

道路行政をとりまく最近の情勢について

令和7年 9月24日
国土交通省 道路局

1. 令和8年度道路関係予算 概算要求

- ・ 予算の推移、要求概要
- ・ 防災・減災、国土強靱化

2. 主要課題

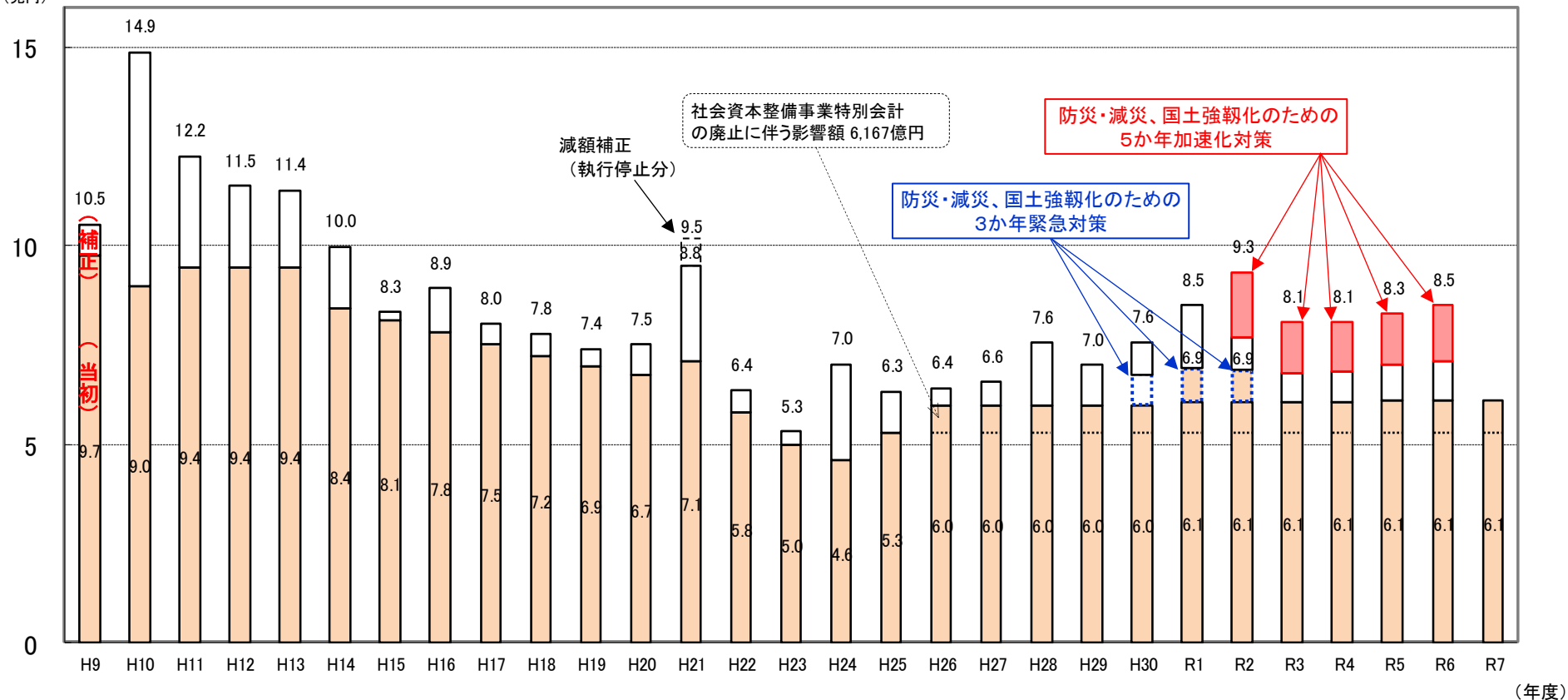
- ・ インフラ老朽化対策
- ・ 人流・物流を支えるネットワーク
- ・ WISNET（ワイズネット）の取組の状況
- ・ 無電柱化、自転車、道の駅、交通安全 等

3. 能登半島地震からの復旧状況

4. 高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ

公共事業関係費(政府全体)の推移

(兆円)



※ 本表は、予算額ベースである。

※ 平成21年度予算については、特別会計に直入されていた地方道路整備臨時交付金相当額(6,825億円)が一般会計計上に変更されたことによる影響額を含む。

※ 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。

※ 平成26年度予算については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額 (6,167億円)を含む。

※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1～5年目分は、それぞれ令和2～6年度の補正予算により措置されている。

なお、令和5年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)、

令和6年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)及び緊急防災枠(2,500億円)を含む。

※ 令和3年度予算額(6兆549億円)は、デジタル庁一括計上分(145億円)を公共事業関係費から行政経費に組替えた後の額である。

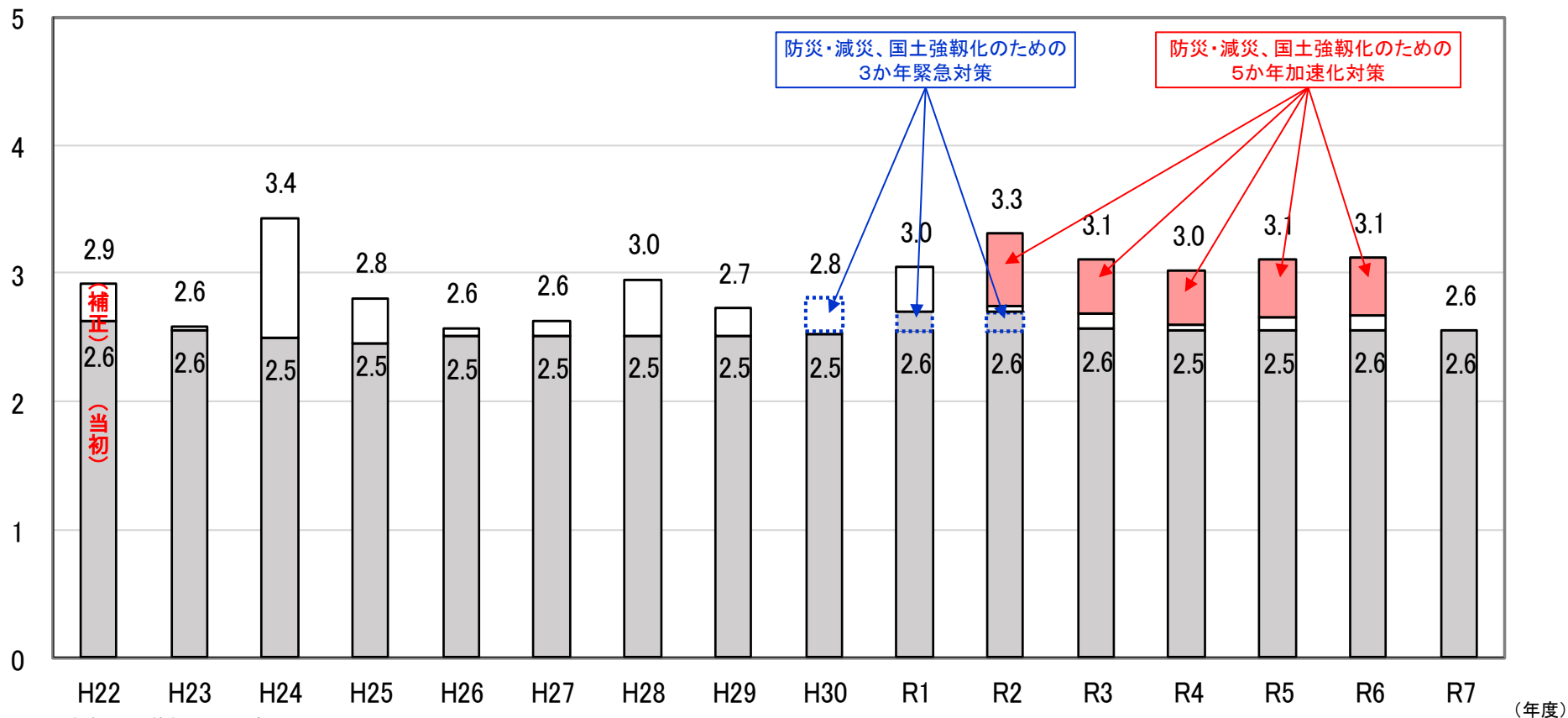
※ 令和4年度予算額(6兆574億円)は、デジタル庁一括計上分(1億円)を公共事業関係費から行政経費に組替えた後の額である。

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

※ 令和6年度補正予算については、GX経済移行債で実施する事業(500億円)を含む。

道路関係予算の推移

(兆円)



※ 本表は、予算額ベースである。

※ H22～H25の直轄には、地方公共団体の直轄事業負担金を含む。

※ 四捨五入の関係で、各計数の和が一致しないところがある。

※ 東日本大震災復旧・復興関連経費を含まない。

(当初予算)

※ R1,R2には防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策(臨時・特別の措置)を含む。

※ 交付金：R6年度までは社会資本整備総合交付金(道路関係)の交付決定額ベース(H23・H24Iには地域自主戦略交付金を含む)であり、R7年度は想定される額。

(補正予算)

※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1～5年目分は、それぞれ令和2～6年度の補正予算により措置されている。

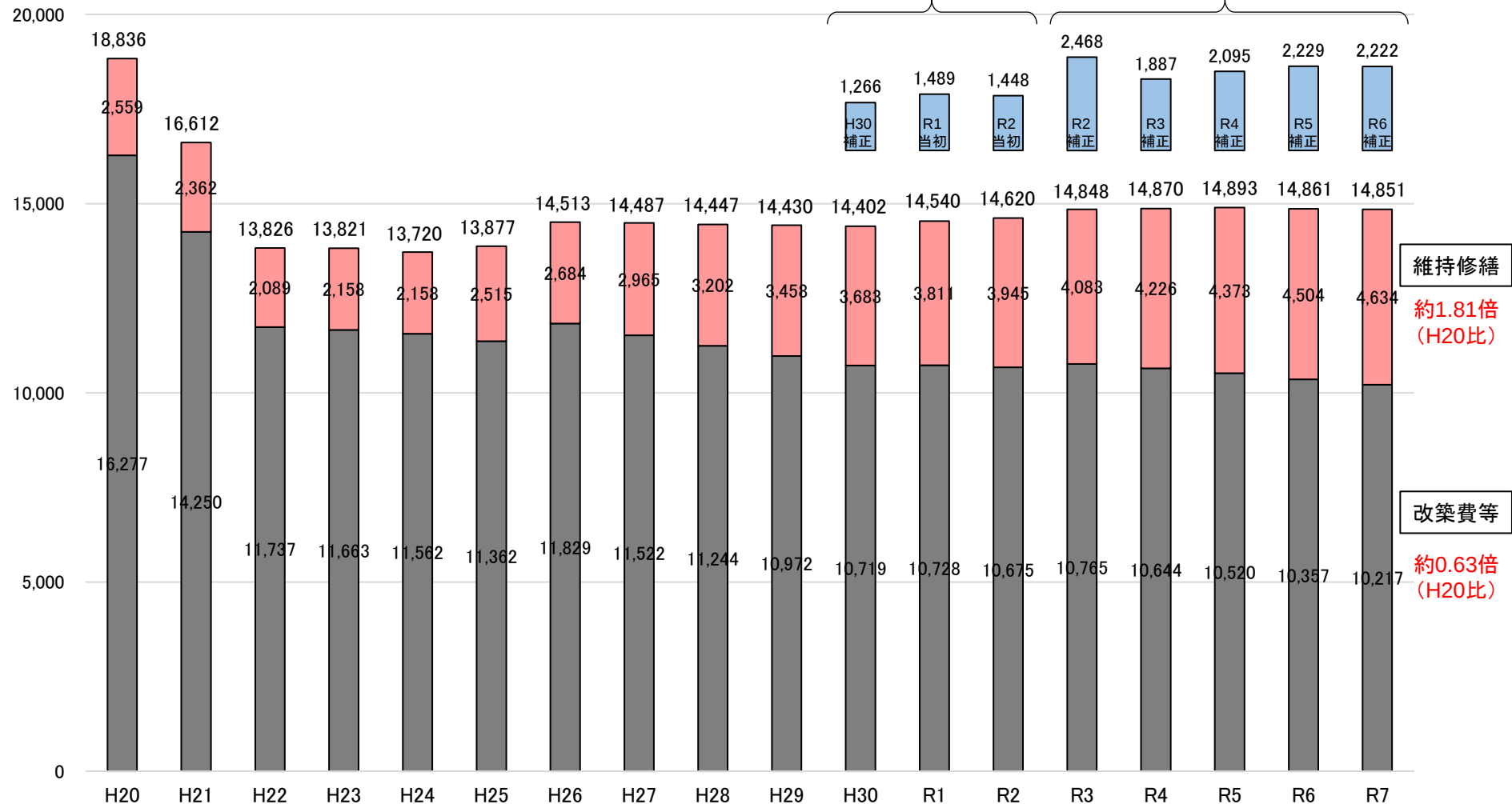
令和5年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠を含む。

令和6年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠及び緊急防災枠を含む。

※ 交付金：社会資本整備総合交付金(道路関係)の予算決定時点の想定額(H23・H24Iには地域自主戦略交付金を含まない。)

道路直轄予算の推移

(億円)



※通常予算は、諸費等を除く(H20年度は、H21年度の諸費の割合と同割合として算出)

※東日本大震災復興・復旧に係る経費を除く

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

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

維持修繕
約1.81倍
(H20比)

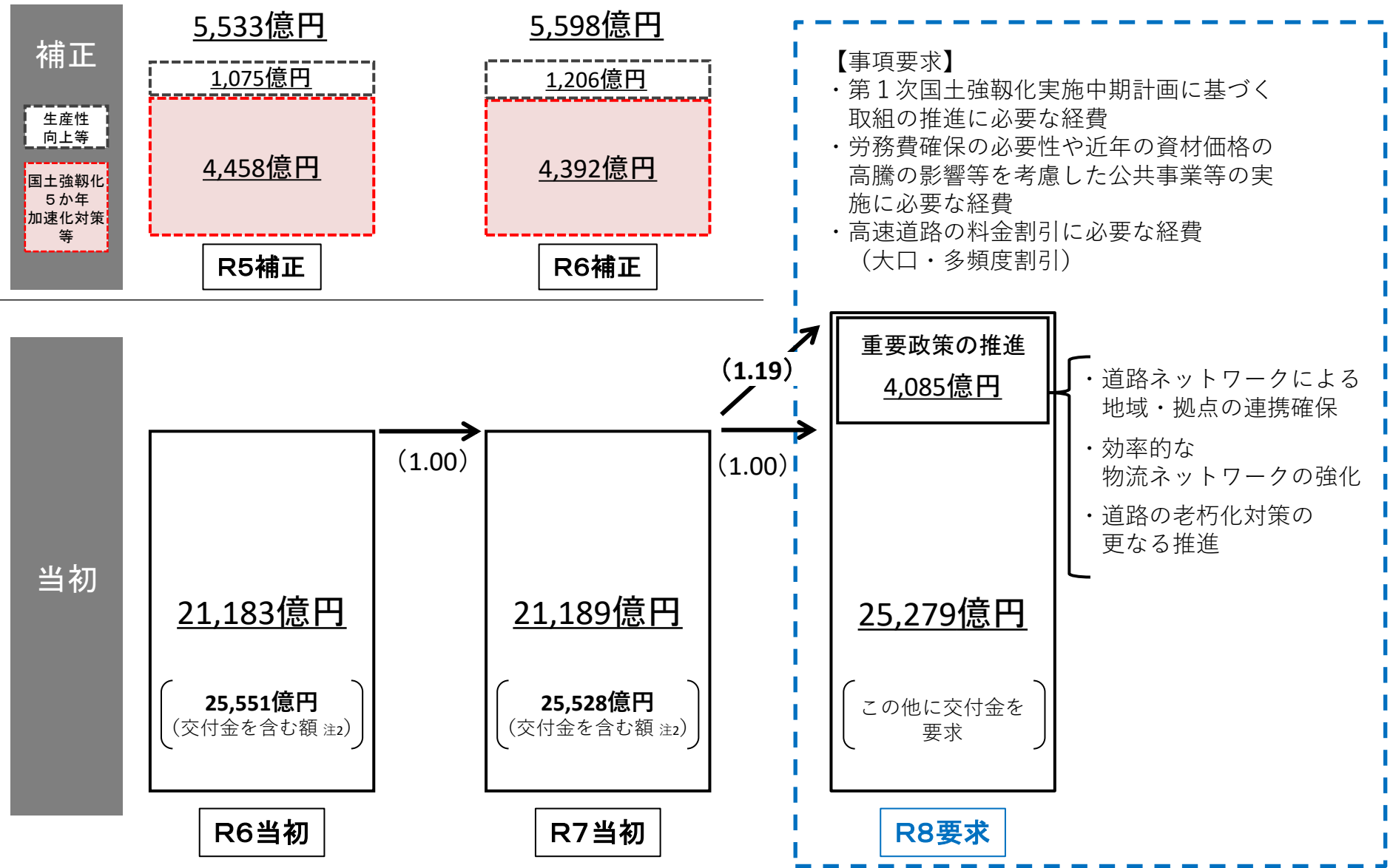
改築費等
約0.63倍
(H20比)

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

1. 要求・要望

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

- ◇ 歳出全般にわたり、施策の優先順位を洗い直し、予算の中身を大胆に重点化。
- ◇ 要求・要望は賃金や調達価格の上昇を踏まえて行い、予算編成過程において、物価上昇に合わせた公的制度の点検・見直しも踏まえ、経済・物価動向等を適切に反映。



注1) デジタル庁一括計上分を除く
注2) 防災・安全交付金及び社会資本整備総合交付金(国費)の道路分を含む※R6は交付決定額ベース、R7は想定される額
注3) 補正については、防災・安全交付金及び社会資本整備総合交付金(国費)の道路分を含む
注4) R6補正には「1. 賃上げ環境の整備～足元の賃上げに向けて～(4)人への投資の促進及び多様な人材が安心して働ける環境の整備」分は含まれていない

R8道路関係概算要求概要

(単位:億円)							
事 項		事業費	対前年度比	国 費	対前年度比		
直 轄 事 業		19,023	1.19	19,023	1.19		
改 築 そ の 他		12,133	1.19	12,133	1.19		
維 持 修 繕		5,699	1.23	5,699	<u>1.23</u>		
諸 費 等		1,191	1.07	1,191	1.07		
補 助 事 業		10,547	1.20	6,106	1.19		
高規格道路、IC等アクセス道路その他		5,459	1.18	3,010	1.18		
道路メンテナンス事業		4,876	1.23	2,807	<u>1.23</u>		
除 雪		212	1.06	141	1.06		
補 助 率 差 額		—	—	148	1.09		
有 料 道 路 事 業 等		30,828	1.17	151	1.26		
合 計		60,397	1.18	25,279	1.19		

注1. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,497億円)を含む。
注2. 四捨五入の関係で、表中の計数の和が一致しない場合がある。

※ 上記の他に、防災・安全交付金(国費1兆185億円[対前年度比1.20])、社会資本整備総合交付金(国費5,862億円[対前年度比1.20])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

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

※ 上記の他に、直轄道路(権限代行区間を含む)に係る災害復旧事業費(国費63億円)等がある。

※ 上記の他に、行政部費(国費9億円)及びデジタル庁一括計上分(国費23億円)がある。

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

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

第1章 基本的な考え方

○防災・減災、国土強靱化の取組の切れ目ない推進

○5か年加速化対策等の効果(被害軽減・早期復旧への貢献、地域防災力の高まり等)

○近年の災害(能登半島地震・豪雨、秋田・山形豪雨、台風10号、日向灘地震等)

○状況変化への対応(3つの変化(災害外力・耐力、社会状況、事業実施環境)への対応)

(災害外力・耐力の変化への対応)

- 気候変動に伴う気象災害への「適応」と「緩和」策の推進
- 最先端技術を駆使した自立分散型システムの導入
- グリーンインフラの活用等の推進
- 障害者、高齢者、子ども、女性、外国人等への配慮
- 埼玉県八潮市の道路陥没事故を踏まえたインフラ老朽化対策の推進

(人口減少等の社会状況の変化への対応)

- 地方創生の取組と国土強靱化の一体的推進
- フェーズフリー対策の積極的導入
- 地域コミュニティの強化、ハード・ソフト対策の推進
- まちづくり計画と国土強靱化地域計画の連携強化
- 積雪寒冷地特有の課題への配慮、条件不利地域における対策強化、「半島防災・強靱化」等の推進

(事業実施環境の変化への対応)

- 年齢や性別にとらわれない幅広い人材活用
- 革新的技術による自動化・遠隔操作化・省人化
- 気象予測精度の向上と社会経済活動の計画的抑制
- 安全確保に伴う不便・不利益への社会受容性の向上
- フェーズフリーな仕組みづくりの推進
- 広域連携体制の強化、資機材仕様の共通化・規格化

第2章 計画期間

令和8年度から令和12年度までの5年間

第3章 計画期間内に実施すべき施策(全326施策)

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

	I. 防災インフラの整備・管理	II. ライフラインの強靱化	III. デジタル等新技術の活用	IV. 官民連携強化	V. 地域防災力の強化
主な施策の内容・目標	● 個別避難計画作成 ● 情報科学を活用した地震調査研究プロジェクト	● 迅速な航路啓開のための体制の整備 ● 衛星通信システムに関する制度整備等	● マイナンバーカードを活用した避難所運営効率化等 ● 矯正施設のデジタル無線機の適正な稼働	● 病院におけるBCPの策定 ● 災害保険や民間の防災・減災サービスの活用・啓蒙活動の強化	● 地方公共団体における災害用井戸・湧水等の活用 ● 「世界津波の日」を含む防災への意識向上のための普及啓発活動
	→ 60施策	→ 109施策	→ 56施策	→ 65施策	→ 72施策

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

第4章 推進が特に必要となる施策(全114施策(234指標))

1 施策の内容

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

	I. 防災インフラの整備・管理	II. ライフラインの強靱化	III. デジタル等新技術の活用	IV. 官民連携強化	V. 地域防災力の強化
主な施策の内容・目標	○ 中小河川も含めた洪水・内水ハザードマップ等の水災害リスク情報の充実 ○ 関係府省庁の枠を越えた流域治水対策等の推進 ○ 障害者・高齢者・子ども・外国人等に配慮した災害情報提供の強化 ○ 発災後の残存リスクの管理 ○ 予防保全型メンテナンスへの早期転換等	○ 予防保全型メンテナンスへの早期転換 ○ 広域支援に不可欠な陸海空の交通ネットワークの連携強化 ○ 上下水道システムの耐震化を始めとした耐災害性の強化 ○ 送電網の強化及び自立分散型の電源・エネルギーの活用 ○ 通信システムの災害時自立性の強化等	○ 国の地方支分部局等の資機材の充実(警察・消防・自衛隊・TEC-FORCE等) ○ 一元的な情報収集・提供システムの構築 ○ フェーズフリーなデジタル体制の構築等	○ 生活の基盤となる住宅・建築物の耐震化 ○ 密集市街地や地下街等の耐震化・火災対策の推進 ○ 保健・医療・福祉支援の体制・連携強化 ○ 立地適正化計画等と連携した国土強靱化施策の推進 ○ 国土強靱化と地方創生の一体的推進による地域防災力の強化等	○ スフィア基準等を踏まえた避難所環境の抜本的改善 ○ 国等によるプッシュ型支援物資の分散備蓄の強化 ○ 避難所や教育の現場となる学校等の耐災害性強化 ○ 避難所等における自立分散型の電源・エネルギーシステムの構築 ○ 発災時における民間・NPO・ボランティア等の活動環境の整備等
	→ 28施策(76指標)	→ 42施策(87指標)	→ 16施策(24指標)	→ 13施策(18指標)	→ 16施策(29指標)

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

2 対策の事業規模

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

第5章 フォローアップと計画の見直し

○毎年度の年次計画を通じたフォローアップの実施(「評価の在り方」を適用)

○巨大地震の被害想定地域や条件不利地域は、関連計画のフォローアップと連携

○災害から得られた知見の継承、対策の課題・効果の取りまとめ・発信

○事業実施環境の整備に向けた取組の強力な推進、評価に必要なデータ収集の推進

○実施に際し、真に必要な財政需要に安定的に対応するため、地域の実情も踏まえ、受益者による負担の状況を念頭に置きつつ、事業の進捗管理と財源確保方策の具体的な検討を開始

第1次国土強靱化実施中期計画（道路関係）

○ 気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害、切迫する大規模地震や急速に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等を構築するため、高規格道路ネットワークの対災害性強化や老朽化対策等の抜本的な対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の更なる加速化・深化を図ります。

道路ネットワークの機能強化対策

高規格道路の未整備区間の解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進

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

【道路ネットワーク強化事例】



新宮紀宝道路【令和6年度開通】

【4車線による効果事例】



被害のない2車線を活用し、交通機能を確保

道路施設の老朽化対策

持続可能な維持管理を実現する予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、修繕が必要な道路施設の対策を集中的に実施

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

【橋梁の老朽化事例】



床版鉄筋の露出

【舗装の老朽化事例】



アスファルト路盤の損傷

渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流出防止対策

通行止めが長期化する渡河部の橋梁流失や河川隣接区間の道路流失等の災害リスクに対し、洗掘・流失対策等を推進

【橋梁流失防止対策事例】



橋梁架け替えの対策事例

電柱倒壊リスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化対策

電柱倒壊による道路閉塞を未然に防ぐため、市街地等の緊急輸送道路において無電柱化を実施

【台風等による電柱倒壊状況】



千葉県館山市

道路の法面・盛土の土砂災害防止対策

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

【法面・盛土対策事例】



盛土対策の例(ふとんかご)

道路システムのDXによる道路管理及び情報収集等の体制強化対策

遠隔からの道路状況の確認等、道路管理体制の強化や、AI技術等の活用による維持管理の効率化・省力化を推進

【道路システムDXによる事例】



AIによる画像解析技術の活用

＋（以下3施策は、実施中期計画より新たに追加）

道路の雪寒対策等

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

【雪寒対策の事例】



雪崩対策の例(雪崩防止柵)

道路(道の駅)における防災拠点機能強化

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

【防災拠点对策の事例】



高付加価値コンテナの設置

道路橋梁等の耐震機能強化

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

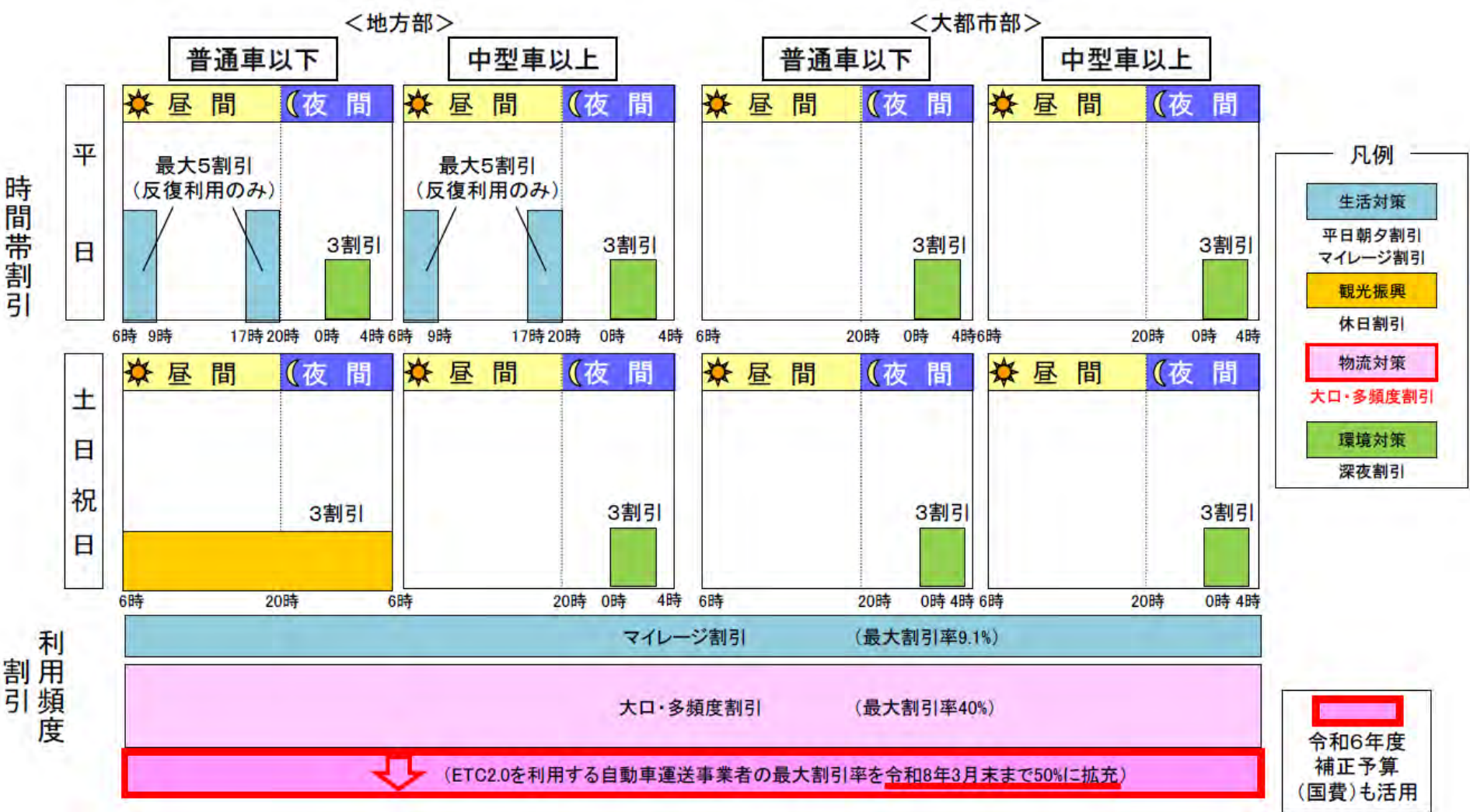
【橋梁の耐震化対策事例】



耐震補強例(金石高架橋)

高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長

○ 平常時、災害時問わず物流機能を担う運送事業者に対し、高速道路の利用促進による労働生産性向上のため、ETC2.0を利用する自動車運送事業者の高速道路料金の大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置を延長(令和8年3月末まで)。 【令和6年度補正予算額:約78億円】



1. 令和8年度道路関係予算 概算要求

- ・ 予算の推移、要求概要
- ・ 防災・減災、国土強靱化

2. 主要課題

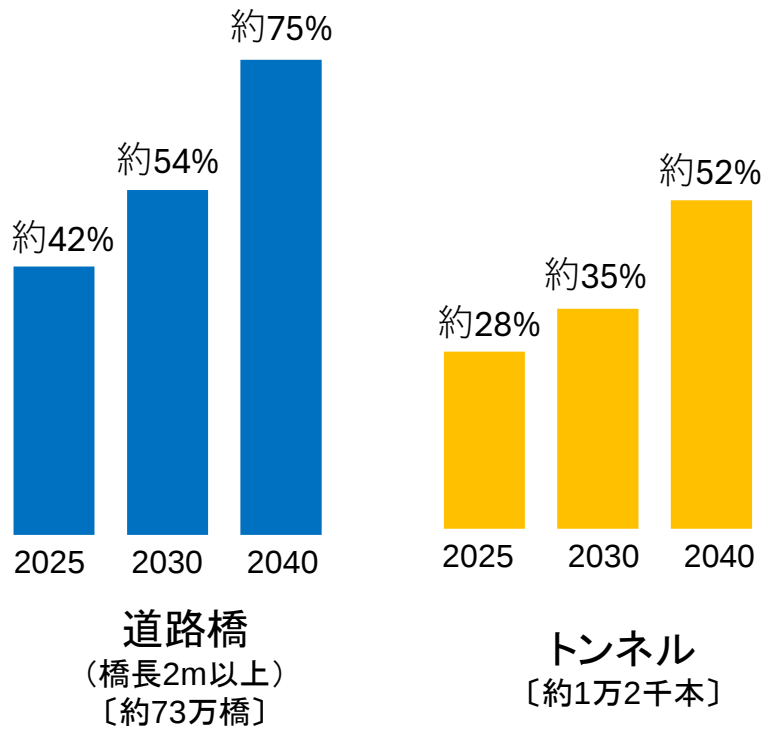
- ・ インフラ老朽化対策
- ・ 人流・物流を支えるネットワーク
- ・ WISENET（ワイズネット）の取組の状況
- ・ 無電柱化、自転車、道の駅、交通安全 等

3. 能登半島地震からの復旧状況

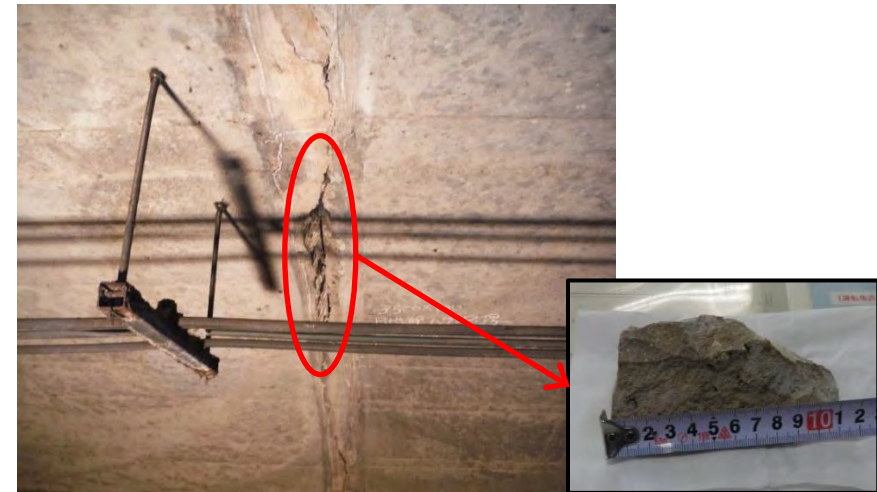
4. 高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ

○ 建設後50年を経過した橋梁、トンネルの割合は、2040年にはそれぞれ約75%、約52%に急増

【建設後50年以上経過する割合】
(2025年3月時点)



■道路施設の損傷事例



埼玉県八潮市の道路陥没事故の概要

- 発生日時：令和7年1月28日（火）午前10時頃
- 発生場所：八潮市中央一丁目地内
県道松戸草加線（中央一丁目交差点内）
- 陥没規模：（当初）直径約9～10m、深さ約5m
- 事故原因：調査中
- 下水道管：管径4.75m、昭和58年整備（経過年数42年）
令和3年度に調査、補修が必要な腐食は確認されず



▲現地写真(事故3日後)

■事故を受けての対応

下水道管理者

- 1月29日 緊急点検を要請（7都府県13箇所流域下水道管理者に対して）
- 3月18日 下水道管路の全国特別重点調査を要請
（対象延長約5,000kmを1年以内目途に実施。
うち優先箇所約1,000kmは夏頃までに実施）
- 5月28日 下水道有識者委員会第二次提言とりまとめ

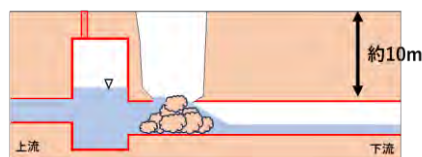
道路管理者

- 3月18日 下水道調査への協力を要請
（道路管理者、すべての地下占用事業者を対象
に特別重点調査への協力を依頼）
- 3月25日 地下占用物連絡会議を設置
- 3月～ 直轄国道における陥没リスク箇所調査（路面下空洞調査）
 - ・下水道管路の全国特別重点調査の箇所
 - ・大口径で古い構造の地下道路施設（共同溝、地下歩道等）など
- 7月25日 省令を改正し、道路管理者が道路占用者に対して占用
物件の安全性や点検結果等について報告を求める旨規定



- (凡例)
- : 陥没事故現場
 - : 流域下水道幹線
 - : 中川水循環センター

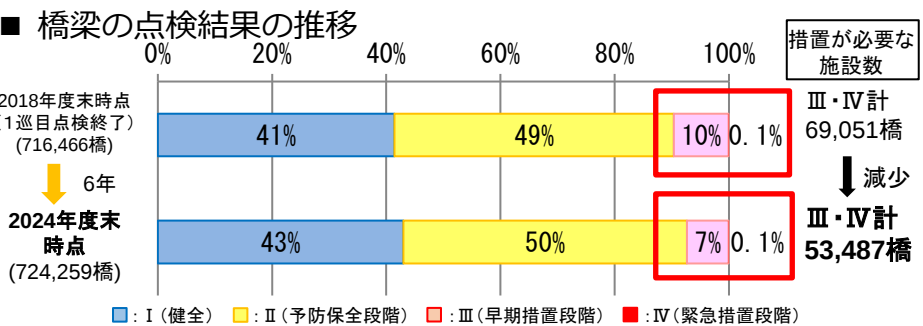
縦断イメージ図



横断イメージ図



○地方公共団体では修繕等が必要な約37,000橋の措置が未だ完了しておらず、
これまでの予算水準では予防保全への移行までに約20年必要。



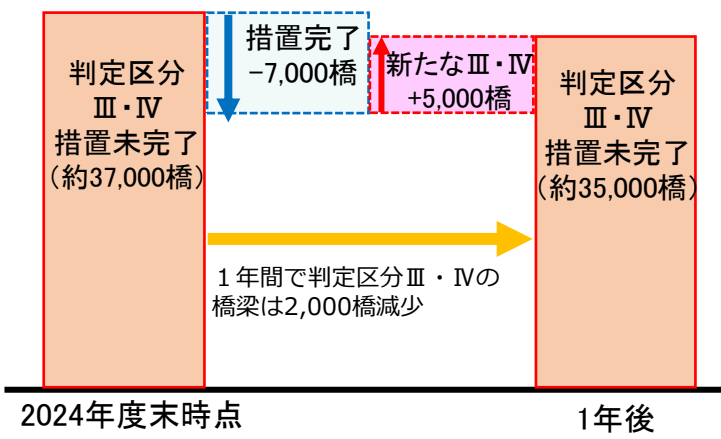
1巡目点検終了時に比べて、老朽化対策は着実に進捗

■ 修繕等措置状況

管理者 (点検数)	措置が必要な 施設数 (Ⅲ・Ⅳ判定)	(2024年度末時点)	
		着手済み	うち完了
全体 (724,259)	53,487	25,788 (48%)	11,929 (22%)
国土交通省 (38,675)	3,636	2,200 (61%)	754 (21%)
高速道路会社 (24,303)	2,720	1,245 (46%)	571 (21%)
地方公共団体 (661,281)	47,131	22,343 (47%)	10,604 (22%)

地方公共団体では未だ修繕等が必要な
約37,000橋の措置が完了していない。
(47,131 - 10,604 = 36,527)

■ 地方公共団体の措置完了数推移イメージ



2024年度末時点 措置未完了の橋梁数 約37,000橋

1年間に減少する 判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁数 約2,000橋/年

約37,000橋 ÷ 約2,000橋/年 = 約20年

これまでの予算水準では、
予防保全への移行に約20年かかる。

(参考) 健全性の診断区分

I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

日本とドイツの都市間移動速度等の比較

80km/h以上で走行可能な道路延長は

日本 : 約 7,800km
(対象: 高速自動車国道、都市高速道路、一般国道)

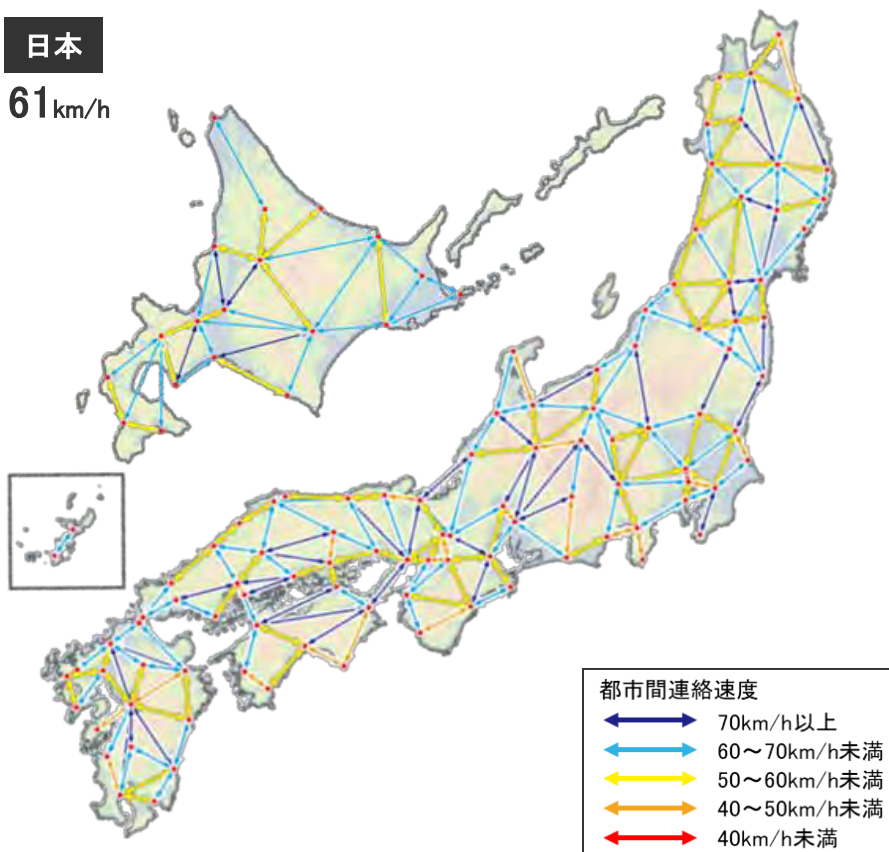
ドイツ : 約31,700km
(対象: アウトバーン※1、連邦道路※2) ※1 基本速度無制限、推奨速度は130km/h
※2 制限速度は基本100km/h、市街地は引下げあり

日本の高速道路は約4割が暫定2車線であり、制限速度は基本70km/h以下

	日本	ドイツ	備考
名目GDP	約4.2兆ドル (世界4位)	約4.5兆ドル (世界3位)	2023年 1年間
面積	37.8万km ²	35.7万km ²	
人口	124百万人 (2023.9)	84百万人 (2023.6)	
高規格幹線道路等延長	12,262km (2024.3)	13,192km (2020)	ドイツの延長は アウトバーン

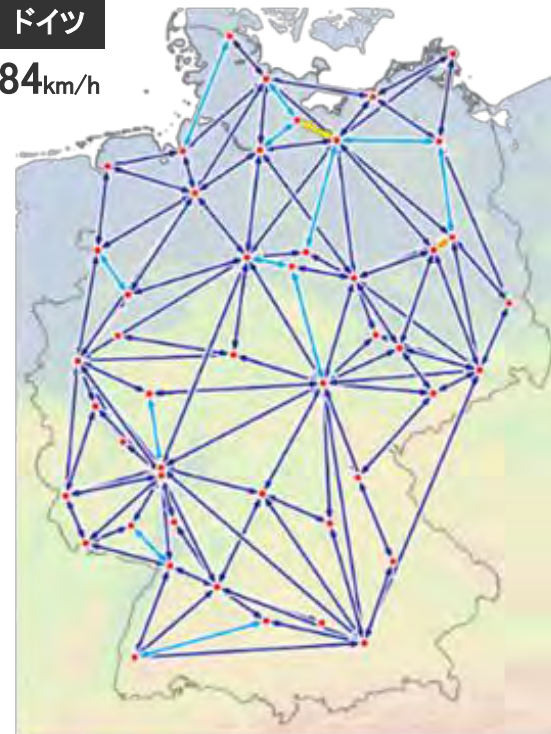
日本

61km/h



ドイツ

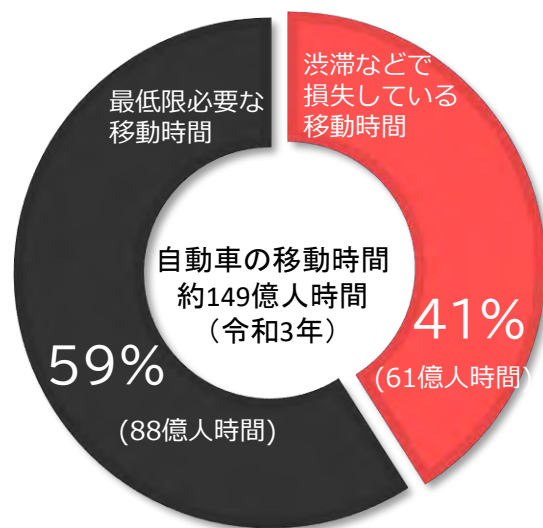
84km/h



WISNET2050・政策集より引用

＜自動車の移動時間に占める渋滞損失時間＞

年間61億人時間、約370万人分の労働時間
日本のCO₂総排出量の1.3%に相当



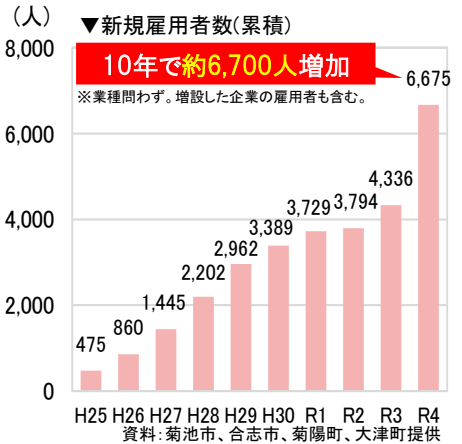
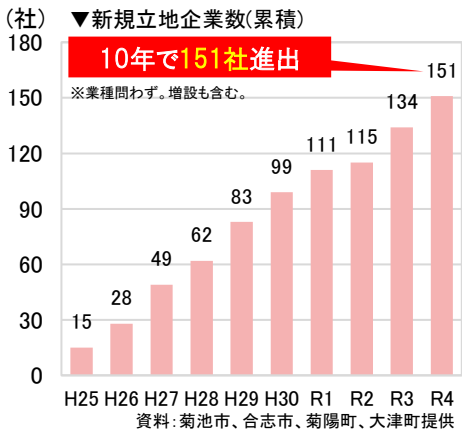
＜中枢中核都市における渋滞損失時間＞

損失時間 約 3 1 億人時間

三大都市圏 東京圏（1都3県）、中京圏（3県）、近畿圏（2府4県） 506市町村 約30億人時間	中枢中核都市 三大都市圏を除く59市 約14億人時間	その他自治体 左記以外の1,160市町村 約17億人時間
---	---	---



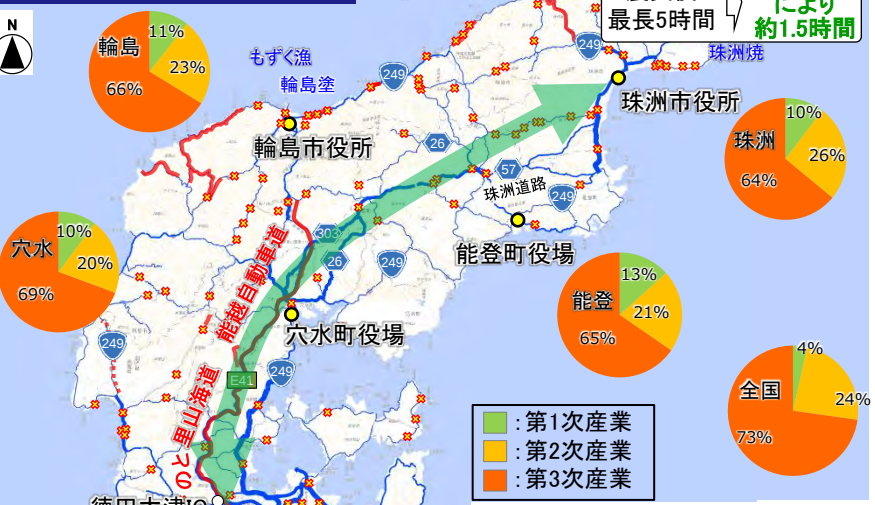
○各地で進む半導体等の輸出産業拠点整備の動きも踏まえ、空港・港湾など広域交通拠点へのアクセス道路等の整備により、地域を支える産業等の生産性向上に貢献し、地方創生の実現、ひいては日本経済の成長を着実に推進。



能越自動車道・のと里山海道の復旧による効果(一次産業を道路が下支え)

○地震後、最長5時間を要した徳田大津IC～珠洲市間の所要時間は、復旧の進捗に伴い半減以下の1.5時間に短縮
○規格の高い道路ネットワークの復旧で、鮮度を確保し安定した輸送ルートによる陸送が可能となり、漁港復旧と相まって、9月に漁業活動(ふぐ他)を再開し、11月より金沢・全国へ初出荷！！

1次産業品の流れ(推定)

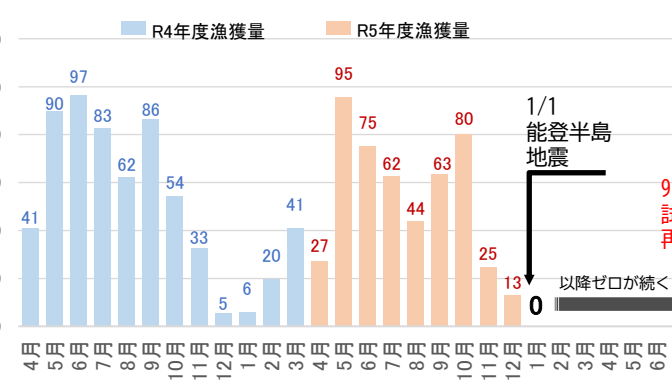


○能越自動車道、のと里山海道、珠洲道路の基幹道路が、能登地域の農水産品の主要な輸送路
○地震による影響で各地で通行寸断され、物流に大きな影響

— : 1次産業品の流れ(線の太さ流動量)
— : 地震直後R6.1 通行止め区間
✕ : 地震直後R6.1 通行止め箇所

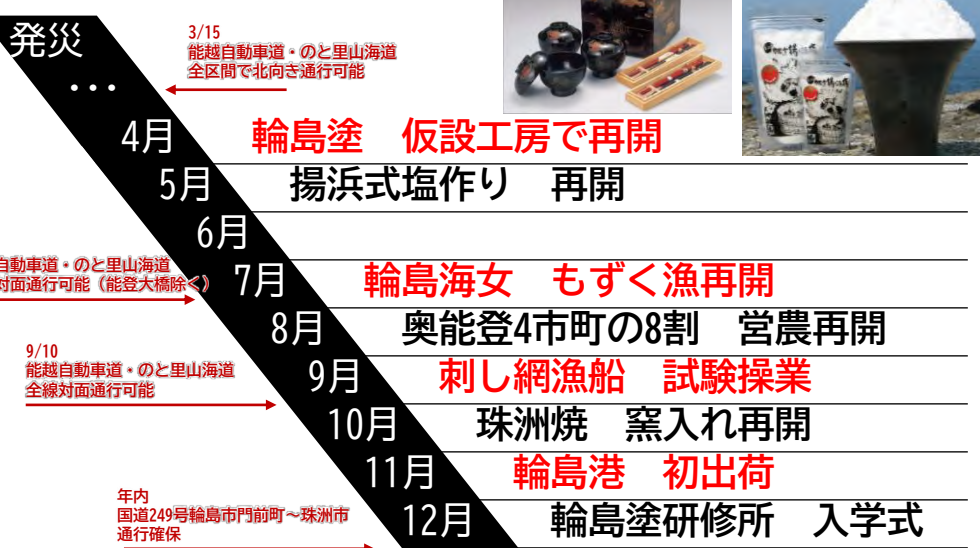
【R3年度道路交通センサス】
24H大型車交通量×貨物トラック輸送数の農水産品の割合

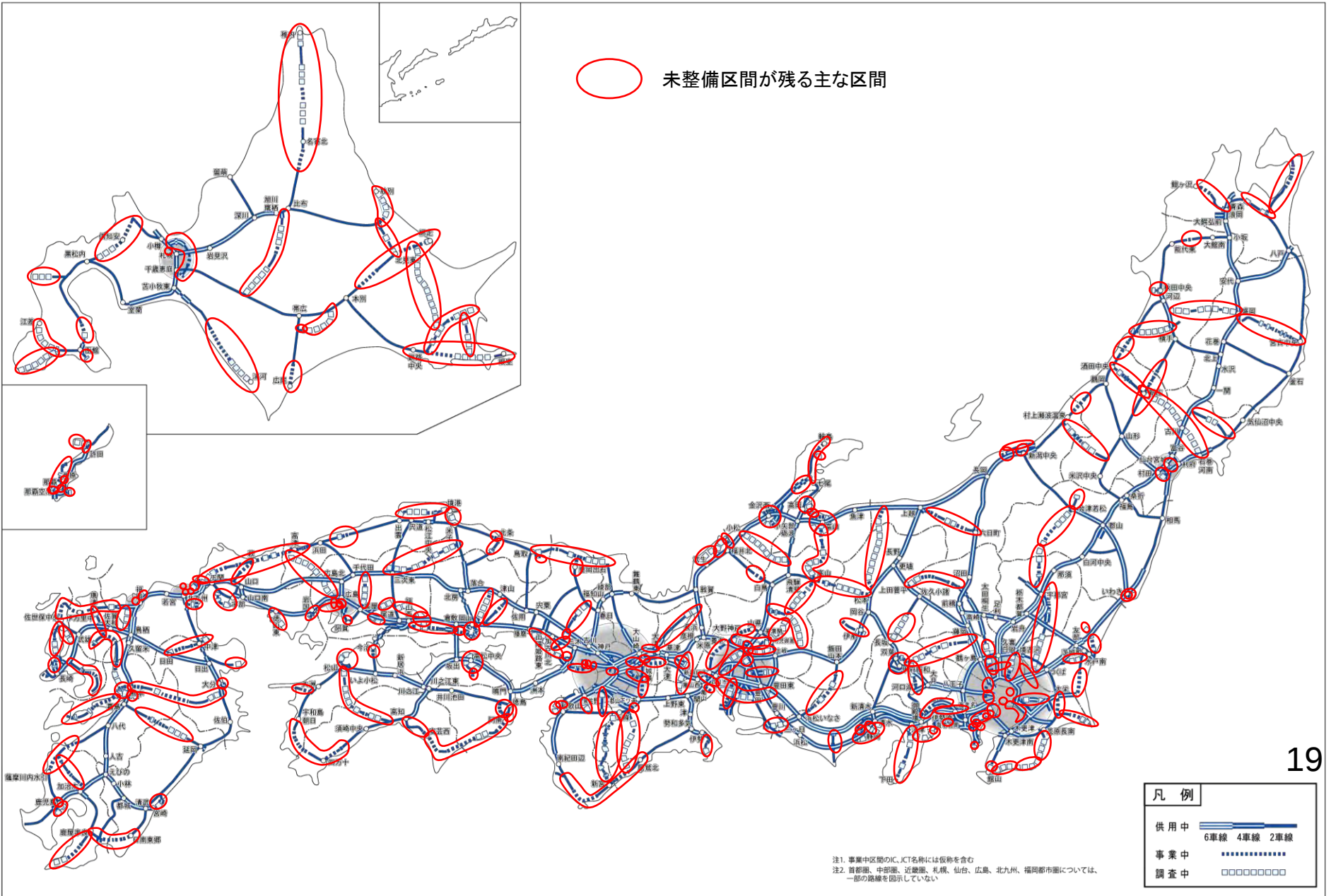
輪島港における漁獲量推移



【ふぐ漁】
震災前の半数以下にとどまるも、10ヶ月ぶりに再開

奥能登地域における産業再開





2050年、WISENET(ワイズネット)の実現

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

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

重点課題： 国際競争力・国土安全保障・物流危機対応・低炭素化

■ WISENETの要点

○ シームレスネットワークの構築

サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求

○ 技術創造による多機能空間への進化

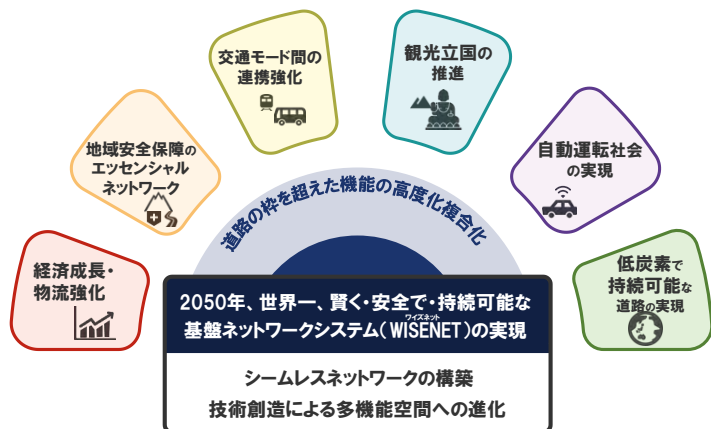
国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献

▶ 自動物流道路 (Autoflow Road) の構築



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ

出典：Cargo Sous Terrain社HP



経済成長・物流強化

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

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

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



三陸沿岸道路 (岩手県山田町)

交通モード間の連携強化

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



バスタの整備イメージ (山形県交通ターミナル)

観光立国の推進

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



シェアサイクル導入の促進



高速道路料金割引の見直し

自動運転社会の実現

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

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



車両と道路が協調した自動運転

低炭素で持続可能な道路の実現

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

WISENETの推進に向けた取組

○ WISENETで打ち出した各政策について、自動物流道路は検討会の最終取りまとめを公表するなど、着実に進捗。

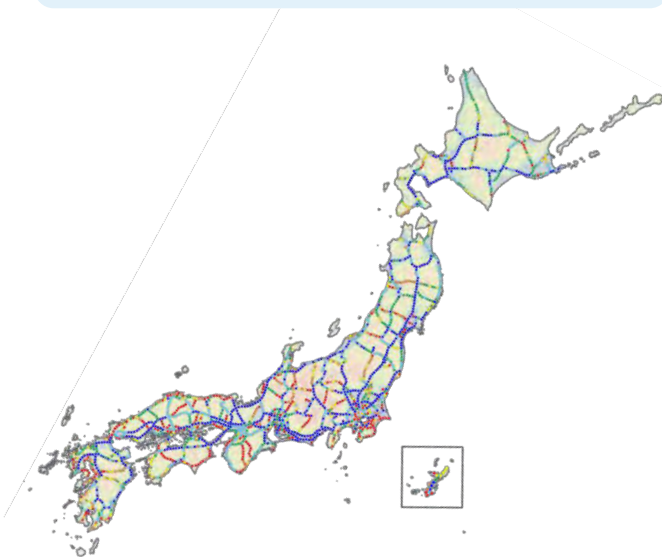
【高規格道路ネットワークの構築】

シームレスネットワークの構築

○ サービスレベル達成型を目指し、シームレスなサービスが確保された高規格道路ネットワークを構築

移動の現状の課題認識

- ・ 行政界や管理境でサービスレベルにギャップ
- ・ 暫定2車線区間等で速達性・定時性に課題
- ・ 特定時間帯・箇所の渋滞による生産性低下、環境負荷



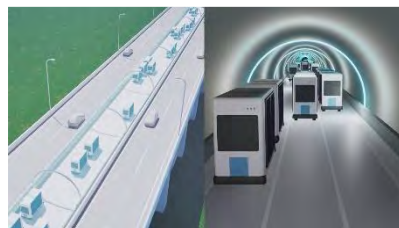
移動しやすさ、強靱性（通行止めリスク）など、求められるサービスレベルを達成する

サービスレベル達成型を目指す

【WISENETを推進する取組】

自動物流道路

- 自動物流道路の実装に向けた今年度以降の取組方針として、自動物流道路のあり方「最終とりまとめ」（2025年7月）を公表
- 令和7年11月～2月に国総研等で実験を実施予定（公募期間:7/31～9/5）



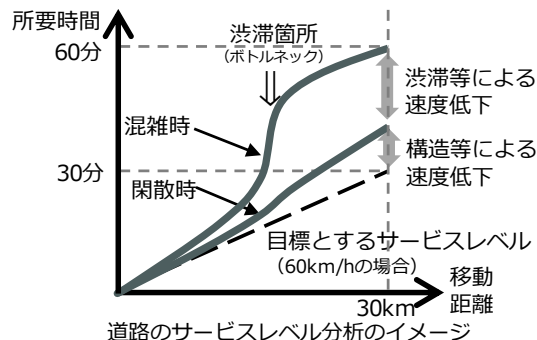
高速道路における自動運転車支援

- 2025年3月3日より、新東名高速において実証実験実施。（2025年度以降、東北自動車道等に拡大。）



ネットワークのサービスレベル向上

- サービスレベルをデータで評価し、効率的・効果的な対策を実施するために必要なデータの取得や基準等の整備を推進



道路脱炭素化基本方針（案）

- 2025年10月に国交大臣決定予定（道路法改正により、道路管理者が道路脱炭素化推進計画を策定する枠組みを導入。）

LEDの道路照明への導入 再生可能エネルギーの活用



低炭素な材料の導入促進



低炭素な材料の導入促進



自動物流道路のあり方 最終とりまとめ(概要) (令和7年7月31日検討会決定)

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

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

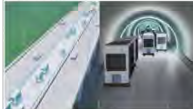
最終とりまとめの位置づけ:検討会での自動物流道路のあり方についての議論、コンソーシアムでの意見等を整理し、自動物流道路の実装に向けた今年度以降の取組方針を示す

自動物流道路の
果たすべき役割

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

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

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



自動物流道路が
有すべき機能

提供するサービス

対象区間 東京～大阪を基本
関東・東関東や兵庫等への拡大についても検討

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

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

搬送速度 70～80km/hを目指す(技術開発が必要)

✓ 各種要素技術について実証実験等による検証を速やかに実施

✓ 技術開発ロードマップの検討、協調領域の構築

インフラ(本線、拠点)

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

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

✓ ケーススタディを実施し、具体化に向けた検討を加速

ケーススタディ区間 ※デジタルツインも検討

①東名 厚木IC周辺(伊勢原JCTなど)～ 東名 駒門PA or 愛鷹PA(沼津IC)

②東名 厚木IC周辺(伊勢原JCTなど)～ 新東名 駿河湾沼津SA

③名神 養老JCT周辺 ～ 名神 関ヶ原IC周辺

④新名神 城陽IC ～ 八幡京田辺IC

自動物流道路の効果	自動物流道路の今後の検討にあたって特に留意する点	今後の進め方
・自動物流道路は、将来不足する輸送量の約8%～22%をカバー ドライバーの労働時間:約2万人日～5.7万人日 削減可能なCO ₂ 排出量は、240万(t-CO ₂ /年)～640万(t-CO ₂ /年)	● 我が国の物流の未来を見据えたインフラ戦略 ・中長期的な視点で、今から備えていく必要 ● 物流専用空間の利活用、有事対応等 ● 他モードとの連携、適正な競争環境 ● 自動物流道路によるロジスティクス改革 ・荷物の規格、システム等の標準化によるロジスティクス改革	✓ 今年度(令和7年度)は、搬送機器の走行性能等の6つのユースケースについての実証実験 ✓ 他モード結節等のシミュレーション ✓ 新東名高速の建設中区間等での2027年度までの実験 ✓ 2030年代半ばまでの小規模な改良で実装可能な区間(先行ルート)等の運用開始 ✓ 制度を含めた事業環境整備を促進 ✓ 早期に効果が発現できる区間での実装可能性の検討 ✓ 国際標準化の検討
自動物流道路の事業実施のあり方		
✓ 民間資金を想定し、民間の活力を最大限活用 ✓ 事業規制、自動物流道路の構造、安全等の基準に関する議論が必要		

- 建設中の新東名高速道路の区間における2027年度までの実験実施に先立ち、既存の技術・施設における実験を通じ、自動物流道路の実装に向けた技術的課題の検証および運用に必要な条件整理等を行うため、6つのユースケースに沿って実証実験を実施。

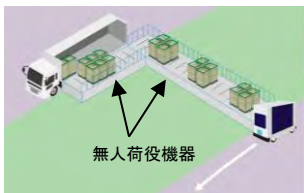
実験場所：国土技術政策総合研究所の試験走路（申請者より提案のあった場所での実施も可）

実験期間（国総研）：11月19日（水）～12月26日（金）、2月2日（月）～2月28日（土）

ユースケース①

拠点：無人荷役機器による荷役作業の効率化

無人荷役機器によるトラックからの荷積み・荷卸し、搬送機器への積み替え作業の自動化に必要な床面積、作業時間などについて検証



ユースケース②

本線単路部：搬送機器の自動走行

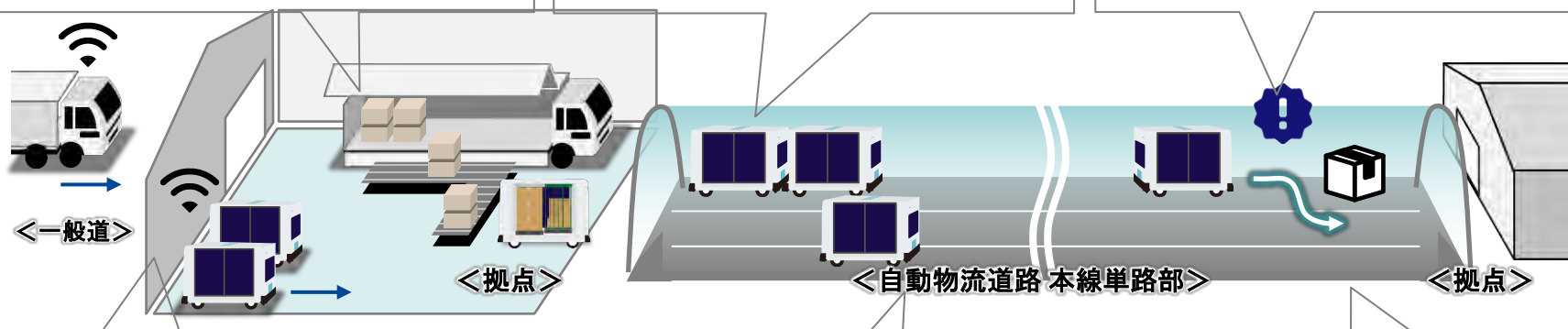
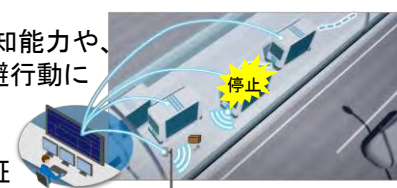
速度や荷物重量の異なる搬送機器の自動走行の状況、必要な道路幅、走行環境、荷物への影響などを検証



ユースケース③

本線単路部：異常検知及び搬送機器の回避行動

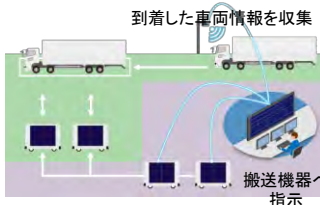
異常発生時の検知能力や、それに対する回避行動における走行技術および制御の精度について検証



ユースケース⑥

拠点：搬入車両の到着予定情報の情報提供

搬入車両の到着予定情報をシステムで受信し、搬送機器へ指示。車両の到着に合わせて搬送機器をスタンバイさせる運用について検証



ユースケース⑤

その他：搬送機器の運行管理

搬送機器や荷物の運行状況を管理するためのシステムについて、その有効性と課題を検証



ユースケース④

本線単路部：搬送機器の通信安定性

トンネルなど通信環境が不安定な状況下においても、自動走行が可能かどうかを検証



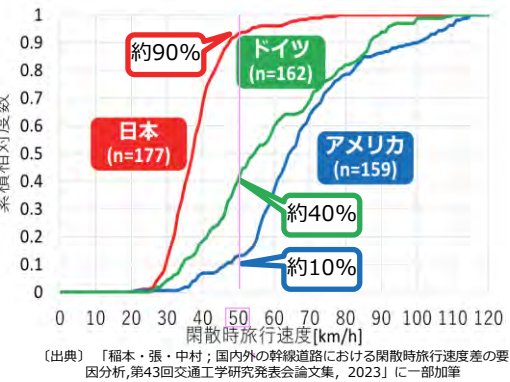
■シームレスネットワークの構築にあたって、ネットワークの階層に応じた道路のサービスレベルの向上を推進。

<背景/データ>

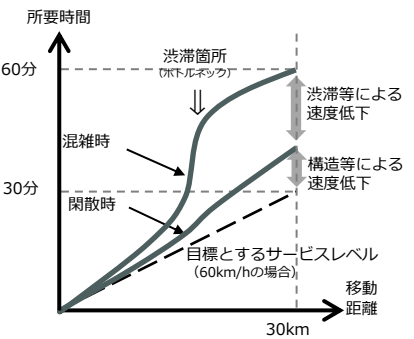
- 交通量の偏りや渋滞頻発箇所など、偏在する道路ネットワークの課題によるサービスレベルの低下
- 実勢速度※1 (36km/h) は自由走行速度※2 (61km/h) の6割程度 (R3年度時点)
- 道路種別ごとの混雑時平均旅行速度(R3年度時点)は、
高速自動車国道:81km/hに対し、一般国道(直轄):34km/hであり、
主要地方道:30km/h、都道府県道:29km/hと同程度。

【サービスレベル向上の取組】

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

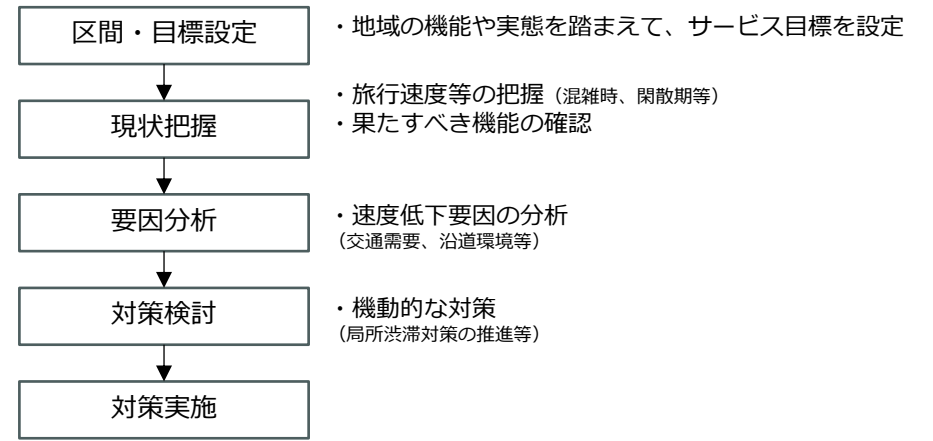


拠点間閑散時旅行速度の国際比較

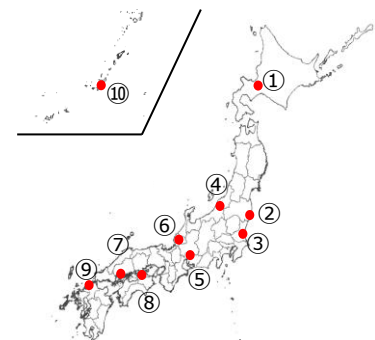


サービスレベルの分析イメージ

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



サービスレベル向上に向けた検討の進め方



- ① 札幌開発建設部
- ② 磐城国道事務所
- ③ 常陸河川国道事務所
- ④ 新潟国道事務所
- ⑤ 愛知国道事務所
- ⑥ 福井河川国道事務所
- ⑦ 広島国道事務所
- ⑧ 香川河川国道事務所
- ⑨ 福岡国道事務所
- ⑩ 北部国道事務所

サービスレベル向上に向けた試行事務所

※1: 平均旅行速度 (高速道路、一般国道、主要地方道及び都道府県道を対象にETC2.0より算出)
※2: 上位10%タイル速度 (算出条件は同上)

自動運転トラックへの支援(高速道路)

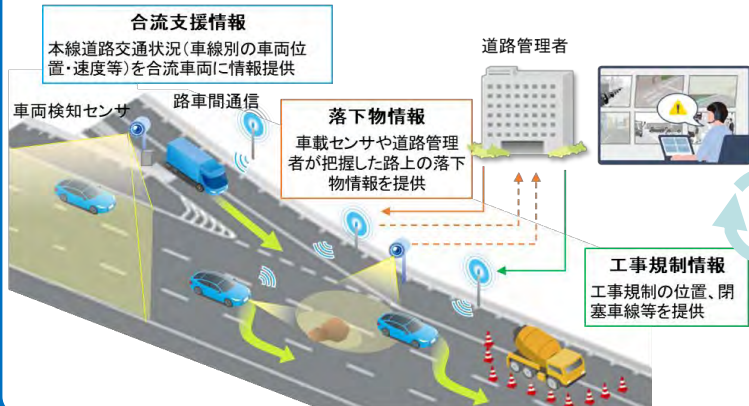
- 高速道路における合流等について、経産省等の車両開発・実証事業と連携し、路車協調による情報提供システムを整備・検証
- 2025年3月3日より、新東名高速道路(駿河湾沼津～浜松)の約100kmにおいて、深夜時間帯に自動運転車優先レーンを設定し、自動運転トラックの運行を支援
- 2025年度以降には東北自動車道(佐野SA～大谷PA)等へも展開



自動運転トラック実証実験(R7.3.3～)

日時: 平日22:00～翌5:00
 (※年末年始、GW、お盆等の混雑時期を除く)
 区間: 駿河湾沼津SA～浜松SA 上下
 車線: 上記区間の第一通行帯(左車線)
 優先車両: 自動運転実験車

道路インフラによる支援(路車協調システム)



車両開発【経産省】

レベル4自動運転トラック評価用車両を開発し、テストコースで走行試験を実施



開発車両のイメージ(経済産業省HPより)



- 地域公共交通サービスの維持・確保という課題の解決策として、自動運転の活用が期待。
- 道路インフラから自動運転車両に対して交差点等の状況を提供する路車協調システムや、自動運転の継続及び交通全体の安全性向上に資する走行空間の整備により、自動運転移動サービスの実現を支援。

路車協調システム

車載センサでは検知が困難な道路状況を道路に設置するセンサ等で検知し、自動運転車へ情報提供（安全で円滑な走行を支援）

地域の足として自動運転を活用



実証実験
(道路局公募)

R5年度：28自治体
R6年度：22自治体
R7年度：13自治体

路車協調システムを活用した右折



交差点センサ

自動運転社会実装推進事業

物流・自動車局の補助事業と連携

補助事業(物流・自動車局公募)

R5年度：62事業
R6年度：99事業



走行空間

自動運転の継続や交通全体の安全性向上に資する走行空間を整備



バス専用レーン



歩行者等との分離



路上駐車対策
(走行位置の明示)



乗降場

実証実験(道路局公募)

R6年度：9自治体
R7年度：2自治体

<道路インフラからの支援に関する要望>

箇所例	道路インフラからの支援例
交差点	対向車や歩行者・自転車の位置・速度等の情報提供

2026年度までに路車協調システムの技術基準や走行空間に係るガイドラインを策定

道路脱炭素化基本方針(案) 概要

○道路法等の改正により、道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため、国の道路脱炭素化基本方針に基づき、道路管理者が道路脱炭素化推進計画を策定する枠組みを導入します。

○道路脱炭素化基本方針については、今後パブリックコメントを経て、令和7年10月に国土交通大臣が策定する予定です。

一 道路の脱炭素化の推進の意義及び目標に関する事項

1 道路の脱炭素化推進の意義

- ・地球温暖化に伴う気候変動の影響により、自然災害の激甚化・頻発化等が懸念
- ・我が国全体の目標や対策が強化（地球温暖化対策計画）
- ・道路は国内CO₂排出量の約18%を占め、道路管理者による協働の促進や対策強化が必要。

二 道路の脱炭素化の推進のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針

1 政府が実施する施策の基本的な方向性

- (1) 道路のライフサイクル全体の低炭素化（道路照明のLED化、低炭素材料の導入促進等）
- (2) 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出（太陽光発電設備の導入、EV充電器の設置促進等）
- (3) 低炭素な人流・物流への転換（自転車通行空間の整備などによる自転車の利用促進、ダブ連の導入促進等）
- (4) 道路交通の適正化（主要渋滞箇所の渋滞対策、ゾーン30プラスの導入等）

2 重点的に推進する施策(今後5か年)

コスト縮減や地域活性化などの効果が高い施策について「重点プロジェクト」として推進

① LEDの道路照明への導入

国+高速道路会社+地方自治体

<2030年度の目標>
道路照明のLED化率
国：100%
高速会社：100%
自治体：80%



② 再生可能エネルギーの活用

国+高速道路会社

<2030年度の目標>
再エネ電力調達割合
国：60%
高速会社：60%



③ 低炭素な材料の導入促進

国+高速道路会社+地方自治体+民間企業

<2030年度の目標>
道路工事における
低炭素アスファルトの
合材出荷率
6%



④ 自転車の利用促進

国+地方自治体+民間企業

<2030年度の目標>
自転車通行空間の
整備延長
12,000km



⑤ 渋滞対策の推進

国+高速道路会社+地方自治体+民間企業

<2030年度の目標>
一般道路の
主要渋滞箇所
約500箇所解消※
※：2023年度比、対策実施後などの
モニタリング実施箇所含む



⑥ ダブル連結トラックの導入促進

国+高速道路会社+民間企業

<2030年度の目標>
ダブル連結トラック
延べ通行手続き件数
650件



2 道路の脱炭素化の推進の目標

道路全体の目標（我が国全体の削減目標と同一に設定）



道路管理分野【Scope1,2】
分野全体に関わる定量的な削減量を目標（2040年度73%削減等）

道路整備・利用分野【Scope3】
個別施策の内容や目標を可能な限り設定し、全体の削減目標に貢献
（今後、分野全体の定量的な削減目標を検討）

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

1 道路管理者による道路の脱炭素化の目標の設定

- (1) 計画期間：2040年度までを設定
- (2) 目標設定の考え方

道路管理分野【Scope1,2】

- ・分野全体及び個別施策毎に2040年度削減目標を設定
- ・短期目標として2030年度削減目標の設定が望ましい
- ・主要な施策については、以下に留意して設定
- ✓国が管理する道路：
道路照明LED化・道路関係車両電動化・再エネ活用60%（2030年度）
- ✓高速道路会社が管理する道路：
国が管理する道路と同様の対応が望ましい
- ✓地方公共団体等が管理する道路：
計画期間内のできる限り早い段階で国管理道路と同様の対応を目指す

道路整備・利用分野【Scope3】

- ・対家道路・地域の状況を踏まえて個別施策毎に、CO₂排出量の削減率、もしくは整備指標などの目標を設定

各施策の目標設定に際しては
道路分野の脱炭素化政策集
を参考

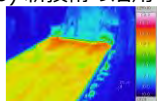


2 その他の道路脱炭素化推進計画に関する基本的な事項

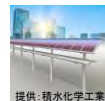
- (1) 目標達成のための施策
- (2) 脱炭素化施設等の設置
- (3) 道路協力団体の協力
- (4) 計画の公表と報告

四 その他の道路の脱炭素化推進のために必要な事項

- (1) 国による計画のフォローアップ
- (2) 基本方針及び計画の見直し
- (3) 新技術の活用
- (4) 意識の醸成
- (5) 多様な主体との連携
- (6) その他の環境政策との調和



低炭素アスファルト



提供：積水化学工業(株)



提供：(株)三菱総合研究所



ネイチャーポジティブ



サーキュラーエコノミー

無電柱化の推進

■道路の防災性の向上や安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成、観光振興の観点から、無電柱化推進計画※¹に基づき、無電柱化を推進します。

＜背景／データ＞

- ・無電柱化推進計画に基づき令和3年度から5年間で約4,000kmの無電柱化に着手（約3,727kmで協議着手済、管路整備完了約559km※²）
- ・緊急輸送道路のうち99%が新設電柱の占用禁止の指定済み
- ・電柱倒壊リスクがある市街地等の第一次緊急輸送道路（約10,000km）※³における無電柱化整備完了率
54%【R5】→61%【R12】

【次期無電柱化推進計画の策定】

- 令和7年度までの現行計画についての有識者の意見も踏まえながら次期計画（R8～R12）を策定
- 無電柱化を推進するため優先区間や整備目標を明確にし集中的な投資により管路整備と電柱撤去を促進

（防災）

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

（交通安全・景観形成）

交通安全や良好な景観形成等の観点からも重点的に進める道路について整備を促進

【防災】能登半島地震における被害状況



電柱等の倒壊



【電線共同溝整備区間】
電線類の断線は発生していない

【交通安全】



電柱による通行阻害

【景観形成】

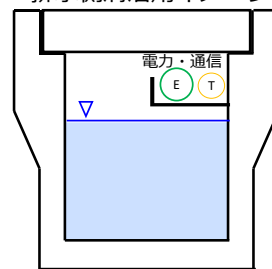


電線類による景観阻害

【徹底したコスト縮減】

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

排水側溝活用イメージ

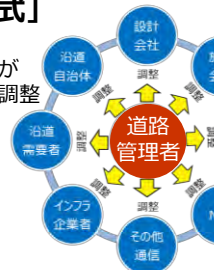


【事業のスピードアップ】

- 設計・施工や関係者調整等を一体的に実施する包括委託等による事業のスピードアップを目指す

【従来方式】

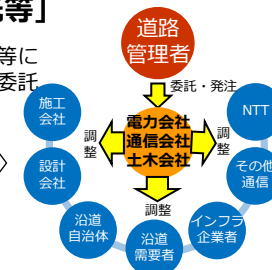
道路管理者が中心となり調整



【包括委託等】

電線管理者等に調整を一括委託

現場毎に適切な方式を選択



【新設電柱・既設電柱への対応】

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

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

自転車の利用環境整備と利用促進

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

【次期自転車活用推進計画の策定】

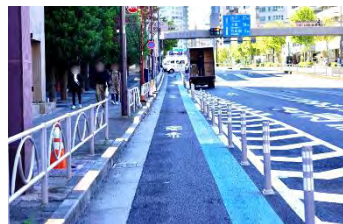
- 令和7年度までの現行計画についての有識者の意見も踏まえながら次期計画（R8～R12）を策定

【安全で快適な自転車利用環境の創出】

<背景/データ>

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

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



自転車専用通行帯（東京都港区）

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

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



シェアサイクルポート（富山市）



サイクルトレイン（福岡県只見町）

【通勤・通学等の自転車利用の促進】

<背景/データ>

- ・ 通勤目的の自転車分担率：13.8%（R3年度）

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



通勤時の自転車利用



【「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの認定企業のロゴマーク】

【サイクルツーリズム・国際交流の推進】

<背景/データ>

- ・ 先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数：117ルート（R6年度末）

- ナショナルサイクルルート等の世界に誇るサイクリング環境を創出するため、走行環境の整備等を推進



トカプチ400（北海道）



しまなみ海道サイクリングルート（広島県・愛媛県）

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



参加各国との意見交換（Velo-city2025/ポーランド）



Japanブースの出席（Velo-city2025/ポーランド）

※1： 自転車ネットワークに関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画

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

安全で安心な道路空間の整備

■ データ分析や新技術を活用し、生活道路における速度抑制や通過交通の進入抑制を図る面的対策等により、安全・安心な道路空間の整備を推進します。

＜背景／データ＞

- 令和6年の交通事故死者数は2,663人
- 通学路合同点検※1での対策必要箇所は、全て対策完了（約3.9万箇所）
一部の箇所では対策を継続中（約2,700箇所）（R7年3月末時点）
- 全国263地区において「ゾーン30プラス※2」の整備計画を策定（R7年3月末時点）

- 通学路合同点検の結果を踏まえた対策※3や、事故危険箇所※4における集中的な対策を推進
- 「ゾーン30プラス」や学校周辺等において、データ分析や新技術を活用した面的対策を推進
- 多様な関係者と連携し、中高生の自転車事故や高齢者の横断中事故等の世代別の事故特性を踏まえ、生活道路の面的対策を強化（令和8年度からの次期交通安全基本計画にもこれらの施策を反映）
- 視認性が低下した道路標識について、点検の試行結果等を踏まえ、計画的な点検や修繕を推進

〔高齢者の横断事故対策の事例〕 〔中学生の自転車事故対策の事例〕 〔視認性が低下した標識の事例〕



二段階横断施設



出会い頭注意喚起システム



〔面的な交通安全対策のイメージ〕

データを活用した分析・評価

[事故データ]

[規制データ]

[速度データ]

ゾーン30プラス
(最高速度30km/hの区域規制 + 物理的デバイス)

通学路

防護柵の設置

小学校

狭く

ハンプ

スムーズ横断歩道

時間通行規制ライジングボード

交通規制に合わせてボードが上昇

外周道路整備
外周道路の整備による生活道路における通過交通の排除

※1：令和3年6月に千葉県八街市の通学路で発生した交通事故を受けて実施
 ※2：警察と道路管理者が検討段階から緊密に連携し、最高速度30km/hの区域規制（ゾーン30）と物理的デバイスの適切な組み合わせにより、歩行者等の交通安全を確保する連携施策
 ※3：交通安全対策補助制度等により支援を実施
 ※4：幹線道路において事故の危険性が高い箇所（事故多発箇所や潜在的な危険箇所等）であり、対策を集中的に実施する箇所として国土交通省と警察庁が共同で指定した箇所

- 広域的な防災拠点に位置づけられている道の駅を「防災道の駅」として選定し、重点的な支援を実施
- 能登半島地震において有用性が確認された防災用コンテナ型トイレを直轄一体型の「道の駅」に配備し、平常時は「道の駅」のサービス機能向上に活用、災害時は被災地へ派遣して被災地ニーズに対応する

■「防災道の駅」への重点的な支援

主な役割

重点的な支援

(最大5年)

ハード面

・防災機能の整備強化を交付金で重点支援

ソフト面

・BCPの策定や防災訓練について国のノウハウを活用した支援

広域的な防災拠点機能を持つ道の駅

「防災道の駅」のターゲット

地域の防災拠点機能を持つ道の駅

その他の道の駅

全体1,230駅
(令和7.6.13時点)

大規模災害時等の広域的な防災拠点

- ・自衛隊、警察、テックフォース等の救援活動の拠点
- ・緊急物資等の基地機能
- ・復旧、復興活動の拠点 等



地域の一時避難所



■能登半島地震でのコンテナ型トイレの活用



○防災用コンテナ型トイレの特徴

- ・災害時に移動して使える
(平常時は、道の駅「うきは」に設置)
- ・太陽光発電装置を搭載し、商用電源への接続が不要
- ・浄化システムを搭載し、上水道・下水道への接続、汲み取りが不要

・停電、断水中でも使用可能



道の駅「あなみず」での利用状況

■「防災道の駅」の選定数

「防災道の駅」 (R3.6選定) 39箇所

「防災道の駅」 (R7.5追加選定) 40箇所

計 79箇所

1. 令和8年度道路関係予算 概算要求

- ・ 予算の推移、要求概要
- ・ 防災・減災、国土強靱化

2. 主要課題

- ・ インフラ老朽化対策
- ・ 人流・物流を支えるネットワーク
- ・ WISNET（ワイズネット）の取組の状況
- ・ 無電柱化、自転車、道の駅、交通安全 等

3. 能登半島地震からの復旧状況

4. 高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ

■県道以上の通行止め（被災）箇所数

	R6年1月1日 (地震直後)	R6年9月22日 (大雨直後)	R7年8月12日 (大雨直後)	R7年8月15日	R7年9月1日
大雨による通行止 (R7.8.6～) ✖	—	—	11箇所 ➡	5箇所 ➡	2箇所 ➡
大雨による通行止 (R6.9.20～) ✖	—	48箇所 ➡	5箇所 ➡	5箇所 うち1箇所は、 緊急車両 ^{※1} 通行可	5箇所 うち1箇所は、 緊急車両 ^{※1} 通行可
地震による通行止 (R6.1.1) ✔	87箇所 ➡	14箇所 ➡	8箇所 ➡	8箇所 うち2箇所は、 緊急車両 ^{※1} 通行可	8箇所 うち2箇所は、 緊急車両 ^{※1} 通行可

②国道249号 大雨(R7.8.6～)による被災状況

②国道249号 復旧状況

R7.8.15交通確保

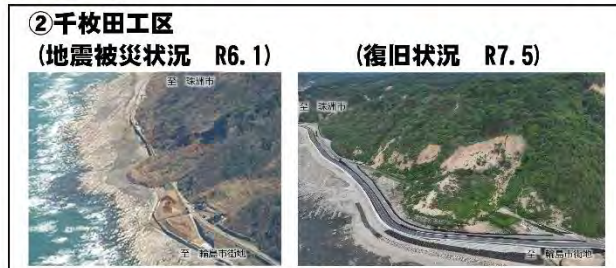
-  通行可能な区間
(緊急車両※1が通行可能な区間を含む)
(太線は奥能登支2町への主要ルート)
-  通行止め継続の区間
-  緊急車両※1通行可能な箇所
 -  通行止め継続の箇所(地震)
 -  通行止め継続の箇所(大雨R6.9)
 -  通行止め継続の箇所(大雨R7.8)

※1:緊急車両には、地元車両を含む

③国道249号 大雨(R7.8.6～)による被災状況

国道249号の権限代行区間 R11年春迄に本復旧完了予定 国土交通省

- 迂回路となり得る県道・市道の有無や、隆起海岸と崩落土砂の到達範囲などを加味した本復旧方針を基に、**原位置復旧**や**隆起海岸を活用した別線復旧**および**トンネルによる別線復旧**を実施中。
- **権限代行区間約53km全区間の本復旧**は、用地取得や大型構造物の施工等が順調に進んだ場合、**令和11年春迄の完了**を予定しています。
- 令和6年能登半島地震から5ヶ年程度での本復旧完了を目指し、一日でも早い本復旧完了に向け工程短縮を図っていきます。



1. 令和8年度道路関係予算 概算要求

- ・ 予算の推移、要求概要
- ・ 防災・減災、国土強靱化

2. 主要課題

- ・ インフラ老朽化対策
- ・ 人流・物流を支えるネットワーク
- ・ WISNET（ワイズネット）の取組の状況
- ・ 無電柱化、自転車、道の駅、交通安全 等

3. 能登半島地震からの復旧状況

4. 高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ

高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ 目的

■ 目的

「高速道路機構・会社の業務点検」(平成27年7月)から約10年が経過することから、

- ① 業務点検結果を受けた高速道路機構・会社の対応状況
 - ② 高速道路を取り巻く情勢変化を踏まえた高速道路機構・会社の取組状況
- についてフォローアップを行い、今後、高速道路機構・会社が実施すべき取組を提示する。

【「高速道路機構・会社の業務点検」(抜粋)】

国土交通省としては、本業務点検結果を受けた高速道路機構・会社の対応状況について適切にフォローアップすることが重要であると認識している。今後も、高速道路機構・会社の協力の下で、社会経済情勢等の変化を踏まえながら、業務点検を適宜行っていく予定である。

【高速道路を取り巻く情勢変化の例】

道路整備特別措置法の改正(令和5年5月31日成立、令和5年6月7日公布)に伴う料金徴収期限の延長、
自然災害の激甚化・頻発化、逆走等の事故増加、DX等の技術革新、カーボンニュートラル、物流労働環境改善、労務単価・資材価格の上昇 等

■ スケジュール(案)

5月22日	第1回	検討会の設置、フォローアップの進め方 ヒアリング(NEXCO東・中・西、本四)
6月 4日	第2回	ヒアリング(首都、阪神、機構)
6月26日	第3回	取組状況(成果と課題)、目次構成の議論
8月 1日	第4回	検討会(概要、本文、データ・参考事例集)
8月 5日		国土幹線道路部会への報告

■ 委員名簿

◎座長 ○副座長

○石田 東生

筑波大学名誉教授

大串 葉子

同志社大学大学院ビジネス研究科教授

小幡 純子

日本大学大学院法務研究科教授

梶川 融

太陽有限責任監査法人会長

清水 哲夫

東京都立大学都市環境学部観光科学科教授

田邊 勝巳

慶応義塾大学商学部教授

◎根本 敏則

敬愛大学情報マネジメント学部特任教授

羽藤 英二

東京大学大学院教授

(50音順、敬称略) 36

高速道路機構・会社の業務点検フォローアップ（概要）

高速道路機構・会社の業務点検 （平成27年7月）

1. 有利子債務の確実な返済

- ・有利子債務を着実に返済
- ・低金利を活かし資金調達の更なる工夫

2. 早期かつ極力少ない国民負担の 整備と安全・安心なサービスの提供

- ・開通前倒しやコスト縮減を達成
- ・老朽化対策、大規模災害等への対応強化

3. 民間のノウハウの発揮による 多様なサービスの提供

- ・SA・PAのサービス向上、売上高増加

4. 経営・業務・組織運営

- ＜会社＞関連事業の積極的な取組が必要
- ＜機構＞最小限の85名の体制を維持しつつ、着実に業務を推進

今回のフォローアップ（概要）

1. 有利子債務の確実な返済

- ・有利子債務を着実に返済 [29.3兆円(H26期首)→24.8兆円(R6期首)]
- ・超長期の資金調達等により平均資金コストも着実に低減 [1.4%(H26期末)→0.98%(R6期末)]

2. 早期かつ極力少ない国民負担による整備と安全・安心で確実なサービスの提供

＜高速道路ネットワークの整備＞

- ・ネットワーク整備や機能強化による効果が発現、事業マネジメントの強化が必要
[ネットワーク:398km、4車線化:309km、スマートIC:84箇所 開通(H27以降)]

＜安全・安心で確実なサービスの提供＞

- ・メンテナンスサイクルの構築、更新事業が進展、点検の効率化・省人化が進む一方、維持管理コストが増大
- ・災害時の早期通行止め解除、逆走への対応強化、システム障害等リスク対応が必要

3. 民間のノウハウの発揮による多様なサービスの提供

＜多様で弾力的な料金＞

- ・大都市圏の新たな料金体系、時間変動料金等の実施

＜多様なサービスの提供＞

- ・SA・PA売上高増加 [約4,900億円(H26)→約6,100億円(R6)]、無人のSA・PAが増加

4. 社会的課題解決に向けた取組の実施

- ・社会情勢の変化を踏まえ、物流環境の改善／カーボンニュートラルの実現／誰もが使いやすい空間づくりなどに取り組む必要

5. 経営・業務・組織運営

- ＜会社＞ 高速道路事業は賃借料を着実に支払 関連事業は営業利益を安定的に計上
担い手3法改正を受け、品質確保の取組が必要
- ＜機構＞ 最小限の85名の体制を維持しつつ、着実に業務を推進
アウトカム指標や技術開発など会社横断的な支援の役割の高まり

- これまで着実な成果をあげてきた基本的な枠組みについては、当面継続することが妥当
- 社会的要請の高まりや技術革新を踏まえ、高速道路の進化・改良に向け、機構・会社が社会的な役割を果たす必要
- ETCシステム障害を受け、高速道路を建設・運営する公共性の高い企業とし、24時間365日確実なサービスの提供が必要