

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＞
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＞
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】
法面対策の例（谷とんが）

道路システムのDXI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DXI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）

道路の雪害対策等

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

【雪害対策の事例】
雪崩対策の例（雪崩防止柵）
雪害対策の例（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

【防災拠点対策の事例】
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（嵩石高架橋）
橋脚補強

【1面より】

※2020年と2040年の比較

○2030年には、約34%の物流の輸送力不足が想定（うち約14%は「2024年問題」への対応で概ね克服）

○約25%の市区町村では、技術系職員が0人

○出典：国土交通省「総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）」

「インフラ老朽化」

○今後10年で建設後50年以上経過する橋梁は、全国で約12万橋増加

○出典：国土交通省「道路メンテナンス年報」（2026年8月）

※2026年と2036年の比較

○出典：国土交通省「交通の空白」解消に向けた取組方針（2026）

※2026年5月15日時点

○食料品アクセス困難人口は全国で904万人と推計

○出典：農林水産省「2020年食料品アクセス困難人口の推計結果」

※2020年の値

○AIの性能向上に必要な不可欠な要素であるパラメータ数は、2018年頃から「桁違い」に拡大

○出典：国土交通省「次世代ITS検討会」（原典：Stantia AI Index Report 2026）

○日本における生成AIの利用率は約59%（2年で、約6倍に増加）

○出典：総務省「令和8年版情報通信白書」

※2025年度の値

○米国や中国では、国内各都市で自動運転タクシーサービスを展開

○出典：国土交通省自動運転社会実現本部資料

○日本国内では、2027年度にもAIベースの自動運転車が販売予定

○出典：国土交通省自動運転社会実現本部資料

○日本国内で、2030年度には自動運転サービス車両を10,000台にする目標

○出典：国土交通省「第3次交通政策基本計画」

《新たな社会的要請》

「ライフスタイルの変貌」

○スマートフォンの保有割合は9割を超え、テレビの保有割合を上回る

○出典：総務省「令和7年通信利用動向調査」

※2025年の値

○ネットショッピングの利用世帯の割合は、ここ10年で約2倍に増加

○出典：総務省「2025年家計消費状況調査」

※2015年と2025年の比較

○首都圏のテレワーク実施率は、コロナ禍前よりも約10ポイント増加

○出典：国土交通省「令和7年度テレワーク人口実態調査」

※2019年と2025年の比較

○カーシェアリングの会員数は、ここ10年で約6倍に増加

○出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団資料

※2016年と2026年の比較

《サステナビリティへの挑戦》

○日本政府は、2030年温室効果ガス46%削減、2050年カーボンニュートラルの目標を設定

○出典：内閣官房・環境省・経済産業省「地球温暖化対策計画」（令和7年2月）

○世界的な目標として、2030年までに生物多様性の損失を止め、回復軌道に乗せることを目指す（「ネイチャーポジティブ」）

○出典：環境省「昆明・モントリオール生物多様性枠組」（2022年12月）

《2. 道路の機能》

《ネットワーク機能》

・地域をつなぐ》

道路は人や地域を相互に つなぎ、日常生活や観光等の人の移動と生活物資や農林水産品、工業製品等のモノの輸送を支える。

《空間機能》

道路は、地域・まちの骨格をつくり、環境・景観を形成し、日々の暮らしや経済活動等を支える環境を創出する。

……

国民生活に密接な「道路ネットワーク・道路空間のポテンシャル」を最大限発揮させて、国家的な危機の克服や新たな社会的要請への対応に貢献する。

《3. 目指す社会像》

目指す社会の実現に向けて、「WISENET 2050」や「第1次国土強靱化実施中期計画」等を推進し、災害に強く、世界水準の賢く・安全で・持続可能な国土の基盤ネットワークを構築する。

○災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全・安心な社会

○人・モノ・情報が行き交うことで活力を生み出す社会

……

○時代の潮流に適応したスマートな社会

○持続可能で賑わいのある地域・まちを創出する社会

※前記のほか、「経済財政運営と改革の基本方針2026」（令和8年7月21日閣議決定）、「地域未来戦略」（令和8年7月21日閣議決定）、「日本成長戦略」（令和8年7月21日閣議決定）、「日本成長戦略」（令和8年7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）等を含め、道路施策を推進

【要求概要】

《「強く豊かな日本」投資枠について》

「令和9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8年7月30日閣議了解）に従い、「経済財政運営と改革の基本方針2026」等に基づき、危機管理投資・成長投資をはじめ、国内投資を通じた潜在成長率の引上げにつながる施策を予見可能な性を持つ実施するための政策について、以下を要望する。

○日本成長戦略 防災・国土強靱化（第1次国土強靱化実施中期計画分）

事項要求

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、令和7年6月に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」を踏まえ、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。

○日本成長戦略17の戦略分野関係（第1次国土強靱化実施中期計画分を除く）

要額額：198億円

官民投資を優先的に支援することが必要と考えられる、自動運転技術、次世代型太陽電池、防災技術等の「主要な製品・技術等」への投資や技術開発、導入促進による需要・市場創出を道路分野として実施する。

○地域未来戦略 戦略産業クラスター計画等関係

事項要求

戦略産業クラスター計画に位置付けられる、産業拠点と空港、港湾、物流拠点を結ぶ高規格道路ネットワークやアクセス道路の整備を推進し、企業立地や設備投資の促進、物流効率化等を図る。これにより、成長戦略における17の戦略分野に関連する企業の大規模投資を起点とした官民投資を呼び込み、地域経済の活性化に貢献する。我が国経済全体の成長に貢献する。

○地域未来戦略 政府が講ずべき本戦略に関する施策を総合的かつ計画的に実施するために必要な事項（戦略産業クラスター計画等分を除く）

要額額：5,800億円

地域未来戦略が目指す「強い地域経済の構築」とともに、「豊かな生活環境」や「選ばれる地方」の実現のために、高規格道路ネットワークの整備推進、道路交通環境の整備推進、「道の駅」第3ステージの推進等を加速化する。

※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。

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

【主要施策の基本方針】

《基本方針1》

《防災・減災、国土強靱化の推進》

自然災害の脅威から、国民の暮らしと経済の基盤を堅持し、近年頻発・激甚化する気象災害や大規模地震への対応は喫緊の課題である。被災後、早期に一般車両の通行を確保するため、避難や復旧活動等を支える取組や災害に強い道路ネットワークの構築に取り組んでいく。

《基本方針2》

《予防保全型メンテナンスへの本格転換》

戦略的なマネジメントで、道路インフラを将来世代へ継承し、老朽化するインフラへの対応は喫緊の課題である。不具合が発生する前に修繕を行う予防保全型メンテナンスに切り替え、新技術の積極的な活用等により、限られた人的リソースの中で効率的かつ持続可能な維持管理を実現し、良好なインフラを将来世代に継承していく。

《基本方針3》

《強い経済と豊かな生活の基盤となる道路ネットワーク・拠点の整備》

国土をフル稼働し、持続可能で活力ある日本列島を実現し、人口減少社会において、強い経済と豊かな生活を実現するには労働生産性の向上は必須である。

高速かつ安全に移動できる高規格道路の整備や機能強化、交通拠点の整備によるモータルコネク（道路と多様な交通手段との連携）の強化、渋滞対策や物流支援等の取組を推進していく。

《基本方針4》

《道路分野のカーボンニュートラル・ネイチャーポジティブの推進》

自然との共生をスタンダードなものにして、グリーン社会実現を先導し、

2050年カーボンニュートラルの目標、ネイチャーポジティブの達成にむけ、道路の脱炭素化、人間

象災害や大規模地震への対応は喫緊の課題である。

被災後、早期に一般車両の通行を確保するため、避難や復旧活動等を支える取組や災害に強い道路ネットワークの構築に取り組んでいく。

《基本方針5》

《自動運転社会の実現と道路システムのDX》

自動運転やAI技術を先取りし、夢見た未来社会を現実にし、

人口減少による技術者不足や新たな技術革新に対応するには、道路分野のデジタル化が喫緊の課題である。ユニバーサルデザインへの対応や地域の賑わい創出など多様なニーズに応える取組を推進していく。

《基本方針6》

《道路空間の安全・安心や賑わいの創出》

魅力あふれる道路空間から、人々の幸せにつながる価値を生み出す。

少子高齢化社会などの様々な社会情勢を踏まえ、多様化しているニーズへの対応は喫緊の課題である。ユニバーサルデザインへの対応や地域の賑わい創出など多様なニーズに応える取組を推進していく。

「道の駅」第65回登録

3 駅が登録され、
全国で1, 234 駅に！

新たに「道の駅」に登録する箇所一覧

	都道府県	申請者	駅名	設置箇所	路線名	道路種別	整備手法	オープン予定
1	神奈川県	松田町	やどりきテラス 清流の里	神奈川県足柄上郡 松田町寄3415番地	県道 神縄神山	県道	単独	令和8年度
2	兵庫県	丹波篠山市	こんだ温泉 ぬくもりの郷	兵庫県丹波篠山市今田町 今田新田21番地10	市道 今田新道線	市道	一体	令和8年度
3	熊本県	天草市	くらたけ天草戦国 ミュージアム	熊本県天草市倉岳町 棚底1619番2号	一般国道 266号	補助国道	単独	令和8年 11月22日

注）「道の駅」の整備手法には、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と市町村等で全て整備を行う「単独型」の2種類あり、上表「整備手法」欄の「一体」「単独」とは、それぞれ「一体型」「単独型」であることを意味する。