

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、高規格道路ネットワークの整備や老朽化対策等の抜本的な対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図ります。

災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築

高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進

〈達成目標〉

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

【国土強靱化に資するミッシングリンクの解消】

【暫定2車線区間の4車線化】



道路の老朽化対策

ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現する予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設(橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等)の対策を集中的に実施

〈達成目標〉

- ・5か年で地方管理の要対策橋梁の約7割の修繕に着手

【橋梁の老朽化事例】

【舗装の老朽化事例】



河川隣接構造物の流失防止対策

通行止めが長期化する渡河部の橋梁流失や河川隣接区間の道路流失等の洗掘・流失対策等を推進

【渡河部の橋梁流失】

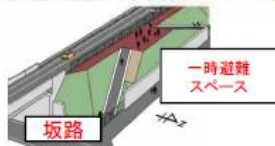


令和2年7月豪雨 熊本県道

高架区間等の緊急避難場所としての活用

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

【緊急避難施設の整備イメージ】



道路路面・盛土対策

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

【法面・盛土対策】



法面吹付工、落石防止網工

無電柱化の推進

電柱倒壊による道路閉塞のリスクがある市街地等の緊急輸送道路において無電柱化を実施

【台風等による電柱倒壊状況】



千葉県館山市

ITを活用した道路管理体制の強化

遠隔からの道路状況の確認等、道路管理体制の強化や、AI技術等の活用による維持管理の効率化・省力化を推進

【AIによる画像解析技術の活用】



AIによる画像解析技術の活用

防災・減災、国土強靱化にむけた道路の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

新たな国土強靱化基本計画

国土強靱化の基本的考え方(第1章)

令和5年7月28日閣議決定

○国土強靱化の理念として、4つの基本目標を設定し、取組全体に対する基本的な方針を定め、国土強靱化の取組を推進

4つの基本目標

①人命の保護

②国家・社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される

③国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化

④迅速な復旧復興

国土強靱化に当たって考慮すべき主要な事項と情勢の変化

①国土強靱化の理念に関する主要事項

- 「自律・分散・協調」型社会の促進
- 事前復興の発想の導入促進
- 地震後の洪水等の複合災害への対応
- 南海トラフ地震等の巨大・広域災害への対応

②分野横断的に対応すべき事項

- 環境との調和
- インフラの強靱化・老朽化対策
- 横断的なリスクコミュニケーション(災害弱者等への対応)

新規 ③社会情勢の変化に関する事項

- 気候変動の影響
- グリーン・トランスフォーメーション(GX)の実現
- 国際紛争下におけるエネルギー・食料等の安定供給
- SDGsとの協調
- デジタル技術の活用
- パンデミック下における大規模自然災害

④近年の災害からの知見

- 災害関連死に関する対策
- コロナ禍における自然災害対応

国土強靱化を推進する上での基本的な方針【5本柱】

国土形成計画と連動

国民の生命と財産を守る
防災インフラ
(河川・ダム、砂防・治山、
海岸等)の整備・管理

経済発展の基盤となる
交通・通信・エネルギーなど
ライフラインの強靱化

新規
デジタル等新技術
の活用による
国土強靱化施策の高度化

災害時における
事業継続性確保
を始めた
官民連携強化

新規
地域における
防災力の一層の強化
(地域力の発揮)

脆弱性評価(第2章)

- 本計画を策定するに当たって脆弱性評価を実施
- 4つの基本目標の達成のために、6つの「事前に備えるべき目標」及びその妨げとなる35の「起きてはならない最悪の事態」を設定し、12の個別施策分野・6の横断的分野も設定

国土強靱化の推進方針(第3章)

- 12の個別施策分野及び6の横断的分野のそれぞれについて推進方針を策定

計画の推進と不断の見直し(第4章)

- PDCAサイクルにより、35施策グループの推進方針、主要施策、重要業績指標等を「年次計画」として推進本部が取りまとめ、毎年度、施策の進捗状況を把握
- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により取組の更なる加速化・深化を図る
- 社会経済情勢等の変化や施策の推進状況等を考慮し、おおむね5年ごとに、計画内容の見直しを行う

12の個別 施策分野

1.行政機能/警察・消防等/防災教育等 2.住宅・都市 3.保健医療・福祉 4.エネルギー 5.金融 6.情報通信
7.産業構造 8.交通・物流 9.農林水産 10.国土保全 11.環境 12.土地利用(国土利用)

6の横断的 分野

A.リスクコミュニケーション B.人材育成 C.官民連携 D.老朽化対策 E.研究開発 F.デジタル活用(新規)

道路の維持修繕に関する省令・告示

省令・告示の施行、点検要領の通知(道路管理者の義務の明確化)

[点検] 橋梁(約73万橋)・トンネル(約1万本)等は、国が定める統一的な基準により、5年に1度、近接目視による全数監視を実施



道路法施行規則(平成26年3月31日公布、7月1日施行) (抄)

(道路の維持又は修繕に関する技術的基準等)

点検は、**近接目視**により、**五年に一回の頻度**で行うことを基本とすること。

[診断] 統一的な尺度で健全度の判定区分を設定し、診断を実施

トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成26年3月31日公布、7月1日施行)

トンネル等の健全性の診断結果については、次の表に掲げるトンネル等の状態に応じ、次の表に掲げる区分に分類すること。

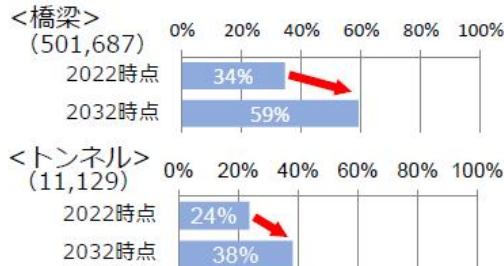
区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

予防保全による老朽化対策

- 「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



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

【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）



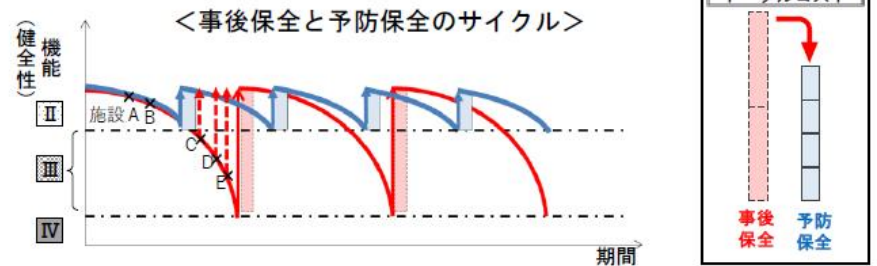
マイアナス橋の崩壊（1983年）



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

【予防保全による中長期的コスト縮減】

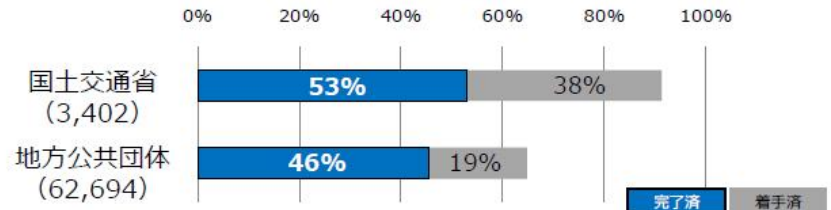
予防保全による維持管理へ転換し、中長期的なトータルコストの縮減・平準化を図るためにも、早期又は緊急に措置を講ずべき施設（判定区分Ⅲ、Ⅳ）の早期措置が急務



【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）

長寿命化修繕計画の推進

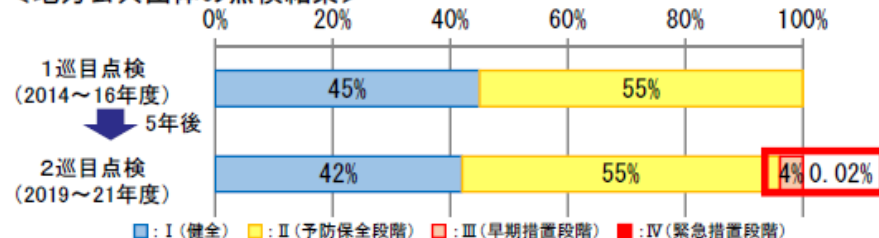
- 地方公共団体が管理する道路施設について、長寿命化修繕計画に基づく取組に対し、道路メンテナンス事業補助制度等による計画的・集中的な財政的支援や、直轄診断や修繕代行等の技術的支援を実施します。

＜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%

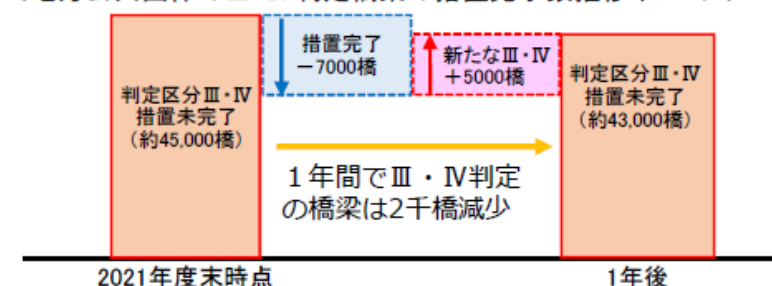
＜地方公共団体の点検結果＞



【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^{※1}や、長寿命化修繕計画に集約・撤去^{※2}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^{※3}

- ・ 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

無電柱化推進計画

(令和3年5月25日国土交通大臣決定)

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
- ・徹底したコスト縮減を推進
- ・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

第2次自転車活用推進計画 (令和3年5月28日閣議決定)

1. 総論

関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート(総回答数4,997)、パブリックコメント(総意見数69)を通じて幅広く意見を求めた上で決定

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間

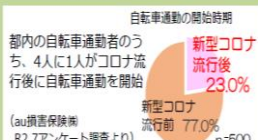
長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7(2025)年度まで**

(3) 自転車を巡る現状及び課題

第1次計画からの社会情勢の変化等

コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

○コロナ禍で、通勤・配達目的等の自転車利用のニーズが高まっている。



情報通信技術の発展

○交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性。(複数の交通モードやまちづくりとの連携等)



高齢化等も踏まえた「安全・安心」

○健康やまぎの観点から、高齢者、障害者等にも対応した様々な自転車の普及を更に進める必要。
○配達目的等の自転車利用者が増加する中、危険な運転を防止するなど、安全の確保が課題。
○自転車対歩行者の高額賠償事故が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場
(自転車通行空間への影響)

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- | 実施すべき施策 |
|---------------------------------|
| 1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進 |
| 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進 |
| 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等 |
| 4. シェアサイクルの普及促進 |
| 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 |
| 6. 情報通信技術の活用の推進 |
| 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施 |

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- | 実施すべき施策 |
|--------------------------------|
| 8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 |
| 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 |
| 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 |
| 11. 自転車通勤等の促進 |

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- | 実施すべき施策 |
|---------------------------------------|
| 12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 |
| 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 |

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- | 実施すべき施策 |
|------------------------------------------|
| 14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 |
| 15. 多様な自転車の開発・普及の促進【新規】 |
| 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 |
| 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施 |
| 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進 |
| 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進(再掲) |
| 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進(再掲) |
| 21. 災害時における自転車の活用の推進 |
| 22. 損害賠償責任保険等への加入促進【新規】 |

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

○地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組み
・計画の質の向上(ネットワーク路線の計画への位置付け等)
・計画に基づく取組の実施のフォロー(整備事例の効果分析)等
○安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**(利用者の多様性、将来に渡る使われ方等に留意しガイドラインも見直し)

＜自転車の走行性に配慮した排水構造の例＞

○自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化
・データを活用した計画策定への支援
・自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等への活用
・シェアサイクルへのMaaSやAIの活用 等

＜自転車走行データの分析(前橋市)＞

○企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進
・「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
・環境整備のための支援策の具体化 等

＜企業の駐輪スペースの設置＞

○サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る
・商業施設(コンビニ等)等と連携した受入サービスの充実
・サイクリングツーリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの推進
・マウンテンバイクのコース整備や森林の保全管理等の推進
○サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施(ナショナルサイクルルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信)【出典:林野庁】

＜森林でのMTB走行＞

○高齢者、障害者等も含め、身体に合った多様な自転車の開発・普及を促進
○身体に合った自転車選びをアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援

＜三輪アシスト自転車研究＞
【出典:東北大学平田研究室】

○交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進
・対象: 配達員や自動車運転者を含む道路利用者全体(小学校以上の学校教育に加え)未就学児やその保護者
・機会: 自転車購入時等、自動車運転免許更新時講習(高齢者講習)

○条例策定支援のほか、自転車販売店等を通じて保険加入を促進

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

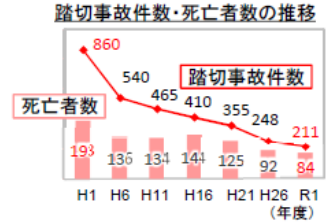
4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

○関係者の連携・協力 ○計画のフォローアップと見直し ○調査・研究、広報活動等 等

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・公布)

背景・必要性

- 踏切道の改良対策を進め、踏切道の数や事故件数は着実に減少してきているものの、依然として**事故・渋滞が多数発生**
〔踏切事故は約2日に1件発生、死亡事故のうち約5割は高齢者、渋滞原因となる「開かずの踏切(ピーク時遮断時間40分以上)」は全国500箇所以上〕
 - 平成30年6月大阪北部地震の際には、列車の駅間停止等により多数の**踏切道の長時間遮断が発生し、救急救命活動等に大きな支障**(救急車の到着時間の遅れの例：〔通常〕7分 → [大阪北部地震時]42分)
 - 頻発・激甚化する災害時には、電柱の倒壊、倒木等により**道路や鉄道の交通を阻害**
- ➡ **踏切道の改良対策を更に促進するとともに、道路と鉄道の防災機能を強化し、安全で円滑な交通を確保する必要**



法律の概要

1. 踏切道の更なる改良と災害時における適確な管理の促進 【踏切法・道路法・鉄道事業法】

令和3年4月1日から施行

- ① **改良が必要な踏切道を国土交通大臣が機動的に指定**
〔従来の5年間の指定年限(現行は令和2年度末まで※日切れ扱い)を撤廃・恒久化し、交通安全基本計画等の国の5ヶ年計画と連動して指定〕
 - ◆ 改良の方法を拡充し、迂回路の整備や踏切前後の滞留スペースの確保等の面的・総合的な対策を推進
 - ◆ 改良後の評価の導入によりPDCAを強化し、必要に応じ追加的対策を勧告
 - ◆ 踏切道のバリアフリー化等のため市町村による指定の申出を可能に
- ② 国土交通大臣が**災害時の管理の方法を定めるべき踏切道を指定する制度を創設**
 - ◆ 鉄道事業者・道路管理者による災害時の踏切道の開放手順作成等を義務付け
 - ◆ 鉄道事業者による**踏切道監視用カメラの整備への補助**を創設(※予算関連) ◆ 他の道路と鉄道の交差についても、計画的な点検・修繕等の管理の方法を協議



「開かずの踏切」による渋滞



踏切道の長時間遮断による救急救命活動等への支障

2. 道路の防災機能の強化 【道路法等】

①②: 令和3年9月25日から施行、③: 令和3年6月20日から施行

- ① 広域災害応急対策の拠点となる「道の駅」等について、**国土交通大臣が防災拠点自動車駐車場として指定する制度を創設**
 - ◆ 災害時には**防災拠点としての利用以外を禁止・制限可能に** ◆ 民間による**通信施設、非常用発電施設等の占用基準を緩和**
 - ◆ 協定の締結により、道路管理者が**災害時に隣接駐車場等を一体的に活用**
- ② 緊急輸送道路等の沿道区域で、**電柱等の工作物を設置する場合の届出・勧告制度を創設**
- ③ **都道府県が市町村管理道路の啓開・災害復旧を代行できる制度を創設**



道の駅を拠点として活用した災害応急対策



沿道の電柱の倒壊による道路閉塞

3. 鉄道の防災機能の強化 【鉄道事業法】

令和3年11月1日から施行

- ① 鉄道事業者は、国土交通大臣の許可を受けて、
 - ◆ 鉄道施設に障害を及ぼすおそれのある**植物等の伐採等**を可能に
 - ◆ 災害時の早期復旧のために**他人の土地を作業場等として一時使用**可能に



鉄道用地

倒木による鉄道輸送障害の発生

踏切対策の推進

○踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道の指定、立体交差等の対策やバリアフリー対策等の整備が推進されている。

【踏切対策】

<背景/データ>

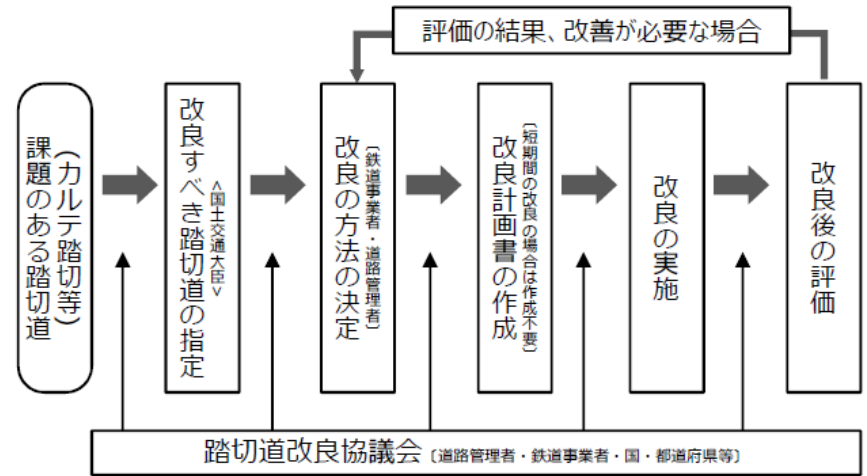
・緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）	1,336箇所
・改良すべき踏切道の大臣指定	241箇所
・災害時管理方法を定める踏切道の大臣指定	372箇所

- 踏切道改良計画事業補助の活用により、改良すべき踏切道を計画的かつ集中的に支援
- 踏切道改良協議会の公開による協議プロセスの透明化や「踏切道安全通行カルテ」の公表による対策状況の「見える化」を推進
- 視覚障害者の踏切内での事故を受け改定したガイドライン^{※1}を踏まえ、詳細な仕様や構造の検討を進め、踏切道におけるバリアフリー対策を推進
- 災害時管理方法を定めるべき踏切道の指定により、災害時に長時間遮断が生じないように、優先開放する等の措置を確実に実施する取組を推進

- ・踏切事故件数（R7）：R2年度比約1割減
- ・踏切遮断による損失時間（H30→R7）：103 ⇒ 98 ※万人・時/日

※1：「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」（令和4年6月改定）

【踏切道改良促進法に基づく対策の流れ】



【踏切対策の事例】



踏切道改良協議会



連続立体交差化・単独立体交差化



歩行者立体横断施設



踏切拡幅



バリアフリー対策

道路システムのDX

- 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】



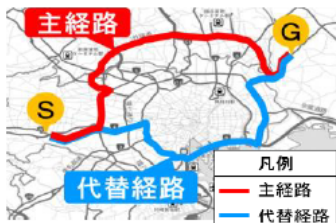
データ活用の基盤となる道路データプラットフォーム「xROAD」を構築し、データをオープン化し多方面で活用

【高速道路等の利便性向上】



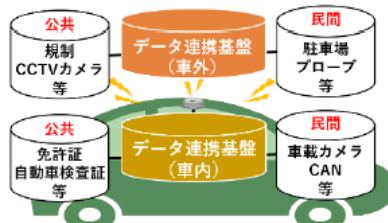
高速道路内外の各種支払い等へのETCの活用による利便性向上を推進

【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械の実動配備開始

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

2040年、道路の景色が変わる

【社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会提言】
令和2年6月18日

◆意義・目的

災害や気候変動
インフラ老朽化

人口減少社会

デジタルトランス
フォーメーション
(DX)

ポストコロナの
新しい生活様式

道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿
と政策の方向性を提案するビジョンを策定

◆基本的な考え方

- 「SDGs」や「Society5.0」は「人間中心の社会」の実現を目標
 - ➡ 道路政策の原点は「人々の幸せの実現」
- 移動の効率性、安全性、環境負荷等の社会的課題
 - ➡ デジタル技術をフル活用して道路を「進化」させ課題解決
- 道路は古来、子供が遊び、井戸端会議を行う等の人々の交流の場
 - ➡ 道路にコミュニケーション空間としての機能を「回帰」

<関係する主なSDGs>



◆道路の景色が変わる ～5つの将来像～

①通勤・帰宅ラッシュが消滅

- テレワークの普及により通勤等の義務的な移動が激減
- 居住地から職場までの距離の制約が消滅し、地方への移住・居住が増加

②公園のような道路に人が溢れる

- 旅行、散歩など楽しむ移動や滞在が増加
- 道路がアメニティ空間としてポテンシャルを発揮

③人・モノの移動が自動化・無人化

- 自動運転サービスの普及によりマイカー所有のライフスタイルが過去のものに
- eコマースの浸透により、物流の小口配送が増加し、無人物流も普及

④店舗(サービス)の移動でまちが時々刻々と変化

- 飲食店やスーパーが顧客の求めに応じて移動し、道路の路側で営業
- 中山間地では、道の駅と移動小型店舗が住民に生活サービスを提供

⑤「被災する道路」から「救援する道路」に変化

- 災害モードの道路ネットワークが交通・通信・電力を途絶することなく確保し、人命救助と被災地復旧を支援



公園のような道路



マイカーを持たなくても便利に安心して移動できるモビリティサービス



店舗(サービス)の移動