

1  
2  
3  
4 (仮称)  
5  
6 ビジョン

7 人口減少時代に交流と交易により  
8 持続的な発展を遂げる日本  
9

10  
11 本文(素案)  
12

13  
14 令和〇年〇月〇日  
15

16 社会資本整備審議会  
17 道路分科会  
18 基本政策部会  
19

## はじめに

現代社会は、あらゆるものが変動し、不確実性、複雑性、曖昧さが増す「VUCA」と言われる環境に置かれている。急速に進展する技術革新など、予測困難な要因が多数存在しており、このような時代に明確な未来を見通すことは極めて難しい。しかしながら、未来は必然的にもたらされるものではなく、我々が行う意思決定によって生まれるものである。

このような時代だからこそ、首都直下地震、南海トラフ地震などの巨大地震リスク、豪雨災害をもたらす気候変動、2040年に高齢者人口がピークを迎える人口動態など、一定程度の予測が可能な変化を踏まえながら未来について洞察し、どのような社会を築いていくのかについて明確なビジョンを持つべきである。

100年に一度のモビリティ革命が進展する中、諸外国では、近年、スマートシティの実現や、MaaS、自動運転等を活用した人中心の交通システムの実現を目指す革新的交通ビジョンが発表されている。

本ビジョン「人口減少時代に交流と交易により持続的な発展を遂げる日本(仮称)」は、概ね20年後の日本社会を見据えつつ、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するものである。我が国の道路政策に係るビジョンとしては、「NEXT WAY」(平成4年8月)、「TURN 道の新ビジョン」(平成14年9月)以来の策定となる。

本ビジョンの策定により、今後の道路政策が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、バックキャストिंगの思考によって検討・展開されることを期待する。

また、このビジョンが道路局のみならず、地方整備局、高速道路会社、地方公共団体、建設業界や交通・情報通信業界、民間団体等とも共有され、関係者間の議論や具体的取り組みを喚起し、道路政策のさらなる深化につながることも期待したい。

# 目 次

1

2

## I 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

①頻発する激甚災害から人を守る

②持続可能で効率的なメンテナンスによりインフラの機能を確保する

7

### 2. 人とモノが活発に移動し、高齢者・子供・障がい者を含むすべての人が 交流・活躍する社会

①広域的な人やモノの移動を活発化する

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

③地域の賑わいを創出する

13

### 3. 世界と人やモノが行き交う社会

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

②海外から人や投資を呼び込む

16

## II ビジョン実現に向けた課題

18

19

### (参考資料)

・ビジョンに関するデータ

・諸外国で策定された交通に関するビジョン

・寄せられた意見(委員、中堅ビジョンなど)

24

# 1 I 目指すべき社会像と道路政策の方向性

2  
3 国家の繁栄と偉大さを決定するものに三つの要素がある  
4 ーそれは、肥よくな土地・繁忙な工場・人と物との場所から場所  
5 への容易な輸送、である。

6  
7 イギリスの哲学者フランシスコ・ベーコン(1561～1626)によるこの洞  
8 察は、当時と比べ格段に産業が高度化し、多様なモビリティが生まれ、  
9 人々の価値観やライフスタイルも全く異なる現代においても、一定の  
10 普遍性を有するのではないか。

11  
12 とりわけ、人口減少局面に進んでいる我が国が、経済・社会の活力  
13 の低下を回避するためには、国内において、さらには海外との間で交  
14 流・交易の一層の活発化が不可欠であり、その基盤となる道路が果た  
15 す役割は極めて大きい。

16  
17 一方、近年の災害の多発化・激甚化も無視することができない。災  
18 害は、国家の成長軌道を一瞬にして破壊しうる事象であり、まさに災  
19 害大国である我が国にとって最大のリスクと言える。国の持続的成長  
20 は、安全があってこそのものである。

21  
22 このような我が国の状況を踏まえながら、道路政策を通じて実現を  
23 目指す社会像として、

24  
25 **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**

26 **2. 人とモノが活発に移動し、高齢者・子供・障がい者を含むすべ**  
27 **ての人が交流・活躍する社会**

28 **3. 世界と人やモノが行き交う社会**

29 を提案する。

# 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

(目指すべき社会像)

今後30年以内に70%の確率で首都直下地震・南海トラフ地震が発生する可能性がある。また、地球温暖化に伴い集中豪雨の発生回数が近年増加傾向にある。日本の存立を揺るがしかねない巨大災害の発生リスクは、将来の日本社会のあり様を考える上で、最も大きな課題と言っても過言ではない。

一方、インフラの老朽化が急速に進むことは確実であり、約10年後には、建設後50年を経過した道路橋の割合が半数を超える。

我が国の将来において、国土の災害脆弱性とインフラ老朽化という課題を克服し、国民の安全が確保される社会を目指すべきである。

(道路の貢献の姿: 中長期的な道路政策の方向性)

## ① 頻発する激甚災害から人を守る

a. 耐災害性を強化した幹線道路ネットワークが分散型の国土利用を支えるとともに、災害により途絶することなく被災地の復旧・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

### 【具体イメージ】

○太平洋側と日本海側のダブルルートと、この両側を連絡する横断道が、分散型の国土利用の基盤として機能

○土砂災害リスク区間に幅広路肩を設置するなど、道路の耐災害性を強化

○浸水区域にある高架橋や盛土部に設置された避難場所、緊急車両の被災地アクセスを容易にする緊急出入口など、高速道路の災害仕様

○トンネル、橋梁、盛土等の耐災害性性能基準を統一し、災害発生時に道路がネットワークとして機能

b. 災害発生時に道の駅、サービスエリア/パーキングエリア等の道路施設が避難や給水、非常電源供給等の防災機能を発揮し、人の命を守る

1 **【具体イメージ】**

2 ○道の駅、サービスエリア／パーキングエリア等が、非常用の発電  
3 機や井戸、食料備蓄庫、ヘリポートなどの防災機能を備え、道  
4 路利用者や沿線住民の避難場所、自衛隊や TEC-FORCE の  
5 進出拠点、救援物資の中継基地として機能

6  
7  
8 c. 電気自動車や燃料電池自動車等の普及、自転車や公共交  
9 通機関等への転換により、環境に優しい低炭素な道路交通シス  
10 テムを構築し、地球温暖化の進行を防ぐ

11  
12 **【具体イメージ】**

13 ○再生可能エネルギーで電気自動車に非接触給電を行う機能を  
14 道路に持たせるなど、Well to Wheel のゼロエミッションを前提と  
15 した道路交通システムを実現

16 ○道路空間の再配分により生み出す専用レーンを、BRT(バス高  
17 速輸送システム)や BHLS(バス・ハイレベルサービス)が走行

18 ○都市内にシェアサイクルのサイクルポートや駐輪場が計画的に  
19 配置され、主要な経路において自転車通行空間が整備されて  
20 いるなど、誰もが安全かつストレスなく走行可能な自転車先進都  
21 市を構築

22  
23  
24 **②持続可能で効率的なメンテナンスによりインフラの機能を確保する**

25 d. 予防保全型メンテナンスに取り組み、点検・補修を含め管理の効  
26 率化・高度化を図るため新技術を導入し、持続可能で効率的なメン  
27 テナンスを行うことで、安全で安心して暮らせる国・地域を実現する

28  
29 **【具体イメージ】**

30 ○計画的な点検・修繕による予防保全型メンテナンスや、道路施  
31 設の集約化・機能の縮小化などを進め、管理の高度化・効率化  
32 を図る

33 ○AIや計測・モニタリング技術などを活用した点検・診断技術を  
34 導入

35 ○新材料を用いた修繕や点検箇所を減らした構造の採用など、  
36 新材料、新工法を導入

## 2. 人とモノが活発に移動し、高齢者・子供・障がい者を含むすべての人が交流・活躍する社会

(目指すべき社会像)

我が国の人口は 2008 年をピークに減少局面に突入しており、2040 年には高齢者人口が約 3,920 万人に達しピークを迎える。労働力人口も減少することが見込まれており、生産性の向上は喫緊の課題である。

また、人口減少が顕著となることが見込まれる地方部の住民の移動サービスの確保も大きな課題である。

さらに、人生 100 年時代におけるライフスタイルや価値観の多様化への対応、100 年に1度のモビリティ革命とも言われる自動運転車や小型モビリティなどの新たなモビリティへの対応も大きな課題である。

人の移動、モノの輸送における最も基礎的なインフラである道路が提供するサービスの高度化により、人とモノの活発な移動を実現し、持続的な発展に寄与するとともに、高齢者・子供・障がい者含むすべての人が交流・活躍できる社会を目指すべきである。

(道路の貢献の姿：中長期的な道路政策の方向性)

### ①広域的な人やモノの移動を活発化する

e. 幹線道路ネットワークをつなぎ、その稼働率を高めることで、人の交流をより拡大し、国土利用の最大化を図る

#### **【具体イメージ】**

○地方の中核中核都市とそれに隣接する生活経済圏が相互に交流し、一体として自立した圏域となるよう、幹線道路ネットワークを形成

○三大都市圏をはじめ、大都市圏の環状道路や拠点間を結ぶ幹線道路ネットワークを機能強化し、戦略的料金の導入等により稼働率を最大化

○バスタの整備やサービスエリアの乗り継ぎ拠点化を進め、高速バスサービスを全国ネットワーク化

- 1 ○国土の骨格を形成する高速道路に自動運転専用レーンを整備  
2 し、乗用車やバス、トラック等が全国各地に自動運転で移動  
3 ○コネクテッドカーに対し、リアルタイムの交通状況に応じた最適  
4 な経路や、休憩・観光のための立ち寄り施設等を個車単位でリ  
5 コmend

6  
7  
8 f. 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  
9 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  
10 図るとともに、最適な搬送手段の選択が可能となる Logistics as a  
11 Service を実現する

12  
13 【具体イメージ】

- 14 ○物流のインターネット化が、あらゆる施設や手段を共有してモノ  
15 を最適ルートで運ぶ Logistics as a Service を実現  
16 ○幹線物流を担う高速道路に専用走行空間とそれに直結するイン  
17 フラ(連結・解除拠点、休憩スペース等)を整備し、トラック隊  
18 列走行を実現  
19 ○ラストマイル輸送において、無人配送ビークル等の移動を可能  
20 とする道路空間を整備

21  
22  
23 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

24 g. 新しい道路インフラが自動運転、シェアリング、パーソナルモビリ  
25 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  
26 となり、すべての者に移動サービスを提供する

27  
28 【具体イメージ】

- 29 ○中山間地域等において、道の駅等を拠点に専用空間を自動運  
30 転で走行する小型乗り合いバスが、高齢者等の移動手段として  
31 機能  
32 ○都市部において、道路や駐車場の空間を再配分することで、自  
33 動運転やシェアリングカーの乗降スペース、路面公共交通やパ  
34 ーソナルモビリティ用車線、安全性の高い交差点や横断歩道な  
35 ど、MaaS に対応した人間中心の新たな道路構造を実現



1 h.誰もが安全・安心・快適に歩いて移動できる道路と、歩行者最優  
2 先の交通マナーからなる、真に人中心の生活道路のエリアを全国  
3 に実装する

4  
5 **【具体イメージ】**

6 ○人が使う空間を自動車などのモビリティよりも優先して確保。交  
7 通弱者も通行しやすいようなスムーズ横断歩道等の設置、段差  
8 のない歩道ネットワークの確保、高齢者や子育て世代が道路に  
9 出て楽しめるようなベンチ等の配置、景観の創造等、地域のニ  
10 ーズに応じた多様な空間の使い方を許容

11 ○ライジングボラードにより通過交通のエリア内進入を抑止すると  
12 ともに、エリア内では路車間システムにより速度を抑制し、歩車  
13 共存化

14 ○ビッグデータを活用し優良ドライバーに対する保険料を低減す  
15 るなど安全運転を促す仕組みを整備し、運転者のマナーを改  
16 善

17  
18  
19 **③地域の賑わいを創出する**

20 i. まちのメインストリートを歩いて楽しめる道路に再生し、人通りと  
21 賑わいに溢れた道路空間を創出する

22  
23 **【具体イメージ】**

24 ○まちのメインストリートを、新たなモビリティ等と共存した大規模歩  
25 行者空間へ再編し、人が憩い、ゆしみ、地域の誇りとなる空間を  
26 創出

27 ○車道の一部を転用して人のための空間を生み出すことで、民間  
28 団体や沿道関係者による利活用を積極的に誘導し、カフェやイ  
29 ベントに活用

30  
31  
32 j. 道路に新しい材料やデザインを導入し、道路の景観を一新する

33  
34 **【具体イメージ】**

35 ○道路空間を構成する施設に新しい材料やデザインを導入し、沿  
36 道の建築物とも連携しつつ、新しい道路景観を創出

1 k. 住民の生活やモビリティサービスの拠点機能を高め、道の駅を  
2 あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターとする

3  
4 **【具体イメージ】**

5 ○役場、集会所、病院等の公共施設、バスや自動運転サービス  
6 の発着点が整備された道の駅が、地域のコミュニティ機能とモビ  
7 リティ・ハブ機能を有する小さな拠点として機能

8 ○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  
9 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、道の  
10 駅があらゆる世代の活躍する舞台となる地域センターとして機能

11

12

### 3. 世界と人やモノが行き交う社会

(目指すべき社会像)

近年、訪日外国人観光客数は急激に増加傾向にあり、2018年に年間3,000万人を突破し、政府目標として2030年に6,000万人が掲げられている。また、日本の労働力人口が減少する見通しの中、外国人労働者数も増加傾向にある。

日本の持続的な成長を考える上で、いかに海外から人・モノを呼び込み、それらを国内に流動させるかが大きな課題であり、世界と人やモノが行き交う社会を目指すべきである。

(道路の貢献の姿：中長期的な道路政策の方向性)

#### 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

l. 成長するアジアとの近接性、外国人旅行者の地方シフト、船舶の大型化等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の機能や空港・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

##### 【具体イメージ】

- インバウンドを呼び込む地方空港への国際直行便増加の受け皿として、幹線道路ネットワークと空港との連絡を強化
- 幹線道路ネットワークの機能強化により、クルーズ船寄港地からのランド・ツアーを国内各地に広域展開
- アジアにおける旺盛な物流需要を取り込み、我が国産業の国際競争力を高めるため、港湾等との連絡を強化

#### ② 海外からの人や投資を呼び込む

m. 卓越したモビリティサービスや賑わいと交流の場を提供する道路空間が、多様な働き手や企業が集積し、海外から投資(マネー・人材)を呼び込むスマートシティを支える

##### 【具体イメージ】

- 高速大容量通信の商用化、テレワークの普及、外出率の低下、モビリティサービスの多様化等に伴う都市構造や交通流の変化

1 に対応し、都市内道路ネットワークを再編し、道路交通拠点(都  
2 市型道の駅)を整備

3 ○道路上空や地下空間を活用した立体開発や、道路区域と沿道  
4 との一体利用により、ビジネスや賑わいの場を創出

5 ○大規模な路上イベントや先端技術実証等に道路を開放

6  
7  
8 n. 地域資源を活かした日本風景街道、ナショナルサイクルルート、  
9 道の駅等が国内外から観光客が訪れる拠点となり、多言語の道案  
10 内などきめ細かな道路サービスがインバウンドや外国人定住者の  
11 利便性・満足度を高める

12  
13 **【具体イメージ】**

14 ○国立公園内の道路、日本風景街道、ナショナルサイクルルート  
15 等に、ビュースポットや休憩施設を統一性ある案内とともに設置

16 ○美しい景観や眺望を有するジョギングコースや散策路、長大橋  
17 梁や大規模ジャンクションなど道路の構造美を観光資源化

18 ○地域において道路の歴史や文化的価値が伝承され、観光客等  
19 に発信

20 ○デジタル情報を活用した多言語の道・まち案内により、外国人  
21 への高度な道案内を実現

22 ○サイバー空間に道路を高精度に再現し、外国人観光客等がド  
23 ライブや街歩きの事前シミュレーションをできる環境を整備

24 ○MaaS や有料道路、駐車場、道の駅、サービスエリア、燃料ステ  
25 ーション等、移動に伴う全ての決済をキャッシュレス化

## 1 II ビジョン実現に向けた課題

2 I に示した目指す社会および道路の具体的な貢献の姿を実現する  
3 ため、この将来像を起点に現在を振り返り、今何をすべきかを考え、  
4 具体的な施策や制度設計を実行する必要がある。

5  
6 あわせて、ビジョン実現に向けた道路施策を進めるにあたっては、次  
7 に示す課題について議論を深め、具体的に取り組むべきである。

### 8 ○道路行政のデジタル化

9 Society 5.0 の実現を政府として目指す中、道路行政においても、  
10 計画・整備・運用・維持管理等の一連の業務プロセスのデジタル化  
11 を推進し、業務の効率性改善や新たな価値創出を図るべきである。

### 12 ○ビッグデータの利活用

13 常時観測を基本とする新たな調査から得られる交通データや道  
14 路メンテナンスに係るデータなどのビッグデータの取得や利活用を  
15 産官学が連携して推進すべきである。

16 例えば、道路空間の再配分に必要な車両等のデータを蓄積する  
17 データベースを、国をはじめとする各地域の道路管理者が連携して  
18 構築していくことを検討すべきである。

19 また、これらを適切に実施するために、道路管理者はデータサイ  
20 エンスに係る技術力向上に努めるべきである。

### 21 ○新技術の開発・活用

22 新技術の開発・活用について、国はオープンイノベーションを推  
23 進するとともに、新技術を積極的に活用するマインドに転換するこ  
24 が必要である。

25 特に、自動運転にかかるインフラ分野については、国際競争力を  
26 増強するためにも、産官学が連携して戦略的に研究開発を行う体  
27 制を構築することを検討すべきである。

## 1 ○多様な主体との連携

2 道路施策の検討・実施にあたり、国民や利用者との対話を通じ、  
3 道路空間のあり方や利活用について幅広く意見を聴取するとともに、  
4 地域の道路協力団体等から地域独自の知恵をいただくことも重要  
5 である。

6 また、計画・整備・運用・維持管理等の各段階や研究レベルにお  
7 いて、道路管理者同士の連携はもちろん、地域や民間、大学等の  
8 教育機関など、多様な主体との連携強化が重要である。

## 9 ○国民の理解と共感

10 道路施策の実施には、国民や利用者の理解と共感が不可欠で  
11 ある。この観点からも、道路ストックを最大限活用する工夫として、ソ  
12 フト施策の充実を図るべきである。

13 また、東名高速道路の全線開通 50 年等を契機として、道路政策  
14 が地域の発展に貢献してきたことについて、長期間のストック効果を、  
15 狭義の経済効果にとどまらず、人口や産業の配置、ライフスタイルの  
16 変化などの広範な視点から実証すべきである。

17 道路に対する愛着を持っていただくことも重要である。このため、  
18 道路の歴史や文化的価値の発信も含め、時には遊び心を交えつつ、  
19 分かりやすい情報発信及びコミュニケーションに努めるべきである。

## 20 ○予算・財源

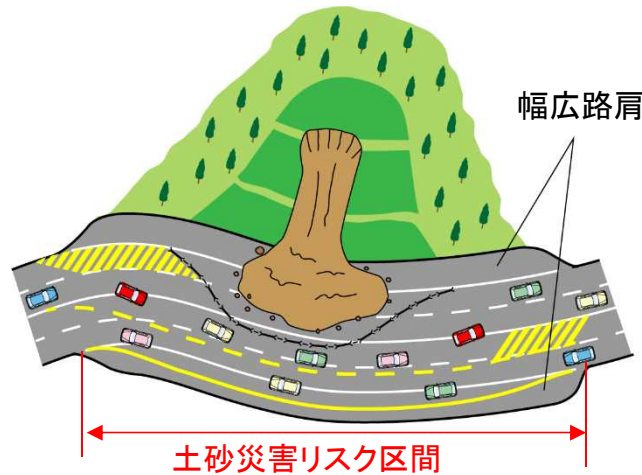
21 予算・財源については、高速道路、一般道路を問わず、その整  
22 備・管理の着実な実施のため、安定的・持続的な確保が重要である。

23 特に、今後、維持修繕・更新の費用の増大が予測されることも踏  
24 まえ、その費用を的確に予測しつつ、受益と負担の考え方に則り、  
25 その費用を賄うために必要な財源を確保することを検討する必要が  
26 ある。

27

# 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(具体イメージの例)

a. 土砂災害リスク区間に幅広路肩を設置するなど道路の耐災害性を強化



b. 災害発生時に道の駅、SA/PA等の道路施設が避難や給水、非常電源供給等の防災機能を発揮

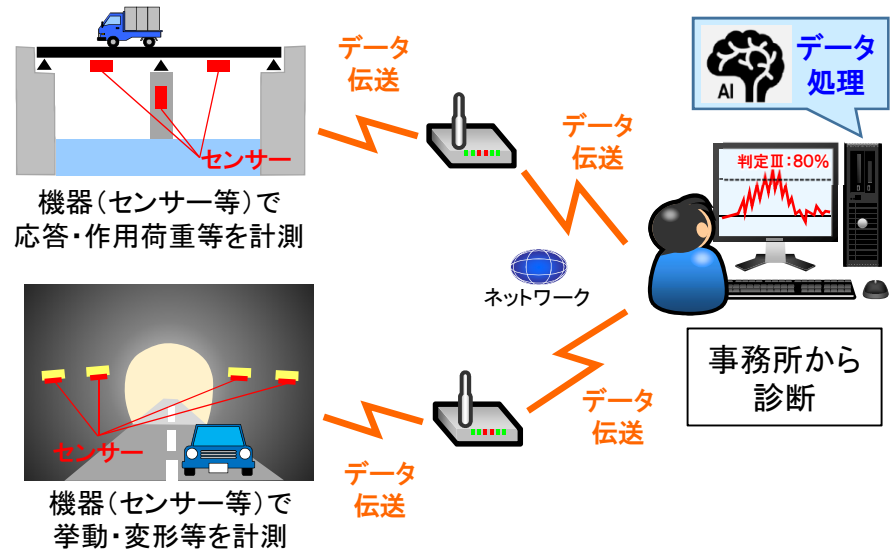


c. 再生可能エネルギーで電気自動車に非接触給電を行う機能を道路に付与



走行中非接触給電レーン  
(イギリスでの実証実験 出典: England Highways)

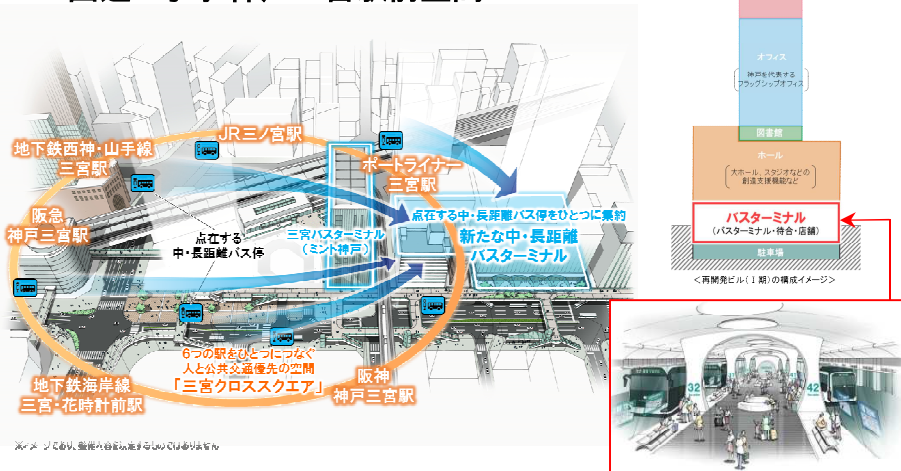
d. AIや計測・モニタリング技術などを活用した点検・診断技術を導入



## 2. 人とモノが活発に移動し、高齢者・子供・障がい者を含むすべての人が交流・活躍する社会(具体イメージの例)

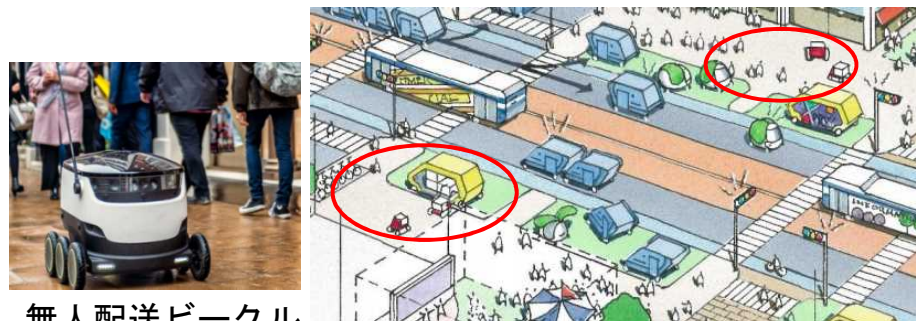
### e. バスタの整備やサービスエリアの乗り継ぎ拠点化を進め高速バスサービスを全国ネットワーク化

#### ■ 国道2号等 神戸三宮駅前空間



出典: 国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画「中間とりまとめ」

### f. ラストマイル輸送において無人配送ビークル等の移動を可能とする道路空間を整備を整備



無人配送ビークル  
※画像はStarship社のロボット

無人配送ビークルによるラストマイル輸送の自動化が実現、歩道上では歩行者と共存

出典: 自動運転がまちづくりに及ぼす影響に関する研究 (名古屋都市センター)

### g. 中山間地域等において道の駅等を拠点に専用空間を自動運転で走行する小型乗り合いバスが高齢者等の移動手段として機能



### i. まちのメインストリートを新たなモビリティ等と共存した大規模歩行者空間へ再編



出典: 御堂筋未来ビジョン



### 3. 世界と人やモノが行き交う社会(具体イメージの例)

l. 幹線道路ネットワークの機能強化によりクルーズ船寄港地からのランド・ツアーを国内各地に広域展開



クルーズ船寄港

n. 地域において道路の歴史や文化的価値が傳承され観光客等に発信



現在の由比(東名高速道路)



東海道五十三次で描かれた由比



歴史や文化的価値を傳承(イメージ)

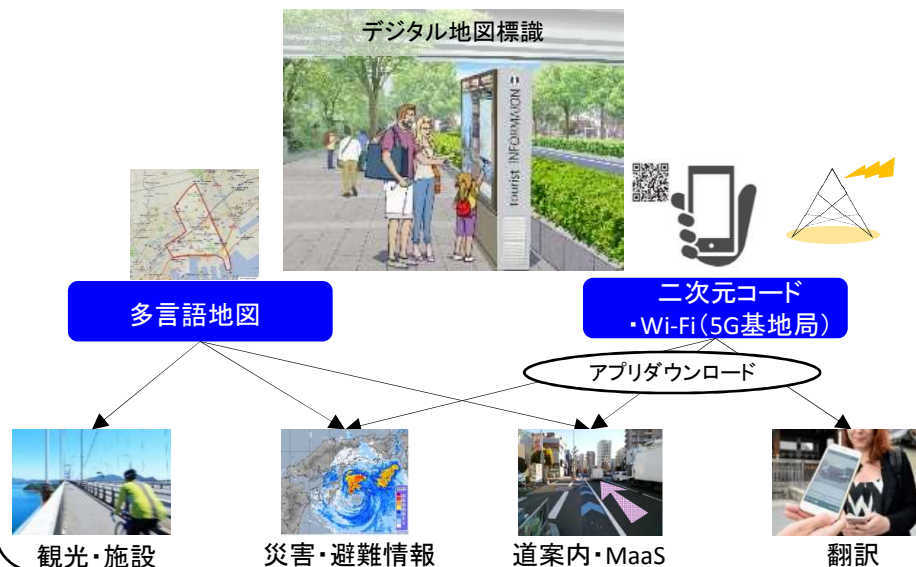
n. 美しい景観や眺望を有するジョギングコースや散策路



ハイライン(ニューヨーク)

写真出典:ハイラインHP(<https://www.thehighline.org/>)

n. デジタル情報を活用した多言語の道・まち案内により外国人への高度な道案内を実現



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	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
	①頻発する激甚災害から人を守る
	a 耐災害性を強化した幹線道路ネットワークが分散型の国土利用を支えるとともに、災害により途絶することなく被災地の復旧・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
	b 災害発生時に道の駅、サービスエリア/パーキングエリア等の道路施設が避難や給水、非常電源供給等の防災機能を発揮し、人の命を守る
c 電気自動車や燃料電池自動車等の普及、自転車や公共交通機関等への転換により、環境に優しい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持続可能で効率的なメンテナンスによりインフラの機能を確保する	
d 予防保全型メンテナンスに取り組み、点検・補修を含め管理の効率化・高度化を図るため新技術を導入し、持続可能で効率的なメンテナンスを行うことで、安全で安心して暮らせる国・地域を実現する	
2	人とモノが活発に移動し、高齢者・子供・障がい者を含むすべての人が交流・活躍する社会
	①広域的な人やモノの移動を活発化する
	e 幹線道路ネットワークをつなぎ、その稼働率を高めることで、人の交流をより拡大し、国土利用の最大化を図る
	f 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るとともに、最適な搬送手段の選択が可能となる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
	g 新しい道路インフラが自動運転、シェアリング、パーソナルモビリティ、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
	h 誰もが安全・安心・快適に歩いて移動できる道路と、歩行者最優先の交通マナーからなる、真に人中心の生活道路のエリアを全国に実装する
③地域の賑わいを創出する	
i まちのメインストリートを歩いて楽しめる道路に再生し、人通りと賑わいに溢れた道路空間を創出する	
j 道路に新しい材料やデザインを導入し、道路の景観を一新する	
k 住民の生活やモビリティサービスの拠点機能を高め、道の駅をあらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターとする	
3	世界と人やモノが行き交う社会
	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
	l 成長するアジアとの近接性、外国人旅行者の地方シフト、船舶の大型化等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の機能や空港・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
m 卓越したモビリティサービスや賑わいと交流の場を提供する道路空間が、多様な働き手や企業が集積し、海外から投資(マネー・人材)を呼び込むスマートシティを支える	
n 地域資源を活かした日本風景街道、ナショナルサイクルルート、道の駅等が国内外から観光客が訪れる拠点となり、多言語の道案内などきめ細かな道路サービスがインバウンドや外国人定住者の利便性・満足度を高める	

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(2,025年) 一般道路: 限定地域Lv4(2020年)、地域拡大(2,025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				