# 道路データブック

2026

国土交通省　道路局

# 目　　次


○道路整備の沿革 ……1
○道路整備の現状と推移 ……2
1. 高規格幹線道路，都市高速道路の整備状況 ……2
2. 一般道路の整備状況 ……2
3. バス路線の延長 ……7
4. 国道の車道幅員の国際比較 ……7
○道路投資等の推移 ……8
1. 一般・有料・地方単独別の道路投資の推移 ……8
2. 国費・地方費・財投等の推移 ……10
3. 道路投資と国民経済・財政規模の対比 ……12
○社会資本整備重点計画 ……13
1. これまでの五箇年計画の推移（第１次～新道路整備五箇年計画） ……13
2. これまでの五箇年計画と実績との対比 ……15
3. 社会資本整備重点計画に位置づけられている指標(道路局関連)……16
4. (参考)令和８年度国土交通省事後評価実施計画に位置づけられている指標 ……18
○令和８年度の道路予算等 ……20
1. 道路関係予算総括表 ……20
2. 有料道路事業財源構成 ……20
○道路関係四公団の民営化について ……21
1. 民営化の目的等 ……21
2. 道路関係四公団民営化関係４法 ……21
3. 民営化に向けた有料道路の対象事業等の見直し ……24
4. 料金の性格とその水準 ……24
○高規格幹線道路 ……27
1. 国土開発幹線自動車道 ……29
⑴ 国土開発幹線自動車道一覧表 ……29
⑵ 計画 ……32
⑶ 高速自動車国道供用中の区間 ……33
⑷ 供用開始予定の区間（高速自動車国道） ……35
⑸ 道路別利用台数及び料金収入 ……36

⑹ 高速自動車国道の建設手順 ……37
⑺ 主な高速道路の区間別距離と平均交通量 ……38
⑻ 高速道路の料金 ……41
⑼ 全国路線図 ……43
2. 本州四国連絡橋 ……45
⑴ 本州四国連絡高速道路事業の対象となる路線 ……45
⑵ 各ルートの概要 ……45
⑶ 本州四国連絡橋事業の経緯 ……46
⑷ 本四高速の料金水準と償還期間の経緯 ……47
3. 一般国道の自動車専用道路 ……48
⑴ 一般国道の自動車専用道路として整備する高規格幹線道路 ……48
⑵ 供用開始予定の区間(一般国道自動車専用道路) ……49
4. その他 ……50
⑴ 空港・港湾からの高規格幹線道路までのアクセス状況 ……50
⑵ 道路空間の有効活用 ……50
⑶ 一時退出関係 ……50
⑷ SA・PA 関係 ……51
⑸ 逆走関係 ……53
⑹ 誤進入関係 ……55
⑺ 暫定二車線 ……57
⑻ ワイヤロープ関係 ……58
⑼ 未償還残高（機構＋会社） ……60
⑽ 供用開始年月と路線延長 ……60
⑾ 更新事業規模 ……60
○地域高規格道路 ……61
1. 地域高規格道路の概要 ……61
2. 供用開始予定の区間（地域高規格道路） ……62
○都市高速道路 ……63
1. 首都高速道路 ……63
2. 阪神高速道路 ……67
3. 指定都市高速道路（名古屋、福岡・北九州、広島） ……70
4. 都市高速道路の料金 ……74

○一般有料道路 ……75
1. 東日本・中日本・西日本高速道路㈱ ……75
2. 地方公共団体及び地方道路公社 ……78
3. 無料開放された道路及び事業譲渡道路 ……79
○一般国道 ……86
1. 一般国道の整備状況 ……86
2. 一般国道の道路交通情勢の推移 ……86
3. 一般国道における交通不能区間の状況 ……88
4. 一般国道の通行規制区間指定状況一覧表 ……89
5. 一次改築事業主要整備路線（直轄，補助） ……89
6. 一般国道路線別一覧表 ……90
7. 主要路線交通量 ……95
○道路の法律 ……97
1. 基本的管理法 ……97
2. 高速自動車国道に関する法律 ……97
3. 道路の整備等を促進するための法律 ……97
4. 特別な道路の整備等に関する法律 ……98
5. 有料道路に関係する法律 ……99
6. その他の関係法律 ……100
○道路事業の執行 ……101
1. 道路事業の執行の順序 ……101
2. 事業評価 ……102
3. 負担率・補助率 ……103
4. 後進特例法による国費率のかさ上げの推移 ……121
5. 交付金事業における国費割合 ……122
6. 交付金制度の変遷 ……123
7. 地方財政措置 ……124
○道路の構造 ……125
1. 道路の種級区分 ……125
2. 幅員構成要素の規定 ……127
3. 線形要素の規定 ……128
4. 設計基準交通量 ……129

5. 技術基準一覧 ……130
○道路施策の展開 ……134
1. 国民の安全・安心の確保 ……134
⑴ 道路の予防保全 ……134
⑵ 直轄国道の維持管理 ……144
⑶ 交通安全対策の推進 ……145
⑷ 通学路における交通安全の確保 ……152
⑸ ゾーン 30、ゾーン 30 プラスの取組状況 ……153
⑹ 環状交差点指定状況 ……155
⑺ 自転車利用環境の整備 ……156
⑻ 道路の防災・震災対策 ……159
⑼ 無電柱化の推進 ……167
⑽ 歩行空間のユニバーサルデザインの推進 ……170
⑾ 踏切関係データ ……171
2. 力強く持続的な経済成長の実現 ……173
⑴ ピンポイント渋滞対策 ……173
⑵ ダブル連結トラック関係 ……173
⑶ ドライバー不足 ……175
⑷ 特殊車両の通行状況 ……176
⑸ 大型車誘導区間の指定状況 ……176
⑹ 大型車両の通行の適正化関係 ……177
⑺ 自動運転導入に向けた新たな取組 ……178
⑻ 訪日外国人レンタカー利用について ……180
3. 豊かな暮らしの礎となる地域づくり ……181
⑴ 次世代「ITS」の推進 ……181
⑵ 道の駅 ……188
⑶ スマートインターチェンジの整備 ……201
⑷ バスタプロジェクトの概要 ……209
⑸ 観光振興の推進関係 ……210
4. その他 ……211
⑴ 美しい国土景観の形成 ……211
⑵ 良好な環境の保全・形成 ……213

○道路交通 ……230
1. 交通機関別輸送量の推移 ……230
2. 輸送分担 ……235
3. 自動車交通 ……238
4. 自動車の台数 ……245
5. パーソントリップ調査 ……248
6. 道路交通情報 ……250
○諸外国の道路事情 ……252
1. 主要国の高速道路整備状況 ……252
2. 主要国の高速道路 ……253
3. 主要国の高速道路延長の推移 ……255
4. 主要国の予算・財源 ……256
○「道の日」(8月 10 日)……257

○資料集
(基礎データ)、(財政関係データ)、(地方関係データ)、(国際比較データ)、(その他)

# ○　道路整備の沿革

| | |
|---|---|
| 昭和27年 | 新「道路法」成立 ／ 旧「道路整備特別措置法」成立 |
| 28 | 「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」成立 |
| 29 | 第１次道路整備五箇年計画発足 |
| 30 | 「地方道路税法」「地方道路譲与税法」成立 |
| 31 | 新「道路整備特別措置法」成立 ／ 日本道路公団設立 ／ ワトキンス調査団来日<br>「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」成立 |
| 32 | 「新長期経済計画（S33～37)」閣議決定<br>「国土開発縦貫自動車道建設法」「高速自動車国道法」成立 |
| 33 | 「道路整備緊急措置法」成立 ／ 「道路整備特別会計法」成立 |
| 34 | 首都高速道路公団設立 |
| 37 | 阪神高速道路公団設立 |
| 38 | 「共同溝の整備等に関する特別措置法」成立 |
| 39 | 「奥地等産業開発道路整備臨時措置法」成立 |
| 40 | 名神高速道路開通 |
| 41 | 「国土開発幹線自動車道建設法」成立 |
| 43 | 新「都市計画法」成立 |
| 44 | 中央自動車道富士吉田線・東名高速道路開通 |
| 45 | 本州四国連絡橋公団設立 ／ 「地方道路公社法」成立 |
| 52 | 「道路整備緊急措置法」目的改正 |
| 55 | 「幹線道路の沿道の整備に関する法律」成立 |
| 57 | 中央自動車道完成 |
| 60 | 大鳴門橋開通 |
| 61 | 東京湾横断道路株式会社設立 |
| 62 | 高規格幹線道路網計画決定 |
| 63 | 瀬戸中央自動車道開通 |
| 平成元年 | 「道路法等の一部を改正する法律」成立（立体道路制度の創設） |
| 3 | 特定交通安全施設等整備事業による駐車場補助制度等の創設 |
| 7 | 「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」成立 |
| 8 | 道路交通情報システム（VICS）の運用開始 |
| 10 | 明石海峡大橋開通 |
| 11 | 西瀬戸自動車道（しまなみ海道）開通 |
| 12 | ETC（ノンストップ自動料金収受システム）の運用開始 |
| 15 | 道路整備五箇年計画を社会資本整備重点計画に統合<br>「道路整備費の財源等の特例に関する法律」成立 |
| 16 | 「道路関係四公団民営化関係４法」成立 |
| 17 | 高速道路株式会社６社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構設立 |
| 21 | 「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律」成立（道路特定財源の一般財源化） |
| 26 | 「道路法等の一部を改正する法律」成立（高速道路の計画的な更新の実施，高速道路の活用による維持更新負担の軽減と地域活性化） |
| 30 | 「道路法等の一部を改正する法律」成立（重要物流道路制度の創設） |
| 令和２年 | 「道路法等の一部を改正する法律」成立（大型車両の通行に係る手続の合理化等） |
| 令和３年 | 「踏切道改良促進法等の一部を改正する法律」成立（踏切道の更なる改良と災害時における適確な管理の促進，道路の防災機能の強化） |
| 令和５年 | 「道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律」成立（高速道路の料金徴収期間の延長等） |
| 令和７年 | 「道路法等の一部を改正する法律」成立（能登半島地震を踏まえた災害対応の深化，持続可能なインフラマネジメントの実現，道路の脱炭素化の推進，道路網の整備に関する基本理念の創設） |
| 令和８年 | 「下水道法等の一部を改正する法律」成立（公共下水道管理者等が行う点検への協力，占用物件等維持修繕協定制度の創設，道路の占用許可制度の見直し） |

# ○　道路整備の現状と推移

## 1.　高規格幹線道路，都市高速道路の整備状況

（単位：km，％）

| 区　　分 | 総延長 | 基本計画延　長 | 整備計画延　長 | 2026年（令和8年）度末 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 供用予定延長 | 進捗率(%) |
| | A | B | C | D | D/A |
| 高規格幹線道路 | 約14,000 | — | — | 12,465<br>(1,151) | 89<br>(90) |
| 高速自動車国道 | 約11,520 | 10,623 | 9,428 | 9,264 | 80 |
| 一般国道自動車専用道路<br>(本州四国連絡道路を含む) | 約 2,480 | — | — | 2,050 | 83 |
| 都市高速道路 | — | — | — | 803 | — |
| 首都高速道路 | — | — | — | 327 | — |
| 阪神高速道路 | — | — | — | 258 | — |
| 指定都市高速道路 | — | — | 225 | 218 | 97 |
| 名古屋 | — | — | 87 | 81 | 93 |
| 福岡・北九州 | — | — | 115 | 112 | 97 |
| 広島 | — | — | 29 | 25 | 86 |

注）1.　（　　）内は，高速自動車国道に並行する一般国道自専道である。（外書きであり，高規格幹線道路の総計に含まれている。）

2.　総延長は，高速自動車国道において，国土開発幹線自動車道建設法第３条及び高速自動車国道法第３条，本州四国連絡道路及び一般国道においては，国土交通大臣の指定に基づく延長を示す。

3.　基本計画延長とは，高速自動車国道においては，国土開発幹線自動車道建設法第５条に基づく延長を示す。

4.　整備計画延長とは，高速自動車国道においては，高速自動車国道法第５条に基づく延長を示す。

5.　一般国道自動車専用道路の供用延長には，一般国道のバイパス等を活用する区間が含まれる。

6.　高規格幹線道路の進捗率とは総延長に対しての供用延長，指定都市高速道路の進捗率とは整備計画に対しての供用延長を示す。

7.　令和7年度末供用予定延長は，令和8年3月末時点での予定延長を示す。

## 2.　一般道路の整備状況（2024年（令和6年）3月31日時点）（単位：km，％）

| 区　　分 | 実延長 | 改良区間 | | 整備済区間 | | 4車線以上区間（幅員13.0m以上） | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 延　長 | 率 | 延　長 | 率 | 延　長 | 率 |
| 一般国道 | 56,193 | 52,503 | 93.4 | 40,297 | 71.7 | 8,468 | 15.1 |
| 指定区間 | 24,262 | 24,260 | 100.0 | 16,848 | 69.4 | 6,271 | 25.8 |
| 指定区間外 | 31,932 | 28,242 | 88.4 | 23,449 | 73.4 | 2,197 | 6.9 |
| 都道府県道 | 129,836 | 92,779 | 71.5 | 79,439 | 61.2 | 6,322 | 4.9 |
| 主要地方道 | 57,851 | 46,488 | 80.4 | 38,961 | 67.3 | 3,974 | 6.9 |
| 一般都道府県道 | 71,986 | 46,291 | 64.3 | 40,478 | 56.2 | 2,348 | 3.3 |
| 国・都道府県道 | 186,030 | 145,281 | 78.1 | 119,736 | 64.4 | 14,790 | 8.0 |
| 市町村道 | 1,036,102 | 626,710 | 60.5 | 626,710 | 60.5 | 5,514 | 0.5 |
| 一般道路計 | 1,222,132 | 771,991 | 63.2 | 746,446 | 61.1 | 20,304 | 1.7 |

注)1. 改良区間とは、車道幅員5.5m以上の区間を言う。ただし、市町村道は車道幅員5.5m未満の数値を含む。

2. 整備済区間は、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査と令和5年度交通調査基本区間交通量を基にしている。ただし、市町村道は改良区間である。

3. 東日本大震災の影響により、市町村道の一部に最新値になっていない部分がある。

4. 道路統計年報による。

# 都道府県別整備状況（2024年（令和6年）3月31日時点）

| 都道府県名 | 一般国道 実延長 | 整備率 | 改良率 | 舗装率 | | 都道府県道 実延長 | 整備率 | 改良率 | 舗装率 | | 実延長 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 北海道 | 6,810.0 | 94.0 | 100.0 | 100.0 | (100.0) | 11,924.9 | 90.5 | 92.8 | 43.5 | (94.1) | 18,735.0 |
| 青森 | 1,452.5 | 79.3 | 89.1 | 88.0 | (99.4) | 2,513.4 | 65.6 | 69.3 | 62.7 | (91.6) | 3,965.8 |
| 岩手 | 1,952.9 | 89.4 | 98.6 | 95.2 | (99.6) | 2,894.7 | 72.9 | 76.3 | 54.1 | (87.0) | 4,847.6 |
| 宮城 | 1,262.3 | 68.9 | 95.3 | 97.5 | (100.0) | 2,322.7 | 77.7 | 82.4 | 89.5 | (99.0) | 3,584.9 |
| 秋田 | 1,380.3 | 86.2 | 96.4 | 96.4 | (100.0) | 2.376.1 | 73.1 | 75.7 | 63.9 | (96.2) | 3,756.5 |
| 山形 | 1,134.3 | 74.3 | 93.8 | 91.4 | (99.1) | 2,522.0 | 79.4 | 82.1 | 67.2 | (91.6) | 3,656.3 |
| 福島 | 2,002.5 | 77.9 | 89.9 | 84.6 | (98.9) | 4,222.8 | 58.7 | 65.1 | 56.9 | (96.4) | 6,225.3 |
| 茨城 | 1,180.2 | 56.5 | 97.9 | 98.2 | (99.9) | 3,377.2 | 61.2 | 73.8 | 71.5 | (98.7) | 4,557.4 |
| 栃木 | 890.2 | 59.1 | 93.2 | 98.8 | (99.7) | 2,793.4 | 61.8 | 74.5 | 84.3 | (96.5) | 3,683.6 |
| 群馬 | 936.0 | 67.5 | 89.7 | 94.0 | (98.6) | 2,545.0 | 62.7 | 75.4 | 80.3 | (96.9) | 3,481.0 |
| 埼玉 | 901.7 | 42.7 | 95.6 | 97.4 | (98.4) | 2,493.1 | 60.2 | 85.5 | 88.8 | (99.5) | 3,394.8 |
| 千葉 | 1,284.2 | 46.1 | 95.2 | 99.1 | (100.0) | 2,629.1 | 53.9 | 74.7 | 88.6 | (99.8) | 3,913.3 |
| 東京 | 347.9 | 69.6 | 98.5 | 100.0 | (100.0) | 2,343.8 | 49.1 | 85.4 | 97.2 | (98.4) | 2,691.8 |
| 神奈川 | 713.9 | 42.8 | 98.9 | 99.9 | (99.9) | 1,489.8 | 52.7 | 80.2 | 91.5 | (95.6) | 2,203.7 |
| 新潟 | 2,017.3 | 72.2 | 89.2 | 87.3 | (98.1) | 4,651.7 | 63.4 | 67.4 | 62.5 | (97.4) | 6,669.0 |
| 富山 | 522.6 | 72.7 | 93.6 | 96.8 | (97.8) | 2,171.0 | 68.7 | 79.9 | 88.9 | (94.8) | 2,693.6 |
| 石川 | 623.4 | 77.8 | 96.3 | 97.6 | (100.0) | 1,895.0 | 66.2 | 75.1 | 78.9 | (98.6) | 2,518.4 |
| 福井 | 821.5 | 71.7 | 87.1 | 87.5 | (98.0) | 1,586.6 | 52.3 | 65.4 | 60.1 | (95.1) | 2,408.0 |
| 山梨 | 595.5 | 72.3 | 93.8 | 96.0 | (100.0) | 1,428.2 | 56.9 | 63.7 | 65.1 | (95.5) | 2,023.7 |
| 長野 | 1,695.8 | 70.6 | 89.2 | 85.9 | (99.0) | 3,872.6 | 56.5 | 61.3 | 48.1 | (97.8) | 5,568.4 |
| 岐阜 | 1,561.3 | 67.5 | 87.3 | 92.3 | (97.8) | 3,076.0 | 51.5 | 64.6 | 78.4 | (97.0) | 4,637.3 |
| 静岡 | 1,231.2 | 56.4 | 92.7 | 93.6 | (99.6) | 3,279.0 | 55.3 | 72.0 | 73.5 | (97.9) | 4,510.2 |
| 愛知 | 1,334.1 | 70.5 | 96.6 | 96.5 | (100.0) | 4,199.2 | 63.6 | 77.1 | 82.0 | (99.2) | 5,533.2 |
| 三重 | 1,215.4 | 71.3 | 91.4 | 89.7 | (97.7) | 2,637.2 | 53.9 | 64.6 | 60.3 | (96.3) | 3,852.6 |
| 滋賀 | 634.1 | 64.3 | 95.0 | 97.0 | (100.0) | 1,887.9 | 55.2 | 68.4 | 75.7 | (97.6) | 2,521.9 |
| 京都 | 965.6 | 66.5 | 92.3 | 96.5 | (100.0) | 2,189.6 | 49.4 | 58.5 | 68.7 | (98.4) | 3,155.1 |
| 大阪 | 659.7 | 48.2 | 93.9 | 100.0 | (100.0) | 1,803.2 | 59.8 | 84.0 | 99.2 | (99.5) | 2,462.8 |
| 兵庫 | 1,507.9 | 69.9 | 95.7 | 97.0 | (100.0) | 4,383.2 | 57.9 | 69.7 | 76.5 | (94.7) | 5,891.2 |
| 奈良 | 859.5 | 49.5 | 73.9 | 85.1 | (100.0) | 1,294.5 | 29.1 | 44.3 | 54.5 | (96.8) | 2,154.1 |
| 和歌山 | 1,060.5 | 59.1 | 79.6 | 82.5 | (99.9) | 1,905.9 | 39.4 | 48.1 | 62.0 | (94.6) | 2,966.4 |
| 鳥取 | 605.5 | 76.9 | 99.0 | 98.0 | (100.0) | 1,651.2 | 74.2 | 80.6 | 78.3 | (99.0) | 2,256.7 |
| 島根 | 984.6 | 71.5 | 94.5 | 95.5 | (100.0) | 2,490.8 | 58.4 | 61.7 | 66.2 | (98.8) | 3,475.4 |
| 岡山 | 1,022.8 | 69.9 | 97.4 | 95.5 | (100.0) | 3,553.3 | 51.3 | 62.1 | 56.3 | (98.4) | 4,576.2 |
| 広島 | 1,518.3 | 67.5 | 94.5 | 96.5 | (100.0) | 3,705.8 | 58.6 | 68.5 | 74.7 | (99.4) | 5,224.1 |
| 山口 | 1,116.7 | 76.4 | 93.7 | 94.3 | (100.0) | 2,805.4 | 44.9 | 54.5 | 52.4 | (98.5) | 3,922.2 |
| 徳島 | 703.7 | 59.7 | 73.6 | 80.2 | (100.0) | 1,797.6 | 34.4 | 46.1 | 52.0 | (97.9) | 2,501.3 |
| 香川 | 357.1 | 68.6 | 98.4 | 99.1 | (100.0) | 1,562.4 | 67.4 | 76.6 | 78.1 | (99.9) | 1,919.5 |
| 愛媛 | 1,083.8 | 73.5 | 90.2 | 86.6 | (99.8) | 2,882.5 | 47.0 | 53.1 | 43.6 | (94.8) | 3,966.3 |
| 高知 | 1,088.8 | 74.4 | 86.2 | 86.6 | (100.0) | 2,094.4 | 35.7 | 41.5 | 44.3 | (100.0) | 3,183.2 |
| 福岡 | 1,213.7 | 58.9 | 96.4 | 93.8 | (100.0) | 3,497.4 | 48.7 | 77.8 | 62.3 | (98.2) | 4,711.1 |
| 佐賀 | 632.1 | 66.3 | 98.7 | 99.2 | (100.0) | 1,271.5 | 63.7 | 73.6 | 89.8 | (100.0) | 1,903.5 |
| 長崎 | 993.2 | 66.7 | 92.2 | 93.3 | (99.4) | 1,674.3 | 59.8 | 64.2 | 63.3 | (95.9) | 2,667.5 |
| 熊本 | 1,267.8 | 69.0 | 96.8 | 96.8 | (100.0) | 2,958.0 | 53.2 | 63.6 | 64.0 | (99.5) | 4,225.8 |
| 大分 | 1,058.9 | 73.6 | 95.2 | 95.3 | (100.0) | 2,527.4 | 63.4 | 71.7 | 68.5 | (99.0) | 3,586.3 |
| 宮崎 | 1,180.4 | 65.5 | 84.5 | 81.3 | (100.0) | 2,018.5 | 53.7 | 63.1 | 62.8 | (100.0) | 3,198.9 |
| 鹿児島 | 1,305.5 | 78.5 | 97.2 | 96.4 | (100.0) | 3,550.3 | 70.2 | 75.0 | 68.9 | (100.0) | 4,855.8 |
| 沖縄 | 506.2 | 66.4 | 98.9 | 98.1 | (99.7) | 1,086.9 | 71.7 | 90.3 | 89.8 | (99.4) | 1,593.1 |
| 合計 | 56,193.4 | 71.7 | 93.4 | 93.8 | (99.6) | 129,836.4 | 61.2 | 71.5 | 67.1 | (97.0) | 186,029.8 |

注）1. 整備率は令和3年度全国道路・街路交通情勢調査と令和5年度交通調査基本区間交通量を基に算出。ただし、市町村道の整備率は，改良率である。

2. 改良率及び改良済延長のうち都道府県道以上は車道幅員5.5m以上のものである。ただし、市町村道は車道幅員5.5m未満の数値を含む。

（単位：km，％）

| 国・都道府県道 | | | 市　町　村　道 | | | 合　　計 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 整備率 | 改良率 | 舗　装　率 | 実延長 | 整備率 | 舗　装　率 | 実延長 | 整備率 | 改良率 | 舗　装　率 |
| 91.8 | 95.4 | 64.0 (96.2) | 71,220.8 | 69.1 | 15.1 (60.8) | 89,955.7 | 73.8 | 74.6 | 25.3 (68.2) |
| 70.6 | 76.5 | 72.0 (94.4) | 16,150.1 | 60.9 | 25.4 (66.8) | 20,115.9 | 62.8 | 64.0 | 34.6 (72.2) |
| 79.6 | 85.3 | 70.6 (92.1) | 28,555.3 | 61.8 | 9.8 (60.1) | 33,403.0 | 64.4 | 65.2 | 18.7 (64.7) |
| 74.6 | 86.9 | 92.4 (99.3) | 21,866.8 | 71.7 | 23.6 (77.0) | 25,451.7 | 72.1 | 73.8 | 33.3 (80.1) |
| 77.9 | 83.3 | 75.8 (97.6) | 19,968.5 | 66.1 | 8.8 (65.7) | 23,725.0 | 68.0 | 68.8 | 19.4 (70.8) |
| 77.8 | 85.7 | 74.7 (94.0) | 13,116.5 | 68.5 | 13.0 (81.3) | 16,772.8 | 70.5 | 72.3 | 26.5 (84.1) |
| 64.9 | 73.1 | 65.8 (97.2) | 32,942.6 | 59.7 | 12.2 (70.3) | 39,167.9 | 60.6 | 61.9 | 20.7 (74.6) |
| 60.0 | 80.1 | 78.4 (99.0) | 50,896.1 | 41.2 | 8.7 (66.1) | 55,453.5 | 42.7 | 44.4 | 14.4 (68.8) |
| 61.1 | 79.0 | 87.8 (97.3) | 21,308.2 | 71.0 | 12.8 (86.7) | 24,991.8 | 69.5 | 72.2 | 23.9 (88.2) |
| 64.0 | 79.3 | 84.0 (97.4) | 31,337.2 | 51.0 | 10.3 (71.5) | 34,818.2 | 52.3 | 53.8 | 17.7 (74.1) |
| 55.5 | 88.2 | 91.1 (99.2) | 43,960.2 | 54.3 | 12.3 (71.7) | 47,355.0 | 54.4 | 56.7 | 18.0 (73.6) |
| 51.3 | 81.4 | 92.1 (99.9) | 37,206.6 | 60.4 | 18.3 (84.2) | 41,119.9 | 59.5 | 62.4 | 25.4 (85.7) |
| 51.7 | 87.1 | 97.6 (98.6) | 21,716.6 | 72.8 | 60.7 (88.8) | 24,408.3 | 70.5 | 74.4 | 64.8 (89.9) |
| 49.5 | 86.3 | 94.2 (97.0) | 23,647.3 | 67.6 | 52.5 (91.8) | 25,850.9 | 66.0 | 69.2 | 56.1 (92.3) |
| 66.0 | 74.0 | 70.0 (97.6) | 30,668.4 | 64.0 | 10.5 (77.2) | 37,337.5 | 64.4 | 65.8 | 21.2 (80.9) |
| 69.5 | 82.5 | 90.4 (95.4) | 11,268.7 | 78.3 | 30.3 (91.8) | 13,962.4 | 76.6 | 79.1 | 41.9 (92.5) |
| 69.1 | 80.3 | 83.6 (99.0) | 10,653.2 | 76.0 | 14.2 (90.8) | 13,171.6 | 74.7 | 76.8 | 27.5 (92.3) |
| 58.9 | 72.8 | 69.4 (96.1) | 8,587.9 | 73.2 | 27.6 (92.5) | 10,996.0 | 70.1 | 73.1 | 36.7 (93.3) |
| 61.4 | 72.6 | 74.2 (96.8) | 9,138.4 | 63.7 | 16.6 (85.0) | 11,162.0 | 63.3 | 65.3 | 27.0 (87.1) |
| 60.8 | 69.8 | 59.6 (98.2) | 42,195.9 | 50.1 | 7.9 (72.3) | 47,764.3 | 51.3 | 52.4 | 13.9 (75.4) |
| 56.9 | 72.2 | 83.1 (97.2) | 26,075.0 | 56.9 | 10.8 (85.1) | 30,712.2 | 56.9 | 59.3 | 21.7 (86.9) |
| 55.6 | 77.7 | 79.0 (98.3) | 32,322.7 | 61.0 | 20.2 (85.1) | 36,832.9 | 60.3 | 63.0 | 27.4 (86.8) |
| 65.2 | 81.8 | 85.5 (99.4) | 44,954.4 | 67.1 | 27.5 (90.9) | 50,487.6 | 66.9 | 68.7 | 33.9 (91.9) |
| 59.4 | 73.0 | 69.5 (96.7) | 21,559.9 | 52.2 | 17.6 (82.4) | 25,412.5 | 53.3 | 55.4 | 25.5 (84.6) |
| 57.5 | 75.1 | 81.1 (98.2) | 10,084.4 | 63.5 | 29.8 (93.4) | 12,606.3 | 62.3 | 65.8 | 40.0 (94.4) |
| 54.6 | 68.8 | 77.2 (98.9) | 12,554.3 | 56.7 | 36.2 (83.6) | 15,709.4 | 56.3 | 59.1 | 44.5 (86.6) |
| 56.7 | 86.6 | 99.4 (99.6) | 17,371.0 | 78.4 | 73.6 (96.0) | 19,833.9 | 75.7 | 79.4 | 76.8 (96.5) |
| 61.0 | 76.4 | 81.7 (96.1) | 30,697.0 | 61.4 | 32.1 (85.4) | 36,588.1 | 61.3 | 63.8 | 40.1 (87.1) |
| 37.3 | 56.1 | 66.7 (98.1) | 10,644.5 | 48.1 | 22.7 (80.8) | 12,798.5 | 46.3 | 49.4 | 30.1 (83.7) |
| 46.4 | 59.4 | 69.3 (96.5) | 10,887.5 | 46.3 | 48.4 (85.4) | 13,853.9 | 46.3 | 49.1 | 52.9 (87.8) |
| 74.9 | 85.6 | 83.6 (99.3) | 6,711.2 | 66.8 | 18.0 (90.4) | 8,967.9 | 68.9 | 71.5 | 34.5 (92.7) |
| 62.1 | 71.0 | 74.5 (99.1) | 14,713.7 | 55.9 | 10.7 (79.8) | 18,189.1 | 57.1 | 58.8 | 22.9 (83.5) |
| 55.4 | 70.0 | 65.0 (98.8) | 27,671.9 | 46.5 | 11.3 (81.7) | 32,248.0 | 47.8 | 49.8 | 19.0 (84.1) |
| 61.2 | 76.0 | 81.0 (99.6) | 23,763.9 | 58.9 | 36.3 (89.8) | 28,988.0 | 59.3 | 62.0 | 44.3 (91.6) |
| 53.9 | 65.6 | 64.3 (98.9) | 12,655.4 | 60.6 | 28.4 (92.7) | 16,577.6 | 59.0 | 61.8 | 36.9 (94.2) |
| 41.5 | 53.9 | 59.9 (98.5) | 12,800.5 | 46.7 | 14.8 (80.7) | 15,301.8 | 45.8 | 47.8 | 22.1 (83.6) |
| 67.6 | 80.7 | 82.0 (99.9) | 8,347.0 | 63.3 | 14.7 (95.4) | 10,266.6 | 64.1 | 66.6 | 27.3 (96.2) |
| 54.2 | 63.2 | 55.3 (96.1) | 14,304.2 | 52.1 | 12.9 (85.8) | 18,270.5 | 52.6 | 54.5 | 22.1 (88.0) |
| 49.0 | 56.8 | 58.8 (100.0) | 11,097.8 | 47.1 | 12.2 (84.8) | 14,281.0 | 47.5 | 49.2 | 22.6 (88.2) |
| 51.3 | 82.6 | 70.4 (98.7) | 33,146.9 | 66.4 | 11.1 (87.3) | 37,858.0 | 64.5 | 68.4 | 18.5 (88.7) |
| 64.6 | 81.9 | 92.9 (100.0) | 9,107.9 | 72.0 | 13.9 (96.7) | 11,011.5 | 70.7 | 73.7 | 27.6 (97.3) |
| 62.4 | 74.6 | 74.5 (97.2) | 15,406.1 | 51.7 | 28.0 (92.5) | 18,073.6 | 53.3 | 55.1 | 34.9 (93.2) |
| 58.0 | 73.5 | 73.9 (99.6) | 21,870.6 | 60.2 | 17.7 (91.0) | 26,096.4 | 59.8 | 62.4 | 26.8 (92.4) |
| 66.4 | 78.6 | 76.5 (99.3) | 14,916.4 | 62.9 | 27.1 (91.7) | 18,502.7 | 63.6 | 65.9 | 36.7 (93.2) |
| 58.0 | 71.0 | 69.7 (100.0) | 16,870.2 | 58.3 | 12.8 (86.5) | 20,069.0 | 58.3 | 60.4 | 21.9 (88.6) |
| 72.4 | 80.9 | 76.3 (100.0) | 22,543.1 | 70.7 | 11.7 (92.3) | 27,398.9 | 71.0 | 72.5 | 23.2 (93.7) |
| 70.0 | 93.0 | 92.4 (99.5) | 6,619.2 | 65.6 | 42.2 (86.3) | 8,212.3 | 66.4 | 70.9 | 52.0 (88.8) |
| 64.4 | 78.1 | 75.2 (97.8) | 1,036,101.8 | 60.5 | 19.9 (80.4) | 1,222,131.6 | 61.1 | 63.2 | 28.3 (83.0) |

3. 舗装率は簡易舗装を除いたものである。()書の数値は簡易舗装を含む舗装率である。
4. 東日本大震災の影響により、市町村道の一部に最新値ではない部分がある。
5. 道路統計年報による。

## 改良済延長（車道幅員5.5m以上のもの）の推移

（単位：km，％）

| 年度 | 26(初) | 27(初) | 28(初) | 29(初) | 30(初) | 30 | 令元 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 一般国道 | 51,405<br>92.4 | 51,503<br>92.6 | 51,464<br>92.6 | 51,596<br>92.7 | 51,695<br>92.8 | 51,910<br>92.9 | 52,044<br>93.0 | 52,254<br>93.1 | 52,345<br>93.2 | 52,409<br>93.3 | 52,503<br>93.4 |
| 都道府県道 | 90,048<br>69.6 | 90,502<br>69.9 | 90,966<br>70.2 | 91,296<br>70.4 | 91,532<br>70.6 | 91,773<br>70.7 | 91,971<br>70.9 | 92,183<br>71.0 | 92,476<br>71.2 | 92,705<br>71.3 | 92,779<br>71.5 |
| 国･都道府県道 | 141,453<br>76.5 | 142,005<br>76.7 | 142,430<br>76.9 | 142,891<br>77.1 | 143,227<br>77.2 | 143,683<br>77.4 | 144,015<br>77.6 | 144,437<br>77.7 | 144,821<br>77.9 | 145,115<br>78.0 | 145,281<br>78.1 |
| 市町村道 | 597,251<br>58.2 | 601,592<br>58.6 | 605,177<br>58.8 | 608,358<br>59.1 | 611,349<br>59.3 | 614,183<br>59.5 | 617,217<br>59.7 | 619,856<br>59.9 | 622,445<br>60.1 | 624,916<br>60.3 | 626,710<br>60.5 |
| 合計 | 738,703<br>61.0 | 743,597<br>61.3 | 747,606<br>61.6 | 751,250<br>61.8 | 754,576<br>62.1 | 757,866<br>62.2 | 761,232<br>62.5 | 764,293<br>62.6 | 767,266<br>62.8 | 770,031<br>63.0 | 771,991<br>63.2 |

注）1.上段は延長，下段は率である。
2.市町村道は，車道幅員5.5m未満のものを含む。
3.年度で(初)とあるのは年度当初の数値であり、()書のないのは年度末の数値である。
4.東日本大震災の影響により，平成23年度以降のデータにおいては，市町村道の一部に最新値になっていない部分がある。
5.道路統計年報による。

## 舗装の推移

（単位：km，％）

| 年度 | 26(初) | 27(初) | 28(初) | 29(初) | 30(初) | 30 | 令元 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 一般国道 | (55,301)<br>99.4<br>51,532<br>92.6 | (55,324)<br>99.4<br>51,644<br>92.8 | (55,245)<br>99.4<br>51,623<br>92.9 | (55,320)<br>99.4<br>51,762<br>93.0 | (55,382)<br>99.4<br>51,873<br>93.1 | (55,583)<br>99.5<br>52,097<br>93.2 | (55,662)<br>99.5<br>52,234<br>93.4 | (55,829)<br>99.5<br>52,434<br>93.4 | (55,867)<br>99.5<br>52,529<br>93.6 | (55,890)<br>99.5<br>52,584<br>93.6 | (55,950)<br>99.6<br>52,709<br>93.8 |
| 都道府県道 | (125,089)<br>96.7<br>83,069<br>64.2 | (125,279)<br>96.8<br>83,686<br>64.6 | (125,466)<br>96.8<br>84,301<br>65.0 | (125,559)<br>96.8<br>84,924<br>65.5 | (125,625)<br>96.8<br>85,372<br>65.8 | (125,689)<br>96.9<br>85,698<br>66.0 | (125,690)<br>96.9<br>85,977<br>66.3 | (125,841)<br>96.9<br>86,302<br>66.5 | (125,923)<br>97.0<br>86,672<br>66.7 | (126,000)<br>97.0<br>86,993<br>67.0 | (125,938)<br>97.0<br>87,138<br>67.1 |
| 国・都府県道 | (180,389)<br>97.5<br>134,601<br>72.8 | (180,603)<br>97.6<br>135,330<br>73.1 | (180,711)<br>97.6<br>135,924<br>73.4 | (180,879)<br>97.6<br>136,686<br>73.8 | (181,007)<br>97.6<br>137,245<br>74.0 | (181,272)<br>97.7<br>137,795<br>74.2 | (181,352)<br>97.7<br>138,211<br>74.4 | (181,670)<br>97.7<br>138,736<br>74.6 | (181,790)<br>97.7<br>139,201<br>74.8 | (181,890)<br>97.7<br>139,577<br>75.0 | (181,888)<br>97.8<br>139,846<br>75.2 |
| 市町村道 | (804,018)<br>78.4<br>197,782<br>19.3 | (808,495)<br>78.7<br>198,150<br>19.3 | (813,003)<br>79.1<br>199,989<br>19.4 | (816,037)<br>79.2<br>200,286<br>19.4 | (818,799)<br>79.5<br>201,237<br>19.5 | (821,519)<br>79.6<br>202,329<br>19.6 | (823,940)<br>79.8<br>203,359<br>19.7 | (826,296)<br>79.9<br>204,309<br>19.8 | (828,578)<br>80.0<br>205,102<br>19.8 | (830,420)<br>80.2<br>205,259<br>19.8 | (832,559)<br>80.4<br>206,546<br>19.9 |
| 合計 | (984,407)<br>81.3<br>332,383<br>27.5 | (989,098)<br>81.6<br>333,480<br>27.5 | (993,713)<br>81.9<br>335,913<br>27.7 | (996,916)<br>82.0<br>336,972<br>27.7 | (999,805)<br>82.2<br>338,482<br>27.8 | (1,002,791)<br>82.4<br>340,124<br>27.9 | (1,005,292)<br>82.5<br>341,569<br>28.0 | (1,007,966)<br>82.6<br>343,045<br>28.1 | (1,010,369)<br>82.7<br>344,303<br>28.2 | (1,012,310)<br>82.9<br>344,837<br>28.2 | (1,014,447)<br>83.0<br>346,392<br>28.3 |

注）1.上段(　)は簡易舗装を含む舗装延長，率である。
2.下段は，簡易舗装を除く舗装延長，率である。
3.年度で(初)とあるのは年度当初の数値であり、()書のないのは年度末の数値である。
4.東日本大震災の影響により，平成23年度以降のデータにおいては，市町村道の一部に最新値になっていない部分がある。
5.道路統計年報による。

## 幹線道路の混雑状況（2021年(令和3年度)）

| 道路種別 | 混雑度別延長（上段：％　下段：km） | | | 走行台キロ（単位：千台キロ/12h） | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 調査対象延長 | 1.0以上 | うち1.5以上 | 総走行台キロ A | 混雑区間走行台キロ B | 比率 B/A |
| 一般国道 | 56,012.1 | (21.5)<br>12,033.4 | (4.1)<br>2,314.5 | 452,716 | 187,327 | 41.4 |
| 主要地方道 | 57,723.6 | (15.2)<br>8,798.2 | (3.7)<br>2,117.2 | 268,616 | 99,956 | 37.2 |
| 一般都道府県道 | 71,239.7 | (12.2)<br>8,677.5 | (4.6)<br>3,304.9 | 189,667 | 56,477 | 29.8 |
| 地方道計 | 128,963.3 | (13.6)<br>17,487.9 | (4.2)<br>5,426.7 | 458,283 | 156,443 | 34.1 |
| 一般道路計 | 184,975.4 | (16.0)<br>29,521.3 | (4.2)<br>7,741.2 | 910,998 | 343,760 | 37.7 |

注）1.　「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」による調査結果で，交通不能区間を含む。
2.　混雑度1.0とは交通量が道路の交通容量に等しい状態をいう。1.0～1.5の場合は朝夕のピーク時を中心に渋滞が生じ混雑度1.5以上の場合は１日中渋滞する。
3.　混雑区間走行台キロは混雑度1.0以上の区間における走行台キロを示す。
4.　(　　)内の値は調査対象延長に対する割合である。

## 3. バス路線の延長

| 区　　分 | バス路線延長<br>(km)<br>(a) | うちバスがすれ違えない区間延長(km)<br>(b) | バスのすれ違い可能率(%)<br>$(c)=\frac{(a)-(b)}{(a)}$ |
|---|---|---|---|
| 一般国道 | 34,881 | 723 | 98 |
| 都道府県道 | 57,178 | 7,138 | 88 |

注）1.　「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」による。
2.　バス路線は、一般乗合バスの路線である。
3.　バスがすれ違えない区間とは，バス路線のうち車道幅員5.5m未満の区間である。
4.　都道府県道とは、主要地方道及び一般都道府県道の合計である。

## 4. 国道の車道幅員の国際比較

| 国　　名 | 道路種別 | 延長(km) | | 割合 | 年　次 |
|---|---|---|---|---|---|
| 日本 | 一般国道 | 調査対象延長 | 56,012 | 100.0% | 2021 |
| | | うち幅員７m以上 | 17,815 | 31.8% | |
| ドイツ | 連邦道路 | 調査対象延長 | 37,133 | 100.0% | 2020 |
| | | うち幅員７m以上 | 29,942 | 80.6% | |
| アメリカ | 主要幹線道路 | 調査対象延長 | 247,532 | 100.0% | 2024 |
| | | うち幅員7.3m以上 | 203,039 | 82.0% | |

出典：
日本：国土交通省「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」による
ドイツ：「Verkehr in Zahlen 2025/2026」による
アメリカ：「Highway Statistics 2024」による
注）幅員７mとは，バスなどの大型車が楽にすれ違える道路である。

# ○　道路投資等の推移

## 1.　一般・有料・地方単独別の道路投資の推移

| 年　度 | 一般道路事業 | | 有料道路事業 | | 地方単独事業 | | 計 | | 構　成　比 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 投資額 | 伸率 | 投資額 | 伸率 | 投資額 | 伸率 | 投資額 | 伸率 | 一般 | 有料 | 地単 |
| | 億円 | % | 億円 | % | 億円 | % | 億円 | % | % | % | % |
| 昭和29 | 336 | － | 21 | － | 254 | － | 611 | － | 55 | 3 | 42 |
| 30 | 379 | 12.7 | 19 | △12.8 | 225 | △11.3 | 623 | 1.9 | 61 | 3 | 36 |
| 31 | 433 | 14.3 | 27 | 46.4 | 285 | 26.5 | 745 | 19.7 | 58 | 4 | 38 |
| 32 | 672 | 55.2 | 79 | 191.7 | 356 | 25.1 | 1,108 | 48.7 | 61 | 7 | 32 |
| 33 | 832 | 23.7 | 83 | 4.8 | 466 | 31.0 | 1,381 | 24.7 | 60 | 6 | 34 |
| 34 | 1,147 | 37.9 | 146 | 76.2 | 466 | △ 0.2 | 1,759 | 27.3 | 65 | 8 | 26 |
| 35 | 1,243 | 8.4 | 281 | 92.1 | 589 | 26.5 | 2,113 | 20.1 | 59 | 13 | 28 |
| 36 | 1,922 | 54.6 | 450 | 60.1 | 790 | 34.2 | 3,162 | 49.7 | 61 | 14 | 25 |
| 37 | 2,363 | 22.9 | 745 | 65.6 | 1,017 | 28.8 | 4,125 | 30.5 | 57 | 18 | 25 |
| 38 | 2,936 | 24.3 | 1,061 | 42.5 | 1,238 | 21.6 | 5,235 | 26.9 | 56 | 20 | 24 |
| 39 | 3,561 | 21.3 | 1,220 | 15.0 | 1,437 | 16.1 | 6,219 | 18.8 | 57 | 20 | 23 |
| 40 | 4,109 | 15.4 | 1,254 | 2.7 | 1,628 | 13.3 | 6,991 | 12.4 | 59 | 18 | 23 |
| 41 | 4,771 | 16.1 | 1,957 | 56.1 | 1,959 | 20.3 | 8,686 | 24.3 | 55 | 23 | 23 |
| 42 | 5,568 | 16.7 | 2,350 | 20.1 | 2,244 | 14.6 | 10,163 | 17.0 | 55 | 23 | 22 |
| 43 | 5,787 | 3.9 | 2,490 | 5.9 | 3,020 | 34.6 | 11,296 | 11.2 | 51 | 22 | 27 |
| 44 | 6,601 | 14.1 | 2,694 | 8.2 | 3,863 | 27.9 | 13,159 | 16.5 | 50 | 20 | 29 |
| 45 | 7,784 | 17.9 | 3,100 | 15.0 | 5,095 | 31.9 | 15,979 | 21.4 | 49 | 19 | 32 |
| 46 | 10,067 | 29.3 | 4,408 | 42.2 | 5,991 | 17.6 | 20,467 | 28.1 | 49 | 22 | 29 |
| 47 | 13,341 | 32.5 | 5,671 | 28.7 | 6,776 | 13.1 | 25,789 | 26.0 | 52 | 22 | 26 |
| 48 | 14,090 | 5.6 | 7,085 | 24.9 | 7,596 | 12.1 | 28,772 | 11.6 | 49 | 25 | 26 |
| 49 | 14,048 | △ 0.3 | 6,984 | △ 1.4 | 8,144 | 7.2 | 29,176 | 1.4 | 48 | 24 | 28 |
| 50 | 14,140 | 0.7 | 7,517 | 7.6 | 7,893 | △ 3.1 | 29,550 | 1.3 | 48 | 25 | 27 |
| 51 | 15,470 | 9.4 | 8,186 | 8.9 | 10,247 | 29.8 | 33,904 | 14.7 | 46 | 24 | 30 |
| 52 | 19,831 | 28.2 | 9,835 | 20.1 | 13,058 | 27.4 | 42,724 | 26.0 | 46 | 23 | 31 |
| 53 | 23,962 | 20.8 | 11,398 | 15.9 | 15,601 | 19.5 | 50,961 | 19.3 | 47 | 22 | 31 |
| 54 | 26,845 | 12.0 | 12,653 | 11.0 | 17,008 | 9.0 | 56,506 | 10.9 | 48 | 22 | 30 |
| 55 | 26,428 | △ 1.6 | 13,067 | 3.3 | 18,795 | 10.5 | 58,290 | 3.2 | 45 | 22 | 32 |
| 56 | 26,138 | △ 1.1 | 13,590 | 4.0 | 20,002 | 6.4 | 59,731 | 2.5 | 44 | 23 | 33 |
| 57 | 26,105 | △ 0.1 | 15,437 | 13.6 | 20,908 | 4.5 | 62,450 | 4.6 | 42 | 25 | 33 |
| 58 | 26,304 | 0.8 | 16,649 | 7.9 | 21,376 | 2.2 | 64,329 | 3.0 | 41 | 26 | 33 |
| 59 | 26,216 | △ 0.3 | 17,574 | 5.6 | 22,355 | 4.6 | 66,145 | 2.8 | 40 | 27 | 34 |
| 60 | 31,581 | 20.5 | 18,819 | 7.1 | 21,473 | △ 3.9 | 71,874 | 8.7 | 44 | 26 | 30 |
| 61 | 33,495 | 6.1 | 20,691 | 9.9 | 22,850 | 6.4 | 77,036 | 7,2 | 43 | 27 | 30 |
| 62 | 41,668 | 24.4 | 23,669 | 14.4 | 24,473 | 7.1 | 89,811 | 16.6 | 46 | 26 | 27 |
| 63 | 41,848 | 0.4 | 25,018 | 5.7 | 26,973 | 10.2 | 93,840 | 4.5 | 45 | 27 | 29 |

| 年度 | 一般道路事業 | | 有料道路事業 | | 地方単独事業 | | 計 | | 構成比 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 投資額 | 伸率 | 投資額 | 伸率 | 投資額 | 伸率 | 投資額 | 伸率 | 一般 | 有料 | 地単 |
| | 億円 | % | 億円 | % | 億円 | % | 億円 | % | % | % | % |
| 平成元 | 43,057 | 2.9 | 25,785 | 3.1 | 31,832 | 18.0 | 100,674 | 7.3 | 43 | 26 | 32 |
| 2 | 43,675 | 1.4 | 27,399 | 6.3 | 36,253 | 13.9 | 107,328 | 6.6 | 41 | 26 | 34 |
| 3 | 44,685 | 2.3 | 30,311 | 10.6 | 39,647 | 9.4 | 114,643 | 6.8 | 39 | 26 | 35 |
| 4 | 53,110 | 18.9 | 33,874 | 11.8 | 46,937 | 18.4 | 133,921 | 16.8 | 40 | 25 | 35 |
| 5 | 63,568 | 19.7 | 36,918 | 9.0 | 50,156 | 6.9 | 150,642 | 12.5 | 42 | 25 | 33 |
| 6 | 50,130 | △21.1 | 36,476 | △ 1.2 | 49,368 | △ 1.6 | 135,974 | △ 9.7 | 37 | 27 | 36 |
| 7 | 66,131 | 31.9 | 35,677 | △ 2.2 | 50,937 | 3.2 | 152,745 | 12.3 | 43 | 23 | 33 |
| 8 | 54,572 | △17.5 | 34,236 | △ 4.0 | 53,342 | 4.7 | 142,151 | △ 6.9 | 38 | 24 | 38 |
| 9 | 51,873 | △ 4.9 | 33,729 | △ 1.5 | 50,958 | △ 4.5 | 136,560 | △ 3.9 | 38 | 25 | 37 |
| 10 | 72,789 | 40.3 | 32,590 | △ 3.4 | 48,687 | △ 4.5 | 154,066 | 12.8 | 47 | 21 | 32 |
| 11 | 63,550 | △12.7 | 28,496 | △12.6 | 42,956 | △11.8 | 135,002 | △12.4 | 47 | 21 | 32 |
| 12 | 62,168 | △ 2.2 | 25,810 | △ 9.4 | 39,708 | △ 7.6 | 127,686 | △ 5.4 | 49 | 20 | 31 |
| 13 | 60,690 | △ 2.4 | 25,725 | △ 0.3 | 36,527 | △ 8.0 | 122,942 | △ 3.7 | 49 | 21 | 30 |
| 14 | 58,092 | △ 4.3 | 21,692 | △15.7 | 33,676 | △ 7.8 | 113,460 | △ 7.7 | 51 | 19 | 30 |
| 15 | 50,916 | △12.4 | 21,035 | △ 3.0 | 30,521 | △ 9.4 | 102,471 | △ 9.7 | 50 | 21 | 30 |
| 16 | 49,934 | △ 1.9 | 18,675 | △11.2 | 26,850 | △12.0 | 95,459 | △ 6.8 | 52 | 20 | 28 |
| 17 | 48,343 | △ 3.2 | 16,201 | △13.2 | 23,986 | △10.7 | 88,530 | △ 7.3 | 55 | 18 | 27 |
| 18 | 47,870 | △ 1.0 | 14,277 | △11.9 | 21,774 | △ 9.2 | 83,921 | △ 5.2 | 57 | 17 | 26 |
| 19 | 46,198 | △ 3.5 | 14,343 | 0.5 | 20,916 | △ 3.9 | 81,457 | △ 2.9 | 57 | 18 | 26 |
| 20 | 43,631 | △ 5.6 | 13,563 | △ 5.4 | 19,386 | △ 7.3 | 76,581 | △ 6.0 | 57 | 18 | 25 |
| 21 | 29,761 | △31.8 | 14,358 | 5.9 | 18,027 | △ 7.0 | 62,146 | △18.8 | 48 | 23 | 29 |
| 22 | 18,225 | △38.8 | 14,349 | △ 0.1 | 17,941 | △ 0.5 | 50,515 | △18.7 | 36 | 28 | 36 |
| 23 | 15,243 | △16.4 | 15,048 | 4.9 | 18,040 | 0.6 | 48,330 | △ 4.3 | 32 | 31 | 37 |
| 24 | 20,807 | 36.5 | 20,111 | 33.6 | 18,212 | 1.0 | 59,130 | 22.3 | 35 | 34 | 31 |
| 25 | 17,167 | △17.5 | 16,994 | △15.5 | 17,009 | △ 6.6 | 51,170 | △13.5 | 34 | 33 | 33 |
| 26 | 16,108 | △ 6.2 | 18,008 | 6.0 | 18,224 | 7.1 | 52,340 | 2.3 | 31 | 34 | 35 |
| 27 | 16,541 | 2.7 | 20,377 | 13.2 | 18,312 | 0.5 | 55,230 | 5.5 | 30 | 37 | 33 |
| 28 | 18,219 | 10.1 | 20,882 | 2.5 | 18,697 | 2.1 | 57,798 | 4.6 | 32 | 36 | 32 |
| 29 | 17,549 | △ 3.7 | 23,782 | 13.9 | 19,275 | 3.1 | 60,606 | 4.9 | 29 | 39 | 32 |
| 30 | 17,491 | △ 0.3 | 24,390 | 2.6 | 19,672 | 2.1 | 61,553 | 1.6 | 28 | 40 | 32 |
| 令和元 | 21,509 | 23.0 | 24,876 | 2.0 | 19,011 | △ 3.4 | 65,397 | 6.2 | 33 | 38 | 29 |
| 2 | 29,404 | 36.7 | 25,416 | 2.2 | 20,689 | 8.8 | 75,509 | 15.5 | 39 | 34 | 27 |
| 3 | 27,999 | △ 4.8 | 24,557 | △ 3.4 | 19,979 | △ 3.4 | 72,535 | △ 3.9 | 39 | 34 | 28 |
| 4 | 29,080 | 3.9 | 23,152 | △ 5.7 | 20,597 | 3.1 | 72,829 | 0.4 | 40 | 32 | 28 |
| 5 | 29,341 | 0.9 | 27,949 | 20.7 | 20,658 | 0.3 | 77,948 | 7.0 | 38 | 36 | 27 |
| 6 | 30,075 | 2.5 | 28,426 | 1.7 | | | | | | | |
| 7 | 30,136 | 0.2 | 26,302 | △ 7.5 | | | | | | | |
| 8 | 23,698 | △21.4 | 32,825 | 24.8 | | | | | | | |

注） 1. 道路事業のうち一般，有料は令和７年度まで最終実施計画，令和８年度は当初予算，地方単独は決算値。
2. 平成30年度，令和元年度，令和２年度については，臨時・特別の措置を含む。
3. 平成15年度以降の一般道路事業には，本四債務処理等の道路特定財源を活用した関連施策に係る経費を含まない。
4. なお，行政部費，交付金，復旧・復興対策事業，諸費を除いた金額である。
5. 四捨五入の関係上，合計が一致しない場合がある。

## 2.　国費・地方費・財投等の推移

| 年度 | 国費 | | 地方費 | | 財投等 | | 計 | | 構成比 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 金額 | 伸率 | 金額 | 伸率 | 金額 | 伸率 | 金額 | 伸率 | 国費 | 地方費 | 財投等 |
| | 億円 | % | 億円 | % | 億円 | % | 億円 | % | % | % | % |
| 昭和29 | 221 | － | 369 | － | 21 | － | 611 | － | 36 | 60 | 3 |
| 30 | 261 | 18.1 | 343 | △ 7.0 | 19 | △ 9.5 | 623 | 2.0 | 42 | 55 | 3 |
| 31 | 340 | 30.3 | 387 | 12.8 | 18 | △ 5.3 | 745 | 19.6 | 46 | 52 | 2 |
| 32 | 542 | 59.4 | 511 | 32.0 | 55 | 205.6 | 1,108 | 48.7 | 49 | 46 | 5 |
| 33 | 636 | 17.3 | 682 | 33.5 | 63 | 14.5 | 1,381 | 24.6 | 46 | 49 | 5 |
| 34 | 891 | 40.1 | 770 | 12.9 | 98 | 55.6 | 1,759 | 27.4 | 51 | 44 | 6 |
| 35 | 992 | 11.3 | 928 | 20.5 | 192 | 95.9 | 2,113 | 20.1 | 47 | 44 | 9 |
| 36 | 1,503 | 51.5 | 1,317 | 41.9 | 342 | 78.1 | 3,162 | 49.6 | 48 | 42 | 11 |
| 37 | 1,884 | 25.3 | 1,655 | 25.7 | 586 | 71.3 | 4,125 | 30.5 | 46 | 40 | 14 |
| 38 | 2,290 | 21.5 | 2,067 | 24.9 | 878 | 49.8 | 5,235 | 26.9 | 44 | 39 | 17 |
| 39 | 2,772 | 21.0 | 2,440 | 18.0 | 1,007 | 14.7 | 6,219 | 18.8 | 45 | 39 | 16 |
| 40 | 3,074 | 10.9 | 2,751 | 12.7 | 1,165 | 15.7 | 6,991 | 12.4 | 44 | 39 | 17 |
| 41 | 3,644 | 18.5 | 3,358 | 22.1 | 1,685 | 44.6 | 8,686 | 24.2 | 42 | 39 | 19 |
| 42 | 4,218 | 15.8 | 3,922 | 16.8 | 2,023 | 20.1 | 10,163 | 17.0 | 42 | 39 | 20 |
| 43 | 4,401 | 4.3 | 4,733 | 20.7 | 2,162 | 6.9 | 11,296 | 11.1 | 39 | 42 | 19 |
| 44 | 5,024 | 14.2 | 5,841 | 23.4 | 2,294 | 6.1 | 13,159 | 16.5 | 38 | 44 | 17 |
| 45 | 5,901 | 17.5 | 7,496 | 28.3 | 2,582 | 12.6 | 15,979 | 21.4 | 37 | 47 | 16 |
| 46 | 7,615 | 29.0 | 9,246 | 23.3 | 3,606 | 39.7 | 20,467 | 28.1 | 37 | 45 | 18 |
| 47 | 10,012 | 31.5 | 11,051 | 19.5 | 4,727 | 31.1 | 25,789 | 26.0 | 39 | 43 | 18 |
| 48 | 10,477 | 4.6 | 12,013 | 8.7 | 6,281 | 32.9 | 28,772 | 11.6 | 36 | 42 | 22 |
| 49 | 10,425 | △ 0.5 | 12,521 | 4.2 | 6,229 | △ 0.8 | 29,176 | 1.4 | 36 | 43 | 21 |
| 50 | 10,413 | △ 0.1 | 12,339 | △ 1.5 | 6,798 | 9.1 | 29,550 | 1.3 | 35 | 42 | 23 |
| 51 | 11,539 | 10.8 | 15,207 | 23.2 | 7,158 | 5.3 | 33,904 | 14.7 | 34 | 45 | 21 |
| 52 | 14,787 | 28.1 | 19,399 | 27.6 | 8,538 | 19.3 | 42,724 | 26.0 | 35 | 45 | 20 |
| 53 | 17,757 | 20.1 | 22,850 | 17.8 | 10,354 | 21.3 | 50,961 | 19.3 | 35 | 45 | 20 |
| 54 | 19,629 | 10.5 | 24,849 | 8.7 | 12,028 | 16.2 | 56,506 | 10.9 | 35 | 44 | 21 |
| 55 | 19,379 | △ 1.3 | 26,249 | 5.6 | 12,661 | 5.3 | 58,290 | 3.2 | 33 | 45 | 22 |
| 56 | 19,101 | △ 1.4 | 27,352 | 4.2 | 13,278 | 4.9 | 59,731 | 2.5 | 32 | 46 | 22 |
| 57 | 19,001 | △ 0.5 | 28,420 | 3.9 | 15,029 | 13.2 | 62,450 | 4.6 | 30 | 46 | 24 |
| 58 | 19,136 | 0.7 | 29,195 | 2.7 | 15,998 | 6.4 | 64,329 | 3.0 | 30 | 45 | 25 |
| 59 | 19,185 | 0.3 | 30,327 | 3.9 | 16,633 | 4.0 | 66,145 | 2.8 | 29 | 46 | 25 |
| 60 | 21,014 | 9.5 | 34,072 | 12.3 | 16,788 | 0.9 | 71,874 | 8.7 | 29 | 47 | 23 |
| 61 | 21,771 | 3.6 | 36,703 | 7.7 | 18,562 | 10.6 | 77,036 | 7.2 | 28 | 48 | 24 |
| 62 | 25,420 | 16.8 | 42,581 | 16.0 | 21,809 | 17.5 | 89,811 | 16.6 | 28 | 47 | 24 |
| 63 | 25,996 | 2.3 | 45,543 | 7.0 | 22,300 | 2.3 | 93,840 | 4.5 | 28 | 49 | 24 |
| 平成元 | 26,626 | 2.4 | 51,084 | 12.2 | 22,964 | 3.0 | 100,674 | 7.3 | 26 | 51 | 23 |
| 2 | 27,222 | 2.2 | 55,900 | 9.4 | 24,206 | 5.4 | 107,328 | 6.6 | 25 | 52 | 23 |
| 3 | 28,811 | 5.8 | 59,131 | 5.8 | 26,701 | 10.3 | 114,643 | 6.8 | 25 | 52 | 23 |
| 4 | 34,116 | 18.4 | 70,008 | 18.4 | 29,797 | 11.6 | 133,921 | 16.8 | 25 | 52 | 22 |
| 5 | 40,507 | 18.7 | 76,896 | 9.8 | 33,239 | 11.6 | 150,642 | 12.5 | 27 | 51 | 22 |

| 年度 | 国費 | | 地方費 | | 財投等 | | 計 | | 構成比 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 金額 | 伸率 | 金額 | 伸率 | 金額 | 伸率 | 金額 | 伸率 | 国費 | 地方費 | 財投等 |
| | 億円 | % | 億円 | % | 億円 | % | 億円 | % | % | % | % |
| 平成6 | 33,237 | △17.9 | 69,556 | △ 9.5 | 33,181 | △ 0.2 | 135,974 | △ 9.7 | 24 | 51 | 24 |
| 7 | 43,472 | 30.8 | 78,300 | 12.6 | 30,973 | △ 6.7 | 152,745 | 12.3 | 28 | 51 | 20 |
| 8 | 37,241 | △14.3 | 75,058 | △ 4.1 | 29,852 | △ 3.6 | 142,151 | △ 6.9 | 26 | 53 | 21 |
| 9 | 36,274 | △ 2.6 | 71,613 | △ 4.6 | 28,673 | △ 3.9 | 136,560 | △ 3.9 | 27 | 52 | 21 |
| 10 | 50,035 | 37.9 | 78,373 | 9.4 | 25,658 | △10.5 | 154,066 | 12.8 | 32 | 51 | 17 |
| 11 | 44,293 | △11.5 | 68,866 | △12.1 | 21,843 | △14.9 | 135,002 | △12.4 | 33 | 51 | 16 |
| 12 | 42,852 | △ 3.3 | 65,305 | △ 5.2 | 19,529 | △10.6 | 127,686 | △ 5.4 | 34 | 51 | 15 |
| 13 | 42,848 | △ 0.0 | 61,576 | △ 5.7 | 18,519 | △ 5.2 | 122,942 | △ 3.7 | 35 | 50 | 15 |
| 14 | 39,208 | △ 8.5 | 57,740 | △ 6.2 | 16,512 | △10.8 | 113,460 | △ 7.7 | 35 | 51 | 15 |
| 15 | 33,641 | △14.2 | 51,060 | △11.6 | 17,771 | 7.6 | 102,471 | △ 9.7 | 33 | 50 | 17 |
| 16 | 33,065 | △ 1.7 | 46,727 | △ 8.5 | 15,667 | △11.8 | 95,459 | △ 6.8 | 35 | 49 | 16 |
| 17 | 31,961 | △ 3.3 | 43,080 | △ 7.8 | 13,490 | △13.9 | 88,530 | △ 7.3 | 36 | 49 | 15 |
| 18 | 31,599 | △ 1.1 | 40,416 | △ 6.2 | 11,906 | △11.7 | 83,921 | △ 5.2 | 38 | 48 | 14 |
| 19 | 30,366 | △ 3.9 | 38,651 | △ 4.4 | 12,440 | 4.5 | 81,457 | 2.9 | 37 | 47 | 15 |
| 20 | 28,788 | △ 5.2 | 36,003 | △ 6.8 | 11,789 | △ 5.2 | 76,581 | 7.0 | 38 | 47 | 15 |
| 21 | 20,946 | △27.2 | 28,581 | △20.6 | 12,619 | 7.0 | 62,146 | △18.8 | 34 | 46 | 20 |
| 22 | 14,043 | △33.0 | 23,745 | △16.9 | 12,727 | 0.9 | 50,515 | △18.7 | 28 | 47 | 25 |
| 23 | 12,532 | △10.8 | 22,354 | △ 5.9 | 13,445 | 5.6 | 48,330 | △ 4.3 | 26 | 46 | 28 |
| 24 | 16,783 | 33.9 | 23,595 | 5.6 | 18,753 | 39.5 | 59,130 | 22.3 | 28 | 40 | 32 |
| 25 | 14,059 | △16.8 | 21,264 | △ 9.9 | 15,847 | △14.9 | 51,170 | △13.5 | 27 | 42 | 31 |
| 26 | 12,732 | △ 9.4 | 22,016 | 3.5 | 17,592 | 11.0 | 52,340 | 2.3 | 24 | 42 | 34 |
| 27 | 13,036 | 2.4 | 22,238 | 1.0 | 19,956 | 13.4 | 55,230 | 5.5 | 24 | 40 | 36 |
| 28 | 14,321 | 9.9 | 23,057 | 3.7 | 20,420 | 2.3 | 57,798 | 4.6 | 25 | 40 | 35 |
| 29 | 13,705 | △ 4.3 | 23,480 | 1.8 | 23,421 | 14.7 | 60,606 | 4.9 | 23 | 39 | 39 |
| 30 | 13,877 | 1.3 | 23,523 | 0.2 | 24,154 | 3.1 | 61,554 | 1.6 | 23 | 38 | 39 |
| 令和元 | 16,632 | 19.9 | 24,191 | 2.8 | 24,574 | 1.7 | 65,397 | 6.2 | 25 | 37 | 38 |
| 2 | 21,345 | 28.3 | 28,925 | 19.6 | 25,239 | 2.7 | 75,509 | 15.5 | 28 | 38 | 33 |
| 3 | 19,975 | △ 6.4 | 28,149 | △ 2.7 | 24,411 | △ 3.3 | 72,535 | △ 3.9 | 28 | 39 | 34 |
| 4 | 20,684 | 3.5 | 29,152 | 3.6 | 22,992 | △ 5.8 | 72,829 | 0.4 | 28 | 40 | 32 |
| 5 | 21,004 | 1.5 | 29,148 | △ 0.0 | 27,796 | 20.9 | 77,948 | 7.0 | 27 | 37 | 36 |
| 6 | 21,527 | 2.5 | | | 28,263 | 1.7 | | | | | |
| 7 | 21,569 | 0.2 | | | 26,137 | △7.5 | | | | | |
| 8 | 17,212 | △20.2 | | | 32,655 | 24.9 | | | | | |

注）1. 国費：令和７年度までは最終実施計画，令和８年度は当初予算。
地方費：最終実施計画（うち、地方単独事業分は決算額）。
財投等：令和７年度まで最終実施計画，令和８年度は当初予算。
2. 平成30年度，令和元年度，令和２年度については，臨時・特別の措置を含む。
3. 平成15年度以降の一般道路事業には，本四債務処理等の道路特定財源を活用した関連施策に係る経費を含まない。
4. なお，行政部費，交付金，復旧・復興対策事業，諸費を除いた金額である。
5. 直轄事業の国費には，地方公共団体の直轄事業負担金は含まない。
6. 四捨五入の関係上，合計が一致しない場合がある。

## 3. 道路投資と国民経済・財政規模の対比

| 年　度 | 総道路投資<br>①　(億円) | 国内総生産<br>②　(億円) | 対　比<br>①/②(%) | 道路整備国費<br>③　(億円) | 一般公共事業費<br>④　(億円) | 対　比<br>③/④(%) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 平成元 | 100,674 | 4,147,429 | 2.43 | 20,872 | 72,356 | 28.8 |
| 2 | 107,328 | 4,499,971 | 2.39 | 20,873 | 72,550 | 28.8 |
| 3 | 114,643 | 4,722,614 | 2.43 | 21,991 | 76,366 | 28.8 |
| 4 | 133,921 | 4,838,375 | 2.77 | 23,000 | 79,920 | 28.8 |
| 5 | 150,642 | 4,806,615 | 3.13 | 24,101 | 83,913 | 28.7 |
| 6 | 135,974 | 4,870,175 | 2.79 | 24,947 | 88,138 | 28.3 |
| 7 | 152,745 | 4,964,573 | 3.08 | 25,865 | 91,715 | 28.2 |
| 8 | 142,156 | 5,084,328 | 2.80 | 26,850 | 95,501 | 28.1 |
| 9 | 136,560 | 5,133,064 | 2.66 | 27,064 | 96,770 | 28.0 |
| 10 | 154,066 | 5,033,044 | 3.06 | 26,843 | 89,177 | 30.1 |
| 11 | 135,002 | 4,995,442 | 2.70 | 27,025 | 91,630 | 29.5 |
| 12 | 127,686 | 5,041,188 | 2.53 | 27,767 | 93,580 | 29.7 |
| 13 | 122,942 | 4,936,447 | 2.49 | 28,352 | 93,625 | 30.3 |
| 14 | 113,460 | 4,898,752 | 2.32 | 25,916 | 83,512 | 31.0 |
| 15 | 102,471 | 4,937,475 | 2.08 | 24,687 | 80,244 | 30.8 |
| 16 | 95,459 | 4,984,906 | 1.91 | 23,597 | 78,150 | 30.2 |
| 17 | 88,530 | 5,053,494 | 1.76 | 22,453 | 75,124 | 29.9 |
| 18 | 83,921 | 5,091,063 | 1.64 | 21,473 | 71,650 | 30.0 |
| 19 | 81,457 | 5,130,233 | 1.58 | 20,814 | 68,746 | 30.3 |
| 20 | 76,580 | 4,895,201 | 1.55 | 20,185 | 66,625 | 30.3 |
| 21 | 62,146 | 4,739,339 | 1.30 | 16,645 | 69,974 | 23.8 |
| 22 | 50,515 | 4,802,325 | 1.06 | 12,464 | 57,004 | 21.9 |
| 23 | 48,330 | 4,739,048 | 1.02 | 12,359 | 49,016 | 25.2 |
| 24 | 59,130 | 4,744,749 | 1.25 | 12,579 | 45,003 | 28.0 |
| 25 | 51,170 | 4,831,103 | 1.06 | 12,618 | 52,122 | 24.2 |
| 26 | 52,340 | 4,896,234 | 1.07 | 16,579 | 58,954 | 28.1 |
| 27 | 55,230 | 5,321,914 | 1.04 | 16,602 | 58,980 | 28.1 |
| 28 | 57,799 | 5,392,543 | 1.07 | 16,637 | 59,006 | 28.2 |
| 29 | 60,606 | 5,474,000 | 1.11 | 16,662 | 59,032 | 28.2 |
| 30 | 61,553 | 5,484,000 | 1.12 | 16,677 | 59,050 | 28.2 |
| 令和元 | 65,397 | 5,597,000 | 1.17 | 19,346 | 68,349 | 28.3 |
| 2 | 75,509 | 5,355,000 | 1.41 | 21,920 | 67,819 | 32.3 |
| 3 | 72,534 | 5,505,000 | 1.32 | 20,655 | 59,932 | 34.5 |
| 4 | 72,829 | 5,665,000 | 1.29 | 21,109 | 59,803 | 35.3 |
| 5 | 77,948 | 5,952,000 | 1.31 | 21,183 | 59,823 | 35.4 |
| 6 | | 6,127,000 | | 21,183 | 60,046 | 35.3 |
| 7 | | 6,692,000 | | 21,189 | 60,261 | 35.2 |

注）1. 総道路投資は最終実施計画（うち、地方単独事業分は決算額)。
道路整備国費は一般会計当初予算ベース。
総道路投資の平成 15 年度以降の一般道路事業には，本四債務処理等の道路特定財源を活用した関連施策に係る経費を含まない。
なお，行政部費，交付金，復旧・復興対策事業，諸費を除いた金額である。

2. 国内総生産，道路整備国費，一般公共事業費は，平成 28 年度までの計数は「國の予算」から引用し，平成 29 年度以降の計数は「経済見通しと経済財政運営の基本的態度」，「道路関係予算概要」，「予算の説明」より引用。

3. 一般公共事業費は一般会計当初予算ベース。災害復旧等事業費を除く。

4. 四捨五入の関係上，合計が一致しない場合がある。

# ○　社会資本整備重点計画

## 1.　これまでの五箇年計画の推移（第１次～新道路整備五箇年計画）

| | 第１次 | 第２次 | 第３次 | 第４次 | 第５次 | 第６次 | 第７次 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 計画期間 | S29～33 | S33～37 | S36～40 | S39～43 | S42～46 | S45～49 | S48～52 |
| 閣議決定 | 29.5.20 | 34.2.20 | 36.10.27 | 40.1.29 | 43.3.22 | 46.3.30 | 48.6.29 |
| 事業内訳 | 億円 | 億円 | 億円 | 億円 | 億円 | 億円 | 億円 |
| 一般道路 | 2,600 | 6,100 | 13,000 | 22,000 | 35,500 | 52,000 | 93,400 |
| 有料道路 | — | 2,000 | 4,500 | 11,000 | 18,000 | 25,000 | 49,600 |
| 地方単独 | — | 1,900 | 3,500 | 8,000 | 11,000 | 25,500 | 47,000 |
| 調整費 | — | — | — | — | 1,500 | 1,000 | 5,000 |
| 計 | 2,600 | 10,000 | 21,000 | 41,000 | 66,000 | 103,500 | 195,000 |
| 道路整備の長期計画 計画期間 | | | | 道路整備の長期構想 (35～55) | 道路整備の長期構想 (41～60) | 道路整備の長期計画 (45～60) | 道路整備の長期構想 (48～60) |
| 投資規模 | | | | 約 24兆円 | 約 53兆円 | 60兆円 | 99兆円 |
| 経済計画 | | 新長期経済計画 | 国民所得倍増計画 | 中期経済計画 | 経済社会発展計画 | 新経済社会発展計画 | 経済社会基本計画 |
| 計画期間 | | (33～37) | (36～45) | (39～43) | (42～46) | (45～50) | (48～52) |
| 閣議決定 | | 32.12.17 | 35.12.27 | 40.1.22 | 42.3.13 | 45.5.1 | 48.2.13 |
| 雪寒計画 | | 雪寒六箇年計画 (32～37) 15,281百万円 | 雪寒五箇年計画 (36～40) 29,350百万円 | 雪寒五箇年計画 (39～43) 500億円 | 雪寒五箇年計画 (42～46) 810億円 | 雪寒五箇年計画 (45～49) 1,210億円 | 雪寒五箇年計画 (48～52) 2,266億円 |
| 奥地計画 | | | | 奥地計画 (39～43) 110 億円 | 奥地計画 (42～46) 250 億円 | 奥地計画 (45～49) 360 億円 | 奥地計画 (48～52) 600 億円 |
| 交安計画 | | | | 交通安全三箇年計画(41～43) (当初) (変更) 道路管理者分 660-722 億円 公安委員会分 43-60 億円 計 703-782 億円 (単独除く) | 交通安全三箇年計画(44～46) 億円 道　路 750 公　安 46 公共計 796 単　独 854 (うち道路 623) 計 1,650 | 交通安全五箇年計画(46～50) (変更後) 億円 道　路 2,293 公　安 686 公共計 2,979 単　独 3,357 (うち道路 2,304) 計 6,336 | |
| 国土計画 計画期間 閣議決定 | | | 全国総合開発計画 (36～45) 37.10.5 拠点開発方式 | | 新全国総合開発計画 (40～60) 44.5.30 大規模プロジェクト構想 | | |

注）1.　第８次計画までの調整費は予備費である。

| 第８次 | 第９次 | 第10次 | 第11次 | 新道路整備五箇年計画 |
|---|---|---|---|---|
| S53～57 | S58～62 | S63～H４ | H５～９ | H10～14 |
| 53.5.19 | 58.5.27 | 63.5.27 | 5.5.28 | － |
| 億円 | 億円 | 億円 | 億円 | 億円 |
| 135,000 | 160,000 | 238,000 | 288,000 | 292,000 |
| 68,000 | 92,000 | 140,000 | 206,000 | 170,000 |
| 75,000 | 117,000 | 139,000 | 252,000 | 268,000 |
| 7,000 | 13,000 | 13,000 | 14,000 | 50,000 |
| 285,000 | 382,000 | 530,000 | 760,000 | 780,000 |
| 道路整備の長期構想<br>(53～21世紀初頭)<br>227兆円<br>(中期計画(53～H２)100兆円) | 道路整備の<br>長期計画<br>(58～21世紀初頭)<br>300兆円 | 道路整備の<br>長期計画<br>(63～21世紀初頭)<br>300兆円 | 道路整備の<br>長期構想<br>(H５～21世紀初頭)<br>概ね400兆円 | 道路整備の<br>長期構想<br>(H10～21世紀初頭) |
| 昭和50年代前期経済計画<br>(51～55)<br>51.5.14 | 新経済社会７カ年計画<br>(54～60)<br>54.8.10 | 1980年代経済社会の展望と指針<br>(58～H２)<br>58.8.12 | 世界とともに生きる日本<br>－経済運営五カ年計画－<br>(63～H４)<br>63.5.27 | 生活大国５か年計画<br>－地球社会との共存をめざして－<br>(H４～８)<br>H4.6.30 | 構造改革のための経済社会計画<br>－生活力ある経済・安心できるくらし－<br>(H７～12年)<br>H7.12.1 |
| 雪寒五箇年計画<br>(53～57)<br>3,930億円 | 雪寒五箇年計画<br>(58～62)<br>5,340億円 | 雪寒五箇年計画<br>(63～H４)<br>7,400億円 | 雪寒五箇年計画<br>(H５～９)<br>13,900億円 | 雪寒五箇年計画<br>(H10～14)<br>14,300億円 |
| 奥地計画<br>(53～57)<br>1,000億円 | 奥地計画<br>(58～62)<br>1,400億円 | 奥地計画<br>(63～H４)<br>1,930億円 | 奥地計画<br>(H５～９)<br>2,960億円 | 奥地計画<br>(H10～14)<br>3,040億円 |

| 交通安全五箇年計画<br>(51～55)<br>億円 | 交通安全五箇年計画<br>(56～60)<br>億円 | 交通安全五箇年計画<br>(61～H２)<br>億円 | 交通安全五箇年計画<br>(H３～７)<br>億円 | 交通安全七箇年計画<br>(H８～14)<br>億円 |
|---|---|---|---|---|
| 道路 5,700 | 道路 9,100 | 道路 13,500 | 道路 18,500 | 道路 24,800 |
| 公安 1,500 | 公安 1,900 | 公安 1,350 | 公安 1,650 | 公安 2,100 |
| 公共計 7,200 | 公共計 11,000 | 公共計 14,850 | 公共計 20,150 | 公共計 26,900 |
| 単独 6,415 | 単独 9,927 | 単独 13,915 | 単独 19,370 | 単独 25,800 |
| (うち道路 4,115) | (うち道路 6,877) | (うち道路 10,235) | (うち道路 14,440) | (うち道路 19,500) |
| 計 13,615 | 計 20,927 | 計 28,765 | 計 39,520 | 計 52,700 |

| 第三次全国総合開発計画<br>おおむね10ヵ年計画<br>52.11.4<br>定住構想 | 第四次全国総合開発計画<br>おおむね平成12年を目標<br>62.6.30<br>交流ネットワーク構想 |
|---|---|

## 2. これまでの五箇年計画と実績との対比

| 区　　分 | 一般道路事業 | | 有料道路事業 | | 小　計（億円） | 地方単独事業 | | 合　計（億円） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 投資額（億円） | 構成比（%） | 投資額（億円） | 構成比（%） | | 投資額（億円） | 構成比（%） | |
| 第１次計画(A) | 2,600 | 100.0 | － | － | 2,600 | － | － | 2,600 |
| 29～32年度(a) | 1,821 | 59.0 | 146 | 4.7 | 1,967 | 1,119 | 36.3 | 3,086 |
| a/A(%) | 70.0 | － | － | － | 75.7 | － | － | 118.7 |
| 第２次計画(B) | 6,100 | 61.0 | 2,000 | 20.0 | 8,100 | 1,900 | 19.0 | 10,000 |
| 33～35年度(b) | 3,222 | 61.3 | 510 | 9.7 | 3,732 | 1,521 | 29.0 | 5,252 |
| b/B(%) | 52.8 | － | 25.5 | － | 46.1 | 80.0 | － | 52.5 |
| 第３次計画(C) | 13,000 | 61.9 | 4,500 | 21.4 | 17,500 | 3,500 | 16.7 | 21,000 |
| 36～38年度(c) | 7,222 | 57.7 | 2,255 | 18.0 | 9,477 | 3,045 | 24.3 | 12,522 |
| c/C(%) | 55.6 | － | 50.1 | － | 54.2 | 87.0 | － | 59.6 |
| 第４次計画(D) | 22,000 | 53.7 | 11,000 | 26.8 | 33,000 | 8,000 | 19.5 | 41,000 |
| 39～41年度(d) | 12,441 | 56.8 | 4,432 | 20.2 | 16,873 | 5,023 | 23.0 | 21,896 |
| d/D(%) | 56.5 | － | 40.3 | － | 51.1 | 62.8 | － | 53.4 |
| 第５次計画(E) | 35,500 | 53.8 | 18,000 | 27.3 | 53,500 | 11,000 | 16.6 | 1)66,000 |
| 42～44年度(e) | 17,956 | 51.9 | 7,535 | 21.7 | 25,491 | 9,127 | 26.4 | 34,618 |
| e/E(%) | 50.6 | － | 41.9 | － | 47.6 | 83.0 | － | 52.5 |
| 第６次計画(F) | 52,000 | 50.2 | 25,000 | 24.2 | 77,000 | 25,500 | 24.6 | 2)103,500 |
| 45～47年度(f) | 31,080 | 49.9 | 13,179 | 21.2 | 44,259 | 17,863 | 28.8 | 62,235 |
| f/F(%) | 59.8 | － | 52.7 | － | 57.5 | 70.1 | － | 60.1 |
| 第７次計画(G) | 93,400 | 47.9 | 49,600 | 25.4 | 143,000 | 47,000 | 24.1 | 3)195,000 |
| 48～52年度(g) | 77,578 | 47.3 | 39,608 | 24.1 | 117,186 | 46,939 | 28.6 | 164,125 |
| g/G(%) | 83.1 | － | 79.9 | － | 81.9 | 99.9 | － | 84.2 |
| 第８次計画(H) | 135,000 | 47.4 | 68,000 | 23.9 | 203,000 | 75,000 | 26.3 | 4)285,000 |
| 53～57年度(h) | 129,479 | 45.0 | 66,145 | 23.0 | 195,623 | 92,314 | 32.0 | 287,938 |
| h/H(%) | 95.9 | － | 97.3 | － | 96.4 | 123.1 | － | 101.0 |
| 第９次計画(I) | 160,000 | 41.9 | 92,000 | 24.1 | 252,000 | 117,000 | 30.6 | 5)382,000 |
| 58～62年度(i) | 159,265 | 43.1 | 97,403 | 26.4 | 256,667 | 112,527 | 30.5 | 369,194 |
| i/I(%) | 99.5 | － | 105.9 | － | 101.9 | 96.2 | － | 96.6 |
| 第10次計画(J) | 238,000 | 44.9 | 140,000 | 26.4 | 378,000 | 139,000 | 26.2 | 6)530,000 |
| 63～H４年度(j) | 226,376 | 41.1 | 142,387 | 25.9 | 368,763 | 181,643 | 33.0 | 550,406 |
| j/J(%) | 95.1 | － | 101.7 | － | 97.6 | 130.7 | － | 103.9 |
| 第11次計画(K) | 288,000 | 37.9 | 206,000 | 27.1 | 494,000 | 252,000 | 33.2 | 7)760,000 |
| H５～９年度(k) | 286,274 | 39.9 | 177,036 | 24.7 | 463,309 | 254,762 | 35.5 | 718,072 |
| k/K(%) | 99.4 | － | 85.9 | － | 93.8 | 101.1 | － | 94.5 |
| 第12次計画(L) | 292,000 | 37.4 | 170,000 | 21.8 | 462,000 | 268,000 | 34.4 | 8)780,000 |
| H10～14年度(l) | 317,290 | 48.6 | 134,312 | 20.6 | 451,602 | 201,554 | 30.9 | 653,156 |
| l/L(%) | 108.7 | － | 79.0 | － | 97.7 | 75.2 | － | 83.7 |

＜平成15年度以降五箇年間の道路の整備に関する事業の量＞

| 区　　分 | 11)　道路投資額 事業量（億円） |
|---|---|
| H15～19年度(M) | 380,000 |
| H15～19(m) | 338,451 |
| m/M(%) | 89.1 |

注）1. 予備費　1,500億円を含む。
2. 〃　1,000億円　〃
3. 〃　5,000億円　〃
4. 〃　7,000億円　〃
5. 調整費 13,000億円　〃
6. 〃　13,000億円　〃
7. 〃　14,000億円　〃
8. 〃　50,000億円　〃
9. 第６次計画実績には，予備費112億円（沖縄分）を含む。
10. 実績投資額の一般，有料道路事業は最終である。
地方単独事業は決算である。
11. 道路投資額には道路整備特別会計で実施した事業に加え，道路特定財源を活用した関連施策として一般会計で実施した事業（10,660億円）を計上。ただし，本州四国連絡高速道路株式会社から一般会計に承継した債務の処理は含まない。

※ 根拠法：「道路整備緊急措置法」（第12次道路整備五箇年計画まで）
「道路整備費の財源等の特例に関する法律」（H15～19）

# 3.　社会資本整備重点計画に位置づけられている指標（道路局関連）（重点目標）

| 重点目標 | 政策パッケージ | 指標 | 初期値 | R12目標値 |
|---|---|---|---|---|
| 1　活力のある持続可能な地域社会の形成 | 生活関連サービスが持続的に提供される人口の確保に向けた都市機能等の誘導・集積 | シェアサイクルの導入市区町村数 | 349 市区町村<br>（R５年度） | 500 市区町村 |
| | 地域内外を結ぶ交通ネットワークの整備 | 災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路（約20,000km）の未整備区間（約6,000km（令和２年度末時点））の整備完了率 | 6%<br>（R5 年度） | 19% |
| | | 道路による都市間速達性※1の確保率 | 57%<br>（R5 年度） | 60% |
| | 点検・診断等の確実かつ効率的な実施 | 点検支援技術等の新技術を活用した地方公共団体数【再掲】 | 654団体<br>（R5 年度） | 1,200団体 |
| | 人口減少時代に対応したインフラストックマネジメント体系へのバージョンアップ | 集約・撤去、機能縮小等を実施した施設数（令和７年度以降） | 0<br>（R6年度） | 1,000 |
| | | 国及び地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁（約92,000橋(令和５年度末時点)）の修繕措置（完了）率 | 55%<br>（R5年度） | 80% |
| | | 緊急輸送道路（約110,000km）等における舗装（約8,300km(令和５年度末時点)）の修繕措置（完了）率 | 0%<br>（R5年度） | 61% |
| | | 地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべきトンネル（約1,700か所(令和５年度末時点)）の修繕措置（完了）率 | 0%<br>（R5年度） | 83% |
| | | 地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき道路附属物（うち大型附属物約2,100か所(令和５年度末時点)）の修繕措置（完了）率 | 0%<br>（R5年度） | 83% |
| | インフラ再構築の取組を継続的に後押しする仕組みの構築 | 地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数 | 8,891人<br>（R5年度） | 12,500人 |
| | あらゆる地域で、誰もが安心して暮らせるバリアフリー等の推進 | 特定道路におけるバリアフリー化率 | 約72%<br>（R6年度） | 約77％ |
| | 誰もが安全・安心に移動し、生活できる環境の形成 | 30km/h 速度規制等とハンプ・狭さく等の道路整備を組み合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率 | － | ３割抑止<br>（R6 年比） |
| | | 幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 | － | ３割抑止<br>（R6 年比） |
| | | 通学路における歩道等の整備率 | 53%<br>（R6 年度） | 55% |
| | | 自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数 | 340 市区町村<br>（R6 年度） | 800 市区町村 |
| 2　強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会 | 生産性向上を支える強靱で効率的な人流・物流インフラの整備 | 三大都市圏環状道路整備率 | 84%<br>（R6年度） | 89% |
| | | 災害に強いネットワークとして必要な高規格道路（約20,000km）の未整備区間（約6,000km（令和２年度末時点））の整備完了率【再掲】 | 6%<br>（R5 年度） | 19% |
| | | 道路による都市間速達性の確保率【再掲】 | 57%<br>（R5 年度） | 60% |
| | 激甚化・頻発化し、切迫する災害に対応した「事前防災」の加速化・深化 | 緊急輸送道路（約 110,000km）上の橋梁（約 65,000 橋（令和５年度末時点））の耐震化率 | 82%%<br>（R5 年度） | 88% |
| | | 雪寒指定道路（直轄区間約 12,000km）のうち交通障害が発生する危険性の高い箇所における雪寒対策必要箇所（約 940 か所（令和５年度末時点）の整備完了率 | 0%<br>（R5 年度） | 24% |
| | | 道の駅における防災対策（防災上の位置付け（地域防災計画への位置付け）がある道の駅（約 450 か所（令和５年度末時点））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 | 55%<br>（R5 年度） | 68% |
| | | 災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路（約20,000km）の未整備区間（約6,000km（令和２年度末時点））の整備完了率【再掲】 | 6%<br>（R5 年度） | 19% |

| 重点目標 | 政策パッケージ | 指標 | 初期値 | R12目標値 |
|---|---|---|---|---|
| | | 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等（約1,100km（令和５年度末時点））の整備完了率 | 0%<br>（R5 年度） | 14% |
| | | 電柱倒壊のリスクがある市街地等の第一次緊急輸送道路（約10,000km）における無電柱化整備完了率 | 54%<br>（R5 年度） | 61% |
| | | 緊急輸送道路（約110,000km）の法面・盛土における対策必要箇所（約34,000か所（令和６年度末時点））の整備完了率 | 67%<br>（R5 年度） | 76% |
| | | 緊急輸送道路（約110,000km）における渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の洗掘・流失の対策必要箇所（約1,700か所（令和５年度末時点））の整備完了率 | 17%<br>（R5 年度） | 67% |
| | 新技術等を活用した災害対策の効率・効果の最大化 | 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（約3,000か所）の設置完了率 | 29%<br>（R5 年度） | 100% |
| 3　インフラ分野が先導するグリーン社会の実現 | 運輸、家庭・業務部門の脱炭素化を支える基盤整備 | 踏切遮断による損失時間 | 82万人・時/日<br>（R5 年度） | 78万人・時/日 |
| | | 道路照明のＬＥＤ化率　※国直轄【再掲】 | 約44%<br>(R5年度) | 100% |
| | | 道路関係車両の電動車化率　※国直轄【再掲】 | 約14%<br>(R5年度) | 100% |
| | | 再生可能エネルギー活用（電力調達割合）　※国直轄【再掲】 | 約16%<br>(R5年度) | 60% |
| | インフラのライフサイクル全体での脱炭素化 | 道路照明のＬＥＤ化率　※国直轄【再掲】 | 約44%<br>(R5年度) | 100% |
| | | 道路関係車両の電動車化率　※国直轄【再掲】 | 約14%<br>(R5年度) | 100% |
| | | 再生可能エネルギー活用（電力調達割合）　※国直轄【再掲】 | 約16%<br>(R5年度) | 60% |
| 4　戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化 | インフラの効率的管理に資する新技術・情報基盤の整備・活用 | 点検支援技術等の新技術を活用した地方公共団体数 | 654団体<br>（R5 年度） | 1,200団体 |

※１　主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度（都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの）60km/hが確保されている割合。

※２　Closed Circuit Television の略。路面や施設等の監視のため、道路上に設置されたカメラのこと。

# 4.（参考）令和８（2026）年度国土交通省事後評価実施計画（政策チェックアップ）に位置づけられている指標

| 政策目標、施策目標、業績指標名<br>（道路局関連指標のみ） | | 業績目標 | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 初期値 | 実績値 | 目標値 |
| ○暮　ら　し・環　境 | | | | |
| 政策目標２　良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現 | | | | |
| 施策目標３　総合的なバリアフリー化を推進する | | | | |
| 13 | 公共施設等のバリアフリー化率等<br>①特定道路におけるバリアフリー化率 | ①約72%<br>（令和6年度） | 集計中<br>（令和7年度） | ①約77%<br>（令和12年度） |
| 施策目標５　快適な道路環境等を創造する | | | | |
| 17 | 自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数 | 340市区町村<br>（令和6年度） | 379市区町村<br>（令和7年度） | 800市区町村<br>（令和12年度） |
| 18 | 電柱倒壊のリスクがある市街地等の第一次緊急輸送道路（約10,000km）における無電柱化整備完了率 | 54%<br>（令和5年度） | 55%<br>（令和7年度） | 61%<br>（令和12年度） |
| ○安　　全 | | | | |
| 政策目標５　安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 | | | | |
| 施策目標15　道路交通の安全性を確保・向上する | | | | |
| 55 | 緊急輸送道路（約110,000km）上の橋梁（約65,000橋（令和５年度末時点））の耐震化率 | 82%<br>（令和5年度） | 83%<br>（令和6年度） | 88%<br>（令和12年度） |
| 56 | 通学路における歩道等の整備率 | 53%<br>（令和6年度） | 集計中<br>（令和7年度） | 55%<br>（令和12年度） |
| 57 | 踏切事故件数 | －<br>（令和3年度～令和７年度の平均） | 217件<br>（令和6年度） | 初期値比約１割低下<br>（令和8年度～令和12年度の平均） |
| ○活　　力 | | | | |
| 政策目標６　国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 | | | | |
| 施策目標22　国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する | | | | |
| 78 | 道路による都市間速達性の確保率※ | 57%<br>（令和5年度） | 57%<br>（令和6年度） | 60%<br>（令和12年度） |
| 79 | 三大都市圏環状道路整備率 | 84%<br>（令和6年度） | 86%<br>（令和7年度） | 89%<br>（令和12年度） |
| 政策目標８　都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 | | | | |
| 施策目標29　道路交通の円滑化を推進する | | | | |
| 95 | 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等（約1,100km（令和５年度末時点））の整備完了率 | 0%<br>（令和5年度） | 4%<br>（令和7年度） | 14%<br>（令和12年度） |
| 政策目標９　市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 | | | | |
| 施策目標30　社会資本整備・管理等を効果的に推進する | | | | |
| 98 | 施設の集約・再編等に向けた取組数<br>道路：集約・撤去、機能縮小等を実施した施設数（令和７年度以降） | 0施設<br>（令和6年度） | 集計中<br>（令和7年度） | 1,000施設<br>（令和12年度） |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 100 | 予防保全型インフラメンテナンスの転換に向けた施設の修繕率<br>道路<br>（ⅰ）橋梁：国及び地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁（約92,000橋（令和５年度末時点））の修繕措置（完了）率<br>（ⅱ）舗装：緊急輸送道路（約110,000km）等における舗装（約8,300km（令和５年度末時点））の修繕措置（完了）率<br>（ⅲ）トンネル：地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべきトンネル（約1,700か所（令和５年度末時点））の修繕措置（完了）率<br>（ⅳ）道路附属物：地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき道路附属物（うち大型附属物約2,100か所（令和５年度末時点））の修繕措置（完了）率 | （ⅰ）55%<br>（令和5年度）<br>（ⅱ）0%<br>（令和5年度）<br>（ⅲ）0%<br>（令和5年度）<br>（ⅳ）0%<br>（令和5年度） | （ⅰ）60%<br>（令和6年度）<br>（ⅱ）9%<br>（令和6年度）<br>（ⅲ）19%<br>（令和6年度）<br>（ⅳ）23%<br>（令和6年度） | （ⅰ）80%<br>（令和12年度）<br>（ⅱ）61%<br>（令和12年度）<br>（ⅲ）83%<br>（令和12年度）<br>（ⅳ）83%<br>（令和12年度） |

注）令和８（2026）年度国土交通省事後評価実施計画（令和８年６月３日最終変更）に基づき記載

※　主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度（都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの）60km/hが確保されている割合。

# ○　令和８年度の道路予算等

## 1.　道路関係予算総括表

（単位：億円）

| 事　　項 | 事　業　費 | 対前年度比 | 国　　費 | 対前年度比 |
|---|---|---|---|---|
| 直　轄　事　業 | 16,022 | 1.00 | 16,022 | 1.00 |
| 補　助　事　業 | 8,821 | 1.00 | 5,123 | 1.00 |
| 有料道路事業等 | 32,825 | 1.25 | 120 | 1.00 |
| 合　　計 | 57,668 | 1.13 | 21,265 | 1.00 |

[参考]公共事業関係費（国費）：60,261 億円[対前年度比 1.00]

注１．　直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金（2,908億円）を含む。

注２．　四捨五入の関係で、表中の計数の和が一致しない場合がある。

※ 上記の他に、令和８年度予算において防災・安全交付金（国費8,529億円[対前年度比1.01]）、社会資本整備総合交付金（国費4,597億円[対前年度比0.94]）があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。なお、令和７年度における社会資本整備総合交付金（道路関係）の交付決定状況（12月末時点）は、防災・安全交付金：国費3,037億円、社会資本整備総合交付金：国費1,252億円である。

※ 上記の他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として、令和８年度予算において社会資本整備総合交付金（国費13億円［対前年度比0.05]）があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

※ 上記の他に、直轄道路（権限代行区間を含む）に係る災害復旧事業費（国費36億円）等がある。

※ 上記の他に、行政部費（国費7億円）およびデジタル庁一括計上分（国費11億円）がある。

## 2.　有料道路事業財源構成

（単位：億円）

| | 無利子借入金 | 社　　債 | 借　入　金 | そ　の　他 | 合　　計 |
|---|---|---|---|---|---|
| 東日本高速道路㈱ | 32 | 10,100 | 3,651 | 13,512 | 27,294 |
| 中日本高速道路㈱ | 15 | 10,300 | 899 | 10,467 | 21,681 |
| 西日本高速道路㈱ | 44 | 12,000 | 3,102 | 13,980 | 29,125 |
| 首都高速道路㈱ | 0 | 1,110 | 867 | 4,328 | 6,305 |
| 阪神高速道路㈱ | 0 | 1,250 | 1,208 | 2,378 | 4,835 |
| 本州四国連絡高速道路㈱ | 3 | — | 848 | 1,017 | 1,867 |

| | 政府等出資金 | 政府等補助金 | 債券及び借入金 | そ　の　他 | 合　　計 |
|---|---|---|---|---|---|
| (独)日本高速道路保有・債務返済機構 | 1 | 44 | 7300 | 22,303 | 29,647 |

注）1.　無利子借入金は(独)高速道路機構からの無利子借入金である。

2.　その他は，営業的収入等である。

3.　端数処理の関係で計数が合わないことがある。

4.　2026年4月1日時点。

# ○　道路関係四公団の民営化について

## 1.　民営化の目的等

※道路関係四公団民営化の基本的枠組み
〈平成15年12月22日政府・与党申し合わせ〉(概要)より

○「民間にできることは民間に委ねる」との基本原則に基づき，
ⅰ）約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
ⅱ）真に必要な道路を，会社の自主性を尊重しつつ，早期に，できるだけ少ない国民負担の下で建設
ⅲ）民間ノウハウ発揮により，多様で弾力的な料金設定やサービスを提供

## 2.　道路関係四公団民営化関係4法

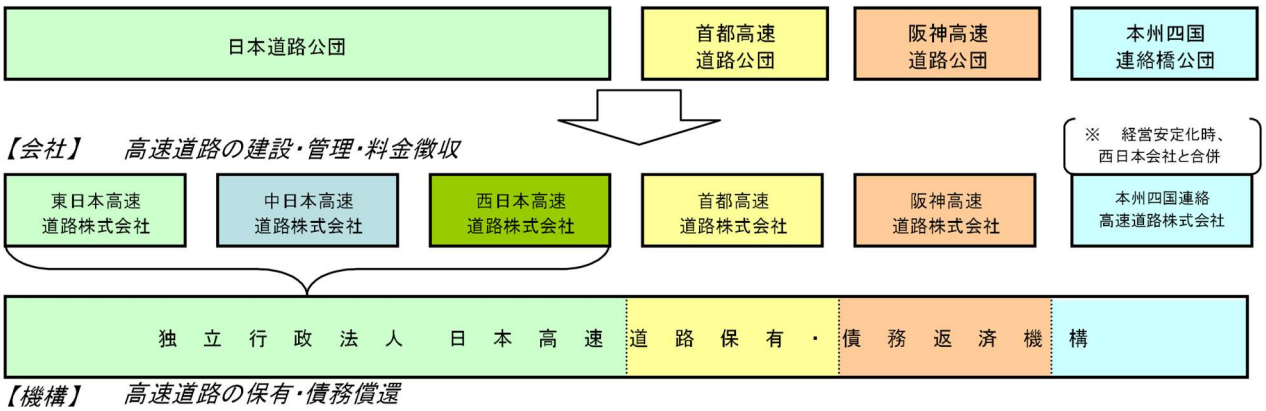
※平成16年３月９日閣議決定（国会提出），６月２日成立，６月９日公布・一部施行

### Ⅰ　高速道路株式会社法

○会社の事業等
⑴　高速道路の建設・管理・料金徴収を行う特殊会社として，東日本高速道路株式会社，首都高速道路株式会社，中日本高速道路株式会社，西日本高速道路株式会社，阪神高速道路株式会社，本州四国連絡高速道路株式会社を設立。
⑵　各会社が原則として事業範囲とすべき高速道路を設定。この事業範囲以外の高速道路についての事業実施も可能。
⑶　サービスエリアの運営等の関連事業も実施。
⑷　会社は，機構と，貸付料，貸付期間等を内容とする協定を締結。

○国との関係
⑴　政府（地方公共団体）は，総株主の議決権の３分の１以上の株式を保有。
⑵　代表取締役の選定，社債及び長期借入金等については，国土交通大臣の認可が必要。
⑶　当分の間，政府の債務保証が可能。

○会社の合併
政府は，本四会社について，経営の安定性の確保が確実になった時点で，西日本会社との合併に必要な措置を実施。



## Ⅱ　独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法

○機構の業務等

⑴　高速道路に係る道路資産の保有・貸付け，債務の早期の確実な返済等を行う独立行政法人として日本高速道路保有・債務返済機構を設立。

⑵　民営化から45年後※までに，債務の返済を完了させ，解散。

⑶　機構は，会社と，機構の業務を一体として行う必要がある全国路線網（高速自動車国道及びネットワーク型一般有料道路）又は地域路線網ごとに協定を締結し，国土交通大臣の認可を受けて，貸付料，債務返済計画等を記載した業務実施計画を作成。

⑷　会社が建設した道路資産が機構に帰属するときに，会社が建設のために負担した債務を引き受け。

⑸　貸付料の額は，債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償うよう設定。

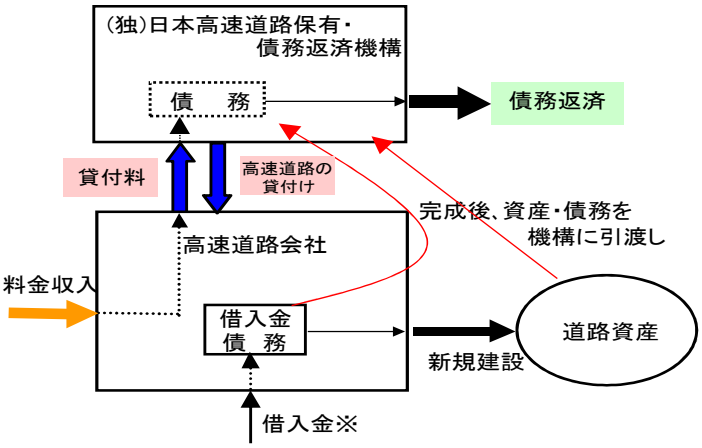
○国との関係

⑴　政府等の出資及び災害復旧補助が可能。機構は，これらを財源として，会社に無利子貸付け。

⑵　長期借入金及び機構債券については，国土交通大臣の認可が必要。

⑶　政府の債務保証が可能。

【資金の流れ】




## Ⅲ　日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律

○道路整備特別措置法の一部改正

⑴　会社は，機構と協定を締結し，工事の内容，料金等について国土交通大臣に事業許可を申請して事業を実施。
⇒公団に対する施行命令方式を廃止し，自主的経営判断に基づく申請方式

⑵　会社が建設する高速道路は，原則として，工事完了後に機構に帰属。
⇒同時に会社が建設のために負担した債務は，機構が引き受け
（会社は貸付料支払という形で機構を通して債務を返済）

⑶　会社は，国土交通大臣の認可を受けて，供用約款を制定。

⑷　機構及び会社は，道路管理者の権限の一部を代行。

⑸　料金の額は，貸付料及び会社の維持管理費用を料金徴収期間内に償うよう設定。

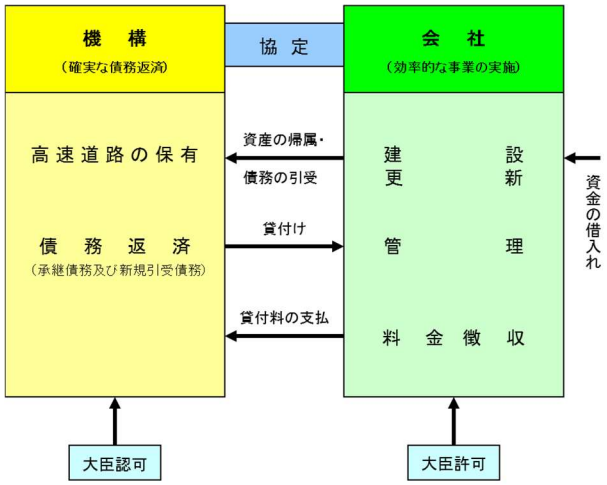
⑹　料金徴収期間満了日は，民営化から45年※を上限。道路資産は，満了後に道路管理者に帰属（無料開放）。

※料金徴収期限を2050年と法定。その後、平成26年法改正により2065年に、令和５年法改正により2115年に改正。

○道路法等の一部改正

自動車専用道路と連結できる施設として休憩所等の利便施設を追加等

【会社と機構による事業実施のイメージ】




## Ⅳ　日本道路公団等民営化関係法施行法

○新たな組織の設立及び公団の解散に係る手続

会社及び機構の設立手続，公団から会社及び機構への権利義務の承継等並びに公団の解散について規定。権利義務の承継等については，国土交通大臣が基本方針を定め，公団が，国土交通大臣の認可を受けて，実施計画を作成。

○業務の引継ぎ等経過措置

⑴　供用中の高速道路

既に供用中の高速道路は，当該高速道路を事業範囲とする会社が管理・料金徴収を実施。

⑵　暫定期間中の取扱い

暫定期間中（民営化後原則として６月以内），建設中・調査中の高速道路は，当該高速道路を事業範囲とする会社が，建設・調査を実施。

⑶　建設中・調査中の高速道路

①民営化後原則として４月以内に，国土交通大臣が会社と協議して，会社が建設を行うべき高速道路を指定（複数の会社との協議制）。

②社会資本整備審議会の意見を聴いた上で，建設を行うことができない理由が正当なものであると認めるときは，指定できない。

③機構にも同様の手続きを実施。

④民営化後原則として６月以内に，会社及び機構は，協定を締結し，それぞれ国土交通大臣の事業許可，業務実施計画許可を受けなければならない。

○道路関係四公団法の廃止その他関係法律の整備等（地方税法等）

○施行期日

会社及び機構は，平成17年10月１日に成立（政令において施行期日を規定）。

○検討

政府は，民営化後10年以内に，民営化関係法の施行の状況を検討して，必要な措置を実施。

## 3.　民営化に向けた有料道路の対象事業等の見直し

※道路関係四公団民営化の基本的枠組み
〈平成15年12月22日政府・与党申し合わせ〉(概要)より

⑴　高速国道の整備計画区間（9,342km）の扱い

○　従来，全て有料道路としての建設を予定していた整備計画区間のうち未供用区間（約2,000km）の事業方法等を見直し

ⅰ）直ちに新直轄方式に切り替える道路

ⅱ）有料道路事業のまま継続する道路（今後追加的に新直轄方式に切り替わりうるものを含む）

に分け，そのいずれについても，

ⅲ）「抜本的見直し区間」（５区間，143km）

を設定

⑵　建設コストを含めた有料道路事業費の縮減

①建設費：既定のコスト縮減計画に2.5兆円程度を上乗せ，計6.5兆円（約３分の１）の縮減,更に,新直轄方式に切り替える約３兆円を除くと,有料道路の対象事業費は最大で10.5兆円（当初計画20兆円に対し半減。会社発足後約7.5兆円）に縮減

②管理費：平成17年度までに，３割のコスト縮減（対14年度）を図る。
民営化後は更なる努力
また，長大橋の適切な保全に配慮

## 4.　料金の性格とその水準

※道路関係四公団民営化の基本的枠組み
〈平成15年12月22日政府・与党申し合わせ〉(概要)より

①料金の設定に当っては，利潤を含めない

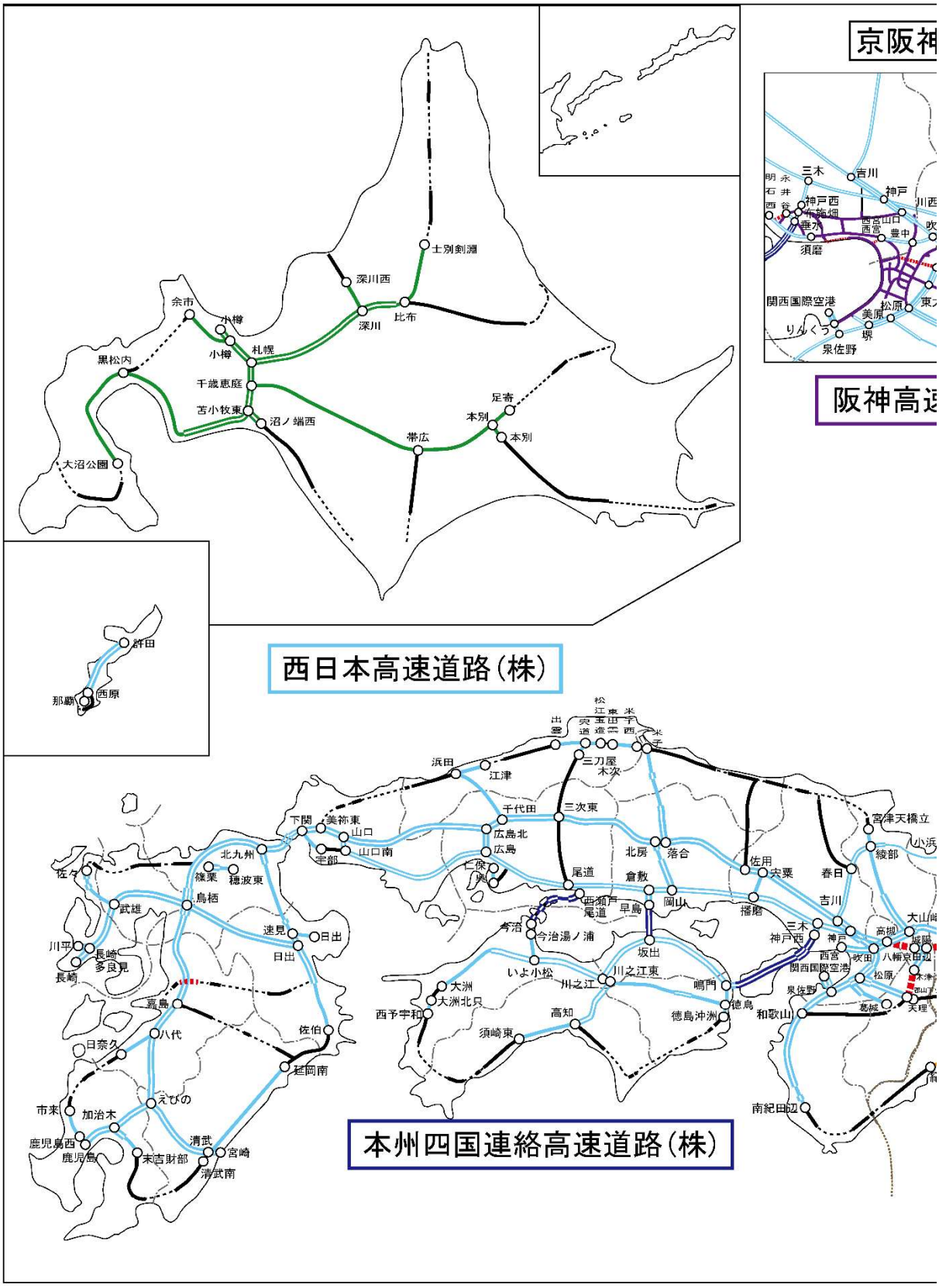
②ETC の活用等により，弾力的な料金を導入し，各種割引により料金を引き下げ

③特に高速国道料金は，平均１割程度割引に加え，別納割引の廃止などを踏まえて，公団により時間帯割引，マイレージ割引等を実施（「道路関係四公団民営化の基本的枠組み」を踏まえた措置）

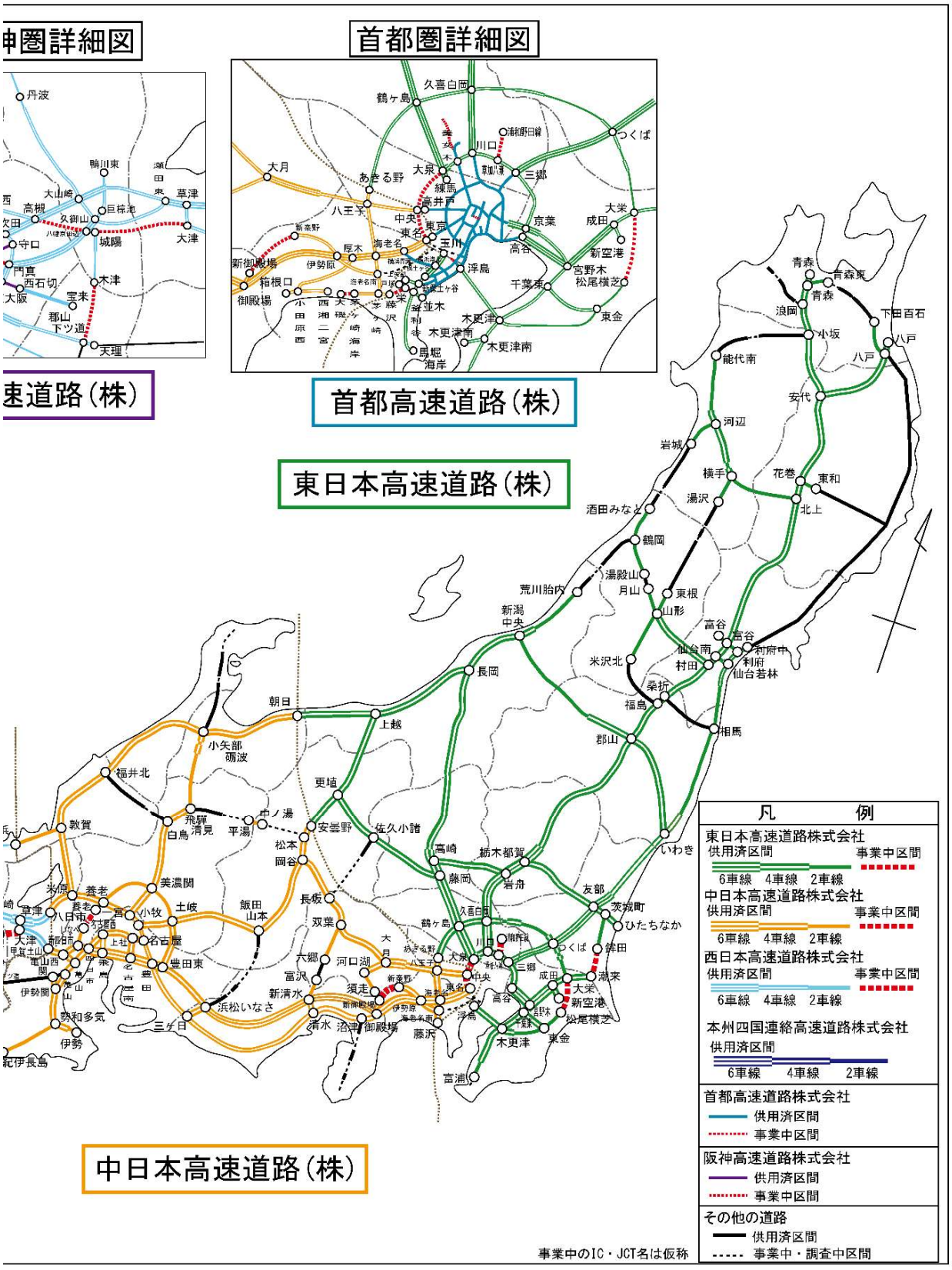
④民営化後，会社はこれらの引き下げられた料金水準を引き継ぎ，更なる弾力的な料金設定に努力

# 東日本・中日本・西日本の各高速道路株式会社の事業範囲

全　　国　　路



# 路　線　図




出典：独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構　全国路線図
https://www.jehdra.go.jp/pdf/kousokupdf/rosenzu.pdf

令和8年4月10日現在

# ○　高規格幹線道路

## 高規格幹線道路網計画の策定

建設省では，昭和62年６月道路審議会の答申に基づき，14,000km の高規格幹線道路網計画を決定した。

第四次全国総合開発計画（昭和62年６月30日閣議決定）においても，21世紀にむけ多極分散型の国土を形成するため交通，情報・通信体系の整備と交流の機会づくりの拡大を目指す〝交流ネットワーク〞構想を推進する必要があるとしており，これを実現するため『全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路網については,高速交通サービスの全国的な普及,主要拠点間の連絡強化を目標とし，地方中枢・中核都市，地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等からおおむね１時間程度で利用が可能となるよう，およそ１万４千キロメートルで形成する』とされている。

## 高規格幹線道路の概要

### ①高規格幹線道路の意義

高規格幹線道路は，自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路をいう。

### ②高規格幹線道路の整備

高規格幹線道路は，高速自動車国道11,520km，及び一般国道の自動車専用道路約2,480km（本州四国連絡道路約180km を含む）で構成される。

なお，高規格幹線道路網計画の決定に伴い，昭和62年９月１日国土開発幹線自動車道建設法が一部改正され，従前の国土開発幹線自動車道を延伸する路線及び国土開発幹線自動車道に準ずる国土を縦貫もしくは横断する路線3,920kmが新たに追加された。

### ③高規格幹線道路網の整備体系

高規格幹線道路
約14,000km
- 高速自動車国道（国土開発幹線自動車道等）
  11,520km
- 国土交通大臣の指定に基づく高規格幹線道路
  （一般国道の自動車専用道路）
  約2,480km
  ［うち本州四国連絡道路　約180km］

**④高規格幹線道路の整備状況**　　（単位：km）

| 区　　分 | 総延長 | R7年度末<br>供用延長 | R8年度<br>新規供用延長 | R8年度末<br>供用延長 | 進捗率 |
|---|---|---|---|---|---|
| 高　規　格<br>幹　線　道　路 | 約14,000 | 12,396 | 69 | 12,465 | 89% |
| 高　速<br>自 動 車 国 道 | 11,520 | (1,138)<br>9,233 | (13)<br>31 | (1,151)<br>9,264 | (90%)<br>80% |
| 一般国道自動車専用道路<br>(本州四国連絡道路を含む) | 約 2,480 | 2,025 | 25 | 2,050 | 83% |

注）1. 高速自動車国道の上段( )は，高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路である。(外書きであり，高規格幹線道路の総計に含まれている。)
2. 一般国道自動車専用道路の供用延長には，一般国道のバイパス等を活用する区間が含まれる。
3. 総延長は，高速自動車国道において，国土開発幹線自動車道建設法第３条及び高速自動車国道法第３条，本州四国連絡道路及び一般国道においては，国土交通大臣の指定に基づく延長を示す。
4. R7年度末供用延長は，令和8年3月末時点での予定延長を示す。

**⑤三大都市圏環状道路の整備状況**（2026 年(令和 8 年)度末時点(見込みを含む)）

| | | 全体計画 | 開通済 | 整備率 |
|---|---|---|---|---|
| 全体 | | 約1,200km | 1,060km | 約87% |
| | 首都圏 | 約520km | 451km | 約87% |
| | 中部圏 | 約270km | 249km | 約93% |
| | 近畿圏 | 約420km | 360km | 約85% |

注）1. 2026年(令和8年)3月末時点での予定延長
2. 全体計画延長については全体 100km，その他 10km 単位となるように四捨五入している。整備率については端数処理の関係で整合がとれない場合がある。

# 1. 国土開発幹線自動車道

## (1) 国土開発幹線自動車道一覧表

| 路線名 | | 起点 | 終点 | 主たる経過地 | |
|---|---|---|---|---|---|
| 北海道縦貫自動車道 | | 函館市 | 稚内市 | 室蘭市付近　札幌市　岩見沢市　旭川市付近 | |
| 北海道横断自動車道 | 根室線 | 北海道寿都郡黒松内町 | 根室市 | 北海道虻田郡倶知安町付近　小樽市　札幌市　夕張市付近　帯広市付近　北海道足寄郡足寄町付近 | 釧路市 |
| | 網走線 | | 網走市 | | 北見市 |
| 東北縦貫自動車道 | 弘前線 | 東京都 | 青森市 | 浦和市　館林市　宇都宮市　福島市　仙台市　盛岡市 | 鹿角市　弘前市 |
| | 八戸線 | | | | 八戸市 |
| 東北横断自動車道 | 釜石秋田線 | 釜石市 | 秋田市 | 花巻市付近　北上市　横手市付近 | |
| | 酒田線 | 仙台市 | 酒田市 | 山形市付近　鶴岡市付近 | |
| | いわき新潟線 | いわき市 | 新潟市 | 会津若松市付近 | |
| 日本海沿岸東北自動車道 | | 新潟市 | 青森市 | 村上市付近　鶴岡市付近<br>酒田市付近　秋田市付近<br>能代市付近　大館市付近 | |
| 東北中央自動車道 | | 相馬市 | 横手市 | 福島市付近　米沢市付近<br>山形市付近　新庄市付近 | |
| 関越自動車道 | 新潟線 | 東京都 | 新潟市 | 川越市　本庄市 | 前橋市 |
| | 上越線 | | 上越市 | | 高崎市付近<br>長野市付近 |
| 常磐自動車道 | | 東京都 | 仙台市 | 柏市　土浦市　水戸市　いわき市　相馬市付近 | |

| 路線名 | | 起点 | 終点 | 主たる経過地 | |
|---|---|---|---|---|---|
| 東関東自動車道 | 館山線 | 東京都 | 館山市 | 習志野市 | 千葉市付近<br>木更津市 |
| | 水戸線 | | 水戸市 | | 茨城県鹿島郡鹿島町 |
| 北関東自動車道 | | 高崎市 | 那珂湊市 | 前橋市付近　宇都宮市付近<br>水戸市付近 | |
| 中央自動車道 | 富士吉田線 | 東京都 | 富士吉田市 | 神奈川県津久井郡相模湖町<br>大月市 | |
| | 西宮線 | | 西宮市 | 神奈川県津久井郡相模湖町<br>大月市　甲府市　諏訪市 | 飯田市　中津川市　小牧市　大垣市　大津市<br>京都市　吹田市 |
| | 長野線 | | 長野市 | | 松本市付近 |
| 第一東海自動車道 | | 東京都 | 小牧市 | 横浜市　静岡市　浜松市<br>豊橋市　名古屋市 | |
| 東海北陸自動車道 | | 一宮市 | 砺波市 | 関市　岐阜県大野郡荘川村付近 | |
| 第二東海自動車道 | | 東京都 | 名古屋市 | 厚木市付近　静岡市付近 | |
| 中部横断自動車道 | | 清水市 | 佐久市 | 山梨県中巨摩郡甲西町付近 | |
| 北陸自動車道 | | 新潟市 | 滋賀県坂田郡米原町 | 上越市　富山市　金沢市<br>福井市　敦賀市 | |
| 近畿自動車道 | 伊勢線 | 名古屋市 | 伊勢市 | 四日市市 | 津市 |
| | 名古屋大阪線 | | 吹田市 | | 天理市　大阪市 |
| | 名古屋神戸線 | 名古屋市 | 神戸市 | 四日市市付近　大津市付近<br>京都市付近　高槻市付近 | |
| | 紀勢線 | 松原市 | 三重県多気郡勢和村 | 和歌山市　田辺市付近<br>新宮市付近　尾鷲市付近 | |

| 路線名 | | 起点 | 終点 | 主たる経過地 |
|---|---|---|---|---|
| 近畿自動車道 | 敦賀線 | 吹田市 | 敦賀市 | 三田市付近　福知山市　舞鶴市　小浜市付近 |
| 中国縦貫自動車道 | | 吹田市 | 下関市 | 兵庫県加東郡滝野町　津山市　三次市　島根県鹿足郡六日市町　山口市 |
| 山陽自動車道 | | 吹田市 | 下関市 | 神戸市付近　姫路市付近　岡山市付近　広島市　岩国市付近　山口市　宇部市付近 |
| 中国横断自動車道 | 姫路鳥取線 | 姫路市 | 鳥取市 | 兵庫県佐用郡佐用町付近 |
| | 岡山米子線 | 岡山市 | 境港市 | 岡山県真庭郡落合町付近　米子市付近 |
| | 尾道松江線 | 尾道市 | 松江市 | 三次市付近 |
| | 広島浜田線 | 広島市 | 浜田市 | 広島県山県郡千代田町付近 |
| 山陰自動車道 | | 鳥取市 | 美祢市 | 米子市付近　松江市付近　浜田市付近　長門市付近 |
| 四国縦貫自動車道 | | 徳島市 | 大洲市 | 徳島県三好郡池田町付近　松山市付近 |
| 四国横断自動車道 | | 阿南市 | 大洲市 | 徳島市　高松市　川之江市付近　高知市付近　須崎市　中村市付近　宇和島市付近 |
| 九州縦貫自動車道 | 鹿児島線 | 北九州市 | 鹿児島市 | 福岡市　鳥栖市　熊本市　えびの市 |
| | 宮崎線 | | 宮崎市 | |
| 九州横断自動車道 | 長崎大分線 | 長崎市 | 大分市 | 佐賀市　鳥栖市　甘木市　日田市付近 |
| | 延岡線 | 熊本県上益城郡御船町 | 延岡市 | 宮崎県西臼杵郡高千穂町付近 |
| 東九州自動車道 | | 北九州市 | 鹿児島市 | 行橋市付近　大分市付近　延岡市付近　宮崎市付近　日南市付近　鹿屋市付近 |

## (2) 計　画（2026（令和8年）度末予定）

| 路線名 | 予定路線 | 基本計画 | | 整備計画 | | | 供用延長 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 延長(A)<br>(km) | 延長(B)<br>(km) | B/A<br>(%) | 延長(C)<br>(km) | C/B<br>(%) | うち新直轄整備 | (km)<br>(D) | D/A<br>(%) |
| 北海道縦貫自動車道 | 681 | 497 | 73 | 477 | 96 | 34 | 444 | 65 |
| 北海道横断自動車道 | 694 | 527 | 76 | 412 | 78 | 144 | 361 | 52 |
| 東北縦貫自動車道 | 865 | 865 | 100 | 795 | 92 | — | 795 | 92 |
| 東北横断自動車道 | 582 | 582 | 100 | 517 | 89 | 33 | 517 | 89 |
| 日本海沿岸東北自動車道 | 322 | 322 | 100 | 169 | 52 | 93 | 168 | 52 |
| 東北中央自動車道 | 268 | 167 | 62 | 111 | 66 | 60 | 110 | 41 |
| 関越自動車道 | 459 | 459 | 100 | 459 | 100 | — | 449 | 98 |
| 常磐自動車道 | 352 | 352 | 100 | 313 | 89 | — | 313 | 89 |
| 東関東自動車道 | 238 | 198 | 83 | 198 | 100 | — | 198 | 100 |
| 北関東自動車道 | 147 | 147 | 100 | 135 | 92 | — | 135 | 92 |
| 中央自動車道 | 641 | 641 | 100 | 641 | 100 | — | 635 | 99 |
| 第一東海自動車道 | 367 | 347 | 95 | 347 | 100 | — | 347 | 95 |
| 東海北陸自動車道 | 185 | 185 | 100 | 185 | 100 | — | 185 | 100 |
| 第二東海自動車道 | 330 | 300 | 91 | 285 | 95 | — | 260 | 79 |
| 中部横断自動車道 | 136 | 136 | 100 | 98 | 72 | 51 | 98 | 72 |
| 北陸自動車道 | 487 | 487 | 100 | 487 | 100 | — | 487 | 100 |
| 近畿自動車道 | 977 | 832 | 85 | 772 | 93 | 59 | 739 | 76 |
| 中国縦貫自動車道 | 543 | 543 | 100 | 543 | 100 | — | 543 | 100 |
| 山陽自動車道 | 489 | 462 | 94 | 445 | 96 | — | 450 | 92 |
| 中国横断自動車道 | 422 | 406 | 96 | 388 | 96 | 159 | 384 | 91 |
| 山陰自動車道 | 380 | 279 | 73 | 18 | 6 | — | 18 | 5 |
| 四国縦貫自動車道 | 222 | 222 | 100 | 222 | 100 | — | 222 | 100 |
| 四国横断自動車道 | 440 | 374 | 85 | 299 | 80 | 56 | 290 | 66 |
| 九州縦貫自動車道 | 428 | 428 | 100 | 428 | 100 | — | 428 | 100 |
| 九州横断自動車道 | 352 | 352 | 100 | 280 | 80 | 23 | 279 | 79 |
| 東九州自動車道 | 436 | 436 | 100 | 327 | 75 | 122 | 329 | 75 |
| 成田国際空港線 | 4 | 4 | 100 | 4 | 100 | — | 4 | 100 |
| 関西国際空港線 | 7 | 7 | 100 | 7 | 100 | — | 7 | 100 |
| 関門自動車道 | 9 | 9 | 100 | 9 | 100 | — | 9 | 100 |
| 沖縄自動車道 | 57 | 57 | 100 | 57 | 100 | — | 57 | 100 |
| 合計 | 11,520 | 10,623 | 92 | 9,428 | 89 | 834 | 9,261 | 83 |

注）1. 成田国際空港線，関西国際空港線，関門自動車道及び沖縄自動車道は，国土開発幹線自動車道以外の高速自動車国道である。

2. 中央自動車道(名神)の吹田～西宮間，第一東海自動車道(東名)，関門自動車道，成田国際空港線，関西国際空港線及び沖縄自動車道については，基本計画はないが表の対比上記録した。

3. 総延長は，重用延長を除いて記載した。

4. 供用延長は，端数整理の関係で合わない場合もある。

5. 2026年度末予定は，令和8年4月1日時点での予定延長を示す。

## ⑶　高速自動車国道供用中の区間（2026年（令和８年）度末予定）

| 道路名 | 区間 | 延長（km） | 合計（km） |
|---|---|---|---|
| 北海道縦貫自動車道 | 大沼公園 ～ 士別剣淵 | 444 | 444 |
| 北海道横断 〃 | 小樽 ～ 札幌ＪＣＴ | 38 | 361 |
| 〃 〃 | 余市 ～ 小樽ＪＣＴ | 24 | |
| 〃 〃 | 千歳恵庭 JCT ～ 釧路西 | 271 | |
| 〃 〃 | 足寄小利別 ～ 北見西 | 28 | |
| 東北縦貫 〃 | 大泉ＪＣＴ ～ 青森 | 698 | 795 |
| 〃 〃 | 安代ＪＣＴ ～ 八戸 | 68 | |
| 〃 〃 | 八戸ＪＣＴ ～ 八戸北 | 13 | |
| 〃 〃 | 青森東 ～ 青森ＪＣＴ | 16 | |
| 東北横断 〃 | 遠野 ～ 花巻ＪＣＴ | 44 | 517 |
| 〃 〃 | 北上ＪＣＴ ～ 秋田北 | 123 | |
| 〃 〃 | 村田ＪＣＴ ～ 月山 | 84 | |
| 〃 〃 | 湯殿山 ～ 酒田みなと | 53 | |
| 〃 〃 | いわきＪＣＴ ～ 新潟中央 | 213 | |
| 日本海沿岸東北 〃 | 新潟空港 ～ 朝日まほろば | 57 | 168 |
| 〃 〃 | あつみ温泉 ～ 鶴岡ＪＣＴ | 26 | |
| 〃 〃 | 酒田みなと ～ 遊佐鳥海 | 12 | |
| 〃 〃 | 本荘 ～ 河辺ＪＣＴ | 37 | |
| 〃 〃 | 昭和男鹿半島 ～ 琴丘森岳 | 21 | |
| 〃 〃 | 大館北 ～ 小坂 | 15 | |
| 東北中央 〃 | 福島ＪＣＴ ～ 米沢北 | 36 | 110 |
| 〃 〃 | 南陽高畠 ～ 尾花沢 | 74 | |
| 関越 〃 | 練馬 ～ 長岡 | 246 | 449 |
| 〃 〃 | 藤岡 ～ 上越ＪＣＴ | 203 | |
| 常磐 〃 | 川口ＪＣＴ ～ 亘理 | 313 | 313 |
| 東関東 〃 | 三郷ＪＣＴ ～ 潮来 | 95 | 201 |
| 〃 〃 | 潮来 ～ 鉾田 | 31 | |
| 〃 〃 | 鉾田 ～ 茨城町ＪＣＴ | 17 | |
| 〃 〃 | 千葉南ＪＣＴ ～ 木更津南 | 37 | |
| 〃 〃 | 木更津南 JCT ～ 富津竹岡 | 21 | |
| 北関東 〃 | 高崎ＪＣＴ ～ 岩舟ＪＣＴ | 54 | 135 |
| 〃 〃 | 栃木都賀 JCT ～ 水戸南 | 81 | |
| 中央 〃 | 高井戸 ～ 河口湖 | 94 | 635 |
| 〃 〃 | 大月ＪＣＴ ～ 西宮 | 462 | |
| 〃 〃 | 大山崎ＪＣＴ ～ 久御山淀 | 3 | |
| 〃 〃 | 岡谷ＪＣＴ ～ 更埴ＪＣＴ | 76 | |
| 第一東海 〃 | 東京 ～ 小牧 | 347 | 347 |
| 東海北陸 〃 | 一宮ＪＣＴ ～ 小矢部砺波 JCT | 185 | 185 |
| 第二東海 〃 | 海老名南 JCT ～ 新秦野 | 21 | 260 |
| 〃 〃 | 新御殿場 ～ 東海 | 239 | |
| 中部横断 〃 | 新清水ＪＣＴ ～ 双葉ＪＣＴ | 75 | 98 |
| 〃 〃 | 八千穂高原 ～ 佐久小諸 JCT | 23 | |
| 北陸 〃 | 新潟空港 ～ 米原ＪＣＴ | 487 | 487 |

| 道路名 | 区間 | 延長(km) | 合計(km) |
|---|---|---|---|
| 近畿自動車道 | 名古屋～伊勢関 | 85 | |
| 〃 〃 | 名古屋南JCT～上社JCT | 15 | |
| 〃 〃 | 伊勢関～伊勢 | 69 | |
| 〃 〃 | 天理～吹田JCT | 56 | |
| 〃 〃 | 松原JCT～有田 | 83 | |
| 〃 〃 | 尾鷲北～勢和多気JCT | 55 | |
| 〃 〃 | 御坊～すさみ南 | 66 | 739 |
| 〃 〃 | 吉川JCT～敦賀JCT | 162 | |
| 〃 〃 | 亀山西JCT～大津JCT | 41 | |
| 〃 〃 | 城陽～八幡京田辺 | 4 | |
| 〃 〃 | 高槻第一JCT～神戸JCT | 40 | |
| 〃 〃 | 飛島～亀山西JCT | 51 | |
| 〃 〃 | 名古屋西JCT～飛島JCT | 12 | |
| 中国縦貫 〃 | 吹田JCT～下関 | 543 | 543 |
| 山陽 〃 | 神戸JCT～廿日市JCT | 326 | |
| 〃 〃 | 大竹JCT～山口JCT | 96 | 450 |
| 〃 〃 | 宇部JCT～下関JCT | 28 | |
| 中国横断 〃 | 播磨JCT～宍粟JCT | 25 | |
| 〃 〃 | 佐用JCT～西粟倉 | 19 | |
| 〃 〃 | 智頭～鳥取 | 24 | |
| 〃 〃 | 岡山総社～北房JCT | 41 | 384 |
| 〃 〃 | 落合JCT～米子 | 67 | |
| 〃 〃 | 尾道JCT～松江玉造 | 137 | |
| 〃 〃 | 広島JCT～広島北 | 14 | |
| 〃 〃 | 千代田JCT～浜田 | 57 | |
| 山陰 〃 | 宍道JCT～出雲 | 18 | 18 |
| 四国縦貫 〃 | 徳島～川之江東JCT | 95 | 222 |
| 〃 〃 | 川之江JCT～大洲 | 127 | |
| 四国横断 〃 | 阿南～小松島南 | 3 | |
| | 徳島津田～徳島JCT | 7 | |
| | 徳島JCT～須崎東 | 226 | 290 |
| 〃 〃 | 須崎西～四万十町中央 | 22 | |
| 〃 〃 | 宇和島北～大洲北只 | 32 | |
| 九州縦貫 〃 | 門司～鹿児島 | 345 | 428 |
| 〃 〃 | えびの～宮崎 | 83 | |
| 九州横断 〃 | 長崎～大分米良 | 257 | 279 |
| 〃 〃 | 嘉島JCT～山都通潤橋 | 22 | |
| 東九州 〃 | 北九州JCT～みやこ豊津 | 24 | |
| 〃 〃 | 椎田南～宇佐 | 28 | |
| 〃 〃 | 大分米良～北川 | 86 | 329 |
| 〃 〃 | 門川～清武南 | 88 | |
| 〃 〃 | 清武南～日南東郷 | 27 | |
| 〃 〃 | 志布志～隼人東 | 76 | |
| 成田国際空港線 | 成田～新空港 | 4 | 4 |
| 関西国際空港線 | 泉佐野JCT～りんくうJCT | 7 | 7 |
| 関門自動車道 | 下関～門司 | 9 | 9 |
| 沖縄 〃 | 許田～那覇 | 57 | 57 |
| 計 | | 9,264 | |

※四捨五入等の関係で合計が合わない場合がある。

## ⑷ 供用開始予定の区間（高速自動車国道）

### ① 2026年(令和8年)度中

| 高規格幹線道路名 | | 箇所名等 | 延長(km) | 事業主体 |
|---|---|---|---|---|
| 合併施行方式 | | | | |
| 1 | 東関東自動車道水戸線 | 潮来(いたこ)～鉾田(ほこた) ※1,2 | 31 | 直轄、NEXCO |
| 新規開通合計 | | 1区間 | 31 | |

※1 潮来IC～行方IC間は新たな課題等が工程に及ぼす影響を精査中
※2 行方IC～鉾田IC 間は前倒しで令和8年度半ばの開通を目指す

### ② 2027年(令和9年)度中

該当無し

注）2026 年(令和８年)４月１日時点

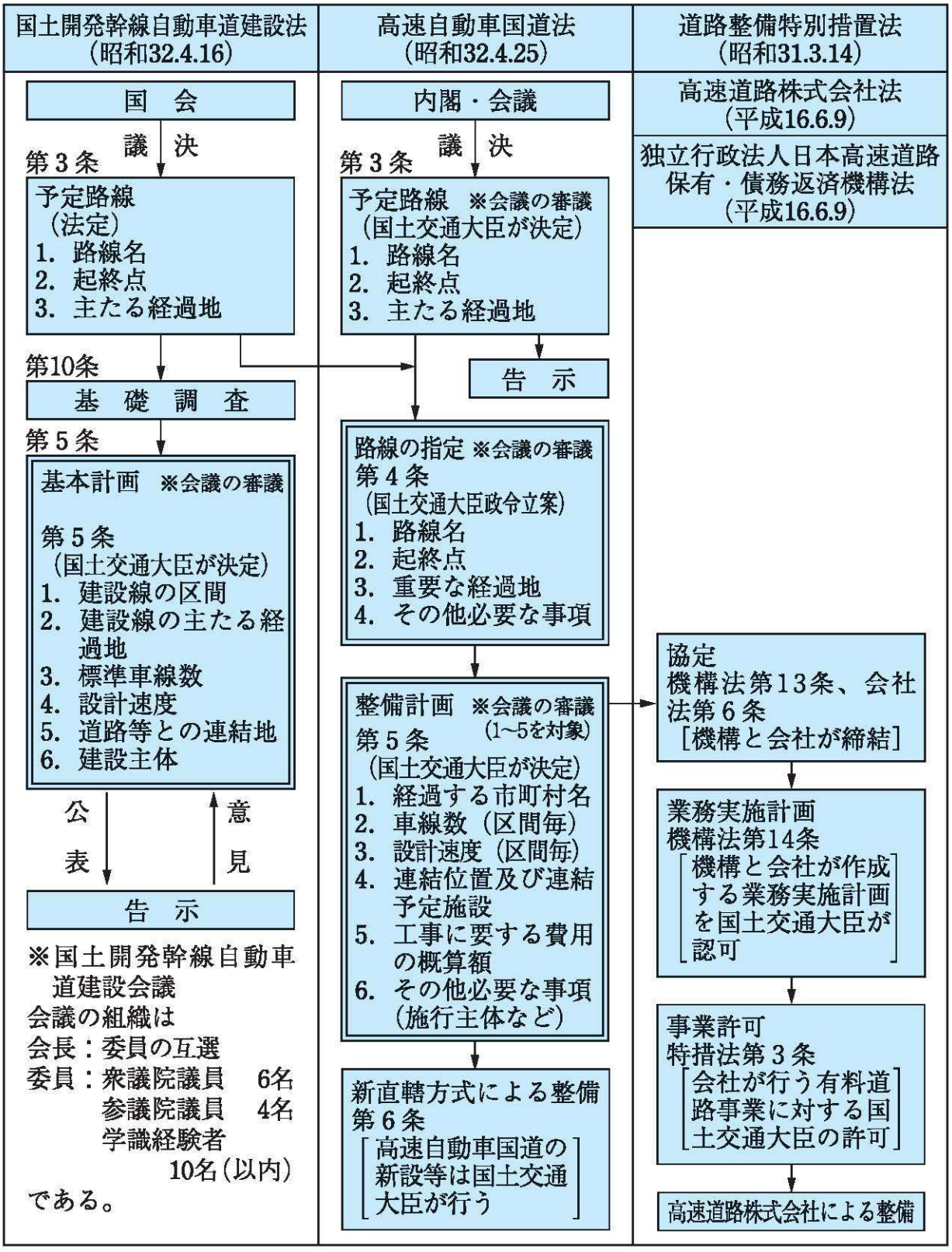
## ⑸ 道路別利用台数及び料金収入（2025年（令和７年）度）

### ◎高速道路

| 道路名 | 区間 | 利用台数 年間（千台） | 料金収入 年間（百万円） |
|---|---|---|---|
| 道央自動車道 | 大沼公園～士別剣淵 | 44,447 | 43,914 |
| 札樽自動車道 | 小樽～札幌ＪＣＴ | 19,075 | 7,737 |
| 道東自動車道 | 千歳恵庭JCT～本別・足寄 | 4,087 | 11,811 |
| 後志自動車道 | 余市～小樽ＪＣＴ | 1,277 | 1,270 |
| 東北自動車道 | 川口ＪＣＴ～青森 | 121,263 | 178,745 |
| 八戸自動車道 | 安代ＪＣＴ～八戸 | 3,021 | 3,908 |
| 青森自動車道 | 青森～青森東 | 1,769 | 631 |
| 釜石自動車道 | 東和～花巻ＪＣＴ | 737 | 255 |
| 秋田自動車道 | 北上ＪＣＴ～秋田北 | 5,170 | 6,804 |
| 秋田自動車道 | 昭和男鹿半島～琴丘森岳 | 1,954 | 805 |
| 山形自動車道 | 村田ＪＣＴ～月山 | 5,531 | 6,140 |
| 山形自動車道 | 湯殿山～鶴岡ＪＣＴ | 2,276 | 575 |
| 磐越自動車道 | いわきJCT～新潟中央 | 7,043 | 14,613 |
| 常磐自動車道 | 三郷～亘理 | 78,675 | 83,141 |
| 日本海東北自動車道 | 岩城～河辺ＪＣＴ | 741 | 322 |
| 日本海東北自動車道 | 鶴岡JCT～酒田みなと | 3,056 | 570 |
| 日本海東北自動車道 | 新潟中央JCT～荒川胎内 | 5,465 | 3,651 |
| 東北中央自動車道 | 南陽高畠～東根 | 5,200 | 3,220 |
| 関越自動車道 | 練馬～長岡 | 79,738 | 92,111 |
| 上信越自動車道 | 藤岡JCT～上越JCT | 23,113 | 39,927 |
| 東京外環自動車道 | 大泉～高谷ＪＣＴ | 81,031 | 38,632 |
| 館山自動車道 | 京葉道接続点～富津竹岡 | 30,900 | 13,696 |
| 東関東自動車道 | 高谷ＪＣＴ～潮来 | 71,887 | 43,772 |
| 東関東自動車道 | 鉾田～茨城町ＪＣＴ | 826 | 572 |
| 新空港自動車道 | 成田～新空港 | 2,713 | 569 |
| 北関東自動車道 | 高崎JCT～岩舟JCT | 13,602 | 15,592 |
| 北関東自動車道 | 栃木都賀JCT～水戸南 | 14,803 | 14,506 |
| 北陸自動車道 | 朝日～新潟中央JCT | 18,896 | 31,603 |
| 長野自動車道 | 安曇野～更埴ＪＣＴ | 2,784 | 8,475 |
| 東名高速道路 | 東京～小牧 | 156,505 | 170,202 |
| 新東名高速道路 | 海老名南JCT～伊勢原JCT<br>御殿場JCT～豊田東ＪＣＴ | 28,124 | 90,737 |
| 名神高速道路 | 小牧～八日市 | 28,966 | 34,391 |
| 新名神高速道路 | 亀山JCT～甲賀土山 | － | 8,815 |
| 新名神高速道路 | 四日市JCT～亀山西JCT | 2,590 | 9,831 |
| 中央自動車道 | 高井戸～河口湖 | 53,953 | 42,009 |
| 中央自動車道 | 大月JCT～小牧JCT | 35,059 | 64,578 |
| 長野自動車道 | 岡谷ＪＣＴ～安曇野 | 13,591 | 9,323 |
| 北陸自動車道 | 米原ＪＣＴ～朝日 | 36,361 | 53,179 |
| 中部横断自動車道 | 六郷～双葉ＪＣＴ | 3,080 | 1,677 |
| 東名阪自動車道 | 名古屋西～伊勢関 | 29,784 | 25,237 |
| 名古屋第二環状自動車道 | 名古屋南JCT～飛島JCT | 72,759 | 30,256 |
| 東海北陸自動車道 | 一宮JCT～小矢部砺波JCT | 20,913 | 23,084 |
| 中部横断自動車道 | 新清水JCT～富沢 | 1,393 | 1,242 |
| 伊勢湾岸自動車道 | 豊田東ＪＣＴ～東海 | 52,324 | 22,117 |
| 伊勢湾岸自動車道 | 飛島～四日市ＪＣＴ | 24,344 | 12,676 |
| 伊勢自動車道 | 伊勢関～伊勢 | 12,462 | 13,390 |
| 紀勢自動車道 | 勢和多気JCT～紀伊長島 | 1,855 | 2,182 |
| 舞鶴若狭自動車道 | 小浜～敦賀ＪＣＴ | 779 | 2,097 |
| 名神高速道路 | 八日市～西宮 | 62,452 | 70,433 |
| 新名神高速道路 | 甲賀土山～草津JCT | 3,954 | 10,288 |
| 新名神高速道路 | 城陽JCT～八幡京田辺 | 6,153 | 617 |
| 新名神高速道路 | 高槻JCT～神戸JCT | 6,405 | 14,693 |
| 阪和自動車道 | 松原ＪＣＴ～有田 | 69,496 | 36,301 |
| 阪和自動車道 | 御坊～南紀田辺 | 6,326 | 3,719 |
| 関西空港自動車道 | 泉佐野JCT～りんくうJCT | 3,797 | 1,159 |
| 西名阪自動車道 | 天理～松原ＪＣＴ | 53,009 | 18,553 |
| 近畿自動車道 | 吹田JCT～松原JCT | 67,881 | 26,582 |
| 舞鶴若狭自動車道 | 吉川ＪＣＴ～小浜 | 8,367 | 11,206 |
| 中国自動車道 | 吹田ＪＣＴ～下関 | 49,684 | 65,965 |
| 播磨自動車道 | 播磨JCT～宍粟JCT | 229 | 367 |
| 岡山自動車道 | 岡山総社～北房JCT | 487 | 3,042 |
| 山陽自動車道 | 神戸JCT～廿日市JCT | 70,393 | 104,947 |
| 山陽自動車道 | 山口JCT～大竹JCT | 16,039 | 21,581 |
| 山陽自動車道 | 宇部JCT～下関JCT | 3,024 | 1,530 |
| 広島自動車道 | 広島北～広島ＪＣＴ | 8,305 | 2,057 |
| 米子自動車道 | 落合ＪＣＴ～米子 | 2,706 | 4,275 |
| 浜田自動車道 | 千代田ＪＣＴ～浜田 | 1,893 | 1,500 |
| 山陰自動車道 | 松江玉造～出雲 | 4,875 | 3,128 |
| 松江自動車道 | 三刀屋木次～宍道JCT | 955 | 505 |
| 松山自動車道 | 川之江ＪＣＴ～大洲 | 15,845 | 19,802 |
| 松山自動車道 | 大洲北只～西予宇和 | 2,858 | 1,266 |
| 高松自動車道 | 川之江JCT～高松東 | 15,829 | 14,544 |
| 高松自動車道 | 高松東～津田東 | 6,617 | 5,200 |
| 高松自動車道 | 鳴門～津田東 | 1,256 | 2,450 |
| 高知自動車道 | 川之江JCT～須崎東 | 9,132 | 9,836 |
| 徳島自動車道 | 徳島～川之江東JCT | 3,718 | 9,182 |
| 徳島南部自動車道 | 徳島JCT～徳島沖洲 | 983 | 118 |
| 関門橋 | 下関～門司 | 7,327 | 2,667 |
| 九州自動車道 | 門司～えびの | 79,178 | 97,507 |
| 九州自動車道 | えびのJCT～鹿児島 | 16,841 | 11,750 |
| 宮崎自動車道 | えびの～宮崎 | 7,544 | 8,538 |
| 長崎自動車道 | 鳥栖～長崎 | 24,733 | 26,059 |
| 大分自動車道 | 鳥栖JCT～大分米良 | 19,351 | 21,720 |
| 東九州自動車道 | 大分米良～佐伯 | 4,331 | 3,859 |
| 東九州自動車道 | 末吉財部～隼人東 | 4,936 | 2,327 |
| 東九州自動車道 | 清武JCT～門川本線 | 6,096 | 5,987 |
| 東九州自動車道 | 北九州JCT～みやこ豊津 | 4,767 | 3,264 |
| 東九州自動車道 | 椎田南～宇佐 | 4,914 | 2,247 |
| 沖縄自動車道 | 許田～那覇 | 39,870 | 16,610 |
| 合計 | | 1,948,478 | 1,951,971 |

注）数値は小数点以下四捨五入のため合計が合わない場合がある。

## (6)　高速自動車国道の建設手順




注）民営化後は，

①新会社と機構が協定を締結（機構法第13条及び会社法第６条）

②機構が作成する業務実施計画の国土交通大臣による認可（機構法第14条）

③新会社に対する国土交通大臣による事業許可（新特措法第３条）

の手続きを経て，日本道路公団に代わる新会社が事業を実施。

## (7) 主な高速道路の区間別距離と平均交通量 (2025年(令和７年)度)　　(単位：百台/日)

### 東名

| IC（区間距離） | | 交通量 |
|---|---|---|
| 東京 | | |
| | (7.6) | 968 |
| 東名川崎 | | |
| | (5.7) | 1013 |
| 横浜青葉 | | |
| | (6.4) | 1212 |
| 横浜町田 | | |
| | (9.2) | 1423 |
| 綾瀬ｽﾏｰﾄ | | |
| | (5.0) | 1421 |
| 海老名JCT | | |
| | (1.1) | 1498 |
| 厚木 | | |
| | (5.2) | 1046 |
| 伊勢原JCT | | |
| | (9.9) | 1037 |
| 秦野中井 | | |
| | (7.8) | 990 |
| 大井松田 | | |
| | (23.2) | 924 |
| 足柄ｽﾏｰﾄ | | |
| | (2.6) | 904 |
| 御殿場東 | | |
| | (0.0) | 831 |
| 御殿場 | | |
| | (4.6) | 854 |
| 御殿場JCT | | |
| | (2.5) | 313 |
| 駒門ｽﾏｰﾄ | | |
| | (3.0) | 315 |
| 裾野 | | |
| | (9.5) | 323 |
| 沼津 | | |
| | (2.6) | 364 |
| 愛鷹ｽﾏｰﾄ | | |
| | (15.6) | 371 |
| 富士 | | |
| | (6.0) | 325 |
| 富士川ｽﾏｰﾄ | | |
| | (18.9) | 331 |
| 清水JCT | | |
| | (1.4) | 403 |
| 清水 | | |
| | (11.0) | 344 |
| 日本平久能山ｽﾏｰﾄ | | |
| | (3.0) | 342 |
| 静岡 | | |
| | (11.8) | 402 |
| 焼津 | | |
| | (7.8) | 391 |
| 大井川焼津藤枝ｽﾏｰﾄ | | |
| | (4.2) | 367 |
| 吉田 | | |
| | (11.0) | 342 |
| 相良牧之原 | | |
| | (5.2) | 352 |
| 菊川 | | |
| | (6.0) | 343 |
| 掛川 | | |
| | (11.6) | 329 |
| 袋井 | | |
| | (4.0) | 346 |
| 磐田 | | |
| | (1.9) | 346 |
| 遠州豊田ｽﾏｰﾄ | | |
| | (4.7) | 355 |
| 浜松 | | |
| | (4.9) | 341 |
| 三方原ｽﾏｰﾄ | | |
| | (5.6) | 326 |
| 浜松西 | | |
| | (3.9) | 319 |
| 舘山寺ｽﾏｰﾄ | | |
| | (6.7) | 326 |
| 三ヶ日 | | |
| | (4.7) | 316 |
| 三ヶ日JCT | | |
| | (13.2) | 359 |
| 豊川 | | |
| | (11.2) | 447 |
| 音羽蒲郡 | | |
| | (13.2) | 585 |
| 岡崎 | | |
| | (10.6) | 701 |
| 豊田JCT | | |
| | (1.7) | 576 |
| 豊田上郷ｽﾏｰﾄ | | |
| | (5.0) | 587 |
| 豊田 | | |
| | (5.0) | 670 |
| 東名三好 | | |
| | (6.5) | 708 |
| 日進JCT | | |
| | (3.2) | 785 |
| 名古屋 | | |
| | (8.1) | 567 |
| 守山ｽﾏｰﾄ | | |
| | (4.0) | 557 |
| 春日井 | | |
| | (2.2) | 544 |
| 小牧JCT | | |
| | (6.9) | 683 |
| 小牧 | | |
| | (1.5) | 382 |
| 海老名南JCT | | |
| | (1.9) | 331 |
| 海老名 | | |

(全線平均　586)

### 名神

| IC（区間距離） | | 交通量 |
|---|---|---|
| 小牧 | | |
| | (8.3) | 545 |
| 一宮 | | |
| | (4.6) | 870 |
| 一宮JCT | | |
| | (8.5) | 598 |
| 岐阜羽島 | | |
| | (3.5) | 512 |
| 安八ｽﾏｰﾄ | | |
| | (3.3) | 471 |
| 大垣 | | |
| | (3.5) | 410 |
| 養老JCT | | |
| | (3.4) | 413 |
| 養老SAｽﾏｰﾄ | | |
| | (7.6) | 395 |
| 関ヶ原 | | |
| | (15.7) | 395 |
| 米原JCT | | |
| | (7.8) | 448 |
| 彦根 | | |
| | (11.2) | 452 |
| 湖東三山ｽﾏｰﾄ | | |
| | (10.1) | 465 |
| 八日市 | | |
| | (6.7) | 504 |
| 蒲生ｽﾏｰﾄ | | |
| | (6.0) | 519 |
| 竜王 | | |
| | (9.8) | 582 |
| 栗東湖南 | | |
| | (1.2) | 652 |
| 栗東 | | |
| | (6.1) | 740 |
| 草津JCT | | |
| | (3.2) | 1237 |
| 瀬田東 | | |
| | (1.6) | 739 |
| 瀬田西 | | |
| | (5.5) | 798 |
| 大津 | | |
| | (3.3) | 808 |
| 京都東 | | |
| | (9.9) | 779 |
| 京都南 | | |
| | (7.8) | 852 |
| 大山崎 | | |
| | (8.4) | 1196 |
| 高槻JCT | | |
| | (7.7) | 896 |
| 茨木 | | |
| | (2.7) | 970 |
| 吹田JCT | | |
| | (0.5) | 807 |
| 名神吹田 | | |
| | (9.6) | 638 |
| 豊中 | | |
| | (4.8) | 508 |
| 尼崎 | | |
| | (7.0) | 428 |
| 西宮 | | |
| | (3.3) | 425 |
| 久御山淀 | | |
| 大山崎 | | |

(全線平均　619)

### 東北道

| IC（区間距離） | | 交通量 |
|---|---|---|
| 川口 | | |
| | (4.8) | 968 |
| 浦和第二 | | |
| | (0.0) | 860 |
| 浦和第一 | | |
| | (5.7) | 998 |
| 岩槻 | | |
| | (7.7) | 957 |
| 蓮田ｽﾏｰﾄ | | |
| | (5.9) | 923 |
| 久喜白岡JCT | | |
| | (1.4) | 949 |
| 久喜 | | |
| | (7.9) | 878 |
| 加須 | | |
| | (6.0) | 808 |
| 羽生 | | |
| | (6.6) | 787 |
| 館林 | | |
| | (9.0) | 713 |
| 佐野藤岡 | | |
| | (2.9) | 676 |
| 佐野ｽﾏｰﾄ | | |
| | (3.9) | 686 |
| 岩舟JCT | | |
| | (10.9) | 787 |
| 栃木 | | |
| | (2.7) | 770 |
| 栃木都賀JCT | | |
| | (3.8) | 526 |
| 都賀西方ｽﾏｰﾄ | | |
| | (12.3) | 516 |
| 鹿沼 | | |
| | (11.5) | 465 |
| 宇都宮 | | |
| | (7.9) | 435 |
| 上河内ｽﾏｰﾄ | | |
| | (9.3) | 427 |
| 矢板 | | |
| | (7.3) | 388 |
| 矢板北ｽﾏｰﾄ | | |
| | (11.6) | 391 |
| 西那須野塩原 | | |
| | (6.3) | 353 |
| 黒磯板室 | | |
| | (7.1) | 329 |
| 那須 | | |
| | (8.0) | 298 |
| 那須高原ｽﾏｰﾄ | | |
| | (9.2) | 296 |
| 白河 | | |
| | (6.7) | 284 |
| 白河中央ｽﾏｰﾄ | | |
| | (9.9) | 304 |
| 矢吹 | | |
| | (7.6) | 310 |
| 鏡石ｽﾏｰﾄ | | |
| | (4.3) | 312 |
| 須賀川 | | |

| | | |
|---|---|---|
| 須賀川 | | |
| | (9.5) | 314 |
| 郡山南 | | |
| | (4.1) | 317 |
| 郡山中央ｽﾏｰﾄ | | |
| | (4.6) | 322 |
| 郡山 | | |
| | (3.8) | 391 |
| 郡山ＪＣＴ | | |
| | (2.9) | 404 |
| 本宮 | | |
| | (12.9) | 410 |
| 二本松 | | |
| | (8.7) | 402 |
| 福島松川ｽﾏｰﾄ | | |
| | (10.2) | 395 |
| 福島西 | | |
| | (6.3) | 351 |
| 福島ＪＣＴ | | |
| | (3.7) | 315 |
| 福島飯坂 | | |
| | (4.6) | 321 |
| 桑折ＪＣＴ | | |
| | (6.5) | 299 |
| 国見 | | |
| | (23.5) | 296 |
| 白石 | | |
| | (12.3) | 304 |
| 村田 | | |
| | (2.7) | 343 |
| 村田ＪＣＴ | | |
| | (5.1) | 426 |
| 菅生ｽﾏｰﾄ | | |
| | (7.2) | 431 |
| 仙台南 | | |
| | (5.6) | 319 |
| 仙台宮城 | | |
| | (10.2) | 260 |
| 泉ｽﾏｰﾄ | | |
| | (3.5) | 258 |
| 泉 | | |
| | (3.2) | 300 |
| 富谷ＪＣＴ | | |
| | (7.8) | 379 |
| 大和 | | |
| | (3.2) | 359 |
| 大衡 | | |
| | (6.5) | 350 |
| 三本木ｽﾏｰﾄ | | |
| | (8.3) | 322 |
| 古川 | | |
| | (5.9) | 276 |
| 長者原ｽﾏｰﾄ | | |
| | (10.2) | 270 |
| 築館 | | |
| | (11.8) | 240 |
| 若柳金成 | | |
| | (17.3) | 236 |
| 一関 | | |
| | (4.4) | 238 |
| 平泉ｽﾏｰﾄ | | |
| | (7.1) | 240 |
| 平泉前沢 | | |
| | (10.9) | 247 |
| 奥州ｽﾏｰﾄ | | |
| | (6.6) | 245 |
| 水沢 | | |
| | (8.7) | 263 |
| 北上金ヶ崎 | | |
| | (3.8) | 272 |
| 北上ＪＣＴ | | |
| | (2.9) | 254 |
| 北上江釣子 | | |
| | (7.9) | 249 |
| 花巻ＰＡ ｽﾏｰﾄ | | |
| | (1.9) | 252 |
| 花巻南 | | |
| | (4.1) | 253 |
| 花巻ＪＣＴ | | |
| | (2.7) | 269 |
| 花巻 | | |
| | (12.8) | 278 |
| 紫波 | | |
| | (7.2) | 271 |
| 矢巾ｽﾏｰﾄ | | |
| | (3.8) | 256 |
| 盛岡南 | | |
| | (7.0) | 198 |
| 盛岡 | | |
| | (4.0) | 196 |
| 滝沢中央ｽﾏｰﾄ | | |
| | (6.0) | 182 |
| 滝沢 | | |
| | (10.1) | 163 |
| 西根 | | |
| | (9.5) | 146 |
| 松尾八幡平 | | |
| | (21.6) | 141 |
| 安代ＪＣＴ | | |
| | (1.3) | 82 |
| 安代 | | |
| | (26.1) | 78 |
| 鹿角八幡平 | | |
| | (11.9) | 74 |
| 十和田 | | |
| | (8.1) | 66 |
| 小坂 | | |
| | (6.4) | 69 |
| 小坂ＪＣＴ | | |
| | (13.6) | 74 |
| 碇ヶ関 | | |
| | (13.0) | 80 |
| 大鰐弘前 | | |
| | (9.9) | 61 |
| 黒石 | | |
| | (14.0) | 79 |
| 浪岡 | | |
| | (9.8) | 105 |
| 青森ＪＣＴ | | |
| | (2.1) | 37 |
| 青森 | | |
| 小坂JCT本線 | | |
| | (0.5) | 18 |
| 小坂ＪＣＴ | | |
| 福島JCT本線 | | |
| | (0.7) | 82 |
| 福島ＪＣＴ | | |

(全線平均　326)

## 東関東道

IC（区間距離）交通量

| | | |
|---|---|---|
| 湾岸市川 | | |
| | (4.5) | 1111 |
| 谷津船橋 | | |
| | (2.4) | 926 |
| 湾岸習志野 | | |
| | (3.7) | 704 |
| 湾岸千葉 | | |
| | (5.1) | 818 |
| 宮野木ＪＣＴ | | |
| | (0.0) | 732 |
| 宮野木 | | |
| | (2.1) | 1050 |
| 千葉北 | | |
| | (5.8) | 824 |
| 四街道 | | |
| | (5.4) | 762 |
| 佐倉 | | |
| | (6.9) | 687 |
| 酒々井 | | |
| | (2.6) | 611 |
| 富里 | | |
| | (5.4) | 542 |
| 成田 | | |
| | (5.6) | 349 |
| 大栄ＪＣＴ | | |
| | (6.1) | 250 |
| 大栄 | | |
| | (9.3) | 187 |
| 佐原香取 | | |
| | (8.6) | 141 |
| 潮来 | | |

(全線平均　555)

## 中央道

IC（区間距離）交通量

| | | |
|---|---|---|
| 大月ＪＣＴ | | |
| | (18.7) | 427 |
| 勝沼 | | |
| | (6.2) | 368 |
| 一宮御坂 | | |
| | (4.0) | 369 |
| 笛吹八代ｽﾏｰﾄ | | |
| | (5.3) | 370 |
| 甲府南 | | |
| | (7.6) | 328 |
| 甲府昭和 | | |
| | (5.0) | 313 |
| 双葉ｽﾏｰﾄ | | |
| | (1.7) | 332 |
| 双葉ＪＣＴ | | |
| | (4.5) | 372 |
| 韮崎 | | |
| | (7.0) | 350 |
| 須玉 | | |
| | (8.7) | 310 |
| 長坂 | | |
| | (8.2) | 274 |
| 小淵沢 | | |
| | (12.6) | 262 |
| 諏訪南 | | |
| | (11.1) | 264 |
| 諏訪 | | |
| | (10.1) | 316 |
| 岡谷ＪＣＴ | | |
| | (13.9) | 333 |
| 伊北 | | |
| | (9.5) | 314 |
| 伊那 | | |
| | (2.9) | 298 |
| 小黒川ｽﾏｰﾄ | | |
| | (12.2) | 299 |
| 駒ヶ根 | | |
| | (3.3) | 283 |
| 駒ヶ岳ｽﾏｰﾄ | | |
| | (12.1) | 282 |
| 松川 | | |
| | (8.6) | 267 |
| 座光寺ｽﾏｰﾄ | | |
| | (6.9) | 247 |
| 飯田 | | |
| | (5.2) | 238 |
| 飯田山本 | | |
| | (9.6) | 231 |
| 園原 | | |
| | (22.0) | 240 |
| 中津川 | | |
| | (9.4) | 295 |
| 恵那 | | |
| | (18.1) | 349 |
| 瑞浪 | | |
| | (4.5) | 392 |
| 土岐 | | |
| | (2.5) | 412 |
| 土岐ＪＣＴ | | |
| | (6.3) | 333 |
| 多治見 | | |
| | (8.1) | 387 |
| 小牧東 | | |
| | (7.1) | 412 |
| 小牧ＪＣＴ | | |

(全線平均　315)

## 中国道

IC（区間距離）交通量

| | | |
|---|---|---|
| 吹田ＪＣＴ | | |
| | (1.1) | 376 |
| 中国吹田 | | |
| | (7.0) | 465 |
| 中国豊中 | | |
| | (2.6) | 350 |
| 中国池田 | | |
| | (5.9) | 665 |
| 宝塚 | | |
| | (10.8) | 792 |
| 西宮山口 JCT | | |
| | (2.4) | 650 |
| 西宮北 | | |
| | (1.8) | 603 |
| 神戸ＪＣＴ | | |
| | (5.1) | 476 |
| 神戸三田 | | |
| | (3.7) | 484 |
| 吉川ＪＣＴ | | |
| | (3.3) | 322 |
| 吉川 | | |
| | (3.9) | 290 |
| ひょうご東条 | | |

| | | |
|---|---|---|
| ひょうご東条 | | |
| 滝野社 | (11.8) | 259 |
| 加西 | (9.7) | 217 |
| 福崎 | (10.1) | 209 |
| 夢前ｽﾏｰﾄ | (6.7) | 183 |
| 山崎 | (13.7) | 176 |
| 宍粟ＪＣＴ | (4.0) | 161 |
| 佐用ＪＣＴ | (13.6) | 159 |
| 佐用 | (2.0) | 115 |
| 作東 | (12.0) | 108 |
| 美作 | (8.2) | 108 |
| 勝央ＪＣＴ | (2.4) | 105 |
| 津山 | (8.9) | 105 |
| 院庄 | (10.4) | 104 |
| 落合ＪＣＴ | (13.8) | 115 |
| 落合 | (6.7) | 106 |
| 北房ＪＣＴ | (9.2) | 116 |
| 北房 | (2.6) | 56 |
| 大佐ｽﾏｰﾄ | (15.9) | 48 |
| 新見 | (12.3) | 45 |
| 東城 | (24.8) | 36 |
| 庄原 | (30.2) | 40 |
| 三次東 | (12.0) | 51 |
| 三次 | (5.0) | 96 |
| 高田 | (20.1) | 109 |
| 千代田 | (15.0) | 115 |
| 千代田ＪＣＴ | (2.0) | 137 |
| 広島北ＪＣＴ | (12.1) | 163 |
| 加計ｽﾏｰﾄ | (12.3) | 58 |
| 戸河内 | (5.1) | 51 |
| 吉和 | (16.2) | 34 |
| 六日市 | (27.0) | 32 |
| 鹿野 | (27.0) | 30 |
| 徳地 | (17.2) | 31 |
| 山口 | (20.0) | 30 |
| 湯田温泉ｽﾏｰﾄ | (6.0) | 41 |
| 山口ＪＣＴ | (1.4) | 56 |
| 小郡 | (5.3) | 261 |
| 美祢東 | (10.4) | 269 |
| 美祢 | (7.7) | 264 |
| 美祢西 | (13.5) | 254 |
| 下関ＪＣＴ | (7.4) | 257 |
| 小月 | (5.5) | 323 |
| 下関 | (15.5) | 338 |
| 吹田ＪＣＴ | | 0 |
| 吹田本線 | (0.5) | 213 |
| 広島北ＪＣＴ | (2.8) | 187 |
| 広島北 | | |
| 佐用ＪＣＴ | (1.0) | 49 |
| 佐用本線 | | |
| （全線平均　152） | | |

## 関門橋

IC（区間距離）交通量

| | | |
|---|---|---|
| 下関 | | |
| 門司港 | (4.3) | 394 |
| 門司 | (5.1) | 370 |
| （全線平均　381） | | |

## 九州道

IC（区間距離）交通量

| | | |
|---|---|---|
| 門司 | (4.5) | 296 |
| 新門司 | (8.9) | 340 |
| 小倉東 | (3.1) | 447 |
| 北九州ＪＣＴ | (3.8) | 418 |
| 小倉南 | (11.1) | 452 |
| 八幡 | (4.8) | 621 |
| 鞍手 | (6.3) | 643 |
| 宮田ｽﾏｰﾄ | (2.8) | 623 |
| 若宮 | (12.5) | 647 |
| 古賀 | (10.6) | 684 |
| 福岡 | (5.1) | 552 |
| 須恵ｽﾏｰﾄ | (6.6) | 557 |
| 太宰府 | (6.9) | 1057 |
| 筑紫野 | (9.1) | 1065 |
| 鳥栖ＪＣＴ | (3.1) | 716 |
| 小郡鳥栖南ｽﾏｰﾄ | (6.3) | 706 |
| 久留米 | (7.8) | 627 |
| 広川 | (5.2) | 573 |
| 八女 | (7.2) | 511 |
| みやま柳川 | (9.4) | 486 |
| 南関 | (11.6) | 434 |
| 菊水 | (10.7) | 433 |
| 植木 | (4.7) | 423 |
| 北熊本ｽﾏｰﾄ | (9.2) | 414 |
| 熊本 | (5.2) | 364 |
| 益城熊本空港 | (4.3) | 397 |
| 嘉島ＪＣＴ | (2.4) | 376 |
| 御船 | (5.6) | 377 |
| 城南ｽﾏｰﾄ | (6.4) | 360 |
| 松橋 | (8.9) | 332 |
| 宇城氷川ｽﾏｰﾄ | (9.5) | 317 |
| 八代 | (0.5) | 232 |
| 八代ＪＣＴ | (38.0) | 174 |
| 人吉 | (3.8) | 173 |
| 人吉球磨ｽﾏｰﾄ | (18.5) | 179 |
| えびの | | |
| 鳥栖ＪＣＴ | (1.2) | 491 |
| 鳥栖 | | |
| 嘉島ＪＣＴ | (0.9) | 42 |
| 益城本線 | | |
| （全線平均　450） | | |

## (8)　高速道路の料金

### ①高速道路の基礎的な料金体系

**高速自動車国道等**

（東日本高速道路株式会社／中日本高速道路株式会社／西日本高速道路株式会社／本州四国連絡高速道路株式会社）

対距離料金制※1)

※1）長距離逓減
100～200km　25%割引
200km～　30%割引

（150円 ＋ 24.6円/km※1)）× 1.10

※1）普通車、普通区間の場合

（利用1回当りの料金（ターミナルチャージ））＋（利用距離に応じた料金）

○普通区間　24.6円/km
（本四高速（陸上部）、広島岩国道路、長大トンネル（関越・恵那山・飛騨）、関門橋を含む）※2

○大都市近郊区間　29.52円/km（1.2倍）

○海峡部等特別区間　108.1円/km（4.4倍）
（本四高速（海峡部）、アクアライン等）※2

※2）料金水準引き下げの対象はETC車に限定し、期間は当面、令和6年4月から10年間とする

均一料金区間
（道央道（札幌～札幌南）、札樽道（札幌西～札幌J）など）

**都市高速道路**

（首都高速道路株式会社／阪神高速道路株式会社）

対距離料金制

○大都市近郊区間※2)　29.52円/km（1.2倍）

首都高速
300～1,950円※4)

※4）H28.4より現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準に設定している

阪神高速
300～1,950円※5)

※5）H29.6より現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準に設定している

## ②高速自動車国道（有料）の料金水準と償還期間の経緯

| 料金改定時期 | 1972.10 | 1975.4 | 1979.8 | 1982.6 | 1985.10 | 1989.6 | 1995.4 | 1999.4 | 2001.12 | 2005.10 | 2014.4 | 2014.11 | 2024.4 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 主な改定理由 | プール制導入 | ・新規施行命令区間追加<br>・建設費等の上昇 | | ・諸物価の高騰<br>・交通需要の低迷 | ・新規施行命令区間追加<br>・建設費等の上昇 | | | | 特殊法人等整理合理化計画 | ・民営化対象区間の見直し | ・「整備重視の料金」から「利用重視の料金」への見直し | 特定更新等工事の着手 | 新たな更新事業等の追加 |
| 対象延長 | 3,895km | 4,816km | 5,415km | 5,415km | 5,777km | 6,410km | 7,887km | 9,006km | 9,342km | 8,520km | 8,563km | | |
| 普通車料金水準（ターミナルチャージ） | 8.0円/km | 13.0円/km（100円） | 16.6円/km（100円） | 19.6円/km（100円） | 21.7円/km（100円） | 23.0円/km（150円） | 24.6円/km（150円） | | | 24.6円/km（150円） | | | |
| 償還期間 | 約30年間 | | | | | | 40年間（1992.6-） | 45年間（1999.1-） | 50年を上限として短縮を目指す | 45年間（2005～2050） | | 51年間※1（2014-2065） | 50年間※2（2024-2074） |

換算起算日※に基づいて料金徴収期限を設定 ←→ 期限を定めて徴収

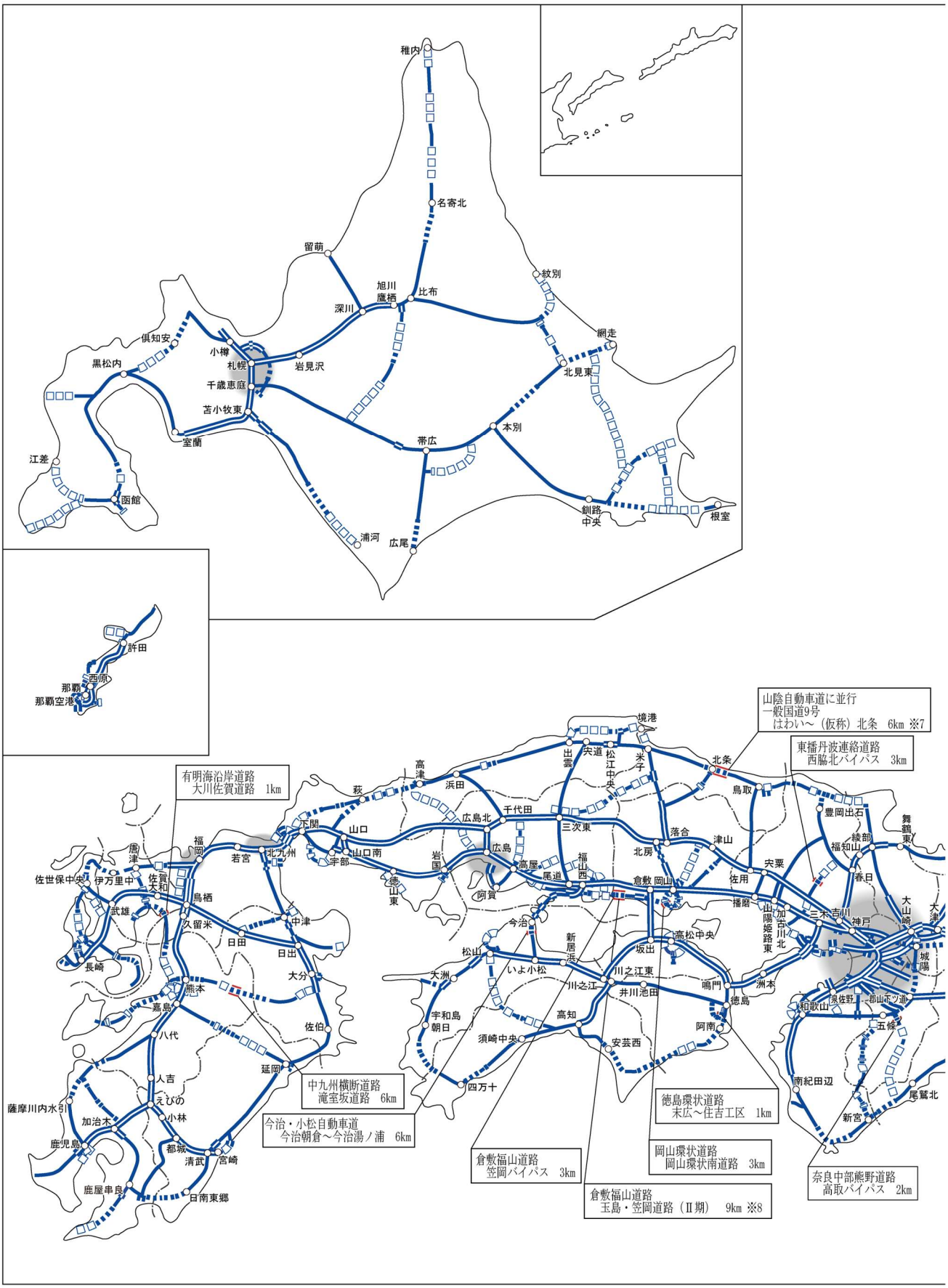
＜参考＞ 1989.4～ 消費税導入(3%)　　2014.4 ～ 消費税引き上げ(5→8%)
1997.4～ 消費税引き上げ(3→5%)　　2019.10 ～ 消費税引き上げ(8→10%)

※1: 2014年6月に道路法等の一部を改正する法律が公布されたことにより料金徴収期間を最長15年間延長することが可能となった。
※2: 2023年6月に道路整備特措置法等の改正法が公布され、料金徴収期間の最長の延長年数を令和97年(2115年)に設定し、国交大臣への事業認可申請日から50年以内の期間で料金徴収期間を延長することが可能となった。

※換算起算日: 全路線を平均した供用開始時期。民営化以前はこの日を償還期間の開始日とする考え方を採用していた。

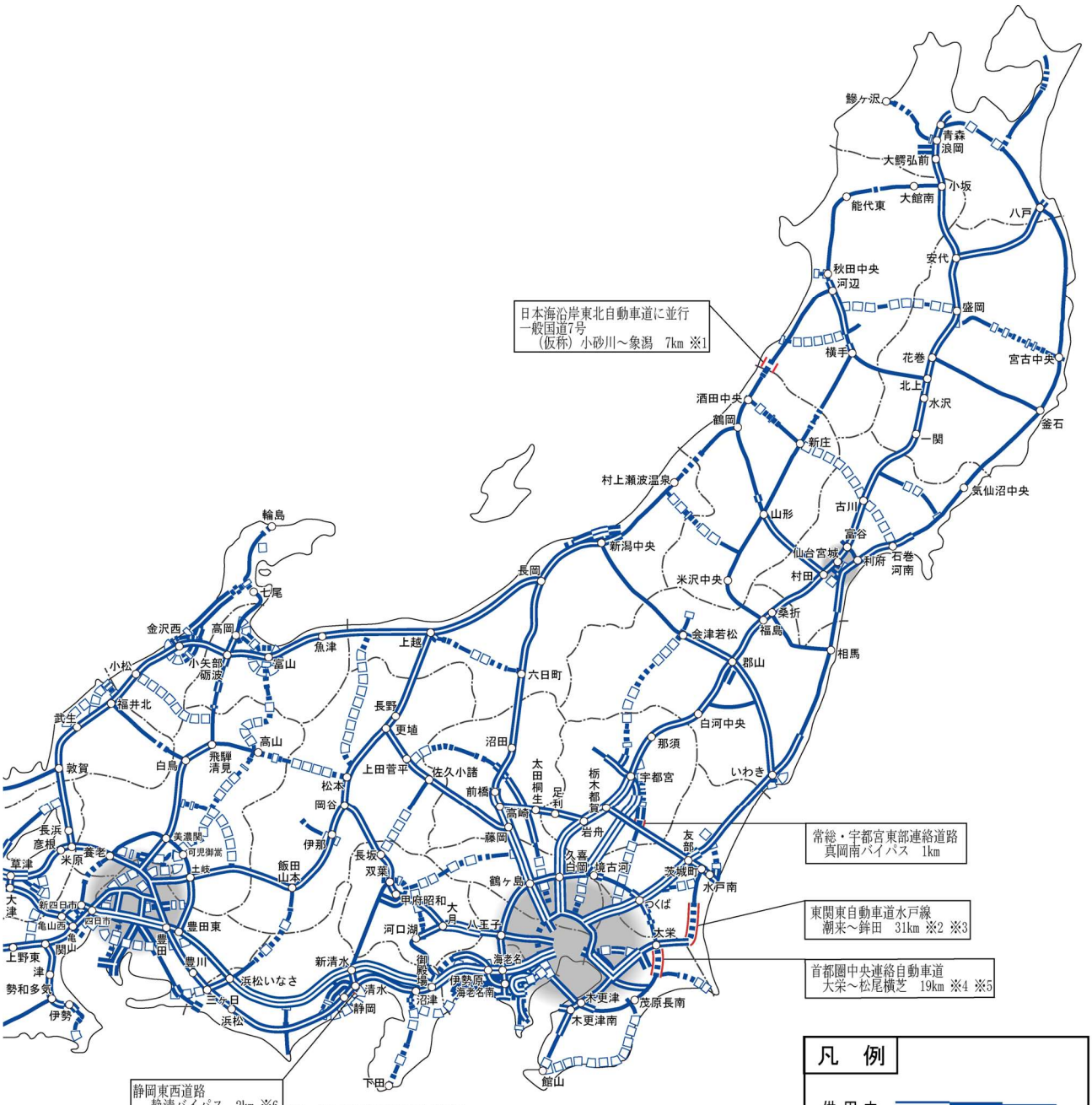
(9)　全国路線図

# 全　国


稚内
名寄北
留萌
旭川
鷹栖
比布
深川
紋別
網走
北見東
俱知安
小樽
札幌
岩見沢
黒松内
千歳恵庭
苫小牧東
室蘭
本別
帯広
江差
函館
釧路
中央
根室
浦河
広尾
許田
西原
那覇
那覇空港
山陰自動車道に並行
一般国道9号
はわい～（仮称）北条　6km ※7
東播丹波連絡道路
西脇北バイパス　3km
有明海沿岸道路
大川佐賀道路　1km
境港
出雲
斐川
松江中央
米子
北条
鳥取
高津
萩
浜田
千代田
広島北
豊岡出石
舞鶴東
綾部
福知山
春日
下関
山口
三次東
落合
津山
北房
宍粟
佐用
播磨
山陽姫路東
加古川北
三木
吉川
神戸
大山崎
大津
城陽
福岡
若宮
北九州
宇部
山口南
岩国
広島
高屋
尾道
福山西
倉敷
岡山
周南
伊万里
佐賀大和
佐世保中央
武雄
鳥栖
久留米
中津
日田
日出
大分
長崎
熊本
嘉島
八代
佐伯
延岡
人吉
えびの
小林
加治木
薩摩川内水引
鹿児島
都城
清武
宮崎
鹿屋串良
日南東郷
今治
新居浜
高松中央
坂出
松山
いよ小松
川之江東
川之江
井川池田
鳴門
洲本
徳島
大洲
宇和島
朝日
高知
須崎中央
安芸西
阿南
四万十
和歌山
紀の川
岩出根来
五條
南紀田辺
尾鷲北
新宮
中九州横断道路
滝室坂道路　6km
今治・小松自動車道
今治朝倉～今治湯ノ浦　6km
徳島環状道路
末広～住吉工区　1km
岡山環状道路
岡山環状南道路　3km
倉敷福山道路
笠岡バイパス　3km
倉敷福山道路
玉島・笠岡道路（Ⅱ期）　9km ※8
奈良中部熊野道路
高取バイパス　2km

# 路　線　図

令和７年度末時点の全国路線図に、
令和８年度新規開通区間（※）を旗揚げ
※令和８年３月末時点における予定区間




注1.　※1 工事が順調に進んだ場合
注2.　※2 潮来IC～行方ICは新たな課題等が工程に及ぼす影響を精査中
注3.　※3 行方IC～鉾田IC 間は前倒しで令和８年度半ばの開通を目指す
注4.　※4 資機材の調達等が順調な場合
注5.　※5 大栄JCT～多古IC 間は、令和８年秋頃開通予定
注6.　※6 清水立体 上り線（東京向き）のみ開通
注7.　※7 軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合
注8.　※8 大規模切土工事等が順調に進捗した場合
注9.　事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む
注10. 首都圏、中部圏、近畿圏、札幌、仙台、広島、北九州、福岡都市圏については、
一部の路線を図示していない

令和8年4月1日時点

## 2. 本州四国連絡橋

### ⑴ 本州四国連絡高速道路事業の対象となる路線

| 路線名 | 区間 | |
|---|---|---|
| 神戸淡路鳴門自動車道 | 自）神戸西 IC<br>（神戸市西区押部谷町） | 至）鳴門 IC<br>（鳴門市撫養町木津） |
| 瀬戸中央自動車道 | 自）早島 IC<br>（岡山県都窪郡早島町） | 至）坂出 IC<br>（坂出市川津町） |
| 西瀬戸自動車道 | 自）西瀬戸尾道 IC<br>（尾道市高須町） | 至）生口島北 IC<br>（尾道市因島州江町） |
| | 自）生口島南 IC<br>（尾道市瀬戸田町） | 至）大島北 IC<br>（今治市宮窪町） |
| | 自）大島南 IC<br>（今治市吉海町） | 至）今治 IC<br>（今治市山路） |

### ⑵ 各ルートの概要

| ルート名 | | 神戸・鳴門ルート | 児島・坂出ルート | 尾道・今治ルート |
|---|---|---|---|---|
| 道路 | 路線名 | 一般国道28号<br>神戸淡路鳴門自動車道 | 一般国道30号<br>瀬戸中央自動車道 | 一般国道317号<br>西瀬戸自動車道 |
| | 供用延長 | 80.2km（89.0km） | 37.3km | 46.6km |
| 鉄道 | 路線名 | 本四淡路線 | 本四備讃線 | ― |
| | 供用延長 | 未供用（3.5km） | 32.4km | ― |
| 道路鉄道共用部 | | 未供用（3.5km） | 13.1km | ― |
| 橋梁名<br>形式（橋長） | | ●明石海峡大橋<br>吊橋（3,911m）<br>（道路単独橋）<br>●大鳴門橋<br>吊橋（1,629m）<br>（道路鉄道併用橋として建設） | （全橋道路鉄道併用橋）<br>●下津井瀬戸大橋<br>吊橋（1,400m）<br>●櫃石島橋<br>斜張橋（790m）<br>●岩黒島橋<br>斜張橋（790m）<br>●与島橋<br>トラス橋（850m）<br>●北備讃瀬戸大橋<br>吊橋（1,538m）<br>●南備讃瀬戸大橋<br>吊橋（1,648m） | （全橋道路単独橋）<br>●新尾道大橋<br>斜張橋（546m）<br>●因島大橋<br>吊橋（1,270m）<br>●生口橋<br>斜張橋（790m）<br>●多々羅大橋<br>斜張橋（1,480m）<br>●大三島橋<br>アーチ橋（328m）<br>●伯方橋<br>桁橋（325m）<br>●大島大橋<br>吊橋（840m）<br>●来島海峡第一大橋<br>吊橋(960m)<br>●来島海峡第二大橋<br>吊橋（1,515m）<br>●来島海峡第三大橋<br>吊橋（1,570m） |

注）一般国道28号の延長（ ）書き（89.0km）は西神地区（神戸西～垂水）を含む延長
本四淡路線の延長（ ）書き（3.5km）は大鳴門橋（道路鉄道併用橋）関連区間の延長

## ⑶ 本州四国連絡橋事業の経緯

昭和30. 4　国鉄，本四淡路線調査に着手
34. 4　建設省，本四連絡橋調査に着手
36. 4　国鉄，本四備讃線調査に着手
45. 5　本州四国連絡橋公団法が成立
45. 7　本州四国連絡橋公団設立
48. 9　建設・運輸両大臣，基本計画(工事)を指示
48.10　建設・運輸両大臣，工事実施計画(工事)を認可
48.11　建設大臣，着工延期指示
50. 8　関係閣僚間で本州四国連絡橋について協議決定
50. 8　建設大臣，当面の建設方針指示
50.12　大三島橋着工
51. 7　大鳴門橋着工
52. 1　因島大橋着工
52. 4　早期完成ルートとして児島・坂出ルート内定
52.11　第三次全国総合開発計画で児島・坂出ルート決定
53.10　児島・坂出ルート着工
54. 1　伯方・大島大橋追加決定
54. 5　大三島橋供用
56. 3　伯方・大島大橋着工
56. 6　本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法が成立
58.12　因島大橋供用
60. 6　大鳴門橋供用
60. 8　明石海峡大橋を道路単独橋とする方針決定
60.12　明石海峡大橋及び生口橋追加決定
61. 4　明石海峡大橋着工
61. 5　生口橋着工
62.12　来島大橋追加決定
63. 1　伯方・大島大橋供用
63. 2　日本道路公団より尾道大橋を管理替え
63. 4　児島・坂出ルート供用
63. 5　来島大橋着工
平成元.12　多々羅大橋追加決定
2. 8　多々羅大橋着工
3.12　生口橋供用
5. 7　新尾道大橋着工
10. 4　明石海峡大橋供用
11. 5　新尾道大橋，多々羅大橋，来島海峡大橋供用
11.12　尾道大橋を広島県道路公社へ移管
16. 6　道路関係四公団民営化関係四法成立
17.10　本州四国連絡高速道路株式会社設立
18. 3　独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と一般国道28号(本州四国連絡道路(神戸・鳴門ルート))等に関する協定を締結
26. 3　全国路線網に編入

## (4)　本四高速の料金水準と償還期間の経緯

| 料金改定時期 | S54.5 | S58.10 | S60.5 | S62.5 | S63.1 | S63.1 | H3.11 | H9.12 | H15.3 | H17.10 | H26.4 | H26.11 | R6.4 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 主な改定理由 | 大三島橋<br>供用 | 因島大橋<br>供用 | 大鳴門橋<br>供用 | 大鳴門橋<br>関連区間<br>供用 | 伯方・<br>大島大橋<br>供用 | 瀬戸中央<br>自動車道<br>供用 | 生口橋<br>供用 | 明石海峡<br>大橋供用 | 新特別料金<br>認可 | 民営化 | 「整備重視の<br>料金」から<br>「利用重視の<br>料金」への<br>見直し | 特定更新工事<br>の着手 | 「新たな高速道路<br>料金に関する基<br>本方針」の改定 |
| 対象延長 | 96km | 103km | 103km | 140km | 143km | 143km | 143km | 178km | 186km | 172.9km | | | |
| 普通車料金水準<br>陸上部<br>海峡部<br><br>明石海峡大橋<br>（税抜） | 40円/km<br>280円/km<br>－ | 34円/km<br>408円/km<br>－ | | 35円/km<br>420円/km<br>－ | | | | 〈基本料金※1から<br>20%の引き下げ〉<br><br>31.2円/km<br>280.8円/km<br>449.28円/km | 〈基本料金※1から<br>28%の引き下げ〉<br><br>28.08円/km<br>252.72円/km<br>404.35円/km | | 24.6円/km<br>108.1円/km<br>108.1円/km | | |
| 償還期間 | 28年間 | 33年間 | | | | | | 50年間 | 50年間<br>（有利子債務等）<br>（1996～2045） | 45年間※2<br>（有利子債務等）<br>（2005～2050） | | 51年間※3<br>（有利子債務等）<br>（2014～2065） | 48年間<br>（有利子債務等）<br>（2024～2072） |

＜参考＞H1.4～　消費税導入(3%)　　H26.4～消費税引き上げ(5→8%)

H9.4～消費税引き上げ(3→5%)　　R1.10～消費税引き上げ(8→10%)

国による有利子債務処理（1.46 兆円）

※1 基本料金の水準は陸上部39円/km,海峡部351円/km,明石海峡大橋561.6円/km

※2 平成26年6月に道路法等の一部を改正する法律が公布されたことにより料金徴収期間を最長15年間延長することが可能となった。

※3 令和5年6月に道路整備特別措置法等の一部を改正する法律が公布されたことにより料金徴収期間を最長で令和97年9月30日まで延長することが可能となった。

# 3.　一般国道の自動車専用道路

## ⑴　一般国道の自動車専用道路として整備する高規格幹線道路

| 路線名 | 区間 | 経過する都道府県 |
|---|---|---|
| 日高自動車道 | 苫小牧～浦河 | 北海道 |
| 深川・留萌自動車道 | 深川～留萌 | 北海道 |
| 旭川・紋別自動車道 | 旭川～紋別 | 北海道 |
| 帯広・広尾自動車道 | 帯広～広尾 | 北海道 |
| 函館・江差自動車道 | 函館～江差 | 北海道 |
| 津軽自動車道 | 青森～鰺ヶ沢 | 青森県 |
| 三陸縦貫自動車道 | 仙台～宮古 | 宮城県,岩手県 |
| 八戸・久慈自動車道 | 八戸～久慈 | 青森県，岩手県 |
| 首都圏中央連絡自動車道 | 横浜～木更津 | 神奈川県,東京都,埼玉県,茨城県,千葉県 |
| 中部縦貫自動車道 | 松本～福井 | 長野県，岐阜県,福井県 |
| 能越自動車道 | 輪島～砺波 | 石川県,富山 |
| 伊豆縦貫自動車道 | 沼津～下田 | 静岡県 |
| 三遠南信自動車道 | 飯田～浜松 | 長野県，愛知県，静岡県 |
| 東海環状自動車道 | 豊田～四日市 | 愛知県，岐阜県，三重県 |
| 京奈和自動車道 | 京都～和歌山 | 京都府，奈良県，和歌山県 |
| 西神自動車道 | 神戸～神戸 | 兵庫県 |
| 京都縦貫自動車道 | 宮津～京都 | 京都府 |
| 北近畿豊岡自動車道 | 豊岡～丹波 | 兵庫県 |
| 尾道・福山自動車道 | 尾道～福山 | 広島県 |
| 東広島・呉自動車道 | 東広島～　呉 | 広島県 |
| 本州四国連絡道路 | 神戸～鳴門 | 兵庫県，徳島県 |
| | 早島～坂出 | 岡山県，香川県 |
| | 尾道～今治 | 広島県，愛媛県 |
| 今治・小松自動車道 | 今治～西条 | 愛媛県 |
| 高知東部自動車道 | 高知～安芸 | 高知県 |
| 西九州自動車道 | 福岡～武雄 | 福岡県，佐賀県，長崎県 |
| 南九州西回り自動車道 | 八代～鹿児島 | 熊本県，鹿児島県 |
| 那覇空港自動車道 | 那覇空港～西原 | 沖縄県 |

## (2)　供用開始予定の区間(一般国道自動車専用道路)

### ① 2026年(令和8年)度中供用開始予定

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 一般国道自動車専用道路 | | | | |
| 1 | 首都圏中央連絡自動車道 | 大栄(たいえい)～松尾横芝(まつおよこしば)　※1,2 | 19 | 直轄、NEXCO |
| 2 | 今治・小松自動車道 | 今治朝倉(いまばりあさくら)～今治湯ノ浦(いまばりゆうら) | 6 | 直轄 |
| | 小計 | 2区間 | 25 | |
| 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路 | | | | |
| 3 | 日本海沿岸東北自動車道 | (仮称)小砂川(こさがわ)～象潟(きさかた)　※3 | 7 | 直轄 |
| 4 | 山陰自動車道 | はわい～(仮称)北条(ほうじょう)　※4 | 6 | 直轄 |
| | 小計 | 2区間 | 13 | |
| 新規開通合計 | | 4区間 | 38 | |

※1　大栄JCT～多古IC間は、令和8年秋頃開通予定
※2　資機材の調達等が順調な場合
※3　工事が順調に進んだ場合
※4　軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合

### ② 2027年(令和9年)度中供用開始予定

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路 | | | | |
| 1 | 日本海沿岸東北自動車道 | 遊佐鳥海(ゆざちょうかい)～(仮称)吹浦(ふくら)　※1 | 2 | 直轄 |
| 2 | 近畿自動車道紀勢線 | (仮称)串本(くしもと)～すさみ南(みなみ) | 19 | 直轄 |
| 新規開通合計 | | 2区間 | 21 | |

※1　工事が順調に進んだ場合

注) 2026 年(令和 8 年)4 月 1 日時点

# 4. その他

## (1) 空港・港湾からの高規格幹線道路までのアクセス状況

（上段:箇所数、下段:割合）

| | 最短時間<br>10分未満 | 最短時間<br>10分以上<br>20分未満 | 最短時間<br>20分以上<br>30分未満 | 最短時間<br>30分以上 |
|---|---|---|---|---|
| 空港<br>【54箇所】 | 31箇所<br>57% | 14箇所<br>26% | 5箇所<br>9% | 4箇所<br>7% |
| うち、会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港【28箇所】 | 18箇所<br>64% | 6箇所<br>21% | 3箇所<br>11% | 1箇所<br>4% |
| 港湾<br>【116箇所】 | 60箇所<br>52% | 31箇所<br>27% | 17箇所<br>15% | 8箇所<br>7% |
| うち、国際戦略港湾、国際拠点港湾【23箇所】 | 9箇所<br>39% | 11箇所<br>48% | 3箇所<br>13% | 0箇所<br>0% |

空港：会社管理空港，国管理空港，特定地方管理空港，ジェット空港

港湾：国際戦略港湾，国際拠点港湾，重要港湾（離島を除く）

※所要時間は、ETC2.0データの令和６年度（小型車）の平日の昼間12時間の平均値を用いて算出

## (2) 道路空間の有効活用

| | |
|---|---|
| 高速道路の占用料収入（2025 年(令和 7 年)度実績） | 約 28 億円 |
| 直轄道路の占用料収入（2025 年(令和 7 年)度実績） | 約 63 億円 |

## (3) 一時退出関係

| | |
|---|---|
| ① 高速道路のガソリンスタンド<br>空白区間数（100km以上） | 36区間（2026年(令和8年)6月時点） |
| うち150km以上 | 0区間 |
| ② 路外給油サービス社会実験実施状況 | |
| 中国道　吉和IC、六日市IC<br>(H27.4.20より実施、H30.3.22で終了) | 平均利用台数　1.8台／日<br>(集計期間：H27.4.20～H30.3.22) |
| 磐越道　新津IC<br>(H28.7.16より実施) | 平均利用台数　1.7台／日<br>(集計期間：H28.7.16～R8.3.31) |
| 東海北陸道　福光IC<br>(H28.7.15より実施) | 平均利用台数　0.6台／日<br>(集計期間：H28.7.15～R8.3.31) |
| 東北自動車道　十和田IC<br>(H29.4.26より実施) | 平均利用台数　1.4台／日<br>(集計期間：H29.4.26～R8.3.31) |

## (4) SA･PA 関係（2026 年(令和８年)６月末時点）

| | |
|---|---|
| 全国のSA･PAの数※1 | 890箇所 |
| うち SA | 236箇所 |
| うち PA | 654箇所 |

| | | |
|---|---|---|
| 全国のウェルカムゲートの数※1 | 334箇所 | |
| うち NEXCO 東日本 | 116箇所 | （例）東北道：蓮田SA他 |
| うち NEXCO 中日本 | 128箇所 | （例）東名高速：EXPASA海老名 |
| うち NEXCO 西日本 | 87箇所 | （例）山陽道：三木SA他 |
| うち首都高速 | 1箇所 | （例）高速6号三郷線：八潮PA上 |
| うち本四高速 | 2箇所 | （例）西瀬戸道：来島海峡SA |

| | | |
|---|---|---|
| 全国のハイウェイオアシスの数 | 27箇所 | |
| うち NEXCO 東日本 | 12箇所 | （例）北関東道：壬生PA他 |
| うち NEXCO 中日本 | 8箇所 | （例）伊勢湾岸道：刈谷PA他 |
| うち NEXCO 西日本 | 5箇所 | （例）松山道：石鎚山SA他 |
| うち首都高速 | 1箇所 | （例）高速川口線：川口PA上 |
| うち本四高速 | 1箇所 | （例）神淡鳴：淡路SA |

| | |
|---|---|
| 全国のEV充電器の数※2 | 428箇所 |
| うち NEXCO 東日本 | 155箇所 |
| うち NEXCO 中日本 | 110箇所 |
| うち NEXCO 西日本 | 146箇所 |
| うち首都高速 | 8箇所 |
| うち阪神高速 | 3箇所 |
| うち本四高速 | 6箇所 |

| | | |
|---|---|---|
| 全国の水素ステーションの数 | 1箇所 | 東名高速：足柄SA(下り) |

| | |
|---|---|
| 全国のガソリンスタンドの数※2 | 221箇所 |
| うち NEXCO 東日本 | 78箇所 |
| うち NEXCO 中日本 | 60箇所 |
| うち NEXCO 西日本 | 81箇所 |
| うち首都高速 | 0箇所 |
| うち本四高速 | 2箇所 |

※１　上下線別にカウント(集約型は１とカウント)

※２　設置されているSA・PAの数

## (5)　逆走関係

### ① 逆走発生件数の推移と発生箇所

・H23年～R7年で3,171件発生、年間平均で211件発生　（概ね2日に1回以上）

・うち約6割はIC・JCTで逆走を開始

| 暦年 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 発生件数 | 211 | 209 | 143 | 212 | 259 | 249 | 207 | 200 | 200 | 148 | 188 | 204 | 224 | 220 | 297 | 3171 |
| IC・JCT | 96 | 113 | 84 | 106 | 158 | 151 | 125 | 115 | 129 | 85 | 118 | 128 | 142 | 161 | 204 | 1915 |
| SA･PA | 19 | 14 | 10 | 15 | 15 | 13 | 12 | 12 | 17 | 5 | 11 | 12 | 11 | 9 | 12 | 187 |
| 本線 | 34 | 33 | 26 | 56 | 67 | 38 | 45 | 35 | 36 | 33 | 37 | 37 | 46 | 27 | 53 | 603 |
| その他 | 0 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| 不明 | 62 | 47 | 23 | 33 | 18 | 47 | 24 | 37 | 18 | 25 | 21 | 25 | 25 | 23 | 28 | 456 |

データ：H23～R7 年の高速道路（国土交通省及び高速道路会社管理）における事故または確保に至った逆走事案（全 3,171 件）

出　典：警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

### ② 逆走事故件数の推移

・逆走発生件数に占める事故の割合は約 2 割

| 暦年 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 事故件数<br>逆走発生件数<br>全体に占める<br>事故割合 | 27<br>(13%) | 43<br>(21%) | 34<br>(24%) | 50<br>(24%) | 46<br>(18%) | 57<br>(23%) | 44<br>(21%) | 32<br>(16%) | 45<br>(23%) | 26<br>(18%) | 44<br>(23%) | 44<br>(22%) | 39<br>(17%) | 50<br>(23%) | 64<br>(22%) | 645<br>(22%) |
| 死傷事故 | 11 | 19 | 16 | 21 | 26 | 25 | 17 | 14 | 19 | 6 | 10 | 12 | 8 | 14 | 16 | 234 |
| 死亡事故 | 5 | 4 | 5 | 5 | 8 | 7 | 5 | 1 | 4 | 1 | 4 | 3 | 2 | 4 | 1 | 59 |
| 人身事故 | 6 | 15 | 11 | 16 | 18 | 18 | 12 | 13 | 15 | 5 | 6 | 9 | 6 | 10 | 15 | 175 |
| 物損事故 | 16 | 24 | 18 | 29 | 20 | 32 | 27 | 18 | 26 | 20 | 34 | 32 | 31 | 36 | 48 | 411 |

データ：H23～R7 年の高速道路（国土交通省及び高速道路会社管理）における逆走による事故件数（全 3,171 件）

出　典：警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

### ③ 逆走事案の特徴（H23～R7年の事案より）

・75歳以上の割合が高い（免許保有者の10%であるのに対し，45%を占める）

・過失または故意による事例が約6割，逆走の認識がない事例が約3割を占める。

| 運転者の年齢 | 逆走事案の運転者割合※1 | （参考）免許保有者年齢構成※2 |
|---|---|---|
| 30歳未満 | 8% | 13% |
| 30～65歳未満 | 25% | 62% |
| 65～75歳未満 | 21% | 15% |
| 75歳以上 | 45% | 10% |

| 逆走開始時の認識 | 割合 |
|---|---|
| 過失または故意による逆走 | 62% |
| 最後まで逆走の認識無し | 27% |
| その他・不明・調査不能 | 11% |

※1　1%が不明

※2　R6年度運転免許統計より

データ：H23～R7 年の高速道路（国土交通省及び高速道路会社管理）における事故または確保に至った逆走事案（全 3,171 件）を集計
ただし、逆走開始時の認識については、H27～R7 の逆走事案（全 2,396 件）を集計

出　典：警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

### ④ 逆走事故の特徴（H23～R7年の事案より）

・逆走事故は，事故全体と比較して，死傷事故となる割合が約4倍，死亡事故となる割合が約35倍

| 種別 | 事故全体に占める割合（A） | 逆走事故に占める割合（B） | B/A |
|---|---|---|---|
| 死傷事故 | 9.0% | 36% | 約 4 倍 |
| 死亡事故 | 0.26% | 9% | 約 35 倍 |
| 人身事故 | 8.8% | 27% | 約 3 倍 |
| 物損事故 | 91.0% | 64% | 約 0.7 倍 |

データ：H23～R7 年計（(A) 全 77 万件の内訳（B）全 645 件の内訳）

出　典：高速道路会社が管理する高速道路の状況（高速道路会社調べ）

## (6) 誤進入関係

### ① 誤進入の発生件数・発生箇所の推移

・発生件数（確保に至った事案）は令和 6 年から増加。

・誤進入事案のうち，約 7 割は IC で発生。

| 年度 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 発生件数 | 2,598 | 2,512 | 2,816 | 3,338 | 3,501 | 3,678 | 3,733 | 3,823 | 3,998 | 3,662 | 3,392 | 3,828 | 3,712 | 3,852 | 4,070 | 52,513 |
| IC | 1,436 | 1,443 | 1,717 | 2,057 | 2,365 | 2,456 | 2,817 | 2,910 | 3,208 | 2,869 | 2,710 | 3,023 | 3,019 | 3,146 | 3,293 | 38,469 (73%) |
| 本線 | 91 | 67 | 125 | 355 | 348 | 338 | 265 | 310 | 100 | 122 | 170 | 167 | 189 | 190 | 209 | 3,046 (6%) |
| SA･PA | 127 | 103 | 127 | 163 | 160 | 174 | 195 | 130 | 151 | 82 | 89 | 97 | 107 | 105 | 104 | 1,914 (4%) |
| その他 | 82 | 101 | 88 | 176 | 158 | 137 | 159 | 126 | 119 | 123 | 95 | 177 | 163 | 144 | 139 | 1,987 (4%) |
| 不明 | 862 | 798 | 759 | 587 | 470 | 573 | 297 | 347 | 420 | 466 | 328 | 364 | 234 | 267 | 325 | 7,097 (14%) |

### ② 誤進入の理由

・約6割弱は道間違い・誤進入によるもの。

| 年度 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 発生件数 | 2,598 | 2,512 | 2,816 | 3,338 | 3,501 | 3,678 | 3,733 | 3,823 | 3,998 | 3,662 | 3,392 | 3,828 | 3,712 | 3,852 | 4,070 | 52,513 |
| 道間違い・誤進入 | 1,202 | 1,227 | 1,349 | 1,880 | 2,151 | 2,186 | 2,437 | 2,316 | 2,828 | 2,510 | 1930 | 2,074 | 1,741 | 1,677 | 1,669 | 29,177 (56%) |
| 認知症・精神障害 | 341 | 338 | 330 | 365 | 403 | 471 | 475 | 486 | 432 | 446 | 406 | 427 | 413 | 418 | 423 | 6,174 (12%) |
| 酒酔い | 97 | 94 | 77 | 60 | 62 | 80 | 90 | 92 | 93 | 56 | 62 | 103 | 111 | 95 | 103 | 1,275 (2%) |
| その他 | 361 | 310 | 336 | 667 | 581 | 544 | 393 | 570 | 336 | 416 | 718 | 984 | 1,222 | 1,492 | 1,644 | 10,574 (20%) |
| 不明 | 597 | 543 | 724 | 366 | 304 | 397 | 338 | 359 | 309 | 234 | 276 | 240 | 225 | 170 | 231 | 5,313 (10%) |

データ：H23年4月～R8年3月の高速道路（国土交通省及び高速道路会社管理）における確保または事故に至った誤進入事案（全52,513件）

出　典：国土交通省・高速道路会社が作成

### ③ 誤進入手段の推移

・徒歩と原付がそれぞれ約4割，残りを自転車が占める。

| 年度 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 発生件数 | 2,598 | 2,512 | 2,816 | 3,338 | 3,501 | 3,678 | 3,733 | 3,823 | 3,998 | 3,662 | 3,392 | 3,828 | 3,712 | 3,852 | 4,070 | 52,513 |
| 徒歩 | 1,454 | 1,386 | 1,464 | 1,636 | 1,593 | 1,581 | 1,511 | 1,399 | 1,249 | 1,024 | 1,021 | 1,152 | 1,188 | 1,186 | 1,280 | 20,124 (38%) |
| 原付 | 581 | 607 | 838 | 1,056 | 1,230 | 1,445 | 1,623 | 1,785 | 2,111 | 2,089 | 1,925 | 2,160 | 2,026 | 2,168 | 2,271 | 23,915 (46%) |
| 自転車 | 563 | 519 | 507 | 636 | 670 | 643 | 599 | 631 | 638 | 549 | 441 | 510 | 491 | 493 | 514 | 8,404 (16%) |
| その他 | 0 | 0 | 7 | 10 | 8 | 9 | 0 | 8 | 0 | 0 | 5 | 6 | 7 | 5 | 5 | 70 (0%) |

### ④ 誤進入者の年代

・誤進入発生件数の割合で最も高いのは20代であり、約２割を占める。

| 年度 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 発生件数 | 2,598 | 2,512 | 2,816 | 3,338 | 3,501 | 3,678 | 3,733 | 3,823 | 3,998 | 3,662 | 3,392 | 3,828 | 3,712 | 3,852 | 4,070 | 52,513 |
| 10 代以下 | 174 | 168 | 210 | 333 | 360 | 335 | 415 | 361 | 349 | 310 | 304 | 411 | 363 | 364 | 436 | 4,893 (9%) |
| 20 代 | 354 | 373 | 450 | 632 | 678 | 858 | 826 | 860 | 911 | 960 | 811 | 975 | 909 | 904 | 967 | 11,468 (22%) |
| 30 代 | 185 | 177 | 229 | 263 | 323 | 365 | 395 | 395 | 486 | 492 | 381 | 454 | 483 | 519 | 562 | 5,709 (11%) |
| 40 代 | 121 | 123 | 158 | 193 | 247 | 278 | 262 | 277 | 308 | 297 | 234 | 337 | 324 | 373 | 386 | 3,918 (7%) |
| 50 代 | 147 | 146 | 143 | 180 | 202 | 179 | 187 | 225 | 230 | 209 | 210 | 288 | 294 | 319 | 327 | 3,286 (6%) |
| 60 代 | 260 | 254 | 224 | 294 | 312 | 305 | 308 | 287 | 293 | 220 | 177 | 192 | 234 | 212 | 253 | 3,825 (7%) |
| 70 代 | 425 | 427 | 462 | 608 | 655 | 524 | 504 | 529 | 540 | 460 | 401 | 455 | 412 | 367 | 396 | 7,165 (14%) |
| 80 代 | 226 | 248 | 229 | 229 | 233 | 325 | 337 | 360 | 360 | 403 | 318 | 370 | 349 | 346 | 383 | 4,716 (9%) |
| 90 代以上 | 2 | 7 | 4 | 3 | 11 | 19 | 34 | 26 | 26 | 23 | 23 | 34 | 35 | 26 | 42 | 315 (1%) |
| 不明 | 704 | 589 | 707 | 603 | 480 | 490 | 465 | 503 | 495 | 288 | 533 | 312 | 309 | 422 | 318 | 7,218 (14%) |

データ：H23年4月～R8年3月の高速道路（国土交通省及び高速道路会社管理）における確保または事故に至った誤進入事案（全52,513件）

出　典：国土交通省・高速道路会社が作成

## (7) 暫定二車線

### ① 暫定二車線の延長(高規格幹線道路(有料))

(単位：km)

| 年 度 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 延 長 | 2,591 | 2,517 | 2,549 | 2,478 | 2,472 | 2,427 | 2,427 | 2,423 | 2,422 |

※年度末における延長

### ② 暫定二車線の延長(高規格幹線道路(無料))

(単位：km)

| 年 度 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 延 長 | 1,774 | 1,866 | 1,895 | 1,916 | 1,988 | 1,982 | 2,017 | 2,048 | 2,066 |

※年度末における延長

### ③ 対向車線飛び出し事故(高規格幹線道路(有料))

| 件数(総事故に占める割合) | | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 事故件数 | 死亡 | 11 (4%) | 8 (3%) | 16 (6%) | 2 (1%) | 3 (2%) | 4 (4%) | 8 (5%) | 5 (4%) | 5 (6%) |
| | 負傷 | 60 (20%) | 54 (18%) | 67 (26%) | 36 (18%) | 25 (20%) | 22 (21%) | 33 (23%) | 31 (26%) | 28 (33%) |
| | 物損 | 232 (76%) | 237 (79%) | 176 (68%) | 161 (81%) | 96 (78%) | 79 (75%) | 105 (72%) | 81 (70%) | 52 (61%) |
| | 計 | 303 | 299 | 259 | 199 | 124 | 105 | 146 | 117 | 85 |
| 死傷者数 | 死亡 | 11 (7%) | 11 (8%) | 19 (10%) | 3 (5%) | 3 (8%) | 6 (8%) | 11 (14%) | 5 (8%) | 6 (9%) |
| | 負傷 | 154 (93%) | 119 (93%) | 162 (90%) | 55 (95%) | 35 (92%) | 74 (92%) | 68 (86%) | 58 (92%) | 62 (91%) |
| | 計 | 165 | 130 | 181 | 58 | 38 | 80 | 79 | 63 | 68 |

※高速道路会社、地方道路公社調べ

### ④ 死傷事故率、死亡事故率(高速自動車国道(有料))

(単位：件/億台キロ)

| | | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 死傷事故率 | 暫定二車線(A) | 2.19 | 2.14 | 2.38 | 2.89 | 2.35 | 2.12 |
| | 四車線以上(B) | 2.75 | 2.75 | 2.99 | 3.13 | 3.28 | 3.13 |
| | 比率(A/B) | 0.80 | 0.78 | 0.80 | 0.92 | 0.72 | 0.68 |
| 死亡事故率 | 暫定二車線(A) | 0.11 | 0.06 | 0.10 | 0.17 | 0.12 | 0.16 |
| | 四車線以上(B) | 0.08 | 0.10 | 0.10 | 0.09 | 0.10 | 0.10 |
| | 比率(A/B) | 1.38 | 0.60 | 1.00 | 1.89 | 1.20 | 1.60 |

※高速道路会社、地方道路公社調べ

## (8)　ワイヤロープ関係（2026年（令和8年）3月末時点）

| 路線名 | | 区間 | | | 設置延長 | 飛び出し事故 | WR接触事故件数 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 道央道 | オオヌマコウエン 大沼公園 | ～ | シベツケンブチ 士別剣淵 | 84km | － | 1,278件 |
| 2 | 道東道 | チトセエニワ 千歳恵庭JCT | ～ | アショロ 足寄 | 86km | 6件 | 1,258件 |
| 3 | 後志道 | ヨイチ 余市 | ～ | オタル 小樽JCT | 3km | － | 57件 |
| 4 | 青森道 | アオモリチュウオウ 青森中央 | ～ | アオモリヒガシ 青森東 | 11km | － | 71件 |
| 5 | 八戸道 | ハチノヘ 八戸JCT | ～ | ハチノヘキタ 八戸北 | 8km | － | 31件 |
| 6 | 秋田道 | キタカミ 北上JCT | ～ | ノシロミナミ 能代南 | 63km | 5件 | 644件 |
| 7 | 日東道 | トヨサカ 豊栄SAスマートIC | ～ | アキタクウコウ 秋田空港 | 52km | 1件 | 539件 |
| 8 | 釜石道 | トウワ 東和 | ～ | ハナマキ 花巻JCT | 8km | － | 37件 |
| 9 | 東中道 | ヨネザワキタ 米沢北 | ～ | ヒガシネ 東根 | 28km | 2件 | 197件 |
| 10 | 常磐道 | ヒロノ 広野 | ～ | ヤマモト 山元 | 38km | 3件 | 267件 |
| 11 | 山形道 | ヤマガタ 山形JCT | ～ | ツルオカ 鶴岡JCT | 26km | 1件 | 140件 |
| 12 | 磐越道 | アイヅワカマツ 会津若松 | ～ | ニイガタチュウオウ 新潟中央JCT | 23km | － | 332件 |
| 13 | 東関東道 | イバラキクウコウキタ 茨城空港北 | ～ | イバラキマチ 茨城町JCT | 5km | － | 18件 |
| 14 | 深川留萌道 | フカガワ 深川JCT | ～ | フカガワニシ 深川西 | 2km | - | 7件 |
| 15 | 百石道 | ハチノヘキタ 八戸北 | ～ | シモダモモイシ 下田百石 | 2km | － | 12件 |
| 16 | 湯沢横手道（東中道） | ユザワ 湯沢 | ～ | ヨコテ 横手JCT | 8km | － | 37件 |
| 17 | 仙台北部道路 | リフ 利府JCT | ～ | トミヤ 富谷IC | 7km | 1件 | 55件 |
| 18 | 仙台南部道路 | イマイズミ 今泉 | | センダイミナミ 仙台南 | 3km | － | 50件 |
| 19 | 富館道 | フッツタケオカ 富津竹岡 | ～ | トミウラ 富浦 | 5km | 1件 | 105件 |
| 20 | 圏央道 | ゴカ 五霞 | ～ | モバラチョウナン 茂原長南 | 33km | 4件 | 615件 |
| 21 | 横横道 | ウラガ 浦賀 | ～ | マボリカイガン 馬堀海岸 | 0.2km | － | 2件 |
| 22 | 東海環状 | トキ 土岐JCT | ～ | ヨウロウ 養老JCT | 8km | － | 51件 |
| 23 | 紀勢道 | セイワタキ 勢和多気 | ～ | キイナガシマ 紀伊長島 | 4km | － | 50件 |
| 24 | 舞若道 | マイヅルニシ 舞鶴西 | ～ | ツルガ 敦賀JCT | 19km | 1件 | 104件 |

| 路線名 | | 区間 | | | 設置延長 | 飛び出し事故 | WR接触事故件数 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 25 | 中部横断道 | シンシミズ 新清水JCT | ～ | フタバ 双葉JCT | 4km | － | 22件 |
| 26 | 中央道 | カワグチコ 河口湖 | ～ | フジヨシダ 富士吉田 | 1km | － | 5件 |
| 27 | 東富士五湖道 | フジヨシダ 富士吉田 | ～ | スバシリ 須走 | 10km | － | 75件 |
| 28 | 東海北陸 | シラカワゴウ 白川郷 | ～ | ナント 南砺SIC | 4km | － | 31件 |
| 29 | 京都縦貫 | ソノベ 園部 | ～ | タンバ 丹波 | 3km | － | 32件 |
| 30 | 京奈和道路 | タナベキタ 田辺北 | ～ | キヅ 木津 | 8km | － | 55件 |
| 31 | 播磨道 | ハリマ 播磨JCT | ～ | ハリマシングウ 播磨新宮 | 4km | － | 5件 |
| 32 | 南阪奈 | ハビキノ 羽曳野 | ～ | シンジョウ 新庄 | 2km | － | 20件 |
| 33 | 岡山道 | カヨウ 賀陽 | ～ | ホクボウ 北房 | 3km | － | 30件 |
| 34 | 山陽道 | ウベ 宇部JCT | ～ | シモノセキ 下関JCT | 15km | － | 79件 |
| 35 | 松江道 | シンジ 宍道JCT | ～ | ミトヤキスキ 三刀屋木次 | 3km | － | 11件 |
| 36 | 浜田道 | チヨダ 千代田JCT | ～ | ハマダ 浜田 | 26km | － | 165件 |
| 37 | 山陰道 | ヨナゴニシ 米子西 | ～ | ハマダ 浜田JCT | 26km | － | 212件 |
| 38 | 米子道 | ヒルゼン 蒜山 | ～ | ヨナゴ 米子 | 5km | － | 41件 |
| 39 | 西瀬戸自動車道 | ニシセトオノミチ 西瀬戸尾道 | ～ | イマバリ 今治 | 14km | － | 78件 |
| 40 | 徳島道 | ナルト 鳴門JCT | ～ | カワノエヒガシ 川之江東JCT | 27km | － | 238件 |
| 41 | 徳島南部道 | トクシマ 徳島 JCT | ～ | トクシマオキノス 徳島 沖洲 | 1km | | 1件 |
| 42 | 松山道 | マツヤマ 松山 | ～ | セイヨウワ 西予宇和 | 14km | － | 98件 |
| 43 | 高知道 | コウチ 高知 | ～ | スサキヒガシ 須崎東 | 11km | － | 128件 |
| 44 | 今治小松道 | イマバリユノウラ 今治湯ノ浦 | ～ | コマツ いよ小松JCT | 5km | － | 16件 |
| 45 | 東九州道 | カンダキタキュウシュウクウコウ 苅田北九州空港 | ～ | スエヨシタカラベ 末吉財部 | 82km | 5件 | 711件 |
| 46 | 日出BP | ハヤミ 速見 | ～ | ヒジ 日出 | 4km | － | 17件 |
| 47 | 西九州道 | タケオミナミ 武雄南 | ～ | サセボダイトウ 佐世保大塔 | 4km | － | 42件 |
| 48 | 南九州道 | ヤツシロ 八代JCT | ～ | カゴシマニシ 鹿児島西 | 14km | 1件 | 92件 |
| 合計 | | | | | 約816km | 31件 | 8,161件 |

※端数処理により合計が合わない場合がある。

## (9)　未償還残高（機構＋会社）

（単位：兆円・税込）

| | 6社合計 | |
|---|---|---|
| | 未償還残高 | |
| | | 有利子 |
| 民営化（H17.10.1） | 43.3 | 38.1 |
| R6期末（R7.3.31）※機構分 | 29.7 | 24.1 |

## (10)　供用開始年月と路線延長

| | | 供用開始年月 | 路線延長<br>(R8.4.1時点) |
|---|---|---|---|
| NEXCO | 高速自動車国道 | 1963.7（S38）　名神高速道路（栗東（りっとう）～尼崎）　71.1km | 8,486km |
| | 一般有料道路 | 1958.3（S33）　一般国道2号　関門トンネル 3.5km | 1,235km |
| 本四高速 | | 1985.6（S60）　神戸淡路鳴門　21.8km<br>1988.4（S63）　瀬戸中央　37.3km<br>1979.5（S54）　西瀬戸　6.8km | 173km |
| 首都高速 | | 1962.12（S37）　都心環状線・1号羽田線<br>（京橋～芝浦）　4.5km | 327km |
| 阪神高速 | | 1964.6（S39）　1号環状線（土佐堀（とさぼり）～湊町（みなとまち））2.3km | 258km |
| 合計 | | | 10,479km |

※　一般有料道路においては、参宮道路（三重県）10.6kmがS28年に開通しているが、無料開放されているため対象外
※　端数処理の関係により合計が一致しない場合がある

## (11)　更新事業規模（令和８年３月末時点）

（税込）

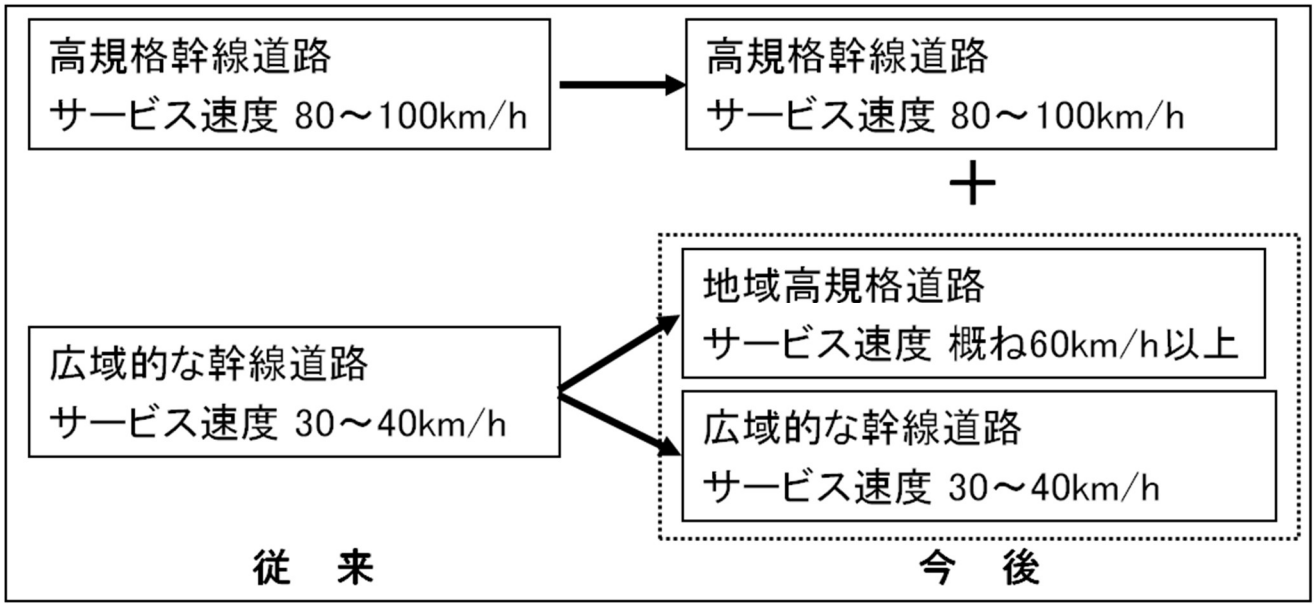
| | NEXCO | 本四高速 | 首都高速 | 阪神高速 |
|---|---|---|---|---|
| 更新事業規模 | 約 52,234 億円 | 約 272 億円 | 約 12,433 億円 | 約 6,461 億円 |
| | （約 1,872km） | （約 30km） | （約 85km） | （約 113km） |
| 代表箇所の例 | 中国自動車道<br>宮ノ前（みやのまえ）高架橋 | 神戸淡路鳴門自動車道<br>亀浦（かめうら）高架橋 | 1 号羽田線<br>東品川（ひがしながわ）桟橋・鮫洲（さめず）埋立部 | 大阪池田線<br>大豊橋（おおとよはし）付近 |

# ○　地域高規格道路

## 1.　地域高規格道路の概要

① 地域高規格道路は，高規格幹線道路と一体となって，高い速度サービスを提供する道路として整備を推進。

② 長期的には，既存ストックの有効活用を含めて，6,000～8,000kmのネットワークを形成。



# 2.　供用開始予定の区間（地域高規格道路）

## (1) 2026年(令和8年)度中供用開始予定

| 路線名 | | 箇所名 | 延長(km) | 事業主体 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 静岡東西道路 | 静清バイパス((静岡市清水区横砂東町～静岡市清水区八坂西町) 清水立体上り線(東京向き)) | 2 | 直轄 |
| 2 | 東播丹波連絡道路 | 西脇北バイパス(西脇市下戸田～西脇市寺内) | 3 | 直轄 |
| 3 | 倉敷福山道路 | 玉島･笠岡道路(Ⅱ期)(浅口市金光町佐方～笠岡市西大島新田) ※1 | 9 | 直轄 |
| 4 | 倉敷福山道路 | 笠岡バイパス(笠岡市西大島新田～笠岡市カブト南町) | 3 | 直轄 |
| 5 | 岡山環状道路 | 岡山環状南道路(岡山市南区藤田～岡山市南区古新田) | 3 | 直轄 |
| 6 | 有明海沿岸道路 | 大川佐賀道路(諸富～(仮称)川副) | 1 | 直轄 |
| 7 | 中九州横断道路 | 滝室坂道路(阿蘇市波野～阿蘇市一 の宮町) | 6 | 直轄 |
| 8 | 常総･宇都宮東部連絡道路 | 真岡南バイパス(真岡市茅堤～長田) | 1 | 栃木県 |
| 9 | 奈良中部熊野道路 | 高取バイパス(高取町兵庫～高取町清水谷) | 2 | 奈良県 |
| 10 | 徳島環状道路 | 末広～住吉工区(徳島市末広2丁目～徳島市住吉6丁目) | 1 | 徳島県 |
| 新規開通合計 | | 10区間 | 31 | |

※1　大規模切土工事等が順調に進捗した場合

## (2) 2027 年(令和 9 年)度中供用開始予定

| 路線名 | | 箇所名 | 延長(km) | 事業主体 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 常総･宇都宮東部連絡道路 | 真岡宇都宮バイパス(宇都宮市氷室町) | 1 | 栃木県 |
| 2 | 広島高速道路 | 広島高速5号線(広島市東区温品町～二葉の里三丁目) | 4 | 広島高速公社 |
| 新規開通合計 | | 2区間 | 5 | |

注)　1. 2026年(令和8年)4月1日時点

2. 事業主体が直轄以外の開通予定については，事業主体が公表している資料によるもの

# ○　都市高速道路

## 1. 首都高速道路（2026年(令和8年) 3月末現在)

| 区分 | 路線名 | 区間 | | 延長(km) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 起点 | 終点 | 総延長 | 供用延長 |
| 供用中路線 | 1号線 | 台東区北上野 | 大田区羽田旭町 | 21.9 | 21.9 |
| | 2号線 | 中央区銀座 | 品川区戸越 | 8.5 | 8.5 |
| | 2号分岐線 | 港区麻布十番 | 港区六本木 | 1.5 | 1.5 |
| | 3号線 | 千代田区隼町 | 世田谷区上用賀 | 14.6 | 14.6 |
| | 4号線 | 中央区八重洲 | 杉並区上高井戸 | 18.6 | 18.6 |
| | 4号分岐線 | 千代田区大手町 | 中央区日本橋小網町 | 1.0 | 1.0 |
| | 5号線 | 千代田区一ツ橋 | 板橋区三園 | 17.8 | 17.8 |
| | 6号線 | 中央区日本橋兜町 | 足立区加平 | 15.6 | 15.6 |
| | 7号線 | 墨田区千歳 | 江戸川区谷河内 | 10.4 | 10.4 |
| | 8号線 | 中央区銀座 | 中央区銀座 | 0.1 | 0.1 |
| | 9号線 | 中央区日本橋箱崎町 | 江東区辰巳 | 5.3 | 5.3 |
| | 晴海線 | 中央区晴海 | 江東区有明 | 2.7 | 2.7 |
| | 11号線 | 港区海岸 | 江東区有明 | 5.0 | 5.0 |
| | 葛飾江戸川線 | 葛飾区四つ木 | 江戸川区臨海町 | 11.2 | 11.2 |
| | 中央環状王子線 | 板橋区板橋 | 足立区江北 | 7.1 | 7.1 |
| | 中央環状新宿線 | 目黒区青葉台 | 板橋区熊野町 | 11.0 | 11.0 |
| | 湾岸線 | 横浜市金沢区並木 | 市川市高谷 | 62.1 | ※ 62.1 |
| | 中央環状品川線 | 品川区八潮 | 目黒区青葉台 | 9.4 | 9.4 |
| | 湾岸分岐線 | 大田区昭和島 | 大田区東海 | 1.9 | 1.9 |
| | 葛飾川口線 | 葛飾区小管 | 川口市大字西新井宿 | 18.5 | 18.5 |
| | 足立三郷線 | 足立区加平 | 三郷市番匠免 | 7.5 | 7.5 |
| | 板橋戸田線 | 板橋区三園 | 戸田市美女木 | 3.7 | 3.7 |
| | 横浜羽田空港線 | 横浜市中区本牧ふ頭 | 大田区羽田旭町 | 22.6 | 22.6 |
| | 横浜高速1号線 | 横浜市西区高島 | 横浜市神奈川区三ツ沢西町 | 2.3 | 2.3 |
| | 横浜高速2号線 | 横浜市中区元町 | 横浜市保土ケ谷区狩場町 | 7.7 | 7.7 |
| | 横浜高速湾岸線 | 横浜市中区本牧ふ頭 | 横浜市鶴見区生麦 | 4.6 | ※ 4.6 |
| | 横浜北線 | 横浜市都筑区川向町 | 横浜市鶴見区生麦 | 8.2 | 8.2 |
| | 横浜北西線 | 横浜市青葉区下谷本町 | 横浜市都筑区川向町 | 7.1 | 7.1 |
| | 大宮線 | さいたま市緑区大字三浦 | 戸田市美女木 | 13.8 | 13.8 |
| | 小計 | | | 321.7 | 321.7 |
| 事業中 | 川崎縦貫線 | 川崎市川崎区富士見 | 川崎市川崎区浮島町 | 7.9 | 5.5 |
| | 一般国道17号（新大宮上尾道路） | さいたま市中央区円阿弥 | 上尾市堤崎 | 8.0 | |
| | 小計 | | | 15.9 | 5.5 |
| | 合計 | | | 337.6 | 327.2 |

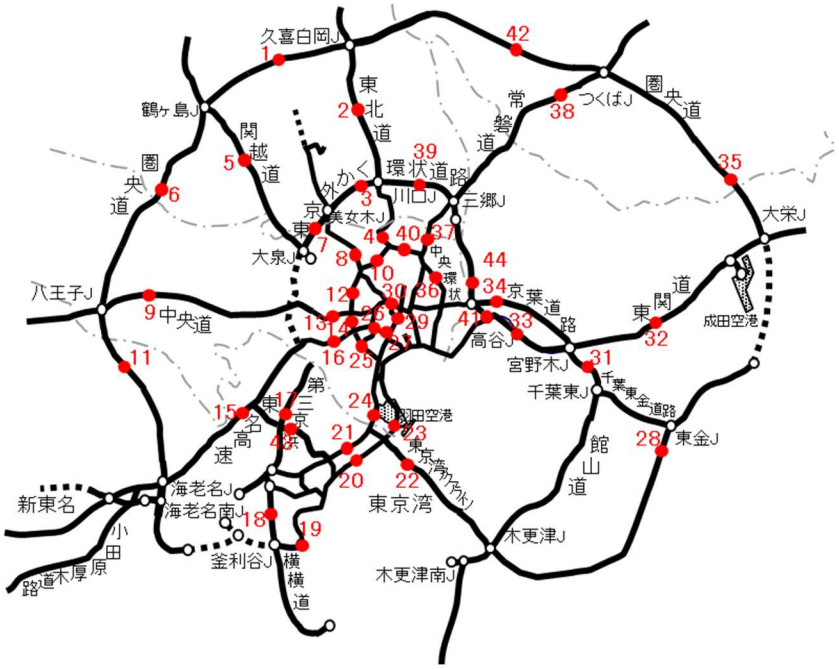
※重複延長2.8km(本牧ふ頭～大黒ふ頭)は湾岸線に含む

## 利用台数

| 年度 | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 交通量(千台) | 421,759 | 424,184 | 420,603 | 418,826 | 408,265 | 409,061 | 407,236 | 417,163 | 419,475 | 419,654 |
| 年度 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 |
| 交通量(千台) | 406,858 | 408,705 | 406,562 | 350,064 | 346,542 | 346,931 | 344,499 | 354,354 | 358,954 | 365,168 |
| 年度 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | | |
| 交通量(千台) | 370,226 | 366,364 | 326,933 | 343,106 | 364,560 | 374,186 | 381,575 | 384,672 | | |

※平成 10 年から 22 年度までは料金圏毎の利用に対して台数を集計。なお，平成 24 年１月から料金圏のない対距離制に移行しているため，平成 23 年４月～12 月は料金圏がなかったと仮定して集計。

# 首都圏の高速道路の断面交通量【令和７年度日平均交通量】

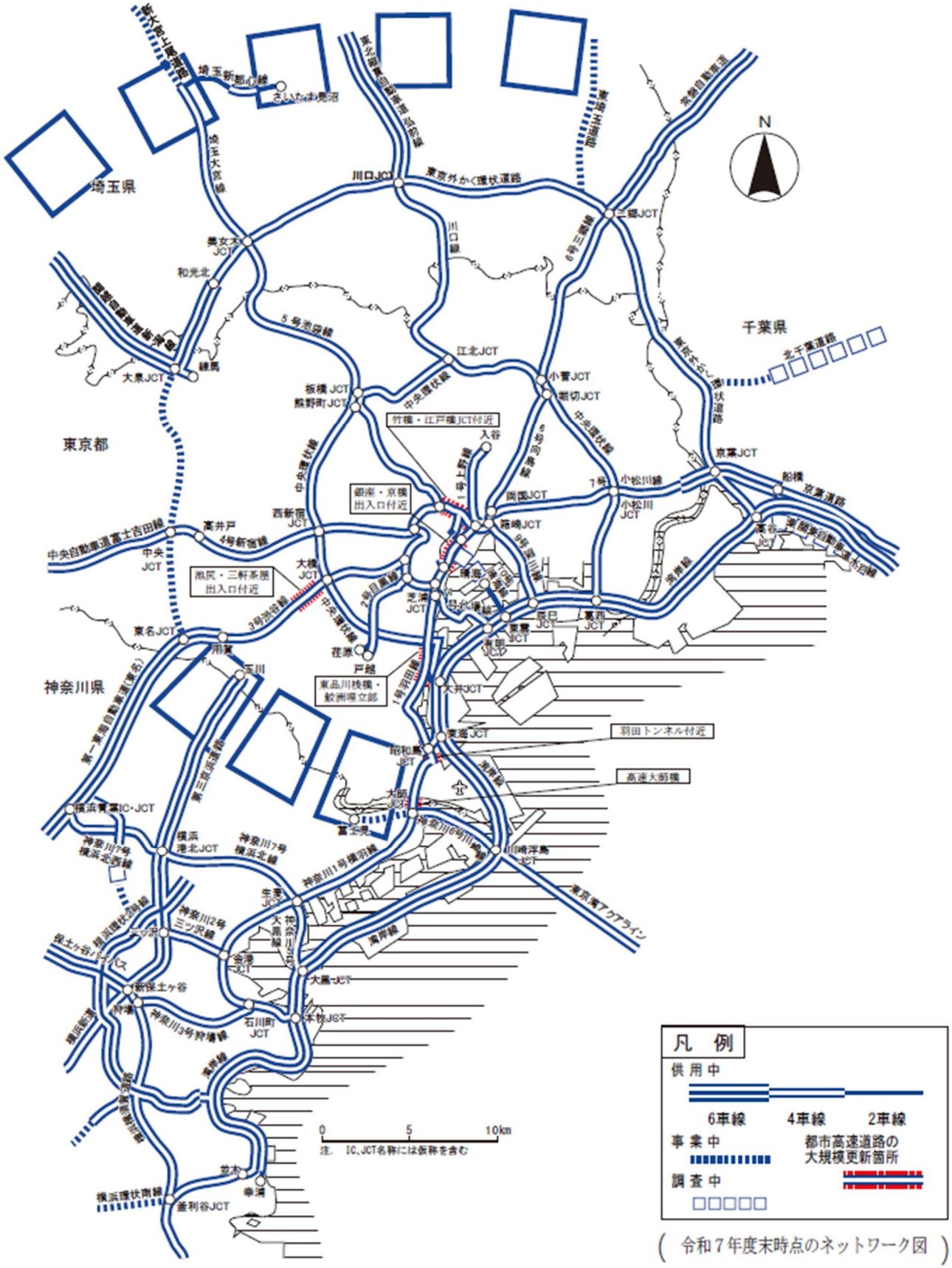



| 番号 | 路線名 | 交通量（台/日） |
|---|---|---|
| 1 | 圏央道（川島～桶川北本） | 62,800 |
| 2 | 東北道（岩槻～蓮田 SIC） | 95,300 |
| 3 | 外環道（外環浦和～川口西） | 86,300 |
| 4 | 川口線（江北 JCT～鹿浜橋） | 87,300 |
| 5 | 関越道（三芳 SIC～川越） | 95,500 |
| 6 | 圏央道（青梅～入間） | 70,300 |
| 7 | 外環道（和光～和光北） | 85,300 |
| 8 | 池袋線（板橋 JCT～板橋本町） | 95,800 |
| 9 | 中央道（八王子～国立府中） | 70,200 |
| 10 | 中央環状線（新板橋～王子南） | 75,500 |
| 11 | 圏央道（相模原～高尾山） | 62,500 |
| 12 | 中央環状線（西池袋～熊野町 JCT） | 83,500 |
| 13 | 新宿線（西新宿 JCT～初台） | 93,700 |
| 14 | 中央環状線（初台南～富ヶ谷） | 91,000 |
| 15 | 東名（横浜青葉～横浜町田） | 119,200 |
| 16 | 渋谷線（大橋 JCT～池尻） | 99,200 |
| 17 | 第三京浜（都筑～港北） | 84,500 |
| 18 | 横浜横須賀道路(日野～港南台) | 54,200 |
| 19 | 湾岸線（横横金沢支線接続部） | 15,600 |
| 20 | 湾岸線（川崎浮島 JCT～東扇島） | 92,000 |
| 21 | 横羽線（大師 JCT～浜川崎） | 78,900 |
| 22 | 東京湾アクアライン（川崎浮島 JCT～海ほたる PA） | 55,600 |

| 番号 | 路線名 | 交通量（台/日） |
|---|---|---|
| 23 | 湾岸線（湾岸環八～川崎浮島 JCT） | 96,900 |
| 24 | 羽田線（羽田～大師） | 82,500 |
| 25 | 中央環状線（五反田～大橋 JCT） | 67,700 |
| 26 | 都心環状線（飯倉～一ノ橋 JCT） | 84,100 |
| 27 | 都心環状線（浜崎橋 JCT～芝公園） | 100,900 |
| 28 | 圏央道（東金 JCT～大網白里 SIC） | 7,200 |
| 29 | 都心環状線（江戸橋 JCT～宝町） | 102,900 |
| 30 | 都心環状線（神田橋～竹橋 JCT） | 108,000 |
| 31 | 京葉道路（穴川～貝塚） | 92,100 |
| 32 | 東関東道（佐倉～酒々井） | 68,700 |
| 33 | 東関東道（湾岸習志野～湾岸千葉） | 69,600 |
| 34 | 京葉道路（原木～船橋） | 113,800 |
| 35 | 圏央道（稲敷東～神崎） | 16,500 |
| 36 | 中央環状線（平井大橋～四つ木） | 76,800 |
| 37 | 三郷線（小菅 JCT～加平） | 92,000 |
| 38 | 常磐道（谷和原～谷田部） | 63,500 |
| 39 | 外環道（草加～外環三郷西） | 81,900 |
| 40 | 中央環状線（千住新橋～扇大橋） | 83,000 |
| 41 | 湾岸線（高谷 JCT～千鳥町） | 79,400 |
| 42 | 圏央道（坂東～常総） | 22,600 |
| 43 | 横浜北線（新横浜～馬場） | 49,700 |
| 44 | 外環道（市川中央～京葉 JCT） | 70,300 |

トラフィックカウンターデータ調べ

# 首都近郊道路図




（ 令和７年度末時点のネットワーク図 ）

## 2. 阪神高速道路(2026年(令和8年)３月末現在)

| 区分 | 路線名 | 区間 | | 延長(km) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 起点 | 終点 | 総延長 | 供用延長 |
| 供用中路線 | 大阪池田線 | 大阪市西成区山王 | 池田市木部町 | 32.8 | 32.8 |
| | 大阪守口線 | 大阪市北区中之島 | 守口市大日町 | 10.8 | 10.8 |
| | 大阪東大阪線 | 大阪市港区港晴 | 東大阪市西石切町 | 19.7 | 19.7 |
| | 大阪松原線 | 大阪市西成区山王 | 松原市大堀 | 11.2 | 11.2 |
| | 大阪堺線 | 大阪市中央区高津 | 堺市堺区翁橋町 | 13.4 | 13.4 |
| | 大阪西宮線 | 大阪市西区西本町 | 西宮市今津水波町 | 14.3 | 14.3 |
| | 湾岸線 | 神戸市東灘区向洋町東 | 泉佐野市りんくう往来北 | 55.8 | 55.8 |
| | 森小路線 | 大阪市旭区中宮 | 大阪市旭区新森 | 1.3 | 1.3 |
| | 西大阪線 | 大阪市西成区南開 | 大阪市港区弁天 | 3.8 | 3.8 |
| | 大和川線 | 堺市堺区築港八幡町 | 松原市三宅中 | 9.7 | 9.7 |
| | 神戸西宮線 | 神戸市須磨区月見山町 | 西宮市今津水波町 | 25.3 | 25.3 |
| | 北神戸線 | 神戸市西区伊川谷町潤和 | 西宮市山口町下山口 | 32.3 | 32.3 |
| | 北神戸線(北延伸線) | 神戸市北区有野町唐櫃 | 神戸市北区有野町有野 | 3.3 | 3.3 |
| | 湾岸(垂水)線 | 神戸市垂水区名谷町 | 神戸市垂水区下畑町 | 1.2 | 1.2 |
| | 新神戸トンネル | 神戸市中央区雲井通 | 神戸市北区山田町下谷上 | 8.5 | 8.5 |
| | 神戸山手線 | 神戸市長田区南駒栄町 | 神戸市須磨区白川 | 9.1 | 9.1 |
| | 小計 | | | 252.5 | 252.5 |
| 事業中路線 | 淀川左岸線 | 大阪市此花区北港 | 大阪市北区豊崎 | 10.0 | 5.6 |
| | 淀川左岸線延伸部 | 大阪市鶴見区緑地公園 | 大阪市北区豊崎 | 7.6 | 0.0 |
| | 大阪湾岸道路西伸部 | 神戸市東灘区向洋町東 | 神戸市長田区西尻池町 | 14.5 | 0.0 |
| | 名神湾岸連絡線 | 西宮市今津社前町 | 西宮市西宮浜二丁目 | 2.4 | 0.0 |
| | 小計 | | | 34.5 | 5.6 |
| | 合計 | | | 287.0 | 258.1 |

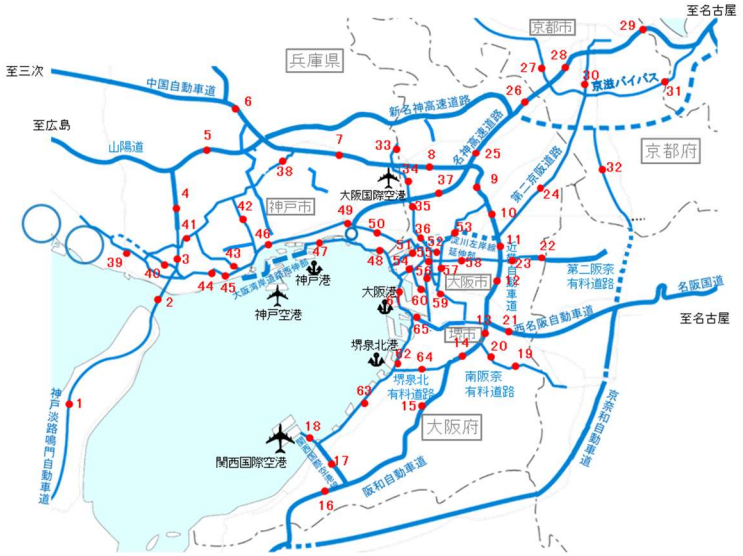
## 利用台数

(千台)

| 年度 | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 交通量 | 347,334 | 336,827 | 335,758 | 330,549 | 324,350 | 327,146 | 330,186 | 332,490 | 333,190 | 329,346 |
| 年度 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 |
| 交通量 | 317,904 | 314,414 | 319,763 | 266,431 | 264,249 | 270,448 | 267,997 | 272,643 | 274,951 | 276,295 |
| 年度 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | | |
| 交通量 | 277,378 | 259,730 | 233,465 | 249,389 | 258,064 | 261,392 | 264,994 | 274,762 | | |

※平成10年から22年度までは料金圏毎の利用に対して台数を集計。なお，平成24年１月から料金圏のない対距離制に移行しているため，平成23年４月～12月は料金圏がなかったと仮定して集計

# 近畿圏の高速道路の断面交通量【令和７年度日平均交通量】

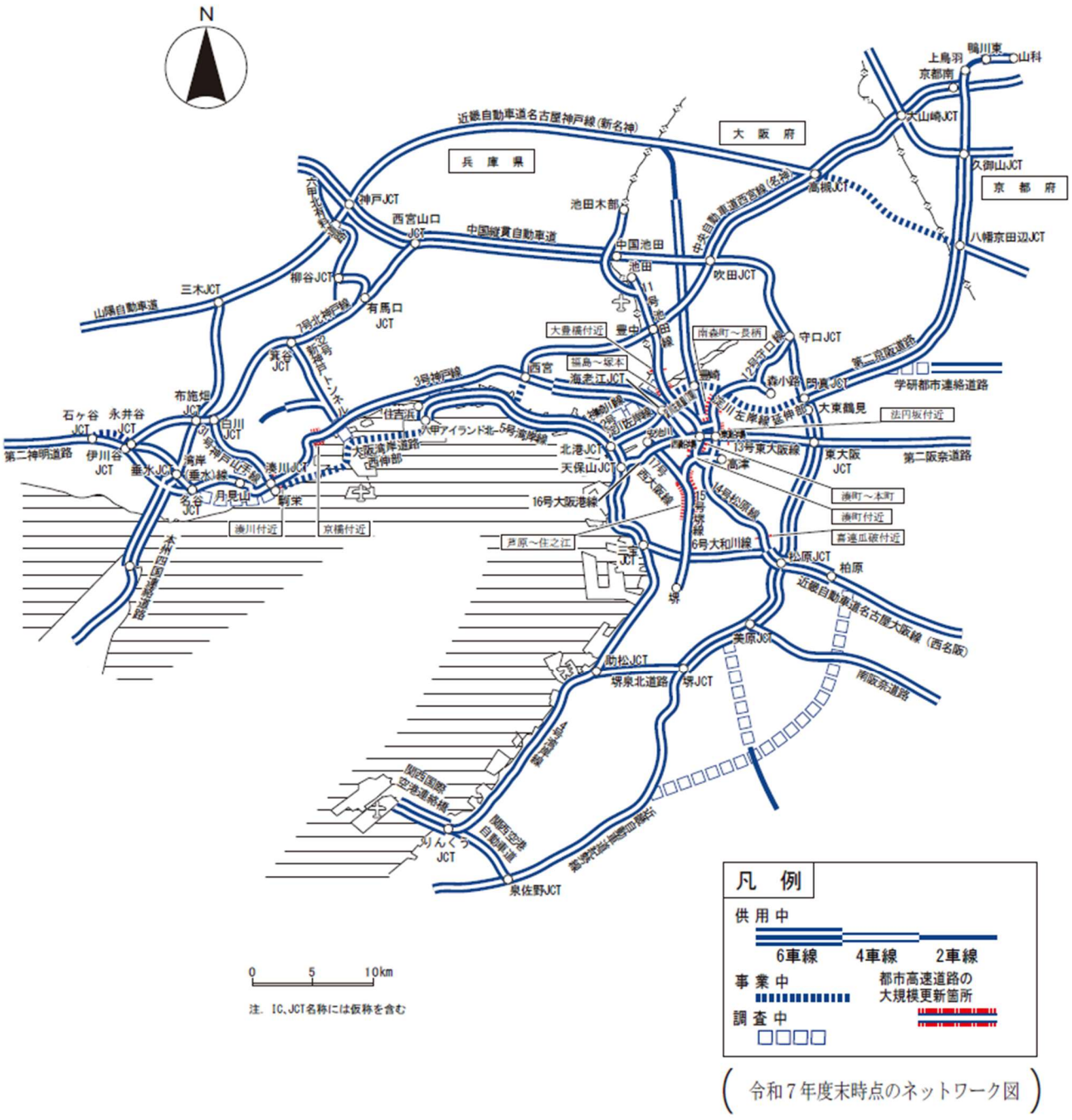



| 番号 | 路線名 | 交通量（台/日） |
|---|---|---|
| 1 | 神戸淡路鳴門自動車道（ 北淡～津名一宮 ） | 31,000 |
| 2 | 神戸淡路鳴門自動車道（ 垂水～淡路 ） | 43,400 |
| 3 | 神戸淡路鳴門自動車道（ 布施畑～垂水 ） | 16,700 |
| 4 | 山陽道（三木 JCT～神戸西） | 18,200 |
| 5 | 山陽道（神戸北～三木 JCT） | 57,900 |
| 6 | 中国道（神戸三田～吉川 JCT） | 47,900 |
| 7 | 中国道（宝塚～西宮山口 JCT） | 81,800 |
| 8 | 中国道（中国吹田～中国豊中） | 50,600 |
| 9 | 近畿道（摂津北～摂津南） | 78,100 |
| 10 | 近畿道（守口 JCT～門真） | 62,400 |
| 11 | 近畿道（大東鶴見～東大阪北） | 123,600 |
| 12 | 近畿道（東大阪南～八尾） | 103,100 |
| 13 | 阪和道（松原 JCT～松原） | 109,500 |
| 14 | 阪和道（美原南～堺 JCT） | 76,900 |
| 15 | 阪和道（堺～岸和田和泉） | 38,200 |
| 16 | 阪和道（泉佐野 JCT～泉南） | 41,600 |
| 17 | 関西空港道（泉佐野～上之郷） | 20,700 |
| 18 | 関空橋（りんくう JCT～関西国際空港） | 23,700 |
| 19 | 南阪奈道路（羽曳野東～太子） | 21,000 |
| 20 | 南阪奈（美原東～羽曳野） | 28,600 |
| 21 | 西名阪道（藤井寺～柏原） | 70,400 |
| 22 | 第二阪奈（西石切～壱文） | 33,700 |
| 23 | 13 号東大阪線（東大阪 JCT～中野） | 59,700 |
| 24 | 第二京阪（枚方学研～交野北） | 74,800 |
| 25 | 名神（茨木～吹田） | 100,800 |
| 26 | 名神（大山崎～高槻 JCT） | 114,800 |
| 27 | 京都縦貫道（大山崎～長岡京） | 23,600 |
| 28 | 名神（京都南～大山崎） | 85,800 |
| 29 | 名神（大津～京都東） | 81,600 |
| 30 | 第二京阪（起点～巨椋池） | 36,000 |
| 31 | 京滋バイパス（南郷～笠取） | 56,600 |
| 32 | 京奈道路（田辺西～精華下狛） | 18,900 |
| 33 | 11 号池田線（川西小花～神田） | 14,600 |

| 番号 | 路線名 | 交通量（台/日） |
|---|---|---|
| 34 | 11 号池田線（大阪空港～豊中北） | 51,400 |
| 35 | 11 号池田線（豊中 IC～加島） | 67,800 |
| 36 | 11 号池田線（梅田～福島） | 72,700 |
| 37 | 名神（吹田～豊中） | 62,800 |
| 38 | ７号北神戸線（西宮山口東～西宮山口南） | 15,300 |
| 39 | 第二神明（伊川谷～玉津） | 82,600 |
| 40 | 第二神明北線（学園南～長坂） | 9,500 |
| 41 | ７号北神戸線（布施畑 JCT～布施畑東） | 30,800 |
| 42 | 32 号新神戸 TN（箕谷 JCT～新神戸駅） | 20,900 |
| 43 | 31 号神戸山手線（湊川 JCT～神戸長田） | 13,600 |
| 44 | 第二神明（須磨～名谷） | 76,100 |
| 45 | ３号神戸線（月見山(第二神明)～月見山） | 64,600 |
| 46 | ３号神戸線（摩耶～生田川） | 85,000 |
| 47 | ５号湾岸線（住吉浜～深江浜） | 43,500 |
| 48 | ５号湾岸線（尼崎末広～尼崎東海岸） | 63,400 |
| 49 | ３号神戸線（西宮 IC～西宮） | 79,800 |
| 50 | ３号線（武庫川～尼崎西） | 68,400 |
| 51 | ２号淀川左岸線（正蓮寺川～大開） | 9,300 |
| 52 | 環状線（堂島～北浜） | 79,400 |
| 53 | 12 号守口線（扇町～長柄） | 64,300 |
| 54 | 16 号大阪港線（天保山 JCT～波除） | 63,700 |
| 55 | 16 号大阪港線（西船場 JCT～阿波座） | 87,900 |
| 56 | 15 号堺線（汐見橋～芦原） | 52,900 |
| 57 | 環状線（長堀～道頓堀） | 67,800 |
| 58 | 13 号東大阪線（森之宮～高井田） | 81,700 |
| 59 | 14 号松原線（文の里～駒川） | 60,800 |
| 60 | 17 号西大阪線（大正西～大正東） | 19,300 |
| 61 | ４号湾岸線（南港北～南港中） | 85,900 |
| 62 | ４号湾岸線（助松 JCT～高石） | 69,500 |
| 63 | ４号湾岸線（岸和田北～岸和田南） | 60,100 |
| 64 | 堺泉北（太平寺～菱木） | 38,000 |
| 65 | ６号大和川線（三宝 JCT～鉄砲） | 32,300 |

トラフィックカウンターデータ調べ

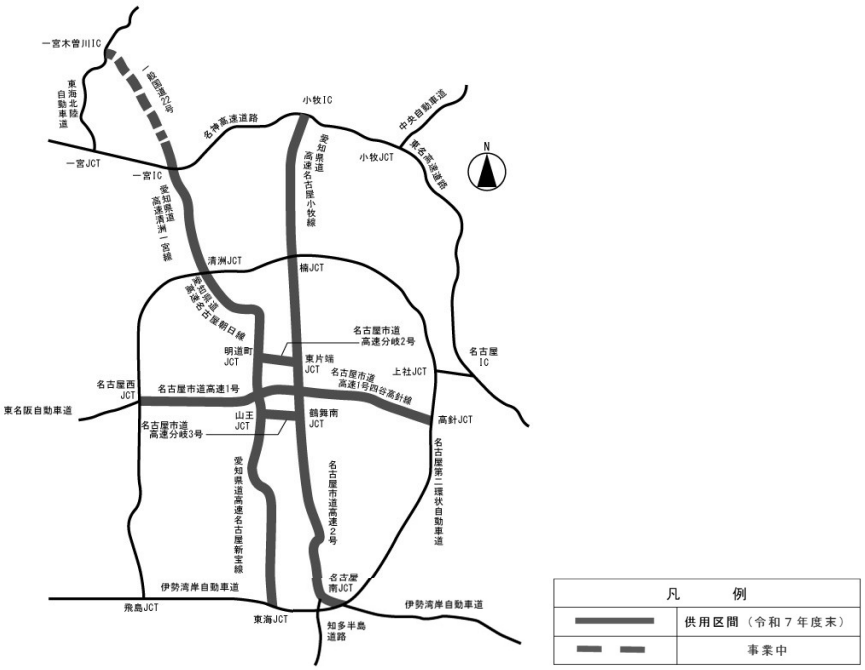
# 阪神近郊道路図




令和７年度末時点のネットワーク図

## 3. 指定都市高速道路(名古屋，福岡・北九州，広島)

### 〔名古屋高速道路〕

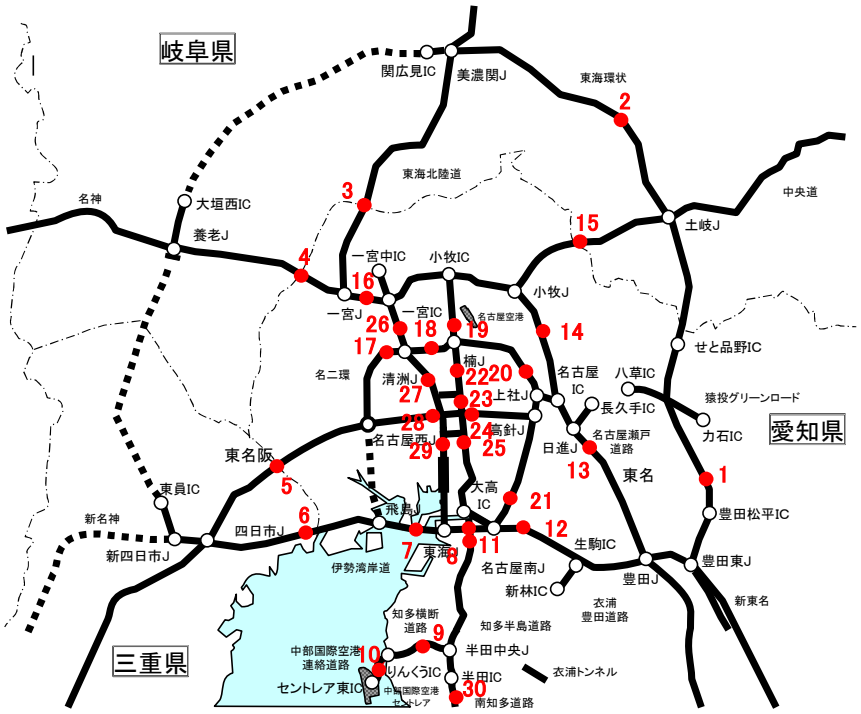



整備計画（R8.1.9）

| 路線名 | 延長(km) | 起終点 |
|---|---|---|
| 高速1号 | (13.5)<br>13.5 | 中川区島井町～千種区鏡池通 |
| 高速1号四谷高針線 | (3.6)<br>3.6 | 千種区鏡池通～名東区猪高町 |
| 高速2号 | (20.6)<br>20.6 | 北区大我麻町～緑区大高町 |
| 高速名古屋朝日線 | (7.6)<br>7.6 | 中村区名駅四丁目～清須市朝日 |
| 高速名古屋新宝線 | (14.3)<br>14.3 | 中村区名駅四丁目～東海市新宝町 |
| 高速分岐2号 | (2.2)<br>2.2 | 西区那古野二丁目～東区泉二丁目 |
| 高速分岐3号 | (2.3)<br>2.3 | 中川区山王三丁目～昭和区御器所一丁目 |
| 高速名古屋小牧線 | (8.2)<br>8.2 | 北区大我麻町～小牧市大字村中 |
| 高速清須一宮線 | (8.9)<br>8.9※ | 清須市朝日～一宮市緑四丁目 |
| 一般国道22号 | (-)<br>6.9※ | 一宮市丹陽町九日市場～一宮市木曽川町黒田 |
| 計 | (81.2)<br>87.0 | ※愛知県道高速清須一宮線と一般国道22号の重複区間1.1kmを含む延長 |

( )は供用延長（R8.4.1現在）

# 中京圏の高速道路の断面交通量【令和７年度日平均交通量】




| 番号 | 路線名 | 交通量（台／日） |
|---|---|---|
| 1 | 東海環状<br>（豊田勘八～豊田藤岡） | 22, 200 |
| 2 | 東海環状<br>（可児御嵩～美濃加茂） | 11, 800 |
| 3 | 東海北陸<br>（一宮木曽川～岐阜各務原） | 32, 000 |
| 4 | 名神<br>（一宮 JCT～岐阜羽島） | 60, 800 |
| 5 | 東名阪（弥富～長島） | 47, 400 |
| 6 | 伊勢湾岸<br>（湾岸長島～湾岸桑名） | 87, 900 |
| 7 | 伊勢湾岸<br>（名港潮見～名港中央） | 98, 800 |
| 8 | 知多半島道路<br>（大高～大府東海） | 58, 700 |
| 9 | 知多横断道路<br>（半田中央～常滑） | 15, 800 |
| 10 | 中部国際空港連絡道路<br>（りんくう～セントレア東） | 18, 900 |
| 11 | 伊勢湾岸<br>（大府～東海） | 103, 200 |
| 12 | 伊勢湾岸<br>（豊明～名古屋南） | 108, 200 |
| 13 | 東名<br>（東名三好～日進 JCT） | 69, 800 |
| 14 | 東名<br>（名古屋～春日井） | 55, 100 |
| 15 | 中央道（多治見～小牧東） | 38, 400 |

| 番号 | 路線名 | 交通量（台／日） |
|---|---|---|
| 16 | 名神<br>（一宮～一宮 JCT） | 86, 900 |
| 17 | 名二環<br>（清洲東～清洲 JCT） | 47, 900 |
| 18 | 名二環<br>（山田東～山田西） | 49, 400 |
| 19 | 名古屋高速１１号小牧線<br>（楠 JCT～豊山南） | 47, 900 |
| 20 | 名二環（引山～大森） | 42, 100 |
| 21 | 名二環<br>（有松～鳴海） | 31, 800 |
| 22 | 名古屋高速１号楠線<br>（東新町～黒川南） | 45, 900 |
| 23 | 名古屋高速都心環状線<br>（東新町～丸田町 JCT） | 56, 100 |
| 24 | 名古屋高速２号東山線<br>（丸田町 JCT～吹上西） | 43, 500 |
| 25 | 名古屋高速３号大高線<br>（高辻～堀田） | 69, 500 |
| 26 | 名古屋高速１６号一宮線<br>（春日～西春） | 62, 700 |
| 27 | 名古屋高速６号清須線<br>（明道町～庄内通） | 50, 600 |
| 28 | 名古屋高速５号万場線<br>（新洲崎 JCT～黄金） | 49, 700 |
| 29 | 名古屋高速４号東海線<br>（山王～六番北） | 32, 900 |
| 30 | 南知多道路（半田～武豊） | 15, 700 |

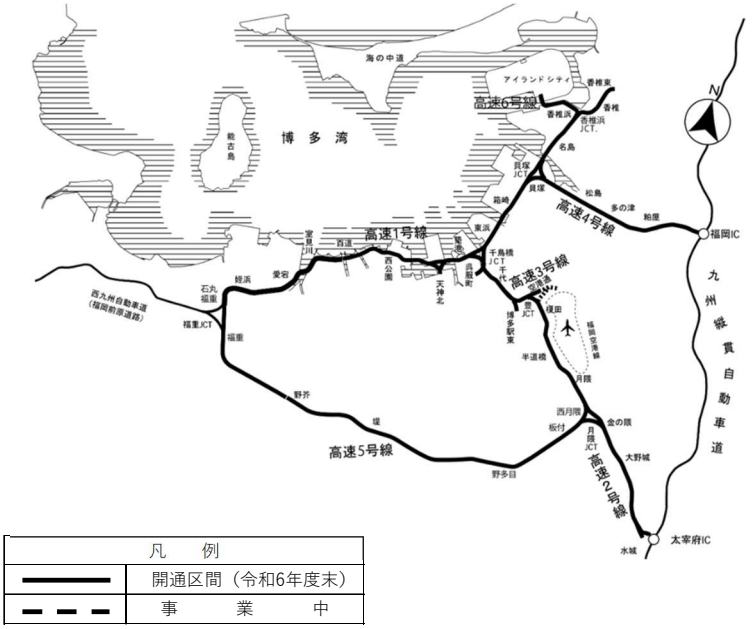
トラフィックカウンターデータ調べ

## 〔福岡高速道路〕

整備計画（R3.5.19）

| 路線名 | 延長(km) | 起終点 |
|---|---|---|
| 高速1号線 | (18.0)<br>18.0 | 東区香住ヶ丘二丁目<br>～西区福重三丁目 |
| 高速2号線 | (13.2)<br>13.2 | 博多区千代六丁目<br>～太宰府市水城二丁目 |
| 高速3号線 | (0.6)<br>1.8 | 博多区東光二丁目<br>～博多区大字下臼井 |
| 高速4号線 | (6.9)<br>6.9 | 東区箱崎ふ頭三丁目<br>～東区蒲田三丁目 |
| 高速5号線 | (18.1)<br>18.1 | 博多区西月隈四丁目<br>～西区福重三丁目 |
| 高速6号線 | (2.5)<br>2.5 | 東区香椎浜一丁目<br>～東区みなと香椎一丁目 |
| 計 | (59.3)<br>60.5 | |

( )は供用延長（R8.4.1 現在）

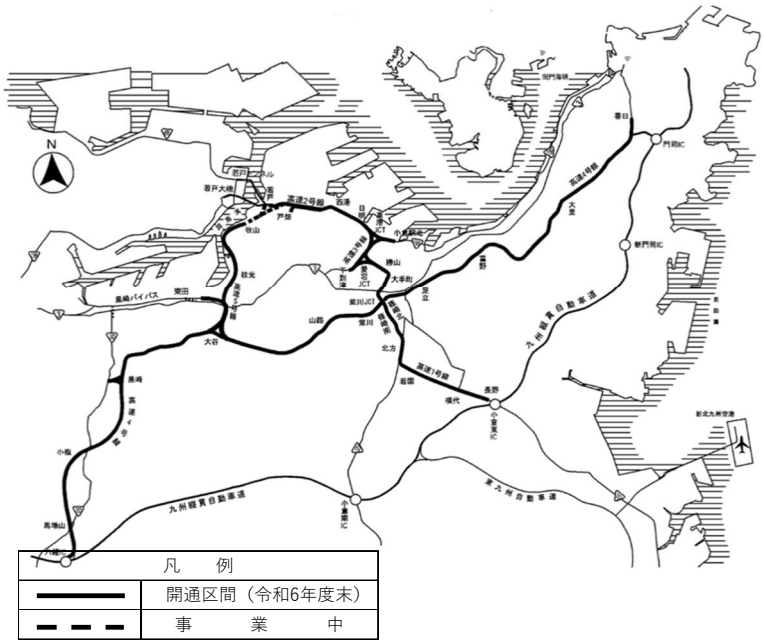



## 〔北九州高速道路〕

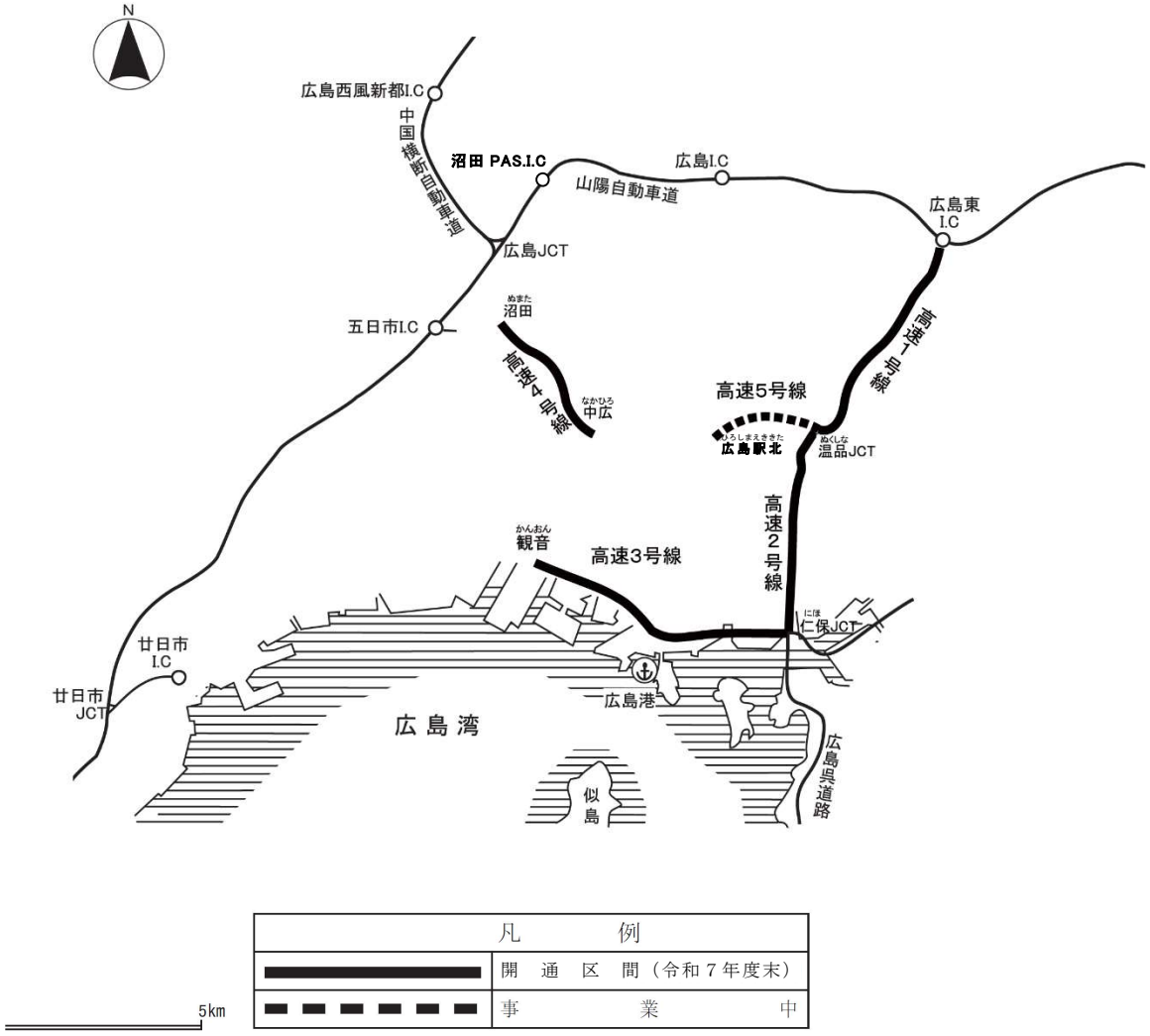
整備計画（R5.1.23）

| 路線名 | 延長(km) | 起終点 |
|---|---|---|
| 高速1号線 | (9.2)<br>9.2 | 小倉南区長野二丁目<br>～小倉北区下到津一丁目 |
| 高速2号線 | (4.3)<br>4.3 | 小倉北区許斐町<br>～戸畑区大字戸畑 |
| 高速3号線 | (1.8)<br>1.8 | 小倉北区菜園場一丁目<br>～小倉北区東港一丁目 |
| 高速4号線 | (31.8)<br>31.8 | 門司区春日町<br>～八幡西区茶屋の原二丁目 |
| 高速5号線 | (5.1)<br>7.6 | 戸畑区大字戸畑<br>～八幡東区神山町 |
| 計 | (52.2)<br>54.7 | |

( )は供用延長（R8.4.1 現在）



## 〔広島高速道路〕




整備計画（R8.2.10）

| 路線名 | 延長(km) | 起終点 |
|---|---|---|
| 高速１号線 | (6.5)<br>6.5 | 東区福田町～東区温品二丁目 |
| 高速２号線 | (5.9)<br>5.9 | 東区温品町～南区仁保沖町 |
| 高速３号線 | (7.7)<br>7.7 | 南区仁保沖町～西区観音新町四丁目 |
| 高速４号線 | (4.9)<br>4.9 | 西区中広町一丁目～安佐南区大塚東町 |
| 高速５号線 | (-)<br>4.0 | 東区温品町～東区二葉の里三丁目 |
| 計 | (25.0)<br>29.0 | |

（ ）は供用延長（R8.4.1 現在）

# 4. 都市高速道路の料金

## [首都高速]

| 料金改定時期 | S37.12 | S38.12 | S39.8 | S.45.4 | S.49.8 | S51.8 | S55.2 | S60.1 | S62.9 | H6.5 | H14.7 | H17.10 | H24.1 | H26.4 | H26.11 | H28.4 | R4.4 | R6.3 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 主な改定理由 | 羽田線供用 | 羽田線供用 | 渋谷線供用 | 池袋線供用 | 新宿線供用 | 湾岸線供用 | 湾岸線供用 | 湾岸線供用 | 中環供用 | 台場線供用 | 湾岸線供用 | 民営化 | 対距離制移行 | 割引の継続（2年間） | 特定更新等工事の着手 | 首都圏の新たな高速道路料金導入 | 首都圏料金改定 | 更新事業の追加 |
| 対象延長 | 5km | 32km | 40km | 90km | 120km | 123km | 141km | 174km | 204km | 248km | 278km | 323km | 323km | 330km | 330km | 330km | 338km | 338km |
| 普通車料金[東京線の場合]（税込） | 50円［均一］ | 100円［均一］ | 150円［均一］ | 200円［均一］ | 250円［均一］ | 300円［均一］ | 400円［均一］ | 500円［均一］ | 600円［均一］ | 700円［均一］ | | | 500円～※900円 | 510円～※930円 | | 300円～※1,300円 | 300円～※1,950円 | |
| 償還期間 | 30年間 | | | | | | | | | 40年間 | 50年間 | 45年間 | | | 51年間 | | | 50年間 |

※首都高速全線を対象

## [阪神高速]

| 料金改定時期 | S39.6 | S42.3 | S43.5 | S45.10 | S49.11 | S53.3 | S55.4 | S56.6 | S62.3 | H1.4 | H6.5 | H11.1 | H15.4 | H17.10 | H24.1 | H26.4 | H27.3 | H29.6 | R6.6 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 主な改定理由 | 環状線供用 | 環状線供用 | 守口線供用 | 堺線供用 | 東大阪線供用 | 沿道環境対策費の追加 | 松原線供用 | 神戸線供用 | 東大阪線供用 | 大阪港線供用 | 湾岸線供用 | 池田線供用 | 北神戸線供用 | 民営化 | 対距離制移行 | 割引の継続（3年間） | 特定更新等工事の着手 | 近畿圏の新たな高速道路料金導入 | 近畿圏料金改定、更新事業の追加 |
| 対象延長 | 7km | 16km | 42km | 80km | 90km | 92km | 103km | 118km | 139km | 144km | 200km | 221km | 227km | 254km | 254km | 263km | 263km | 285km | 287km |
| 普通車料金[東線の場合]（税込） | 50円［均一］ | 100円［均一］ | 150円［均一］ | 200円［均一］ | 250円［均一］ | 300円［均一］ | 350円［均一］ | 400円［均一］ | 450円［均一］ | 500円［均一］ | 600円［均一］ | 700円［均一］ | | | 500円～※900円 | 510円～※930円 | | 300円～※1,300円 | 300円～※1,950円 |
| 償還期間 | 30年間 | | | | | | | | | | 40年間 | | 50年間 | 45年間 | | | 47年間 | | 47年間 |

＜参考＞H1.4～ 消費税導入（3%）、 H9.4～ 消費税引き上げ（3→5%）、 H26.4～ 消費税引き上げ（5→8%）、 R1.10～ 消費税引き上げ（8→10%）上限1,320円

※阪神高速（阪神圏）全線を対象

※1：平成26年（2014年）6月に道路法等の改正法が公布され、料金徴収期間を最長15年間延長することが可能となった。

※2：令和5年（2023年）6月に道路整備特措法等の改正法が公布され、料金徴収期間の最長の延長年数を令和97年（2115年）に設定し、国交大臣への事業許可申請日から50年以内の期間で料金徴収期間を延長することが可能となった。

# ○　一般有料道路

## 1.　東日本・中日本・西日本高速道路(株)

### (1) 営業中の一般有料道路　(2026年(令和８年) ４月１日現在)

| | | km | 円 |
|---|---|---|---|
| 1 | 日高自動車道<br>(北海道) | 4.0 | 160 |
| 2 | 深川留萌自動車道<br>(北海道) | 4.4 | 160 |
| 3 | 百石道路<br>(青森) | 6.1 | 160 |
| 4 | 湯沢横手道路<br>(秋田) | 14.5 | 470 |
| 5 | 秋田外環状道路<br>(秋田) | 9.5 | 370 |
| 6 | 琴丘能代道路<br>(秋田) | 17.1 | 470 |
| 7 | 仙台北部道路<br>(宮城) | 13.5 | 520 |
| 8 | 仙台東部道路<br>(宮城) | 24.8 | 890 |
| 9 | 仙台南部道路<br>(宮城) | 12.2 | 470 |
| 10 | 東北中央自動車道<br>(米沢南陽道路)<br>(山形) | 8.8 | 310 |
| 11 | 三陸縦貫自動車道<br>(仙塩道路)(宮城) | 7.8 | 260 |
| 12 | 東水戸道路<br>(茨城) | 10.2 | 370 |
| 13 | 京葉道路<br>(東京、千葉) | 36.7 | 870 |
| 14 | 千葉東金道路<br>(千葉東JCT～東金IC・JCT)<br>(千葉) | 16.1 | 410 |
| 15 | 富津館山道路<br>(千葉) | 19.2 | 680 |
| 16 | 東京湾横断・木更津東金道路<br>(東京湾アクアライン連絡道)<br>(千葉)<br>(東京湾アクアライン)<br>(千葉、神奈川) | 7.1<br><br><br><br>15.1 | 310<br><br><br><br>3,140 |
| 17 | 圏央道<br>(茅ヶ崎ＪＣＴ～海老名南JCT)<br>(神奈川) | 7.9 | 260 |
| 18 | 圏央道<br>(海老名～大栄JCT)<br>(神奈川、東京、埼玉、茨城、千葉) | 186.7 | 5,990 |
| 19 | 圏央道<br>(東金JCT～木更津JCT)<br>(千葉) | 50.0 | 1,620 |
| 20 | 圏央道<br>(松尾横芝IC～東金IC・JCT) | 16.1 | 620 |
| 21 | 第三京浜道路<br>(東京、神奈川) | 16.6 | 390 |
| 22 | 横浜新道<br>(神奈川) | 11.3 | 320 |
| 23 | 横浜横須賀道路<br>(神奈川) | 36.9 | 970 |
| 24 | 西湘バイパス<br>(神奈川) | 14.5 | 270 |
| 24 | 新湘南バイパス<br>(神奈川) | 14.2 | 410 |
| 25 | 小田原厚木道路<br>(神奈川) | 31.7 | 740 |
| 26 | 東富士五湖道路<br>(山梨、静岡) | 18.0 | 1,080 |
| 27 | 中部縦貫自動車道<br>(安房峠道路)<br>(岐阜、長野) | 5.6 | 790 |
| 28 | 伊勢湾岸道路<br>(愛知) | 6.1 | 890 |
| 29 | 東海環状自動車道<br>(豊田東～養老)<br>(愛知、岐阜) | 120.3 | 3,910 |
| 30 | 東海環状自動車道<br>(新四日市JCT～いなべ)<br>(三重) | 14.3 | 460 |
| 31 | 京都縦貫自動車道<br>(京都) | 41.1 | 1,410 |
| 32 | 京滋バイパス<br>(京都、滋賀) | 23.9 | 940 |
| 33 | 第二京阪道路<br>(京都、大阪) | 35.7 | 1,820 |
| 34 | 関西国際空港連絡橋<br>(大阪) | 4.6 | 840 |
| 35 | 南阪奈道路<br>(大阪、奈良) | 16.9 | 680 |
| 36 | 堺泉北道路<br>(大阪) | 4.7 | 150 |
| 37 | 第二阪奈道路<br>(大阪、奈良) | 13.4 | 710 |
| 38 | 京奈和自動車道<br>(京奈道路)(京都) | 17.0 | 730 |
| 39 | 第二神明道路<br>(兵庫) | 29.9 | 480 |

| | | km | 円 |
|---|---|---|---|
| 40 | 湯浅御坊道路<br>(和歌山) | 19.4 | 680 |
| 41 | 山陰道<br>(安来道路)<br>(鳥取、島根) | 19.1 | 680 |
| 42 | 山陰道<br>(江津道路)(島根) | 14.5 | 520 |
| 43 | 広島呉道路<br>(広島) | 15.9 | 940 |
| 44 | 広島岩国道路<br>(広島) | 16.2 | 780 |
| 45 | 今治小松自動車道<br>(愛媛) | 13.0 | 420 |
| 46 | 関門トンネル<br>(山口、福岡) | 3.9 | 160 |
| 47 | 椎田道路<br>(福岡) | 10.3 | 420 |
| 48 | 西九州自動車道<br>(武雄佐世保道路)<br>(佐賀、長崎) | 22.0 | 850 |
| 49 | 西九州自動車道<br>(佐世保道路)(長崎) | 16.9 | 160 |
| 50 | 長崎バイパス<br>(長崎) | 15.1 | 440 |
| 51 | 日出バイパス<br>(大分) | 9.0 | 310 |
| 52 | 宇佐別府道路<br>(大分) | 22.7 | 730 |
| 53 | 延岡南道路<br>(宮崎) | 2.6 | 270 |
| 54 | 南九州自動車道<br>(八代日奈久道路)<br>(熊本) | 12.0 | 420 |
| 55 | 南九州自動車道<br>(鹿児島道路)(鹿児島) | 21.3 | 620 |
| 56 | 隼人道路<br>(鹿児島) | 7.3 | 270 |

注）1. 料金は普通乗用車全線である。

## (2)事業中の一般有料道路（2026年(令和８年)４月１日現在）

| 道　路　名 | 所　在　地 | 全線延長km | 摘　　要 |
|---|---|---|---|
| 1.　首都圏中央連絡自動車道<br>(栄～藤沢) | 神奈川 | 7.3 | |
| 2.　首都圏中央連絡自動車道<br>(大栄～松尾横芝) | 千葉県 | 18.5 | |
| 3. 横浜横須賀道路<br>(戸塚支線) | 神奈川県 | 8.7 | |
| 4. 東埼玉道路 | 埼玉県 | 9.5 | |
| 5. 新湘南バイパス | 神奈川県 | 14.2 | 茅ヶ崎海岸IC～大磯IC：事業中区間 |
| 6. 東海環状自動車道<br>(関広見～新四日市JCT) | 岐阜県・三重県 | 76.8 | 養老IC～大安IC：事業中区間 |
| 7. 淀川左岸線延伸部<br>(門真JCT～阪高接続部) | 大阪府 | 1.1 | |
| 8. 京奈和自動車道<br>(大和北道路) | 奈良県 | 12.4 | |
| 9. 第二神明道路　北線<br>(神戸西バイパス) | 兵庫県 | 6.2 | |

# 2.　地方公共団体及び地方道路公社

## (1)営業中の一般有料道路（2026年(令和８年)４月１日現在）

| | | km | 円 |
|---|---|---|---|
| 1 | みちのく有料道路(青森) | 21.5 | 860 |
| 2 | 第二みちのく有料道路(青森) | 9.7 | 220 |
| 3 | 青森空港有料道路(青森) | 1.7 | 220 |
| 4 | 仙台松島道路(宮城) | 18.3 | 610 |
| 5 | 福島空港道路(福島) | 6.6 | 310 |
| 6 | 日立有料道路(茨城) | 1.6 | 100 |
| 7 | 水海道有料道路(茨城) | 2.7 | 210 |
| 8 | 常陸那珂有料道路(茨城) | 2.9 | 110 |
| 9 | 若草大橋有料道路(茨城) | 1.7 | 210 |
| 10 | 日光宇都宮道路(栃木) | 30.7 | 670 |
| 11 | 新見沼大橋有料道路(埼玉) | 1.4 | 150 |
| 12 | 皆野寄居有料道路(埼玉) | 6.9 | 430 |
| 13 | 三郷流山橋有料道路 (埼玉) | 2.0 | 150 |
| 14 | 東金九十九里有料道路(千葉) | 10.0 | 210 |
| 15 | 銚子新大橋有料道路(千葉) | 1.7 | 210 |
| 16 | 銚子連絡道路(千葉) | 5.9 | 210 |
| 17 | 三浦縦貫道路(神奈川) | 4.7 | 310 |
| 18 | 真鶴道路(神奈川) | 4.5 | 200 |
| 19 | 富士山有料道路(山梨) | 24.1 | 1,400 |
| 20 | 雁坂トンネル有料道路(山梨) | 6.8 | 740 |
| 21 | 新長野大橋有料道路(長野) | 1.4 | 150 |
| 22 | 立山有料道路(富山) | 14.4 | 9,900 |
| 23 | 砺波高岡道路(富山) | 13.7 | 350 |
| 24 | 伊豆中央道(静岡) | 3.0 | 200 |
| 25 | 修善寺道路(静岡) | 4.8 | 200 |
| 26 | 浜名湖新橋有料道路(静岡) | 1.3 | 210 |
| 27 | 南知多道路(愛知) | 19.6 | 420 |
| 28 | 猿投グリーンロード(愛知) | 13.1 | 420 |
| 29 | 衣浦トンネル(愛知) | 1.7 | 260 |
| 30 | 知多横断道路(愛知) | 8.5 | 310 |
| 31 | 知多半島道路(愛知) | 20.9 | 470 |
| 32 | 衣浦豊田道路(愛知) | 4.3 | 200 |
| 33 | 名古屋瀬戸道路(愛知) | 2.3 | 110 |
| 34 | 中部国際空港連絡道路(愛知) | 2.1 | 180 |
| 35 | 琵琶湖大橋有料道路(滋賀) | 15.4 | 150 |
| 36 | 山陰近畿自動車道(京都) | 10.5 | 150 |
| 37 | 千里丘寝屋川橋有料道路(大阪) | 0.7 | 100 |
| 38 | 箕面有料道路(大阪) | 6.8 | 630 |
| 39 | 播但連絡有料道路(兵庫) | 55.5 | 1,200 |
| 40 | 〃(２期)(兵庫) | 9.6 | 210 |
| 41 | 遠阪トンネル有料道路(兵庫) | 4.7 | 320 |
| 42 | 西神戸有料道路(神戸市) | 7.9 | 370 |
| 43 | 六甲有料道路(神戸市) | 7.8 | 210 |
| 44 | 六甲北有料道路(神戸市) | 5.8 | 260 |
| 45 | 六甲北有料道路(２期)(神戸市) | 7.2 | 160 |
| 46 | 安芸灘大橋有料道路(広島) | 2.7 | 730 |
| 47 | 福岡前原有料道路(福岡) | 14.2 | 370 |
| 48 | 三瀬トンネル有料道路(佐賀) | 5.3 | 320 |
| 49 | 厳木多久有料道路(佐賀) | 3.6 | 210 |
| 50 | 東脊振トンネル有料道路(佐賀) | 2.2 | 320 |
| 51 | 川平有料道路(長崎) | 4.7 | 210 |
| 52 | 西海パールライン有料道路(長崎) | 5.0 | 200 |
| 53 | ながさき出島道路(長崎) | 3.4 | 100 |
| 54 | ながさき女神大橋道路(長崎) | 1.9 | 100 |
| 55 | 松島有料道路(熊本) | 3.3 | 200 |
| 56 | 一ツ葉有料道路(宮崎) | 16.2 | 150 |
| 57 | 指宿有料道路（２期）(鹿児島) | 29.2 | 100 |
| 58 | 〃(３期)(鹿児島) | 3.3 | 330 |
| | 以上58路線　計 | 503.4km | |

＊地方道路公社の数26公社(指定都市高速道路公社３公社を除く)

# 3. 無料開放された道路及び事業譲渡道路

## (1)東日本・中日本・西日本高速道路(株)〔旧日本道路公団〕

### ① 無料開放された道路（2026年(令和８年)４月１日現在）

| 番号 | 道路名 | 供用年月日 | 無料開放年月日 | 移管先 | 移管後の路線名 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 鳥飼大橋 | 昭29.11. 1 | 昭39. 3.16 | 大阪府 | 府道堺布施豊中線 |
| 2 | 横浜新道戸塚支線 | 30. 2. 1 | 39.12.16 | 国 | 一般国道1号 |
| 3 | 大川橋 | 30.10. 1 | 41. 8.20 | 福岡県知事<br>佐賀県知事 | 一般国道208号 |
| 4 | 越路橋 | 34.11.21 | 42. 2. 1 | 新潟県 | 県道柏崎京浜堀之内線 |
| 5 | 参宮道路 | 28.12. 1 | 42. 3.11 | 国 | 一般国道23号 |
| 6 | 武生トンネル | 33.10.27 | 43. 1.20 | 国 | 一般国道8号 |
| 7 | 衣浦大橋 | 31. 2. 1 | 43. 4. 1 | 愛知県知事 | 一般国道247号 |
| 8 | 住之江橋 | 30. 4. 1 | 43. 4. 1 | 佐賀県 | 県道大川鹿島線 |
| 9 | 上江橋 | 32. 3. 8 | 43. 6. 1 | 国 | 一般国道16号 |
| 10 | 芽吹大橋 | 33.12.24 | 43.10.30 | 茨城県<br>千葉県 | 県道土浦野田線 |
| 11 | 濃尾大橋 | 31. 2. 1 | 44. 4. 1 | 愛知県<br>岐阜県 | 県道大垣一宮線 |
| 12 | 幕之内トンネル | 29.12. 1 | 44. 4. 1 | 広島県知事 | 一般国道186号 |
| 13 | 安治川大橋 | 38. 4.26 | 44.12.10 | 国 | 一般国道43号 |
| 14 | 西海橋 | 30.12. 1 | 45. 3. 1 | 長崎県知事 | 一般国道206号 |
| 15 | 掛塚橋 | 30. 8. 1 | 45. 4. 1 | 静岡県知事 | 一般国道150号 |
| 16 | 立山登山道路 | 30. 7. 1 | 45. 4. 1 | 富山県 | 県道富山立山公園線 |
| 17 | 伊勢神トンネル | 35. 7. 1 | 46. 4. 1 | 愛知県知事 | 一般国道153号 |
| 18 | 笹子トンネル | 33.12. 8 | 46. 4.24 | 国 | 一般国道20号 |
| 19 | 長府道路 | 33. 3.10 | 46. 7.24 | 国 | 一般国道2号 |
| 20 | 東伊豆道路(伊東区間) | 31. 7. 1 | 47. 4. 1 | 静岡県知事 | 一般国道135号 |
| 21 | 松江道路 | 33. 7. 2 | 47. 4. 1 | 国 | 一般国道9号 |
| 22 | 敦賀道路 | 37. 7. 8 | 47.12.27 | 国 | 一般国道8号 |
| 23 | 名四道路 | 38.2.16(1期)<br>41.11.1(2期) | 47.12.27 | 国 | 一般国道1号 |
| 24 | 通岡道路 | 38.11.30 | 48. 4. 1 | 国 | 一般国道45号 |
| 25 | 雲仙道路 | 32. 6. 5 | 48. 4. 1 | 国 | 一般国道57号 |
| 26 | 島原道路 | 35. 8.31 | 48. 4. 1 | 国 | 一般国道57号 |
| 27 | 中の谷トンネル | 38.10. 4 | 48. 4. 1 | 国 | 一般国道10号 |
| 28 | 銚子大橋 | 37.12.11 | 49. 5.23 | 千葉県知事<br>茨城県知事 | 一般国道124号 |
| 29 | 音戸大橋 | 36.12. 4 | 49. 8. 1 | 広島県 | 県道呉倉橋島線 |
| 30 | 東伊予道路 | 35.10. 7 | 50. 1.22 | 国 | 一般国道196号 |
| 31 | 湘南道路(鎌倉区間) | 31. 7. 1 | 50. 3. 1 | 神奈川県知事 | 一般国道134号 |
| 32 | 天草五橋 | 41. 9.25 | 50. 8.10 | 熊本県知事 | 一般国道266・324号 |
| 33 | 境大橋 | 39. 2.12 | 52.10.20 | 千葉県<br>茨城県 | 県道結城野田線 |
| 34 | 海門橋 | 34. 7.21 | 54. 3. 1 | 茨城県 | 県道那珂湊大洗線 |
| 35 | 東山道路 | 34. 5. 1 | 54. 5. 1 | 京都市 | 市道将軍塚線<br>市道渋谷蹴上線 |
| 36 | 仙人トンネル | 34. 9.13 | 55. 4. 1 | 岩手県知事 | 一般国道283号 |
| 37 | 大垣羽島道路 | 38. 3.30 | 55.10.31 | 岐阜県 | 県道大垣一宮線 |
| 38 | 寒霞渓道路 | 45.10.14 | 56. 5. 1 | 香川県 | 県道寒霞渓公園線 |
| 39 | 伊香保榛名道路 | 33. 6.21(伊香保区間)<br>37.10.26(榛名区間) | 56. 9. 1 | 群馬県 | 県道渋川松井田線 |
| 40 | 大山道路 | 38.12. 8 | 56.10. 1 | 鳥取県 | 県道米子大山線 |
| 41 | 頓原道路 | 39.10.25 | 56.12. 1 | 国 | 一般国道54号 |
| 42 | 阪奈道路 | 33.12.25(一部)<br>34. 6.10(全線) | 56.12.25 | 大阪府<br>奈良県 | 府道大阪生駒線<br>県道奈良生駒線 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 43 | 東伊豆道路 | 37. 8.29(熱川区間)<br>42. 4.25(稲取区間)<br>32.12.12(下田区間) | 57. 4. 1 | 静岡県知事 | 一般国道135号 |
| 44 | 南伊豆道路 | 47.12.12 | 58. 8. 1 | 静岡県知事 | 一般国道136号 |
| 45 | 日光道路 | 29.10. 1(第一いろは)<br>40.10. 7(第二いろは) | 59.10. 1 | 栃木県知事 | 一般国道120号 |
| 46 | 乙女道路 | 39.10.28 | 59.12.21 | 静岡県知事<br>神奈川県知事 | 一般国道138号 |
| 47 | 蔵王道路 | 37. 7.15(宮城県側)<br>37.11. 9(全線) | 60. 7.15 | 宮城県<br>山形県 | 県道上山川崎線 |
| 48 | 遠笠山道路 | 35. 1. 1(一部)<br>35.12.17(全線) | 60. 8. 1 | 静岡県 | 県道遠笠山富戸線 |
| 49 | 霧島道路 | 32.11.19(一部)<br>36.10.28(全線) | 60.12. 1 | 宮崎県<br>鹿児島県 | 県道小林えびの高原牧園線<br>県道霧島公園小林線 |
| 50 | 湘南道路<br>(逗子区間) | 39.10.9 | 61. 7. 1 | 神奈川県知事 | 一般国道134号 |
| 51 | 高野山道路 | 34. 6.17(一部)<br>35. 7.21(全線) | 62. 4. 1 | 和歌山県 | 県道高野高野口線<br>県道海南高野線 |
| 52 | 愛岐道路 | 32. 8. 3 | 62. 8. 3 | 愛知県<br>岐阜県 | 県道名古屋多治見線 |
| 53 | 東海大橋 | 44. 4.19 | 62. 9.15 | 愛知県<br>岐阜県 | 県道津島南濃線 |
| 54 | 秋吉台道路 | 45.10. 5 | 平2. 7. 1 | 山口県 | 県道秋吉台公園線 |
| 55 | 黒之瀬戸大橋 | 49. 4. 9 | 平2. 9.21 | 鹿児島県知事 | 一般国道389号 |
| 56 | 新富士川橋 | 46. 4.26 | 平4. 4. 1 | 国 | 一般国道１号 |
| 57 | 志賀草津道路 | 45. 9.12 | 平4.11.17 | 群馬県知事<br>長野県知事 | 一般国道292号 |
| 58 | 草津道路 | 39.11.18 | 平5. 4.24 | 群馬県知事 | 一般国道292号 |
| 59 | 別府阿蘇道路 | 39. 6.25<br>(B・C区間)<br>39.10. 4(A区間) | 平6. 6.25 | 大分県<br>熊本県 | 県道別府一の宮線 |
| 60 | 富士宮道路 | 40.9.28(朝霞区間)<br>46. 7.30<br>(北山上井出区間) | 平7. 9.28 | 国 | 一般国道139号 |
| 61 | 金精道路 | 40.10. 7 | 平7.10. 7 | 栃木県知事<br>群馬県知事 | 一般国道120号 |
| 62 | 姫路バイパス | 50.12.11(一期)<br>57. 8. 1(二期) | 平12.12.11 | 国 | 一般国道２号 |
| 63 | 太子竜野バイパス | 60.12. 3 | 平12.12.11 | 国 | 一般国道２号 |
| 64 | 新利根川橋 | 56. 4. 7 | 平13. 4. 7 | 国 | 一般国道４号 |
| 65 | 碓氷バイパス | 46.11.11 | 平13.11.11 | 国 | 一般国道18号 |
| 66 | 境水道大橋 | 47. 7.22 | 平14. 7.22 | 鳥取県知事<br>島根県知事 | 一般国道431号 |
| 67 | 藤枝バイパス | 56. 4. 4 | 平17. 3.30 | 国 | 一般国道１号 |
| 68 | 掛川バイパス | 56. 3.24 | 平17. 3.30 | 国 | 一般国道１号 |
| 69 | 磐田バイパス | 56. 3.24 | 平17. 3.30 | 国 | 一般国道１号 |
| 70 | 浜名バイパス | 53. 3.24 | 平17. 3.30 | 国 | 一般国道１号 |
| 71 | 湖西道路 | 61. 6.25(一部)<br>平1. 3.23(全部) | 平17. 8. 1 | 国 | 一般国道161号 |
| 72 | 豊川橋 | 58. 2.17 | 平17. 9.30 | 国 | 一般国道23号 |
| 73 | 中部縦貫自動車道<br>(油坂峠道路) | 平11. 4.26(一部<br>平11.11. 1 | 平17. 9.30 | 国 | 一般国道158号 |
| 74 | 山陰道<br>(米子道路) | 平10. 3.20 | 平18. 4. 1 | 国 | 一般国道９号 |
| 75 | 三陸縦貫自動車道<br>(鳴瀬奥松島～石巻河南) | 平10. 3.20 | 平20. 1.24 | 国 | 一般国道45号 |
| 76 | 那覇空港自動車道<br>(西原JCT～南風原南) | 平12. 6.28 | 平21. 3.28 | 国 | 一般国道506号 |
| 77 | 箱根新道 | 37. 3.31 | 平23. 7.26 | 国 | 一般国道１号 |
| 78 | 西富士道路 | 57. 4. 2 | 平24. 4. 1 | 国 | 一般国道139号 |
| 79 | 八木山バイパス | 60. 2.26 | 平26.10. 1 | 国 | 一般国道201号 |
| 80 | 八王子バイパス | 60.10.31 | 平27.10.31 | 国 | 一般国道16号 |

② 事業譲渡道路

| 道路名 | 供用年月日 | 譲渡年月日 | 譲渡先 |
|---|---|---|---|
| 明石フェリー | 昭29. 4.12 | 昭61.11.20 | 明岩海峡フェリー㈱ |
| 国道九四フェリー | 44. 4. 6 | 63. 4. 1 | 国道九四フェリー㈱ |
| 長堀自動車駐車場 | 38. 7.26 | 平4. 4. 1 | 大阪市 |

(2)地方公共団体等

① 無料開放された道路（2026年(令和８年)３月３１日現在）

| 番号 | 有料道路名 | 県名 | 路線名 | 供用年月日 | 無料開放 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 明日香道路 | 奈良 | 県道多武峰見瀬線 | 昭41. 4. 1 | 昭48. 1. 1 |
| 2 | 北伊勢道路 | 三重 | 県道桑名北勢線 | 40. 9.21 | 48. 4. 1 |
| 3 | 長島道路 | 〃 | 県道水郷公園線 | 43. 8. 2 | 48.10.10 |
| 4 | 奥再度道路 | 兵庫 | 市道神戸箕谷線 | 32. 8.18 | 49.11. 1 |
| 5 | 古城池道路 | 岡山 | 市道駅前古城池霞橋線 | 50.10. 9 | 52. 1. 1 |
| 6 | 奥只見道路 | 新潟 | 県道小出停車場奥只見線 | 46. 8. 1 | 52. 4. 1 |
| 7 | 南房州道路 | 千葉 | 県道南安房公園線他 | 41. 4. 1 | 52. 4. 1 |
| 8 | 三朝高原道路 | 鳥取 | 県道三朝温泉木地山線 | 41.11.24 | 54. 4. 1 |
| 9 | 後山道路 | 広島 | 県道後山公園洗谷線 | 49. 4. 1 | 55. 4. 1 |
| 10 | 大台ヶ原道路 | 奈良 | 県道大台ヶ原伯母峯線 | 36. 7. 7 | 56. 4. 1 |
| 11 | 室戸岬道路 | 高知 | 県道室戸公園線 | 45. 4. 1 | 56. 4. 1 |
| 12 | 宍道湖大橋 | 島根 | 県道母衣町雑賀線 | 47. 7. 1 | 56. 7. 1 |
| 13 | 大山環状道路 | 鳥取 | 県道大山御机線 | 40.10. 1 | 57. 4. 1 |
| 14 | 名護屋大橋 | 佐賀 | 県道唐津呼子線 | 42. 3.18 | 57. 4. 1 |
| 15 | 三瓶山東口道路 | 島根 | 県道川本波多線 | 47. 6.17 | 57. 5. 1 |
| 16 | 日御碕道路 | 〃 | 県道大社日御碕線 | 43.12.28 | 57. 9. 1 |
| 17 | 枕木山道路 | 〃 | 県道枕木山線 | 46. 4.28 | 58. 4. 1 |
| 18 | 野呂山道路 | 広島 | 県道野呂山公園線 | 43. 7. 1 | 58. 4. 1 |
| 19 | 北部陸中海岸道路 | 岩手 | 県道岩泉平井賀普代線 | 49. 4. 1 | 58. 4. 1 |
| 20 | 水上道路 | 群馬 | 県道沼田水上線 | 42.10. 1 | 58. 4. 1 |
| 21 | 宇佐美大仁道路 | 静岡 | 県道修善寺下田線 | 37.10. 1 | 58. 8. 1 |
| 22 | 支笏湖畔道路 | 北海道 | 道道札幌支笏湖線 | 42. 9.20 | 59. 4. 1 |
| 23 | 青山高原道路 | 三重 | 県道青山高原公園線 | 50. 6. 1 | 59. 4. 1 |
| 24 | 常磐湯の岳道路 | 福島 | 県道湯の岳別所線 | 52. 8. 1 | 60. 4. 1 |
| 25 | 南白浜道路 | 和歌山 | 県道白浜紀伊富田(停)線 | 39. 9. 1 | 60. 7. 1 |
| 26 | 潮岬道路 | 〃 | 県道潮岬線・串本潮岬線 | 44. 3. 1 | 60. 7. 1 |
| 27 | 蔵王道路 | 山形 | 県道蔵王温泉永野線 | 40. 8. 1 | 60. 7.15 |
| 28 | 伊勢道路 | 三重 | 県道伊勢磯部線 | 40. 8.14 | 60. 8.14 |
| 29 | 寒風山道路 | 秋田 | 県道寒風山線 | 36.10. 1 | 61. 4. 1 |
| 30 | 妙義道路 | 群馬 | 県道上小坂四ツ谷妙義線他 | 46.10.17 | 61. 4. 1 |
| 31 | 蓼科道路 | 長野 | 県道茅野(停)八子ヶ峰公園線他 | 38. 5.15 | 61. 4. 1 |
| 32 | 月居トンネル | 茨城 | 県道高萩大子線 | 51. 4. 1 | 62. 2. 1 |
| 33 | 多米峠道路 | 静岡･愛知 | 県道豊橋大知波線 | 41. 7. 1 | 62. 7. 1 |
| 34 | 欽明路道路 | 山口 | 県道岩国周東線 | 47. 4. 1 | 62. 7. 1 |
| 35 | 南淡路道路 | 兵庫 | 県道阿那賀三原線他 | 41. 4. 1 | 62.10. 8 |
| 36 | 指宿道路 | 鹿児島 | 県道指宿鹿児島インター線 | 44. 3. 1 | 63. 3.27 |
| 37 | 埼玉大橋 | 埼玉 | 県道古河加須線 | 47.11. 1 | 平 1. 4. 1 |
| 38 | 菅平道路 | 長野 | 県道横沢東部線 | 45. 8.22 | 平 1. 4. 1 |
| 39 | 奥琵琶湖道路 | 滋賀 | 県道葛籠尾崎大浦線他 | 46. 9.29 | 平 1. 4. 1 |
| 40 | 入道崎八望台道路 | 秋田 | 県道入道崎八望台北浦線 | 39. 9.23 | 平 1. 4. 1 |
| 41 | 奥多摩道路 | 東京 | 都道川野上川乗線 | 48. 4.26 | 平 2. 4. 1 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 42 | 越後七浦道路 | 新潟 | 県道新潟寺泊柏崎線 | 49. 6. 1 | 平 2. 7.21 |
| 43 | 大町道路 | 長野 | 県道扇沢信濃大町停車場線 | 41.10. 9 | 平 2.10. 9 |
| 44 | 大桟橋道路 | 秋田 | 県道湯本加茂船川港線 | 41. 6. 4 | 平 3. 4. 1 |
| 45 | 那須山麓道路 | 栃木 | 県道中塩原板室那須線 | 43. 4. 1 | 平 3. 4. 1 |
| 46 | 越前海岸道路 | 福井 | 県道福井四ケ浦線 | 46. 4. 1 | 平 3. 4. 1 |
| 47 | 小岩井道路 | 岩手 | 県道網張温泉線 | 45. 7.10 | 平 4. 4. 1 |
| 48 | 浄土ヶ浜道路 | 〃 | 県道浄土ヶ浜線 | 52. 7. 1 | 平 4. 4. 1 |
| 49 | 八幡平道路 | 〃 | 県道西根八幡平線 | 45. 5. 1 | 平 4. 4. 1 |
| 50 | 〃 | 秋田 | 〃 | 37. 6.16 | 平 4. 4. 1 |
| 51 | 田沢湖道路 | 〃 | 県道潟尻石神線他 | 42. 6.15 | 平 4. 4. 1 |
| 52 | 新行徳橋 | 千葉 | 県道市川浦安線 | 47. 6. 7 | 平 5. 1. 1 |
| 53 | 白浜道路 | 和歌山 | 県道堅田新庄線 | 38.12.28 | 平 5. 4. 1 |
| 54 | 蒜山大山道路 | 鳥取･岡山 | 県道大山上福田線 | 45. 7. 1 | 平 5. 7. 1 |
| 55 | 表富士周遊道路 | 静岡 | 県道御殿場富士公園線他 | 44. 7. 1 | 平 6. 7. 1 |
| 56 | 御坂トンネル | 山梨 | 県道河口湖御坂線 | 42. 4. 7 | 平 6.11.20 |
| 57 | 甲府精進湖道路 | 〃 | 県道甲府精進湖線 | 48. 4. 1 | 平 6.11.20 |
| 58 | 赤城道路 | 群馬 | 県道前橋赤城線他 | 40.12. 1 | 平 7. 1. 1 |
| 59 | 鷲羽山道路 | 岡山 | 県道鷲羽山公園線 | 45. 4. 1 | 平 7. 4. 1 |
| 60 | 足摺岬道路 | 高知 | 県道足摺公園線 | 45. 4. 1 | 平 7. 4. 1 |
| 61 | 婦中大橋 | 富山 | 一般国道359号 | 62. 8. 3 | 平 7. 5. 1 |
| 62 | 仙酔峡道路 | 熊本 | 町道小堀仙酔峡線 | 39. 8.19 | 平 7. 5.17 |
| 63 | 但馬海岸道路 | 兵庫 | 県道久美浜竹野線 | 40. 4. 1 | 平 7. 7. 1 |
| 64 | 第二但馬海岸道路 | 〃 | 県道香住久美浜線 | 48. 5. 1 | 平 7. 7. 1 |
| 65 | 石槌スカイライン | 愛媛 | 県道西条久万線 | 45. 9. 1 | 平 7. 9. 1 |
| 66 | 愛宕トンネル | 山梨 | 県道甲府敷島韮崎線 | 52. 4. 1 | 平 8. 3.20 |
| 67 | 栗駒道路 | 秋田 | 県道仁郷大湯線 | 49.10. 1 | 平 8. 4. 1 |
| 68 | 牡鹿半島道路 | 宮城 | 県道牡鹿半島公園線 | 46. 4. 1 | 平 8. 4. 1 |
| 69 | 大島大橋 | 山口 | 一般国道437号 | 51. 7. 4 | 平 8. 6. 1 |
| 70 | 富田山城道路 | 三重 | 県道上海老茂福線他 | 55. 4. 1 | 平 8. 7.20 |
| 71 | 鳴門道路 | 徳島 | 県道亀浦港櫛木線 | 46. 8. 1 | 平 8. 8. 1 |
| 72 | 鳥海道路 | 秋田 | 県道鳥海公園小滝線 | 47. 8. 1 | 平 9. 4. 1 |
| 73 | 〃 | 山形 | 県道鳥海公園吹浦線 | 48.11.22 | 平 9. 4. 1 |
| 74 | 御岳昇仙峡道路 | 山梨 | 県道甲府昇仙峡線 | 47. 4. 1 | 平 9. 4. 1 |
| 75 | 末広道路 | 徳島 | 県道徳島環状線 | 51. 8. 1 | 平 9. 4. 1 |
| 76 | 中禅寺湖道路 | 栃木 | 県道中宮祠足尾線 | 47. 9. 1 | 平 9. 9. 1 |
| 77 | 鈴鹿公園道路 | 三重･滋賀 | 一般国道477号 | 47.11.12 | 平 9.11.12 |
| 78 | 熱函道路 | 静岡 | 県道熱海函南線 | 48. 4. 1 | 平 9.12. 1 |
| 79 | 能登島大橋 | 石川 | 県道七尾能登公園線 | 57. 4. 3 | 平10. 7. 1 |
| 80 | 祖谷渓道路 | 徳島 | 県道西祖谷山山城線 | 49. 4. 3 | 平10. 8. 1 |
| 81 | 菊地阿蘇道路 | 熊本 | 県道阿蘇公園菊地線 | 48.11.20 | 平10.11.20 |
| 82 | 横浪道路 | 高知 | 県道宇佐須ノ浦須崎線 | 48.12.10 | 平10.12.10 |
| 83 | 天城トンネル | 静岡 | 一般国道414号 | 45. 4. 1 | 平12. 3.18 |
| 84 | 阿蘇登山道路 | 熊本 | 県道阿蘇公園線/県道阿蘇吉田線 | 32.10. 6 | 平12. 4. 8 |
| 85 | 阿蘇山観光道路 | 〃 | 県道阿蘇公園下線 | 40. 1.21 | 平12. 4. 8 |
| 86 | 牧山道路 | 宮城 | 県道石巻女川線 | 48. 8. 1 | 平12. 8. 2 |
| 87 | 石巻河口橋 | 〃 | 〃 | 54. 7.21 | 平12. 8. 2 |
| 88 | 市川松戸道路 | 千葉 | 県道松戸原木線 | 43.10. 1 | 平12.10. 1 |
| 89 | 仁淀川河口大橋 | 高知 | 県道須崎仁ノ線 | 52. 4. 1 | 平13. 4. 1 |
| 90 | 淀川河辺道路 | 秋田 | 県道河辺雄和線 | 58. 6.23 | 平13. 4. 1 |
| 91 | 八ヶ岳横断道路 | 山梨 | 県道高根富士見線 | 51.10. 9 | 平13.10. 9 |
| 92 | 霧ヶ峰道路 | 長野 | 県道諏訪白樺湖小諸線他 | 42. 7.25 | 平14. 2.22 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 93 | 茅野道路 | 〃 | 一般国道299号 | 59. 3.30 | 平14. 4. 1 |
| 94 | 天草下島道路 | 熊本 | 県道本渡下田線 | 53. 5. 1 | 平14. 5. 1 |
| 95 | 久須夜ヶ岳道路 | 福井 | 県道泊小浜停車場線 | 47. 7. 1 | 平14. 7. 1 |
| 96 | 浦戸大橋 | 高知 | 県道春野赤岡線 | 47. 7.12 | 平14. 7.12 |
| 97 | 臼杵坂ノ市道路 | 大分 | 県道臼杵坂ノ市線 | 53.11.14 | 平14.12. 1 |
| 98 | 大分湯の平道路 | 〃 | 県道湯平温泉線 | 56. 3.30 | 平14.12. 1 |
| 99 | 乗鞍スカイライン | 岐阜 | 県道乗鞍公園線 | 48. 7. 1 | 平15. 4. 1 |
| 100 | 志摩開発道路 | 三重 | 県道鳥羽阿児線 | 48. 4. 1 | 平15. 4. 1 |
| 101 | 弁天大橋 | 静岡 | 県道舘山寺弁天島線 | 48. 4. 1 | 平15. 4. 1 |
| 102 | 新浦和橋 | 埼玉 | 一般国道463号 | 平 5. 6.26 | 平15. 5. 1 |
| 103 | 西吾妻道路 | 山形･福島 | 県道米沢猪苗代線 | 48. 7. 1 | 平15. 7. 1 |
| 104 | 銚子道路 | 千葉 | 県道愛宕山公園線 | 48. 7.23 | 平15. 7.23 |
| 105 | 高野龍神スカイライン | 和歌山 | 一般国道371号 | 55. 7.21 | 平15.10. 1 |
| 106 | 東備西播開発道路 | 岡山 | 県道寒河本庄岡山線 | 49.11.30 | 平16. 3.31 |
| 107 | 船原トンネル | 静岡 | 一般国道136号 | 55. 9.27 | 平16. 7. 1 |
| 108 | 表筑波スカイライン | 茨城 | 県道つくば公園永井線 | 49.10. 1 | 平16.10. 1 |
| 109 | 永平寺道路 | 福井 | 一般国道364号 | 49.10. 1 | 平16.10. 1 |
| 110 | 熊谷東松山道路 | 埼玉 | 県道玉川熊谷線･県道武蔵丘陵森林公園広瀬線 | 49.11.30 | 平16.11.30 |
| 111 | 石岡道路 | 茨城 | 一般国道355号 | 56. 4. 1 | 平17. 3.31 |
| 112 | 河口湖大橋 | 山梨 | 県道富士河口湖富士線 | 46. 4.19 | 平17. 6. 7 |
| 113 | 清里高原道路 | 〃 | 県道須玉八ヶ岳公園線 | 10. 6.22 | 平17. 6. 7 |
| 114 | 霞ヶ浦大橋 | 茨城 | 一般国道354号 | 62. 3. 3 | 平17.11. 1 |
| 115 | 彦島道路 | 山口 | 県道福浦金比羅線 | 50. 9.30 | 平17. 9.29 |
| 116 | 西海道路 | 愛媛 | 県道船越平城線 | 51. 3.31 | 平18. 3.31 |
| 117 | 東予道路 | 〃 | 県道壬生川新居浜野田線 | 53. 5. 1 | 平18. 3.31 |
| 118 | 水島玉島産業道路 | 岡山 | 県道水島港唐船線 | 52. 7.21 | 平18. 3.31 |
| 119 | 岡南大橋 | 〃 | 県道岡山玉野線 | 平 4. 9.30 | 平18. 3.31 |
| 120 | 青森中央大橋 | 青森 | 一般県道荒川青森停車場線 | 61. 4. 1 | 平18. 3.31 |
| 121 | 松浦バイパス | 長崎 | 一般国道204号 | 平 1. 4. 4 | 平18. 3.31 |
| 122 | 志摩開発道路(第2期) | 三重 | 県道鳥羽阿児線 | 51. 7. 1 | 平18. 6.30 |
| 123 | 高森熱海道路 | 福島 | 県道中ノ沢熱海線 | 51. 9. 1 | 平18. 8.31 |
| 124 | 霧降高原道路 | 栃木 | 県道青柳日光線 | 51. 9.26 | 平18. 9.25 |
| 125 | 村櫛舘山寺道路 | 静岡 | 県道舘山寺弁天島線 | 52. 5. 2 | 平19. 5. 2 |
| 126 | 鳥栖筑紫野道路 | 福岡･佐賀 | 県道久留米甚山筑紫野線 | 52. 5. 9 | 平19. 5. 9 |
| 127 | 八王子中央道路 | 東京 | 都道瑞穂あきる野八王子線 | 平13. 1.28 | 平19. 6. 1 |
| 128 | 松戸野田道路 | 千葉 | 県道松戸野田線 | 52.10. 1 | 平19.10. 1 |
| 129 | 国見道路 | 佐賀･長崎 | 一般国道498号 | 52.11.30 | 平19.11.30 |
| 130 | 本坂トンネル | 静岡･愛知 | 一般国道362号 | 53. 4. 1 | 平20. 4. 1 |
| 131 | 勝浦道路 | 千葉 | 一般国道128号 | 53. 4. 5 | 平20. 4. 5 |
| 132 | 茶臼山高原道路 | 愛知 | 県道茶臼山高原設楽線 | 53. 4.13 | 平20. 4.13 |
| 133 | 尾張パークウェイ | 〃 | 県道犬山自然公園線 | 53. 6.20 | 平20. 6.20 |
| 134 | 冷川トンネル | 静岡 | 県道伊東修善寺線 | 53. 7. 1 | 平20. 7. 1 |
| 135 | 那須甲子道路 | 福島･栃木 | 県道那須甲子線 | 53. 9. 1 | 平20. 9. 1 |
| 136 | 河野海岸道路 | 福井 | 一般国道305号・県道大谷杉津線 | 53. 9.30 | 平20. 9.30 |
| 137 | 松戸橋道路 | 千葉 | 県道松戸三郷線 | 55. 4. 1 | 平20.10.26 |
| 138 | 富士見川越有料道路 | 埼玉 | 一般国道254号 | 56. 8. 1 | 平21. 7.31 |
| 139 | 中津川有料道路 | 岐阜 | 一般国道257号 | 59. 4. 1 | 平21.10. 9 |
| 140 | 那須高原有料道路 | 栃木 | 県道那須高原線 | 40. 6. 1 | 平21.10.30 |
| 141 | 水郷有料道路 | 茨城 | 県道水戸神栖線 | 49. 4.26 | 平21.12.30 |
| 142 | 萩有料道路 | 山口 | 県道萩秋芳線 | 平 4. 3.27 | 平22. 2.17 |
| 143 | 草津沼田有料道路 | 広島 | 広島市道西4区草津沼田線 | 60. 3.20 | 平22. 3.20 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 144 | 生月大橋有料道路 | 長崎 | 県道平戸生月線 | 平3. 7.31 | 平22. 4. 1 |
| 145 | 平戸大橋有料道路 | 〃 | 一般国道383号 | 平8. 3.11 | 平22. 4. 1 |
| 146 | 飛騨美濃有料道路 | 岐阜 | 一般国道472号 | 55. 4. 1 | 平22. 4. 1 |
| 147 | 第二多摩川原橋有料道路 | 東京 | 都道川崎府中線 | 平7. 4.14 | 平22. 4. 1 |
| 148 | 新大利根橋有料道路 | 茨城 | 県道守谷流山線 | 55. 4.17 | 平22. 4.17 |
| 149 | 紀の川河口大橋 | 和歌山 | 県道和歌山港北島線 | 平4. 1.31 | 平22. 8. 1 |
| 150 | 横浜ベイブリッジ歩行者道 | 神奈川 | 横浜市道スカイウォーク | 平1. 9.27 | 平22. 9.27 |
| 151 | 途中トンネル | 滋賀 | 一般国道367号 | 63. 4. 5 | 平22.10. 1 |
| 152 | 日野水口道路 | 〃 | 一般国道307号 | 55.10. 5 | 平22.10. 5 |
| 153 | 大野川大橋 | 大分 | 県道大在大分港線 | 55. 1.25 | 平22.12. 1 |
| 154 | 米良道路 | 〃 | 県道中判田下郡線 | 61. 3. 5 | 平22.12. 1 |
| 155 | 大分空港道路 | 〃 | 一般国道213号・県道糸原杵築線 | 平3.11.25 | 平22.12. 1 |
| 156 | 高松坂出道路 | 香川 | 県道高松坂出線 | 56. 3.27 | 平23. 3.27 |
| 157 | 大島大橋 | 長崎 | 県道大島太田和線 | 平11.11.11 | 平23. 4. 1 |
| 158 | 山口宇部有料道路 | 山口 | 県道山口宇部線 | 50. 2.27 | 平24. 3.28 |
| 159 | 長良川リバーサイド有料道路 | 岐阜 | 県道上白金真砂線 | 62. 4. 1 | 平24. 4. 1 |
| 160 | 島大橋有料道路 | 〃 | 県道岐阜関ヶ原線 | 平2.12. 3 | 平24. 4. 1 |
| 161 | 長良川右岸有料道路 | 〃 | 県道岐阜美濃線 | 平13. 4. 1 | 平24. 4. 1 |
| 162 | 矢上大橋有料道路 | 長崎 | 一般国道251号 | 60.11.19 | 平24. 4. 1 |
| 163 | 音羽蒲郡有料道路 | 愛知 | 県道長沢蒲郡線 | 61.11.21 | 平24.12. 1 |
| 164 | 尾道大橋有料道路 | 広島 | 一般国道317号 | 平11.12. 1 | 平25. 3.31 |
| 165 | 能登海浜道路 | 石川 | 県道金沢田鶴浜線 | 48. 7.22 | 平25. 3.31 |
| 166 | 能登半島縦貫有料道路 | 〃 | 県道七尾輪島線 | 53.11. 1 | 平25. 3.31 |
| 167 | 川北大橋有料道路 | 〃 | 県道金沢小松線 | 50. 4. 1 | 平25. 3.31 |
| 168 | 田鶴浜道路 | 〃 | 一般国道470号 | 平10. 4.19 | 平25. 3.31 |
| 169 | 二丈浜玉道路 | 福岡・佐賀 | 一般国道202号 | 58. 4. 1 | 平25. 3.31 |
| 170 | 小倉ヶ浜有料道路 | 宮崎 | 県道日知屋財光寺線 | 59. 3.30 | 平25. 5. 9 |
| 171 | 磐梯山有料道路 | 福島 | 県道会津若松裏磐梯線 | 45. 6. 1 | 平25. 7.24 |
| 172 | 磐梯吾妻道路 | 〃 | 県道福島会津裏磐梯線 | 34.11. 6 | 平25. 7.24 |
| 173 | 第二磐梯吾妻道路 | 〃 | 県道福島会津裏磐梯線 | 47.10.20 | 平25. 7.24 |
| 174 | 近江大橋有料道路 | 滋賀 | 県道大津草津線・県道草津守山線 | 49. 9.26 | 平25.12.25 |
| 175 | 高知桂浜道路 | 高知 | 県道高知南環状線 | 平7. 4.12 | 平26. 3.30 |
| 176 | 尻無川新橋有料道路 | 大阪 | 府道大阪港八尾線 | 平7. 2. 1 | 平26. 3.31 |
| 177 | 淀川新橋有料道路 | 〃 | 大阪市道豊里城北線 | 平1. 6.10 | 平26. 6. 9 |
| 178 | 流山有料道路 | 千葉 | 県道松戸野田線 | 平4. 3.26 | 平27. 4.14 |
| 179 | 小坂井バイパス | 愛知 | 一般国道247号 | 61. 3. 6 | 平28. 3. 6 |
| 180 | 小牧東インター有料道路 | 〃 | 県道春日井犬山線 | 61. 3.27 | 平28. 3.27 |
| 181 | 西蔵王有料道路 | 山形 | 県道山形永野線 | 61. 8. 1 | 平28. 4. 1 |
| 182 | 冷水有料道路 | 福岡 | 一般国道200号 | 58. 3. 1 | 平28. 5.15 |
| 183 | 伊勢二見鳥羽有料道路 | 三重 | 一般国道42号・主要地方道 鳥羽松阪線 | 平6. 4.17 | 平29. 3.11 |
| 184 | 西宮北有料道路 | 兵庫 | 県道大沢西宮線 | 平3. 3.25 | 平30. 4. 1 |
| 185 | 東総有料道路 | 千葉 | 県道大栄栗源干潟線 | 63. 4.21 | 平30. 4.21 |
| 186 | 平井寺トンネル有料道路 | 長野 | 県道上田丸子線 | 63. 8.25 | 平30. 8.25 |
| 187 | 有料道路若戸大橋 | 福岡 | 一般国道199号・市道安瀬戸畑1号線 | 37. 9.27 | 平30.12. 1 |
| 188 | 鴨川有料道路 | 千葉 | 県道千葉鴨川線 | 42. 4.21 | 平31. 4.21 |
| 189 | 房総スカイライン有料道路 | 〃 | 一般国道465号・県道君津鴨川線 | 54. 3.12 | 平31. 4.21 |
| 190 | 有料道路新掛塚橋 | 静岡 | 一般国道150号 | 平1. 9.17 | 令1. 9.28 |
| 191 | 下総利根大橋有料道路 | 茨城 | 県道岩井関宿野田線 | 平2. 1.11 | 令2. 1.11 |
| 192 | 三才山トンネル有料道路 | 長野 | 一般国道254号 | 51.10.31 | 令2. 9. 1 |
| 193 | 日塩有料道路 | 栃木 | 県道藤原塩原線 | 47.10. 1 | 令2.12.11 |
| 194 | 広島熊野道路 | 広島 | 県道矢野安浦線 | 平2. 12.6 | 令2.12. 6 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 195 | 狭山環状有料道路 | 埼玉 | 県道堀兼根岸線・県道所沢堀兼狭山線 | 62. 3.28 | 令 3. 7.28 |
| 196 | 本町山中有料道路 | 神奈川 | 県 道 本 町 山 中 線 | 平 4. 3.21 | 令 4. 3.21 |
| 197 | 新和田トンネル有料道路 | 長野 | 一 般 国 道 １４２ 号 | 53.10. 4 | 令 4. 4. 1 |
| 198 | 法恩寺山有料道路 | 福井 | 勝山市道 5-47 号線 | 平 4.10. 1 | 令 4.10. 1 |
| 199 | 鬼怒川有料道路 | 栃木 | 一般国道 １２１ 号線 | 平 4.10. 1 | 令 4.10. 1 |
| 200 | 千葉外房有料道路 | 千葉 | 県 道 生 実 本 納 線 | 55. 2. 1 | 令 5. 2. 1 |
| 201 | 白馬長野有料道路 | 長野 | 県 道 長 野 大 町 線 | 平 7. 2.16 | 令 7. 2.16 |
| 202 | 志賀中野有料道路 | 長野 | 県 道 中 野 豊 野 線 | 平 7. 3.16 | 令 7. 3.16 |
| 203 | 宇都宮鹿沼道路 | 栃木 | 一 般 国 道 １２１ 号 | 平 8. 3.18 | 令 8. 3.18 |

# ○　一般国道

## 1.　一般国道の整備状況（2024年(令和6年)3月31日現在）

| 区　　分 | 実延長 | 改良区間 | | 整備済区間 | | 4車線以上区間（幅員13.0m以上） | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 延長 | 率 | 延長 | 率 | 延長 | 率 |
| 一般国道 | 56,193 | 52,503 | 93.4 | 40,297 | 71.7 | 8,468 | 15.1 |
| 指定区間 | 24,262 | 24,260 | 100.0 | 16,848 | 69.4 | 6,271 | 25.8 |
| 指定区間外 | 31,932 | 28,242 | 88.4 | 23,449 | 73.4 | 2,197 | 6.9 |
| 都道府県道 | 129,836 | 92,779 | 71.5 | 79,439 | 61.2 | 6,322 | 4.9 |
| 主要地方道 | 57,851 | 46,488 | 80.4 | 38,961 | 67.3 | 3,974 | 6.9 |
| 一般都道府県道 | 71,986 | 46,291 | 64.3 | 40,478 | 56.2 | 2,348 | 3.3 |
| 国・都道府県道 | 186,030 | 145,281 | 78.1 | 119,736 | 64.4 | 14,790 | 8.0 |
| 市町村道 | 1,036,102 | 626,710 | 60.5 | 626,710 | 60.5 | 5,514 | 0.5 |
| 一般道路計 | 1,222,132 | 711,991 | 63.2 | 746,446 | 61.1 | 20,304 | 1.7 |

注)1. 改良区間とは、車道幅員5.5m以上の区間を言う。ただし、市町村道は車道幅員5.5m未満の数値を含む。
2. 整備率は令和3年度全国道路・街路交通情勢調査と令和5年度交通調査基本区間交通量を基に算出。ただし、市町村道の整備率は，改良率である。
3. 東日本大震災の影響により，市町村道の一部に最新値になっていない部分がある。
4. 道路統計年報による。

## 2.　一般国道の道路交通情勢の推移

| | 年度 | 調査延長 (km) | 走行台キロ（千台キロ/12h） | | | 走行台キロ（千台キロ/12h） | | 平均交通量 | | 平均旅行速度 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | (合計) | 前回比 | シェア (%) | (小型車) | 前回比 | (台/12h) | 前回比 | (km/h) |
| 一般国道（直轄） | S49 | 13,009.1 | 142,808 | 1.07 | 27.0 | 112,735 | 1.08 | 10,978 | 1.06 | 44.0 |
| | S52 | 18,859.1 | 179,248 | 1.26 | 30.1 | 141,803 | 1.26 | 9,505 | 0.87 | 42.4 |
| | S55 | 19,025.0 | 191,007 | 1.07 | 29.0 | 151,021 | 1.07 | 10,065 | 1.06 | 40.9 |
| | S58 | 19,604.3 | 205,080 | 1.07 | 28.2 | 163,290 | 1.08 | 10,462 | 1.04 | 36.2 |
| | S60 | 19,712.1 | 208,403 | 1.02 | 27.9 | 166,345 | 1.02 | 10,573 | 1.01 | 37.1 |
| | S63 | 19,957.5 | 230,809 | 1.11 | 27.3 | 183,223 | 1.10 | 11,566 | 1.09 | 37.5 |
| | H2 | 20,052.7 | 242,582 | 1.05 | 26.8 | 191,881 | 1.05 | 12,097 | 1.05 | 36.9 |
| | H6 | 20,625.5 | 263,293 | 1.09 | 26.1 | 208,402 | 1.09 | 12,768 | 1.06 | 34.9 |
| | H9 | 20,654.4 | 274,013 | 1.04 | 25.1 | 216,315 | 1.04 | 13,275 | 1.04 | 35.3 |
| | H11 | 20,843.7 | 279,297 | 1.02 | 25.0 | 223,744 | 1.03 | 13,404 | 1.01 | 34.6 |
| | H17 | 21,280.9 | 281,089 | 1.01 | 24.8 | 227,699 | 1.02 | 13,237 | 0.99 | 34.7 |
| | H22 | 22,024.2 | 266,801 | 0.95 | 23.7 | 220,098 | 0.97 | 12,197 | 0.92 | 36.5 |
| | H27 | 22,563.0 | 264,288 | 0.99 | 23.3 | 218,935 | 0.99 | 11,749 | 0.96 | 34.7 |
| | R3 | 22,836.9 | 252,400 | 0.96 | 23.2 | 210,818 | 0.96 | 11,059 | 0.94 | 34.1 |

| | 年度 | 調査延長 (km) | 走行台キロ (千台キロ/12h) | | | 走行台キロ (千台キロ/12h) | | 平均交通量 | | 平均旅行速度 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | (合計) | 前回比 | シェア (%) | (小型車) | 前回比 | (台/12h) | 前回比 | (km/h) |
| 一般国道（その他） | S49 | 20,588.9 | 91,423 | 1.15 | 17.3 | 76,254 | 1.38 | 4,440 | 1.15 | 41.6 |
| | S52 | 20,256.2 | 84,712 | 0.93 | 14.2 | 71,402 | 0.94 | 4,182 | 0.94 | 39.4 |
| | S55 | 20,920.9 | 93,836 | 1.11 | 14.2 | 78,621 | 1.10 | 4,538 | 1.09 | 38.0 |
| | S58 | 26,657.2 | 120,728 | 1.29 | 16.6 | 102,241 | 1.30 | 4,573 | 1.01 | 36.6 |
| | S60 | 26,648.3 | 123,550 | 1.02 | 16.6 | 105,016 | 1.03 | 4,681 | 1.02 | 36.7 |
| | S63 | 26,698.5 | 138,775 | 1.12 | 16.4 | 116,966 | 1.11 | 5,237 | 1.12 | 37.1 |
| | H2 | 26,861.4 | 148,720 | 1.07 | 16.4 | 124,973 | 1.07 | 5,576 | 1.06 | 37.6 |
| | H6 | 32,689.3 | 185,088 | 1.24 | 18.3 | 155,868 | 1.25 | 5,708 | 1.02 | 36.7 |
| | H9 | 32,626.9 | 199,331 | 1.08 | 18.2 | 167,392 | 1.07 | 6,158 | 1.08 | 37.7 |
| | H11 | 32,825.2 | 202,744 | 1.02 | 18.2 | 171,401 | 1.02 | 6,227 | 1.01 | 38.2 |
| | H17 | 32,954.6 | 204,710 | 1.01 | 18.0 | 175,387 | 1.02 | 6,308 | 1.01 | 38.2 |
| | H22 | 32,850.1 | 203,166 | 0.99 | 18.1 | 176,179 | 1.00 | 6,261 | 0.99 | 38.1 |
| | H27 | 33,121.9 | 204,811 | 1.01 | 18.0 | 177,402 | 1.01 | 6,292 | 1.00 | 35.6 |
| | R3 | 33,177.2 | 200,315 | 0.98 | 18.4 | 173,079 | 0.98 | 6,144 | 0.98 | 35.3 |
| 一般国道計 | S49 | 33,598.0 | 234,232 | 1.10 | 44.4 | 188,989 | 1.18 | 6,972 | 1.10 | 42.5 |
| | S52 | 39,115.3 | 263,960 | 1.13 | 44.4 | 213,205 | 1.13 | 6,748 | 0.97 | 40.8 |
| | S55 | 39,945.9 | 284,843 | 1.08 | 43.2 | 229,642 | 1.08 | 7,183 | 1.06 | 39.4 |
| | S58 | 46,261.5 | 325,808 | 1.14 | 44.9 | 265,531 | 1.16 | 7,082 | 0.99 | 36.4 |
| | S60 | 46,360.4 | 331,952 | 1.02 | 44.5 | 271,361 | 1.02 | 7,200 | 1.02 | 36.9 |
| | S63 | 46,656.0 | 369,584 | 1.11 | 43.7 | 300,189 | 1.11 | 7,956 | 1.11 | 37.3 |
| | H2 | 46,914.1 | 391,302 | 1.06 | 43.2 | 316,854 | 1.06 | 8,375 | 1.05 | 37.3 |
| | H6 | 53,314.8 | 448,381 | 1.15 | 44.4 | 364,270 | 1.15 | 8,452 | 1.01 | 36.0 |
| | H9 | 53,281.3 | 473,344 | 1.06 | 43.3 | 383,707 | 1.05 | 8,929 | 1.06 | 36.7 |
| | H11 | 53,668.9 | 482,041 | 1.02 | 43.2 | 395,145 | 1.03 | 9,028 | 1.01 | 36.7 |
| | H17 | 54,235.5 | 485,799 | 1.01 | 42.8 | 403,086 | 1.02 | 9,049 | 1.00 | 36.7 |
| | H22 | 54,874.3 | 469,967 | 0.97 | 41.8 | 396,277 | 0.98 | 8,651 | 0.96 | 37.4 |
| | H27 | 55,684.9 | 469,100 | 1.00 | 41.3 | 396,337 | 1.00 | 8,522 | 0.99 | 35.3 |
| | R3 | 56,012.1 | 452,716 | 0.97 | 41.5 | 383,896 | 0.97 | 8,167 | 0.96 | 34.6 |

注）1.国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」（各年度）による。
2.昭和49年度までは「元一級国道」を「直轄」，「元二級国道」を「その他」とした。
3.昭和55年度以降の調査延長には，交通不能区間を含む。
4.昭和55年度～平成17年度の平均交通量は交通不能区間を除いた延長に対するものである（ここでの交通不能区間は，幅員，曲線半径，勾配，路面，建築限界，設計荷重その他の道路の状況により，最大積載量４トン以上の貨物自動車が通行できない区間をいう）。
5.平成22年度以降の平均交通量は交通量推定不能区間を除いた延長に対するものである（ここでの交通量推定不能区間は，交通量観測・交通量推定ともに行っていない区間をいう）。
6.昭和52年度以前の平均旅行速度は平均的な交通時間帯に，昭和55年度から平成２年度まではピーク時に，平成６年度以降は混雑時に調査した。
7.国土交通大臣が管理する国道を「一般国道（直轄）」，それ以外の国道を「一般道路（その他）」とした。
8.走行台キロのシェアは高速道路を含む都道府県道以上の総走行台キロに対する比率である。
9.平均旅行速度は、平日混雑時旅行速度である。

# 3. 一般国道における交通不能区間の状況 (2026年(令和8年)6月末)

## 交通不能区間

・路線数　　16路線
・箇所数　　18箇所
・延長　　195.7km

| 路線名 | 県　名 | 箇 所 名 (峠名) | 不能区間延長(km) | 事　業　名 | 事業延長(km) | 事　業　状　況 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 274 | 北海道 | 白糖町～釧路市 | 17.7 | | | |
| 452 | 北海道 | 芦別市～美瑛町 | 12.9 | 盤の沢道路<br>五稜道路 | 6.8<br>11.7 | 直轄事業，H5～<br>直轄事業，H5～ |
| 339 | 青　森 | 外ケ浜町(竜飛崎) | 0.8 | | | |
| 401 | 福　島<br>群　馬 | 桧枝岐村～片品村<br>(尾瀬) | 10.8<br>12.8 | | | |
| 291 | 群　馬<br>新　潟 | みなかみ町～南魚<br>沼市　(清水峠) | 13.0<br>16.2 | | | |
| 353 | 群　馬<br>新　潟 | 中之条町～湯沢町 | 9.5<br>1.0 | | | |
| 405 | 群　馬<br>長　野 | 中之条町～栄村 | 1.5<br>13.0 | | | |
| 152 | 長　野 | 飯田市　(地蔵峠) | 3.0 | | | |
| 152 | 長　野<br>静　岡 | 飯田市～浜松市<br>(青崩峠) | 0.8<br>3.7 | | | |
| 256 | 長　野 | 飯田市(小川路峠) | 12.3 | | | |
| 289 | 新　潟<br><br>福　島 | 三条市～只見町<br>(八十里峠) | 8.6<br><br>10.4 | 大江道路<br>八十里越<br>入叶津道路 | 1.2<br>11.8<br>7.8 | 補助事業，S61～<br>直轄代行，S61～<br>補助事業，S48～ |
| 352 | 新　潟 | 長岡市(萱峠) | 4.9 | 萱峠バイパス | 11.0 | 補助事業，S55～ |
| 257 | 岐　阜 | 高山市 | 3.7 | 三尾河バイパス | 7.5 | 補助事業，H11～ |
| 360 | 岐　阜<br>石　川 | 白川村～白山市 | 6.7<br>10.0 | | | |
| 422 | 三　重 | 津市～松阪市<br>(庄司峠) | 2.8 | | | |
| 422 | 三　重 | 大台町～紀北町<br>(野又峠) | 13.9 | | | |
| 476 | 福　井 | 池田町～南越前町<br>(段ノ岳峠) | 1.2 | | | |
| 371 | 和歌山 | 田辺市～古座川町<br>(高雄峠) | 4.5 | | | |
| | | | 195.7 | | 57.8 | |

## 4.　一般国道の通行規制区間指定状況一覧表 (2023年(令和5年)度末)

| 項目 / 規制地区名 | 直轄 | | 補助 | | 計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 区間 | 延長(km) | 区間 | 延長(km) | 区間 | 延長(km) |
| 異常気象時通行規制区間 | 165 | 934.4 | 564 | 4,422.2 | 729 | 5,356.6 |
| 特殊通行規制区間 | 38 | 287.0 | 199 | 969.3 | 237 | 1,256.3 |
| 計 | 203 | 1,221.4 | 763 | 5,391.4 | 966 | 6,612.9 |

注）1. 異常気象時通行規制区間は過去の記録により危険箇所の事故発生と異常気象との間に相関関係があるもので，異常気象による規制の基準を定めて事前規制を実施する区間。

2. 特殊通行規制区間は危険箇所の事故発生と異常気象との間に直接的相関関係は見られないが，パトロール等で現地状況等を判断して危険が予想されるもの。

3. 数値は毎年度，道路局環境安全・防災課及び道路交通管理課へ報告のあった数値である。

## 5. 一次改築事業主要整備路線（直轄，補助）(2026年(令和8年)6月末)

| 路線名 | 起・終点 | 主な施工地名 | 備考 |
|---|---|---|---|
| 136号 | 下田市～三島市 | 松崎町 | ㊍雲見～松崎 |
| 168号 | 新宮市～枚方市 | 十津川村 | ㊎十津川,長殿 |
| 278号 | 函館市～森町 | 函館市 | ㊎ 恵山 |
| 289号 | 新潟市～いわき市 | 三条市，只見町 | ㊎㊍ 八十里越，大江，入叶津 |
| 360号 | 富山市～小松市 | 飛騨市 | ㊍ 種蔵・打保 |
| 362号 | 豊川市～静岡市 | 川根本町 | ㊍ 本川根～静岡 |
| 418号 | 大野市～飯田市 | 八百津町 | ㊍ 丸山 |
| 452号 | 夕張市～旭川市 | 芦別市，旭川市 | ㊎ 夕張，美瑛 |

※㊎は直轄施工，㊍は県施工を示す。

※事業延長が概ね 10km 以上の路線を記載。

# 6.　一般国道路線別一覧表

| 路線名 | 起点 | 終点 |
|---|---|---|
| 1号 | 東京都中央区 | 大阪市 |
| 2号 | 大阪市 | 北九州市 |
| 3号 | 北九州市 | 鹿児島市 |
| 4号 | 東京都中央区 | 青森市 |
| 5号 | 函館市 | 札幌市 |
| 6号 | 東京都中央区 | 仙台市 |
| 7号 | 新潟市 | 青森市 |
| 8号 | 新潟市 | 京都市 |
| 9号 | 京都市 | 下関市 |
| 10号 | 北九州市 | 鹿児島市 |
| 11号 | 徳島市 | 松山市 |
| 12号 | 札幌市 | 旭川市 |
| 13号 | 福島市 | 秋田市 |
| 14号 | 東京都中央区 | 千葉市 |
| 15号 | 東京都中央区 | 横浜市 |
| 16号 | 横浜市 | 横浜市 |
| 17号 | 東京都中央区 | 新潟市 |
| 18号 | 高崎市 | 上越市 |
| 19号 | 名古屋市 | 長野市 |
| 20号 | 東京都中央区 | 塩尻市 |
| 21号 | 瑞浪市 | 滋賀県米原町 |
| 22号 | 名古屋市 | 岐阜市 |
| 23号 | 豊橋市 | 伊勢市 |
| 24号 | 京都市 | 和歌山市 |
| 25号 | 四日市市 | 大阪市 |
| 26号 | 大阪市 | 和歌山市 |
| 27号 | 敦賀市 | 京都府丹波町 |
| 28号 | 神戸市 | 徳島市 |
| 29号 | 姫路市 | 鳥取市 |
| 30号 | 岡山市 | 高松市 |
| 31号 | 広島県海田町 | 呉市 |
| 32号 | 高松市 | 高知市 |
| 33号 | 高知市 | 松山市 |
| 34号 | 鳥栖市 | 長崎市 |
| 35号 | 武雄市 | 佐世保市 |
| 36号 | 札幌市 | 室蘭市 |
| 37号 | 北海道長万部町 | 室蘭市 |
| 38号 | 滝川市 | 釧路市 |
| 39号 | 旭川市 | 網走市 |
| 40号 | 旭川市 | 稚内市 |
| 41号 | 名古屋市 | 富山市 |
| 42号 | 浜松市 | 和歌山市 |
| 43号 | 大阪市 | 神戸市 |
| 44号 | 釧路市 | 根室市 |
| 45号 | 仙台市 | 青森市 |
| 46号 | 盛岡市 | 秋田市 |
| 47号 | 仙台市 | 酒田市 |

| 路線名 | 起点 | 終点 |
|---|---|---|
| 48号 | 仙台市 | 山形市 |
| 49号 | いわき市 | 新潟市 |
| 50号 | 前橋市 | 水戸市 |
| 51号 | 千葉市 | 水戸市 |
| 52号 | 清水市 | 甲府市 |
| 53号 | 岡山市 | 鳥取市 |
| 54号 | 広島市 | 松江市 |
| 55号 | 徳島市 | 高知市 |
| 56号 | 高知市 | 松山市 |
| 57号 | 大分市 | 長崎市 |
| 58号 | 鹿児島市 | 那覇市 |
| 101号 | 青森市 | 秋田市 |
| 102号 | 弘前市 | 十和田市 |
| 103号 | 青森市 | 大館市 |
| 104号 | 八戸市 | 大館市 |
| 105号 | 本荘市 | 秋田県鷹巣町 |
| 106号 | 宮古市 | 盛岡市 |
| 107号 | 大船渡市 | 本荘市 |
| 108号 | 石巻市 | 本荘市 |
| 112号 | 山形市 | 酒田市 |
| 113号 | 新潟市 | 相馬市 |
| 114号 | 福島市 | 福島県浪江町 |
| 115号 | 相馬市 | 福島県猪苗代町 |
| 116号 | 柏崎市 | 新潟市 |
| 117号 | 長野市 | 小千谷市 |
| 118号 | 水戸市 | 会津若松市 |
| 119号 | 日光市 | 宇都宮市 |
| 120号 | 日光市 | 沼田市 |
| 121号 | 米沢市 | 栃木県益子町 |
| 122号 | 日光市 | 東京都豊島区 |
| 123号 | 宇都宮市 | 水戸市 |
| 124号 | 銚子市 | 水戸市 |
| 125号 | 佐原市 | 熊谷市 |
| 126号 | 銚子市 | 千葉市 |
| 127号 | 館山市 | 木更津市 |
| 128号 | 館山市 | 千葉市 |
| 129号 | 平塚市 | 相模原市 |
| 130号 | 東京港 | 東京都港区芝一丁目 |
| 131号 | 羽田空港 | 東京都大田区大森東二丁目 |
| 132号 | 川崎港 | 川崎市川崎区宮前町 |
| 133号 | 横浜港 | 横浜市中区桜木町 |
| 134号 | 横須賀市 | 神奈川県大磯町 |
| 135号 | 下田市 | 小田原市 |
| 136号 | 下田市 | 三島市 |
| 137号 | 富士吉田市 | 山梨県石和町 |
| 138号 | 富士吉田市 | 小田原市 |
| 139号 | 富士市 | 東京都奥多摩町 |

| 路線名 | 起点 | 終点 |
|---|---|---|
| 140号 | 熊谷市 | 山梨県増穂町 |
| 141号 | 韮崎市 | 上田市 |
| 142号 | 長野県軽井沢町 | 長野県下諏訪町 |
| 143号 | 松本市 | 上田市 |
| 144号 | 群馬県長野原町 | 上田市 |
| 145号 | 群馬県長野原町 | 沼田市 |
| 146号 | 群馬県長野原町 | 長野県軽井沢町 |
| 147号 | 大町市 | 松本市 |
| 148号 | 大町市 | 糸魚川市 |
| 149号 | 清水港 | 清水市大和町 |
| 150号 | 清水市 | 浜松市 |
| 151号 | 飯田市 | 豊橋市 |
| 152号 | 上田市 | 浜松市 |
| 153号 | 名古屋市 | 塩尻市 |
| 154号 | 名古屋港 | 名古屋市熱田区 |
| 155号 | 常滑市 | 愛知県弥富町 |
| 156号 | 岐阜市 | 高岡市 |
| 157号 | 金沢市 | 岐阜市 |
| 158号 | 福井市 | 松本市 |
| 159号 | 七尾市 | 金沢市 |
| 160号 | 七尾市 | 高岡市 |
| 161号 | 敦賀市 | 大津市 |
| 162号 | 京都市 | 敦賀市 |
| 163号 | 大阪市 | 津市 |
| 164号 | 四日市港 | 四日市市諏訪町 |
| 165号 | 大阪市 | 津市 |
| 166号 | 羽曳野市 | 松阪市 |
| 167号 | 三重県阿児町 | 伊勢市 |
| 168号 | 新宮市 | 枚方市 |
| 169号 | 奈良市 | 新宮市 |
| 170号 | 高槻市 | 泉佐野市 |
| 171号 | 京都市 | 神戸市 |
| 172号 | 大阪港 | 大阪市東区 |
| 173号 | 池田市 | 綾部市 |
| 174号 | 神戸港 | 神戸市中央区 |
| 175号 | 明石市 | 舞鶴市 |
| 176号 | 宮津市 | 大阪市 |
| 177号 | 舞鶴港 | 舞鶴市字魚屋 |
| 178号 | 舞鶴市 | 鳥取県岩美町 |
| 179号 | 姫路市 | 鳥取県羽合町 |
| 180号 | 岡山市 | 松江市 |
| 181号 | 津山市 | 米子市 |
| 182号 | 新見市 | 福山市 |
| 183号 | 広島市 | 米子市 |
| 184号 | 出雲市 | 尾道市 |
| 185号 | 呉市 | 三原市 |
| 186号 | 江津市 | 大竹市 |
| 187号 | 岩国市 | 益田市 |

| 路線名 | 起点 | 終点 |
|---|---|---|
| 188号 | 岩国市 | 下松市 |
| 189号 | 岩国空港 | 岩国市麻里布町一丁目 |
| 190号 | 山口市 | 山口県山陽町 |
| 191号 | 下関市 | 広島市 |
| 192号 | 西条市 | 徳島市 |
| 193号 | 高松市 | 徳島県海南町 |
| 194号 | 高知市 | 西条市 |
| 195号 | 高知市 | 徳島市 |
| 196号 | 松山市 | 愛媛県小松町 |
| 197号 | 高知市 | 大分市 |
| 198号 | 門司港 | 北九州市門司区西本町 |
| 199号 | 北九州市門司区 | 北九州市八幡西区 |
| 200号 | 北九州市 | 筑紫野市 |
| 201号 | 福岡市 | 福岡県苅田町 |
| 202号 | 福岡市 | 長崎市 |
| 203号 | 唐津市 | 佐賀市 |
| 204号 | 唐津市 | 佐世保市 |
| 205号 | 佐世保市 | 長崎県東彼杵町 |
| 206号 | 長崎市 | 佐世保市 |
| 207号 | 佐賀市 | 長崎県時津町 |
| 208号 | 熊本市 | 佐賀市 |
| 209号 | 大牟田市 | 久留米市 |
| 210号 | 久留米市 | 大分市 |
| 211号 | 日田市 | 北九州市 |
| 212号 | 中津市 | 熊本県阿蘇町 |
| 213号 | 別府市 | 中津市 |
| 217号 | 大分市 | 大分県弥生町 |
| 218号 | 熊本市 | 延岡市 |
| 219号 | 熊本市 | 宮崎市 |
| 220号 | 宮崎市 | 国分市 |
| 221号 | 人吉市 | 都城市 |
| 222号 | 日南市 | 都城市 |
| 223号 | 小林市 | 鹿児島県隼人町 |
| 224号 | 垂水市 | 鹿児島市 |
| 225号 | 枕崎市 | 鹿児島市 |
| 226号 | 加世田市 | 鹿児島市 |
| 227号 | 函館市 | 北海道江差町 |
| 228号 | 函館市 | 北海道江差町 |
| 229号 | 小樽市 | 北海道江差町 |
| 230号 | 札幌市 | 北海道北檜山町 |
| 231号 | 札幌市 | 留萌市 |
| 232号 | 稚内市 | 留萌市 |
| 233号 | 旭川市 | 留萌市 |
| 234号 | 岩見沢市 | 苫小牧市 |
| 235号 | 室蘭市 | 北海道浦河町 |
| 236号 | 帯広市 | 北海道浦河町 |
| 237号 | 旭川市 | 北海道浦河町 |
| 238号 | 網走市 | 稚内市 |

| 路線名 | 起点 | 終点 |
|---|---|---|
| 239号 | 網走市 | 留萌市 |
| 240号 | 釧路市 | 網走市 |
| 241号 | 北海道弟子屈町 | 帯広市 |
| 242号 | 網走市 | 帯広市 |
| 243号 | 網走市 | 根室市 |
| 244号 | 網走市 | 根室市 |
| 245号 | 水戸市 | 日立市 |
| 246号 | 東京都千代田区 | 沼津市 |
| 247号 | 名古屋市 | 豊橋市 |
| 248号 | 蒲郡市 | 岐阜市 |
| 249号 | 七尾市 | 金沢市 |
| 250号 | 神戸市 | 岡山市 |
| 251号 | 長崎市 | 諫早市 |
| 252号 | 柏崎市 | 会津若松市 |
| 253号 | 上越市 | 新潟県六日町 |
| 254号 | 東京都文京区 | 松本市 |
| 255号 | 秦野市 | 小田原市 |
| 256号 | 岐阜市 | 長野県上村 |
| 257号 | 浜松市 | 岐阜県荘川村 |
| 258号 | 大垣市 | 桑名市 |
| 259号 | 鳥羽市 | 豊橋市 |
| 260号 | 三重県阿児町 | 三重県紀伊長島町 |
| 261号 | 広島市 | 江津市 |
| 262号 | 萩市 | 防府市 |
| 263号 | 福岡市 | 佐賀市 |
| 264号 | 佐賀市 | 久留米市 |
| 265号 | 小林市 | 熊本県阿蘇町 |
| 266号 | 牛深市 | 熊本市 |
| 267号 | 人吉市 | 川内市 |
| 268号 | 水俣市 | 宮崎県高岡町 |
| 269号 | 指宿市 | 宮崎市 |
| 270号 | 枕崎市 | 鹿児島県市来町 |
| 271号 | 小田原市 | 厚木市 |
| 272号 | 釧路市 | 北海道標津町 |
| 273号 | 帯広市 | 紋別市 |
| 274号 | 札幌市 | 北海道標茶町 |
| 275号 | 札幌市 | 北海道浜頓別町 |
| 276号 | 北海道江差町 | 苫小牧市 |
| 277号 | 北海道江差町 | 北海道八雲町 |
| 278号 | 函館市 | 北海道森町 |
| 279号 | 函館市 | 青森県野辺地町 |
| 280号 | 青森市 | 函館市 |
| 281号 | 盛岡市 | 久慈市 |
| 282号 | 盛岡市 | 青森県碇ケ関村 |
| 283号 | 釜石市 | 花巻市 |
| 284号 | 陸前高田市 | 一関市 |
| 285号 | 秋田市 | 鹿角市 |
| 286号 | 仙台市 | 山形市 |

| 路線名 | 起点 | 終点 |
|---|---|---|
| 287号 | 米沢市 | 東根市 |
| 288号 | 郡山市 | 福島県双葉町 |
| 289号 | 新潟市 | いわき市 |
| 290号 | 村上市 | 新潟県小出町 |
| 291号 | 前橋市 | 柏崎市 |
| 292号 | 群馬県長野原町 | 新井市 |
| 293号 | 日立市 | 足利市 |
| 294号 | 柏市 | 会津若松市 |
| 295号 | 成田国際空港 | 成田市 |
| 296号 | 八日市場市 | 船橋市 |
| 297号 | 館山市 | 市原市 |
| 298号 | 和光市 | 市川市 |
| 299号 | 茅野市 | 入間市 |
| 300号 | 富士吉田市 | 山梨県身延町 |
| 301号 | 浜松市 | 豊田市 |
| 302号 | 名古屋市中川区 | 名古屋市中川区 |
| 303号 | 岐阜市 | 福井県上中町 |
| 304号 | 金沢市 | 富山県平村 |
| 305号 | 金沢市 | 福井県今庄町 |
| 306号 | 津市 | 彦根市 |
| 307号 | 彦根市 | 枚方市 |
| 308号 | 大阪市 | 奈良市 |
| 309号 | 熊野市 | 大阪市 |
| 310号 | 堺市 | 五條市 |
| 311号 | 尾鷲市 | 和歌山県上富田町 |
| 312号 | 宮津市 | 姫路市 |
| 313号 | 福山市 | 鳥取県北条町 |
| 314号 | 福山市 | 島根県三刀屋町 |
| 315号 | 徳山市 | 山口県須佐町 |
| 316号 | 長門市 | 山口県山陽町 |
| 317号 | 松山市 | 尾道市 |
| 318号 | 徳島市 | 香川県白鳥町 |
| 319号 | 坂出市 | 伊予三島市 |
| 320号 | 宿毛市 | 愛媛県日吉村 |
| 321号 | 中村市 | 宿毛市 |
| 322号 | 北九州市 | 久留米市 |
| 323号 | 佐賀市 | 佐賀県浜玉町 |
| 324号 | 長崎市 | 熊本県三角町 |
| 325号 | 久留米市 | 宮崎県高千穂町 |
| 326号 | 延岡市 | 大分県犬飼町 |
| 327号 | 日向市 | 熊本県蘇陽町 |
| 328号 | 鹿児島市 | 出水市 |
| 329号 | 名護市 | 那覇市 |
| 330号 | 沖縄市 | 那覇市 |
| 331号 | 那覇市 | 沖縄県大宜味村 |
| 332号 | 那覇空港 | 那覇市垣花町 |
| 333号 | 旭川市 | 北海道端野町 |
| 334号 | 北海道羅臼町 | 北海道美幌町 |

| 路線名 | 起点 | 終点 |
|---|---|---|
| 335号 | 北海道羅臼町 | 北海道標津町 |
| 336号 | 北海道浦河町 | 釧路市 |
| 337号 | 千歳市 | 小樽市 |
| 338号 | 函館市 | 青森県下田町 |
| 339号 | 弘前市 | 青森県三厩村 |
| 340号 | 陸前高田市 | 八戸市 |
| 341号 | 鹿角市 | 本荘市 |
| 342号 | 横手市 | 宮城県津山町 |
| 343号 | 陸前高田市 | 水沢市 |
| 344号 | 湯沢市 | 酒田市 |
| 345号 | 新潟市 | 山形県遊佐町 |
| 346号 | 仙台市 | 気仙沼市 |
| 347号 | 寒河江市 | 古川市 |
| 348号 | 長井市 | 山形市 |
| 349号 | 水戸市 | 宮城県柴田町 |
| 350号 | 新潟市 | 上越市 |
| 351号 | 栃尾市 | 小千谷市 |
| 352号 | 柏崎市 | 栃木県上三川町 |
| 353号 | 桐生市 | 柏崎市 |
| 354号 | 高崎市 | 茨城県大洋村 |
| 355号 | 佐原市 | 笠間市 |
| 356号 | 銚子市 | 我孫子市 |
| 357号 | 千葉市 | 横須賀市 |
| 358号 | 山梨県上九一色村 | 甲府市 |
| 359号 | 富山市 | 金沢市 |
| 360号 | 富山市 | 小松市 |
| 361号 | 高山市 | 長野県高遠町 |
| 362号 | 豊川市 | 静岡市 |
| 363号 | 名古屋市 | 中津川市 |
| 364号 | 大野市 | 加賀市 |
| 365号 | 加賀市 | 四日市市 |
| 366号 | 半田市 | 名古屋市 |
| 367号 | 京都市 | 福井県上中町 |
| 368号 | 上野市 | 三重県勢和村 |
| 369号 | 奈良市 | 松阪市 |
| 370号 | 海南市 | 奈良県都祁村 |
| 371号 | 河内長野市 | 和歌山県串本町 |
| 372号 | 亀岡市 | 姫路市 |
| 373号 | 赤穂市 | 鳥取市 |
| 374号 | 備前市 | 津山市 |
| 375号 | 呉市 | 大田市 |
| 376号 | 山口市 | 山口県周東町 |
| 377号 | 鳴門市 | 香川県豊浜町 |
| 378号 | 伊予市 | 愛媛県吉田町 |
| 379号 | 松山市 | 愛媛県内子町 |
| 380号 | 八幡浜市 | 愛媛県久万町 |
| 381号 | 須崎市 | 宇和島市 |
| 382号 | 長崎県上対馬町 | 唐津市 |

| 路線名 | 起点 | 終点 |
|---|---|---|
| 383号 | 平戸市 | 伊万里市 |
| 384号 | 長崎県富江町 | 佐世保市 |
| 385号 | 柳川市 | 福岡市 |
| 386号 | 日田市 | 筑紫野市 |
| 387号 | 宇佐市 | 熊本市 |
| 388号 | 佐伯市 | 熊本県湯前町 |
| 389号 | 大牟田市 | 阿久根市 |
| 390号 | 石垣市 | 那覇市 |
| 391号 | 釧路市 | 網走市 |
| 392号 | 釧路市 | 北海道本別町 |
| 393号 | 小樽市 | 北海道倶知安町 |
| 394号 | むつ市 | 弘前市 |
| 395号 | 久慈市 | 二戸市 |
| 396号 | 遠野市 | 盛岡市 |
| 397号 | 大船渡市 | 秋田県十文字町 |
| 398号 | 石巻市 | 本荘市 |
| 399号 | いわき市 | 南陽市 |
| 400号 | 水戸市 | 福島県西会津町 |
| 401号 | 会津若松市 | 沼田市 |
| 402号 | 柏崎市 | 新潟市 |
| 403号 | 新潟市 | 松本市 |
| 404号 | 長岡市 | 上越市 |
| 405号 | 群馬県六合村 | 上越市 |
| 406号 | 大町市 | 高崎市 |
| 407号 | 足利市 | 入間市 |
| 408号 | 成田市 | 栃木県高根沢町 |
| 409号 | 川崎市 | 成田市 |
| 410号 | 館山市 | 木更津市 |
| 411号 | 八王子市 | 甲府市 |
| 412号 | 平塚市 | 神奈川県藤野町 |
| 413号 | 富士吉田市 | 相模原市 |
| 414号 | 下田市 | 沼津市 |
| 415号 | 羽咋市 | 富山市 |
| 416号 | 福井市 | 小松市 |
| 417号 | 大垣市 | 福井県河野村 |
| 418号 | 大野市 | 長野県南信濃村 |
| 419号 | 瑞浪市 | 高浜市 |
| 420号 | 豊田市 | 新城市 |
| 421号 | 桑名市 | 近江八幡市 |
| 422号 | 大津市 | 三重県紀伊長島町 |
| 423号 | 大阪市 | 亀岡市 |
| 424号 | 田辺市 | 和歌山県打田町 |
| 425号 | 尾鷲市 | 御坊市 |
| 426号 | 豊岡市 | 福知山市 |
| 427号 | 明石市 | 兵庫県山東町 |
| 428号 | 神戸市 | 兵庫県吉川町 |
| 429号 | 倉敷市 | 福知山市 |
| 430号 | 倉敷市 | 玉野市 |

| 路線名 | 起点 | 終点 |
|---|---|---|
| 431号 | 出雲市 | 米子市 |
| 432号 | 竹原市 | 松江市 |
| 433号 | 大竹市 | 三次市 |
| 434号 | 徳山市 | 三次市 |
| 435号 | 山口市 | 山口県豊北町 |
| 436号 | 姫路市 | 高松市 |
| 437号 | 松山市 | 山口県玖珂町 |
| 438号 | 徳島市 | 坂出市 |
| 439号 | 徳島市 | 中村市 |
| 440号 | 松山市 | 高知県檮原町 |
| 441号 | 大洲市 | 中村市 |
| 442号 | 大分市 | 大川市 |
| 443号 | 大川市 | 熊本県宮原町 |
| 444号 | 大村市 | 佐賀県諸富町 |
| 445号 | 熊本市 | 人吉市 |
| 446号 | 日向市 | 熊本県湯前町 |
| 447号 | えびの市 | 出水市 |
| 448号 | 指宿市 | 宮崎市 |
| 449号 | 沖縄県本部町 | 名護市 |
| 450号 | 旭川市 | 紋別市 |
| 451号 | 留萌市 | 滝川市 |
| 452号 | 夕張市 | 旭川市 |
| 453号 | 札幌市 | 伊達市 |
| 454号 | 八戸市 | 青森県大鰐町 |
| 455号 | 盛岡市 | 岩手県岩泉町 |
| 456号 | 盛岡市 | 宮城県本吉町 |
| 457号 | 一関市 | 白石市 |
| 458号 | 新庄市 | 上山市 |
| 459号 | 新潟市 | 福島県浪江町 |
| 460号 | 新発田市 | 柏崎市 |
| 461号 | 今市市 | 高萩市 |
| 462号 | 佐久市 | 伊勢崎市 |
| 463号 | 越谷市 | 入間市 |
| 464号 | 松戸市 | 成田市 |
| 465号 | 茂原市 | 富津市 |
| 466号 | 東京都世田谷区 | 横浜市 |
| 467号 | 大和市 | 藤沢市 |
| 468号 | 横浜市 | 木更津市 |
| 469号 | 御殿場市 | 山梨県富沢町 |
| 470号 | 輪島市 | 砺波市 |
| 471号 | 羽咋市 | 岐阜県上宝村 |
| 472号 | 新湊市 | 岐阜県八幡町 |
| 473号 | 蒲郡市 | 静岡県相良町 |
| 474号 | 飯田市 | 静岡県引佐町 |
| 475号 | 豊田市 | 四日市市 |
| 476号 | 大野市 | 敦賀市 |
| 477号 | 四日市市 | 池田市 |
| 478号 | 宮津市 | 京都府久御山町 |

| 路線名 | 起点 | 終点 |
|---|---|---|
| 479号 | 豊中市 | 大阪市住之江区 |
| 480号 | 和泉市 | 有田市 |
| 481号 | 関西国際空港 | 泉佐野市上之郷 |
| 482号 | 宮津市 | 米子市 |
| 483号 | 豊岡市 | 兵庫県春日町 |
| 484号 | 備前市 | 高梁市 |
| 485号 | 島根県布施村 | 松江市 |
| 486号 | 総社市 | 東広島市 |
| 487号 | 呉市 | 広島市 |
| 488号 | 益田市 | 廿日市市 |
| 489号 | 新南陽市大神三丁目 | 山口県阿東町 |
| 490号 | 宇部市 | 萩市 |
| 491号 | 下関市 | 山口県油谷町 |
| 492号 | 高松市 | 高知県大豊町 |
| 493号 | 高知市 | 高知県東洋町 |
| 494号 | 松山市 | 須崎市 |
| 495号 | 北九州市 | 福岡市 |
| 496号 | 行橋市 | 日田市 |
| 497号 | 福岡市 | 武雄市 |
| 498号 | 鹿島市 | 佐世保市 |
| 499号 | 長崎市 | 阿久根市 |
| 500号 | 別府市 | 鳥栖市 |
| 501号 | 大牟田市 | 宇土市 |
| 502号 | 臼杵市 | 竹田市 |
| 503号 | 熊本県高森町 | 日向市 |
| 504号 | 鹿屋市 | 鹿児島県野田町 |
| 505号 | 沖縄県本部町 | 名護市 |
| 506号 | 那覇空港 | 沖縄県西原町 |
| 507号 | 糸満市 | 那覇市 |

出典「一般国道の路線を指定する政令」

# 7. 主要路線交通量 (2025年(令和7年)度平均日交通量と交通混雑期)

| 地域 | 都道府県名 | 路線名 | 箇所名 | 年度平均日交通量 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | R6(2024)年度 (4/1～3/31) | R7(2025)年度 (4/1～3/31) |
| 北海道 | | 一般国道 5 号 | 小樽市蘭島 | 12,600 | 12,600 |
| | | 一般国道 12 号 | 岩見沢市上幌向町 | 19,500 | 18,900 |
| | | 一般国道 36 号 | 千歳市上長都 | 37,400 | 37,200 |
| | | 一般国道 38 号 | 釧路市大楽毛 | 10,000 | 10,000 |
| 東北 | 岩手県 | 一般国道 4 号 | 一関市山目 | 15,400 | 14,500 |
| | 宮城県 | 一般国道 4 号 | 柴田郡柴田町四日市場 | 44,500 | 40,800 |
| | 秋田県 | 一般国道 7 号 | 由利本荘市石脇 | 23,400 | 21,200 |
| | 福島県 | 一般国道 6 号 | いわき市勿来町 | 17,100 | 15,500 |
| 関東 | 栃木県 | 一般国道 4 号 | 矢板市土屋 | 29,200 | 28,900 |
| | 群馬県 | 一般国道 17 号 | 沼田市恩田町 | 13,000 | 12,900 |
| | 神奈川県 | 一般国道 1 号 | 中郡大磯町東町 | 36,500 | 38,900 |
| 北陸 | 新潟県 | 一般国道 17 号 | 南魚沼市六日町 | 13,700 | 13,600 |
| | 富山県 | 一般国道 8 号 | 富山市水橋 | 31,100 | 31,200 |
| | 石川県 | 一般国道 8 号 | 加賀市熊坂町 | 13,300 | 13,700 |
| 中部 | 岐阜県 | 一般国道 19 号 | 中津川市山口前野 | 41,000 | 40,600 |
| | 静岡県 | 一般国道 1 号 | 湖西市白須賀 | 31,100 | 31,900 |
| | 三重県 | 一般国道 42 号 | 熊野市有馬町 | 13,000 | 12,700 |
| 近畿 | 滋賀県 | 一般国道 1 号 | 甲賀市土山町 | 14,500 | 14,800 |
| | 大阪府 | 一般国道 1 号 | 枚方市山之上北町 | 60,800 | 60,600 |
| | 兵庫県 | 一般国道 43 号 | 尼崎市東本町 | 57,600 | 57,500 |
| 中国 | 島根県 | 一般国道 9 号 | 大田市久手町 | 7,600 | 7,700 |
| | 広島県 | 一般国道 2 号 | 福山市大門町 | 30,900 | 30,900 |
| 四国 | 香川県 | 一般国道 11 号 | 東かがわ市引田町 | 8,700 | 8,600 |
| | 愛媛県 | 一般国道 11 号 | 西条市丹原町 | 13,200 | 13,400 |
| | 高知県 | 一般国道 56 号 | 幡多郡黒潮町浮鞭 | 11,100 | 12,800 |
| 九州 | 福岡県 | 一般国道 3 号 | 北九州市八幡西区皇后崎 | 22,100 | 22,300 |
| | 長崎県 | 一般国道 34 号 | 長崎市本河内町 | 24,700 | 23,300 |
| | 熊本県 | 一般国道 3 号 | 八代郡氷川町野津 | 20,200 | 20,200 |
| | 大分県 | 一般国道 10 号 | 大分市生石 | 59,800 | 59,800 |
| 沖縄 | | 一般国道 58 号 | 宜野湾市真志喜 | 59,300 | 60,200 |
| | | 一般国道 331 号 | 那覇市小禄 | 31,000 | 31,300 |

※交通量は、全車種合計の断面交通量

| 期間平均日交通量 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| R6(2024)<br>ゴールデンウィーク<br>(4/27～5/6) | R7(2025)<br>ゴールデンウィーク<br>(4/26～5/6) | R6(2024)<br>お盆<br>(8/10～8/18) | R7(2025)<br>お盆<br>(8/9～8/17) | R6(2024)～R7(2025)<br>年末年始<br>(12/28～1/5) | R7(2025)～R8(2026)<br>年末年始<br>(12/27～1/4) |
| 14,900 | 14,700 | 16,900 | 17,400 | 8,600 | 8,800 |
| 22,500 | 21,000 | 25,300 | 24,100 | 14,400 | 15,700 |
| 38,200 | 38,700 | 38,400 | 39,500 | 28,200 | 26,700 |
| 10,800 | 11,400 | 11,000 | 11,600 | 6,300 | 6,900 |
| 15,000 | 14,900 | 14,700 | 15,400 | 11,900 | 12,400 |
| 39,700 | 39,700 | 37,800 | 39,000 | 32,600 | 33,700 |
| 22,100 | 20,600 | 21,300 | 21,500 | 16,200 | 16,200 |
| 17,600 | 16,800 | 16,800 | 17,400 | 15,000 | 15,500 |
| 30,200 | 29,500 | 28,900 | 29,200 | 23,600 | 24,200 |
| 14,200 | 14,000 | 13,800 | 13,900 | 11,400 | 11,500 |
| 31,200 | 34,400 | 36,300 | 34,300 | 32,700 | 35,200 |
| 13,500 | 13,800 | 13,400 | 13,400 | 11,500 | 11,200 |
| 33,100 | 33,300 | 31,500 | 31,400 | 22,400 | 22,700 |
| 17,200 | 17,000 | 17,500 | 17,400 | 12,900 | 13,100 |
| 40,700 | 41,200 | 43,600 | 43,000 | 29,800 | 31,000 |
| 34,600 | 34,300 | 32,400 | 35,100 | 31,100 | 34,100 |
| 13,900 | 13,900 | 14,600 | 14,800 | 13,900 | 14,100 |
| 15,100 | 15,200 | 14,400 | 16,000 | 13,700 | 14,100 |
| 57,700 | 57,900 | 56,700 | 55,700 | 49,200 | 50,900 |
| 51,200 | 52,200 | 53,900 | 57,600 | 41,000 | 44,100 |
| 7,500 | 7,400 | 7,200 | 6,900 | 5,800 | 5,700 |
| 30,000 | 30,500 | 26,700 | 28,600 | 26,600 | 27,300 |
| 10,300 | 9,800 | 9,800 | 9,900 | 8,700 | 9,000 |
| 14,600 | 14,600 | 14,500 | 14,800 | 11,900 | 12,400 |
| 12,800 | 16,300 | 12,000 | 16,000 | 11,000 | 12,500 |
| 21,900 | 21,600 | 22,700 | 23,200 | 19,200 | 19,700 |
| 24,700 | 23,400 | 26,500 | 24,800 | 22,600 | 19,500 |
| 21,600 | 20,700 | 22,900 | 23,300 | 17,100 | 17,600 |
| 53,400 | 58,300 | 60,100 | 58,000 | 51,100 | 53,000 |
| 58,300 | 58,600 | 59,600 | 59,400 | 54,800 | 55,900 |
| 30,200 | 30,400 | 31,600 | 31,600 | 29,000 | 29,400 |

,

# ○　道路の法律

## 1.　基本的管理法

○　**道路法**（昭和27年法律第180号）

基本理念の下，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もの。

（※）基本理念

道路網の整備は、道路が我が国の経済社会の活力の向上及び持続的発展、安全かつ安心で豊かな国民生活の実現並びに自立的で個性豊かな地域社会の形成に重要な役割を果たすものであることに鑑み、道路の脱炭素化の推進等により環境への負荷の低減に配慮しつつ、道路の整備及び管理を効率的かつ効果的に実施し、並びに道路の適正かつ合理的な利用を促進し、併せて道路の防災に関する機能を確保することにより、将来にわたり安全かつ円滑な交通の確保と道路及びその周辺の地域における快適で質の高い生活環境の創出を図ることを旨として、行われなければならない。

## 2.　高速自動車国道に関する法律

○　**高速自動車国道法**（昭和32年法律第79号）

高速自動車国道に関して，道路法に定めるもののほか，路線の指定，整備計画，管理，構造，保全等に関する事項を定め，もって高速自動車国道の整備を図り，自動車交通の発達に寄与することを目的とするもの。

(※)高速自動車国道の意義及び路線の指定

高速自動車国道とは，自動車の高速交通の用に供する道路で，全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し，かつ，政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡するものその他国の利害に特に重大な関係を有するもので，次の各号に掲げるものをいう。

一　国土開発幹線自動車道の予定路線のうちから政令でその路線を指定したもの

二　高速自動車国道法第３条の規定により定められた高速自動車国道の予定路線のうちから政令で路線を指定したもの

○　**国土開発幹線自動車道建設法**（昭和32年法律第68号）

国土の普遍的開発を図り，画期的な産業の立地振興及び国民生活領域の拡大を期するとともに，産業発展の不可欠の基盤たる全国的な高速自動車交通網を新たに形成させるため，国土を縦貫し，又は横断する高速幹線自動車道を開設し，及びこれと関連して新都市及び新農村の建設等を促進することを目的とするもの。

## 3.　道路の整備等を促進するための法律

○　**道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律**（昭和33年法律第34号）

負担・補助率の嵩上げ措置，電線敷設工事資金貸付金制度，自動運行補助施設設置工事資金の無利子貸付金制度，災害応急対策移動施設設置工事資金の無利子貸付金制度，特定連絡道路工事資金の無利子貸付金制度，高速道路利便増進事業等を定めるもの。

## 4. 特別な道路の整備等に関する法律

○ **道路の修繕に関する法律**（昭和23年法律第282号）

当分の間，地方道に係る修繕工事に対する補助規定を定めるとともに，指定区間外の一般国道の修繕工事の直轄施行を定めるもの。

○ **積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法**（昭和31年法律第72号）

積雪寒冷の度が特にはなはだしい地域における道路の交通を確保するため，当該地域の道路につき，除雪，防雪及び凍雪害の防止について特別の措置を定め，もってこれらの地域における産業の振興と民生の安定に寄与することを目的とするもの。

○ **交通安全施設等整備事業の推進に関する法律**（昭和41年法律第45号）

交通の安全を確保するため，特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路を国家公安委員会及び国土交通大臣が指定するとともに，当該実施計画の作成，費用の負担又は補助に関する特例等を定めるもの。

○ **幹線道路の沿道の整備に関する法律**（昭和55年法律第34号）

道路交通騒音の著しい幹線道路の沿道について，道路交通騒音により生ずる障害の防止と適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため，沿道整備計画の決定，沿道の整備を促進するための措置等について定めるもの。

○ **共同溝の整備等に関する特別措置法**（昭和38年法律第81号）

共同溝の建設及び管理に関する特別の措置等を定め，特定の道路について，路面の掘さくを伴う地下の占用の制限と相まって共同溝の整備を行うことにより，道路の構造の保全と円滑な道路交通の確保を図ることを目的とするもの。

○ **電線共同溝の整備等に関する特別措置法**（平成７年法律第39号）

電線共同溝の建設及び管理に関する特別の措置等を定め，特定の道路について，道路の地上における電線，電柱の占用の制限と相まって電線共同溝の整備を行うことにより，安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図ることを目的とするもの。

○ **自転車道の整備等に関する法律**（昭和45年法律第16号）

交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し，あわせて自転車の利用による国民の心身の健全な発達に資するため，自転車が安全に通行することができる自転車道の整備等に関し必要な措置を定めるもの。

○ **高齢者，障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律**（平成18年法律第91号）

高齢者，障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するため，主務大臣による基本方針並びに旅客施設，建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか，市町村が定める重点整備地区において，高齢者，障害者等の計画段階からの参加を得て，旅客施設，建物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定めるもの。

○　**都市再生特別措置法**（平成14年法律第22号）
　都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図るため，都市再生基本方針の策定，民間都市再生事業計画の認定，都市計画の特例，都市再生整備計画に基づく事業等に充てるための交付金制度等について定めるもの。
○　**無電柱化の推進に関する法律**（平成 28 年法律第 112 号）
　災害の防止，安全かつ円滑な交通の確保，良好な景観の形成等を図るため，無電柱化の推進に関し，基本理念を定め，国及び地方公共団体の責務等を明らかにし、並びに無電柱化の推進に関する計画の策定等を定めるもの。
○　**自転車活用推進法**（平成28年法律第113号）
　自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため，自転車の活用の推進に関し，基本理念を定め，国の責務等を明らかにし，及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項等を定めるもの。

## 5.　有料道路に関係する法律

○　**道路整備特別措置法**（昭和31年法律第７号）
　道路の整備の促進を図るため，いわゆる有料道路の制度を認め，その新設，改築，その他の管理を行う場合の特別の措置を定めるもの。
○　**高速道路株式会社法**（平成16年法律第99号）
　高速道路の建設・管理・料金徴収を行う特殊会社として，東日本高速道路株式会社等６会社を設立し，高速道路の新設，改築，維持，修繕その他の管理等を効率的に行うこと等により，道路交通の円滑化を図り，もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とするもの。会社の事業範囲，協定の締結，国との関係等について規定している。
○　**独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法**（平成16年法律第100号）
　高速道路に係る道路資産の保有・貸付け，債務の早期の確実な返済等を行う独立行政法人として日本高速道路保有・債務返済機構を設立し，機構は業務実施計画を作成し，令和97年９月30日までに解散すること等を定めるもの。
○　**地方道路公社法**（昭和45年法律第82号）
　地方道路公社が，その通行又は利用について料金を徴収することができる道路の新設，改築，維持，修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等により，地方的な幹線道路網の整備を促進して交通の円滑化を図ることを目的とするもの。公社の設立，役員及び職員，業務，財務，会計等について規定している
○　**本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法**（昭和56年法律第72号）
　本州四国連絡橋の建設に伴い影響を受ける一般旅客定期航路事業の再編成，当該事業を営む者に対する助成及び離職者の再就職の促進等に関する特別措置を定めるもの。
○　**東京湾横断道路の建設に関する特別措置法**（昭和61年法律第45号）
　民間の資金，経営能力及び技術的能力を活用して東京湾横断道路の建設の促進を図るための特別の措置を定め，もって東京湾の周辺の地域における交通の円滑化に資することを目的とするもの。

## 6. その他の関係法律

○ **踏切道改良促進法**（昭和36年法律第195号）

踏切道の改良を促進することにより，交通事故の防止及び交通の円滑化を図るため，その指定方法，費用分担等について定めるもの。

○ **軌道法**（大正10年法律第76号）

道路に軌道を敷設するものを地方鉄道と区別して軌道事業とし，それについての特許，道路の維持修繕義務，その他経営に関する監督等を定めるもの。

○ **都市モノレールの整備の促進に関する法律**（昭和47年法律第129号）

都市モノレールが都市における交通機関として果たす役割にかんがみ，都市モノレールの整備の促進に関し必要な措置を定めることにより，都市における交通の円滑化を図り，もって公衆の利便の増進に寄与することを目的とするもの。

○ **土地収用法**（昭和26年法律第219号）

○ **公共用地の取得に関する特別措置法**（昭和36年法律第150号）

○ **駐車場法**（昭和32年法律第106号）

○ **公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法**（昭和26年法律第97号）

○ **都市計画法**（昭和43年法律第100号）

○ **土地区画整理法**（昭和29年法律第119号）

○ **地方自治法**（昭和22年法律第67号）

○ **地方財政法**（昭和23年法律第109号）

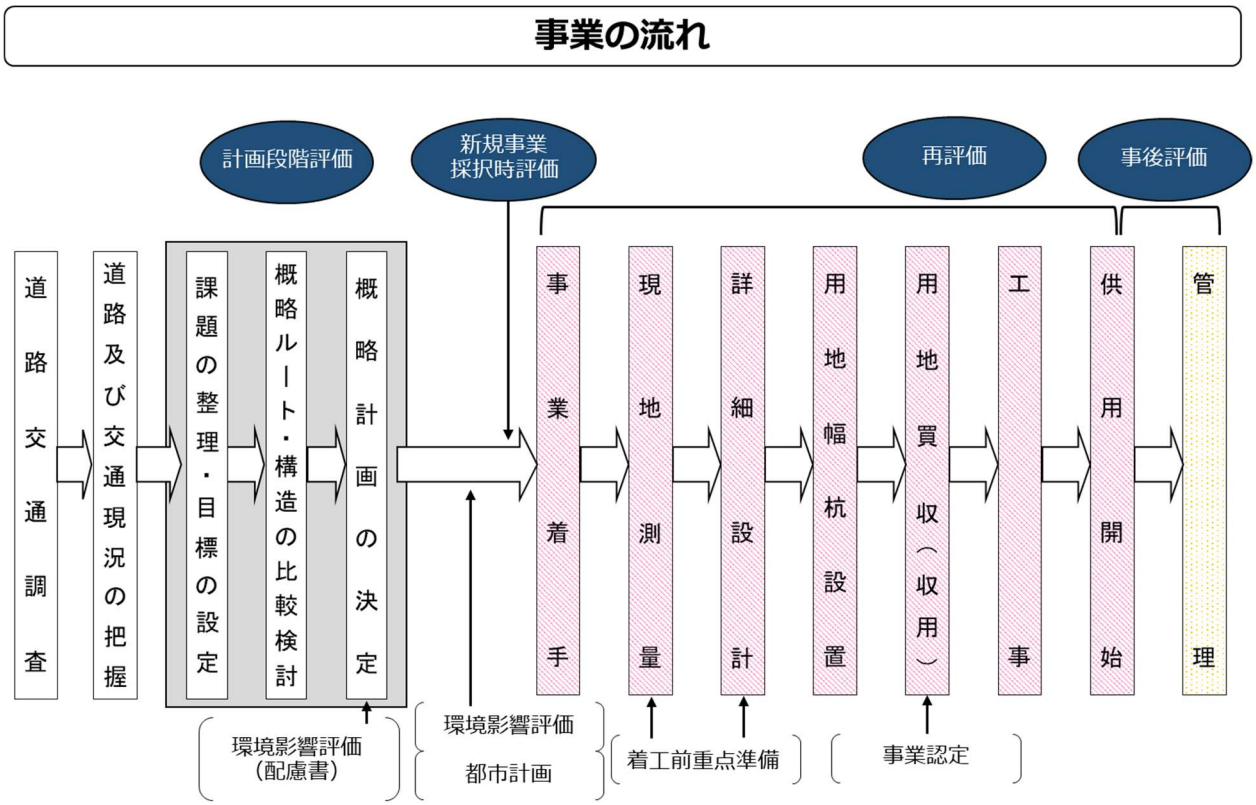
○ **補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律**（昭和30年法律第179号）

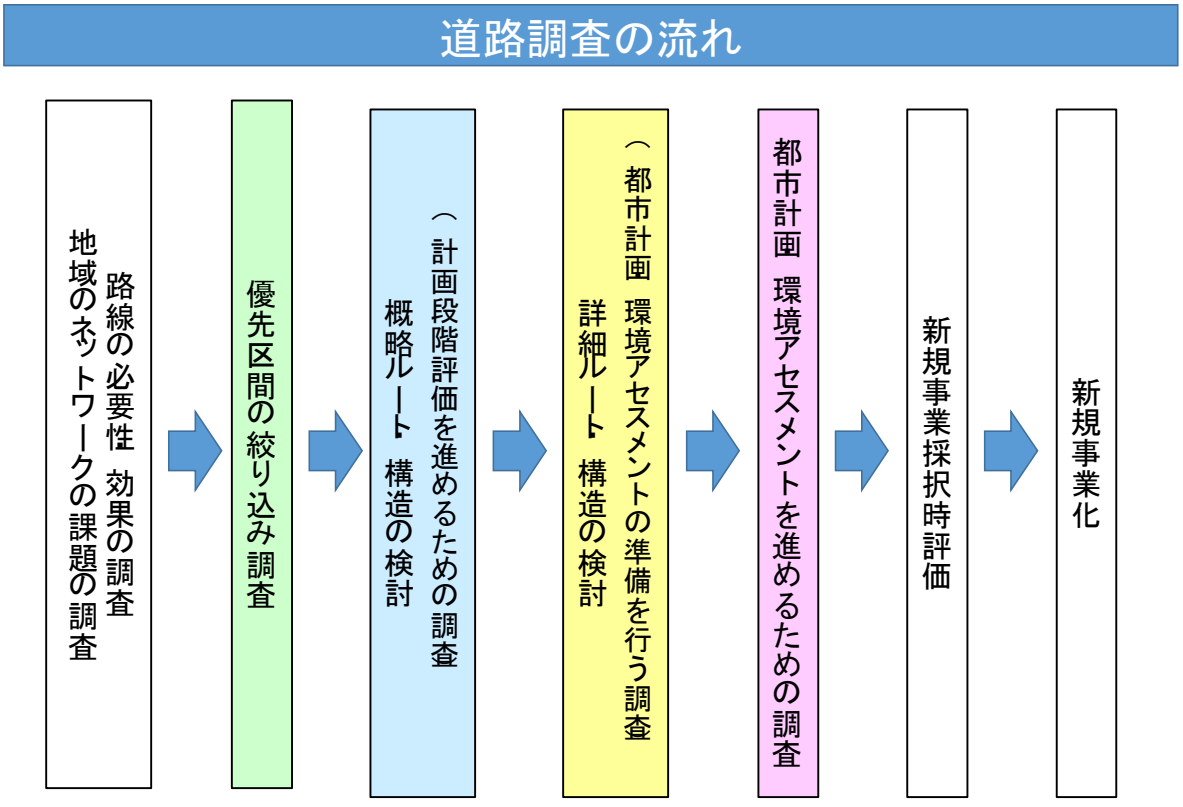
○ **石油パイプライン事業法**（昭和47年法律第105号）

○ **脱炭素成長型経済構造への円滑な移行のための低炭素水素等の供給及び利用の促進に関する法律**（令和６年法律第 37 号）

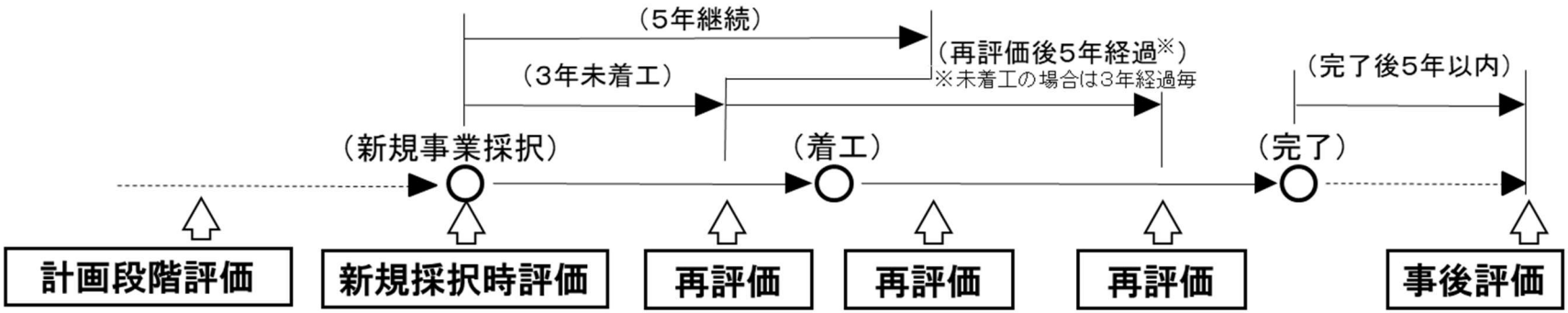
# ○　道路事業の執行

## 1.　道路事業の執行の順序



## 2. 事業評価




**①計画段階評価**
新規事業採択時評価の前段階において、政策目標を明確にした上で、複数の案の比較・評価を行うもの。平成22年度から導入。

**累計：107件**
（R7年度：0件）

**②新規事業採択時評価**
新規事業の採択時において、費用対効果分析を含めた事業評価を行うもの。平成10年度から導入。

**累計：1，906件**
（R7年度：18件）

**③再評価**
事業採択時から3年経過して未着工の事業、5年経過して継続中の事業等について再評価を行い、必要に応じて事業内容の改善を行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止するもの。
平成10年度から導入。

**累計：6，593件**
うち、見直し：86件、中止：34件
（R7年度：187件
うち、見直し：0件、中止：0件）

**④事後評価**
事業完了後に、事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置、同種事業の計画・調査のあり方等を検討するもの。平成15年度から導入。

**累計：737件**
（R7年度：18件）

※評価実績についてはR8.4.1現在

## 3. 負担率・補助率

| 道別 | 事業 | 一般 | | | 北海道の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| 高速自道車国道 | 新設 | 3/4 | | 高20Ⅰ令11Ⅰ | 8.5/10 | | 高20Ⅰ令11Ⅰ |
| | 改築 | 3/4 | | 高20Ⅰ令11Ⅰ | 8.5/10 | | 高20Ⅰ令11Ⅰ |
| | 維持管理 | 10/10 | | 高20Ⅰ | | | |
| | 連結部補助 | 1/2 以内 | 高速道路機構 | 機25Ⅰ | | | |
| | 駐車場補助 | 利息の一部 | 高速道路機構 | 機25Ⅰ | | | |
| 一般国道 | 新設 | 2/3<br>1/2 | 大臣<br>知事 | 道50Ⅰ<br>道50Ⅰ | 8/10 | | 道88Ⅰ令31 |
| | 改築 | 2/3<br>7/10<br><br>1/2<br><br><br>5.5/10<br>5.5/10<br>5.5/10<br>5.5/10 | 大臣<br>うち高規格<br><br>知事<br><br>うち基幹道<br>(高規格)<br>(地高等)<br>うち交安等<br>うち更新 | 道50Ⅰ<br>財2令1Ⅰ<br><br>道50Ⅰ<br><br><br>財2令1Ⅲ①<br>財2令1Ⅲ②<br>財2令1Ⅲ③<br>財2令1Ⅲ④ | 8/10 | | 道88Ⅰ令31 |
| | 特殊改良 | | | | | | |
| | 交通安全一種 | 2/3<br>7/10 | 大臣<br>うち高規格 | 道50Ⅰ<br>財2令1Ⅰ | 8/10 | | 道88Ⅰ令31 |
| | 交通安全二種 | 1/2 | 指定区間内 | 交6Ⅰ令2 | 2/3 | 指定区間内 | 交6Ⅰ令2の2 |
| | 交通安全 | 1/2<br><br>1/2 | 知事<br><br>指定区間外 | 道50Ⅰ<br><br>交6Ⅱ令2の4 | | | |
| | 災害防除 | 1/2 以内 | 知事 | 道56令28 | | | |
| | 維持管理 | 10/10 | | 道49 | | | |
| | 無電柱化推進 | 1/2<br>1/2 以内<br>1/2 | 指定区間内<br>指定区間外<br>指定区間外 | 電22Ⅰ<br>電22Ⅱ<br>道50Ⅰ | 2/3 | 指定区間内 | 電22Ⅰ令12 |

| 沖縄県の特例 | | | 離島の特例 | | | その他地域の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| 9.5/10 | | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | | | | | | |
| 9.5/10 | | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| 9.5/10<br><br>9/10 | 大臣<br><br>知事 | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ<br><br>沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | 8/10 | 知事<br>(奄美) | 奄６令１別表１ | 5.5/10<br><br>2/3 | 原子力発電周辺地域<br><br>成田国際空港周辺地域 | 原７別表<br><br>空3Ⅰ別表令3Ⅰ① |
| 9.5/10<br><br>9/10 | 大臣<br><br>知事 | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ<br><br>沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | 8/10<br><br>2/3 | 知事<br>(奄美)<br><br>知事<br>(離島) | 奄６令Ⅰ別表１<br><br>財２令１Ⅳ | 5.5/10<br><br>3/4<br>2/3<br>6/10<br><br>3/4<br><br>3/4 | 原子力発電周辺地域<br><br>水源地域周辺<br>S59以前指定<br>S60指定<br>S61～H4指定<br><br>成田国際空港周辺地域<br><br>明日香村 | 原７別表<br><br>水９Ⅰ令附5<br>水９Ⅰ令附5<br>水９Ⅰ令附5<br><br>空3Ⅰ別表令3Ⅰ②<br><br>明５Ⅲ令５Ⅰ① |
| 9/10 | 知事 | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | 5.5/10 | 知事<br>(奄美) | 奄6令1別表1 | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域 | 原7別表 |
| 9.5/10 | 大臣 | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | | | | | | |
| 9.5/10 | 指定区間内 | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | | | | | | |
| 9/10 | 知事 | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | | | | | | |
| 9/10 | 知事 | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | 5.5/10 | 知事<br>(奄美) | 奄6令1別表1 | | | |
| 10/10<br><br>10/10 | 潰地の買収<br>(指定地域)<br>潰地の買収<br>(指定地域外) | 位置境界<br>22Ⅰ令13Ⅰ<br>予算補助 | | | | | | |
| 9.5/10 | 指定区間内 | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | | | | | | |

| 道別 | 事業 | 一般 | | | 北海道の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| 一般国道 | 沿道環境改善 | 2/3<br>7/10<br><br>1/2<br>1/2 以内<br><br><br>5.5/10<br>5.5/10 | 大臣<br>うち高規格<br><br>知事<br>知事<br><br>うち基幹道<br>（高規格）<br>（地高等） | 道50Ⅰ<br>財２令１Ⅰ<br><br>道50Ⅰ<br>道56令28<br><br><br>財２令１Ⅲ①<br>財２令１Ⅲ② | 8/10 | | 道88Ⅰ令31 |
| | 交通連携推進<br>（踏切・改良） | 2/3<br>7/10<br>1/2<br><br><br>5.5/10<br>5.5/10 | 大臣<br>うち高規格<br>知事<br><br>うち基幹道<br>（高規格）<br>（地高等） | 道50Ⅰ<br>財２令１Ⅰ<br>道50Ⅰ<br><br><br>財２令１Ⅲ①<br>財２令１Ⅲ② | 8/10 | | 道88Ⅰ令31 |
| | 交通連携推進<br>（公共交通支援） | 2/3<br>7/10<br>1/2<br><br><br>5.5/10<br>5.5/10 | 大臣<br>うち高規格<br>知事<br><br>うち基幹道<br>（高規格）<br>（地高等） | 道50Ⅰ<br>財２令１Ⅰ<br>道50Ⅰ<br><br><br>財２令１Ⅲ①<br>財２令１Ⅲ② | 8/10 | | 道88Ⅰ令31 |
| | 交通連携推進<br>（結節点改築） | 2/3<br>7/10<br>1/2<br><br><br>5.5/10<br>5.5/10 | 大臣<br>うち高規格<br>知事<br><br>うち基幹道<br>（高規格）<br>（地高等） | 道50Ⅰ<br>財２令１Ⅰ<br>道50Ⅰ<br><br><br>財２令１Ⅲ①<br>財２令１Ⅲ② | 8/10 | | 道88Ⅰ令31 |
| | 修繕 | 5.5/10<br>×δ | 知事 | 財２令１Ⅴ③ | | | |
| 地方道 | 新設 | 1/2 以内 | | 道56令28 | | | |

| 沖縄県の特例 | | | 離島の特例 | | | その他地域の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| 9.5/10 | 大臣 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | 2/3 | 離島 | 財２令１Ⅳ | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域<br>水源地域周辺 | 原７別表 |
| | | | 8/10 | 奄美 | 奄6令1別表1 | 3/4 | S59以前指定 | 水９Ⅰ令附5 |
| 9/10 | 知事 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | | | 2/3 | S60指定 | 水９Ⅰ令附5 |
| | | | 5.5/10 | 奄美 | 奄6令1別表1 | 6/10 | S61～H4指定 | 水９Ⅰ令附5 |
| | | | | | | 3/4 | 成田国際空港周辺地域 | 空３Ⅰ別表令３Ⅰ② |
| | | | | | | 2/3 | 成田国際空港周辺地域 | 空３Ⅰ別表令３Ⅰ① |
| | | | | | | 3/4 | 明日香村 | 明５Ⅲ令５Ⅰ① |
| | | | 2/3 | 離島 | 財２令１Ⅳ | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域 | 原７別表 |
| | | | 8/10 | 奄美 | 奄6令1別表1 | | 水源地域周辺 | |
| | | | | | | 3/4 | S59以前指定 | 水９Ⅰ令附5 |
| | | | | | | 2/3 | S60指定 | 水９Ⅰ令附5 |
| | | | | | | 6/10 | S61～H4指定 | 水９Ⅰ令附5 |
| | | | | | | 3/4 | 成田国際空港周辺地域 | 空３Ⅰ別表令３Ⅰ② |
| | | | | | | 2/3 | 成田国際空港周辺地域 | 空３Ⅰ別表令３Ⅰ① |
| | | | | | | 3/4 | 明日香村 | 明５Ⅲ令５Ⅰ① |
| 9.5/10 | 大臣 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | 2/3 | 離島 | 財２令１Ⅳ | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域 | 原７別表 |
| 9/10 | 知事 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | 8/10 | 奄美 | 奄6令1別表1 | | 水源地域周辺 | |
| | | | | | | 3/4 | S59以前指定 | 水９Ⅰ令附5 |
| | | | | | | 2/3 | S60指定 | 水９Ⅰ令附5 |
| | | | | | | 6/10 | S61～H4指定 | 水９Ⅰ令附5 |
| | | | | | | 3/4 | 成田国際空港周辺地域 | 空３Ⅰ別表令３Ⅰ② |
| | | | | | | 2/3 | 成田国際空港周辺地域 | 空３Ⅰ別表令３Ⅰ① |
| | | | | | | 3/4 | 明日香村 | 明５Ⅲ令５Ⅰ① |
| | | | 2/3 | 離島 | 財２令１Ⅳ | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域 | 原７別表 |
| | | | 8/10 | 奄美 | 奄6令1別表1 | | 水源地域周辺 | |
| | | | | | | 3/4 | S59以前指定 | 水９Ⅰ令附5 |
| | | | | | | 2/3 | S60指定 | 水９Ⅰ令附5 |
| | | | | | | 6/10 | S61～H4指定 | 水９Ⅰ令附5 |
| | | | | | | 3/4 | 成田国際空港周辺地域 | 空３Ⅰ別表令３Ⅰ② |
| | | | | | | 2/3 | 成田国際空港周辺地域 | 空３Ⅰ別表令３Ⅰ① |
| | | | | | | 3/4 | 明日香村 | 明５Ⅲ令５Ⅰ① |
| 9/10 | 知事 | 沖94令32Ⅰ別表１ | 6/10×δ以内※１ | 離島 | 財2令1Ⅴ③ | | | |
| | | | 7/10 | 奄美 | 奄6令1別表1 | | | |
| 9/10 | 県道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | 離島 | | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域 | 原７別表 |
| | | | 5.5/10 | 都道府県道 | 離７Ⅰ別表 | | | |
| 8/10 | 市町村道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | | | | 水源地域周辺 | |
| | | | | 市町村道 | | 3/4 | S59以前指定 | 水９Ⅰ令附2 |
| | | | 6/10 | うち基幹道 | 離７Ⅰ別表 | 2/3 | S60指定 | 水９Ⅰ令附2 |
| | | | 2/3 | うち架橋 | 離７Ⅰ別表 | 6/10 | S61～H4指定 | 水９Ⅰ令附2 |
| | | | | | | 5.5/10 | H5以降 | 水９Ⅰ令６Ⅰ |
| | | | | | | 6/10 | うち基幹道 | 水９Ⅰ令６Ⅰ |
| | | | | 奄美 | | | | |
| | | | 7/10 | 県道 | 奄6令1別表1 | | 成田国際空港周辺地域 | |
| | | | 7.5/10 | うち基幹道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 県道 | 空３Ⅰ別表令３Ⅰ④ |
| | | | | | | 8/10 | 町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | 6/10 | 市町村道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 市道 | 空３Ⅰ別表令３Ⅱ① |

| 道別 | 事業 | 一般 | | | 北海道の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| 地方道 | 改築 | 1/2以内 | | 道56令28 | 5.5/10以内 | | 道88Ⅰ令34の２の３Ⅱ |
| | | 5.5/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | うち基幹道<br>(都府県道)<br>(市町村道) | 財２令２Ⅱ① | 6/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | うち基幹道<br>(δ＝1.1未満)<br>(δ＝1.1以上) | 道88Ⅰ令34の２の３Ⅰ① |
| | | 5.5/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | うち交安等<br>(都府県道)<br>(市町村道) | 財２令２Ⅱ③ | 6/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | うち交安等<br>(δ＝1.1未満)<br>(δ＝1.1以上) | 道88Ⅰ令34の２の３Ⅰ③ |
| | | 5.5/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | うち更新<br>(都府県道)<br>(市町村道) | 財２令２Ⅱ④ | 6/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | うち更新<br>(δ＝1.1未満)<br>(δ＝1.1以上) | 道88Ⅰ令34の２の３Ⅰ④ |
| | 特殊改良 | | | | 1/2以内 | | 道56令28 |
| | 交通安全 | 1/2<br>5.5/10 | 市町村道通学路 | 交６Ⅲ令３<br>交６Ⅲ令３ | 1/2<br>5.5/10 | 市町村道通学路 | 道88Ⅰ令34の２の３Ⅲ<br>道88Ⅰ令34の２の３Ⅲ |
| | 災害防除 | 1/2 | | 修１令１Ⅱ | | | |
| | 維持 | | | | | | |
| | 修繕代行 | 5.5/10<br>×δ 以内 | | 修１令１Ⅰ② | | | |

| 沖縄県の特例 | | | 離島の特例 | | | その他地域の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| 9/10 | 県道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | 離島 | | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域 | 原７別表 |
| | | | 5.5/10 | 都道府県道 | 離７Ⅰ別表 | | | |
| 8/10 | 市町村道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | | | | 水源地域周辺 | |
| | | | | 市町村道 | | 3/4 | S59以前指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 6/10 | うち基幹道 | 離７Ⅰ別表 | 2/3 | S60指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 2/3 | うち架橋 | 離７Ⅰ別表 | 6/10 | S61～H4指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | | | | 5.5/10 | H5以降 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | うち交安等 | | 6/10 | うち基幹道 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | 6/10 以内 | (都道府県道) | 財２令２Ⅲ | | | |
| | | | 6/10×δ | (市町村道) | 財２令２Ⅱ③ | | 成田国際空港周辺地域 | |
| | | | 以内※１ | | | 2/3 | 県道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅰ④ |
| | | | | うち更新 | | 8/10 | 町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | 6/10 以内 | (都道府県道) | 財２令２Ⅲ | 2/3 | 市町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | 6/10×δ | (市町村道) | 財２令２Ⅱ④ | 2/3 | 市道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ① |
| | | | 以内※１ | | | 7/10 | うち基幹道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ② |
| | | | | 奄美 | | | 半島地域関連 | |
| | | | 7/10 | 県道 | 奄6令1別表1 | 5.5/10 以内 | 半島循環道路等 | 財２令２Ⅱ② |
| | | | 7.5/10 | うち基幹道 | 奄6令1別表1 | | | |
| | | | | | | | 明日香村 | |
| | | | 6/10 | 市町村道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 都市計画道路以外 | 明5Ⅲ令5Ⅰ② |
| | | | 7/10以内 | うち交安等 | 財２令２Ⅱ③ | | | |
| | | | 7/10以内 | うち更新 | 財２令２Ⅱ④ | | | |
| 9/10 | 県道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | 離島 | | | | |
| | | | 5.5/10 | 市町村道 | 予算補助 | | | |
| 2/3 | 市町村道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | | | | | |
| | | | 5.5/10 | 奄美 | 奄6令1別表1 | | | |
| 2/3 | 市町村道通学路 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | | | | | |
| 9/10 | 県道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | 奄美 | | | | |
| | | | 5.5/10 | 県道 | 奄6令1別表1 | | | |
| | 潰地の買収(県道) | | | | | | | |
| 10/10 | 指定地域 | 位置境界22Ⅰ令13Ⅰ | | | | | | |
| 10/10 | 指定地域外 | 予算補助 | | | | | | |
| | 潰地の買収(市町村道) | | | | | | | |
| 8/10 | 指定地域 | 位置境界22Ⅰ令13Ⅰ | | | | | | |
| 8/10 | 指定地域外 | 予算補助 | | | | | | |
| 8/10 | | 修１令Ⅰ | 7.5/10 | | 修１令Ⅰ | | | |

| 道別 | 事業 | 一般 | | | 北海道の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| 地方道 | 位置境界不明地域市町村道特別交付金 | | | | | | |
| | 無電柱化推進 | 1/2 以内<br>1/2 以内<br>1/2 | | 電22Ⅱ<br>道56令28<br>交６Ⅲ令３ | | | |
| | 沿道環境改善 | 1/2 以内<br><br>5.5/10 以内<br>5.5/10<br>×δ以内 | うち基幹道<br>(都府県道)<br>(市町村道) | 道56令28<br>財２令２Ⅱ① | 5.5/10以内<br><br><br>6/10以内<br>5.5/10<br>×δ以内 | うち基幹道<br>(δ＝1.1 未満)<br>(δ＝1.1 以上) | 道88Ⅰ令34の２の３Ⅱ<br>道88Ⅰ令34の２の３Ⅰ① |
| | 交通連携推進<br>(踏切・改良) | 1/2 以内<br><br>5.5/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | うち基幹道<br>(都府県道)<br>(市町村道) | 道56令28<br>財２令２Ⅱ① | 5.5/10以内<br><br><br>6/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | うち基幹道<br>(δ＝1.1未満)<br>(δ＝1.1以上) | 道88Ⅰ令34の２の３Ⅱ<br>道88Ⅰ令34の２の３Ⅰ① |

| 沖縄県の特例 | | | 離島の特例 | | | その他地域の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| 2/10 | 漬地の買収<br>(市町村道)<br>指定地域 | 位置境界<br>22Ⅰ令13Ⅱ | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| 9/10 | 県道 | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | | 離島 | | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域 | 原７別表 |
| | | | 5.5/10 | 都道府県道 | 離７Ⅰ別表 | | | |
| 8/10 | 市町村道 | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | | 市町村道 | | 3/4 | 水源地域周辺<br>S59以前指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| 2/3 | 市町村道通学路 | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | 6/10 | うち基幹道 | 離７Ⅰ別表 | 2/3 | S60指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 2/3 | うち架橋 | 離７Ⅰ別表 | 6/10 | S61～H4指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | | | | 5.5/10 | H5以降 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | | | 6/10 | うち基幹道 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | 奄美 | | | | |
| | | | 7/10 | 県道 | 奄6令1別表1 | | 成田国際空港周辺地域 | |
| | | | 5.5/10 | | | 2/3 | 県道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅰ④ |
| | | | 7.5/10 | うち基幹道 | 奄6令1別表1 | 8/10 | 町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | | | | 2/3 | 市町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | 6/10 | 市町村道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 市道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ① |
| | | | 5.5/10 | | | 7/10 | うち基幹道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ② |
| | | | | | | | 半島地域関連 | |
| | | | | | | 5.5/10 以内 | 半島循環道路等 | 財２令２Ⅱ② |
| | | | | | | | 明日香村 | |
| | | | | | | 2/3 | 都市計画道路以外 | 明５Ⅲ令５Ⅰ② |
| | | | | 離島 | | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域 | 原７別表 |
| | | | 5.5/10 | 都道府県道 | 離７Ⅰ別表 | | | |
| | | | | 市町村道 | | 3/4 | 水源地域周辺<br>S59以前指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 6/10 | うち基幹道 | 離７Ⅰ別表 | 2/3 | S60指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 2/3 | うち架橋 | 離７Ⅰ別表 | 6/10 | S61～H4指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | | | | 5.5/10 | H5以降 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | | | 6/10 | うち基幹道 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | 奄美 | | | | |
| | | | 7/10 | 県道 | 奄6令1別表1 | | 成田国際空港周辺地域 | |
| | | | 7.5/10 | うち基幹道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 県道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅰ④ |
| | | | | | | 8/10 | 町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | 6/10 | 市町村道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 市町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | | | | 2/3 | 市道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ① |
| | | | | | | 7/10 | うち基幹道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ② |
| | | | | | | | 半島地域関連 | |
| | | | | | | 5.5/10 以内 | 半島循環道路等 | 財２令２Ⅱ② |
| | | | | | | | 明日香村 | |
| | | | | | | 2/3 | 都市計画道路以外 | 明5Ⅲ令5Ⅰ② |

| 道別 | 事業 | 一般 | | | 北海道の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| 地方道 | 交通連携推進<br>(公共交通支援) | 1/2 以内<br><br>5.5/10以内<br>5．5／10<br>×δ 以内 | うち基幹道<br>(都府県道)<br>(市町村道) | 道56令28<br>財2令2Ⅱ① | 5.5/10以内<br><br>6/10以内<br>5．5／10<br>×δ 以内 | うち基幹道<br>(δ＝1.1未満)<br>(δ＝1.1以上) | 道88Ⅰ令34<br>の2の3Ⅱ<br>道88Ⅰ令34<br>の2の3Ⅰ① |
| | 交通連携推進<br>(結節点改築) | 1/2 以内<br><br>5.5/10以内<br>5．5／10<br>×δ 以内 | うち基幹道<br>(都府県道)<br>(市町村道) | 道56令28<br>財2令2Ⅱ① | 5.5/10以内<br><br>6/10以内<br>5．5／10<br>×δ 以内 | うち基幹道<br>(δ＝1.1未満)<br>(δ＝1.1以上) | 道88Ⅰ令34<br>の2の3Ⅱ<br>道88Ⅰ令34<br>の2の3Ⅰ① |
| | 修繕 | 5．5／10<br>×δ 以内 | | 修1令1Ⅰ③ | 6/10以内<br>5．5／10<br>×δ 以内 | (δ＝1.1未満)<br>(δ＝1.1以上) | 修1令1Ⅰ③ |
| 共同溝 | | 1/2<br>1/2以内 | 大臣<br>知事 | 溝22Ⅰ<br>溝22Ⅱ | | | |

| 沖縄県の特例 | | | 離島の特例 | | | その他地域の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| 9/10 | 県道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | 離島 | | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域 | 原７別表 |
| | | | 5.5/10 | 都道府県道 | 離７Ⅰ別表 | | | |
| 8/10 | 市町村道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | | | | 水源地域周辺 | |
| | | | | 市町村道 | | 3/4 | S59以前指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 6/10 | うち基幹道 | 離７Ⅰ別表 | 2/3 | S60指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 2/3 | うち架橋 | 離７Ⅰ別表 | 6/10 | S61～H4指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | | | | 5.5/10 | H5以降 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | | | 6/10 | うち基幹道 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | 奄美 | | | | |
| | | | 7/10 | 県道 | 奄6令1別表1 | | 成田国際空港周辺地域 | |
| | | | 7.5/10 | うち基幹道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 県道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅰ④ |
| | | | | | | 8/10 | 町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | 6/10 | 市町村道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 市町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | | | | 2/3 | 市道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ① |
| | | | | | | 7/10 | うち基幹道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ② |
| | | | | | | | 半島地域関連 | |
| | | | | | | 5.5/10 以内 | 半島循環道路等 | 財２令２Ⅱ② |
| | | | | | | | 明日香村 | |
| | | | | | | 2/3 | 都市計画道路以外 | 明５Ⅲ令５Ⅰ② |
| 9/10 | 県道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | 離島 | | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域 | 原７別表 |
| | | | 5.5/10 | 都道府県道 | 離７Ⅰ別表 | | | |
| 8/10 | 市町村道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | | | | 水源地域周辺 | |
| | | | | 市町村道 | | 3/4 | S59以前指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 6/10 | うち基幹道 | 離７Ⅰ別表 | 2/3 | S60指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 2/3 | うち架橋 | 離７Ⅰ別表 | 6/10 | S61～H4指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | | | | 5.5/10 | H5以降 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | | | 6/10 | うち基幹道 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | 奄美 | | | | |
| | | | 7/10 | 県道 | 奄6令1別表1 | | 成田国際空港周辺地域 | |
| | | | 7.5/10 | うち基幹道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 県道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅰ④ |
| | | | | | | 8/10 | 町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | 6/10 | 市町村道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 市町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | | | | 2/3 | 市道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ① |
| | | | | | | 7/10 | うち基幹道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ② |
| | | | | | | | 半島地域関連 | |
| | | | | | | 5.5/10 以内 | 半島循環道路等 | 財２令２Ⅱ② |
| | | | | | | | 明日香村 | |
| | | | | | | 2/3 | 都市計画道路以外 | 明５Ⅲ令５Ⅰ② |
| 9/10 | 県道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | 離島 | | | | |
| 8/10 | 市町村道 | 修1令1Ⅰ③ | 6/10×δ※2 | 都道府県道 | 修1令1Ⅰ③ | | | |
| | | | | 市町村道 | | | | |
| | | | 7/10 | 奄美 | 修1令1Ⅰ③ | | | |
| | | | | | | | | |

| 道別 | 事業 | 一般 | | | 北海道の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| 雪寒 | | 2/3<br><br>6/10 | 知事<br>(除雪)<br>知事<br>(凍雪害・防雪) | 雪６<br><br>雪６ | | | |
| 交通環境改善 | | 1/2 以内<br>1/3以内 | | 予算補助<br>予算補助 | | | |
| 交通連携推進<br>(結節点改善) | | 1/2以内 | | 予算補助 | | | |
| 調査 | | 10/10<br>1/3以内 | 指定区間内 | 道49<br>道56令28 | | | |
| 特定道路事業交付金 | | | | | 定額 | | 道州制<br>19Ⅰ③ |
| 街路 | 新設 | 1/2以内 | | 道56令28 | | | |
| | 改築 | 1/2以 内<br><br>5.5/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内<br><br>5.5/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内<br><br>5.5/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | <br><br>うち基幹道<br>(都府県道)<br>(市町村道)<br><br>うち交安等<br>(都府県道)<br>(市町村道)<br><br>うち更新<br>(都府県道)<br>(市町村道) | 道56令28<br><br>財２令２Ⅱ①<br><br>財２令２Ⅱ③<br><br>財２令２Ⅱ④ | 5.5/10以内<br><br>6/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内<br><br>6/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内<br><br>6/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | <br><br>うち基幹道<br>(δ＝1.1未満)<br>(δ＝1.1以上)<br><br>うち交安等<br>(δ＝1.1未満)<br>(δ＝1.1以上)<br><br>うち更新<br>(δ＝1.1未満)<br>(δ＝1.1以上) | 道88Ⅰ令34<br>の２の３Ⅱ<br>道88Ⅰ令34<br>の2の3Ⅰ①<br><br>道88Ⅰ令34<br>の２の３Ⅰ③<br><br>道88Ⅰ令34<br>の２の３Ⅰ④ |

| 沖縄県の特例 | | | 離島の特例 | | | その他地域の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 率 | 区分 | | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| | | | | | | | 水源地域周辺<br>(凍雪害･防雪) | |
| | | | | | | 3/4 | S60指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | | | | 2/3 | S61～H4指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | | | | 2/3 | H5以降 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| 9/10 | 県道 | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | | 離島 | | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域 | 原７別表 |
| | | | 5.5/10 | 都道府県道 | 離７Ⅰ別表 | | | |
| 8/10 | 市町村道 | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | | | | | 水源地域周辺 | |
| | | | | 市町村道 | | 3/4 | S59以前指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 6/10 | うち基幹道 | 離７Ⅰ別表 | 2/3 | S60指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 2/3 | うち架橋 | 離７Ⅰ別表 | 6/10 | S61～H4指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | | | | 5.5/10 | H5以降 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | | | 6/10 | うち基幹道 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | 奄美 | | | | |
| | | | 7/10 | 県道 | 奄6令1別表1 | | 成田国際空港周辺地域 | |
| | | | 7.5/10 | うち基幹道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 県道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅰ④ |
| | | | | | | 8/10 | 町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | 6/10 | 市町村道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 市道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ① |
| 9/10 | 県道 | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | | 離島 | | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域 | 原７別表 |
| | | | 5.5/10 | 都道府県道 | 離７Ⅰ別表 | | | |
| 8/10 | 市町村道 | 沖94令32Ⅰ<br>別表Ⅰ | | | | | 水源地域周辺 | |
| | | | | 市町村道 | | 3/4 | S59以前指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 6/10 | うち基幹道 | 離７Ⅰ別表 | 2/3 | S60指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 2/3 | うち架橋 | 離７Ⅰ別表 | 6/10 | S61～H4指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | | | | 5.5/10 | H5以降 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | うち交安等 | | 6/10 | うち基幹道 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | 6/10以内 | (都道府県道) | 財２令２Ⅲ | | | |
| | | | 6/10×δ | (市町村道) | 財２令２Ⅱ③ | | 成田国際空港周辺地域 | |
| | | | 以内※１ | | | 2/3 | 県道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅰ④ |
| | | | | うち更新 | | 8/10 | 町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | 6/10以内 | (都道府県道) | 財２令２Ⅲ | 2/3 | 市町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | 6/10×δ | (市町村道) | 財２令２Ⅱ④ | 2/3 | 市道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ① |
| | | | 以内※１ | | | 7/10 | うち基幹道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ② |
| | | | | | | | 半島地域関連 | |
| | | | | 奄美 | | 5.5/10以内 | 半島循環道路等 | 財２令２Ⅱ② |
| | | | 7/10 | 県道 | 奄6令1別表1 | | | |
| | | | 7.5/10 | うち基幹道 | 奄6令1別表1 | | 明日香村 | |
| | | | | | | 5.5/10 | 都市計画道路 | 明５Ⅲ令５Ⅰ④ |
| | | | 6/10 | 市町村道 | 奄6令1別表1 | | | |
| | | | 7/10以内 | うち交安等 | 財２令２Ⅱ③ | | | |
| | | | 7/10以内 | うち更新 | 財２令２Ⅱ④ | | | |

| 道別 | 事業 | 一般 | | | 北海道の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| 街路 | 自転車駐車場 | 1/2以内 | | 予算補助 | | | |
| | 橋梁整備 | 1/2以内<br>5.5/10以内 | うち基幹道 | 道56令28<br>財2令2Ⅱ④ | 5.5/10以内<br>6/10以内 | うち基幹道 | 道88Ⅰ令34<br>の2の3Ⅱ<br>道88Ⅰ令34<br>の2の3Ⅰ① |
| | 共同溝 | 1/2以内 | 知事 | 溝22Ⅱ | | | |
| | 交通連携推進<br>(連続立体) | 1/2以内<br>5.5/10以内 | うち基幹道 | 道56令28<br>財2令2Ⅱ① | 5.5/10以内<br>6/10以内 | うち基幹道 | 道88Ⅰ令34<br>の2の3Ⅱ<br>道88Ⅰ令34<br>の2の3Ⅰ① |
| | 交通連携推進<br>(踏切・改良) | 1/2以内<br><br>5.5/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | うち基幹道<br>(都府県道)<br>(市町村道) | 道56令28<br>財2令2Ⅱ① | 5.5/10以内<br><br>6/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | うち基幹道<br>(δ=1.1未満)<br>(δ=1.1以上) | 道88Ⅰ令34<br>の2の3Ⅱ<br>道88Ⅰ令34<br>の2の3Ⅰ① |

| 沖縄県の特例 | | | 離島の特例 | | | その他地域の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 率 | 区分 | | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | 5.5/10 | | 原７別表 |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | 離島 | | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域 | 原７別表 |
| | | | 5.5/10 | 都道府県道 | 離７Ⅰ別表 | | | |
| | | | | | | | 水源地域周辺 | |
| | | | | 市町村道 | | 3/4 | S59以前指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 6/10 | うち基幹道 | 離７Ⅰ別表 | 2/3 | S60指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 2/3 | うち架橋 | 離７Ⅰ別表 | 6/10 | S61～H4指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | | | | 5.5/10 | H5以降 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | | | 6/10 | うち基幹道 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | 奄美 | | | | |
| | | | 7/10 | 県道 | 奄6令1別表1 | | 成田国際空港周辺地域 | |
| | | | 7.5/10 | うち基幹道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 県道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅰ④ |
| | | | | | | 8/10 | 町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | 6/10 | 市町村道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 市町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | | | | 2/3 | 市道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ① |
| | | | | | | 7/10 | うち基幹道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ② |
| | | | | | | | 半島地域関連 | |
| | | | | | | 5.5/10以内 | 半島循環道路等 | 財２令２Ⅱ② |
| | | | | | | | 明日香村 | |
| | | | | | | 5.5/10 | 都市計画道路 | 明5Ⅲ令5Ⅰ④ |

| 道別 | 事業 | 一般 | | | 北海道の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| 街路 | 交通連携推進<br>(公共交通支援) | 1/2以内<br><br>5.5/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | うち基幹道<br>(都府県道)<br>(市町村道) | 道56令28<br>財2令2Ⅱ① | 5.5/10以内<br><br>6/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | うち基幹道<br>(δ=1.1未満)<br>(δ=1.1以上) | 道88Ⅰ令34<br>の2の3Ⅱ<br>道88Ⅰ令34<br>の2の3Ⅰ① |
| | 交通連携推進<br>(結節点改築) | 1/2以内<br><br>5.5/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | うち基幹道<br>(都府県道)<br>(市町村道) | 道56令28<br>財2令2Ⅱ① | 5.5/10以内<br><br>6/10以内<br>5.5/10<br>×δ 以内 | うち基幹道<br>(δ=1.1未満)<br>(δ=1.1以上) | 道88Ⅰ令34<br>の2の3Ⅱ<br>道88Ⅰ令34<br>の2の3Ⅰ① |

| 沖縄県の特例 | | | 離島の特例 | | | その他地域の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 率 | 区分 | | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| 9/10 | 県道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | 離島 | | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域 | 原７別表 |
| | | | 5.5/10 | 都道府県道 | 離７Ⅰ別表 | | | |
| 8/10 | 市町村道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | | | | 水源地域周辺 | |
| | | | | 市町村道 | | 3/4 | S59以前指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 6/10 | うち基幹道 | 離７Ⅰ別表 | 2/3 | S60指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 2/3 | うち架橋 | 離７Ⅰ別表 | 6/10 | S61～H4指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | | | | 5.5/10 | H5以降 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | | | 6/10 | うち基幹道 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | 奄美 | | | | |
| | | | 7/10 | 県道 | 奄6令1別表1 | | 成田国際空港周辺地域 | |
| | | | 7.5/10 | うち基幹道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 県道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅰ④ |
| | | | | | | 8/10 | 町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | 6/10 | 市町村道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 市町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | | | | 2/3 | 市道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ① |
| | | | | | | 7/10 | うち基幹道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ② |
| | | | | | | | 半島地域関連 | |
| | | | | | | 5.5/10以内 | 半島循環道路等 | 財２令２Ⅱ② |
| | | | | | | | 明日香村 | |
| | | | | | | 5.5/10 | 都市計画道路 | 明5Ⅲ令5Ⅰ④ |
| 9/10 | 県道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | 離島 | | 5.5/10 | 原子力発電周辺地域 | 原７別表 |
| | | | 5.5/10 | 都道府県道 | 離７Ⅰ別表 | | | |
| 8/10 | 市町村道 | 沖94令32Ⅰ別表Ⅰ | | | | | 水源地域周辺 | |
| | | | | 市町村道 | | 3/4 | S59以前指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 6/10 | うち基幹道 | 離７Ⅰ別表 | 2/3 | S60指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | 2/3 | うち架橋 | 離７Ⅰ別表 | 6/10 | S61～H4指定 | 水9Ⅰ令附2 |
| | | | | | | 5.5/10 | H5以降 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | | | 6/10 | うち基幹道 | 水9Ⅰ令6Ⅰ |
| | | | | 奄美 | | | | |
| | | | 7/10 | 県道 | 奄6令1別表1 | | 成田国際空港周辺地域 | |
| | | | 7.5/10 | うち基幹道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 県道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅰ④ |
| | | | | | | 8/10 | 町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | 6/10 | 市町村道 | 奄6令1別表1 | 2/3 | 市町村道 | 空３Ⅰ別表 |
| | | | | | | 2/3 | 市道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ① |
| | | | | | | 7/10 | うち基幹道 | 空3Ⅰ別表令3Ⅱ② |
| | | | | | | | 半島地域関連 | |
| | | | | | | 5.5/10以内 | 半島循環道路等 | 財２令２Ⅱ② |
| | | | | | | | 明日香村 | |
| | | | | | | 5.5/10 | 都市計画道路 | 明5Ⅲ令5Ⅰ④ |

| 道別 | 事業 | 一般 | | | 北海道の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| 街路 | 結節点環境改善 | 1/2以内 | | 予算補助 | | | |
| | 無電柱化推進 | 1/2以内<br>1/2以内 | | 電22Ⅱ<br>道56令28 | | | |
| 調査(街路) | | 10/10<br>1/3以内 | | 道49<br>道56令28 | | | |

(注) δは地方公共団体の引上率で、都道府県においては、後進地域の開発に関する公共事業に係る国の負担割合の特例に関する法律（昭和36年法律第112号）第3条第4項に基づき総務大臣が通知する値とし、市町村においては、財政力指数が0.46未満の市町村(以下「適用団体」という。)については、次の式によって計算した値とする。なお、これに該当しない地方公共団体においては、1.00とする。

$$\text{引上率} = 1+0.25\times\frac{0.46-\text{当該適用団体の当該財政力指数}}{0.46-\text{財政力指数が最小の適用団体の当該財政力指数}}$$

(小数点第二位未満は切り上げ)

なお財政力指数は、地方交付税法（昭和25年法律第211号）第14条の規定により算定した基準財政収入額を同法第11条の規定により算定した基準財政需要額で除して得た数値で、当該年度の前々年度より過去3年度内の各年度に係るものを合算したものの3分の1の数値とする。
※１　δが1.17以上の場合においては7/10とする。
※２　δが1.17以上の場合において、市町村が行うものは7/10とする。

(参考)

「法」欄における法令名については，以下のとおりの略称を使用している。なお,「令」は各法律の政令を示している。

| | |
|---|---|
| 道 | 道路法 |
| 修 | 道路の修繕に関する法律 |
| 財 | 道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律 |
| 高 | 高速自動車国道法 |
| 沖 | 沖縄振興特別措置法 |
| 離 | 離島振興法 |
| 奄 | 奄美群島振興開発特別措置法 |
| 雪 | 積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法 |
| 交 | 交通安全施設等整備事業の推進に関する法律 |
| 溝 | 共同溝の整備等に関する特別措置法 |
| 電 | 電線共同溝の整備等に関する特別措置法 |
| 空 | 成田国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律 |
| 明 | 明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法 |
| 原 | 原子力発電施設等立地地域の振興に関する特別措置法 |
| 水 | 水源地域対策特別措置法 |
| 位置境界 | 沖縄県の区域内における位置境界不明地域内の各筆の土地の位置境界の明確化等に関する特別措置法 |
| 道州制 | 道州制特別区域における広域行政の推進に関する法律 |
| 機 | 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法 |

| 沖縄県の特例 | | | 離島の特例 | | | その他地域の特例 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 率 | 区分 | | 率 | 区分 | 法 | 率 | 区分 | 法 |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

## 4.　後進地域特例法による国費率のかさ上げの推移

| | R3 年度 | R4 年度 | R5 年度 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 北海道 | ― | 1.02 | 1.02 | 1.03 | ― | ― |
| 青森県 | 1.14 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 1.14 | 1.13 |
| 岩手県 | 1.12 | 1.13 | 1.13 | 1.14 | 1.14 | 1.13 |
| 秋田県 | 1.18 | 1.19 | 1.19 | 1.19 | 1.18 | 1.18 |
| 山形県 | 1.11 | 1.12 | 1.13 | 1.13 | 1.12 | 1.12 |
| 新潟県 | ― | 1.01 | 1.02 | 1.02 | ― | ― |
| 富山県 | ― | ― | 1.01 | 1.02 | ― | ― |
| 福井県 | 1.06 | 1.07 | 1.08 | 1.08 | 1.06 | 1.05 |
| 山梨県 | 1.07 | 1.10 | 1.11 | 1.11 | 1.08 | 1.07 |
| 奈良県 | 1.04 | 1.06 | 1.07 | 1.08 | 1.06 | 1.06 |
| 和歌山県 | 1.16 | 1.17 | 1.18 | 1.18 | 1.18 | 1.18 |
| 鳥取県 | 1.23 | 1.23 | 1.23 | 1.24 | 1.25 | 1.24 |
| 島根県 | 1.25 | 1.25 | 1.25 | 1.25 | 1.25 | 1.25 |
| 山口県 | 1.01 | 1.03 | 1.04 | 1.04 | 1.02 | 1.01 |
| 徳島県 | 1.18 | 1.18 | 1.18 | 1.18 | 1.17 | 1.17 |
| 香川県 | ― | ― | 1.02 | 1.03 | 1.01 | ― |
| 愛媛県 | 1.02 | 1.05 | 1.05 | 1.05 | 1.02 | 1.01 |
| 高知県 | 1.24 | 1.25 | 1.25 | 1.25 | 1.25 | 1.25 |
| 佐賀県 | 1.14 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 1.14 | 1.13 |
| 長崎県 | 1.15 | 1.16 | 1.16 | 1.16 | 1.16 | 1.16 |
| 熊本県 | 1.05 | 1.07 | 1.08 | 1.08 | 1.06 | 1.05 |
| 大分県 | 1.09 | 1.11 | 1.11 | 1.11 | 1.10 | 1.09 |
| 宮崎県 | 1.14 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 1.14 | 1.14 |
| 鹿児島県 | 1.14 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 1.14 | 1.14 |
| 団体数 | 20 | 22 | 24 | 24 | 21 | 20 |
| 平均値 | 1.126 | 1.127 | 1.121 | 1.124 | 1.127 | 1.128 |

※上記かさ上げ率は、「後進地域の開発に関する公共事業に係る国の負担割合の特例に関する法律」（昭和 36 年法律第 112 号）第 3 条第 1 項に規定に基づき、同条第 4 項の規定により総務大臣より通知されたかさ上げ率である。

## 5.　交付金事業における国費割合（2026年(令和8年)度）

（都道府県）

| 令和８年度 | | | （参考）令和７年度 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 引上率 | 国費割合 | 地方公共団体の分類 | 引上率 | 国費割合 | 地方公共団体の分類 |
| 1.00 | (重点)<br>0.55<br>(その他)<br>0.50 | 宮城,福島,茨城,栃木,<br>群馬,埼玉,千葉,東京,<br>神奈川,長野,新潟,富山,<br>石川,岐阜,静岡,愛知,<br>三重,滋賀,京都,大阪,<br>兵庫,岡山,広島,香川,<br>福岡<br>（25 都府県） | 1.00 | (重点)<br>0.55<br>(その他)<br>0.50 | 宮城,福島,茨城,栃木,<br>群馬,埼玉,千葉,東京,<br>神奈川,長野,新潟,富山,<br>石川,岐阜,静岡,愛知,<br>三重,滋賀,<br>京都,大阪,<br>兵庫,岡山,<br>広島,福岡<br>（24 都府県） |
| 1.01<br>～<br>1.25 | (重点)<br>0.55δ<br>(その他)<br>0.50δ | 青森,岩手,秋田,山形,<br>山梨,福井,奈良,和歌山,<br>鳥取,島根,山口,徳島,<br>愛媛,高知,佐賀,<br>長崎,熊本,大分,<br>宮崎,鹿児島<br>（20 県） | 1.01<br>～<br>1.25 | (重点)<br>0.55δ<br>(その他)<br>0.50δ | 青森,岩手,秋田,山形,<br>山梨,福井,<br>奈良,和歌山,鳥取,島根,<br>山口,徳島,<br>香川,愛媛,<br>高知,佐賀,<br>長崎,熊本,<br>大分,宮崎,<br>鹿児島<br>（21 県） |

※一般国道・都道府県道の改築、修繕の場合

※北海道は国費割合 0.60 を適用（引上率 1.00～1.09 の場合、国費割合 0.60 を適用。引上率 1.10～の場合、0.55δの国費割合を適用）

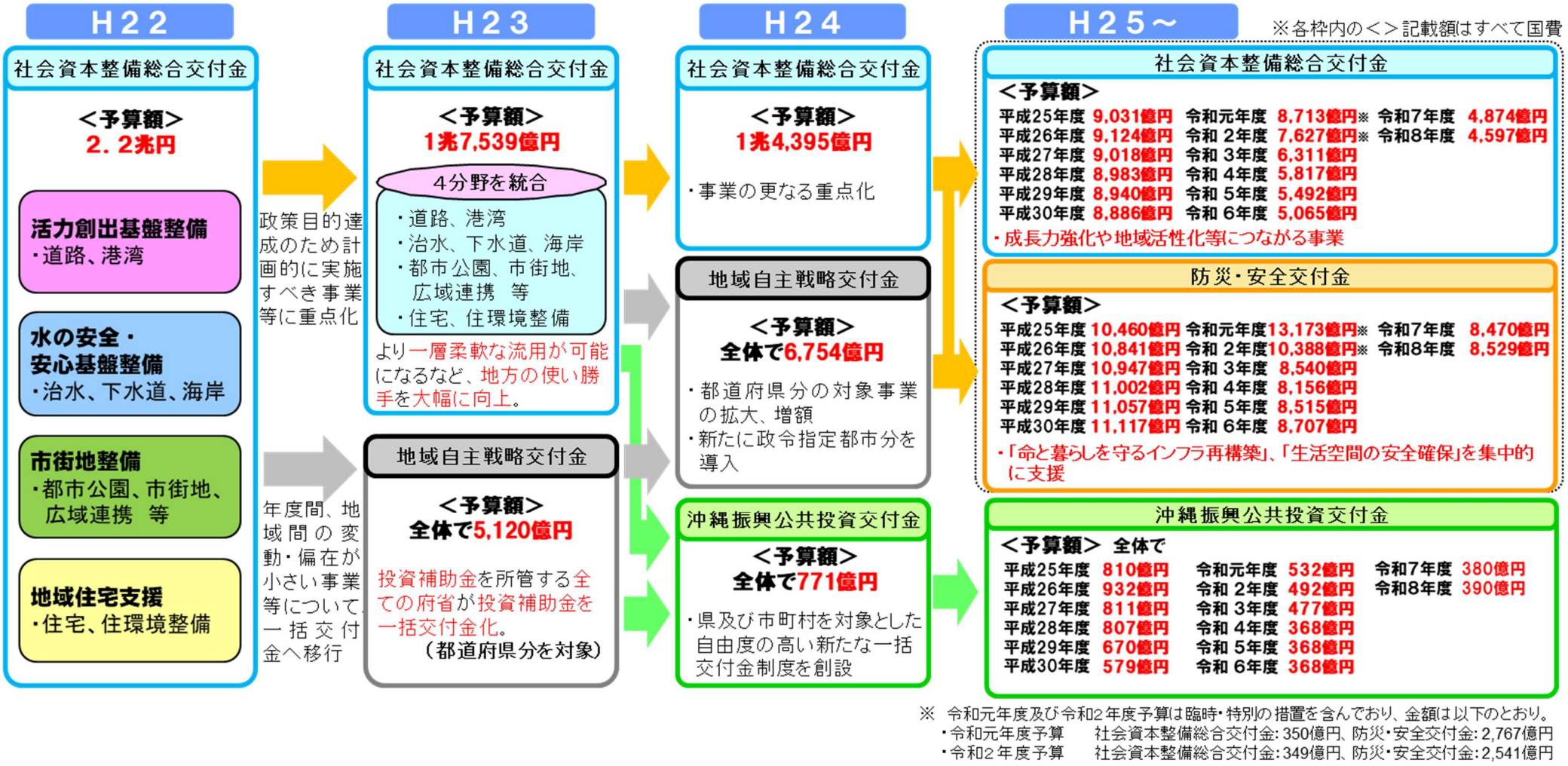
※沖縄県は国費割合 0.90（一般国道、県道）を適用

※δは引上率。引上率とは、公共事業に係る国の負担又は補助の割合を引き上げる率として、「後進地域の開発に関する公共事業に係る国の負担割合の特例に関する法律」第３条に基づき算定され、総務大臣より通知される値

$$\text{引上率} = 1 + 0.25 \times \frac{0.46 - \text{当該適用団体の財政力指数}}{0.46 - \text{財政力指数が最小の適用団体の当該財政力指数}}$$

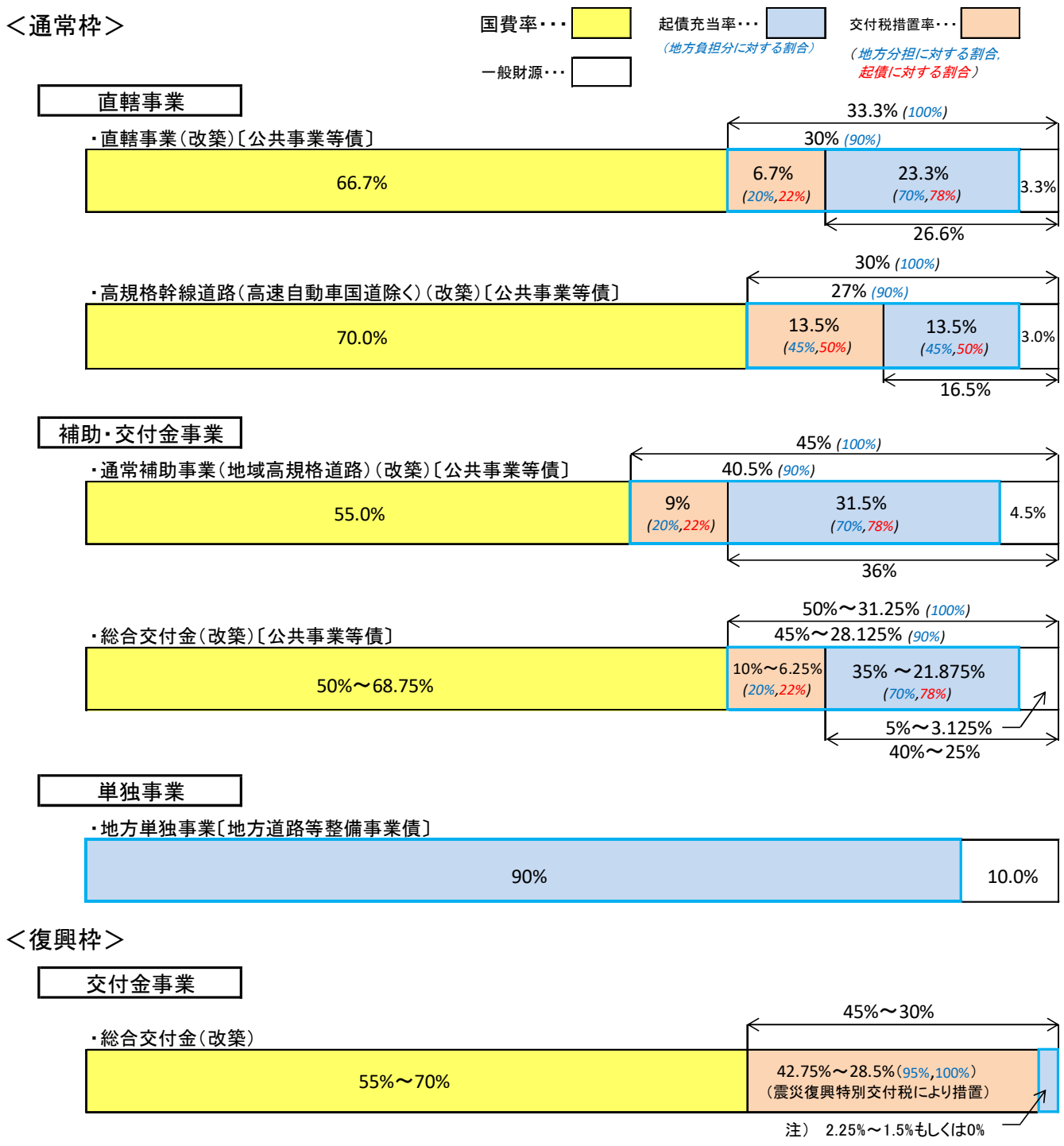
（小数点二位未満は切り上げ）

# 6.　交付金制度の変遷




※　令和元年度及び令和2年度予算は臨時・特別の措置を含んでおり、金額は以下のとおり。
・令和元年度予算　　社会資本整備総合交付金：350億円、防災・安全交付金：2,767億円
・令和2年度予算　　社会資本整備総合交付金：349億円、防災・安全交付金：2,541億円

# 7.　地方財政措置（2026年（令和8年）度当初）




注）実質的な地方負担部分に対し、適債経費については資金手当債の充当が可能。

# ○　道路の構造

道路構造の技術的基準については，道路法第30条第1項および第2項に基づき道路構造令（昭和45年10月29日政令第320号）で道路を新設又は改築する場合の一般的技術的基準が定められている。

以下道路構造令における道路の種級区分，幅員構成要素の基準値及び線形要素の最小（大）値を示す。

## 1. 道路の種級区分

<table>
<tr><th rowspan="2"></th><th rowspan="2">地域</th><th rowspan="2">種別</th><th rowspan="2">級別</th><th colspan="2" rowspan="2">設計速度<br>(km/h)</th><th rowspan="2">出入制限</th><th colspan="4">計　画　交　通　量　（台／日）</th><th rowspan="2">摘　要</th></tr>
<tr><th>30,000以上</th><th>30,000～20,000</th><th>20,000～10,000</th><th>10,000未満</th></tr>
<tr><td rowspan="5">高速自動車国道及び自動車専用道路</td><td rowspan="4">地方部</td><td rowspan="4">1種</td><td>1 級</td><td>120</td><td>100</td><td>F</td><td>高速・平地</td><td colspan="3"></td><td></td></tr>
<tr><td>2 級</td><td>100</td><td>80</td><td>F, P</td><td>高速・山地</td><td colspan="2">高速・平地</td><td></td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>3 級</td><td>80</td><td>60</td><td>F, P</td><td colspan="2">専用・平地</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>4 級</td><td>60</td><td>50</td><td>F, P</td><td colspan="2"></td><td>高速・山地</td><td>高速・平地</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td rowspan="2">都市部</td><td rowspan="2">2種</td><td>1 級</td><td>80</td><td>60</td><td>F</td><td colspan="2">専用・山地</td><td colspan="2">専用・平地</td><td rowspan="2">高速の設計速度は60のみ</td></tr>
<tr><td>2 級</td><td>60</td><td>50<br>40</td><td>F</td><td colspan="4">高速，専用・都心以外</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td colspan="4">専用・都心</td><td></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th></th><th>地域</th><th>種別</th><th>級別</th><th colspan="2">設計速度<br>(km/h)</th><th>出入制限</th><th colspan="6">計　画　交　通　量　(台／日)</th><th>摘　　要</th></tr>
<tr><th></th><th></th><th></th><th></th><th colspan="2"></th><th></th><th>20,000以上</th><th>20,000<br>～10,000</th><th>10,000<br>～4,000</th><th>4,000<br>～1,500</th><th>1,500<br>～500</th><th>500未満</th><th></th></tr>
<tr><td rowspan="10">その他の道路</td><td rowspan="5">地方部</td><td rowspan="5">3種</td><td>1級</td><td>80</td><td>60</td><td>P, N</td><td>国道・平地</td><td colspan="5"></td><td></td></tr>
<tr><td>2級</td><td>60</td><td>50<br>40</td><td>P, N</td><td>国道・山地</td><td colspan="2">国道・平地</td><td colspan="3" rowspan="2"></td><td></td></tr>
<tr><td>3級</td><td>60<br>50<br>40</td><td>30</td><td>N</td><td colspan="3">県道，市道・平地</td><td colspan="2">国道・山地</td><td colspan="2">国道，県道・平地</td><td></td></tr>
<tr><td>4級</td><td>50<br>40<br>30</td><td>20</td><td>N</td><td colspan="3">県道，市道・山地</td><td colspan="2">市道・平地</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>5級</td><td>40<br>30<br>20</td><td>－</td><td>N</td><td colspan="4"></td><td colspan="2">国道，県道・山地</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="5">都市部</td><td rowspan="5">4種</td><td>1級</td><td>60</td><td>50<br>40</td><td>P, N</td><td colspan="4">市道・山地</td><td>市道・平地<br>山地</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>2級</td><td>60<br>50<br>40</td><td>30</td><td>N</td><td colspan="3">国　道</td><td colspan="3" rowspan="2"></td><td></td></tr>
<tr><td>3級</td><td>50<br>40<br>30</td><td>20</td><td>N</td><td colspan="3">県道，市道</td><td colspan="3">国　道</td><td></td></tr>
<tr><td>4級</td><td>40<br>30<br>20</td><td>－</td><td>N</td><td colspan="4" rowspan="2"></td><td colspan="2">県　道</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">市　道</td><td></td><td></td></tr>
</table>

注 1）表中の用語の意味は次のとおりである。

高速：高速自動車国道　　専用：高速自動車国道以外の自動車専用道路

国道：一般国道　　県道：都道府県道　　市道：市町村道

平地：平地部　　山地：山地部　　都心：大都市の都心部

F　：完全出入制限　　P　：部分出入制限　　N　：出入制限なし

2）設計速度の右欄の値は地形その他の状況によりやむを得ない場合に適用する。

3）表中の「出入制限」の項は，普通道路について示したものであり，小型道路については完全出入制限を原則とする。

4）地形その他の状況によりやむを得ない場合には級別は一級下の級を適用することができる。

# 2. 幅員構成要素の規定

（単位：m）

## 2.1 普通道路

| 種別 | 級別 | 車線 | 中央帯 全体 | 中央帯 側帯 | 路肩 左側 | 路肩 側帯 | 自転車通行帯 | 歩道 | 自転車歩行者道 | 自転車道 | 植樹帯〔標準〕 | 停車帯 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1種 | 1級 | 3.5 (3.75) | 4.5以上 (2) | 0.75 (0.25) | 2.5 以上 (1.75) | 0.75 (0.5) | | | | | | |
| | 2級 | 3.5 (3.75) | 4.5 (2) | 0.75 (0.25) | 2.5 (1.75) | 0.75 (0.5) | | | | | | |
| | 3級 | 3.5 | 3 (1.5) | 0.50 (0.25) | 1.75 (1.25) | 0.5 (0.25) | | | | | | |
| | 4級 | 3.25 | 3 (1.5) | 0.50 (0.25) | 1.75 (1.25) | 0.5 (0.25) | | | | | | |
| 2種 | 1級 | 3.5 (3.25) | 2.25 (1.5) | 0.5 (0.25) | 1.25 | 0.5 | | | | | | |
| | 2級 | 3.25 | 1.75 (1.25) | 0.5 (0.25) | 1.25 | 0.5 | | | | | | |
| 3種 | 1級 | 3.5 | 1.75 (1) | 0.25 | 1.25 (0.75) | | 1.5以上 (1) | 2以上 {3.5以上} | 3以上 {4以上} | 2以上 (1.5) | 1.5 | |
| | 2級 | 3.25 (3.5) | 1.75 (1) | 0.25 | 0.75 (0.5) | | 1.5 (1) | 2 {3.5 } | 3 {4 } | 2 (1.5) | 1.5 | |
| | 3級 | 3 | 1.75 (1) | 0.25 | 0.75 (0.5) | | 1.5 (1) | 2 {3.5 } | 3 {4 } | 2 (1.5) | 1.5 | |
| | 4級 | 2.75 | 1.75 (1) | 0.25 | 0.75 (0.5) | | 1.5 (1) | 2 {3.5 } | 3 {4 } | | 1.5 | |
| | 5級 | 4 (3) (車道) | | | 0.5 | | 1.5 (1) | 2 {3.5 } | 3 {4 } | | | |
| 4種 | 1級 | 3.25 (3.50) | 1 | 0.25 | 0.5 | | 1.5 (1) | 2 {3.5 } | 3 {4 } | 2 (1.5) | 1.5 | 2.5 (1.5) |
| | 2級 | 3 | 1 | 0.25 | 0.5 | | 1.5 (1) | 2 {3.5 } | 3 {4 } | 2 (1.5) | 1.5 | 2.5 (1.5) |
| | 3級 | 3 | 1 | 0.25 | 0.5 | | 1.5 (1) | 2 {3.5 } | 3 {4 } | | 〔1.5〕 | 2.5 (1.5) |
| | 4級 | 4 (3) (車道) | | | 0.5 | | 1.5 (1) | 2 {3.5 } | 3 {4 } | | | |

注1) 〔 〕は，必要に応じて設けるもの，( ) は，特例値，{ } は，歩行者の交通量が多い道路の場合。

2) 側帯の値は，中央帯，路肩の全体幅員の一部である。

3) トンネルの路肩の幅員は，第１種第１級，第１種第２級にあっては 1m，第１種第３級，第１種第４級にあっては 0.75m，第３種にあっては 0.5m とすることができる。

4) 第１種第２級から第４級の道路にあって，同方向の車線の数が１（往復２車線）の道路における路肩の幅員は，上表と別に定める。

5) 歩道，自歩道の幅員は，横断歩道橋若しくは地下横断歩道を設ける場合にあっては3m，ベンチの上屋を設ける場合にあっては2m，並木を設ける場合にあっては1.5m，ベンチを設ける場合にあっては1m，その他の路上施設を設ける場合にあっては0.5m を加えた値とする。

6) 植樹帯の幅員は必要に応じ標準値を超えた適切な値とすることができる。

7) 歩道，自歩道には必要に応じ歩行者の滞留の用に供する部分を設けることができる。

8) 軌道敷の幅員は単線の場合3m 以上，複線の場合6m 以上とする。

9) 設計速度60km/h 以上の道路で，自動車及び自転車の交通量の多い道路や，自動車，自転車，歩行者の交通量の多い道路で必要がある場合には，自転車道を設ける。

## 2.2　小型道路（乗用車専用道路）

| 種別 | 級別 | 車線 | 路肩 | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 左側 | 側帯 |
| １種 | １級 | 3.5 | 1.25 以上 | 0.25 |
| | ２級 | 3.5　(3.25) | 1.25 | 0.25 |
| | ３級 | 3.25 (3) | 1 | 0.25 |
| | ４級 | 3 | 1 | 0.25 |
| ２種 | １級 | 3.25 (3) | 1 | 0.25 |
| | ２級 | 3 | 1 | 0.25 |
| ３種 | １級 | 3 | 0.75 | |
| | ２級から４級まで | 2.75 | 0.5 | |
| ４種 | １級から３級まで | 2.75 | 0.5 | |

注）中央帯，自転車通行帯，歩道等については，普通道路と同じ。

## 3.　線形要素の規定

| 設計速度 (km/h) | 曲線半径（m） | | 緩和区間の長さ (m) | 縦断勾配（%） | | 視距 (m) | 縦断曲線半径（m） | | 合成勾配 (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 標準 | 特例値 | | 普通道路 | 小型道路 | | 凸型 | 凹型 | |
| 120 | 710以上 | 570 | 100以上 | ２以下 | ４以下 | 210以上 | 11,000以上 | 4,000以上 | 10以下 |
| 100 | 460 | 380 | 85 | 3 | 4 | 160 | 6,500 | 3,000 | 10 |
| 80 | 280 | 230 | 70 | 4 | 7 | 110 | 3,000 | 2,000 | 10.5 |
| 60 | 150 | 120 | 50 | 5 | 8 | 75 | 1,400 | 1,000 | 10.5 |
| 50 | 100 | 80 | 40 | 6 | 9 | 55 | 800 | 700 | 11.5 |
| 40 | 60 | 50 | 35 | 7 | 10 | 40 | 450 | 450 | 11.5 |
| 30 | 30 | — | 25 | 8 | 11 | 30 | 250 | 250 | 11.5 |
| 20 | 15 | — | 20 | 9 | 12 | 20 | 100 | 100 | 11.5 |

注）１．縦断勾配以外の線形要素は普通道路と小型道路は同じ値をとる。

２．縦断勾配は，地形その他の状況によりやむを得ない場合には，左欄の値に，第１種，第２種，第３種の普通道路にあっては３%，第４種の普通道路にあっては２%を加えた値以下とすることができる。また，小型道路にあっては，設計速度120km/h の道路にあっては５%以下，100km/h 道路にあっては６%以下とすることができる。

## 4.　設計基準交通量（単位：台／日）

| 種別 | 級別 | ４車線以上の道路の１車線当り | | 往復２車線の道路の２車線合計 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 平　　地 | 山　　地 | 平　　地 | 山　　地 |
| １種 | １級 | 12,000 | — | — | — |
| | ２級 | 12,000 | 9,000 | 14,000 | — |
| | ３級 | 11,000 | 8,000 | 14,000 | 10,000 |
| | ４級 | 11,000 | 8,000 | 13,000 | 9,000 |
| ２種 | １級 | 18,000 | | — | |
| | ２級 | 17,000 | | — | |
| ３種 | １級 | 11,000 | — | — | — |
| | ２級 | 9,000 | 7,000 | 9,000 | — |
| | ３級 | 8,000 | 6,000 | 8,000 | 6,000 |
| | ４級 | — | 5,000 | 8,000 | 6,000 |
| ４種 | １級 | 12,000 | | 12,000 | |
| | ２級 | 10,000 | | 10,000 | |
| | ３級 | 10,000 | | 9,000 | |
| | | 交差点の多い第４種の道路については，この表の１車線あたりの設計基準交通量に0.6を乗じた値を１車線あたりの設計基準交通量とする。 | | 交差点の多い第４種の道路については，この表の設計基準交通量に0.8を乗じた値を設計基準交通量とする。 | |

# 5.　技術基準一覧

| 分野 | 種類 | 技術基準 | |
|---|---|---|---|
| | | 通達等 | 発出（年月日、発出者） |
| 総論 | 維持修繕 | 道路の維持修繕等管理要領 | （S37.8.28）道路局長 |
| | | 道路工事現場における標示施設等の設置基準 | （H18.3.31）道路局長 |
| | | 道路橋定期点検要領 | （R6.3.27）企画課長、国道・技術課長、環境安全・防災課長、高速道路課長、参事官（有料道路管理・活用） |
| | | 橋梁定期点検要領 | （R6.7.25）国道・技術課長 |
| | | 道路トンネル定期点検要領 | （R6.3.27）企画課長、国道・技術課長、環境安全・防災課長、高速道路課長、参事官（有料道路管理・活用） |
| | | 道路トンネル定期点検要領 | （R6.9.30）国道・技術課長 |
| | | シェッド、大型カルバート等定期点検要領 | （R6.3.27）企画課長、国道・技術課長、環境安全・防災課長、高速道路課長、参事官（有料道路管理・活用） |
| | | シェッド、大型カルバート等定期点検要領 | （R7.7.8）国道・技術課長 |
| | | 横断歩道橋定期点検要領 | （R6.3.27）企画課長、国道・技術課長、環境安全・防災課長、高速道路課長、参事官（有料道路管理・活用） |
| | | 歩道橋定期点検要領 | （R6.9.13）国道・技術課長 |
| | | 門型標識等定期点検要領 | （R6.3.27）企画課長、国道・技術課長、環境安全・防災課長、高速道路課長、参事官（有料道路管理・活用） |
| | | 附属物（標識、照明施設等）点検要領 | （R6.9.13）国道・技術課長 |
| | | 小規模附属物点検要領 | （H29.3.21）企画課長、国道・防災課長、環境安全課長、高速道路課長 |
| | | 舗装点検要領 | （H28.10.19）企画課長、国道・防災課長、環境安全課長、高速道路課長 |
| | | 舗装点検要領 | （H29.3.31）国道・防災課長 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 総論 | 維持修繕 | 道路土工構造物点検要領<br>道路土工構造物点検要領 | (H29.8.30) 企画課長、国道・防災課長、環境安全課長、高速道路課長<br>(R5.3.27) 国道・技術課長 |
| 橋梁 | 橋梁 | 橋、高架の道路等の技術基準<br>橋、高架の道路等の技術基準 | (R7.8.22) 都市局長、道路局長<br>(S59.2.2) 街路課長、企画課長 |
| トンネル | トンネル | 道路トンネル技術基準<br>道路トンネル非常用施設設置基準<br>トンネル等における自動車の火災事故防止に関する具体的対策について<br>トンネル等における自動車の火災事故防止対策について | (H1.5.19) 都市局長、道路局長<br>(H31.3.29) 都市局長、道路局長<br>(S42.4.18) 道路局長<br>(S54.12.21) 道路局長 |
| 土工 | 土工 | 道路土工構造物技術基準 | (R7.6.26) 都市局長、道路局長 |
| 舗装 | 舗装 | 車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令<br>舗装の構造に関する技術基準 | (H13.6.26) 省令<br>(H13.6.29) 都市・地域整備局長、道路局長 |
| 道路<br>附属物 | 標識 | 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令<br>道路標識設置基準<br>案内標識の表示地名に関する基準（案）<br>区画線の設置様式<br>道路附属物の基礎<br>道路情報表示装置の規格<br>海抜表示シート設置方針（案）<br>高速道路ナンバリングの導入について | (R8.4.1) 省令<br>(R1.10.21) 都市局長、道路局長<br>(H17.8.25) 街路課長、企画課長<br>(S49.12.26) 街路課長、企画課長<br>(S50.7.15) 企画課長<br>(S47.9.27) 企画課長<br>(H26.2.20) 企画課長、国道・防災課長、環境安全課長<br>(H29.2.14) 道路局長 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 道路<br>附属物 | 交通安全<br>施設 | 立体横断施設技術基準 | (S53.3.22) 都市局長、道路局長 |
| | | 防護柵の設置基準 | (H16.3.31) 道路局長 |
| | | 車両用防護柵性能確認試験方法 | (H10.11.5) 道路環境課長 |
| | | 車両用防護柵標準仕様 | (H11.2.16) 道路環境課長 |
| | | 道路照明施設設置基準 | (R7.10.1) 都市局長、道路局長 |
| | | 視線誘導標設置基準 | (S59.4.16) 都市局長、道路局長 |
| | | 凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準 | (H28.3.31) 都市局長、道路局長 |
| | その他 | 特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令 | (R8.4.1) 省令 |
| | | 自動運行補助施設（路面施設）設置基準 | (R2.11.25) 道路局長 |
| | | 自動運行補助施設（路面施設）点検要領 | (R2.11.25) 道路局長 |
| | | 自動運行補助施設の道路占用の取扱いについて | (R2.11.25) 路政課長、道路交通管理課長 |
| その他 | 道路構造 | 道路構造令 | (R2.11.20) 政令 |
| | | 道路構造令施行規則 | (H31.4.19) 省令 |
| | | 道路の標準幅員に関する基準（案） | (S50.7.15) 都市計画課長、企画課長 |
| | | 望ましいラウンドアバウトの構造について | (H26.8.8) 企画課長、国道･防災課長、環境安全課長、高速道路課長 |
| | バリアフリー | 移動等円滑化のために必要な道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令 | (R3.3.30) 省令 |
| | | 道路の移動等円滑化に関するガイドライン | (R6.1.15) 企画課長、国道・技術課長、環境安全・防災課長、高速道路課長 |
| | | 歩道の一般的構造に関する基準 | (H17.2.3) 都市・地域整備局長、道路局長 |
| | 交通安全施設 | 視覚障害者誘導用ブロック設置指針 | (S60.8.21) 街路課長、企画課長 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| その他 | 事業評価 | 道路事業・街路事業に係る新規事業採択時評価実施要領細目<br>道路事業・街路事業に係る再評価実施要領細目<br>道路事業・街路事業に係る事後評価実施要領細目<br>費用便益分析マニュアル<br>道路ネットワークの防災機能の向上計測マニュアル（案） | （H29.3.15）都市局長、道路局長<br>（H30.3.12）都市局長、道路局長<br>（H29.3.15）都市局長、道路局長<br>（R7.2.27）街路交通施設課長、企画課長<br>（H28.2.29）街路交通施設課長、企画課長 |
| | 自転車 | 自転車道等の設計基準<br>安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン | （S49.11.29）都市局長、道路局長<br>（R6.6.25）企画課長、国道・技術課長、環境安全・防災課長、参事官（自転車活用推進） |
| | 駐車場 | 駐車場設計・施工指針<br>国管理の地下駐車場に関する浸水対策ガイドライン（直轄地下駐車場）<br>自動車駐車場の道路占用 | （H4.6.10）企画課長<br>（R8.3.6）高速道路課長、路政課長、国道・技術課長、環境安全・防災課長、総務課長<br>（H4.6.10）路政課長 |
| | 道路環境 | 道路事業に関する環境影響評価の実施について<br>道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準<br>多様なニーズに応える道路　ガイドライン | （H25.4.1）道路局長<br>（S49.4.10）都市局長、道路局長<br>（R4.3.30）環境安全・防災課長 |
| | 緑化 | 道路緑化技術基準 | （H27.3.31）都市局長、道路局長 |
| | 料金徴収 | 料金徴収施設設置基準（案） | （H11.3.29）道路局長 |

（R8.4.1現在）

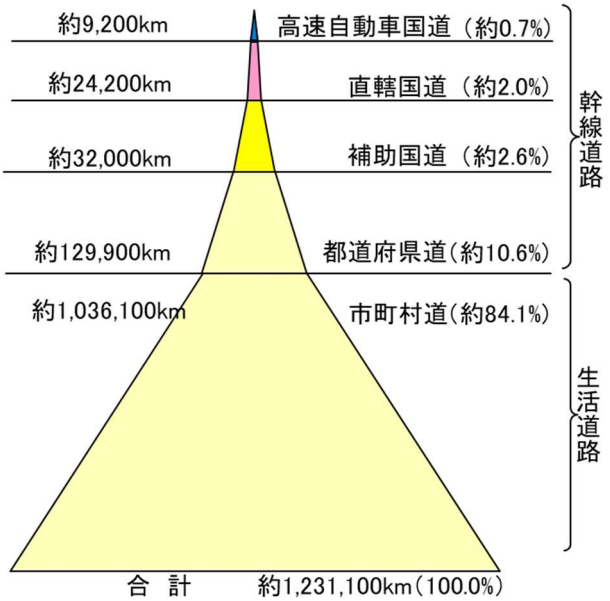
# ○　道路施策の展開

## 1.　国民の安全・安心の確保

### (1) 道路の予防保全

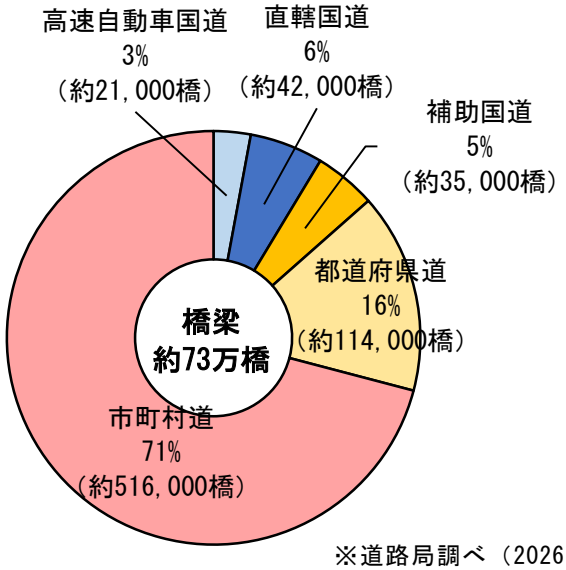
日本では、道路橋は全国に約73万橋、道路トンネルは約1.2万箇所ある。全国約73万橋の橋梁のうち、7割以上となる約52万橋が市町村道。

【日本の道路種別と延長割合】




※高速自動車国道については、令和８年４月１日時点。その他は令和６年３月31日時点。

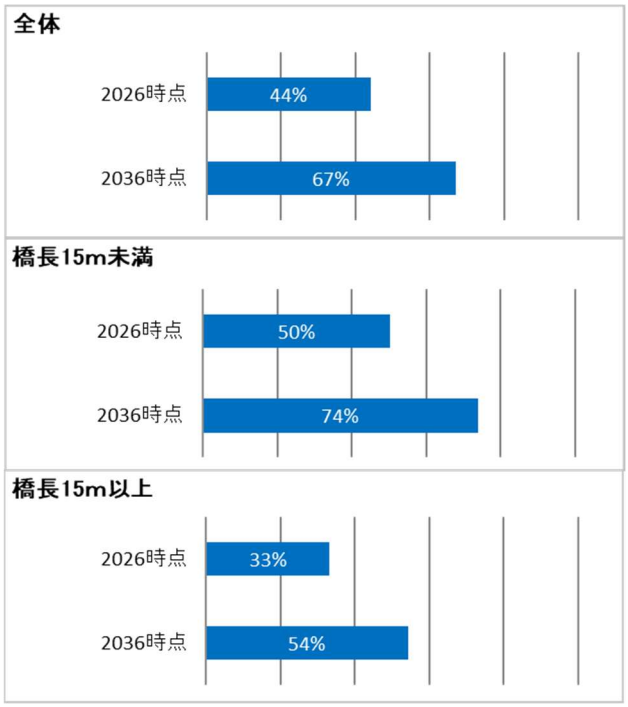
【道路種別別橋梁数】




※道路局調べ（2026.3）

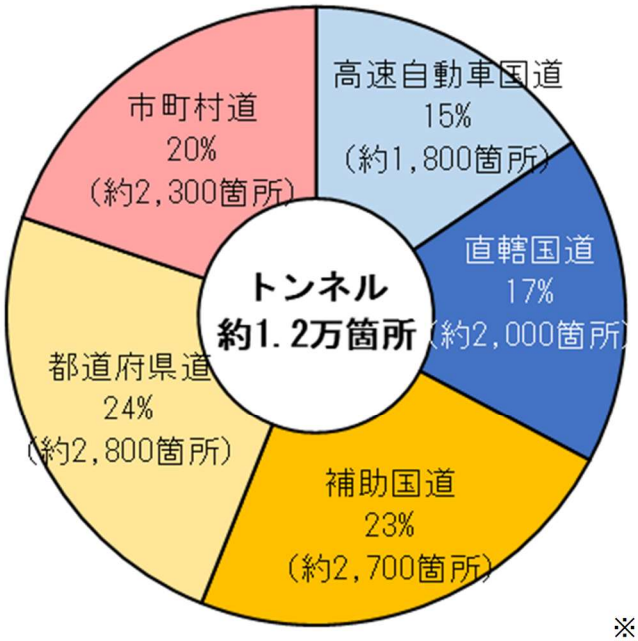
全国の橋梁数は約73万橋。このうち、建設後50年を経過した橋梁（2m以上）の割合は、現在は約44%であるが、10年後には約67%と増加。

【50年経過橋梁の割合】




※道路局調べ（2026.3）

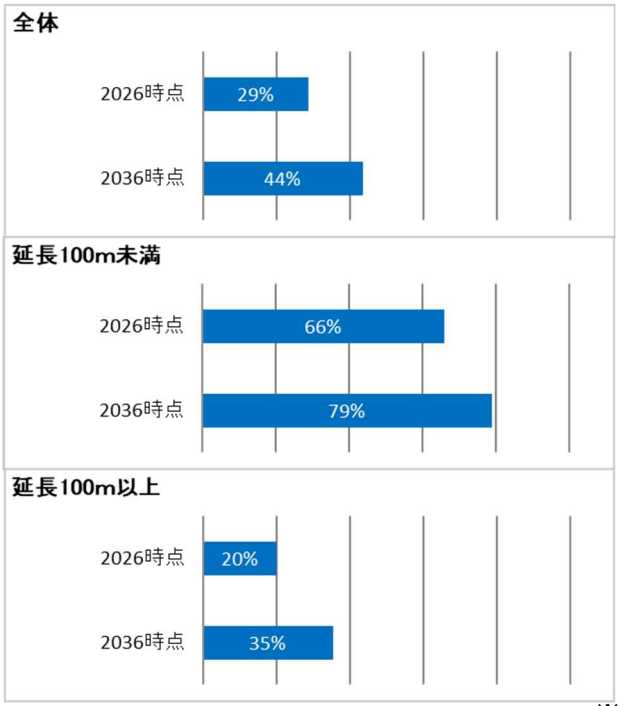
【道路種別別トンネル数】




※道路局調べ（2026.3）

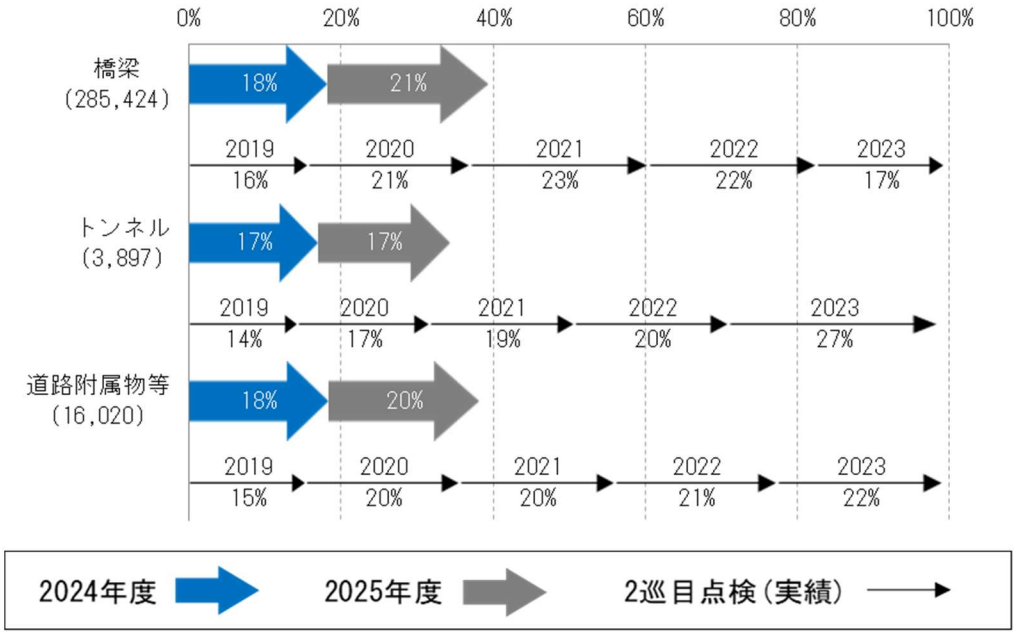
全国のトンネル数は約1.2万箇所。このうち、建設後50年を経過したトンネルの割合は、現在は29%であるが、10年後には44%と増加。

【50 年経過トンネルの割合】



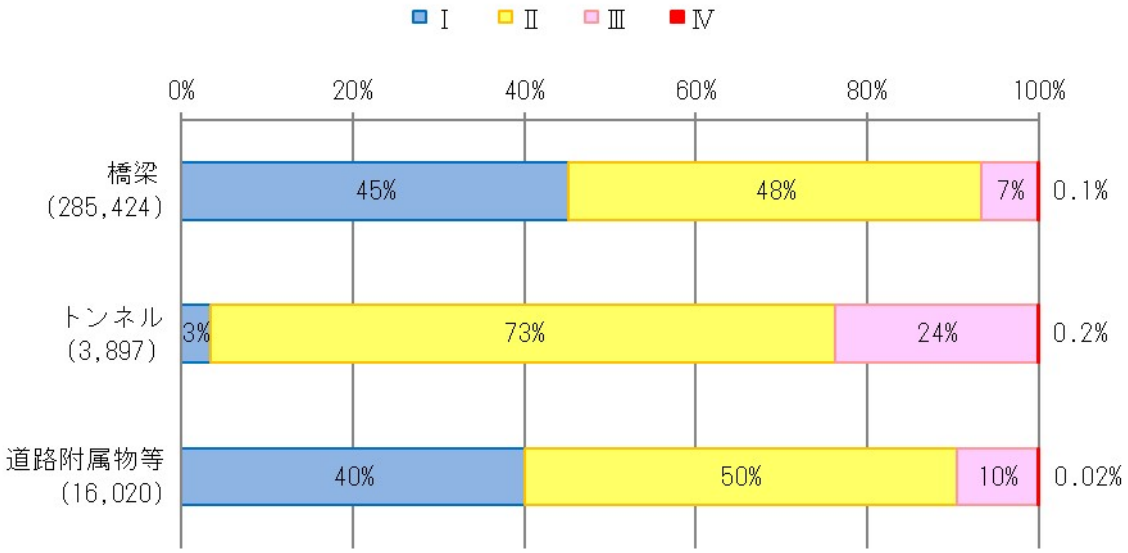

※道路局調べ（2026.3）

## 【３巡目（2025 年度）の橋梁、トンネル、道路附属物等の点検実施状況】
## （全道路管理者合計）



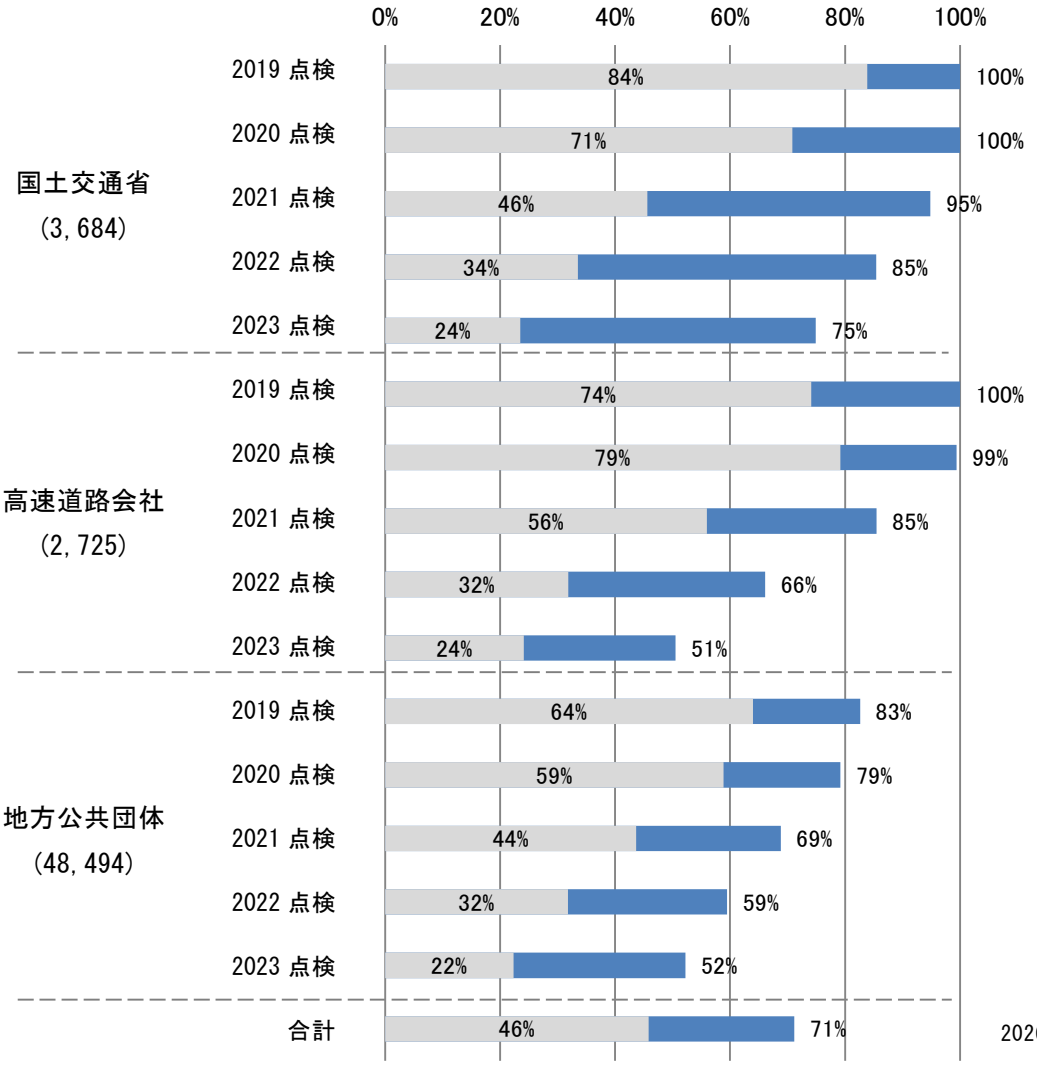

※（）内は、2024, 2025 年度に点検を実施した施設数の合計。
※四捨五入の関係で合計値が 100%にならない場合がある。

## 【３巡目（2025 年度）の橋梁、トンネル、道路附属物等の判定区分の割合】
## （全道路管理者合計）

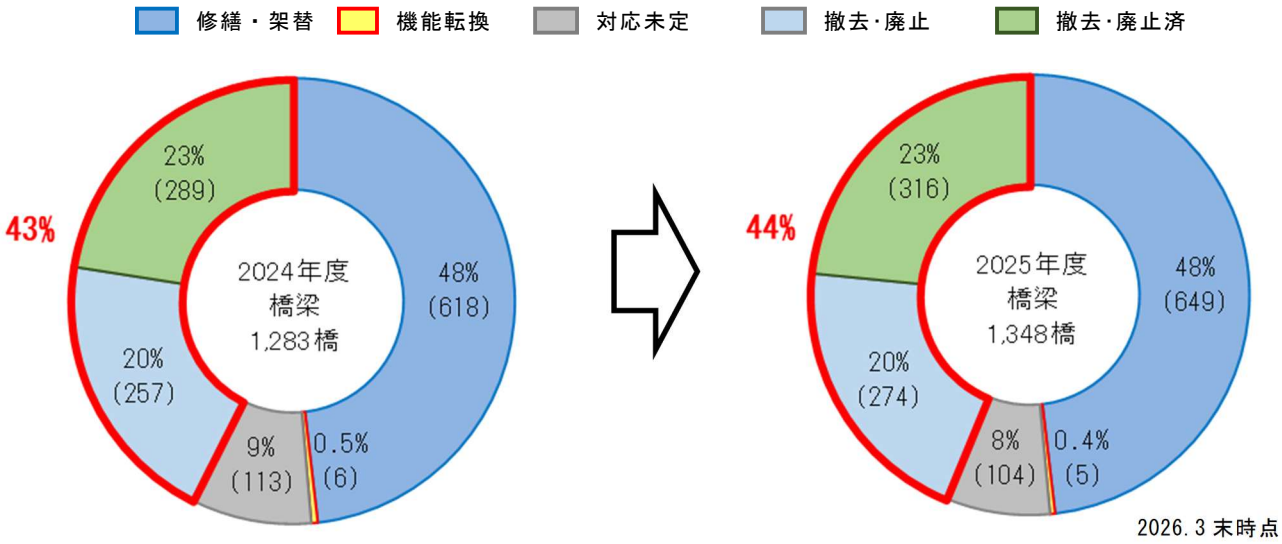



※（）内は、2024, 2025 年度に点検を実施した施設数の合計。
※四捨五入の関係で合計値が 100%にならない場合がある。

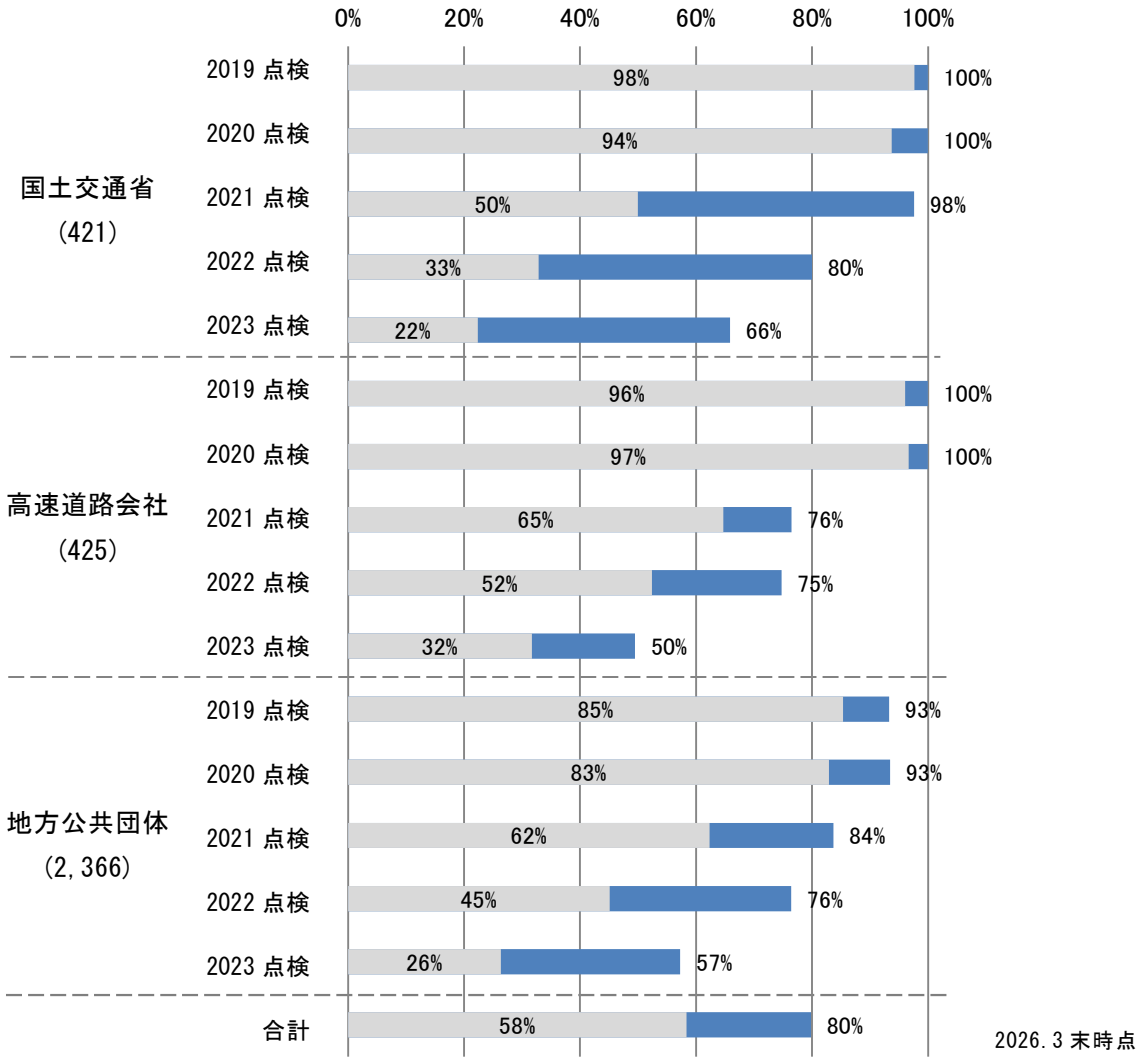
## 【２巡目（2019～2023 年度）点検施設における修繕等措置の実施状況】
## （橋梁）




## 【判定区分Ⅳの橋梁の措置状況(完了済・予定のものを含む)】
## （全道路管理者合計）



## 【２巡目（2019～2023 年度）点検施設における修繕等措置の実施状況】
## （トンネル）

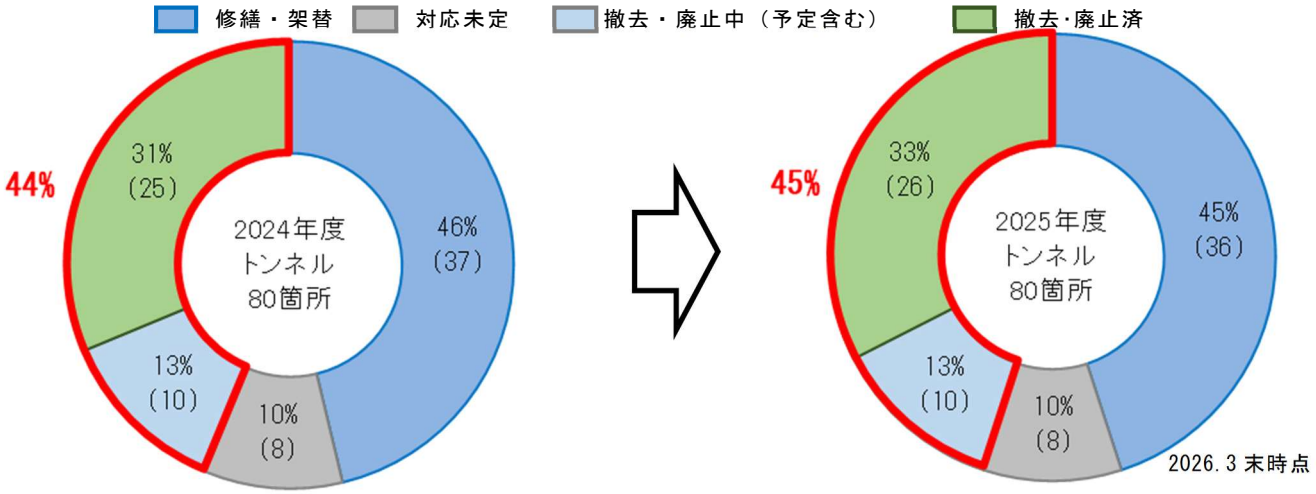



※ （）内は、2 巡目点検における判定区分Ⅲ・Ⅳの施設のうち、点検対象外等となった施設を除く施設数。

**措置着手率** ： 修繕（設計を含む）等措置に着手した割合

**措置完了率** ： 修繕（設計を含む）等措置が完了した割合

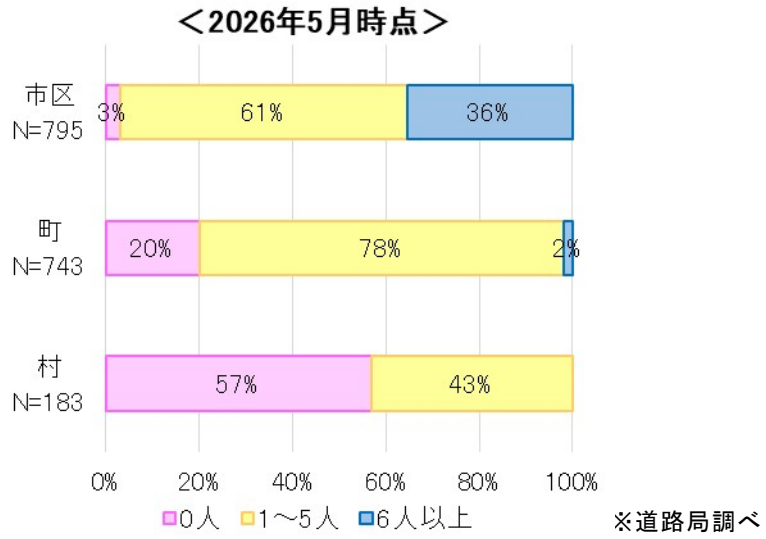
## 【判定区分Ⅳのトンネルの措置状況（完了済・予定のものを含む）】
## （全道路管理者合計）



## 【直轄診断実施箇所】

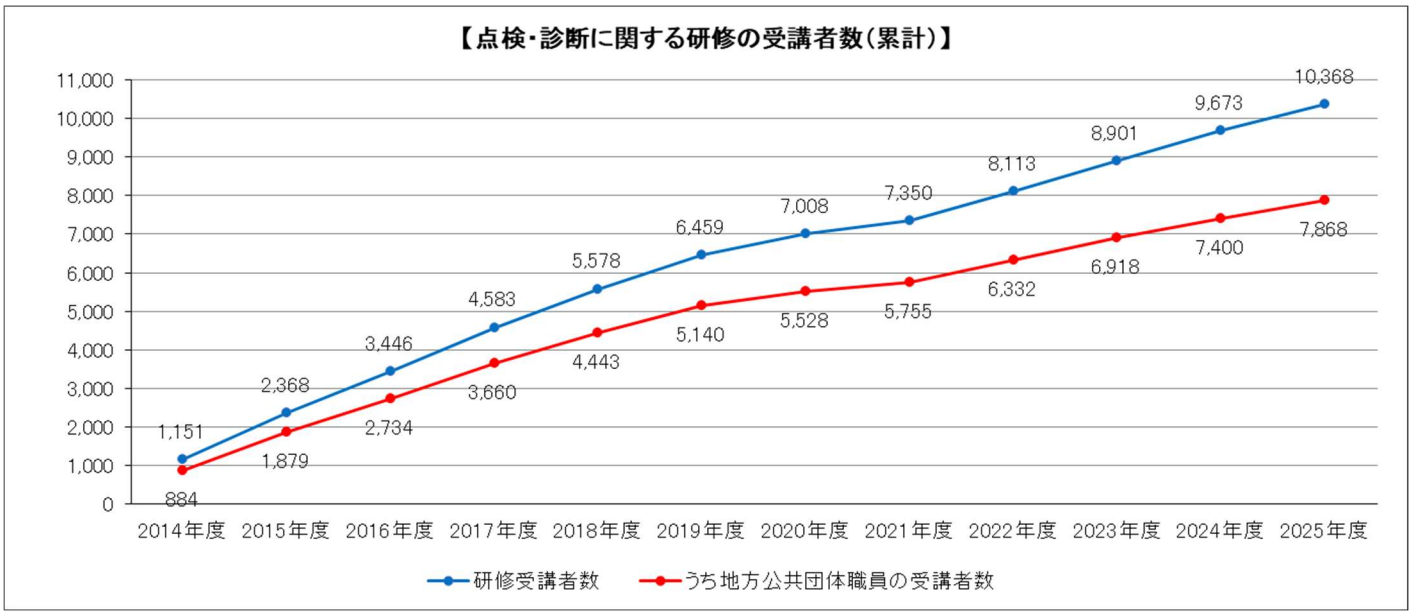
| 実施年度 | 直轄診断実施箇所 | 措置 |
|---|---|---|
| 2014 年度<br>(H26 年度) | 三島大橋　（福島県三島町） | 修繕代行事業 |
| | 大渡ダム大橋　（高知県仁淀川町） | 修繕代行事業 |
| | 大前橋　（群馬県嬬恋村） | 大規模修繕・更新補助事業 |
| 2015 年度<br>(H27 年度) | 沼尾シェッド　（福島県南会津郡下郷町） | 修繕代行事業 |
| | 猿飼橋　（奈良県吉野郡十津川村） | 修繕代行事業 |
| | 呼子大橋　（佐賀県唐津市呼子町） | 修繕代行事業 |
| 2016 年度<br>(H28 年度) | 万石橋　（秋田県湯沢市） | 修繕代行事業 |
| | 御鉾橋　（群馬県神流町） | 修繕代行事業 |
| 2017 年度<br>(H29 年度) | 音沢橋　（富山県黒部市） | 修繕代行事業 |
| | 乙姫大橋　（岐阜県中津川市） | 修繕代行事業 |
| 2018 年度<br>(H30 年度) | 仁方隧道　（広島県呉市） | 修繕代行事業 |
| | 天大橋　（鹿児島県薩摩川内市） | 修繕代行事業 |
| 2019 年度<br>(R1 年度) | 秩父橋　（埼玉県秩父市） | 修繕代行事業 |
| | 古川橋　（静岡県吉田町） | 修繕代行事業 |
| 2020 年度<br>(R2 年度) | 白老橋　（北海道白老町） | 修繕代行事業 |
| 2020～21 年度<br>(R2～3 年度) | 鶴舞橋　（奈良県奈良市） | 修繕代行事業 |
| 2022 年度<br>(R4 年度) | 伊達崎橋　（福島県伊達郡桑折町） | 修繕代行事業 |
| 2024 年度<br>(R6 年度) | 樋島大橋　（熊本県上天草市） | 修繕代行事業 |

## 【市区町村における橋梁管理に携わる土木技術者数】

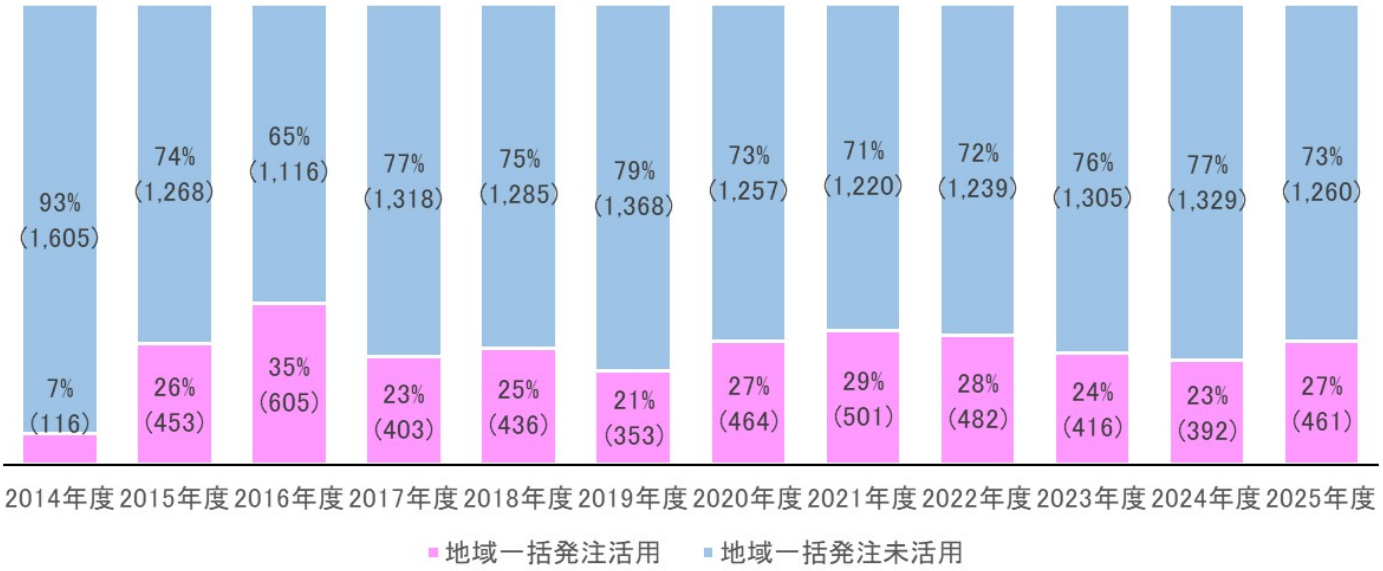



※道路局調べ

## 【点検・診断に関する研修の受講者数（累計）】




## 【市町村における地域一括発注の活用状況】




※ 点検対象となる橋梁やトンネル等がない自治体については、未活用として整理

# 【都道府県別 2025 年度末時点の点検結果】

橋梁（地方公共団体）

| 管理者の所在都道府県 | 判定区分（上段：実数、下段：割合） | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Ⅰ | Ⅱ | Ⅲ | Ⅳ | 計 |
| 北海道 | 11,966 | 11,256 | 2,720 | 53 | 25,995 |
| | (46%) | (43%) | (10%) | (0.2%) | |
| 青森県 | 2,583 | 3,171 | 680 | 16 | 6,450 |
| | (40%) | (49%) | (11%) | (0.3%) | |
| 岩手県 | 5,548 | 5,862 | 990 | 7 | 12,407 |
| | (45%) | (47%) | (8%) | (0.1%) | |
| 宮城県 | 4,823 | 5,020 | 890 | 3 | 10,736 |
| | (45%) | (47%) | (8%) | (0.03%) | |
| 秋田県 | 3,311 | 6,386 | 988 | 26 | 10,711 |
| | (31%) | (60%) | (9%) | (0.2%) | |
| 山形県 | 3,736 | 3,483 | 953 | 4 | 8,176 |
| | (46%) | (43%) | (12%) | (0.1%) | |
| 福島県 | 3,538 | 11,315 | 1,975 | 10 | 16,838 |
| | (21%) | (67%) | (12%) | (0.1%) | |
| 茨城県 | 5,300 | 7,976 | 636 | 47 | 13,959 |
| | (38%) | (57%) | (5%) | (0.3%) | |
| 栃木県 | 5,074 | 6,430 | 563 | 6 | 12,073 |
| | (42%) | (53%) | (5%) | (0.1%) | |
| 群馬県 | 8,831 | 4,802 | 851 | 7 | 14,491 |
| | (61%) | (33%) | (6%) | (0.1%) | |
| 埼玉県 | 10,500 | 7,801 | 734 | 25 | 19,060 |
| | (55%) | (41%) | (4%) | (0.1%) | |
| 千葉県 | 5,072 | 4,731 | 868 | 10 | 10,681 |
| | (47%) | (44%) | (8%) | (0.1%) | |
| 東京都 | 1,929 | 3,158 | 272 | 4 | 5,363 |
| | (36%) | (59%) | (5%) | (0.1%) | |
| 神奈川県 | 4,470 | 3,395 | 419 | 0 | 8,284 |
| | (54%) | (41%) | (5%) | (−%) | |
| 新潟県 | 10,054 | 7,807 | 2,459 | 22 | 20,342 |
| | (49%) | (38%) | (12%) | (0.1%) | |
| 富山県 | 6,545 | 4,012 | 1,111 | 9 | 11,677 |
| | (56%) | (34%) | (10%) | (0.1%) | |
| 石川県 | 4,219 | 3,614 | 485 | 6 | 8,324 |
| | (51%) | (43%) | (6%) | (0.1%) | |
| 福井県 | 4,193 | 4,364 | 565 | 3 | 9,125 |
| | (46%) | (48%) | (6%) | (0.03%) | |

| 管理者の所在都道府県 | 判定区分（上段：実数、下段：割合） | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Ⅰ | Ⅱ | Ⅲ | Ⅳ | 計 |
| 山梨県 | 4,749 | 2,815 | 250 | 10 | 7,824 |
| | (61%) | (36%) | (3%) | (0.1%) | |
| 長野県 | 5,129 | 12,577 | 2,817 | 64 | 20,587 |
| | (25%) | (61%) | (14%) | (0.3%) | |
| 岐阜県 | 13,945 | 10,185 | 1,018 | 25 | 25,173 |
| | (55%) | (40%) | (4%) | (0.1%) | |
| 静岡県 | 10,545 | 16,529 | 1,448 | 15 | 28,537 |
| | (37%) | (58%) | (5%) | (0.1%) | |
| 愛知県 | 12,509 | 10,000 | 818 | 16 | 23,343 |
| | (54%) | (43%) | (4%) | (0.1%) | |
| 三重県 | 8,653 | 8,759 | 587 | 15 | 18,014 |
| | (48%) | (49%) | (3%) | (0.1%) | |
| 滋賀県 | 7,211 | 3,431 | 253 | 3 | 10,898 |
| | (66%) | (31%) | (2%) | (0.03%) | |
| 京都府 | 3,357 | 7,868 | 607 | 3 | 11,835 |
| | (28%) | (66%) | (5%) | (0.03%) | |
| 大阪府 | 6,444 | 3,386 | 329 | 2 | 10,161 |
| | (63%) | (33%) | (3%) | (0.02%) | |
| 兵庫県 | 6,644 | 19,984 | 888 | 1 | 27,517 |
| | (24%) | (73%) | (3%) | (0.004%) | |
| 奈良県 | 2,274 | 6,319 | 701 | 17 | 9,311 |
| | (24%) | (68%) | (8%) | (0.2%) | |
| 和歌山県 | 3,706 | 6,853 | 625 | 5 | 11,189 |
| | (33%) | (61%) | (6%) | (0.05%) | |
| 鳥取県 | 2,159 | 4,032 | 781 | 5 | 6,977 |
| | (31%) | (58%) | (11%) | (0.1%) | |
| 島根県 | 7,853 | 4,863 | 880 | 13 | 13,609 |
| | (58%) | (36%) | (6%) | (0.1%) | |
| 岡山県 | 18,244 | 11,452 | 1,847 | 18 | 31,561 |
| | (58%) | (36%) | (6%) | (0.1%) | |
| 広島県 | 10,189 | 9,677 | 1,746 | 3 | 21,615 |
| | (47%) | (45%) | (8%) | (0.01%) | |
| 山口県 | 3,891 | 8,587 | 1,602 | 11 | 14,091 |
| | (28%) | (61%) | (11%) | (0.1%) | |
| 徳島県 | 2,803 | 8,430 | 997 | 10 | 12,240 |
| | (23%) | (69%) | (8%) | (0.1%) | |
| 香川県 | 1,440 | 5,528 | 375 | 4 | 7,347 |
| | (20%) | (75%) | (5%) | (0.1%) | |

| 管理者の所在都道府県 | 判定区分（上段：実数、下段：割合） | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Ⅰ | Ⅱ | Ⅲ | Ⅳ | 計 |
| 愛媛県 | 1,990 | 8,499 | 1,100 | 7 | 11,596 |
| | (17%) | (73%) | (9%) | (0.1%) | |
| 高知県 | 3,197 | 8,388 | 1,102 | 25 | 12,712 |
| | (25%) | (66%) | (9%) | (0.2%) | |
| 福岡県 | 16,665 | 10,446 | 1,061 | 5 | 28,177 |
| | (59%) | (37%) | (4%) | (0.02%) | |
| 佐賀県 | 6,614 | 5,210 | 421 | 3 | 12,248 |
| | (54%) | (43%) | (3%) | (0.02%) | |
| 長崎県 | 4,473 | 4,854 | 337 | 4 | 9,668 |
| | (46%) | (50%) | (3%) | (0.04%) | |
| 熊本県 | 12,377 | 5,684 | 1,057 | 23 | 19,141 |
| | (65%) | (30%) | (6%) | (0.1%) | |
| 大分県 | 1,170 | 8,263 | 1,115 | 16 | 10,564 |
| | (11%) | (78%) | (11%) | (0.2%) | |
| 宮崎県 | 5,986 | 2,702 | 196 | 2 | 8,886 |
| | (67%) | (30%) | (2%) | (0.02%) | |
| 鹿児島県 | 4,382 | 4,983 | 752 | 10 | 10,127 |
| | (43%) | (49%) | (7%) | (0.1%) | |
| 沖縄県 | 1,263 | 821 | 203 | 4 | 2,291 |
| | (55%) | (36%) | (9%) | (0.2%) | |
| 計 | 291,554 | 325,708 | 44,072 | 597 | 661,931 |
| | (44%) | (49%) | (7%) | (0.1%) | |

## (2)直轄国道の維持管理

「国道（国管理）の維持管理等に関する検討会」のとりまとめを踏まえ、国道（国管理）におけるサービス目標の設定と維持管理基準の見直しを行うとともに、引き続きデータの収集・分析により効率的な維持管理に努める。

**【維持管理基準(案) 抜粋】**

1．巡回
- 50,000台以上／日 ：原則 1日に1回
- 5,000台以上／日～50,000台未満／日未満 ：原則 2日に1回
- 5,000台未満／日 ：原則 3日に1回

2．清掃
路面清掃(以下を目安に塵埃量に応じた適切な頻度を設定)
- 年間 12回(三大都市内)
- 年間 6回(DID地区内)
- 年間 1回(上記以外)

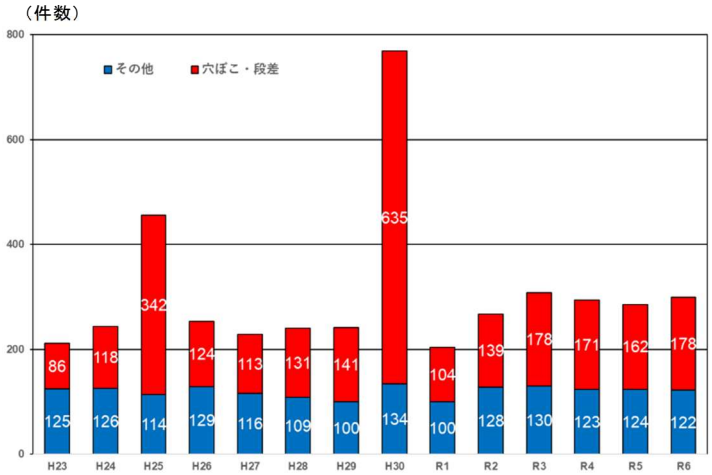
3．除草
以下の繁茂状況を目安に実施
- ・建築限界内の通行の安全確保ができない場合
- ・運転者からの視認性が確保できない場合

4．剪定
- 高木・中低木 3年に1回程度を目安
  樹種による生長速度の違い等を踏まえて実施
- 寄植 1年に1回程度を目安

5．除雪
安全で円滑な冬季道路交通の確保が図られるよう、
- ・新雪除雪は5～10cm程度の降雪量を目安に実施
- ・凍結防止剤散布は20g／m²程度を目安に実施

**【直轄国道における管理瑕疵件数の推移】**

（管理の瑕疵に係る損害賠償支払件数）




※H25 及び H30 は融雪期に凍結融解作用により舗装損傷事案が多数発生

道路緊急ダイヤル（#9910）の周知と通報協力による情報収集

**【通報件数の推移】**

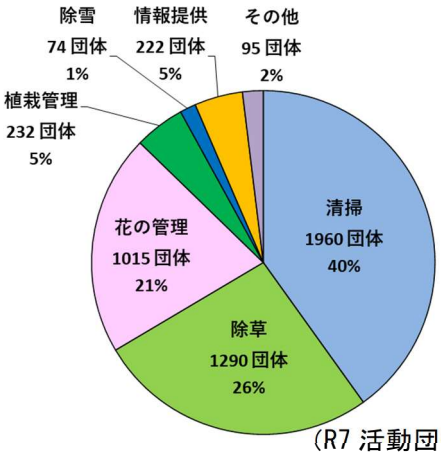
→52,042（R5）→51,724（R6）→63,938（R7）

ボランティア･サポート･プログラム（VSP）による地域と協働した道路管理の実施。

**【清掃活動の状況】**



**【活動内容】（R8.4.1 現在）**




（R7 活動団体数：2,270）

※休止中団体を除く

※1 団体が複数の活動を行っている場合は、
活動内容ごとに重複計上

### (3) 交通安全対策の推進

令和７年中の道路交通における交通事故死者数は2,547人であったが、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりない。これらの交通事故には、こどもが犠牲になっているものも含まれており、次世代を担うこどものかけがえのない命を交通事故から守っていくことは重要である。

このような状況を受け，令和8年3月27日に第12次交通安全基本計画が決定され，今後の道路交通環境の整備に当たっては，自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め，身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととしている。

また，少子高齢化が一層進展する中で，子供を事故から守り，高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から，安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとしている。

**第 12 次交通安全基本計画における道路交通の安全についての目標**

① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和 12 年までに 24 時間死者数を 1,900 人（※）以下とする。

（※この 1,900 人に令和 2 年から令和 6 年の間の 24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率の平均（1.22）を乗ずるとおおむね 2,300 人）

② 令和 12 年までに重傷者数を 20,000 人以下にする。

## ① 交通事故発生状況の推移

| | 発生件数（件） | 指数 | 死者数（人） | 指数 | 負傷者数（人） | 指数 | 重傷者数（人） | 指数 | 致死率（%） | 指数 | 重傷者率（%） | 指数 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 昭和24年 | 25,113 | … | 3,790 | 23 | 20,242 | … | … | … | 15.77 | … | … | … |
| 25 | 33,212 | … | 4,202 | 25 | 25,450 | … | … | … | 14.17 | … | … | … |
| 26 | 41,423 | … | 4,429 | 26 | 31,274 | … | … | … | 12.41 | … | … | … |
| 27 | 58,487 | … | 4,696 | 28 | 43,321 | … | … | … | 9.78 | … | … | … |
| 28 | 80,019 | … | 5,544 | 33 | 59,280 | … | … | … | 8.55 | … | … | … |
| 29 | 93,869 | … | 6,374 | 38 | 72,390 | … | … | … | 8.09 | … | … | … |
| 30 | 93,981 | … | 6,379 | 38 | 76,501 | … | … | … | 7.70 | … | … | … |
| 31 | 122,691 | … | 6,751 | 40 | 102,072 | … | … | … | 6.20 | … | … | … |
| 32 | 146,833 | … | 7,575 | 45 | 124,530 | … | … | … | 5.73 | … | … | … |
| 33 | 168,799 | … | 8,248 | 49 | 145,432 | … | … | … | 5.37 | … | … | … |
| 34 | 201,292 | … | 10,079 | 60 | 175,951 | … | … | … | 5.42 | … | … | … |
| 35 | 449,917 | … | 12,055 | 72 | 289,156 | 29 | … | … | 4.00 | 238 | … | … |
| 36 | 493,693 | … | 12,865 | 77 | 308,697 | 31 | … | … | 4.00 | 238 | … | … |
| 37 | 479,825 | … | 11,445 | 68 | 313,813 | 32 | … | … | 3.52 | 209 | … | … |
| 38 | 531,966 | … | 12,301 | 73 | 359,089 | 37 | … | … | 3.31 | 197 | … | … |
| 39 | 557,183 | … | 13,318 | 79 | 401,117 | 41 | … | … | 3.21 | 191 | … | … |
| 40 | 567,286 | … | 12,484 | 74 | 425,666 | 43 | … | … | 2.85 | 170 | … | … |
| 41 | 425,944 | 59 | 13,904 | 83 | 517,775 | 53 | … | … | 2.62 | 156 | … | … |
| 42 | 521,481 | 73 | 13,618 | 81 | 655,377 | 67 | … | … | 2.04 | 121 | … | … |
| 43 | 635,056 | 88 | 14,256 | 85 | 828,071 | 84 | … | … | 1.69 | 101 | … | … |
| 44 | 720,880 | 100 | 16,257 | 97 | 967,000 | 99 | … | … | 1.65 | 98 | … | … |
| 45 | 718,080 | 100 | 16,765 | 100 | 981,096 | 100 | 126,715 | 100 | 1.68 | 100 | 12.92 | 100 |
| 46 | 700,290 | 98 | 16,278 | 97 | 949,689 | 97 | 117,667 | 93 | 1.69 | 100 | 12.39 | 96 |
| 47 | 659,283 | 92 | 15,918 | 95 | 889,198 | 91 | 108,482 | 86 | 1.76 | 105 | 12.20 | 94 |
| 48 | 586,713 | 82 | 14,574 | 87 | 789,948 | 81 | 96,138 | 76 | 1.81 | 108 | 12.17 | 94 |
| 49 | 490,452 | 68 | 11,432 | 68 | 651,420 | 66 | 79,871 | 63 | 1.72 | 103 | 12.26 | 95 |
| 50 | 472,938 | 66 | 10,792 | 64 | 622,467 | 63 | 62,744 | 50 | 1.70 | 101 | 10.08 | 78 |
| 51 | 471,041 | 66 | 9,734 | 58 | 613,957 | 63 | 56,439 | 45 | 1.56 | 93 | 9.19 | 71 |
| 52 | 460,649 | 64 | 8,945 | 53 | 593,211 | 60 | 51,904 | 41 | 1.49 | 88 | 8.75 | 68 |
| 53 | 464,037 | 65 | 8,783 | 52 | 594,116 | 61 | 50,642 | 40 | 1.46 | 87 | 8.52 | 66 |
| 54 | 471,573 | 66 | 8,466 | 50 | 596,282 | 61 | 49,490 | 39 | 1.40 | 83 | 8.30 | 64 |
| 55 | 476,677 | 66 | 8,760 | 52 | 598,719 | 61 | 64,115 | 51 | 1.44 | 86 | 10.71 | 83 |
| 56 | 485,578 | 68 | 8,719 | 52 | 607,346 | 62 | 65,595 | 52 | 1.42 | 84 | 10.80 | 84 |
| 57 | 502,261 | 70 | 9,073 | 54 | 626,192 | 64 | 69,002 | 54 | 1.43 | 85 | 11.02 | 85 |
| 58 | 526,362 | 73 | 9,520 | 57 | 654,822 | 67 | 71,117 | 56 | 1.43 | 85 | 10.86 | 84 |
| 59 | 518,642 | 72 | 9,262 | 55 | 644,321 | 66 | 68,388 | 54 | 1.42 | 84 | 10.61 | 82 |
| 60 | 552,788 | 77 | 9,261 | 55 | 681,346 | 69 | 71,851 | 57 | 1.34 | 80 | 10.55 | 82 |
| 61 | 579,190 | 81 | 9,317 | 56 | 712,330 | 73 | 73,266 | 58 | 1.29 | 77 | 10.29 | 80 |
| 62 | 590,723 | 82 | 9,347 | 56 | 722,179 | 74 | 72,867 | 58 | 1.28 | 76 | 10.09 | 78 |
| 63 | 614,481 | 86 | 10,344 | 62 | 752,845 | 77 | 76,692 | 61 | 1.36 | 81 | 10.19 | 79 |
| 平成元年 | 661,363 | 92 | 11,086 | 66 | 814,832 | 83 | 80,948 | 64 | 1.34 | 80 | 9.93 | 77 |
| 2 | 643,097 | 90 | 11,227 | 67 | 790,295 | 81 | 79,126 | 62 | 1.40 | 83 | 10.01 | 78 |
| 3 | 662,392 | 92 | 11,109 | 66 | 810,245 | 83 | 77,977 | 62 | 1.35 | 80 | 9.62 | 75 |
| 4 | 695,346 | 97 | 11,452 | 68 | 844,003 | 86 | 79,535 | 63 | 1.34 | 80 | 9.42 | 73 |
| 5 | 724,678 | 101 | 10,945 | 65 | 878,633 | 90 | 80,109 | 63 | 1.23 | 73 | 9.12 | 71 |
| 6 | 729,461 | 102 | 10,653 | 64 | 881,723 | 90 | 77,674 | 61 | 1.19 | 71 | 8.81 | 68 |
| 7 | 761,794 | 106 | 10,684 | 64 | 922,677 | 94 | 78,952 | 62 | 1.14 | 68 | 8.56 | 66 |
| 8 | 771,085 | 107 | 9,943 | 59 | 942,204 | 96 | 77,053 | 61 | 1.04 | 62 | 8.18 | 63 |
| 9 | 780,401 | 109 | 9,642 | 58 | 958,925 | 98 | 76,281 | 60 | 1.00 | 59 | 7.95 | 62 |
| 10 | 803,882 | 112 | 9,214 | 55 | 990,676 | 101 | 74,247 | 59 | 0.92 | 55 | 7.49 | 58 |
| 11 | 850,371 | 118 | 9,012 | 54 | 1,050,399 | 107 | 75,894 | 60 | 0.85 | 51 | 7.23 | 56 |
| 12 | 931,950 | 130 | 9,073 | 54 | 1,155,707 | 118 | 80,105 | 63 | 0.78 | 46 | 6.93 | 54 |
| 13 | 947,253 | 132 | 8,757 | 52 | 1,181,039 | 120 | 79,677 | 63 | 0.74 | 44 | 6.75 | 52 |
| 14 | 936,950 | 130 | 8,396 | 50 | 1,168,029 | 119 | 78,297 | 62 | 0.71 | 42 | 6.70 | 52 |
| 15 | 948,281 | 132 | 7,768 | 46 | 1,181,681 | 120 | 75,112 | 59 | 0.65 | 39 | 6.36 | 49 |
| 16 | 952,720 | 133 | 7,436 | 44 | 1,183,617 | 121 | 72,817 | 57 | 0.62 | 37 | 6.15 | 48 |
| 17 | 934,346 | 130 | 6,937 | 41 | 1,157,113 | 118 | 68,975 | 54 | 0.59 | 35 | 5.96 | 46 |
| 18 | 887,267 | 124 | 6,415 | 38 | 1,098,564 | 112 | 64,145 | 51 | 0.58 | 34 | 5.84 | 45 |
| 19 | 832,704 | 116 | 5,796 | 34 | 1,034,652 | 105 | 61,034 | 48 | 0.55 | 33 | 5.90 | 46 |
| 20 | 766,394 | 107 | 5,209 | 31 | 945,703 | 96 | 56,818 | 45 | 0.54 | 32 | 6.01 | 47 |
| 21 | 737,637 | 103 | 8.14 | 29 | 911,215 | 93 | 53,708 | 42 | 0.54 | 32 | 5.89 | 46 |
| 22 | 725,924 | 101 | 4,948 | 29 | 896,297 | 91 | 51,536 | 41 | 0.54 | 32 | 5.75 | 45 |
| 23 | 692,084 | 96 | 4,691 | 28 | 854,613 | 87 | 48,663 | 38 | 0.54 | 32 | 5.69 | 44 |
| 24 | 665,157 | 93 | 4,438 | 26 | 825,392 | 84 | 46,663 | 37 | 0.53 | 32 | 5.65 | 44 |
| 25 | 629,033 | 88 | 4,388 | 26 | 781,492 | 80 | 44,546 | 35 | 0.56 | 33 | 5.70 | 44 |
| 26 | 573,842 | 80 | 4,113 | 25 | 711,374 | 73 | 41,658 | 33 | 0.57 | 34 | 5.86 | 45 |
| 27 | 536,899 | 75 | 4,117 | 25 | 666,023 | 68 | 38,959 | 31 | 0.61 | 36 | 5.85 | 45 |
| 28 | 499,201 | 70 | 3,904 | 23 | 618,853 | 63 | 37,356 | 29 | 0.63 | 38 | 6.04 | 47 |
| 29 | 472,165 | 66 | 3,694 | 22 | 580,850 | 59 | 36,895 | 29 | 0.63 | 38 | 6.35 | 49 |
| 30 | 430,601 | 60 | 3,532 | 21 | 525,846 | 54 | 34,558 | 27 | 0.67 | 40 | 6.57 | 51 |
| 令和 元年 | 381,237 | 53 | 3,215 | 19 | 461,775 | 47 | 32,025 | 25 | 0.69 | 41 | 6.94 | 54 |
| 2 | 309,178 | 43 | 2,839 | 17 | 369,476 | 38 | 27,774 | 22 | 0.76 | 45 | 7.52 | 58 |
| 3 | 305,196 | 43 | 2,636 | 16 | 362,131 | 37 | 27,204 | 21 | 0.72 | 43 | 7.51 | 58 |
| 4 | 300,839 | 42 | 2,610 | 16 | 356,601 | 36 | 26,027 | 21 | 0.73 | 43 | 7.30 | 57 |
| 5 | 307,930 | 43 | 2,678 | 16 | 365,595 | 37 | 27,636 | 22 | 0.73 | 43 | 7.60 | 59 |
| 6 | 290,895 | 41 | 2,663 | 16 | 344,395 | 35 | 27,285 | 22 | 0.77 | 46 | 7.92 | 61 |
| 7 | 287,023 | 40 | 2,547 | 15 | 338,508 | 35 | 27,563 | 22 | 0.75 | 45 | 8.14 | 63 |

出典：警察庁HPより

注）1. 算出に用いた人口は，各前年の総務省統計資料「人口推計」(昭和23年及び24年は各年10月1日現在の補間補正人口，それ以外の年は各年10月1日現在の補間補正前人口）又は「国勢調査」による。
2. 指数は昭和45年を100とした値である。 3. 昭和46年までは，沖縄県を含まない。 4. 昭和40年までの件数は，物損事故を含む。
5. 昭和34年までは，軽微な被害事故（８日未満の負傷，２万円以下の物的損害）は含まない。 6. 致死率＝死者数÷（死者数＋負傷者数）×100，重傷者率＝重傷者数÷負傷者数×100

## ② 年齢層別・状態別死者数（令和７年）　　（単位：人）

| 年齢層別 | 状態別 | 自動車乗車中 運転中 | 自動車乗車中 同乗中 | 自動車乗車中 計 | 二輪車乗車中 自動二輪 運転中 | 二輪車乗車中 自動二輪 同乗中 | 二輪車乗車中 小計 | 二輪車乗車中 原付 | 二輪車乗車中 計 | 自転車乗用中 | 歩行中 | その他 | 合計 | 構成率 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 15歳以下 | 死者数 | 0 | 7 | 7 | 1 | 1 | 2 | 0 | 2 | 8 | 13 | 0 | 30 | 1.2% |
| 12.0% | 増減数 | 0 | -8 | -8 | 1 | -1 | 0 | 0 | 0 | 0 | -2 | 0 | -10 | |
| 16～19歳 | 死者数 | 13 | 18 | 31 | 36 | 3 | 39 | 12 | 51 | 5 | 6 | 0 | 93 | |
| 3.5% | 増減数 | 7 | 9 | 16 | 2 | 0 | 2 | 1 | 3 | -4 | 0 | 0 | 15 | |
| 20～24歳 | 死者数 | 14 | 11 | 25 | 55 | 1 | 56 | 7 | 63 | 3 | 15 | 0 | 106 | |
| 5.1% | 増減数 | -9 | 5 | -4 | 6 | -2 | 4 | 4 | 8 | -3 | -3 | -1 | -3 | |
| 16～24歳 | 死者数 | 27 | 29 | 56 | 91 | 4 | 95 | 19 | 114 | 8 | 21 | 0 | 199 | 7.8% |
| 8.6% | 増減数 | -2 | 14 | 12 | 8 | -2 | 6 | 5 | 11 | -7 | -3 | -1 | 12 | |
| 25～29歳 | 死者数 | 30 | 4 | 34 | 27 | 0 | 27 | 7 | 34 | 5 | 29 | 0 | 102 | 4.0% |
| 5.3% | 増減数 | 6 | 0 | 4 | -5 | 0 | -5 | 4 | -1 | 1 | 9 | 0 | 15 | |
| 30～39歳 | 死者数 | 37 | 6 | 43 | 26 | 0 | 26 | 7 | 33 | 15 | 30 | 1 | 122 | 4.8% |
| 10.7% | 増減数 | 7 | -5 | 2 | -3 | 0 | -3 | -5 | -8 | -2 | -12 | 1 | -19 | |
| 40～49歳 | 死者数 | 65 | 4 | 69 | 52 | 0 | 52 | 9 | 61 | 15 | 55 | 0 | 200 | 7.9% |
| 13.2% | 増減数 | -4 | -9 | -13 | 2 | -1 | 1 | 3 | 4 | 5 | -3 | 0 | -7 | |
| 50～59歳 | 死者数 | 98 | 17 | 115 | 68 | 1 | 69 | 16 | 85 | 32 | 71 | 0 | 303 | 11.9% |
| 14.8% | 増減数 | 3 | 7 | 10 | -25 | 1 | -24 | 3 | -21 | -2 | -24 | 0 | -37 | |
| 60～64歳 | 死者数 | 52 | 8 | 60 | 22 | 0 | 22 | 14 | 36 | 23 | 49 | 0 | 168 | 6.6% |
| 6.1% | 増減数 | 7 | -1 | 6 | -5 | 0 | -5 | 8 | 3 | 10 | 1 | 0 | 20 | |
| 65～74歳 | 死者数 | 141 | 28 | 169 | 36 | 0 | 36 | 23 | 59 | 46 | 135 | 0 | 409 | |
| 12.5% | 増減数 | 1 | -7 | -6 | 0 | 0 | 0 | -9 | -9 | -12 | -21 | -2 | -50 | |
| 75歳以上 | 死者数 | 234 | 82 | 316 | 13 | 0 | 13 | 39 | 52 | 154 | 487 | 5 | 1014 | |
| 16.8% | 増減数 | 1 | -17 | -16 | 0 | 0 | 0 | 10 | 10 | -14 | -20 | 0 | -40 | |
| 65歳以上 | 死者数 | 375 | 110 | 485 | 49 | 0 | 49 | 62 | 111 | 200 | 622 | 5 | 1423 | 55.9% |
| 29.3% | 増減数 | 2 | -24 | -22 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | -26 | -41 | -2 | -90 | |
| （再掲） | | | | | | | | | | | | | | |
| 70～79歳 | 死者数 | 173 | 34 | 207 | 24 | 0 | 24 | 35 | 59 | 81 | 211 | 0 | 558 | |
| 13.0% | 増減数 | 0 | -18 | -18 | 8 | 0 | 8 | 3 | 11 | -7 | -18 | -2 | -34 | |
| 80歳以上 | 死者数 | 145 | 62 | 207 | 5 | 0 | 5 | 16 | 21 | 99 | 365 | 5 | 697 | |
| 10.4% | 増減数 | 6 | -10 | -4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -15 | -19 | 2 | -36 | |
| 70歳以上 | 死者数 | 318 | 96 | 414 | 29 | 0 | 29 | 51 | 80 | 180 | 576 | 5 | 1255 | 49.3% |
| 23.4% | 増減数 | 6 | -28 | -22 | 8 | 0 | 8 | 3 | 11 | -22 | -37 | 0 | -70 | |
| 合計 | 死者数 | 684 | 185 | 869 | 336 | 6 | 342 | 134 | 476 | 306 | 890 | 6 | 2547 | |
| | 増減数 | 19 | -26 | -7 | -27 | -3 | -30 | 19 | -11 | -21 | -75 | -2 | -116 | |
| | 増減率 | 2.9% | -12.3% | -0.8% | -7.4% | -33.3% | -8.1% | 16.5% | -2.3% | -6.4% | -7.8% | -25.0% | -4.4% | |
| | 構成率 | 26.9% | 7.3% | 34.1% | 13.2% | 0.2% | 13.4% | 5.3% | 18.7% | 12.0% | 34.9% | 0.2% | 100.0% | |

注）1. 出典　国土交通省調べ
2. 増減数（率）は，令和5年と比較した値である。
3. 年齢層の下段の数値は，年齢層別の人口構成率（総務省統計資料「令和6年10月１日現在推計人口」による。）である。

## ③ 都道府県別交通事故死者数の推移

（単位：人）

| | 死者数 | | | 人口 10 万人あたり死者数 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | R5 | R6 | R7 | R5 | R6 | R7 |
| 北海道 | 131 | 104 | 129 | 2.55 | 2.04 | 2.56 |
| 青　森 | 45 | 43 | 27 | 3.74 | 3.63 | 2.32 |
| 岩　手 | 35 | 28 | 39 | 2.96 | 2.41 | 3.41 |
| 宮　城 | 47 | 47 | 38 | 2.06 | 2.08 | 1.69 |
| 秋　田 | 32 | 31 | 33 | 3.44 | 3.39 | 3.68 |
| 山　形 | 34 | 24 | 23 | 3.27 | 2.34 | 2.27 |
| 福　島 | 55 | 51 | 53 | 3.07 | 2.89 | 3.04 |
| 東　京 | 136 | 146 | 134 | 0.97 | 1.04 | 0.95 |
| 茨　城 | 93 | 94 | 82 | 3.27 | 3.33 | 2.92 |
| 栃　木 | 59 | 60 | 69 | 3.09 | 3.16 | 3.66 |
| 群　馬 | 47 | 49 | 48 | 2.46 | 2.58 | 2.54 |
| 埼　玉 | 122 | 113 | 125 | 1.66 | 1.54 | 1.70 |
| 千　葉 | 127 | 131 | 122 | 2.03 | 2.09 | 1.95 |
| 神奈川 | 115 | 109 | 139 | 1.25 | 1.18 | 1.51 |
| 新　潟 | 55 | 55 | 55 | 2.55 | 2.59 | 2.62 |
| 山　梨 | 29 | 28 | 19 | 3.62 | 3.52 | 2.40 |
| 長　野 | 42 | 57 | 44 | 2.08 | 2.84 | 2.21 |
| 静　岡 | 70 | 88 | 72 | 1.95 | 2.48 | 2.04 |
| 富　山 | 31 | 22 | 30 | 3.05 | 2.18 | 3.01 |
| 石　川 | 28 | 30 | 32 | 2.50 | 2.71 | 2.91 |
| 福　井 | 20 | 23 | 21 | 2.66 | 3.09 | 2.84 |
| 岐　阜 | 50 | 70 | 55 | 2.57 | 3.63 | 2.87 |
| 愛　知 | 145 | 141 | 112 | 1.93 | 1.89 | 1.50 |
| 三　重 | 66 | 46 | 59 | 3.79 | 2.66 | 3.45 |
| 滋　賀 | 43 | 28 | 54 | 3.05 | 1.99 | 3.85 |
| 京　都 | 59 | 52 | 49 | 2.31 | 2.05 | 1.94 |
| 大　阪 | 148 | 127 | 120 | 1.69 | 1.45 | 1.37 |
| 兵　庫 | 103 | 109 | 98 | 1.91 | 2.03 | 1.84 |
| 奈　良 | 26 | 23 | 25 | 1.99 | 1.77 | 1.95 |
| 和歌山 | 31 | 34 | 33 | 3.43 | 3.81 | 3.75 |
| 鳥　取 | 14 | 15 | 17 | 2.57 | 2.79 | 3.20 |
| 島　根 | 22 | 9 | 17 | 3.34 | 1.38 | 2.65 |
| 岡　山 | 49 | 60 | 41 | 2.63 | 3.25 | 2.24 |
| 広　島 | 78 | 68 | 58 | 2.83 | 2.48 | 2.14 |
| 山　口 | 35 | 51 | 31 | 2.67 | 3.93 | 2.42 |
| 徳　島 | 28 | 33 | 19 | 3.98 | 4.75 | 2.77 |
| 香　川 | 33 | 31 | 20 | 3.53 | 3.35 | 2.18 |
| 愛　媛 | 43 | 52 | 46 | 3.29 | 4.03 | 3.61 |
| 高　知 | 23 | 21 | 25 | 3.40 | 3.15 | 3.81 |
| 福　岡 | 103 | 91 | 85 | 2.01 | 1.78 | 1.67 |
| 佐　賀 | 13 | 24 | 20 | 1.62 | 3.02 | 2.54 |
| 長　崎 | 36 | 26 | 29 | 2.81 | 2.05 | 2.32 |
| 熊　本 | 37 | 55 | 41 | 2.15 | 3.22 | 2.42 |
| 大　分 | 32 | 28 | 41 | 2.89 | 2.55 | 3.78 |
| 宮　崎 | 30 | 39 | 34 | 2.85 | 3.74 | 3.29 |
| 鹿児島 | 40 | 53 | 44 | 2.56 | 3.42 | 2.87 |
| 沖　縄 | 38 | 44 | 40 | 2.59 | 3.00 | 2.73 |
| 合　計 | 2,678 | 2,663 | 2,547 | 2.14 | 2.14 | 2.06 |

出典：警察庁 HP より

注） 算出に用いた人口は，各前年の総務省統計資料「人口推計」(各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの）)による

④ 高齢者（65歳以上）　（単位：人）

| | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 |
|---|---|---|---|---|---|
| 死者数 | 1,520 | 1,471 | 1,466 | 1,513 | 1,423 |
| 死傷者数 | 60,238 | 59,070 | 60,218 | 57,387 | 55,675 |

出典：国土交通省調べ

⑤ 自宅からの距離別死者数（歩行中・自転車乗車中）（令和7年）　（単位：人）

| 自宅からの距離 | 500m 以内 | 1km 以内 | 2km 以内 | 2km 超過 | 調査不能 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 歩行中死者数 | 467 | 133 | 83 | 198 | 9 | 890 |
| 自転車死者数 | 87 | 65 | 63 | 90 | 1 | 306 |
| 合計 | 554 | 198 | 146 | 288 | 10 | 1,196 |
| 比率 | 46% | 17% | 12% | 24% | 1% | 100% |

出典：国土交通省調べ
注）自転車の同乗者含まず

⑥ 道路種別別　（単位：人）

| | | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 高速道路 | 死者数 | 139 | 155 | 142 | 144 | 145 |
| | 死傷者数 | 8,212 | 9,778 | 11,035 | 10,679 | 10,196 |
| 幹線道路 | 死者数 | 1,455 | 1,433 | 1,540 | 1,511 | 1,396 |
| | 死傷者数 | 182,449 | 179,673 | 182,424 | 172,616 | 168,121 |
| 生活道路 | 死者数 | 1,042 | 1,022 | 996 | 1,008 | 1,006 |
| | 死傷者数 | 174,106 | 169,760 | 174,814 | 163,763 | 162,738 |
| 合計 | 死者数 | 2,636 | 2,610 | 2,678 | 2,663 | 2,547 |
| | 死傷者数 | 364,767 | 359,211 | 368,273 | 347,058 | 341,055 |

出典：国土交通省調べ
高速道路：自動車専用道路（高速自動車国道等）
幹線道路：一般国道、都道府県道（主要地方道、一般都道府県道）
生活道路：市町村道（主要地方道は除く）、その他道路（農道、私道等）
※幹線道路は自動車専用道路を除く
※主要地方道は主要市道を含む

## ⑦交通安全施設の整備状況推移（道路管理者分）

| | 歩道等設置済道路延長（km） | 立体横断施設 | | 防護柵（km） |
|---|---|---|---|---|
| | | 横断歩道橋（箇所） | 地下横断歩道（箇所） | |
| 昭和45年 | | 5,104 | 335 | 16,000 |
| 46 | 17,005 | 5,787 | 477 | 19,813 |
| 47 | 21,439 | 6,629 | 619 | 23,500 |
| 48 | 26,288 | 7,374 | 816 | 27,817 |
| 49 | 29,540 | 7,621 | 950 | 31,997 |
| 50 | 33,750 | 7,913 | 1,161 | 36,065 |
| 51 | 38,921 | 8,328 | 1,226 | 42,096 |
| 52 | 42,960 | 8,483 | 1,273 | 46,375 |
| 53 | 47,395 | 8,605 | 1,385 | 52,583 |
| 54 | 52,032 | 8,732 | 1,461 | 57,294 |
| 55 | 57,820 | 9,147 | 1,587 | 62,731 |
| 56 | 62,490 | 9,287 | 1,692 | 68,599 |
| 57 | 66,920 | 9,329 | 1,822 | 74,278 |
| 58 | 71,789 | 9,497 | 1,935 | 76,732 |
| 59 | 76,505 | 9,687 | 2,015 | 81,363 |
| 60 | 80,572 | 9,781 | 2,050 | 86,268 |
| 61 | 85,005 | 9,835 | 2,093 | 90,819 |
| 62 | 91,137 | 10,217 | 2,185 | 96,371 |
| 63 | 95,931 | 10,101 | 2,258 | 102,188 |
| 平成元年 | 100,247 | 10,218 | 2,312 | 106,189 |
| 2 | 104,486 | 10,269 | 2,430 | 110,253 |
| 3 | 108,237 | 10,290 | 2,477 | 116,992 |
| 4 | 111,974 | 10,365 | 2,519 | 120,545 |
| 5 | 116,083 | 10,377 | 2,590 | 123,812 |
| 6 | 120,093 | 10,483 | 2,616 | 129,948 |
| 7 | 124,202 | 11,763 | 2,870 | 133,564 |
| 8 | 128,012 | 10,718 | 2,737 | 140,154 |
| 9 | 131,807 | 10,801 | 2,818 | 144,436 |
| 10 | 135,556 | 10,919 | 2,881 | 150,628 |
| 11 | 139,015 | 11,046 | 2,971 | 156,321 |
| 12 | 142,168 | 11,109 | 3,042 | 163,028 |
| 13 | 145,649 | 11,176 | 3,085 | 165,010 |
| 14 | 148,924 | 11,202 | 3,159 | 170,969 |
| 15 | 152,175 | 11,222 | 3,274 | 171,754 |
| 16 | 155,786 | 11,286 | 3,288 | 174,785 |
| 17 | 158,246 | 11,362 | 3,319 | 177,600 |
| 18 | 160,536 | 11,369 | 3,330 | 180,514 |
| 19 | 163,141 | 11,402 | 3,411 | 184,383 |
| 20 | 165,443 | 11,495 | 3,447 | 185,591 |
| 21 | 167,264 | 11,507 | 3,452 | 186,286 |
| 22 | 169,198 | 11,520 | 3,434 | 186,974 |
| 23 | 170,945 | 11,522 | 3,426 | 187,780 |
| 24 | 172,511 | 11,503 | 3,426 | 188,852 |
| 25 | 173,760 | 11,476 | 3,516 | 191,189 |
| 26 | 175,186 | 11,486 | 3,436 | 191,549 |
| 27 | 176,672 | 11,489 | 3,415 | 193,390 |
| 28 | 177,817 | 11,452 | 3,417 | 194,245 |
| 29 | 179,113 | 11,461 | 3,410 | 194,628 |
| 30 | 180,119 | 11,416 | 3,443 | 197,212 |
| 令和元年 | 180,953 | 11,622 | 3,392 | 198,586 |
| 2 | 181,913 | 11,796 | 3,360 | 199,385 |
| 3 | 183,008 | 11,786 | 3,356 | 200,884 |
| 4 | 183,976 | 11,704 | 3,374 | 202,125 |
| 5 | 184,671 | 11,538 | 3,399 | 203,016 |
| 6 | 185,181 | 11,510 | 3,364 | 203,634 |

出典：国土交通省調べ　※各年3月末現在の数字である

## ⑧交通安全施設の整備状況推移（公安委員会分）

| | 信号機（基） | 道路標識（枚） | 横断歩道（本） | 実線標示（km） | 図示標示（箇） |
|---|---|---|---|---|---|
| 昭和45年度 | 23,290 | 1,598,687 | 134,176 | 13,704 | 237,401 |
| 46 | 29,396 | 2,028,635 | 194,536 | 16,090 | 375,121 |
| 47 | 38,244 | 2,730,934 | 233,011 | 24,014 | 601,106 |
| 48 | 46,824 | 3,496,141 | 280,350 | 30,865 | 874,179 |
| 49 | 55,630 | 4,252,504 | 335,123 | 38,695 | 1,090,882 |
| 50 | 63,846 | 4,905,005 | 342,842 | 47,021 | 1,272,576 |
| 51 | 71,728 | 5,578,795 | 379,604 | 55,170 | 1,391,491 |
| 52 | 79,359 | 6,209,556 | 420,889 | 66,354 | 1,653,995 |
| 53 | 87,081 | 6,832,213 | 463,984 | 76,254 | 1,955,107 |
| 54 | 94,056 | 7,259,265 | 512,432 | 84,411 | 2,250,131 |
| 55 | 101,100 | 7,913,656 | 573,539 | 93,578 | 2,550,415 |
| 56 | 106,083 | 8,937,178 | 616,487 | 99,583 | 2,726,428 |
| 57 | 110,045 | 9,202,698 | 646,019 | 104,961 | 2,919,168 |
| 58 | 113,722 | 9,563,411 | 672,804 | 106,901 | 2,998,924 |
| 59 | 116,616 | 9,806,238 | 698,991 | 110,499 | 3,153,459 |
| 60 | 119,520 | 10,203,794 | 719,548 | 110,465 | 3,238,374 |
| 61 | 121,804 | 10,208,886 | 721,966 | 107,184 | 3,341,629 |
| 62 | 124,603 | 10,403,289 | 745,351 | 108,939 | 3,416,607 |
| 63 | 128,010 | 10,387,167 | 766,289 | 115,351 | 3,755,170 |
| 平成元年度 | 131,629 | 10,427,907 | 782,918 | 115,374 | 3,823,129 |
| 2 | 135,634 | 10,545,072 | 801,464 | 116,248 | 3,913,961 |
| 3 | 140,254 | 10,645,439 | 819,628 | 116,920 | 4,228,870 |
| 4 | 144,958 | 10,677,137 | 840,603 | 116,614 | 4,065,462 |
| 5 | 149,482 | 10,771,767 | 857,386 | 117,217 | 4,055,327 |
| 6 | 153,733 | 10,746,917 | 875,530 | 128,311 | 4,091,985 |
| 7 | 157,792 | 10,984,576 | 890,723 | 126,578 | 3,995,149 |
| 8 | 161,891 | 10,998,752 | 907,424 | 122,522 | 3,831,461 |
| 9 | 165,883 | 11,012,576 | 923,840 | 125,380 | 3,919,961 |
| 10 | 169,614 | 10,976,425 | 939,259 | 126,449 | 3,989,001 |
| 11 | 172,981 | 11,032,053 | 963,144 | 125,914 | 4,043,239 |
| 12 | 176,013 | 10,832,804 | 982,570 | 125,838 | 3,945,511 |
| 13 | 179,061 | 10,560,886 | 996,197 | 135,767 | 4,063,430 |
| 14 | 184,973 | 10,252,397 | 1,020,446 | 125,436 | 4,221,541 |
| 15 | 187,393 | 10,499,015 | 1,033,769 | 125,502 | 4,298,653 |
| 16 | 189,559 | 10,164,011 | 1,043,062 | 126,745 | 4,467,654 |
| 17 | 191,770 | 10,064,638 | 1,054,219 | 131,141 | 4,506,671 |
| 18 | 193,857 | 9,925,547 | 1,064,369 | 127,660 | 4,531,593 |
| 19 | 195,897 | 9,970,652 | 1,080,358 | 128,169 | 4,571,460 |
| 20 | 197,956 | 10,044,689 | 1,092,226 | 128,375 | 4,609,045 |
| 21 | 200,084 | 9,991,096 | 1,100,886 | 123,411 | 4,607,652 |
| 22 | 201,878 | 10,031,673 | 1,110,888 | 124,129 | 4,637,370 |
| 23 | 203,489 | 9,899,948 | 1,118,335 | 124,284 | 4,486,284 |
| 24 | 204,713 | 9,923,547 | 1,125,688 | 121,936 | 4,570,829 |
| 25 | 206,084 | 9,877,253 | 1,132,393 | 122,349 | 4,583,099 |
| 26 | 207,016 | 9,779,050 | 1,137,509 | 121,950 | 4,602,849 |
| 27 | 207,738 | 9,773,500 | 1,142,663 | 122,386 | 4,649,172 |
| 28 | 208,152 | 9,762,949 | 1,146,201 | 122,713 | 4,648,731 |
| 29 | 208,226 | 9,755,529 | 1,149,977 | 120,451 | 4,635,741 |
| 30 | 208,251 | 9,709,290 | 1,155,687 | 119,193 | 4,352,846 |
| 令和元年度 | 208,168 | 9,643,122 | 1,157,903 | 117,083 | 4,515,357 |
| 2 | 207,848 | 9,630,387 | 1,159,542 | 116,902 | 4,476,595 |
| 3 | 207,421 | 9,480,135 | 1,160,511 | 116,650 | 4,394,349 |
| 4 | 207,057 | 9,415,740 | 1,161,113 | 114,608 | 4,419,727 |
| 5 | 206,749 | 9,384,421 | 1,161,606 | 114,438 | 4,427,140 |
| 6 | 206,398 | 9,330,956 | 1,161,271 | 113,510 | 4,419,374 |

出典：警察庁 HP より　※道路標識については，昭和56年度から(枚)とした。

## (4) 通学路における交通安全の確保

令和３年６月に千葉県八街市で，下校中の小学生の列にトラックが衝突し，５名が死傷する交通事故が発生したことを受け，文部科学省，国土交通省及び警察庁が連携して，全国の市町村立小学校の通学路について，教育委員会・学校，PTA，道路管理者，警察等による合同点検を実施し，関係機関が対策を進めている。

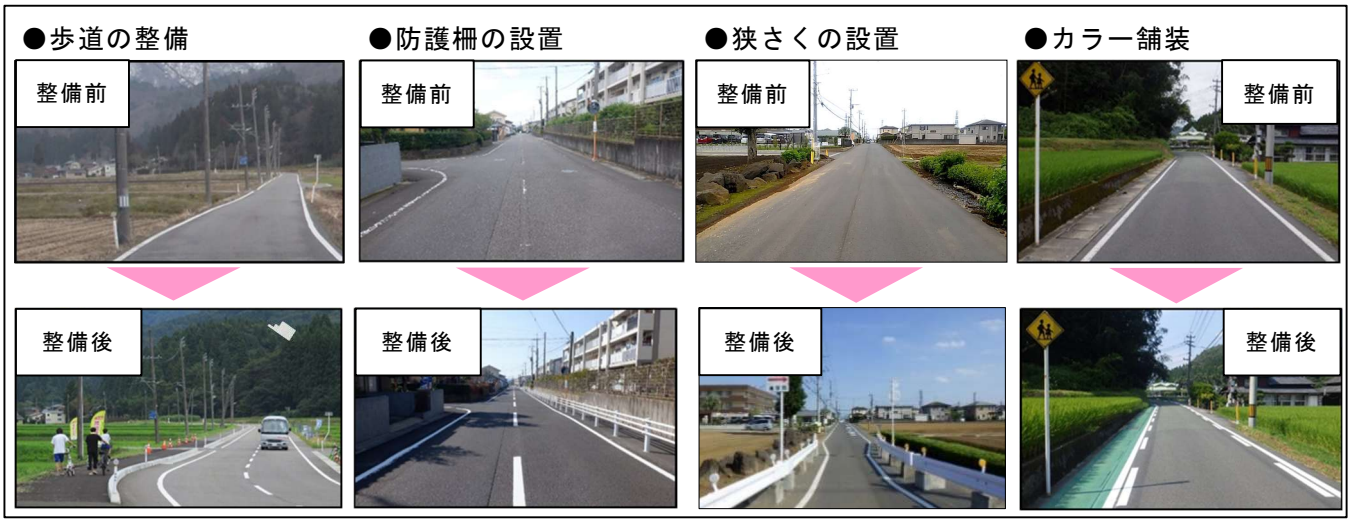
道路管理者については歩道の整備，防護柵，狭さく，区画線の設置，カラー舗装等により，安全な歩行空間を確保する取組を推進している。

**【通学路における交通安全の確保に向けた取組状況（令和８年３月末時点）】**

| | 箇所数 | | | 割合 |
|---|---|---|---|---|
| 対策必要箇所（全体数） | 7万6,404か所 | 対策済 | 7万4,578か所 | 97.6% |
| | | 暫定的な安全対策を含む | 7万6,404か所 | 100.0% |
| 教育委員会・学校による対策箇所 | 4万1,774か所 | 対策済 | 4万1,762か所 | 100.0% |
| | | 暫定的な安全対策を含む | 4万1,774か所 | 100.0% |
| 道路管理者による対策箇所 | 3万9,010か所 | 対策済 | 3万7,236か所 | 95.4% |
| | | 暫定的な安全対策を含む | 3万9,010か所 | 100.0% |
| 警察による対策箇所 | 1万6,997か所 | 対策済 | 1万6,995か所 | 100.0% |
| | | 暫定的な安全対策を含む | 1万6,997か所 | 100.0% |

※ １箇所につき複数の機関が対策を実施する場合等があるため、各実施機関による対策箇所数の合計は対策必要箇所（全体数）と一致しない。
※ 対策必要箇所（全体数）、対策済には、教育委員会・学校、道路管理者、警察以外の実施機関が対策を実施する箇所数（1,537 箇所、うち対策済 1,494 箇所）を含む。
※ 主な対策の例として、教育委員会・学校が実施する対策として安全教育の徹底やボランティア等による見守り活動、通学路の変更等、道路管理者が実施する対策として歩道の設置・拡充や防護柵等の 整備、警察が実施する対策として信号機の設置や速度規制の実施等がある。
※ 「暫定的な安全対策」とは、当初想定された対策の完了までに一定の期間を要する箇所について、暫定的に講ずる対策のことをいう。

**【道路管理者による対策の例】**




**【小学生の通学等における事故（歩行中・自転車乗用中）】** （単位：人）

| | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 |
|---|---|---|---|---|---|
| 死者数 | 14 | 6 | 10 | 14 | 8 |
| うち通学等 | 5 | 2 | 2 | 3 | 1 |
| 死傷者数 | 6,444 | 6,092 | 6,722 | 6,142 | 6,096 |
| うち通学等 | 1,418 | 1,303 | 1,447 | 1,288 | 1,340 |

出典：国土交通省調べ

※小学生：盲・聾・養護学校の小学部の児童を含む　※通学等：登校中，学業中，下校中

## (5) ゾーン 30、ゾーン 30 プラスの取組状況

### ① ゾーン 30 の整備状況（都道府県別）

| 都道府県 | ゾーン 30 整備状況 |
|---|---|
| 北海道 | 164 |
| 青森県 | 46 |
| 岩手県 | 41 |
| 宮城県 | 93 |
| 秋田県 | 74 |
| 山形県 | 35 |
| 福島県 | 73 |
| 東京都 | 475 |
| 茨城県 | 85 |
| 栃木県 | 67 |
| 群馬県 | 64 |
| 埼玉県 | 343 |
| 千葉県 | 221 |
| 神奈川県 | 234 |
| 新潟県 | 89 |
| 山梨県 | 23 |
| 長野県 | 122 |
| 静岡県 | 168 |
| 富山県 | 34 |
| 石川県 | 37 |
| 福井県 | 36 |
| 岐阜県 | 100 |
| 愛知県 | 277 |
| 三重県 | 55 |

| 都道府県 | ゾーン 30 整備状況 |
|---|---|
| 滋賀県 | 40 |
| 京都府 | 95 |
| 大阪府 | 243 |
| 兵庫県 | 180 |
| 奈良県 | 50 |
| 和歌山県 | 27 |
| 鳥取県 | 30 |
| 島根県 | 18 |
| 岡山県 | 51 |
| 広島県 | 87 |
| 山口県 | 50 |
| 徳島県 | 18 |
| 香川県 | 28 |
| 愛媛県 | 55 |
| 高知県 | 18 |
| 福岡県 | 230 |
| 佐賀県 | 28 |
| 長崎県 | 41 |
| 熊本県 | 44 |
| 大分県 | 33 |
| 宮崎県 | 45 |
| 鹿児島県 | 57 |
| 沖縄県 | 33 |
| 計 | 4,457 |

※令和８年３月末時点

出典）警察庁HPより

## ② ゾーン 30 プラスの整備計画策定状況（都道府県別）

| 都道府県 | ゾーン 30 プラスの整備計画策定状況 | 都道府県 | ゾーン 30 プラスの整備計画策定状況 |
|---|---|---|---|
| 北海道 | 3 | 滋賀県 | 2 |
| 青森県 | 4 | 京都府 | 6 |
| 岩手県 | 8 | 大阪府 | 4 |
| 宮城県 | 7 | 兵庫県 | 7 |
| 秋田県 | 1 | 奈良県 | 3 |
| 山形県 | 7 | 和歌山県 | 2 |
| 福島県 | 14 | 鳥取県 | 1 |
| 群馬県 | 3 | 島根県 | 1 |
| 茨城県 | 7 | 岡山県 | 1 |
| 栃木県 | 9 | 広島県 | 6 |
| 埼玉県 | 37 | 山口県 | 2 |
| 千葉県 | 15 | 徳島県 | 6 |
| 東京都 | 2 | 香川県 | 5 |
| 神奈川県 | 18 | 愛媛県 | 2 |
| 山梨県 | 3 | 高知県 | 1 |
| 長野県 | 7 | 福岡県 | 29 |
| 新潟県 | 2 | 佐賀県 | 5 |
| 富山県 | 1 | 長崎県 | 12 |
| 石川県 | 1 | 熊本県 | 16 |
| 岐阜県 | 9 | 大分県 | 2 |
| 静岡県 | 17 | 宮崎県 | 6 |
| 愛知県 | 16 | 鹿児島県 | 9 |
| 三重県 | 6 | 沖縄県 | 2 |
| 福井県 | 4 | 計 | 331 |

※令和８年３月末時点

出典）国土交通省/警察庁HPより

## (6)環状交差点指定状況

| 都道府県 | 箇所数 | 指定箇所 |
|---|---|---|
| 北海道 | 3 | 檜山郡上ノ国町、枝幸郡浜頓別町、北広島市 |
| 青森県 | 1 | 八戸市 |
| 岩手県 | 4 | 宮古市、大船渡市、西磐井郡平泉町、北上市 |
| 宮城県 | 28 | 仙台市(12 箇所)、名取市(5 箇所)、塩竈市、石巻市(2 箇所)、大崎市(2 箇所)、亘理郡亘理町、亘理郡山元町（3 箇所)、東松島市(2 箇所) |
| 山形県 | 5 | 長井市、村山市（2 箇所)、酒田市（2 箇所) |
| 福島県 | 4 | 二葉郡大熊町、相馬郡新地町、いわき市 |
| 東京都 | 2 | 多摩市、武蔵村山市 |
| 茨城県 | 2 | 日立市、坂東市 |
| 栃木県 | 3 | 大田原市、宇都宮市（2 箇所) |
| 群馬県 | 2 | 前橋市、安中市 |
| 埼玉県 | 5 | 入間市、日高市、羽生市、入間郡毛呂山町、大里郡寄居町 |
| 千葉県 | 7 | 市原市(2 箇所)、千葉市、市川市、茂原市、長生郡長柄町、長生郡長生村 |
| 神奈川県 | 3 | 横浜市(2 箇所)、横須賀市 |
| 新潟県 | 3 | 新潟市、南蒲原郡田上町、三条市 |
| 山梨県 | 2 | 南巨摩郡富士川町、北都留郡小菅村 |
| 長野県 | 13 | 飯田市(3 箇所)、須坂市(3 箇所)、安曇野市(2 箇所)、北佐久郡軽井沢町(2 箇所)、佐久市、下伊那郡高森町、北安曇郡白馬村 |
| 静岡県 | 9 | 浜松市(3 箇所)、焼津市(2 箇所)、菊川市、富士宮市、静岡市、駿東郡小山町 |
| 富山県 | 1 | 中新川郡上市町 |
| 石川県 | 5 | 加賀市(3 箇所)、かほく市、白山市 |
| 福井県 | 2 | 三方郡美浜町、大野市 |
| 岐阜県 | 4 | 安八郡安八町、岐阜市、多治見市（2 箇所) |
| 愛知県 | 15 | 豊田市(2 箇所)、一宮市、常滑市、安城市(3 箇所)、愛西市、豊橋市、名古屋市、岡崎市、愛知郡東郷町、みよし市、東海市、稲沢市 |
| 三重県 | 3 | 多気郡多気町(2 箇所)、伊賀市 |
| 滋賀県 | 13 | 草津市(2 箇所)、守山市、米原市、蒲生郡日野町、蒲生郡竜王町、東近江市、栗東市（2 箇所)、彦根市、甲賀市、高島市、愛知郡愛荘町 |
| 京都府 | 2 | 南丹市、福知山市 |
| 大阪府 | 11 | 堺市(3 箇所)、和泉市（2 箇所)、豊能郡能勢町、箕面市、泉南市、泉佐野市、茨木市、大阪市 |
| 兵庫県 | 3 | 神戸市(2 箇所)、朝来市 |
| 奈良県 | 2 | 奈良市(2 箇所) |
| 和歌山県 | 1 | 田辺市 |
| 島根県 | 2 | 大田市、浜田市 |
| 岡山県 | 2 | 浅口市、加賀郡吉備中央町 |
| 広島県 | 1 | 広島市 |
| 香川県 | 1 | 綾歌郡宇多津町 |
| 愛媛県 | 1 | 伊予郡松前町 |
| 福岡県 | 4 | 北九州市、宗像市、大野城市、うきは市 |
| 長崎県 | 1 | 諫早市 |
| 熊本県 | 5 | 上益城郡御船町(2 箇所)、宇城市、合志市、玉名郡南関町 |
| 大分県 | 2 | 津久見市、宇佐市 |
| 宮崎県 | 1 | 日向市 |
| 鹿児島県 | 1 | いちき串木野市 |
| 沖縄県 | 5 | 糸満市(3 箇所)、うるま市、中頭郡読谷村 |
| 全箇所数 | 184 | |

※令和 8 年 3 月末時点　　※41 都道府県　　※出典：警察庁 HP より

## (7) 自転車利用環境の整備

自転車は身近な移動手段等として重要な役割を担っており、その事故対策等のため、自転車活用推進計画に基づき、関係機関と連携・協力を行い、自転車利用や関連事故の多い市街地を中心とした自転車通行空間の整備等のハード対策、交通ルールの徹底等のソフト対策を総合的に推進する。





＜自転車通行空間の整備＞

### ■地方版自転車活用推進計画の策定状況

地方版自転車活用推進計画を策定済みの地方公共団体数は317（令和７年度末時点）。

地方公共団体に対して，地方版自転車活用推進計画を検討する際の手順や策定手法を取りまとめた「地方版自転車活用推進計画 策定の手引き（案）」を周知。

【地方版自転車活用推進計画策定済自治体数（各年度末時点）の推移】

| | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 策定数（累計） | 89 | 155 | 206 | 230 | 263 | 302 | 317 |

| 都道府県 | 計画策定済 |
|---|---|
| 北海道 | 北海道、札幌市、旭川市、帯広市、稚内市、恵庭市、石狩市、倶知安町、音威子府村、中川町、増毛町、音更町、中札内村、幕別町、富良野市・美瑛町・上富良野町・中富良野町・南富良野町・占冠村(※1)、上士幌町 |
| 青森県 | 青森県 |
| 岩手県 | 岩手県、盛岡市、北上市、陸前高田市 |
| 宮城県 | 宮城県、仙台市、名取市 |
| 秋田県 | 秋田県、横手市、男鹿市、湯沢市、由利本荘市、潟上市、大仙市、小坂町、上小阿仁村、美郷町、羽後町、東成瀬村 |
| 山形県 | 山形県、山形市、寒河江市 |
| 福島県 | 福島県、いわき市、白河市、北塩原村、棚倉町・矢祭町・塙町・鮫川村(※2) |
| 茨城県 | 茨城県、水戸市、土浦市、石岡市、常総市、笠間市、取手市、つくば市、那珂市、かすみがうら市、桜川市、神栖市、行方市、茨城町 |
| 栃木県 | 栃木県、宇都宮市、佐野市 |
| 群馬県 | 群馬県 |
| 埼玉県 | 埼玉県、さいたま市、熊谷市、戸田市、入間市 |
| 千葉県 | 千葉県、千葉市、船橋市、佐倉市、柏市、四街道市、袖ケ浦市、八街市、東庄町 |

| 都道府県 | 計画策定済 |
|---|---|
| 東京都 | 東京都、中央区、港区、新宿区、文京区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、北区、荒川区、板橋区、練馬区、足立区、葛飾区、千代田区、台東区、豊島区、八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市、町田市、国立市、調布市 |
| 神奈川県 | 神奈川県、横浜市、川崎市、相模原市、平塚市、藤沢市、茅ヶ崎市、厚木市、大和市 |
| 新潟県 | 新潟県、新潟市、南魚沼市、湯沢町 |
| 富山県 | 富山県、富山市 |
| 石川県 | 石川県、金沢市、加賀市 |
| 福井県 | 福井県、敦賀市、小浜市、あわら市、越前市 |
| 山梨県 | 山梨県 |
| 長野県 | 長野県、長野市、松本市、伊那市、飯山市、千曲市、安曇野市、豊丘村、岡谷市・諏訪市・下諏訪町(※3)、大町市・池田町・松川村・白馬村・小谷村(※4) |
| 岐阜県 | 岐阜県、山県市、海津市 |
| 静岡県 | 静岡県、静岡市、浜松市、沼津市、三島市、富士宮市、富士市、藤枝市、伊豆市、御前崎市、伊豆の国市、小山町 |
| 愛知県 | 愛知県、名古屋市、豊橋市、岡崎市、一宮市、春日井市、刈谷市、豊田市、安城市、岩倉市、田原市、大府市 |

| 都道府県 | 計画策定済 |
|---|---|
| 三重県 | 三重県、伊勢市・鳥羽市・志摩市・明和町・玉城町・度会町・大紀町・南伊勢町(※5)、尾鷲市・熊野市・紀北町・御浜町・紀宝町(※6) |
| 滋賀県 | 滋賀県、草津市、守山市 |
| 京都府 | 京都府、京都市、長岡京市 |
| 大阪府 | 大阪府、大阪市、堺市、岸和田市、豊中市、池田市、吹田市、高槻市、守口市、枚方市、茨木市、八尾市、松原市、摂津市、泉南市、阪南市、岬町、和泉市、大阪狭山市 |
| 兵庫県 | 兵庫県、神戸市、姫路市、尼崎市、明石市、伊丹市、加古川市、三木市、高砂市、加東市 |
| 奈良県 | 奈良県、東吉野村 |
| 和歌山県 | 和歌山県、和歌山市、海南市、有田市、新宮市、田辺市、湯浅町 |
| 鳥取県 | 鳥取県、大山町、日南町・日野町・江府町(※7) |
| 島根県 | 島根県、益田市、出雲市 |
| 岡山県 | 岡山県、岡山市、高梁市 |
| 広島県 | 広島県、広島市、呉市、尾道市、福山市、三次市、大竹市、江田島市、海田町、北広島町、三原市、東広島市 |
| 山口県 | 山口県、宇部市 |
| 徳島県 | 徳島県、徳島市、鳴門市 |
| 香川県 | 香川県、高松市 |

| 都道府県 | 計画策定済 |
|---|---|
| 愛媛県 | 愛媛県、松山市、今治市、宇和島市、新居浜市、西条市、伊予市、四国中央市、東温市 |
| 高知県 | 高知県、宿毛市、香南市 |
| 福岡県 | 福岡県、北九州市、福岡市、久留米市、田川市、大野城市、糸島市、上毛町 |
| 佐賀県 | 佐賀県、佐賀市 |
| 長崎県 | 長崎県、島原市、大村市、五島市、南島原市、新上五島町 |
| 熊本県 | 熊本県、熊本市 |
| 大分県 | 大分県、大分市、佐伯市 |
| 宮崎県 | 宮崎県、宮崎市、えびの市(※8)、西郷市 |
| 鹿児島県 | 鹿児島県、鹿屋市、南さつま市、南九州市、湧水町(※8) |
| 沖縄県 | 沖縄県、那覇市、石垣市、名護市、大宜味村、竹富町 |

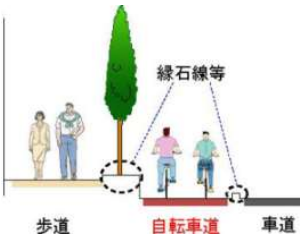
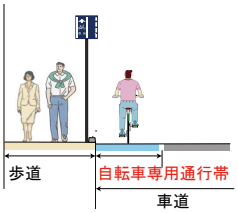
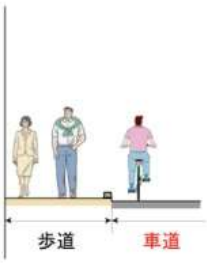
(※1)1市4町1村による共同策定
(※2)3町1村による共同策定
(※3)2市1町による共同策定
(※4)1市1町3村による共同策定
(※5)3市5町による共同策定
(※6)2市3町による共同策定
(※7)3町による共同策定
(※8)1市1町による共同策定

赤字はR7年度策定

＜令和８年３月末までの計画策定状況＞

## ■歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況

(km)

| 自転車と歩行者が分離された整備形態 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 自転車専用道路 | 自転車道 | 自転車専用通行帯 | 車道混在※1 | 計 |
|  |  |  |  | |
| 49 | 216 | 679 | 8,897 | 9,841 |

※1.矢羽根型路面表示などにより自転車の通行位置と占有幅が明示されているものに限る。

（令和７年３月 31 日現在）

## ■自転車に関する事故の推移

（人）

| | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 自転車乗用中の死者数 | 479<br>(13%) | 453<br>(13%) | 433<br>(13%) | 419<br>(15%) | 361<br>(14%) | 339<br>(13%) | 346<br>(13%) | 327<br>(12%) | 306<br>(12%) |
| 自転車乗用中の死傷者数 | 89,368<br>(15%) | 84,383<br>(16%) | 78,982<br>(17%) | 66,137<br>(18%) | 68,114<br>(19%) | 68,140<br>(19%) | 70,301<br>(19%) | 65,481<br>(19%) | 65,184<br>(19%) |

※（ ）内は全体数の中で占める割合
※警察庁公表資料より

(件)

| | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 歩行者自転車事故件数 | 2,550 | 2,756 | 2,831 | 2,634 | 2,733 | 2,905 | 3,208 | 3,043 | 3,269 |
| 自転車事故件数 | 90,407 | 85,641 | 80,473 | 67,673 | 69,694 | 69,985 | 72,339 | 67,531 | 67,470 |
| 全事故件数 | 472,165 | 430,601 | 381,237 | 309,178 | 305,196 | 300,839 | 307,930 | 290,895 | 287,023 |

※警察庁公表資料より

## ■自転車保有台数の推移　（千台）

| | 1970 | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 自転車保有台数 | 27,643 | 50,629 | 60,287 | 63,068 | 69,883 | 57,244 |
| 自動車保有台数 | 15,835 | 36,443 | 55,279 | 71,590 | 75,176 | 78,304 |

※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年３月の登録台数。

## ■人口あたり保有台数　（台/人）

| | | |
|---|---|---|
| 1 | オランダ | 1.25 |
| 2 | ドイツ | 0.90 |
| 3 | デンマーク | 0.77 |
| 4 | スウェーデン | 0.71 |
| 5 | ノルウェー | 0.71 |
| 7 | 日本 | 0.45 |

※自転車産業振興協会統計要覧及び 2021 年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書(自転車産業振興協会)より
各国の調査年次は以下のとおり
オランダ(2013)、ドイツ(2016)、デンマーク(2001)、スウェーデン(1995)、ノルウェー(1995)

## ■自転車分担率[注)]　（%）

| | | |
|---|---|---|
| 1 | オランダ | 27 |
| 2 | デンマーク | 19 |
| 3 | 日本 | 11 |
| 4 | ドイツ | 10 |
| 5 | オーストリア | 9 |
| 6 | スイス | 9 |

注)全目的における主たる交通手段として自転車を利用したトリップ数／全目的における総トリップ数
※日本:令和３年　全国都市交通特性調査より
その他:Cycling in the Netherlands2009 より

## ■全国　人口 10 万人あたりの年齢層別・状態別死傷者数（令和７年）　（人）

| | 6 歳以下 | 7～9 歳 | 10～12 歳 | 13～15 歳 | 16～18 歳 | 19～64 歳 | 65～74 歳 | 75 歳以上 | 全年齢 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 自転車 | 12 | 50 | 87 | 166 | 259 | 49 | 32 | 36 | 53 |
| (対全年齢比) | (0.2) | (1.0) | (1.7) | (3.2) | (4.9) | (0.9) | (0.6) | (0.7) | － |
| その他(歩行者含む) | 77 | 119 | 88 | 76 | 182 | 308 | 148 | 98 | 223 |

## ■全国　人口 10 万人あたり通行目的別年齢層別死傷者数（令和７年）　（人）

| | 小学生 1～3 年 | 小学生 4～6 年 | 中学生 ～ 19 歳 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 中学生 | 高校生他 |
| 歩行者(通学中) | 28 (28%) | 15 (14%) | 12 (6%) | 7 (10%) | 5 (4%) |
| 自転車(通学中) | 0 (0%) | 2 (1%) | 95 (46%) | 21 (33%) | 74 (51%) |
| 歩行者(通学中以外) | 29 (29%) | 17 (17%) | 14 (7%) | 4 (6%) | 10 (7%) |
| 自転車(通学中以外) | 43 (42%) | 69 (68%) | 87 (42%) | 32 (50%) | 55 (38%) |
| 計 | 101 (100%) | 103 (100%) | 208 (100%) | 641 (100%) | 145 (100%) |

## (8)道路の防災・震災対策

### ①道路の防災・震災対策

昭和43年８月の飛騨川バス転落事故を契機として落石等の危険箇所の第１回点検が昭和43年に実施された。以後数度にわたって点検が実施されており、近年では平成８・９年度にかけて豪雨・豪雪等に関する道路防災総点検が実施された。その後も、主要な道路災害の発生後、緊急点検等を実施している。

**主要な道路災害の発生と防災点検の経緯**

| 事故・災害 | 年　月 | 点検・調査 |
|---|---|---|
| 国道41号岐阜県飛騨川バス転落事故（104名死亡） | 昭和43年８月 | |
| | 昭和43年９月 | 第１回防災点検実施（飛騨川バス転落事故に対応） |
| | 昭和45年10月 | 第２回防災点検実施（国道56号土砂崩落事故判決に対応） |
| 国道150号静岡市大崩海岸岩石崩落事故（１名死亡） | 昭和46年７月 | |
| 国道250号兵庫県土砂崩落事故（３名死亡） | 昭和46年７月 | |
| | 昭和46年７月 | 第３回防災点検実施（大崩海岸岩石崩落事故に対応） |
| | 昭和48年10月 | 第４回防災点検実施（昭和46年点検結果の見直し） |
| | 昭和51年７月 | 第５回防災点検実施（沿道状況の変化に対応し実施） |
| | 昭和55年３月 | 第６回防災点検実施（沿道状況の変化に対応し実施） |
| | 昭和61年９月 | 第７回防災点検実施（沿道状況の変化に対応し実施） |
| 国道305号福井県玉川地先岩石崩落事故（15名死亡） | 平成元年７月 | |
| | 平成元年７月 | 落石覆工設置箇所の緊急点検実施 |
| | 平成２年９月 | 第８回防災点検実施 |
| 国道229号北海道古平町豊浜トンネル岩盤崩落事故（20名死亡） | 平成８年２月 | |
| | 平成８年２月 | トンネル坑口部等緊急点検実施 |
| | 平成８年８月 | 道路防災総点検実施 |
| 国道229号北海道島牧府第２白糸トンネル岩盤崩落事故 | 平成９年８月 | |
| | 平成９年９月 | 岩盤斜面等の緊急調査実施 |
| 台風14号山陽自動車道盛土のり面崩落事故（３名死亡） | 平成17年９月 | 盛土のり面緊急点検実施 |
| | 平成17年11月 | 盛土のり面の詳細点検実施（平成17年９月盛土のり面緊急点検を踏まえ実施） |
| | 平成18年９月 | 災害危険箇所の再確認実施 |
| 駿河湾を震源とする地震東名高速道路盛土のり面崩落 | 平成21年８月 | |
| | 平成21年11月 | 盛土のり面の緊急点検実施 |
| 中央道笹子トンネル天井板落下事故 | 平成24年12月 | |
| | 平成25年２月 | 道路ストックの総点検 |
| 令和６年能登半島地震 | 令和６年１月 | |
| | 令和６年７月 | 盛土のり面の点検実施 |

## 最近10ヵ年の道路災害発生件数と道路の通行止状況の推移

| 年度 | 道路災害発生件数 | 通行止回　数 | 通行止延時間（時間） | 死傷者数 | | 主な事故 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 死者（名） | 負傷者（名） | |
| 平成 27 年度 | 5,438 | 9,466 | 3,014,216 | 1 | 4 | |
| 平成 28 年度 | 9,168 | 13,568 | 4,987,723 | 4 | 11 | |
| 平成 29 年度 | 7,947 | 14,400 | 4,485,554 | 1 | 8 | |
| 平成 30 年度 | 16,971 | 17,999 | 10,343,033 | 30 | 56 | |
| 令和元年度 | 15,612 | 14,984 | 6,854,802 | 7 | 7 | |
| 令和２年度 | 9,292 | 12,003 | 6,353,929 | 4 | 32 | |
| 令和３年度 | 7,222 | 11,717 | 4,875,334 | 2 | 24 | |
| 令和４年度 | 6,809 | 9,253 | 3,880,973 | 1 | 0 | |
| 令和５年度 | 22,369 | 12,138 | 5,833,474 | 2 | 25 | |
| 令和６年度 | 6,557 | 10,759 | 5,647,672 | 3 | 4 | |
| 計 | 107,385 | 126,287 | 56,276,710 | 55 | 171 | |

出典：「道路交通管理統計」「道路交通管理関係調査」
注）　全面通行止のみ対象

## 道路災害復旧事業の状況（最近10ヵ年）

（単位：箇所，百万円）

| 年度 | 道路 | | 橋梁 | | 合計 | | 率（%） | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 箇所数 | 金　額 | 箇所数 | 金　額 | 箇所数 | 金　額 | 箇所数 | 金　額 |
| 平27 | 2,581 | 39,458 | 61 | 2,651 | 2,642 | 42,109 | 40.0 | 28.2 |
| 平28 | 7,551 | 194,479 | 310 | 22,871 | 7,861 | 217,350 | 52.9 | 50.1 |
| 平29 | 5,138 | 83,160 | 147 | 4,679 | 5,285 | 87,839 | 39.6 | 30.6 |
| 平30 | 11,104 | 180,054 | 204 | 13,566 | 11,308 | 193,620 | 43.1 | 35.2 |
| 令元 | 5,540 | 113,959 | 151 | 11,535 | 5,691 | 125,494 | 36.1 | 24.1 |
| 令２ | 5,198 | 106,604 | 80 | 8,377 | 5,278 | 114,981 | 42.5 | 37.8 |
| 令３ | 3,635 | 68,855 | 49 | 5,215 | 3,684 | 74,070 | 37.9 | 37.8 |
| 令４ | 4,107 | 117,066 | 83 | 2,745 | 4,190 | 119,811 | 46.3 | 40.4 |
| 令５ | 4,339 | 92,701 | 65 | 8,042 | 4,404 | 100,743 | 40.4 | 34.5 |
| 令６ | 7,132 | 643,822 | 378 | 65,344 | 7,510 | 709,166 | 56.3 | 53.6 |
| 計 | 56,325 | 1,640,158 | 1,528 | 145,025 | 57,853 | 1,785,183 | | |

出典：「災害復旧事業概要」
注）　率は，全体の災害に対する道路・橋梁の災害の占める割合

**通行規制区間の状況（令和６年度）**

| | 管理延長（km） A | 規制区間延長（km） b | 延長比率 b/a | 規制区間数 c | 規制区間内規制 d＝e＋f | 事前回数 e | 事後回数 f | 時間 g | 平均通行止め時間 h＝g/d |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 一般国道 | 56,194 | 6,330 | 0.11 | 973 | 1,134 | 985 | 149 | 1,307,707 | 1,153.2 |
| 直　轄 | 24,262 | 1,221 | 0.05 | 203 | 211 | 186 | 25 | 3,550 | 16.8 |
| 補　助 | 31,932 | 5,109 | 0.16 | 770 | 923 | 799 | 124 | 1,304,157 | 1,413.0 |
| 都道府県道 | 129,836 | 15,655 | 0.12 | 2,829 | 2,753 | 2,331 | 422 | 456,208 | 165.7 |
| 合計 | 186,030 | 21,985 | 0.12 | 3,926 | 3,887 | 3,316 | 571 | 1,763,915 | 453.8 |

出典：「道路統計年報2025」、「道路交通管理統計」、「異常気象時における通行規制区間及び道路通行規制基準」

**道路の法面・盛土の土砂災害防止対策進捗率**（令和８年３月末時点）

| | 対策必要箇所 | 対策完了 | 進捗率 |
|---|---|---|---|
| 計 | 約 33,000 | 約 23,500 | 約 71% |

**②震災対策**

橋の重要度は、道路種別及び機能・構造に応じて、重要度が標準的な橋と特に重要度が高い橋（以下それぞれ「Ａ種の橋」及び「Ｂ種の橋」という。）の２つに区分されており、橋の重要度に応じて橋に求める耐震性能を規定している。

**橋の重要度の区分**

| 橋の重要度の区分 | 対象となる橋 |
|---|---|
| A種の橋 | 下記以外の橋 |
| B種の橋 | ・高速自動車国道、都市高速道路、指定都市高速道路、本州四国連絡道路、一般国道の橋<br>・都道府県道、市町村道のうち、複断面、跨線橋、跨道橋及び地域の防災計画上の位置付けや当該道路の利用状況から特に重要な橋 |

**設計地震動と目標とする橋の耐震性能**

| | | A種の橋 | B種の橋 |
|---|---|---|---|
| レベル1地震動 | | 地震によって橋の健全性を損なわない性能<br>（耐震性能1） | |
| レベル２地震動 | タイプⅠの地震動（プレート境界型の大規模な地震を想定した地震動） | 地震による損傷が橋として致命的とならない性能<br>（耐震性能3） | 地震による損傷が限定的なものに留まり、橋としての機能の回復が速やかに行い得る性能<br>（耐震性能2） |
| | タイプⅡの地震動（兵庫県南部地震のような内陸直下型地震を想定した地震動） | | |

**緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強進捗率**（令和７年３月末時点）

| 道路管理者 | 進捗率 |
|---|---|
| 高速道路会社管理 | 80% |
| 国管理 | 88% |
| 都道府県・政令市管理 | 82% |
| 市町村（政令市除く）管理 | 73% |
| 計 | 83% |

注）1. 緊急輸送道路上の15m以上の橋梁
2. 進捗率は、兵庫県南部地震と同程度の地震においても軽微な損傷に留まり、速やかな機能回復が可能な耐震対策が完了した橋梁。
3. 原則、単径間の橋梁は対策不要と整理

## 耐震補強の変遷

| 年月 | 主な震災 | 耐震補強 | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 通知・通達 | 設計地震力 | 耐震設計・目標 | 摘用 |
| H7.1 | 阪神淡路大震災 | | | | |
| H7.2 | | 復旧仕様 | ・中規模程度の地震<br>・関東地震<br>・兵庫県南部地震 | ・地震時保有水平耐力法<br>・免震設計の採用 | 被災した橋梁 |
| H7.5 | | 復旧仕様の準用 | ↑ | ↑ | 全橋梁<br>（緊急度の高い橋梁のうち S55 道示より古い基準のRC単柱橋脚、落橋防止装置の補強を優先） |
| H8.12 | | 復旧仕様の準用通達廃止<br>→H8道示に準拠 | ↑ | ・耐震性能の考え方の導入（健全性を損なわない、致命的な被害を防止する、限定された損傷にとどめる） | |
| H16.10 | 新潟県中越地震 | | | | |
| H17.6 | | 緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム | ↑ | ・構造照査により、段落とし部の補強、落橋防止装置の設置、等により、耐震性能3を確保 | 緊急輸送道路、優先確保ルート上にある S55 道示よりも古い基準でできた橋梁のうち、以下の構造を有する橋梁<br>・段落し部のあるRC単柱橋脚、鋼製単柱橋脚、等<br>・両端が橋台ではない単純桁、等 |
| H17.6 | | 新幹線、高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強3箇年プログラム | ↑ | ↑ | 上記路線上のうち、新幹線、高速道路をまたぐ橋梁 |
| H21.3 | | 橋梁耐震補強の工法選定の考え方について通知 | ↑ | ・耐震性能2を保持できる性能に補強 | 直轄のみ |
| H23.3 | 東日本大震災 | | | | |
| H24.12 | | 既設橋の耐震補強設計における道路橋示方書の留意事項 | ・中規模程度の地震<br>・兵庫県南部地震<br>・関東地震、東日本大震災等の地震 | ・耐震性能2を保持できる性能に補強<br>・橋の緊急輸送を阻害する損傷を生じさせないための補強仕様の例示 | 直轄のみ |
| H28.4 | 熊本地震 | | | | |
| H29.7 | | 橋、高架の道路等の技術基準の改定について | ↑ | ・支承が破壊しても下部構造が不安定とならず上部構造を支持できる構造 | |

※「耐震性能２、３」の定義はH24道路橋示方書「Ⅴ．耐震設計編　２．２設計一般(P9)」による。

### ③防災に関する制度等

#### ○緊急輸送道路ネットワーク

防災業務計画、地域防災計画並びに地震防災対策特別措置法（平成７年法律第111号）第２条第１項に基づく地震防災緊急事業五箇年計画の策定等の基礎となる緊急輸送道路ネットワーク計画等が、各地域で策定され、地震発生後の緊急輸送を確保するための効率的な地震対策の推進が図られている。

#### ○緊急輸送道路とは

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路。

#### ○利用特性による区分

１．第１次緊急輸送道路
　県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路

２．第２次緊急輸送道路
　第１次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路

３．第３次緊急輸送道路
　その他の道路

# 緊急輸送道路指定延長

（単位：km）

| | 緊急輸送道路　R7.3.31 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | うち第一次<br>緊急輸送道路 | うち第二次<br>緊急輸送道路 | うち第三次<br>緊急輸送道路 |
| 高速道路 | 10,763 | 10,759 | 4 | 0 |
| 直轄国道 | 23,739 | 22,006 | 1,684 | 49 |
| 小計<br>（高速＋直轄） | 34,502 | 32,765 | 1,688 | 49 |
| 補助国道 | 27,827 | 15,645 | 11,584 | 599 |
| 小計<br>（高速+国道） | 62,329 | 48,410 | 13,272 | 648 |
| 都道府県道 | 37,806 | 9,672 | 23,849 | 4,284 |
| 政令市道 | 1,809 | 774 | 912 | 123 |
| 市町村道<br>（政令市除く） | 5,230 | 914 | 2,583 | 1,734 |
| 合計 | 107,174 | 59,770 | 40,616 | 6,789 |

※都道府県地域防災計画に位置付けられる緊急輸送道路のうち、道路法の道路を対象として集計。

※高速道路には、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社が管理する道路を計上。

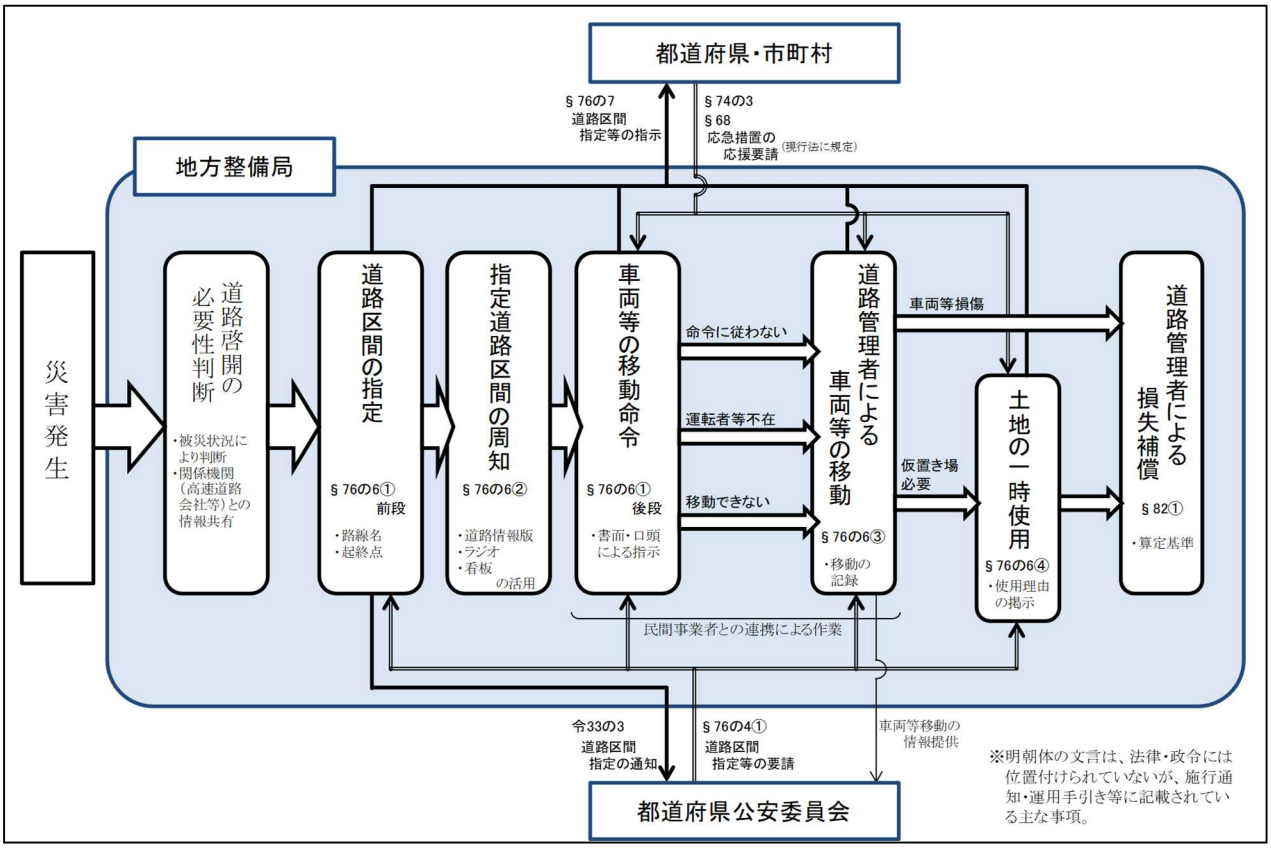
※都市高速道路は自治体管理道路として、自治体の項目に計上。

※四捨五入の関係で、合計が合わない場合がある。

## ○災害対策基本法による放置車両等の移動

平成26年11月に改正された災害対策基本法では、大規模な災害発生時における道路管理者による放置車両・立ち往生車両等の移動に関する規定が盛り込まれた。

### 道路管理者による放置車両等移動の流れ




### 災害対策基本法第76条の６に基づく区間指定実績

| 年度 | 指定路線数 | 指定区間数 | 道路管理者による車両移動台数 | 道路管理者による強制移動台数 |
|---|---|---|---|---|
| H28 | 12 | 12 | 96 | 0 |
| H29 | 6 | 6 | 7 | 6 |
| H30※ | － | － | 40 | 34 |
| R1 | 21 | 24 | 22 | 13 |
| R2 | 3 | 4 | 22 | 1 |
| R3 | 4 | 5 | 8 | 0 |
| R4 | 6 | 7 | 62 | 5 |
| R5 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| R6 | － | － | － | － |
| R7 | － | － | － | － |

※ 平成30年西日本豪雨での実績については、岡山県・広島県において区域内全ての路線を指定しているため、未計上としている。

## (9) 無電柱化の推進

道路の防災性の向上，安全で快適な通行空間の確保，良好な景観の形成や観光振興の観点からの無電柱化を推進している。平成 28 年 12 月には，「無電柱化の推進に関する法律」が施行され，令和 8 年 6 月に法律に基づく新たな「第３次無電柱化推進計画」を策定した。今後，無電柱化推進計画に基づき，多様な整備手法の活用や低コスト手法の普及拡大，占用制度の的確な運用等により，より一層の無電柱化の推進を図ることとしている。

### ①欧米やアジアの主要都市と日本の無電柱化の現状

| | 無電柱化率 | 備考 |
|---|---|---|
| ロンドン | 100% | UKPN 資料『UKPN SI1 tables 2021-22』による 2021 年の状況（ケーブル延長ベース） |
| パリ | 100% | 海外電力調査会調べによる 2023 年の状況（ケーブル延長ベース） |
| 香港 | 100% | 国際建設技術協会調べによる 2004 年の状況(ケーブル延長ベース) |
| シンガポール | 100% | 『POWER QUALITY INITIATIVES IN SINGAPORE, CIRED2001, Singapore, 2001』による 2001 年の状況(ケーブル延長ベース) |
| 台北 | 96% | 台北市道路管線情報センター資料による 台北市区の 2015 年の状況（ケーブル延長ベース） |
| ソウル | 53% | 『韓国電力統計 2023』による 2022 年の状況 (ケーブル延長ベース) |
| 日本全国 | 1% | 国土交通省調べによる 2024 年度末の状況 (道路延長ベース：高速道路を除く) |
| 東京都 | 6% | |
| 東京 23 区 | 9% | |
| 大阪市 | 6% | |
| 東京 23 区 | 48% | 電気事業連合会調べによる 2025 年度末の状況（ケーブル延長ベース） |
| 大阪市 | 46% | |

### ②無電柱化推進計画

令和８年度を初年度とする新たな「無電柱化推進計画」（令和８年６月2日　国土交通大臣決定）では、必要性の高い代表的な区間・地区について無電柱化整備完了率等の目標を定め、その進捗・達成状況を確認。

【計画指標】

| 分類 | 対象 | 母数 | 指標 | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 初期値 | 目標値 |
| 防災 | 優先整備区間の無電柱化計画策定率 | 約4,700km | 68%<br>（約3,200km） | 概ね完了<br>（約4,700km） |
| | 優先整備区間の無電柱化整備完了率 | 約4,700km | 31%<br>（約1,500km） | 41%<br>（約2,000km） |
| | 市街地等の第一次緊急輸送路の無電柱化計画策定率 | 約10,000km | 70%<br>（約7,200km） | 概ね完了<br>（約10,000km） |
| | 市街地等の第一次緊急輸送路の無電柱化整備完了率 | 約10,000km | 55%<br>（約5,600km） | 61%<br>（約6,250km） |
| 安全 | 特定道路における無電柱化計画策定率 | 約4,450km | 50% | 57% |
| | ゾーン30プラス地区内の通学路における無電柱化計画策定地区数 | 263地区 | 5地区 | 55地区 |
| 景観・観光 | 世界文化遺産周辺の無電柱化計画策定地区数 | 104地区 | 49地区 | 58地区 |
| | 重要伝統的建造物群保存地区の無電柱化計画策定地区数 | 129地区 | 69地区 | 80地区 |
| | 歴史まちづくり計画における重点区域の無電柱化計画策定区域数 | 141地区 | 67地区 | 79地区 |

### ③緊急輸送道路等における電柱の占用禁止措置等

**【新設電柱の占用禁止措置】**

| 占用禁止措置済みの緊急輸送道路等（道路延長）（R8.3.31までに告示） | | | |
|---|---|---|---|
| | 直轄国道 | 都道府県管理道路 | 市町村管理道路 |
| 約97,000km | 約22,000km | 約61,000km | 約13,000km |

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

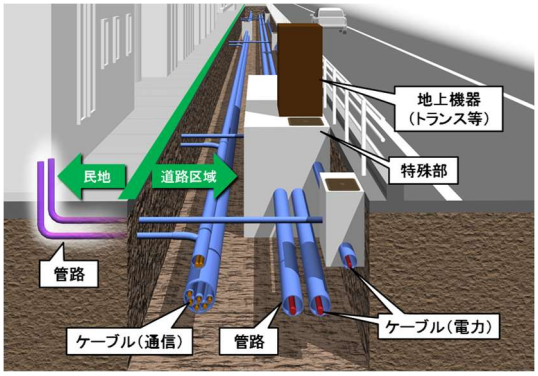
**【既設電柱の占用禁止措置】**

高速のインターチェンジから広域防災拠点等の区間を中心に、令和7年度末までに約48kmを指定。

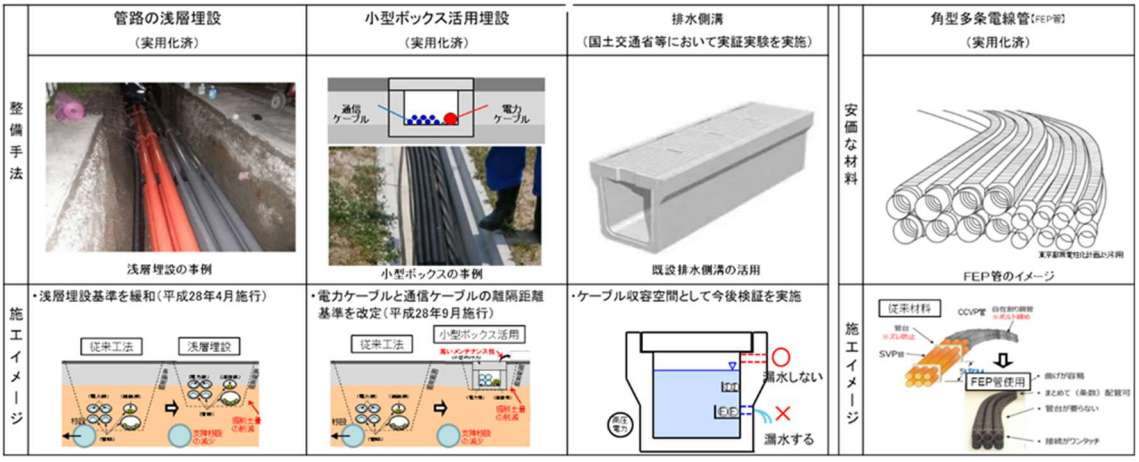
【沿道区域届出勧告制度】

高速のインターチェンジから広域防災拠点等の区間を中心に、令和7年度末までに、約142kmを指定。

## ④低コスト手法の取組




電線共同溝（イメージ）




## ⑤防災・減災に資する道路等の無電柱化の促進に係る特例措置

（固定資産税）

| | | |
|---|---|---|
| 対象施設 | 電線管理者が無電柱化を行う際に新たに取得した電線等 | |
| 特例措置の内容 | 道路法第37条に基づき電柱の占用を禁止している道路の区域 | 課税標準４年間1/2 |
| | 上記以外の緊急輸送道路 | 課税標準４年間3/4 |
| 特例期間 | ３年間（令和７年度～令和９年度） | |

## (10) 歩行空間のユニバーサルデザインの推進

高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため，平成18年12月に施行された「バリアフリー法※」を踏まえ，駅，官公庁施設，病院等を結ぶ道路や駅前広場等において，幅の広い歩道の整備，歩道の段差・傾斜・勾配の改善，踏切道におけるバリアフリー対策，無電柱化，視覚障害者誘導用ブロックの整備等により，歩行空間のユニバーサルデザインを推進する。



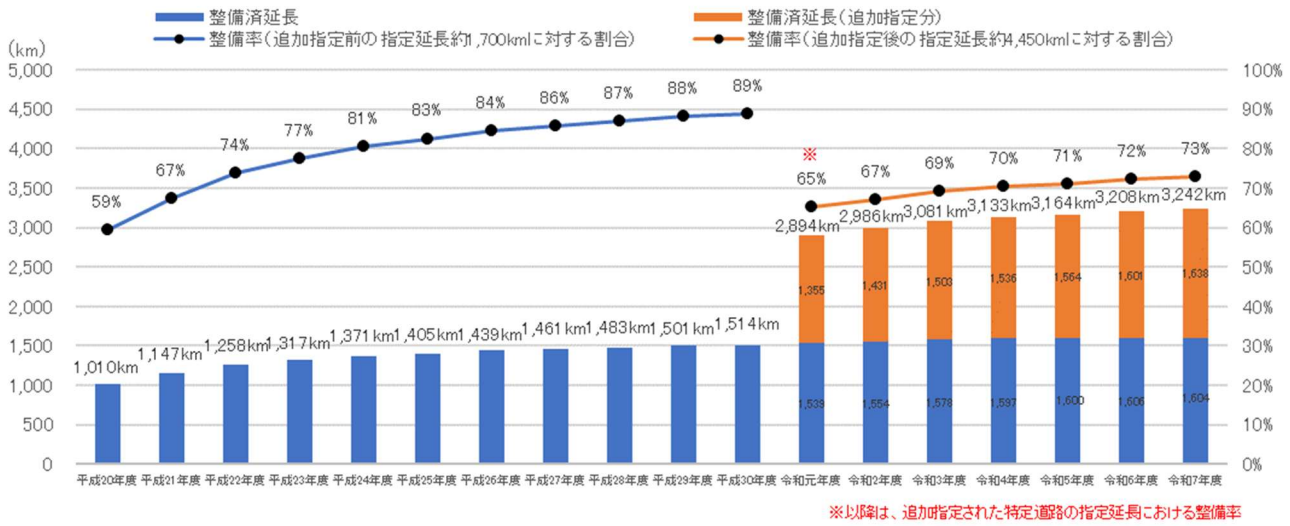
幅の広い歩道の整備や
視覚障害者誘導用ブロックの整備



駅前広場におけるエレベーターや
円滑に乗降できるバス停の整備

※バリアフリー法：高齢者，障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

**【特定道路の整備状況】**




○ユニバーサルデザインの推進関係データ

**■バリアフリー基本構想（令和７年度末）**

| | |
|---|---|
| 策定している市区町村数 | 338 |

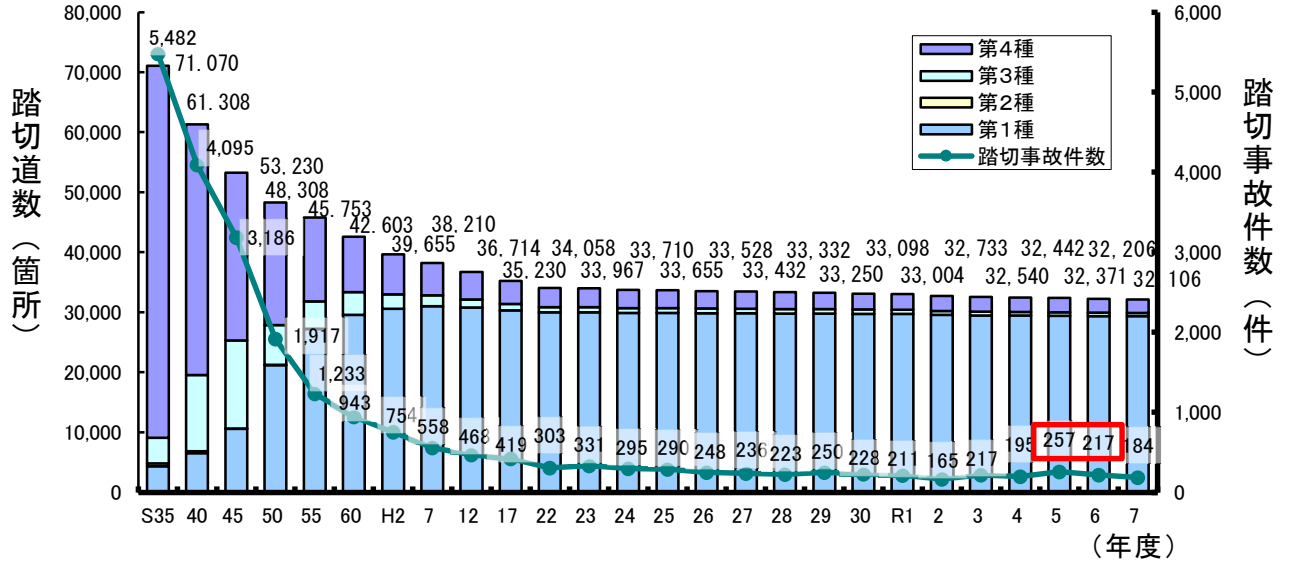
**■移動等円滑化促進方針（マスタープラン）（令和７年度末）**

| | |
|---|---|
| 策定している市区町村数 | 54 |

## (11) 踏切関係データ

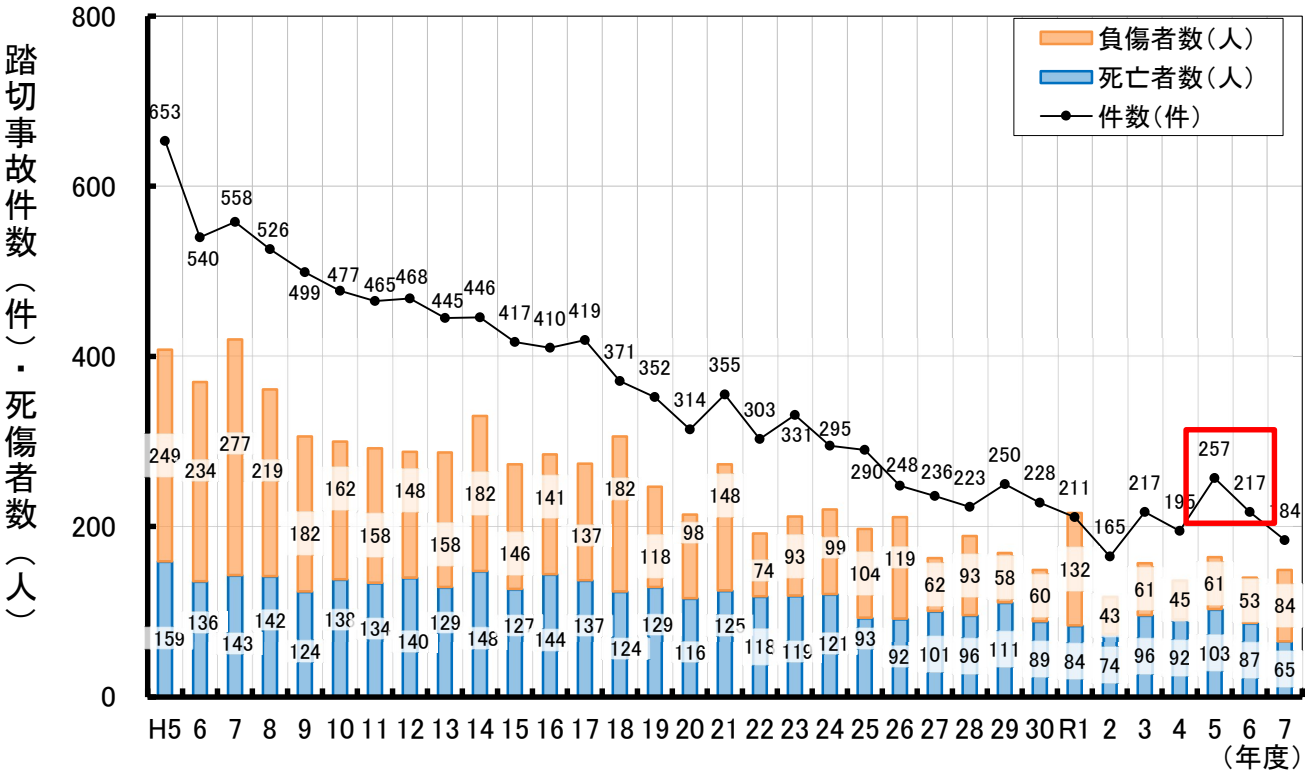
現在，全国に存在する約３万２千箇所の踏切は減少傾向にあるものの，依然として踏切事故は発生している。

【踏切道数と踏切事故件数の推移】




※R7 年度データは速報値であり、今後変更する場合がある

【踏切事故件数と死傷者数の推移】




※R7 年度データは速報値であり、今後変更する場合がある

出典：国土交通省鉄道局資料

■緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）

（令和３年 10 月に「踏切安全通行カルテ」を公表）

（単位：箇所）

| | |
|---|---|
| 緊急に対策の検討が必要な踏切 | 1,336（重複除く） |
| 開かずの踏切 | 539 |
| 自動車ボトルネック踏切 | 289 |
| 歩行者ボトルネック踏切 | 527 |
| 歩道が狭隘な踏切 | 99 |
| 通学路要対策踏切 | 96 |
| 事故多発踏切 | 81 |
| 移動円滑化要対策踏切 | 170 |

重複あり

出典：R3.10. 15　記者発表（道路局・都市局・鉄道局）

■改正踏切道改良促進法（令和３年４月施行）に基づく法指定数

改良すべき踏切道　（単位：箇所）

| 指定年度 | 指定日 | 法指定数 | |
|---|---|---|---|
| R3① | R3.4.13 | 173 | (93) |
| R3② | R4.1.21 | 81 | (63) |
| R4 | R4.12.16 | 101 | (85) |
| R5 | R6.1.18 | 414 | (408) |
| R6 | R7.1.15 | 120 | (117) |
| R7 | R7.12.23 | 102 | (95) |
| R8 | R8.7.24 | 31 | (24) |
| 計 | | 990※2 | 885 |

※1：（　）内の数値は、令和3年度以降に新たに指定した箇所数

※2：重複除く

災害時の管理の方法を定めるべき踏切道　（単位：箇所）

| 指定年度 | 指定日 | 法指定数 |
|---|---|---|
| R3 | R3.6.30 | 181 |
| R4 | R4.7.29 | 191 |
| R5 | R5.8.23 | 97 |
| R6 | R6.7.31 | 16 |
| 計 | | 485 |

資料：国土交通省（道路局、都市局、鉄道局）

## 2.　力強く持続的な経済成長の実現

### (1) ピンポイント渋滞対策（2026 年(令和８年) ３月末時点）

| 実施中箇所※ | | 実施済箇所※ | |
|---|---|---|---|
| 関越道 | 高坂 SA 付近（上） | 京葉道 | 花輪・幕張付近（上） |
| 関越道 | 高坂 SA 付近（下） | 中央道 | 調布付近（上） |
| 東名高速 | 大和トンネル付近（上） | 東名高速 | 海老名 JCT（内） |
| 東名高速 | 大和トンネル付近（下） | 東名高速 | 海老名 JCT（外） |
| 東名高速 | 大和地区（綾瀬 SIC～大和 TN）（上） | 名神高速 | 一宮地区（上） |
| | | 名神高速 | 一宮地区（下） |
| 東名高速 | 横浜町田 IC 付近（下） | 東名阪 | 四日市付近（上） |
| 東名高速 | 日進地区（上） | 圏央道 | 八王子 JCT（内） |
| 中央道 | 三鷹バス停付近（上） | 圏央道 | 八王子 JCT（外） |
| 中央道 | 小仏トンネル付近（上） | 首都高速 | 板橋熊野町 JCT 間（内外） |
| 中央道 | 相模湖付近（下） | 首都高速 | 堀切小菅 JCT 間（内） |
| 中央道 | 日野バス停付近（下） | 東京外環道 | 三郷 JCT（外） |
| 首都高速 | 池尻三軒茶屋付近（上） | 関越道 | 大泉 JCT 付近（上） |
| 首都高速 | 池尻三軒茶屋付近（下） | 阪神高速 | 阿波座付近（北行） |
| 東京外環道 | 川口 JCT 付近（内） | | |
| 計　14 箇所 | | 計　14 箇所 | |

※ 上下線で別箇所として記載

### (2) ダブル連結トラック関係

**【ダブル連結トラック】**（2026 年(令和８年) ３月末時点許可実績）

| | 特殊車両通行<br>許可制度申請数 | 特殊車両通行<br>確認制度申請数 | 申請者数 |
|---|---|---|---|
| 平成 30 年度 | 33 件 | － | 4 者 |
| 令和元年度 | 8 件 | － | 1 者 |
| 令和２年度 | 27 件 | － | 4 者 |
| 令和３年度 | 83 件 | － | 10 者 |
| 令和４年度 | 90 件 | － | 12 者 |
| 令和５年度 | 174 件 | － | 13 者 |
| 令和６年度 | 274 件 | 1 件 | 16 者 |
| 令和７年度 | 265 件 | 50 件 | 27 者 |
| 計 | 954 件 | 51 件 | 33 者 |

【中継輸送実験】

| 実験参加企業 | 実験箇所 | 日程 | ルート |
|---|---|---|---|
| 日本梱包運輸倉庫(株) | 新東名高速道路清水 PA | H28.11.22～H29.9.30 | 群馬県太田市～三重県鈴鹿市 |
| ヤマト運輸(株)<br>札樽自動車運輸(株)<br>(株)ほくうん | 道の駅もち米の里☆なよろ | R3.11.9～R3.11.12 | 北海道札幌市～北海道枝幸町 |
| 福山通運(株)<br>佐川急便(株)<br>横田運送(有) | 山陽道 宮島 SA | R4.2.28～R4.3.11 | 福岡県福岡市～兵庫県神戸市<br>福岡県北九州市～兵庫県明石市<br>大阪府茨木市～福岡県福岡市<br>岡山県総社市～山口県山陽小野田市 |
| ヤマト運輸(株)<br>札樽自動車運輸(株)<br>(株)ほくうん<br>(株)ウェーブ<br>協進運輸(株)<br>西村運輸(株)<br>(株)道央通商旭川<br>五十嵐運輸(株)<br>(有)眞嶋食品 | 道の駅もち米の里☆なよろ | R4.11.21～R4.12.18 | 北海道枝幸町～北海道石狩市<br>北海道旭川市～北海道稚内市<br>北海道稚内市～北海道札幌市<br>北海道枝幸町～北海道札幌市<br>北海道美深町～北海道苫小牧市 |
| ヤマト運輸(株) | ニセコ除雪ステーション<br>及び<br>尻別除雪ステーション | R5.7.3～R6.3.29 | 北海道蘭越町～北海道ニセコ町<br>北海道真狩村～北海道ニセコ町<br>北海道ニセコ町～北海道倶知安町<br>北海道倶知安町～北海道京極町<br>北海道喜茂別町～北海道倶知安町<br>北海道喜茂別町～北海道留寿都村<br>北海道喜茂別町～北海道千歳市 |
| 札樽自動車運輸(株)<br>(株)道央通商旭川<br>協進運輸(株)<br>ヤマト運輸(株)<br>(株)ほくうん<br>(株)陸運<br>(有)眞嶋食品<br>五十嵐運輸(株) | 名寄北管理ステーション<br>及び<br>ヤマト運輸(株)名寄営業所 | R5.10.13～R5.11.10<br>R6.1.22～R6.2.9 | 北海道枝幸町～北海道札幌市 |
| 日本貨物鉄道(株)<br>(株)ジェイアール貨物・北海道物流<br>日本通運(株)<br>北見通運(株) | 道の駅「しらたき」 | R5.10.16～R5.10.20 | 北海道旭川市～北海道北見市 |
| 日本貨物鉄道(株)<br>(株)ジェイアール貨物・北海道物流<br>日本通運(株)<br>北見通運(株) | 白滝管理ステーション | R5.10.23～R5.10.27 | 北海道旭川市～北海道北見市 |
| 協進運輸(株)<br>(株)ほくうん<br>(株)陸運 | 道北　名寄市砺波 | R6.8.8<br>R6.10.30<br>R7.1.24 | 北海道稚内市～北海道札幌市<br>北海道恵庭市～北海道猿払村<br>北海道札幌市～北海道浜頓別町<br>北海道小樽市～北海道枝幸町 |
| 北見通運(株)<br>札樽自動車運輸(株) | オホーツク上川町清川 | R6.9.19<br>R6.11.6～R6.11.7<br>R6.11.15<br>R7.1.22～R7.1.30 | 北海道旭川市～北海道北見市 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| ヤマト運輸(株) | ニセコ町西富<br>及び<br>喜茂別町尻別 | R6.9.26～R6.9.27 | 北海道蘭越町～北海道ニセコ町<br>北海道真狩村～北海道ニセコ町<br>北海道ニセコ町～北海道倶知安町<br>北海道倶知安町～北海道京極町<br>北海道喜茂別町～北海道倶知安町<br>北海道喜茂別町～北海道留寿都村<br>北海道喜茂別町～北海道千歳市 |
| 北海道西濃運輸(株) | 道東　音更町<br>昭栄 | R6.10.17 | 北海道札幌市～北海道釧路市 |
| ヤマト運輸(株) | 道南　黒松内町<br>白井川 | R6.11.15 | 北海道札幌市～北海道函館市 |

### (3) ドライバー不足

**【トラック業界の年齢構成】**(令和7年度)

| | |
|---|---|
| 50歳以上 | 52% |
| 40～49歳 | 24% |
| 30～39歳 | 14% |
| 30歳未満 | 10% |

出典：総務省 R7 労働力調査

**【営業費用の内訳】**(令和6年度)

| | |
|---|---|
| 人件費 | 35.6% |
| 燃料費 | 13.5% |
| 修繕費 | 6.2% |
| 減価償却費 | 5.4% |
| 道路料金 | 3.6% |
| その他 | 35.7% |

出典：トラック協会 R6 経営分析報告書

## (4) 特殊車両の通行状況

【国が許可した件数及び平均審査日数】

| | 許可件数 | 審査日数 |
|---|---|---|
| 令和 3 年度 | 約 54 万件 | 約 22 日 |
| 令和 4 年度 | 約 52 万件 | 約 20 日 |
| 令和 5 年度 | 約 55 万件 | 約 26 日 |
| 令和 6 年度 | 約 53 万件 | 約 34 日 |
| 令和 7 年度 | 約 57 万件 | 約 35 日 |

【特殊車両通行確認制度の車両登録台数及び回答件数】

| | 登録台数 | 回答件数 |
|---|---|---|
| 令和 4 年度 | 2, 129 台 | 2, 607 件 |
| 令和 5 年度 | 1, 178 台 | 2, 844 件 |
| 令和 6 年度 | 1, 623 台 | 5, 306 件 |
| 令和 7 年度 | 2, 255 台 | 7, 271 件 |

## (5) 大型車誘導区間の指定状況

【大型車誘導区間の延長】

| | 延長 | 備考 |
|---|---|---|
| 平成 26 年 10 月 | 約 33,800km | 初回指定<br>(高速道路、直轄国道、交通拠点へのアクセスルート) |
| 平成 27 年 4 月 | 約 34,200km | 開通状況等を踏まえた見直し |
| 平成 28 年 4 月 | 約 34,900km | 国際戦略・拠点港湾とのラスト1マイルの追加 |

## (6) 大型車両の通行の適正化関係

### ①現地取締りの実績（2025 年(令和 7 年)度）

| | | 直轄国道 | 高速会社（６社） |
|---|---|---|---|
| 取締り回数 （回） | | 580 | 8,030 |
| 引込台数（台） | | 1,649 | 11,936 |
| 違反件数（件） | | 622 | 2,321 |
| | 警告 | 543 | 597 |
| | 措置命令 | 79 | 1,724 |

### ②WIM（自動計測装置）による取締りの実績（2025 年(令和 7 年)度）

| | 直轄国道 | 高速道路機構 |
|---|---|---|
| 設置状況（箇所） | 49 | 488 |
| 警告・是正指導（件） | 38 | 16 |

※高速道路においては 2023 年度（令和 5 年度）より大型車両に対する WIM による取締りを運用開始

### ③即時告発の実績（2026 年(令和 8 年) 3 月末時点）

| | 直轄 | 東日本 | 中日本 | 西日本 | 首都 | 阪神 | 本四 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 即時告発（件） | 1 | 14 | 36 | 12 | 4 | 0 | 0 | 67 |

※2015 年（平成 27 年）1 月以降の実績の累積

※即時告発：道路法第四十七条第二項の規定に違反して車両の総重量の最高限度の二倍の重量以上の大型車両を通行させたときに対する告発

### ＜参考＞過積載車両の状況（直轄国道）

（単位：万台）

| | 過積載台数 ① | 測定台数 ② | 過積載台数の割合 ①/② |
|---|---|---|---|
| 令和 3 年度 | 203 | 615 | 33% |
| 令和 4 年度 | 191 | 608 | 31% |
| 令和 5 年度 | 180 | 612 | 29% |
| 令和 6 年度 | 150 | 539 | 27% |
| 令和 7 年度 | 154 | 564 | 27% |

※過積載台数：WIM の計測結果が、自動車検査証に記載された車両総重量超、かつ軸重が 10t 超の車両

※測定台数：WIM を通過した車両のうち、総重量 10t 超の車両（大型車両と想定される車両）

## (7) 自動運転導入に向けた取組

### ① 一般道における自動運転車支援

レベル４自動運転サービスの実現に向け、自動運転車両の手動介入が発生しやすい道路環境において、道路インフラのセンサ等によって道路状況を検知し、自動運転車両に情報提供を行う、路車協調システムの技術的検証を目的とした、路車協調システム実証実験を令和５年度より実施。

また、自動運転車両を安全かつ円滑に走行させるための道路空間に必要な施設・設備、施策等について模擬的に構築し、その効果等の技術的検証を目的とした走行空間実証実験を令和６年度より実施。

■一般道における実証実験 実施箇所（1/2）

| 申請自治体 | | 路車協調システム実証実験 | | | | 走行空間実証実験 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 都道府県 | 市区町村 | R5 年度 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 |
| 北海道 | 苫小牧市 | ○ | ○ | | | | | |
| 北海道 | 千歳市 | | ○ | ○ | | | | |
| 北海道 | 当別町 | | ○ | | | | | |
| 北海道 | 上士幌町 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 青森県 | | | | | | ○ | | |
| 宮城県 | 仙台市 | | | | ○ | | | |
| 秋田県 | 大館市 | ○ | ○ | | | | | |
| 秋田県 | 上小阿仁村 | ○ | | | | | | |
| 福島県 | 田村市 | ○ | | | | | | |
| 福島県 | 磐梯町 | ○ | | | | | | |
| 茨城県 | 日立市 | | ○ | ○ | | | | ○ |
| 茨城県 | 常陸太田市 | ○ | | ○ | | | | |
| 茨城県 | つくば市 | ○ | | | ○ | | | |
| 茨城県 | 境町 | ○ | ○ | | | ○ | | |
| 栃木県 | | ○ | | ○ | | | | |
| 群馬県 | 前橋市 | ○ | ○ | | | ○ | | |
| 群馬県 | 渋川市 | ○ | ○ | | | | | |
| 埼玉県 | 和光市 | | ○ | | | | | |
| 千葉県 | 柏市 | | | | | ○ | ○ | |
| 千葉県 | 横芝光町 | ○ | | | | | | |
| 東京都 | 大田区 | ○ | | | | | | |
| 神奈川県 | 平塚市 | ○ | | | | | | |
| 新潟県 | 佐渡市 | ○ | | | | ○ | | |
| 新潟県 | 弥彦村 | | | ○ | | | | |
| 富山県 | 富山市 | | ○ | | | ○ | | |
| 石川県 | 小松市 | ○ | ○ | ○ | | | | |

■一般道における実証実験　実施箇所（2/2）

| 申請自治体 | | 路車協調システム実証実験 | | | | 走行空間実証実験 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 都道府県 | 市区町村 | R5 年度 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 | R6 年度 | R7 年度 | R8 年度 |
| 山梨県 | | ○ | | | | | | |
| 山梨県 | 富士吉田市 | ○ | ○ | | | | | |
| 長野県 | 塩尻市 | ○ | | | | | | |
| 岐阜県 | 岐阜市 | ○ | | ○ | | | | |
| 岐阜県 | 中津川市 | ○ | | | | | | |
| 静岡県 | 沼津市 | ○ | ○ | | | ○ | | |
| 愛知県 | 春日井市 | | ○ | ○ | | | | |
| 愛知県 | 豊田市 | ○ | | | | | | |
| 愛知県 | 日進市 | ○ | ○ | | | ○ | | |
| 三重県 | 多気町 | | | | | ○ | | |
| 京都府 | | | | | ○ | | | |
| 大阪府 | 堺市 | | | ○ | | | ○ | |
| 大阪府 | 四條畷市 | | ○ | ○ | | | | |
| 兵庫県 | 西宮市 | | | ○ | | | | |
| 兵庫県 | 三田市 | ○ | ○ | | | | | |
| 奈良県 | | | ○ | | | | | |
| 奈良県 | 宇陀市 | | ○ | | | | | |
| 鳥取県 | 鳥取市 | ○ | ○ | | | | | |
| 広島県 | 福山市 | | | ○ | | | | |
| 広島県 | 東広島市 | ○ | | | | | | |
| 香川県 | 三豊市 | | | | ○ | | | |
| 大分県 | 佐伯市 | | ○ | | | | | |
| 合計（自治体数） | | 28 | 22 | 13 | 4 | 9 | 2 | 1 |

### ② 高速道路における自動運転車支援

高速道路におけるレベル４自動運転トラックの実現に向け、令和６年度より新東名高速道路（駿河湾沼津 SA～浜松 SA）の第１通行帯（左車線）において、深夜時間帯に自動運転車優先レーンを設定し、車両開発と連携した路車協調による情報提供（合流支援情報、落下物・工事規制情報の提供）の有効性等の検証を目的とした実証実験を実施するとともに、乗用車（有人ドライバー）への活用も視野に入れた実証を予定。

■高速道路における実証実験 実施箇所

| 路線 | 区間 | 自動運転車優先レーン<br>設定時間帯 |
|---|---|---|
| 新東名高速道路 | 駿河湾沼津 SA～浜松 SA　上下 | 平日 22:00～翌 5:00 ※ |

※ 年末年始、ゴールデンウィーク、お盆期間等の混雑時期を除く

## (8) 訪日外国人レンタカー利用について

### 【レンタカーを利用した訪日外国人の推移（推定値）】

| 年 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 人数(万人) | 26.7 | 34.5 | 50.1 | 70.5 | 108.0 | 140.6 | 180.8 | 169.6 | (未調査) | 2.9 |
| 年 | 2022 | 2023 | 2024 | | | | | | | |
| 人数(万人) | 14.7 | 126.9 | 187.6 | | | | | | | |

出典：国際航空旅客動態調査（航空局：R6）

### 【外国人の出国が多い空港への最終アクセスにおけるレンタカー利用の状況（推定値）】

| 空港名<br>(上位 10 港) | (2024年) | | | (2019 年) |
|---|---|---|---|---|
| | 外国人旅客数(人) | レンタカー利用(人) | 利用割合 | 外国人旅客数(人) |
| 成田国際空港 | 10,738,850 | 203,791 | 1.9% | 8,956,453 |
| 関西国際空港 | 9,417,279 | 158,579 | 1.9% | 8,325,720 |
| 羽田空港 | 6,159,157 | 70,540 | 1.1% | 4,210,481 |
| 福岡空港 | 3,391,295 | 240,550 | 7.1% | 2,137,892 |
| 新千歳空港 | 1,643,987 | 143,914 | 8.8% | 1,707,695 |
| 中部国際空港 | 1,430,351 | 73,102 | 5.1% | 1,648,281 |
| 那覇空港 | 1,360,361 | 329,642 | 24.2% | 1,664,628 |
| 仙台空港 | 186,153 | 12,189 | 6.5% | 124,811 |
| 熊本空港 | 175,889 | 34,034 | 19.3% | 124,626 |
| 高松空港 | 152,618 | 28,316 | 18.6% | 72,654 |

出典:国際航空旅客動態調査(航空局:R6)

# 3.　豊かな暮らしの礎となる地域づくり

## (1) 次世代「ITS」の推進

### ①概要

ITS（Intelligent Transport Systems）は交通渋滞・交通事故等の削減や環境負荷の軽減，利用者の快適性の向上を目的に，最先端の ICT（情報通信技術）を活用し，人・道路・車両を一体として構築する新しい道路交通システムである。国土交通省道路局では，より安全で快適な移動を支援するため，各種 ITS サービスの研究開発・実用化を積極的に推進している。

### ②ITS の現状

#### (ア)　VICS（道路交通情報通信システム）

○リアルタイムの情報提供

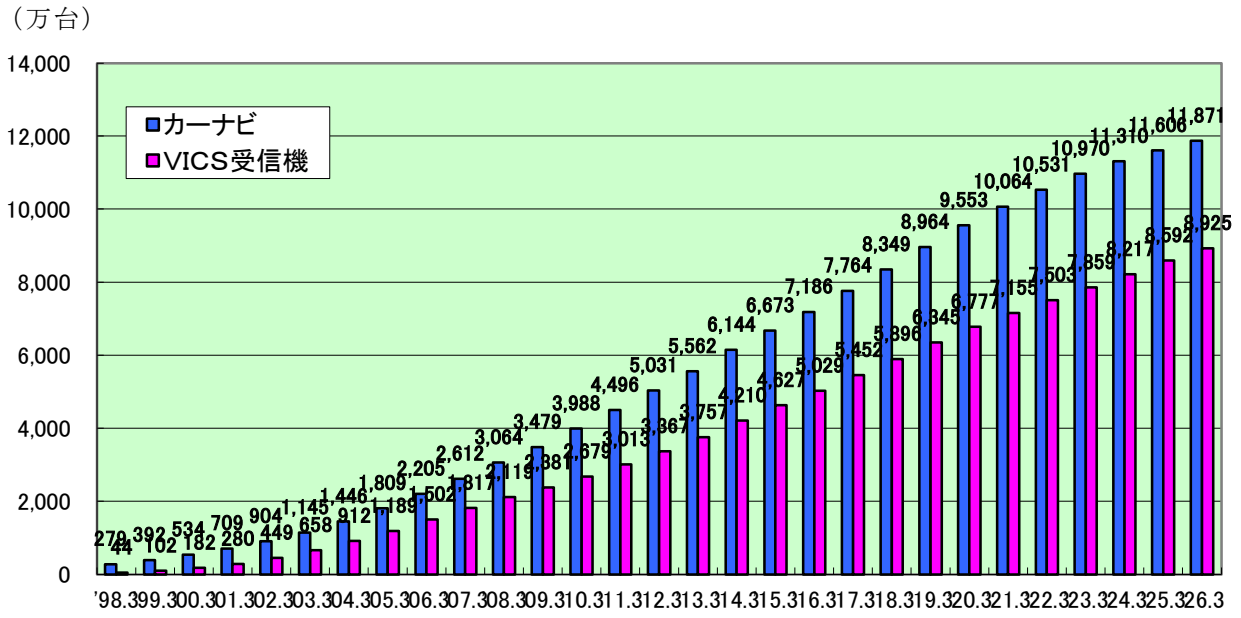
渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに道路上のビーコンや FM 多重放送により，カーナビゲーションシステムのディスプレイに文字や図形で表示するシステム（警察庁，総務省，国土交通省が連携して推進）

- 1996 年(平成８年) ４月　サービスを開始
- 1997 年(平成９年) ４月　全国の高速道路へのサービスエリア拡大
- 2003年(平成15年) ２月　全国の都道府県へサービスエリア拡大
- 今後も情報提供内容の充実，サービスエリアの拡充を推進

○カーナビ・VICS の普及状況

- カーナビの累計出荷台数　約11，871万台（2026年(令和８年) ３月末）
- VICS 受信機の累計出荷台数　約8，925万台（2026年(令和８年) ３月末）

〈カーナビゲーションと VICS 受信機の出荷台数累計〉



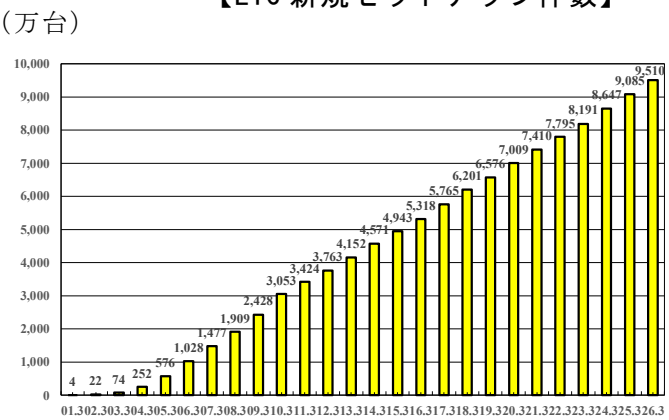

出所：JEITA（カーナビ）、VICS センター（VICS 受信機）

## （イ） ETC（自動料金支払いシステム）

○ETC の普及状況と効果

・ETCの新規セットアップ累計台数　約9,510.3万台(2026年(令和８年)３月末)
・全国のETC利用率　約95.8%（2026年(令和８年)３月）
・首都高速道路の本線料金所では，渋滞がほぼ解消
・東名高速道路上り東京料金所では，GW期間中の渋滞が解消

【ETC 新規セットアップ件数】



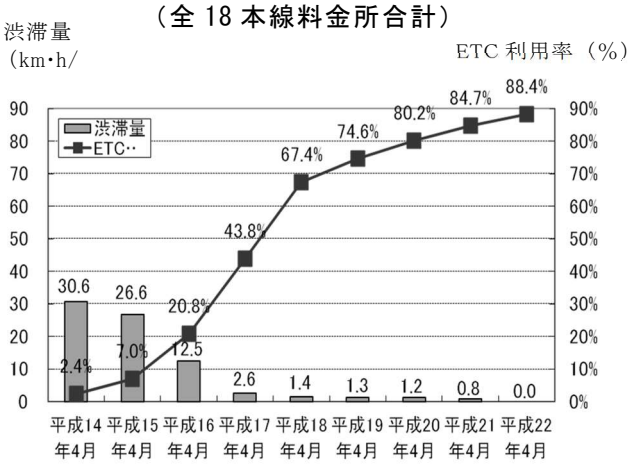

ETC車レーンにおける処理台数

| レーン種別 | 処理台数／時間 |
|---|---|
| ETC車レーン | 1,412 |
| 現金車レーン | 131 |

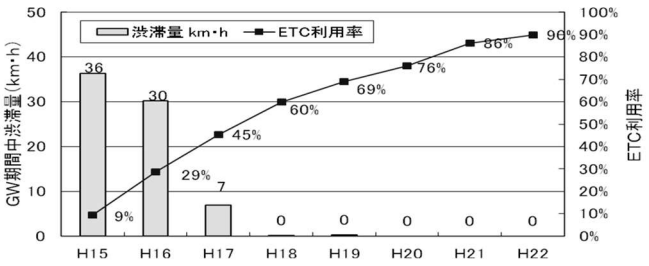
11倍

※東名高速東京料金所におけるサンプル調査
（平成24年12月3日午前6時）

【ETC 利用率と本線料金所渋滞量の関係】
（全 18 本線料金所合計）




【ゴールデンウィーク時期の渋滞状況】
東名高速　東京本線料金所（上り線）




※対象期間は，H15：H15.4.26～5.5，H16：H16.4.29～5.8，
H17：H17.4.28～5.7，H18：H18.4.28～5.7，
H19：H19.4.27～5.6，H20：H20.4.27～5.6，
H21：H21,4.27～5.6，H22：H22.4.29～5.8の各10日間

○ETC 月別利用台数，利用率（2025 年(令和 7 年)3 月時点）

・ETC 全体・ETC2.0 会社別利用台数（利用率）　（単位:万台）

| | | ETC2.0 (R6.3 実績) | | | ETC 全体 (R6.3 実績) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 利用台数 ① | 全利用者数 ② | 利用率 ①/② | 利用台数 ① | 全利用者数 ② | 利用率 ①/② |
| 各社 | NEXCO 東日本 | 3,159 | 7,547 | (41.8%) | 7,211 | 7,610 | (94.8%) |
| | NEXCO 中日本 | 2,251 | 5,492 | (41.0%) | 5,329 | 5,518 | (96.6%) |
| | NEXCO 西日本 | 2,968 | 8,582 | (34.6%) | 8,134 | 8,618 | (94.4%) |
| | 首都高速 | 1,598 | 3,352 | (47.7%) | 3,316 | 3,352 | (98.9%) |
| | 阪神高速 | 918 | 2,372 | (38.7%) | 2,321 | 2,372 | (97.8%) |
| | 本四高速 | 145 | 422 | (34.4%) | 411 | 425 | (96.8%) |
| 合計値 | | 11,039 | 27,768 | (39.8%) | 26,722 | 27,895 | (95.8%) |

・ETC2.0（コーポレートカード利用者のみ）利用率

| | 利用率 (R8.3 月実績) |
|---|---|
| NEXCO3社(全車) | 72.1% |
| NEXCO3社(中型車以上) | 87.5% |

○ETC 新規セットアップ累計台数（2026 年(令和 8 年) 3 月時点）

（単位：万台）

| | | | ETC2.0 | ETC 全体 |
|---|---|---|---|---|
| 全車 | | | 1,630.6 | 9,510.3 |
| | 普通車以下 | | 1,489.8 | 9,034.4 |
| | | 軽自動車 | 212.9 | 2,110.7 |
| | | うち二輪車 | 70.6 | 186.0 |
| | | 普通車 | 1,276.8 | 6,923.7 |
| | 中型車以上 | | 140.9 | 475.9 |
| | | 中型車 | 74.5 | 306.7 |
| | | 大型車 | 62.0 | 156.9 |
| | | 特大車 | 4.3 | 12.3 |

○スマートインターチェンジ

高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETC を搭載した車両に限定しているインターチェンジ。利用車両が限定されているため、簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要なため、従来のインターチェンジに比べて低コストで導入できるなどのメリットがある。2026年(令和8年)３月31日時点で、全国165箇所で開通済み、51箇所で事業中。

○ETC の多目的利用

2006年４月より、民間事業者においてETC車載器の機能の一部を利用し、車載器管理番号や利用者情報等を事前登録することで、カーフェリーの乗船手続きや駐車場利用料金決済等に利用できる、「利用者番号サービス」を実施。

2017年７月より、NEXCO東日本、NEXCO中日本、首都高速の３社において、事前登録を必要としない新たなETC多目的利用サービスとして、ネットワーク型ETC技術※を活用した駐車場利用料金決済の技術実証・試行運用を実施し、2019年11月に「ETC多目的利用システムの利用に関する要綱」を策定。

※ネットワーク型ETC技術…遠隔地に設置したセキュリティ機能を有した情報処理機器と駐車場等における複数の路側機を通信ネットワークで接続し、路側機で取得した情報を集約させて一括処理することで、ETCカードを用いた決済の安全性を確保する技術

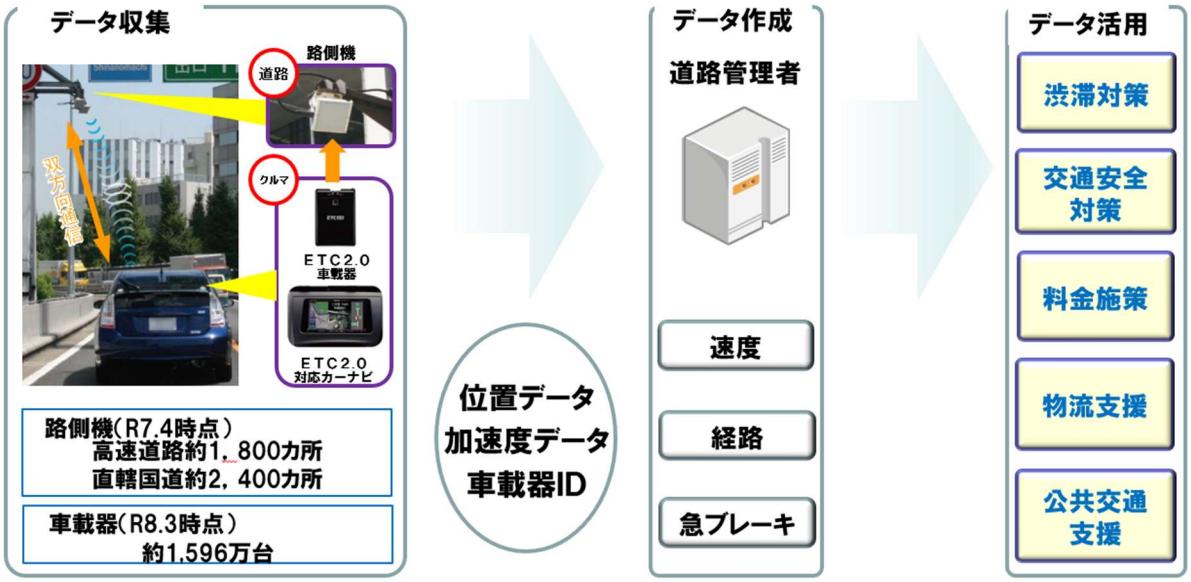
### (ｳ)　新たなITSサービスの技術開発・普及

○ETC2.0

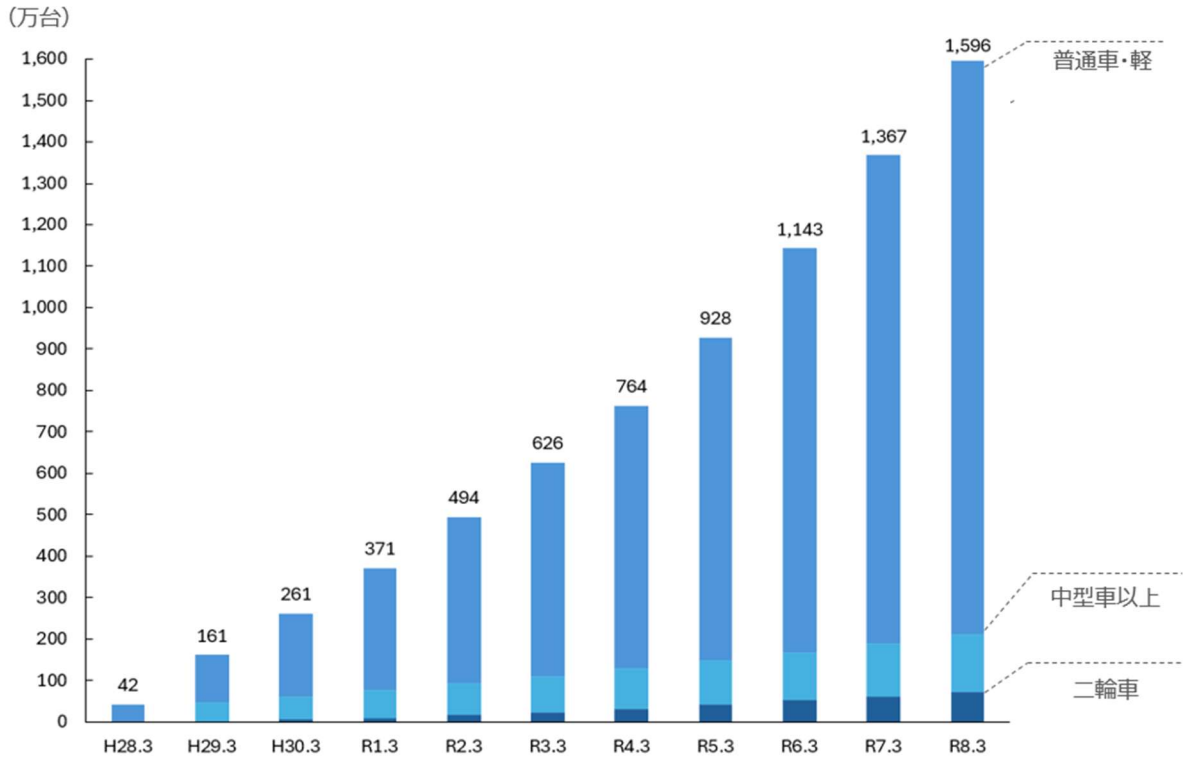
ETC2.0は、これまでのETCと比べて
・大量の情報の送受信が可能となる
・ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる
など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS推進に大きく寄与するシステム。

・ETC2.0車載器の新規セットアップ累計台数　約1596.2万台（2026年(令和８年)３月末）

・全国のETC2.0利用率　　約39.8%（2026年(令和８年)３月）




ETC2.0の概要

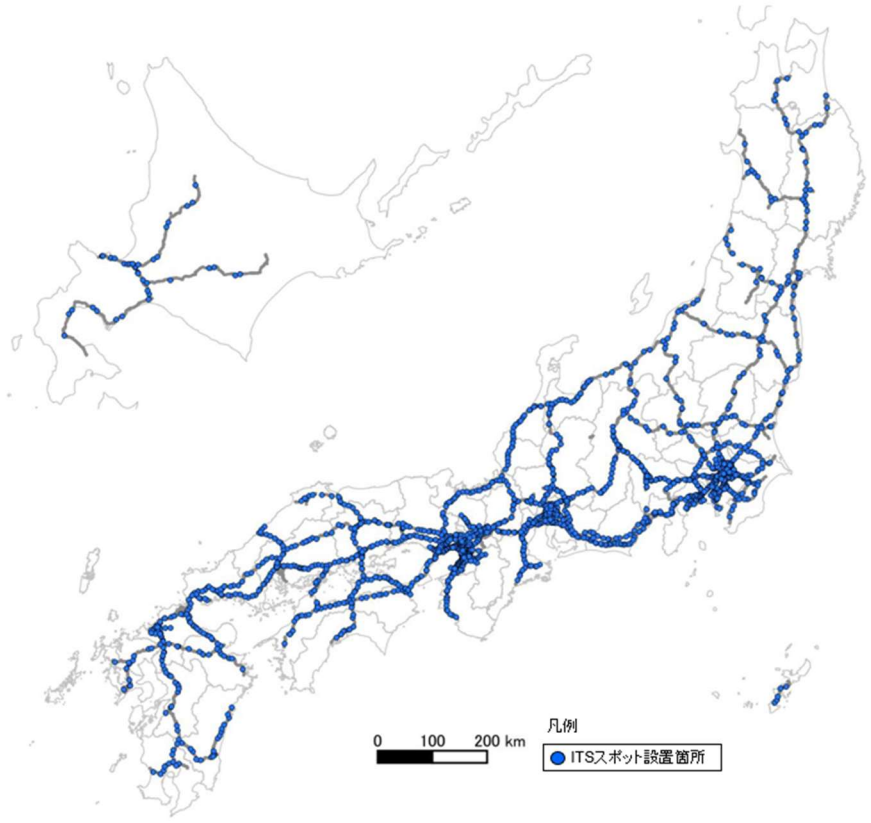



ETC2.0車載器の新規セットアップ累計台数の推移

| | 普通車以下<br>【軽・普通】 | 中型車以上<br>【中型・大型・特大】 | 全車 |
|---|---|---|---|
| NEXCO 東日本 | 33.0% | 75.3% | 41.8% |
| NEXCO 中日本 | 32.1% | 75.8% | 41.0% |
| NEXCO 西日本 | 25.4% | 74.1% | 34.6% |
| 首都高速 | 39.9% | 75.9% | 47.7% |
| 阪神高速 | 29.4% | 71.4% | 38.7% |
| 本四高速 | 24.1% | 77.5% | 34.4% |
| 6 社計 | 30.8% | 74.8% | 39.8% |

ETC2.0 利用率：ETC2.0 車載器を搭載した車両／全車両（ETC 未搭載車を含む）
※料金所ゲートを通過した台数ベース

ETC2.0 利用率（2026 年(令和８年)３月時点）




・都市間高速道路については、JCT(約 90 箇所)の手前も含め、
おおむね 10～15km おきに設置。
・都市内高速道路については、約 4km おきに設置。

ITS スポットの設置状況（高速道路上）

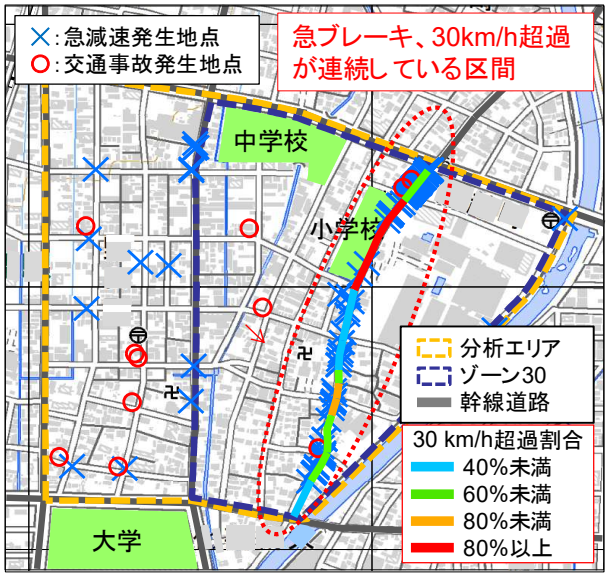
## (エ)　プローブ情報の収集・活用

○プローブ情報を活用した取り組み

ETC2.0 車載器を搭載した車両が路側機の下を通過した際、プローブ情報として経路データ及び挙動履歴データを収集することが可能。これを分析することで、従来では分からなかった事故危険箇所や道路交通状況を把握することができるようになり、きめ細やかな渋滞対策、交通安全対策等を高度化することが可能となった。

運行管理の効率化やドライバーの安全確保等を目的として、ETC2.0 で収集されるデータを事業者へ提供する ETC2.0 車両運行管理支援サービスを 2018 年（平成 30 年）８月から本格導入した。

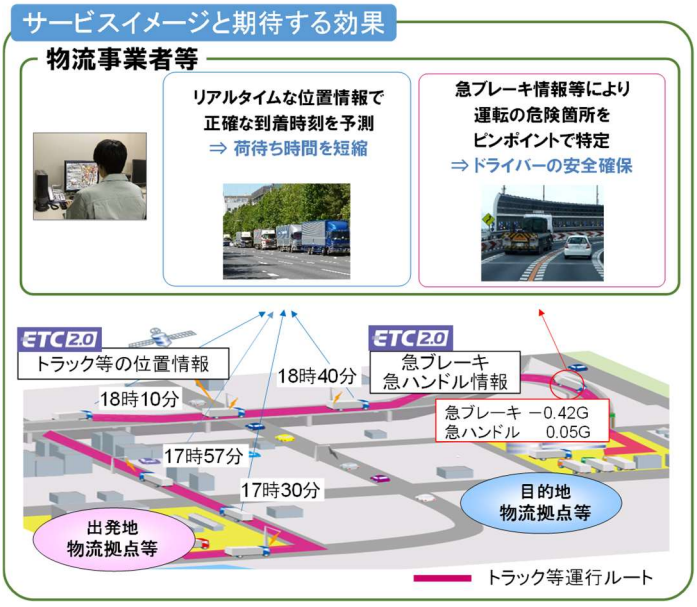
挙動履歴の活用（静岡県の例）




平成 27 年４～７月(４カ月間)における
ETC2.0 プローブによる急減速発生地点と
地点速度が 30km/h を超過する割合

※交通事故発生地点は平成 26 年 1～12 月(１年間)の交通事故データを使用

ETC2.0 車両運行管理支援サービスについて




プローブ情報の活用

## (2) 道の駅

# 「道の駅」の登録数

### 年度別

| | |
|---|---|
| 平成 5 年度 | 122(※1) |
| 平成 6 年度 | 181 |
| 平成 7 年度 | 233 |
| 平成 8 年度 | 313 |
| 平成 9 年度 | 390 |
| 平成 10 年度 | 470 |
| 平成 11 年度 | 551 |
| 平成 12 年度 | 610 |
| 平成 13 年度 | 649 |
| 平成 14 年度 | 701 |
| 平成 15 年度 | 742 |
| 平成 16 年度 | 785 |
| 平成 17 年度 | 830 |
| 平成 18 年度 | 858 |
| 平成 19 年度 | 868 |
| 平成 20 年度 | 900 |
| 平成 21 年度 | 936 |
| 平成 22 年度 | 970 |
| 平成 23 年度 | 987 |
| 平成 24 年度 | 1,005 |
| 平成 25 年度 | 1,014 |
| 平成 26 年度 | 1,040 |
| 平成 27 年度 | 1,079 |
| 平成 28 年度 | 1,107 |
| 平成 29 年度 | 1,134 |
| 平成 30 年度 | 1,154 |
| 令和元年度 | 1,173 |
| 令和2年度 | 1,187 |
| 令和 3 年度 | 1,194 |
| 令和4年度 | 1,204 |
| 令和5年度 | 1,213 |
| 令和6年度 | 1,221 |
| 令和7年度 | 1,231 |
| 令和8年度 | 1,234(※2) |

※1 平成5年度の第1回登録数は 103 駅
※2 令和8年度の登録数は令和8年 9 月 4 日時点

(経緯(参考))
○H3.10 月～H4.4 月 「道の駅」を実験
(山口、岐阜、栃木県)
○H5.1.18 「道の駅」の提言
(「道の駅」懇談会会長:越正毅教授)
○H5.2.23 「道の駅」の整備についての要綱策定
○H14.3.29「道の駅」の整備についての要綱一部変更
○H30.11.19「道の駅」の整備についての要綱一部変更
○R7.2.7 「道の駅」の整備についての要綱一部変更

### 都道府県別

| | |
|---|---|
| 北海道 | 128 |
| 青森県 | 28 |
| 岩手県 | 39 |
| 宮城県 | 19 |
| 秋田県 | 34 |
| 山形県 | 24 |
| 福島県 | 37 |
| 茨城県 | 16 |
| 栃木県 | 25 |
| 群馬県 | 33 |
| 埼玉県 | 21 |
| 千葉県 | 29 |
| 東京都 | 1 |
| 神奈川県 | 6 |
| 新潟県 | 42 |
| 富山県 | 16 |
| 石川県 | 26 |
| 福井県 | 21 |
| 山梨県 | 22 |
| 長野県 | 54 |
| 岐阜県 | 55 |
| 静岡県 | 27 |
| 愛知県 | 19 |
| 三重県 | 18 |
| 滋賀県 | 20 |
| 京都府 | 18 |
| 大阪府 | 10 |
| 兵庫県 | 37 |
| 奈良県 | 18 |
| 和歌山県 | 36 |
| 鳥取県 | 17 |
| 島根県 | 29 |
| 岡山県 | 17 |
| 広島県 | 21 |
| 山口県 | 24 |
| 徳島県 | 18 |
| 香川県 | 18 |
| 愛媛県 | 29 |
| 高知県 | 26 |
| 福岡県 | 17 |
| 佐賀県 | 11 |
| 長崎県 | 12 |
| 熊本県 | 38 |
| 大分県 | 26 |
| 宮崎県 | 19 |
| 鹿児島県 | 23 |
| 沖縄県 | 10 |
| 合計 | 1,234 |

# 全国モデル「道の駅」　全6箇所（2014 年(平成 26 年)度選定）

（地域外から活力を呼ぶゲートウェイ型）

| 主な機能 | 都道府県 | 市町村 | 設置年度 | 駅　名 | 主な特長 |
|---|---|---|---|---|---|
| 観光総合 | 群馬県 | 川場村（かわばむら） | H8 | 川場田園プラザ（かわばでんえん） | 「農業プラス観光」で人口約 3,700 人の村に年間約 120 万人が来訪。リピート率は7割。 |
| | 栃木県 | 茂木町（もてぎまち） | H8 | もてぎ | 真岡鉄道の SL やサーキットなど地域の魅力へのアクセスポイントとしてのゲートウェイ機能。 |
| | 千葉県 | 南房総市（みなみぼうそうし） | H5 | とみうら | ビワ狩り体験企画など、地域の観光資源をパッケージ化し、都市部の旅行会社へ販売。観光バス 3,000 台誘致。 |

（地域の元気を創る地域センター型）

| 主な機能 | 都道府県 | 市町村 | 設置年度 | 駅　名 | 主な特長 |
|---|---|---|---|---|---|
| 産業振興 | 山口県 | 萩市（はぎし） | H13 | 萩しーまーと（はぎ） | 隣接する漁港から新鮮な海産物が直接店頭に並び、地産地消にも貢献。地元加工業者と高付加価値商品を開発し、地域に貢献。 |
| | 愛媛県 | 内子町（うちこちょう） | H8 | 内子フレッシュパークからり（うちこ） | 生産者自らが運営に携わり、特産品を活かした加工食品の開発販売等、約 60 名の雇用を創出。 |
| 防災 | 岩手県 | 遠野市（とおのし） | H10 | 遠野風の丘（とおのかぜ　おか） | 東日本大震災時は、後方支援拠点として機能。広域防災拠点として高度な防災機能を分担。 |

# 重点「道の駅」全 103 箇所

## 2014 年(平成 26 年)度選定:35 箇所

| | 都道府県 | 市町村 | 駅 名 | 主な特徴 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 北海道 | ニセコ町 | ニセコビュープラザ | 国際リゾート地”ニセコ”におけるインバウンド観光拠点 |
| 2 | 北海道 | 石狩市 | 石狩「あいろーど厚田」 | 国道 231 号の「情報発信機能」として地域へ呼び込むゲートウェイ機能 |
| 3 | 北海道 | 当別町 | 北欧の風　道の駅とうべつ | 地域資源である農産物を農商工が連携し6次産業化 |
| 4 | 岩手県 | 陸前高田市 | 高田松原 | 震災の実情と教訓を国内・海外に向けて発信 |
| 5 | 宮城県 | 大崎市 | あ・ら・伊達な道の駅 | 地域資源(伊達政宗の史実等)を活用した観光拠点 |
| 6 | 秋田県 | にかほ市 | 象潟 | 環鳥海地域のゲートウェイとしてワンストップで総合観光情報発信 |
| 7 | 山形県 | 米沢市 | 米沢 | 山形県広域観光のゲートウェイとなる観光総合窓口設置 |
| 8 | 福島県 | 猪苗代町 | 猪苗代 | 火山や豪雪等のあらゆる災害に対応した総合防災拠点 |
| 9 | 茨城県 | 常陸太田市 | ひたちおおた | 体験圃場施設としてトマトハウス整備や地場産品を活用し体験・交流 |
| 10 | 栃木県 | 那須町 | 那須高原友愛の森 | 国際観光地として外国人観光客対応に向けた機能強化 |
| 11 | 千葉県 | 神崎町 | 発酵の里こうざき | 町の資産である発酵文化を「道の駅」を核として世界に発信 |
| 12 | 千葉県 | 睦沢町 | むつざわスマートウェルネスタウン・道の駅・つどいの郷 | 「スマートウェルネスタウン」の中核拠点 |
| 13 | 新潟県 | 十日町市 | 瀬替えの郷せんだ | 夏と冬でせんだ元気ハウスを活用した農業実習、除雪ボランティア |
| 14 | 新潟県 | 妙高市 | あらい | 豪雪地帯にあって、環境・観光にも配慮した新たな防災拠点 |
| 15 | 福井県 | 大野市 | (仮称) 結 の故郷 | 「越前おおのまるごと道の駅ビジョン」の核とし、地域資源情報発信 |
| 16 | 長野県 | 青木村 | あおき | 「体験学習の村」の体験交流拠点機能の拡充 |
| 17 | 長野県 | 飯島町 | 田切の里 | 「道の駅」を地域福祉の拠点として、宅配サービスなど実施 |
| 18 | 岐阜県 | 大野町 | パレットピアおおの | 特産品のバラ苗や柿を中心とした産業振興拠点 |
| 19 | 静岡県 | 伊豆地域 | 伊豆道の駅ネットワーク<br>・伊東マリンタウン<br>・開国下田みなと<br>・天城越え<br>・伊豆のへそ<br>・花の三聖苑伊豆松崎<br>・下賀茂温泉湯の花<br>・くるら戸田<br>・伊豆ゲートウェイ函南 | 伊豆半島内の 8 駅をネットワーク化し、地域の多様な観光情報発信 |
| 20 | 愛知県 | 豊田市 | どんぐりの里いなぶ | 地域の体験観光の総合窓口機能集約や、地方移住に係わる情報提供 |
| 21 | 兵庫県 | 神戸市 | 神戸フルーツ・フラワーパーク大沢 | 神戸ブランドや神戸観光の拠点として、国内・海外に発信 |

| | 都道府県 | 市町村 | 駅 名 | 主な特徴 |
|---|---|---|---|---|
| 22 | 兵庫県 | 朝来市（あさごし） | 但馬（たじま）のまほろば | 天空の城「竹田城」等を活かし、産業・雇用等の機能強化 |
| 23 | 和歌山県 | 太地町（たいじちょう） | たいじ | 「くじらの町」太地のゲートウェイとして歴史・文化の情報発信 |
| 24 | 和歌山県 | すさみ町（ちょう） | すさみ | 南海トラフ巨大地震時の避難場所等の広域防災拠点として整備 |
| 25 | 鳥取県 | 鳥取市（とっとりし） | 神話（しんわ）の里（さとしろ）白うさぎ | 神話「因幡の白うさぎ」など歴史・自然の観光を展開 |
| 26 | 鳥取県 | 日南町（にちなんちょう） | にちなん日野川（ひのがわ）の郷（さと） | まちを創生するための拠点（コンパクト・ヴィレッジ）を形成 |
| 27 | 島根県 | 浜田市（はまだし） | ゆうひパーク浜田（はまだ） | 女性・若者の交流拠点や地域産品のオリジナルレシピを発信 |
| 28 | 広島県 | 尾道市（おのみちし） | クロスロードみつぎ | 地元高校と連携し、インターンシップ実施。地元での就労を促す |
| 29 | 山口県 | 下関市（しものせきし） | 蛍街道西ノ市（ほたるかいどうにしのいち） | 街道の歴史・文化を伝える活動や「ほたる舟ツアー」を実施 |
| 30 | 愛媛県 | 今治市（いまばりし） | しまなみ海道（かいどう）周辺（しゅうへん）「道の駅（みちのえき）」<br>・今治湯ノ浦温泉<br>・伯方Ｓ・Ｃパーク<br>・今治市多々羅しまなみ公園<br>・しまなみの駅御島<br>・よしうみいきいき館 | サイクリストを国内外の観光客を地域の周遊観光へ呼び込む |
| 31 | 高知県 | 梼原町（ゆすはらちょう） | ゆすはら | 「ゆすはらまるごとクリニック」構想の拠点施設とし健康増進 |
| 32 | 高知県 | 須崎市（すさきし） | かわうその里（さと）すさき | 津波避難タワー等を新設し地域の防災拠点として防災機能強化 |
| 33 | 福岡県 | うきは市（し） | うきは | 高齢者や女性がいきいきと働き・暮らすための拠点とした整備 |
| 34 | 佐賀県 | 鹿島市（かしまし） | 鹿島（かしま） | 干潟環境教室を「道の駅」を中心に実施し、観光交流人口拡大 |
| 35 | 熊本県 | 小国町（おぐにまち） | 小国（おぐに） | 移住定住対策や観光総合機能等、さらなる機能強化を図る |

# 2015 年(平成 27 年)度選定:38 箇所

| | 都道府県 | 市町村 | 駅 名 | 主な特徴 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 北海道 | 士幌町（しほろちょう） | ピア 21 しほろ | 長距離バス、路線バス、地域コミュニティーバスの結節点として機能 |
| 2 | 北海道 | 厚沢部町（あっさぶちょう） | あっさぶ | 日本版 CCRC との連携により高齢者移住や、新規就農による移住・定住促進に向けた情報発信や総合案内 |
| 3 | 青森県 | 横浜町（よこはままち） | よこはま | 周辺施設を活用した、地方創生拠点を形成する自動車専用道路 IC 直結の道の駅 |
| 4 | 岩手県 | 宮古市（みやこし） | たろう | 水産物の直売や 6 次産業化による漁業復興・再生の拠点 |
| 5 | 秋田県 | 能代市（のしろし） | ふたつい | 世界遺産「白神山地」の玄関口として、多言語化に対応したインバウンド観光案内所（スタッフ・ガイド）を配置 |
| 6 | 福島県 | 飯舘村（いいたてむら） | いいたて村の道の駅（むらみちえき）までい館（かん） | 原発災害からの帰村時の日常生活を支える、役場や医療機関等と連携した復興拠点 |
| 7 | 茨城県 | 常陸大宮市（ひたちおおみや） | 常陸大宮（ひたちおおみや） | 全国でも生産量の少ない洋野菜の地産地消及びブランド化の推進 |
| 8 | 群馬県 | 下仁田町（しもにたまち） | しもにた | 買い物困難者への宅配サービス提供、子育てサポート、公共交通バスの結節点化などによる「小さな拠点」の形成 |
| 9 | 群馬県 | 上野村（うえのむら） | 上野（うえの） | 移住窓口を設置するなど道の駅を中心に移住・雇用対策を展開 |
| 10 | 千葉県 | 旭市（あさひし） | 季楽里（きらり）あさひ | 基幹病院等と連携し「医食農同源」をテーマに、豊富な地元農水産物を活用した地産地消の推進 |
| 11 | 新潟県 | 田上町（たがみまち） | たがみ | 道の駅周辺に公共サービスと生活サービス機能を集約。道の駅と集落地域等を結ぶ公共交通・宅配サービスの導入。 |
| 12 | 富山県 | 黒部市（くろべし） | （仮称）くろべ | 豊かな農産物と希少な海産物を活用した 6 次産業化の拠点 |
| 13 | 福井県 | 小浜市（おばまし） | 若狭（わかさ）おばま | 交通結節点機能強化（バスターミナル機能拡張、パーク＆ライド）による観光促進 |
| 14 | 福井県 | 勝山市（かつやまし） | 恐竜渓谷（きょうりゅうけいこく）ふくい勝山（かつやま）ジオパーク | 県立恐竜博物館等を活かした観光・交流拠点。コミュニティーバスによる周遊観光 |
| 15 | 山梨県 | 都留市（つるし） | つる | 地域伝統野菜の加工品開発による 6 次産業化 |
| 16 | 長野県 | 佐久市（さくし） | ヘルシーテラス佐久南（さくみなみ） | 健康長寿をテーマに、健康長寿野菜や健康長寿食の提供による地産地消の推進 |
| 17 | 長野県 | 阿南町（あなんちょう） | 信州新野千石平（しんしゅうにいのせんごくだいら） | 高齢者への宅配サービスを通じた買物支援や安否確認、町民バスと連携した中山間地の生活支援 |
| 18 | 岐阜県 | 郡上市（ぐじょうし） | 明宝（めいほう） | NPO と連携した日用品の配達及び生活支援サービスによる高齢者支援 |
| 19 | 岐阜県 | 下呂市（げろし） | 飛騨金山（ひだかなやま）ぬく森（もり）の里温泉（さとおんせん） | 病院・老人福祉施設等の地域福祉機能等の集約、コミュニティバスや高齢者宅配サービス等による小さな拠点機能の向上 |
| 20 | 三重県 | 御浜町（みなまちょう） | パーク七里御浜（しちりみはま） | 柑橘加工商品の開発と 6 次産業化の推進 |
| 21 | 愛知県 | 豊橋市（とよはしし） | とよはし | 南海トラフ地震等に備えた防災活動拠点 |
| 22 | 三重県 | 大台町（おおだいちょう） | 奥伊勢（おくいせ）おおだい | JR、高速バス、路線バスの結節点における行政、文化、観光、医療サービス拠点の形成 |
| 23 | 滋賀県 | 長浜市（ながはまし） | 浅井三姉妹の郷（あざいさんしまいサト） | 起業や商品開発をサポートする「チャレンジショップ」の設置による地産地消型産業の振興 |

| | 都道府県 | 市町村 | 駅 名 | 主な特徴 |
|---|---|---|---|---|
| 24 | 滋賀県 | 竜王町 | 竜王かがみの里<br>・アグリパーク竜王 | 土産土法の取組を２駅（集客力のある駅と農業生産力のある駅）連携で推進 |
| 25 | 京都府 | 南山城村 | お茶の京都　みなみやましろ村 | 「村で暮らし続けるための仕掛け作り」として、特産品である南山城茶を活用した商品開発 |
| 26 | 京都府 | 京丹後市 | 丹後王国食のみやこ | 丹後地域の観光資源、地域食材等を紹介する観光等総合窓口 |
| 27 | 大阪府 | 河南町 | かなん | なにわの伝統野菜を使った商品を開発・提供するための施設整備 |
| 28 | 奈良県 | 葛城市 | かつらぎ | 高齢者の交通手段確保のためのコミュニティ―バス運行、ICT を活用した買い物支援 |
| 29 | 鳥取県 | 琴浦町 | 琴の浦 | 隣接する既存の道の駅との機能分担及び連携し、地元特産品を活用した６次産業化など地産地消の推進 |
| 30 | 広島県<br>島根県 | 三次市<br>雲南市<br>飯南町 | 国道54号沿線「道の駅」<br>・ゆめランド布野<br>・赤来高原<br>・頓原<br>・掛合の里 | 自動車道の開通により交通量が減少した国道54 号沿線の４つの道の駅の相互連携による、地域の暮らしを持続的支える環境構築 |
| 31 | 山口県 | 周南市 | ソレーネ周南 | 高齢者の相談窓口の設置、バス停の整備による、地域住民のサポート体制の構築 |
| 32 | 徳島県 | 美馬市 | みまの里 | 地元農林水産物の集出荷システムを活用した産地直売所の設置や地域野菜を活用した６次産業化推進 |
| 33 | 香川県 | 三豊市 | たからだの里さいた | 道の駅の観光ポテンシャルを活かした移住促進（移住コンシェルジュによる相談窓口設置、移住体験ツアー開催等） |
| 34 | 福岡県 | 八女市 | たちばな | 地域福祉の向上と地域住民の安全安心な地域コニュニティ再生による行政サテライト機能の充実 |
| 35 | 長崎県 | 東彼杵町 | 彼杵の荘 | 障害者支援施設が行う移動販売車による買物支援と農産物の集荷・販売システムの確立 |
| 36 | 熊本県 | 阿蘇市 | 阿蘇 | 消防署、医療センター等と連携した「小さな拠点」の形成。空き家バンク制度を活用し、移住定住等を促進 |
| 37 | 宮崎県 | 延岡市 | 北川はゆま | コミュニティバスの乗入れや高速バスストップの設置、パーク＆ライド機能を備えた乗継拠点 |
| 38 | 沖縄 | 宜野座村 | ぎのざ | 宜野座エコ農産物や人材資源等を活用し「食育・地産地消活動」の促進 |

# 2018 年(平成 30 年)度選定:15 箇所

| | 都道府県 | 市町村 | 駅 名 | 主な特徴 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 北海道 | 留萌市（るもいし） | るもい | 高速道路の終点インターチェンジに近接する立地環境を生かし、既存の公共交通機能集約化 |
| 2 | 北海道 | 弟子屈町（てしかがちょう） | 摩周温泉（ましゅうおんせん） | 周辺自治体やシーニックバイウェイ（日本風景街道）とも連携し、広域的な観光情報の収集・発信 |
| 3 | 青森県 | 七戸町（しちのへまち） | しちのへ | 地域 DMO と連携した　観光商品の開発・販売、旅行事業者と連携 |
| 4 | 茨城県 | 潮来市（いたこし） | いたこ | DMO と連携しスポーツツーリズムの取組を通じ、道の駅を拠点とした周辺市への観光の周遊化を図り、インバウンド観光の効果を広域的に活性化させる |
| 5 | 千葉県 | 柏市（かしわし） | しょうなん | 都市部と農村部を結ぶエントランスとして再整備し、集客・販売・地域情報の発信の拠点とする。 |
| 6 | 新潟県 | 糸魚川市（いといがわし） | 能生（のう） | 地域の２つの日本風景街道との連携により、次世代観光拠点の形成やサイクリング拠点化を推進 |
| 7 | 愛知県 | 日進市（にっしんし） | にっしん | 広い駐車場を備えた道の駅に子育て応援施設（屋内）を設置し、相談等を実施することで、増加する子育て世代のニーズ対応、孤立化の防止や情報発信能力の向上を図る |
| 8 | 兵庫県 | 養父市（やぶし） | ようか但馬蔵（たじまのくら） | 北近畿・山陰エリアの訪日インバウンドに向けたワンストップ窓口機能を設けることで、訪日インバウンドを道の駅から各地へ送客する仕組みを構築するとともに、子育て支援機能を充実させる |
| 9 | 奈良県 | 天理市（てんりし） | 奈良県国際芸術村（ならけんこくさいげいじゅつむら）（仮称） | 文化・芸術振興の取り組み加え、観光・産業振興、まちの賑わいづくりなどの政策間連携による地域活性化 |
| 10 | 広島県 | 安芸太田町（あきおおたちょう） | 来夢とごうち（らいむ） | DMO 機能を持つ「地域商社」が道の駅を運営し、商品（モノ・コト）開発、プロモーション、観光客の受入を地域の事業者等との連携により実施し、「稼ぐ観光まちづくり」を推進する |
| 11 | 徳島県 | 三好市（みよしし） | 大歩危（おおぼけ） | 地域 DRM「そらの郷」及び、四国風景街道「三好市秘境ロマン街道推進協議会」と連携し、観光施設の情報を一体的に発信、地域全体のゲートウェイとして、周遊・滞在型観光を推進する。 |
| 12 | 大分県 | 由布市（ゆふし） | ゆふいん | 道の駅・大分道守会議・日本風景街道が連携した「三つの輪」と協働し、交流機会の向上を図る |
| 13 | 熊本県 | 和水町（なごみまち） | きくすい | 広域からの玄関口として、周辺観光地と連携して観光情報発信や観光ツアー斡旋等の広域的な観光振興を先導 |
| 14 | 鹿児島県 | 奄美市（あまみし） | 奄美大島住用（あまみおおしますみよう） | 世界自然遺産（登録申請中）と連携し、地域資源の特性を十分活かしてインバウンド対応を強化する先駆的な取組 |
| 15 | 沖縄県 | 名護市（なごし） | 許田（きょだ） | 大学や周辺道の駅と連携した観光情報発信や商品開発など、観光振興の実現に向けた先駆的な企画<br>津波災害に備えた高台避難所を整備するなど、災害時にも対応した優れた企画 |

# 2019 年(令和元年)度選定:15 箇所

| | 都道府県 | 市町村 | 駅 名 | 主な特徴 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 北海道 | みなみふらのちょう<br>南富良野町 | みなみ<br>南ふらの | 体験型アウトドア観光の拠点としてリニューアル。地元と来訪者との交流を促進する機能も整備 |
| 2 | 宮城県 | おながわちょう<br>女川町 | （仮称）おながわ | 公民の連携により、震災復興・地域観光・地域交流の一体的なサービス拠点の創出 |
| 3 | 福島県 | ふくしまし<br>福島市 | （仮称）ふくしま | 日本風景街道やフルーツラインを活用したサークルツーリズム拠点の創出と震災等により屋外で遊べない子供向けの遊び場整備 |
| 4 | 茨城県 | かさまし<br>笠間市 | （仮称）かさま<br>笠間 | 多様な交通手段との連携による、交通結節点機能の強化<br>地元大学と連携した子育て支援と人材育成の実施 |
| 5 | 千葉県 | みなみぼうそうし<br>南房総市 | みなみぼうそうしみち　えき<br>南房総市道の駅<br>・とみうら枇杷倶楽部<br>・おおつの里花倶楽部<br>・富楽里とみやま<br>・三芳村鄙の里<br>・和田浦 WA・O！<br>・ローズマリー公園<br>・白浜野島崎<br>・ちくら潮風王国 | 「道の駅」運営主体の統合と市役所組織の再編を実施。８つの道の駅が連携して施設リニューアルやツーリズムの充実等を実施 |
| 6 | 新潟県 | さんじょうし<br>三条市 | ていえん　さと　ほない<br>庭園の郷 保内 | 地元産業を活用した子育て世代支援事業の強化 |
| 7 | 愛知県 | たはらし<br>田原市 | あつみはんとうなのはなろうまんかいどう<br>渥美半島菜の花浪漫街道<br>「道の駅」ネットワーク<br>・田原めっくんはうす<br>・あかばねロコステーション<br>・伊良湖クリスタルポルト | 日本風景街道で繋がる道の駅が連携して「ナショナルサイクルリスト」の受け入れ拠点としてリニューアル |
| 8 | 福井県 | みはまちょう<br>美浜町 | みはま<br>美浜（仮称） | 鉄道駅に近接する強みを活かした交通結節点機能の強化（コミュニティバスの運行ルートの再編やレンタサイクル等の設置など）、キッズルームを整備し、一時預かり・育児講習会等による子育て支援機能の充実 |
| 9 | 滋賀県 | ひがしおうみし<br>東近江市 | あいとうマーガレットステーション | 道の駅を核として、農業体験メニューや、滞在機能の充実による農業と観光と地域資源が連動した拠点（ガーデンビレッジ）へのリニューアル |
| 10 | 兵庫県 | たんばし<br>丹波市 | たんば　さと<br>丹波おばあちゃんの里 | 高速 IC に近接する立地を活かし、休憩機能の向上や、宿泊、情報発信機能の強化による周遊観光拠点の創出 |
| 11 | 兵庫県 | すもとし<br>洲本市 | たかたやかへえこうえん<br>高田屋嘉兵衛公園（仮称） | 情報発信、宿泊、サイクリスト受入環境の整備によるゲートウェイ機能の強化 |
| 12 | 鳥取県 | ほくえいちょう<br>北栄町 | ほうじょうこうえん<br>北条公園 | 併設するオートキャンプ場との連携を図った、農産物や交流・多目的ゾーンにリニューアル |
| 13 | 徳島県 | いたのちょう<br>板野町 | いたの（仮称） | ２つの高速 IC に近接する立地を活かし、観光 DMO との連携による観光モデルルートの構築による周遊観光拠点の創出 |
| 14 | 宮崎県 | くしまし<br>串間市 | くしま（仮称） | 風景街道、道守、地域団体との連携によりサイクリング拠点を創出 |
| 15 | 宮崎県 | みやこのじょうし<br>都城市 | みやこのじょう<br>都城 | 地場産業（畜産、林業等）と連携した子育て支援施設等へのリニューアル<br>地元大学（園芸学部）と連携した、駅内の花壇・植栽を実施 |

# 2016 年(平成 28 年)度 住民サービス部門 モデル「道の駅」

| 都道府県 | 市町村 | 設置年度 | 駅 名 | 主な特長 |
|---|---|---|---|---|
| 埼玉県 | 小鹿野町（おがのまち） | H11 | 両神温泉薬師の湯（りょうかみおんせんやくしのゆ） | 町が「道の駅」を地域福祉の拠点として位置付け、高齢者の生きがい作りの取組を展開し、地域住民の交流の場として機能。 |
| 岐阜県 | 高山市（たかやまし） | H14 | 桜の郷荘川（さくらのさとしょうかわ） | まちづくり協議会への積極的な参画・連携により、住民ニーズを踏まえた健康増進の取組を展開し、地域住民の交流の場として機能。 |
| 京都府 | 南丹市（なんたんし） | H17 | 美山ふれあい広場（みやまふれあいひろば） | 住民自治組織が中心となり、行政サービスや福祉サービス等の機能・施設を連携させ、総合的な拠点を形成。 |
| 岡山県 | 新見市（にいみし） | H9 | 鯉が窪（こいくぼ） | 計画から運営まで全てで住民主体を掲げ、行政窓口や診療所等を集約してワンストップサービスを実現した「小さな拠点」を形成。 |
| 香川県 | 小豆島町（しょうどしまちょう） | H8 | 小豆島オリーブ公園（しょうどしまこうえん） | 「道の駅」を福祉施策の中核と位置付け、オリーブ販売等による収益を福祉関連施設の運営に還元することで住民サービスを実現。 |
| 宮崎県 | 日南市（にちなんし） | H11 | 酒谷（さかたに） | 「道の駅」の収益を自治組織に還元し、住民主体で「道の駅」を地域の自治・交流活動の拠点として育て、「小さな自治」を形成。 |

# 2017 年(平成 29 年)度 地域交通拠点部門 モデル「道の駅」

| 都道府県 | 市町村 | 設置年度 | 駅 名 | 主な特長 |
|---|---|---|---|---|
| 北海道 | 足寄町（あしょろちょう） | H16 | あしょろ銀河（ぎんが）ホール 21 | ・バス車両と一般車両の駐車スペースを分離した空間設計<br>・路線バスの運行時間に合わせて、待合所の営業時間を延長 |
| 宮城県 | 石巻市（いしのまきし） | H16 | 上品の郷（じょうぼんさと） | ・民間バス事業者との連携により、バス停を「道の駅」の待合スペース前に移設<br>・「道の駅」を市の総合交通戦略に位置づけ<br>・東日本大震災後に、仮設住宅路線を新設 |
| 石川県 | 輪島市（わじまし） | H15 | 輪島（わじま） | ・将来の無人自動走行も見据えた電動カートの試験走行など先進的な取組を実施<br>・隣接する文化会館との渡り廊下を整備し、利用者の利便性を向上 |
| 奈良県 | 黒滝村（くろたきむら） | H5 | 吉野路（よしのじ） 黒滝（くろたき） | ・コミュニティバスと路線バスの乗継利用者に、路線バスの乗車券を無料配布<br>・路線バスとコミュニティバス相互の運行状況に合わせて時間調整を実施 |
| 広島県 | 北広島町（きたひろしまちょう） | H16 | 舞（まい）ロード IC千代田（ちよだ） | ・高速バス停への乗継経路上にエレベーターや屋根を設置し、乗継利便性を向上<br>・民間バス事業者との連携により、高速バスのチケット販売や IC カードチャージ機の設置を実施 |
| 愛媛県 | 松野町（まつのまち） | H10 | 虹（にじ）の森公園（もりこうえん）まつの | ・民間バス事業者との連携により、路線バスの終点を「道の駅」まで延伸<br>・路線バスとコミュニティバス相互の運行状況に合わせて時間調整を実施 |
| 福岡県 | 宗像市（むなかたし） | H20 | むなかた | ・民間バス事業者との連携により、路線バスのルートを「道の駅」経由に変更<br>・「道の駅」から天神行き特急バスを新設 |

# 「道の駅」第 3 ステージ応援パッケージ支援対象

## 2025 年(令和 7 年)度「道の駅」第 3 ステージ応援パッケージ支援対象:10 箇所

| 都道府県 | 市町村 | 駅 名 |
|---|---|---|
| 北海道 | 留萌市 | るもい |
| 山形県 | 村山市 | むらやま |
| 茨城県 | 下妻市 | しもつま |
| 栃木県 | 茂木町 | もてぎ |
| 新潟県 | 南魚沼市 | 南魚沼 |
| 新潟県 | 妙高市 | あらい |
| 愛知県 | 幸田町 | 筆柿の里・幸田 |
| 滋賀県 | 草津市 | 草津 |
| 広島県 | 福山市 | アリストぬまくま |
| 熊本県 | 和水町 | きくすい |

# 「防災道の駅」
## 2021 年(令和 3 年)度「防災道の駅」選定:39 箇所

| 都道府県 | 市町村 | 駅 名 |
|---|---|---|
| 北海道 | 天塩町 | てしお |
| 北海道 | ニセコ町 | ニセコビュープラザ |
| 北海道 | 猿払村 | さるふつ公園 |
| 北海道 | 厚岸町 | 厚岸グルメパーク |
| 青森県 | 七戸町 | しちのへ |
| 岩手県 | 遠野市 | 遠野風の丘 |
| 秋田県 | 大仙市 | 協和 |
| 山形県 | 飯豊町 | いいで |
| 福島県 | 猪苗代町 | 猪苗代 |
| 茨城県 | 大子町 | 奥久慈だいご |
| 栃木県 | 壬生町 | みぶ |
| 群馬県 | 川場村 | 川場田園プラザ |
| 千葉県 | 八千代市 | やちよ |
| 長野県 | 塩尻市 | 小坂田公園 |
| 山梨県 | 富士川町 | 富士川 |
| 新潟県 | 妙高市 | あらい |
| 石川県 | 輪島市 | のと里山空港 |
| 岐阜県 | 大野町 | パレットピアおおの |
| 静岡県 | 富士宮市 | 朝霧高原 |
| 愛知県 | 豊橋市 | とよはし |
| 三重県 | 志摩市 | 伊勢志摩 |
| 福井県 | 大野市 | 越前おおの荒島の郷 |

| 都道府県 | 市町村 | 駅 名 |
|---|---|---|
| 滋賀県 | 甲良町 | せせらぎの里こうら |
| 兵庫県 | 朝来市 | 但馬のまほろば |
| 奈良県 | 奈良市 | (仮称)中町 |
| 和歌山県 | すさみ町 | すさみ |
| 岡山県 | 玉野市 | みやま公園 |
| 広島県 | 東広島市 | 西条のん太の酒蔵 |
| 山口県 | 周南市 | ソレーネ周南 |
| 徳島県 | 板野町 | いたの |
| 香川県 | 綾川町 | 滝宮 |
| 愛媛県 | 久万高原町 | 天空の郷さんさん |
| 高知県 | 四万十町 | あぐり窪川 |
| 福岡県 | うきは市 | うきは |
| 長崎県 | 佐世保市 | させぼっくす 99 |
| 熊本県 | 芦北町 | たのうら |
| 大分県 | 由布市 | ゆふいん |
| 宮崎県 | 都城市 | 都城 |
| 鹿児島県 | 垂水市 | たるみずはまびら |

# 2025 年(令和 7 年)度「防災道の駅」選定:40箇所

| 都道府県 | 市町村 | 駅　名 |
|---|---|---|
| 北海道 | 幕別町 | 忠類 |
| 北海道 | 奈井江町 | ハウスヤルビ奈井江 |
| 北海道 | 遠軽町 | 遠軽森のオホーツク |
| 青森県 | 横浜町 | よこはま |
| 岩手県 | 葛巻町 | くずまき高原 |
| 宮城県 | 大崎市 | 三本木 |
| 秋田県 | 横手市 | 十文字 |
| 山形県 | 山形市 | やまがた蔵王 |
| 福島県 | 平田村 | ひらた |
| 茨城県 | 笠間市 | かさま |
| 栃木県 | 下野市 | しもつけ |
| 群馬県 | 下仁田町 | しもにた |
| 埼玉県 | 桶川市 | べに花の郷おけがわ |
| 千葉県 | 南房総市 | とみうら |
| 山梨県 | 富士吉田市 | 富士吉田 |
| 長野県 | 上田市 | 上田　道と川の駅 |
| 新潟県 | 見附市 | パティオにいがた |
| 富山県 | 高岡市 | 万葉の里高岡 |
| 石川県 | 中能登町 | 織姫の里なかのと |
| 岐阜県 | 高山市 | ななもり清見 |
| 静岡県 | 伊豆市 | 伊豆月ケ瀬 |
| 愛知県 | 幸田町 | 筆柿の里・幸田 |

| 都道府県 | 市町村 | 駅　名 |
|---|---|---|
| 三重県 | 津市 | 津かわげ |
| 福井県 | 高浜町 | シーサイド高浜 |
| 滋賀県 | 大津市 | 妹子の郷 |
| 京都府 | 京丹波町 | 京丹波　味夢の里 |
| 奈良県 | 下北山村 | きなりの郷　下北山（仮称） |
| 和歌山県 | 海南市 | 海南サクアス |
| 鳥取県 | 北栄町 | ほうじょう |
| 島根県 | 雲南市 | 掛合の里 |
| 徳島県 | つるぎ町 | 貞光ゆうゆう館 |
| 香川県 | 高松市 | 源平の里　むれ |
| 愛媛県 | 宇和島市 | みま |
| 高知県 | 南国市 | 南国風良里 |
| 福岡県 | みやま市 | みやま |
| 佐賀県 | 嬉野市 | うれしのまるく |
| 熊本県 | 錦町 | 錦 |
| 大分県 | 豊後大野市 | あさじ |
| 宮崎県 | 延岡市 | 北川はゆま |
| 鹿児島県 | 出水市 | 出水（仮称） |

## (3) スマートインターチェンジの整備

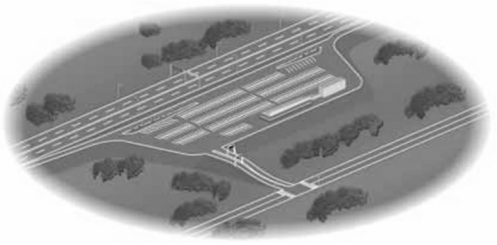
国土交通省では，既存の高速自動車国道の有効活用や，地域生活の充実，地域経済の活性化を推進するため，建設・管理コストの削減が可能なスマートインターチェンジ（ETC 専用インターチェンジ）の整備を推進している。また，高速道路を活用した企業活動を支援し，経済の活性化を図るため，民間企業の発意と負担により整備する，民間施設直結スマートインターチェンジ（ETC 専用インターチェンジ）を導入している。

### ■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（スマート IC）は，高速道路の本線やサービスエリア，パーキングエリア，バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり，通行可能な車両（料金の支払い方法）を，ETC を搭載した車両に限定しているインターチェンジ。利用車両が限定されているため，簡易な料金所の設置で済み，料金徴収員が不要なため，従来の IC に比べて低コストで導入できるなどのメリットがある。

#### ○SA・PA 接続型とは

スマート IC のうち，高速道路側の接続箇所が，サービスエリア・パーキングエリアであるもの。既存の施設を活用することにより，比較的容易にアクセス路を確保することができる。





#### ○本線直結型とは

スマート IC のうち，高速道路本線へ直接アクセス路を接続させるもの。サービスエリア・パーキングエリアの存在しない箇所に設置することができる。





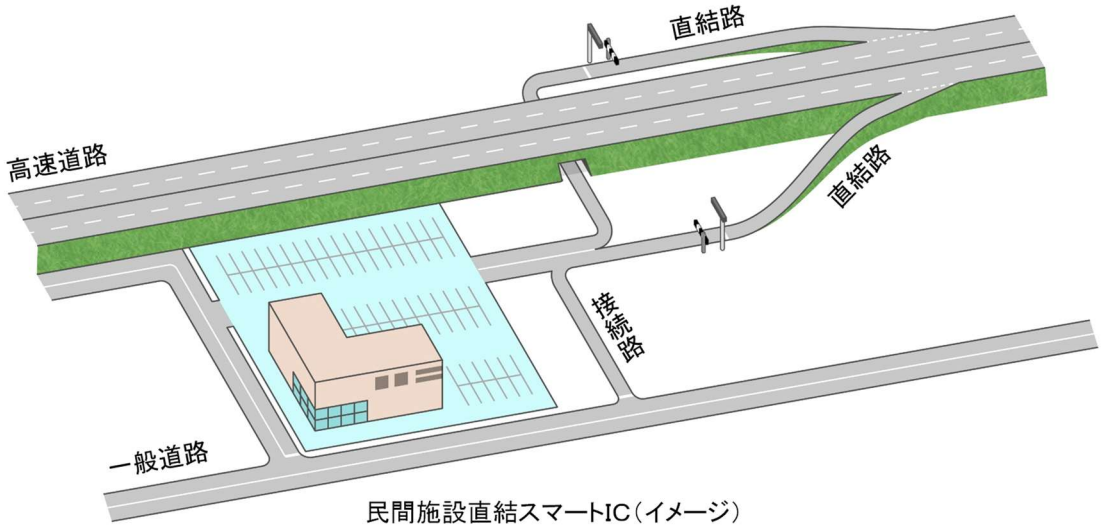
### ■スマートインターチェンジ供用中箇所

スマートインターチェンジを運営している箇所は，現在全国で165箇所※（2026年(令和8年)3月31日）。

※フル化事業中 2 箇所を含む。

## ■民間施設直結スマートインターチェンジとは

民間施設直結スマートインターチェンジは，高速道路と近傍に位置する大規模な物流拠点や工業団地，商業施設等の民間施設を直結するインターチェンジであり，民間企業の発意と負担により整備する。




民間施設直結スマートIC（イメージ）

■スマート IC 関係データ

| | | |
|---|---|---|
| (1)開通済箇所数（2026 年(令和 8 年)3 月 31 日時点） | | 165 箇所※1 |
| (2)事業中箇所数（2026 年(令和 8 年)3 月 31 日時点） | | 51 箇所※1 |
| (3)準備段階調査箇所数（2026 年(令和 8 年)3 月 31 日時点） | | 2 箇所 |
| (4)平均的な整備費用<br>※料金所への接続道路を除く<br>※会社整備の料金徴収施設（約３億円）を含む | スマート IC 全体平均 | 約 20 億円 |
| | うち SA・PA 接続型 | 約 15 億円 |
| | うち本線直結型 | 約 25 億円 |
| | （参考）通常 IC | 約 35 億円 |
| (5)平均的な管理費用 | スマート IC（監視員無） | 約 2,800 万円/年 |
| | スマート IC（監視員有） | 約 7,000 万円/年 |
| | （参考）通常 IC | 約 9,000 万円/年 |

※１：フル化事業中２か所（加計スマート IC，蓮田スマート IC)を含む

■民間施設直結スマート IC 関係データ（2026 年(令和 8 年)3 月 31 日時点）

| | |
|---|---|
| (1)開通済箇所数 | 2 箇所 |
| (2)事業中箇所数 | 0 箇所 |
| (3)整備方針認定箇所数 | 0 箇所 |

■スマートインターチェンジ開通箇所（1/5）

2026年(令和8年)3月31日時点

| No | 道路名 | 県名 | スマートIC名称 | 形式 | 運営する高速道路会社 | 備考（本格導入日） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 道央自動車道 | 北海道 | 砂川SAスマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H27.8.8～ |
| 2 | 道央自動車道 | 北海道 | 輪厚スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H21.6.29～ |
| 3 | 八戸自動車道 | 青森 | 八戸西スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H31.3.23～ |
| 4 | 東北自動車道 | 岩手 | 花巻PAスマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | R6.3.20～ |
| 5 | 東北自動車道 | 岩手 | 矢巾スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H30.3.24～ |
| 6 | 東北自動車道 | 岩手 | 奥州スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H30.4.24～ |
| 7 | 東北自動車道 | 岩手 | 滝沢中央スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H31.4.20～ |
| 8 | 東北自動車道 | 岩手 | 平泉スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | R3.12.4～ |
| 9 | 東北自動車道 | 宮城 | 長者原スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H18.10.1～ |
| 10 | 東北自動車道 | 宮城 | 三本木スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H21.9.18～ |
| 11 | 東北自動車道 | 宮城 | 泉PAスマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H19.4.1～ |
| 12 | 東北自動車道 | 宮城 | 菅生スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | R5.3.25～ |
| 13 | 仙台東部道路 | 宮城 | 名取中央スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H29.3.18～ |
| 14 | 常磐自動車道 | 宮城 | 鳥の海スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H28.3.19～ |
| 15 | 常磐自動車道 | 宮城 | 山元南スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H29.4.1～ |
| 16 | 秋田自動車道 | 秋田 | 西仙北スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H23.3.26～ |
| 17 | 秋田自動車道 | 秋田 | 横手北スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | R1.8.4～ |
| 18 | 山形自動車道 | 山形 | 寒河江SAスマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H18.10.1～ |
| 19 | 東北中央自動車道 | 山形 | 山形PAスマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | R6.3.24～ |
| 20 | 東北自動車道 | 福島 | 福島松川スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H18.10.1～ |
| 21 | 東北自動車道 | 福島 | 白河中央スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H21.8.8～ |
| 22 | 常磐自動車道 | 福島 | 南相馬鹿島スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H27.2.21～ |
| 23 | 東北自動車道 | 福島 | 鏡石スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H21.4.1～ |
| 24 | 磐越自動車道 | 福島 | 新鶴スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H19.4.1～ |
| 25 | 東北自動車道 | 福島 | 郡山中央スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H31.1.13～ |
| 26 | 磐越自動車道 | 福島 | 田村スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H31.3.17～ |
| 27 | 常磐自動車道 | 福島 | ならはスマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H31.3.21～ |
| 28 | 常磐自動車道 | 茨城 | 水戸北スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H21.4.1～ |
| 29 | 常磐自動車道 | 茨城 | 石岡小美玉スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H23.3.24～ |
| 30 | 常磐自動車道 | 茨城 | 友部SAスマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H18.10.1～ |
| 31 | 首都圏中央連絡自動車道 | 茨城 | つくば西スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | R7.3.23～ |
| 32 | 常磐自動車道 | 茨城 | 東海スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H21.3.29～ |
| 33 | 東北自動車道 | 栃木 | 上河内スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H19.4.1～ |
| 34 | 東北自動車道 | 栃木 | 都賀西方スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | R5.9.10～ |
| 35 | 東北自動車道 | 栃木 | 佐野SAスマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H23.4.28～ |
| 36 | 東北自動車道 | 栃木 | 矢板北スマートＩＣ | SA・PA接続型 | 東日本高速 | R3.3.28～ |

■スマートインターチェンジ開通箇所（2/5）

| No | 道路名 | 県名 | スマートIC名称 | 形式 | 運営する高速道路会社 | 備考（本格導入日） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 37 | 東北自動車道 | 栃木 | 那須高原スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H19.4.1～ |
| 38 | 東北自動車道 | 栃木 | 出流原スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | R4.9.19～ |
| 39 | 関越自動車道 | 群馬 | 駒寄スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H18.10.1～ |
| 40 | 関越自動車道 | 群馬 | 高崎玉村スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H26.2.22～ |
| 41 | 北関東自動車道 | 群馬 | 太田強戸スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H30.7.28～ |
| 42 | 北関東自動車道 | 群馬 | 波志江スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H21.4.1～ |
| 43 | 関越自動車道 | 群馬 | 甘楽スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | R5.3.25～ |
| 44 | 関越自動車道 | 埼玉 | 三芳スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H18.10.1～ |
| 45 | 常磐自動車道 | 埼玉 | 三郷料金所スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H21.4.1～ |
| 46 | 東北自動車道 | 埼玉 | 蓮田スマートIC※1 | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H24.2.4～ |
| 47 | 関越自動車道 | 埼玉 | 坂戸西スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H25.8.25～ |
| 48 | 関越自動車道 | 埼玉 | 上里スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H27.12.20～ |
| 49 | 関越自動車道 | 埼玉 | 寄居スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H31.3.28～ |
| 50 | 新空港自動車道 | 千葉 | 成田スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H21.4.1～ |
| 51 | 館山自動車道 | 千葉 | 君津PAスマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H21.3.29～ |
| 52 | 首都圏中央連絡自動車道 | 千葉 | 大網白里スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H31.3.24～ |
| 53 | 首都圏中央連絡自動車道 | 千葉 | 茂原長柄スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | R2.2.16～ |
| 54 | 中央自動車道 | 東京 | 府中スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | H27.3.7～ |
| 55 | 首都圏中央連絡自動車道 | 東京 | 八王子西IC | 本線直結型 | 中日本高速 | H28.12.24～ |
| 56 | 首都圏中央連絡自動車道 | 神奈川 | 厚木ＰＡスマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | R2.9.26～ |
| 57 | 東名高速道路 | 神奈川 | 綾瀬スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | R3.3.31～ |
| 58 | 新東名高速道路 | 神奈川 | 秦野丹沢スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | R4.4.16～ |
| 59 | 日本海東北自動車道 | 新潟 | 胎内スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | R5.3.26～ |
| 60 | 日本海東北自動車道 | 新潟 | 豊栄スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H19.4.1～ |
| 61 | 日本海東北自動車道 | 新潟 | 新潟東スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H28.3.26～ |
| 62 | 磐越自動車道 | 新潟 | 新津西スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H23.12.17～ |
| 63 | 関越自動車道 | 新潟 | 長岡南越路スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H21.9.24～ |
| 64 | 上信越自動車道 | 新潟 | 新井スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H18.10.1～ |
| 65 | 関越自動車道 | 新潟 | 大和スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H18.10.1～ |
| 66 | 北陸自動車道 | 新潟 | 黒埼スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H18.10.1～ |
| 67 | 北陸自動車道 | 新潟 | 大潟スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H19.4.1～ |
| 68 | 北陸自動車道 | 新潟 | 栄スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H24.7.14～ |
| 69 | 北陸自動車道 | 新潟 | 長岡北スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | H29.3.25～ |
| 70 | 北陸自動車道 | 富山 | 流杉スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H21.4.1～ |
| 71 | 北陸自動車道 | 富山 | 高岡砺波スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | H27.3.1～ |

## ■スマートインターチェンジ開通箇所（3/5）

| No | 道路名 | 県名 | スマートIC名称 | 形式 | 運営する高速道路会社 | 備考（本格導入日） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 72 | 東海北陸自動車道 | 富山 | 南砺スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | H27.3.1～ |
| 73 | 東海北陸自動車道 | 富山 | 城端スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | R5.12.16～ |
| 74 | 東海北陸自動車道 | 富山 | 上市スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | R2.12.13～ |
| 75 | 北陸自動車道 | 富山 | 入善スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H18.10.1～ |
| 76 | 北陸自動車道 | 石川 | 安宅スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H21.4.1～ |
| 77 | 北陸自動車道 | 石川 | 徳光スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H18.10.1～ |
| 78 | 北陸自動車道 | 石川 | 能美根上スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | H30.3.25～ |
| 79 | 北陸自動車道 | 福井 | 南条スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H21.4.1～ |
| 80 | 舞鶴若狭自動車道 | 福井 | 敦賀南スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | H29.3.25～ |
| 81 | 舞鶴若狭自動車道 | 福井 | 三方五湖スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H30.3.24～ |
| 82 | 中央自動車道 | 山梨 | 双葉スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H18.10.1～ |
| 83 | 中央自動車道 | 山梨 | 笛吹八代スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | H29.3.26～ |
| 84 | 中央自動車道 | 山梨 | 富士吉田西桂スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | H30.4.15～ |
| 85 | 中央自動車道 | 山梨 | 談合坂スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | H30.4.15～ |
| 86 | 東富士五湖道路 | 山梨 | 富士吉田忍野スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | R4.7.24～ |
| 87 | 上信越自動車道 | 長野 | 佐久平スマートIC | SA・PA接続型（東京方面）<br>本線直結型（山梨方面） | 東日本高速 | R2.5.24～ |
| 88 | 長野自動車道 | 長野 | 姨捨スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H18.10.1～ |
| 89 | 長野自動車道 | 長野 | 筑北スマートIC | 本線直結型 | 東日本高速 | R5.12.17～ |
| 90 | 長野自動車道 | 長野 | 梓川スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H22.11.27～ |
| 91 | 上信越自動車道 | 長野 | 小布施スマートIC | SA・PA接続型 | 東日本高速 | H18.10.1～ |
| 92 | 中央自動車道 | 長野 | 諏訪湖スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | R7.7.27～ |
| 93 | 中央自動車道 | 長野 | 小黒川スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H29.9.30～ |
| 94 | 中央自動車道 | 長野 | 駒ヶ岳スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H30.3.17～ |
| 95 | 中央自動車道 | 長野 | 座光寺スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | R3.3.28～ |
| 96 | 中央自動車道 | 岐阜 | 神坂スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | R7.9.13～ |
| 97 | 東海環状自動車道 | 岐阜 | 五斗蒔スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H25.2.28～ |
| 98 | 名神高速道路 | 岐阜 | 安八スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | H30.3.24～ |
| 99 | 東海北陸自動車道 | 岐阜 | ひるがの高原スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H21.4.1～ |
| 100 | 名神高速道路 | 岐阜 | 養老SAスマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H30.6.24～ |
| 101 | 東海環状自動車道 | 岐阜 | 岐阜三輪スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | R2.3.20～ |
| 102 | 新東名高速道路 | 静岡 | 静岡SAスマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H24.4.14～ |
| 103 | 新東名高速道路 | 静岡 | 浜松SAスマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H24.4.14～ |
| 104 | 東名高速道路 | 静岡 | 愛鷹スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H28.3.19～ |
| 105 | 東名高速道路 | 静岡 | 富士川スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H19.4.1～ |
| 106 | 東名高速道路 | 静岡 | 大井川焼津藤枝スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | H28.3.12～ |
| 107 | 東名高速道路 | 静岡 | 遠州豊田スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H19.4.1～ |
| 108 | 新東名高速道路 | 静岡 | 新磐田スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | R3.7.17～ |

■スマートインターチェンジ開通箇所（4/5）

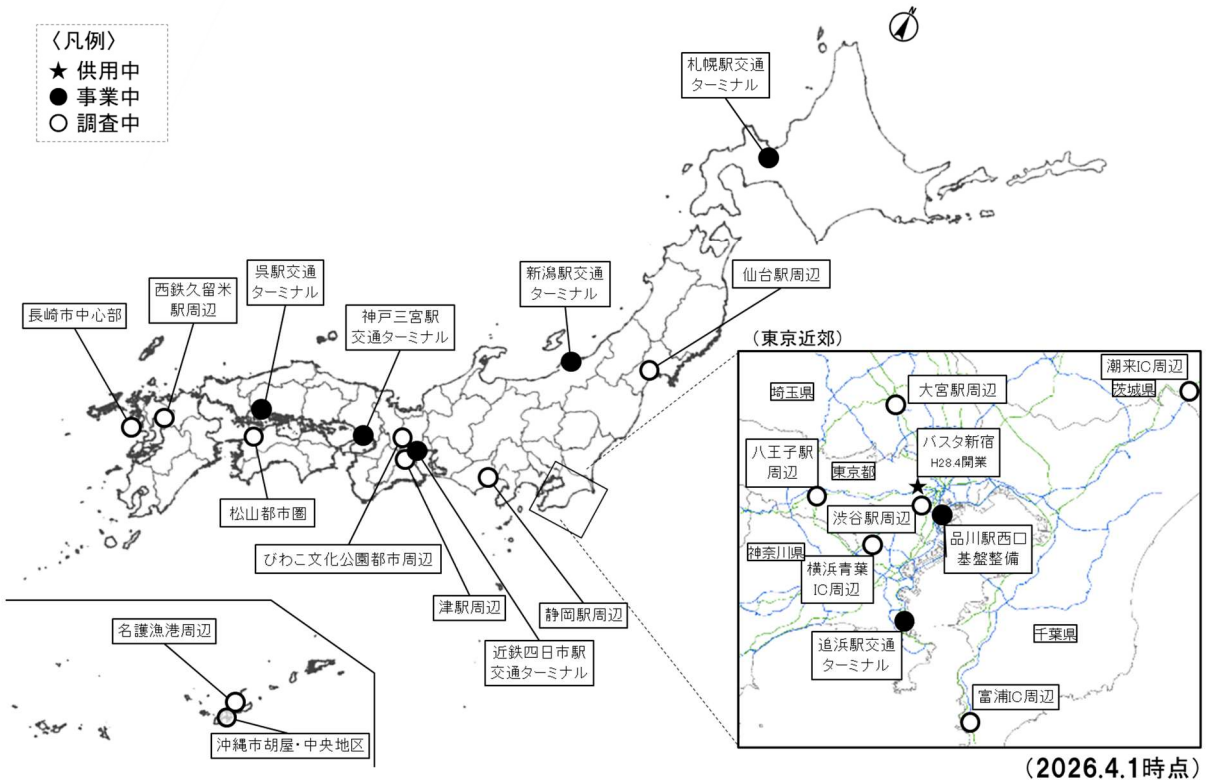
| No | 道路名 | 県名 | スマートIC名称 | 形式 | 運営する高速道路会社 | 備考（本格導入日） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 109 | 東名高速道路 | 静岡 | 三方原スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H29.3.18～ |
| 110 | 新東名高速道路 | 静岡 | 遠州森町スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H26.3.29～ |
| 111 | 新東名高速道路 | 静岡 | 駿河湾沼津スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H29.3.18～ |
| 112 | 東名高速道路 | 静岡 | 足柄スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H31.3.9～ |
| 113 | 東名高速道路 | 静岡 | 舘山寺スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | H31.3.17～ |
| 114 | 東名高速道路 | 静岡 | 日本平久能山スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | R1.9.14～ |
| 115 | 東名高速道路 | 静岡 | 駒門スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | R2.3.28～ |
| 116 | 東海環状自動車道 | 愛知 | 鞍ヶ池スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H21.4.1～ |
| 117 | 東名高速道路 | 愛知 | 守山スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H30.3.24～ |
| 118 | 伊勢湾岸自動車道 | 愛知 | 刈谷スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | R4.3.26～ |
| 119 | 東名高速道路 | 愛知 | 豊田上郷スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | R3.3.27～ |
| 120 | 東名阪自動車道 | 三重 | 亀山PAスマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H19.4.1～ |
| 121 | 新名神高速道路 | 三重 | 鈴鹿PAスマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H31.3.17～ |
| 122 | 名神高速道路 | 滋賀 | 蒲生スマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | H25.12.22～ |
| 123 | 名神高速道路 | 滋賀 | 湖東三山スマートIC | SA・PA接続型 | 中日本高速 | H25.10.21～ |
| 124 | 北陸自動車道 | 滋賀 | 小谷城スマートIC | 本線直結型 | 中日本高速 | H29.3.25～ |
| 125 | 北陸自動車道 | 滋賀 | 多賀スマートIC | 本線直結型（名古屋方面）<br>SA・PA接続型（大阪方面） | 中日本高速 | R8.1.31～（名古屋方面）<br>R5.4.29～（大阪方面） |
| 126 | 中国自動車道 | 兵庫 | 夢前スマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | H27.9.26～ |
| 127 | 神戸淡路鳴門自動車道 | 兵庫 | 淡路島中央スマートIC | 本線直結型 | 本四高速 | H30.2.17～ |
| 128 | 新名神高速道路 | 兵庫 | 宝塚北スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H30.3.18～ |
| 129 | 西名阪自動車道 | 奈良 | 大和まほろばスマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | H24.7.4～ |
| 130 | 阪和自動車道 | 和歌山 | 和歌山南スマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | H31.3.10～ |
| 131 | 米子自動車道 | 鳥取 | 大山高原スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H23.6.30～ |
| 132 | 松江自動車道 | 鳥取 | 雲南加茂スマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | R4.8.7～ |
| 133 | 浜田自動車道 | 島根 | 金城スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H19.4.1～ |
| 134 | 山陽自動車道 | 岡山 | 吉備スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H19.4.1～ |
| 135 | 中国自動車道 | 岡山 | 大佐スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H18.10.1～ |
| 136 | 山陽自動車道 | 広島 | 宮島スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H21.4.1～ |
| 137 | 中国自動車道 | 広島 | 加計スマートIC※1 | 本線直結型 | 西日本高速 | H18.10.1～ |
| 138 | 山陽自動車道 | 広島 | 沼田PAスマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H30.3.21～ |
| 139 | 山陽自動車道 | 広島 | 福山SAスマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H30.3.31～ |
| 140 | 中国自動車道 | 山口 | 湯田温泉スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | R2.3.21～ |
| 141 | 四国横断自動車道 | 徳島 | 松茂スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H27.3.14～ |
| 142 | 徳島自動車道 | 徳島 | 吉野川スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H18.10.1～ |
| 143 | 高松自動車道 | 香川 | 府中湖スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H21.4.1～ |
| 144 | 瀬戸中央自動車道 | 香川 | 坂出北IC | 本線直結型 | 本四高速 | R8.3.20～ |
| 145 | 松山自動車道 | 愛媛 | 東温スマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | R6.3.23～ |

## ■スマートインターチェンジ開通箇所（5/5）

| No | 道路名 | 県名 | スマートIC名称 | 形式 | 運営する高速道路会社 | 備考（本格導入日） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 146 | 松山自動車道 | 愛媛 | 中山スマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | R2.3.21～ |
| 147 | 高知自動車道 | 高知 | 土佐PAスマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H21.12.19～ |
| 148 | 東九州自動車道 | 福岡 | 今川スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H26.12.13～ |
| 149 | 東九州自動車道 | 福岡 | 小郡鳥栖南スマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | R6.6.9～ |
| 150 | 九州自動車道 | 福岡 | 宮田スマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | H23.3.26～ |
| 151 | 九州自動車道 | 福岡 | 須恵スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H18.10.1～ |
| 152 | 東九州自動車道 | 福岡 | 上毛スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H27.3.1～ |
| 153 | 長崎自動車道 | 佐賀 | 小城スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H30.3.31～ |
| 154 | 長崎自動車道 | 長崎 | 木場スマートIC | SA・PA接続型（長崎方面）<br>本線直結型（大分方面） | 西日本高速 | H30.3.18～ |
| 155 | 九州自動車道 | 熊本 | 宇城氷川スマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | H26.3.29～ |
| 156 | 九州自動車道 | 熊本 | 城南スマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | H29.7.9～ |
| 157 | 九州自動車道 | 熊本 | 北熊本スマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | H31.3.24～ |
| 158 | 九州自動車道 | 熊本 | 人吉球磨スマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | R1.8.10～ |
| 159 | 大分自動車道 | 大分 | 由布岳PAスマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H28.11.27～ |
| 160 | 大分自動車道 | 大分 | 別府湾スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H21.4.1～ |
| 161 | 宮崎自動車道 | 宮崎 | 山之口スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H28.9.24～ |
| 162 | 東九州自動車道 | 宮崎 | 門川南スマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | H29.3.25～ |
| 163 | 東九州自動車道 | 宮崎 | 国富スマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | R1.10.6～ |
| 164 | 九州自動車道 | 鹿児島 | 桜島スマートIC | SA・PA接続型 | 西日本高速 | H31.3.30～ |
| 165 | 沖縄自動車道 | 沖縄 | 喜舎場スマートIC | 本線直結型 | 西日本高速 | H19.4.1～ |

※1 フル化事業中

## (4) バスタプロジェクトの概要




## バスタ新宿関係データ

### 【概要】

■　平成 28 年４月４日オープン

・住所：東京都渋谷区千駄ヶ谷５丁目 24-55
・民間ターミナル会社：新宿高速バスターミナル株式会社
・高速バスの乗降バース数：18 バース（4F 乗車場：12 バース、3F 降車場：6 バース）
・待機スペースのバース数：11 バース（4F）

### 【利用状況】

■　平均利用者数は約 2.2 万人/日
（高速バス停集約完了後（H28.7.1～R8.3.31））

■　最大利用者数は約 4.1 万人/日
（H29.12.29（金））

・累積利用者数は約７，８７４万人（H28.4.4～R8.3.31）
・最大便数は約 1,720 便（H29.5.6）
・平均便数は約 1,222 便（高速バス停集約完了後（H28.7.1～R8.3.31））
・運行会社数：94 社

# (5) 観光振興の推進関係

**【旅行者数の経年変化】** （単位：万人）

| | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 | 平成27年 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 訪日外国人旅行者数 | 836(1.00) | 1,036(1.24) | 1,341(1.60) | 1,974(2.36) | 2,404(2.88) | 2,869(3.43) | 3,119(3.73) |
| 日本人国内旅行者数【宿泊】 | 31,555(1.00) | 32,042(1.02) | 29,734(0.94) | 31,299(0.99) | 32,566(1.03) | 32,333(1.02) | 29,105(0.92) |
| 日本人国内旅行者数【日帰り】 | 29,720(1.00) | 31,053(1.04) | 29,788(1.00) | 29,173(0.98) | 31,542(1.06) | 32,418(1.09) | 27,073(0.91) |
| | 令和元年 | 令和2年 | 令和3年 | 令和4年 | 令和5年 | 令和6年 | 令和7年 |
| 訪日外国人旅行者数 | 3,188(3.81) | 412(0.49) | 25(0.03) | 383(0.46) | 2,507(3.00) | 3,687(4.41) | 4,268(5.11) |
| 日本人国内旅行者数【宿泊】 | 31,162(0.99) | 16,070(0.50) | 14,177(0.45) | 23,247(0.74) | 28,135(0.89) | 29,314(0.93) | 29,997(0.95) |
| 日本人国内旅行者数【日帰り】 | 27,548(0.93) | 13,271(0.44) | 12,644(0.43) | 18,539(0.62) | 21,623(0.73) | 24,681(0.83) | 25,316(0.85) |

※表中の( )の数値は、平成24年を1.00とした場合の伸び率を示す　出典：日本政府観光局(JNTO)
観光庁記者発表(R8.4)

**【訪日外国人旅行消費額の経年変化】** （単位：億円）

| | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 | 平成27年 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 訪日外国人旅行消費額 | 10,846(1.00) | 14,167(1.31) | 20,278(1.87) | 34,771(3.21) | 37,476(3.46) | 44,161(4.07) | 45,189(4.17) |
| | 令和元年 | 令和2年 | 令和3年 | 令和4年 | 令和5年 | 令和6年 | 令和7年 |
| 訪日外国人旅行消費額 | 48,135(4.44) | 7,446(0.68) | 1,208(0.11) | 8,987(0.83) | 52,923(4.88) | 81,395(7.50) | 94,549(8.72) |

※表中の( )の数値は、平成24年を1.00とした場合の伸び率を示す　出典：観光庁記者発表(R8.3)

**【地方部(三大都市圏を除く)での外国人延べ宿泊者数の経年変化】** （単位：万人泊）

| | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 | 平成27年 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 地方部での外国人延べ宿泊者数 | 855(1.00) | 1,186(1.39) | 1,575(1.84) | 2,514(2.94) | 2,753(3.22) | 3,266(3.73) | 3,848(4.50) |
| | 令和元年 | 令和2年 | 令和3年 | 令和4年 | 令和5年 | 令和6年 | 令和7年 |
| 地方部での外国人延べ宿泊者数 | 4,309(5.04) | 779(0.91) | 133(0.16) | 430(0.50) | 3,358(3.93) | 5,086(5.95) | 6,056(7.08) |

※表中の( )の数値は、平成24年を1.00とした場合の伸び率を示す　出典：観光庁発表 宿泊旅行統計調査(R8.7)

**【外国人レンタカー利用者数】** （単位：万人）

| | 平成23年 | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 | 平成27年 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 利用者数 | 17.9(1.00) | 26.7(1.49) | 34.5(1.93) | 50.1(2.80) | 70.5(3.94) | 108.0(6.03) | 140.6(7.85) | 180.8(10.1) |
| | 令和元年 | 令和2年 | 令和3年 | 令和4年 | 令和5年 | 令和6年 | | |
| 利用者数 | 169.6(9.47) | (未調査) | 2.9(0.16) | 14.7(0.82) | 127.0(7.09) | 139.1(7.77) | | |

※表中の( )の数値は、平成23年を1.00とした場合の伸び率を示す　出典：国際航空旅客動態調査
注)国際定期便を利用して出国した外国人旅客を対象に調査を実施　［航空局］(R6)

**【参考】観光ビジョンにおける政府目標**

| | 2019(R1)年 | 2020年 | 2030年 |
|---|---|---|---|
| 訪日外国人旅行者数(万人) | 3,188 | 4,000 | 6,000 |
| 訪日外国人旅行消費額(億円) | 48,135 | 80,000 | 150,000 |
| 地方部での外国人延べ宿泊者数(万人泊) | 3,921 | 7,000 | 13,000 |

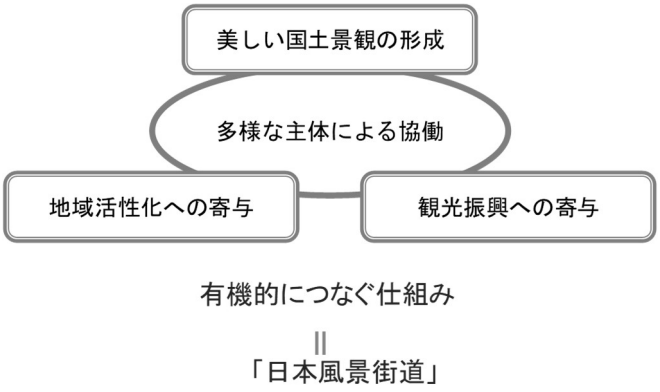
出典：明日の日本を支える観光ビジョン

# 4.　その他

## (1) 美しい国土景観の形成

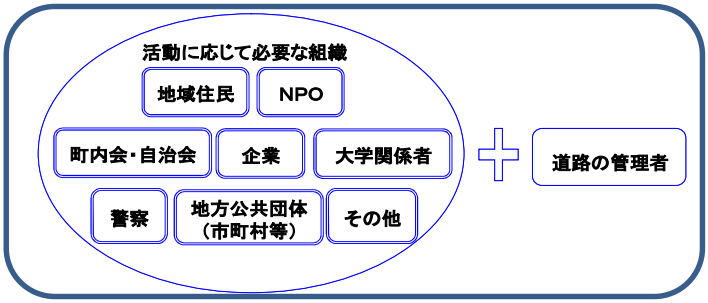
住民，NPO，企業など地域が主体となって，行政と連携しながら，道を舞台に地域ならではの風景や自然，歴史，文化などの資源を活かした美しい景観づくり，観光の振興や地域の活性化を目的とした活動を行っており，令和８年３月末現在149ルートが登録されている。

**【理念・目的】**

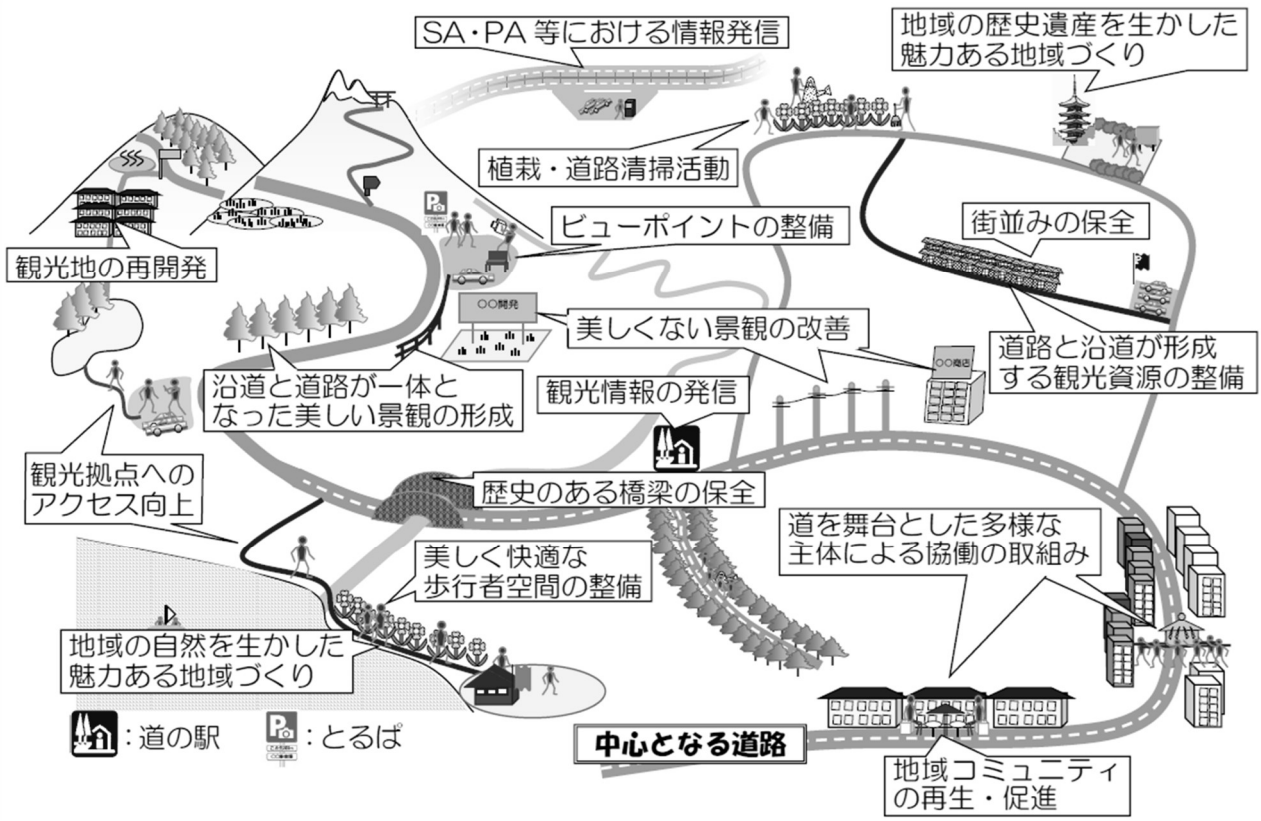



**【日本風景街道パートナーシップの構成】**

※ルート毎に設置




**【活動概要（イメージ）】**

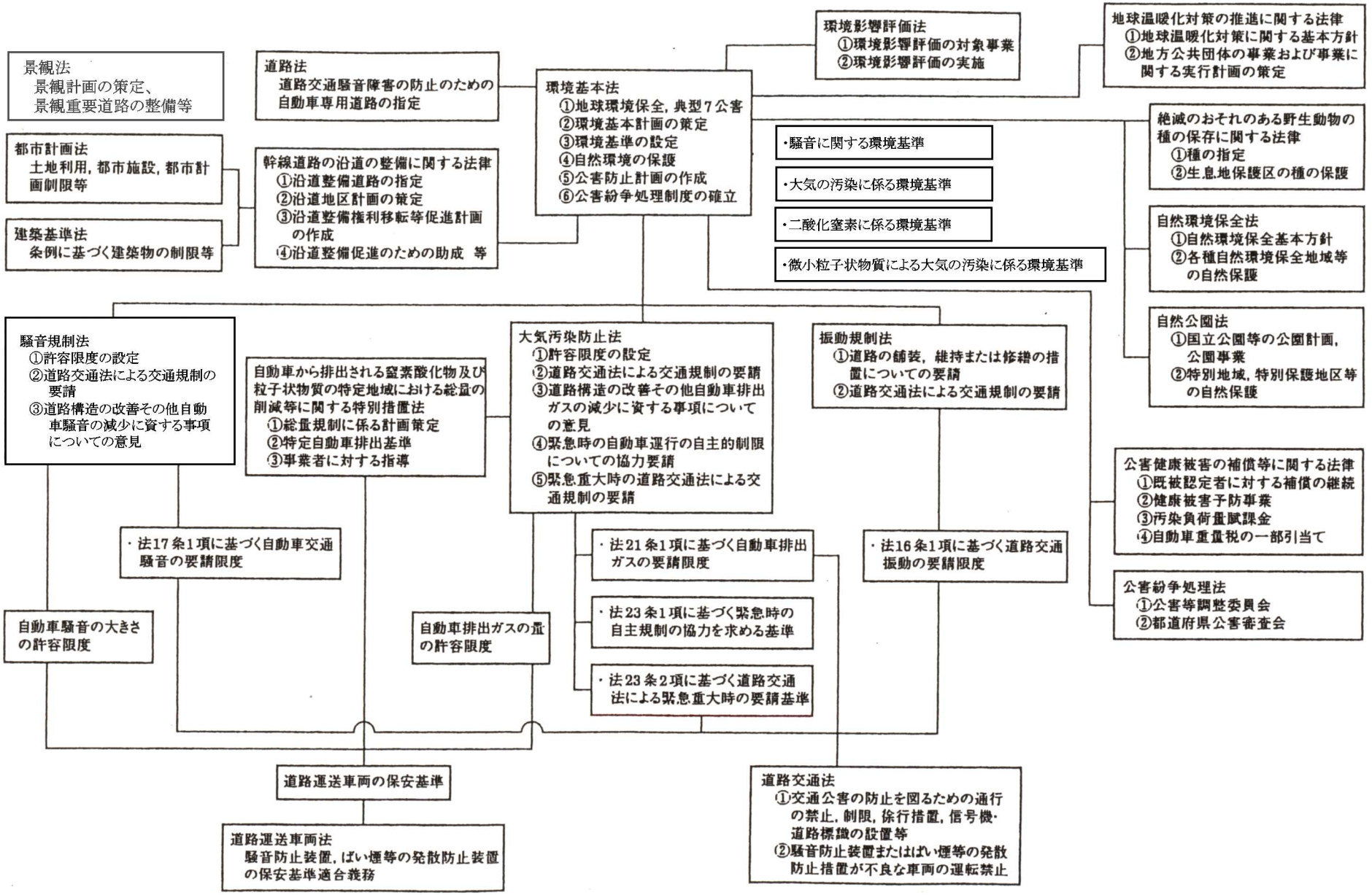


# 日本風景街道　登録状況　（令和８年３月３０日時点）

| ｴﾘｱ | No | 風景街道ルート名 |
|---|---|---|
| 北海道地方 | 1 | 支笏洞爺ニセコルート |
| | 2 | 大雪・富良野ルート |
| | 3 | 東オホーツクシーニックバイウェイ |
| | 4 | 宗谷シーニックバイウェイ |
| | 5 | 釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイ |
| | 6 | 函館・大沼・噴火湾ルート |
| | 7 | 萌える天北オロロンルート |
| | 8 | 十勝平野・山麓ルート |
| | 9 | トカプチ雄大空間 |
| | 10 | 南十勝夢街道 |
| | 11 | 藻岩山麓・定山渓ルート |
| | 12 | どうなん・追分シーニックバイウェイルート |
| | 13 | 天塩川シーニックバイウェイ |
| | 14 | 知床ねむろ北太平洋シーニックバイウェイ |
| | 15 | 空知シーニックバイウェイ-体感未来道- |
| 15ルート | | |
| 東北地方 | 1 | のしろ白神の道 |
| | 2 | ふくしま浜街道ハッピーロード |
| | 3 | みちのくおとぎ街道 |
| | 4 | 菅江真澄と巡るあきたの道 |
| | 5 | 桑折宿まちなか街道 |
| | 6 | 忘れられた道造りの歴史と絶景を「江戸の旅日記から感じる道」 |
| | 7 | 鹽竈海道 |
| | 8 | 奥州街道　温故知新の道 |
| | 9 | 青森エントランスロード |
| | 10 | 巣子の松街道 |
| | 11 | 出羽の古道　六十里越街道 |
| | 12 | 城下町あいづ道草街道 |
| | 13 | 広瀬川せせらぎ緑道 |
| | 14 | 弘前まちなか散策街道 |
| | 15 | 越後米沢街道・十三峠 |
| | 16 | 釜石「鉄のみち」 |
| | 17 | 十和田奥入瀬浪漫街道 |
| | 18 | 奥州街道と縄文のみち |
| | 19 | 黄花紅の東むつ湾ルート |
| | 20 | 磐梯吾妻スカイ・レーク・ゴールドライン |
| 20ルート | | |
| 関東地方 | 1 | 浅間・白根・志賀さわやか街道 |
| | 2 | 千曲川・花の里山風景街道 |
| | 3 | 江戸・東京・みらい街道 |
| | 4 | 『東京・迎賓地区』 |
| | 5 | ルート２９９北八ヶ岳しらかば街道 |
| | 6 | 千変万化の筑波山「まち」「さと」周遊ルート |
| | 7 | 時空から天空への道　日光街道 |
| | 8 | 秩父路ルネッサンス |
| | 9 | 日本風景街道２９８三郷 |
| | 10 | 浅間ロングトレイル |
| | 11 | 甲州街道（八王子・相模湖・藤野エリア） |
| | 12 | 南房総・花海街道 |
| | 13 | 八ヶ岳南麓風景街道 |
| | 14 | 東海道　風景街道 |
| | 15 | 歴史街道「ぶらり大磯」（Slow Life In OISO） |
| | 16 | ロングビーチ　癒しの九十九里街道 |
| | 17 | 谷川岳ゆけむり街道（信仰と歴史の街道） |
| | 18 | いたこ　あやめ　花街道 |
| | 19 | 信州ビーナスライン茅野 |
| 19ルート | | |
| 北陸地方 | 1 | 日本海パークライン |
| | 2 | 北アルプス大展望・最長最古の塩の道ルート |
| | 3 | 金沢城下　野町・弥生誘い街道 |
| | 4 | 奥能登絶景海道 |
| | 5 | 良寛も歩いた弥彦浪漫の道 |
| | 6 | 日本の原風景「枝垂れ桜の咲く里への回り道」 |
| | 7 | 飛越交流ぶり・ノーベル出世街道 |
| | 8 | よりみち街道『中越』 |
| | 9 | 越後妻有里山回廊 |
| | 10 | 佐渡國しま海道 |
| | 11 | 白山眺望街道 |
| | 12 | 蜃気楼ロード |
| 12ルート | | |
| 中部地方 | 1 | 日本風景街道「伊勢熊野みち」 |
| | 2 | ぐるり・富士山風景街道 |
| | 3 | 二つのアルプスに抱かれた「信州伊那アルプス街道」 |
| | 4 | 新しさからなつかしさ塩の道～中馬街道～ |
| | 5 | こころのふるさと“ 木曽路”中山道 |
| | 6 | 渥美半島菜の花浪漫街道 |
| | 7 | 信州みのわ花街道 |
| | 8 | 古道ロマン「東山道」 |
| | 9 | “なごみの伊豆　なごみの道”風景街道 |
| | 10 | 浜名湖サイクリングロード |
| 中部地方 | 11 | 美濃白川 四季彩街道 |
| | 12 | 民俗芸能と南北朝歴史浪漫のみち「秋葉街道」 |
| | 13 | 南信州パノラマ街道 |
| | 14 | きらり三橋志摩ゆうやけパール街道 |
| | 15 | 東海道「駿河２峠６宿風景街道」 |
| | 16 | 信州遠山郷「天に至る　まつり古道」 |
| | 17 | 大井川流域「南アルプスへの道・お茶の道」 |
| | 18 | 「合掌・さくら」飛越街道～世界遺産をめぐる道～ |
| | 19 | 飛騨高山風景街道 |
| | 20 | 下呂湯めぐり街道 |
| | 21 | 遠州三みち風景街道 |
| 21ルート | | |
| 近畿地方 | 1 | 日本文化のクロスロード（横大路・下ツ道） |
| | 2 | 新世紀くらわんかストリート |
| | 3 | 丹後半島「古代ロマン街道」 |
| | 4 | 日本風景街道　熊野 |
| | 5 | 日本風景街道伊勢街道 |
| | 6 | 御所まち近世景観街道～近世物流の要所～ |
| | 7 | 中之島・大川・御堂筋回廊 |
| | 8 | 若狭熊川・鯖街道 |
| | 9 | 琵琶湖さざなみ街道・中山道 |
| | 10 | たんば三街道 |
| | 11 | 愛宕街道（京都鳥居本） |
| | 12 | 悠久の竹内街道 |
| | 13 | 三国湊のまち・海・緑・そして人を結ぶみち |
| | 14 | 但馬漁火ライン |
| | 15 | 日本風景街道まほろば |
| | 16 | 日本風景街道～難波宮と大阪・熊野街道 |
| | 17 | 美山かやぶき由良里街道 |
| | 18 | ふくいやまぎわ天下一街道 |
| | 19 | 西の鯖街道 |
| 19ルート | | |
| 中国地方 | 1 | R185みちばた会議 |
| | 2 | 歴史街道「萩往還」 |
| | 3 | 人間文化の原風景～ご縁をつなぐ神仏の通ひ路～ |
| | 4 | 本州最西端の道「風波のクロスロード」 |
| | 5 | しまなみ風景街道 |
| | 6 | 大山遠望歴史の道 |
| | 7 | 風待ち海道 ～隠岐まるごとミュージアム～ |
| | 8 | 銀山街道・陰陽結ぶ銀の道 |
| | 9 | 新因幡ライン～ふるさとに出会う幸福（２９）ロード～ |
| 9ルート | | |
| 四国地方 | 1 | いやし・もてなし神山街道 |
| | 2 | むれ源平石あかりロード |
| | 3 | 源平ロマン街道 |
| | 4 | 南いよ風景かいどう |
| | 5 | 土居廓中 |
| | 6 | 四万十かいどう |
| | 7 | 光まわり回廊～阿南～ |
| | 8 | 美馬市まほろば夢街道 |
| | 9 | 砥部陶街道 |
| | 10 | 土佐のまほろば風景街道 |
| | 11 | 三好市秘境ロマン街道 |
| | 12 | ～オーシャンビュー～　南阿波サンライン・風景海道 |
| | 13 | えひめ やまなみ燦々 風景街道 |
| | 14 | 土佐市ドラゴン風景街道 |
| | 15 | うたづ今昔ロマン街道 |
| 15ルート | | |
| 九州地方 | 1 | 日南海岸きらめきライン |
| | 2 | 日豊海岸シーニック・バイウェイ（蒲江・北浦大漁海道） |
| | 3 | ながさきサンセット・オーシャンロード |
| | 4 | 北九州おもてなしの“ゆっくりかいどう” |
| | 5 | ちょっとよりみち　唐津街道むなかた |
| | 6 | かごしま風景街道 |
| | 7 | 玄界灘風景街道 |
| | 8 | 九州横断の道　やまなみハイウェイ |
| | 9 | 九州横断の道　阿蘇くまもと路 |
| | 10 | 「豊の国歴史ロマン街道」－小倉・足立山から宇佐の森へ－ |
| | 11 | みどりの里・耳納風景街道 |
| | 12 | 別府湾岸・国東半島海べの道 |
| | 13 | あまくさ風景街道 |
| | 14 | 薩摩よりみち風景街道 |
| | 15 | 島原半島海山街道～歴史と水と温泉のまち～ |
| | 16 | ありあけ海道～トレジャーロード～ |
| | 17 | しらぬひ風景海道 |
| 17ルート | | |
| 沖縄 | 1 | 琉球歴史ロマン街道「宿道」 |
| | 2 | やんばる風景花街道 |
| 2ルート | | |

計 149 ルート

## (2) 良好な環境の保全・形成



## 沿道環境の改善

### ○大気の現状

SPMの環境基準の達成状況（自動車排出ガス測定局） 令和6年度




$NO_2$の環境基準の達成状況（自動車排出ガス測定局） 令和6年度

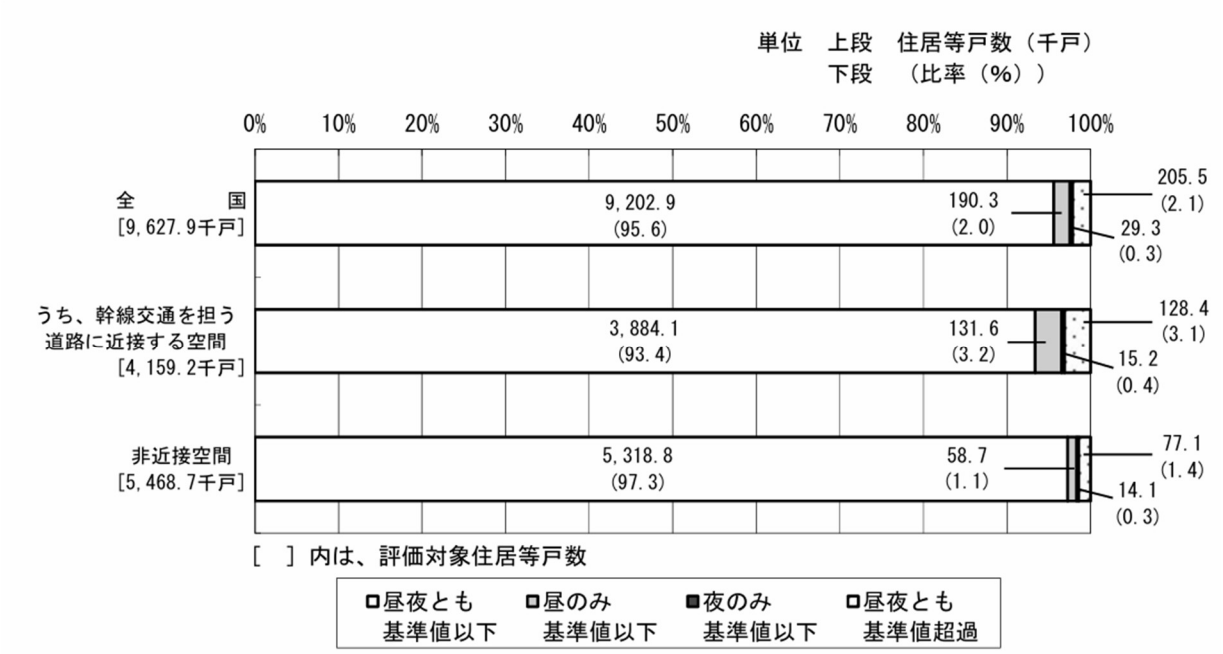



注）1. 対策地域とは，「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」により指定された地域

2. 「令和６年度大気汚染状況について」（環境省）より作成

## ○道路交通騒音の状況

### 環境基準達成状況の評価結果（全国）




注) 1. 高速自動車国道（3,486km, 抽出率37.7%）、都市高速道路（240km, 24.7%）、一般国道（22,477km, 40.0%）、都道府県道（40,661km, 31.3%）、４車線以上の市区町村道（2,673km, 0.3%）、その他の道路（132km）に面する地域で評価

2. 「令和６年度自動車交通騒音の状況について」（環境省）より作成

# 環境基準等

## ① 大 気 汚 染 (ｱ) 環境基準，要請限度等

| 物　質 | 大気の汚染に係る環境基準について（昭和48年5月8日環境庁告示第25号）　二酸化窒素に係る環境基準について（昭和53年7月11日　環境庁告示第38号　微小粒子状物質による大気の汚染に係る環境基準について（平成21年9月9日環境省告示第33号） | 大気汚染に係る環境基準<br>達　成　期　間 | 要　請　限　度<br>大気汚染防止法第21条第１項の規定に基づく自動車排出ガスによる大気の汚染の限度を定める命令<br>昭和46年6月23日<br>総理府・厚生省令第2号 | 緊急時の要請基準<br>大気汚染防止法施行令<br>（昭和43年政令第329号）<br>第11条第2項（別表第5） | 緊急時の自主規制の協力を求める基準<br>大気汚染防止法施行令<br>（昭和43年政令第329号）<br>第11条第1項（別表第5） | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 二酸化いおう<br>（大気汚染防止法は硫黄酸化物 | 1時間値の1日平均値<br>0.04ppm 以下　かつ　1時間値　0.1ppm 以下 | 維持されまたは原則として5年以内において達成されるよう努める。 | | 1）1時間値　100万分の0.5以上が3時間継続<br>2）1時間値　100万分の0.7以上が2時間継続 | 1）1時間値　100万分の0.2以上が3時間継続<br>2）1時間値　100万分の0.3以上が2時間継続 | 3）1時間値　100万分の0.5以上<br>4）1時間値の48時間平均値　100万分の0.15以上 |
| 一酸化炭素 | 1時間値の1日平均値<br>10ppm以下　かつ　1時間値の8時間平均値　20ppm以下 | 維持されまたは早期に達成されるよう努める。 | 1時間値の月間平均値　100分万の10（10ppm） | 1時間値　100万分の50以上（50ppm） | 1時間値　100万分の30以上（30ppm） | |
| 浮遊粒子状物質 | 1時間値の1日平均値<br>0.10mg/m$^3$以下　かつ　１時間値　0.20mg/m$^3$以下 | | | 1時間値　3.0mg/m$^3$以上が3時間継続 | 1時間値　2.0mg/m$^3$以上が2時間継続 | |
| 二酸化窒素 | 1時間値の1日平均値<br>0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること | 1　1時間値の1日平均値が0.06ppmを超える地域にあっては，1時間値の1日平均値0.06ppmが達成されるよう努めるものとし，その達成期間は原則として7年以内とする。<br>2　1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内にある地域にあっては，原則として，このゾーン内において，現状程度の水準を維持し，又はこれを大きく上回ることとならないよう努めるものとする。 | | 1時間値　100万分の1以上（1ppm） | 1時間値　100万分の0.5以上（0.5ppm） | |
| 光化学オキシダント | 1時間値　0.06ppm以下 | 維持されまたは早期に達成されるよう努める。 | | １時間値　100万分の0.4以上（0.4ppm） | １時間値　100万分の0.12以上（0.12ppm） | |
| 微小粒子状物質 | 1年平均値　15μg/m$^3$以下<br>かつ　1日平均値　35μg/m$^3$以下 | 維持され又は早期達成に努める。 | | | | |
| 適　用　場　所 | 工業専用地域，車道その他一般公衆が通常生活していない地域または場所を除く。 | | 道路の部分及び周辺地域 | | | |
| 備考 | 環境基本法第16条第１項により人の健康を保護し，生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準である。 | | 都道府県知事は，自動車排出ガスにより大気の汚染がこの限度をこえていると認められるときは，都道府県公安委員会に対し，交通規制の要請をする。 | 都道府県知事は，この基準の事態が発生したときは，当該事態が自動車排出ガスに起因する場合にあっては，都道府県公安委員会に対し，交通規制の要請をする。 | 都道府県知事は，この基準の事態が発生したときは，当該大気の汚染をさらに著しくするおそれがあると認められるものに対し，自動車の運行の自主的制限等について協力を求めなければならない。 | |

# 自動車排出ガス規制値

| 種別 | | | 規制年 | 試験モード | 成分 | | 認証基準※1 | 規制年 | 試験モード | 成分 | 認証基準※1 | 規制年 | 試験モード | 成分 | 認証基準※1 | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ガソリン・LPG車 | 乗用車 | | H17 | コンバインモード(g/km)※3 | CO | | 1.15(1.92) | H21 | コンバインモード(g/km)※4 | CO | 1.15(1.92) | H30 | WLTCモード(g/km)※4 | CO | 1.15(2.03) | |
| | | | | | NMHC | | 0.05(0.08) | | | NMHC | 0.05(0.08) | | | NMHC | 0.10(0.16) | |
| | | | | | $NO_X$ | | 0.05(0.08) | | | $NO_X$ | 0.05(0.08) | | | $NO_X$ | 0.05(0.08) | |
| | | | | | | | | | | PM※2 | 0.005(0.007) | | | PM※2 | 0.005(0.007) | |
| | トラック・バス | 軽自動車 | H19 | コンバインモード(g/km) | CO | | 4.02(6.67) | H21 | コンバインモード(g/km)※4 | CO | 4.02(6.67) | H30 | WLTCモード(g/km)※4 | CO | 4.02(7.06) | |
| | | | | | NMHC | | 0.05(0.08) | | | NMHC | 0.05(0.08) | | | NMHC | 0.10(0.16) | |
| | | | | | $NO_X$ | | 0.05(0.08) | | | $NO_X$ | 0.05(0.08) | | | $NO_X$ | 0.05(0.08) | |
| | | | | | | | | | | PM※2 | 0.005(0.007) | | | PM※2 | 0.005(0.007) | |
| | | 軽量車(GVW≦1.7t) | H17 | コンバインモード(g/km) | CO | | 1.15(1.92) | H21 | コンバインモード(g/km)※4 | CO | 1.15(1.92) | H30 | WLTCモード(g/km)※4 | CO | 1.15(2.03) | |
| | | | | | NMHC | | 0.05(0.08) | | | NMHC | 0.05(0.08) | | | NMHC | 0.10(0.16) | |
| | | | | | $NO_X$ | | 0.05(0.08) | | | $NO_X$ | 0.05(0.08) | | | $NO_X$ | 0.05(0.08) | |
| | | | | | | | | | | PM※2 | 0.005(0.007) | | | PM※2 | 0.005(0.007) | |
| | | 中量車(1.7t＜GVW≦3.5t) | H17 | コンバインモード(g/km) | CO | | 2.55(4.08) | H21 | コンバインモード(g/km)※4 | CO | 2.55(4.08) | H30 | WLTCモード(g/km)※4 | CO | 2.55(4.48) | |
| | | | | | NMHC | | 0.05(0.08) | | | NMHC | 0.05(0.08) | | | NMHC | 0.15(0.23) | |
| | | | | | $NO_X$ | | 0.07(0.10) | | | $NO_X$ | 0.07(0.10) | | | $NO_X$ | 0.07(0.11) | |
| | | | | | | | | | | PM※2 | 0.007(0.009) | | | PM※2 | 0.007(0.009) | |
| | | 重量車(3.5t＜GVW) | H17 | JE05モード(g/kWh) | CO | | 16.0(21.3) | H21 | JE05モード(g/kWh)※4 | CO | 16.0(21.3) | 同左 | | | | |
| | | | | | NMHC | | 0.23(0.31) | | | NMHC | 0.23(0.31) | | | | | |
| | | | | | NOx | | 0.7(0.9) | | | NOx | 0.7(0.9) | | | | | |
| | | | | | | | | | | PM※2 | 0.010(0.013) | | | | | |
| ディーゼル車 | 乗用車 | | H17 | コンバインモード(g/km) | CO | | 0.63(0.84) | H21 | コンバインモード(g/km) | CO | 0.63(0.84) | H30 | WLTCモード(g/km) | CO | 0.63(0.88) | ディーゼル乗用車において、「小型」とは等価慣性重量1.25t(車両重量1.265t)以下、「中型」とは等価慣性重量1.25t(車両重量1.265t)超である。 |
| | | | | | NMHC | | 0.024(0.032) | | | NMHC | 0.024(0.032) | | | NMHC | 0.024(0.037) | |
| | | | | | $NO_X$ | 小型 | 0.14(0.19) | | | $NO_X$ | 0.08(0.11) | | | $NO_X$ | 0.15(0.23) | |
| | | | | | | 中型 | 0.15(0.20) | | | | | | | | | |
| | | | | | PM | 小型 | 0.013(0.017) | | | PM | 0.005(0.007) | | | PM | 0.005(0.009) | |
| | | | | | | 中型 | 0.014(0.019) | | | | | | | | | |
| | トラック・バス | 軽量車(GVW≦1.7t) | H17 | コンバインモード(g/km) | CO | | 0.63(0.84) | H21 | コンバインモード(g/km) | CO | 0.63(0.84) | H30 | WLTCモード(g/km) | CO | 0.63(0.88) | |
| | | | | | NMHC | | 0.024(0.032) | | | NMHC | 0.024(0.032) | | | NMHC | 0.024(0.037) | |
| | | | | | $NO_X$ | | 0.14(0.19) | | | $NO_X$ | 0.08(0.11) | | | $NO_X$ | 0.15(0.23) | |
| | | | | | PM | | 0.013(0.017) | | | PM | 0.005(0.007) | | | PM | 0.005(0.009) | |
| | | 中量車(1.7t＜GVW≦3.5t) | H17 | コンバインモード(g/km) | CO | | 0.63(0.84) | H21(2.5-3.5t) H22(1.7-2.5t) | コンバインモード(g/km) | CO | 0.63(0.84) | H30 | WLTCモード(g/km) | CO | 0.63(0.88) | 17年規制からは重量区分を変更。<br>(旧)<br>中量車 1.7t＜GVW≦2.5t<br>重量車 2.5t＜GVW<br>(新)<br>中量車 1.7t＜GVW≦3.5t<br>重量車 3.5t＜GVW |
| | | | | | NMHC | | 0.024(0.032) | | | NMHC | 0.024(0.032) | | | NMHC | 0.024(0.037) | |
| | | | | | $NO_X$ | | 0.25(0.33) | | | $NO_X$ | 0.15(0.20) | | | $NO_X$ | 0.24(0.36) | |
| | | | | | PM | | 0.015(0.020) | | | PM | 0.007(0.009) | | | PM | 0.007(0.013) | |
| | | 重量車(3.5t＜GVW)※4 | H17 | JE05モード(g/kWh) | CO | | 2.22(2.95) | H21(12t-) H22(3.5-12t) | JE05モード(g/kWh) | CO | 2.22(2.95) | H28(7.5t-) H30(3.5-7.5t) | WHTC及びWHSCモード(g/kWh) | CO | 2.22(2.95) | |
| | | | | | NMHC | | 0.17(0.23) | | | NMHC | 0.17(0.23) | | | NMHC | 0.17(0.23) | |
| | | | | | $NO_X$ | | 20.(2.7) | | | $NO_X$ | 0.7(0.9) | | | $NO_X$ | 0.4(0.7) | |
| | | | | | PM | | 0.027(0.036) | | | PM | 0.010(0.013) | | | PM | 0.010(0.013) | |

| 種別 | | | 規制年 | 試験モード | 成分 | 認証基準※1 | 規制年 | 試験モード | 成分 | 認証基準※1 | 規制年 | 試験モード | 成分 | 認証基準※1 | | | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | | クラス1 | クラス2 | クラス3 | |
| 二輪自動車 | 第一種原動機付自転車 | 4サイクル | H18 | 二輪車コールド(g/km) | CO | 2.0 | H24 | WMTC(g/km)※5 | CO | 2.2 | H28 | WMTC(g/km)※5 | CO | 1.14 | 1.14 | 1.14 | |
| | | | | | HC | 0.50 | | | HC | 0.45 | | | HC | 0.30 | 0.20 | 0.17 | |
| | | 2サイクル | | | $NO_X$ | 0.15 | | | $NO_X$ | 0.16 | | | $NO_X$ | 0.07 | 0.07 | 0.09 | |
| | 第二種原動機付自転車 | 4サイクル | H19 | | CO | 2.0 | | | CO | 2.2 | | | CO | 1.14 | 1.14 | 1.14 | |
| | | | | | HC | 0.50 | | | HC | 0.45 | | | HC | 0.30 | 0.20 | 0.17 | |
| | | 2サイクル | | | $NO_X$ | 0.15 | | | $NO_X$ | 0.16 | | | $NO_X$ | 0.07 | 0.07 | 0.09 | |
| | 軽二輪自動車 | 4サイクル | H18 | | CO | 2.0(2.7) | | | CO | 2.62 | | | CO | 1.14 | 1.14(1.58) | 1.14(1.58) | |
| | | | | | HC | 0.30(0.40) | | | HC | 0.27 | | | HC | 0.30 | 0.20 (0.24) | 0.17 (0.21) | |
| | | 2サイクル | | | $NO_X$ | 0.15(0.20) | | | $NO_X$ | 0.21 | | | $NO_X$ | 0.07 | 0.07 (0.10) | 0.09 (0.14) | |
| | 小型二輪自動車 | 4サイクル | H19 | | CO | 2.0(2.7) | | | CO | 2.62(3.48) | | | CO | 1.14 | 1.14(1.58) | 1.14(1.58) | |
| | | | | | HC | 0.30(0.40) | | | HC | 0.27(0.36) | | | HC | 0.30 | 0.20 (0.24) | 0.17 (0.21) | |
| | | 2サイクル | | | $NO_X$ | 0.15(0.20) | | | $NO_X$ | 0.21(0.28) | | | $NO_X$ | 0.07 | 0.07 (0.10) | 0.09 (0.14) | |

| 種別 | | 規制年 | 試験モード | 成分 | 認証基準※1 | 規制年 | 試験モード | 成分 | 認証基準※1 | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ディーゼル特殊自動車 | 定格出力19kW以上37kW未満のもの | H23 | NRTCM 8M (g/kWh) | CO | 5.0(6.5) | H26 | NRTCM 8M (g/kWh) | CO | 5.0(6.5) | |
| | | | | NMHC | 0.7(0.9) | | | NMHC | 0.7(0.9) | |
| | | | | $NO_X$ | 4.0(5.3) | | | $NO_X$ | 4.0(5.3) | |
| | | | | PM | 0.03(0.04) | | | PM | 0.03(0.04) | |
| | 定格出力37kW以上56kW未満のもの | H23 | NRTCM 8M (g/kWh) | CO | 5.0(6.5) | H26 | NRTCM 8M (g/kWh) | CO | 5.0(6.5) | |
| | | | | NMHC | 0.7(0.9) | | | NMHC | 0.7(0.9) | |
| | | | | $NO_X$ | 4.0(5.3) | | | $NO_X$ | 4.0(5.3) | |
| | | | | PM | 0.025(0.033) | | | PM | 0.025(0.033) | |
| | 定格出力56kW以上75kW未満のもの | H23 | NRTCM 8M (g/kWh) | CO | 5.0(6.5) | H26 | NRTCM 8M (g/kWh) | CO | 5.0(6.5) | |
| | | | | NMHC | 0.19(0.25) | | | NMHC | 0.19(0.25) | |
| | | | | $NO_X$ | 3.3(4.4) | | | $NO_X$ | 0.4(0.53) | |
| | | | | PM | 0.02(0.03) | | | PM | 0.02(0.03) | |
| | 定格出力75kW以上130kW未満のもの | H23 | NRTCM 8M (g/kWh) | CO | 5.0(6.5) | H26 | NRTCM 8M (g/kWh) | CO | 5.0(6.5) | |
| | | | | NMHC | 0.19(0.25) | | | NMHC | 0.19(0.25) | |
| | | | | $NO_X$ | 3.3(4.4) | | | $NO_X$ | 0.4(0.53) | |
| | | | | PM | 0.02(0.03) | | | PM | 0.02(0.03) | |
| | 定格出力130kW以上560kW未満のもの | H23 | NRTCM 8M (g/kWh) | CO | 3.5(4.6) | H26 | NRTCM 8M (g/kWh) | CO | 3.5(4.6) | |
| | | | | NMHC | 0.19(0.25) | | | NMHC | 0.19(0.25) | |
| | | | | $NO_X$ | 2.0(2.7) | | | $NO_X$ | 0.4(0.53) | |
| | | | | PM | 0.02(0.03) | | | PM | 0.02(0.03) | |
| LPG・ガソリン特殊自動車 | 定格出力19kW以上560kW未満のもの | H19 | 7M (g/kWh) | CO | 20.0(26.6) | 同左 | | | | |
| | | | | HC | 0.60(0.80) | | | | | |
| | | | | $NO_X$ | 0.60(0.80) | | | | | |

※1：認証基準とは型式指定車及び装置指定車の基準値をいう。（　）の数値はそれ以外の自動車（ＰＨＰ、新型届出（装置指定車以外のもの）、試作、組立、並行輸入車）の基準値をいう。

※2：ガソリンを燃料とする吸蔵型窒素酸化物還元触媒を装着した希薄燃焼方式の直接噴射式の原動機を有する自動車（リーンバーン直噴車）に限り適用する。

※3：コンバインモードとは平成17年(2005年)からは10・15モードの測定値に0.88を乗じた値と11モードの測定値に0.12を乗じた値との和で算出される値

平成20年(2008年)からは10・15モードの測定値に0.75を乗じた値とJC08Cモードの測定値に0.25を乗じた値との和で算出される値

平成23年(2011年)からはJC08Hモードの測定値に0.75を乗じた値とJC08Cモードの測定値に0.25を乗じた値との和で算出される値

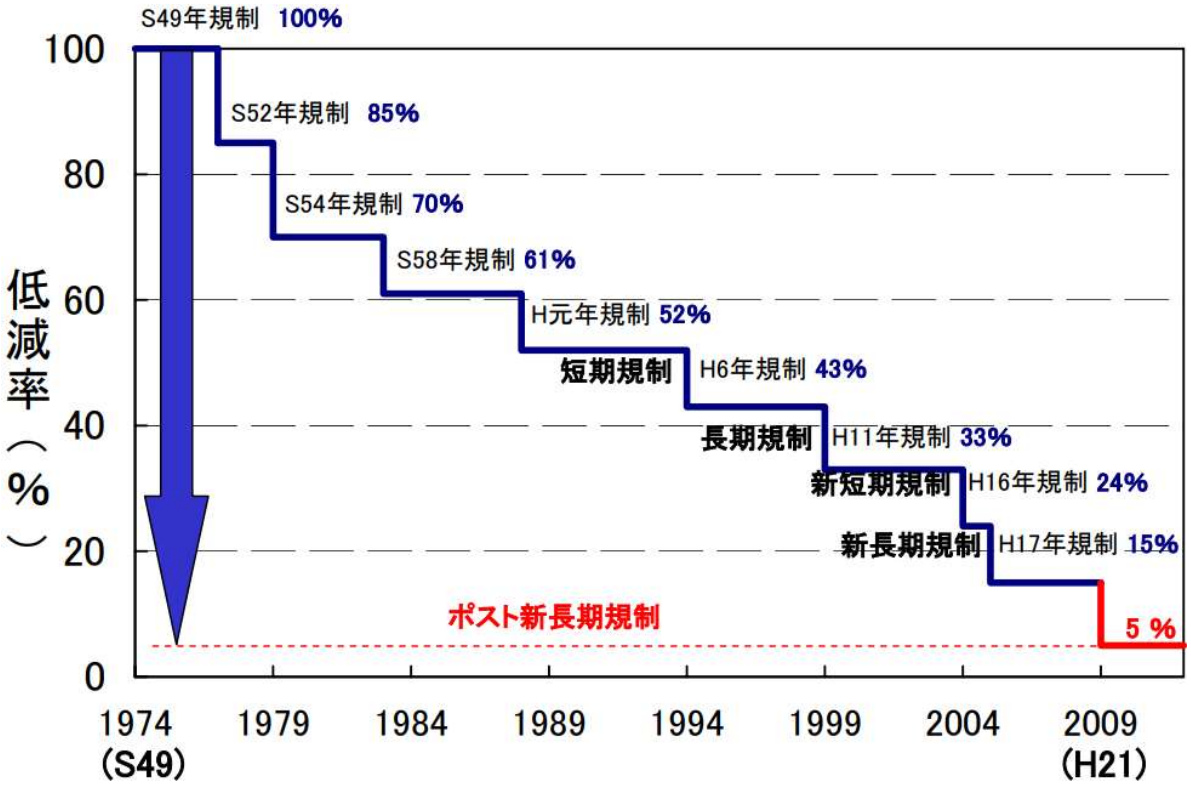
※4：NOx触媒付直噴車に限る。

※5：第一種原動機自転車のうち、最高速度50km/h以下のものは従前の通り

出典：国土交通省自動車局ホームページ

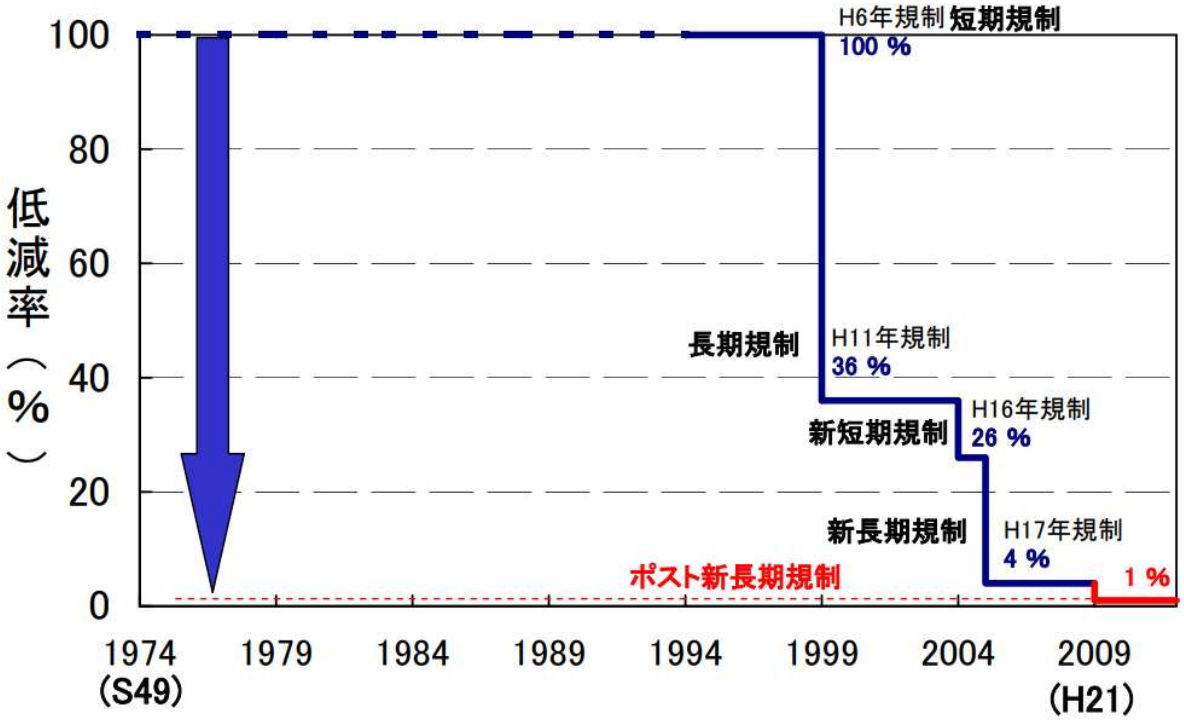
NOx 規制値の推移（ディーゼル重量車）

窒素酸化物（NOx）




PM 規制値の推移（ディーゼル重量車）

粒子状物質（PM）




出典：国土交通省自動車局ホームページ

## ② 自動車騒音

### (ア) 環境基準（平成10年９月30日環境庁告示，平成11年４月１日施行）

| 地域の類型 | 基準値 | | 達成期間 |
|---|---|---|---|
| | 昼間 | 夜間 | |
| AA | 50デシベル以下 | 40デシベル以下 | ①道路に面する地域以外の地域については，施行後直ちに達成され，又は維持されるよう努める。<br>②既設の道路に面する地域については，施行後10年以内を目途として達成され，又は維持されるよう努める。ただし，幹線交通を担う道路に面する地域で道路交通量が多く達成が著しく困難な地域については，10年を超える期間で可及的速やかに達成されるよう努める。<br>③道路に面する地域以外の地域が施行日以降計画された道路の設置によって新たに道路に面することとなった場合にあっては，供用後直ちに達成されまたは維持されるよう努めるものとし，施行日より前に計画された道路の設置によって新たに道路に面することとなった場合にあっては，②を準用する。 |
| A | 55デシベル以下 | 45デシベル以下 | |
| A：２車線以上の車線を有する道路に面する地域 | 60デシベル以下 | 55デシベル以下 | |
| B | 55デシベル以下 | 45デシベル以下 | |
| B：２車線以上の車線を有する道路に面する地域 | 65デシベル以下 | 60デシベル以下 | |
| C | 60デシベル以下 | 50デシベル以下 | |
| C：車線を有する道路に面する地域 | 65デシベル以下 | 60デシベル以下 | |
| 幹線交通を担う道路に近接する空間 | 70デシベル以下 | 65デシベル以下 | |
| 屋内へ透過する騒音に係る基準 | 45デシベル以下 | 40デシベル以下 | |

注）1. 昼間：午前６時～午後10時，夜間：午後10時～翌日午前６時
2. AA：療養施設，社会福祉施設等が集合して設置される地域など特に静穏を要する地域
3. A：専ら住居の用に供される地域
4. B：主として住居の用に供される地域
5. C：相当数の住居と併せて商業，工業等の用に供される地域
6. 車線：１縦列の自動車が安全かつ円滑に走行するために必要な一定の幅員を有する帯状の車道部分
7. 幹線交通を担う道路に近接する空間について，個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは，屋内へ透過する騒音に係る基準によることができる。

### (イ) 要請限度（平成12年３月２日総理府令第15号，平成12年４月１日施行）

| 地域の区分 | 基準値 | |
|---|---|---|
| | 昼間 | 夜間 |
| a区域及びb区域のうち１車線を有する道路に面する区域 | 65デシベル | 55デシベル |
| a区域のうち２車線以上の車線を有する道路に面する区域 | 70デシベル | 65デシベル |
| b区域のうち２車線以上の車線を有する道路に面する区域及びc区域のうち車線を有する道路に面する区域 | 75デシベル | 70デシベル |
| 幹線交通を担う道路に近接する区域 | 75デシベル | 70デシベル |

注）1. 昼間：午前６時～午後10時
夜間：午後10時～翌日午前６時
2. a区域：専ら住居の用に供される区域
b区域：主として住居の用に供される区域
c区域：相当数の住居と併せて商業，工業等の用に供される区域

## (ｳ)自動車単体騒音規制

## 平成 28 年騒音規制（UN_R51-03 導入関係）

【自動車の種別】
M 及び N カテゴリ
○　自動車（被牽引自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車並びに小型特殊自動車を除く）

【規制概要】
○　加速走行騒音について、より走行実態に即した規制を行うため、また、国際的な基準調和を図るため、従来の全開加速走行騒音に替え、市街地での走行状態を模擬した加速度で走行した際の四輪車の騒音を規制する国際基準である「UN_R51-03」を導入
○　定常走行騒音を廃止
○　圧縮空気騒音規制を導入（空気式ブレーキを装着した TPMLM※1 2.8 トン超の自動車に限る）

【規制値】　（単位：デシベル）

| 車両カテゴリ | 専ら乗用の用に供する自動車 | フェーズ 1 | フェーズ 2 | フェーズ 3 |
|---|---|---|---|---|
| M1 カテゴリ<br>乗車定員 9 人以下の乗用車 | PMR※2 120 以下 | 72 | 70 | 68 |
| | PMR※2 120 超、160 以下 | 73 | 71 | 69 |
| | PMR※2 160 超 | 75 | 73 | 71 |
| | PMR※2 200 超、乗車定員 4 人以下、R ポイント※3 の地上からの高さ 450mm 未満 | 75 | 74 | 72 |
| M2 カテゴリ<br>乗車定員 10 人以上、TPMLM※1 5 トン以下の乗用車 | TPMLM※1 2.5 トン以下 | 72 | 70 | 69 |
| | TPMLM※1 2.5 トン超、3.5 トン以下 | 74 | 72 | 71 |
| | TPMLM※1 3.5 トン超、最高出力 135kW 以下 | 75 | 73 | 72 |
| | TPMLM※1 3.5 トン超、最高出力 135kW 超 | 75 | 74 | 72 |
| M3 カテゴリ<br>乗車定員 10 人以上、TPMLM※1 5 トン超の乗用車 | 最高出力 150kW 以下 | 76 | 74 | 73 |
| | 最高出力 150kW 超、250kW 以下 | 78 | 77 | 76 |
| | 最高出力 250kW 超 | 80 | 78 | 77 |

（単位：デシベル）

| 車両カテゴリ | 貨物の運送の用に供する自動車 | フェーズ1 | フェーズ2 | フェーズ3 |
|---|---|---|---|---|
| N1 カテゴリ TPMLM※1 3.5 トン以下の貨物車 | TPMLM※1 2.5 トン以下 | 72 | 71 | 69 |
| | TPMLM※1 2.5 トン超 | 74 | 73 | 71 |
| N2 カテゴリ TPMLM※1 3.5 トン超、12 トン以下の貨物車 | 最高出力 135kW 以下 | 77 | 75 | 74 |
| | 最高出力 135kW 超 | 78 | 76 | 75 |
| N3 カテゴリ TPMLM※1 12 トン超の貨物車 | 最高出力 150kW 以下 | 79 | 77 | 76 |
| | 最高出力 150kW 超、250kW 以下 | 81 | 79 | 77 |
| | 最高出力 250kW 超 | 82 | 81 | 79 |

※1 TPMLM(Technically Permissible Maximum Laden Mass)：技術的最大許容質量(kg)
安全性の確保及び公害の防止ができるものとして技術的に許容できる自動車の質量であって、自動車製作者が指定したもの
※2 PMR(Power to Mass Ratio)：最高出力(kW)／（車両重量(kg)＋75kg）×1,000
※3 運転者席の着座位置について、自動車製作者等が定め、三次元座標方式に基づき決定する設計点

【適用日】

| | 市街地加速走行騒音 規制値　フェーズ1 | 市街地加速走行騒音 規制値　フェーズ2 | 市街地加速走行騒音 規制値　フェーズ3 |
|---|---|---|---|
| 新型自動車（輸入自動車を除く） | 平成 28 年 10 月 1 日以降 | 令和 2 年 9 月 1 日以降（N2 カテゴリは令和 4 年 9 月 1 日以降） | 令和 6 年 10 月 8 日以降（N2、N3、M3 カテゴリは令和 8 年 10 月 8 日以降） |
| 上記以外のもの | 令和 4 年 9 月 1 日以降（N2 カテゴリは令和 5 年 9 月 1 日以降） | 令和 4 年 9 月 1 日以降（N2 カテゴリは令和 5 年 9 月 1 日以降） | 令和 8 年 10 月 8 日以降（N2、N3、M3 カテゴリは令和 9 年 10 月 8 日以降） |

**出典：国土交通省自動車局ホームページ**

## 平成 28 年騒音規制（近接排気騒音の相対値規制導入関係）

【自動車の種別】
L3 カテゴリ
○ 二輪自動車（側車付二輪自動車を除く）
○ 二輪の原動機付自転車（排気量 0.05ℓ 超又は最高速度 50km/h 超のものに限る）
M 及び N カテゴリ
○ 自動車（被牽引自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車並びに小型特殊自動車を除く）

【規制概要】
○ 近接排気騒音について、従来の車種毎に規制値を定めた絶対値規制に替え、使用過程において新車時の騒音から悪化しないことを確認する相対値規制を導入
○ 近接排気騒音の測定方法について、UN_R に基づく測定方法へ変更

【規制値】
○ 近接排気騒音値が、新車時に確認した騒音値＋5dB の値以下であること

【適用日】

| | L3 カテゴリ | M 及び N カテゴリ |
|---|---|---|
| 新型自動車<br>（輸入自動車を除く） | 平成 28 年 10 月 1 日以降 | 平成 28 年 10 月 1 日以降 |
| 上記以外のもの | 令和 3 年 9 月 1 日以降 | 令和 4 年 9 月 1 日以降<br>（N2 カテゴリは<br>令和 5 年 9 月 1 日以降） |

**出典：国土交通省自動車局ホームページ**

## 平成 26 年騒音規制

【自動車の種別】
L3 カテゴリ
○ 二輪自動車（側車付二輪自動車を除く）
○ 二輪の原動機付自転車（排気量 0.05ℓ 超又は最高速度 50km/h 超のものに限る）

【規制概要】
○ 加速走行騒音について、より走行実態に即した規制を行うため、また、国際的な基準調和を図るため、従来の全開加速走行騒音に替え、市街地での走行状態を模擬した加速度で走行した際の二輪車の騒音を規制する国際基準である「UN_R41-04」を導入
○ 定常走行騒音を廃止

【規制値】

| 車両区分 | 市街地加速<br>走行騒音規制値 | 全開加速<br>走行騒音規制値 |
|---|---|---|
| Class Ⅰ（PMR※25 以下） | 73dB | ← |
| Class Ⅱ（PMR※25 超、50 以下） | 74dB | 79dB |
| Class Ⅲ（PMR※50 超） | 77dB | 82dB |

※ PMR(Power to Mass Ratio)：最高出力(kW)／（車両重量(kg)＋75kg）×1,000

【適用日】
○ 新型自動車（輸入自動車を除く）・・・平成 26 年 1 月 1 日以降
○ 上記以外のもの ・・・平成 29 年 1 月 1 日以降

**出典：国土交通省自動車局ホームページ**

平成２８年騒音規制、平成２６年騒音規制の対象となっていない自動車については、次の表に示す従前の規制が適用される。

# 自動車騒音規制の推移

〔単位：デシベル〕

| 自動車の種別 | | | | 定常走行騒音 新車 昭和26年 | 46年 | 平成10年※2 | 11年※2 | 12年※2 | 13年※2 | 定常走行騒音 使用過程 昭和26年 | 加速走行騒音 新車 昭和46年 | 51年 | 52年 | 54年 | 57年 | 58年 | 59年 | 60年 | 61年 | 62年 | 平成10年 | 11年 | 12年 | 13年 | 排気騒音 新車及び使用過程 昭和26年 | 46年 | 近接排気騒音 新車及び使用過程 61年 | 63年 | 平成元年 | 10年 | 11年 | 12年 | 13年 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 特殊自動車 | | | | 85 | | | | | | 85 | – | | | | | | | | | | | | | | 85 | | 110 | | | | | |
| 貨物自動車 乗合自動車（トラック・バス） | 大型車：GVW※1 3.5トン超、原動機最高出力150kW超 | 全輪駆動車、トラクタ及びクレーン車 | | 85 | 80 | | | | 83 | 85 | 92 | 89 | 86 | | | | 83 | | | | 82 | | | 85 | 80 | | | 107 | | | | 99 |
| | | トラック | | | | | | | 82 | | | | | | | | 83 | | | | 81 | | | | | | | | | | | |
| | | バス | | | | 82 | | | | | | | | | | | 83 | | | | 81 | | | | | | | | 99 | | | |
| | 中型車：GVW※1 3.5トン超、原動機最高出力150kW以下 | 全輪駆動車 | | 85 | 78 | | | | 80 | 85 | 89 | 87 | 86 | | | | 83 | | | | | | 81 | 85 | 78 | | | 105 | | | | 98 |
| | | その他 | バス | | | | | 79 | | | | | | | | | | | | | 80 | | | | | | | | | 98 | | |
| | | | その他 | | | | | | 79 | | | | | | | | | | | | | | 80 | | | | | | | | | 98 |
| | 小型車：GVW※1 3.5トン以下 | GVW※1 1.7トン超 | | 85 | 74 | | | | 74 | 85 | 85 | 83 | 81 | | | | 78（全輪駆動車） | | | | 76 | | | 85 | 74 | | | 103 | | | | 97 |
| | | GVW※1 1.7トン以下 | | | | 74 | | | | | | | | | | | 78（全輪駆動車以外） | | | | 76 | | | | | | | | 97 | | | |
| 軽貨物自動車 | 排気量0.66ℓ以下 | 原動機が運転席の前（ボンネット型） | | 85 | 74 | | | | 74 | 85 | 85 | 83 | 81 | | | | 78（全輪駆動車） | | | | 76 | | | 85 | 74 | | | 103 | | | | 97 |
| | | その他（キャブオーバ型） | | | | 74 | | | | | | | | | | | 78（全輪駆動車以外） | | | | 76 | | | | | | | | 97 | | | |
| 乗用自動車 | 乗車定員10人以下 | 乗車定員7人以上 | リヤエンジン | 85 | 70 | | | | 72 | 85 | 84 | 82 | 81 | 78 | | | | | | | 76 | | | 85 | 70 | | 103 | | | | 100 | |
| | | | その他 | | | 72 | | | | | | | | | | | | | | | 76 | | | | | | | | 96 | | |
| | | 乗車定員6人以下 | リヤエンジン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 100 | | |
| | | | その他 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 96 | | |
| 二輪自動車 | 小型二輪：排気量0.25ℓ超 | | | 85 | 74 | | | | 72 | 85 | 86 | 83 | 78 | | | | | | 75 | | 73 | | | 85 | 74 | 99 | | | | | 94 |
| | 軽二輪：排気量0.125ℓ超、0.25ℓ以下 | | | | | 71 | | | | | 84 | | | | | | 75 | | | | 73 | | | | | | | | 94 | | |
| 原動機付自転車 | 第二種：排気量0.05ℓ超、0.125ℓ以下 | | | 85 | 70 | | | | 68 | 85 | 82 | 79 | 75 | | | | | | 72 | | 71 | | | 85 | 70 | 95 | | | | | 90 |
| | 第一種：排気量0.05ℓ以下 | | | | | 65 | | | | | 80 | | | | | | 72 | | | | 71 | | | | | | | | 84 | | |

※1　GVW：車両総重量

※2　平成10年規制以降は新たな定常走行騒音測定方法を適用

H26,28 期制から
廃止

H26,28 期制から
UN R51-03,R41-04 を導入

H28 期制から
測定方法を UN 期制に変更
相対値期制を導入

出典：国土交通省自動車局ホームページ

## (エ) タイヤの車外騒音規制値

【自動車の種別】（新車規制のみ）
○ 空気入ゴムタイヤを備える自動車（二輪自動車，側車付二輪自動車，三輪自動車，大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く）

【タイヤの車外騒音規制】
○ 「タイヤの車外騒音・ウエット路面上の摩擦力・転がり抵抗に係る協定規則（第 117 号)」の試験法及び規制値を導入

【規制値】

| タイヤのクラス | 断面幅の呼び（mm） | 規制値 dB（A） |
|---|---|---|
| C1※1 | w≦185 | 70 |
| | 185＜w≦245 | 71 |
| | 245＜w≦275 | 72 |
| | 275＜w | 74 |

シビアスノータイヤ，エクストラロードタイヤ，レインフォースドタイヤ，又はこれらの分類の組み合わせについては，上記規制値を 1dB（A）引き上げるものとする。

| タイヤのクラス | タイヤの種類 | 規制値 dB（A） | |
|---|---|---|---|
| | | その他 | トラクションタイヤ |
| C2※2 | ノーマルタイヤ | 72 | 73 |
| | スノータイヤ | 72 | 73 |
| | シビアスノータイヤ | 73 | 75 |
| | 特殊用途タイヤ | 74 | 75 |
| C3※3 | ノーマルタイヤ | 73 | 75 |
| | スノータイヤ | 73 | 75 |
| | シビアスノータイヤ | 74 | 76 |
| | 特殊用途タイヤ | 75 | 77 |

※1 乗用車用タイヤ
※2 小型商用車用タイヤ（単輪でのロードインデックス≦121 かつ速度記号≧N のタイヤ）
※3 中型・大型商用車用タイヤ（単輪でのロードインデックス≦121 かつ速度記号≦M 又は単輪でのロードインデックス≧122 のタイヤ）

【適用日】

| 自動車の種別 | 適用時期 | |
|---|---|---|
| | 新型車※<br>（PHP 自動車を除く） | 左記以外の自動車<br>（継続生産車等） |
| 乗車定員 9 人以下の専ら乗用の用に供する自動車 | 平成 30 年 4 月 1 日 | 令和 4 年 4 月 1 日 |
| 乗車定員 9 人を超え，かつ，車両総重量が 5 トン以下の専ら乗用の用に供する自動車 | 平成 31 年 4 月 1 日 | 令和 6 年 4 月 1 日 |
| 車両総重量が 3.5 トン以下の貨物の運送の用に供する自動車 | | |
| 車両総重量が 3.5 トン以下の被牽引自動車 | | |
| 乗車定員 9 人を超え，かつ，車両総重量が 5 トン超えの専ら乗用の用に供する自動車 | 令和 5 年 4 月 1 日 | 令和 8 年 4 月 1 日 |
| 車両総重量が 3.5 トン超えの貨物の運送の用に供する自動車 | | |
| 車両総重量が 3.5 トン超えの被牽引自動車 | | |

※ 新規検査時においてシビアスノータイヤを装着した自動車への適用時期については，継続生産車等への適用時期と同じとする。

出典：国土交通省自動車局ホームページ

## ③道路交通振動

### 要請限度（振動規制法施行規則12条，別表第２）

| 時間の区分<br>区域の区分 | 昼間 | 夜間 |
|---|---|---|
| 第１種区域 | 65dB | 60dB |
| 第２種区域 | 70dB | 65dB |

注）1. 昼間：午前５時，６時，７時又は８時～午後７時，８時，９時又は10時

夜間：午後７時，８時，９時又は10時～翌日午前５時，６時，７時又は８時

2. 第１種区域，第２種区域とは，下記の地域に相当し，都道府県知事が定めた区域をいう。

第１種区域　良好な住居の環境を保全するため，特に静穏の保持を必要とする区域及び住居の用に供されているため，静穏の保持を必要とする区域

第２種区域　住居の用に併せて商業，工業等の用に供されている区域であって，その区域内の住民の生活環境を保全するため，振動の発生を防止する必要がある区域及び主として工業等の用に供されている区域であって，その区域内の住民の生活環境を悪化させないため，著しい振動の発生を防止する必要がある区域

3　都道府県知事又は指定都市の長等，道路管理者及び都道府県公安委員会が協議するところにより，学校，病院等特に静穏を必要とする施設の周辺の道路における限度は，上記表に定める値以下当該地から５dB を減じた値以上とし，特定の既設幹線道路の区間の全部又は一部における夜間の第一種区域の限度は夜間の第二種区域の値とすることができる。

# 幹線道路の沿道の整備に関する法律の概要

道路管理者又は関係市町村 → 要請可 → **沿道整備道路**

国土交通大臣の同意を得て都道府県知事が指定

指定の要件
- 交通量　１万台
- 騒　音 Leq 70db(昼)
　又は Leq 65db(夜)
- 住　居　50以上連たん
- 車線数　２車線以上

## 道路交通騒音減少計画

道路管理者及び都道府県公安委員会が道路構造の改善，交通規制等に係る計画を策定

⇩

計画に従い必要な措置を実施

## 沿道地区計画

沿道の土地利用を都市計画により規制

《計画の内容》
- 区域及び方針
- 沿道地区整備計画
  - 建築物の間口率・高さの最低限度，防音上・遮音上の制限，緩衝空地，道路等の施設の整備　等

## 沿道整備協議会

都道府県知事，都道府県公安委員会，市町村，道路管理者(国の地方行政機関の参加も可)が沿道整備に必要となるべき措置を協議

## 沿道整備促進のための助成等

○沿道整備用地の取得費用の無利子貸付け
- 国→市町村
- 費用の2/3以内(10年償還)

○緩衝建築物の建築等費用の一部負担
- 道路管理者→建築者
- 建築費等(3F以下)の17%等

○防音工事に対する助成
- 道路管理者→住宅所有者等
- 工事費用の3/4

○住宅の移転等に対する助成
- 道路管理者→住宅移転者等
- 通常要する移転等費用の額

## 沿道整備推進機構

○市町村が公益法人を指定

《業務の内容》
- 沿道整備事業者に対する情報提供，相談等の援助
- 緩衝建築物の建築
- 沿道整備用地の取得，管理，譲渡　等

○機構の用地取得について市町村が行う無利子貸付けに対する無利子貸付け
- 国→市町村
- 貸付額の2/3以内
(10年償還)

## 沿道整備権利移転等促進計画

○市町村が策定

《計画の内容》
- 権利移転者名，権利移転地，移転後の土地の利用目的
- 権利移転時期，対価　等

○計画の公告により権利移転

○土地所有者等は計画策定を要請可

# 沿道整備道路の指定及び沿道地区計画の決定状況（令和７年４月１日現在）

| | 道路名 | 沿道整備協議会 | 道路交通騒音測り計画 | 指定区間 | 延長(km) | 公告年月 | 地区計画 | 延長(km) | 公告年月 | 建築条例 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 一般国道43号<br>阪神高速<br>神戸西宮線<br>阪神高速<br>大阪西宮線 | ○ | × | 尼崎市東本町～神戸市灘区味泥町<br>(神戸市灘区大石南町～西宮市今津水波町) | 20.2<br>(12.6) | S57.8 | 尼崎市道意地区<br>(区域及び整備の方針のみ都計済) | 0.8 | H13.03 | × |
| | | | | | | | 〃　竹谷地区 | 0.7 | H14.11 | × |
| | | | | (尼崎市東本町～西宮市今津水波町) | (7.3) | | (　　〃　　) | | | |
| | | | | | | | 〃　城内地区 | 1.0 | H15.12 | × |
| | | | | | | | (　　〃　　) | | | |
| | | | | | | | 〃　開明地区 | 0.9 | H15.12 | × |
| | | | | | | | (　　〃　　) | | | |
| | | | | | | | 〃　武庫川・元浜地区 | 0.8 | H15.12 | × |
| | | | | | | | (　　〃　　) | | | |
| | | | | (計) | 20.2<br>(40.1) | | (計) | 4.2 | | |
| 2 | 環状７号線 | ○ | ○ | 大田区大森本町２丁目～江戸川区臨海町４丁目 | | | | | | |
| | | | | (大田区大森本町２丁目～練馬区小竹町２丁目) | 23.2 | S58.11 | 大田区 | 6.4 | S63.01 | ○ |
| | | | | | | | 目黒区 | 2.7 | 〃 | ○ |
| | | | | | | | 世田谷区野沢地区南部 | 1.0 | S62.11 | ○ |
| | | | | | | | 〃　北部 | 0.7 | S61.08 | ○ |
| | | | | | | | 〃　三軒茶屋・上馬地区 | 0.9 | S62.03 | ○ |
| | | | | | | | 〃　代田南部・若林地区 | 1.7 | S62.11 | ○ |
| | | | | | | | 〃　代田北部地区 | 0.5 | 〃 | ○ |
| | | | | | | | 〃　大原・羽根木地区 | 1.1 | S62.03 | ○ |
| | | | | | | | 杉並区 | 4.2 | S62.01 | ○ |
| | | | | | | | 中野区 | 1.9 | S60.06 | ○ |
| | | | | | | | 練馬区桜台・栄町・豊玉地区 | 2.1 | S63.01 | ○ |
| | | | | | | | 〃　羽沢・小竹地区 | 0.8 | S62.01 | ○ |
| | | | | (板橋区小茂根４丁目～北区神谷３丁目) | 6.5 | S62.12 | 板橋区 | 4.2 | H01.10 | ○ |
| | | | | | | | 北区 | 2.4 | H01.04 | ○ |
| | | | | (足立区新田１丁目～同区中川４丁目) | 10.9 | S59.08 | 足立区(D 地区) | 2.8 | H01.03 | ○ |
| | | | | | | | 〃　(B 地区) | 1.7 | S63.01 | ○ |
| | | | | | | | 〃　(A 地区) | 1.2 | S62.04 | ○ |
| | | | | | | | 〃　(C 地区) | 4.5 | H01.03 | ○ |
| | | | | (葛飾区亀有５丁目～同区東新小岩２丁目) | 5.0 | S62.12 | 葛飾区 | 4.8 | H03.01 | ○ |
| | | | | (江戸川区上一色町～同区臨海町４丁目) | 9.9 | H02.03 | 江戸川区 | 9.9 | H04.12 | ○ |
| | | | | (計) | 55.5 | | (計) | 55.5 | | |
| 3 | 環状８号線<br>(羽田上高井戸<br>岩淵線) | ○ | ○ | 大田区蒲田４丁目～杉並区井草３丁目 | | | | | | |
| | | | | (大田区蒲田４丁目～同区田園調布２丁目) | 7.0 | H12.03 | 大田区 | 7.0 | H13.04 | ○ |
| | | | | (世田谷区東玉川２丁目～同区八幡山３丁目) | 10.4 | H13.03 | 世田谷区東玉川地区 | 1.0 | H15.01 | ○ |
| | | | | | | | 〃　玉川田園調布地区 | 0.6 | 〃 | ○ |
| | | | | | | | 〃　野毛・等々力・中町地区 | 2.1 | 〃 | ○ |
| | | | | | | | 〃　瀬田・上野毛・野毛地区 | 1.9 | 〃 | ○ |
| | | | | | | | 〃　瀬田・玉川台地区 | 0.9 | 〃 | ○ |
| | | | | | | | 〃　砧公園・上用賀地区 | 1.2 | 〃 | ○ |
| | | | | | | | 〃　砧・桜丘地区 | 1.4 | 〃 | ○ |
| | | | | | | | 〃　千歳台・船橋地区 | 1.2 | 〃 | ○ |
| | | | | | | | 〃　粕谷・南烏山・八幡山地区 | 1.2 | 〃 | ○ |
| | | | | (杉並区上高井戸１丁目) | 0.3 | H06.09 | 杉並区 | 0.3 | H08.05 | ○ |
| | | | | (世田谷区上北沢５丁目) | 0.3 | H13.03 | 世田谷区上北沢５丁目地区 | 0.3 | H15.01 | ○ |
| | | | | (杉並区上高井戸３丁目～同区井草３丁目) | 6.2 | H06.09 | 杉並区 | 4.9 | H08.05 | ○ |
| | | | | 練馬区春日町２丁目～同区錦２丁目 | | | | | | |
| | | | | (練馬区春日町２丁目) | 0.4 | S61.03 | 練馬区春日町二丁目地区 | 0.4 | S61.08 | × |
| | | | | (練馬区北町６丁目) | 0.4 | S58.11 | 〃　北町・早宮地区 | 0.4 | S59.11 | × |
| | | | | (練馬区北町６丁目～同区錦２丁目) | 1.2 | H12.03 | | | | |
| | | | | 板橋区相生町～同区小豆沢４丁目 | | | | | | |
| | | | | (板橋区相生町～同区志村３丁目) | 0.7 | H01.09 | 板橋区(A 地区) | 0.7 | H02.12 | × |
| | | | | (板橋区坂下１丁目～同区小豆沢４丁目) | 1.7 | H05.07 | 〃　(B 地区) | 1.7 | H06.04 | × |
| | | | | (計) | 28.6 | | (計) | 27.2 | | |
| 4 | 笹目通り | × | × | 練馬区南田中４丁目～同区旭町１丁目 | 3.7 | H14.03 | 練馬区 | 3.7 | H15.11 | ○ |
| | | | | (計) | 3.7 | | (計) | 3.7 | | |
| 5 | 目白通り | × | × | 練馬区中村北２丁目～同区大泉町５丁目 | 4.9 | H15.11 | | | | − |
| | | | | (計) | 4.9 | | (計) | | | |
| 6 | 一般国道４号 | ○ | × | 足立区梅田１丁目～同区西保木間４丁目 | 5.1 | S59.08 | 足立区(A 地区) | 3.7 | S62.01 | ○ |
| | | | | | | | 〃　(B 地区) | 1.4 | H01.03 | ○ |
| | | | | (計) | 5.1 | | (計) | 5.1 | | |
| 7 | 一般国道23号 | ○ | × | 四日市市北納屋町～同市西末広町 | 1.2 | S59.09 | 四日市地区 | 1.2 | S62.11 | ○ |
| | | | | (計) | 1.2 | | (計) | 1.2 | | |
| 8 | 一般国道254号 | × | × | 板橋区中丸町～練馬区旭町３丁目 | | | | | | |
| | | | | (板橋区中丸町～同区桜川３丁目) | 4.1 | H08.09 | 板橋区(A 地区) | 4.1 | H09.11 | ○ |
| | | | | (板橋区桜川３丁目～練馬区旭町３丁目) | 4.6 | H12.03 | 板橋区(B 地区) | 2.3 | H23.12 | ○ |
| | | | | (計) | 8.7 | | (計) | 6.4 | | |
| 9 | 中原街道 | × | × | 品川区平塚２丁目～大田区南雪谷２丁目 | | | | | | |
| | | | | (品川区平塚２丁目～同区旗の台５丁目) | 2.4 | H17.04 | 品川区 | 2.4 | H18.12 | ○ |
| | | | | (大田区南千束1丁目～同区南雪谷２丁目) | 2.6 | H17.04 | 大田区 | 2.6 | H20.05 | ○ |
| | | | | (計) | 5.0 | | (計) | 5.0 | | |
| | | 9路線<br>5協議会 | 2路線 | 合　計<br>路線数計 | 132.9<br>(延べ152.8)<br>11路線 | | 合　計 | 108.3<br>(50箇所) | | 41<br>箇所 |

# ○　道路交通

## 1.　交通機関別輸送量の推移

### (1) 国内貨物輸送量

#### ①輸送トンキロ（輸送分担率）

（単位：億トンキロ(%)）

| 年　度 | 総輸送量 | | J R | | 民　鉄 | | 自　動　車 | | 内航海運 | | 国内航空 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 昭和 62 | 3,982 | (100) | 200 | (5.0) | 4 | (0.1) | 1,758 | (44.1) | 2,014 | (50.6) | 6 | (0.2) |
| 63 | 4,279 | (100) | 230 | (5.4) | 4 | (0.1) | 1,912 | (44.7) | 2,126 | (49.7) | 7 | (0.2) |
| 平成元 | 4,505 | (100) | 247 | (5.5) | 5 | (0.1) | 2,044 | (45.4) | 2,201 | (48.9) | 8 | (0.2) |
| 2 | 4,864 | (100) | 267 | (5.5) | 5 | (0.1) | 2,139 | (44.0) | 2,445 | (50.3) | 8 | (0.2) |
| 3 | 4,985 | (100) | 267 | (5.4) | 5 | (0.1) | 2,223 | (44.6) | 2,482 | (49.8) | 8 | (0.2) |
| 4 | 4,964 | (100) | 262 | (5.3) | 4 | (0.1) | 2,210 | (44.5) | 2,480 | (50.0) | 8 | (0.2) |
| 5 | 4,767 | (100) | 250 | (5.2) | 4 | (0.1) | 2,170 | (45.5) | 2,335 | (49.0) | 8 | (0.2) |
| 6 | 4,847 | (100) | 241 | (5.0) | 4 | (0.1) | 2,208 | (45.6) | 2,385 | (49.2) | 9 | (0.2) |
| 7 | 4,966 | (100) | 247 | (5.0) | 4 | (0.1) | 2,323 | (46.8) | 2,383 | (48.0) | 9 | (0.2) |
| 8 | 5,090 | (100) | 246 | (4.8) | 4 | (0.1) | 2,412 | (47.4) | 2,418 | (47.5) | 10 | (0.2) |
| 9 | 5,045 | (100) | 243 | (4.8) | 3 | (0.1) | 2,419 | (47.9) | 2,370 | (47.0) | 10 | (0.2) |
| 10 | 4,888 | (100) | 226 | (4.6) | 3 | (0.1) | 2,379 | (48.7) | 2,270 | (46.4) | 10 | (0.2) |
| 11 | 4,967 | (100) | 223 | (4.5) | 3 | (0.1) | 2,437 | (49.1) | 2,294 | (46.2) | 10 | (0.2) |
| 12 | 5,136 | (100) | 219 | (4.3) | 3 | (0.1) | 2,486 | (48.4) | 2,417 | (47.1) | 11 | (0.2) |
| 13 | 5,167 | (100) | 219 | (4.2) | 3 | (0.1) | 2,490 | (48.2) | 2,445 | (47.3) | 10 | (0.2) |
| 14 | 5,076 | (100) | 219 | (4.3) | 3 | (0.1) | 2,488 | (49.0) | 2,356 | (46.4) | 10 | (0.2) |
| 15 | 4,989 | (100) | 226 | (4.5) | 2 | (0.0) | 2,569 | (51.5) | 2,182 | (43.7) | 10 | (0.2) |
| 16 | 5,043 | (100) | 223 | (4.4) | 2 | (0.0) | 2,619 | (51.9) | 2,188 | (43.4) | 11 | (0.2) |
| 17 | 5,034 | (100) | 226 | (4.5) | 2 | (0.0) | 2,679 | (53.2) | 2,116 | (42.0) | 11 | (0.2) |
| 18 | 5,097 | (100) | 230 | (4.5) | 2 | (0.0) | 2,776 | (54.5) | 2,078 | (40.8) | 11 | (0.2) |
| 19 | 5,114 | (100) | 231 | (4.5) | 2 | (0.0) | 2,840 | (55.5) | 2,030 | (39.7) | 11 | (0.2) |
| 20 | 4,890 | (100) | 221 | (4.5) | 2 | (0.0) | 2,777 | (56.8) | 1,879 | (38.4) | 11 | (0.2) |
| 21 | 4,573 | (100) | 204 | (4.5) | 2 | (0.0) | 2,684 | (58.7) | 1,673 | (36.6) | 10 | (0.2) |
| 22 | 4,894 | (100) | 202 | (4.1) | 2 | (0.0) | 2,881 | (58.9) | 1,799 | (36.8) | 10 | (0.2) |
| 23 | 4,697 | (100) | 200 | (4.3) | | | 2,738 | (58.3) | 1,749 | (37.2) | 10 | (0.2) |
| 24 | 4,480 | (100) | 205 | (4.6) | | | 2,487 | (55.5) | 1,778 | (39.7) | 10 | (0.2) |
| 25 | 4,606 | (100) | 211 | (4.6) | | | 2,536 | (55.1) | 1,849 | (40.1) | 10 | (0.2) |
| 26 | 4,539 | (100) | 210 | (4.6) | | | 2,487 | (54.8) | 1,831 | (40.3) | 11 | (0.2) |
| 27 | 4,449 | (100) | 215 | (4.8) | | | 2,419 | (54.4) | 1,804 | (40.5) | 11 | (0.2) |
| 28 | 4,515 | (100) | 213 | (4.7) | | | 2,487 | (55.1) | 1,804 | (40.0) | 11 | (0.2) |
| 29 | 4,532 | (100) | 217 | (4.8) | | | 2,495 | (55.1) | 1,809 | (39.9) | 11 | (0.2) |
| 30 | 4,485 | (100) | 194 | (4.3) | | | 2,490 | (55.5) | 1,791 | (39.9) | 10 | (0.2) |
| 令和元 | 4,437 | (100) | 200 | (4.5) | | | 2,531 | (57.0) | 1,697 | (38.2) | 9 | (0.2) |
| 2 | 3,876 | (100) | 183 | (4.7) | | | 2,149 | (55.4) | 1,538 | (39.7) | 6 | (0.2) |
| 3 | 4,059 | (100) | 180 | (4.4) | | | 2,255 | (55.6) | 1,618 | (39.9) | 6 | (0.1) |
| 4 | 4,098 | (100) | 180 | (4.4) | | | 2,284 | (55.7) | 1,627 | (39.7) | 7 | (0.2) |
| 5 | 4,031 | (100) | 178 | (4.4) | | | 2,307 | (57.2) | 1,540 | (38.2) | 6 | (0.1) |
| 6 | 4,048 | (100) | 179 | (4.4) | | | 2,331 | (57.6) | 1,531 | (37.8) | 7 | (0.2) |

注）1. 国土交通省「自動車輸送統計調査」,「鉄道輸送統計調査」,「内航船舶輸送統計調査」,「航空輸送統計調査」による。
2. 昭和61年度のJRは旧国鉄である。
3. 昭和62年度より，自動車には軽自動車を加えたので，昭和61年度と連続しない。
4. 平成６年度の自動車の数値には，平成７年１月～３月の兵庫県の数値は含まない。
5. 鉄道は有賃のみ。
6. 国内航空（定期のみ）の輸送量には，超過手荷物，郵便物を含む。
7. 平成22年度より，自動車輸送統計調査の調査方法及び集計方法が変更されたため，平成21年度以前の数値とは連続性が担保されていないことから，自動車の数値は時系列上の連続性を担保するため接続係数により令和元年度以前の旧統計数値を遡及改訂のうえ算出している。また，自家用貨物軽自動車は調査から除外されたため，推計値を用いている。
8. 自動車の数値には，東日本大震災の影響により北海道運輸局及び東北運輸局管内の平成23年３月，４月の数値を含まない。
9. 令和２年度より，自動車輸送統計調査の貨物営業用自動車の調査方法及び集計方法が変更されたため，令和元年度以前の数値とは連続性が担保されていないことから，自動車の数値は時系列上の連続性を担保するため接続係数により令和元年度以前の旧統計数値を遡及改訂のうえ算出している。

## ②輸送トン数（輸送分担率）

（単位：百万トン(%)）

| 年　度 | 総輸送量 | J　　R | 民　　鉄 | 自 動 車 | 内航海運 | 国内航空 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 昭和 62 | 5,420 (100) | 55 (1.0) | 27 (0.5) | 4,874 (89.9) | 463 (8.5) | 1 (0.0) |
| 63 | 5,798 (100) | 56 (1.0) | 27 (0.5) | 5,221 (90.0) | 493 (8.5) | 1 (0.0) |
| 平成元 | 6,134 (100) | 56 (0.9) | 27 (0.4) | 5,512 (89.9) | 538 (8.8) | 1 (0.0) |
| 2 | 6,415 (100) | 58 (0.9) | 28 (0.4) | 5,753 (89.7) | 575 (9.0) | 1 (0.0) |
| 3 | 6,608 (100) | 57 (0.9) | 28 (0.4) | 5,950 (90.0) | 572 (8.7) | 1 (0.0) |
| 4 | 6,425 (100) | 56 (0.9) | 27 (0.4) | 5,801 (90.3) | 540 (8.4) | 1 (0.0) |
| 5 | 6,164 (100) | 53 (0.9) | 26 (0.4) | 5,555 (90.1) | 529 (8.6) | 1 (0.0) |
| 6 | 6,190 (100) | 53 (0.9) | 26 (0.4) | 5,554 (89.7) | 556 (9.0) | 1 (0.0) |
| 7 | 6,388 (100) | 51 (0.8) | 25 (0.4) | 5,762 (90.2) | 549 (8.6) | 1 (0.0) |
| 8 | 6,551 (100) | 49 (0.7) | 24 (0.4) | 5,930 (90.5) | 547 (8.3) | 1 (0.0) |
| 9 | 6,445 (100) | 47 (0.7) | 22 (0.3) | 5,834 (90.5) | 541 (8.4) | 1 (0.0) |
| 10 | 6,198 (100) | 41 (0.7) | 20 (0.3) | 5,619 (90.7) | 517 (8.3) | 1 (0.0) |
| 11 | 6,274 (100) | 39 (0.6) | 20 (0.3) | 5,691 (90.7) | 523 (8.3) | 1 (0.0) |
| 12 | 6,219 (100) | 40 (0.6) | 20 (0.3) | 5,621 (90.4) | 537 (8.6) | 1 (0.0) |
| 13 | 6,024 (100) | 39 (0.6) | 20 (0.3) | 5,444 (90.4) | 520 (8.6) | 1 (0.0) |
| 14 | 5,782 (100) | 38 (0.7) | 18 (0.3) | 5,228 (90.4) | 497 (8.6) | 1 (0.0) |
| 15 | 5,642 (100) | 38 (0.7) | 16 (0.3) | 5,141 (91.1) | 446 (7.9) | 1 (0.0) |
| 16 | 5,501 (100) | 37 (0.7) | 15 (0.3) | 5,008 (91.0) | 440 (8.0) | 1 (0.0) |
| 17 | 5,393 (100) | 37 (0.7) | 16 (0.3) | 4,913 (91.1) | 426 (7.9) | 1 (0.0) |
| 18 | 5,398 (100) | 36 (0.7) | 16 (0.3) | 4,928 (91.3) | 417 (7.7) | 1 (0.0) |
| 19 | 5,364 (100) | 36 (0.7) | 15 (0.3) | 4,902 (91.4) | 410 (7.6) | 1 (0.0) |
| 20 | 5,122 (100) | 33 (0.6) | 13 (0.3) | 4,696 (91.7) | 379 (7.4) | 1 (0.0) |
| 21 | 4,814 (100) | 31 (0.6) | 12 (0.2) | 4,438 (92.2) | 332 (6.9) | 1 (0.0) |
| 22 | 4,803 (100) | 31 (0.6) | 13 (0.3) | 4,391 (91.4) | 367 (7.6) | 1 (0.0) |
| 23 | 4,802 (100) | 40 (0.8) | | 4,400 (91.6) | 361 (7.5) | 1 (0.0) |
| 24 | 4,700 (100) | 42 (0.9) | | 4,291 (91.3) | 366 (7.8) | 1 (0.0) |
| 25 | 4,702 (100) | 44 (0.9) | | 4,279 (91.0) | 378 (8.0) | 1 (0.0) |
| 26 | 4,664 (100) | 43 (0.9) | | 4,251 (91.1) | 369 (7.9) | 1 (0.0) |
| 27 | 4,632 (100) | 43 (0.9) | | 4,223 (91.2) | 365 (7.9) | 1 (0.0) |
| 28 | 4,711 (100) | 44 (0.9) | | 4,302 (91.3) | 364 (7.7) | 1 (0.0) |
| 29 | 4,707 (100) | 45 (1.0) | | 4,301 (91.4) | 360 (7.6) | 1 (0.0) |
| 30 | 4,643 (100) | 42 (0.9) | | 4,246 (91.4) | 354 (7.6) | 1 (0.0) |
| 令和元 | 4,623 (100) | 43 (0.9) | | 4,238 (91.7) | 341 (7.4) | 1 (0.0) |
| 2 | 4,246 (100) | 39 (0.9) | | 3,900 (91.9) | 306 (7.2) | 1 (0.0) |
| 3 | 4,360 (100) | 39 (0.9) | | 3,995 (91.6) | 325 (7.5) | 1 (0.0) |
| 4 | 4,295 (100) | 38 (0.9) | | 3,935 (91.6) | 321 (7.5) | 1 (0.0) |
| 5 | 4,233 (100) | 38 (0.9) | | 3,890 (91.9) | 304 (7.2) | 1 (0.0) |
| 6 | 4,174 (100) | 38 (0.9) | | 3,832 (91.8) | 303 (7.3) | 1 (0.0) |

注）1. 国土交通省「自動車輸送統計調査」,「鉄道輸送統計調査」,「内航船舶輸送統計調査」,「航空輸送統計調査」による。
2. 昭和61年度のJRは旧国鉄である。
3. 昭和62年度より，自動車には軽自動車を加えたので，昭和61年度と連続しない。
4. 平成６年度の自動車の数値には，平成７年１月～３月の兵庫県の数値は含まない。
5. 鉄道は有賃のみ。
6. 国内航空（定期のみ）の輸送量には，超過手荷物，郵便物を含む。
7. 平成22年度より，自動車輸送統計調査の調査方法及び集計方法が変更されたため，平成21年度以前の数値とは連続性が担保されていないことから，自動車の数値は時系列上の連続性を担保するため接続係数により令和元年度以前の旧統計数値を遡及改訂のうえ算出している。またなお，自家用貨物軽自動車は調査から除外されたため，推計値を用いている。
8. 自動車の数値には，東日本大震災の影響により北海道運輸局及び東北運輸局管内の平成23年３月，４月の数値を含まない。
9. 令和２年度より，自動車輸送統計調査の貨物営業用自動車の調査方法及び集計方法が変更されたため，令和元年度以前の数値とは連続性が担保されていないことから，自動車の数値は時系列上の連続性を担保するため接続係数により令和元年度以前の旧統計数値を遡及改訂のうえ算出している。

## (2)国内旅客輸送量

### ①輸送人キロ(輸送分担率)

(単位:億人キロ(%))

| 年　度 | 総輸送量 | J　R | 民　鉄 | バ　ス | 乗用車 | 自家用貨物車 | 旅客船 | 国内航空 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 昭和 62 | 10,901 (100) | 2,047 (18.5) | 1,401 (12.6) | 1,029 (9.3) | 4,557 (41.1) | 1,596 (14.4) | 62 (0.6) | 385 (3.5) |
| 63 | 11,716 (100) | 2,176 (18.3) | 1,442 (12.1) | 1,072 (9.0) | 5,011 (42.1) | 1,734 (14.6) | 57 (0.5) | 411 (3.5) |
| 平成元 | 12,476 (100) | 2,227 (17.6) | 1,461 (11.5) | 1,091 (8.6) | 5,557 (43.9) | 1,800 (14.2) | 60 (0.5) | 471 (3.7) |
| 2 | 12,766 (100) | 2,377 (18.3) | 1,498 (11.5) | 1,104 (8.5) | 5,752 (44.3) | 1,672 (12.9) | 63 (0.5) | 516 (4.0) |
| 3 | 13,088 (100) | 2,470 (18.6) | 1,531 (11.5) | 1,082 (8.1) | 5,952 (44.7) | 1,656 (12.4) | 62 (0.5) | 553 (4.2) |
| 4 | 13,313 (100) | 2,496 (18.4) | 1,527 (11.3) | 1,066 (7.9) | 6,172 (45.6) | 1,641 (12.1) | 61 (0.5) | 567 (4.2) |
| 5 | 13,340 (100) | 2,500 (18.4) | 1,527 (11.3) | 1,029 (7.6) | 6,267 (46.2) | 1,600 (11.8) | 61 (0.5) | 571 (4.2) |
| 6 | 13,390 (100) | 2,444 (18.0) | 1,520 (11.2) | 998 (7.3) | 6,401 (47.1) | 1,566 (11.5) | 59 (0.4) | 613 (4.5) |
| 7 | 13,669 (100) | 2,490 (17.9) | 1,511 (10.9) | 973 (7.0) | 6,643 (47.9) | 1,555 (11.2) | 56 (0.4) | 650 (4.7) |
| 8 | 13,875 (100) | 2,517 (17.9) | 1,504 (10.7) | 949 (6.7) | 6,839 (48.6) | 1,527 (10.8) | 56 (0.4) | 690 (4.9) |
| 9 | 13,983 (100) | 2,477 (17.5) | 1,476 (10.4) | 929 (6.5) | 7,039 (49.6) | 1,479 (10.4) | 54 (0.4) | 732 (5.2) |
| 10 | 14,046 (100) | 2,428 (17.0) | 1,461 (10.3) | 904 (6.4) | 7,235 (50.8) | 1,406 (9.9) | 46 (0.3) | 760 (5.3) |
| 11 | 14,058 (100) | 2,408 (16.9) | 1,443 (10.1) | 887 (6.2) | 7,332 (51.5) | 1,334 (9.4) | 45 (0.3) | 793 (5.6) |
| 12 | 14,025 (100) | 2,407 (17.0) | 1,438 (10.1) | 873 (6.2) | 7,409 (52.2) | 1,228 (8.7) | 43 (0.3) | 797 (5.6) |
| 13 | 14,088 (100) | 2,411 (16.9) | 1,443 (10.1) | 864 (6.1) | 7,523 (52.8) | 1,154 (8.1) | 40 (0.3) | 815 (5.7) |
| 14 | 14,094 (100) | 2,392 (16.8) | 1,430 (10.0) | 862 (6.0) | 7,564 (53.1) | 1,126 (7.9) | 39 (0.3) | 839 (5.9) |
| 15 | 14,105 (100) | 2,412 (16.9) | 1,438 (10.1) | 864 (6.1) | 7,548 (52.9) | 1,127 (7.9) | 40 (0.3) | 833 (5.8) |
| 16 | 14,032 (100) | 2,420 (17.1) | 1,432 (10.1) | 863 (6.1) | 7,503 (52.9) | 1,108 (7.8) | 39 (0.3) | 818 (5.8) |
| 17 | 13,967 (100) | 2,460 (17.4) | 1,452 (10.3) | 881 (6.2) | 7,374 (52.3) | 1,073 (7.6) | 40 (0.3) | 832 (5.9) |
| 18 | 13,889 (100) | 2,490 (17.7) | 1,469 (10.5) | 887 (6.3) | 7,236 (51.6) | 1,054 (7.5) | 38 (0.3) | 857 (6.1) |
| 19 | 13,983 (100) | 2,552 (18.1) | 1,503 (10.6) | 890 (6.3) | 7,244 (51.3) | 1,055 (7.5) | 38 (0.3) | 843 (6.0) |
| 20 | 13,811 (100) | 2,536 (18.2) | 1,510 (10.8) | 899 (6.4) | 7,129 (51.1) | 1,028 (7.4) | 35 (0.3) | 809 (5.8) |
| 21 | 13,577 (100) | 2,442 (17.8) | 1,497 (10.9) | 874 (6.4) | 7,115 (51.9) | 996 (7.3) | 31 (0.2) | 752 (5.5) |
| 22 | 5,492 (100) | 2,446 (44.5) | 1,489 (27.1) | 712 (13.0) | 77 (1.4) | … … | 30 (0.5) | 738 (13.4) |
| 23 | 5,410 (100) | 2,469 (45.6) | 1,481 (27.4) | 646 (11.9) | 72 (1.3) | … … | 30 (0.6) | 712 (13.2) |
| 24 | 5,592 (100) | 2,538 (45.4) | 1,506 (26.9) | 666 (11.9) | 72 (1.3) | … … | 31 (0.6) | 779 (13.9) |
| 25 | 5,745 (100) | 2,600 (45.3) | 1,544 (26.9) | 658 (11.4) | 70 (1.2) | … … | 32 (0.6) | 841 (14.6) |
| 26 | 5,739 (100) | 2,601 (45.3) | 1,539 (26.8) | 632 (11.0) | 69 (1.2) | … … | 30 (0.5) | 868 (15.1) |
| 27 | 5,858 (100) | 2,694 (46.0) | 1,581 (27.0) | 605 (10.3) | 65 (1.1) | … … | 31 (0.5) | 882 (15.1) |
| 28 | 5,928 (100) | 2,720 (45.9) | 1,598 (27.0) | 608 (10.3) | 64 (1.1) | … … | 33 (0.6) | 905 (15.3) |
| 29 | 6,012 (100) | 2,751 (45.8) | 1,622 (27.0) | 600 (10.0) | 63 (1.0) | … … | 32 (0.5) | 944 (15.7) |
| 30 | 6,060 (100) | 2,777 (45.8) | 1,639 (27.0) | 588 (9.7) | 60 (1.0) | … … | 34 (0.6) | 962 (15.9) |
| 令和元 | 5,939 (100) | 2,719 (45.8) | 1,631 (27.5) | 558 (9.4) | 55 (0.9) | … … | 31 (0.5) | 945 (15.9) |
| 2 | 3,217 (100) | 1,521 (47.3) | 1,111 (34.5) | 225 (7.0) | 30 (0.9) | … … | 15 (0.5) | 315 (9.8) |

| 年　度 | 総輸送量 | Ｊ　Ｒ | 民　鉄 | バ　ス | 乗用車 | 自家用貨物車 | 旅客船 | 国内航空 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和３ | 3,686（100） | 1,702（46.2） | 1,197（32.5） | 270（7.3） | 32（0.9） | …　… | 18（0.5） | 467（12.7） |
| 4 | 4,860（100） | 2,175（44.8） | 1,353（27.8） | 401（8.3） | 41（0.8） | …　… | 26（0.5） | 864（17.8） |
| 5 | 5,498（100） | 2,483（45.2） | 1,454（26.4） | 494（9.0） | 45（0.8） | …　… | 29（0.5） | 994（18.1） |
| 6 | 5,732（100） | 2,571（44.9） | 1,500（26.2） | 577（10.1） | 50（0.9） | …　… | …　… | 1,034（18.0） |

注）1. 国土交通省「自動車輸送統計調査」,「鉄道輸送統計調査」,「海事レポート」,「航空輸送統計調査」による。
2. 昭和61年度のJRは旧国鉄である。
3. 昭和62年度以降のJRの数値には，JR各社間の重複等があり，昭和61年度と連続しない。
4. 昭和62年度より，自動車には軽自動車を加えたので，昭和61年度と連続しない。
5. 平成６年度の自動車の数値には，平成７年１月～３月の兵庫県（営業用バス等を除く）の数値を含まない。
6. 旅客船の輸送量については，定期と不定期をあわせたものである。
7. 国内航空は定期便のみの数値である。
8. 平成22年度より，自動車輸送統計調査の調査方法及び集計方法が変更されたため，平成21年度以前の数値とは連続性が担保されていないことから，自動車の数値は時系列上の連続性を担保するため接続係数により令和元年度以前の旧統計数値を遡及改訂のうえ算出している。またなお，自家用貨物軽自動車は調査から除外されたため，推計値を用いている。自家用貨物自動車及び自家用旅客車が除外された。また，乗用車の数値には，東日本大震災の影響により北海道運輸局及び東北運輸局管内の平成23年３月，４月の数値を含まない。
9. 令和２年度より，自動車輸送統計調査の旅客営業用自動車（バス）の調査方法及び集計方法を変更されたため，平成22年度～令和元年度以前の輸送人キロについて,公表値とは時系列上の連続性が担保されていないことから,時系列上の連続性を担保するため旧統計の標本を新統計の集計方法過去に遡り推計を行い，算出している。
10. 令和６年度の旅客船の輸送量は令和８年６月時点で公表されていない



## ②輸送人員（輸送分担率）

（単位：百万人(%)）

| 年　度 | 総輸送量 | Ｊ　Ｒ | 民　鉄 | バ　ス | 乗用車 | 自家用貨物車 | 旅客船 | 国内航空 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 昭和 62 | 69,285（100） | 7,356（10.7） | 12,616（18.4） | 8,470（12.3） | 30,312（44.1） | 10,316（14.2） | 165（0.2） | 50（0.1） |
| 63 | 73,103（100） | 7,761（10.7） | 12,981（17.9） | 8,538（11.8） | 32,569（44.9） | 11,044（14.4） | 157（0.2） | 53（0.1） |
| 平成元 | 77,194（100） | 7,980（10.4） | 13,231（17.3） | 8,572（11.2） | 35,432（46.3） | 11,759（14.6） | 160（0.2） | 60（0.1） |
| 2 | 77,870（100） | 8,358（10.8） | 13,581（17.6） | 8,558（11.1） | 36,139（46.8） | 11,006（13.5） | 163（0.2） | 65（0.1） |
| 3 | 80,283（100） | 8,676（10.9） | 13,884（17.4） | 8,582（10.8） | 37,675（47.3） | 11,236（13.4） | 162（0.2） | 69（0.1） |
| 4 | 81,702（100） | 8,818（10.9） | 13,876（17.1） | 8,445（10.4） | 39,135（48.2） | 11,201（13.1） | 158（0.2） | 70（0.1） |
| 5 | 82,212（100） | 8,906（10.9） | 13,853（17.0） | 8,225（10.1） | 40,062（49.1） | 10,939（12.7） | 157（0.2） | 70（0.1） |
| 6 | 82,702（100） | 8,884（10.8） | 13,714（16.7） | 7,836（ 9.5） | 41,412（50.4） | 10,630（12.3） | 151（0.2） | 75（0.1） |
| 7 | 84,073（100） | 8,982（10.8） | 13,648（16.3） | 7,619（ 9.1） | 43,000（51.5） | 10,598（12.1） | 149（0.2） | 78（0.1） |
| 8 | 84,312（100） | 8,997（10.7） | 13,596（16.2） | 7,492（ 8.9） | 43,682（52.1） | 10,315（11.7） | 148（0.2） | 82（0.1） |
| 9 | 84,624（100） | 8,859（10.5） | 13,386（15.9） | 7,351（ 8.7） | 45,065（53.6） | 9,732（11.0） | 145（0.2） | 86（0.1） |
| 10 | 84,018（100） | 8,764（10.5） | 13,249（15.9） | 7,047（ 8.4） | 45,722（54.7） | 9,020（10.2） | 128（0.2） | 88（0.1） |
| 11 | 83,961（100） | 8,718（10.4） | 13,033（15.6） | 6,864（ 8.2） | 46,464（55.6） | 8,670（ 9.9） | 120（0.1） | 92（0.1） |
| 12 | 84,643（100） | 8,671（10.3） | 12,976（15.4） | 6,635（ 7.9） | 47,888（56.9） | 8,269（ 9.3） | 110（0.1） | 93（0.1） |
| 13 | 86,469（100） | 8,650（10.1） | 13,070（15.2） | 6,490（ 7.5） | 49,959（58.1） | 8,094（ 8.9） | 111（0.1） | 95（0.1） |

| 年　度 | 総輸送量 | Ｊ　Ｒ | 民　鉄 | バ　ス | 乗用車 | 自家用貨物車 | 旅客船 | 国内航空 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 平成 14 | 87,200 (100) | 8,585 ( 9.9) | 12,976 (15.0) | 6,286 ( 7.2) | 51,221 (59.0) | 7,926 ( 8.7) | 109 (0.1) | 97 (0.1) |
| 15 | 87,846 (100) | 8,642 ( 9.9) | 13,116 (15.0) | 6,191 ( 7.1) | 51,754 (59.2) | 7,940 ( 8.6) | 107 (0.1) | 95 (0.1) |
| 16 | 87,827 (100) | 8,618 ( 9.9) | 13,068 (14.9) | 5,995 ( 6.9) | 52,266 (59.8) | 7,684 ( 8.4) | 101 (0.1) | 94 (0.1) |
| 17 | 88,062 (100) | 8,683 ( 9.9) | 13,280 (15.1) | 5,889 ( 6.7) | 52,678 (60.1) | 7,336 ( 8.0) | 103 (0.1) | 94 (0.1) |
| 18 | 88,338 (100) | 8,778 (10.0) | 13,465 (15.3) | 5,909 ( 6.7) | 52,721 (59.9) | 7,269 ( 7.9) | 99 (0.1) | 97 (0.1) |
| 19 | 89,903 (100) | 8,988 (10.0) | 13,853 (15.5) | 5,963 ( 6.7) | 53,687 (59.9) | 7,216 ( 7.7) | 101 (0.1) | 95 (0.1) |
| 20 | 89,900 (100) | 8,984 (10.0) | 13,992 (15.6) | 5,930 ( 6.6) | 53,786 (60.0) | 7,018 ( 7.5) | 99 (0.1) | 91 (0.1) |
| 21 | 89,462 (100) | 8,841 ( 9.9) | 13,884 (15.6) | 5,733 ( 6.4) | 54,133 (60.7) | 6,694 ( 7.2) | 92 (0.1) | 84 (0.1) |
| 22 | 29,077 (100) | 8,818 (30.3) | 13,851 (47.6) | 4,458 (15.3) | 1,783 ( 6.1) | … … | 85 (0.3) | 82 (0.3) |
| 23 | 28,869 (100) | 8,837 (30.6) | 13,795 (47.8) | 4,414 (15.3) | 1,660 ( 5.8) | … … | 84 (0.3) | 79 (0.3) |
| 24 | 29,292 (100) | 8,963 (30.6) | 14,079 (48.1) | 4,437 (15.1) | 1,640 ( 5.6) | … … | 87 (0.3) | 86 (0.3) |
| 25 | 29,939 (100) | 9,147 (30.6) | 14,459 (48.3) | 4,505 (15.0) | 1,648 ( 5.5) | … … | 88 (0.3) | 92 (0.3) |
| 26 | 29,837 (100) | 9,088 (30.5) | 14,511 (48.6) | 4,499 (15.1) | 1,557 ( 5.2) | … … | 86 (0.3) | 95 (0.3) |
| 27 | 30,506 (100) | 9,309 (30.5) | 14,982 (49.1) | 4,565 (15.0) | 1,466 ( 4.8) | … … | 88 (0.3) | 96 (0.3) |
| 28 | 30,819 (100) | 9,392 (30.5) | 15,206 (49.3) | 4,583 (14.9) | 1,452 ( 4.7) | … … | 88 (0.3) | 98 (0.3) |
| 29 | 31,248 (100) | 9,488 (30.4) | 15,485 (49.6) | 4,640 (14.8) | 1,445 ( 4.6) | … … | 88 (0.3) | 102 (0.3) |
| 30 | 31,499 (100) | 9,556 (30.3) | 15,714 (49.9) | 4,646 (14.7) | 1,391 ( 4.4) | … … | 88 (0.3) | 104 (0.3) |
| 令和元 | 31,172 (100) | 9,503 (30.5) | 15,687 (50.3) | 4,532 (14.5) | 1,268 ( 4.1) | … … | 80 (0.3) | 102 (0.3) |
| 2 | 21,749 (100) | 6,707 (30.8) | 10,963 (50.4) | 3,262 (15.0) | 738 ( 3.4) | … … | 45 (0.2) | 34 (0.2) |
| 3 | 23,174 (100) | 7,061 (30.5) | 11,744 (50.7) | 3,467 (15.0) | 803 ( 3.5) | … … | 49 (0.2) | 50 (0.2) |
| 4 | 25,991 (100) | 7,885 (30.3) | 13,169 (50.7) | 3,815 (14.7) | 968 ( 3.7) | … … | 63 (0.2) | 91 (0.4) |
| 5 | 27,802 (100) | 8,433 (30.23) | 14,181 (51.0) | 4,015 (14.4) | 994 ( 3.6) | … … | 74 (0.3) | 104 (0.4) |
| 6 | 28,572 (100) | 8,673 (30.4) | 14,705 (51.5) | 4,035 (14.1) | 1,051 ( 3.7) | … … | … … | 109 (0.4) |

注）1. 国土交通省「自動車輸送統計調査」,「鉄道輸送統計調査」,「海事レポート」,「航空輸送統計調査」による。
2. 昭和61年度のJRは旧国鉄である。
3. 昭和62年度以降のJRの数値には，JR各社間の重複等があり，昭和61年度と連続しない。
4. 昭和62年度より，自動車には軽自動車を加えたので，昭和61年度と連続しない。
5. 平成６年度の自動車の数値には，平成７年１月～３月の兵庫県（営業用バス等を除く）の数値を含まない。
6. 旅客船の輸送量については，定期と不定期をあわせたものである。
7. 国内航空は定期便のみの数値である。
8. 平成22年度より，自動車輸送統計調査の調査方法及び集計方法が変更されたため，平成21年度以前の数値とは連続性が担保されていないことから，自動車の数値は時系列上の連続性を担保するため接続係数により令和元年度以前の旧統計数値を遡及改訂のうえ算出している。またなお，自家用貨物軽自動車は調査から除外されたため，推計値を用いている。自家用貨物自動車及び自家用旅客車が除外された。また，乗用車の数値には，東日本大震災の影響により北海道運輸局及び東北運輸局管内の平成23年３月，４月の数値を含まない。
9. 令和６年度の旅客船の輸送量は令和８年６月時点で公表されていない。

## 2. 輸送分担

### 品目別輸送量（令和６年度）

（単位：千トン）

| | 自動車 | 鉄道 | 内航海運 | 合計 |
|---|---|---|---|---|
| 農水林産品 | 299,477 | － | 3,200 | 302,677 |
| *穀物・野菜・果物* | *89,982* | － | *2,060* | *92,042* |
| 鉱産品 | 569,117 | － | 90,866 | 659,983 |
| 金属機械工業品 | 651,926 | － | 41,678 | 693,604 |
| *機械* | *388,388* | － | *7,960* | *396,348* |
| 化学工業品 | 591,175 | － | 115,894 | 707,069 |
| *石油製品* | *151,120* | － | *64,735* | *215,855* |
| 軽工業品 | 432,627 | － | 2,831 | 435,458 |
| *食料工業品* | *188,053* | － | *1,066* | *189,119* |
| 雑工業品 | 204,046 | － | 28,604 | 232,650 |
| その他 | 976,431 | － | 19,671 | 996,102 |
| 合計 | 3,724,797 | － | 302,741 | 4,027,538 |

資料：国土交通省「自動車輸送統計調査」，「内航船舶輸送統計調査」による。

注）1. 金属には「鉄鋼」「非鉄金属」，石油製品には「揮発油」「その他の石油及び石油製品」，その他は「金属くず」「動植物性製造飼肥料」「廃棄物」「輸送用容器」「取合せ品」を含む。

2. 内航海運は，自家用を含む。

### 品目別分担率

（単位：％）

| | 自動車 | 鉄道 | 内航海運 | 合計 |
|---|---|---|---|---|
| 農水林産品 | 98.9 | － | 1.1 | 100 |
| *穀物・野菜・果物* | *97.8* | － | *2.2* | *100* |
| 鉱産品 | 86.2 | － | 13.8 | 100 |
| 金属・機械工業品 | 94.0 | － | 6.0 | 100 |
| *機械* | *98.0* | － | *2.0* | *100* |
| 化学工業品 | 83.6 | － | 16.4 | 100 |
| *石油製品* | *70.0* | － | *30.0* | *100* |
| 軽工業品 | 99.3 | － | 0.7 | 100 |
| *食料工業品* | *99.4* | － | *0.6* | *100* |
| 雑工業品 | 87.7 | － | 12.3 | 100 |
| その他 | 98.0 | － | 2.0 | 100 |
| 合計 | 92.5 | － | 7.5 | 100 |

資料：国土交通省「自動車輸送統計調査」，「内航船舶輸送統計調査」による。

注）1. 金属には「鉄鋼」「非鉄金属」，石油製品には「揮発油」「その他の石油及び石油製品」，その他には「くずもの」「動植物性飼肥料」「廃棄物」「輸送用容器」「取り合せ品」を含む。

2. 内航海運は，自家用を含む。

## 輸送機関別１トン当たり平均輸送キロ

（単位：km）

| 年度 | J　R | 民　鉄 | 自動車 | 営業用 | | | 自家用 | | | 内航海運 | 国内航空 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | 普通車 | 小型車 | | 普通車 | 小型車 | | |
| 平成 11 | 568.8 | 13.8 | 52.4 | 85.5 | 87.2 | 32.4 | 20.6 | 21.6 | 22.0 | 439.0 | － |
| 12 | 551.6 | 14.3 | 54.2 | 87.1 | 88.3 | 33.3 | 20.3 | 21.2 | 21.6 | 450.0 | － |
| 13 | 561.4 | 14.6 | 56.1 | 89.6 | 90.6 | 34.1 | 19.9 | 20.7 | 21.3 | 470.0 | － |
| 14 | 572.3 | 14.7 | 58.4 | 92.7 | 93.5 | 34.9 | 19.8 | 20.5 | 21.2 | 473.8 | － |
| 15 | 600.9 | 14.3 | 61.5 | 96.5 | 97.0 | 35.0 | 19.9 | 20.6 | 21.3 | 489.7 | 993.8 |
| 16 | 605.2 | 13.7 | 64.5 | 99.6 | 100.2 | 35.7 | 20.3 | 21.1 | 21.5 | 497.1 | 993.8 |
| 17 | 613.1 | 13.5 | 67.5 | 101.7 | 101.9 | 36.2 | 21.0 | 21.8 | 22.0 | 496.5 | 995.6 |
| 18 | 632.0 | 13.3 | 69.8 | 104.2 | 104.6 | 36.8 | 21.5 | 22.5 | 22.1 | 498.9 | 995.6 |
| 19 | 643.5 | 13.0 | 71.9 | 105.9 | 106.2 | 37.5 | 22.3 | 23.2 | 22.7 | 495.4 | 1000.5 |
| 20 | 672.2 | 13.1 | 73.4 | 107.8 | 107.8 | 38.8 | 22.8 | 23.9 | 23.0 | 496.1 | 1004.5 |
| 21 | 661.4 | 12.7 | 75.4 | 109.2 | 108.8 | 39.8 | 23.5 | 24.6 | 23.3 | 503.7 | 1015.1 |
| 22 | 657.0 | 13.3 | 54.4 | 69.8 | 67.9 | 30.4 | 21.2 | 22.7 | 17.9 | 490.5 | 1028.4 |
| 23 | 502.1 | | 51.5 | 64.5 | 62.6 | 28.7 | 21.3 | 22.8 | 17.9 | 484.5 | 1033.6 |
| 24 | 483.5 | | 48.2 | 60.2 | 57.3 | 27.2 | 21.9 | 23.8 | 17.7 | 485.8 | 1041.1 |
| 25 | 477.8 | | 49.4 | 62.1 | 60.4 | 28.0 | 21.6 | 23.2 | 19.1 | 488.6 | 1031.9 |
| 26 | 484.3 | | 48.8 | 62.0 | 60.1 | 27.5 | 20.9 | 22.1 | 18.3 | 495.9 | 1031.0 |
| 27 | 498.0 | | 47.8 | 60.6 | 59.1 | 26.8 | 20.6 | 21.9 | 18.3 | 493.5 | 1040.9 |
| 28 | 482.3 | | 48.2 | 60.1 | 59.1 | 26.4 | 21.7 | 23.0 | 18.7 | 495.1 | 1051.7 |
| 29 | 479.6 | | 48.1 | 60.5 | 59.7 | 26.0 | 21.0 | 22.2 | 18.7 | 502.4 | 1072.0 |
| 30 | 457.7 | | 48.6 | 60.7 | 59.9 | 26.1 | 21.3 | 22.8 | 18.6 | 505.3 | 1069.9 |
| 令和元 | 468.6 | | 49.4 | 61.3 | 60.6 | 26.6 | 21.5 | 22.6 | 18.7 | 496.9 | 1061.6 |
| 2 | 468.8 | | 48.2 | 60.7 | 72.2 | 31.9 | 19.1 | 23.7 | 16.6 | 502.6 | 1077.9 |
| 3 | 463.7 | | 57.9 | 76.0 | 74.4 | 29.2 | 21.5 | 23.3 | 16.0 | 498.4 | 1093.0 |
| 4 | 473.3 | | 59.5 | 78.3 | 76.7 | 28.5 | 21.9 | 23.4 | 18.0 | 506.9 | 1091.7 |
| 5 | 468.4 | | 59.3 | 81.0 | 79.4 | 29.9 | 21.3 | 23.1 | 16.5 | 506.6 | 1080.5 |
| 6 | 464.5 | | 62.2 | 81.2 | 79.6 | 31.1 | 22.9 | 25.3 | 16.6 | 506.9 | 1066.6 |

資料：国土交通省「自動車輸送統計調査」，「鉄道輸送統計調査」，「内航船舶輸送統計調査」，「航空輸送統計調査」による。

注）1. 自動車計，営業用計及び自家用計には営業用及び自家用の特殊車の数字を含む。

2. 内航海運は，自家用を含む。

3. JR は有賃のみである。

4. 国内航空（定期のみ）は，超過手荷物・郵便物の数字を含む。

5. 平成 22 年度より，自動車輸送統計調査の調査方法及び集計方法を変更した。そのため，平成 21 年度以前の数値とは連続しない。なお，自家用貨物軽自動車は調査から除外した。

## 高速道路の分担率

### 【道路種別分担率※】

| | | 高速道路 | 幹線道路 | 生活道路 | 出典 |
|---|---|---|---|---|---|
| 日本 | H22 | 16% | 59% | 25% | 高速、幹線道路：H22 全国道路・街路交通情勢調査<br>生活道路：自動車輸送統計(H22) |
| | H27 | 18% | 59% | 22% | 高速、幹線道路：H27 全国道路・街路交通情勢調査<br>生活道路：自動車輸送統計(H27) |
| | R3 | 19% | 61% | 20% | 高速、幹線道路：R3 全国道路・街路交通情勢調査<br>生活道路：自動車輸送統計(R3) |

注）1. 走行台キロの分担率。
2. 高速道路は、高規格幹線道路、都市高速道路、地域高規格道路
3. 幹線道路は、一般都道府県道以上の道路のうち高速道路を除いた道路

※走行台キロの分担率

### 【各国の高速道路分担率※】

| | 高速道路 | 高速道路の定義 | 出典 |
|---|---|---|---|
| 日本 | 16%(H22)<br>18%(H27)<br>19%(R 3) | 高規格幹線道路、<br>都市高速道路、<br>地域高規格道路 | H22 全国道路・街路交通情勢調査<br>H27 全国道路・街路交通情勢調査<br>R3 全国道路・街路交通情勢調査 |
| アメリカ | 35% | Interstate,Other freeways and expressways | Highway statistics2023 |
| ドイツ | 34% | Autobahn | Verkehr in Zahlen 2025/2026 |
| フランス | 33% | Autoroute,Route nationale interurbaine a caracteristiques autoroutieres | Mémento de statistiques des transports en 2024 |

※走行台キロの分担率

## 3. 自動車交通

### 高速自動車国道及び都市高速道路の交通量

（単位：台/日）

| 年度 | 高速自動車国道 | | | 都市高速道路 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 東名 | 名神 | 中央道 | 首都 | 阪神 |
| 昭和46 | 32,282 | 32,135 | 12,833 | 454,574 | 294,579 |
| 47 | 39,516 | 36,966 | 13,704 | 496,770 | 341,744 |
| 48 | 44,840 | 41,179 | 16,295 | 526,595 | 368,226 |
| 49 | 44,858 | 41,505 | 17,194 | 517,780 | 383,731 |
| 50 | 41,636 | 37,700 | 16,618 | 523,642 | 401,236 |
| 51 | 44,766 | 40,095 | 21,058 | 555,655 | 423,866 |
| 52 | 48,062 | 43,226 | 24,117 | 596,833 | 444,836 |
| 53 | 53,046 | 43,937 | 28,093 | 688,390 | 479,025 |
| 54 | 51,349 | 47,379 | ＊ 20,707 | 704,472 | 492,013 |
| 55 | 52,225 | 48,595 | ＊ 21,080 | 734,664 | 529,680 |
| 56 | 54,243 | 49,479 | ＊ 22,866 | 770,508 | 585,587 |
| 57 | 54,211 | 49,137 | ＊ 23,276 | 778,353 | 623,524 |
| 58 | 54,945 | 50,119 | ＊ 25,406 | 765,082 | 654,082 |
| 59 | 58,101 | 53,468 | ＊ 27,998 | 798,564 | 679,862 |
| 60 | 60,102 | 54,751 | ＊ 29,331 | 835,796 | 697,000 |
| 61 | 61,084 | 56,732 | ＊ 30,499 | 857,507 | 720,300 |
| 62 | 64,817 | 60,087 | ＊ 32,902 | 928,378 | 743,143 |
| 63 | 68,093 | 63,520 | ＊ 36,040 | 1,001,926 | 768,506 |
| 平成元 | 70,790 | 66,518 | ＊ 39,135 | 1,044,538 | 771,921 |
| 2 | 73,269 | 69,522 | ＊ 42,114 | 1,108,131 | 805,458 |
| 3 | 74,785 | 70,084 | ＊ 41,704 | 1,129,474 | 821,166 |
| 4 | 74,571 | 69,826 | ＊ 42,449 | 1,131,062 | 828,248 |
| 5 | 74,419 | 69,217 | ＊ 41,531 | 1,114,010 | 833,610 |
| 6 | 76,203 | 67,918 | ＊ 42,616 | 1,122,810 | 830,195 |
| 7 | 76,839 | 66,422 | ＊ 42,510 | 1,152,295 | 708,576 |
| 8 | 79,052 | 70,788 | ＊ 43,020 | 1,164,167 | 864,169 |
| 9 | 77,710 | 71,365 | ＊ 42,148 | 1,147,210 | 940,151 |
| 10 | 76,562 | 70,962 | ＊ 40,971 | 1,155,504 | 951,599 |
| 11 | 76,366 | 72,146 | ＊ 41,063 | 1,158,974 | 920,291 |
| 12 | 77,637 | 73,110 | ＊ 40,708 | 1,152,336 | 919,885 |
| 13 | 77,065 | 72,669 | ＊ 40,231 | 1,147,468 | 905,613 |
| 14 | 76,657 | 71,810 | ＊ 39,466 | 1,118,534 | 888,631 |
| 15 | 76,356 | 70,458 | ＊ 39,321 | 1,117,653 | 893,842 |
| 16 | 76,895 | 71,368 | ＊ 39,290 | 1,115,716 | 904,619 |
| 17 | 78,646 | 73,198 | ＊ 39,834 | 1,142,913 | 910,933 |
| 18 | 79,029 | 73,582 | ＊ 40,234 | 1,149,245 | 912,849 |
| 19 | 78,484 | 73,002 | ＊ 41,527 | 1,146,596 | 899,853 |
| 20 | 75,162 | 64,735 | ＊ 40,892 | 1,114,678 | 870,970 |
| 21 | 79,286 | 67,259 | ＊ 43,254 | 1,119,739 | 861,408 |
| 22 | 80,543 | 66,987 | ＊ 45,555 | 1,113,870 | 876,062 |
| 23 | 79,872 | 65,582 | ＊ 44,227 | 1,121,986[3)] | 878,951[3)] |
| | | | | 933,857[3)] | 698,492[3)] |
| 24 | 63,828 | 65,335 | ＊ 42,460 | 949,430[3)] | 723,970[3)] |
| 25 | 64,084 | 66,943 | ＊ 41,909 | 950,495[3)] | 740,954[3)] |
| 26 | 62,361 | 62,499 | ＊ 39,166 | 943,833[3)] | 734,239[3)] |
| 27 | 62,328 | 62,631 | ＊ 38,968 | 968,181[3)] | 744,927[3)] |
| 28 | 57,673 | 62,852 | ＊ 39,775 | 983,436[3)] | 753,290[3)] |
| 29 | 58,524 | 63,663 | ＊ 40,210 | 1,000,459[3)] | 756,973[3)] |

| 年度 | 高速自動車国道 | | | 都市高速道路 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 東名 | 名神 | 中央道 | 首都 | 阪神 |
| 平成30 | 59,542 | 63,675 | ＊ 41,084 | 1,014,318[3)] | 759,939[3)] |
| 令和元 | 58,706 | 62,694 | ＊ 39,805 | 1,000,995[3)] | 709,646[3)] |
| 令和2 | 49,694 | 53,069 | ＊ 31,761 | 895,707[3)] | 639,630[3)] |
| 令和3 | 53,329 | 55,132 | ＊ 36,101 | 940,016[3)] | 683,259[3)] |
| 令和4 | 56,859 | 60,339 | ＊ 40,508 | 998,793[3)] | 707,025[3)] |
| 令和5 | 57,653 | 60,755 | ＊ 42,045 | 1,022,366[3)] | 714,187[3)] |
| 令和6 | 58,348 | 61,190 | ＊ 42,496 | 1,045,411[3)] | 726,010[3)] |

注）1. 都市高速道路は1日平均利用台数。
2. 中央道については，富士吉田線の全線平均交通量であるが，＊印については八王子～河口湖間の平均交通量である。
3. 首都高速，阪神高速は，平成23年4月～12月については，料金圏毎の1回のご利用で1台と集計（上段）。平成24年1月より，料金圏撤廃のため都市高速道路1回の利用で1台として集計（下段）。

## 一般道路の交通量

（単位：台/12h）

| 道路種別・路線名 | 昭55年度 | 昭58年度 | 昭60年度 | 昭63年度 | 平2年度 | 平6年度 | 平9年度 | 平11年度 | 平17年度 | 平22年度 | 平27年度 | 令3年度 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 一般国道（直轄） | 10,065 | 10,462 | 10,573 | 11,566 | 12,097 | 12,768 | 13,275 | 13,404 | 13,237 | 12,197 | 11,749 | 11,059 |
| 一般国道（その他） | 4,538 | 4,573 | 4,681 | 5,237 | 5,576 | 5,708 | 6,158 | 6,227 | 6,308 | 6,261 | 6,292 | 6,144 |
| 一般国道計 | 7,183 | 7,082 | 7,200 | 7,956 | 8,375 | 8,452 | 8,929 | 9,028 | 9,049 | 8,651 | 8,522 | 8,167 |
| 主要地方道 | 3,658 | 3,679 | 3,747 | 4,122 | 4,360 | 4,613 | 4,906 | 5,008 | 5,101 | 4,944 | 4,935 | 4,756 |
| 一般都道府県道 | 2,003 | 2,142 | 2,187 | 2,426 | 2,588 | 2,690 | 2,862 | 2,918 | 2,934 | 2,839 | 2,857 | 2,774 |
| 都道府県道計 | 2,568 | 2,757 | 2,809 | 3,100 | 3,290 | 3,586 | 3,793 | 3,869 | 3,919 | 3,793 | 3,798 | 3,670 |
| 合計 | 3,675 | 3,938 | 4,004 | 4,419 | 4,670 | 5,073 | 5,329 | 5,415 | 5,463 | 5,267 | 5,242 | 5,053 |
| 1号（東京～大阪） | 20,011 | 20,741 | 21,104 | 21,914 | 22,013 | 22,673 | 23,272 | 23,161 | 22,840 | 22,912 | 22,598 | 23,502 |
| 2号（大阪～北九州） | 19,492 | 20,241 | 20,629 | 22,058 | 22,835 | 24,286 | 25,329 | 24,757 | 24,896 | 23,780 | 21,856 | 22,335 |
| 3号（北九州～鹿児島） | 15,229 | 15,836 | 16,067 | 17,381 | 17,987 | 18,917 | 19,463 | 19,193 | 18,430 | 18,439 | 17,540 | 15,408 |
| 4号（東京～青森） | 13,586 | 13,596 | 14,087 | 15,036 | 15,628 | 16,940 | 17,533 | 18,436 | 19,167 | 18,526 | 18,739 | 17,923 |
| 5号（函館～札幌） | 8,215 | 8,329 | 8,598 | 9,119 | 10,016 | 10,618 | 11,614 | 11,409 | 11,005 | 9,440 | 9,099 | 8,607 |

注）1.「全国道路・街路交通情勢調査」（各年度）による昼間12時間（7～19時）の平均交通量。
2. 昭和55年度～平成17年度の交通量は，交通不能区間を除いた値である（ここでの交通不能区間は，幅員，曲線半径，勾配，路面，建築限界，設計荷重その他の道路の状況により，最大積載量4トン以上の貨物自動車が通行できない区間をいう）。
3. 平成22年度以降の交通量は，交通量推定不能区間を除いた値である（ここでの交通量推定不能区間は，交通量観測・交通量推定ともに行っていない区間をいう）。

**地域別保有台数**（令和６年度末）　　（単位：千世帯，千台，台/世帯）

| ブロック名 | 保有台数 | | 世帯数 (B) | 自家用乗用車世帯保有率 (A/B) |
|---|---|---|---|---|
| | 総台数 | うち自家用乗用車(A) | | |
| 北海道 | 3,803 | 2,773 | 2,813 | 0.99 |
| 北東北 | 2,806 | 2,024 | 1,550 | 1.31 |
| 南東北 | 4,269 | 3,191 | 2,276 | 1.40 |
| 関東内陸 | 8,933 | 6,682 | 4,374 | 1.53 |
| 関東臨海 | 16,514 | 12,285 | 18,944 | 0.65 |
| 東海 | 11,524 | 8,914 | 6,836 | 1.30 |
| 北陸 | 3,651 | 2,810 | 1,858 | 1.51 |
| 近畿内陸 | 3,925 | 2,975 | 4,824 | 0.62 |
| 近畿臨海 | 7,667 | 5,647 | 5,622 | 1.00 |
| 山陰 | 1,021 | 752 | 535 | 1.41 |
| 山陽 | 4,545 | 3,434 | 2,877 | 1.19 |
| 四国 | 3,001 | 2,180 | 1,796 | 1.21 |
| 北九州 | 6,073 | 4,558 | 4,106 | 1.11 |
| 南九州 | 3,739 | 2,689 | 2,164 | 1.24 |
| 沖縄 | 1,229 | 918 | 713 | 1.29 |
| 合計 | 82,700<br>(665) | 61,832<br>(497) | 61,288<br>(124,331) | 1.01 |

注）1.　合計欄の（ ）内は，人口当り保有率（台/千人）及び人口（千人）の値である。

2.　世帯数及び人口は総務省「住民基本台帳に基づく人口・人口動態及び世帯数」による令和７年１月１日値。保有台数は，一般社団法人 自動車検査登録情報協会公表の「わが国の自動車保有動向」による令和６年度末値である。

（単位：台/世帯，千台，千世帯）

| | 都道府県名 | 普及率 (A)/(B) | 自家用乗用車保有台数 (A) | 世帯数 (B) |
|---|---|---|---|---|
| 上位五県 | 1位　福井 | 1.67 | 512 | 307 |
| | 2　山形 | 1.62 | 683 | 422 |
| | 3　富山 | 1.62 | 705 | 436 |
| | 4　群馬 | 1.56 | 1,387 | 890 |
| | 5　栃木 | 1.54 | 1,346 | 876 |
| 下位五県 | 1位　東京 | 0.41 | 3,115 | 7,682 |
| | 2　大阪 | 0.61 | 2,790 | 4,566 |
| | 3　神奈川 | 0.66 | 3,058 | 4,604 |
| | 4　京都 | 0.78 | 990 | 1,263 |
| | 5　兵庫 | 0.88 | 2,316 | 2,631 |
| 平均 | | 1.01 | | |

注）1.　世帯数は総務省「住民基本台帳に基づく人口・人口動態及び世帯数」による令和７年１月１日値。

2.　保有台数は一般社団法人 自動車検査登録情報協会公表の「わが国の自動車保有動向」による令和６年度末値。

## 二輪車の保有台数

（単位：台）

| 年度 | 小型二輪車 | 軽二輪車 | 原付第二種 | 原付第一種 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|
| 昭和 34 | 55,296 | 984,015 | 1,328,029 | 671,134 | 3,038,474 |
| 35 | 50,018 | 1,049,249 | 1,558,042 | 1,410,269 | 4,067,578 |
| 36 | 45,843 | 1,060,861 | 1,851,813 | 2,086,716 | 5,045,233 |
| 37 | 44,479 | 1,040,702 | 2,402,480 | 2,497,983 | 5,985,644 |
| 38 | 45,087 | 991,040 | 3,031,057 | 2,822,573 | 6,889,757 |
| 39 | 44,402 | 905,880 | 3,712,583 | 3,009,180 | 7,672,045 |
| 40 | 48,002 | 827,067 | 4,144,024 | 3,220,016 | 8,239,109 |
| 41 | 55,321 | 744,534 | 4,460,939 | 3,254,577 | 8,515,371 |
| 42 | 64,461 | 673,174 | 4,680,320 | 3,307,744 | 8,725,699 |
| 43 | 76,996 | 608,587 | 4,637,560 | 3,485,818 | 8,808,961 |
| 44 | 109,771 | 583,316 | 4,431,745 | 3,727,426 | 8,852,258 |
| 45 | 171,533 | 558,807 | 4,162,938 | 3,862,188 | 8,755,466 |
| 46 | 220,081 | 543,314 | 3,827,436 | 4,016,729 | 8,607,560 |
| 47 | 238,113 | 515,966 | 3,518,150 | 4,241,911 | 8,514,140 |
| 48 | 261,755 | 501,194 | 3,311,487 | 4,517,252 | 8,591,688 |
| 49 | 276,715 | 492,307 | 3,132,818 | 4,851,140 | 8,752,980 |
| 50 | 257,208 | 480,239 | 3,006,317 | 5,188,640 | 8,932,404 |
| 51 | 277,002 | 470,356 | 2,784,497 | 5,794,866 | 9,326,721 |
| 52 | 292,327 | 465,730 | 2,582,803 | 6,704,762 | 10,045,622 |
| 53 | 327,532 | 475,919 | 2,423,917 | 7,673,748 | 10,901,116 |
| 54 | 383,639 | 506,567 | 2,281,006 | 8,794,335 | 11,965,547 |
| 55 | 444,975 | 574,271 | 2,149,790 | 9,922,391 | 13,091,427 |
| 56 | 522,294 | 655,069 | 2,038,436 | 11,342,080 | 14,557,879 |
| 57 | 617,321 | 769,033 | 1,941,782 | 12,884,509 | 16,212,645 |
| 58 | 700,158 | 908,199 | 1,841,730 | 13,903,572 | 17,353,659 |
| 59 | 775,627 | 1,047,426 | 1,747,957 | 14,609,399 | 18,180,409 |
| 60 | 850,615 | 1,173,467 | 1,686,549 | 14,957,923 | 18,668,554 |
| 61 | 911,897 | 1,301,128 | 1,637,830 | 14,785,611 | 18,636,466 |
| 62 | 974,218 | 1,453,170 | 1,601,055 | 14,421,823 | 18,450,266 |
| 63 | 1,016,070 | 1,582,930 | 1,574,741 | 14,033,811 | 18,207,552 |
| 平成元 | 1,045,519 | 1,669,771 | 1,517,228 | 13,539,269 | 17,771,787 |
| 2 | 999,854 | 1,741,548 | 1,505,665 | 13,048,137 | 17,295,204 |
| 3 | 1,022,602 | 1,794,285 | 1,480,476 | 12,520,835 | 16,818,198 |
| 4 | 1,070,002 | 1,814,779 | 1,461,782 | 11,998,940 | 16,345,503 |
| 5 | 1,127,817 | 1,823,216 | 1,435,990 | 11,521,894 | 15,908,917 |
| 6 | 1,177,229 | 1,823,446 | 1,421,031 | 11,165,390 | 15,587,096 |
| 7 | 1,209,013 | 1,826,630 | 1,390,327 | 10,835,934 | 15,261,904 |
| 8 | 1,224,775 | 1,807,257 | 1,366,558 | 10,487,574 | 14,886,164 |
| 9 | 1,243,277 | 1,765,670 | 1,346,116 | 10,181,449 | 14,536,512 |
| 10 | 1,269,232 | 1,727,400 | 1,341,347 | 9,919,874 | 14,257,853 |
| 11 | 1,288,399 | 1,704,522 | 1,337,395 | 9,643,487 | 13,973,803 |
| 12 | 1,308,417 | 1,712,597 | 1,344,330 | 9,354,554 | 13,719,898 |
| 13 | 1,334,354 | 1,734,395 | 1,334,792 | 9,136,832 | 13,540,373 |
| 14 | 1,352,199 | 1,772,545 | 1,329,410 | 8,915,037 | 13,369,191 |
| 15 | 1,370,331 | 1,810,594 | 1,341,088 | 8,739,686 | 13,261,699 |
| 16 | 1,397,392 | 1,857,439 | 1,353,732 | 8,566,613 | 13,175,176 |
| 17 | 1,428,149 | 1,908,402 | 1,378,714 | 8,345,225 | 13,060,490 |
| 18 | 1,452,893 | 1,950,512 | 1,397,085 | 8,134,692 | 12,935,182 |
| 19 | 1,478,724 | 1,976,829 | 1,429,738 | 7,902,051 | 12,787,342 |
| 20 | 1,505,304 | 1,996,311 | 1,479,588 | 7,694,009 | 12,675,212 |

| 年度 | 小型二輪車 | 軽二輪車 | 原付第二種 | 原付第一種 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|
| 平成 21 | 1,524,176 | 1,992,939 | 1,511,440 | 7,448,862 | 12,477,417 |
| 22 | 1,535,181 | 1,975,623 | 1,540,667 | 7,154,455 | 12,205,926 |
| 23 | 1,542,856 | 1,959,845 | 1,582,925 | 6,899,459 | 11,985,085 |
| 24 | 1,566,341 | 1,969,187 | 1,626,094 | 6,661,807 | 11,823,429 |
| 25 | 1,595,335 | 1,980,411 | 1,674,884 | 6,438,002 | 11,688,632 |
| 26 | 1,611,089 | 1,978,462 | 1,704,083 | 6,188,710 | 11,482,344 |
| 27 | 1,628,461 | 1,970,471 | 1,717,092 | 5,899,276 | 11,215,300 |
| 28 | 1,641,580 | 1,961,109 | 1,737,911 | 5,615,360 | 10,955,960 |
| 29 | 1,657,613 | 1,966,973 | 1,752,278 | 5,353,473 | 10,730,337 |
| 30 | 1,680,416 | 1,968,905 | 1,787,133 | 5,103,395 | 10,539,849 |
| 令和元 | 1,704,542 | 1,972,367 | 1,818,357 | 4,853,131 | 10,348,397 |
| 2 | 1,748,026 | 2,014,251 | 1,872,491 | 4,652,686 | 10,287,454 |
| 3 | 1,811,815 | 2,058,881 | 1,950,858 | 4,489,401 | 10,310,955 |
| 4 | 1,872,776 | 2,088,542 | 2,009,621 | 4,331,337 | 10,302,276 |
| 5 | 1,918,542 | 2,116,890 | 2,064,087 | 4,176,785 | 10,276,304 |
| 6 | 1,948,507 | 2,132,245 | 2,100,173 | 4,033,728 | 10,214,653 |

注）1. 日本自動車工業会「自動車統計月報」、国土交通省「自動車保有車両数」、原付第二種・原付第一種は平成16年度末まで国土交通省調べ、平成17年度末以降の総務省「市町村税課税状況等の調」による。

2. 各年度末時点の保有台数である。

3. 原付第一種は、特定原付を除く。

## 8 地域別平均トリップ回数及び平均走行キロ（自動車）

| ブロック名 | 年　度 | 平均トリップ回数(回/台日) | | | 平均走行距離(キロ/台日) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 乗　用 | 貨　物 | 計 | 乗　用 | 貨　物 | 計 |
| 北　海　道 | 平成 17 | 3.2 | 3.9 | 3.4 | 42.1 | 83.1 | 50.7 |
| | 22 | 3.2 | 4.3 | 3.4 | 34.4 | 76.3 | 41.8 |
| | 27 | 3.2 | 4.4 | 3.4 | 30.6 | 77.7 | 38.4 |
| | 令和 3 | 3.0 | 4.0 | 3.2 | 32.7 | 82.0 | 40.9 |
| 北　東　北 | 平成 17 | 2.9 | 3.6 | 3.1 | 33.1 | 64.2 | 41.0 |
| | 22 | 3.0 | 3.8 | 3.2 | 32.7 | 68.2 | 40.4 |
| | 27 | 3.0 | 4.0 | 3.2 | 30.3 | 62.5 | 36.8 |
| | 令和 3 | 2.8 | 3.6 | 3.0 | 33.9 | 80.0 | 43.1 |
| 南　東　北 | 平成 17 | 2.9 | 3.8 | 3.1 | 32.8 | 67.2 | 40.7 |
| | 22 | 3.0 | 4.0 | 3.2 | 29.7 | 72.5 | 38.1 |
| | 27 | 3.0 | 4.2 | 3.2 | 29.6 | 71.0 | 36.7 |
| | 令和 3 | 2.8 | 3.9 | 3.0 | 31.6 | 80.0 | 39.9 |
| 関 東 内 陸 | 平成 17 | 2.8 | 3.5 | 2.9 | 32.0 | 60.0 | 38.1 |
| | 22 | 2.9 | 3.9 | 3.1 | 30.1 | 64.8 | 36.3 |
| | 27 | 2.9 | 4.1 | 3.1 | 29.3 | 75.6 | 36.5 |
| | 令和 3 | 2.8 | 3.6 | 2.9 | 31.0 | 68.7 | 37.2 |
| 関 東 臨 海 | 平成 17 | 3.3 | 3.9 | 3.4 | 36.6 | 72.3 | 44.7 |
| | 22 | 3.4 | 4.6 | 3.7 | 33.4 | 77.9 | 41.9 |
| | 27 | 3.4 | 4.5 | 3.6 | 30.2 | 80.2 | 39.3 |
| | 令和 3 | 3.1 | 4.2 | 3.3 | 34.1 | 76.3 | 41.8 |
| 東　　海 | 平成 17 | 2.9 | 3.9 | 3.1 | 30.4 | 66.5 | 38.1 |
| | 22 | 3.0 | 4.4 | 3.3 | 28.4 | 68.7 | 35.3 |
| | 27 | 3.0 | 4.4 | 3.3 | 27.8 | 73.2 | 35.0 |
| | 令和 3 | 2.8 | 4.0 | 3.0 | 28.4 | 71.2 | 35.0 |
| 北　　陸 | 平成 17 | 3.0 | 4.1 | 3.2 | 30.8 | 64.0 | 37.5 |
| | 22 | 2.9 | 4.2 | 3.2 | 28.1 | 72.8 | 35.8 |
| | 27 | 3.0 | 4.4 | 3.3 | 28.2 | 71.7 | 35.1 |
| | 令和 3 | 2.9 | 3.9 | 3.0 | 28.0 | 75.3 | 35.2 |
| 近 畿 内 陸 | 平成 17 | 3.1 | 3.7 | 3.2 | 29.8 | 58.3 | 36.3 |
| | 22 | 3.0 | 4.2 | 3.2 | 31.3 | 64.8 | 37.9 |
| | 27 | 3.1 | 4.3 | 3.3 | 31.0 | 63.6 | 36.7 |
| | 令和 3 | 3.0 | 4.0 | 3.2 | 31.3 | 77.9 | 39.5 |
| 近 畿 臨 海 | 平成 17 | 3.0 | 4.0 | 3.3 | 32.1 | 70.7 | 41.8 |
| | 22 | 3.0 | 4.4 | 3.4 | 33.4 | 83.1 | 44.5 |
| | 27 | 3.2 | 4.6 | 3.5 | 32.6 | 76.0 | 41.2 |
| | 令和 3 | 3.1 | 4.3 | 3.3 | 34.3 | 79.9 | 43.8 |
| 山　　陰 | 平成 17 | 3.0 | 3.6 | 3.2 | 32.0 | 50.7 | 37.2 |
| | 22 | 3.1 | 3.8 | 3.2 | 30.3 | 58.7 | 37.5 |
| | 27 | 3.1 | 3.9 | 3.3 | 30.6 | 58.5 | 36.6 |
| | 令和 3 | 2.9 | 3.7 | 3.1 | 32.1 | 64.1 | 38.2 |
| 山　　陽 | 平成 17 | 3.0 | 3.7 | 3.2 | 33.6 | 68.9 | 42.3 |
| | 22 | 3.1 | 4.1 | 3.3 | 31.5 | 77.6 | 41.1 |
| | 27 | 3.1 | 4.3 | 3.3 | 30.9 | 75.5 | 38.9 |
| | 令和 3 | 2.9 | 3.9 | 3.0 | 32.5 | 82.6 | 41.2 |
| 四　　国 | 平成 17 | 3.0 | 3.5 | 3.1 | 30.0 | 55.0 | 36.8 |
| | 22 | 3.0 | 4.0 | 3.3 | 30.0 | 59.2 | 36.7 |
| | 27 | 3.1 | 4.1 | 3.3 | 28.7 | 61.4 | 35.4 |
| | 令和 3 | 2.9 | 3.7 | 3.1 | 29.3 | 70.4 | 37.5 |
| 北　九　州 | 平成 17 | 3.1 | 3.6 | 3.2 | 31.3 | 57.8 | 37.5 |
| | 22 | 3.1 | 4.0 | 3.3 | 31.9 | 62.9 | 39.0 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 27 | 3.2 | 4.3 | 3.4 | 29.5 | 70.7 | 36.5 |
| | 令和 3 | 3.0 | 4.0 | 3.1 | 31.1 | 82.0 | 39.9 |
| 南　九　州 | 平成 17 | 3.1 | 3.5 | 3.2 | 30.7 | 50.1 | 36.0 |
| | 22 | 3.1 | 3.9 | 3.3 | 31.2 | 56.1 | 37.4 |
| | 27 | 3.1 | 4.1 | 3.3 | 32.6 | 57.1 | 37.3 |
| | 令和 3 | 2.9 | 3.7 | 3.1 | 31.4 | 67.4 | 38.5 |
| 沖　　縄 | 平成 17 | 3.4 | 3.6 | 3.4 | 27.5 | 34.1 | 29.0 |
| | 22 | 3.2 | 3.7 | 3.3 | 25.6 | 33.0 | 27.1 |
| | 27 | 3.4 | 3.9 | 3.5 | 27.2 | 43.3 | 30.3 |
| | 令和 3 | 3.0 | 3.8 | 3.1 | 25.9 | 39.1 | 28.1 |
| 全　国　計 | 平成 17 | 3.0 | 3.8 | 3.2 | 32.9 | 64.7 | 40.2 |
| | 22 | 3.1 | 4.2 | 3.3 | 31.0 | 69.7 | 38.7 |
| | 27 | 3.1 | 4.3 | 3.3 | 29.8 | 71.9 | 37.2 |
| | 令和 3 | 2.9 | 3.9 | 3.1 | 31.5 | 75.3 | 39.2 |

注）　各年度全国道路・街路交通情勢調査による。運休車を除く。

**トリップ長区分別トリップ数**（令和3年度）

| トリップ長区分 | 乗　用　車 | | 貨　物　車 | | 全　　車 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | (千トリップ/日) | 分布(%) | (千トリップ/日) | 分布(%) | (千トリップ/日) | 分布(%) |
| 0～　2km 未満 | 12,620 | 11.2 | 4,356 | 13.4 | 16,976 | 11.7 |
| 2～　5km 未満 | 35,880 | 31.9 | 7,693 | 23.6 | 43,573 | 30.0 |
| 5～　10km 未満 | 28,374 | 25.2 | 6,926 | 21.3 | 35,301 | 24.3 |
| 10～　20km 未満 | 21,004 | 18.7 | 6,210 | 19.1 | 27,214 | 18.8 |
| 20～　50km 未満 | 11,619 | 10.3 | 4,893 | 15.0 | 16,512 | 11.4 |
| 50～ 100km 未満 | 2,185 | 1.9 | 1,525 | 4.7 | 3,710 | 2.6 |
| 100km 以上 | 880 | 0.8 | 929 | 2.9 | 1,809 | 1.2 |
| 合　　計 | 112,562 | 100 | 32,532 | 100 | 145,095 | 100 |
| 平均トリップ長(km) | 10.79 | | 19.11 | | 12.65 | |

注）トリップ長不明を除く

# 4.　自動車の台数

## 生　産

（単位：千台）

| 年　度 | 乗用車 | | | トラック | | | | バス | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 普通・小型 | 軽 | 計 | 普　通 | 小　型 | 軽 | 計 | | |
| 昭和 49 | 3,783 | 234 | 4,017 | 324 | 1,635 | 484 | 2,443 | 44 | 6,505 |
| 50 | 4,548 | 133 | 4,682 | 319 | 1,670 | 424 | 2,413 | 36 | 7,131 |
| 51 | 4,933 | 190 | 5,124 | 482 | 1,855 | 546 | 2,884 | 43 | 8,051 |
| 52 | 5,439 | 177 | 5,616 | 652 | 1,855 | 603 | 3,111 | 50 | 8,777 |
| 53 | 5,592 | 179 | 5,772 | 676 | 1,823 | 620 | 3,119 | 56 | 8,946 |
| 54 | 6,250 | 174 | 6,424 | 813 | 1,994 | 764 | 3,571 | 70 | 10,066 |
| 55 | 6,897 | 204 | 7,101 | 897 | 2,100 | 976 | 3,974 | 101 | 11,176 |
| 56 | 6,781 | 177 | 6,958 | 920 | 1,947 | 1,198 | 4,065 | 91 | 11,114 |
| 57 | 6,755 | 191 | 6,947 | 792 | 1,749 | 1,238 | 3,779 | 65 | 10,790 |
| 58 | 6,945 | 208 | 7,153 | 895 | 1,854 | 1,251 | 4,000 | 54 | 11,207 |
| 59 | 6,955 | 189 | 7,144 | 1,081 | 1,967 | 1,316 | 4,364 | 81 | 11,589 |
| 60 | 7,609 | 152 | 7,761 | 1,341 | 1,817 | 1,430 | 4,588 | 68 | 12,417 |
| 61 | 7,686 | 136 | 7,822 | 1,372 | 1,514 | 1,517 | 4,404 | 43 | 12,269 |
| 62 | 7,842 | 126 | 7,968 | 1,237 | 1,541 | 1,552 | 4,330 | 52 | 12,350 |
| 63 | 8,151 | 178 | 8,329 | 1,261 | 1,557 | 1,618 | 4,436 | 55 | 12,819 |
| 平成元 | 8,780 | 528 | 9,308 | 1,262 | 1,269 | 1,074 | 3,606 | 40 | 12,954 |
| 2 | 9,085 | 904 | 9,989 | 1,263 | 1,256 | 1,044 | 3,562 | 41 | 13,592 |
| 3 | 8,880 | 837 | 9,717 | 1,237 | 1,224 | 921 | 3,382 | 46 | 13,146 |
| 4 | 8,517 | 784 | 9,301 | 1,029 | 1,122 | 831 | 2,981 | 53 | 12,335 |
| 5 | 7,415 | 786 | 8,201 | 900 | 913 | 789 | 2,603 | 47 | 10,851 |
| 6 | 7,016 | 817 | 7,833 | 992 | 917 | 826 | 2,735 | 49 | 10,617 |
| 7 | 6,614 | 949 | 7,563 | 783 | 905 | 784 | 2,472 | 50 | 10,086 |
| 8 | 7,129 | 963 | 8,092 | 843 | 888 | 736 | 2,467 | 54 | 10,613 |
| 9 | 7,483 | 898 | 8,381 | 934 | 714 | 685 | 2,333 | 62 | 10,776 |
| 10 | 7,005 | 1,060 | 8,064 | 783 | 479 | 581 | 1,842 | 53 | 9,960 |
| 11 | 6,880 | 1,270 | 8,150 | 629 | 473 | 628 | 1,730 | 50 | 9,930 |
| 12 | 7,014 | 1,283 | 8,297 | 620 | 491 | 581 | 1,693 | 55 | 10,044 |
| 13 | 6,867 | 1,296 | 8,162 | 611 | 416 | 559 | 1,586 | 60 | 9,807 |
| 14 | 7,379 | 1,284 | 8,663 | 698 | 387 | 507 | 1,592 | 69 | 10,323 |
| 15 | 7,197 | 1,337 | 8,535 | 781 | 464 | 517 | 1,762 | 60 | 10,356 |
| 16 | 7,449 | 1,369 | 8,818 | 772 | 440 | 524 | 1,736 | 63 | 10,617 |
| 17 | 7,737 | 1,417 | 9,154 | 694 | 434 | 533 | 1,661 | 79 | 10,894 |
| 18 | 8,224 | 1,564 | 9,787 | 708 | 409 | 505 | 1,621 | 93 | 11,501 |
| 19 | 8,722 | 1,382 | 10,104 | 741 | 359 | 459 | 1,559 | 126 | 11,790 |
| 20 | 7,142 | 1,412 | 8,554 | 615 | 288 | 426 | 1,330 | 121 | 9,994 |
| 21 | 6,445 | 1,264 | 7,709 | 422 | 226 | 414 | 1,063 | 94 | 8,865 |
| 22 | 6,542 | 1,199 | 7,741 | 501 | 229 | 417 | 1,147 | 106 | 8,994 |
| 23 | 6,627 | 1,284 | 7,911 | 563 | 254 | 429 | 1,245 | 111 | 9,267 |
| 24 | 6,577 | 1,612 | 8,189 | 573 | 279 | 385 | 1,237 | 125 | 9,551 |
| 25 | 6,636 | 1,808 | 8,443 | 584 | 312 | 438 | 1,334 | 135 | 9,912 |
| 26 | 6,276 | 1,812 | 8,088 | 612 | 331 | 421 | 1,364 | 139 | 9,591 |
| 27 | 6,343 | 1,431 | 7,773 | 567 | 326 | 386 | 1,279 | 135 | 9,188 |
| 28 | 6,731 | 1,305 | 8,037 | 497 | 315 | 381 | 1,193 | 128 | 9,357 |
| 29 | 6,887 | 1,453 | 8,339 | 517 | 293 | 415 | 1,225 | 119 | 9,683 |
| 30 | 6,878 | 1,491 | 8,369 | 519 | 307 | 439 | 1,266 | 115 | 9,750 |
| 令和元 | 6,716 | 1,456 | 8,171 | 494 | 282 | 421 | 1,197 | 122 | 9,489 |
| 2 | 5,602 | 1,358 | 6,960 | 405 | 254 | 377 | 1,037 | 70 | 8,068 |
| 3 | 5,126 | 1,214 | 6,340 | 513 | 240 | 377 | 1,130 | 75 | 7,545 |
| 4 | 5,471 | 1,344 | 6,815 | 515 | 243 | 437 | 1,196 | 90 | 8,101 |
| 5 | 6,260 | 1,285 | 7,545 | 464 | 209 | 362 | 1,035 | 99 | 8,678 |
| 6 | 5,976 | 1,340 | 7,315 | 480 | 206 | 357 | 1,043 | 110 | 8,468 |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7 | 5,834 | 1,408 | 7,242 | 501 | 230 | 387 | 1,118 | 118 | 8,477 |

注） 1. (一社)日本自動車工業会「世界自動車統計年報」,「自動車統計月報」による四輪車の値。

2. トラックの生産台数において，昭和51年１月より普通車・小型四輪車別区分の基準変更のため，それ以前の数字と連続しない。

3. 昭和53年度より「KDセット」を除く。

4. 令和２年度９月に日本自動車工業会「自動車統計月報」の更新が中止になったことに伴い，令和２年度より日本自動車工業会による公開資料（国土交通省、総務省調べ）より算出しているため，令和元年度以前の数値とは連続しない。

## 販　売（国内）

（単位：千台）

| 年　度 | 乗用車 | | | トラック | | | | バス | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 普通・小型 | 軽 | 計 | 普通 | 小型 | 軽 | 計 | | |
| 昭和 49 | 2,241 | 238 | 2,479 | 133 | 940 | 455 | 1,528 | 21 | 4,028 |
| 50 | 2,493 | 144 | 2,637 | 119 | 1,006 | 422 | 1,547 | 21 | 4,204 |
| 51 | 2,324 | 187 | 2,511 | 131 | 1,058 | 483 | 1,673 | 23 | 4,207 |
| 52 | 2,367 | 166 | 2,533 | 136 | 1,029 | 509 | 1,674 | 23 | 4,230 |
| 53 | 2,781 | 176 | 2,957 | 170 | 1,139 | 580 | 1,889 | 25 | 4,871 |
| 54 | 2,874 | 168 | 3,042 | 182 | 1,221 | 720 | 2,123 | 24 | 5,189 |
| 55 | 2,645 | 174 | 2,819 | 143 | 1,123 | 887 | 2,153 | 23 | 4,996 |
| 56 | 2,762 | 162 | 2,924 | 123 | 1,004 | 1,094 | 2,221 | 23 | 5,167 |
| 57 | 2,891 | 190 | 3,081 | 111 | 931 | 1,190 | 2,232 | 21 | 5,334 |
| 58 | 2,983 | 200 | 3,183 | 114 | 917 | 1,220 | 2,251 | 20 | 5,455 |
| 59 | 2,919 | 189 | 3,108 | 120 | 934 | 1,301 | 2,355 | 21 | 5,484 |
| 60 | 2,938 | 153 | 3,092 | 115 | 947 | 1,398 | 2,460 | 22 | 5,574 |
| 61 | 3,023 | 133 | 3,156 | 113 | 963 | 1,499 | 2,575 | 22 | 5,753 |
| 62 | 3,275 | 128 | 3,403 | 143 | 1,088 | 1,557 | 2,788 | 22 | 6,213 |
| 63 | 3,503 | 161 | 3,665 | 185 | 1,264 | 1,610 | 3,060 | 25 | 6,749 |
| 平成元 | 4,287 | 503 | 4,790 | 183 | 1,352 | 1,103 | 2,638 | 23 | 7,451 |
| 2 | 4,218 | 875 | 5,093 | 192 | 1,465 | 1,028 | 2,685 | 25 | 7,803 |
| 3 | 3,965 | 835 | 4,801 | 179 | 1,510 | 914 | 2,604 | 24 | 7,429 |
| 4 | 3,657 | 770 | 4,427 | 137 | 1,456 | 840 | 2,433 | 21 | 6,881 |
| 5 | 3,371 | 783 | 4,154 | 120 | 1,299 | 798 | 2,217 | 19 | 6,389 |
| 6 | 3,485 | 819 | 4,304 | 166 | 1,387 | 822 | 2,375 | 18 | 6,697 |
| 7 | 3,533 | 933 | 4,465 | 171 | 1,449 | 792 | 2,413 | 18 | 6,896 |
| 8 | 3,877 | 975 | 4,851 | 175 | 1,492 | 752 | 2,419 | 17 | 7,288 |
| 9 | 3,320 | 870 | 4,190 | 129 | 1,283 | 658 | 2,070 | 15 | 6,275 |
| 10 | 3,096 | 1,048 | 4,143 | 90 | 1,014 | 605 | 1,709 | 14 | 5,867 |
| 11 | 2,910 | 1,275 | 4,185 | 82 | 974 | 626 | 1,681 | 16 | 5,882 |
| 12 | 2,986 | 1,271 | 4,257 | 84 | 1,033 | 583 | 1,701 | 15 | 5,973 |
| 13 | 3,013 | 1,282 | 4,295 | 81 | 870 | 557 | 1,508 | 16 | 5,819 |
| 14 | － | 1,309 | － | － | － | 511 | － | － | 5,864 |
| 15 | 3,401 | 1,340 | 4,741 | 219 | 387 | 518 | 1,124 | 22 | 5,887 |
| 16 | 3,394 | 1,356 | 4,749 | 180 | 349 | 525 | 1,054 | 17 | 5,821 |
| 17 | 3,338 | 1,417 | 4,755 | 200 | 357 | 531 | 1,088 | 18 | 5,862 |
| 18 | 3,028 | 1,529 | 4,557 | 202 | 341 | 501 | 1,044 | 17 | 5,619 |
| 19 | 2,965 | 1,426 | 4,390 | 166 | 280 | 467 | 914 | 15 | 5,320 |
| 20 | 2,520 | 1,388 | 3,909 | 128 | 229 | 420 | 777 | 15 | 4,701 |
| 21 | 2,899 | 1,277 | 4,175 | 90 | 180 | 422 | 692 | 13 | 4,880 |
| 22 | 2,673 | 1,208 | 3,880 | 103 | 185 | 421 | 709 | 11 | 4,601 |
| 23 | 2,733 | 1,277 | 4,010 | 119 | 202 | 412 | 732 | 11 | 4,753 |
| 24 | 2,868 | 1,571 | 4,439 | 135 | 224 | 401 | 760 | 11 | 5,210 |
| 25 | 3,016 | 1,821 | 4,837 | 154 | 249 | 441 | 844 | 12 | 5,692 |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 26 | 2,693 | 1,761 | 4,454 | 168 | 251 | 412 | 831 | 12 | 5,297 |
| 27 | 2,687 | 1,428 | 4,115 | 167 | 255 | 385 | 808 | 14 | 4,938 |
| 28 | 2,906 | 1,337 | 4,243 | 178 | 258 | 382 | 819 | 15 | 5,078 |
| 29 | 2,896 | 1,454 | 4,350 | 173 | 255 | 405 | 832 | 15 | 5,197 |
| 30 | 2,878 | 1,486 | 4,364 | 182 | 263 | 437 | 882 | 14 | 5,260 |
| 令和元 | 2,734 | 1,439 | 4,173 | 178 | 258 | 416 | 852 | 13 | 5,039 |
| 2 | 2,479 | 1,331 | 3,810 | 161 | 232 | 387 | 779 | 9 | 4,599 |
| 3 | 2,287 | 1,181 | 3,468 | 146 | 222 | 374 | 742 | 6 | 4,216 |
| 4 | 2,341 | 1,272 | 3,614 | 127 | 219 | 420 | 766 | 6 | 4,386 |
| 5 | 2,547 | 1,260 | 3,807 | 140 | 207 | 366 | 713 | 9 | 4,529 |
| 6 | 2,597 | 1,263 | 3,861 | 150 | 190 | 364 | 704 | 11 | 4,576 |
| 7 | 2,471 | 1,305 | 3,777 | 142 | 223 | 383 | 748 | 9 | 4,534 |

注） 1. (一社)日本自動車工業会「世界自動車統計年報」,「自動車統計月報」による四輪車以上の新車登録台数，軽自動車販売台数。

2. 平成15年１月より分類基準をシャシーベースからナンバーベースに変更したため，以前の値と連続しない。

3. 平成14年度は分類基準が混在するため集計不可能。(但し，総合計，軽自動車は混在の影響を受けないため掲載)

4. 特種用途車の大型消防車，ミキサー車等はトラックに，乗用タイプのパトロールカー等は乗用車で集計。トラックタイプの全輪駆動車および１ボックスのワゴンタイプは小型トラックで集計。乗用車は排気量を基準に分類しているため，幅1.7m を超える2,000cc 以下の幅広車については小型乗用車で集計。トレーラー，特殊車（フォークリフト，ブルドーザー，農耕車，その他の建設用車両）等は含まない。

5. 平成15年12月以前の軽自動車には,「その他」に純粋な自動車以外のもの（農耕車，トレーラー等）も含まれ，これらを分離できなかったため「その他」は全数除外して集計。平成16年１月以降は分離可能となり純粋な自動車のみとなったため,「その他」を含み集計。

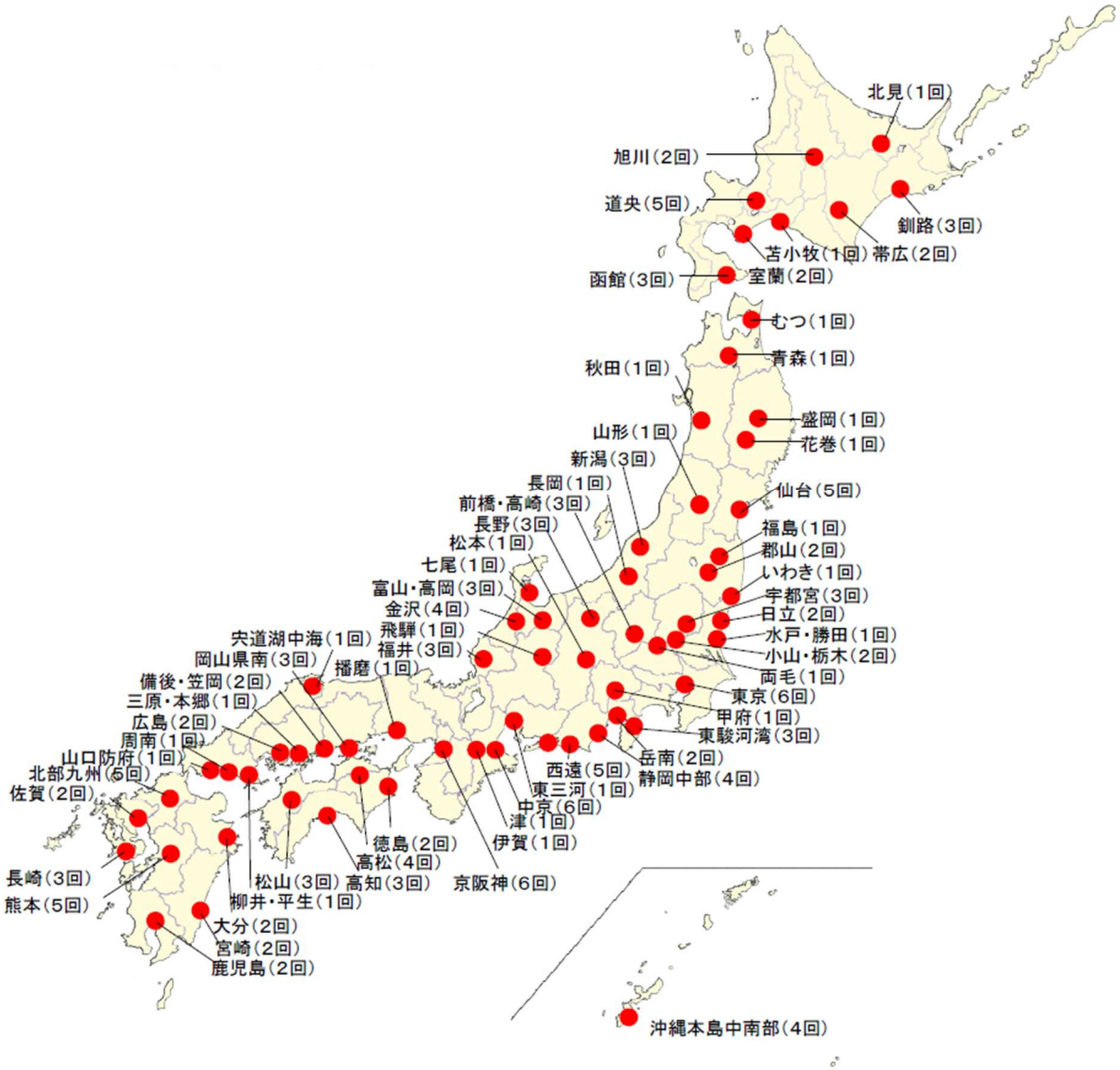
6. 令和２年度９月に日本自動車工業会「自動車統計月報」の更新が中止になったことに伴い，令和２年度より日本自動車工業会による公開資料（国土交通省、総務省調べ）より算出しているため，令和元年度以前の数値とは連続しない。

## 5.　パーソントリップ調査

複雑な都市の交通実態を把握し将来の交通需要を的確に推計して総合的な都市交通計画を策定するためには，交通機関別の調査では不十分であり，交通の主体である「人の動き」に着目した調査（パーソントリップ調査）が必要となる。

わが国においては，昭和42年に広島都市圏で実施して以来，令和７年度末までに，65都市圏において延べ152回実施された。各都市圏での実施状況は以下のとおりである。

**◎パーソントリップ調査の実施状況**　　R8.3時点




**目的別１人当たり発生トリップ数**　　（単位：トリップ数/人・日）

| 都市圏＼目的 | 出勤・登校 | 帰宅 | 業務 | その他 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|
| 東京都市圏（平日） | 0.50 | 0.84 | 0.09 | 0.56 | 2.00 |
| 京阪神都市圏（〃） | 0.47 | 0.84 | 0.12 | 0.53 | 1.96 |
| 中京都市圏（〃） | 0.23 | 0.32 | 0.22 | 1.24 | 2.10 |
| 京阪神都市圏（休日） | 0.06 | 0.61 | 0.05 | 0.74 | 1.46 |

注）東京、京阪神（平日）・（休日），中京のいずれも第６回のデータである。

## 目的別利用交通機関（代表交通手段による構成比）

（単位：%）

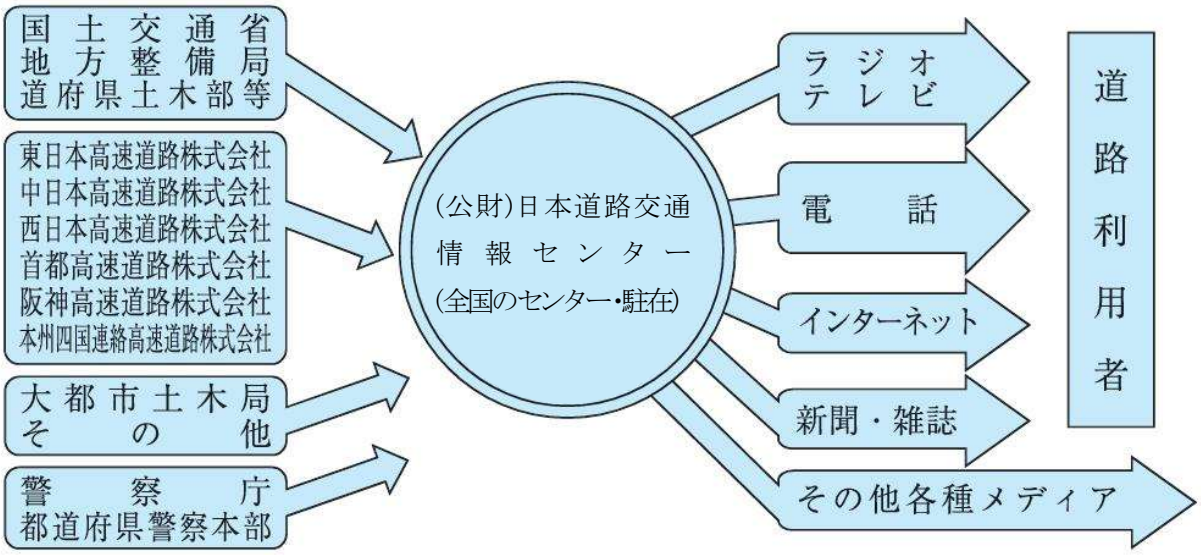
| 都市圏 | 目的＼交通手段 | 鉄　道 | バ　ス | 自動車 | 二輪車 | 徒　歩・その他 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 東京都市圏（平日） | 通勤 | 55.0 | 2.4 | 23.1 | 12.8 | 6.7 | 100 |
| | 通学 | 32.2 | 1.5 | 6.3 | 10.5 | 49.5 | 100 |
| | 帰宅 | 33.8 | 2.9 | 25.7 | 14.9 | 22.8 | 100 |
| | 自宅→業務先 | 41.4 | 2.1 | 39.0 | 10.1 | 7.3 | 100 |
| | 通勤先↔業務先 | 31.1 | 1.1 | 56.2 | 4.7 | 7.0 | 100 |
| | 自宅→私事 | 13.3 | 4.0 | 34.4 | 19.0 | 29.2 | 100 |
| | その他私事 | 24.0 | 2.8 | 30.6 | 11.2 | 31.4 | 100 |
| | 全目的 | 33.2 | 2.8 | 27.0 | 14.0 | 22.9 | 100 |
| 京阪神都市圏（平日） | 出勤 | 36.1 | 2.0 | 35.2 | 19.9 | 6.8 | 100 |
| | 登校 | 22.5 | 3.7 | 4.7 | 13.9 | 55.1 | 100 |
| | 帰宅 | 20.0 | 2.4 | 34.0 | 20.5 | 23.1 | 100 |
| | 業務 | 12.9 | 1.5 | 58.9 | 14.2 | 12.4 | 100 |
| | 自由 | 8.5 | 2.6 | 41.3 | 21.2 | 26.5 | 100 |
| | 全目的 | 19.4 | 2.4 | 35.8 | 19.7 | 22.6 | 100 |
| 中京都市圏（平日） | 出勤 | 18.2 | 1.5 | 60.8 | 12.6 | 7.0 | 100 |
| | 登校 | 15.7 | 1.5 | 10.3 | 15.8 | 56.8 | 100 |
| | 帰宅 | 10.8 | 1.2 | 58.9 | 12.1 | 17.1 | 100 |
| | 業務 | 4.1 | 0.4 | 87.8 | 3.7 | 4.1 | 100 |
| | 自由 | 4.1 | 1.1 | 71.4 | 9.1 | 14.4 | 100 |
| | 全目的 | 10.1 | 1.2 | 61.8 | 11.0 | 16.0 | 100 |
| 京阪神都市圏（休日） | 出勤 | 26.9 | 1.8 | 40.1 | 23.4 | 7.9 | 100 |
| | 登校 | 33.3 | 1.2 | 13.6 | 26.6 | 25.2 | 100 |
| | 帰宅 | 10.4 | 1.3 | 51.3 | 16.8 | 20.2 | 100 |
| | 業務 | 10.4 | 1.2 | 59.2 | 14.7 | 14.5 | 100 |
| | 自由 | 8.2 | 1.4 | 54.6 | 14.1 | 21.7 | 100 |
| | 全目的 | 10.0 | 1.4 | 52.6 | 15.6 | 20.3 | 100 |

注）1. 東京、京阪神（平日）・（休日），中京のいずれも第６回のデータである。
2. 各交通機関の構成比は小数第２位以下を四捨五入しているため，合計の値は必ずしも100にならない。

## 6. 道路交通情報（(公財)日本道路交通情報センター)（令和８年３月現在）

全国の高速道路，一般有料道路，一般国道及び都道府県道等における道路工事，交通規制，渋滞等の道路交通情報の収集・提供は，(公財)日本道路交通情報センターが総合的，体系的に整理して，テレビ，ラジオ，電話，インターネットなどにより，道路利用者に提供を行っている。

また，各種情報提供事業者向けにオンラインによる道路交通情報の提供サービスも行っている。




電話による情報提供

全国共通ダイヤルの050-3369-6666、全国高速ダイヤルの050-3369-6700、携帯短縮ダイヤルの#8011で全国どこでも発信地の地域内に所在する情報センターにつながる。主に当該地域の道路交通情報が案内される。（通話料は自己負担）

当該地域以外の道路交通情報は以下の電話番号でも問い合わせに応じている。

| | |
|---|---|
| **北海道地方・札幌方面情報** | **050-3369-6601** |
| 北海道地方高速情報 | 050-3369-6760 |
| 函館方面情報 | 050-3369-6651 |
| 旭川方面情報 | 050-3369-6652 |
| 釧路方面情報 | 050-3369-6653 |
| 北見方面情報 | 050-3369-6654 |
| **東北地方・宮城情報** | **050-3369-6604** |
| 東北地方高速情報 | 050-3369-6761 |
| 青森情報 | 050-3369-6602 |
| 岩手情報 | 050-3369-6603 |
| 秋田情報 | 050-3369-6605 |
| 山形情報 | 050-3369-6606 |
| 福島情報 | 050-3369-6607 |
| **全国・関東甲信越情報** | **050-3369-6600** |
| 東北・常磐・関越・東関道・京葉道路・アクアライン情報 | 050-3369-6762 |
| 東名高速情報 | 050-3369-6763 |
| 中央・長野道情報 | 050-3369-6764 |
| 新潟地方高速情報 | 050-3369-6765 |
| 首都高速情報 | 050-3369-6655 |
| 茨城情報 | 050-3369-6608 |
| 栃木情報 | 050-3369-6609 |
| 群馬情報 | 050-3369-6610 |
| 埼玉情報 | 050-3369-6611 |
| 千葉情報 | 050-3369-6612 |
| 都内情報 | 050-3369-6613 |
| 神奈川情報 | 050-3369-6614 |
| 新潟情報 | 050-3369-6615 |
| 山梨情報 | 050-3369-6619 |
| 長野情報 | 050-3369-6620 |
| **東海北陸地方・愛知情報** | **050-3369-6623** |
| 東海地方高速情報 | 050-3369-6766 |
| 北陸道・東海北陸道情報 | 050-3369-6767 |
| 名古屋高速情報 | 050-3369-6677 |
| 富山情報 | 050-3369-6616 |
| 石川情報 | 050-3369-6617 |
| 福井情報 | 050-3369-6618 |
| 岐阜情報 | 050-3369-6621 |
| 静岡情報 | 050-3369-6622 |
| 三重情報 | 050-3369-6624 |
| **近畿地方・大阪情報** | **050-3369-6627** |
| 近畿地方高速情報 | 050-3369-6768 |

| | |
|---|---|
| 阪神高速情報 | 06-6538-0777 |
| 滋賀情報 | 050-3369-6625 |
| 京都情報 | 050-3369-6626 |
| 兵庫情報 | 050-3369-6628 |
| 奈良情報 | 050-3369-6629 |
| 和歌山情報 | 050-3369-6630 |
| **中国地方・広島情報** | **050-3369-6634** |
| 中国地方高速情報 | 050-3369-6769 |
| 鳥取情報 | 050-3369-6631 |
| 島根情報 | 050-3369-6632 |
| 岡山情報 | 050-3369-6633 |
| 山口情報 | 050-3369-6635 |
| **四国地方・香川情報** | **050-3369-6637** |
| 四国地方高速情報 | 050-3369-6770 |
| 神戸淡路鳴門道・瀬戸中央道・西瀬戸道情報 | 050-3369-6772 |
| 徳島情報 | 050-3369-6636 |
| 愛媛情報 | 050-3369-6638 |
| 高知情報 | 050-3369-6639 |
| **九州地方・福岡情報** | **050-3369-6640** |
| 九州地方高速情報 | 050-3369-6771 |
| 福岡都市高速情報 | 050-3369-6680 |
| 北九州都市高速情報 | 050-3369-6688 |
| 佐賀情報 | 050-3369-6641 |
| 長崎情報 | 050-3369-6642 |
| 熊本情報 | 050-3369-6643 |
| 大分情報 | 050-3369-6644 |
| 宮崎情報 | 050-3369-6645 |
| 鹿児島情報 | 050-3369-6646 |
| **沖縄情報** | **050-3369-6647** |

**道路交通情報 Now!!**（インターネットによるリアルタイムな道路交通情報提供サービス）
http://www.jartic.or.jp

# ○　諸外国の道路事情

## 1. 主要国の高速道路整備状況（2024年(令和６年)）

| 国 | 延長 (km) | 延長/面積 (km/万km²) | 延長/人口 (km/万人) | 延長/(√面積･人) (km/√万km²･万人) | 延長/保有台数 (km/万台) | 面積 (万km²) | 人口 (万人) | 保有台数 (万台) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 日　　本 | 9,201 | 243 | 0.74 | 13.5 | 1.17 | 38 | 12,380 | 7,897 |
| アメリカ | 108,953 | 111 | 3.15 | 18.7 | 3.78 | 983 | 34,543 | 28,826 |
| ドイツ | 13,223 | 370 | 1.56 | 24.0 | 2.47 | 36 | 8,455 | 5,350 |
| フランス | 11,751 | 213 | 1.77 | 19.4 | 2.58 | 55 | 6,655 | 4,552 |
| イギリス | 3,750 | 153 | 0.54 | 9.1 | 0.96 | 24 | 6,914 | 3,904 |
| 中　　国 | 190,687 | 199 | 1.34 | 16.3 | 5.51 | 960 | 141,932 | 34,574 |
| 韓　　国 | 5,151 | 513 | 1.00 | 22.6 | 1.96 | 10 | 5,172 | 2,630 |

出典：

高速道路延長　：

日　　本　：「道路統計年報2025」による高速自動車国道の値。

アメリカ　：「Highway Statistics 2024」によるInterstate、Other Freeways and Expressways の値。

ドイツ　：「Verkehr in Zahlen 2025/26」によるBundesautobahnenの値。

フランス　：「Bilan annuel des transports en 2024」によるAutoroutesの値。

イギリス　：「Road Length Statistics」によるMotorwayの値。

中　　国　：「中国統計年鑑2025」による高速公路の値。

韓　　国　：「国土交通統計年報2025」による高速道路の値。

面　　積　：総務省「世界の統計」による値。

人　　口　：総務省「世界の統計」による値。

保有台数　：

日　　本　：「自動車保有車両数」による値。

アメリカ　：「Highway Statistics 2024」による値。

ドイツ　：「Verkehr in Zahlen 2025/26」による値。

フランス　：「Bilan annuel des transports en 2024」による値。

イギリス　：「Vehicle Licensing Statistics」による値。

中　　国　：「中国統計年鑑2025」による値。

韓　　国　：「国土交通統計年報2025」による値。

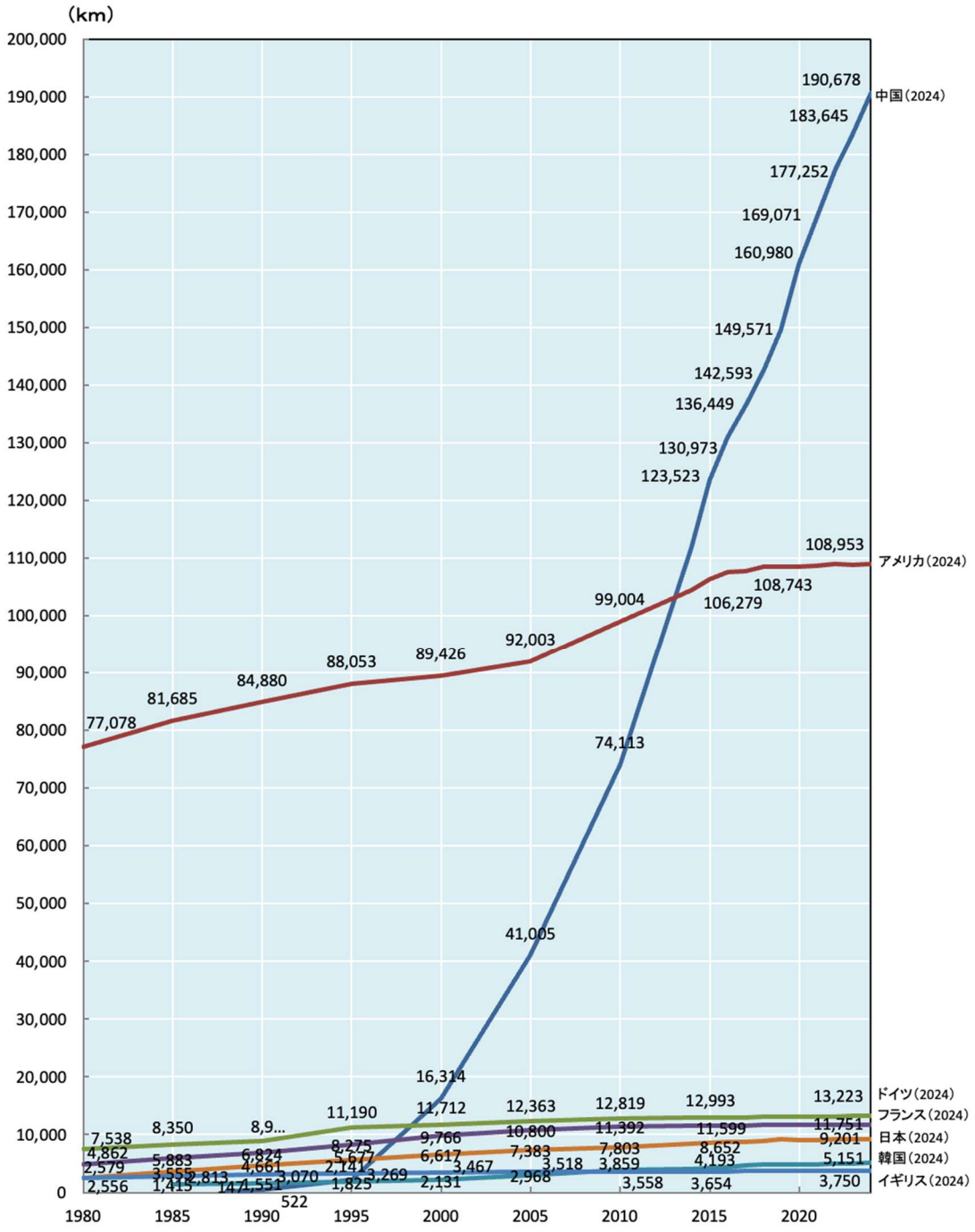
# 2.　主要国の高速道路

| | |
|---|---|
| アメリカ<br>(2024) | 108,953km<br>1956年の連邦補助道路法により州際道路として本格的な高速道路整備が開始され、同年、道路歳入法によって連邦道路信託基金が道路特別会計として創設されている。現在の連邦道路信託基金はガソリン税18.4セント/ガロンである（うち道路会計は15.44セント/ガロン）。米国の高速道路の大部分は無料であるが、近年、連邦道路庁（FHWA）は各州の様々な道路課金プロジェクトの試行に対する連邦補助金を拡大している。このうち、一部のレーンを有料化（乗員多車両は無料）するHOTレーン等はいくつかの区間で本格実施が始まっている。 |
| ドイツ<br>(2024) | 13,223km<br>1932年に最初の高速道路が開通し、翌33年より全国各地で高速道路の建設が始められた。2016年8月に、『連邦交通路計画2030』が策定され、2030年までに連邦が支出するプロジェクトが取りまとめられた。プロジェクトの選択基準として、既存インフラの維持管理が新設や拡充よりも優先されている。アウトバーンは全て無料であったが、1995年１月より大型貨物車（12ｔ以上）を対象に証紙方式による課金制度が導入され、さらに2005年１月より大型貨物車に対しGPSを活用した対距離制課金制度が導入された。収入は連邦長距離道路（アウトバーンと連邦道路）の改善に充てられている。課金対象車両は2015年に7.5t以上とされ、2024年7月には3.5t以上とされた。また2018年7月に課金対象道路が全連邦長距離道路に拡大された。2021年1月1日からは、これまで各州が担っていたアウトバーンの計画・建設・維持管理を、連邦政府の所有であるアウトバーン有限会社が行う体制となった。 |
| フランス<br>(2024) | 11,751km<br>1955年に高速道路法が制定され、国以外の機関が高速道路の建設と管理を行えるようになった。都市間高速道路には有料制が導入されており、1983年に高速道路制度が改正されて以来、利用料金の段階的な統一化が行われている。現在、高速道路の８割弱は有料道路である。なお、道路整備特定財源は1980年に廃止されたが、その後策定された、陸上交通内陸水路整備基金も2001年に廃止、2003年に国土整備開発省庁間委員会において道路、鉄道、港湾・河川等大型事業の将来ネットワーク構想が策定され、それを実現するために2004年、フランス交通財源資金調達庁（AFITF）が設立された。2005年には、高速道路会社の完全民営化が決定され、競争入札を経て、2006年には、大手高速道路会社の政府保有の株式はすべて民間に売却された。2013年以降、高速道路会社の高い収益性が問題となっていたが、2015年に高速道路会社と国の間で、高速道路会社の収益をコントロールするための契約条項の強化、高速道路会社によるAFITFへの特別金支払いや道路整備への追加投資が決められた。 |
| イギリス<br>(2024) | 3,750km<br>1949年の「特別道路法」により自動車専用道路が法的に定義され、1958年に初の高速道路が開通した。1960年代に入り、高速道路の整備が進められ、1970年代初頭には供用延長が1,600km（1,000マイル）を超えたが、その後、石油危機や環境問題の悪化などにより高速道路の整備は停滞した。イギリスの高速道路は無料であり、一般財源により整備されてきたが、1990年代には一部の道路でPFI方式による整備が行われるようになった。また、1991年に有料道路制による道路整備を可能とする「1991年新道路及び街路事業法」が制定され、2003年12月、イギリスで唯一の有料高速道路であるM6有料道路（約43km）が開通した。しかし、2018年11月に政府は今後PFIによるインフラ整備は行わないことを決定した。 |
| 中国<br>(2024) | 190,687km<br>1988年に最初の高速道路が開通し、1991年には3.5万kmの国家高速道路を整備する「国土主幹線道路網計画」が策定された。この計画は既に前倒しで2007年末に達成された。現在は、2025年を目途として19万kmの高速道路を整備する「第14次5カ年計画」に基づき高速道路整備が進められている。また、2022年に「国家道路網計画」が改定され、2035年までに国家高速道路を16.2万km整備するとの目標が示された。中国の高速道路網は原則的に全て有料であり、料金収入は建設費用の償還に充てられる。当初は公的機関による建設がほとんどであったが、事業の迅速かつ効率的な実施のため、1990年代後半より民間による建設も行われるようになっている。なお、2001年から道路特定財源として車両購入税が徴収されている。 |
| 韓国<br>(2024) | 5,151km<br>1970年代から本格的に高速道路の整備が推進された。高速国道は韓国道路公社の他に一部は民間事業者が建設・管理している。都市間高速道路は、有料道路として整備されている。全国幹線道路網計画では、国土全体における南北7軸、東西9軸（合計約7,331km）の幹線道路網の整備が示されている。2021年に策定された『第二次国家道路総合計画（2021-2030）』では、国土全体における南北10軸、東西10軸、6大都市の環状道路（合計約7,783km）の幹線道路網を整備することが示されている。 |
| 日本<br>(2024.4.1) | 9,201km<br>1957年に制定された国土開発幹線自動車道建設法、高速自動車国道法等に基づいて建設されている。1987年には高規格幹線道路網計画が決定された。その建設財源は国幹道の場合主として財政投融資資金、一般国道の自 |

| | |
|---|---|
| | 動車専用道路の場合主として揮発油税等の道路特定財源及び財政投融資資金によっていた。2001年の特殊法人等整理合理化計画により、道路関係四公団の民営化の方針が示され、また2002年度より高速道路整備への国費の投入が廃止された。2004年には、道路関係四公団民営化関係法が成立し、2005年10月に道路関係４公団が民営化された。 |

注：延長の出典および対象道路は、前頁「主要国の高速道路整備状況（2024年）」に同じ。

# 3.　主要国の高速道路延長の推移




注）1994年以降のドイツは統一ドイツである。

出典：

日　　本　：「道路統計年報」による高速自動車国道の値。

アメリカ　：「Highway Statistics」によるInterstate、Other Freeways and Expresswaysの値。

ド イ ツ　：「Verkehr in Zahlen」によるBundesautobahnenの値。

フランス　：「Bilan annuel des transports」によるAutoroutesの値。

イギリス　：「Road Length Statistics」によるMotorwayの値。

中　　国　：「中国統計年鑑」による高速公路の値。

韓　　国　：「国土交通統計年報」による高速道路の値。

# 4.　主要国の予算・財源（道路特定財源制度）

| | | |
|---|---|---|
| 日　　本 | ○2009年度より一般財源化 | |
| アメリカ | ○特定財源（連邦道路信託基金）あり。同基金の2024年収入は，48,575,909千ドル。内訳は，<br>・ガソリン燃料税24,770,660千ドル<br>・ディーゼル・代替燃料税9,456,506千ドル<br>・タイヤ税748,209千ドル<br>・トラック・バス・トレーラー関係諸税6,054,649千ドル<br>・大型車利用税1,459,661千ドル<br>・その他：6,086,223千ドル<br>・大半の州は国税とは別に燃料税，自動車税等を課税 | 数値の出典：FHWA, Highway Statistics 2024 |
| イギリス | ○特定財源なし<br>○参考<br>・燃料税249.1億ポンド（2023），自動車税77.5億ポンド（2023）は一般財源 | 数値の出典：Department for Transport, Transport Statistics Great Britain 2025 |
| フランス | ○道路インフラ整備は，フランス交通財源資金調達庁（AFITF）からの出資金を充当<br>・AFITFの財源：高速道路会社からの国有地使用料4億2,900万ユーロ，国土整備税5億6,100万ユーロ，長距離交通インフラ運営税5億ユーロ、罰金1億2,500万ユーロ，エネルギー税収の一部16億1,945万ユーロ，航空業界からの貢献金2億7,100万ユーロ、一般財源（復興計画）から2億5,100万ユーロなど，合計約37億5,745万ユーロ（2026年当初予算）<br>○維持管理費，交通安全プログラムに関しては，一般財源から拠出 | 数値の出典：AFITF, Budget initiale – 2026 |
| ドイツ | ○交通特定財源あり<br>・エネルギー税のうち鉱油からの税収部分の一部が交通目的財源<br>・連邦長距離道路における大型貨物車対距離課金の大部分は連邦長距離道路の計画・建設・維持管理・運営に充てられる。課金収入134.0億ユーロ，うち連邦長距離道路への支出94.4億ユーロ（2025年）。 | 数値の出典：Bundesministerium der Finanzen, Haushaltsrechnung des Bundes 2025 |
| 中　　国 | ○車両購入税（国税）<br>企業と個人が自動車，バイクなどの車両を購入する際に納付する税金。税率は10%である。税収は1,972億元（2025年）<br>交通専用資金が含まれ，主に国家計画内の幹線道路プロジェクト建設とその他の交通機関の関連支出に用いられる。<br>○ガソリン消費税（ガソリン税）（国税）<br>自動車所有者が燃料を購入する際に徴収される税金であり，国税に属する。中央政府が徴収した後，再び財政予算として地方に配分し，道路の整備と維持管理に使われる。無鉛ガソリンの単位税額は1リットルにつき1.52元である。 | 数値の出典：中華人民共和国財政部「2025年財政収支情況」 |
| 韓　　国 | ○参考（2026年度の道路予算の財源 6兆5,922億ウォン）独自収入 1,644億ウォン，一般会計からの収入 6兆4,178億ウォン　等 | 数値の出典：国土交通部2026年度予算書 |

## ○ 「道の日」（８月10日）

国土交通省では，昭和61年度から８月10日を「道の日」とし，道路の意義・重要性について，国民の皆様に関心を持っていただくことを目的として，国民的運動を展開している。

### 1. 趣　　旨

道路は，国民経済を支え，国民生活を維持するために欠くことのできない基本的施設であるが，あまりに身近な存在であるために，その重要性が見過ごされがちである。一方，明日を目指した道路づくり，円滑な道路整備・道路管理を推進するためには，国民の理解と協力が必要である。

このため，「道の日」を設け，改めて道路の意義・重要性について国民の皆様に関心を持っていただくことを目的としている。

### 2. ８月10日とする理由

①広く一般国民に定着している「道路ふれあい月間」※（８月１日～31日）の期間中であること，②大正９年８月10日に我が国で最初の道路整備についての長期計画である第１次道路改良計画がスタートしたことなどによる。

※平成13年度より「道路をまもる月間」から名称変更。

### 3. 運　　動

国土交通省を中心として，地方公共団体，関係団体等は，関係省庁の協力を得つつ，相互に連携して，「道の日」の運動に参加し，毎年全国各地で様々な行事を積極的に展開している。