

令和 9 年 度

道 路 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

令和 8 年 8 月

国 土 交 通 省 道 路 局
国 土 交 通 省 都 市 局

目 次

I はじめに	1
1 我が国を取り巻くメガトレンド	1
2 道路の機能	2
3 目指す社会像	2
4 2050 年、WISNET（ワイズネット）の実現	3
5 第 1 次国土強靱化実施中期計画（道路関係）	4
II 要求概要	5
1 要求総括表	5
2 「強く豊かな日本」投資枠について	6
（参考）「令和 9 年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」	7
（参考）「経済財政運営と改革の基本方針 2026」	8
（参考）「日本成長戦略」	9
（参考）「地域未来戦略」	9
III 主要施策の基本方針	10
基本方針 1 防災・減災、国土強靱化の推進	11
（1）令和 8 年 熊本地震における対応	12
（2）災害に強い道路ネットワーク（高規格道路の整備、4 車線化）	13
（3）災害リスクに対する道路の防災・減災対策	14
（4）発災時に避難や復旧活動等を支える取組	15
（5）人命優先の通行止め・社会経済活動への影響を最小限にするための取組	16
基本方針 2 予防保全型メンテナンスへの本格転換	17
（1）予防保全型の維持管理・老朽化対策	18
（2）地方への財政的・技術的支援	19
（3）定期点検の効率化・高度化、新技術の導入	20
（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）	21
（5）高速道路の大規模更新と機能強化	22
基本方針 3 強い経済と豊かな生活の基盤となる道路ネットワーク・拠点の整備	23
（1）経済成長を支える道路ネットワークの構築	24
（2）物流拠点からネットワークへのアクセス強化	25
（3）モーダルコネクタ強化と多様なモビリティへの対応	26
（4）自動物流道路の推進	27
（5）道路分野における物流支援	28
（6）道路のサービスレベル向上に向けた今後の展開	29

(7) 効率的・効果的な渋滞対策	30
(8) 持続可能な高速道路システムの構築に向けた料金体系の導入	31
(9) 道路分野におけるインフラシステム輸出	32

基本方針 4 道路分野のカーボンニュートラル・ネイチャーポジティブの推進 33

(1) 道路のライフサイクル全体の低炭素化	34
(2) 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出	35
(3) 低炭素な人流・物流への転換／道路交通の適正化	36
(4) 生物多様性への取組	37

基本方針 5 自動運転社会の実現と道路システムのDX 38

(1) 自動運転の普及に向けた道路側からの支援	39
(2) 道路分野におけるAI技術の導入	40
(3) ICT等の新技術や道路関連データの活用拡大	41
(4) 行政手続き等のデジタル化による道路利用者の利便性向上	42
(5) 次世代のITSの推進	43

基本方針 6 道路空間の安全・安心や賑わいの創出 44

(1) 安全で安心な道路空間の整備	45
(2) 踏切対策の推進	46
(3) 高速道路の安全性の向上	47
(4) 多様なニーズに応えるみちづくり	48
(5) 良好な自転車利用環境の整備・活用促進	49
(6) 無電柱化の推進	50
(7) 「道の駅」第3ステージの推進	51
(8) 観光需要の増加に対応した道路利用環境の整備	52

IV 参考資料

予算関係

○ 道路関係予算概算要求総括表	参 1
○ 公共事業関係費(政府全体)の推移	参 2
○ 道路関係予算の推移	参 3
○ 道路関係直轄予算の推移	参 4
○ 社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の要望額・配分額等の推移	参 5
○ 高規格道路ネットワーク図	参 6

※以下施策関係、ネットワーク図はQRコードより閲覧

施策関係

○ 主な個別補助制度①	参 7
○ 主な個別補助制度②	参 8
○ 道路事業における社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の重点配分の概要	参 9
○ 下水道法等の一部を改正する法律（概要）	参 10
○ 道路法等の一部を改正する法律（概要）	参 11
○ 令和 8 年熊本地震を受けた予備費の使用	参 12
○ 能登地域における大規模自然災害からの復旧・復興	参 13
○ 国土強靱化年次計画 2026	参 14
○ 防災・減災等に資する国土強靱化基本法改正	参 15
○ 2040 年、道路の景色が変わる	参 16
○ 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 18
○ 令和 6 年能登半島地震を踏まえた緊急提言 概要	参 19
○ 自動物流道路のあり方 最終とりまとめ(概要)	参 20
○ 局所渋滞対策事業の概要	参 21
○ 道路施設の点検・修繕等措置の状況	参 22
○ 道路脱炭素化基本方針 概要	参 23
○ 第 3 次無電柱化推進計画 概要	参 24
○ 第 3 次自転車活用推進計画 概要	参 25
○ 「道の駅」第 3 ステージ	参 26
○ 日本の道路の現況	参 27
○ 事業の流れ	参 28
○ 踏切道改良促進法に基づく対策の流れ	参 29
○ 道路整備特別措置法等の一部を改正する法律（概要）	参 30
○ 3 つの料金水準について	参 31
○ 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 32
○ 首都高速の料金改定	参 33
○ 近畿圏の新たな高速道路料金	参 34
○ 高速道路料金割引の見直しの方向性	参 35
○ 追加インターチェンジの概要	参 36
○ 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 37

ネットワーク図

○ 首都圏環状道路の整備	参 39
○ 大都市圏ネットワーク図	
・ 関東圏	参 40
・ 首都近郊	参 41
・ 近畿圏	参 42
・ 阪神近郊	参 43
・ 中部圏	参 44
・ 札幌都市圏・仙台都市圏	参 45
・ 広島都市圏・北九州都市圏・福岡都市圏	参 46

I はじめに

1. 我が国を取り巻くメガトレンド

【国家的な危機】



人口急減

- ここ5年で、日本全体で約309万人減少(476市町村では10%以上減少)

出典:総務省「令和7年国勢調査人口速報集計結果」 | ※2020年と2025年の比較

- 2050年には、ピーク時から約2割減少(人口規模は1970年並みで、高齢化率は約5倍)

出典:総務省「国勢調査」、「人口推計年報」、国立社会保障・人口問題研究所資料 | ※ピークは2008年の値



自然災害リスク

- 100年で、1.4℃気温上昇
出典:気象庁資料 | ※1898～2025年のトレンド
- ここ50年で、大雨発生回数は約1.5倍に増加
出典:気象庁資料 | ※全国の1時間降水量50mm以上の年間発生回数の1976年～1985年の平均と2016年～2025年の平均の比較
- 首都直下、南海トラフ、千島海溝をはじめ、全国各地で巨大地震のリスクが切迫
出典:内閣府資料



国土安全保障

- 食料自給率は約38%
出典:農林水産省「令和6年度食料自給率について」 | ※2024年度の値
- エネルギー自給率は約16%
出典:経済産業省「令和6年度エネルギー需給実績(確報)」 | ※2024年度の値
- 2050年には、全国の居住地の約2割が無居住化
出典:国土交通省「第三次国土形成計画」



労働力不足

- 2040年には、生産年齢人口が約2割減少
出典:国立社会保障・人口問題研究所資料 | ※2020年と2040年の比較
- 2030年には、約34%の物流の輸送力不足が想定(うち約14%は「2024年問題」への対応で概ね克服)
出典:国土交通省「総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)」



インフラ老朽化

- 今後10年で建設後50年以上経過する橋梁は、全国で約12万橋増加
出典:国土交通省「道路メンテナンス年報」(2026年8月) | ※2026年と2036年の比較
- 約25%の市区町村では、技術系職員が0人
出典:総務省「地方公共団体定員管理調査結果」(令和7年)より国土交通省作成 | ※2025年4月1日時点の値



地域安全保障

- 全国の「交通空白」地区は2,740地区(1,720万人が居住)
出典:国土交通省「交通空白」解消に向けた取組方針2026」 | ※2026年5月15日時点
- 食料品アクセス困難人口は全国で904万人と推計
出典:農林水産省「2020年食料品アクセス困難人口の推計結果」 | ※2020年の値

【技術革新】



AIの爆発的進展

- 世界の生成AI市場規模は2022年から2030年で約30倍に拡大の予想
出典:総務省「令和7年版情報通信白書」(原典:Statistaを基に作成)
- AIの性能向上に必要な不可欠な要素であるパラメータ数は、2018年頃から「桁違い」に拡大
出典:国土交通省「次世代ITS検討会」(原典:Stanford HAI「AI Index Report 2026」)
- 日本における生成AIの利用率は約59%(2年で、約6倍に増加)
出典:総務省「令和8年版情報通信白書」 | ※2025年度の値



自動運転の本格実装

- 米国や中国では、国内各都市で自動運転タクシーサービスを展開
出典:国土交通省自動運転社会実現本部 資料
- 日本国内では、2027年度にもAIベースの自動運転車が販売予定
出典:国土交通省自動運転社会実現本部 資料
- 日本国内で、2030年度には自動運転サービス車両を10,000台にする目標
出典:国土交通省「第3次交通政策基本計画」

【新たな社会的要請】



ライフスタイルの変貌

- スマートフォンの保有割合は9割を超え、テレビの保有割合を上回る
出典:総務省「令和7年通信利用動向調査」 | ※2025年の値
- ネットショッピングの利用世帯の割合は、ここ10年で約2倍に増加
出典:総務省「2025年 家計消費状況調査」 | ※2015年と2025年の比較
- 首都圏のテレワーク実施率は、コロナ禍前よりも約10ポイント増加
出典:国土交通省「令和7年度テレワーク人口実態調査」 | ※2019年と2025年の比較
- カーシェアリングの会員数は、ここ10年で約6倍に増加
出典:公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団資料 | ※2016年と2026年の比較



サステナビリティへの挑戦

- 日本政府は、2030年温室効果ガス46%削減、2050年カーボンニュートラルの目標を設定
出典:内閣官房・環境省・経済産業省「地球温暖化対策計画」(令和7年2月)
- 世界的な目標として、2030年までに生物多様性の損失を止め、回復軌道に乗せることを目指す(ネイチャーポジティブ)
出典:環境省「昆明・モントリオール生物多様性枠組」(2022年12月)

2. 道路の機能

ネットワーク機能

～人・地域をつなぐ～

道路は人や地域を相互につなぎ、日常生活や観光等の人の移動と生活物資や農林水産品、工業製品等のモノの輸送を支えます。

空間機能

～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。

国民生活に密接な「道路ネットワーク・道路空間のポテンシャル」を最大限発揮させて、**国家的な危機の克服**や**新たな社会的要請への対応**に貢献します

3. 目指す社会像

ワイズネット

目指す社会の実現に向けて、

「WISENET2050」や「第1次国土強靱化実施中期計画」等を推進し、**災害に強く、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**を構築します

「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」



「人・モノ・情報が行き交うことで活力を生み出す社会」



「時代の潮流に適應したスマートな社会」



「持続可能で賑わいのある地域・まちを創出する社会」



※上記のほか、「経済財政運営と改革の基本方針2026」(令和8年7月21日閣議決定)、「地域未来戦略」(令和8年7月21日閣議決定)、「日本成長戦略」(令和8年7月21日閣議決定)、「国土形成計画(全国計画)」(令和5年7月28日閣議決定)、「国土強靱化基本計画」(令和5年7月28日閣議決定)等をふまえ、道路施策を推進

2050年、WISENET（ワイズネット）の実現

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



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

重点課題： 国際競争力・国土安全保障・物流危機対応・低炭素化



■ WISENETの要点

○ シームレスネットワークの構築

サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求

○ 技術創造による多機能空間への進化

国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献

オートフロー・ロード
▶ 自動物流道路 (Autoflow Road) の構築



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ

出典：Cargo Sous Terrain社HP

経済成長・物流強化

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

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

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



三陸沿岸道路（岩手県山田町）

交通モード間の連携強化

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



バスタの整備イメージ（品川駅交通ターミナル）

観光立国の推進

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



シェアサイクル導入の促進



高速道路料金割引の見直し

自動運転社会の実現

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

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



車両と道路が協調した自動運転

低炭素で持続可能な道路の実現

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

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(ふとんかき)

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）

道路の雪害対策等

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

【雪害対策の事例】



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

【防災拠点対策の事例】



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 要求概要

1 要求総括表

(単位:億円)

事 項				事業費	対前年度比	国 費	対前年度比	
								「強く豊かな日本」 投資枠を除く
直	轄	事	業	23,130	1.44	23,130	1.44	1.19
	改	築	そ の 他	16,041	1.59	16,041	1.59	1.19
	維	持	修 繕	5,864	1.23	5,864	1.23	1.23
	諸		費 等	1,224	1.07	1,224	1.07	1.07
補	助	事	業	14,129	1.60	8,045	1.57	1.19
			高規格道路、IC等アクセス道路その他	8,964	1.95	4,921	1.93	1.17
			道 路 メ ン テ ナ ン ス 事 業	4,943	1.23	2,844	1.23	1.23
			除 雪	221	1.05	147	1.05	1.05
	補	助	率 差 額	—	—	133	1.06	1.06
小			計	37,259	1.50	31,175	1.47	1.19
有	料	道	路 事 業 等	27,901	0.85	181	1.51	1.51
合			計	65,160	1.13	31,356	1.47	1.19

注1. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(4,642億円)を含む。

注2. 四捨五入の関係で、表中の計数の和が一致しない場合がある。

※ 上記の他に、防災・安全交付金(国費1兆1,293億円[対前年度比1.32])、社会資本整備総合交付金(国費6,811億円[対前年度比1.48])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

※ 上記の他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として、社会資本整備総合交付金(国費152億円[対前年度比1.40])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

※ 上記の他に、直轄道路(権限代行区間を含む)に係る災害復旧事業費(国費85億円)等がある。

※ 上記の他に、行政部費(国費9億円)及びデジタル庁一括計上分(国費48億円)がある。

※ なお、「第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組の推進に必要な経費」、「戦略産業クラスター等の形成に資するインフラ整備等の推進に必要な経費」、「労務費確保の必要性や近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施に必要な経費」、「高速道路の料金割引に必要な経費」については、事項要求を行い、予算編成過程において検討する。

2 「強く豊かな日本」投資枠について

「令和9年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」（令和8年7月30日閣議了解）に従い、「経済財政運営と改革の基本方針2026」等に基づき、危機管理投資・成長投資をはじめ、国内投資を通じた潜在成長率の引上げにつながる施策を予見可能性を持って実施するための政策について、以下を要望します。

○ 日本成長戦略 防災・国土強靱化（第1次国土強靱化実施中期計画分） **事項要求**

気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害、切迫する大規模地震や急速に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等を構築するため、令和7年6月に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」を踏まえ、高規格道路ネットワークの整備や老朽化対策等の抜本的な対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図る。

○ 日本成長戦略 17の戦略分野関係（第1次国土強靱化実施中期計画分を除く） **要望額：198億円**

官民投資を優先的に支援することが必要と考えられる、自動運転技術、次世代型太陽電池、防災技術等の「主要な製品・技術等」への投資や技術開発、導入促進による需要・市場創出を道路分野として実施する。

○ 地域未来戦略 戦略産業クラスター計画等関係 **事項要求**

戦略産業クラスター計画に位置付けられる、産業拠点と空港、港湾、物流拠点等を結ぶ高規格道路ネットワークやアクセス道路の整備を推進し、企業立地や設備投資の促進、物流効率化等を図る。これにより、成長戦略における17の戦略分野に関連する企業の大規模投資を起点とした官民投資を呼び込み、地域経済の活性化にとどまらず、我が国経済全体の成長に貢献する。

○ 地域未来戦略 政府が講ずべき本戦略に関する施策を総合的かつ計画的に実施するために必要な事項（戦略産業クラスター計画等分を除く） **要望額：5,800億円**

地域未来戦略が目指す「強い地域経済の構築」とともに、「豊かな生活環境」や「選ばれる地方」の実現のために、高規格道路ネットワークの整備推進、道路交通環境の整備推進、「道の駅」第3ステージの推進等を加速化する。

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

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

(参考) 「令和9年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」 (令和8年7月30日閣議了解)

令和9年度予算は、「経済財政運営と改革の基本方針2026」(令和8年7月21日閣議決定。以下「基本方針2026」という。)等に基づき、危機管理投資・成長投資をはじめ、国内投資を通じた潜在成長率の引上げにつながる施策を予見可能性を持って実施できるよう、通常歳出とは別に、『「強く豊かな日本」投資枠』を創設。要求・要望は賃金や調達価格の上昇を踏まえて行い、予算編成過程において、令和8年度予算から実現した「経済・物価動向等の的確な反映」を実現。補正予算依存から脱却し恒常的な施策を当初予算に計上するため、適切に要求・要望。歳出全般にわたり、施策の優先順位を洗い直し、予算の中身を大胆に重点化。補助金・基金の自己点検結果を要求・要望に反映し、予算編成過程において精査。

- ◇ **危機管理投資・成長投資をはじめ、国内投資を通じた潜在成長率の引上げにつながる施策を予見可能性を持って実施できるよう、通常歳出とは別に、『「強く豊かな日本」投資枠』を創設。真に効果的な施策を重点的に措置。**
- ◇ **要求・要望は賃金や調達価格の上昇を踏まえて行い、予算編成過程において、令和8年度予算から実現した「経済・物価動向等の的確な反映」を実現。**
- ◇ **補正予算依存から脱却し恒常的な施策は当初予算に計上するため、適切に要求・要望。**
- ◇ **歳出全般にわたり、施策の優先順位を洗い直し、予算の中身を大胆に重点化。補助金・基金の自己点検結果を要求・要望に反映し、予算編成過程において精査。**

*金額はR8一般会計当初予算(122.3兆円)

「強く豊かな日本」投資枠 *GX、AI・半導体:「GX 2040ビジョン」「AI・半導体産業基盤強化フレーム」を踏まえ、特別会計においても要求。	—	国内投資を通じた潜在成長率の引上げに向けて、日本成長戦略や地域未来戦略などを踏まえた効果の高い政策を推進 補正予算依存の財政運営から脱却する方針も踏まえ、要求上限を設けず、事項要求も含め、所要額を適切に要求 このうち、経済安全保障上特に重要な分野などについては、複数年度で財源を確保した上で、特別会計において別枠で管理することとし、予算編成過程において検討 *予見可能性を高め、継続的な取組を後押しするため、複数年度の計画に基づくものを基本とする *通常歳出(裁量的経費等)との関係について、予算編成過程において精査
年金・医療等 *こども・子育て:特別会計への計上分も含め、「こども未来戦略」に基づいて要求。	37.0	自然増(+0.39兆円) *予算編成過程で、高齢化による増加分に相当する伸びに、経済・物価動向等を踏まえた対応に相当する増加分を加算
防衛力整備計画対象経費	8.8	「防衛力整備計画」を踏まえて要求 「三文書」の改定に伴う対応について、予算編成過程において検討
裁量的経費	14.5	+20%要望可 *このほか、『「強く豊かな日本」投資枠』の活用、事項のみの要求も可
義務的経費	9.9	人件費は人事院勧告を踏まえ予算編成過程で対応 その他、各経費ごとの義務的性格に基づき所要額を要求 特殊要因を加減算(例:経済構造実態調査)
地方交付税交付金等	20.9	「骨太の方針」との整合性に留意しつつ要求
国債費	31.3	

- 予算編成過程における検討事項**
- * 補正予算依存の財政運営から脱却するため当初予算での措置を要する恒常的な施策などの重要政策については、『「強く豊かな日本」投資枠』を活用するほか、必要に応じて、事項のみの要求も含め、適切に要求・要望を行い、予算編成過程において検討。
 - * 真に必要な財政需要に対応するため、制度改革により恒久的な歳入増を確保する場合、歳出改革の取組に当たって、その取扱いについては、予算編成過程において検討。

(参考)「経済財政運営と改革の基本方針2026」 (令和8年7月21日閣議決定) <抜粋>

- 危機管理投資・成長投資を始め、国内投資を通じた潜在成長率の引上げにつながる施策を、予見可能性を持って実施できるよう、通常歳出とは別に、『「強く豊かな日本」投資枠』を創設する。「成長戦略」や「地域未来戦略」などを踏まえ、官民投資ロードマップや分野横断的な課題に対応していく取組の形で示されたような、国内民間設備投資や潜在成長率を大きく引き上げる効果の高い措置を対象とする。
 - 予見可能性を高め、継続的な取組を後押しするため、複数年度の計画に基づくものを基本とする。前年度の予算措置額に関わらず真に効果的な投資支援策を取り込めるよう、要求上限(いわゆるシーリング)を設けず、事項要求も含めて必要な額を適切に要求できるようにし、予算編成過程で実効的な予算措置につなげる仕組みを整備する。
 - 「デジタル社会の実現に向けた重点計画」に基づき、技術革新に対応した自動運転社会の早期実現に向けた環境整備、信頼性あるデータの利活用に関する環境整備、政府のデジタル基盤の強靱化・自律性向上やデジタル行財政改革を進める。
 - 2050年カーボンニュートラル目標の実現に向け、エネルギー自給率を向上すべく、「成長戦略」及び「分野別投資戦略」を踏まえ、危機管理投資の観点から大胆なGX投資を進め、脱炭素電源の最大限活用や天然ガス等への燃料転換を進める。再エネについては、地域の理解やS+3Eの原則を前提に、ペロブスカイト太陽電池や次世代型地熱発電設備に係るサプライチェーンを強靱化し、導入を拡大する。
 - 強い地域経済の構築に向けて、「地域未来戦略」に基づき、積極的な支援を行う。「戦略産業クラスター計画」においては、官民投資ロードマップに記載された都道府県を超えた地域ブロック単位で行う、危機管理投資・成長投資を起爆剤として、それを支えるインフラ整備や、鉄道、造船ドック、ロケット射場のような民間クラスター拠点の整備、クラスターを構成するサプライチェーン上の関連企業への投資支援を大胆に進める。
 - メンテナンスは予防保全型へと転換し、見える化を進める。
 - 地域の成長を阻む移動制約の打破に向け、集中対策期間の先も見据え、地域輸送資源の最大活用等による「交通空白」解消の取組の深化・加速化や、地域交通DX、規制改革等を通じて、自動運転社会の早期実現と移動の不足の解消に取り組む。
 - 成長投資を支える基盤であり、国土軸ともなる高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、また、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、渋滞対策、モーダルコネクの強化、航空・海運ネットワークの維持・活性化を推進し、担い手の確保・育成に取り組む。成田空港の機能強化、道路・鉄道アクセス整備、周辺の産業集積、農林水産物輸出拠点化を府省庁横断的に進める。その他国際空港アクセス鉄道、在来線の高速化、基本計画路線のケーススタディを通じた検討の深化、ローカル鉄道の再構築、鉄道ネットワークの財源確保、バスのキャッシュレス化、良好な自転車利用環境の整備・活用を進める。陸・海・空の新モーダルシフト、中継輸送、自動物流道路の推進等の物流効率化、脱炭素化等を加速化する⁵⁶。
- ⁵⁶「総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)」(令和8年3月31日閣議決定)
- オーバーツーリズム対策を強化し、住民生活の質の確保との両立を図る。
 - 「国土強靱化基本計画」が示す基本的方針等を踏まえ、「国土強靱化実施中期計画」⁹¹及び「国土強靱化年次計画2026」⁹²に基づく施策を『「強く豊かな日本」投資枠』を活用して推進し、テクノロジーを駆使してハード・ソフト両面の対策を強化する。防災庁を設置し、徹底的な事前防災の推進及び発災時から復旧・復興まで一貫した政府全体の司令塔機能を強化する。
- ⁹¹「第1次国土強靱化実施中期計画」(令和7年6月6日閣議決定)。高規格道路のミッシングリンクの解消、無電柱化、大雪対策等を含む。
⁹²令和8年7月3日国土強靱化推進本部決定。令和8年度与党税制改正大綱では、道路関連インフラ保全の重要性等にも留意しつつ、いわゆるガソリン暫定税率廃止の財源確保について令和9年度税制改正において結論を得るとされていることも踏まえる。
- インフラの復旧・整備、災害公営住宅の整備、復興まちづくり、被災者の生活や生業の再建、地場産業・伝統産業の復活・振興、地籍調査・法務局地図作成の加速を推進する。
 - 安全・安心な社会の実現に向け、保護司支援を含む再犯防止、司法アクセスの充実、司法DX、司法外交、過去の反省を踏まえた再審制度の適切な運用、犯罪被害者等支援、交通安全対策に取り組む。

(参考)「日本成長戦略」(令和8年7月21日閣議決定) <抜粋>

II. 17の戦略分野における官民投資の促進 2. 62の主要な製品・技術等の官民投資ロードマップの実行

(2) デジタル・サイバーセキュリティ ⑥ 自動運転技術 iv) 主な施策

・(中略) インフラからの支援や道路の適切な利活用に向けた取組、通信インフラ整備、事故原因究明体制構築等の導入環境の整備を進める。

(12) 資源・エネルギー安全保障・GX ① 次世代型太陽電池(ペロブスカイト太陽電池等) iv) 主な施策

・(中略) 空港や道路を始め、自治体を含めた公共施設・インフラ空間等に対し、2035年までに5GWを目指した積極的な導入を進める。

(14) 防災・国土強靱化

(中略) 「国土強靱化基本計画」・「第1次国土強靱化実施中期計画」も踏まえ、ハード・ソフトの両面で事前防災及びインフラの予防保全を徹底し、「令和の国土強靱化」を進めるとともに、防災技術の研究開発・実装を進め、積極的に海外に展開していく。

① 防災技術 iv) 主な施策

・「国土強靱化基本計画」・「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく取組を推進する(中略)。

III. 8つの分野横断的課題の解決

③ 講じるべき施策パッケージ i) あらゆる分野の産業競争力強化の鍵となるAXの推進

産業クラスター形成などのため、産業立地に必要な工業用水、道路、鉄道、港湾施設等の整備・機能強化に加え、土地利用調整等と連動した分野特有の拠点整備、中堅・中小企業のサプライチェーン形成、産業人材育成を一体的に実施するとともに、産業を支える人材を集め、その活動・交流や生活を支えるまちづくりを推進することにより、「危機管理投資」・「成長投資」につなげていく。

(参考)「地域未来戦略」(令和8年7月21日閣議決定) <抜粋>

第1節 強い地域経済の構築に貢献する主な施策の推進

・17の戦略分野について政府主導で官民投資を促進しつつ、地方公共団体と協力して具体的な立地を定め、同時に、地域の産業のサプライチェーンを支える中堅・中小企業の役割を重視し、戦略分野に関連する産業及び地域をけん引する産業の育成や地場産業を含む地域の産業の育成への地域主導のきめ細やかな取組・挑戦に対して国が一步前に出て積極的な支援を行う。

・その際、必要となるインフラ整備や従来からの地方創生の取組も含めた環境整備を一体的に行う。

A. 戦略産業クラスター計画

(中略) 国が一步前に出て、道路、工業用水等の関連インフラの整備や、産業人材の育成を始めとする事業環境の整備を計画的に進めることにより、世界をリードする産業が当該地域に定着し産業クラスターを形成することで、地域経済の活性化にとどまらず、我が国経済全体の成長に貢献することを目指す。

第2節 豊かな生活環境の実現に貢献する主な施策の推進

イ. 持続可能な生活インフラの実現 i. 公共交通の維持

・デジタルライフラインの整備促進に向け、引き続き、ドローン航路や自動運転サービス支援道の実装に向けた取組を行う。

第5節 その他の施策の推進

1. 強い地域経済の構築

(12) 観光地における渋滞対策、クルーズ振興等のインバウンドの受入環境整備の推進、(26) サイクルツーリズムの推進等による自転車の活用の推進、(31) 地産地消の再生可能エネルギー都市の形成(シン・スマートシティ)

2. 豊かな生活環境 イ. 持続可能な生活インフラの実現

(8) 安全・安心に暮らせる道路交通環境の整備等の推進、(9) 自転車ネットワークの活用によるグリーンモビリティタウン、(12) 路面電車の走行空間の整備等による地域のにぎわいや安心して暮らせる生活環境の創出、(14) 道路空間の再配分による新しい物流対策、(35) 新たな道路管理システムの構築、(36) 道路における新たなモビリティサービスの社会実装の実現、(37) バスタプロジェクトの推進、新たなモビリティに対応した道路空間の整備、(44) 国土の骨格を支える高規格道路ネットワークの整備推進

2. 豊かな生活環境 ウ. 地域の暮らしの満足感向上

(2) 「道の駅」第3ステージの推進

Ⅲ 主要施策の基本方針

■ 防災・減災に資する「危機管理投資」であるとともに、あらゆる経済活動のベース強化に資する「成長投資」ともなる道路施策について、6つの基本方針を掲げて推進します。

基本方針 1 防災・減災、国土強靱化の推進

【P11～】

～自然災害の脅威から、国民の暮らしと経済の基盤を堅持します～

基本方針 2 予防保全型メンテナンスへの本格転換

【P17～】

～戦略的なマネジメントで、道路インフラを将来世代へ継承します～

基本方針 3 強い経済と豊かな生活の基盤となる道路ネットワーク・拠点の整備

【P23～】

～国土をフル稼働し、持続可能で活力ある日本列島を実現します～

基本方針 4 道路分野のカーボンニュートラル・ネイチャーポジティブの推進

【P33～】

～自然との共生をスタンダードなものにして、グリーン社会実現を先導します～

基本方針 5 自動運転社会の実現と道路システムのDX

【P38～】

～自動運転やAI技術を先取りし、夢見た未来社会を現実にします～

基本方針 6 道路空間の安全・安心や賑わいの創出

【P44～】

～魅力あふれる道路空間から、人々の幸せにつながる価値を生み出します～

基本方針

1

防災・減災、国土強靱化の推進

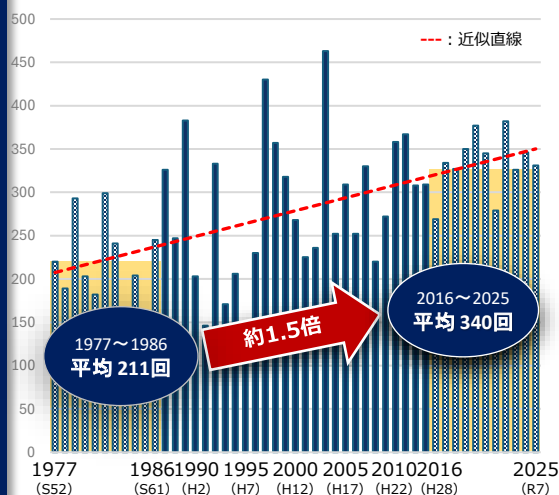
～自然災害の脅威から、国民の暮らしと経済の基盤を堅持します～

近年頻発・激甚化する気象災害や大規模地震への対応は喫緊の課題です。

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まいります。

激甚化・頻発化する気象災害

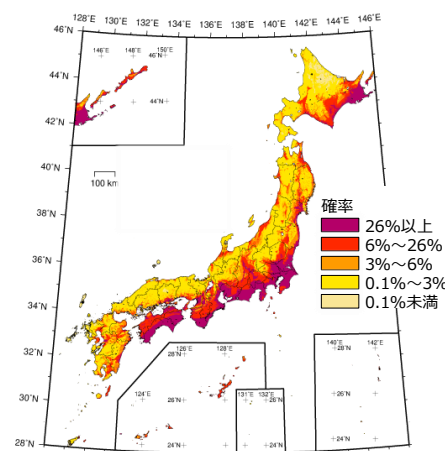
- 1時間降水量50mm以上の年間発生回数
(7月～1,300地点あたり)



出典：気象庁

切迫する大規模地震

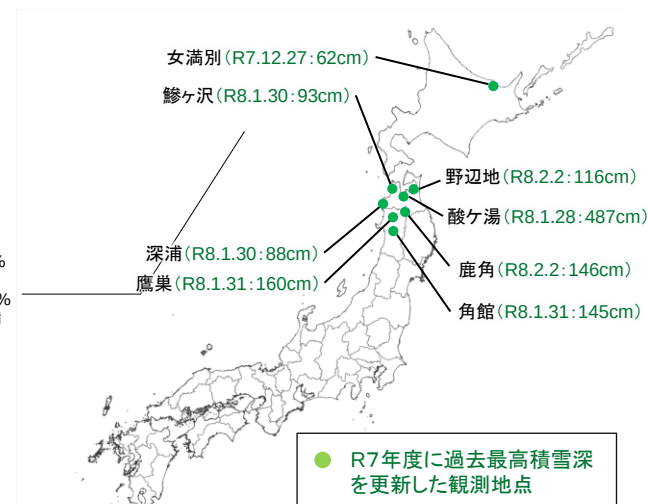
- 今後30年間に震度6以上の揺れに見舞われる確率



出典：全国地震動予測地図 2020年版（地震調査研究推進本部）

短期集中的な豪雪

- 全国各地で最大積雪量を更新



出典：気象庁資料より作成

(1) 令和8年熊本地震における対応

■ 令和8年熊本地震における被災地の1日も早い復旧・復興に向けて、道路の災害復旧事業等を推進します。

<背景/データ>

- 令和8年7月28日：震度7 熊本県宇城市、氷川町
- 発災直後、高速道路、国道、県道等で36区間が通行止め
- 高速道路では、南九州自動車道 妙見第一橋など、断層ずれの直接的な影響による損傷が発生

【被災状況】



南九州自動車道 妙見第一橋



【被災箇所の復旧】

- 地震発生後、翌朝には被災地への主要アクセスとなる国道3号及び国道57号のアクセスを確保
- 高速道路については、発災当初、九州自動車道及び南九州自動車道の約142kmにわたり規制を実施したが、復旧作業を進め、発災後2週間で九州自動車道全線で緊急車両の通行を確保し、発災後3週間で九州自動車道及び南九州自動車道（八代JCT～八代南IC間を除く）の全線で一般車両の通行を確保

【九州自動車道 川田橋の応急復旧状況】



被害状況



応急復旧作業中（下り線）



応急復旧完了（対面通行）

【災害時交通マネジメントの実施】

- 国土交通省や熊本県、警察、有識者等で構成される「熊本県災害時交通マネジメント検討会」を発災翌日に設置し、対策を協議
- 広域迂回の呼びかけや料金調整を実施するとともに、交差点改良や路面修繕等のピンポイント対策による交通円滑化の取組を実施



広域迂回ルート



国道3号の交差点改良（大野交差点）
バスベイ活用 変更90m
現況60m

【防災用コンテナ型トイレの派遣、防災拠点自動車駐車場の活用】

- 平常時は「道の駅」で活用している防災用コンテナ型トイレを全国から被災地に派遣（令和8年8月6日時点で15台派遣）
- 防災拠点自動車駐車場※1として指定されている道の駅「たのうら」において、道路法に基づき一般利用を制限し、電力会社の復旧車両の駐車スペース等に活用



被災地に設置されている様子



復旧班車両の利用状況

※1：災害時において、広域的な災害応急対策を迅速に実施するための拠点を確保することが重要であることを踏まえ、地域防災計画等に位置づけられた「道の駅」等の自動車駐車場

(2) 災害に強い道路ネットワーク（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。

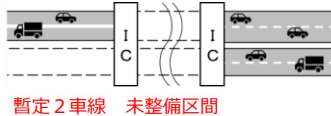
<背景/データ>

- 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



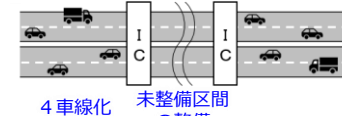
並行する
一般道



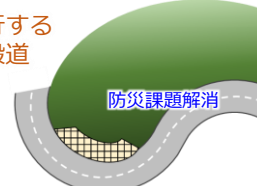
災害に強い道路ネットワーク

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



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

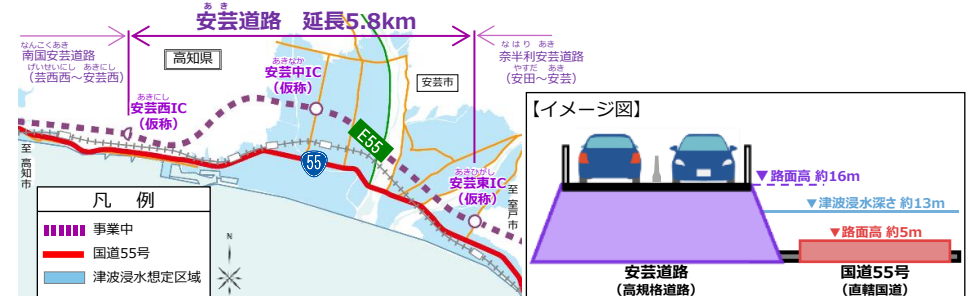
- ・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路の未整備区間の整備完了率^{※1}
6%【R5】→19%【R12】
- ・災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路（有料）の4車線化優先整備区間^{※2}等の整備完了率
0%【R5】→14%【R12】

※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

【道路ネットワークの機能強化対策】

- 災害に強い道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路の未整備区間の整備を推進



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

- 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。

(3) 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等の浸水・冠水対策を推進します。

【道路橋の耐震補強】

- 緊急車両の通行を発災直後から確保すべき重要な路線である緊急輸送道路の橋梁の耐震補強を推進
- 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】

【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

【被災事例】



国道10号 令和7年8月の大雨
(鹿児島県始良市 網掛橋)

【対策事例】



国道49号流失対策 (福島県いわき市)

- ・ 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】

【無電柱化の推進】^{※2}

- 災害時の道路啓開に向け、高速道路ICと主要防災拠点を結ぶ緊急輸送道路等を優先整備区間に選定し、重点整備

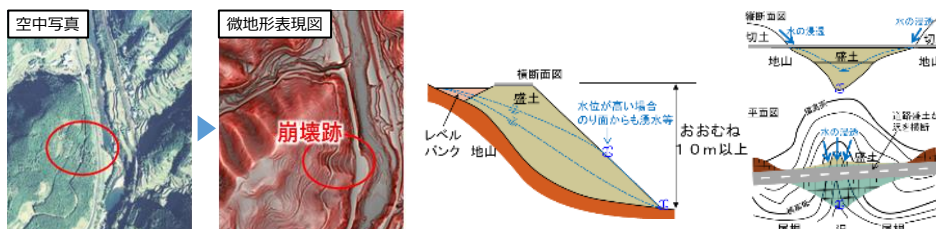
【無電柱化の事例】



国道6号 (茨城県高萩市)

【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把握した災害リスクに対し、能登半島地震を踏まえて改定された基準^{※3}に基づき、法面・盛土対策を推進



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

- ・ 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】

【道路地下構造物等の浸水・冠水対策】

- 市街地部の浸水・冠水対策として、浸水センサー等の設置や、国管理の地下駐車場等における電源設備の耐水化等を進めるとともに事業者・地域関係者等との合同訓練を踏まえた防災体制の見直しにより、浸水対策を強化



合同訓練の実施 (地下駐車場入口)

※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：P50参照

※3：道路土工構造物技術基準

(4) 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
- 関係機関が参画する法定協議会※1での協議を経て、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道路啓開計画を策定

- 地震・津波災害については都道府県単位、火山災害・雪害は広域ブロック単位で、令和8年度内に道路啓開計画を策定
- 風水害についても、令和8年度内にガイドラインを作成し、来年度に計画を策定
- 関係機関と連携し、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

※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

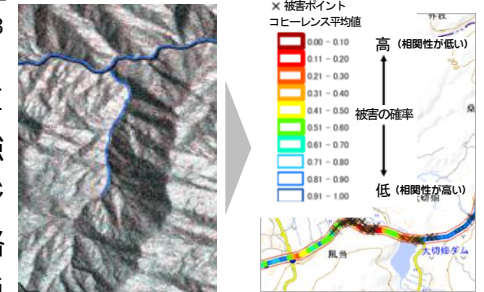
※2：このほか自転車、バイク、道路管理用カメラなどを活用

【防災技術の実装による迅速な情報収集・提供】

- 大規模災害時にドローン、衛星等を活用した情報収集を推進※3

- ITSスポットやAI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※4の実施や、「道路の被害状況等マップ」にて通行状況を公表

【衛星画像の解析・判読イメージ】



災害発生前後の衛星画像を解析・判読することにより、道路の被害を効率的に把握

- 地方公共団体を含めた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】

- 橋梁流失時に応急組立橋を地方公共団体に貸し出し、早期交通確保を支援

【応急組立橋の活用事例】



橋梁流失状況



応急組立橋架設後の状況

令和5年7月豪雨で被災した熊本県内の国道445号 金内橋

※3：R7.10にJAXAと締結した衛星画像データ活用した災害情報提供に関する協定により、両者でWGを設置し、効果的な活用手段の検討および実証実験を実施

※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) 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、関係機関との連携による情報発信の強化等を推進します。
- 冬期道路交通確保のために、躊躇ない予防的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
- ・新たな防災気象情報に基づく防災体制見直し

【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、新たな防災気象情報に基づく防災体制見直しやレーダー雨量等を活用し、早期通行止め・開放を強化

【気象庁との合同緊急発表】



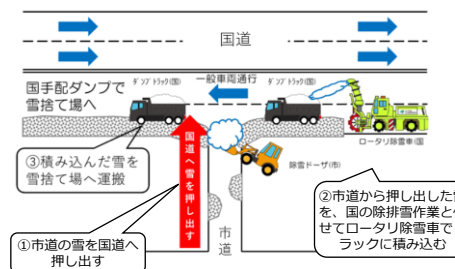
【新たな防災気象情報】

	河川氾濫 1級河川などの 大河川の氾濫	大雨 低地の浸水や 大河川以外の氾濫	土砂災害 急傾斜地の崩壊や 土石流	高潮 海水面上昇や 波の打上げによる浸水	(警戒レベルごとの) 住民が とるべき行動
警戒レベル 5相当	レベル5 氾濫特別警戒	レベル5 大雨特別警戒	レベル5 土砂災害特別警戒	レベル5 高潮特別警戒	命の危険 直ちに安全確保!
<警戒レベル4までに危険な場所から かならず避難!>					
警戒レベル 4相当	レベル4 氾濫危険警戒	レベル4 大雨危険警戒	レベル4 土砂災害危険警戒	レベル4 高潮危険警戒	危険な場所から全員避難
警戒レベル 3相当	レベル3 氾濫警戒	レベル3 大雨警戒	レベル3 土砂災害警戒	レベル3 高潮警戒	避難に時間を要する人は早めに避難、避難の準備など
警戒レベル 2	レベル2 氾濫注意	レベル2 大雨注意	レベル2 土砂災害注意	レベル2 高潮注意	避難行動を確認(避難場所や避難ルート、避難のタイミングなど)
警戒レベル 1	早期注意情報				災害への心構えを高める

【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、集中除雪による早期開放や、車両滞留時の乗員保護活動を適切に実施
- 大雪による通行止めに備え、大型商業施設等と連携した待機可能場所の確保を推進
- スタック発生を未然に防ぐため、地方運輸局や警察との現場レベルでの連携強化や冬用タイヤ自動判定システムによるチェック強化などにより、事業者への周知・指導を実施
- 地方公共団体と連携し、除雪機械等の整備や除雪作業の自動化、交通障害検知システムや立ち往生車両排出機材の導入を推進
- 地方公共団体への除雪機械貸与、派遣支援や地方公共団体との連携除雪、道路利用者等への除雪の見える化などを実施

【連携除雪の状況】



【除雪の見える化】※



予防保全型メンテナンスへの本格転換

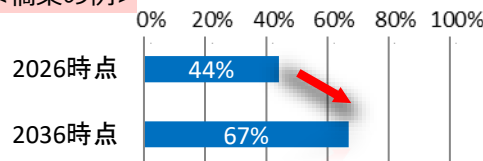
～戦略的なマネジメントで、道路インフラを将来世代へ継承します～

老朽化するインフラへの対応は喫緊の課題です。
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、
新技術の積極的な活用等により、限られた人的リソースの中で
効率的かつ持続可能な維持管理を実現し、
良好なインフラを将来世代に継承してまいります。

深刻化するインフラの老朽化

建設後50年以上経過した
道路施設の割合が加速度的に増加

<橋梁の例>



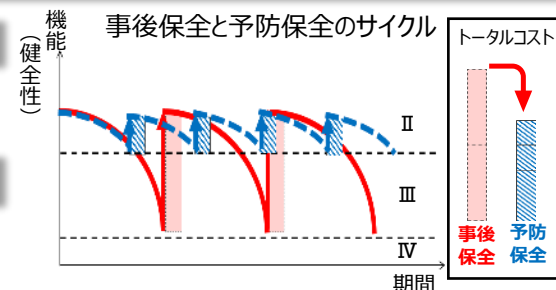
事後保全と予防保全

事後保全

施設の機能等の**不具合が生じてから**
修繕等を講じること

予防保全

施設の機能等の**不具合が発生する
前に**修繕等を講じること



『予防保全』により中長期的な**トータルコストの縮減・平準化**を図る

道路陥没対策

- 令和7年1月、埼玉県八潮市の県道の陥没により、トラック運転手が車両ごと落下する死亡事故発生
- 地下占用物の老朽化等による道路損傷や交通への影響の発生リスクが顕在化



(1) 予防保全型の維持管理・老朽化対策

- 不具合が生じてから修繕等を行う「事後保全型」から、不具合が発生する前に修繕等を行う「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について、着実に推進します。
- 道路DPF※1により入手したデータを分析・活用することで、橋梁・トンネル・舗装等の予防保全を実現します。

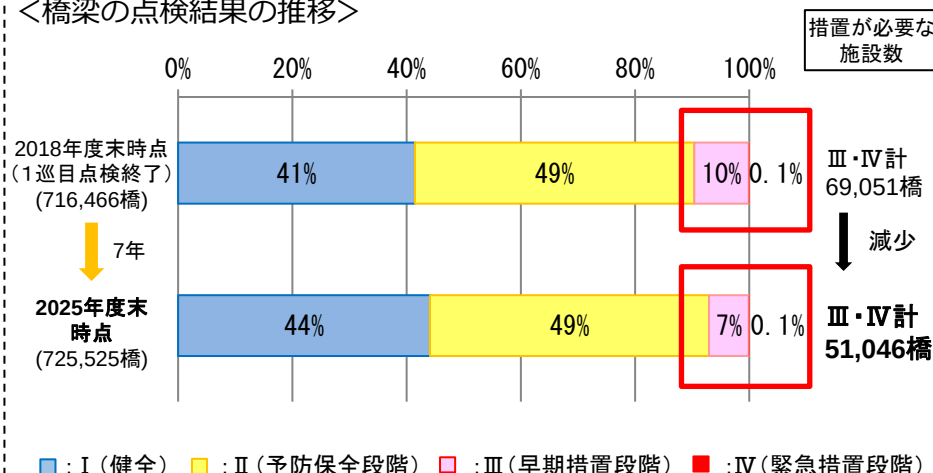
【「予防保全型」への早期転換に向けた老朽化対策】

＜背景／データ＞

【令和8年度道路メンテナンス年報】

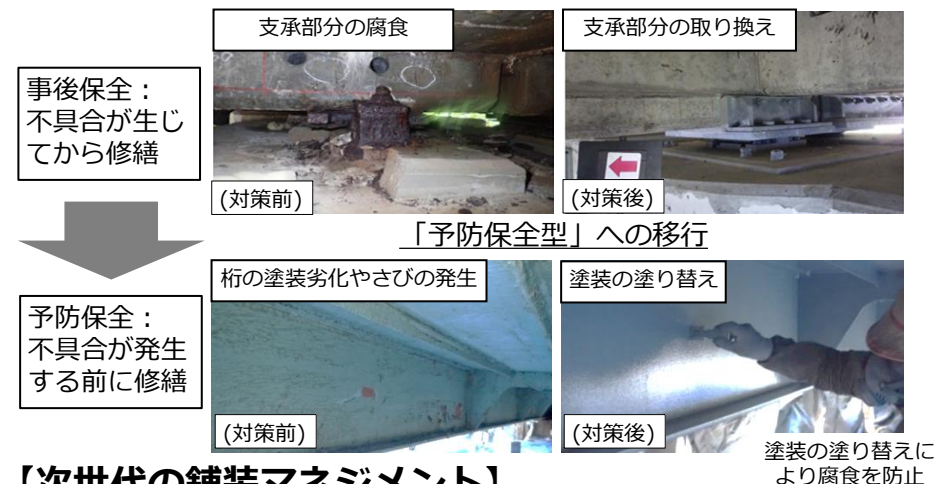
1 巡目点検が終了した2018年度末時点の判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁割合は約10%であったところ、2025年度末時点では約7%と着実に減少

＜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＞

- ・ 舗装路盤が損傷すると表層が早期劣化し、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40%（2025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
- 道路DPF※1により入手した舗装状態や修繕履歴等のデータを見える化することで、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

※1：維持管理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

(2) 地方への財政的・技術的支援

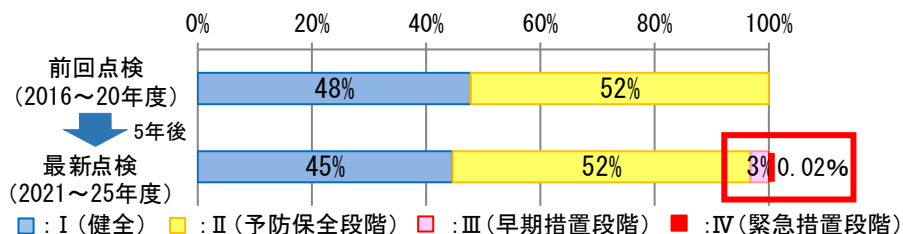
- 地方公共団体が管理する道路施設について、長寿命化修繕計画に基づく取り組みに対し、道路メンテナンス事業補助制度^{※1}による計画的・集中的な財政的支援を実施します。
- 国による直轄診断、修繕代行や研修の開催を実施するとともに、連携協力道路制度^{※2}の活用を通じた広域連携や道路施設の集約・撤去を促進します。

<背景/データ>

【令和8年度道路メンテナンス年報】

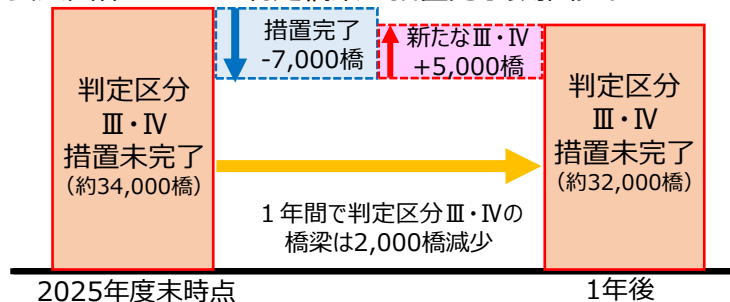
直近5年間の点検でⅠ・Ⅱ判定からⅢ・Ⅳ判定に遷移した桥梁の割合は3%

<地方公共団体の点検結果>



【地方公共団体における予防保全への移行（2025年度末基準）】

<地方公共団体のⅢ・Ⅳ判定桥梁の措置完了数推移イメージ>



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
(参考) 直轄ではおおよそ10年かかる見込み

※1：道路メンテナンス事業補助制度 <<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/pdf/jigy-hojo.pdf>>

桥梁(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

※2：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

【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等による地方公共団体への支援を実施

- ・ 特に群マネ^{※3}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^{※4}や防災・安全交付金により優先支援、重点配分を実施
- ・ 今後、連携協力道路制度を活用する地方公共団体へ道路メンテナンス事業補助制度による支援を検討

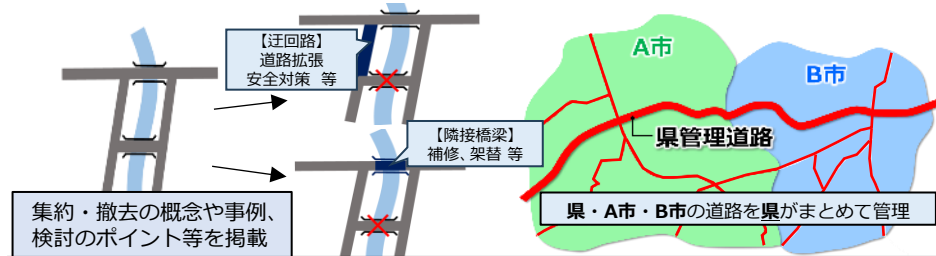
【地方への技術的支援】

- 国による直轄診断、修繕代行事業^{※5}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施設の集約・撤去の取組を促進

- 広域連携の取組を促進するため、ガイドラインの充実等を通じて、連携協力道路制度の活用を図る

【道路施設の集約・撤去ガイドライン】[連携協力道路制度適用パターン]



※3：『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

※4：包括的民間委託の活用を含む

※5：直轄診断(2014～2025年度)：18箇所、修繕代行(2015～2025年度)：17箇所

(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点検支援技術性能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、カタログ※1を作成・公開
- ・R4年度より点検支援技術の活用を原則化（特記仕様書に明記）
 - （R4年度～ トンネル及び橋梁の直轄点検
 - R5年度～ 舗装の直轄点検
 - R7年度～ 道路巡視（ポットホール、区画線））
- ・直轄国道の橋梁の点検を実施する担当技術者に対し、R5年度から資格等保有※2を要件化

※1



【点検の効率化・高度化、質の向上】

- 橋梁・トンネルなどの定期点検要領（R6年3月改定）により、定期点検の質の確保及び記録を合理化
- 橋梁、トンネル、土工、舗装及び道路巡視に関するカタログに掲載された新技術を活用し、点検の効率化・高度化を推進
- 道路附属物（標識、照明等）についても新たに技術公募を実施し、カタログに掲載予定

【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
- 良い技術は活用する方針のもと、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

※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

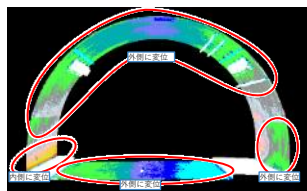
点検支援技術性能カタログ（407技術掲載 R8年4月時点）

画像計測



狭隙空間や水のある箇所に進入して画像を取得

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



撮影した動画から得られる画像等を活用したAIによる自動評価

【新技術活用事例】

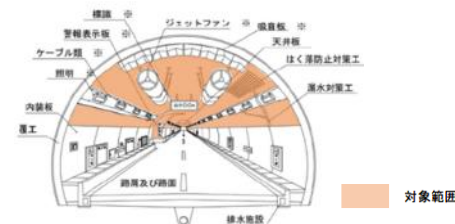
トンネル名：小矢戸トンネル
（国道158号）（福井県大野市）

延長：1,424m

施工方法：山岳トンネル工法（NATM）

対象部位：トンネル本体工

対象とする変状の種類：ひび割れ、うき、はく離



活用効果

- ・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（25H→7H）
- ・現地点検や結果の整理等の作業日数が約6割減（5日→2日）

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）



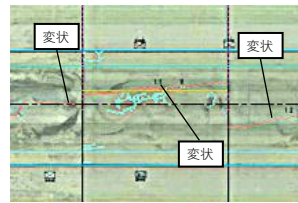
点検状況（トンネル点検車使用）

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
AIを活用し撮影画像からひび割れ等の変状を図化し変状展開図を作成）



画像計測状況



変状展開図

(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（R3～7年度の累計）：53,816件
うち道路排水施設が要因の陥没：20,387件（38%）
うち道路占用物件が要因の陥没：9,391件（17%）

<下水道法等の一部を改正する法律（R8.7.15成立）>

- 占有許可申請時に点検計画の提出を義務化
- 地下に埋設する占有物件の竣工図の提出を義務化
- 道路管理者と占有者が連携して、点検や修繕などを行うことができる制度（占有物件等維持修繕協定）を創設

【道路地下空間利用のあり方等の検討】

- 道路地下施設の老朽化や新たな地下空間利用ニーズを踏まえ、安全・安心な道路空間の確保と適切な負担の仕組み構築に向けて検討
- 道路陥没の傾向分析等を踏まえ、重点調査箇所の考え方を整理し、効果的な路面下空洞調査に向けた要領の策定等を検討
- 道路管理者と占有者が連携した路面下空洞調査等を推進するため、令和8年の道路法改正で創設された占有物件等維持修繕協定の具体的な運用方法等を検討
- 道路排水施設のうち陥没時の影響が大きいと考えられる横断水路等の維持管理の規定化を検討

【道路陥没対策に資する新技術の開発・活用】

- 陥没の防止・被害軽減に向け、研究機関と連携した新技術開発や、公募により収集した民間技術のカatalog化・活用を推進

【地方公共団体への財政的支援】

- 地方公共団体が実施する道路陥没対策に対し、防災・安全交付金による支援を実施



路面下空洞調査

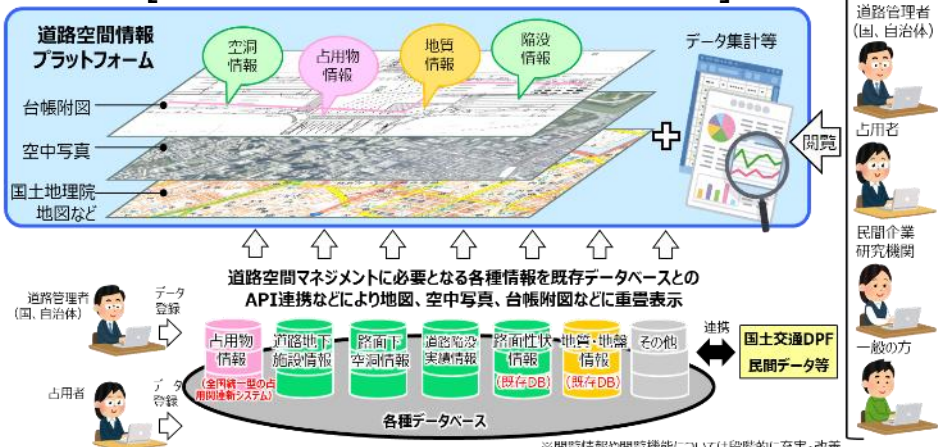


空洞補修工事

【占有関連システムと道路空間情報プラットフォーム】

- 全国統一型占有関連システムの利用を拡大し、占有物件情報のデジタル化・統合化を進め、道路地下空間の安全性を確保
- 道路施設、占有物、路面下空洞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を令和9年度中に構築・運用し、順次、表示可能なデータを充実

【道路空間情報プラットフォームのイメージ】



※開発情報や開発機能については段階的に充実・改善
※保安上の観点で読み取り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＞

- ・平成26年度からの点検強化により、重大損傷の発見が相次いでおり、高速道路の機能を将来にわたり維持するため、抜本的な性能回復を図る更新事業の推進が必要
- ・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

○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）】

①新設橋設置前（撮影日：R5.5.26）



②新設橋設置後（撮影日：R5.6.8）

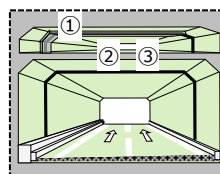


延長約300mの新設橋を既設橋の位置へ移動して架設
既設路線の通行止めから開通まで、2週間の短期間で実施

【更新事業に合わせた高速道路の機能強化】

- 更新工事中はう回路を設けて交通影響を軽減するとともに、更新工事後はう回路を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】



①トンネル内の漏水

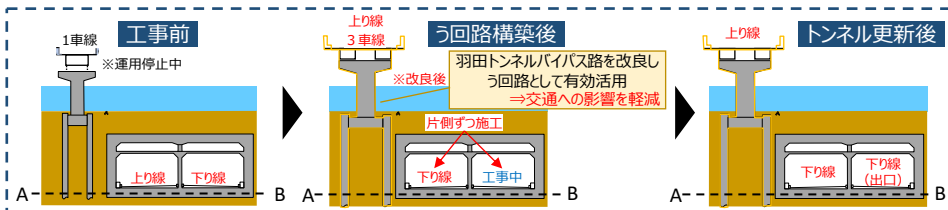
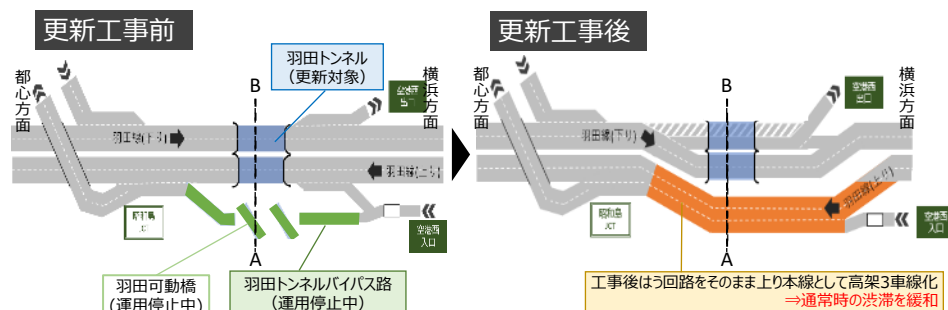


②鉄筋一部消失



③コンクリートの損傷

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



基本方針

3

強い経済と豊かな生活の基盤となる 道路ネットワーク・拠点の整備

～国土をフル稼働し、持続可能で活力ある日本列島を実現します～

人口減少社会において、強い経済と豊かな生活を実現するには

労働生産性の向上は必須です。

高速かつ安全に移動できる高規格道路の整備や機能強化、

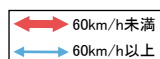
交通拠点の整備によるモーダルコネクト(道路と多様な交通手段との連携)の強化、

渋滞対策や物流支援等の取組を推進してまいります。

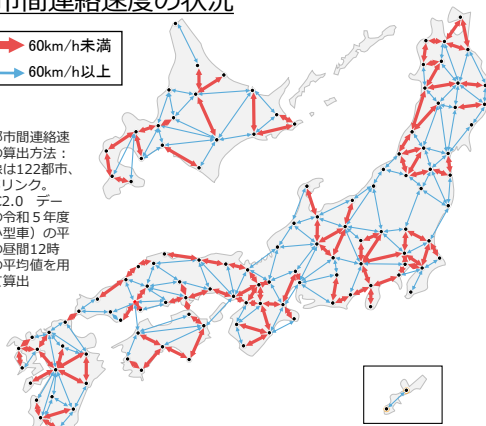
都市間の速達性

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

●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

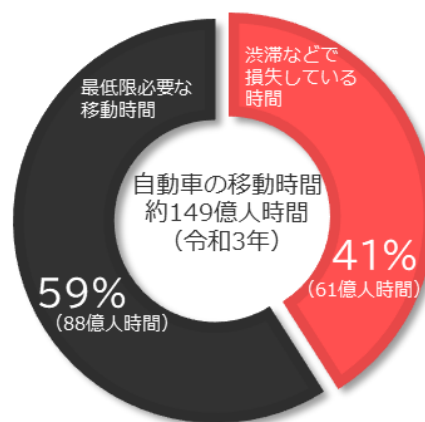
日本	ドイツ	フランス	イギリス	中国	韓国
61km/h	84km/h	88km/h	74km/h	87km/h	77km/h

※日本はR5年度時点、その他の国はR3年度時点

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)



空港・港湾とのアクセス性

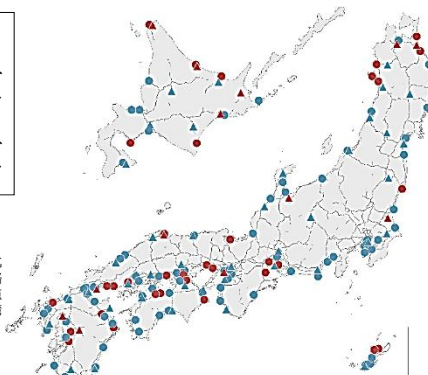
最寄りの高規格道路から10分以上を要する空港・港湾は約3割程度存在

●主要な空港・港湾とのアクセス状況

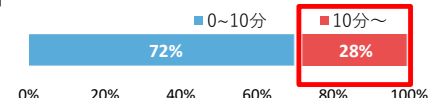


※主要な空港・港湾：拠点空港・ジェット化空港、国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾

※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



(1) 経済成長を支える道路ネットワークの構築

■高規格道路や、交通拠点へのアクセス道路の整備等により、人流・物流の円滑化や企業立地・観光交流を促進し、生産性の向上を通じて地域の経済成長を支えるシームレスな道路ネットワークの構築を推進します。

【シームレスな道路ネットワークの構築】

＜背景／データ＞

- ・空港・港湾の約3割において高規格道路からのアクセスに10分以上の時間を要しているなど、シームレスな接続が課題
- ・我が国の主要都市を結ぶ都市間連絡速度は、平均で 61km/h であり、欧州諸国の主要都市間の連絡速度（概ね 80km/h 以上）と比較すると十分な連絡速度を確保しているとは言えない状況

- 「国土形成計画」※1を踏まえ、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
- 「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、地域の経済成長を支える高規格道路ネットワークの調査や整備を推進
- 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
- 道路ネットワークには多様な効果があることを踏まえ、総合的な評価体系の確立に向けた検討を実施するとともに、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

※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）を令和3年7月までに策定

※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）

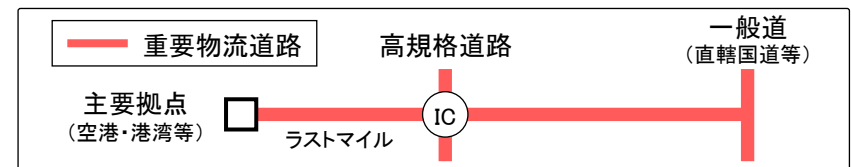
【ネットワーク整備による人流・物流の円滑化(中九州横断道路の例)】

大分市と熊本市を結ぶ中九州横断道路の整備を推進中
当該道路の整備により走行性の向上や所要時間の短縮による物流効率化が図られ、沿道地域の更なる産業発展に期待



【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



※5：工業統計調査、経済センサス-活動調査、経済構造実態調査における菊池市、合志市、菊陽町、大津町の合計

(2) 物流拠点からネットワークへのアクセス強化

- 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の整備を支援します。

【スマートICの整備状況】

＜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165箇所、事業中51箇所
- ・民間施設直結スマートIC：全国で2箇所開通
（淡路北スマートIC、多気ヴィソンスmartIC）

※箇所数はいずれも令和8年3月31日時点

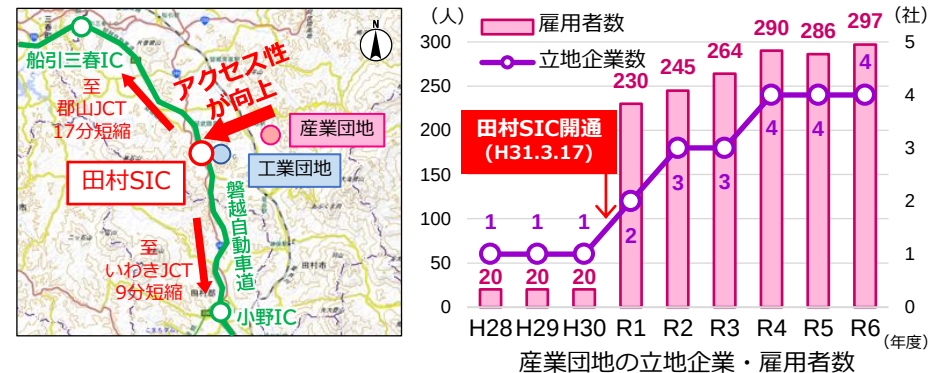
- 物流の効率化や地域活性化、防災機能の強化等を促進するため、地域における必要性を検討し、スマートICや地域活性化ICの整備を推進※1
- 生産性向上のため、IC・港湾・空港等の整備と連携して行うアクセス道路整備に対し、個別補助等により重点的に支援
- 民間事業者への無利子貸付により、引き続き、民間施設直結スマートIC※1の整備を支援、活用しやすくなるよう制度を検討

※1：P36参照

【スマートICの整備効果（田村スマートICの例）】

＜背景／データ＞

- ・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（多気ヴィソンスmartIC）】



(3) モーダルコネクト強化と多様なモビリティへの対応

- 多様な交通モード間の接続（モーダルコネクト）を強化するために、新たな空間を創出するバスタプロジェクト等を推進します。
- 環境負荷の低減や地域活性化に資する多様なモビリティに対応した道路空間の整備等を推進します。

【交通拠点の事業展開、取組の深化】

<背景/データ>

- ・バスタ新宿利用状況 平均利用者数：約2.5万人/日（令和7年度）
平均便数：約1,239便/日（令和7年度）

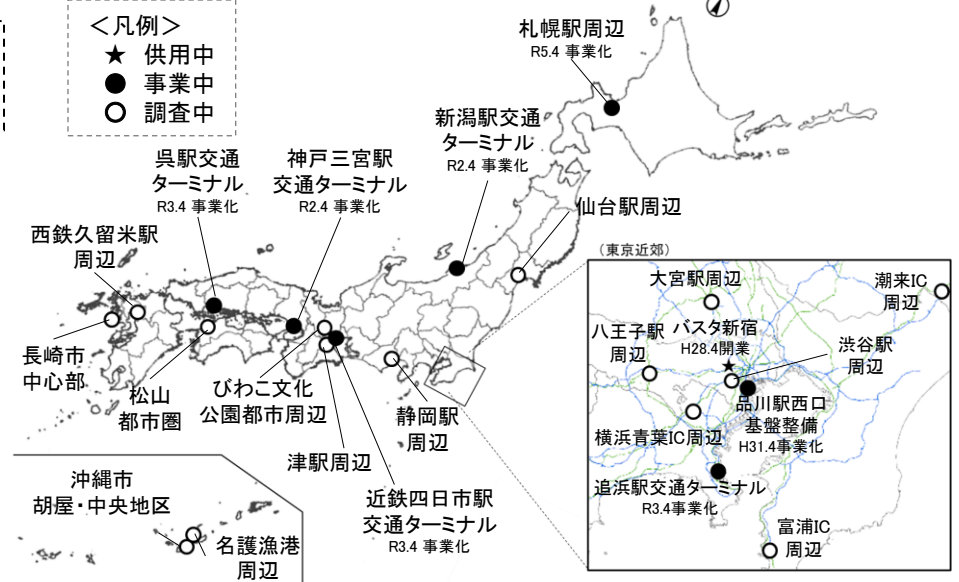
- 供用中のバスタ新宿に加え、事業中の7箇所において、コンセッションなど多様な官民連携手法を踏まえて、事業を推進
- バス等の事業者による特定車両停留施設の利用をオンラインで申請できるシステムを構築

【多様なモビリティへの対応】

- 多様なモビリティの走行空間やそれらが接続するモビリティ・ハブ等を整備するうえでの道路空間のあり方や事業スキーム等を検討



【バスタプロジェクトの主な検討箇所と進捗状況】 ※令和8年4月1日時点



(4) 自動物流道路の推進

- 物流危機への対応や温室効果ガス削減に向けて、新たな物流システムとして、道路空間を活用した「自動物流道路」の構築に向けた検討を推進します。

<背景/データ>

- ・海外では、人が荷物を運ぶという概念から人は荷物を管理し、荷物そのものが自動で輸送される仕組みへの転換を検討
- ・我が国でも、構造的な物流危機への対応、カーボンニュートラルの実現への対応が必要
- ・令和7年7月に自動物流道路に関する検討会において、「自動物流道路のあり方」を策定※1

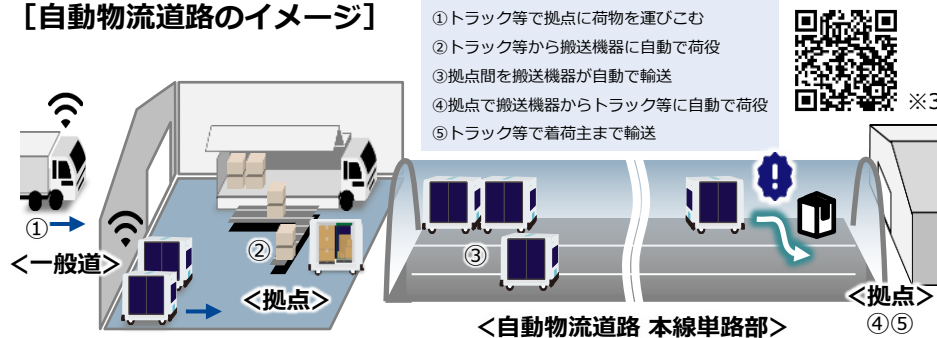
- 令和7年度の実証実験では、一定条件下において自動、無人で荷物を運ぶという自動物流道路のコンセプトを確認し、令和8年度も既存施設等での実証実験を引き続き実施

【実証実験】



- 令和7年5月に設置した「自動物流道路の実装に向けたコンソーシアム」※2において、ビジネスモデル、オペレーションの技術的な実証、インフラ整備のあり方等を議論

【自動物流道路のイメージ】



対象区間 東京～大阪を基本

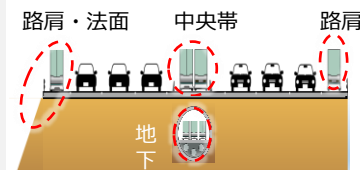
関東・東関東や兵庫等への拡大も検討

拠点 中間地点を含む複数拠点、他モード連携も考慮

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

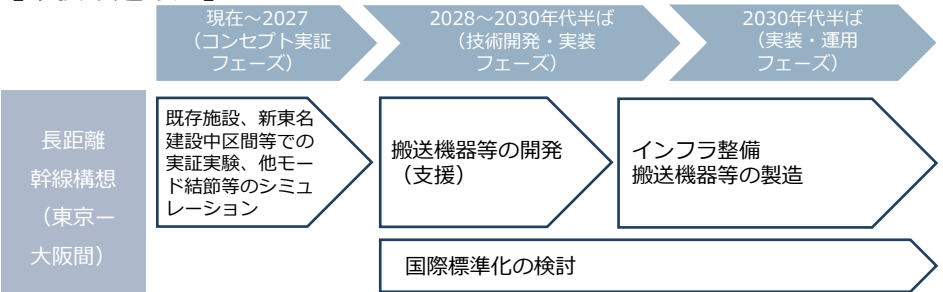
搬送速度 70～80km/hを目指す（技術開発が必要）

【道路空間の活用イメージ】



- 東京～大阪間の自動物流道路の実装に向け、2027年度までの新東名高速道路の建設中区間における実験実施、2030年代半ばまでの先行ルートでの運用開始を目指し検討を推進

【今後の進め方】



※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参20参照）

※2：令和7年度末時点で127社が参画

※3：自動物流道路の構築に向けてのイメージ（動画）

(5) 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8年3月に策定した「総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）」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。

【大型車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→R7年度末 約31,500台

- 駐車マス拡充に加え、駐車マスの**【短時間限定駐車マスの整備】**
立体構造化、複数縦列式駐車場の整備も推進



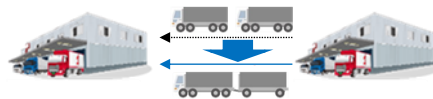
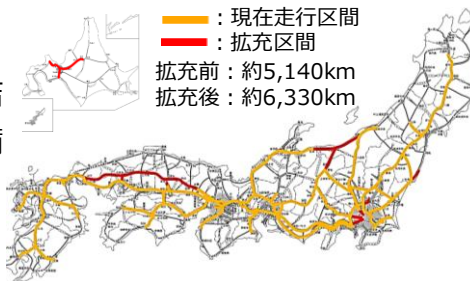
- トラックドライバーの確実な休憩
機会の提供のため、60分以内の
短時間限定駐車マスを整備

【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

【路線拡充区間(R6.9～)】

- 事業者ニーズ等を踏まえ、通
行区間を指定し、ダブル連結
トラック優先駐車マスを整備



省人化、生産性向上、CO2排出量4割削減

- ・申請者数33社、許可件数954件(のべ) (R8年3月末時点)
- ・ダブル連結トラック優先駐車マス:398台 (R8年3月末時点)

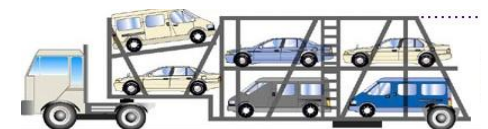
※1：OBW（On-Board Weighing）：車載型軸重計

【確認制度への大幅シフト等に向けた取組】

- 確認制度活用による審査日数縮減に向け、特殊車両通行制度
の申請経路の約7割の自動審査化や手数料の精査等を推進
- OBW ※1 活用等による基準緩和、試行状況等を踏まえ、夜間
通行を義務付けている通行時間帯条件の緩和について検討



確認制度活用イメージ



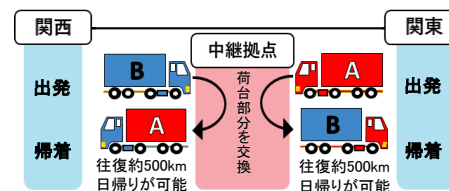
11.5t(エアサス装着) 10t
緩和(案) 10t 10t → 11.5t
(エアサス+OBW装着) (エアサス+OBW装着)
11.5tの上限値を
最後軸に代替

OBW活用等による基準緩和イメージ

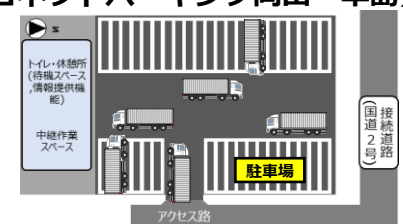
【その他物流の効率化等に向けた取組】

- 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

【中継輸送のイメージ】



【整備イメージ (コネクトパーキング岡山・早島)】



(6) 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。

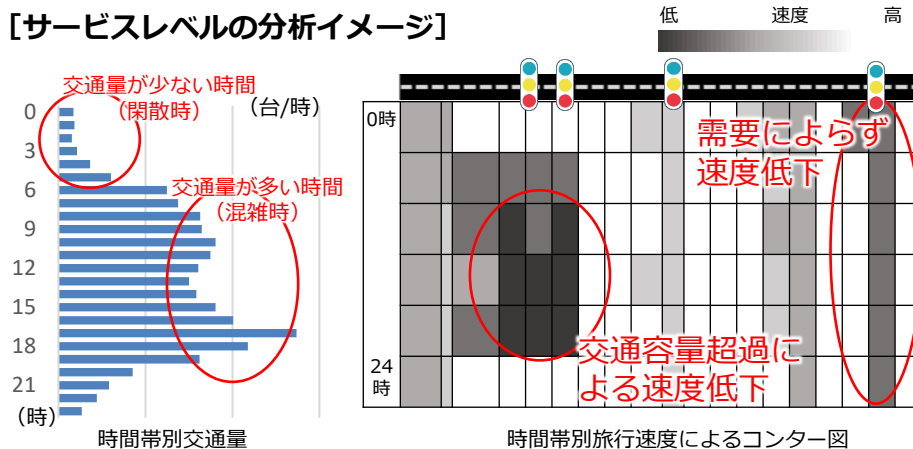
【サービスレベル向上の取組】

＜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

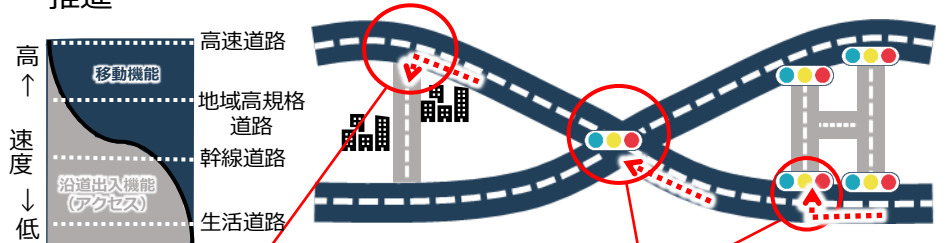
○ETC2.0等のビッグデータにより、混雑時だけでなく閑散時の交通状況等を踏まえ、サービスレベルの低下箇所を把握

【サービスレベルの分析イメージ】

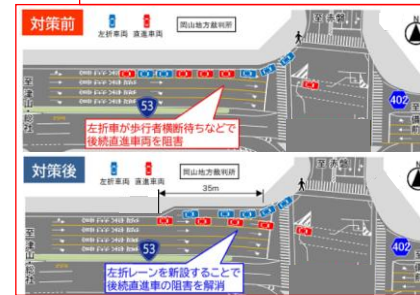


○道路毎の機能(階層性)を踏まえ、ラウンドアバウトの活用や交差点改良等の多様な対策メニューにより円滑な交通を確保し、サービスレベルの向上を目指す

○道路のサービスレベルの低下等の地域課題に解決に向け、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



沿道出入機能を確保したい区間
⇒対策の例：右左折レーン設置 等



対策例：左折レーン設置(岡山県：国道53号)

移動機能を確保したい区間
⇒対策の例：交差点の閉鎖、立体化 等



対策例：交差点の閉鎖(宮城県：国道4号)

【多様な対策メニューのイメージ】



ラウンドアバウト(スタパンゲル ノルウェー)

2+1車線(E39 ノルウェー)

※1：平均旅行速度(高速道路、一般国道、主要地方道及び都道府県道を対象にETC2.0より算出)

※2：上位10%タイル速度(算出条件は同上)

(7) 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。

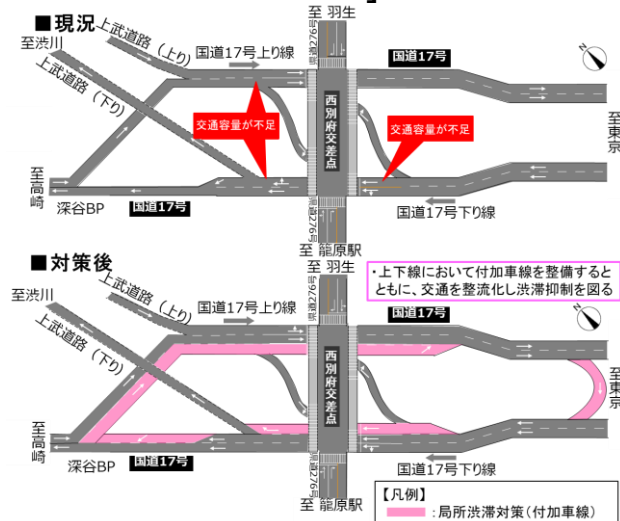
<背景/データ>

- ・全国の渋滞対策協議会※1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8,000箇所（R8.4時点）
- ・渋滞などによるロスは自動車での年間の移動時間における約4割に相当（R3年度時点）

○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、最新の交通状況を踏まえて対策の必要性や優先度を明確化し、局所渋滞対策事業※2等を推進

○重要物流道路の円滑な交通確保に向け、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

[渋滞対策の例①：局所渋滞対策事業]



付加車線等の整備による交通容量拡大（埼玉県：国道17号）

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

○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

[渋滞対策の例②：TDMの取組（観光シーズンの例）]



交通分散を促す情報提供（宮城県：国道48号）

※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参21参照

※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

(8) 持続可能な高速道路システムの構築に向けた料金体系の導入

- 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】

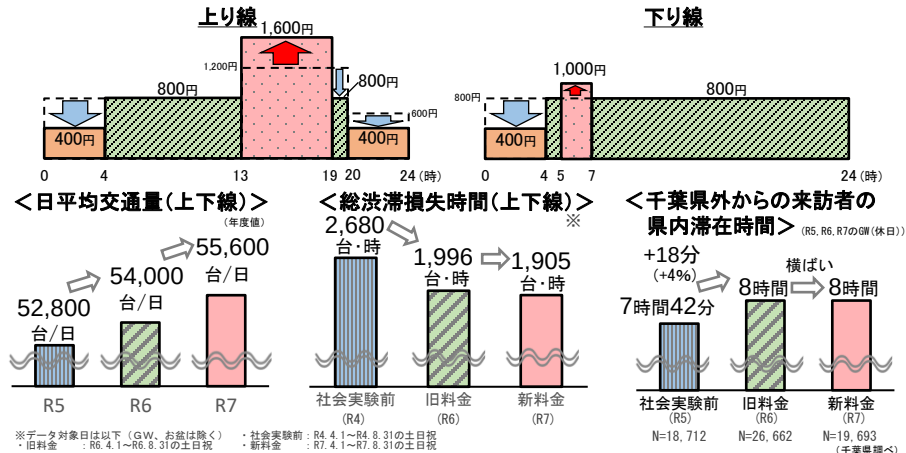
- ① 利用度合いに応じた公平な料金体系
- ② 管理主体を越えたシンプルでシームレスな料金体系
- ③ 交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

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、休日（土日・祝日）に時間変動料金社会実験を上り線で実施
- 更なる効果を目指し、令和7年4月より、上り線の料金設定の見直し、下り線での変動料金の導入を実施

＜料金パターン（点線：R5.7～R7.3、実線：R7.4～）＞



【現行の料金割引の見直し】

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

- ・ 観光需要の平準化のため、繁忙期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

※周遊パスの販売コース数

令和元年度：171コース ⇒ 令和7年度：192コース（NEXCO 3社）

※平日のみの利用件数

令和元年度：122,963件 ⇒ 令和7年度：336,896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8年4月～全国7道県で試行】

- 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）

【首都高速の料金改定】

- 首都高速では、維持管理コストの高騰への対応と物流支援を目的とした大口・多頻度割引の拡充継続のため、10月1日から料金水準を約1割引上げ^{※3}

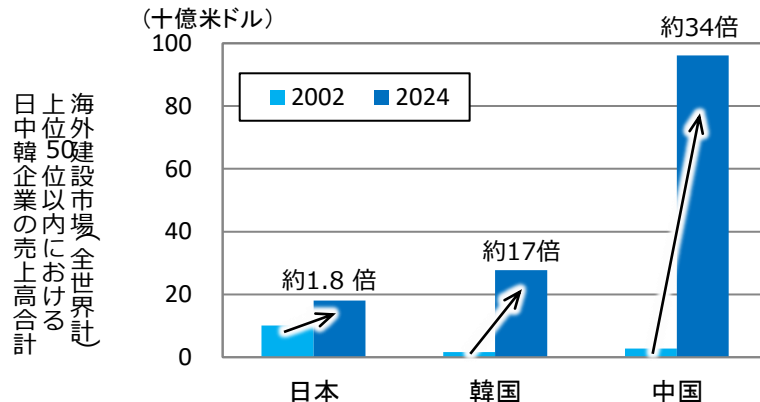
※1：P参35参照 ※2：P参32参照 ※3：P参33参照

(9) 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
- 円借款で建設したトンネルや橋梁等の維持管理業務の案件獲得や再生アスファルト技術の展開に向けた支援を実施
- 海外展開戦略（道路）を更新し、戦略的に海外インフラ案件獲得に向けた支援を実施

※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（2003,2025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：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】

- ・イタリアとの長大橋に関する技術協力
メッシーナ海峡大橋建設事業の成功に向け、イタリアに日本の長大橋の建設、維持管理を紹介する技術協力会議を実施へ
- ・UNCRD^{※4}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



イタリア副首相と国交大臣の会談（2026.5）



UNCRDと連携した国際ワークショップ（2026.2）

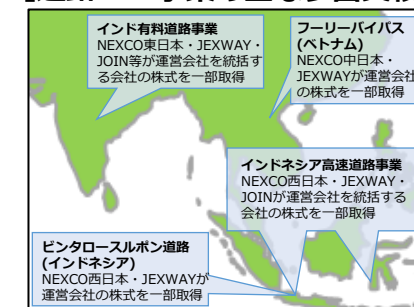
【高速道路会社の海外展開の事例】

- ・ムンバイ湾横断道路点検事業（インド）
2026年、NEXCO東日本等の日本企業が、円借款で建設した海上道路の鋼橋部の点検業務に参画

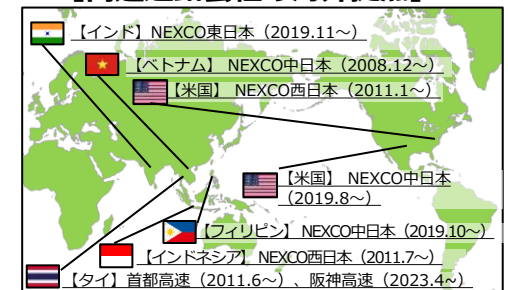


ムンバイ湾横断道路

【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

道路分野のカーボンニュートラル・ ネイチャーポジティブの推進

～自然との共生をスタンダードなものにして、
グリーン社会実現を先導します～

2050年カーボンニュートラルの目標、ネイチャーポジティブの達成にむけ、
道路の脱炭素化、人間と動物が共生した道路づくりの取組を推進してまいります。

[道路法等の改正による脱炭素の新たな枠組み]

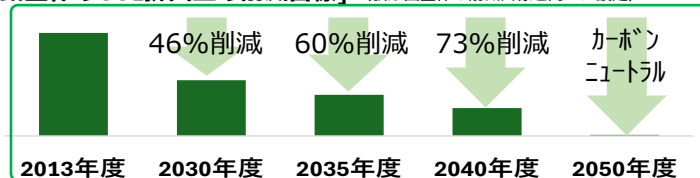
道路脱炭素化基本方針【国】

方針提示

道路脱炭素化推進計画【国、高速会社、自治体等】

報告

[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。

【道路脱炭素化推進計画の策定促進】

＜背景／データ＞

- ・全ての地方整備局等および高速道路会社ならびに一部の地方公共団体において、道路法等の一部を改正する法律（R7.10.1施行）に基づき計画を策定

- 地方公共団体の計画策定を促進するとともに道路脱炭素化推進計画に基づく取組に対して社会資本整備総合交付金等により重点的に支援※1

【道路建設・管理の低炭素化】

- 燃費基準を達成した建設機械や軽油代替燃料の普及により、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※2の導入を推進



電動建機、軽油代替燃料の普及を促進
(出典：竹内製作所HP)

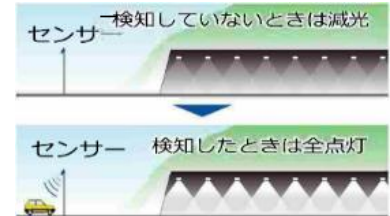


道路関係車両を次世代自動車へ転換
(出典：仙台市HP)

○道路照明LED化・高度化を推進

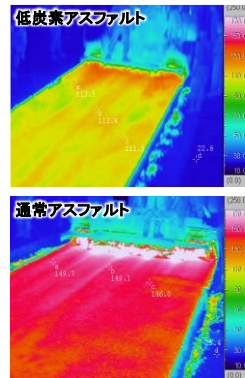


道路照明のLED化



道路照明の高度化

- 低炭素材料及び再生建設材料の導入促進のため、GREEN×EXPO 2027会場及び周辺道路において低炭素アスファルトを使用
- 街路樹点検の実施促進のためのガイドライン※3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



アスファルトの中温化技術



街路樹点検（打音検査）

- ・道路関係車両の電動車化率：国直轄 約16%(R6) ⇒ 100%(R12)
- ・道路照明のLED化率：国直轄 約47.6% (R6) ⇒ 100% (R12)
- ・低炭素アスファルトの合材出荷率：約2.7%(R6) ⇒ 6%(R12)
- ・道路緑化(高木植樹数)：国直轄 約26万本(R7～R12)

※1：P参9参照

※2：「電気自動車」、「ハイブリッド車」、「燃料電池車」の総称

※3：令和8年3月策定

(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します。

【発電】

- 道路空間でのペロブスカイト太陽電池の導入を促進



ペロブスカイト太陽電池現場実証
(NEXCO西日本 名神高速道路 桂川PA)



更なる導入拡大に向けた検討箇所例
(高速道路の遮音壁)

- 脱炭素化施設等の占用基準を緩和し、道路空間における太陽光発電設備等の導入を促進
- 道路空間における路面太陽光発電技術の実証を推進

- ・再エネ電力調達割合目標：国直轄 27.1%(R6) ⇒ 60%(R12)
- ・太陽光発電施設設置目標：国直轄 44箇所(R6) ⇒ 122箇所(R12)

【蓄電】

- 道路管理における再生可能エネルギーの安定的な活用のため、発電施設と蓄電池を合わせた活用を推進

【送電】

- 電力系統の整備等への道路空間の活用可能性を検討

※1：今後の経済産業省の指針等に基づき、柔軟に目標を修正する

【給電等】

- EV充電施設、水素ステーションの設置に協力
- 走行中給電技術の社会実装に向け技術実証や、高速道路本線での実証実験を実施



EV充電施設



EV充電施設
案内サイン



水素ステーション (足柄SA)



走行中無線給電 実証実験
(NEXCO東日本 館山自動車道)

- ・SA、PAのEV充電器整備目標：
1,055口(R7) ⇒ 2,000~2500口(R12)^{※1}
- ・道の駅のEV充電器整備目標：
1,078口(R7) ⇒ 1,000~1,500口(R12)^{※1}

【災害時の対応】

- 停電時に対応するため、蓄電設備を道路空間へ設置
- 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



可搬式急速充電器

(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、その他多様なモビリティ、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：13.8%(R3) ⇒ 20.0%(R12)
- ・自転車通行空間の整備延長目標：9,841km(R6)⇒12,000km(R12)
- ・シェアサイクルの導入市区町村数目標：323市区町村(R6) ⇒ 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：93企業・団体(R6) ⇒ 250企業・団体(R12)

- バスタ、モビリティ・ハブ等の多様なモビリティを含む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：P49参照

【物流】

- 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優先駐車マスを整備



ダブル連結トラックによるCO₂削減効果 (千ト・km当たりの排出量)

- ・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



- ・高速道路の利用率目標：約19%(R3)⇒約20% (R12)
- ・一般道路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：1箇所削減(R6) ⇒46箇所削減 (R12)

※2：P46参照

※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。
- 車が動物を回避するドライバーからのアプローチとして、ロードキル発生区間、時期、時間帯などのデータを活用した対策「データ駆動型ロードキル対策」を推進します。

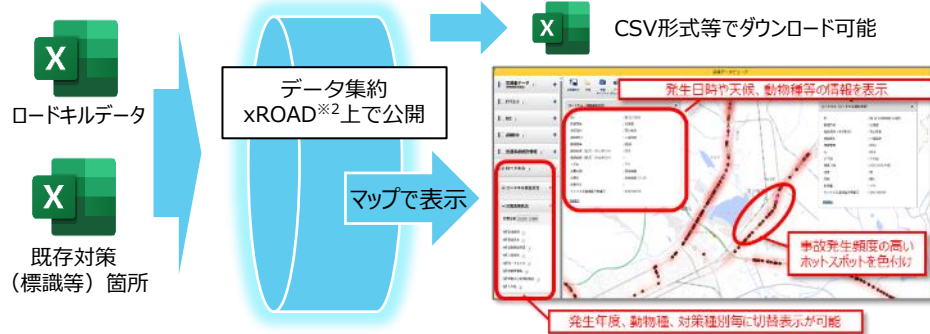
【生物多様性への取組】

<背景/データ>

- ・ロードキルの実態
直轄国道：約7.6万件、高速道路会社：約5.1万件（R6年度）

- 地方整備局等が保有するロードキル情報を集約し、道路データプラットフォーム（xROAD）※²で公開

【道路データプラットフォーム（xROAD）イメージ】



【ネイチャーポジティブ取り組み事例】



トンネル上部を樹林化



JCT屋上に自然を再生

- 全国の地方整備局等において、ロードキル多発区間に対して、路面標示、標識、道路情報板、カーナビ等の対策を実施

- 官民連携により、ドライバーの事故防止意識を醸成



エゾシカ衝突事故マップ



道路情報板

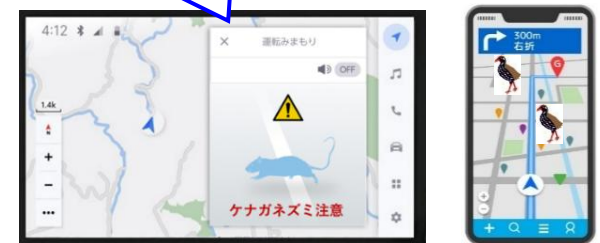


区間を明示した警戒標識

（♪ボーン）この先、動物の飛び出しが多い場所です。速度を落とし、周囲の動きに注意してください。



路面標示



カーナビやナビアプリによる注意喚起
（カーナビ画像画像：トヨタ自動車提供）

※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

※2：道路データプラットフォーム（xROAD） <https://www.xroad.mlit.go.jp/>

基本方針

5

自動運転社会の実現と 道路システムのDX

～自動運転やAI技術を先取りし、夢見た未来社会を現実になります～

人口減少による技術者不足や新たな技術革新に対応するには、

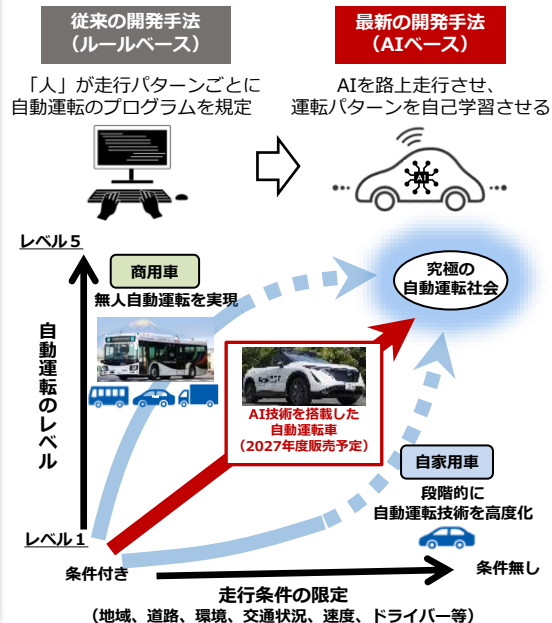
道路分野のデジタル化が喫緊の課題です。

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**」や

自動運転の社会実装に向けた取り組みを加速してまいります。

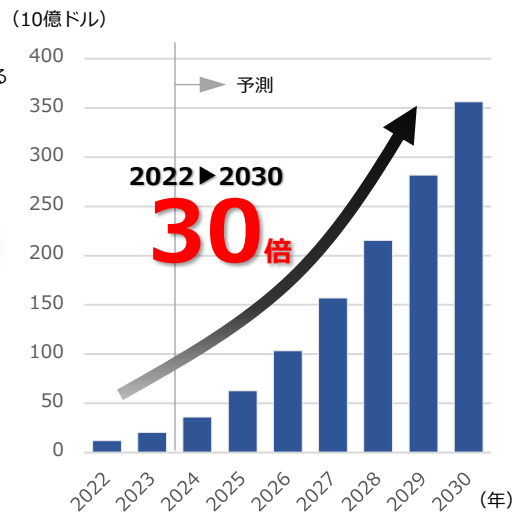
自動運転社会の実現

●AI技術を搭載した自動運転車の登場



AIの急速な発達

世界の生成AI市場規模の推移



出典：総務省（令和7年7月）『令和7年度情報通信白書』をもとに作成

道路システムの展開

■R7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の実動配備開始※
- ・パトロール車の車載カメラ映像共有化を事務所へ導入開始※
- ・占用物件位置情報のデジタル化着手
- ・道路施設点検データベースの運用・公開
- ・道路基盤地図等データベースの公開※
- ・道路管理情報統合ビューア運用開始※
- ・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年度実施

- ・新たな道路占用関連システムの運用開始
- ・特殊車両通行システムの窓口一本化、オンライン協議の試行
- ・自動運転車両の道路管理への活用に向けた取組の開始

■R9年度以降

- ・道路地下空間情報PFの整備・運用開始
- ・ETC2.0プローブデータのオープン化
- ・高速道路におけるETC専用化の計画的推進
- ・特殊車両通行制度でのAI活用、オンライン協議開始
- ・次世代の路車協調システムの実装

※R7年度以降も取組の強化・拡大等を実施中

(1) 自動運転の普及に向けた道路側からの支援

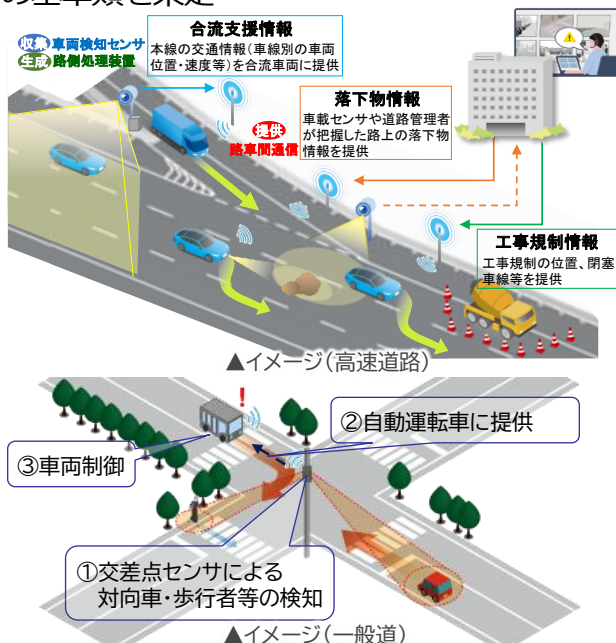
■ 自動運転社会における、より安全・円滑な移動の実現のため、道路インフラと自動運転車の連携を推進します。

＜背景／データ＞

- ・[政府目標] 自動運転トラックの導入台数1,000台※¹(令和12年度)
- ・[政府目標] 自動運転サービス車両数10,000台※²(令和12年度)

【ITSインフラ（路車協調システム）による一般道、高速道路における自動運転車支援】

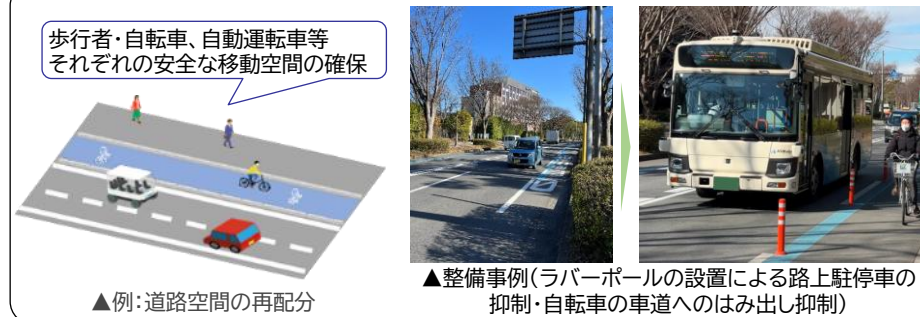
- 新東名高速道路において合流支援の情報提供などを実施。また、東北自動車道においてより厳しい条件下※³で実証
- 一般道においても現地実証を実施し、ITSインフラ（路車協調システム）の基準類を策定



【自動運転車に対応した道路空間の在り方の具体化】

- 自動運転車が走行しやすく、かつ交通全体の安全性向上に資する道路空間の整備について、現地実証を基にガイドラインを策定
- また、道路情報・空間情報の連携や、AIを活用したシミュレーションによる経路選択変化・全体交通最適化を図り、自動運転社会における道路空間の最適活用を検証

【自動運転車に対応した道路空間整備】



【自動運転社会における道路空間の最適活用】

道路情報

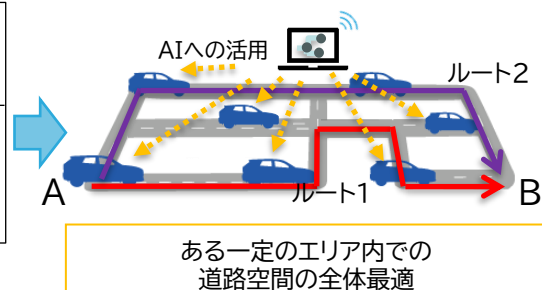
- ・ 工事規制情報、落下物 …

車両データ情報

- ・ 速度・加速度
- ・ 出発地・目的地 …

空間情報

- ・ 道路構造(設計速度、勾配、車線数等)
- ・ 道路上の統計データ
- ・ 平均旅行速度・交通量
- ・ 走りやすさ …



※1：総合物流施策大綱2026-2030

※2：第3次交通政策基本計画

※3：新東名高速道路と比較し、合流車線長が短い(約500m→約200m)。

(2) 道路分野におけるAI技術の導入

■ AI技術の積極的な導入により、災害対応や道路管理をはじめとする道路行政の業務変革を推進します。

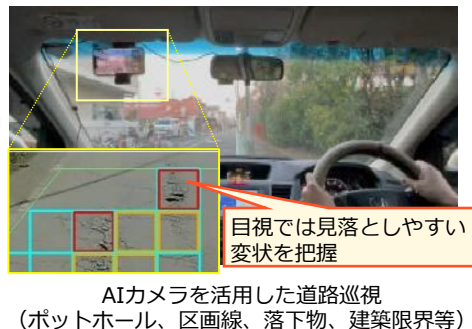
【AIを活用した災害対応の迅速化】

- AIによる交通障害自動検知システムを用いることで、路面の異常や交通障害の早期発見が可能となり、迅速な対策実施を支援
- 地震等の災害発生時に道路の被害状況を早期に把握するため、衛星画像データをAIにより解析・判読する技術の開発等を推進



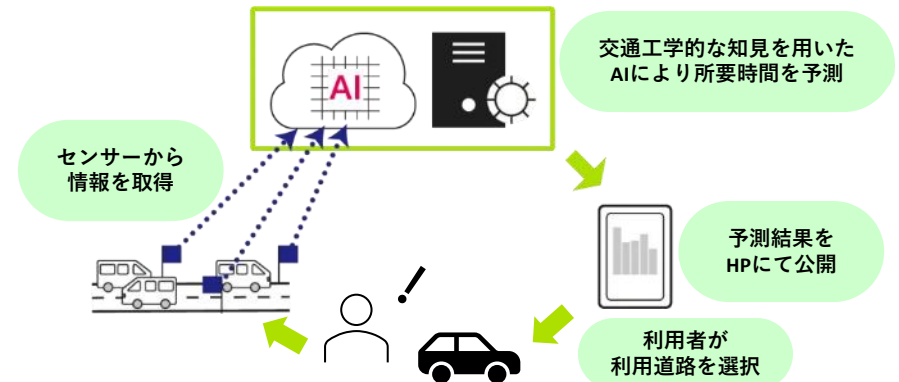
【AIを活用した道路管理の高度化】

- AIを活用した構造物点検等の画像計測や点検データベースに登録された類似の損傷事例の検索など、効率的なメンテナンスサイクルの構築を推進
- 道路巡視において、カメラ映像等からポットホールや区画線摩耗状況等をAIにより自動検出。更なる高度化・効率化のため、将来の無人化も見据えた自動運転車両の導入について取組を開始



【AIを活用した交通需要マネジメントの高度化検討】

- 道路交通のビッグデータとAIを活用し、交通量解析に加え、周辺交通量の推計、渋滞の予測が可能となるよう検討



道路情報とAIを利用した渋滞予測と提供イメージ※1

- 道の駅においてAIカメラにより駐車場の利用状況を把握し、満空情報の発信や、災害時における有効活用策等を検討



【道路業務の支援AIの構築】

- 国土交通省の職員向けに、道路行政のナレッジを参照し業務アドバイスや方向性の提示を行う生成AIの構築を検討

※1：NEXCO中日本HPの図に一部加筆

(3) ICT等の新技術や道路関連データの活用拡大

- ICT等の新技術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>

- ・道路の整備・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→R7:約296万人(約3割減)

【i-Construction2.0の推進】

- トンネル施工現場等における自動施工の導入やBIM/CIMの活用による事業監視・維持管理のオートメーション化により、i-Construction2.0^{※1}を推進

【ICT等を活用した道路管理体制の強化対策】

- 道路情報の迅速な収集を可能とするため、常時観測が必要な道路区間に対しCCTVカメラの設置を推進

- ・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】

【災害時の迅速な情報収集】

- 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

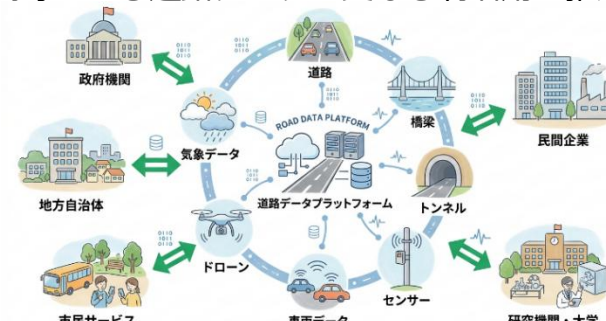
【道路関連データの活用・オープン化】

- 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、観光振興に資する渋滞対策・経路誘導、生活道路の交通安全対策等に活用

オープン化試行による
急挙動発生箇所分析
(由布市の事例)



- 道路DPF^{※2}で表示可能なデータの拡充と一元化、オープン化を図り、地方公共団体を含めた効率的な道路管理を推進
- ユースケースの集約を行いながら、道路DPFの改修を通じて、民間等による道路データの更なる利活用を推進



※生成AIにより作成

- ※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

(4) 行政手続き等のデジタル化による道路利用者の利便性向上

- 行政手続きの効率化のため、特殊車両の通行手続きや道路占用許可手続きのオンライン化等を推進します。
- 利用者の利便性向上のため、高速道路のETC専用化による省人化・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デジタル化を推進します。

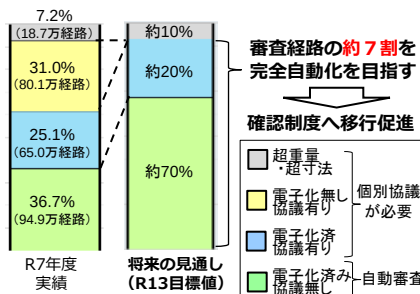
【特殊車両の通行手続きの迅速化】

＜背景／データ＞

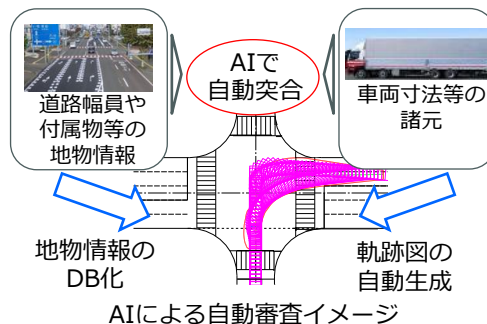
- ・特殊車両通行申請件数
約32万件(H28年度) → 約57万件(R7年度)[約1.8倍]
- ・道路占用許可（地方整備局等集計結果）
許可件数：約4万件（直轄国道：R3～R7年度平均）

- 申請窓口システム一本化、個別協議オンライン化、個別協議箇所削減、システム整流化等を推進
- AIを活用した交差点折進の自動審査を検討し審査の効率化を図るほか、WIM（自動重量計測装置）やAIを活用した画像判定による重量・寸法違反の車両の取締り効率化も検討

・協議自動化推進の目標：R13年度までに申請経路の7割を自動審査化



自動化に向けた当面の目標



【道路占用許可手続きの高度化・効率化】

- 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・許可情報等の一元化により事務処理を効率化

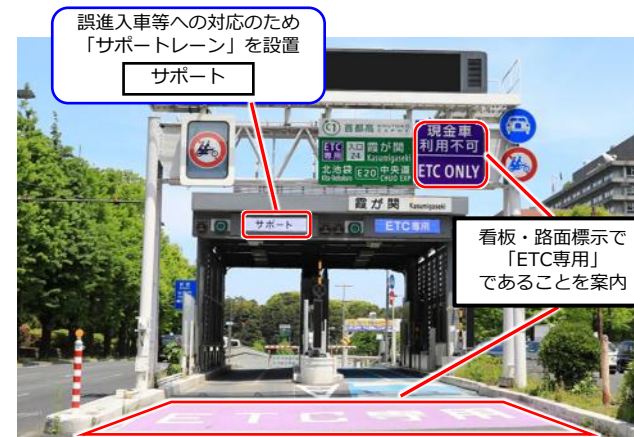
【バスにおける停留許可手続きの効率化】

- 事業者による停留許可※1手続きをオンラインで申請できるシステムについて、令和9年度の運用開始を目指し構築

【高速道路の利便性向上】

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

【ETC専用料金所】



首都高速道路都心環状線霞が関料金所（外回り）入口

【ETC多目的利用システム】



駐車場（ウィンドサーフィンW杯記念駐車場・神奈川県）

- ※1：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
 ※2：ETC専用料金所については、全国328箇所導入済（令和8年4月1日現在）
 ※3：決済情報を集約処理することによりコストダウンを実現しつつ、ETC技術を高速道路外でも利用可能としたサービス

(5) 次世代のITSの推進

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

【路車協調システムの実装に向けた取組】

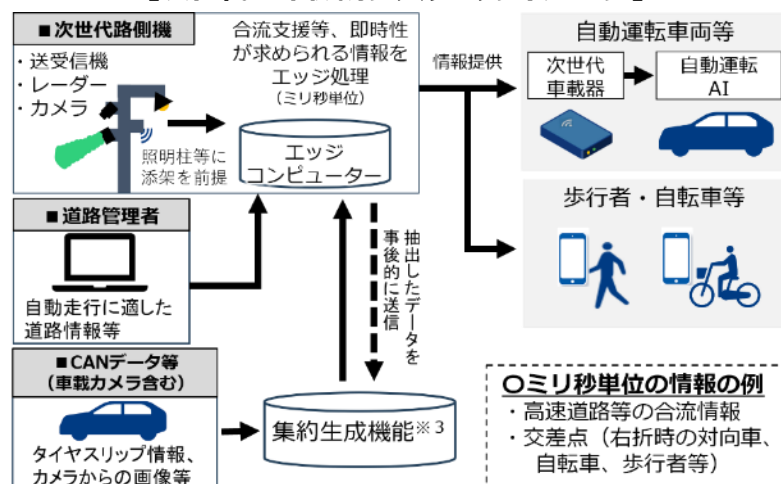
＜背景／データ＞

- ・自動運転においては日本固有の道路交通事情※¹に対応する必要
- ・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※²や中国では路車協調ITSプロジェクトが進展

○安全性・円滑性の向上に資する路車協調システムの実装に向け、路側機、車載器、システム（エッジ処理含む）、電波等の基準類の整備に向け、官民で連携して検討

○次世代車載器の一部機能の先行的な実現等を目的に、スマホとの連携によるETC2.0車載器の改善に関する官民共同研究を実施

【次世代路車協調システムのイメージ】

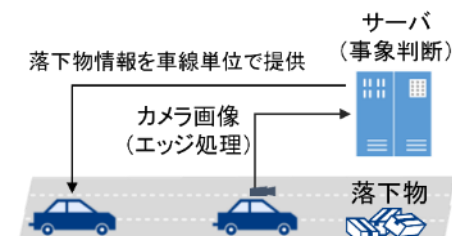


※¹ 狭隘な道路、雪道、自動車から見えない死角等
※² CCAMプロジェクト等
※³ 各車から収集されるデータを種別毎に集約

【自動運転社会における道路管理の高度化】

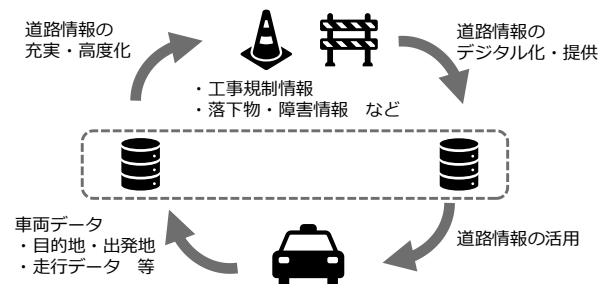
○車両データ等を活用して、スタック予兆、逆走、落下物等を検知し道路管理の高度化・省力化に寄与するシステムの実装を検討

【スタック予兆検知情報の活用イメージ】 【落下物検知のイメージ】



【道路交通情報の質向上】

○交通安全の確保や最適なルート検索等への活用にもつ、既存の道路交通情報に加え工事規制などの道路情報や車両側の走行や目的地等の情報を連携させることによる有効性を検証するとともに、情報の精度や生成方法、効率的な配信方法の実証を実施



基本方針 6

道路空間の安全・安心や賑わいの創出

～魅力あふれる道路空間から、
人々の幸せにつながる価値を生み出します～

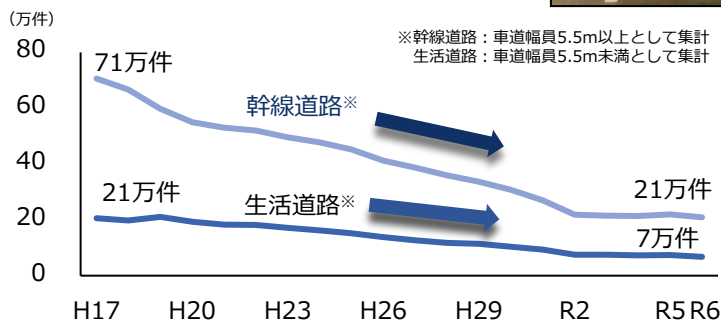
少子高齢化社会などの様々な社会情勢を踏まえ、
多様化しているニーズへの対応は喫緊の課題です。
ユニバーサルデザインへの対応や地域の賑わい創出など
多様なニーズに応える取組を推進してまいります。

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。



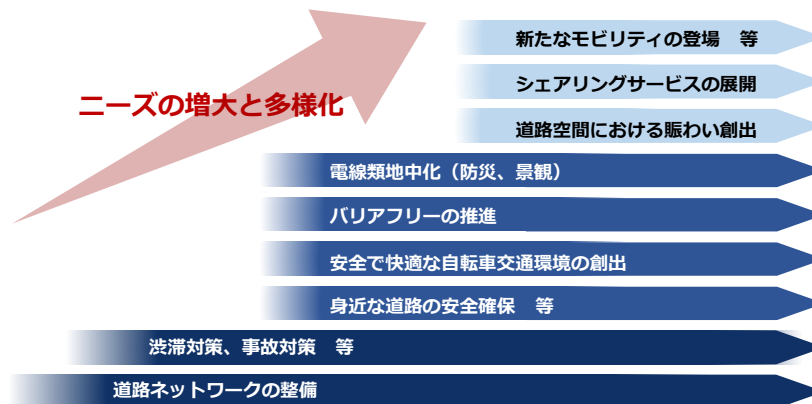
●道路種別毎の死傷事故件数の推移



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	

ニーズの増大と多様化



(1) 安全で安心な道路空間の整備

- データ分析や新技術を活用し、生活道路における速度抑制や通過交通の進入抑制を図る面的対策や事故危険箇所※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）
一部の箇所では歩道整備などの対策を継続中（約1,800箇所）
（令和9年3月末完了予定）
- ・全国331地区において「ゾーン30プラス※³」の整備計画を策定
（令和8年3月末時点）

- 「通学路交通安全プログラム」等に基づき、関係者による定期点検や対策の実施など、通学路の継続的な安全対策を推進
- 整備候補箇所の提案を行うプッシュ型支援により「ゾーン30プラス」の地区数を拡大し、データ分析や新技術を活用した学校周辺等における面的対策※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、積雪地域での通学時の事故リスク、外国人運転者の事故等の特性を踏まえた対策を推進
- 視認性が低下した道路標識の計画的な点検・修繕や、道路管理者と警察が連携した路面標示の同時施工（スクラムライン）など、効率的・効果的な維持管理を推進

※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（P8参照）等により支援を実施

【中高生の自転車事故対策の事例】 【高齢者の横断中事故対策の事例】

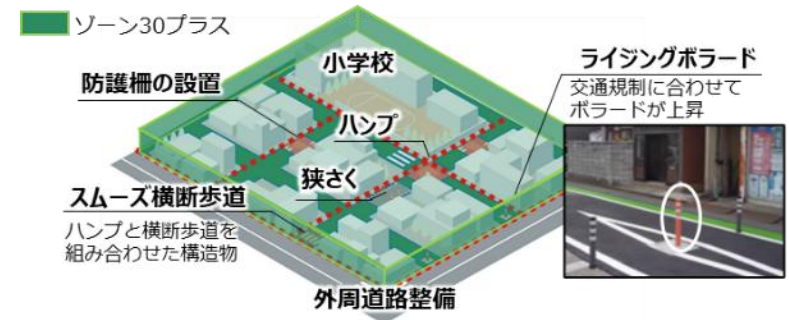


出会い頭注意喚起システム



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】



【視認性が低い標識の修繕事例】



修繕前



修繕後

【路面標示の同時施工事例】



修繕前



修繕後

(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、災害時の通行確保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
- ・ 鉄道事業者との協議により、改良方法の決定に時間を要している

- 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
- 災害時における緊急輸送機能の確保が必要な踏切について、重点的に対策を実施

【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8年3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
- ・ 特定道路上の踏切道のうち対策完了数(割合) 113箇所(33%)

- 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】



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
- ・ 緊急輸送道路等の踏切道について、485箇所を指定(R6.7時点)
- ・ 令和7年の改正道路法施行を踏まえ、各地域で道路啓開計画を策定中

- 定期訓練の着実な実施を促進し、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参29参照

※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

- 暫定2車線区間の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
- ・ ワイヤロープ設置済みの延長：約1,595km（令和8年3月時点）
（土工部及び中小橋梁において令和4年度に概成（土工部：約1,569km、中小橋：約26km））
- ・ ワイヤロープ設置前後の対向車線飛び出し死亡事故件数（有料）
設置前9件【H28年度】→設置後0件【R7年度】
- ・ 高規格幹線道路（有料）の対面通行区間※2：約1,800km
（うち約420kmは4車線化事業中）

○ワイヤーロープの設置が困難な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（有料）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するとともに本格設置に向けて検証を加速

○試行延長約31kmのうち、約15kmについては設置完了し、令和7年11月に試行拡大した約16kmについては、概ね2年以内を目途に設置完了を目指す



センターブロック



センターパイプ

実道への試行設置を実施中の新技術

【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は概ね完了。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、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

※1：高速自動車国道（有料）（H25年-R3年）

※2：暫定2車線区間（有料）のうち、付加車線設置箇所等を除く

(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、多様なニーズに応える人中心の道路空間の実現に向けて、道路空間のリノベーションやバリアフリー化を推進します。
- 施設の利便性向上のため、「道の駅」やSA・PAにおいて子育て応援施設の整備や誰もが使いやすい道路休憩施設の整備を推進します。

【道路空間のリノベーションの推進】

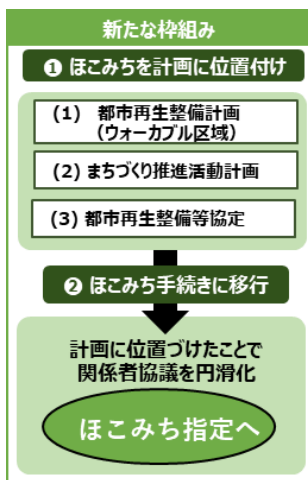
＜背景／データ＞

- ・歩行者利便増進道路（ほこみち）の指定数
：75市区町村201路線(令和8年3月末時点)
- ・道路協力団体の指定数
：国直轄42団体(令和8年3月末時点)

○改正都市再生特別措置法の新たな枠組みを活用し、ほこみち制度とウォーカブル施策が連携した人中心の道路空間づくりを推進

○ほこみち制度を活用し、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重点的に支援※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】

- 創設20周年を迎える日本風景街道について、国・地方公共団体の支援・伴走体制を強化するとともに、多様な施策との連携による「もっと繋がる風景街道」の取組を推進
- 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推進

【「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



- 誰もが使いやすい道路休憩施設の整備を推進



※1：P参9参照

※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) 良好な自転車利用環境の整備・活用促進

- 第3次自転車活用推進計画^{※1}に基づき、良好な自転車の利用環境の整備と安全・安心な社会の実現を、自転車の活用の基盤として一層推進し、ビジョン^{※2}の実現を図ります。

【目標1：良好な自転車利用環境の実現】

＜背景／データ＞

- ・自転車ネットワーク計画の策定数
現在(R7) 401市区町村⇒ 目標(R12):800市区町村
- ・自転車通行空間の整備延長
現在(R6) 9,841km ⇒ 目標(R12):12,000km

- ガイドライン^{※3}の改定等を通じ、自転車ネットワーク計画策定や自転車通行空間整備を促進



自転車専用通行帯

- 整備延長の拡大に加え、自転車利用や事故状況を踏まえた専用空間の創出や交差点対策等を実施し、自転車ネットワーク整備と通行空間の質向上を両輪で推進



交差点部の視認性改善例

【目標2：自転車事故のない安全で安心な社会の実現】

＜背景／データ＞

- ・自転車関連事故件数：67,470件（R7年度末）

- 令和8年4月の青切符導入も踏まえ、安全で快適な自転車通行空間の整備と交通ルール遵守を推進するとともに、中高生等の安全な自転車通学に向け、生活道路を含む地区の安全対策を推進

※1：令和8年5月29日 閣議決定

※2：安全・快適に自転車を活用できる環境の実現により、自転車交通の役割を拡大し、人と地域が調和した豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す

※3：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(令和6年6月 国土交通省道路局・警察庁交通局)

※4：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

【目標3：良好な地域の移動環境の形成】

＜背景／データ＞

- ・シェアサイクルの導入市区町村数
現在(R6年度末) 323市区町村 ⇒ 目標(R12)：500市区町村

- 交通空白の解消に向け、モビリティハブの設置推進により、公共交通と連携強化
- 公共性を有する交通手段であるシェアサイクルの普及を推進



シェアサイクルポート(北九州市)

【目標4：活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現】

＜背景／データ＞

- ・自転車分担率(通勤)
現在(R3) 13.8%⇒ 目標(R12):20.0%

- 自転車通勤等を通じた日常利用の更なる促進

「自転車通勤推進企業」
宣言ポスター^{※4}の
認定企業ロゴマーク

【目標5：観光地域づくりや地域活性化】

＜背景／データ＞

- ・サイクリング環境整備を目指すモデルルート数
現在(R7) 117ルート ⇒ 目標(R12):140ルート

- ナショナルサイクルルートをはじめとするサイクリングルートの走行環境及び受入環境の整備を推進



鳥取うみなみロード(鳥取県)

- 「Velo-city愛媛2027」に向けた機運醸成や情報発信支援



Velo-city2026/イタリア

(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、第3次無電柱化推進計画※¹に基づき、無電柱化を推進します。

【第3次無電柱化推進計画】

○令和8年度から5年間で電線管理者が単独地中化する区間も含め、約1,000kmの整備を実現、約4,000kmの計画を策定

○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

○電柱の劣化状況等を事業者から共有してもらい、老朽化の状況を踏まえ無電柱化を検討



外部要因により発生した劣化が経年により進行

＜重点対象のポイント＞

○高速道路 I C から防災上の主要拠点を結ぶ緊急輸送道路等を、新たに優先整備区間として選定し、重点的に整備 [防災]

○通学児童が車道にはみ出して電柱を避けている実態を踏まえ、通学路における安全対策と一体で無電柱化を推進 [交通安全]

○観光地等で面的な無電柱化を図るため、市町村における計画策定や景観・観光部局等との連携を強化 [景観形成]

【 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】



電柱による通行阻害 (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＞

- ・優先整備区間の無電柱化整備完了率
31%【R8】→41%【R12】
- ・ゾーン30プラス区域内の通学路における無電柱化計画策定地区数
5地区【R8】→55地区【R12】
- ・緊急輸送道路の新設電柱の占用禁止指定率100%を達成
- ・全国8割以上の市町村において無電柱化推進計画が未策定

【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、昼間施工の導入や屋側配線、側溝配線などの活用を促進



屋側配線

○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

【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※²を積極的に活用
- 特定道路・通学路における新設電柱の占用制限を拡大

※¹：令和8年6月2日 大臣決定

※²：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」がまちづくりの拠点となり「道の駅」と「まち」が一体的に発展する「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389箇所を指定（令和8年4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、「道の駅」がまちぐるみで戦略的に取り組む施策を推進
- 「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の機能強化を推進
- 災害時も活用可能なトイレや非常用電源設備など、防災拠点機能強化に取り組む「道の駅」の支援強化



防災道の駅「しもにた」の防災機能

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

【高付加価値コンテナの設置推進】

- 災害時にも活用可能な高付加価値コンテナについて、「道の駅」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」から令和8年熊本地震被災地へ派遣)



可動式ランドリーコンテナ社会実験
(道の駅「まえばし赤城」)

※1：P26参照

※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、オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた環境整備や、インバウンドの受入対応強化、国内交流拡大による国内旅行需要の喚起を推進します。

<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（外国人含む）は新型コロナ前の水準を超えて増加（令和元年比+9.7%(令和7年)）※2

[オーバーツーリズム対策等に向けた環境整備]

- 観光渋滞の課題を抱える地域において、AI・ICTの活用等による面的な渋滞対策、観光交通需要の分散を促すためのマネジメント等を推進
- 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]



滞留状況等から混雑を検知



情報板やHP等による、混雑や迂回情報の提供



[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
- 訪日外国人によるレンタカー利用が多い空港周辺において、標識・路面標示、ラバーポール等の活用による面的対策や観光部局等と連携した交通ルールの周知・広報を推進

[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）

[外国人レンタカー事故対策]



左側通行を示す標識のイメージ



右折時の走行位置を示す路面標示のイメージ

[国内交流拡大に向けた環境整備]

- 地域資源を活かした日本風景街道の活動を支援し、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、地方公共団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

[高速道路の周遊パス]



〔出典：高速道路周遊パス検索サイト〕

福島県等と連携し、県内の施設利用で高速料金を割引

※1：日本投資銀行・日本交通公社「アジア・欧米豪 訪日外国人旅行者の意向調査(令和6年10月)」

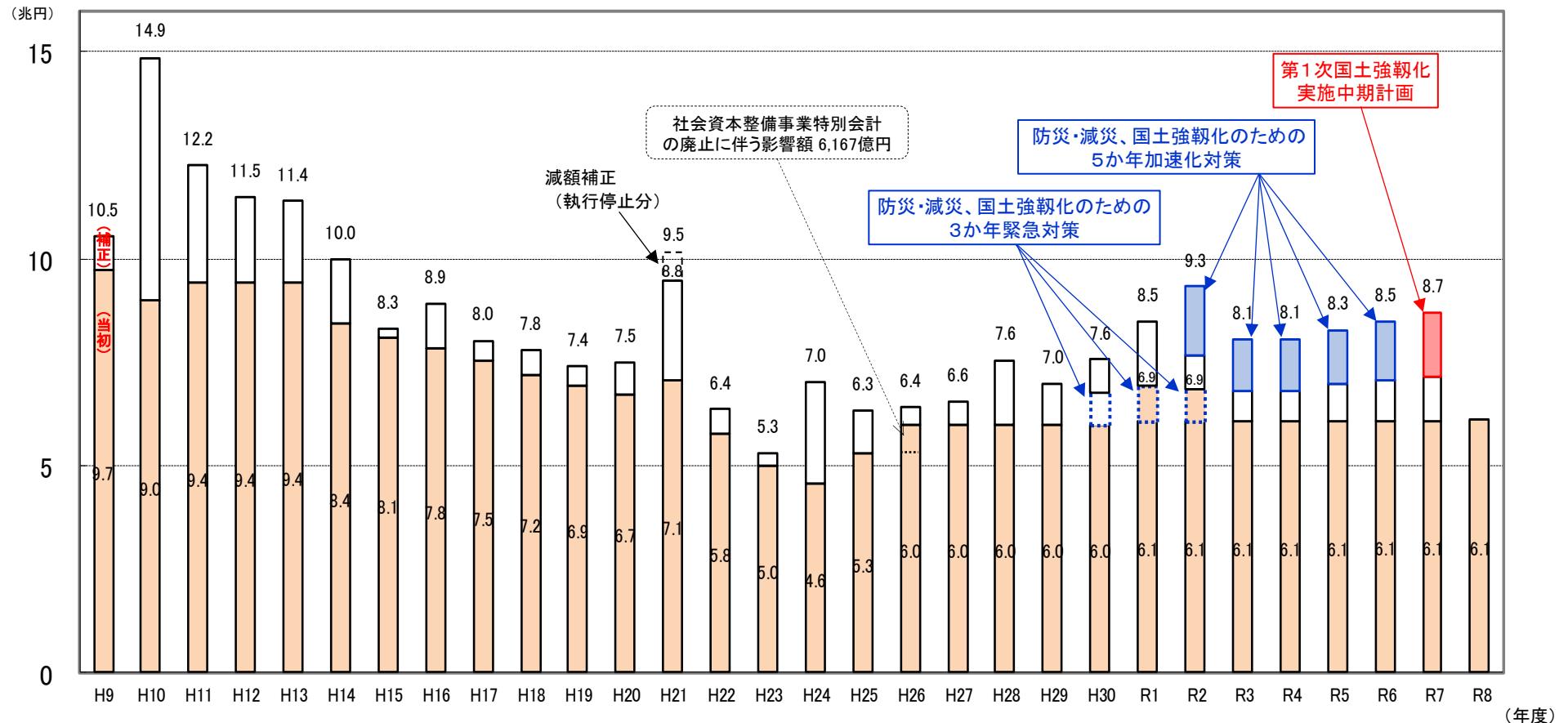
※2：宿泊旅行統計調査（観光庁）

道 路 関 係 予 算 概 算 要 求 総 括 表

(単位:百万円)

区 分	令和9年度(A)			前年度(B)		倍率(A)／(B)			備 考
	事業費	国費	「強く豊かな日本」 投資枠を除く	事業費	国費	事業費	国費	「強く豊かな日本」 投資枠を除く	
直 轄 事 業	2,312,968	2,312,968	1,907,101	1,602,166	1,602,166	1.44	1.44	1.19	1. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(4,642億円)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9年度予算において防災・安全交付金(国費1兆1,293億円[対前年度比1.32])、社会資本整備総合交付金(国費6,811億円[対前年度比1.48])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9年度予算において社会資本整備総合交付金(国費152億円[対前年度比11.40])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	1,604,135	1,604,135	1,198,268	1,010,921	1,010,921	1.59	1.59	1.19	
維 持 修 繕	586,428	586,428	586,428	476,770	476,770	1.23	1.23	1.23	
諸 費 等	122,405	122,405	122,405	114,475	114,475	1.07	1.07	1.07	
補 助 事 業	1,412,883	804,506	610,549	882,125	512,325	1.60	1.57	1.19	6. なお、「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく取組の推進に必要な経費」、「戦略産業クラスター等の形成に資するインフラ整備等の推進に必要な経費」、「労務費確保の必要性や近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施に必要な経費」、「高速道路の料金割引に必要な経費」については、事項要求を行い、予算編成過程において検討する。 7. 本表のほか、直轄道路(権限代行区間を含む)に係る災害復旧事業費(国費85億円)等がある。 8. 本表のほか、行政部費(国費9億円)及びデジタル庁一括計上分(国費48億円)がある。 (参考) 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8年3月末時点)について [当初予算] ・防災・安全交付金 国費3,085億円 ・社会資本整備総合交付金 国費1,254億円 [補正予算] ・防災・安全交付金 国費841億円 ・社会資本整備総合交付金 国費402億円
高規格道路、IC等アクセス道路その他	896,447	492,105	298,148	459,504	254,590	1.95	1.93	1.17	
道路メンテナンス事業	494,320	284,394	284,394	401,558	231,214	1.23	1.23	1.23	
除 雪	22,116	14,744	14,744	21,063	14,042	1.05	1.05	1.05	
補助率差額	-	13,263	13,263	-	12,479	-	1.06	1.06	
小 計	3,725,851	3,117,474	2,517,650	2,484,291	2,114,491	1.50	1.47	1.19	
有料道路事業等	2,790,136	18,148	18,148	3,282,488	11,984	0.85	1.51	1.51	
合 計	6,515,987	3,135,622	2,535,798	5,766,779	2,126,475	1.13	1.47	1.19	

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。

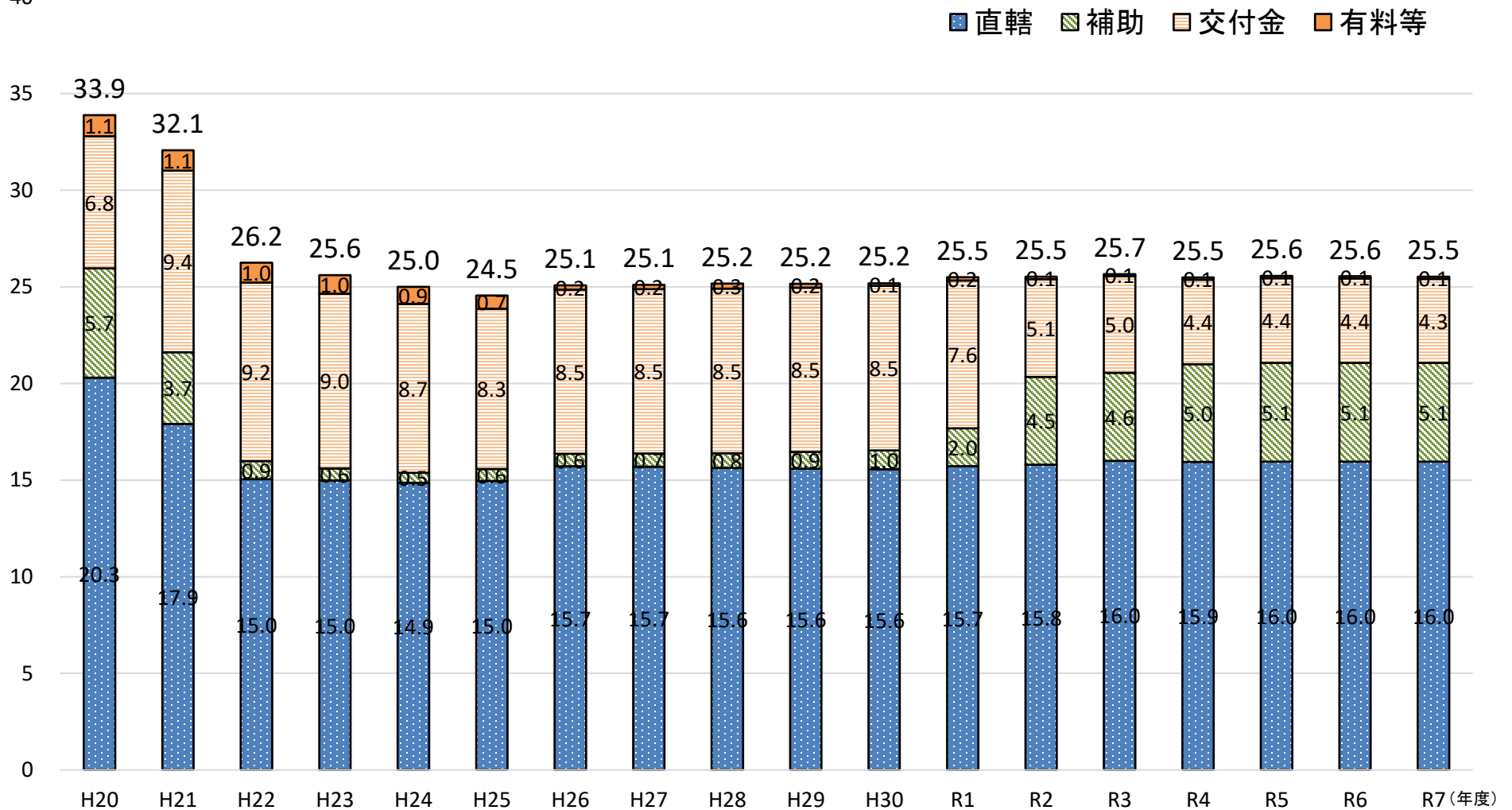
※ 令和5年度当初予算額(6兆801億円)は、生活基盤施設耐震化等交付金(202億円)を行政経費から公共事業関係費に組替えた後の額である。

※ 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

(単位:千億円)



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

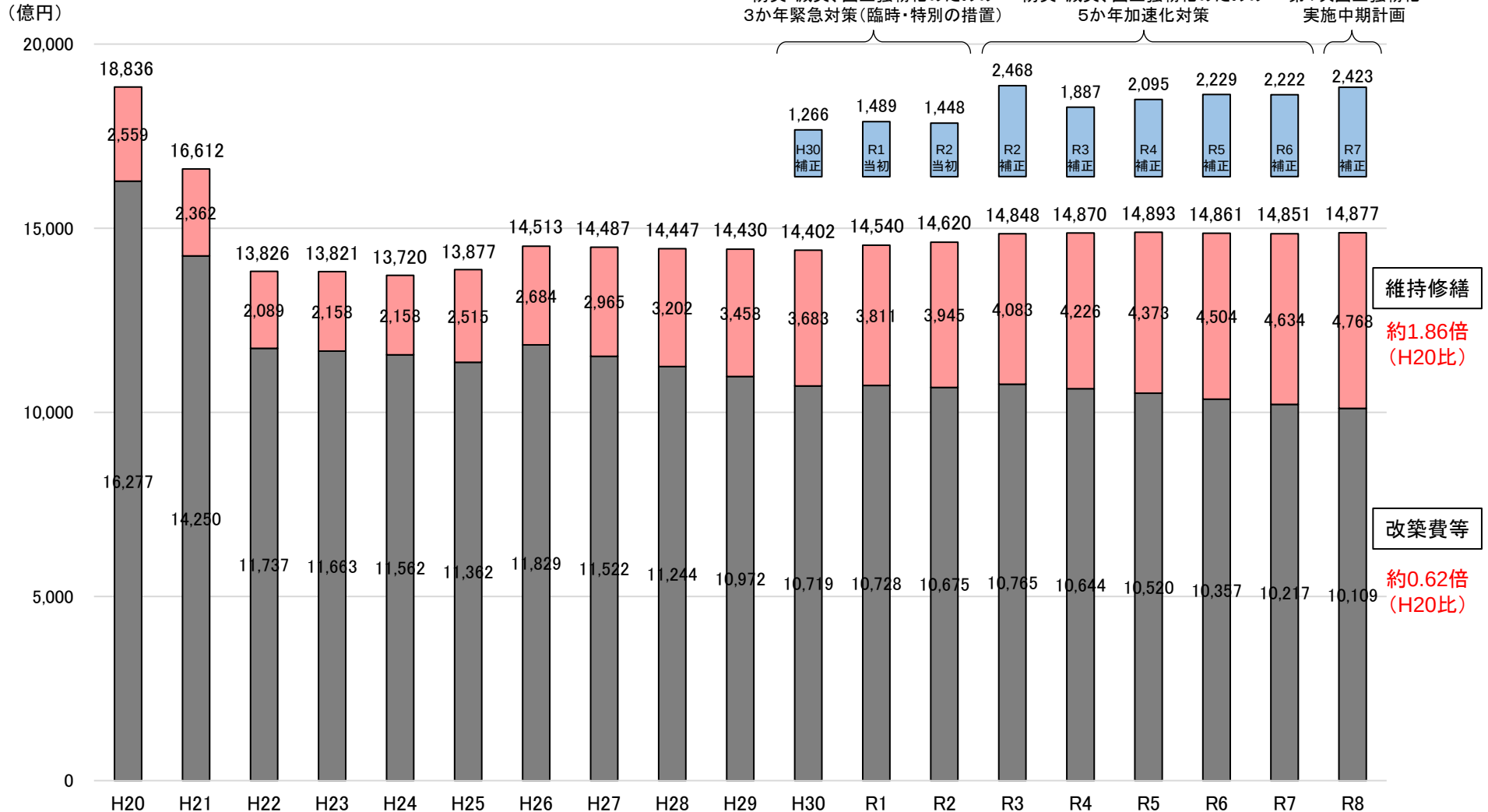
※交付金:H20・H21は当初予算額ベース[地方道路整備臨時交付金(H20)、地域活力基盤創造交付金(H21)]

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

※R1,R2には臨時・特別の措置を含まない。

※四捨五入の関係で、各計数の和が一致しない場合がある。

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。

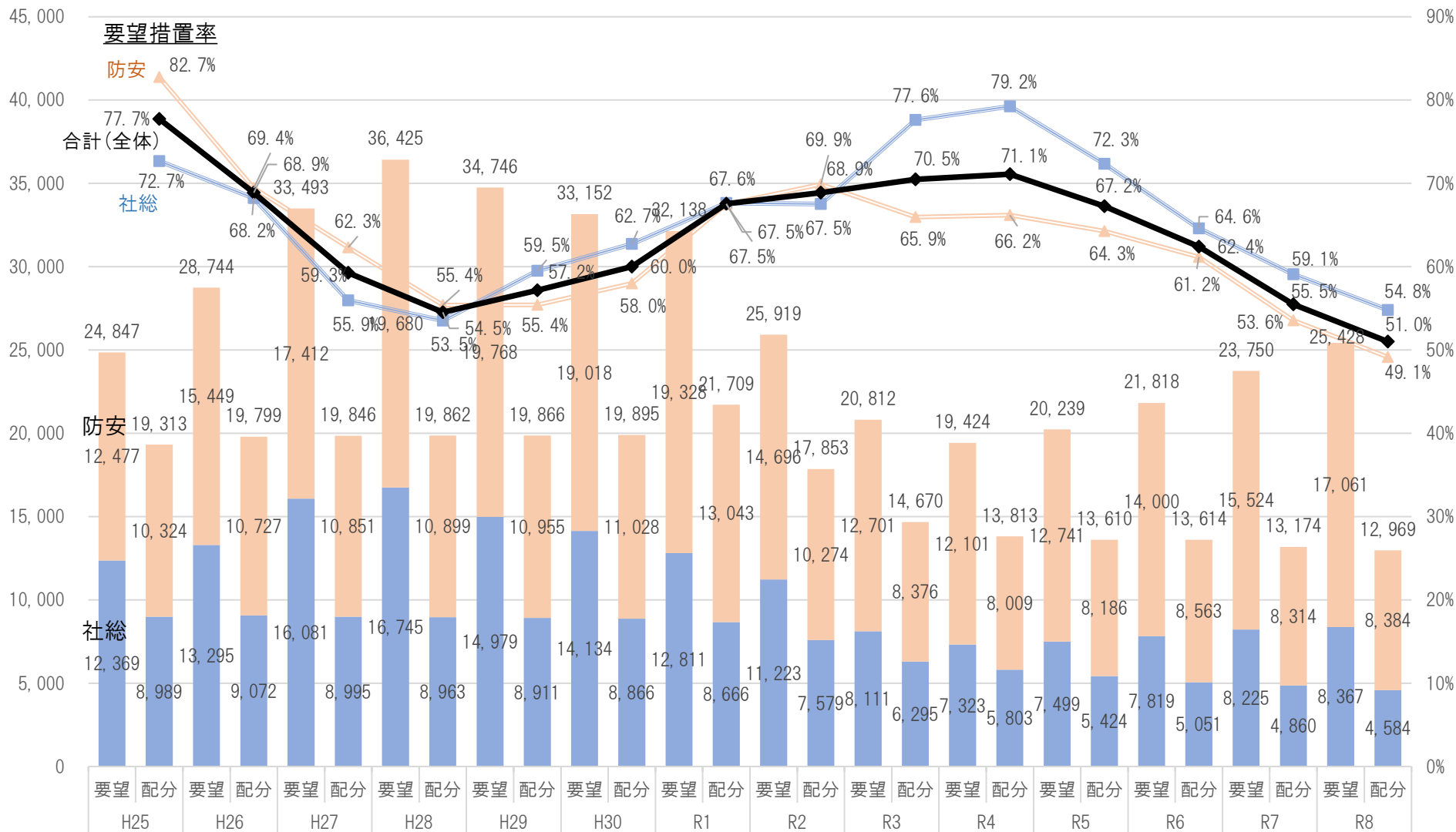
※防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策における令和6年度補正には、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応分及び緊急防災分を含む。

※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

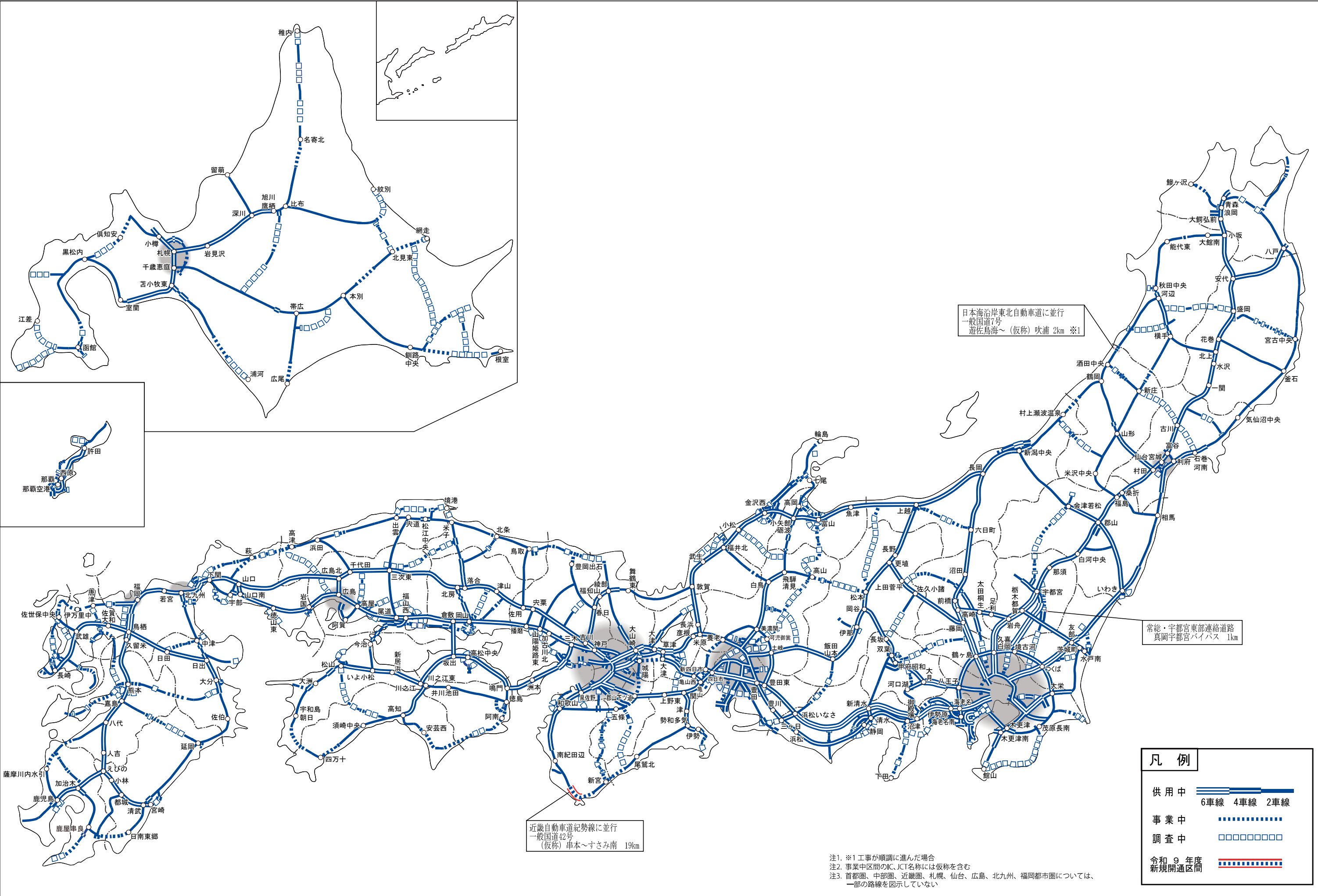
(単位：億円)

※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8年度末時点のネットワーク図に、
令和9年度新規開通箇所を旗揚げ)



主な個別補助制度①（以下について計画的かつ集中的に支援）

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

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

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

都府県境を跨ぐ構造物の整備を伴う道路の整備



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）

〇〇市
橋梁
長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

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

橋梁

〇〇市
トンネル
長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

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

トンネル

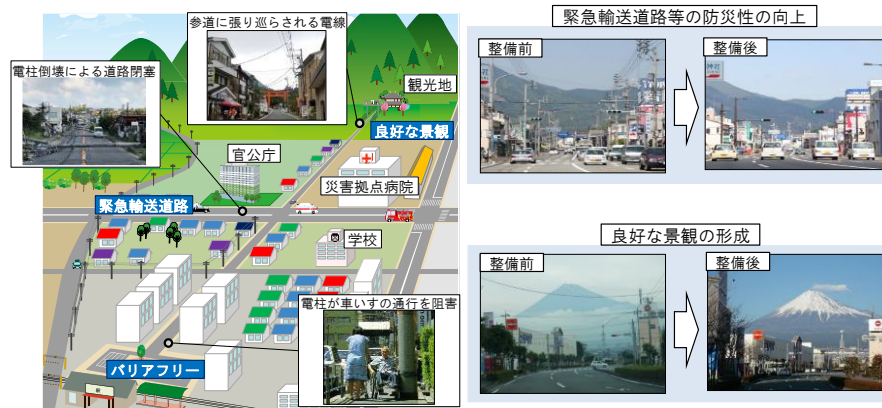
〇〇市
道路附属物等
長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

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

道路附属物等

無電柱化推進計画事業補助制度

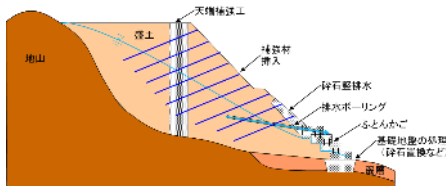
「無電柱化の推進に関する法律」に基づき国により策定された「無電柱化推進計画」に定めた目標の確実な達成を図るため、地方公共団体において定める推進計画に基づく事業



主な個別補助制度②（以下について計画的かつ集中的に支援）

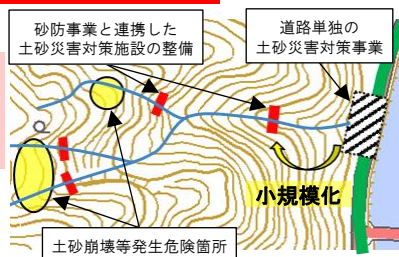
道路盛土のり面防災対策補助制度

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



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



交通安全対策補助制度

通学路緊急対策

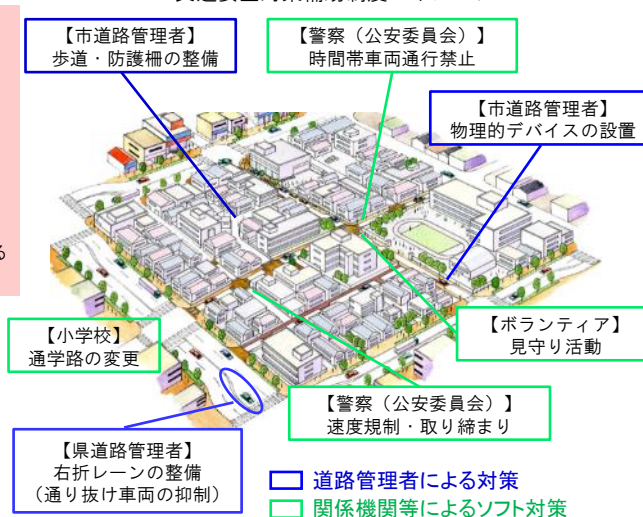
通学路の安全を早急に確保するため、千葉県八街市における交通事故を受けて実施した通学路合同点検に基づき、ソフト対策の強化とあわせて実施する交通安全対策事業

※令和9年3月末までに全ての箇所対策が完了する見込み

地区内連携

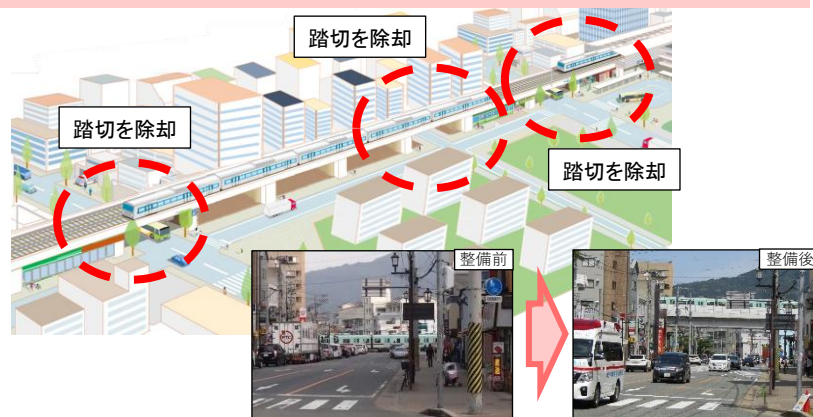
一定の区域において関係行政機関等や関係住民の代表者等との間での合意に基づき実施する交通安全対策事業

交通安全対策補助制度 イメージ



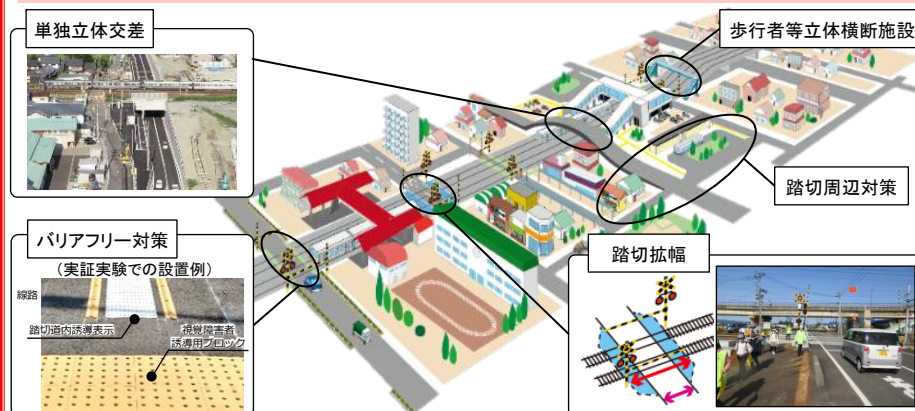
連続立体交差事業補助制度

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



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事業



道路事業における社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の重点配分の概要

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



《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

《公共交通の走行環境整備》

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



防災・安全交付金

《子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策》

- 通学路交通安全プログラムに基づく交通安全対策

⇒ビッグデータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分

- 未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策

- 鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化

- 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



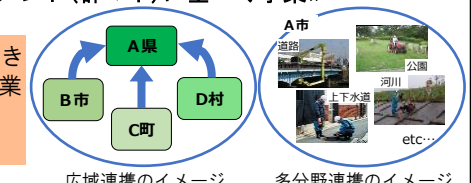
法面法枠工



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

下水道法等の一部を改正する法律（概要）

R8.7.15成立、R8.7.23公布

背景・必要性

- 令和7年1月に埼玉県八潮市で老朽化した下水道管の破損に起因する大規模な道路陥没事故が発生。施設の老朽化、職員数の減少等を受け、下水道の事業環境は厳しさを増している状況。
 - 下水道管路をはじめとする道路下の埋設物について適切な維持管理が必要。
- ⇒ 強靱で持続可能な下水道の実現に向けた維持管理・改築の実施及び事業基盤の強化、安全かつ円滑な道路交通を確保するための措置を講ずる必要。



埼玉県八潮市の事故現場（令和7年1月31日）

法律の概要

1. 安全性確保を最優先する下水道マネジメントの確立

① 確実な老朽化状況の把握【下水道法】

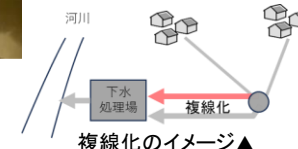
- 老朽化に伴う管路の安全性（状態と対策の要否）を評価する診断の基準を法制化
- 下水道管理者は診断結果等の維持管理の状況を公表 ※併せて、政令等で定める点検の頻度・方法の基準を見直し



ドローンを活用した点検・診断のイメージ

② 下水道の戦略的な再構築【下水道法】

- 下水道の構造について、点検・修繕・改築や災害・事故時の応急措置の容易性（複線化等）を考慮すべきことを原則化
- 下水道管理者は施設の計画的な改築を実施、収支見通しを公表



③ 道路管理者との連携強化【下水道法】【道路法】

- 下水道の点検に関して道路管理者の協力が必要な事項を下水道の事業計画に位置づけ

▼路面下空洞調査の実施例



（空洞探査車による調査）



（貫入試験による調査）

2. 道路地下空間の安全性確保

① 道路占有者と道路管理者の連携強化【道路法】

- 道路占有者と道路管理者との間で「占有物件等維持修繕協定」を締結し、道路や占有物件の点検や修繕等を連携して行うことができる制度を創設 ※道路占有者：道路管理者の許可を受けて施設等を設置し、道路空間を継続使用する者（下水道管理者等）

② 占用許可制度の見直し【道路法】

- 占用許可申請書の記載事項に占有物件の維持管理に関する事項を追加
- 道路の地下に埋設する占有物件の工事完了時の届出（竣工図等の提出）を義務付け

3. 下水道マネジメントを支える基盤の強化

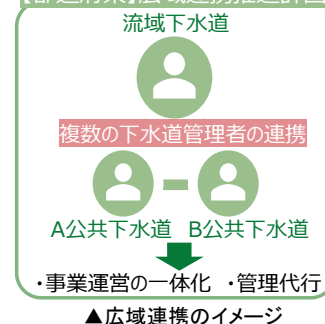
① 下水道の基盤強化・広域連携の推進【下水道法】

- 法律の目的に「下水道の基盤の強化」を明示するとともに、国の基本方針を創設
- 複数の下水道管理者の連携を推進するため、都道府県が広域連携推進計画を策定する制度を創設
- （本来は市町村が管理する）公共下水道を都道府県（都道府県加入の一部事務組合等を含む）が管理できる特例や、管理者間の協議により点検・修繕・改築を他の自治体が代行できる制度を創設
- 災害・事故時における都道府県による公共下水道の復旧工事の代行制度を創設するとともに、災害時の関係者連携の責務を明確化
- 改築資金を含む下水道使用料の算定の考え方を明確化

② 下水道区域の見直し【下水道法】

- 人口減少を踏まえた下水道区域の見直し（集合処理から個別処理への転換）に必要な規定の整備

【都道府県】広域連携推進計画



【施行期日】 公布の日から6月以内施行

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

※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

（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

道路啓開計画 法定化



道の駅 防災機能強化



（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%

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了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、もっ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。



※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。

令和8年熊本地震を受けた予備費の使用

令和8年8月4日閣議決定

- 令和8年熊本地震により被災した、国が管理する国道3号等及び西日本高速道路株式会社（NEXCO西日本）が管理するE3九州自動車道等の災害復旧事業を実施。
- 予備費計：206億円



【直轄国道】 予備費：50億円

①国道3号
(熊本県八代郡氷川町～八代市夕葉町)



②E3A 南九州自動車道
(日奈久IC～水俣IC)



【高速道路（NEXCO区間）】 予備費：156億円

③E3 九州自動車道
(植木IC～栗野IC)



④E3A 南九州自動車道
(八代JCT～日奈久IC)



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箇所で行き止まり。
- 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箇所が行き止まり。

[令和8年6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（うち1箇所は緊急車両※通行可）
 （令和6年1月1日）
 大雨による通行止め：48箇所 ⇒ 2箇所
 （令和6年9月22日）

※緊急車両には、地元車両を含む。

[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号について、令和11年春迄に本復旧完了予定

[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

[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



本復旧の見通し（能越自動車道）

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。



能登半島絶景海道
ロゴマーク



国土強靱化年次計画2026

令和8年7月3日決定

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の実施結果

○全体でおおむね15兆円程度の事業規模^{注1}を目途としていたところ、最終年度となる令和7年度までに約15.6兆円の事業規模(うち国費約8.0兆円)が確保された。

第1次国土強靱化実施中期計画の進捗状況

○「推進が特に必要となる施策」の事業規模を今後5年間でおおむね20兆円強程度を目途とし、今後の資材価格・人件費高騰等の影響は予算編成過程で適切に反映することとしている。

○初年度(令和8年度)分は約4.1兆円(うち国費約1.9兆円)を確保。

区 分	事業規模の目途 〈閣議決定時〉	〈1年目～5年目〉 累計	
		事業規模 (最終) 〈令和7年度 時点〉	うち国費 (最終) 〈令和7年度 時点〉
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	約15.6兆円	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12.7兆円	約6.1兆円
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2.6兆円	約1.6兆円
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0.3兆円	約0.3兆円

(注1) 事業規模には財政投融资の活用や民間事業者等による事業を含む。

(注2) 5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(国費6,000億円、事業費9,392億円)を含む。

(注3) 令和6年能登半島地震等の教訓を踏まえ緊急に対処すべき経費としての緊急防災枠(国費2,500億円、事業費3,691億円)は含まれていない。

区 分	事業規模の目途 〈閣議決定時〉	〈1年目〉	
		事業規模	うち国費
第1次国土強靱化実施中期計画	おおむね 20兆円強程度	約4.1兆円	約1.9兆円
1 国民の生命と財産を守る防災インフラの整備	おおむね 5.8兆円程度	約1.1兆円	約0.7兆円
2 経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどのライフラインの強靱化	おおむね 10.6兆円程度	約2.0兆円	約0.7兆円
3 デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化	おおむね 0.3兆円程度	約0.1兆円	約0.1兆円
4 災害時における事業継続性確保を始めとした官民連携強化	おおむね 1.8兆円程度	約0.4兆円	約0.1兆円
5 地域における防災力の一層の強化	おおむね 1.8兆円程度	約0.4兆円	約0.2兆円

(注4) 四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

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

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。

※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

評価結果に
基づき策定

脆弱性評価の
結果の検証

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。

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

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。

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

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、無人流動も普及

④店舗(サービス)の移動でまちが時々刻々と変化

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

⑤「被災する道路」から「救援する道路」に変化

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



公園のような道路



マイカーを持たなくても便利に安心して移動できるモビリティサービス



店舗(サービス)の移動

2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会提言
令和2年6月18日

◆道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

<持続可能な社会の姿>

1 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会

①国土をフル稼働し、国土の恵みを楽しむ

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

- ・自動運転道路ネットワーク
- ・キャッシュレス料金システム

②マイカーなしでも便利に移動

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

- ・モビリティ・ハブ
- ・「道の駅」の無人自動運転乗合サービス

自動運行補助施設

③交通事故ゼロ

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

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

④行きたくなる、居たくなる道路

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

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



中山間地域の暮らしを支える道の駅

2 世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会

<政策の方向性>

⑤世界に選ばれる都市へ

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

特定車両停留施設

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

⑥持続可能な物流システム

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

特車の新たな通行許可制度

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

⑦世界の観光客を魅了

日本風景街道、ナショナルサイクルルート、「道の駅」等が国内外から観光客が訪れる拠点となり、多言語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

災害復旧等の代行制度

- ・災害モードの高速道路
- ・「道の駅」やSA/PAの防災拠点化

防災拠点自動車駐車場
踏切道の指定制度
沿道区域の届出・勧告制度

⑨道路交通の低炭素化

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

- ・非接触給電システム
- ・シェアサイクルシステム

⑩道路ネットワークの長寿命化

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

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



BRT(バス高速輸送システム)や自転車等を中心とした低炭素な交通システム

高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ 概要

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

道路ネットワークの課題

都市間移動の
速達性が低い

渋滞による
時間ロス

拠点アクセス性

災害脆弱性

物流危機

交通安全

インフラ
老朽化

持続可能な
開発への貢献

経済の長期低迷・
国際的地位の低下

時代の岐路 (リスク／構造変化)

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

場所にとらわれない暮らし方・働き方
新たな地方・田園回帰

DX・GXなど、激化する国際競争
エネルギー・食料の海外依存

強い危機感と
現状打破の必要性

新たな 国土形成計画

目指す
国土の姿
国土構造の
基本構想

「新時代に地域力をつなぐ国土」
「シームレスな拠点連結型国土」

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

階層ごとに機能を拠点に集約
階層間のネットワーク強化

持続可能な地域生活圏の形成

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

認識の変化

三陸沿岸道路開通
・直接効果・間接効果・新たな効果

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

新東名・新名神開通

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

4つの
重点課題

世界に伍する経済再興・
国際競争力強化

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

「2024年問題」物流危機の中での
安定的な物流の維持

2050年カーボンニュートラル
に向けた低炭素な交通の実現

高規格道路 ＜基本方針＞

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

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

シームレスネットワークの構築

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

道路種別や管理主体、景観などにとらわれず、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）

DX・GX、技術創造による進化

多機能空間への進化で、自動化、環境など新たな価値を創造

自動物流道路（オートフロー・ロード Autoflow Road）の構築

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

全国から、世界から選ばれる都市・地方を支える基盤ネットワークへ

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

＜機能要件＞

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

＜サービスレベル＞

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

高規格道路 ＜役割＞

経済成長・物流強化

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

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

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

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

自動運転社会の実現

次世代ITSのデジタルインフラにより
道路を電脳化、インフラから車両を支援

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デルシステム 等

技術的要点

拠点機能の高度化

中継輸送拠点機能、交通ハブ機能、
自動運転切換え拠点等、重要性が増加

高規格道路の利便性向上

高規格分担率の向上、ETC専用化推進、
フリーフロー式ETCを検討

都市内の道路空間の再配分

地方都市の環状道路等と都市内道路
の空間再配分をセットで検討すべき

暫定2車線区間の解消

データを活用し課題の大きな箇所から
優先着手、3車線運用など賢く対策

将来にわたるインフラの機能維持

持続可能なメンテナンスサイクルの構築が必要

制度的検討事項

計画プロセスの整理

高規格道路の計画手続きを整理

多様な価値に対応した 評価の確立

交通量の多寡によらない多様な意義を評価

整備主体・整備手法

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

財源の確保

積極的な受益者負担・原因者負担
の活用等による財源確保が重要

新広域道路交通計画と高規格道路ネットワーク

ブロック計画の整合性を確認

リニア関連、国土安全保障関連ネットワークの重要性

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

< 道路被災的特色 >

- ・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

< 被災的特色（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）

■ 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

提言

■ 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)	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	
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	
コンソーシアムの設置(R7.5)	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 
自動物流道路が 有すべき機能	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
・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)	● 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	✓ 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		
✓ 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

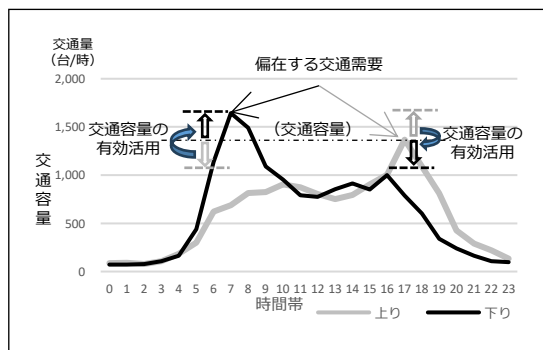
シームレスネットワークの実現に向け、サービスレベルの低下要因となっている箇所に対して機動的・面的な対策を推進するため、局所渋滞対策事業を創設。

【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】

ETC2.0等のビッグデータやICT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

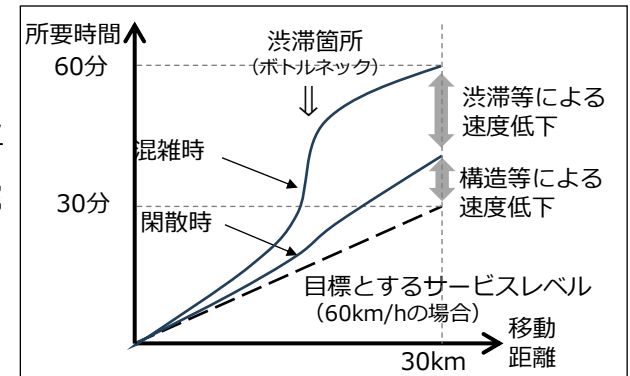
【対策】

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



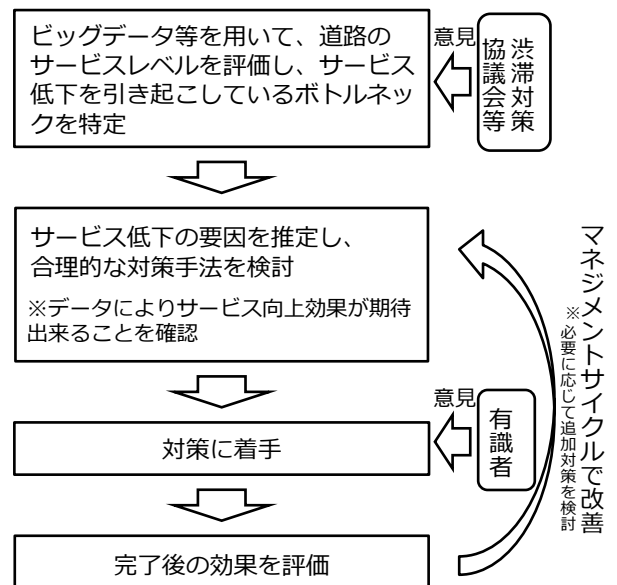
▲新たな対策の事例

※その他、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



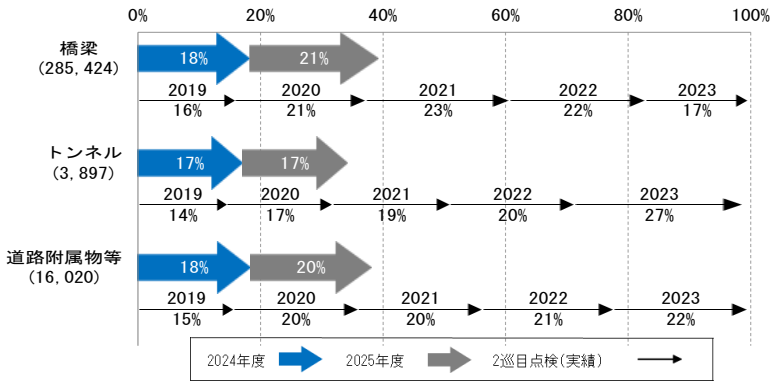
▲道路のサービスレベル分析のイメージ

【事業の流れ】



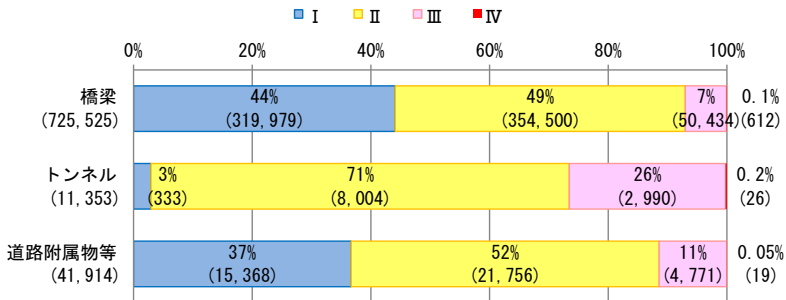
道路施設の点検・修繕等措置の状況

○3巡目点検実施状況（全道路管理者合計）



※ () 内の数字は、2025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。

○2025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：58,852施設）

※ () 内の数字は、2014年度～2025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	25(3%)
町	743	150(20%)
村	183	104(57%)
合計	1,721	279(16%)

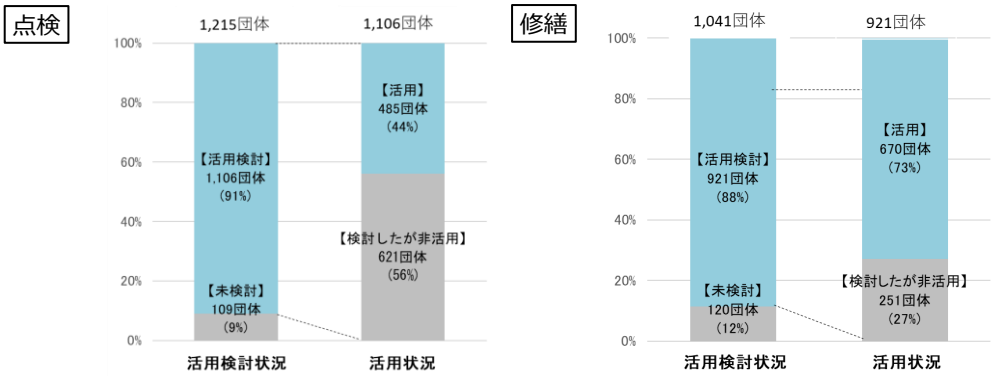
※市は特別区を含む ※2026年5月時点

○橋梁の2巡目点検結果に対する修繕等措置状況（2025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	
国土交通省	3,684	3,370 (91%)	1,915 (52%)	314 (9%)	2019	
					2020	
					2021	
					2022	
					2023	
高速道路会社	2,725	2,157 (79%)	1,408 (52%)	568 (21%)	2019	74%
					2020	79%
					2021	56%
					2022	32%
					2023	24%
地方公共団体	48,494	33,541 (69%)	21,833 (45%)	14,953 (31%)	2019	
					2020	
					2021	
					2022	
					2023	
合計	54,903	39,068 (71%)	25,156 (46%)	15,835 (29%)		

↑：2025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



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**

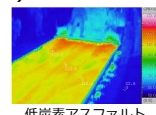
2 その他の道路脱炭素化推進計画の策定に関する基本的な事項

- (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

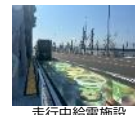
- (1) 政府による計画のフォローアップ
- (2) 道路脱炭素化基本方針・推進計画の見直し
- (3) 新技術の活用
- (4) 意識の醸成
- (5) 多様な主体との連携
- (6) その他の環境政策との調和



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

第3次無電柱化推進計画 概要（令和8年6月2日 国土交通大臣決定）

- 依然として電柱が毎年増えている状況を踏まえ、新設電柱の抑制や既設電柱の削減に**これまで以上に積極的取り組み、電柱は増やさず確実に減らす**。特に、**緊急輸送道路については無電柱化を加速**する。
- 地域や現場の実情に応じて**多様な整備手法を活用**するなど、徹底したコスト削減を推進し、限られた予算で無電柱化延長を伸ばす。

〔計画期間〕

2026年度から2030年度までの5年間

〔推進目標〕

1. 防災・強靱化

激甚化・頻発化する災害に備え
道路啓開の実効性を早期に高める

- ・**優先整備区間を選定**し、重点的に**整備**
- ・工事着手率に代えて、**整備完了率**を設定
- ・巨大地震に備え、**30年程度の中長期目標**を設定

2. 安全・円滑

通学路の安全対策と一体として
児童の事故リスクを着実に低減する

- ・「**ゾーン30プラス**」内の**通学路**を対象に**計画目標**を設定
- ・新設電柱の占用制限を**バリアフリー特定道路、通学路に拡大**

3. 景観・観光

道路管理者と景観・観光部局の連携を強化し
地域全体で切れ目のない景観を創出

- ・**市町村における無電柱化推進計画策定**を働きかけ
- ・計画の一体化など、**道路管理者と景観・観光部局等との連携を強化**

今後5年間

電線管理者が単独地中化する区間も含め、**約1,000kmの整備**を実現、併せて**約4,000kmの計画**を策定。

〔施策〕

（1）緊急輸送道路の電柱を減少

- ・道路啓開の観点から優先整備区間の無電柱化を推進
- ・沿道区域届出勧告制度を積極的に活用

（2）新設電柱の抑制

- ・道路事業等と併せた無電柱化の徹底
- ・市街地開発事業の財政支援における要件化

（3）コスト削減の推進

- ・側溝配線や地上配線など地域や現場の実情を踏まえた多様な整備手法の活用

（4）事業のスピードアップ

- ・手引き作成等による包括発注等の普及拡大
- ・電柱撤去を見据えた工事ロットの設定

（5）占用制限の拡大

- ・新設電柱の占用制限を通学路等にも拡大
- ・事業中区間は原則として既設電柱の占用制限を指定

（6）点検及び維持管理

- ・占用物件の安全性や維持管理の状況を定期的に確認
- ・電柱の老朽化状況も踏まえて無電柱化を検討

第3次自転車活用推進計画（令和8年5月29日閣議決定）

○自転車活用推進法に基づき閣議決定される、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための計画。

社会情勢等の変化



モビリティ
の多様化



青切符導入



交通空白



カーボン
ニュートラル



観光需要
の回復

計画期間：R8～R12年度

ビジョン

安全・快適に自転車を活用できる環境の実現により、自転車交通の役割を拡大し、人と地域が調和した豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す

指標 自転車分担率 等

目標

【目標1】安全で快適な走行環境等の整備による

良好な自転車利用環境の実現

指標 自転車活用推進計画を策定した市区町村数 等

【目標2】

自転車事故のない安全で安心な社会の実現

指標 ヘルメット着用率 等

【目標3】自転車交通の役割拡大

による良好な地域の移動環境の形成

指標 シェアサイクルの導入市区町村数 等

【目標4】自転車利用の促進による

活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現

指標 運動・スポーツとしてのサイクリング行動者率、
デコ活応援団の中で公共交通・自転車・徒歩での移動
に取組む会員数 等

【目標5】サイクルツーリズム等の推進

による観光地域づくりや地域の活性化

指標 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 等

施策

5つの目標を実現するための施策を位置付け（計31）

※主な施策

目標
1

- ・自転車通行空間の計画的な整備
- ・多様な駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備

目標
2

- ・道路利用者全体の安全意識醸成
- ・自転車の交通安全教育の推進
- ・安全に自転車に乗れる環境の創出

目標
3

- ・自転車と地域の公共交通等との連携の促進
- ・公共交通機関への自転車の持ち込みの促進

目標
4

- ・自転車を利用した健康づくりの推進
- ・自転車の利用促進による環境負荷軽減の推進

目標
5

- ・世界に誇るサイクリング環境の創出
- ・自転車活用による観光地域づくりの推進

措置

31の施策を実施するための具体的な措置を位置付け（計121）

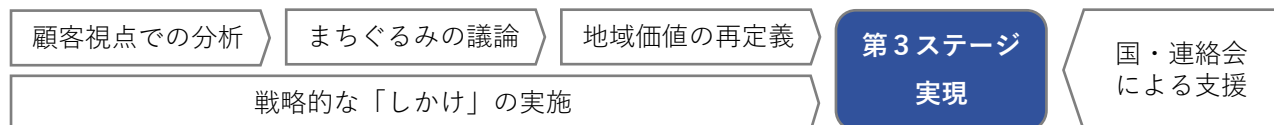
「道の駅」第3ステージ



「道の駅」第3ステージの姿



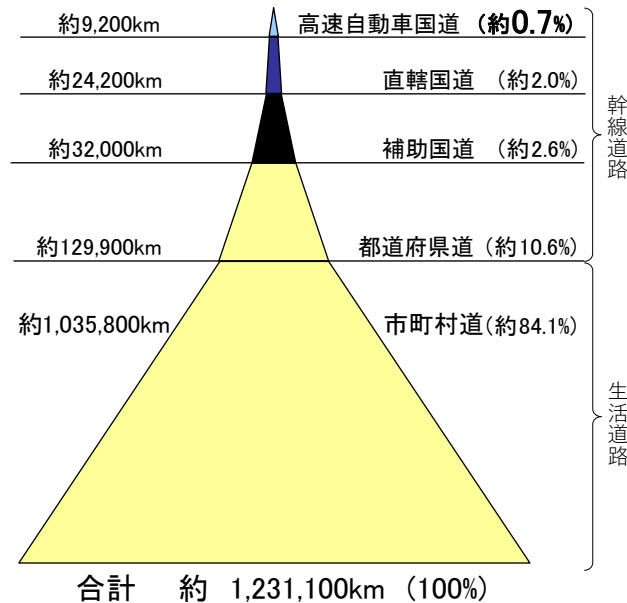
第3ステージ実現のために



日本の道路の現況

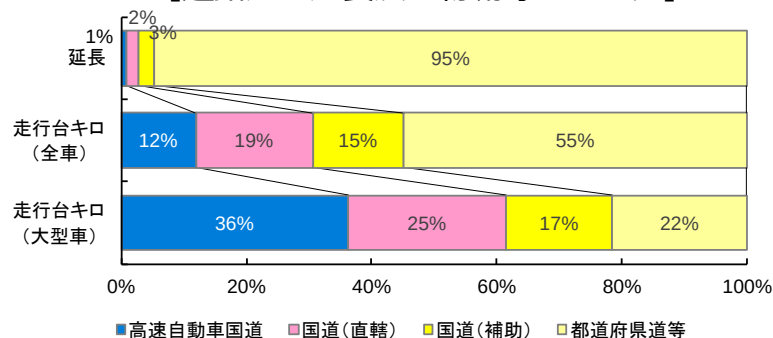
- 高速自動車国道と直轄国道は、延長割合が低いが、全交通量の約3割、貨物車交通量の約5割を分担

[日本の道路種別と延長割合]



高速自動車国道: 令和8年4月1日時点、その他: 令和5年3月31日時点

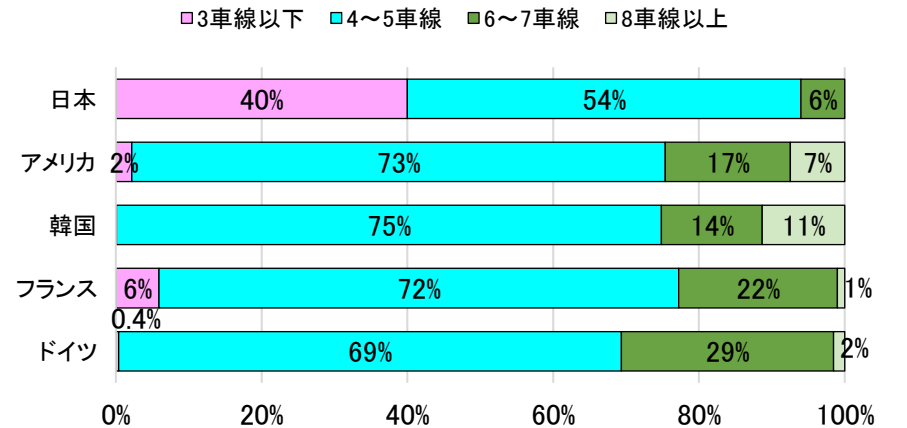
[道路別 延長及び物流等のシェア]



※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

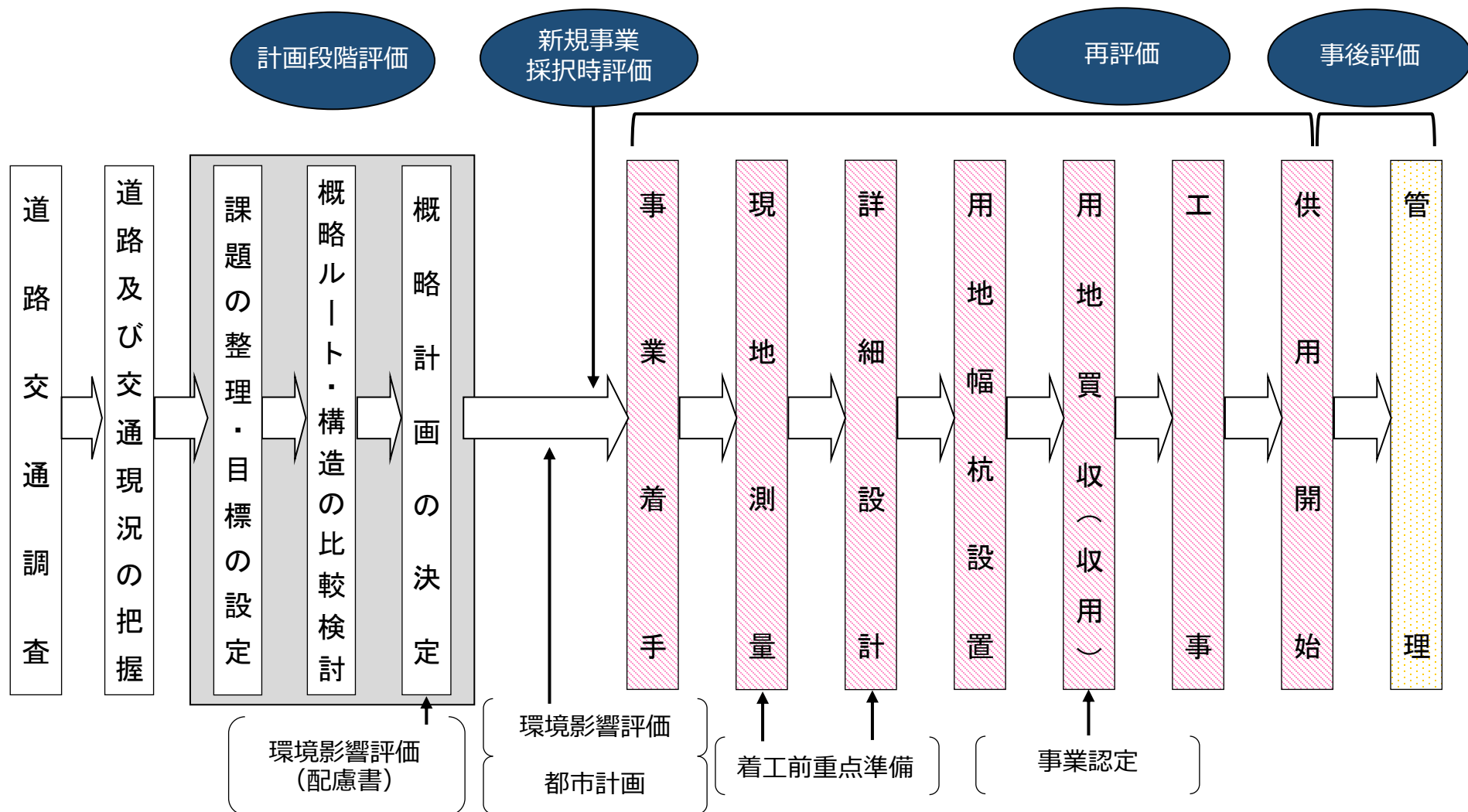
都市間連絡速度: 都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの

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)

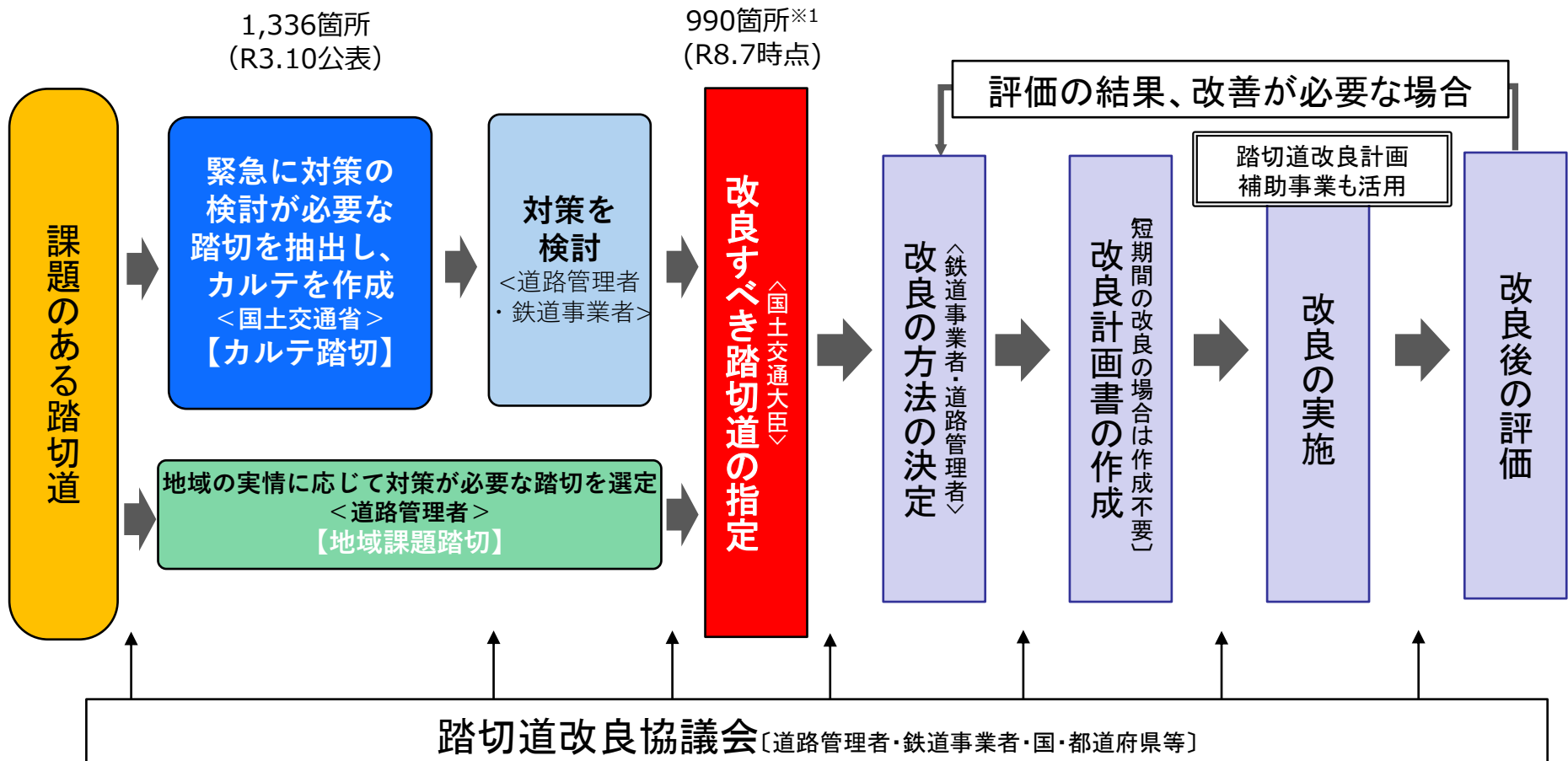
所要時間 (日本): ETC2.0 (R3小型車) の旅行速度データを用いて算出

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）

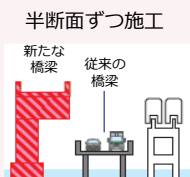
道路整備特別措置法等の一部を改正する法律（概要）

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。

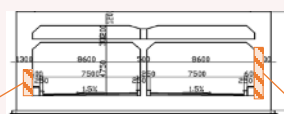
【現在の取組事例】 首都高速 東品川栈橋・鮫洲埋立部（S38開通）



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】



【耐震補強】



速やかに機能回復できるように耐震補強を実施



支承への負荷軽減の為、支承の間に、水平力を分担する構造を新たに設置

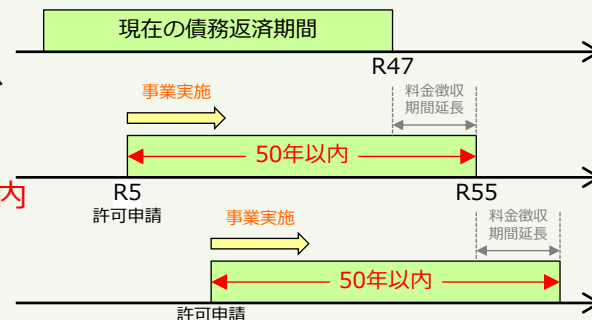
【自動運転走行空間の提供】や【EV充電器や水素STの設置】なども推進

改正概要

<高速道路の料金徴収期間の延長>

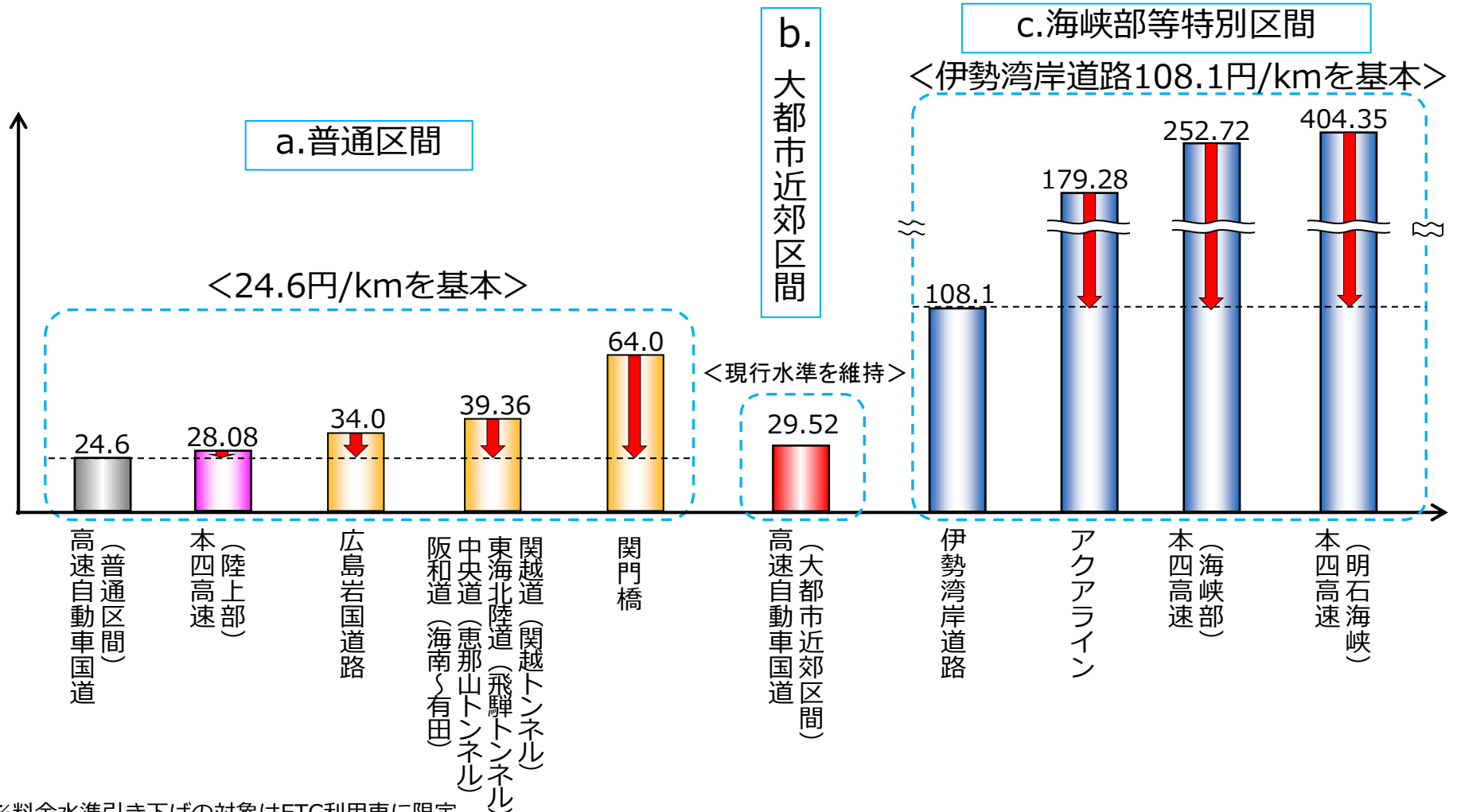
- 高速道路の更新・進化のため、**料金徴収期間を延長**することにより、必要な事業を追加
- 事業追加にあたっては、債務返済の確実性の観点から、**債務返済期間を設定** ⇒ 国土交通大臣への**許可申請日から50年以内**
- 現行制度を踏まえ、**料金徴収期限**を引き続き設定 ⇒ 最長で**令和97年9月30日**

※ 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（税抜）-150円）/全線延長」で料率を算出

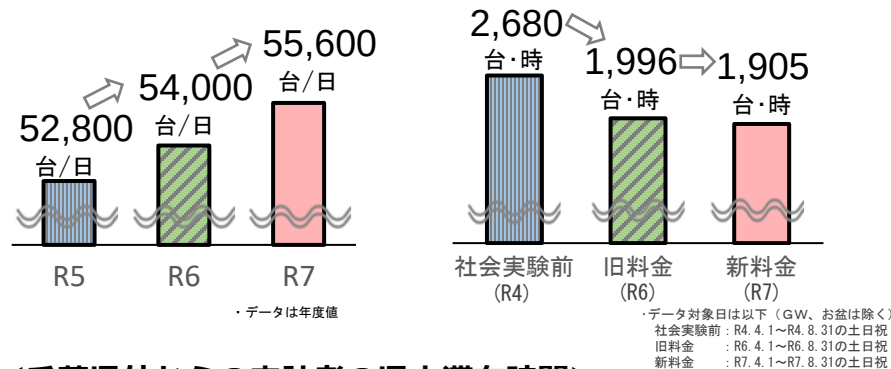
東京湾アクアラインの休日渋滞対策（時間変動料金社会実験）について

○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

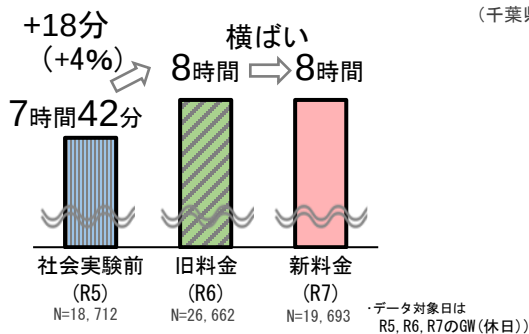
<社会実験概要>

- 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9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>

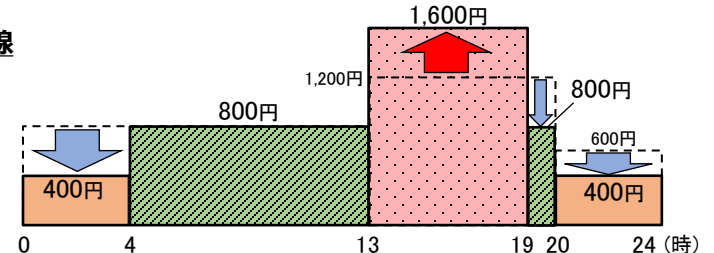


○ 位置図

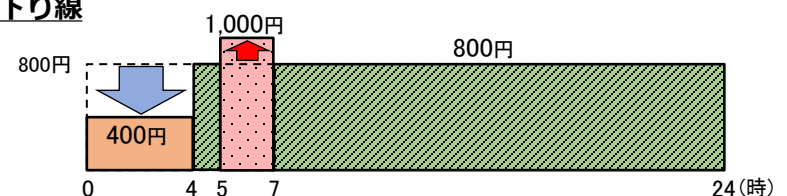


<料金体系（点線：R5.7～R7.3、実線：R7.4～）>

上り線



下り線



首都高速の料金改定（令和8年10月1日開始）

① 維持管理（労務費・材料費の高騰）に係る課題

- 直近10年で維持管理コストは約1.4倍に上昇しているが、昨今の労務費・材料費の高騰分を措置できていない状況

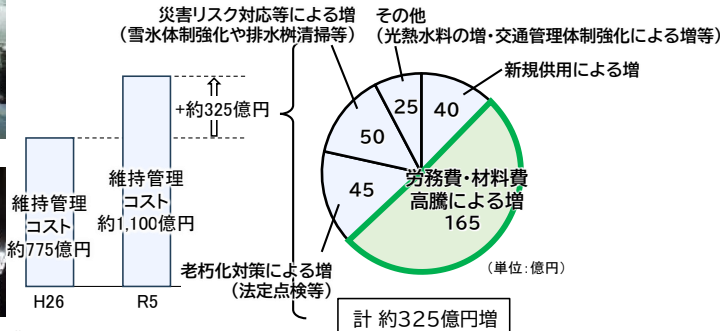
ジョイントの取り替え



舗装工事



維持管理約1.4倍上昇（325億円増）の内訳

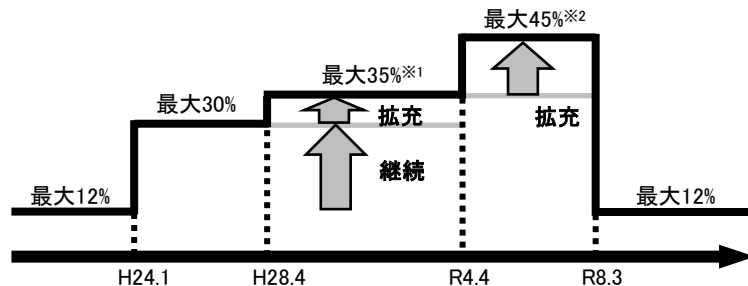


※修繕費については、通常修繕（土木・施設）のみを計上（定常的な修繕ではなく、橋梁耐震や逆走対策など個別事象に対応した非定常的なものは除く）

※2026年度以降の維持管理費については、現行協定に昨今の労務費等の高騰分が考慮されておらず、2010年度単価となっている

② 物流対策（大口・多頻度割引）に係る課題

- 国民生活・経済活動を支える物流などの支援のための大口・多頻度割引拡充が、R8.3（※3）までの措置となっている状況



料金改定の概要

料金水準の引き上げ

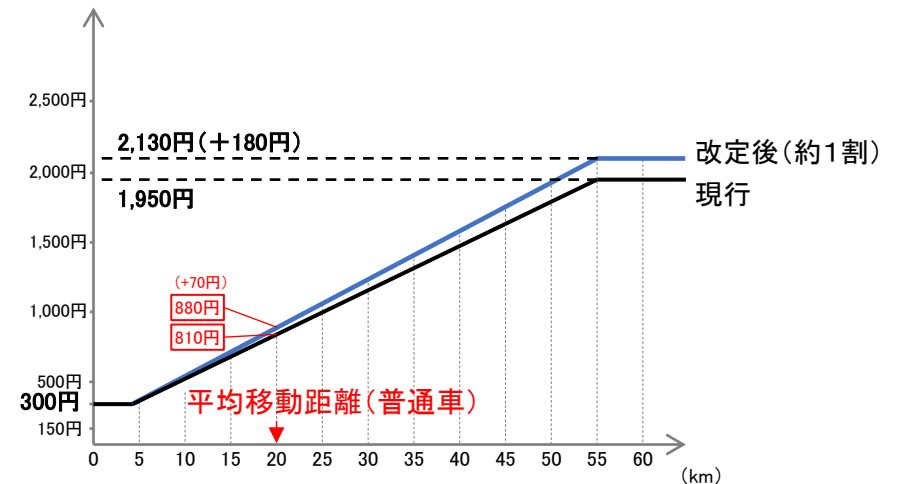
（1kmあたりの料金を1割引き上げ）
 普通車の場合、29.52→32.472円/km
 平均改定率8.1%

- ・維持管理費の労務費等増
- ・物流対策の継続の対応を当面5年実施

※中型車以上は特別措置実施のため、

- ・2027年6月30日まで現行料金に据え置き
- ・中型車以上の大口・多頻度割引を5年間継続するが、後年度の一定期間（2030年7月～2031年3月）は割引率を縮小

料金水準



※ 料金は普通車ETCの場合

※上限料金は、現在の考え方を維持し、55km以上の利用については、55kmの額を適用する。

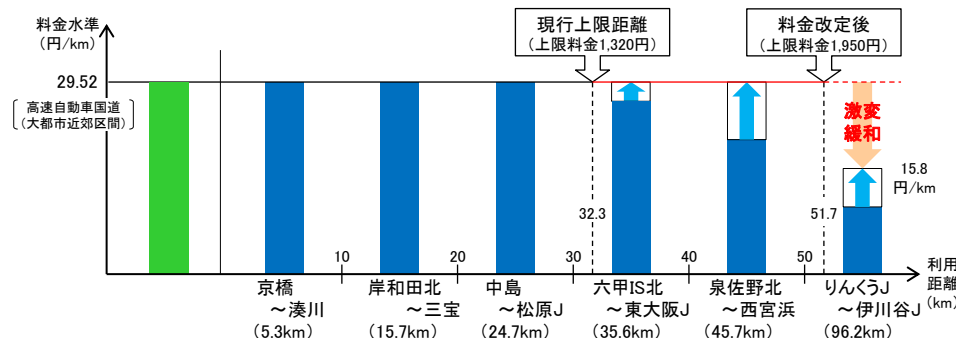
※平均改定率は2024年度利用実績データ（ETC車）を元に算出

近畿圏の新たな高速道路料金（令和6年6月より導入）

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

①新たな上限料金

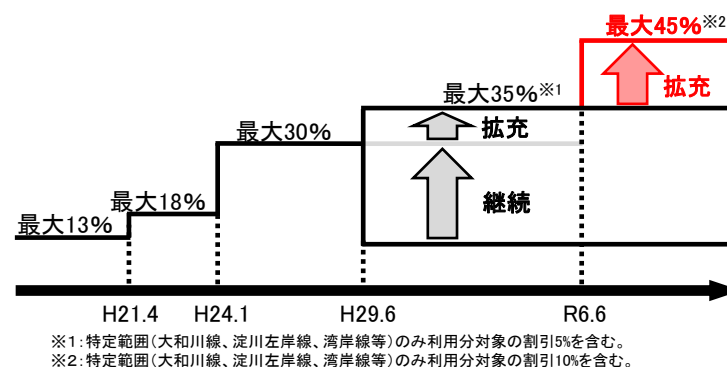
【阪神高速】



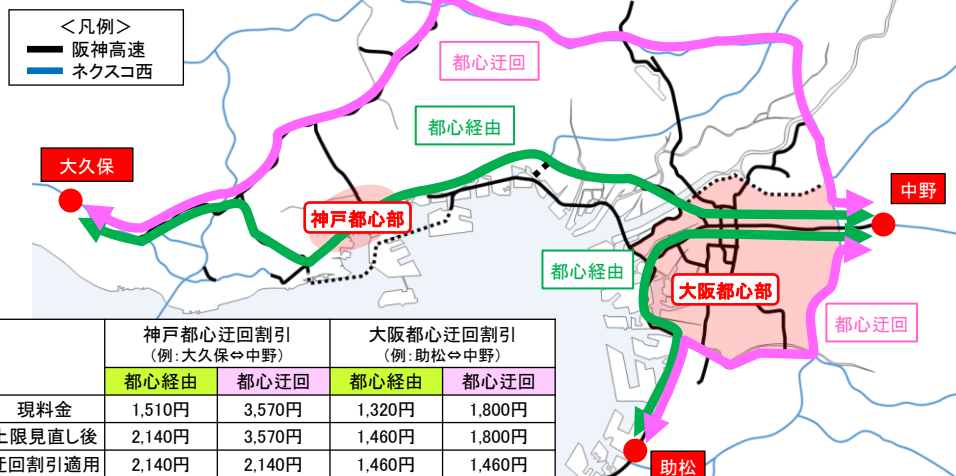
(注1) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準 (注2) 料金は普通車(ETC車)の場合

③大口・多頻度割引の拡充

【阪神高速】



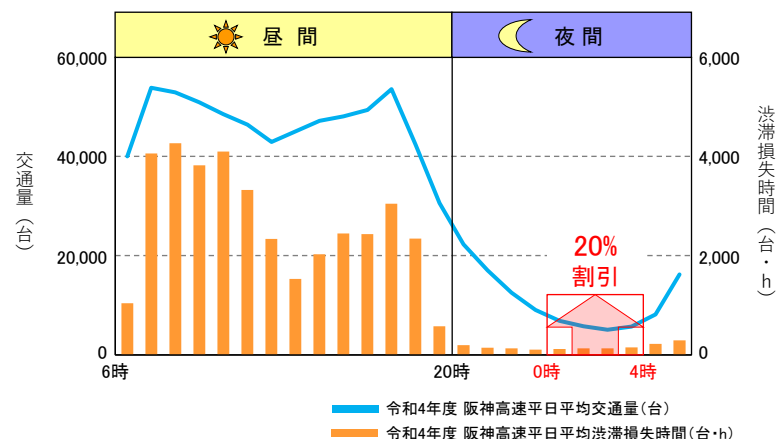
②都心迂回割引



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

④深夜割引の導入

【阪神高速】

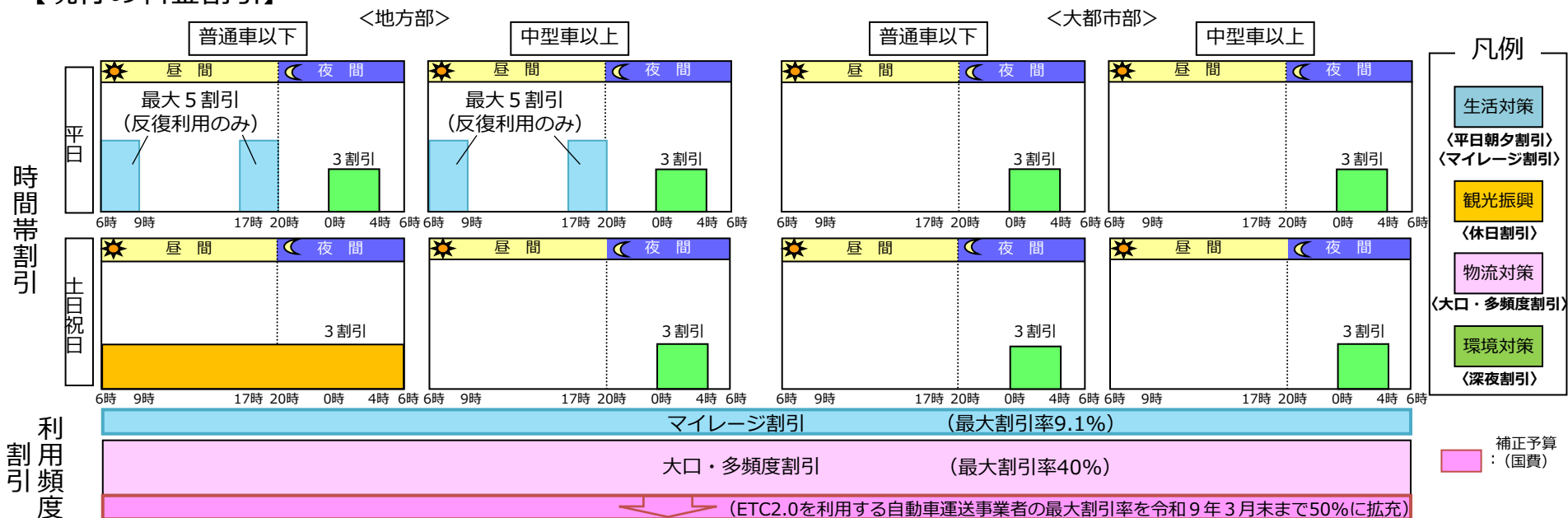


高速道路料金割引の見直しの方向性

【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】

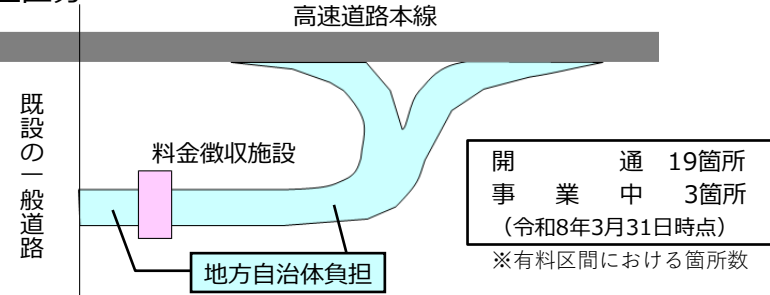


追加インターチェンジの概要

< 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とするもの。

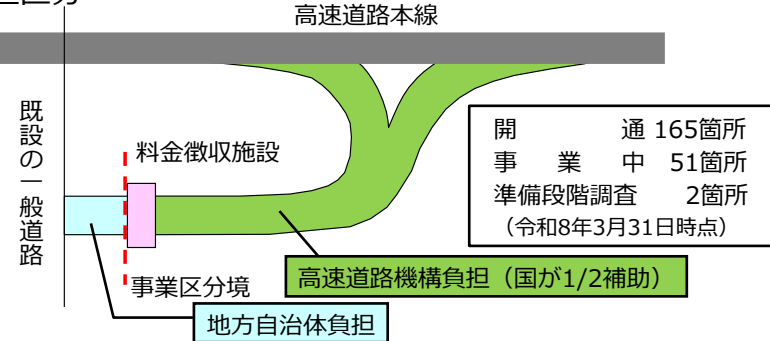
■負担区分



< 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

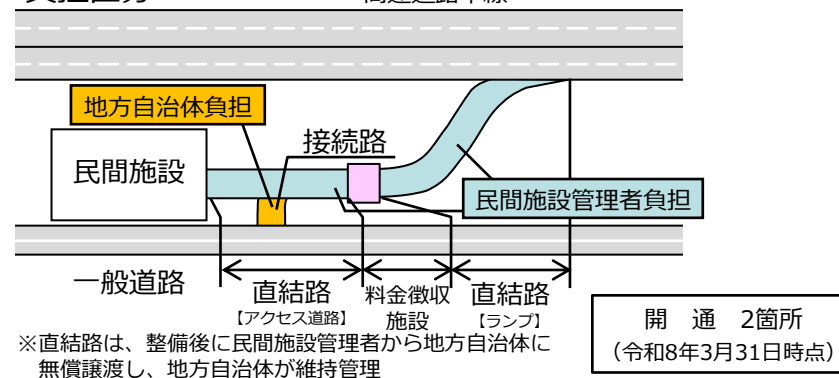


< 民間施設直結スマートインターチェンジ とは >

【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

I. 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



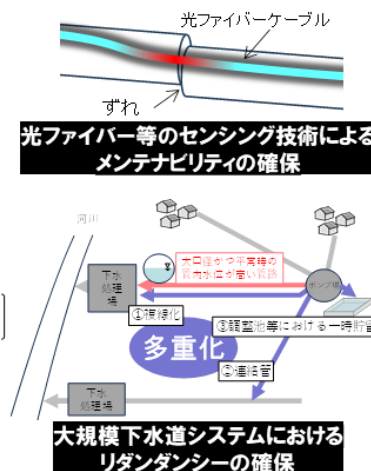
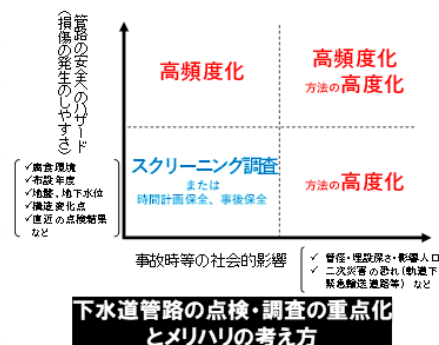
ドローンによる目視調査



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 ・ 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』 ・ メンテナンス性(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管理者の手にとってのテクニカルな『見える化』 ・ 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』 ・ 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

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和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くよう、「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やすくなるよう、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

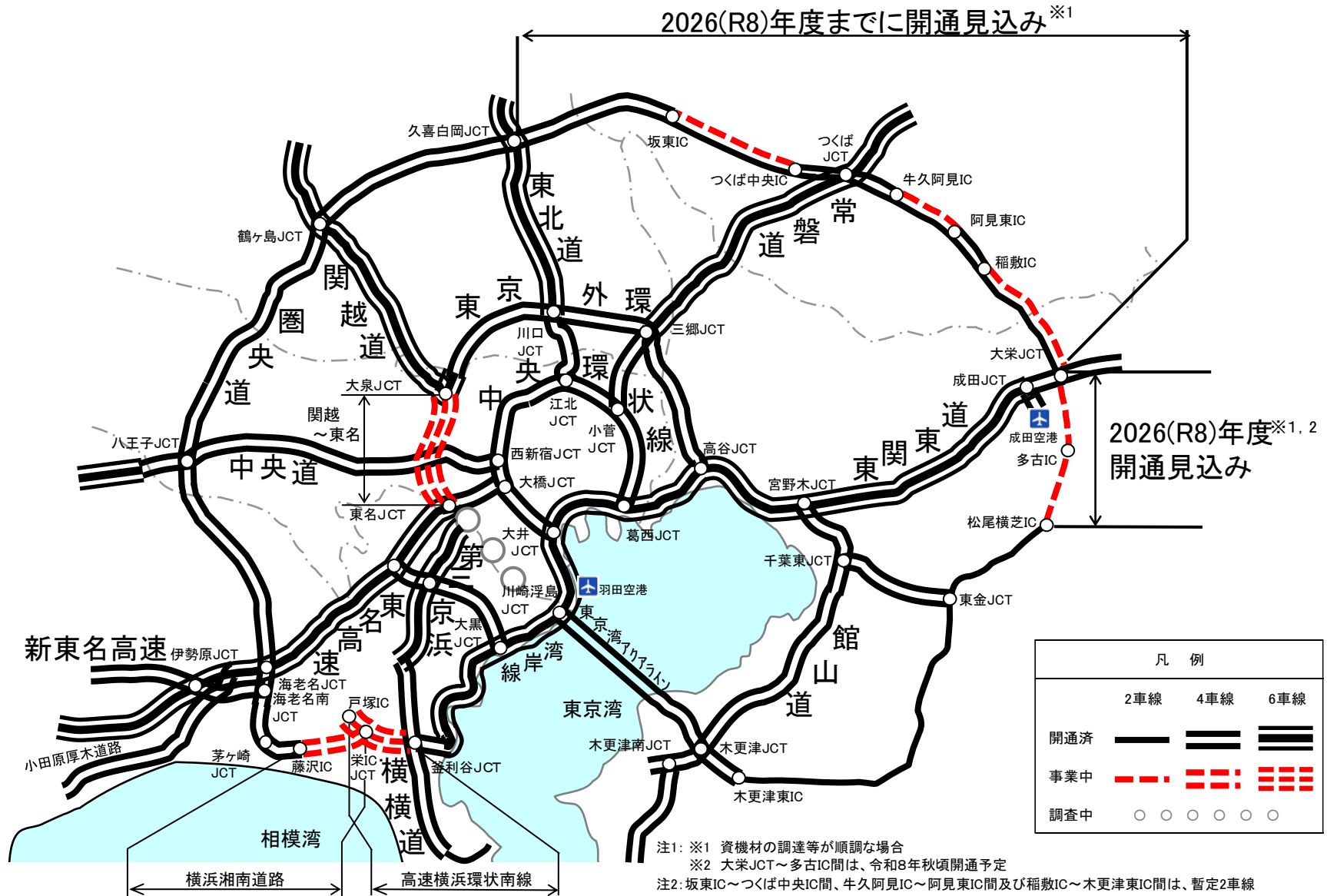
- 地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)の推進

- 「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

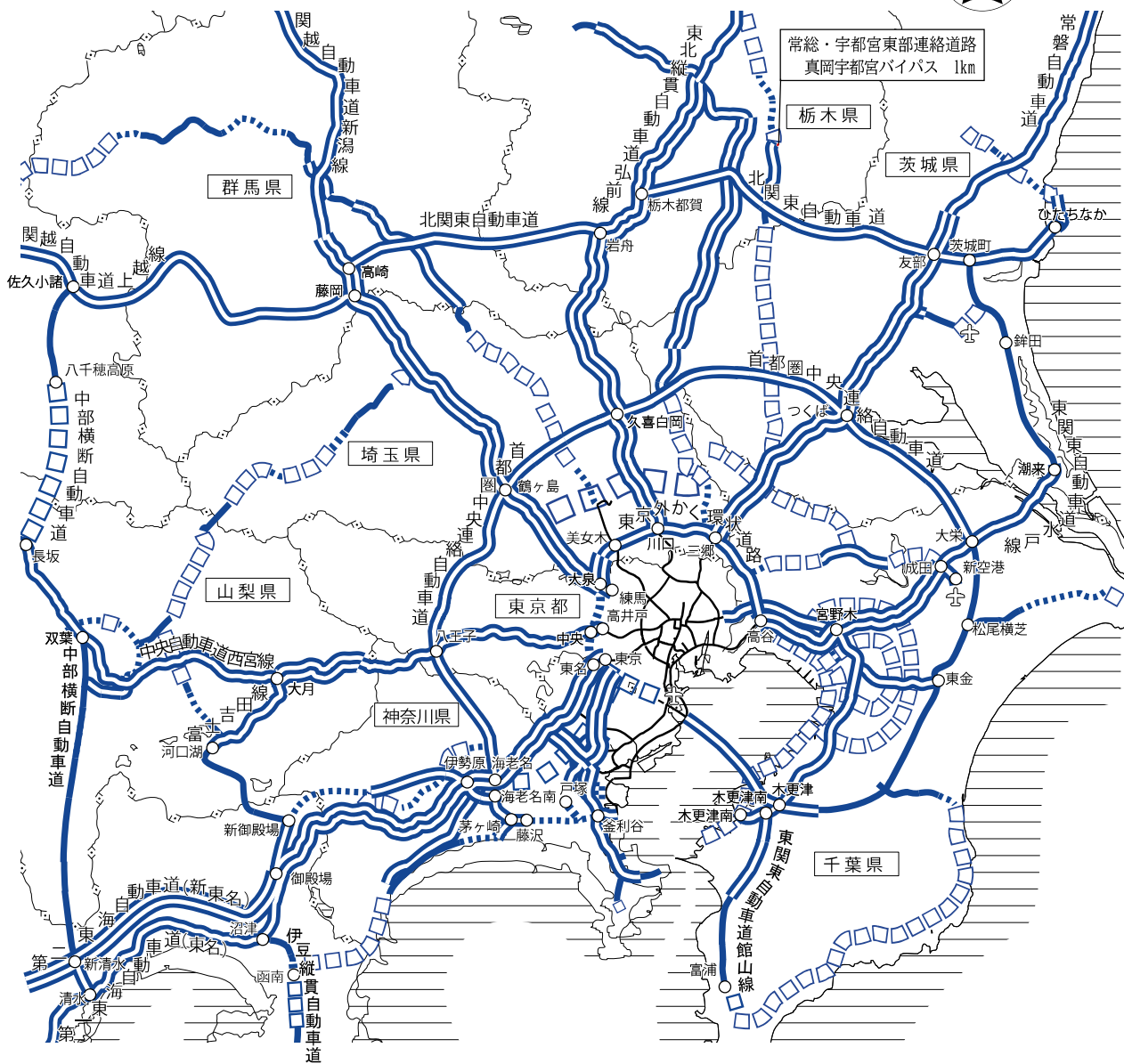
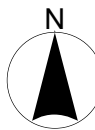
- 予算の安定的な確保、予防的インフラマネジメントへの重点的な財政支援や制度改正の検討

首都圏環状道路の整備



(令和8年7月末時点)

関東圏



凡 例

供 用 中

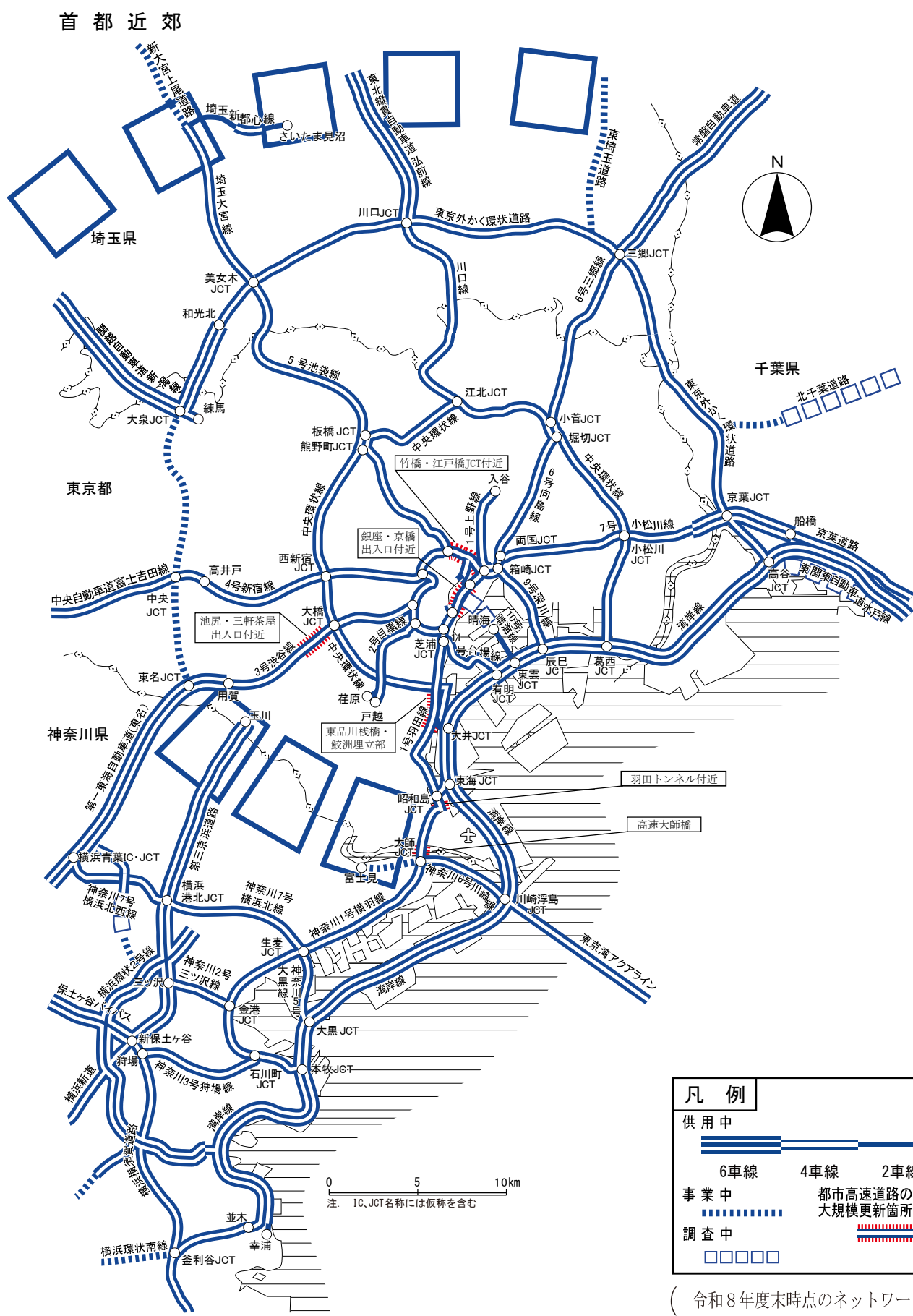
6車線 4車線 2車線

事 業 中

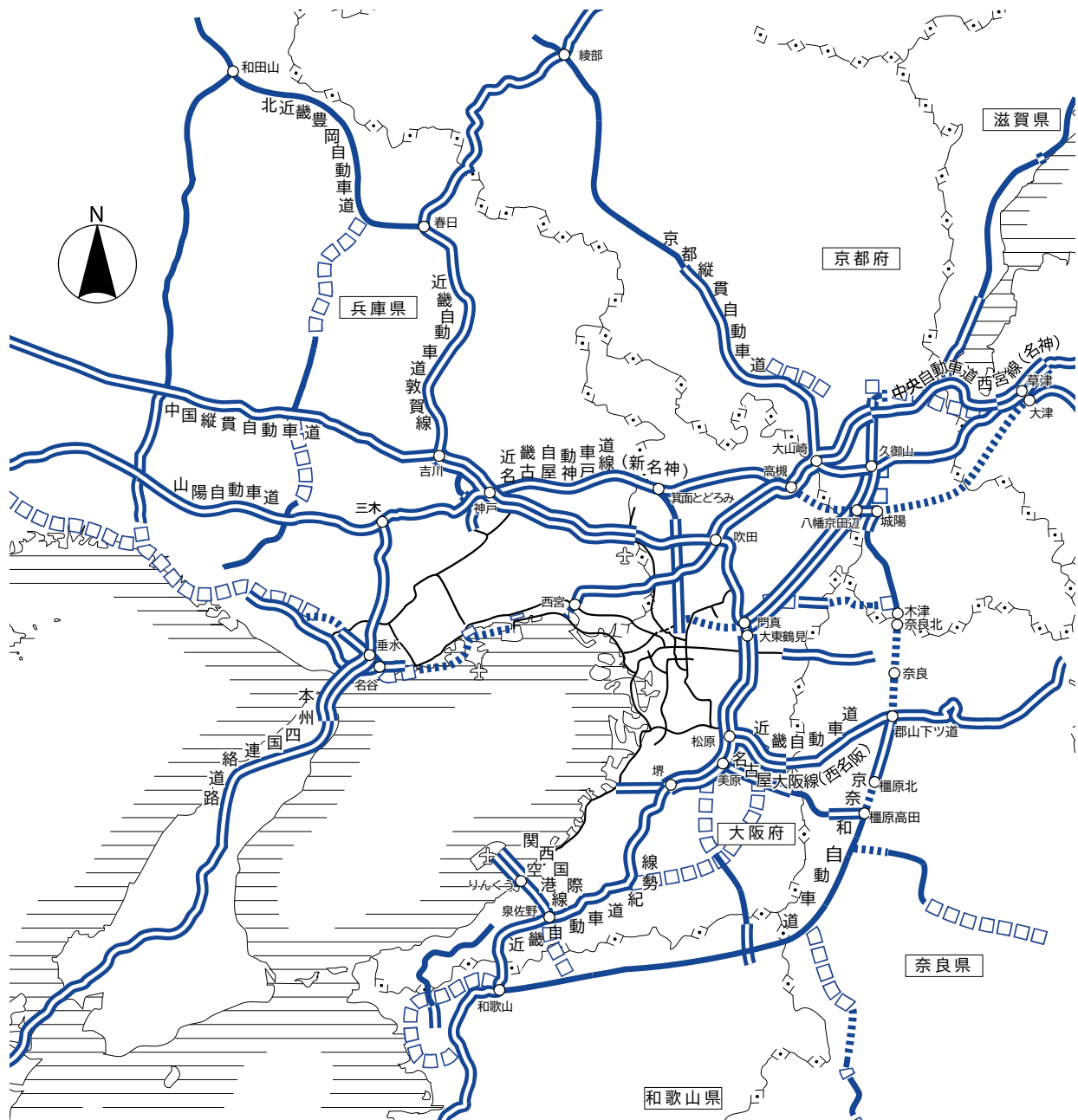
調 査 中

令和9年度新規開通区間

(令和8年度末時点のネットワーク図に、
令和9年度新規開通箇所を旗揚げ)



近畿圏



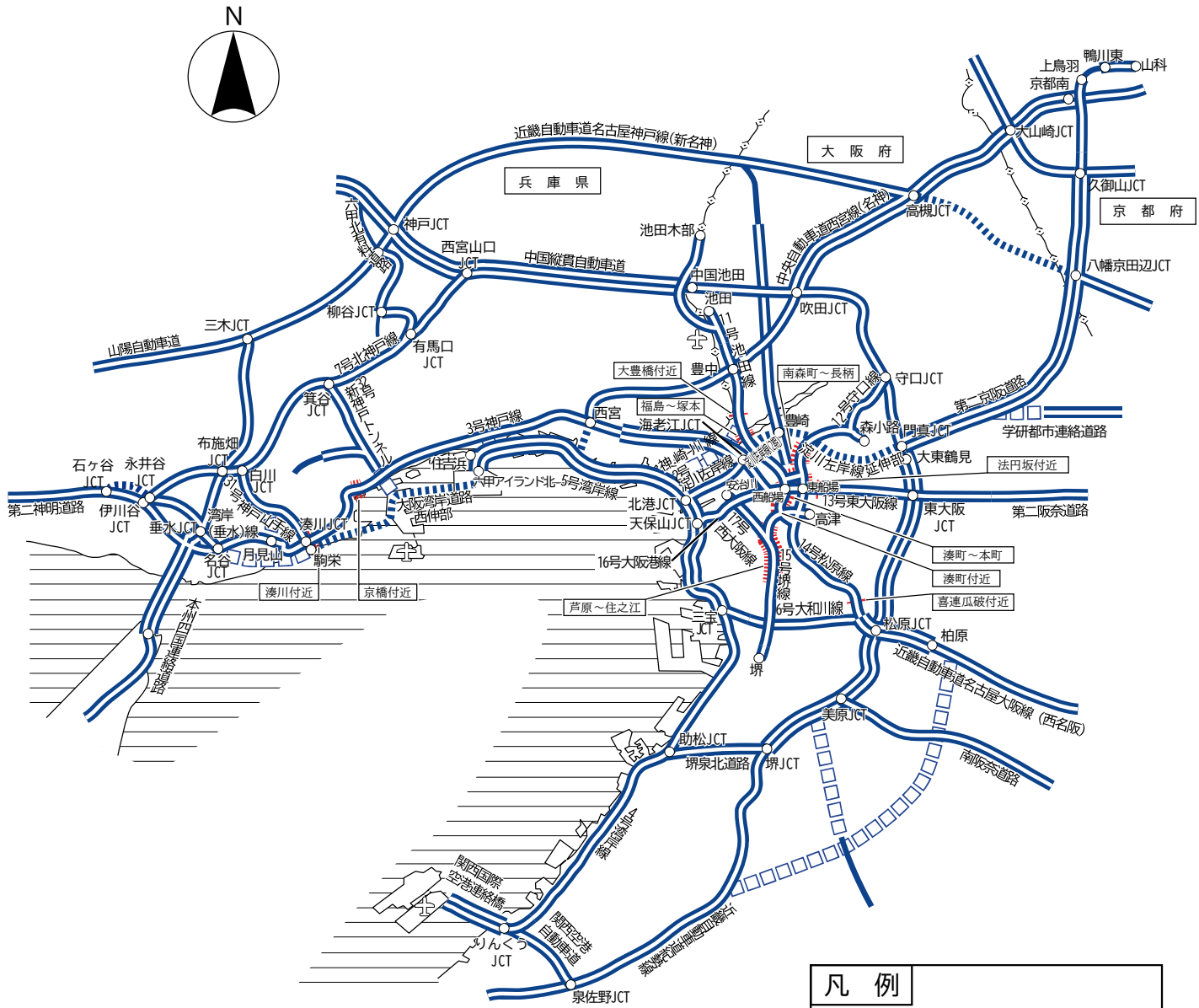
0 10 20km

注1. IC、JCT名称には仮称を含む

凡 例		
供 用 中		
6車線		
4車線		
2車線		
事 業 中		
調 査 中		

（令和8年度末時点のネットワーク図）

阪神近郊



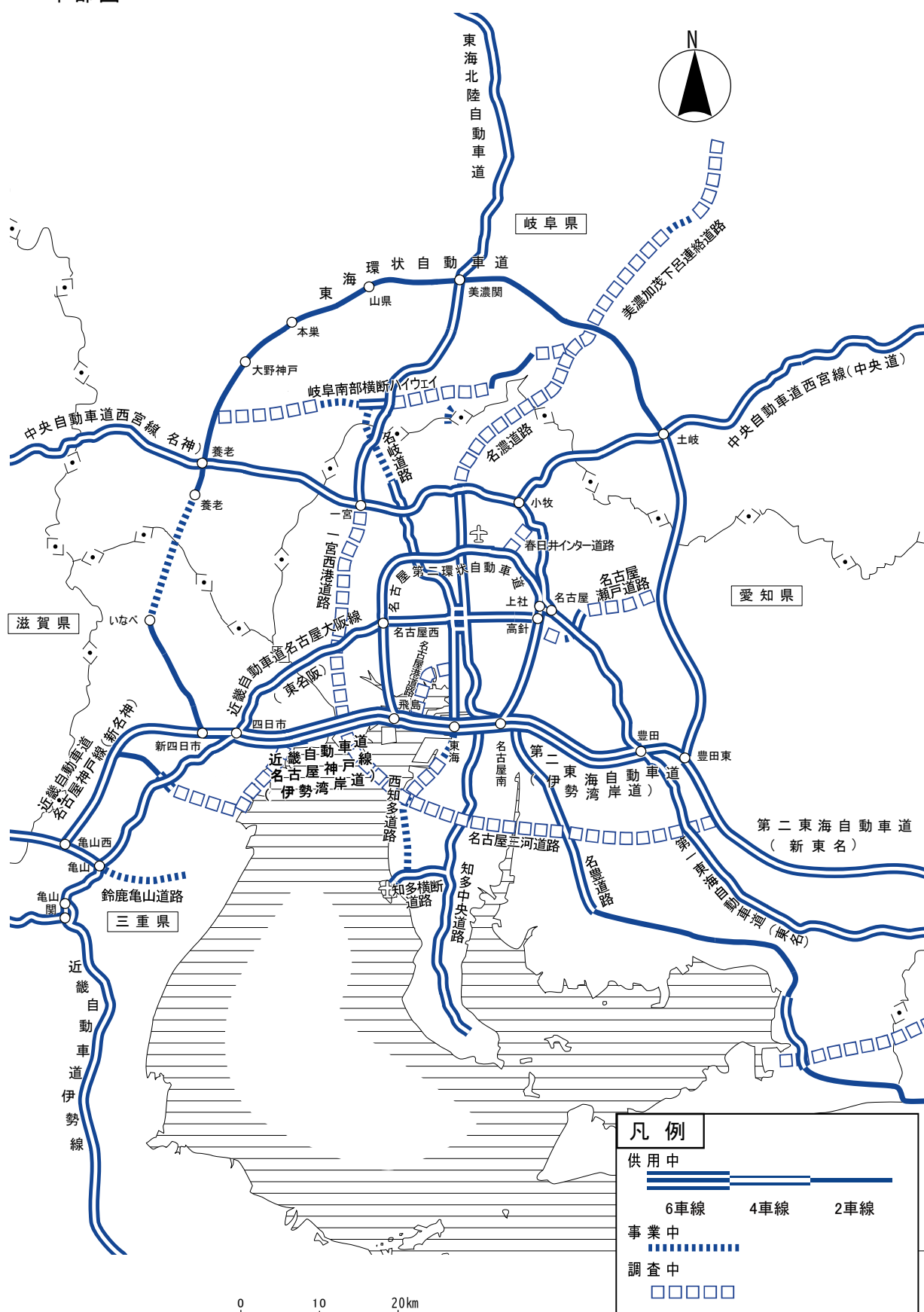
0 5 10km

注. IC、JCT名称には仮称を含む

凡 例		
供 用 中		6車線 4車線 2車線
事 業 中		都市高速道路の大規模更新箇所
調 査 中		

(令和8年度末時点のネットワーク図)

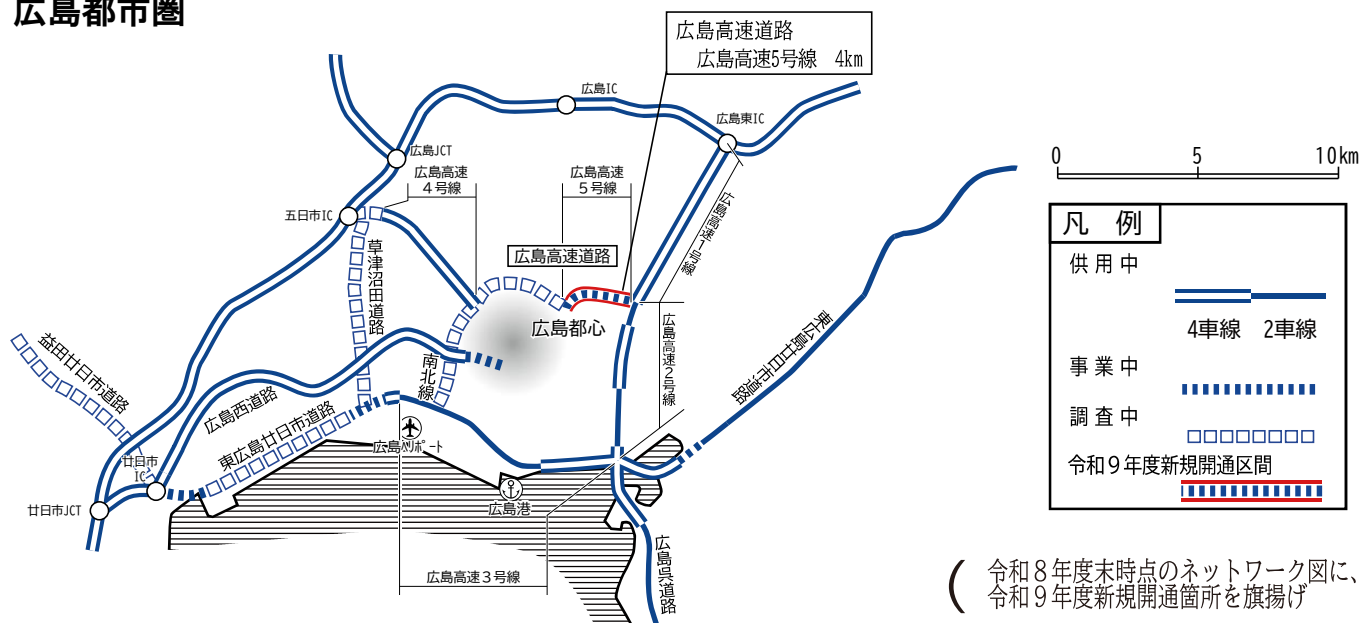
中部圏



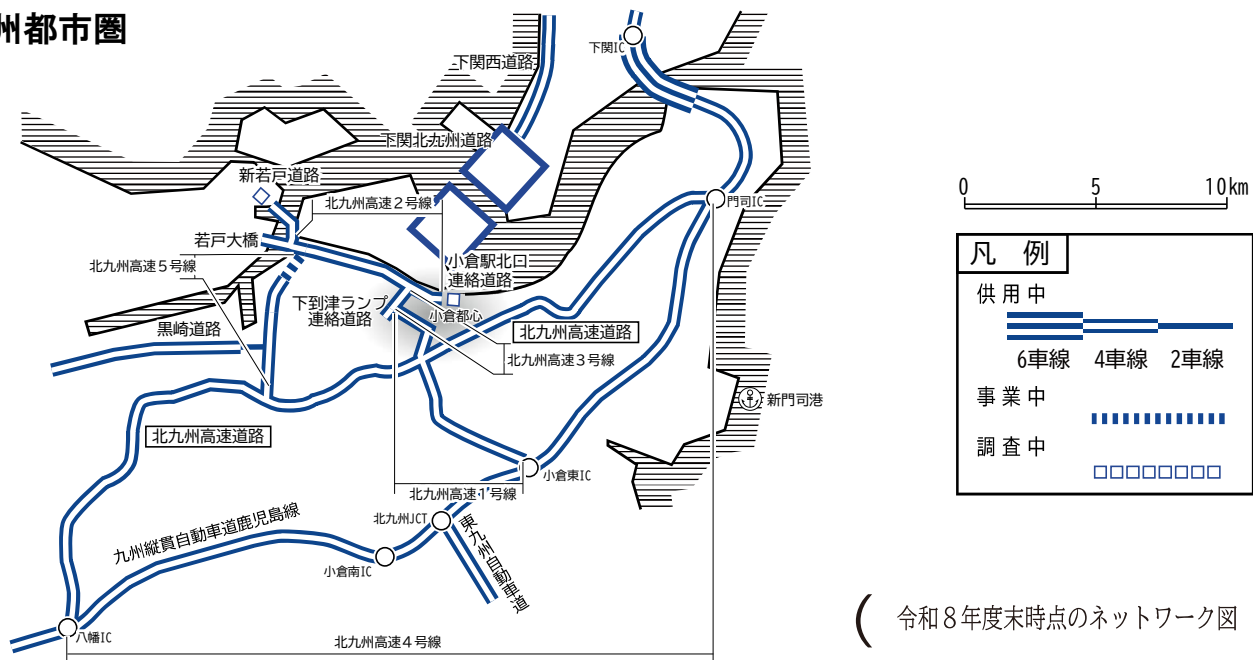
(令和8年度末時点のネットワーク図)

- 参45 -

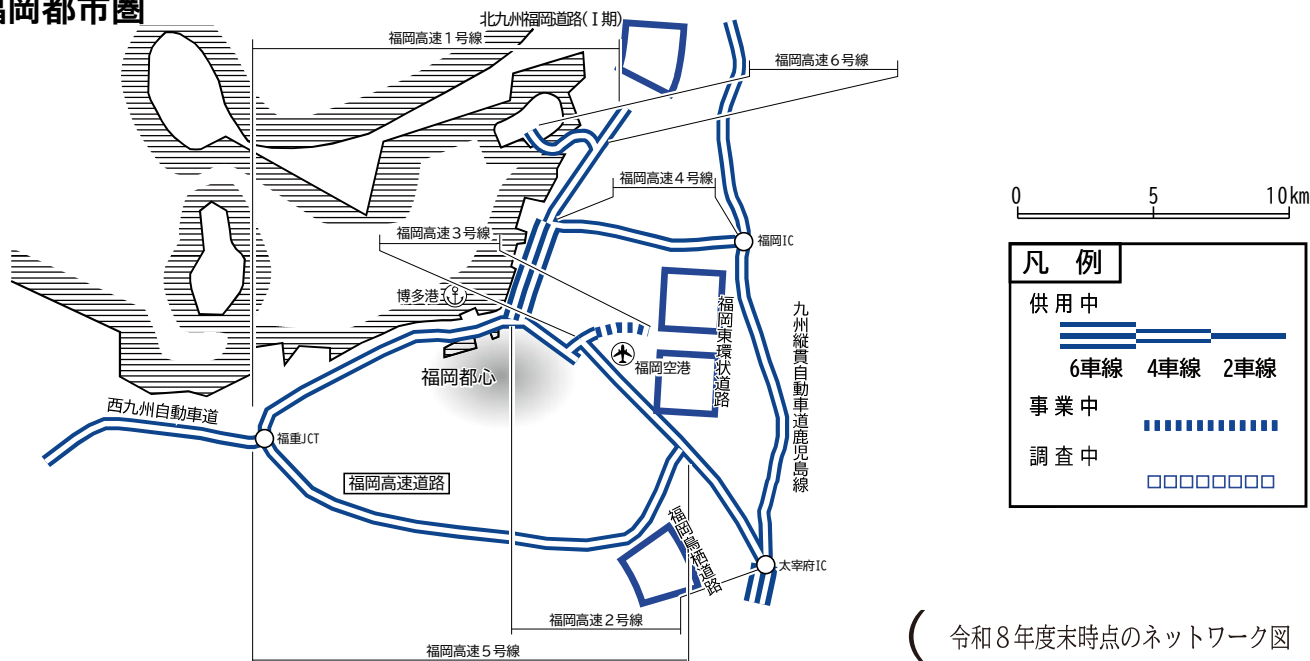
広島都市圏



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・穴ほこなどの通報）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。）