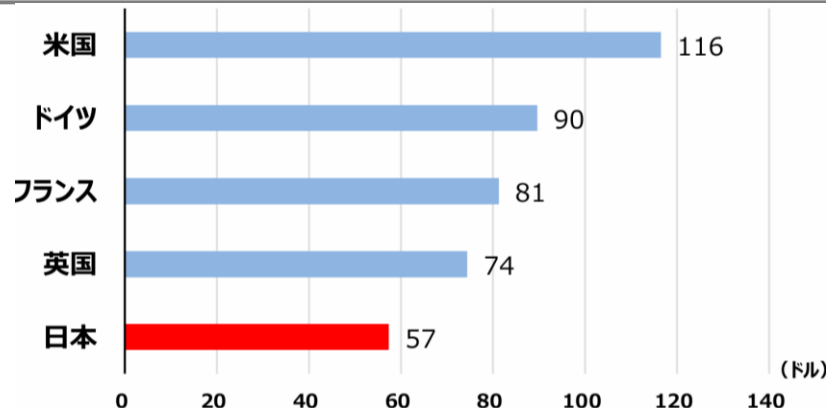
- ・ 2050年には、生産年齢人口が約3割減少(2020年との比較)。欧米と比較すると、労働生産性は低い。
- ・ 2030年には、約34%の物流の輸送力不足が想定。※うち約14%は「2024年問題」への対応で概ね克服

[生産年齢人口の推計]



出典：国立社会保障・人口問題研究所
「日本の将来人口推計(令和5年度推計)」(出生中位(死亡中位)推計の結果)を基に作成

[労働生産性の国際比較(時間当たり労働生産性)]



出典：内閣官房「日本成長戦略会議(第1回)基礎資料」 | 2024年の数値
(原典：OECD "Productivity Database"、総務省「労働力調査(基本集計)」を基に作成)

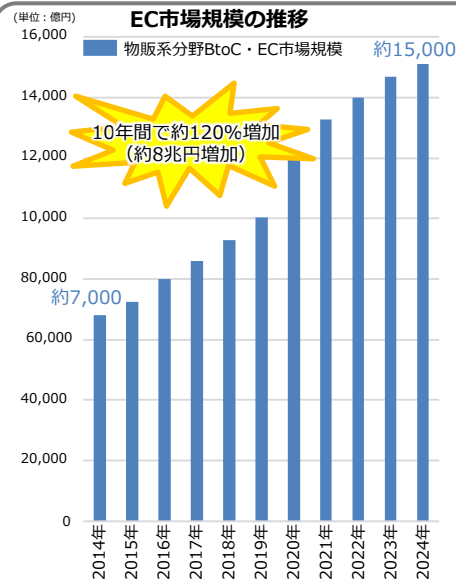
[輸送力不足の推計]

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2024年度	14.2%	4.0億トン
2030年度	34.1%	9.4億トン

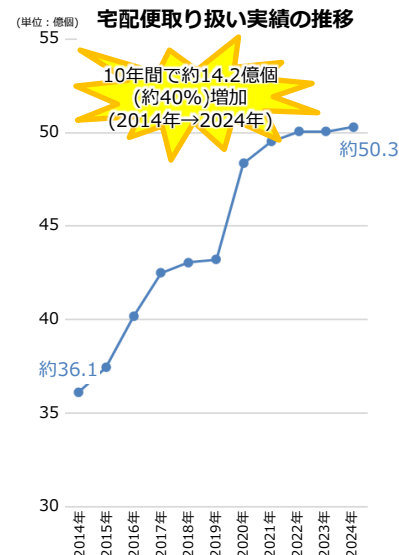
※2024年度において、拘束時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は5.6%、不足する営業用輸送トン数は1.6億トンと見込まれる。

出典：国土交通省「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ(2023年8月)」
(原典：株式会社NX総合研究所の試算)

[物流を巡る情勢]



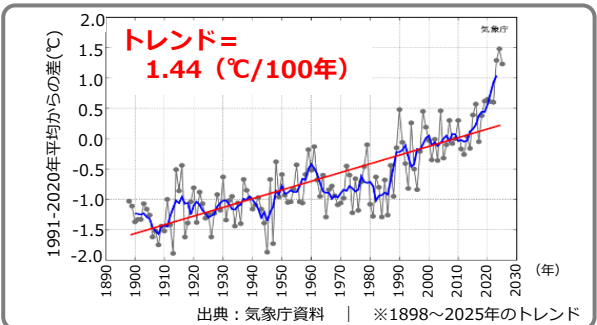
出典：経済産業省「電子商取引実態調査」、国土交通省「宅配便等取扱実績関係資料」を基に作成



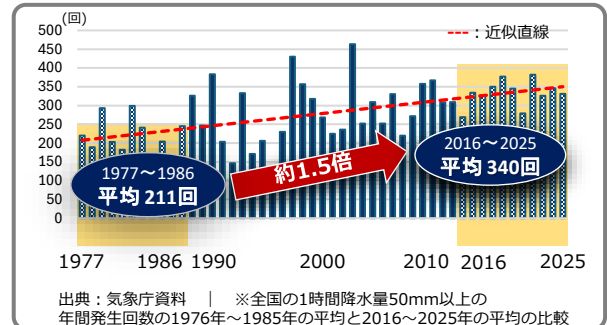
メガトレンド(国家的な危機:自然災害リスク)

- 我が国は、巨大地震や豪雨等の自然災害リスクにさらされている。
- ・ 年平均気温は100年当たり1.4℃上昇(1898～2025年のトレンド)。ここ50年で、大雨発生回数は約1.5倍に増加。
- ・ 自然災害による経済損失額は世界第3位。
- ・ 首都直下、南海トラフ、日本海溝、千島海溝をはじめ、全国各地で巨大地震のリスクが切迫。

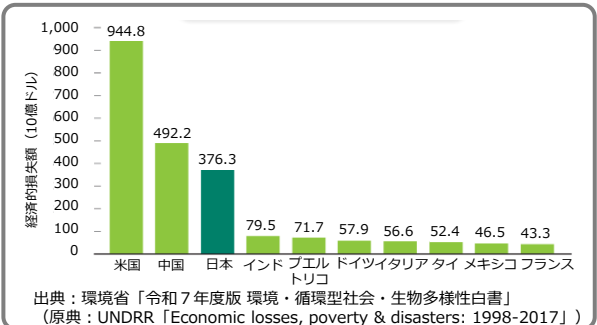
[日本の年平均気温偏差の推移]



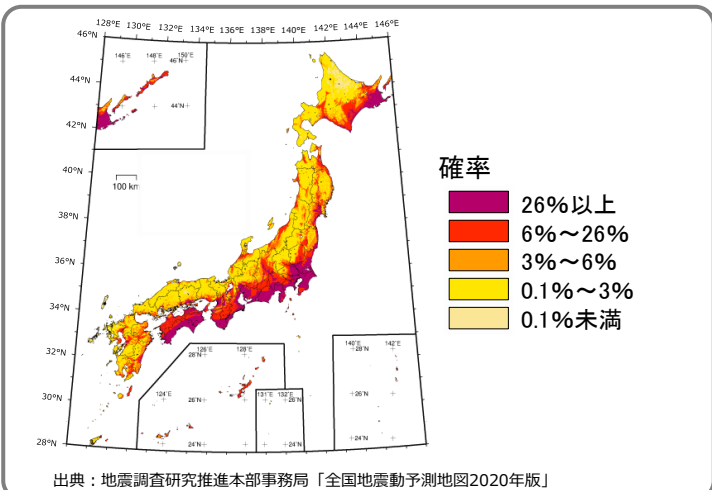
[降水量50mm/h以上の年間発生回数]



[国別の自然災害による経済損失額]



[今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率]



[今後、発生が予想されている巨大地震]

■ 日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震 被害想定 (日本海溝モデル[M9.1])

- 全壊・焼失棟数：最大約22万棟
- 死者：最大約19万9千人
- 経済的被害：約31.3兆円
資産等の直接被害約25.3兆円
生産・サービス低下による被害による被害約6兆円

日本海溝モデル[M9.1]の震度分布

(千島海溝モデル[M9.3])

- 全壊・焼失棟数：最大約8万4千棟
- 死者：最大約10万人
- 経済的被害：約16.7兆円
資産等の直接被害約12.7兆円
生産・サービス低下による被害による被害約4兆円

千島海溝モデル[M9.3]の震度分布
※被害想定はR3.12時点のもの
(出典：日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震対策検討ワーキンググループ 報告書(内閣府))

■ 首都直下地震 被害想定(都心南部直下地震[M7.3])

- 全壊・焼失棟数：最大約40万棟
- 死者：最大約1万8千人
- 経済的被害：約83兆円
資産等の直接被害約45兆円
生産・サービス低下による被害約38兆円

都心南部直下地震[M7.3]の震度分布
※被害想定はR7.12時点のもの
(出典：首都直下地震対策検討ワーキンググループ 報告書(内閣府))

■ 南海トラフ巨大地震 被害想定(陸側ケース)

- 全壊・焼失棟数：最大約235万棟
- 死者：最大約29万8千人
- 経済的被害：約270兆円
資産等の直接被害約225兆円
生産・サービス低下による被害約45兆円

陸側ケースの震度分布
※被害想定はR7.3時点のもの
(出典：南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ第二次報告(内閣府))

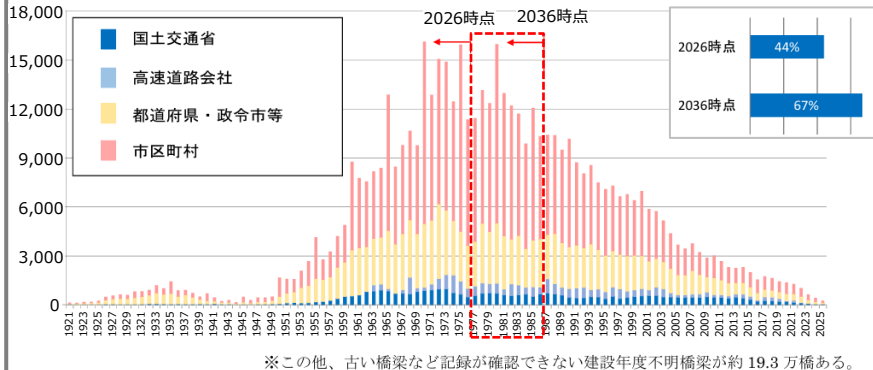
メガトレンド(国家的な危機:インフラ老朽化)

○ 我が国では、高度経済成長期に急速に整備されたインフラの老朽化が進展している一方で、自治体ではメンテナンスを担う技術系職員が減少。

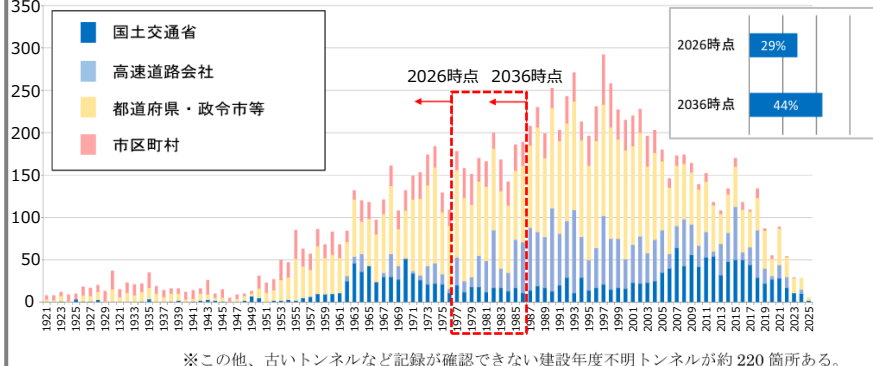
- 2036年には、約7割の橋梁が建設後50年以上を経過(2026年と比較して、約12万橋増加)。
- 約25%の市区町村では技術系職員が0人。建設業従業者数はピーク時から約30年で3割減少。

[建設年度別の道路施設数(橋梁、トンネル)]

(橋) <橋梁>

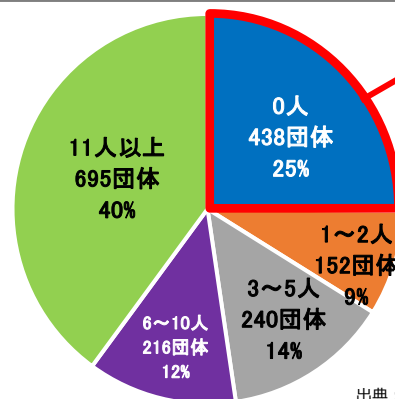


(箇所) <トンネル>



出典：国土交通省「道路メンテナンス年報」(2026年8月)

[市区町村における技術系職員数]



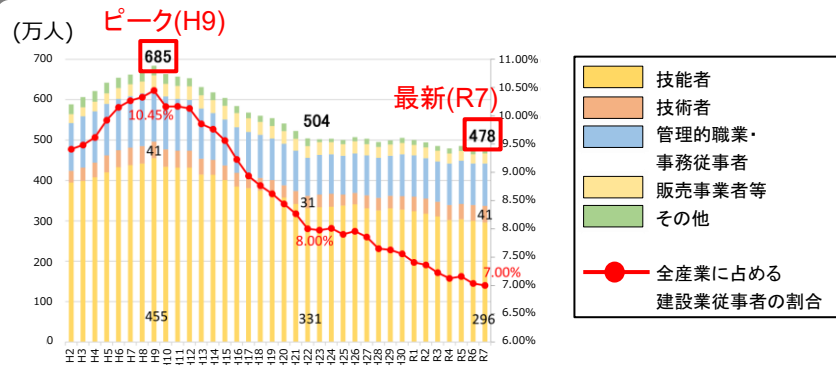
約25%の市区町村では技術系職員が0人

※1: 地方公共団体定員管理調査結果(R7.4.1時点)より国土交通省作成。なお、一般行政部門の職員を集計の対象としている。

※2: 技術系職員は土木技師、建築技師として定義。

出典：国土交通省「インフラマネジメント戦略小委員会」を基に作成

[建設業従業者数と全産業に占める割合の推移]



出典：国土交通省「今後の建設業政策のあり方に関する勉強会のとりまとめ参考資料集」(原典：総務省「労働力調査」を基に作成)

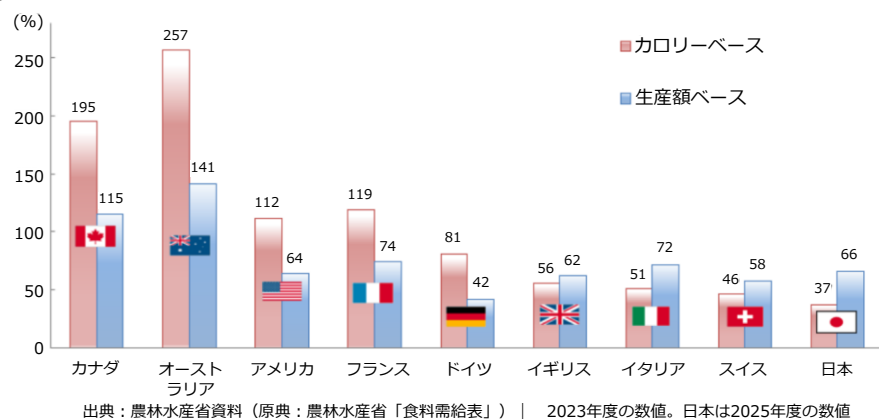
メガトレンド(国家的な危機:国土安全保障)

○ 国際情勢が不安定化する中、我が国は食料やエネルギーの確保やサプライチェーンの強靱化など国土安全保障*の重要性が増している。

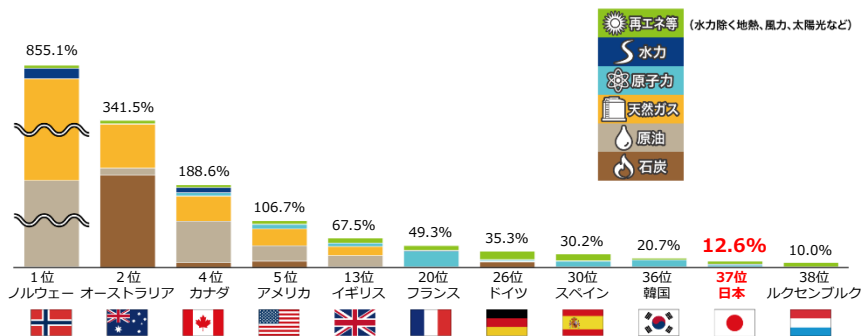
* 国土安全保障: 巨大災害、重要インフラに対する脅威など、様々なリスクから国土を守り、安全で持続可能な国土を実現すること

- 食料自給率は約37%、エネルギー自給率は約13%。
- 成長著しいアジアの中で、日本の国際的地位は相対的に低下。

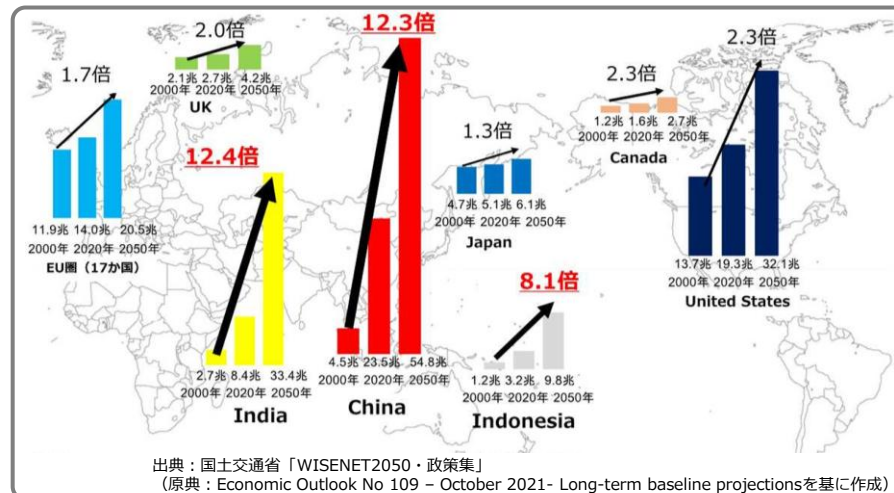
[食料自給率の国際比較]



[エネルギー自給率の国際比較]



[主要国のGDPの変化(USドル)]



[GDPランキング(ドルベース購買力平価)]

	2000年	2020年	2050年
1	米国 13.7	中国 23.5	中国 54.8
2	日本 4.7	米国 19.3	インド 33.4
3	中国 4.5	インド 8.4	米国 32.1
4	ドイツ 3.3	日本 5.1	インドネシア 9.8
5	インド 2.7	ドイツ 3.9	日本 6.1
6	フランス 2.3	ロシア 3.7	トルコ 5.9
7	イタリア 2.3	インドネシア 3.2	ドイツ 5.4
8	英国 2.1	ブラジル 2.9	ブラジル 5.2
9	ロシア 2	フランス 2.7	ロシア 4.9
10	ブラジル 2	英国 2.7	メキシコ 4.6

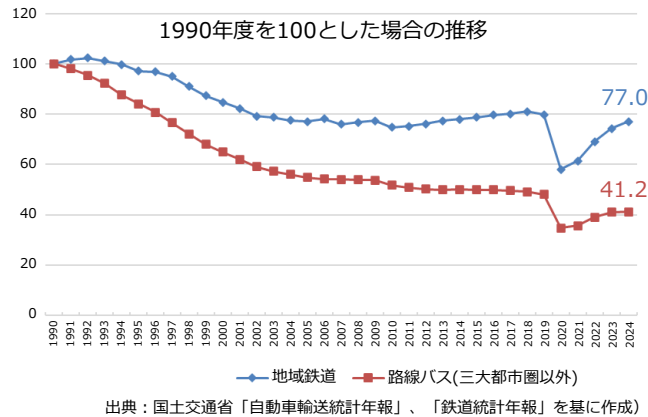
出典: 国土交通省「WISENET2050・政策集」 (原典: Economic Outlook No 109 - October 2021- Long-term baseline projections)

メガトレンド(国家的な危機:地域安全保障)

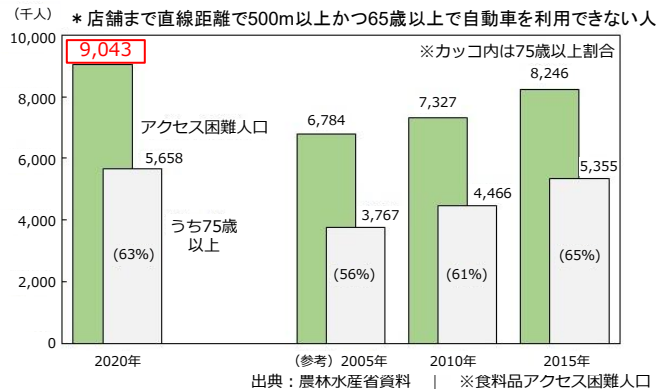
○ 人口減少や大規模災害リスクの中、交通や生活サービスの確保など地域安全保障*の重要性が増している。

- * 地域安全保障: 人口減少や災害等のリスクに対する脆弱性が高い地方部において、持続可能な地域生活圏の確立を図ること
- 地方部では路線バスや地域鉄道の利用者数が減少傾向。食料品アクセス困難人口は全国で904万人と推計。
- 将来の生活環境について、人口規模が小さい地域ほど公共交通や買い物等への不安が大きい。

[路線バスと地域鉄道の利用者数の推移]



[食料アクセス困難人口の推計]



[地域における将来の生活環境に対する不安なこと]

地域の担い手
(若者、町内会など)の減少

公共交通機関の減少

お住まいの住宅の維持・
建て替えができるか

地域の雇用の場の減少

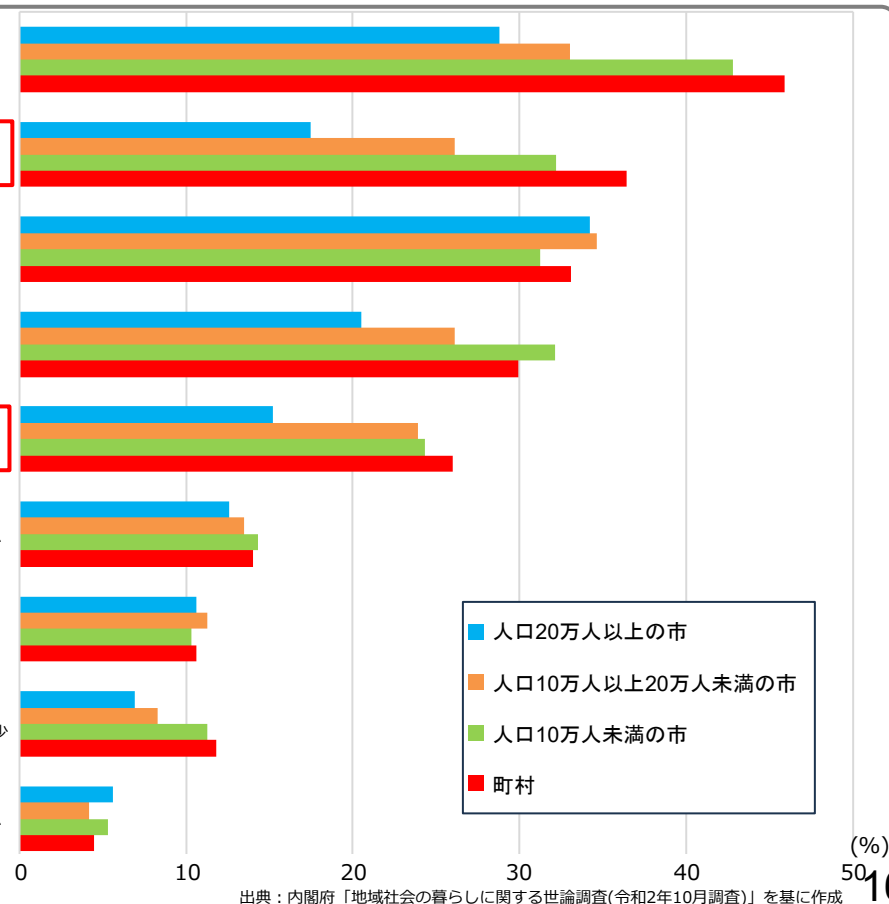
日常的な買い物をする
場所の減少

福祉施設(介護施設、
障害者支援施設など)の減少

地域内外の人が集まる
交流場所の減少

子育て・教育施設
(保育園、幼稚園など)の減少

文化施設(博物館や
図書館、公民館など)の減少

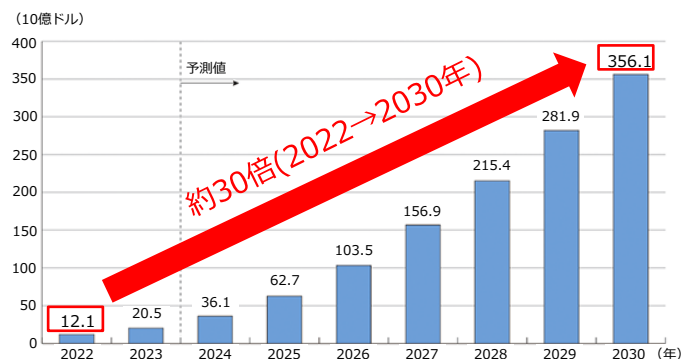


メガトレンド(技術革新:AIの爆発的進展)

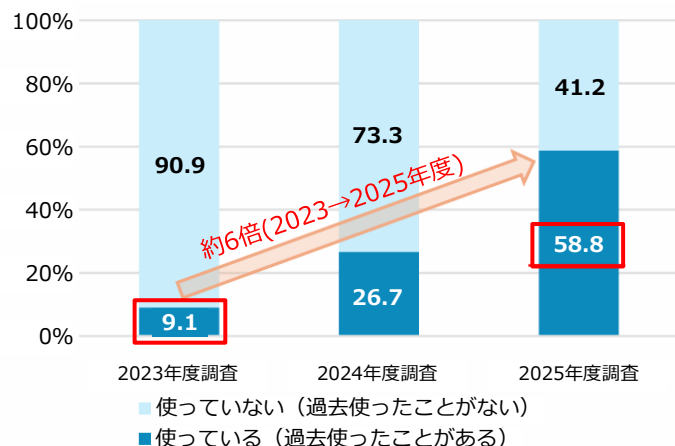
○ 近年、AI技術の開発や社会実装が爆発的に進展している。

- ・ 世界の生成AI市場規模は2022年から2030年で約30倍に拡大の予想。日本における生成AIの利用率(2025年度)は約59%で、2年で約6倍に増加。
- ・ 「AI導入を前提とした新たな仕事のやり方を考えなければならない」等の回答が6割を超える。

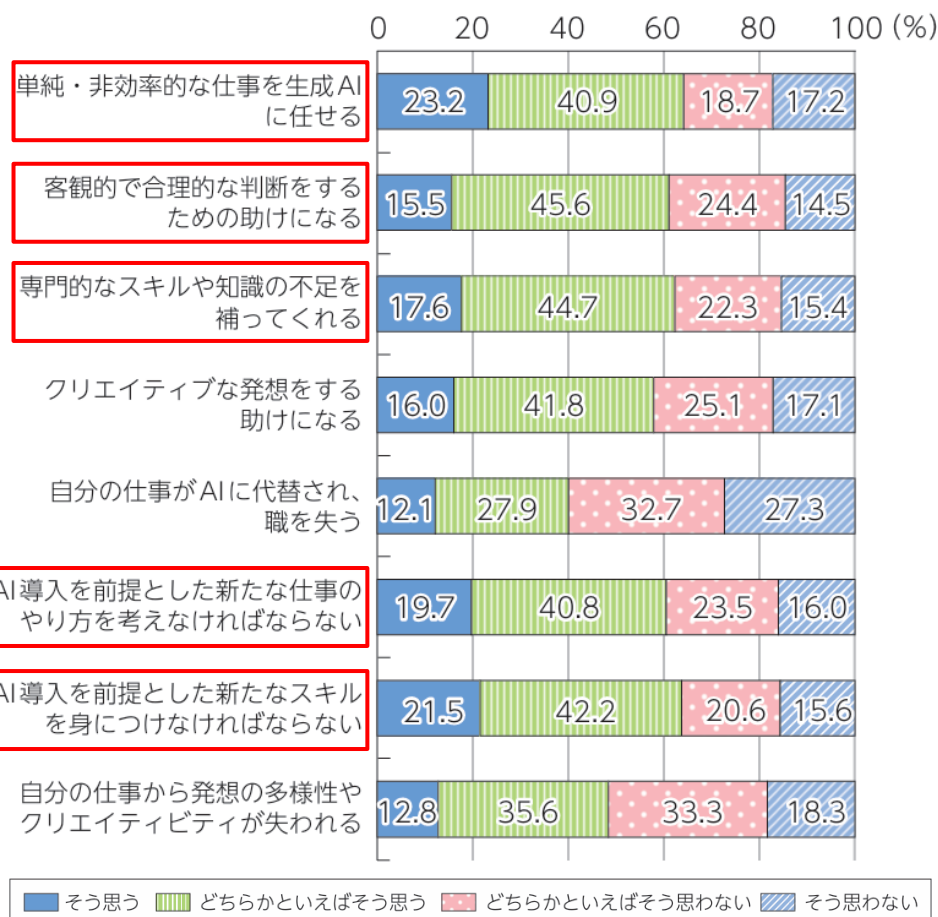
〔世界の生成AI市場規模の推移及び予測〕



〔日本における生成AIサービスの利用経験〕



〔仕事においてAIが今後担いうる役割やもたらしうる影響〕



メガトレンド(技術革新:自動運転の本格実装)

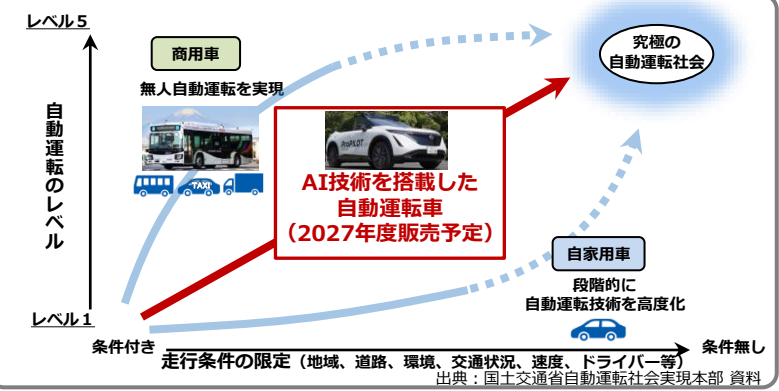
- 近年、自動運転技術の開発が急速に進み、本格的な社会実装が進んでいる。
- ・ 米国や中国では、国内各都市で自動運転タクシーサービスを展開。
 - ・ 日本国内では、2027年度にもAIベースの自動運転車が販売予定。
 - ・ 都市部・地方部、人流・物流など、様々な場面での利便性や効率性、安全性向上等の効果が期待。

[世界的な自動運転の研究開発競争]

日本	米国	中国	欧州
トヨタ 複数のパートナーと連携し、自動運転技術を開発中 	ウェイモ 米国5都市で無人自動運転タクシーサービス展開 東京7区で日本交通と連携し無人自動運転タクシーサービス展開予定 	ポニーai 中国4都市で無人自動運転タクシーサービス展開 	ナビア 世界26カ国以上に自動運転シャトルを提供
日産 横浜で自動運転モビリティサービスの実証中 2027年度に英ウェイブと連携し自動運転車を販売予定 	クルーズ 2024年に撤退 	ウィーライド 世界11カ国30都市で無人自動運転サービス展開 	ウェイブ 2026年にロンドンで無人自動運転タクシーサービスの実証を開始予定 2027年度に日産と連携し自動運転車を販売予定
ティアフォー 国内自動車メーカーと連携し、全国54ヶ所で自動運転バスを提供 	テスラ 米国テキサス州で自動運転タクシー展開 米国で自家用の自動運転車販売中 	バイドゥ 中国11都市で無人自動運転タクシーサービス展開 	

出典: 各種公表資料等をもとに国土交通省が作成

[自動運転の実現に向かう「第3のアプローチ」]



出典: 国土交通省自動運転社会実現本部 資料

[自動運転社会における自動運転のメリット]

誰もが気軽に利用することができる

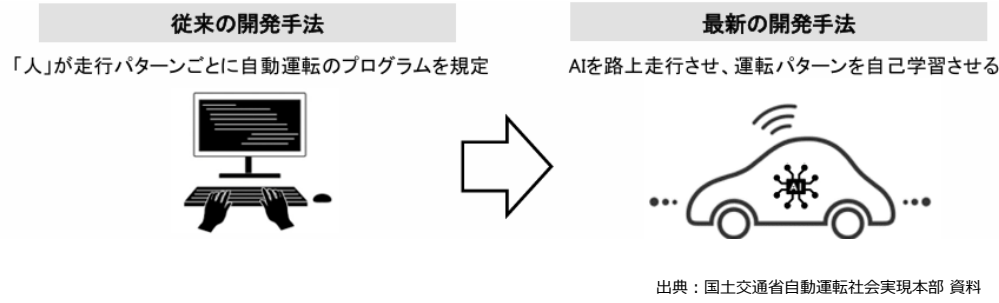
24時間走行、複数車両の一括管理による運行効率化

コネクテッド環境下での交通流の円滑化

ヒューマンエラー低減による安全性向上

Copilotで作成(自動運転社会が実現された際に起こりうる事象や風景をイメージ化したもの)

出典: 国土交通省自動運転社会実現本部 資料



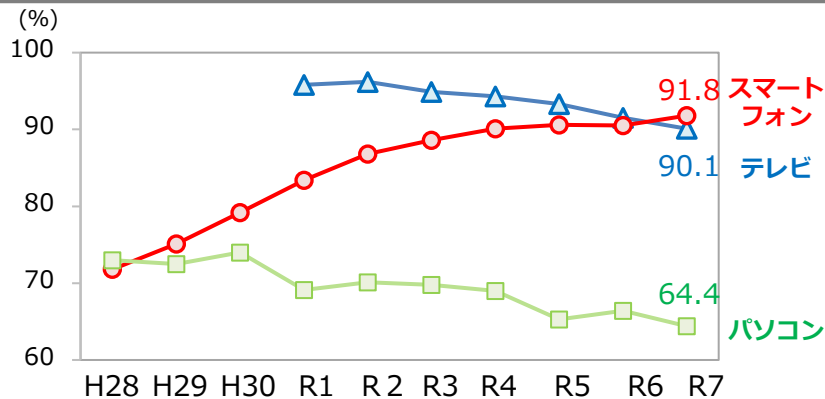
出典: 国土交通省自動運転社会実現本部 資料

メガトレンド(新たな社会的要請:ライフスタイルの変貌)

○ 新たな技術やサービスの登場等により、様々なライフスタイルの変貌が見られる。

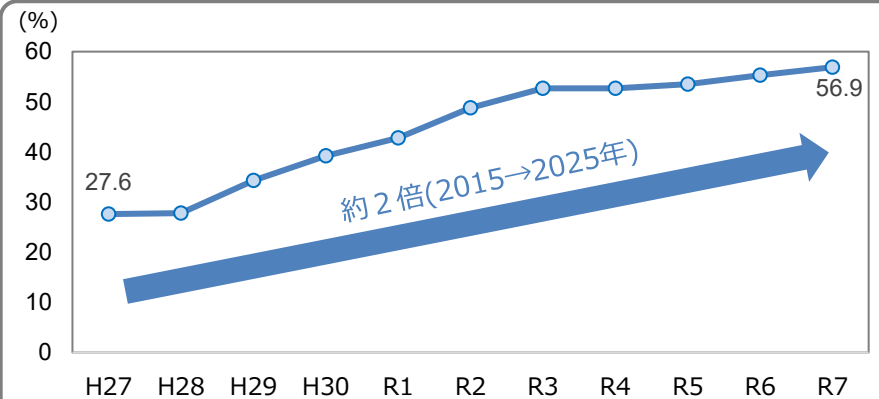
- ・ スマートフォンの保有割合は9割を超え、テレビの保有割合を上回る(2025年)。
- ・ ネットショッピングの利用世帯の割合は、ここ10年で約2倍に増加(2015年から2025年の比較)。
- ・ 首都圏のテレワーク実施率は、コロナ禍前よりも約10ポイント増加(2019年と2025年の比較)。
- ・ カーシェアリングの会員数は、ここ10年で約6倍に増加(2016年と2026年の比較)。

[主な情報通信機器の保有状況(世帯)]



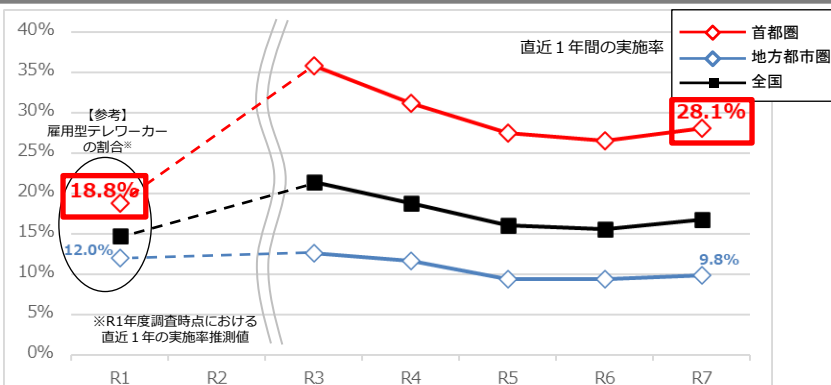
出典：総務省「通信利用動向調査」を基に作成

[ネットショッピングの利用世帯の割合]



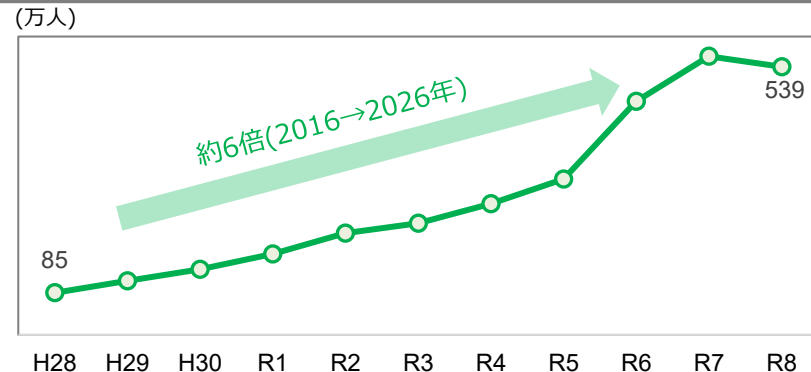
出典：総務省「家計消費状況調査年報(令和7年)」を基に作成

[直近1年間のテレワーク実施率(居住地地域別)]



出典：国土交通省「令和7年度テレワーク人口実態調査」を基に作成

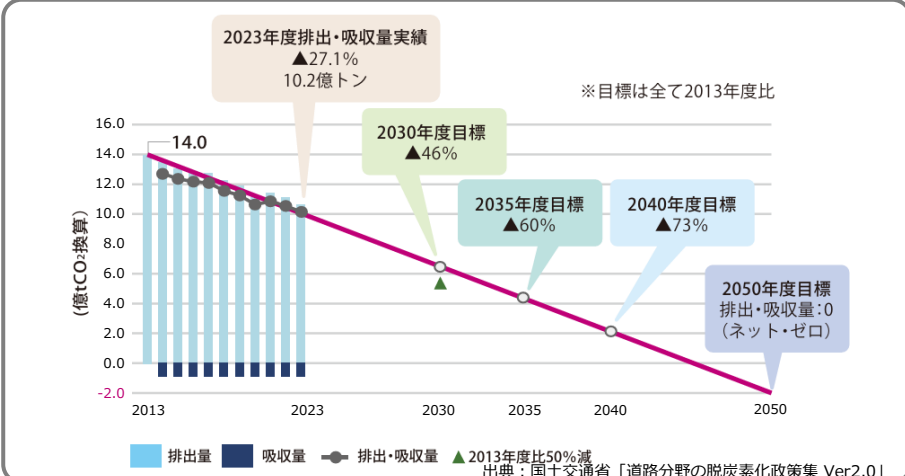
[カーシェアリングの会員数の推移]



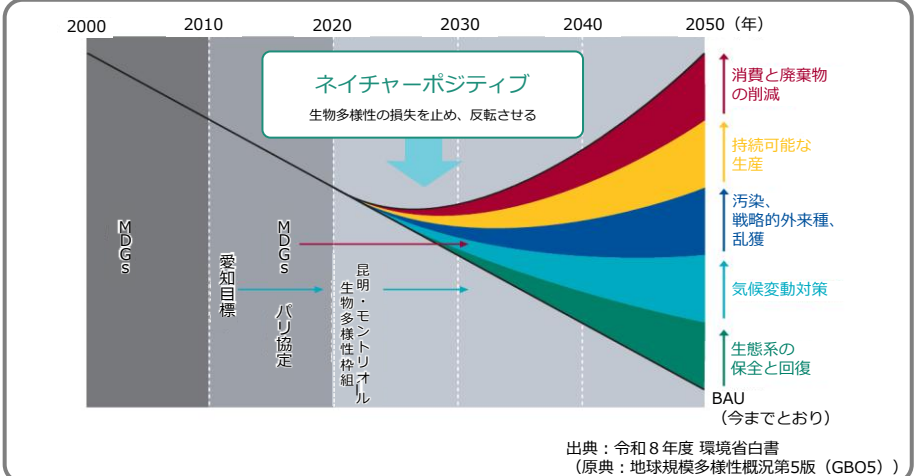
出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 資料を基に作成

- カーボンニュートラルやネイチャーポジティブなど持続可能な開発に向けた取組が本格化している。
- ・ 日本政府は、2030年温室効果ガス46%削減、2050年カーボンニュートラルの目標を設定。
 - ・ 世界的な目標として、2030年までに生物多様性の損失を止め、回復軌道に乗せることを目指す。

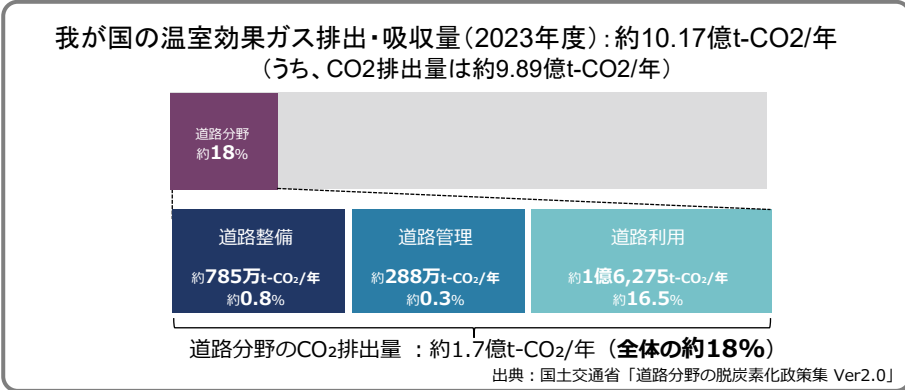
[カーボンニュートラルの政府目標]



[ネイチャーポジティブの概念]



[我が国のCO₂排出量と道路分野の関係]



[昆明・モントリオール生物多様性枠組]

2050年 ビジョン	2050年 グローバルゴール	
	ゴール A 生物多様性の保全	ゴール B 生物多様性の持続可能な利用
自然と共生する世界の実現	ゴール C 遺伝資源へのアクセスと利益配分 (ABS)	ゴール D 実施手段の確保
2030年 ミッション	2030年 グローバルターゲット	
自然を回復軌道に乗せるために生物多様性の損失を止め反転させるための緊急の行動をとる	生物多様性への脅威を減らす ターゲット 1~8	人々のニーズを満たす ターゲット 9~13
		実施と主流化のためのツールと解決策 ターゲット 14~23

出典: 環境省「昆明・モントリオール生物多様性枠組」

今後の道路施策の検討に向けて

これまでの道路建議等の振り返り

- 道路分科会では、概ね5年ごとに道路施策や施策の進め方に関する建議等を取りまとめ。
- 円滑化や交通安全、道路空間など普遍的テーマに取り組みつつ、時代の要請に応じた政策展開や活用可能となった新技術の導入等を通じて、道路行政を前進させてきた。

1992

2002

2012

1997

2007

2017

H4建議

「ゆとり社会」のための道づくり」

1. 円滑なモビリティのために
2. 安全なモビリティのために
3. 快適な生活環境のために
4. 活力ある地域づくりのために
5. 人・自然に優しい環境の形成のために

H14中間答申

「今、転換のとき」

1. 安全で安心できる質の高い暮らしの実現
2. 都市の再生と地域の連携による経済活力の回復
3. 環境の保全・創造

H24建議中間とりまとめ

「道が変わる、道を変える」

1. 道路の賢い使い方による多様な利用者の共存
2. 道路が有する新たな価値の創造
3. 交通結節機能の充実・高度化、公共交通利用の促進
4. 基幹ネットワークの戦略的な整備・活用
5. 防災も含めた国土の信頼性確保
6. 持続可能で的確な維持管理・更新
7. 低炭素型モビリティの普及促進に向けた対応、道路空間のグリーン化

H9建議

「道路政策変革への提言」

1. 広域交通の確保
2. 地域自立の支援
3. 渋滞の緩和
4. 都市の再生・再構築
5. 交通安全の確保
6. 信頼性の高い道路空間の確保
7. 環境の保全・向上
8. 高度情報通信社会の支援

H19建議

「品格ある国土と快適な生活の実現に向けた道路政策」

1. 国際競争力の強化
2. 地域の自立と競争力強化
3. 安全で安心できる暮らしの確保
4. 豊かな生活環境の創造

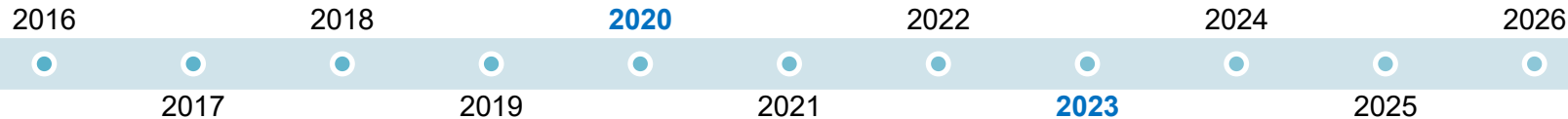
H29建議

「道路・交通イノベーション」

1. メンテナンスのセカンドステージへ
2. 総合的な交通安全対策の実施
3. 災害に強い安全性・信頼性の高い道路へ
4. 円滑なモビリティの確保のために
5. 戦略的な人と物の流れの確保
6. モーダルコネク（交通モード間連携）の強化
7. 地域における産学民官の新たな連携へ
8. ニーズに応じた道路空間の利活用
9. 「観光先進国」の実現に向けて

H29建議以降の横断的な施策の方向性

○ H29建議以降、横断的な施策の方向性として、「2040年、道路の景色が変わる(基本政策部会)」及び「WISENET2050・政策集(国土幹線道路部会)」をとりまとめ。



「2040年、道路の景色が変わる」

～人々の幸せにつながる道路～



2040年、道路の景色が変わる
～人々の幸せにつながる道路～



2020.6公表

※基本政策部会(石田東生部会長)にて、
2019.8～2020.2に議論

I 道路の景色が変わる

1. 道路の役割再考 ～「進化」と「回帰」～
2. 道路の景色はどう変わる? ～5つの将来像～

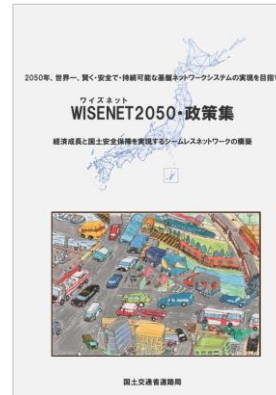
II 道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

1. 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会
 - ① 国土をフル稼働し、国土の恵みを楽しむ
 - ② マイカーなしでも便利に移動できる道路
 - ③ 交通事故ゼロ
 - ④ 行きたくなる、居たくなる道路
2. 世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会
 - ⑤ 世界に選ばれる都市へ
 - ⑥ 持続可能な物流システム
 - ⑦ 世界の観光客を魅了
3. 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全に安心して暮らせる社会
 - ⑧ 災害から人と暮らしを守る道路
 - ⑨ 道路交通の低炭素化
 - ⑩ 道路ネットワークの長寿命化

III ビジョン実現に向けたチャレンジ

「WISENET2050・政策集」

経済成長と国土安全保障を実現するシームレスネットワークの構築



2023.10公表

※国土幹線道路部会
(朝倉康夫部会長)にて、
2023.3～2023.10に議論

背景

- ・ 経済成長と国土安全保障は焦眉の急
- ・ 脆弱な国土とリスク
- ・ 持続可能な開発への貢献
- ・ 現状と課題認識

構想の要点

- ・ WISENET2050
- ・ シームレスネットワークの構築
- ・ パフォーマンス・マネジメント
- ・ 自動車の道路から、多様な価値を支える多機能空間へと進化

重点と政策

- 経済成長・物流強化
- 地域安全保障のエッセンシャルネットワーク
- 交通モード間の連携強化
- 観光立国の推進
- 自動運転社会の実現
- 低炭素で持続可能な道路の実現
- 拠点機能の強化
- 高規格道路の利便性向上
- 道路空間の再配分
- 持続可能なメンテナンスサイクルの構築
- 自然再興(ネイチャーポジティブ)の実現

今後の道路施策の検討に向けて

- H29建議から10年を迎えるにあたり、10年間の道路施策をフォローアップするとともに、次の10年間を見据えて、今後の施策の方向性を議論。

道路施策テーマ(案)

1. 防災・減災、国土強靱化の推進
2. 予防保全型メンテナンスへの本格転換
3. 強い経済と豊かな生活の基盤となる道路ネットワーク・拠点の整備
4. 道路分野のカーボンニュートラル・ネイチャーポジティブの推進
5. 自動運転社会の実現と道路システムのDX
6. 道路空間の安全・安心や賑わいの創出

今後のメガトレンド

【国家的な危機】

人口急減

自然災害リスク

国土安全保障

労働力不足

インフラ老朽化

地域安全保障

【技術革新】

AIの爆発的進展

自動運転の本格実装

【新たな社会的要請】

ライフスタイルの変貌

サステナビリティへの挑戦

国・地方自治体等がスクラムを組んで、
今後のメガトレンドを踏まえて、道路施策と推進体制のアップデートへ

今後の進め方(案)

令和8年9月25日(本日)

次期建議に向けたキックオフ

- ・道路行政の10年振り返り、我が国を取り巻くメガトレンド、今後の道路施策の検討に向けて
- ・令和8年熊本地震及び豪雨対応



次回以降

○各施策テーマの議論

(施策テーマ(案))

- ①防災・減災、国土強靱化
- ②メンテナンス
- ③道路ネットワーク・拠点
- ④グリーン社会
- ⑤自動運転・DX
- ⑥道路空間(安全・安心、賑わい創出等)

×

(検討の視点)

- 10年間のフォローアップ
※施策の進捗状況、障壁等
- 考慮すべきメガトレンド
- 今後10年を見据えた施策の方向性
※AI・新技術の活用、推進体制の検討含む



「道路建議2027」骨子案、素案の提示



令和9年夏頃

「道路建議2027」のとりまとめ

【各施策テーマの議論に向けて】

H29建議以降の10年間のフォローアップや今後10年を見据えた施策の方向性を検討するに当たり、どのような視点が必要か。

【実効性のある建議に向けて】

国のみならず、地方自治体等を含めて、実効性ある施策展開につなげるため、どのような視点が必要か。