令 和 7 年 度

道 路 関 係 予 算 概 要

令和 7 年 1 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　能登地域における大規模自然災害からの復旧・復興……3
4　令和６年能登半島地震を踏まえた今後の取組……4
5　2050 年、WISENET（ワイズネット）の実現 ……5
6　道路分野の脱炭素化政策集 Ver.1.0 概要 ……6

Ⅱ 決定概要 ……7
1　予算総括表 ……7
2　道路盛土のり面防災対策補助制度の創設 ……8
3　災害応急対策移動施設導入に係る無利子貸付制度の創設 ……8
4　地域活性化インターチェンジ制度の対象路線の拡充 ……8
5　民間資金等活用道路修繕等事業に係る国庫債務負担行為の拡充 ……8
6　道路改築事業（補助）に係る国庫債務負担行為の年限の拡充 ……9
7　無電柱化推進事業に係る国庫債務負担行為の年限の拡充 ……9
8　地方への重点的支援（交付金における重点配分対象事業の見直し） ……9
9　道路盛土のり面防災対策補助制度の創設 ……10
10 災害応急対策移動施設導入に係る無利子貸付制度の創設 ……11

Ⅲ 主要施策の基本方針 ……12
基本方針１　防災・減災、国土強靱化 ……13
(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） ……14
(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） ……15
(3) 発災時に避難や復旧活動等を支える取組 ……16
(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 ……17

基本方針２　予防保全型メンテナンスへの本格転換 ……18
(1) 地方への財政的・技術的支援 ……19
(2) 定期点検の効率化・高度化、新技術の導入 ……20
(3) 予防保全型の維持管理・老朽化対策 ……21
(4) 高速道路の大規模更新と機能強化 ……22

基本方針３　人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
(1) シームレスネットワークの構築 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・24
(2) 交通物流拠点からネットワークへのアクセス強化 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・25
(3) モーダルコネクト強化や公共交通支援の推進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26
(4) 道路のサービスレベル向上に向けた今後の展開 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
(5) 効率的・効果的な渋滞対策 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
(6) 交通流を最適化する料金施策の導入 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・29
(7) 道路分野における物流支援 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30
(8) 道路分野におけるインフラシステム輸出 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・31

基本方針４　ＧＸの推進による脱炭素社会の実現 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
(1) 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・33
(2) 低炭素な人流・物流への転換 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
(3) 道路交通の適正化 ・・35
(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 ・・・・・・・・・・・・・・・・・36

基本方針５　道路システムのＤＸ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・37
(1) 自動運転の普及・促進に向けた道路側からの支援 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・38
(2) AI・ICT 等や道路関連データの活用拡大 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・39
(3) 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
(4) 次世代の ITS の推進 ・・41

基本方針６　道路空間の安全・安心や賑わいの創出 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・42
(1) 安全で安心な道路空間の整備 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
(2) 踏切対策の推進 ・・・44
(3) 高速道路の安全性の向上 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・45
(4) 多様なニーズに応えるみちづくり ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・46
(5) 自転車の利用環境の整備と活用促進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・47
(6) 無電柱化の推進 ・・・48
(7) 「道の駅」第３ステージの推進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・49
(8) 観光需要の増加に対応した道路利用環境の整備 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・50

Ⅳ 参考資料
予算関係
○　道路関係予算総括表 ・・参 1
○　公共事業関係費（政府全体）の推移 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・参 3
○　道路関係予算の推移 ・・参 4
○　道路関係直轄予算の推移 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・参 5
○　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 ・・・・・参 6

※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/001856545.pdf）

○ 主な個別補助制度……参 7
○ 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‥参 9
○ 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……参 10
○ 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）……参 11
○ 防災・減災等に資する国土強靱化基本法改正……参 12
○ 道路政策ビジョン「2040 年、道路の景色が変わる」……参 13
○ 高規格道路ネットワークのあり方　中間とりまとめ　概要……参 15
○ 令和６年能登半島地震を踏まえた緊急提言　概要……参 16
○ 自動物流道路のあり方　中間とりまとめ……参 17
○ 局所渋滞対策事業の概要……参 18
○ 道路施設の点検・修繕等措置の状況……参 19
○ 「道の駅」第３ステージ……参 20
○ 日本の道路の現況……参 21
○ 事業の流れ……参 22
○ 踏切道改良促進法に基づく対策の流れ……参 23
○ 道路整備特別措置法等の一部を改正する法律（概要）……参 24
○ ３つの料金水準について……参 25
○ 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……参 26
○ 首都圏の新たな高速道路料金……参 27
○ 近畿圏の新たな高速道路料金……参 28
○ 高速道路料金割引の見直しの方向性……参 29
○ 追加インターチェンジの概要……参 30

ネットワーク図（https://www.mlit.go.jp/road/content/001856544.pdf）

○ 高規格道路ネットワーク図……参 31
○ 首都圏環状道路の整備……参 32
○ 大都市圏ネットワーク図
・関東圏……参 33
・首都近郊……参 34
・近畿圏……参 35
・阪神近郊……参 36
・中部圏……参 37
・札幌都市圏・仙台都市圏……参 38
・広島都市圏・北九州都市圏・福岡都市圏……参 39

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。

災害時においては、救急救命、救援物資の運搬を支える、人々の命とく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、災害時においては、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利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

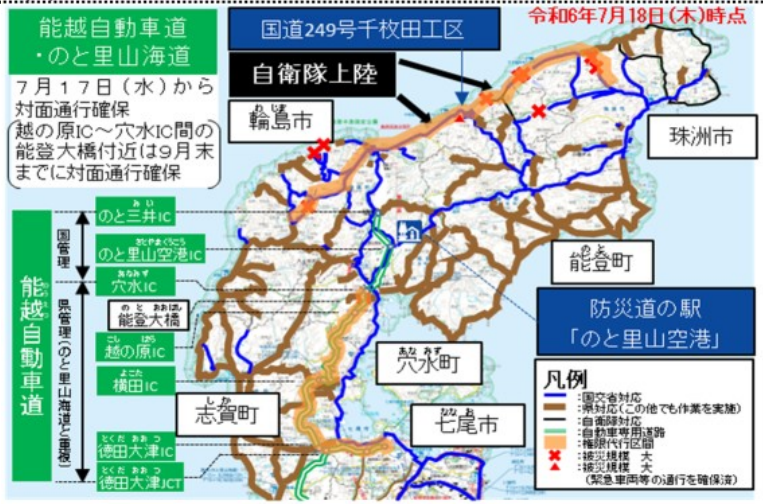
今後、都市・中山間地域問わず人口が減少していく中で、高齢者、子供、障がい者を含む全ての人の生活・生業が持続可能で、かつ人々が誇りを持って暮らせる地域・まちを創出する必要があります。環状道路等の幹線道路ネットワークの進展により生まれる都市内の空間のゆとりを有効に活用することで、地域がそれぞれの工夫により、安全・安心で良好な環境や景観等を備えた、持続可能で賑わいのある地域・まちを創出する社会を目指します。

※上記のほか、「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

能登地域における大規模自然災害からの復旧・復興

令和６年能登半島地震における復旧対応等

１月１日○16:10地震発生
２日○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



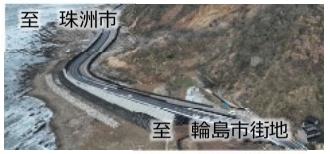
［道の駅］
○「防災道の駅」に選定されている「のと里山空港」は、支援物資の集配拠点等として活用されるなど、広域防災拠点としての機能を発揮

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、AIweb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］
○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、道路の復旧状況について共有を図り、復旧・復興を支援

令和６年９月20日からの大雨による災害を踏まえた復旧対応等

○9月の大雨で再度被害が発生したものの、
・国道249号沿岸部を経由した輪島（門前町）～珠洲間などの通行について従前の目標通り令和６年内に確保
・県管理道路等も、８月末に確保した全ての集落・漁港・浄水場等※へのアクセスについて令和６年内に再度確保
※長期避難箇所に関連するところは除く

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

提言内容

■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

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。

※ **W**orld-class **I**nfrastructure with 3**S**(Smart, Safe, Sustainable) **E**mpowered **NET**work

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、強靭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CO_2の削減を推進

道路分野の脱炭素化政策集 Ver.1.0 概要

〇道路の脱炭素化の具体的な取り組みについて、 2024年12月に「道路分野の脱炭素化政策集 Ver. 1.0」として整理しました。
〇「基本的な政策の柱」に沿って取組の目標やロードマップを設定しております。また、「協働による2030重点プロジェクト」として、道路管理者の協働や関係者の連携により推進する施策をとりまとめています。
〇本政策集をたたき台として、政府計画等の改定等を踏まえ、道路管理者協働のもとでの脱炭素の取組をブラッシュアップします。

基本的な政策の柱

① 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出

次世代自動車の開発・普及を促進に向け、道路空間における発電・送電、給電、蓄電を連携して推進します。

② 低炭素な人流・物流への転換

公共交通、自転車等の低炭素な移動手段への転換の促進、低炭素な物流システムの構築を促進します。

③ 道路交通の適正化

交通容量が低下しているボトルネック箇所や局所的な渋滞箇所の対策を行い、道路交通の適正化を図ります。

④ 道路のライフサイクル全体の低炭素化

新技術を積極的に取り入れつつ、建設～管理までのライフサイクル全体のCO_2排出量の削減を推進します。

協働による２０３０重点プロジェクト

①ＬＥＤの道路照明への導入

国＋高速道路会社＋地方自治体

<2030年度の目標>
道路照明のLED化率
国：100%
高速会社：100%
自治体：80%

②再生可能エネルギーの活用

国＋高速道路会社

<2030年度の目標>
再エネ電力調達割合
国：60%
高速会社：60%

③低炭素な材料の導入促進

国＋高速道路会社＋地方自治体＋民間企業

<2030年度の目標>
道路工事における低炭素アスファルトの合材出荷率
6％

④自転車の利用促進

国＋地方自治体＋民間企業

<2030年度の目標>
自転車通行空間の整備延長
12,000km

⑤渋滞対策の推進

国＋高速道路会社＋地方自治体＋民間企業

<2030年度の目標>
一般道路の主要渋滞箇所
約500箇所解消※
※：2023年度比，対策実施後などのモニタリング実施箇所含む

⑥ダブル連結トラックの導入促進

国＋高速道路会社＋民間企業

<2030年度の目標>
ダブル連結トラック延べ通行手続き件数
650件

達成目標値：政府計画で関係する指標が位置付けられているものなど確実な達成を目指すもの
努力目標値：野心的な目標に向かって施策の推進に努めていくもの

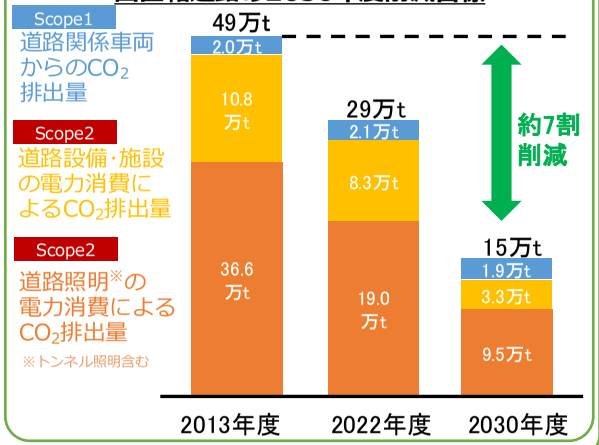
今後の道路分野の脱炭素化目標　＜主な指標＞

政府目標達成に向け、各道路施策に関する指標を設定、フォローアップを実施し、カーボンニュートラルへの貢献を着実に推進します。

大幅な排出量削減を実現するため、道路分野以外との共創領域の深掘り、関係機関との更なる連携により、道路単独分野以外のCO_2削減に貢献します。

<指標>
(1) 道路関係車両の電動車化率
(2) 道路照明のLED化率
(3) 再エネ活用（電力調達割合）
(4) 太陽光発電施設の設置数
(5) 急速充電器の設置口数
(6) 通勤目的の自転車分担率
　自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの宣言企業・団体数
　自転車通行空間の整備延長
　シェアサイクルの導入市区町村数
(7) ダブル連結トラックの延べ通行手続き件数
(8) 高速道路の利用率
(9) 主要渋滞箇所数
　TDM実施箇所数
　自動車ボトルネック踏切数
(10) 低炭素アスファルトの合材出荷率
(11) 道路緑化（高木植樹数）

国直轄道路の2030年度削減目標



●本政策集の指標の進捗や実績をフォローアップした年次報告を公表
●新技術の動向や国際的な動向等を踏まえて、本政策集をバージョンアップ

Ⅱ　決定概要

1　予算総括表

（単位：億円）

事項	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
直轄事業	15,959	1.00	15,959	1.00
改築その他	10,217	0.99	10,217	0.99
維持修繕	4,634	1.03	4,634	1.03
諸費等	1,108	1.01	1,108	1.01
補助事業	8,798	1.00	5,110	1.00
高規格道路、IC等アクセス道路その他	4,627	0.99	2,555	0.99
道路メンテナンス事業	3,964	1.01	2,282	1.01
道路盛土のり面防災対策事業	7	皆増	4	皆増
除雪	200	1.02	133	1.02
補助率差額	―	―	136	1.08
有料道路事業等	26,304	0.93	120	1.00
合計	51,061	0.96	21,189	1.00

[参考] 公共事業関係費（国費）：60,858億円[対前年度比1.00]

注1．上表の合計には、社会資本整備総合交付金からの移行分が含まれており、社会資本整備総合交付金からの移行分を含まない場合は国費21,185億円[対前年度比1.00]である。
注2．直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金（2,893億円）を含む。
注3．四捨五入の関係で、表中の計数の和が一致しない場合がある。

※ 上記の他に、令和7年度予算において防災・安全交付金（国費8,470億円[対前年度比0.97]）、社会資本整備総合交付金（国費4,874億円[対前年度比0.96]）があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。なお、令和6年度における社会資本整備総合交付金（道路関係）の交付決定状況（12月末時点）は、防災・安全交付金：国費3,035億円、社会資本整備総合交付金：国費1,290億円である。
※ 上記の他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として、令和7年度予算において社会資本整備総合交付金（国費260億円[対前年度比1.61]）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、直轄道路（権限代行区間を含む）に係る災害復旧事業費（国費85億円）等がある。
※ 上記の他に、行政部費（国費7億円）およびデジタル庁一括計上分（国費10億円）がある。

２　道路盛土のり面防災対策補助制度の創設

令和６年能登半島地震において、緊急輸送道路である能越自動車道の盛土区間において大規模崩壊が多数発生し、人員・物資輸送に影響が生じたことを踏まえ、盛土の大規模崩壊に伴う道路機能の著しい喪失を防ぐため、緊急輸送道路における盛土のり面の点検結果に基づき行われる防災対策事業に対し、計画的かつ集中的に支援する個別補助制度を創設します。

３　災害応急対策移動施設導入に係る無利子貸付制度の創設

令和６年能登半島地震において、各地から被災地へ派遣され被災者支援に有効活用された、防災用コンテナ型トイレ等の災害応急対策移動施設について、その設置を促進するため、民間事業者等が自動車駐車場に道路占用許可を受けて設置する場合に係る費用の一部について、地方公共団体を通じて国が無利子貸付を行う制度を創設します。

４　地域活性化インターチェンジ制度の対象路線の拡充

現行の地域活性化インターチェンジ制度は、対象路線を高速自動車国道のみとしているが、更なる地域の活性化を図るため、一般国道の自動車専用道路等へのインターチェンジ設置が可能となるよう対象路線を拡充します。

５　民間資金等活用道路修繕等事業に係る国庫債務負担行為の拡充

直轄国道における照明のLED化を加速化し、LED化後の電気料金の削減やスケールメリットによる整備費用の削減を図るため、照明のLED化整備、維持管理業務においてPFI手法を活用する場合、PFI法に基づき３０箇年以内で国庫債務負担行為を設定できるよう制度を拡充します。

６　道路改築事業（補助）に係る国庫債務負担行為の年限の拡充

道路改築事業（補助）において、効率的な工事発注や工事体制の確実性の確保を図るため、国庫債務負担行為の年限を４箇年から５箇年以内に拡充します。

７　無電柱化推進事業に係る国庫債務負担行為の年限の拡充

無電柱化推進事業（直轄事業および補助事業）において、関係者協議から工事まで一体的な実施により、事業のスピードアップを図り、事業期間短縮を達成するため、国庫債務負担行為の年限を３箇年から５箇年以内に拡充します。

８　地方への重点的支援（交付金における重点配分対象事業の見直し）

以下の事業に特化して策定される整備計画を新たに重点配分対象に拡充します。

・『「道の駅」応援パッケージ』で選定された「道の駅」の機能強化（令和８年度から適用する）

・防災設備等の道の駅の機能強化（耐震化、無停電化、通信設備、貯水施設、防災倉庫、防災トイレ、駐車場拡張に係るもの）※地域防災計画に防災上の位置付けを有する「道の駅」でBCP策定済みの駅を対象とする。

道路盛土のり面防災対策補助制度の創設

○ 令和６年能登半島地震を踏まえた盛土のり面点検に基づく防災対策事業に対し、計画的かつ集中的に支援する個別補助制度を創設。

■　道路盛土のり面防災対策補助制度の創設

（背景）

○　令和６年能登半島地震において、緊急輸送道路である能越自動車道の盛土区間において大規模崩壊が多数発生し、人員・物資輸送に影響が生じた。

○　このため全国の緊急輸送道路を対象に点検を実施し、適切な対策を講じて、盛土の大規模崩壊に伴う道路機能の著しい喪失を防ぐ必要がある。

R6能登半島地震による盛土崩壊状況

（制度概要）

令和６年能登半島地震を踏まえた盛土のり面点検に基づく防災対策事業に対し、計画的かつ集中的に支援

補助要件

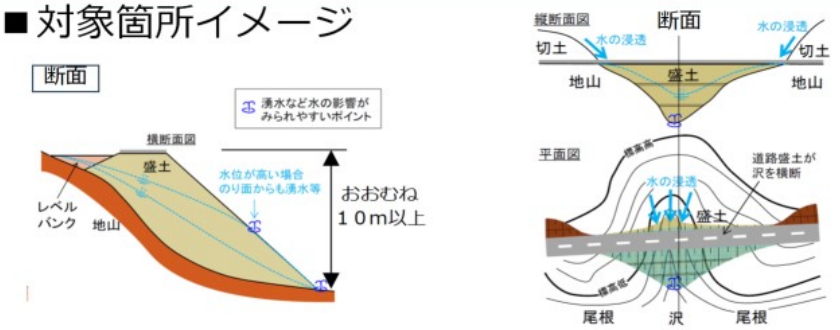
１）緊急輸送道路

２）盛土のり尻から測った盛土高が、概ね１０m以上の盛土

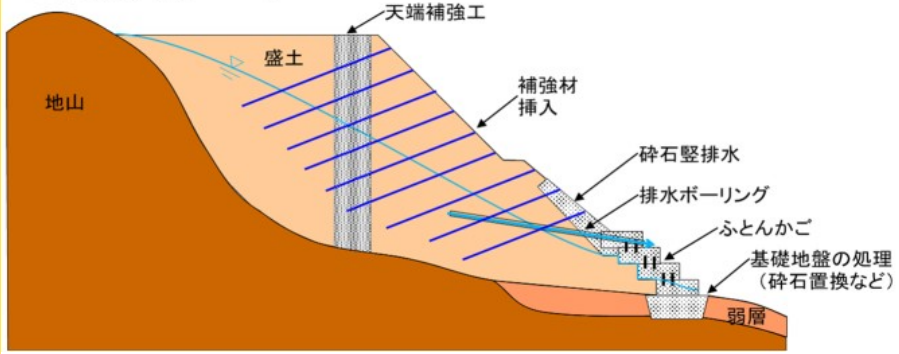
３）地山傾斜地等水の集まりやすい地形条件に造成された盛土

道路盛土のり面防災対策

■対象箇所イメージ



■対策イメージ



ふとんかご設置例

排水ボーリング設置例

災害応急対策移動施設導入に係る無利子貸付制度の創設

○ 令和６年能登半島地震では、容易に移動でき、かつ機動的にスペースを確保できるコンテナ等の災害応急対策移動施設が多く活用されたことを踏まえ、その設置ニーズが高まっている。

○ 導入にあたっては、その設置工事の費用が課題となっており、災害応急対策移動施設の設置促進のため、その導入等に係る費用について、無利子貸付制度を創設。

【制度の概要】

占用許可を受けて災害応急対策移動施設を自動車駐車場内に設置しようとする者において必要となる当該施設の設置に係る費用の一部について、地方公共団体を通じて国が無利子貸付

○貸付対象者：占用許可を受けて当該施設を設置する者
（民間事業者、地方公共団体）

○貸付対象：災害応急対策移動施設の導入費用
（施設購入費・設置工事費）

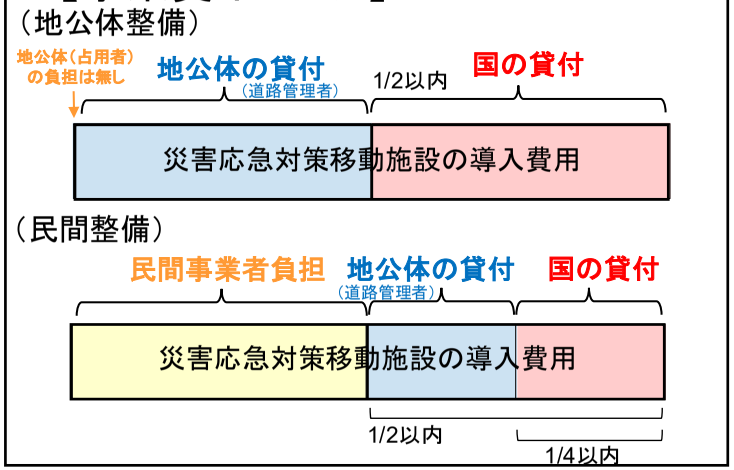
○償還期間等：20年以内（うち5年以内据置）
均等半年賦償還

【施設例】

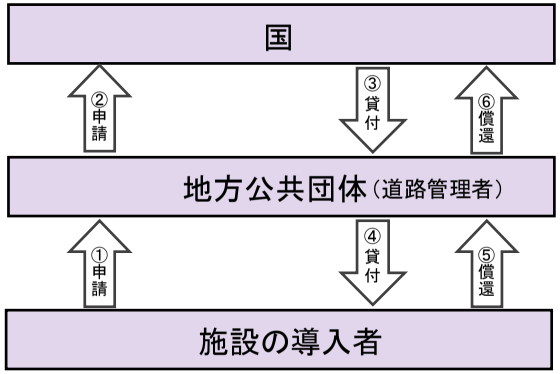
トイレコンテナ

ランドリーコンテナ

【事業費イメージ】



【事業スキーム（イメージ）】



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～ 【P13～】

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～ 【P18～】

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～ 【P23～】

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～ 【P32～】

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～ 【P37～】

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～ 【P42～】

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、「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

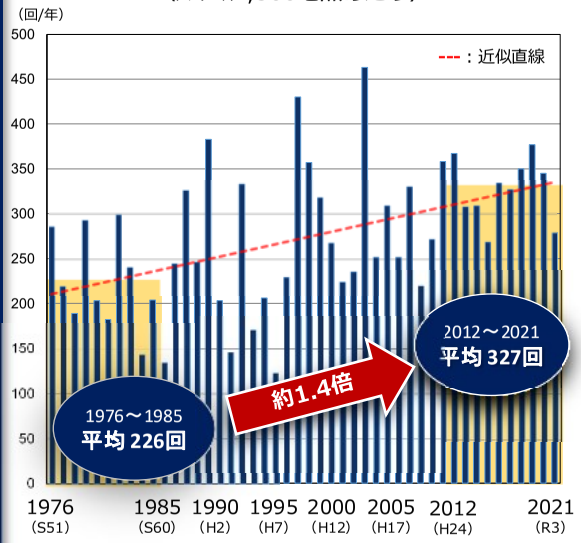
基本方針
1

防災・減災、国土強靭化
～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

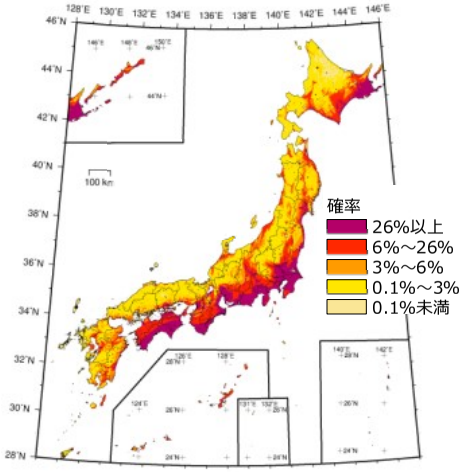
●1時間降水量50mm以上の年間発生回数
（ｱﾒﾀﾞｽ1,300地点あたり）



出典：気象庁

切迫する大規模地震

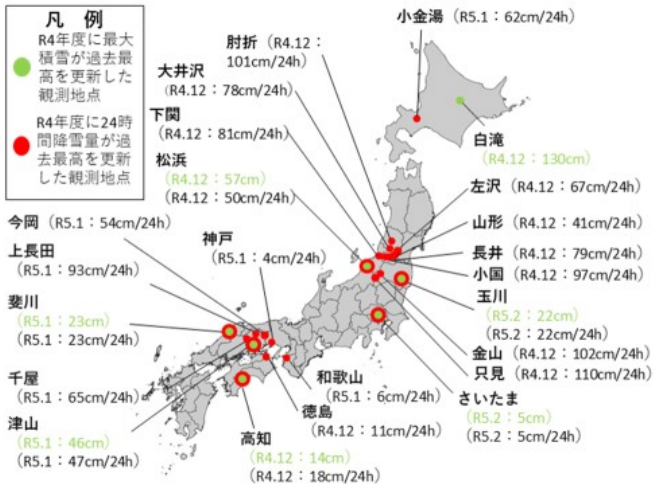
●今後30年間に震度6以上の揺れに見舞われる確率



出典：全国地震動予測地図　2020 年版（地震調査研究推進本部）

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



出典：気象庁資料より作成

（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）

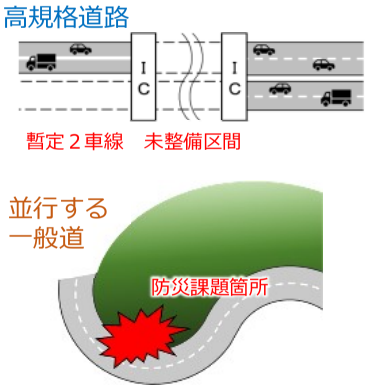
■ 防災・減災、国土強靱化に向けた道路の５か年対策プログラムに基づき、高規格道路の未整備区間の整備や暫定２車線区間の４車線化等を推進し、地方部における生活圏人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築に取り組みます。

＜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

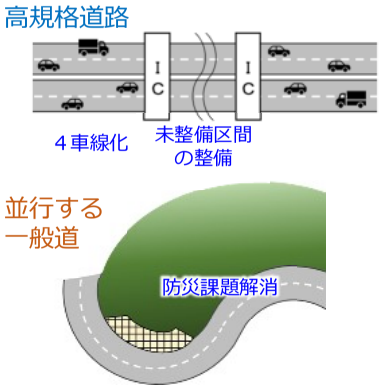
災害に脆弱な道路ネットワーク

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



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



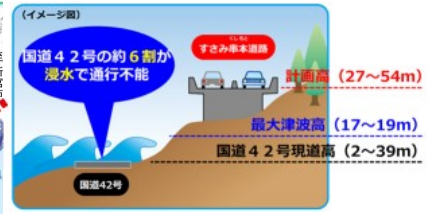
○「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」に位置付けられた目標や事業規模等を踏まえ、各都道府県における５か年の具体的な事業進捗見込み等を示した「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の５か年対策プログラム」を各地方整備局等において策定

・高規格道路のミッシングリンク※1の改善率※2
（R1→R7）：０％ ⇒ 約30%
・高規格道路（有料）の４車線化優先整備区間※3,4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



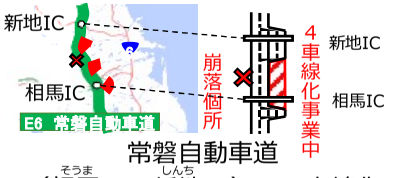
[暫定２車線区間の４車線化]

○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車線区間の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

暫定２車線区間が法面崩落により全面通行止め

常磐自動車道の被災状況



常磐自動車道（相馬IC～新地IC）の４車線化

※1：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）
※2：全線または一部区間供用
※3：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
※4：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号の道路流失対策（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
（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】

○積雪寒冷特別地域の舗装損傷に対し、地方単独事業の負担を軽減するための支援制度を拡充※１

○引き続き、融雪期の舗装被災状況調査を実施。

【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、効率的・効果的な対策を推進

○レーダー雨量や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対策について新たに個別補助制度化※2し、対策を推進

［被災事例］

［対策事例］

※１：「緊急自然災害防止対策事業」について、積雪寒冷特別地域の道路における凍上災害の予防・拡大防止対策のうち、基層及び路盤を含む対策を対象に追加

※２：P10･P参8参照

（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。

【道路啓開の強化】

<背景／データ>

・能登半島地震や豪雨等の対応では、人命救助や、ライフラインの早期復旧、孤立集落への交通確保等に不可欠な「道路啓開」の重要性が改めて認識

・これまでの道路啓開計画は、災害対策基本法に基づく防災基本計画で作成が位置付けられ、全ての地域で計画が策定されているが、一部記載内容に課題

○道路啓開計画の具体内容の明確化や実効性向上等、継続的に道路啓開を強化するために必要な仕組みを構築

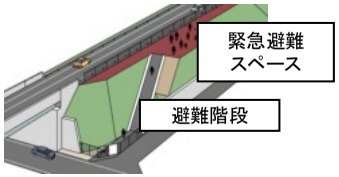
○啓開計画策定の指針を示したガイドラインを作成し、必要な内容を盛り込んだ計画作りを推進するとともに、計画に基づいた実践的な啓開訓練を実施

［実践的な啓開訓練］

【道路の高架区間等の活用】

○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

［避難施設の整備イメージ］



・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%

【迅速な情報収集・提供】

○大規模災害時の迅速な情報収集に向け、情報コンセント※1の整備やドローン、自転車、バイク等の活用を推進

○道路管理用カメラ、センサー、衛星等IT技術の活用により、道路状況を遠隔で確認できる体制を構築

○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強化

○自治体管理道路を含めて、被災箇所や画像などの情報を迅速に整理するプラットフォームを構築し、防災DXを推進

【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］

※1：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】

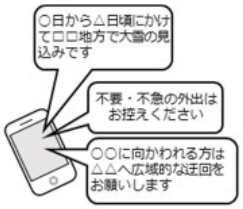
○関係機関で構成される情報連絡本部を早期に立ち上げ

○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

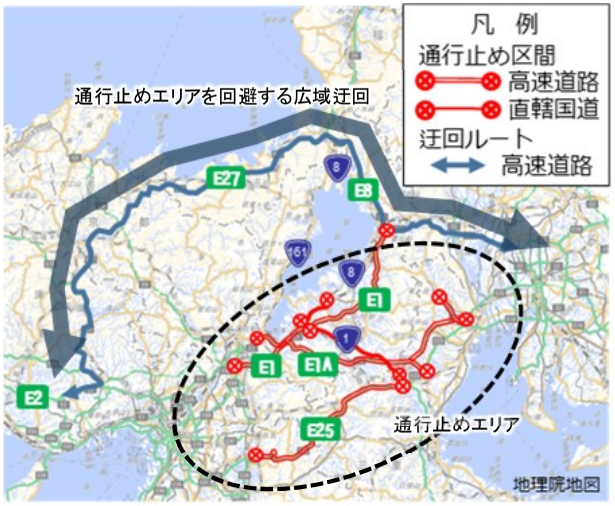
［国土交通省緊急発表］

［情報発信の強化・実施］



SNSによる情報発信

［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

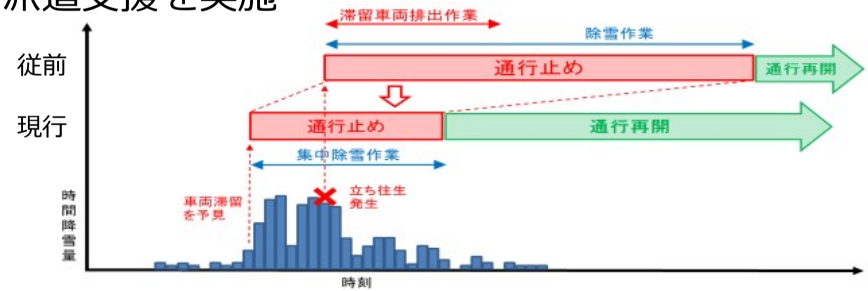
【冬期道路交通確保】

○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、立ち往生車両の排出機材（可搬型EV充電器等）の配備を促進、乗員保護活動の適切な実施

○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

乗員保護活動（燃料供給）

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～

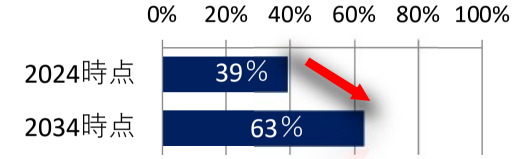
道路管理者には、**道路の安全・安心を守る**とともに
良好なインフラを次世代に継承する責務があります。
効率的かつ持続可能な維持管理を実現するため、**新技術の積極的な活用**等により、
不具合が発生する前に修繕を行う予防保全型メンテナンスに切り替えていきます。

深刻化するインフラの老朽化

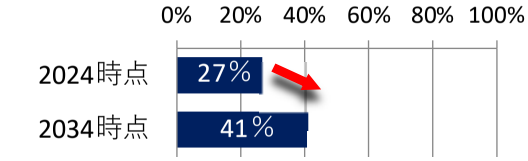
建設後50年以上経過する道路施設の割合が加速度的に増加

●建設後50年以上経過する施設の割合

<橋梁>（534,772）



<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

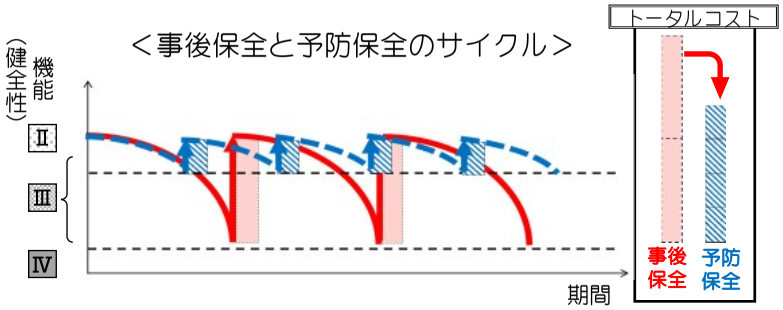
橋脚洗掘

判定区分Ⅳ
（緊急に措置を講ずべき状態）

予防保全と事後保全

予防保全	事後保全
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	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

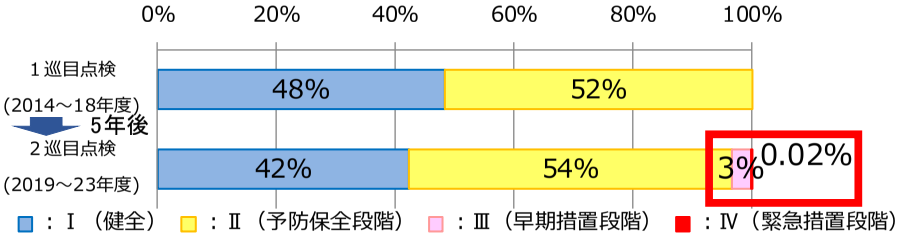
■ 地方公共団体が管理する道路施設について、長寿命化修繕計画に基づく取組に対し、道路メンテナンス事業補助制度※1による計画的・集中的な財政的支援を実施します。
■ 国による直轄診断、修繕代行や研修の開催を実施するとともに、道路橋の集約・撤去や包括的民間委託の取組促進により地方への技術的支援を実施します。

<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>

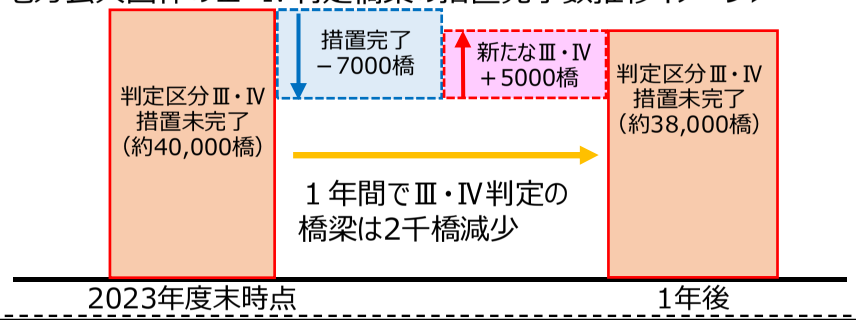


【予防保全への移行】

・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>



※1：道路メンテナンス事業補助制度（P参7参照）

【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の事業に対して道路メンテナンス事業補助制度等により支援を実施

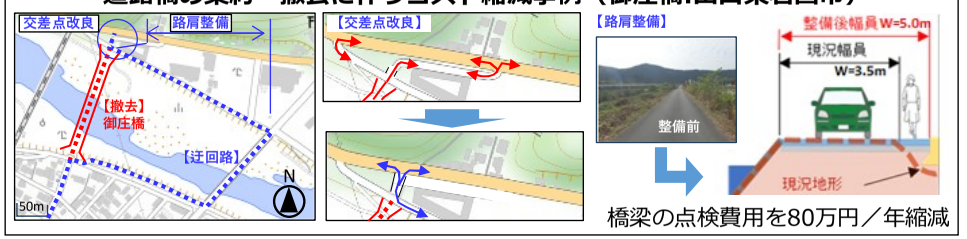
【地方への技術的支援】

○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

道路橋の集約・撤去に伴うコスト縮減事例（御庄橋(みしょうばし):山口県岩国市(いわくに)）



橋梁の点検費用を80万円／年縮減

※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・高度化

・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、SIP※3やSBIR※4も活用して、スタートアップ企業等が行う技術研究開発を促進

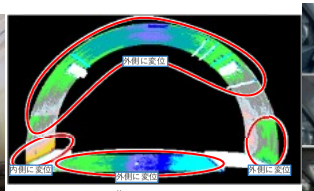
○新技術の導入に必要な技術基準類を順次整備

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

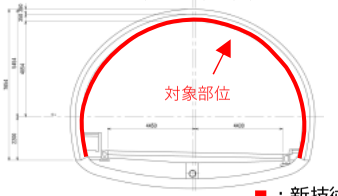
車載装置による路面性状測定

［新技術活用事例］

トンネル名：大吹（おおぶき）トンネル
（熊野尾鷲道路（くまのおわせどうろ））　（三重県熊野市（みえくまの））

延長：3,312.7m
施工方法：NATM
対象部位：トンネル本体工
対象とする変状の種類
:ひび割れ、うき、はく離

標準断面図



■：新技術活用範囲（トンネル内面の覆工）

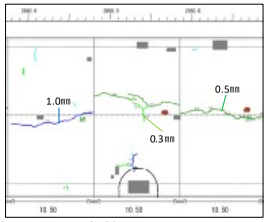
・交通規制が不要なほか、近接目視・野帳スケッチ・変状図作成の外業時間の大幅な短縮が可能（５８H→１H）
・現地点検や結果の整理等の作業日数が約3割減（57日→39日）

従来点検
（交通規制を行い、トンネル点検者を用いた近接目視による変状確認）

新技術活用点検
（カメラを車載した計測車を用いて覆工表面を撮影し、AIを活用し撮影画像からひび割れ等の変状を図化し変状展開図を作成）

点検状況（トンネル点検車使用）

画像計測状況



変状展開図

※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

「予防保全型」への移行

予防保全：損傷が軽微なうちに補修

※1：令和6年度道路メンテナンス年報より（P参19参照）

【次世代の舗装マネジメント】

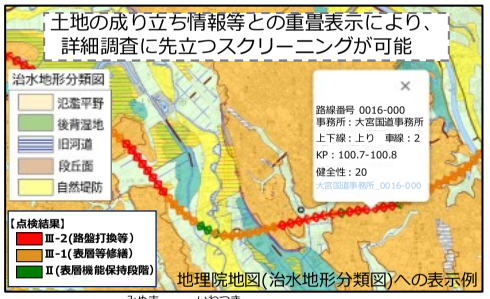
<背景／データ>

・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、点検支援技術活用の原則化などにより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]



・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

（国道16号見沼（みぬま）～岩槻（いわつき）間:埼玉県さいたま市）

※2：車載装置による路面性状測定（P20参照）

（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※1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

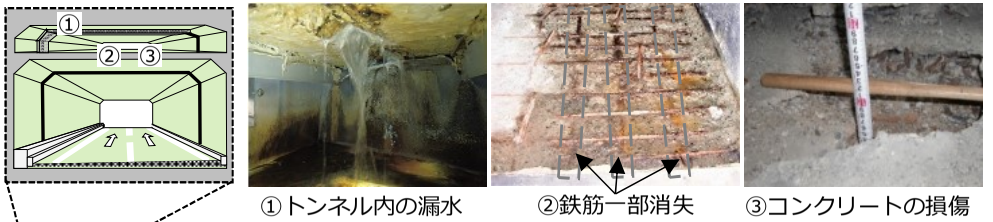
［事例：首都高速　大師橋（橋梁架替工事）］

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】

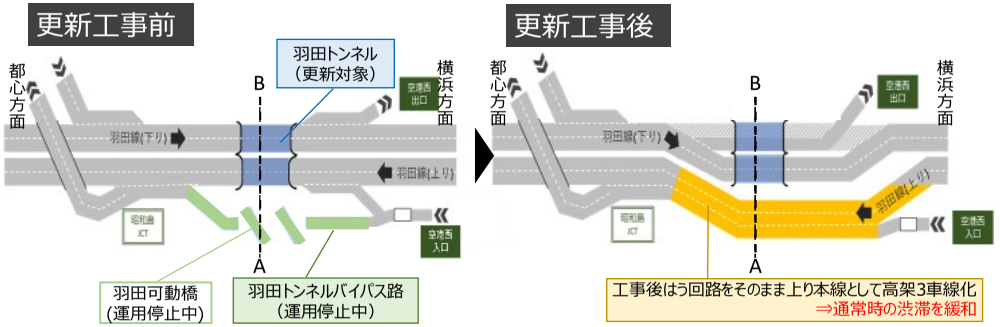
○更新工事中はう回路を設けて交通影響を軽減するとともに、更新工事後はう回路をそのまま上り本線として高架３車線化することで通常時の渋滞を緩和

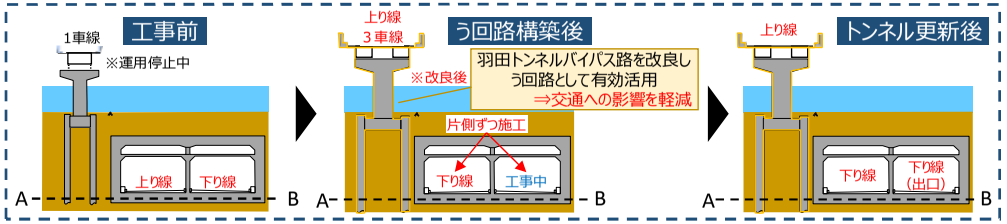
［事例：首都高速1号羽田線　羽田トンネル付近］



①トンネル内の漏水　②鉄筋一部消失　③コンクリートの損傷

健全性を確保するため、海水の影響などにより損傷している部分の作り直しなど抜本的な対策を実施





※1：東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社

基本方針
3

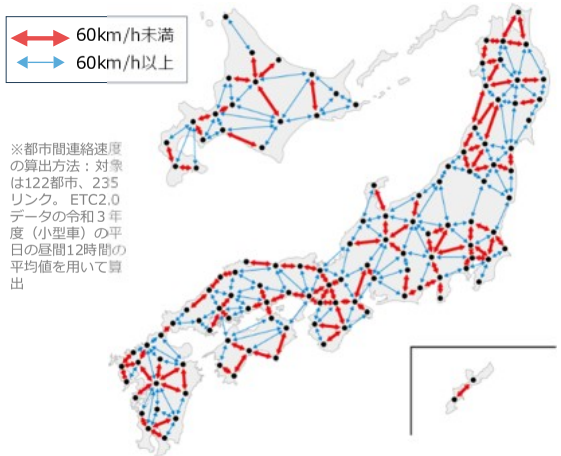
人流･物流を支えるネットワーク･拠点の整備
～人・地域をつなぐ～

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**モーダルコネクト(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、諸外国に後れをとっている状況（101/235リンク）

●都市間連絡速度の状況



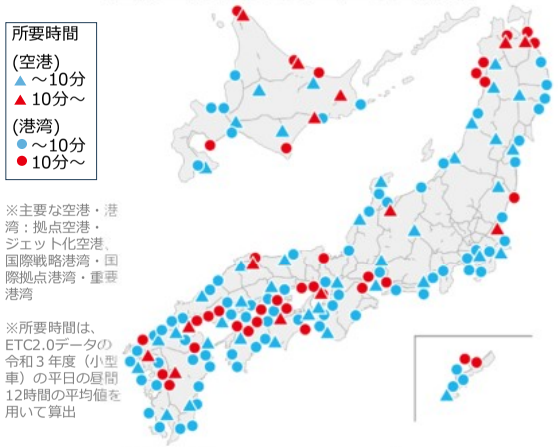
<参考> 諸外国の平均都市間連絡速度

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

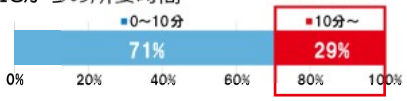
空港・港湾とのアクセス性

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



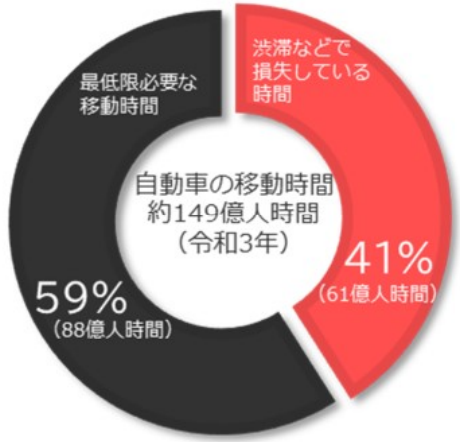
■ICからの所要時間



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CO_2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※3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

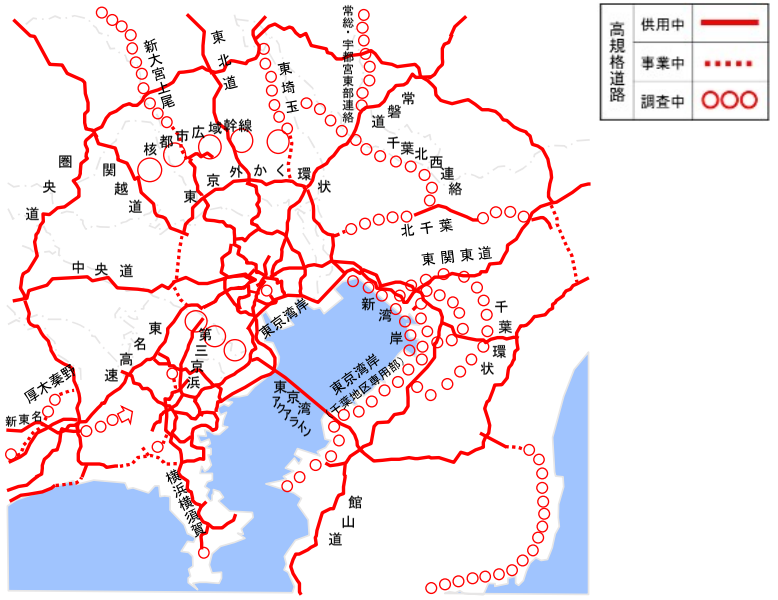
・道路による都市間速達性の確保率（R1→R7）：57% ⇒ 63%
・三大都市圏環状道路整備率　　（R2→R7）：83% ⇒ 89%

○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※4

○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

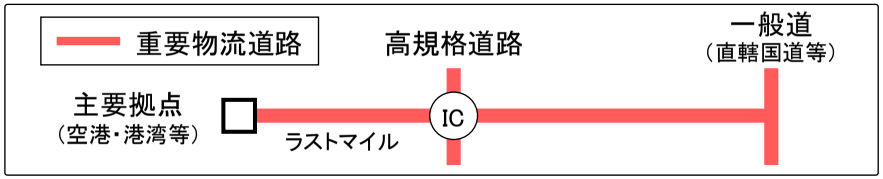
※1：国土形成計画（全国計画）（令和5年７月28日 閣議決定）
※2：広域道路ネットワーク計画、交通・防災拠点計画、ICT交通マネジメント計画から構成
　　都道府県・政令市版及びブロック版(地方整備局等策定)を令和３年７月までに策定済

［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：P参7参照
※4：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53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、多気ヴィソンスマートIC）

※箇所数はいずれもR6年9月9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

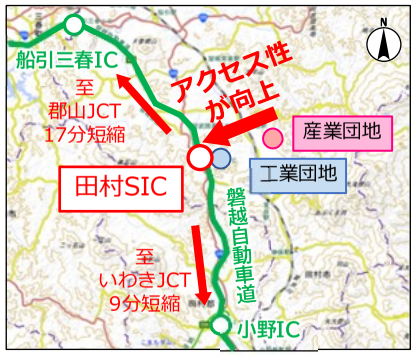
○民間事業者への無利子貸付及び登録免許税の非課税措置により、民間施設直結スマートIC※1の整備を支援

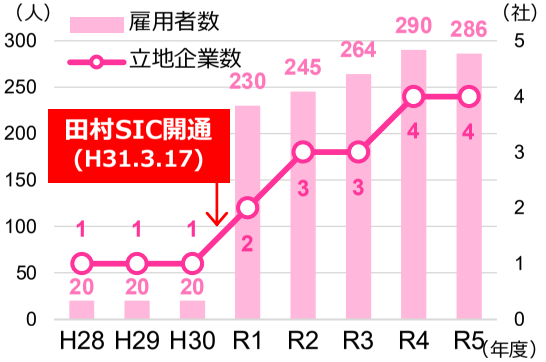
○地域活性化IC※1制度について、対象路線を一般国道の自動車専用道路等に拡充し、より活用しやすくなるよう改善

※１：P参30参照

[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

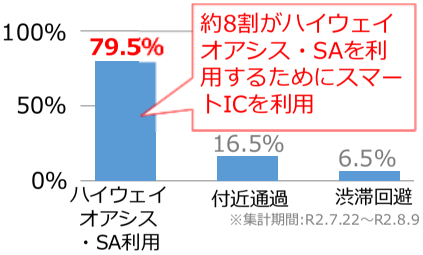




産業団地の立地企業・雇用者数

[民間施設直結スマートICの整備（淡路北スマートIC）]

淡路ハイウェイオアシス



淡路北スマートICの利用理由

（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

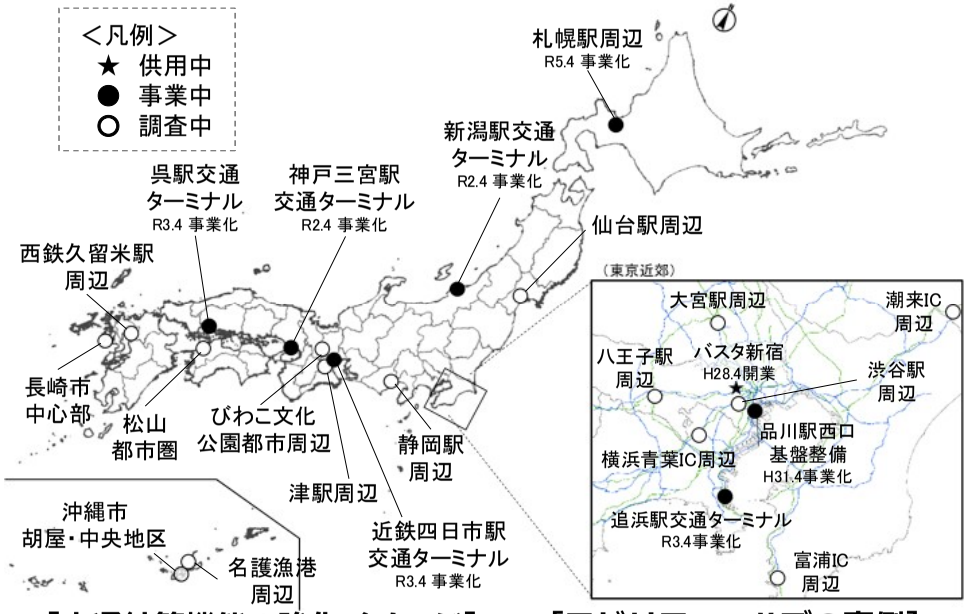
○道路空間を活用した様々な規模・タイプのモビリティ・ハブを整備する上での法的課題や事業スキームを検討

【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>

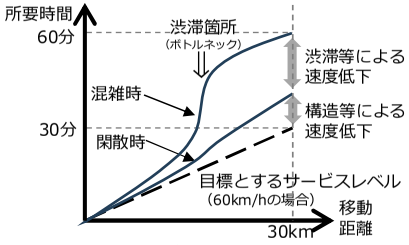
・交通量の偏りや渋滞頻発箇所など、偏在する道路ネットワークの課題によるパフォーマンスの低下
（実勢速度※1（36km/h）は自由走行速度※2（61km/h）の６割程度（Ｒ３年度時点））

【サービスレベルの観測・評価】

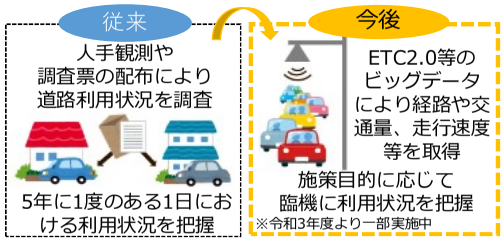
○サービスレベルをデータで評価し、効率的・効果的な対策を実施するために必要なデータの取得や基準等の整備を推進

○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



道路のサービスレベル分析のイメージ



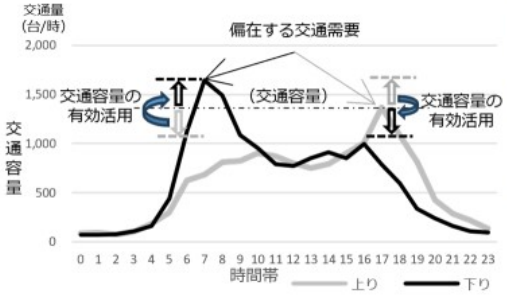
新たな道路交通調査体系

【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柔軟な対策を推進

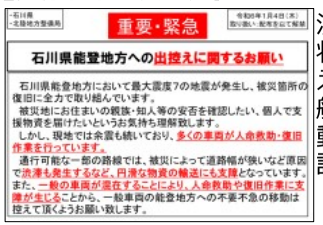
○災害時は災害時交通マネジメント※6を行うとともに、「道路復旧見える化マップ」にて交通状況を公表



交通容量の有効活用のイメージ

新たな対策の事例

［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。

緊急復旧の状況や交通状況等をweb地図上で閲覧できる「道路復旧見える化マップ」を公表。

※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
※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CO_2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）

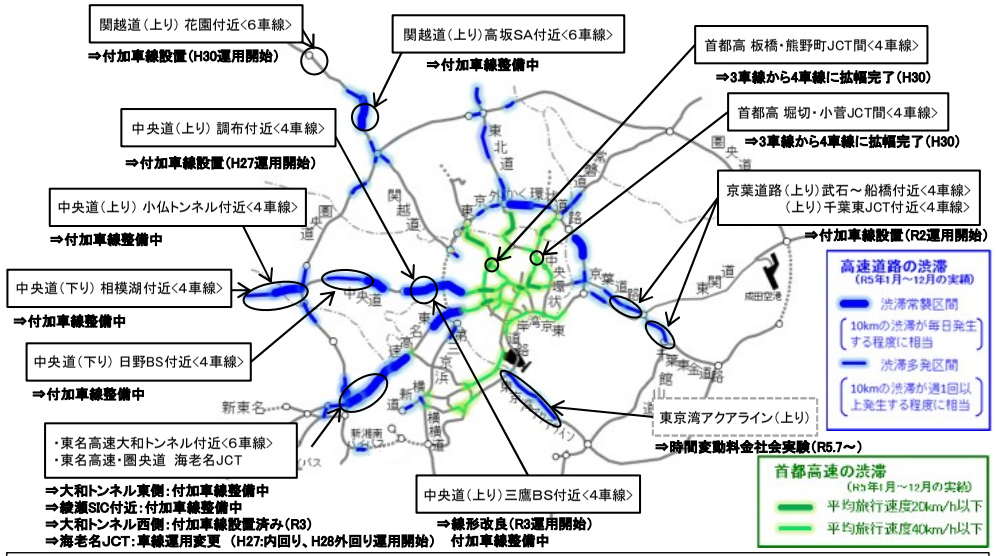
○ビッグデータ等を活用し、時間的・空間的に偏在する課題に対して、局所渋滞対策事業※2をはじめとする効率的・効果的なハード対策やＴＤＭ等のソフト対策を実施

○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推進

[渋滞対策の例① データを活用した高速道路のピンポイント渋滞対策]



大都市圏の高速道路における、ETC２.０等のビッグデータを用いたピンポイント渋滞対策の実施（事業中１４箇所）

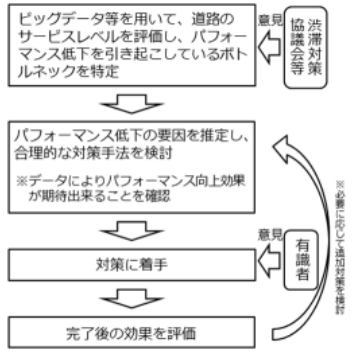
[渋滞対策の例② 鈴鹿F1グランプリ]

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]



※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：P参18参照
※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

※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。
■高速道路の渋滞緩和や地域活性化等に向け、混雑等に応じた柔軟な料金体系の転換に取り組みます。

【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

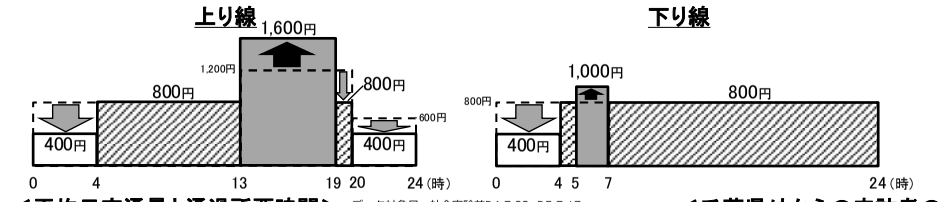
首都圏、近畿圏、中京圏で順次料金見直しを実施

[東京湾アクアライン混雑状況に応じた料金] ※2

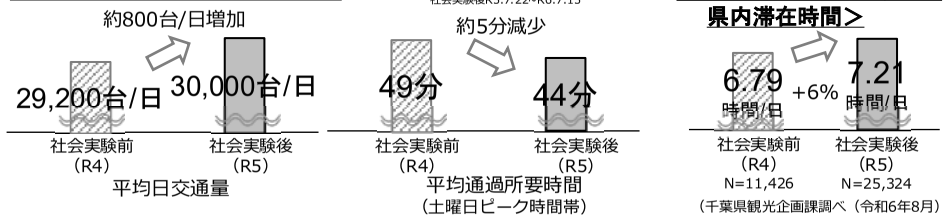
○令和５年７月より、東京湾アクアラインの渋滞対策として、時間変動料金社会実験を上り線にて実施

○更なる効果を目指し、令和７年４月より、上り線の料金設定の見直し、下り線での変動料金の導入を実施

＜料金パターン（点線：R5.7～R7.3、実線：R7.4～（見直し予定））＞



＜平均日交通量と通過所要時間＞　データ対象日：社会実験前R4.7.23～R5.7.17 社会実験後R5.7.22～R6.7.15



＜千葉県外からの来訪者の県内滞在時間＞

【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・シルバーウイーク）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
※周遊パスの販売コース数
令和５年度：166コース ⇒ 令和６年度211コース
※平日のみの利用件数
H31.4.1～R1.9.30：62,709件⇒ R6.4.1～R6.9.30：159,411件

・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７年７月頃に運用開始予定】

・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※1
（令和６年度補正予算により令和８年３月末まで実施）

※1：P参29参照　※2：P参26参照

（７）道路分野における物流支援

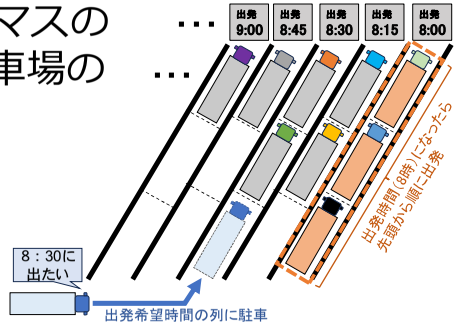
■ 2024年問題をはじめとする構造的な物流危機に対応するため、令和５年６月にとりまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づき、ドライバーの労働環境改善、省人化・自動化による物流効率化等のための取組を実施します。

【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推進

○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

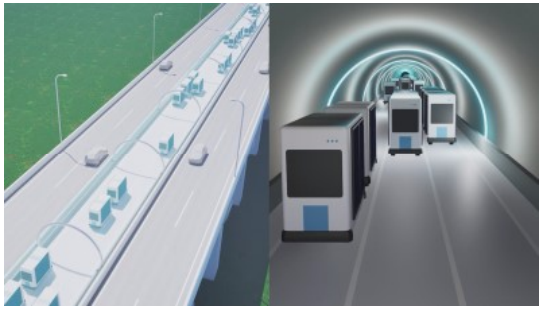


複数縦列式駐車場のイメージ

【自動物流道路の社会実装】

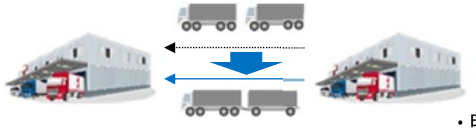
○持続可能で、賢く、安全な、全く新しいカーボンニュートラル型の物流革新プラットフォームとして、自動物流道路の社会実装に向け、引き続き検討※１

[自動物流道路のイメージ]

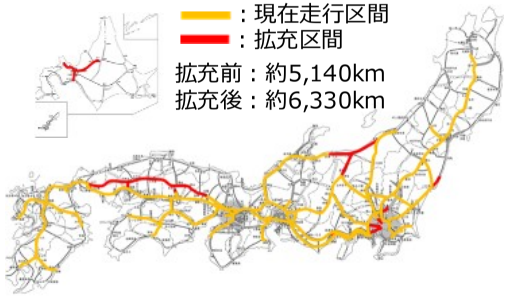


【省人化のためのダブル連結トラックの利用促進】

○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


省人化、生産性向上

[路線拡充区間(R6.9～)]



・申請者数16社、許可件数414件(のべ)（R6年3月末時点）
・ダブル連結トラック優先駐車マス:313台（R6年3月末時点）

【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）（P参17参照）

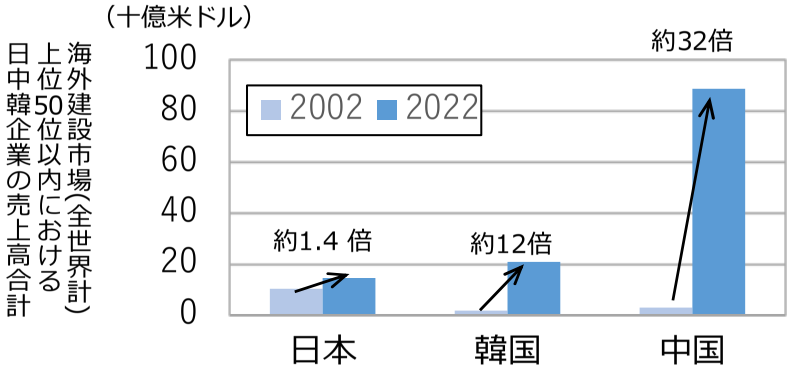
（8）道路分野におけるインフラシステム輸出

■ 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2030 ※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

※1：2024年12月　第58回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２回 舗装専門家会合
（2024.8.14）

[高速道路会社の海外展開の事例]

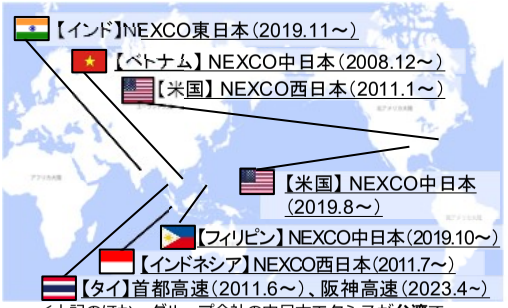
・構造物非破壊点検事業（米国）
NEXCO西日本の米国現地法人は、赤外線等の非破壊点検技術を活用した橋梁・舗装・トンネル等のインフラ構造物の点検業務を受注

赤外線カメラ等による
コンクリート床版の点検

・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

[道路PPP事業の主な参画実績]

[高速道路会社の海外拠点]



<上記のほか、グループ会社の中日本エクシスが台湾で、子会社を保有>

基本方針
4

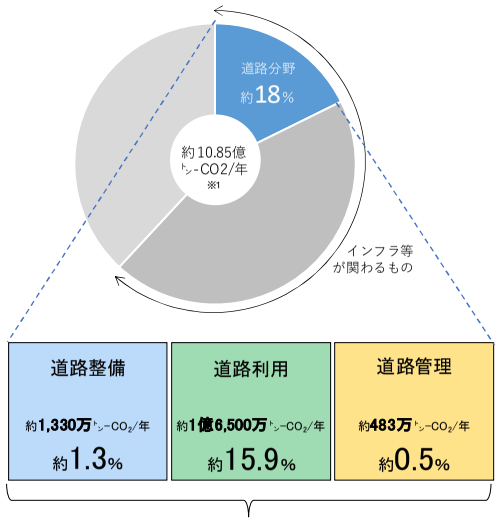
GXの推進による脱炭素社会の実現
～2050年カーボンニュートラルへの貢献～

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）に取り組みます。

カーボンニュートラル

道路は、我が国の経済成長を支え安全安心な暮らしを確保する重要な社会基盤である一方、国内CO_2排出量の約18%を占めており、脱炭素に関わる役割と責任を積極的に果たしていく必要がある。道路管理者の協働や関係者の連携により、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。
また、脱炭素化推進を図る計画の創設や、占用基準の緩和や構造基準の改定等脱炭素化を推進する制度の創設を行う。

[我が国のCO_2排出量(2022年度)]



道路分野の排出量：約1.8億t-CO2/年（全体の約18%）

[４つの基本的な政策の柱]

① 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出

次世代自動車の開発・普及を促進するため、道路空間における発電・送電、給電、蓄電の取り組みを、関係省庁・部局と連携して推進します。

② 低炭素な人流・物流への転換

公共交通、自転車等の低炭素な移動手段への転換の促進、低炭素な物流システムの構築を促進します。

③ 道路交通の適正化

交通容量が低下しているボトルネック箇所や局所的な渋滞箇所の対策を行い、道路交通の適正化を図ります。

④ 道路のライフサイクル全体の低炭素化

新技術を積極的に取り入れつつ、建設～管理までのライフサイクル全体のCO_2排出量の削減を推進します。

※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の創出

■ 次世代自動車の開発・普及を促進するため、道路空間における発電・送電・給電・蓄電の取組を、占用基準の緩和等により、関係省庁・部局と連携して実施し、CO_2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】

○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

・再エネ電力調達割合目標：国直轄 60%(R12)

・道路空間における太陽光発電施設設置目標：国直轄 122箇所（R12）

【送電】

○高規格な道路空間を活用し、再生可能エネルギーを利用した電力などを広範囲に送る「電力ハイウェイ」の構築可能性を道路管理者として検討

○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）

【給電】

○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

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))

EV充電施設案内サイン

EV充電施設の設置を促進

・NEXCO３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)

○走行中給電に関する技術の現状を分析し、導入可能性を検討

【蓄電】

○蓄電池等の導入により不安定な再生可能エネルギーに対応

【走行環境】

○大型の次世代自動車の寸法等の大型化の動向等を踏まえ、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

大型の次世代自動車（イメージ）

※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

■自動車による輸送を代替できる部分は、ハード整備とソフト施策を両輪とし、新たなモビリティ、公共交通、自転車、徒歩等の低炭素な移動手段への転換を促進します。
■低炭素な物流システムの構築も促進し、CO_2排出量の削減を推進します。

【人流】

○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

自転車専用通行帯の整備

○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

サイクルトレインの例

・通勤目的の自転車分担率目標：20.0%(R12)
・自転車通行空間の整備延長目標：12,000km(R12)
・シェアサイクルの導入市区町村数目標：500市区町村(R12)
・「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの宣言企業・団体数目標：250企業・団体(R12)

○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

バスタの整備イメージ

○歩行者利便増進道路(ほこみち)の活用等により、人優先の安全・安心な通行空間の整備を推進

ほこみちの活用事例

【物流】

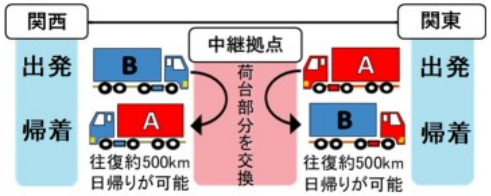
○運行状況や事業者ニーズを踏まえ、ダブル連結トラックの路線拡充を実施し、駐車マスの整備を推進

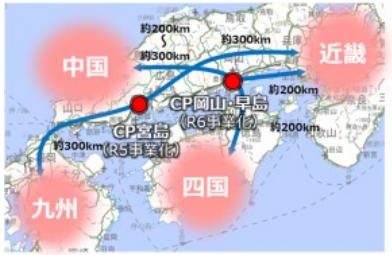
ダブル連結トラックによるCO_2削減効果
（千ﾄﾝ・km当たりの排出量）

・ダブル連結トラックの延べ通行手続き件数目標：650件(R12)

○空荷の削減等による物流効率化によりCO_2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

○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、自動物流道路の社会実装に向け、引き続き検討

（３）道路交通の適正化

■ 渋滞対策等による走行の効率化と、交通安全対策による幹線道路と生活道路の適切な機能分化により、車両交通からのCO_2排出量の削減を推進します。

【走行の効率化・車両の加減速の減少】

○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

・一般道路の主要渋滞箇所数目標：約500箇所解消※2 (R12)

○道路の部分改良など機動的・面的な渋滞対策、踏切道の立体交差化や周辺迂回路整備等による「自動車ボトルネック踏切」の解消を通じ、交通の流れを円滑化

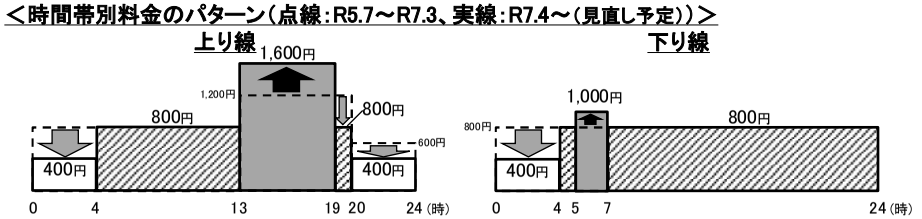
・自動車ボトルネック踏切数目標：46箇所削減 (R12)

○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

駐車場予約システムの導入
（スマホサイトから予約可）

面的な渋滞対策のイメージ

○交通需要マネジメント（TDM）等により、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

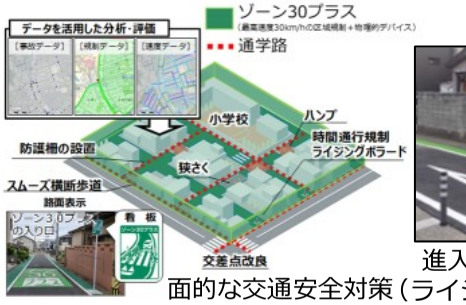


東京湾アクアラインにおける時間帯別料金に関する社会実験※3

・高速道路の利用率目標：約20% (R12)
・TDM実施箇所数目標：累計250箇所 (R12)

【場所に応じた適正な移動を促進】

○生活空間において、面的な速度規制と進入抑制及び速度抑制による交通安全対策を組み合わせた「ゾーン30プラス」の推進及び幹線道路の交通円滑化により、道路の適切な機能分化を推進



面的な交通安全対策（ライジングボラード）

進入抑制対策の例

外周道路の整備による生活道路における通過交通の排除

※1：P参18参照
※2：対策実施後などのモニタリング実施箇所含む
※3：P参26参照

（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

■ 道路構造基準の改定の検討を含め、道路建設から管理までのライフサイクル全体からのCO_2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、人間と動物が共生できる道路づくりを推進します。

【道路建設・管理の低炭素化】

○低炭素な建設機械の普及などにより、道路工事におけるCO_2排出量を削減

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）

○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

・道路関係車両の電動車化率目標
：国直轄 100%(R12)

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LED化・高度化を推進

・道路照明のLED化率目標：国直轄 100%(R12)

道路照明のLED化

○道路分野におけるCO_2排出量･削減量の評価手法の標準化を検討

○低炭素材料の導入を促進

・低炭素アスファルトの合材出荷率目標
：6%(R12)

○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

道路緑化の推進

・道路緑化（高木植樹数）目標：国直轄 約26万本(R12)

【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

【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

データ分析に基づき動物に注意すべき地点を示す路面表示の事例

○データの収集・分析により効果的な対策を実施していく、データ駆動型の対策によって、人間と動物が共生できる道路づくりを推進

○国内外の先進事例収集や効果的な対策検討手法の展開、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

道路情報板を活用して動物注意を示した事例

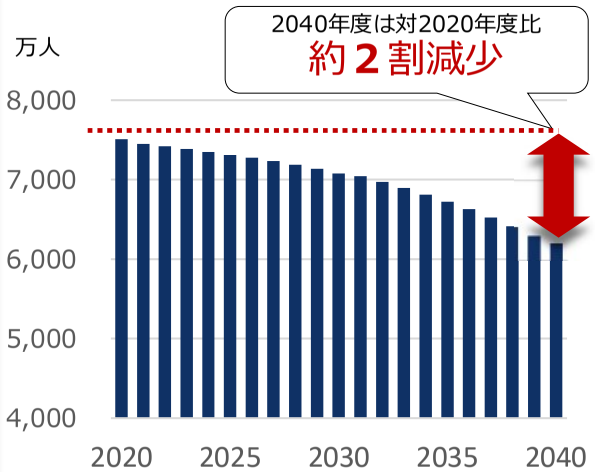
※１：自然を回復軌道に乗せるために生物多様性の損失を止め反転させる

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（クロスロード）」を加速します。

生産年齢人口の減少

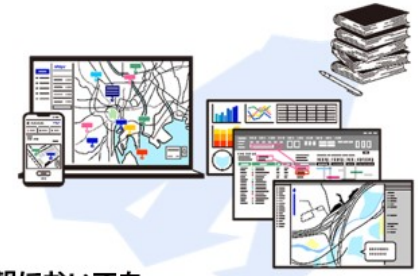


出典：国立社会保障・人口問題研究所
「日本の将来人口推計（令和５年度推計）」（出生中位（死亡中位）推計）

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】

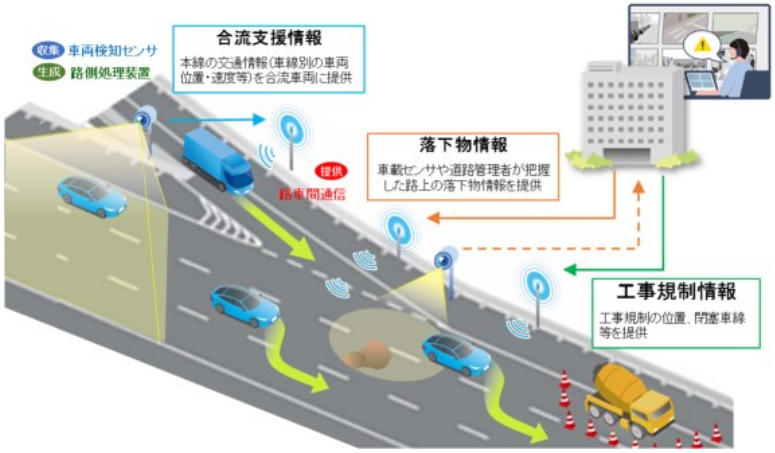
<背景／データ>

・[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 (駿河湾沼津SA～浜松SA)において自動運転車優先レーンを深夜時間帯に設定し※1 、路車協調システムの実証実験を実施

○2025年度以降、東北自動車道(佐野SA～大谷PA)等に拡大

○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



※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）

【一般道における自動運転車支援】

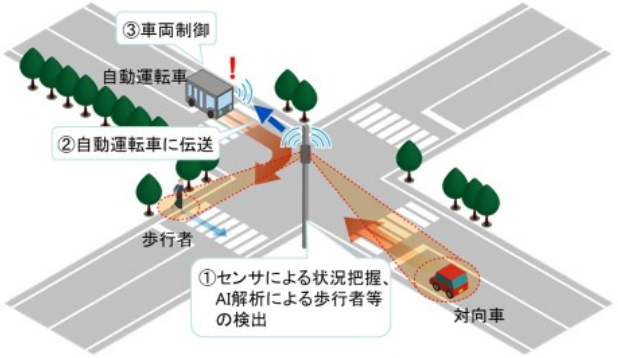
<背景／データ>

・[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

（２）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。

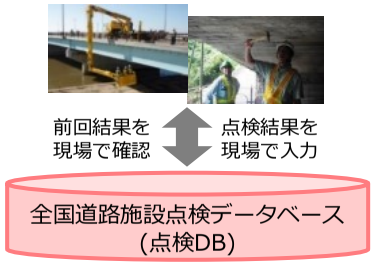
＜背景／データ＞

・道路の維持管理に不可欠な建設業の技能者数は減少

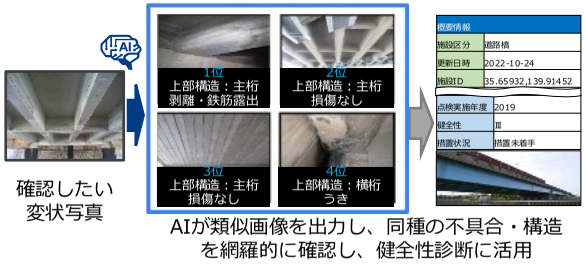
H9(ピーク時):約455万人→R5:約304万人(約3割減)

【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



点検結果の入出力の効率化イメージ



AIが類似画像を出力し、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※1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

※1：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）

【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※2を推進

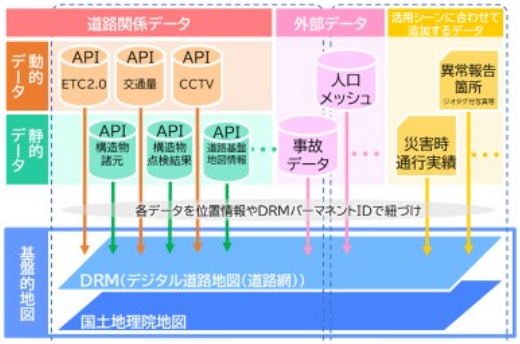
i-Construction 2.0で実現を目指す社会（イメージ）

【道路関連データの活用・オープン化】

○道路基盤地図情報※3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7年度の公開を目指し、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※4を推進

道路データプラットフォーム(イメージ)



※2：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

※3：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）

※4：P参18参照

（３）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

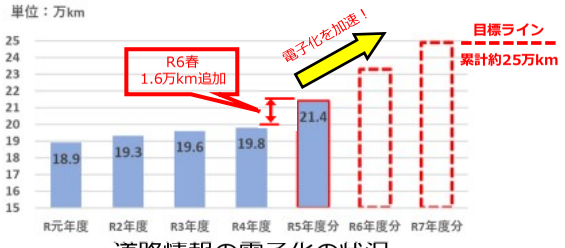
■ 生産性および利便性の向上のため、行政手続きの効率化や、高速道路のETC専用化によるキャッシュレス化、ETCの活用による高速道路内外の各種支払い等の利便性向上を推進します。

<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）



道路情報の電子化の状況

確認制度の広報

【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

○光ファイバー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
(ｳｨﾝﾄﾞｻｰﾌｨﾝ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129箇所導入済(R6年12月1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

（４）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

［・欧州では路車協調ITS（CCAM）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

基本方針
6

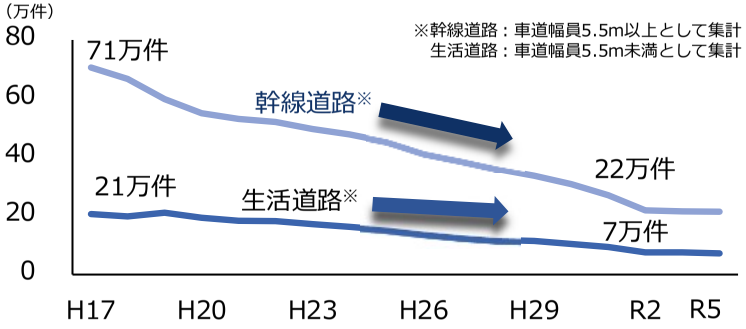
道路空間の安全・安心や賑わいの創出
～地域・まちを創る～

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。

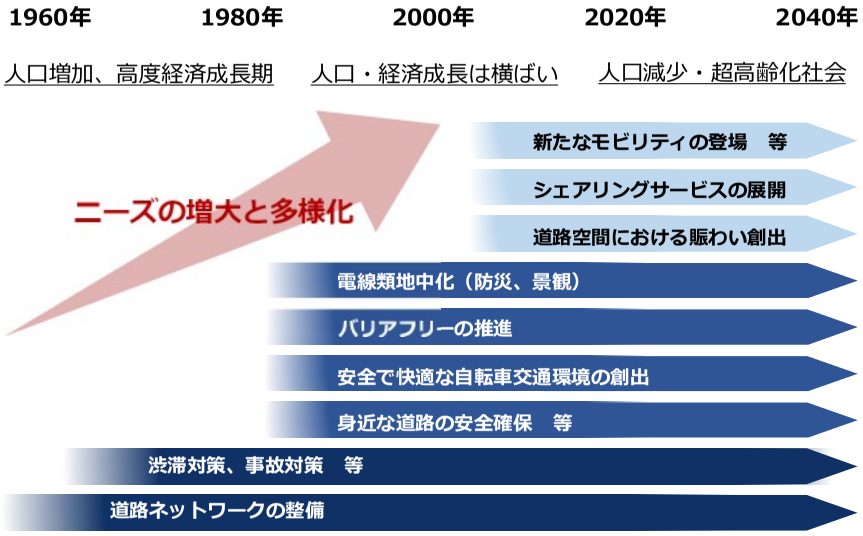
●道路種別毎の死傷事故件数の推移



※幹線道路：車道幅員5.5m以上として集計
生活道路：車道幅員5.5m未満として集計

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



（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6年の交通事故死者数は2,663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3.5万箇所で対策完了（R6年3月末時点）、暫定的な対策を含めると全箇所で対策が完了（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

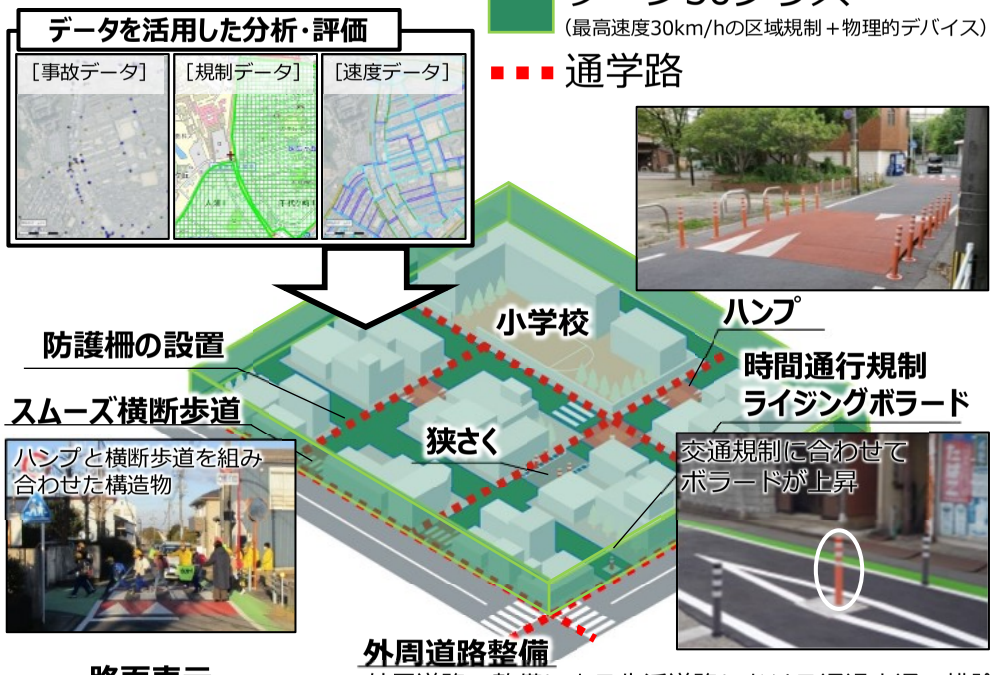
○交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）※4等により、通学路合同点検の結果を踏まえ歩道や防護柵の整備などの対策を推進

○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

○通学路や生活道路において、各種データ分析に基づく「ゾーン３０プラス」を導入し、交通安全対策補助制度（地区内連携）※4等により、面的な交通安全対策を実施※5

○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］



・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：P参8参照
※５：小学校周辺を面的に捉え、データを活用した交通安全対策を促進する「モデル地域」を選定し、取組を推進

（２）踏切対策の推進

■ 踏切道改良促進法※1に基づき、改良すべき踏切道を大臣指定し、踏切道改良計画事業補助制度※2の活用による計画的かつ集中的な支援により、立体交差化やバリアフリー対策等を推進します。
■ 踏切長が長いなど事故が多発する危険な踏切を大臣指定し、人命を最優先に対策を推進します。

【踏切道の改良指定】

（令和7年1月時点）

<背景／データ>
・緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）1,336箇所
・改良すべき踏切道の大臣指定　766箇所

○事故が多発する危険な踏切等を大臣指定し、立体交差化や拡幅等に加え早期効果発現対策等を推進
○鉄道事業者との協議円滑化のため、自治体からの相談窓口をR7より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※3を踏まえ、大臣指定した特定道路※4上等の踏切道のバリアフリー対策を推進

[対策事例]

連続立体交差化・単独立体交差化

踏切拡幅

バリアフリー対策(実証実験での設置例)

早期効果発現対策の事例

※1：P参23参照　　※2：P参8参照
※3：「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）
※4：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による効果]

・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

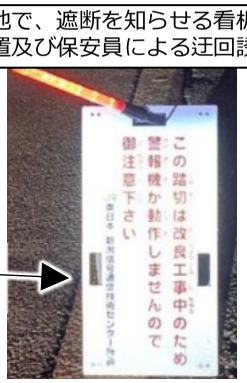
【災害時の管理の方法を定める踏切道の指定】

（令和7年1月時点）

<背景／データ>
・災害時管理方法を定める踏切道の大臣指定　485箇所

○災害時の長時間遮断による救急救命活動や物資輸送等へのリスクに対し、連絡体制や通行遮断解消に向けた手順等の管理方法を定める取組を大臣指定により推進
○能登半島地震では踏切遮断を受け、緊急車両通行誘導や一般車迂回誘導を行い、優先解放等の取組を実施
○引き続き、大臣指定した箇所の定期訓練等の取組を推進し、災害時における優先解放等の措置を確実に実施

[対応事例（令和６年能登半島地震）]



（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中

［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】

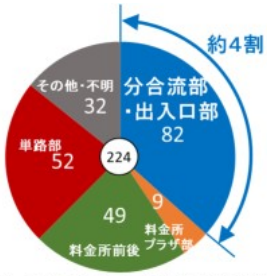
<背景／データ>

・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>

（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※1」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）

※1：こどもや子育て当事者の目線に立ち、こどものための近隣地域の生活空間を形成する取組（R5.12閣議決定 こども大綱より）

【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※2の指定 約4,450㎞

○特定道路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

※2：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創出】

<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
※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】

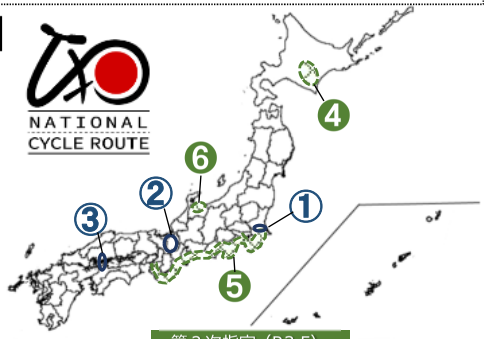
自転車通勤の導入促進

○「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

・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



［ナショナルサイクルルート］

第１次指定（R1.11）
①つくば霞ケ浦りんりんロード（茨城県）
②ビワイチ （滋賀県）
③しまなみ海道サイクリングロード（広島県、愛媛県）

第２次指定（R3.5）
❹トカプチ４００（北海道）
❺太平洋岸自転車道（千葉県～和歌山県）
❻富山湾岸サイクリングコース（富山県）

・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％※道路延長ﾍﾞｰｽ(R2)
  - ◇ロンドン･パリ･香港：100%※ｹｰﾌﾞﾙ延長ﾍﾞｰｽ(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

【無電柱化の計画的な推進】

○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と電柱撤去を促進

○交通安全や良好な景観形成等の観点から整備を促進

○令和7年度までの現行計画を検証し、次期無電柱化推進計画の策定に向けた検討を進める

［ 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

※1：令和３年５月25日 大臣決定
※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

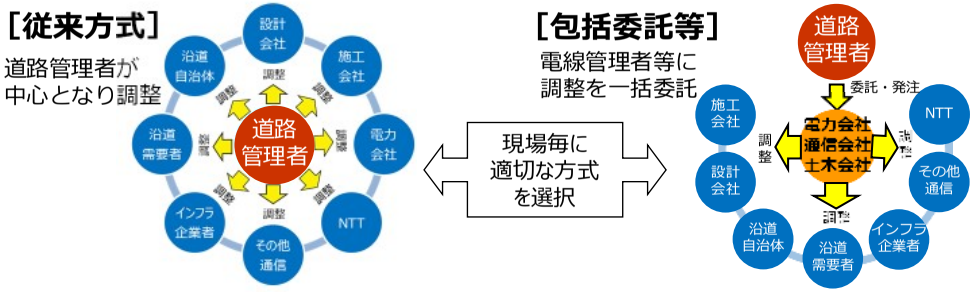
【徹底したコスト縮減】

○更なる低コスト化を推進するため、昼間施工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(R6年3月)」により低コスト手法や新技術・新工法の導入促進を図る

【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



【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

○電線共同溝整備済区間については、電線管理者と連携し電柱の撤去を促進

（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駅を登録（R6年8月時点）

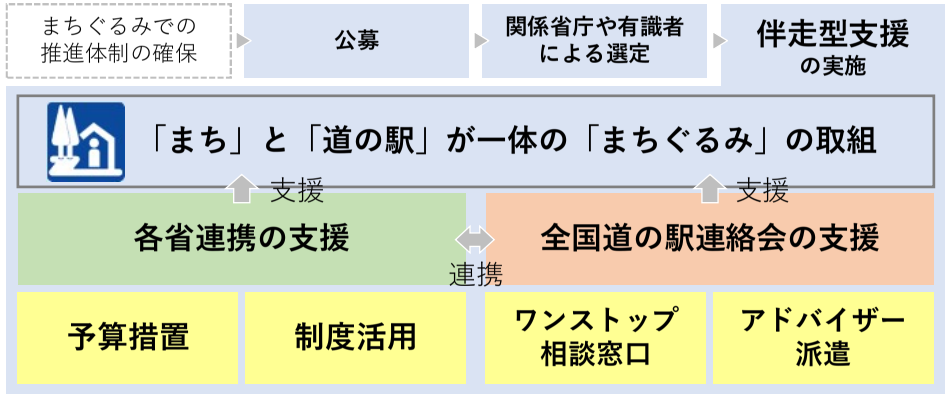
・「防災道の駅」39駅の選定(R3年6月) や「防災拠点自動車駐車場」として366箇所を指定(R6年3月時点)

【「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



「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】

○ハード・ソフト両面より「防災道の駅」※２の機能強化を進めるとともに、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

「防災道の駅」間のネットワーク化のイメージ

・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促進※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：P参20参照
※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の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】

○令和9年度に日本風景街道創設20年を迎えることを踏まえ、景観の向上や地域資源の発信をはじめ、観光地域づくり等への更なる支援を検討・推進

○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］

多言語表記

“明治日本の産業革命遺産”（世界遺産）のピクトグラム

世界遺産の案内サイン（山口県萩市）

［高速道路の周遊パス］

北陸新幹線　福井・敦賀開業を契機として、北陸ドライブプラン内に福井県等と連携し、「福井県内周遊コース」を追加

〔出典：福井県HP〕

【オーバーツーリズム対策に向けた環境整備】

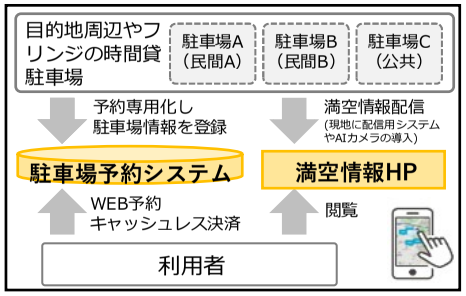
○観光地における歩行空間拡大に資する無電柱化や自転車活用を促進する自転車通行空間整備を推進

○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

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）



駐車場予約システム等の導入

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）

道　路　関　係　予　算

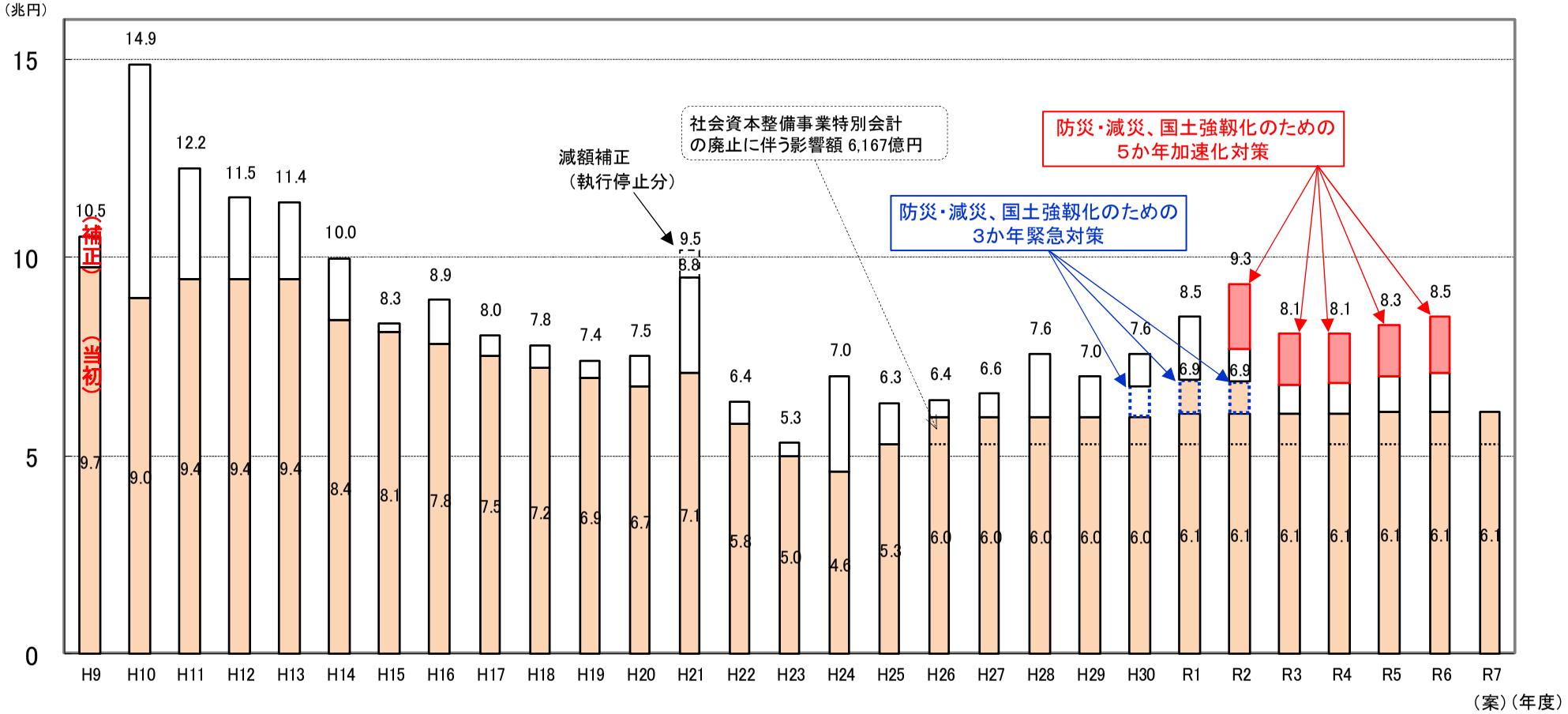
区　　分	令和7年度(A)		前年度(B)	
	事業費	国費	事業費	国費
直轄事業	1,595,913	1,595,913	1,595,758	1,595,758
改築その他	1,021,740	1,021,740	1,035,677	1,035,677
維持修繕	463,352	463,352	450,448	450,448
諸費等	110,821	110,821	109,633	109,633
補助事業	879,803	510,988	880,734	510,573
高規格道路、IC等アクセス道路その他	462,709	255,489	468,475	258,875
道路メンテナンス事業	396,372	228,204	392,636	226,011
道路盛土のり面防災対策事業	700	385	－	－
除雪	20,022	13,348	19,623	13,082
補助率差額	－	13,562	－	12,605
有料道路事業等	2,630,398	11,984	2,842,801	11,969
合計	5,106,114	2,118,885	5,319,293	2,118,300

総　括　表

（単位：百万円）

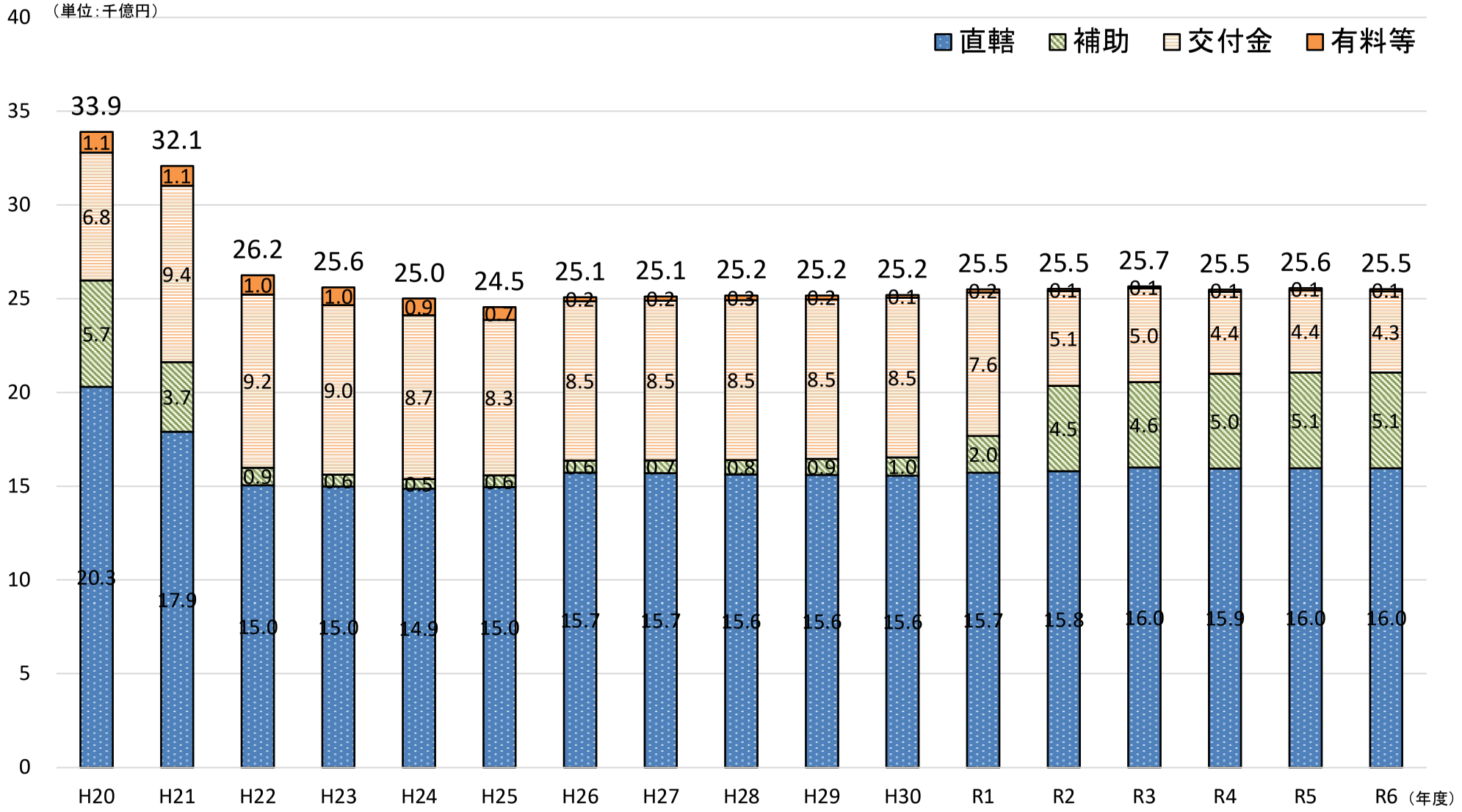
倍率（A）／（B）		備　　考
事業費	国費	
1.00	1.00	1．直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金（2,893億円）を含む。 2．合計には、社会資本整備総合交付金からの移行分が含まれており、社会資本整備総合交付金からの移行分を含まない場合は国費21,185億円[対前年度比1.00]である。 3．有料道路事業等の事業費には、各高速道路株式会社の建設利息を含む。 4．有料道路事業等の計数には、高速道路自動車駐車場整備事業費補助、高速道路連結部整備事業費補助、特定連絡道路工事資金貸付金、連続立体交差事業資金貸付金、電線敷設工事資金貸付金、自動運行補助施設等設置工事資金貸付金を含む。 5．本表のほか、令和7年度予算において防災・安全交付金（国費8,470億円[対前年度比0.97]）、社会資本整備総合交付金（国費4,874億円[対前年度比0.96]）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。 6．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令和7年度予算において社会資本整備総合交付金（国費260億円[対前年度比1.61]）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。 7．本表のほか、直轄道路（権限代行区間を含む）に係る災害復旧事業費（国費85億円）等がある。 8．本表のほか、行政部費（国費7億円）およびデジタル庁一括計上分（国費10億円）がある。 （参考） 前年度（令和6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12月末時点） ・防災・安全交付金 国費3,035億円 ・社会資本整備総合交付金 国費1,290億円
0.99	0.99	
1.03	1.03	
1.01	1.01	
1.00	1.00	
0.99	0.99	
1.01	1.01	
皆増	皆増	
1.02	1.02	
－	1.08	
0.93	1.00	
0.96	1.00	

公共事業関係費（政府全体）の推移



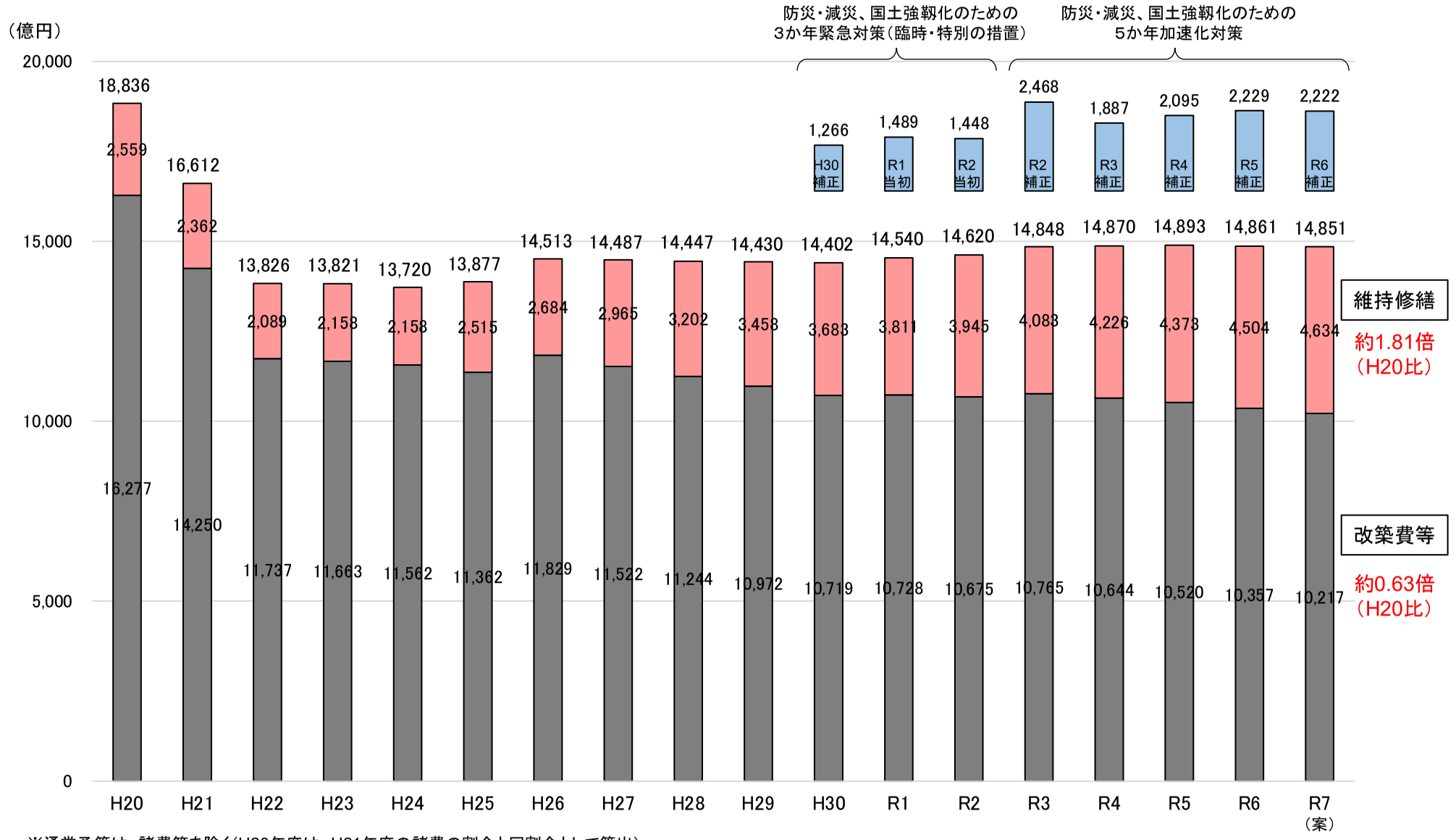
※ 本表は、予算額ベースである。
※ 平成21年度予算については、特別会計に直入されていた地方道路整備臨時交付金相当額（6,825億円）が一般会計計上に変更されたことによる影響額を含む。
※ 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。
※ 平成26年度予算については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額（6,167億円）を含む。
※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1～5年目分は、それぞれ令和2～6年度の補正予算により措置されている。
なお、令和5年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠（3,000億円）、
令和6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）及び緊急防災枠（2,500億円）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。
※ 令和6年度補正予算については、GX経済移行債で実施する事業（500億円）を含む。

道路関係予算の推移



※直轄・補助・有料等：当初予算額ベース（H20～H25の直轄には、地方公共団体の直轄事業負担金を含む）
※交付金：H20・H21は当初予算額ベース［地方道路整備臨時交付金(H20)、地域活力基盤創造交付金(H21)］
H22以降は社会資本整備総合交付金（道路関係）の交付決定額ベース（H23・H24には地域自主戦略交付金を含む。R6はR6.12末時点）
※R1,R2には臨時・特別の措置を含まない。
※四捨五入の関係で、各計数の和が一致しないところがある。

道路関係直轄予算の推移

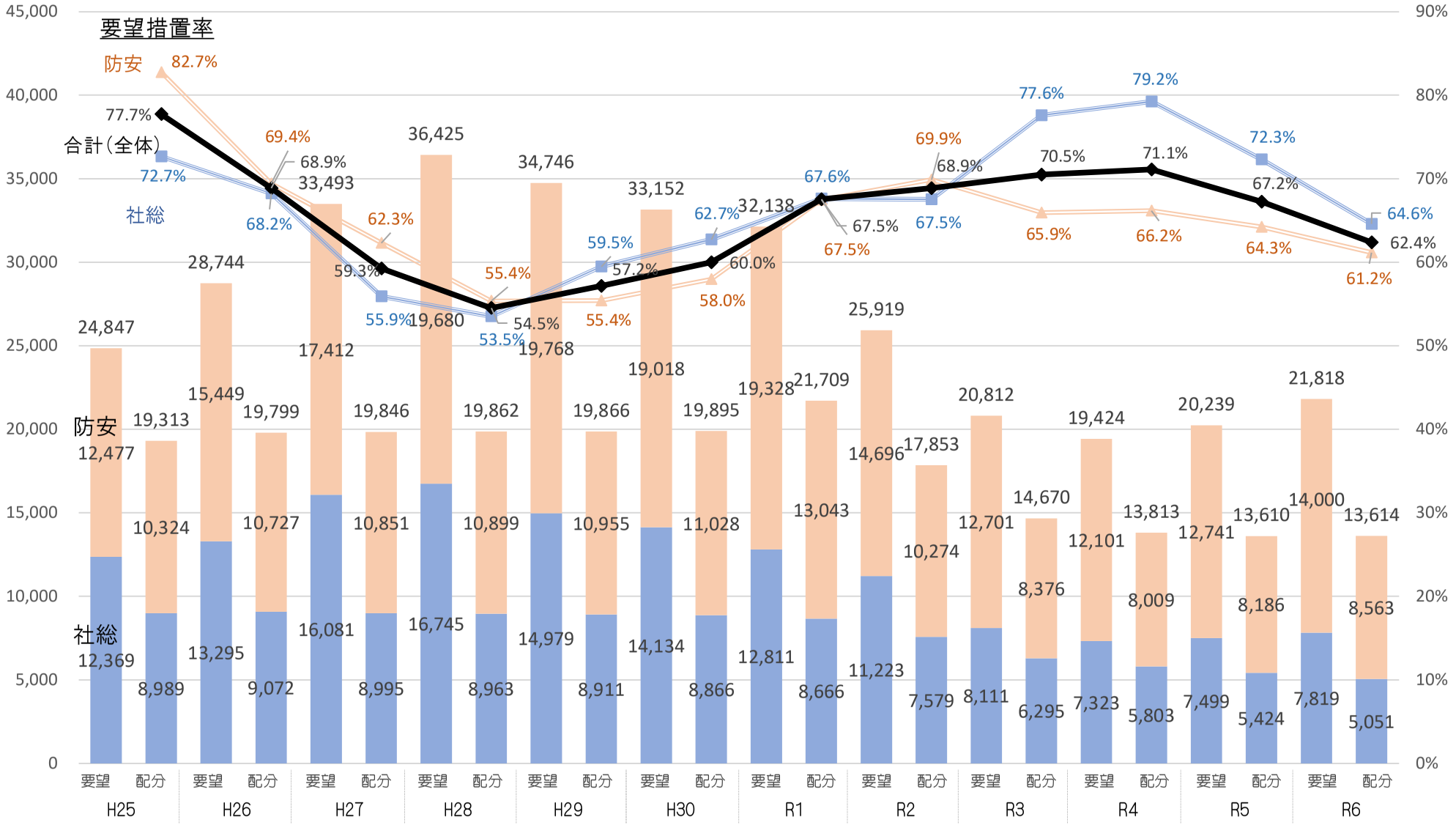


※通常予算は、諸費等を除く（H20年度は、H21年度の諸費の割合と同割合として算出）
※東日本大震災復興・復旧に係る経費を除く
※防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策における令和5年度補正には、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応分を含む。
※防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策における令和6年度補正には、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応分及び緊急防災分を含む。

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



国土交通省道路局のホームページをご覧下さい！

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/

（この冊子は、再生紙を使用しています。）