

令和 7 年 度

道 路 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

令和 6 年 8 月

国 土 交 通 省 道 路 局
国 土 交 通 省 都 市 局

目 次

I はじめに ～道路の機能と目指すべき社会像～	1
1 道路の機能	1
2 目指すべき社会像	2
3 2050 年、WISNET（ワイズネット）の実現	3
4 大規模自然災害（令和 6 年能登半島地震）からの復旧・復興	4
5 令和 6 年能登半島地震を踏まえた今後の取組	5
II 要求概要	6
1 要求総括表	6
2 重要政策推進枠について	7
3 防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策	7
4 令和 6 年能登半島地震を踏まえた対応	8
5 2050 年カーボンニュートラルへの貢献	8
6 道路システムの DX の推進	8
7 通学路等の交通安全対策の推進	8
（参考）令和 7 年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について	9
（参考）「経済財政運営と改革の基本方針 2024」、「新しい資本主義のグランドデザイン 及び実行計画 2024 年改訂版」＜抜粋＞	10
III 主要施策の基本方針	11
基本方針 1 防災・減災、国土強靱化	12
（1）災害に強い国土幹線道路ネットワーク（ミッシングリンク解消、4 車線化）	13
（2）災害に強い道路ネットワーク（災害リスクに対する防災・減災対策）	14
（3）発災時に避難や復旧活動等を支える取組	15
（4）人命優先の通行止め・社会経済活動への影響を最小限にするための取組	16
基本方針 2 予防保全型メンテナンスへの本格転換	17
（1）地方への財政的・技術的支援	18
（2）定期点検の効率化・高度化、新技術の導入	19
（3）予防保全型の維持管理・老朽化対策	20
（4）高速道路の大規模更新と機能強化	21
基本方針 3 人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備	22
（1）シームレスネットワークの構築	23
（2）交通物流拠点からネットワークへのアクセス強化	24

(3) モーダルコネクト強化や公共交通支援の推進	25
(4) 道路のサービスレベル向上に向けた今後の展開	26
(5) 効率的・効果的な渋滞対策	27
(6) 交通流を最適化する料金施策の導入	28
(7) 道路分野における物流支援	29
(8) 道路分野におけるインフラシステム輸出	30
基本方針 4 G Xの推進による脱炭素社会の実現	31
(1) 道路交通のグリーン化を支える道路空間	32
(2) 低炭素な人流・物流への転換	33
(3) 道路交通の適正化	34
(4) 道路のライフサイクル全体の低炭素化／生物多様性への取組	35
基本方針 5 道路システムのDX	36
(1) 自動運転の普及・促進に向けた道路側からの支援	37
(2) 次世代のITSの推進	38
(3) AI・ICT等や道路関連データの活用拡大	39
(4) 行政手続き等のデジタル化による道路利用者の利便性向上	40
基本方針 6 道路空間の安全・安心や賑わいの創出	41
(1) 安全で安心な道路空間の整備	42
(2) 踏切対策の推進	43
(3) 高速道路の安全性の向上	44
(4) 多様なニーズに応えるみちづくり	45
(5) 自転車の利用環境の整備と活用促進	46
(6) 無電柱化の推進	47
(7) 「道の駅」第3ステージの推進	48
(8) 観光需要の増加に対応した道路利用環境の整備	49

IV 参考資料

予算関係

○ 道路関係予算概算要求総括表	51
○ 公共事業関係費（政府全体）の推移	53
○ 道路関係予算の推移	54
○ 道路関係直轄予算の推移	55
○ 社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の要望額・配分額等の推移	56

※以下施策関係、ネットワーク図はQRコードより閲覧

施策関係 (<https://www.mlit.go.jp/road/content/001759331.pdf>)

○ 主な個別補助制度	57
○ 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	59
○ 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	60
○ 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	61
○ 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）	62
○ 道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」	63
○ 高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ 概要	65
○ 令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言 概要	66
○ 自動物流道路のあり方 中間とりまとめ	67
○ 高速道路の耐震補強実施計画（概要）	68
○ 局所渋滞対策事業の概要	70
○ 道路施設の点検・修繕等措置の状況	71
○ 無電柱化推進計画の概要（令和3年5月25日）大臣決定	72
○ 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	73
○ 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	74
○ 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）	75
○ 「道の駅」第3ステージ	76
○ 日本の道路の現況	77
○ 事業の流れ	78
○ 道路整備特別措置法等の一部を改正する法律（概要）	79
○ 3つの料金水準について	80
○ 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	81
○ 首都圏の新たな高速道路料金	82
○ 近畿圏の新たな高速道路料金	83
○ 国土幹線道路部会 中間答申のポイント（令和3年8月4日）公表	84
○ 高速道路料金割引の見直しの方向性	86
○ 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	87



ネットワーク図 (<https://www.mlit.go.jp/road/content/001759029.pdf>)

○ 高規格道路ネットワーク図	88
○ 首都圏環状道路の整備	90
○ 大都市圏ネットワーク図	91
・ 関東圏	91
・ 首都近郊	92
・ 近畿圏	93
・ 阪神近郊	94
・ 中部圏	95
・ 札幌都市圏・仙台都市圏	96
・ 広島都市圏・北九州都市圏・福岡都市圏	97



I はじめに ～道路の機能と目指すべき社会像～

1. 道路の機能

(1) 人・地域をつなぐ

道路は、人や地域を相互につなぎ、人・モノ・情報の移動を支援します。

通勤、通学、買い物等の日常生活の移動や、レジャーや観光など広域的な人の移動を支えます。また、食料品や日用品などの生活物資、農林水産品や工業製品などのモノの輸送を支えます。さらに、道路に敷設された光ファイバー等は多量の情報を運びます。

災害時には、救急救命、救援物資の運搬を支える、人々の命と暮らしを守る生命線としての役割も担っています。コロナ禍では、人の移動は激減しましたが、国民のステイホームを支えたのはモノと情報の流れでした。

これら人・モノ・情報の移動により、地域・まちがつながって、国民生活や経済活動が営まれます。

平時・災害時を問わず安定した人・モノ・情報の移動を確保するために、近年の技術革新も踏まえ、道路の更なる機能向上が求められています。

- 旅客輸送(人)の自動車分担率¹: 約77%
(うち100km未満の国内旅客輸送(人)の自動車分担率 約96%)
- 貨物輸送(トン)の自動車分担率²: 約86%
(うち100km以下の貨物輸送(トン)における自動車分担率: 約95%)
- 品目別のトラック輸送分担率²:
野菜・果物 約96% 水産品 約99% 衣服・身の回り品 約99%
- コロナ禍における高速道路の交通状況³:
小型車は最大8割減、大型車は最大2割減 (2020年の1度目の緊急事態宣言下の対前年比)

(2) 地域・まちを創る

道路は、地域・まちの骨格をつくり、環境・景観を形成し、日々の暮らしや経済活動等を支える環境を創出します。

地域・まちの中の人・モノの流れを整流化し、人々が滞在し交流する賑わいの場や電気・ガス・水道・光ファイバー等のライフラインの収容場所としても活用されます。また、災害時には、避難場所等としての役割も担います。

かつて道路は人々のコミュニケーションを育む場でしたが、モータリゼーションの進展によりその機能が失われつつあります。空間の利活用のニーズも変化してきており、より一層魅力的な地域・まちを創造するため、地域の創意工夫で道路を柔軟に活用することが求められています。

- ほこみち(歩行者利便増進道路)指定状況⁴:
全国57都市、139か所(R6年3月末時点)

[出典] 1:国土交通省「第6回全国幹線旅客純流動調査」2015年

2:国土交通省「第11回全国貨物純流動調査」2021年

3、4:国土交通省道路局調べ

2. 目指すべき社会像

道路が持つ“人・地域をつなぐ”ネットワークとしての機能と“地域・まちを創る”空間としての機能を最大限活かし、国民のくらしや経済をしっかりと支えていく必要があります。他の交通手段とも連携しつつ、世界一安全（Safe）、スマート（Smart）、持続可能（Sustainable）な道路交通システムを構築し、以下の社会の実現を目指します。

（1）災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全・安心な社会

自然災害は、国や地域の成長軌道を一瞬にして破壊する力を持ち、日本が持続的な成長を目指す上での最大の課題であると言っても過言ではありません。

近年の災害の激甚化・頻発化を踏まえて、災害時に「被災する道路」から「救援する強靱道路」として強靱で信頼性の高い国土幹線道路ネットワークを構築するとともに、急速に進展するインフラ老朽化を克服し、良好なインフラを次世代につなぐことで、誰もが安全に安心して暮らせる社会を目指します。

（2）人・モノ・情報が行き交うことで活力を生み出す社会

社会の持続可能性を高めるためには、生産性の向上による経済成長が必要不可欠です。経済成長を支える人・モノ・情報の移動を安全で円滑に行うことが出来るよう、高規格道路をはじめとする国土幹線道路ネットワークや拠点の構築、物流を支えるための環境整備を行い、ハード・ソフトの両面から道路の機能を進化させ、人・モノ・情報が国土全体を行き交う活力あふれる社会を目指します。

（3）時代の潮流に適応したスマートな社会

カーボンニュートラルの実現に向けた動き、デジタル化やデータ活用の急速な進展、働き方改革実現に向けた取組など、世界全体の経済構造や競争環境がダイナミックに変化しつつあります。日本の総排出量の約16%を占める道路分野において、質の高い道路インフラとサービスの提供、渋滞などの課題解決や効率的に自動車を走行させる工夫、道路交通のグリーン化支援など、脱炭素社会に貢献することを目指します。また、自動運転の普及・促進に向けた支援や革新的な技術を活用した次世代のITS、デジタル化による道路管理や行政手続きの省力化・効率化を推進し、新たな価値を創造するスマートな社会の実現を目指します。

（4）持続可能で賑わいのある地域・まちを創出する社会

今後、都市・中山間地域問わず人口が減少していく中で、高齢者、子供、障がい者を含む全ての人の生活・生業が持続可能で、かつ人々が誇りを持って暮らせる地域・まちを創出する必要があります。環状道路等の幹線道路ネットワークの進展により生まれる都市内の空間のゆとりを有効に活用することで、地域がそれぞれの工夫により、安全・安心で良好な環境や景観等を備えた、持続可能で賑わいのある地域・まちを創出する社会を目指します。

※上記のほか、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」（令和5年12月26日閣議決定）、「経済財政運営と改革の基本方針2024」（令和6年6月21日閣議決定）、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版」（令和6年6月21日閣議決定）、「国土形成計画（全国計画）」（令和5年7月28日閣議決定）、「国土強靱化基本計画」（令和5年7月28日閣議決定）等をふまえ、道路施策を推進

2050年、WISENET（ワイズネット）の実現

○「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム(WISENET※)」の実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献します。



※ World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork

重点課題： 国際競争力・国土安全保障・物流危機対応・低炭素化

■ WISENETの要点

○ シームレスネットワークの構築

サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求

○ 技術創造による多機能空間への進化

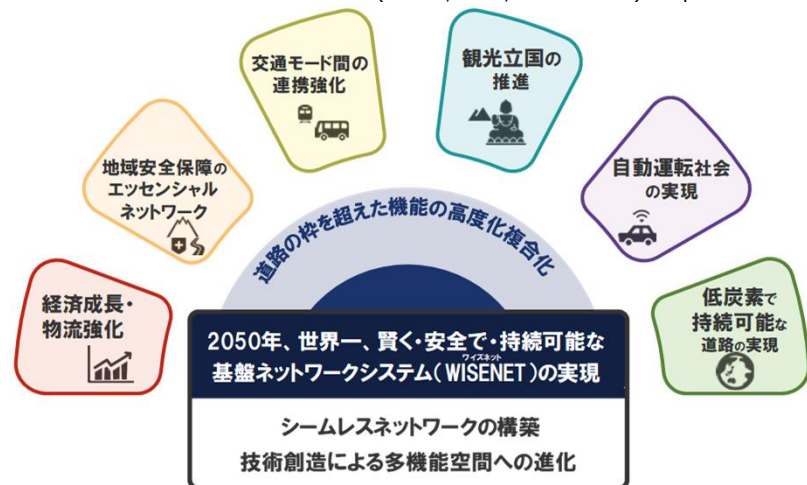
国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献

▶ 自動物流道路（Autoflow Road）の構築



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ

出典：Cargo Sous Terrain社HP



経済成長・物流強化

- 国際競争力強化のため、三大都市圏環状道路、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸の強化など、強靱な物流ネットワークを構築
- 物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

- 地方部における生活圏人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置づけ、早期に形成
- これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援



三陸沿岸道路（岩手県山田町）

交通モード間の連携強化

- カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現
- バスタの整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間を創出



バスタの整備イメージ（品川駅交通ターミナル）

観光立国の推進

- ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力を向上
- オーバーツーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策等の取組を推進



シェアサイクル導入の促進



高速道路料金割引の見直し

自動運転社会の実現

- 高速道路の電脳化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す

〔2024年度新東名高速道路、2025年度以降東北自動車道等で取組開始、将来的に全国へ展開〕



車両と道路が協調した自動運転

低炭素で持続可能な道路の実現

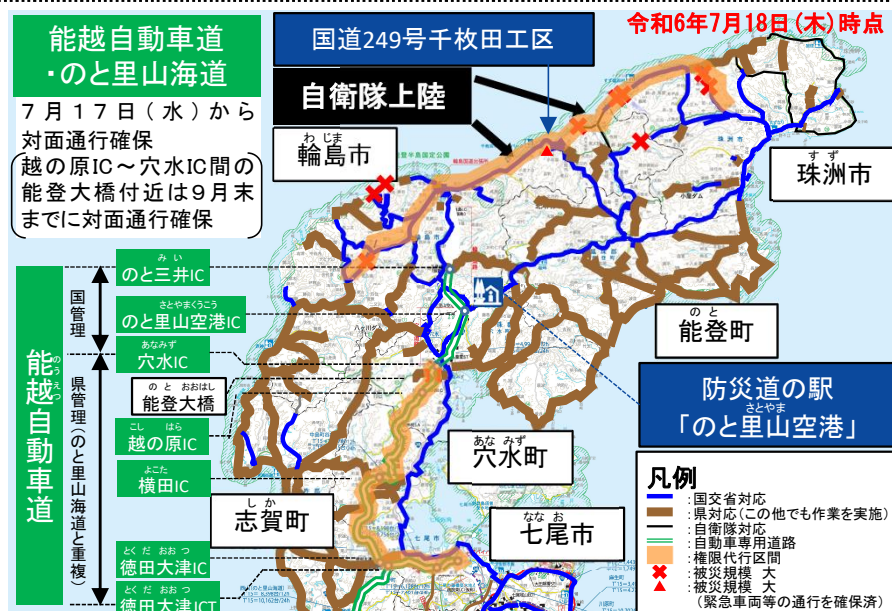
- 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化
- 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人流・物流へ転換
- 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献
- 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO₂の削減を推進

大規模自然災害（令和6年能登半島地震）からの復旧・復興

令和6年能登半島地震における復旧対応等

【道路復旧】

- 1月1日○16:10地震発生
- 2日○1:15津波警報解除
- 幹線道路の緊急復旧に着手。陸・海・空からくしの歯状の緊急復旧を実施
- 七尾市から輪島市、珠洲市、能登町の各役場まで普通車の通行を確保
- 4日○各役場まで大型車の通行を確保
- 8日○主要な幹線道路の約8割で緊急復旧が完了
- 12日○道路復旧見える化マップを公開
- 14日○自衛隊の協力を得て人員・資機材を陸揚げ
- 15日○主要な幹線道路の約9割で緊急復旧が完了
- 19日○孤立集落が実質的に解消
- 23日○国が石川県に代わり本格的な災害復旧を代行すること（権限代行）を決定



【道の駅】

- 「防災道の駅」に選定されている「のと里山空港」は、支援物資の集配拠点等として活用されるなど、広域防災拠点としての機能を発揮



支援物資の運搬

【交通状況の把握】

- 被災地の交通状況の把握のため、ETC2.0可搬型路側機、可搬型トラカン、AI webカメラ等により交通量等のデータを収集し、HP等で道路の被災状況や通行可否、所要時間等を提供



道路復旧見える化マップ

【権限代行による災害復旧事業】

- 石川県知事からの要請を踏まえ、能登半島の復旧・復興の基幹となる能越自動車道、国道249号沿岸部の石川県管理区間について、本格的な災害復旧を代行



海岸隆起を活用し緊急車両・地元車両の通行を確保（国道249号千枚田工区）

【水道・電力・通信などの生活インフラ復旧との連携】

- 被災地域の水道、電力、通信などの生活インフラの復旧ニーズを踏まえ、道路の緊急復旧箇所の調整などを行い、生活インフラ復旧の加速化に寄与

【地方公共団体・民間との連携】

- 事前に締結した協定に基づき、地元建設業者など民間企業と連携し緊急復旧、資機材の調達・搬送、緊急支援物資の運搬など機動的に対応
- 国と地方公共団体で構成する連絡調整会議を設置し、県市町が管理する道路の状況について共有を図り、本格復旧・復興を支援

令和6年能登半島地震を踏まえた今後の取組

- 国土幹線道路部会においてとりまとめられた令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言に基づき防災機能強化の取組を実施する。また、盛土の緊急点検を実施するとともに、技術基準や制度等の充実・整備を行う。

令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言

教訓

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

■ 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
- 機動性と持続可能性を備えた管理体制



▲国道249号大谷トンネル



▲のと里山海道(徳田大津IC付近)



▲24時間体制での道路啓開作業

■ 拠点機能の強化

- 防災拠点としての「道の駅」の機能強化
- 災害時における交通結節機能の強化



▲高付加価値コンテナの活用推進

■ 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



▲道路復旧見える化マップ

■ 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
- 代替手段も備えた総合的な防災力の強化

■ 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

■ その他 ○多様な価値に対応した評価 ○負担のあり方 ○震災伝承 人材育成 ○新広域道路交通計画の更新

道路技術小委員会

- 道路ネットワークとしての地震リスクへの対応、道路構造物の技術基準の充実・整備を促進

盛土点検

- 緊急輸送道路を対象に、高盛土（概ね10m以上）及び集水地形箇所(point)の点検を実施し対策を実施

その他 制度等の整備

- 高付加価値コンテナの活用を推進するため、設置や運用に関する制度・体制を整備
- 災害時における直轄管理以外の「道の駅」の国による迅速な活用や占用等における運用基準の柔軟化など更なる機能向上

Ⅱ 要求概要

1 要求総括表

(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	19,013	1.19	19,013	1.19
	改築その他	12,329	1.19	12,329	1.19
	維持修繕	5,541	1.23	5,541	1.23
	諸費等	1,144	1.04	1,144	1.04
補	助事業	10,497	1.19	6,093	1.19
	高規格道路、IC等アクセス道路その他	5,467	1.17	3,016	1.17
	道路メンテナンス事業	4,830	1.23	2,780	1.23
	除雪	200	1.02	133	1.02
	補助率差額	—	—	163	1.30
有	料道路事業等	26,544	0.93	151	1.26
合	計	56,055	1.05	25,258	1.19

注1. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,501億円)を含む。

注2. 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、防災・安全交付金(国費1兆405億円[対前年度比1.20])、社会資本整備総合交付金(国費6,089億円[対前年度比1.20])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、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として、社会資本整備総合交付金(国費262億円[対前年度比1.62])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9億円)及びデジタル庁一括計上分(国費15億円)がある。

※ なお、「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)」、「近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施に必要な経費」、「高速道路の料金割引に必要な経費」については、事項要求を行い、予算編成過程において検討する。

2 重要政策推進枠について

「令和7年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」（令和6年7月29日閣議了解）に従い、「経済財政運営と改革の基本方針2024」及び「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版」（令和6年6月21日閣議決定）等を踏まえた重要な政策について、「重要政策推進枠」として以下を要望します。

○ 効率的な物流ネットワークの強化

要望額：2,537億円

カーボンニュートラルや物流危機の解決に資する迅速かつ円滑な物流の実現等のため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網を重点的に整備。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進。

○ 道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保

要望額：2,624億円

個性ある地域やコンパクトな拠点を道路ネットワークでつなぎ、距離の制約を克服し、国全体の連結を強化するため、シームレスな高規格道路ネットワーク等を整備。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進。

○ 道路の老朽化対策の更なる推進

要望額：963億円

予防保全への転換に向けた、橋梁、トンネル、舗装等の点検、診断、措置、記録をAI・ICTを活用しつつ着実に実施。特に、これまでの点検結果に基づく橋梁、トンネル、舗装等の計画的な修繕を強力に推進。

3 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策

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、令和3年4月に各都道府県における5か年の具体的な事業進捗見込み等を示した「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」を着実に推進し、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。また、施策の実施状況の評価など「国土強靱化実施中期計画」に向けた検討を最大限加速化し、2024年度の早期に策定に取り掛かります。

4 令和6年能登半島地震を踏まえた対応

令和6年能登半島地震からの復旧・復興に全力を尽くすとともに、「令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言」（令和6年6月28日社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会）を踏まえつつ、今回の地震等を教訓とした災害対応力の強化を図ります。

5 2050年カーボンニュートラルへの貢献

2030年温室効果ガス2013年比46%削減、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略（令和6年内策定予定）」の4つの基本方針である、道路交通のグリーン化を支える道路空間、低炭素な人流・物流への転換、道路交通の最適化、道路のライフサイクル全体の低炭素化の取組を推進します。

6 道路システムのDXの推進

道路を安全に賢く使い、持続可能なものとするため、新技術の導入やデータの利活用等により道路の調査・工事・維持管理等の高度化・効率化を図るほか、特殊車両通行手続き等の行政手続きのデジタル化、自動運転の普及・促進に向けた道路側からの支援を行う等、道路システムのDXの取組「xROAD」を加速します。

7 通学路等の交通安全対策の推進

令和3年6月28日に発生した千葉県八街市での交通事故を受け、関係機関等との連携のもと実施した通学路における合同点検の結果を踏まえ、道路管理者の対策必要箇所において、個別補助制度等を活用し、残る歩道整備等の通学路の交通安全対策を引き続き早急に推進するとともに、通学路等に着目した各種データ分析に基づく「ゾーン30プラス」の導入促進など、面的な対策を推進します。

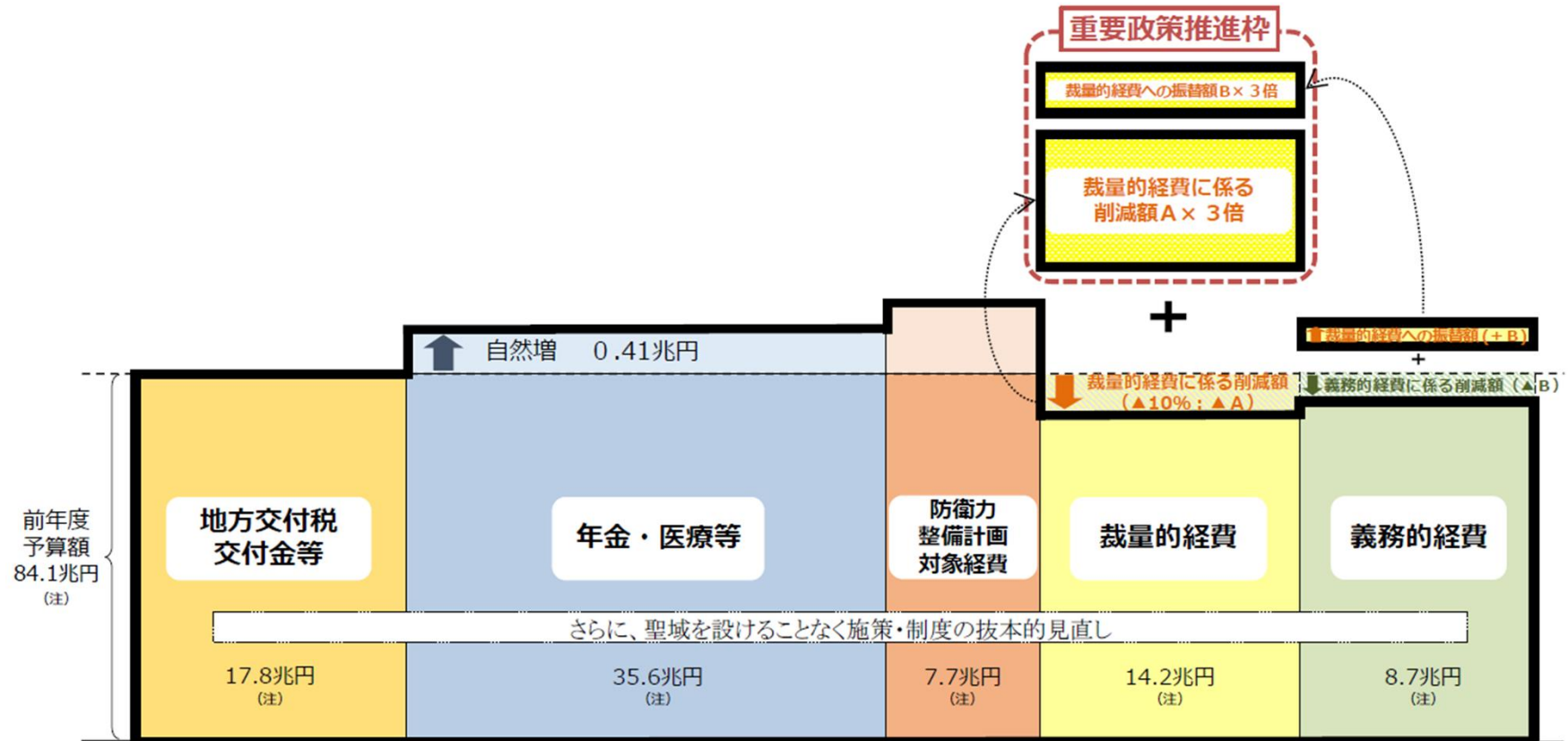
上記のほか、現在実施しているETC2.0を利用する自動車運送事業者に対する大口・多頻度割引の最大割引率の拡充措置（40%→50%）の効果を検証しつつ、措置の必要性等について検討します。

(参考) 「令和7年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」 (令和6年7月29日閣議了解) より

1. 要求・要望について (7) 重要政策推進枠

令和7年度予算においては、持続的・構造的賃上げの実現、官民連携による投資の拡大、少子化対策・こども政策の抜本的強化を含めた新たなステージへの移行に向けた取組の加速、防衛力の抜本的強化を始めとした我が国を取り巻く環境変化への対応((2)によるものを除き、「基本方針2024」の第2章7(1)で示された防衛力の抜本的強化を補完する取組を含む。)など、重要政策課題に対応する等のため、「基本方針2024」及び「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版」(令和6年6月21日閣議決定)等を踏まえた重要な政策について、「重要政策推進枠」を措置する。

令和7年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について



※防衛力整備計画対象経費については、「防衛力整備計画」を踏まえ、所要の額を要求。「こども未来戦略」で示された「こども・子育て支援加速化プラン」の施策については、同戦略に基づいて要求。地方交付税交付金等については、「経済・財政新生計画」との整合性に留意しつつ要求。義務的経費については、参議院議員通常選挙に必要な経費等の増減について加減算。

(注) 上記の計数は前年度予算額であり、原油価格・物価高騰対策及び賃上げ促進環境整備対応予備費、令和6年能登半島地震への対応のために増額した一般予備費5000億円分を除いたもの。当該経費を含めると、前年度予算額の総額は85.6兆円、義務的経費は10.2兆円。

予算編成過程における検討事項

- ✓ 要求・要望は賃金や調達価格の上昇を踏まえて行い、予算編成過程において適切に反映。
- ✓ 物価高騰対策、賃上げ促進環境整備対応等を含めた重要政策については、必要に応じて、「重要政策推進枠」や事項のみの要求も含め、適切に要求・要望等を行い、予算編成過程において検討。

(参考)「経済財政運営と改革の基本方針2024」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版」＜抜粋＞

「経済財政運営と改革の基本方針2024」（令和6年6月21日閣議決定）より

- 高速道路の渋滞緩和や地域活性化等に向け、ETC専用化を踏まえ、2025年度より段階的に混雑に応じた柔軟な料金体系へ転換していく。このため、まずは現在のスキームの下で最大半額となる料金体系の導入に向け、8月を目途に検討を開始する。
- 「デジタルライフライン全国総合整備計画」に基づき、自動運転車優先レーンを含む自動運転サービス支援道、ドローン航路等の社会実装を加速し、共通の仕様・規格の策定等を通じて今後10年で全国展開を図る。
- 物流の効率化に向け、ダブル連結トラック対象路線拡充や自動運転トラック、自動配送ロボット、自動倉庫等の実装、手続電子化等を推進する。物流危機の抜本的解決に資する自動物流道路について、我が国最大の大動脈である東京－大阪間を念頭に具体的な想定ルートを選定を含め基本枠組みを夏頃にとりまとめ、早期に社会実験に向けた準備に着手し、10年後を目途に先行ルートでの実現を目指す。
- 我が国の国際競争力強化のため、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、モーダルコネク트의強化、航空・海運ネットワークの維持・活性化、造船業の競争力強化等を推進するとともに、担い手の確保・育成に取り組む。
- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づく取組を着実に推進し、近年の資材価格の高騰の影響等を注視しながら、災害に屈しない国土づくりを進める。また、中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に切れ目なく国土強靱化の取組を進められるよう、令和6年能登半島地震の経験も踏まえ、施策の実施状況の評価など「国土強靱化実施中期計画」に向けた検討を加速化し、2024年度の早期に策定にとりかかる。
- 経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化のため、ミッシングリンク解消等の災害に強い交通ネットワーク構築、無電柱化、大雪対策等を進める。
- 道路・鉄道・港湾・空港といった半島部のネットワーク強化、道の駅の拠点機能強化、通信・放送ネットワークの強靱化等に取り組む。また、災害からの復旧・復興に全力を尽くす。

「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版」（令和6年6月21日閣議決定）より

- 道路整備による避難経路の確保等を含め、原子力防災体制の構築を進める。
- 電動車や電動建機の導入及び充電充てんインフラの整備の促進に加え、燃料電池トラック等の商用車と商用車用ステーションへの集中支援、水素供給への支援を行う。
- ゼロエミッション船、EVバス、カーボンニュートラルポート、まちづくりGXを含むインフラを始めとしたモビリティ関連分野の脱炭素化も進めるとともに、燃料供給体制を確保するため、SS事業者の経営力強化やネットワーク維持への支援等を行う。
- インフラの長寿命化に向けたメンテナンスサイクルの構築に努める。

Ⅲ 主要施策の基本方針

- 世界一安全（Safe）、スマート（Smart）、持続可能（Sustainable）な道路交通システムの構築に向け、以下の基本方針の下、道路施策に取り組みます。

基本方針 1 防災・減災、国土強靱化 ～災害から国民の命とくらしを守る～ 【P12～】

発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保することを目標として、災害に強い道路ネットワークの構築に取り組むとともに、避難や救命救急・復旧活動等を支える取組や危機管理対策の強化を推進します。

基本方針 2 予防保全型メンテナンスへの本格転換 ～安全・安心な道路を次世代へ～ 【P17～】

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型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。

基本方針 3 人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備 ～人・地域をつなぐ～ 【P22～】

速達性とアクセス性が確保された国土幹線道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路等の整備や機能強化に取り組みつつ、交通拠点の整備によるモーダルコネクットの強化や渋滞対策、物流支援等の取組を推進します。

基本方針 4 GXの推進による脱炭素社会の実現 ～2050年カーボンニュートラルへの貢献～ 【P31～】

2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略」を踏まえ、道路分野における脱炭素化の取組を推進します。

基本方針 5 道路システムのDX ～xROADの推進～ 【P36～】

道路を安全に賢く使い持続可能なものとするため、新技術の導入やデータの利活用等により道路調査・工事・維持管理等や行政手続きの高度化・効率化を図るDXの取組「xROAD」を加速します。

基本方針 6 道路空間の安全・安心や賑わいの創出 ～地域・まちを創る～ 【P41～】

全ての人が安全・安心で快適に生活できる社会の実現に向けて、交通安全対策やユニバーサルデザインへの対応、無電柱化、自転車通行空間の整備等を進めるとともに、電動キックボード等新たなモビリティや地域の賑わい創出など道路空間への多様なニーズに応える取組を推進します。

※上記のほか、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」（令和5年12月26日閣議決定）、「経済財政運営と改革の基本方針2024」（令和6年6月21日閣議決定）、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版」（令和6年6月21日閣議決定）、「国土形成計画（全国計画）」（令和5年7月28日閣議決定）、「国土強靱化基本計画」（令和5年7月28日閣議決定）等をふまえ、道路施策を推進

基本方針

1

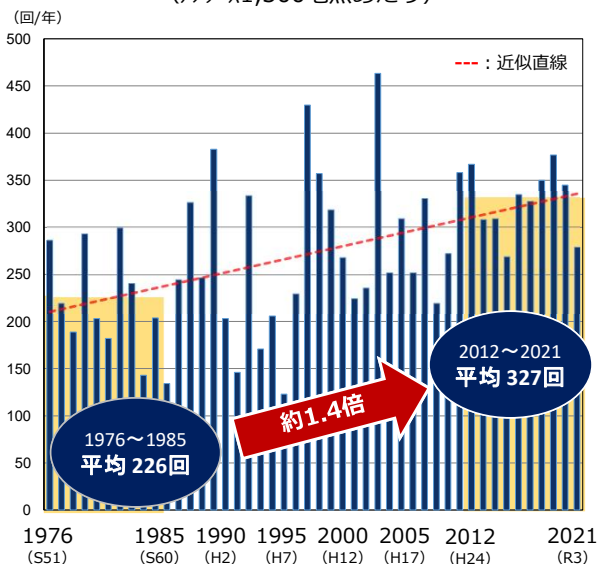
防災・減災、国土強靱化

～災害から国民の命とくらしを守る～

道路は、近年多発する気象災害や大規模地震から
国民の命と生活を守るために重要な役割を担っています。
 被災後、早期に一般車両の通行を確保するため、避難や復旧活動等を
 支える取組や災害に強い道路ネットワークの構築に取り組んでいます。

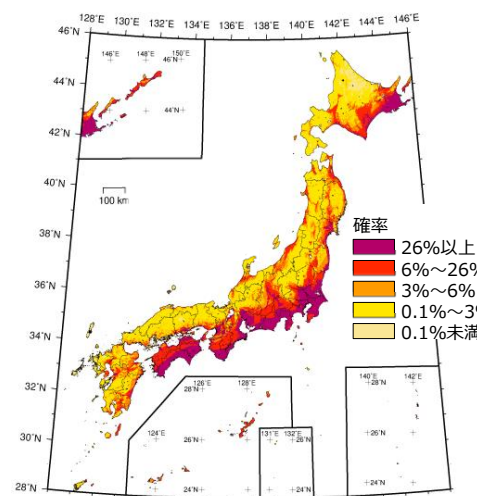
激甚化・頻発化する気象災害

- 1時間降水量50mm以上の年間発生回数
 (アラスカ1,300地点あたり)



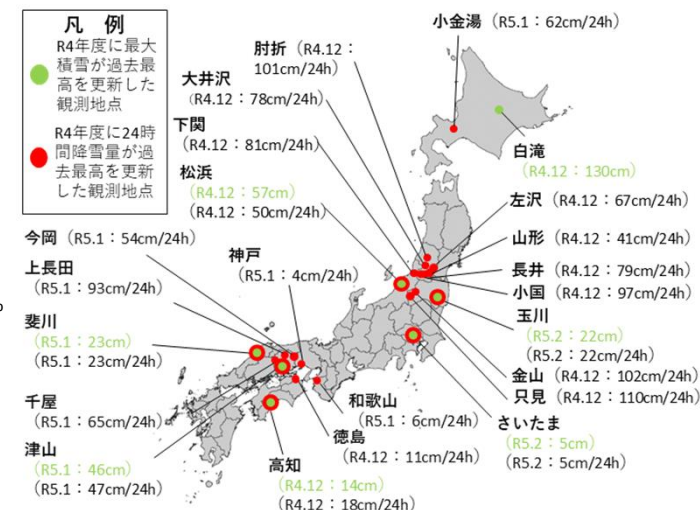
切迫する大規模地震

- 今後30年間に震度6以上の揺れに
 見舞われる確率



短期集中的な豪雪

- 全国各地で最大積雪量、最大24
 時間降雪量を更新



(1) 災害に強い国土幹線道路ネットワーク（ミッシングリンク解消、4車線化）

- 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※¹に基づき、高規格道路の未整備区間の整備や暫定2車線区間の4車線化等を推進し、地方部における生活圈人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築に取り組みます。

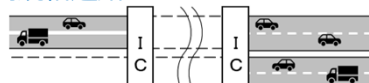
＜背景／データ＞

- 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、発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保することを目指す

災害に脆弱な道路ネットワーク

高規格道路が整備されておらず、さらに、一般道に防災課題箇所が存在

高規格道路



暫定2車線 未整備区間

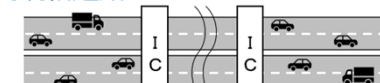
並行する一般道



災害に強い国土幹線道路ネットワーク

4車線の高規格道路と防災課題箇所がない一般道により、強靱で信頼性の高いネットワークを構築

高規格道路



4車線化 未整備区間の整備

並行する一般道



- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に位置付けられた目標や事業規模等を踏まえ、各都道府県における5か年の具体的な事業進捗見込み等を示した「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」を各地方整備局等において策定

- 高規格道路のミッシングリンク※²の改善率※³
(R1→R7) : 0% ⇒ 約30%
- 高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間※^{4,5}の事業着手率
(R1→R7) : 約13% ⇒ 約47%

【地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期形成】

- 並行する高規格道路と直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進

〔南海トラフ地震による津波により、並行する国道42号の約6割の区間の浸水が予測される。すさみ串本道路の整備により津波浸水想定区域を回避する緊急輸送道路を確保〕



【暫定2車線区間の4車線化】

- 高速道路の更新・進化のため、料金徴収期間の延長による財源も活用し、暫定2車線の4車線化を推進

〔令和3年2月の福島県沖の地震により、常磐自動車道の暫定2車線区間において法面崩落が発生し全面通行止めとなった。4車線化(事業中)の完成により、災害時においても被災していない車線を活用した交通機能の確保が期待〕



- ※¹ : 参考資料P60参照
 ※² : 高規格道路のミッシングリンク(令和元年度時点: 約200区間)
 ※³ : 全線または一部区間供用
 ※⁴ : 高速道路における安全・安心基本計画(令和元年9月10日 策定)に定めた約880kmの区間
 ※⁵ : 令和6年3月末時点で約1,400kmが4車線化未事業化(優先整備区間を含む)

(2) 災害に強い道路ネットワーク（災害リスクに対する防災・減災対策）

- 災害に強い道路ネットワークの構築に向けて、近年の激甚化した災害や新たに把握した災害リスクに対する防災・減災対策を推進します。

【河川に隣接する道路構造物の流失防止対策】

- 橋梁や道路の流失等のリスクに対し、洗掘・流失防止対策や橋梁の架け替え等を推進

・ 緊急輸送道路における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失の対策必要箇所（約1,700箇所）の整備率（R1→R7）：0% ⇒ 約28%

【被災事例】



国道121号 令和4年8月の大雨

【対策事例】



国道49号における道路流失対策
(福島県いわき市)

【道路橋の耐震補強】

- 災害時にもネットワークとして機能するよう、緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強を推進※1
(大規模な地震時でも軽微な損傷に留まり、速やかな機能回復が可能となる対策を実施)

・ 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率（R1→R7）：79% ⇒ 84%

【舗装損傷への対策】

- 積雪寒冷地域特有の舗装損傷に対応するための制度を拡充

【道路の法面・盛土の土砂災害防止対策】

＜背景／データ＞

- ・ 道路区域外からの土砂流入等、近年の豪雨等における特徴的な被災が各所で発生

- 高度化された点検手法等により新たに把握した災害リスク等に対し、耐災害性評価（リスクアセスメント※2）等も活用し、効率的・効果的な対策を推進

- 土壌雨量指数等を活用した事前通行規制基準を試行

- ・ 緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備率（R1→R7）：約55% ⇒ 約73%

- 令和6年能登半島地震を踏まえた盛土点検を推進※3

【被災事例】



土砂の大規模流入
E8北陸自動車道
令和4年8月の大雨



道路区域外の斜面山頂部
からの大規模崩落
国道3号
令和2年7月豪雨



高度化された点検手法の例
レーザープロファイラ調査

※1：参考資料P68,69参照

※2：道路データプラットフォーム等を活用（P39参照）

※3：P5参照

(3) 発災時に避難や復旧活動等を支える取組

■ 災害時の避難や復旧活動等を支える取組を推進します。

【道路の高架区間等を活用した浸水避難対策】

＜背景／データ＞

- ・津波や洪水の浸水深よりも高い道路区間は全国で約1,800km※1
- ・東日本大震災において道路が緊急避難場所として活用されるなど副次的な防災機能を発揮

○道路整備時には津波等による浸水リスクを考慮し整備を実施

○地方公共団体の緊急避難場所確保の取組を支援するため、高架区間等における避難施設の整備を実施

- ・緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所の避難施設の整備率（R1→R7）：約27% ⇒ 100%

【応急組立橋による早期の交通確保】

○橋梁が流失した場合等に、地方公共団体の要請に基づき、国が所有する応急組立橋を貸し出し、早期の交通確保を支援

【応急組立橋の活用事例】



令和5年7月梅雨前線の大雨（国道445号（金内橋）：熊本県）

【道路啓開】

○道路啓開等に必要な体制の整備や資機材等の充実を推進し、道路啓開等の実効性を高めるため道路啓開計画の策定・見直しや訓練を実施

○令和6年能登半島地震で把握した課題を検証し、令和6年内に道路啓開計画へ反映

【迅速な情報収集・提供】

○関係機関と連携し通行可否情報を収集・提供

○大規模災害時に迅速に災害情報を収集・提供できるよう、情報コンセント※2の整備やドローン、自転車、バイク等の活用を進め、道路管理体制の強化を推進

○道路管理用カメラ、センサー、衛星等IT技術の活用を進め、道路状況を遠隔で確認可能とする体制の構築を推進

○令和6年能登半島地震の検証を踏まえ、ITSスポットや可搬型路側機、AIwebカメラ等による交通状況の観測体制を構築



可搬型路側機追加配備によるデータ観測範囲の拡大

※1：対象は高速道路と直轄国道

※2：映像、音声、各種データの送受信を行うための自営網のアクセスポイント（無線化）

(4) 人命優先の通行止め・社会経済活動への影響を最小限にするための取組

- 災害時には人命を最優先に通行止め等を行いつつ、社会経済活動への影響を最小限にするための取組を実施します。

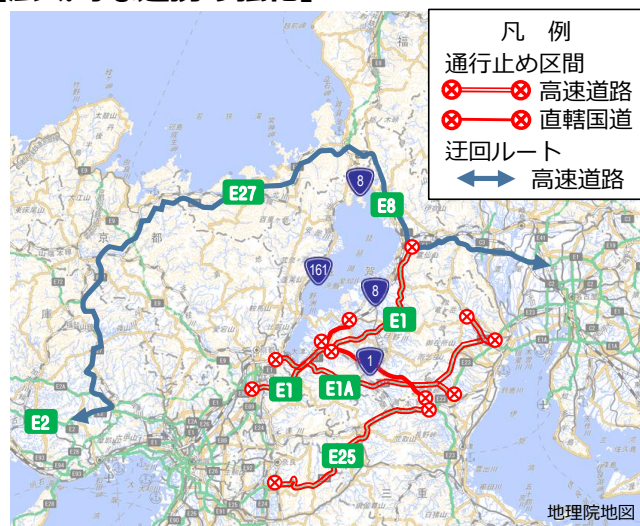
＜背景／データ＞

- ・ 人命を最優先に、幹線道路上の大規模な車両滞留を徹底的に回避することを基本とした考えに転換
- ・ 冬期間の立ち往生車両のチェーン未装着は81%※1

【災害に備えた準備・連携】

- 関係機関で構成される情報連絡本部を早期に立ち上げ
- 大雨・大雪等の異常気象予想時には、気象庁等と連携した緊急発表の実施
- 広域的な通行止めに対して連携を密に行い、出控えや広域迂回等の行動変容を促す情報発信を強化

【広域的な連携の強化】



広域的な連携が必要なエリアと広域迂回のイメージ



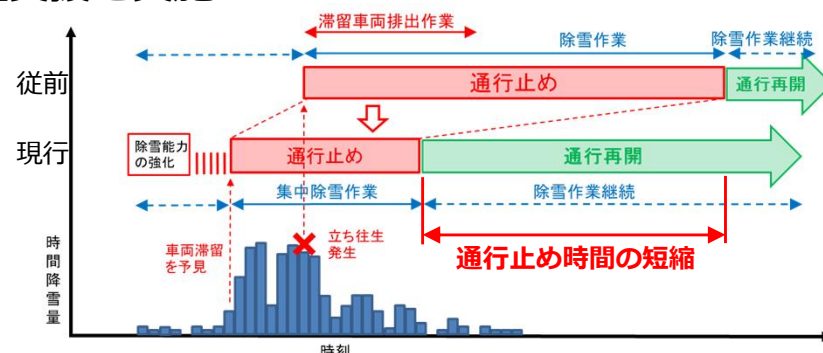
緊急発表の実施

- 日から△日頃にかけて□□地方で大雪の見込みです
- 不要・不急の外泊はお控えください
- ○○に向かわれる方は△△へ広域的な迂回をお願いします

SNSによる情報発信

【冬期道路交通確保】

- 車両の滞留を回避するため、並行する高速道路と国道等の同時通行止めを躊躇なく実施
- 通行止め後は集中除雪を実施し、早期に開放することで社会経済活動への影響を最小化
- 除雪機械、消融雪施設、除雪ステーション等の増強・整備や除雪作業の自動化、交通障害自動検知システム等の導入を促進
- 地方自治体の除雪体制強化のため、除雪機械の貸与や派遣支援を実施



躊躇ない通行止め・集中除雪のイメージ



交通障害自動検知システム



消融雪施設等の整備



小形除雪車等の無償貸与

※1：令和5年度の直轄国道における冬期間の立ち往生調査実績

基本方針

2

予防保全型メンテナンスへの本格転換

～安全・安心な道路を次世代へ～

道路管理者には、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に継承する責務があります。

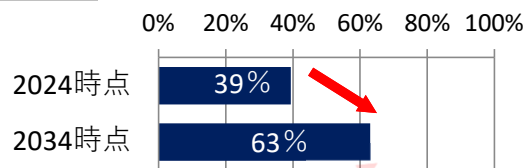
効率的かつ持続可能な維持管理を実現するため、新技術の積極的な活用等により、
不具合が発生する前に修繕を行う予防保全型メンテナンスに切り替えていきます。

深刻化するインフラの老朽化

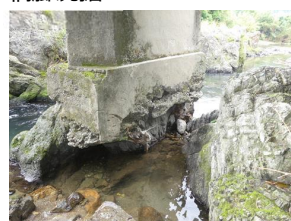
建設後50年以上経過する道路施設の割合が加速度的に増加

●建設後50年以上経過する施設の割合

<橋梁> (534,772)

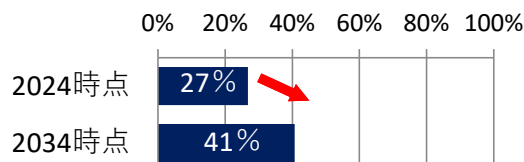


橋脚洗掘



判定区分Ⅳ
(緊急に措置を講ずべき状態)

<トンネル> (11,302)



※()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

予防保全と事後保全

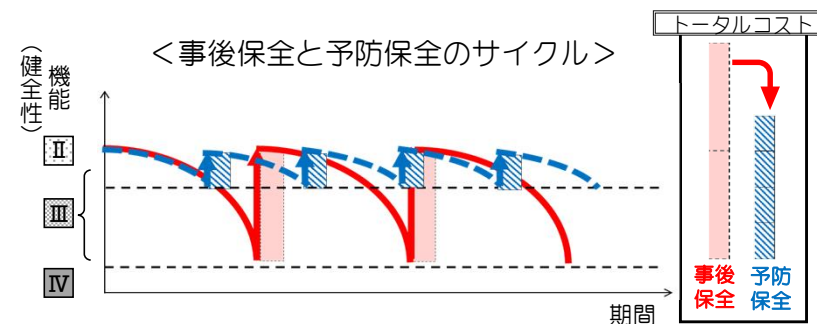
予防保全

道路の機能や性能に
不具合が発生する前に
修繕等の対策を講じること

事後保全

施設の機能や性能に
不具合が生じてから
修繕等の対策を講じること

『予防保全』は中長期的な
トータルコストの縮減・平準化が図れる。



(1) 地方への財政的・技術的支援

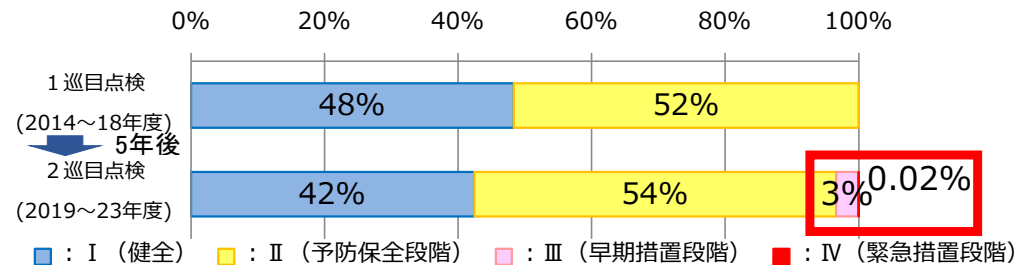
- 地方公共団体が管理する道路施設について、長寿命化修繕計画に基づく取組に対し、道路メンテナンス事業補助制度※¹による計画的・集中的な財政的支援を実施します。
- 国による直轄診断、修繕代行や研修の開催を実施するとともに、道路橋の集約・撤去や包括的民間委託の取組促進により地方への技術的支援を実施します。

<背景/データ>

【令和6年度道路メンテナンス年報】

- ・ 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3%

<地方公共団体の点検結果>

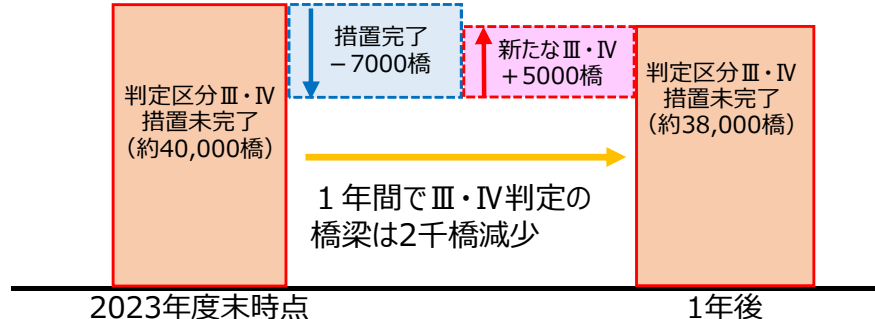


【予防保全への移行】

- ・ 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 (2023年度末基準)

(参考) 直轄ではおおよそ10年かかる見込み

<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】

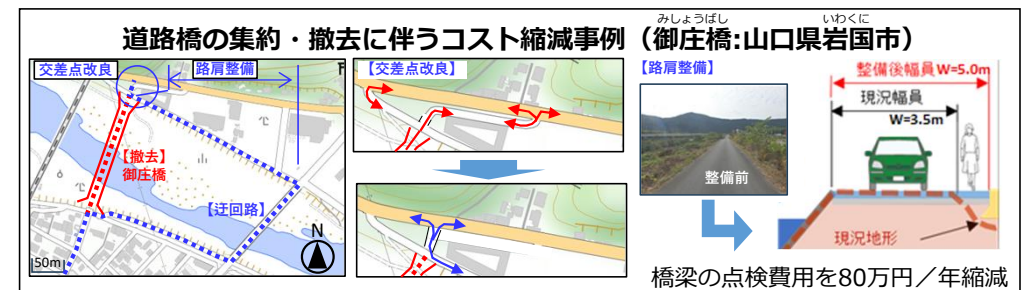
- 予防保全への移行を促進するため、道路メンテナンス事業補助制度による地方公共団体への支援を実施
- 『地域インフラ群再生戦略マネジメント』※²に取り組む地方公共団体に対しての支援策を検討

【地方への技術的支援】

- 国による直轄診断、修繕代行事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

- 道路の維持・修繕等の管理を包括的に民間委託する取組や道路橋などの集約、撤去等の支援を促進



※¹ : 道路メンテナンス事業補助制度 (参考資料P57参照)

※² : 『地域インフラ群再生戦略マネジメント』 (通称 群マネ) とは、広域・複数・多分野のインフラを群としてとらえ、戦略的にマネジメントを行う考え方

※³ : 直轄診断(2014~2023年度) : 17箇所、修繕代行(2015~2023年度) : 17箇所

(2) 定期点検の効率化・高度化、新技術の導入

- 新技術の導入に必要なカタログや技術基準類の整備を進め、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・高度化等を図ります。

<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年度より橋梁・トンネル、R5年度より舗装の直轄点検において、点検支援技術の活用を原則化（特記仕様書に明記）
- ・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

【定期点検の効率化・高度化、質の向上】

- 橋梁、トンネル、舗装、土工に関する点検支援技術性能カタログを活用し、定期点検の効率化・高度化を推進
- 橋梁・トンネルなどの定期点検要領（R6年3月改定）による質の確保および記録の合理化を図り、三巡目点検における新技術を活用した点検を効率化

- ・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(SIP※3やSBIR※4も活用)
- 新技術の導入に必要な技術基準類を順次整備

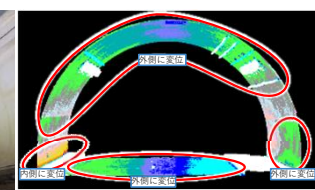
点検支援技術性能カタログ（321技術掲載 R6年4月時点）

画像計測



桁間に設置したロープ上を装置が移動しながら損傷把握

計測・モニタリング



3次元レーダースキャナを用いてトンネルの変位・変形等を3次元モデルで可視化

路面性状測定



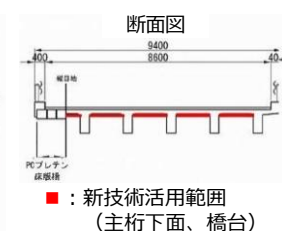
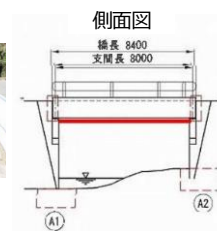
車載装置による路面性状測定

【新技術活用事例】

おもさわばし
橋名：母沢橋（国道20号）
（長野県諏訪郡富士見町）
橋長：8.4m
橋梁形式：桁橋（T桁）
対象部位・部材：主桁下面、橋台
対象とする変状の種類：ひびわれ、はく離、鉄筋露出



橋梁全景



■：新技術活用範囲（主桁下面、橋台）

従来点検
（はしごによる点検）



新技術活用点検
（「ひびわれの自動検出」と「ひびわれ幅の自動計測」をAIを活用し損傷図作成）



点検状況

撮影カメラ

- ・地上からの作業が可能ため高所から落下の危険性がない
- ・必要構成人員が約7割減（3名→1名）
- ・点検日数が約5割減（1日→0.5日）
- ・点検費用が約3割減（約16万→約11万）

※1：各技術の性能値を標準項目ごとに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

※3：府省連携による分野横断的な研究開発等に産学官連携で取り組む、戦略的イノベーション創造プログラム

※4：スタートアップ等による研究開発とその成果の事業化を支援する、Small Business Innovation Research制度

(3) 予防保全型の維持管理・老朽化対策

- 損傷が深刻化してから大規模な修繕を行う「事後保全型」から、損傷が軽微なうちに補修を行う「予防保全型」に転換を図るため、早期あるいは緊急に措置が必要な施設の老朽化対策を着実に推進します。
- 舗装の長寿命化を図り予防保全を実現するため、道路データプラットフォームにより入手したデータを分析・活用することで、舗装マネジメントなどを効率的に推進します。

【「予防保全型」への早期転換に向けた老朽化対策】

<背景/データ>

- ・ 定期点検の結果、早期あるいは緊急に措置が必要と判定された橋梁が約8%、トンネルが約29%、道路附属物等が約12%存在する※1。（2023年度末時点）

○ ライフサイクルコストが低減される「予防保全型」への早期の転換に向け、老朽化対策を着実に推進

[事後保全型・予防保全型修繕のイメージ]

事後保全：
損傷が深刻化
してから大規
模な補修

桁端部の腐食・貫通



(対策前)

桁端部の当て板・塗装



(対策後)

「予防保全型」への移行

桁の塗装劣化やさびの発生



(対策前)

塗装の塗り替え



(対策後)

塗装の塗り替えにより腐食を防止

予防保全：
損傷が軽微な
うちに補修

【次世代の舗装マネジメント】

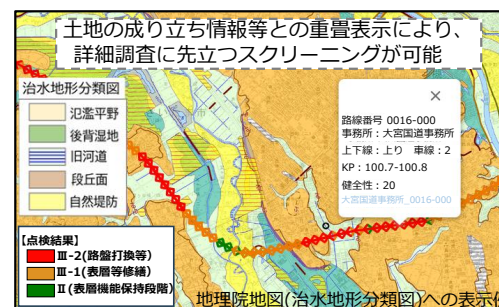
<背景/データ>

- ・ 路盤の損傷は表層を早期劣化させライフサイクルコストが大きく増大
- ・ 路盤打換等の修繕が必要な舗装の修繕完了率は直轄で23%（2023年度末時点）

○ 直轄国道の舗装点検において、点検支援技術活用原則化などによりAI・ICTなどを活用した効率的な点検※2を実施

○ 舗装状態や修繕履歴等の見える化により、データに基づく修繕箇所等を精緻化し、効果的な修繕の実施による予防保全型メンテナンスを推進

[舗装状態や修繕履歴等の見える化を可能とするアプリの事例]



(国道16号見沼～岩槻間)

- ・ 舗装点検結果の位置情報と土地の成り立ちなどの情報を重ね合わせることでデータ分析が可能
- ・ データに基づく修繕箇所や優先順位の精緻化、予算配分の最適化が可能

※1：令和6年度道路メンテナンス年報より（参考資料P71参照）

※2：車載装置による路面性状測定（P19参照）

(4) 高速道路の大規模更新と機能強化

■ 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と機能強化に取り組みます。

【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5年度、6 社合計）
終日通行止め(本線)：5箇所、延べ610日間
対面通行規制：54箇所、延べ5,098日間

- 施工方法の工夫等の活用、マスコミ視察等を活用した事前広報の徹底により、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）】

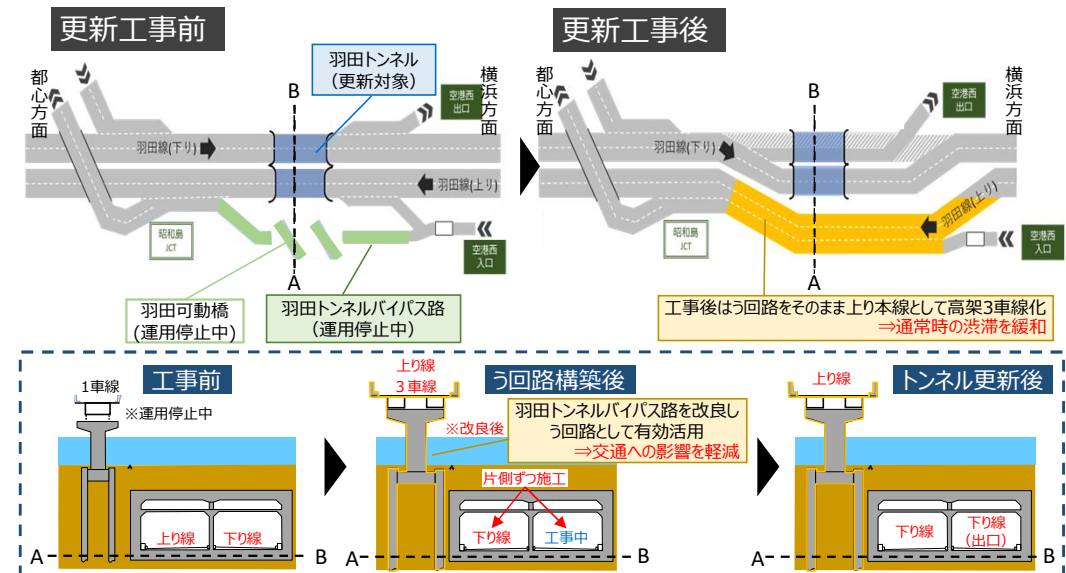


延長約300mの新設橋を既設橋の位置へ移動して架設
既設路線の通行止めから開通まで、2週間の短期間で実施

【更新事業に合わせた高速道路の機能強化】

- 更新工事中はう回路を設けて交通影響を軽減するとともに、更新工事後はう回路をそのまま上り本線として高架3車線化することで通常時の渋滞を緩和

【事例：首都高速1号羽田線 羽田トンネル付近】



基本方針 3

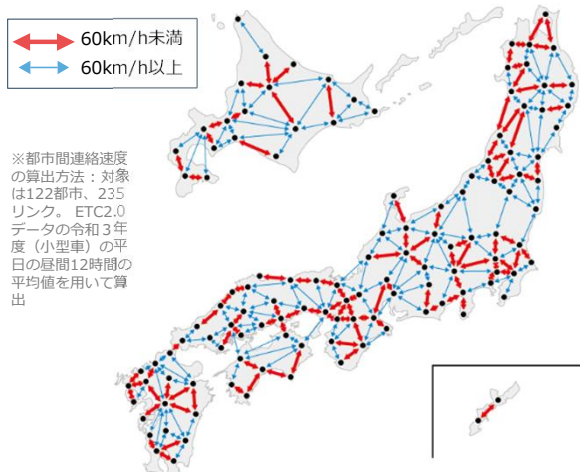
人流・物流を支える ネットワーク・拠点の整備 ～人・地域をつなぐ～

生活、産業の拠点を結ぶ幹線道路ネットワークの構築は、国内の人流・物流を支える重要な施策です。高速かつ安全に移動できる高規格道路の整備や機能強化、交通拠点の整備によるモダルコネクト(道路と多様な交通手段との連携)の強化、渋滞対策や物流支援等の取組を推進します。

都市間の速達性

日本の都市間連絡速度は、約4割の都市間が60km/hに満たないなど、諸外国に遅れをとっている状況（101/235リンク）

●都市間連絡速度の状況



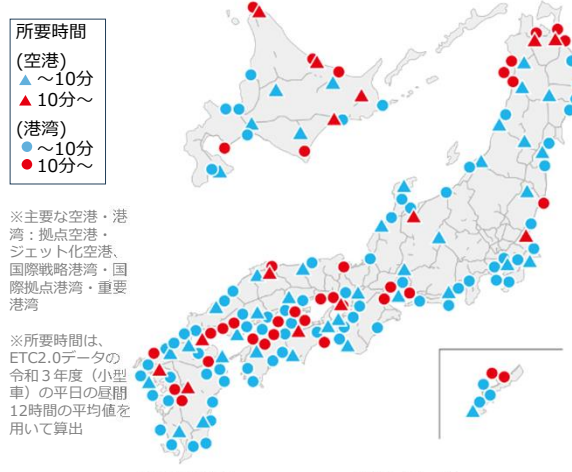
<参考> 諸外国の平均都市間連絡速度

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

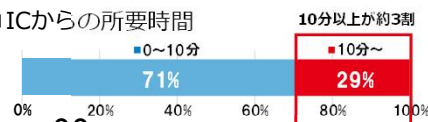
空港・港湾とのアクセス性

最寄りの高規格道路から10分以上の所要時間を要する空港・港湾は約3割程度存在（50/170箇所）

●主要な空港・港湾とのアクセス状況



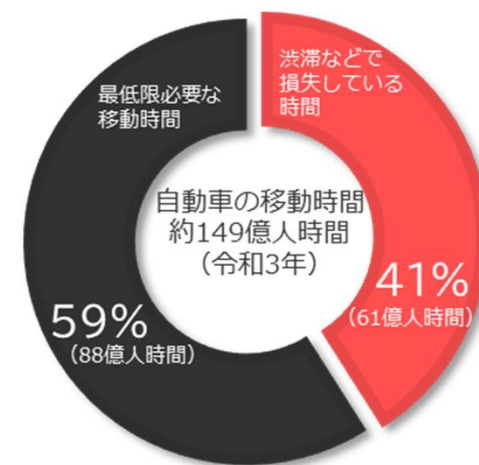
■ICからの所要時間



渋滞等による時間ロス

移動時間のうち、約4割が渋滞等による時間ロスであり、年間で61億人時間、約370万人分の労働時間、日本のCO₂総排出量の1.3%に相当

●自動車の移動時間（全国・年間）



(1) シームレスネットワークの構築

- シームレスな高規格道路ネットワークの構築に向けて、主要都市間の時間距離の短縮を図る道路ネットワークの強化、迅速かつ円滑な物流を実現する三大都市圏環状道路や地方都市の環状道路、主要な港湾、空港、高速鉄道駅等へのアクセス道路等に重点を置いて、効率的な整備を推進します。

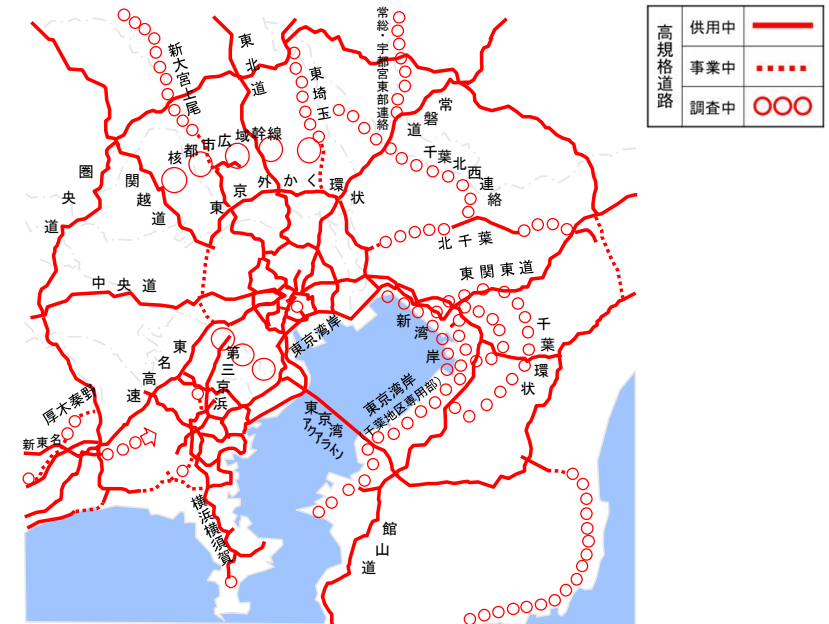
【国土形成計画等を踏まえた整備】

- 「国土形成計画」※1を踏まえ、14,000kmの高規格幹線道路と、これを補完し広域圏内や広域圏間の交流・連携を強化する広域道路網を合わせたシームレスなサービスレベルが確保された高規格道路ネットワークについて、既存ネットワークも活用しつつ概ね2万km余の形成・機能向上を図る
- 各地域で策定した「新広域道路交通計画」※2を踏まえ、重要物流道路の個別補助制度も活用しつつ計画的に道路ネットワークの調査や整備を行い機能強化を推進
 - ・道路による都市間速達性の確保率 (R1→R7) : 57% ⇒ 63%
 - ・三大都市圏環状道路整備率 (R2→R7) : 83% ⇒ 89%
- 重要物流道路において構造等を踏まえ国際海上コンテナ車(40ft背高)特殊車両通行許可不要区間を拡大※3
- 道路を取り巻く環境の変化を踏まえ、道路整備による多様な効果を把握・評価する手法を導入するとともに、事業化前・着工前の調査を充実し、リスクへの対応を強化

※1：国土形成計画（全国計画）（令和5年7月28日 閣議決定）

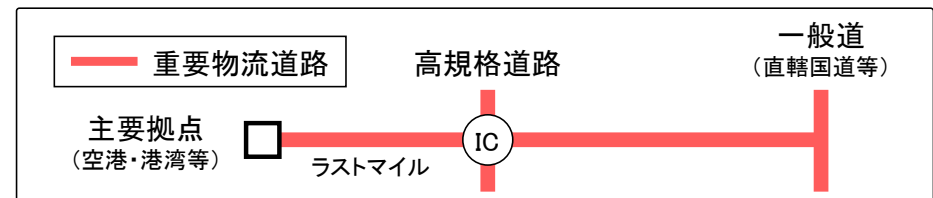
※2：広域道路ネットワーク計画、交通・防災拠点計画、ICT交通マネジメント計画から構成
都道府県・政令市版及びブロック版(地方整備局等策定)を令和3年7月までに策定済

【首都圏の高規格道路（新広域道路交通計画）】



【重要物流道路について】

主要な拠点間を結ぶ高規格道路や直轄国道等の一般道及び拠点へのラストマイルを、物流の観点から重要な道路として国土交通大臣が指定し、機能強化を推進。



※3：国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行許可不要区間を約31,500km指定済（R6年7月時点）

(2) 交通物流拠点からネットワークへのアクセス強化

- 交通物流拠点等から高速道路等のネットワークへのアクセス性の向上を図るため、スマートICやアクセス道路の整備を支援します。
- 民間の発意と負担による整備を可能とした民間施設直結スマートIC制度での整備を支援します。

<背景/データ>

- ・日本の高速道路のIC間隔は平均約10kmと、欧米の平地部における無料の高速道路の2倍程度であったため、平成16年以降、社会実験を経てスマートICの制度を策定
- ・高速道路のIC数：1,527箇所
※高速道路会社管理分（事業中含む、スマートIC除く）
- ・スマートIC：開通済160箇所、事業中47箇所
- ・民間施設直結スマートIC：全国で2箇所開通
（淡路北スマートIC、多気ヴィソンスmartIC）

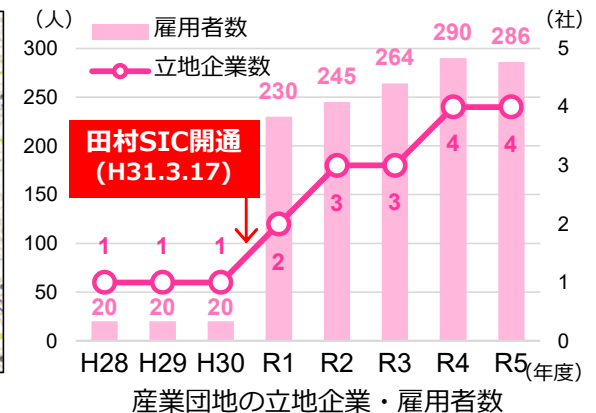
※箇所数はいずれもR6年6月10日時点

- 物流の効率化や地域活性化、防災機能の強化等を促進するため、地域における必要性を検討し、スマートIC※1の整備を推進
- 生産性向上のため、IC・港湾・空港等の整備と連携して行うアクセス道路整備に対し、個別補助等により重点的に支援
- 民間事業者への無利子貸付及び登録免許税の非課税措置により、民間施設直結スマートIC※1の整備を支援
- 追加ICを整備する複数の制度について、より民間投資を促進しつつ、柔軟に制度選択できる仕組みとなるよう検討

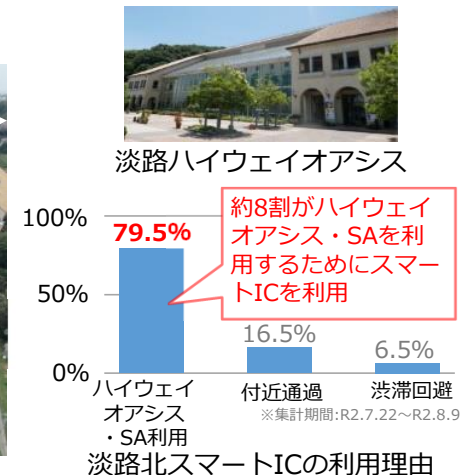
※1：参考資料P87参照

【スマートICの整備効果（田村スマートICの例）】

- ・スマートICの整備により高速道路と周辺企業のアクセス性向上
- ・周辺に企業立地が進み、新たに約300人の雇用を創出



【民間施設直結スマートICの整備（淡路北スマートIC）】



(3) モーダルコネクト強化や公共交通支援の推進

- 多様な交通モード間の接続（モーダルコネクト）を強化するとともに、新たな空間を創出するバスタプロジェクトやモビリティ・ハブ整備を推進します。
- 環境負荷の低減や地域活性化に資する、BRTなどの公共交通システムや新たなモビリティの導入を促進します。

【交通拠点の事業展開、取組の深化】

<背景/データ>

- ・交通拠点の機能強化に係る計画策定等に際して参考となるガイドライン※1を策定（令和3年4月）

- 供用中のバスタ新宿に加え、品川駅西口、神戸三宮駅など事業中の全国7箇所において、コンセッションをはじめとした多様な手法を活用してバスタプロジェクトを推進
- 自動運転車両等の新たなモビリティやコミュニティバスの乗り入れへの対応など、バスタの活用範囲の拡大を推進
- 道路空間を活用した様々な規模・タイプのモビリティ・ハブを整備する上での法的課題や事業スキームを検討

【BRTなど公共交通システムの導入促進】

- 地方自治体のまちづくり計画等に位置付けられた地域公共交通の走行環境整備を重点的に支援

※1：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン（国土交通省道路局）

【バスタプロジェクトの主な検討箇所と進捗状況】 ※令和6年4月1日時点



【交通結節機能の強化イメージ】



次世代モビリティの乗り入れ
にも対応したターミナルの
整備イメージ(呉駅)

【モビリティ・ハブの事例】



高速バスとパーソナルモビリティを結
節するさいたま新都心バスターミナル
(さいたま市)

(4) 道路のサービスレベル向上に向けた今後の展開

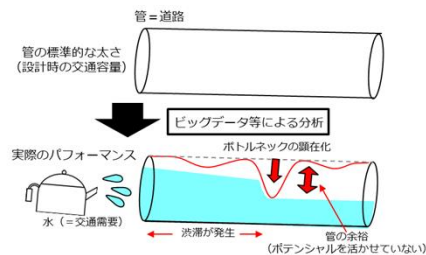
■シームレスネットワークの構築にあたって、ネットワークの階層に応じた道路のサービスレベルの向上を推進します。

<背景/データ>

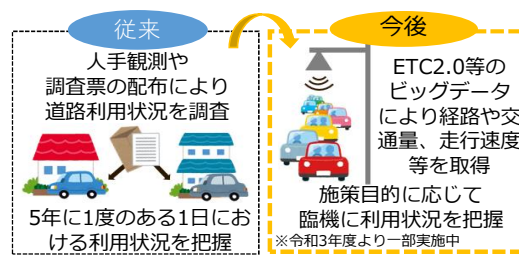
- 交通量の偏りや渋滞頻発箇所など、偏在する道路ネットワークの課題によるパフォーマンスの低下
 $\left(\begin{array}{l} \text{実勢速度}^{\ast 1} (36\text{km/h}) \text{ は自由走行速度}^{\ast 2} (61\text{km/h}) \text{ の} 6 \text{ 割} \\ \text{程度 (R3 年度時点)} \end{array} \right)$

【サービスレベルの観測・評価】

- サービスレベルをデータで評価し、効率的・効果的な対策を実施するために必要なデータの取得や基準等の整備を推進
- 地域道路経済戦略研究会^{※3}等を活用し、サービスレベルの観測・評価手法の検討やパフォーマンス向上に向けた取組を推進
- ETC2.0等のビッグデータを活用する新たな道路交通調査体系の構築に向け、従来の全国道路・街路交通情勢調査の高度化・効率化を推進



道路のパフォーマンスの概念図



新たな道路交通調査体系

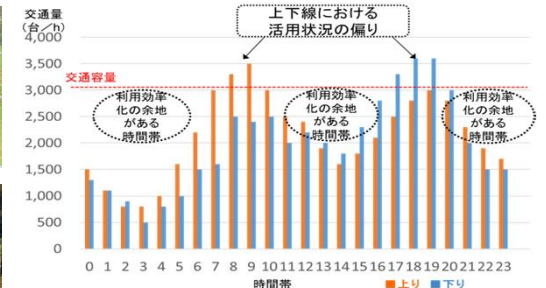
- ※1：平均旅行速度（高速道路、一般国道、主要地方道及び都道府県道を対象にETC2.0より算出）
 ※2：上位10%タイル速度（算出条件は同上）
 ※3：有識者の意見を踏まえ、道路空間を活用した地域経済活性化戦略や社会実験・実装に関する研究を実施
 ※4：既設の2車線道路に付加車線を設置し、交通容量を拡大する手法

【サービスレベル向上の取組】

- 「時間別・箇所別・方向別」のデータからサービスレベルが低い箇所の要因を分析
- 求められるサービスレベルに応じた局所的・面的な渋滞対策や、2+1車線化^{※4}、ラウンドアバウト^{※5}、交通容量の有効活用など新たな対策を推進
- 災害時は災害時交通マネジメント^{※6}を行うとともに、「道路復旧見える化マップ」にて交通状況を公表

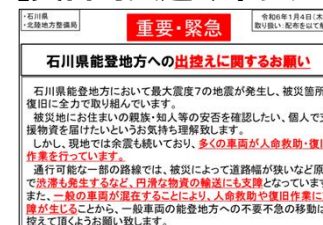


新たな対策の事例



特定の時間帯・車線に集中している交通量を分散し、交通容量を最大限活用
 交通容量の有効活用のイメージ

【災害時交通マネジメントの例：能登半島地震】



渋滞や雪の状況を踏まえながら一般車両の移動抑制を要請。



- ※5：信号待ち時間の削減による交通円滑性の向上や、5枝以上の多枝交差点における処理能力の向上による交通容量の拡大等が見込まれる交差点において導入を検討
 ※6：国土交通省、警察、地方公共団体、高速道路会社、学識経験者、関連団体、事業者等で構成される災害時交通マネジメント検討会を通じて実施

(5) 効率的・効果的な渋滞対策

■ 渋滞による生産性低下やCO2排出量の増加等の課題に対し、自治体等との連携強化を図りながら、渋滞の現状及び要因に合わせた効率的・効果的なソフト・ハード対策を推進します。

<背景/データ>

- ・ 全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は約9,000箇所 (R5.9時点)
- ・ 渋滞などによるロスは自動車での年間の移動時間における約4割に相当 (R3年度時点)
- ・ GW期間中の混雑が平日より顕著な区間※1：約2,000区間 (R6)

○ ビッグデータ等を活用し、時間的・空間的に偏在する課題に対して、局所渋滞対策事業※2をはじめとする効率的・効果的なハード対策やTDM等のソフト対策を実施

○ 渋滞対策協議会※3において、トラックやバス等の利用者団体との連携を強化し、速効対策を推進するとともに、モニタリング結果に基づき更なる対策を検討

○ 重要物流道路において円滑な交通を確保するため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメント※4の実施を求める運用を継続

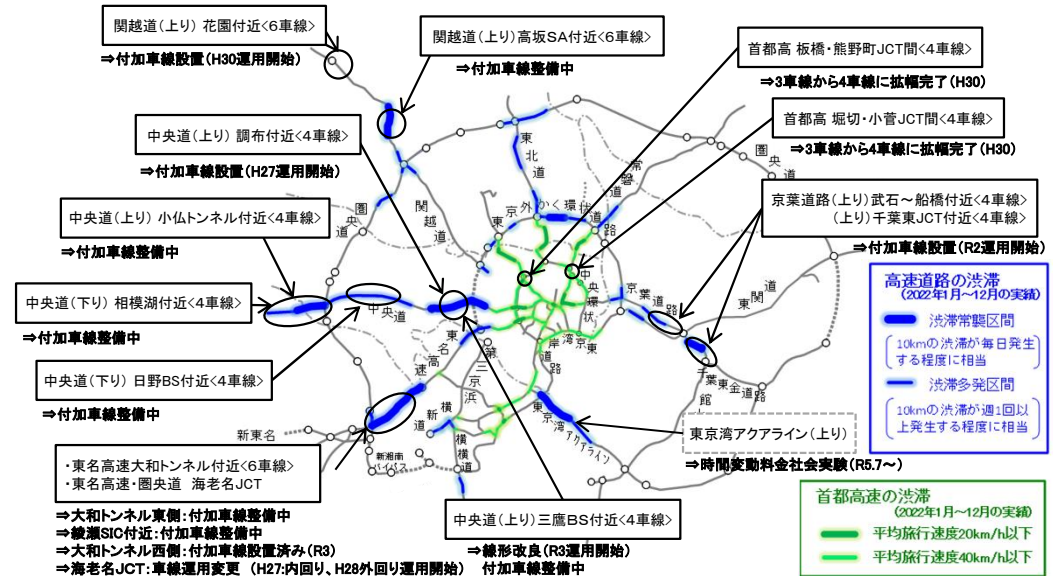
○ 全国各地の渋滞対策の知見を踏まえ、大阪・関西万博等の大型イベント時における円滑な交通・輸送の実現に資する渋滞対策や観光地の渋滞対策を促進

※1：平均所要時間が平日より1.5倍以上となる日が1日以上発生した区間

※2：参考資料P70参照

※3：各都道府県単位等で道路管理者、警察、自治体、利用者団体等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施するために設置

【渋滞対策の例① データを活用したピンポイント対策】



大都市圏の高速道路における、ETC 2.0等のビッグデータを用いたピンポイント対策の実施 (事業中 14箇所)

【渋滞対策の例② 鈴鹿F1グランプリ】



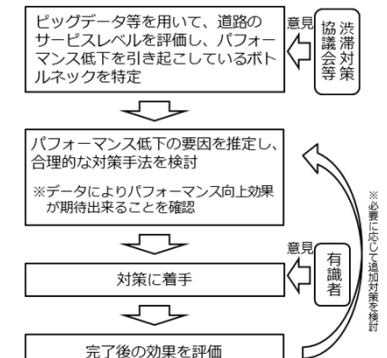
バス専用レーン設置



道の駅での情報提供

国道の通行規制及び臨時シャトルバス専用レーンとしての運用、道の駅や大会会場でチラシやデジタルサイネージを利用した渋滞状況や推奨ルートの情報提供等の対策を実施 (R6.4)

【局所渋滞対策事業の流れ】



※4：立地前に周辺交通に与える影響を予測し対策を実施することで、既存の交通に支障なく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討

(6) 交通流を最適化する料金施策の導入

- 国土幹線道路部会の中間答申^{※1}を踏まえ、持続可能な高速道路システムの構築に向けた新たな料金体系の導入などの検討を推進します。
- 高速道路をより賢く使うため、混雑状況に応じた料金の本格導入に向けた取組を推進します。

【大都市圏料金の見直し】

＜背景／データ＞

【平成27年7月 料金の賢い3原則】

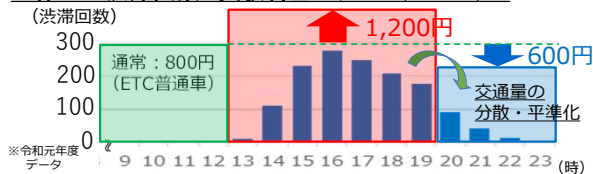
- ①利用度合いに応じた公平な料金体系
- ②管理主体を越えたシンプルでシームレスな料金体系
- ③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

首都圏、近畿圏、中京圏で順次料金見直しを実施

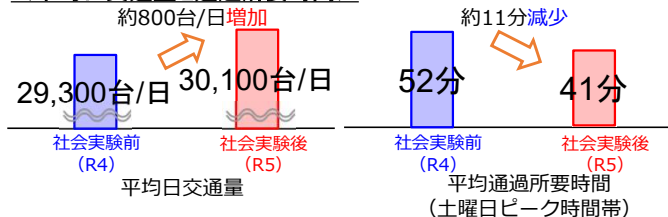
【令和5年7月～ 東京湾アクアライン混雑状況に応じた料金】^{※2}

- 東京湾アクアライン（上り線）にて、休日の激しい渋滞への対策として、混雑状況に応じた料金(時間変動料金)を社会実験として実施。時間変動料金について、地域の合意形成を図りながら、渋滞緩和や観光需要の平準化の観点から拡大

＜休日の渋滞回数と実験料金パターン(R5.7～)＞

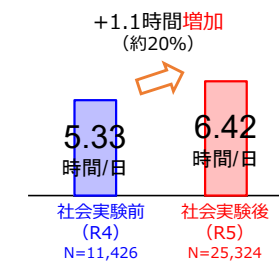


＜平日日交通量と通過所要時間＞ ^{※R5.7.22～12.3のデータにおける速報}



＜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))



【現行の料金割引の見直し】

- 全国の料金割引について、現在の主な課題を解決するため、割引内容の見直しを検討・実施

- ・観光需要の平準化のため、繁忙期（年末年始・GW・お盆・シルバーウィーク）の休日割引の適用除外や、高速道路の周遊パスの平日の実質割引率拡充を実施

【令和6年度以降、シルバーウィークを適用除外日に追加】

【令和7年度以降も、休日と平日のバランスの見直しを引き続き検討】

- ・深夜割引について、料金所における車両の滞留等を踏まえ、割引時間帯の走行分のみを割引の対象とし、あわせて割引時間帯を拡大【令和6年度末頃に運用開始予定】

- ・勤務形態の多様化を踏まえ、適用時間帯が柔軟化した通勤パスを導入【令和6年4月～ 全国6道県（北海道・新潟県・石川県・山梨県・香川県・長崎県）で試行】

現行の平日朝夕割引にかえて令和8年度中の本格展開を目指す

- 大都市圏の高速道路の慢性的な渋滞の解消等に向け、利用距離に料金が比例する対距離料金の導入を推進

【大口・多頻度割引の拡充措置の継続】

- ETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象に、大口・多頻度割引の拡充措置を継続^{※3}
(令和5年度補正予算により令和7年3月末まで実施)

※1：参考資料P84,85参照

※2：参考資料P81参照

※3：参考資料P86参照

(7) 道路分野における物流支援

- 2024年問題をはじめとする構造的な物流危機に対応するため、令和5年6月にとりまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づき、ドライバーの労働環境改善、省人化・自動化による物流効率化等のための取組を実施します。

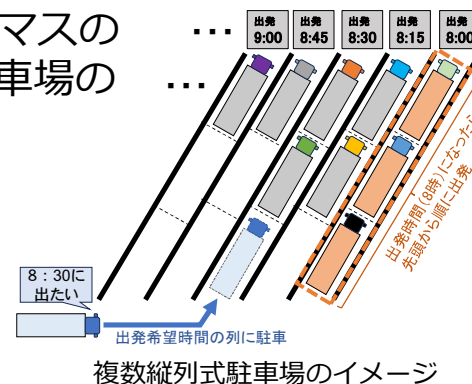
【トラックドライバーの確実な休憩機会の確保】

<背景/データ>

- ・高速道路において、大型車の駐車マス不足が問題化
- ・大型車駐車マス数 H29年度 約27,000台→R5年度 約30,500台

- 駐車マス拡充に加え、駐車マスの立体構造化、複数縦列式駐車場の整備も進める

- トラックドライバーの確実な休憩機会の提供のため、60分以内の短時間限定駐車マスを整備



【自動物流道路の構築】

- 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として、自動物流道路の構築に向け、引き続き検討※1

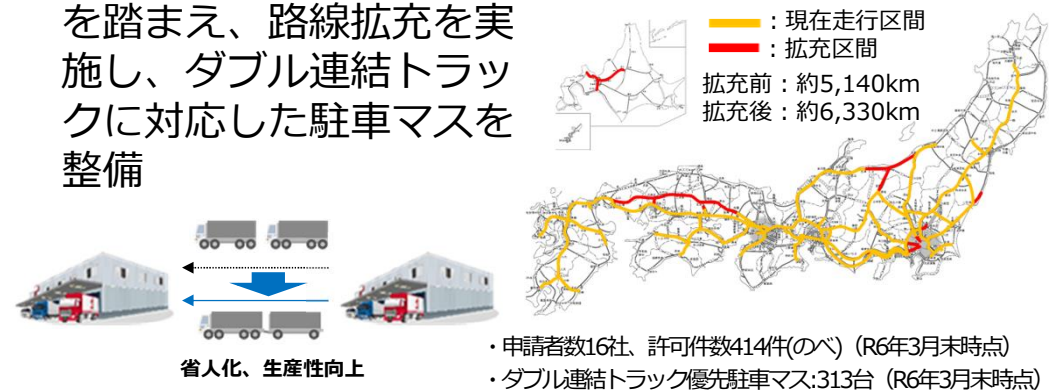


[自動物流道路のイメージ]

【省人化のためのダブル連結トラックの利用促進】

- 運行状況や事業者ニーズを踏まえ、路線拡充を実施し、ダブル連結トラックに対応した駐車マスを整備

[路線拡充区間(R6.7時点)]



【その他物流の効率化等に向けた取組】

- 実証実験や拠点の整備等により中継輸送の実用化・普及を推進
- 試行を開始した特殊車両通行制度に関する通行時間帯条件の緩和（前後1時間拡大等）の効果や影響等を踏まえ、今後のあり方を検討
- 道路情報の電子化の推進等により、特殊車両通行手続き期間を短縮し、利便性向上を図る

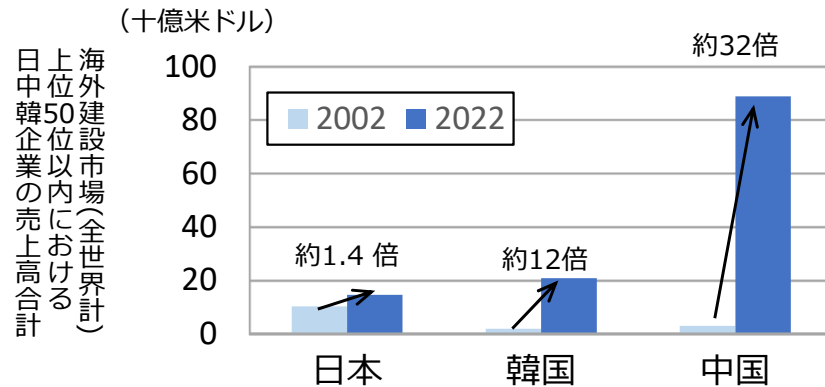
※1：自動物流道路のあり方 中間とりまとめ（令和6年7月25日策定）（参考資料P67参照）

(8) 道路分野におけるインフラシステム輸出

- 世界のインフラ需要を取り込み、我が国の持続的な経済成長を実現するため、「インフラシステム 海外展開戦略2025」の追補^{※1}等を踏まえ、官民一体で海外道路案件の獲得を目指します。

<背景/データ>

- ・アジア地域の交通インフラ（道路、鉄道、港湾、空港）の需要は5,200億米ドル/年（2016-2030年）^{※2}
- ・海外建設市場では、近年急速に中韓企業が受注を伸ばしている^{※3}



- 「海外インフラ展開法」に基づき、高速道路会社等とともに、我が国事業者の海外展開を推進
- 円借款で建設するトンネルや橋梁等のO&M事業^{※4}の案件獲得に向けた支援・働きかけを実施
- 気候変動への対応等の世界の潮流を捉え、我が国の優れた低炭素技術等（As再生技術等）の展開を支援

※1：「インフラシステム海外展開戦略2025」に対し、分野別アクションプランの策定や行動KPIの多層化に加え、具体的施策を追補したもの（2023年6月 経協インフラ戦略会議決定）

※2：Asian Development Bank Meeting Asia's Infrastructure Needs

※3：ENR's The Top International Contractors（2003,2023年）

ENR社のアンケートにより算出された世界シェア上位企業の受注実績から国別に集計

※4：O&M：Operation & Maintenance（運営・維持管理）

【案件獲得に向けた支援の事例】

- ・日ASEAN舗装維持管理共同研究
日ASEAN交通連携の枠組の中で実施している共同研究プロジェクト
ASEAN地域における道路舗装の品質向上に向けて我が国技術をPR



第1回 舗装専門家会合
(2024.2.6)

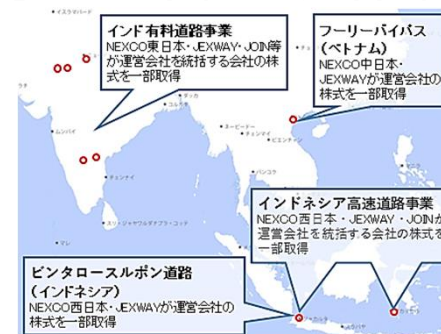
【高速道路会社の海外展開の事例】

- ・構造物非破壊点検事業（米国）
NEXCO西日本の米国現地法人は、赤外線等の非破壊点検技術を活用した橋梁・舗装・トンネル等のインフラ構造物の点検業務を受注
- ・首都高速が現地法人を設立（タイ）
首都高速がタイでコンサルティング事業等を行うため、現地法人を2024年6月に設立
今後、道路等のインフラ整備・維持管理等の分野を中心に事業展開予定

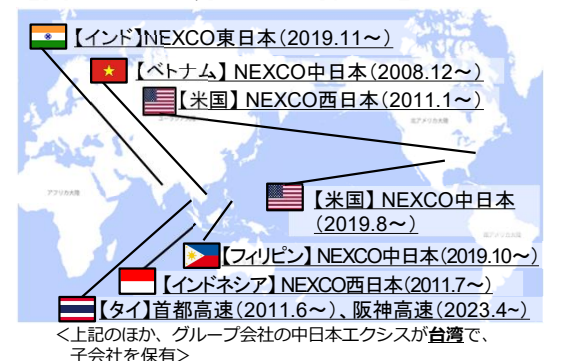


赤外線カメラ等による
コンクリート床版の点検

【道路PPP事業の主な参画実績】



【高速道路会社の海外拠点】



基本方針

4

GXの推進による脱炭素社会の実現 ～2050年カーボンニュートラルへの貢献～

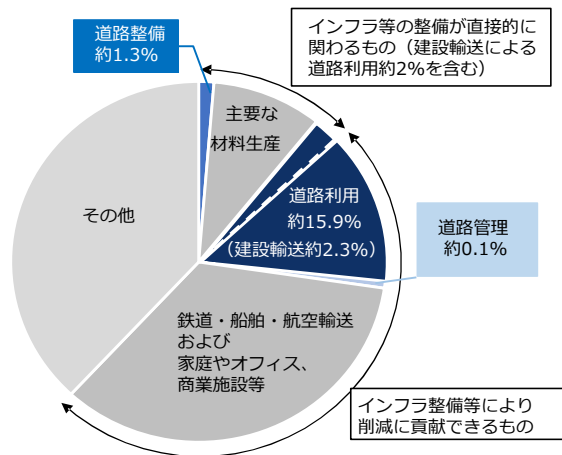
気候変動の世界的危機に対し、
道路分野でも、カーボンニュートラル（炭素中立）に取り組めます。

カーボンニュートラル

●我が国におけるCO₂排出量

我が国のCO₂排出量全体の概ね3分の2が、インフラ分野に関わりのある排出。道路分野では、国内総排出量の約17%(約1.8億トン-CO₂/年)を占める。

(参考)我が国のCO₂排出量(2022年)※1約10.4億トン-CO₂



●各種計画等との関係

2050年
カーボンニュートラル宣言
(2020.10)

地球温暖化対策計画
(2021.10 閣議決定)

- 我が国全体における対策評価指標、排出削減見込量、対策を推進するための国の施策、地方公共団体が実施することが期待される施策例等を規定

国土交通省環境行動計画
(2021.12)

- 国土交通省における環境関連施策の充実・強化を図り、2050年までを見据えつつ2030年度までを計画期間として、計画的・効果的な実施を推進

道路におけるカーボンニュートラル推進戦略

2040年道路政策ビジョン
(2020・6)

高規格道路ネットワークのあり方
(2023・10)

中間とりまとめ(WISENETの実現)

●道路におけるカーボンニュートラル推進戦略

政府目標である「2030年度に温室効果ガスの46%削減、2050年カーボンニュートラルの実現」を目指すため、道路のカーボンニュートラル推進戦略に基づき取り組む。

[道路交通のグリーン化
を支える道路空間]



EV充電施設の設置の促進

[低炭素な人流・物流への転換]



自転車の利用促進

[道路交通の適正化]



付加車線の設置

渋滞ボトルネック対策

[道路のライフサイクル
全体の低炭素化]



LED照明の導入を推進

「2050年カーボンニュートラル」の政府目標達成に対し、「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略」を踏まえ現在の取組の加速化と更なる施策推進に加え、他分野との共創領域の深堀、関係機関との連携が必要

※1:「総合エネルギー統計」(2013/2022)、「温対法に基づく事業者別排出係数の算出及び公表について」(2012/2021年度実績)等に基づき作成

(1) 道路交通のグリーン化を支える道路空間

- 再生可能エネルギーの活用を踏まえ、関係省庁等と連携し、次世代自動車の開発及び普及を促進させるとともに、道路空間における発電・送電・給電等の取組を推進することで、道路交通のグリーンエネルギーへの転換を進め、CO₂排出量の削減を推進します。

<背景/データ>

- EV充電施設の整備状況：R6年4月時点
「道の駅」860駅（約71%） SA/PA431箇所（約47%）
- EV充電施設案内サインの設置数：R6年4月時点
「道の駅」418駅 SA/PA293箇所

【発電：空きスペースの活用等】

- 道路管理に活用するため、次世代型太陽電池の導入可能性を検討しつつ、道路交通の安全や維持管理作業の支障とならない道路区域において再生可能エネルギーの導入を推進



道路空間の太陽光発電設備

【送電等：電力系統整備等への協力】

- 再生可能エネルギーのポテンシャルが高い地域と電力需要地を結ぶ電力の広域連携系統整備に対して、送電網の収容に道路空間を活用
- 低炭素水素等のパイプラインの円滑な設置の協力により、低炭素水素等の活用を促進

送電網の収容に道路空間を活用
(交通等に支障のない地中化等を想定)
出典：関西電力送配電HP

【給電：充電・充てんインフラ設置への協力等】

- EV充電施設や水素ステーションの設置協力、EV充電施設案内サインの整備等により、次世代自動車の普及を促進
- 走行中給電に関する技術の現状を分析し、導入可能性を検討



EV充電施設案内サイン



EV充電施設の設置を促進



水素ステーションに停車する大型の次世代自動車（足柄SA(下り)）

- ・NEXCO 3社のEV充電器整備目標 640口(R5) ⇒ 約1,100口(R7) ※1
- ・「道の駅」のEV充電器整備目標 943口(R5) ⇒ 1,000～1,500口(R12)

【走行環境：次世代自動車の開発・普及促進】

- 大型の次世代自動車の寸法等の大型化の動向を踏まえ、車両の一般的制限値の緩和や道路構造の基準の見直し等について検討

※1：充電インフラ整備促進に向けた指針（令和5年10月：経済産業省）

(2) 低炭素な人流・物流への転換

- 多様なモビリティのベストミックスにより、より低炭素な交通手段への転換を進めるとともに、輸送量の向上や物流の効率化等を進めることで、CO₂排出量の削減を推進します。

【人流：低炭素なモビリティによる効率的な輸送】

- 歩行者や自動車と適切に分離された自転車や電動キックボード等の通行空間の整備を推進
- 公共交通や自転車等が連携した、サイクルトレイン・サイクルバス、シェアサイクルやカーシェアリング等の普及を促進



自転車専用通行帯の整備



サイクルトレインの例

- BRT等の公共交通システムの導入支援や、バスタ、モビリティ・ハブ等の交通拠点整備を推進
- 歩行者利便増進道路(ほこみち)の活用や、ゾーン30プラスの取組等により、人優先の安全・安心な通行空間の整備を推進



バスタの整備イメージ (三重県四日市市)



ほこみちの活用事例

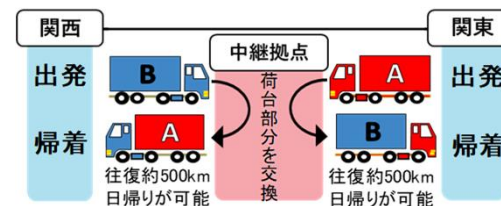
【物流：効率的な物流輸送】

- 運行状況や事業者ニーズを踏まえ、ダブル連結トラックの路線拡充を実施し、駐車マスの整備を推進

ダブル連結トラックによるCO₂削減効果 (千ト・km当たりの排出量)

- 空荷の削減等による物流効率化によりCO₂の排出量削減が可能となる中継輸送について、実用化・普及に向けた実証実験の実施や中継拠点の整備等を推進

【中継輸送のイメージ】



中継拠点の整備

- 自動運転トラックが安全・円滑な走行を行えるよう、新東名高速道路等において、路車協調による自動運転トラックの実現に向けた取組を実施
- 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として、自動物流道路の構築に向け、引き続き検討

(3) 道路交通の適正化

- 局所的な渋滞対策等により交通の流れがスムーズになり、旅行速度の向上を図るとともに、生活空間での車両の低速化による道路の機能分化を促す取組により、自動車からの転換を促すことで、車両交通からのCO₂排出量の削減を推進します。

【渋滞ボトルネックの解消】

- 時間的・空間的に偏在する交通需要や渋滞に対して、データを活用したパフォーマンス・マネジメント※¹により、ボトルネック対策を効率的・効果的に実施
- 道路の部分改良など機動的・面的な渋滞対策や、踏切道周辺の迂回路整備・立体交差化等によるボトルネックの解消を通じ、交通の流れを円滑化
- 空き駐車場を探して移動する「うろつき交通」への対策として、観光地等において駐車場予約システムの導入を実施



付加車線の設置
ボトルネック対策
(付加車線の設置)



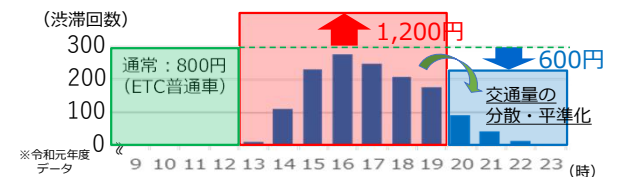
面的な渋滞対策のイメージ

【自動車利用の抑制・分散の取組】

- 料金施策を含めた交通需要マネジメント（TDM）により、交通需要を分散することで、交通容量を有効活用する取組を社会全体で推進

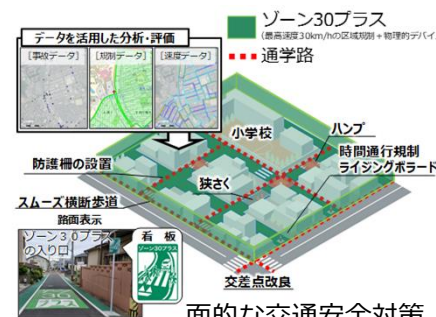


＜休日の渋滞回数と実験料金パターン(R5.7～)＞



東京湾アクアラインにおける時間帯別料金に関する社会実験※²

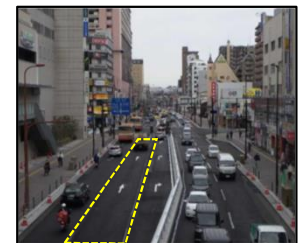
- 生活空間において、「ゾーン30プラス」をはじめとする面的な速度規制、進入抑制及び速度抑制による交通安全対策に合わせて、必要に応じて、幹線道路の整備も推進し、道路の適切な機能分化を推進



面的な交通安全対策



進入抑制対策の例
(ライジングボラード)



幹線道路整備の例
(車線の増設)

※¹：P26参照

※²：参考資料P81参照

(4) 道路のライフサイクル全体の低炭素化 / 生物多様性への取組

- 道路建設から管理までのライフサイクル全体からのCO₂排出量の削減を推進します。
- ネイチャーポジティブ※¹の実現に向け、新技術等を活用しつつ、更なる取組を推進します。

【道路計画・建設・管理の低炭素化】

＜背景／データ＞

- ・道路の整備におけるCO₂排出量：R4年度
約1,330万トン-CO₂/年（国内総排出量の約1.3%）
- ・道路の維持管理におけるCO₂排出量：R4年度
約 140万トン-CO₂/年（国内総排出量の約0.1%）

- プレキャスト化など工法の工夫やICT施工の活用、低炭素な建設機械の普及などにより、道路工事におけるCO₂排出量を削減

- 大型車両の開発状況を踏まえつつ、パトロールカーなど管理用車両等における次世代自動車の導入を推進

- 道路照明のLED化・高度化を推進

- ・R12年度までに直轄国道の照明のLED化を概成（R5年度末約44%）

- 道路分野におけるCO₂排出量・削減量の評価手法の標準化を検討



電動油圧ショベル 電動ホイールローダ
低炭素な建設機械の普及を促進
（出典：竹内製作所HP）
（出典：VOLVO Construction Equipment Japan HP）



管理用車両を
次世代自動車へ転換
（出典：首都高速道路）



道路照明のLED化

【道路インフラの長寿命化】

- 予防保全の観点から計画的・集中的に長寿命化を図り、インフラの更新頻度を減らすことにより低炭素化を推進

【道路緑化の推進と管理・低炭素材料の活用】

- 街路樹の計画的な整備や管理等により道路緑化と管理の充実を推進

- 低炭素材料の導入を促進



道路緑化の推進

【生物多様性への取組】

＜背景／データ＞

- ・ロードキルの実態：R4年度
直轄国道：約7.0万件、高速道路会社：約5.1万件

- 動物接触事故データ等を分析し、動物注意の道路標識に区間距離を明示するなど、ロードキル防止に向けたより効果的な方策を推進



データ分析に基づき
注意する区間を示した
道路標識の海外事例
（カナダ）

- 国内外の先進事例収集や新技術の活用促進など、各道路管理者が生物多様性への取組を充実するために必要なプラットフォームを構築



クイナフェンス
ヤンバルクイナの
ロードキル対策事例

※ 1：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

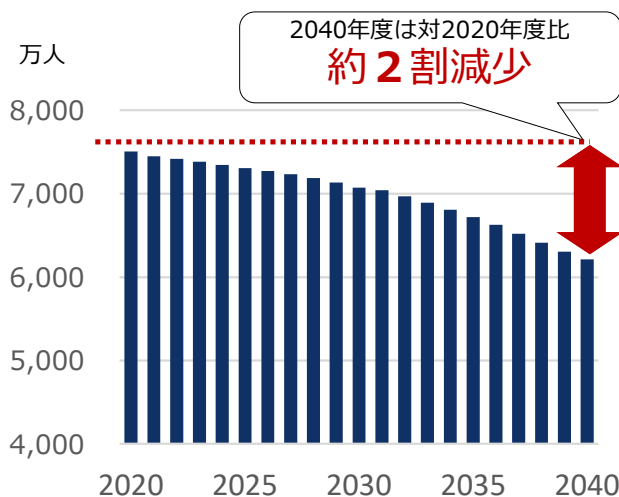
基本方針 5

道路システムのDX ～xROADの推進～ クロスロード

生産年齢人口が減少する中、持続的にインフラ整備と維持管理、そして新たな付加価値の創出、生産性向上を図るためにも、**道路分野でもデジタル化は不可欠**です。

道路利用者に対して、**より安全・安心な通行を確保**するとともに、**高度な道路利用サービスを提供**するため、新技術の導入やデータの利活用等による道路調査・工事・維持管理等の高度化・効率化を図るDXの取組「xROAD」を加速します。
クロスロード

生産年齢人口の減少

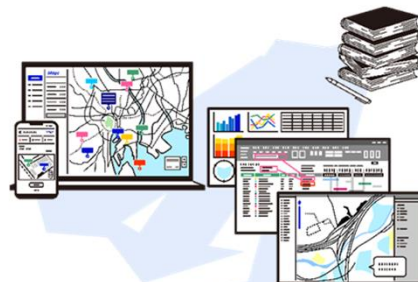


出典：国立社会保障・人口問題研究所
「日本の将来人口推計（令和5年度推計）」（出生中位（死亡中位）推計）

行政手続き等の効率化の余地

社会経済活動の成熟化・複雑化・社会全体のデジタル化が進む中で、行政手続きや交通量調査、情報の収集分析の実施においては、アナログ作業が残存しており、作業の効率化の余地がある。

数量や工事費を
手作業で作成・確認



道路情報においても
データのオープン化の必要性が高まりつつある

道路システムの展開

■R5年度末まで

- ・道路巡視や舗装点検への支援技術の活用開始
- ・自動制御可能な除雪機械の実動配備開始
- ・占用物件位置情報のデジタル化着手
- ・道路施設点検データベースの運用・公開
- ・道路基盤地図等データベースの公開

■R6年度末まで

- ・道路管理情報統合ビューア運用開始
- ・道路データプラットフォーム 運用開始
- ・交通量（リアルタイム）データの公開
- ・自動運転トラックの実現に向けた取組の推進を開始

■R7年度以降

- ・パト車の車載カメラ映像共有化導入事務所の拡大
- ・自動制御可能な除雪機械の配備拡大
- ・重点的に収録すべき道路情報の電子化を概成
- ・ETC専用化の概成
- ・次世代のITSの開発・運用開始

(1) 自動運転の普及・促進に向けた道路側からの支援

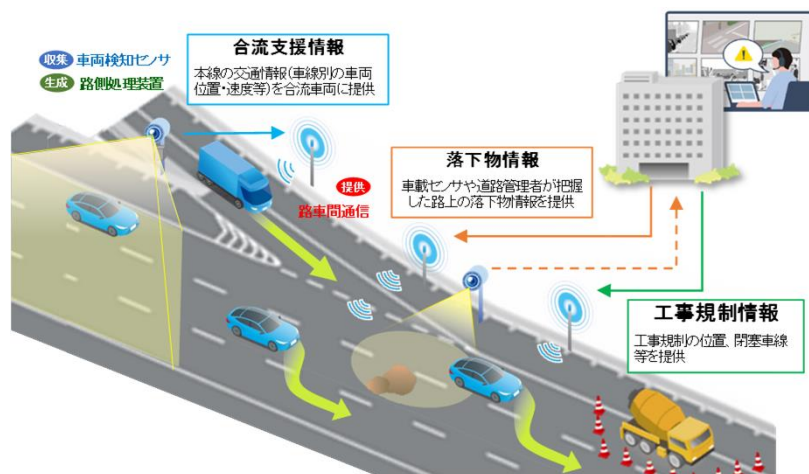
- 高速道路における自動運転トラックの実現に向けた取組を推進するとともに、自動運転を活用したまちづくり等を目指す自治体の取組を重点的に支援します。

【高速道路における自動運転車支援】

<背景/データ>

- ・[政府目標] 2025年度以降の高速道路におけるレベル4自動運転トラックの実現

- 2024年度に、新東名高速道路の一部区間(駿河湾沿津SA～浜松SA)において、約100kmの自動運転車優先レーン※1を深夜時間帯に設定
- 2025年度以降、高速道路の自動運転車優先レーンを東北自動車道(佐野SA～大谷PA)等に展開
- 合流支援情報、落下物情報、工事規制情報等の情報提供を通じて、路車協調による自動運転トラックの実現に向けた取組を推進

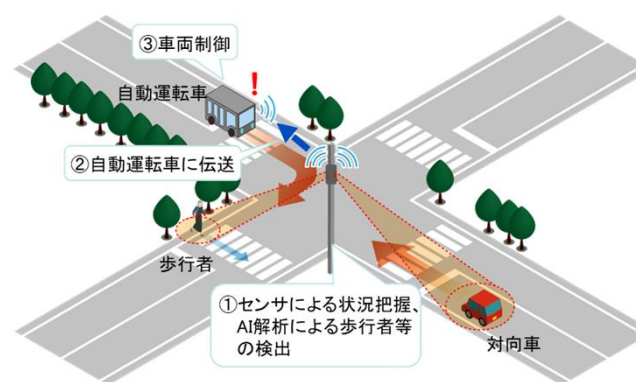


【一般道における自動運転車支援】

<背景/データ>

- ・[政府目標] 地域限定型の無人自動運転移動サービスが2025年度目途に50か所程度、2027年度までに全国100か所以上の地域で実現
- ・[国交省目標] 2024年度に約100カ所で計画・運行を行い、2025年度には、全都道府県での通年運行の計画策定または実施を目指す

- 一般道でのレベル4自動運転移動サービスの実現に向け、道路状況の情報提供や走行環境の整備に関する取組を推進
- 路車協調システムの実装に必要な技術基準類や走行環境の整備に関するガイドライン等の策定に向け、実証実験等の取組を推進(R6年度は26地域にて実施)



▲路車協調システムイメージ



バス専用レーン



歩行者等との分離

▲走行環境の整備イメージ

※1：デジタルライフライン全国総合整備計画（R6年6月策定）

(2) 次世代のITSの推進

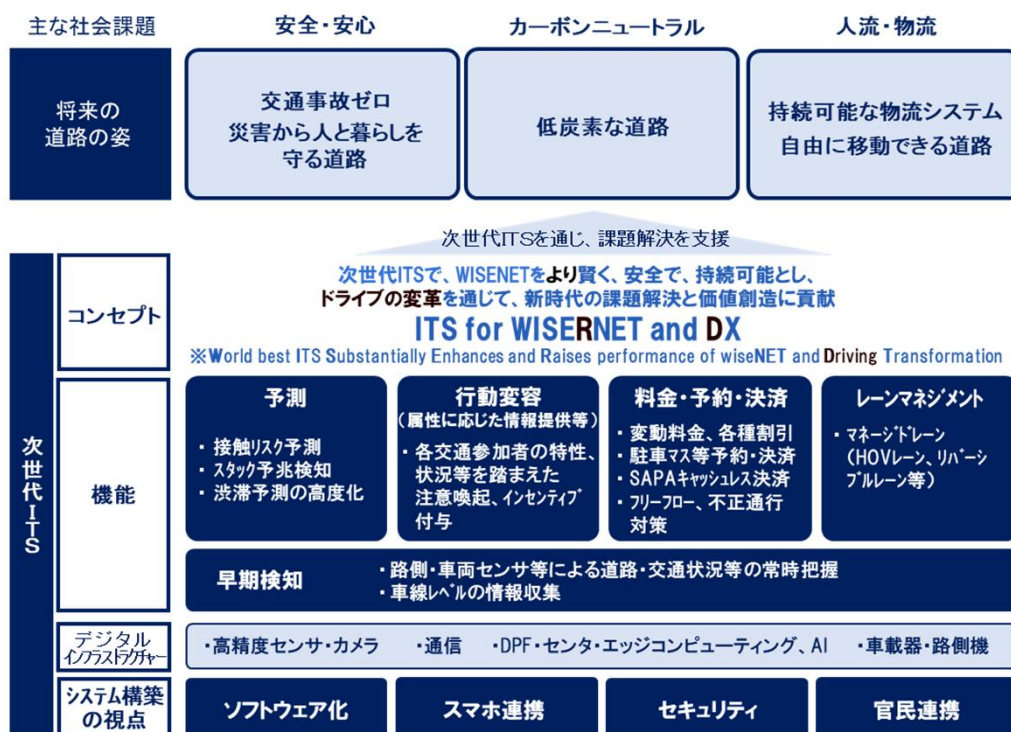
- 社会経済活動の成熟化・複雑化に対応するため、交通課題の解決を超えた新たな価値の創造を目指し、革新的な技術を活用した次世代のITSを推進します。

<背景/データ>

- ・車両が収集可能な情報が多様化、海外ではITS高度化の取組が加速
- ・欧州では全域で路車協調ITS (C-ROADS) プロジェクトが進展

- 産官学からなる次世代ITS検討会でとりまとめた「次世代ITSのコンセプト」を踏まえてサービス・システムアーキテクチャ等の検討を実施

[次世代ITSのコンセプト]



[先行プロジェクトの実施]

- 安全・安心、カーボンニュートラル等の社会課題を解決するため、現在の技術でも短期的に実現が可能な「先行プロジェクト」を設定し、民間と共同で実証実験を実施
- 実証実験を通じて道路行政・民間の視点から次世代ITSが具備すべき機能を整理するとともに、中期・長期の軸で目指すべき将来の道路の姿の実現を図る



実施する5つの先行プロジェクトのイメージ

(3) AI・ICT等や道路関連データの活用拡大

- AIやICT等の積極的な導入や民間分野も含めたデータの活用により、道路の調査、施工、監視、点検、維持管理等の高度化・効率化の実現を推進します。

<背景/データ>

- 道路の維持管理に不可欠な建設業の技能者数は減少
H9(ピーク時):約455万人→R5:約304万人(約3割減)

【i-Construction2.0の推進】

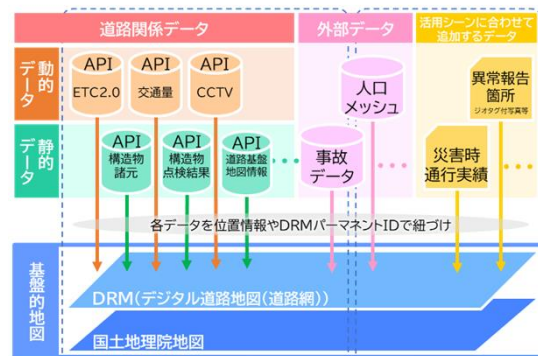
- 3次元データを活用したICT施工の導入やBIM/CIMの活用など建設現場のオートメーション化により、i-Construction2.0^{※1}を推進

【道路関連データの活用・オープン化】

- 道路基盤地図情報^{※2}等のデータを活用できる環境を構築、オープン化により、研究機関や民間企業等による技術開発を促進、維持管理を効率化・高度化

- 道路に関する基礎的なデータを集約する「道路データプラットフォーム」を構築して、令和6年度に省内運用を開始し、データの利活用による道路管理やパフォーマンス・マネジメント^{※3}を推進

道路データプラットフォーム(イメージ)



※1：i-Constructionの取組を加速し、建設現場における省人化対策に取り組むため、国土交通省の新たな建設現場の生産性向上(省人化)の取組を「i-Construction 2.0」

※2：全国道路基盤地図等データベースの公開開始(令和6年5月31日)

※3：P26参照

【AIやICT等を活用した道路管理体制の強化対策】

- 道路の適切な維持管理に向け、点検・施工・記録等にAI・ICTや蓄積されたデータ等を活用し高度化・効率化



前回結果を
現場で確認

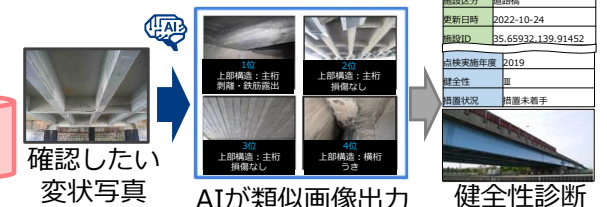
点検結果を
現場で入力

全国道路施設点検データベース
(点検DB)

点検結果の入出力の効率化イメージ

<従前>・手作業で抽出した過去の類似の損傷事例を、健全性診断に活用

<今後>・AIが類似事例を迅速に出力
・同種の不具合・構造を網羅的に確認し、健全性診断に活用



健全性診断の高度化イメージ

- 交通障害自動検知システムによる異常の早期発見の実現等、道路管理の高度化を加速

- ・ 緊急輸送道路における常時観測が必要な区間のCCTVカメラの設置率(R1→R7):0%⇒約50%

- 直轄国道の維持管理基準^{※4}にICT・AI等の新技術の活用による維持管理の高度化・効率化を図る事を明記



AI・ICTを活用した道路巡視の高度化・効率化

※4：国が管理する一般国道及び高速自動車国道の維持管理基準(案)(令和6年6月28日改正)

(4) 行政手続き等のデジタル化による道路利用者の利便性向上

- 生産性および利便性の向上のため、行政手続きの効率化や、高速道路のETC専用化によるキャッシュレス化、ETCの活用による高速道路内外の各種支払い等の利便性向上を推進します。

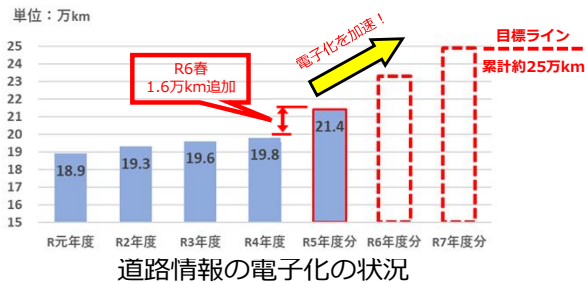
＜背景／データ＞

- 特殊車両通行申請件数
約39万件(H29年度)→約56万件(R5年度)[約1.4倍]
- 道路占用許可（地方整備局等集計結果）
許可件数：約4万件（直轄国道：R1～R5年度平均）

【特殊車両の通行手続きの迅速化】

- 重点的に収録すべき経路^{※1}の道路情報の電子化を加速化する等により、特殊車両が即時に通行できる特殊車両通行確認制度の利用拡大を推進

- ・道路情報の電子化をR8年度までに概成（約5万キロを収録）



【道路占用許可手続きの高度化・効率化】

- 占用物件の位置情報をデジタル化し、道路の適正管理・路上工事の事故防止等を推進
- 地方公共団体を含めた道路占用許可手続きについて、オンラインでの一元化を順次実施
- 光ファイバの収容空間等の情報を、地方公共団体も含め集約・公開するとともに、オンライン化を実施

※1：平成30年度以降に利用された経路を重点的な電子化対象として設定

【高速道路の利便性向上】

- 料金所における業務の効率化や渋滞の解消等を図るため、高速道路のETC専用化による料金所のキャッシュレス化を計画的に推進^{※2}
- 公社有料道路や駐車場等でのETC多目的利用サービス^{※3}の導入を推進

【ETC専用料金所】



東九州自動車道 都農料金所 出口（宮崎県）

【ETC多目的利用システム】



ガソリンスタンド
（オイルバンク新城・愛知県）



駐車場

（ウインドサーフィンW杯記念駐車場・神奈川県）

【特定車両停留施設の手続きデジタル化】

- バス等の事業者による停留許可手続きをオンラインで申請できる環境を整備

※2：ETC専用料金所については、全国108箇所導入済（令和6年5月20日現在）

※3：決済情報を集約処理することによりコストダウンを実現しつつ、ETC技術を高速道路外でも利用可能としたサービス

基本方針

6

道路空間の安全・安心や賑わいの創出 ～地域・まちを創る～

全ての人が安全・安心で快適に生活できる社会の実現に向けて、**交通安全対策**や**ユニバーサルデザイン**への対応、**無電柱化**、**自転車通行空間の整備**等を進めています。

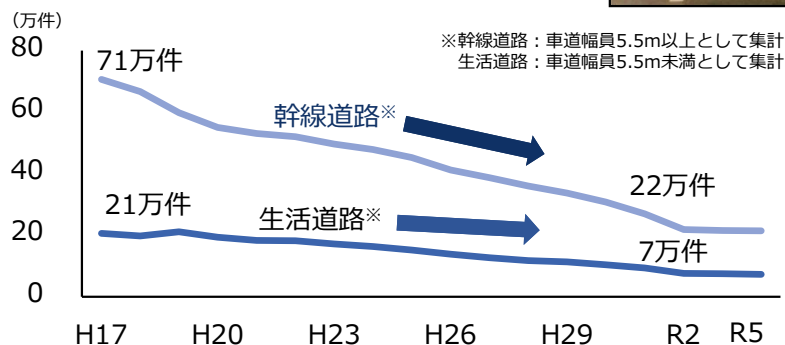
また、電動キックボード等**新たなモビリティ**や**地域の賑わい創出**など道路空間への多様なニーズに応える取組を推進します。

安全・安心な道路空間の構築

交通事故件数は減少傾向にあるが、依然として多くの事故が発生しており、交通安全対策の推進が不可欠。自動車専用道路や幹線道路への自動車交通の転換を促し生活道路との機能分化させる、少子高齢化社会に合った安全・安心でユニバーサルデザインに配慮した空間の整備等を進める。



●道路種別毎の死傷事故件数の推移

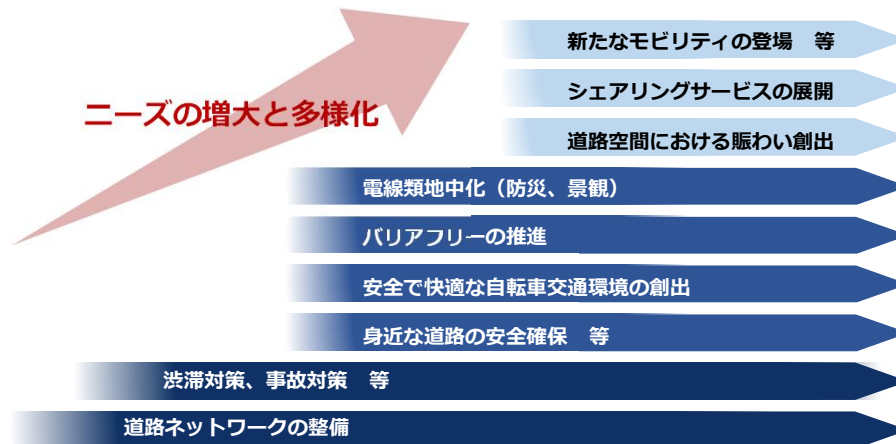


出典：交通事故統計年報をもとに作成

世の中のニーズに応じて多様化する道路施策

1960年	1980年	2000年	2020年	2040年
人口増加、高度経済成長期		人口・経済成長は横ばい	人口減少・超高齢化社会	

ニーズの増大と多様化



(1) 安全で安心な道路空間の整備

- 幹線道路の円滑化により生活道路への交通流入を防ぐとともに、生活道路における速度抑制や通過交通の進入抑制を図る面的対策等により、安全・安心な道路空間の整備を推進します。

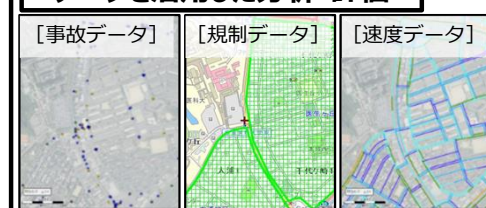
＜背景／データ＞

- ・令和5年の交通事故死者数は2,678人
- ・通学路合同点検※1の結果、道路管理者による対策が必要な約3.9万箇所のうち、約3.5万箇所に対策完了（R6年3月末時点）、暫定的な対策を含めると全箇所に対策が完了（R6年3月末時点）
- ・全国192地区において「ゾーン30プラス※2」の整備計画を策定（R6年3月末時点）

- 事故危険箇所※3における集中的な対策を推進
- 交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）※4等により、通学路合同点検の結果を踏まえ実施する歩道や防護柵の整備などの対策を推進
- 自動車専用道路や幹線道路への自動車交通の転換を促し、生活道路への流入を抑制
- 交通安全対策補助制度（地区内連携）※4等により、各種データ分析に基づく「ゾーン30プラス」の導入などの、通学路や生活道路の面的な交通安全対策を実施
- ビッグデータ利活用環境の整備や技術基準等の充実化により、効率的・効果的な交通安全対策の立案や地域の合意形成等を支援

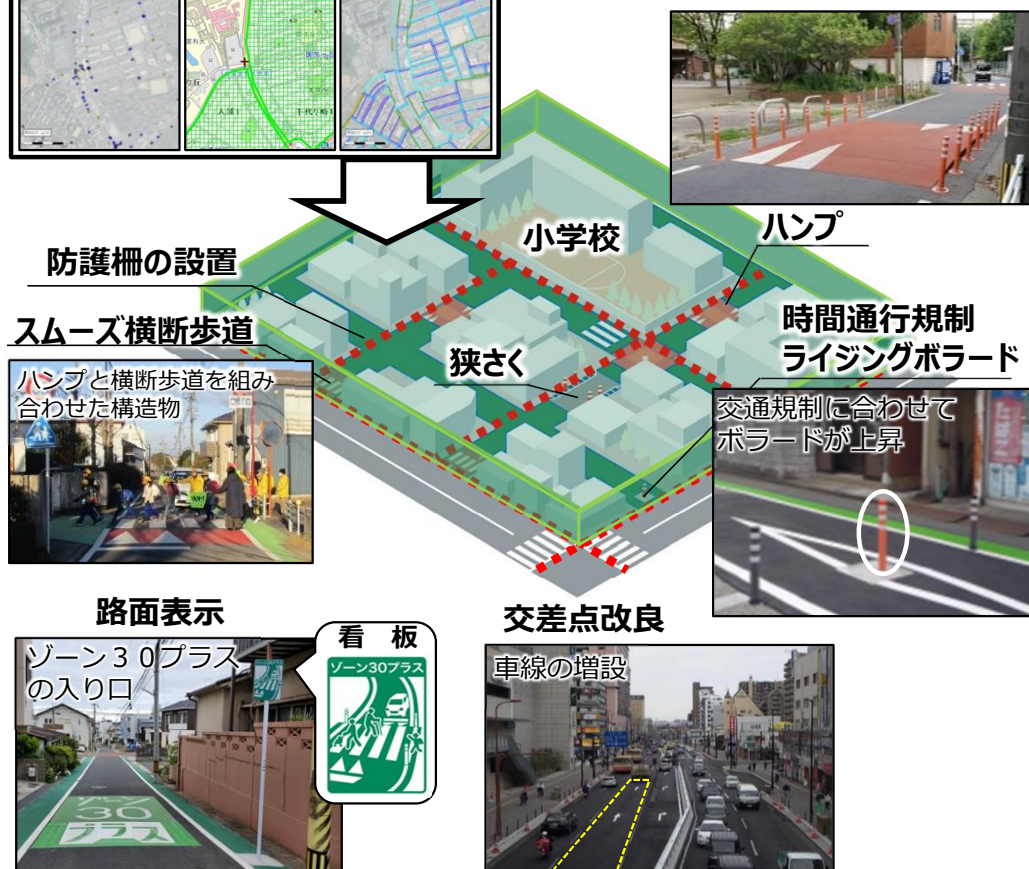
〔面的な交通安全対策のイメージ〕

データを活用した分析・評価



■ ゾーン30プラス
(最高速度30km/hの区域規制+物理的デバイス)

■■■ 通学路



・通学路における歩道等の整備率（R1→R7）：53% ⇒ 57%

※1：令和3年6月に千葉県八街市の通学路で発生した交通事故を受けて実施

※2：警察と道路管理者が検討段階から緊密に連携し、最高速度30km/hの区域規制(ゾーン30)と物理的デバイスの適切な組み合わせにより、歩行者等の交通安全を確保する連携施策

※3：幹線道路において事故の危険性が高い箇所（事故多発箇所や潜在的な危険箇所等）であり、対策を集中的に実施する箇所として国土交通省と警察庁が共同で指定した箇所

※4：参考資料P58参照

(2) 踏切対策の推進

- 踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道を指定し、踏切道改良計画事業補助制度^{※1}の活用による計画的かつ集中的な支援により、立体交差等に加え早期効果発現対策、バリアフリー対策等を推進します。

【踏切道の改良】

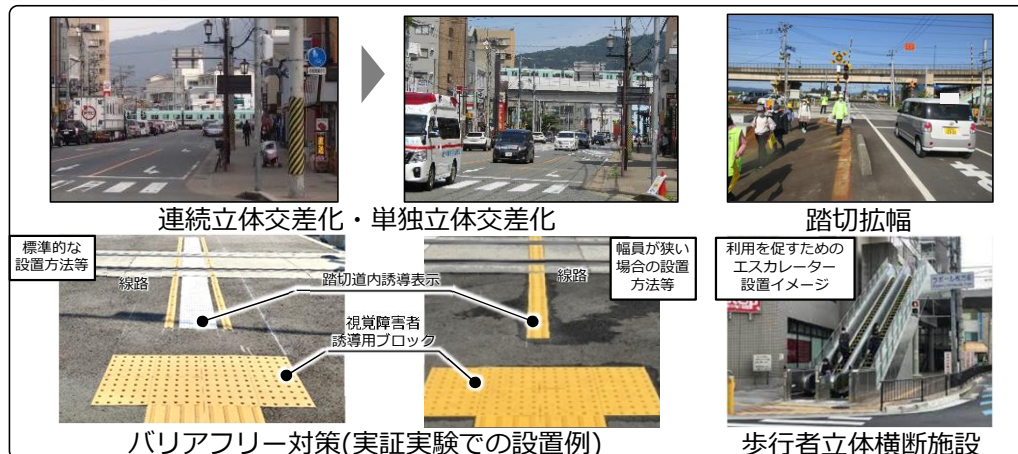
(令和6年8月時点)

<背景/データ>

- ・ 緊急に対策検討が必要な踏切（カルテ踏切）1,336箇所
- ・ 改良すべき踏切道の大臣指定 649箇所

- 立体交差等に加え、歩行者立体横断施設の利用促進など早期効果発現対策を推進
- 鉄道事業者との協議円滑化のため、自治体から相談を受ける窓口を地方整備局に開設し、事業推進を支援
- 視覚障害者の踏切道内での事故を受け改定したガイドライン^{※2}を踏まえ、特定道路^{※3}上等の踏切道を大臣指定し、バリアフリー対策を推進

【対策事例】

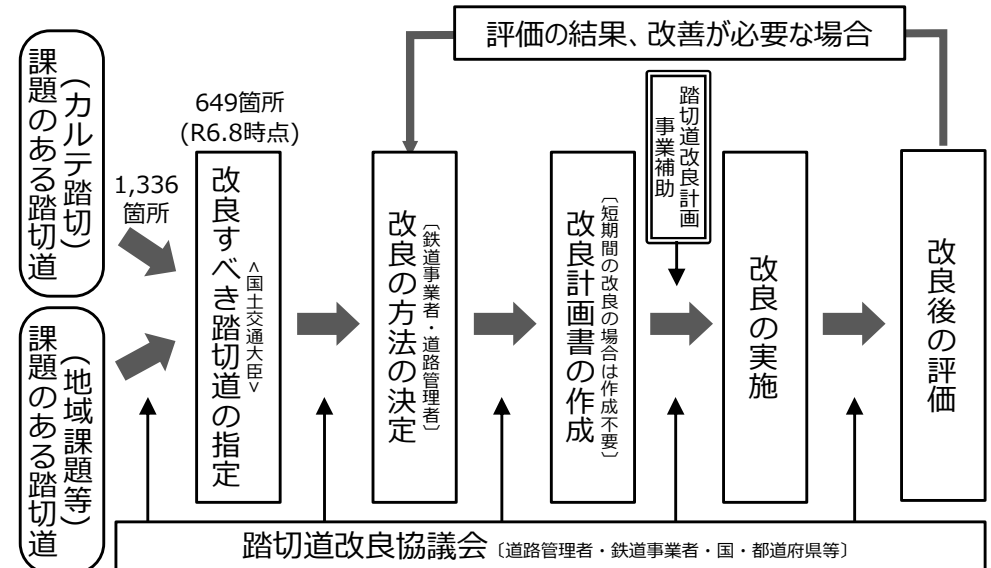


※1：参考資料P58参照

※2：「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」（令和6年1月改定）

※3：バリアフリー基本構想に位置付けられた生活関連経路を構成する道路等で国土交通大臣が指定する道路

【踏切道改良促進法に基づく対策の流れ】



- ・ 踏切事故件数（R7）：R2年度比約1割減
- ・ 踏切遮断による損失時間（H30→R7）：103 ⇒ 98万人・時/日

【災害時の対応】

(令和6年8月時点)

<背景/データ>

- ・ 災害時管理方法を定める踏切道の大指指定 485箇所
- 災害時管理方法を定める踏切道の指定により、災害時長時間遮断回避に向け、定期訓練実施等優先開放等の措置を確実に実施する取組を推進



災害時管理方法を定める踏切道の訓練状況

(3) 高速道路の安全性の向上

- 正面衝突事故防止対策について、長大橋及びトンネル区間において新技術を実道へ試行設置し、効果を検証します。
- 令和11年までの逆走による重大事故ゼロの実現を目指し、高速道路における逆走対策を推進します。

【暫定2車線区間の正面衝突事故防止対策】

＜背景／データ＞

- ・ 高速道路の暫定2車線区間の死亡事故率は、4車線以上の区間の約2倍※1
- ・ ワイヤロープ設置区間(有料)における対向車線飛び出し事故件数196件(うち死亡事故9件)【H28年度】→5件(死亡事故はワイヤロープ設置区間では未発生)【R5年度】

- 土工部及び中小橋梁においては、令和4年度にワイヤロープ設置が概成※2し、飛び出し事故は大きく減少
- 長大橋及びトンネル区間において、車両の逸脱防止性能等を満たす新技術を全国39箇所(約13km)の実道で試行設置し、効果検証や緊急時対応訓練を実施予定

【公募技術のうち、実道への試行設置を行う新技術】



長大橋及びトンネル区間の選定2技術

※1：高速自動車国道(有料)(H25年-R3年)

※2：ワイヤロープ設置済み延長：約1,528km (R6年3月時点)
【土工部 約1,506km、中小橋 約22km】

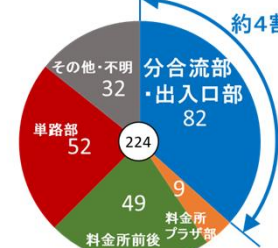
【逆走対策】

＜背景／データ＞

- ・ 高速道路の逆走による重大事故26件【H27年】→8件【R5年】
統計を取り始めたH23年以降で最多のH27年から半数以下に減少

- 逆走事案発生箇所の約4割※3を占める分合流部・出入口部等へのカラー舗装や路面標示等の対策を推進。対策実施後も逆走が発生する箇所については、案内標示の見直しや路面標示の補修等の対策を推進
- 道路管理設備(CCTV等)の充実やDX関連技術の進展等の変化を踏まえ、道路管理設備を活用した逆走検知や車両側で逆走検知、通知できる新規技術の公募を推進

【分合流部・出入口部等への対策実施事例】



＜逆走事案発生箇所別件数＞
(令和5年)



＜カラー舗装＞



＜錯視効果を応用した路面表示＞

※3：令和5年データ

(4) 多様なニーズに応えるみちづくり

- 道路の多様なニーズに応え、道路空間の賑わいを創出し、地域の魅力向上や活性化を図ります。
- 歩道や路肩等の利活用や安全な歩車共存により「人中心の道路空間」の実現に取り組みます。
- 全ての人やモビリティが安全で安心して利用できる道路空間実現のための整備を推進します。
- 「こどもまんなかまちづくり」実現のため、「道の駅」の子育て応援施設の整備等を推進します。

【道路空間のリノベーションの推進】

＜背景／データ＞

- ・賑わい、安全、新たなモビリティへの対応など、道路空間へのニーズが多様化するなか、「人中心の道路空間」の実現が期待
- ・歩行者利便増進道路（ほこみち）の指定数
：57市区町で139路線を指定(R6年3月末時点)

○道路空間再編やほこみち制度の活用により歩行者等の滞在空間拡大を推進



ほこみちの事例（熊本県熊本市）

○道路の維持管理の充実を図るため、道路協力団体制度の展開や、ほこみち制度の活用を推進



パークレットの事例（山形県山形市）

○路肩等の柔軟な利活用に関するガイドラインや、「人中心の道路空間」に関するガイドラインの作成



路肩等を活用した事例(千代田区)

【歩行者が車両等と共存するみちづくり】

○車両の速度や流入の抑制等により、歩行者と車両等が安全に共存し賑わう道路空間の創出を検討



歩車が共存する道路の事例（京都市）

【ユニバーサルデザインに配慮した道路空間整備】

＜背景／データ＞

- ・バリアフリー法に基づく特定道路※1の指定 約4,450km

○特定道路※1等におけるバリアフリー化を推進



歩道の拡幅・
段差、傾斜、勾配の改善



視覚障害者誘導用
ブロックの整備



踏切道内誘導表示の整備

- ・特定道路のバリアフリー整備目標 (H30→R7)：約63% ⇒ 約70%

【「道の駅」における子育て応援施設の整備】

＜背景／データ＞

- ・全国の「道の駅」（1,213施設）における、24時間利用可能なベビーコーナーは266施設(約22%)、妊婦向け優先駐車スペースは357施設(約29%) (R6年4月時点)

※高速道路の商業施設のあるSA（221箇所）においては、整備完了済

○全国の「道の駅」で子育て応援施設の整備を推進



24時間利用可能なベビーコーナー



妊婦向け優先駐車スペース

全国の「道の駅」の子育て応援施設の整備目標 (R1→R7)

：約4% ⇒ 約50%以上

※1：バリアフリー基本構想に位置付けられた生活関連経路を構成する道路等で国土交通大臣が指定する道路

(5) 自転車の利用環境の整備と活用促進

- 第2次自転車活用推進計画※¹に基づき、地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するなど、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進します。

【安全で快適な自転車利用環境の向上】

＜背景／データ＞

- ・歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長約5,917km（R4年度末）

- 改定したガイドライン※²を踏まえて、適切に分離された自転車通行空間の整備を加速



自転車道（大阪府茨木市）

- 関係者の連携強化のための地域における推進体制を構築し、新たなノウハウ提供等を通じて地方版自転車活用推進計画※³の策定を促進



自転車専用通行帯（福岡県福岡市）

- ・計画の策定数※⁴（R2→R7）：89市区町村 ⇒ 400市区町村

【シェアサイクルの普及促進】

- ガイドライン※⁵による地方公共団体へのノウハウ提供や導入効果の見える化等を図り、シェアサイクルの普及を更に促進



シェアサイクル（静岡県静岡市）

※1：R3年5月閣議決定、計画期間R7年度まで（参考資料P74参照）
 ※2：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（R6年6月改定）
 ※3：自転車活用推進法により、都道府県や市町村は地方版自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならないとされている
 ※4：自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた地方版自転車活用推進計画の策定数
 ※5：「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」（R5年9月）
 ※6：宣言企業数：61社（R6年4月時点）

【自転車通勤の導入促進】

- 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト※⁶や手引きにより、自転車通勤の導入を促進

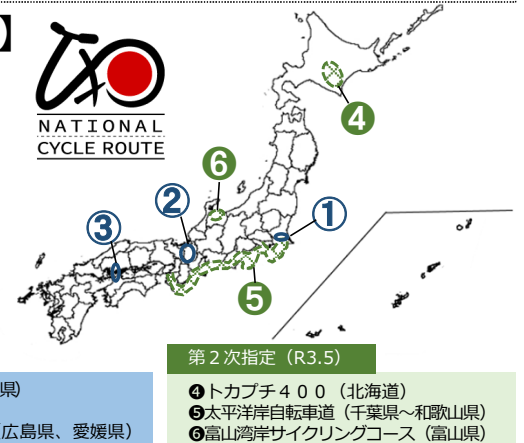


自転車通勤の導入促進

- ・通勤目的の自転車分担率（H27→R7）：15.2% ⇒ 18.2%

【サイクルツーリズムの推進】

- 走行環境の整備等によりナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇るサイクリング環境を創出



- ・先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルート数（R1→R7）：56ルート ⇒ 100ルート

【自転車損害賠償責任保険等の加入促進】

＜背景／データ＞

- ・条例等による加入義務付状況：義務化34都府県、努力義務10道県（R6年4月時点）

- 都道府県等の条例制定の支援や保険加入の必要性等に関する情報提供等を実施

- ・自転車保険等の加入率（R2→R7）：59.7% ⇒ 75%

(6) 無電柱化の推進

- 道路の防災性の向上や安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成、観光振興の観点から、無電柱化推進計画※¹に基づき、無電柱化を推進します。

<背景/データ>

- ・ 海外と比べて日本の主要都市の無電柱化率は低い
 ◇ 東京23区: 8%、大阪市: 6% ※道路延長ベース(R2)
 ◇ ロンドン・パリ・香港: 100% ※ケーブル延長ベース(H16)
- ・ 無電柱化推進計画に基づき、令和3年度から5年間で約4,000kmの無電柱化に着手(9割で協議着手済)
- ・ 緊急輸送道路のうち99%が新設電柱の占用禁止の指定済み

【整備路線の優先順位の考え方】

- これまでに約9,900kmの管路整備が完了。今後、無電柱化推進計画に基づき、約6,200kmの整備を予定
- 管路整備を進めるため優先区間※²や整備目標を明確にし、集中的な投資により管路整備及び電柱撤去を促進
- 交通安全や良好な景観形成の観点から整備を促進

【防災】能登半島地震における被害状況



電柱等の倒壊



【電線共同溝整備区間】

電線共同溝整備区間においては、電線類の断線は発生していない

【交通安全】



電柱による通行阻害

【景観形成】



電線類による景観阻害

【徹底したコスト縮減】

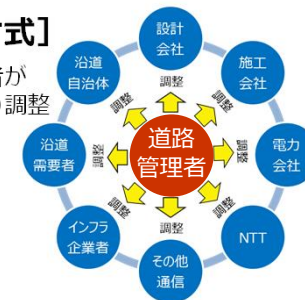
- 更なる低コスト化を推進するため、昼間施行の導入や既設排水側溝の活用に向けた取組を進める
- 「無電柱化のコスト縮減の手引き」を改定し、地方公共団体にも周知(R6年3月)

【事業のスピードアップ】

- 設計・施工や関係者調整等を一体的に実施する包括委託等による事業のスピードアップを目指す

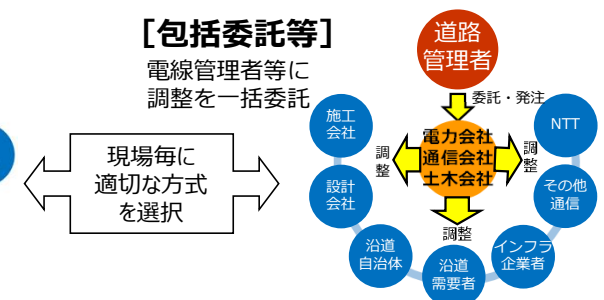
【従来方式】

道路管理者が中心となり調整



【包括委託等】

電線管理者等に調整を一括委託



【新設電柱・既設電柱への対応】

- 関係省庁と連携し新設電柱抑制の対応方策を推進
- 道路事業等の実施時には、原則無電柱化を実施
- 既設電柱については、無電柱化の事業中区間など優先順位をつけて占用制限を実施
- 未抜柱区間については、電線管理者と連携し電柱の撤去を促進

※¹: 令和3年5月25日 大臣決定(参考資料P72参照)

※²: 防災においては、緊急輸送道路や地域防災計画等で防災上重要性の高い区間

(7) 「道の駅」第3ステージの推進

- 「道の駅」が『地方創生・観光を加速する拠点』となり、ネットワーク化を通じて活力ある地域デザインにも貢献するため、「道の駅」第3ステージ※¹の取組を総合的に推進します。

<背景/データ>

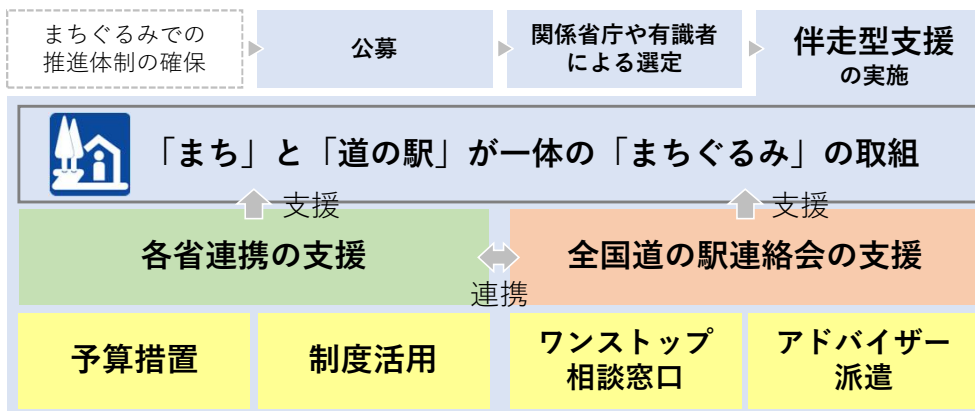
- ・全国に1,221駅設置（R6年8月）
- ・「防災道の駅」39駅の選定(R3年6月)や「防災拠点自動車駐車場」として366箇所指定(R6年3月時点)

【「道の駅」第3ステージを応援するための取組】

- 第3ステージ実現に向けて、「まち」と「道の駅」が共通の意志を持って、まちぐるみの戦略的な取組を推進
- 第3ステージを強力に推進する意志を持つ「道の駅」に対し、中央官庁横断体制での重点的な支援や、専門家等のアドバイザー派遣など、国による新たな支援の枠組みを創設



「道の駅」第3ステージ概念図



(仮称)「道の駅」第3ステージ応援パッケージ

【防災機能強化の取組】

- 戦略的な「防災道の駅」※²の配置と追加選定を進めるとともに、平時より「防災道の駅」間のネットワーク化を推進
- 防災倉庫や非常用電源設備等の整備、ドローンポートの設置など、防災拠点機能強化に取り組む「道の駅」の支援強化
- 災害時に国が迅速に「道の駅」を活用し支援を行う仕組みの構築

- ・地域防災計画に位置付けられた「道の駅」におけるBCP策定率(R1→R7):3%⇒100%

【高付加価値コンテナの設置促進】

- 『「道の駅」における高付加価値コンテナ活用ガイドライン※³』の周知等を通じ、災害時にも活用可能な高付加価値コンテナの導入を推進※⁴



道の駅「うきは」の防災用コンテナ型トイレ
(福岡県うきは市)

※1：参考資料P76参照

※2：都道府県の地域防災計画等で広域的な防災拠点に位置付けられている「道の駅」であり、防災拠点としての役割を果たすためのものとして国土交通省が選定したもの

※3：令和6年4月策定

※4：休憩や地域振興等のサービス提供が可能な可動式コンテナを「道の駅」に設置し、災害時には被災地へ運搬して広域的に活用

(8) 観光需要の増加に対応した道路利用環境の整備

- 観光需要の増加に対応するため、インバウンドの受入対応強化や、国内交流拡大による国内旅行需要の喚起、オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた環境整備を推進します。

<背景/データ>

- ・日本は次に観光旅行したい国・地域で世界1位※1
- ・延べ国内宿泊者数は新型コロナ前の水準を超えて増加（令和元年9月比+11.4%(令和5年12月)）※2

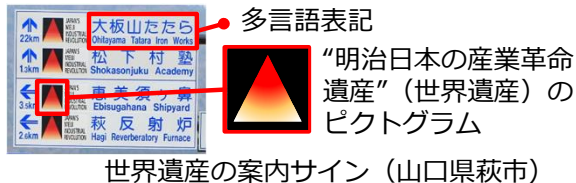
【インバウンドの受入対応強化に向けた環境整備】

- 多言語表記やピクトグラムを活用など誰にでもわかりやすい道案内を推進
- ナショナルサイクルルート等の世界に誇るサイクリング環境の創出と国内外へのPR等を推進

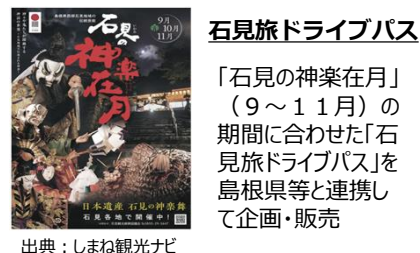
【国内交流拡大に向けた環境整備】

- 日本風景街道の道路景観美化等の活動による魅力ある観光地域づくりを支援
- 地域活性化や観光振興のため、自治体等との連携により、高速道路の周遊パスの商品内容を充実

【広域的な観光周遊の支援】



【高速道路の周遊パス】

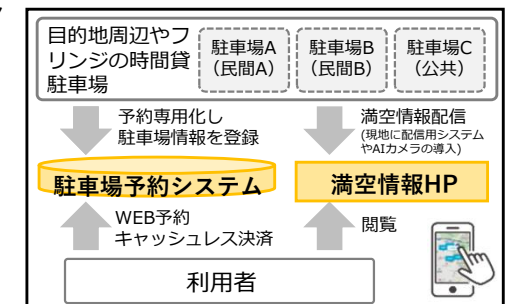


【オーバーツーリズム対策に向けた環境整備】

- 観光地における歩行空間拡大に資する無電柱化や自転車活用を促進する自転車通行空間整備を推進
- 観光渋滞の課題を抱える地域において駐車場予約システムやカーシェアリングの実施、AI・ICTの活用等による面的な渋滞対策の社会実験等を実施
- 休日と平日のバランスの見直し等、観光需要の分散・平準化のための高速道路料金割引の見直し
- 休日の観光地等での混雑が顕著な区間を中心に、ソフト・ハードを含めた渋滞対策を検討

駐車場予約システム等の導入

運転手不足に対応した路上カーシェアリングの社会実験（東京都港区）



AIカメラを活用した混雑情報提供の社会実験（奈良県奈良市）



※1：日本投資銀行・日本交通公社「アジア・欧米豪 訪日外国人旅行者の意向調査(令和5年10月)」

※2：宿泊旅行統計調査（観光庁）

(参考資料)

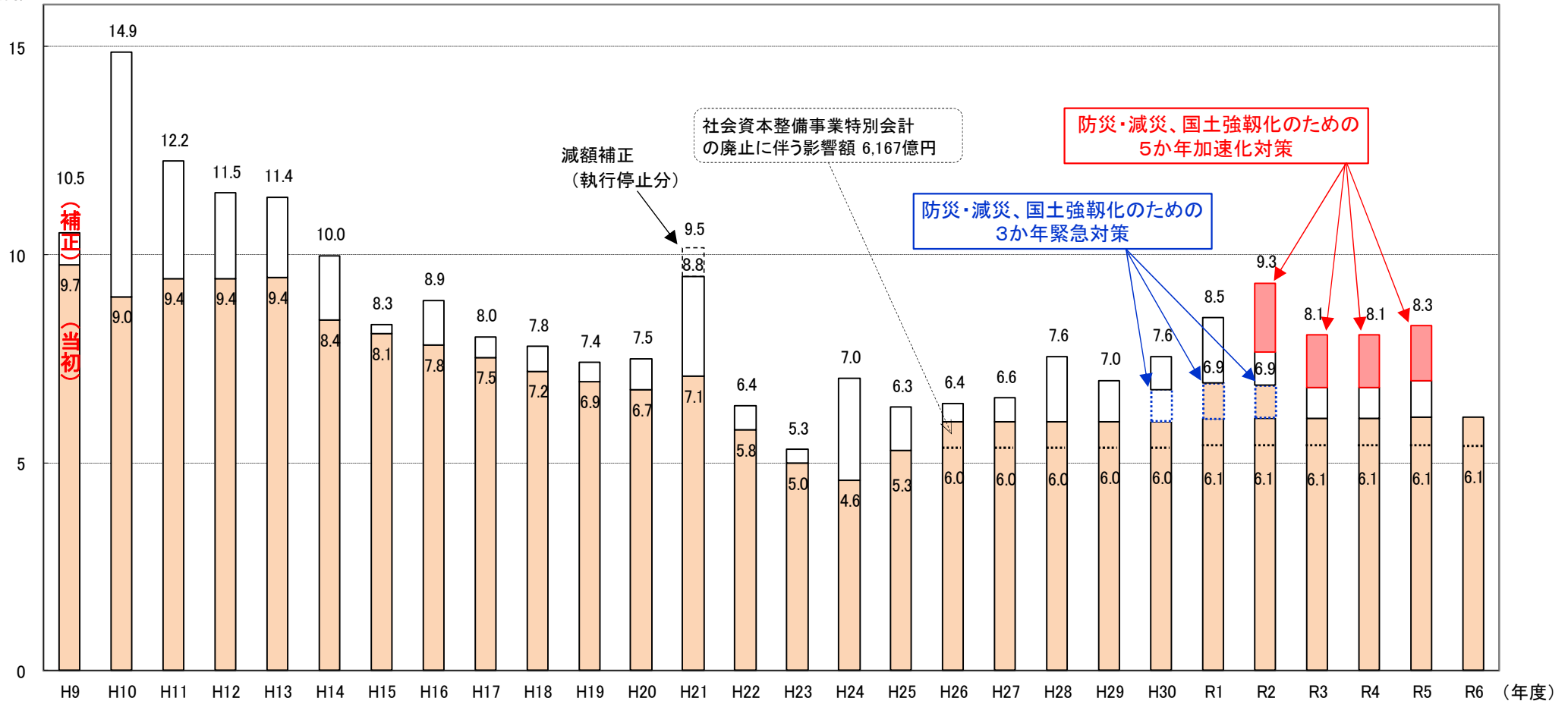
道 路 関 係 予 算 概 算 要 求 総 括 表

(単位:百万円)

区 分	令和7年度(A)		前年度(B)		倍率(A)／(B)		備 考
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費	
直 轄 事 業	1,901,344	1,901,344	1,595,758	1,595,758	1.19	1.19	1. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,501億円)を含む。 2. 有料道路事業等の事業費には、各高速道路株式会社の建設利息を含む。 3. 有料道路事業等の計数には、高速道路自動車駐車場整備事業費補助、高速道路連結部整備事業費補助、特定連絡道路工事資金貸付金、連続立体交差事業資金貸付金、電線敷設工事資金貸付金、自動運行補助施設設置工事資金貸付金を含む。 4. 本表のほか、防災・安全交付金(国費1兆405億円[対前年度比1.20])、社会資本整備総合交付金(国費6,089億円[対前年度比1.20])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。 5. 本表のほか、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として社会資本整備総合交付金(国費262億円[対前年度比1.62])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。
改 築 そ の 他	1,232,908	1,232,908	1,035,677	1,035,677	1.19	1.19	
維 持 修 繕	554,053	554,053	450,448	450,448	1.23	1.23	
諸 費 等	114,383	114,383	109,633	109,633	1.04	1.04	
補 助 事 業	1,049,723	609,314	880,734	510,573	1.19	1.19	6. なお、「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)」、「近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施に必要な経費」、「高速道路の料金割引に必要な経費」については、事項要求を行い、予算編成過程において検討する。 7. 本表のほか、行政部費(国費9億円)及びデジタル庁一括計上分(国費15億円)がある。 (参考) 前年度(令和5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(令和6年3月末時点)について [当初予算] ・防災・安全交付金 国費2,924億円 ・社会資本整備総合交付金 国費1,459億円 [補正予算] ・防災・安全交付金 国費769億円 ・社会資本整備総合交付金 国費434億円
高規格道路、IC等アクセス道路その他	546,720	301,625	468,475	258,875	1.17	1.17	
道路メンテナンス事業	482,981	277,995	392,636	226,011	1.23	1.23	
除 雪	20,022	13,348	19,623	13,082	1.02	1.02	
補助率差額	-	16,346	-	12,605	-	1.30	
有 料 道 路 事 業 等	2,654,400	15,110	2,842,801	11,969	0.93	1.26	
合 計	5,605,467	2,525,768	5,319,293	2,118,300	1.05	1.19	

公共事業関係費(政府全体)の推移

(兆円)



※ 本表は、予算額ベースである。

※ 平成21年度予算については、特別会計に直入されていた地方道路整備臨時交付金相当額(6,825億円)が一般会計計上に変更されたことによる影響額を含む。

※ 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。

※ 平成26年度予算については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額(6,167億円)を含む。

※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1～4年目は、それぞれ令和2～5年度の補正予算により措置されている。

なお、令和5年度補正予算については、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。

※ 令和3年度予算額(6兆549億円)は、デジタル庁一括計上分(145億円)を公共事業関係費から行政経費に組替えた後の額である。

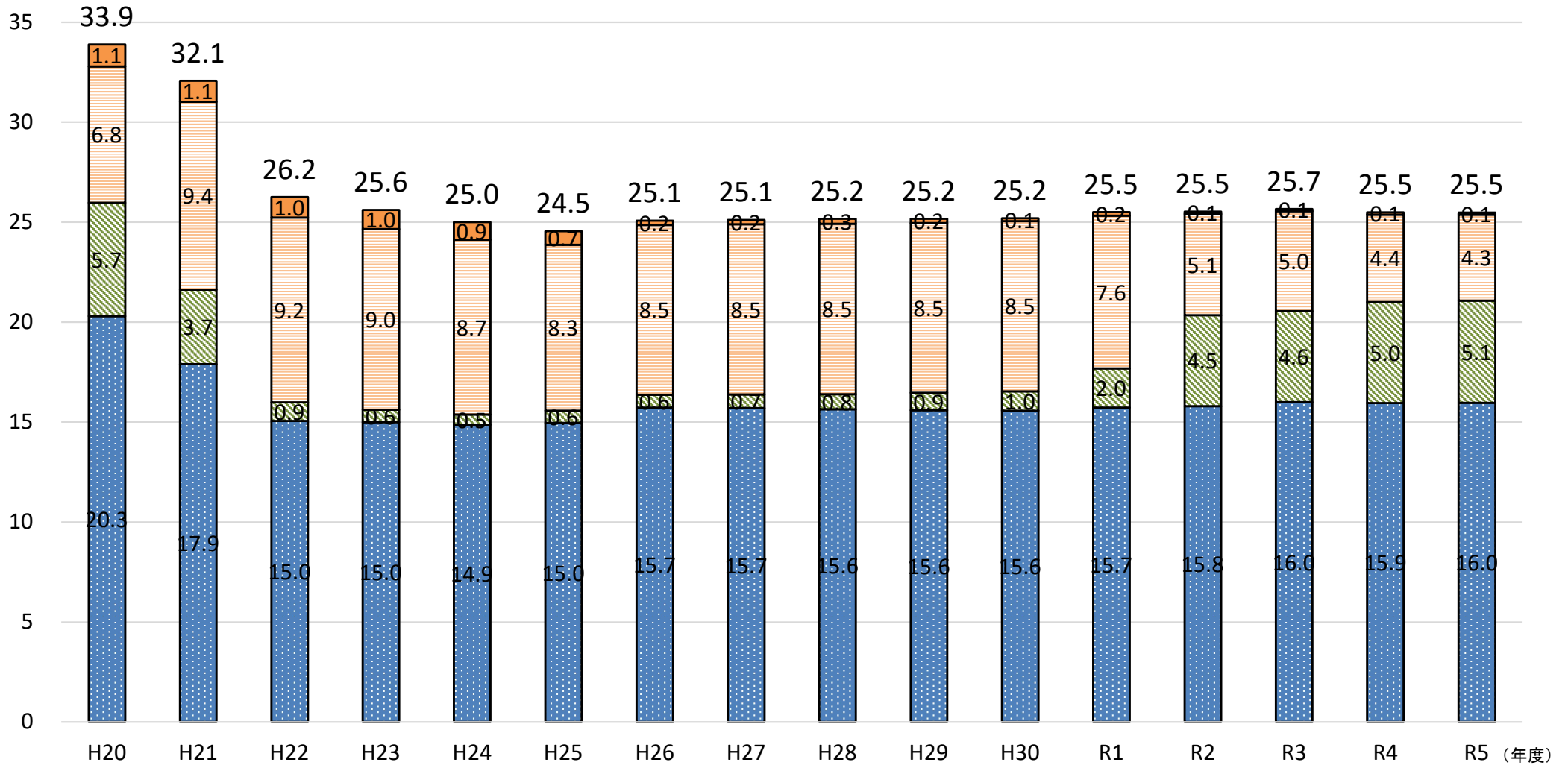
※ 令和4年度予算額(6兆574億円)は、デジタル庁一括計上分(1億円)を公共事業関係費から行政経費に組替えた後の額である。

※ 令和5年度予算額(6兆801億円)は、生活基盤施設耐震化等交付金(202億円)を行政経費から公共事業関係費に組替えた後の額である。

道路関係予算の推移

40 (単位:千億円)

■直轄 ■補助 ■交付金 ■有料等



※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)

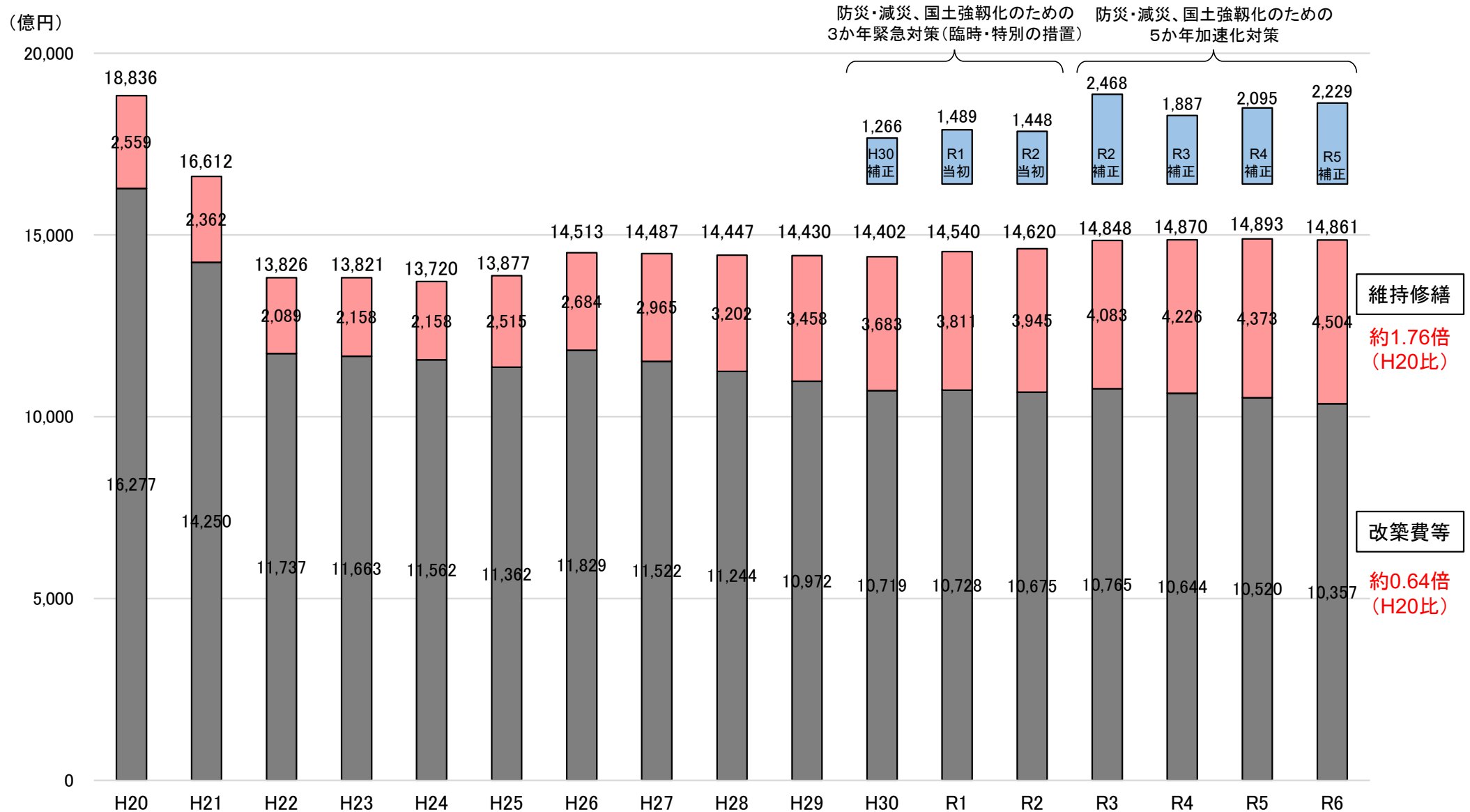
※交付金:H20・H21は当初予算額ベース[地方道路整備臨時交付金(H20)、地域活力基盤創造交付金(H21)]

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。)

※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。

道路関係直轄予算の推移



※通常予算は、諸費等を除く(H20年度は、H21年度の諸費の割合と同割合として算出)

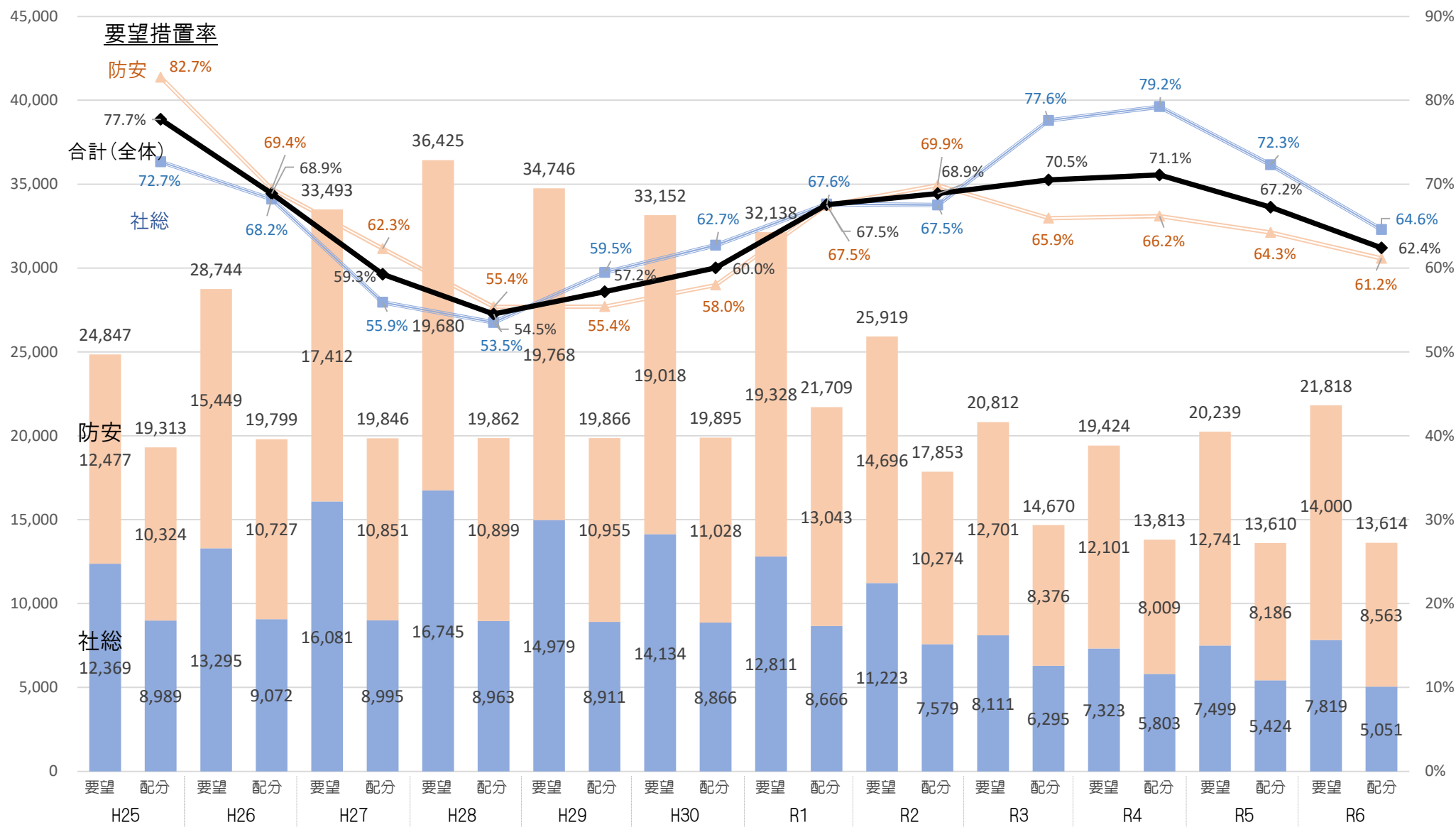
※東日本大震災復興・復旧に係る経費を除く

※防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策における令和5年度補正には、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応分を含む。

社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の要望額・配分額等の推移

(単位：億円)

※R1, R2の計数は臨時・特別の措置を含む



主な個別補助制度①

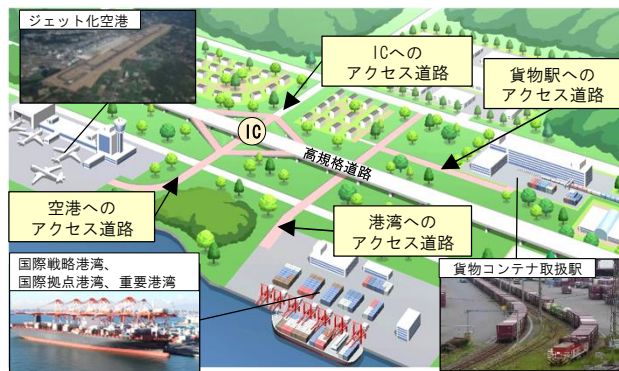
高規格道路・ICアクセス道路等補助制度

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）



橋梁

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）



トンネル

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）



道路附属物等

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

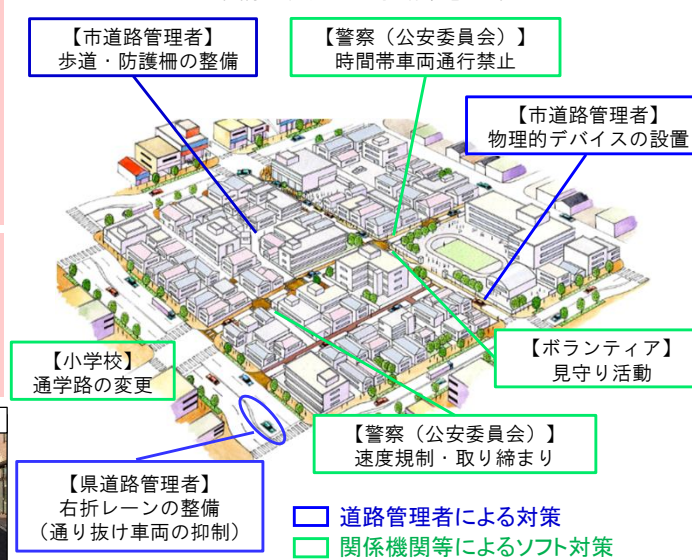
通学路の安全を早急に確保するため、千葉県八街市における交通事故を受けて実施した通学路合同点検に基づき、ソフト対策の強化とあわせて実施する交通安全対策について計画的かつ集中的に支援

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

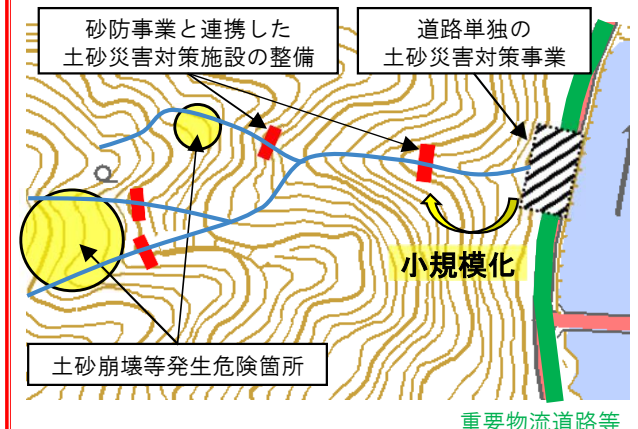


交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）イメージ



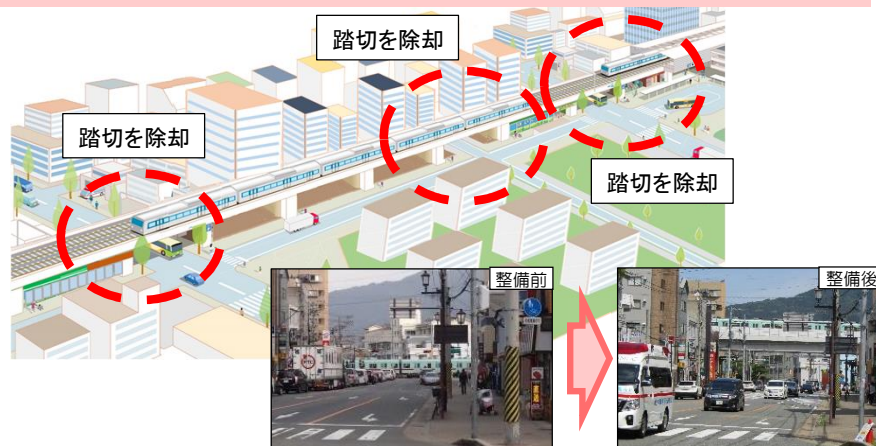
土砂災害対策道路事業補助制度

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



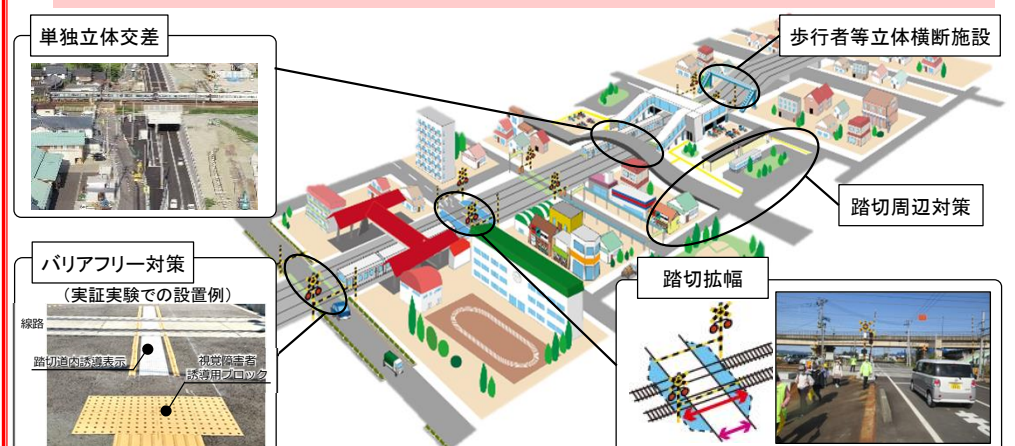
連続立体交差事業補助制度

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

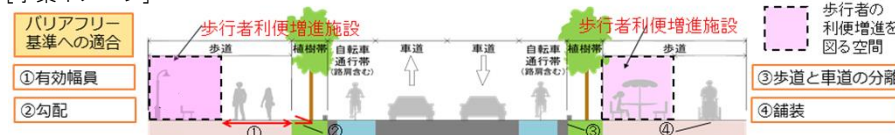


駅の整備と供用時期を連携

《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

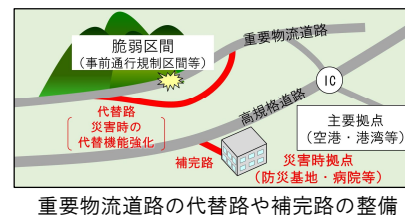
⇒ナショナルサイクルルートにおける自転車通行空間整備に対して特に重点的に配分



《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



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】



被害のない2車線を活用し、交通機能を確保

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】



床版鉄筋露出

【舗装の老朽化事例】



アスファルト舗装ひび割れ

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】

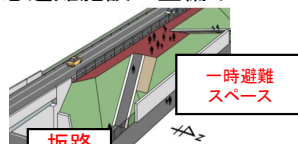


令和2年7月豪雨...熊本県道

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】



坂路

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

自動運行補助施設

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

<政策の方向性>

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

特定車両停留施設

- ・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

特車の新たな通行許可制度

- ・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

道路法等改正 (R2)

踏切法等改正 (R3)

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

道路ネットワークの課題

都市間移動の
速達性が低い

渋滞による
時間ロス

拠点アクセス性

災害脆弱性

物流危機

交通安全

インフラ
老朽化

持続可能な
開発への貢献

経済の長期低迷・
国際的地位の低下

時代の岐路 (リスク／構造変化)

未曾有の人口減少、少子高齢化
巨大災害の切迫、気候危機の深刻化
生物多様性の損失

場所にとられない暮らし方・働き方
新たな地方・田園回帰

DX・GXなど、激化する国際競争
エネルギー・食料の海外依存

強い危機感と
現状打破の必要性

新たな 国土形成計画

目指す
国土の姿

国土構造の
基本構想

「新時代に地域力をつなぐ国土」

「シームレスな拠点連結型国土」

広域的な機能の分散と連結強化
全国的な回廊ネットワーク(日本海側・太平洋側二面活用)
／日本中央回廊

階層ごとに機能を拠点に集約
階層間のネットワーク強化

持続可能な地域生活圏の形成

中国等、アジア諸国のインフラ成長

・急速な高速道路網の拡大
・自動運転対応のスマート高速道路等の進化

認識の変化

三陸沿岸道路開通
・直接効果・間接効果・新たな効果

首都圏三環状開通
・雇用創出、経済効果、機能分化の有効性
・羽田空港強化等、東京湾岸地域の新たな動向

新東名・新名神開通

持続可能な開発目標(SDGs) 誰一人取り残されない社会の実現
道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」(2020道路分科会基本政策部会)

4つの 重点課題

世界に伍する経済再興・
国際競争力強化

国土のリスクに対応する
国土安全保障(Homeland Security)
の確保

「2024年問題」物流危機の中での
安定的な物流の維持

2050年カーボンニュートラル
に向けた低炭素な交通の実現

高規格道路 ＜基本方針＞

技術創造による多機能空間への進化で、2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステムを実現

＜通称＞ WISENET (World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork)

シームレスネットワークの構築

道路種別や管理主体、県境などにとられず、重要拠点を一連のサービスレベルで連結

サービスレベル評価
データ基盤整備
パフォーマンス・マネジメント

サービスレベル達成型への転換
(サービスレベル指標によるパフォーマンス・マネジメント)

DX・GX、技術創造による進化

多機能空間への進化で、自動化、環境など新たな価値を創造

自動物流道路(オートフロー・ロード Autoflow Road)の構築

物流危機の克服、温室効果ガス排出削減の切り札として、自動車に頼らず、
道路空間をフル活用したクリーンエネルギーによる自動物流システムを構想

スピード感を持ち、10年での実現を目指す

全国から、世界から選ばれる都市・地方を支える基盤ネットワークへ

国際水準の都市間連絡を確保
→ 地域生活圏の交流人口確保
(2050年人口でも現在の圏域規模を維持)

＜機能要件＞

- ① 広域交流
- ② ネットワーク補完
- ③ 拠点アクセス
- ④ 地域連携
- ⑤ 国土保全

＜サービスレベル＞

- ・自動車専用道路相当
- ・重要都市間サービス速度80km/h
少なくとも60km/h

高規格道路 ＜役割＞

経済成長・物流強化

物流、三大都市圏のネットワーク機能強化・産業拠点アクセス
サプライチェーンの強化・中継拠点整備

観光立国の推進

持続可能な経済社会のための観光立国の実現、
周遊観光促進、オーバーツーリズム渋滞対策

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

持続可能な地域生活圏の維持
巨大災害に備えるネットワーク整備

自動運転社会の実現

次世代ITSのデジタルインフラにより
道路を電脳化、インフラから車両を支援

交通モード間の連携強化

空港・港湾・鉄道等とのアクセス強化
リニア中央新幹線との連携

低炭素で持続可能な道路の実現

次世代自動車環境整備、パフォーマンス改善
公共交通利用促進、ロードプライシング、TDM推進等

道路の枠を超えた機能の高度化複合化

休憩・中継機能、電力ハイウェイ、治水機能、自動運転、海峡間アクセス新モダリティシステム 等

技術的要点

拠点機能の高度化

中継輸送拠点機能、交通ハブ機能、
自動運転切換え拠点等、重要性が増加

高規格道路の利便性向上

高規格分担率の向上、ETC専用化推進、
フリーフロー式ETCを検討

都市内の道路空間の再配分

地方都市の環状道路等と都市内道路の
空間再配分をセットで検討すべき

暫定2車線区間の解消

データを活用し課題の大きな箇所から
優先着手、3車線運用など賢く対策

将来にわたるインフラの機能維持

持続可能なメンテナンスサイクルの構築が必要

制度的検討事項

計画プロセスの整理

高規格道路の計画手続きを整理

多様な価値に対応した 評価の確立

交通量の多寡によらない多様な意義を評価

整備主体・整備手法

路線の機能や性格を踏まえた整備主体、
ネットワークの特性に応じた整備手法を検討

財源の確保

積極的な受益者負担・原因者負担の
活用等による財源確保が重要

新広域道路交通計画と高規格道路ネットワーク

ブロック計画の整合性を確認

リニア関連、国土安全保障関連ネットワークの重要性

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

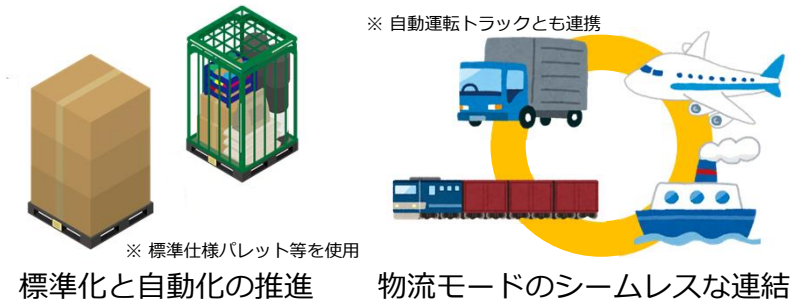
新しい物流形態「自動物流道路」の構築

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

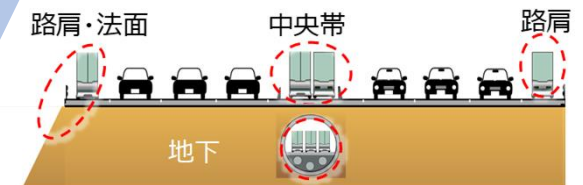
物流量が特に大きい
東京～大阪間を対象

- 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)

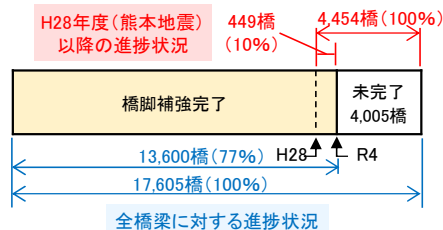
○適切な進捗管理に努め、定期的なフォローアップを実施。

※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

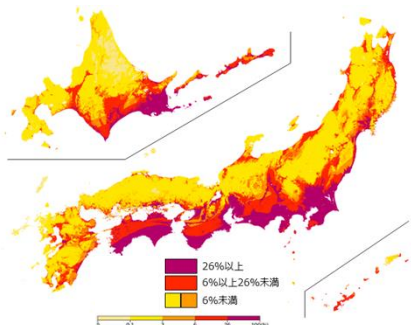
【参考】

令和4年度末時点の耐震補強進捗状況(高速4社)



【参考】

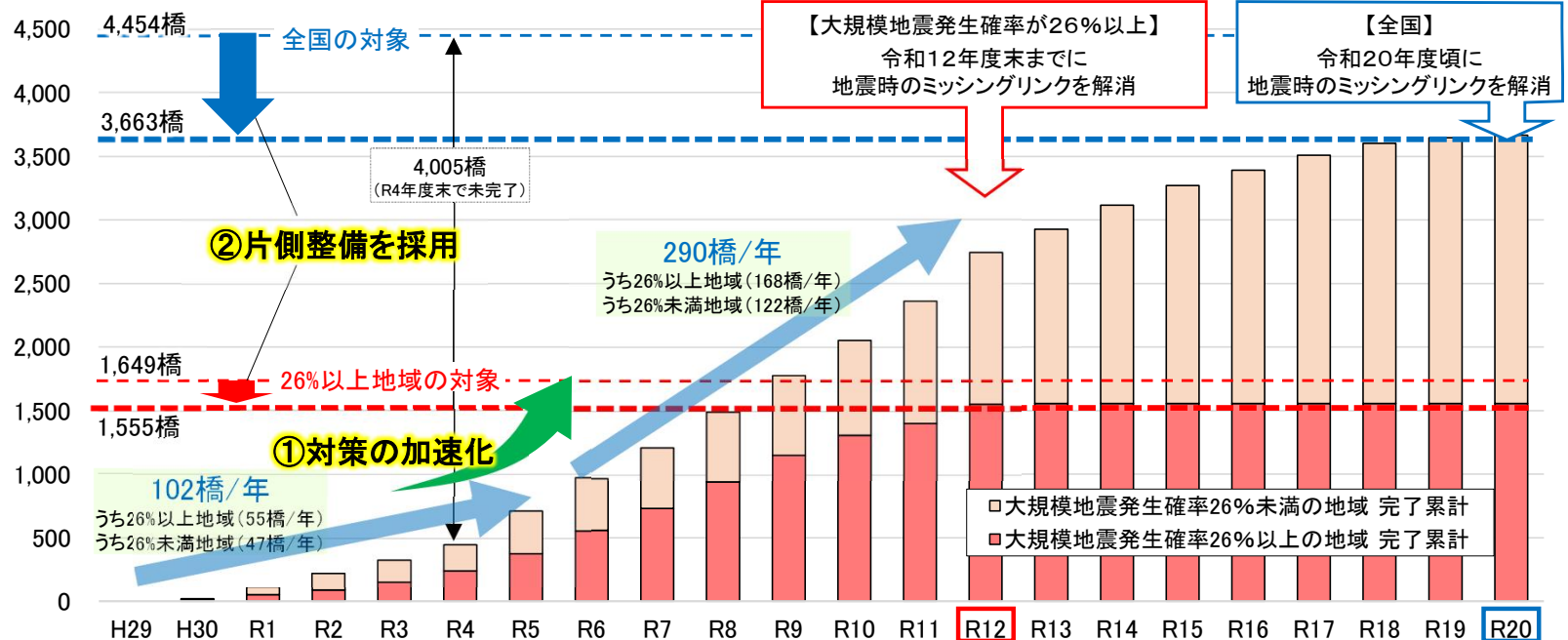
今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率



出典) 全国地震動予測地図2020年版(地震調査研究推進本部)

(橋梁数)

耐震補強実施計画グラフ <高速道路会社4社>

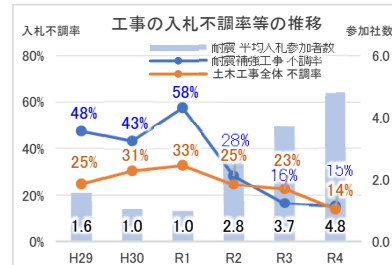


高速道路の耐震補強実施計画(概要)

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。



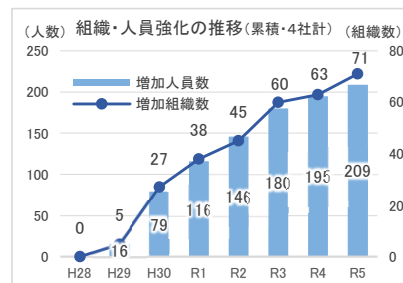
○地元協議の円滑化

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

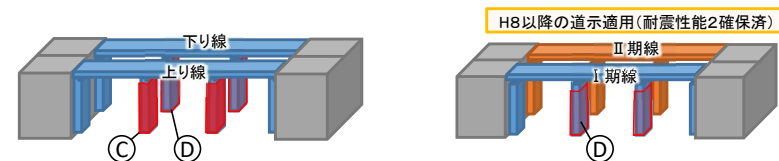
耐震補強工事の実施にあたって、関係機関と協議・調整、地元対応を円滑に進めるため、こうした業務に従事する社員の増員や組織設置により、高速道路会社の組織体制を強化。



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

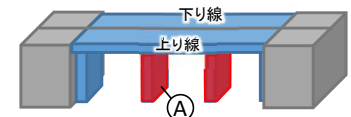
- ・上下線で、どちらか一方の耐震補強を優先
- ・Ⅱ期線側が耐震性能2を確保している場合は、Ⅰ期線側の耐震補強時期を見直し



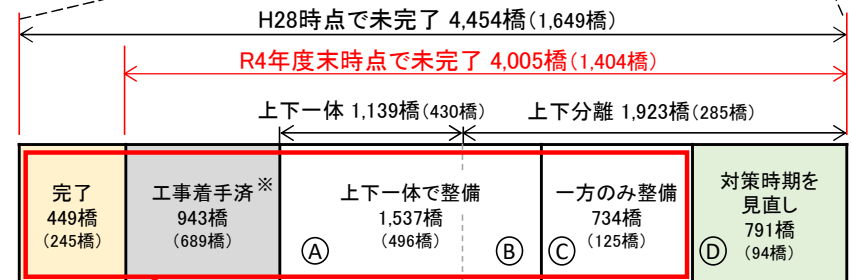
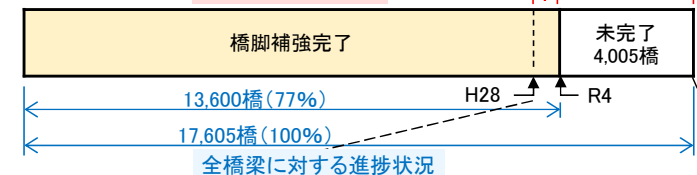
※高架下に鉄道や緊急輸送道路が交差している箇所、占用物件等があり複数回の移設が困難な箇所は上下線で整備。②

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

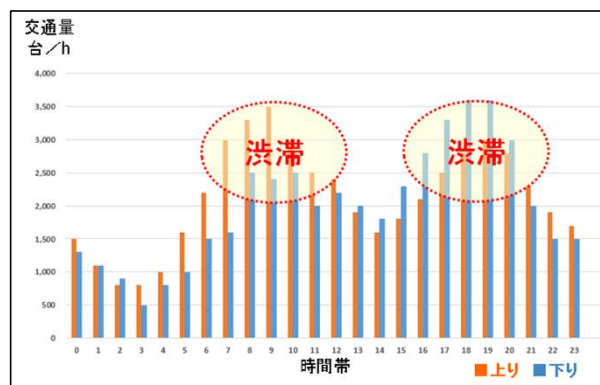
シームレスネットワークの実現に向けたパフォーマンス・マネジメントの展開を目的とし、サービスレベルの低下要因となっている箇所に対して機動的・面的な対策を推進するため、局所渋滞対策事業を創設。

【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

【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

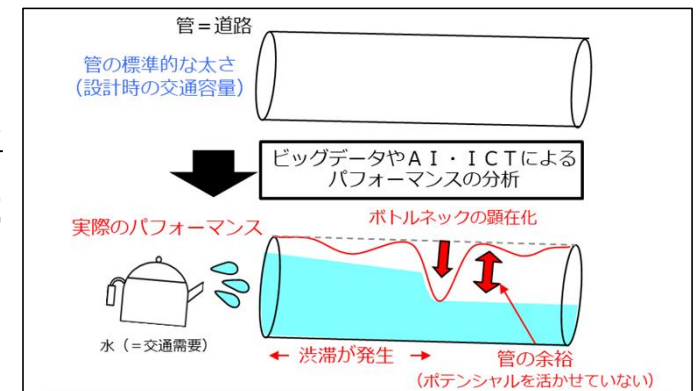
【対策】

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



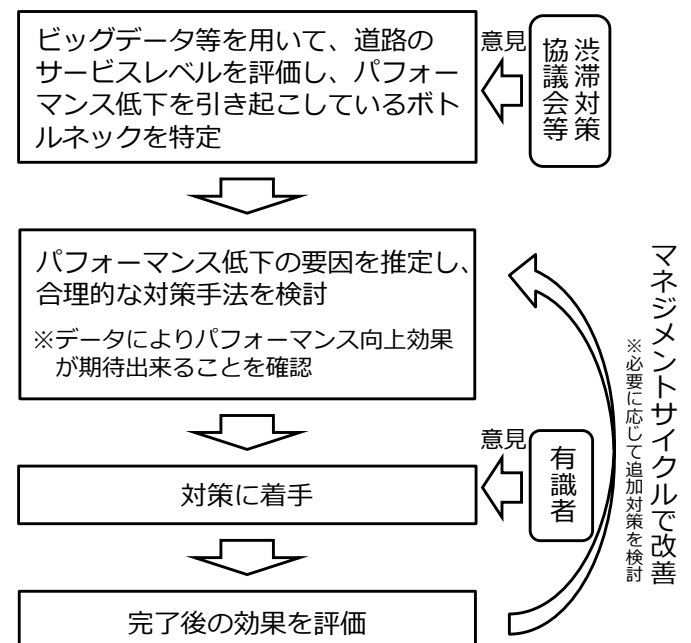
▲新たな対策の事例

※この他、ゼブラ帯設置、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



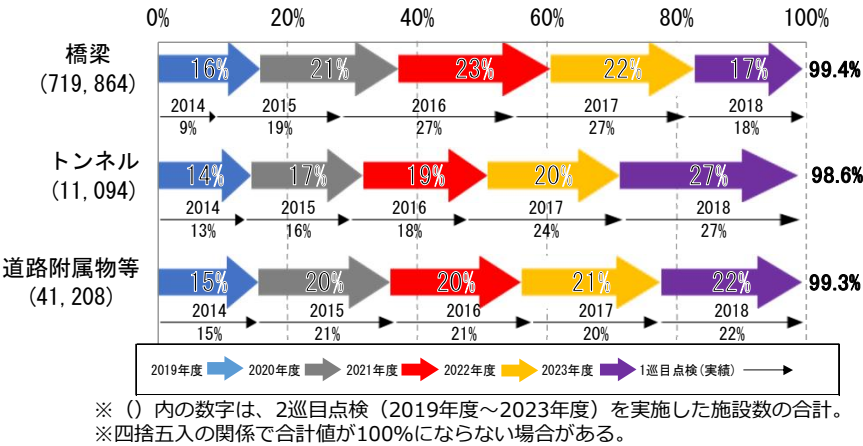
▲道路のパフォーマンスの概念図

【事業の流れ】

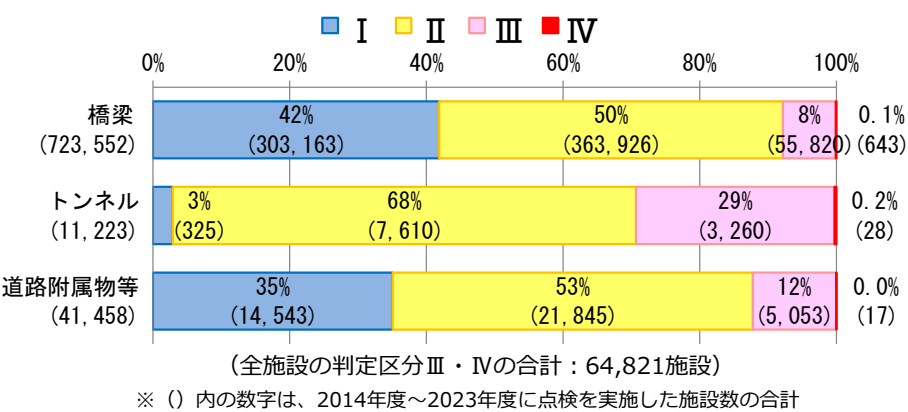


道路施設の点検・修繕等措置の状況

○2巡目点検実施状況（全道路管理者合計）



○2023年度末時点の点検結果（全道路管理者合計）



○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%)

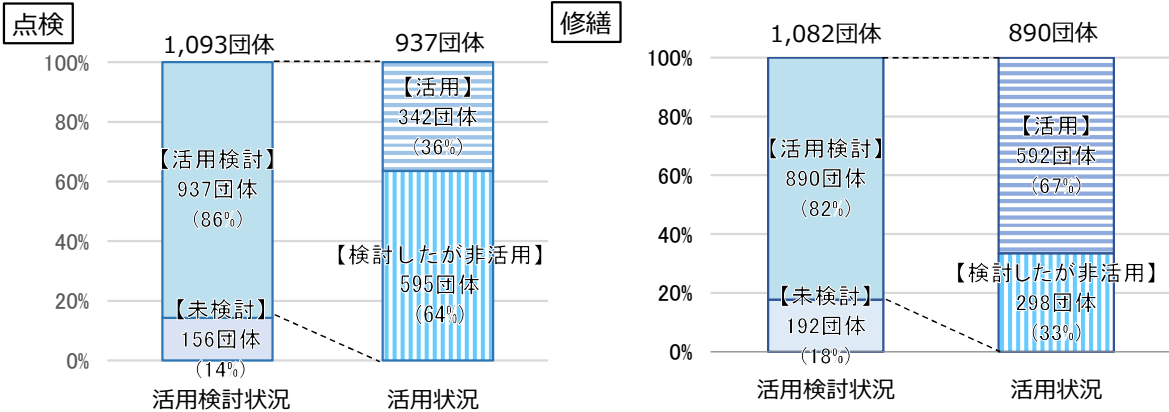
※市は特別区を含む ※2024年5月時点

○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%	100%	
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%)		完了済 着手済					

↑：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

○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

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、削減に向けた対応方策を令和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	【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】
	再エネ	ケース② 市街地開発事業等に伴う電柱新設	【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】
	道路	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	【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】
	道路	ケース④ 再エネ発電所の建設に伴う電柱新設（約10千本）	【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	【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】
	道路	ケース⑥ 供用後1年以内の道路に電柱新設	【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】
既設電柱を含めた対応		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	【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】
無電柱化推進の等	新設電柱の調査	・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	・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	・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

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

（au損害保険㈱ R2.7アンケート調査より）

新型コロナ流行前 77.0%
新型コロナ流行後 23.0%
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提供（検索・予約・決済）

※ 移動の移動目的とモビリティ

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。

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）

脱炭素社会の実現に向けた動き

第1次計画からの社会情勢の変化等

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

1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
6. 情報通信技術の活用の推進
7. 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 サイクルスポートの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

施策

8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9. 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
10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 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

12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13. 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

14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
15. **多様な自転車の開発・普及の促進【新規】**
16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17. 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
18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲）
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲）
21. 災害時における自転車の活用の推進
22. **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

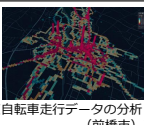
○ 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**（利用者の多様性、将来に渡る使われ方等に留意しガイドラインも見直し）



<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

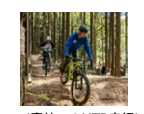


<企業の駐輪スペースの設置>

○ 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
- ・ サイクルツーリズムを含む**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等の整備、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

- 74 -

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

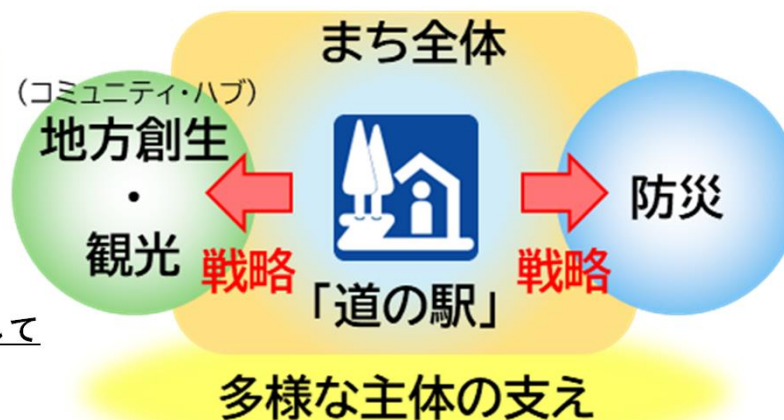
「道の駅」第3ステージ



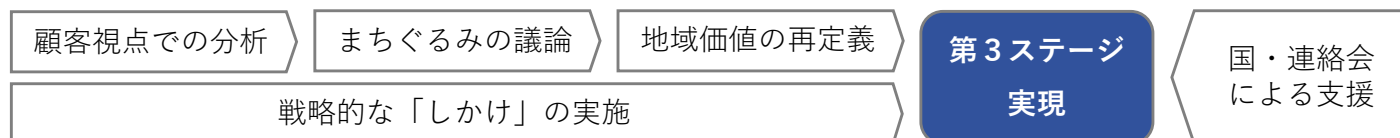
「道の駅」第3ステージの姿

「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



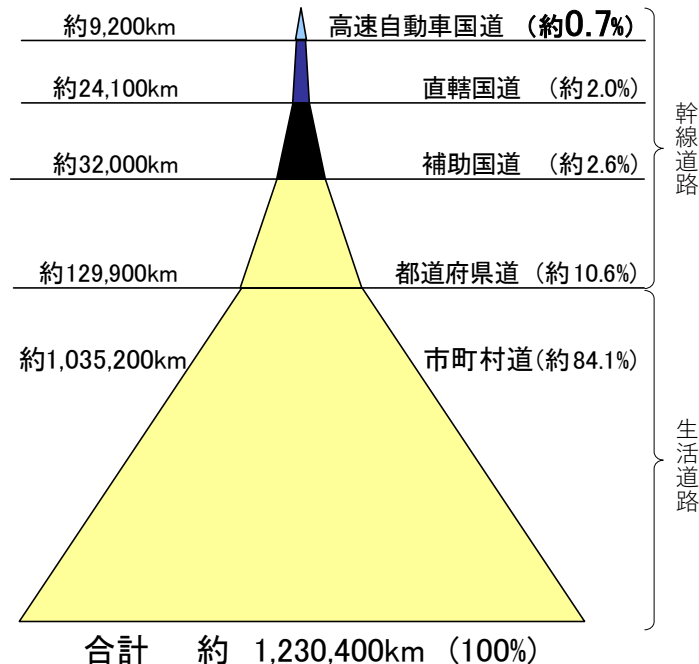
第3ステージ実現のために



日本の道路の現況

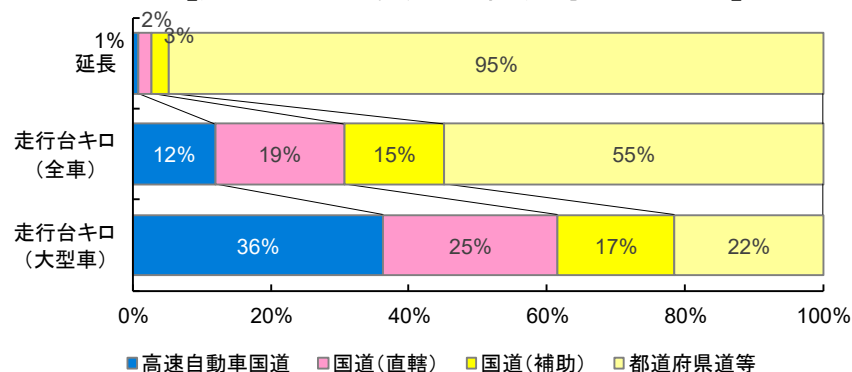
- 高速自動車国道と直轄国道は、延長割合が低いが、全交通量の約3割、貨物車交通量の約5割を分担

[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

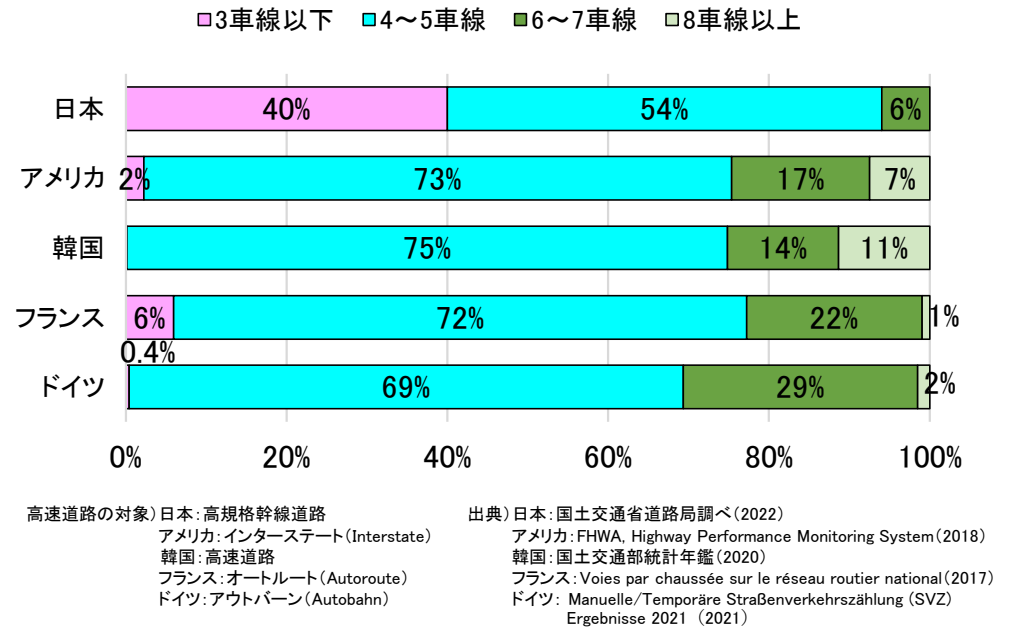
[道路別 延長及び物流等のシェア]



※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]



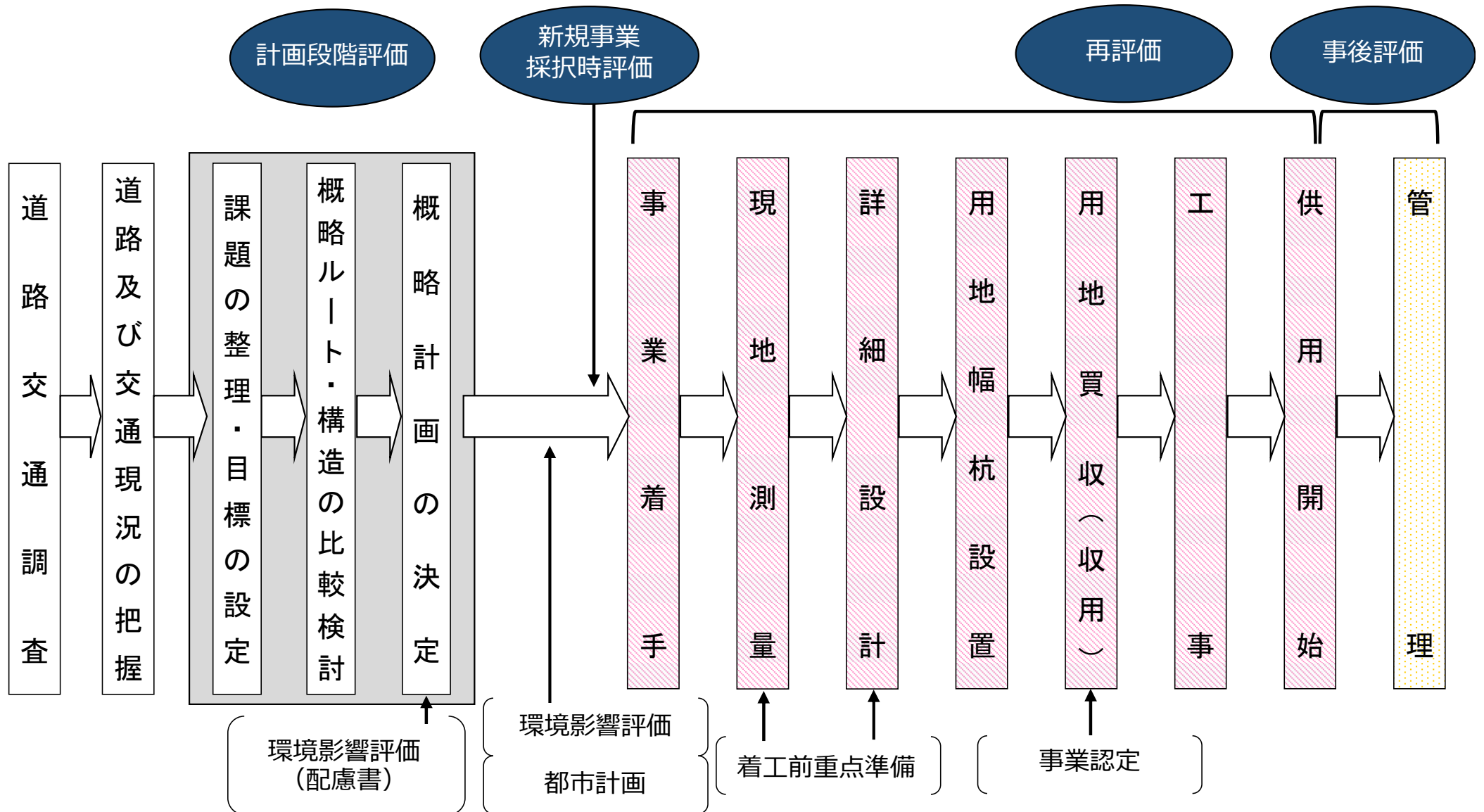
- 都市間連絡速度は依然として低い

[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

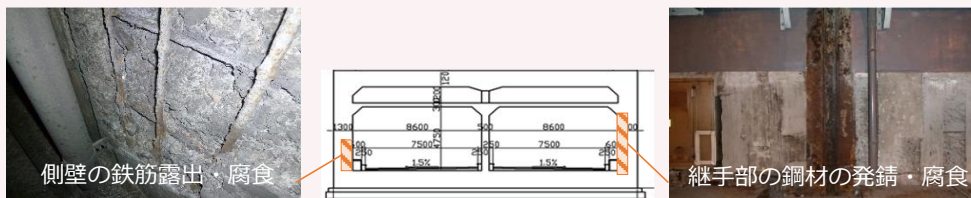
- ・民営化時点で見込まれていなかった更新事業をH26から実施。

【現在の取組事例】 首都高速 東品川栈橋・鮫洲埋立部（S38開通）



- ・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

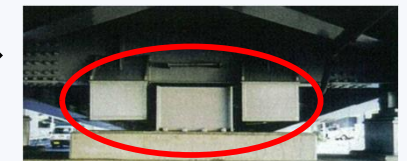
【暫定2車線区間の4車線化】



【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

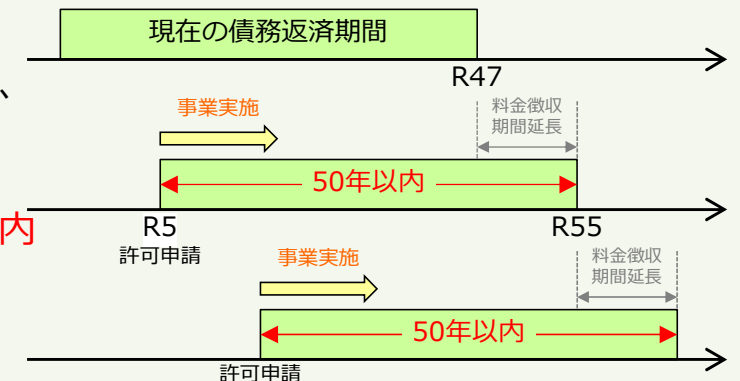
【自動運転走行空間の提供】や【EV充電器や水素STの設置】なども推進

改正概要

<高速道路の料金徴収期間の延長>

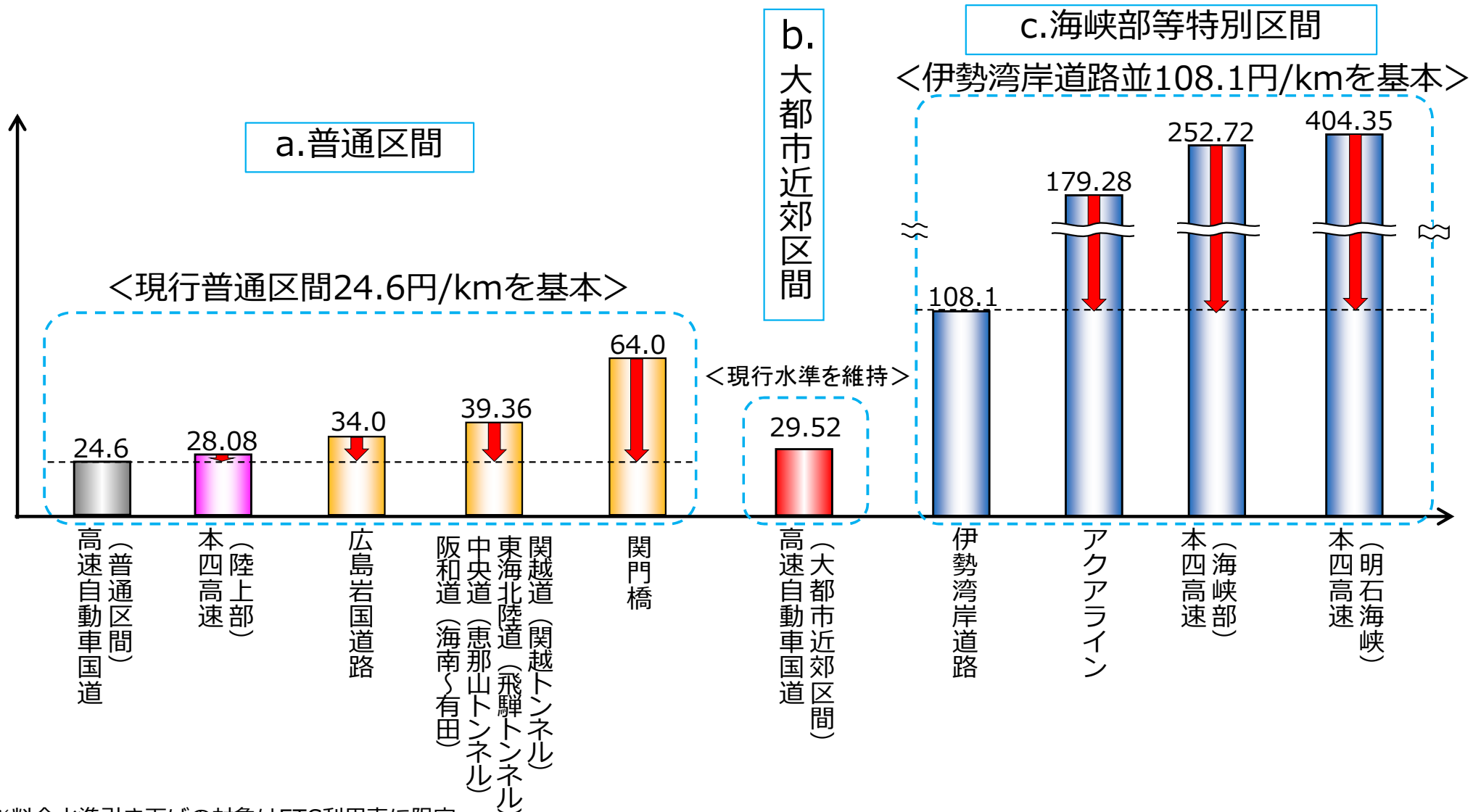
- 高速道路の更新・進化のため、料金徴収期間を延長することにより、必要な事業を追加
- 事業追加にあたっては、債務返済の確実性の観点から、
債務返済期間を設定 ⇒ 国土交通大臣への許可申請日から50年以内
- 現行制度を踏まえ、料金徴収期限を引き続き設定
⇒ 最長で令和9年9月30日

※ 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

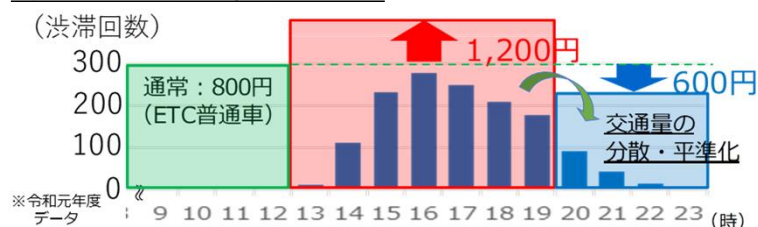
＜社会実験概要＞

- 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）



＜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

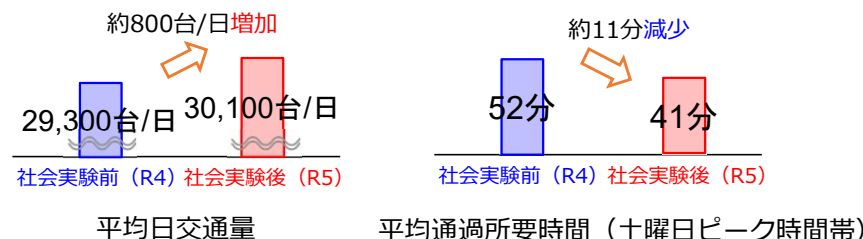


＜ETC時間帯別料金＞

	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
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

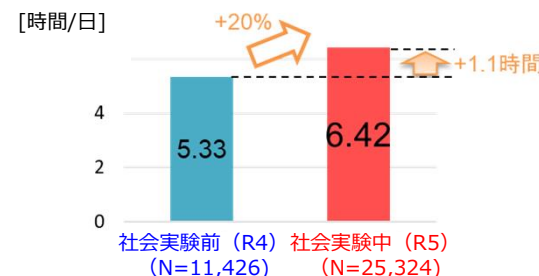
＜平均日交通量と通過所要時間＞

※R5.7.22～12.3のデータにおける速報



＜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））

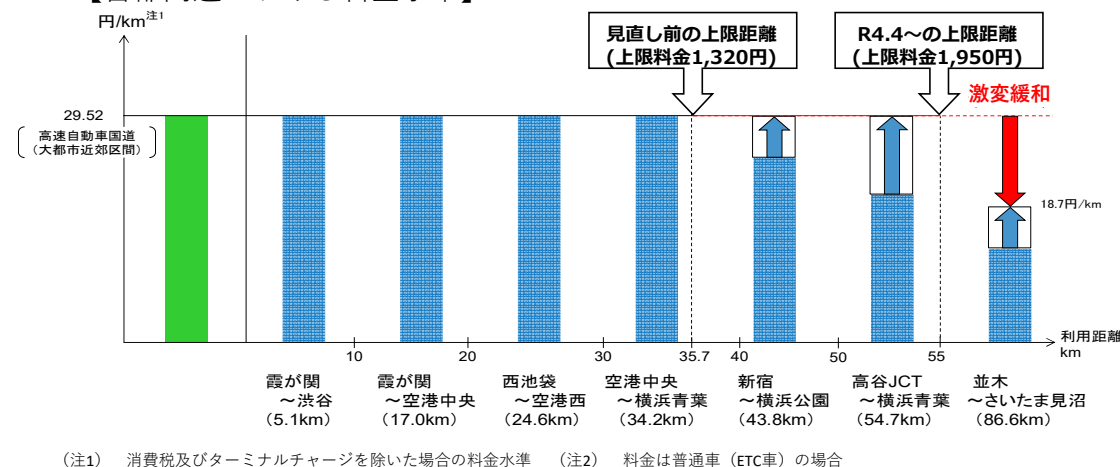


首都圏の新たな高速道路料金（令和4年4月より導入）

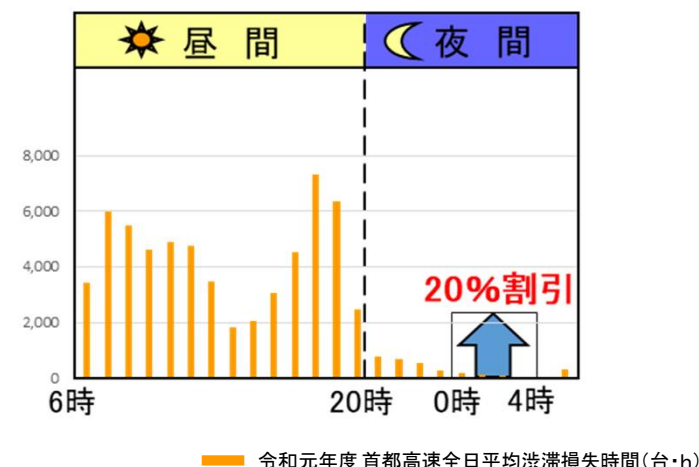
- 首都高速において、料金体系の整理・統一を更に進めるため、①新たな上限料金を設定。
- 料金割引の整理・統一を図る観点等から、②大口・多頻度割引の拡充や③深夜割引の導入を実施。
- H30.6の千葉外環の開通を踏まえ、外環利用が料金の面で不利にならないよう、起終点間の最短距離を基本に料金を決定し、④千葉外環迂回利用割引を導入。

①新たな上限料金

【首都高速における料金水準】

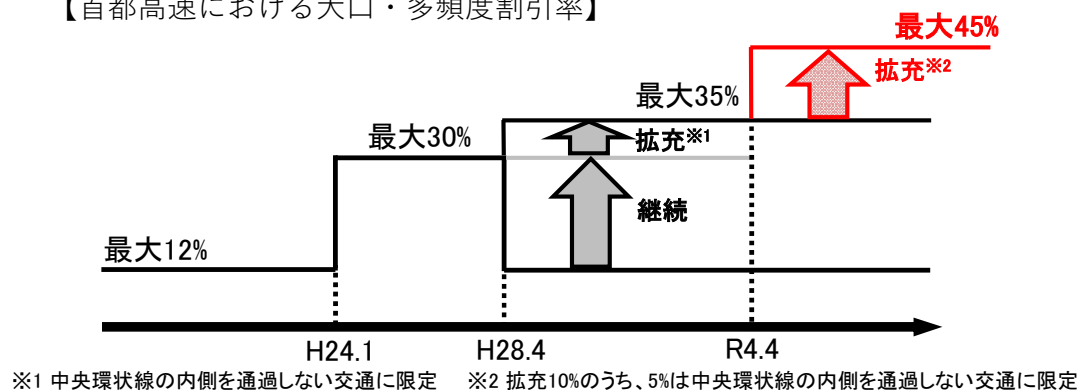


③深夜割引の導入

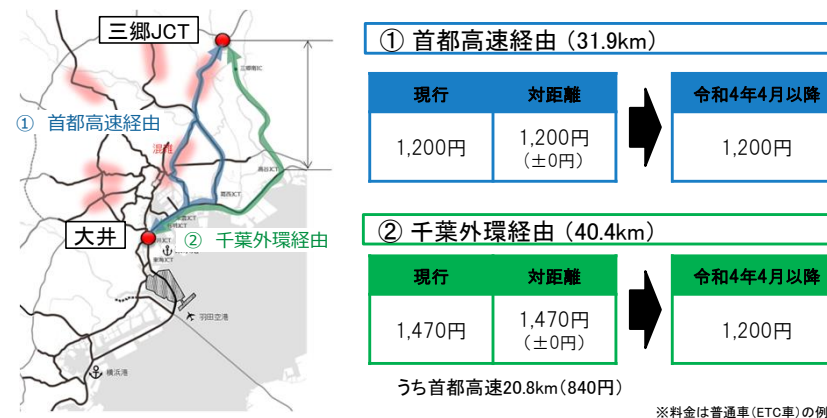


②大口・多頻度割引の拡充

【首都高速における大口・多頻度割引率】



④千葉外環迂回利用割引

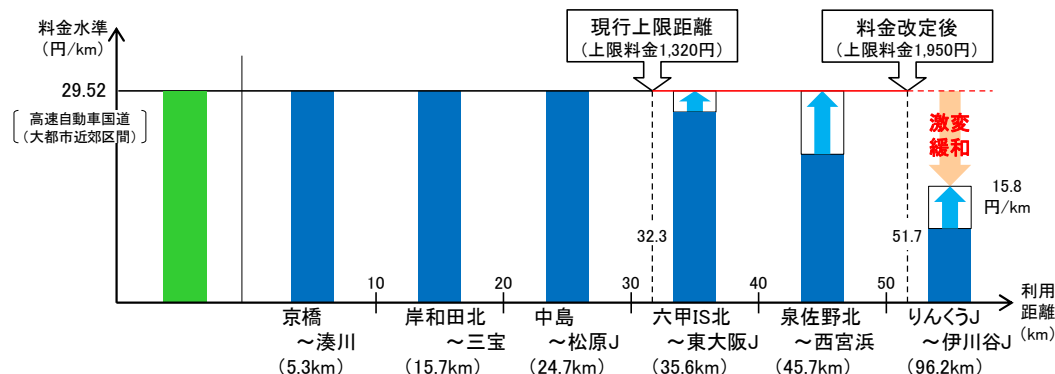


近畿圏の新たな高速道路料金（令和6年6月より導入）

- 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

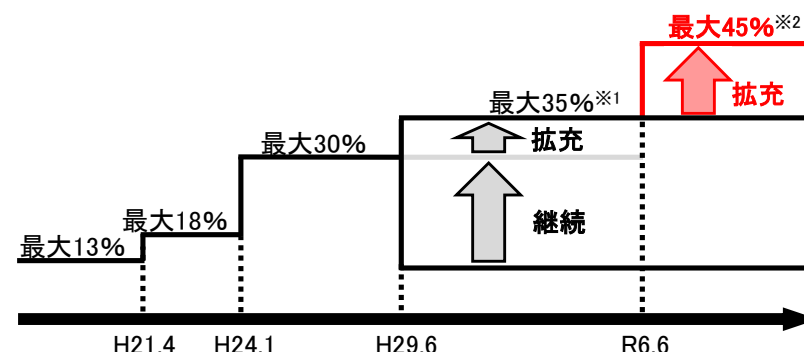
【阪神高速】



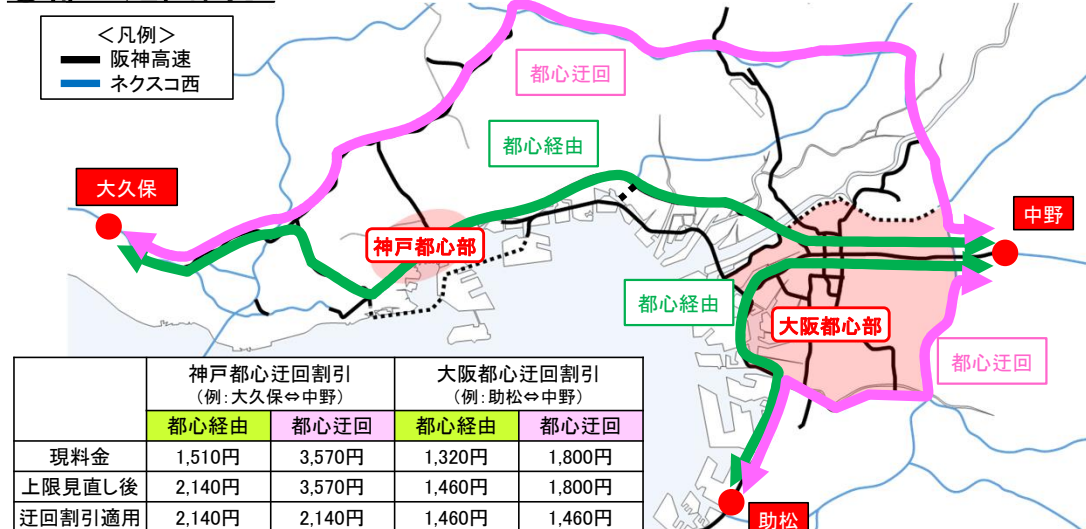
(注1) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準 (注2) 料金は普通車(ETC車)の場合

③大口・多頻度割引の拡充

【阪神高速】



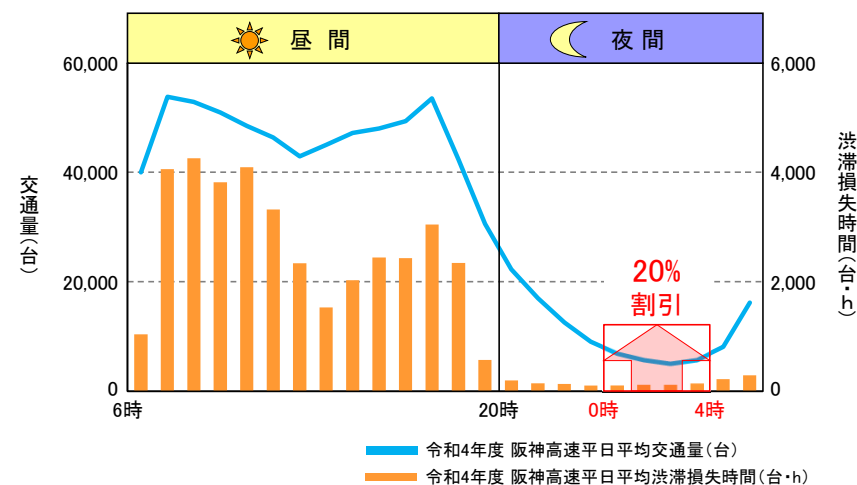
②都心迂回割引



※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。

④深夜割引の導入

【阪神高速】



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

現在の取組

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

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 快適

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]

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 地域活性化

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]

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・経済システムの中心となって進化し、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	・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	・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	・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＞

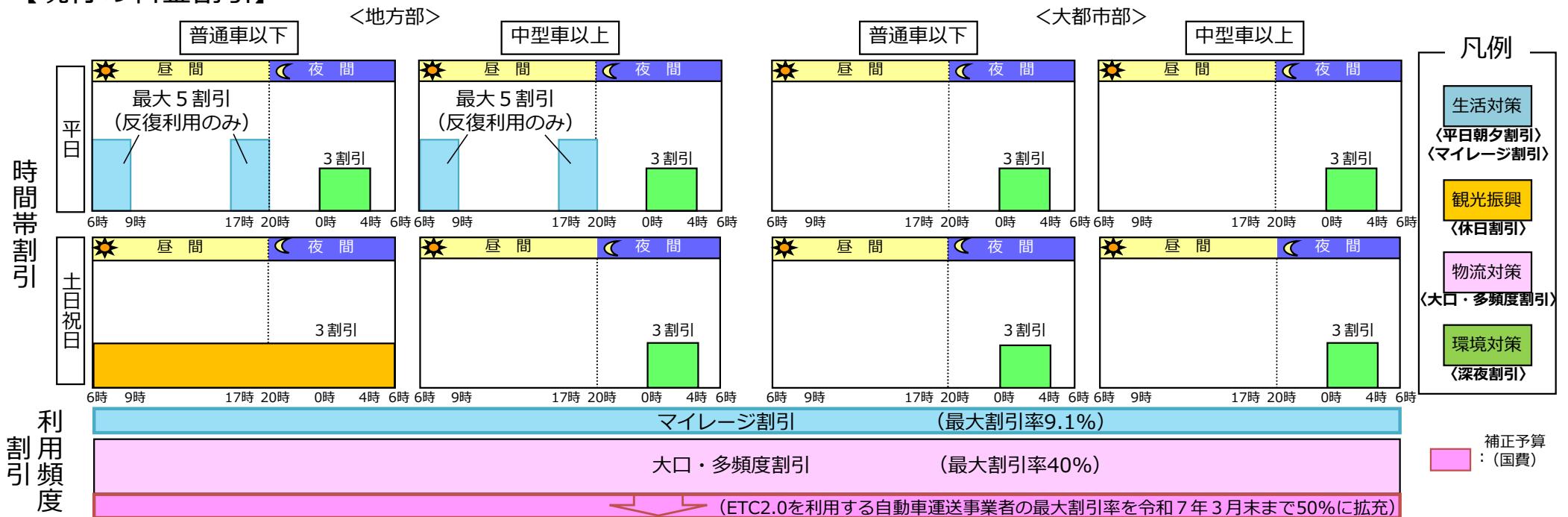
- ・資材・労務単価の変化や税制の改正等に合わせた料金調整の仕組みについて議論

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】

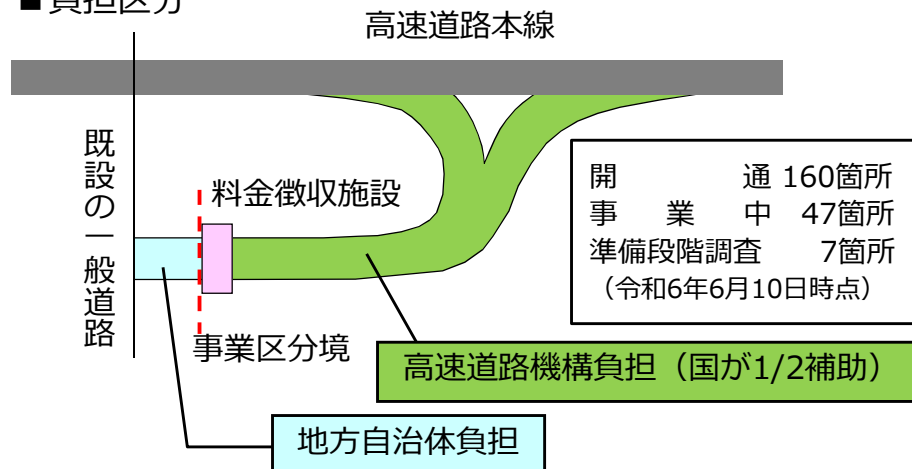


スマートインターチェンジ・民間施設直結スマートインターチェンジの整備

＜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

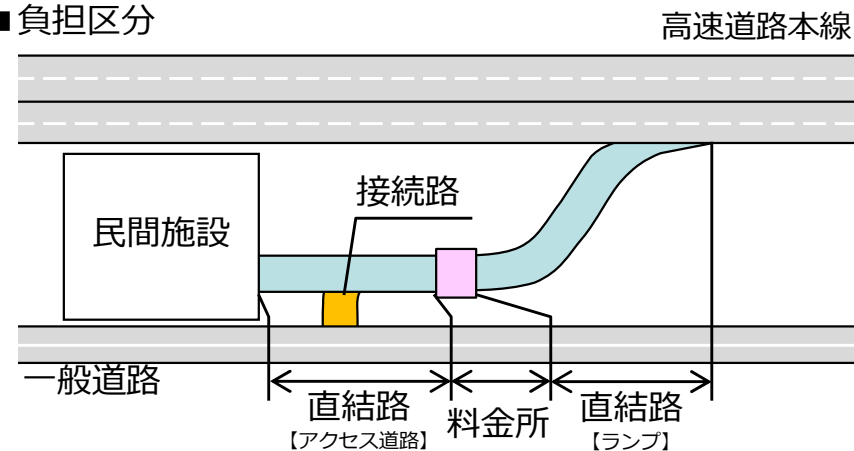
■負担区分



＜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）

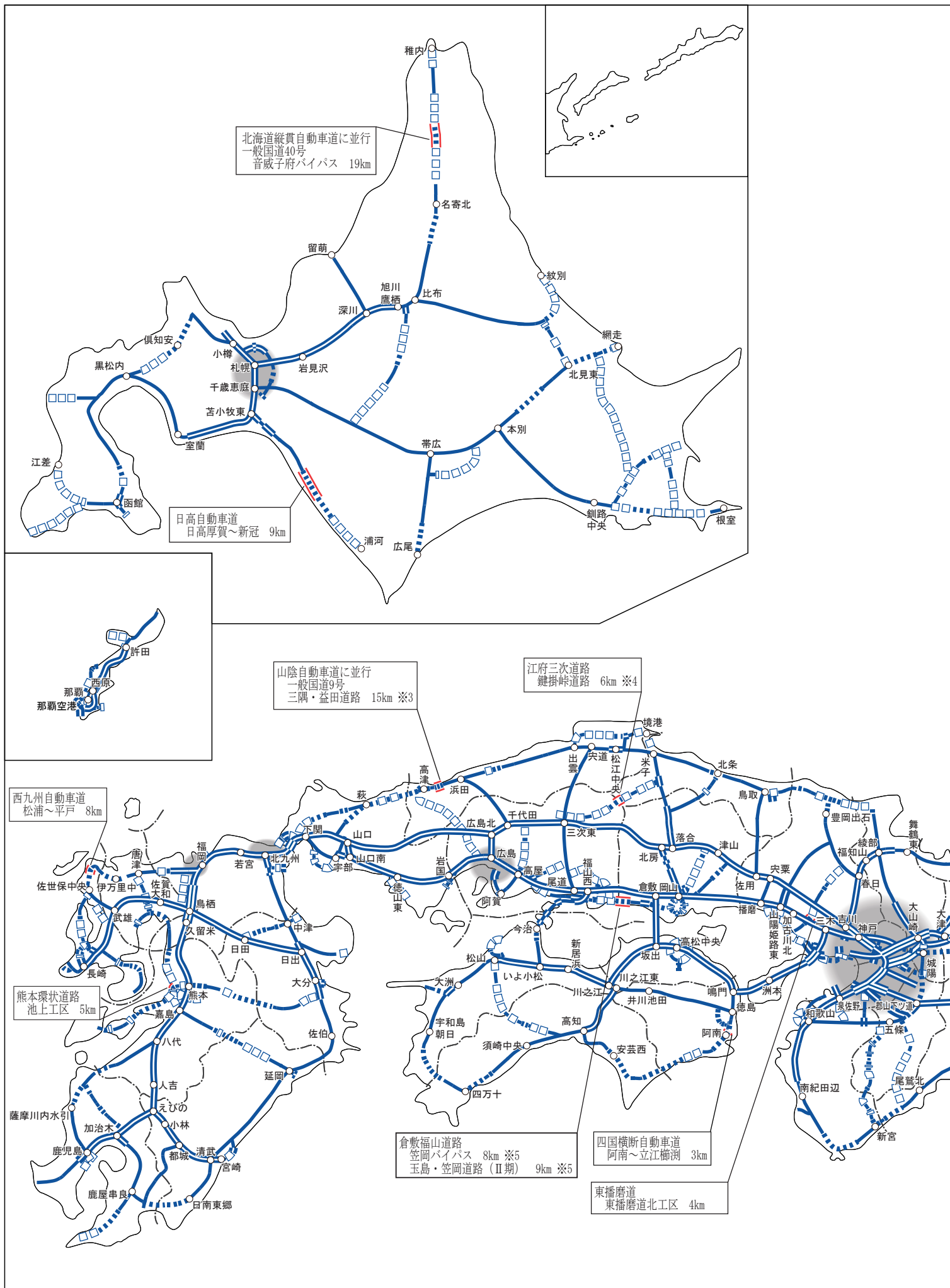
■負担区分



直結路 アクセス道路・ランプ	料金所	接続路
民間施設管理者	高速道路会社	地方公共団体

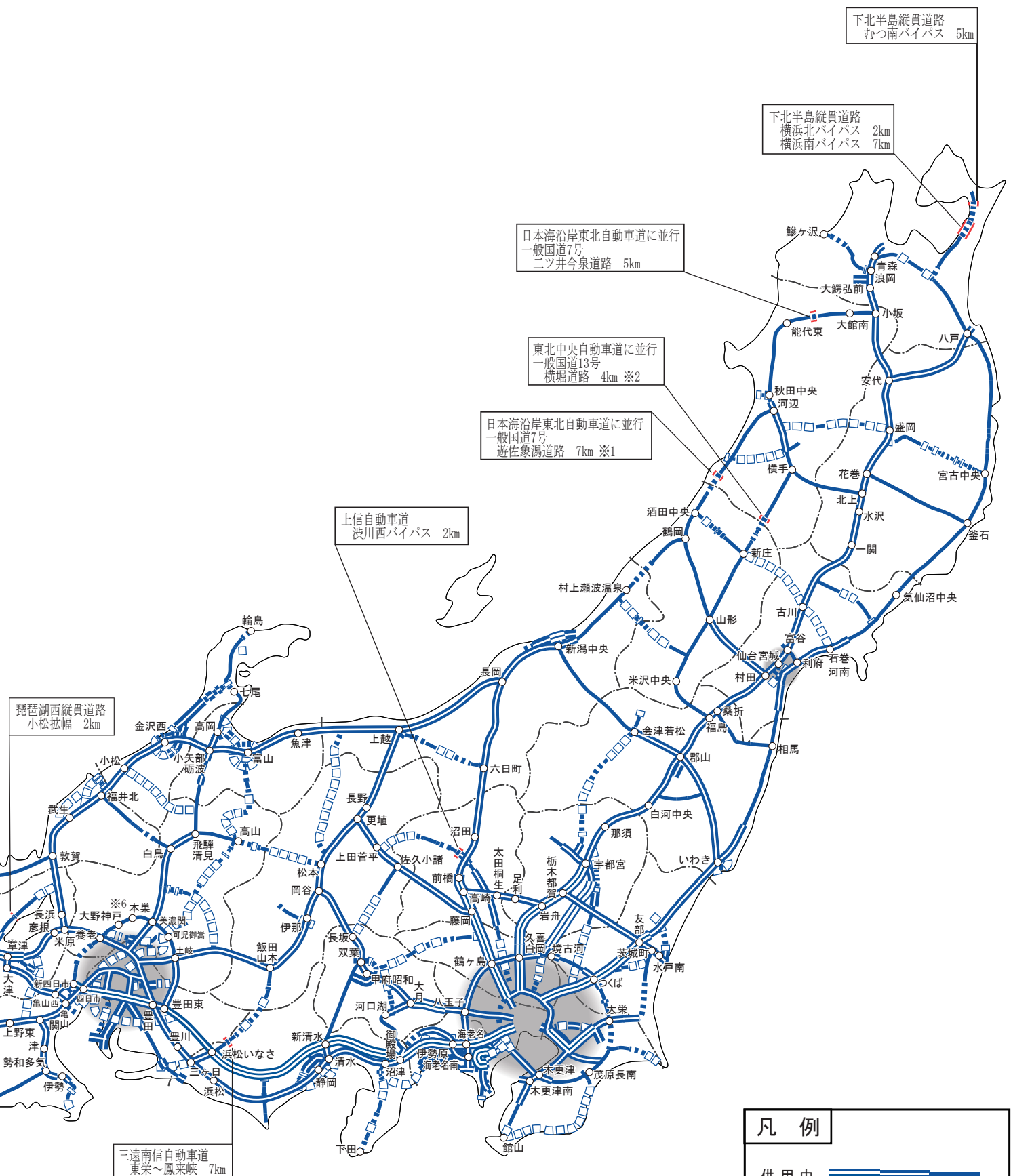
※直結路は、整備後に民間施設管理者から地方公共団体に無償譲渡し、地方公共団体が維持管理

開通 2箇所
(令和6年6月10日時点)



ネットワーク図

(令和6年度時点のネットワーク図に、
令和7年度新規開通箇所を旗揚げ)

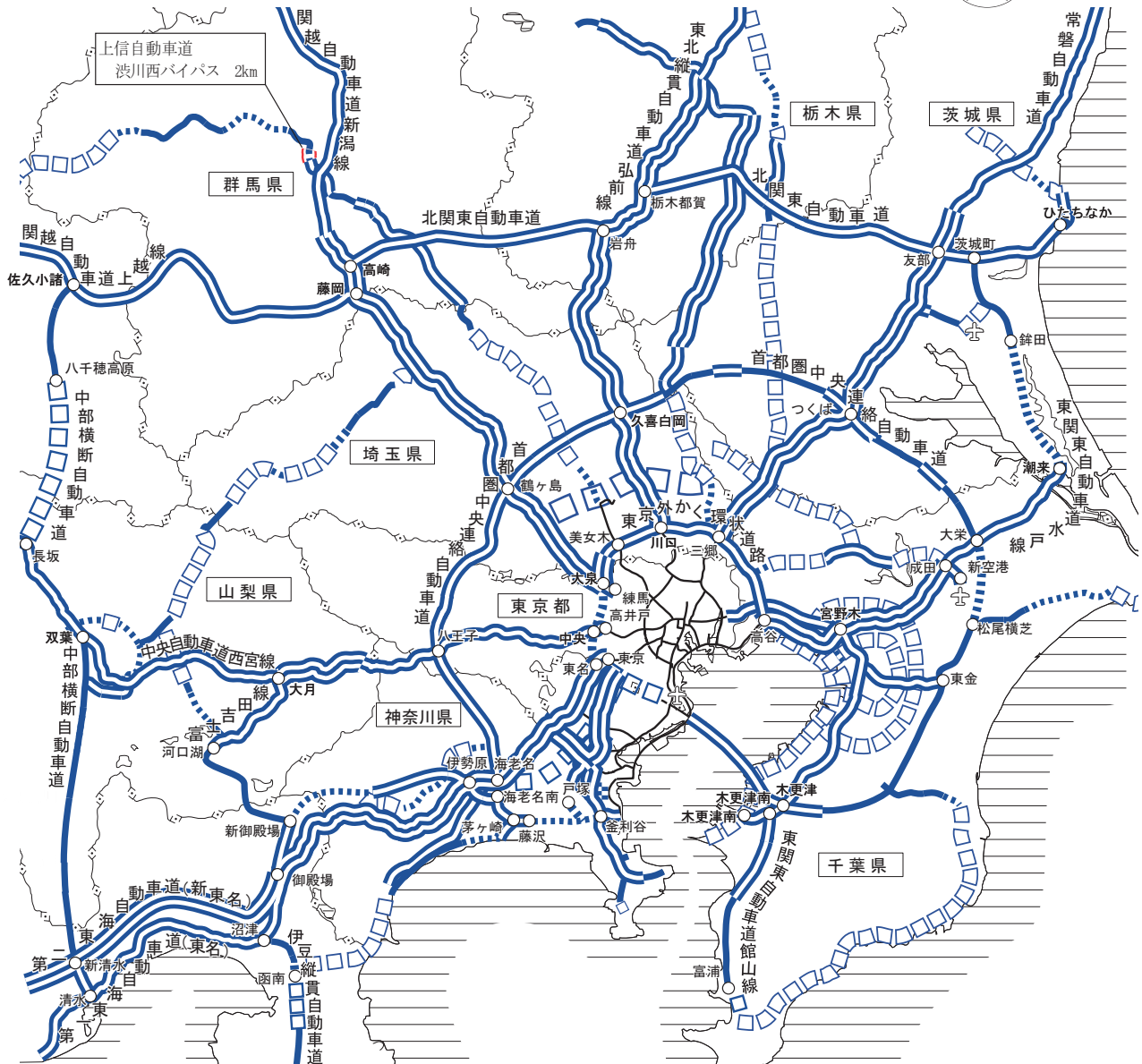


- 注1. ※1 用地買収、埋蔵文化財調査が順調に進んだ場合
 注2. ※2 埋蔵文化財調査が順調に進んだ場合
 注3. ※3 大規模橋梁工事等が順調に進捗した場合
 注4. ※4 トンネル工事が順調に進捗した場合
 注5. ※5 大規模橋梁工事・軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合
 注6. ※6 本巣IC～大野神戸ICは、橋梁工事で遅れが生じたため、R6年度開通が最大で
 半年程度遅れる可能性
 注7. 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む
 注8. 首都圏、中部圏、近畿圏、札幌、仙台、広島、北九州、福岡都市圏については、
 一部の路線を図示していない

首都圏環状道路の整備



関東圏

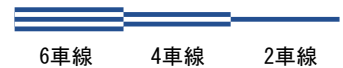


0 20 40km

注1. IC、JCT名称には仮称を含む

凡 例

供 用 中



事 業 中



調 査 中

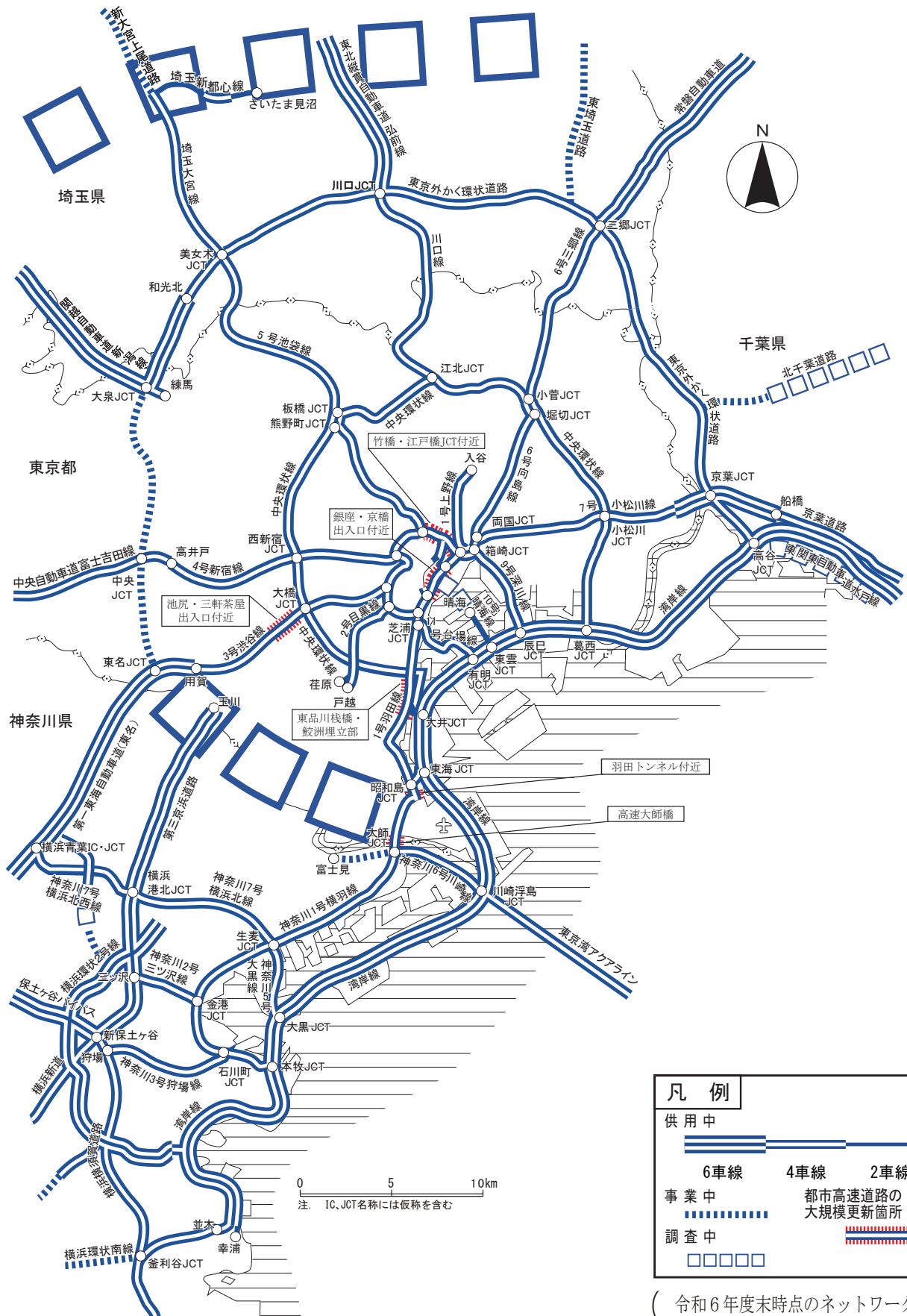


令和7年度新規開通区間

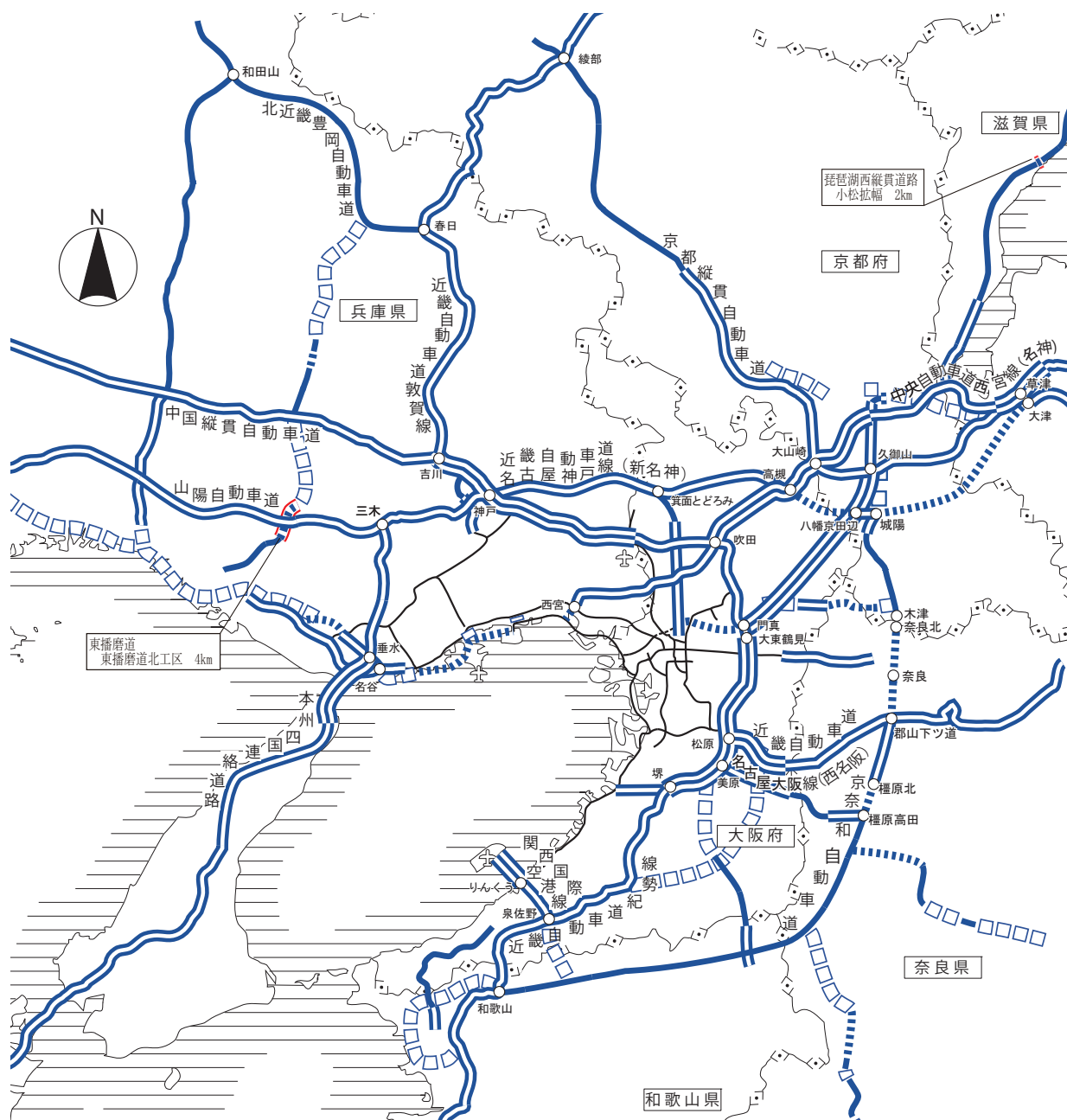


(令和6年度末時点のネットワーク図に、
令和7年度新規開通箇所を旗揚げ)

首都近郊



近畿圏



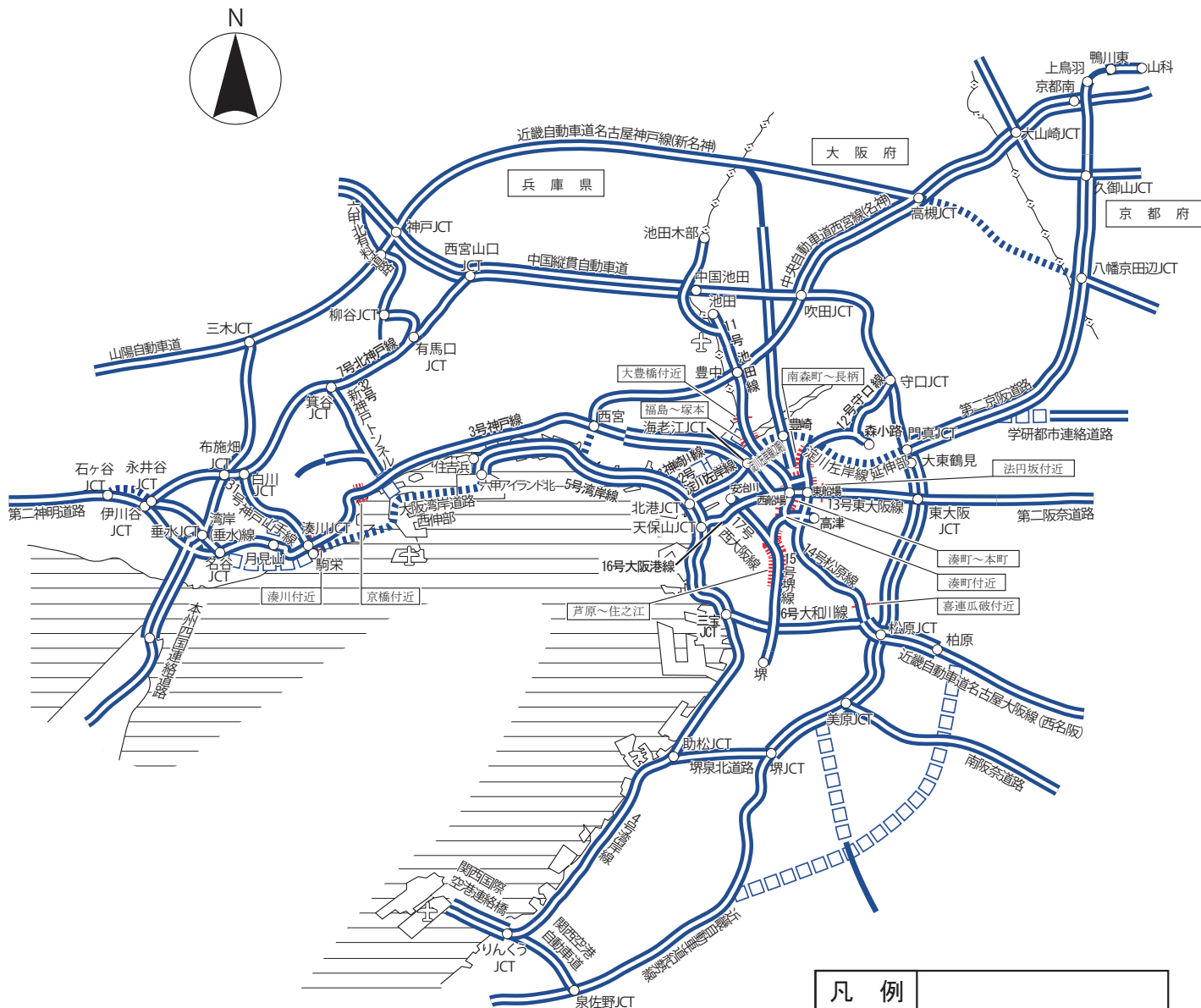
0 10 20km

注1. IC、JCT名称には仮称を含む

凡 例		
供 用 中		
6車線	4車線	2車線
事 業 中		
調 査 中		
令和7年度新規開通区間		

(令和6年度末時点のネットワーク図に、令和7年度新規開通箇所を旗揚げ)

阪神近郊



0 5 10km

注：IC、JCT名称には仮称を含む

凡例

供用中

6車線 4車線 2車線

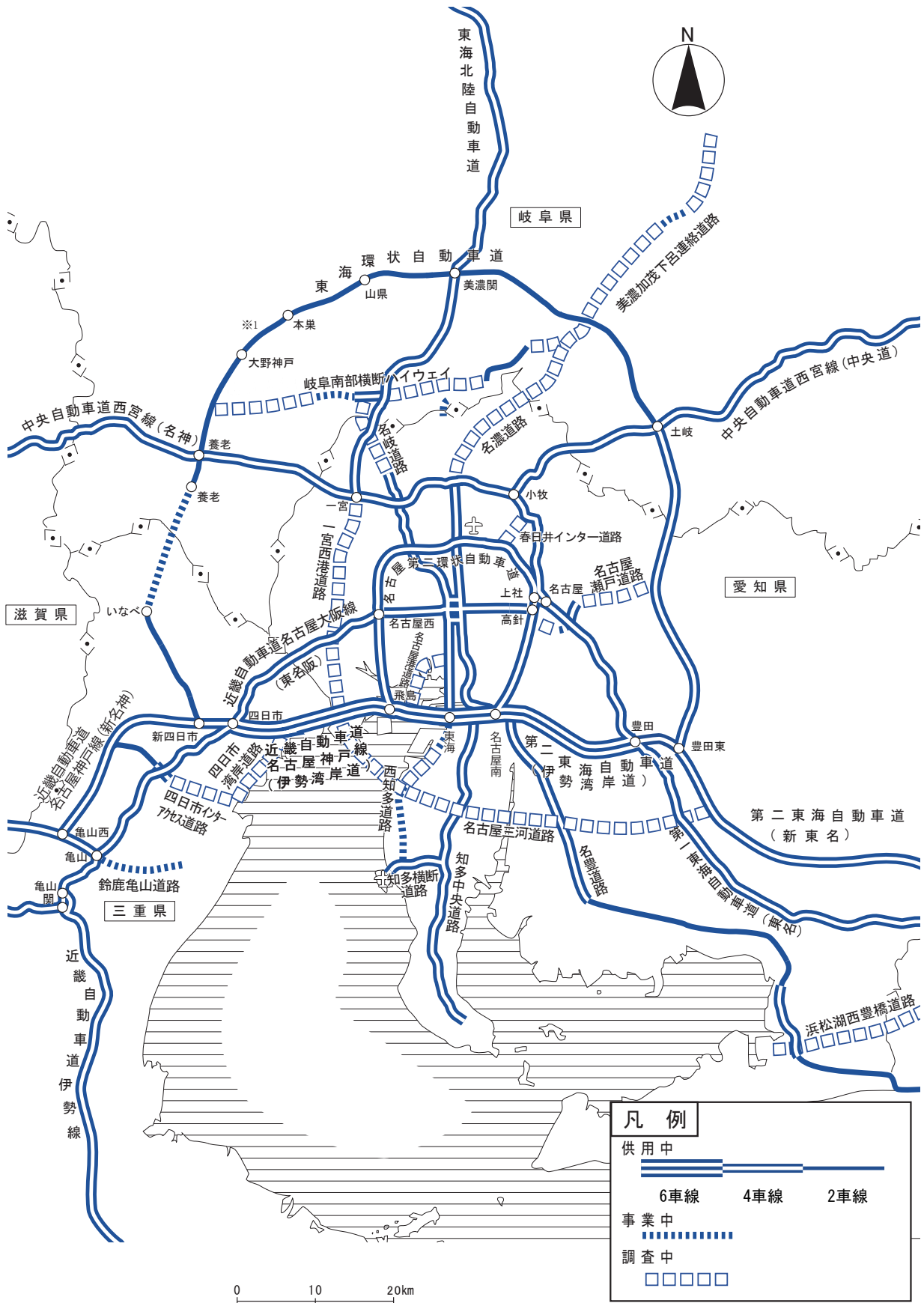
事業中 都市高速道路の大規模更新箇所

調査中

□□□□

(令和6年度末時点のネットワーク図)

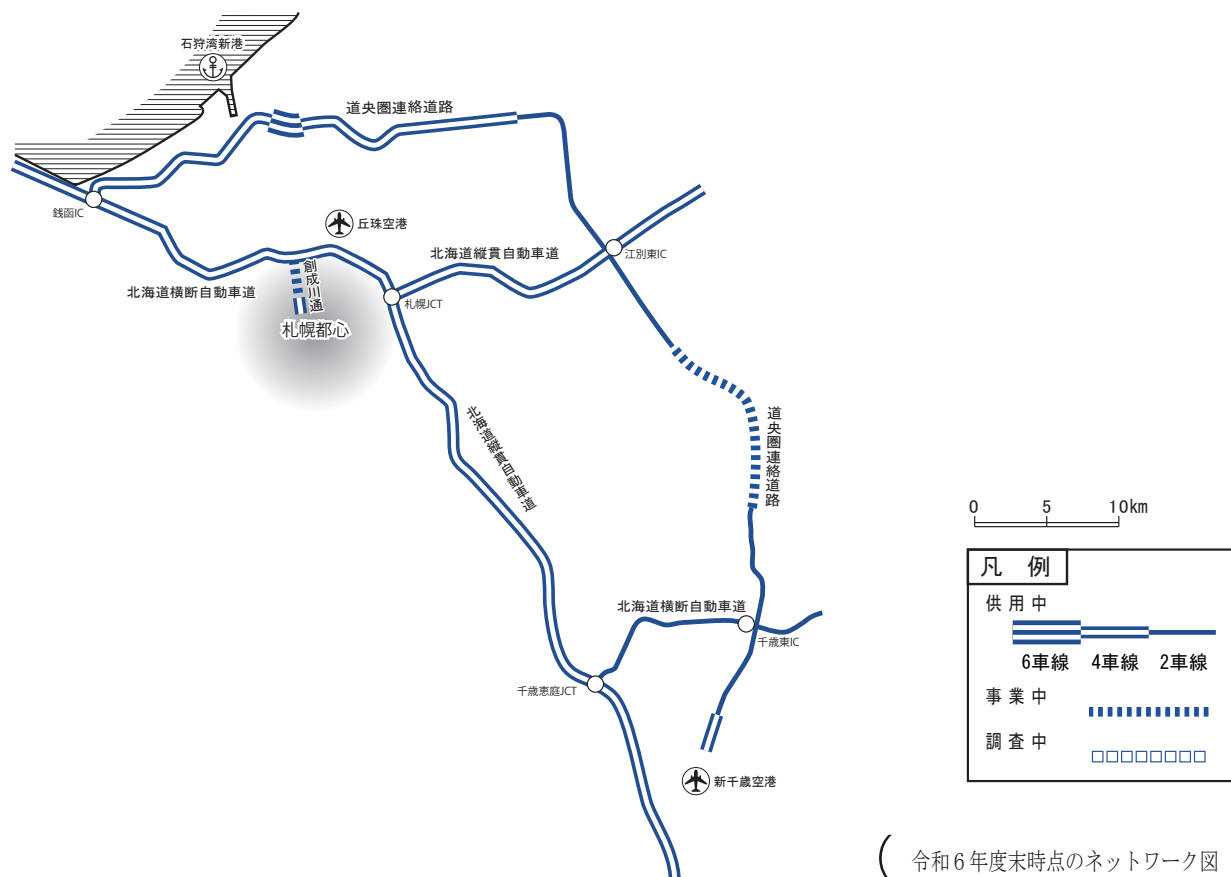
中部圈



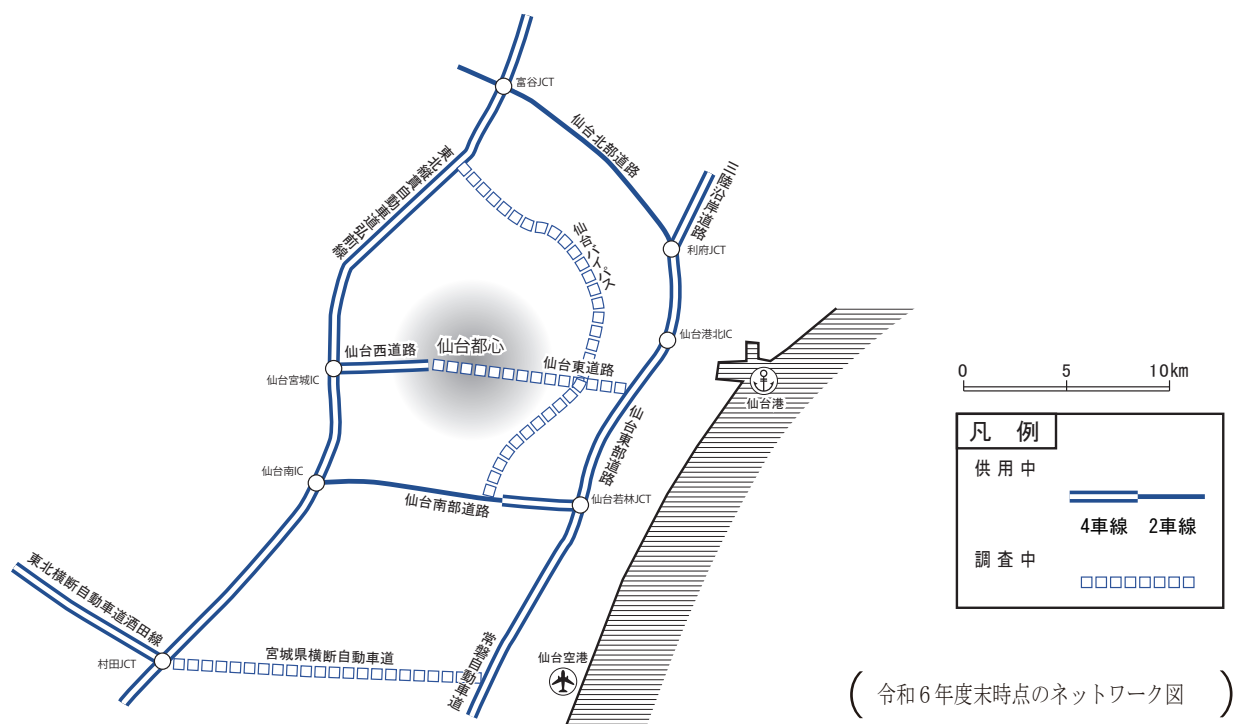
注1. ※1 本巢IC～大野神戸ICは、橋梁工事で遅れが生じたため、
R6年度開通が最大で半年程度遅れる可能性
注2. IC、JCT名称には仮称を含む

(令和6年度末時点のネットワーク図)

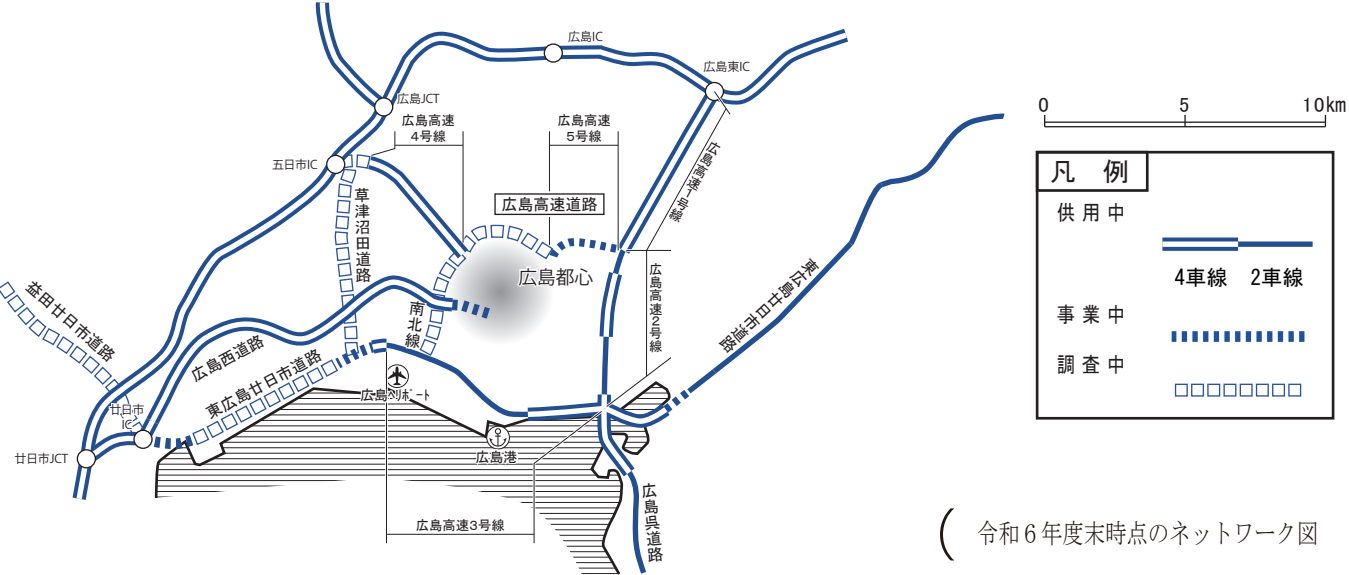
札幌都市圏



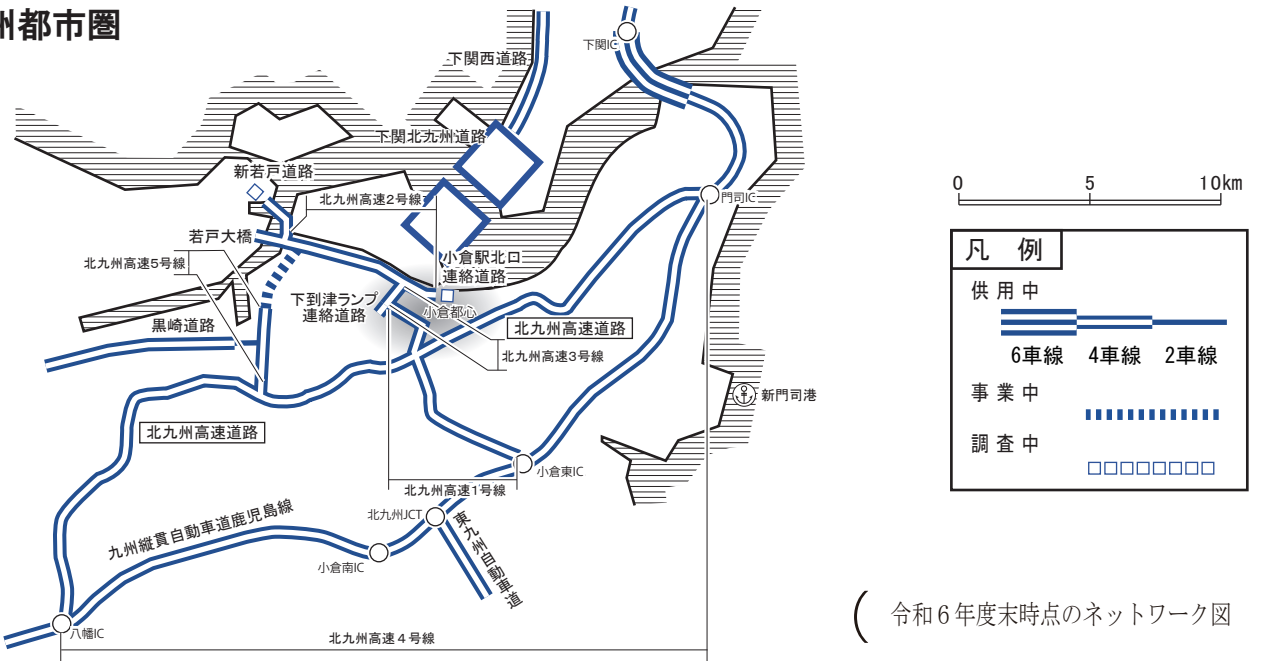
仙台都市圏



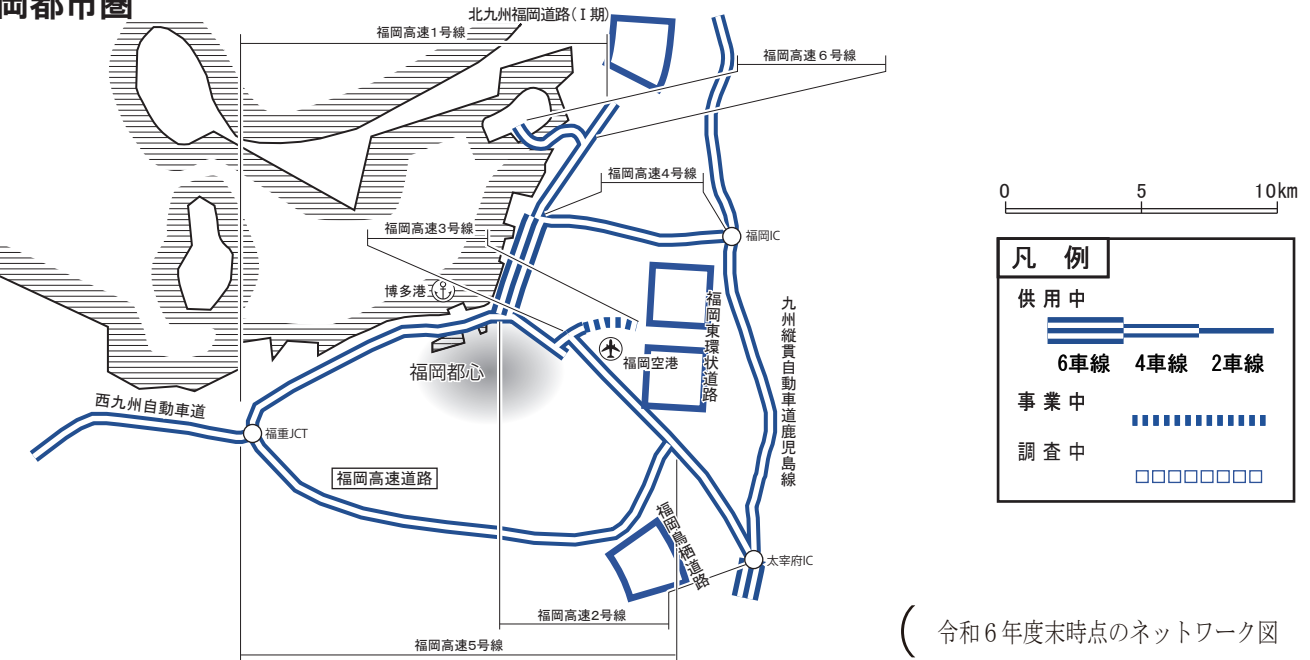
広島都市圏



北九州都市圏



福岡都市圏



国土交通省道路局のホームページをご覧ください！



<https://www.mlit.go.jp/road/>

道路局

検索



○道路緊急ダイヤル

道路に関する緊急通報（落下物や路面の汚れ・穴ぼこなどの通報）を「道路緊急ダイヤル」（#9910）で受け付けています。携帯電話からの通報も無料です！



○道の相談室

「道の相談室」では、道路に関する相談を受け付けています。

<https://www.mlit.go.jp/road/soudan/>