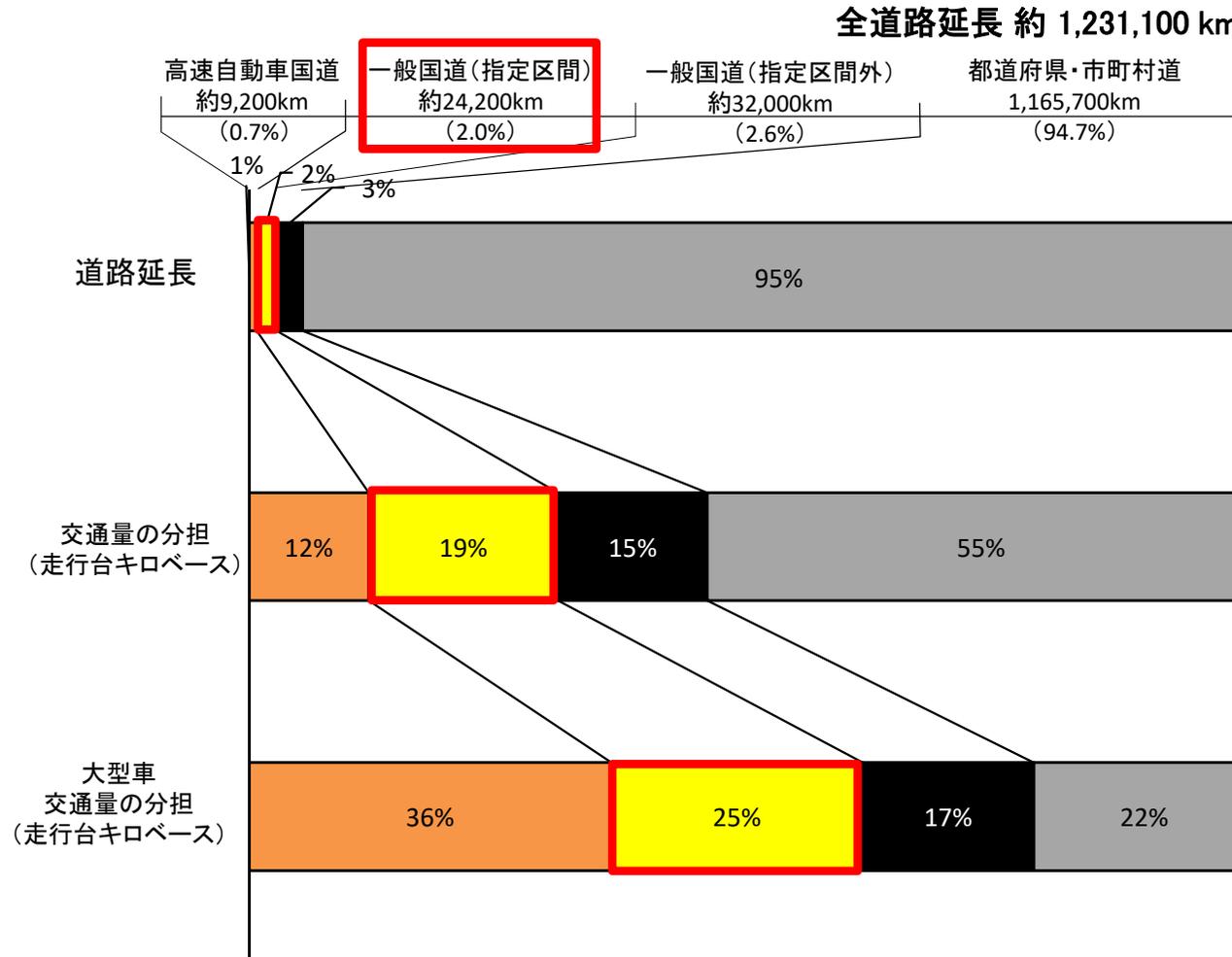


道路の維持管理をとりまく最近の動向

○ 一般国道(指定区間)の延長は約24,200kmで全道路の約2%であるが、全体交通量(走行台キロベース)の分担率は約19%、大型車の交通量の分担率は約25%と高い。

■ 全道路の延長割合と交通量の分担



※道路延長 : 高速自動車国道は令和7年4月1日時点、その他は令和5年4月1日時点
 ※交通分担等 : 「全国道路・街路交通情勢調査 (R3年度)」及び「自動車燃料消費量統計年報 (R3年度分)」による。
 ※一般国道(指定区間)には、一部高速道路会社等の管理の国道(指定区間)が含まれる。
 ※高速自動車国道には、高速道路会社管理だけでなく、一部国管理が含まれる。

【参考】国道（国管理）の道路維持管理（維持）について

＜巡回＞



道路の異常等を把握するため実施

＜清掃（路面）＞



通行車両の安全性確保等のため実施

＜清掃（排水施設）＞



通水阻害を防止するため実施

＜剪定＞



視認性の確保等のため実施

＜除草＞



視認性の確保等のため実施

＜除雪＞



安全で円滑な冬期交通確保のため実施

【参考】国道（国管理）の道路維持管理（修繕）について

＜道路構造物の点検＞



橋梁定期点検



附属物点検（道路照明）

＜道路構造物（トンネル・橋梁等）の老朽化対策＞

トンネル修繕



ひび割れ注入による補修

橋梁修繕



炭素繊維シートによる補修

＜舗装修繕＞



切削オーバーレイによる補修

＜附属物修繕＞



標識の更新

＜防災対策（斜面・盛土等）や耐震対策＞



橋梁の耐震補強

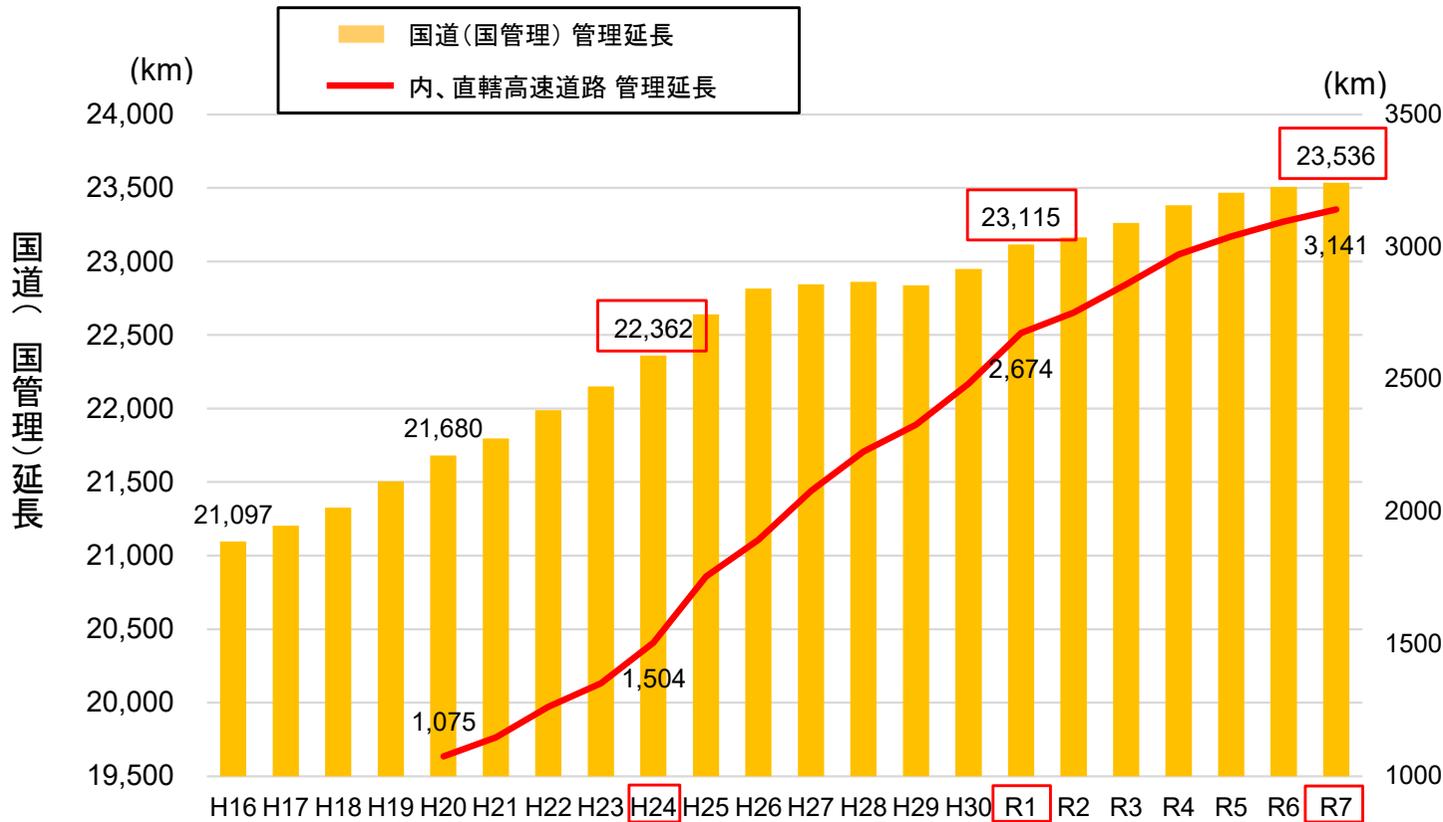


斜面崩落防止対策

国管理道路の管理延長と管理体制

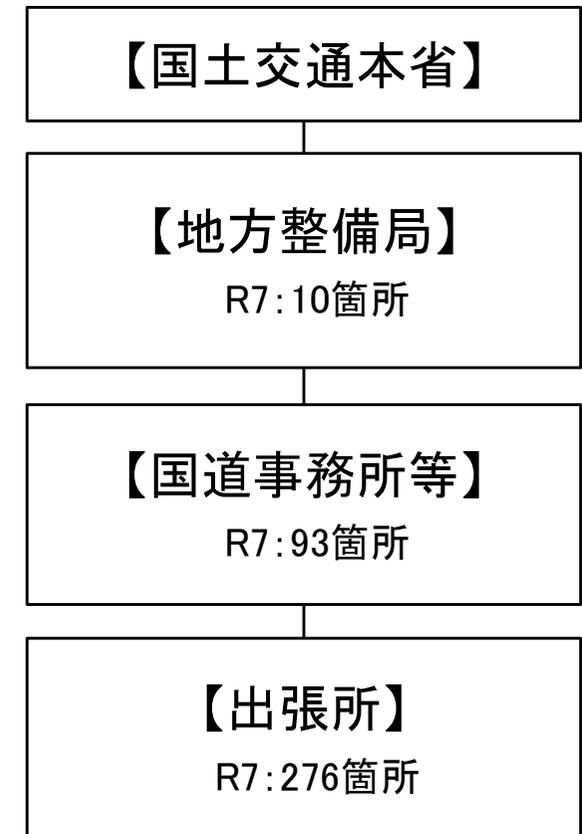
- 国道(国管理)の管理延長は、令和7年度で約23,536kmとなり、令和元年度と比べて約421km増加。
- このうち、国が管理する高速自動車国道及び自動車専用道路の管理延長は、令和7年度で約3,141kmとなり、令和元年度と比べて約1.2倍(467km)に増加。

■ 国道(国管理)の管理延長推移



※ 直轄高速道路：国が管理する高速自動車国道及び自動車専用道路

■ 国土交通省の国道(国管理)の主な管理体制

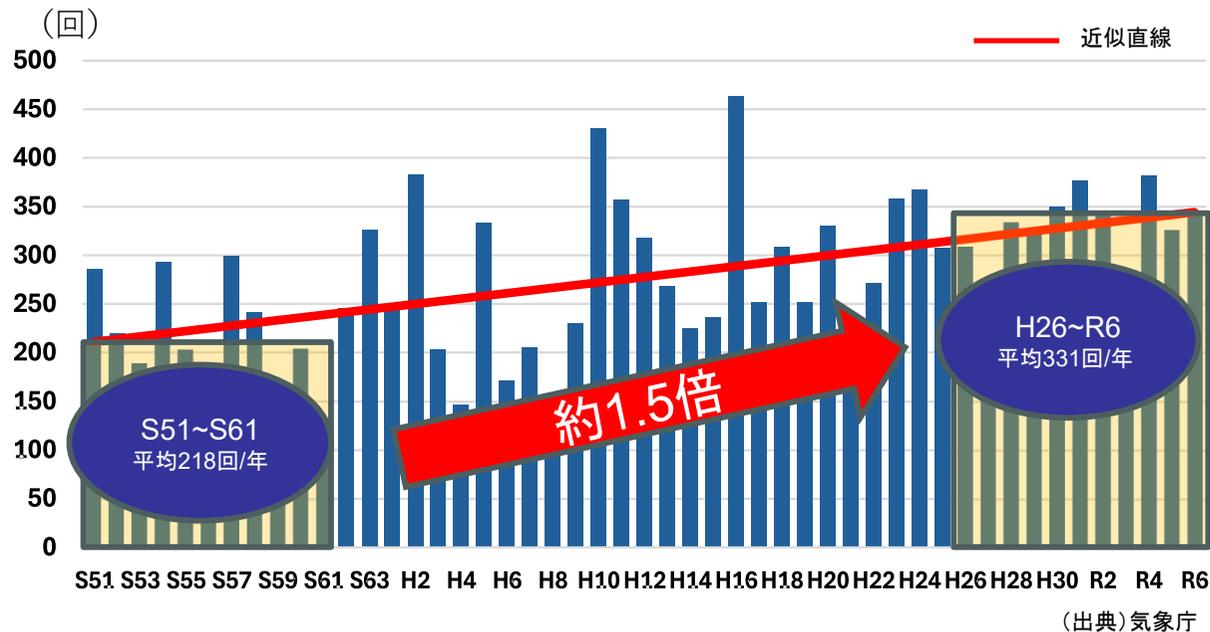


※ 令和7年4月1日現在の数
 ※ 改築事務所及び改築出張所を除く

頻発する自然災害への対応(風水害)

- 時間50mmを超える豪雨の発生件数は40年前の1.5倍に増加しており、近年、自然災害が激甚・頻発化。
- 令和7年8月の大雨では、鹿児島県・熊本県などにおいて橋台背面の洗掘などの被害が発生。

■ 1時間降水量50mm以上の年間発生回数 (全国のアメダスによる観測値を1,300地点あたりに換算した値)



■ 近年発生した風水害の一例

	風水害
H25	島根県・山口県における大雨 (H25.7.26~8.3)
H26	平成26年8月豪雨 (H26.7.30~8.26)
H27	平成27年9月関東・東北豪雨 (H27.9.7~9.11)
H28	台風第7号、第11号、第9号、第10号及び前線による大雨・暴風 (H28.8.16~8.31)
H29	平成29年7月九州北部豪雨 (H29.6.30~7.10)
H30	平成30年7月豪雨 (H30.6.28~7.8) 台風第21号による暴風・高潮等 (H30.9.3~9.5)
R1	台風第15号による大雨・暴風 (R1.9.7~9.9) 令和元年東日本台風(台風第19号) (R1.10.10~10.13)
R2	令和2年7月豪雨 (R2.7.3~7.31)
R3	前線による大雨 (R3.6.30~7.12)
R4	前線による大雨 (R4.8.3~8.26)
R5	前線による大雨 (R5.6.28~7.13)
R6	山形県、秋田県における大雨 (R6.7.25~7.30) 台風第10号における大雨 (R6.8.27~9.1) 石川県における大雨 (R6.9.20~9.22)
R7	前線による大雨 (R7.8.6~8.12)



【R7.8月大雨】国道10号 橋台背面の洗掘
(鹿児島県始良市)



【R7.8月大雨】国道57号道路区域外
からの土砂流入(熊本県宇城市)

頻発する自然災害への対応(地震・雪害)

- 令和6年能登半島地震では、地震動による構造物等の損傷のほか、土砂崩落などにより道路ネットワークが寸断。
- 令和6年1月の大雪では、岐阜県関ヶ原地区で大規模な車両滞留が発生。

■ 近年発生した地震・雪害の一例



【R6能登半島地震】E41能越自動車道(のと三井IC～のと里山空港IC)(石川県輪島市)



【R4大雪】国道8号(新潟県長岡市)



【R6大雪】国道21号(岐阜県関ヶ原町)

	地震	雪害
H25		
H26		関東地方における大雪・暴風雪 (H26.2.14～2.19)
H27		
H28	平成28年熊本地震 (H28.4.14、4.16)	北陸地方における大雪 (H28.1.24～1.25)
H29		中国地方における大雪 (H29.1.23～1.24)
H30	大阪北部地震 (H30.6.18) 平成30年北海道胆振東部地震(H30.9.6)	首都圏における大雪 (H30.1.22～1.23) 福井を中心とした大雪 (H30.2.3～2.8)
R1		
R2		北日本から東日本の日本海側における大雪 (R2.12.14～12.21)
R3		
R4		福島県、山形県、新潟県を中心とした大雪 (R4.12.18～12.19)
R5		西日本から北陸地方を中心とした大雪 (R5.1.24～1.29)
R6	令和6年能登半島地震 (R6.1.1) 宮崎日向灘地震(R6.8.8)	福井県、岐阜県、滋賀県を中心とした大雪 (R6.1.23～1.25)
R7	青森県東方沖地震(R7.12.8)	
R8		

令和7年6月6日 閣議決定

第1次国土強靱化実施中期計画

第1章 基本的な考え方

- 防災・減災、国土強靱化の取組の切れ目ない推進
- 近年の災害（能登半島地震・豪雨、秋田・山形豪雨、台風10号、日向灘地震等）
- 5か年加速化対策等の効果（被害軽減・早期復旧への貢献、地域防災力の高まり等）
- 状況変化への対応（3つの変化（災害外力・耐力、社会状況、事業実施環境）への対応）

(災害外力・耐力の変化への対応)	(人口減少等の社会状況の変化への対応)	(事業実施環境の変化への対応)
<ul style="list-style-type: none"> ● 気候変動に伴う気象災害への「適応」と「緩和」策の推進 ● 最先端技術を駆使した自立分散型システムの導入 ● グリーンインフラの活用 ● 障害者、高齢者、こども、女性、外国人等への配慮 ● 埼玉県八潮市の道路陥没事故を踏まえたインフラ老朽化対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ● 地方創生の取組と国土強靱化の一体的推進 ● フェーズフリー対策の積極的導入 ● 地域コミュニティの強化、ハード・ソフト対策の推進 ● まちづくり計画と国土強靱化地域計画の連携強化 ● 積雪寒冷地特有の課題への配慮、条件不利地域における対策強化、「半島防災・強靱化」等の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ● 年齢や性別にとらわれない幅広い人材活用 ● 革新的技術による自動化・遠隔操作化・省人化 ● 気象予測精度の向上と社会経済活動の計画的抑制 ● 安全確保に伴う不便・不利益への社会受容性の向上 ● フェーズフリーな仕組みづくりの推進 ● 広域連携体制の強化、資機材仕様の共通化・規格化

第2章 計画期間 令和8年度から令和12年度までの5年間

第3章 計画期間内に実施すべき施策（全326施策）

○第4章の施策の他、施策の推進に必要な制度整備や関連計画の策定等の環境整備、普及啓発活動等の継続的取組、長期を見据えた調査研究等について、目標を設定して取組を推進

	I. 防災インフラの整備・管理	II. ライフラインの強靱化	III. デジタル等新技術の活用	IV. 官民連携強化	V. 地域防災力の強化
主な施策の内容・目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 個別避難計画作成 ・ 情報科学を活用した地震調査研究プロジェクト <p style="text-align: right;">⇒ 60施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 迅速な航路啓開のための体制の整備 ・ 衛星通信システムに関する制度整備等 <p style="text-align: right;">⇒ 109施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ マイナンバーカードを活用した避難所運営効率化等 ・ 矯正施設のデジタル無線機の適正な稼働 <p style="text-align: right;">⇒ 56施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 病院におけるBCPの策定 ・ 災害保険や民間の防災・減災サービスの活用・啓蒙活動の強化 <p style="text-align: right;">⇒ 65施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方公共団体における災害用井戸・湧水等の活用 ・ 「世界津波の日」を含む防災への意識向上のための普及啓発活動 <p style="text-align: right;">⇒ 72施策</p>

第4章 推進が特に必要となる施策（全114施策（234指標））

※複数の柱に位置付けられた施策があるため、各柱の施策数の合計は全施策数と一致しない。

1 施策の内容

○施策の目標は、南海トラフ地震が30年以内に発生する確率（8割程度）等に鑑み、一人でも多くの国民の生命・財産・暮らしを守るため、**おおむね20年から30年程度を一つの目安として、検討設定。長期目標の達成に30年超の期間を要する施策においても、地域ごとに異なる災害リスクの実情や緊急性等を踏まえ、早期に効果を発揮できるよう、優先順位・手法を検討の上、実施**

	I. 防災インフラの整備・管理	II. ライフラインの強靱化	III. デジタル等新技術の活用	IV. 官民連携強化	V. 地域防災力の強化
主な施策の内容・目標	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中小河川も含めた洪水・内水ハザードマップ等の水災害リスク情報の充実 ○ 関係府省庁の枠を越えた流域治水対策等の推進 ○ 障害者・高齢者・こども・外国人等に配慮した災害情報提供の強化 ○ 発災後の残存リスクの管理 ○ 予防保全型メンテナンスへの早期転換等 <p style="text-align: right;">⇒ 28施策（76指標）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 予防保全型メンテナンスへの早期転換 ○ 広域支援に不可欠な陸海空の交通ネットワークの連携強化 ○ 上下水道システムの耐震化を始めとした耐災害性の強化 ○ 送電網の強化及び自立分散型の電源・エネルギーの活用 ○ 通信システムの災害時自立性の強化等 <p style="text-align: right;">⇒ 42施策（87指標）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国の地方支分部局等の資機材の充実（警察・消防・自衛隊・TEC-FORCE等） ○ 一元的な情報収集・提供システムの構築 ○ フェーズフリーなデジタル体制の構築等 <p style="text-align: right;">⇒ 16施策（24指標）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 生活の基盤となる住宅・建築物の耐震化 ○ 密集市街地や地下街等の耐震化・火災対策の推進 ○ 保健・医療・福祉支援の体制・連携強化 ○ 立地適正化計画等と連携した国土強靱化施策の推進 ○ 国土強靱化と地方創生の一体的推進による地域防災力の強化等 <p style="text-align: right;">⇒ 13施策（18指標）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ スフィア基準等を踏まえた避難所環境の抜本的改善 ○ 国等によるプッシュ型支援物資の分散備蓄の強化 ○ 避難所や教育の現場となる学校等の耐災害性強化 ○ 避難所等における自立分散型の電源・エネルギーシステムの構築 ○ 発災時における民間・NPO・ボランティア等の活動環境の整備等 <p style="text-align: right;">⇒ 16施策（29指標）</p>

※1施策（住宅・建築物の耐震化の促進）が「ライフラインの強靱化」と「官民連携強化」に位置付けられているため、各柱の施策数の合計は全施策数と一致しない。

2 対策の事業規模

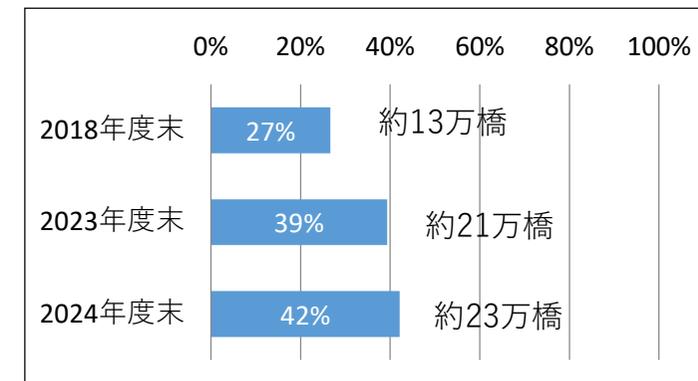
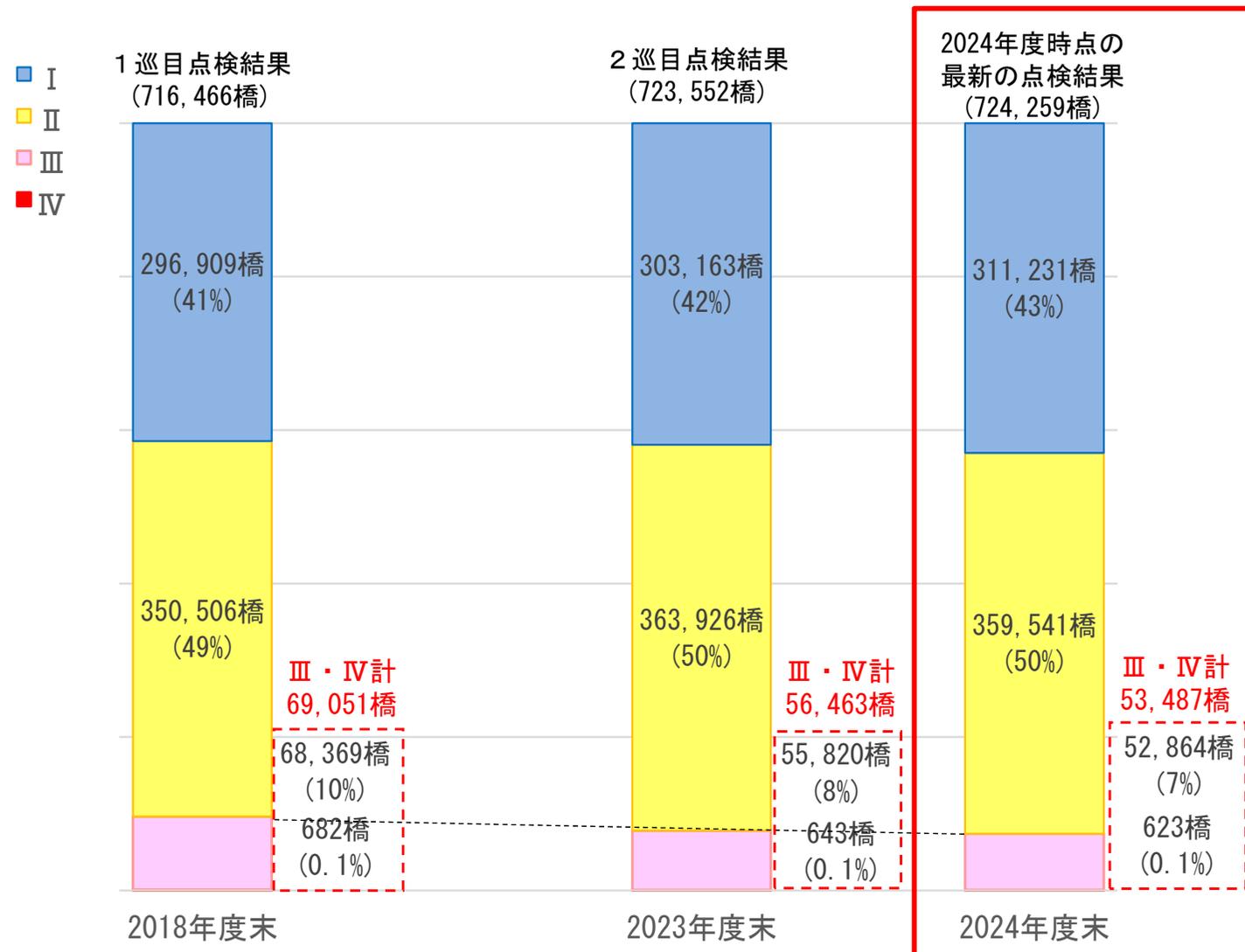
○「推進が特に必要となる施策」の事業規模は、**今後5年間でおおむね20兆円強程度を目途とし、今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映。**各年度の取扱いについては、**今後の災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえ、機動的・弾力的に対応。**（I. 防災インフラの整備・管理：おおむね5.8兆円、II. ライフラインの強靱化：おおむね10.6兆円、III. デジタル等新技術の活用：おおむね0.3兆円、IV. 官民連携強化：おおむね1.8兆円、V. 地域防災力の強化：おおむね1.8兆円）

第5章 フォローアップと計画の見直し

- 毎年度の年次計画を通じたフォローアップの実施（「評価の在り方」を適用）
- 災害から得られた知見の継承、対策の課題・効果の取りまとめ・発信
- 実施に際し、真に必要な財政需要に安定的に対応するため、地域の実情も踏まえ、受益者による負担の状況を念頭に置きつつ、事業の進捗管理と財源確保方策の具体的な検討を開始
- 巨大地震の被害想定地域や条件不利地域は、関連計画のフォローアップと連携
- 事業実施環境の整備に向けた取組の強力な推進、評価に必要なデータ収集の推進

老朽化対応(橋梁の判定区分毎の施設数と割合)

- 2024年度末時点での点検結果では判定区分の割合は、Ⅰ：43%、Ⅱ：50%、Ⅲ：7%、Ⅳ：0.1%であり、修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁は53,487橋であった。
- 1巡目点検終了時点と比較すると建設後50年以上経過した橋梁数は増加している一方で、年々判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁数は着実に減少している。

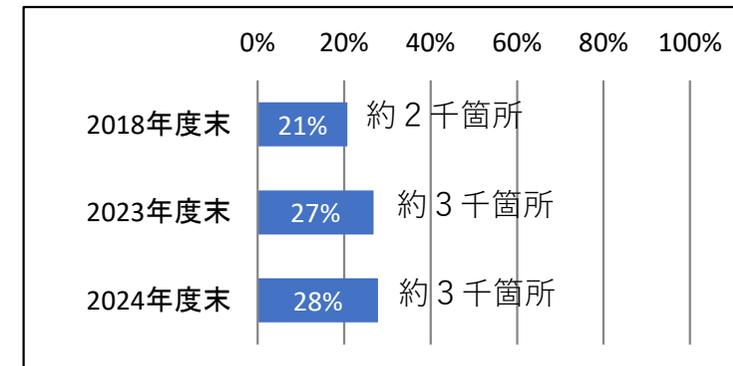
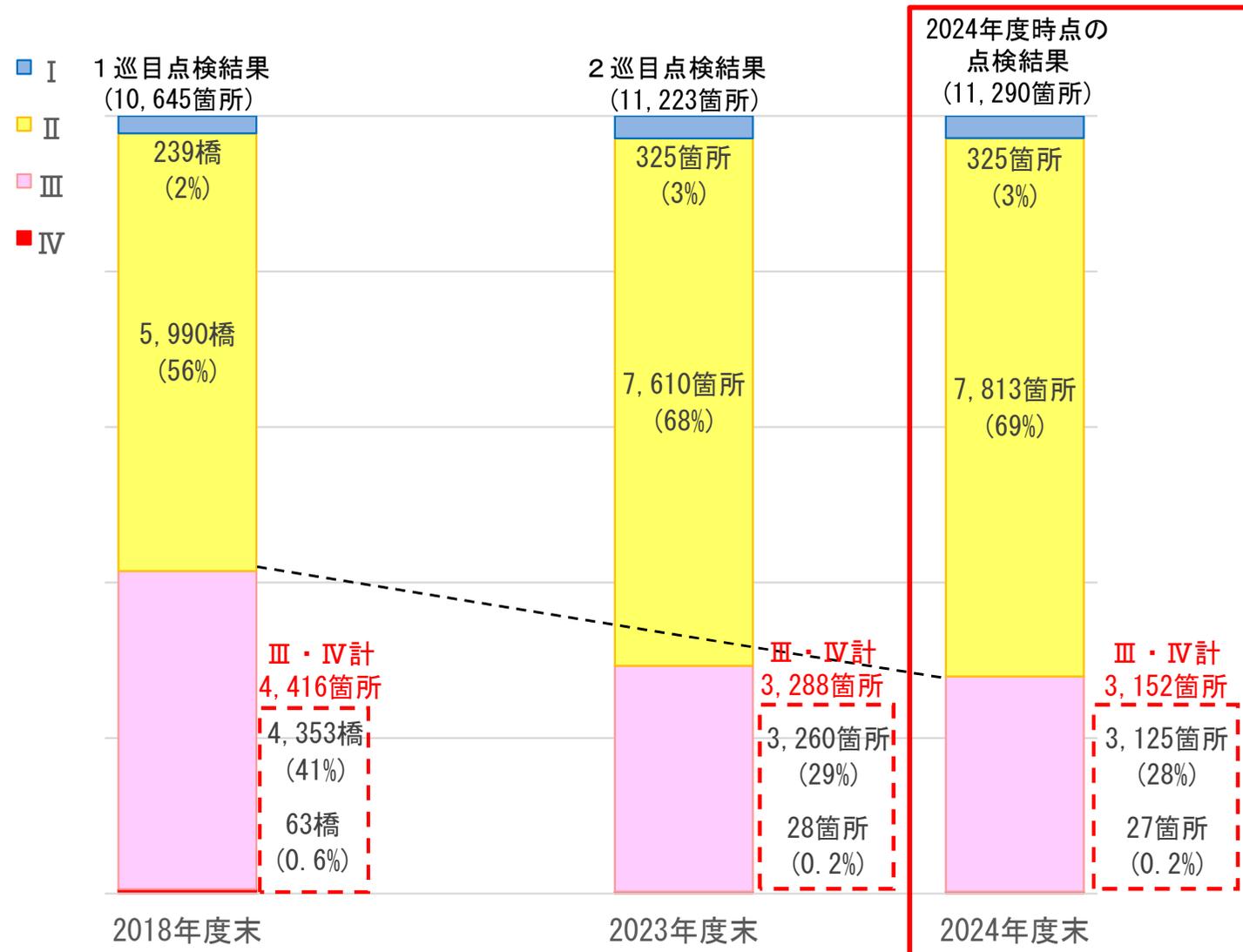


(参考) 建設後50年を経過した橋梁の割合

※この他、古い橋梁など記録が確認できない建設年度不明橋梁がある。

老朽化対応(トンネルの判定区分毎の施設数と割合)

- 2024年度末時点での点検結果では判定区分の割合は、Ⅰ : 3%、Ⅱ : 69%、Ⅲ : 28%、Ⅳ : 0.2%であり、修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳのトンネルは3,152箇所であった。
- 1巡目点検終了時点と比較すると建設後50年以上経過したトンネルは増加している一方で、年々判定区分Ⅲ・Ⅳのトンネルは着実に減少している。



(参考) 建設後50年を経過したトンネルの割合

※この他、古いトンネルなど記録が確認できない建設年度不明トンネルがある。

道路陥没対応

(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)

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



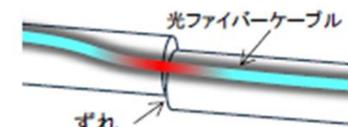
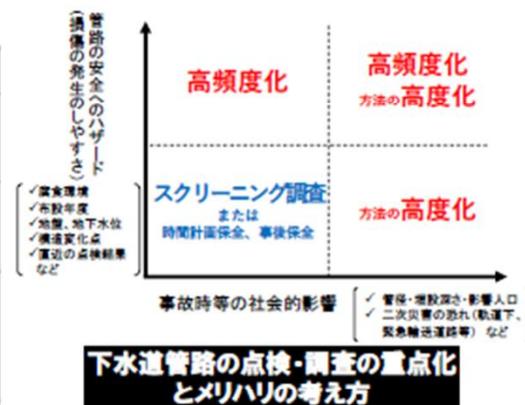
ドローンによる目視調査



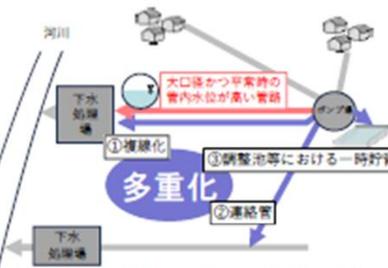
テストハンマーによる打音調査

3. 具体的な方策の考え方と今後の対応

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



光ファイバー等のセンシング技術によるメンテナビリティの確保



大規模下水道システムにおけるリダンダンシーの確保

・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**

道路陥没対応

(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)

経緯

- 笹子トンネル天井板崩落事故 [2012.12.2] を契機に **メンテナンスの強化を推進**
 - 2013年を「社会資本メンテナンス元年」に位置付け
 - 「社会資本の維持管理・更新について当面講ずべき措置」策定 [2013.3.21]
 - 「インフラ長寿命化基本計画」策定 [2013.11.29]
 - 社整審・交政審 答申 今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について [2013.12.25]
 - 社整審 道路分科会 道路の老朽化対策の本格実施に関する提言 [2014.4.14] **最後の警告—今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ**
 - 「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」当初 <計画期間：H26～H32年度> [2014.5.21] 改定 <計画期間：R3～R7年度> [2021.6.18]
 - 社整審・交政審技術分科会 技術部会 提言『総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」～インフラメンテナンス第2フェーズへ～』 [2022.12.2]
 - 各分野における主な老朽化対策の取り組み

①法令等の整備	②基準類の整備
③個別施設計画の策定	④点検・診断／修繕・更新等
⑤情報基盤の整備と活用	⑥新技術の開発・導入
⑦予算管理	⑧体制の構築
- 埼玉県八潮市で下水道管路の破損に起因する大規模な道路陥没 [2025.1.28] →有識者委員会の設置
 - 第1次提言 同種・類似の事故の未然防止を目的とした「全国特別重点調査の実地について」提言 [2025.3.17]
 - 第2次提言 国民とともに守る基礎インフラ上下水道のあり方～安全性確保を最優先する管路マネジメントの実現に向けて～ [2025.5.28]

位置付け

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

第3次提言の概要

1. 社会インフラの信頼性に対する国民の懸念

- 社会インフラの信頼性に対する国民の懸念を払拭し、老朽化対策に万全を期す

2. 新たなインフラマネジメントに向けた5つの道すじ

(1) 2つの『見える化』の徹底

《管理者や担い手にとっての『見える化』》《市民への『見える化』》

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

(2) 2つの『メリハリ』が不可欠

《重点化する『メリハリ』》《軽量化する『メリハリ』》

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

(3) 現場（リアルワールド）に『もっと光を』

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

(4) 統合的『マネジメント』体制の構築

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

(5) 改革推進のための『モーメントム』

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

3. 実現に向けた仕組みづくり

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

道路陥没対応(道路の取り組み)

埼玉県八潮市での道路陥没事故 (R7.1.28)

<有識者委員会での議論>

「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」(R7.2.21~R7.11.5 計9回)

- 地下管路の管理や、道路管理者と他の管理者とのリスク情報の共有等のあり方などを専門的見地から検討

「社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会」(R7.11.7)

- 道路地下空間をとりまく現状と課題について議論

「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」による第三次提言 (R7.12.1)

- 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

「社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会」(R7.12.19)

- 道路地下空間をとりまく現状と課題に対する、具体的な取組とロードマップ(案)を整理

「道路地下空間利用のあり方等検討委員会」の設置 (R8.3.2)

<主な取り組みの実施状況>

地下占用物連絡会議の設置 (R7.3~)

- 道路管理者と占有者相互の点検結果や、道路陥没対策に資する情報等の共有

道路法施行規則の改正 (R7.7公布、R8.4施行)

- 占有者に対して、占有物の安全性、点検結果等の報告を求めることを規定

道路メンテナンス年報 (R7.8)

- 路面下空洞調査や占有物の点検結果を公表

新道路技術会議による研究開発の採択 (R7.9)

- 道路陥没の被害軽減に資する技術研究開発を採択し、研究機関と連携し新技術の開発を推進

道路陥没実績の詳細データ公開 (R7.12)

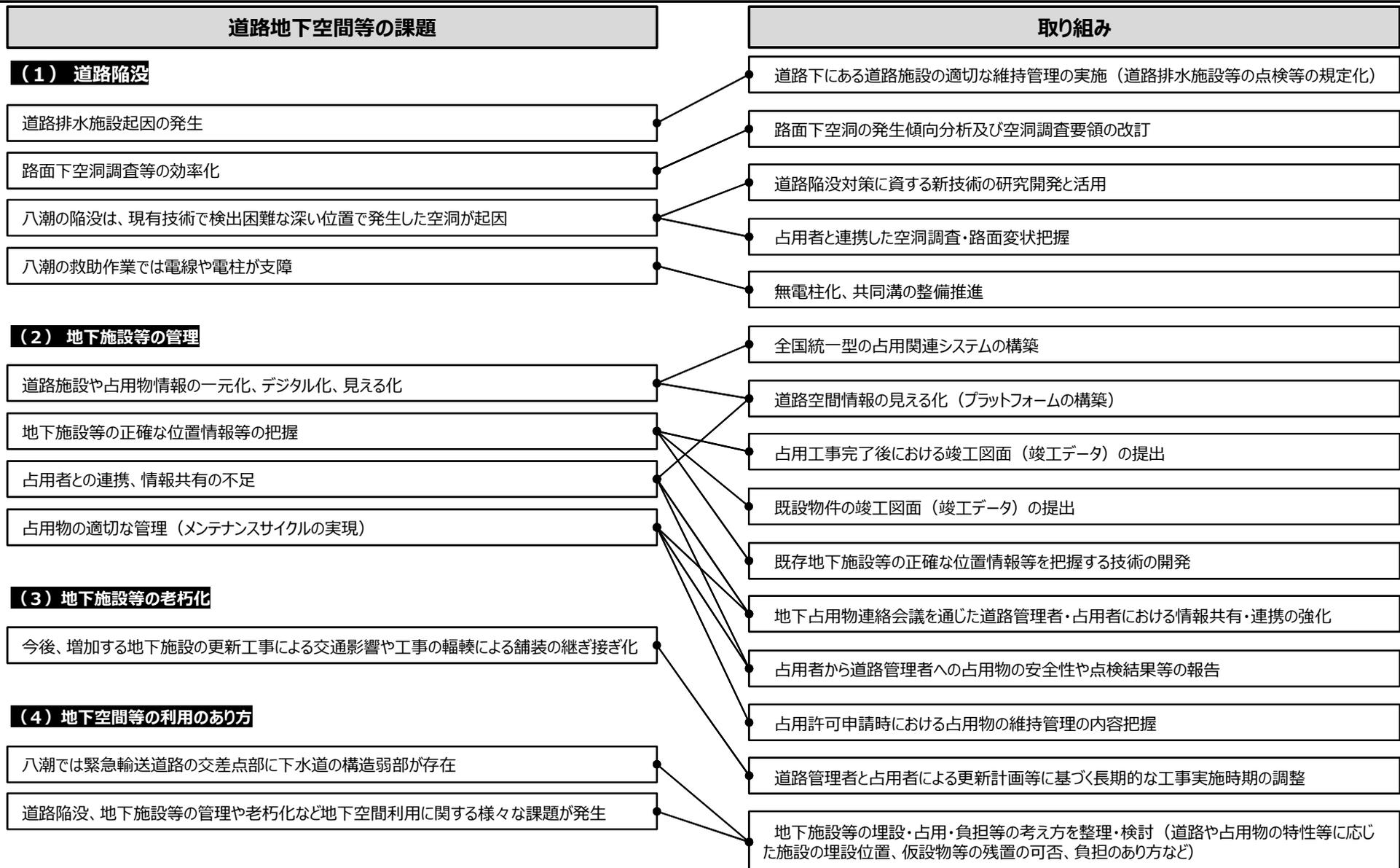
- 路面下空洞調査や占有物の点検結果を公表

取り組みの更なる推進

道路陥没対応(道路地下空間等の課題と取り組み内容)

【道路地下空間を取り巻く現状】

- 道路排水施設や占用物を起因とした道路陥没が各地で発生。
- 「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」の第3次提言において、道路管理者と占用者の連帯での適切な地下空間の維持管理、正確な位置を含む占用物情報や路面下空洞調査の結果など地下空間情報のデジタル化・統合化など、統合的マネジメント体制の構築の必要性が示された。
- 高度経済成長期に整備された施設の老朽化が進み、今後、地下施設の補修・更新工事が行われることで、路上工事の増加による交通への影響が懸念。



自転車利用の増加

- 自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎など日常生活における身近な移動手段や、サイクリングなどレジャーの手段等として多くの人々が利用。
- 安全で快適な自転車利用環境の確保のため、自転車通行空間において、轍掘れや段差などへの必要な措置、植樹帯等の剪定、落ち葉の除去など、適切な維持管理が必要。

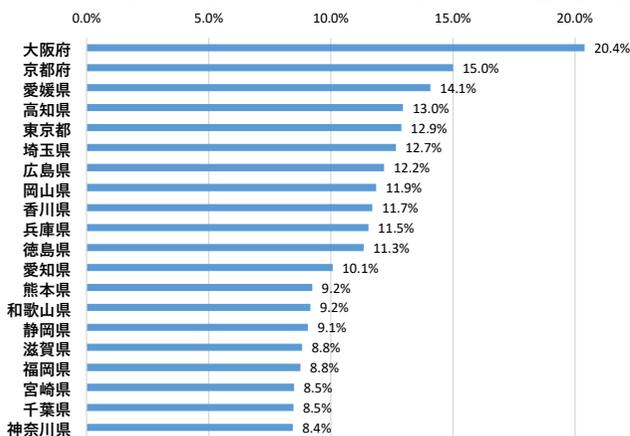
■ 自転車の普及状況 ※(一財)自転車産業振興協会による推計値

- ・ 国内の自転車保有台数は年々上昇傾向



(出典) (一財)自転車産業振興協会 自転車統計要覧(平成29年6月)及び総務省住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数(令和7年1月1日現在)

■ 国内主要都市の自転車の分担率(通勤・通学目的)



(出典) 2020年国勢調査より通勤・通学における自転車(代表交通手段)の分担率を集計

【参考】自転車通行空間の基本的な整備形態(イメージ)

整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p> <p>緑石線等 歩道 自転車道 歩道 自転車道 (自動車の車道)</p> <p>着色あり 着色なし</p>
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p> <p>歩道 自転車専用通行帯 他の通行帯 車道</p> <p>幅の全部を着色 幅の一部を着色</p>
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p> <p>矢羽根型路面表示等を設置 歩道 車道</p> <p>矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路</p>

(出典) 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)

道路における低炭素化の取り組み

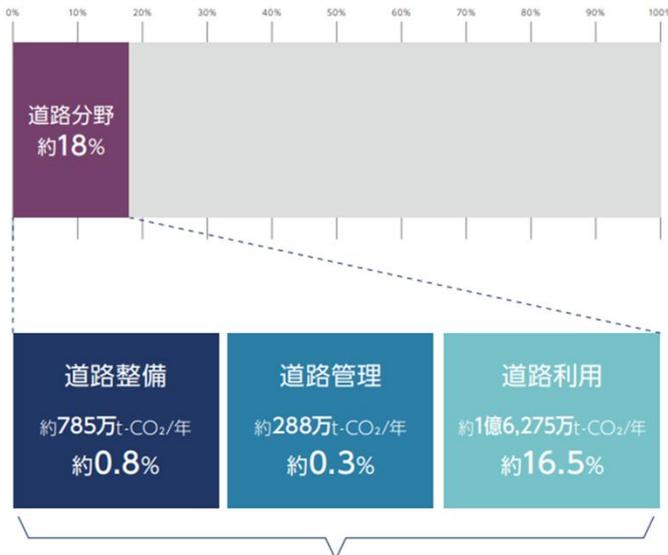
- 地球温暖化に伴う気候変動の影響により、自然災害の激甚化・頻発化等が懸念されており、気候変動対策の推進は喫緊の課題。
- 道路は国内CO2排出量の約18%を占めており、道路管理においても低炭素化の取り組みを推進。

■ 道路分野の「CO₂排出量」

- 道路は国内CO2排出量の約18%を占めており、脱炭素に関わる役割と責任を積極的に果たしていく必要
- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、道路の脱炭素化政策を展開

我が国のCO₂排出量と道路分野の関係 (2023年度)

我が国の温室効果ガス排出・吸収量：約10.17億t-CO₂/年
(うち、CO₂排出量は約9.89億t-CO₂/年)



道路分野のCO₂排出量：約1.7億t-CO₂/年(全体の約18%)^{1)p.27参照}

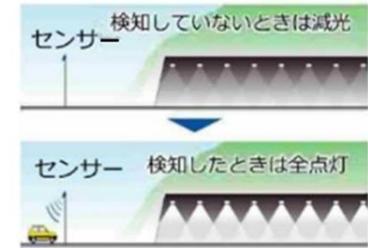
(出典)道路分野の脱炭素化政策集 Ver.2.0(令和7年10月)

■ 道路管理の低炭素化

- 道路照明のLED化・高度化を推進



道路照明のLED化



道路照明の高度化

道路照明のLED化率の目標
国直轄：約44%(R5) ⇒ 100%(R12)

- 開発状況を踏まえつつ、道路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※の導入を推進
※電気自動車、ハイブリッド車、燃料電池車



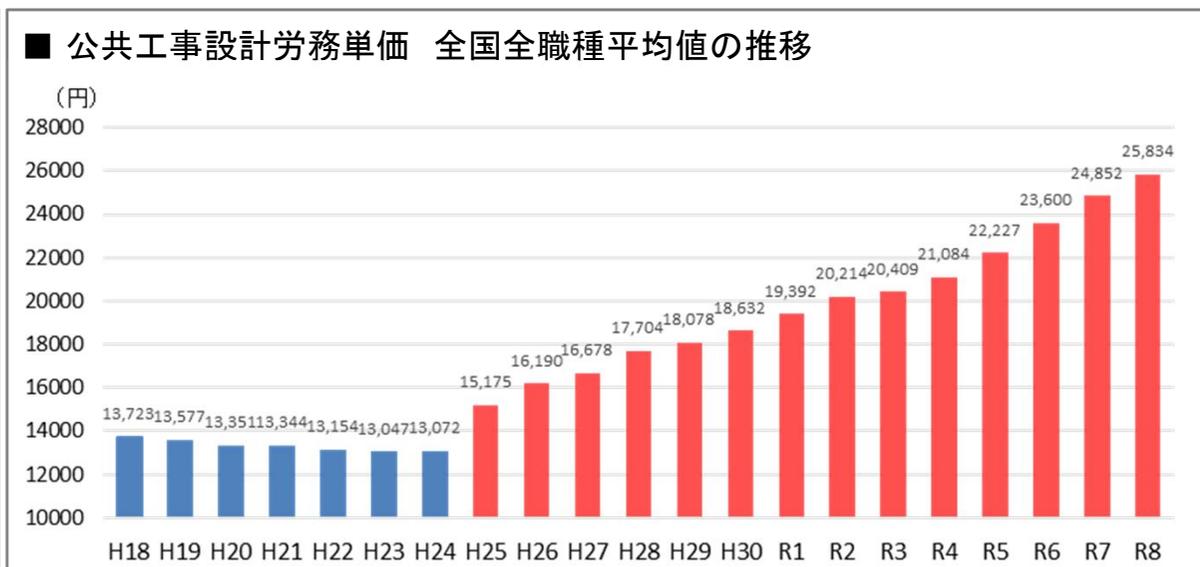
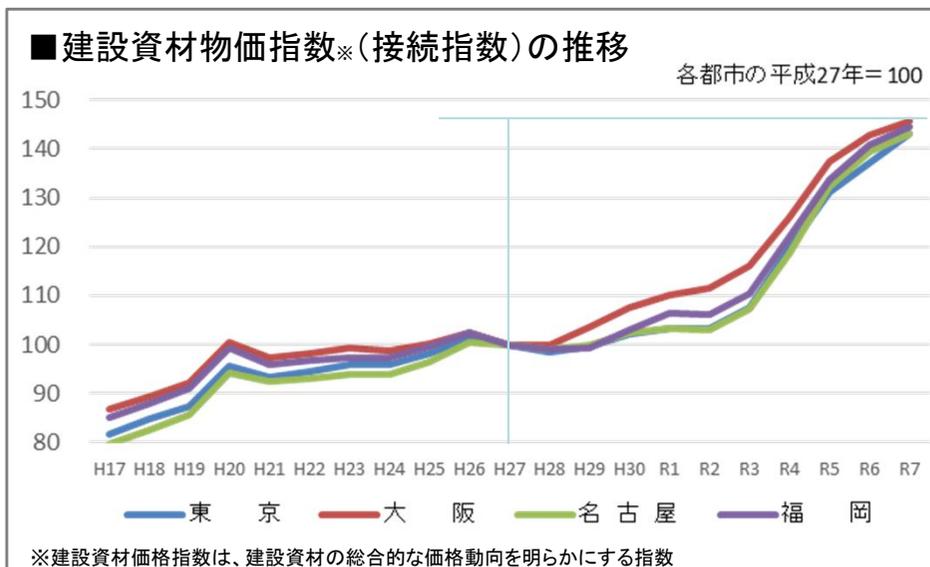
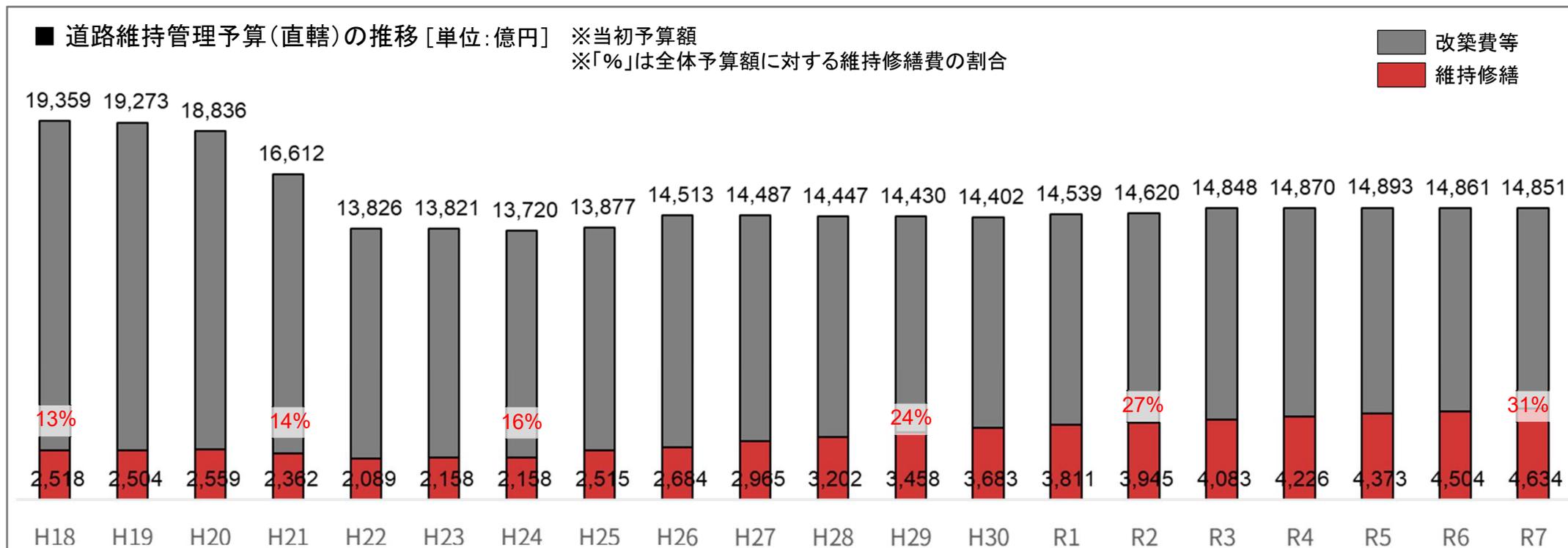
パトロールカーを次世代自動車へ転換



低炭素な建設機械・材料の導入を促進

道路関係車両の電動化率目標
国直轄：約14%(R5) ⇒ 100%(R12)

道路維持修繕予算の推移



(出典)一般財団法人 建設物価調査会