

（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ない。

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「救済する強靱道路」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継ぐことで、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構築することともに、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がダイナミックに変化しつつある。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―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みるとともに、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、新たな価値を創出するスマートな社会の実現を目指す。

（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による急速な進展など、世界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。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―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みるとともに、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、新たな価値を創出するスマートな社会の実現を目指す。

要求概要

《重要政策推進枠について》

「令和5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4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2022」及び「新しい資本主義のプラン・デザイン」及び「実行計画」（令和4年6月7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。

○道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保
要望額：2,891億円

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、地域・拠点の連携を確保。特に、計画的な整備のため事業進捗を図る必要がある事業を強力に推進。

○効率的な物流ネットワークの強化

要望額：2,277億円

迅速かつ円滑な物流の実現のため、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がある事業を強力に推進。

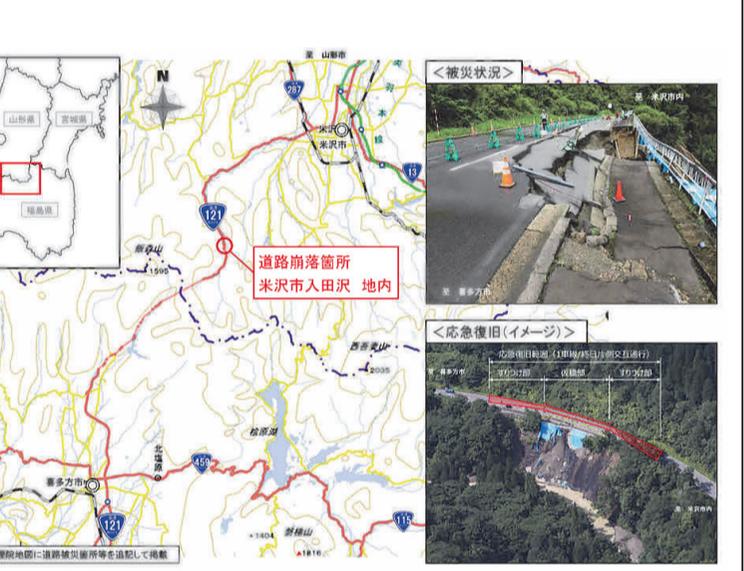
○道路の老朽化対策の更なる推進
要望額：934億円

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いた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

国道121号の早期復旧に向け 国の権限代行による災害復旧事業（応急復旧）に着手

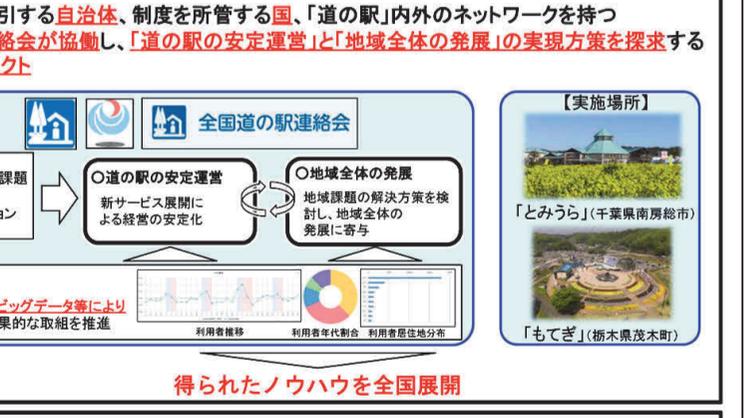


「道の駅」第3ステージの実現に向けた新たな取組を開始

～地方創生・観光を加速する拠点への進化を推進～

点へ進化するため、「道の駅」を核にした地方創生及び「道の駅」の持続可能な安定運営」を目指した取組を推進している。

第3ステージの折り返しを迎えるに当たり、今回、「道の駅」を牽引する自治体、制度を所管する国、「道の駅」内外のネットワークを持つ全国の駅連絡会が協働し、「道の駅の安定運営」と「地域全体の発展」の実現方策を探求するモデルプロジェクト



〇老朽化、コロナ禍など全国的な課題に対応するため、「道の駅」の底上げを図る現場支援を強化

- 現場の運営管理等の様々なノウハウを「道の駅」同士で共有
- モデルプロジェクトの課題を含め、幅広く現場支援方策を検討

令和4年8月3日からの前線に伴う大雨により、国道121号の山形県米沢市入田沢地内において、道路の崩落が発生し、全面通行止めを継続しているが、山形・福島両県から国に対し、早期の応急復旧について要望があった。

これを受け国土交通省は、早期の通行止め解除に向け、国土交通省の権限代行による災害復旧事業として実施することとした。

国土交通省は、橋梁等の2021年度（令和3年度）点検結果のとりまとめを公表した。

2013年度の道路法改正を受け、2014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。2018年度に1巡目点検が完了し、2019年度から2巡目点検が実施される。

国土交通省と47都道府県と20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について、2017年度～2021年度における点検結果及び修繕実施状況

国土交通省では2016年度に舗装点検要領を策定し、2021年度に1巡目点検が完了した。

今回、2021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」としてとりまとめ実施済みである。

2021年度（3カ年）の点検実施状況は、橋梁：61%、トンネル：53%、道路附属物等：60%と、1巡目点検よりも着実に進捗している。

1巡目点検で早期又は緊急に措置を講ずべき状態（判定区分Ⅲ・Ⅳ）の橋梁における地方公共団体の修繕等措置の着手率は65%、完了率は46%と低水準となっている。（2021年度末時点）

（参考）国土交通省：着手率91%・完了率53%、高速道路会社：着手率81%・完了率60%

判定区分Ⅲ・Ⅳである橋梁は次回点検まで（5年以上）に措置を講ずべきとしているが、地方公共団体において5年以上経過している橋梁は約3割ある。

《3. 全国道路施設点検データベースにて老朽化対策の見える化を実施中》

道路施設の老朽化やその対策状況のさらなる見える化を図るため、「全国道路施設点検データベース」損傷マップにて道路施設の点検結果や措置状況等を地図上で公開中である。

より詳細な点検データ等については、「全国道路施設点検データベース」より有料公開を行っており、研究機関や民間企業等による

技術開発の促進による維持管理の効率化・高度化を目指している。

データについては順次更新を行い2021年度末時点のデータについても今後公開予定としている。

【全国道路施設点検データベース ～損傷マップ～】
https://road-structures-map.mlit.go.jp/

【全国道路施設点検データベース】
https://road-structures-db.mlit.go.jp/

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