

道路行政をとりまく最近の情勢について

令和7年2月14日

国土交通省 道路局 企画課

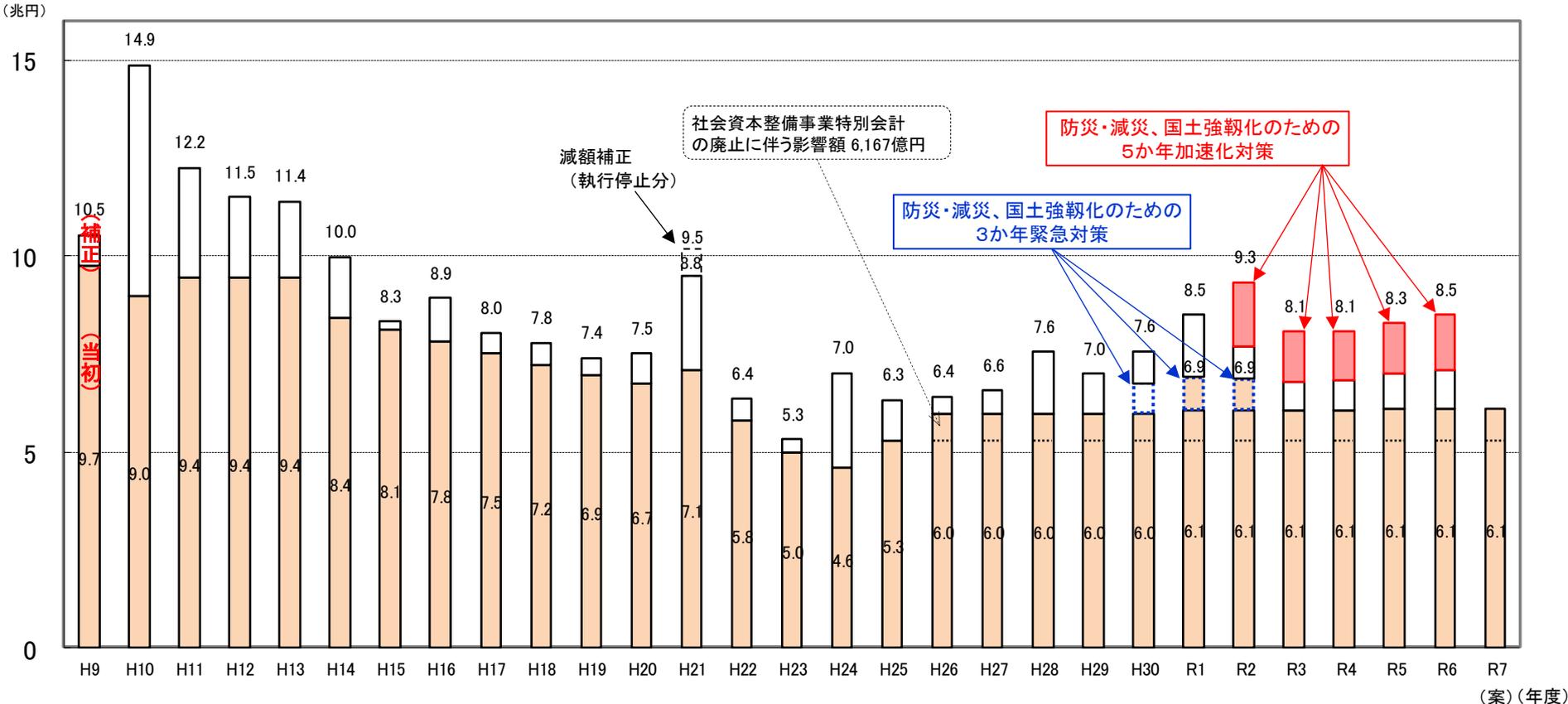
小林 賢太郎

1. 令和7年度予算決定概要

2. WISENET

3. 道路法等改正

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。

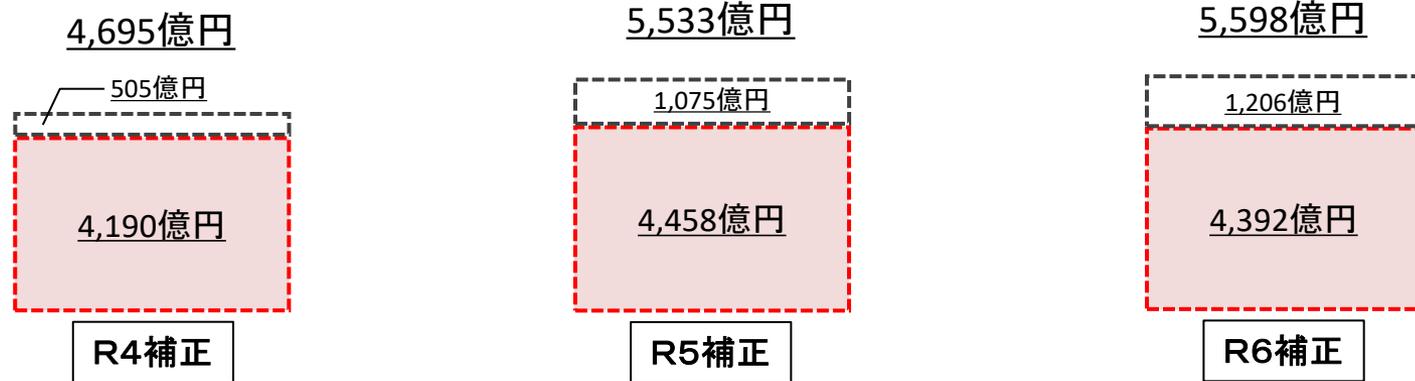
※ 令和6年度補正予算については、GX経済移行債で実施する事業(500億円)を含む。

道路関係予算の推移(国費)

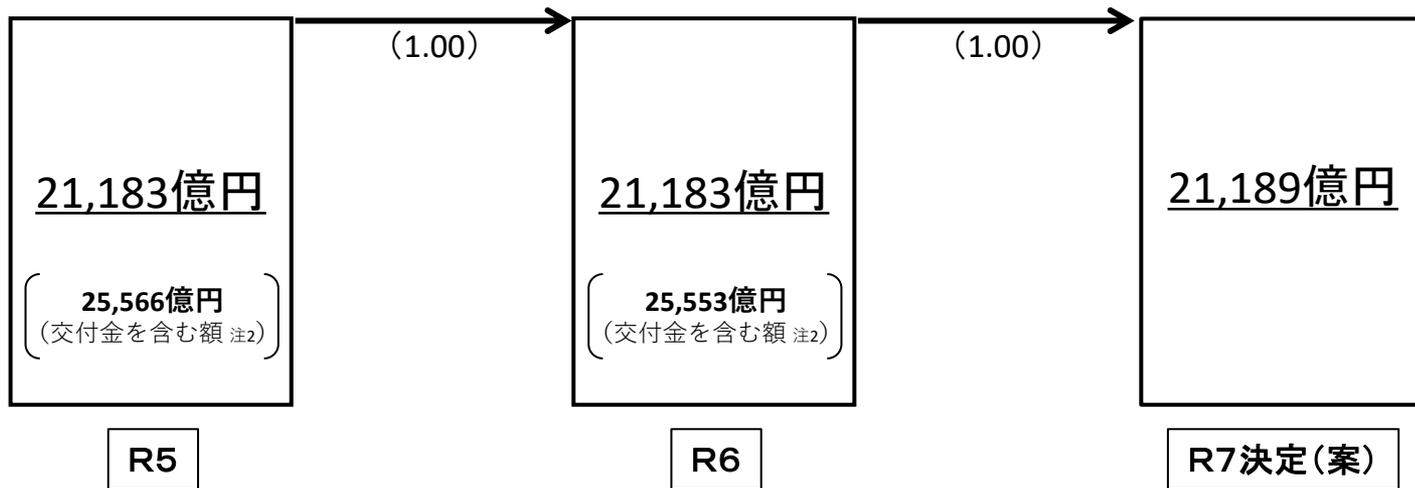
補正

生産性向上等

国土強靱化5か年加速化対策等



当初



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※R5は交付決定額ベース、R6、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

令和7年度道路関係予算総括表

II 決定概要

1 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		15,959	1.00	15,959	1.00
改築その他		10,217	0.99	10,217	0.99
維持修繕		4,634	1.03	4,634	1.03
諸費等		1,108	1.01	1,108	1.01
補助事業		8,798	1.00	5,110	1.00
高規格道路、IC等アクセス道路その他		4,627	0.99	2,555	0.99
道路メンテナンス事業		3,964	1.01	2,282	1.01
道路盛土のり面防災対策事業		7	皆増	4	皆増
除雪		200	1.02	133	1.02
補助率差額		—	—	136	1.08
有料道路事業等		26,304	0.93	120	1.00
合	計	51,061	0.96	21,189	1.00

[参考] 公共事業関係費(国費): 60,858億円[対前年度比1.00]

注1. 上表の合計には、社会資本整備総合交付金からの移行分が含まれており、社会資本整備総合交付金からの移行分を含まない場合は国費21,185億円[対前年度比1.00]である。

注2. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(2,893億円)を含む。

注3. 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7年度予算において防災・安全交付金(国費8,470億円[対前年度比0.97])、社会資本整備総合交付金(国費4,874億円[対前年度比0.96])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6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3,035億円、社会資本整備総合交付金:国費1,290億円である。

※ 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7年度予算において社会資本整備総合交付金(国費260億円[対前年度比1.61])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7億円)およびデジタル庁一括計上分(国費10億円)がある。

○道路盛土のり面防災対策補助制度の創設

令和6年能登半島地震において、緊急輸送道路である能越自動車道の盛土区間において大規模崩壊が多数発生し、人員・物資輸送に影響が生じたことを踏まえ、盛土の大規模崩壊に伴う道路機能の著しい喪失を防ぐため、緊急輸送道路における盛土のり面の点検結果に基づき行われる防災対策事業に対し、計画的かつ集中的に支援する個別補助制度を創設します。

○災害応急対策移動施設導入に係る無利子貸付制度の創設

令和6年能登半島地震において、各地から被災地へ派遣され被災者支援に有効活用された、防災用コンテナ型トイレ等の災害応急対策移動施設について、その設置を促進するため、民間事業者等が自動車駐車場に道路占用許可を受けて設置する場合に係る費用の一部について、地方公共団体を通じて国が無利子貸付を行う制度を創設します。

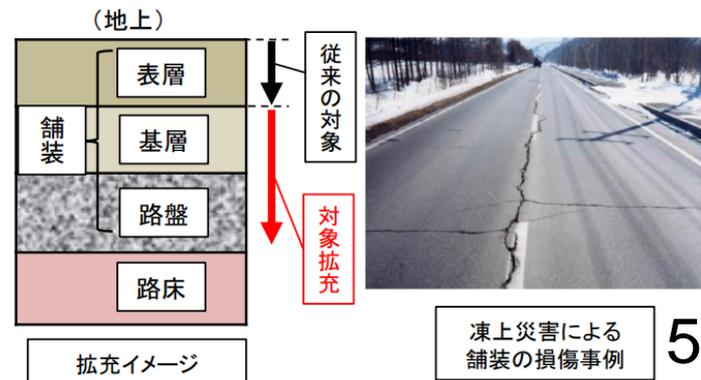
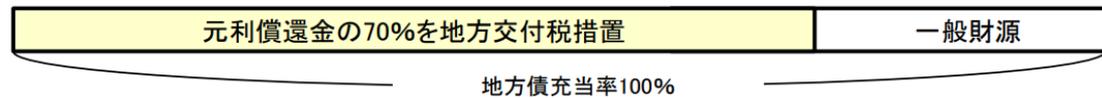
(参考)

○緊急自然災害防止対策事業費の対象事業の拡充(総務省)

積雪寒冷特別地域の道路における凍上災害の予防・拡大防止対策については、舗装の表層のみの対策に加えて、基層及び路盤を含む対策にまで対象を拡充。

<総務省 令和7年度地方財政対策のポイント及び概要より>

(参考)緊急自然災害防止対策事業債 <令和3年度～令和7年度>



道路盛土のり面防災対策補助制度の創設

○ 令和6年能登半島地震を踏まえた盛土のり面点検に基づく防災対策事業に対し、計画的かつ集中的に支援する個別補助制度を創設。

■ 道路盛土のり面防災対策補助制度の創設

- (背景)
- 令和6年能登半島地震において、緊急輸送道路である能越自動車道の盛土区間において大規模崩壊が多数発生し、人員・物資輸送に影響が生じた。
 - このため全国の緊急輸送道路を対象に点検を実施し、適切な対策を講じて、盛土の大規模崩壊に伴う道路機能の著しい喪失を防ぐ必要がある。



R6能登半島地震による盛土崩壊状況

(制度概要)

- 令和6年能登半島地震を踏まえた盛土のり面点検に基づく防災対策事業に対し、計画的かつ集中的に支援

補助要件

- 1) 緊急輸送道路
- 2) 盛土のり尻から測った盛土高が、おおむね10m以上の盛土
- 3) 地山傾斜地等の水の集まりやすい地形条件に造成された盛土

道路盛土のり面防災対策

■ 対象箇所イメージ

■ 対策イメージ

ふとんかご設置例

排水ボーリング設置例

災害応急対策移動施設導入に係る無利子貸付制度の創設

○能登半島地震では、容易に移動でき、かつ機動的にスペースを確保できるコンテナ等の災害応急対策移動施設が多く活用されたことを踏まえ、その設置ニーズが高まっている。

○導入にあたっては、その設置工事の費用が課題となっており、災害応急対策移動施設の設置促進のため、その導入等に係る費用について、無利子貸付制度を創設。

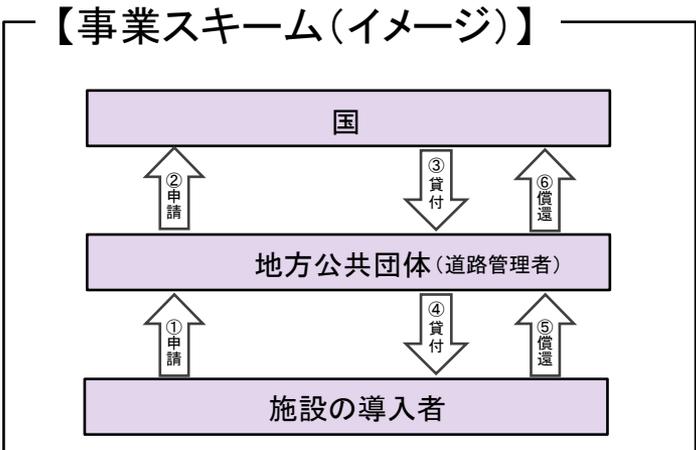
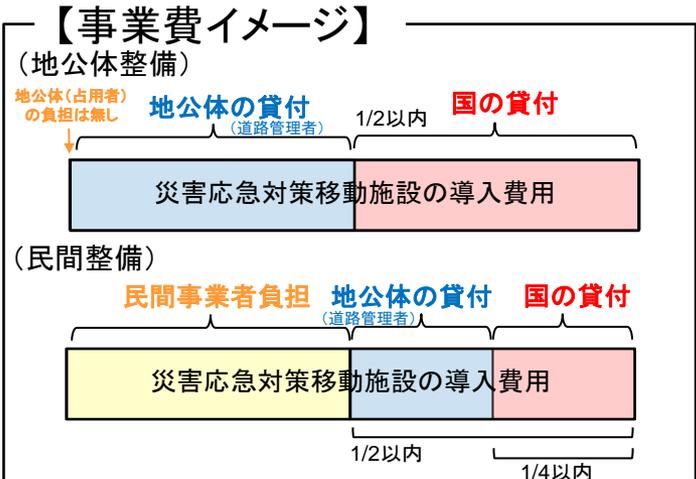
【制度の概要】

占用許可を受けて災害応急対策移動施設を自動車駐車場内に設置しようとする者において必要となる当該施設の設置に係る費用の一部について、地方公共団体を通じて国が無利子貸付

○貸付対象者：占用許可を受けて当該施設を設置する者
(民間事業者、地方公共団体)

○貸付対象：災害応急対策移動施設の導入費用
(施設購入費・設置工事費)

○償還期間等：20年以内(うち5年以内据置)
均等半年賦償還



【施設例】



トイレコンテナ



ランドリーコンテナ

○ 近年の激甚化・頻発化する災害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整備や老朽化対策等の抜本的な対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図ります。

災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築

高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定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〉

- ・5か年で高規格道路のミッシングリンク約200区間の約3割を改善(全線又は一部供用)
- ・5か年で高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間(約880km)の約5割に事業着手

【国土強靱化に資するミッシングリンクの解消】



【暫定2車線区間の4車線化】



道路の老朽化対策

ライフサイクルコストの低減や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、定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設(橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等)の対策を集中的に実施

〈達成目標〉

- ・5か年で地方管理の要対策橋梁の約7割の修繕に着手

【橋梁の老朽化事例】



【舗装の老朽化事例】



河川隣接構造物の流失防止対策

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洗掘・流失対策等を推進

【渡河部の橋梁流失】

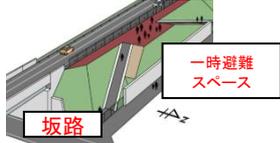


令和2年7月豪雨 熊本県道

高架区間等の緊急避難場所としての活用

津波等からの緊急避難場所を確保するため、直轄国道の高架区間等を活用し避難施設等の整備を実施

【緊急避難施設の整備イメージ】



道路法面・盛土対策

レーザープロファイラ等の高度化された点検手法等により新たに把握された災害リスク箇所に対し、法面・盛土対策を推進

【法面・盛土対策】



法面吹付工、落石防止網工

無電柱化の推進

電柱倒壊による道路閉塞のリスクがある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

ITを活用した道路管理体制の強化

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

【AIによる画像解析技術の活用】



「3か年緊急対策」、「5か年加速化対策」等により、国土強靱化は着実に進展しており、近年の豪雨や地震等において被害の防止・軽減効果を発揮

平成30年7月豪雨における
広島県道路の被災状況



○ 交通機能の維持

- ・3か年緊急対策や5か年加速化対策を含めたこれまでの対策により、道路の法面・盛土対策を全国約5,000箇所で完了。
- ・令和5年の大雨においても、土砂流入等による通行止めが発生した主要幹線道路(国道では102箇所)は全て未対策の箇所。
- ・**対策済み箇所では被災・通行止めはなし。**



⇒全国で道路の法面・盛土対策が必要な箇所は緊急輸送道路だけでも約10,000箇所あり、今後の大雨等に備え、**対策の加速化が必要。**

未対策箇所での被災事例

ひだかちょう しみずちょう
(国道274号(北海道日高町～清水町間)の
令和4年8月の大雨による土砂流入)

道路ネットワークの機能強化や法面・盛土の土砂災害防止対策を推進

くまかわばし
国道6号熊川橋の耐震補強（福島県双葉郡大熊町）
 3か年緊急対策により橋梁の耐震補強を実施することにより、**令和4年3月の福島県沖を震源とする地震発生時において、緊急輸送道路の通行止を未然に防止。**

やまがた あきおおたちょう
国道191号の法面对策（広島県山形郡安芸太田町）
 5か年加速化対策により法面对策を実施することにより、**令和4年台風14号時において、道路の通行止めを未然に防止。**



水平力分担装置の設置

対策後(拡大)



対策後(拡大)

【主な実施事業】

【主な実施事業】

主な事業	対策内容	事業費	対策期間
道路事業	耐震装置（水平力分担装置）設置	3億円※	R2～R3

主な事業	対策内容	事業費	対策期間
道路事業	法枠工等	0.8億円	R2～R3

※他の橋梁の対策事業費を含む

【被害状況】

令和4年3月福島県沖を震源とする地震

＜伊達橋（福島県伊達市）＞

＜熊川橋＞



※震度6弱
 （福島県伊達市
 前川原における震度）
 まえかわら



被害なし

※震度6弱
 （福島県双葉郡大熊町大川原
 における震度）
 おおがわら

【被害状況】

令和元年10月大雨
 連続雨量：約82mm

・法面崩壊の被災を受け
 約8時間の通行止め、
 884日間の片側交互
 通行規制が発生

令和4年台風14号
 連続雨量：約214mm

・被害なし
 （通行止めなし）

5か年加速化対策の推進

- 近年、気象災害は激甚化・頻発化しており、大規模地震の発生も切迫。国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持するため、国土強靱化基本計画に基づく取組の推進を図ることを基本としつつ、**3分野123対策**について、**国土強靱化の取組の更なる加速化・深化を図ることとし、中長期の目標を定め、重点的かつ集中的に実施して、目標達成年次を前倒し。**

【令和6年11月時点の集計】

区分	事業規模の目途 〈閣議決定時〉	<1年目> 令和2年度第3次補正等		<2年目> 令和3年度補正等		<3年目> 令和4年度第2次補正等		<4年目> 令和5年度補正等		<5年目> 令和6年度補正等		累計
		事業規模	うち国費	事業規模	うち国費	事業規模	うち国費	事業規模	うち国費	事業規模	うち国費	
			[うち公共]		[うち公共]		[うち公共]		[うち公共]		[うち公共]	
防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 (加速化・深化分)	おおむね 15兆円程度 (うち国費は 7兆円台半ば)	約4.16兆円	約1.97兆円 [約1.65兆円]	約3.02兆円	約1.52兆円 [約1.25兆円]	約2.70兆円	約1.53兆円 [約1.25兆円]	約3.06兆円	約1.52兆円 [約1.30兆円] 注3	約2.31兆円	約1.45兆円 [約1.16兆円] 注4 注6	事業規模 約14.3兆円 (うち国費 約7.4兆円)
1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策	おおむね 12.3兆円程度	約3.46兆円	約1.54兆円	約2.45兆円	約1.15兆円	約2.12兆円	約1.14兆円	約2.51兆円	約1.17兆円	約1.84兆円	約1.13兆円	事業規模 約11.6兆円
2 予防保全型メンテナンスへの転換に向けた老朽化対策	おおむね 2.7兆円程度	約0.68兆円	約0.40兆円	約0.50兆円	約0.30兆円	約0.48兆円	約0.29兆円	約0.49兆円	約0.29兆円	約0.43兆円	約0.27兆円	事業規模 約2.4兆円
3 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進	おおむね 0.2兆円程度	約0.03兆円	約0.03兆円	約0.07兆円	約0.07兆円	約0.10兆円	約0.10兆円	約0.05兆円	約0.05兆円	約0.05兆円	約0.05兆円	事業規模 約0.3兆円

(注1) 事業規模には財政投融资によるものも含まれる。

(注2) 四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

(注3) 5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(国費3,000億円、事業費4,251億円)を含む。(累計には含まない)

(注4) 5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(国費3,000億円、事業費4,759億円)を含む。(累計には含まない)

(注5) 5年目の事業規模については、令和7年夏頃にフォローアップを実施し、民間事業者等による事業分を追加計上する予定である。

(注6) 金額には含まれていないが、関係経費として、緊急防災枠(国費2,500億円、事業費3,691億円)がある。

※内閣官房国土強靱化推進室資料を元に、国土交通省作成

基本理念

国土強靱化に関する施策の推進は、東日本大震災から得られた教訓を踏まえ、必要な事前防災及び減災その他迅速な復旧復興に資する施策を総合的かつ計画的に実施することが重要であるとともに、国際競争力の向上に資することに鑑み、明確な目標の下に、大規模自然災害等からの国民の生命、身体及び財産の保護並びに大規模自然災害等の国民生活及び国民経済に及ぼす影響の最小化に関連する分野について現状の評価を行うこと等を通じて、当該施策を適切に策定し、これを国の計画に定めること等により、行われなければならないこと。

国土強靱化基本計画の策定

※国土強靱化に係る国の他の計画等の指針となるべきものとして、**国土強靱化基本計画を定めること。**

- 策定手続
- ◆案の作成(推進本部) ◆閣議決定
- 記載事項

脆弱性評価の実施

※国土強靱化基本計画の案の作成に当たり、推進本部が実施。



改正部分

国土強靱化実施中期計画の策定

- 政府において、以下の内容とする中期計画を定める。
- ① 計画期間
- ② 計画期間内に実施すべき施策の内容・目標
- ③ 施策の進捗状況、財政状況等を踏まえ、②のうちその推進が特に必要となる施策の内容・事業規模

指針

国土強靱化地域計画の策定

※国土強靱化に係る都道府県・市町村の他の計画等の指針となるべきものとして、**国土強靱化地域計画を定めることができる。**
[都道府県・市町村が作成]

指針となる

都道府県・市町村の他の計画

都道府県・市町村による施策の実施

国の他の計画

(国土強靱化基本計画を基本とする)

国による施策の実施

※内閣総理大臣による関係行政機関の長に対する必要な勧告

国土強靱化推進本部の設置

※国土強靱化に関する施策の総合的・計画的推進のため、内閣に、国土強靱化推進本部を設置。
 【本部長】内閣総理大臣 【副本部長】内閣官房長官, 国土強靱化担当大臣, 国土交通大臣 【本部員】他の国務大臣
 ※本部は、関係行政機関の長等に対し、資料提出その他の必要な協力を求めることができる。

その他

改正部分

- 国土強靱化推進会議の設置
- (附則) 施策の実施状況の評価の在り方の検討・必要と認めるときはその結果に基づいて所要の措置

第217回国会 石破内閣総理大臣施政方針演説

(令和7年1月24日(金))より

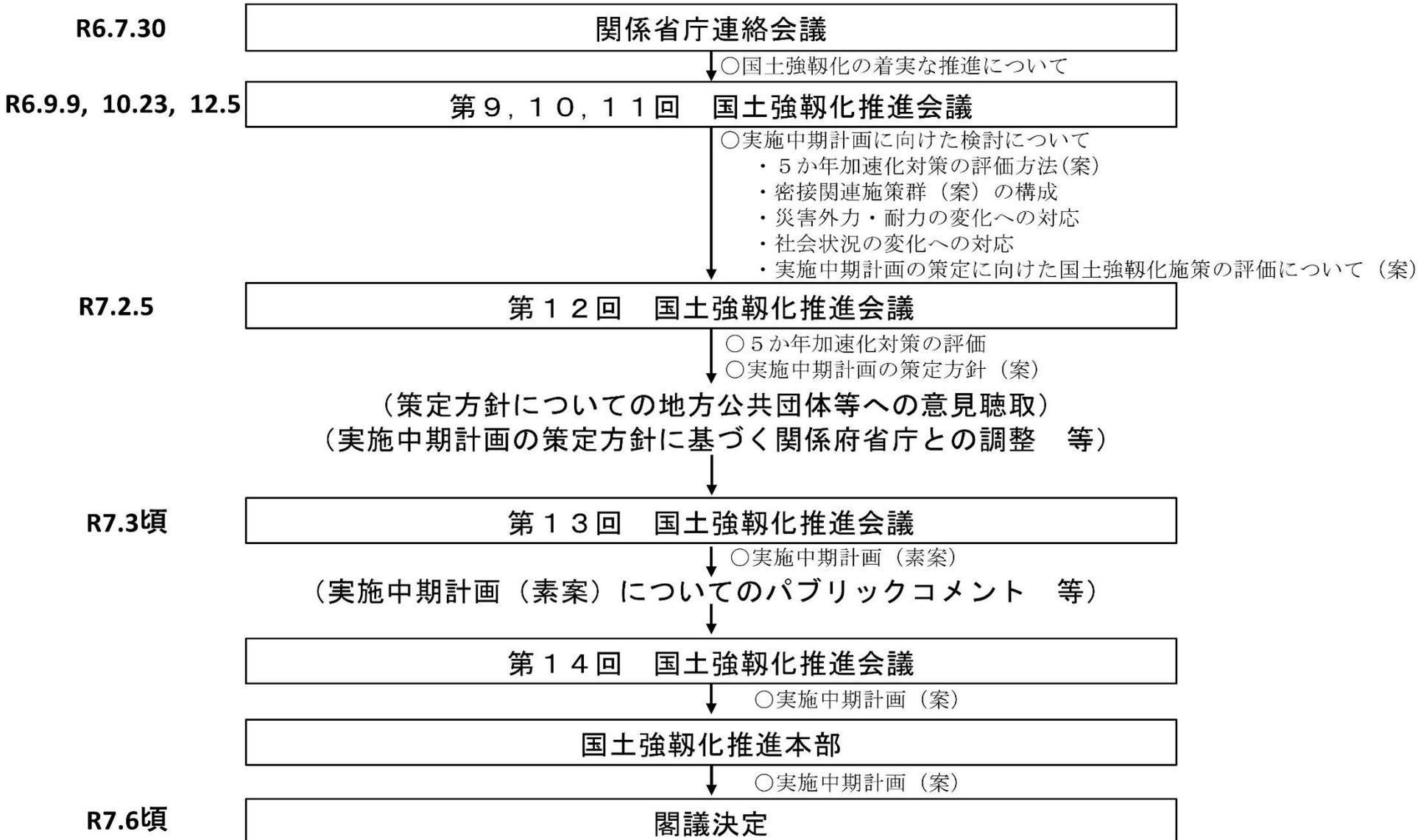
【石破内閣総理大臣】

(前略)

防災・減災、国土強靱化を着実に推進します。

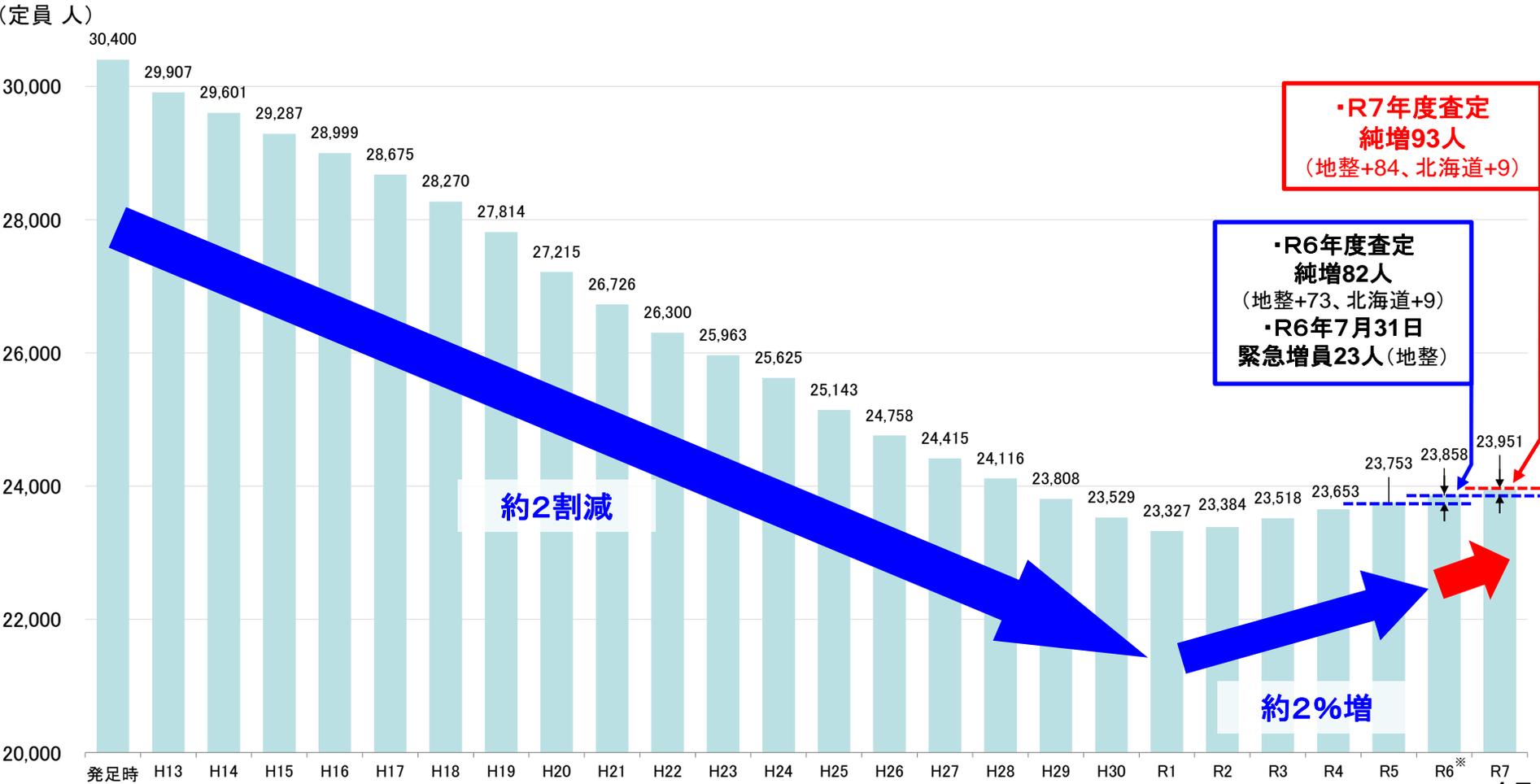
令和八年度からの実施中期計画については、施策の評価や資材価格の高騰等を勘案し、概ね十五兆円程度の事業規模で実施中の五か年加速化対策を上回る水準が適切との考えに立ち、本年六月を目処に策定します。

国土強靱化推進会議（第12回）資料【令和7年2月5日(水)】



地方整備局等の定員について

- 地方整備局及び北海道開発局の定員はR1年度まで減少を続け、**発足時より約2割減少**となったが、R2年度は57人、R3年度は134人、R4年度は135人、R5年度は100人、R6年度は82人の純増。
- R6年7月末には、令和6年能登半島地震からの復旧・復興の加速化のため、23人の緊急増員。
- R7年度定員査定**において、**地方整備局及び北海道開発局は93人の純増**。



※ R6年度について、定年引上げに伴う新規採用への影響を緩和するための特例的な定員(1年間の時限)261人を除く

○9月の大雨で再度被害が発生したものの、

- ・国道249号沿岸部を經由した輪島(門前町)～珠洲間などの通行について従前の目標通り令和6年内に確保。
- ・県管理道路等についても、8月末に確保した全ての集落・漁港・浄水場等※1へのアクセスについて令和6年内に再度確保。

■県道以上の通行止め（被災）箇所数

	1/1 (地震直後)	9/22 (大雨直後)	12/27 (年末時点)
大雨による通行止 (R6.9.20～)	—	48箇所	8箇所 〔うち3箇所は、 緊急車両※2通行可〕
地震による通行止 (R6.1.1)	87箇所	14箇所	11箇所 〔うち2箇所は、 緊急車両※2通行可〕



- ◆ 海岸隆起部を活用
- ◆ 2車線通行確保(12/20)



- ◆ 海岸隆起部を活用
- ◆ 緊急車両※2の1車線通行確保(12/5)



- ◆ 海岸隆起部を活用
- ◆ 緊急車両※2の1車線通行確保(12/27)

国道249号(沿岸部) 輪島市門前町～珠州市



- ◆ 県道・市道による迂回路を活用
- ◆ 緊急車両※2の通行を確保(12/25)
- ◆ 令和7年夏頃に中屋トンネルを活用した2車線通行確保予定



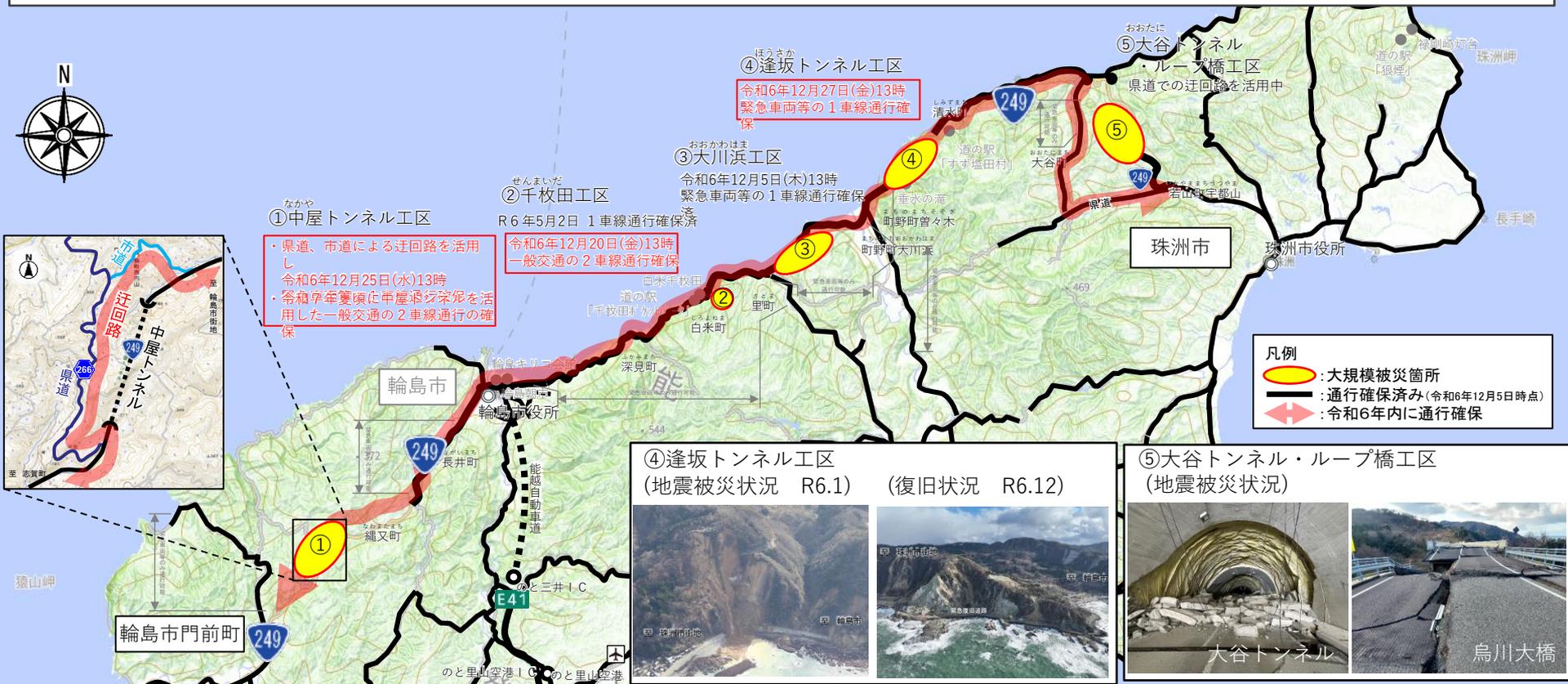
凡例

- R6.12月末時点で通行可能な区間 (緊急車両※2が通行可能な区間を含む)
- ※太線は奥能登2市2町への主要ルート
- R6.12月末時点で通行止め継続の区間
- ▲ R6.12月末時点で緊急車両※2通行可能な箇所
- × R6.12月末時点で通行止め継続の箇所

※1：長期避難箇所に関連するところは除く
※2：緊急車両には、地元車両を含む

大規模被災箇所における通行確保時期の見通し

○ 国道249号の輪島市門前町～珠州市間について、順次通行を確保した上で、12月27日(金)に全線で通行可能となった(一部区間では、迂回路の活用、緊急車両・地元車両に限定した通行となる)



除雪体制の強化

- 能登地域における雪害対応の連携を強化するため、新たに「能登地域冬期道路交通確保情報連絡本部」を設置
- 除雪機械33台の増強を行い、国と県が分担して市町を結ぶ主要ルートでの除雪を強化。(北陸地方整備局、石川県、関係市町、自衛隊、警察、気象台)
- 大動脈の能越道・のと里山海道は、国で除雪することに加え、融雪施設設置、道路監視カメラの増設等を行い、万全の体制を構築。

除雪機械配備台数(能登地域)

	昨冬	今冬	増減
国	9台	38台	+29台
県	256台	260台	+4台



直轄権限代行区間

■国道249号 国による除雪支援(大雪時)

能越道・のと里山海道

- 国による除雪
- 融雪施設の設置《4箇所》
- 道路監視カメラの増設《既設13台、追加10台》

+

遠赤外線融雪装置

●除雪の運用も強化《路面の積雪1cm以上から実施》

この他、除雪に支障が生じないように、線形改良・段差解消(34箇所)を実施中。

凡例

- R6.12月末時点で通行可能見込みの区間 (緊急車両※通行可能な区間を含む) ※太線は奥能登2市2町への主要ルート
- R6.12月末時点で通行止め継続見込みの区間
- ✕ R6.12月末までに通行止め解除見込みの箇所 (緊急車両※通行可能な区間を含む)
- ✕ R6.12月末時点で通行止め継続見込みの箇所

※ 緊急車両には、地元車両を含む

青森県における豪雪対応

■小型除雪機の市町村への貸与

対象：青森県内(青森河国事務所)
 所有機械(ハンドガイド式(1.1m級:15台、0.8m級:15台))

貸与市町村	貸与台数	貸与月日	
		1.1m	0.8m
青森市	5	3	2
弘前市	6	2	4
五所川原市	2	2	
十和田市	2	2	
平川市	1		1
鰺ヶ沢町	1		1
深浦町	1		1
大鰐町	1	1	
中泊町	1		1
六戸町	2		2
東北町	2		2
六ヶ所村	2	2	
東通村	1	1	
三戸町	1	1	
階上町	1	1	
合計	29	15	14

小型除雪機(1.1m)



小型除雪機(0.8m)



■道路除排雪支援マッチング

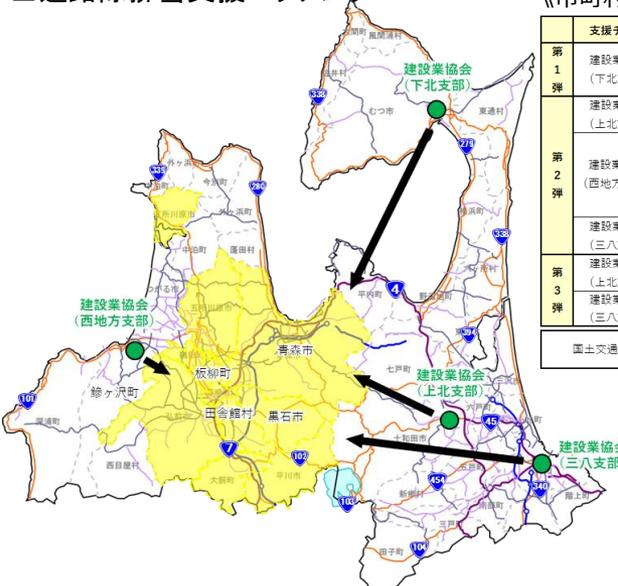
《市町村マッチング状況》

支援チーム	支援市町村	内容	数量	期間
第1弾	建設業協会(下北支部)	青森市	10t DT 16台	1月14日 ~ 1月15日
	建設業協会(上北支部)	黒石市	4t DT 6台	1月7日 ~ 1月11日
第2弾	建設業協会(西地方支部)	青森市	10t DT 3台	1月11日 ~ 1月13日
	建設業協会(三八支部)	板柳町	4t DT 5台	1月13日 ~ 1月15日
	建設業協会(上北支部)	鰺ヶ沢町	4t DT 3台 2t DT 1台	1月13日 ~ 1月17日 1月13日 ~ 1月17日
第3弾	建設業協会(三八支部)	田舎郷村	4t DT 4台	1月10日 ~ 1月14日
	建設業協会(三八支部)	青森市	10t DT 5台	1月14日 ~ 1月31日
	建設業協会(三八支部)	弘前市	10t DT 12台	1月10日 ~ 1月13日
	国土交通省	黒石市	ロータリ除雪車 1台	1月14日 ~

【凡例】

- 圏轄国道
- 補助国道
- 都道府県道
- 災害救助法適用地域

(青森市、弘前市、黒石市、五所川原市、平川市、鰺ヶ沢町、大鰐町、田舎郷村、板柳町、鶴田町)



■国土交通省と自治体で連携除雪

青森市(1/11~)、弘前市(1/24~)

初スクラム除雪 連携円滑

国のダンプ効率運用、県も調整

国土交通省東北地方整備局と青森市は11日深夜から12日にかけて、道路管理の垣根を越えて除排雪に取り組み「スクラム除雪」を市役所本庁舎前の市道と国道4号で行った。市が手配した除雪車が市道の雪を国道に搬出し、国手配の除雪車と排雪用シュトラックが雪捨て場に運搬、初回はスムーズな作業が終了した。今季は大雪の影響で、雪を運んで取り除く「排雪」が生活道路の市道で遅れおり、国が連携を肩代わりすることで作業の効率化、迅速化を目指す。

(永野悠矢)



青森市
 作業は11日午後10時過ぎに開始。国道4号の歩道側の1車線を通行止めにした所に、市が手配した除雪用ダンプは次々と青森港のショベルカが市道の雪を掃き出し、約7分間作業を終了した。4号沿いの別の場所でも、作業していた手配の除雪車と複数の10tダンプが市役所本庁舎前の市道に排雪運搬の枠組みは、県が中心となっており、09年度に構築したが、同年は雪が少なかつたため実施しなかった。東北地方整備局と青森市によると、今回は市道の除雪と国道4号の排雪のタイミングを合致し、試験的に初めて実施した。国、県、市町村は所管する道路の排雪に必要な

国、県、市町村は所管する道路の排雪に必要な中心となっており、09年度に構築したが、同年は雪が少なかつたため実施しなかった。東北地方整備局と青森市によると、今回は市道の除雪と国道4号の排雪のタイミングを合致し、試験的に初めて実施した。国、県、市町村は所管する道路の排雪に必要な

が、出動回数が増える豪雪時りがちになる。今回のスクラム除雪では、国の排雪用ダンプが手配して、スクラムを市道の排雪に活用したため、青森市はダンプを手配せずに済んだ。連携がうまく機能すれば、作業の効率化につながるが、雪を国道に掃き出す手間や経費が余計に生じるといった課題も出た。西秀記青森市長は「スクラム除雪の手順を確認できたので他のエリアでも活用したい」。東北地方整備局青森河川国道事務所の大石珠青事務所長は「雪を掃き出すスペースを国道に確保する方法は考えていかなければならない」と述べた。国は他の市町村でも要緊を進めていく方針。県による手配のダンプが運送形態のスクラム除雪も調整中という。



1. 令和7年度予算決定概要

2. WISENET

3. 道路法等改正

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(山形駅東ターミナル)

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中間取りまとめを公表するなど、着実に進捗。
- 各政策の実現に向けて、行政機関や研究者等、関係者の理解促進を図るべく、セミナーを開催。

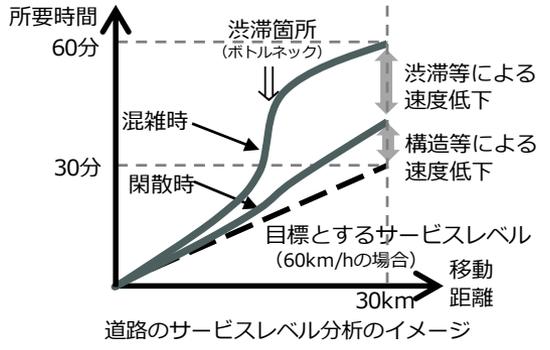
自動物流道路

○ 現在、技術開発に係るマーケットサウンディングを実施中、本年度中に結果を公表予定。

リスク	
建設	運営
<ul style="list-style-type: none"> ➢ コストが多額で、事業が長期に及ぶ。 ➢ コストの不確実性 ➢ 資金調達リスク ・事業性への懸念から資金が借りられない ・民間事業者からの発注では、与信リスクがあり社内ですら通らない可能性 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 需要の不確実性 ・物流需要の変動による事業収益の悪化 ➢ 前例のない事業であり資金調達が困難 ➢ 運賃市況停滞による利用料の下方硬直による赤字
維持	保有
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動物流道路の老朽化 ➢ 大規模修繕時の資金 調達災害等の不可抗力時の損害 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 固定資産税、占有料等の負担 ➢ 不可抗力リスク ➢ 既存の道路管理者との資産調整

道路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



「道の駅」第3ステージの推進

○ 住民や多様な関係者を含む「まち全体」の視点のもと、「まち」と「道の駅」が互いに影響しあい、双方が共通の意志を持って戦略的に取組を実施



高速道路における自動運転車支援

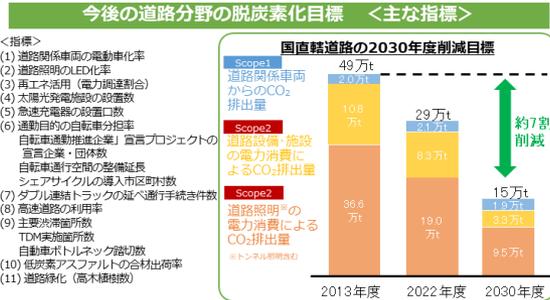
- 2025年3月3日より、新東名高速において自動運転車優先レーンを設定し、路車協調システムの実証実験を実施。
- 2025年度以降、東北自動車道等に拡大。

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中

道路分野の脱炭素化政策集 Ver.1.0

- 道路の脱炭素化の具体的な取り組みについて、2024年12月に「道路分野の脱炭素化政策集 Ver. 1.0」公表。
- 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。



WISENETセミナー

- ・日本道路協会、交通工学研究会、本省が連携して、WISENET2050キックオフセミナーを開催。
- ・WISENET2050の各政策について、道路関係の行政機関や大学研究者、及び広く道路関係技術者が、それぞれの役割で協力して実現していくための理解促進を図ることが目的。

【開催実績】

R6	6/4	高松市
	6/10	名古屋市
	7/3	福岡市
	7/12	広島市
	10/29	仙台市
	12/13	大阪市
	12/17	札幌市

新たな道路の計画設計手法に関するセミナー
~WISENET 2050 キックオフ~

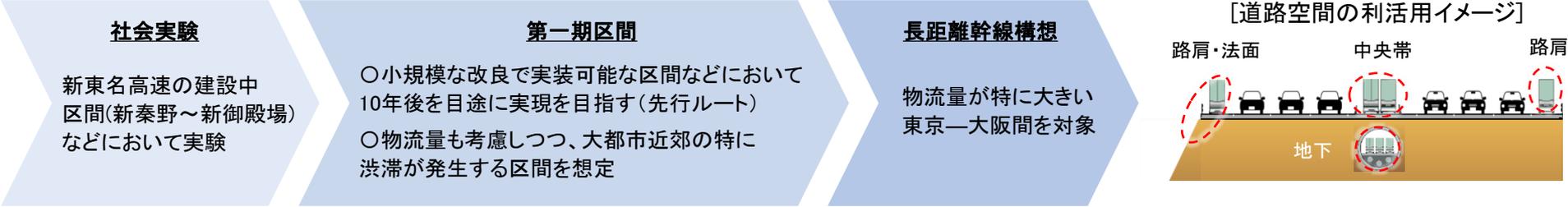
2024年10月29日

自動物流道路の社会実装に向けた検討

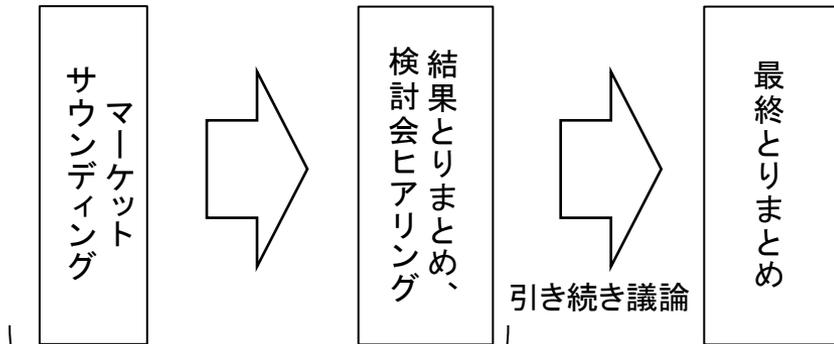
- 物流危機への対応や温室効果ガス削減に向けて、新たな物流形態として、道路空間を活用した「自動物流道路」の構築に向けた検討が必要。
- 2027年度までの新東名高速道路の建設中区間における実験実施、2030年代半ばまでの第一期区間での運用開始を目指し、具体的な検討を推進。

新しい物流形態「自動物流道路」の構築
道路空間を活用した専用空間を構築 + 無人化・自動化された輸送手法

<想定ルート>

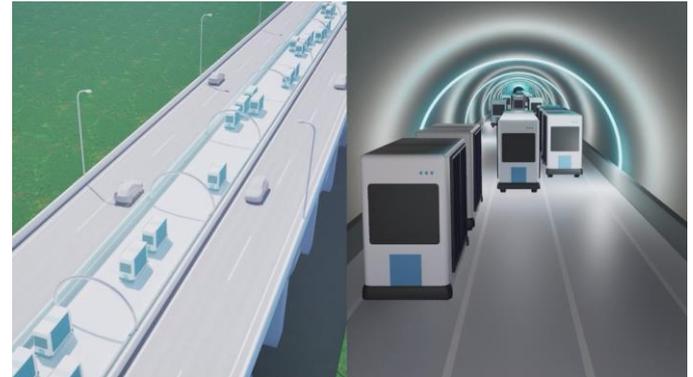


<今後の議論の進め方>



- ・ 必要となる制度設計
- ・ 社会実験の実施方針 等

[自動物流道路のイメージ]



- 仮定をおいた試算に基づく、以下の通りの効果を想定
- カバー可能な労働時間 : 約1.2万～1.7万人日
 - 削減対象トラックCO₂排出量 : 約143万～193万 t-CO₂/年

自動物流道路を構成する技術に関するマーケットサウンディングの概要

○自動物流道路の社会実装に向け、マーケットサウンディングで技術開発に関するご意見をいただいたことを踏まえ、必要となる技術について、事業概要を仮定し、現状の技術や発展の可能性、技術開発のスケジュールなどのアイデアを募集する(R6.12～R7.2)。

1. サウンディングにおける事業概要の仮定

以下のような施設について、法人または法人グループが建設・製造、運営、維持管理、資産保有などを行う。

<対象区間・経路>

- 全体として東京～大阪間、第一期区間として先行ルートを含む大都市近郊の特に渋滞が発生する区間
- 既存の道路空間(路肩・法面、中央帯、地下)を活用需要に応じて拠点を設置

<搬送手法・貨物規格>

- 時速30km程度以上による無人化・自動化された搬送(走行、車線変更、荷役、バッファリング機能)
- 貨物のサイズは11型パレットの規格で全高1,800mmまでとし、重量は1トンまで
- その他、クリーンエネルギーの活用を考慮

等

2. サウンディング対象

自動物流道路を構成する技術を保有する法人または法人グループ 等

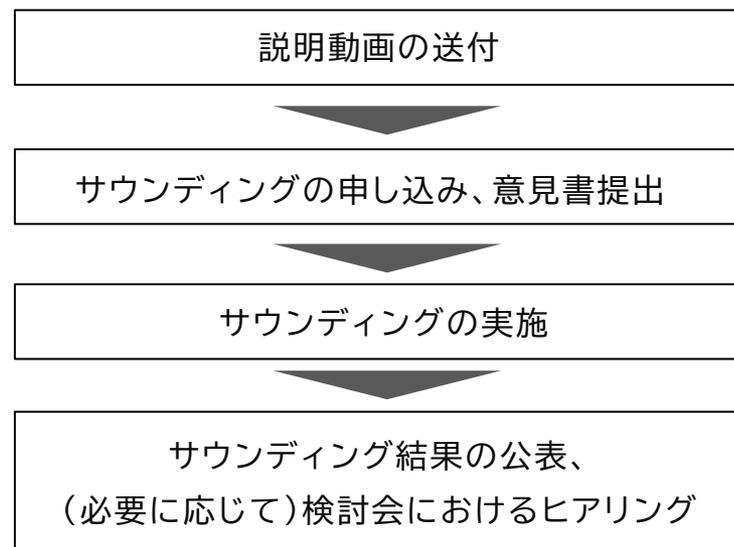
3. サウンディング項目

①～⑤の分野ごとに技術の概要、技術導入の効果、インフラ側の必要な断面積、インフラ側に求める設備、技術導入の想定スケジュール(開発期間)・コスト 等

- ①搬送手法、②自動荷役に関する技術、③電源確保、④その他
- ⑤技術開発の進め方への提案

等

4. サウンディングの流れ



※サウンディングへの参加に関する費用は参加者負担

※今後、自動物流道路に関する事業者の公募を行う場合、

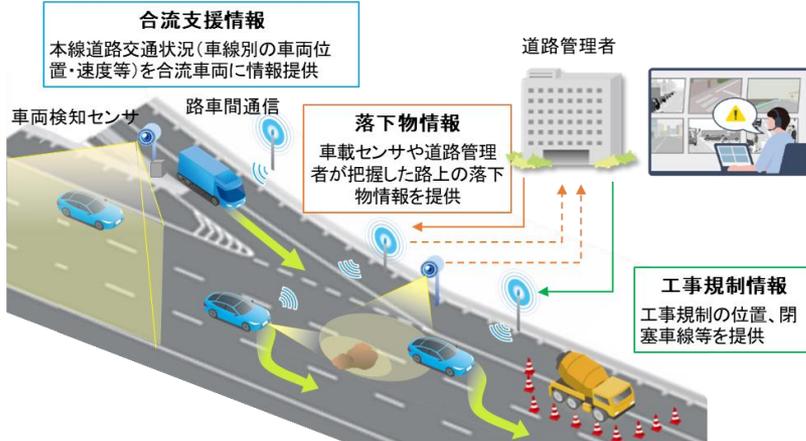
本サウンディングへの参加実績が優位性を持つものではない

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

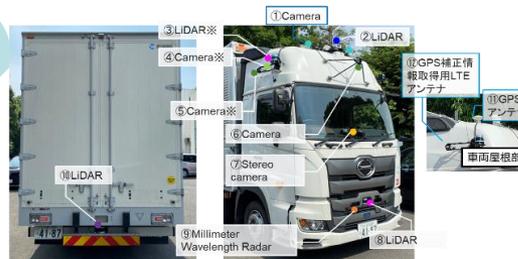


道路インフラによる支援(路車協調システム)



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中



※ 左に設置

開発車両のイメージ(経済産業省HPより)

自動運転トラックへの支援(高速道路)・現場の様子

■自動運転車優先レーンの設定

日時: 平日22:00～翌5:00

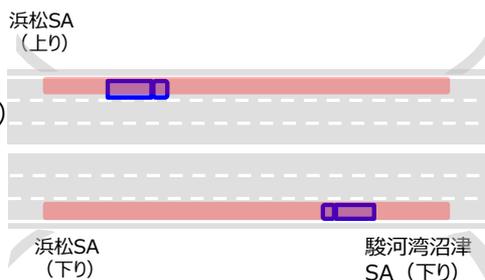
(※年末年始、GW、お盆等の混雑時期を除く)

区間: 新東名高速道路

(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



規制実施中、道路上にある電光掲示板には、「左車線自動運転実験中」と表示



優先対象車両の外観 (イメージ)



提供: RoAD to the L4テーマ3 コンソーシアム

- ・車両の前後に標章を貼付。
- ・側面に「自動運転実証実験中」のステッカーを貼付。



標章イメージ



提供: (株) T2

■報道機関向け現場公開

日時: 12月5日

公開内容: 浜松SAでの自動発着

取材機関: 21機関等

報道状況: 「NHKニュース7」等で報道



<自動運転トラックの自動停止①>



<自動運転トラックの自動停止②>

自動運転移動サービスに求められるインフラ支援(一般道)

- 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

路車協調システムを活用した右折



自動運転実証事業

物流・自動車局の実証事業支援と連携

実証実験(物流・自動車局公募)

R5年度 : 62自治体
R6年度 : 99自治体



自動運転・隊列走行BRTイメージ(ソフトバンクHPより)

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

<道路インフラからの支援に関する要望>

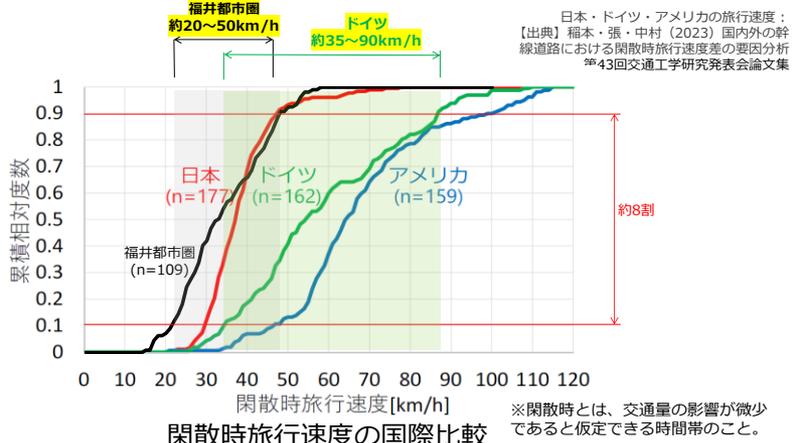
箇所例	道路インフラからの支援例
交差点	対向車や歩行者・自転車の位置・速度等の情報提供

道路のサービスレベル向上の検討事例(近畿地整:福井都市圏)

○福井都市圏の道路の渋滞解消など、地域の社会課題の解決を図るため、最新のデータを活用した道路交通の走行速度の実状把握・分析、求められるサービス水準、それらを踏まえた新たな対策などについて検討。

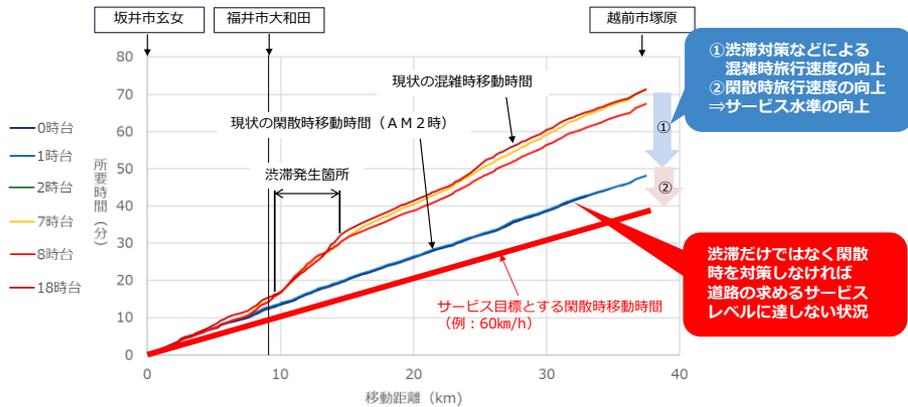
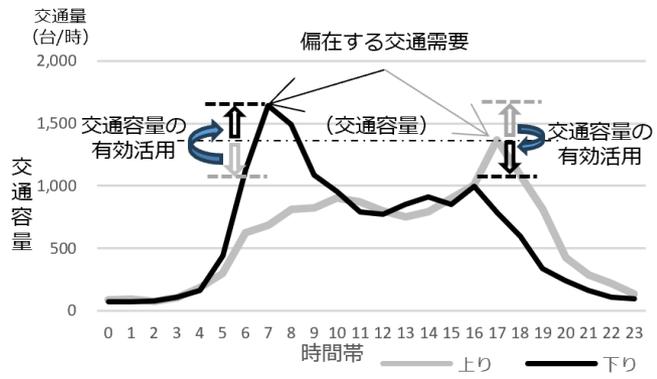
現状

- サービスレベル向上の観点で、新たな視点で分析を実施
- 混雑時のみならず、交通需要の影響を受けていない深夜時間に着目。閑散時（2時台）の平均旅行速度は約30km/h。



対策イメージ

- 「時間別・箇所別・方向別」のデータからサービスレベルが低い箇所の要因を分析
- 求められるサービスレベルに応じた局所的・面的な渋滞対策や、2+1車線化、ラウンドアバウト、交通容量の有効活用など柔軟な対策を推進



ラウンドアバウト（スタバングル ノルウェー）



2+1車線（E39 ノルウェー）

国道8号（下り、坂井市玄女交差点～越前市塚原交差点区間）
時間距離線図

道路分野の脱炭素化政策集 Ver. 1.0



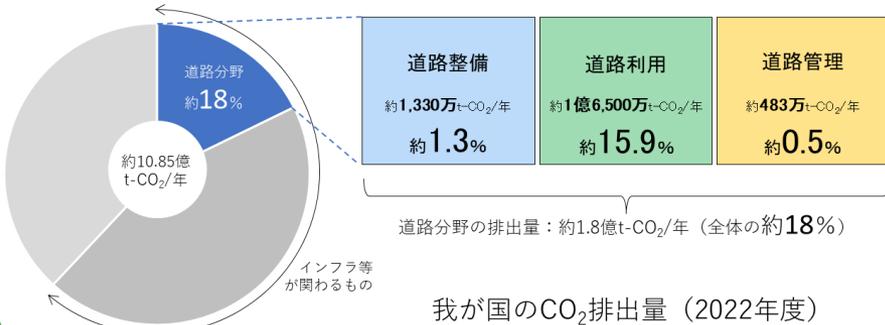
1, 2. はじめに、現状

地球温暖化に伴う気候変動の影響により、自然災害の激甚化・頻発化等が懸念される中、脱炭素社会の実現に向けた取組が世界各国で進められており、我が国においても、国全体の目標設定やその実現に向けた対策の強化が進められています。

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、次の方向性のもとで、道路の脱炭素化の取組を展開します。

- ハード整備とソフト施策を両輪とした道路空間利活用の適正化、電動車の普及環境の整備など、低炭素で持続可能な道路交通を実現
- ビッグデータやAIを利活用した合理的な政策立案を行うとともに、日々進化する新技術を研究し、積極的に活用することで、取組の効果最大化を追求
- 道路管理者間の連携を強化するとともに、関係行政機関、民間企業、大学など、多様な主体と共創し、分野横断的な取組を推進
- 電動車や自動運転車の普及など新たなモビリティ社会の進展を見据えた、災害時における道路管理者としての新たな対策の導入を推進

道路分野については、道路整備、道路利用、道路管理を合わせて約1.8億t-CO₂/年(2022年度)を排出し、国内総排出量の約18%を占めており、脱炭素に関わる役割と責任を積極的に果たしていく必要があります。



3. 基本的な政策の柱

①道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出

次世代自動車の開発・普及を促進するため、道路空間における発電・送電・給電・蓄電の取組を、関係省庁・部局と連携して推進します。

<主な施策例>

SA・PAや道の駅での充電器の設置促進、公道上の走行中給電の技術開発・検証、安定した電力活用の観点での蓄電池の導入、太陽光発電設備の導入、大雪等の災害時におけるEVへの充電支援



②低炭素な人流・物流への転換

公共交通、自転車等の低炭素な移動手段への転換の促進、低炭素な物流システムの構築を促進します。

<主な施策例>

モビリティハブ等の交通結節拠点の整備、自転車の利用促進、ダブル連結トラックの利用環境の整備、物流の効率化に寄与する中継輸送の推進、新しい物流形態となる「自動物流道路」の実現、路車協調システムの構築などによる自動運転トラックの導入推進



③道路交通の適正化

交通容量が低下しているボトルネック箇所や局所的な渋滞箇所の対策を行い、道路交通の適正化を図ります。

<主な施策例>

主要渋滞箇所における渋滞対策、TDM(交通需要マネジメント)の実施、立体交差化や踏切迂回路整備等の推進、路上工事縮減による工事渋滞の緩和、需要サイドとも連携した高速道路インフラのポテンシャルを活かす取組、「ゾーン30プラス」による幹線道路と生活空間の適切な機能分化



④道路のライフサイクル全体の低炭素化

新技術を積極的に取り入れつつ、建設から管理までのライフサイクル全体のCO₂排出量の削減を推進します。

<主な施策例>

予防保全による長寿命化の推進、低炭素な建設機械の導入促進策の検討・導入、管理用車両を次世代自動車に転換、低炭素材料の開発導入促進、LEDの道路照明導入、道路管理における再生可能エネルギーの活用、道路緑化の推進と管理の充実、脱炭素化技術の海外展開の促進



4. 協働による2030重点プロジェクト

① LEDの道路照明への導入

国+高速会社+自治体

道路の日常管理における電力使用量のうち、道路照明が約7割を占めています。このため、従来の照明よりも消費電力を約56%削減できるLEDへの転換を促進します。また、LEDを標準化するための技術基準を改定、センサー照明など新技術の活用を進めます。



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

CO₂以外の効果
LED化は寿命が約2.5倍長持ちでライフサイクルコストの縮減

④ 自転車の利用促進

国+自治体+民間企業

乗用車による移動の約4割が5km以下の短距離利用で1人乗りが中心となっています。このため、走行時にCO₂を排出しない自転車利用への転換を促進します。

また、電動アシスト自転車の普及への対応やDXによる施策促進も行っています。



<2030年度の目標>
自転車通行空間の整備延長
12,000km
シェアサイクル導入市区町村数
500市区町村
「自転車通勤推進企業」宣言
プロジェクトの宣言企業・団体数
250企業・団体

CO₂以外の効果
サイクルツーリズムによる地域活性化、運動効果による健康寿命の延伸

② 再生可能エネルギーの活用

国+高速会社

道路の日常管理のエネルギー消費のうち電力使用が約8割を占めています。このため、CO₂排出量が石油火力発電に比べて約9割削減可能な再生可能エネルギーの活用について、電力調達時を入札要件とすることや道路空間への太陽光発電設備の設置により推進します。また、技術開発状況を踏まえ、ペロブスカイト太陽電池の活用を検討します。



<2030年度の目標>
再エネ電力調達割合
国：60%
高速会社：60%

CO₂以外の効果
エネルギー地産地消による地域活性化、非常時のエネルギー確保

⑤ 渋滞対策の推進

国+高速会社+自治体+民間企業

渋滞等により約4割の移動時間のロスが生じており、経済損失につながっています。また、渋滞はCO₂の排出量を増加させ、渋滞等によるCO₂排出量は、日本の総排出量の1.3%に相当するため、主要渋滞箇所の対策を行います。また、TDM（交通需要マネジメント）や自動車ボトルネック踏切への対策等の渋滞対策を推進します。



<2030年度の目標>
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

CO₂以外の効果
渋滞対策による地域活性化、オーバーツーリズムの解消、迅速な救急搬送

③ 低炭素な材料の導入促進

国+高速会社+自治体+民間企業

アスファルト混合物の製造温度を30°C低減し、CO₂排出量を7~18%削減可能な「低炭素アスファルト」の導入を高速道路会社や自治体と協働で推進します。国直轄道路では、製造プラントの整った地域から、早期開放が求められる修繕工事等で導入を推進します。また、セメント代替材料としての産業副産物（高炉スラグ等）の利用や「CO₂固定化コンクリート」の活用にも取り組みます。



<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%

CO₂以外の効果
労働環境の改善、交通開放までの時間短縮、冬季の舗装品質の確保

⑥ ダブル連結トラックの導入促進

国+高速会社+民間企業

1台で通常的大型トラック2台分の輸送や、走行時のCO₂排出量の約4割削減が可能な「ダブル連結トラック」の導入を促進します。

また、ダブル連結トラックの通行区間やSA・PAの優先駐車マスの拡充など、利用環境の整備を推進します。



<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

CO₂以外の効果
トラックドライバー不足や時間外労働規制の対応など物流問題の改善

5. 今後の道路分野の脱炭素化目標

主な指標

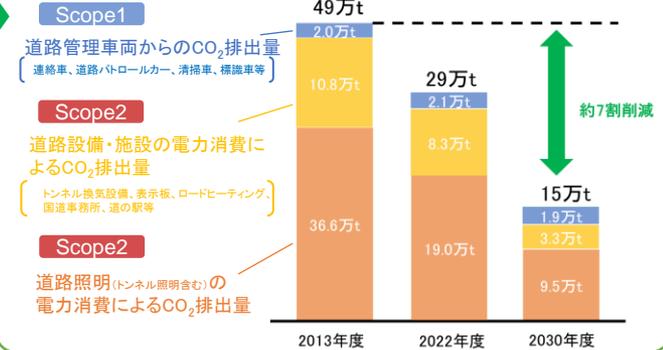
指標	2013年度	2030年度目標	CO ₂ 削減量 (2013年度比)	
(1) 道路関係車両の電動化率	国直轄 2% (2013年度) 高速道路会社 62%(2022年度)	国直轄100% 高速道路会社100%	約0.1万t 約0.1万t	
(2) 道路照明のLED化率	国直轄 11.8% 高速道路会社 2.3%	国直轄100% 高速道路会社100% 地方自治体80%	約27万t 約182万t	
(3) 再生可能エネルギー活用 (電力調達割合)	国直轄 10.1% 高速道路会社 10.1%	国直轄60% 高速道路会社60%	約7.6万t 約28万t	
(4) 太陽光発電施設の設置数	国直轄 20箇所 高速道路会社 159箇所	国直轄 122箇所 高速道路会社 299箇所	約2.9万t 約1.2万t	
(5) 急速充電器の設置口数	SA/PA 640口 道の駅 943口 (2023年度)	SA/PA 2,000~2,500口 道の駅 1,000~1,500口	—	
(6)	通勤目的の自転車分担率	15.2% (2015年度)	約28万t	
	「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの宣言企業・団体数	61企業・団体 (2023年度)		250企業・団体
	自転車通行空間の整備延長	1,247km (2016年度)		12,000km
	シェアサイクルの導入市区町村数	305市区町村 (2022年度)		500市区町村
(7) ダブル連結トラックの 延べ通行手続き件数	0件	650件	約0.1万t	
(8) 高速道路の利用率	約16%	20%	約200万t	
(9)	主要渋滞箇所数	8,239箇所 (2023年度)	約500箇所解消(2023年度比)	約11万t (2023年度比)
	TDM実施箇所数	61箇所 (2022年度)	累計250箇所(2023年度以降)	
	自動車ボトルネック踏切数	573箇所	46箇所削減(2023年度比)	
(10) 低炭素アスファルトの合材出荷率	約0%	道路全体 6%	約0.5万t	
(11) 道路緑化(高木植樹数)	国直轄 1.4万本 (2022年度)	国直轄 約26万本(2025年度~2030年度)	約1万t	

青字は達成目標値：政府計画で関係する指標が位置付けられているなど確実な達成を目指すもの

黒字は努力目標値：野心的な目標に向かって施策の推進に努めていくもの

2030削減目標値 (国直轄道路)

国の直轄道路では、道路管理車両の使用による燃料等の使用によるCO₂排出 (Scope1)、道路照明、道路施設など電気の使用によるCO₂排出 (Scope2)など、道路管理者の事業活動によるCO₂排出量を2030年度までに2013年度比で約7割削減を目指します。



各道路管理者や関係機関との連携により排出量削減に貢献

6. サステイナブルな取組に向けて

- 年次報告の公表
指標の進捗や実績をフォローアップした年次報告を公表
- 政策集のバージョンアップ
脱炭素化の新技術の開発状況、削減目標に関する国際的動向等を踏まえて、本政策集を機動的にバージョンアップ
- 各道路管理者による脱炭素化の取組の促進
道路分野全体で脱炭素を進めるため、国だけでなく、高速道路会社、地方自治体など各道路管理者による脱炭素化の取組を促進
- 意識の醸成
道路分野における脱炭素の必要性の理解を促すため道路利用者や関係業団体との協働などの意識醸成
- ネイチャーポジティブ、サーキュラーエコノミーの政策推進
カーボンニュートラルの取組と相乗効果を図るため、生態系に影響を及ぼすロードキル対策などのネイチャーポジティブの取組、再生アスファルトなどのリサイクル材料の活用などサーキュラーエコノミーの取組をあわせて推進

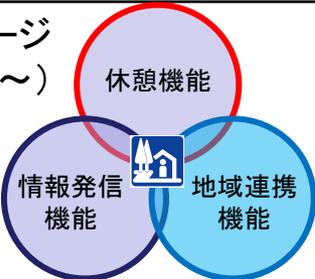
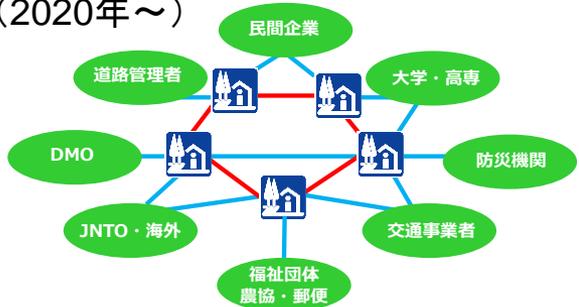


国土交通省



各ステージの目指す姿と関係性の再整理

- ステージは切り替わるものではなく、また、上下関係にもない。
- 第1～第3ステージまで機能が拡張され、かつ高度化されているもの。
- 2025年を期限として終わるものではなく、今後も「道の駅」の発展の基礎となるもの。

	1993年	...	2013年	...	2020年	...	2025年	...
第1ステージ (1993年～) 								
第2ステージ (2013年～) 道路利用者の休憩の場 	「道の駅」の担う役割が拡大 							
第3ステージ (2020年～) 	ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献 							

第2ステージと第3ステージの違い

- 第2ステージと第3ステージは、「道の駅」が単なる「休憩場所」を超えて地方創生や観光の発展につながるものという点は共通する。
- 第2ステージは「道の駅」を魅力的にすることにより、結果として地方創生に導く取組であることに対し、第3ステージは「まち全体」を中心にコンセプトを共有し、「まち」と「道の駅」が戦略的に一体で進める取組である。

中心的な課題意識

コンセプトの立て方

地域の発展の姿

第2ステージ

「道の駅」の発展

「道の駅」の
魅力を高める
コンセプト

地方創生
・
観光



防災

「道の駅」の取組が結果として
「まち」に波及することもある

第3ステージ

「まち」の発展

「まち」全体の
魅力を高める
共通コンセプト

地方創生
・
観光

まち全体



防災

「まち」と「道の駅」が戦略的に一体で発展

「道の駅」第3ステージの姿

「道の駅」第3ステージとは

「まち」と「道の駅」が一体で戦略的に連携してコンセプトの実現を成し遂げる取組

「道の駅」単体からまちぐるみの戦略的な取組へ

- 第3ステージの取組は、「道の駅」単体でなく、まちぐるみで進める必要
- 「まち」の目指すものと、「道の駅」の目指すものが合致している必要
- 戦略的なしかけにより、「まち」と「道の駅」の双方が共通の意志を持って取組を進めることが重要

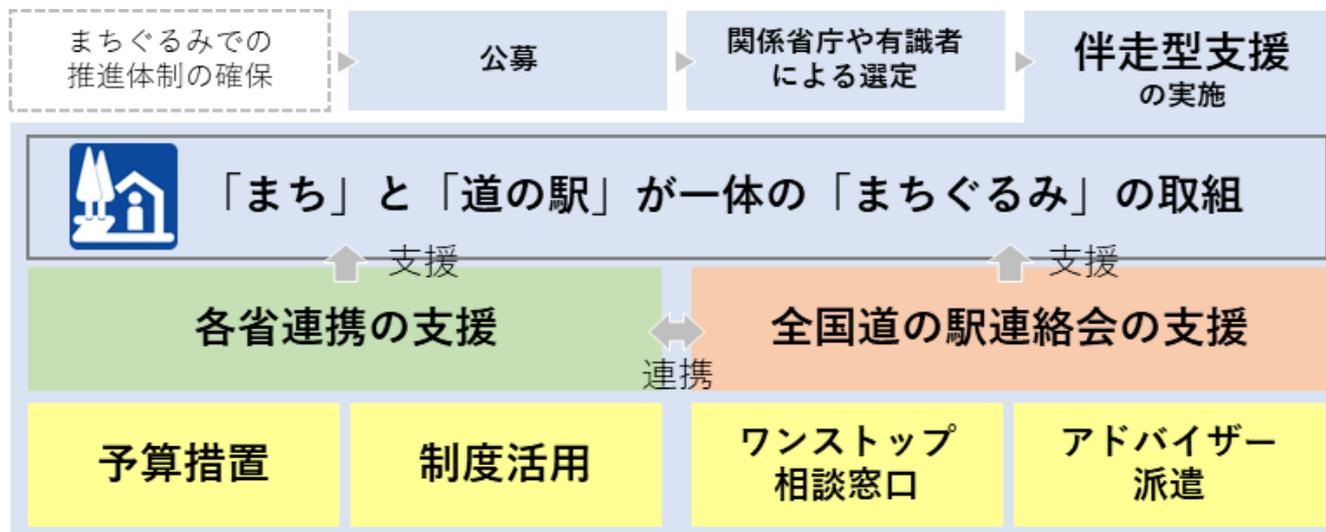


(概念図の意味)

住民や多様な関係者を含む「まち全体」の視点をもとに、「まち」と「道の駅」が互いに影響しあい、双方が共通の意志を持って戦略的に取組を実施

「道の駅」第3ステージ応援パッケージ

- 第3ステージのポイントである「まちぐるみの戦略的な取組」の実現に向けて取り組む自治体と「道の駅」に対し、関係省庁一丸での支援を推進するための制度を構築



【メンバー】

国土交通省

道路局 企画課 評価室
 総合政策局 社会資本整備政策課
 総合政策局 地域交通課
 国土政策局 地方政策課
 都市局 市街地整備課

観光庁

参事官(外客受入担当)
 観光地域振興部 観光地域振興課
 観光地域振興部 観光資源課
 国際観光部 国際観光課

内閣官房

新しい地方経済・生活環境創生本部事務局

内閣府

地方創生推進事務局

こども家庭庁

長官官房参事官(総合政策担当)

総務省

自治行政局 地域政策課

農林水産省

農村振興局 地域整備課
 農村振興局 都市農村交流課

環境省

大臣官房 地域脱炭素事業推進課

「道の駅」第3ステージ 中間レビューと今後の方向性

○ 「道の駅」第3ステージ推進委員会より、『「道の駅」第3ステージ 中間レビューと今後の方向性』を公表(令和6年7月11日)

【概要版】

【本編】

「道の駅」第3ステージ 中間レビューと今後の方向性 概要
「道の駅」第3ステージ推進委員会 令和6年7月

I | 背景
 ○第3ステージ開始以降に生じている社会情勢の変化や、政府計画への「道の駅」の位置づけ内容への対応が必要
国土交通省/国土交通省/地方創生・観光政策課/観光政策課/第3ステージ推進委員会/国土交通省/国土交通省/国土交通省

II | ここまでの「道の駅」施策の中間レビュー (全体の底上げに向けて)

地方創生・観光の拠点機能	防災拠点機能
(時代への適合/多様な地域ニーズへの対応) ・リニューアル需要の増大 ・物流の2024年以降やドローン配送など社会課題への対応 ・中核店舗への対応 ・時代に合わない施設配置や施設構成への対応 ・隣接ごとに多様な型別別対応への対応 時代に合わせた柔軟な「道の駅」の活用が必要	(熊手半島地震で得られた教訓や課題) ・広域の支援や実付加価値コンテナ活用の有効性 ・「防災道の駅」や実付加価値コンテナの数的不足 ・実付加価値コンテナの手配や輸送の滞り ・「防災道の駅」以外の「道の駅」の連携性 ・拠点として活用する際の機能性の広さ 災害時に国の意志が反映できる体制強化が必要

具体的な取組
 ○施設配置の自由度を高める運用や制度の見直し
 ○時代に合わせた「道の駅」整備・案内図の見直し

具体的な取組
 ○戦略的な「防災道の駅」の配置と追加認定
 ○災害時に国が迅速に「道の駅」を活用し支援を行う仕組みの構築

III | 「道の駅」第3ステージの姿
 「道の駅」単体からまちぐるみの戦略的な取組へ
 「道の駅」第3ステージとは「まち」と「道の駅」が一体で戦略的に連携してコンセプトの実現を成し遂げる取組

まち全体
 地方創生・観光 戦略 「道の駅」 防災
 多様な主体の支援

1993 国定する道の駅制度の創設
 2005 「道の駅」単体から「道の駅」連携が開始
 2020 地方創生・観光の拠点として活用する取組
 第3ステージは切り替わるものではなく、機能が拡張され、かつ実現もされているもの

IV | 今後の方向性 ~ 第3ステージを応援するための取組 ~ (第3ステージの突き抜けに向けて)
 ○まちぐるみで戦略的に取り組む自治体と「道の駅」を応援するための仕組みを新たに構築

第3ステージ実現のために (モデルプロジェクトの取組)

取組内容での分析	まちぐるみの取組	地域復興の再定義	第3ステージ 実現	国・関係会社による支援
----------	----------	----------	-----------	-------------

【取組事例】

「道の駅」空間で「まち」を体現
 ・単体施設だけでなく、地域の魅力を最大限に引き出す
 ・「道の駅」の新たなコンセプトを、まちづくりのコンセプトとして更新

「道の駅」第3ステージの取組に向けて
 ○まちぐるみで地域の価値を再定義し、牽引者だけでなく、その地域に住む人にとっても喜びを感じられ、持続可能な仕組みであること

「仮称」道の駅 第3ステージ応援パッケージ
 ○第3ステージを強力に推進する取組を持つ「道の駅」に対し、中央官庁関係体制での重点的な支援や、専門家のアドバイザー派遣など、国による新たな支援の仕組みを創設

各省連携の支援 全国道の駅連絡会の支援
 予算措置 制度活用 ワンストップ相談窓口 アドバイザー派遣

※支援強化が必要となる全国道の駅連絡会の体制強化もあわせて推進



QRコード



(概要版)



(本編)

1. 令和7年度予算決定概要

2. WISENET

3. 道路法等改正

背景・必要性

- 令和6年1月の能登半島地震では、人命救助・ライフラインの早期復旧・孤立集落への交通確保のための**道路啓開の強化**や平時からの**防災活動拠点の整備**、**トイレコンテナ等の配備**の重要性が明らかに
 - 橋、トンネル等の老朽化が進む中、担い手となる**市町村の技術系職員の減少**により、道路の防災機能の確保も含め持続可能なインフラ管理が課題
※技術系職員数が0人の市区町村は全体の**約25%**
 - 気候変動に伴い災害が激甚化・頻発化する中、**地球温暖化の影響を防止し**、**新たな削減目標に貢献**していくためにも、道路分野の**脱炭素化の取組**が重要
- ⇒ ①平時からの備えと有事における初動対応の充実、
②インフラ管理の担い手不足への対応、
③道路分野における脱炭素化の推進
により、安全かつ円滑な道路交通を確保する必要



法案の概要

1. 能登半島地震を踏まえた災害対応の深化【道路法・特措法・財特法】

P.24,25

2. 持続可能なインフラマネジメントの実現【道路法】

P.26

3. 道路の脱炭素化の推進【道路法・特措法】

P.27

4. 道路網の整備に関する基本理念の創設【道路法】

P.28

3. 今後の道路政策への緊急提言

- (1) 地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期確立
- 2) 機動性と持続可能性を備えた管理体制

・なお、直轄管理ではない区間については、災害時において、状況により道路啓開や道路復旧について権限代行による国の機動的な支援を講じることが重要である。今般の対応から得られた教訓等も踏まえ、災害に際してこれらの対応が迅速に図られるよう、地方における直轄組織の体制確保を図るとともに、**代行を行うに当たっての必要な権限や本来管理者との手続き等について、必要な見直しを図るべきである。**

(2) 拠点機能の強化

- 1) 防災拠点としての「道の駅」の機能強化

・**道の駅を活用した災害支援に当たっては、直轄管理以外の道の駅の国による迅速な活用を可能とするとともに、災害時における国による機動的な支援体制の強化や占用等に係る運用基準の柔軟化など更なる機能向上が必要である。**

○道の駅の防災機能の強化

【現状と課題】

- 「防災道の駅」は、災害対応従事者等の宿泊場所・生活場所の確保のための対策本部車・待機支援車やキャンピングカー、トレーラーハウスやムービングハウス等の設置スペースとして活用された。また、被災地のトイレの確保策の1つとして、他地域の道の駅に設置してある移動式防災コンテナ型トイレが派遣され活用された。ただし、直轄国道事務所が保有する移動式防災コンテナ型トイレは1台のみであり、南海トラフ地震発生時など同時多発的に各地でニーズが生じた際に対応できないという課題がある。
- 「防災道の駅」をはじめとし、広域的な防災拠点として有効に機能を発揮した「道の駅」もあった一方で、事前の対策の不足や、被災の程度が大きかったことにより、十分な防災機能を発揮できなかった道の駅も多くあった。災害時において、発災直後から電気や水、通信の利用が可能となる環境を備えておくことが重要である。

【実施すべき取組】

- トイレ機能等を有するものも含め、高付加価値コンテナの保有台数の増強・充実について検討すべきである。今後の災害時における活用に向けては、発災後に道路の寸断で運搬ルートが限られ、設置のための重機の手配に支障が生じることも想定されるため、事前の計画や準備について検討するとともに、設置や運用に関する制度・体制の整備についても検討する必要がある。
- 災害時に国が迅速に「道の駅」を活用して災害支援を行うための仕組みを検討すべきである。具体的には、「防災道の駅」以外であっても、防災上の位置付けを有する「道の駅」において、発災直後から機動的な対応が可能となるように、非常用電源、太陽光発電、蓄電設備、雨水貯留設備、地下水活用設備、災害時も繋がる通信環境等の必要な資機材の整備や、災害時備蓄の充実など防災機能を強化すべきである。
また、能登半島地震において広域的な防災機能を発揮した「防災道の駅」の追加選定を進めるべきである。
さらに、半島部のような地形的制約がある地域や直轄国道がない地域などへ迅速な支援が実施できるように、災害時における「道の駅」の有効活用に必要な仕組みについて検討する必要がある。

○陸路・海路・空路の確保・啓開に向けた事前計画の策定等

【現状と課題】

- 道路の啓開に関して、能登地域における道路啓開計画はあらかじめ策定されていなかったが、発災後直ちに国土交通省・石川県等が連携し、また、建設業団体の協力を得て、24 時間体制で内陸側、海側の両方からくしの歯状の道路の緊急復旧を実施し、発災約 1 週間後には半島内の主要な幹線道路の約 8 割、約 2 週間後には約 9 割の緊急復旧を完了した。

【実施すべき取組】

- 道路の早期啓開については、道路啓開等に必要な体制の整備や資機材等の充実を推進し、道路啓開等の実効性を高めるため道路啓開計画の策定・見直しや訓練を実施すべきである。道路啓開計画の策定・見直しにおいては、令和 6 年能登半島地震で把握した課題を検証し、令和 6 年内に見直しの結果を計画に反映するとともに、未策定地域においては、速やかに策定を図るべきである。あわせて、計画の具体内容の明確化や実効性向上等、継続的に道路啓開の強化を図るために必要な仕組みについて検討する必要がある。

○早期のインフラ・ライフライン回復に向けた関係機関との連携体制の構築

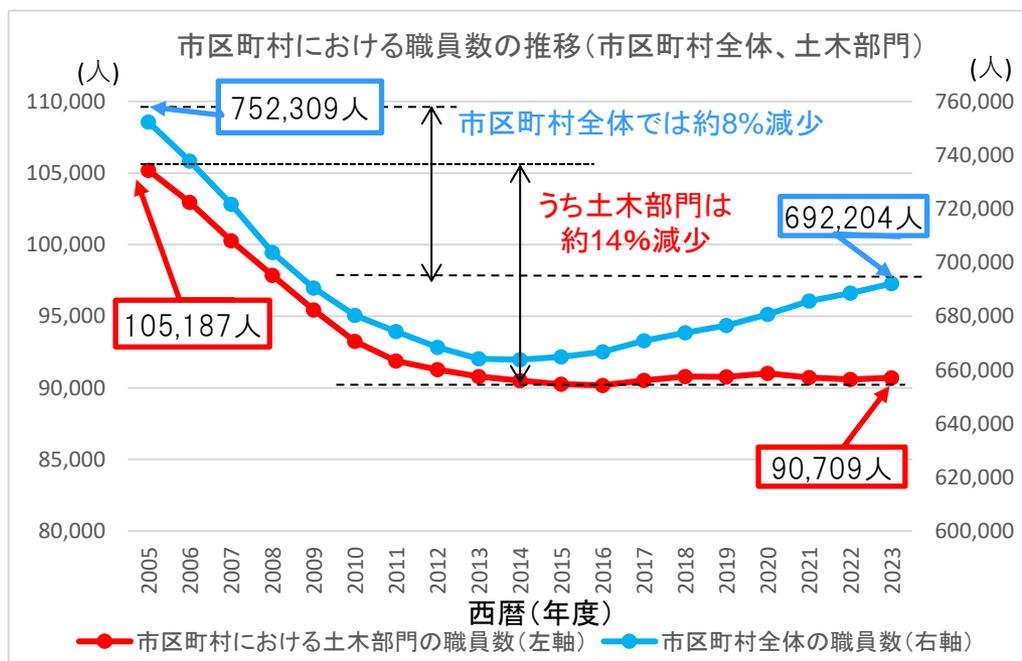
【現状と課題】

- 陸路や海路での速やかな進出が困難な状況になったため、インフラ・ライフラインの早期復旧にも影響が及ぶ中、アクセス困難地域での復旧作業に当たっては、自衛隊のエアクッション艇や航空機、海上保安庁の巡視船艇を活用した人員・資機材等の迅速な輸送が行われた。
- 道路の緊急復旧においては、陸側から到達できない区域の道路の緊急復旧を進めるため、道の駅の駐車場がヘリポートとして利用された。一方で、復旧事業を国による権限代行で進めるために、国が道の駅の駐車場を利用するに当たって、当該駐車場の利用制限のための手続について、国ではなく道路管理者である石川県が調整・実施する必要が生じ、被災自治体の負担が増加した上、手続に時間を要した。このように、災害対応に必要な土地等の一時的な使用に当たって、土地の管理者や地権者からの使用承諾に時間を要する、あるいは困難な場合、復旧作業自体の遅延が懸念される。

インフラメンテナンスを支える市区町村の状況

○ 市区町村における土木部門の職員数の減少割合は約14% (105,187人[2005年度]⇒90,709人[2023年度]) ※1 であり、市区町村全体の職員数の減少割合よりも大きく、技術系職員が5人以下の市区町村は全体の約5割。

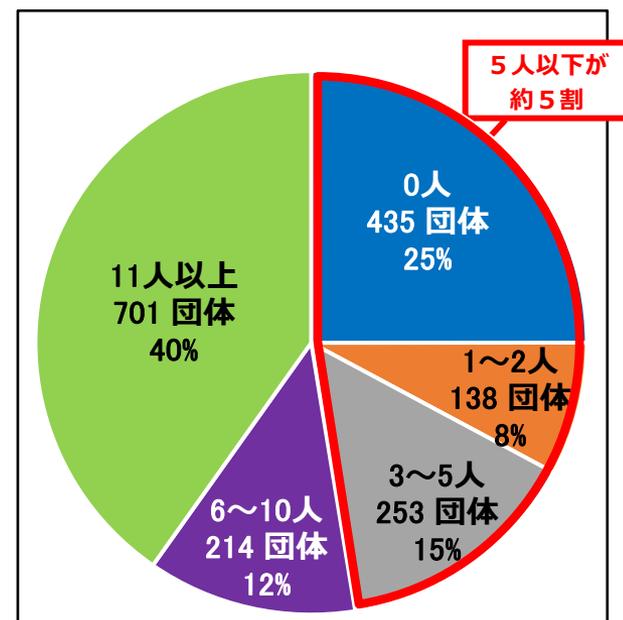
《市区町村における職員数の推移※1》



※1: 地方公共団体定員管理調査結果 (R5.4.1時点) より国土交通省作成。なお、一般行政部門の職員を集計の対象としている。

※2: 技術系職員は土木技師、建築技師として定義。

《市区町村における技術系職員数》^{※1, ※2}



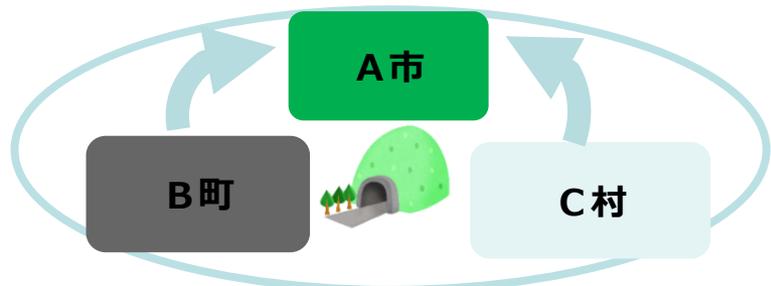
- 市区町村が抱える課題を踏まえつつ、適確にインフラ機能を発揮させるためには、個別施設のメンテナンスのみならず「**地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）**」の考え方が重要。
- 既存の行政区域に拘らない広域的な視点で、道路、公園、上下水道といった**複数・多分野のインフラを「群」として捉え**、更新や集約・再編、新設も組み合わせた検討により、効率的・効果的にマネジメントし、地域に必要なインフラの機能・性能を維持するもの。

群マネのイメージ

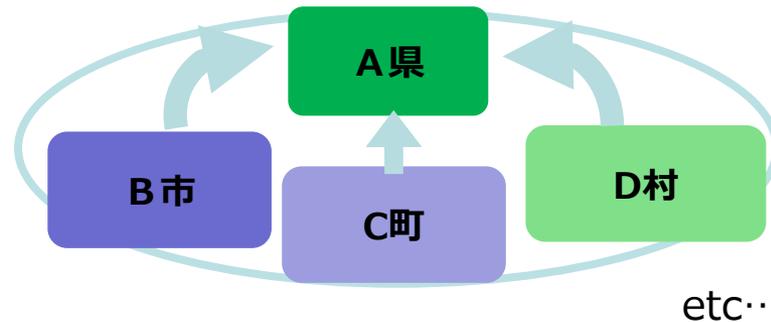
 提言： https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/sogo03_sg_000214.html


＜ケース1：広域連携＞

一つの市区町村がリードし、複数市区町村で連携



都道府県がリードし、管内の市区町村と連携



＜ケース2：多分野連携＞

多分野のメンテナンスをまとめて実施



○ 群マネの全国展開に向けて、モデル地域で得られた知見等を踏まえ、**R7年度 手引き策定予定**。

【群マネモデル地域の類型・対象分野】 ※R5.12.1記者発表資料（モデル地域選定）より作成

類型	自治体	道路	河川	公園	下水道	その他
① 広域連携 (垂直)	和歌山県 他1市3町	●	-	-	-	-
	広島県 他2町	●	-	-	-	-
② 広域連携 (水平)	北海道幕別町 他1町	●	-	-	-	-
	大阪府貝塚市 他7市4町	●	-	●	●	-
	兵庫県養父市 他2市2町	●	-	-	-	-
	奈良県宇陀市 他3村	●	-	-	-	-
	島根県益田市 他2町	●	-	-	-	● (農林道)
③ 多分野連携	秋田県大館市	●	●	●	-	-
	滋賀県草津市	●	●	●	●	● (上水道)
	広島県三原市	●	●	●	-	-
	山口県下関市	●	-	-	-	● (臨港道路)

群マネにより、自治体においても**維持管理を行う体制を確保し、**
予防保全を図ることによって、長寿命化、維持管理コストを縮減

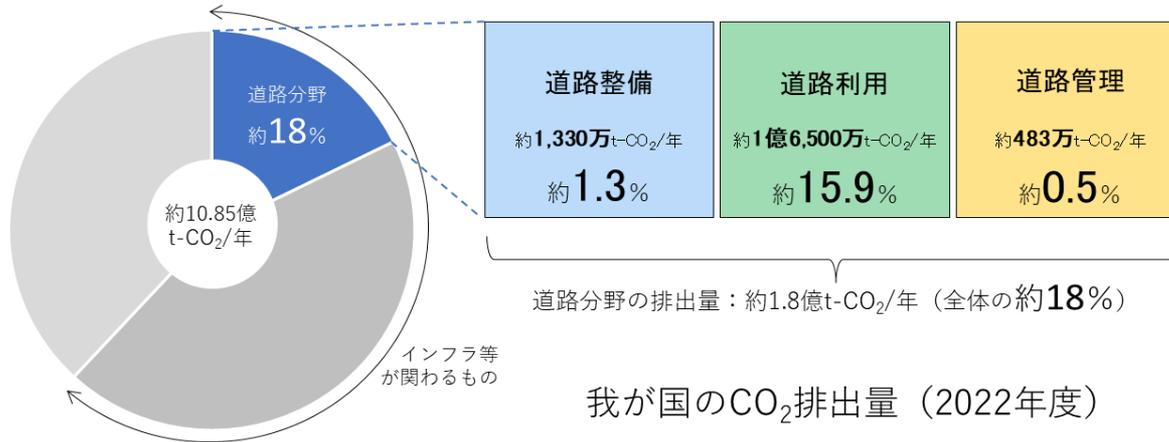
【施策検討と全国展開の流れ】



* 1 : 社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会『総力戦で取り組むべき次世代の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」～インフラメンテナンス第2フェーズへ～』

* 2 : 「地域インフラ群再生戦略マネジメント計画策定手法検討会」及び「地域インフラ群再生戦略マネジメント実施手法検討会」

道路分野のCO₂排出と「道路の脱炭素化」の取組



道路整備に伴うCO ₂ の排出削減の取組	道路利用に伴うCO ₂ の排出削減の取組	道路管理に伴うCO ₂ の排出削減の取組	その他の取組
<p>(取組例)</p> <p>低炭素材料の開発導入促進</p>  <p>低炭素な建設機械の導入促進</p> 	<p>(取組例)</p> <p>SA・PAや道の駅での充電器の設置促進</p>  <p>自転車の利用促進</p>  <p>渋滞対策</p> 	<p>(取組例)</p> <p>管理用車両を次世代自動車に転換</p>  <p>LEDの道路照明導入</p>  <p>太陽光発電設備の導入（道路管理用として）</p> 	<p>(取組例)</p> <p>太陽光発電設備の導入（道路管理用以外）</p>  <p>道路緑化</p> 

1. 能登半島地震を踏まえた災害対応の深化

<初動対応の強化>

- 円滑な緊急輸送確保に向け、**道路啓開計画を法定化**、実効性のある計画に基づいた**道路啓開を実施**（承認工事の特例の創設）

※道路啓開：土砂・瓦礫等、自然災害に伴う道路上の障害物除去

背景・必要性

能登半島地震等を受けた「道路啓開」の重要性の認識
 （人命救助、ライフラインの早期復旧、孤立集落への交通確保）

激甚化・頻発化する
 自然災害への対応強化

↓

これまでの全国の
 啓開実績の反映

改正概要

道路啓開計画の策定 及び 記載内容の明確化

対象災害、啓開目標、対象路線・区間、啓開方法、資材・機械の
 備蓄・調達、訓練、情報の収集・伝達方法 等

→ **法定協議会**（道路管理者＋関係機関）を経て決定

令和6年能登半島地震における道路啓開

- STEP1** 各役所（輪島市、能登町、珠洲市）までのアクセス（縦軸・横軸）を確保
- STEP2** 多数の孤立集落があるR249等の沿岸部へのアクセス（「くしの歯」の「歯」）を優先的に確保
- STEP3** R249等の沿岸部の孤立集落への啓開を実施



道路啓開の実効性の向上

① 管理区分を超えた啓開作業



事前に協議した対象路線に対し、当該道路管理者以外の者が円滑に作業できるよう措置

② 実践的な啓開訓練



多くの関係者の協力のもとで車両・ガレキ移動、倒壊電柱除却などの訓練を実施

③ 定期的な計画見直し



策定後の災害対応の実績や、地域の災害想定の見直し等を踏まえて計画を見直し

1. 能登半島地震を踏まえた災害対応の深化

<災害時における国による機動的な支援、防災拠点としての自動車駐車場の機能強化>

- 地方管理の防災拠点自動車駐車場について、改築等を直轄代行できる制度を創設
- 災害復旧等のため地方管理の自動車駐車場を活用する場合に必要な管理の代行（災害時における直轄代行制度を拡充）
- 平時に利用でき、災害時は被災地への出動が可能なトイレコンテナ等の占有許可基準を緩和、設置に対する無利子貸付制度を創設

背景・必要性

被災地で災害拠点として「道の駅」を活用

- ・ 国の道路啓開活動や災害復旧工事等の拠点として「道の駅」を活用



被災地の住民を「道の駅」で支援

- ・ 福岡県の「道の駅」に設置していたトイレコンテナを被災地に派遣



「道の駅」の防災機能を強化

改正概要

有事への備え

防災拠点となる「道の駅」の改築の代行

- ・ 防災拠点として道路啓開計画に位置付けられ、機能強化が必要な「道の駅」の改築を代行

発災時の負担軽減

災害時における「道の駅」の管理の代行

- ・ 国が災害時に「道の駅」を活用する際の手続き等を代行し、自治体の負担を軽減

有事への備え

災害時に派遣可能なコンテナ施設の「道の駅」への設置促進

- ・ 施設購入費・設置工事費の一部を無利子貸付
- ・ 道路区域に設置する場合の占有許可基準を緩和

2. 持続可能なインフラマネジメントの実現

- 市町村における技術系職員の減少等に対応し、効率的な道路管理を実現するため、道路管理者間の協議により道路の点検や修繕等を他自治体が代行できる制度（**連携協力道路制度**）を創設

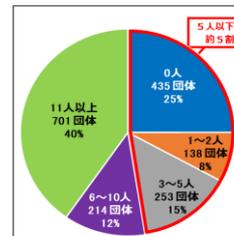
背景・必要性

- 建設後50年以上を経過する道路橋やトンネルの割合は加速度的に増加
- **市区町村の技術系職員の減少が顕在化**
- 道路が災害発生時も含めて機能を発揮するための持続的なインフラ管理が課題

- 広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、戦略的にマネジメントする「**地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）**」の取組が進められている
 - ・ 令和5年12月には11地域40自治体が群マネモデル地域として選定
 - ・ 338自治体が包括的民間委託の導入の意向等がある

- 複数市区町村で効率的な維持管理や修繕等を進めるにあたっては、足場の占用、巡回での落下物の処理、放置車両の移動等において、**別途、本来道路管理者の意思決定が必要**

《市区町村における技術系職員数》 ※1、※2



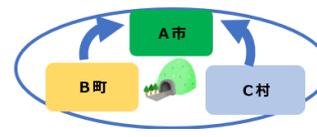
《市区町村における職員数の推移》 ※1



※1：地方公共団体定員管理調査結果（R5.4.1時点）より国土交通省作成。なお、一般行政部門の職員を集計の対象としている。
 ※2：技術系職員は土木技術、建築技術として定義。

【群マネのイメージ】

一つの市区町村がリードし、複数市区町村で連携



都道府県がリードし、管内の市区町村と連携



改正概要

連携協力道路制度の創設

- ・ 隣接し、又は近接する二以上の市町村の区域に存する道路について、関係する複数の道路管理者が協議して別にその管理の方法を定めることにより、当該道路の道路管理者以外の道路管理者が維持、修繕その他の管理を行うことができることとする
- ・ 当該協議により分担すべき費用の額及び分担方法を定めることができることとする

3. 道路の脱炭素化の推進

- 道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため、国の**道路脱炭素化基本方針**に基づき、道路管理者が**道路脱炭素化推進計画**を策定する枠組みを導入
- 脱炭素技術の活用を促進するため、**道路の構造に関する原則に脱炭素化の推進等への配慮を位置づけ**、計画に基づく**脱炭素化に資する施設等の占用許可基準を緩和**

背景・必要性



気候変動に伴う
災害の激甚化・頻発化

**地球温暖化
防止**

中期目標：2030年度に温室効果ガスの約46%削減
道路関連分野のCO2排出量は全体の約18%

今後改定される新たな目標への対応
(次期NDC (国が決定する貢献) 2025年に2035年目標等)

全ての道路管理者による積極的な取組が必要

改正概要

道路管理者が協働して脱炭素化を促進する枠組みの導入

道路脱炭素化基本方針【国】

- ・ 道路の脱炭素化の推進の意義や目標
- ・ 国が実施すべき施策の基本的方針
- ・ 脱炭素化推進計画の策定に関する基本的事項 等

方針提示

道路脱炭素化推進計画【国、高速会社、自治体等】

- ・ 道路の脱炭素化の目標
- ・ 道路の脱炭素化の推進を図るための施策
- ・ 計画の実施に必要な事項

報告

脱炭素化技術の活用を促進

① 脱炭素化の道路構造への転換

道路構造について
脱炭素化への配慮
を明確化



LED照明
(消費電力約56%削減)



低炭素アスファルト
(CO2排出量7~18%削減)

② 道路空間における脱炭素化施設の導入促進※

道路空間において
民間が活用できる
よう道路占用基準
を緩和



太陽光発電施設



走行中給電施設

※道路脱炭素化推進計画へ位置づけられるものに限る

4. 道路網の整備に関する基本理念の創設

- 道路が持続的な成長、安全・安心で豊かな国民生活、地方創生等に重要な役割を果たしていることを踏まえ、効率的・効果的な整備、防災機能の確保、脱炭素化の推進等を定めた**基本理念を創設**

背景・必要性

・道路法は、道路の管理や費用の負担区分等について定められているものの、**実現すべき理念等に関する規定がない**

・**道路の防災**や、**道路の脱炭素化の推進**など、道路法の目的に明確に記載されていない政策にも積極的に取り組む必要

・他の道路管理者との連携や民間事業者の参画を含め、**広範な関係者による連携・協力が必要**

【参考】道路法の目的

第一条 この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつ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。

改正概要

道路管理に関わる様々な関係者が、道路法によって実現すべき理念について認識を共有できるよう、新たに基本理念を創設

<基本理念>

道路網の整備は、 道路が

①我が国の経済社会の活力の向上及び持続的発展、
 ②安全かつ安心で豊かな国民生活の実現
 ③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、

④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、

⑤道路の整備及び管理を効率的かつ効果的に実施し、
 ⑥並びに道路の適正かつ合理的な利用※を促進し、

⑦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

⑧安全かつ円滑な交通の確保と
 ⑨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。

※道路空間を有効に活用することを含む。

