

令和9年度道路関係予算概算要求概要

令和8年 9月30日
国土交通省 道路局

1. 令和9年度道路関係予算 概算要求

2. インフラ老朽化への対応

3. 人流・物流を支えるネットワーク

4. WISENET2050に向けた取組

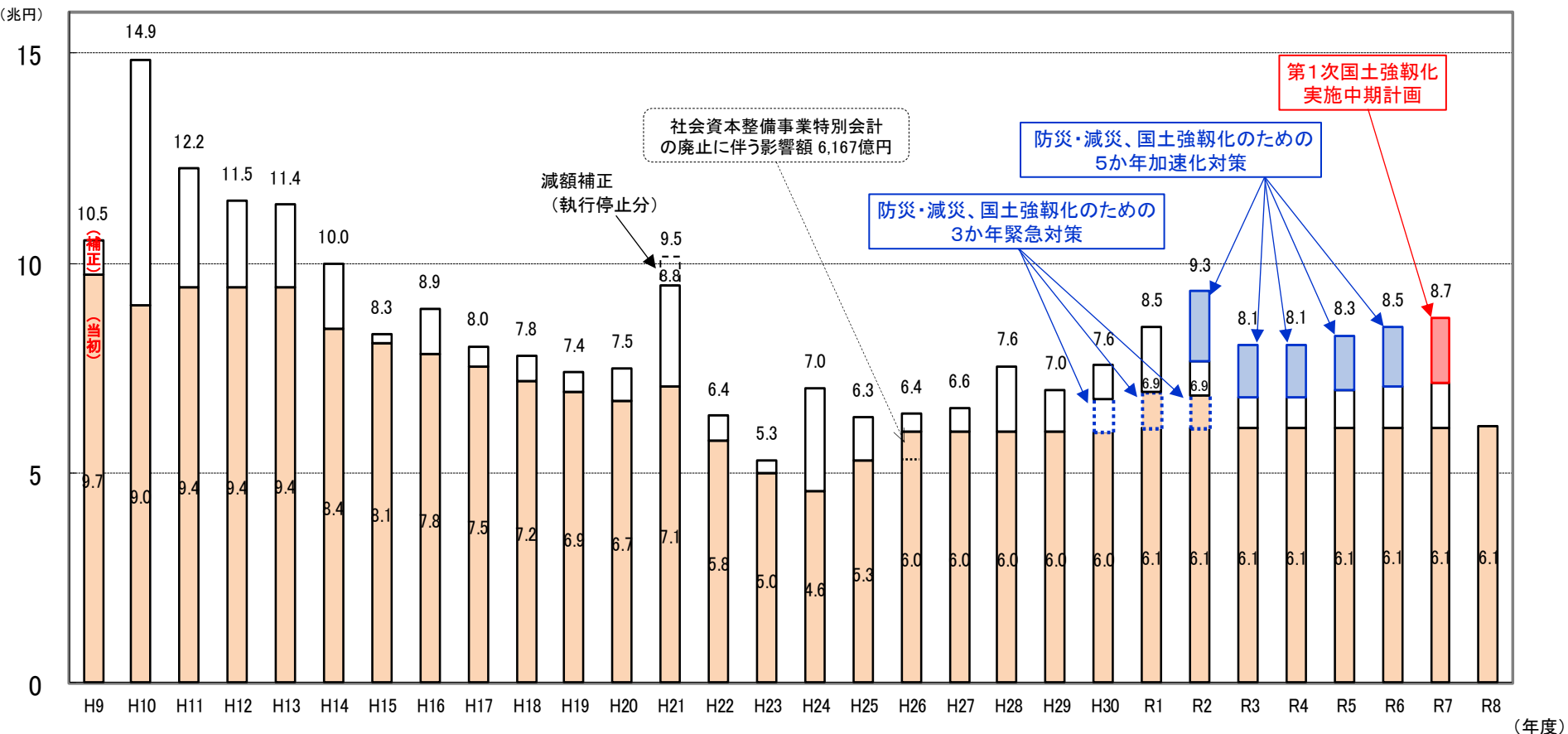
5. 個別施策の取組

- ・自転車、無電柱化、道の駅

6. 災害対応

- ・令和8年熊本地震、令和8年8月千葉豪雨

公共事業関係費(政府全体)の推移



※ 本表は、予算額ベースである。

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

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

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

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

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

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

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

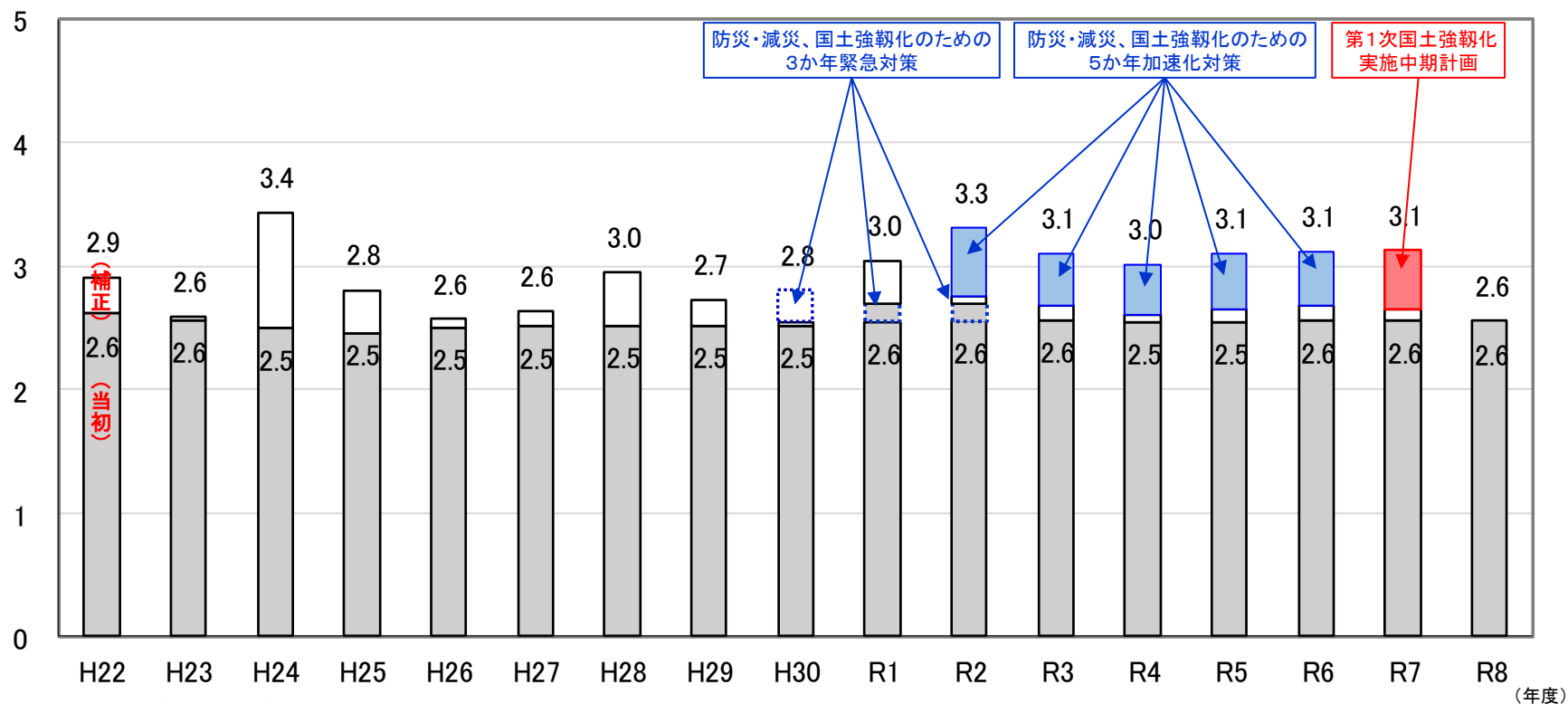
※ 令和5年度当初予算額(6兆801億円)は、生活基盤施設耐震化等交付金(202億円)を行政経費から公共事業関係費に組替えた後の額である。

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

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

道路関係予算の推移

(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：R7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・H24には地域自主戦略交付金を含む)であり、R8年度は想定される額。

(補正予算)

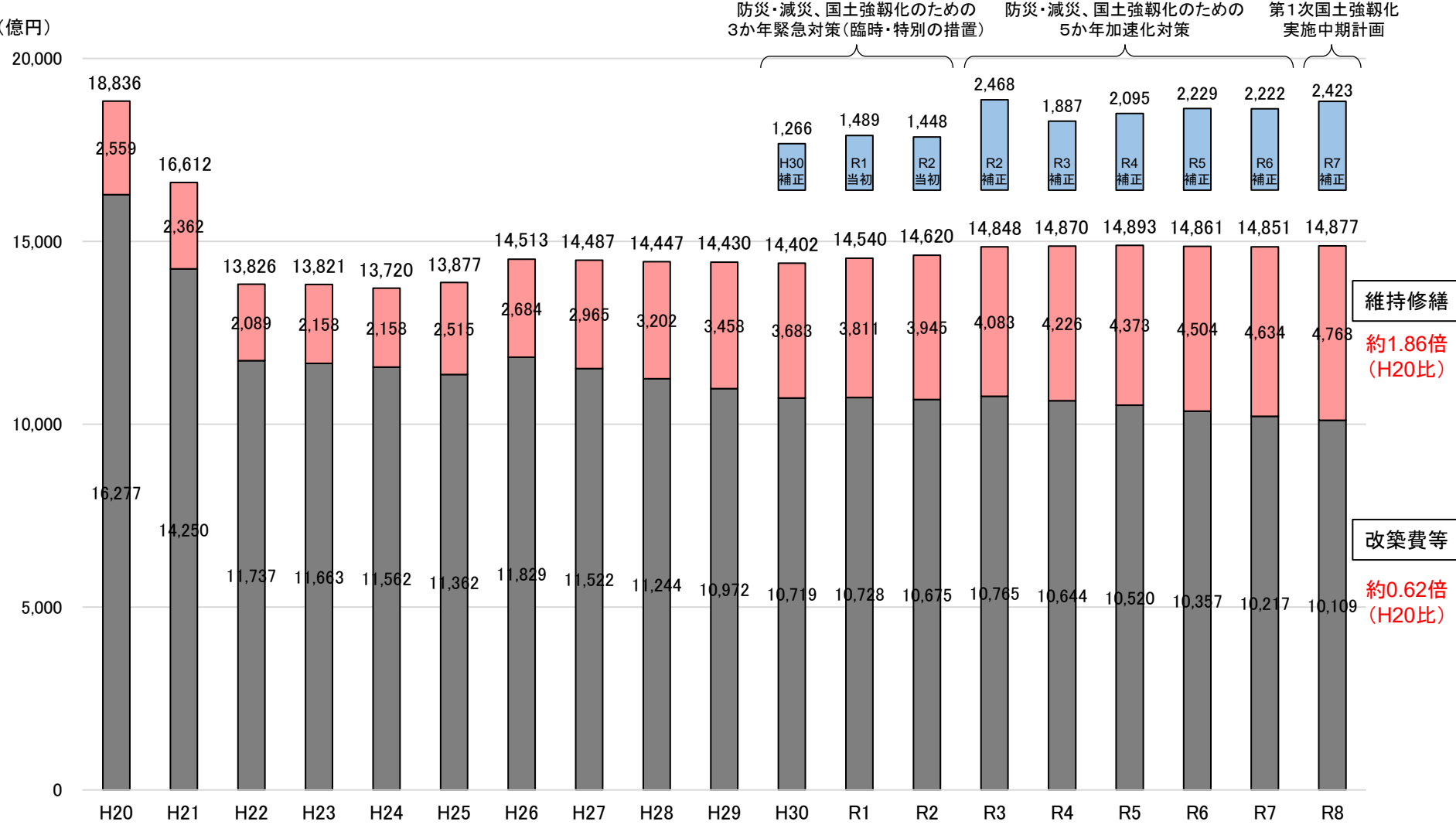
※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1～5年目は、それぞれ令和2～6年度の補正予算により措置されている。

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・H24には地域自主戦略交付金を含まない。)

道路関係直轄予算の推移



※通常予算は、諸費等を除く(H20年度は、H21年度の諸費の割合と同割合として算出)
※東日本大震災復興・復旧に係る経費を除く
※防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策における令和5年度補正には、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応分を含む。
※防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策における令和6年度補正には、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応分及び緊急防災分を含む。
※第1次国土強靱化実施中期計画における令和7年度補正は、実施中期計画第4章「推進が特に必要となる施策」分である。

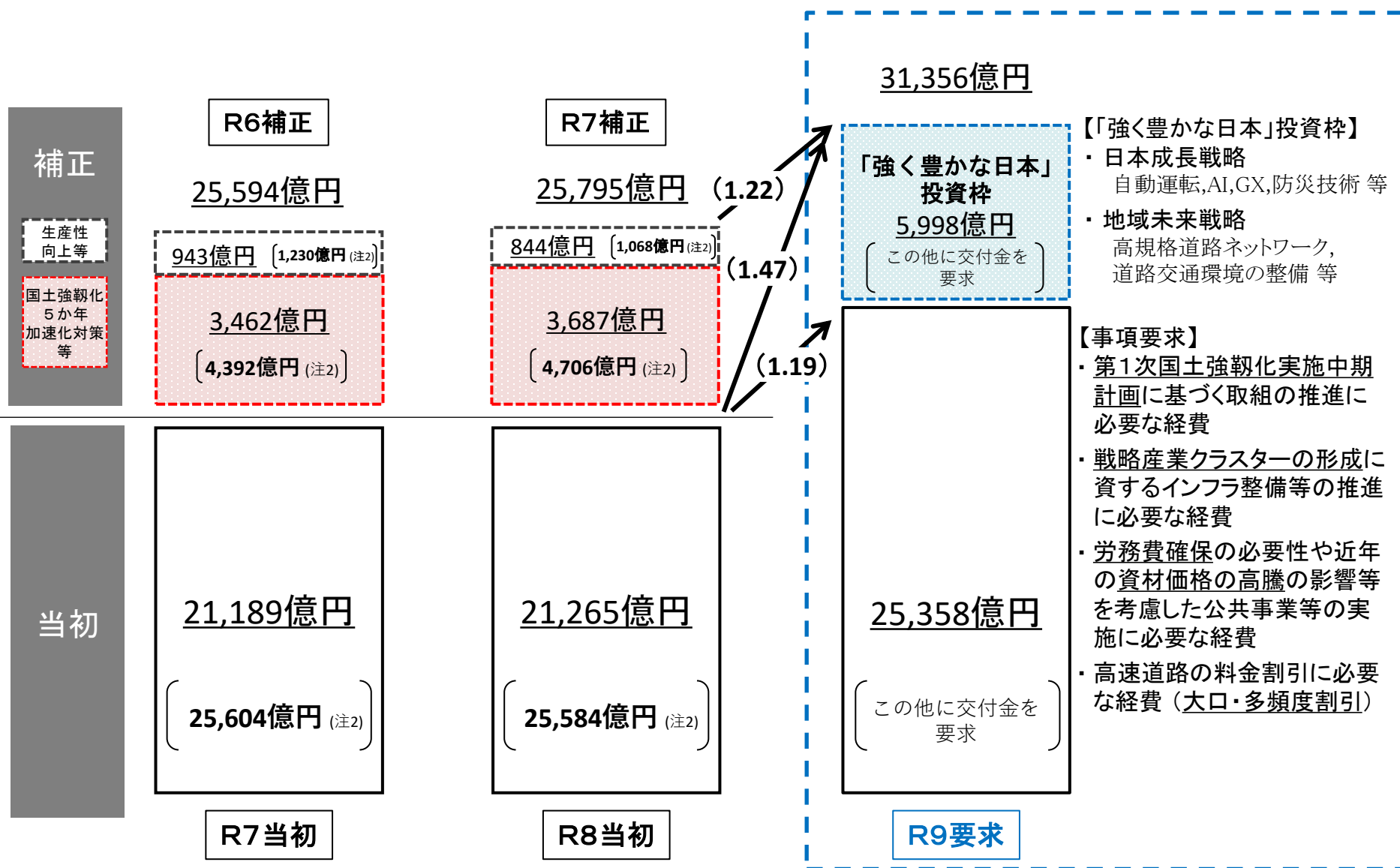
- ◇ 危機管理投資・成長投資をはじめ、国内投資を通じた潜在成長率の引上げにつながる施策を予見可能性を持って実施できるよう、通常歳出とは別に、『「強く豊かな日本」投資枠』を創設。真に効果的な施策を重点的に措置。
- ◇ 要求・要望は賃金や調達価格の上昇を踏まえて行い、予算編成過程において、令和8年度予算から実現した「経済・物価動向等の的確な反映」を実現。
- ◇ 補正予算依存から脱却し恒常的な施策は当初予算に計上するため、適切に要求・要望。
- ◇ 歳出全般にわたり、施策の優先順位を洗い直し、予算の中身を大胆に重点化。補助金・基金の自己点検結果を要求・要望に反映し、予算編成過程において精査。

*金額はR8一般会計当初予算(122.3兆円)		
<u>「強く豊かな日本」投資枠</u> *GX、AI・半導体:「GX 2040ビジョン」「AI・半導体産業基盤強化フレーム」を踏まえ、特別会計においても要求。	—	国内投資を通じた潜在成長率の引上げに向けて、<u>日本成長戦略や地域未来戦略などを踏まえた効果の高い政策を推進</u> <u>補正予算依存の財政運営から脱却する方針も踏まえ、要求上限を設けず、事項要求も含め、所要額を適切に要求</u> このうち、経済安全保障上特に重要な分野などについては、複数年度で財源を確保した上で、特別会計において別枠で管理することとし、予算編成過程において検討 *予見可能性を高め、継続的な取組を後押しするため、複数年度の計画に基づくものを基本とする *通常歳出(裁量的経費等)との関係について、予算編成過程において精査
<u>裁量的経費</u>	14.5	<u>+20%要望可</u> *このほか、『「強く豊かな日本」投資枠』の活用、事項のみの要求も可

予算編成過程における検討事項

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

道路関係予算の推移(国費)



- 【「強く豊かな日本」投資枠】
- ・日本成長戦略
自動運転, AI, GX, 防災技術 等
 - ・地域未来戦略
高規格道路ネットワーク,
道路交通環境の整備 等
- 【事項要求】
- ・第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組の推進に必要な経費
 - ・戦略産業クラスターの形成に資するインフラ整備等の推進に必要な経費
 - ・労務費確保の必要性や近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施に必要な経費
 - ・高速道路の料金割引に必要な経費(大口・多頻度割引)

R9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	「強く豊かな日本」 投資枠を除く	
直	轄	事 業	23,130	1.44	23,130	1.44	1.19
	改 築	そ の 他	16,041	1.59	16,041	1.59	1.19
	維 持	修 繕	5,864	1.23	5,864	1.23	1.23
	諸	費 等	1,224	1.07	1,224	1.07	1.07
補	助	事 業	14,129	1.60	8,045	1.57	1.19
	高規格道路、IC等アクセス道路その他		8,964	1.95	4,921	1.93	1.17
	道 路 メ ン テ ナ ン ス 事 業		4,943	1.23	2,844	1.23	1.23
	除	雪	221	1.05	147	1.05	1.05
	補 助	率 差 額	—	—	133	1.06	1.06
小	計		37,259	1.50	31,175	1.47	1.19
有	料 道 路	事 業 等	27,901	0.85	181	1.51	1.51
合	計		65,160	1.13	31,356	1.47	1.19

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

注2. 四捨五入の関係で、表中の計数の和が一致しない場合がある。

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

※ 上記の他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として、社会資本整備総合交付金(国費138億円[対前年度比15.38])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

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

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

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

「日本成長戦略」に関する道路分野の取組

○「17の戦略分野」を中心とした「危機管理投資」・「成長投資」の官民投資を促進するため、「主要な製品・技術等」への投資や技術開発、導入促進による需要・市場創出を、道路分野において取り組みます。

デジタル・サイバーセキュリティ

＜自動運転技術＞

自動運転の普及・促進に向けて、路車協調システムなど道路側からの支援をするためのITSインフラ基準類等の策定、自動運転車を活用した道路維持管理による取り組みを推進する

① 交差点センサによる
対向車・歩行者等の検知

② 自動運転車に提供

③ 車両制御

＜路車協調システム＞

自動運転車両
による効率化等

走行データ等の共有に
よる自動運転の実装支援
道路巡回

＜自動運転車を活用した道路維持管理＞

車両開発メーカー

AI・半導体

＜パーティカルAI(領域特化型AI)＞

パーティカルAIによるデータの利用率向上やデータ加工・分析高度化を通じて、災害等のリスクの事前把握や、渋滞回避による観光行動の最適化、道路施設のメンテナンスサイクルの最適化などによる政策立案・経済活動の向上に取り組む

道路情報等のビッグデータにより
渋滞を予測

渋滞が
予測される区間

＜道路情報の活用・
AI分析による交通流の最適化＞

＜道路施設情報のAI分析による
メンテナンス最適化＞

資源・エネルギー安全保障・GX

＜次世代型太陽電池(ペロブスカイト太陽電池等)＞

道路分野における脱炭素化やGX施策を推進するため、道路空間へのペロブスカイト太陽電池の導入・普及促進等に向けた技術実証を進めるとともに、設置基準等を策定し、民間投資を推進する

＜導入拡大に向けた検討＞
(高速道路遮音壁等)

LED道路照明

給電

埋設コイル等

東日本高速道路(株)提供

＜発生電力の活用イメージ＞

防災・国土強靱化

＜防災技術＞

衛星画像データを活用した道路被災状況把握等の技術開発・実装による、災害時の初動対応の強化に向けた技術実証を進めるとともに、導入・運用基準を策定し、実利用を通じた解析技術・サービスの高度化、民間投資を促進する

× 被災ポイント
コピーレンス平均値

0.00 - 0.10
0.11 - 0.20
0.21 - 0.30
0.31 - 0.40
0.41 - 0.50
0.51 - 0.60
0.61 - 0.70
0.71 - 0.80
0.81 - 0.90
0.91 - 1.00

被害の確率

高 (相関性が低い)

低 (相関性が高い)

＜衛星データの画像解析・判読
(被害箇所の推定)＞

デジタル地図

規制情報

＜情報集約・GIS化＞

「地域未来戦略」(戦略産業クラスター計画等)に関する道路分野の取組

○戦略分野に関連する産業、地域をけん引する産業、地場産業の育成などに対して、必要となるインフラ整備や地方創生の取組も含めた環境整備として、道路整備などの取り組みを進めてまいります。

A. 戦略産業クラスター計画

(凡例)

No.〇〇クラスター(地域) ※色は産業を表す

- 核となる投資案件
- クラスター計画の概要
- 2040年までのKGI
(官民設備投資額/付加価値増加額/人材育成数)
- インフラ・拠点整備案件

①半導体クラスター(北海道)

- Rapidus、産総研 先端半導体研究開発拠点
- Rapidusを核とした先進半導体・AI産業の集積を作るべく、インフラ整備やサプライチェーン強靱化、人材育成を進める。
- 【投】7兆270億円 / 【付】31兆3,591億円 / 【人】12,805人
- 工業用水施設 **工業団地周辺道路等**

②ロケット・射場クラスター(北海道)

- インターステテクノロジズ、SPACE COTAN
- 高頻度打上げ実現に向けた宇宙産業拠点を形成。
- 【投】13,142億円 / 【付】5,876億円 / 【人】2,400人
- 射場(LC1) **道路整備等**

③洋上風力クラスター(北海道)

- 民間企業 ※非公認
- 鉄鋼、造船等の企業集積を生かし、親和性の高い洋上風力関連産業を振興し、地域に稼ぐ力を取り戻す。
- 【投】3,285億円 / 【付】7,684億円 / 【人】10,620人
- 岸壁・クレーン等の港湾施設の整備等

④洋上風力クラスター(東北)

- 海洋再エネ整備法 促進区域の事業者
- 基地港湾の整備等を進めることで、洋上風力建設から維持管理に至る、一貫した風力産業基盤を形成する。
- 【投】3,924億円 / 【付】9,177億円 / 【人】950人
- 基地港湾整備等

⑤半導体クラスター(東北)

- キオクシア岩手
- 大容量・高性能なNAND型フラッシュメモリ製造による国際競争力ある産業集積を目指す。
- 【投】1兆2,700億円 / 【付】5兆6,600億円 / 【人】4,780人
- 浄水場整備等

⑥民間航空機MROクラスター(千葉県成田空港周辺)

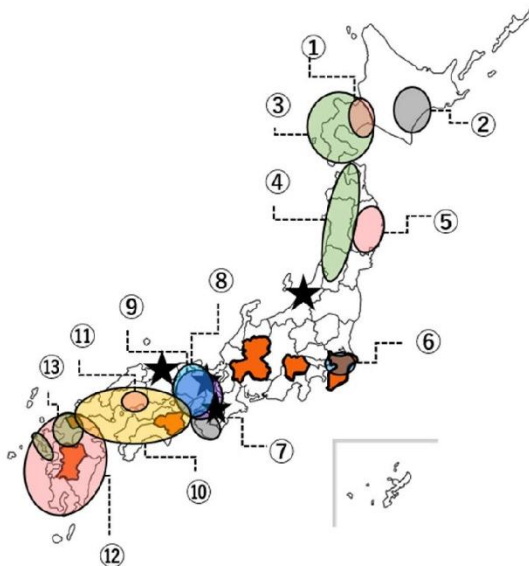
- JALエンジニアリング、IHI、ANA
- アジア有数のMRO拠点を整備し、成長する航空機MRO需要を取り込んでいく。
- 【投】1235億円 / 【付】790億円 / 【人】330人
- 自動車道** 用地整備等

B. 地域産業クラスター計画

- 千葉県: 京葉臨海コンビナートを核としたGX産業集積の形成
- 山梨県: 水素の製造から消費までを通じた水素関連産業の発展
- 岐阜県: 航空宇宙、半導体、ヘルスクアを各々支えるサプライチェーン集積
- 徳島県: 車載型や定置用バッテリーの生産拡大による地域経済の振興
- 熊本県: 半導体産業等の集積による産業創出拠点の形成
- 福岡県北九州市: フジカルAIの社会実装による産業集積と新産業創出

C. 地場産業成長プラン

- 新潟県燕市: 金属洋食器産業の分業体制再構築やブランド価値向上による高付加価値化
- 京都府亀岡市: 有機農産物の集荷・加工拠点の整備と6次産業化等による付加価値創出
- 奈良県下市町: 温泉やKITO、地域食材等を核としたローカルウェルネス観光の推進
- 鳥取県: ミールワームを活用したビタミンD3の生産及び高付加価値商品の展開



地域未来戦略に関する関係副大臣等会議(令和8年7月31日) 抜粋

⑦ロケット・射場クラスター(近畿)

- スペースワン
- ロケットの高頻度打上げを実現するエコシステムの形成
- 【投】505億円 / 【付】945億円 / 【人】2,280人
- 高規格道路整備等**

⑧空飛ぶクルマクラスター(近畿)

- SkyDrive
- 万博レガシーを活かし、空飛ぶクルマの社会実装を先導。我が国の空飛ぶクルマ産業化の中核拠点を目指す。
- 【投】348億円 / 【付】1,191億円 / 【人】1,100人
- 運航拠点整備等

⑨バイオ・先端医療クラスター(近畿)

- 日揮HD、クリパス、神戸大学等
- 大阪・神戸の二大拠点を核とした我が国企業のグローバルシェア10%獲得を中心となって支える。
- 【投】388億円 / 【付】2,026億円 / 【人】約3,000人/年
- 神戸港の機能強化整備等

⑩次世代船舶クラスター(瀬戸内)

- 今治造船、新来島どっく、川崎重工業、尾道造船等
- 次世代船舶の国際供給拠点化と安定的な国内建造体制の構築、国家安全保障基盤の強化を目指す。
- 【投】5,000億円 / 【付】3兆5,000億円 / 【人】3,400人
(※いずれも2034年度までの値)
- 輸送ターミナル整備等

⑪半導体クラスター(広島県内)

- マイクロン
- 世界の半導体市場の成長を牽引する先端メモリの製造中核拠点として、日本の半導体産業を振興する。
- 【投】3.2兆円 / 【付】14.2兆円 / 【人】14,500人
- 工業用水整備等

⑫半導体クラスター(九州)

- JASM、SONY
- 半導体産業集積から、域内で自ら価値を創造し、持続的に成長するエコシステムへの転換を志向
- 【投】2兆4,945億円 / 【付】11兆1,054億円 / 【人】5,725人
- 道路** 工業用水整備等

⑬洋上風力クラスター(九州)

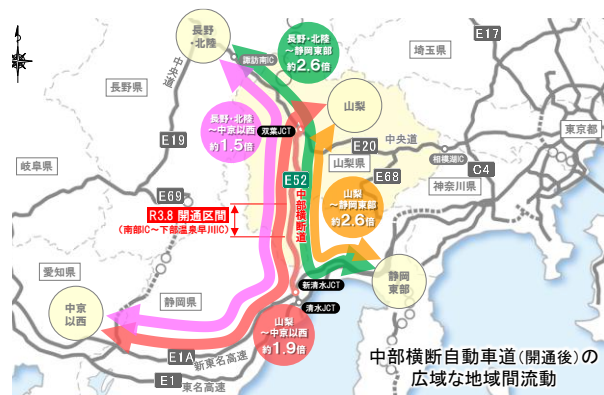
- 日鉄エンジニアリング、みらいエのしま
- アジア太平洋市場を獲得するサプライチェーン拠点化。
- 【投】855億円 / 【付】2,000億円 / 【人】14,700人
- 産業用地、港湾整備等

「地域未来戦略」に関する道路分野の取組

○「強い地域経済の構築」とともに、「豊かな生活環境」や「選ばれる地方」の実現に向けて、高規格道路ネットワークの整備推進や道路交通環境の整備など、道路分野の取り組みを進めてまいります。

国土の骨格を支える 高規格道路ネットワークの整備推進

関係人口の増加、人の流れの創出に向けて、国土の骨格を支え、広域圏間の交流・連携を強化する高規格道路ネットワークの形成・機能向上を推進する。



安全・安心に暮らせる 道路交通環境の整備等の推進

誰もが安心して健康に暮らせる地方の生活環境を創生するため、幹線道路、通学路、身近な道路(生活道路)における交通安全対策を実施し、道路交通環境の整備等を行う。



防護柵の設置



ハンプの設置

バスタプロジェクトの推進、 新たなモビリティに対応した道路空間の整備

地方都市の核となる集約型公共交通ターミナル(バスタ)を全国で戦略的に展開し、人とモノの流れの円滑化や地域の活性化、災害対応の強化を促進する。



バスタの整備イメージ(三重県四日市市)

サイクルツーリズムの推進等による 自転車の活用の推進

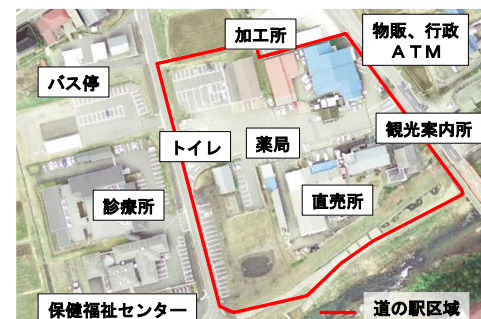
サイクルツーリズムの推進により、地域資源を活用した持続可能な観光地域づくりに貢献するとともに、安全で快適な自転車通行空間の整備など、安心して暮らせる生活環境を創出する。



自転車専用通行帯

「道の駅」第3ステージの推進

「地方創生・観光を加速する拠点」を目指す取組を推進するため、「道の駅」を拠点とした「まちぐるみ」での地域活性化を推進する。



多様な住民サービスの集約提供(道の駅「美山ふれあい広場」)

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

道路ネットワークの機能強化対策

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

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

【道路ネットワーク強化事例】



新宮紀宝道路【令和6年度開通】

【4車線による効果事例】



被害のない2車線を活用し、交通機能を確保

道路施設の老朽化対策

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

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

【橋梁の老朽化事例】



床版鉄筋の露出

【舗装の老朽化事例】



アスファルト路盤の損傷

渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流出防止対策

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

【橋梁流失防止対策事例】



橋梁架け替えの対策事例

電柱倒壊リスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化対策

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

【台風等による電柱倒壊状況】



千葉県館山市

道路の法面・盛土の土砂災害防止対策

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

【法面・盛土対策事例】



盛土対策の例(ふとんかき)

道路システムのDXによる道路管理及び情報収集等の体制強化対策

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

【道路システムDXによる事例】



AIによる画像解析技術の活用

＋（以下3施策は、実施中期計画より新たに追加）

道路の雪寒対策等

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

【雪寒対策の事例】



雪崩対策の例(雪崩防止柵)

道路(道の駅)における防災拠点機能強化

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

【防災拠点对策の事例】



高付加価値コンテナの設置

道路橋梁等の耐震機能強化

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

【橋梁の耐震化対策事例】



耐震補強例(釜石高架橋)

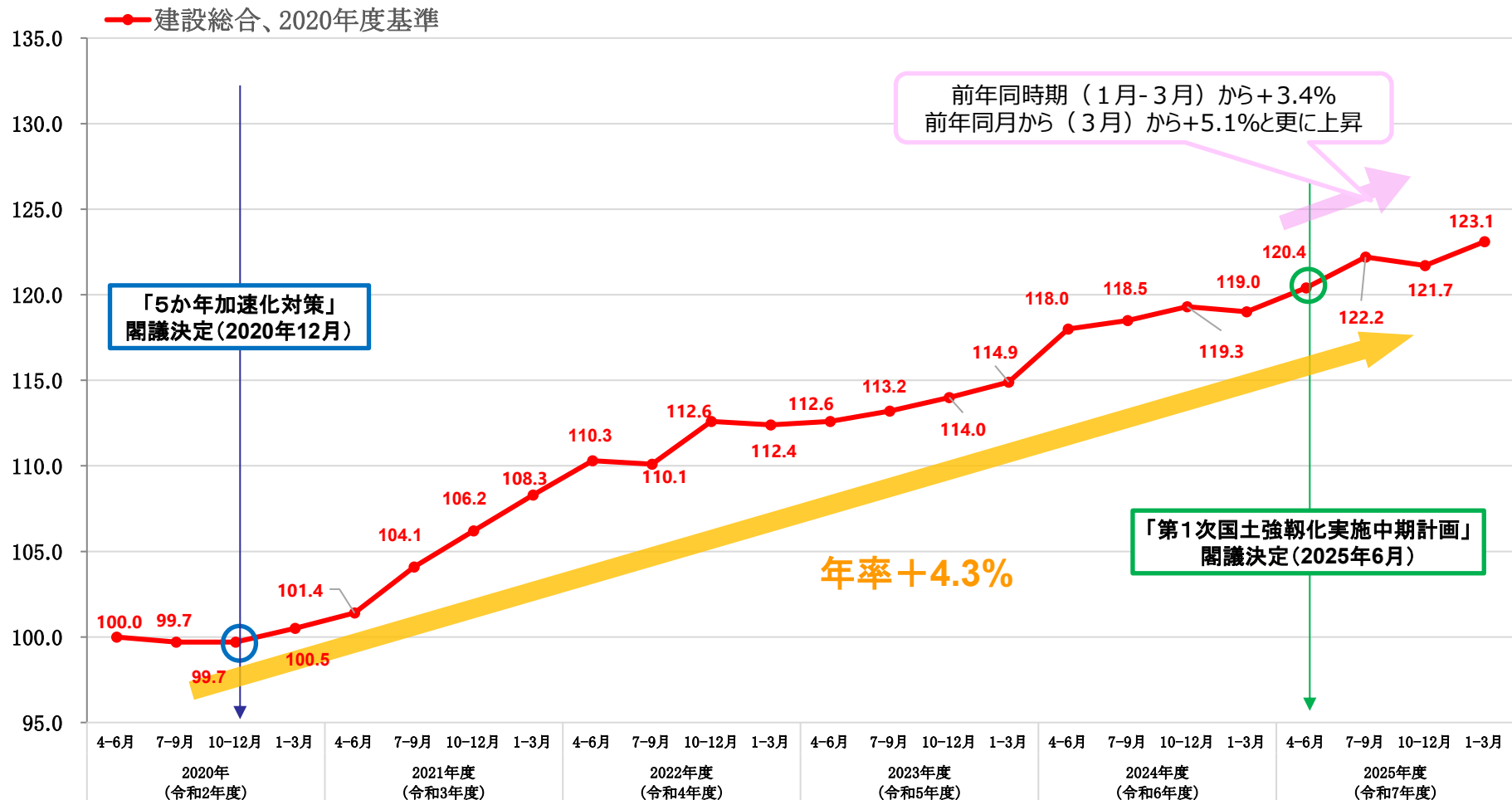
12

建設工事費デフレーター推移(2020年度以降)

事項要求

○建設工事デフレーター(2020年度平均=100)は、近年上昇基調であり、中東情勢の影響で更に上昇の可能性
がある。

建設工事費デフレーター



建設工事費デフレーター:建設工事に係る「名目工事費額」を基準年度の「実質額」に変換する指標。
資材価格や労務費などを反映し、毎月国土交通省が作成。

※基準年は平成27年度(2020年度基準)。
※令和8年5月29日付公表資料より作成。

1. 令和9年度道路関係予算 概算要求

2. インフラ老朽化への対応

3. 人流・物流を支えるネットワーク

4. WISENET2050に向けた取組

5. 個別施策の取組

- ・ 自転車、無電柱化、道の駅

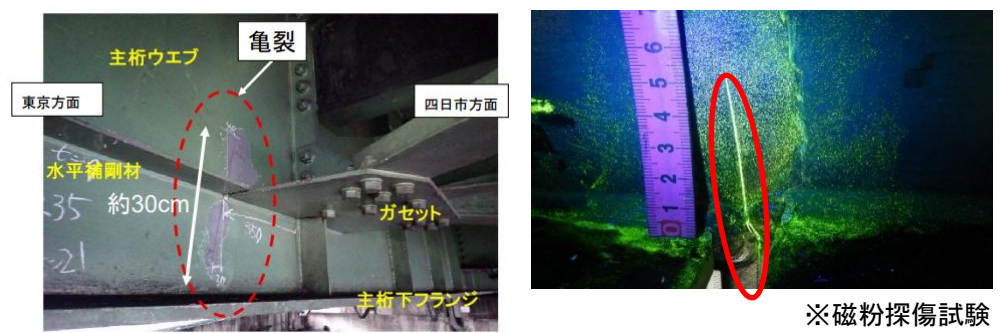
6. 災害対応

- ・ 令和8年熊本地震、令和8年8月千葉豪雨

道路施設の高齢化・老朽化

- 令和8年7月、名古屋市の国道23号(竜宮高架橋※)の点検で、主桁に亀裂が発見。
応急対応による通行止め(7/3～7/22)、広域迂回の対応が発生。
※完成後52年経過(1973年度(昭和48年度)完成)
- なお、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74%、約51%に急増する見込み。

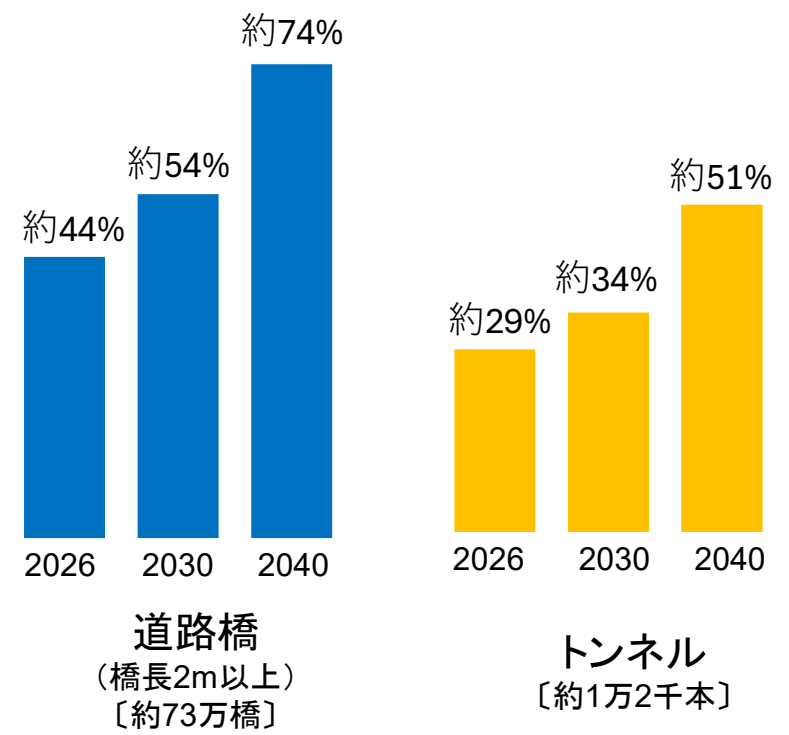
【橋梁点検で発見された亀裂(国道23号・竜宮高架橋)】



【通行止め箇所】

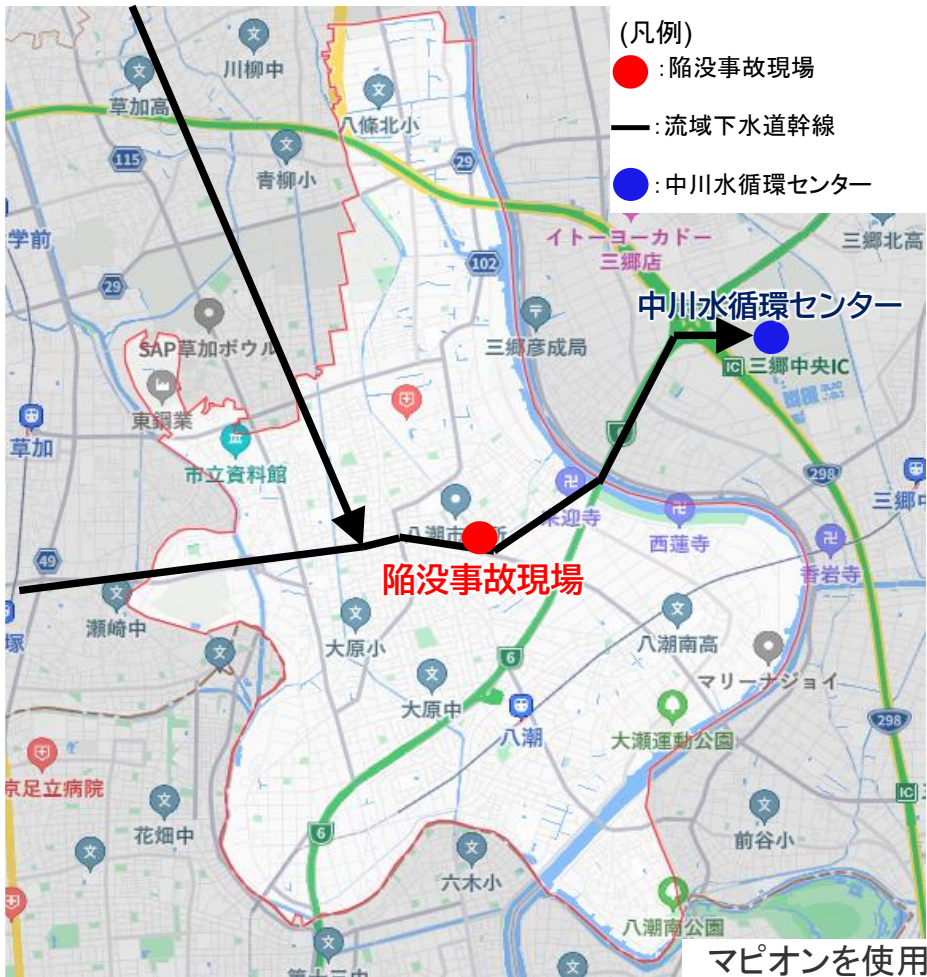


【建設後50年以上経過する割合】
(2026年3月時点)

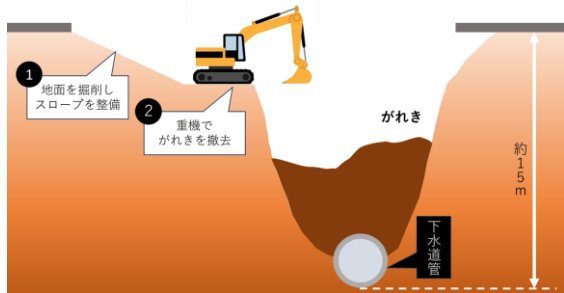


埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故の概要

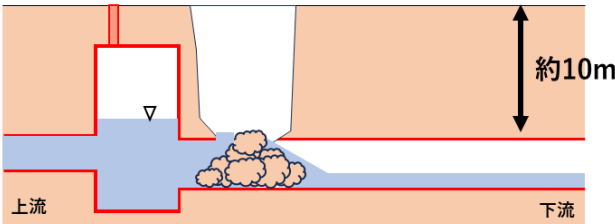
- 発生日時：令和7年1月28日（火）午前10時頃
- 発生場所：八潮市中央一丁目地内
県道松戸草加線（中央一丁目交差点内）
- 陥没規模：（当初）直径約9～10m、深さ約5m
- 事故原因：硫化水素によって腐食した下水道管の破損
- 下水道管：管径4.75m、昭和58年整備（経過年数42年）
令和3年度に調査、補修が必要な腐食は確認されず



▲ 現地写真(事故3日後)



横断イメージ図



縦断イメージ図

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

＜背景／データ＞

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

＜下水道法等の一部を改正する法律（R8.7.15成立）＞

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

【道路地下空間利用のあり方等の検討】

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

【道路陥没対策に資する新技術の開発・活用】

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

【地方公共団体への財政的支援】

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



路面下空洞調査

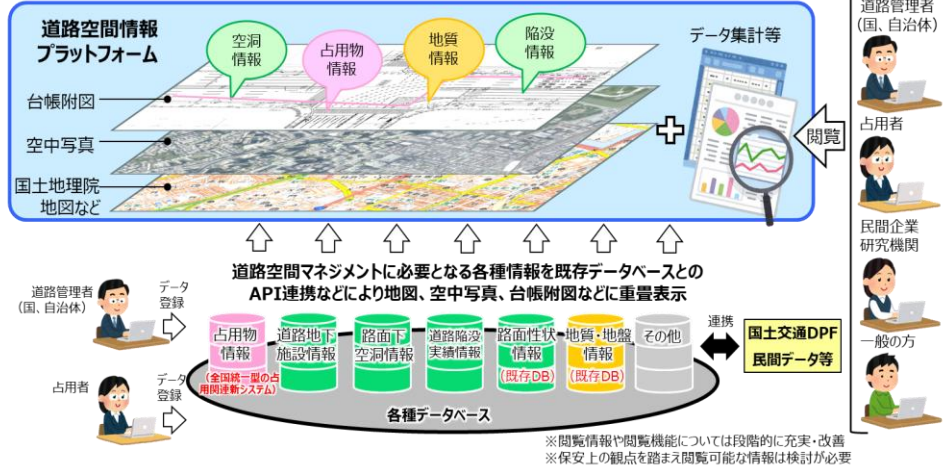


空洞補修工事

【占有関連システムと道路空間情報プラットフォーム】

- 全国統一型占有関連システムの利用を拡大し、占有物件情報のデジタル化・統合化を進め、道路地下空間の安全性を確保
- 道路施設、占有物、路面下空洞等の各種情報を地図上で重畳表示可能なプラットフォームを令和9年度中に構築・運用し、順次、表示可能なデータを充実

【道路空間情報プラットフォームのイメージ】



高速道路の持続的な維持管理等のための料金改定

○高速道路の予防保全・更新による長期的な健全性確保や、増大する維持管理コスト等に適切に対応するため、関門トンネルや首都高速における料金改定を実施

国道2号関門トンネル(R8.6～)

【課題】

- ・ 予防保全や更新を実施し、長期的な健全性確保・機能向上が必要
- ・ 労務費等の上昇等への対応が必要

開通から68年が経過、1日当たり約4,800tを排水
老朽化が進行、維持管理費が高騰



< 損傷状況・維持作業状況 >

< 更新が必要な設備(例) >



【料金改定の内容】

- ・ 段階的に料金を引き上げ (消費税10%込)

期間	普通車
R7.10～R8.5	160円
R8.6～R12年頃	230円
R12年頃～(ETC導入後)	300円

※キャッシュレス化・タッチレス化を推進し、お客様の利便性向上を図るため、
下関側・門司側ともにETC設備を導入予定
※維持管理有料道路の制度を活用

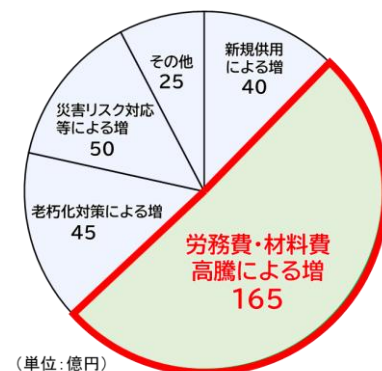
首都高速(R8.10～)

【課題】

- ・ 直近10年で維持管理コストは約1.4倍上昇(約325億円増)
- ・ 大口・多頻度割引の割引率拡充がR8.3末まで

開通から64年が経過
老朽化が進行、維持管理費が高騰

< 約1.4倍上昇(約325億円増)の内訳 >



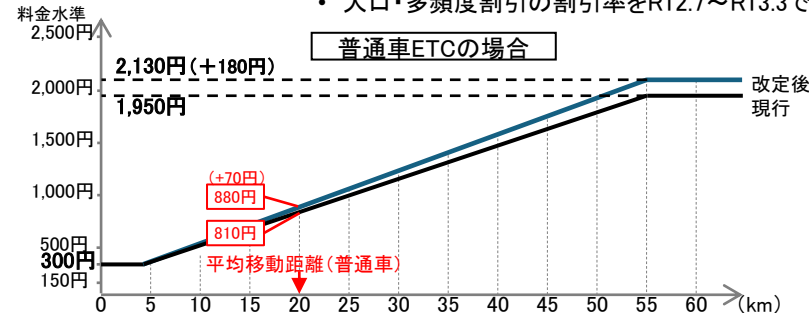
< 必要な維持管理作業 >



利用者負担の急増を避けつつ、
当面5年間の維持管理等の財源を確保

【料金改定の内容】

- ・ 料金1割引き上げ
 - ※中型車以上は「特別措置」の実施により、R9.6末まで改定前料金に据え置き
 - ・ 大口・多頻度割引の割引率をR12.7～R13.3で縮小



1. 令和9年度道路関係予算 概算要求

2. インフラ老朽化への対応

3. 人流・物流を支えるネットワーク

4. WISENET2050に向けた取組

5. 個別施策の取組

- ・自転車、無電柱化、道の駅

6. 災害対応

- ・令和8年熊本地震、令和8年8月千葉豪雨

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)

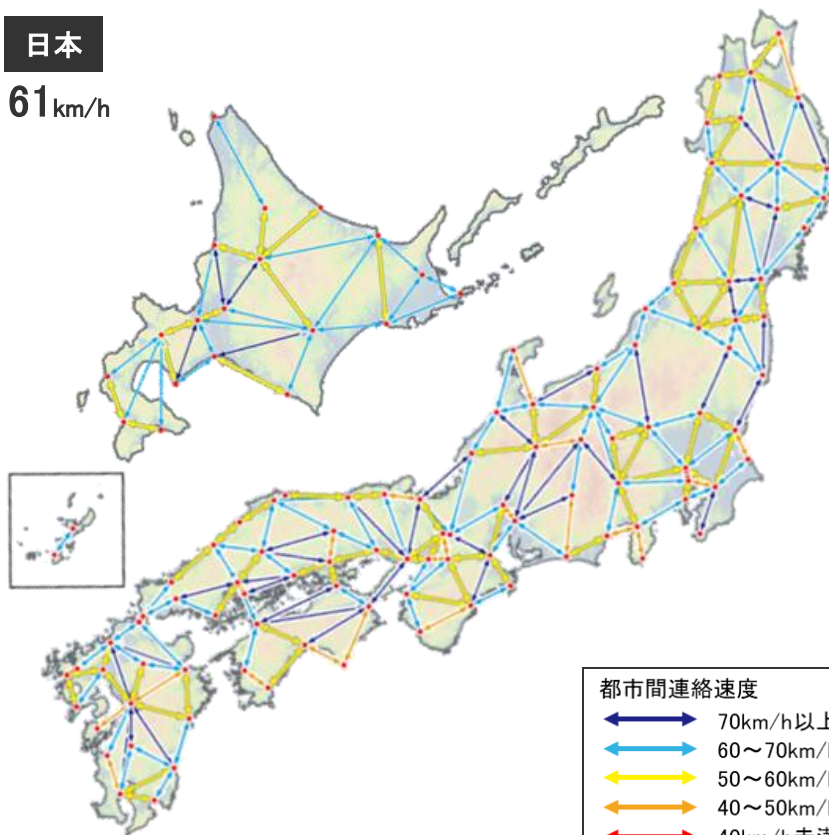
ドイツ : 約31,700km
(対象: アウトバーン※1、連邦道路※2) ※1 基本速度無制限、推奨速度は130km/h
※2 制限速度は基本100km/h、市街地は引下げあり

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

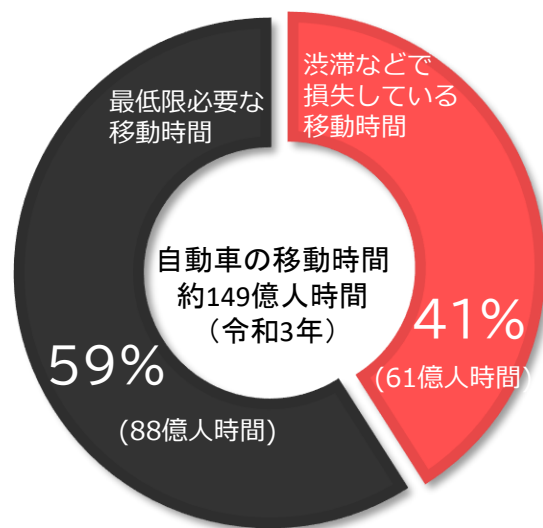
渋滞による経済損失

渋滞による時間ロスが生じ、経済損失が顕著

< 自動車の移動時間に占める渋滞損失時間 >

移動時間の約**4割**が時間ロス

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

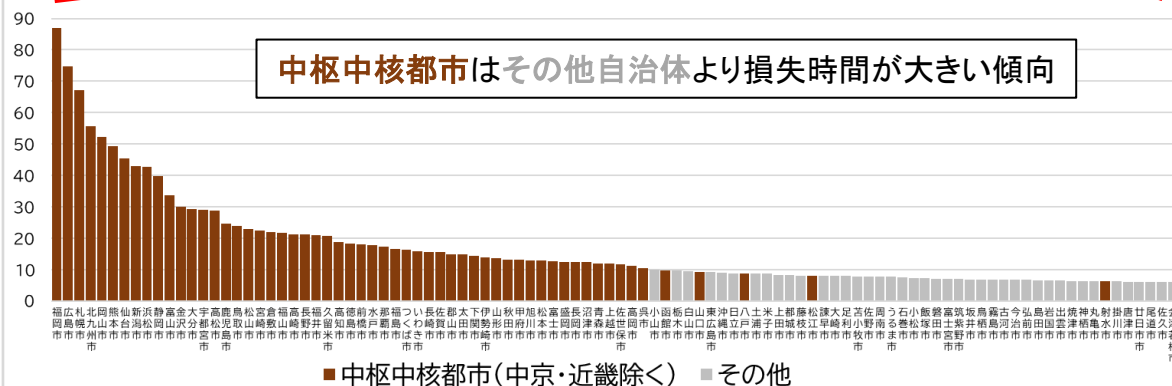


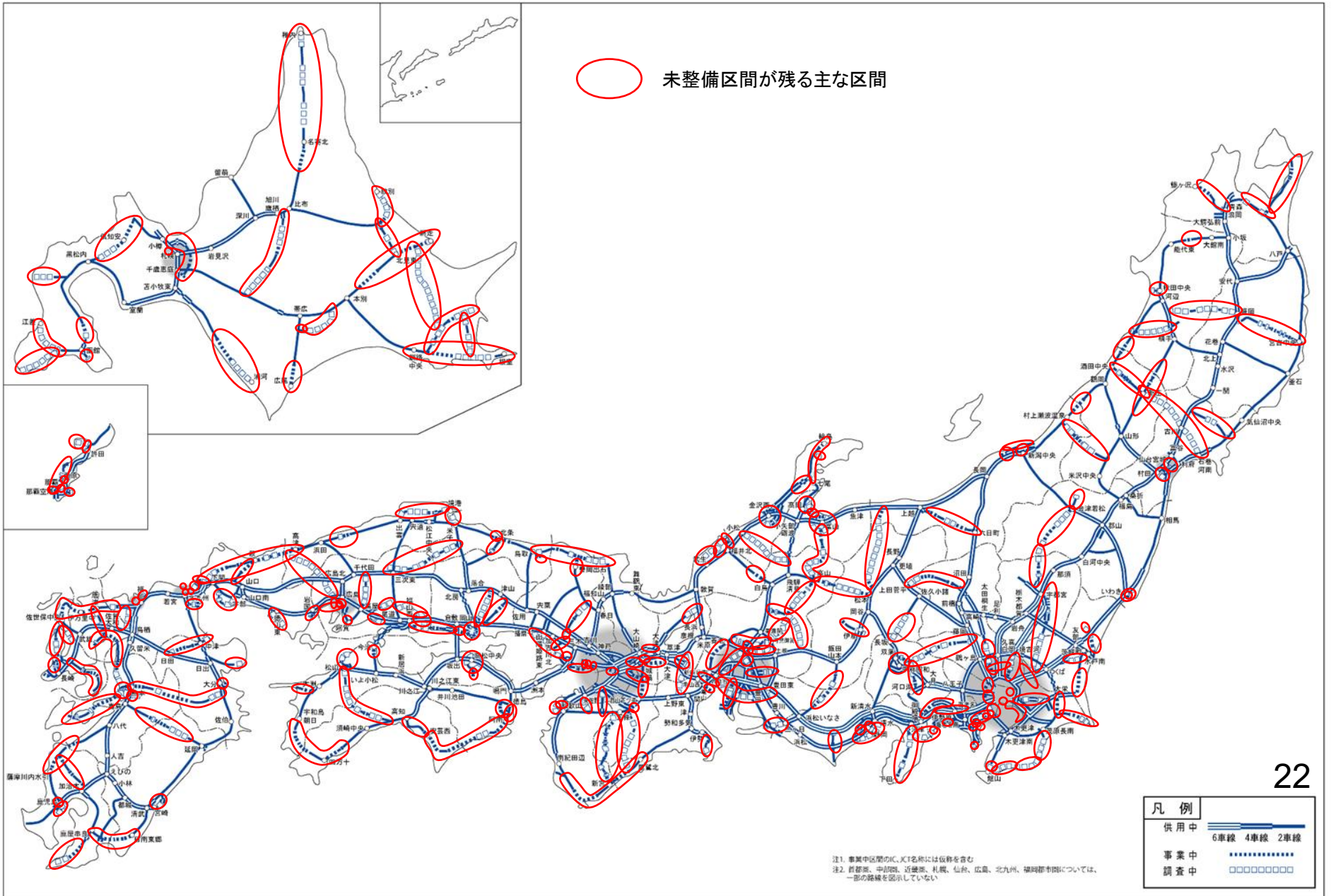
< 中枢中核都市における渋滞損失時間 >

損失時間 約31億人時間

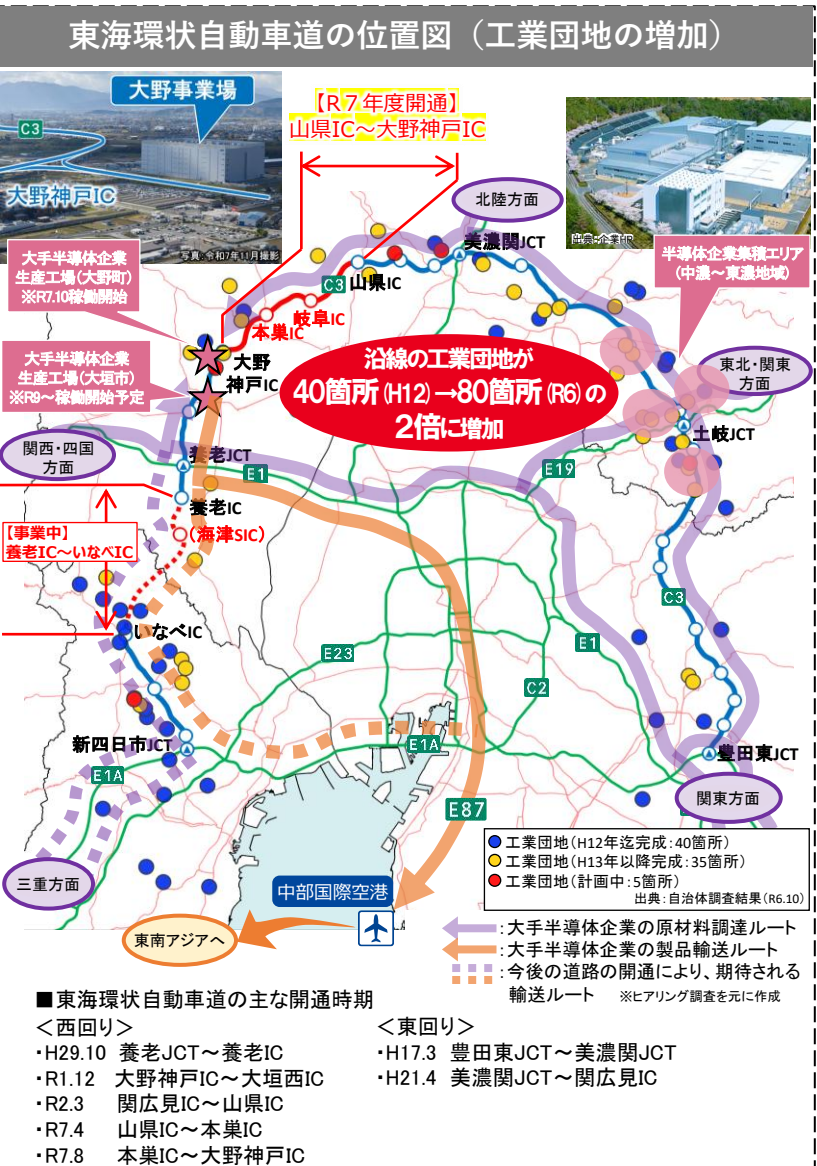
三大都市圏	中枢中核都市	その他自治体
東京圏(1都3県)、中京圏(3県)、近畿圏(2府4県) 506市町村	三大都市圏を除く59市	左記以外の1,160市町村
約30億人時間	約14億人時間	約17億人時間

百万人時間/年





- 東海環状自動車道の整備により、沿線市町の工業団地造成が進展し、経済成長を後押し
- 加えて、大手半導体企業の原材料調達ルートを担当など、産業競争力強化に貢献



■ 製造業の工場立地、半導体の産業競争力強化に貢献

○岐阜県における2025年の製造業等の工業立地件数(72件)、立地面積(104ha)がそれぞれ全国1位。

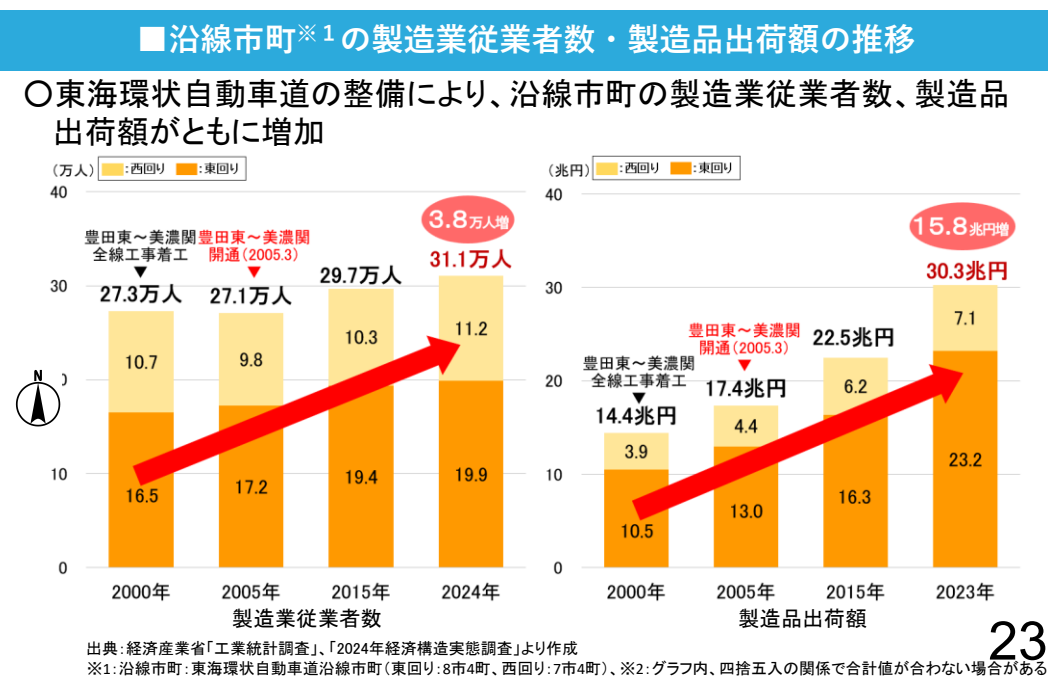
○工場立地に係る要因として、東海環状自動車道など県内の広域アクセスが充実したことがあげられる。

※出典:岐阜県2025年(1月～12月)工場立地動向調査結果

○ICパッケージ基板世界シェア約5割を占めているイビデン(株)は、東海環状自動車道沿線の事業場を中心に約5,000億円の設備投資計画※を発表

※出典:イビデン(株)R8.2.3プレスリリース、R8～10の3ヶ年で約5,000億円投資予定

○東海環状自動車道が原材料調達ルートを担当など、産業競争力強化に貢献



半導体産業の成長投資を支える道路整備(中九州横断道路)

■半導体等の大規模産業拠点の動きも踏まえ、港湾・空港など広域交通拠点へのアクセス性向上を図ることで、地域産業の生産性向上を支援し、日本経済・地域経済の成長を推進。

■また、企業立地に伴う関連インフラ整備を通して、企業・経済活動に貢献。

中九州横断道路の位置図



大規模産業拠点の新設 (菊陽町)



出典：国土地理院ウェブサイト
※国土地理院地図を加工して作成



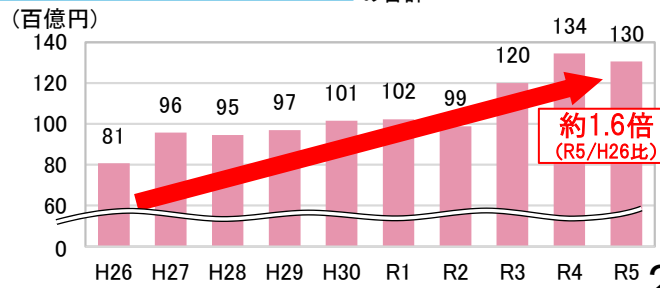
出典：きくようまぶ

沿線への世界最大手半導体メーカーの進出(R6.2.24開所)



製造品出荷額

※菊池市、合志市、菊陽町、大津町の合計



資料：工業統計調査、経済センサス活動調査、経済構造実態調査

1. 令和9年度道路関係予算 概算要求

2. インフラ老朽化への対応

3. 人流・物流を支えるネットワーク

4. WISENET2050に向けた取組

5. 個別施策の取組

- ・自転車、無電柱化、道の駅

6. 災害対応

- ・令和8年熊本地震、令和8年8月千葉豪雨

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

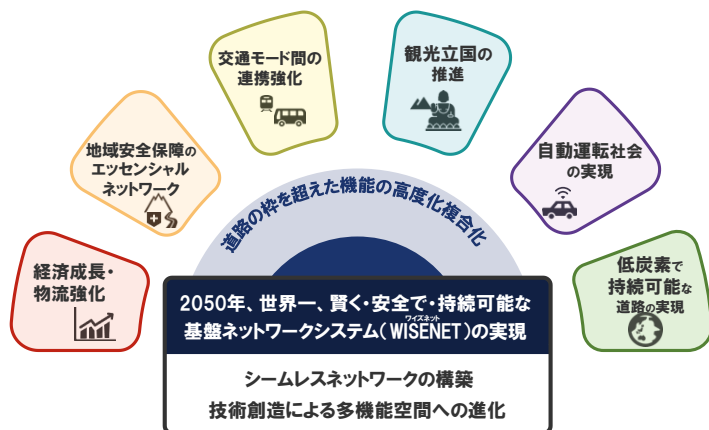
国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献

▶ 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



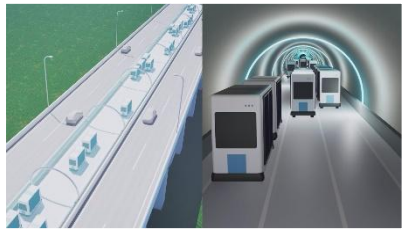
移動しやすさ、強靱性（通行止めリスク）など、求められるサービスレベルを達成する

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8年10月～12月に国総研等で実験を実施（9/8に7グループ8ケースを採択）



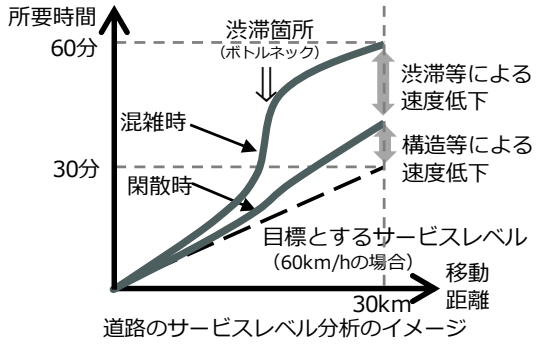
高速道路における自動運転車支援

- 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

- 2025年10月に国交大臣策定（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



渋滞対策



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

<背景/データ>

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

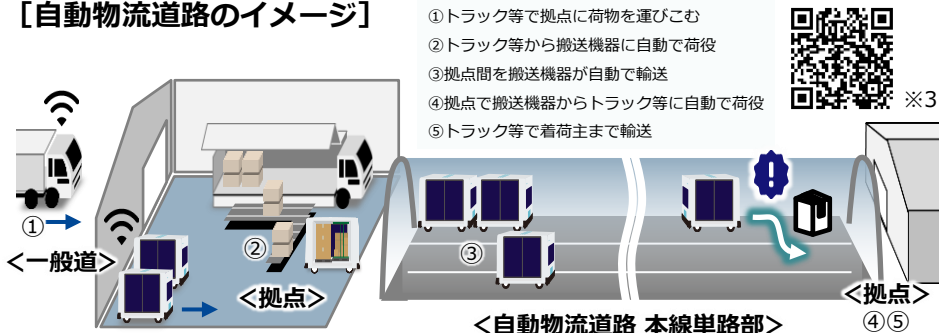
○令和7年5月に設置した「自動物流道路の実装に向けたコンソーシアム」※2において、ビジネスモデル、オペレーションの技術的な実証、インフラ整備のあり方等を議論

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

【実証実験】



【自動物流道路のイメージ】



対象区間 東京～大阪を基本

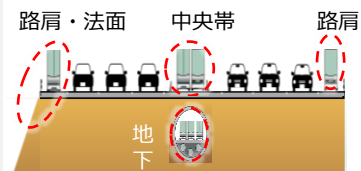
関東・東関東や兵庫等への拡大も検討

拠点 中間地点を含む複数拠点、他モード連携も考慮

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

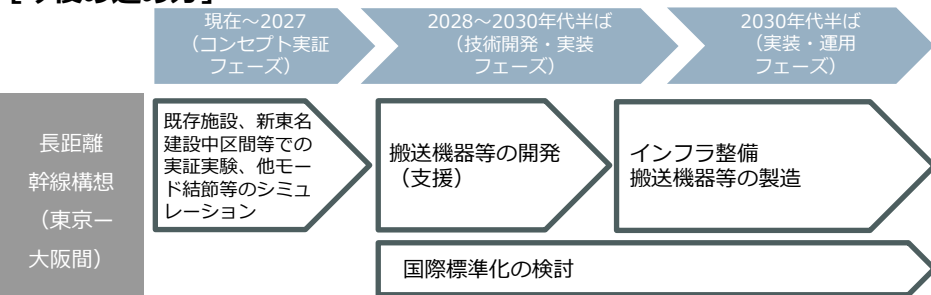
搬送速度 70～80km/hを目指す（技術開発が必要）

【道路空間の活用イメージ】



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

【今後の進め方】



※1：自動物流道路のあり方 最終とりまとめ（令和7年7月31日策定）

※2：令和7年度末時点で127社が参画

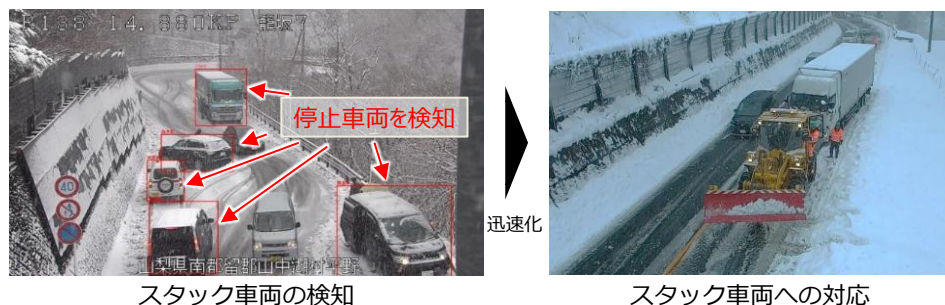
※3：自動物流道路の構築に向けてのイメージ（動画）

道路分野におけるAI技術の導入

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

【AIを活用した災害対応の迅速化】

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



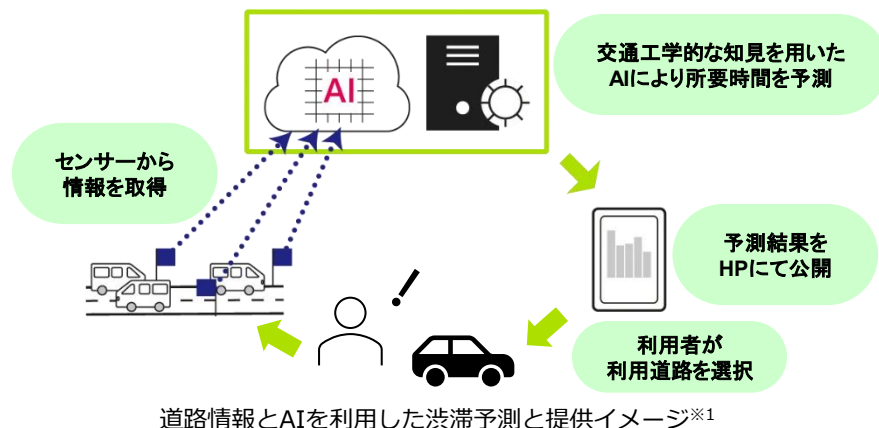
【AIを活用した道路管理の高度化】

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



【AIを活用した交通需要マネジメントの高度化検討】

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



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



【道路業務の支援AIの構築】

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

※1：NEXCO中日本HPの図に一部加筆

自動運転と道路インフラの連携

- 自動運転社会の早期実現に向けた取組を強力に推進するとともに、自動運転の普及に伴う社会変容に的確に対応するため、令和8年1月22日に「国土交通省自動運転社会実現本部」を設置（本部長：国土交通大臣）。
- AI技術を搭載した自動運転車の登場も踏まえつつ、安全かつスムーズな自動運転の実現に向け、自動運転車と道路インフラの情報連携などの検討を進める。

■AI技術を搭載した自動運転車の登場

従来の開発手法（ルールベース）

「人」が走行パターンごとに自動運転のプログラムを規定



最新の開発手法（AIベース）

AIを路上走行させ、運転パターンを自己学習させる



■道路インフラ連携の方向性

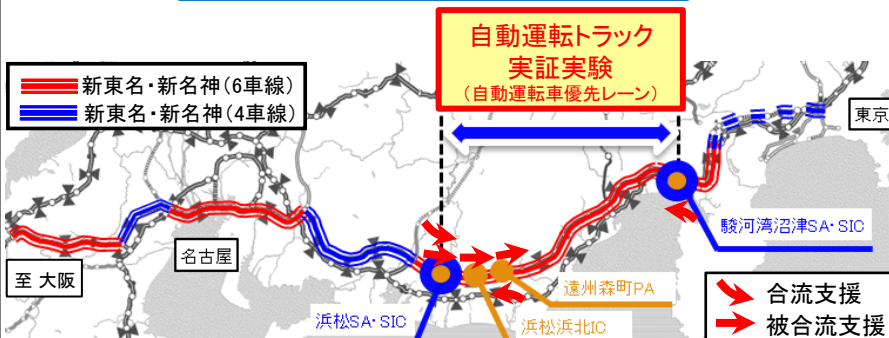
ユースケース		連携の方向性
高速道路 特定ルート 一般道 面的	＜自動運転トラック＞  提供: RoAD to the L4テーマ3コンソーシアム	● 合流支援、先読み情報提供 ● 運行管理との連携
	＜バス＞  提供: 上土幌	● 路車協調システム ● 走行空間整備
	＜自動運転タクシー＞  出典: Waymo 公式ブログ 2024年3月13日	● 工事規制情報等の提供 ● 車両データの活用

R8.1.22 自動運転社会の早期実現に向けて、
「国土交通省自動運転社会実現本部」を設置
(本部長:国土交通大臣)

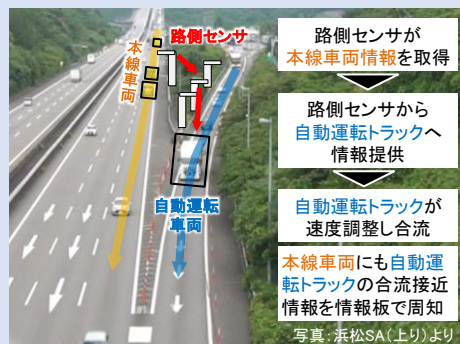
自動運転の実装に向けた取り組み

- 高速道路におけるインフラ支援としては、2025年3月3日から新東名高速道路において、レベル4自動運転トラックの実現を支援する路車協調システムの実証実験を実施。
- 一般道におけるインフラ支援としては、車載センサでは検知できない物標を路側センサから車両へ伝達する実証実験を実施(令和7年度:千歳市、日立市、小松市、堺市、福山市)。

高速道路におけるインフラ支援

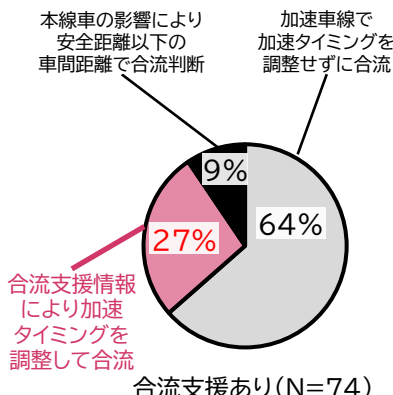


合流支援情報提供イメージ



駿河湾沼津SA(下)、遠州森町PA(下)、
浜松SA(上)

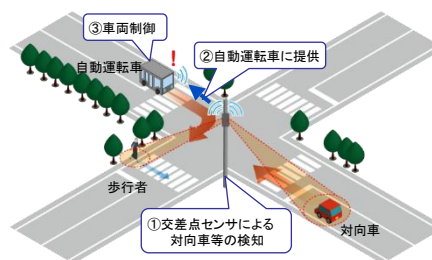
■実証実験の結果 (円滑な合流割合)



※ テーパー終了地点を合流位置とした
今回の実証の結果を用いた分析

一般道におけるインフラ支援

■路車協調システムのイメージ



実証実験の様子(広島県福山市)

■実証実験の結果(手動介入発生割合)

情報提供なし(without)



手動介入発生割合 14.5%

情報提供あり(with)



手動介入発生割合 3.9%

約10.6ポイント減少

➡ 車両の開発状況や実証実験の結果等を踏まえ道路インフラに必要な各種基準等・パッケージを策定

- 自動運転社会の早期実現に向けて、その**推進・連携体制を強化**するとともに、**自動運転車両の開発・普及の促進**や**社会受容性の向上**、自動運転を支える**道路・都市インフラ側の取組**などを強力に進めていく。

1 L2++車の本格的な普及

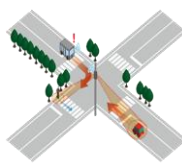
- 優良なL2++車の認定制度の創設
- L2++車の開発・普及を促進するための**施策パッケージ**を検討
- **公共交通への早期活用**（公共ライドシェアを含む）



L2++車
(日産・ウェイヴ社（英）のAI搭載）

2 より安全・円滑な移動に資する道路の実現

- **ITSインフラ（路車協調システム）の基準類**を策定
- 道路空間のあり方を具体化（**ガイドライン策定**）
- **道路と車両のデータ連携**や**自動運転車両を活用した道路維持管理**に向けた実証等を検討



路車協調システム
(交差点センサ)



道路空間の再配分



道路維持管理への
自動運転車導入

3 自動運転を支えるまちづくり

- **人中心の駅前広場**の整備
- **居心地がよく歩きたくなる街なか空間**の形成
- **令和の都市リノベーション全国推進運動**等を通じたコンパクト・プラス・ネットワークの推進



人中心の駅前広場の整備（イメージ）

4 自動運転の実装による「交通空白」の解消と「観光の足」の確保

- **交通事業のデジタル化・標準化等を加速**し、自動運転等のシステム効果最大化等を実現するため、**地域交通DX（COMmmONS）**を推進
- 交通インフラが脆弱な観光地におけるインバウンドをはじめとする**観光客の移動手段の確保・充実**に向けた**自動運転バスの導入**の促進



バス等のデータに基づく運行管理

5 自動運転の社会受容性の向上

- 自動運転の社会受容性を高めていくため、**体験機会の拡大と信頼の形成**に取り組む
 - ・ 地域での継続可能なビジネスモデルの構築に向けた**先行的事業化地域の選定**
- **運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築**に向けた検討



自動運転試乗会の様子

6 自動運転トラックの社会実装の推進

- **自動運転トラックの事業化支援**やビジネスモデルの官民での検討
- 事業者間連携のための**車両の規格化・標準化**や**データ連携**の推進
- 自動運転物流を支える**基幹物流拠点の整備促進**
- **東北道で路車協調**（合流支援、先読み支援等）の実証実験を開始



レベル4 自動運転トラックの早期実装の推進

7 多様な輸送モードにおける自動運転の推進

- 道路空間を活用したクリーンな物流システムとして**自動物流道路**を実現
- 空港制限区域内の自動運転車両について、**羽田・成田空港での導入台数の増加**や、**国内空港への導入展開**に向けた検討を推進
- 港湾における**自動化・遠隔操作化荷役機械**の導入促進



自動物流道路のイメージ



空港制限区域内の
自動運転トイングトラクター



出典：飛鳥コンテナ埠頭株式会社
コンテナドレージの自動運転

道路のライフサイクル全体の低炭素化

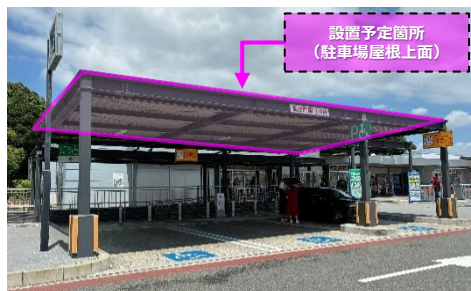
■ 全ての地方整備局等および高速道路会社ならびに一部の地方公共団体において、道路法等の一部を改正する法律（R7.10.1施行）に基づき道路脱炭素化推進計画を策定

【道路脱炭素化推進計画の策定促進】

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

【発電】

- 道路空間でのペロブスカイト太陽電池の導入を促進



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



更なる導入拡大に向けた検討箇所例
(高速道路の遮音壁)

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

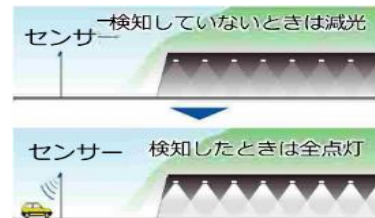
- ・再エネ電力調達割合目標：国直轄 27.1%(R6) ⇒ 60%(R12)
- ・太陽光発電施設設置目標：国直轄 44箇所(R6) ⇒ 122箇所(R12)

【道路建設・管理の低炭素化】

- 道路照明LED化・高度化を推進

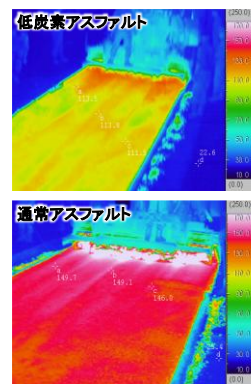


道路照明のLED化



道路照明の高度化

- 低炭素材料及び再生建設材料の導入促進のため、GREEN×EXPO 2027会場及び周辺道路において低炭素アスファルトを使用



低炭素アスファルトの導入



アスファルトの中温化技術

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

1. 令和9年度道路関係予算 概算要求

2. インフラ老朽化への対応

3. 人流・物流を支えるネットワーク

4. WISENET2050に向けた取組

5. 個別施策の取組

- ・自転車、無電柱化、道の駅

6. 災害対応

- ・令和8年熊本地震、令和8年8月千葉豪雨

良好な自転車利用環境の整備・活用促進

■令和8年5月29日に閣議決定された「第3次自転車活用推進計画」において、新たに掲げられた「ビジョン」の実現を目指し、目標の達成に向けて、自転車活用施策を総合的かつ計画的に進めてまいります。

ビジョン

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

【目標1：良好な自転車利用環境の実現】

- ガイドラインの改定等を通じ、自転車ネットワーク計画策定や自転車通行空間整備を促進
- 整備延長の拡大に加え、自転車利用や事故状況を踏まえた専用空間の創出や交差点対策等を実施し、自転車ネットワーク整備と通行空間の質向上を両輪で推進



【目標2：自転車事故のない安全で安心な社会の実現】

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

【目標3：良好な地域の移動環境の形成】

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



シェアサイクルポート（北九州市）

【目標4：活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現】

- 自転車通勤等を通じた日常利用の更なる促進



【目標5：観光地域づくりや地域活性化】

- ナショナルサイクルルートをはじめとするサイクリングルートの走行環境及び受入環境の整備を推進
- 「Velo-city愛媛2027」に向けた機運醸成や情報発信支援



鳥取うみなみロード（鳥取県）



Velo-city2026/イタリア

第3次無電柱化推進計画 概要(令和8年6月2日 国土交通大臣決定)

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

【計画期間】

2026年度から2030年度までの5年間

【推進目標】

1. 防災・強靱化

激甚化・頻発化する災害に備え
道路啓開の実効性を早期に高める

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

2. 安全・円滑

通学路の安全対策と一体として
児童の事故リスクを着実に低減する

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

3. 景観・観光

道路管理者と景観・観光部局の連携を強化し
地域全体で切れ目のない景観を創出

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

今後5年間

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

【施策】

(1) 緊急輸送道路の電柱を減少

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

(2) 新設電柱の抑制

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

(3) コスト縮減の推進

- ・側溝配線や地上配線など地域や現場の実情を踏まえた多様な整備手法の活用

(4) 事業のスピードアップ

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

(5) 占用制限の拡大

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

(6) 点検及び維持管理

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

「道の駅」第3ステージの推進

■ 「道の駅」がまちづくりの拠点となり「道の駅」と「まち」が一体的に発展する「道の駅」第3ステージの取組を総合的に推進します。

＜背景／データ＞

- ・全国に1,231駅を登録（令和7年12月時点）
- ・「防災道の駅」79駅の選定(令和7年5月時点) や「防災拠点自動車駐車場」として389箇所を指定(令和8年4月時点)

【「道の駅」第3ステージを応援するための取組】

○第3ステージ実現に向けて、「道の駅」がまちぐるみで戦略的に取り組む施策を推進

○「道の駅」第3ステージ応援パッケージ支援対象として選定した10駅に対し、関係省庁や専門家等の派遣アドバイザーとの連携による、重点的な支援を実施



【防災機能強化の取組】

- ハード・ソフト両面より「防災道の駅」※1の機能強化を推進
- 災害時も活用可能なトイレや非常用電源設備など、防災拠点機能強化に取組む「道の駅」の支援強化



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

【高付加価値コンテナの設置推進】

- 災害時にも活用可能な高付加価値コンテナについて、「道の駅」における活用ガイドライン※2等を踏まえ導入を推進※3



防災用コンテナ型トイレ
（「道の駅」から令和8年熊本地震被災地へ派遣）



可動式ランドリーコンテナ社会実験
（道の駅「まえばし赤城」）

※1：都道府県の地域防災計画等で広域的な防災拠点に位置付けられている「道の駅」であり、防災拠点としての役割を果たすためのものとして国土交通省が選定したもの

※2：『「道の駅」における高付加価値コンテナ活用ガイドライン』（令和6年4月策定）

※3：休憩や地域振興等のサービス提供が可能な可動式コンテナを「道の駅」に設置し、災害時には被災地へ運搬して広域的に活用



【道の駅 象徴的なアイコン】 【道の駅外の「コアユニット」】

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



アドバイザーを派遣した勉強会の開催
（道の駅「るもい」（北海道留萌市））

1. 令和9年度道路関係予算 概算要求

2. インフラ老朽化への対応

3. 人流・物流を支えるネットワーク

4. WISENET2050に向けた取組

5. 個別施策の取組

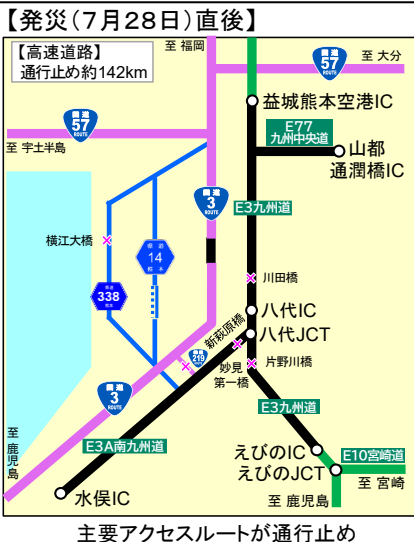
- ・ 自転車、無電柱化、道の駅

6. 災害対応

- ・ 令和8年熊本地震、令和8年8月千葉豪雨

令和8年熊本地震による道路の被災・復旧状況

- 令和8年7月28日16時27分に熊本県において最大震度7とする地震が発生。発生後翌朝には直轄国道(3号・57号)のアクセスを確保。
- 高速道路は、発災当初、約142kmにわたり規制を実施していたが、発災から2週間後の8月14日に九州道全線で、発災から3週間後の8月18日に、九州道・南九州道(八代JCT～八代南IC間を除く)の全線で、一般車両の通行を確保。



■国道3号(氷川町付近)

補修跡で段差が発生

至 水俣市
至 熊本市

＜被災状況＞

九州自動車道 川田橋

かわだばし



＜被災状況＞

上り線(福岡方面)
下り線(鹿児島方面)



＜床版損傷部 応急復旧＞

凡 例

- 通行止め区間
- 通行止め区間(緊急車両通行可)
- 高速道路
- 国道3号、国道57号、国道219号
- 県道338号、県道14号

＜応急復旧後対面通行で交通確保＞

令和8年熊本地震に対応する応急復旧事業

○令和8年熊本地震により被災した、国が管理する国道3号等及び西日本高速道路株式会社(NEXCO西日本)が管理するE3九州自動車道等の災害復旧事業のための予備費使用が8月4日(**計206億円**)及び、8月28日(**計113億円**)に閣議決定

○甚大な被害が発生した南九州道(八代JCT～八代南IC間)の妙見第一橋は、8月6日に有識者委員会を設置し、復旧方法を検討中。



【直轄国道】 **予備費:50億円**(8月4日閣議決定)、**113億円**(8月28日閣議決定)

①国道3号

(熊本県八代郡氷川町～八代市)

路面段差



②国道3号

(熊本県八代市)

橋梁損傷
(夕葉橋)



【高速道路(NEXCO区間)】 **予備費:156億円**(8月4日閣議決定)

③E3九州自動車道

(植木IC～栗野IC)

路面亀裂



④E3A 南九州自動車道

(八代JCT～日奈久IC)

橋梁損傷
(妙見第一橋)



- 令和8年熊本地震の発生後、全国の地方整備局等からTEC-FORCEを派遣し、被災状況調査など実施・支援。
- また、全国各地の防災道の駅等に設置している防災用コンテナ型トイレを、合計16台派遣。
- 国土交通省が保有する散水車(給水機能付)による被災者への給水支援なども実施。

TEC-FORCE隊員による被災状況調査



道路の被災状況調査（氷川町）



道路の被災状況調査（氷川町）

被災状況調査の結果報告



被災状況調査の結果報告（宇土市）

防災用コンテナ型トイレの派遣



道の駅竜北での支援状況（氷川町）

散水車(給水機能付)による給水支援



被災者への給水支援（宇土市）



簡易水道貯水槽への給水（嘉島町）

耐震補強による国土強靱化の効果事例

●一般県道八代不知火線 ^{やつしろ しらぬい} 砂川大橋 ^{すながわ おおはし}における耐震補強

- 熊本県宇城市^{うき}の一般県道八代不知火線 砂川大橋において、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」として、橋梁の耐震補強（耐震性能2）を実施。（令和3年度に対策完了）
- 令和8年7月28日に熊本県熊本地方を震源とする地震では、宇城市^{まつばせまち}松橋町で震度6強を観測したが、当該施設においては大きな被害は生じず、第2次緊急輸送道路のネットワークの機能を維持した。

位置図



対策前・対策後

〈施工前〉



〈施工完了〉



〈施工完了（拡大）〉

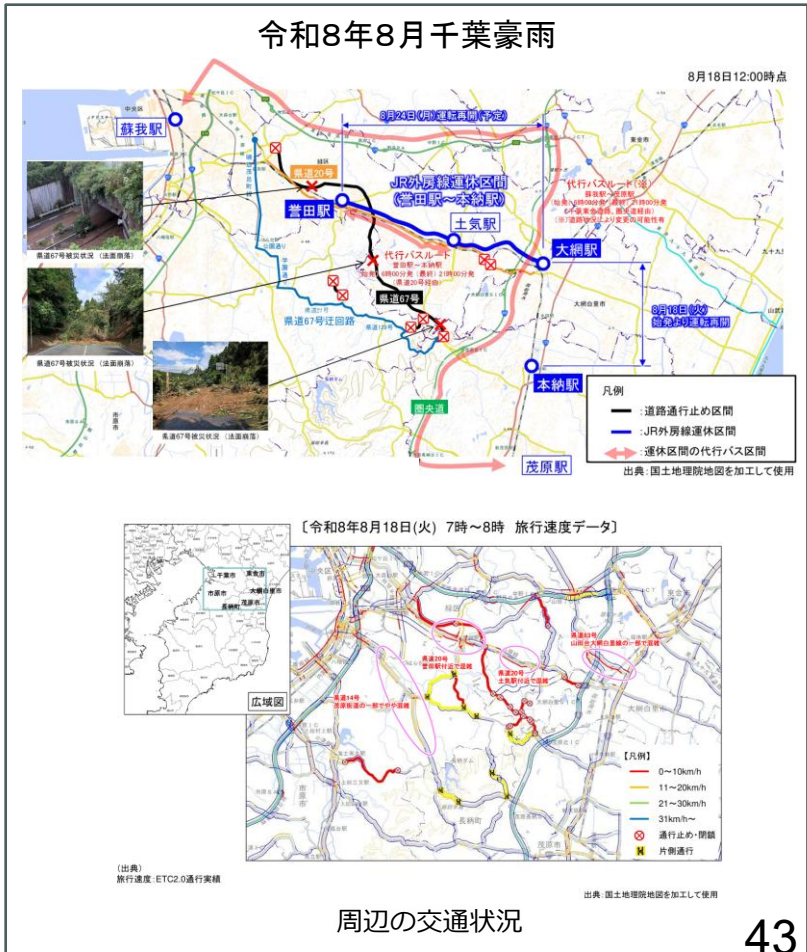


〈施工完了（拡大）〉



※耐震性能2を満足する補強を実施
（速やかな機能回復が可能な性能を目指す対策）

- 発災後に国土交通省、警察、地方公共団体、高速道路会社、学識経験者、関連団体、事業者等で構成でされる「災害時交通マネジメント検討会」を設置し、災害時交通マネジメントを実施
- 令和8年熊本地震では、広域迂回の呼びかけや料金調整を実施するとともに、交差点改良や路面修繕等のピンポイント対策による交通円滑化の取組を実施
- 令和8年8月千葉豪雨では、周辺道路の交通状況のモニタリングを実施し、関係機関と連携し、自動車による移動の抑制等の情報提供を実施



令和8年8月千葉豪雨による道路の被災・対応状況

○令和8年8月13日(木)から14日(金)にかけての大雨により、千葉県において高速道路等での大規模な土砂災害や、アンダーパス部等の冠水による通行止め等が発生。

・道路の被害状況等(通行止め)

	8/14_06:00	8/16_07:00	8/17_07:00	8/31_13:00	9/3_15:00
高速道路	4路線16区間	2路線7区間	全て解消	-	-
直轄国道	1路線1区間	全て解消	-	-	-
補助国道	5路線5区間	1路線1区間	全て解消	-	-
都道府県道等	2県9区間	2県8区間	2県7区間	1県2区間	1県1区間

・被害・対応状況



＜高速道路の土砂災害・復旧状況(圏央道)＞



令和8年8月千葉豪雨における被災車両の対応

- 千葉県、千葉市、佐倉市、大網白里市等で、災害対策基本法による被災車両の排除(移動)できる区間を指定
- 関東地方整備局において、千葉市に対し、TEC-FORCEによる被災車両移動の支援やレッカー車最大17台の派遣、仮置き場の提供などを実施
- 8月18日に設置した、国、県をはじめ関係機関で構成するプロジェクトチームにおいて、被災車両への円滑な対応に向けた取り組みを推進
- 千葉県内の道路上の被災車両は、8月31日までに全て撤去が完了(最大約3,100台)
- 所有者と連絡が取れない車両は、引き取りを円滑に進めるため、8月25日から車両番号の一部や車種などの情報をホームページで掲載

○路肩等から仮置き場への移動



・車両仮置き場の状況
(国提供地: 国道357号千葉市役所付近)



・路肩から搬送



○交通障害車両の路肩への移動 (8月16日～)



・路肩への移動(車両用移動用装置)



・路肩への移動(人力)