

道路政策への中間提言（取組状況の報告） ～2020年に向けた新たな道路政策の挑戦と実行～

令和3年2月17日

国土交通省 道路局

1. ビックデータ活用のためのプラットフォーム

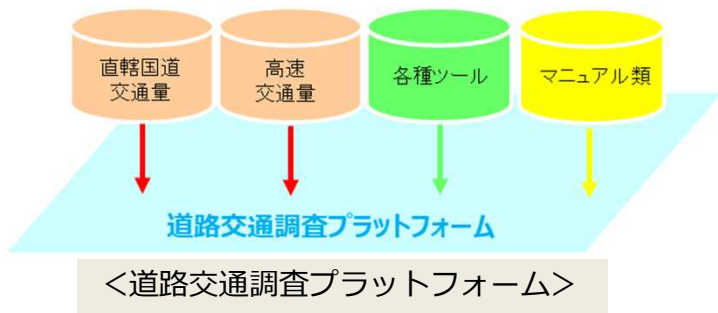
1.1 道路関連データの体系化

- 1.1.1 既存データの整理
- 1.1.2 新たなセンシング技術の活用
- 1.1.3 動的データ（経路データ）の取り扱い手法の開発
- 1.1.4 実利用における観点からのデータ活用可能性の検討
- 1.1.5 データ共有のための共通基盤の構築

【関連する取組の状況】

【1.1.1&1.1.5】

個別調査の交通量等を「道路交通調査プラットフォーム」で共有、活用



【1.1.2】

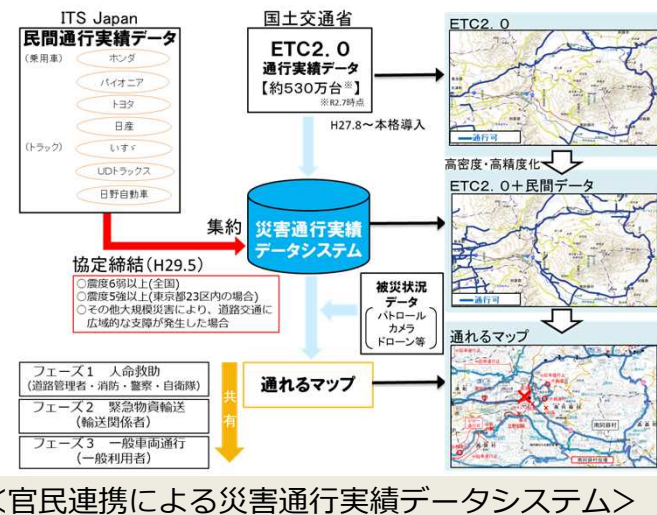
車両搭載センシング装置を活用し、自動運転の基盤にもなる道路の3次元点群データを取得



<センシング技術を活用し、3次元点群データを取得>

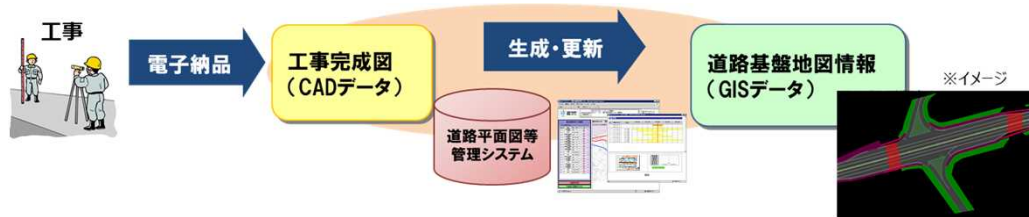
【1.1.1&1.1.4】

平成29年5月、国土交通省とITSJapanの間で、民間が保有する通行実績データ（民間プローブ）の災害時の提供について協定を締結し、通れるマップの作成に活用



【1.1.1&1.1.2&1.1.5】

道路基盤地図の整備を進め、令和元年度までに直轄国道の約4割の路線を収録



<道路基盤地図情報作成までの流れ>

1. ビックデータ活用のためのプラットフォーム

1.2 マルチモーダル道路空間マネジメントのためのプラットフォームの構築と運用課題の抽出

- 1.2.1 Data共有の仕組みとしてのPF確立に向けた構築の試み
- 1.2.2 実際の適用を通じた運用課題の抽出とPFの改善

【関連する取組の状況】

【1.2.1】
災害時には、必要に応じて、ETC2.0等の通行実績データ等を活用し「通れるマップ」を作成し関係機関へ提供（再掲）

【1.2.1】
平成26（2014）年度より始まった道路管理施設（橋梁、トンネル、附属物）の5年に一度の定期点検を受け、各施設の位置や延長・構造などの諸元及び点検結果の情報をデータとして蓄積し、インフラデータプラットフォーム（国土交通データプラットフォーム）に提供中

道路構造物の点検データ

橋梁、トンネル、道路附属物等*の5年に一度の定期点検を実施








国土交通データプラットフォーム



データ連携

＜国土交通プラットフォームとの連携＞

【1.2.2】
道路メンテナンス会議等を通じて、点検業務等の集計情報を共有



＜会議状況（平成30年3月広島）＞

2.公共交通や新たなモビリティとの連携

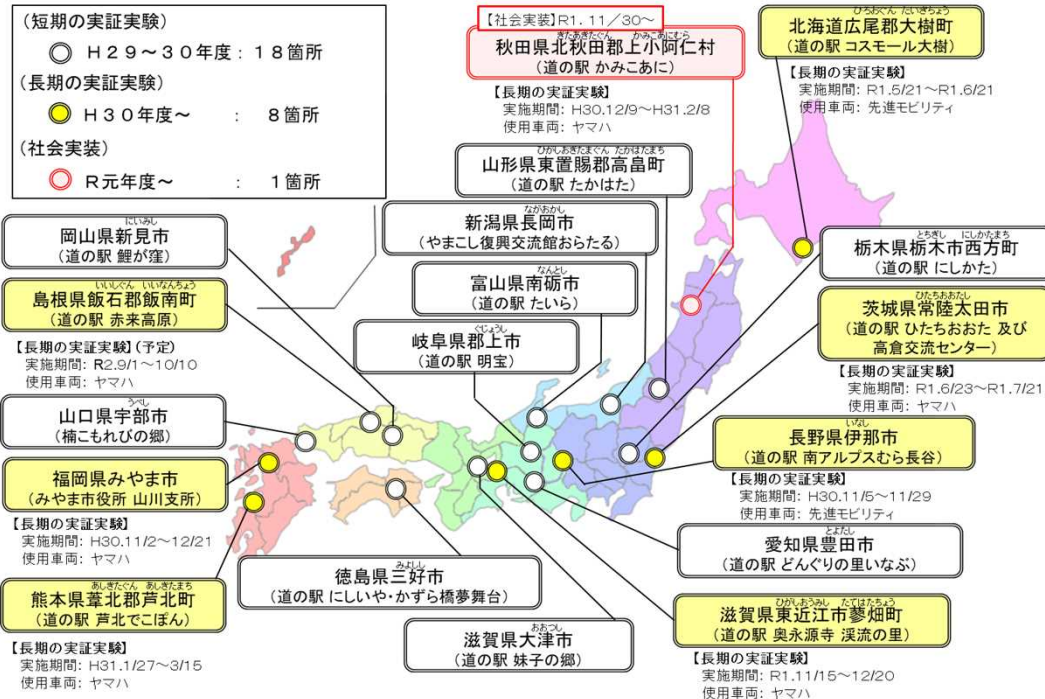
2.1 新たなシェアリングシステムの創出

- 2.1.1 情報提供とカーシェアリングを組み合わせた次世代ダイナミック・パーク・アンド・ライド
- 2.1.2 山間地・過疎地域の交通サービス改善
- 2.1.3 ヒッチハイク的移動の支援
- 2.1.4 観光地の二次交通

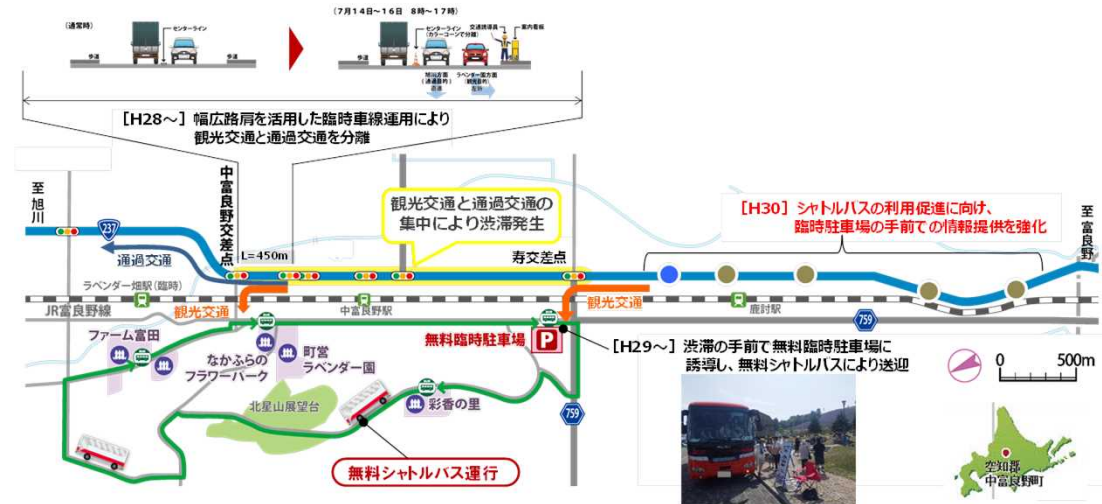
【関連する取組の状況】

【2.1.2】
道の駅等を拠点に提供される無人自動運転乗合サービスを実証
(全国18カ所)

【2.1.1&2.1.4】
観光渋滞が発生する地域において、パークアンドライドの実施や既存ストックを活用した観光渋滞対策および二次交通の支援を実施



＜実証実験選定箇所＞



＜富良野における取組の例＞

2.公共交通や新たなモビリティとの連携

2.2 新たな道路空間利用の創造

- 2.2.1 ワンウェイ型カーシェアリング・バイクシェアリング・小型EVのための新たな道路空間利用
- 2.2.2 自治体や民間と連携した道路の多様な価値の創造
- 2.2.3 交通規制等を駆使した時間軸での道路空間再配分
- 2.2.4 歩行者のための拠点整備（仮称「みちの広場」）



【関連する取組の状況】

【2.2.1】

荷さばき駐車スペースの新たな道路空間利用事例として、「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進に係る道路管理者の協力について」を警察庁と連名で発出し、荷さばき駐車のためのベイの設置など道路管理者による事業が必要となる場合の協力について、各道路管理者へ通知



<ゼブラ帯設置による荷捌きスペース確保>

【2.2.2】

道路空間でのイベント等実施に向けた考え方や先進事例をとりまとめ、「ストリートデザインガイドライン」（令和2年3月、都市局・道路局）を策定し、地方公共団体へ技術的助言として通知



<ガイドラインの策定>

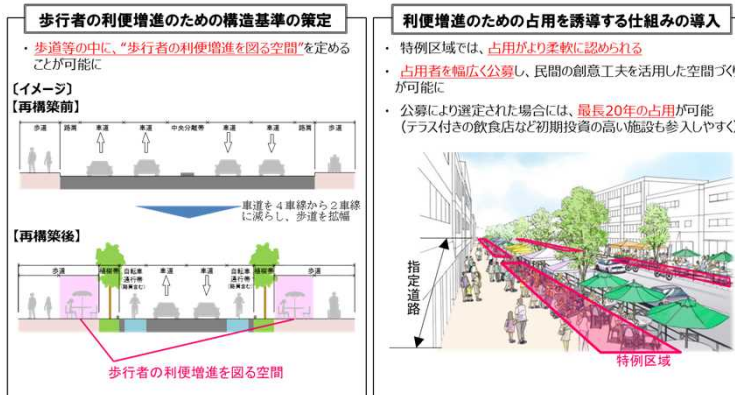
【2.2.4】

令和2年11月25日「道路法等の一部を改正する法律」が施行。歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路の指定制度を創設

歩行者利便増進道路

<<地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築>>

歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定



<歩行者利便増進道路>

2. 公共交通や新たなモビリティとの連携

2.3 公共交通との連携強化と事業者支援

- 2.3.1 都市間公共交通への道路交通の信頼性の向上
- 2.3.2 コンパクト+ネットワークを支えるシェアリング型交通
- 2.3.3 高速バスの運行支援・業務管理・監査
- 2.3.4 交通系ICカード等のビッグデータを活用した路面系公共交通の高度化

【関連する取組の状況】

【2.3.2】
2019年11月にとりまとめた『「道の駅」第3ステージへ』
において地域の交通拠点としての活用を提言

【2.3.3】
ETC2.0高速バスロケーションシステムなど、既に実用化
を始めているETC2.0データの民間活用を検討

「道の駅」第3ステージへ ~ 創設から四半世紀、2020年からの新たなチャレンジ ~

I 新たなコンセプト

第1ステージ (1993年~) 『通過する道路利用者のサービス提供の場』
第2ステージ (2013年~) 『道の駅自体が目的地』
1160駅に展開 → 全国法人の始動

第3ステージ (2020~2025年)
『地方創生・観光を加速する拠点』へ
+
ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献

各「道の駅」における自由な発想と地元の熱意の下で、観光や防災など更なる地方創生に向け取り組みを、官民の力を合わせて加速します。更に、「道の駅」同士や民間企業、道路関係団体等との繋がりを面的に広げることによって、元気に稼ぐ地域経営の拠点として力を高めるとともに、新たな魅力を持つ地域づくりに貢献します。

新たな「道の駅」ネットワーク

多様な主体との連携
インバウンド観光への対応
子育て世代への対応
2025年の姿
2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点を

「道の駅」第3ステージへ ~ 創設から四半世紀、2020年からの新たなチャレンジ ~

II 「2025年」に目指す3つの姿

- 2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点到に**
 - 広域的な防災機能を担うため、国等の支援を受けてハード・ソフト対策を強化した「防災道の駅」を新たに導入。地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供。
 - 各「道の駅」でも、地域の防災計画に基づいて、BCPの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施。
 - これら「道の駅」の活動情報は、災害時に国、自治体、連絡会等でも早く共有。関係機関の支援も受けながら、道の駅が地域の復旧・復興の拠点として貢献。
- 3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに**
 - 「道の駅」を舞台に、地域の課題解決や民間とタイアップした「地域活性化プロジェクト」が、ボランティアを含めた様々な団体との協働や、全国連絡会等が橋渡しを行いながら、全国各地で盛んに実施。
 - 地域の子育てを応援する施設の併設や、高齢者の生活の足を確保するための自動運転サービスのターミナルとなるなど、あらゆる世代が活躍の場を提供。
 - 多くの学生達が、「道の駅」をメインとして、実習に訪れ、地域の特産品をいかに商品開発に取り組み、全国コンテスト優勝を目指して奮闘。



利用者

デジタルサイネージ

- ① 車両位置
- ② ダイヤからの遅延時間
- ③ 到着バース等

バスが新宿

スマートフォンアプリ

バスが新宿

富士五湖線
甲府線
松本線
信越線
常陸大宮・常陸太田線

新発着 新発着

バス事業者ターミナル会社

<『「道の駅」第3ステージへ』より抜粋>

<ETC2.0高速バスロケーションシステム>

3.道路空間マネジメント

3.1 平常時における実効性の高い道路空間マネジメント事例の蓄積

- 3.1.1 車種別動的レーン運用と情報提供
- 3.1.2 道の駅における交通・観光情報等の提供
- 3.1.3 ビッグデータによる多様な政策評価
- 3.1.4 面的・時間的な道路空間再配分に基づく道路空間のフル活用戦略
- 3.1.5 持続可能な物流を実現するための大型車交通マネジメント

【関連する取組の状況】

【3.1.1】

特定更新等工事による渋滞削減のため、移動式コンクリート防護柵により仮設中央分離帯を移動、時間帯に応じ車線数を増減させるリバーシブルレーン運用実施



<移動式防護柵による車線切替>

【3.1.2】

「道の駅」において、日本政府観光局(JNTO)の外国人観光案内所の認定取得を推進

【3.1.3】

平成28年4月にバスタ新宿を開業後、周辺道路の混雑状況などを分析。バス運行経路の見直しや警察と連携した交通流対策などにより、改善を実施



▲新宿4丁目交差点 左折渋滞



▲バス運行経路の見直し



▲左折レーンの構造見直し

<運行経路変更等による対策の実施>

【3.1.4】

新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための緊急措置として、テイクアウトやテラス営業のための道路占用の許可基準の緩和を実施

地方公共団体等と連携して申請すると
テイクアウトやテラス営業などのための道路占用の許可基準を緩和

国土交通省では、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等の皆様を支援するための緊急措置として、地方公共団体と地域住民・団体等が一体となって取り組む沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準を緩和することしました。
また、地方公共団体に対しても、同様に取り組んでいただけるよう要請しています。

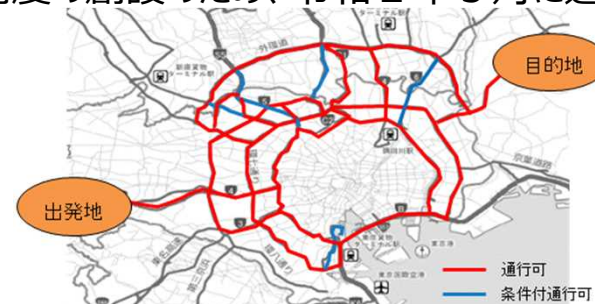


イメージ(佐賀県より提供)

<占用許可基準の緩和>

【3.1.5】

デジタル化の推進により、あらかじめ登録を受けた特殊車両が、即時にウェブ上で確認した通行可能経路を通行できる新たな制度の創設のため、令和2年5月に道路法を改正



<通行可能経路の見える化>

