

1.地域の現状と将来像

(1)人口	<ul style="list-style-type: none"> 関東ブロックの総人口は約4,600万人で全国の36%。そのうち約8割が東京圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）に一極集中。
(2)産業	<ul style="list-style-type: none"> 全国の総生産額の約4割を関東ブロックが占め、日本経済を牽引。 リニア中央新幹線の整備により、日本三大都市圏がつながり、世界最大のメガリージョンを形成できる可能性。
(3)土地利用 ・生活圏域	<ul style="list-style-type: none"> 関東ブロックは、北と西を山地、東と南を太平洋に囲まれ、中央部に関東平野が広がる多様な地形。 人口の東京一極集中が続く中、地方部では住宅や店舗等の郊外立地が進み、低密度な市街地が形成。
(4)観光	<ul style="list-style-type: none"> 関東ブロックでは、日本人及び外国人ともに全国延べ旅行者数の3割を占めるが、東京一極集中の状態。 高原や温泉地などが都心から200km以内に存在し、国際観光の資源となり得る多くの宝が眠る地域。
(5)災害	<ul style="list-style-type: none"> 関東ブロックにおいて、M7クラスの直下地震が発生する確率は今後30年以内に70%程度と推定。 2015年9月関東・東北豪雨、2014年2月関東甲信地方の記録的な大雪、2018年1月草津白根山の噴火の発生など多くの災害が発生し、国民生活や企業活動に大きな影響。

(6)地域の将来像

確固たる安全・安心を土台に、面的な対流を創出し、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展を図り、同時に豊かな自然環境にも適合し、上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な、世界からのあこがれに足る『洗練された首都圏』の構築を目指す。

2.広域的な交通の課題

①平常時の物流・人流

○渋滞

・圏央道等の環状道路をはじめとするネットワーク整備やピンポイント対策等により、改善しているものの、首都圏や地方中心都市を中心に依然として渋滞が発生。

○都市間連絡

・ネットワーク整備が進んできたものの、依然としてミッシングリンクが存在するほか、暫定2車線の区間が存在。
・連絡速度が60km/h未満の都市間が存在。

○拠点アクセス

・機能強化が進む空港、港湾等の物流拠点や観光地へのアクセス強化。

○モーダルコネク

・多様な交通手段を組み合わせたモビリティの向上が重要であり、交通機能の強化。

○道路インフラの老朽化

・高度成長期以降に集中的に整備した道路インフラの老朽化が着実に進行。

○地方における移動手段の確保、トラックドライバー不足

・地方における移動手段の確保、トラックドライバー不足の深刻化。

②災害時の物流・人流

○ネットワークの多重性・代替性

・ミッシングリンク、暫定2車線区間、脆弱区間（事前通行規制区間等）が存在する地域でのネットワークの多重性・代替性の確保。

○拠点アクセス

・脆弱区間（事前通行規制区間等）等が存在する地域での防災上の拠点となる施設等へのアクセス強化。

3.広域的な道路交通の基本方針

首都圏広域地方計画を踏まえた関東ブロックの広域的な道路交通の基本方針を以下の通り設定

①世界最大の経済集積圏としてのスーパー・メガリージョンの形成と国際競争力の強化

②対流型首都圏の構築

③巨大災害にも対応できる強靱な首都圏の構築

(1)広域道路ネットワーク

- ・常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流・人流を確保するため、ミッシングリンクの解消など、基幹となるネットワークの形成や暫定2車線区間、事前通行規制区間の解消など既存ネットワーク機能向上。
- ・機能強化が進む空港・港湾や観光地等の拠点へのアクセス強化。
- ・誰もが安全で快適に移動できる道路空間を創出するため、メンテナンスサイクルの確実な実施、暫定2車線区間の安全性確保等をより一層推進

(2)交通・防災拠点

- ・ヒト・モノ・情報の集結・交流機能を促進するため、地域で中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点において、官民連携による交通モード間の接続（モーダルコネク）の強化。
- ・リニア新駅へのアクセス改善や結節機能の強化等を図り、スーパー・メガリージョンを形成。
- ・立体道路制度の活用による道路空間の再構築や総合交通ターミナルの整備等により、道路空間の機能、利便性、価値の向上。
- ・災害時に重要な拠点となる「道の駅」や都市部の交通拠点等において、ソフト（災害情報の収集・発信等）・ハード（防災施設の整備等）両面から防災機能の強化。

(3)ICT交通マネジメント

- ・ETC2.0等のビッグデータに加え、多様なセンサーやAIによる解析技術等を融合し、時空間的な変動を考慮した、面的な交通マネジメントの強化。
- ・適切なデータオープン化、地域交通に関する平常時・災害時を含めたビッグデータ等の収集や利活用の強化。
- ・他の交通機関とのデータ連携によるモビリティサービスの強化。
- ・ICT等の活用による交通マネジメント実現に向けた、産学官連携による推進体制を構築。
- ・技術革新（自動運転等）等に対応した道路交通環境整備。