

主な個別補助制度①

高規格道路・ICアクセス道路等補助制度

広域ネットワークを形成する等の性質に鑑みた高規格道路の整備及び、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」の整備について計画的かつ集中的に支援

高規格道路、スマートICの整備と併せて行われる、地方公共団体におけるICアクセス道路の整備について計画的かつ集中的に支援

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の整備について計画的かつ集中的に支援

都府県境を跨ぐ構造物の整備を伴う道路の整備について計画的かつ集中的に支援



IC・空港・港湾等アクセス道路補助イメージ



都府県境道路整備補助イメージ

道路メンテナンス事業補助制度

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（橋梁、トンネル等の修繕、更新、撤去等）に対し計画的かつ集中的に支援

〇〇市
橋梁
長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

記載内容
・計画全体の方針
・短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果
・個別の構造物ごとの事項（諸元、点検結果等）



〇〇市
トンネル
長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

記載内容
・計画全体の方針
・短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果
・個別の構造物ごとの事項（諸元、点検結果等）



〇〇市
道路附属物等
長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

記載内容
・計画全体の方針
・短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果
・個別の構造物ごとの事項（諸元、点検結果等）



無電柱化推進計画事業補助制度

「無電柱化の推進に関する法律」に基づき国により策定された「無電柱化推進計画」に定めた目標の確実な達成を図るため、地方公共団体において定める推進計画に基づく事業を計画的かつ集中的に支援



主な個別補助制度②

交通安全対策補助制度

通学路緊急対策

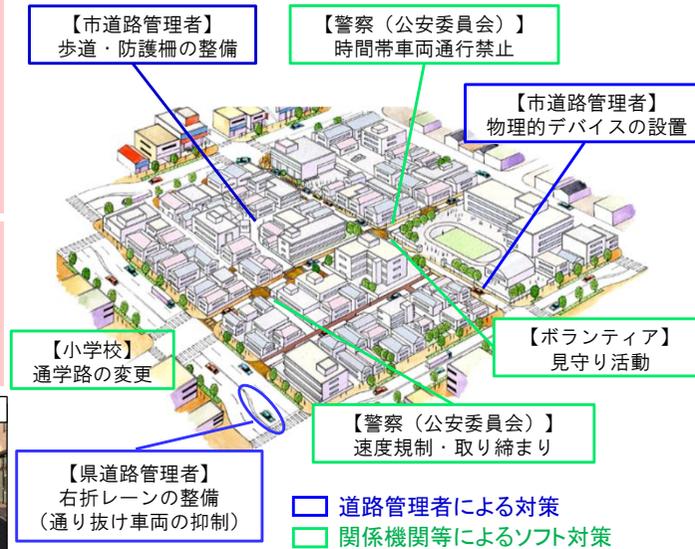
通学路の安全を早急に確保するため、千葉県八街市における交通事故を受けて実施した通学路合同点検に基づき、ソフト対策の強化とあわせて実施する交通安全対策について計画的かつ集中的に支援

地区内連携

一定の区域において関係行政機関等や関係住民の代表者等との間での合意に基づき実施する交通安全対策を計画的かつ集中的に支援

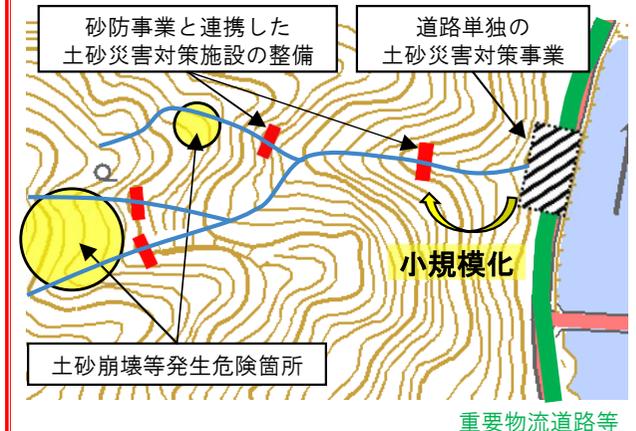


交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）イメージ



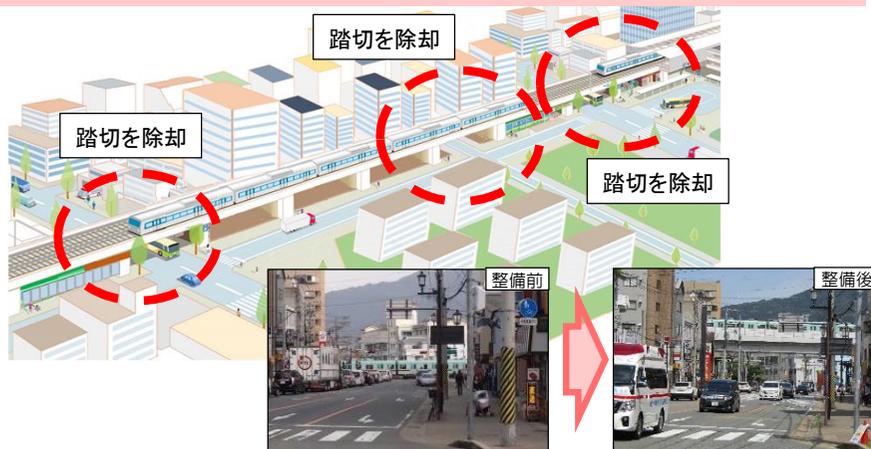
土砂災害対策道路事業補助制度

重要物流道路等において、砂防事業と連携し実施する土砂災害対策事業に対し計画的かつ集中的に支援



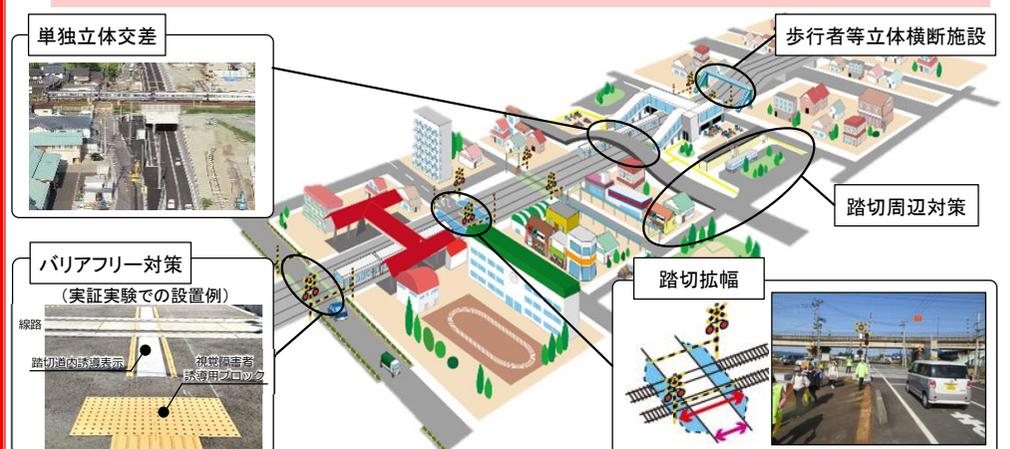
連続立体交差事業補助制度

道路と鉄道の交差部が連続する鉄道の一定区間を高架化又は地下化することで、交通の円滑化と分断された市街地の一体化による都市の活性化に資する事業を計画的かつ集中的に支援



踏切道改良計画事業補助制度

交通事故の防止と駅周辺の歩行者等の交通利便性の確保を図るため、踏切道改良促進法に基づき改良すべき踏切道に指定された踏切道の対策について計画的かつ集中的に支援



道路事業における社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の重点配分の概要

- 社会資本整備総合交付金においては、民間投資・需要を喚起する道路整備により、ストック効果を高め、活力ある地域の形成を支援するとの考えの下、広域的な道路計画や災害リスク等を勘案し、以下の事業に特化して策定される整備計画に対して重点配分を行う。
- 防災・安全交付金においては、国民の命と暮らしを守るインフラ再構築、生活空間の安全確保を図るとの考えの下、以下の事業にそれぞれ特化して策定される整備計画に対して重点配分を行う。

社会資本整備総合交付金

《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



工業団地と供用時期を連携

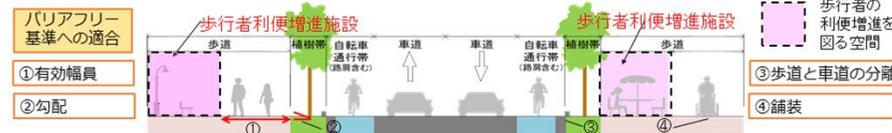


駅の整備と供用時期を連携

《歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業》

- 歩行者利便増進道路に指定された道路における歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業(立地適正化計画に位置付けられた区域内の事業に限る)

【事業イメージ】



《道の駅の機能強化》

- 全国モデル「道の駅」、重点「道の駅」、「防災道の駅」の機能強化
- 子育て応援等の「道の駅」の機能強化(衛生環境の改善等を含む)



《公共交通の走行環境整備》

- 交通やまちづくりに関する計画に位置付けられた公共交通の走行環境整備(自動運転を含む)



防災・安全交付金

《子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策》

- 通学路交通安全プログラムに基づく交通安全対策

⇒ビッグデータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分

- 未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策

- 鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化

- 地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備

⇒ナショナルサイクルルートにおける自転車通行空間整備に対して特に重点的に配分



歩道拡幅

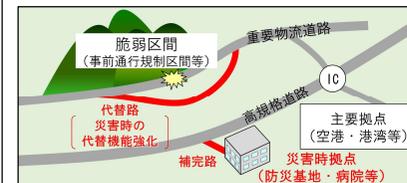


自転車通行空間の整備

《国土強靱化地域計画に基づく事業》

- 重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点(備蓄基地・総合病院等)への補完路として、国土交通大臣が指定した道路の整備事業

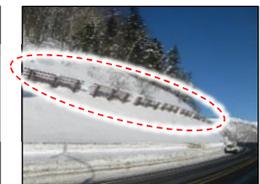
- 災害時にも地域の輸送等を支える道路の整備や防災・減災に資する事業のうち、早期の効果発現が見込める事業



重要物流道路の代替路や補完路の整備



法面法砕工



雪崩防止柵

防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策(令和2年12月11日 閣議決定)

○高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進

＜達成目標＞ ・5か年で高規格道路のミッシングリンク約200区間の約3割を改善(全線又は一部供用)

○予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、修繕が必要な道路施設(橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等)の対策を集中的に実施

＜達成目標＞ ・5か年で地方管理の要対策橋梁の約7割の修繕に着手

等

防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム(令和3年4月27日 公表)

○5か年加速化対策の目標を着実に達成するため、地方ブロックごとに具体的な事業進捗見込み等を示したプログラムを策定し、計画的な事業執行に取り組む

・**災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築**

⇒高規格道路や直轄国道の開通目標、工事・用地着手などを明示

・**道路の老朽化対策**

⇒老朽化した橋梁やトンネル等の位置を明示

・**高架区間等の緊急避難場所としての活用**

⇒直轄国道における避難階段等の整備箇所を明示

等

※プログラムの事業進捗等については、必要に応じて見直しを実施

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 実施状況

5か年加速化対策の推進

○ 近年、気象災害は激甚化・頻発化しており、大規模地震の発生も切迫。国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持するため、国土強靱化基本計画に基づく取組の推進を図ることを基本としつつ、**3分野123対策**について、**国土強靱化の取組の更なる加速化・深化を図ることとし、中長期の目標を定め、重点的かつ集中的に実施して、目標達成年次を前倒し。**

【令和6年5月時点の集計】

区 分	事業規模の目途 〈閣議決定時〉	〈1年目〉 令和2年度第3次補正等		〈2年目〉 令和3年度補正等		〈3年目〉 令和4年度第2次補正		〈4年目〉 令和5年度補正等		累 計
		事業規模	うち国費 [うち公共]	事業規模	うち国費 [うち公共]	事業規模	うち国費 [うち公共]	事業規模	うち国費 [うち公共]	
防災・減災、国土強靱化のための 5か年加速化対策（加速化・深化分）	おおむね 15兆円程度 （うち国費は 7兆円台半ば）	約4.16兆円	約1.97兆円 [約1.65兆円]	約3.02兆円	約1.52兆円 [約1.25兆円]	約2.70兆円	約1.53兆円 [約1.25兆円]	約3.06兆円	約1.52兆円 [約1.30兆円] 注3	事業規模 約12.5兆円 （うち国費 約6.2兆円）
1 激甚化する風水害や切迫する 大規模地震等への対策	おおむね 12.3兆円程度	約3.46兆円	約1.54兆円	約2.45兆円	約1.15兆円	約2.12兆円	約1.14兆円	約2.51兆円	約1.17兆円	事業規模 約10.2兆円
2 予防保全型メンテナンスへの転 換に向けた老朽化対策	おおむね 2.7兆円程度	約0.68兆円	約0.40兆円	約0.50兆円	約0.30兆円	約0.48兆円	約0.29兆円	約0.49兆円	約0.29兆円	事業規模 約2.1兆円
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	おおむね 0.2兆円程度	約0.03兆円	約0.03兆円	約0.07兆円	約0.07兆円	約0.10兆円	約0.10兆円	約0.05兆円	約0.05兆円	事業規模 約0.2兆円

（注1） 事業規模には財政投融资によるものも含まれる。

（注2） 四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

（注3） 5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)を含む。（累計には含まない）

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（道路関係）

○ 近年の激甚化・頻発化する災害や急速に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等を構築するため、高規格道路ネットワークの整備や老朽化対策等の抜本的な対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図ります。

災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築

高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進

〈達成目標〉

- ・5か年で高規格道路のミッシングリンク約200区間の約3割を改善（全線又は一部供用）
- ・5か年で高規格道路（有料）の4車線化優先整備区間（約880km）の約5割に事業着手

【国土強靱化に資するミッシングリンクの解消】



【暫定2車線区間の4車線化】



道路の老朽化対策

ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現する予防保全による道路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道路施設（橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等）の対策を集中的に実施

〈達成目標〉

- ・5か年で地方管理の要対策橋梁の約7割の修繕に着手

【橋梁の老朽化事例】



【舗装の老朽化事例】



河川隣接構造物の流失防止対策

通行止めが長期化する渡河部の橋梁流失や河川隣接区間の道路流失等の洗掘・流失対策等を推進

【渡河部の橋梁流失】

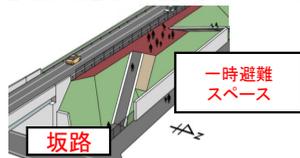


令和2年7月豪雨...熊本県道

高架区間等の緊急避難場所としての活用

津波等からの緊急避難場所を確保するため、直轄国道の高架区間等を活用し避難施設等の整備を実施

【緊急避難施設の整備イメージ】



道路法面・盛土対策

レーザープロファイラ等の高度化された点検手法等により新たに把握された災害リスク箇所に対し、法面・盛土対策を推進

【法面・盛土対策】



法面吹付工、落石防止網工

無電柱化の推進

電柱倒壊による道路閉塞のリスクがある市街地等の緊急輸送道路において無電柱化を実施

【台風等による電柱倒壊状況】



千葉県館山市

ITを活用した道路管理体制の強化

遠隔からの道路状況の確認等、道路管理体制の強化や、AI技術等の活用による維持管理の効率化・省力化を推進

【AIによる画像解析技術の活用】



2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会提言
令和2年6月18日

◆意義・目的

災害や気候変動
インフラ老朽化

人口減少社会

デジタルトランス
フォーメーション
(DX)

ポストコロナの
新しい生活様式

道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿
と政策の方向性を提案するビジョンを策定

◆基本的な考え方

- 「SDGs」や「Society5.0」は「人間中心の社会」の実現を目標
 - ➡ 道路政策の原点は「人々の幸せの実現」
- 移動の効率性、安全性、環境負荷等の社会的課題
 - ➡ デジタル技術をフル活用して道路を「進化」させ課題解決
- 道路は古来、子供が遊び、井戸端会議を行う等の人々の交流の場
 - ➡ 道路にコミュニケーション空間としての機能を「回帰」

<関係する主なSDGs>



◆道路の景色が変わる ～5つの将来像～

①通勤・帰宅ラッシュが消滅

- テレワークの普及により通勤等の義務的な移動が激減
- 居住地から職場までの距離の制約が消滅し、地方への移住・居住が増加

②公園のような道路に人が溢れる

- 旅行、散策など楽しむ移動や滞在が増加
- 道路がアメニティ空間としてポテンシャルを発揮

③人・モノの移動が自動化・無人化

- 自動運転サービスの普及によりマイカー所有のライフスタイルが過去のものに
- eコマースの浸透により、物流の小口配送が増加し、無人物流も普及

④店舗(サービス)の移動でまちが時々刻々と変化

- 飲食店やスーパーが顧客の求めに応じて移動し、道路の路側で営業
- 中山間地では、「道の駅」と移動小型店舗が住民に生活サービスを提供

⑤「被災する道路」から「救援する道路」に変化

- 災害モードの道路ネットワークが交通・通信・電力を途絶することなく確保し、人命救助と被災地復旧を支援



公園のような道路



マイカーを持たなくても便利に安心して移動できるモビリティサービス



店舗(サービス)の移動

2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会提言
令和2年6月18日

◆道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

<持続可能な社会の姿>

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

全国を連絡する幹線道路ネットワークと高度な交通マネジメントにより、日本各地で人々が自由に居住し、移動し、活動

- ・自動運転道路ネットワーク
- ・キャッシュレス料金システム

②マイカーなしでも便利に移動

マイカーなしでも便利に移動できるモビリティサービス(MaaS)がすべての人に移動手段を提供

- ・モビリティ・ハブ
- ・「道の駅」の無人自動運転乗合サービス

③交通事故ゼロ

人と車両が空間をシェアしながらも、安全で快適に移動や滞在ができるユニバーサルデザインの道路が、交通事故のない生活空間を形成

- ・ライジングボラードによる生活道路への車の進入制限
- ・歩行者と車が共存する道路

④行きたくなる、居たくなる道路

まちのメインストリートが、行きたくなる、居たくなる美しい道路に生まれ変わり、賑わいに溢れたコミュニティ空間を創出

- ・地域センターとなる目抜き通りや「道の駅」
- ・無電柱化、沿道建築物と調和した照明など道路デザインの刷新



中山間地域の暮らしを支える道の駅

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

卓越したモビリティや賑わいと交流の場を提供する道路空間が、投資を呼び込む国際都市としての魅力を向上

- ・自動運転やMaaSに対応した都市交通システム
- ・時間帯に応じて用途が変化する路肩

⑥持続可能な物流システム

自動運転トラックによる幹線輸送、ラストマイルにおけるロボット配送等により自動化・省力化された物流が、平時・災害時を問わず持続可能なシステムとして機能

- ・自動運転トラック輸送
- ・ロボットやドローンによるラストマイル無人輸送

⑦世界の観光客を魅了

日本風景街道、ナショナルサイクルルート、「道の駅」等が国内外から観光客が訪れる拠点となり、多言語道案内などきめ細かなサービス提供がインバウンドや外国人定住者の利便性・満足度を向上

- ・多言語道案内・キャッシュレス化
- ・オーバーツーリズム対策



ロボット配送によりラストマイル輸送を自動化・省力化

3 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全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

激甚化・広域化する災害に対し、耐災害性を備えた幹線道路ネットワークが被災地への人流・物流を途絶することなく確保し、人命や経済の損失を最小化

- ・災害モードの高速道路
- ・「道の駅」やSA/PAの防災拠点化

災害復旧等の代行制度

防災拠点自動車駐車場
踏切道の指定制度
沿道区域の届出・勧告制度

⑨道路交通の低炭素化

電気自動車、燃料電池自動車、公共交通や自転車のベストミックスによる低炭素道路交通システムが地球温暖化の進行を抑制

- ・非接触給電システム
- ・シェアサイクルシステム

⑩道路ネットワークの長寿命化

新技術の導入により効率化・高度化された予防保全型メンテナンスにより、道路ネットワークが持続的に機能

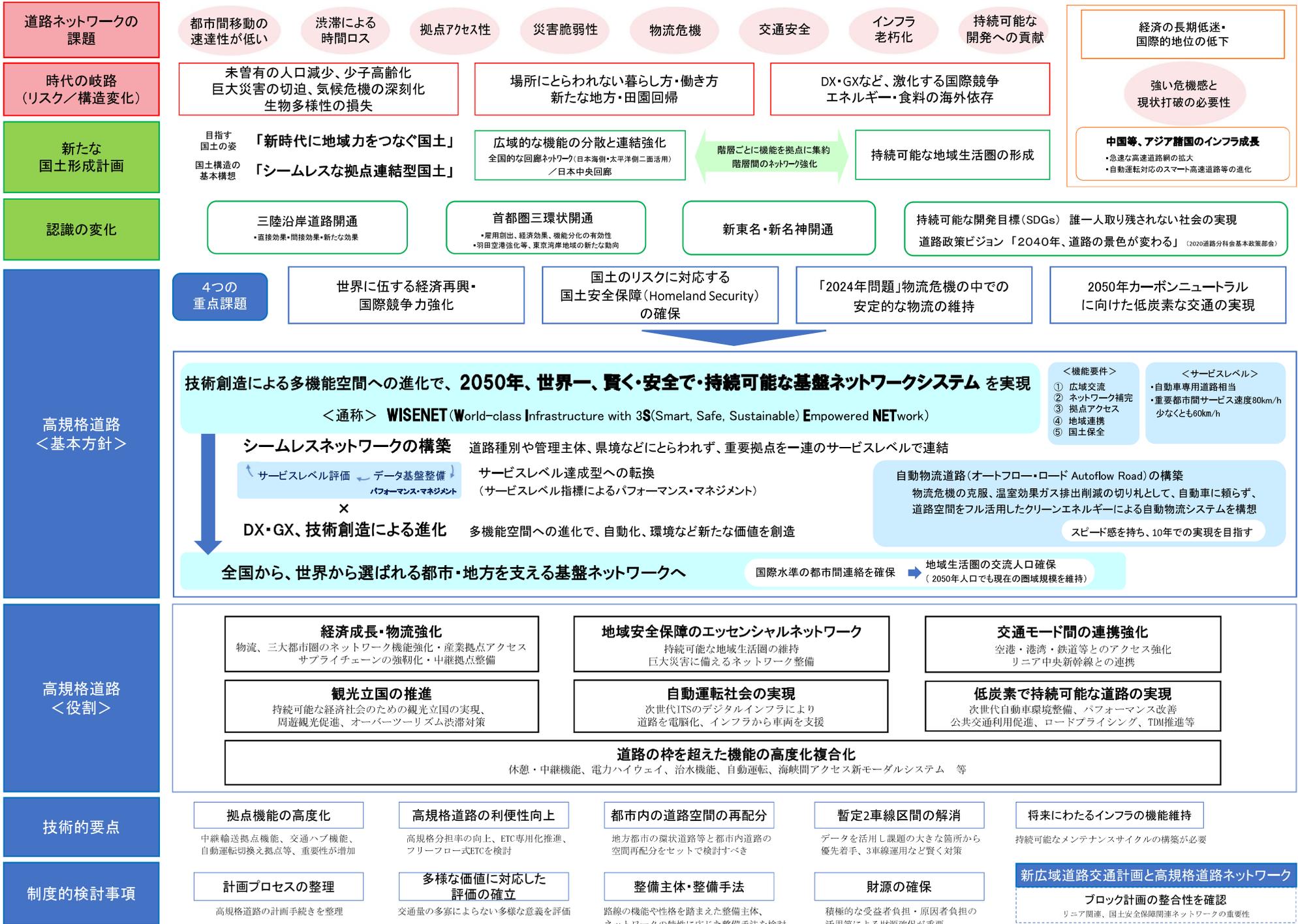
- ・AIや計測モニタリング技術による点検・診断の自動化・省力化
- ・除雪や清掃など維持管理作業の自動化



BRT(バス高速輸送システム)や自転車等を中心とした低炭素な交通システム

高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ 概要

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 提言
令和5年10月31日



現状認識

<地域的特色>

- ・山がちで低平地に乏しい
- ・半島でアクセスが限定
- ・過疎・高齢化、点在集落

<道路被災の特色>

- ・道路網が大規模に被災
- ・倒壊家屋が道路を寸断
- ・盛土構造に大きな被害

<被災の特色(全体)>

- ・孤立集落が多数発生
- ・避難所生活が長期化
- ・生活インフラの復旧長期化

教訓

<主な評価点>

- ・初動から建設業団体等と連携し、概ね2週間で半島内幹線道路(約9割)を緊急復旧
- ・自衛隊等との連携(陸路、海路、空路の活用)
- ・交通マネジメントの実施(道路復旧状況を地理空間データとして共有)
- ・道の駅の広域的な防災機能の発揮

<主な課題>

- ・道路ネットワークの寸断による復旧活動等の困難化
- ・アクセスルートとして機能すべき高規格道路の被災
- ・道路啓開の実効性の向上(計画の事前準備による更なる実効性向上)

災害に脆弱な国土を有する我が国では、今回の災害は、今後、全国どこでも起こる可能性がある。

提言

■ 地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期確立

✓耐震性や復旧性を備え災害時に機能するネットワーク整備

(物流機能も含め、「いざという時」にこそ機能するネットワークの早期確立／持続可能な地域づくりへの貢献)

<新たな知見を踏まえた盛土の緊急点検の実施>

- ・集水地形上の盛土(高盛土)の早急な点検の実施
- ・災害脆弱箇所に対する計画的な補強等の対策

<能登半島における道路ネットワークの再構築>

- ・能越自動車道の4車線化や線形改良などの機能強化
- ・珠洲道路など高規格化も含め、必要な機能や役割の精査

✓機動性と持続可能性を備えた管理体制(適切な管理のあり方の検討／道路啓開等の権限代行の手続き等についての必要な見直し)

■ 拠点機能の強化

✓防災拠点としての「道の駅」の機能強化

「防災道の駅」の追加選定、高付加価値コンテナの活用推進

✓災害時における交通結節機能の強化

■ データ活用による災害時交通マネジメントの高度化

✓ドローン活用など地形に合わせた機動的な情報収集体制の構築

✓交通情報と地理空間情報とのデータ連携とオープン化・アーカイブ化

■ 災害に備えた体制の強化

✓建設業者等の民間企業との連携

民間企業による「地域インフラマネジメント産業」としての役割の強化

✓代替手段も備えた総合的な防災力の強化

地理的不利性を有する地域における総合的な対応の必要性
自衛隊等との連携による海上・航空アクセスルート／緊急時の空陸一体輸送

■ 地域の新たな価値の創出につなげる道路空間の活用

✓半島地域の豊かな地域資源を生かす道路空間の活用

✓能登半島地域の効果的な復旧・復興

既存の枠にとらわれない道路空間の活用で関係人口拡大と新たな価値の創出に貢献

■ その他

多様な価値に対応した評価

道路ネットワークの多様な効果をより適切に評価

負担のあり方

良質な道路ストックの将来への継承

震災伝承 人材育成

新広域道路交通計画の更新

能登半島を含む災害脆弱性を有する地域での内容の必要な更新

自動物流道路のあり方 中間とりまとめ

社会の変化

人口減少

カーボンニュートラル

国際競争力

大規模災害

SDGs

変わる道路

WISENET2050

▶ 道路空間を多機能空間へ進化させ、自動化・環境など新たな価値を創造

変わる物流

物流革新

▶ 物流のモード間・事業者間を超えた効率化・協調により全体最適を実現

新しい物流形態「自動物流道路」の構築

道路空間を活用して専用空間を構築 + デジタル技術を活用して無人化・自動化された輸送手法

<ポイント> 自動化により人的リソースの制約を離れた**小口・多頻度輸送** → 物流専用の**省スペース**で安定輸送
 輸送と保管を統合した**バッファリング**で**需要の波を平準化** → オフピーク活用など**物流全体の効率化**

○ 持続可能で、賢く、安全な、全く新しいカーボンニュートラル型の物流革新プラットフォーム

- ① 物流の全体最適化
: 需要平準化・標準化などのロジスティクス改革に貢献
- ② 物流モードのシームレスな連結
: 積替えバリアを解消し、新しいモーダルシフトを実現
- ③ カーボンニュートラル
: 低炭素技術を導入し、環境負荷を最小限に抑制等



<想定ルート>

社会実験

新東名高速の建設中
区間(新秦野~新御殿場)
などにおいて実験

第一期区間

- 小規模な改良で実装可能な区間などにおいて10年後を目途に実現を目指す(先行ルート)
- 物流量も考慮しつつ、大都市近郊の特に渋滞が発生する区間を想定

長距離幹線構想

物流量が特に大きい
東京~大阪間を対象

- このほか、
- ・ モード結節のための、物流拠点(JR貨物駅等)間の接続
 - ・ 地方部での物流拠点・都市間、都市内物流との連携 について検討

▶ アジャイルアプローチで技術・ノウハウを確立

今後の検討事項: 道路交通や物流全体への影響の検証、需要・ビジネスモデルの検討、技術開発
(民間資金を想定し、民間の活力を最大限活用)



道路空間の利活用イメージ

高速道路の耐震補強実施計画(概要)

- 令和4年度末時点で、高速道路会社4社が管理する1万7,605橋のうち、
 - ・「落橋・倒壊を防ぐ耐震対策」は、1万7,605橋全てで完了。
 - ・「橋としての機能を速やかに回復させるための耐震対策」は、77%にあたる1万3,600橋で完了。
- 残る4,005橋については、大規模地震時の緊急輸送道路としての機能を確保するため次のとおり取り組む。
 - ①耐震補強工事の入札不調対策、新技術の採用などの取り組みとともに、高速道路会社の組織体制の強化により、耐震補強対策を加速化。
 - ②上下線の橋脚が分離している橋梁では、どちらか一方の橋脚補強を優先するなどの手法を採用。

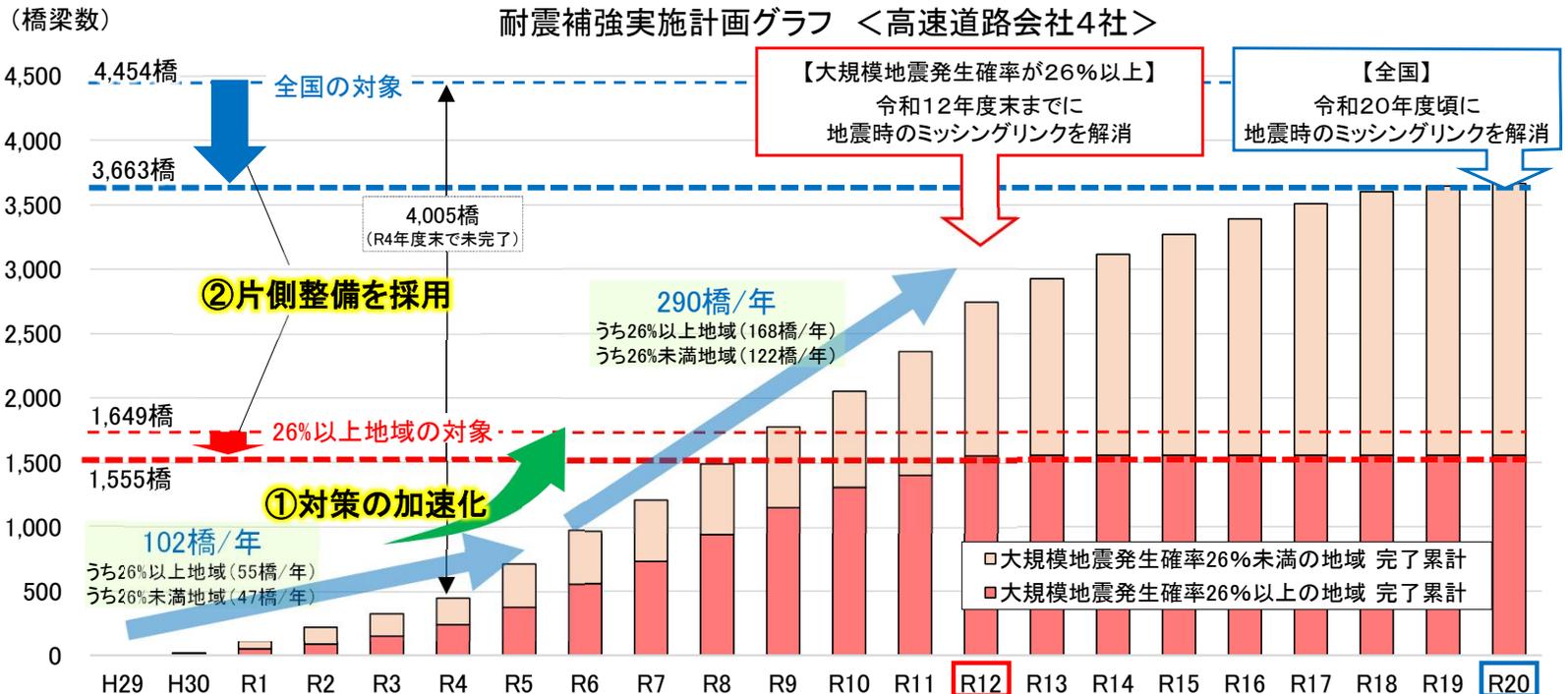
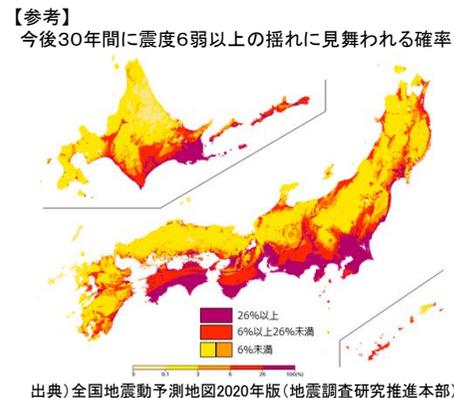
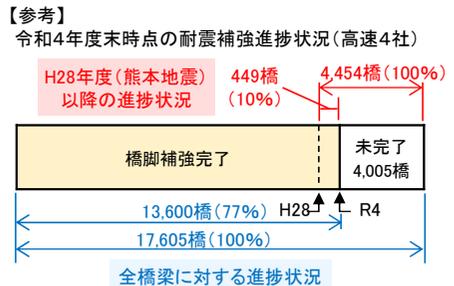


大規模地震発生確率が26%以上の地域は、令和12年度末までに地震時のミッシングリンクの解消を目指す。

(それ以外の地域は、上記地域の進捗を踏まえつつ、更新事業とも合わせて効率的に対策を進め、令和20年度頃の地震時のミッシングリンクの解消を想定)

○適切な進捗管理に努め、定期的なフォローアップを実施。

※現地条件や、それに伴う対外協議(占用・河川・地元等)を踏まえた施工上の制約等により、今後、計画を見直す可能性がある。
 ※片側整備の完了後に、引き続き未補強となっている残る片側の橋梁の耐震補強を継続

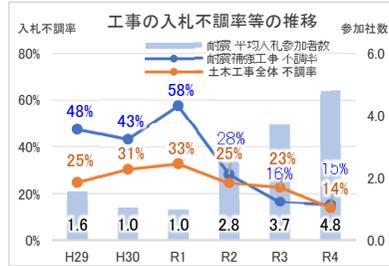


高速道路の耐震補強実施計画(概要)

①耐震補強工事の入札不調対策、新技術の採用などの取り組みとともに、高速道路会社の組織体制の強化により、耐震補強対策を加速化。

○耐震補強工事の入札不調対策

一般的な土木工事に比べ、厳しい現地条件等により入札不調が高い水準となっているが、積算の改善(例:点在積算制度の導入など)や効率的な工法の積極的採用(例:連続繊維シート巻き立て工法など)により、入札不調の改善を図る。



○新技術等の採用

耐震補強工事において、作業の合理化に資する新技術や新工法(例:プレキャストコンクリートパネルによる橋脚巻き立てにより河川内の作業工程を短縮)を積極的に採用することで、工事工程の短縮を図る。



○地元協議の円滑化

各関係機関の協力を仰ぎながら、必要な地元協議を円滑に実施し、耐震補強工事を着手できる環境を整える。



○高速道路会社の組織体制の強化

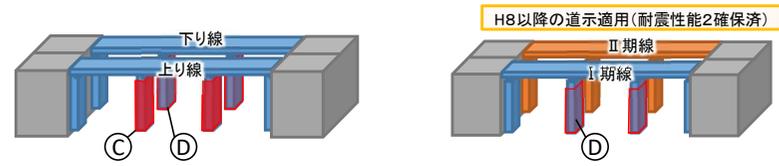
耐震補強工事の実施にあたって、関係機関と協議・調整、地元対応を円滑に進めるため、こうした業務に従事する社員の増員や組織配置により、高速道路会社の組織体制を強化。



②上下線の橋脚が分離している橋梁では、どちらか一方の橋脚補強を優先することで、地震時のミッシングリンクを解消。

見直し 上下線の橋脚が分離している橋梁

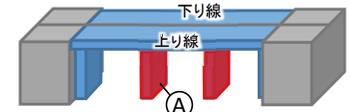
- 上下線で、どちらか一方の耐震補強を優先
- Ⅱ期線側が耐震性能2を確保している場合は、Ⅰ期線側の耐震補強時期を見直し



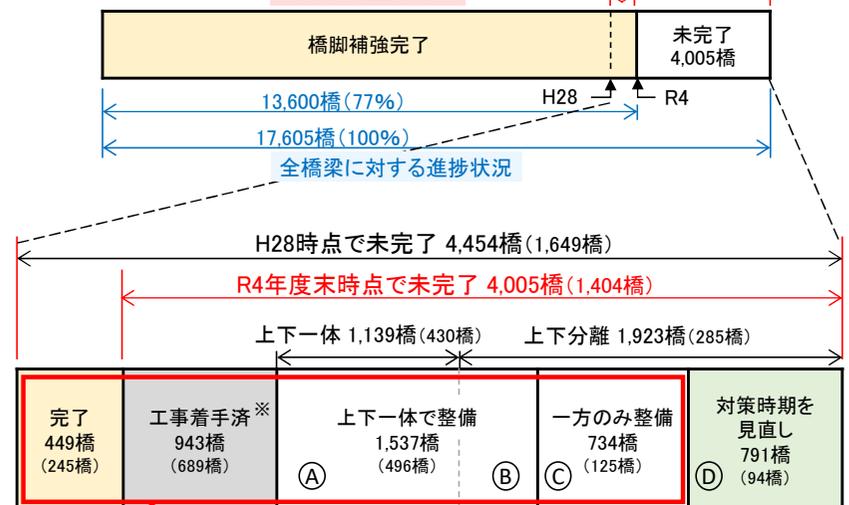
※高架下に鉄道や緊急輸送道路が交差している箇所、占用物件等があり複数回の移設が困難な箇所は上下線で整備。②

継続 上下線の橋脚が一体となっている橋梁

- 一体となった橋脚全体の耐震補強を推進



【会計検査院の指摘】 H28年度(熊本地震)以降の進捗状況 449橋(10%) 4,454橋(100%)



地震時のミッシングリンク解消のために対策が必要な橋梁 3,663橋(1,555橋)

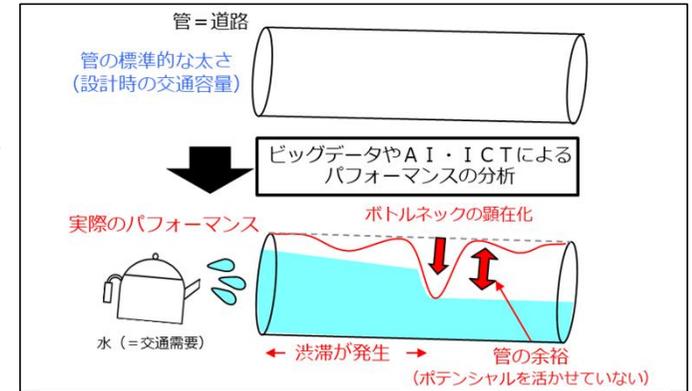
※R5年12月時点
()内は大規模地震発生確率が26%以上の地域の橋梁数

局所渋滞対策事業の概要

シームレスネットワークの実現に向けたパフォーマンス・マネジメントの展開を目的とし、サービスレベルの低下要因となっている箇所に対して機動的・面的な対策を推進するため、局所渋滞対策事業を創設。

【目的】

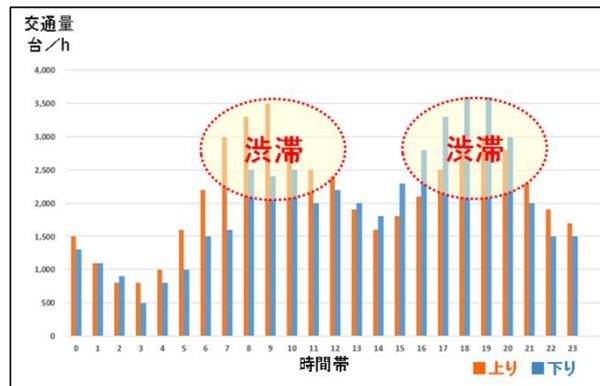
ビッグデータ等の活用により、**求められるサービスレベルに対して著しい課題が生じている箇所の分析**を行い、その結果に基づき、道路の機能向上を含む**渋滞の緩和・解消を目的とした合理的な局所改良を実施**することで**ネットワークのパフォーマンス改善**を図る



▲道路のパフォーマンスの概念図

【分析・評価】

E T C 2. 0等のビッグデータやI C Tを活用し、求められるサービスレベルに対する実際のパフォーマンスの分析・評価や渋滞要因の推定を実施



▲時間別・箇所別・方向別のデータ分析

【対策】

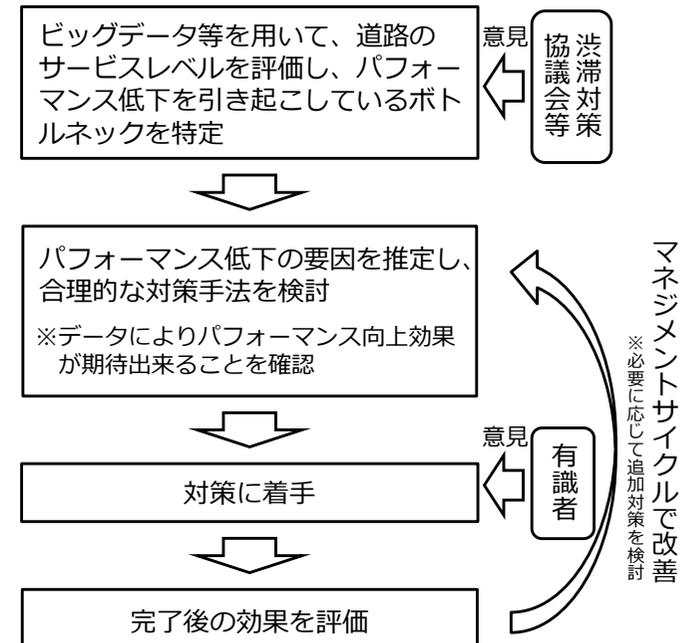
車線運用の変更など従来の手法に加え、2 + 1車線化など、要因に即した効率的・効果的な新たな対策※を柔軟に実施



▲新たな対策の事例

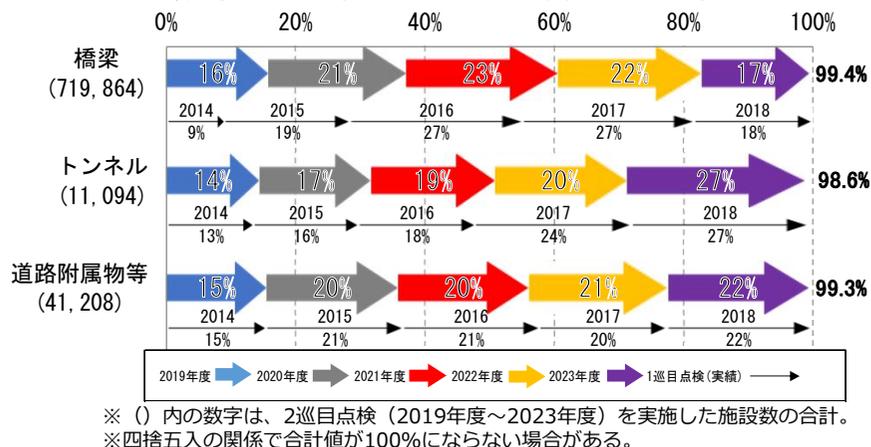
※この他、セブラ帯設置、追加ランプ、直行方向の交差点立体化など既存の対策手法にとらわれず検討

【事業の流れ】



道路施設の点検・修繕等措置の状況

○2巡目点検実施状況（全道路管理者合計）

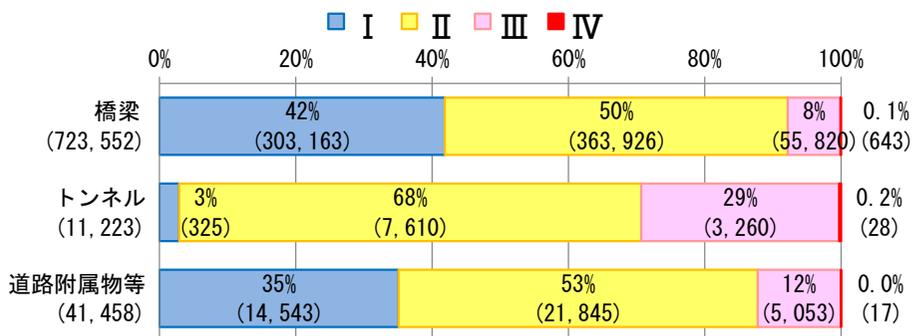


○橋梁の1巡目点検結果に対する修繕等措置状況（2023年度末時点）

管理者	措置が必要な施設数 (A)	措置に着手済の施設数 (B)		未着手施設数	措置着手率 (B/A)、措置完了率(C/A)					
		うち完了 (C)			点検年度	0%	20%	40%	60%	80%
国土交通省	3,340	3,340 (100%)	2,724 (82%)	0 (0%)	2014	95%	100%			
					2015	90%	100%			
					2016	83%	100%			
					2017	78%	100%			
					2018	65%	100%			
高速道路会社	2,532	2,532 (100%)	2,164 (85%)	0 (0%)	2014	88%	100%			
					2015	93%	100%			
					2016	87%	100%			
					2017	90%	100%			
					2018	74%	100%			
地方公共団体	60,482	50,129 (83%)	39,688 (66%)	10,353 (17%)	2014	80%	90%			
					2015	72%	87%			
					2016	67%	83%			
					2017	57%	77%			
					2018	54%	79%			
合計	66,354	56,001 (84%)	44,576 (67%)	10,353 (16%)						

↑: 2023年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるペース

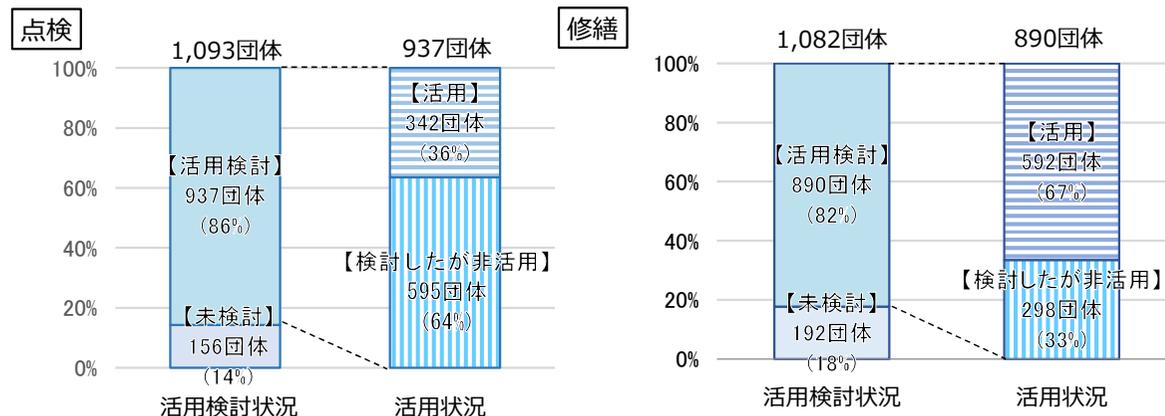
○2023年度末時点の点検結果（全道路管理者合計）



（全施設の判定区分Ⅲ・Ⅳの合計：64,821施設）

※ () 内の数字は、2014年度～2023年度に点検を実施した施設数の合計

○橋梁の点検・修繕における新技術の活用状況



※2023年度に橋梁の点検または修繕を実施した地方公共団体のうち、報告があった団体を対象に算出

○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人の自治体数
市	795	35(4%)
町	743	170(23%)
村	183	103(56%)
合計	1,721	308(18%)

※市は特別区を含む ※2024年5月時点

無電柱化推進計画の概要

大臣決定：令和3年5月25日

1. 無電柱化の推進に関する基本的な方針

1. 取組姿勢

- ・新設電柱を増やさない。特に緊急輸送道路は電柱を減少させる
- ・徹底したコスト縮減を推進
- ・事業の更なるスピードアップ

2. 適切な役割分担

①防災・強靱化目的

- ・市街地の緊急輸送道路など道路の閉塞防止を目的とする区間は道路管理者が主体的に実施
- ・長期停電や通信障害の防止や、電線共同溝方式が困難な区間は電線管理者が主体的に実施
- ・上記が重複する区間は道路管理者、電線管理者が連携し実施

②交通安全、景観観光目的

- ・安全・円滑な交通確保を目的とする区間、景観形成・観光振興を目的とする区間は道路管理者、地方公共団体等が主体的に実施
- ※道路事業や市街地開発事業等が実施される場合は、道路管理者、電線管理者、市街地開発事業者等の施行者及び開発事業者が連携して実施

3. 無電柱化の手法

- ・電線共同溝方式、自治体管路方式、要請者負担方式、単独地中化方式、軒下配線、裏配線

4. まちづくり等における無電柱化

- ・地域の賑わいを創出するような道路空間における無電柱化の推進
- ・無電柱化を実施する機会を捉え、舗装、照明等のデザインの刷新や自転車通行空間の確保など道路空間のリデザインを推進

2. 無電柱化推進計画の期間

2021年度から2025年度までの5年間

3. 無電柱化の推進に関する目標

①防災

市街地の緊急輸送道路、電力や通信のレジリエンス強化の観点で必要な区間 等

[指標] 電柱倒壊リスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化着手率
【38%→52%】

②安全・円滑な交通確保

バリアフリー法に基づく特定道路、通学路 等

[指標] 特定道路における無電柱化着手率 【31%→38%】

③景観形成・観光振興

世界遺産周辺、重要伝統建造物群保存地区 等

[指標] 世界文化遺産周辺の無電柱化着手地区数
【37→46地区】

重要伝統的建造物群保存地区の無電柱化着手地区数
【56→67地区】

歴史まちづくり法重点地区の無電柱化着手地区数
【46→58地区】

以上の目標を達成するため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」で着手する約2,400kmも含め、**4,000kmの無電柱化が必要**

上記のほか、電線管理者（長期停電や通信障害の防止の観点）や開発事業者による無電柱化あり

4. 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

1. 緊急輸送道路の電柱を減少

- ・防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策により無電柱化事業を推進 ※2,400km
- ・既設電柱については、電線共同溝事業予定区間や電柱倒壊による道路閉塞の影響が大きい区間など優先順位を決めて、早期に占用制限を開始
- ・沿道区域において倒壊による道路閉塞の可能性がある工作物を設置する際の届出・勧告制度について、関係者が連携して道路閉塞を防止
※踏切道改良促進法等の一部を改正する法律（令和3年3月31日成立）

2. 新設電柱の抑制

- ・道路事業や市街地開発事業等の実施に際し、電柱新設の原則禁止の徹底
- ・市街地開発事業等について、事業認可や開発許可の事前相談時などあらゆる機会を捉え、施行者及び開発事業者等による無電柱化検討の徹底
- ・関係者が連携して新設電柱の増加要因を調査・分析を行い、その増加要因毎に関係者で役割分担の上、削減に向けた対応策を令和3年度中に取りまとめる

3. コスト縮減の推進

- ・積算基準等に盛り込み標準化し、地方公共団体への普及を図るなどコスト縮減の取組を進め、令和7年度までに平均して約2割のコスト縮減を目標
- ・配電機材の仕様統一や通信に係る特殊部の設置間隔の延伸化など電線管理者による主体的な技術開発の促進
- ・地域の状況に応じて安価で簡便な構造・手法を採用
※現在は土木工事約3.5億円/km（全体約5.3億円/km）

4. 事業のスピードアップ

- ・発注方式の工夫など事業のスピードアップを図り、交通量が多いなど特殊な現場条件を除き事業期間半減（平均4年）を目標 ※現在は平均7年

5. 占用制限の的確な運用

- ・新設電柱の占用制限制度の拡大や既設電柱の占用制限の早期開始 等

6. 財政的措置

- ・新たな託送料金制度の運用にあたり必要な無電柱化が確実に実施されるよう、各省庁が連携して対応 等

7. メンテナンス・点検及び維持管理

- ・国は、電線共同溝の点検方法等について統一的な手法を示し地方公共団体も含めて適切な維持管理を図る 等

8. 関係者間の連携の強化

- ・ガスや上下水道など他の地下埋設物と計画段階から路上工事占用調整会議等を活用し工程等を調整 等

5. 無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項

1. 広報・啓発活動

2. 地方公共団体への技術的支援

3. 中長期的な取組

電柱の増加要因を踏まえた 新設電柱の抑制に向けた対応方策の概要

令和4年4月 関係省庁連絡会議

		電柱新設のケース	電柱新設の要因	対応方策
新設電柱のみの対応	供給申込	ケース① 一定規模の住宅建設等（市街地開発事業等外）に伴う供給申込	<ul style="list-style-type: none"> 引込線の位置が確定できないと効率的な配線計画が策定できず、工期の長期化・高コスト化の要因となり、電柱が選択される 現状では関係約款等により要請者負担となるが、上記理由から要請するインセンティブがない 	【①-1:施工法の効率化】 (1)上下水道と同時期に予め電力管路を設置する新たな施工法を検討【電力】 【①-2:無電柱化に係るコストの削減】 (1)ケーブル、機器等の標準化と共同調達によるコスト削減【電力】 (2)側溝や小型ボックスの活用等低コスト手法の普及拡大【電力・通信、道路、都市】
		ケース② 市街地開発事業等に伴う電柱新設	<ul style="list-style-type: none"> 地区内道路の多くが電線共同溝法の指定を受けない生活道路であり、関係約款等により全額要請者負担とされることから、施行者等の負担が過大となりインセンティブがない 歩道がなく幅員の狭い生活道路における低コストで敷設可能な工法が普及されていない 引込線の位置が確定できないと効率的な配線計画が策定できず、工期の長期化・高コスト化の要因となる 関係者が多く、設計や工事含め調整に時間を要する 管路の管理者が決まらずに建柱となる場合がある 許可・指導する自治体職員の知見が十分ではないケースも見られる 	【②-1:費用負担の見直し】 (1)電線共同溝法の指定を受けた地区内の幹線道路の無電柱化について、R3年度に補助対象を拡充【都市】 (2)電線共同溝法の指定道路以外でも、一般送配電事業者が費用を一部負担するよう託送供給等約款を改定【電力】するとともに、施行者等負担分についてR4年度に新たな支援制度を創設【都市】 【②-2:施工法の効率化】 (1)無電柱化のスピードアップに向けた一体的な設計・施工の実施拡大【電力・通信、道路、都市】 【②-3:普及啓発】 (1)自治体職員に向けたガイドラインの作成等（取組事例の横展開を含む）【道路、都市】
		ケース③ 既存の配電網から離れた住宅や施設への供給ルートの建設	<ul style="list-style-type: none"> 配電線の距離が長く、倒木等による停電リスクはあるが、低コストの電柱新設が選択される 	【③:優先度に応じた対応】 (1)レジリエンスの観点から重要なルートについて、低コスト化手法を活用しながら無電柱化を実施【電力・通信】
		ケース④ 再エネ発電所の建設に伴う電柱新設（約10千本）	<ul style="list-style-type: none"> 高圧と比べ低圧の方が保安規制等が少なく、柵などで発電設備を分割する事業者が存在。分割された発電設備に応じて必要以上に電柱が増加 	【④:太陽光発電の分割抑制】 (1)保安規制の順守徹底と不要な電柱増加を防ぐため、太陽光発電など発電設備の分割規制を強化【電力】
	道路	ケース⑤ 緊急輸送道路及び沿道民地への電柱の新設	<ul style="list-style-type: none"> 工期の短さや低コストの観点から、緊急輸送道路で新設電柱の占用制限措置が導入されていない道路に電柱が新設 緊急輸送道路の沿道民地に電柱が新設 	【⑤:緊急輸送道路の被害拡大防止】 (1)緊急輸送道路全線において新設電柱の占用制限措置を行うため、整備局等より市町村へ措置の導入を促す【道路】 (2)沿道民地において届出対象区域の導入を図る（直轄国道から優先的に導入）【道路】
		ケース⑥ 供用後1年以内の道路に電柱新設	<ul style="list-style-type: none"> 無電柱化法第12条による同時整備に向けた関係者間調整が不十分 道路整備の後に施設が建設され、工期の短さや低コストの観点から電柱新設が選択される 	【⑥:道路整備時の無電柱化】 (1)同時整備の課題把握、自治体へ趣旨の徹底を促す【道路、都市】 (2)郊外の緊急輸送道路等について、道路整備と同時に管路等を埋設する整備を推進する【電力・通信、道路、都市】
		ケース⑦ 個別や数戸の住宅や施設等への供給申込による電柱新設	<ul style="list-style-type: none"> 周囲の配電線が既設の電柱により整備されており、1～3本など限られた電柱の地中化を行う効果（景観、防災等）は少なく、また、数本だけの無電柱化は費用も一層高額となる <p>〔 戦後の復興以降、コストとスピードの観点から、電柱によるインフラを整備 〕</p>	【⑦:既設電柱の削減】 (1)既設の電柱の効率的配置による電柱の削減や、電力線と通信線の共架を推進する【電力・通信】 (2)無線基地局や病院等の重要施設への単線の供給ルート等を選定し、道路状況等に応じて、無電柱化を実施【電力・通信】 (3)光ファイバーの地中化を図るための下水道管の活用【通信】 (4)緊急輸送道路については、電柱の更新時期や道路の拡幅工事等に合わせた移設や電線共同溝による無電柱化を図る【電力・通信、道路】 (5)自治体や事業者による小規模開発の無電柱化事例を、新たに数戸の住宅開発を行う事業者に対しPRし、無電柱化を促す【電力・通信】
無電柱化推進のた	新設電柱の調査	<ul style="list-style-type: none"> 新設電柱の動向を正確にモニタリングしていくため、新設電柱の調査を継続的に実施していく【電力・通信】 		
	海外動向の調査	<ul style="list-style-type: none"> 令和4年度においては海外の最新動向を把握するために海外動向調査を実施していく【電力、道路】 		
	運用の改善	<ul style="list-style-type: none"> 各地域の代表的な開発事業者や自治体に対し、PR活動の強化に取り組む【電力・通信】 無電柱化に際して電力会社との調整が難航した場合の相談受付や、関係省庁において同様の事例が把握された場合には、工本等に情報提供するなどの連絡・相談体制を整備する【電力】 		

第2次自転車活用推進計画の概要

令和3年5月28日 閣議決定

1. 総論 ※ 関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7（2025）年度まで**

(3) 自転車を巡る現状及び課題

第1次計画からの社会情勢の変化等

コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

○ コロナ禍で、**通勤・配達目的**等の自転車利用のニーズが高まっている。

自転車通勤の開始時期
都内の自転車通勤者のうち、4人に1人がコロナ流行後に自転車通勤を開始
新型コロナウイルス流行後 23.0%
新型コロナウイルス流行前 77.0%
(au損害保険㈱ R2.7アンケート調査より) n=500

情報通信技術の発展

○ 交通分野でも**デジタル化**が更に進展する可能性。（複数の交通モードやまちづくりとの連携等）

MaaS (Mobility as a Service)
出発地 目的地
バス、タクシー、シェアサイクル等
一つのサービスとして連携（検索・予約・決済）
※ 移動目的の移動目的とモード一体化

高齢化等も踏まえた「安全・安心」

○ 健康や生きがいの観点から、**高齢者、障害者等にも対応**した様々な自転車の普及を更に進める必要。
○ 配達目的等での自転車利用者が増加する中、**危険な運転を防止**するなど、安全の確保が課題。
○ 自転車対歩行者の**高額賠償事故**が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場
(自転車通行空間への影響)

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- | 施策 | <ol style="list-style-type: none"> 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進 自転車通行空間の計画的な整備の推進 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等 シェアサイクルの普及促進 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 情報通信技術の活用の推進 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施 |
|----|--|
|----|--|

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- | 施策 | <ol style="list-style-type: none"> 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 自転車通勤等の促進 |
|----|---|
|----|---|

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- | 施策 | <ol style="list-style-type: none"> 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 |
|----|--|
|----|--|

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- | 施策 | <ol style="list-style-type: none"> 高い安全性を備えた自転車の普及促進 多様な自転車の開発・普及の促進【新規】 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施 学校等における交通安全教室の開催等の推進 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲） 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲） 災害時における自転車の活用の推進 損害賠償責任保険等への加入促進【新規】 |
|----|--|
|----|--|

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

○ 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む

- 計画の質の向上（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
- 計画に基づく取組の実施のフォロー（整備事例の効果分析）等

○ 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**（利用者の多様性、将来に渡る使われ方等に留意しガイドラインも見直し）

<自転車の走行性に配慮した排水構造の例>

○ 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化

- データを活用した計画策定への支援
- 自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等への活用
- シェアサイクルへのMaaSやAIの活用 等

<自転車走行データの分析（前橋市）>

○ **企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進

- 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
- 環境整備のための支援策の具体化 等

<企業の駐輪スペースの設置>

○ サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る

- 商業施設（コンビニ等）等と連携した受入サービスの充実
- サイクリングを含む体験型・滞在型コンテンツの推進
- マウンテンバイクのコース整備や森林の保全管理等の推進

○ サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施（ナショナルサイクリングルートの整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）

<森林でのMTB走行>【出典：林野庁】

○ 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を促進

○ **身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援

<三輪アシスト自転車研究>【出典：東北大学平田研究室】

○ 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進

- 対象：**配達員や自動車運転者**を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加え）**未就学児**やその**保護者**
- 機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）

○ 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 関係者の連携・協力 ○ 計画のフォローアップと見直し ○ 調査・研究、広報活動等 等

大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ 概要 (令和3年3月改定)

I 冬期の道路交通を取り巻く環境

- 近年、24時間降雪量の増大、積雪深さの観測史上最大の更新など、雪の少ない地域も含め、**短期間の集中的な大雪***が局所的に発生
※ 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
 - 道路ネットワークの整備が進む中で、**車社会の進展、輸送の小口多頻度化等により、国民生活や企業活動の道路交通への依存が高まっている一方、幹線道路上の大規模な車両の滞留は、社会経済活動のみならず、人命にも影響を及ぼすおそれ**
 - 短期間の集中的な大雪時に、通常時と比べて自動車の利用台数に変化が見られたケースも存在**
- ⇒ 冬期の道路交通を取り巻く環境にも変化の兆し（鉄道の計画運休の社会への浸透も参考に、道路の通行止めに対しても理解を促進）

II 大雪時の道路交通確保に向けたこれまでの取り組み

1. 繰り返し発生する大規模な車両滞留

- 短期間の集中的な大雪時に大規模な車両の滞留が繰り返し発生、解消までに数日間を要するケースもある
- 高速道路と、並行する国道等を交互に通行止めし、交通を確保する観点から通行止めを躊躇した結果、大規模な車両滞留につながったケースもある

2. 道路管理者等によるこれまでの主な取り組み

- 異例の降雪が予想される場合、「大雪に関する緊急発表」を行うなど**道路利用者**に注意喚起を実施
- 関係機関の連携強化を図るため、**地域単位で「情報連絡本部」を設置**
- 予防的通行規制区間の設定、除雪体制の応援等**を実施
- 平成26年の災害対策基本法改正に基づき、**道路管理者による立ち往生車両・放置車両等の移動が可能**

⇒ これらの取り組みを実施している一方で、大規模な車両滞留や長時間の通行止めが繰り返し発生している

III 大雪時の道路交通確保に対する考え方の転換

これまでの考え方

短期間の集中的な大雪時は、「自らが管理する道路を出発できるだけ通行止めしないこと」や道路ネットワーク全体として大規模滞留の抑制と通行止め時間の最小化を図る「道路ネットワーク機能への影響を最小化」を目標として対応

今後の考え方

「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避すること」を基本的な考え方として対応

IV 大雪時の道路交通確保に向けた取り組みの強化

1. 道路管理者等の取り組み

(1) ソフト的対応

- タイムライン（段階的な行動計画）の作成**
 - ・関係機関と連携し躊躇なく通行止めを実施
 - ・合同訓練実施 ・気象予測精度向上
- 除雪体制の強化**
 - ・地域に応じた体制強化 ・道路管理者間の相互支援などの構築
- 除雪作業を担う地域建設業の確保**
 - ・契約方法の改善 ・予定価格の適正な設定等
- 除雪作業への協力体制の構築**
 - ・道路協力団体や地域や民間団体が参加できる仕組み等
- チェーン等の装着の徹底**
 - ・短期間の集中的な大雪の場合は、チェーン規制によらず躊躇なく通行止めを実施
- 短期間の集中的な大雪時の行動変容**
 - ・出控え等の要請と社会全体のコンセンサス
 - ・通行止め予測等の繰り返しの呼びかけ、対象の拡大、内容の具体化
- 短期間の集中的な大雪時の計画的・予防的な通行規制・集中除雪の実施**
 - ・広範囲での通行止め、高速道路と並行する国道等の同時通行止めと集中除雪による物流等の途絶の回避
 - ・躊躇ない通行止めの実効性を高めるためのメルクマール、トリガーをタイムラインに位置づけ
 - ・リスク箇所の事前把握と監視強化
- 立ち往生車両が発生した場合の迅速な対応**
 - ・滞留状況を正確に把握するための体制確保
 - ・滞留車両への物資や情報等の適切な提供
 - ・地方整備局と地方運輸局等を中心とした乗員保護

(2) ハード的対応

- 基幹的な道路ネットワークの強化**
 - ・地域の実情に応じて、高速道路の暫定2車線区間や主要国道の4車線化、付加車線等を通じ、大雪の観点からもネットワークを強化
- スポット対策、車両待機スペースの確保**
 - ・カメラ増設、ロードヒーティング等の消融雪設備の整備
 - ・中央分離帯開口部やUターン路の整備 等

(3) 地域特性を考慮した対応

- ・関係機関が連携する取り組みの具体化については他の地域においても参考にすべき

2. 道路利用者や地域住民等の社会全体の取り組み

- 短期間の集中的な大雪時の行動変容（利用抑制・迂回）**
 - ・通行止めの必要性やジャスト・イン・タイムの限界への理解の促進
- 冬道を走行する際の準備**
 - ・チェーン等の装備の備え

3. より効率的・効果的な対策に向けて

- 関係機関の連携の強化
- 情報収集・提供の工夫
- 新技術の積極的な活用

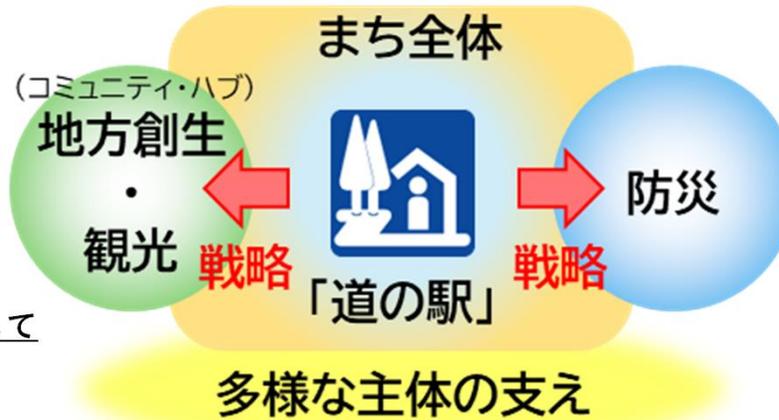
「道の駅」第3ステージ



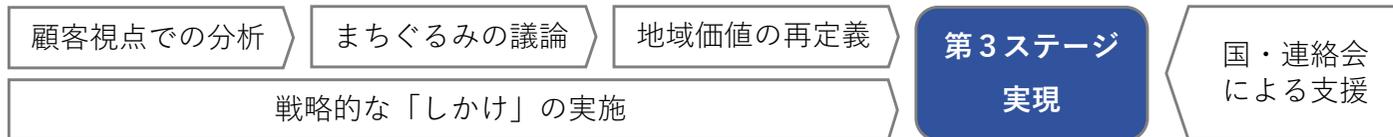
「道の駅」第3ステージの姿

「道の駅」単体から
まちぐるみの戦略的な取組へ

「道の駅」第3ステージとは
「まち」と「道の駅」が一体で戦略的に連携して
コンセプトの実現を成し遂げる取組



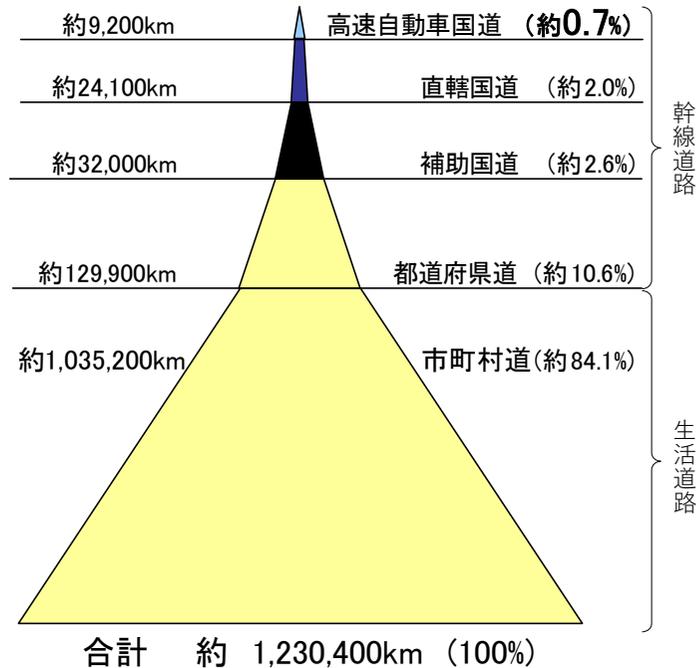
第3ステージ実現のために



日本の道路の現況

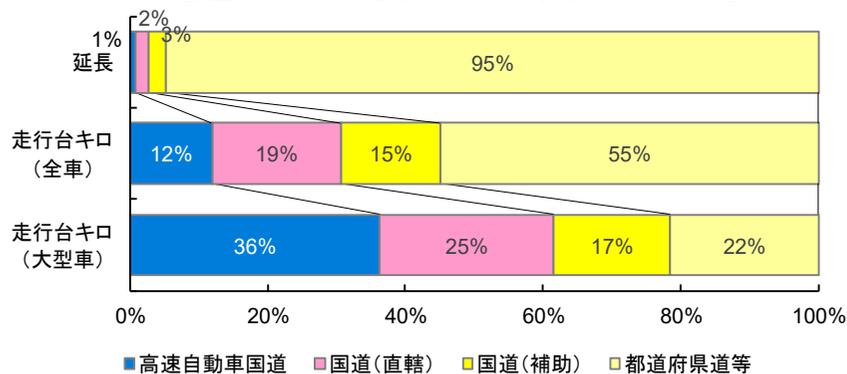
○高速自動車国道と直轄国道は、延長割合が低いが、全交通量の約3割、貨物車交通量の約5割を分担

[日本の道路種別と延長割合]



高速自動車国道：令和6年4月1日時点、その他：令和4年3月31日時点

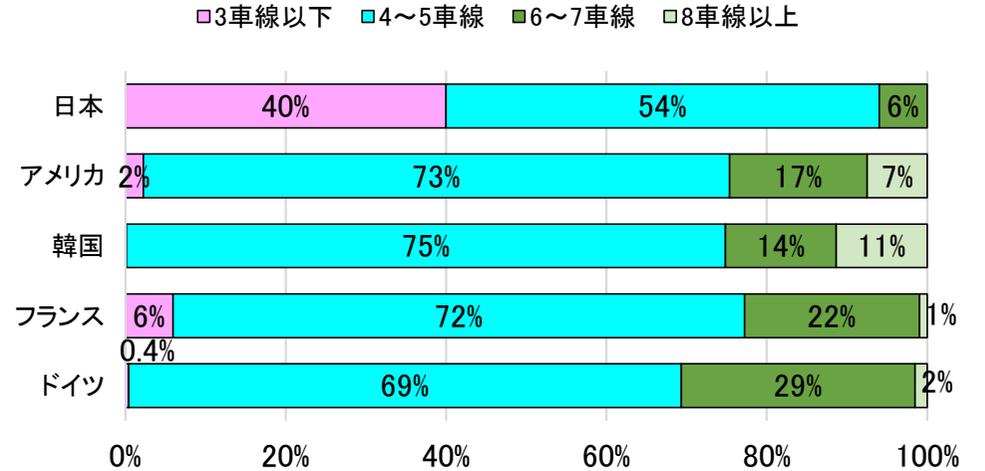
[道路別 延長及び物流等のシェア]



※走行台キロは、「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査」「自動車燃料消費量調査(令和3年度分)」による

○日本の高速道路は車線数が少ない

[高速道路の車線数別延長の構成比]



高速道路の対象) 日本: 高規格幹線道路
 アメリカ: インターステート(Interstate)
 韓国: 高速道路
 フランス: オートルート(Autoroute)
 ドイツ: アウトバーン(Autobahn)
 出典) 日本: 国土交通省道路局調べ(2022)
 アメリカ: FHWA, Highway Performance Monitoring System(2018)
 韓国: 国土交通部統計年鑑(2020)
 フランス: Voies par chaussée sur le réseau routier national(2017)
 ドイツ: Manuelle/Temporäre Straßenverkehrszählung (SVZ) Ergebnisse 2021 (2021)

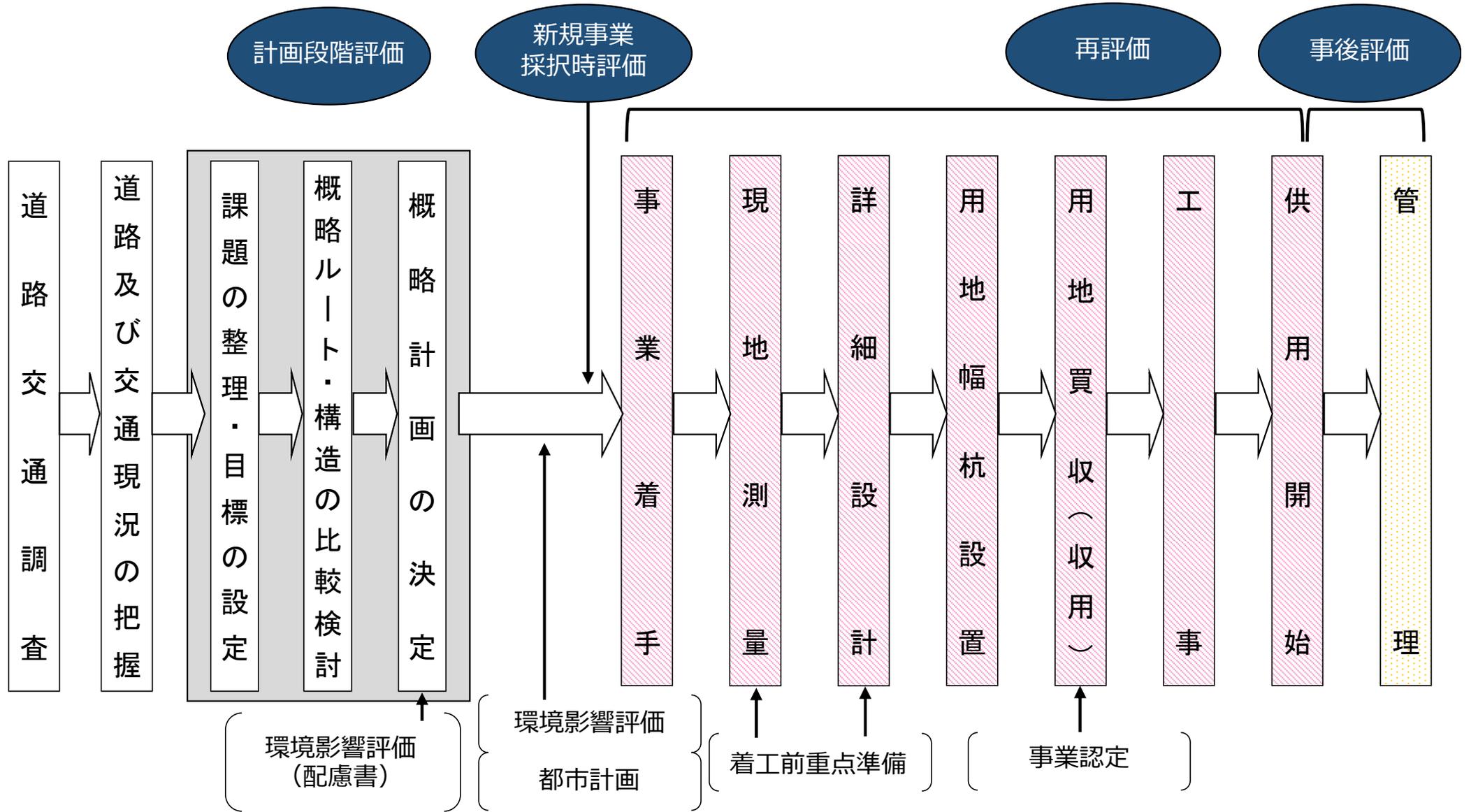
○都市間連絡速度は依然として低い

[都市間連絡速度の国際比較]

	日本	ドイツ	フランス	イギリス	中国	韓国
平均連絡速度	61km/h	84km/h	88km/h	74km/h	87km/h	77km/h

都市間連絡速度：都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したものの対象都市(日本)：新広域道路交通計画に位置づけのある都市について、一定の離隔をとった上で選定(都道府県庁所在地、人口10万人以上の都市、主要な空港・港湾が存在する都市等)所要時間(日本)：ETC2.0(R3小型車)の旅行速度データを用いて算出

事業の流れ



道路整備特別措置法等の一部を改正する法律（概要）

R5.5.31成立、R5.6.7公布

更新

- ・民営化時点で見込まれていなかった更新事業をH26から実施。

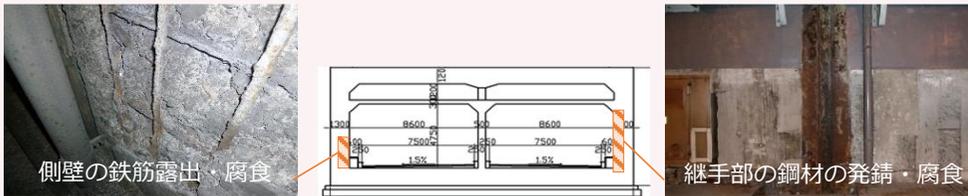
【現在の取組事例】 首都高速 東品川栈橋・鮫洲埋立部（S38開通）



構造物全体の架け替えを実施

- ・H26からの定期点検が一巡し、更新事業の追加の必要性が判明。

【新たな更新需要の事例】 首都高速 羽田トンネル（S39開通）



鉄筋腐食等による損傷が急増。漏水に伴う緊急車線規制回数・時間も増加。

進化

- ・社会・経済構造の変化等に合わせて、高速道路を進化・改良
- ・引き続き、求められる機能を把握し、遅れることなく進化・改良していくことが重要

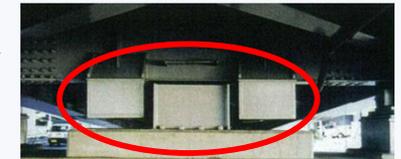
【暫定2車線区間の4車線化】



【耐震補強】



速やかに機能回復できるように耐震補強を実施



支承への負荷軽減の為、支承の間に、水平力を分担する構造を新たに設置

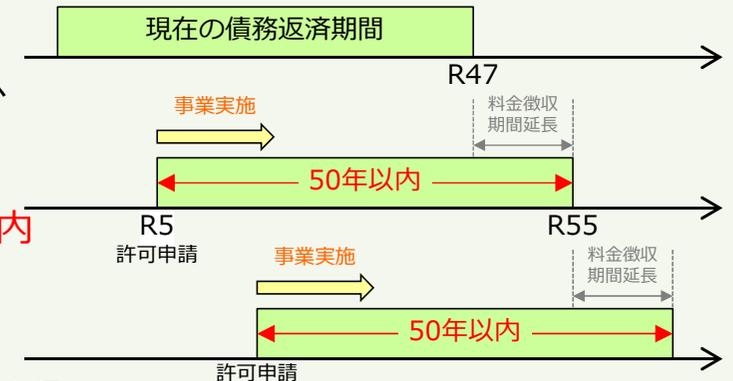
【自動運転走行空間の提供】や【EV充電器や水素STの設置】なども推進

改正概要

<高速道路の料金徴収期間の延長>

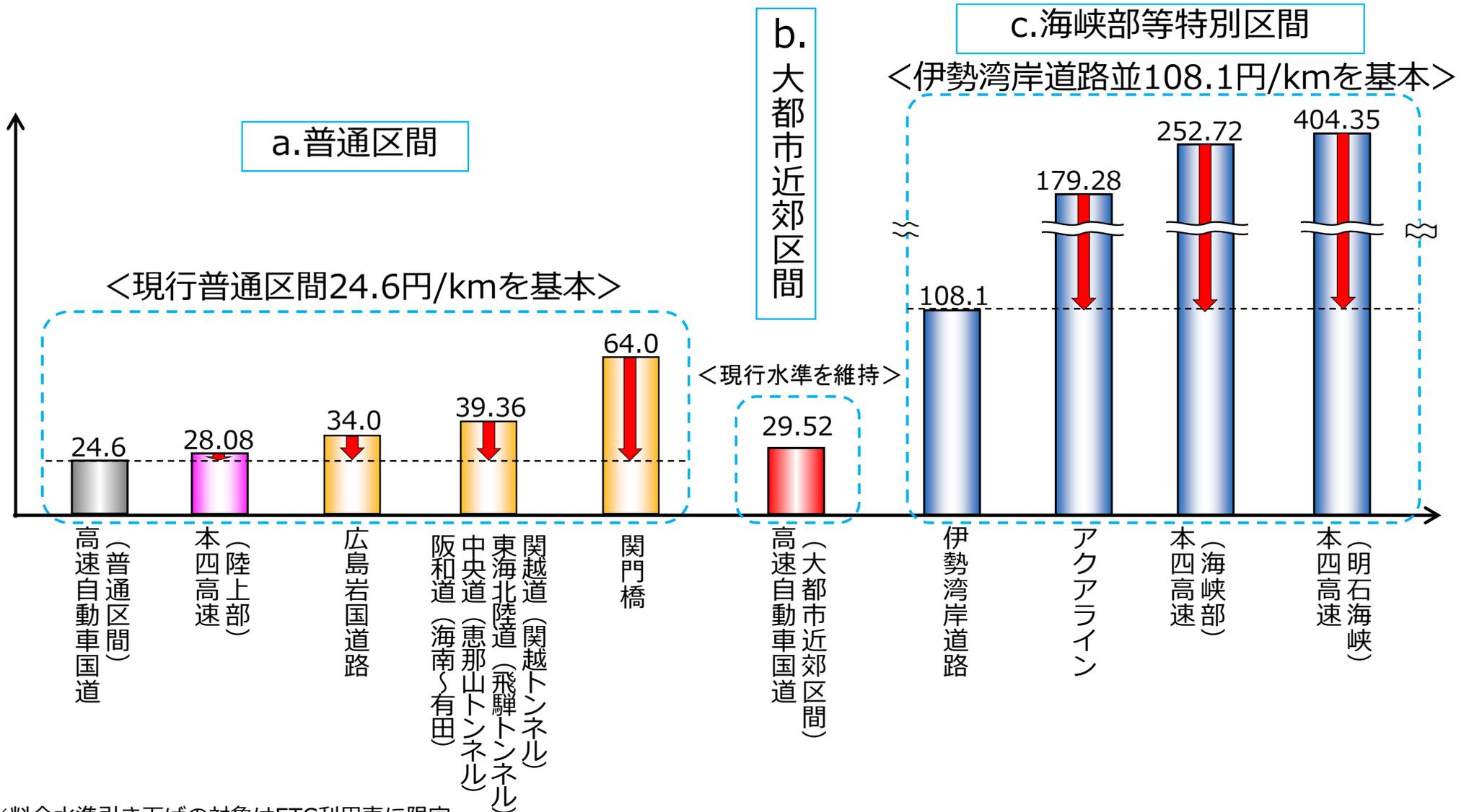
- 高速道路の更新・進化のため、料金徴収期間を延長することにより、必要な事業を追加
- 事業追加にあたっては、債務返済の確実性の観点から、債務返済期間を設定 ⇒ 国土交通大臣への許可申請日から50年以内
- 現行制度を踏まえ、料金徴収期限を引き続き設定 ⇒ 最長で令和9年9月30日

※ このほかに「高速道路料金の確実な徴収」、「SA・PAの機能高度化」などに関する改正を行う



3つの料金水準について

○ 平成26年4月に導入し、令和5年度末までとなっている「3つの料金水準」について、債務の返済状況も踏まえつつ、10年間（令和16年3月31日まで）継続する



※料金水準引き下げの対象はETC利用車に限定

注：ターミナルチャージの有無にかかわらず、「(普通車の全線料金-150円)/全線延長」で料率を算出

東京湾アクアラインの休日渋滞対策（時間変動料金社会実験）について

○東京湾アクアラインにおいて、休日に激しい渋滞が発生していることから、混雑状況に応じた料金、いわゆる時間変動料金を、令和5年7月22日から令和7年3月31日までの休日（土日・祝日）に社会実験として実施

<社会実験概要>

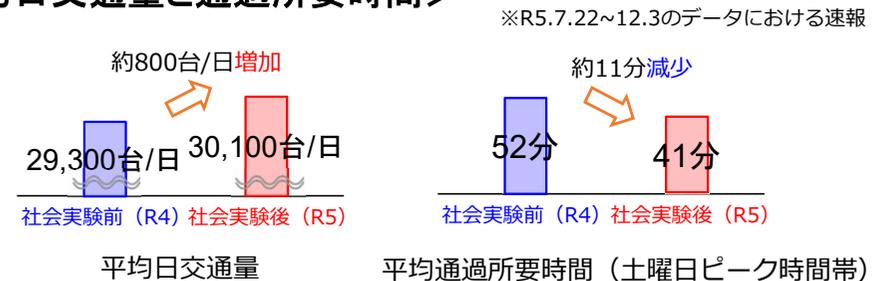
- 対象区間：アクアライン 浮島IC～木更津金田IC
上り線（木更津→川崎方面）
- 対象期間：令和5年7月22日（土）
～令和7年3月31日（月）の土日・祝日
（1月2日、1月3日、振替休日を含む）
- 対象車両：ETC車（全車種）



<ETC時間帯別料金>

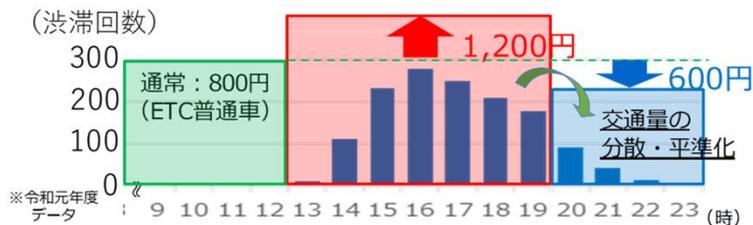
	平日	土日・祝日			
	上り線・下り線	上り線 (木更津→川崎)			下り線 (川崎→木更津)
	0～24時	0～13時	13～20時	20～24時	0～24時
軽自動車等	640円	640円	960円	480円	640円
普通車	800円	800円	1,200円	600円	800円
中型車	960円	960円	1,440円	720円	960円
大型車	1,320円	1,320円	1,980円	990円	1,320円
特大車	2,200円	2,200円	3,300円	1,650円	2,200円

<平均日交通量と通過所要時間>



<休日の渋滞回数(R元年度)と実験料金パターン>

- ・交通分散を図るため、休日混雑時間帯を上げて、その後の時間帯を下げる



<千葉県外からの来訪者の県内滞在時間>

※R5.7.22～10.29のデータにおける速報
(千葉県観光企画課調べ(令和5年12月))

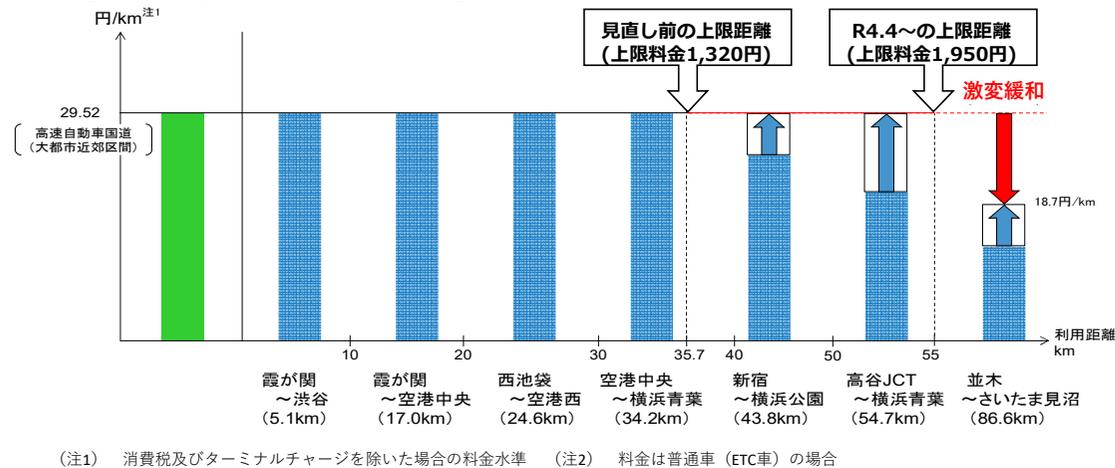


首都圏の新たな高速道路料金（令和4年4月より導入）

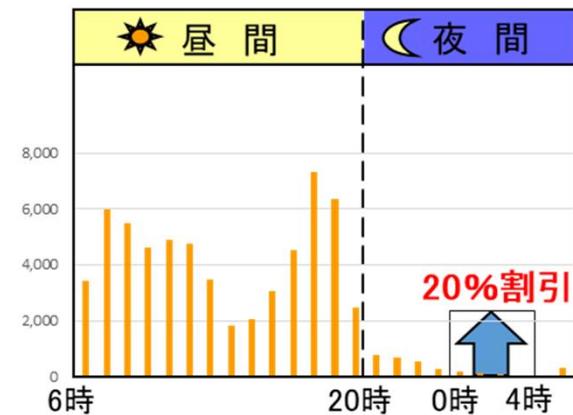
- 首都高速において、料金体系の整理・統一を更に進めるため、①新たな上限料金を設定。
- 料金割引の整理・統一を図る観点等から、②大口・多頻度割引の拡充や③深夜割引の導入を実施。
- H30.6の千葉外環の開通を踏まえ、外環利用が料金の面で不利にならないよう、起終点間の最短距離を基本に料金を決定し、④千葉外環迂回利用割引を導入。

①新たな上限料金

【首都高速における料金水準】



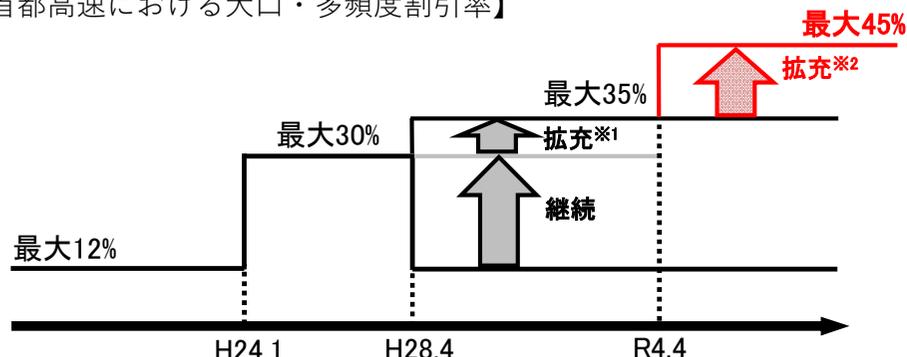
③深夜割引の導入



令和元年度 首都高速全日平均渋滞損失時間(台・h)

②大口・多頻度割引の拡充

【首都高速における大口・多頻度割引率】



※1 中央環状線の内側を通過しない交通に限定

※2 拡充10%のうち、5%は中央環状線の内側を通過しない交通に限定

④千葉外環迂回利用割引



① 首都高速経由 (31.9km)		
現行	対距離	令和4年4月以降
1,200円	1,200円 (±0円)	1,200円

② 千葉外環経由 (40.4km)		
現行	対距離	令和4年4月以降
1,470円	1,470円 (±0円)	1,200円

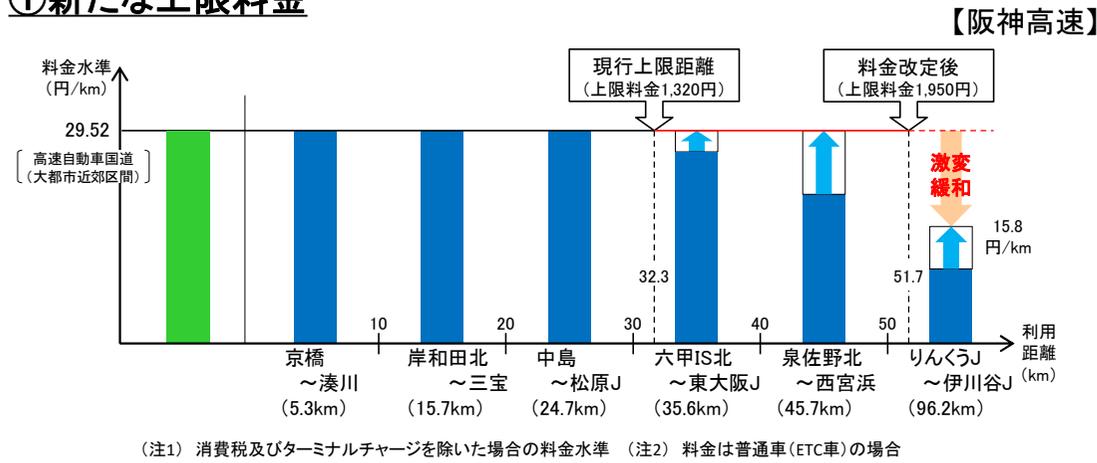
うち首都高速20.8km(840円)

※料金は普通車(ETC車)の例

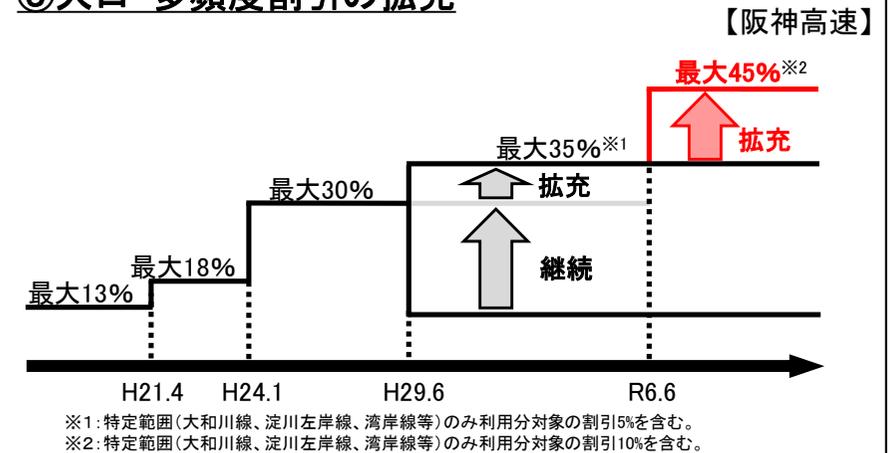
近畿圏の新たな高速道路料金（令和6年6月より導入）

- 阪神高速において、料金体系の整理・統一を更に進めるため、①新たな上限料金を設定。
- 経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定する②都心迂回割引を導入。
- 料金割引の整理・統一を図る観点等から、③大口・多頻度割引の拡充や④深夜割引の導入を実施。

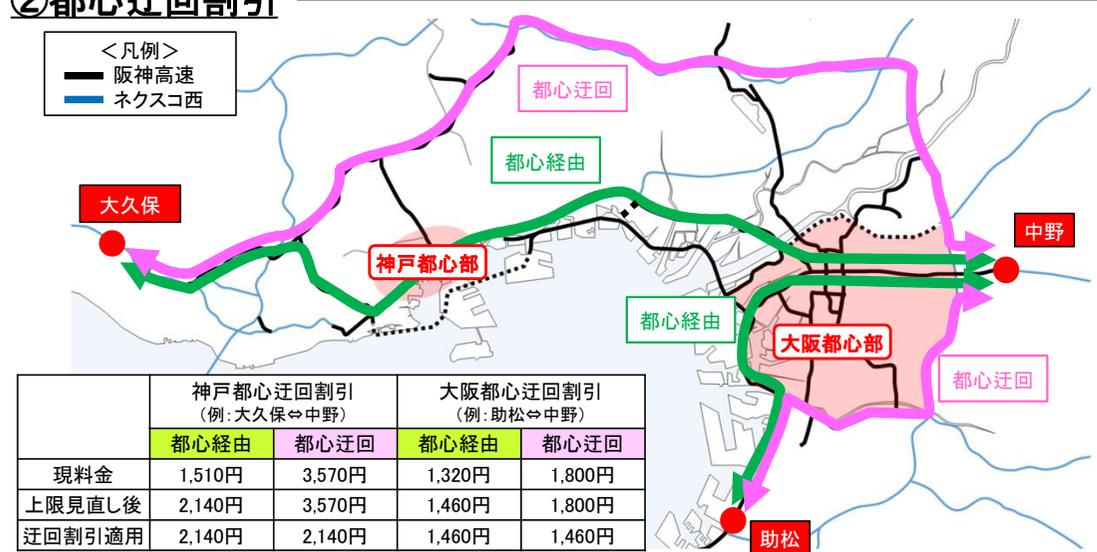
①新たな上限料金



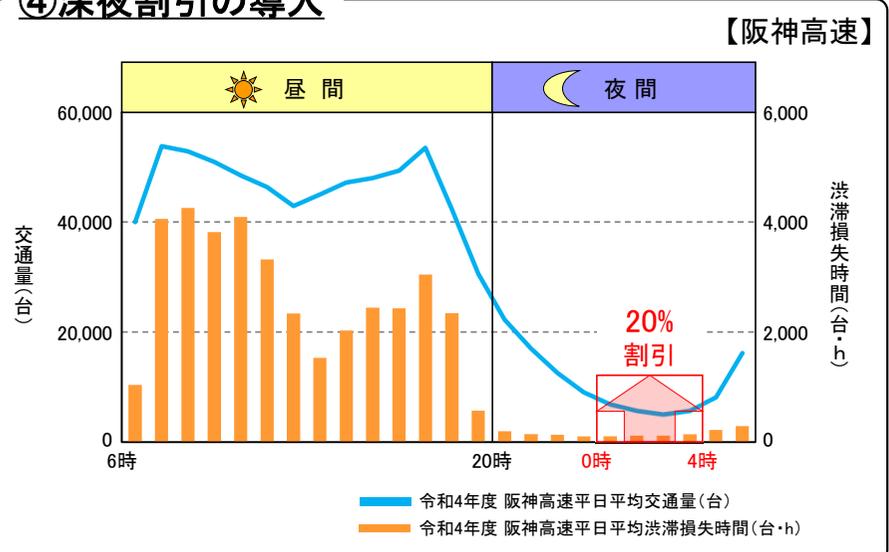
③大口・多頻度割引の拡充



②都心迂回割引



④深夜割引の導入



※上記のほか、神戸都心流入割引の拡充、大和川線・堺線乗継割引の導入、関西国際空港方面割引の導入を実施。

国土幹線道路部会 中間答申のポイント(更新・進化の取組など)

1. 維持管理・修繕・更新への取組

現状

5年に1度の近接目視による定期点検／民営化時点で見込まれていなかったものの、その後、必要性や対処方針が明らかになった更新事業をH26から追加※ ※古い基準で設計された箇所など

新たな知見

・H26からの定期点検が一巡し、床版補強材の想定以上の劣化・支承の圧壊等の損傷を発見
⇒修繕を繰り返しても性能は徐々に低下／予防保全を適切なタイミングで実施できない恐れ／
修繕のみによる特殊な構造物の長期安全性の確保は困難／構造物劣化の正確な予測は困難
・更新時の社会的影響を軽減するための工夫が蓄積

重視すべき視点

- 1) 最新の知見を踏まえた更新事業等の追加
抜本的な性能回復のための更新事業を、内容や規模が明らかになった段階で順次追加／
将来的にも繰り返し更新が必要／更新に合わせた機能強化／更新後も予防保全を適切に実施
- 2) 更新工事が与える社会的影響の軽減
地域の実情を踏まえた適切な規制方法等の検討／交通需要マネジメントに係る知見の体系化
- 3) データ活用や新技術の開発・導入等 道路管理者間のメンテナンスデータ共有・共同研究等
- 4) 大型車利用の適正化による構造物の長寿命化 大型車による構造物への影響分析／適正利用促進

2. 高速道路の将来像

継続的な進化により、世界最先端のサービスを提供し、新たな社会の創造に貢献することが必要

これまで

社会・経済構造の変化や技術開発等に合わせて、段階的かつ継続的に進化・改良

現状 災害の激甚化・頻発化／人口減少・高齢化／国際競争激化／デジタル革命の加速／グリーン社会実現への動き 等

現在の取組

強靱 ①災害時にも機能する強靱な高速道路 [4車線化、耐震補強、避難施設の整備 等]

安全・安心 ②全てのドライバーが安全に安心して走ることができる高速道路 [雪氷作業の自動化 等]

快適 ③全てのドライバーが快適に利用できる高速道路 [自動運転走行空間の提供、ETC専用化 等]

持続可能性 ④持続可能な社会の実現に資する高速道路

[EV充電器や水素STの設置促進、環状道路等のネットワーク機能の強化 等]

地域活性化

⑤地域の活力を生み出す高速道路 [物流の中継拠点、休憩施設の充実 等]

未来

未来の高速道路を取り巻く環境や技術革新等は、想定を超えて変化
⇒社会・経済システムの中核となって進化し、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

3. 高速道路を持続的に利用する枠組み

費用負担についての3つの理念

維持管理・修繕、更新、進化・改良の負担
(Maintenance) (Renewal) (Grade up)

利用者による負担

地域の状況に応じた負担

・MRGを確実に実施する必要

・最大の受益者である利用者が負担

・地域政策的な観点からも検討

※料金が利用交通に与える影響を考慮

<更新・進化への取組>

- ・利用者負担を基本として、料金徴収期間の延長について具体的に検討
- ・見通しが明らかになった更新・進化について、一定期間毎に事業計画を策定し、計画的に事業を推進
- ・債務の確実な返済見通しの確認のために、債務返済計画を策定し、その期間の料金徴収の継続検討

<将来の維持管理等の負担のあり方>

- ・更新・進化の債務完済後、引き続き料金徴収を継続するか、税負担に切り替えるかどうかは引き続き議論

<現在無料となっている高速道路における維持管理等の負担の方向性>

- ・利用者負担を基本とし、周辺ネットワークの状況や整備の経緯等を踏まえつつ、地域の意見を聴取した上で、有料高速道路の隣接区間を中心に慎重に検討

国土幹線道路部会 中間答申のポイント(料金制度など)

4. 速やかに実現すべき料金制度のあり方

(1) 全国料金

- ・H26より利用重視の新たな高速道路料金に移行
- ・利用者が料金割引を認識・実感できるよう、分かりやすくシンプルな料金割引を実現すべき
- ・沿道環境改善や観光振興等の政策課題の解決等の観点から、定期的な評価・見直しが必要

割引	現行の料金割引の主な課題	見直しの方向性
平日朝夕割引	勤務形態の多様化に未対応/ 通勤時間帯の一部高速道路の混雑	適用時間帯の柔軟化/ 通勤者の利用促進等の目的検討
深夜割引	割引適用待ち車両の滞留/ 運転者労働環境の悪化	割引適用時間帯の拡大/ 適用時間帯の走行分を対象
休日割引	繁忙期等の渋滞激化/ より効果的に観光需要を喚起する必要	繁忙期等に割引を適用しない/ 観光周遊等を対象とした割引の拡充
大口・多頻度割引	一層の物流等支援の必要性/ 公平性の確保	現下の経済状況を踏まえた拡充と、 原因者負担の公平性の観点からの 縮小の両面について、引き続き検討
マイレージ割引	利用者の実感が薄い	民間ポイント制度も参考に検討

(2) 大都市圏料金

- ・高速道路の機能を最大限に発揮するため、料金の賢い3原則に沿った料金を更に進化

＜今後の取組の方向性＞

料金の賢い3原則	①利用度合いに応じた公平な料金体系	<ul style="list-style-type: none"> ・物流等へ配慮しつつ、激変緩和としての上限料金を、順次見直し ・首都高速に続いて、阪神高速等の料金体系についても見直しを検討
	②管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系	<ul style="list-style-type: none"> ・都市部の政策的課題を解消するため、外側の環状道路の利用を促進 ・ETC専用化等の取組を推進しつつ、本線料金所を順次撤去 ・ターミナルチャージの重複徴収の撤廃について検討
	③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系	<ul style="list-style-type: none"> ・交通需要の偏在等に起因する混雑緩和のための料金を本格導入 ・料金施策の効果を高めるため、料金に対する認知度向上に必要な広報 ・柔軟に料金変更できるシステムへの改良

(3) 車種区分のあり方

- ・占有者負担、原因者負担、受益者負担の考え方により、二輪車と軽自動車のみではなく、普通車から大型車・特大車までの公平な車種区分について検討

(4) ビッグデータを活用した評価の高度化

- ・プローブデータを積極活用/ETC2.0データの改良が必要(一般道路と高速道路の識別 等)

5. その他

＜高速道路会社・高速道路機構・国の役割分担のあり方＞

- ・以下の2つの観点から、各会社・機構・国の役割分担について検討
[会社の経営の自由度の確保、活力最大化] ⇔ [高速道路が果たす強靱化等における使命と責任]

＜インセンティブ助成制度の活用＞

- ・修繕分野や更新事業、カーボンニュートラルに関する取組等におけるインセンティブ助成制度の活用を推進

＜料金等を変動させる仕組み＞

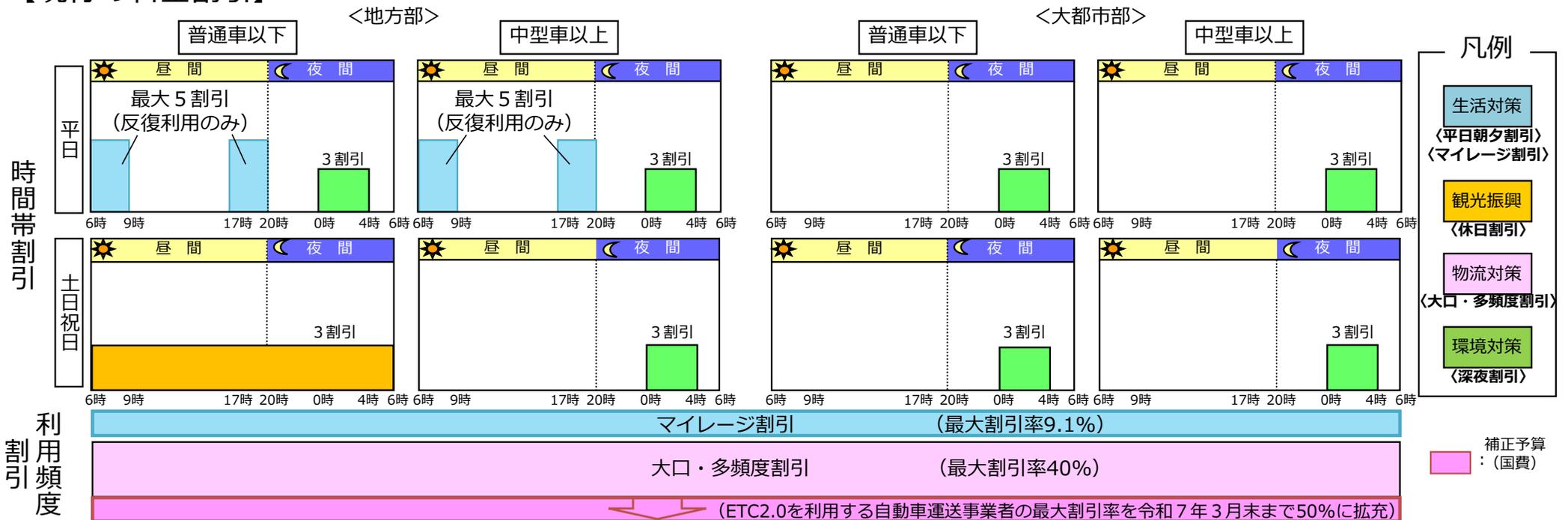
- ・資材・労務単価の変化や税制の改正等に合わせた料金調整の仕組みについて議論

高速道路料金割引の見直しの方向性

【料金割引の見直しの方向性（R3.8中間答申より抜粋）】

割引	現行の料金割引の主な課題	見直しの方向性
平日朝夕割引	勤務形態の多様化に未対応/ 通勤時間帯の一部高速道路の混雑	適用時間帯の柔軟化/ 通勤者の利用促進等の目的検討
深夜割引	割引適用待ち車両の滞留/ 運転者労働環境の悪化	割引適用時間帯の拡大/ 適用時間帯の走行分を対象
休日割引	繁忙期等の渋滞激化/ より効果的に観光需要を喚起する必要	繁忙期等に割引を適用しない/ 観光周遊等を対象とした割引の拡充
大口・多頻度割引	一層の物流等支援の必要性/ 公平性の確保	現下の経済状況を踏まえた拡充と原因者負担の公平性の 観点からの縮小の両面について、引き続き検討
マイレージ割引	利用者の実感が薄い	民間ポイント制度も参考に検討

【現行の料金割引】

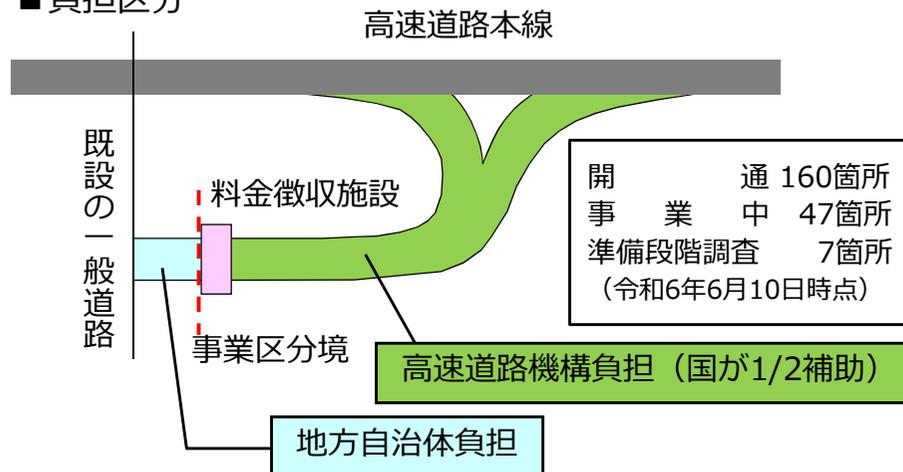


スマートインターチェンジ・民間施設直結スマートインターチェンジの整備

< スマートインターチェンジ とは >

- スマートインターチェンジは、通行可能な車両をETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジ
 - [SA・PA接続型] サービスエリアまたはパーキングエリアに接続
 - [本線直結型] 高速道路本線に接続
- ETC専用のため、料金徴収施設を集約する必要がなく、コンパクトな整備が可能
- 料金徴収にかかる人件費も節約可能

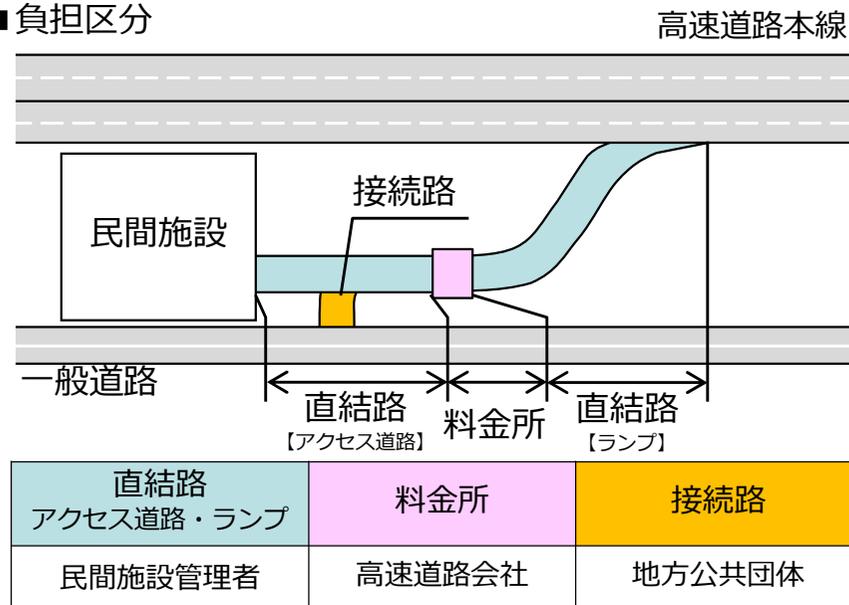
■負担区分



< 民間施設直結スマートインターチェンジ とは >

- 【目的】 高速道路と近傍の民間施設を直結するインターチェンジについて、民間企業の発意と負担による整備を可能とすることで、高速道路を活用した企業活動を支援し、経済の活性化を図る
- 【対象施設】 大規模商業施設、工業団地、物流施設 等
- 【対象交通】 主として民間施設に発着する交通
(一般交通も利用可能)
- 【運用形態】 ETC車限定 ハーフIC・1/4ICも可
- 【支援制度】 民間事業者のIC整備費用の一部を無利子貸付
民間事業者がIC整備に係る土地を取得した場合の登録免許税の非課税措置※
(※令和6年3月末まで実施)

■負担区分



※直結路は、整備後に民間施設管理者から地方公共団体に無償譲渡し、地方公共団体が維持管理

開 通 2箇所
(令和6年6月10日時点)