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します。

※ 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（オートフロー・ロード））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、強靭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

三郷市周辺部（出典：国土交通省）

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（出典：国土交通省）

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

シェアサイクル個人の促進　渋滞緩和金解モ切り回遊し

自動運転社会の実現

○ 高速道路の高機能化を図り、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

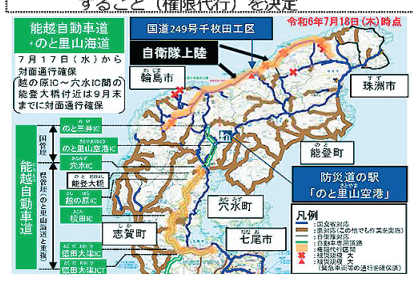
低炭素で持続可能な道路の実現

○ 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

大規模自然災害（令和６年能登半島地震）からの復旧・復興

令和６年能登半島地震における復旧対応等

［道路復旧］
1月1日○16:10地震発生
2日○1:15津波警報解除
○幹線道路の緊急復旧に着手。陸・海・空からくしの面状の緊急復旧を実施
○七尾市から輪島市、珠洲市、能登町の各役場まで普通車の通行を確保
4日○各役場まで大型車の通行を確保
8日○主要な幹線道路の約8割で緊急復旧が完了
12日○道路復旧見える化マップを公開
14日○自衛隊の協力を得て人員・資機材を陸揚げ
15日○主要な幹線道路の約9割で緊急復旧が完了
19日○孤立集落が実質的に解消
23日○国が石川県に代わり本格的な災害復旧を代行すること（権限代行）を決定



［道の駅］
○「防災道の駅」に選定されている「のと里山空港」は、支援物資の集配拠点等として活用されるなど、広域防災拠点としての機能を発揮

支援物資の運搬

［交通状況の把握］
○ 被災地の交通状況の把握のため、ETC2.0可搬型路側機、可搬型トラカン、ＡＩwebカメラ等により交通量等のデータを収集し、ＨＰ等で道路の被災状況や通行可否、所要時間等を提供

道路復旧見える化マップ

［権限代行による災害復旧事業］
○石川県知事からの要請を踏まえ、能登半島の復旧・復興の基幹となる能越自動車道、国道２４９号沿岸部の石川県管理区間について、本格的な災害復旧を代行

海岸隆起を活用し緊急車両・地元車両の通行を確保（国道249号千枚田工区）

［水道・電力・通信などの生活インフラ復旧との連携］
○被災地域の水道、電力、通信などの生活インフラの復旧ニーズを踏まえ、道路の緊急復旧箇所の調整などを行い、生活インフラ復旧の加速化に寄与

［地方公共団体・民間との連携］
○事前に締結した協定に基づき、地元建設業者など民間企業と連携し緊急復旧、資機材の調達・搬送、緊急支援物資の運搬など機動的に対応
○国と地方公共団体で構成する連絡調整会議を設置し、県市町が管理する道路の状況について共有を図り、本格復旧・復興を支援

令和６年能登半島地震を踏まえた今後の取組

○ 国土幹線道路部会においてとりまとめられた令和６年能登半島地震を踏まえた緊急提言に基づき防災機能強化の取組を実施する。また、盛土の緊急点検を実施するとともに、技術基準や制度等の充実・整備を行う。

令和６年能登半島地震を踏まえた緊急提言

教訓　災害に脆弱な国土を有する我が国では、今回の災害は、今後、全国どこでも起こる可能性がある

提言内容

■ **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**
○耐震性や復旧性を備え災害時に機能するネットワーク
○機動性と持続可能性を備えた管理体制

▲国道249号大谷トンネル　▲のと里山海道（能登大橋の付近）　▲24時間体制での道路啓開作業

■ **拠点機能の強化**
○防災拠点としての「道の駅」の機能強化
○災害時における交通結節機能の強化

▲高付加価値コンテナの活用規模

■ **データ活用による災害時交通マネジメントの高度化**
○ドローン活用など地形に合わせた機動的な情報収集体制の構築
○交通情報と地理空間情報とのデータ連携とオープン化・アーカイブ化

▲道路復旧見える化マップ

■ **災害に備えた体制の強化**
○建設業者等の民間企業との連携
○代替手段も備えた総合的な防災力の強化

■ **地域の新たな価値の創出につなげる道路空間の活用**
○半島地域の豊かな地域資源を生かす道路空間の活用
○能登半島地域の効果的な復旧・復興

■ **その他**　○多様な価値に対応した評価　○負担のあり方　○震災伝承 人材育成　○新広域道路交通計画の更新

道路技術小委員会
○道路ネットワークとしての地震リスクへの対応、道路構造物の技術基準の充実・整備を促進

盛土点検
○緊急輸送道路を対象に、高盛土（概ね10m以上）及び集水地形箇所の点検を実施し対策を実施

その他 制度等の整備
○高付加価値コンテナの活用を推進するため、設置や運用に関する制度・体制を整備
○災害時における直轄管理以外の「道の駅」の国による迅速な活用や占用等における運用基準の柔軟化など更なる機能向上

要求概要

〈1面より〉

近年の災害の激甚化・頻発化を踏まえて、災害時に「被災する道路」から「救援する強靱道路」として強靱で信頼性の高い国土幹線道路ネットワークを構築するとともに、急速に進展するインフラ老朽化を克服し、良好なインフラを次世代につなぐことで、誰もが安全に安心して暮らせる社会を目指す。

（2）人・モノ・情報が行き交うことで活力を生み出す社会

社会の持続可能性を高めるためには、生産性の向上による経済成長が必要不可欠である。経済成長を支える人・モノ・情報の移動を安全で円滑に行うことが出来るよう、高規格道路をはじめとする国土幹線道路ネットワークや拠点の構築、物流を支えるための環境整備を行い、ハード・ソフトの両面から道路の機能を進化させ、人・モノ・情報が国土全体を行き交う活力あふれる社会を目指す。

（3）時代の潮流に適応したスマートな社会

カーボンニュートラルの実現に向けた動き、デジタル化やデータ活用の急速な進展、働き方改革実現に向けた取組など、世界全体の経済構造や競争環境がダイナミックに変化しつつある。日本の総排出量の約16%を占める道路分野において、質の高い道路インフラとサービスの提供、渋滞などの課題解決や効率的に自動車を走行させる工夫、道路交通のグリーン化支援など、脱炭素社会に貢献することを目指す。また、自動運転の普及・促進に向けた支援や革新的な技術を活用した次世代のＩＴＳ、デジタル化による道路管理や行政手続きの省力化・効率化を推進し、新たな価値を創造するスマートな社会の実現を目指す。

（4）持続可能で賑わいのある地域・まちを創出する社会

今後、都市・中山間地域問わず人口が減少していく中で、高齢者、子供、障がい者を含む全ての人の生活・生業が持続可能で、かつ人々が誇りを持って暮らせる地域・まちを創出する必要がある。環状道路等の幹線道路ネットワークの進展により生まれる都市内の空間のゆとりを有効に活用することで、地域がそれぞれの工夫により、安全・安心で良好な環境や景観等を備えた、持続可能で賑わいのある地域・まちを創出する社会を目指す。

※前記のほか、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」（令和5年12月26日閣議決定）、「経済財政運営と改革の基本方針2024」（令和6年6月21日閣議決定）、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版」（令和6年6月21日閣議決定）、「国土形成計画（全国計画）」（令和5年7月28日閣議決定）、「国土強靱化基本計画」（令和5年7月28日閣議決定）等をふまえ、道路施策を推進。

《重要政策推進枠について》

「令和7年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」（令和6年7月29日閣議了解）に従い、「経済財政運営と改革の基本方針2024」及び「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版」（令和6年6月21日閣議決定）等を踏まえた重要な政策について、「重要政策推進枠」として以下を要望する。

○効率的な物流ネットワークの強化
要望額：2，537億円

カーボンニュートラルや物流危機の解決に資する迅速かつ円滑な物流の実現等のため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網を重点的に整備。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進。

○道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保
要望額：2，624億円

個性ある地域やコンパクトな拠点を道路ネットワークでつなぎ、距離の制約を克服し、国全体の連結を強化するため、シームレスな高規格道路ネットワーク等を整備。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要のある事業を強力に推進。

○道路の老朽化対策の更なる推進
要望額：963億円

予防保全への転換に向けた、橋梁、トンネル、舗装等の点検、診断、措置、記録をＡＩ・ＩＣＴを活用しつつ着実に実施。特に、これまでの点検結果に基づく橋梁、トンネル、舗装等の計画的な修繕を強力に推進。

《防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策》

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、令和3年4月に各都道府県における5か年の具体的な事業進捗見込み等を示した「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム」を着実に推進し、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・深化を図る。

また、施策の実施状況の評価など「国土強靱化実施中期計画」に向けた検討を最大限加速化し、2024年度の早期に策定に取り掛かる。

《令和6年能登半島地震を踏まえた対応》

令和6年能登半島地震からの復旧・復興に全力を尽くすとともに、「令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言」（令和6年6月28日社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会）を踏まえつつ、今回の地震等を教訓とした災害対応力の強化を図る。

《2050年カーボンニュートラルへの貢献》

2030年温室効果ガス2013年比46%削減、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略（令和6年内策定予定）」の4つの基本方針である、道路交通のグリーン化を支える道路空間、低炭素な人流・物流への転換、道路交通の最適化、道路のライフサイクル全体の低炭素化の取組を推進する。

《道路システムのDXの推進》

道路を安全に賢く使い、持続可能なものとするため、新技術の導入やデータの利活用等により道路の調査・工事・維持管理等の高度化・効率化を図るほか、特殊車両通行手続き等の行政手続きのデジタル化、自動運転の普及・促進に向けた道路側からの支援を行う等、道路システムのDXの取組「xROAD」を加速する。

《通学路等の交通安全対策の推進》

令和3年6月28日に発生した千葉県八街市での交通事故を受け、関係機関等との連携のもと実施した通学路における合同点検の結果を踏まえ、道路管理者の対策必要箇所において、個別補助制度等を活用し、残る歩道整備等の通学路の交通安全対策を引き続き早急に推進するとともに、通学路等に着目した各種データ分析に基づく「ゾーン30プラス」の導入促進など、面的な対策を推進する。

前記のほか、現在実施しているETC2・0を利用する自動車運送事業者に対する大口・多頻度割引の最大割引率の拡充措置（40%→50%）の効果を検証しつつ、措置の必要性等について検討する。

橋梁等の令和５年度点検結果とりまとめ

道路メンテナンス年報
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobohozen_maint_index.html

平成25年度の道路法改正等を受け、平成26年度より道路管理者は全ての橋梁、トンネル、道路附属物等について、5年に1度の点検が義務付けられている。

平成30年度に1巡目点検、令和5年度に2巡目点検が完了し、令和6年度から3巡目点検が実施されており、今回、令和5年度までの点検や診断結果、措置状況等を「道路メンテナンス年報」としてとりまとめられた。

【主なポイント】

1．橋梁・トンネル・道路附属物等の点検実施状況

◇2巡目（平成31～令和5年度）の点検実施状況は、橋梁：99・4%、トンネル：98・6%、道路附属物等：99・3%と、概ね100%となっている。

2．橋梁の修繕等措置の実施状況

◇1巡目（平成26～平成30年度）点検で、判定区分Ⅲ・Ⅳ※の橋梁における修繕等措置の着手率は、国、高速道路は100%の一方、地方公共団体は83%と約2割が未着手と低水準になっている。

※判定区分Ⅲ：早期に措置を講ずべき状態、判定区分Ⅳ：緊急に措置を講ずべき状態

◇1巡目点検で判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁を管理する地方公共団体1，712団体の修繕等措置の着手率は、・着手率100%が894団体（52%）・着手率50%以上100%未満が659団体（39%）・着手率50%未満が159団体（9%）となっており、修繕が必要な橋梁に対する措置の実施状況に差がある状況である。

◇1巡目点検で、判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁における修繕等措置の完了率は、全体で67%と約3割で未完了、また、他の橋梁と比べて跨線橋は59%と低水準になっている。

3．措置が必要な橋梁の状況

◇2巡目点検終了時で、1巡目点検終了時と比較して建設後50年を経過した橋梁数が増加（約13万橋→約21万橋）している一方、判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁数は着実に減少（約6・9万橋→約5・6万橋）している。