

今、道路の景色を変えていく —2040年道路政策ビジョンの実現に向けて—

大胡 賢一 Daigo Kenichi 国土交通省道路局企画課企画専門官

最終回は、自動車を取り巻く社会や道路行政のこれからについて取り上げます。

▼ はじめに

道路は、人や地域を相互につなぎ、日常生活や観光等の人の移動と、生活物資や農林水産品、工業製品等のモノの輸送を支えます。また、道路は、地域・まちの骨格をつくり、環境・景観を形成し、日々の暮らしや経済活動等を支える環境を創出します。

道路行政においては、これら道路が持つ“人・地域をつなぐ”ネットワークとしての機能と、“地

域・まちを創る”空間としての機能を最大限活かし、国民の暮らしや経済を支える道路施策に取り組んでいます(図1)。

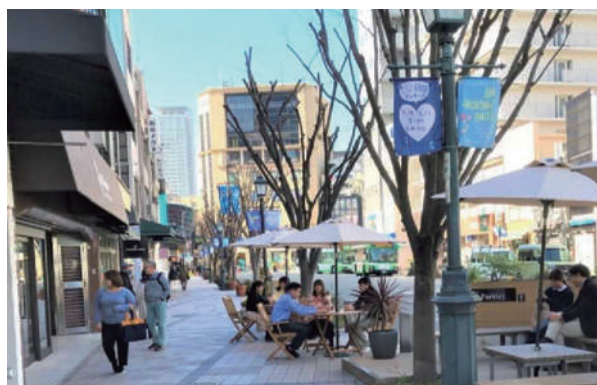
▼ 2040年、道路の景色が変わる

国土交通省道路局では、おおむね20年後の2040年を念頭に、道路政策を通じて実現をめざす社会像や政策の方向性を、道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」として、2020年6月にとりまとめました。このビジョンでは、「人々の幸せの実現」を道路政策の原点とし、

図1 道路が持つ“人・地域をつなぐ”ネットワークとしての機能と、“地域・まちを創る”空間としての機能



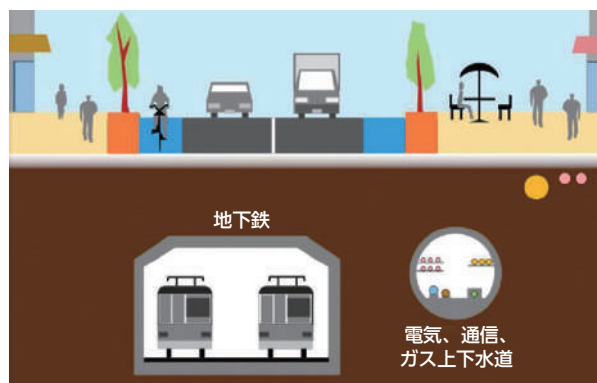
広域的な移動を支える道路



にぎやかな賑わいの場としての道路



日常的な移動を支える道路



ライフラインの収容場所としての道路

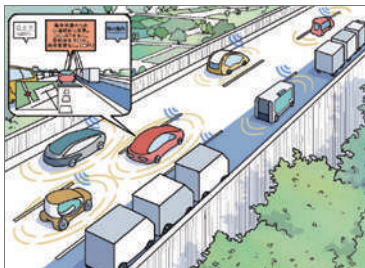
出典：国土交通省道路局ウェブサイト「道路行政の簡単解説」より



・移動の効率性、安全性、環境負荷等の社会的課題の解決のために、デジタル技術をフル活用して道路を進化

・古来、人々の交流の場であった道路にコミュニケーション空間としての機能を回帰を基本的な考え方とし、道路政策の10の方向性を分かりやすいイラストとともに提案しました。ビジョン策定後においても、デジタル化やカーボンニュートラルなどの環境変化を踏まえながら、ビジョンの実現に向け道路政策の具体化を進めています(図2)。

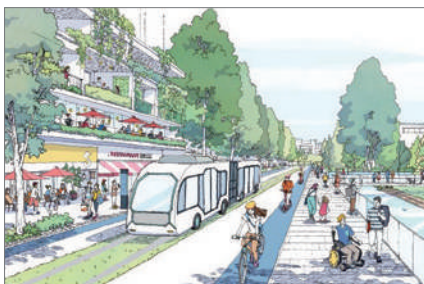
図2 道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」



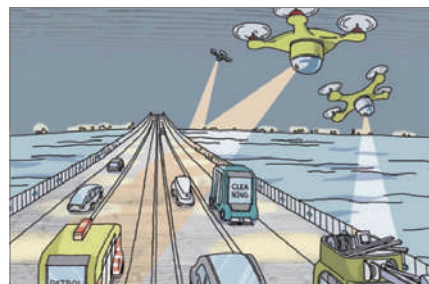
道路インフラが自動運転車を最適経路に案内



歩車共存の生活道路



バスや自転車等を中心とした低炭素な交通



道路のメンテナンス作業の自動化

出典：国土交通省道路局ウェブサイト「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」より(図4も同じ)

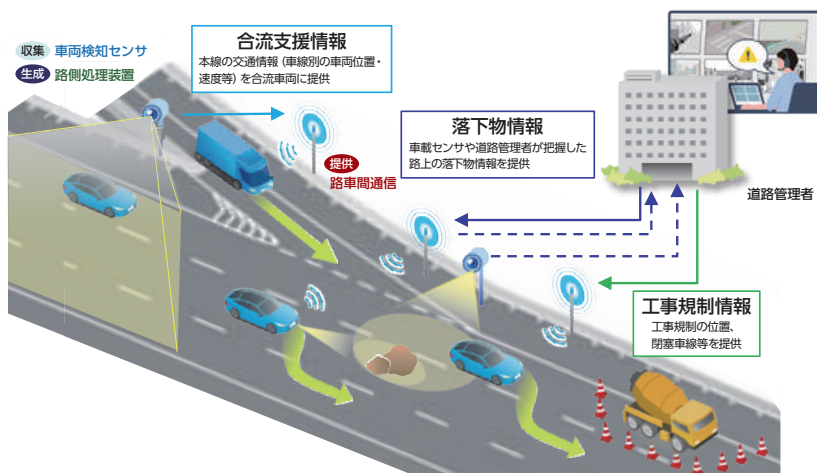
▼ 道路政策ビジョンの実現に向けた取組

1 自動運転への道路側の支援

道路政策ビジョンにおいては、「国土をフル稼働し、国土の恵みを享受」を政策の方向性の1つとし、その取組イメージとして、「道路インフラによる自動運転車の最適経路への案内」等を提示し、その実現に向け、次の取組を進めています(図3)。

- ・高速道路のICやJCTでの合流支援や車線変更

図3 高速道路での合流支援情報の提供に関する実証実験



出典：国土交通省道路局ウェブサイト「令和5年度道路関係予算概要」より(図5～8も同じ)

の支援を行うための情報提供システム実証

- ・一般道の交差点等における道路交通状況の情報提供システムについて実証

2 脱炭素社会の実現

気候変動に伴い自然災害が激甚化・頻発化するなか、地球温暖化対策は喫緊の課題です。政府全体として脱炭素社会の実現に向けたGX(グリーン転スフォーメーション)推進が急務となっており、道路インフラとしても次の取組を進めています(図4、図5)。

- ・「電気自動車等用充電機器の道路上ででの設置に関するガイドライン」を策定

図4 非接触給電レーンや水素ステーション





図5 脱炭素社会の実現に向けた取組の例

〈EV充電機器の設置〉

〈太陽光発電設備設置〉

〈低炭素な道路交通(自転車の活用)〉



図6 「ゾーン30プラス」の取組例



看板

図7 歩道上のオープンカフェ

〈万代シティ通り：新潟市〉



図8 新技術を活用した道路の維持管理

〈ドローンによる橋梁点検〉



〈レーダーによるトンネル点検〉



- ・ 走行中ワイヤレス給電システムによる舗装への影響や給電効率などの研究開発を支援
- ・ 「道路における太陽光発電設備の設置に関する技術面の考え方」を策定
- ・ 路面太陽光発電技術に関する公募の実施
- ・ 低炭素な道路交通システムの実現

3 人中心の道路の実現に向けて

コロナ禍における沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準の緩和は、全国で400カ所以上となるなど、道路空間の利用ニーズも多様化しています。道路政策ビジョンの基本的な考え方としても、道路にコミュニケーションの場としての機能を回帰させるとし、「交通事故ゼロ」「行きたくなる、居たくなる道路」といった取組を進めています。

安全・安心な道路空間の整備については、警察による最高速度30km/hの区域規制と道路管理者が設置する物理的デバイスの組み合わせにより、歩行者の交通安全を確保する「ゾーン30プラス」の取組を進めています(図6)。

また、賑わい創出のニーズに対応し地域の魅力向上を図るため、指定されたエリアで道路占用が柔軟に認められる「歩行者利便増進道路(ほこみち)」制度の普及や、道路路肩等の柔軟な利活用、歩車共存の道路空間の構築などに取り組

みます(図7)。

4 道路の老朽化対策

2032年には、建設後50年以上を経過する橋梁が6割近くになるなど、道路インフラの老朽化は加速度的に進行しており、老朽化対策は喫緊の課題です。特に地方公共団体では修繕等が必要な約45,000橋の措置がまだ完了しておらず、これまでの予算水準では予防保全への移行に約20年かかる見込みです。

予防保全によるメンテナンスへ早期に移行するため、維持管理の効率化・高度化を図る必要があります。橋梁、トンネル、舗装に関する点検支援技術性能カタログを策定・拡充し定期点検の効率化を図るとともに、技術基準類の整備を迅速に進め、新技術の積極的な活用を図ります(図8)。

▼おわりに

道路インフラは、平常時には国民の暮らしや経済を支えるとともに、災害時には救急救命や救援物資の運搬を支えるなど、人々の命と暮らしを守る生命線です。将来ビジョンを見据えながら、経済成長や安全・安心な国民生活の礎となる道路インフラの整備をしっかりと進めてまいります。