

社会資本整備審議会 道路分科会 建議 構成案

I 社会経済についての現状認識

1. 人口減少・超高齢化と暮らしへの影響
2. 日本経済の状況
3. ICT 技術の急速な進展
4. 激甚化する自然災害、切迫する巨大地震
5. 老朽インフラの加速度的増加
6. 「観光先進国」に向けた挑戦

II 目指す社会と道路政策

1. 経済成長に資する生産性向上
2. 地方創生の実現・地域経済の再生
3. 国民の安全・安心の確保
4. 一億総活躍社会の実現
5. イノベーション（技術革新）の社会実装

III 新たな道路政策の方向性

1. 道路・交通とイノベーション（新結合） ～道から社会を変革する～
2. 人とクルマのベストミックス ～高度な道路交通を実現する～
3. 道路の更なるオープン化 ～多様な連携・協働を追求する～

IV 道路施策の具体的提案

1. メンテナンスのセカンドステージへ
 - (1) 予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施
 - (2) 新技術の導入による長寿命化・コスト縮減
 - (3) 過積載撲滅に向けた取組の強化
 - (4) 集約化・撤去による管理施設数の削減
 - (5) 適正な予算等の確保
 - (6) 地方への国による技術的支援の充実
2. 交通安全
 - (1) 生活道路の交通安全対策
 - (2) 自転車の利用環境の整備
 - (3) 踏切対策の推進
 - (4) 高速道路の安全対策
 - (5) ユニバーサルデザイン化の推進

3. 防災・インフラ安全

- (1) 大規模災害への対応
- (2) 集中豪雨や大雪への対策強化
- (3) 無電柱化の推進
- (4) 占用物件の適切な維持管理

4. 交通円滑化

- (1) ICT や AI 等をフル活用した交通マネジメントの強化
- (2) 交通流を最適化する料金・課金施策の導入
- (3) 大規模商業施設等の対策の強化
- (4) トラック・バスなど道路利用者との連携強化

5. 人と物の流れ

- (1) 災害・物流ネットワークの強化
- (2) トラック輸送のイノベーションの促進
- (3) 高速道路の幹線物流プラットフォームの構築
- (4) ラストマイルの人流・物流の確保

6. モーダルコネクト（他の交通との連携）

- (1) 人流・物流拠点とのネットワークのアクセス強化
- (2) バスタプロジェクトの推進
- (3) 主要鉄道駅など広域交通拠点の利便性の向上
- (4) モード間の情報接続の強化とシェアリングとの連携

7. 地域・民間との連携

- (1) 官民連携による未来都市空間の創造
- (2) 道路のストック効果を高めるための地域・民間との連携
- (3) 道の駅や高速道路の休憩施設等の活用促進
- (4) すべての人にわかりやすい道案内の実現
- (5) IT・ビッグデータを利活用した地域道路経済戦略の推進

8. 道路空間の利活用

- (1) 道路空間の利活用の更なる高度化
- (2) 多様なニーズに対応した道路空間の再構築
- (3) 民間団体等との連携による価値・魅力の向上

9. 「観光先進国」の実現

- (1) 観光地への円滑なアクセスの実現
- (2) 安全で快適な観光地の形成
- (3) 分かりやすい道案内の推進

V 施策の進め方についての提案

- ・ 予算・財源
- ・ 多様な主体との協働
- ・ データ利活用
- ・ 新技術の活用
- ・ 的確な評価

社会資本整備審議会 道路分科会

建議骨子案

I 社会経済についての現状認識

1. 人口減少・超高齢化と暮らしへの影響

・我が国は既に人口減少社会に突入し、今後、減少スピードは加速する見込み。(2050年代には人口1億人を切るとの予測。全国の約6割の地域で人口が半減、うち2割で無居住化するとの分析も。)

・現在、高齢化率は25%を超え、2025年には約30%、2040年には総人口の1/3を超える約35%まで上昇する見込み。特に、中山間地域は既に10年先をいく高齢化が進行しており、今後、都市部においても急速に進行する見込み。

・この結果、例えば地方の鉄道・バスの経営は、人口減少で危機的な状況を迎えつつある。高齢者の運転免許返納も急増しており、地域における移動手段の確保が重要な課題に。

・物流では、EC(電子商取引)の急速な発展に伴い、宅配便取扱個数は20年で約3倍に増加。トラックドライバー不足が深刻化するなか、現在の輸送サービスを維持できない状況に。

2. 日本経済の状況

・日本経済は、アベノミクスの取組の下、雇用・所得環境が改善し、緩やかな回復基調が続いているが、個人消費及び民間設備投資は、所得、収益の伸びと比べ力強さを欠いた状況。

・デフレからの脱却を確実なものとし、日本経済の持続的な成長を実現するためには、中長期的な成長の基盤を構築することにより、潜在成長力を引き上げていく必要。

3. ICT 技術の急速な進展

• 近年、IoT、ビッグデータ、AI(人工知能)、ロボット、センサーなど、技術革新が急速に進展し、産業・社会構造が劇的に変化する可能性。

• 国土交通分野においても、インフラ整備・維持管理、交通サービスなど全般にわたり、様々な新技術が進展し、生産性の向上、経済社会の発展等に寄与することが期待されている。

• とりわけ、経済・社会活動に大きな変革をもたらす可能性が高い自動運転については、本格的な自動運転社会の到来を見据え、政府目標である2020年までの高度な自動運転の市場化・サービス化の実現に向け、研究開発・技術の確立を図る必要。

• また、近年、利用者が急増しているカーシェアリングなど、新しい保有・利用形態にも着目が必要であり、新たな技術との連携も期待されている。

4. 激甚化する自然災害、切迫する巨大地震

• 東日本大震災、熊本地震、台風被害に見られるように、我が国は、全国あらゆる地域で大雨・洪水・土砂災害・地震・津波・火山噴火などの多様な災害が発生する、極めて脆弱な国土。毎年のように自然災害に襲われ、大きな被害を受けている。

• 近年、降雨・降雪が局地化・集中化・激甚化しているほか、南海トラフ地震、首都直下地震などの巨大地震の今後30年以内の発生確率の予測は70%程度との高い確率。

• 物流におけるサプライチェーンの拡大やグローバル化の進展、ICTの進展など、社会経済活動が高度化することにより、災害時の影響も当該地域にとどまらず広域にわたり、かつ複雑化・長期化するおそれ。

• 「道路に関する世論調査」(平成28年7月)において、災害時に道路について不安がある・やや不安があると回答した方は5割以上で、東日本大震災後よりもこの割合は増加。

1 5. 老朽インフラの加速度的増加

- 2 • 高度成長期以降に集中的に整備した社会資本は確実に老朽化が
3 進行。適時適切なメンテナンスを怠れば、(アメリカの事例でもわか
4 るとおり)、次世代の社会経済の安定・安全に対する脅威に。
- 5 • 特に、建設後 50 年超の橋梁の9割、トンネルの8割は地方公共団
6 体が管理。維持管理コストの拡大が予想される中で、必要なメンテ
7 ナンスを怠れば、将来必要となる更新費が急増、地方財政を急激
8 に圧迫し、真に必要な投資さえ出来なくなる恐れ。
- 9 • 老朽化施設の修繕・更新にあたっては、単なる現状復旧に留まら
10 ず、施設の集約化なども視野に入れつつ、防災・耐震性能や事故
11 を防ぐための安全性能の向上、競争力強化のための機能向上等、
12 施設の質的向上を図る。

13

14 6. 「観光先進国」に向けた挑戦

- 15 • 観光を我が国の地方創生の切り札、成長戦略の柱として位置づけ、
16 訪日外国人旅行者数を平成 32 年(2020 年)4,000 万人、平成 42
17 年(2030 年)6,000 万人とする目標の達成に向かって、政府一丸、
18 官民を挙げて、観光先進国の実現に向けた取組を総合的・戦略的
19 に実施。
- 20 • 3年後に東京オリンピック・パラリンピックの開催を控えた今こそ、世
21 界に誇る魅力あふれる国づくりをめざし、広域観光周遊ルートの形
22 成をはじめ、すべての旅行者がストレスなく快適に観光を満喫でき
23 る質の高い観光地の形成を図る必要。

24

II 目指す社会と道路政策

1. 経済成長に資する生産性向上

・人口減少社会を迎え、働き手の減少が見込まれる中であっても、それを上回る生産性の向上により、潜在的な成長力を高めるとともに、新たな需要を掘り起こしていくことが不可欠であり、社会全体の生産性向上につながるストック効果の高いインフラの整備・強化に重点的に取り組む必要。

・国民や企業に、将来の確かな夢や希望を与えることが重要であり、そのためには、長期にわたって力強い経済成長と豊かな国民生活や産業競争力を支えるプロジェクトをコンスタントに実行していくことも必要。

・また、ネットワーク整備の進展を踏まえ、使う・利用する視点での取組を更に強化。人流・物流の両面からのモータルコネクトや、総合的な交通の視点からの連携強化が必要。

2. 地方創生の実現・地域経済の再生

・人口減少が急速に進む地方において、これを克服し、地方創生の実現・地域経済の再生を図るためには、地域の歴史・文化・伝統など特性や資源を活かした産業競争力の向上等の支援が不可欠。

・また、地方部と都市部、地方部相互を交通ネットワークで強固に接続することで、観光交流人口の拡大、農産物や製品の輸送効率化、産業の立地競争力の向上等により、地域の経済活動の活性化を図ることが必要。

・特に、全国1,117箇所の約8割が中山間地域に設置されている「道の駅」には、特産品の物販、診療所、行政窓口など生活に必要なサービスの集積や、交通拠点機能の確保が進みつつあり、地方創生の主要拠点として一層活用することが必要。

3. 国民の安全・安心の確保

・我が国は多様な災害が頻発する脆弱国土であるとの認識の下、事前防災・減災の考え方にに基づき、災害時の国民の生命・財産の損失を最小限とするハード・ソフト対策を一層強化することが必要。

・特に、熊本地震において県内の緊急輸送道路 50 箇所で開催したことが発生したことなどを踏まえ、災害に対する幹線ネットワークの脆弱性を克服することが必要。

・なお道路施策は、二酸化炭素の排出抑制などの「気候変動の緩和」と、災害時の緊急輸送の確保などの「気候変動の影響への対応」の双方に同時に資することを踏まえ、対策を進める必要。

・また、インフラ老朽化に対しては、人口減少、厳しい財政制約の下、予防保全の考え方にに基づき、新技術の導入や維持管理のあり方の見直しを通じ、安全で安心して暮らせる国・地域を次世代に継承することが必要。

・特に、筐子トンネル事故以降、老朽化対策を講じる中で浮き彫りとなってきた地方公共団体を中心に予算・人員・技術力不足への支援が不可欠。

・加えて、高速道路の逆走対策や暫定2車線区間の安全性確保、生活道路や通学路の安全対策などをより一層推進し、誰もが安全で快適に移動できる道路空間の創出することも必要。

4. 一億総活躍社会の実現

・都市部・地方部の双方で、若者、女性、高齢者をはじめ国民が将来への明るい希望を持ち、豊かに暮らすことができるよう、地域の実情に応じ、必要なインフラ整備に中長期の視点で取り組む必要。

・子育て世代が将来に対する不信・不安を払拭し、その活力を最大限に発揮できるよう、ネットワークやモビリティ環境の構築などを通じ、QOL (Quality of Life) や生産性を向上させ、豊かさを実感できる社会を実現することが必要。

・また、地域における一人ひとりの移動手段・モビリティの確保やユニバーサルデザイン化の推進により、子供・高齢者・障害者など全ての人々が活躍できる全員参加型の社会を実現することが必要。

1 5. イノベーション(技術革新)の社会実装

2 •急速に進展する技術革新を活用し、道路・交通をとりまく課題を解
3 決するためには、斬新な発想力と大胆な行動力が不可欠。

4 •これまでに囚われない新たな考え方、仕組み、技術を取り入れなが
5 ら、より一層賢くインフラを整備し、使いこなし、維持管理すること
6 により、国土の利用や地域のあり方を変え、生産性の向上を促すと
7 ともに、新たなサービスや産業を創出することが必要。

8

Ⅲ 新たな道路政策の方向性

社会経済についての現状認識、目指す社会と道路政策の現状を踏まえ、道路政策の新たな方向性について提案。これらは、道路政策が公共の福祉、国民の幸福及び経済成長に、より一層寄与することを願うものであり、これらの実現のためには、道路の計画・整備・管理等に関わる人のみならず、利用者すなわち国民一人一人が「自分事」として受け止めることが求められるものである。

1. 道路・交通とイノベーション(新結合) ～道から社会を変革する～

○人口減少に対する労働生産性の抜本的向上、ドライバー不足に伴う物流の効率化、地域における公共交通の衰退等への対応や、欧米に比べて多い身近な道路での交通事故の削減等、厳しい財政制約の中でこれまで以上にハードルが高く、逼迫した課題への対応が求められている。

○これらの諸課題を解決するため、道路と多様な交通モードとの連携を強固にしつつ、IoT、ビッグデータ、AI(人工知能)、ロボット・センサーなど急速に進展するICT技術を最大限活用すべき。

○この際、新たなICT技術の社会実装に向けては、今後起こりうる状況を想定した実証実験に意欲的に取り組むべきであり、従来の利用形態等を前提にすることなく、考え方、仕組み、ルールの整理を行うべき。

・例えば、自動運転については、高速道路だけでなく、中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を皮切りに、求める走行環境と利用ニーズを踏まえて、早期の社会実装を目指すべきであり、さらに、地域でシェアリングし、新たな公共交通システムとする考え方についても検討すべき。

・また、物流効率化に資するトラックの隊列走行の実現に向けては、ダブル連結トラックの実験状況も踏まえたインフラ面等の事業環境の検討等とともに、東京・名古屋・大阪間の幹線物流での実施を念頭に、車両の大型化や技術革新に対応した環境整備も検討すべき。

1 ・少子高齢化や環境意識の高まりから、新たな交通手段として期
2 待の高い低速モビリティの社会実装に向けては、走行速度に応
3 じた車線の確保、観光地等における回遊性向上や、小規模・地
4 域内物流の効率化等の観点から取り組むべき。

5 ・その他、交通安全対策、道路交通の円滑化、道路ストックの老朽
6 化対策の向上等を目指し、先進技術を用いた次世代道路技術
7 の仕組みの構築に向けて、本格的検討を加速させるべき。

8 ○これらにより、地域の経済活動を支えるとともに、そのセキュリティ・
9 セーフティを確保し、生活を成り立たせる装置である道路について、
10 新たな技術の活用により、その機能をより一層発揮させるとともに、
11 今までにない使われ方や付加価値を創造し、人々のライフスタイル
12 や生活圏をはじめ、社会・経済の変革やパラダイムシフトをリー
13 ドしていくべき。

15 2. 人とクルマのベストミックス ～高度な道路交通を実現する～

16 ○戦後の道路整備に大きな影響を与えた計画として、ブキャナンレポ
17 ート(邦訳:「都市の自動車交通」)がある。その基本は、交通空間
18 と居住空間を分離し、主要幹線道路などの交通を主とした道路と、
19 補助幹線道路などの歩行者交通を優先した道路に序列化し、段
20 階的に道路を整備するという考え方であった。

21 ○しかし、その後も道路に求められる機能は多様化・高度化し続け
22 ており、国土強靱化、地方創生、安全・安心、観光立国等の実現
23 に向け、高度な道路交通を実現するため、道路ネットワークの整備
24 ・強化及びその活用について明確なビジョンと戦略性が不可欠。

25 ○特に、これまで人とクルマを分離すべく取り組んできたところ
26 が、高速道路の約4割が2車線(無料区間含む)、国道など幹線
27 道路で両側に歩道が整備されているのは全体の 13%(センサス区
28 間)のみであるなど、日本の道路は未だ貧弱であり、観光地域づく
29 りや国土強靱化の観点からも大きな問題。

30 ・このため、高速道路や幹線道路など骨格となるネットワークにつ
31 いて、必要な整備・強化は着実に進めるとともに、自動車と歩行
32 者・自転車などを分離し、(車を運転する)誰もが遠慮せず快適・
33 安全に走行できるよう整備すべき。

1 ・また、地方部(中山間地域)においては少子高齢化に伴う公共交通
2 のサービスレベルの低下等への解決・緩和策としても、新技術
3 を活用しつつ、車の徹底活用に向けた道路整備・強化が必要。

4 ○一方、全て分離することが難しい都市部・駅前空間や集落内を中
5 心とする生活道路においては、「人間重視」の空間とすることを基
6 本とし、自転車・低速型モビリティなど交通手段の多様化への対
7 応や公共交通との共存とともに、(限られた空間での効用の拡大
8 を目指し、)従来の「分離」に加えて「混在」の考え方も導入すべき。

9 ・その際、自動車ドライバーに対しては歩行者、ベビーカー、自転
10 車、低速型モビリティへの配慮が自然になされるよう、環境づくり
11 が重要であり、規制、社会的ルールと環境の醸成、ICTの活用な
12 どを駆使して、段階的に運用・使用する方法論も開発すべき。

13 ・また、交通最適化に向けては、現在の利用状況をシームレスにか
14 つ的確に把握することが必要であり、従前の車に焦点をあてた道
15 路交通調査に加えて、人と車の動きを同時に把握するための新
16 たな調査体系の確立が不可欠である。

17 ○あわせて、東京オリンピック・パラリンピックは新しい交通政策の導
18 入に向けての重要な契機となるものであり、これを目標に、ゾーン
19 内の道路交通のロードプライシングを含む TDM 施策等による一
20 体的な最適化に向けた制度設計などについて、運用を図っては
21 どうか。

23 3. 道路の更なるオープン化 ～多様な連携・協働を追求する～

24 ○道路に関する諸制度は、旧来の交通機能の確保を重視した制度
25 から、立体道路制度・道路協力団体制度・道路メンテナンス会議
26 などの導入を通して、効率的・効果的な利活用・管理に向けたも
27 のへと、画期的な進歩を遂げてきた。

28 ○限られた都市空間の中で一定の割合を占める道路空間について、
29 地域のニーズ・魅力に応じた最大限の活用を実現するためには、
30 立体道路制度などを一層活用しつつ、官民の新たな関係・連携
31 の構築と、共通のデータに基づく認識の共有が不可欠であり、以
32 下の3つの「オープン化」を推進すべき。

1 ○1つ目の「オープン化」として、「道路占用・空間のオープン化」を
2 推進し、道路空間を皆のために皆で使い倒し、地域の魅力向上、
3 交通モード間の接続強化等を図る。

4 ・例えば、国際拠点の整備にあたっては、地域や民間との連携の
5 もと、立体道路制度も活用しつつ、道・駅・街を一体とする空間再
6 編を図るとともに、高速道路をはじめ主要な幹線道路との接続強
7 化を図る。

8 ・また、サイクルシェア、カーシェア等を公共交通を補完する交通
9 手段と位置づけ、道路空間の利活用を推進。

10 ○2つ目の「オープン化」として、「議論・検討のオープン化」を推進し、
11 利用者及び管理者の意識の共有を図るべく、議論が可能なプラッ
12 トフォームを準備し、官民の新たな連携・関係構築を促進。

13 ・人材・経験・技術を持つ直轄国道事務所などが中核的役割を担
14 い、面的に道路ネットワークの機能向上を図るため、管理者を超
15 えた議論も検討。

16 ○最後に3つ目の「オープン化」として、地域交通のビッグデータ等
17 の「道路情報のオープン化」を通じて、産官学が共通の認識を持
18 ち、連携して地域課題に対処できる体制を構築。

19 ・ETC2.0 等のデータについても、個人情報の取り扱いに留意しつ
20 つ、オープン化を検討し、社会資本の生産性やストック効果の計
21 測、楽しさ(fun)の創出、新産業育成の支援など、公的・民間目的
22 での使用を充実させるとともに、情報の収集・管理・提供における
23 官民の役割分担について検討。

24 ○これらの「オープン化」とあわせて、「道路空間のスマート化」とし
25 て、災害時の緊急車両の通行確保、維持管理の効率化、道路利
26 用者への負担軽減等の観点から、道路上及び周辺の構造物・附
27 属物をなるべく集約・撤去し、スマートな道路空間とすることも検討
28 すべき。

29

IV 道路施策の具体的提案

1. メンテナンスのセカンドステージへ

<現状と課題>

- ・点検を実施した橋梁の12%(約2.4万橋)が緊急または早期に修繕が必要。近年、地方公共団体管理橋梁での通行規制等が大幅に増加(全国2,133橋(平成27年4月現在))。
- ・全橋梁約73万橋のうち、約48万橋が市町村管理。一方、市町村は土木技術者が不足(町の約3割、村の約6割で橋梁管理に携わる土木技術者が不在)。
- ・メンテナンスサイクルを回す仕組みが構築されつつある一方、その確立に向けた課題も明らかに。限られた財政資源の中で、今後加速的に増加する老朽インフラに対応するため、取組強化が必要。

(これまでの取組)

- ・本格的なメンテナンスを開始した平成26年度以降、「事後保全」から「予防保全」への転換を図るべく、5年に1度の近接目視による全数監視をはじめ、道路メンテナンス会議、直轄診断や修繕等の代行など、予算・体制・技術面で地方公共団体に対して支援。

<今後の方向性>

(1) 予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施

- ・メンテナンスサイクルを持続的に確実に回しつつ、予防保全を前提に、最小のライフサイクルコストで安全・安心その他の必要なサービス水準の確保に取り組む。
- ・定期的な点検・診断の結果等のデータ蓄積・共有を進め、各道路管理者が策定・改定する個別施設計画に反映。

(2) 新技術の導入等による長寿命化・コスト縮減

- ・点検・補修を高度化・効率化するため、技術基準類・契約制度・占用制度の検討・充実や、ビッグデータ・人工知能等の活用、ITモニタリング・非破壊検査等の新技術の現場導入を推進。

1 (3) 過積載撲滅に向けた取組の強化

- 2 ・近年増加する過積載車両については、動的荷重計測装置(WIM)
3 による自動取締りについて、真に実効性を上げる取組の強化や道
4 路管理者間での違反情報の共有化など、更にメリハリの効いた取
5 組を推進し、当面 2020 年度を目途に半減させ、最終的に撲滅を
6 目指す。
- 7 ・取締り時の違反者への荷主情報の聴取、荷主も関与した特車許
8 可申請など、トラック事業者のみならず荷主にも責任とコスト等を適
9 切に分担させることを検討。
- 10 ・更に、インフラ側での重量計測だけでなく、車両側での車載型荷重
11 計測システム(OBW)の活用についても検討。

12 (4) 集約化・撤去による管理施設数の削減

- 13 ・地方公共団体が管理する道路施設について、補助制度の活用や
14 優良な取組事例の共有などを通して、利用状況等を踏まえた橋梁
15 等の集約化・撤去を進め、管理施設数を削減。

16 (5) 適正な予算等の確保

- 17 ・予防保全型の管理、新技術の導入等により、今後増大が予想され
18 る維持管理・更新費用の低減。併せて、各道路管理者が適切な管
19 理を持続的に実施するために必要な予算を安定的に確保する方
20 策を検討。
- 21 ・また、幹線道路の維持修繕・更新については、諸外国における事
22 例も参考に、有料道路においては償還満了後も料金を徴収し続け
23 ることや、一般道路における大型車対距離課金の導入など、将来
24 の負担のあり方などについて、広く意見を聴取しつつ、検討すべき。
- 25 ・必要な予算の確保にあたっては、構造物や占用物件の老朽化の
26 現状やメンテナンス活動等の「見える化」の充実など、道路インフラ
27 の実状を広く国民や利用者と共有すべき。

28 (6) 地方への国による技術支援の充実

- 29 ・技術者の不足する市町村に対し、人材バンクの仕組み等により、
30 専門技術者を派遣する制度を構築。

- 1 ・国の直轄組織や研究機関を活用して、地域の実情に応じた技術
2 支援を充実するとともに、必要な体制を強化。

3 2. 交通安全

4 <現状と課題>

- 5 ・日本は主要国の中で人口10万人あたりの自動車乗車中の死者数
6 は最少であるが、歩行中・自転車乗車中の死者数は最多。

- 7 ・過去10年で全交通事故件数は4割減少する一方、自転車対歩行
8 者事故は横ばい。歩行者の約6割が、自転車の危険な歩道通行を
9 問題視。

- 10 ・自転車活用推進法が成立(平成28年12月)。自転車による交通
11 の役割拡大と交通安全の確保を図る必要。

- 12 ・通行空間が競合する可能性のある新たな低速小型モビリティの普
13 及の見込み。

- 14 ・踏切事故は約1日に1件、約4日に1人死亡するペースで発生。特
15 くに、全国500箇所以上ある「開かずの踏切」では、事故発生割合が
16 他の踏切道の4倍であるが、立体交差化等の抜本対策には長期間
17 を要するところ。

- 18 ・高速道路では、2日に1回以上の割合で逆走が発生。逆走した運
19 転者の45%は75歳以上。

20 (これまでの取組)

- 21 ・従来の交差点改良・歩道設置等の交通安全事業に加え、ビッグデ
22 ータを活用した生活道路対策の実施により、通過交通の排除や車
23 両速度の抑制を図り、歩行者自転車中心の空間へ転換。

- 24 ・都市部を中心に自転車ネットワーク計画策定の促進、道路空間再
25 構築や矢羽根型路面表示等による自転車通行空間の整備等。

- 26 ・踏切法の指定期限を5年間延長、当面の対策や踏切周辺対策等
27 を新たに位置付け、ソフト・ハード両面から対策を着実に立案・推進。

- 28 ・高齢者や障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保する
29 ため、駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場において、
30 ユニバーサルデザイン化を推進。

1 <今後の方向性>

2 (1)生活道路の交通安全対策

3 ・生活道路における速度抑制、通過交通の進入抑制の徹底のため、
4 交通規制との連携を強化し、ハンプやライジングボラードの設置を
5 推進。

6 ・自動車ドライバーによる歩行者・自転車等への配慮が自然となされ
7 るような環境づくりを含めて、従来の「分離」に加えて「混在」の考え
8 方も導入。併せて、多様なモビリティが共存できる道路空間の構築
9 が必要。

10 (2)自転車の利用環境の整備

11 ・歩道に依存しない自転車通行空間の整備。特に、中高生の自転
12 車通学経路を優先。また、道路構造令への「自転車車線(仮称)」
13 の導入や自転車歩行者道の位置づけの見直しなど、自転車走行
14 空間のあり方を見直し。

15 ・自転車と公共交通との接続(モーダルコネクト)の強化、路上でのシ
16 ェアサイクルポート等の整備による自転車利用への転換の推進。

17 (3)踏切対策の推進

18 ・道路管理者・鉄道事業者・地域の関係者等による協議会における
19 改良計画の議論を「見える化」。

20 ・多額の費用と時間を要する立体交差事業について、段階的な対
21 策を推進するとともに、着工準備段階における協議・調整等に対し
22 て集中的に支援。

23 (4)高速道路の安全対策

24 ・事故率の低い高速道路の分担率を引き上げることは重要であるが、
25 その利用促進にあたっては、死亡事故率の高い暫定2車線区間に
26 おける対策や、頻発する逆走への対策をはじめとして、高速道路の
27 総合的な安全対策の推進が必要。

28 (5)ユニバーサルデザイン化の推進

29 ・利用者に応じた経路選択ができるよう、幹線道路の整備にあわせ、
30 生活道路についても地域の安全対策と一体となったユニバーサル
31 デザイン化を推進。

- 1 ・ノウハウの共有等による道路管理者の技術力向上を図り、地域や
2 利用者のニーズに応じた効率的な整備を実現。
- 3 ・オリンピック・パラリンピック競技大会を契機に、主要鉄道駅と周辺
4 の生活関連施設を結ぶ生活関連経路についても重点的に推進。

7 3. 防災・インフラ安全

8 <現状と課題>

- 9 ・熊本地震では様々な課題が浮き彫りに。熊本県内の緊急輸送道
10 路約2千 km のうち、50 箇所で通行止めが発生。首都直下地震な
11 ど、津波をはじめとする甚大な被害が危惧。
- 12 ・近年、集中豪雨の発生件数が増大、多くの地点で積雪が観測史
13 上最高を更新するなど、集中的な大雨・大雪が全国局所的に発生。
- 14 ・倒壊した電柱や電線が道路の通行を阻害し、生活物資の輸送や
15 緊急車両の通行に支障。無電柱化の推進に関する法律が成立
16 (平成28年12月)。今も増え続けている電柱を減少傾向へ転換さ
17 せる取組が必要。
- 18 ・占用物件の損傷等による道路陥没の発生や、占用工事の際に既
19 設埋設物件の損傷や舗装劣化が発生。

20 (これまでの取組)

- 21 ・緊急輸送道路等の耐震補強、代替性確保のためのミッシングリン
22 グの整備や道路閉塞を回避するための無電柱化、道路啓開計画
23 の深化・展開等。
- 24 ・大雪時の車両の立ち往生防止のための事前の啓発活動、「除雪
25 優先区間」における早期通行止め・集中除雪、災害対策基本法に
26 基づく道路管理者による立ち往生車両の速やかな移動。
- 27 ・緊急輸送道路を対象として電柱の新設を禁止する措置、PFI手法
28 を導入した民間技術・ノウハウの活用による無電柱化の推進のため
29 の仕組みの構築。

1 <今後の方向性>

2 (1)大規模災害への対応

- 3 ・災害時の道路の通行可否について、IT 技術や民間活用などによる迅速かつ確実な情報収集とともに、発災後の各段階に応じた情報共有・公表の仕組みを構築。
- 6 ・発災後における通行可能な道路の迅速な確保に向け、関係者間における保有資機材の情報共有や融通の仕組み、渋滞対策のための現地体制等を構築。
- 9 ・主な緊急輸送道路が具備すべき要件を見直し、国が積極的に関与して、集約化・重点化を図るとともに、社会的な認知度の向上や計画的な整備・管理を実施。

12 (2)集中豪雨や大雪への対策強化

- 13 ・集中豪雨等に対する通行規制については、気象特性の変化や地形・地勢の影響等を踏まえ、現在の連続雨量・降雨強度(時間雨量)併用に加え、土中の残留水分量を考慮した指標の導入や遠隔操作による通行止めなど、新たな基準の設定や運用について具体化に努める。
- 18 ・立ち往生の原因となったチェーン未装着車両などに対するペナルティなど、通行止めの原因となる立ち往生車両を減らすための方策の検討。
- 21 ・GPS 付機械の追加配備や SNS 等を活用した除雪状況の情報発信、除雪車の広域配備など、大雪時の関係機関との連携体制の強化
- 23 ・生活道路の除雪について、予算・体制・技術面で自治体を支援。

24 (3)無電柱化の推進

- 25 ・低コスト手法の導入へ向けたモデル施工や技術マニュアルを踏まえた普及促進、多様な整備手法の導入。
- 27 ・事業者との調整、地元との合意形成を図るための体制構築やガイドラインの作成。
- 29 ・地上における電柱・電線の占用許可や占用制限のあり方等について検討するとともに、道路事業等の実施に合わせた電柱の新設抑制及び既存電柱の撤去の推進。

- 1 ・災害時の電柱倒壊による道路閉塞等、電柱の外部不経済を踏ま
2 えた占用料算定のあり方の検討。
- 3 ・無電柱化等と合わせ、道路空間全体の景観を向上させる仕組みの
4 検討。

5 (4) 占用物件の適切な維持管理

- 6 ・占用物件の維持管理についての新たな基準の導入、道路管理者
7 と占用者が協力した路面下の空洞調査の推進。
- 8 ・道路管理者による占用物件の位置の正確な情報を把握するための
9 の仕組み、占用工事による舗装劣化への対応するための仕組みの
10 構築。

13 4. 交通円滑化

14 <現状と課題>

- 15 ・道路の移動時間の約4割が渋滞で損失しており、生産性向上のため、
16 特定した原因に応じた速効性の高い対策を講じることが求めら
17 れている。
- 18 ・厳しい財政事情の下、外部不経済を生じさせる原因者にも適切に
19 負担を求めながら対策を進めていくことが必要。

20 (これまでの取組)

- 21 ・バイパス整備や多車線化による交通容量を増加させる対策を中心
22 に実施。都市圏では環状道路の整備を推進。
- 23 ・全国に地域の渋滞対策を効果的に推進するための渋滞対策協議
24 会を設置。
- 25 ・ETC2.0等のデータを活用したピンポイント渋滞対策に着手。
- 26 ・首都圏、近畿圏の高速道路では利用重視の新たな料金体系を導
27 入。

1 <今後の方向性>

2 (1)ICT や AI 等をフル活用した交通マネジメントの強化

- 3 ・ETC2.0 に加え多様なセンサーや AI による解析技術等を融合し、
4 時空間的な変動を考慮した、交通状況の収集・分析・予測が可能
5 となるシステムを速やかに構築。
- 6 ・必要な環状道路やバイパス等を早期に実現するとともに、局所的
7 な渋滞要因の特定を更に高度化しながら、効果的なピンポイント対
8 策や、交通需要をアクティブに制御する手法を積極的導入。
- 9 ・ETC2.0 の普及促進や情報収集・提供機能の高度化を進めるととも
10 に、先進的な交通技術の評価し、積極的に活用するためのオープ
11 ンイノベーションの仕組みを導入。
- 12 ・今後の自動運転社会を見据え、センシング技術等を活用した道路
13 基盤地図の効率的な収集や路車連携技術開発、交通流への影響
14 予測を踏まえたインフラの対応の検討。

15 (2)交通流を最適化する料金・課金施策の導入

- 16 ・首都圏や近畿圏の新たな料金体系導入による交通への影響を検
17 証した上で、混雑状況に応じた戦略的な料金体系を検討。
- 18 ・有料・無料が混在する路線等の有料・無料の整理や償還満了後
19 の料金徴収の検討。
- 20 ・都市部の渋滞対策として、諸外国から遅れているエリアプライシン
21 グなど交通需要を制御するための課金制度の導入の検討。

22 (3)大規模商業施設等の対策の強化

- 23 ・幹線道路沿いで増加する大型商業施設等による渋滞を抑制する
24 ため、渋滞協を活用した交通アセスメントの強化と事後を含めた対
25 策の確実な実施と負担を求めるための仕組みの導入。
- 26 ・路上における占用工事による渋滞を抑制するための占用料の見直
27 しと交通状況等に応じた占用料のあり方の検討。

28 (4)トラック・バスなど道路利用者との連携強化

- 29 ・トラック、バス、タクシーなど道路利用者の目線から渋滞ポイントを
30 特定し、生産性を高める速効対策を展開。

1 5. 人と物の流れ

2 <現状と課題>

- 3 ・高規格幹線道路約 1.1 万キロ、地域高規格約 2500 キロの整備進
4 捗が図られるなか、物流の効率化や災害時の輸送確保など利用重
5 視の観点から道路ネットワークの更なる強化が必要。
- 6 ・物流の約9割を占めるトラック輸送は、EC 市場の拡大やドライバー
7 不足による危機的な状況が顕在化。
- 8 ・災害時には緊急輸送を担うべき道路の多くの区間で通行止めや渋
9 滞が発生。

10 (これまでの取組)

- 11 ・利用の観点から既存道路を対象に、災害時の緊急輸送道路約 10
12 万キロ、老朽化対策として大型車誘導区間約 3.5 万キロを指定。
- 13 ・トラック輸送を効率化するため、ダブル連結トラックの実験やETC2.
14 0を活用した特車ゴールド制度の導入など特車制度の運用改善に
15 着手。

16 <今後の方向性>

17 (1)災害・物流ネットワークの強化

- 18 ・人・物の平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、
19 計画路線も含め、基幹となるネットワークを指定し、経済や生活を
20 安定的に支えるための機能強化や重点投資・支援を展開。
- 21 ・基幹ネットワークについては、人流・物流拠点へのアクセスやアクセ
22 スコントロールを格段に強化するとともに、災害時の代替路の迅速
23 な啓開・復旧や、トラックの大型化に対応した構造強化等を図る。

24 (2)トラック輸送のイノベーションの促進

- 25 ・ダブル連結トラックの早期導入及び幹線物流での普及を促進する
26 とともに、実験データを隊列走行の実現への活用を図る。
- 27 ・2020 年度の新東名における後続無人隊列走行の実現、さらには
28 2022 年度以降の東京～大阪間での事業化に向けて、技術開発や

1 実証実験の成果・運用ルール等に応じ、走行車線、分合流部、安全
2 施設など、インフラ面での事業環境の整備について、官民の役
3 割分担を含めて検討。

4 ・トラックの大型化や新技術に対応した特車許可基準の見直しや、
5 基盤地図等を活用した自動審査システムの強化による審査の迅速
6 化。

7 ・ETC2.0等の装着によるコネクテッドカーとしてのトラックの早期普及
8 を図るとともに、運行の安全性・効率性を高める先進的な車両技術
9 の導入を促進する。

10 (3) 高速道路の幹線物流プラットフォームの構築

11 ・高速道路のSA・PAを活用した中継輸送や、トレーラの分離・連結、
12 物流施設の直結など幹線物流のプラットフォームとしての機能を強
13 化。

14 ・一時退出料金やSA・PAの駐車場予約システムの導入など、輸送
15 の効率化や労働環境の改善に資する方策を導入。

16 (4) ラストマイルの人流・物流の確保

17 ・中山間地域における道の駅等を拠点とする自動運転サービスの実
18 現に向け、全国での社会実験を展開するとともに、地域特性を踏ま
19 えながら、持続可能なビジネスモデルを検討し、2020年迄の社会
20 実装を図る。

21 ・地方部における再配達削減や災害時の住所不定者への配送の手
22 段として、道の駅等の地域の拠点への宅配ロッカーの設置を推進。

23

24 6. モーダルコネクト(他の交通との連携)

25 <現状と課題>

26 ・地域の公共交通については、平成19年度以降、乗合バスは1万キ
27 ロ以上が廃止、鉄道は約200キロが廃止され、今後の人口減少に
28 より更なる衰退が危惧。一方で、リニアや整備新幹線等の高速鉄
29 道の延伸や高速バス利用の増加が進行。

1 ・鉄道駅やバス停については、事業者毎にバラバラに設置された結
2 果、乗り継ぎ利便性が低く、特に、バス停についてはユーザー目線
3 から程遠く、あまりにも貧弱な状況。

4 ・地域における鉄道、バス等のネットワークや利用拠点の状況を踏ま
5 え、道路ネットワークと他の交通モードとの連携・接続を強化し、地
6 域生活の維持や活性化を果たしていく必要。

7 (これまでの取組)

8 ・鉄道駅と直結し、点在する高速バス停を集約した「バスタ新宿」を
9 道路事業として官民連携で整備・運営。地域の道の駅では、約3割
10 にバス停を設置。

11 ・高速バスや地下鉄等の公共交通と、急速に普及が拡大するカーシ
12 ェアリングの連携を図る社会実験に着手。

13 ・中山間地域の「道の駅」の約4割が交通拠点機能(路線バス、シエ
14 アサイクル、デマンド交通等)を確保。

15 <今後の方向性>

16 (1)人流・物流拠点とのネットワークのアクセス強化

17 ・空港、港湾、鉄道駅等との拠点と高速道路のアクセスを強化すると
18 ともに、高速道路と施設の直結を促進。

19 (2)バスタプロジェクトの推進

20 ・鉄道駅とも直結する集約型の公共交通ターミナルを戦略的に整備。
21 官民連携事業により、民間収益等も最大限活用しながら、効率的
22 な整備・運営を実現。

23 ・高速道路のJCT周辺のSA・PAを活用し、高速道路上で高速バス
24 間の乗継ぎを可能とするバス乗換え拠点の整備。バス会社と高速
25 道路会社等が連携し、利便性の高い乗継環境を創出。

26 ・SA・PA に併設する道の駅や高速バスストップの有効活用、官民連
27 携手法を活用した路線バス停の空間整備等、地域バス停のリノベ
28 ーションを推進。

1 (3) 主要鉄道駅など広域交通拠点の利便性の向上

- 2 ・JR、私鉄、地下鉄などバラバラに設置された駅間の移動を円滑化
3 するため、駅前広場・道路空間の再編や立体的な移動空間の整備、
4 分かりやすい案内表示など、鉄道事業者等と連携して推進。
5 ・広域的な交通を担う主要鉄道駅や空港等については、高速道路
6 や直轄国道を接続させることにより利便性の向上を図るとともに、併
7 せて効果的な周辺整備を実施することを検討。

8 (4) モード間の情報接続の強化とシェアリングとの連携

- 9 ・ETC2.0 を活用した運行支援システムの実現やセンシング技術を活
10 用し、バス停をはじめとした電子基盤地図の整備など、バス情報基
11 盤の強化を図るとともに、交通状況に応じたモード間の効率的な乗
12 継ぎを可能とするスマートランジットシステムを構築。
13 ・公共交通を補完する交通として、普及が拡大するカーシェアリング
14 を含め、シェアリングの活用を促進。

15 7. 地域・民間との連携

16 <現状と課題>

- 17 ・道路・都市の老朽化に伴う更新にあたり、時代に即した魅力あふれる
18 都市への再生、観光先進国の実現やリニア開業効果の最大化な
19 どの社会的要請。
20 ・道路のストック効果を高めるための官民連携は、道路の整備段階
21 が中心。効果発現までに手続き等で時間を要するケースも存在。
22 ・時間経過に伴って質的低下も散見される「道の駅」の質の向上や、
23 地域の拠点としての機能強化など、休憩施設等の底上げが必要。

24 (これまでの取組)

- 25 ・対話による官民連携の推進、道路の上空利用や賑わい空間創出
26 など多様な空間の活用・創出、交通結節機能の強化。
27 ・最新の開通見通しや進捗状況等をきめ細やかに自治体等と共有。
28 ・地方創生に資する地産地消の促進、小さな拠点の形成等を目指し、
29 先駆的な取組等を行う「道の駅」の重点支援等。

1 <今後の方向性>

2 (1)官民連携による未来都市空間の創造

- 3 ・更新事業等にあわせ、道路・都市空間のリノベーション(機能強化)
4 が一体的に実施できるよう、立体道路制度の充実など道路空間の
5 民間活用の自由度を高めるとともに、諸外国の例(BID 等)を参考
6 に、民間収益をより柔軟に道路事業へ活用できる仕組みを構築。
- 7 ・計画段階から官民連携で検討を進めている品川駅再開発を先進
8 事例として、道・駅・街が一体となった効果の高い都市基盤を整備
9 し、民間開発投資を誘発。

10 (2)道路のストック効果を高めるための地域・民間との連携

- 11 ・道路のストック効果を高めるため、計画・整備・供用の各段階にお
12 ける地域・民間との連携を強化。
- 13 ・官民の道路利活用協議会等による情報交換や一体的な戦略の策
14 定など、実効性を高める体制・スキームを強化。

15 (3)道の駅や高速道路の休憩施設等の活用促進

- 16 ・道の駅等について、トイレ等の質的向上、駐車場容量の運用改善、
17 的確な情報提供など基礎機能を充実するとともに、地域と連携し、
18 交通拠点機能の強化、災害時支援体制の強化、行政窓口や診療
19 所等の集約、外国人旅行者対応等など地域拠点機能を強化。
- 20 ・また、地域間の連携などを推進するため、高速道路と道の駅や道
21 の駅間の連携強化、高速道路の休憩施設の地域開放などを推進
22 するとともに、日本風景街道等など施策の活用を推進。

23 (4)すべての人にわかりやすい道案内の実現

- 24 ・地域と連携し、標識で案内すべき拠点や施設等を検討・調整する
25 とともに、標識の案内の連続化を推進。
- 26 ・高速道路利用に伴い発生する、逆走・誤進入、ガス欠などの課題
27 に対して、民間から提案を活用し、案内等による安全な移動を支援。
- 28 ・標識管理の効率化を図るため、民間団体と連携した標識・看板の
29 設置・管理、必要性の低い標識等の集約化・撤去を推進。
- 30 ・官民協働により道路標識データベースを構築するとともに、将来的
31 な標識の整理を念頭に、標識の電子化を検討。

1 (5)IT・ビッグデータを利活用した地域道路経済戦略の推進

2 ・地域交通等のビッグデータのプラットフォームを構築し、産官学が
3 連携して地域課題に対処していくための組織を構築。IT 技術を活
4 用した施策の実験・実装を促進。

5 ・その際、人材・経験・技術を持つ直轄組織が中核的な役割を担い、
6 面的に道路ネットワークの機能向上を図る地域独自の取組や道路
7 の賢い使い方を議論・検討する体制を強化。

9 8. 道路空間の利活用

10 <現状と課題>

11 ・社会・経済情勢の変化に応じて、自動車の安全かつ円滑な通行が
12 主目的であった道路空間の利活用へのニーズも変化。

13 ・民間団体等との連携を強化し、より一層魅力的な道路空間を創造
14 する必要。

15 (これまでの取組)

16 ・まちづくりと連携した歩行環境、自転車走行環境など通行環境の
17 改善。

18 ・立体道路制度の拡充や道路占用の弾力化(無余地性の基準の取
19 扱い)による道路空間利用の高度化、地域の活性化等の促進。

20 ・道路協力団体制度や道路外利便施設協定制度の創設など、民間
21 団体や沿道等との連携による地域の課題への対応や魅力の向上。

22 <今後の方向性>

23 (1)道路空間の利活用の更なる高度化

24 ・施設の大規模更新時や駅周辺等の再開発時に立体道路制度を
25 活用しながら道路空間の機能を高度化。

26 ・交通モード間を効率的・効果的に結ぶための機能確保、鉄道で隔
27 てられたまちの連続性の向上、小規模街区の統合による良好な市
28 街地の形成などのニーズの高まりに対応した制度の充実。

1 ・安全・快適な歩行空間の確保や賑わいの創出等に資する、道路外
2 利便施設協定制度を活用した道路と民間所有地との一体的利用
3 等による道路空間の再構築の促進、制度の充実。

4 ・地域活性化や賑わい創出等の観点から、路上イベント等における
5 道路占用許可の弾力的運用の推進。

6 (2) 多様なニーズに対応した道路空間の再構築

7 ・低速モビリティなど交通手段の多様化への対応、歩行者・自転車・
8 ベビーカー等の安全で快適な通行空間の確保等のため、制約条
9 件や交通環境等に応じ、混在化も含めた道路空間の再構築。

10 ・バイパス整備とあわせた現道の街並み保全や歩行者空間の創出、
11 道路ネットワーク全体としての道路空間の再構築の検討。

12 (3) 民間団体等との連携による価値・魅力の向上

13 ・道路協力団体や日本風景街道活動団体、エリアマネジメント団体
14 などの民間団体等との連携を通じ、道路管理の充実とともに、賑わ
15 いづくりや修景活動等に関する取組を充実・活性化。

16 ・快適な道路空間の確保、良好な景観形成等の観点から、道路附
17 属物等の配置(集約化・撤去等)、形状、色彩等への配慮によるス
18 マートな道路空間の形成。

20 9. 「観光先進国」の実現

21 <現状と課題>

22 ・訪日外国人旅行者数は平成 24 年からの 5 年間で 2.9 倍に増加
23 し、2,404 万人(平成 28 年)。訪日外国人消費額は約 3.5 兆円(平
24 成 27 年)。

25 ・観光渋滞による損失は約 1 兆円(全渋滞の約 2 割)であり、観光客
26 の不満事項としても第 1 位。その他、駐車場不足、道案内への不
27 満など。

28 ・訪日外国人旅行者数を平成 32 年(2020 年)に 4,000 万人、平成
29 42 年(2030 年)に 6,000 万人とする目標に向け、様々な取組が進
30 捗。

1 (これまでの取組)

2 ・広域周遊ネットワークの形成や、観光地周辺の渋滞対策、交通モ
3 ード間の接続(モーダルコネクト)による円滑なアクセスの確保。

4 ・「道の駅」等を活用した地域観光の拠点づくりを支援。

5 <今後の方向性>

6 (1)観光地への円滑なアクセスの実現

7 ・高速道路からのアクセス経路の歩車分離を含む機能強化や、スマ
8 ートインターチェンジを活用した複数経路の確保。

9 ・観光地における駐車場の容量を最大限活用する取組や、観光地
10 間・観光施設間で連携した需要分散を図る取組の実験・実装。

11 ・渋滞解消により観光地としての魅力を高めるため、課金を含めた利
12 用者負担の仕組みの導入と公共交通との役割分担の強化、自転
13 車等の活用。

14 (2)安全で快適な観光地の形成

15 ・無電柱化やバリアフリーの推進、交通規制との連携強化によ
16 り、歩行者が優先された安全な道路空間を整備。

17 ・道路空間のオープン化や地域と連携した美化活動により、快適な
18 街歩きができる観光地を育成。

19 ・道の駅やSA・PAを、周辺観光地の案内や地域産品を活かした商
20 品開発・販売の拠点とするとともに、橋やトンネル、道からの景色等
21 の新たな観光資源を回遊する拠点として活用。

22 (3)旅行者に分かりやすい道案内の推進

23 ・観光施設近傍の交差点名標識を分かりやすい表記へと改善すると
24 ともに、ICからの道案内の連続化を推進。

25 ・高速道路ナンバリング、外国語・ピクトグラムを取り入れた標識、多
26 言語ナビとの連携により、訪日外国人旅行者が分かりやすい道案
27 内を実現。

28 ・インバウンドの促進に向け、日本政府観光局、地方公共団体等の
29 訪日プロモーション実施団体と連携。

V 施策の進め方についての提案

道路施策の具体的提案を進めるにあっては、

- ①必要な予算・財源を安定的に確保する
- ②施策の実施にあたり、民間や大学など多様な主体と協働する
- ③必要なデータを収集、分析、共有するなど利活用を図る
- ④最新のICT技術など新技術を最大限活用する
- ⑤実施した施策を的確に評価する

ことなどが重要である。個別の取組については、IVの具体的提案の中で記載しているが、肝要な部分をまとめると次のとおりである。

○予算・財源については、インフラ整備・管理の着実な実施、担い手の確保・育成の観点からも、安定的・持続的な確保が重要。

・その際、EU等では様々な課金制度などが導入されているが、施策効果などを十分考慮した上、現在の予算・財源の枠組みを適宜見直し、新たな制度設計をすることも必要。

・また、民間収益、広告収入、PFI手法等の活用による官民連携による効率的な整備・管理の推進や、外部不経済などに対する新たな負担のあり方についても検討が必要。

○多様な主体との連携については、計画・整備・管理の各段階や研究レベルにおいて、道路管理者同士の連携はもちろん、地域・民間との連携、大学等教育機関との連携を強化することが重要。

・その際、相応しい組織・体制・役割分担のあり方についても検討が必要。

○データの利活用については、ETC2.0やメンテナンス関係などの新しいデータなどを的確に収集・分析するとともに、個人情報保護の観点を踏まえ適切なオープン化に向けた仕組みをすみやかに構築することが必要。

・例えば、地域交通のビッグデータのプラットフォームや、産学官が連携して地域の交通課題に対処等していくための核となる「地域交通データセンター(仮称)」を構築すべき。

- 1 ○新技術の活用については、道路・交通のイノベーションで記載した
2 通りであるが、自動車等の技術革新の進展とともに、道路の使わ
3 れ方の変化、インフラ側の対応について、感度を上げ、発想を柔軟
4 に議論すべき。
- 5 ・イノベーションを創出するためには、民間の技術開発を促すとともに
6 に、積極的に導入することが重要であり、国は、自らの技術力向上
7 に努めるとともに、技術基準類や評価システムの整備・充実等に
8 向けた環境整備に取り組む必要。
- 9 ・特に ITS や IoT を用いた高度で自動的な混雑改善や道路課金など、
10 交通円滑化に資する次世代道路技術の仕組み構築は意欲的
11 に検討すべき。
- 12 ○評価については、B/C のみではなく、様々な効果を確実に把握し、
13 国民にどのように役立っているかを計測するシステムの検討など、
14 消費者や国民目線でのシステムとすべき。
- 15 ・また、ストック効果による GDP の押し上げ効果、人口配置効果、イ
16 ンバウンド観光客増加等の推定など、国民経済的效果を明確に
17 することが必要。