

令和 8 年 度
道 路 関 係 予 算 概 要

令和 8 年 2 月

国 土 交 通 省 道 路 局
国 土 交 通 省 都 市 局

目 次

I はじめに ～道路の機能と目指すべき社会像～	1
1 道路の機能	1
2 目指すべき社会像	2
3 2050年、WISNET（ワイズネット）の実現	3
4 第1次国土強靱化実施中期計画の概要（道路関係）	4
II 決定概要	5
1 予算総括表	5
2 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）	6
III 主要施策の基本方針	8
基本方針1 防災・減災、国土強靱化	9
（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）	10
（2）災害リスクに対する道路の防災・減災対策	11
（3）発災時に避難や復旧活動等を支える取組	12
（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	13
基本方針2 予防保全型メンテナンスへの本格転換	14
（1）予防保全型の維持管理・老朽化対策	15
（2）地方への財政的・技術的支援	16
（3）定期点検の効率化・高度化、新技術の導入	17
（4）道路地下空間利用の適正化（道路地下空間マネジメント）	18
（5）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）モーダルコネクト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DX	34
(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
○	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

施策関係

- 主な個別補助制度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・参 7
- 道路法等の一部を改正する法律（概要）・・・・・・・・参 9
- 能登地域における大規模自然災害からの復旧・復興・・・・・・・・参 10
- 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 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 最終とりまとめ(概要)・・・・・・・・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
- 道路脱炭素化基本方針 概要・・・・・・・・・・・・・・・・参 20
- 次世代 ITS のコンセプト・・・・・・・・・・・・・・・・参 21
- 先行プロジェクトイメージ・・・・・・・・・・・・・・・・参 22
- 「道の駅」第3ステージ・・・・・・・・・・・・・・・・参 23
- 日本の道路の現況・・・・・・・・・・・・・・・・参 24
- 事業の流れ・・・・・・・・・・・・・・・・参 25
- 踏切道改良促進法に基づく対策の流れ・・・・・・・・参 26
- 道路整備特別措置法等の一部を改正する法律（概要）・・・・参 27
- 3つの料金水準について・・・・・・・・・・・・・・・・参 28
- 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 29
- 首都圏の新たな高速道路料金・・・・・・・・・・・・・・・・参 30
- 近畿圏の新たな高速道路料金・・・・・・・・・・・・・・・・参 31
- 高速道路料金割引の見直しの方向性・・・・・・・・参 32
- 追加インターチェンジの概要・・・・・・・・・・・・・・・・参 33
- 信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換（概要）・・・・参 34

ネットワーク図

- 首都圏環状道路の整備・・・・・・・・・・・・・・・・参 36
- 大都市圏ネットワーク図
 - ・ 関東圏・・・・・・・・・・・・・・・・参 37
 - ・ 首都近郊・・・・・・・・・・・・・・・・参 38
 - ・ 近畿圏・・・・・・・・・・・・・・・・参 39
 - ・ 阪神近郊・・・・・・・・・・・・・・・・参 40
 - ・ 中部圏・・・・・・・・・・・・・・・・参 41
 - ・ 札幌都市圏・仙台都市圏・・・・・・・・参 42
 - ・ 広島都市圏・北九州都市圏・福岡都市圏・・・・参 43

I はじめに ～道路の機能と目指すべき社会像～

1. 道路の機能

(1) 人・地域をつなぐ

道路は、人や地域を相互につなぎ、人・モノ・情報の移動を支援します。

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

災害時には、救急救命、救援物資の運搬を支える、人々の命と暮らしを守る生命線としての役割も担っています。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、国民の暮らしを支え、力強い経済の構築に貢献する必要があります。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

日本の未来を切り開くためには、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18%を占める道路分野において、道路のライフサイクル全体の低炭素化、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、持続可能で活力と賑わいのある地域・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)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（若手県山田町）

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

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(釜石高架橋)

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	16,022	1.00	16,022	1.00
	改	築	10,109	0.99	10,109	0.99
	維	持	4,768	1.03	4,768	1.03
	諸	費	1,145	1.03	1,145	1.03
補	助	事	8,821	1.00	5,123	1.00
		業				
		高規格道路、IC等アクセス道路その他	4,595	0.99	2,546	0.99
		道路メンテナンス事業	4,016	1.01	2,312	1.01
		除	211	1.05	140	1.05
		雪				
		補助率差額	—	—	125	0.92
有	料	道路事業等	32,825	1.25	120	1.00
合		計	57,668	1.13	21,265	1.00

[参考] 公共事業関係費(国費):61,078億円[対前年度比1.00]

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(2,908億円)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、令和8年度予算において防災・安全交付金(国費8,529億円[対前年度比1.01])、社会資本整備総合交付金(国費4,597億円[対前年度比0.94])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7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3,037億円、社会資本整備総合交付金:国費1,252億円である。

※ 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8年度予算におい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36億円)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11億円)がある。

2 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について重点配分対象の拡充・見直しを行います。

- ・歩行者利便増進道路に指定された道路（見込みを含む）における歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する事業について重点配分を行います。また、まちなかウォークアブル推進事業と連携して行う事業については特に重点配分を行います。
- ・『「道の駅」応援パッケージ』で選定された「道の駅」の機能強化について重点配分を行います。
- ・道路脱炭素化推進計画に基づく事業であって、道路脱炭素化推進計画や「道路の整備に関するプログラム」に事業内容が明記されている事業のうち、以下のいずれかに該当する事業について重点配分を行います。
 - i) 低炭素アスファルトを活用する事業
 - ii) 道路照明のLED化を行う事業
- ・自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間整備について重点配分を行います。また、自転車道、自転車専用通行帯の整備について特に重点配分を行います。
- ・「地域インフラ群再生戦略マネジメント」の実施方針（公表されたものに限る）に基づき広域連携事業又は多分野連携事業にて行う老朽化対策（舗装・附属物等）について重点配分を行います。

その他、道路事業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。

○社会資本整備総合交付金においては、民間投資・需要を喚起する道路整備により、ストック効果を高め、活力ある地域の形成を支援するとの考えの下、広域的な道路計画や災害リスク等を勘案し、以下の事業に特化して策定される整備計画に対して重点配分を行う。

○防災・安全交付金においては、国民の命と暮らしを守るインフラ再構築、生活空間の安全確保を図るとの考えの下、以下の事業にそれぞれ特化して策定される整備計画に対して重点配分を行う。

社会資本整備総合交付金

《ストック効果を高めるアクセス道路の整備》

○駅の整備や工業団地の造成など民間投資と供用時期を連携し、人流・物流の効率化や成長基盤の強化に資するアクセス道路整備事業



《歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業》

○歩行者利便増進道路に指定された道路（見込みを含む）における歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業



《道の駅の機能強化》

○「防災道の駅」、「道の駅」応援パッケージに選定された「道の駅」の機能強化
 ○子育て応援等の「道の駅」の機能強化（衛生環境の改善等を含む）
 ○道の駅の防災設備等の機能強化



《公共交通の走行環境整備》

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



《道路脱炭素化推進計画に基づく事業》

○低炭素アスファルトを活用する事業
 ○道路照明のLED化を行う事業



防災・安全交付金

《子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策》

○通学路交通安全プログラムに基づく交通安全対策

⇒ビッグデータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分

○未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策

○鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化

○自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間整備

⇒自転車道、自転車専用通行帯の整備およびナショナルサイクルルートにおける自転車通行空間整備に対して特に重点的に配分



歩道拡幅

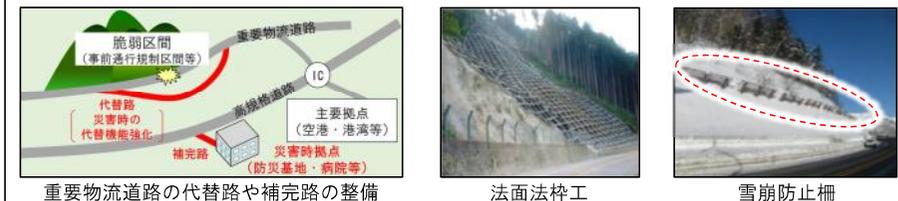


自転車通行空間の整備

《国土強靱化地域計画に基づく事業》

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

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



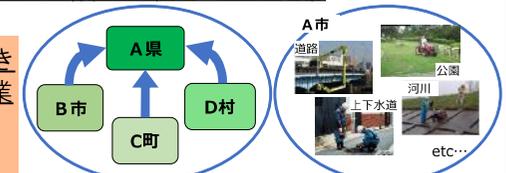
重要物流道路の代替路や補完路の整備

法面法枠工

雪崩防止柵

《地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)に基づく事業》

○群マネの実施方針(公表)に基づき広域連携事業又は多分野連携事業にて行う老朽化対策（舗装・附属物等）



広域連携のイメージ

多分野連携のイメージ

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～ 【P 9～】

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～ 【P14～】

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

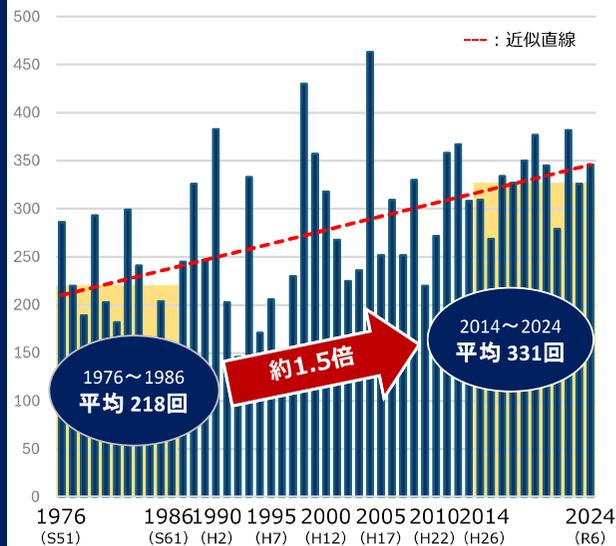
～災害から国民の命とくらしを守る～

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。

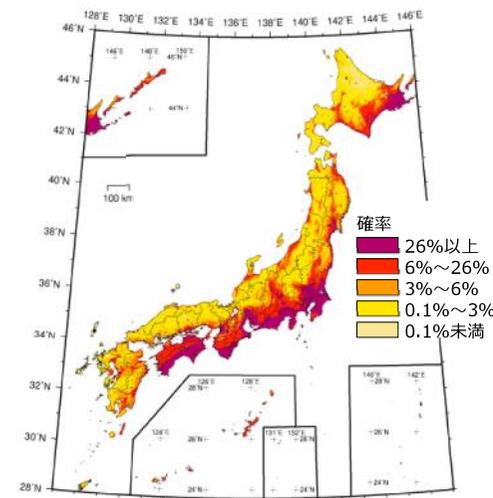
激甚化・頻発化する気象災害

- 1時間降水量50mm以上の年間発生回数
(メタス1,300地点あたり)



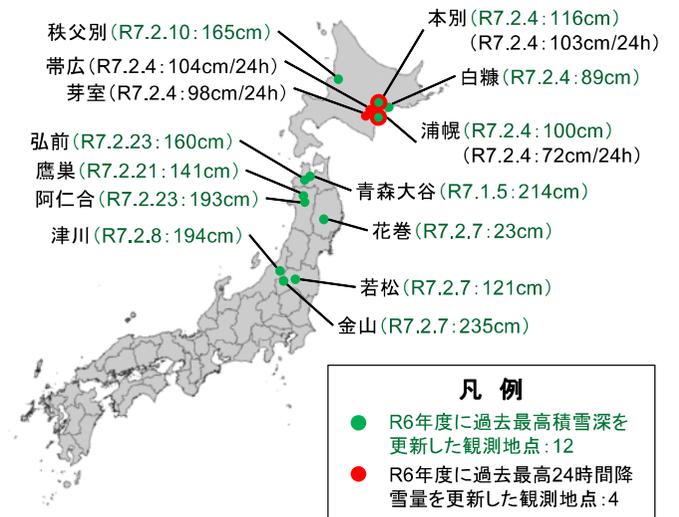
切迫する大規模地震

- 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。

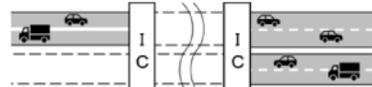
<背景/データ>

- 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

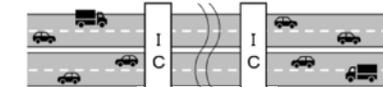
並行する一般道



災害に強い国土幹線道路ネットワーク

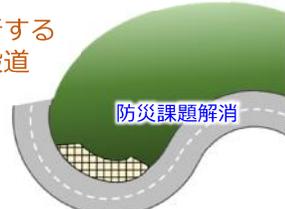
4車線の高規格道路と防災課題箇所がない一般道により、強靱で信頼性の高いネットワークを構築

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) 災害リスクに対する道路の防災・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防災・減災対策を推進します。
- 頻発化する集中豪雨に対し、市街地における道路地下構造物の浸水・冠水対策を推進します。

【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】

○ 道路橋の耐震対策をより効率的に推進するため、迂回路の有無等を踏まえた整備方針に基づき、耐震補強を実施

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

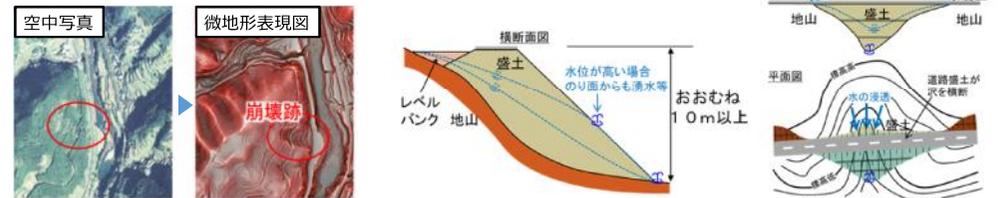
【積雪寒冷特別地域の舗装損傷への対策】

○ 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つつ、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
 ※3：P45参照

【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】

【無電柱化の推進】^{※3}

○ 災害時に道路啓開の支障とならないよう、緊急輸送道路のうち優先整備区間を設定し、無電柱化を加速

【道路地下構造物の浸水・冠水対策】

○ 市街地における浸水・冠水対策として、止水板の自動化や浸水センサーの設置、直轄地下駐車場の防災業務計画等の見直しなど、ハード対策や防災管理体制の強化を推進



止水板の自動化の例

浸水センサーの例

(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＞

- ・能登半島地震の教訓を踏まえ、実効性のある計画とするため、令和7年4月に道路法を改正し、道路啓開計画を法定化

- 改正道路法に基づき、関係機関が参画する法定協議会※1を経て、地震・津波災害について、令和7年度内に地方整備局等の広域ブロック単位で、令和8年度内に都道府県単位で道路啓開計画を策定
- 火山災害、雪害についても、来年度の計画策定に向けて、令和7年度内にガイドラインを策定
- 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、実践的な啓開訓練を実施
- 策定後の災害対応の実績や、地域の被災想定の見直し等を踏まえて、定期的に計画を見直し

【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

【迅速な情報収集・提供】

- 大規模災害時において、ドローン、衛星等※2の多様な情報収集等の活用を推進
- 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。また、災害時交通マネジメント※3の実施や、「道路の被害状況等マップ」にて通行状況を公表
- 自治体含め被災情報を整理できるプラットフォームを活用し、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】

- 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

かえうちばし
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：このほか自転車、バイク、道路管理用カメラなどを活用

※3：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

(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等を実施します。

<背景/データ>

- ・近年は、豪雨災害に加え、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

【気象庁との合同緊急発表】



【緊急発表時の呼びかけ】



【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
- 大型商業施設等と連携した大雪時に待機可能な場所の確保
- ノーマルタイヤ装着車両によるスタック発生に対応するため、地方運輸局と現場レベルで連携を強化し、事業者への指導を実施
- 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
- 地方自治体への除雪機械貸与や派遣支援、連携除雪などを実施



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。

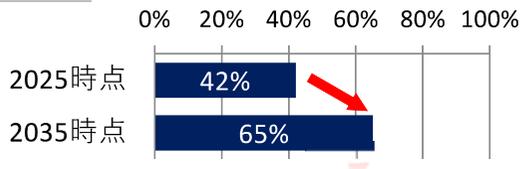
効率的かつ持続可能な維持管理を実現するため、新技術の積極的な活用等により、
不具合が発生する前に修繕を行う予防保全型メンテナンスに切り替えていきます。
また、大規模な道路陥没の発生を受け、地下空間のデジタル管理の高度化等を進めます。

深刻化するインフラの老朽化

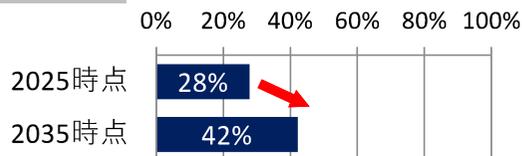
建設後50年以上経過する道路施設の割合が
加速的に増加

●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

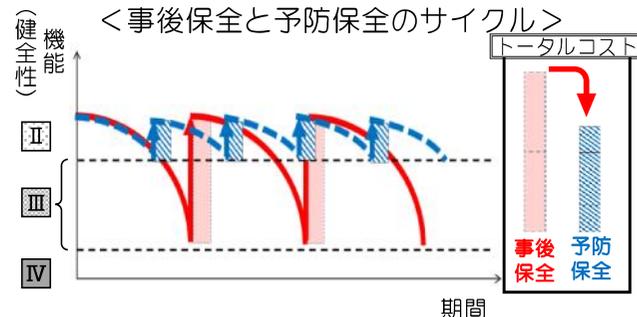
予防保全

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を起因とする
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8年2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。
- 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、舗装の長寿命化を図り予防保全を実現します。

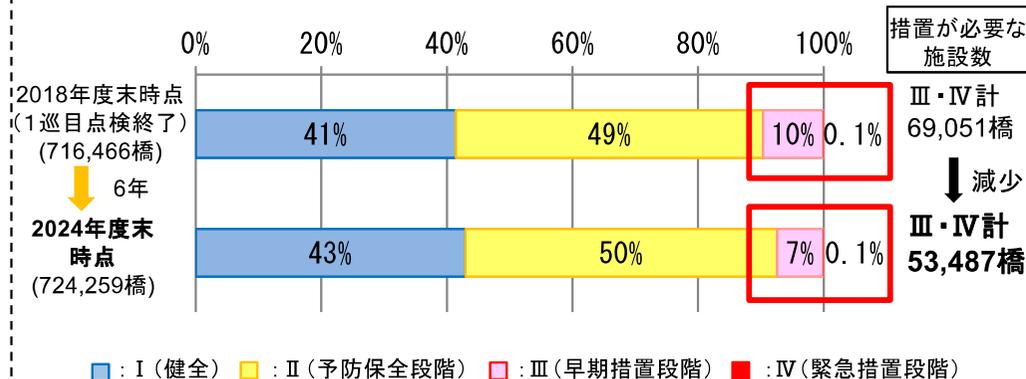
【「予防保全型」への早期転換に向けた老朽化対策】

<背景/データ>

【令和7年度道路メンテナンス年報】

- ・ 1巡目点検が終了した2018年度末時点の判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁割合は約10%であったところ、2024年度末時点では約7%と着実に減少している

<橋梁の点検結果の推移>



- 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、引き続き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】



【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)

- 舗装の効率的な修繕を実施するため、新技術等の活用を踏まえた点検要領の見直し等を検討
- 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

(2) 地方への財政的・技術的支援

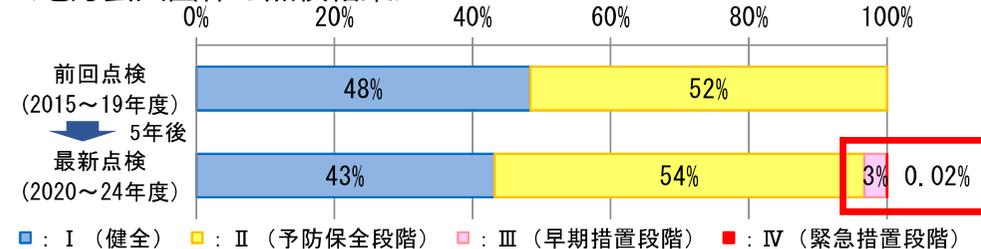
- 地方公共団体が管理する道路施設について、長寿命化修繕計画に基づく取り組みに対し、道路メンテナンス事業補助制度^{※1}による計画的・集中的な財政的支援を実施します。
- 国による直轄診断、修繕代行や研修の開催を実施するとともに、道路橋の集約・撤去や広域連携の取り組みの促進に向けたガイドラインの策定により、地方への技術的支援を実施します。

<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%

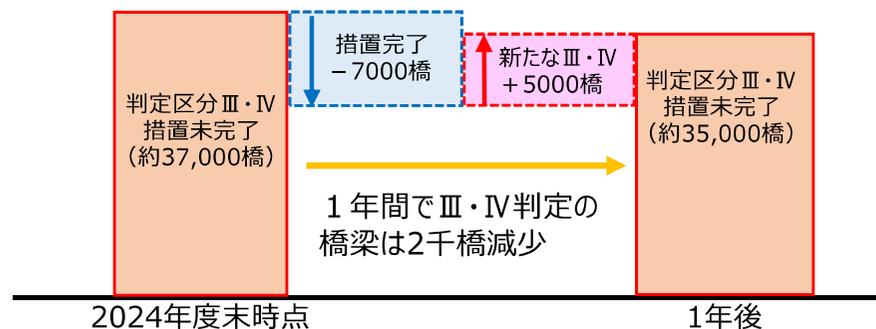
<地方公共団体の点検結果>



【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)

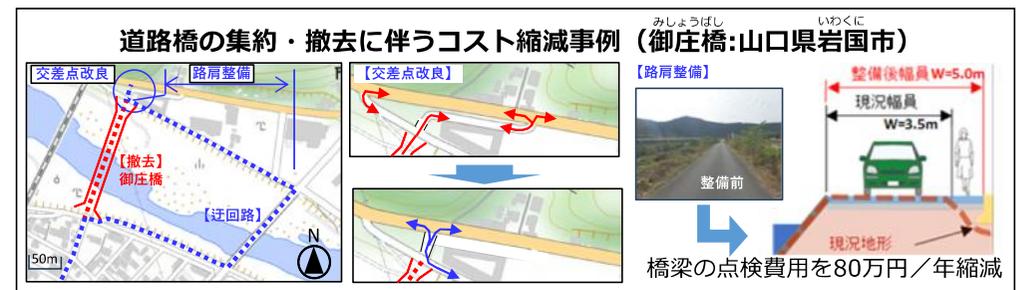
橋梁(III・IV判定)の単純撤去は、2026年度より緊急自然災害防止対策事業債(総務省)の対象

【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}(広域連携・多分野連携)や包括的民間委託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や防災・安全交付金により支援を実施

【地方への技術的支援】

- 国による直轄診断、修繕代行事業^{※3}や修繕に関する研修の開催など技術的支援を実施
- 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}のガイドラインを策定し、広域連携の取組を促進



※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、複数自治体のインフラや複数分野のインフラを「群」として捉え、効率的・効果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
- ・令和4年度より橋梁・トンネル、令和5年度より舗装の直轄点検及び令和7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、令和5年度から資格等保有※2を要件化



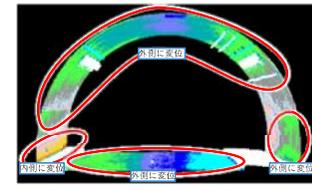
点検支援技術性能カタログ（375技術掲載 令和7年4月時点）

画像計測



桁間に設置したロープ上に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（令和6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

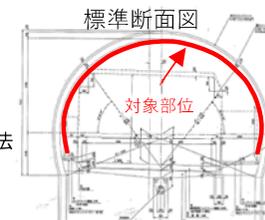
対象とする変状の種類

：ひび割れ、つき、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）



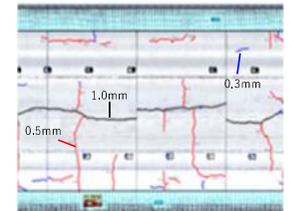
点検状況（トンネル点検車使用）



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画像化し変状展開図を作成）



画像計測状況



変状展開図

- ・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（60H→3H）
- ・現地点検や結果の整理等の作業日数が約3割減（19日→13日）

- ※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) 道路地下空間利用の適正化（道路地下空間マネジメント）

■ 地下施設の老朽化等が起因となる道路陥没事故を未然に防ぐため、道路管理者と占有者の連携・連帯による道路地下空間マネジメントの実現に向けた取組を推進します。

<背景/データ>

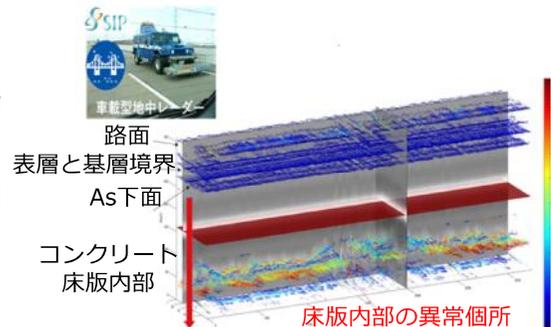
- 道路陥没発生件数（R2～6年度の累計）：51,714件
うち道路排水施設が要因の陥没：19,161件（37%）
うち道路占用物件が要因の陥没：9,513件（18%）
- 道路管理者と占有者間の陥没対策に資する情報等の共有のため、道路メンテナンス会議の下部組織として「地下占用物連絡会議」を設置(R7.3)
- 占用許可を受ける際等に占用物件の安全性や点検結果を道路管理者に報告※1することを義務化（R7.7）

【関係規定の整備】

- 地下に埋設された施設の適切な管理のため以下の検討を推進
 - 排水施設を含む道路施設の点検等、維持管理の規定
 - 占用許可申請時に点検計画等を審査する仕組み
 - 占用工事完了後に占用物件の位置等を示す竣工図面を道路管理者へ提出する仕組み

【道路陥没対策に資する新技術の開発・活用】

- 陥没の被害軽減を図るため、研究機関と連携した新技術の開発や、民間技術の公募・活用を推進



※1：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

【路面下空洞調査や路面変状把握の効率化】

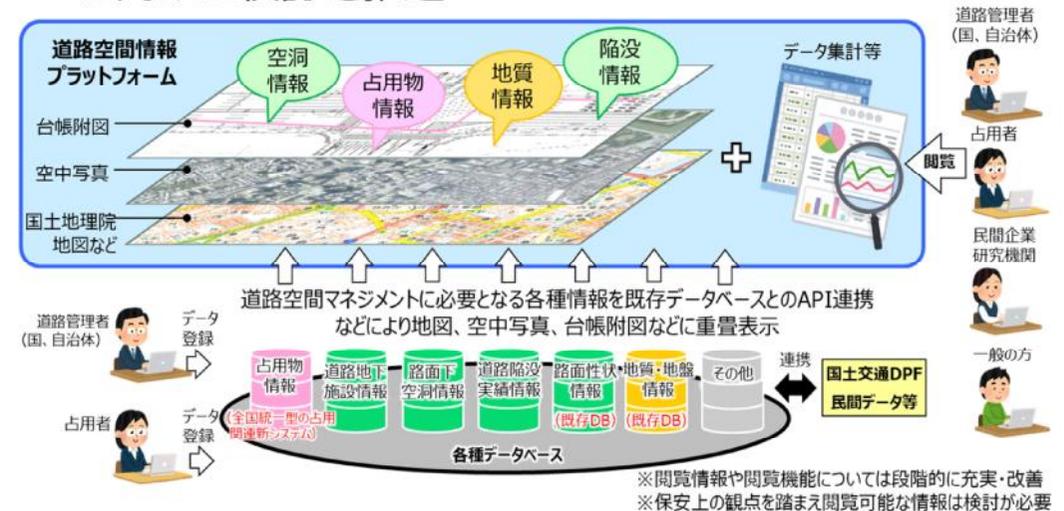
- 道路陥没の傾向分析等による調査を重点化すべき箇所抽出等、空洞調査の効率化に向けた検討を推進
- 道路管理者と占有者が連携して路面下空洞や路面変状の把握等を行う仕組みの検討を推進

【全国統一型の占用関連システムの導入】

- 占有物件の施設情報のデジタル化・一元化等を図るため、全国統一型の占用関連システムを構築

【道路空間情報プラットフォームの構築】

- 道路施設、占有物、路面下空洞、地質等の各種情報を地図上で重畳表示可能なプラットフォームの構築に向けた検討を推進



道路空間情報プラットフォームのイメージ

※閲覧情報や閲覧機能については段階的に充実・改善
※保安上の観点から踏まえ閲覧可能な情報は検討が必要

(5) 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）】



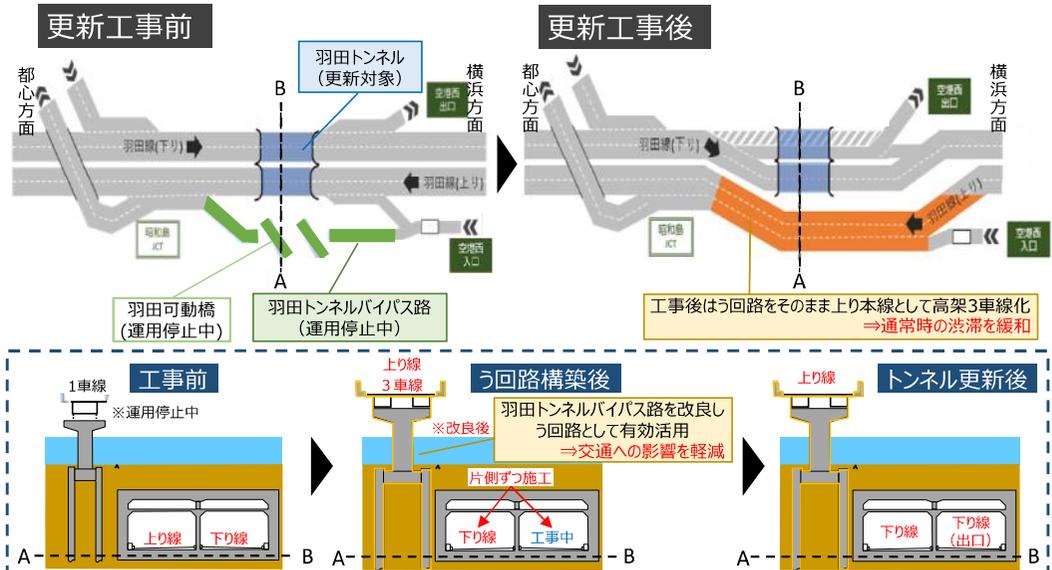
延長約300mの新設橋を既設橋の位置へ移動して架設
既設路線の通行止めから開通まで、2週間の短期間で実施

※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

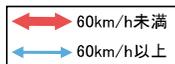
～人・地域をつなぐ～

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。**

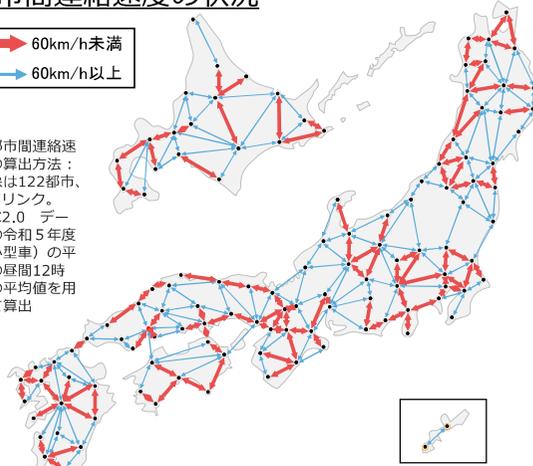
都市間の速達性

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・港湾とのアクセシビリティ

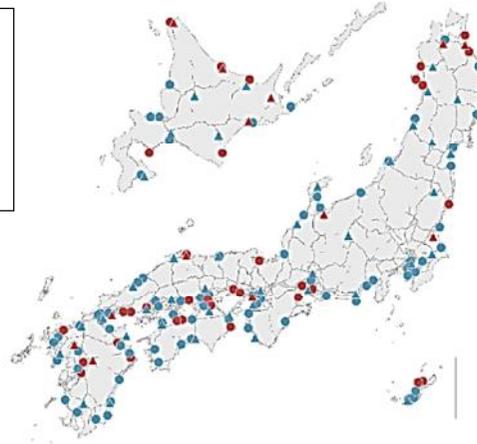
最寄りの高規格道路から10分以上の所要時間を要する空港・港湾は約3割程度存在(47/170箇所)

●主要な空港・港湾とのアクセス状況

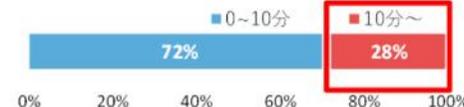


※主要な空港・港湾：拠点空港・ジェット化空港、国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾

※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



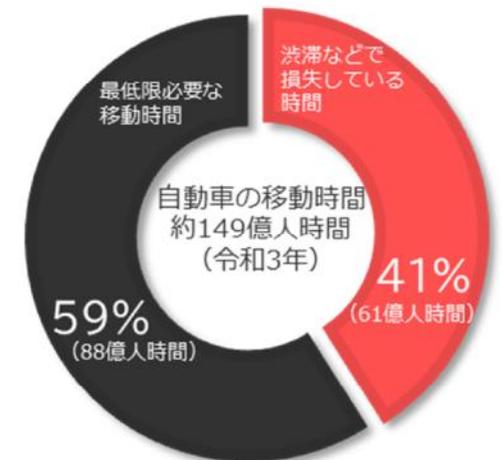
■ ICからの所要時間 10分以上が約3割



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)



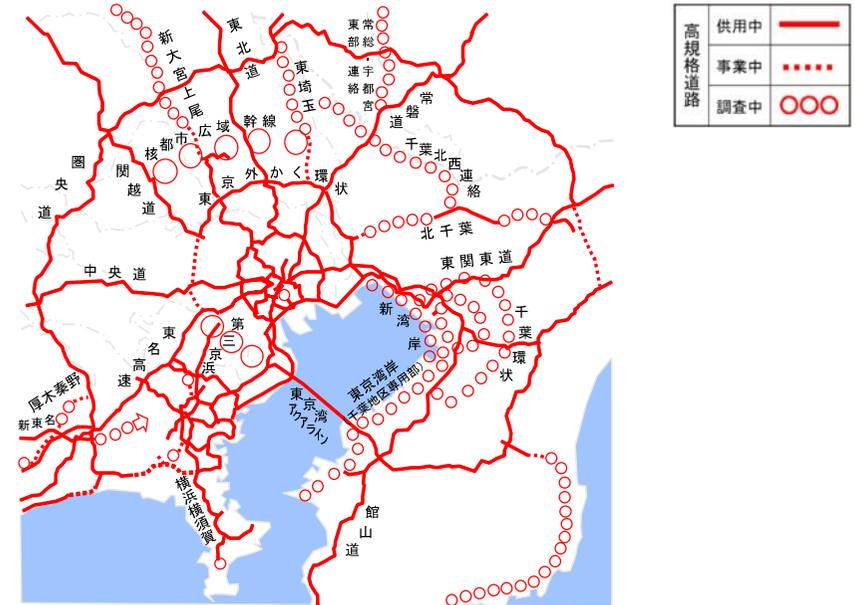
(1) シームレスネットワークの構築

- 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】

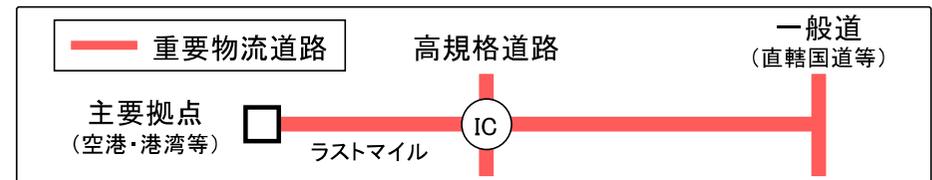
- 「国土形成計画」※1を踏まえ、14,000kmの高規格幹線道路と、これを補完し広域圏内や広域圏間の交流・連携を強化する広域道路網を合わせたシームレスなサービスレベルが確保された高規格道路ネットワークについて、既存ネットワークも活用しつつ概ね2万km余の形成・機能向上を図る
- 各地域で策定した「新広域道路交通計画」※2を踏まえ、重要物流道路の個別補助制度※3も活用しつつ計画的に道路ネットワークの調査や整備を行い機能強化を推進
- 重要物流道路において構造等を踏まえ国際海上コンテナ車(40ft背高)特殊車両通行許可不要区間を拡大※4
- 道路を取り巻く環境の変化を踏まえ、総合的な評価体系の確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31,700km指定済（令和7年10月時点）

※5：令和7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163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martIC)

※箇所数はいずれも令和7年12月5日時点

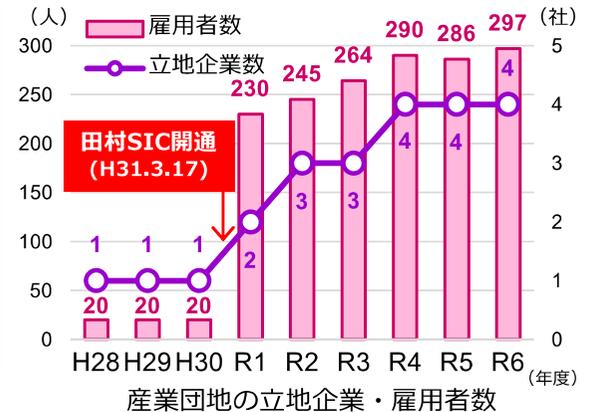
○物流の効率化や地域活性化、防災機能の強化等を促進するため、地域における必要性を検討し、スマートICや地域活性化ICの整備を推進^{※1}

○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

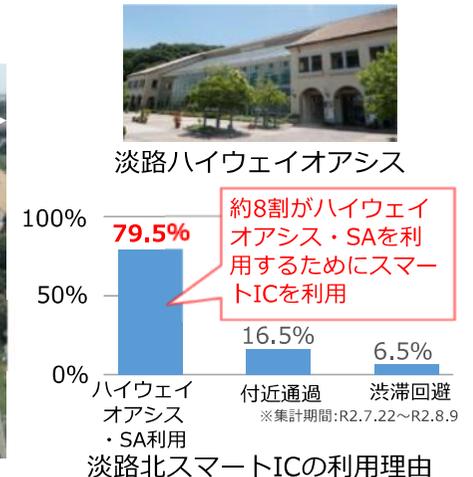
○民間事業者への無利子貸付により、引き続き、民間施設直結スマートIC^{※1}の整備を支援し、活用しやすくなるよう制度を検討

【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）】



※1: P33参照

(4) 道路のサービスレベル向上に向けた今後の展開

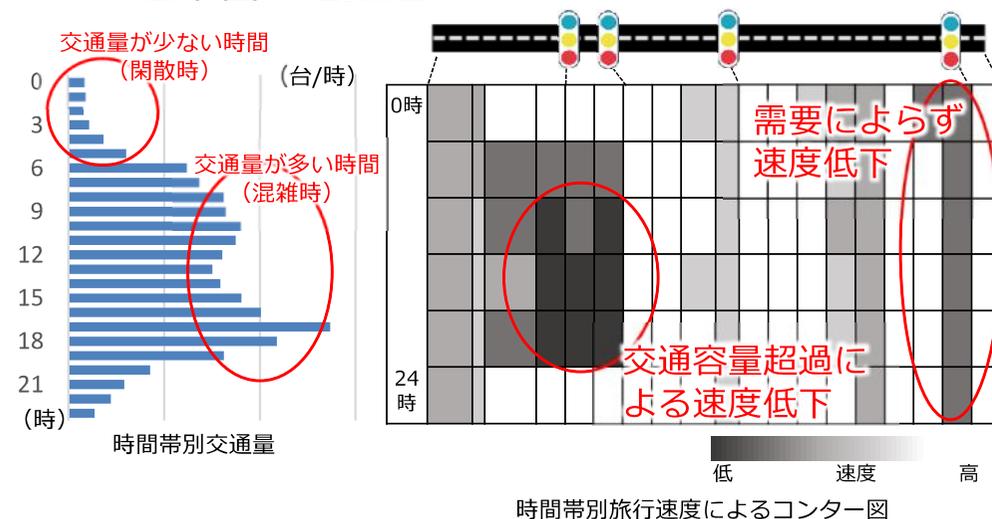
■ ETC2.0等のビッグデータを活用し、混雑時だけでなく、閑散時にも着目するとともに、それぞれの道路に必要な機能に応じた道路のサービスレベルの向上に取り組みます。

<背景/データ>

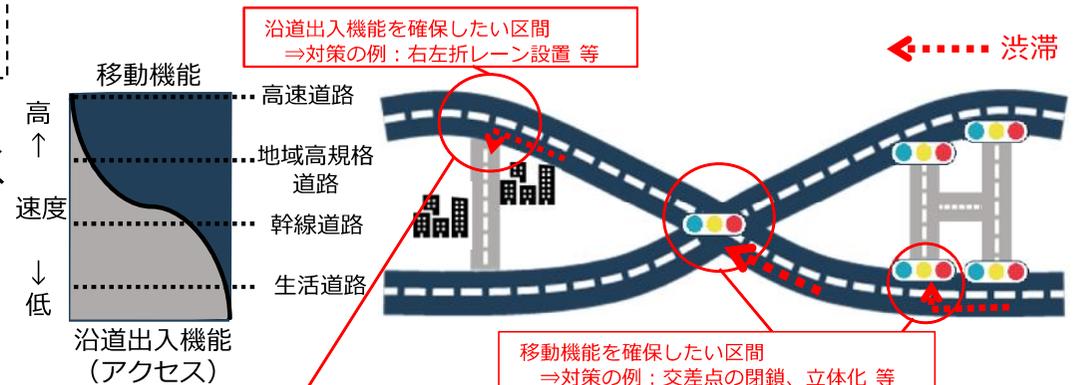
- 交通量の偏りや渋滞頻発箇所など、偏在する道路ネットワークの課題によるサービスレベルの低下
 - 実勢速度※1 (36km/h) ⇔ 自由走行速度※2 (61km/h)
 - 混雑時旅行速度は高速自動車国道:81km/hに対し、一般国道(直轄):34km/hは主要地方道:30km/h・都道府県道:29km/hと同程度
 - 一般国道(直轄)では閑散時旅行速度が50km/h以下が5割

【サービスレベル向上の取組】

○ ETC2.0等のビッグデータにより、混雑時だけでなく閑散時における交通状況等を踏まえ、サービスレベルの低下箇所を把握



- 道路毎の機能(階層性)を踏まえ、交差点改良等により円滑な交通を確保し、サービスレベルの向上を目指す
- 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



対策例: 右左折レーン設置 (岡山県: 国道53号)



対策例: 交差点の閉鎖 (宮城県: 国道4号)

道路の機能(階層性)を踏まえた対策のイメージ

※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%マイル速度 (算出条件は同上)

(5) 効率的・効果的な渋滞対策

■ 渋滞による生産性低下やCO2排出量の増加等の課題に対し、ETC2.0等のビッグデータ等を活用し、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（令和3年度時点）

- 渋滞対策協議会^{※1}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すると共に、最新の交通状況を反映した上で対策の必要性や優先度を明確化し、局所渋滞対策事業^{※2}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^{※3}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13箇所）
- 災害時は災害時交通マネジメント^{※4}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
- 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活性化や社会実装等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

※1：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

※2：P参18参照

※3：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

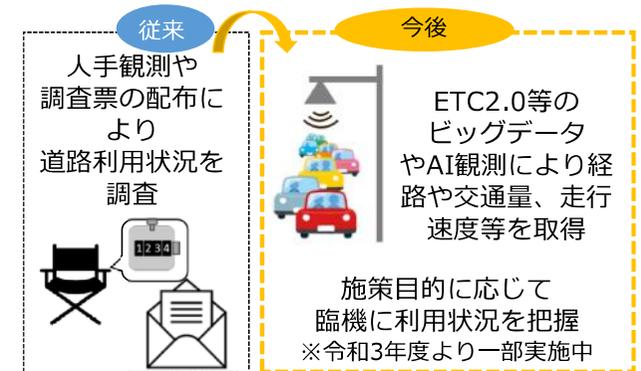
- 時差出勤や経路変更等の交通需要マネジメント（TDM）等により、交通需要を分散することで、交通容量を有効活用する取組を社会全体で推進

- ETC2.0等を活用し、観光地等への休日の車の経路情報等の分析を踏まえ、交通容量の更なる有効活用に向けたソフト・ハード対策を推進



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^{※5}の表示例

- 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

- ETC2.0等を活用した効果的・効率的な自動車起終点調査（OD調査）手法およびOD表^{※6}作成手法の検討を実施

※4：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

※5：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

※6：ゾーン間の交通の移動量を表（行列）形式で表現したもの。Oは起点（origin）、Dは終点（destination）を表している。

(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

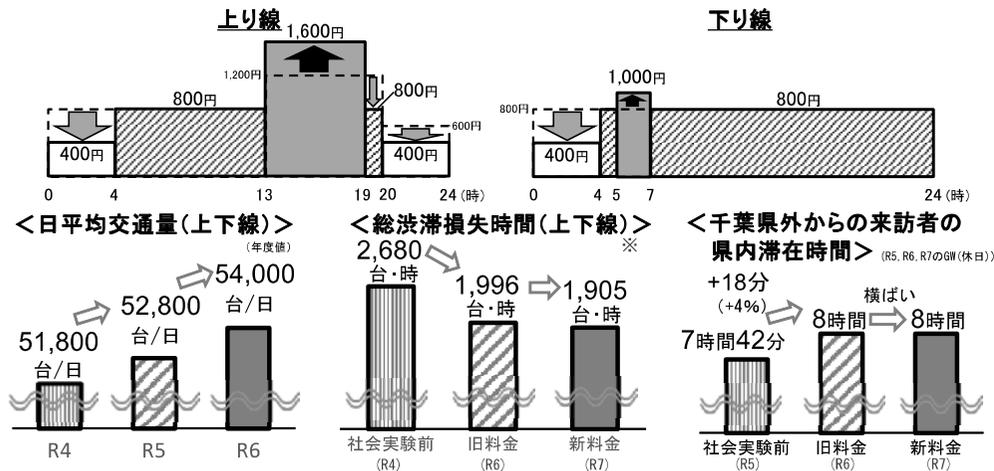
首都圏、近畿圏、中京圏で順次料金見直しを実施

【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~)＞



※データ対象日は以下(GW、お盆は除く) ・社会実験前: R4.4.1~R4.8.31の土日祝
 ・旧料金: R6.4.1~R6.8.31の土日祝 ・新料金: R7.4.1~R7.8.31の土日祝

【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 (NEXCO 3社)

※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 (NEXCO 3社)

・ 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】

○ 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7年度補正予算により令和9年3月末まで実施)

※1: P参32参照 ※2: P参29参照

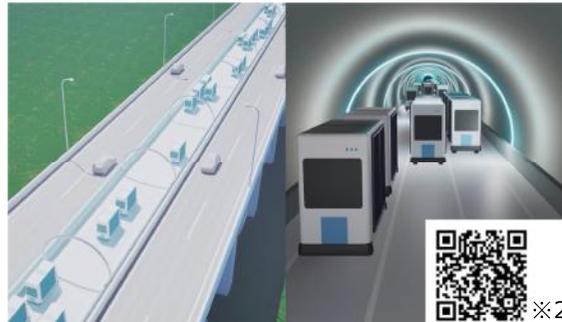
(7) 道路分野における物流支援

■ 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]



※2

【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



複数縦列式駐車場の試行運用（鹿野SA）

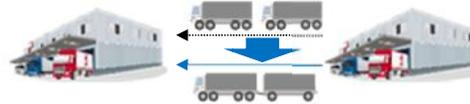
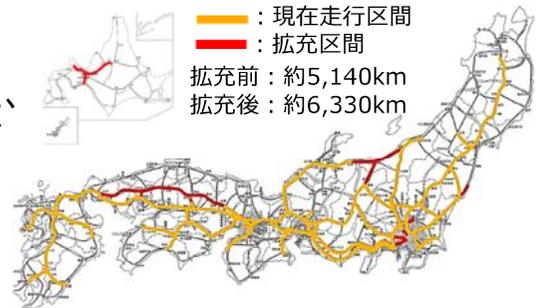
- トラックドライバーの確実な休憩機会の提供のため、60分以内の短時間限定駐車マスを整備

※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参17参照）
 ※2：自動物流道路の構築に向けてのイメージ（動画）

【省人化のためのダブル連結トラックの利用促進】

- 区間や車種の拡充などを検討
- 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~)]



省人化、生産性向上、CO2排出量4割削減

・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】

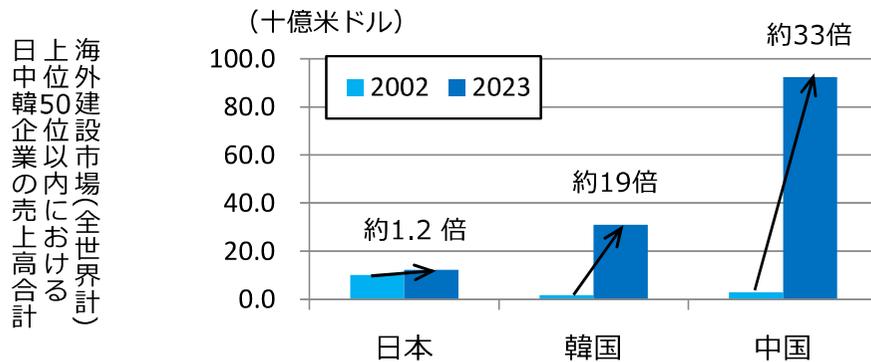
- PFI・コンセッション制度等の活用も視野に入れ、拠点の整備等により中継輸送の実用化・普及を推進
- 特殊車両通行制度にかかる通行時間帯条件の緩和の試行状況等を踏まえ、今後のあり方を検討
- 道路情報の電子化の推進や交差点の個別協議箇所の削減等により、審査・協議の効率化や確認制度で利用可能となる経路の拡大等を推進
- 大型車の電動化に伴う車両諸元の大型化の動向等を踏まえ車両の通行等の基準の見直し等について検討

(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】

- ・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
- ・長大橋の建設・運営・維持管理の協力覚書署名
 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



国際ワークショップ
(2025.3)



日ASEAN舗装専門家会合
(2025.9)

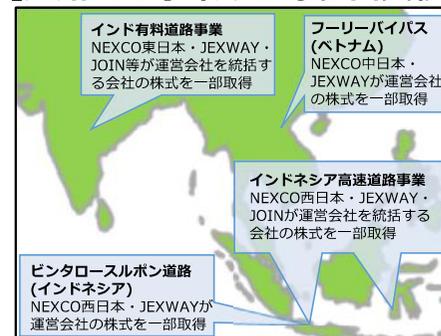


赤外線カメラ等による
コンクリート床版の点検

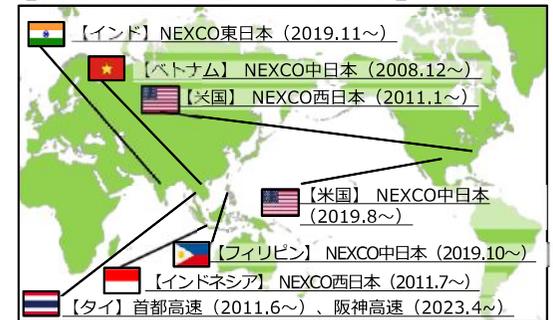
【高速道路会社の海外展開の事例】

- ・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】



他に、中日本エクス（グループ会社）が台湾で子会社保有

基本方針

4

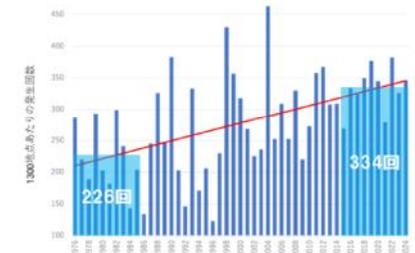
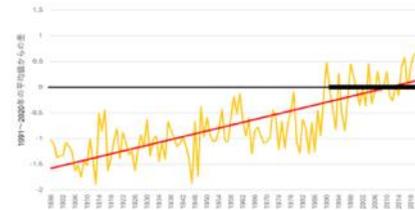
2050年カーボンニュートラルの 実現に向けた道路の脱炭素化の推進 ～低炭素で持続可能な道路の実現に向けて～

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の取組との
相乗効果を図ります。

[気候変動の進行] 気温上昇に伴い、大雨発生回数が増加

100年あたり+1.4℃の割合で上昇

50年で大雨発生回数は約1.5倍に増加



[道路法等の改正による脱炭素の新たな枠組み]



[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】
道路分野全体と同じ定量目標を設定
(道路照明のLED化等により道路の脱炭素化を推進)

道路整備分野・道路利用分野【Scope3】
今後、定量目標を設定予定

[施策の基本的な方向性]

① 道路のライフサイクル全体の低炭素化
建設～管理までのライフサイクル全体のCO₂排出量の削減

② 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出
道路空間における発電・送電・給電等・蓄電の推進

③ 低炭素な人流・物流への転換
低炭素な移動手段への転換・物流システムの構築を促進

④ 道路交通の適正化
ボトルネック箇所や局所的な渋滞箇所の対策

[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、路面表示やカーナビ等による効果的な対策を実施。



(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】

- ・道路関係車両の電動車化率目標：国直轄：約14%(R5) ⇒ 100%(R12)
- ・道路照明のLED化率目標：国直轄：約44%(R5) ⇒ 100%(R12)
- ・低炭素アスファルトの合材出荷率目標：約1.6%(R5) ⇒ 6%(R12)
- ・道路緑化(高木植樹数)目標：国直轄：約1.4万本(R4) ⇒ 約26万本(R12)

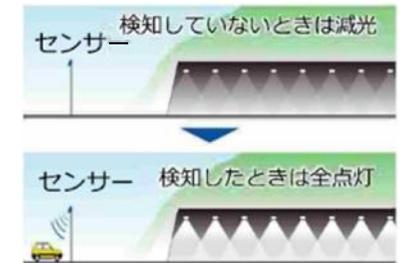
○低炭素な建設機械の普及などにより、道路工事におけるCO₂排出量を削減

○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



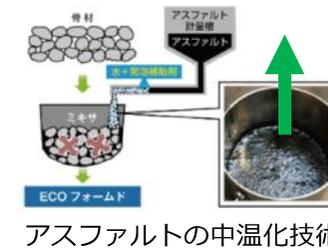
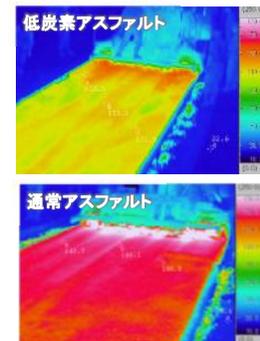
○道路脱炭素化推進計画に基づく地方公共団体の取組に対して社会資本整備総合交付金等により重点支援^{※2}

○道路照明LED化・高度化を推進



○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

○新たに作成する街路樹点検の実施促進のためのガイドラインに基づき、新技術を活用しつつ、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

※1：「電気自動車」、「ハイブリッド車」、「燃料電池車」の総称
※2：P6参照

(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・給電等・蓄電の取組を、関係省庁・部局と連携して推進する。

【発電】

- ペロブスカイト太陽電池について、今後設置が見込まれる場所での実証に着手するとともに、既に設置可能な場所では実装を進め、道路空間における導入を促進



バス停の屋根に設置されたペロブスカイト太陽電池

- 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

- ・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】

- 電力システムの整備等への道路空間の活用可能性を検討

【災害時の対応】

- 停電時に対応するため、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

【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、公共交通を中心に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)



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

※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

- 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※1
- 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：15.2%(H27) ⇒ 20.0%(R12)
- ・自転車通行空間の整備延長目標：1,247km(H28) ⇒ 12,000km(R12)
- ・シェアサイクルの導入市区町村数目標：305市区町村(R4) ⇒ 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：61企業・団体(R5) ⇒ 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)

※1：P44参照

【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への対策に加え、「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※2
- 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



H19年2月撮影 写真提供:愛知県



R3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※3 (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)

※2：P41参照

※3：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、路面表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。

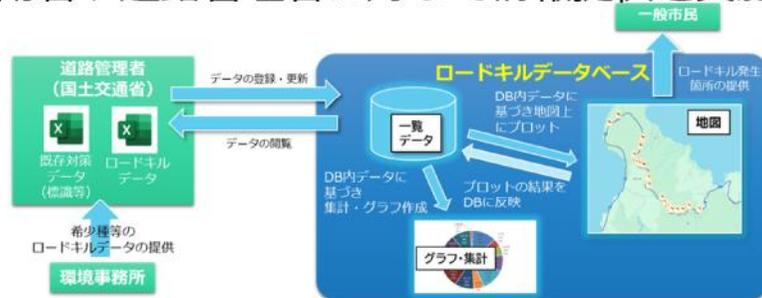
【生物多様性への取組】

＜背景／データ＞

- ・ロードキルの実態

直轄国道：約7.0万件、高速道路会社：約5.1万件（R4年度）

- 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、路面表示やカーナビ等による効果的な対策を実施



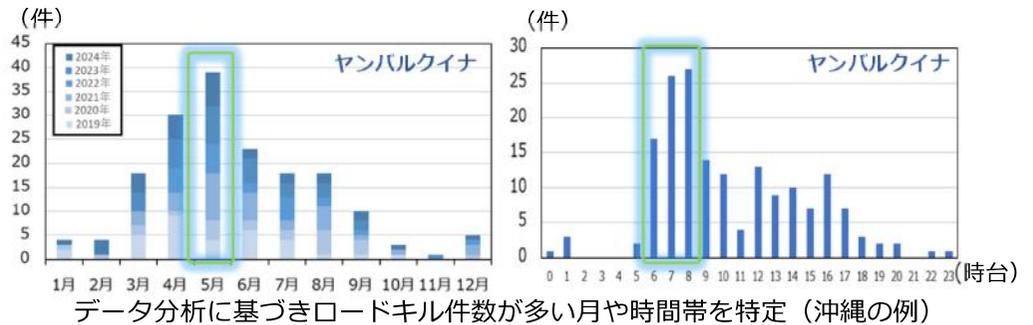
データ分析に基づき動物に注意すべき地点を示す路面表示の事例



道路情報板を活用して動物注意を示した事例



- 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



- 民間との連携により、ドライバー等の事故防止意識醸成を実施



自動車メーカー等との連携
ドライバーへの意識醸成取組イメージ



コンビニエンスストアとの連携
ロードキル防止啓発ポスターの掲示

※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

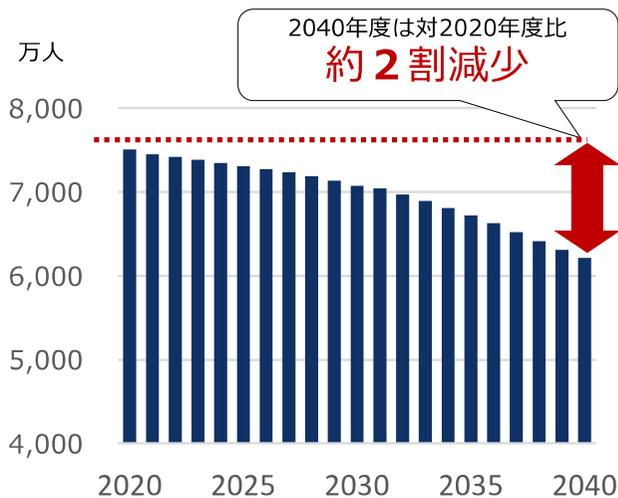
道路システムのDX

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

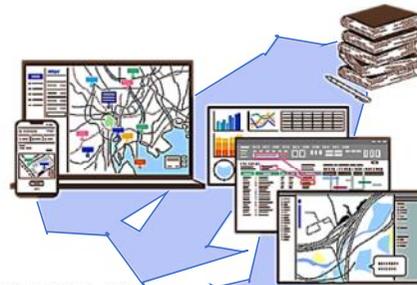


出典：国立社会保障・人口問題研究所
「日本の将来人口推計（令和5年度推計）」（出生中位（死亡中位）推計）

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*
- ・占有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年度実施

- ・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
- ・ETC2.0プローブデータのオープン化
- ・ETC専用化の概成
- ・重点的に収録すべき道路の電子化を概成
- ・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] 令和7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

- 令和7年3月から、新東名高速道路(駿河湾沼津SA～浜松SA:約100km)において、自動運転車両の円滑な合流を支援する情報の提供などの取組を実施
- 令和8年、合流車線が短いなどより厳しい環境での検証を行うため東北自動車道(佐野SA～大谷PA:約40km)等に拡大
- 車両の開発状況等を踏まえ、道路インフラ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^{※1}



※2

※1: モビリティ・ロードマップ2025 (令和7年6月策定)

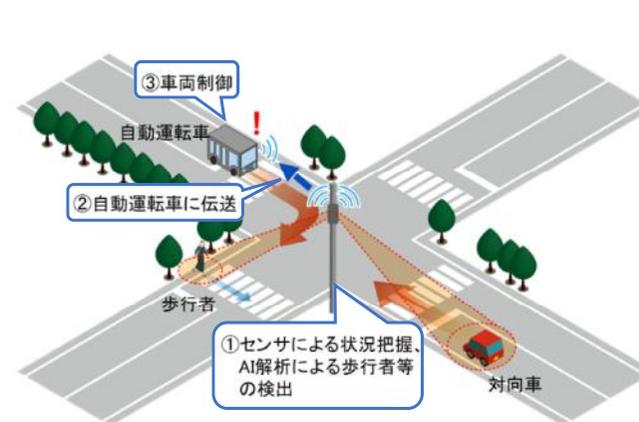
※2: 自動運転車へのインフラ支援について (動画)

【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、自動運転車両の最適な経路の選択を支援するなど、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→R6:約300万人(約3割減)

【AIやICT等を活用した道路管理体制の強化対策】

- AI・ICTを活用し、点検・施工で得られるデータを高度利用することで、質を担保しつつ効率的なメンテナンスサイクルを推進



点検支援技術による
写真取得



AIが類似画像を検索

同種の不具合を有する
点検調書の抽出

- 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 45.4%【R6】 → 100%【R12】

- カメラ映像等からポットホールや区画線の摩耗状況を自動検出する技術など活用し、道路巡視の高度化・効率化を推進



パトロール車内より目視確認
(ポットホール、区画線、
落下物、建築限界等)



パトロール車への
スマートフォン搭載

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^{※1}を推進

【道路関連データの活用・オープン化】

- ETC2.0で収集する、車両の経路・日時・急挙動等のデータのオープン化を進め、渋滞対策、交通安全対策、観光振興等の地公体のニーズに応じた多様な取組を支援
- 道路DPFを拡充^{※2}することで、民間等によるAIを用いた道路管理・修繕の高度化ツールの開発等、道路関連業務の高度化・効率化に資する利活用を推進

- 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、外部データの重畳、オープンデータ化等、防災DXを推進



統合ビューアによる通行止情報集約状況

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

※2：交通量等道路関連データの活用基盤となる道路DPF（道路データプラットフォーム）を令和7年5月より公開し、連携データの追加や交通状況簡易確認ツールの構築等を推進

(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。

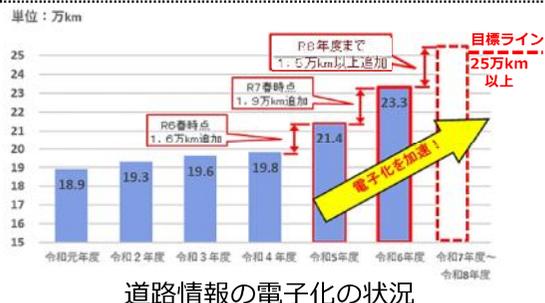
<背景/データ>

- ・ 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】

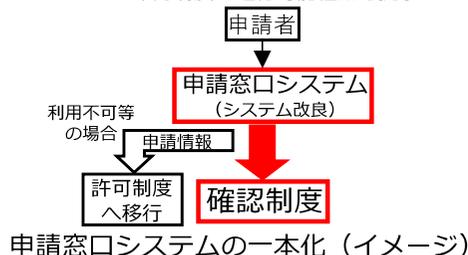
- 即時に通行可能な特殊車両通行確認制度の利用推進のため、道路情報の電子化による利用可能経路の拡大や申請窓口システムの一本化等による利便性向上を実施

・ 道路情報の電子化目標：R5～8年度に5万キロ以上の追加収録^{※1}を概成



道路情報の電子化の状況

・ 入力項目を統一し、窓口を一本化
⇒ 確認制度の通行可能経路を提示



【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

※1：平成30年度以降に特殊車両の通行許可申請のあった経路を対象

【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
（ウィンドサーフィンW杯記念駐車場・神奈川県）

【バス等における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^{※4}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259箇所導入済(令和7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：特定車両停留施設（バス・タクシー・トラック等の事業者専用の停留施設）の停留許可

(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



次世代ITSの世界 (イメージ) ※2

○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

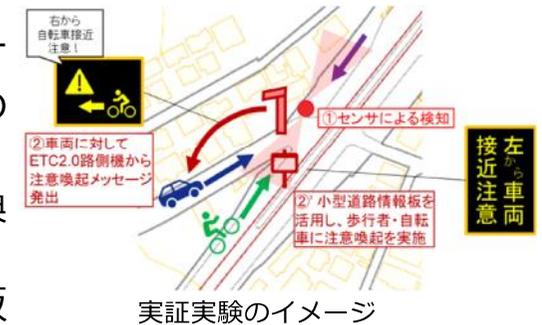
先行プロジェクト一覧



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に提供
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】

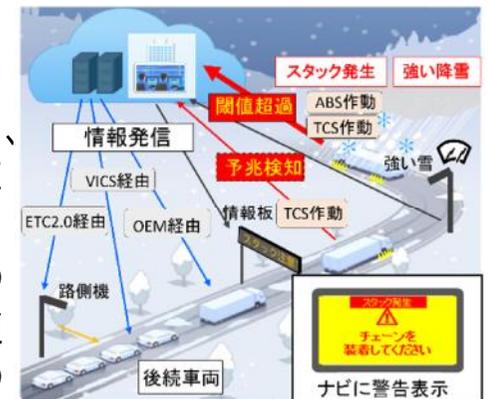
- 交差点に進入しようとする車両及び交差点周辺の自転車・歩行者を検知
- 検知情報をもとに注意喚起メッセージを生成し、路側機または道路情報板等から情報提供を実施



実証実験のイメージ

【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参21参照

※2 : P参22参照

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～

全ての人々が安全・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。

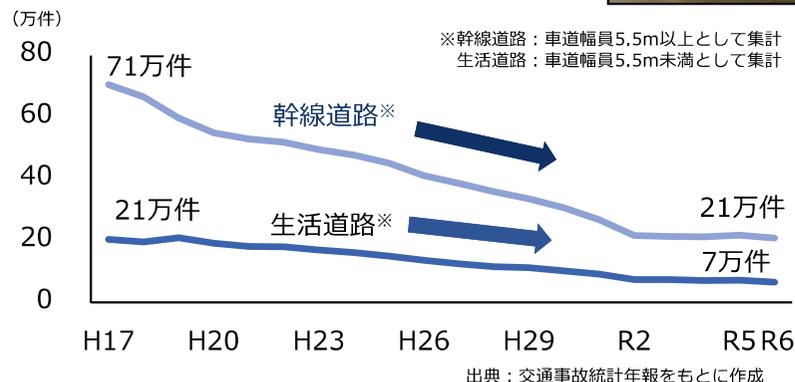
また、**新たなモビリティ**や**ほこみち**等**地域の賑わい創出**など道路空間への多様なニーズに応える取組を推進します。

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。

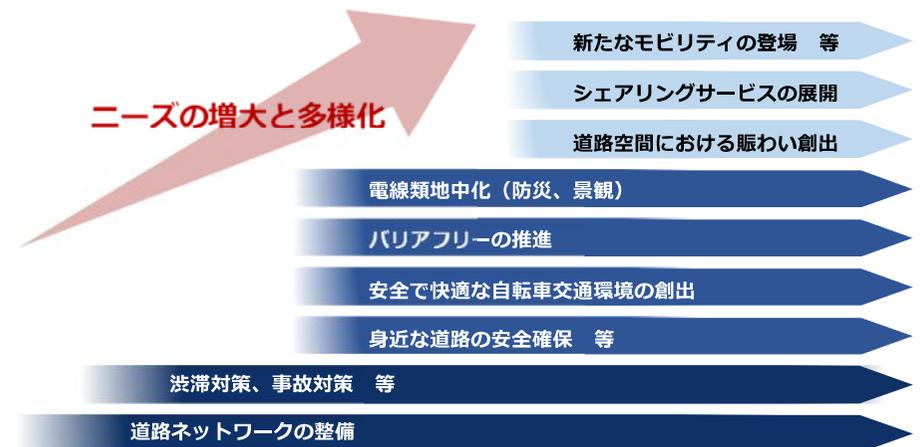


● 道路種別毎の死傷事故件数の推移



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



(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や事故危険箇所※¹の対策など安全・安心な道路空間の整備を推進します。

<背景/データ>

- ・令和7年の交通事故死者数は2,547人
- ・通学路合同点検※²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）（令和7年3月末時点）
- ・全国263地区において「ゾーン30プラス※³」の整備計画を策定（R7年3月末時点）

○通学路における合同点検の結果を踏まえた対策※⁴や積雪地域での関係者連携による除雪等の対策を推進

○「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※⁴を推進

○多様な関係者と連携し、中高生の自転車通学中事故や高齢者の横断中事故、外国人運転者の事故等の事故特性を踏まえた対策を強化

○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

[視認性が低下した標識の事例]



- ※1：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：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
- ※3：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
- ※4：交通安全対策補助制度（P参8参照）等により支援を実施

[積雪地域の通学路確保の事例]



歩道除雪

[中高生の自転車事故対策の事例]



脇道から出てくる車両を検知し「！」を表示

出会い頭注意喚起システム

[高齢者の横断中事故対策の事例]



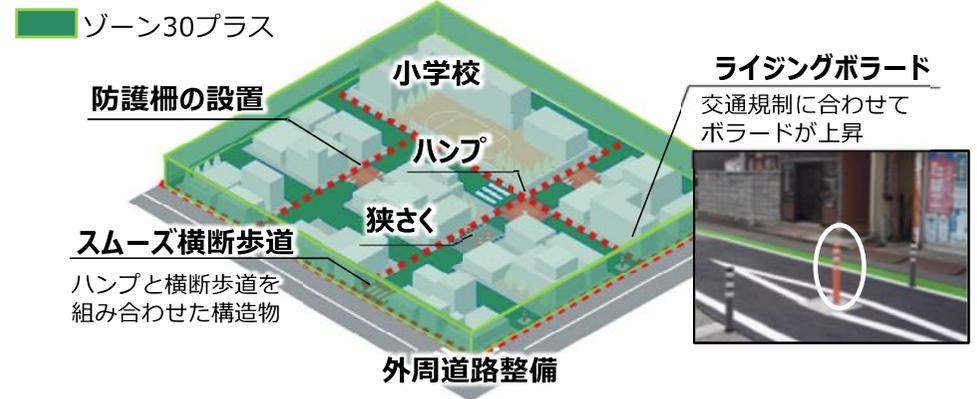
二段階横断施設



歩行者を検知して点灯

センサー付きスポットライト

[面的な交通安全対策のイメージ]



(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開放に向けた取組を推進します。

【踏切道の改良】

＜背景／データ＞

- ・ 踏切事故は、減少傾向にあったものの、近年は横ばいで推移
- ・ 列車と歩行者との事故による死傷者数は、車両との事故に比べ2倍

- 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歩道設置等を推進
- 速効性のある対策として、踏切信号等の設置促進
- 地域ニーズの高い踏切の対策が進むよう、最新の踏切の交通量を踏まえて、カルテを更新・作成
- 踏切DBを活用し、改良すべき踏切道の指定を推進

【対策事例】



整備前



整備後

連続立体交差化・単独立体交差化



歩行者立体横断施設



踏切道の歩道設置



カラー舗装、路面標示



踏切信号機の設置

- ・ 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】

(令和7年12月時点)

＜背景／データ＞

- ・ 視覚障害者が踏切道の内外を認識できず、重大事故が発生
- ・ 踏切道内誘導表示の設置 103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}に基づき、特定道路^{※3}上等の踏切道のバリアフリー対策を推進

【踏切道内誘導表示の設置事例】



歩道等の幅員が2m以上の場合

踏切道内誘導表示

視覚障害者誘導用ブロック



歩道等の幅員が2m未満の場合

踏切道内誘導表示

視覚障害者誘導用ブロック

【災害時の踏切道の優先開放に向けた取組】

＜背景／データ＞

- ・ H30大阪北部地震で踏切の長時間遮断により救急救命活動等に支障

- 定期訓練の取り組みを推進し、優先開放等の措置を確実に実施
- 道路啓開計画に位置付けられたルート上の踏切の指定を推進



踏切道の情報伝達訓練状況

※1：P参26参照

※2：「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」（令和6年1月改定）

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

(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31km※3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



実道への試行設置を実施中の新技術

- ※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（令和7年3月時点）
【土工部 約1,510km、中小橋 約26km】
- ※3：試行延長約31kmのうち、約14kmについては、設置完了
令和7年11月に試行拡大した約17kmについては、概ね2年以内を目途に設置完了を目指す

【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】
統計を取り始めた平成23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（概ね令和10年度まで）
- 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＞

- ・歩行者利便増進道路（ほこみち）の指定数
：64市区町171路線(令和7年3月末時点)
- ・道路協力団体の指定数：国直轄45団体(令和7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



歩車が共存する道路の事例（京都市）

- ほこみち制度とウォーカブル政策によるまちづくりを一体的に進めるため、手続きの連携や、まちなかウォーカブル推進事業と連携して行う事業に対して特に重点的に配分する等、支援制度を拡充※1



ウォーカブル区域（滞在快適性等向上区域）内にあるほこみちの事例(宮城県仙台市)

【ユニバーサルデザインに配慮した道路空間整備】

＜背景／データ＞

- ・バリアフリー法に基づく特定道路※2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等におけるバリアフリー化を推進

【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拡充・緩和により道路の脱炭素化を推進する民間企業等の参入を促進

【「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：P7参照

※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) 自転車の利用環境整備や利用促進

- 自転車活用推進計画に基づき、交通分野の脱炭素化、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。

【次期自転車活用推進計画の策定】

- 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を策定

【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、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計画及び地方版自転車活用推進計画の策定を推進

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」により、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強化を図るため、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を横展開



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

- 中高生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、交差道路等を含む地区の安全向上策を推進



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



トカプチ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「Velocity2027」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）



【ナショナルサイクルルートのロゴマーク】

※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。

【次期無電柱化推進計画の策定】

- 着実な整備進捗を図るため、整備完了目標を設定
- 切迫する巨大地震に備えるため、今後30年程度の中長期目標を設定
- 電柱の維持管理状況を事業者と共有し、老朽化の状況も踏まえ無電柱化を検討

（防災）

道路啓開の観点から高速ICから主要拠点間等を優先整備区間に設定して重点整備

（交通安全・景観形成）

- 地域の実情に応じて、側溝配線や屋側配線など多様な整備手法を活用し整備を促進
- 通学路について、更なる安全な歩行空間の確保のため、ゾーン30プラスを対象に新たに指標を設定

【防災】



静岡県牧之原市で発生した竜巻による電柱等の倒壊（R7.9）

【交通安全】



電柱による通行障害（車道へのはみ出し）

【景観形成】



電線類による景観阻害

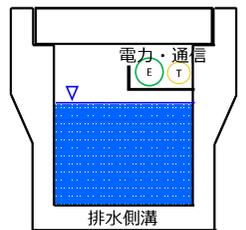
＜背景／データ＞

- ・ 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3,733kmで協議着手、管路整備完了約631km※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】

【徹底したコスト縮減・スピードアップ】

- 低コスト管材や浅層埋設に加え、昼間施工の導入や側溝配線などの活用を促進
- 包括委託等の手引きを作成し、地方公共団体への講習等を通じて、活用を促進

側溝配線イメージ



【新設電柱・既設電柱への対応】

- 緊急輸送道路等における事業中区間は原則として、既設占用制限を指定
- 優先整備区間において、沿道届出勧告制度※⁴を積極的に活用
- 新設電柱の占用制限を特定道路・通学路に拡大

※¹：令和3年5月25日 大臣決定 ※²：現行計画（R3～R7）の令和7年度末までの見込延長
 ※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
 ※⁴：令和3年度に創設した沿道民地に新たに設置される電柱等に対して届出等を求め、必要に応じて是正勧告ができる制度

(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1,231駅を登録（令和7年12月時点）
- ・「防災道の駅」79駅の選定(令和7年5月時点)や「防災拠点自動車駐車場」として366箇所を指定(令和6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
- 「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、関係省庁や専門家等の派遣アドバイザーとの連携による、重点的な支援を実施



まちとつながる道の駅の仕組みづくりを支援
(道の駅「もてぎ」(栃木県茂木町))



アドバイザーを派遣した勉強会の開催
(道の駅「るもい」(北海道留萌市))

【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：P23参照

※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

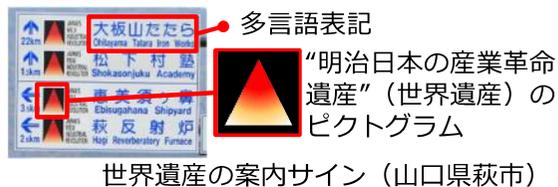
【インバウンドの受入対応強化に向けた環境整備】

- 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】



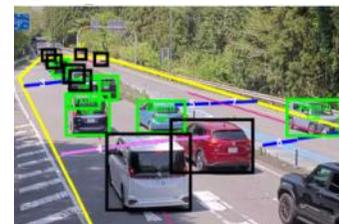
〔出典：高速道路周遊パス検索サイト〕

・佐渡市・佐渡汽船(株)・高速道路会社が連携し、フェリー利用とのセット商品として販売

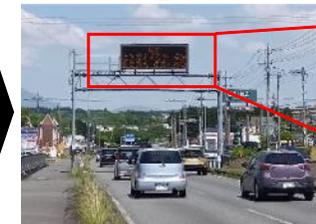
【オーバーツーリズム対策等に向けた環境整備】

- 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

【AI・ICTの活用等による渋滞対策】



速度等から渋滞を把握



渋滞時に迂回情報の提供

139
上井出により先 混雑
山梨方面 県道へ迂回

【駐車場予約システム】



駐車場待ちが発生



駐車場予約システムの導入



駐車場待ちの解消

※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)」

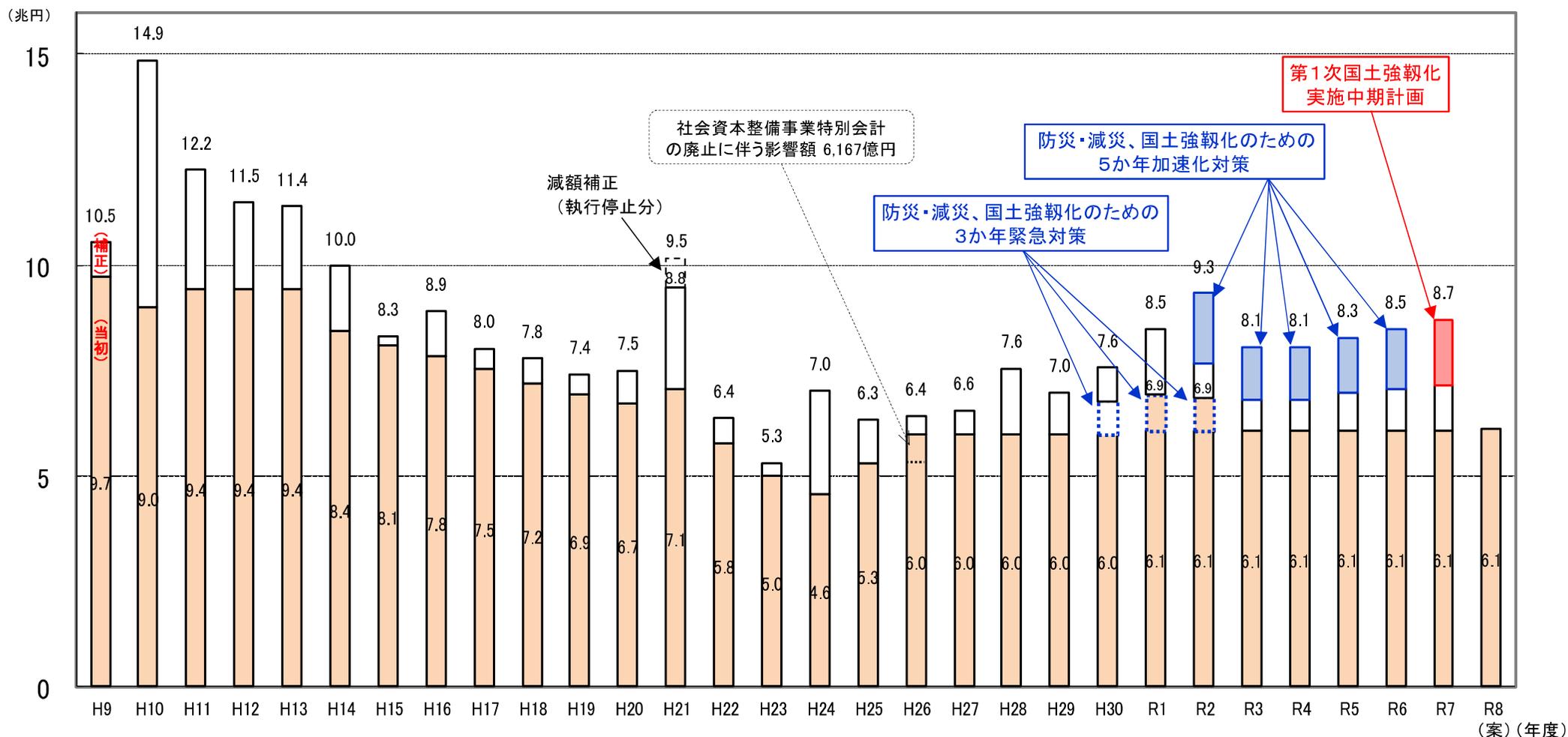
※2：宿泊旅行統計調査（観光庁）

道 路 関 係 予 算 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	1,602,166	1,602,166	1,595,913	1,595,913	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(2,908億円)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、令和8年度予算において防災・安全交付金(国費8,529億円[対前年度比1.01])、社会資本整備総合交付金(国費4,597億円[対前年度比0.94])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令和8年度予算におい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	1,010,921	1,010,921	1,021,740	1,021,740	0.99	0.99	
維 持 修 繕	476,770	476,770	463,352	463,352	1.03	1.03	
諸 費 等	114,475	114,475	110,821	110,821	1.03	1.03	
補 助 事 業	882,125	512,325	879,803	510,988	1.00	1.00	6. 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36億円)等がある。 7. 本表のほか、行政部費(国費7億円)及びデジタル庁一括計上分(国費11億円)がある。 (参考) 前年度(令和7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12月末時点)について ・防災・安全交付金 国費3,037億円 ・社会資本整備総合交付金 国費1,252億円
高規格道路、IC等アクセス道路その他	459,504	254,590	463,409	255,874	0.99	0.99	
道路メンテナンス事業	401,558	231,214	396,372	228,204	1.01	1.01	
除 雪	21,063	14,042	20,022	13,348	1.05	1.05	
補助率差額	-	12,479	-	13,562	-	0.92	
有 料 道 路 事 業 等	3,282,488	11,984	2,630,398	11,984	1.25	1.00	
合 計	5,766,779	2,126,475	5,106,114	2,118,885	1.13	1.00	

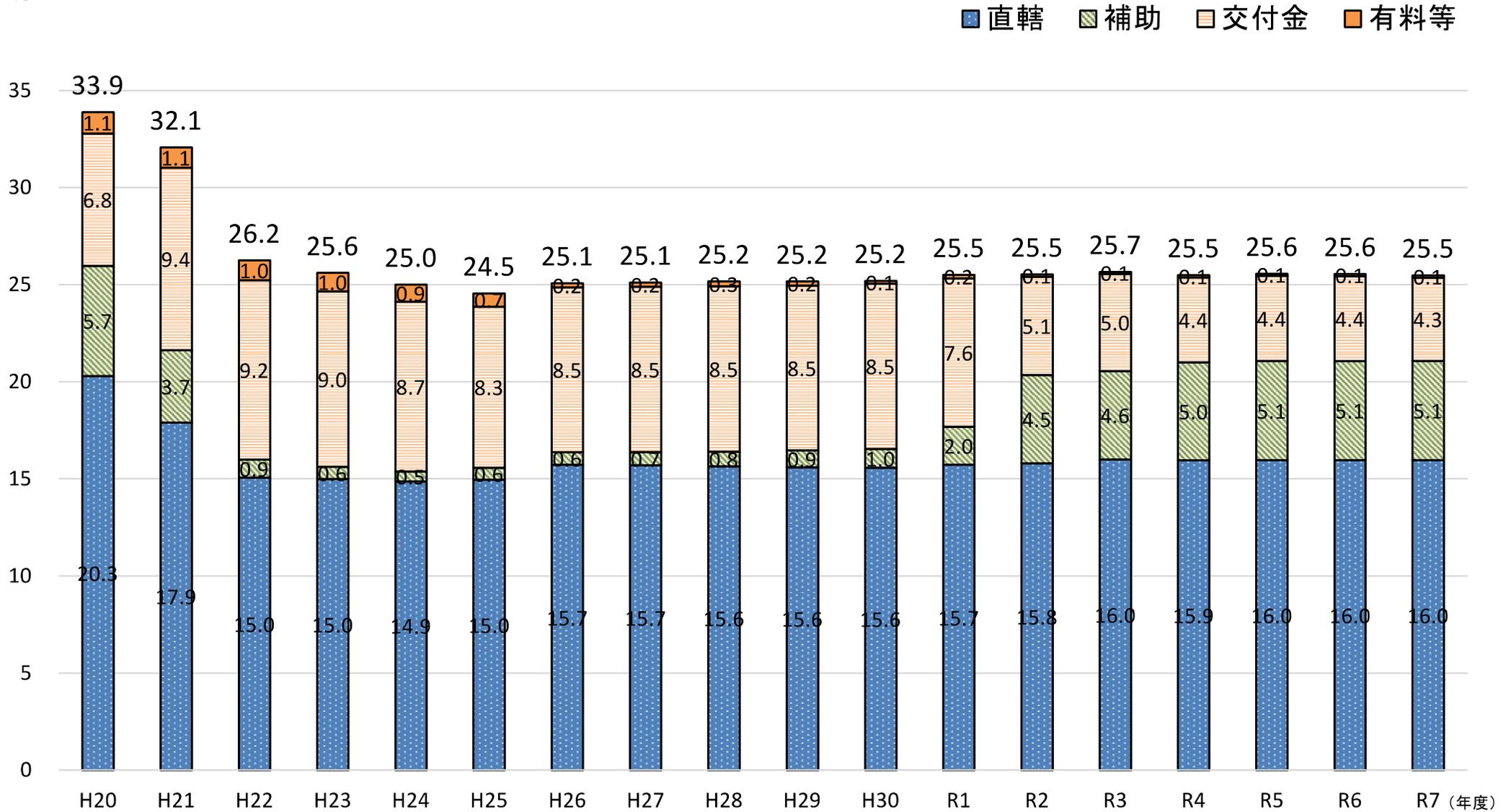
公共事業関係費(政府全体)の推移



- ※ 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年度当初予算については、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年度当初予算額(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年度当初予算額(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年度当初予算額(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。
- ※ 令和7年度補正予算については、GX経済移行債で実施する事業(750億円)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)

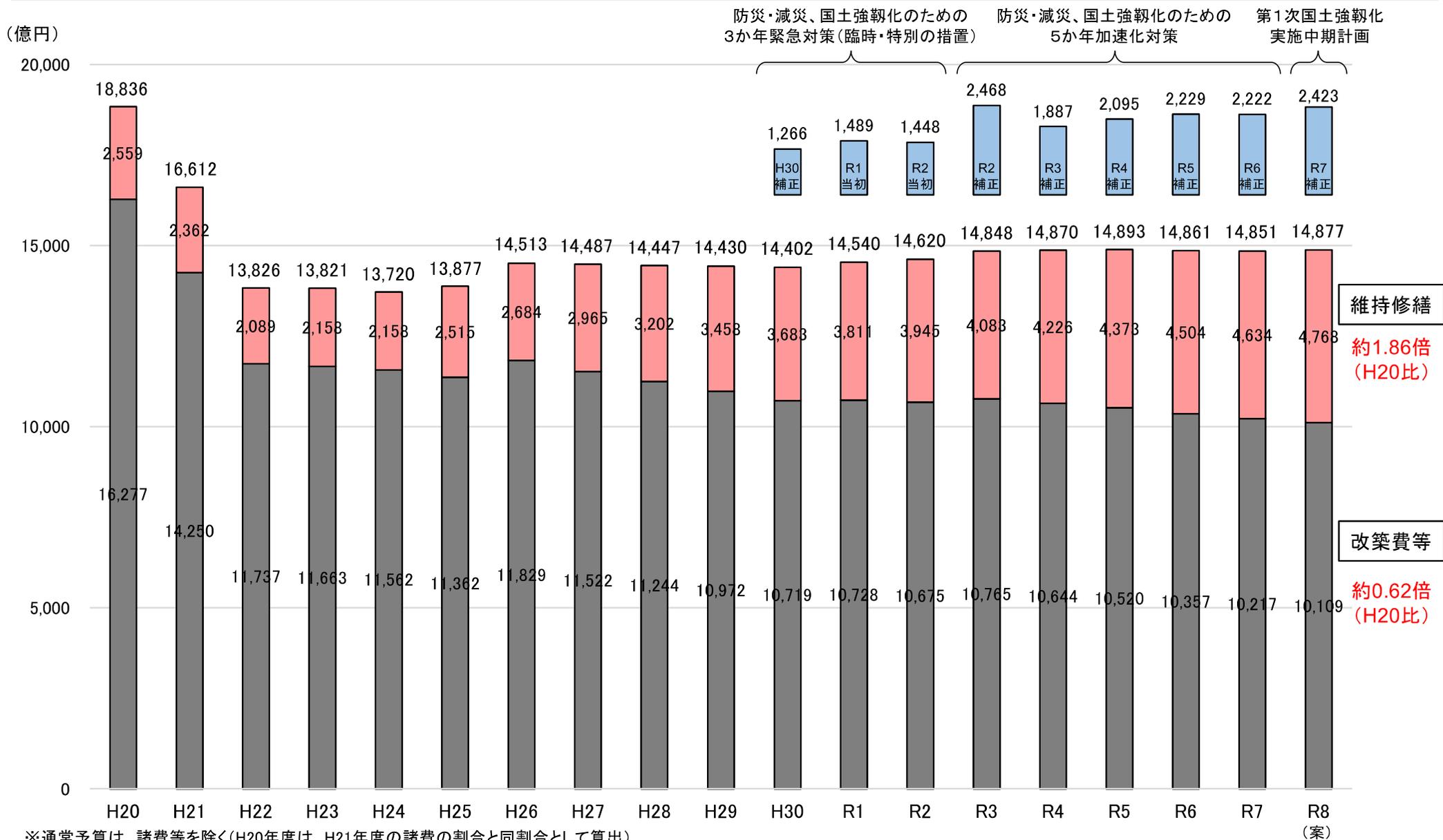
※交付金:H20・H21は当初予算額ベース[地方道路整備臨時交付金(H20)、地域活力基盤創造交付金(H21)]

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。R7はR7.12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場合がある。

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。

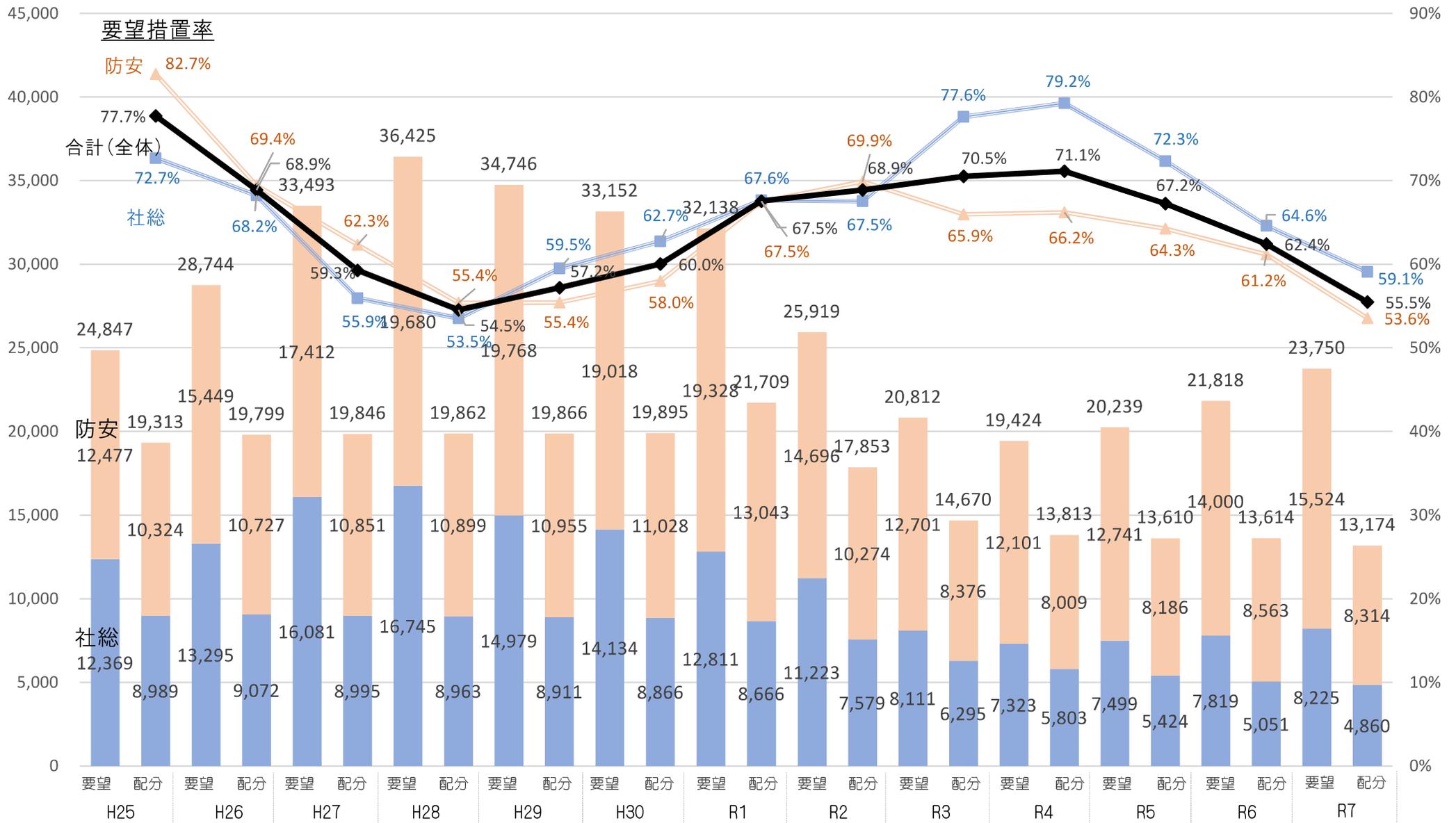
※防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策における令和6年度補正には、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応分及び緊急防災分を含む。

※第1次国土強靱化実施中期計画における令和7年度補正は、実施中期計画第4章「推進が特に必要となる施策」分である。

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

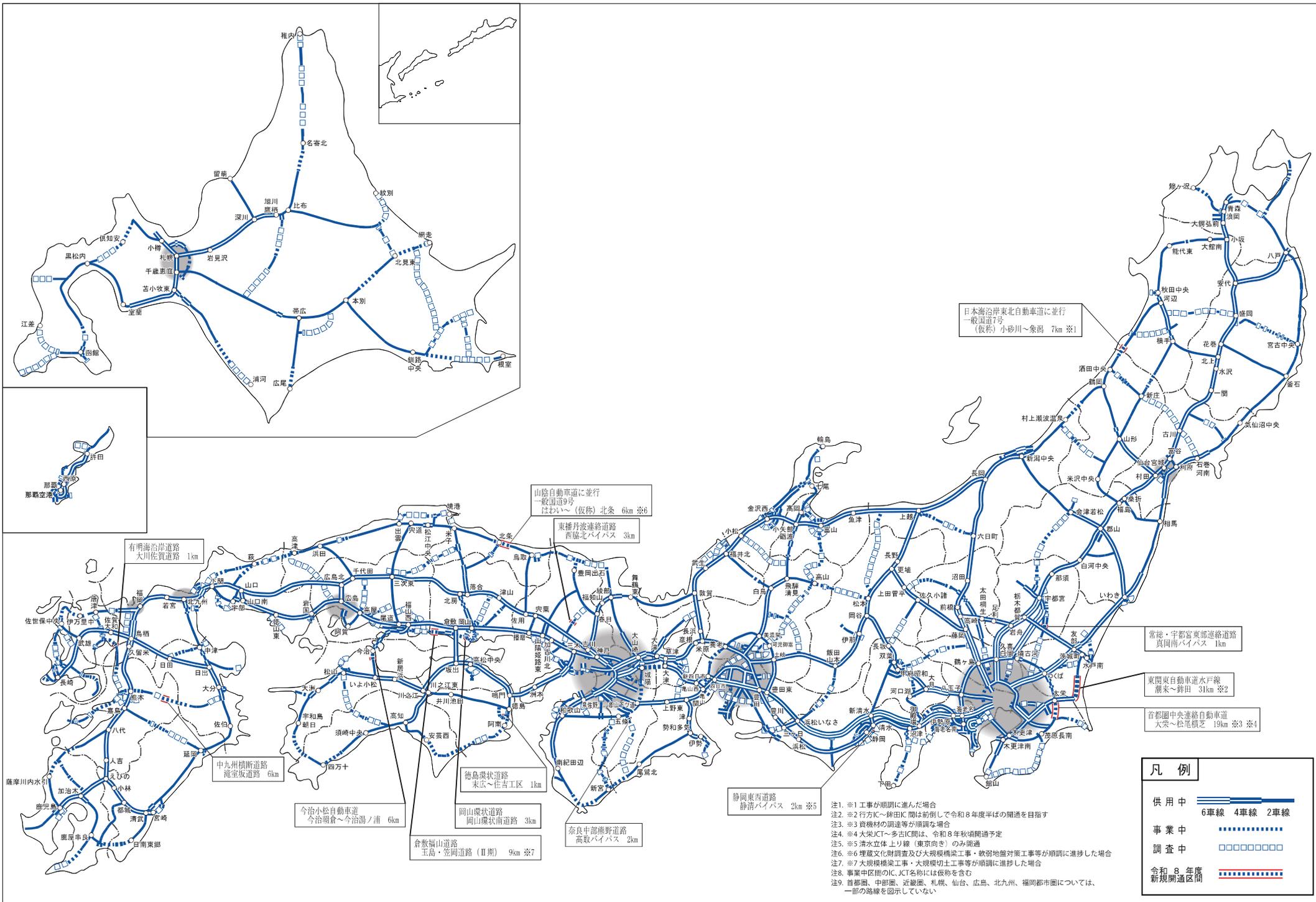
(単位：億円)

※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)



主な個別補助制度①

高規格道路・ICアクセス道路等補助制度

広域ネットワークを形成する等の性質に鑑みた高規格道路の整備及び、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網として指定する「重要物流道路」の整備について計画的かつ集中的に支援

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

物流の効率化など生産性向上に資する空港・港湾等へのアクセス道路の整備について計画的かつ集中的に支援

都府県境を跨ぐ構造物の整備を伴う道路の整備について計画的かつ集中的に支援



IC・空港・港湾等アクセス道路補助イメージ

都府県境道路整備補助イメージ

道路メンテナンス事業補助制度

道路の点検結果を踏まえ策定される長寿命化修繕計画に基づき実施される道路メンテナンス事業（橋梁、トンネル等の修繕、更新、撤去等）に対し計画的かつ集中的に支援

<p>〇〇市 橋梁 長寿命化修繕計画 【個別施設計画】</p> <p>記載内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画全体の方針 ・短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果 ・個別の構造物ごとの事項（諸元、点検結果等）  <p>橋梁</p>	<p>〇〇市 トンネル 長寿命化修繕計画 【個別施設計画】</p> <p>記載内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画全体の方針 ・短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果 ・個別の構造物ごとの事項（諸元、点検結果等）  <p>トンネル</p>	<p>〇〇市 道路附属物等 長寿命化修繕計画 【個別施設計画】</p> <p>記載内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画全体の方針 ・短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果 ・個別の構造物ごとの事項（諸元、点検結果等）  <p>道路附属物等</p>
---	---	--

無電柱化推進計画事業補助制度

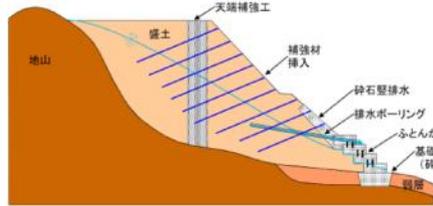
「無電柱化の推進に関する法律」に基づき国により策定された「無電柱化推進計画」に定めた目標の確実な達成を図るため、地方公共団体において定める推進計画に基づく事業を計画的かつ集中的に支援



主な個別補助制度②

道路盛土のり面防災対策補助制度

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



交通安全対策補助制度

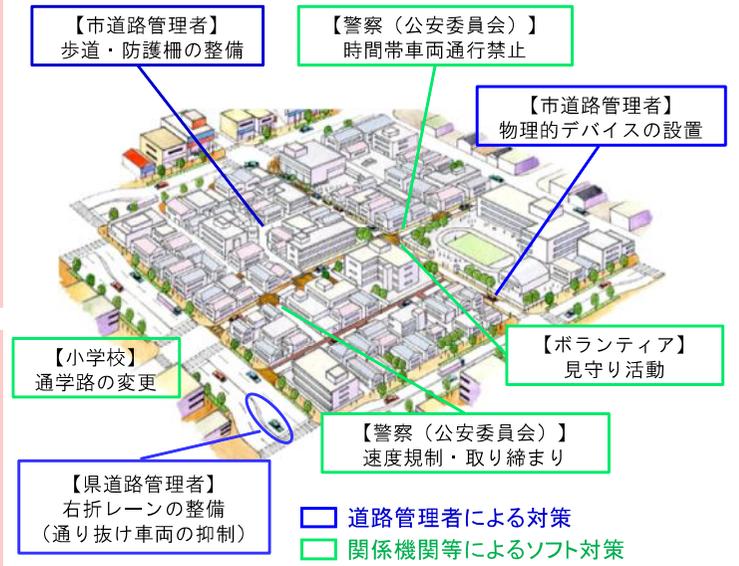
通学路緊急対策

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

地区内連携

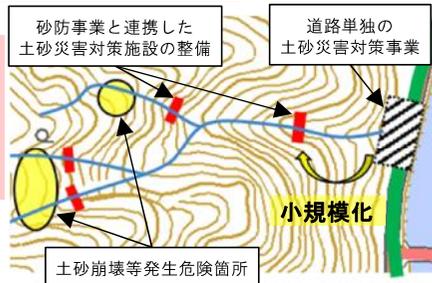
一定の区域において関係行政機関等や関係住民の代表者等との間での合意に基づき実施する交通安全対策を計画的かつ集中的に支援

交通安全対策補助制度 イメージ



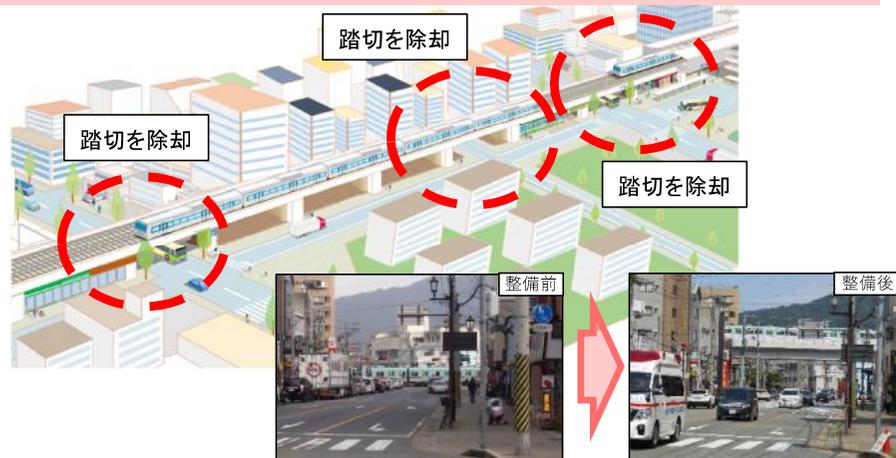
土砂災害対策道路事業補助制度

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



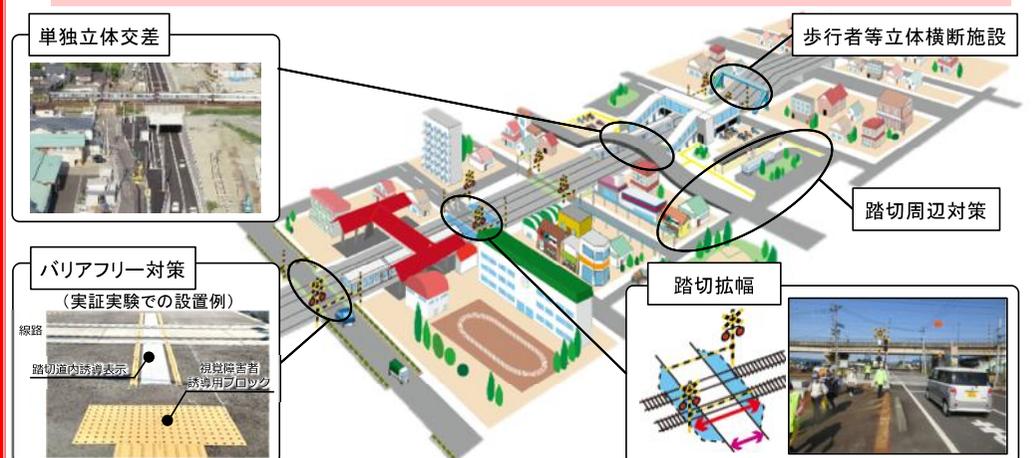
連続立体交差事業補助制度

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



踏切道改良計画事業補助制度

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



道路法等の一部を改正する法律（概要）

R7.4.9成立、R7.4.16公布

背景・必要性

- 令和6年1月の能登半島地震では、人命救助・ライフラインの早期復旧・孤立集落への交通確保のための**道路啓開の強化**や平時からの**防災活動拠点の整備、トイレコンテナ等の配備**の重要性が明らかに
- 橋、トンネル等の老朽化が進む中、担い手となる**市町村の技術系職員の減少**により、道路の防災機能の確保も含め持続可能なインフラ管理が課題 ※技術系職員数が0人の市区町村は全体の**約25%**
- 気候変動に伴い災害が激甚化・頻発化する中、**地球温暖化の影響を防止し、新たな削減目標に貢献**していくためにも、道路分野の**脱炭素化の取組**が重要
⇒ ①平時からの備えと有事における初動対応の充実、②インフラ管理の担い手不足への対応、③道路分野における脱炭素化の推進 により、安全かつ円滑な道路交通を確保する必要

- STEP1 各役所（輪島市、能登町、珠洲市）までのアクセス
- STEP2 多数の孤立集落があるR249等の沿岸部へのアクセスを優先的に確保
- STEP3 R249等の沿岸部の孤立集落への啓開を実施



※道路啓開：土砂・瓦礫等、自然災害に伴う道路上の障害物除去

法案の概要

1. 能登半島地震を踏まえた災害対応の深化【道路法・特措法・財特法】

<初動対応の強化>

- **道路啓開計画を法定化**、実効性のある計画に基づいた**道路啓開を実施**（承認工事の特例の創設）

<災害時における国による機動的な支援>

- **災害時における直轄代行制度を拡充**
 - ・災害復旧等のため地方管理の自動車駐車場を活用する場合に必要な管理の代行
 - ・地方道路公社管理道路の災害復旧等の代行

<防災拠点としての自動車駐車場の機能強化>

- 平時に利用でき、災害時は被災地への出動が可能なトイレコンテナ等の**占用許可基準を緩和**、設置に対する**無利子貸付制度を創設**（※予算関連）
- 地方管理の**防災拠点自動車駐車場**について、**改築等を直轄代行**できる制度を創設

2. 持続可能なインフラマネジメントの実現【道路法】

- 市町村における技術系職員の減少等に対応し、効率的な道路管理を実現するため、道路管理者間の協議により道路の点検や修繕等を他自治体が代行できる制度（**連携協力道路制度**）を創設

3. 道路の脱炭素化の推進【道路法・特措法】

- 道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため、国の**道路脱炭素化基本方針**に基づき、道路管理者が**道路脱炭素化推進計画**を策定する枠組みを導入
- 脱炭素技術の活用を促進するため、**道路の構造に関する原則に脱炭素化の推進等への配慮を位置づけ**、計画に基づく**脱炭素化に資する施設等の占用許可基準を緩和**

4. 道路網の整備に関する基本理念の創設【道路法】

- 道路が持続的な成長、安全・安心で豊かな国民生活、地方創生に重要な役割を果たしていることを踏まえ、効率的・効果的な整備、防災機能の確保、脱炭素化の推進等を定めた**基本理念を創設**

（参考）現行の目的規定：この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする。



近隣の市町村が連携・協力して、道路管理を実施



道路照明のLED化



太陽光発電施設の設置

※上記のほか、道路法に基づく負担金等の納付時における充当処理の見直しを実施するとともに、道路整備特別措置法の令和2年改正の際に手当てする必要があった同法第54条について規定の修正並びに道路法の令和3年改正の際に手当てする必要があった同法第102条及び第104条について表現の適正化を行う。

（平時）
・関係者で協議し、啓開計画を策定、定期的に見直し。実践的な訓練等を実施
・防災拠点となる「道の駅」の整備やトイレコンテナ等の配備促進等



（発災時）
・啓開計画に基づく、道路啓開の実施
・防災拠点となる「道の駅」の管理を国が代行
・トイレコンテナ等の被災地への派遣等



【目標・効果】安全かつ円滑な道路交通の確保と道路における脱炭素化の推進

道路法に基づく道路啓開計画に位置づけられた道路啓開訓練実施率
：(2024年)規定なし → (2026年)国100%

道路照明のLED化率
：(2023年度)国約44% → (2030年度)国100%

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

＜道路復旧の状況＞

- ・令和6年1月1日 能登半島地震が発生。国道・県道で87箇所にて通行止め。
- ・発災後1週間で主要な幹線道路の約8割で緊急復旧、20日程度で孤立集落が実質的に解消。
- ・同年9月の大雨により、国道・県道で更に48箇所が通行止め。

[令和7年12月末時点の通行止め箇所]

地震による通行止め：87箇所 ⇒ 6箇所
(令和6年1月1日)
 大雨による通行止め：48箇所 ⇒ 4箇所
(令和6年9月22日)

〔うち1箇所は緊急車両※通行可〕
 〔うち1箇所は緊急車両※通行可〕

※緊急車両には、地元車両を含む。

[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号の石川県管理区間について、本格的な災害復旧を代行。能越自動車道については、令和7年12月末に震災前と同程度の走行性を確保。能越自動車道及び国道249号の本復旧は令和11年春迄に完了予定。



震災前と同程度の走行性を確保 (能越自動車道)

[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カメラ等によりデータ収集し、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

[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

[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

能登半島の復興に向けた取り組み

[能登半島絶景海道の創造的復興]

- 能登半島沿岸部を通る道路について、滞在型観光の促進・「道の駅」の集客強化・サイクルツーリズムの活性化・魅力ある風景街道の創出などにより、国内外から人が集まる絶景海道の取組を推進。
- 能登半島絶景海道の創造的復興に向けた基本方針に基づき、絶景を眺望できるパーキング等の整備や、標識、案内看板へのロゴマーク等の記載、「道の駅」リレーイベント開催、サイクルスポーツイベントの支援、トキをシンボルとした地域活性化の推進など、地域と一体となった取組を実施。



GRANOTO

能登半島絶景海道
ロゴマーク



防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 実施状況

5か年加速化対策の推進

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

【令和7年5月時点の集計】

区 分	事業規模の用途 〈閣議決定時〉	<1年目> 令和2年度第3次補正等		<2年目> 令和3年度補正等		<3年目> 令和4年度第2次補正等		<4年目> 令和5年度補正等		<5年目> 令和6年度補正等		累 計
		事業規模	うち国費 [うち公共]	事業規模	うち国費 [うち公共]	事業規模	うち国費 [うち公共]	事業規模	うち国費 [うち公共]	事業規模	うち国費 [うち公共]	
防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 (加速化・深化分)	おおむね 15兆円程度 (うち国費は 7兆円台半ば)	約4.16兆円	約1.96兆円 [約1.65兆円]	約3.02兆円	約1.52兆円 [約1.25兆円]	約2.70兆円	約1.53兆円 [約1.25兆円]	約3.06兆円	約1.52兆円 [約1.30兆円] 注3	約2.65兆円	約1.45兆円 [約1.16兆円] 注4 注5	事業規模 約15.6兆円 (うち国費 約8.0兆円)
1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策	おおむね 12.3兆円程度	約3.46兆円	約1.54兆円	約2.45兆円	約1.15兆円	約2.12兆円	約1.14兆円	約2.51兆円	約1.17兆円	約2.16兆円	約1.13兆円	事業規模 約12.7兆円
2 予防保全型メンテナンスへの転換に向けた老朽化対策	おおむね 2.7兆円程度	約0.68兆円	約0.40兆円	約0.50兆円	約0.30兆円	約0.48兆円	約0.29兆円	約0.49兆円	約0.29兆円	約0.44兆円	約0.27兆円	事業規模 約2.6兆円
3 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進	おおむね 0.2兆円程度	約0.03兆円	約0.03兆円	約0.07兆円	約0.07兆円	約0.10兆円	約0.10兆円	約0.05兆円	約0.05兆円	約0.05兆円	約0.05兆円	事業規模 約0.3兆円

(注1) 事業規模には財政投融资によるものも含まれる。

(注2) 四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

(注3) 5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(国費3,000億円、事業費4,636億円)を含む。

(注4) 5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(国費3,000億円、事業費4,756億円)を含む。

(注5) 金額には含まれていないが、関係経費として、緊急防災枠(国費2,500億円、事業費3,691億円)がある。

防災・減災等に資する国土強靱化基本法改正

(□=改正部分)

基本理念

※内閣官房国土強靱化推進室資料を元に、国土交通省作成

国土強靱化に関する施策の推進は、東日本大震災から得られた教訓を踏まえ、必要な事前防災及び減災その他迅速な復旧復興に資する施策を総合的かつ計画的に実施することが重要であるとともに、国際競争力の向上に資することに鑑み、明確な目標の下に、大規模自然災害等からの国民の生命、身体及び財産の保護並びに大規模自然災害等の国民生活及び国民経済に及ぼす影響の最小化に関連する分野について現状の評価を行うこと等を通じて、当該施策を適切に策定し、これを国の計画に定めること等により、行われなければならないこと。

国土強靱化基本計画の策定

※国土強靱化に係る国の他の計画等の指針となるべきものとして、国土強靱化基本計画を定めること。

- 策定手続
- ◆案の作成(推進本部) ◆閣議決定
- 記載事項

脆弱性評価の実施

※国土強靱化基本計画の案の作成に当たり、推進本部が実施。

脆弱性評価の結果の検証
評価結果に基づき策定

調和

改正部分

国土強靱化実施中期計画の策定

○政府において、以下の内容とする中期計画を定める。

- ① 計画期間
- ② 計画期間内に実施すべき施策の内容・目標
- ③ 施策の進捗状況、財政状況等を踏まえ、②のうちその推進が特に必要となる施策の内容・事業規模

国土強靱化地域計画の策定

※国土強靱化に係る都道府県・市町村の他の計画等の指針となるべきものとして、国土強靱化地域計画を定めることができる。

[都道府県・市町村が作成]

指針となる

都道府県・市町村の他の計画

都道府県・市町村による施策の実施

指針

国の他の計画

(国土強靱化基本計画を基本とする)

国による施策の実施

※内閣総理大臣による関係行政機関の長に対する必要な勧告

国土強靱化推進本部の設置

※国土強靱化に関する施策の総合的・計画的推進のため、内閣に、国土強靱化推進本部を設置。

【本部長】内閣総理大臣 【副本部長】内閣官房長官,国土強靱化担当大臣,国土交通大臣 【本部員】他の国務大臣

※本部は、関係行政機関の長等に対し、資料提出その他の必要な協力を求めることができる。

その他

改正部分

- 国土強靱化推進会議の設置
- (附則)施策の実施状況の評価の在り方の検討・必要と認めるときはその結果に基づいて所要の措置

2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会提言
令和2年6月18日

◆意義・目的

災害や気候変動
インフラ老朽化

人口減少社会

デジタルトランス
フォーメーション
(DX)

ポストコロナの
新しい生活様式

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

◆基本的な考え方

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

<関係する主なSDGs>



◆道路の景色が変わる ～5つの将来像～

①通勤・帰宅ラッシュが消滅

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

②公園のような道路に人が溢れる

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

③人・モノの移動が自動化・無人化

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

④店舗(サービス)の移動でまちが時々刻々と変化

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

⑤「被災する道路」から「救援する道路」に

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



◆道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

<持続可能な社会の姿>

1 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会

①国土をフル稼働し、国土の恵みを楽しむ

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

- ・自動運転道路ネットワーク
- ・キャッシュレス料金システム

②マイカーなしでも便利に移動

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

- ・モビリティ・ハブ
 - ・「道の駅」の無人自動運転乗合サービス
- 自動運行補助施設

③交通事故ゼロ

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

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

④行きたくなる、居たくなる道路

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

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



中山間地域の暮らしを支える道の駅

2 世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会

<政策の方向性>

⑤世界に選ばれる都市へ

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

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

⑥持続可能な物流システム

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

- ・自動運転トラック輸送
 - ・ロボットやドローンによるラストマイル無人輸送
- 特車の新たな通行許可制度

⑦世界の観光客を魅了

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

- ・多言語道案内・キャッシュレス化
- ・オーバーツーリズム対策



ロボット配送によりラストマイル輸送を自動化・省力化

3 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全安心して暮らせる社会

道路法等改正 (R2)

踏切法等改正 (R3)

⑧災害から人と暮らしを守る道路

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

- ・災害モードの高速道路
 - ・「道の駅」やSA/PAの防災拠点化
- 災害復旧等の代行制度

- ・防災拠点自動車駐車場
- ・踏切道の指定制度
- ・沿道区域の届出・勧告制度

⑨道路交通の低炭素化

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

- ・非接触給電システム
- ・シェアサイクルシステム

⑩道路ネットワークの長寿命化

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

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



BRT(バス高速輸送システム)や自転車等を中心とした低炭素な交通システム

高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ 概要

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

道路ネットワークの課題

都市間移動の速達性が低い

渋滞による時間ロス

拠点アクセシビリティ

災害脆弱性

物流危機

交通安全

インフラ老朽化

持続可能な開発への貢献

経済の長期低迷・国際的地位の低下

時代の岐路 (リスク/構造変化)

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

場所にとられない暮らし方・働き方
新たな地方・田園回帰

DX・GXなど、激化する国際競争
エネルギー・食料の海外依存

強い危機感と現状打破の必要性

新たな国土形成計画

目指す国土の姿
国土構達の基本構想

「新時代に地域力をつなぐ国土」
「シームレスな拠点連結型国土」

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

階層ごとに機能を拠点に集約
階層間のネットワーク強化

持続可能な地域生活圏の形成

中国等、アジア諸国のインフラ成長
・急速な高速道路網の拡大
・自動運転対応のスマート高速道路等の進化

認識の変化

三陸沿岸道路開通
・直接効果・間接効果・新たな効果

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

新東名・新名神開通

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

4つの重点課題

世界に伍する経済再興・国際競争力強化

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

「2024年問題」物流危機の中での
安定的な物流の維持

2050年カーボンニュートラル
に向けた低炭素な交通の実現

高規格道路 <基本方針>

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

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

<機能要件>

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

<サービスレベル>

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

シームレスネットワークの構築

サービスレベル評価 → データ基盤整備
パフォーマンス・マネジメント

DX・GX、技術創造による進化

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

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

多機能空間への進化で、自動化、環境など新たな価値を創造

自動物流道路(オートフロー・ロード Autoflow Road)の構築
物流危機の克服、温室効果ガス排出削減の切り札として、自動車に頼らず、道路空間をフル活用したクリーンエネルギーによる自動物流システムを構築
スピード感を持ち、10年での実現を目指す

全国から、世界から選ばれる都市・地方を支える基盤ネットワークへ

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

高規格道路 <役割>

経済成長・物流強化

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

観光立国の推進

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

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

持続可能な地域生活圏の維持
巨大災害に備えるネットワーク整備

自動運転社会の実現

次世代ITSのデジタルインフラにより
道路を電腦化、インフラから車両を支援

交通モード間の連携強化

空港・港湾・鉄道等とのアクセス強化
リニア中央新幹線との連携

低炭素で持続可能な道路の実現

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

道路の枠を超えた機能の高度化複合化

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

技術的要点

拠点機能の高度化

中継輸送拠点機能、交通ハブ機能、
自動運転切換え拠点等、重要性が増加

高規格道路の利便性向上

高規格分担率の向上、ETC専用化推進、
フリーフロー式ETCを検討

都市内の道路空間の再配分

地方都市の環状道路等と都市内道路
の空間再配分をセットで検討すべき

暫定2車線区間の解消

データを活用し課題の大きな箇所から
優先着手、3車線運用など賢く対策

将来にわたるインフラの機能維持

持続可能なメンテナンスサイクルの構築が必要

制度的検討事項

計画プロセスの整理

高規格道路の計画手続きを整理

多様な価値に対応した
評価の確立

交通量の多寡によらない多様な意義を評価

整備主体・整備手法

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

財源の確保

積極的な受益者負担・原因者負担
の活用等による財源確保が重要

新広域道路交通計画と高規格道路ネットワーク

ブロック計画の整合性を確認

リニア開通、国土安全保障関連ネットワークの重要性

令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言 概要

現状
認識

<地域的特色>

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

<道路被災の特色>

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

<被災の特色(全体)>

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

教訓

<主な評価点>

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

<主な課題>

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

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

■ 地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期確立

✓耐震性や復旧性を備え災害時に機能するネットワーク整備

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

<新たな知見を踏まえた盛土の緊急点検の実施>

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

<能登半島における道路ネットワークの再構築>

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

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

提言

■ 拠点機能の強化

✓防災拠点としての「道の駅」の機能強化

「防災道の駅」の追加選定、高付加価値コンテナの活用推進

✓災害時における交通結節機能の強化

■ データ活用による災害時交通マネジメントの高度化

✓ドローン活用など地形に合わせた機動的な情報収集体制の構築

✓交通情報と地理空間情報とのデータ連携とオープン化・アーカイブ化

■ 災害に備えた体制の強化

✓建設業者等の民間企業との連携

民間企業による「地域インフラマネジメント産業」としての役割の強化

✓代替手段も備えた総合的な防災力の強化

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

■ 地域の新たな価値の創出につなげる道路空間の活用

✓半島地域の豊かな地域資源を生かす道路空間の活用

✓能登半島地域の効果的な復旧・復興

既存の枠にとらわれない道路空間の活用で関係人口拡大と新たな価値の創出に貢献

■ その他

多様な価値に対応した評価

道路ネットワークの多様な効果をより適切に評価

負担のあり方

良質な道路ストックの将来への継承

震災伝承 人材育成

新広域道路交通計画の更新

能登半島を含む災害脆弱性を有する地域での内容の必要な更新

自動物流道路のあり方 最終とりまとめ(概要)

～「危機」を「転機」に変える自動物流道路～

自動物流道路:道路空間に物流専用のスペースを設け、クリーンエネルギーを電源とする無人化・自動化された輸送手段によって荷物を運ぶ新たな物流システム

検討の経緯	人口減、時間外労働規制に伴うトラックドライバーの不足:2030年度には9億トン相当の輸送力の不足の推計	カーボンニュートラル実現に向けたCO2排出量の削減
自動物流道路のあり方 中間とりまとめ (R6.7.25)	コンセプト 「道路空間を活用して専用空間を構築」し、かつ「デジタル技術を活用して無人化・自動化された輸送手法」により荷物を輸送 +輸送空間を保管のためにも使用する「バッファリング機能」による物流需要の平準化	高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめ(R5.10 社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会):道路空間をフル活用したクリーンエネルギーによる自動物流道路の構築に向けた検討の必要性
コンソーシアムの設置(R7.5)	対象・荷姿 小口・多頻度で輸送される荷物をターゲットとし、標準規格であるT11型パレットサイズのパレットに積載した荷物を輸送単位とする	
	想定ルート 物流量が最も多い東京～大阪間。新東名高速の建設中区間等での実験や小規模な改良で実装可能な区間等において10年後を目途とした実現を目指す	
	自動物流道路の運営、利用に関心がある者、要素技術の保有者等の民間事業者と公的機関との情報共有・意見交換を行い、ビジネスモデル、オペレーションの技術的な実証、技術開発促進方策、インフラ整備のあり方等について検討。(104社の民間企業が参加(R7.7.31時点))	

最終とりまとめの位置づけ:検討会での自動物流道路のあり方についての議論、コンソーシアムでの意見等を整理し、自動物流道路の実装に向けた今年度以降の取組方針を示す

自動物流道路の果たすべき役割

人が荷物を運ぶ世界 → 我が国の技術力を活かし、荷物が自動で輸送される世界を実現

✓ コンソーシアムでの議論を中心に、産官学連携で実装に向けた技術的な課題に取り組む

- ・物流全体の最適化
- ・物流モードのシームレスな連結
- ・カーボンニュートラルの実現
- ・災害時の安定的な物流の確保等



提供するサービス

対象区間 東京～大阪を基本
関東・東関東や兵庫等への拡大についても検討

拠点 中間地点を含む複数の拠点を設定 他モードとの連携も考慮
搬送機器⇄トラックにおける自動積み込み・荷卸しが必要
保冷機能、自動仕分け等についても検討

荷姿 標準仕様パレット(平面サイズ)に統一・高さ2.2mまでを基本
ロールボックス型パレットを含む

搬送速度 70～80km/hを目指す(技術開発が必要)

✓ 各種要素技術について実証実験等による検証を速やかに実施
✓ 技術開発ロードマップの検討、協調領域の構築

インフラ(本線、拠点)

(本線) 地上部:施工上の課題大 ⇄ 地下部:コスト大(残土処理等)
構造を統一するなど、メンテナンスに配慮(24時間物流を可能に)

(拠点) 多数のトラック交通需要を捌くことができる周辺道路NWが必要
既存の物流施設等との連携についても要検討

✓ ケーススタディを実施し、具体化に向けた検討を加速

ケーススタディ区間 ※デジタルツインも検討

- ①東名 厚木IC周辺(伊勢原JCTなど)～ 東名 駒門PA or 愛鷹PA(沼津IC)
- ②東名 厚木IC周辺(伊勢原JCTなど)～ 新東名 駿河湾沼津SA
- ③名神 養老JCT周辺～ 名神 関ヶ原IC周辺
- ④新名神 城陽IC～ 八幡京田辺IC

自動物流道路の効果	自動物流道路の今後の検討にあたって特に留意する点	今後の進め方
<ul style="list-style-type: none"> ・自動物流道路は、将来不足する輸送量の約8%～22%をカバー ドライバーの労働時間:約2万人日～5.7万人日 削減可能なCO₂排出量は、240万(t-CO₂/年)～640万(t-CO₂/年) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 我が国の物流の未来を見据えたインフラ戦略 ・中長期的な視点で、今から備えていく必要 ● 物流専用空間の利活用、有事対応等 ● 他モードとの連携、適正な競争環境 ● 自動物流道路によるロジスティクス改革 ・荷物の規格、システム等の標準化によるロジスティクス改革 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 今年度(令和7年度)は、搬送機器の走行性能等の6つのユースケースについての実証実験 ✓ 他モード結節等のシミュレーション ✓ 新東名高速の建設中区間等での2027年度までの実験 ✓ 2030年代半ばまでの小規模な改良で実装可能な区間(先行ルート)等の運用開始 ✓ 制度を含めた事業環境整備を促進 ✓ 早期に効果が発現できる区間での実装可能性の検討 ✓ 国際標準化の検討
自動物流道路の事業実施のあり方		
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 民間資金を想定し、民間の活力を最大限活用 ✓ 事業規制、自動物流道路の構造、安全等の基準に関する議論が必要 		

局所渋滞対策事業の概要

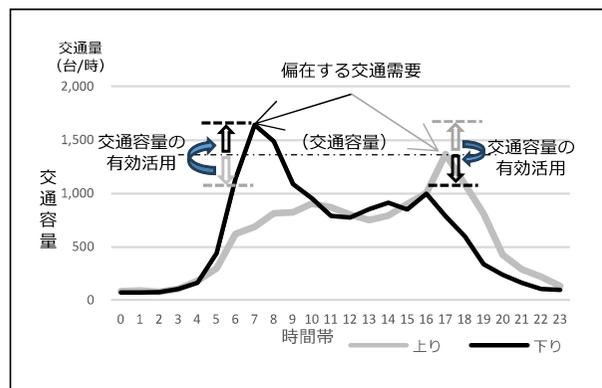
シームレスネットワークの実現に向け、サービスレベルの低下要因となっている箇所に対して機動的・面的な対策を推進するため、局所渋滞対策事業を創設。

【目的】

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

【分析・評価】

E T C 2. 0等のビッグデータやI C Tを活用し、求められるサービスレベルに対する現況の分析・評価や渋滞要因の推定を実施



▲時間別・箇所別・方向別のデータ分析

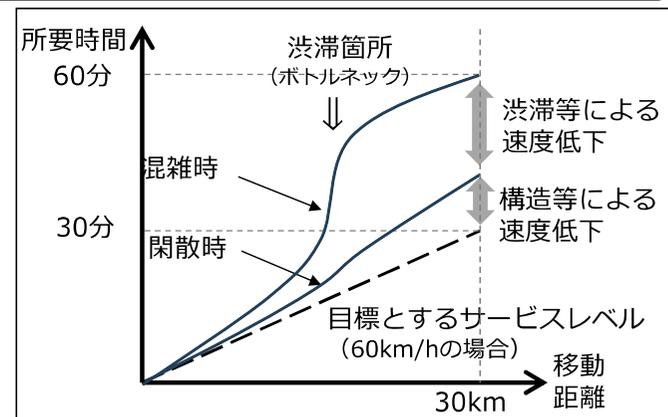
【対策】

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



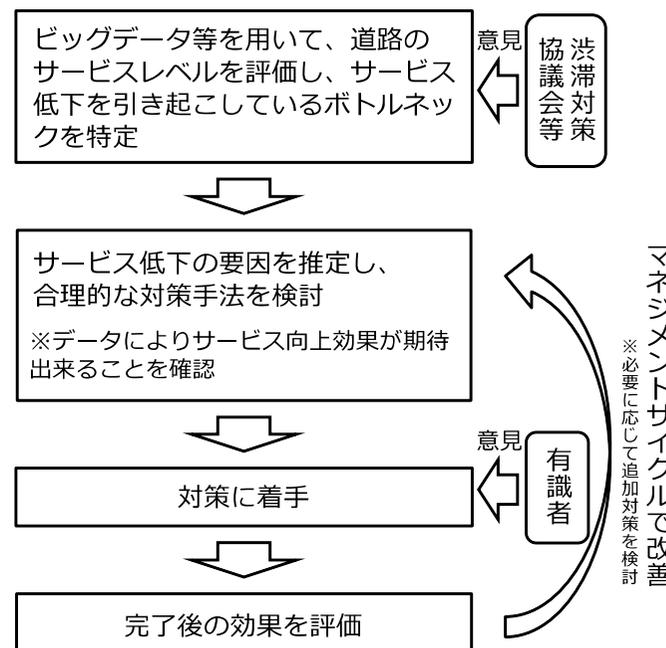
▲新たな対策の事例

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



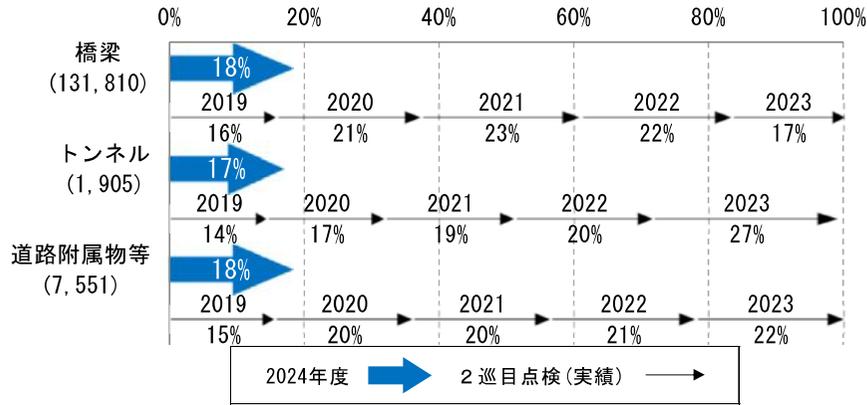
▲道路のサービスレベル分析のイメージ

【事業の流れ】



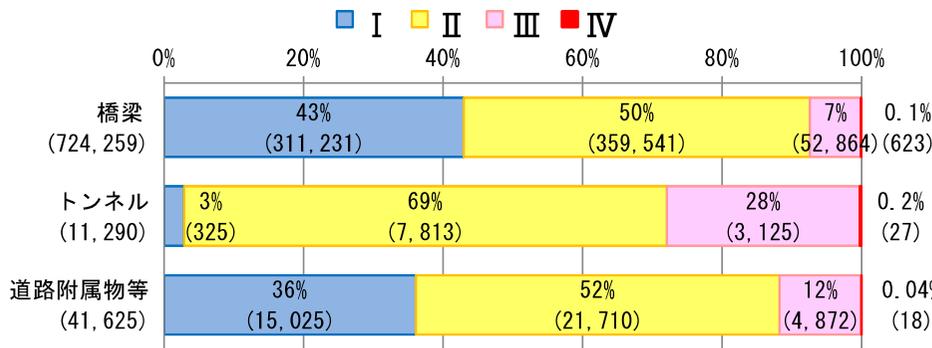
道路施設の点検・修繕等措置の状況

○3巡目点検実施状況（全道路管理者合計）



※ () 内の数字は、2024年度に点検を実施した施設数の合計。
※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

○2024年度末時点の点検結果（全道路管理者合計）



(全施設の判定区分Ⅲ・Ⅳの合計：61,529施設)

※ () 内の数字は、2014年度～2024年度に点検を実施した施設数の合計

○橋梁管理に携わる土木技術者数

	自治体数	土木技術者数 0人の自治体数
市	795	27(3%)
町	743	143(19%)
村	183	100(55%)
合計	1,721	270(16%)

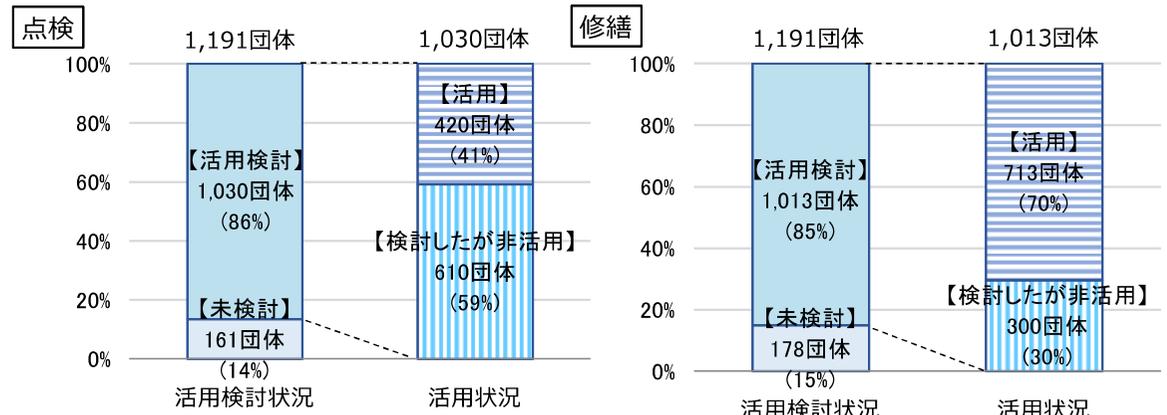
※市は特別区を含む ※2025年5月時点

○橋梁の2巡目点検結果に対する修繕等措置状況（2024年度末時点）

管理者	措置が必要な施設数 (A)	措置に着手済の施設数 (B)		未着手施設数	措置着手率 (B/A)、措置完了率(C/A)		
		うち完了 (C)	点検年度		0%	20%	40%
国土交通省	3,707	2,891 (78%)	1,328 (36%)	816 (22%)	2019	73%	100%
					2020	43%	94%
					2021	26%	79%
					2022	22%	64%
					2023	13%	48%
高速道路会社	2,716	1,662 (61%)	937 (34%)	1,054 (39%)	2019	74%	92%
					2020	47%	84%
					2021	29%	56%
					2022	19%	48%
					2023	13%	35%
地方公共団体	49,011	28,537 (58%)	15,574 (32%)	20,474 (42%)	2019	52%	76%
					2020	43%	69%
					2021	30%	60%
					2022	19%	47%
					2023	10%	33%
合計	55,434	33,090 (60%)	17,839 (32%)	22,344 (40%)			

↑: 2024年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるペース

○橋梁の点検・修繕における新技術の活用状況



※2024年度に橋梁の点検または修繕を実施した地方公共団体のうち、報告があった団体を対象に算出

道路脱炭素化基本方針 概要

○令和7年10月1日の改正道路法施行により、道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため、国の道路脱炭素化基本方針に基づき、道路管理者が道路脱炭素化推進計画を策定する枠組みを導入しました。
○あわせて、道路脱炭素化基本方針についても、国土交通大臣が策定しました。

一 道路の脱炭素化の推進の意義及び目標に関する事項

1 道路の脱炭素化の推進の意義

- ・地球温暖化に伴う気候変動の影響により、自然災害の激甚化・頻発化等が懸念
- ・我が国全体の目標や対策が強化（地球温暖化対策計画）
- ・道路は国内CO₂排出量の約18%を占めており、道路施策の目標設定の具体化や施策内容の拡充など取組強化が必要。

2 道路の脱炭素化の推進の目標

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)



二 道路の脱炭素化の推進のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針

1 政府が実施する施策の基本的な方向性

- (1)道路のライフサイクル全体の低炭素化（道路照明のLED化、低炭素材料の開発・導入促進等）
- (2)道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出（太陽光発電設備の導入、EV急速充電器の設置促進等）
- (3)低炭素な人流・物流への転換（自転車利用環境の改善などによる自転車の利用促進、ダブル連結トラックの利用環境整備等）
- (4)道路交通の適正化（主要渋滞箇所の渋滞対策、「ゾーン30プラス」による幹線道路と生活空間の適切な機能分化等）

2 重点的に推進する施策（今後5か年）

CO₂排出削減に併せてコスト縮減や地域活性化などの効果が高い施策について「重点プロジェクト」として推進
道路照明のLED化、再生可能エネルギーの活用、低炭素な材料の導入促進、自転車の利用促進、渋滞対策の推進、ダブル連結トラックの導入促進

三 道路管理者による道路の脱炭素化の目標の設定に関する事項、その他の道路脱炭素化推進計画の策定に関する基本的な事項

1 道路管理者による道路の脱炭素化の目標の設定に関する事項

(1)計画期間：2040年度まで

(2)目標設定の考え方

道路管理分野【Scope1,2】

- ・分野全体及び個別施策毎に**2040年度削減目標を設定**
- ・短期的な目標として2030年度削減目標の設定が望ましい
- ・主要な施策の目標については、以下に留意して設定
 - ✓ 国が管理する道路：
 - 道路照明LED化・道路関係車両電動化**100%**（2030年度）
 - 再生エネルギー活用**60%**（2030年度）
 - ✓ 高速道路株式会社が管理する道路：
 - 国が管理する道路と同様の対応が望ましい
 - ✓ 地方公共団体等が管理する道路：
 - 国が管理する道路における進捗状況を踏まえ、**計画期間内**の**できる限り早い段階で同様の対応**を目指すことが望ましい

各施策の目標設定に際し、道路分野の脱炭素化政策集を参考



道路整備分野・道路利用分野【Scope3】

- ・対象とする道路・地域の状況を踏まえて**個別施策毎に**、CO₂排出の削減量、もしくは整備指標などの**目標を設定**

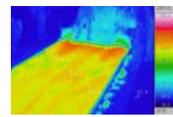
2 その他の道路脱炭素化推進計画の策定に関する基本的な事項

- (1) 目標達成のための施策
- (2) 脱炭素化施設等の設置
- (3) 道路協力団体の協力
- (4) 計画の公表と報告



四 その他の道路の脱炭素化の推進のために必要な事項

- (1) 政府による計画のフォローアップ
- (2) 道路脱炭素化基本方針・推進計画の見直し
- (3) 新技術の活用
- (4) 意識の醸成
- (5) 多様な主体との連携
- (6) その他の環境政策との調和



低炭素アスファルト



ペロブスカイト太陽電池



走行中給電施設



ネイチャーポジティブ



サーキュラーエコノミー

次世代ITSのコンセプト

主な社会課題

安全・安心

カーボンニュートラル

人流・物流

将来の
道路の姿

交通事故ゼロ
災害から人と暮らしを守る道路

低炭素な道路

持続可能な物流システム
自由に移動できる道路

主な課題

- (交通安全)
・減少傾向にあるものの依然として発生する交通事故死者
(災害対応)
・地理的・地形的特性や温暖化等の影響から激甚化・頻発化する自然災害

- ・国内総排出量の約16%を占める道路分野での低炭素化の取組みの加速
- ・旅行速度の低下によるCO2排出の増加
- ・次世代自動車の普及環境の整備

- (持続可能な物流)
・人口減少や労働時間の上限規制による輸送力の低下
(円滑な移動)
・地方公共交通機関の廃止や高齢者の増加・免許返納等による移動手段の確保

次世代ITSを通じ、課題解決を支援

次世代ITSで、WISENETを**より賢く**、**安全で**、**持続可能とし**、**ドライブの変革**を通じて、新時代の課題解決と価値創造に貢献

ITS for WISERNET and DX

※World best ITS Substantially Enhances and Raises performance of wiseNET and Driving Transformation

コンセプト

機能

- 予測**
- ・接触リスク予測
 - ・スタック予兆検知
 - ・渋滞予測の高度化

- 行動変容**
(属性に応じた情報提供等)
- ・各交通参加者の特性、状況等を踏まえた注意喚起、インセンティブ付与

- 料金・予約・決済**
- ・変動料金、各種割引
 - ・駐車マス等予約・決済
 - ・SAPAキャッシュレス決済
 - ・フリーフロー、不正通行対策

- レーンマネジメント**
- ・マネージドレーン(HOVレーン、リバーシブルレーン等)

早期検知

- ・路側・車両センサ等による道路・交通状況等の常時把握
- ・車線レベルの情報収集

デジタル
インフラストラクチャー

- ・高精度センサ・カメラ
 - ・通信
 - ・DPF・センタ・エッジコンピューティング、AI
 - ・車載器・路側機
- ⇒ 道路管理の高度化・効率化

システム構築にあたっての視点

- ソフトウェア化**
- ・インストール・更新
 - ・アプリケーション化による機能追加

- スマホ連携**
- ・ユーザーインターフェースとしての活用
 - ・スマホの処理能力の活用(スマホアプリ化)

- セキュリティ**
- ・セキュリティ
 - ・認証
 - ・データの信頼性
 - ・個人情報保護

- 官民連携**
- ・データ連携
 - ・データオープン化
 - ・サービス連携
 - ・PPP

次世代ITS

先行プロジェクトイメージ



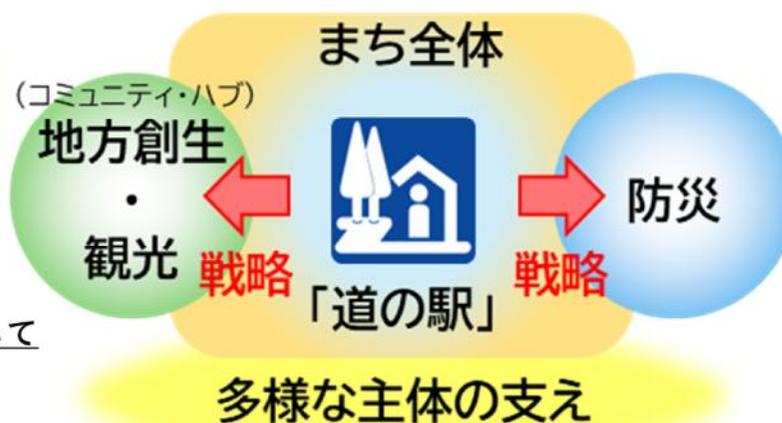
「道の駅」第3ステージ



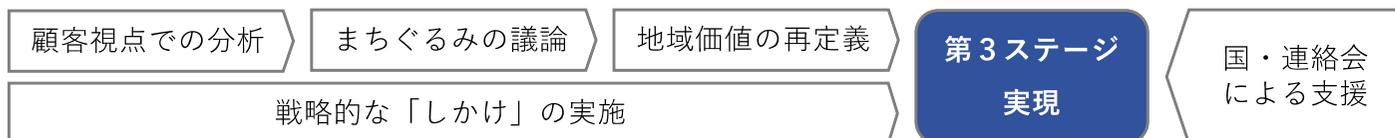
「道の駅」第3ステージの姿

「道の駅」単体から
まちぐるみの戦略的な取組へ

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



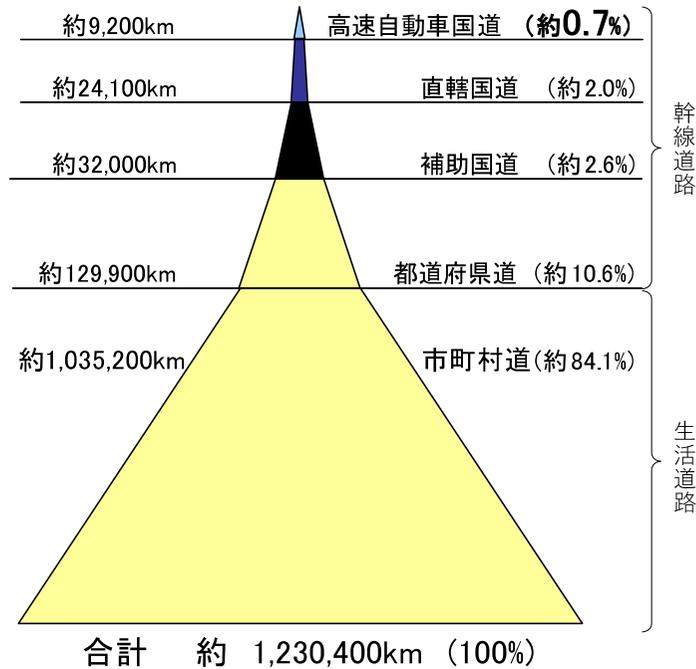
第3ステージ実現のために



日本の道路の現況

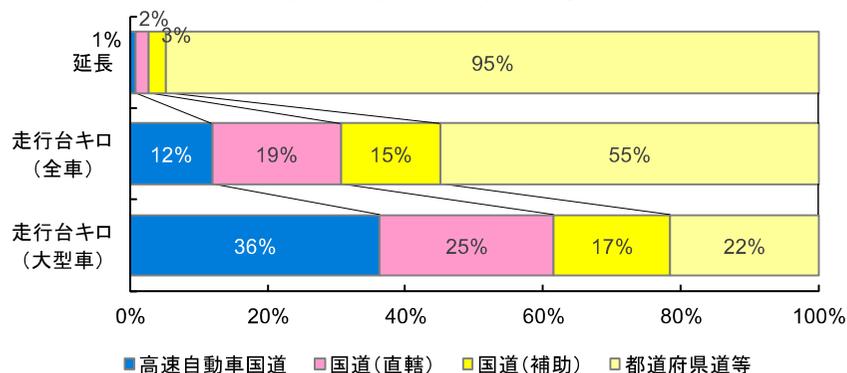
○高速自動車国道と直轄国道は、延長割合が低いが、全交通量の約3割、貨物車交通量の約5割を分担

[日本の道路種別と延長割合]



高速自動車国道：令和6年4月1日時点、その他：令和4年3月31日時点

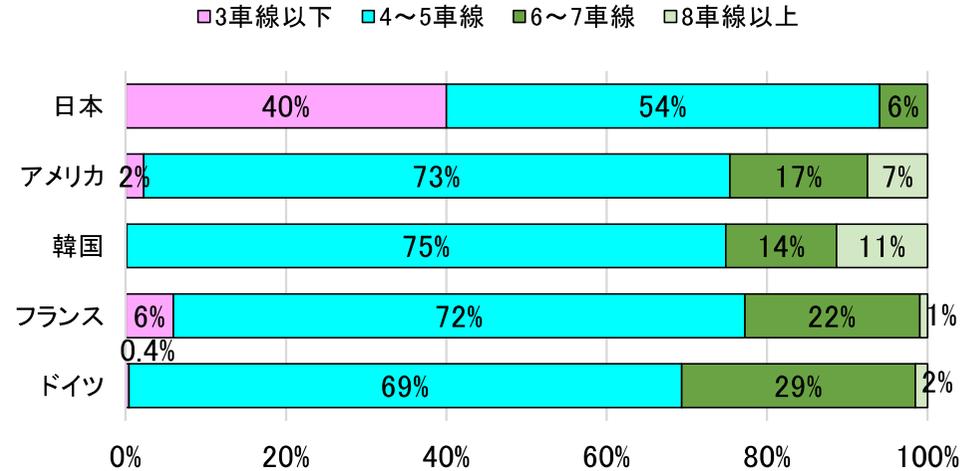
[道路別 延長及び物流等のシェア]



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

○日本の高速道路は車線数が少ない

[高速道路の車線数別延長の構成比]



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

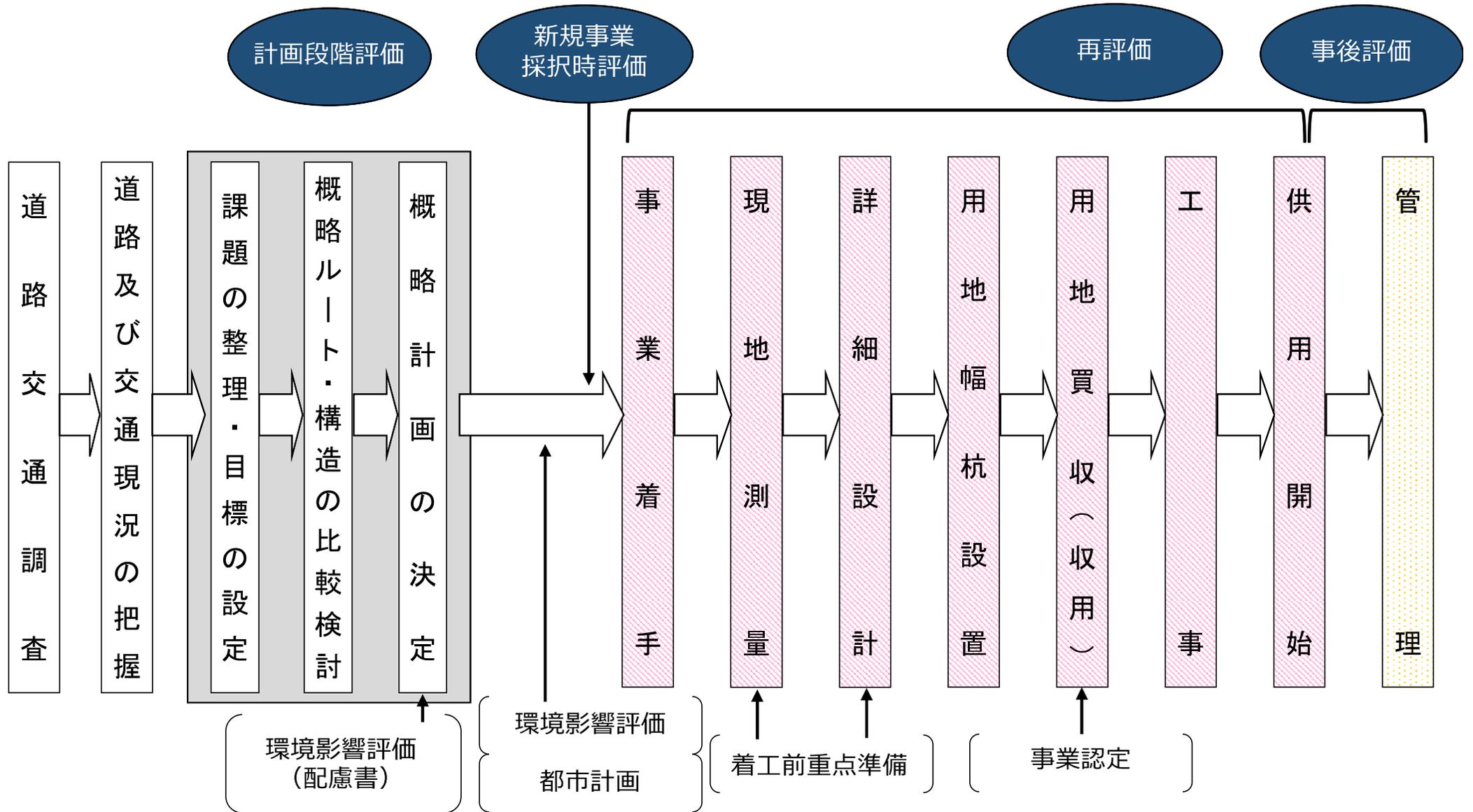
○都市間連絡速度は依然として低い

[都市間連絡速度の国際比較]

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

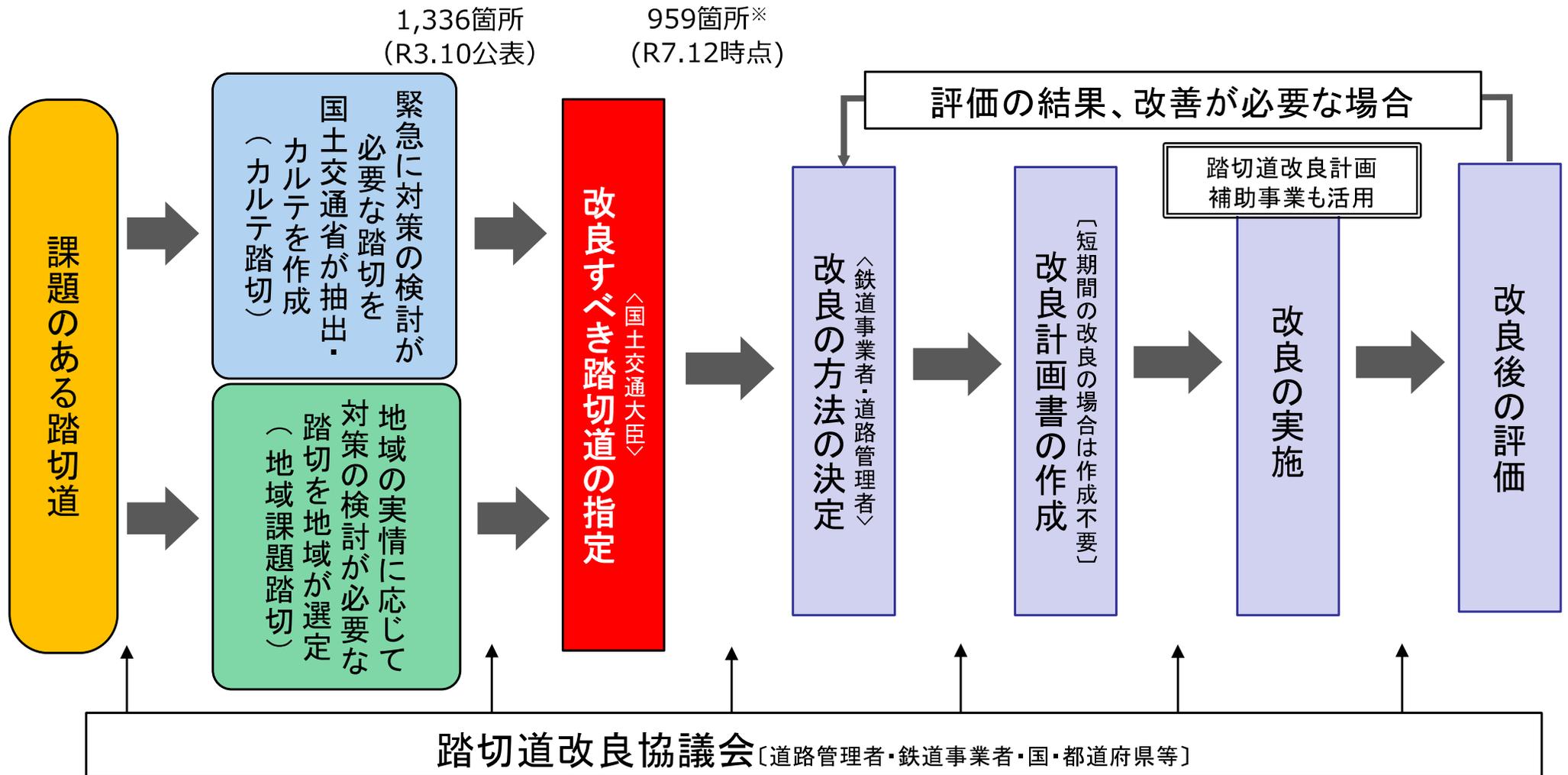
都市間連絡速度: 都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したものの対象都市(日本): 新広域道路交通計画に位置づけのある都市について、一定の離隔をとった上で選定(都道府県庁所在地、人口10万人以上の都市、主要な空港・港湾が存在する都市等)所要時間(日本): ETC2.0(R3小型車)の旅行速度データを用いて算出

事業の流れ



踏切道改良促進法に基づく対策の流れ

- 改良を緊急に検討すべき踏切道や地域の実情に応じて対応が必要な踏切道について、カルテを作成・公表
- このうち、大臣が「改良すべき踏切道」を指定、道路管理者・鉄道事業者は計画書を作成のうえ、改良を実施
- 改良後は対策を評価し、その結果を踏まえ改善が必要な場合は新たな改良を検討



※令和3年度以降に指定した箇所数（重複除く）

道路整備特別措置法等の一部を改正する法律（概要）

R5.5.31成立、R5.6.7公布

更新

- ・ 民営化時点で見込まれていなかった更新事業をH26から実施。

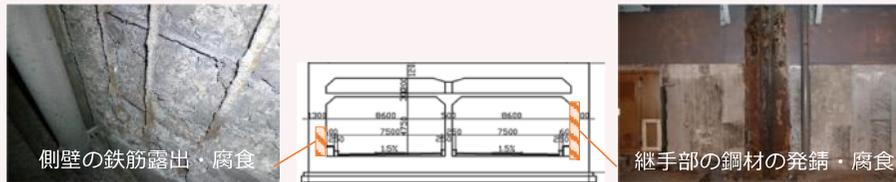
【現在の取組事例】 首都高速 東品川栈橋・鮫洲埋立部（S38開通）



構造物全体の架け替えを実施

- ・ H26からの定期点検が一巡し、更新事業の追加の必要性が判明。

【新たな更新需要の事例】 首都高速 羽田トンネル（S39開通）



鉄筋腐食等による損傷が急増。漏水に伴う緊急車線規制回数・時間も増加。

進化

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

【暫定2車線区間の4車線化】



地震に伴うのり面崩落による通行止 (R3.2.13 常磐道 (相馬IC~新地IC間))



常磐道 (いわき中央IC~広野IC間)

【耐震補強】



熊本地震 (H28.4) による被害

速やかに機能回復できるように耐震補強を実施



支承への負荷軽減の為、支承の間に、水平力を分担する構造を新たに設置

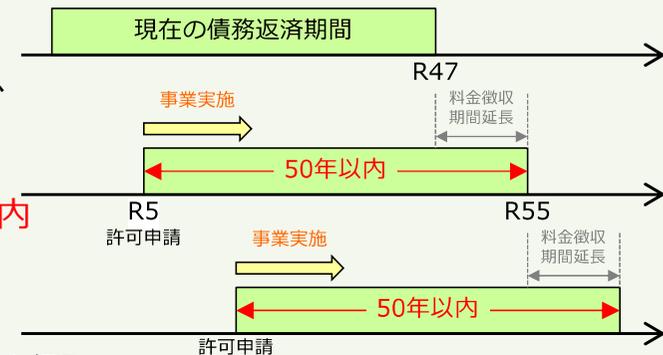
【自動運転走行空間の提供】や【EV充電器や水素S Tの設置】なども推進

改正概要

<高速道路の料金徴収期間の延長>

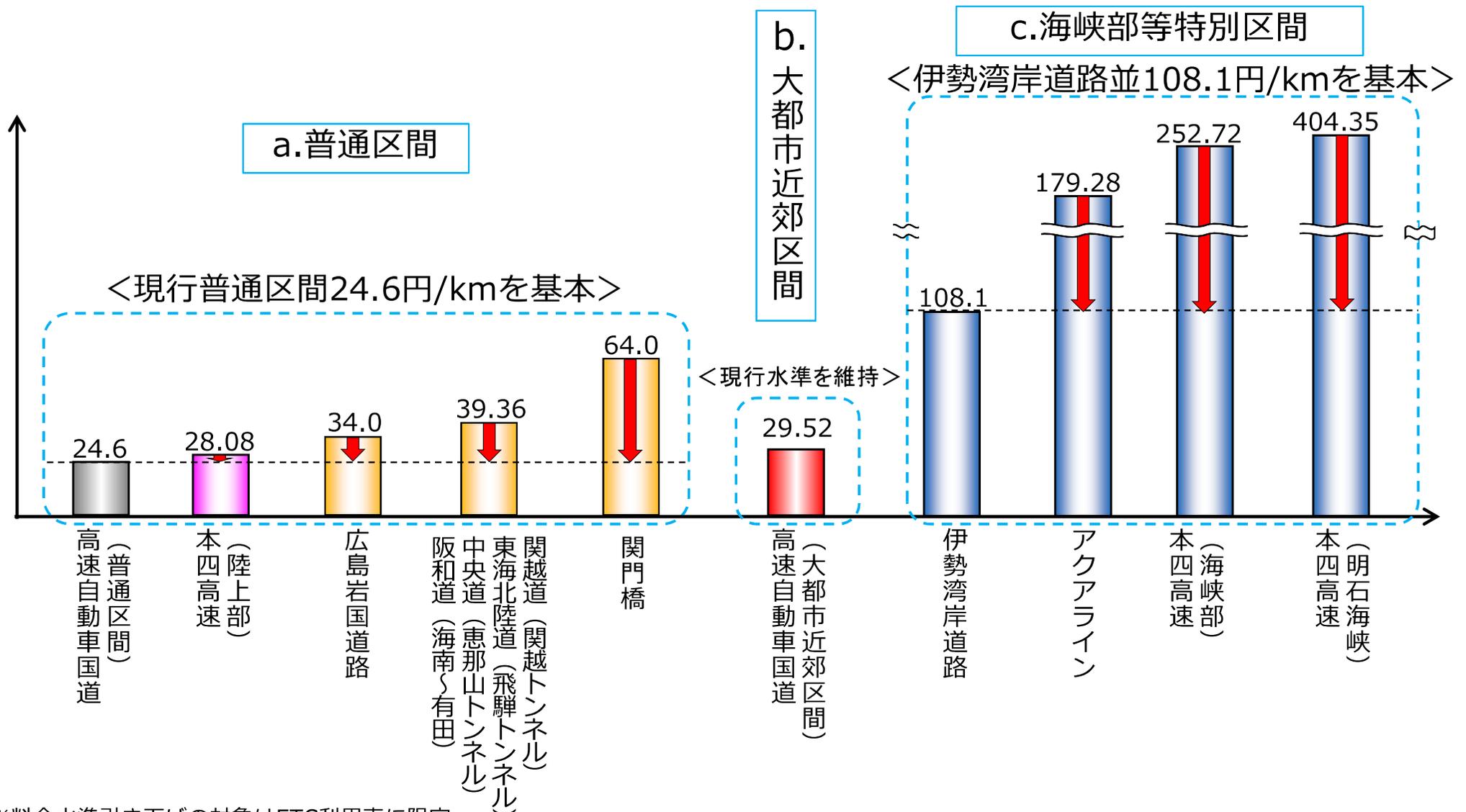
- 高速道路の更新・進化のため、料金徴収期間を延長することにより、必要な事業を追加
- 事業追加にあたっては、債務返済の確実性の観点から、債務返済期間を設定 ⇒ 国土交通大臣への許可申請日から50年以内
- 現行制度を踏まえ、料金徴収期限を引き続き設定 ⇒ 最長で令和97年9月30日

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



3つの料金水準について

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



※料金水準引き下げの対象はETC利用車に限定

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

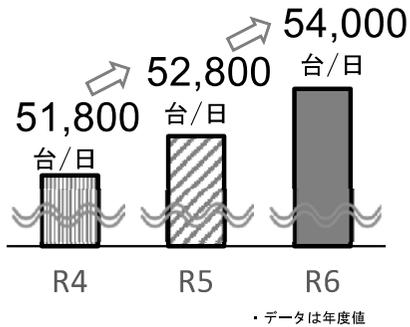
東京湾アクアラインの休日渋滞対策（時間変動料金社会実験）について

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

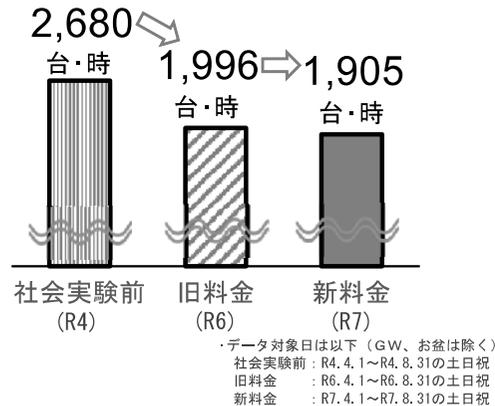
<社会実験概要>

- 対象区間：アクアライン 浮島IC～木更津金田IC
- 対象期間：令和5年7月22日（土）
～令和8年3月31日（火）の土日・祝日
（1月2日、1月3日、振替休日を含む）
- 対象車両：ETC車（全車種）

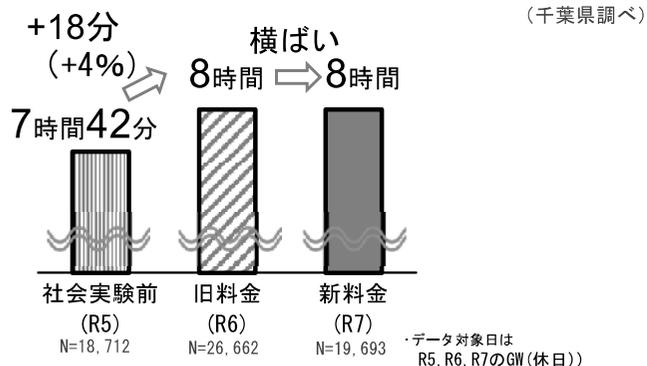
<日平均交通量(上下線)>



<総渋滞損失時間(上下線)>



<千葉県外からの来訪者の県内滞在時間>

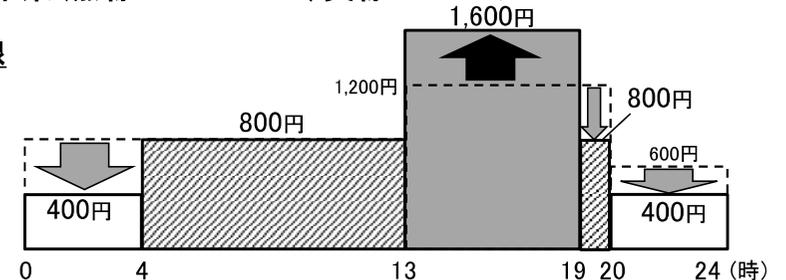


○位置図

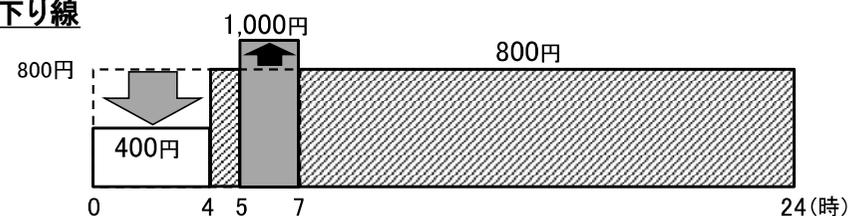


<料金体系(点線:R5.7～R7.3、実線:R7.4～)>

上り線



下り線

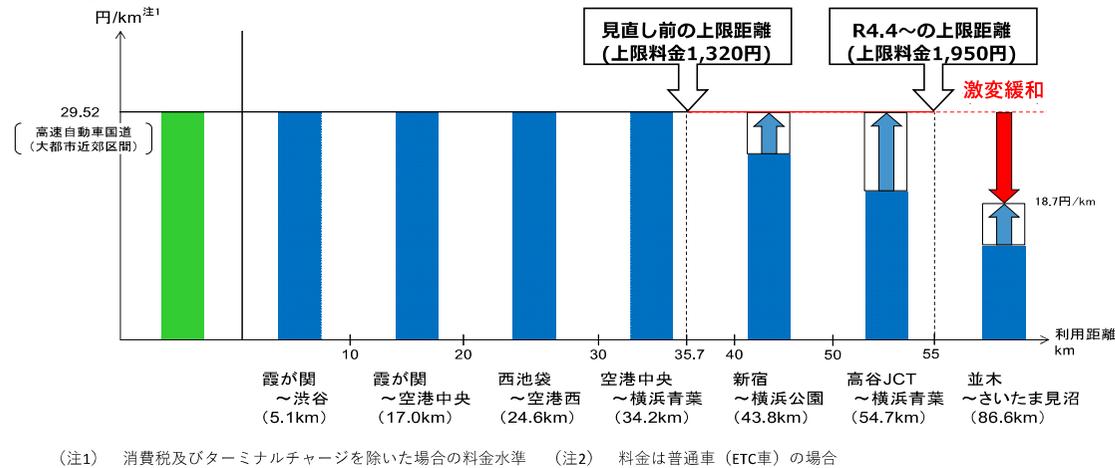


首都圏の新たな高速道路料金（令和4年4月より導入）

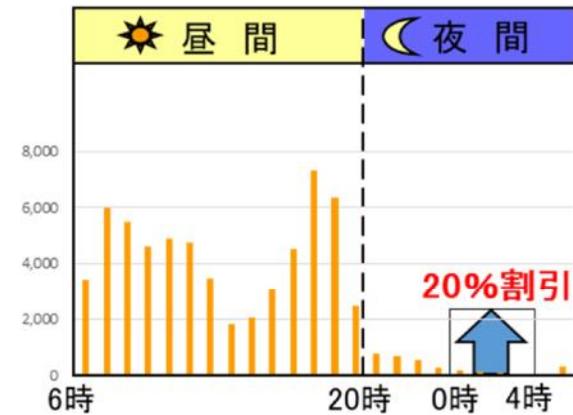
- 首都高速において、料金体系の整理・統一を更に進めるため、①新たな上限料金を設定。
- 料金割引の整理・統一を図る観点等から、②大口・多頻度割引の拡充や③深夜割引の導入を実施。
- H30.6の千葉外環の開通を踏まえ、外環利用が料金の面で不利にならないよう、起終点間の最短距離を基本に料金を決定し、④千葉外環迂回利用割引を導入。

①新たな上限料金

【首都高速における料金水準】

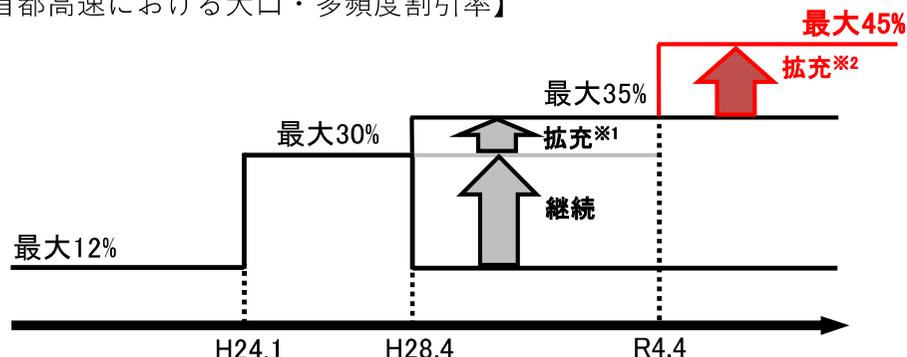


③深夜割引の導入



②大口・多頻度割引の拡充

【首都高速における大口・多頻度割引率】



※1 中央環状線の内側を通過しない交通に限定

※2 拡充10%のうち、5%は中央環状線の内側を通過しない交通に限定

④千葉外環迂回利用割引



① 首都高速経由 (31.9km)

現行	対距離	令和4年4月以降
1,200円	1,200円 (±0円)	1,200円

② 千葉外環経由 (40.4km)

現行	対距離	令和4年4月以降
1,470円	1,470円 (±0円)	1,200円

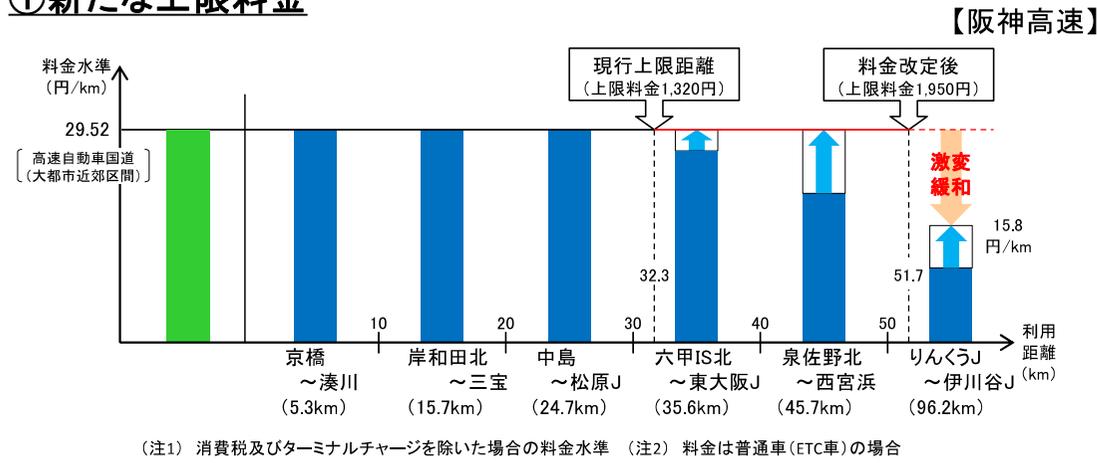
うち首都高速20.8km(840円)

※料金は普通車(ETC車)の例

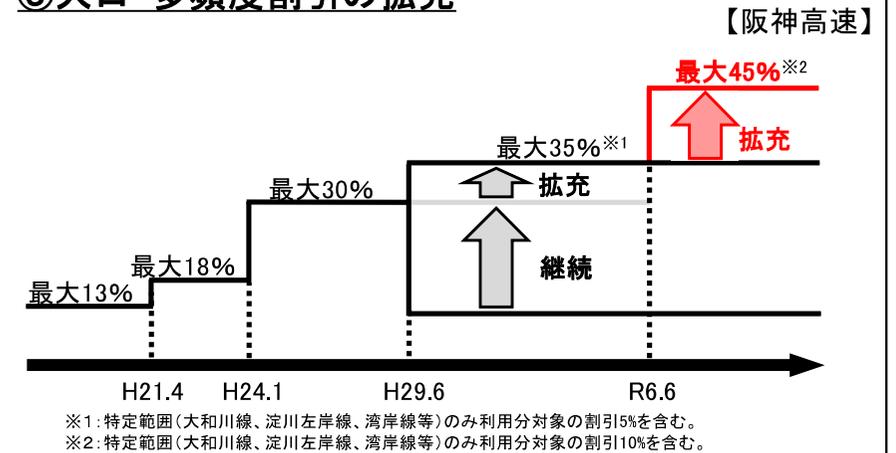
近畿圏の新たな高速道路料金（令和6年6月より導入）

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

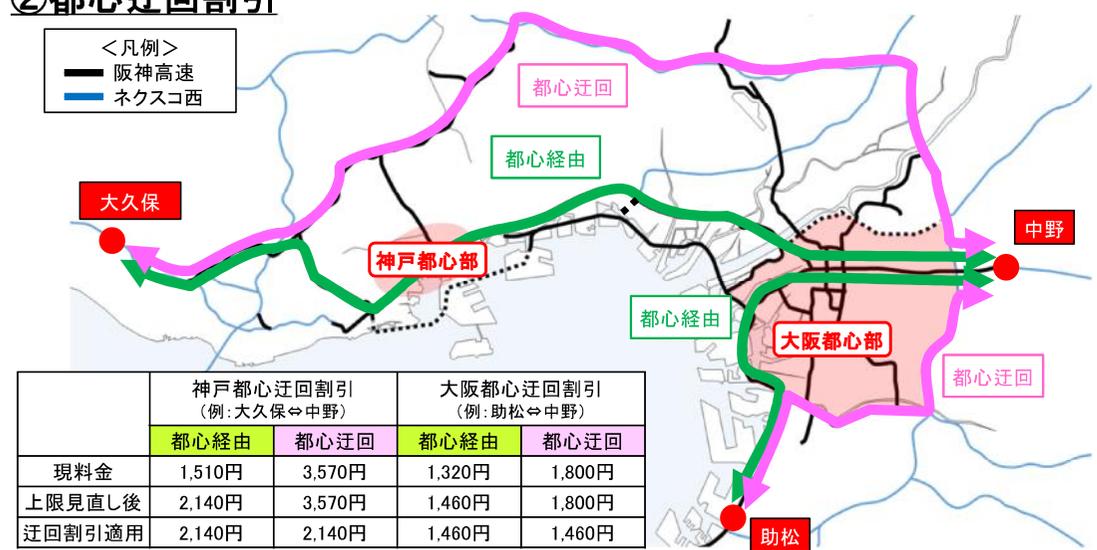
①新たな上限料金



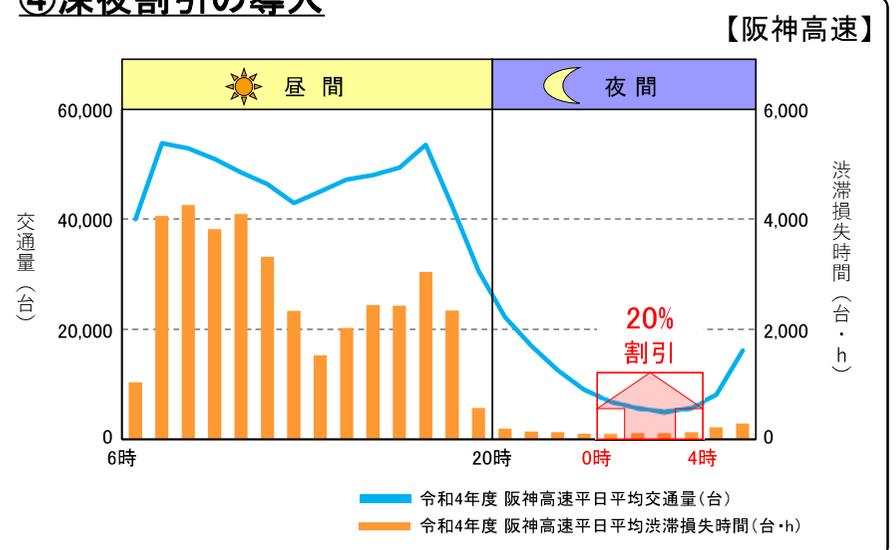
③大口・多頻度割引の拡充



②都心迂回割引



④深夜割引の導入



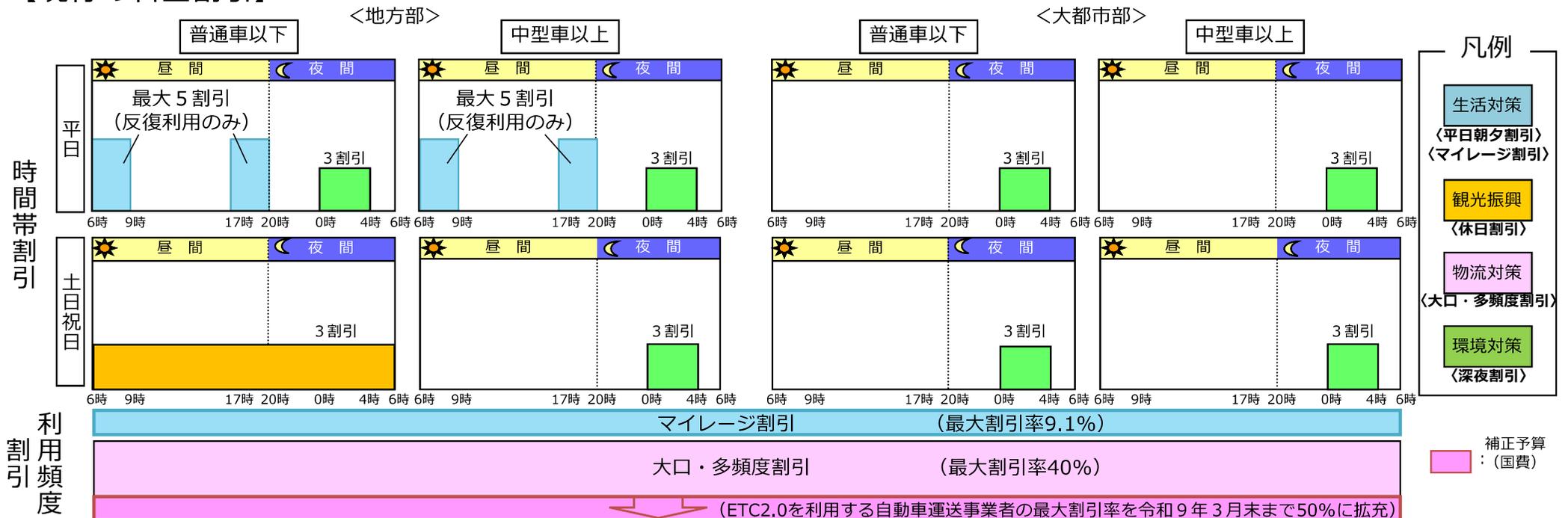
※上記のほか、神戸都心流入割引の拡充、大和川線・堺線乗継割引の導入、関西国際空港方面割引の導入を実施。

高速道路料金割引の見直しの方向性

【料金割引の見直しの方向性（R3.8中間答申より抜粋）】

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

【現行の料金割引】

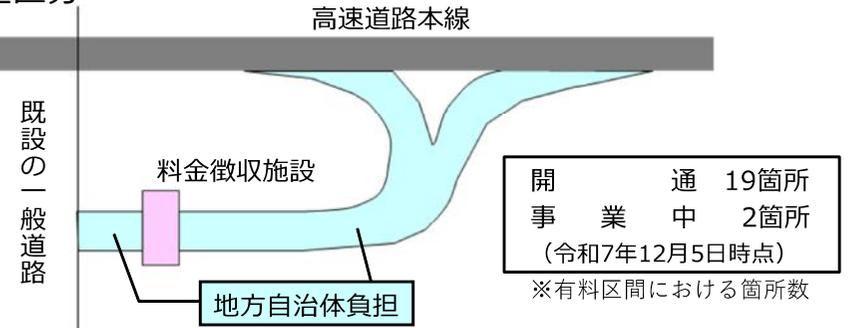


追加インターチェンジの概要

< 地域活性化インターチェンジとは >

- 地域活性化インターチェンジは、地方自治体が主体となって高速自動車国道等のインターチェンジ整備を実施。
- 企業立地をはじめとした地域経済の浮揚、雇用創出の促進、周辺道路の渋滞緩和等を図り、もって地域の活性化に寄与することを目的するもの。

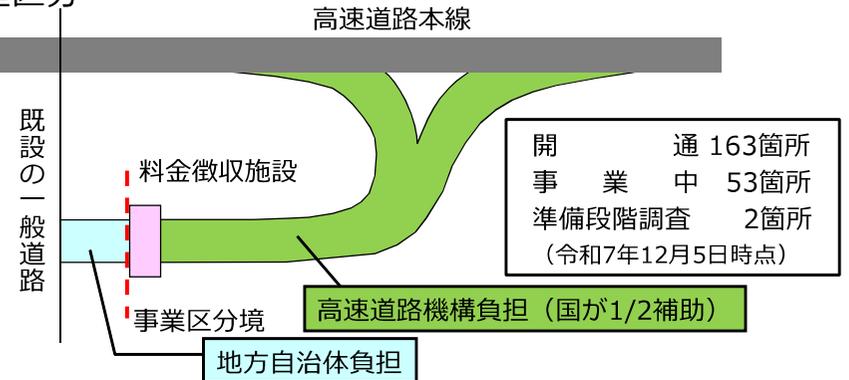
■負担区分



< スマートインターチェンジとは >

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

■負担区分

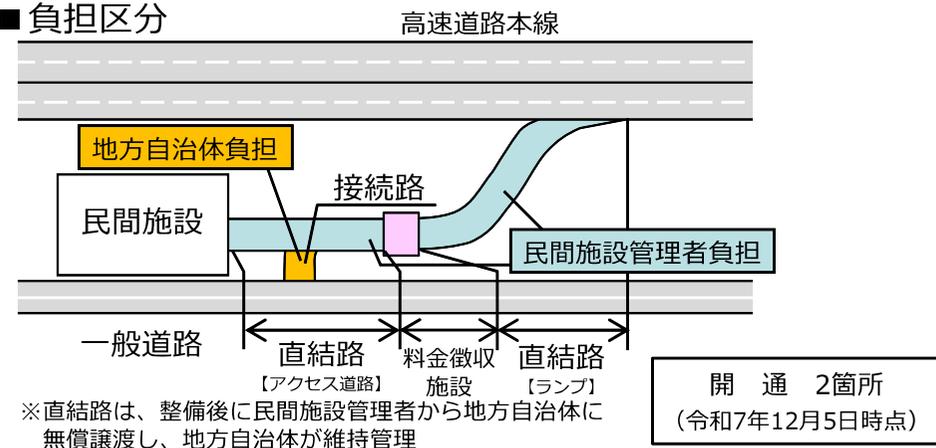


< 民間施設直結スマートインターチェンジとは >

【目的】 高速道路と近傍の民間施設を直結するインターチェンジについて、民間企業の発意と負担による整備を可能とすることで、高速道路を活用した企業活動を支援し、経済の活性化を図る

【支援制度】 民間事業者のIC整備費用の一部を無利子貸付

■負担区分



信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換

1.2つの『メリハリ』と2つの『見える化』による下水道管路マネジメントの転換（概要）

「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた
対策検討委員会」第3次提言
令和7年12月1日

全国特別重点調査の結果も踏まえ、本年5月の第2次提言の内容を精緻化

1. 基本認識

- ・大前提としての「**下水道管路内の作業安全の確保**」
- ・事故時等の社会的影響が大きい箇所等への**点検・調査の重点化**などの『メリハリ』
- ・必要な更新投資を先送りしないための「**使用料の適切な設定**」と「集中的な対策への**国による重点的な財政支援**」



埼玉県八潮市の事故現場
(令和7年1月31日)

2. 全国特別重点調査(優先実施箇所)の調査結果から得られた主な知見と課題(9月末時点)

- ・調査延長(判定済み666km)の**約1割**で直ちに改築等が必要との判定
- ・これまで**点検・調査が困難であった箇所をドローン等で調査**するとともに、**今後の調査精度向上の必要性**を確認(カメラ性能・位置情報の把握、曲線部での飛行等)
- ・**複数の手法を組み合わせる点検・調査方法の高度化の効果・必要性**を改めて確認(画像等目視で把握できない劣化を打音調査等で補足的に把握した事例や、道路管理者とも連携して路面下の空洞調査を実施し空洞の存在を確認した事例)



直ちに改築が必要と判定された事例



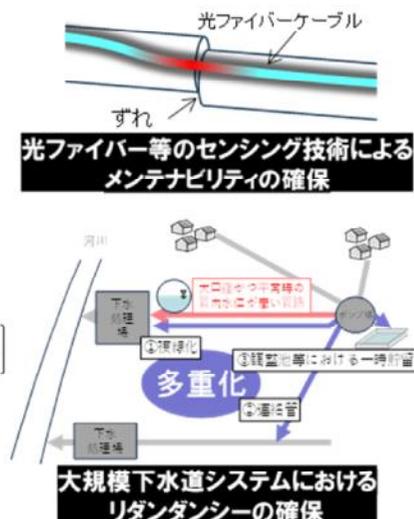
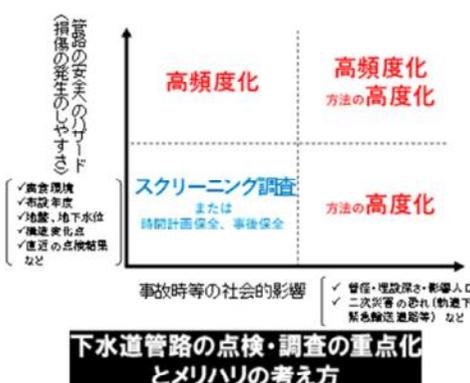
ドローンによる目視調査



テストハンマーによる打音調査

3. 具体的な方策の考え方と今後の対応

	大 ← (損傷の発生しやすいことや事故時等の社会的影響)	→ 小
メリハリ	①『メリハリ』の効いた点検・調査の徹底	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高頻度化・方法の高度化 (空洞調査など複数手法の組み合わせ) ・ スクリーニング調査(詳細調査箇所の絞り込み)や時間計画保全、事後保全の手法を適用
	②再構築の『メリハリ』	<ul style="list-style-type: none"> ・ メンテナンス(維持管理の容易性)及びリダンダンシー(複線化など)の確保 ・ 人口動向等を踏まえた分散化、下水道区域の縮小(浄化槽等への転換)など維持すべき施設の最適化(軽量化)
見える化	①管理者・担手にとつてのテクニカルな『見える化』	<ul style="list-style-type: none"> ・ 劣化状況の診断基準の明確化 ※調査・診断できなかった箇所は関係者間で共有。必要な改築が困難な箇所は地盤改良など最大限可能な対応を実施。 ・ 点検調査結果のデジタル化・データベース化(標準化) ・ 無人化・省力化、DXに向けた技術の高度化・実用化(センシング、ドローン調査、AI診断技術等)
	②市民への『見える化』	<ul style="list-style-type: none"> ・ 点検・調査結果等の公表の枠組みの明確化 ・ 必要な更新を先送りしないための使用料負担に対する理解・協力



・国による**点検・調査の頻度等の基準化、技術の高度化・実用化** ・第1次**国土強靱化**実施中期計画等に基づく**重点的な財政支援**

新しい管路マネジメントへの転換を全国隅々まで徹底

信頼されるインフラのためのマネジメントの戦略的転換

II. 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ (概要)

「下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた
対策検討委員会」第3次提言
令和7年12月1日

経緯

- 笹子トンネル天井板崩落事故 [2012.12.2] を契機に
メンテナンスの強化を推進
 - 2013年を「社会資本メンテナンス元年」に位置付け
 - 「社会資本の維持管理・更新について当面講ずべき措置」策定 [2013.3.21]
 - 「インフラ長寿命化基本計画」策定 [2013.11.29]
 - 社整審・交政審 答申 今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について [2013.12.25]
 - 社整審 道路分科会 道路の老朽化対策の本格実施に関する提言 [2014.4.14] **最後の警告—今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ**
 - 「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」当初<計画期間：H26～H32年度> [2014.5.21] 改定<計画期間：R3～R7年度> [2021.6.18]
 - 社整審・交政審技術分科会 技術部会 提言『総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」～インフラメンテナンス第2フェーズへ～』 [2022.12.2]
 - 各分野における主な老朽化対策の取り組み
 - ①法令等の整備
 - ②基準類の整備
 - ③個別施設計画の策定
 - ④点検・診断／修繕・更新等
 - ⑤情報基盤の整備と活用
 - ⑥新技術の開発・導入
 - ⑦予算管理
 - ⑧体制の構築
- 埼玉県八潮市で下水道管路の破損に起因する大規模な道路陥没 [2025.1.28] →有識者委員会の設置
 - 第1次提言 同種・類似の事故の未然防止を目的とした「全国特別重点調査の実地について」提言 [2025.3.17]
 - 第2次提言 国民とともに守る基礎インフラ上下水道のあり方～安全性確保を最優先する管路マネジメントの実現に向けて～ [2025.5.28]

位置付け

- インフラマネジメントの重要性と不具合のあった際の国民生活への影響の大きさを再認識
- 令和7年1月28日に発生した埼玉県八潮市道路陥没事故からみた、インフラ全般に共通する課題について整理し、新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじを示す

第3次提言の概要

1. 社会インフラの信頼性に対する国民の懸念

- 社会インフラの信頼性に対する国民の懸念を払拭し、老朽化対策に万全を期す

2. 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ

(1) 2つの『見える化』の徹底

《管理者や担い手にとっての『見える化』》《市民への『見える化』》

- 点検・調査・診断における新技術の導入やデジタル管理体制の早期確立など、**管理者や担い手にとっての「テクニカルな見える化」**を推進
- インフラの老朽化を「自分ごと化」するよう促すため、「**市民への見える化**」を推進

(2) 2つの『メリハリ』が不可欠

《重点化する『メリハリ』》《軽量化する『メリハリ』》

- 技術的な知見に基づいて、点検・調査の頻度や方法等の効率化を推進
- 地域の将来像を踏まえた、**対策の優先度の設定や計画的な集約・再編**を推進

(3) 現場 (リアルワールド) に『もっと光を』

- 地域を支えるエッセンシャルサービスとして地域の活力と雇用創出につなげていこう、「**業界力**」を向上
- 「**エッセンシャルジョブ**」の世界にもっと**光**が当たるよう、表彰制度や待遇改善等の総合的な対策を推進
- インフラを支えている「現場の担い手」が働きがいをもって活躍できるようにするため、**匠としてリスペクトし**、待遇面などの対策を推進

(4) 統合的『マネジメント』体制の構築

- 点検・調査のみならず、計画・設計・整備・修繕・改築など全てを一体的に考える統合的『**マネジメント**』体制を構築
- 構造物の特性を踏まえ、供用期間にわたり、適切な維持管理が容易に実施できるよう設計段階から**メンテナビリティ**(維持管理の容易性)や**リダンダンシー**(冗長性)の確保を推進
- 道路管理者と占有者が連帯した占有物の点検計画等の確認や効率的な路面下空洞調査の実施等による適切な維持管理、地下空間情報のデジタル化・統合化を推進
- 地域課題の解決に向け、**分野横断的に連携**

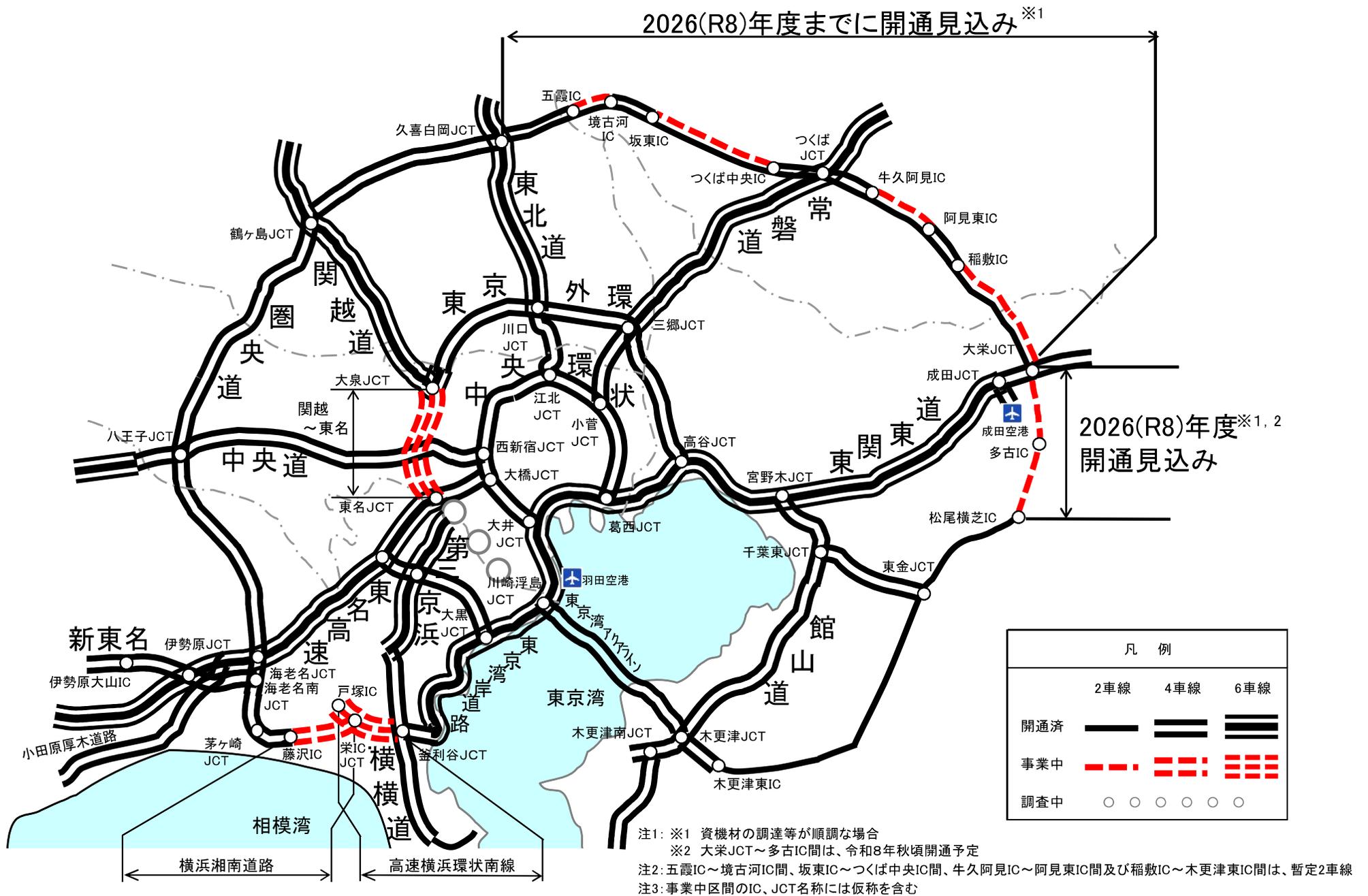
(5) 改革推進のための『モーメントム』

- 管理者と利用者などが一体となって、市民がインフラマネジメントの取組に参加したくなるよう、**社会全体を動かすモーメントム**を醸成
- 政産学官民が一丸となって取り組む「インフラメンテナンス国民会議」や「インフラメンテナンス市区町村長会議」の活動等を強化

3. 実現に向けた仕組みづくり

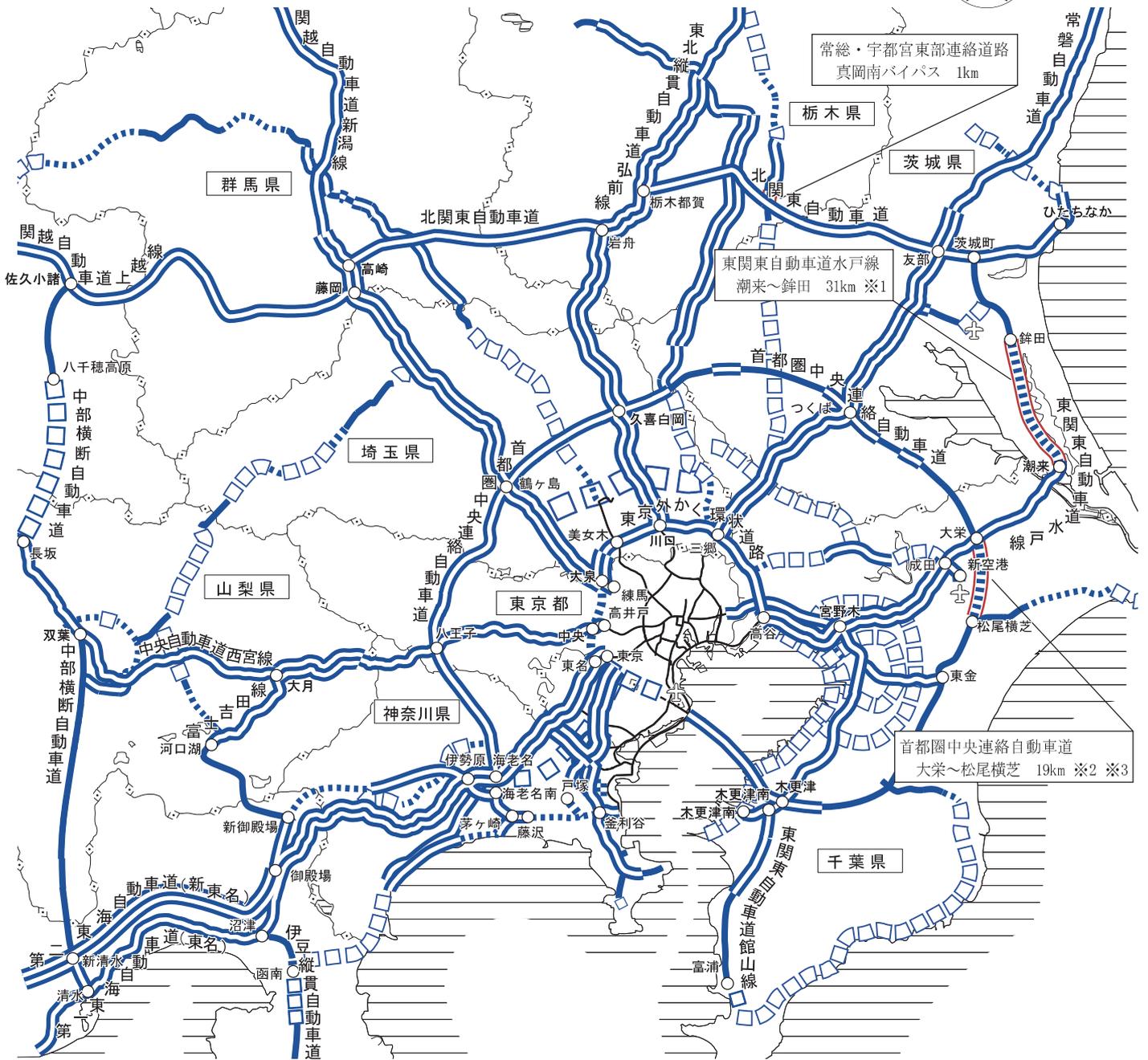
- 地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)の推進
- 「人の群マネ」を積極的に取り入れることなどによる協力体制の強化
- 群マネの導入や新技術の活用促進の支援、専門家を派遣する等の地方公共団体支援の体制を構築
- 予算の安定的な確保、予防的インフラマネジメントへの重点的な財政支援や制度改正の検討

首都圏環状道路の整備



(令和8年3月末時点)

関東圏

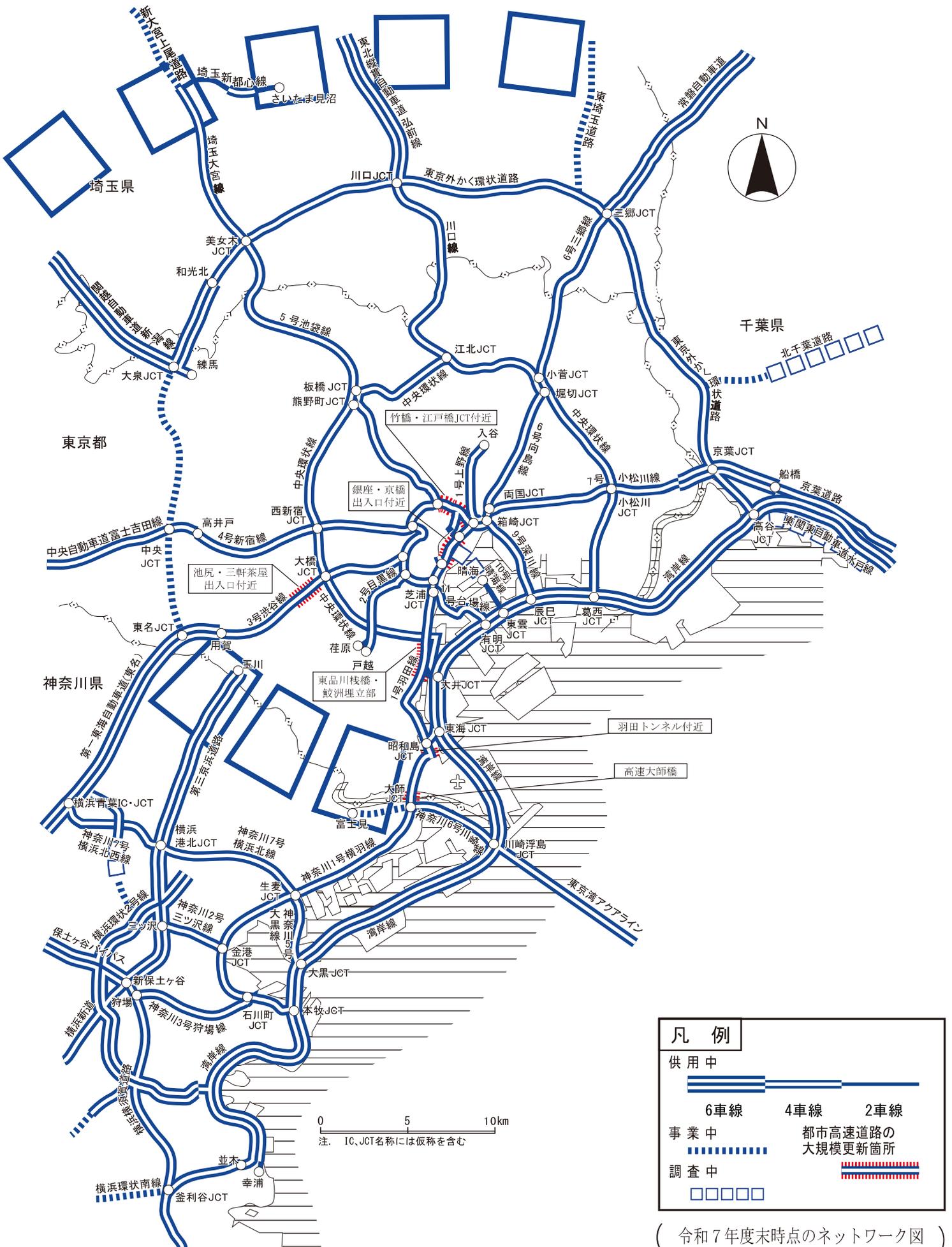


注1. ※1 行方IC～銚田IC間は前倒して令和8年度半ばの開通を目指す
 注2. ※2 資機材の調達等が順調な場合
 注3. ※3 大栗JCT～多古IC間は、令和8年秋頃開通予定
 注4. IC、JCT名称には仮称を含む

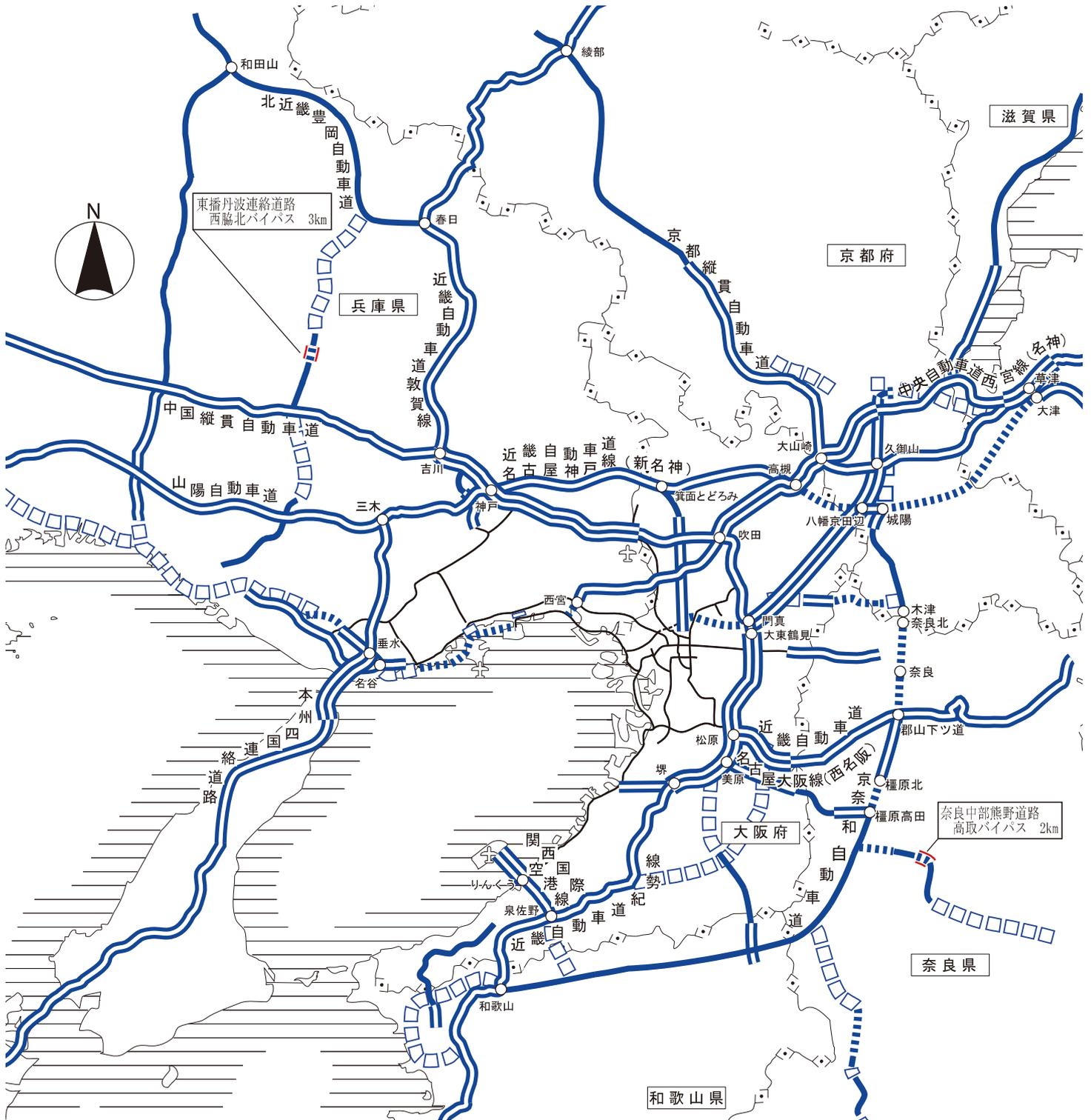
凡例	
供用中	
	6車線 4車線 2車線
事業中	
調査中	
令和8年度新規開通区間	

(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)

首都近郊



近畿圏



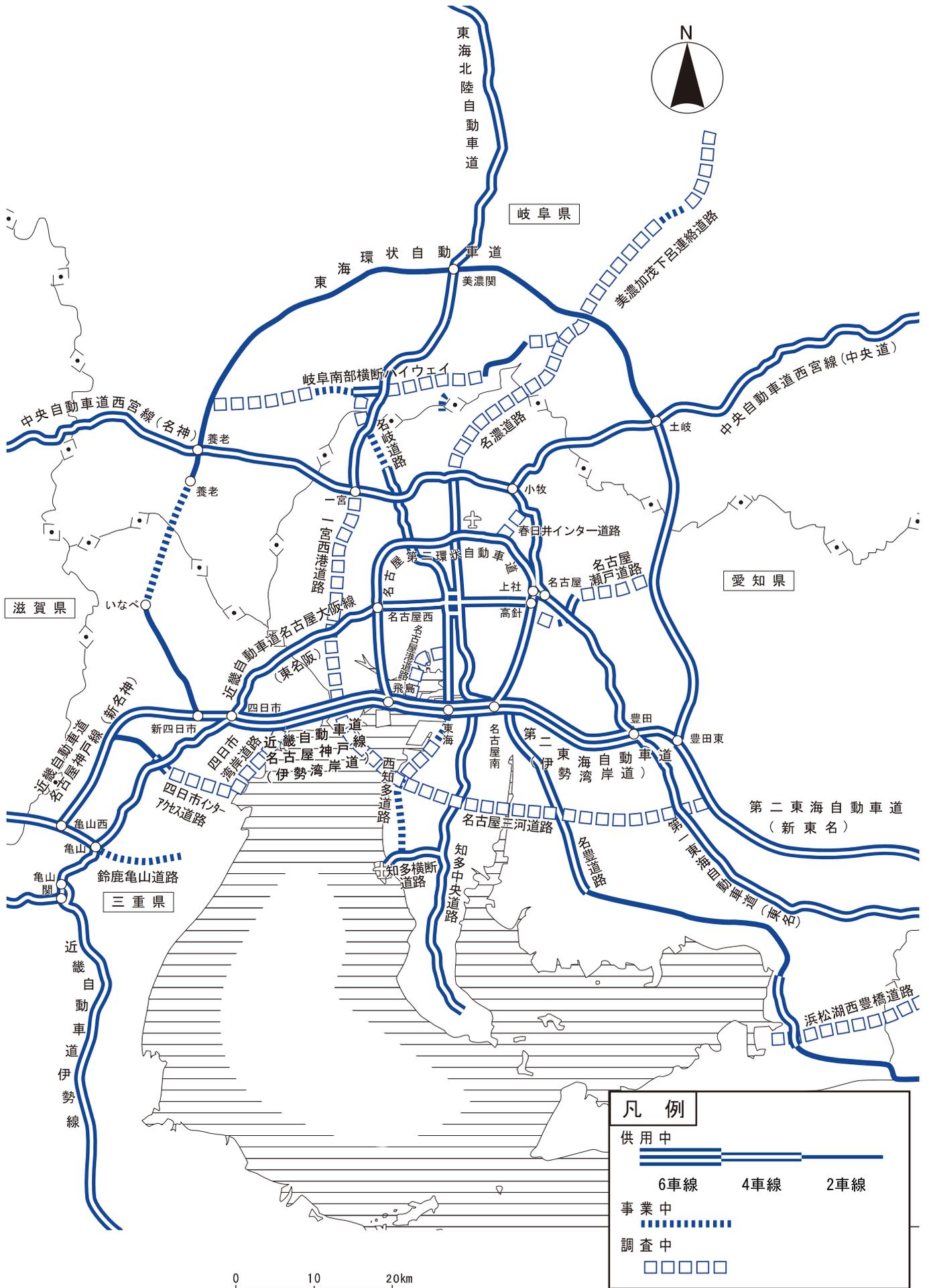
0 10 20km

注. IC、JCT名称には仮称を含む

凡例		
供用中	[Solid blue line]	
6車線	4車線	2車線
事業中	[Dashed blue line]	
調査中	[Dotted blue line]	
令和8年度新規開通区間	[Red and blue dashed line]	

(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)

中部圏



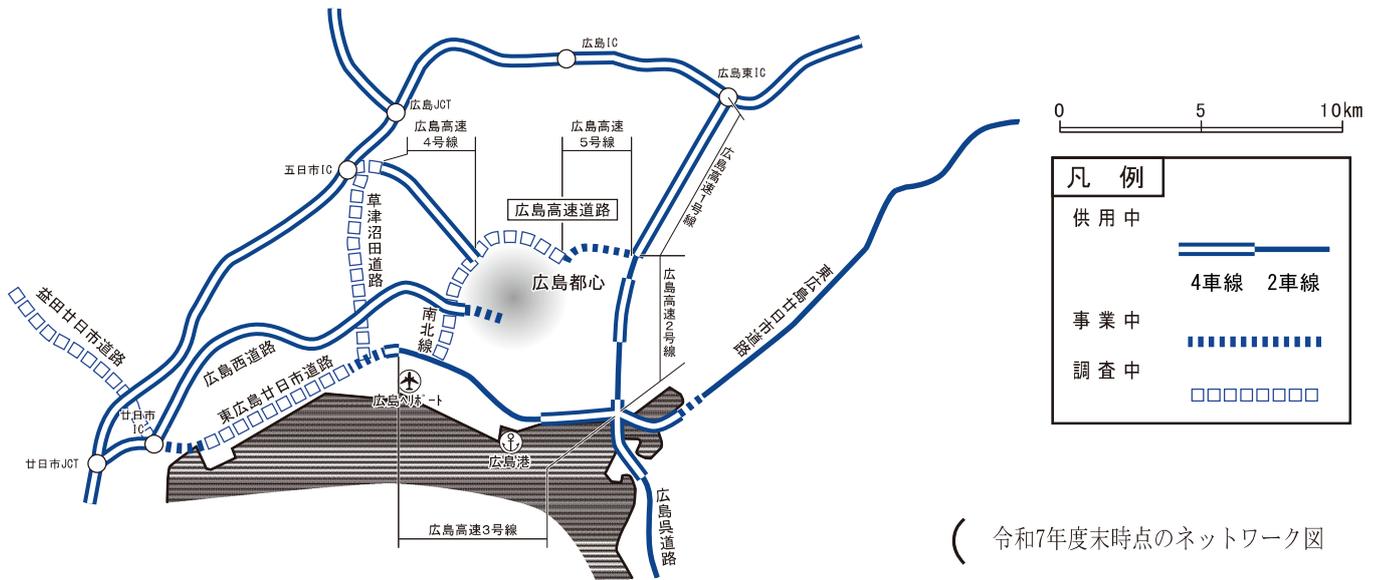
0 10 20km

注. IC、JCT名称には仮称を含む

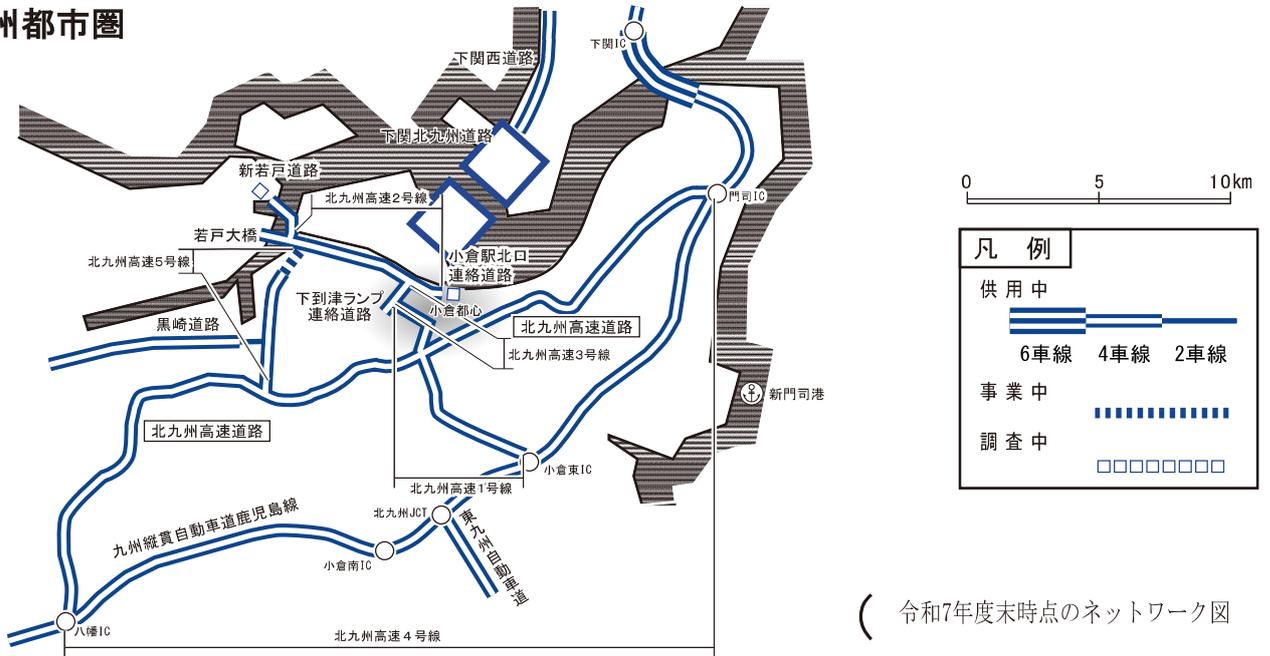
凡例		
供用中	———	
	6車線	4車線 2車線
事業中	- - - - -	
調査中	□ □ □ □ □	

(令和7年度末時点のネットワーク図)

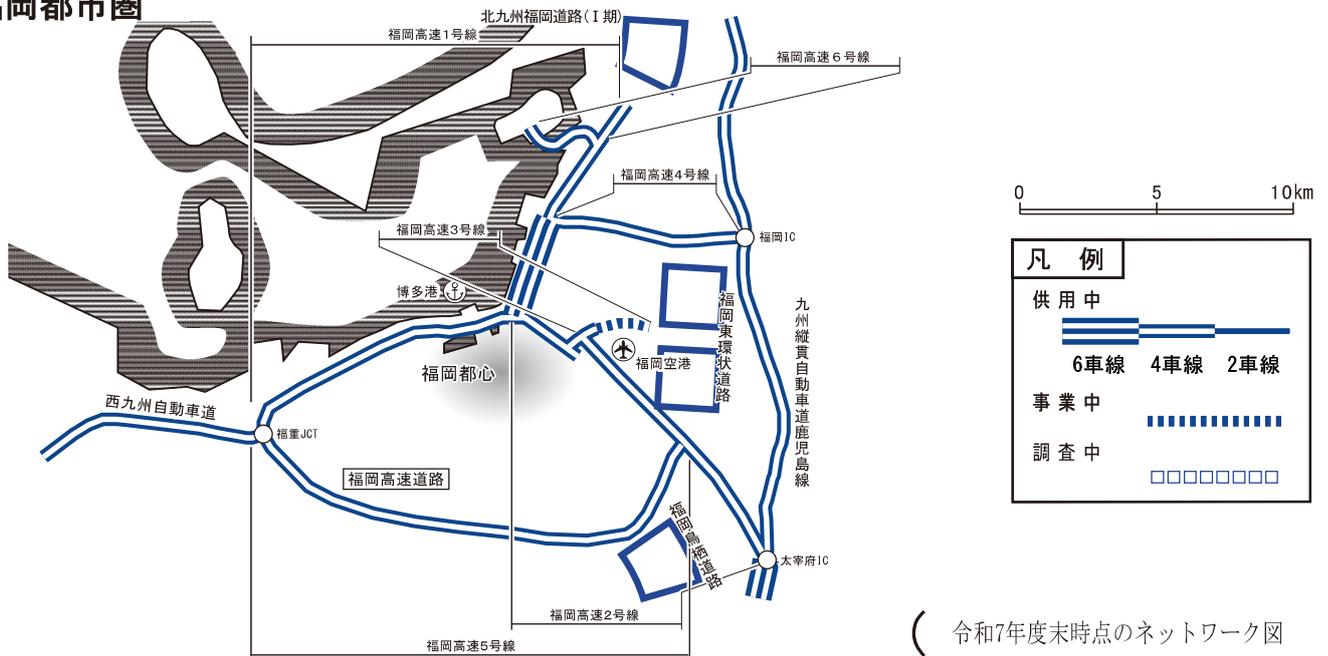
広島都市圏



北九州都市圏



福岡都市圏



国土交通省道路局のホームページをご覧ください！



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

道路局

検索



○道路緊急ダイヤル

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



○道の相談室

「道の相談室」では、道路に関する相談を受け付けています。

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

（この冊子は、グリーン購入法に適した用紙を使用しています。）