

これからの 日本の道路政策

**令和5年11月1日
国土交通省 道路局長
丹羽 克彦**

これまで



当時の悪路の状況

ワトキンス調査団報告書(1956年)

「日本の道路は信じがたいほど悪い。工業国にして、これほど完全にその道路網を無視してきた国は、日本のほかにない。」

これまでの道路ネットワーク計画

全国総合開発計画 (S62)

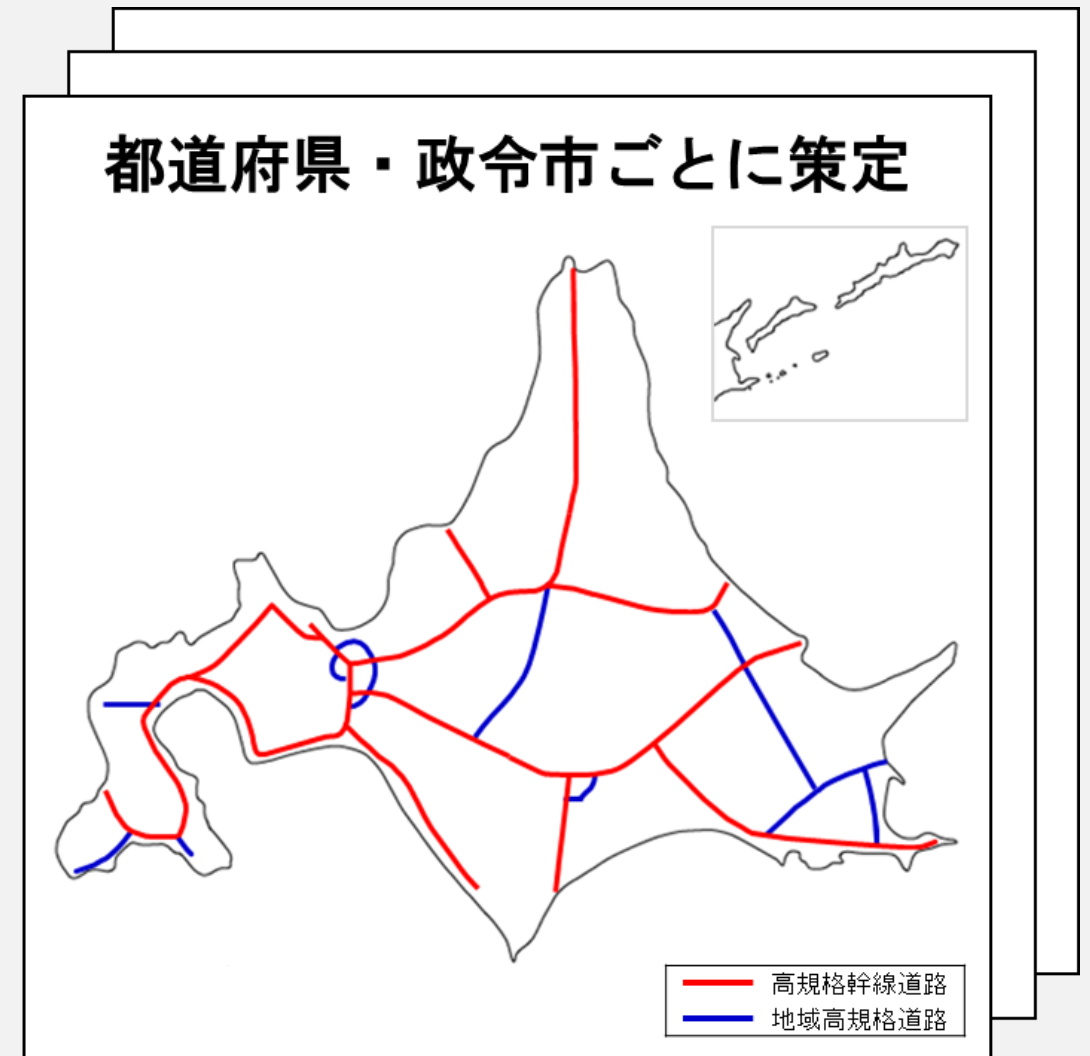
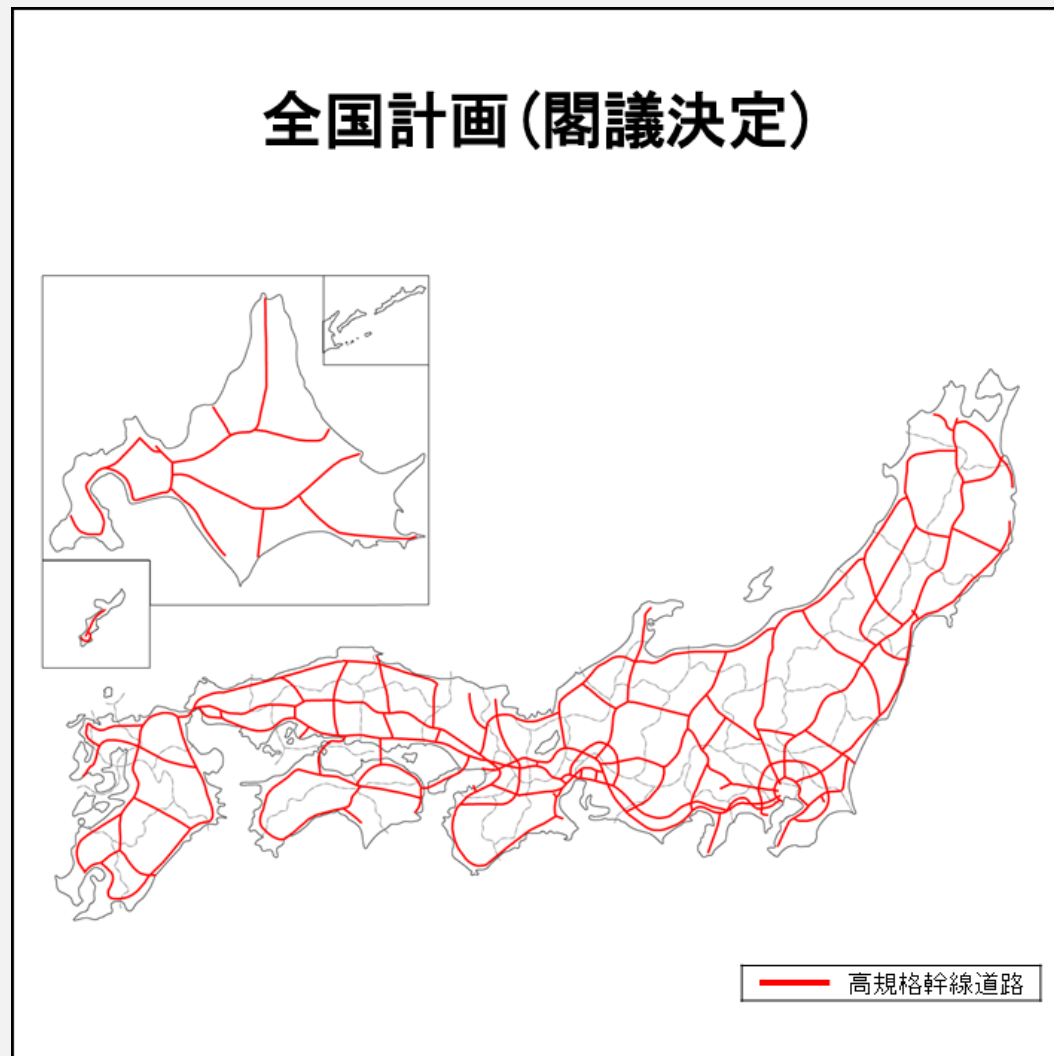
高規格幹線道路 <計画:約14,000km>

- ・全国的な自動車交通網を構成する道路
- ・全国の都市・農村地区から概ね1時間以内で到達し得るネットワークを形成。

広域道路整備基本計画 (H6(H10見直し))

地域高規格道路 <計画:約10,000km>

- ・高規格幹線道路と一体となって地域構造を強化する道路
(地域内連携、地域間交流、拠点連結等)



20年以上経過し、時代に即した計画が必要

新たな国土形成計画の策定(R5.7.28)

- 2050年さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間の計画
- 時代の重大な岐路に立つ中、未来に希望を持てる国土づくりの方向性が示された

「シームレスな拠点連結型国土」

新たな国土の将来ビジョン

計画期間：2050年さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間

時代の重大な岐路に立つ国土 《我が国が直面するリスクと構造的な変化》

地域の持続性、安全・安心を脅かすリスクの高まり

- 未曾有の人口減少、少子高齢化がもたらす地方の危機
- 巨大災害リスクの切迫(水災害の激甚化・頻発化、巨大地震・津波、火山噴火、雪害等)
- 気候危機の深刻化(2050年カーボンニュートラル)、生物多様性の損失

コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化

- テレワークの進展による転職なき移住等の場所に縛られない暮らし方・働き方
- 新たな地方・田園回帰の動き、地方での暮らしの魅力

激動する世界の中での日本の立ち位置の変化

- DX、GXなど激化する国際競争の中での競争力の低下
- エネルギー・食料の海外依存リスクの高まり
- 東アジア情勢など安全保障上の課題の深刻化

豊かな自然や文化を有する多彩な地域からなる国土を次世代に引き継ぐための未来に希望を持てる国土の将来ビジョンが必要

目指す国土の姿 「新時代に地域力をつなぐ国土 ～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～」

デジタルとリアル融合による 活力ある国土づくり

～地域への誇りと愛着に根差した地域価値の向上～

巨大災害、気候危機、緊迫化する国際情勢に対応する 安全・安心な国土づくり

～災害等に屈しないしなやかで強い国土～

世界に誇る美しい自然と多彩な文化を育む 個性豊かな国土づくり

～森の国、海の国、文化の国～

国土づくりの戦略的視点 ①民の力を最大限発揮する官民連携 ②デジタルの徹底活用 ③生活者・利用者の利便の最適化 ④縦割りの打破(分野の垣根を越える横串の発想)

※南北に細長い日本列島における国土全体での連結強化
※広域レベルからコミュニティレベルまで重層的な圏域形成

国土構造の基本構想 「シームレスな拠点連結型国土」

デジタルの徹底活用による場所や時間の制約を克服した国土構造への転換

〈広域的な機能の分散と連結強化〉
階層間のネットワーク強化
〈持続可能な生活圏の再構築〉

- ◆ 中核中核都市等を核とした広域圏の自立的発展、日本海側・太平洋側二面活用等の広域圏内・広域圏間の連結強化を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成
- ◆ リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化
- ◆ 生活に身近な地域コミュニティの再生(小さな拠点を核とした集落生活圏の形成、都市コミュニティの再生)
- ◆ 地方の中心都市を核とした市町村界にとられない新たな発想からの地域生活圏の形成

- 東京一極集中の是正(地方と東京のwin-winの関係構築)
- 国土の多様性(ダイバーシティ)、包摂性(インクルージョン)、持続性(サステナビリティ)、強靱性(レジリエンス)の向上

《国土の刷新に向けた重点テーマ》

デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成

- 「地方の豊かさ」と「都市の利便性」の融合
- 生活圏人口10万人程度以上を一つの目安として想定した地域づくり(地域の生活・経済の実態に即した市町村界にとられない地域間の連携・補完)
- 「共」の視点からの地域経営(サービス・活動を「兼ねる、束ねる、繋げる」発想への転換)
✓ 主体の連携、事業の連携、地域の連携
- デジタルの徹底活用によるリアルな地域空間の質的向上
✓ デジタルインフラ・データ連携基盤・デジタル社会実装基盤の整備、自動運転、ドローン物流、遠隔医療・教育等のデジタル技術サービスの実装の加速化
✓ 地域交通の再構築、多世代交流まちづくり、デジ活中山間地域、転職なき移住・二地域居住など、デジタル活用を含めたリアル空間での利便性向上
- 民の力の最大限活用、官民パートナーシップによる地域経営主体の創出・拡大

相互連携による相乗効果の発揮

持続可能な産業への構造転換

- GX、DX、経済安保等を踏まえた成長産業の全国的な分散立地等
- 既存コンビナート等の水素・アンモニア等への転換を通じた基幹産業拠点の強化・再生
- スタートアップの促進、働きがいのある雇用の拡大等を通じた地域産業の稼ぐ力の向上 等

グリーン国土の創造

- 広域的な生態系ネットワークの形成、自然資本の保全・拡大、持続可能な活用(30by30の実現、グリーンインフラの推進等を通じたネットワーク化)
- カーボンニュートラルの実現を図る地域づくり(地域共生型再エネ導入、ハイブリッドダム等) 等

人口減少下の国土利用・管理

- 地域管理構想等による国土の最適利用・管理、流域治水、災害リスクを踏まえた住まい方
- 所有者不明土地・空き家の利活用の円滑化等、重要土地等調査法に基づく調査等
- 地理空間情報等の徹底活用による国土の状況の見える化等を通じた国土利用・管理DX 等

地域の安全・安心、暮らしや経済を支える 国土基盤の高質化

- 防災・減災、国土強靱化、生活の質の向上、経済活動の下支え [機能・役割に応じた国土基盤の充実・強化]
- 戦略的マネジメントの徹底によるストック効果の最大化
- ✓ DX、GX、リダンダンシー確保、安全保障、自然資本との統合等の観点からの機能高度化
- ✓ 賢く使う観点からの縦割り排除による複合化・多機能化・効果最大化
- ✓ 地域インフラ群再生戦略マネジメント等の戦略的メンテナンスによる持続的な機能発揮

地域を支える人材の確保・育成

- 包摂社会に向けた多様な主体の参加と連携
- こどもまんなかまちづくり等のこども・子育て支援、女性活躍
- 関係人口の拡大・深化

新しい資本主義、デジタル田園都市国家構想の実現

分野別施策の基本的方向

- 地域の整備(コンパクト+ネットワーク、農山漁村、条件の厳しい地域への対応等)
- 産業(国際競争力の強化、エネルギー・食料の安定供給等)

- 文化・スポーツ及び観光(文化が育む豊かで活力ある地域社会、観光振興による地域活性化等)
- 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラ

- 防災・減災、国土強靱化
- 国土資源及び海域の利用と保全(農地、森林、健全な水循環、海洋・海域等)
- 環境保全及び景観形成

計画の効果的推進 広域地方計画の策定・推進

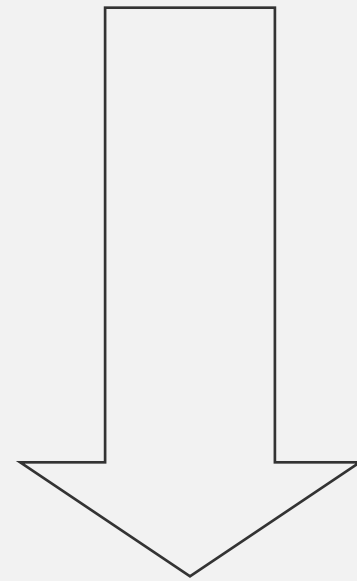
- 地理空間情報等を活用したマネジメントサイクルと評価の実施
- 広域地方計画協議会を通じた広域地方計画の策定・推進

これから

これから

令和5年7月28日

新たな国土形成計画
「シームレスな拠点連結型国土」の構築



国土幹線道路部会

令和5年10月31日

高規格道路ネットワークのあり方
とりまとめ 公表

高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ (R5.10.31)

重点課題

経済再興 国土安全保障 物流危機対応 低炭素化

基本方針

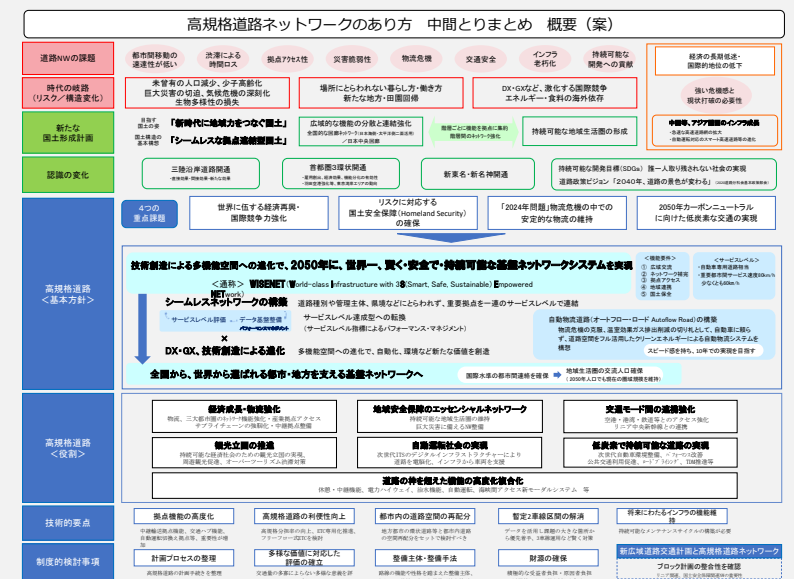
2050年、世界一、**賢く・安全で・持続可能な**
基盤ネットワークシステム

WISENET (ワイズネット) を目指して

World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork

○ シームレスネットワークの構築

○ 技術創造による多機能空間への進化



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の実現を目指す

ワイズネット WISENET2050・政策集

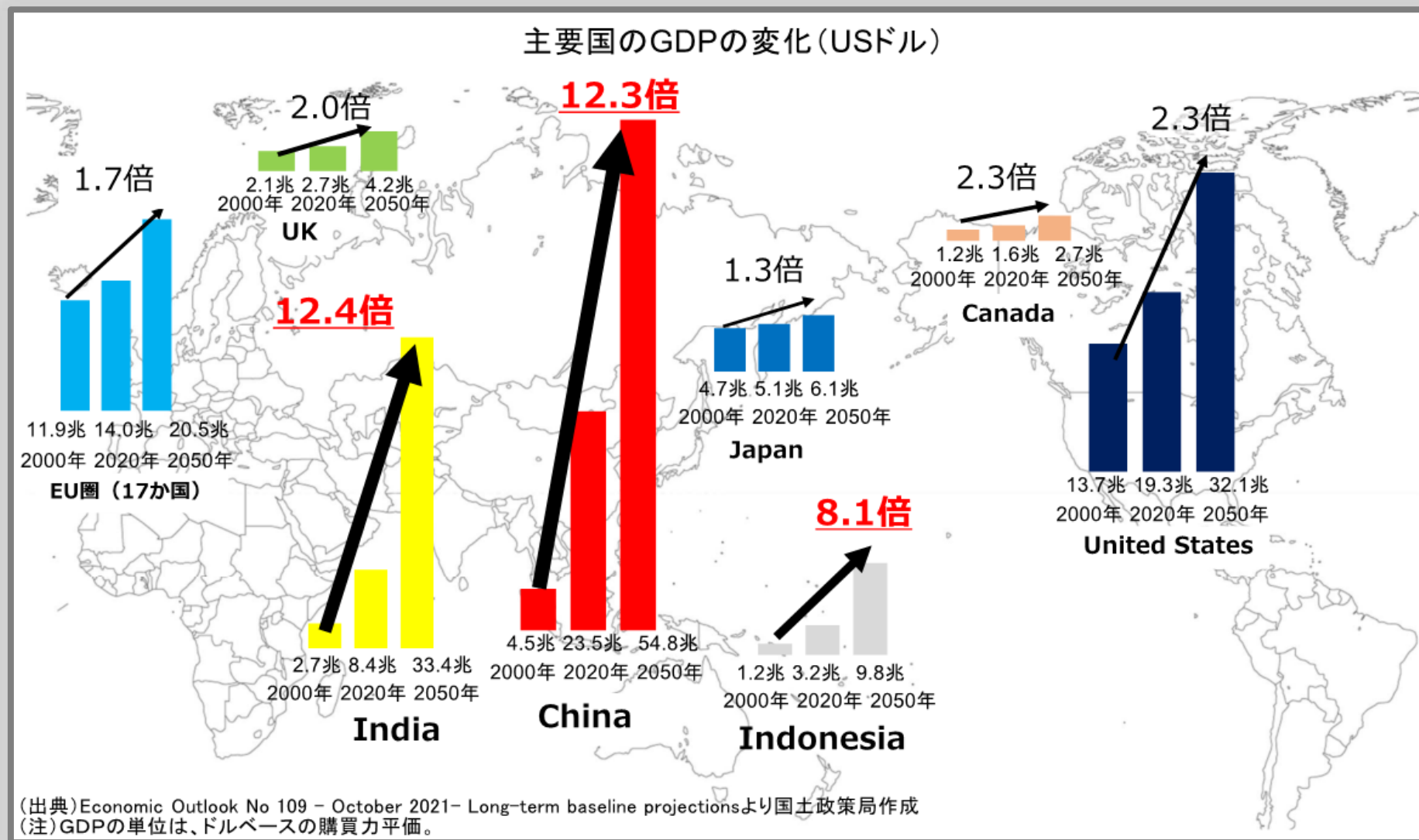
経済成長と国土安全保障を実現するシームレスネットワークの構築



国土交通省道路局

経済成長と国土安全保障は焦眉の急

成長著しいアジアの中で、日本の国際的地位は相対的に低下



GDPランキング (購買力平価)

(出典) Economic Outlook No 109 - October 2021 - Long-term baseline projections
 ※ GDPの単位は、ドルベース購買力平価

	2000年	2020年	2050年	(兆ドル)
1	米国 13.7	中国 23.5	中国 54.8	
2	日本 4.7	米国 19.3	インド 33.4	
3	中国 4.5	インド 8.4	米国 32.1	
4	ドイツ 3.3	日本 5.1	インドネシア 9.8	
5	インド 2.7	ドイツ 3.9	日本 6.1	
6	フランス 2.3	ロシア 3.7	トルコ 5.9	
7	イタリア 2.3	インドネシア 3.2	ドイツ 5.4	
8	英国 2.1	ブラジル 2.9	ブラジル 5.2	
9	ロシア 2	フランス 2.7	ロシア 4.9	
10	ブラジル 2	英国 2.7	メキシコ 4.6	

経済成長と国土安全保障は焦眉の急

エネルギー・食料の海外依存リスクが高まっている

(自給率)

食料※1

38%

エネルギー※2

13%

※1 カロリーベース

※2 石油、天然ガス、原子力、再エネ等

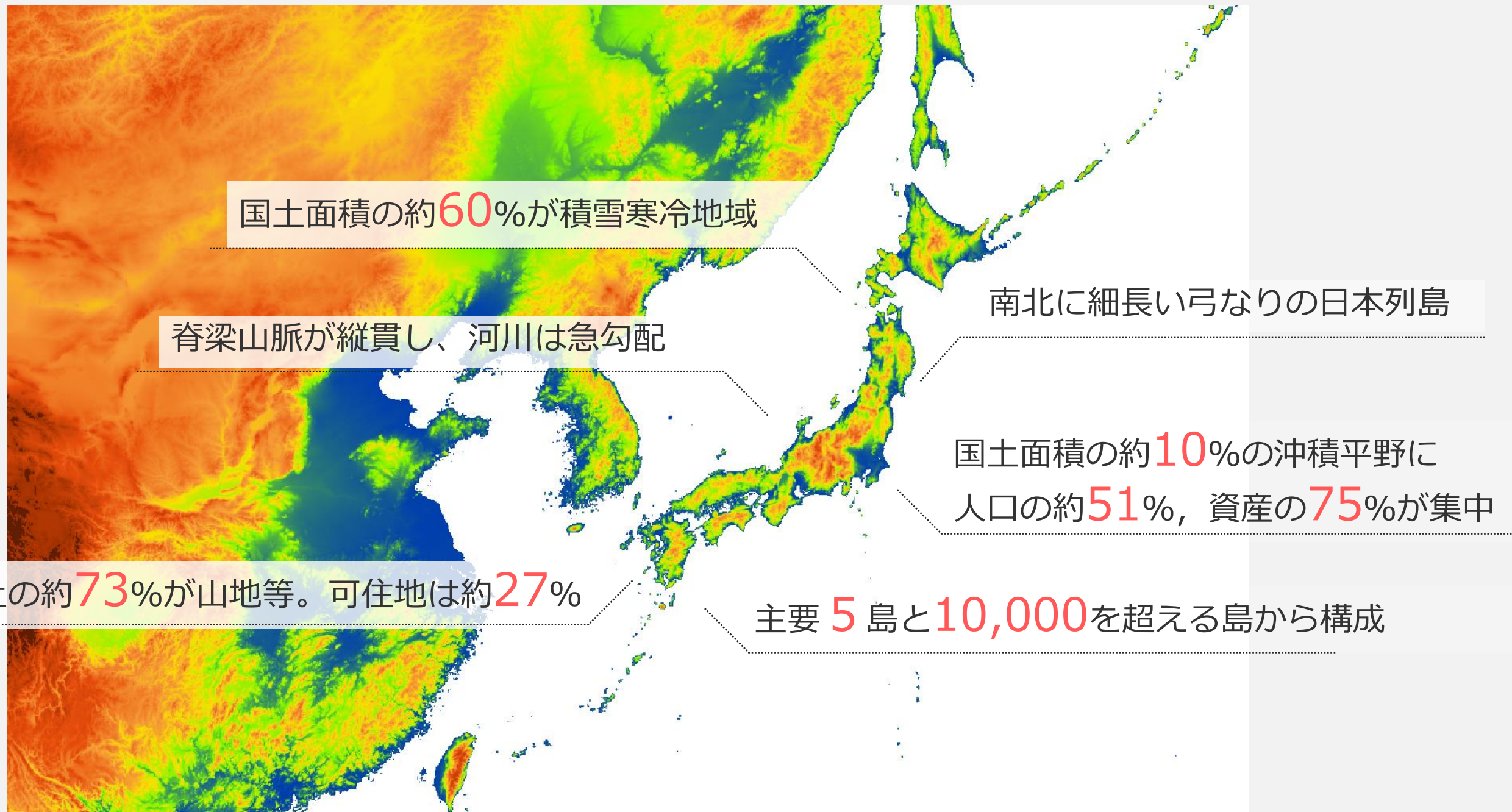
(出典)

食料：農林水産省「食料需給表（令和4年度）」

エネルギー：資源エネルギー庁「令和3年度(2021年度)におけるエネルギー需給実績（確報）」

脆弱な国土とリスク

南北に細長く、山脈が貫き、災害が頻発する日本列島



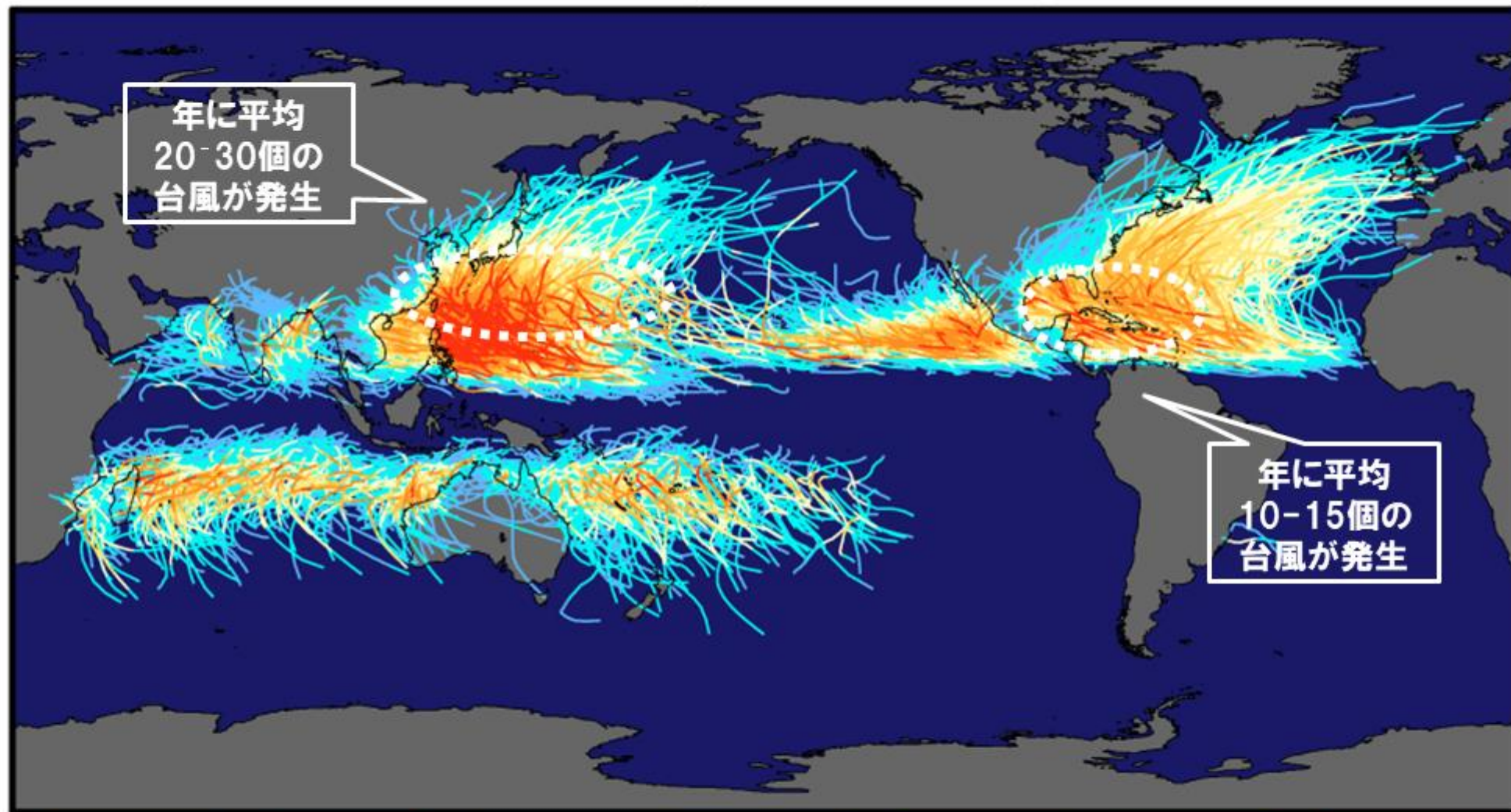
※非可住地（山地等）：標高500m以上の山地及び現況の土地利用が森林、湿地等で開発しても居住に不向きな土地利用の地域。
可住地：非可住地以外の地域。

脆弱な国土とリスク

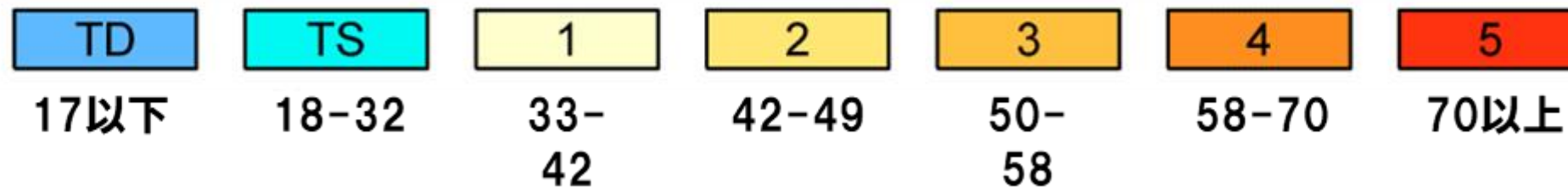
世界平均**2**倍の降雨量が梅雨期・台風期に集中

世界の台風の発生状況(1851年-2006年)

Tracks and Intensity of All Tropical Storms



風速



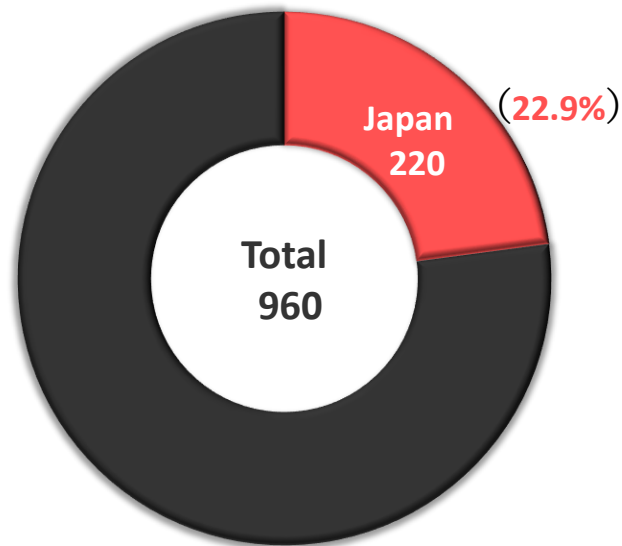
出典:NASA

Saffir-Simpson Hurricane Intensity Scale

脆弱な国土とリスク

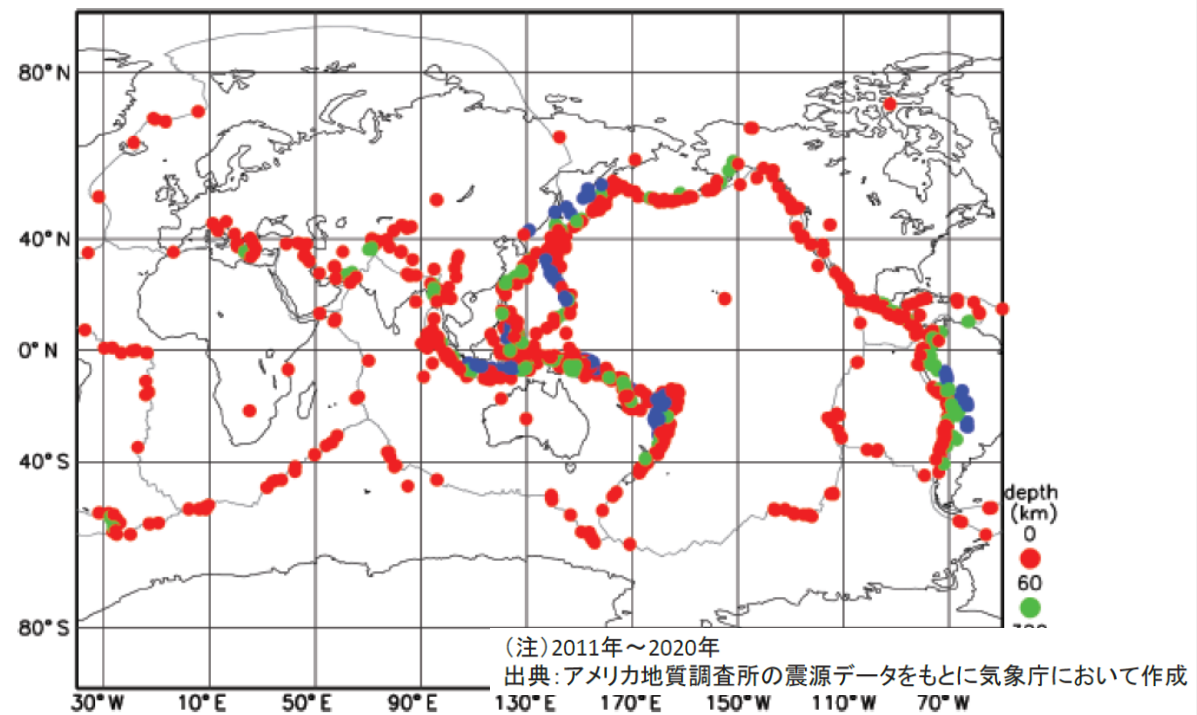
世界の**0.25%**の国土に、大地震の**20%**が発生

世界の地震発生における日本の割合
Number of Earthquakes
(1994~2003)

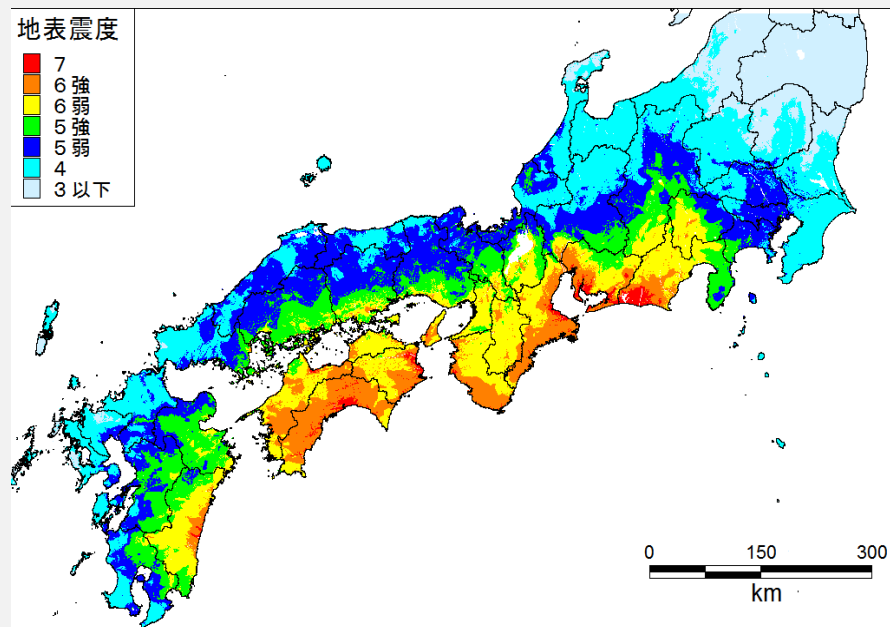


※Earthquakes over 6.0 on the Richter scale 出典：中央防災会議

世界のM6以上の震源分布とプレート境界

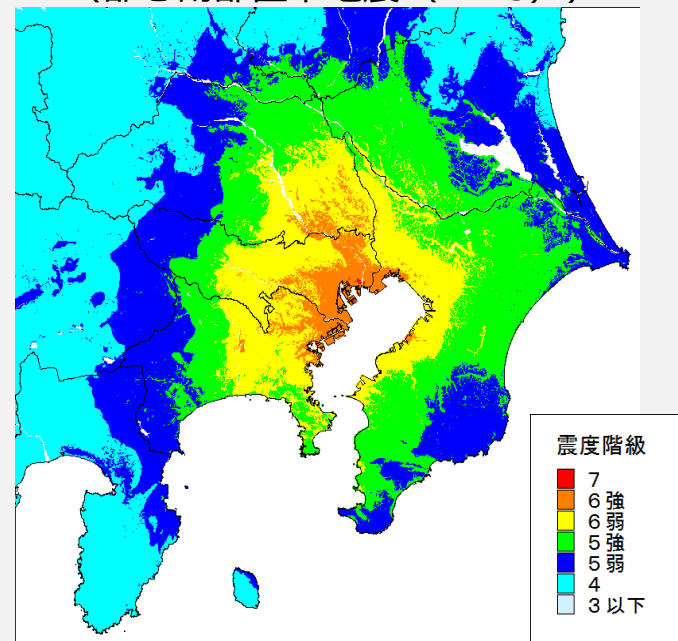


南海トラフ巨大地震震度分布
(陸側ケース)



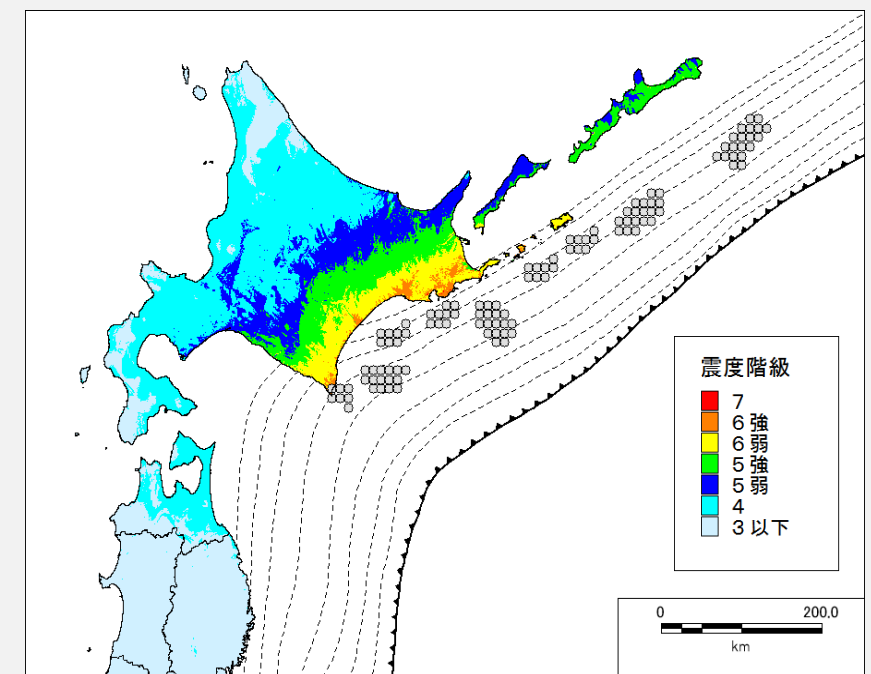
(出典：中央防災会議南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ最終報告)

首都直下地震震度分布
(都心南部直下地震 (M7.3))



(出典：中央防災会議首都直下地震対策検討ワーキンググループ最終報告)

千島海溝沿い巨大地震震度分布



(出典：中央防災会議日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震対策検討ワーキンググループ)

持続可能な開発への貢献

持続可能な開発の実現には良好なモビリティの確保が重要。

「持続可能な開発目標(SDGs)」は、環境やエネルギー、まちづくり、安全など、道路分野の課題に密接に関連



炭素中立
カーボンニュートラル

+

自然再興
ネイチャーポジティブ

+

循環経済
サーキュラーエコノミー

持続可能な経済社会のための3要素の同時達成に向け、道路分野の課題に対応していく必要

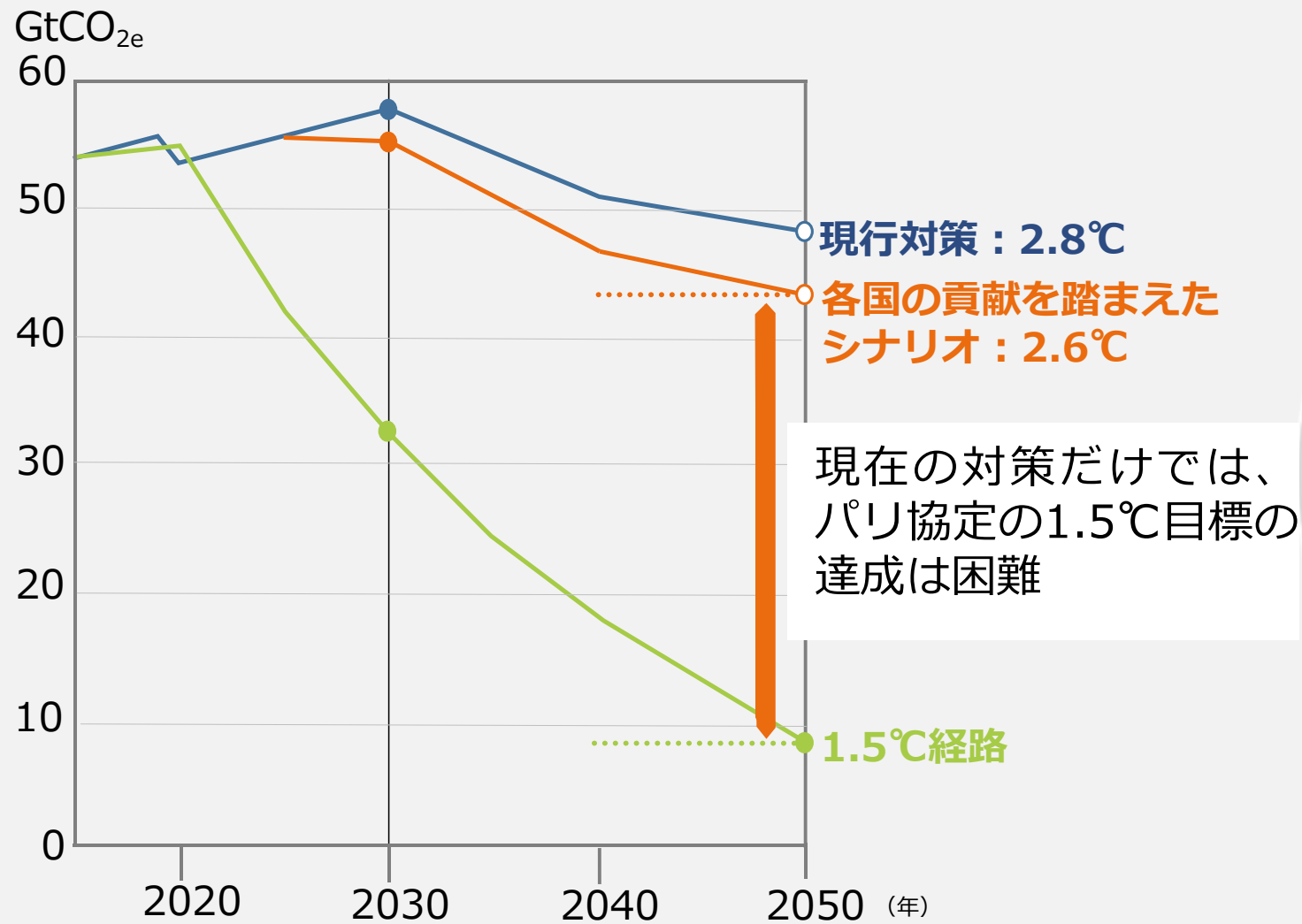
持続可能な開発への貢献

炭素中立

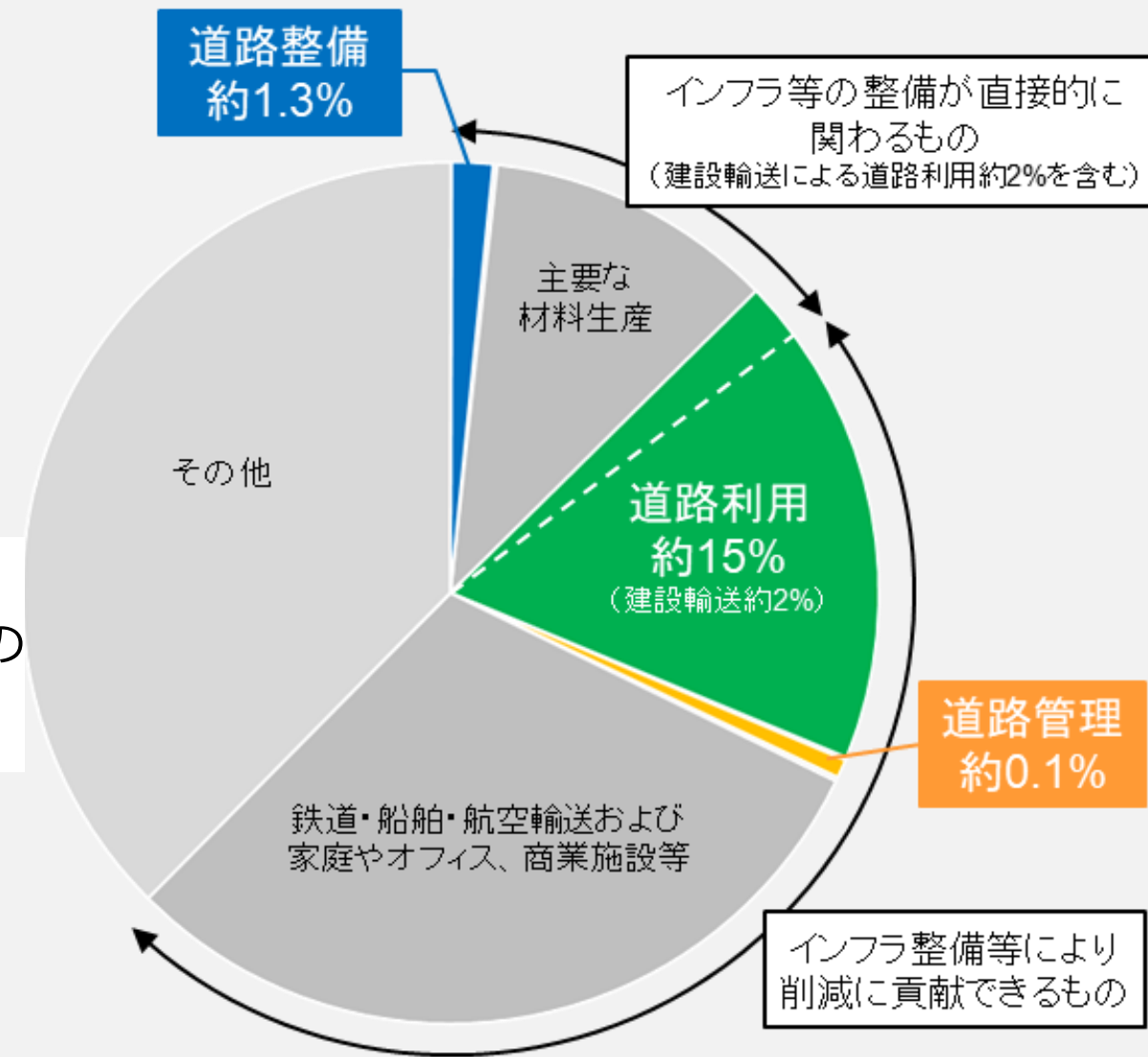
“世界は未だパリ協定の目標達成には及ばず、
1.5℃に向けた信頼性の高い経路に乗れていない”

「Emissions Gap Report 2022」

“道路分野では、約1.75億トン-CO₂/年を
排出し、国内総排出量の約16%を占める”



UNEP「Emissions Gap Report 2022」を元に国交省作成

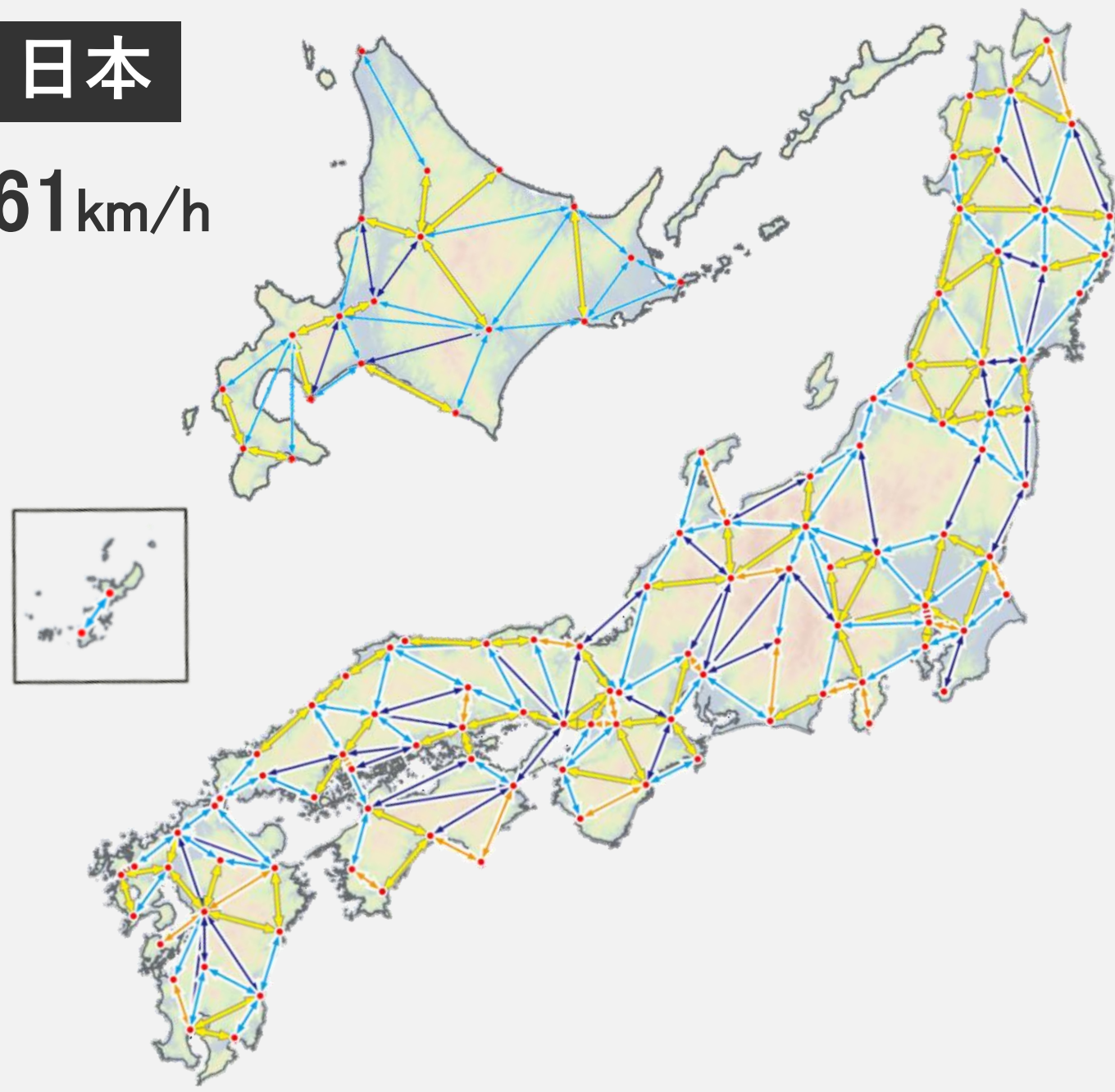


現状と課題認識

都市間移動のサービスレベルは地域によるバラつきが大きい

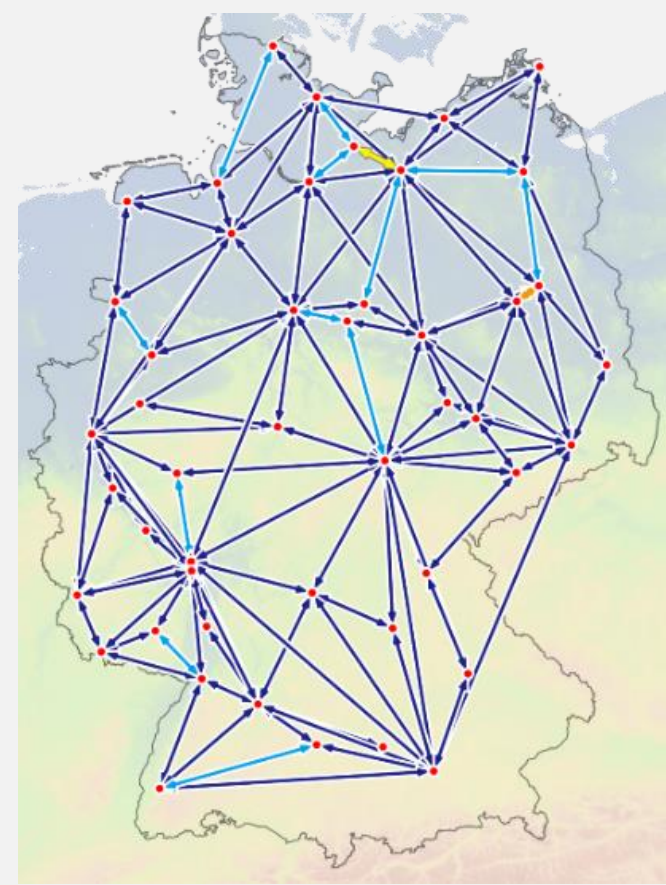
日本

61km/h



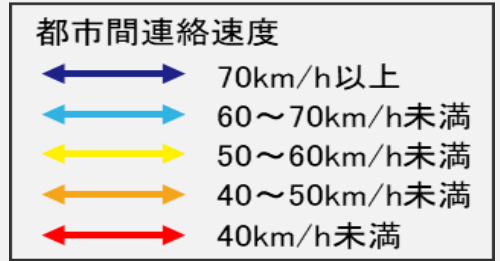
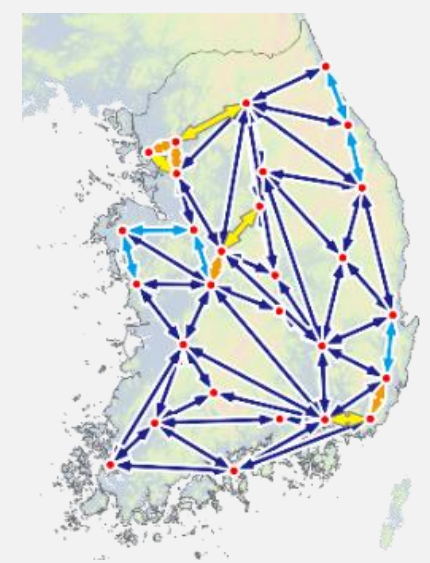
ドイツ

84km/h



韓国

77km/h



80km/h以上で走行可能な道路延長は

日本 : 約 7,800km

(対象: 高速自動車国道、都市高速道路、一般国道)

ドイツ: 約31,700km (日本の約4倍) (対象: アウトバーン^{※1}、連邦道路^{※2})

^{※1} 基本速度無制限、推奨速度は130km/h
^{※2} 制限速度は基本100km/h、市街地は引下げあり

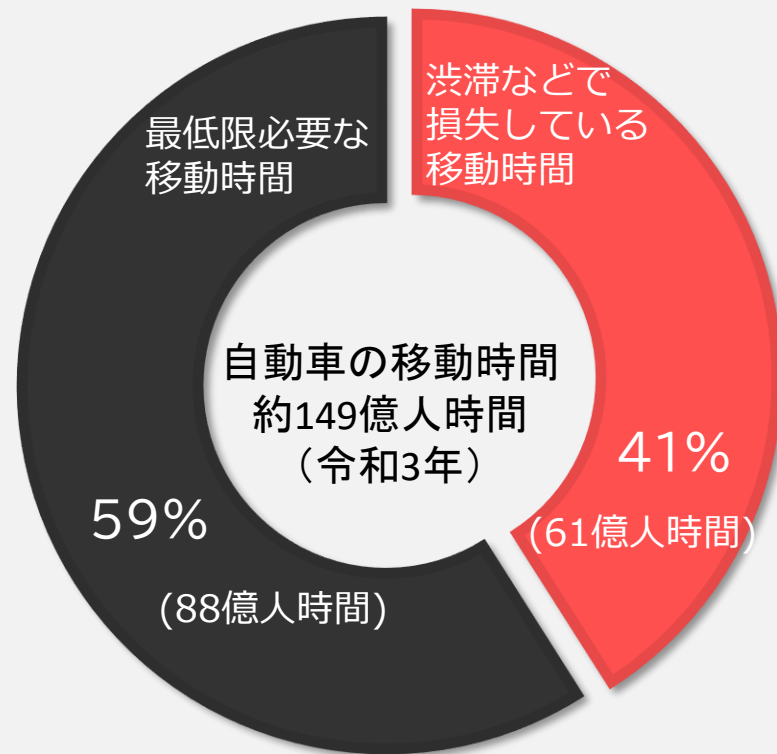
日本の高速道路は約 4 割が暫定 2 車線であり、制限速度は基本70km/h以下

現状と課題認識

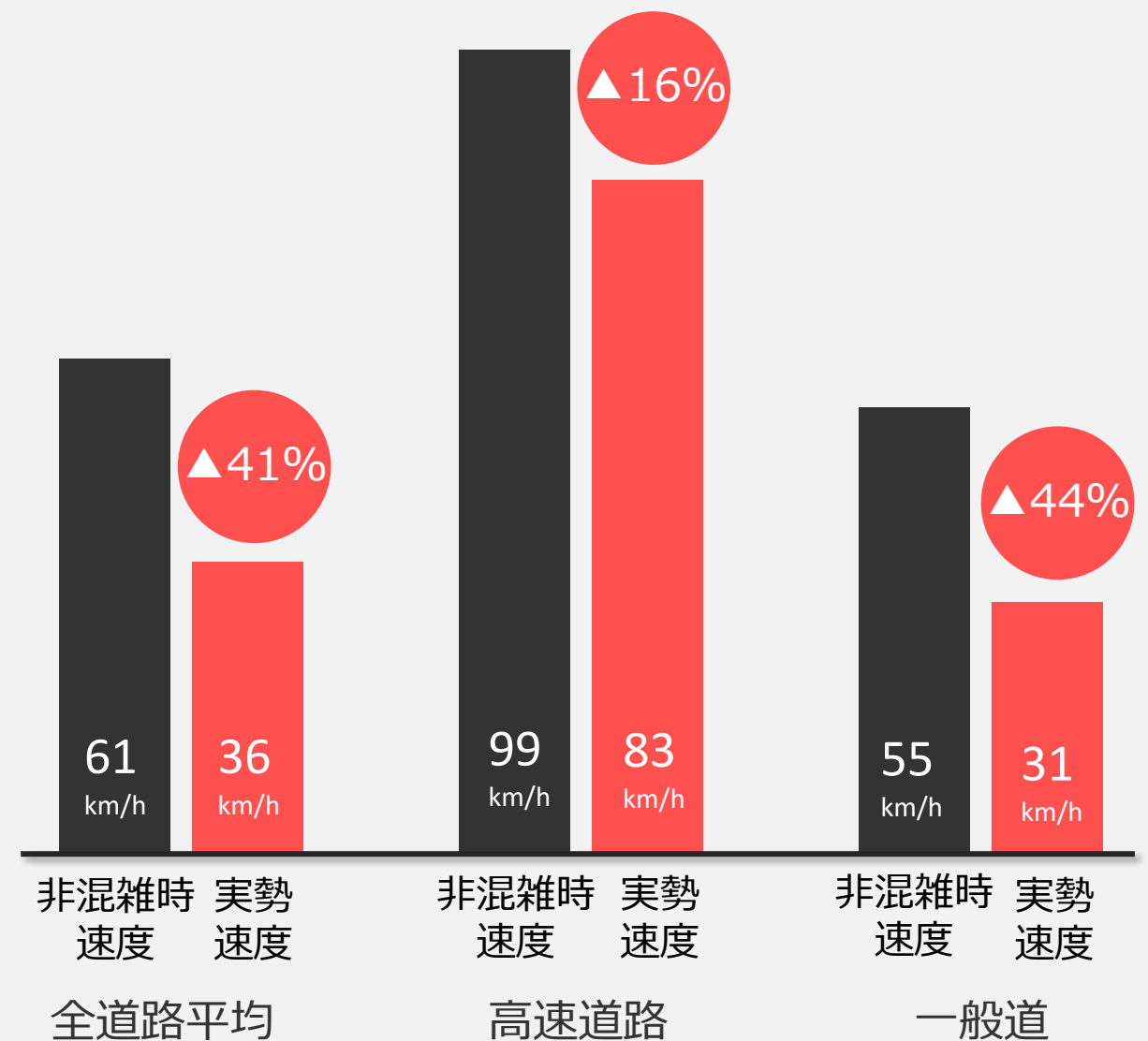
渋滞による時間ロスが生じ、経済損失が顕著

移動時間の約**4割**が時間ロス

年間61億人時間、約370万人分の労働時間
日本のCO₂総排出量の1.3%に相当



実際の移動速度は、非混雑時間帯よりも大幅に低下



※対象：高速道路・一般道路（都道府県道以上）（令和3年）
非混雑時速度：自由走行速度（上位10%マイル速度）

現状と課題認識

物流の労働力不足の中、労働時間規制等により輸送能力が不足する「2024年問題」をはじめ、構造的な物流危機が懸念されている。

<自動車運送事業における労働時間規制等による物流への影響>

具体的な対応を行わなかった場合

2024年度には輸送能力が約14%(4億トン相当)不足する可能性

その後も対応を行わなかった場合

2030年度には輸送能力が約34%(9億トン相当)不足する可能性

ワイズネット WISENET2050

“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”をWISENET（ワイズネット※）と位置づけ、そ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。

ワイズネット
WISENET：World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork)

ワイズネット WISENETのコンセプト



シームレスネットワークの構築

サービスレベル達成型を目指し、シームレスなサービスが確保された高規格道路ネットワークを構築します。

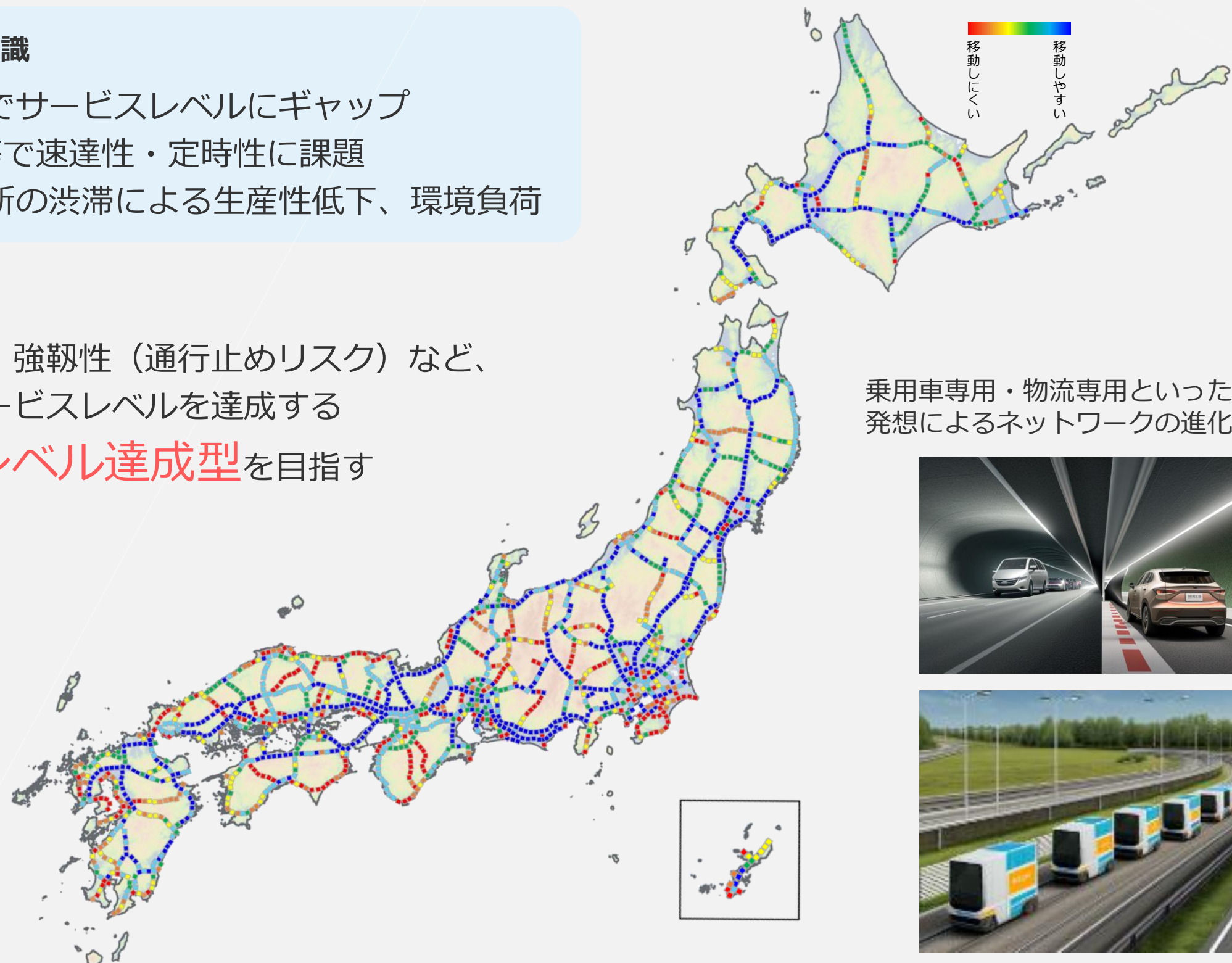
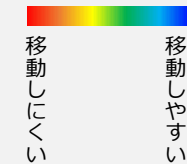
移動の現状の課題認識

- 行政界や管理境でサービスレベルにギャップ
- 暫定2車線区間等で速達性・定時性に課題
- 特定時間帯・箇所の渋滞による生産性低下、環境負荷

移動しやすさ、強靱性（通行止めリスク）など、求められるサービスレベルを達成する

サービスレベル達成型を目指す

移動のしやすさの現状



乗用車専用・物流専用といった新たな発想によるネットワークの進化を検討



シームレスネットワークの構築

諸外国の例も参考に、道路の階層性に応じた
求められるサービスレベルを確保する考え方に転換

アメリカの道路計画では、道路の階層に応じたサービスレベルを基準とする考え方を採用

機能分類 Functional Class	エリアと地形の組み合わせによるLOS Customary Level of Service for Specified Combination of Context and Terrain Type				サービス水準 Level of Service(LOS)	一般的な運用状況 General Operating Conditions
	地方の平地部 Rural Level	地方の起伏部 Rural Rolling	地方の山地部 Rural Mountainous	郊外部, 都市部, 都市中心部, 地方部の街 Suburban ,Urban , Urban Core , and Rural Town		
高速道路 Freeway	B	B	C	C or D	A	自由流 Free flow
幹線道路 Arterial	B	B	C	C or D	B	合理的な自由流 Reasonably free flow
補助幹線道路 Collector	C	C	D	D	C	安定した交通流 Stable flow
地区内道路 Local	D	D	D	D	D	不安定な交通流に近づいている状況 Approaching unstable flow
					E	不安定な交通流 Unstable flow
					F	渋滞発生状況 Forced or breakdown flow

AASHTO (米道路協会) 技術基準2018 (グリーンブック)

今後必要な基準等の整備を検討

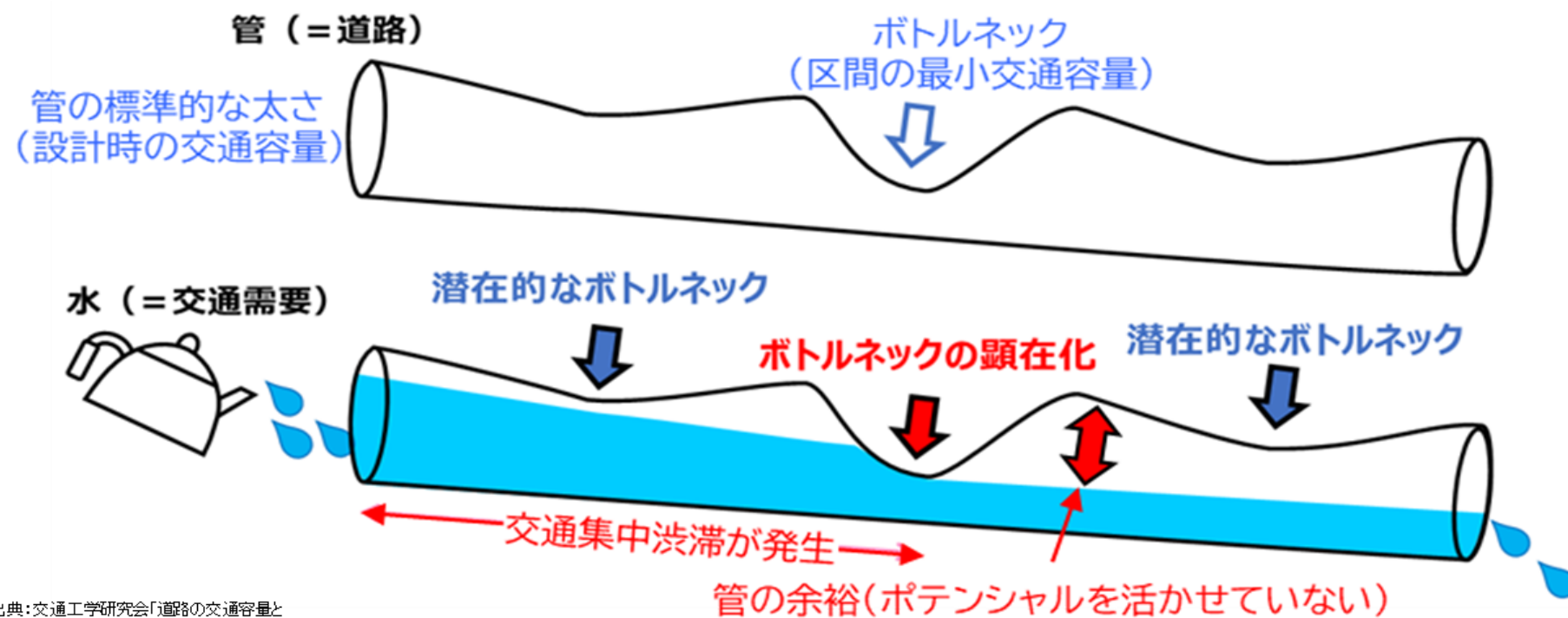
パフォーマンス・マネジメント

時間的・空間的に偏在する交通需要や渋滞に対して、データを活用したパフォーマンス・マネジメントにより、ボトルネック対策を効率的・効果的に実施し、高規格道路ネットワーク全体のサービス向上を実現します。

サービスレベルをデータで評価し、効率的・効果的なサービス向上を図ります。

- ・スムーズな時の旅行速度（ポテンシャル性能）
- ・実際の平均旅行速度（パフォーマンス性能）
- ・最短時間経路が使えない場合の迂回率（多重性） 等

道路のパフォーマンスの概念図



出典:交通工学研究会「道路の交通容量とサービスの質に関する研究」より一部編集

「時間別・箇所別・方向別」のデータからパフォーマンスが低い箇所のメカニズムを分析します。

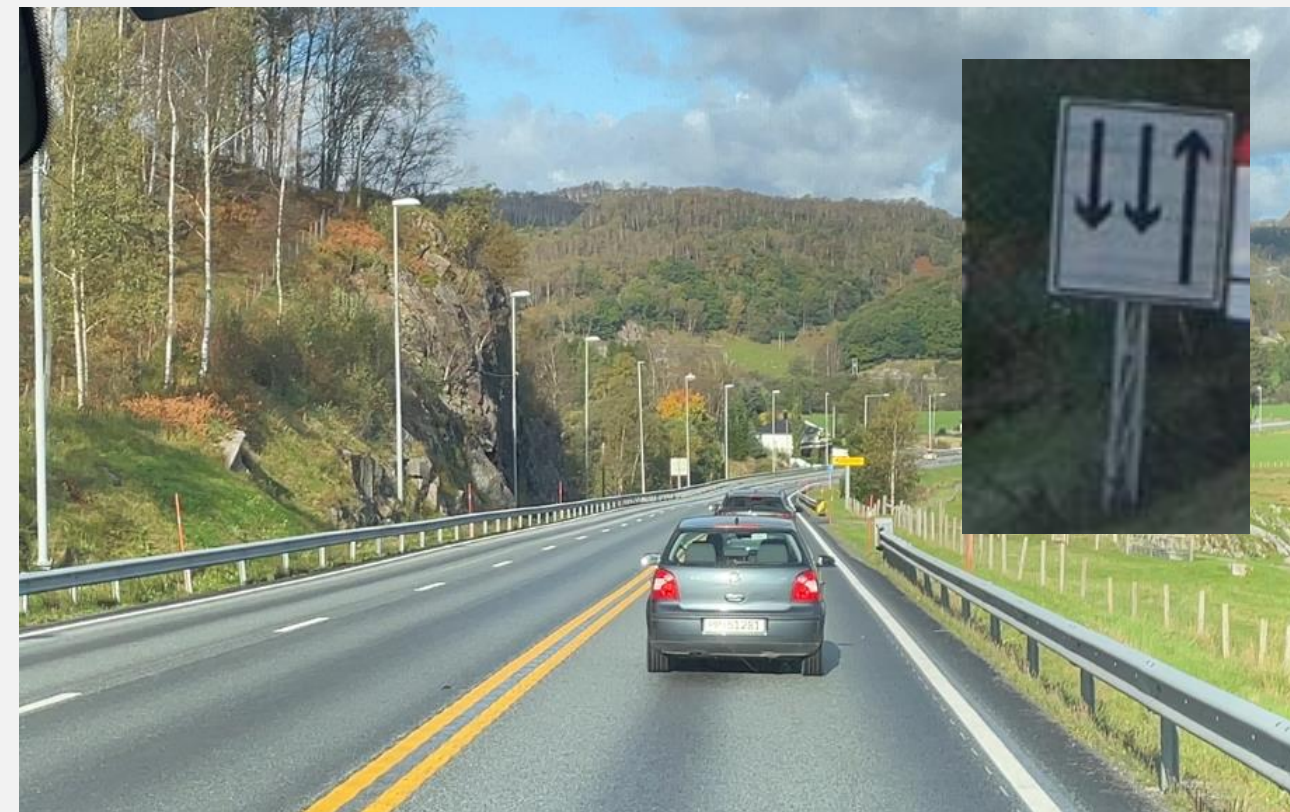
パフォーマンス・マネジメント

局所的・面的な渋滞対策や環境負荷軽減に資するラウンドアバウトの活用、
2+1車線化など、新たな対策を機動的に実施

対策イメージ



ラウンドアバウト (スタバングル ノルウェー)



2+1車線 (E39 ノルウェー)

需要サイドとの連携

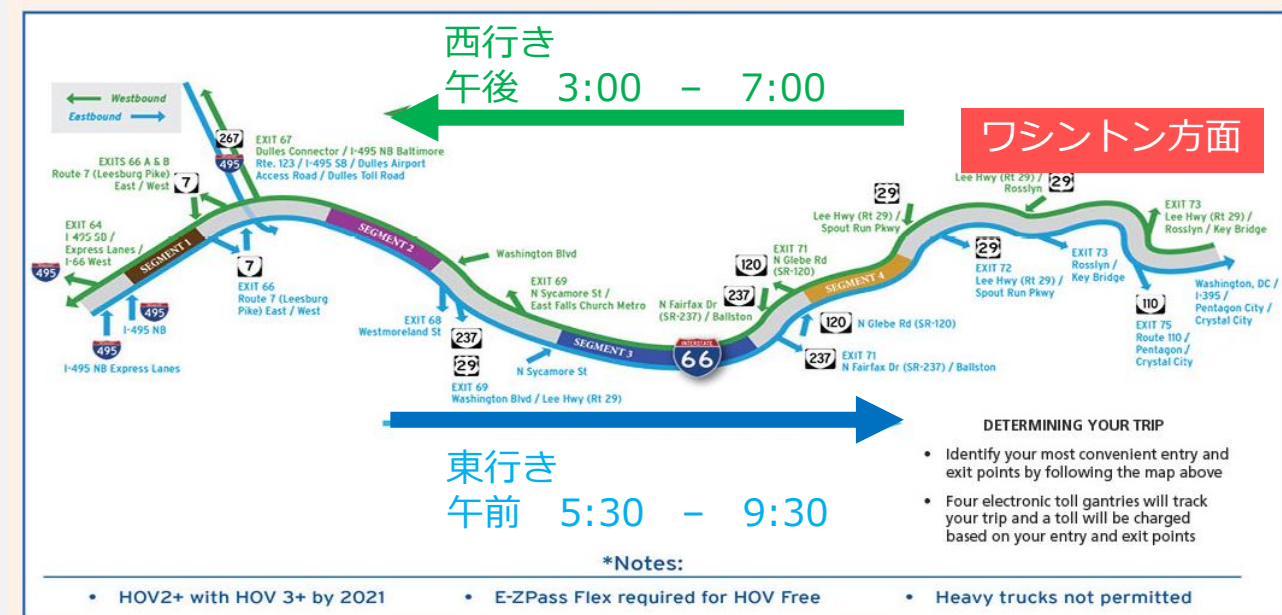
インフラのポテンシャルを活かし、賢く利用していくためには、需要サイドとの連携も重要です。地域との協働や経済的手法を含めたTDMを推進します。

アメリカ I-66 動的料金システム（バージニア州ワシントンDC郊外 約10km区間）



Photo by Mike Grinnell

- 平日朝夕のワシントン方面への混雑緩和のため、時速72kmの交通を確保するよう、青天井で料金変動（相乗車両は無料）



	2019	2020	2021
平均料金 (東行き)	\$7.34	\$2.82	\$2.25
\$40以上の トリップ数	24,730	2,993	0

- 導入当初は40ドル以上となる料金も見られたが、徐々に逡減

自動車の道路から、多様な価値を支える多機能空間へと進化

自動物流道路(オートフロー・ロード Autoflow Road)

道路空間を活用した人手によらない新たな物流システムとして、
自動物流道路(オートフロー・ロード)の実現を目指します。

物流危機への対応、低炭素化推進のため、諸外国の例も参考に、
新たな技術によるクリーンな物流システムの実現に向けた検討を開始します。

スイス CST

主要都市間を結ぶ地下トンネルに自動運転
カーゴ車を走行させる物流システムを計画中



出典：Cargo Sous Terrain社HP

イギリス MAGWAY

低コストのリニアモーターを使用した完全自動運転
による物流システムを計画中



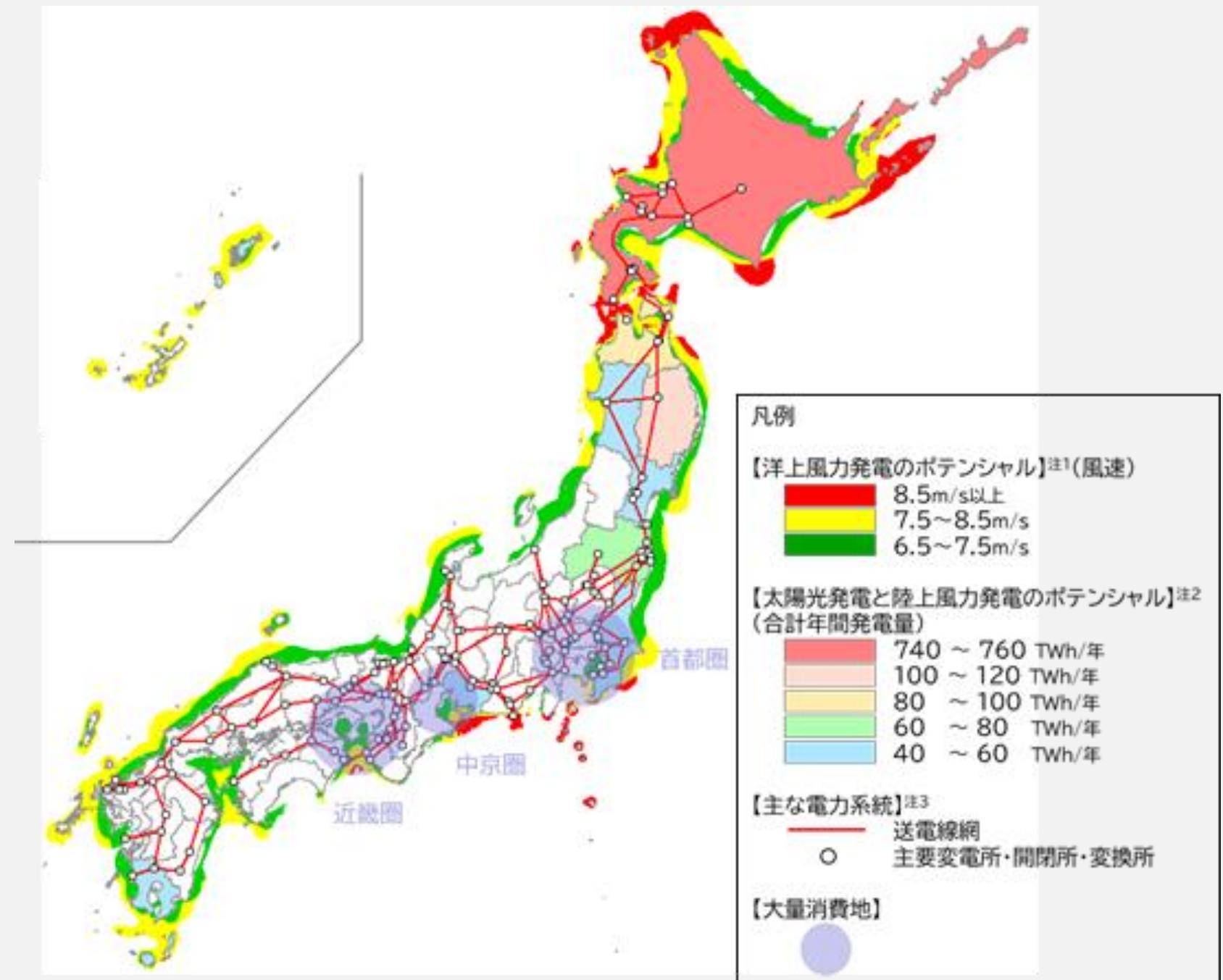
出典：Magway社提供資料

自動車の道路から、多様な価値を支える多機能空間へと進化

電力ハイウェイ

再生可能エネルギー等の広域送電需要を踏まえ、広域送電等への道路ネットワーク活用を推進します。

明石海峡大橋



出典:関西電力送配電HP
(明石海峡大橋に添架されている電力ケーブル)

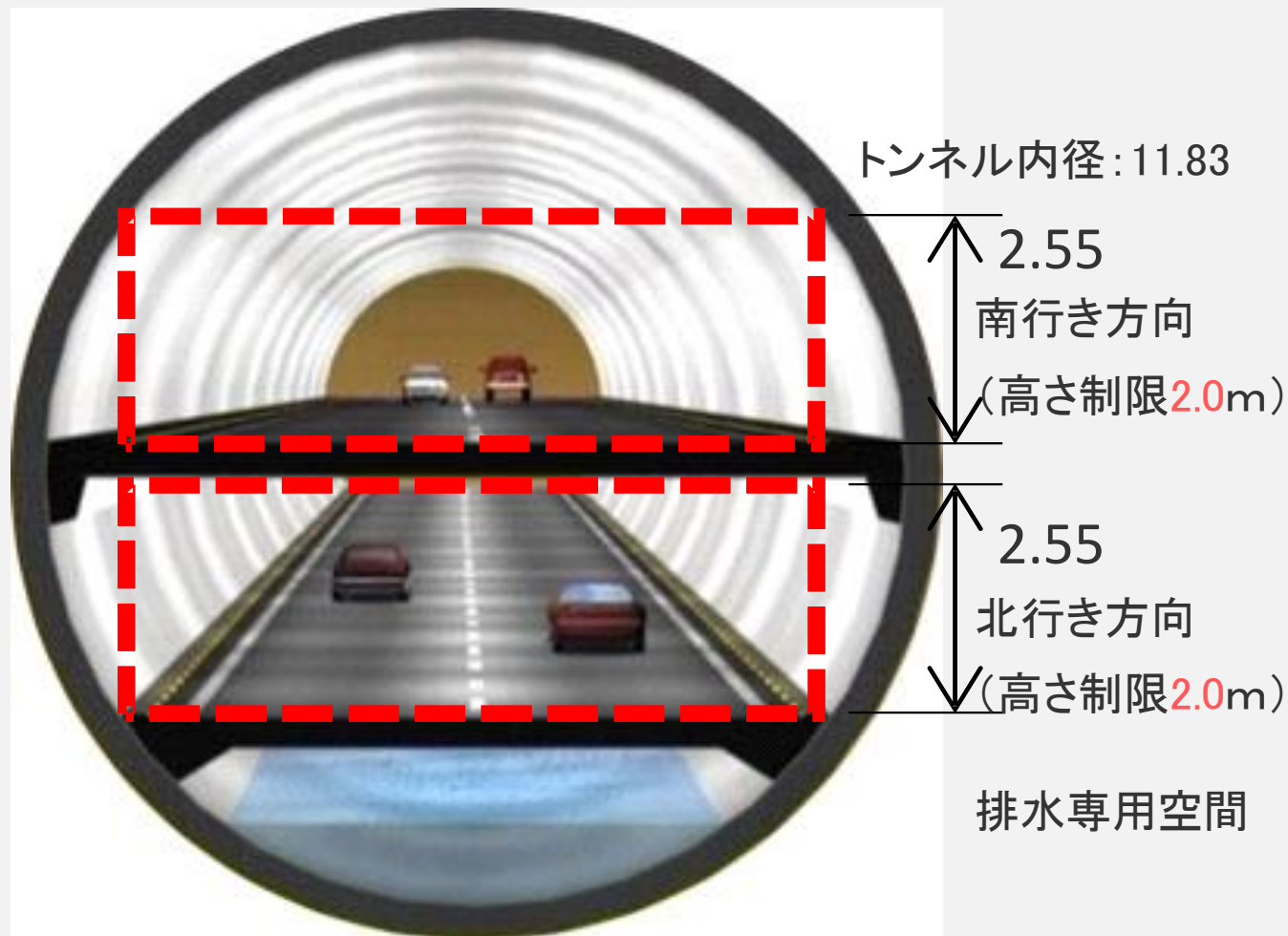
【注1】REPOS(リーパス(再生可能エネルギー情報提供システム)(環境省))における「洋上風力導入ポテンシャル」データ(令和5年5月時点)より作成
【注2】「国土の有効利用を考慮した太陽光発電のポテンシャルと分布」(国立研究開発法人科学技術振興機構 低炭素社会戦略センター、令和4年3月)より作成
【注3】「全国を連携する送電線(全国基幹連携系統)」(電気事業連合会HP)をもとに各電力会社公表資料等より作成

自動車の道路から、多様な価値を支える多機能空間へと進化

治水機能

頻発する集中豪雨に対処するため治水機能への道路ネットワーク活用を推進します。

高速道路と放水路の共用トンネルとして導入
(2007年開通)



マレーシア SMART

高速自転車道

低炭素な社会の実現も見据え、自転車専用道路の整備を推進します。

高速道路と並行して規格の高い自転車道を国が整備

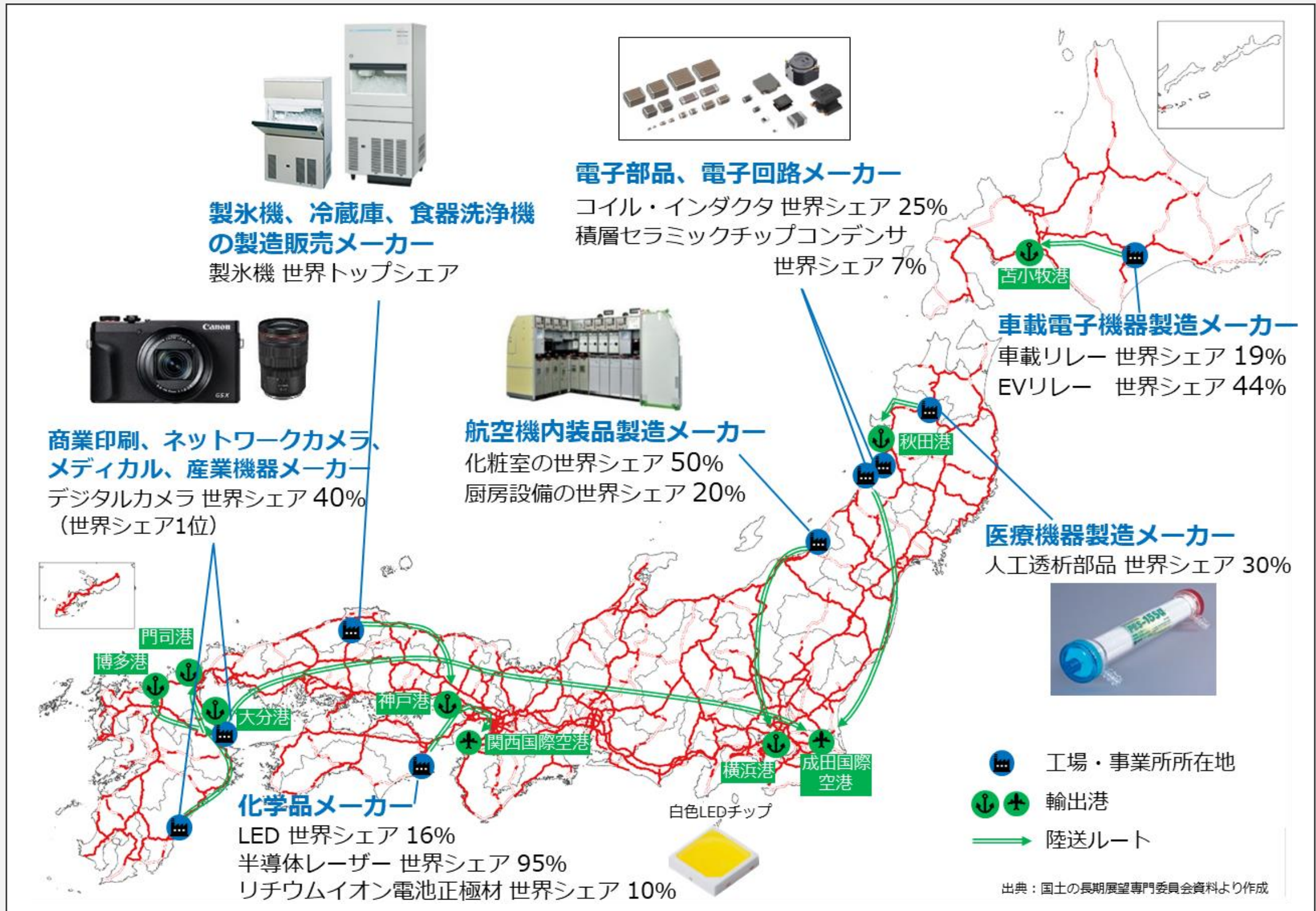


ノルウェー(E39国道)

経済成長・物流強化

世界シェアを誇る企業が地方に立地

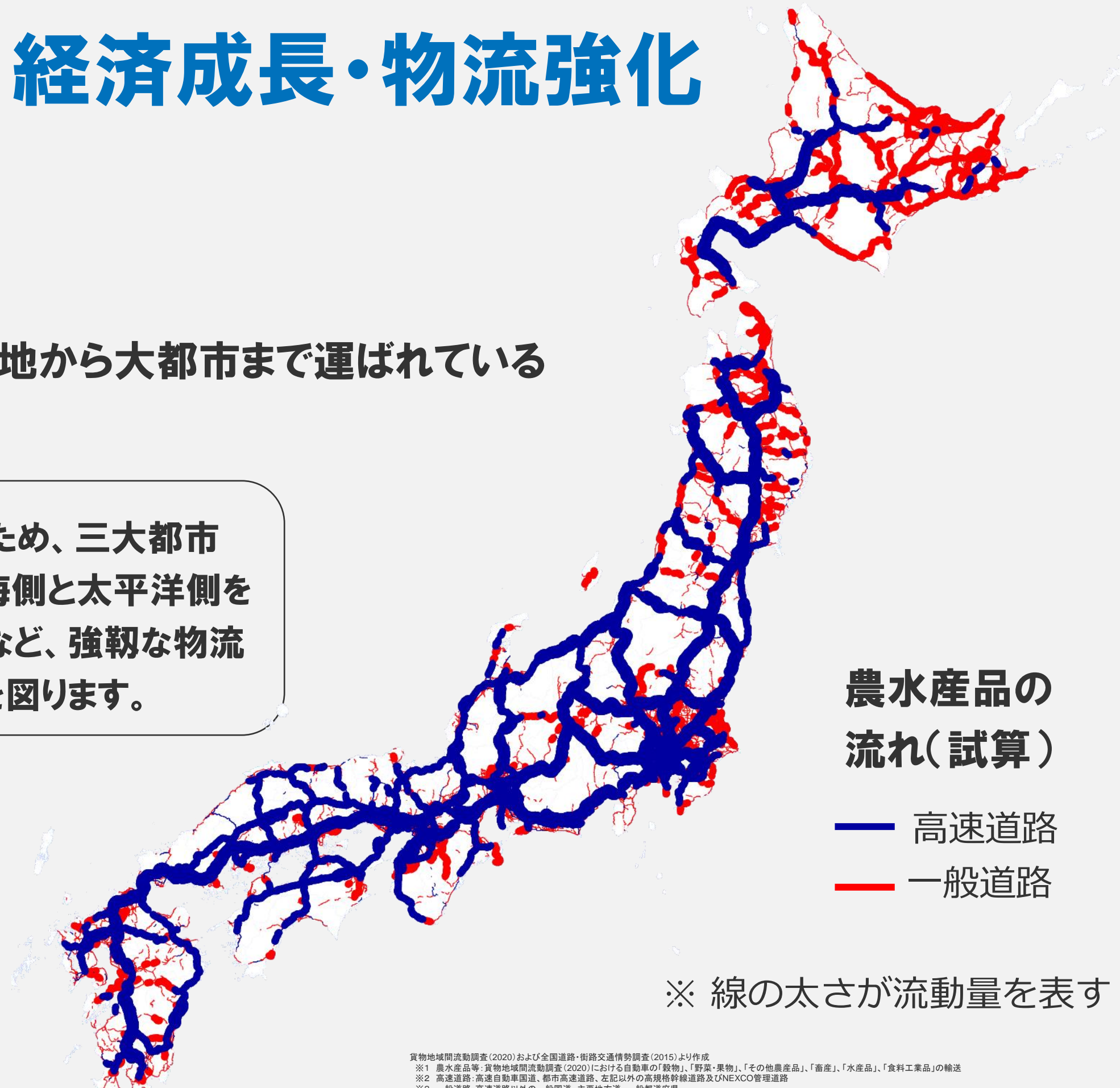
世界シェア60%以上の製品群数 **日本270** 米国124 欧州47 中国73



経済成長・物流強化

農水産品は地方の産地から大都市まで運ばれている

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、強靱な物流ネットワークの構築を図ります。



農水産品の
流れ(試算)

— 高速道路
— 一般道路

※ 線の太さが流動量を表す

貨物地域間流動調査(2020)および全国道路・街路交通情勢調査(2015)より作成
※1 農水産品等:貨物地域間流動調査(2020)における自動車の「穀物」、「野菜・果物」、「その他農産品」、「畜産」、「水産品」、「食料工業品」の輸送
※2 高速道路:高速自動車国道、都市高速道路、左記以外の高規格幹線道路及びNEXCO管理道路
※3 一般道路:高速道路以外の一般国道、主要地方道、一般都道府県

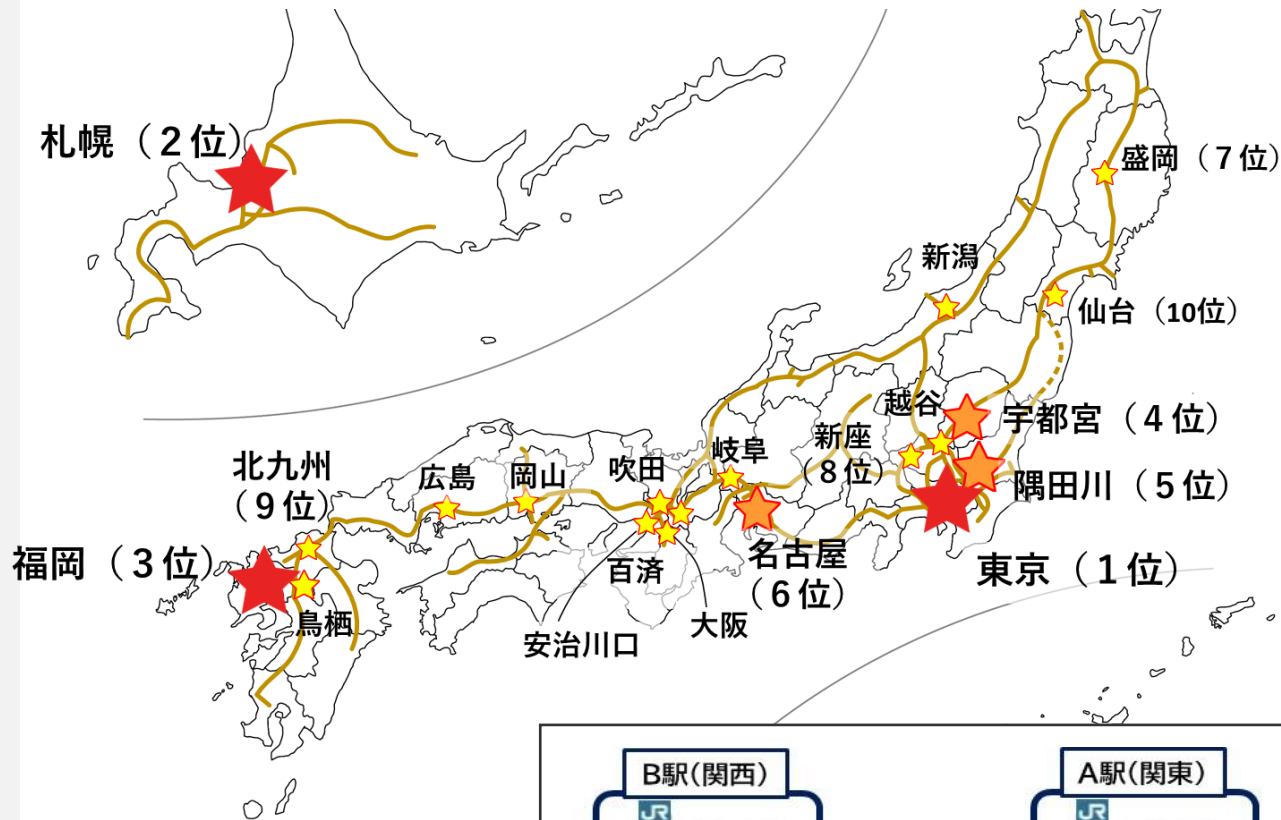
経済成長・物流強化

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します。

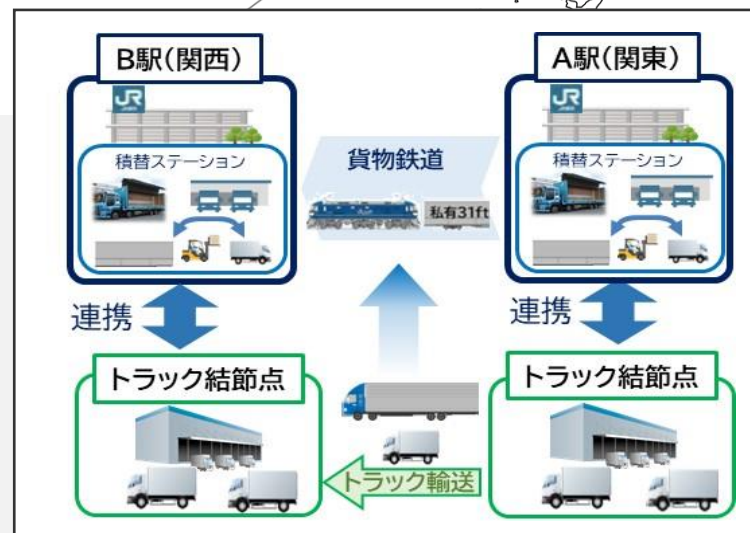
鉄道貨物駅とトラック結節点のスムーズなアクセスを確保し、モーダルコンビネーションを実現します。

物流危機に対応するダブル連結トラックの走行環境整備や中継輸送拠点整備を促進します。

コンテナ取扱量が多い鉄道貨物駅(上位20位)



鉄道貨物駅 (コンテナ取扱量上位20位)
日本貨物鉄道株式会社提供資料より作成



ダブル連結トラックの走行環境整備や休憩機能の充実

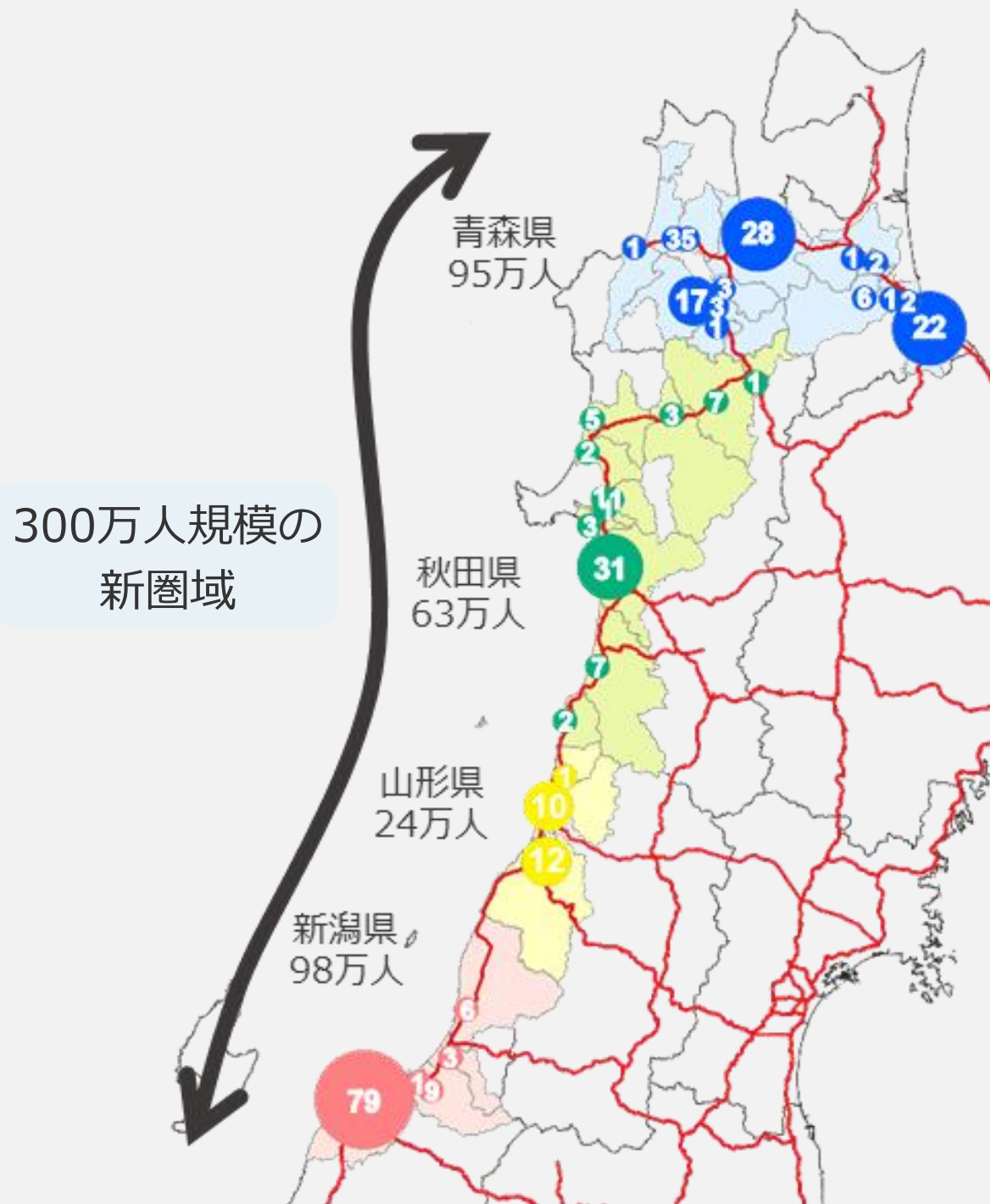


出典：本州四国連絡高速道路(株) HP

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

高規格道路が作り出す新しい人口圏域を意識し、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します。

高規格道路がつなぐ拠点人口により、これまでの地域を越えた新たな圏域を創出します。



出典：国勢調査（R2）

【参考】三陸沿岸道路の整備効果

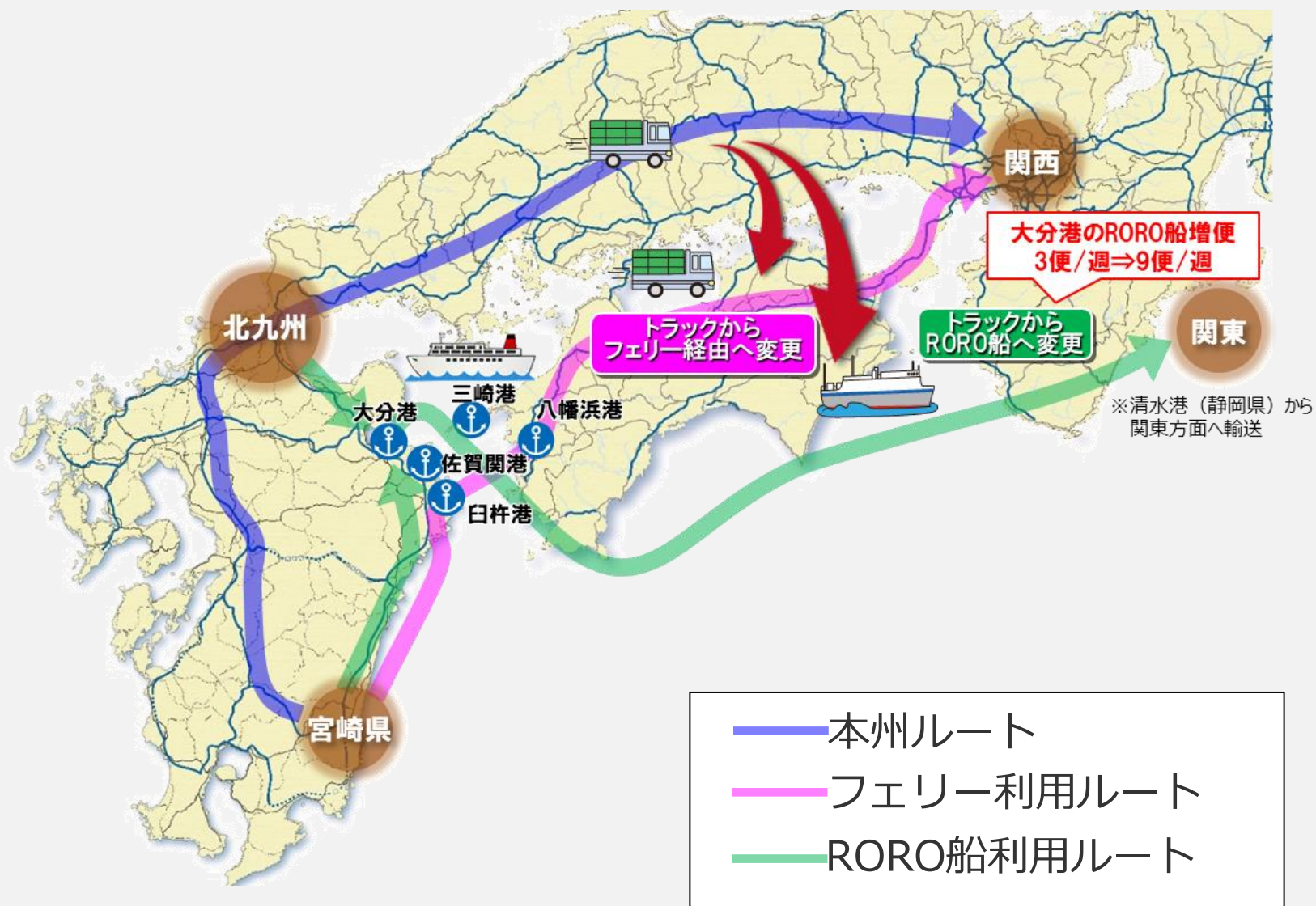


- ・ 東日本大震災後に事業化された三陸沿岸道路は、事業着手後10年で全線開通し、仙台から八戸間が約360kmの高規格道路でつながりました。
- ・ 圏域の骨格軸を形成、時間短縮により交流人口を拡大するとともに、多くの企業立地などの間接効果や災害に対する強靱性、低炭素化など多様な効果を発揮しています。

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、鉄道輸送との連携を強化し、シームレスなネットワークを実現します。

東九州道開通により、大分港からのフェリー・RORO船へのモーダルシフトが進展しています。船舶利用による休憩時間の確保により、ドライバーの働き方改革にも貢献します。



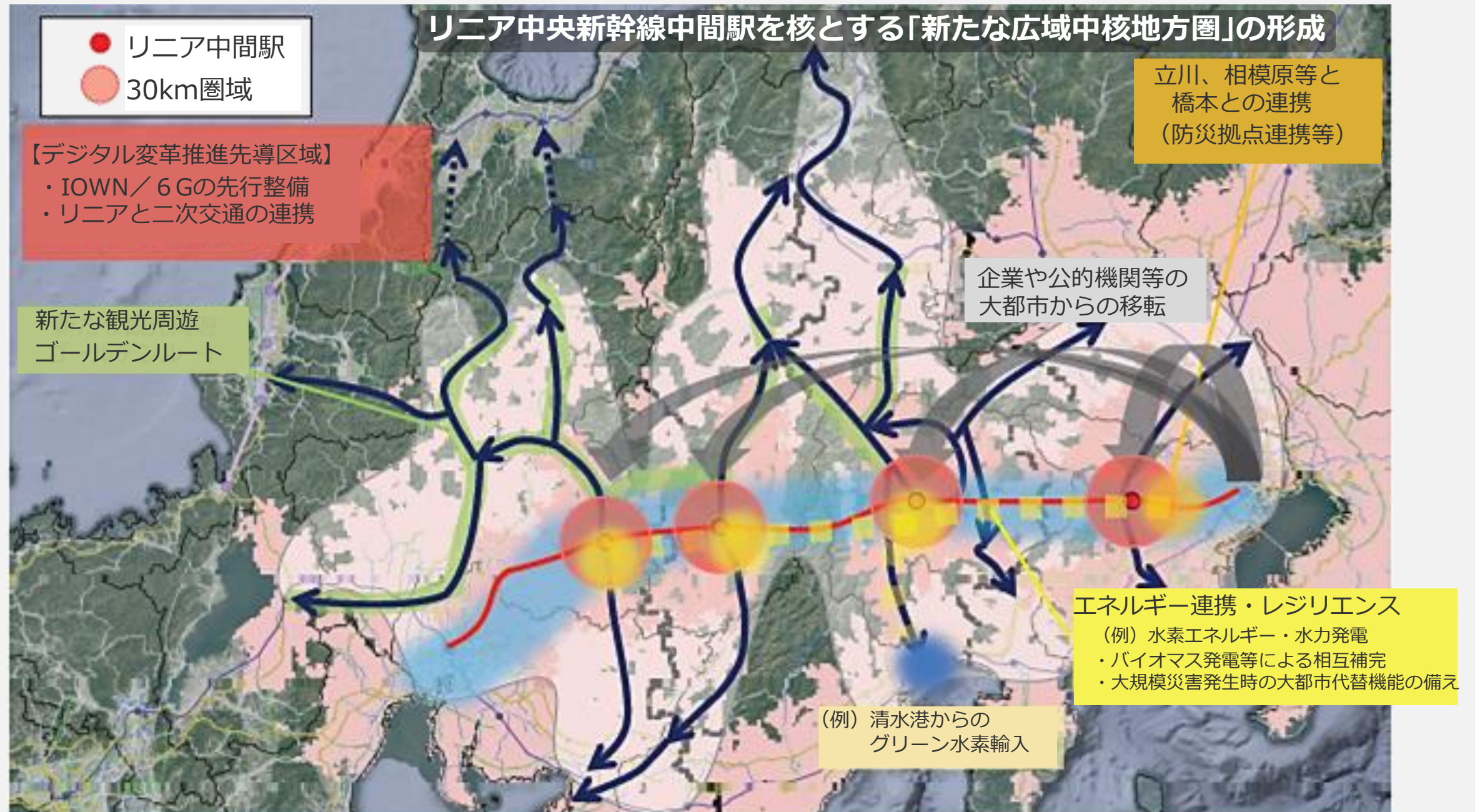
空港と市街地を結ぶ高規格道路 (松山外環状道路)



電動フェリー (ノルウェー)

交通モード間の連携強化

リニア中央新幹線の間接駅は、新たな圏域の重要な拠点機能を担うことから、新たな圏域構造に対応した道路ネットワークとの連携強化を推進します。



複数地域に跨る異業種連携 / 研究機関等の立地促進
(例) 精密機械産業・ロボット産業・エネルギー産業・航空宇宙産業等

各圏域をイノベーション拠点とした連携
品川 : 世界とつながる分野横断的なイノベーション拠点
中間駅 : 各圏域の持つ特性・アドバンテージを活かした実証・イノベーション創出拠点

交通モード間の連携強化

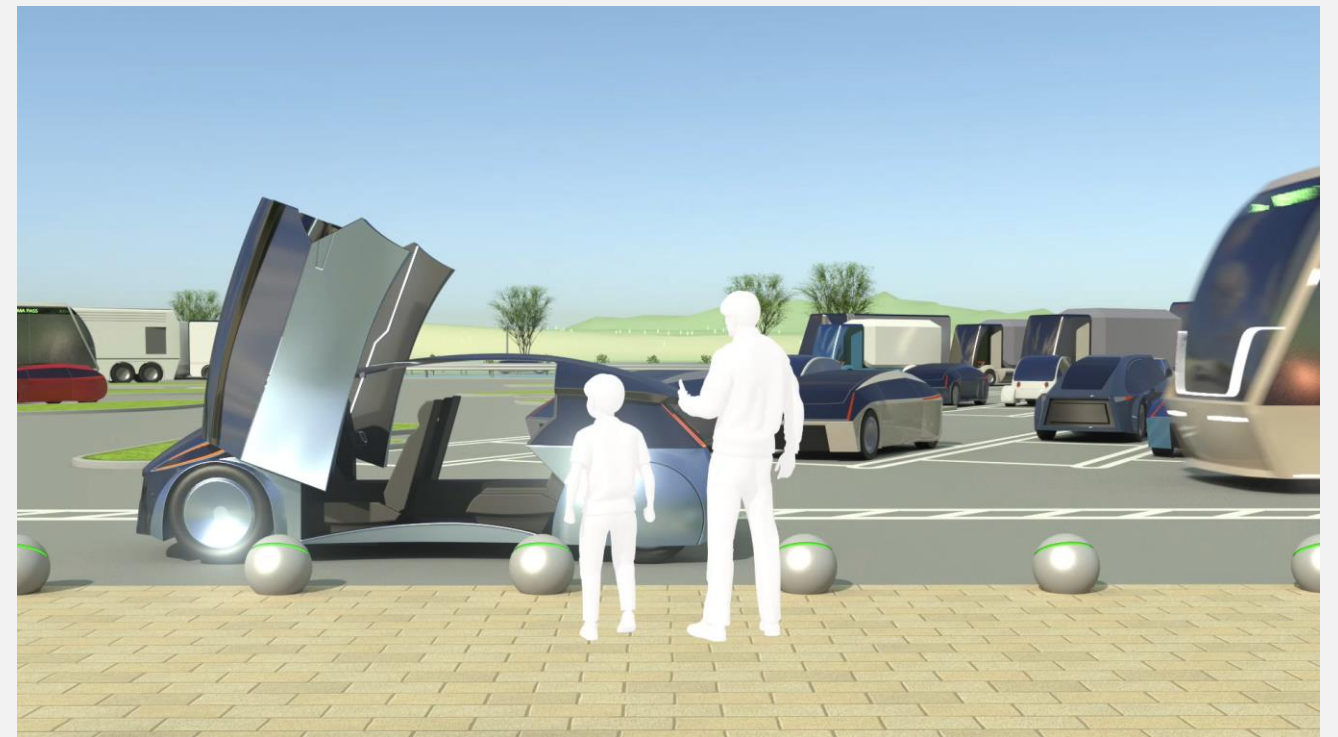
集約型公共交通ターミナル(バスタ)の整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間の創出を進めていきます。

バスタの整備イメージ (品川駅交通ターミナル)



※周辺開発はイメージであり、整備内容が決定したものではありません。

モビリティハブ(イメージ)



※NEXCO東日本作成動画より

拠点機能の強化

高規格道路と直接連結するSA・PA等の拠点については、立地希少性を踏まえ、有効活用のための高度利用を推進します。

アメリカ 高速バスターミナル



高速道路と直結したバスターミナル（地上3階）と地下鉄駅（地下2階）を連絡通路で接続し高度利用【サンフランシスコ トランスベイ・トランジットセンター】

フランス 高速道路直結物流拠点



鉄道駅、高速道路と直結し、空港とも近接した総合市場。総面積 234ha、取扱量308万t、売上高10億€（2022）【ランジス卸売市場】

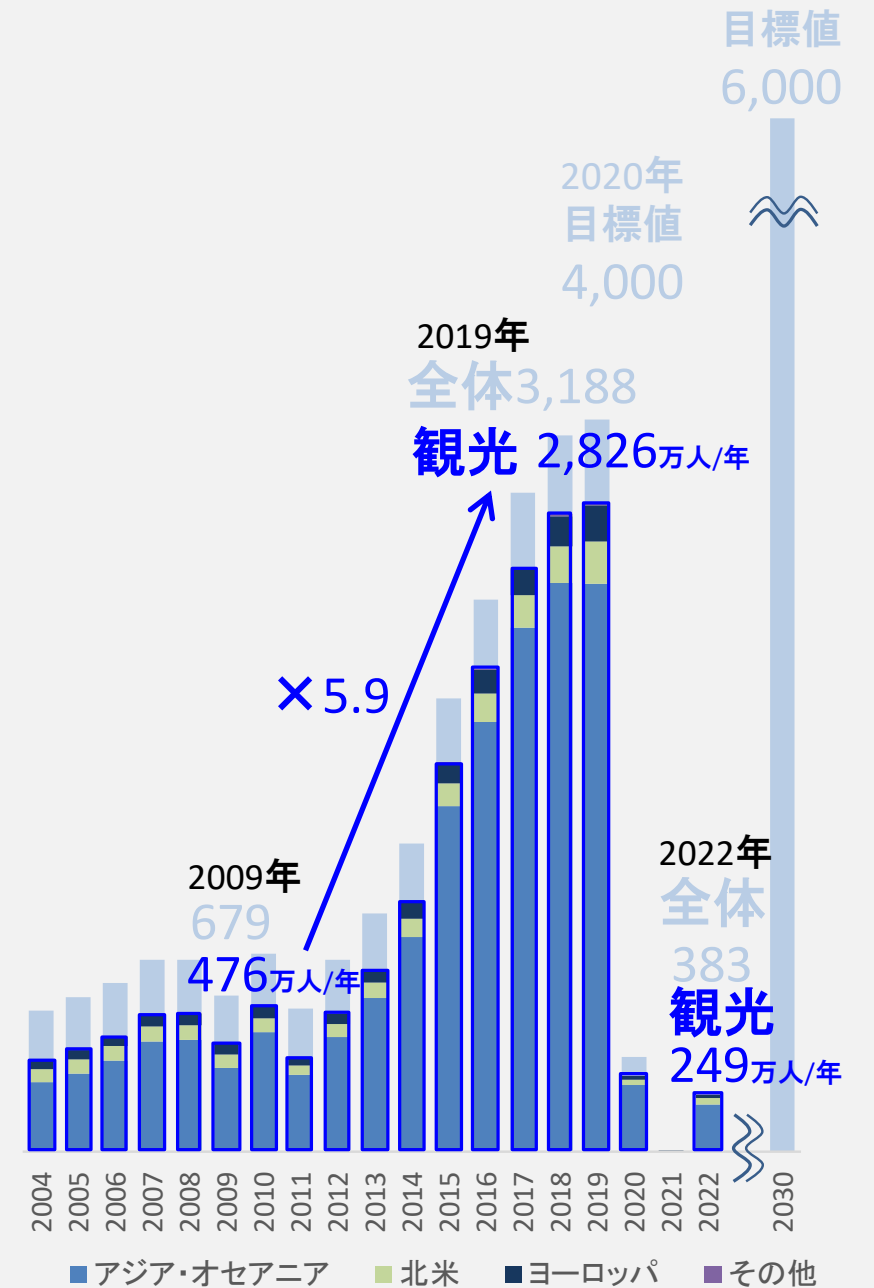
観光立国の推進

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、観光資源の魅力を高めます。

北関東道整備による観光地資源アクセスの向上



訪日観光客の推移



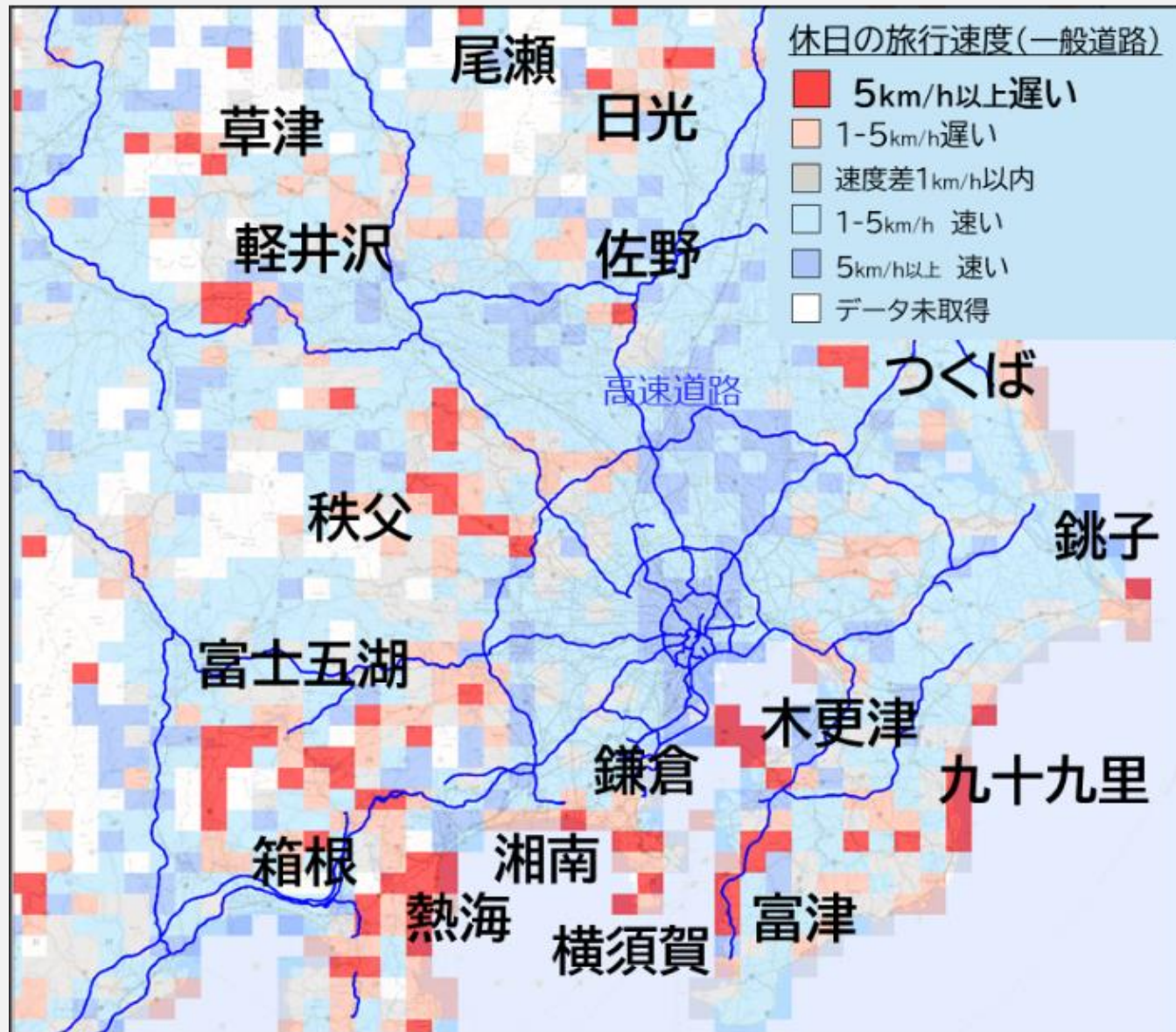
出典：訪日観光客の推移：JNTOホームページ
訪日外国人旅行客数政府目標：「明日の日本を支える観光ビジョン」2016.3
（『明日の日本を支える観光ビジョン構想会議』（議長：内閣総理大臣）

観光立国の推進

休日に速度低下が生じている観光地を対象に、ハード・ソフトの対策を検討

休日速度低下エリア

地域毎の速度低下エリア



地域	速度低下エリア数	該当市町村(例)
北海道	29 ^{エリア}	札幌、函館、洞爺湖、倶知安、釧路、弟子屈、斜里
東北	42 ^{エリア}	仙台、仙北、蔵王、天童、尾花沢、会津若松、松島
関東	82 ^{エリア}	鎌倉、箱根、日光、片品、軽井沢、草津、富士吉田、鳴沢
北陸	8 ^{エリア}	七尾、輪島、弥彦、南砺、長岡
中部	49 ^{エリア}	白川、伊勢、熱海、下田、島田、御殿場
近畿	36 ^{エリア}	淡路、城崎、大津、新宮・田辺、京都、宮津、白浜
中国	10 ^{エリア}	廿日市、鳥取、出雲、倉敷
四国	10 ^{エリア}	土佐清水、直島、まんのう、三好
九州	43 ^{エリア}	湯布院、中津、太宰府、宗像、島原、宮崎、霧島
沖縄	12 ^{エリア}	読谷、恩納、名護、本部、今帰仁

321

※ETC2.0プローブ情報(令和3年度)より5kmメッシュにおける一般道路(一般国道、主要地方道、一般都道府県道を対象に作成)
 ※速度低下の分析は10月の平日における旅行速度の平均値と、GW、SW及び年間の土曜日曜における旅行速度の平均値を比較
 ※観光地に関する箇所は、観光資源台帳((公)日本交通公社)等を元に主な観光地との関係性を、交通状況等を考慮して選定

観光立国の推進

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、地域と連携したハード・ソフトの渋滞対策等の取組を進めます。

現状



観光地の渋滞状況



データ分析による渋滞把握・誘導



シェアサイクルの導入の促進
(札幌市)



高速道路料金割引の見直し

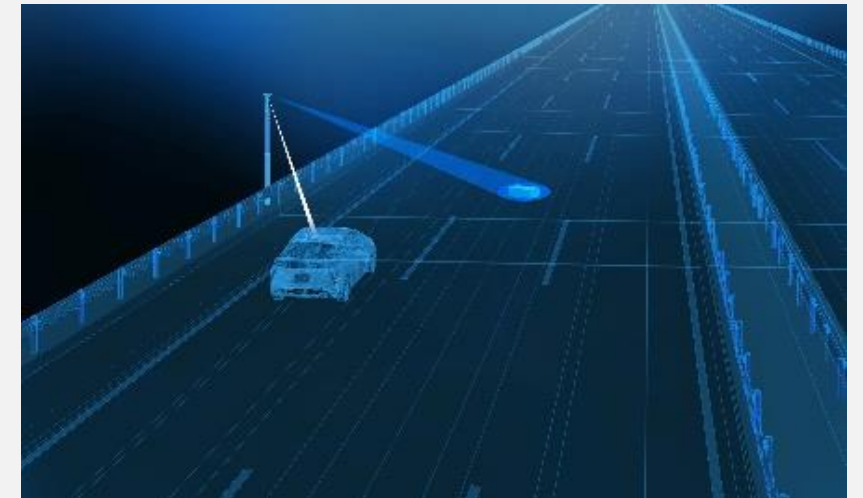
自動運転社会の実現

高速道路の電腦化を図り、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・社会実装を目指します。

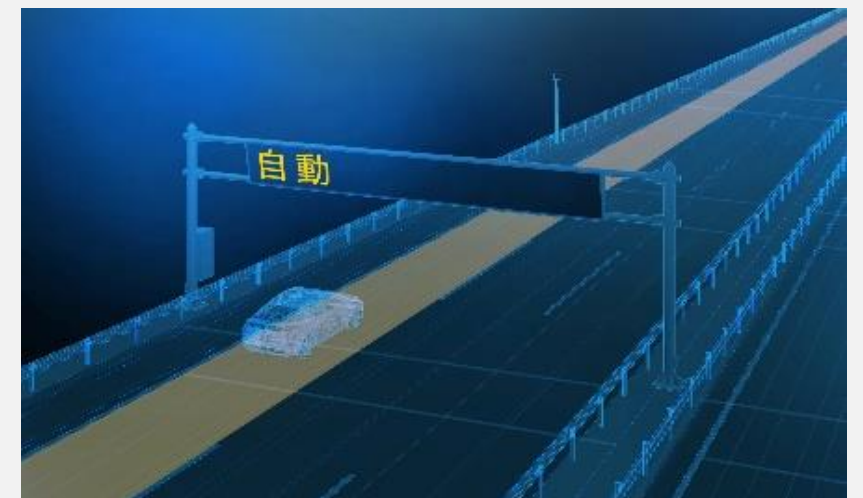
2024年度の新東名高速道路を皮切りに、2025年度以降は東北自動車道等においても取組を開始し、将来的に全国へ展開します。



車両と道路が協調した自動運転

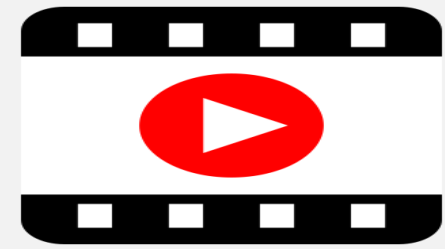


センサによる落下物等の検知
路車間通信による情報提供

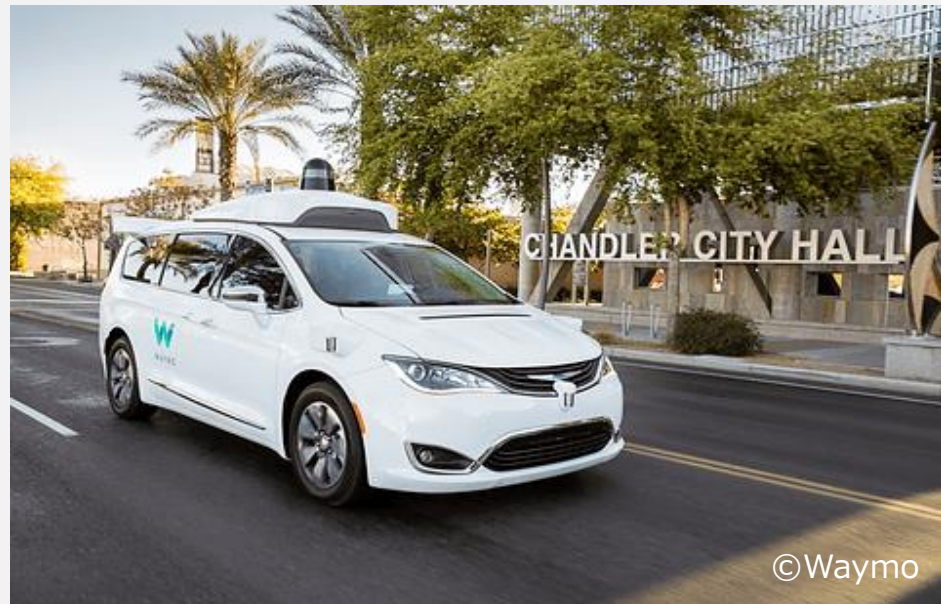


自動運転車用の走行レーン

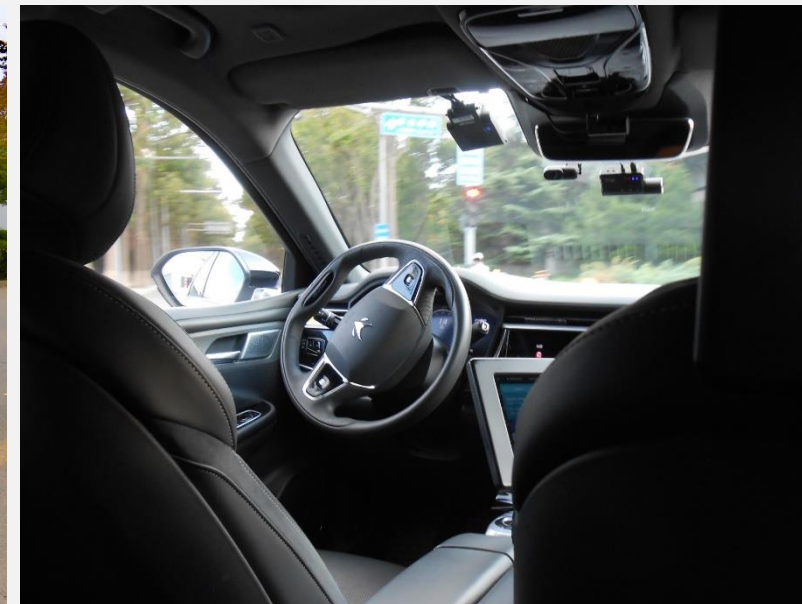
自動運転社会の実現



アメリカ(サンフランシスコ)



中国(北京市)



無人自動運転タクシーの開発・商業化

中国

自動運転に資するデジタルツイン技術を活用した高速道路の高度化)



路側センサ



停止車両等の自動検知



デジタルツイン技術

低炭素で持続可能な道路の実現

「カーボンニュートラル推進戦略」の4つの柱に基づき、低炭素で持続可能な道路交通を実現します。
電気自動車・燃料電池自動車等の次世代自動車の普及を後押しするため、SA・PAや道の駅など、充電ニーズの高い箇所を中心に急速充電器の増加を図ります。

カーボンニュートラル推進戦略 4つの柱

- ① 道路交通の適正化
- ② 道路交通のグリーン化
- ③ 低炭素な人流・物流
への転換
- ④ 道路のライフサイクル
全体の低炭素化



国土交通省道路局「カーボンニュートラル推進戦略
中間とりまとめ」令和5年9月

SAにおける急速充電器（恵那峡SA）

道路空間の再配分

新たなネットワークの整備と合わせ、車線削減を伴う思い切った再配分をセットで計画し、都市の魅力を高める道路の使い方へと転換を図ります。

無電柱化・まちづくりとの融合(潟県十日町市)



ノルウェー オスロ市



シェアバイク



バイクレーン



バス・タクシーレーン



トラム

自家用車の市街地への流入抑制のため、段階的に課金するとともに、市街地の自転車・公共交通利用環境を整備

道路空間の再配分

チェコ プラハ市



LRT

LRTを導入して街区をトランジットモール化



プラハ市旧市街広場周辺
(歩行者専用道路)

都心部を歩行者専用道路として
歩行者中心の空間を整備

ラム

自然再興(ネイチャーポジティブ)の実現

地球温暖化やヒートアイランド対策、生物多様性の保全に寄与するため、周辺環境や景観に配慮した道路ネットワークの形成や道路空間の創出を目指します。

大橋”グリーン”ジャンクション(首都高速)



都市部のジャンクション整備に合わせた上部空間活用として地球温暖化やヒートアイランド対策、生物多様性に寄与する空間を創出。

生態系に配慮した道路整備



出典：カナダ政府ウェブサイト、The Trans-Canada highway - Banff National Park
<https://parks.canada.ca/pn-np/ab/banff/nature/conservation/transport/tch-rtc>

動物の生息域分断の防止や、植物の生育環境の保全を図る観点から、生態系に配慮した道路の整備を推進。

ご清聴ありがとうございました

WISENET2050・政策集に関して
皆様のご意見をお聞かせください



hqt-road-wisenet@gxb.mlit.go.jp

国土交通省道路局企画課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

TEL : 03-5253-8111