

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

- ・人口減少社会に突入し、今後、減少スピードは加速
- ・高齢化率は25%を超え、中山間地域は既に10年先をいく高齢化
- ・地方の鉄道・バスの経営は、人口減少で危機的な状況
- ・高齢者の運転免許返納も急増、移動手段の確保が重要な課題
- ・トラックドライバー不足が深刻化

2.日本経済の状況

- ・アベノミクスの取組の下、緩やかな回復基調
- ・持続的な成長を実現するため、潜在成長力の引き上げが必要

3.ICTの急速な進展

- ・IoT、ビッグデータ、AI（人工知能）、ロボット、センサー等、技術革新が急速に進展
- ・自動運転については、研究開発・技術の確立を図る必要
- ・新しい保有・利用形態にも着目が必要

4.激甚化する自然災害、切迫する巨大地震

- ・多様な災害が発生する、極めて脆弱な国土
- ・巨大地震の今後30年以内の発生確率の予測は70%程度
- ・災害時の影響も広域化・複雑化・長期化のおそれ

5.老朽インフラの加速度的増加

- ・メンテナンスを怠れば、将来の更新費が急増、地方財政を急激に圧迫
- ・施設の集約化なども視野に入れつつ、施設の質的向上

6.「観光先進国」に向けた挑戦

- ・政府一丸、官民を挙げて、観光先進国の実現に向けた取組を総合的・戦略的に実施

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

- ・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
- ・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
- ・使う・利用する視点での取組を更に強化、モーダルコネクトや総合的な交通の視点からの連携強化

2.地方創生の実現・地域経済の再生

- ・地域の特性や資源を活かした産業競争力の向上等の支援
- ・交通ネットワークで接続することで、地域の経済活動の活性化
- ・「道の駅」は、地方創生の主要拠点として一層活用

3.国民の安全・安心の確保

- ・災害時の損失を最小限とするハード・ソフト対策を一層強化
- ・老朽化に対し、新技術の導入や維持管理のあり方の見直し
- ・誰もが安全で快適に移動できる道路空間の創出

4.一億総活躍社会の実現

- ・地域の実情に応じ、必要な整備に中長期の視点で取り組む
- ・豊かさを実感できる社会を実現
- ・全ての人々が活躍できる全員参加型の社会を実現

5.イノベーション（技術革新）の社会実装

- ・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、より一層賢く整備し、使いこなし、サービスや産業を創出

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～

- IoT、ビッグデータ、AI、ロボット、センサー等、技術革新が急速に進展するICTを最大限活用すべき
- 実証実験に産学官が一体となって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（自動運転/トラック隊列走行/低速モビリティ/交通安全/円滑化/老朽化対策）
- 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ドしていくべき

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～

- 高速道路や幹線道路など骨格となるネットワークについて、必要な整備・強化を着実に進めるとともに、自動車と歩行者や自転車等を分離すべき
- 地方部（中山間地域）においては、車の徹底活用に向けた道路整備・強化が必要
- 生活道路においては、従来の「分離」に加え、「混在」の考え方も導入すべき（環境づくりが重要）
- 人と車の動きを同時に把握するための新たな調査体系の確立が不可欠
- 2020年東京オリパラ大会を目標に、ロードプライシングを含むTDM施策等による一体的な最適化の運用を図る必要

3.道路の更なるオープン化 ～多様な連携・協働を追求する～

- 都市空間の中で一定の割合を占める道路空間について、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、3つの「オープン化」を推進すべき
- 「道路占有・空間のオープン化」
道路空間を皆のために皆で使い倒し、地域の魅力向上、交通モード間の接続強化等を図るべき
- 「議論・検討のオープン化」
意識の共有を図るべく、議論が可能なプラットフォームを準備、官民の新たな連携を促進すべき
- 「道路情報のオープン化」
産学官が共通の認識を持ち、連携して地域課題に対処できる体制を構築すべき
- 「道路空間のスマート化」
道路上及び周辺の構造物・附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すべき

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

予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施/新技術の導入等による長寿命化・コスト縮減/過積載撲滅に向けた取組の強化/集約化・撤去による管理施設数の削減/適正な予算等の確保/地方への国による技術支援の充実

2.総合的な交通安全対策の実施

生活道路の交通安全対策/自転車の利用環境の整備/踏切対策の推進/高速道路の安全・安心に係る賢い取組/ユニバーサルデザイン化の推進

3.災害に強い安全性・信頼性の高い道路へ

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

4.円滑なモビリティの確保のために

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

5.戦略的な人流・物流の実現へ

平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保/トラック輸送のイノベーションの促進/高速道路の幹線物流プラットフォームの構築/ラストマイルの人流・物流の確保

6.モーダルコネクト（交通モード間連携）の強化

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

7.地域における産学民官の新たな連携へ

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

8.ニーズに応じた道路空間の利活用

道路空間の利活用の更なる高度化/多様なニーズに対応した道路空間の再構築/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」の実現に向けて

観光地への円滑なアクセスの実現/安全で快適な観光地の形成/旅行者にわ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
- ・多様な主体との連携
- ・データの利活用
- ・新技術の開発・活用
- ・的確な評価