

令和2年度 第1回岩手県渋滞対策推進協議会

情報提供

- (1) 「新しい日常」に対応するための道路施策
- (2) 2040年 道路の景色が変わる

令和2年7月31日
岩手県渋滞対策推進協議会

「新しい日常」に対応するための道路施策

【ウィズコロナ】 拡大防止・社会経済機能維持のための道路施策

1) 外出の自粛・施設の使用制限

2) 道路管理や物流等の機能維持

これまでの取組

- SA・PAのレストラン等休業要請
 - ・133箇所て休業(4月28日時点)
- 直轄駐車場の閉鎖
 - ・観光等の利用が大半で物流への影響が小さいと判断できる直轄駐車場の閉鎖・縮小
 - ・道の駅 : 55箇所て閉鎖・縮小
 - ・簡易PA: 72箇所て閉鎖 (5月2日時点)
- 高速道路の休日割引の適用除外
 - ・広域的な人の移動を最小限にするため、4/29～6/14まで高速道路の休日割引を適用除外
- 交通量増減の公表
 - ・4/25～5/6までの高速道路の交通量は前年度比約3割(小型車約2割)

- 道路管理
 - ・道路の維持管理や高速道路料金収受を継続
- 道の駅
 - ・食事のテイクアウトサービスや手作りマスクの販売
- 物流
 - ・SA・PAのガソリンスタンド・シャワー設備等は通常通り継続



<高速道路料金収受>
※料金所収受員での感染者9名(5月11日時点)



<地域住民の日常生活支援>

今後の流行への備え
(検討中のものを含む)

- 飲食店の営業再開時における3密対策として、臨時暫定的な路上活用
- 自動車の走行履歴の継続的把握・迅速な公開(ETC2.0データ等)
- 非常時に交通量をコントロール可能な料金システムの整備(有料道路)など



<沿道飲食店等の路上利用(佐賀県)>



- 維持管理のデジタル化
 - ・道路構造物の計測・モニタリング
 - ・管理のリモート化(遠隔操作ゲート等)
 - ・道路巡回の高度化
- 許認可手続きのオンライン化(占用・特車)
- 自転車通勤・通学の促進
 - ・企業、団体等への働きかけ
 - ・自転車通行空間の整備
 - ・シェアサイクルの拡大
- 収受員によらない料金収受(ETC専用化)
- 道の駅におけるキャッシュレス化・eコマース等の推進
- 休憩施設における駐車マス拡充・予約システム※の導入
 - ※ダブル連結トラック用
- 道の駅における防災拠点機能の強化
 - (「防災道の駅」の認定、通信設備[5G]等、必要な資機材等の備蓄)など



<自転車専用通行帯(白山通り)>

【ポストコロナ】 新しい生活様式や社会経済を支えるインフラとしての道路に関する問題提起

- ポストコロナの新しい生活様式や社会経済を支えるインフラとして道路も変革が必要
- 「新しい日常」を支える道路の役割について、道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」(社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会 提言)により広く問題提起し、議論を開始
- まずは、道路利用者、企業や大学等から、ポストコロナの道路施策について自由な提案を募集

2040年、道路の景色が変わる

～人々の幸せにつながる道路～

◆意義・目的

災害や気候変動
インフラ老朽化

人口減少社会

デジタルトランス
フォーメーション
(DX)

ポストコロナの
新しい生活様式



道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿と
政策の方向性を提案するビジョンを策定

◆基本的な考え方

●「SDGs」や「Society5.0」は「人間中心の社会」の実現を目標

➡ 道路政策の原点は「人々の幸せの実現」

●移動の効率性、安全性、環境負荷等の社会的課題

➡ デジタル技術をフル活用して道路を「進化」させ課題解決

●道路は古来、子供が遊び、井戸端会議を行う等の人々の交流の場

➡ 道路にコミュニケーション空間としての機能を「回帰」

<関係する主なSDGs>



◆道路の景色が変わる ～5つの将来像～

①通勤・帰宅ラッシュが消滅

- テレワークの普及により通勤等の義務的な移動が激減
- 居住地から職場までの距離の制約が消滅し、地方への移住・居住が増加

②公園のような道路に人が溢れる

- 旅行、散歩など楽しむ移動や滞在が増加
- 道路がアメニティ空間としてポテンシャルを発揮

③人・モノの移動が自動化・無人化

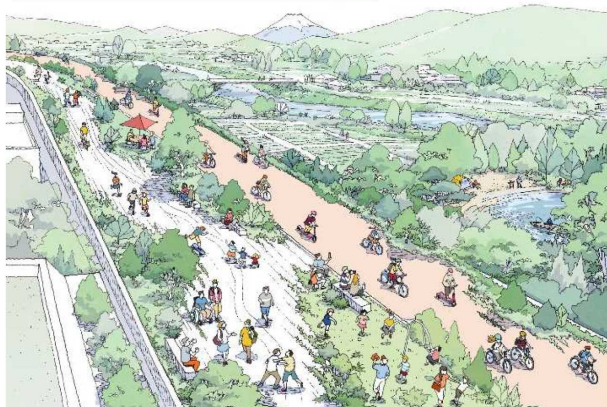
- 自動運転サービスの普及によりマイカー所有のライフスタイルが過去のものに
- eコマースの浸透により、物流の小口配送が増加し、無人物流も普及

④店舗(サービス)の移動でまちが時々刻々と変化

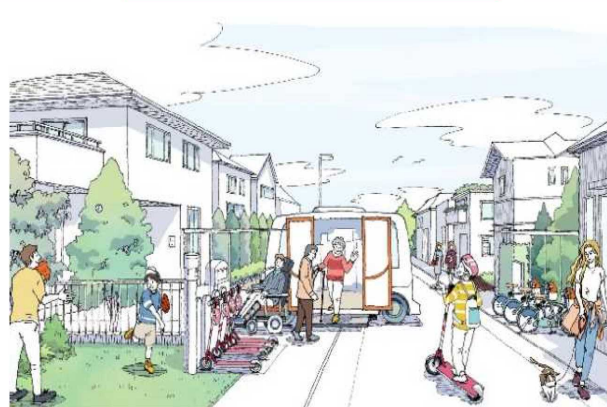
- 飲食店やスーパーが顧客の求めに応じて移動し、道路の路側で営業
- 中山間地では、道の駅と移動小型店舗が住民に生活サービスを提供

⑤「被災する道路」から「救援する道路」に変化

- 災害モードの道路ネットワークが交通・通信・電力を途絶することなく確保し、人命救助と被災地復旧を支援



公園のような道路



マイカーを持たなくても便利に安心して移動できるモビリティサービス



店舗(サービス)の移動

◆道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

<持続可能な社会の姿>

1 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会

2 世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会

3 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全安心して暮らせる社会

※道路法等の一部を改正する法律5/27公布

<政策の方向性>

①国土をフル稼働し、国土の恵みを楽しむ

全国を連絡する幹線道路ネットワークと高度な交通マネジメントにより、日本各地で人々が自由に居住し、移動し、活動

- ・自動運転道路ネットワーク
- ・キャッシュレス料金システム

②マイカーなしでも便利に移動

マイカーなしでも便利に移動できるモビリティサービス(MaaS)がすべての人に移動手段を提供

- ・モビリティ・ハブ
- ・道の駅の無人自動運転乗合サービス

自動運行補助施設

③交通事故ゼロ

人と車両が空間をシェアしながらも、安全で快適に移動や滞在ができるユニバーサルデザインの道路が、交通事故のない生活空間を形成

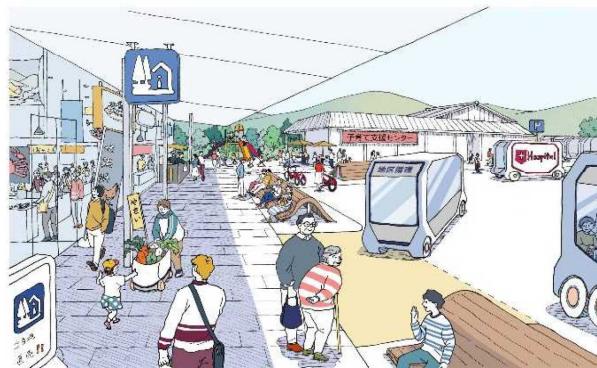
- ・ライジングボラードによる生活道路への車の進入制限
- ・歩行者と車が共存する道路

④行きたくなる、居たくなる道路

まちのメインストリートが、行きたくなる、居たくなる美しい道路に生まれ変わり、賑わいに溢れたコミュニティ空間を創出

- ・地域センターとなる目抜き通りや道の駅
- ・無電柱化、沿道建築物と調和した照明など道路デザインの刷新

歩行者利便増進道路



中山間地域の暮らしを支える道の駅

⑤世界に選ばれる都市へ

卓越したモビリティや賑わいと交流の場を提供する道路空間が、投資を呼び込む国際都市としての魅力を向上

- ・自動運転やMaaSに対応した都市交通システム
- ・時間帯に応じて用途が変化する路肩

特定車両停留施設

⑥持続可能な物流システム

自動運転トラックによる幹線輸送、ラストマイルにおけるロボット配送等により自動化・省力化された物流が、平時・災害時を問わず持続可能なシステムとして機能

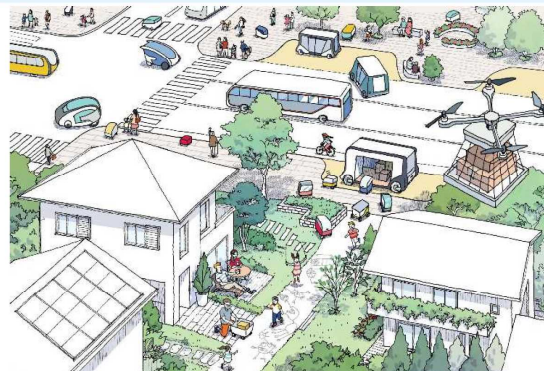
- ・自動運転トラック輸送
- ・ロボットやドローンによるラストマイル無人輸送

特車の新たな通行許可制度

⑦世界の観光客を魅了

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、多言語案内などきめ細かなサービス提供がインバウンドや外国人定住者の利便性・満足度を向上

- ・多言語案内・キャッシュレス化
- ・オーバーツーリズム対策



ロボット配送によりラストマイル輸送を自動化・省力化

⑧災害から人と暮らしを守る道路

激甚化・広域化する災害に対し、耐災害性を備えた幹線道路ネットワークが被災地への人流・物流を途絶することなく確保し、人命や経済の損失を最小化

- ・災害モードの高速道路
- ・道の駅やSA/PAの防災拠点化

災害復旧等の代行制度

⑨道路交通の低炭素化

電気自動車、燃料電池自動車、公共交通や自転車のベストミックスによる低炭素道路交通システムが地球温暖化の進行を抑制

- ・非接触給電システム
- ・シェアサイクルシステム

⑩道路ネットワークの長寿命化

新技術の導入により効率化・高度化された予防保全型メンテナンスにより、道路ネットワークが持続的に機能

- ・AIや計測モニタリング技術による点検・診断の自動化・省力化
- ・除雪や清掃など維持管理作業の自動化



BRT(バス高速輸送システム)や自転車等を中心とした低炭素な交通システム