

# 道路行政をめぐる最近の話題について

---

令和8年3月9日  
国土交通省 道路局

1. 令和8年度道路関係予算概要

2. 主要課題

3. 大雪への対応

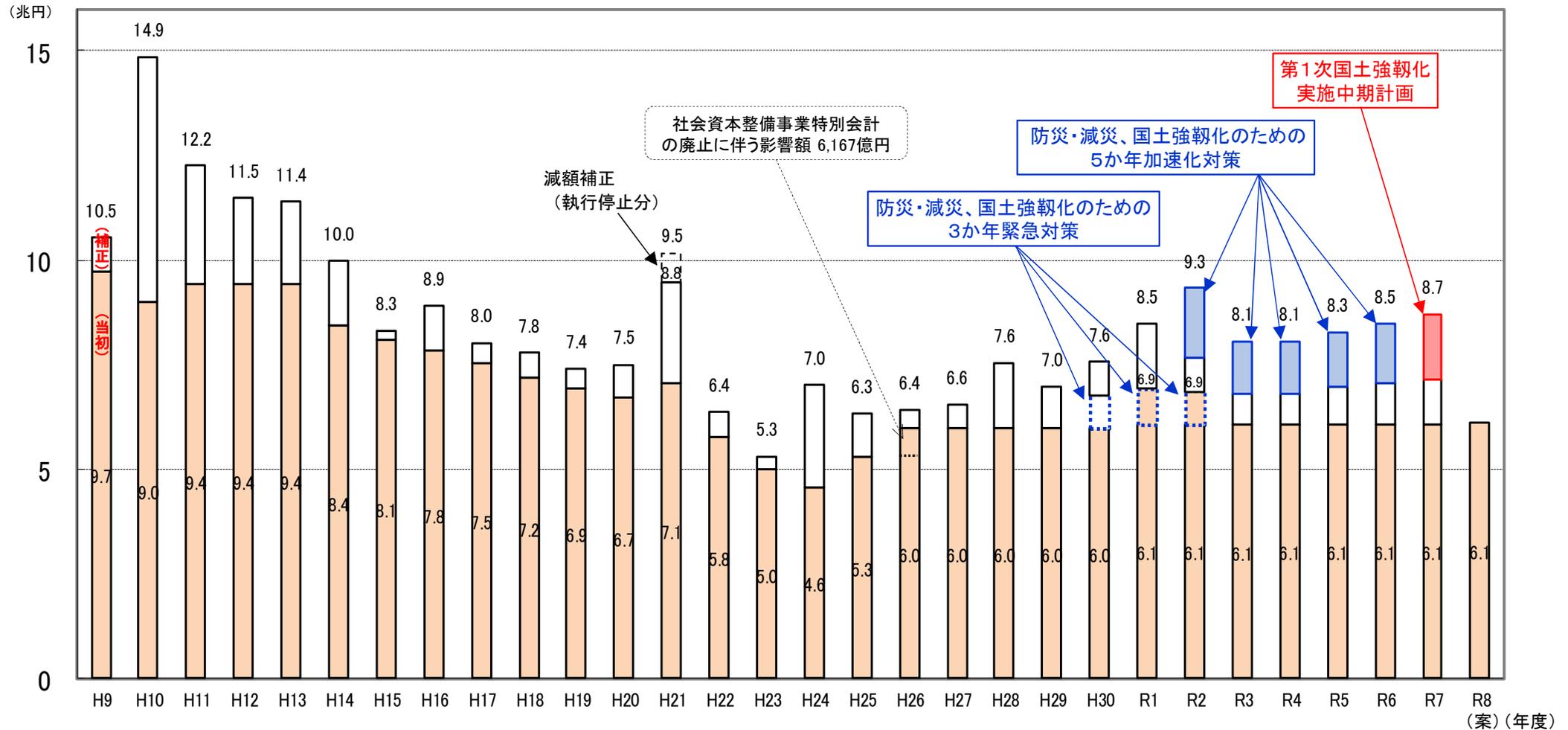
4. 能登半島地震からの復旧状況

5. GREEN×EXPO 2027



## 1. 令和8年度道路関係予算概要

# 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。

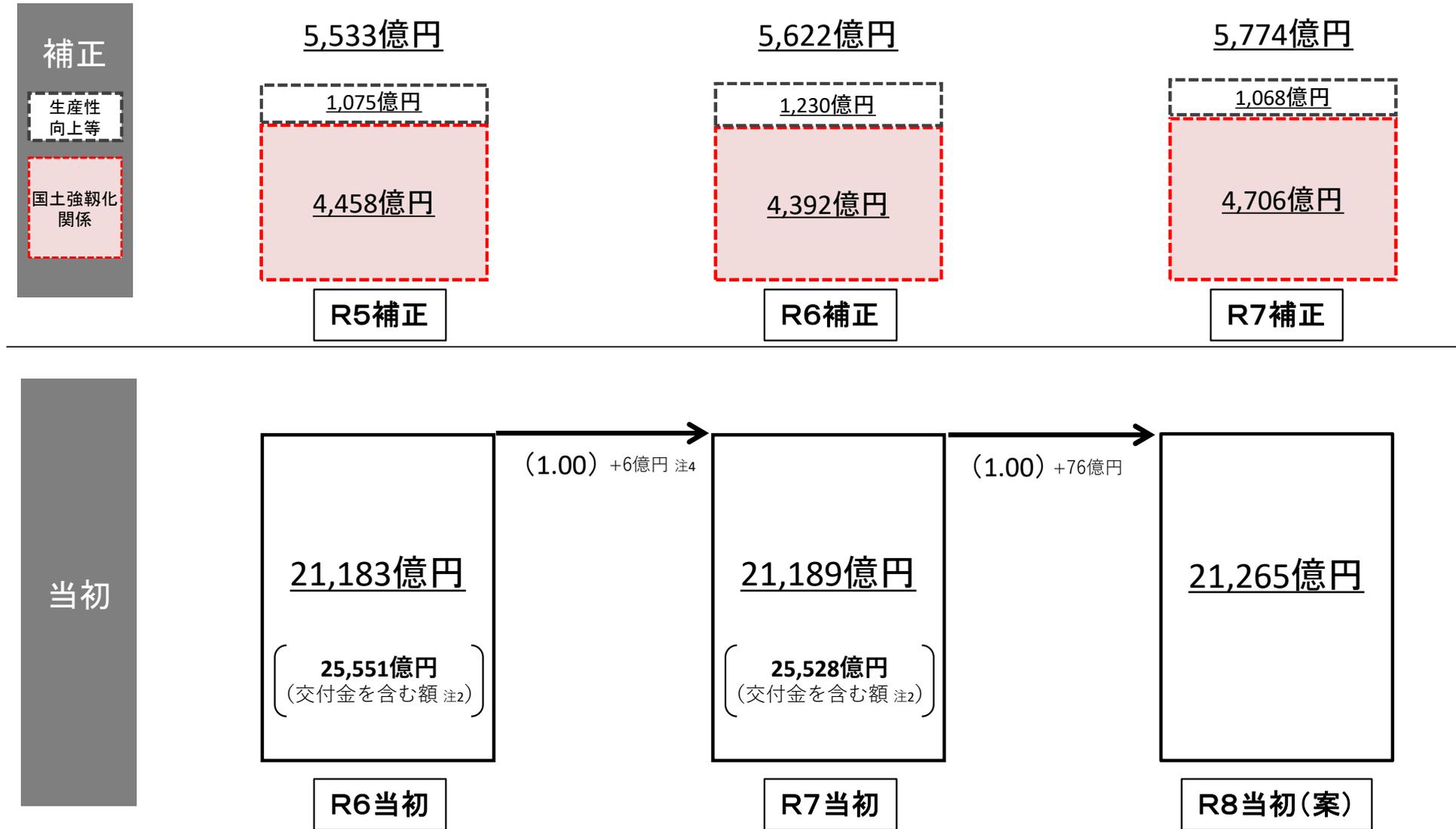
※ 令和4年度当初予算額(6兆574億円)は、デジタル庁一括計上分(1億円)を公共事業関係費から行政経費に組替えた後の額である。

※ 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(国費)



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当初は交付決定額ベース、R7当初は想定される額

注3) 補正予算については、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) 社会資本総合交付金からの移行分(+4億円)が含まれている

# R8道路関係予算決定概要

(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	16,022	1.00	16,022	1.00
	改築その他	10,109	0.99	10,109	0.99
	維持修繕	4,768	1.03	4,768	1.03
	諸費等	1,145	1.03	1,145	1.03
補	助事業	8,821	1.00	5,123	1.00
	高規格道路、IC等アクセス道路その他	4,595	0.99	2,546	0.99
	道路メンテナンス事業	4,016	1.01	2,312	1.01
	除雪	211	1.05	140	1.05
	補助率差額	—	—	125	0.92
有	料道路事業等	32,825	1.25	120	1.00
合	計	57,668	1.13	21,265	1.00

[参考] 公共事業関係費(国費): 61,078億円[対前年度比1.00]

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

注2. 四捨五入の関係で、表中の計数の和が一致しない場合がある。

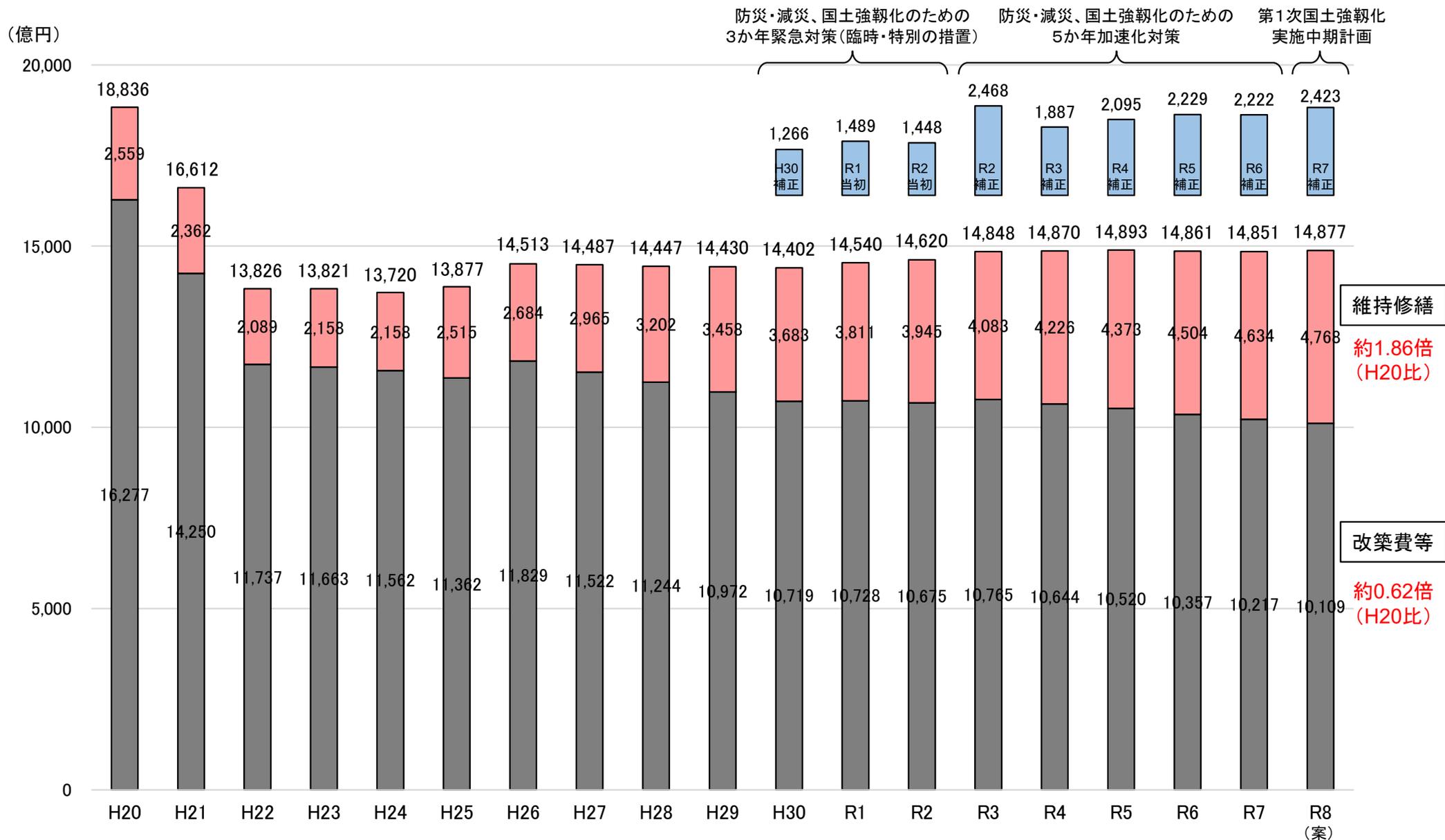
※ 上記の他に、令和8年度予算において防災・安全交付金(国費8,529億円[対前年度比1.01])、社会資本整備総合交付金(国費4,597億円[対前年度比0.94])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。なお、令和7年度における社会資本整備総合交付金(道路関係)の交付決定状況(12月末時点)は、防災・安全交付金:国費3,037億円、社会資本整備総合交付金:国費1,252億円である。

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

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

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

# 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。

# 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(釜石高架橋)

- 社会資本整備総合交付金においては、民間投資・需要を喚起する道路整備により、ストック効果を高め、活力ある地域の形成を支援するとの考えの下、広域的な道路計画や災害リスク等を勘案し、以下の事業に特化して策定される整備計画に対して重点配分を行う。
- 防災・安全交付金においては、国民の命と暮らしを守るインフラ再構築、生活空間の安全確保を図るとの考えの下、以下の事業にそれぞれ特化して策定される整備計画に対して重点配分を行う。

## 社会資本整備総合交付金

### 《ストック効果を高めるアクセス道路の整備》

- 駅の整備や工業団地の造成など民間投資と供用時期を連携し、人流・物流の効率化や成長基盤の強化に資するアクセス道路整備事業



### 《歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業》

- 歩行者利便増進道路に指定された道路（見込みを含む）における歩行者の利便増進や地域の賑わい創出に資する道路事業



⇒まちなかウォーカブル推進事業と連携して行う事業に対して特に重点的に配分

地域の賑わい創出

### 《道の駅の機能強化》

- 「防災道の駅」、「道の駅」応援パッケージに選定された「道の駅」の機能強化
- 子育て応援等の「道の駅」の機能強化（衛生環境の改善等を含む）
- 道の駅の防災設備等の機能強化



### 《公共交通の走行環境整備》

- 交通やまちづくりに関する計画に位置付けられた公共交通の走行環境整備（自動運転を含む）



### 《道路脱炭素化推進計画に基づく事業》

- 低炭素アスファルトを活用する事業
- 道路照明のLED化を行う事業



## 防災・安全交付金

### 《子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策》

- 通学路交通安全プログラムに基づく交通安全対策

⇒ビッグデータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分

- 未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策

- 鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化

- 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間整備

⇒自転車道、自転車専用通行帯の整備およびナショナルサイクルルートにおける自転車通行空間整備に対して特に重点的に配分



### 《国土強靱化地域計画に基づく事業》

- 重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点（備蓄基地・総合病院等）への補完路として、国土交通大臣が指定した道路の整備事業

- 災害時にも地域の輸送等を支える道路の整備や防災・減災に資する事業のうち、早期の効果発現が見込める事業



### 《地域インフラ群再生戦略マネジメント(群マネ)に基づく事業》

- 群マネの実施方針(公表)に基づき広域連携事業又は多分野連携事業にて行う老朽化対策（舗装・附属物等）



## 緊急防災・減災事業費及び緊急自然災害防止対策事業費の拡充・延長

- 自然災害の激甚化・頻発化に対応するため、地方団体が単独事業として実施する防災・減災、国土強靱化の取組を一層推進できるよう、「緊急防災・減災事業費」及び「緊急自然災害防止対策事業費」について、対象事業を拡充した上で、事業期間を令和12年度まで5年間延長

### 1. 緊急防災・減災事業費の対象事業の拡充等

- 指定避難所における避難者の生活環境改善(厨房設備、入浴設備、洗濯設備、災害対応車等)
- 指定緊急避難場所における一時的な滞在のための防災東屋等及び防災コンテナの整備
- 庁舎・消防庁舎における衛星通信システムの整備

※ 指定避難所の(空調整備を伴わない)断熱性確保のための工事(文部科学省の交付金等を活用して空調整備を行う場合を含む)について令和7年度事業債から対象に追加

※ 拠点避難地、避難路及び緊急消防援助隊の救助活動等拠点施設については対象施設を明確化



[キッチンカー(厨房設備)]



[防災コンテナ]

### 2. 緊急自然災害防止対策事業費の対象事業の拡充

- 橋梁について、災害の発生を予防し、又は災害の拡大を防止するために実施する以下の事業
  - ・ 橋梁(道路、農道及び林道)の除却
    - ※ 健全性の判定区分が「Ⅲ早期措置段階」又は「Ⅳ緊急措置段階」と診断された橋梁を対象
    - ※ 橋梁の除却に伴う付随する構造物の除却を含む
  - ・ 農道・林道橋梁の改修

3. 地方財政措置 地方債充当率100%、交付税措置率70%

4. 事業期間 令和8年度～令和12年度(5年間延長)

### 5. 事業費

緊急防災・減災事業費：5,000億円

緊急自然災害防止対策事業費：4,000億円

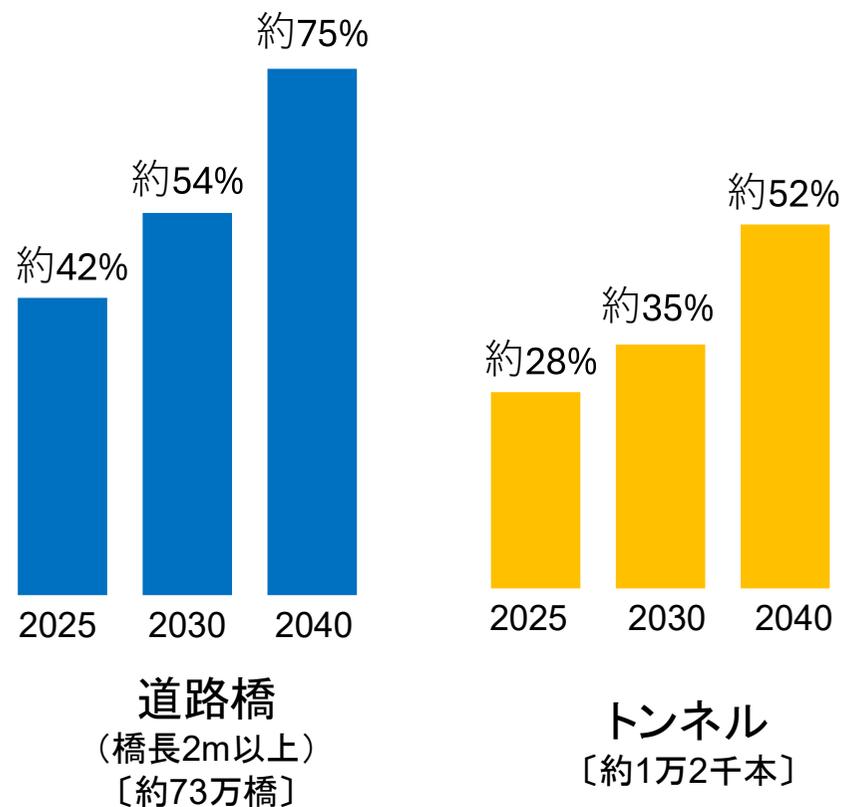
## 2. 主要課題

- インフラ老朽化対応
- 人流・物流を支えるネットワーク
- W I S E N E T（ワイズネット）の取組
- 無電柱化、自転車、交通安全、道の駅 等

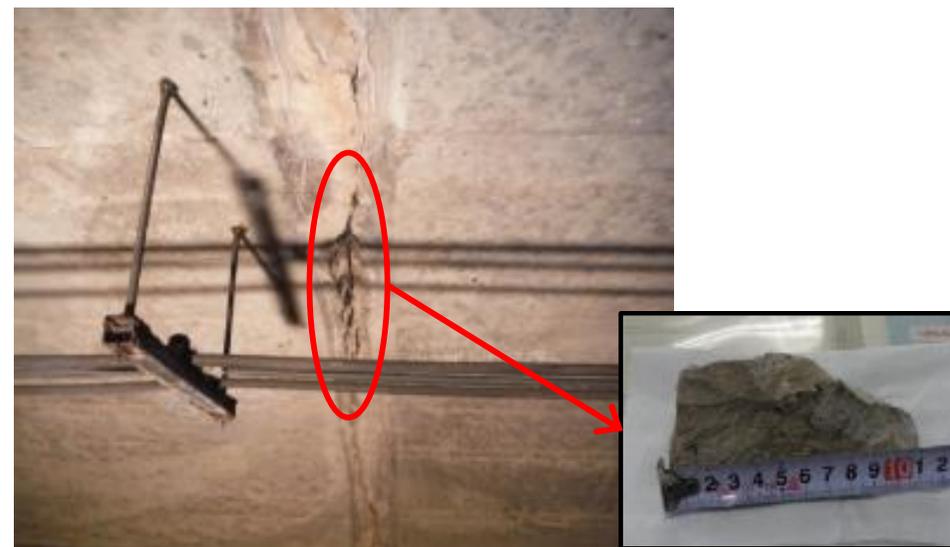
# 道路施設の高齢化・老朽化

○ 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)



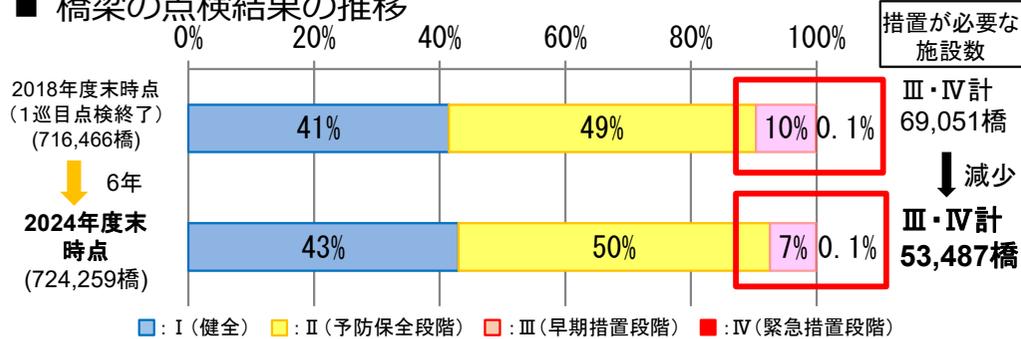
## ■ 道路施設の損傷事例



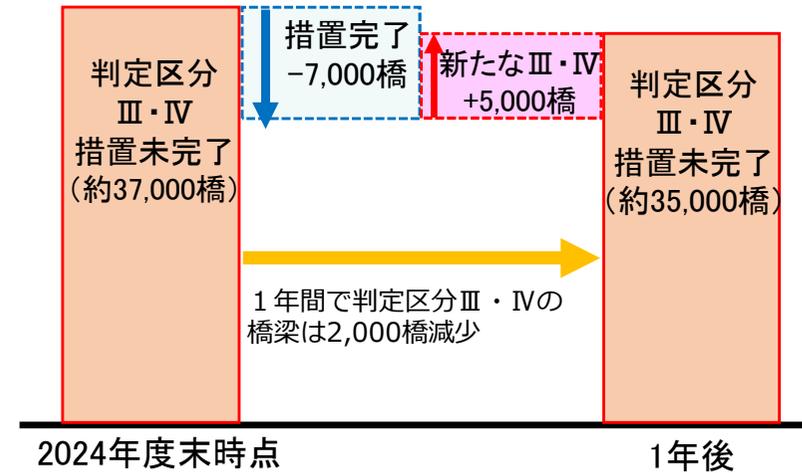
# 予防保全による老朽化対策(予防保全への移行期間)

○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。

## ■ 橋梁の点検結果の推移



## ■ 地方公共団体の措置完了数推移イメージ



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)

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。

# 埼玉県八潮市の道路陥没事故を踏まえた道路管理者の対応

○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・連帯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

## 埼玉県八潮市の道路陥没事故概要



現地写真（令和7年1月30日）

### ■ 事故を受けての対応（道路管理者）

- 令和7年3月 地下占用物連絡会議を設置
- 3月～ 直轄国道下における陥没リスク調査（路面化空洞調査）
- 7月 省令を改正し、道路管理者が道路占有者に対して占有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
- 11月・12月 道路分科会基本政策部会において検討
- （12月 下水道等に起因する大規模な道路陥没事故を踏まえた対策検討委員会第3次提言まとめ）

## 道路地下空間マネジメントの実現に向けた取組

- 地下に埋設された施設の適切な管理のため、排水施設を含む道路管理施設の点検等、維持管理の規定を検討
- 占用申請時に、点検計画等を審査する仕組みや、占用工事完了後に占用物件の位置等を示す竣工図面を道路管理者に提出する仕組みを検討
- 道路管理者と占有者が連携し、空洞や路面変状の把握等を行う仕組みを検討

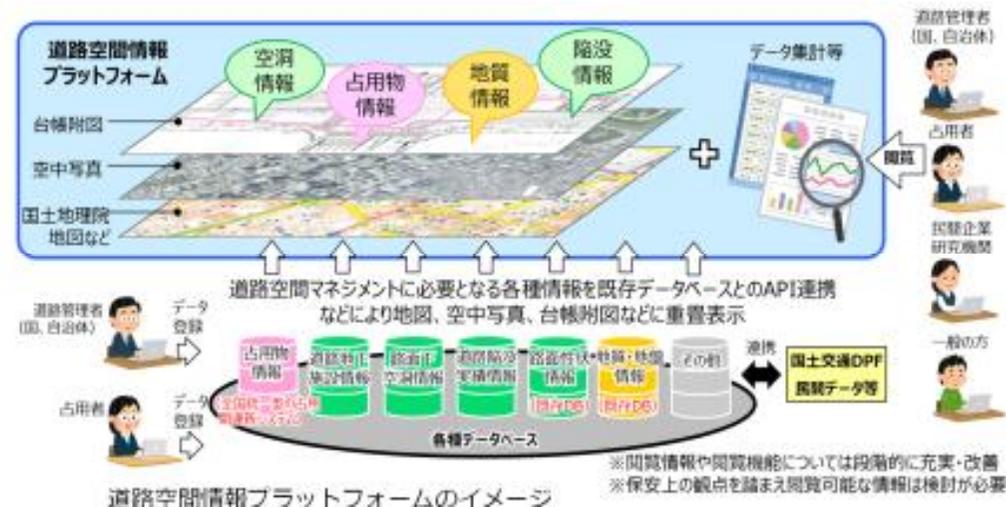


路面下空洞調査の実施イメージ



支障物による埋設位置を変更したイメージ

- 道路施設、占用物、路面下空洞、地質等の各種情報を地図上で重畳表示可能にするプラットフォームの構築に向けた検討を推進



## ■ 下水道法等の一部を改正する法律案

下水道施設の老朽化や人口減少に対応し、強靱で持続可能な下水道の実現に向けた基盤の強化を図るため、都道府県による広域連携推進計画(仮称)の策定、下水道管理者による施設の工事及び維持管理の状況の公表の義務化、下水道区域の見直し等の措置を講ずるとともに、道路における下水道管等の占用物件の適切な維持管理の確保を図るため、道路管理者と道路占用者との間の占用物件等の維持修繕に関する協定制度の創設等の措置を講ずる。

# 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)

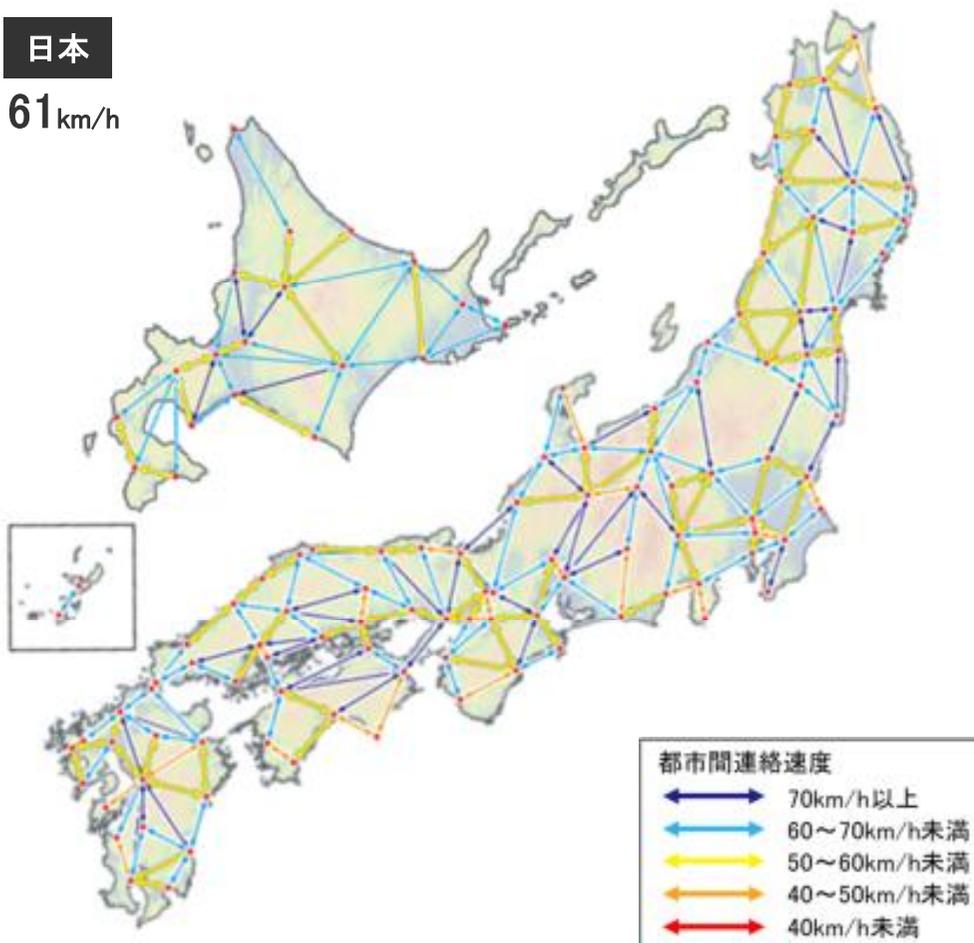
ドイツ : 約31,700km  
(対象: アウトバーン※1、連邦道路※2) ※1 基本速度無制限、推奨速度は130km/h  
※2 制限速度は基本100km/h、市街地は引下げあり

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 <sup>2</sup>	35.7万km <sup>2</sup>	
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

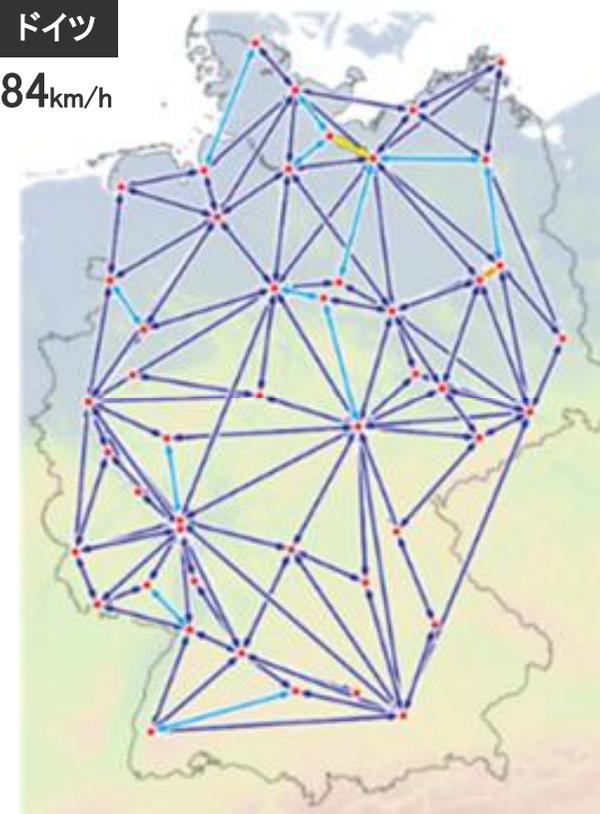
日本

61km/h



ドイツ

84km/h



WISENET2050・政策集より引用

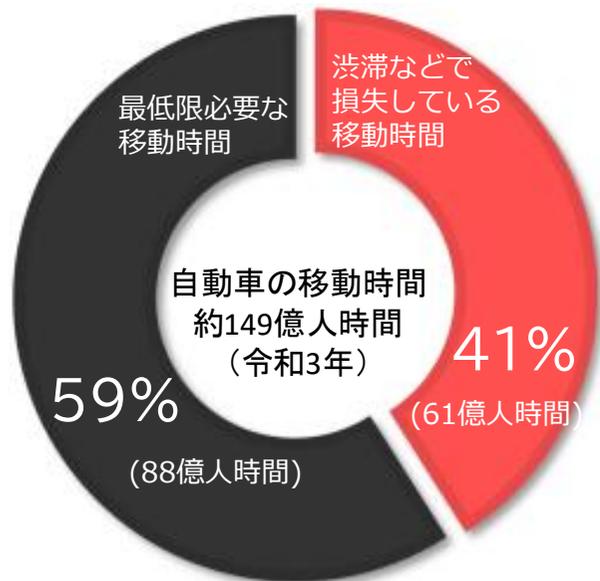
# 渋滞による経済損失

## 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CO<sub>2</sub>総排出量の1.3%に相当

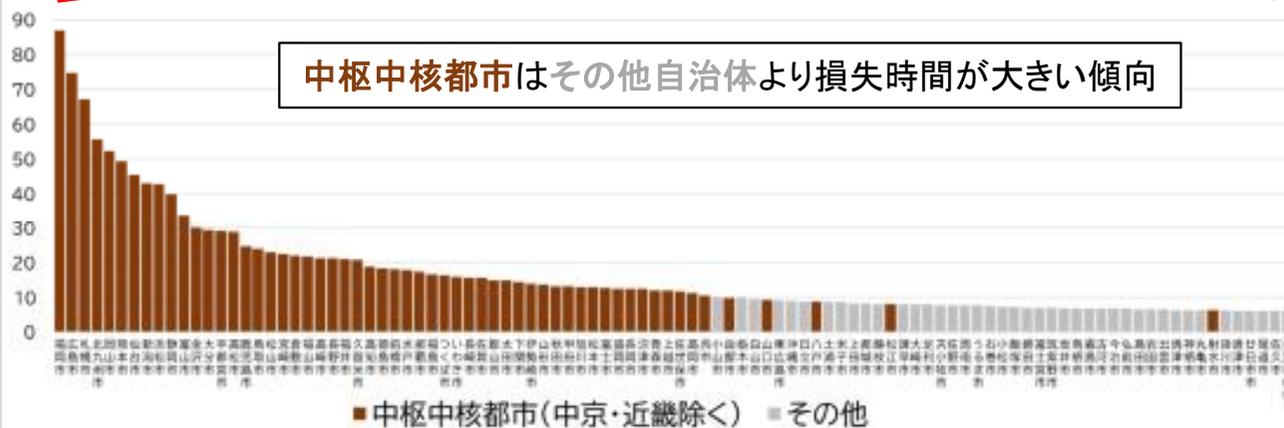


### <中枢中核都市における渋滞損失時間>

損失時間 約31億人時間

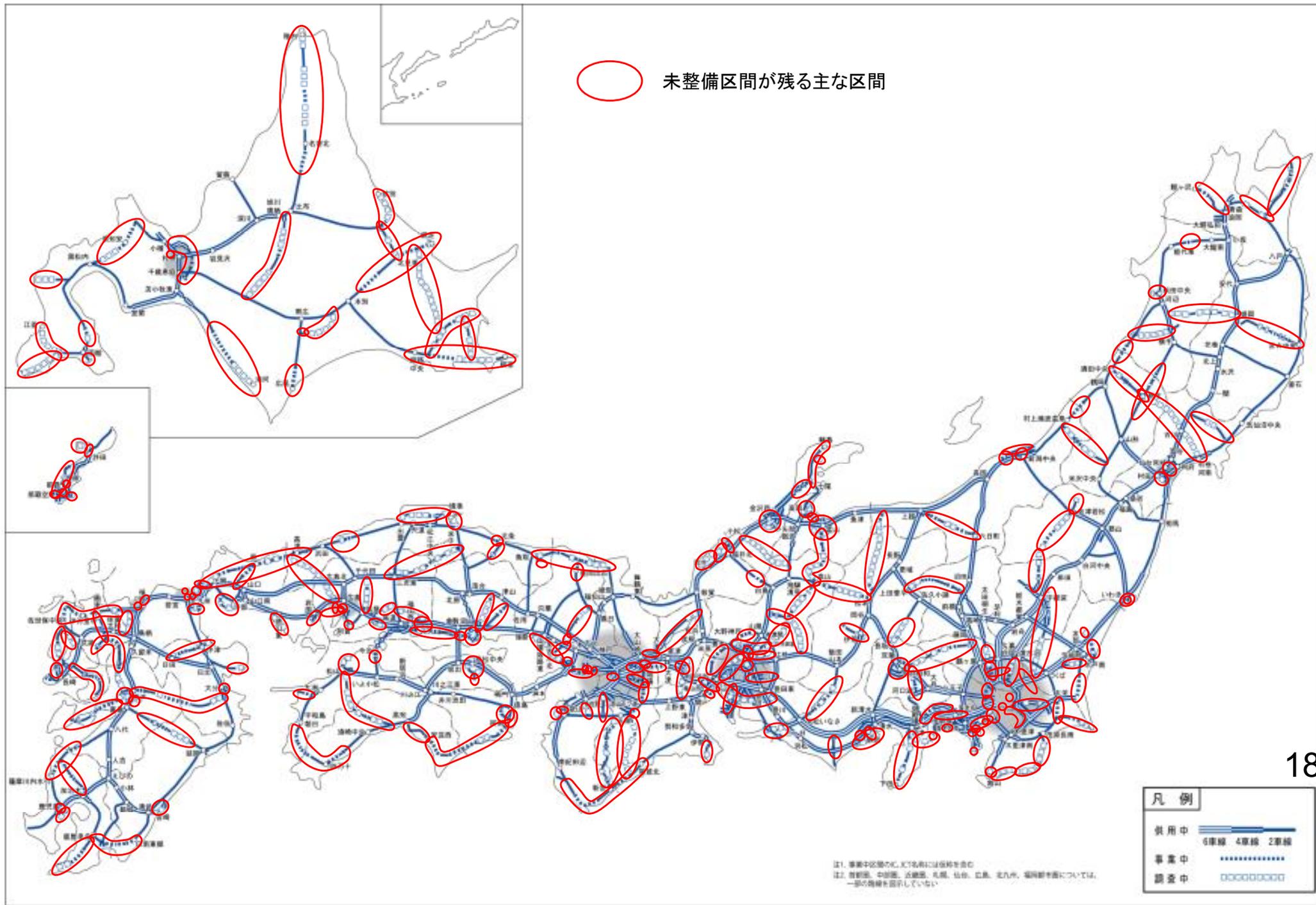


百万人時間/年





# 高規格道路の整備状況



# 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、三大都市圏環状道路、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 (品川駅交通ターミナル)

### 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

- 高速道路の電腦化を図り、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、強靭性（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12月～2月に国総研等で実証実験を実施（9/19に9グループ12ケースを採択）

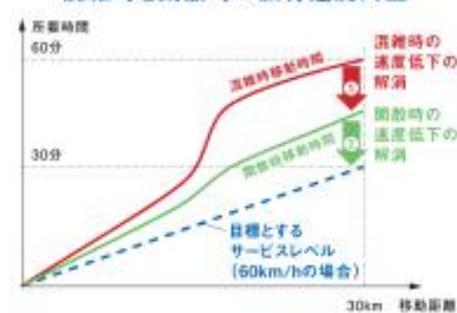
#### 自動物流道路実証実験の様子



### ネットワークのサービスレベル向上

○ 地方整備局と連携し、データによる交通偏在の解消、構造的特性に応じた対策、道路交通の階層化などの実現に向け、試行中。

#### 混雑時と閑散時の旅行速度向上



道路のサービスレベル分析のイメージ

### 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。（2026年に東北自動車道での実証実験を予定）
- 2026年1月「自動運転社会実現本部」設置



### 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



# 自動物流道路に関する検討会

- 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を進めるため、自動物流道路に関する検討会を設置(2024年2月21日。委員長:羽藤英二 東京大学大学院教授)。
- 関係者へのヒアリングを実施するとともに、自動物流道路のコンセプト、物流需要等について議論し、本年7月に「自動物流道路のあり方」最終とりまとめを行った。

## <自動物流道路検討のポイント>

- 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が喫緊の課題



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 (2024)

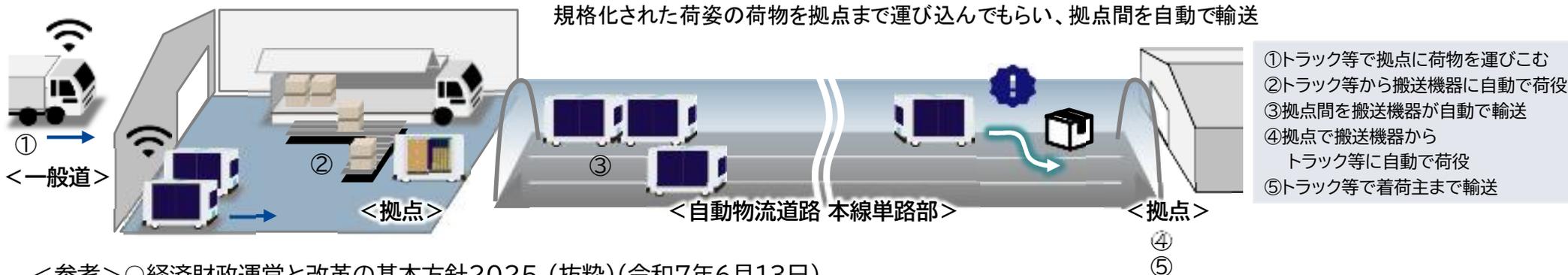
## 自動物流道路の構築

- 増える物流、ドライバー不足などのビジネス需要に応え、民間資金を想定しつつ、トラック輸送をサポート
- クリーンエネルギーで環境に優しい持続可能な物流を実現
- 既存システムとの調和を図りつつ、ロジスティクス改革に貢献



道路空間の利活用イメージ

## ■自動物流道路での輸送のイメージ



<参考> ○ 経済財政運営と改革の基本方針2025 (抜粋)(令和7年6月13日)  
(地域交通DX・物流DX)

物流危機の解決に資する自動物流道路について、2027年度までの新東名高速道路の建設中区間での実験実施、2030年代半ばまでの第1期区間での運用開始に向け、早期に技術的な検証のための実験を実施し、運用に係る必要な制度整備を行う。

# 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、技術開発促進方策、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	<p><b>提供するサービス</b></p> <p><b>対象区間</b> 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</p> <p><b>拠点</b> 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</p> <p><b>荷姿</b> 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</p> <p><b>搬送速度</b> 70～80km/hを目指す(技術開発が必要)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 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</li> <li>✓ 技術開発ロードマップの検討、協調領域の構築</li> </ul>	<p><b>インフラ(本線、拠点)</b></p> <p>(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)</p> <p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ケーススタディを実施し、具体化に向けた検討を加速</li> </ul> <p><b>ケーススタディ区間</b> ※デジタルツインも検討</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>②東名 厚木IC周辺(伊勢原JCTなど)～ 新東名 駿河湾沼津SA</li> <li>③名神 養老JCT周辺～ 名神 関ヶ原IC周辺</li> <li>④新名神 城陽IC～ 八幡京田辺IC</li> </ol>
---------------	--	---

<p><b>自動物流道路の効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動物流道路は、将来不足する輸送量の約8%～22%をカバー</li> <li>・ドライバーの労働時間:約2万人日～5.7万人日</li> <li>・削減可能なCO<sub>2</sub>排出量は、240万(t-CO<sub>2</sub>/年)～640万(t-CO<sub>2</sub>/年)</li> </ul>	<p><b>自動物流道路の今後の検討にあたって特に留意する点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 我が国の物流の未来を見据えたインフラ戦略</li> <li>・中長期的な視点で、今から備えていく必要</li> <li>● 物流専用空間の利活用、有事対応等</li> <li>● 他モードとの連携、適正な競争環境</li> <li>● 自動物流道路によるロジスティクス改革</li> <li>・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</li> </ul>	<p><b>今後の進め方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 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</li> <li>✓ 他モード結節等のシミュレーション</li> <li>✓ 新東名高速の建設中区間等での2027年度までの実験</li> <li>✓ 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</li> <li>✓ 制度を含めた事業環境整備を促進</li> <li>✓ 早期に効果が発現できる区間での実装可能性の検討</li> <li>✓ 国際標準化の検討</li> </ul>
--	---	---

**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

# 令和7年度自動物流道路の社会実装に向けた実証実験 概要

○ 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。**(9/19に9グループ12ケース採択)**

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** 野村不動産・IHI、豊田自動織機  
**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



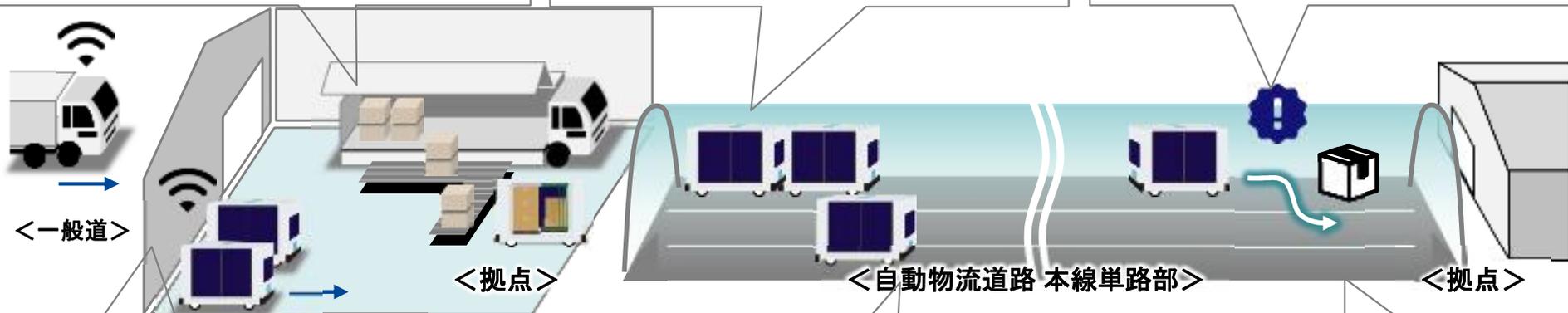
**ユースケース②** 大林組・NTTドコモビジネス、大成建設、NAA・千葉県、**Cuebus**  
**本線単路部：搬送機器の自動走行**

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



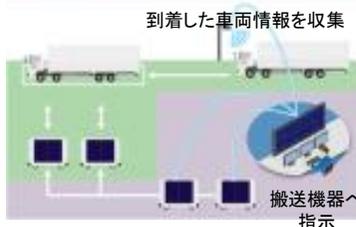
**ユースケース③** 鹿島建設  
**本線単路部：異常検知及び搬送機器の回避行動**

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** 野村不動産・IHI  
**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** 前田建設  
**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** NTTドコモビジネス・大林組・セーフイー、大成建設、NAA・千葉県  
**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



※赤字は国総研、青字は自社施設で実験を実施予定

# 自動物流道路の社会実装に向けた実証実験の状況(令和7年12月～)

- 令和7年12月より国土技術政策総合研究所(つくば)等において、既存技術を活用したコンセプト実証を実施中。

## 【各種要素技術についての実証実験等による検証】

- 本年度は、既存の施設(国土技術政策総合研究所、千葉県内トンネル等)において、既存の自動搬送、荷役機械等を活用して、自動物流道路のコンセプト実証を実施中。(令和7年12月～)(9グループ12ユースケースを採択(令和7年9月))



ユースケース5  
(搬送機器の運行管理)  
前田建設工業@国総研  
(令和7年12月2日～4日)



ユースケース1  
(無人荷役機器による荷役作業の効率化)  
豊田自動織機@自社施設  
(令和7年12月10日・11日)

### 【検証項目】

- ・自動走行での必要幅員
- ・自動走行時の異常検知
- ・通信安定性
- ・運行管理
- ・無人荷役機器による作業効率等

# 国土交通省自動運転社会実現本部の設置について

- 国土交通省では、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、国土交通大臣を本部長とする「国土交通省自動運転社会実現本部」を設置。

## 国土交通省自動運転社会実現本部

設置日：令和8年1月22日

目的：自動運転社会の早期実現に向けた取組を協力を推進するとともに、自動運転の普及に伴う社会変容に的確に対応

本部長：国土交通大臣

本部員：国土交通副大臣、国土交通大臣政務官、ほか関係局長等

事務局：物流・自動車局、道路局

その他：実務検討は、自動運転社会の近未来像検討ワーキンググループ（課長級）により実施

＜構成員＞ 総合政策局、都市局、道路局、物流・自動車局の関係課室



第1回自動運転社会実現本部(1月22日)の様子

## スケジュール

令和8年1月22日 第1回自動運転社会実現本部



4月上旬 第2回自動運転社会実現本部  
(中間取りまとめ素案)

ワーキンググループ（2回程度開催）

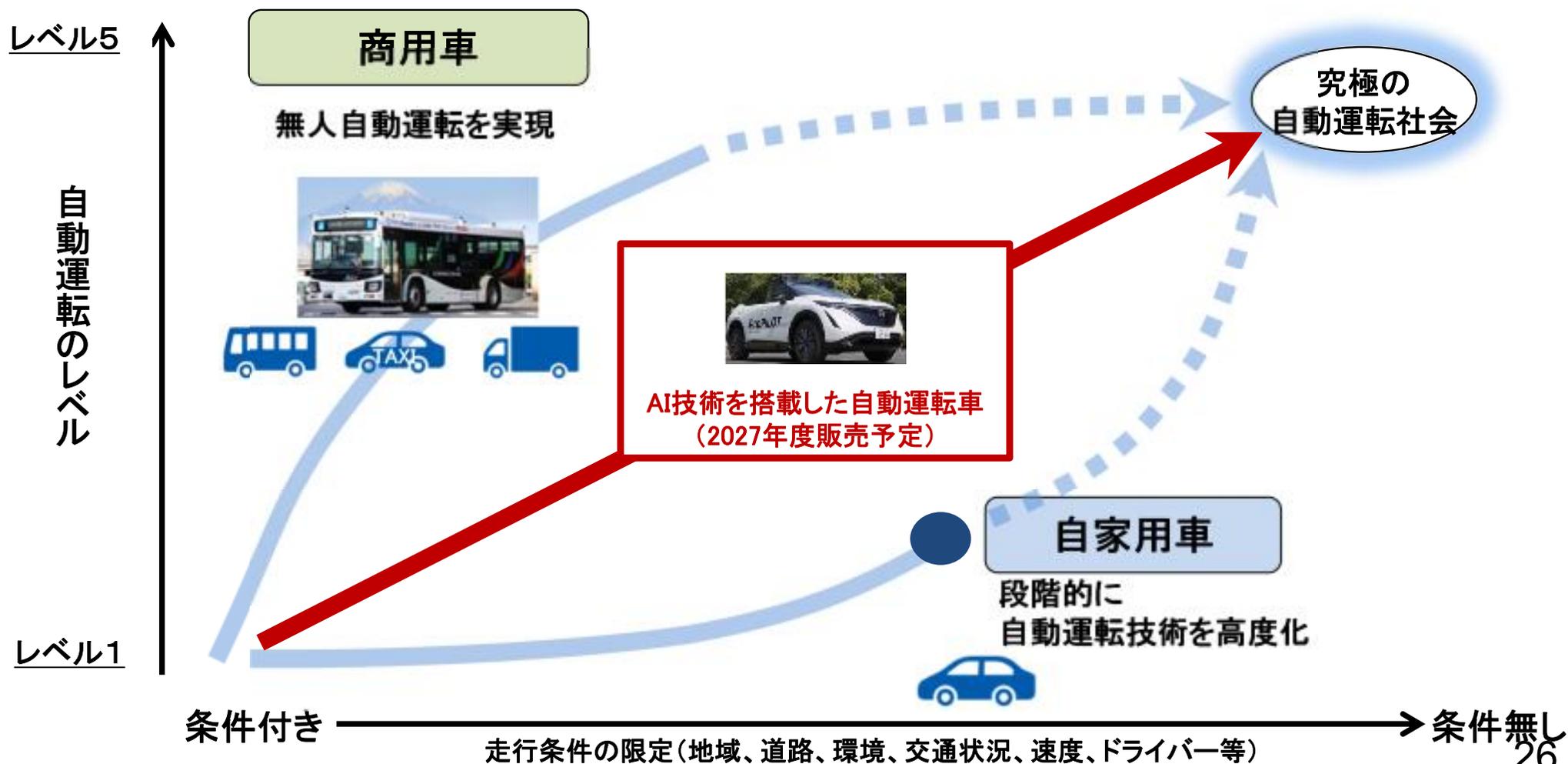


6月上旬 第3回自動運転社会実現本部  
(中間取りまとめ案)

ワーキンググループ（2回程度開催）

# 自動運転の実現に向かう「第3のアプローチ」

- AI技術を活用した、汎用性の高い、高度な自動運転システムを搭載した自家用車が普及
- 同技術が商用車にも搭載され、自動運転車の高度化・社会実装が急速に進み、自動運転社会が実現



# 環境に応じた自動運転とインフラ連携の方向性

● 高速道路の自動運転トラックや一般道の特定ルートを走行するバス、面的に走行する自動運転タクシー等、サービス特性・車両技術・道路環境等を踏まえた道路インフラと自動運転車との連携を志向

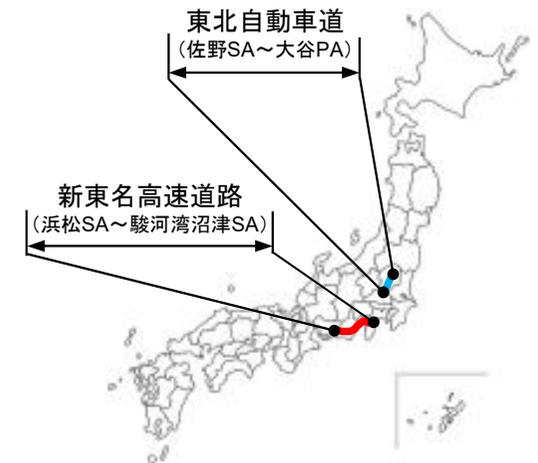
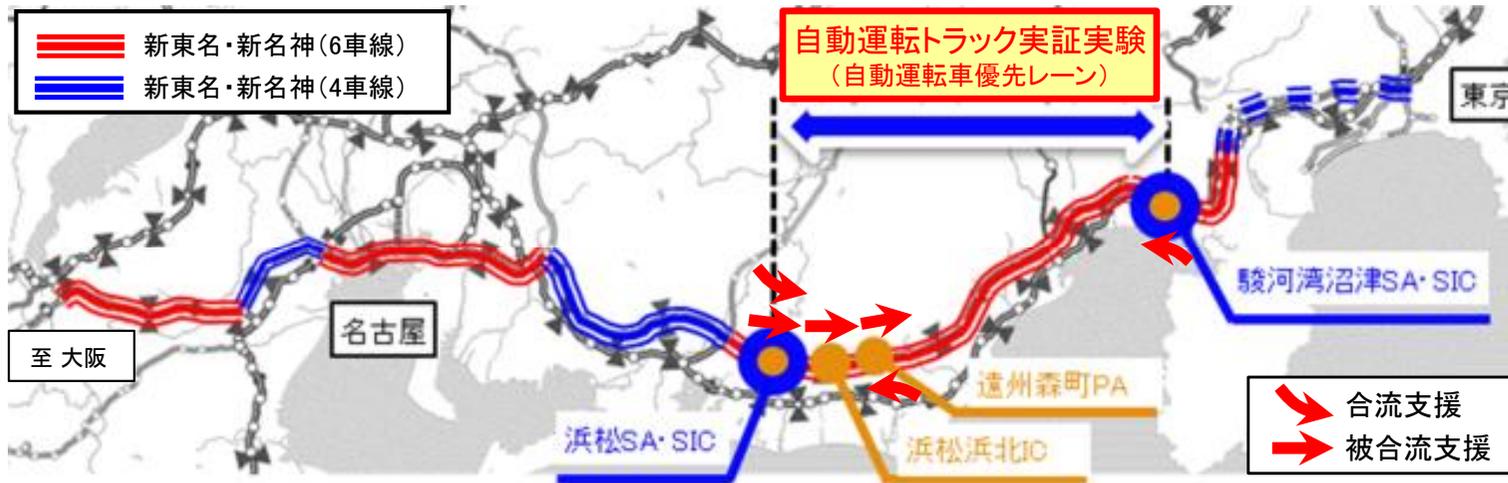
## ■ 道路環境等に応じた道路インフラ連携の方向性

	高速道路	一般道	
	特定ルート 物流サービス ＜自動運転トラック＞	特定ルート 移動サービス ＜バス＞	面的 ＜自動運転タクシー＞
ユースケース			
車両	 <p>提供: RoAD to the L4テーマ3コンソーシアム</p>	 <p>提供: 上土幌町</p>	 <p>出典: Waymo 公式ブログ 2024年3月13日</p>
開発経緯等	<ul style="list-style-type: none"> <li>2024年度 新東名で実証実験開始</li> <li>2026年 東北道で実証予定</li> <li>2027年度(いすゞ)自動運転トラック・バス事業を開始予定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2022年度 初めてのL4許認可(福井県 永平寺町)</li> <li>2025年5月時点 8箇所でL4許認可</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2025年 日産: 運転席無人走行試験開始</li> <li>Waymo: 日本での自動運転タクシー事業参入の動き</li> </ul>
道路インフラ連携の方向性(案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>合流支援、先読み情報提供(車線別) → 基準・提供フォーマット作成</li> <li>運行管理との連携 → 運行管理の枠組み構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路車協調システム → 技術基準作成(事業者が占有可能な環境構築)</li> <li>走行空間整備 → ガイドライン作成(重点配分の対象化等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事規制情報等の提供(自動運転向け道路交通情報等) → 収集・提供の枠組みの検討</li> <li>車両データの活用(リアルタイム交通動態把握、事故分析等) → データ共有プラットフォーム検討</li> </ul>

⇒上記の取組みについては、普及期における有人ドライバーや乗用車(L2++含む)向けの活用も想定

# 高速道路におけるインフラ支援

- 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するとともに、乗用車(有人ドライバー)への活用も視野に入れた実証を予定
- 2026年は新東名高速道路での実証結果等を踏まえ、合流長が短いなどより厳しい道路構造を有する東北自動車道(佐野SA~大谷PA)における実証実験を予定



## 自動運転車優先レーン

区間	駿河湾沼津SA ~ 浜松SA
専用・優先	優先レーン (第一通行帯)
時間帯	22:00~5:00 (土日祝日、特定日を除く)

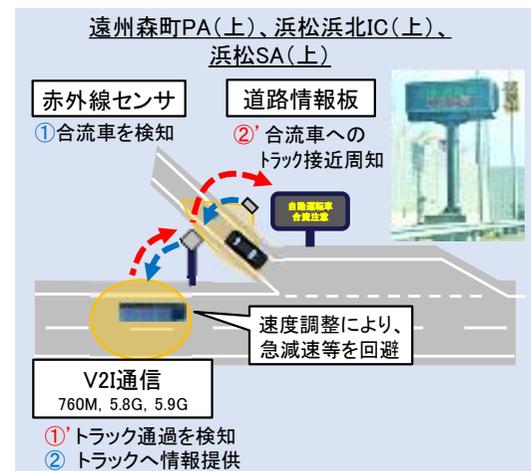
## 合流支援情報提供イメージ

自動運転トラックの本線合流を支援



## 被合流支援情報提供イメージ

他車両の本線合流を支援



## 先読み情報提供イメージ



⇒ 車両の開発状況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

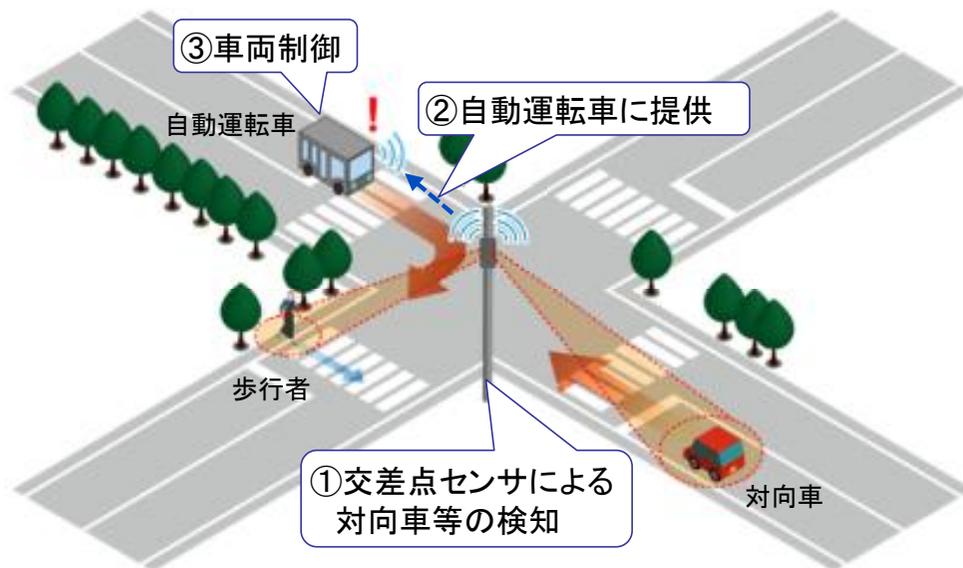
# 一般道におけるインフラ支援

- 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

R5年度：28自治体  
R6年度：22自治体  
R7年度：13自治体

- 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）



路車協調システムのイメージ

## 走行空間整備

R6年度：9自治体  
R7年度：2自治体

- 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



自動運転バスと自転車の通行空間の分離

道路法上の自動運行補助施設に対応する

技術基準等（設置基準・点検要領）の作成

ガイドライン等（事例集）の作成

# 道路のサービスレベル向上に向けた取組概要

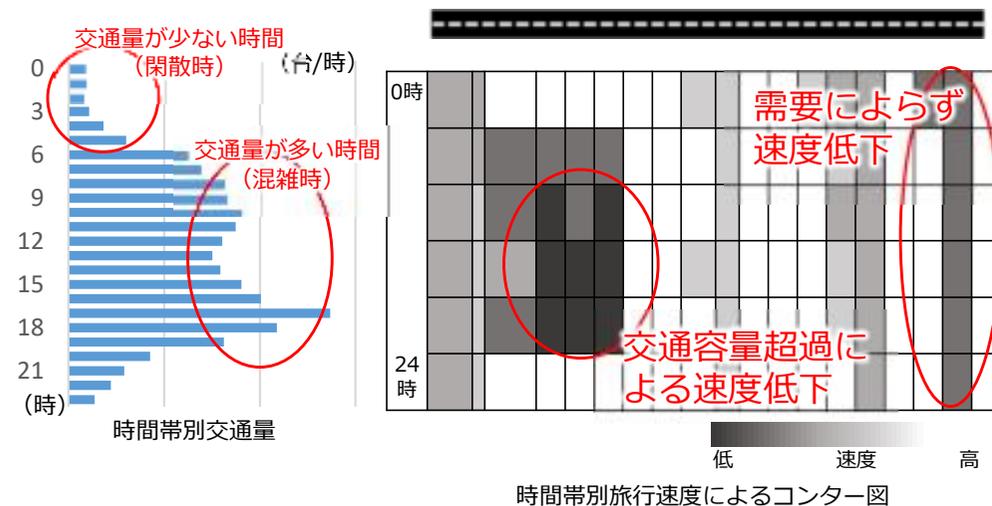
■ ETC2.0等のビッグデータを活用し、混雑時だけでなく、閑散時にも着目するとともに、それぞれの道路に必要な機能に応じた道路のサービスレベルの向上に取り組みます。

## ＜背景/データ＞

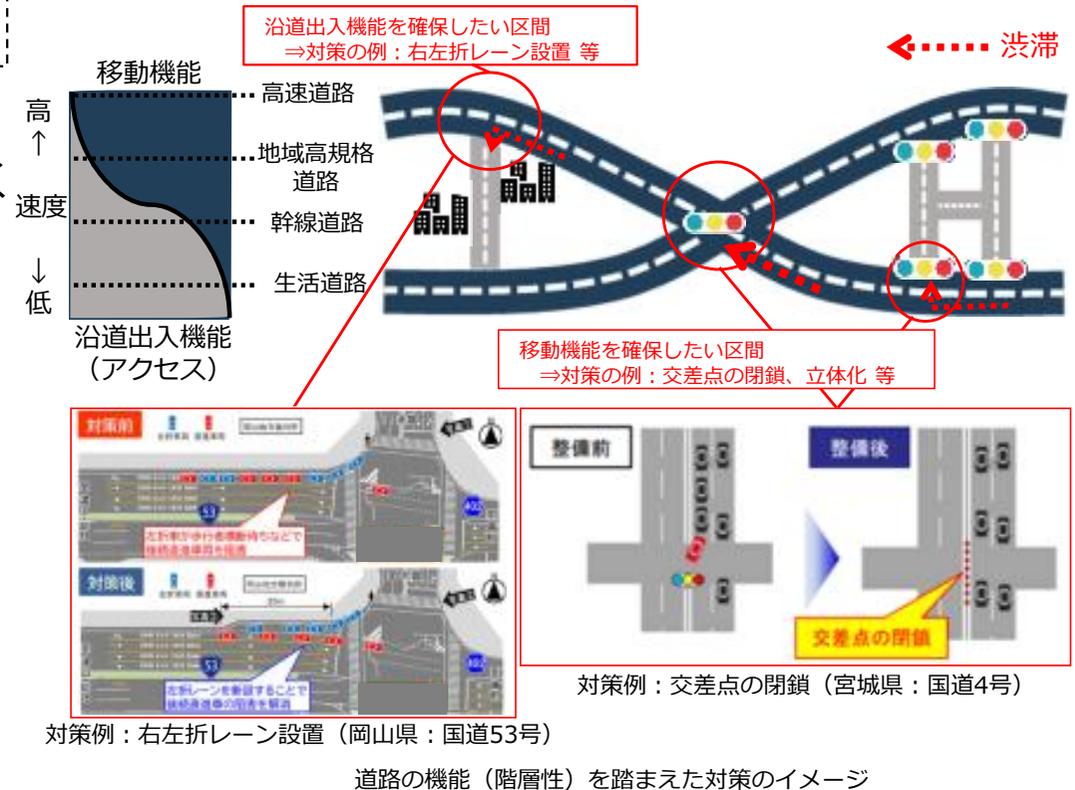
- 交通量の偏りや渋滞頻発箇所など、偏在する道路ネットワークの課題によるサービスレベルの低下
  - 実勢速度※1 (36km/h) ⇔ 自由走行速度※2 (61km/h)
  - 混雑時旅行速度は高速自動車国道:81km/hに対し、一般国道(直轄):34km/hは主要地方道:30km/h・都道府県道:29km/hと同程度
  - 一般国道(直轄)では閑散時旅行速度が50km/h以下が5割

## 【サービスレベル向上の取組】

○ ETC2.0等のビッグデータにより、混雑時だけでなく閑散時における交通状況等を踏まえ、サービスレベルの低下箇所を把握



- 道路毎の機能(階層性)を踏まえ、交差点改良等により円滑な交通を確保し、サービスレベルの向上を目指す
- 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

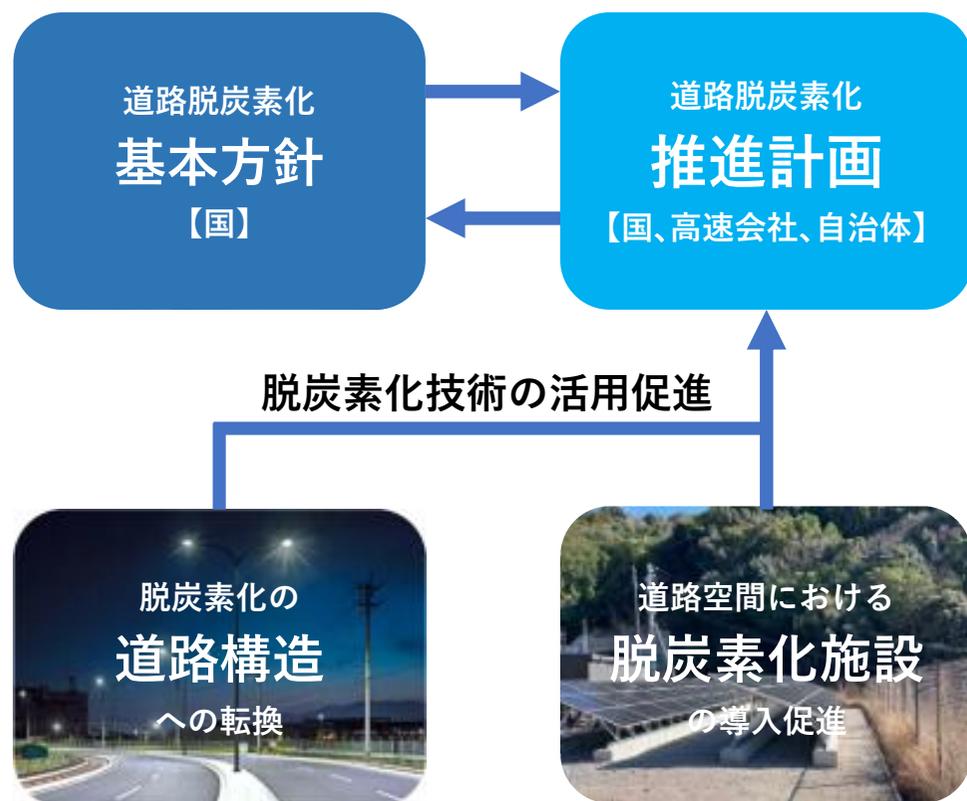


※1: 平均旅行速度 (高速道路、一般国道、主要地方道及び都道府県道を対象にETC2.0より算出)  
 ※2: 上位10%マイル速度 (算出条件は同上)

# 道路分野の脱炭素化推進

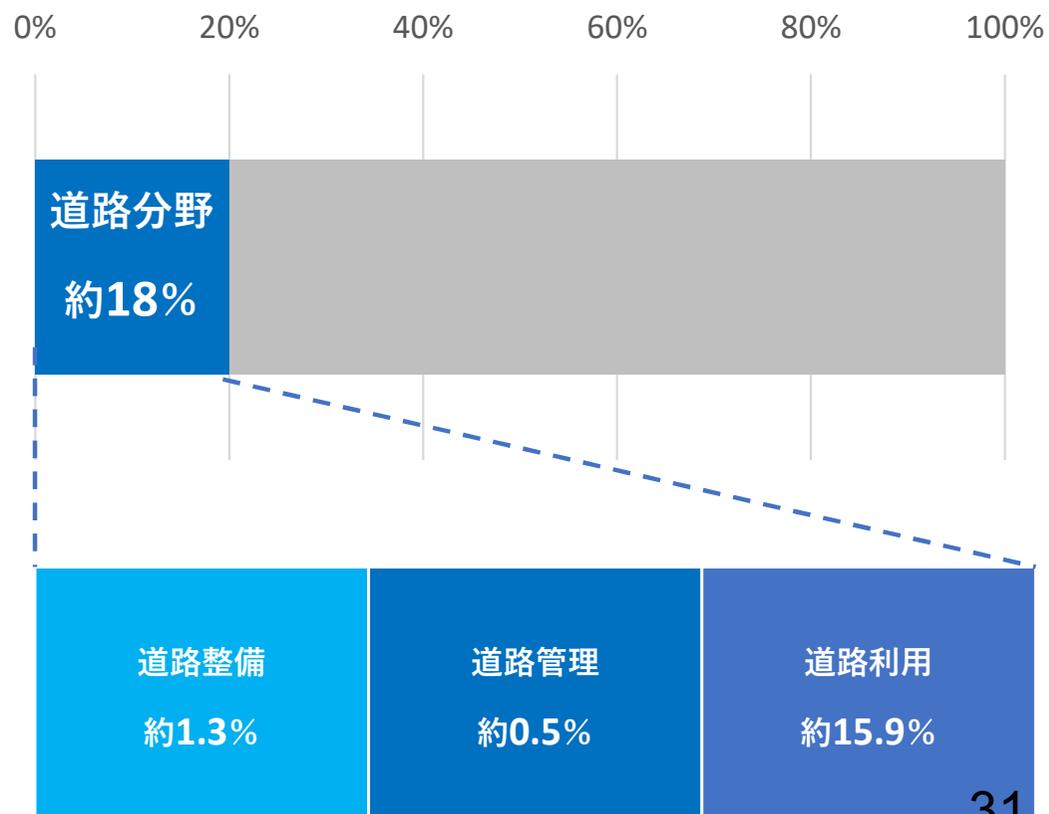
- 道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため、国の**道路脱炭素化基本方針**に基づき、道路管理者が**道路脱炭素化推進計画**を策定する枠組みを導入
- 令和7年10月に改正道路法施行とともに道路脱炭素化基本方針を策定
- 年度内に地方整備局等において道路脱炭素化推進計画を策定予定（高速・地公体においても順次策定）

## 【道路分野の脱炭素化の新たな枠組み】



## 【我が国のCO2排出量に占める道路分野の割合(2022)】

道路分野で日本全体の**18%**を占める



## 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 道路の脱炭素化の推進の意義

- 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CO<sub>2</sub>排出量の約18%を占めており、道路施策の目標設定の具体化や施策内容の拡充など取組強化が必要

### 2 道路の脱炭素化の推進の目標

道路全体のCO<sub>2</sub>排出量の削減目標  
(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目標を設定(2040年度73%削減等)



道路整備分野・道路利用分野【Scope3】

個別の施策内容や目標を可能な限り設定し、道路全体の削減目標に貢献  
(今後、各分野全体の定量的な削減目標を設定)



## 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

道路建設から管理までのCO<sub>2</sub>排出量について、新技術を積極的に取り入れながら削減を推進  
(道路照明のLED化、低炭素材料の開発・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

次世代自動車の開発・普及や再生可能エネルギーの活用・収容等を促進するため、災害時の対応強化の取組も併せながら、道路空間における発電・送電・給電等・蓄電の取組を推進  
(太陽光発電設備の導入、EV急速充電器の設置促進等)



#### (3) 低炭素な人流・物流への転換

自転車等の低炭素な移動手段への転換や、低炭素な物流システムの構築を促進  
(自転車利用環境の改善などによる自転車の利用促進、ダブル連結トラックの利用環境の整備等)



#### (4) 道路交通の適正化

ボトルネック箇所や局所的な渋滞箇所における対策を行い、道路交通を適正化  
(主要渋滞箇所の渋滞対策、「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等)



### 2 重点的に推進する施策(今後5か年)

CO<sub>2</sub>排出削減に併せてコスト削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

道路照明のLED化、再生可能エネルギーの活用、低炭素な材料の導入促進、自転車の利用促進、渋滞対策の推進、ダブル連結トラックの導入促進

## 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に関する事項

(1) 計画期間:2040年度まで

(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**
- 短期的な目標として2030年度削減目標の設定が望ましい
- 主要な施策の目標については、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 100%**(2030年度)  
**再生エネルギー活用 60%**(2030年度)

✓ 高速道路株式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:

国が管理する道路における進捗状況を踏まえ、  
**計画期間内のできる限り早い段階で同様の対応**を目指すことが望ましい

#### 道路整備分野・道路利用分野【Scope3】

- 対象とする道路・地域の状況を踏まえて**個別施策毎に、CO<sub>2</sub>排出の削減量、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、  
**「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の策定に関する基本的な事項

(1) 目標達成のための施策

- 「道路管理分野」、「道路整備分野」、「道路利用分野」に大別し、各分野の**具体的な施策内容**や**ロードマップ**を記載
- 政府は、地方公共団体の道路管理者向けの**「計画策定マニュアル」**を作成し、計画の策定を支援

(2) 脱炭素化施設等の設置

- 道路区域内へ脱炭素化施設等(太陽光発電設備、サイクルポート等)を設置させる場合は、計画に施設内容や用途等を記載
- 道路利用者等の**安全性に留意**し、各道路管理者の**脱炭素化に関わる施策に資するものを優先**



(3) 道路協力団体の協力

- 脱炭素化の施策の推進に際して、公益性の観点から地域貢献活動を行う**道路協力団体を積極的に活用**することが望ましい
- 道路協力団体の協力を得て施策を実施する場合は具体的な業務内容を計画に記載

(4) 計画の公表と報告

- 計画を策定・変更したときは、**国土交通大臣である道路管理者は公表、国土交通大臣以外の道路管理者は国土交通大臣に報告**(公表に努める)
- 複数の道路管理者で**共同して計画策定も可能**(その場合における計画の公表・報告は連名で行う)
- 目標等の達成状況について、各道路管理者において、**定期的なフォローアップと公表**を行うことが望ましい

## 四 その他の道路の脱炭素化の推進のために必要な事項

### 1 政府による道路脱炭素化推進計画のフォローアップ

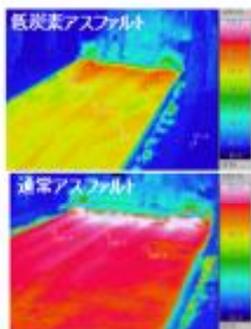
道路脱炭素化推進計画の策定状況や各道路管理者の取組進捗状況について、政府がフォローアップ調査を実施・公表

### 2 道路脱炭素化基本方針及び道路脱炭素化推進計画の見直し

地球温暖化対策計画や気候変動に関する国際的枠組みの見直し、脱炭素化の新技术の開発状況等を踏まえて、道路脱炭素化基本方針及び道路脱炭素化推進計画を定期的に見直し

### 3 新技术の活用

低炭素アスファルト、ペロブスカイト太陽電池、走行中給電等の新技术について、政府が先導して現地実証等を行い、技術基準の策定など活用環境を整備



提供: 横水化学工業(株)



提供: (株)三菱総合研究所

その他の新技术: 路面太陽光発電、路上EVカーシェア等

### 4 意識の醸成

道路管理者の取組やエコドライブの推進等について、道路利用者や関係業団体など幅広いステークホルダーへの広報に努め、道路の脱炭素化の必要性に対する理解や協働を促進

### 5 多様な主体との連携

関係行政機関、民間企業、大学、日本風景街道のパートナーシップ、道路協力団体等との連携した取組の実施



### 6 その他の環境政策との調和

ネイチャーポジティブ生態系に影響を及ぼすロードキルの対策等の推進



サーキュラーエコノミー再生アスファルト等のリサイクル建設材料の利用、道路に設置された使用済太陽光パネルのリサイクル等の推進



# 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※<sup>1</sup>に基づき、無電柱化を推進します。

## 【次期無電柱化推進計画の策定】

- 着実な整備進捗を図るため、整備完了目標を設定
- 切迫する巨大地震に備えるため、今後30年程度の中長期目標を設定
- 電柱の維持管理状況を事業者と共有し、老朽化の状況も踏まえ無電柱化を検討

### （防災）

道路啓開の観点から高速ICから主要拠点間等を優先整備区間に設定して重点整備

### （交通安全・景観形成）

- 地域の実情に応じて、側溝配線や屋側配線など多様な整備手法を活用し整備を促進
- 通学路について、更なる安全な歩行空間の確保のため、ゾーン30プラスを対象に新たに指標を設定

#### 【防災】



静岡県牧之原市で発生した竜巻による電柱等の倒壊（R7.9）

#### 【交通安全】



電柱による通行障害（車道へのはみ出し）

#### 【景観形成】



電線類による景観阻害

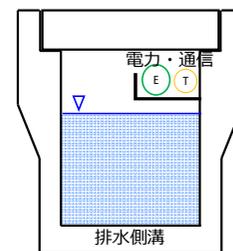
## ＜背景／データ＞

- ・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3,733kmで協議着手、管路整備完了約631km※<sup>2</sup>）
- ・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）※<sup>3</sup>における無電柱化整備完了率 54%【R5】→61%【R12】

## 【徹底したコスト縮減・スピードアップ】

- 低コスト管材や浅層埋設に加え、昼間施工の導入や側溝配線などの活用を促進
- 包括委託等の手引きを作成し、地方公共団体への講習等を通じて、活用を促進

側溝配線イメージ



## 【新設電柱・既設電柱への対応】

- 緊急輸送道路等における事業中区間は原則として、既設占用制限を指定
- 優先整備区間において、沿道届出勧告制度※<sup>4</sup>を積極的に活用
- 新設電柱の占用制限を特定道路・通学路に拡大

※1：令和3年5月25日 大臣決定 ※2：現行計画（R3～R7）の令和7年度末までの見込延長

※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

※4：令和3年度に創設した沿道民地に新たに設置される電柱等に対して届出等を求め、必要に応じて是正勧告ができる制度

## 有識者会議

(無電柱化推進のあり方検討委員会)

R7.6.16

現行計画の取組状況・課題の報告



次期計画に盛り込むべき施策の議論

- |       |                       |        |
|-------|-----------------------|--------|
| 8/6   | 関係者ヒアリング(東京都・群馬県)     | ※防災    |
|       | 防災に関する論点              |        |
| 10/1  | 関係者ヒアリング(神奈川県・金沢市)    | ※景観・観光 |
|       | 面整備の無電柱化、等            |        |
| 11/12 | 関係者ヒアリング(杉並区・文京区・伊丹市) | ※安全・円滑 |
|       | 安全円滑な交通確保、等           |        |



R7.12.24

次期計画の骨子(案)



次期計画の素案

3週間程度

パブリックコメント

第3次「無電柱化推進計画」の策定(R8~R12)

# 現行計画(R3~R7)の進捗状況

## (1) 着手延長の目標と実績

	目標値 R7年度末	実績値※ R7年度末見込み
計画協議着手延長 (工事着手延長)	4,000km	3,733km (1,573km)

※3,733km  
 〈防災2,288km、安全・円滑316km、景観・観光79km、その他1,336km〉  
 ※1,573km  
 〈防災1,092km、安全・円滑220km、景観・観光68km、その他 406km〉  
 〈 〉の数値は施策が重複

### ○ 着手延長の目標は概ね達成

## (2) 施策別の工事着手率の目標と実績

	目標値 R7年度末	実績値※ R7年度末見込み	初期値 R1年度末: 防災、交安 R2年度末: 観光・景観
防災	52%	48% (63%)	38% (43%)
安全・円滑	38%	34% (50%)	31% (43%)
景観・観光	世界文化遺産	46地区 (49地区)	37地区 (47地区)
	重要伝統的建造物群保存地区	67地区 (69地区)	56地区 (67地区)
	歴史まちづくり法重点地区	58地区 (67地区)	46地区 (65地区)

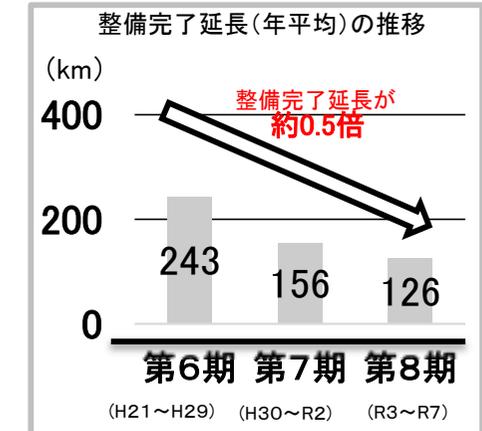
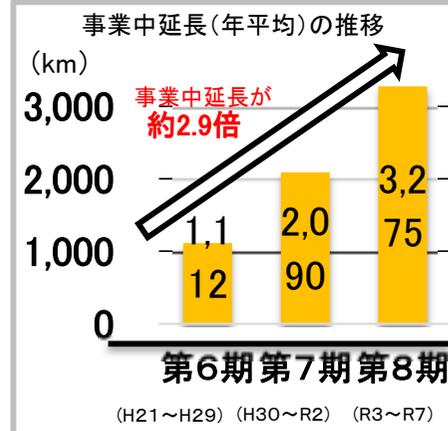
※ 上段: 工事着手ベース 下段: 計画協議着手ベース

- 全体として、防災について優先的に取り組んでおり、**安全・円滑**については、歩道拡幅など**用地買収**を伴うケースが多く**工事着手まで時間を要する**等の理由により進捗が低い状況

## (3) 整備上の課題

- 現行計画の目標は工事着手延長で設定しているため、工事の早期完了よりも事業化に向けた調整に重点がおかれる傾向にあり、**事業箇所数が増え、予算・人員などのリソースが分散化した結果、整備完了延長のペースが低下**するとともに、離散的な整備により纏まった効果が得られにくい状況
- 着実な整備完了を図るため、特に**防災に関して「整備完了目標」を新たに設定**

### 無電柱化の事業プロセス



## (4) レベニューキャップ制度の導入(令和5年度~)

- 電力事業者において、予算を確保しながら、単独地中化も含め、必要な無電柱化を計画的に実施する体制を整備
- 第1期期間(R5~R9)に、1,891km分の費用を託送料金に計上し、電線共同溝及び単独地中化を推進。
- 国が定める推進計画(R8~R12)の目標値を踏まえて、レベニューキャップ制度の次期目標値(R10~R14)を策定

# 次期無電柱化推進計画:防災分野の方針 令和8年度～令和12年度

## (1) 現状

### ① 能登半島地震で、約3,480本の電柱倒壊などにより道路が閉塞

※無電柱化を実施した8市町約20kmでは発災直後から緊急車両が通行できた  
 ※日本海溝・千島海溝地震、首都直下地震、南海トラフ地震など  
 今後30年で高い確率での発生が予測されている



能登半島地震(R6.1)



牧之原市の竜巻(R7.9)

### ② 市街地の緊急輸送道路を中心に無電柱化を進めてきたが、まだ約65%の区間で電柱が残っている

※電柱が残っている区間のうち約26%は道路区域外(沿道民地)



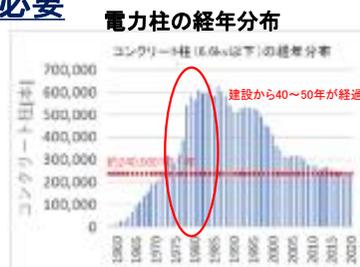
### ③ 国土強靱化実施中期計画により重点的に進めている第一次緊急輸送道路に絞っても、完成までに36年かかる

### ④ 道路啓開の観点から高速IC周辺など、市街地以外の無電柱化も進める必要

### ⑤ 既設電柱の撤去に向けた占用制限の指定が約43kmと取組が広がっていない ※新設電柱の占用制限は100%指定予定(R7年度)

### ① 八潮市における道路陥没事故を踏まえ、道路管理者として占有物件の維持管理状況の把握が必要

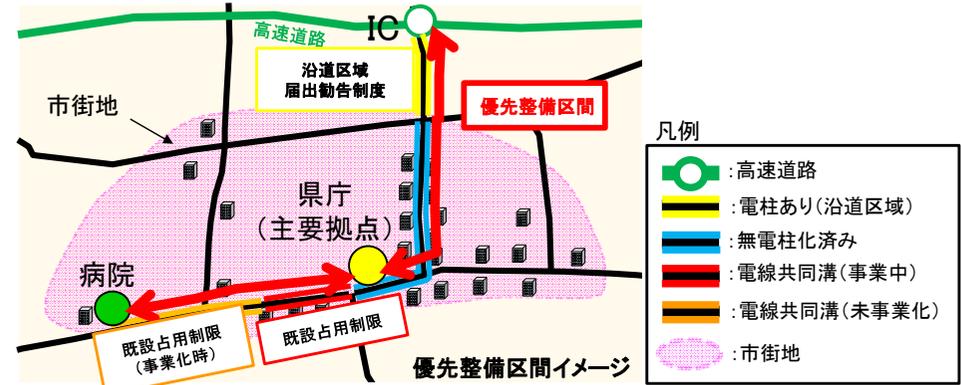
### ② 高度経済成長期に整備された電柱の老朽化が進行



※電柱の経年分布は不明 (出典) 広域系統長期方針(広域連系系統のマスタープラン)(資料) (資料) 2022年3月 資料を加工

## (2) 今後の方針案

### ① 道路啓開の観点から高速ICから主要拠点間等を優先整備区間に設定して重点整備



### ② 着実な整備進捗を図るため、整備完了目標を設定

### ③ 切迫する巨大地震へ備えるため、今後30年程度の中長期目標を設定

### ④ 優先整備区間における沿道民地の電柱について、多様な手法※により無電柱化を推進 ※電線共同溝、要請者負担、単独地中化など

### ⑤ 優先整備区間において、道路の沿道民地に新たに電柱が建たないように、沿道区域届出催告制度を積極的に活用

※R6年度末: 29km指定済

### ⑥ 早期に道路閉塞リスクを取り除くため、事業中区間は原則、既設電柱の占用制限を指定

※R6年度末: 43km指定済

### ① 維持管理状況を道路管理者と占有者間で定期的に共有



### ② 電柱の老朽化の状況も踏まえ、無電柱化を検討するなど、効率的に無電柱化を推進

電力レジリエンス強化を目的に、更新に合わせた単独地中化の事例

○電柱を避けるために児童が車道にはみ出して通学している実態を踏まえ、ゾーン30プラスを対象に通学路における面的な安全対策と一体となって事故リスクを着実に低減させる無電柱化を推進

## 現状

①通学路において、歩道のない区間や歩道が狭い区間では電柱が障害となり、安全な歩行空間が確保できていない

※ゾーン30プラス内の通学路の約7割の区間に電柱が存在

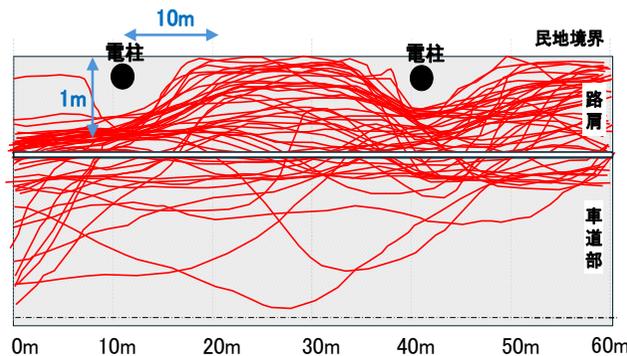
②学校周辺の面的な対策としてゾーン30プラスを展開

③交通安全の観点で新設電柱の占用制限の指定が約65kmと取組が広がっていない

④狭隘な道路では、管路埋設や地上機器設置の空間確保が困難



車道にはみ出る児童



歩行者(児童)の軌跡

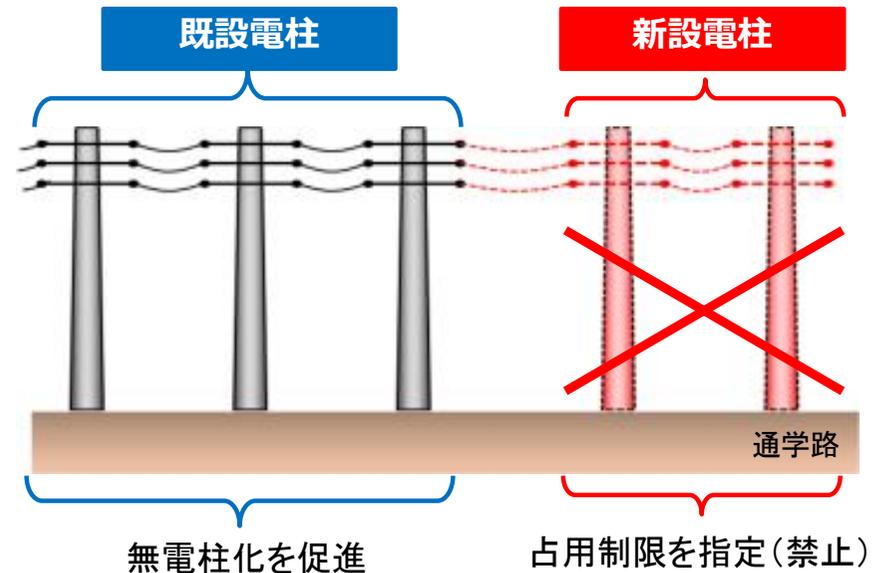
※歩行者は電柱を約1m避けて通行

## 今後の方針

①通学路について、ゾーン30プラスを対象に新たに無電柱化の指標を設定し、速度抑制策と合わせて安全を確保

②新設電柱の占用制限を通学路に拡大

③地域の実情に応じて、側溝配線や屋側配線など多様な手法を活用し、ピンポイントで電柱を撤去することも含め無電柱化を推進



## 1. 無電柱化の推進に関する基本的な方針

### 1. 取り組み姿勢

- 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化する
- 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延ばす
- 事業の更なるスピードアップを図る

### 2. 適切な役割分担

無電柱化の目的に応じ、適切な役割分担のもと、関係機関が連携して無電柱化を推進する

(防災・強靱化目的)

- 市街地の緊急輸送道路など道路の閉塞防止を目的とする区間は、**道路管理者が道路啓開等の観点から優先順位を明確**にし、占有者が一者で電線共同溝方式が困難な区間等を除き道路管理者が主体的に実施する。
- 長期停電や通信障害の防止を目的とする区間、占有者が一者で電線共同溝方式が困難な区間は電線管理者が主体的に実施する。

(交通安全、景観形成・観光振興目的)

- 安全・円滑な交通確保を目的とする区間、景観形成・観光振興を目的とする区間は、**地域の関係者が協同して面的な対策を計画**する

な  
ど、道路管理者、地方公共団体が主体的に実施

- 道路事業、市街地開発事業等が実施される場合は、道路管理者、電線管理者及び関係する事業者が連携

### 3. 無電柱化の手法

(事業手法) 電線共同溝方式、自治体管路方式、要請者負担方式、単独地中化方式、

(構造形式) 管路直接埋設、小型ボックス、屋側配線、迂回配線、ケーブル直接埋設、地上配線、側溝配線

## 2. 無電柱化推進計画の期間

2026年度から2030年度までの5年間

## 3. 無電柱化の推進に関する目標

### ①防災

市街地の緊急輸送道路など道路の閉塞防止を目的とする区間、電力や通信のレジリエンス強化の観点で必要な区間

- [指標] 道路啓開の観点から優先的に整備する区間の無電柱化**整備完了率**  
道路啓開の観点から優先的に整備する区間の無電柱化**計画策定率**  
市街地等の第一次緊急輸送道路の無電柱化整備完了率  
市街地等の第一次緊急輸送道路の無電柱化計画策定率

### ②安全・円滑な交通確保

バリアフリー法に基づく特定道路、通学路 等

- [指標] 特定道路における無電柱化計画策定率  
**ゾーン30プラス区域内の通学路**における無電柱化計画策定数

### ③景観形成・観光振興

世界遺産周辺、重要伝統建造物群保存地区 等

- [指標] 世界文化遺産周辺の無電柱化計画策定地区数  
重要伝統的建造物群保存地区の無電柱化計画策定地区数  
歴史まちづくり計画における重点区域の無電柱化計画策定区域数

以上の目標を達成するため、電線管理者が単独地中化で実施する区間も含め、●kmの整備を実現する。併せて、●kmの計画を策定  
※指標・延長は算出中

そのほか、市街地開発事業等における無電柱化を進める。

**切迫する巨大地震へ備えるため、30年程度の中長期目標**を定め、無電柱化を推進

本計画で定めた目標値を踏まえて、**レベニューキャップ制度**の第二規制期間の無電柱化の**目標値を策定**

## 4. 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずる施策

### 1. 緊急輸送道路の電柱を減少

- ・「第1次国土強靱化実施中期計画」により緊急輸送道路の無電柱化を推進
- ・**高速道路ICから広域防災拠点間を結ぶ路線など**、道路啓開の観点から優先的に整備する区間の無電柱化を推進
- ・道路閉塞のリスクを取り除くため、電線共同溝の**事業中区間は原則として既設電柱の占用制限**を指定
- ・沿道民地の電柱について、道路啓開の観点から優先的に整備する区間において、電線共同溝や、要請者負担方式、単独地中化など**多様な手法**を用いて無電柱化を進めるほか、**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・市街地開発事業等の実施に際し、**電柱新設の原則禁止の徹底を図る**とともに、市街地開発事業等において、**施工事例等を整理した各種ガイドライン等の策定・更新**や、地方公共団体における無電柱化推進の取組を収集・横展開等により、事業に合わせた無電柱化を着実に推進

### 3. コスト縮減の推進

- ・**新たな整備手法や施工現場の改善等に関わる知見**を踏まえ、「コスト縮減の手引き」を改訂し、普及促進を図る。
- ・効率的に無電柱化を推進するため、屋側配線や迂回配線、地上配線や側溝配線など、**地域の実情を踏まえた多様な整備手法を活用し、ピンポイントで電柱を撤去することも含め**、地域の協力を得て推進
- ・宅地開発で整備される道路の規模・性質も踏まえた**宅地開発用の設備設計マニュアル等を策定**

### 4. 事業のスピードアップ

- ・**包括発注等の契約手続き、調整方法等をまとめた手引きを作成し**、地方公共団体への講習等を通じて、普及促進

### 5. 占用制限の拡大

- ・交通安全の観点で、**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拡大**
- ・既設電柱の撤去を加速するため、**事業中区間においては原則として既設電柱の占用制限を指定**（再掲）

### 6. 点検及び維持管理

- ・埼玉県八潮市における道路陥没事故を踏まえ、電柱などの**占用物件の安全性や維持管理の状況を定期的に確認**
- ・**電柱の老朽化の状況も踏まえて無電柱化を検討**するなど効率的に無電柱化に取り組む

## 5. 無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項

1. 広報・啓発活動

2. 地方公共団体への技術的支援

3. フォローアップ

# 自転車の利用環境整備や利用促進

- 自転車活用推進計画に基づき、交通分野の脱炭素化、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<sup>※1</sup>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、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計画及び地方版自転車活用推進計画の策定を推進

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」により、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推進



自転車専用通行帯（東京都港区）

- 公共交通機関と自転車の連携強化を図るため、シェアサイクルやサイクリトレインの導入にあたり参考となる取組事例を横展開



シェアサイクルポート（富山市）



サイクリトレイン（福島県只見町）

## 【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<sup>※2</sup>等により自転車通勤の導入を促進

- 中高生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、交差道路等を含む地区の安全向上策を推進



通勤時の自転車利用

宣言企業

優良企業



【「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）



【ナショナルサイクルルートのロゴマーク】

- 自転車国際会議「Velocity2027」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

## 次期自転車活用推進計画の策定に向けた動き

平成28年12月 自転車活用推進法の成立

平成29年5月 自転車活用推進法の施行（本部発足・本部事務局設置）

平成30年6月 自転車活用推進計画（第1次）の閣議決定

令和3年5月 自転車活用推進計画（第2次）の閣議決定

令和7年3月～ 自転車の活用推進に向けた有識者会議（委員長 屋井鉄雄 東京科学大名誉教授）における検討

令和7年3月21日 有識者会議① → 第2次計画のフォローアップ、進め方 等

令和7年6～7月 書面ヒアリング（関係団体・自治体等）、WEBアンケート

令和7年9月10日 有識者会議② → 計画の枠組み、ビジョン・目標(案)

令和7年10月27日 有識者会議③ → 計画(骨子案)、施策・措置・指標(案)

令和7年12月17日 有識者会議④ → 計画（素案）

令和8年1月8日～

2月6日 パブリックコメント

令和8年3月9日 有識者会議⑤ → 計画（案）

次期「自転車活用推進計画」の策定（計画期間R8～R12）



## 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

### 【目標1】

安全で快適な走行環境等の整備による  
良好な自転車利用環境の実現

### 【目標2】

自転車事故のない  
安全で安心な社会の実現

### 【目標3】

自転車交通の役割拡大による  
良好な地域の移動環境の形成

### 【目標4】

自転車利用の促進による  
活力ある健康長寿社会や  
脱炭素社会の実現

### 【目標5】

サイクルツーリズム等の推進による  
観光地域づくりや地域の活性化

## 施策

5つの目標を実現するための施策を位置付け（計31）

※目標ごとの  
主な施策

### 目標1

- ・自転車通行空間の計画的な整備
- ・多様な駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備

### 目標2

- ・道路利用者全体の安全意識醸成
- ・自転車の交通安全教育の推進
- ・安全に自転車に乗れる環境の創出

### 目標3

- ・自転車と地域の公共交通等との連携の促進
- ・公共交通機関への自転車の持ち込みの促進

### 目標4

- ・自転車を利用した健康づくりの推進
- ・自転車の利用促進による環境負荷軽減の推進

### 目標5

- ・世界に誇るサイクリング環境の創出
- ・自転車活用による観光地域づくりの推進

## 措置

31の施策を実施するための具体の措置を位置付け（計121）



## 目標1 良好な自転車利用環境の実現

- ・ 手引きの改定等、地方版自転車活用推進計画の策定促進
- ・ 国と関係者の連携体制の構築等、自転車ネットワーク計画の策定促進
- ・ ガイドラインの改定等、自転車ネットワーク整備に係る取組

[地方版自転車活用推進計画 策定の手引き]

[安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン]



[道路空間再配分による自転車通行空間の整備]  
(4車線→2車線+自転車専用通行帯+ゴム製ポール)



- ・ 自転車ネットワークの計画及び整備に係るデータ活用の推進

[データ活用による自転車ネットワークの検討]



地図出典：地理院地図株式会社プログウォッチャーの保有するデータを用いて作成

- ・ 自転車専用通行帯における停車抑制対策の検討

[自転車専用通行帯にゴム製ポール等を設置した例]



自転車専用通行帯の整備区間にゴム製ポールと貨物車専用駐車枠を設置(東京都港区)

## 目標2 安全で安心な社会の実現

- ・ 事故発生状況等を踏まえた指導・取締りの推進
- ・ 在留外国人に対する交通ルールの理解の徹底
- ・ ペダル付き電動バイクの交通違反の取締り強化
- ・ 未就学児～高校生をはじめとするライフステージに応じた交通安全教育

[自転車に関する交通安全啓発パンフレット]



出典：警察庁

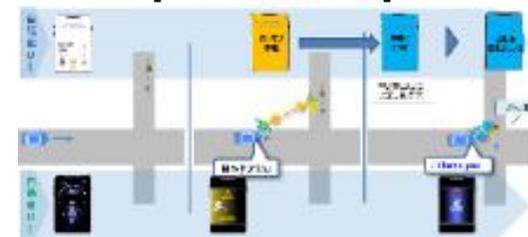
[交通安全チラシ]



出典：内閣府「交通安全チラシ」

- ・ ITS等を活用した自転車と自動車等の交通事故を削減するシステムの技術検証・社会実装の推進

[ITS技術の活用イメージ]



出典：パナソニック サイクルテック 「ITSを使用した電動アシスト自転車と自動車との車車間通信による交通事故回避に向けた実証実験を実施」



## 目標3 良好な地域の移動環境の形成

- 手引き等における記載充実、事例発信等、**地域公共交通計画と地方版自転車活用推進計画との連携**の推進
- **附置義務駐輪場**及び**駐車場のポートへの転用**に関する支援
- 公共駐輪場を含むモビリティハブとしての機能向上
- **サイクルトレイン等の経路検索サービス表示、予約・決済への対応**に向けた検討

[都市や交通を包含した計画]  
(新潟県湯沢町)



出典：湯沢町地域移動環境計画

[バス停に近接して設置されたシェアサイクルポート]  
(沖縄県那覇市)



出典：国土交通省「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」

[サイクルトレイン実証実験の例]  
(JR北海道釧網線)



## 目標4 健康長寿社会や脱炭素社会の実現

- **サイクルスポーツを通じた健康増進**に係る取組への支援
- 自動車からの転換促進に向け、自転車通行空間整備や道路を含む**公共用地へのシェアサイクルポート設置**の推進

[Sport inLife プロジェクト チラシ]



出典：スポーツ庁「Sport in Life推進プロジェクト」チラシ

[道路用地内に設置されたシェアサイクルポート]



出典：国土交通省「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」

## 目標5 観光地域づくりや地域の活性化

- ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇りうる**サイクリングルートの整備及び情報発信の実施**
- **訪日外国人の利用**が見込まれるシェアサイクル等の事業者と連携した、**日本の交通ルールの周知徹底・広報啓発**
- サイクルスポーツや自転車競技、サイクルイベントによる**地域活性化**の取組推進

[自転車を活用した観光周遊]



写真出典：土浦市観光協会  
観光の足としてのレンタサイクル  
(茨城県土浦市)

[コミュニティ・サイクル・ツーリズム (いわき時空散歩プロジェクト)]



出典：いわき時空散歩プロジェクト提供資料、HPより作成

※コミュニティ・サイクル・ツーリズムとは、「コミュニティ・ツーリズム(地域住民が主体となって地域の活性化を目指すツーリズム形態)」とサイクル・ツーリズムを掛け合わせたツーリズム形態のことであり、いわき時空散歩プロジェクトが得意。

- Velo-city2027Ehimeをはじめ自転車に関する**国際会議の誘致・開催に向けた検討促進**
- 日本の自転車に関する**文化、技術、取組等の世界への発信**

[Velo-city 2024 (ベルギー・ゲント市)]



バイクパレード



全体会議

# 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や事故危険箇所※<sup>1</sup>の対策など安全・安心な道路空間の整備を推進します。

## ＜背景/データ＞

- ・令和7年の交通事故死者数は2,547人
- ・通学路合同点検※<sup>2</sup>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）（令和7年3月末時点）
- ・全国263地区において「ゾーン30プラス※<sup>3</sup>」の整備計画を策定  
（R7年3月末時点）

○通学路における合同点検の結果を踏まえた対策※<sup>4</sup>や積雪地域での関係者連携による除雪等の対策を推進

○「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※<sup>4</sup>を推進

○多様な関係者と連携し、中高生の自転車通学中事故や高齢者の横断中事故、外国人運転者の事故等の事故特性を踏まえた対策を強化

○視認性が低下した道路標識に「視認性が低下した標識の事例」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



- ※<sup>1</sup>：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
- ※<sup>2</sup>：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
- ※<sup>3</sup>：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
- ※<sup>4</sup>：交通安全対策補助制度（P参8参照）等により支援を実施

## 【積雪地域の通学路確保の事例】



歩道除雪

## 【中高生の自転車事故対策の事例】



脇道から出てくる車両を検知し「！」を表示

出会い頭注意喚起システム

## 【高齢者の横断中事故対策の事例】



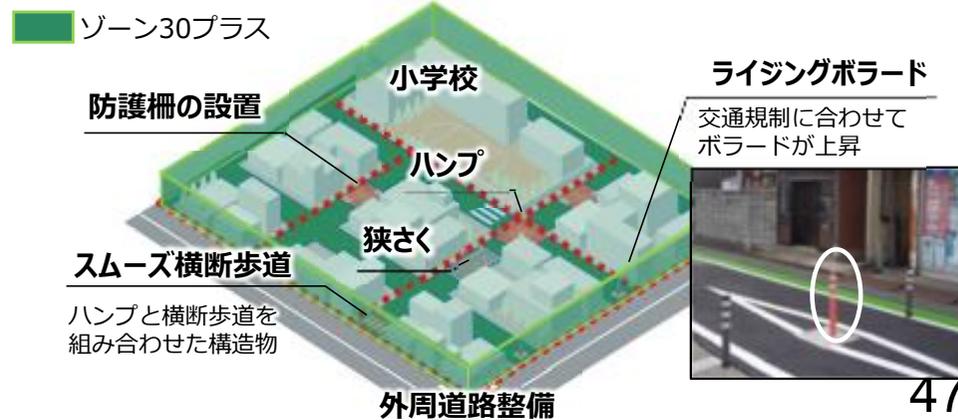
二段階横断施設



歩行者を検知して点灯

センサー付きスポットライト

## 【面的な交通安全対策のイメージ】



# 今後の交通安全対策「事故特性型の強化」

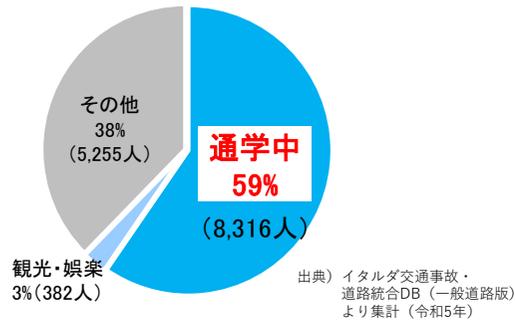
○ **世代別の事故特性を踏まえ、データや新技術を活用し、中高生の自転車通学中の事故対策や、高齢者の横断中の事故対策、積雪地域での冬期の通学路対策等の交通安全対策を強化**

## 中高生の自転車通学中の事故対策

中高生の自転車通学中の事故が多いことを踏まえ、学校周辺においてセンサーによる注意喚起など新技術を活用した面的な対策を実施

### 【課題】

(中高生の自転車乗車中事故の目的別の内訳)



### 【対策イメージ】



脇道からの車両の接近をセンサーで感知し、電光掲示で注意喚起



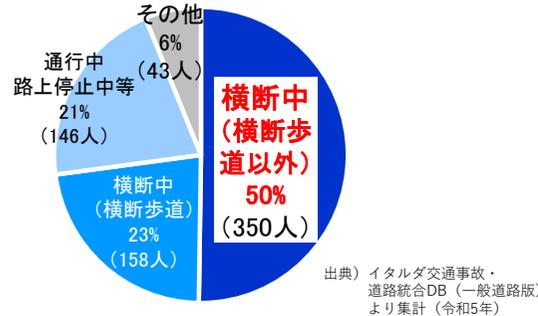
携帯アプリを活用し、自転車で危険箇所へ近づいた際に注意喚起を実施

## 高齢者の横断中の事故対策

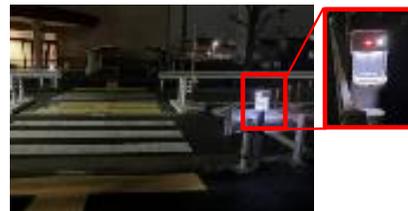
横断歩道以外での横断中の交通死亡事故が多いことを踏まえ、センサー付きスポットライトや二段階横断施設等の対策を実施

### 【課題】

(高齢歩行中の事故類型別死者数の内訳)



### 【対策イメージ】



センサー付きスポットライトの設置事例



直轄における二段階横断施設の整備事例

## 積雪地域での冬期の通学路対策

冬期の通学路では、除雪が不十分で安全な歩行空間が確保されないことがあることを踏まえ、関係者が連携して、重点的に除雪等に取り組むべき箇所を把握・改善する取り組みを実施

### 【課題】

(歩道除雪が間に合わず車道歩行による危険性)



### 【対策イメージ】

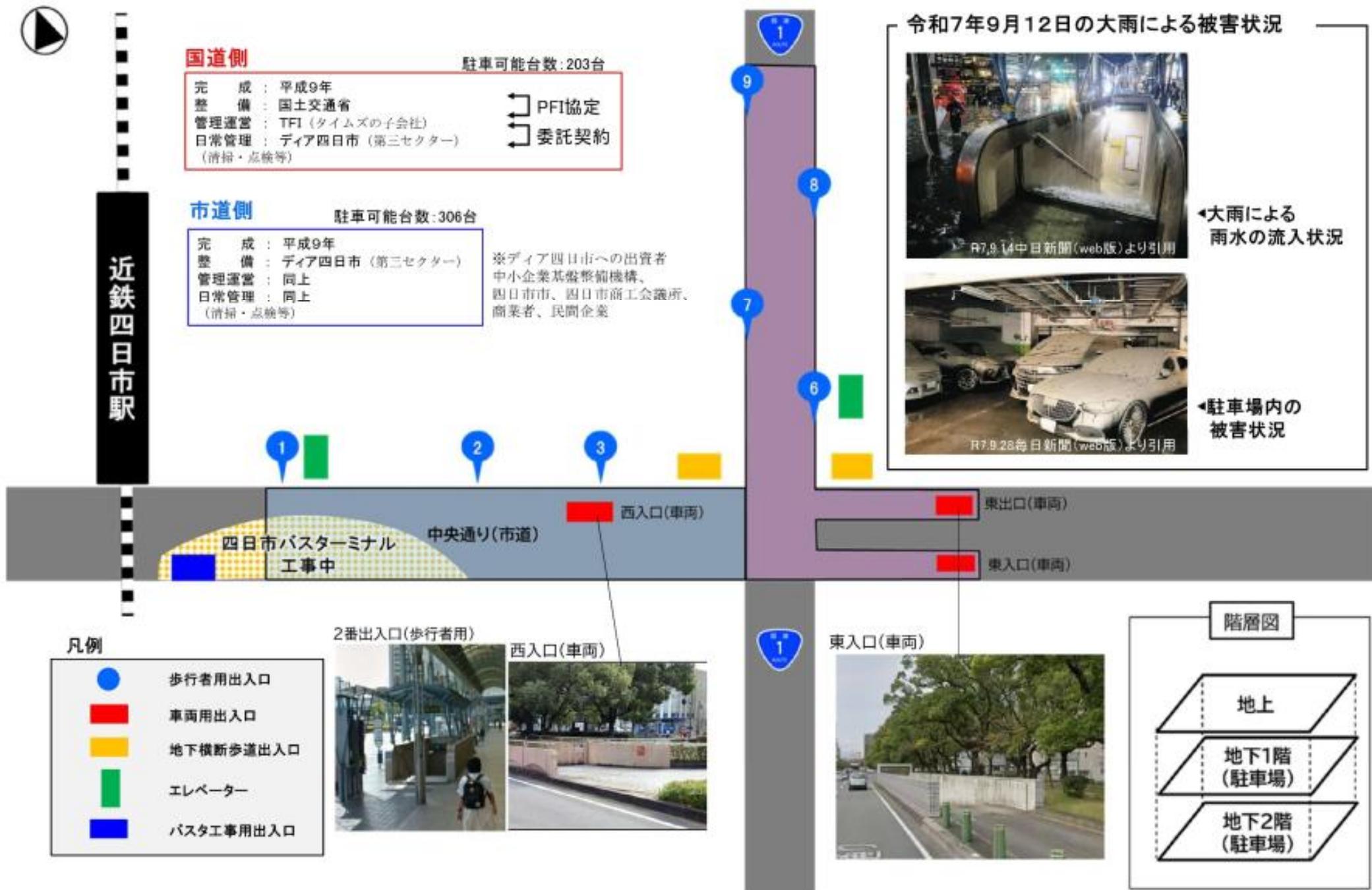


歩道除雪の実施



融雪設備による通学路確保

# 四日市地下駐車場（くすの木パーキング）の概要



## 気象状況及び浸水状況

### 【降雨量】

四日市市内で観測史上最大の時間雨量

**123.5mm/h**

(21:14~22:14)

【令和7年9月12日の降雨状況(観測地:四日市)】



### 【各出入口等の浸水深(推定)】

全ての出入口等の計15箇所から浸水

国道側		市道側	
東出口(車両) ※止水板故障中	約14cm	西入口(車両)	約12cm
東入口(車両) ※止水板故障中	約6cm	歩行者用出入口1	約10cm
歩行者用出入口6	約5cm	歩行者用出入口2	約30cm
歩行者用出入口7	約5cm	歩行者用出入口3	約7cm
歩行者用出入口8	約5cm	エレベーター	約10cm
歩行者用出入口9	約5cm	地下横断歩道出入口(西側)	約1cm
エレベーター	約15cm	バスタ工事用出入口	約45cm
地下横断歩道出入口(東側)	約7cm		

### 【被害状況】

最大浸水高さ: 5m10cm

**被災車両: 274台**

(国道側58台、市道側216台)

人的被害: なし



## 主な現場対応経緯

9/12  
(金)

22:00

23:00

0:00

### 【情報収集】

- 21:53 大雨警報(浸水害) → 認知できず
- 22:08 記録的短時間大雨情報 → 約30分後に認知

### 【現場対応】

- 22:20頃 施設内の浸水を確認  
中央監視室前に土のうを設置
- 22:30頃 ディア四日市職員1名到着  
料金精算機のゲートバーを開放
- 23:00頃 駐車場から避難  
→ 急速な浸水のため止水板設置はできず

22:20頃 浸水:0cm    22:30頃 浸水:約15cm    23:00頃 浸水:約50cm



地下1階東出口精算所(中央監視室付近)

### 【情報伝達】

- 23:26 ディア四日市 → TFI に連絡
- 0:00頃 TFI → 三重河川国道事務所に連絡

2名体制

3名体制

## 四日市地下駐車場（くすの木パーキング）の概要

R7. 9. 12

大雨により四日市地下駐車場 浸水



R7. 9. 26

第1回委員会（冠水の概要, 現地視察）



R7. 10. 15

第2回委員会（気象及び浸水状況, 管理状況）



R7. 10. 27

第3回委員会（管理状況等, 浸水防止対策の事例  
と技術, 主な課題整理（案））



R7. 11. 14

中間とりまとめ



R7. 12. 12

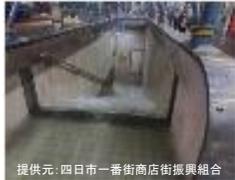
第5回委員会（災害の事実経過, 施設の復旧と防  
災力強化の方針（案））



R7. 12. 24

最終とりまとめ

事実経過



提供元: 四日市一番街商店街振興組合

- R7.9.12観測史上最大の短時間豪雨(123.5mm/h)
- 全ての出入口15箇所から急激に浸水
- 国道側車両出入口2箇所の止水板が故障
- 地下2階は水没、地下1階は1.2m冠水
- 国道側・市道側合計で274台の車両が被災

課題



- 気象等の情報収集や関係機関への伝達の確実性
- 人力による止水板設置の困難性
- 駐車場スタッフへの依存性
- 訓練の確実性・実効性
- 防災施設のメンテナンスの計画性 等

施設の復旧と防災力強化の方針

先進防災技術と地域協働で築く「次世代型地下駐車場」への再生

技術

止水板の自動化

- 全出入口:嵩上げ+自動止水板を設置

浸水センサーの配備

- 地上部低標高箇所+施設内浸水経路

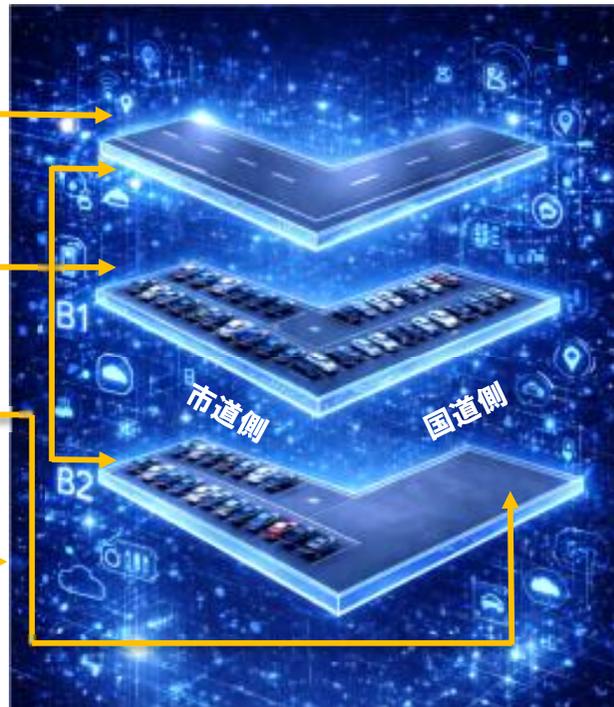
地下2階の貯留機能の確保

- 国道側B2区画:駐車利用制限+止水壁

防災情報連携システムの整備

- 気象、センサー、止水板稼働等の情報共有

【電源設備の地上部等への設置】



協働

まちづくり防災との連携

- バスタ四日市、下水道、中央通り再編事業等

地域住民との連携

- 冠水や止水板稼働状況等の住民通報

合同訓練の定期実施

- 駐車場関係者+四日市市+地域住民等

利用者の行動変容の促進

- 浸水実績・リスクの場内での周知等

体制強化

防災業務計画の見直し

- 災害本部長を国とする組織の構築 等

大雨時の閉鎖基準の設定

- 時間雨量50mmの予測・実測で閉鎖

防災施設の点検結果の公表

- 点検結果+修繕予定+代替措置の公表  
+ 工事中の止水対策の強化

## 1. はじめに

### (1) 基本方針

- **人力対応に依存しない止水対策**
- 浸水リスクの早期把握・早期判断
- 関係者の連携強化

### (2) 対象施設

- **国が設置・管理する直轄地下駐車場**
- 地方公共団体等が設置・管理する地下駐車場も参考に活用

### (3) 浸水リスクの把握

- **内水氾濫、河川洪水、高潮、津波**による浸水リスクをハザードマップ等を用いて整理し、**浸水経路を明確化**

## 2. 浸水防止技術の強化

### (1) 止水板の自動化

- 嵩上げにより高さを確保し、不足分を止水板で補完する構成を基本
- 止水板は**水位に応じて自動的に起伏**する機能を有するものを基本

### (2) 浸水センサーの配備

- 施設内外にセンサーを配備し、関係者が**リアルタイムで浸水状況を把握**

### (3) 貯留機能の確保

- **利用制限区画を一時的な貯留機能**を有する空間として活用

### (4) 防災情報連携システムの整備

### (5) 排水ポンプ、非常用電源等の強化

## 3. 防災管理体制の強化

### (1) 浸水リスクに応じた閉鎖基準

- 原則、防災気象情報の**レベル4相当の段階で閉鎖**
- レベル3相当の段階で、監視の強化や閉鎖に向けた準備を確実に実施

### (2) 防災業務計画の見直し

- 閉鎖判断や防災対応全体の統括について、**国が明確に責任主体**となることを基本
- 避難確保・浸水防止計画と整合

### (3) 防災施設の点検結果の公表

- 止水板、排水ポンプ等の点検計画、結果、修繕予定、代替措置の内容について、**時期、方法、実施者を明確**にして、**原則年1回以上公表**

## 4. 地域との連携強化

### (1) まちづくり防災との連携

- 周辺地域の**都市基盤整備等と連携**し、面的かつ総合的に推進

### (2) 地域住民との連携

- **住民からの通報**や駐車場閉鎖情報の商業施設での提供など協力体制構築

### (3) 合同訓練の定期実施

- **出水期前に年1回以上**、関係者(国・事業者・自治体・地域)で実施
- 設備が不作動の場合を想定した訓練も含めて実施

### (4) 利用者の行動変容の促進

- **平時から浸水リスクの周知**と災害時のプッシュ型情報提供の導入

# 「道の駅」第3ステージの推進

■ 「道の駅」が『地方創生・観光を加速する拠点』となり、ネットワーク化を通じて活力ある地域デザインにも貢献するため、「道の駅」第3ステージ<sup>※1</sup>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366箇所を指定(令和6年3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、「まち」と「道の駅」が共通の意志を持って、まちぐるみの戦略的な取組を推進
- 「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



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))

## 【防災機能強化の取組】

- ハード・ソフト両面より「防災道の駅」<sup>※2</sup>の機能強化を進めるとともに、平時より「防災道の駅」間のネットワーク化を推進
- 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



防災道の駅「しもにた」の防災機能

- ・「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」への設置に係る占用許可基準の緩和等を措置した改正道路法等や「道の駅」における活用ガイドライン<sup>※3</sup>等を踏まえ、導入を推進<sup>※4</sup>



防災用コンテナ型トイレ  
(道の駅「うきは」(福岡県うきは市))

※1：P参●●参照

※2：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

※3：『「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）

※4：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

### 3. 大雪への対応

# 国による自治体への除雪支援について

・自治体からの支援要請に基づき、除雪機械支援やスクラム除雪などの自治体支援を実施中

## ①大型除雪機械による支援

- ・札幌市(1/30～):ロータリー除雪車 5台、除雪ドーザ 4台、油圧ショベル 2台、ダンプトラック42台
- ・石狩市(2/9～):ダンプトラック4台
- ・青森県(2/6～):除雪ドーザ1台
- ・秋田県(2/3～):ロータリー除雪車4台、ダンプトラック4台



支援機械による排雪作業(札幌市)



支援機械による排雪作業(札幌市)

## ②小型除雪機械による支援(ハンドガイド等)

- ・青森県4市町(2/3～)に18台追加貸与(計47台)
  - ・秋田県1市(2/3～)に3台追加貸与(計32台)
  - ・山形県1市(2/9～)に2台追加貸与(計16台)
- ※上記の他、約300台を貸与済み

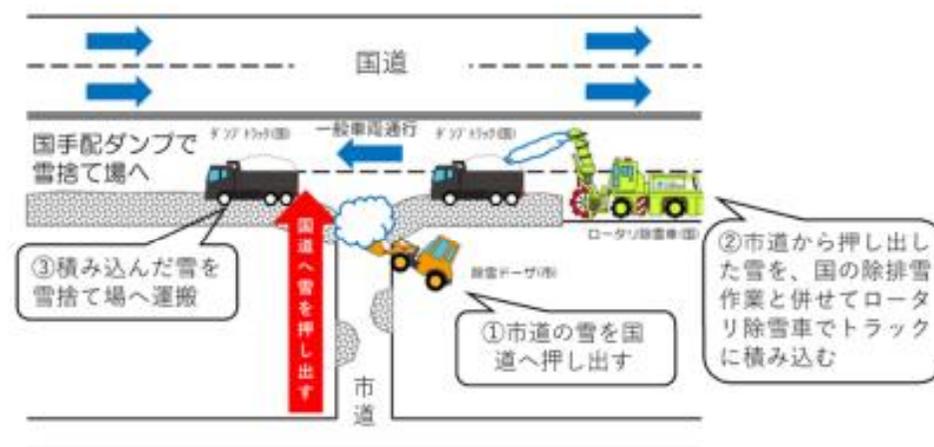


令和7年2月12日福島県磐梯町での支援状況

## ③スクラム除雪(連携除雪)

【実施済み】青森県弘前市(1/27)、福井県敦賀市(1/31)  
青森県青森市(2/3)、青森県藤崎町(2/4)  
北海道札幌市(2/6)、秋田県大館市(2/9)

※その他自治体:支援要請を踏まえ実施予定



①市道等の雪の押し出し作業



②国道での雪の積み込み、運搬業

1/27スクラム除雪実施状況(青森県弘前市)



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和8年2月27日

道路局 環境安全・防災課

## 地方公共団体の道路除雪費の更なる追加支援に向けて 聞き取りを開始します

- この冬は、1月下旬からの大雪などにより、平年を大幅に上回る大雪となっています。
- 国土交通省では、地方公共団体に対して、除雪機械の貸出しやスクラム除雪の実施など、現場レベルでの支援を強化してきたところです。
- 地方公共団体の道路除雪費は、すでに現時点で、年度当初に配分した道路除雪費を上回る執行状況となっており、財政的な追加支援の必要性が生じています。
- このため、本日から、地方公共団体に対し、道路除雪費の更なる追加支援に向けて、年度末までの道路除雪費の執行見込みなどの聞き取りを開始します。

### <問い合わせ先>

道路局 環境安全・防災課 道路防災対策室 課長補佐 沼崎 (内線 38282)

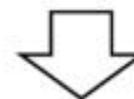
係長 田村 (内線 38283)

代表 03-5253-8111 直通 03-5253-8489

## 地方公共団体の道路除雪費の更なる追加支援に向けた流れ

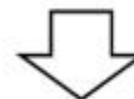
2月27日 (今回)

更なる追加支援に向け  
地方公共団体の除雪費の執行状況等の聞き取り開始



3月上旬

地方公共団体からの聞き取り結果とりまとめ



3月

聞き取り結果を踏まえ、更なる追加支援を実施

## 4. 能登半島地震からの復旧状況

# 能登半島 道路の復旧状況

○令和6年能登半島地震や奥能登豪雨で被災した道路の復旧について、国・県が連携して情報共有や調整を進め、令和7年12月23日時点において、国道・県道で通行止め箇所数は10箇所。（R6.9月大雨直後から52箇所を解除）  
 ○引き続き、通行止め箇所の解消や本格復旧に向け、石川県等と連携して推進。

## ■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)	R6年12月27日 (年末時点)	R7年3月31日 (年度末時点)	R7年9月30日	R7年12月23日
大雨による通行止 (R6.9.20～) ⚠️❌	—	48箇所 →	8箇所 →	6箇所 →	5箇所 →	4箇所 うち1箇所は、 緊急車両※通行可
地震による通行止 (R6.1.1) ⚠️❌	87箇所 →	14箇所 →	11箇所 →	11箇所 →	8箇所 →	6箇所 うち1箇所は、 緊急車両※通行可



◆ 海岸隆起部を活用  
◆ 一般車両を含め1車線通行確保済(R7.4.25)  
◆ 海岸隆起部を活用  
◆ 一般車両を含め1車線通行確保済(R7.12.23)

## <国による権限代行区間>



◆ 一般車両を含め2車線通行確保済(R7.7.17)



提供：石川県  
◆ 一般車両を含め通行確保済(R7.11.28)



# 能越自動車道等 走行性確保・本復旧の見通し

- 能越自動車道等は**甚大な被害のあった奥能登地域に繋がる復旧・復興の大動脈となる路線**であり、復旧の費用や期間などを総合的に比較検討した本復旧方針を基に、**原位置復旧**や**既存用地を活用した復旧**を**実施中**であり、**令和7年以内に震災前と同程度の走行性確保(急カーブ・段差の解消)**を予定しています。
- のと三井IC～のと里山空港IC、徳田大津IC～(仮称)病院西ICについては、**令和9年春迄の本復旧完了**を予定しています。  
 なお、残る区間については、大規模崩壊箇所の崩土撤去及び大型構造物の施工等が順調に進んだ場合、**令和11年春迄の本復旧完了**を予定しています。
- 引き続き、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。

## 走行性確保のイメージ(のと里山海道14.7kpの事例)

【応急復旧後】

【走行性改善(昨冬)】

【走行性確保(令和7年内)】



R6.7  
対面通行確保



R6.12  
冬期走行の安全性確保



震災前と同程度の走行性を確保

## 復旧状況(のと里山海道10.9kpの事例 ※横田IC周辺)



被災直後  
(本線・金沢方面オフランプ大規模崩壊)



復旧状況  
(本線・金沢方面オフランプの崩土撤去状況)

## 本復旧の見通し





# 能登半島地震を踏まえた盛土のり面強化

- 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。
- このため、全国の緊急輸送道路を対象に、高盛土（概ね10m以上）＋集水地形の点検を実施。  
適切な対策を講じ、盛土の大規模崩壊に伴う道路機能の著しい喪失を防止。

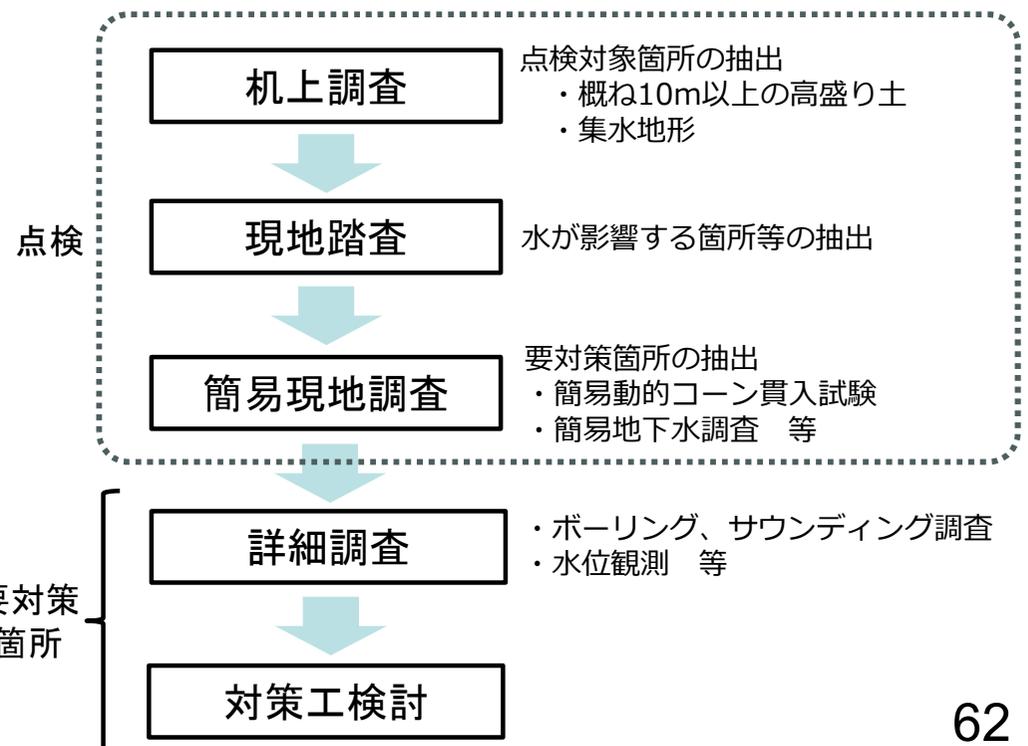
## ■能越自動車道における大規模崩壊箇所



### 《盛土の被災状況》

- 平成25年の土工締固め管理基準値変更後以降に施工、排水対策実施箇所は、軽微な被災。
- 過去（平成19年）の地震で大きく被災し、補強や排水等の対策を講じた箇所は軽微な被災。一方過去に被災が無かった箇所は、集水地形の沢埋め高盛土が大きく被災。

## ■点検の進め方(対象:緊急輸送道路)



# 「道路土工構造物技術基準」の改定(概要)

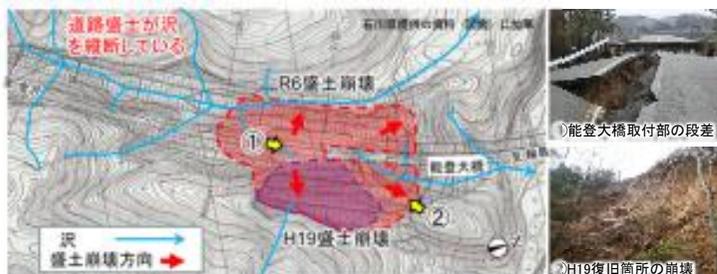
【R7.6.26通知】

- 令和6年能登半島地震による被害を踏まえた対応や、道路機能を確保する観点からの性能規定の充実を目的として、**平成27年制定以来、今回初の改定**。
- 本改定により、**地盤等のリスク低減に伴う手戻りやコスト増の緩和、盛土等における適切な排水対応および各構造物の限界状態を踏まえた、より復旧性の高い設計や補修が可能となることを期待**。

## 令和6年能登半島地震による被害を踏まえた対応

### ○道路土工構造物の設計初期段階における配慮事項の明確化

- ・道路機能確保のための配慮事項(地形、地質、地域の防災計画等)を考慮した道路土工構造物の配置の検討及び構造形式の選定を規定。



▲H19復旧箇所を含むR6盛土崩壊事例  
(複雑な集水地形かつ迂回路の確保が困難な橋台取付部)



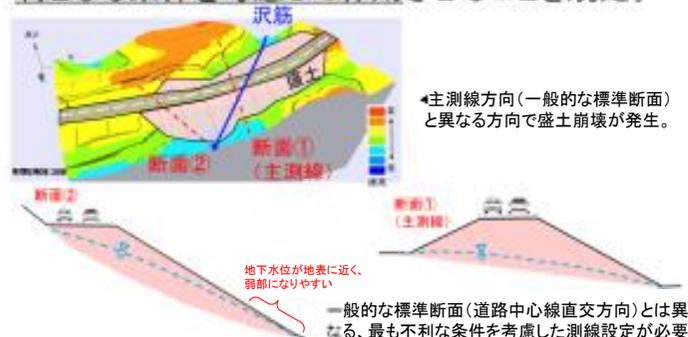
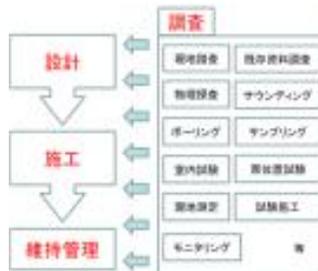
▲地すべりの影響を受けた道路



▲活用可能な情報・技術等  
(三次元点群データによる微地形表現図(例))

### ○地質及び地盤等の不確実性への対応の明確化

- ・事業の各段階で地質・地盤等の不確実性低減に資する必要な調査の実施を規定。
- ・想定する範囲内で同時に作用する可能性が高い荷重の組合せのうち、最も不利となる条件を考慮して作用させることを規定。

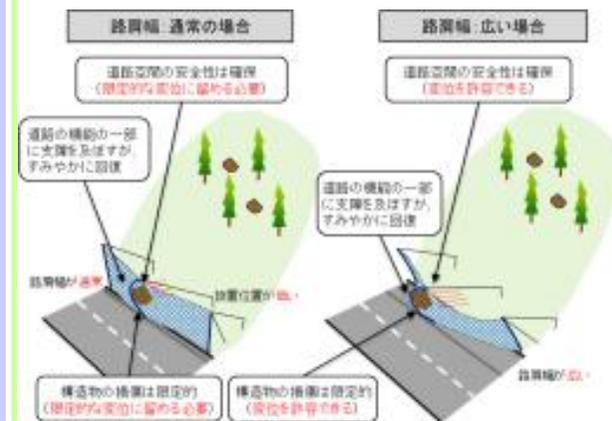


## 性能規定の充実

### ○性能規定の具体化(限界状態の設定)

- ・道路機能確保の観点から要求される性能に応じた限界状態を、構造物ごと、また構造物の組合せに応じてきめ細かく設定。
- ・原則として、想定する作用によって生じる道路土工構造物の状態が限界状態を超えないことを照査。

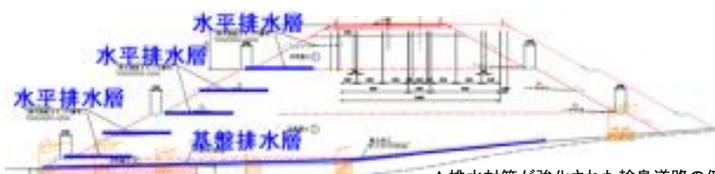
性能2に対する限界状態  
道路土工構造物の損傷は限定的なものにとどまり、当該道路土工構造物の存する区間の道路の機能の一部に支障を及ぼすが、すみやかに回復できる限界の状態。



▲性能2に対する限界状態の例  
(配置計画及び損傷した場合の道路機能への影響に応じた限界状態の設定の一例)

### ○排水対策の明確化

- ・令和6年能登半島地震の被害を踏まえ、排水対策の更なる強化のため、**原則として、表面排水施設および地下排水施設を設置する旨を規定**。  
(例)谷埋め高盛土等の基礎地盤における基盤排水層の尻排水施設、碎石置換等



▲排水対策が強化された輪島道路の例

# 能登半島絶景海道の創造的復興に向けた基本方針



～ぐるっと感動 まるごと能登！～

国道249号や県道などの能登半島沿岸部を通る道路について、滞在型観光の促進・「道の駅」の集客強化・サイクルーズの活性化・魅力ある風景街道の創出などにより、国内外から人が集まる絶景海道を目指します。



## 1 能登の魅力を「ぐるっと感動！」

能登の絶景、豊かな自然、伝統ある祭礼や技術など魅力たっぷりの能登。能登ならではの地理的な特徴を生かし、世界中から能登をゆっくりと堪能してもらう滞在型観光の促進を目指します。

## 2 人が集まる「道の駅」へ

旅の目的地から地域づくりの拠点へと進化する「道の駅」。観光拠点としての整備や特産品の販売に加え、地域の賑わいに貢献するサービス提供など、観光客と地域の交流の場をつくりまします。

## 3 じてんしゃ旅、ふたたび

自転車快適に走れる環境づくりに加え、震災で縮小したサイクリングイベントへの支援を通じて、能登の魅力を国内・海外に発信し、サイクルーズを盛り上げます。

## 4 風景街道がつむぐ絆を未来へ

能登の旅から人と風景をつなぐ風景街道。魅力ある風景や震災を活用した観光コンテンツの充実などを通じて地域で活動する様々な団体と交流・関係人口とをつなぐ道づくりを進めます。



## 5. GREEN × EXPO 2027

# 横浜グリーンエキスポ（2027年国際園芸博覧会）概要



## 位置付け

- **最上位の国際園芸博覧会（A1）**  
※ A1は、我が国では1990年の国際花と緑の博覧会（大阪市）以来、37年ぶり
- **国際博覧会条約に基づく国際博覧会（認定博）**  
※ AIPH（国際園芸家協会）承認+ BIE（博覧会国際事務局）認定

## テーマ・開催意義・キーワード

- テーマ：「**幸せを創る明日の風景**」
- **地球課題の解決にチャレンジし、自然資本をベースとした新たなグリーン社会の姿を世界に発信**

<b>1都3県で初の万博</b>	<b>主な来場ターゲット</b> 5千万人（会場3時間圏）	<b>公式参加目標</b> 70カ国以上	
<b>ポストSDGsの価値発信</b>	<b>16のテーマ型企業出展</b>	<b>全国から360の花緑出展</b>	<b>1千万株の花緑</b>

正式略称：GREEN×EXPO 2027（グリーンエキスポ ニーゼロニーナ）  
 開催場所：神奈川県横浜市（旧上瀬谷通信施設の一部）  
 開催期間：2027年3月19日～9月26日（192日間）  
 有料来場者数：1,000万人以上  
 開催者：公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会  
 （会長：筒井 義信〈経団連会長〉）

## 事業費

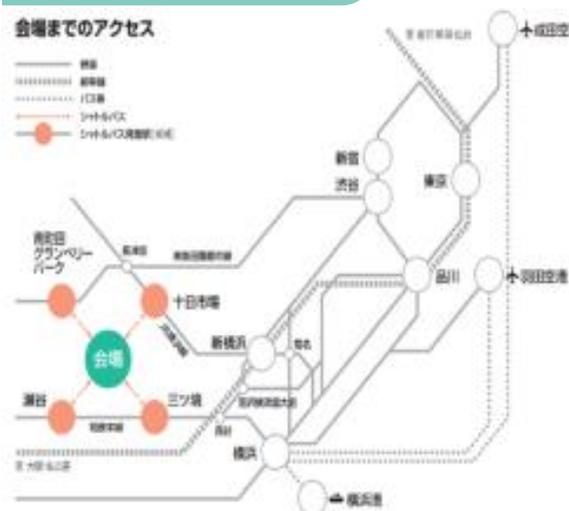
会場建設費：最大**417億円**（国・地方・民間各1/3）  
 運営費：**536億円**（チケット等の運営収入）

## 入場券価格

以下に加えて、通期パス、夏パス、夜間券などを用意

大人・1日券 **5,500円**（前売チケット 4,900円）  
 小人・1日券 **1,500円**（前売チケット 1,400円）※税込み

## 会場位置図



近傍4駅よりシャトルバスアクセス（約10～20分）  
 会場隣接駐車場、パークアンドライド駐車場あり

公式マスコットキャラクター  
トウンクタウンク



「人と地球の自然との新たな関係を育むコミュニケーター」として機運醸成に活躍

- ・宇宙からきた精霊
- ・地球がきれいだと花を咲かせて踊ります
- ・地球が汚れると元気がなくなります



【メインガーデン・イメージ(主催事場前)】

**季節ごとの圧倒的な花と緑の中で、自然の価値を見つめ直し、グリーン社会の未来や世界中の食を体験**

詳細はこちらから▶



国土交通省HP  
 (2027年国際園芸博覧会)  
 本資料も掲載(ダウンロード可)



2027年国際園芸博覧会  
 公式ホームページ  
<https://expo2027yokohama.or.jp/>

