

道路ネットワークの機能強化

令和7年11月19日

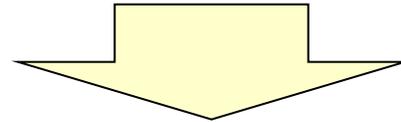
国土交通省 関東地方整備局

道路企画官 小澤 知幸

道路についての最初の文書記録

- 3世紀末に書かれた中国の『魏志倭人伝』が、日本における道路についての最初の文書記録
- 魏からの使いが対馬国(現長崎県津島市)に上陸した際に抱いた最初の印象を記載

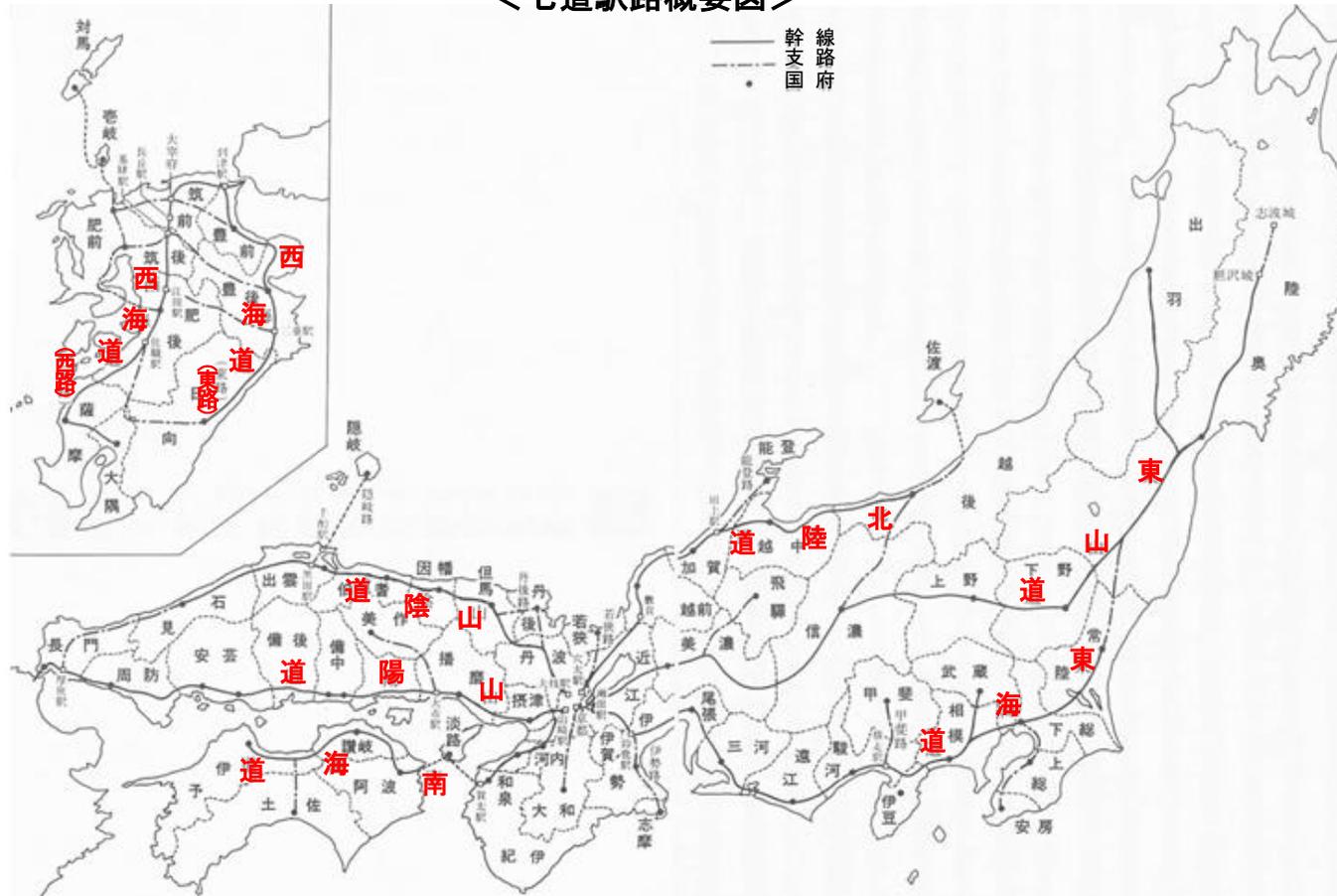
土地は山陰しく、深林多く、**道路**は禽鹿^{きんろく}の径^{みち}の如し



まるで手つかずの自然に近い“けもの道”のよう

- 律令制下において、中央と地方諸国を結んだ7本の幹線道路
- 東海道・東山道・北陸道・山陰道・山陽道・南海道・西海道を指す
- 原型は大化前代に形成されていたが、天智・天武朝(668～686年:飛鳥時代)頃に本格的な整備が進む

<七道駅路概要図>



(出典: 児玉幸多編「日本交通史」P24より)

五街道と脇街道

■五街道

- ・1601年、徳川家康が東海道に宿駅を設けて江戸－京都間に伝馬制をしいたのが始まり
- ・江戸の日本橋を起点とする幕府直轄の主要な5つの陸上交通路

■脇街道

- ・五街道以外の街道の総称で、脇往還、脇道などとも呼ばれる
- ・多くは五街道に接続し、江戸と各地域、あるいは地域間を結ぶ重要な陸路として機能

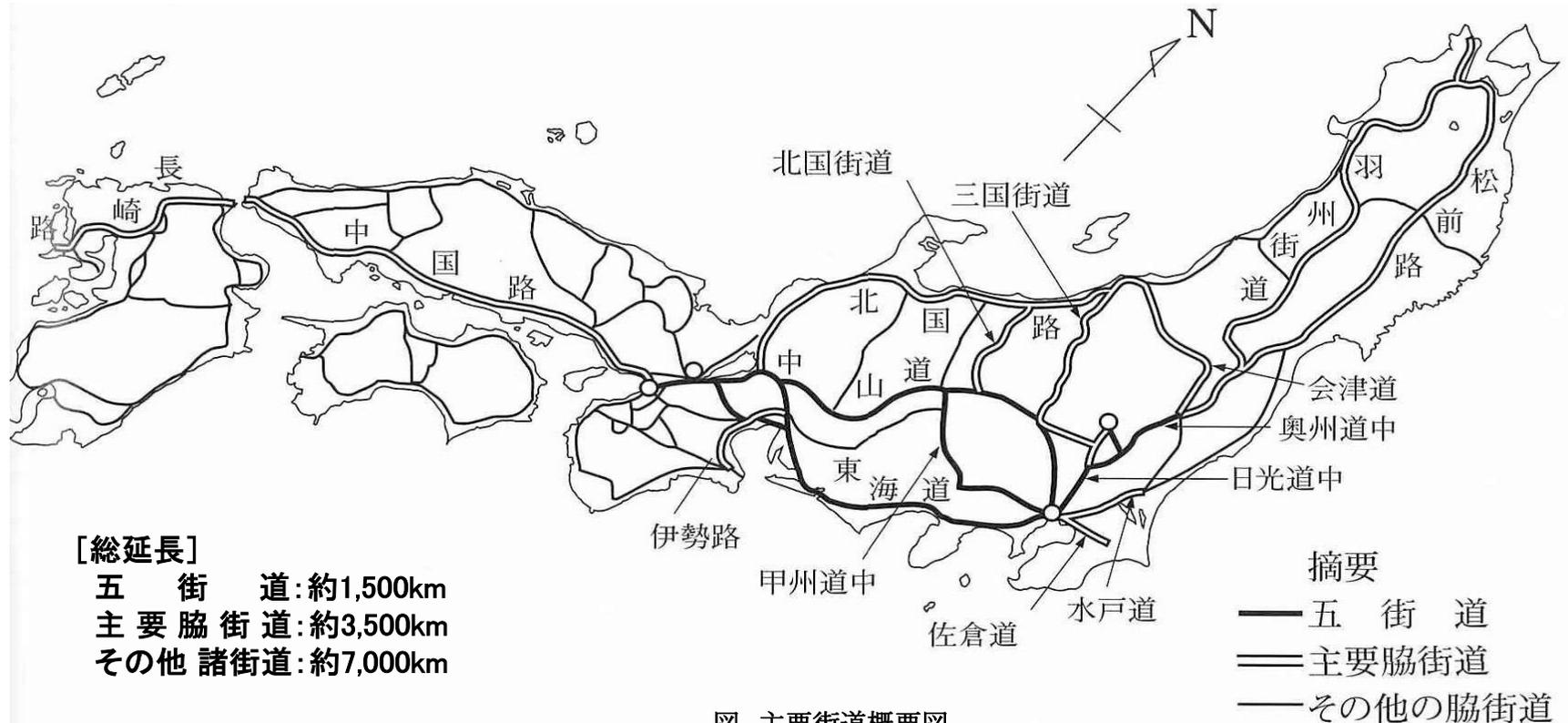


図 主要街道概要図

旧道路法の制定

- 我が国最初の道路法は大正8年(1919年に制定)
- 道路の種類、等級、路線の認定基準、道路の管理、費用の負担、監督及び罰則等を定める
- 現行の道路法は昭和27年(1952年)に制定

国道の要件

- ① 東京市より神宮、府県庁所在地、師団司令部所在地、鎮守府所在地または
 枢要の開港に達する路線(38路線:大正9年4月、国道の延長:8,208km)
- ② 主として軍事の目的を有する路線(26路線:大正12年12月)

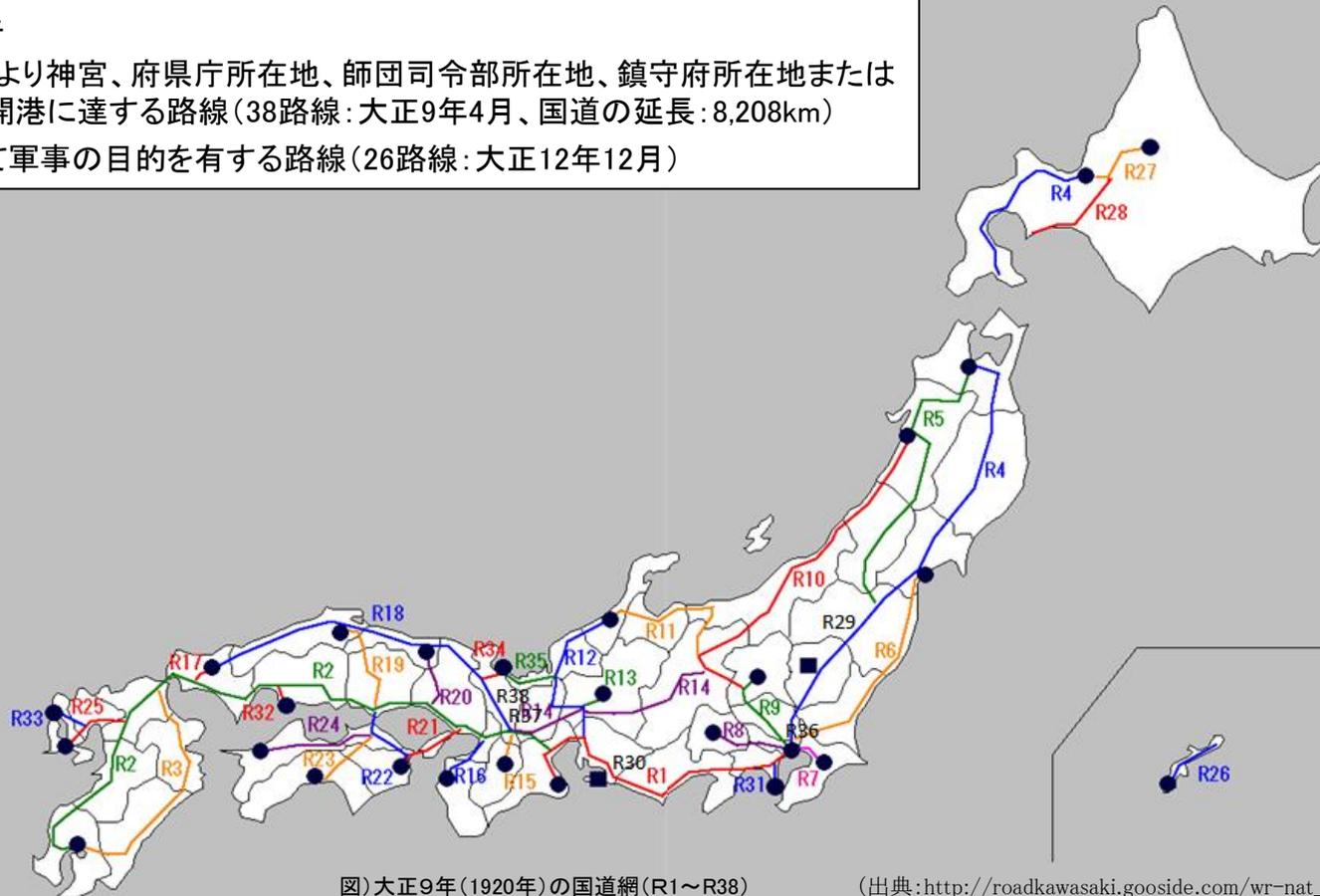


図)大正9年(1920年)の国道網(R1~R38)

(出典:http://roadkawasaki.gooside.com/wr-nat_b.htmより)

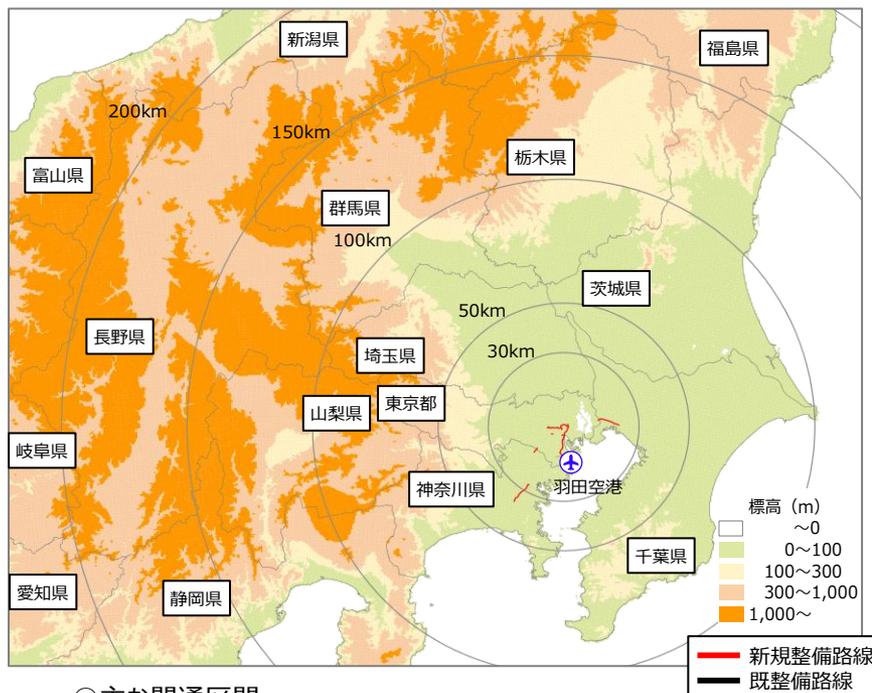
戦後の道路ネットワーク整備の進展

	年	概要	MEMO
道路特定財源制度	S28～H21	揮発油税を特定財源化	財源の不安定さに起因する長期計画の頓挫に対する反省
国土開発縦貫自動車道建設法 高速自動車国道法	S32	予定路線の決定、高速自動車国道は国が建設・管理	議員立法。全国の高速道路建設運動を刺激。S40までに約5,050kmが路線ごとに建設
国土開発幹線自動車道建設法	S41	全国各地域から概ね2時間以内で到達可能な高速道路網7,600kmを整備	国土全体を見通した有機的かつ一体的な高速道路網の整備
高規格道路ネットワーク計画	S44	国土利用の偏在を是正するために拠点間を結ぶネットワーク形成。計画延長：7,600km、構想：約9,000km	新全国総合開発計画(S44)に位置づけ
高規格幹線道路ネットワーク計画	S62～	①全国の都市・農村地区から概ね1時間以内で高速ネットワーク ②重要な空港・港湾の大部分と概ね30分 ③人口10万人以上のすべての都市とICで連絡 計画延長約14,000km	第四次全国総合開発計画に位置付け。多極分散型国土の構築のための「交流ネットワーク構想」の一環。
地域高規格道路	H6～	「活力ある地域づくり」に必要な、連携・交流・連結の3機能を有する広域的な幹線道路を指定。	サービス速度はおおむね60km/h以上。
21世紀の国土のグランドデザイン	H10～	「多軸型国土構造形成の基礎づくり」多自然居住地域、大都市のリノベーション、地域連携軸、広域国際交流圏という4戦略	平成22～27年を目標年次。地球時代・人口減少や高齢化・高度情報化時代の到来が背景。
国土形成計画	H20～	「多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成を図る」という新しい国土像を掲げる	量的拡大「開発」から「成熟社会型の計画」への転換&国主導から分権型の計画体系への移行
国土のグランドデザイン2050	H26～	人口減少下においても各種サービスを効率的に提供する方策としての「コンパクト+ネットワーク」、多様性と連携による国土・地域づくり、地域づくりのあり方の見直し	コンパクト化・各地域の多様性や個性伸展と対流、連携の促進・これらを活用しさらに既存インフラを効果的に活用した交通ネットワークを組み合わせる
小さな拠点	H29～	複数の集落が散在する地域において日常生活に不可欠な施設・機能・地域活動の場を集約・確保し、周辺集落と交通ネットワークで結ぶことにより人々が集まる機会を創出・地域の再生を目指す	集落地域の暮らしの安心を守る「心の大きな拠り所」であり、地域の未来への展望を拓く「希望の拠点」となることが期待される
新たな国土形成計画	R5～	目指す国土の姿として「新時代に地域力をつなぐ国土」を掲げ、その実現に向けた国土構造の基本構想として「シームレスな拠点連結型国土」の構築を図る	計画期間は2050年さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間

首都圏における道路交通ネットワークの変遷

- 首都圏においては、昭和38年(1963年)に3環状9放射の道路ネットワークが計画。
- 昭和40年代、「9放射」の整備が始まる。
- 都市間高速と都市高速の接続も始まる。

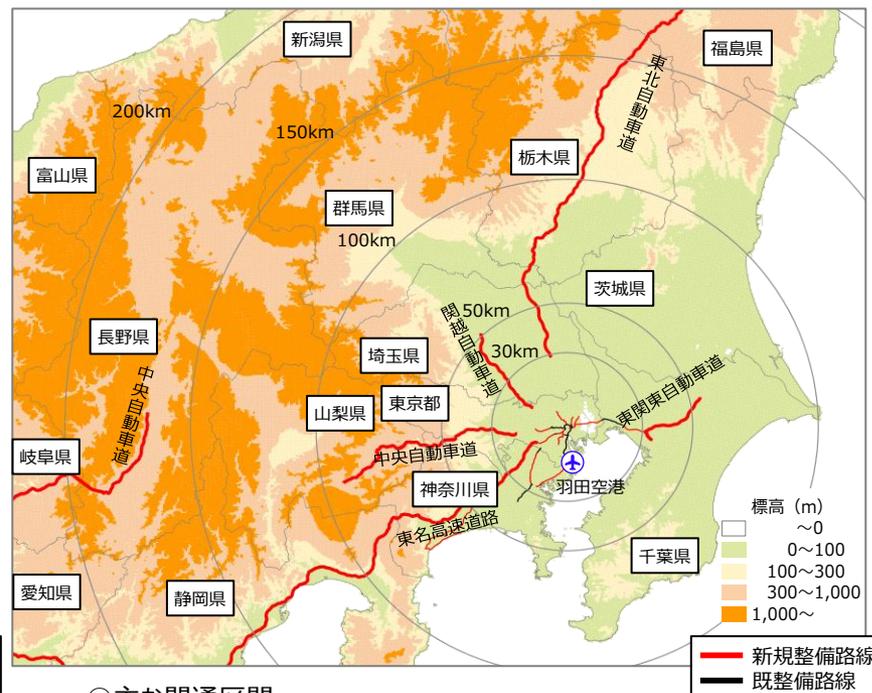
昭和39年時点 (1964)



○主な開通区間

昭和35年	京葉道路供用開始、首都高速1号線開通
昭和37年	東名高速、中央道に着工命令
昭和38年	名神高速道路最初の開通

昭和50年時点 (1975)



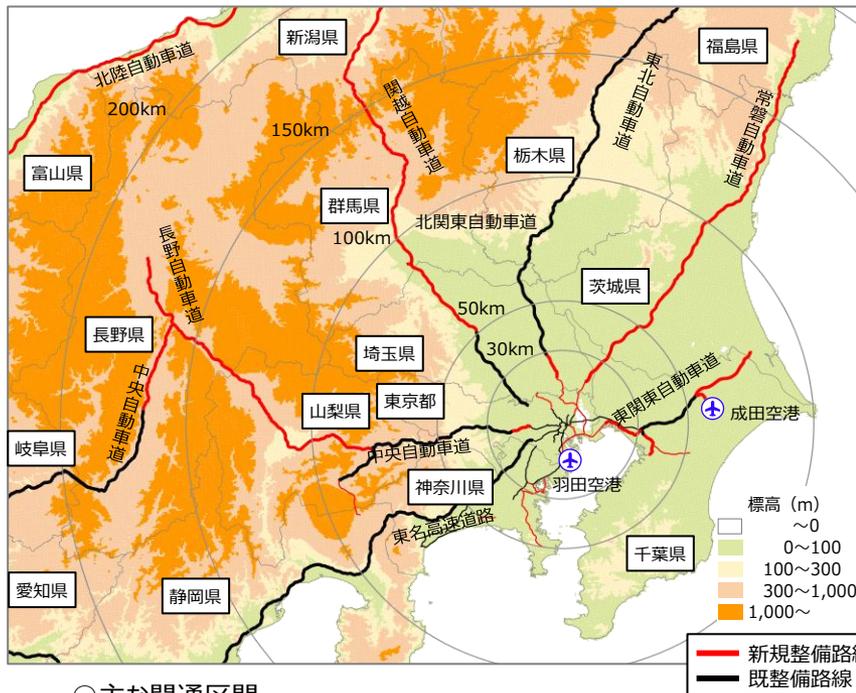
○主な開通区間

昭和42~50年	中央自動車道 (調布~河口湖、駒ヶ根~小牧)
昭和44年	東名高速全線開通
昭和46~47年	東関東自動車道 (宮野木~成田)
昭和46~50年	関越自動車道 (練馬~東松山)
昭和47年	東北自動車道 (岩槻~宇都宮)

首都圏における道路交通ネットワークの変遷

- 昭和50年代後半から放射方向などの路線が随時開通するなど整備が進捗。
- 平成に入り、道路整備の主体は「3環状」に移行。
- 外環道は、平成4年に和光～三郷、平成6年に和光～大泉、平成17年に埼玉区間が全線開通。

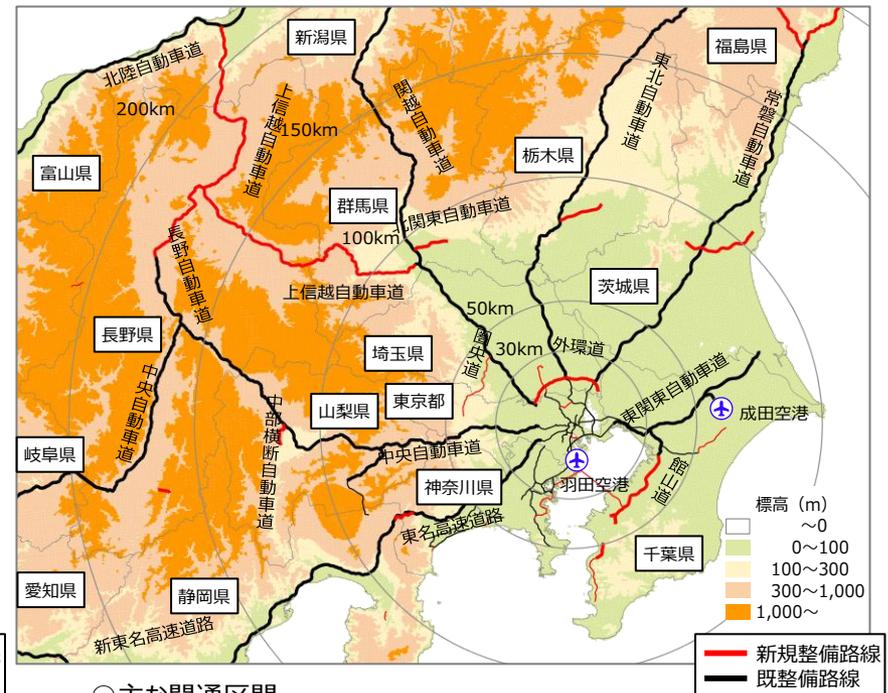
平成2年時点 (1990)



○主な開通区間

昭和51～57年	中央自動車道全線開通
昭和53～62年	東関東自動車道（潮来～新空港、高谷～宮野木）
昭和55～60年	関越自動車道全線開通
昭和56～63年	常磐自動車道最初の全線開通

平成17年時点 (2005)



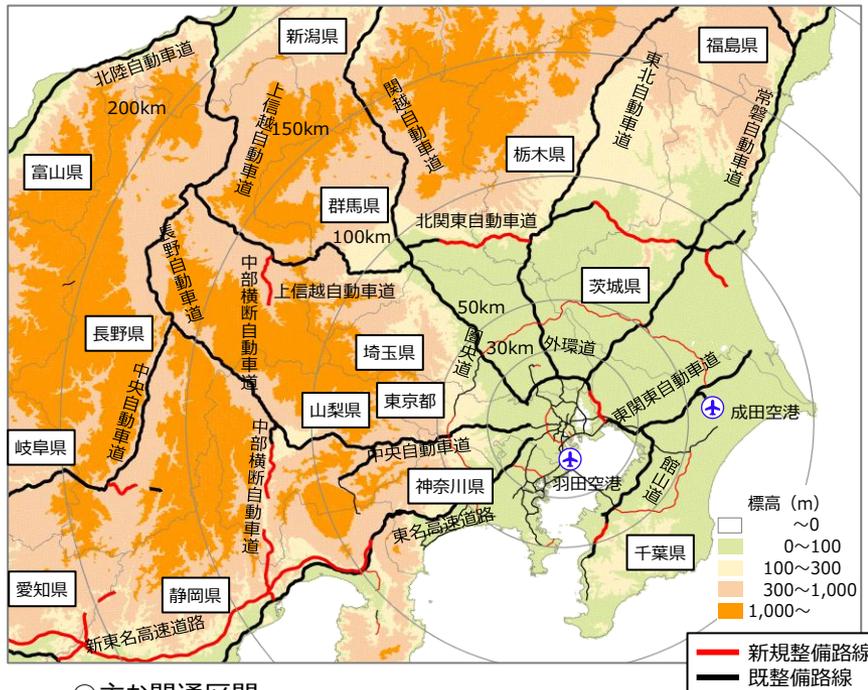
○主な開通区間

平成3年	東名高速道路（御殿場～大井松田）新上り線
平成4～17年	外環道（大泉～三郷南）
平成8～17年	圏央道（あきる野～鶴ヶ島、東金～松尾横芝、つくば～つくば牛久）
平成12～13年	北関東自動車道（友部～水戸南、栃木都賀～宇都宮上三川、高崎～伊勢崎）

首都圏における道路交通ネットワークの変遷

○平成10～20年代にかけて、首都高中央環状線・圏央道の整備が大きく進展。
○令和6年現在、ネットワーク整備が進捗し「3環状」の整備率は8割を超えているが、未だ「3環状9放射」の全体ネットワークは完成していない状態。残る区間については、鋭意事業を推進中。

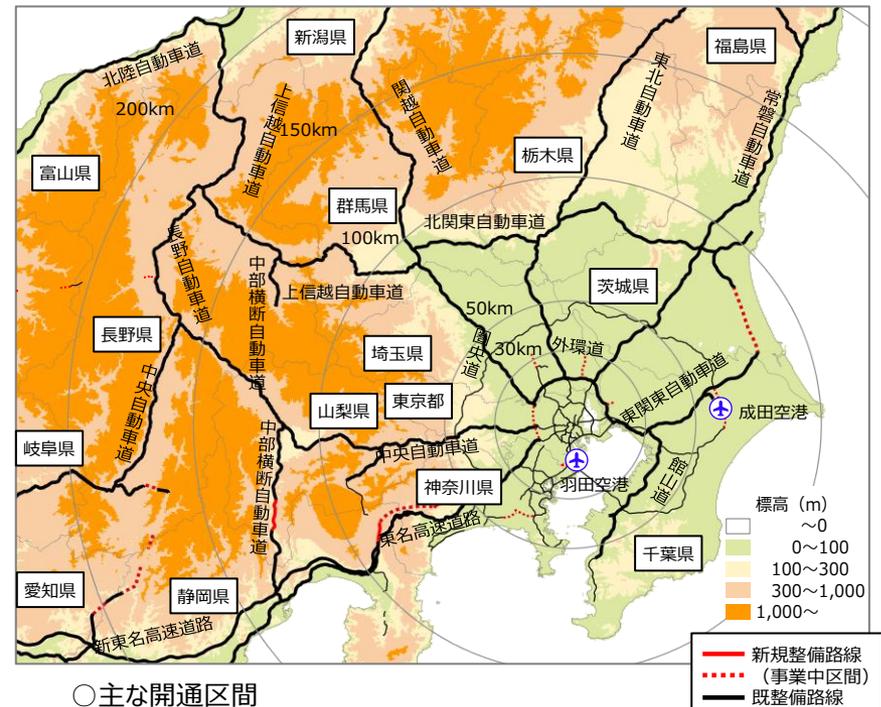
令和2年時点 (2020)



○主な開通区間

平成19～29年	圏央道（つくば牛久～大栄、東金～木更津、茅ヶ崎～あきる野、桶川北本～つくば）
平成19～23年	北関東自動車道全線開通
平成30年	東関東自動車道（銚田～茨城空港北）、外環道（三郷南～高谷）

令和6年時点 (2024)



○主な開通区間

令和3年	中部横断自動車道（南部～下部温泉早川）
令和3年～4年	新東名高速道路（新御殿場～御殿場、伊勢原大山～新秦野）

首都圏3環状道路の整備状況

	計画延長	
	約	開通延長*
[C2] 中央環状線	約 47km	約 47km(100%)
[C3] 外環道	約 85km	約 50km(60%)
[C4] 圏央道	約300km	約270km(90%)

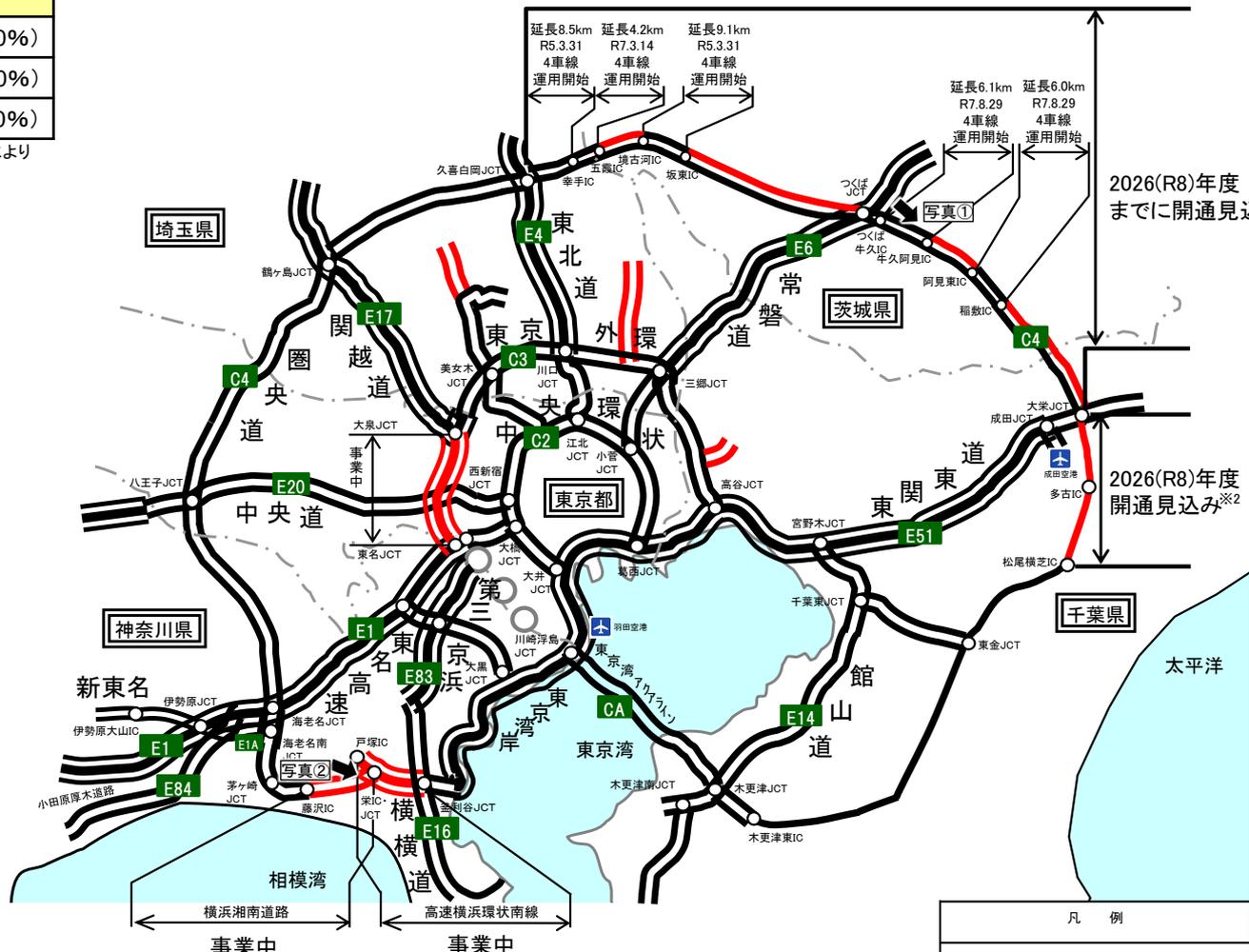
2025年11月時点

*延長の合計は、四捨五入により合計値となりません。

写真① 圏央道 つくば牛久IC~牛久阿見IC



写真② 圏央道 栄IC・JCT(仮称)



注1: ※1 資機材の調達等が順調な場合

※2 大栗JCT~多古IC間は、1年程度前倒しでの開通を目指す

注2: 五霞IC~境古河IC間、坂東IC~つくばJCT間、牛久阿見IC~阿見東IC間及び稲敷IC~木更津東IC間は、暫定2車線

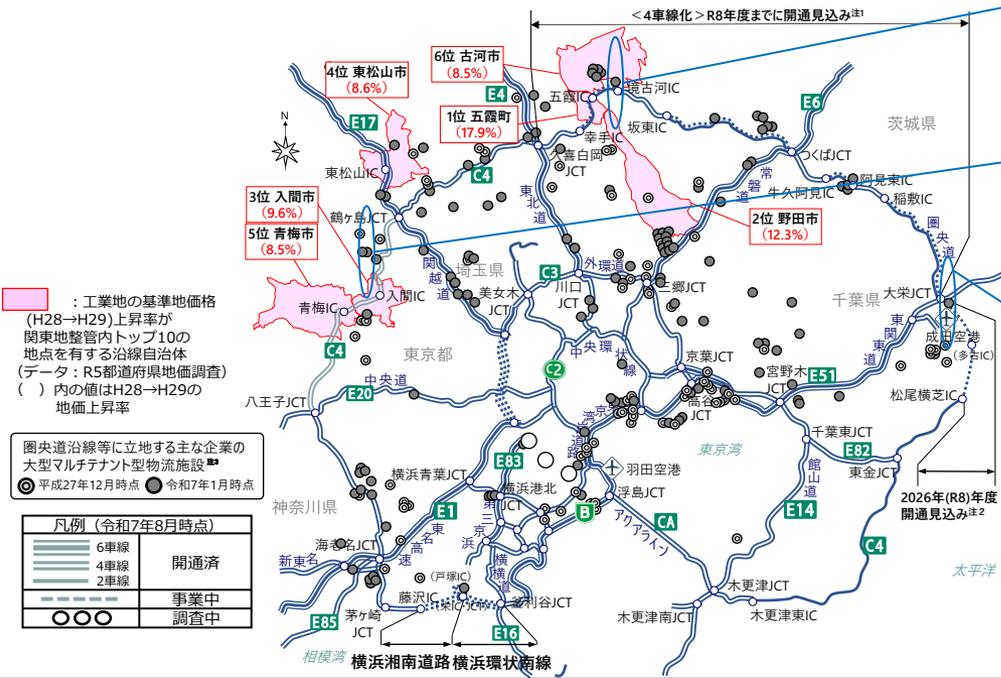
注3: 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む

圏央道 ～企業立地・雇用の増加で地域活性化～

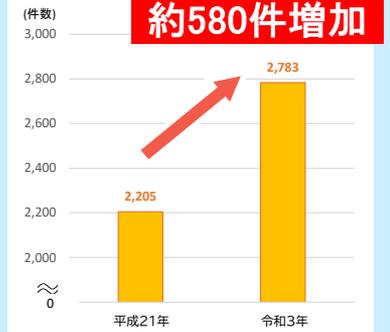
圏央道沿線自治体※1の大型物流施設等は、12年間で約580件増加※2、
従業員数は約34,000人増加※2、固定資産税(家屋)※3は約360億円増加。

■圏央道沿線自治体※1に立地する大型物流施設

～基準地価格(工業地)の上昇及び大型マルチテナント型物流施設の立地～



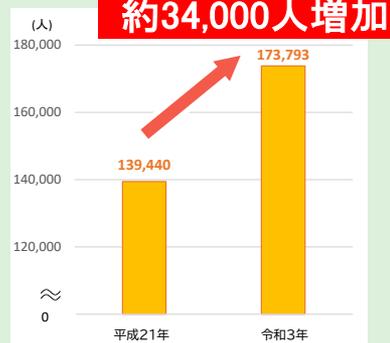
■大型物流施設等の立地の推移※2



■固定資産税(家屋)※3の推移



■大型物流施設等の従業員数の推移※2

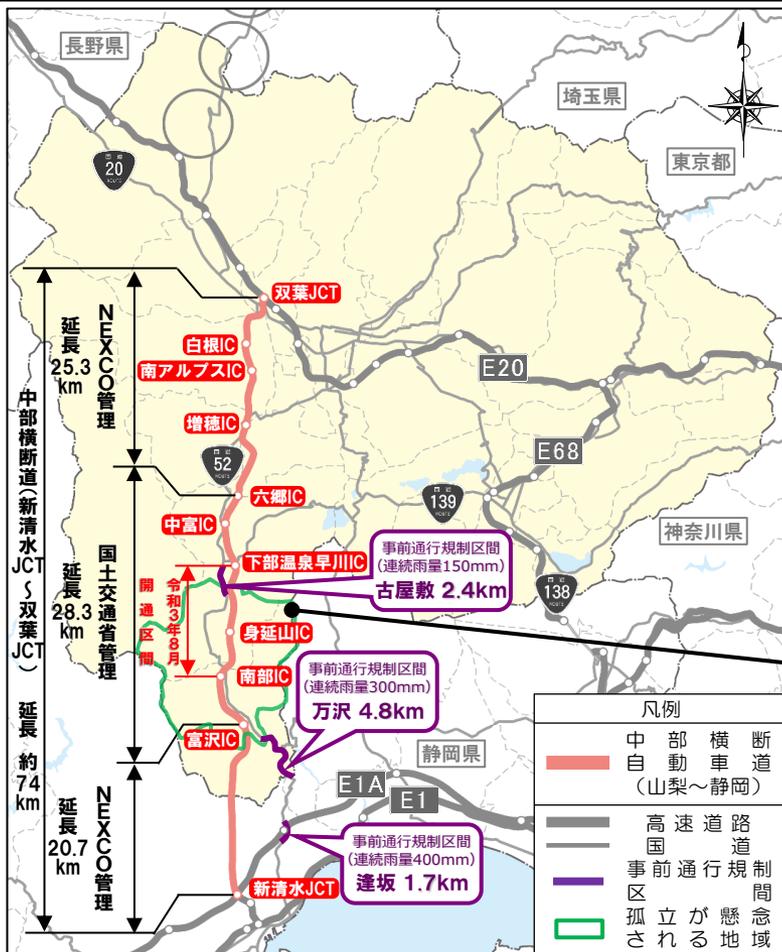


- ※1: 圏央道沿線自治体(圏央道(釜利谷JCT～木更津JCT)が通過する自治体(57市町))の推移
- ※2: 経済センサスの民営事業所のうち産業分類(中分類)の「道路旅客運送業」「道路貨物運送業」「倉庫業」「運輸に付帯するサービス業」の合計(ただし、中小企業基本法に基づく「小規模企業者(概ね常時使用する従業員の数が20人以下の事業者)」を除く)なお、圏央道沿線自治体のうち、政令指定都市については、圏央道が通過等する行政区のみを集計範囲とする
- ※3: 固定資産税(家屋): 固定資産(家屋)の評価額に応じて課せられる税
- ※4: 注1 資機材の調達等が順調な場合
注2 大栄JCT～多古IC間は、1年程度前倒しでの開通を目指す
注3 高度な仕分け・荷捌き等の機能を持つ大型マルチテナント型物流施設
- ※5: 五霞IC～境古河IC間、坂東IC～つくばJCT間、
牛久阿見IC～阿見東IC間及び稲敷IC～木更津東IC間は、暫定2車線
- ※6: 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む

中部横断自動車道(山梨～静岡間)開通3年後の整備効果①

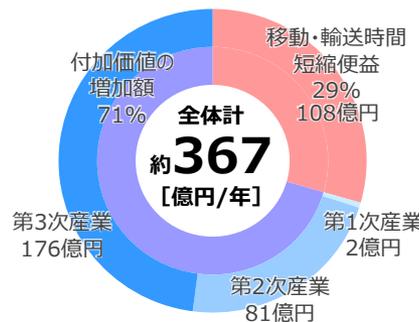
- 令和3年8月に南部IC～下部温泉早川IC間が開通したことにより、山梨～静岡間が全線開通。
その経済効果は、約367億円/年。そのうち開通区間を含む山梨県と静岡県では、約7割の約259億円/年。
- 国道52号では大雨等により連続雨量が規制基準を超過した際に通行止めが発生しているが、中部横断道が代替機能を発揮し、全線開通後に地域の孤立を2回(のべ約13時間)回避。

位置図

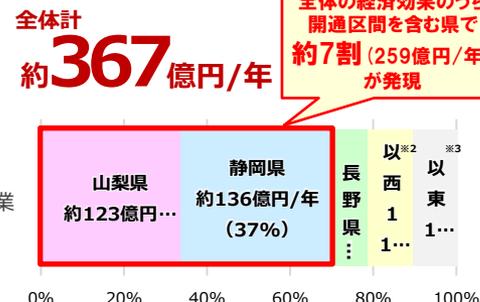


経済効果

■経済効果の内訳



■地域別の経済効果



※1: SCGE (空間的応用一般均衡) モデルによって推計した、中部横断自動車道の整備有無による付加価値の変化と、移動・輸送時間短縮便益の和 (消費者側への効果となる帰着便益) を指す
 ※2: 北陸ブロック (新潟県除く)、中部ブロック (静岡県除く)、近畿ブロック、中国ブロック、四国ブロック、九州ブロック、沖縄県を指す
 ※3: 北海道、東北ブロック、関東ブロック (山梨県、長野県除く)、新潟県を指す

安全・防災

「古屋敷」と「万沢」が通行止めになっても、中部横断道による迂回が可能

孤立集落の発生を回避 (約9,800人)

出典: R2国勢調査より算出

■全線開通後の同時通行止め状況^{※4}

規制回数	のべ規制時間
2回	13時間40分

※4: R5年度まで

■国道52号規制区間内の被災状況



中部横断自動車道(山梨～静岡間)開通3年後の整備効果②

○中部横断道の整備を契機に、清水港と静岡中央卸売市場では、農産物の輸出促進を目指して一貫したコールドチェーン※の体制を構築するための冷蔵施設などを整備。

○山梨県の農産物の輸出量が約10倍に増加。

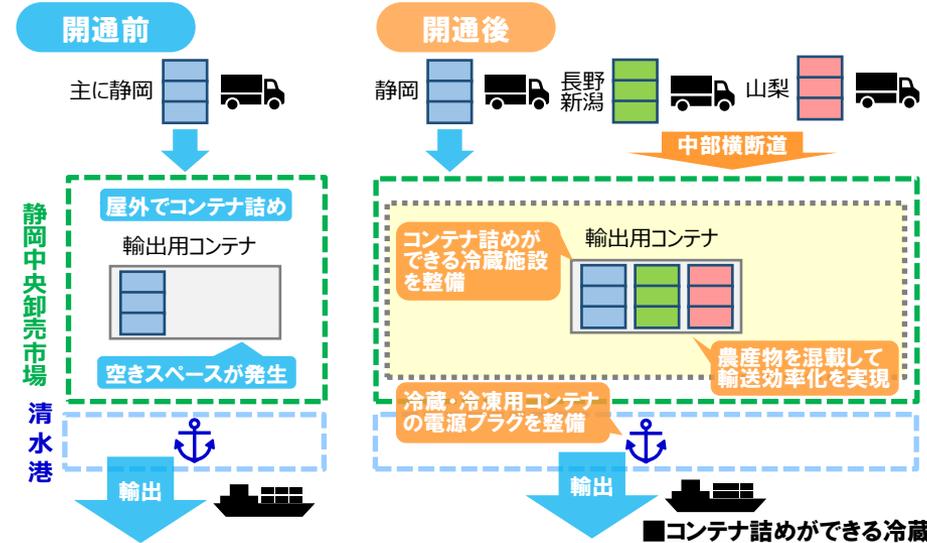
※コールドチェーン：冷凍・冷蔵といった所定の温度を維持したまま、生産から輸送・保管の流通プロセスを鎖のようにつなげる仕組み

産業振興

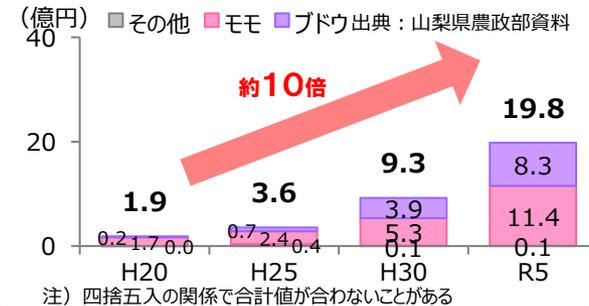
■産地から清水港へのアクセス性向上



■農産物の輸出促進に向けた取り組み



■山梨県の農産物の輸出量



■コンテナ詰めができる冷蔵施設



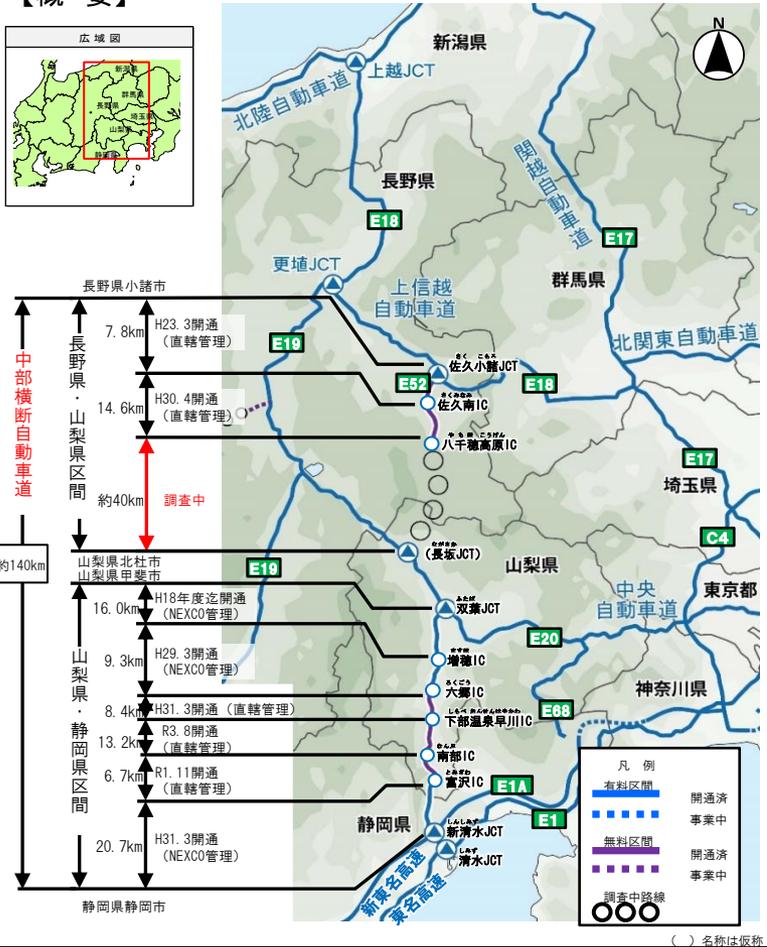
■冷蔵・冷凍用コンテナの電源プラグ



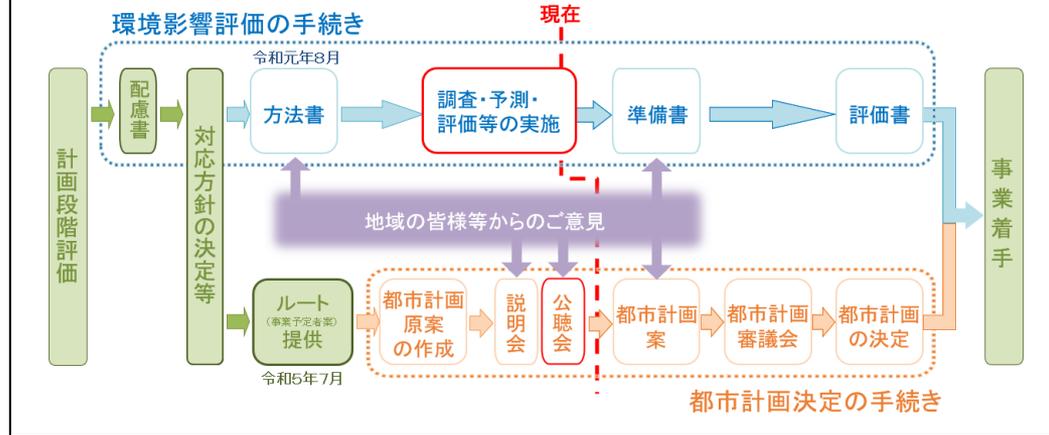
中部横断自動車道(長坂～八千穂)

- 現在、山梨県及び長野県が都市計画や環境影響評価の手続きを実施中。
- 令和7年10月に環境影響評価準備書(事業予定者案)を国土交通省から両県に提供。
- 国土交通省としては、引き続き、両県が行う都市計画と環境影響評価の手続きが円滑に進むよう、関係自治体と連携しながら、必要な検討を推進。

【概要】

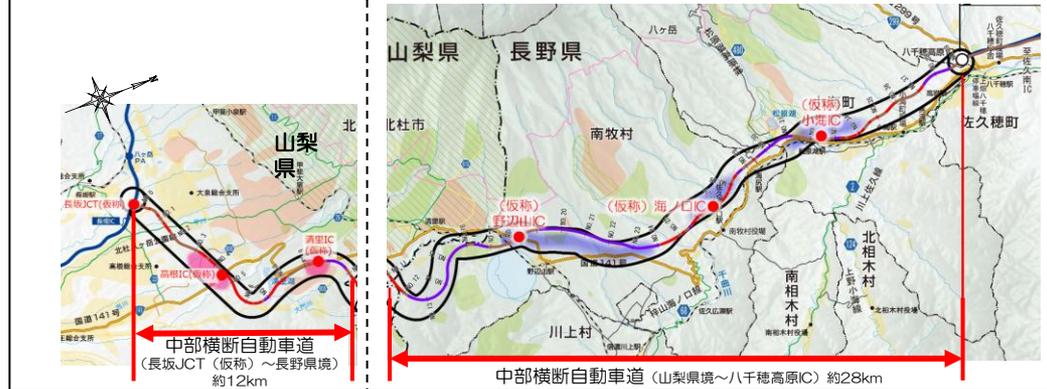


【環境影響評価・都市計画手続きの流れ】

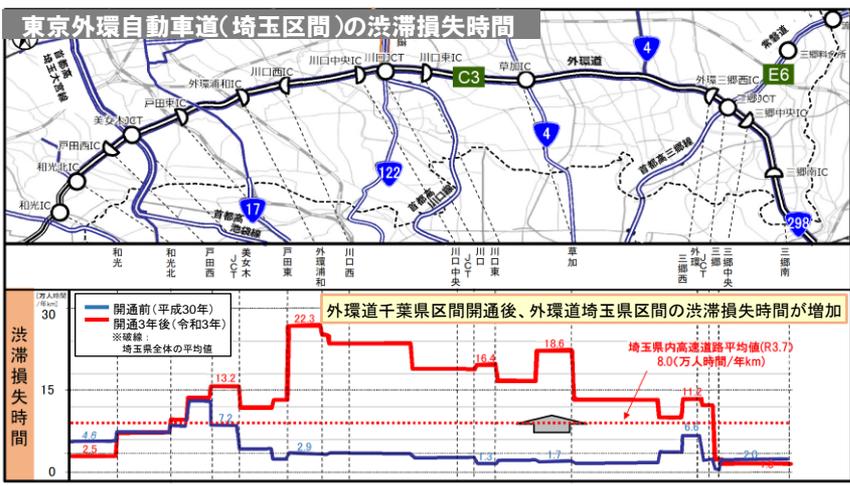


【(参考)山梨県の都市計画原案】—【(参考)長野県の都市計画原案】

※県HP(都市計画原案説明会資料)から抜粋・加工 ※県HP(都市計画原案説明会資料)から抜粋・加工



- 外環道千葉県区間開通後の外環道埼玉県区間や埼玉県圏央道以南地域の一般国道における慢性的な混雑を改善し、東西方向の連携を強化する観点から、埼玉新都心線～東北道付近間を優先的に検討。
- 令和4年度より計画段階評価に着手、令和7年8月に第3回地元検討会を開催して複数案(ルート帯・主たる構造)を提示したところ。
- 現在、地域のみなさまへの情報発信と意見聴取を順次実施しているところ。
- 引き続き、埼玉県、さいたま市と連携し、必要な調査、検討を進めてまいります。



ルート帯案	ルート帯案の概要	主たる構造案
案① 北側ルート	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉新都心線・さいたま見沼ICと東北道を最短で結ぶルート帯 比較的見沼田圃を通過する延長が短く、自然環境等の影響を抑えられる 	<p>核都市広域幹線道路 車道幅員 25.5m</p> <p>3.25m 3.5m 3.75m 4.5m 3.75m 3.5m 3.25m</p> <p>路肩 車線 車線 中央分離帯 車線 車線 路肩</p>
案② 南側ルート	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地を極力回避した支障物件が少ないルート帯 比較的住居地域を通過する延長が短く、住居環境への影響を抑えられる 	

新湾岸道路

- 令和2年5月に「千葉県湾岸地区道路検討会」及び幹事会を開催し、沿線自治体[※]との意見交換を行い、基本方針を策定。
- 令和6年度は、令和6年8月に「第1回新湾岸道路有識者委員会」を開催し、令和6年11月から令和7年2月にかけて、地域の課題やニーズ、配慮すべき事項について意見聴取を実施。
- 令和7年5月28日には「第2回新湾岸道路有識者委員会」を開催し、複数の概略ルート・構造案を提示。令和7年7月31日から令和7年10月5日にかけて、複数案及び評価項目案に関して意見聴取を実施。
- 引き続き千葉県や沿線自治体と協力し、概略ルート・構造の検討を推進。

※千葉県、千葉市、市原市、市川市、船橋市、習志野市、浦安市

【概略ルート・構造の設定（案）】



【基本方針(概要)】令和2年5月 策定

- 多車線の自動車専用道路の計画の具体化が必要
- 外環高谷JCT周辺から蘇我IC周辺ならびに市原IC周辺までの湾岸部においてルート検討
- 千葉県三番瀬再生計画との整合性を図ること。また、既存の都市計画や県の確保済用地を有効に活用すること

令和6年4月

調査の見通しにおいて、概略ルート・構造の検討区間に位置づけ

令和6年8月2日

第1回新湾岸道路有識者委員会を開催し、構想段階の進め方、課題と目標、情報発信と意見聴取について議論

令和6年11月15日～令和7年2月28日

地域の課題やニーズ、配慮すべき事項について意見聴取を実施

令和7年5月28日

第2回新湾岸道路有識者委員会を開催し、意見聴取の結果や複数案の設定などについて議論

令和7年7月31日～令和7年10月5日

複数案及び評価項目案について意見聴取を実施

＜引き続き、概略ルート・構造の検討を行う＞

- 多様な交通モード間の接続を強化する集約型公共交通ターミナルの整備を全国で戦略的に展開し、人とモノの流れの円滑化や地域の活性化、災害対応の強化を促進
- 利用者の利便性を向上するため、スマートシティやMaaSと連携してデータ利活用によるバスの運行の効率化等を図り、交通結節点の機能強化を推進

<背景/データ>

- ・鉄道駅周辺では、高速バス停等がバス会社毎にバラバラに設置されている(首都圏の主要ターミナル駅周辺では平均9箇所にて点在(平成28年3月末時点))
- ・バスタ新宿では、19箇所に点在していた高速バス停を集約(平成28年4月4日開業時点)
- ・令和2年5月、改正道路法の成立により、バスやタクシー、トラック等の専用ターミナル(特定車両停留施設)を道路附属物として位置づけ(令和2年11月施行)

[バスタプロジェクトにおける主な検討箇所と進捗状況]

箇所	進捗状況
バスタ新宿	平成28年4月開業
品川西口	平成31年4月事業化
三宮	令和2年4月事業化
新潟	令和2年4月事業化
追浜	令和3年4月事業化
近鉄四日市	令和3年4月事業化
呉	令和3年4月事業化
大宮	地域で検討中 等
⋮	⋮



<バス乗降空間のイメージ 参1>

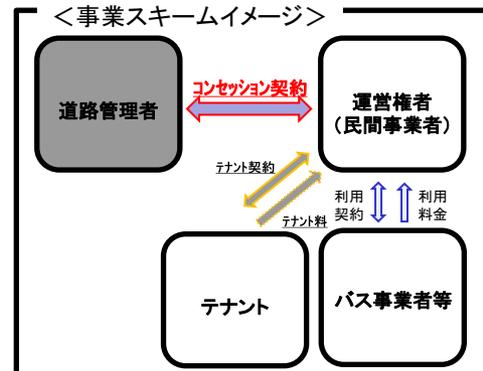
○バスタ新宿や品川西口等をはじめとする集約型公共交通ターミナル「バスタプロジェクト」を全国で展開

- 「バスタプロジェクト」をさらに推進するため、
 - ・特定車両停留施設の構造基準を策定し、旅客の乗継ぎの円滑化や災害時の情報提供等について規定
 - ・さらに、官民連携での管理運営を可能とするコンセッション(公共施設等運営権)制度を導入

○バスタプロジェクト推進検討会において、モーダルコネクの強化やデジタル技術の活用など、交通結節点の機能強化に向けた考え方や推進方策について検討し、道路管理者向けのガイドラインを策定

更なる箇所拡大を構想中

[管理運営における民間ノウハウの活用] [バスタ空間を活用した賑わいの創出]



<バスタMARKET>
(バスタ新宿前の歩道を活用したイベント)

参1: 国道2号等 三宮駅前空間 事業計画(令和2年3月25日公表)

バスタ新宿

- 道路事業と民間会社が施設運営を行う官民連携事業による日本最大級のバスターミナルとして、平成28年4月にバスタ新宿がオープン。
- これまで新宿駅に分散していた19箇所の高速バス乗降場を集約し、高速バス利用者数は平均約2.9万人/日(コロナ前)。
- 国内外旅行者に全国の観光情報を提供できる観光情報センターを併設し、新宿から全国39都府県、300都市へのネットワークを形成。

バスタ新宿の概要

バスタ新宿 (H28.4.4オープン) (実績)

- 高速バスの最大便数 : 1,720便/日 (H29.5.6(GW))
- 高速バスの駐車場数 : 15バース
- 高速バスの運行会社数 : 117社
- 高速バス平均利用者数 : 約2.9万人/日(コロナ前)
- 高速バス最大利用者数 : 約4.1万人/日 (H29.12.29(年末))



国内観光地へのアクセス

新宿から全国39都府県、300都市へのネットワークにより、“訪問地の分散化”に寄与します



高速バスによる国内観光地へのアクセス (イメージ)

国道15号・品川駅西口駅前広場の将来の姿

国道15号品川駅西口駅前広場
デザインコンセプト

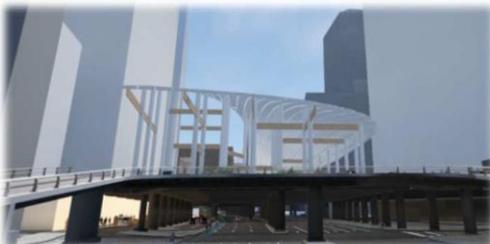
道路上空を活用した道・駅・まちをつなぐ駅前広場の整備を進め、
多様なモビリティのシームレスな乗換を可能とする人が主役の都市交通ターミナルを目指します。

～ ミチウエ & スクエア & 品川 ～

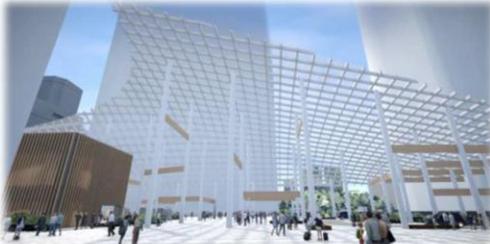
ミチウエ

階層的かつシームレスな交通結節点

- 道路【ミチ】の上部空間【ウエ】を活用



- 周辺開発と一体的なデッキネットワークを構築



- 鉄道からスムーズな乗り換えが可能な乗降場



至 横浜



スクエア

屋根に守られた駅前空間

- 新しい「日本の顔」となるシンボリックな空間



- サービス機能を備えた待合空間 (交通広場建屋)



品川

品川らしさ = 時代のニーズに応える

- 時代のニーズに応えてきた「まちの履歴」を継承
- 脱炭素社会の実現に向けてGXを推進
- 新技術を導入した人が主役の都市交通ターミナル

図31 施設配置イメージ (デッキ階)

※必要となる機能を配置したイメージであり、整備内容を決定したものではありません ※今後の検討及び関係機関との協議調整により変更する場合があります

新たな国土形成計画の策定 (R5.7.28)

- 2050年さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間の計画
- 時代の重大な岐路に立つ中、未来に希望を持てる国土づくりの方向性が示された

「シームレスな拠点連結型国土」

新たな国土の将来ビジョン

計画期間：2050年さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間

時代の重大な岐路に立つ国土 《我が国が直面するリスクと構造的な変化》

地域の持続性、安全・安心を脅かすリスクの高まり

- 未曾有の人口減少、少子高齢化がもたらす地方の危機
- 巨大災害リスクの切迫(水災害の激甚化・頻発化、巨大地震・津波、火山噴火、雷害等)
- 気候危機の深刻化(2050年カーボンニュートラル)、生物多様性の損失

コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化

- テレワークの進展による転職なき移住等の場所に縛られない暮らし方・働き方
- 新たな地方・田園回帰の動き、地方での暮らしの魅力

激動する世界の中での日本の立ち位置の変化

- DX、GXなど激化する国際競争の中での競争力の低下
- エネルギー・食料の海外依存リスクの高まり
- 東アジア情勢など安全保障上の課題の深刻化

豊かな自然や文化を有する多彩な地域からなる国土を次世代に引き継ぐための**未来に希望を持てる国土の将来ビジョン**が必要

目指す国土の姿 「新時代に地域力をつなぐ国土 ～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～」

デジタルとリアル融合による
活力ある国土づくり
～地域への誇りと愛着に根差した地域価値の向上～

巨大災害、気候危機、緊迫化する国際情勢に対応する
安全・安心な国土づくり
～災害等に屈しないなやかで強い国土～

世界に誇る美しい自然と多彩な文化を育む
個性豊かな国土づくり
～森の国、海の国、文化の国～

国土づくりの戦略的視点 ①民の力を最大限発揮する官民連携 ②デジタルの徹底活用 ③生活者・利用者の利便の最適化 ④縦割りの打破(分野の垣根を越える横車の発想)

※南北に細長い日本列島における国土全体での連結強化
※広域レベルからコミュニティレベルまで重層的な圏域形成

国土構造の基本構想 「シームレスな拠点連結型国土」

〈広域的な機能の分散と連結強化〉
階層間のネットワーク強化
〈持続可能な生活圏の再構築〉

- ◆ 中核中核都市等を核とした広域圏の自立的発展、日本海側・太平洋側二面活用等の広域圏内・広域圏間の連結強化を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成
- ◆ リニア中央幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化
- ◆ 生活に身近な地域コミュニティの再生(小さな拠点を核とした集落生活圏の形成、都市コミュニティの再生)
- ◆ 地方の中心都市を核とした市町村界にとらわれない新たな発想からの地域生活圏の形成

デジタルの徹底活用による場所や時間の制約を克服した国土構造への転換

- 東京一極集中の是正(地方と東京のwin-winの関係構築)
- 国土の多様性(ダイバーシティ)、包摂性(インクルージョン)、持続性(サステナビリティ)、強靱性(レジリエンス)の向上

デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成

- 「地方の豊かさ」と都市の利便性の融合
- 生活圏人口10万人程度以上を一つの目安として想定した地域づくり(地域の生活・経済の実態に即した市町村界にとらわれない地域間の連携・補完)
- 「共」の視点からの地域経営(サービス・活動を「兼ねる、束ねる、繋げる」発想への転換)
 - ✓ 主体の連携、事業の連携、地域の連携
- デジタルの徹底活用によるリアルな地域空間の質的向上
 - ✓ デジタルインフラ・データ連携基盤・デジタル社会実装基盤の整備、自動運転、ドローン物流、遠隔医療・教育等のデジタル技術サービスの加速化
 - ✓ 地域交通の再構築、多世代交流まちづくり、デジタル中山間地域、転職なき移住・二地域居住など、デジタル活用を含めたリアル空間での利便性向上
- 民の力の最大限活用、官民パートナーシップによる地域経営主体の創出・拡大

相互連携による効果の発揮

持続可能な産業への構造転換

- GX、DX、経済安保等を踏まえた成長産業の全国的な分散立地等
- 既存コンビナート等の水素・アンモニア等への転換を通じた基幹産業拠点の強化・再生
- スタートアップの促進、働きがいのある雇用の拡大等を通じた地域産業の稼ぐ力の向上 等

グリーン国土の創造

- 広域的な生態系ネットワークの形成、自然資本の保全・拡大、持続可能な活用(30by30の実現、グリーンインフラの推進等を通じたネットワーク化)
- カーボンニュートラルの実現を図る地域づくり(地域共生型再エネ導入、ハイブリッドダム等) 等

人口減少下の国土利用・管理

- 地域管理構想等による国土の最適利用・管理、流域治水、災害リスクを踏まえた住まい方
- 所有者不明土地・空き家の利活用の円滑化等、重要土地等調査法に基づく調査等
- 地理空間情報等の徹底活用による国土の状況の見える化等を通じた国土利用・管理DX 等

地域の安全・安心、暮らしや経済を支える

国土基盤の高質化

- 防災・減災、国土強靱化、生活の質の向上、経済活動の下支え [機能・役割に応じた国土基盤の充実・強化]
- 戦略的マネジメントの徹底によるストック効果の最大化

- ✓ DX、GX、リダンダンシー確保、安全保障、自然資本との統合等の観点からの機能高度化
- ✓ 賢く使う観点からの縦割り排除による複合化・多機能化・効果最大化
- ✓ 地域インフラ群再生戦略マネジメント等の戦略的メンテナンスによる持続的な機能発揮

地域を支える人材の確保・育成

- 包摂社会に向けた多様な主体の参加と連携
- ともまんなかまちづくり等の子ども・子育て支援、女性活躍
- 関係人口の拡大・深化

分野別施策の基本的方向

- 地域の整備(コンパクトネットワーク、農山漁村、条件の厳しい地域への対応等)
- 産業(国際競争力の強化、エネルギー・食料の安定供給等)

- 文化・スポーツ及び観光(文化が育む豊かで活力ある地域社会、観光振興による地域活性化等)
- 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラ

- 防災・減災、国土強靱化
- 国土資源及び海域の利用と保全(農地、森林、健全な水循環、海洋・海域等)
- 環境保全及び景観形成

計画の効果的推進 広域地方計画の策定・推進

- 地理空間情報等を活用したマネジメントサイクルと評価の実施
- 広域地方計画協議会を通じた広域地方計画の策定・推進

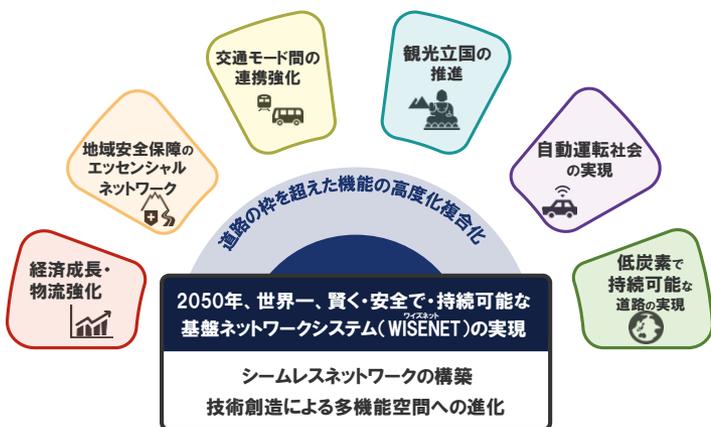
新しい資本主義、デジタル田園都市国家構想の実現

国土の刷新に向けた重点テーマ

○「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム(WISENET※)」の実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献します。

※ World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork

重点課題： 国際競争力・国土安全保障・物流危機対応・低炭素化



WISENETの要点

シームレスネットワークの構築

サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求

技術創造による多機能空間への進化

国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献

▶ 自動物流道路 (Autoflow Road) の構築



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ

出典：Cargo Sous Terrain社HP

経済成長・物流強化

- 国際競争力強化のため、三大都市環状道路、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸の強化など、強靱な物流ネットワークを構築
- 物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開

地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

- 地方部における生活圏人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置づけ、早期に形成
- これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援



三陸沿岸道路(岩手県山田町)

交通モード間の連携強化

- カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現
- バスタの整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間を創出



バスタの整備イメージ(山梨駅交通ターミナル)

観光立国の推進

- ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力を向上
- オーバーツーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策等の取組を推進



シェアサイクル導入の促進



高速道路料金割引の見直し

自動運転社会の実現

- 高速道路の電脳化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す

[2024年度新東名高速道路、2025年度以降東北自動車道等で取組開始、将来的に全国へ展開]



車両と道路が協調した自動運転

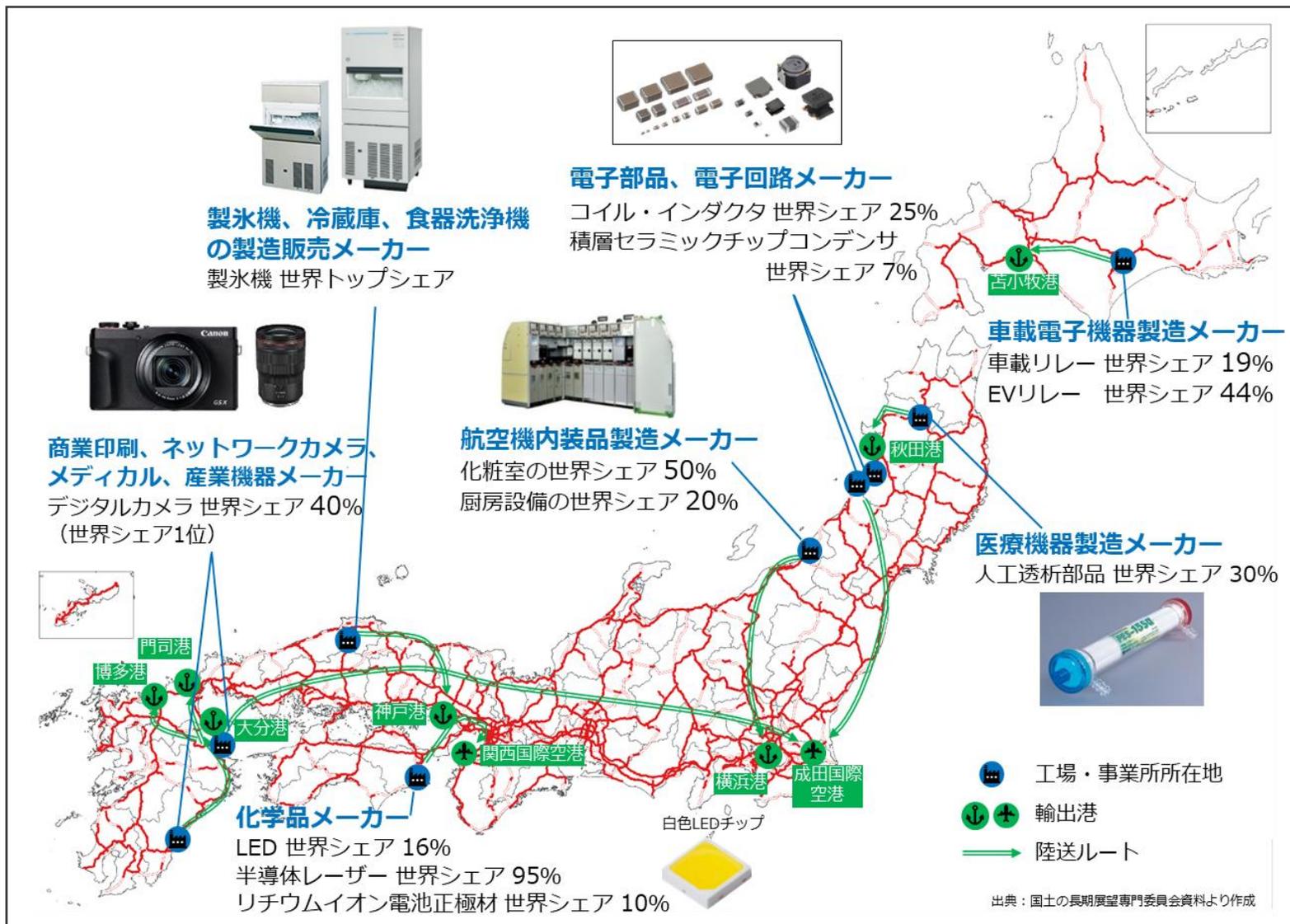
低炭素で持続可能な道路の実現

- 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化
- 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人流・物流へ転換
- 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献
- 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO₂の削減を推進

経済成長・物流強化

世界シェアを誇る企業が地方に立地

世界シェア60%以上の製品群数 **日本270** 米国124 欧州47 中国73



農水産品は地方の産地から大都市まで運ばれている

国際競争力強化のため、三大都市圏環状道路、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸の強化など、強靱な物流ネットワークの構築を図ります。



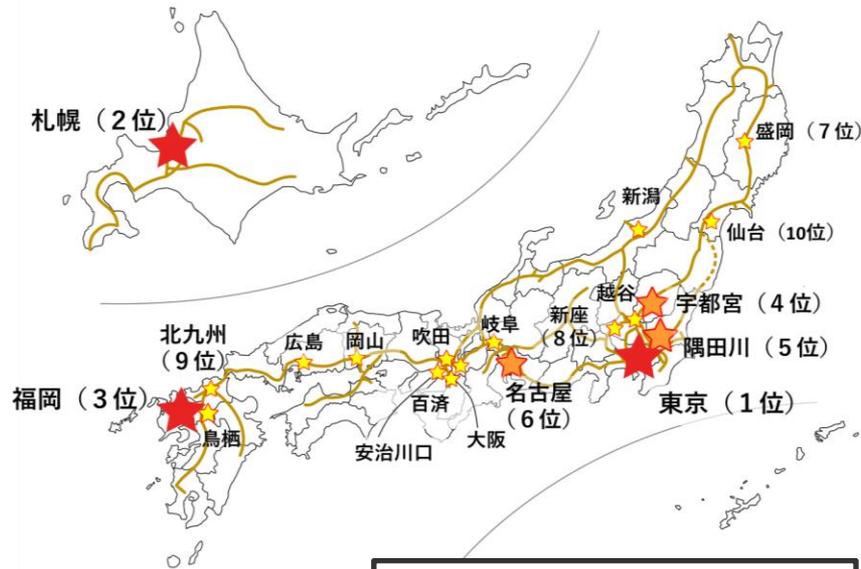
経済成長・物流強化

物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開します。

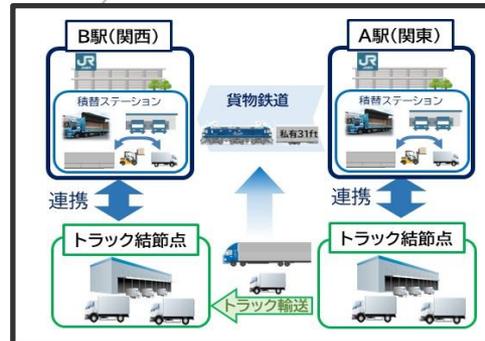
鉄道貨物駅とトラック結節点のスムーズなアクセスを確保し、モーダルコンビネーションを実現します。

物流危機に対応するダブル連結トラックの走行環境整備や中継輸送拠点整備を促進します。

コンテナ取扱量が多い鉄道貨物駅(上位20位)



鉄道貨物駅(コンテナ取扱量上位20位)
日本貨物鉄道株式会社提供資料より作成



ダブル連結トラックの走行環境整備や休憩機能の充実



地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

高規格道路が作り出す新しい人口圏域を意識し、これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援します。

高規格道路がつなぐ拠点人口により、これまでの地域を越えた新たな圏域を創出します。



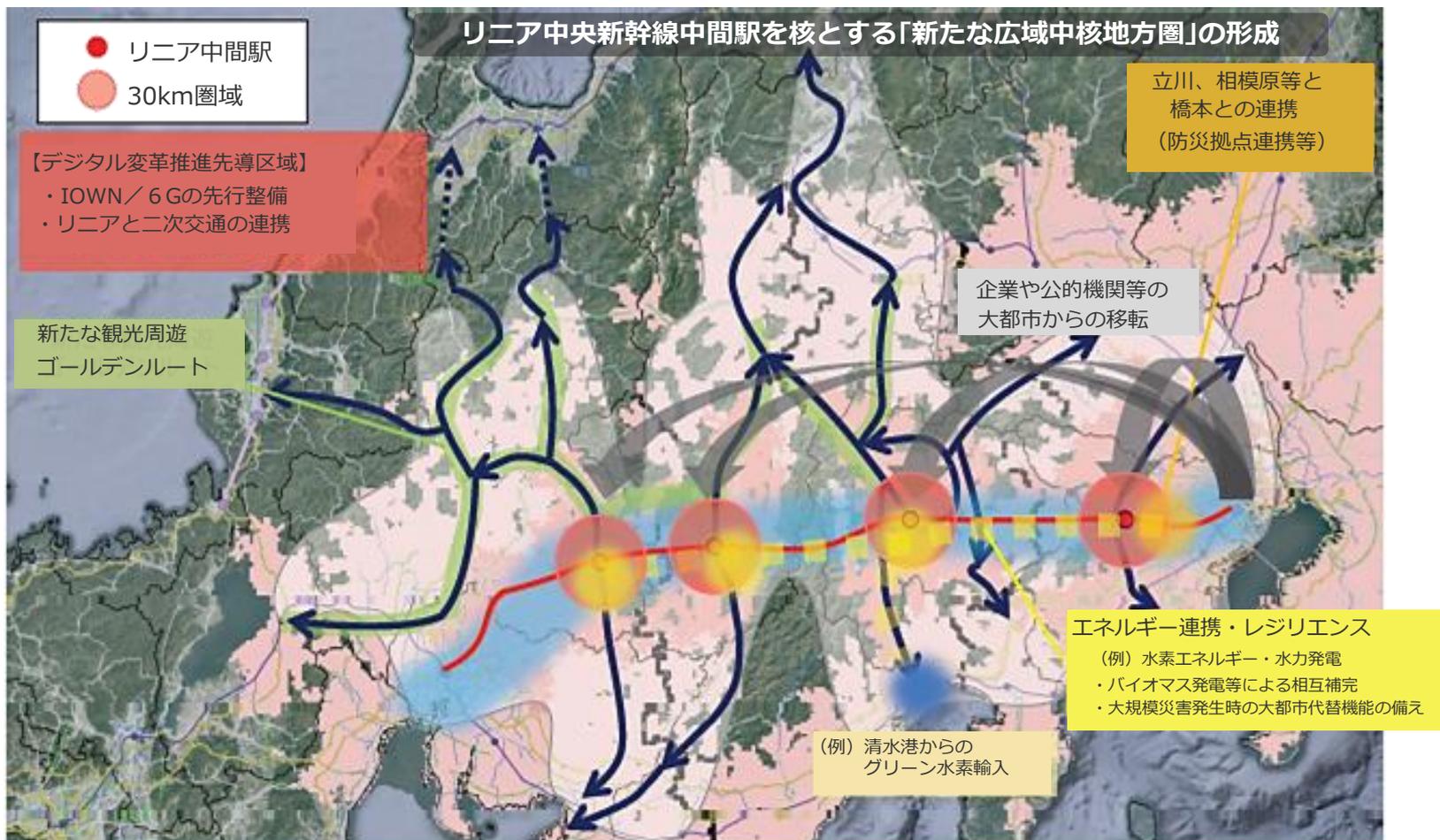
出典：国勢調査 (R2)

【参考】三陸沿岸道路の整備効果



- ・東日本大震災後に事業化された三陸沿岸道路は、事業着手後10年で全線開通し、仙台から八戸間が約360kmの高規格道路でつながりました。
- ・圏域の骨格軸を形成、時間短縮により交流人口を拡大するとともに、多くの企業立地などの間接効果や災害に対する強靱性、低炭素化など多様な効果を発揮しています。

リニア中央新幹線の間乗駅は、新たな圏域の重要な拠点機能を担うことから、新たな圏域構造に対応した道路ネットワークとの連携強化を推進します。



複数地域に跨る異業種連携 / 研究機関等の立地促進
(例) 精密機械産業・ロボット産業・エネルギー産業・航空宇宙産業等

各圏域をイノベーション拠点とした連携

品川 : 世界とつながる分野横断的なイノベーション拠点
中間駅 : 各圏域の持つ特性・アドバンテージを活かした実証・イノベーション創出拠点

交通モード間の連携強化

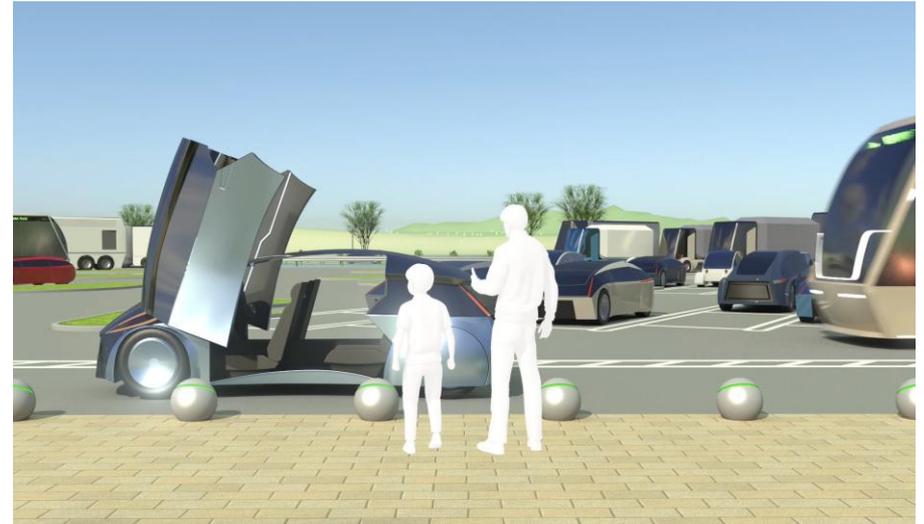
集約型公共交通ターミナル(バスタ)の整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間の創出を進めていきます。

バスタの整備イメージ (品川駅交通ターミナル)



※周辺開発はイメージであり、整備内容が決定したものではありません。

モビリティハブ(イメージ)



※NEXCO東日本作成動画より

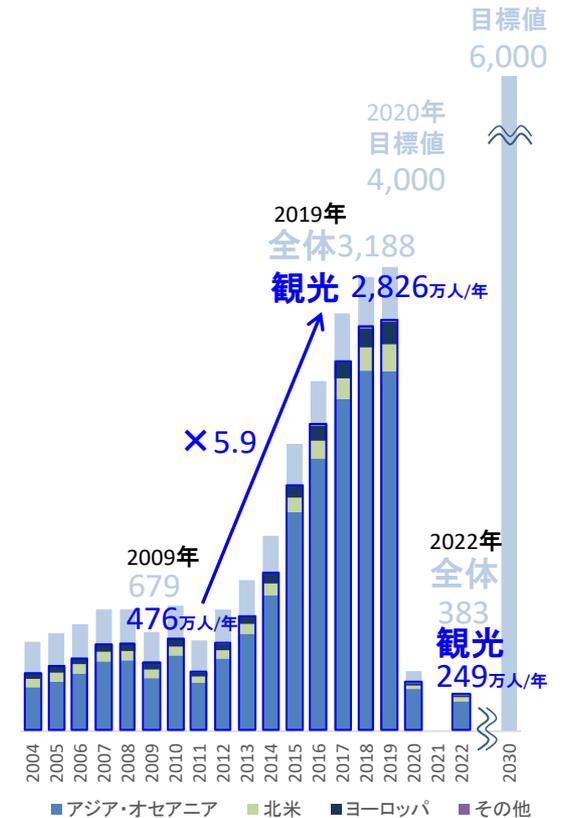
観光立国の推進

ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力を高めます。

北関東道整備による観光地資源アクセスの向上



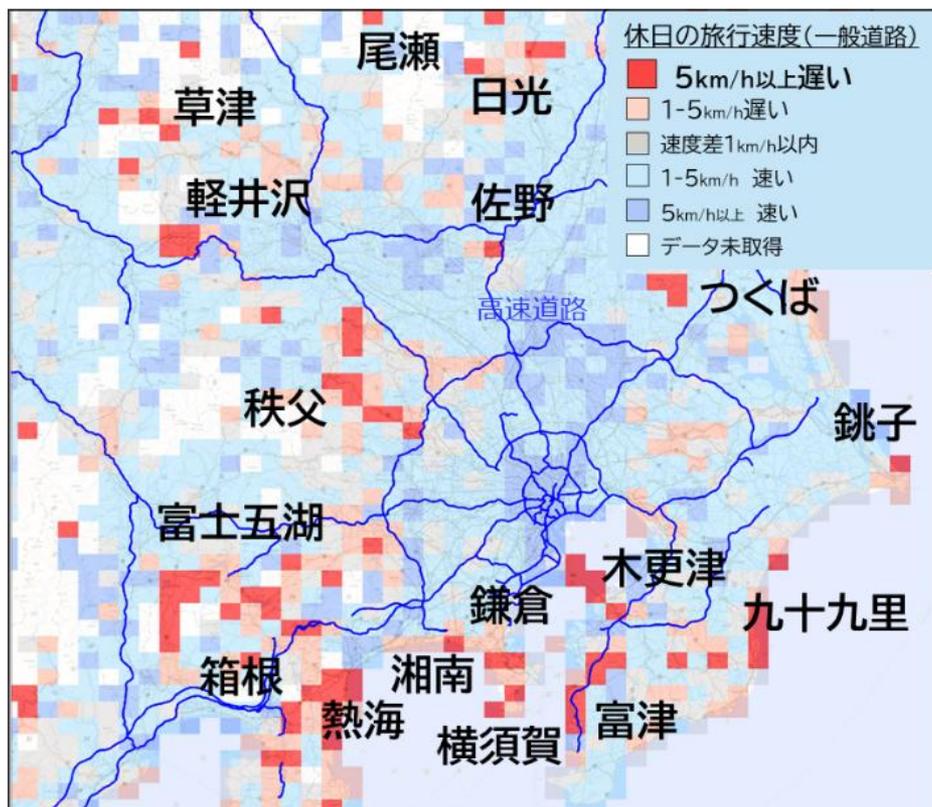
訪日観光客の推移



出典：訪日観光客の推移：JNTOホームページ
訪日外国人旅行客数政府目標：『明日の日本を支える観光ビジョン』2016.3
（『明日の日本を支える観光ビジョン構想会議』（議長：内閣総理大臣）

休日に速度低下が生じている観光地を対象に、ハード・ソフトの対策を検討

休日速度低下エリア



地域毎の速度低下エリア

地域	速度低下 エリア数	該当市町村 (例)
北海道	29 エリア	札幌、函館、洞爺湖、倶知安、釧路、弟子屈、斜里
東北	42 エリア	仙台、仙北、蔵王、天童、尾花沢、会津若松、松島
関東	82 エリア	鎌倉、箱根、日光、片品、軽井沢、草津、富士吉田、鳴沢
北陸	8 エリア	七尾、輪島、弥彦、南砺、長岡
中部	49 エリア	白川、伊勢、熱海、下田、島田、御殿場
近畿	36 エリア	淡路、城崎、大津、新宮・田辺、京都、宮津、白浜
中国	10 エリア	廿日市、鳥取、出雲、倉敷
四国	10 エリア	土佐清水、直島、まんのう、三好
九州	43 エリア	湯布院、中津、太宰府、宗像、島原、宮崎、霧島
沖縄	12 エリア	読谷、恩納、名護、本部、今帰仁

321

※ETC2.0プローブ情報(令和3年度)より5kmメッシュにおける一般道路(一般国道、主要地方道、一般都道府県道を対象に作成)
 ※速度低下の分析は10月の平日における旅行速度の平均値と、GW、SW及び年間の土曜日曜における旅行速度の平均値を比較
 ※観光地に関する箇所は、観光資源台帳(公)日本交通公社等を元に主な観光地との関係性を、交通状況等を考慮して選定

観光立国の推進

オーバートーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、地域と連携したハード・ソフトの渋滞対策等の取組を進めます。

現状



観光地の渋滞状況



データ分析による渋滞把握・誘導



シェアサイクルの導入の促進
(札幌市)



高速道路料金割引の見直し

自動運転社会の実現

高速道路の電脳化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指します。

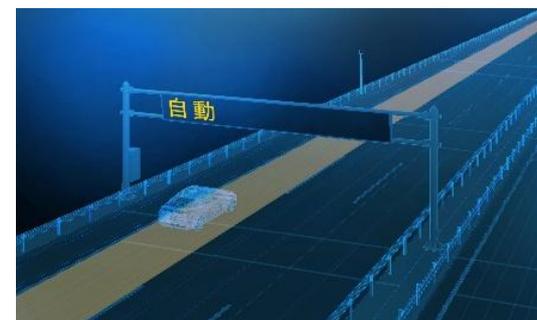
2024年度の新東名高速道路を皮切りに、2025年度以降は東北自動車道等においても取組を開始し、将来的に全国へ展開します。



車両と道路が協調した自動運転



センサによる落下物等の検知
路車間通信による情報提供



自動運転車用の走行レーン

低炭素で持続可能な道路の実現

「カーボンニュートラル推進戦略」の4つの柱に基づき、低炭素で持続可能な道路交通を実現します。

電気自動車・燃料電池自動車等の次世代自動車の普及を後押しするため、SA・PAや道の駅など、充電ニーズの高い箇所を中心に急速充電器の増加を図ります。

カーボンニュートラル推進戦略 4つの柱

- ① 道路交通の適正化
- ② 道路交通のグリーン化
- ③ 低炭素な人流・物流
への転換
- ④ 道路のライフサイクル
全体の低炭素化

国土交通省道路局「カーボンニュートラル推進戦略
中間とりまとめ」令和5年9月



SAにおける急速充電器（恵那峡SA）

関東ブロック 新広域道路交通計画

