

令和5年度  
道路関係予算概要

令和5年1月

国土交通省道路局  
国土交通省都市局

# I はじめに ～道路の機能と目指すべき社会像～

## 1. 道路の機能

### (1) 人・地域をつなぐ

道路は、人や地域を相互につなぎ、人・モノ・情報の移動を支援します。

通勤、通学、買い物等の日常生活の移動や、レジャーや観光など広域的な人の移動を支えます。また、食料品や日用品などの生活物資、農林水産品や工業製品などのモノの輸送を支えます。さらに、道路に敷設された光ファイバー等は多量の情報を運びます。

災害時においては、救急救命、救援物資の運搬を支える、人々の命とくらしを守る生命線としての役割も担っています。コロナ禍では、人の移動は激減しましたが、国民のステイホームを支えたのはモノと情報の流れでした。

これら人・モノ・情報の移動により、地域・まちがつながって、国民生活や経済活動が営まれます。

平時・災害時を問わず安定した人・モノ・情報の移動を確保するために、近年の技術革新も踏まえ、道路の更なる機能向上が求められています。

- 旅客輸送(人)の自動車分担率<sup>1</sup>: 約77%  
(うち100km未満の国内旅客輸送(人)の自動車分担率 約96%)
- 貨物輸送(トン)の自動車分担率<sup>2</sup>: 約84%  
(うち100km以下の貨物輸送(トン)における自動車分担率: 約94%)
- 品目別のトラック輸送分担率<sup>2</sup>:  
野菜・果物 約96% 水産品 約99% 衣服・身の回り品 約99%
- コロナ禍における高速道路の交通状況<sup>3</sup>:  
小型車は最大8割減、大型車は最大2割減 (2020年の1度目の緊急事態宣言下の対前年比)

### (2) 地域・まちを創る

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します。

地域・まちの中の人・モノの流れを整流化し、人々が滞在し交流する賑わいの場や電気・ガス・水道・光ファイバー等のライフラインの収容場所としても活用されます。また、災害時においては、避難場所等としての役割も担います。

かつて道路は人々のコミュニケーションを育む場でしたが、モータリゼーションの進展によりその機能が失われつつあります。空間の利活用のニーズも変化してきており、より一層魅力的な地域・まちを創造するため、地域の創意工夫で道路を柔軟に利活用することが求められています。

- 国土に占める道路面積<sup>4</sup>: 約110万ha (国土面積の約3%、秋田県の面積相当)
- ライフラインの道路占用割合<sup>5</sup>:  
電気管路 100% 通信管路 約95% ガス 約90% 上下水道 100% 地下鉄 約77%
- コロナ禍における沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準の緩和<sup>6</sup>:  
全国、約420箇所を取組を実施(R3年7月7日時点)

[出典] 1:国土交通省「第6回全国幹線旅客純流動調査」2015年

4:道路面積:国土交通省「道路統計年報2020」

2:国土交通省「第10回全国貨物純流動調査」2015年

国土面積、秋田県面積:国土地理院「令和4年全国都道府県市区町村別面積調」

3、5、6:国土交通省道路局調べ

## 2. 目指すべき社会像

道路が持つ“人・地域をつなぐ”ネットワークとしての機能と“地域・まちを創る”空間としての機能を最大限活かし、国民のくらしや経済をしっかりと支えていく必要があります。他の交通手段とも連携しつつ、世界一安全（Safe）、スマート（Smart）、持続可能（Sustainable）な道路交通システムを構築し、以下の社会の実現を目指します。

### (1) 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

自然災害は、国や地域の成長軌道を一瞬にして破壊する力を持ち、日本が持続的な成長を目指す上での最大の課題であると言っても過言ではありません。

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します。

### (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す。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を構築するとともに、新たな技術も活用しつつ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します。

### (3) 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ります。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します。

### (4) 時代の潮流に適応したスマートな社会

新型コロナウイルス感染症の拡大や、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ります。ポストコロナ社会の持続的な経済成長に向けて、エッセンシャルワーカーである物流事業者の環境整備、新しい生活様式を踏まえた自転車利活用の推進等に取り組むとともに、道路インフラにおける再生可能エネルギーの導入拡大や次世代自動車の普及促進、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します。

※上記のほか、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」(令和4年12月23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」(令和4年6月7日閣議決定)や今夏策定予定の「国土形成計画(全国計画)」、「国土強靱化基本計画」等をふまえ、道路施策を推進

## 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		15,953	1.00	15,953	1.00
改築その他		10,520	0.99	10,520	0.99
維持修繕		4,373	1.03	4,373	1.03
諸費等		1,060	0.99	1,060	0.99
補助事業		8,849	1.01	5,113	1.01
高規格道路、IC等アクセス道路その他		3,764	0.99	2,086	0.99
道路メンテナンス事業		3,906	1.01	2,245	1.01
交通安全対策(通学路緊急対策)		991	1.10	555	1.11
除雪		187	1.05	125	1.05
補助率差額		—	—	103	1.14
有料道路事業等		27,950	1.21	116	1.00
合	計	52,752	1.10	21,183	1.00

[参考] 公共事業関係費(国費): 60,600億円[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21,128億円[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(2,937億円)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5年度予算において防災・安全交付金(国費8,313億円[対前年度比1.02])、社会資本整備総合交付金(国費5,492億円[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4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2,771億円、社会資本整備総合交付金:国費1,505億円である。

※ 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5年度予算において社会資本整備総合交付金(国費116億円[対前年度比1.12])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、行政部費(国費8億円)およびデジタル庁一括計上分(国費10億円)等がある。

## 2 高速道路の料金徴収期間の延長

高速道路の維持管理・修繕や更新、社会・経済構造の変化等に合わせた進化・改良の取組を確実に実施するため、国土幹線道路部会『中間答申』（令和3年8月）を踏まえ、料金徴収期間を延長します。

## 3 高速道路のサービスエリア・パーキングエリアの機能高度化に係る補助制度の創設

高速道路内における自動運転の普及やカーボンニュートラルの推進のため、自動運転車両拠点施設やEV充電施設など利用者利便の確保に資する機能高度化施設と一体となって整備される駐車場（特定駐車場施設）の整備について、計画的な支援を可能とする補助制度を創設します。

## 4 新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画の策定

冬期の道路交通の確保を図るため、令和5年度を初年度とする新たな「積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画」を策定します。

## 5 直轄交通安全対策事業に係る国庫債務負担行為制度の年限拡充

幹線道路の事故多発箇所の対策など、安全で安心な通行空間を確保するために重要な交通安全対策事業（直轄）について、効率的かつ適切な工事発注や工事体制の確実性の確保を図るため、国庫債務負担行為の年限を2箇年から3箇年以内に拡充します。

## 6 地方への重点的支援(交付金における重点配分対象事業の見直し)

以下の事業に特化して策定される整備計画を新たに重点配分対象に拡充します。

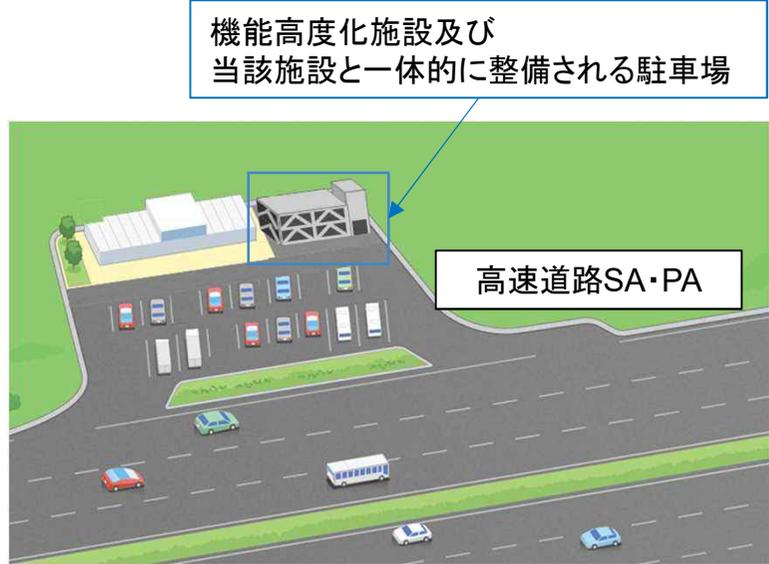
- ・交通やまちづくりに関する計画に位置付けられた公共交通の走行環境整備（自動運転を含む）

# 個別補助制度の創設<特定駐車場施設整備事業補助制度>

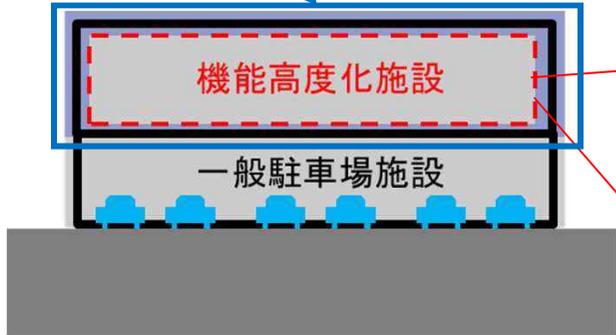
- 高速道路内における自動運転の普及やカーボンニュートラルの推進のため、自動運転車両拠点施設やEV充電施設など利用者利便の確保に資する機能高度化施設と一体となって整備される駐車場(特定駐車場施設)の整備について、計画的な支援を可能とする補助制度を創設する。

## <支援スキーム>

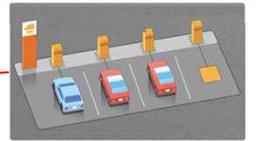
国による高速道路機構への補助  
 (会社の調達利子補給分を機構から会社に対して無利子貸付)



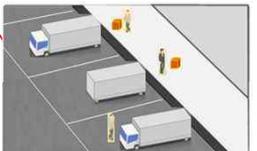
<支援対象>  
 特定駐車場施設



<機能高度化施設の具体例>



(例)EV充電施設



(例)自動運転車両の拠点施設

# 道路事業における社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の重点配分の概要

- 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



工業団地と供用時期を連携

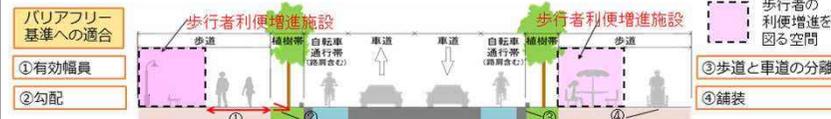


駅の整備と供用時期を連携

### 《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(立地適正化計画に位置付けられた区域内の事業に限る)

[事業イメージ]



### 《道の駅の機能強化》

- 全国モデル「道の駅」、重点「道の駅」、「防災道の駅」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)



### 《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)



## 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

- 地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備

⇒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



歩道拡幅・ユニバーサルデザイン化

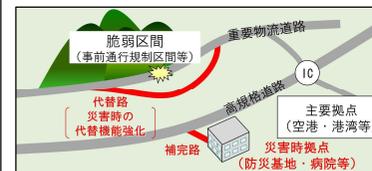


自転車通行空間の整備

### 《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

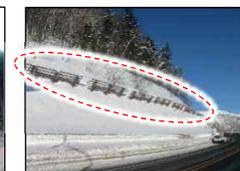
- 災害時にも地域の輸送等を支える道路の整備や防災・減災に資する事業のうち、早期の効果発現が見込める事業



重要物流道路の代替路や補完路の整備



法面法枠工



雪崩防止柵

### Ⅲ 主要施策の概要

## 主要施策の基本方針

- 世界一安全（Safe）、スマート（Smart）、持続可能（Sustainable）な道路交通システムの構築に向け、以下の基本方針の下、道路施策に取り組みます。

#### 1 防災・減災、国土強靱化 ～災害から国民の命とくらしを守る～

【P9～】

発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保することを目標として、災害に強い道路ネットワークの構築に取り組むとともに、避難や救命救急・復旧活動等を支える取組や危機管理対策の強化を推進します。

#### 2 予防保全による老朽化対策 ～安全・安心な道路を次世代へ～

【P15～】

ライフサイクルコストの低減や効率的かつ持続可能な維持管理を実現する予防保全による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施設の対策を加速するとともに、新技術の積極的な活用等を推進します。

#### 3 人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備 ～人・地域をつなぐ～

【P20～】

速達性とアクセス性が確保された国土幹線道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路等の整備や機能強化に取り組むとともに、交通拠点の整備によるモーダルコネクトの強化や渋滞対策、物流支援等の取組を推進します。

#### 4 道路空間の安全・安心や賑わいの創出 ～地域・まちを創る～

【P32～】

全ての人々が安全・安心で快適に生活できる社会の実現に向けて、交通安全対策やユニバーサルデザインへの対応、無電柱化、自転車通行空間の整備等を進めるとともに、新たなモビリティや地域の賑わい創出など道路空間への多様なニーズに応える取組を推進します。

#### 5 道路システムのDX ～xROADの実現～

【P42～】

デジタル田園都市国家構想の実現に向けて、デジタル技術や新技術の導入等により道路管理や行政手続きの省力化・効率化などを図る「xROAD」の取組を加速します。

#### 6 GXの推進による脱炭素社会の実現 ～2050年カーボンニュートラルへの貢献～

【P48～】

2050年カーボンニュートラルに向けて、次世代自動車の普及促進や道路交通の低炭素化、道路インフラの省エネルギー化・グリーン化を推進します。

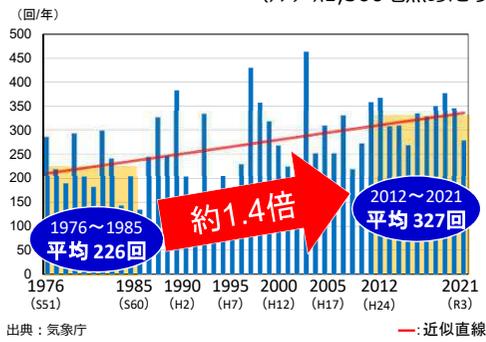
※上記のほか、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」（令和4年12月23日閣議決定）、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」（令和4年6月7日閣議決定）や今夏策定予定の「国土形成計画（全国計画）」、「国土強靱化基本計画」等をふまえ、道路施策を推進

# 1 防災・減災、国土強靱化 ～災害から国民の命と暮らしを守る～

■ 切迫する大規模地震や激甚化・頻発化する気象災害から国民の命と暮らしを守る必要があります。発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保することを目標として、災害に強い道路ネットワークの構築に取り組むとともに、避難や救命救急・復旧活動等を支える取組や危機管理対策の強化を推進します。

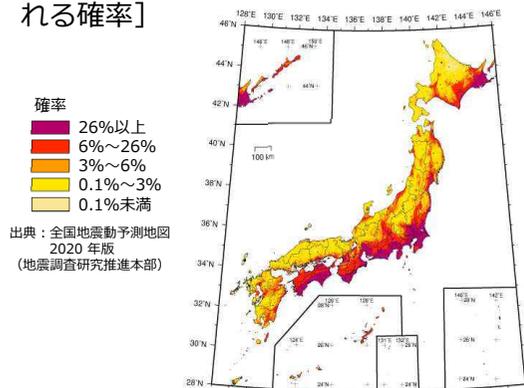
## 【激甚化・頻発化する気象災害】

[1時間降水量50mm以上の年間発生回数]  
(平均1,300地点あたり)



## 【切迫する大規模地震】

[今後30年間に震度6以上の揺れに見舞われる確率]



## 【災害に強い道路ネットワークが効果を発揮 (令和4年の大雨の事例)】

### 【4車線区間の早期交通開放】

東北自動車道（小坂IC～碓ヶ関IC）では土砂流入で全面通行止めとなったが、下り線（2車線）のうち、1車線を応急復旧等で活用しつつ、残る1車線を開放することで約3日間で一般車両の通行を確保



### 【ダブルネットワークによる交通機能確保】

国道274号（北海道日高町～清水町）では土砂流入により通行止めとなったが、ダブルネットワークを形成する道東自動車道を活用し、交通機能を確保



## (1) 事前の備えとなる抜本的かつ総合的な防災・減災対策 ①

- 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に基づき、高規格道路のミッシングリンクの解消や暫定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し、災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築に取り組みます。

### ＜背景/データ＞

- 災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、防災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保することを目指す



- ・ ミッシングリンク解消
- ・ 暫定2車線区間の4車線化
- ・ 一般道(直轄国道)の防災課題解消



- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」※1に位置付けられた目標や事業規模等を踏まえ、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」※2を各地方整備局等において策定

- ・ 高規格道路のミッシングリンクの改善率 (R1→R7) : 0% ⇒ 約30%
- ・ 高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間※3,4の事業着手率 (R1→R7) : 約13% ⇒ 約47%

### 【ミッシングリンクの解消(国道42号 すすみ申本道路)】

南海トラフ地震による津波により、並行する国道42号の約6割の区間の浸水が予測される。すすみ申本道路の整備により、ミッシングリンクを解消し、津波浸水想定区域を回避する緊急輸送道路を確保



### 【暫定2車線区間の4車線化の事例(常磐自動車道)】

令和3年2月の福島県沖の地震により、常磐自動車道の暫定2車線区間において、法面崩落が発生し全面通行止めとなった。事業中の4車線化の完成により、災害時においても被災していない車線を活用した交通機能の確保が期待



※1: 令和2年12月11日 閣議決定 (P59参照)  
 ※2: 令和3年4月27日 策定 (P61参照)  
 ※3: 高速道路における安全・安心基本計画 (令和元年9月10日 策定) に定めた約880kmの区間  
 ※4: 令和4年3月末時点で約1,400kmが4車線化未事業化(優先整備区間を含む)

## (1) 事前の備えとなる抜本的かつ総合的な防災・減災対策 ②

- 災害に強い道路ネットワークの構築に向けて、近年の激甚化した災害や新たに把握した災害リスクに対する防災・減災対策を推進します。

### 【河川に隣接する道路構造物の流失防止対策】

- 橋梁や道路の流失等のリスクに対し、洗掘・流失防止対策や橋梁の架け替え等を推進

・ 緊急輸送道路における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失の対策必要箇所の整備率 (R1→R7) : 0% ⇒ 約28%

#### 【被災事例】



令和2年7月豪雨 国道41号

#### 【対策事例】



あぶたくん くちやんちよう  
北海道虻田郡倶知安町

### 【道路橋の耐震補強】

- 緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強を推進  
(大規模な地震時でも軽微な損傷に留まり、速やかな機能回復が可能となる対策を実施)

・ 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 (R1→R7) : 79% ⇒ 84%

※ 1 : 道路データプラットフォーム「xROAD」等を活用 (P47参照)

### 【道路の法面・盛土の土砂災害防止対策】

- 高度化された点検手法等により新たに把握した災害リスク等に対し、法面・盛土対策を推進

・ 緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備率 (R1→R7) : 約55% ⇒ 約73%

#### 【被災事例】



斜面山頂部からの大規模崩落  
国道3号 令和2年7月豪雨



高度化された点検手法の例  
レーザープロファイラ調査結果

#### 【対策事例】

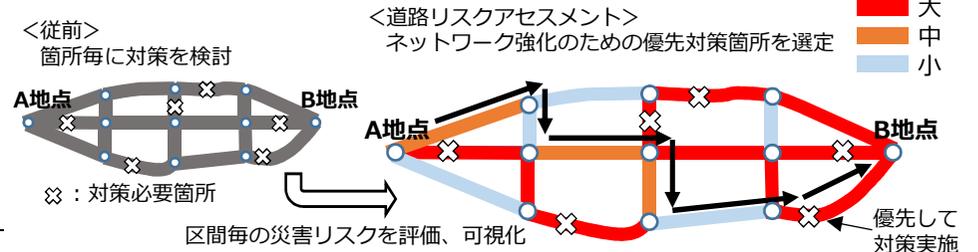


京都府福知山市

### 【道路リスクアセスメント※1の実装】

- 道路の耐災害性評価 (リスクアセスメント) を実施し、効率的・効果的な道路ネットワークの強化を推進

#### 【活用イメージ】



## (1) 事前の備えとなる抜本的かつ総合的な防災・減災対策 ③

■ 災害から国民の命と暮らしを守るため、避難や救命救急・復旧活動等を支える取組を推進します。

### 【道路の高架区間等を活用した浸水避難対策】

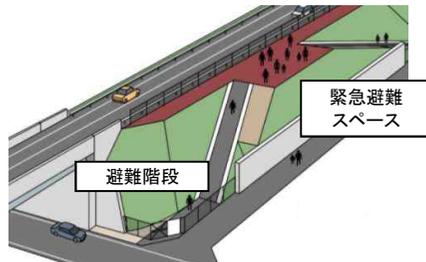
#### ＜背景/データ＞

- ・津波や洪水の浸水深よりも高い道路区間は全国で約1,800km※1
- ・東日本大震災において道路が緊急避難場所として活用されるなど副次的な防災機能を発揮

- 道路整備時には、津波等による浸水リスクを考慮し整備を実施
- 地方公共団体の緊急避難場所確保の取組を支援するため、高架区間等における避難施設の整備を実施

・緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所の避難施設の整備率 (R1→R7) : 約27% ⇒ 100%

#### 【避難施設の整備イメージ】



道路区域に設けられる避難施設のイメージ

#### 【整備事例】



想定した浸水深よりも高い歩道部への坂路を整備  
(国道55号 高知県安芸郡奈半利町)

※1：対象は高速道路と直轄国道

※2：広域的な防災拠点となる道の駅を「防災道の駅」として選定 (P40参照)

※3：広域災害応急対策の拠点となる道の駅等の駐車場 (P70参照)

### 【道の駅等を復旧・復興活動拠点として活用】

#### ＜背景/データ＞

- ・熊本地震や北海道胆振東部地震などの大規模災害で、道の駅が復旧・復興活動拠点として機能

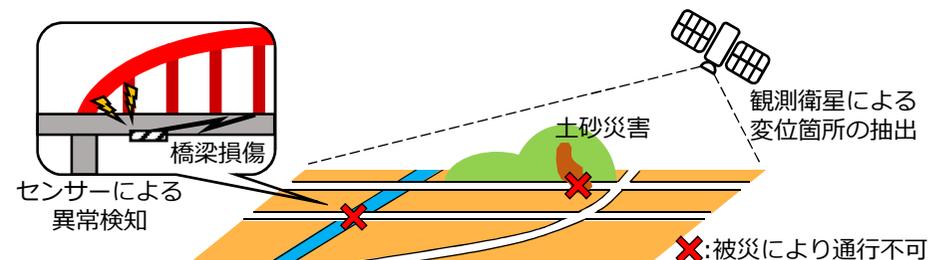
- 「防災道の駅」※2の選定や、「防災拠点自動車駐車場」※3の指定により、防災機能を強化

・地域防災計画に位置付けられた道の駅におけるBCP策定率 (R1→R7) : 3% ⇒ 100%

### 【災害時の情報提供・道路啓開・災害覚知】

- 災害時に通行可否情報等を集約した「通れるマップ」を提供し、物資輸送等を支援
- 台風等による大規模停電発生時には、経済産業省や電力会社と優先啓開路線の調整等を実施
- 迅速な災害対応を行うため、被災直後から道路の被災状況を把握する災害覚知手法を検討

#### 【災害覚知手法のイメージ】



## (1) 事前の備えとなる抜本的かつ総合的な防災・減災対策 ④

- 災害時には、人命を最優先に通行止め等を行いつつ、社会経済活動への影響を最小限にするための取組を実施します。

### 【災害に備えた準備・連携】

- 大規模地震発生時の道路啓開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
- 大雨・大雪等の異常気象予想時には、気象庁等と連携した緊急発表など、出控えや広域迂回等の行動変容を促す取組を強化

### 【行動変容を促す呼びかけの例】



情報板や看板による  
注意喚起

○目から△日頃にかけて□□地方で大雪の見込みです

不要・不急の外出はお控えください

○○に向かわれる方は△△へ広域的な迂回をお願いします

SNSによる情報発信

### 【冬期道路交通確保※1】

- 車両の滞留を回避するため、並行する高速道路と国道の同時通行止めを含む計画的・予防的な通行止めを躊躇なく実施
- 通行止め後は集中除雪を実施し、早期に解放することで社会経済活動への影響を最小化



通行止めの実施



集中除雪の実施

### 【雪に対するリスク箇所のスポット対策等】

- 除雪機械、消融雪施設等の整備や除雪作業の自動化・交通障害自動検知システム等※2の導入を促進

### 【自治体への支援】

- 自治体の除雪体制強化のための支援を実施



小形除雪車等の無償貸与



除雪機械等の派遣

※1：大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ（令和3年3月 改定）（P71参照）

※2：ITを活用した道路管理体制の強化対策（P43参照）

## (2) 大規模自然災害からの復旧・復興

■ 自然災害で大きな被害を受けた被災地の1日も早い復旧・復興に向けて、道路の災害復旧事業等を推進します。

### [東日本大震災からの復興]

- 平成23年東日本大震災の復興道路・復興支援道路（550km）が令和3年12月18日に全線開通
  - 震災後着手区間は、平均約8年で開通
  - 最短で約6年で開通
- 全線開通により都市間の所要時間が大幅に短縮
  - （震災前（H23.3）⇒全線開通後（R3.12））
  - 仙台～八戸間：約520分⇒約320分
  - 仙台～宮古間：約330分⇒約210分
  - ※震災前は国道45号と開通済みの三治道等を利用
  - 相馬～福島間：約80分⇒約50分



### [権限代行の事例]



令和4年8月の大雨  
（国道121号：山形県）



令和4年3月福島県沖地震  
（伊達橋：福島県）



道路損傷



応急復旧後



橋梁流失（鎌瀬橋）



仮橋復旧後



令和2年7月豪雨（国道219号や熊本県道等）

### [権限代行による災害復旧事業]

- 近年の豪雨や地震等で被害を受けた橋梁等について、早期の復旧に向けて事業を推進
- 地方公共団体が管理する道路を復旧する際、高度の技術力等を要する場合は、要請に基づき、国が権限代行による災害復旧事業を実施

### [応急組立橋による早期の交通確保]

- 橋梁が流失した場合等に、地方公共団体の要請に基づき、国が所有する応急組立橋を貸し出し、早期の交通確保を支援

### [応急組立橋の活用事例]



橋梁流失（大巻橋）



仮橋設置後

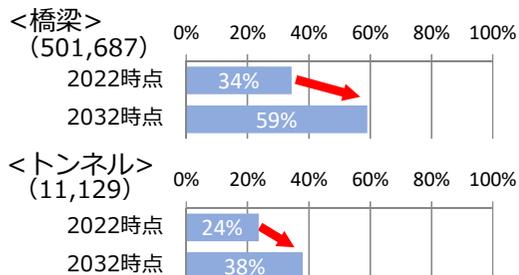
令和4年8月の大雨（県道10号（大巻橋）：山形県）

## 2 予防保全による老朽化対策 ～安全・安心な道路を次世代へ～

■ 「荒廃するアメリカ」の教訓を踏まえ、道路の安全・安心を守るとともに良好なインフラを次世代へと継承する責務があります。ライフサイクルコストの低減や効率的かつ持続可能な維持管理を実現する予防保全による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施設の対策を加速するとともに、新技術の積極的な活用等を推進します。

### 【深刻化するインフラの老朽化】

建設後50年以上経過する社会資本の施設の割合が加速度的に増加



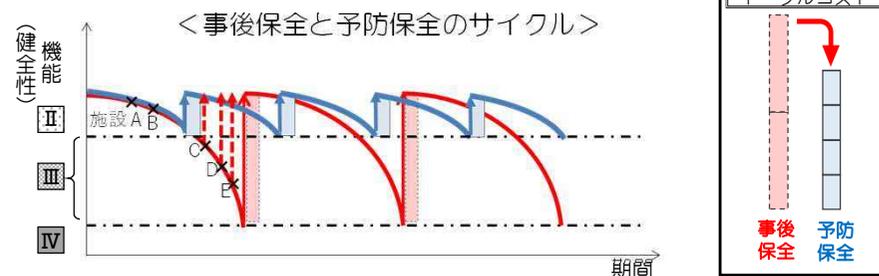
建設後50年以上経過する施設

判定区分Ⅳ（緊急に措置を講ずべき状態）

※( )は対象の橋梁・トンネル数、ただし建設年度不明の橋梁・トンネルを除く

### 【予防保全による中長期的コスト縮減】

予防保全による維持管理へ転換し、中長期的なトータルコストの縮減・平準化を図るためにも、早期又は緊急に措置を講ずべき施設（判定区分Ⅲ、Ⅳ）の早期措置が急務



### 【荒廃するアメリカ】

1980年代の米国では、1930年代に大量に建設された道路インフラの老朽化に対応できず橋梁や高架道路等が崩落するなど、社会・経済に大きな影響。その後、財源の拡充により道路投資を確保し、欠陥橋梁は減少するも、依然として老朽化に伴う重大事故が発生



ケーブル切断事故後、通行止めになったブルックリン橋の歩道（「高速道路と自動車」1981年11月から引用）



マイアス橋の崩壊（1983年）

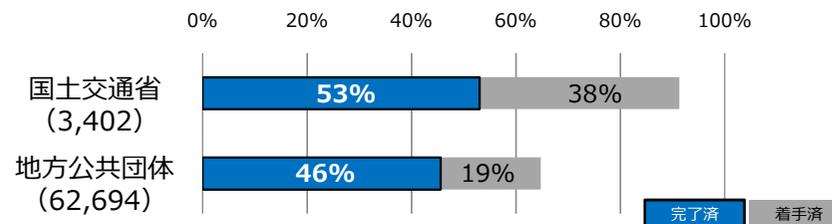


フーン・ホロー橋崩落（2022年）（国家運輸安全委員会（NTSB）HPより）

### 【判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁の修繕等措置の実施状況】

2014年度以降5年間（1巡目）の点検で、早期または緊急に措置を講ずべき状態（判定区分Ⅲ・Ⅳ）の橋梁の修繕等措置率は直轄に比べ地方公共団体が低い

<判定区分Ⅲ・Ⅳ橋梁の修繕等措置の実施状況>



※対象は2014年度～2018年度の1巡目点検を行った施設のうち、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設（2巡目点検以降に新たに判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設は含まない）

## (1) 長寿命化修繕計画の推進

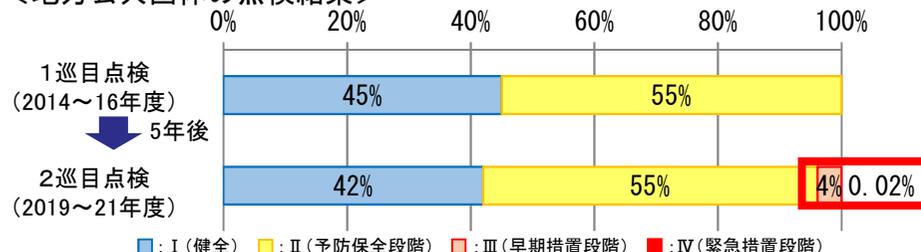
- 地方公共団体が管理する道路施設について、長寿命化修繕計画に基づく取組に対し、道路メンテナンス事業補助制度等による計画的・集中的な財政的支援や、直轄診断や修繕代行等の技術的支援を実施します。

### <背景/データ>

#### 【令和4年度道路メンテナンス年報】

- ・ 地方公共団体が管理する緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁の修繕完了率は46%
- ・ 1巡目点検から2巡目点検の5年間でI・II判定からIII・IV判定に移した橋梁の割合は4%

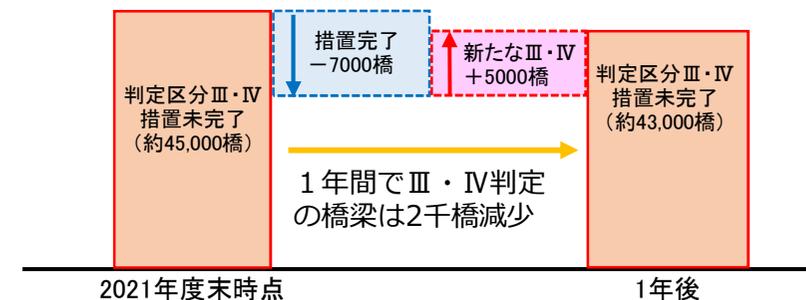
#### <地方公共団体の点検結果>



#### 【予防保全への移行】

- ・ 現在の予算ベースでは予防保全への移行へは約20年かかる見込み (2021年度末基準)

#### <地方公共団体のIII・IV判定橋梁の措置完了数推移イメージ>



### 【地方への財政的支援】

- 道路メンテナンス事業補助制度等による地方公共団体への財政的支援を実施

- ・ 予防保全への移行を促進するため、早期修繕等が必要な施設の措置に対して計画的・集中的に支援
- ・ 新技術等を活用する事業<sup>※1</sup>や、長寿命化修繕計画に集約・撤去<sup>※2</sup>や新技術の活用に関する短期的な数値目標及びそのコスト削減効果を定めた自治体の事業を優先支援

### 【地方への技術的支援】

- 国による修繕代行事業や修繕に関する研修の開催など技術的支援を実施<sup>※3</sup>

- ・ 地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁の修繕措置率 (2019→2025) : 約34% ⇒ 約73%
- ・ 地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数 (2019→2025) : 6,459人 ⇒ 10,000人

※1 : 新技術等の活用促進 (P17参照)

※2 : 集約、機能縮小、撤去に対する支援 (P18参照)

※3 : 直轄診断(2014~2021年度) : 16箇所、修繕代行(2015~2021年度) : 15箇所

## (2) 新技術を活用した維持管理

- 新技術の導入に必要なカタログや技術基準類の整備を迅速に進め、新技術の積極的な活用を図るとともに、点検技術者の資格取得等を促し、維持管理の効率化・高度化等を図ります。

### <背景・データ>

- ・新技術の活用を促進するため、点検支援技術性能カタログ※1を作成・公開
- ・令和4年度より直轄点検において、カタログ掲載技術の一部の活用を原則化（特記仕様書に明記）

### 【定期点検の効率化・高度化、質の向上】

- 橋梁、トンネル、舗装に関する点検支援技術性能カタログを策定・拡充し、定期点検の効率化・高度化を推進
- 直轄国道の橋梁の点検を実施する担当技術者に対し、令和5年度から資格等保有※2を要件化

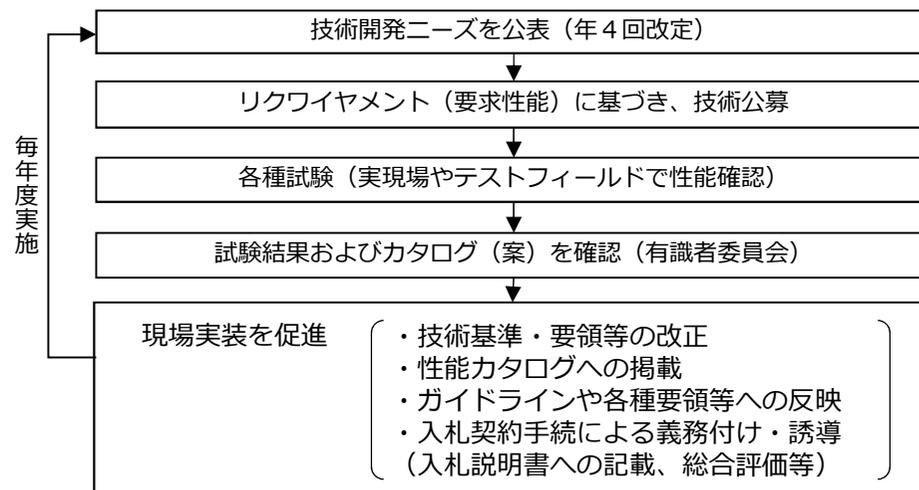
- ・点検支援技術性能カタログに掲載された技術数（R2→R7）：80技術 ⇒ 240技術
- ・橋梁点検・トンネル点検において新技術の活用を検討した地方公共団体のうち、新技術を活用した地方公共団体の割合（R1→R7）橋梁：39% ⇒ 50%、トンネル：31% ⇒ 50%

### 【新技術の導入促進】

- 維持管理の効率化・高度化を目指し、スタートアップ企業等が行う技術研究開発を促進
- 新技術の導入に必要な技術基準類を迅速に整備
- 新技術の活用に対し、道路メンテナンス事業補助制度において優先的に支援



### 【新技術導入の流れ】



※1：各技術の性能値を標準項目によりカタログ形式で整理・掲載  
<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/inspection-support/>

※2：業務において管理技術者に要求されている資格（技術士、博士号、土木学会認定技術者等）や「国土交通省登録資格」として登録された民間資格、道路橋メンテナンス技術講習合格証等

### (3) 地域における維持管理・老朽化対策の効率化

- 維持管理コストの縮減を図るため、老朽化した橋梁等の集約・撤去、機能縮小の支援や、路盤が脆弱化した舗装の修繕、適所でのコンクリート舗装の活用を推進します。
- 地域の建設業者や地方公共団体職員の減少する中、効率的かつ良好な公共サービスを提供するため、道路の維持・修繕等の管理を対象に、包括的民間委託を促進します。

#### 【集約・機能縮小・撤去の支援】

##### <背景/データ>

- ・集約・撤去等を検討した自治体は約4割に留まる(2021年度末時点)

- 道路メンテナンス事業補助制度<sup>※1</sup>により、代替可能な老朽化した橋梁等の集約<sup>※2</sup>や機能縮小、撤去<sup>※3</sup>を支援

・施設の集約・撤去、機能縮小を検討した地方公共団体の割合(2019→2025) : 14% ⇒ 100%

集約に伴う撤去



跨線橋を撤去し、隣接橋へ機能を集約

機能縮小



機能縮小により車道を人道橋としてリニューアル  
※車両は60m先の橋梁を利用

単純撤去



撤去による治水効果の向上により地域の安全・安心を確保

※1：道路メンテナンス補助事業制度（P57参照）

※2：集約先の構造物の修繕や、集約先へ迂回するための道路改築等を実施する場合に限る

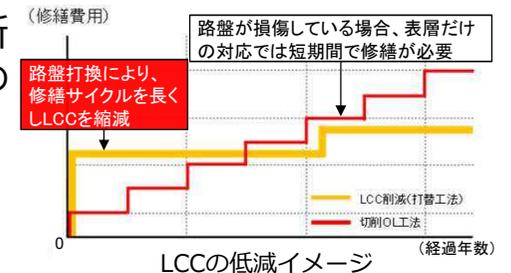
※3：道路改築等を同時に実施する場合や撤去による治水効果が見込め、長寿命化修繕計画に撤去に関する短期的な数値目標とそのコスト縮減効果等を定めている場合に限る

#### 【舗装のライフサイクルコスト（LCC）低減】

##### <背景/データ>

- ・路盤の損傷は表層を早期劣化させLCCが大きく増大
- ・路盤打換等の修繕が必要な舗装の修繕着手率は直轄で15%、都道府県・政令市<sup>※4</sup>で32%に留まる(2021年度末時点)

- 舗装の路盤打換や、適所でのコンクリート舗装の活用によりLCCを低減



- ・防災上重要な道路における舗装の修繕措置率（路盤以下が損傷している舗装（2019年度時点：約2,700km）を対象）(2019→2025) : 0% ⇒ 100%

#### 【包括的民間委託の促進】

- 民間活力により良好な公共サービスが提供できるよう、地域の実情に応じ、下水道や河川、公園等との分野横断も含めて、地方公共団体の道路の維持・修繕等の管理を包括的に民間委託する取組を促進

※4：都道府県・政令市が管理する重要物流道路などの重交通を担う道路が対象

## (4) 多様なニーズに応える空間の利活用

- 賑わい創出など道路への多様なニーズに対応し、地域の魅力向上や活性化を図るため、歩道や路肩等の柔軟な利活用や、「人中心の道路空間」の実現に取り組みます。

### <背景/データ>

- ・「賑わい」「安全」「新たなモビリティへの対応」など、道路空間へのニーズが多様化
- ・賑わいのある道路を構築するため、ほこみち（歩行者利便増進道路）制度を創設<sup>\*1</sup>し、33道路管理者が92路線を指定(R4年11月時点)

### 【歩道や路肩等の柔軟な利活用】

- 地域の賑わい創出のため、ほこみち制度を普及
- 道路空間の有効活用や賑わい創出等に向けて、
  - ・路肩の柔軟な使い方の指針等を策定・周知
  - ・路肩も含めた多面的な空間活用を検討



ほこみちの活用事例（神戸市）



路肩の多面的な活用事例（仙台市）

- 道路の維持管理の充実を図るため、道路協力団体制度<sup>\*2</sup>の展開やほこみち制度との連携を推進

<sup>\*1</sup>：改正道路法の施行による（令和2年11月）

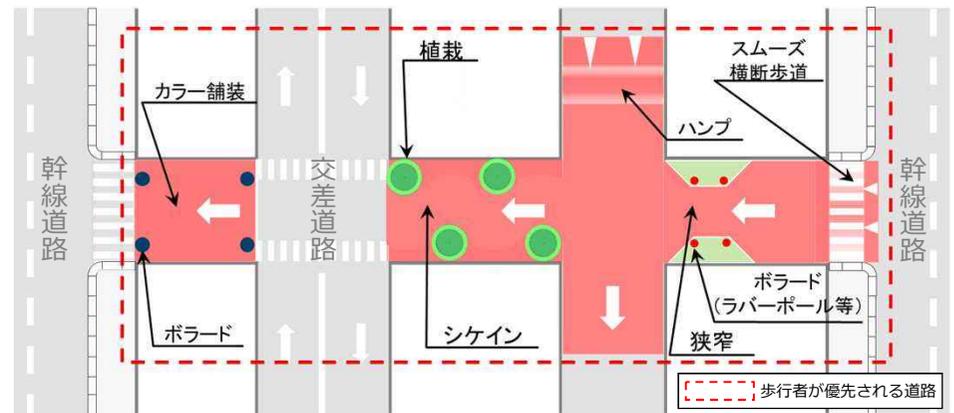
<sup>\*2</sup>：道路を利活用する民間団体等と道路管理者が連携して道路管理を図るための制度

### <背景/データ>

- ・人優先の安全・安心な歩行空間や、人々が滞在し交流できる道路空間へのニーズの高まりにより、「人中心の道路空間」の実現が求められている

### 【人中心の道路空間の実現】

- 賑わい空間創出に向け、既存事例の分析や好事例の展開、「多様なニーズに応える道路ガイドライン」の周知等により空間再編を促進
- 歩者共存の道路空間構築に向け、「歩行者が優先される道路づくり」として、車の進入・速度抑制等を重点的に進める仕組みを検討



進入・速度抑制対策イメージ

## (7) 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、令和3年5月に策定した無電柱化推進計画<sup>※1</sup>に基づき、無電柱化を推進します。

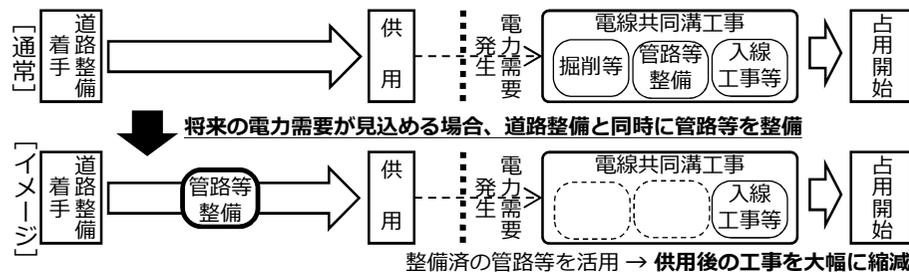
### <背景/データ>

- ・ 海外と比べて日本の主要都市の無電柱化率は低い
  - ◇ 東京23区: 8%、大阪市: 6% ※道路延長ベース(R2)
  - ◇ ロンドン・パリ・香港: 100%(H16)、台北: 96%(H27) ※ケーブル延長ベース
- ・ 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
- ・ 全国の電柱は約3,600万本、令和3年度は新設電柱が約4.8万本増加
- ・ 緊急輸送道路の新設電柱の占用制限実施率は約85% (直轄国道は100%)

### 【新設電柱・既設電柱への対応】

- 関係省庁が連携し、新設電柱の抑制に向けた対応方策を推進<sup>※2</sup>
  - ・ 道路事業や市街地開発事業等の実施時には、原則<sup>※3</sup>無電柱化を実施
  - ・ 将来の電力需要が見込める場合、道路整備と同時に管路等を整備する取組を推進

### 【将来の電力需要が見込める場合の整備 (イメージ)】



※1: 令和3年5月25日 大臣決定 (P67参照)  
 ※3: 技術上困難な場合を除く

※2: 令和4年4月20日 公表 (P68参照)  
 ※4: 推進計画期間内に着手する電線共同溝を対象

- 緊急輸送道路等の既設電柱について、優先順位を決めて早期に占用制限開始

### 【緊急輸送道路に立ち並ぶ電柱】



### 【電柱倒壊による道路閉塞】



平成24年8月竜巻災害 (高知県)

- 緊急輸送道路等の沿道区域内的の電柱等について、倒壊時に道路を閉塞しない位置への変更を勧告する「届出勧告制度」について運用開始

### 【徹底したコスト縮減】

- 浅層埋設などの低コスト手法の活用の徹底や新技術導入により、更なる低コスト化を推進

令和7年度までに平均して約2割のコスト縮減<sup>※4</sup>

### 【事業のスピードアップ】

- 包括発注の導入など発注の工夫や、PFI手法の採用による民間資金の活用を促進

令和7年度までに事業期間半減 (平均7年→4年) を目標<sup>※4</sup>

■ 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調査・工事・維持管理等や行政手続きの高度化・効率化を図る、DXの取組「xROAD」を加速します。

<道路システムのDXの方針と取組例>

【方針】AIやICTなど新技術の活用により

- ①道路調査・工事・維持管理等の高度化・効率化
- ②手続きや料金支払いのオンライン化、キャッシュレス化・タッチレス化
- ③データ収集の高度化と蓄積したデータの利活用、オープン化

【新たな道路交通調査体系の構築】



ETC2.0データ等で得られた経路や交通量などのビッグデータを活用して道路交通調査を高度化・効率化

【道路の維持・管理の高度化・効率化】



ICT技術の導入による道路の異常・損傷検知の早期発見や維持作業の省力化を推進

【データ利活用・オープン化】



データ活用の基盤となる道路データプラットフォーム「xROAD」を構築し、データをオープン化し多方面で活用

【高速道路等の利便性向上】



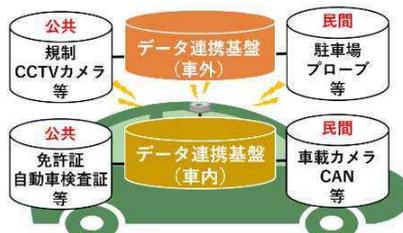
高速道路内外の各種支払い等へのETCの活用による利便性向上を推進

【行政手続きの高度化】



特殊車両通行手続や占用許可等の行政手続きを迅速化・オンライン化

【次世代のITSの推進】



車両内外のデータ連携基盤を構築し、次世代のITSを推進

<道路システムの今後の展開>

■ R4年度末まで

道路の維持・管理の高度化・効率化

- ・自動制御可能な除雪機の実動配備開始

道路利用のための手続きの高度化

- ・特車手続に用いる道路情報の電子化促進
- ・占用物件位置情報のデジタル化着手

データの利活用・オープン化

- ・道路施設点検データベースの運用、公開
- ・MMS 3次元点群データの公開
- ・「xROAD」(試行版)の構築

■ R5年度末まで

データの利活用・オープン化

- ・道路基盤地図情報の公開

■ R6年度以降

道路の維持・管理の高度化・効率化

- ・道路異常の自動検知・早期処理体制構築

高速道路等の利便性向上

- ・ETC専用化

データの利活用・オープン化

- ・交通量(リアルタイム)データの公開
- ・道路管理の高度化や民間分野での利活用

道路利用者の安全・利便性の向上

- ・次世代のITSの開発・運用開始

## (1) IT・新技術の総動員による高レベルの道路インフラサービスの提供

- ICT施工を推進するとともに、構造物点検や日常の維持管理の高度化・効率化を実現します。
- デジタル化を通じて、日常の維持管理に係る業務プロセスを抜本的に見直し、異常処理のリードタイムや規制時間などのデータに基づくオペレーションの最適化を図ります。

### ＜背景/データ＞

- ・道路の維持管理に不可欠な建設業者の技能者数はピーク時より約140万人減少、同時に高齢化も進行  
[技能者] H9:455万人 → R2:318万人  
[建設業就業者55歳以上の割合] H9:約24% → R2:約36%

- 令和5年度までに、原則全ての公共工事においてBIM/CIMを活用することを目標に、3次元データを活用したICT施工の導入など、i-Constructionを推進
- 道路施設の適切な維持管理に向けて、点検、診断、施工、記録にICT・AI技術を活用し、高度化・効率化を推進

### 【ITを活用した道路管理体制の強化対策】

- 交通障害自動検知システムによる異常の早期発見の実現等、道路管理の高度化を加速

・緊急輸送道路における常時観測が必要な区間のCCTVカメラの設置率 (R1→R7) : 0% ⇒ 約50%

- 自動制御可能な除雪機械の全国展開に向けた実証実験と国道事務所への実動配備を推進

### 【ICT・AI技術を活用した施工・点検・維持管理の高度化・効率化】

#### オペレーションの効率化



#### プラットフォーム



基盤地図情報・3次元点群データなど

### 【地方整備局等における活用事例】



交通障害自動検知システム



除雪作業の自動化

## (5) xROAD(道路データプラットフォーム)の構築と多方面への活用

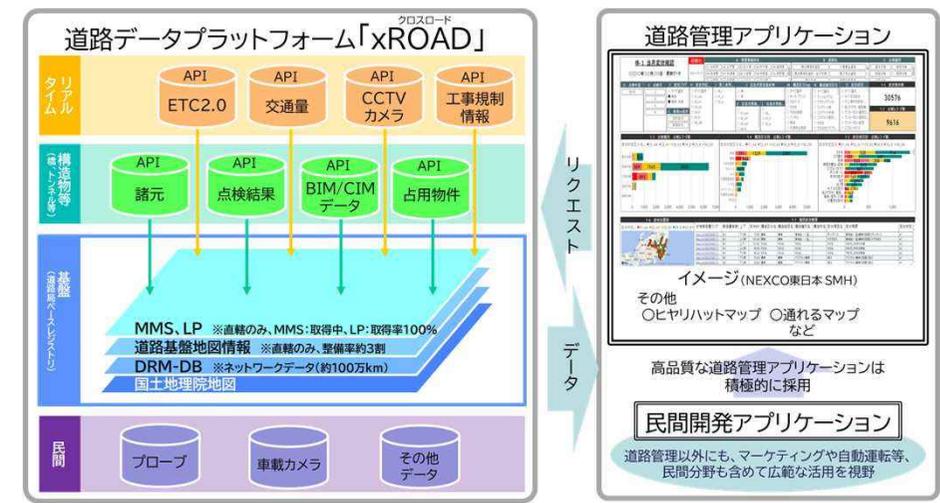
■ 道路データプラットフォーム「xROAD」を構築し、道路管理の高度化を推進するとともに、一部データをオープン化することで技術開発や様々な分野でのデータの利活用を促進します。

- ＜背景/データ＞
- 道路施設の点検・診断のデータが蓄積  
(橋梁約73万橋、トンネル約1万箇所、道路附属物等約4万施設)
  - ETC2.0車載器は約862万台に普及(R4年11月末時点)
  - 車載型センシング技術(MMS)による直轄国道の3次元点群データを約1万9千km取得済(R4年3月末時点)

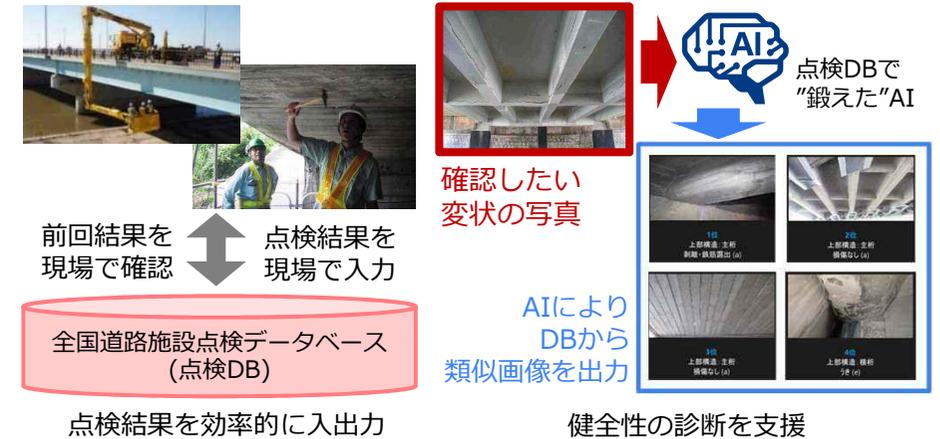
○道路管理者が収集・保有する各種情報のデータベース化を推進しつつ、地図情報等を共通の基盤として各データベースをAPI連携させることで情報の管理・利活用を支援する道路データプラットフォーム「xROAD」を構築

- 交通量やETC2.0、道路施設点検結果等のデータを活用するアプリケーションを開発し、道路管理やICT交通マネジメントを高度化・効率化
- データの一部公開により、オープンイノベーションを促進するほか、民間分野も含めた幅広い分野でのデータ利活用を実現

### 【「xROAD」の構成 (将来イメージ)】



### 【データベースを活用したアプリケーション開発 (イメージ)】

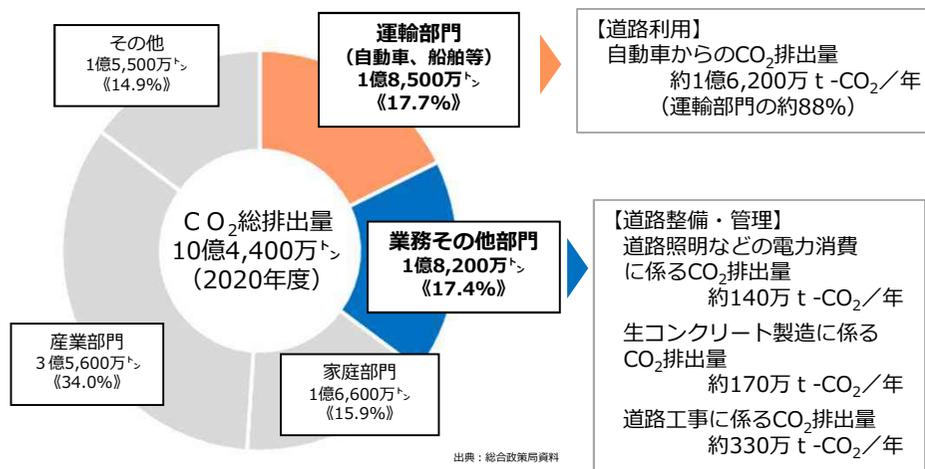


## 6 GXの推進による脱炭素社会の実現 ～2050年カーボンニュートラルへの貢献～

- 気候変動に伴い自然災害が激甚化・頻発化する中、地球温暖化対策は待ったなしの課題です。次世代自動車の普及促進や道路交通の低炭素化、道路インフラの省エネ化・グリーン化などGX（グリーン・トランスフォーメーション）を推進し、脱炭素社会の実現に貢献します。

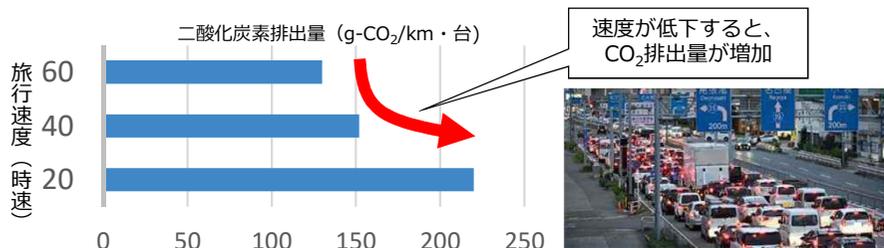
### <我が国におけるCO<sub>2</sub>排出量>

道路分野では、「運輸部門」及び「業務その他部門」において約1.7億トンのCO<sub>2</sub>を排出（全体の約16%）



### <CO<sub>2</sub>排出量と走行速度の関係>

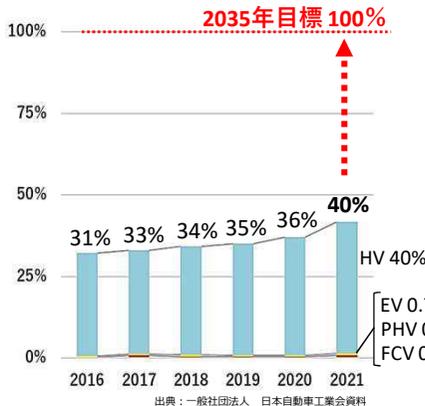
渋滞による走行速度低下はCO<sub>2</sub>排出量増加の一因



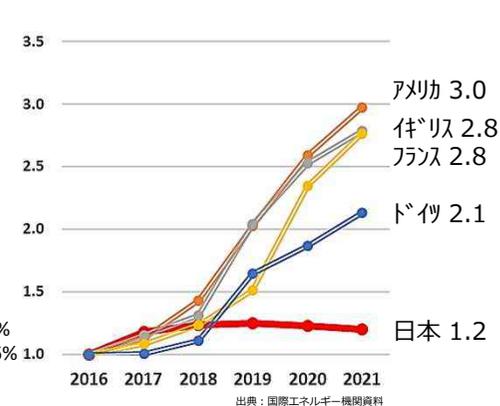
### <次世代自動車の普及>

乗用車新車販売で2035年電動車100%が政府目標となっており、電動車等の次世代自動車の普及に向けた環境整備が必要

#### [電動車新車販売率]



#### [EV充電器の設置数] ※2016年を1とした場合



### <道路インフラの省エネ化・グリーン化>

道路管理等における省エネルギー化や再生可能エネルギーの活用により、カーボンニュートラルの実現に貢献



道路での再生エネルギー発電量：約1.3万MWh  
(道路管理の消費電力の約0.4%)



LED照明による省エネ効果  
消費電力約6割削減 (高圧ナトリウム灯比)

出典：令和3年度 道路分科会 基本政策部会資料

## (2) 道路交通の低炭素化、道路インフラの省エネ化・グリーン化

- 交通流対策や自転車活用促進などにより、道路交通の低炭素化を図るとともに、道路整備・管理に使用するエネルギーの抑制や再生可能エネルギーの活用、道路緑化等による道路インフラの省エネ化・グリーン化を推進します。

### <背景/データ>

- ・道路分野でのCO<sub>2</sub>排出量：R2年度  
約1.7億トン（全体の約16%）
- ・道路での再生可能エネルギー発電量：R3年度  
約1.3万MWh（電力消費量の約0.4%）
- ・直轄国道の道路照明灯 LED化率 約4割：R4年3月時点

### 【道路交通の低炭素化】

- 道路ネットワークの整備や渋滞対策などの道路交通流対策、ダブル連結トラック等による物流の効率化、自転車活用促進や交通拠点の機能強化を通じた公共交通の利用促進等により道路交通の低炭素化を推進

### 【道路インフラの省エネ化・グリーン化】

- 道路照明のLED化を推進するとともに、道路照明の高度化を促進
- 道路空間を活用した太陽光発電施設の技術指針を策定・周知し、導入を促進
- 路面太陽光発電の設置に向けた技術公募・試行を実施<sup>※1</sup>
- 道路緑化やグリーンインフラの整備を推進

※1：新技術導入促進計画に位置づけ、導入促進機関において技術検証を実施  
 ※2：雨水を貯留・浸透させる構造を持った空間

### 【道路交通の低炭素化に向けた継続的な取組】



渋滞対策

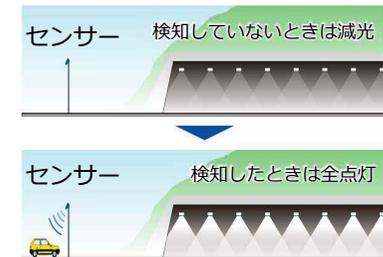


自転車の活用促進

### 【消費エネルギーの削減】



LED照明灯



照明の高度化（イメージ）

### 【再生可能エネルギーの利用】



道路空間の太陽光発電

### 【グリーンインフラの整備】



雨庭<sup>※2</sup>（四条堀川交差点）

# 主な個別補助制度①

## 高規格道路・ICアクセス道路等補助制度

広域ネットワークを形成する等の性質に鑑みた高規格道路の整備及び、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網として指定する「重要物流道路」の整備について計画的かつ集中的に支援

高規格道路、スマートICの整備と併せて行われる、地方公共団体におけるICアクセス道路の整備について計画的かつ集中的に支援

物流の効率化など生産性向上に資する空港・港湾等へのアクセス道路の整備について計画的かつ集中的に支援

都府県境を跨ぐ構造物の整備を伴う道路の整備について計画的かつ集中的に支援



IC・空港・港湾等アクセス道路補助イメージ

都府県境道路整備補助イメージ

## 道路メンテナンス事業補助制度

道路の点検結果を踏まえ策定される長寿命化修繕計画に基づき実施される道路メンテナンス事業（橋梁、トンネル等の修繕、更新、撤去等）に対し計画的かつ集中的に支援

〇〇市  
**橋梁**  
長寿命化修繕計画  
【個別施設計画】

記載内容  
(1) 計画全体の方針  
(2) 計画全体の目標  
(3) 個別の構造物ごとの事項 等



〇〇市  
**トンネル**  
長寿命化修繕計画  
【個別施設計画】

記載内容  
(1) 計画全体の方針  
(2) 計画全体の目標  
(3) 個別の構造物ごとの事項 等



〇〇市  
**道路附属物等**  
長寿命化修繕計画  
【個別施設計画】

記載内容  
(1) 計画全体の方針  
(2) 計画全体の目標  
(3) 個別の構造物ごとの事項 等



## 無電柱化推進計画事業補助制度

「無電柱化の推進に関する法律」に基づき国により策定された「無電柱化推進計画」に定めた目標の確実な達成を図るため、地方公共団体において定める推進計画に基づく事業を計画的かつ集中的に支援



## 主な個別補助制度②

### 交通安全対策補助制度

#### 通学路緊急対策（R4創設）

通学路の安全を早急に確保するため、千葉県八街市における交通事故を受けて実施した通学路合同点検に基づき、ソフト対策の強化とあわせて実施する交通安全対策について計画的かつ集中的に支援

#### 地区内連携

一定の区域において関係行政機関等や関係住民の代表者等との間での合意に基づき実施する交通安全対策を計画的かつ集中的に支援

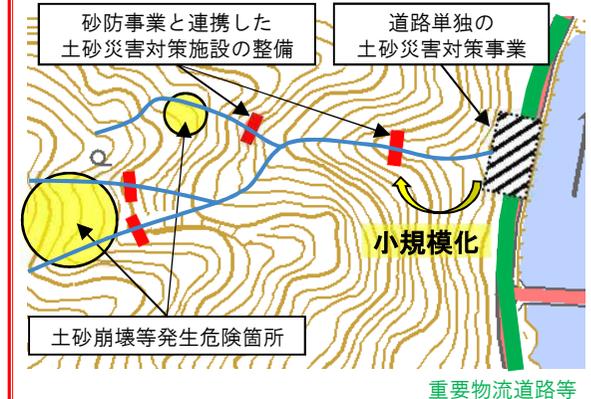


交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）イメージ



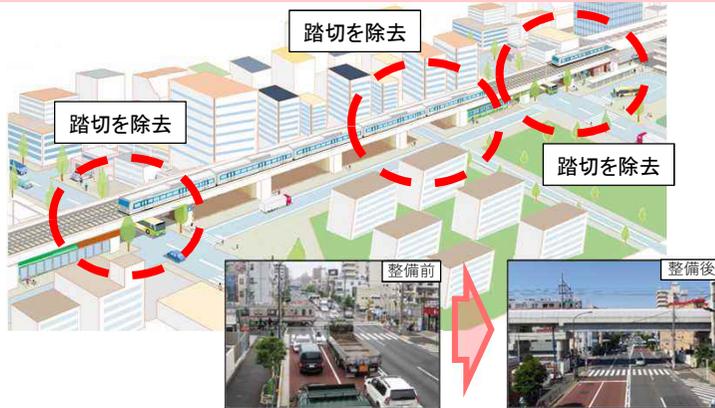
### 土砂災害対策道路事業補助制度

重要物流道路等において、砂防事業と連携し実施する土砂災害対策事業に対し計画的かつ集中的に支援



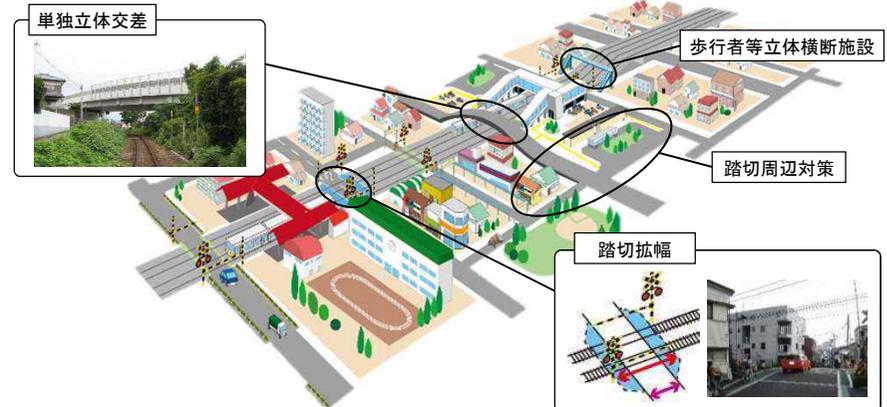
### 連続立体交差事業補助制度

道路と鉄道の交差部が連続する鉄道の一定区間を高架化又は地下化することで、交通の円滑化と分断された市街地の一体化による都市の活性化に資する事業を計画的かつ集中的に支援



### 踏切道改良計画事業補助制度

交通事故の防止と駅周辺の歩行者等の交通利便性の確保を図るため、踏切道改良促進法に基づき改良すべき踏切道に指定された踏切道の対策について計画的かつ集中的に支援



# 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 概要

決定：令和2年12月11日

## 1. 基本的な考え方

- 近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化し、南海トラフ地震等の大規模地震は切迫している。また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラが今後一斉に老朽化するが、適切な対応をしなければ負担の増大のみならず、社会経済システムが機能不全に陥るおそれがある。
- このような危機に打ち勝ち、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、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図る必要がある。また、国土強靱化の施策を効率的に進めるためにはデジタル技術の活用等が不可欠である。
- このため、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」「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」の各分野について、更なる加速化・深化を図ることとし、令和7年度までの5か年に追加的に必要となる事業規模等を定め、重点的・集中的に対策を講ずる。

## 2. 重点的に取り組む対策・事業規模

○対策数：**123**対策

○追加的に必要となる事業規模：**おおむね15兆円程度を目途**

1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策[78対策]	おおむね12.3兆円程度
(1) 人命・財産の被害を防止・最小化するための対策[50対策]	
(2) 交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策[28対策]	
2 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策[21対策]	おおむね2.7兆円程度
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[24対策]	おおむね0.2兆円程度
(1) 国土強靱化に関する施策のデジタル化[12対策]	
(2) 災害関連情報の予測、収集・集積・伝達の高度化[12対策]	
合 計	おおむね15兆円程度

※対策の初年度については、令和2年度第3次補正予算により措置。次年度以降の各年度における取扱いについても、予算編成過程で検討することとし、今後の災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえ、機動的・弾力的に対応。

## 3. 対策の期間

○事業規模等を定め集中的に対策を実施する期間：令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）の**5年間**

# 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（道路関係）

○ 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】



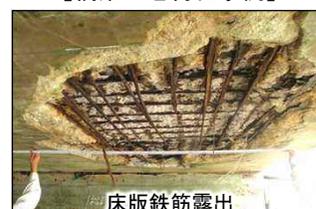
## 道路の老朽化対策

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

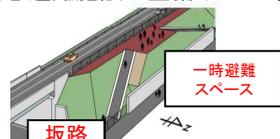
【渡河部の橋梁流失】



## 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】



## 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】



## 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】



## 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

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策(令和2年12月11日 閣議決定)

○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)

○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(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

等

## 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(令和3年4月27日 公表)

○5か年加速化対策の目標を着実に達成するため、地方ブロックごとに具体的な事業進捗見込み等を示したプログラムを策定し、計画的な事業執行に取り組む

・**災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築**

⇒高規格道路や直轄国道の開通目標、工事・用地着手などを明示

・**道路の老朽化対策**

⇒老朽化した橋梁やトンネル等の位置を明示

・**高架区間等の緊急避難場所としての活用**

⇒直轄国道における避難階段等の整備箇所を明示

等

※プログラムの事業進捗等については、必要に応じて見直しを実施

# 無電柱化推進計画の概要

大臣決定：令和3年5月25日

## 1. 無電柱化の推進に関する基本的な方針

### 1. 取組姿勢

- ・新設電柱を増やさない。特に緊急輸送道路は電柱を減少させる
- ・徹底したコスト削減を推進
- ・事業の更なるスピードアップ

### 2. 適切な役割分担

#### ①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主体的に実施
- ・長期停電や通信障害の防止や、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
- ・上記が重複する区間は道路管理者、電線管理者が連携し実施

#### ②交通安全、景観観光目的

- ・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道路管理者、地方公共団体等が主体的に実施
- ※道路事業や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、市街地開発事業等の施行者及び開発事業者が連携して実施

### 3. 無電柱化の手法

- ・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、軒下配線、裏配線

### 4. まちづくり等における無電柱化

- ・地域の賑わいを創出するような道路空間における無電柱化の推進
- ・無電柱化を実施する機会を捉え、舗装、照明等のデザインの刷新や自転車通行空間の確保など道路空間のリデザインを推進

## 2. 無電柱化推進計画の期間

2021年度から2025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、電力や通信のレジリエンス強化の観点で必要な区間等

[指標] 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着手率  
【38%→52%】

### 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着手率 【31%→38%】

### 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着手地区数  
【37→46地区】

重要伝統的建造物群保存地区の無電柱化着手地区数  
【56→67地区】

歴史まちづくり法重点地区の無電柱化着手地区数  
【46→58地区】

以上の目標を達成するため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」で着手する約2,400kmも含め、**4,000kmの無電柱化が必要**

上記のほか、電線管理者（長期停電や通信障害の防止の観点）や開発事業者による無電柱化あり

## 4. 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

### 1. 緊急輸送道路の電柱を減少

- ・防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策により無電柱化事業を推進 ※2,400km
- ・既設電柱については、電線共同溝事業予定区間や電柱倒壊による道路閉塞の影響が大きい区間など優先順位を決めて、早期に占用制限を開始
- ・沿道区域において倒壊による道路閉塞の可能性のある工作物を設置する際の届出・勧告制度について、関係者が連携して道路閉塞を防止  
※踏切道改良促進法等の一部を改正する法律（令和3年3月31日成立）

### 2. 新設電柱の抑制

- ・道路事業や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
- ・市街地開発事業等について、事業認可や開発許可の事前相談などあらゆる機会を捉え、施行者及び開発事業者等による無電柱化検討の徹底
- ・関係者が連携して新設電柱の増加要因を調査・分析を行い、その増加要因毎に関係者で役割分担の上、削減に向けた対応方を令和3年度中に取りまとめる

### 3. コスト削減の推進

- ・積算基準等に盛り込み標準化し、地方公共団体への普及を図るなどコスト削減の取組を進め、令和7年度までに平均して約2割のコスト削減を目標
- ・配電機材の仕様統一や通信に係る特殊部の設置間隔の延伸化など電線管理者による主体的な技術開発の促進
- ・地域の状況に応じて安価で簡便な構造・手法を採用  
※現在は土木工事約3.5億円/km（全体約5.3億円/km）

### 4. 事業のスピードアップ

- ・発注方式の工夫など事業のスピードアップを図り、交通量が多いなど特殊な現場条件を除き事業期間半減（平均4年）を目標 ※現在は平均7年

### 5. 占用制限の的確な運用

- ・新設電柱の占用制限制度の拡大や既設電柱の占用制限の早期開始等

### 6. 財政的措置

- ・新たな託送料金制度の運用にあたり必要な無電柱化が確実に実施されるよう、各省庁が連携して対応等

### 7. メンテナンス・点検及び維持管理

- ・国は、電線共同溝の点検方法等について統一的手法を示し地方公共団体も含めて適切な維持管理を図る等

### 8. 関係者間の連携の強化

- ・ガスや上下水道など他の地下埋設物と計画段階から路上工事占用調整会議等を活用し工程等を調整等

## 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. 中長期的な取組

# 電柱の増加要因を踏まえた 新設電柱の抑制に向けた対応方策の概要

令和4年4月 関係省庁連絡会議

		電柱新設のケース	電柱新設の要因	対応方策
新設電柱への対応	供給申込	<b>ケース①</b> 一定規模の住宅建設等（市街地開発事業等外）に伴う供給申込	<ul style="list-style-type: none"> <li>引込線の位置が確定できないと効率的な配線計画が策定できず、工期の長期化・高コスト化の要因となり、電柱が選択される</li> <li>現状では関係約款等により要請者負担となるが、上記理由から要請するインセンティブがない</li> </ul>	<b>【①-1:施工法の効率化】</b> (1)上下水道と同時期に予め電力管路を設置する新たな施工法を検討【電力】 <b>【①-2:無電柱化に係るコストの削減】</b> (1)ケーブル、機器等の標準化と共同調達によるコスト削減【電力】 (2)側溝や小型ボックスの活用等低コスト手法の普及拡大【電力・通信、道路、都市】
		<b>ケース②</b> 市街地開発事業等に伴う電柱新設	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区内道路の多くが電線共同溝法の指定を受けない生活道路であり、関係約款等により全額要請者負担とされることから、施行者等の負担が過大となりインセンティブがない</li> <li>歩道がなく幅員の狭い生活道路における低コストで敷設可能な工法が普及されていない</li> <li>引込線の位置が確定できないと効率的な配線計画が策定できず、工期の長期化・高コスト化の要因となる</li> <li>関係者が多く、設計や工事含め調整に時間を要する</li> <li>管路の管理者が決まらずに建柱となる場合がある</li> <li>許可・指導する自治体職員の知見が十分ではないケースも見られる</li> </ul>	<b>【②-1:費用負担の見直し】</b> (1)電線共同溝法の指定を受けた地区内の幹線道路の無電柱化について、R3年度に補助対象を拡充【都市】 (2)電線共同溝法の指定道路以外でも、一般送配電事業者が費用を一部負担するよう託送供給等約款を改定【電力】するとともに、施行者等負担分についてR4年度に新たな支援制度を創設【都市】 <b>【②-2:施工法の効率化】</b> (1)無電柱化のスピードアップに向けた一体的な設計・施工の実施拡大【電力・通信、道路、都市】 <b>【②-3:普及啓発】</b> (1)自治体職員に向けたガイドラインの作成等（取組事例の横展開を含む）【道路、都市】
		<b>ケース③</b> 既存の配電網から離れた住宅や施設への供給ルートの建設	<ul style="list-style-type: none"> <li>配電線の距離が長く、倒木等による停電リスクはあるが、低コストの電柱新設が選択される</li> </ul>	<b>【③:優先度に応じた対応】</b> (1)レジリエンスの観点から重要なルートについて、低コスト化手法を活用しながら無電柱化を実施【電力・通信】
	再工	<b>ケース④</b> 再エネ発電所の建設に伴う電柱新設（約10千本）	<ul style="list-style-type: none"> <li>高圧と比べ低圧の方が保安規制等が少なく、柵などで発電設備を分割する事業者が存在。分割された発電設備に応じて必要以上に電柱が増加</li> </ul>	<b>【④:太陽光発電の分割抑制】</b> (1)保安規制の順守徹底と不要な電柱増加を防ぐため、太陽光発電など発電設備の分割規制を強化【電力】
		<b>ケース⑤</b> 緊急輸送道路及び沿道民地への電柱の新設	<ul style="list-style-type: none"> <li>工期の短さや低コストの観点から、緊急輸送道路で新設電柱の占用制限措置が導入されていない道路に電柱が新設</li> <li>緊急輸送道路の沿道民地に電柱が新設</li> </ul>	<b>【⑤:緊急輸送道路の被害拡大防止】</b> (1)緊急輸送道路全線において新設電柱の占用制限措置を行うため、整備局等より市町村へ措置の導入を促す【道路】 (2)沿道民地において届出対象区域の導入を図る（直轄国道から優先的に導入）【道路】
	道路	<b>ケース⑥</b> 供用後1年以内の道路に電柱新設	<ul style="list-style-type: none"> <li>無電柱化法第12条による同時整備に向けた関係者間調整が不十分</li> <li>道路整備の後に施設が建設され、工期の短さや低コストの観点から電柱新設が選択される</li> </ul>	<b>【⑥:道路整備時の無電柱化】</b> (1)同時整備の課題把握、自治体へ趣旨の徹底を促す【道路、都市】 (2)郊外の緊急輸送道路等について、道路整備と同時に管路等を埋設する整備を推進する【電力・通信、道路、都市】
		<b>ケース⑦</b> 個別や数戸の住宅や施設等への供給申込による電柱新設	<ul style="list-style-type: none"> <li>周囲の配電線が既設の電柱により整備されており、1～3本など限られた電柱の地中化を行う効果（景観、防災等）は少なく、また、数本だけの無電柱化は費用も一層高額となる</li> </ul> <p>〔 ・戦後の復興以降、コストとスピードの観点から、電柱によるインフラを整備 〕</p>	<b>【⑦:既設電柱の削減】</b> (1)既設の電柱の効率的配置による電柱の削減や、電力線と通信線の共架を推進する【電力・通信】 (2)無線基地局や病院等の重要施設への単線の供給ルート等を選定し、道路状況等に応じて、無電柱化を実施【電力・通信】 (3)光ファイバーの地中化を図るための下水道管の活用【通信】 (4)緊急輸送道路については、電柱の更新時期や道路の拡幅工事等に合わせた移設や電線共同溝による無電柱化を図る【電力・通信、道路】 (5)自治体や事業者による小規模開発の無電柱化事例を、新たに数戸の住宅開発を行う事業者に対しPRし、無電柱化を促す【電力・通信】
無電柱化推進の取組等	新設電柱の調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>新設電柱の動向を正確にモニタリングしていくため、新設電柱の調査を継続的に実施していく【電力・通信】</li> </ul>		
	海外動向の調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和4年度においては海外の最新動向を把握するために海外動向調査を実施していく【電力、道路】</li> </ul>		
	運用の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>各地域の代表的な開発事業者や自治体に対し、PR活動の強化に取り組む【電力・通信】</li> <li>無電柱化に際して電力会社との調整が難航した場合の相談受付や、関係省庁において同様の事例が把握された場合には、工内庁に情報提供などの連絡・相談体制を整備する【電力】</li> </ul>		

# 大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ 概要 (令和3年3月改定)

## I 冬期の道路交通を取り巻く環境

- 近年、24時間降雪量の増大、積雪深さの観測史上最大の更新など、雪の少ない地域も含め、短期間の集中的な大雪※が局所的に発生  
※ 大規模な車両滞留や長時間の通行止めを引き起こす恐れのある大雪
  - 道路ネットワークの整備が進む中で、車社会の進展、輸送の小口多頻度化等により、国民生活や企業活動の道路交通への依存が高まっている一方、幹線道路上の大規模な車両の滞留は、社会経済活動のみならず、人命にも影響を及ぼすおそれ
  - 短期間の集中的な大雪時に、通常時と比べて自動車の利用台数に変化が見られたケースも存在
- ⇒ 冬期の道路交通を取り巻く環境にも変化の兆し（鉄道の計画運休の社会への浸透も参考に、道路の通行止めに対しても理解を促進）

## II 大雪時の道路交通確保に向けたこれまでの取り組み

### 1. 繰り返し発生する大規模な車両滞留

- 短期間の集中的な大雪時に大規模な車両の滞留が繰り返し発生、解消までに数日間を要するケースもある
- 高速道路と、並行する国道等を交互に通行止めし、交通を確保する観点から通行止めを躊躇した結果、大規模な車両滞留につながったケースもある

### 2. 道路管理者等によるこれまでの主な取り組み

- 異例の降雪が予想される場合、「大雪に関する緊急発表」を行うなど道路利用者に注意喚起を実施
- 関係機関の連携強化を図るため、地域単位で「情報連絡本部」を設置
- 予防的通行規制区間の設定、除雪体制の応援等を実施
- 平成26年の災害対策基本法改正に基づき、道路管理者による立ち往生車両・放置車両等の移動が可能

⇒ これらの取り組みを実施している一方で、大規模な車両滞留や長時間の通行止めが繰り返し発生している

## III 大雪時の道路交通確保に対する考え方の転換

### これまでの考え方

短期間の集中的な大雪時は、「自らが管理する道路を出るだけ通行止めにならないこと」や道路ネットワーク全体として大規模滞留の抑制と通行止め時間の最小化を図る「道路ネットワーク機能への影響を最小化」を目標として対応

### 今後の考え方

「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避すること」を基本的な考え方として対応

## IV 大雪時の道路交通確保に向けた取り組みの強化

### 1. 道路管理者等の取り組み

#### (1) ソフト的対応

- タイムライン（段階的な行動計画）の作成
  - ・関係機関と連携し躊躇なく通行止めを実施
  - ・合同訓練実施 ・気象予測精度向上
- 除雪体制の強化
  - ・地域に応じた体制強化 ・道路管理者間の相互支援などの構築
- 除雪作業を担う地域建設業の確保
  - ・契約方法の改善 ・予定価格の適正な設定等
- 除雪作業への協力体制の構築
  - ・道路協力団体等地域や民間団体が参加できる仕組み等
- チェーン等の装着の徹底
  - ・短期間の集中的な大雪の場合は、チェーン規制によらず躊躇なく通行止めを実施
- 短期間の集中的な大雪時の行動変容
  - ・出控え等の要請と社会全体のコンセンサス
  - ・通行止め予測等の繰り返しの呼びかけ、対象の拡大、内容の具体化
- 短期間の集中的な大雪時の計画的・予防的な通行規制・集中除雪の実施
  - ・広範囲での通行止め、高速道路と並行する国道等の同時通行止めと集中除雪による物流等の途絶の回避
  - ・躊躇ない通行止めの実効性を高めるためのメルクマール、トリガーをタイムラインに位置づけ
  - ・リスク箇所の事前把握と監視強化
- 立ち往生車両が発生した場合の迅速な対応
  - ・滞留状況を正確に把握するための体制確保
  - ・滞留車両への物資や情報等の適切な提供
  - ・地方整備局と地方運輸局等を中心とした乗員保護

#### (2) ハード的対応

- 基幹的な道路ネットワークの強化
  - ・地域の実情に応じて、高速道路の暫定2車線区間や主要国道の4車線化、付加車線等を通じ、大雪の観点からもネットワークを強化
- スポット対策、車両待機スペースの確保
  - ・カメラ増設、ロードヒーティング等の消融雪設備の整備
  - ・中央分離帯開口部やUターン路の整備 等

#### (3) 地域特性を考慮した対応

- ・関係機関が連携する取り組みの具体化については他の地域においても参考にすべき

### 2. 道路利用者や地域住民等の社会全体の取り組み

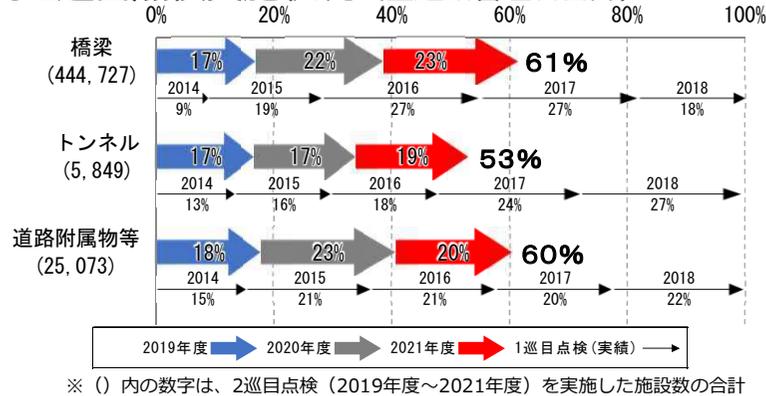
- 短期間の集中的な大雪時の行動変容（利用抑制・迂回）
  - ・通行止めの必要性やジャスト・イン・タイムの限界への理解の促進
- 冬道を走行する際の準備
  - ・チェーン等の装備の備え

### 3. より効率的・効果的な対策に向けて

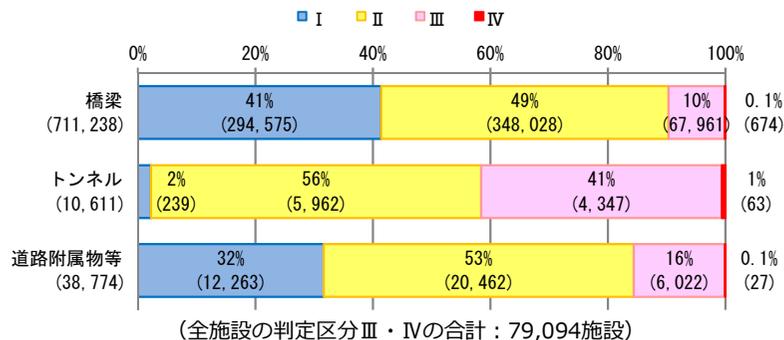
- 関係機関の連携の強化
- 情報収集・提供の工夫
- 新技術の積極的な活用

# 道路施設の点検・修繕等措置の状況

## ○2巡目点検実施状況 (全道路管理者合計)



## ○1巡目点検結果 (全道路管理者合計)



※ ( ) 内の数字は、1巡目点検(2014年度~2018年度)を実施した施設数のうち、点検対象外等となった施設を除く施設数

## ○橋梁管理に携わる土木技術者数

自治体数	土木技術者数 0人の自治体数
市	795 36( 5%)
町	743 165(22%)
村	183 102(56%)
合計	1,721 303(18%)

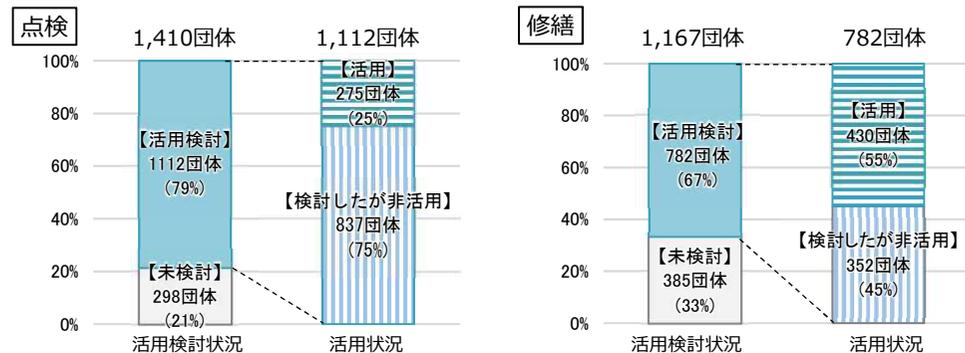
※市は特別区を含む ※2022年5月末時点

## ○橋梁の1巡目点検結果に対する修繕等措置状況 (2021年度末時点)

管理者	措置が必要な施設数 (A)	措置に着手済の施設数 (B)	未着手施設数	措置着手率 (B/A)、措置完了率(C/A)	
				うち完了 (C)	点検年度
国土交通省	3,402	3,107 (91%)	295 (9%)	2014	83%
				2015	79%
				2016	65%
				2017	26%
				2018	21%
高速道路会社	2,539	2,068 (81%)	471 (19%)	2014	85%
				2015	90%
				2016	78%
				2017	55%
				2018	24%
地方公共団体	62,694	40,611 (65%)	22,083 (35%)	2014	64%
				2015	56%
				2016	48%
				2017	34%
				2018	28%
合計	68,635	45,786 (67%)	31,927 (47%)	22,849 (33%)	

↑: 2021年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるペース

## ○橋梁の点検・修繕における新技術の活用状況



※2021年度に橋梁の点検または修繕を実施した地方公共団体のうち、報告があった団体を対象に算出