

令和 8 年 度

道 路 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

令和 7 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
II 要求概要	4
1 要求総括表	4
2 重要政策の推進について	5
3 防災・減災、国土強靱化の取組の更なる加速化、深化	5
（参考）令和 8 年度予算の概算要求について	6
（参考）「経済財政運営と改革の基本方針 2025」、「新しい資本主義のグランドデザイン 及び実行計画 2025 年改訂版」＜抜粋＞	7
（参考）第 1 次国土強靱化実施中期計画の概要（道路関係）	8
III 主要施策の基本方針	9
基本方針 1 防災・減災、国土強靱化	10
（1）災害に強い国土幹線道路ネットワーク（高規格道路の整備、4 車線化）	11
（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）	12
（3）発災時に避難や復旧活動等を支える取組	13
（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	14
基本方針 2 予防保全型メンテナンスへの本格転換	15
（1）予防保全型の維持管理・老朽化対策	16
（2）地方への財政的・技術的支援	17
（3）定期点検の効率化・高度化、新技術の導入	18
（4）高速道路の大規模更新と機能強化	19
基本方針 3 人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備	20
（1）シームレスネットワークの構築	21
（2）交通物流拠点からネットワークへのアクセス強化	22
（3）モーダルコネクタ強化や公共交通支援の推進	23
（4）道路のサービスレベル向上に向けた今後の展開	24
（5）効率的・効果的な渋滞対策	25
（6）交通流を最適化する料金施策の導入	26
（7）道路分野における物流支援	27
（8）道路分野におけるインフラシステム輸出	28

基本方針 4 2050 年カーボンニュートラルの実現に向けた道路の脱炭素化の推進 ・29

- (1) 道路のライフサイクル全体の低炭素化30
- (2) 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出31
- (3) 低炭素な人流・物流への転換／道路交通の適正化32
- (4) 生物多様性への取組33

基本方針 5 道路システムの D X34

- (1) 自動運転の普及・促進に向けた道路側からの支援35
- (2) AI・ICT 等や道路関連データの活用拡大36
- (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37
- (4) 次世代の ITS の具体化38

基本方針 6 道路空間の安全・安心や賑わいの創出39

- (1) 安全で安心な道路空間の整備40
- (2) 踏切対策の推進41
- (3) 高速道路の安全性の向上42
- (4) 多様なニーズに応えるみちづくり43
- (5) 自転車の利用環境整備や利用促進44
- (6) 無電柱化の推進45
- (7) 「道の駅」第 3 ステージの推進46
- (8) 観光需要の増加に対応した道路利用環境の整備47

IV 参考資料

予算関係

- 道路関係予算概算要求総括表参 1
- 公共事業関係費（政府全体）の推移参 2
- 道路関係予算の推移参 3
- 道路関係直轄予算の推移参 4
- 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 5

ネットワーク図

- 高規格道路ネットワーク図参 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/001904964.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
○ 道路法等の一部を改正する法律（概要）	参 10
○ 能登地域における大規模自然災害からの復旧・復興	参 11
○ 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 12
○ 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 13
○ 防災・減災等に資する国土強靱化基本法改正	参 14
○ 道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」	参 15
○ 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 17
○ 令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言 概要	参 18
○ 自動物流道路のあり方 最終とりまとめ(概要)	参 19
○ 局所渋滞対策事業の概要	参 20
○ 道路施設の点検・修繕等措置の状況	参 21
○ 道路脱炭素化基本方針（案） 概要	参 22
○ 次世代 ITS のコンセプト	参 23
○ 先行プロジェクトイメージ	参 24
○ 「道の駅」第3ステージ	参 25
○ 日本の道路の現況	参 26
○ 事業の流れ	参 27
○ 踏切道改良促進法に基づく対策の流れ	参 28
○ 道路整備特別措置法等の一部を改正する法律（概要）	参 29
○ 3つの料金水準について	参 30
○ 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 31
○ 首都圏の新たな高速道路料金	参 32
○ 近畿圏の新たな高速道路料金	参 33
○ 高速道路料金割引の見直しの方向性	参 34
○ 追加インターチェンジの概要	参 35
○ 国民とともに守る基礎インフラ上下水道のあり方（概要）	参 36



ネットワーク図 (<https://www.mlit.go.jp/road/content/001904965.pdf>)

○ 首都圏環状道路の整備	参 38
○ 大都市圏ネットワーク図	
・ 関東圏	参 39
・ 首都近郊	参 40
・ 近畿圏	参 41
・ 阪神近郊	参 42
・ 中部圏	参 43
・ 札幌都市圏・仙台都市圏	参 44
・ 広島都市圏・北九州都市圏・福岡都市圏	参 45



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、人々の命とくらしを守る生命線としての役割も担っています。パンデミック下でも、安定的なサプライチェーンの維持が求められ、生活を支えるためには、モノと情報の流れが不可欠です。

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%

(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³:
全国64都市、171か所(R7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: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。世界水準の、賢く安全で持続可能な国土の基盤ネットワークを構築し、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、災害時にリダンダンシーの確保された災害に強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継承することで、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

脱炭素化に向けた動き、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2025」(令和7年6月13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2025年改訂版」(令和7年6月13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)、地方創生2.0基本構想(令和7年6月13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

- 高速道路の電腦化を図り、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

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		19,023	1.19	19,023	1.19
改築その他		12,133	1.19	12,133	1.19
維持修繕		5,699	1.23	5,699	1.23
諸費等		1,191	1.07	1,191	1.07
補助事業		10,547	1.20	6,106	1.19
高規格道路、IC等アクセス道路その他		5,459	1.18	3,010	1.18
道路メンテナンス事業		4,876	1.23	2,807	1.23
除雪		212	1.06	141	1.06
補助率差額		—	—	148	1.09
有料道路事業等		30,828	1.17	151	1.26
合 計		60,397	1.18	25,279	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(3,497億円)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1兆185億円[対前年度比1.20])、社会資本整備総合交付金(国費5,862億円[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13億円[対前年度比0.05])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62億円)等がある。

※ 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23億円)がある。

※ なお、「第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組の推進に必要な経費」、「労務費確保の必要性や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 重要政策の推進について

「令和8年度予算の概算要求について」（令和7年8月8日閣議了解）に従い、「経済財政運営と改革の基本方針2025」及び「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版」（令和7年6月13日閣議決定）等を踏まえた重要な政策について、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：1,310億円

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。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：1,809億円

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。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：966億円

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。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、国土強靱化の取組の更なる加速化、深化

気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害、切迫する大規模地震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7年6月に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」を踏まえ、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、埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故を受けた提言を踏まえつつ、同様の事故を防ぐための道路管理者と占有者の連帯による地下空間マネジメント等の新たな取組を推進します。

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。

上記の取組を着実に進めるため、国土交通省の職員が働きがいと働きやすさを両立しながら成長できる職場の実現に向けて、快適な勤務環境の実現を含む「組織変革（CX: Corporate Transformation）」を推進します。

(参考) 「令和8年度予算の概算要求について」 (令和7年8月8日閣議了解) より

令和8年度予算は、「経済財政運営と改革の基本方針2025」(令和7年6月13日閣議決定。以下「基本方針2025」という。)等に基づき、歳出全般にわたり、施策の優先順位を洗い直し、予算の中身を大胆に重点化。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、物価上昇に合わせた公的制度の点検・見直しも踏まえ、経済・物価動向等を適切に反映。

1. 要求・要望

その他の経費については、前年度当初予算に相当する額の範囲内で要求した上で、物価高対策を含む重要政策の推進のため、その額に100分の20を乗じた額の範囲内で要望可。

- ◇ 歳出全般にわたり、施策の優先順位を洗い直し、予算の中身を大胆に重点化。
- ◇ 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、物価上昇に合わせた公的制度の点検・見直しも踏まえ、経済・物価動向等を適切に反映。

* 金額はR7予算(115.2兆円)

		R8概算要求基準
年金・医療等	36.2	自然増(+0.40兆円) 予算編成過程で、高齢化による増加分に相当する伸びに、経済・物価動向等を踏まえた対応(「基本方針2025」)に相当する増加分を加算
防衛力整備計画対象経費	8.5	「防衛力整備計画」を踏まえて要求
裁量的経費	14.3	物価高対策を含む重要政策推進のため20%要望可
義務的経費	9.2	人件費は人事院勧告を踏まえ予算編成過程で対応 その他、各経費ごとの義務的性格に基づき所要額を要求 経済センサスに必要な経費等の特殊要因を加減算
地方交付税交付金等	18.9	「経済・財政新生計画」との整合性に留意しつつ要求
国債費	28.2	

(参考)

- ✓ こども・子育て : 特別会計への計上分も含め、「こども未来戦略」に基づいて要求
- ✓ GX : 「GX2040ビジョン」を踏まえ、特別会計において要求
- ✓ AI・半導体 : 「AI半導体産業基盤強化フレーム」を踏まえ、特別会計において要求

予算編成過程における検討事項

- * いわゆる高校無償化、給食無償化及び0～2歳を含む幼児教育・保育の支援については、これまで積み重ねてきた各般の議論に基づき具体化を行い、予算編成過程において検討。
- * 物価高対策を含む重要政策等については、必要に応じて、事項のみの要求も含め、適切に要求・要望を行い、予算編成過程において検討。
- * 真に必要な財政需要に対応するため、制度改革により恒久的な歳入増を確保する場合、歳出改革の取組に当たって、その取扱いについては、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2025」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版」〈抜粋〉

「経済財政運営と改革の基本方針2025」（令和7年6月13日閣議決定）より

- 都市機能の更なる集積と稼ぐ力の創出に向け、官民が協働して公共的価値も生み出す都市再生・国際競争力の強化、地域資源を活かした個性あるまちづくり、持続的なエリアマネジメントを促進する³⁵。まちづくりGXの取組、ネイチャーポジティブ（自然再興）の実現に向けた地域活動、グリーンインフラの活用等を推進する。
- 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、航空ネットワークの維持・活性化を推進するとともに、担い手の確保・育成に取り組む。
- 自動運転移動サービスの社会実装の加速に向けて「モビリティ・ロードマップ2025」も踏まえ制度整備及び全国における事業化推進や、自動運転技術の開発・実証を促進するとともに、道路インフラからの支援を行う。
- 物流危機の解決に資する自動物流道路について、2027年度までの新東名高速道路の建設中区間での実験実施、2030年代半ばまでの第1期区間での運用開始に向け、早期に技術的な検証のための実験を実施し、運用に係る必要な制度整備を行う。
- 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、フェーズフリーな仕組みの活用、上下水道などのインフラ老朽化対策・耐震化の加速化、高規格道路の未整備区間の解消、港湾・空港の防災拠点化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。道路啓開計画の実効性向上に取り組む。
- 埼玉県八潮市の道路陥没事故を踏まえ、進行するインフラ老朽化に対して、緊急性や経済的・社会的影響等を勘案し、優先順位を明らかにして対策を進める。
- 広域的・戦略的なインフラマネジメントの実施、新技術・データの活用、事業者間や官民の連携促進により、予防保全型への本格転換や維持管理の高度化・効率化、地域の将来像を踏まえた集約・再編や公的ストックの適正化を推進するとともに、老朽化対策の効果の見える化を進める。受益者負担や適切な維持管理の観点から、財源対策について検討を行う。

³⁵人中心の居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりの推進を含む。また、公園の利活用、渋滞対策、通学路等の交通安全対策、自転車の活用推進、各種サービス集約拠点としての郵便局の活用等に取り組む。

「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版」（令和7年6月13日閣議決定）より

- 2030年度までの物流革新の「集中改革期間」において、物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーションに向けて、次期「総合物流施策大綱」に基づき、物流拠点・ネットワークの機能強化、陸・海・空の新モーダルシフトや物流DX・標準化、外国人材の一層の活用等による物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容等を推進する。
- 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、航空ネットワークの維持・活性化を推進するとともに、担い手の確保・育成に取り組む。
- 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のフェーズフリーな仕組みの活用、上下水道などのインフラ老朽化対策・耐震化の加速化等を進める。

第1次国土強靱化実施中期計画（道路関係）

○ 気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害、切迫する大規模地震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対災害性強化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更なる加速化・深化を図ります。

道路ネットワークの機能強化対策

高規格道路の未整備区間の解消及び暫定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

＜達成目標例＞
高規格道路の未整備区間約6,000km
（令和2年度末時点）整備完了率
6%【R5】→19%【R12】

【道路ネットワーク強化事例】



新宮紀宝道路【令和6年度開通】

【4車線による効果事例】



被害のない2車線を活用し、交通機能を確保

道路施設の老朽化対策

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、修繕が必要な道路施設の対策を集中的に実施

＜達成目標例＞
要対策橋梁（国及び地方管理）約92,000橋
（令和5年度末時点）修繕完了率
55%【R5】→80%【R12】

【橋梁の老朽化事例】



床版鉄筋の露出

【舗装の老朽化事例】



アスファルト路盤の損傷

渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流出防止対策

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災害リスクに対し、洗掘・流失対策等を推進

【橋梁流失防止対策事例】



橋梁架け替えの対策事例

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対策

電柱倒壊による道路閉塞を未然に防ぐため、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

道路の法面・盛土の土砂災害防止対策

災害直後からの応急活動を支援するために、緊急輸送道路の法面・盛土の土砂災害防止対策を推進

【法面・盛土対策事例】



盛土対策の例（ふとんかご）

道路システムのDXによる道路管理及び情報収集等の体制強化対策

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

【道路システムDXによる事例】



AIによる画像解析技術の活用

（以下3施策は、実施中期計画より新たに追加）

道路の雪寒対策等

積雪により交通障害が発生する危険性が高い箇所において、大雪時の道路交通確保体制強化（消融雪施設や除雪機械整備等）、雪崩対策や地吹雪対策などを推進

【雪寒対策の事例】



雪崩対策の例（雪崩防止柵）

道路（道の駅）における防災拠点機能強化

「道の駅」等の防災機能強化を図るとともに災害時にも活用可能なAIカメラや高付加価値コンテナ等の設置等、災害対応の体制構築を推進

【防災拠点对策の事例】



高付加価値コンテナの設置

道路橋梁等の耐震機能強化

切迫する大規模地震に備えるため、緊急輸送道路上の橋梁について、耐震補強等を推進

【橋梁の耐震化対策事例】



耐震補強例（金石高架橋）

Ⅲ 主要施策の基本方針

- 世界水準の、賢く安全で持続可能な国土の基盤ネットワークの構築に向け、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～ 【P10～】

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～ 【P15～】

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～ 【P20～】

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 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた道路の脱炭素化の推進 ～低炭素で持続可能な道路の実現に向けて～ 【P29～】

気候変動の世界的危機に対し、道路の脱炭素化を推進するとともに、ネイチャーポジティブ（自然再興）の取組との相乗効果を図ります。

基本方針 5 道路システムのDX ～xROADの推進～ 【P34～】

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～ 【P39～】

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。

基本方針

1

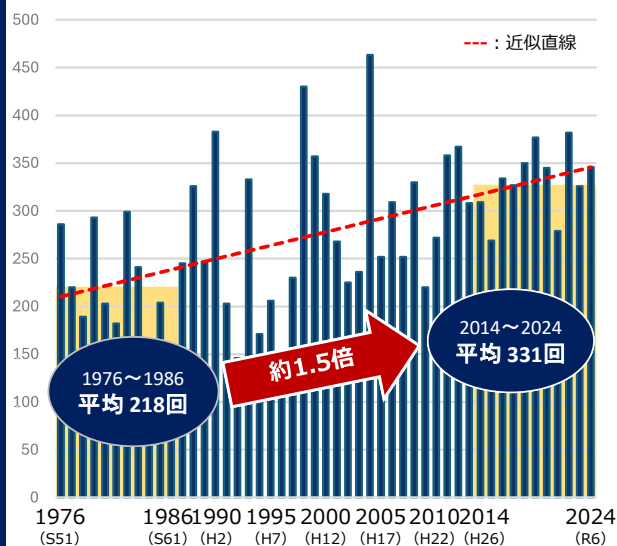
防災・減災、国土強靱化

～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。

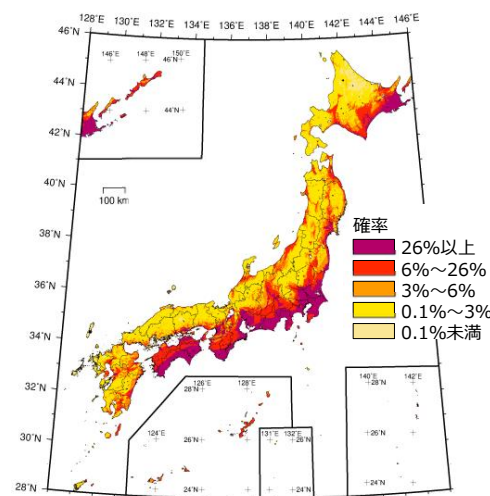
激甚化・頻発化する気象災害

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



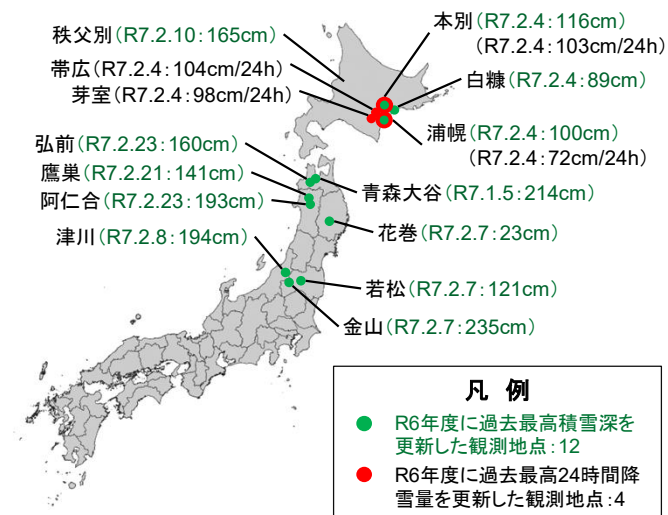
切迫する大規模地震

- 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（高規格道路の整備、4車線化）

■ 第1次国土強靱化実施中期計画に基づき、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、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。

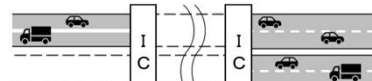
＜背景／データ＞

- 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

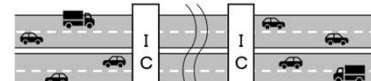
並行する一般道



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



- 迅速な初動対応や早期の復旧・復興を支えるため、陸海空の多モード交通連携により、リダンダンシーの確保・強化を図る

- ・ 災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路の未整備区間の整備完了率^{※1}
6%【R5】→19%【R12】
- ・ 災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路（有料）の4車線化優先整備区間^{※2}等の整備完了率
0%【R5】→14%【R12】

【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55号の浸水が予測されるため、安芸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6年台風による法面崩壊等において、東九州自動車道の暫定2車線区間では、復旧工事の完了まで約2か月にわたり、全面通行止めとなった。一方、大分自動車道の4車線区間においては、応急復旧後、引き続き復旧工事を行う1車線のみを規制し、残りの3車線を活用することで、早期に交通機能を確保。



※1：高規格道路の未整備区間（令和2年度時点：約6,000km）

※2：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

(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）

- 大規模災害時においても緊急車両の通行を速やかに確保するため、緊急輸送道路における道路構造物等の防災・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】

- 橋梁や道路の洗掘・流失防止対策や橋梁架け替え等を推進

- ・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の整備完了率
17%【R5】→67%【R12】

【被災事例】



国道121号 令和4年8月の大雨

【対策事例】



国道49号流失対策（福島県いわき市）

【道路橋の耐震補強】

- 各道路管理者が設定した整備方針に基づき、効率的かつ着実に耐震補強を推進

- ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率^{※1}
82%【R5】→88%【R12】

【積雪寒冷特別地域の舗装損傷への対策】

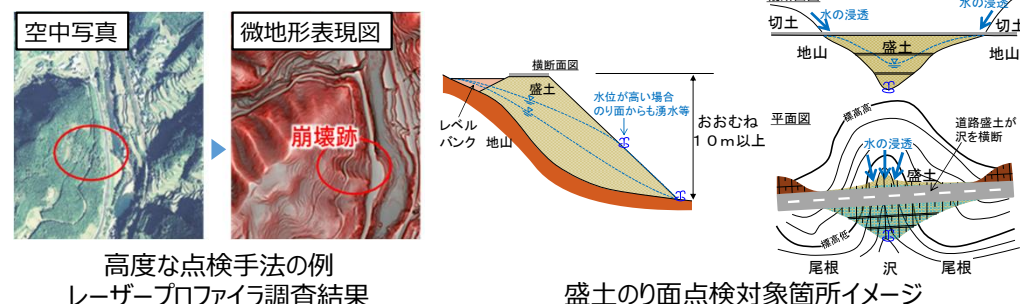
- 地方自治体の負担軽減となる支援制度等を活用して対策を推進し、引き続き融雪期の被災状況調査を実施

※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した割合

※2：道路土工構造物技術基準

【道路の法面・盛土の土砂災害防止対策】

- 高度な点検手法や能登半島地震を踏まえた盛土のり面点検等により、確実に災害リスクを把握



高度な点検手法の例
レーザープロファイラ調査結果

盛土のり面点検対象箇所イメージ

- 能登半島地震を踏まえて改定された基準^{※2}に基づき、法面・盛土対策を推進

- ・緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備完了率
67%【R5】→76%【R12】

【被災事例】



R6能登半島地震による盛土崩落状況

【対策事例】



ふとんかご設置例

【無電柱化の推進】

- 災害時に道路啓開が円滑に進むよう、緊急輸送道路のうち優先的に整備する区間を具体化し無電柱化を加速

(3) 発災時に避難や復旧活動等を支える取組

■発災後の早期交通確保に向けた初動対応の強化、被災状況の迅速な情報収集・提供等の取組を推進します。

【道路啓開の実効性向上】

＜背景／データ＞

- ・能登半島地震等で、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
- ・道路啓開の更なる実効性向上を図るため、道路啓開計画を法定化し、ガイドラインを策定

- 地方整備局等の広域ブロック単位で設置する法定協議会※1での協議を経て、地震・津波災害を対象とした道路啓開計画を策定
- 都道府県単位で設置する法定協議会においても、地震・津波災害を対象とした道路啓開計画を策定
- 多くの関係者の協力のもとで車両・ガレキ移動、倒壊電柱除却など、より実践的な啓開訓練を実施

【道路啓開訓練の実施事例】



関係機関で優先啓開ルートを選定する訓練



倒壊電柱の除去訓練

- ・道路法に基づく道路啓開計画に位置付けられた道路啓開訓練実施率 0%【R6】→100%【R8】

- 火山災害、雪害等を対象とした広域ブロック単位の道路啓開計画も策定

【迅速な情報収集・提供】

- 大規模災害時に迅速な情報収集を可能とするドローン、自転車、バイクの活用や、携帯電話回線不通時も情報伝達可能な情報コンセント※2等の活用を推進
- 道路管理用カメラ、センサー、衛星等IT技術を活用し、道路状況を遠隔で確認できる体制の構築を推進
- 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、被災情報を整理できるプラットフォームを活用し、迅速かつ効率的に情報を収集・提供するなど防災DXを推進

【早期交通確保支援】

- 地方公共団体の要請により、橋梁流失時に国保有の応急組立橋を貸し出し、早期交通確保を支援

【応急組立橋の活用事例】



被災状況



応急組立橋架設後の状況

令和5年7月豪雨で被災した熊本県内の国道445号 金内橋

※1：道路管理者をはじめ、警察、消防、自衛隊、建設関連団体、ライフライン事業者等が参画する道路法第28条の2第1項に規定する協議会

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

(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

- 激甚化・頻発化する気象災害に備え、関係機関と連携などの取り組みを推進します。
- 冬期道路交通確保のために、躊躇無い通行止めと早期開放などを実施します。

<背景/データ>

- ・ 激甚化・頻発化する気象災害により被災リスクが拡大
- ・ 近年は、局地的に「短期間の集中的な降雪」が増加

【災害に備えた準備・連携】

- 大雨・大雪等の異常気象予測時には、気象庁等と連携した緊急発表を実施し、出控えや広域迂回等の行動変容を促す情報発信を強化
- 重要なライフラインの早期復旧のため、本省と現場の双方でインフラ事業者や関係省庁との連絡調整会議により連携
- 気候変動を踏まえ、土壌雨量指数等を活用し、早期通行止め・開放を強化

【冬期道路交通確保】

- 人命を最優先に、車両滞留を回避するため、並行する高速道路と国道等を躊躇なく同時に通行止めし、集中除雪により早期開放
- 大雪時の待機場所周知やノーマルタイヤ装着車両によるスタック発生などの広報の徹底
- 国及び地方自治体で、除雪機械や消融雪施設等の増強・整備、除雪作業の自動化、交通障害自動検知システム等の導入、立ち往生車両排出機材の配備を推進するとともに、乗員保護活動の適切な実施

・ 雪寒指定道路のうち交通障害が発生する危険性の高い箇所における雪寒事業対策必要箇所の整備完了率
0%【R5】 → 24%【R12】

- 地方自治体の要請を踏まえた除雪機械貸与や派遣支援、連携除雪などを実施



【国土交通省緊急発表】



【緊急発表時の呼びかけ】



乗員保護活動（食料配布）



連携除雪の状況

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。

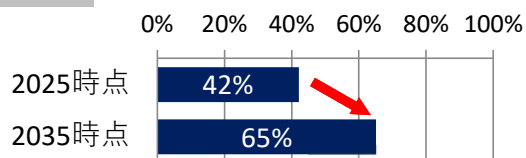
効率的かつ持続可能な維持管理を実現するため、新技術の積極的な活用等により、
不具合が発生する前に修繕を行う予防保全型メンテナンスに切り替えていきます。
また、大規模な道路陥没の発生を受け、地下空間のデジタル管理の高度化等を進めます。

深刻化するインフラの老朽化

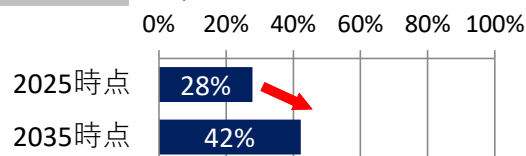
建設後50年以上経過する道路施設の割合が
加速度的に増加

●建設後50年以上経過する施設の割合

<橋梁> (535,414)



<トンネル> (11,334)



※()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

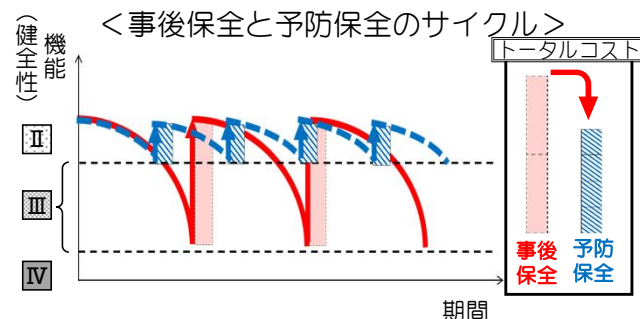
予防保全

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**
が図られる。



道路陥没対策

令和7年1月28日、埼玉県八潮市の
県道において設置後40年以上を
経過した下水道管路が起因と考え
られる道路陥没により、トラック
運転手が車両ごと落下し死亡する
事故が発生。陥没箇所は令和7年
8月現在も通行ができない状況。

地下占用物の老朽化等により、
道路の損傷や交通への影響が生じ
るリスクが顕在化した。



(1) 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。
- 埼玉県八潮市での下水道管路の破損が起因と考えられる道路陥没事故を踏まえ、同様の事故を防ぐため、道路管理者と占有者の連帯による地下空間マネジメントに取り組みます。

【「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7%、トンネルが約28%、道路附属物等が約12%存在する※1。
(2024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

予防保全型
修繕のイメージ

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35% (2024年度末時点)

○ 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

【道路管理者と占有者の連帯での地下空間マネジメント】

<背景/データ>

- ・ 令和7年1月28日、埼玉県八潮市の県道において、下水道管路が起因すると考えられる道路陥没により、トラック運転手が死亡し、約120万人に下水道の使用自粛が求められる事故が発生。陥没箇所周辺では半年以上が経過した令和7年8月現在も通行できない状況。

○ 道路メンテナンス会議の下部組織として「地下占有物連絡会議」を設置し、相互の点検結果や道路陥没対策に資する情報等の共有を実施

○ 占有物の安全性や点検結果を道路管理者に報告※2することを義務化

○ 道路陥没リスク箇所の調査と陥没の傾向分析を行い、路面下空洞調査の効率化を目指す

○ 占有物情報や路面下空洞調査の結果などの地下空間情報のデジタル化・統合化を検討

【地下空間情報の統合イメージ】



※1：令和7年度道路メンテナンス年報より（P参21参照）

※2：占有許可更新時等での安全性の報告、道路管理者等が定める期間での点検結果等の報告

(2) 地方への財政的・技術的支援

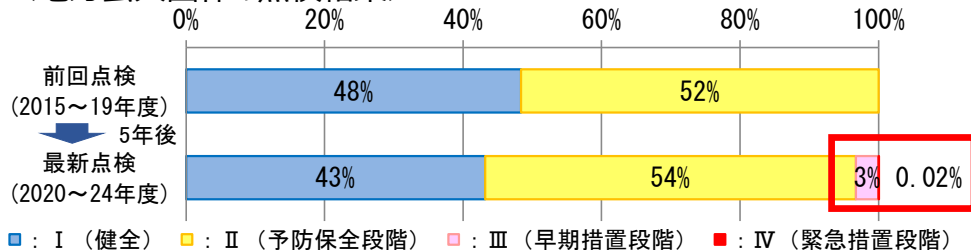
- 地方公共団体が管理する道路施設について、長寿命化修繕計画に基づく取り組みに対し、道路メンテナンス事業補助制度^{※1}による計画的・集中的な財政的支援を実施します。
- 国による直轄診断、修繕代行や研修の開催を実施するとともに、道路橋の集約・撤去や広域連携の取り組みの促進に向けたガイドラインの策定により、地方への技術的支援を実施します。

<背景/データ>

【令和7年度道路メンテナンス年報】

- ・直近5年間の点検で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>

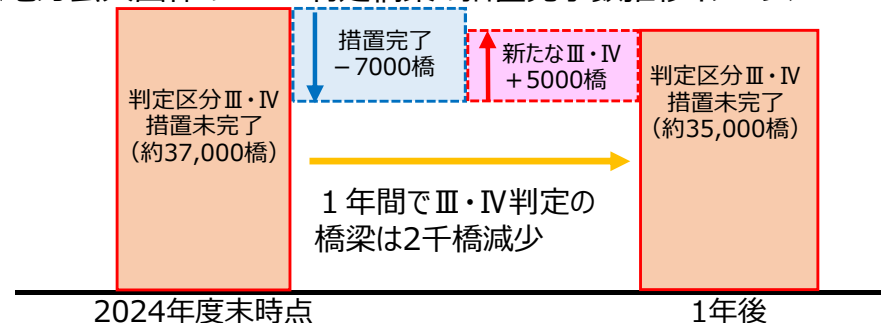


【予防保全への移行】

- ・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 (2024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>



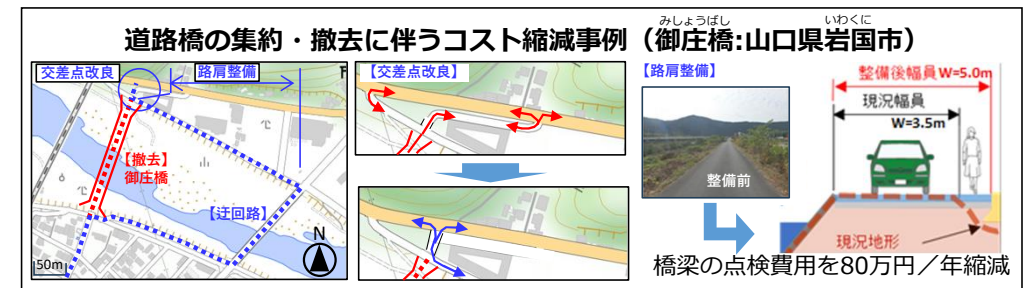
※1：道路メンテナンス事業補助制度 (P参7参照)

【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
- 群マネ^{※2}の取り組みとして包括的民間委託・広域連携を実施する地方公共団体へ道路メンテナンス事業補助制度及び防災・安全交付金による支援を検討

【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}
- ガイドライン等により道路橋等の集約・撤去の取り組みを促進
- 道路法改正を踏まえ、連携協力道路制度^{※4}のガイドライン等により広域連携の取り組みを促進



※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(2014～2024年度)：18箇所、修繕代行(2015～2024年度)：17箇所

※4：道路管理者間の協議により道路点検や修繕等を他自治体が代行できる制度

(3) 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
- ・R4年度より橋梁・トンネル、R5年度より舗装の直轄点検及びR7年度より直轄の道路巡視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、R5年度から資格等保有※2を要件化



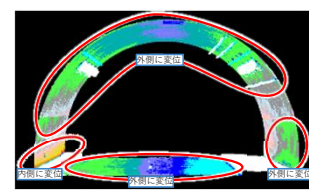
点検支援技術性能カタログ（375技術掲載 R7年4月時点）

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



ドライブレコーダー画像を用いて画像認識AIでの解析を実施

【点検の効率化・高度化、質の向上】

- 橋梁、トンネル、舗装、土工、道路巡視に関する点検支援技術性能カタログを活用し、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）を活用し、定期点検の質の確保および記録を合理化
- 新技術を活用し、点検を効率化・高度化

【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
- 新技術導入促進方針を踏まえ、有識者による検討及び現場実証などを通じ、新技術の導入に必要な技術基準類等を整備

【新技術活用事例】

トンネル名：舟伏山トンネル
（国道156号）（岐阜県岐阜市）

延長：1,001.0m

施工方法：全断面ショートベンチカット工法

対象部位：トンネル本体工

対象とする変状の種類

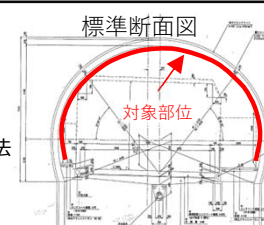
：ひび割れ、うき、はく離

従来点検

（交通規制を行い、トンネル点検車を用いた近接目視による変状確認）



点検状況（トンネル点検車使用）

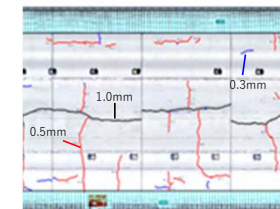


新技術活用点検

（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）



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

※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/Startup Business Innovation Research制度

(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＞

- ・ 高速道路については、法改正により、料金徴収期間を延長することで財源を確保し、更新事業を実施
- ・ 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）】



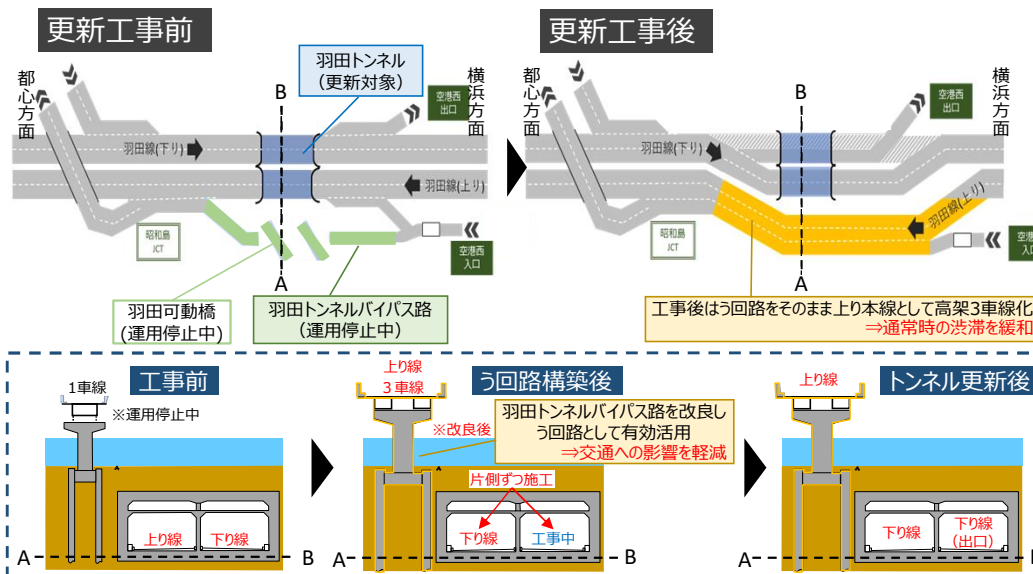
延長約300mの新設橋を既設橋の位置へ移動して架設
既設路線の通行止めから開通まで、2週間の短期間で実施

※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

【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本線として活用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

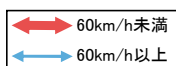
～人・地域をつなぐ～

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。

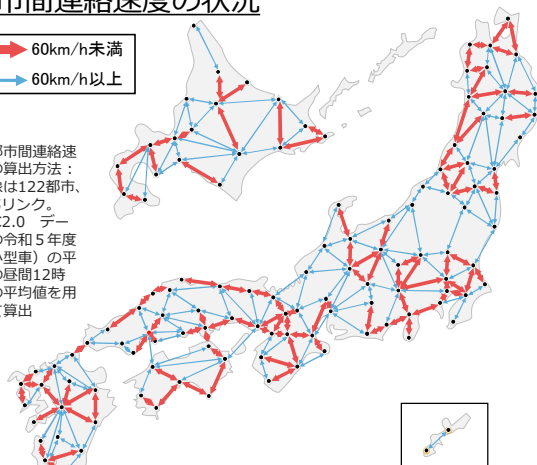
都市間の速達性

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(104/235リンク)

●都市間連絡速度の状況



※都市間連絡速度の算出方法：
対象は122都市、235リンク。
ETC2.0 データの令和5年度(小型車)の平日の昼間12時間の平均値を用いて算出



<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

※日本はR5年度時点、その他の国はR3年度時点

空港・港湾とのアクセス性

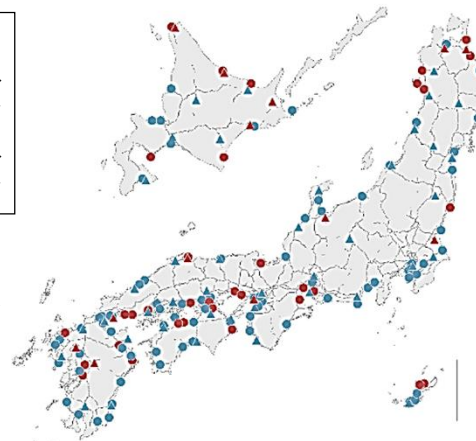
最寄りの高規格道路から10分以上の所要時間をする空港・港湾は約3割程度存在(47/170箇所)

●主要な空港・港湾とのアクセス状況



※主要な空港・港湾：拠点空港・ジェット化空港、国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾

※所要時間は、ETC2.0データの令和5年度(小型車)の平日の昼間12時間の平均値を用いて算出



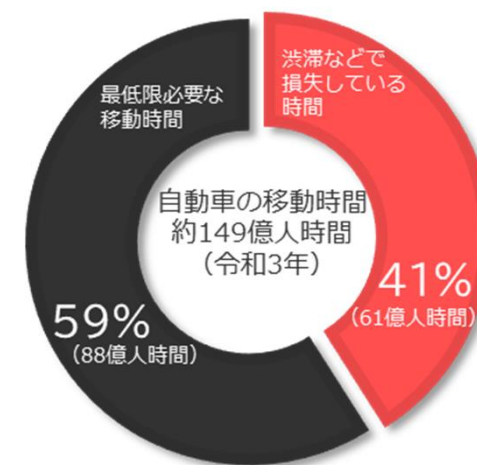
■ICからの所要時間



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)



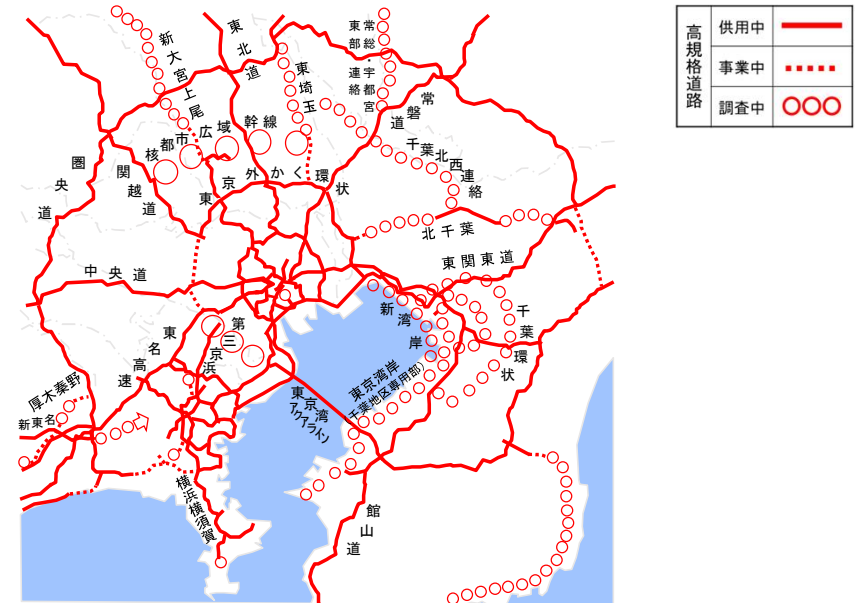
(1) シームレスネットワークの構築

- 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た、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】

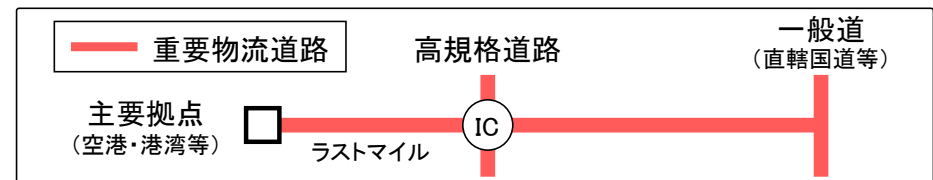
- 「国土形成計画」※¹を踏まえ、14,000kmの高規格幹線道路と、これを補完し広域圏内や広域圏間の交流・連携を強化する広域道路網を合わせたシームレスなサービスレベルが確保された高規格道路ネットワークについて、既存ネットワークも活用しつつ概ね2万km余の形成・機能向上を図る
- 各地域で策定した「新広域道路交通計画」※²を踏まえ、重要物流道路の個別補助制度※³も活用しつつ計画的に道路ネットワークの調査や整備を行い機能強化を推進
- 重要物流道路において構造等を踏まえ国際海上コンテナ車(40ft背高)特殊車両通行許可不要区間を拡大※⁴
- 道路を取り巻く環境の変化を踏まえ、総合的な評価体系の確立に向けて検討するとともに、引き続き事業化前・着工前の調査を実施し、リスクへの対応を図る

【首都圏の高規格道路（新広域道路交通計画）※⁵】



【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。



※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

※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（R7年7月時点）

※5：R7年4月1日時点

(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161箇所、事業中51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）

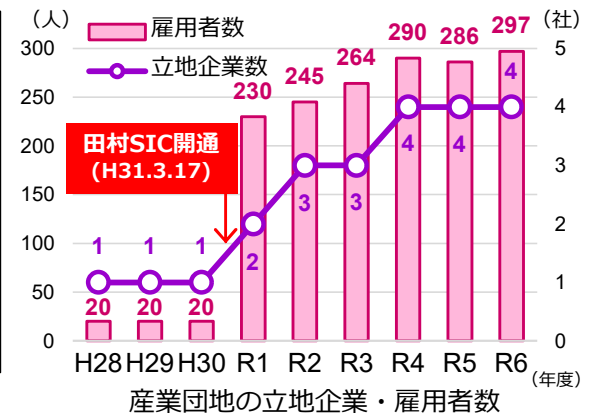
※箇所数はいずれもR7年3月31日時点

- 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や地域活性化ICの整備を推進※1
- 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

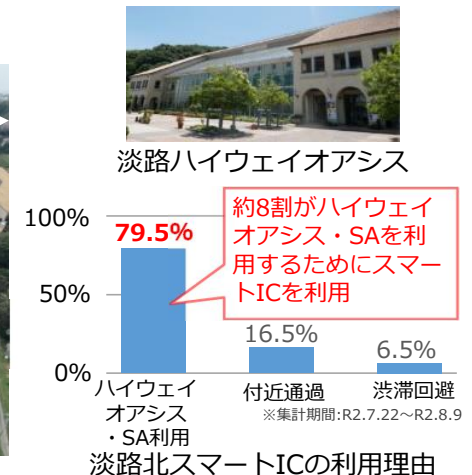
※1：P35参照

【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

〔バスタプロジェクトの主な検討箇所と進捗状況〕 ※令和7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)

※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）

(4) 道路のサービスレベル向上に向けた今後の展開

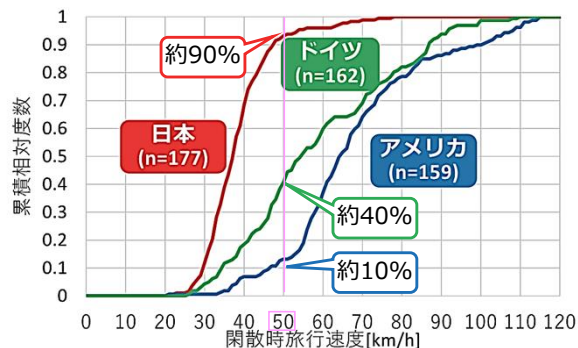
■シームレスネットワークの構築にあたって、ネットワークの階層に応じた道路のサービスレベルの向上を推進します。

＜背景／データ＞

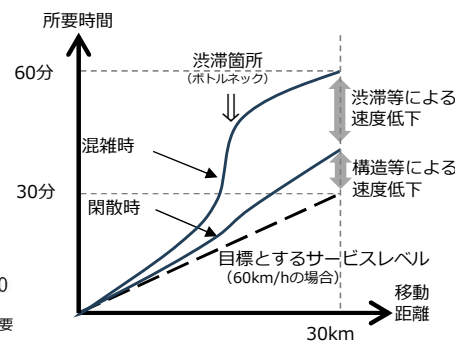
- 交通量の偏りや渋滞頻発箇所など、偏在する道路ネットワークの課題によるサービスレベルの低下
 - 実勢速度※¹ (36km/h) は自由走行速度※² (61km/h) の6割程度 (R3年度時点)
- 道路種別ごとの混雑時平均旅行速度(R3年度時点)は、高速自動車国道:81km/hに対し、一般国道(直轄):34km/hであり、主要地方道:30km/h、都道府県道:29km/hと同程度。

【サービスレベル向上の取組】

- サービスレベルの向上を検討する区間とサービス目標を設定し、「時間別・箇所別・方向別」のETC2.0データ等から、混雑時のみならず閑散時においてもサービスレベルが低い箇所を把握

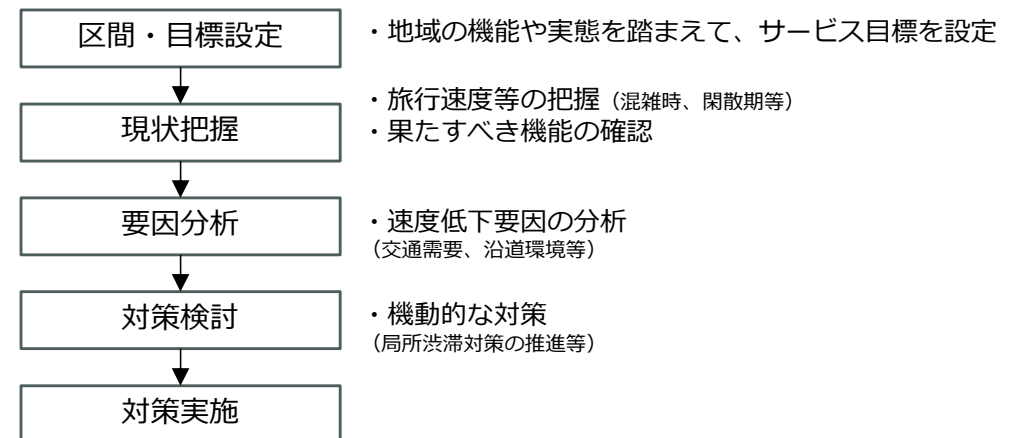


拠点間閑散時旅行速度の国際比較

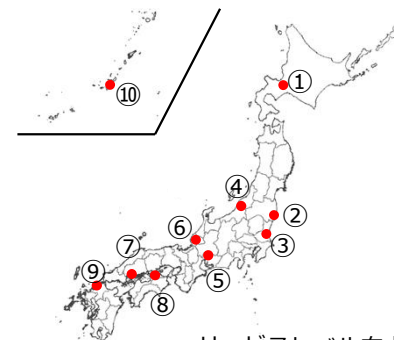


サービスレベルの分析イメージ

- 局所的・面的な対策を推進するため、局所渋滞対策事業※³や円滑性を向上する交差点等により、道路の機能に応じて提供すべきサービスの質の向上を目指す
- 地域の社会課題の解決に向け、有識者を含めたサービスレベル向上検討会を設置し、取組を推進



サービスレベル向上に向けた検討の進め方



サービスレベル向上に向けた試行事務所

※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：P20参照

(5) 効率的・効果的な渋滞対策

■ ETC2.0等の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、効率的・効果的なハード対策やTDM等のソフト対策を実施します。

＜背景／データ＞

- ・全国の渋滞対策協議会等において特定した主要渋滞箇所は、高速道路約300箇所、一般道約8,100箇所（R6.9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エリア※1：78箇所（R7）

- 渋滞対策協議会※2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、局所渋滞対策事業※3等の渋滞対策を推進
- 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
- 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）
- 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
- 災害時は災害時交通マネジメント※5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

※1：平均所要時間が直前の平日と比較し顕著であったエリア

※2：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

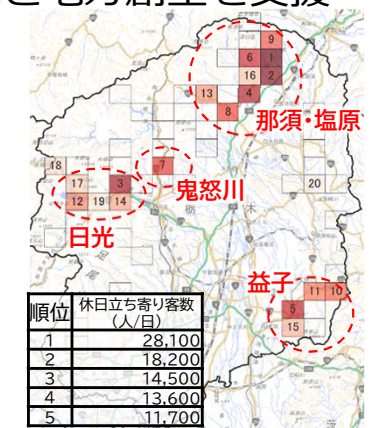
※3：P参20参照

※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

- 観光地等への休日の車の経路情報等を分析して、地域の観光施策と組み合わせるなど地方創生を支援



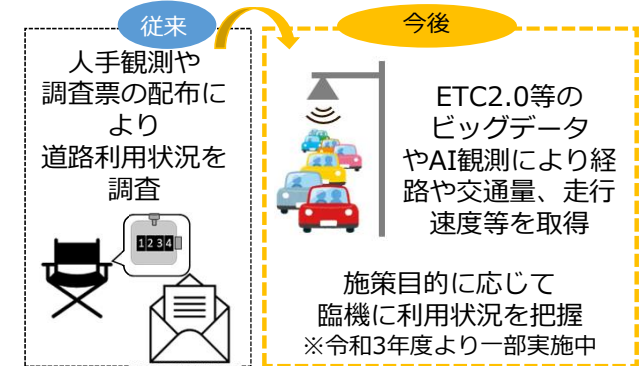
GW期間中の平均所要時間が直前の平日と比較し顕著であったエリア※1の表示例



休日立ち寄り客数ランキングの作成例

順位	休日立ち寄り客数 (人/日)
1	28,100
2	18,200
3	14,500
4	13,600
5	11,700

- 新たな道路交通調査体系の構築に向け、全国道路・街路交通情勢調査調査の高度化・効率化を推進



新たな道路交通調査体系

- 情報通信技術や多様なビッグデータを活用し、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目的に、有識者からなる地域道路経済戦略研究会を実施

※5：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

(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】

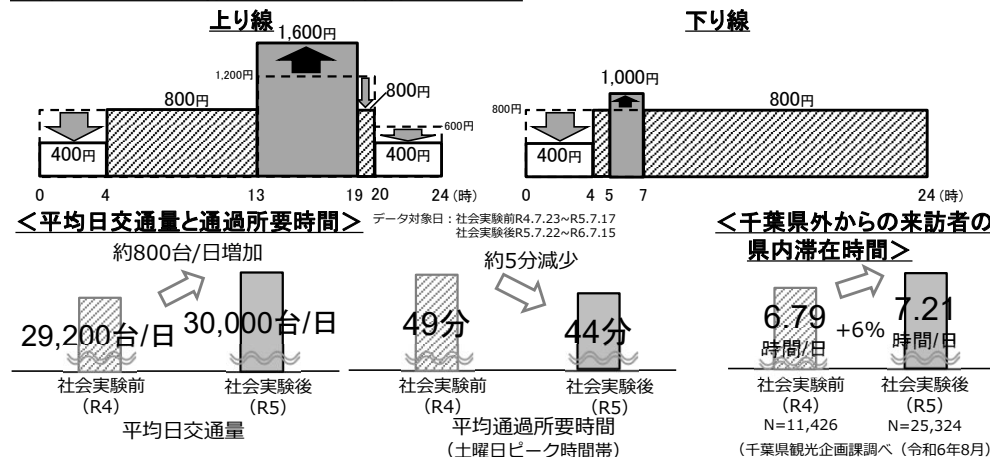
- ①利用度合いに応じた公平な料金体系
- ②管理主体を越えたシンプルでシームレスな料金体系
- ③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

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~)>



【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、3連休等）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

令和元年度: 122,693件 ⇒ 令和6年度: 309,245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する見直しを実施予定

- ・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の継続を検討^{※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参34参照 ※2: P参31参照

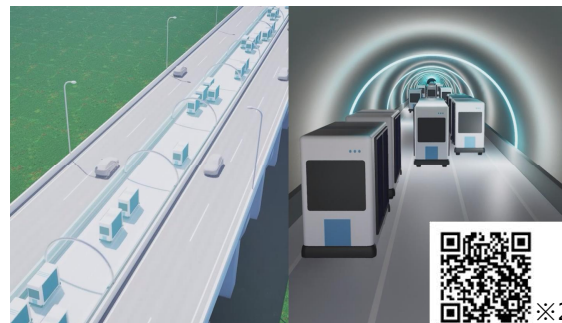
(7) 道路分野における物流支援

- 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。

【自動物流道路の社会実装】

- 令和7年度は国総研などにおいて、既存技術を用いた実証実験を行うなど、2030年代半ばまでの先行ルートでの運用開始に向けた検討を推進※1

[自動物流道路のイメージ]



【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年度末 約27,000台→R6年度末 約31,000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

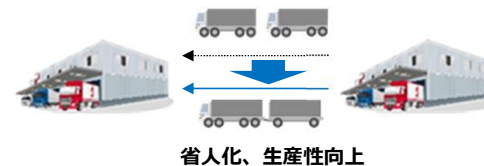


複数縦列式駐車場の試行運用（鹿野SA）

【省人化のためのダブル連結トラックの利用促進】

- 事業者ニーズ等を踏まえ、通行区間を指定し、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(R6.9～)]



- ・申請者数19社、許可件数689件(のべ) (R7年3月末時点)
- ・ダブル連結トラック優先駐車マス:357台 (R7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
- 特殊車両通行制度の通行時間帯条件の緩和の試行状況等を踏まえ、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
- 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、車両の通行等の基準の見直し等について検討

※1：自動物流道路のあり方 最終とりまとめ（令和7年7月31日策定）（P参19参照）

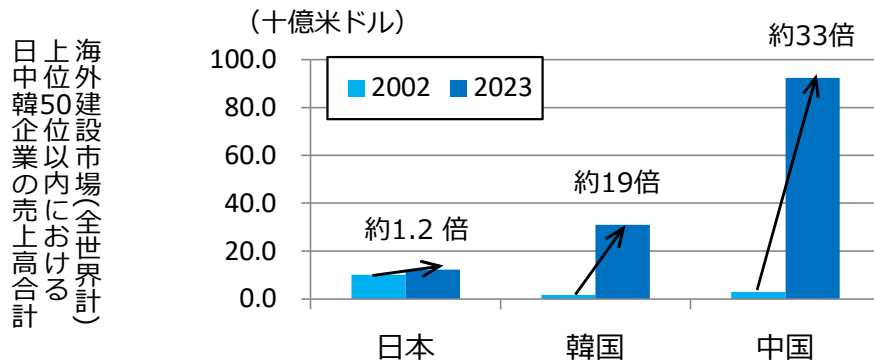
※2：自動物流道路の構築に向けてのイメージ（動画）

(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（2003,2024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）

※5：UNCRD：United Nations Centre for Regional Development（国際連合地域開発センター）

【案件獲得に向けた支援の事例】

- ・長大橋の建設、運営・維持管理の協力覚書に署名
世界最長の吊橋となるメシーナ海峡大橋プロジェクトを念頭に日伊協力関係を強化
- ・UNCRD^{※5}と連携した国際ワークショップ
アジア太平洋地域等の道路分野の政府高官に、日本の先進道路技術等を紹介し、質の高い道路インフラへの理解促進
- ・日ASEAN舗装維持管理共同研究(2023-26)
道路舗装の品質向上に向けて、ASEAN各国の課題整理・分析を行い、再生アスファルトなどの我が国の舗装関連技術等を紹介



大臣間で覚書署名(2025.7)



国際ワークショップ
(2025.3)

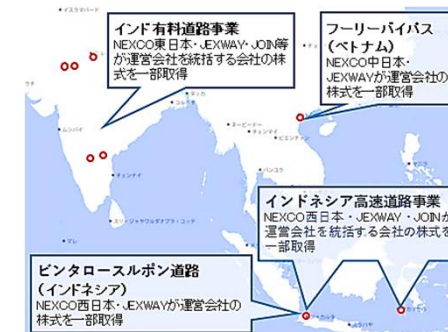


赤外線カメラ等による
コンクリート床版の点検

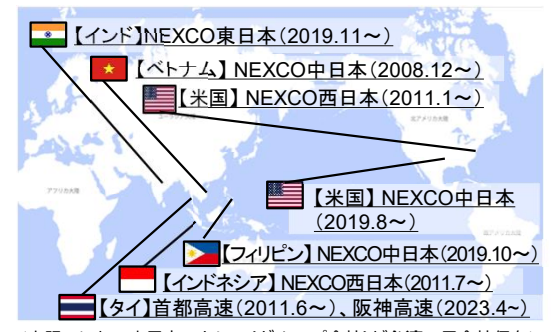
【高速道路会社の海外展開の事例】

- ・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道路構造物の点検業務を継続的に受注

【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、中日本エクスシ(グループ会社)が台湾で子会社保有>

基本方針 4

2050年カーボンニュートラルの 実現に向けた道路の脱炭素化の推進 ～低炭素で持続可能な道路の実現に向けて～

気候変動の世界的危機に対し、道路の脱炭素化を推進するとともに、
ネイチャーポジティブ（自然再興）の取組との相乗効果を図ります。

道路の脱炭素化

[道路法等の改正による脱炭素の新たな枠組み]

道路脱炭素化基本方針〔国〕P参22参照

方針提示

道路脱炭素化推進計画〔国、高速会社、自治体等〕

報告

[施策の基本的な方向性]

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・給電等・蓄電の取り組みを、関係省庁・部局と連携して推進する。



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する。



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る。



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CO2排出量の削減を推進する。



[道路全体のCO₂排出量の削減目標]（我が国全体の削減目標と同一に設定）



道路管理分野【Scope1,2】

分野全体に関わる定量的な削減目標を設定
(2040年度73%削減等)



道路整備分野・道路利用分野【Scope3】

個別施策の内容や目標を可能な限り設定し、道路全体の削減目標に貢献
(今後、各分野全体の定量的な削減目標を設定)



ネイチャーポジティブ（自然再興）

[ネイチャーポジティブの実現に向け、人間と動物が共生できる道路づくりを推進]

ロードキルデータの分析により、路面標示やカーナビ等による効果的な対策を実施。



ヤンバルクイナの事故が多いエリアに入りました。速度を落として走行ください。



(1) 道路のライフサイクル全体の低炭素化

■ 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。

【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CO₂排出量を削減

○開発状況を踏まえつつ、パトロールカーなど道路関係車両における次世代自動車※¹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)



電動油圧ショベル 電動ホイールローダー
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)



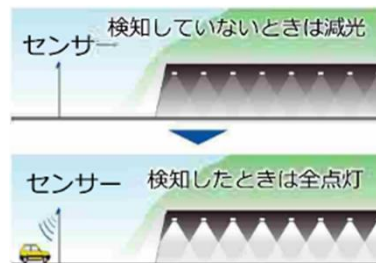
道路関係車両を次世代自動車へ転換
(出典：仙台市HP)

○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：約48% (R6) ⇒ 100% (R12)



道路照明のLED化



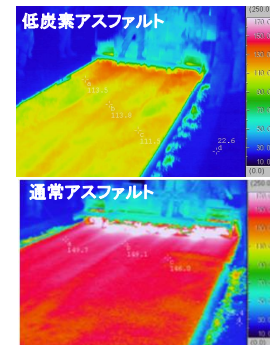
道路照明の高度化

○道路の脱炭素化に資する地方公共団体の取組に対しての支援策を検討

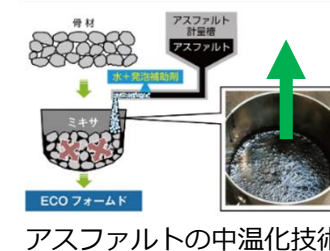
○低炭素材料の導入や、再生アスファルトなどのリサイクルされた建設材料の利用等を着実に推進

・低炭素アスファルトの合材出荷率目標：6%(R12)

○新たに作成する街路樹点検ガイドラインに基づき、新技術を活用しつつ、計画的な更新や管理等により道路緑化や適切な維持管理を推進



低炭素アスファルトの導入



道路緑化の推進
(千葉県印西市)

・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

※1：「電気自動車」、「ハイブリッド車」、「燃料電池車」の総称

(2) 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出

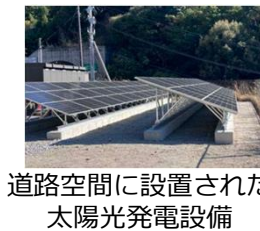
- 次世代自動車の開発・普及や、再生可能エネルギーの活用・収容等を促進するため、災害時の対応強化の取組も併せながら、道路空間における発電・送電・給電・蓄電の取組を、関係省庁・部局と連携して推進する。

＜背景／データ＞

- EV充電施設の整備状況：R7年4月時点
「道の駅」903駅（約73%） SA/PA 436箇所（約48%）
- EV充電施設案内サインの設置数：R7年4月時点
「道の駅」487駅 SA/PA 334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
- 道路脱炭素化推進計画に位置づける脱炭素化施設等の占用基準を緩和し、太陽光発電設備等導入を促進
- 路面太陽光発電設備について、技術実証を行いつつ社会実装に向けた具体的な適用ケースの検討を行う



【給電等】

- 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・利便性向上を促進
- 走行中給電について、社会実装に向けた性能等を確認するため、技術実証を進める

- ・NEXCO 3社のEV充電器整備目標 851口(R6) ⇒ 約1,100口(R7) ※1
- ・「道の駅」のEV充電器整備目標 1,025口(R6)⇒ 1,000～1,500口(R12)



出典：(株)三菱総合研究所

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充電施設の設置を促進 走行中給電施設の実証

【蓄電】

- 発電量が不安定な再生可能エネルギーへの対応のため、蓄電池等を導入



可搬式急速充電器

【送電等】

- 電力系統の整備への道路空間の活用可能性を検討
- 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



出典：関西電力送配電HP
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)

【災害時の対応】

- 停電時においても電力の供給が可能な蓄電設備の道路空間への設置
- 大雪等で車両滞留が発生した際の電動車への充電支援等を実施

※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）

(3) 低炭素な人流・物流への転換 / 道路交通の適正化

- 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、公共交通、自転車、新たなモビリティ、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、CO₂排出量の削減を推進します。
- 渋滞対策による走行の効率化等により、車両交通からのCO₂排出量の削減を推進します。

【人流】

- 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（東京都狛江市）

- 歩行者や自動車と適切に分離された自転車等の通行空間の整備を推進
- 公共交通や自転車・自動車が連携した、サイクルトレインやシェアサイクル、路上カーシェアリング等の普及を促進



鉄道駅周辺のサイクルポート

- ・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（三重県四日市市）

【物流】

- 事業者ニーズ等を踏まえ、ダブル連結トラックの通行区間を指定（約6,330km）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)

【走行の効率化・車両の加減速の減少】

- 局所的に渋滞が発生している箇所対策に加え、踏切道の立体交差化・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。
- 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



2007年2月撮影 写真提供：愛知県



2021年3月撮影 写真提供：愛知県

- ・高速道路の利用率目標：約20% (R12)
- ・一般道路の主要渋滞箇所数目標：約500箇所解消※1 (R12)
- ・TDM実施箇所数目標：累計250箇所 (R12)
- ・自動車ボトルネック踏切数目標：46箇所削減 (R12)

※1：対策実施後などのモニタリング実施箇所含む

(4) 生物多様性への取組

- 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。
- 多発するロードキルを防止するため、事故データ等を活用し、路面標示やカーナビ等によりドライバーへの注意喚起を強化します。

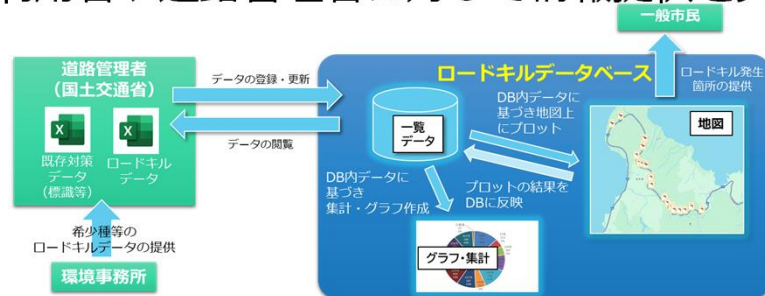
【生物多様性への取組】

＜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

- 多発するロードキルを防止するため、ロードキルデータを収集し、データベースを構築した上で、道路利用者や道路管理者に対して情報提供を実施

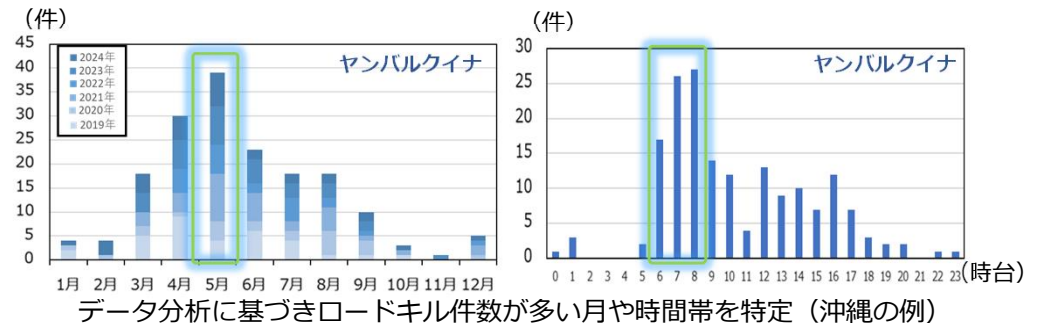


ロードキルデータベースの構築イメージ

- ロードキルデータの分析により、路面標示やカーナビ等による効果的な対策を実施



- 令和7年度のデータに基づくロードキル対策の試行で得られたノウハウを取りまとめ、全国へ展開



データ分析に基づきロードキル件数が多い月や時間帯を特定（沖縄の例）

- 民間との連携により、ドライバー・市民の事故防止意識醸成を実施



ドライバー、市民への意識醸成取組イメージ

- 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の検討を実施

※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

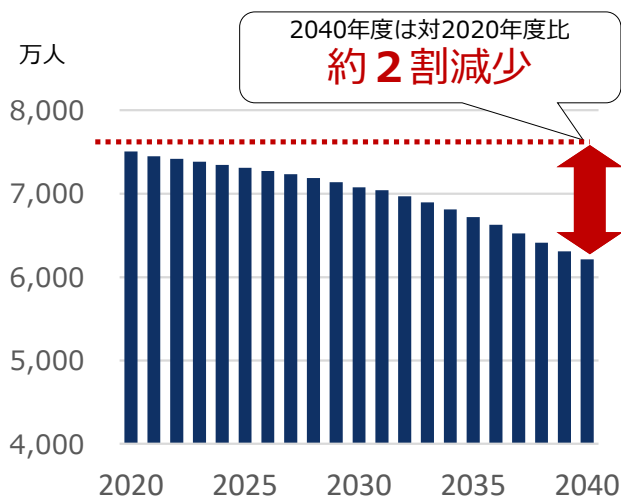
基本方針 5

道路システムのDX ～クロスロード xROADの推進～

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。

生産年齢人口の減少

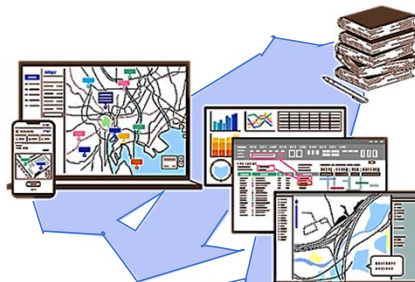


出典：国立社会保障・人口問題研究所
「日本の将来人口推計（令和5年度推計）」（出生中位（死亡中位）推計）

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

■ R6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※
- ・パトロール車の車載カメラ映像共有化を事務所へ導入開始※
- ・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※
- ・道路管理情報統合ビューア運用開始※
- ・自動運転トラックの実現に向けた取組の推進を開始

■ R7年度末まで

- ・道路データプラットフォームの運用・公開開始
- ・交通量（リアルタイム）データの公開
- ・ETC2.0プローブデータのオープン化に向けた試行

■ R8年度以降

- ・道路地下空間情報プラットフォームの整備・運用開始
- ・ETC専用化の概成
- ・重点的に収録すべき道路情報の電子化を概成
- ・次世代のITSの開発・運用開始

※R7年度以降も取組の強化・拡大等を実施中

(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、自動運転の実現を支援するインフラとの連携方策の検討を推進します。

【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

- 2025年3月から、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
- 車両の開発状況・実証実験等を踏まえ、自動運転サービス支援に必要な各種基準や支援機能等をまとめたパッケージを策定



※2

※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）

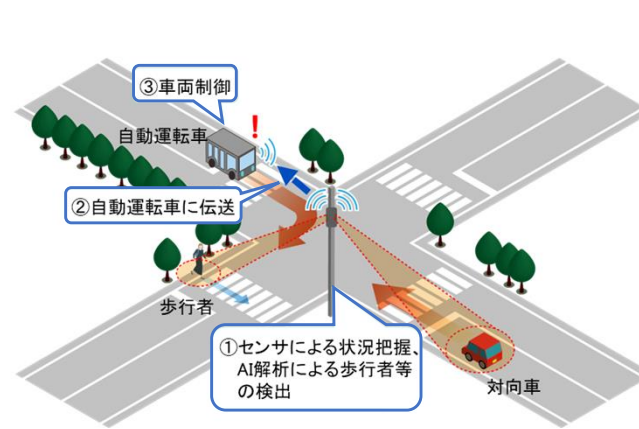
※2：自動運転車へのインフラ支援について（動画）

【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2027年度までに全国100か所以上の地域で実現

- 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(R7年度は14地域にて実施)
- AIを活用した自動運転の開発などの最新の動向を踏まえ、工事規制などの道路交通情報の収集・提供に関する体制やルールなど、自動運転の実現を支援するインフラとの連携方策を検討



▲路車協調システム
イメージ



▲走行環境の整備イメージ
(自動運転ルートへの路面表示)

(2) AI・ICT等や道路関連データの活用拡大

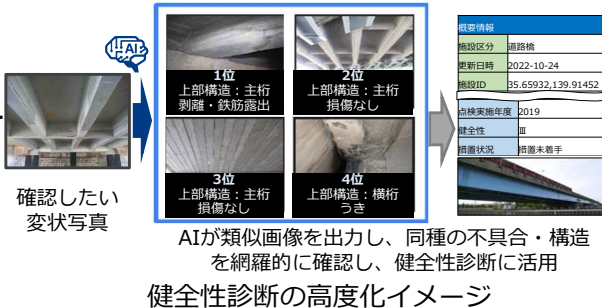
- AIやICT等の積極的な導入や民間分野も含めたデータの活用により、道路の調査、施工、監視、点検、維持管理等の高度化・効率化の実現を推進します。

<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



- 交通障害自動検知システムによる路面の異常や交通障害の早期発見の実現等、道路管理の高度化を加速

- ・第一次緊急輸送道路における常時観測が必要な区間のCCTV カメラの設置完了率 29%【R5】→100%【R12】

- 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・効率化を図ることを明記



AI・ICTを活用した道路巡視の高度化・効率化

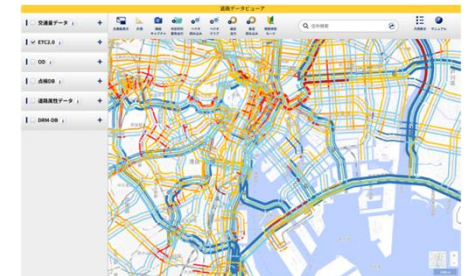
【i-Construction2.0の推進】

- 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

【道路関連データの活用・オープン化】

- ETC2.0プローブデータのオープン化を進め、地方公共団体の行政課題解決等を支援

- 「道路データプラットフォーム」※3の機能拡充等により、道路関連業務の高度化・効率化や民間企業によるデータ利活用を推進



道路データビューアイメージ

- 道路管理情報統合ビューアにより、災害時の情報集約・共有を効率化するとともに、他のシステムとの連携や外部データの重畳等、防災DXを推進



統合ビューアによる通行止情報集約状況

※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：道路関連データのポータルサイト・データビューアの機能を有する道路データプラットフォームを令和7年5月12日に公開

※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）

(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。

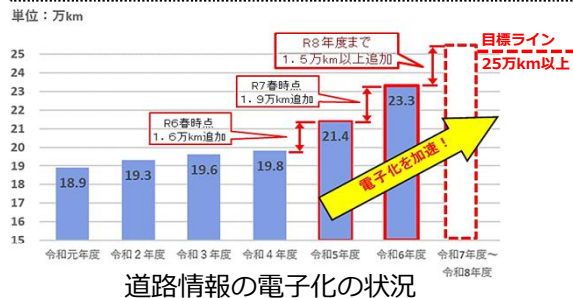
<背景/データ>

- ・特殊車両通行申請件数
約39万件(H29年度)→約56万件(R6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：R2～R6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

- ・道路情報の電子化延長目標：R5～8年度に5万キロ以上を追加収録



【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申請のオンライン化及び占用申請・許可情報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・公開し、占用申請等のオンライン化を実施

【高速道路の利便性向上】

- 料金所における渋滞の解消や業務の効率化等を図るため、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多目的利用システム】

【ETC専用料金所】



東九州自動車道 都農料金所 出口（宮崎県）



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)

【特定車両停留施設停留許可手続きの効率化】

- 令和9年度頃の運用開始を目指し、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システムを構築

※2：ETC専用料金所については、全国188箇所導入済(R7年4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

※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

(4) 次世代のITSの具体化

■ 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を具体化します。

<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〕

○革新的技術の活用等、社会経済全体からのアプローチにより、交通課題の解決を超え、世界に裨益する新たな価値の創造に資する施策・サービスの具体化を推進※1

合流支援情報の提供



リスク情報の提供



先読み情報の提供



次世代ITSの世界（イメージ）

○現在の技術等を用いた先行的な実証を「先行プロジェクト※2」として位置づけ次世代ITSのサービスの具現化に向けた実証実験等を実施

先行プロジェクト一覧

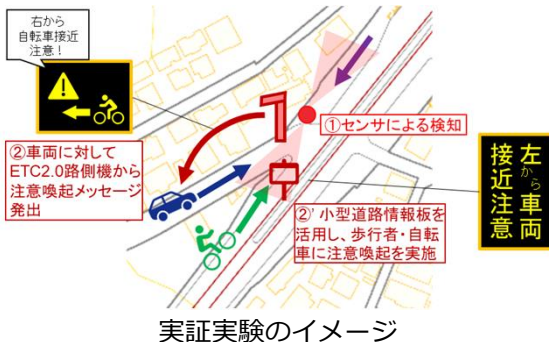


次世代ITS
イメージ概要
（動画）

WG	WGで目指す目標
交通安全対策WG	見通しが悪い交差点にて車両や歩行者等を検知し、路側機または道路情報板等を活用してそれぞれに対して注意喚起を実施
スタック対策WG	車両データ等を活用してスタックの発生や予兆を検知し、危険地域への流入防止やドライバーへの注意喚起等を実施
EV車等利便性向上WG	SA/PAの給電施設の利用状況等をEV車へ提供することで、施設の利用状況の変化と利用者の満足度の向上効果を確認
自動運転WG	高速道路の合流箇所における本線通行車両の情報や、本線上の落下物や事故車両等の情報等を自動運転トラック等へ提供
大型車通行適正化WG	重量超過の可能性の高い車両を把握するシステムを構築し、適正走行を促すことに活用

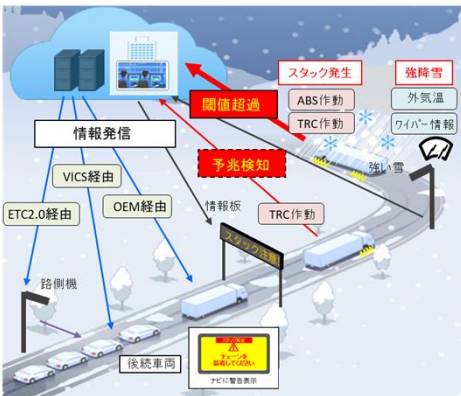
【交通安全対策WGの事例】

・交差点に進入しようとする車両及び交差点周辺の自転車・歩行者を検知。
・検知情報をもとに注意喚起メッセージを生成し、路側機または道路情報板等から情報提供を実施



【スタック対策WGの事例】

・スタック再現実験等により、スタック発生時における車両挙動等を把握
・スタック発生、予兆検知の精度向上や道路利用者、道路管理者への情報提供等の実証実験等の社会実装に向けた取組を推進



スタック検知情報の活用イメージ



スタック再現実験

※1:P参23参照
※2:P参24参照

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。

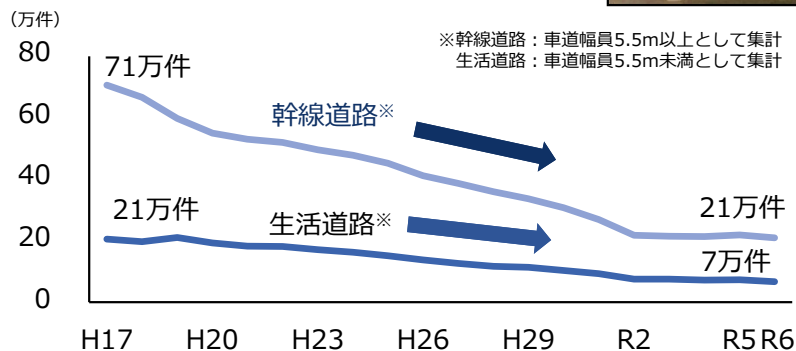
また、**新たなモビリティ**や**ほこみち等地域の賑わい創出**など道路空間への多様なニーズに応える取組を推進します。

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

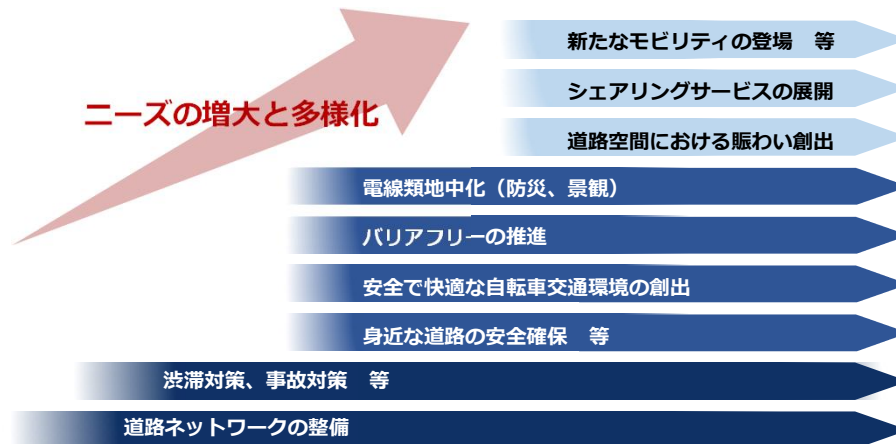


出典：交通事故統計年報をもとに作成

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

- データ分析や新技術を活用し、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での対策必要箇所は、全て対策完了（約3.9万箇所）
一部の箇所では対策を継続中（約2,700箇所）（R7年3月末時点）
- ・全国263地区において「ゾーン30プラス※²」の整備計画を策定
（R7年3月末時点）

- 通学路合同点検の結果を踏まえた対策※³や、事故危険箇所※⁴における集中的な対策を推進
- 「ゾーン30プラス」や学校周辺等において、データ分析や新技術を活用した面的対策を推進
- 多様な関係者と連携し、中高生の自転車事故や高齢者の横断中事故等の世代別の事故特性を踏まえ、生活道路の面的対策を強化
- 視認性が低下した道路標識について、点検の試行結果等を踏まえ、計画的な点検や修繕を推進

【高齢者の横断事故対策の事例】 【中学生の自転車事故対策の事例】



二段階横断施設



出会い頭注意喚起システム



【視認性が低下した標識の事例】

【面的な交通安全対策のイメージ】

■ 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



- ※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：交通安全対策補助制度（P参8参照）等により支援を実施
 ※4：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

(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、交通事故の防止、交通の円滑化に向けた対策及びバリアフリー対策を推進します。
- 災害時のリスクに対し、大臣指定した踏切道の優先解放に向けた取り組みを推進します。

【踏切道の改良】

(R7年3月時点)

＜背景／データ＞

- ・ 緊急に対策の検討が必要な踏切 1,336箇所
- ・ 改良すべき踏切道の大臣指定 766箇所

- 開かずの踏切等の立体交差化、歩行者立体横断施設の整備及び踏切道の拡幅等を推進
- 即効性のある対策として、規制看板等の設置や踏切信号の設置促進
- 踏切DBを活用し、対策の検討が必要な踏切を改めて評価し、改良すべき踏切道の指定を推進

【対策事例】



整備前



整備後



歩行者立体横断施設



踏切道の拡幅



カラー舗装、路面標示



規制看板の設置

- ・ 踏切事故件数：(R12目標) R3～R7平均値比 約1割減
- ・ 踏切遮断による損失時間：(R12目標) R5年度比 約5%減
- ・ 自動車ボトルネック踏切数：(R12目標) R5年度比 46箇所削減

【踏切道におけるバリアフリー対策】

(R7年3月時点)

＜背景／データ＞

- ・ 踏切道内誘導表示に関する大臣指定 361箇所
- ・ 踏切道内誘導表示の設置 66箇所

- 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}上等の踏切道のバリアフリー対策を推進



設置方法及び構造に関する実験状況



踏切道内誘導表示の設置

【災害時の踏切道の優先解放に向けた取り組み】

(R7年3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

- 大臣指定した箇所について、定期訓練の取り組みを推進し、災害時における優先解放等の措置を確実に実施



踏切道の情報伝達訓練状況

※1：P参28参照

※2：「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」（R6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

(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。
- 重大事故に繋がる可能性の高い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
- ・ ワイヤロープ設置前後の対向車線飛び出し事故件数（有料）
設置前196件（うち死亡事故9件）【H28年度】→設置後4件（うち死亡事故0件）【R6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、飛び出し事故が大きく減少
- 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約30kmの実道で試行することとしており、効果検証や試行拡大を推進

【公募技術のうち、実道への試行設置を実施中の新技術】



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1,536km（R7年3月時点）
【土工部 約1,510km、中小橋 約26km】

【逆走対策】

<背景/データ>

- ・ 高速道路の逆走事案は毎年200件程度発生
- ・ 高速道路の逆走による重大事故
26件【H27年】→14件【R6年】
統計を取り始めたH23年以降で最多のH27年から半数程度に減少

- 全国統一的な基本的対策（矢印路面標示等）は概ね完了しているが、対策後も逆走重大事故が発生したIC等を重点対策箇所指定し、逆走車に衝撃を与えて逆走を知らせる物理的対策を中心にさらなる対策を推進
- 道路管理用カメラによる逆走検知・警告技術など、新技術を活用した逆走対策の実証実験を推進



物理的対策
（路面埋込型ブレード）



道路管理用カメラによる
逆走検知・警告技術の概要

(4) 多様なニーズに応えるみちづくり

- 道路空間の賑わいの創出や地域の魅力向上・活性化、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。
- 「道の駅」やSA・PAにおける施設の利便性向上を推進します。

【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
：64市区町171路線(R7年3月末時点)
- ・道路協力団体の指定数：国直轄45団体(R7年3月末時点)

○ほこみち制度の活用等による道路空間再編や車両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人中心の道路空間創出の検討



ほこみちの事例（東京都港区）

○ほこみち制度とウォークアブル政策によるまちづくりを一体的に進めるため、手続きや支援制度の連携を促進



ほこみち制度とウォークアブル政策との連携の事例(宮城県仙台市)

【多様な主体との連携】

- 令和9年度に日本風景街道創設20周年を迎えることを踏まえ、多様な施策との連携による「もっと繋がる風景街道」の実現に向け、官民連携で取組を検討
- 道路協力団体制度の指定要件の拡充・緩和を行い、制度の活用による道路の維持管理の充実を図る

【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

○子育てにも優しい歩行空間の整備を含めた特定道路※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

【「道の駅」やSA・PAにおける施設の利便性向上】

○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

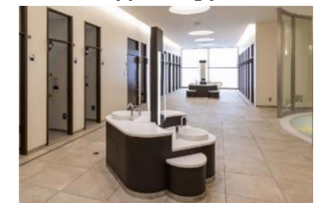


妊婦向け優先駐車スペース

○誰でも使いやすいトイレ空間の整備を推進



トイレの洋式化



パウダールーム

※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) 自転車の利用環境整備や利用促進

- 自転車活用推進計画に基づく自転車の活用の総合的かつ計画的な推進により、交通分野の脱炭素化をはじめ、健康寿命の延伸、サイクルツーリズムによる地域の活性化等の実現を目指します。
- 自転車ネットワーク計画の策定や安全で快適な自転車通行空間の整備を一層推進します。

【安全で快適な自転車利用環境の創出】

＜背景／データ＞

- ・ 自転車活用推進計画※1の策定数：216市区町村（R6年度末）
- ・ 自転車通行空間の整備延長：8,257km（R5年度末）
- ・ シェアサイクルの導入市区町村数：349市区町村（R5年度末）

- 関係者の連携強化のための体制を構築し、また、データ活用により地域状況等を把握した上で、自転車ネットワークの計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定を推進



シェアサイクルの走行軌跡（東京都荒川区）

- 道路空間再配分による自転車専用通行帯等の幅員の確保など、計画に基づいた安全で快適な自転車通行空間の整備を一層推進



自転車専用通行帯（東京都港区）

- 公共交通機関と自転車の連携を強化等を図るため、シェアサイクルやサイクルトレインの導入にあたり参考となる取組事例の横展開等を推進



シェアサイクルポート（富山市）



サイクルトレイン（福島県只見町）

【通勤・通学等の自転車利用の促進】

＜背景／データ＞

- ・ 通勤目的の自転車分担率：13.8%（R3年度）

- 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト※2等により自転車通勤の導入を促進するとともに、自転車の視点での通学路の安全点検・対策等、自転車の利用実態を踏まえた取組を推進



通勤時の自転車利用

宣言企業

優良企業



【「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの認定企業のロゴマーク】

【サイクルツーリズム・国際交流の推進】

＜背景／データ＞

- ・ 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の数：117ルート（R6年度末）

- 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を創出するため、走行環境の整備等を推進



トカチ400（北海道）



しまなみ海道サイクリングルート（広島県・愛媛県）

- 自転車国際会議「Velo-city2027」の愛媛県開催を機に、国内外からの誘客・交流を推進



参加各国との意見交換
(Velo-city2025/ポーランド)



Japanブースの出席
(Velo-city2025/ポーランド)

※1： 自転車ネットワークに関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画

※2： 自転車通勤を積極的に推進する企業・団体（宣言企業）から、特に優れた者を「優良企業」として認定

(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>

- ・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（約3,727kmで協議着手済、管路整備完了約559km ※²）
- ・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
- ・電柱倒壊リスクがある市街地等の第一次緊急輸送道路（約10,000km） ※³における無電柱化整備完了率
54%【R5】→ 61%【R12】

【次期無電柱化推進計画の策定】

- 令和7年度までの現行計画についての有識者の意見も踏まえながら次期計画（R8～R12）を策定
- 無電柱化を推進するため優先区間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

（防災）

災害時に道路啓開が円滑に進むよう、緊急輸送道路のうち優先的に整備する区間を具体化し無電柱化を加速

（交通安全・景観形成）

交通安全や良好な景観形成等の観点からも重点的に進める道路について整備を促進

【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】

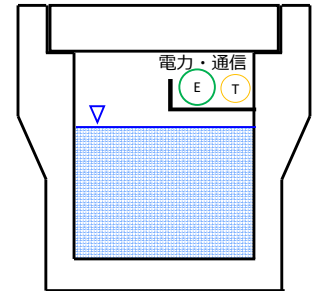


電線類による景観阻害

【徹底したコスト縮減】

- 低コスト化を推進するため、低コスト管材や浅層埋設に加え、昼間施工の導入や排水側溝などの活用を促進

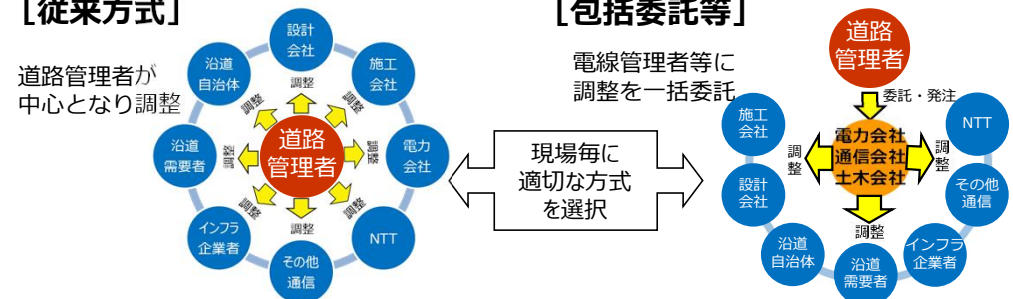
排水側溝活用イメージ



【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】



【包括委託等】

【新設電柱・既設電柱への対応】

- 道路事業等の実施時には、原則無電柱化の徹底
- 緊急輸送道路において既設電柱や沿道区域の占用制限を強化
- バリアフリー法に基づく特定道路や通学路等での新設電柱の占用制限を推進

※¹：令和3年5月25日 大臣決定 ※²：現行計画（R3～R7）のうち、R6年度末までの実績延長
※³：対策実施の優先度の観点から、市街地等の緊急輸送道路約20,000kmから市街地等の第一次緊急輸送道路に絞り込み

(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。

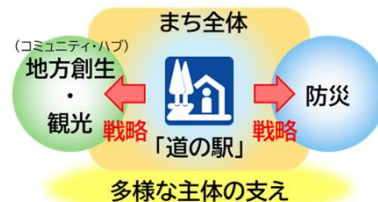
<背景/データ>

(R7年6月時点)

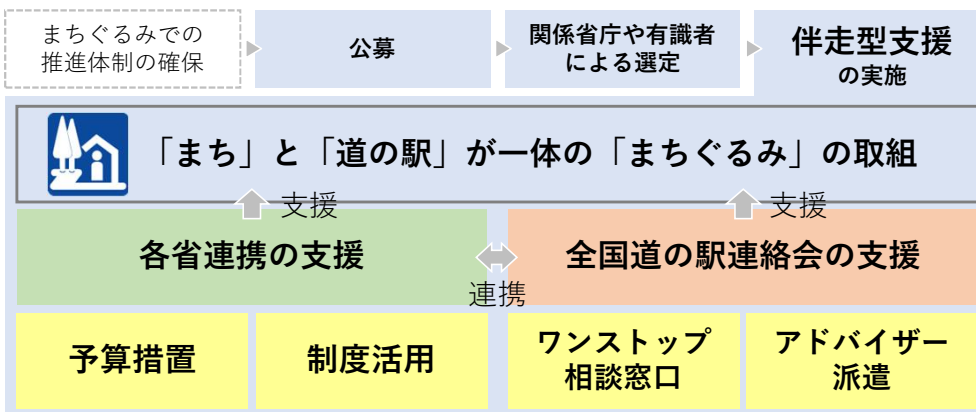
- ・全国に1,230駅を登録
- ・「防災道の駅」79駅の選定や「防災拠点自動車駐車場」366箇所の指定

【「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
- 「道の駅」第3ステージ応援パッケージ支援対象として選定した10駅に対し、専門家等の派遣アドバイザーや関係省庁との連携による、重点的な支援を実施。



「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
- 災害時も活用可能なトイレや非常用電源設備など、防災拠点機能強化に取り組む「道の駅」の支援強化



防災道の駅「しもにた」の防災機能

- ・「道の駅」における防災対策(地域防災計画に位置付けられた「道の駅」の建物の無停電化及び災害時も活用可能なトイレの確保)の完了率(R5→R12):55%⇒68%

【高付加価値コンテナの設置推進】

- 災害時にも活用可能な高付加価値コンテナについて、「道の駅」への設置に係る占用許可基準の緩和等を措置した改正道路法等や「道の駅」における活用ガイドライン※³等を踏まえ、導入を推進※⁴

防災用コンテナ型トイレ
(道の駅「うきは」(福岡県うきは市))

※1: P25参照

※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: 『「道の駅」における高付加価値コンテナ活用ガイドライン』(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（令和元年比+3.0%(令和6年)）※2

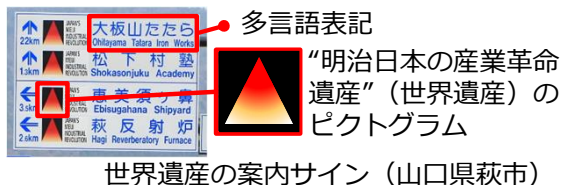
【インバウンドの受入対応強化に向けた環境整備】

- 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広報活動を推進

【国内交流拡大に向けた環境整備】

- 道を舞台に、風景や自然、歴史、文化などの地域資源を活かした日本風景街道の活動を支援するとともに観光振興に資する新たな活動に係る取組を検討
- 地域活性化や観光振興のため、自治体等との連携や提携施設数の増加により、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】



世界遺産の案内サイン（山口県萩市）

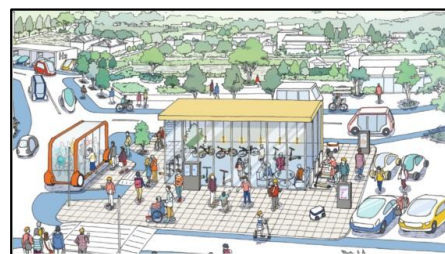
【高速道路の周遊パス】



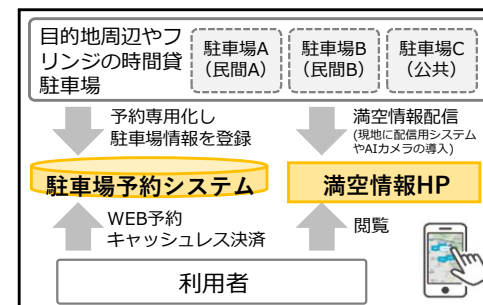
〔出典：高速道路周遊パス検索サイト〕

【オーバーツーリズム対策等に向けた環境整備】

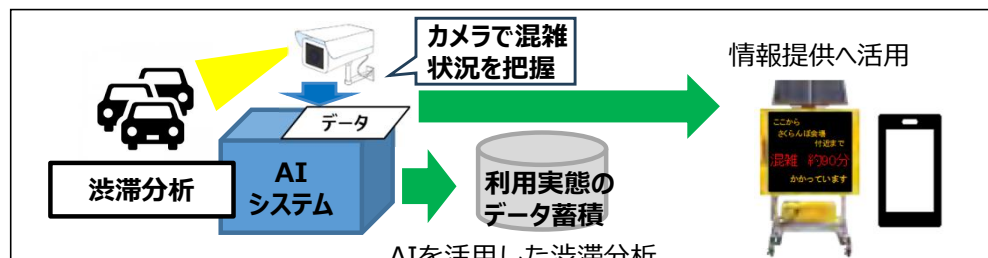
- 休日の観光地等での混雑が顕著な区間を中心に、ソフト・ハードを含めた渋滞対策を検討
- 観光渋滞の課題を抱える地域において駐車場予約システムの実施、AI・ICTの活用等による面的な渋滞対策、交通結節点の整備等を推進
- 休日と平日のバランスの見直し等、観光需要の分散・平準化のための高速道路料金割引の見直し
- 観光地における歩行空間拡大に資する無電柱化や自転車活用を促進する自転車通行空間整備を推進



交通結節点の整備



駐車場予約システム等の導入



※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6年10月)」

※2：宿泊旅行統計調査（観光庁）

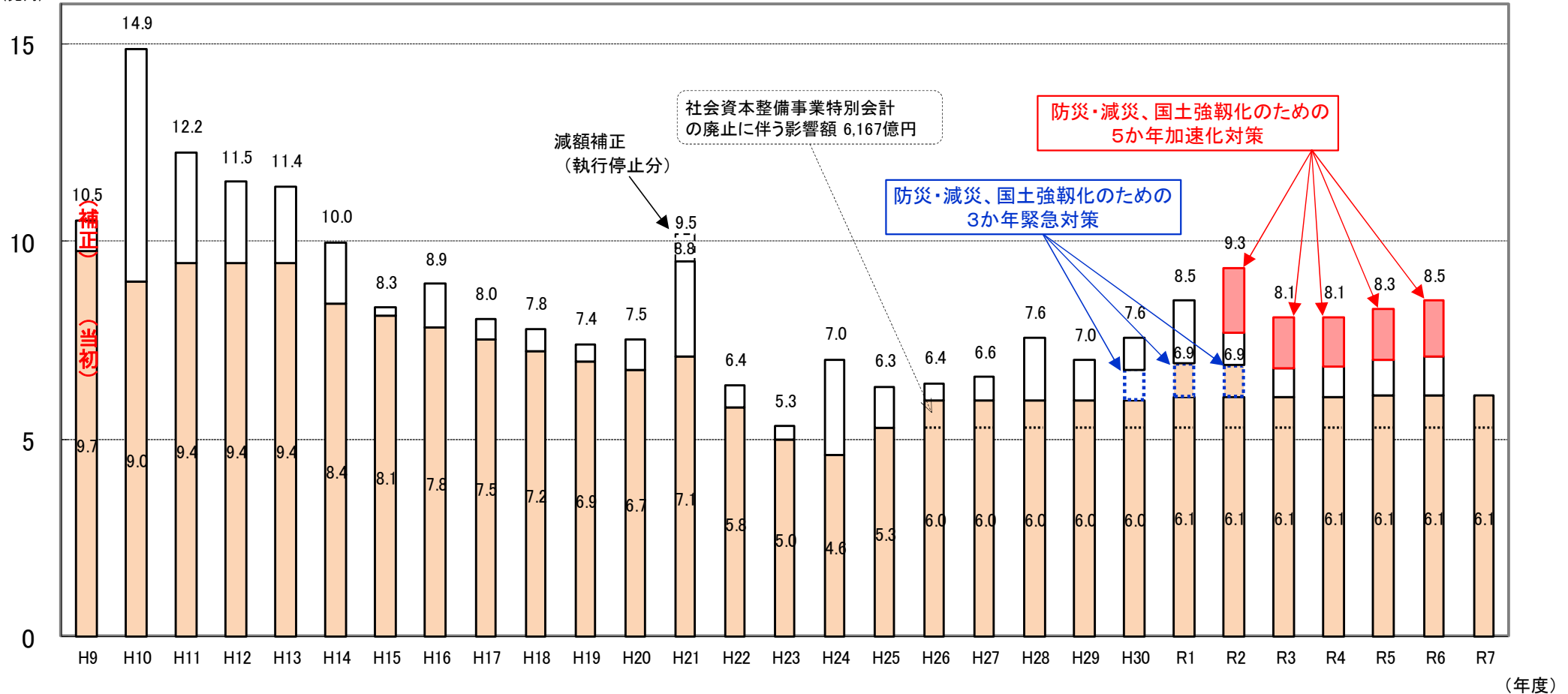
道 路 関 係 予 算 概 算 要 求 総 括 表

(単位:百万円)

区 分	令和8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	1,902,290	1,902,290	1,595,913	1,595,913	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(3,497億円)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、自動運行補助施設等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1兆185億円[対前年度比1.20])、社会資本整備総合交付金(国費5,862億円[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13億円[対前年度比0.05])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	1,213,298	1,213,298	1,021,740	1,021,740	1.19	1.19	
維 持 修 繕	569,923	569,923	463,352	463,352	1.23	1.23	
諸 費 等	119,069	119,069	110,821	110,821	1.07	1.07	
補 助 事 業	1,054,670	610,600	879,803	510,988	1.20	1.19	6. なお、「第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組の推進に必要な経費」、「労務費確保の必要性や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、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62億円)等がある。 8. 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23億円)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7年3月末時点)について [当初予算] ・防災・安全交付金 国費3,075億円 ・社会資本整備総合交付金 国費1,293億円 [補正予算] ・防災・安全交付金 国費782億円 ・社会資本整備総合交付金 国費437億円
高規格道路、IC等アクセス道路その他	545,870	301,008	463,409	255,874	1.18	1.18	
道路メンテナンス事業	487,617	280,690	396,372	228,204	1.23	1.23	
除 雪	21,183	14,122	20,022	13,348	1.06	1.06	
補助率差額	-	14,780	-	13,562	-	1.09	
有料道路事業等	3,082,781	15,055	2,630,398	11,984	1.17	1.26	
合 計	6,039,741	2,527,945	5,106,114	2,118,885	1.18	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1～5年度目は、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。

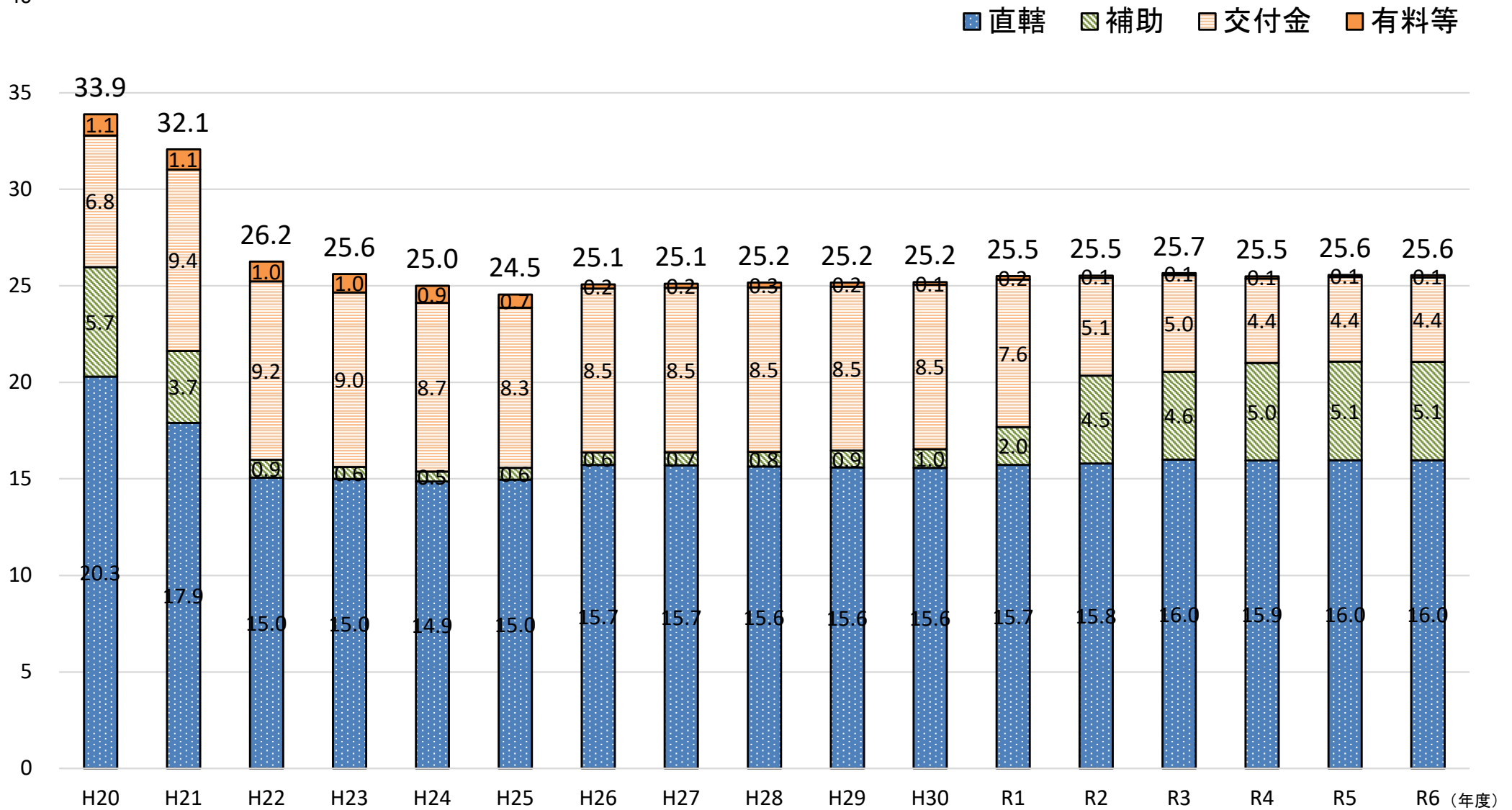
※ 令和4年度予算額(6兆574億円)は、デジタル庁一括計上分(1億円)を公共事業関係費から行政経費に組替えた後の額である。

※ 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

40 (単位:千億円)



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

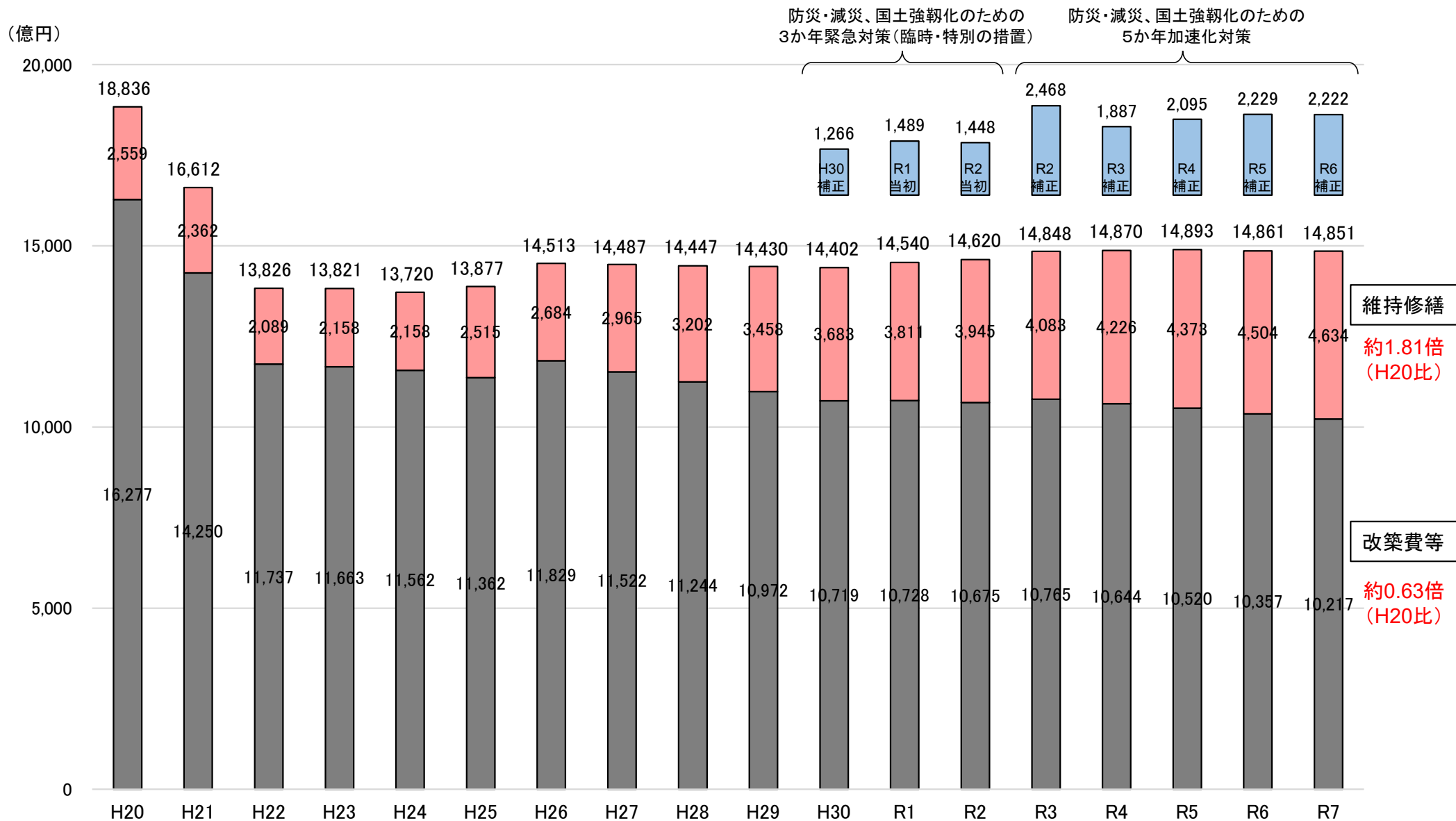
※交付金:H20・H21は当初予算額ベース[地方道路整備臨時交付金(H20)、地域活力基盤創造交付金(H21)]

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

※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

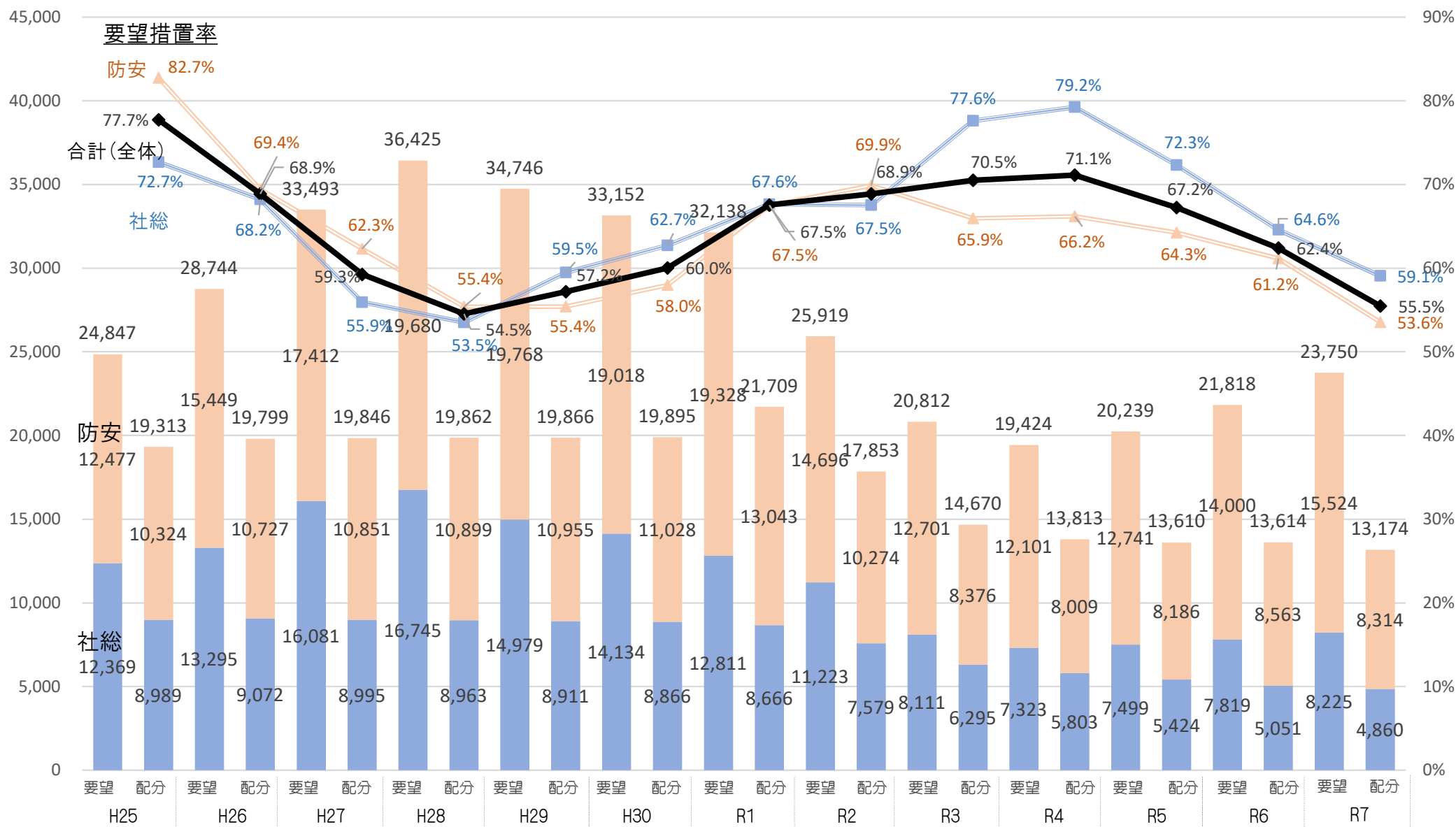
※防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策における令和5年度補正には、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応分を含む。

※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

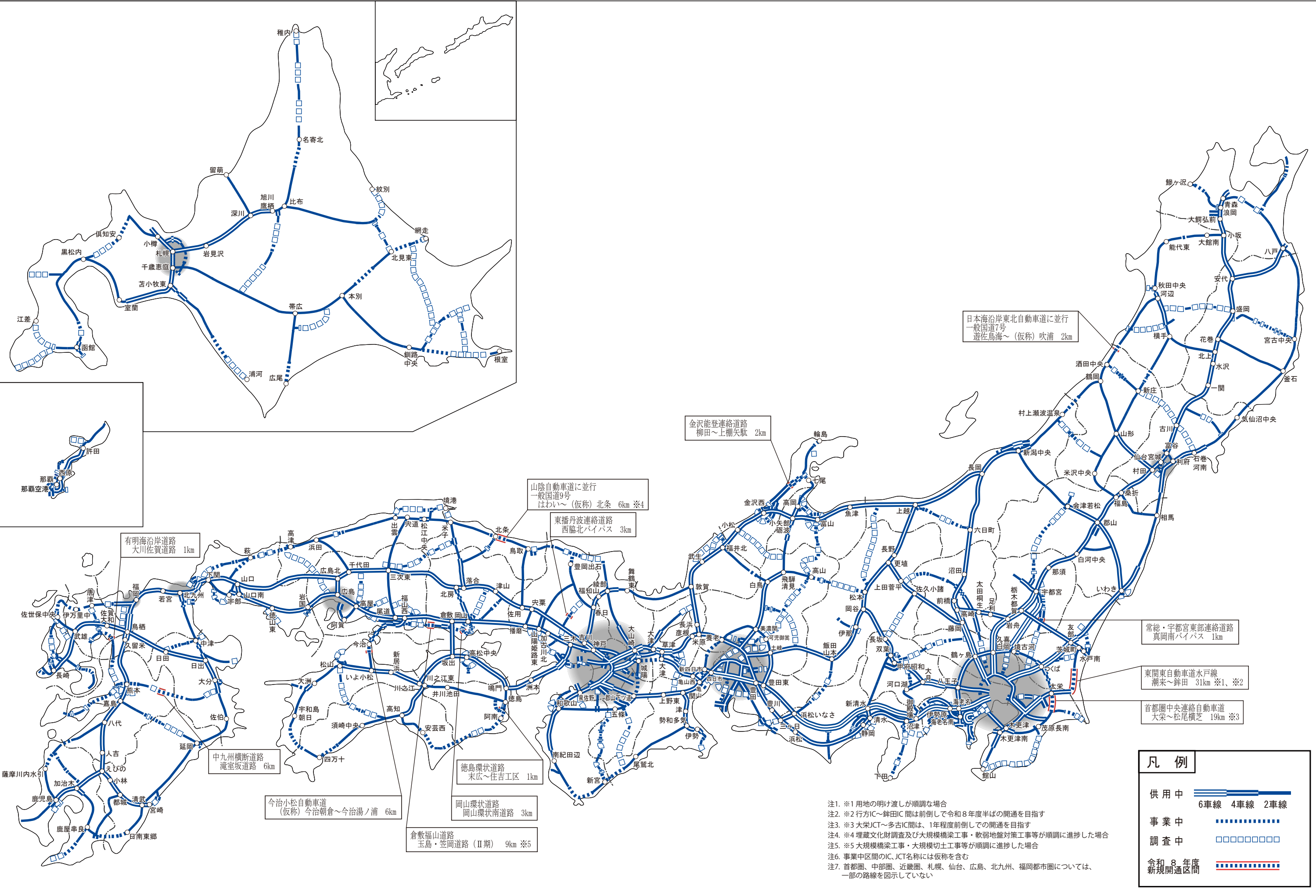
(単位：億円)

※R1, R2の計数は臨時・特別の措置を含む



高規格道路ネットワーク図

(令和7年度末時点のネットワーク図に、
令和8年度新規開通箇所を旗揚げ)



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/>