

# ビジョンの骨子(案)

## ① ビジョンの位置付け

基本政策部会の提言として、道路政策を通じて中長期的に実現を目指す社会像および政策の方向性をとりまとめ

※提言は将来的には見直すことも念頭に“案”としてとりまとめ

(参考)

・ビジョンとは

将来のある時点で達成していたいと願う、あるべき未来像

・建議

5年に一度の周期で策定。具体的な道路施策も提案

## ② ビジョン作成の目的

道路局において、提言頂いたビジョンを共有し、直近の課題へのリアクションにとどまることなく、中長期的に目指す社会を念頭に置きながら、施策立案や制度改正等を実施

# ビジョンの構成

## ○目的

- ・ 国家の存立を揺るがしかねない巨大災害の発生リスク、今後長期にわたる人口減少と経済の縮小など、日本社会の将来に対する不安
- ・ これら不安を払拭し、人口減少時代にも持続的な発展を遂げる日本社会とするために、近年の技術革新等も踏まえながら、道路が果たす役割について考える必要
- ・ 概ね20年後の将来を見据えつつ、人や社会と道路の関係を改めて見直し、道路政策を通じて実現を目指す社会像、その実現に向けた中長期的な政策の方向性を提案

## ○目指すべき社会像と道路政策の方向性

- (1) 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全社会
- (2) 人とモノが活発に移動し、高齢者・子供・障害者を含むすべての人が交流・活躍する社会
- (3) 世界と人やモノが行き交う社会

## ○ビジョン実現に向けた提案

- (1) 道路行政（調査・計画・整備・運用・維持管理）のデジタル化
- (2) ビッグデータの活用と新技術の導入
- (3) 国民の共感・支持を得る道路行政
- (4) 実現のための方策（体制・予算等）

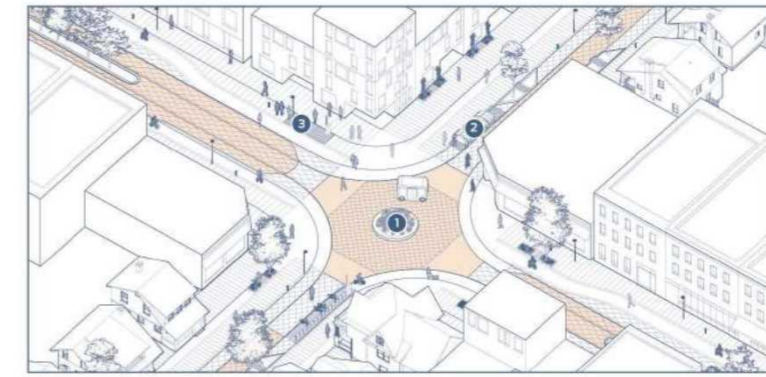
# 道路政策により実現を目指す人口減少時代の日本社会：交流と交易により持続的な発展を遂げる日本

目指す社会	道路の貢献の姿(中長期的な道路政策の方向性)
1	<b>国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全社会</b>
	①頻発する激甚災害から国民を守る
	国家的な災害リスクを低減するため、耐災害性を強化した幹線道路ネットワーク整備により、分散型国土利用を支える。また、災害発生直後から被災地の復旧・復興のための人流・物流を確保し、人命や経済の損失を最小化する
	災害発生時に道の駅、SA/PA等の道路施設が国民の避難や給水、非常電源供給等の防災機能を発揮し、国民の命を守る EVやFCV等の環境に優しい自動車の普及、自転車や公共交通機関等への転換により、低炭素な道路交通システムを構築し、地球温暖化の進行を防ぐ
②戦略的メンテナンスによりインフラを長寿命化する	
低コスト化と省人化を達成した予防保全型メンテナンスを市町村まで展開し、長寿命化した道路インフラが平常時・災害時をとわず機能を持続的に発揮する	
2	<b>人とモノが活発に移動し、高齢者・子供・障害者を含むすべての人が交流・活躍する社会</b>
	①広域的な人やモノの移動を活発化する
	国土の隅々まで行き渡った多車線化・多重化した幹線道路ネットワークを介して、国民がこれまで以上に活発かつ効率的に動き、交流を拡大する
	自動運転車の専用レーンが整備された幹線道路ネットワークと、全ての車が高速通信網を介して接続されるリアルタイム交通マネジメントにより、乗用車やバス、トラック等が自動運転により全国どこへでも事故や渋滞なく効率的に移動可能とする
	幹線道路ネットワークにおけるトラック隊列走行や、ラストマイルにおけるロボットやドローン配送等により物流システムの省人化を図り、利用者が最適な荷物搬送手段を選択できるLogistics as a Serviceを実現する
	②まちなかや生活空間において便利で安全な人の移動を可能とする
	都市も中山間地も、新しい道路インフラが自動運転、シェアリング、低速小型モビリティ、自転車など多様なモビリティが共生する交通システムの基盤となり、すべての者に移動サービスを提供する
高齢者、障害者、子供など誰もが安全・安心・快適に歩いて移動できる道路空間と、歩行者最優先の交通マナーからなる、真に人中心の生活空間を全国に実装する	
③地域の賑わいを創出する	
まちのメインストリートを歩いて楽しめる美しい道路空間に再生し、人通りと賑わいに溢れたまちのコミュニティ空間を創生する	
美しい里山を有する中山間地を持続可能なものとするため、道の駅等を活用して住民の暮らしやモビリティサービスの拠点を整備し、定住・移住者を拡大する	
地域資源を活かした道の駅、日本風景街道、風光明媚な散策路等が国内外から観光客が訪れる拠点となり、観光産業や地方経済の成長を支える	
3	<b>世界と人やモノが行き交う社会</b>
	①国際交通・物流拠点と国内各地の間の人・モノの流れを活発化する
	成長するアジアとの近接性、船舶の大型化や北極海航路の本格利用に対応した海上輸送網の変化等を踏まえ、幹線道路ネットワークと空港・港湾等との連絡を強化し、海外と国内各地の結びつきを強化する
	②海外から人や投資を呼び込む
海外から投資(マネー・人材)を呼び込むよう、多様な働き手や企業が集積する都市空間、充実したモビリティサービスや交流の場を提供する道路空間を形成し、都市の国際競争を勝ち抜く	
道路の上空・地下空間の立体活用、沿道と道路空間の一体利用をはじめ、オープン化と官民連携により、道路空間から経済成長の源泉となる新たな価値やビジネスを創出する	
国際水準の道案内、安心して利用できる道路交通マナーの確立、外国人特有の危険箇所への安全対策といったきめ細かな道路サービスにより、インバウンドや外国人定住者の利便性・満足度を高める	

# 政策の方向性の具体イメージ

幹線道路ネットワークの機能強化	
○ 耐災害性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多車線化・多重化されたネットワーク</li> <li>・新たな防災構造: 防災路肩と緊急入退出路</li> <li>・堤防と幹線道路の一体整備</li> <li>・幹線道路ネットワークの新基準(耐災害性の性能基準・管理水準)対応</li> </ul>
○ 地域拠点や空港・港湾等との連結	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本海軸、日本海～太平洋軸の強化</li> <li>・都市圏や自立した生活圏の形成、これらをつなぐネットワークの強化</li> <li>・空港・港湾・鉄道駅等との直結</li> </ul>
○ 大都市圏交通流の最適化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大都市圏の次世代ネットワーク(環状道路等の機能強化)</li> <li>・有料道路のキャッシュレス化(完全ETC化と料金用地の活用)</li> <li>・エリア課金等の料金施策による交通需要マネジメント</li> </ul>
○ 全国自動運転道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動運転専用レーンのネットワーク化</li> <li>・トラック隊列走行システム(専用レーン、隊列形成・解除拠点、運行管理者)</li> </ul>
○ 高速大容量通信による「i-Operation」	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レーンマネジメント</li> <li>・コネクティッドカーマネジメント(車両別情報提供、逆走車自動停止制御等)</li> <li>・高速道路の走行・駐車予約</li> </ul>
道路サービスの多様化・高度化	
○ 自動運転やシェアリング等の多様なモビリティが共生する新しい道路空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動運転による車線幅員の縮小、路外駐車場の削減</li> <li>・自動運転車やシェアリング車の乗降スペース</li> <li>・パーソナルモビリティの走行空間</li> <li>・シェアリングEVのデポ(非接触充電施設)</li> <li>・歩行者ファーストの道路空間(横断箇所の増加、横断距離の縮小、小さい交差点、自転車共存)</li> <li>・次世代交差点(ラウンドアバウト、ラストマイル結節点、モビリティハブ)</li> <li>・モビリティハブ(鉄道駅、道の駅、主要交差点、IC、商業施設、物流施設など)</li> </ul>
○ 低炭素道路交通システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・EV/FCVのエネルギー供給ステーション</li> <li>・BRT/BHLS専用レーン</li> </ul>
○ 新物流システム(Logistics as a Service)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隊列トラック輸送、ラストマイルのロボット・ドローン輸送、貨客混載輸送</li> </ul>
○ 人中心の生活道路空間、まちなか空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Visionゼロ交通安全戦略</li> <li>・世界一の交通安全マナー</li> <li>・メインストリートの広場化・賑わい空間化、無電柱化、民との連携</li> <li>・生活道路やまちなかの道路での自動進入速度制御</li> </ul>
○ 地域防災/コミュニティ・ハブ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅・SA/PAでの避難・電源供給・給水</li> <li>・道路管理用のソーラー電源やEV車蓄電池の非常時利用</li> <li>・生活サービスやモビリティサービスを提供する拠点としての道の駅</li> </ul>
○ みちツーリズム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅、風景街道</li> <li>・ウォーキング、ジョギング、サイクリングルート</li> </ul>
道路メンテナンスの効率化	
○ i-Maintenance	<ul style="list-style-type: none"> <li>・省人化技術</li> </ul>

## ○次世代交差点



<ラウンドアバウト、ラストマイル結節点、モビリティハブ>



## ○自動運転車やシェアリング車の乗降スペース

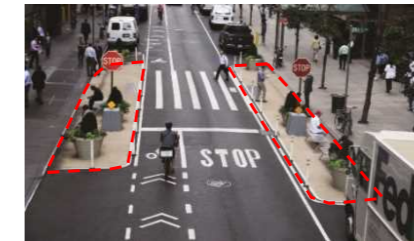


出典:2017年パリモーターショーでタイムラーが提案した中期ビジョン『CASE』

<将来モビリティ社会>

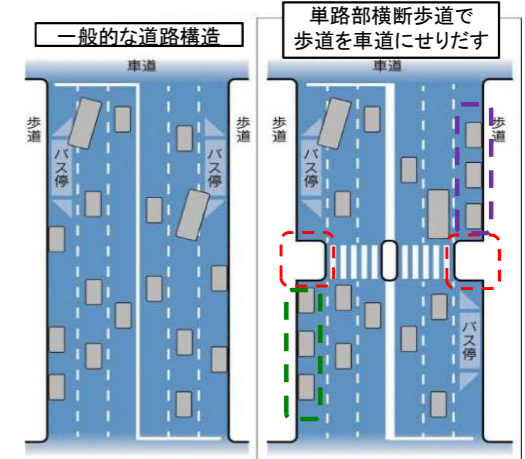
## ○歩行者ファーストの道路空間

### 道路空間の再配分



出典:NACTO ホームページより

横断歩道部を張り出して、横断距離を短くする



<ヒトとクルマの双方に配慮した道路設計>

凡 例: [ ] 歩道せり出し部分 [ ] シェアリング車の乗降スペース [ ] シェアリングEVのデポ

## ○シェアリングEVのデポ



<オランダ・アムステルダム>

ビジョンに関する主なデータ

項目		20年前(1998年)	10年前(2008年)	傾向	現在(2018年)	傾向	2030	傾向	2040	傾向	2050
①安全	①-1 巨大地震発生確率						首都直下:30年以内にM7クラスが70%の確率で発生 南海トラフ:30年以内にM8~9クラスが70%の確率で発生				
	①-2 気温上昇(平均気温)	16.4℃	16.6℃	-	16.6℃		工業化以降の地球温暖化を2030年~2052年間に1.5℃(2017年時点で1.0℃)				
	①-3 集中豪雨の回数(1時間降水量50mm以上)※	247回	301回	↗	311回						
	①-4 老朽化橋梁(50年経過)	4%	9%	↗	26%	↗	52%(2029)				
	①-5 予防保全費用(道路分野)			-	1.9兆円	↗	2.5~2.6兆円(2028年)	↗	2.6~2.7兆円(2038年)	↘	2.1~2.2兆円(2048年)
②人口	②-1 人口	12,693万人(2000年)	12,806万人(2010年)	↘	12,644万人	↘	11,913万人	↘	11,092万人	↘	10,192万人
	②-2 出生数	120万人	109万人	↘	92万人	↘	82万人	↘	74万人		
	②-3 高齢者人口	2,201万人(2000年)	2,924万人(2010年)	↗	3,558万人	↗	3,716万人	↗	3,920万人	↘	3,841万人
	②-4 100歳以上人口	1万人	3.6万人	↗	7.0万人	↗	19万人	↗	31万人	↗	53万人
	②-5 高齢化率	17.4%(2000年)	23%(2010年)	↗	28.1%	↗	31.6%	↗	36.1%	↗	38.8%
	②-6 労働力人口	6,766万人(2000年)	6,632万人(2010年)	↗	6,830万人	↘	6,600万人	↘	6,200万人		
	②-7 国内観光交流人口		37,182万人(2010年)	↗	38,620万人(2017年)						
③経済	③-1 GDP(世界シェア)	526兆円(約13%)	509兆円(約8%)	↘	547兆円(約5%)	↘	638兆円(約4%)			↘	841兆円(約3%)
	③-2 輸出依存度	-	16.1%	↘	13.1%(2016年)						
	③-3 労働生産性(OECD36カ国中の順位)	21位	20位	→	20位(2017年)						
	③-4 自動車貨物輸送量	2,047億t・km	2,348億t・km	↘	2,108億t・km(2017年)						
	③-5 貨物の小口化(0.1t未満)	63.6%(2000年)	75.1%(2010年)	↗	79.2%(2015年)						
	③-6 EC市場	-	6兆円	↗	14兆円						
④国際	④-1 インバウンド	411万人	835万人	↗	3,119万人	↗	6,000万人(目標)	-	-	-	-
	④-2 在日外国人数		約214万人	↗	約273万人						
	④-3 外国人労働者数		約48万人	↗	約146万人	↗	約468万人				
	④-4 貿易額	87兆円	160兆円	→	164兆円						
	④-5 対アジア貿易額(シェア)	32兆円(39%)	52兆円(49%)	↗	84兆円(51%)						
	④-6 アジアのGDP	775兆円	2,079兆円	↗	3,252兆円						
	④-7 海外直接投資(FDI)	2.5兆円	17.1兆円	→	17.6兆円						
	④-8 船舶の大型化	7,060TEU	12,508TEU	↗	21,413TEU						
	④-9 クルーズ船寄港回数	-	929回(2010年)	↗	2,764回(2017年)						
	④-10 日本の国際競争力ランキング	-	8位(2009年)	↗	6位(2019年)						
⑤都市・地域	⑤-1 三大都市圏人口	6,287万人(2000年)	6,546万人(2010年)	↗	6,614万人	↘	6,391万人	↘	6,082万人		
	⑤-2 地方部人口	6,406万人(2000年)	6,260万人(2010年)	↘	6,031万人	↘	5,522万人	↘	5,010万人		
	⑤-3 存続都市数			-	1,800市町村(2014年)					↘	900市町村
	⑤-4 世界の都市総合ランキング(東京都、大阪府)		第4位、第25位(2009年)	-	第3位、第28位						
⑥モビリティ	⑥-1 自動車保有台数	約7,290万台	約7,910万台	↗	約8,160万台						
	⑥-2 免許保有者数	8,045万人	8,081万人	↗	8,231万人						
	⑥-3 免許返納件数	2,596件	29,150件	↗	421,190件						
	⑥-4 EV(新車販売台数に占める割合)		0.20%	↗	0.41%(2017年)	↗	20%~30%	-	-	-	-
	⑥-5 FCV普及(普及台数)			↗	約3,000台	↗	約65万台	↗	約300万台	↗	約800万台
	⑥-6 自動運転						高速道路: 自家用車Lv3(2020年)、Lv4(2025年) 一般道路: 限定地域Lv4(2020年)、地域拡大(2025年)				
	⑥-7 自動運転対応車(新車販売台数に占める割合)						Lv2対応車7%、 Lv3以上自動運転車1.2%				
	⑥-8 小型モビリティ(国内販売台数)			↗	1,100台(2017年)	↗	8,000台				
	⑥-9 MaaS市場規模			↗	800億円	↗	64兆円				
	⑥-10 ライドシェア市場規模			↗	1億円	↗	131億円				
⑦ライフスタイル	⑦-1 コト消費	41.0%(2000年)	42.3%(2010年)	↗	42.6%(2015年)						
	⑦-2 外出率(10代、20代)	65.8%、68.6%(1992年)	63.7%、67.4%(2005年)	↘	55.1%、55.5%(2015年)						
	⑦-3 外出率(60代、70代)	47.6%、59.3%(1992年)	49.9%、65.0%(2005年)	↗	57.6%、65.5%(2015年)						
⑧新技術	⑧-1 AIビジネス市場規模			↗	5,301億円	↗	2兆1,286億円				
	⑧-2 5G向け通信インフラ投資(世界市場)			↗	20億ドル	↗	500~600億ドル				

ビジョンに関する主なデータ(出典)

項目	出典
①安全	①-1 防災情報のページ、想定される大規模地震【内閣府】
	①-2 過去及び現在値：気象庁HP ※該当年から過去10年の平均気温(東京都) IPCC「1.5℃特別報告書」
	①-3 全国(アメダス)の1時間降水量50mm以上の年間発生回数 ※当該年から過去10年の発生回数の平均値
	①-4 2019年3月に存在する橋梁より算出。建設年不明橋梁は除く。また、過去に撤去した橋梁は含まない。
	①-5 予防保全による維持修繕・更新費の推計、過去の数字は道路統計年報
②人口	②-1 20年前～現在：内閣府 高齢化の状況(第1節) 推計：社人研推計
	②-2 20年前～現在：人口動態調査【厚生労働省】 推計：平成30年度版高齢化白書【内閣府】
	②-3 高齢化の推移と将来推計【内閣府】
	②-4 20年前～現在：百歳以上高齢者等について【厚生労働省】 推計：日本の将来人口推計(国立社会保障・人口問題研究所)
	②-5 高齢化の推移と将来推計【内閣府】
	②-6 20年前～現在：総務省統計局 労働力調査 長期時系列データ 推計：労働力需給モデル(労働政策研究・研修機構)
	②-7 旅行・観光消費動向調査【観光庁】 国内観光旅行延べ旅行者数
③経済	③-1 内閣府 国民経済計算(GDP統計) ※20年前～現在：世界シェアについてはIMF統計を使用し算出 ※将来推計についてはPwC、調査レポート「2050年の世界」の推計値より計算 ※将来推計の世界シェア割合については「新たな国土展開(世界に占める我が国GDPの割合の低下)」【国交省】 対象国はOECD加盟国とアルゼンチン、ブラジル、中国、インド、インドネシア、ロシア、サウジアラビア、南アフリカ、コロンビア、コスタリカ、リトアニア
	③-2 輸出依存度：国内総生産(GDP)に対する輸出額(FOB価格)の割合
	③-3 労働生産性の国際比較(日本生産性本部) OECD加盟36カ国中の順位
	③-4 自動車輸送統計調査(総括表(2)輸送トンキロの推移)
	③-5 全国貨物純流動調査(物流センサス)【国交省】
	③-6 電子商取引実態調査【経産省】
④国際	④-1 JNTO、明日の日本を支える観光ビジョン【観光庁】
	④-2 平成30年末現在における在留外国人数について【法務省】
	④-3 「外国人雇用状況」の届出状況まとめ【厚生労働省】 転機を迎えた外国人労働者の受け入れ
	④-4 財務省貿易統計 年間総額：輸出額と輸入額の合計
	④-5 名目GDP(IMF統計)
	④-6 名目GDP(IMF統計) ※各年の平均為替を使用(円・ドル)
	④-7 直接投資統計【JETRO 日本貿易振興機構(ジェトロ)】
	④-8 国際コンテナ戦略港湾政策について【港湾局】 ※TEU：国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位
	④-9 伸びゆくクルーズ旅客数・寄港回数【港湾局】
	④-10 世界経済フォーラム(国際競争力ランキング)

項目	出典
⑤都市・地域	⑤-1 人口推計【総務省】
	⑤-2 人口推計【総務省】
	⑤-3 日本創成会議
	⑤-4 世界の都市総合ランキング【都市戦略研究所】
⑥モビリティ	⑥-1 我が国の自動車保有同行((財)自動車検査登録情報協会)
	⑥-2 警察庁調べ(運転免許統計)
	⑥-3 警察庁調べ(運転免許統計) ※申請による免許取り消し数
	⑥-4 次世代自動車戦略2010<2010年4月次世代自動車研究会>における普及目標
	⑥-5 現在値は走り始めた燃料電池自動車(FCV)【大和総研】の普及台数 将来値FCVと水素ステーションの普及に向けたシナリオ【燃料電池実用化推進協議会(FCCJ)】 ※持続可能な社会のより早期な実現に向け、大幅な技術進展を期待した数値
	⑥-6 官民 ITS 構想・ロードマップ 2019
	⑥-7 デロイト・トーマツコンサルティング(モビリティ革命2030) 次世代自動車振興センター
	⑥-8 矢野経済研究所調べ(電動軽二輪、電動ミニカー、2人乗り小型EV)※現在は2017年の値を使用
	⑥-9 矢野経済研究所
	⑥-10 ライドシェア(カープール型)の国内市場推移予測 富士経済調べ
⑦ライフスタイル	⑦-1 平成29年版 消費者白書
	⑦-2 全国都市交通特性調査
	⑦-3 全国都市交通特性調査
⑧新技術	⑧-1 富士カメラ総研調べ
	⑧-2 Edge of Cloud blogspot HPより大和証券作成

## 【参考】海外の主要な交通ビジョン(その1)

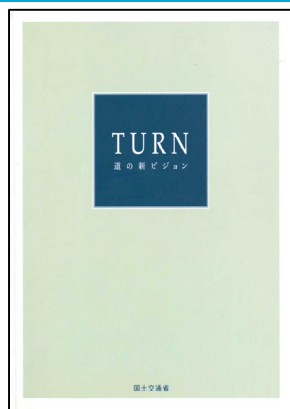
国	イギリス	フィンランド	アメリカ	アメリカ
ビジョン名	市長の交通戦略 (Mayor's Transport Strategy)	シティ・プラン2050	Go Boston 2030 Vision and Action Plan	Smart City
都市等	ロンドン	ヘルシンキ	ボストン	コロバス (オハイオ州)
策定年	2018年	2013年	2017年	2016年
期限 (目標年次)	2041年	2050年	2030年	2035年
将来予測	<ul style="list-style-type: none"> <li>2041年にロンドンの人口は1,000万人(現在870万人)を超え、1日当たり600万トリップが追加。</li> <li>現状の交通サービスでは、増大する都市規模に対応不可</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2050年までに人口86万人(現在約60万人)、雇用数56万人の国際都市となり、首都圏の中心。</li> <li>中心部は、ビジネスの中心地で有り続けると同時に都市型のライフスタイル、レジャー、旅行にも快適な生活しやすい都市。</li> <li>鉄道による都市圏内の連絡が強化され、圏内に新しい拠点を創出し、ヘルシンキは、欧州規模での大都市のひとつ。</li> </ul>	定量的に将来を分析 <ul style="list-style-type: none"> <li>多様な人口の増加</li> <li>人種間や所得層間での所得格差の拡大</li> <li>ナレッジエコノミーに係る労働者の増加</li> <li>気候変動リスクの増加</li> <li>温室効果ガスの削減の必要性</li> <li>生活スタイルを変革する技術の登場</li> </ul>	定性的な分析 <ul style="list-style-type: none"> <li>人口の高齢化</li> <li>人口密集地に移動する若年層の増加</li> <li>近隣地域へのモビリティアクセス</li> <li>住宅と商業、旅客と貨物、及び環境に関する問題を伴った経済成長および人口増加</li> </ul>
将来像	<p><b>ヘルシー・ストリート:</b> 市民が健康増進効果のあるアクティブ・トラベルに多くの時間を割けるよう、自転車利用者と歩行者を優先した魅力的な道路空間を増やす。</p> <p>&lt;目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2041年までに、ロンドン市民が、健康を保つために毎日20分のアクティブ・トラベルを実践出来るようにする。</li> <li>2041年までに、ロンドンのバスサービス関連での重傷者・死者をゼロにする。</li> <li>貨物車交通量(ピーク時)をロンドン全域で2041年までに10~15%減らす。</li> <li>2041年までに全車両を排出ゼロ車両とする。</li> </ul>	<p><b>心地よい生活</b> 郊外も取り込んだ多極型の都市圏の展開</p> <p><b>平等な生活</b> 独自性を有した10拠点内での日常生活の機能を充足できるようにインフラを整備</p> <p><b>経済成長と雇用の創出</b> <b>持続可能なモビリティの実現</b> トラムが整備され鉄道ネットワークを補完。公共交通のサービスレベルを向上させることで、中心部での自動車交通量を削減。自動車の速度を下げ、安全性を向上させ、騒音を減少。</p> <p><b>レジャー区域の創設</b> <b>シーサイドエリアの開発</b> <b>ヘルシンキの国際性と地域性の強化</b></p>	<p><b>アクセス:</b>ボストンのあらゆる箇所が全モードの交通手段と接続。</p> <p><b>安全:</b>人々が早くではなく安全に移動するため、道路上の衝突事故を大幅に減少させる。</p> <p><b>信頼性:</b>公共交通、道路網による移動を予測可能にする。</p> <p>&lt;目標&gt;</p> <p>通勤時の公共交通利用の割合を現在の40%から1/3以上増加、一人運転の割合を現在の50%から半減など</p>	<p><b>美しく、健康で、豊かな都市:</b>クリーンな交通手段の提供。自動車以外の交通手段の安全性の提供、スマート技術によるサービスの接続。雇用者・被雇用者市場の接続、適切な価格で信頼できる交通手段の選択肢の提供。</p> <p>&lt;目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2035年までに交通事故を現在より15%減</li> <li>2035年までに通勤時の1人運転を現在の83%から78%に削減</li> <li>2035年までにバス停から3/4マイル以内居住人口の割合を現在の69%から80%に増加</li> </ul>
自動運転 新モビリティの 位置づけ	自動運転車両が安全に走行できるよう、市は、法的なフレームワークを策定する。		自動運転とシェアリングの普及により、既存道路の効率的利用が可能になる。	ラスト・ワン・マイル問題の解決のために、自動運転車両を含め実験を行う。



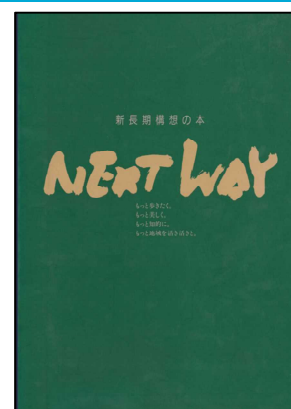
## 【参考】海外の主要な交通ビジョン(その2)

国	カナダ	カナダ	シンガポール
ビジョン名	Transportation 2040	Sidewalk Toronto	陸上交通マスタープラン2040 (Land Transport Master Plan 2040)
都市等	バンクーバー	トロント	シンガポール
策定年	2012年	2017年	2018年
期限 (目標年次)	2040年	2040年	2040年
将来予測	<p>・過去15年について、バンクーバー市の住居人口、労働人口、市内に流入する自動車交通量の推移を分析</p>		<p>現状分析のみ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅から徒歩10分圏内の世帯割合</li> <li>・20km未満の公共交通トリップが60分以内で完了する割合</li> <li>・ピーク時間帯のトリップで公共交通が利用される割合</li> </ul>
将来像	<p><b>経済</b> 反映する経済を支える賢く効率的な交通システム</p> <p><b>人</b> 安全でアクセス性がよく、活気ある都市の健康な市民</p> <p><b>環境</b> 地球及び市民の将来を確かなものとするよう自然環境を大切にする都市</p> <p>&lt;目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2040年までに全トリップの少なくとも2/3を徒歩、自転車又は公共交通</li> <li>・交通事故死者数をゼロ</li> </ul>	<p><b>交通システム</b> 全ての移動に対し、安全で便利で接続され経済的に利用しやすい交通手段を提供し、車による移動ニーズを減少</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の拡大</li> <li>・年間を通じた徒歩・自転車利用</li> <li>・新モビリティや自動運転の利用</li> <li>・人優先の道路設計 など</li> </ul>	<p><b>20分の街区、45分の都市</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣住宅の中心地まで徒歩、自転車、小型モビリティ、公共交通、シェアリングカーで25分以内で移動</li> <li>・ピーク時間帯における都市内トリップが徒歩、自転車、小型モビリティ、公共交通、シェアリングカーで45分以内</li> </ul> <p><b>全ての人のための交通</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー</li> </ul> <p><b>健康な生活、安全な移動</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通やアクティブトラベルの空間提供</li> <li>・クリーンエネルギー車両の普及</li> <li>・ビジョンゼロの安全環境</li> </ul>
自動運転新モビリティの位置づけ		<p>2035年頃までに自動運転車両がライドヘイリングサービスの中心になる。 自動運転車両は路上駐車場をなくし、道路構造を変化させ安全な人中心の公共空間を復活させる。</p>	<p>自動運転バスの開発、実証実験を行う。</p> <p>新モビリティの利用を促進するとともに、利用マナーの啓発活動を行う。</p>

# 【参考】道路局が策定したビジョン



TURN(平成14年9月)



NEXTWAY(平成4年8月)

	目的	目指す社会像	政策の方向性
TURN 道の新ビジョン	道路行政のどこをどう変えたいかを国民に伝える	「日本ブランド」を世界に発信 ポテンシャルを活かす効率的な社会システムの実現(日本の良さを引き出せる社会)	道路行政システムの改革 1. 評価システムの導入 2. 開かれた行政 3. 有料道路制度の見直し 4. 道路特定財源の活用
新長期構想の本 NEXTWAY	これまでの道路と社会の関係を見つめ直し、これからの道路のあり方を提案	活力ある経済活動を営むなかで、労働時間の短縮等による時間的なゆとり、質の高い道路・住宅等の整備などによる空間的なゆとりの充実を図り、質の高い社会サービスのもとで、1人ひとりが心の豊かさや生きがいを感じることができる「ゆとり社会」	1. 豊かな生活の実現 (1)円滑なモビリティの確保 (2)安全なモビリティの確保 (3)快適な生活環境の創造 2. 活力ある地域づくり (1)交流ネットワークの充実 (2)「地域集積圏」の形成 3. 人・自然に優しい環境の形成 (1)地球温暖化の防止 (2)自然環境との調和 (3)沿道環境の保全

# 【参考】土木学会創立100周年宣言文

## —あらゆる境界をひらき、持続可能な社会の礎を築く—（抜粋）

（今後目指すべき社会と土木）

4. 土木は地球の有限性を鮮明に意識し、人類の重大な岐路における重い責務を自覚し、あらゆる境界をひらき、**社会と土木の関係を見直すことで、持続可能な社会の礎を構築することが目指すべき究極の目標と定め**、無数にある課題の一つ一つに具体的に取り組み、**持続可能な社会の実現**に向けて全力を挙げて前進することを宣言する。

（持続可能な社会実現に向け土木が取り組む方向性）

5. （安全）社会基盤システムの計画的な利活用と人々の生活上の工夫で、**自然災害等の被害を減らし、安全な都市・社会の構築に貢献するとともに**、社会基盤システムの安全保障を継続的に強化して、**社会基盤施設が原因の事故で犠牲者を出さないこと**にあらゆる境界をひらき取り組む。
6. （環境）自然を尊重し、生物多様性の保全と**循環型社会の構築、炭素中立社会の実現**を早めることに貢献するとともに、社会基盤システムに起因する環境問題を解消し、**新たな環境の創造**にあらゆる境界をひらき取り組む。
7. （活力）**社会基盤システムの利活用によって交流・交易を促進**し、我が国が世界経済の発展に継続的に役割を果たすことに貢献するとともに、**土木から新しい産業を創造**して社会に役立てることにあらゆる境界をひらき取り組む。
8. （生活）百年単位で近代化を回顧し、先人が培ってきた地域の風土、文化、伝統を継承し、我が国やアジア固有の価値を十分踏まえた**風格ある都市や地域の再興と発展に貢献するとともに**、**地域の個性が発揮され各世代が生きがいを持てる社会の礎を構築**することにあらゆる境界をひらき取り組む。

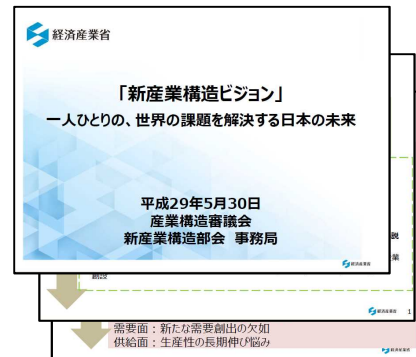
（目標とする社会の実現化方策）

9. 土木は目標とする社会の実現のため、総合性を発揮しつつ、「社会と土木の100年ビジョン」に明記された社会安全、環境、交通、エネルギー、水供給・水処理、景観、情報、食糧、国土利用・保全、まちづくり、国際、技術者教育、制度の各分野の短期的施策、特に国や地域における政策、計画、事業等の速やかな実行を先導し、**長期的施策の実現に向けた取り組みを継続**する。

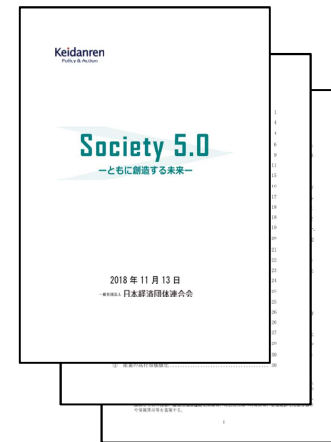
# 【参考】目指す社会像の例



不安な個人、立ちすくむ国家  
(経済産業省)



新産業構造ビジョン  
(経済産業省)



Society5.0  
(経団連)



中長期モビリティビジョン  
(日本自動車工業会)

タイトル	目指す社会像
不安な個人、立ちすくむ国家	<ul style="list-style-type: none"> <li>自由の中にも秩序があり、個人が安心して挑戦できる新たな社会</li> <li>一律に年齢で「高齢者＝弱者」とみなす社会保障をやめ、働ける限り貢献する社会</li> <li>子どもへのケアや教育の充実により不確実でも明るい未来</li> </ul>
新産業構造ビジョン	<ul style="list-style-type: none"> <li>個々人の、日本の、世界の抱える課題にタブー無く、いち早く挑戦し、解決を目指す、それぞれの真のニーズに対応する社会</li> <li>変革期に必要な若者の情熱と才能を存分に解き放ち、それゆえ、人材が育ち、世界からも才能が集まる社会</li> <li>不確実性の時代だからこそ、多様性とチャレンジを一層許容し、アントレプレナーシップ(起業家精神)に富む社会</li> <li>新技術等をいち早く取り込み、スピーディかつグローバルに展開・刷新することで、未来を変える期待感にあふれる社会</li> <li>絶え間ないイノベーションにより、成長と格差是正の両立を実現する世界に類を見ない社会</li> </ul>
Society5.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>価値を生み出す社会【課題解決・価値創造】</li> <li>誰もが多様な才能を発揮できる社会【多様性】</li> <li>いつでもどこでも機会が得られる社会【分散】</li> <li>安心して暮らし挑戦できる社会【強靱】</li> <li>人と自然が共生できる社会【持続可能性・自然共生】</li> </ul>
中長期モビリティビジョン	<p>(2030年のモビリティ社会イメージ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが安全・安心に過ごせる世界</li> <li>緑と笑顔にあふれた世界</li> <li>クルマも、人も、モノも自由に行き交う世界</li> <li>暮らしに「感動」をもたらすモビリティ社会</li> </ul>