

# 最近の道路政策に関する動き

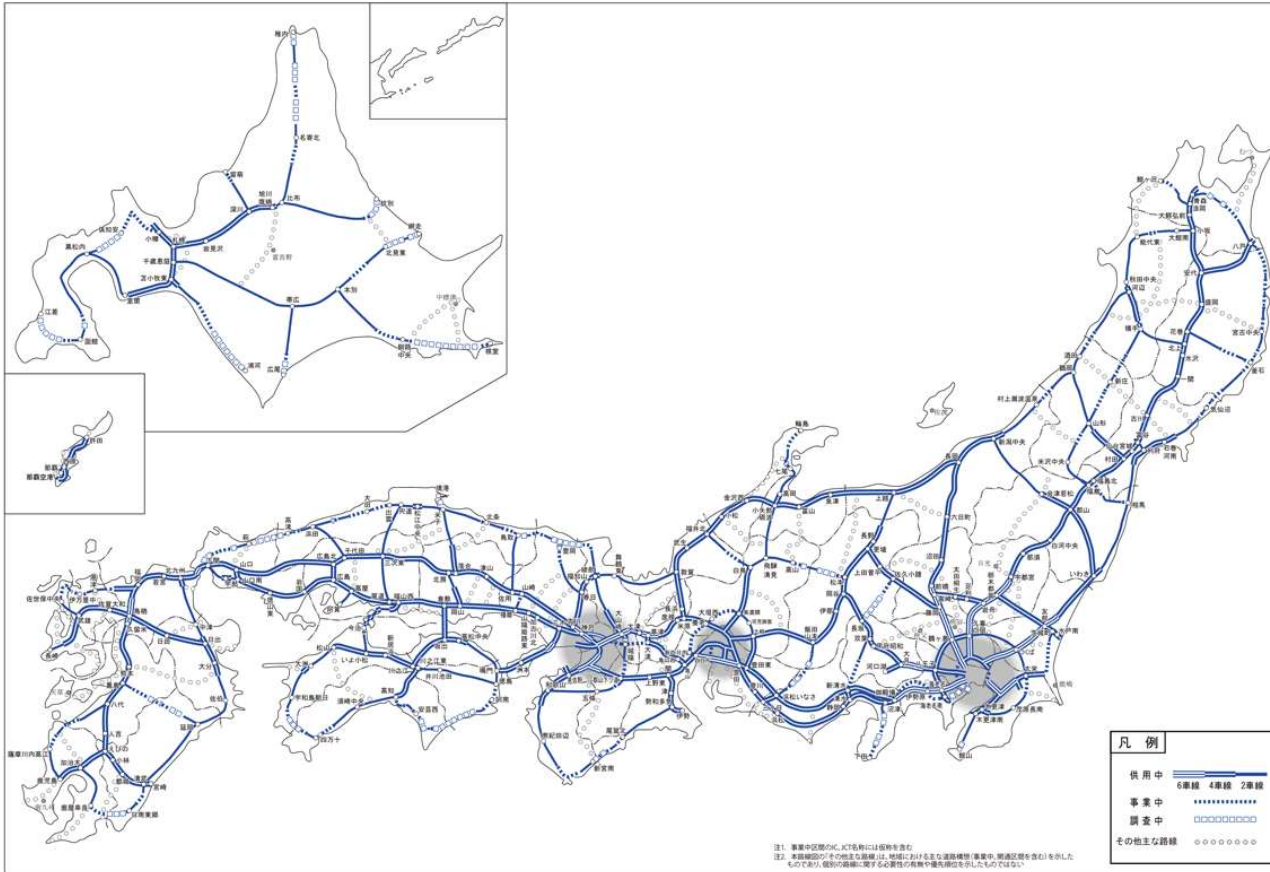
# (1) 全国高速道路ネットワークの状況

## ■ 全国ミッシングリンクの整備

高規格幹線道路の未整備区間の整備を推進、都市間移動の速達性を高める

→ 14,000kmのうち11,604km (約8割) が供用済み (H30.4時点)

→ 供用区間のうち4,365km (約4割) が暫定2車線



## ■ 4車線化の推進

[速度] 時間信頼性

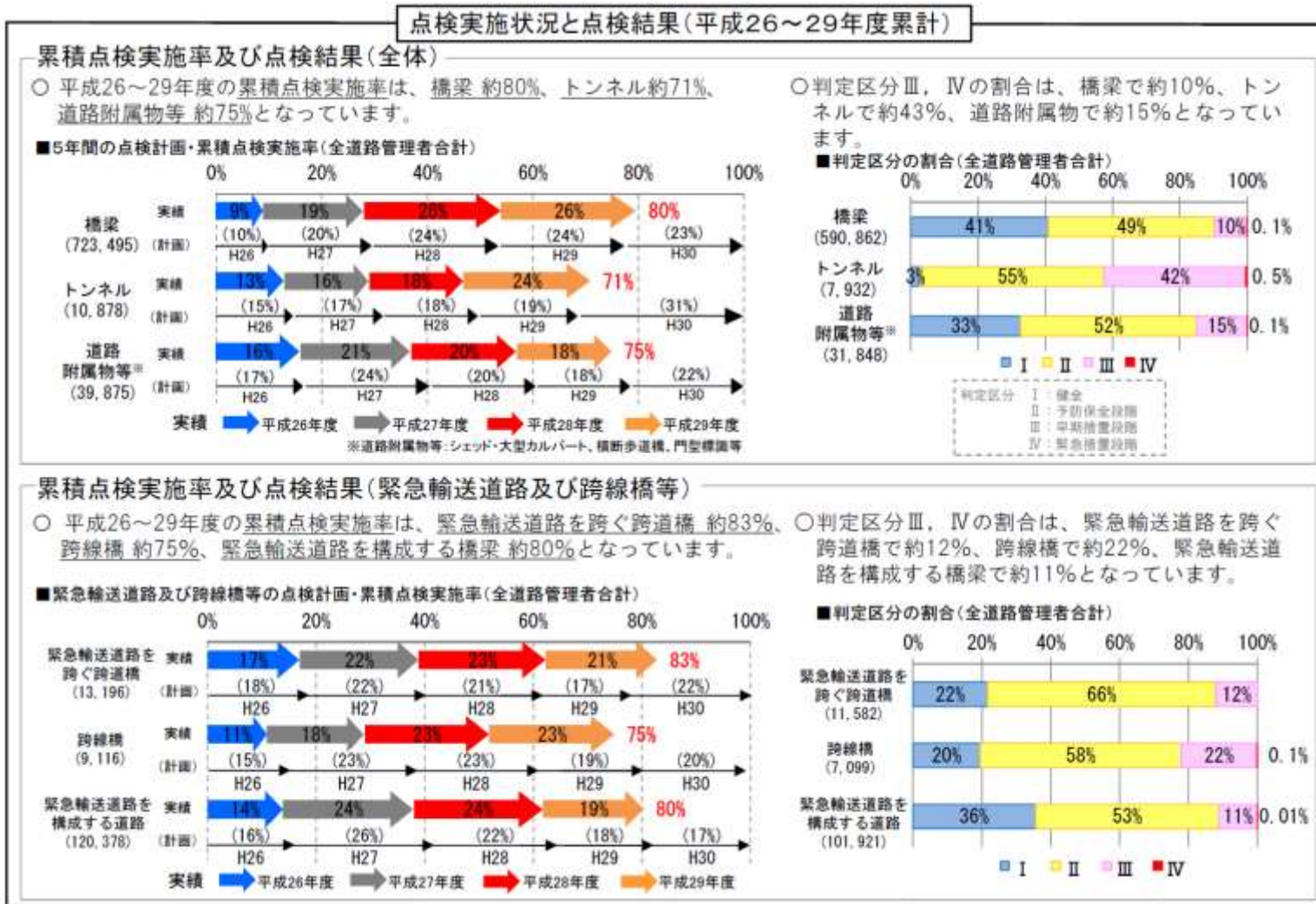
[事故] 事故防止

[災害] リダンダンシー確保

「全国道路網等図」国土交通省HP

## (2) 道路の老朽化対策

- H25年度の道路法改正により、全ての橋梁・トンネル等について、5年に1度、近接目視点検
  - H30年度で点検が一巡
  - 4段階評価(I~IV)のうち、Ⅲ(早期措置段階)・Ⅳ(緊急措置段階)の橋梁修繕等が必要
  - メンテナンスのセカンドステージへ(予防保全の取組等)



# (3) 道路の防災対策

## ■ 激甚化する自然災害、切迫する巨大地震への対応

熊本地震 (H28. 4) 熊本県



平成30年7月豪雨 (H30. 7) 広島県



福井地方の豪雪 (H30. 2) 福井県



台風第21号 (H30. 8) 大阪府



- H29年度の道路法改正により、**平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定する制度を創設**
- **指定された道路のうち、特別の構造基準を満たした道路については国際海上コンテナ車等の通行に係る許可が不要**

## 平常時のネットワーク

### 主な課題

- トラックドライバーの高齢化が進行し、人口減少・少子高齢化に伴い深刻なドライバー不足が顕在化
- 国際海上コンテナ車(40ft背高)\*の台数が5年間で約1.5倍に増加  
(H24:約20万台→H28:約30万台) 等

※ 道路の通行には特車通行許可が必要

## 災害時のネットワーク

### 主な課題

- 熊本地震では、熊本県内の緊急輸送道路約2千kmのうち50箇所で行き止まりが発生
- 災害時に道路について不安がある・やや不安があると回答した方は5割以上で前回より増加(H24:50.6%→H28:53.8%、内閣府) 等

## 重要物流道路

### <<平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保>>

広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、基幹となるネットワークを計画路線も含め構築

## 機能強化・重点支援

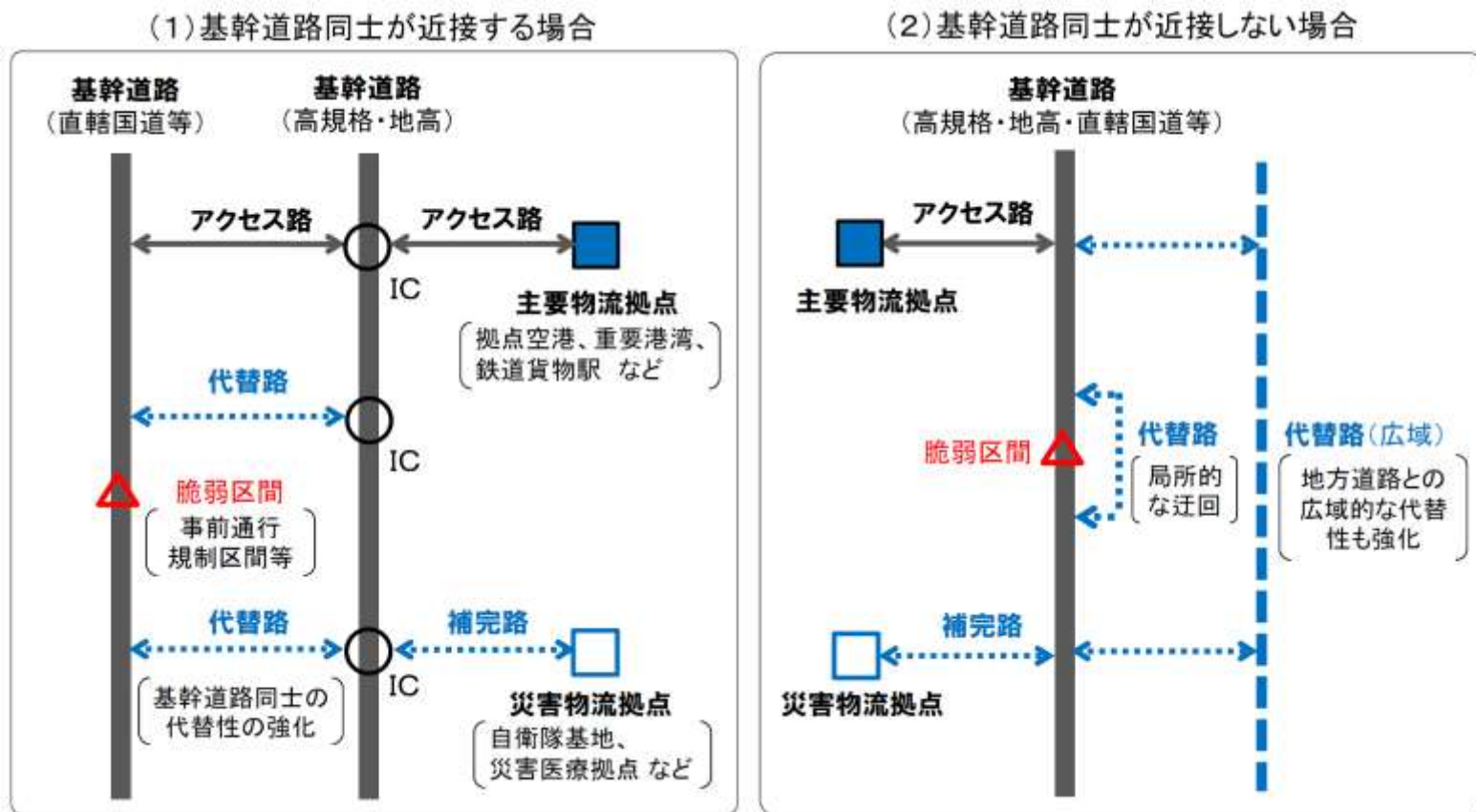
- ・トラックの大型化に対応した道路構造の強化
- ・災害時の道路の啓開・復旧の迅速化(地方管理道路の災害復旧等代行制度の創設)
- ・民間直結スマートICに係る無利子貸付制度の創設 等



国際海上コンテナ車(40ft背高)

「重要物流道路制度の創設について」国土交通省HP

- 高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道等を軸にして、拠点に接続
- 重要物流道路の脆弱区間に対する代替路や災害時の物流拠点への補完路を設定



「重要物流道路制度の創設について」国土交通省HP

## □ 京都府域の対応方針 (案)

- ・ 京都府幹線道路協議会で議論、選定
- ・ 高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道、港湾アクセス道路等から指定を検討
- ・ 今年度内を目途に供用中道路+事業中道路をベースとして一次指定

# (5) ICTやビッグデータ等の活用、自動運転サービスの検討

- 地域経済・社会における課題を柔軟かつ強力に解決するため、ICTやビッグデータを最大限に活用した地域道路経済戦略を推進
- 高齢化が進行する中山間地域の移動手段として、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの社会実装に向けた取組を推進

## ビッグデータを活用した交通安全対策（新潟県日和山地区）

【日和山地区の速度図】



ゾーン30の指定



狭さの設置



歩道設置+スムーズ歩道設置



通行規制+ライジングボード設置

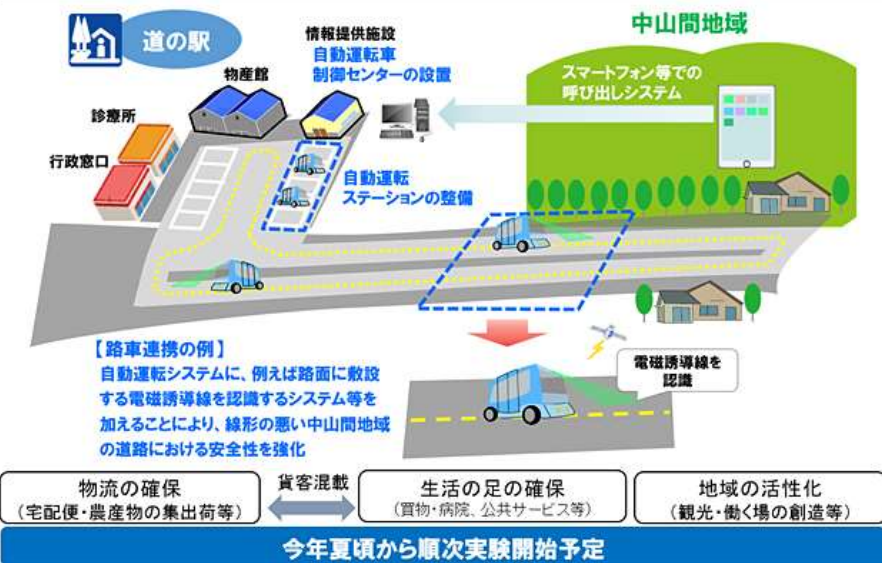


ワークショップでのビッグデータ分析結果の活用

「生活道路対策エリアの取組事例」国土交通省HP

## 道の駅等を拠点とした自動運転サービス

- 高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装する。



「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験について」国土交通省HP