

# 神奈川県と静岡県の県境をまたぐ道路 (伊豆湘南道路)に関する委員会

---

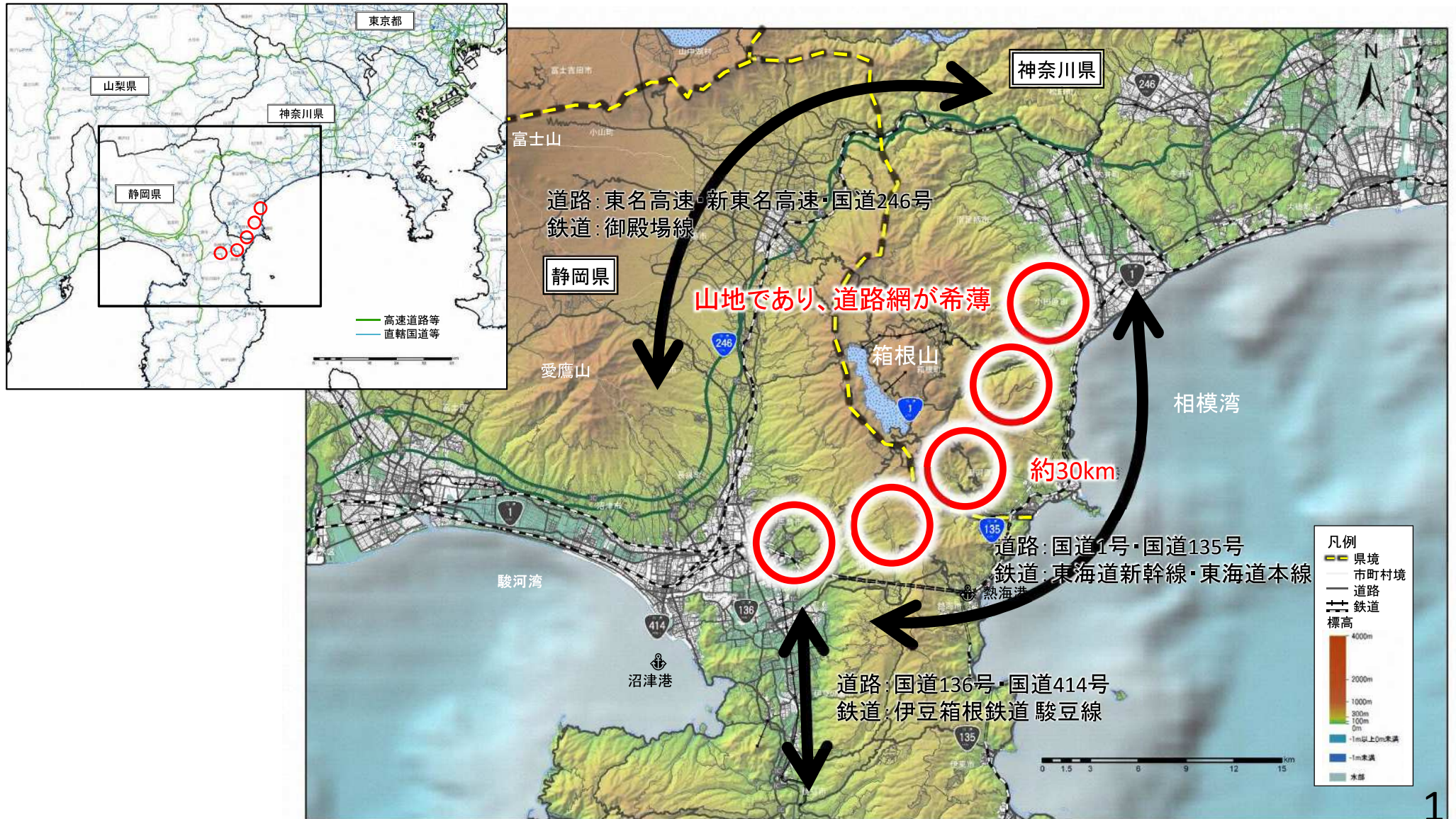
神奈川県 静岡県

【日時】令和6年5月31日(金) 10:00~

【場所】クーポール会館 2階 2-A

# 伊豆湘南道路の概要

- 対象区間は、神奈川県西部から静岡県東部の約30kmの区間である
- 箱根山の裾野であるため、急峻な山地と相模湾に挟まれている地域である



## これまでの委員会概要

### ◆ 令和3年6月30日 第1回委員会

- 手続きの進め方 (案)
- 地域の状況
- 道路交通の現状と課題
- 政策目標 (案) の設定
- 地域からの意見聴取方法 (案)

### ◆ 令和5年3月24日 第2回委員会

- 意見聴取の結果
  - ・ 大多数が伊豆湘南道路に期待
  - ・ 意見等を踏まえ、政策目標 (案) を一部修正
- 政策目標 (案) の設定
  - ・ 災害に強い道路網【防災】
  - ・ 安全で快適な走行環境【安全・安心】
  - ・ 速達性の確保【医療、産業】
  - ・ 定時性の確保【観光、産業】
- 今後の検討の進め方 (案)  
＜ルート帯の絞り込みに向けた今後の課題＞
  - ・ 広域道路ネットワークにおける位置づけの整理
  - ・ 技術的な課題等への対応
  - ・ ルート帯が想定されるエリアにおける配慮すべき事項の把握

1. 第2回委員会での意見と対応状況
2. ルート帯の絞り込み(複数案の設定)に向けた今後の課題
  - (1) 広域道路ネットワークにおける位置づけの整理
  - (2) 技術的な課題等への対応
3. 今後の検討の進め方(案)

1. 第2回委員会での意見と対応状況
2. ルート帯の絞り込み(複数案の設定)に向けた今後の課題
  - (1) 広域道路ネットワークにおける位置づけの整理
  - (2) 技術的な課題等への対応
3. 今後の検討の進め方(案)

# 1. 第2回委員会での意見と対応状況

## ■ 第2回 神奈川と静岡の県境をまたぐ道路(伊豆湘南道路)に関する委員会の概要

開催日	令和5年3月24日(金)
議事内容	第1回意見聴取の結果、政策目標の設定、今後の検討の進め方(案)

## ■ 政策目標の設定について

委員からの意見	対応状況
「災害に強い道路網」と「安全で快適な走行環境」の両方に安全の要素が入っているが、それぞれの意味合いの違いがわかるようにすべき。	異常気象等に対する安全の意味合いと、交通の安全に対する意味合いの違いを明確にするため、「安全で快適な走行環境」に「 <b>事故が少ない</b> 」という語句を追加することで了承された。

### ● 第2回委員会提示

「魅力あふれる圏域を支える広域道路ネットワークの構築」に向けた政策目標

<p><b>災害に強い道路網</b> 【防災】</p> <p>災害時における代替ルートを確保し広域的な視点において安全・安心な道路網を確保</p>	<p><b>安全で快適な走行環境</b> 【安全・安心】</p> <p>生活交通や通過交通の安全で快適な走行環境を確保</p>
<p><b>速達性の確保</b> 【医療、産業】</p> <p>救急搬送への支援や物流効率化による産業振興を支援するため速達性を確保</p>	<p><b>定時性の確保</b> 【観光、産業】</p> <p>長距離移動と短距離移動の交通を整流化し定時性を確保</p>

※ 政策目標は、今後の社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて見直しする

### ● 第2回委員会終了後修正資料

「魅力あふれる圏域を支える広域道路ネットワークの構築」に向けた政策目標

<p><b>災害に強い道路網</b> 【防災】</p> <p>災害時における代替ルートを確保し広域的な視点において安全・安心な道路網を確保</p>	<p><b>安全で快適な走行環境</b> 【安全・安心】</p> <p>生活交通や通過交通の<b>事故が少ない</b>安全で快適な走行環境を確保</p>
<p><b>速達性の確保</b> 【医療、産業】</p> <p>救急搬送への支援や物流効率化による産業振興を支援するため速達性を確保</p>	<p><b>定時性の確保</b> 【観光、産業】</p> <p>長距離移動と短距離移動の交通を整流化し定時性を確保</p>

※ 政策目標は、今後の社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて見直しする 5

# 1. 第2回委員会での意見と対応状況

## ■ 今後の検討の進め方(案)について(1/4)

第2回委員会資料 今後の検討の進め方(案)について 20頁

### 4. 今後の検討の進め方(案)

#### ■ ルート帯の絞り込み(複数案の設定)に向けた今後の課題

##### ① 広域道路ネットワークにおける位置づけの整理

- ・広域的な人流、物流の動向(伊豆半島と首都圏、中部圏の関わりについて、ビックデータ等を活用し、観光客の居住地・交通手段、漁港からの出荷先、配送ルートなど)の把握
- ・想定される大規模災害(地震、津波、富士山噴火など)による道路交通への影響の把握
- ・上記を踏まえた、本道路に求められる機能の整理(東名・新東名、国道1号等との機能の分担など)
- ・求められる機能に基づく、神奈川側の望ましい接続先の絞り込み

##### 【広域的な移動での活用を期待するアンケート意見】

- ・「直近で予想される、**富士山の噴火も考慮し計画**して欲しい」(小田原市、30代)
- ・「**東名、新東名のバイパスとしても機能**すべく高規格な道路が望ましい」(中原区・30代)

##### ② 技術的な課題等への対応

- ・ルート帯が想定されるエリアにおける地質・地盤リスクの調査検討
- ・工事事例等の調査(JR東海道本線・新幹線の丹那地区の事例、新幹線と道路がトンネル同士で交差する他県事例など)
- ・全体事業費に応じた整備手法(有料道路事業等)の調査検討

##### 【技術的な課題等に関するアンケート意見】

- ・「山や海で難工事が予想される、念入りに**地形、地質の調査**をお願いします」(渋谷区・50代)
- ・「工事段階で地盤沈下などがないよう、**地盤や土壌をしっかりと調査**してほしい」(小田原市・40代)

##### ③ ルート帯が想定されるエリアにおける配慮すべき事項の把握

- ・動植物や地下水、温泉源泉などの自然環境に関する調査、土地利用、史跡、災害履歴、道路・鉄道のルート選定の経緯などに関する調査(文献、ヒアリング、現地調査など)

##### 【環境に関するアンケート意見】

- ・「**環境への影響について、デメリットも伝えて欲しい**」(小田原市、30代)
- ・「**自然環境に十分配慮し計画を進めて欲しい**」(小田原市、40代) など意見約840件

# 1. 第2回委員会での意見と対応状況

## ■ 今後の検討の進め方(案)について(2/4)

第2回委員会資料 今後の検討の進め方(案)について 20頁 一部抜粋

### ① 広域道路ネットワークにおける位置づけの整理

- ・広域的な人流、物流の動向(伊豆半島と首都圏、中部圏の関わりについて、ビックデータ等を活用し、観光客の居住地・交通手段、漁港からの出荷先、配送ルートなど)の把握
- ・想定される大規模災害(地震、津波、富士山噴火など)による道路交通への影響の把握
- ・上記を踏まえた、本道路に求められる機能の整理(東名・新東名、国道1号等との機能の分担など)
- ・求められる機能に基づく、神奈川側の望ましい接続先の絞り込み

#### 【広域的な移動での活用を期待するアンケート意見】

- ・「直近で予想される、富士山の噴火も考慮し計画して欲しい」(小田原市、30代)
- ・「東名、新東名のバイパスとしても機能すべく高規格な道路が望ましい」(中原区・30代)



委員からの意見		対応状況	該当頁
①広域道路ネットワークにおける位置づけの整理	広域道路ネットワークにおける位置づけを整理するにあたっては、富士山噴火時は、溶岩流だけでなく火山灰の影響も考慮した方がよい。 また、東名や新東名などが、維持管理工事や事故によって通行止めとなり迂回が必要になることを視野に入れるべき。	○今回、広域道路ネットワークの観点から見た当該地域の現況を確認 ・当該地域における <b>自専道の整備状況及び交通状況</b> ・令和6年2月の南岸低気圧による <b>通行止め状況</b> ・富士山噴火時の <b>溶岩流や降灰リスク</b>  ○次回以降、広域道路ネットワークの観点から見た地域の課題について、複数の切り口から整理	11～15頁



# 1. 第2回委員会での意見と対応状況

## ■ 今後の検討の進め方(案)について(3/4)

第2回委員会資料 今後の検討の進め方(案)について 20頁 一部抜粋

### ② 技術的な課題等への対応

- ・ルート帯が想定されるエリアにおける地質・地盤リスクの調査検討
- ・工事事例等の調査（JR東海道本線・新幹線の丹那地区の事例、新幹線と道路がトンネル同士で交差する他県事例など）
- ・全体事業費に応じた整備手法（有料道路事業等）の調査検討

#### 【技術的な課題等に関するアンケート意見】

- ・「山や海で難工事が予想される、念入りに地形、地質の調査をお願いします」（渋谷区・50代）
- ・「工事段階で地盤沈下などが無いよう、地盤や土壌をしっかりと調査してほしい」（小田原市・40代）



委員からの意見		対応状況	該当頁
②技術的な課題等への対応	伊豆湘南道路が構想される地域は、地形が複雑であり、技術的にも難しい事業となることが想定される。 整備手法のあり方や事業主体は大きな問題であることから、早い段階で議論を始めた方がよい。	○東海道本線の丹那トンネルの事例から、地形・地質による技術的な困難性を調査	18頁
	長大橋やトンネルなど大規模な構造物が想定されることから、施工時等の安全性を確保するため、地質・地盤リスクマネジメントをしっかりとやっていくべき。	○技術的な課題等への対応については、今後、ルート帯の絞り込み(複数案の設定)までに調査・整理	

# 1. 第2回委員会での意見と対応状況

## ■ 今後の検討の進め方(案)について(4/4)

第2回委員会資料 今後の検討の進め方(案)について 20頁 一部抜粋

### ③ ルート帯が想定されるエリアにおける配慮すべき事項の把握

・動植物や地下水、温泉源泉などの自然環境に関する調査、土地利用、史跡、災害履歴、道路・鉄道のルート選定の経緯などに関する調査(文献、ヒアリング、現地調査など)

#### 【環境に関するアンケート意見】

- ・「環境への影響について、デメリットも伝えて欲しい」(小田原市、30代)
- ・「自然環境に十分配慮し計画を進めて欲しい」(小田原市、40代) など意見約840件



委員からの意見		対応状況
③ルート帯が想定されるエリアにおける配慮すべき事項の把握	アンケートで環境に関する意見があったことも踏まえ、法令に基づく環境影響評価の対象にならない場合でも、自主的に法令に準じたフルアセスに近い調査を行ってほしい。その際、「景観」も評価項目とすべき。	○ルート帯が想定されるエリアにおける配慮すべき事項の把握については、今後、ルート帯の絞り込み(複数案の設定)までに調査・整理
	温泉の源泉は、詳細がわかっていないことが多い。この地域で源泉等の調査を行うことは、他の地域の良いモデルになると思う。	

1. 第2回委員会での意見と対応状況
2. ルート帯の絞り込み(複数案の設定)に向けた今後の課題
  - (1) 広域道路ネットワークにおける位置づけの整理
  - (2) 技術的な課題等への対応
3. 今後の検討の進め方(案)

## 2. (1). 1 箱根周辺の交通道路網整備の変遷

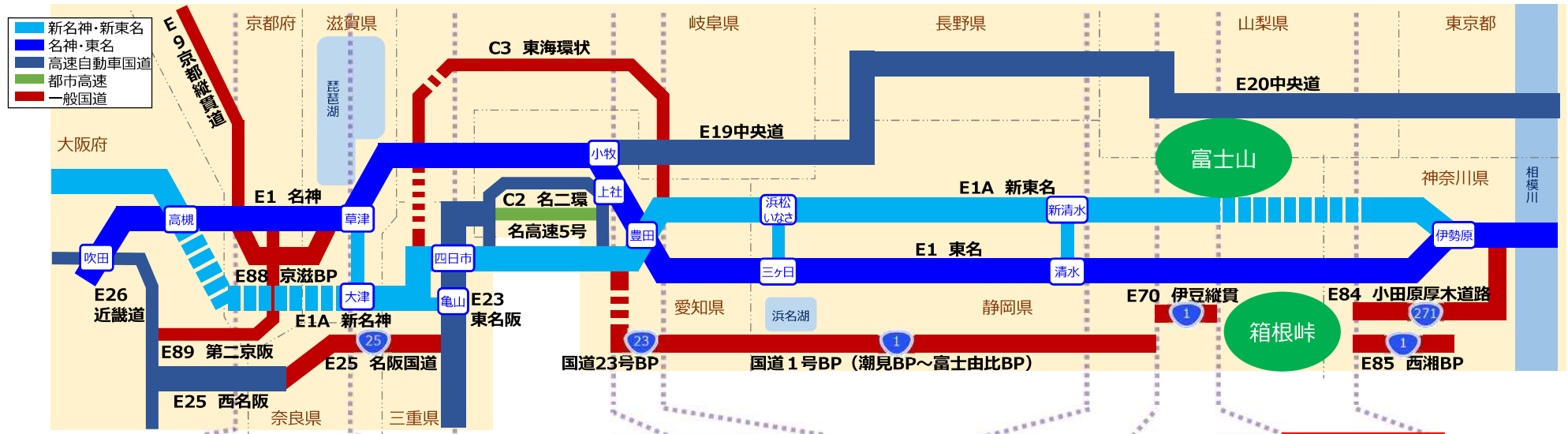
- 当該地域の鉄道網については、御殿場を通るルートで明治22年に御殿場線が整備され、その後東海道本線、東海道新幹線が熱海側を通るルートで整備されている
- 一方、高速道路網は東名・新東名ともに御殿場側を通過している

### ■ 道路・鉄道整備の変遷（東海道本線、東海道新幹線、東名高速道路、新東名高速道路）



## 2. (1). 2 全国的な幹線道路ネットワーク(東西軸)の状況

- 首都圏～中京圏～近畿圏の自動車専用道路は、概ね路線数が4以上、車線数が18以上が確保されているものの、箱根峠地区に関しては、新東名完成後でも3路線、16車線となっており、**交通容量が少ない**



路線数	3 (4)	3 (4)	4 (4)	5 (5)	5 (5)	4 (4)	4 (4)	4 (4)	2 (3)	5 (5)
車線数	16 (22) 車線 名神：4 新名神：0 (6) 第二京阪：6 西名阪：6	12 (18) 車線 名神：4 京滋BP：4 新名神：0 (6) 名阪・西名阪：4	16 (18) 車線 名神：4 新名神：4 (6) 東名阪：4 名阪：4	20 (22) 車線 東海環状：2 (4) 名神：4 名二環：4 名高速5号：4 新東名：6	20 (22) 車線 東海環状：2 (4) 中央道：4 東名：4 新東名：6 国道23号BP：4	16 (18) 車線 中央道：4 新東名：4 (6) 東名：4 国道1号BP：4	18 (18) 車線 中央道：4 新東名：6 東名：4 国道1号BP：4	14 (18) 車線 中央道：4 新東名：4 (6) 東名：4 伊豆縦貫：2 (4)	10 (16) 車線 中央道：4 新東名：0 (6) 東名：6	22 (24) 車線 中央道：4 新東名：4 (6) 東名：6 小田原厚木道路：4 西湘BP：4
日交通量	20.8 万台/日 名神：6.8 新名神：— 第二京阪：6.8 西名阪：7.2	18.2 万台/日 名神：8.5 京滋BP：4.8 新名神：— 名阪・西名阪：4.9	19.8 万台/日 名神：4.2 新名神：5.0 東名阪：5.5 名阪：5.1	24.2 万台/日 東海環状：0.9 名神：5.8 名二環：5.0 名高速5号：4.2 新東名：8.3	27.1 万台/日 東海環状：1.8 中央道：3.8 東名：4.5 新東名：10.1 国道23号BP：6.9	16.0 万台/日 中央道：2.6 新東名：5.2 東名：3.6 国道1号BP：4.6	16.6 万台/日 中央道：3.1 新東名：5.7 東名：3.0 国道1号BP：4.8	13.7 万台/日 中央道：4.0 新東名：3.6 東名：2.7 伊豆縦貫：3.3	12.6 万台/日 中央道：4.6 新東名：— 東名：7.9	20.4 万台/日 中央道：5.0 新東名：1.3 東名：9.2 小田原厚木道路：2.5 西湘BP：2.4

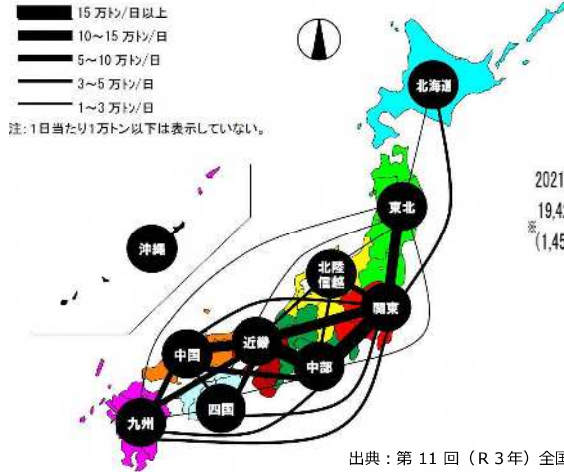
※路線数・車線数：R4.10時点（将来）、日交通量：R3 全国道路・街路交通情勢調査

## 2. (1). 2 全国的な幹線道路ネットワーク(東西軸)の状況

- 関東圏と中部圏間のトラック物流量は14万t/日以上あり、この東西軸が広域物流にとって重要な大動脈となっている
- 大型車両は、県境間において東名利用者が8割以上を占め、広域物流における東名への依存度が高い

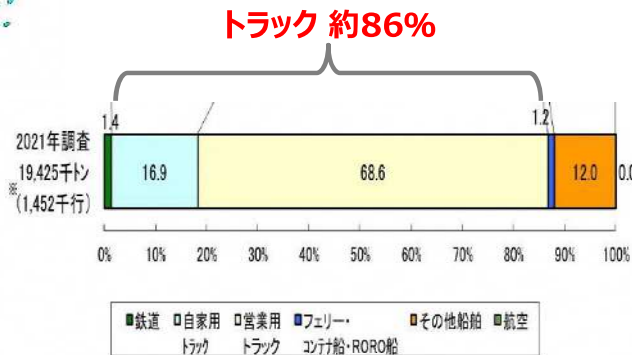
### ■ 全国の貨物流動

#### 〈都市圏間の貨物流動〉



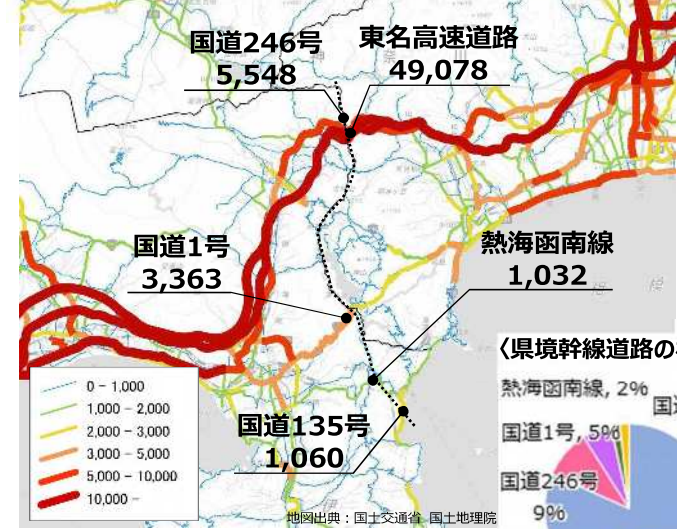
出典: 第11回(R3年)全国貨物純流動調査(物流センサス)の調査結果(速報)

#### 〈輸送機関別の流動量〉

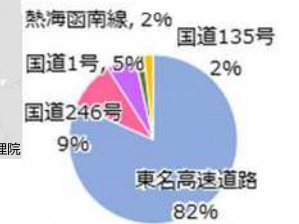


### ■ 県境間の幹線道路の利用特性

#### 〈大型車日交通量〉



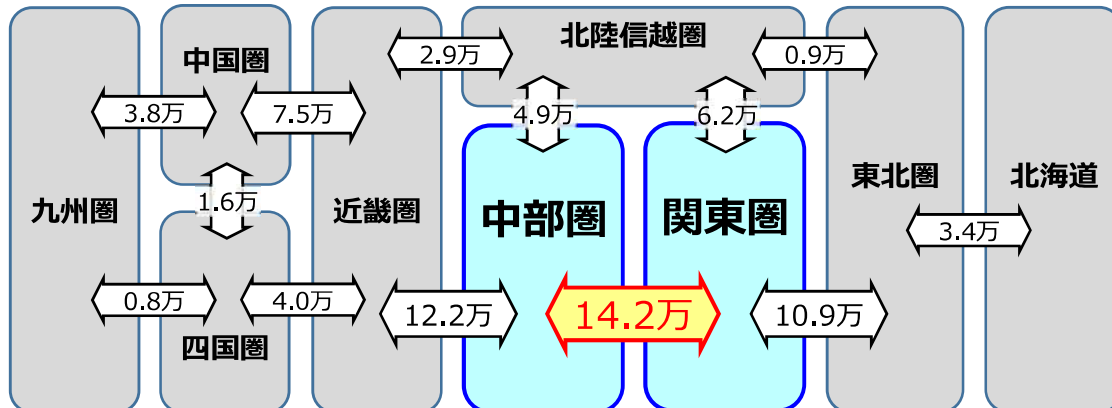
#### 〈県境幹線道路の構成比〉



出典: 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査

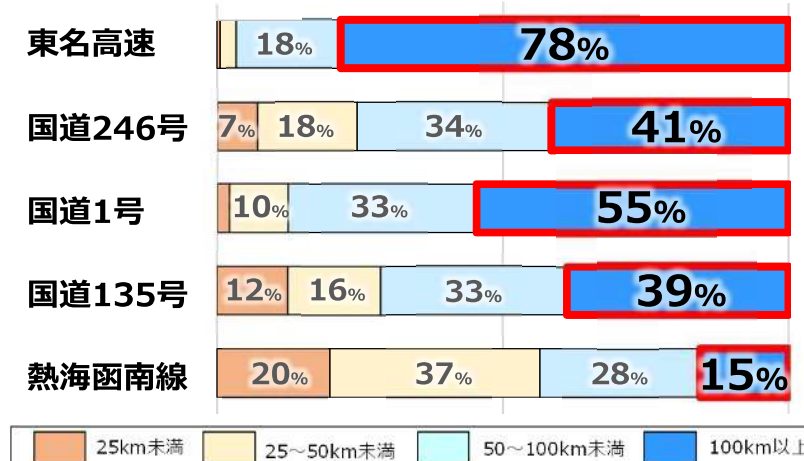
### ■ 都市圏間のトラック物流量

(単位: t/日)



出典: 令和3年全国貨物純流動調査  
 ※都道府県間流動量(代表輸送機関別)トラック集計から作成  
 ※隣接する都市圏間の数字のみ記載

#### 〈トリップ長割合〉

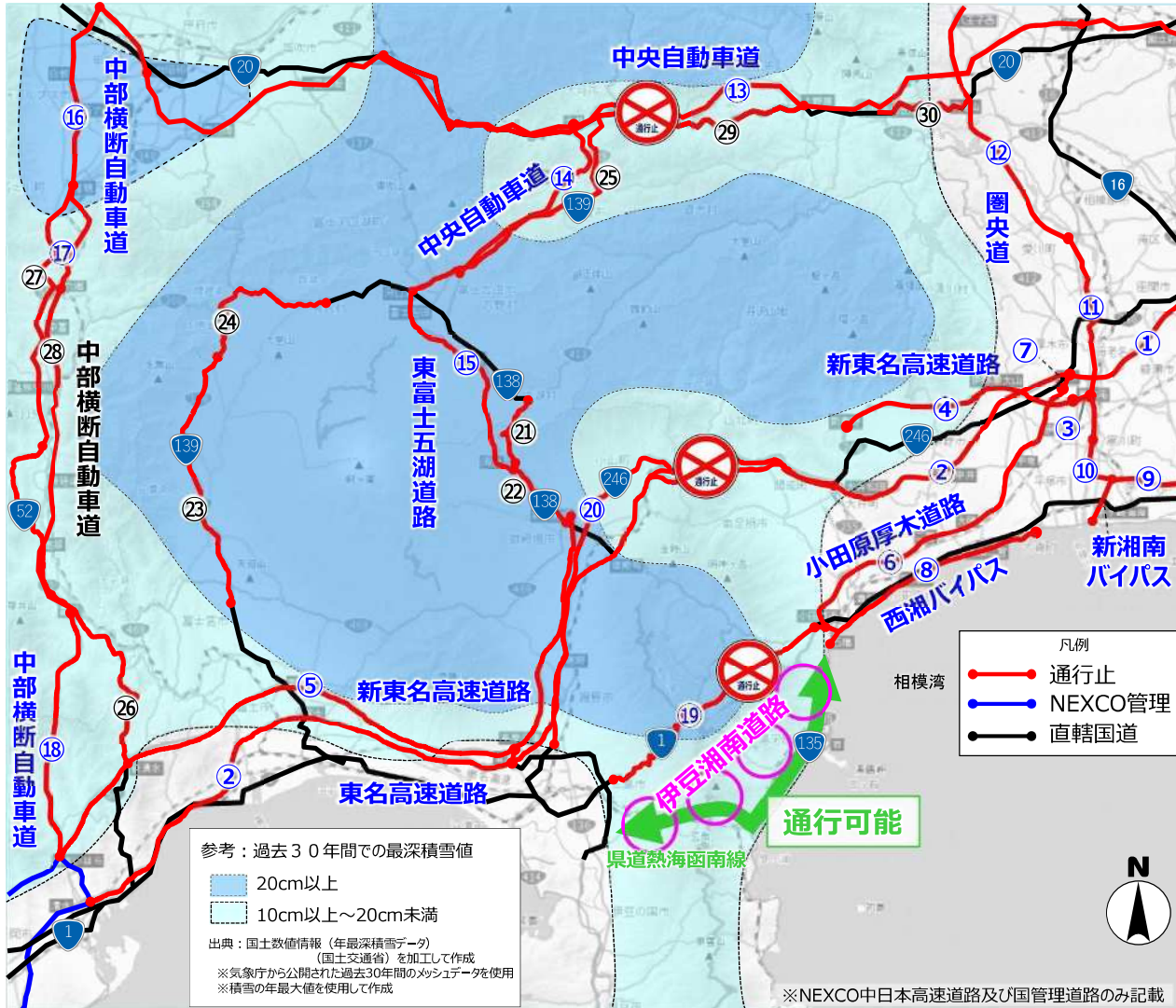


出典: ETC2.0データ(2023年10月平日平均)

## 2. (1). 2 全国的な幹線道路ネットワーク(東西軸)の状況

- 令和6年2月5日から6日にかけて関東甲信地方で発達した南岸低気圧の影響により広範囲で大雪が観測され、静岡・神奈川両県においても、**新東名・東名をはじめとした高速道路や国道1号等の直轄国道で通行止めが発生**
- 一方、相模湾沿いにある**県道熱海函南線や国道135号の周辺では降雪が少なく、通行止めには至らなかった**

### ■ 2/5(月)18:00~2/6(火)00:00 間の通行規制状況

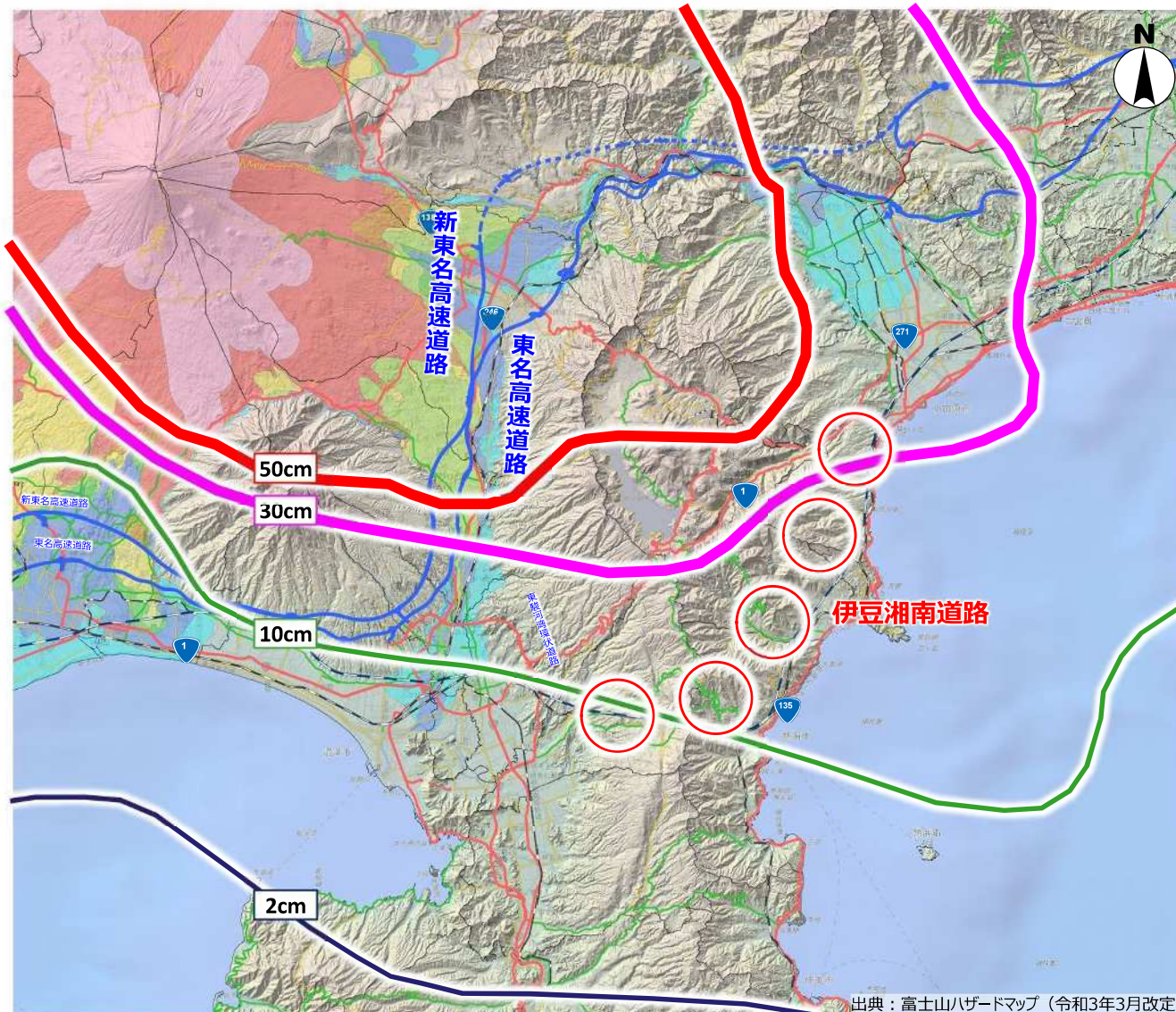


路線(鉄道)名	区間	通行止め期間	
		2/5	2/6
① 東名高速道路	東京IC~厚木IC(上下)	12時	18時
② 東名高速道路	厚木IC~清水JCT(上り)	18時	0時
	厚木IC~沼津IC(下り)	18時	0時
③ 新東名高速道路	沼津IC~清水JCT(下り)	18時	0時
	海老名南JCT~厚木南IC(上下)	18時	0時
④ 新東名高速道路	厚木南IC~新秦野IC(上下)	18時	0時
⑤ 新東名高速道路	新御殿場IC~御殿場JCT(上り)	18時	0時
	御殿場JCT~新清水JCT(上り)	18時	0時
	新御殿場IC~長泉沼津IC(下り)	18時	0時
	長泉沼津IC~新清水JCT(下り)	18時	0時
⑥ 小田原厚木道路	厚木西IC~小田原西IC	18時	0時
⑦ 小田原厚木道路	厚木IC~厚木西IC	18時	0時
⑧ 西湘バイパス	大磯東IC~箱根IC・石橋IC	18時	0時
⑨ 新湘南バイパス	藤沢IC~茅ヶ崎海岸IC	18時	0時
⑩ 圏央道	茅ヶ崎JCT~寒川北IC	18時	0時
⑪ 圏央道	寒川北IC~相模原愛川IC	18時	0時
⑫ 圏央道	相模原愛川IC~あきる野IC	18時	0時
⑬ 中央自動車道	八王子IC~甲府昭和IC	18時	0時
⑭ 中央自動車道	大月JCT~河口湖IC	18時	0時
⑮ 東富士五湖道路	河口湖IC~須走IC	18時	0時
⑯ 中部横断自動車道	双葉JCT~増穂IC	18時	0時
⑰ 中部横断自動車道	増穂IC~六郷IC	18時	0時
⑱ 中部横断自動車道	新清水JCT~富沢IC	18時	0時
⑲ 国道1号	箱根口IC~市山新田交差点	18時	0時
⑳ 国道246号	籠場IC~富沢南交差点	18時	0時
㉑ 国道138号	道の駅すばしり~山中湖村平野	18時	0時
㉒ 国道138号BP	ぐみ沢IC~須走IC	18時	0時
㉓ 国道139号	富士宮市根原~外神交差点	18時	0時
㉔ 国道139号	外神交差点~鳴沢村鳴沢	18時	0時
㉕ 国道139号	富士吉田市下吉田~大月市大月	18時	0時
㉖ 国道52号	新清水IC交差点~身延町波木井	18時	0時
㉗ 国道52号	身延町波木井~富士川町青柳町	18時	0時
㉘ 中部横断自動車道	富沢IC~六郷IC	18時	0時
㉙ 国道20号	上野原市上野原~甲州市勝沼町勝沼	18時	0時
㉚ 国道20号	八王子市南浅川~相模原市緑区千木良	18時	0時

## 2. (1). 2 全国的な幹線道路ネットワーク(東西軸)の状況

- 富士山噴火が発生した場合、東名・新東名では溶岩流や50cmを超える降灰により、長期の通行止めが懸念される一方、富士山から離れている伊豆湘南道路は、東名・新東名より影響が小さいと想定され、通行機能の早期回復が期待される

### ■ 溶岩流・降灰リスク



交通		種別
道路	鉄道	火山灰の堆積厚
鉄道停止の余波で道路交通量が激増		微塵
0.3cmの路面への降灰でスリップする車続出 速度低下や渋滞が発生		0.3cm
走行困難に 3WD車で10cmで 2WD車で5cmで	微塵でも降灰が始まると早い段階で運行に影響が生じる	3cm
走行困難に 10WD車で30cmで 4WD車で10cmで	降灰が進むと緊急車両も通行出来なくなる可能性	10cm
	大部分で運行停止	30cm
		45cm
火山灰による視界不良や、道路上に積もった灰でタイヤがスリップするなど、安全な通行が困難に。また、鉄道・航空交通の停止に伴う交通量増などにより速度低下や渋滞が発生する。	地上路線は微量の降灰で信号や踏切の動作不良、電車位置が確認できないなど安全面の不具合が起こって運行見合わせに。地下鉄も需要増加による車両・作業員不足で輸送力が低下する。	参考 火山灰の堆積厚による各分野への影響を矢印で表示、雨マークの矢印も追記。
渋滞や事故が多発すると、交通機能が麻痺	信号や踏切の動作不良などで運行停止に	

出典：富士山火山避難基本計画（資料編）  
（令和5年3月、富士山火山防災対策協議会）より抜粋



## 2. (1). 3 高規格道路を取り巻く社会情勢(概要)

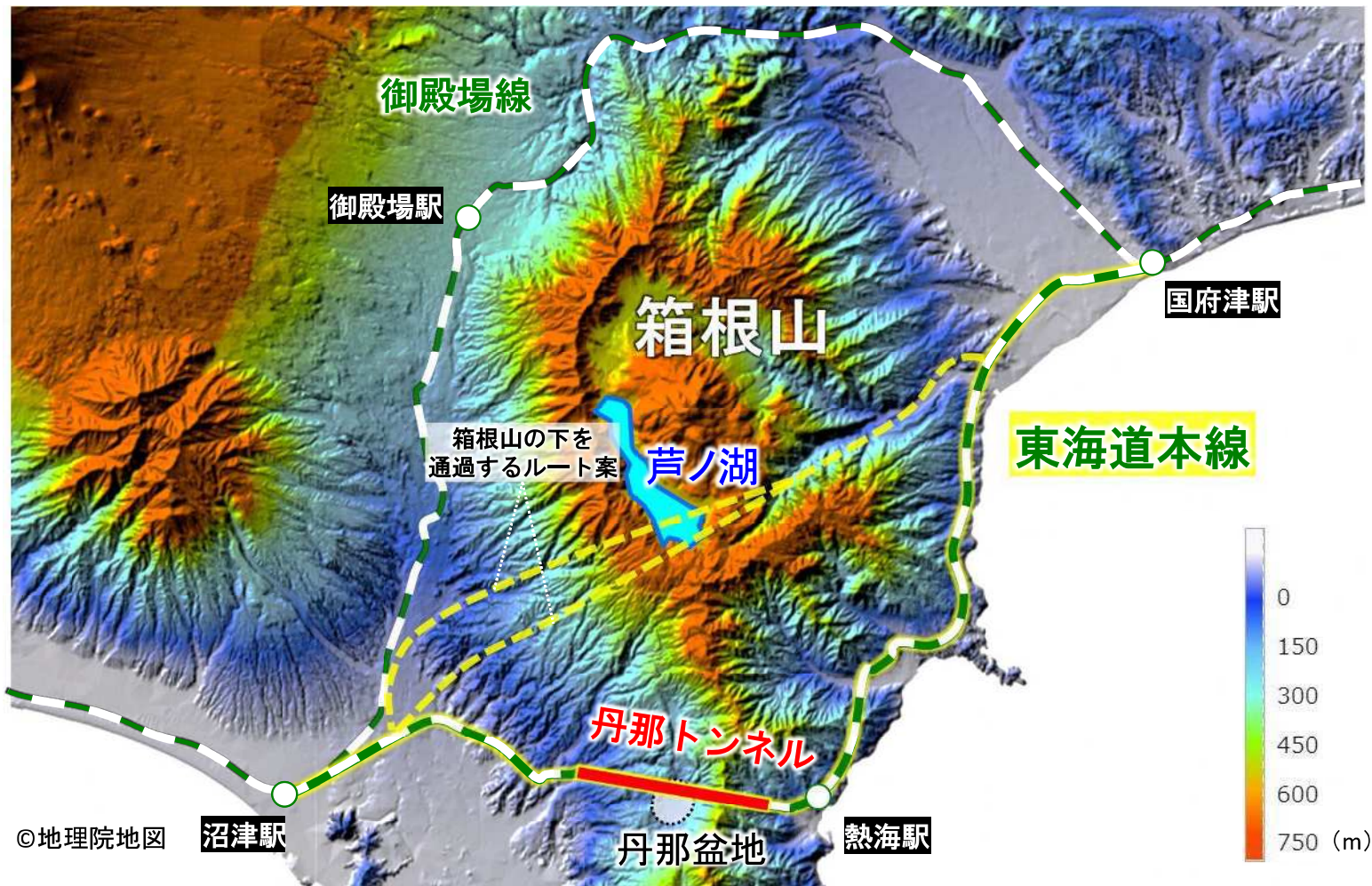
### 第2回委員会以降での広域道路ネットワーク (高規格道路)を取り巻く事象・変化

日付	事象・変化等
R5.7.28	閣議決定「第三次国土形成計画（全国計画）」
R5.10.31	社会資本整備審議会 国土幹線道路部会 「高規格道路ネットワークのあり方中間とりまとめ」
〃	国土交通省道路局 「WISENET(ワイズネット) 2050・政策集」
R6.1.1	能登半島地震
R6.3.5	第63回 国土幹線道路部会 (能登半島地震による被災及び復旧状況)
R6.5.16	第64回 国土幹線道路部会 (能登半島地震を踏まえた緊急提言の骨子)
R6.6頃	(仮称) 能登半島地震を踏まえた緊急提言

1. 第2回委員会での意見と対応状況
2. ルート帯の絞り込み(複数案の設定)に向けた今後の課題
  - (1) 広域道路ネットワークにおける位置づけの整理
  - (2) 技術的な課題等への対応
3. 今後の検討の進め方(案)

## 2. (2) 地形・地質による技術的な困難性

- 1934年(昭和9年)に開通した東海道本線は、箱根山の下を通過するルート案も検討されていたが、芦ノ湖の下に長大トンネルを施工するのは困難と判断し、箱根山の南側に迂回させるルートとなった
- しかしながら、箱根山の南部には地質条件が悪い丹那盆地が位置しており、丹那トンネルの施工時には大規模な湧水等も発生し、多数の水抜き坑やセメント注入等の対策が必要となったことから、着工から開通までに16年の時間を要した
- 1964年(昭和39年)に開通した東海道新幹線は、丹那トンネル工事記録の再評価や進歩したトンネル技術等により、着工から5年で開通したものの、丹那盆地周辺には依然として配慮すべき地質リスクが存在するため、今後、技術的な課題等について検討を進めていく



丹那トンネルの湧水状況  
出典) 鉄道80年のあゆみ 1872-1952、  
運輸調査局(編)、日本国有鉄道



丹那トンネルの水抜き坑  
出典) 技術と水 戦いの100年丹那由来  
「水抜き」鉄則、静岡新聞

1. 第2回委員会での意見と対応状況
2. ルート帯の絞り込み(複数案の設定)に向けた今後の課題
  - (1) 広域道路ネットワークにおける位置づけの整理
  - (2) 技術的な課題等への対応
3. 今後の検討の進め方(案)

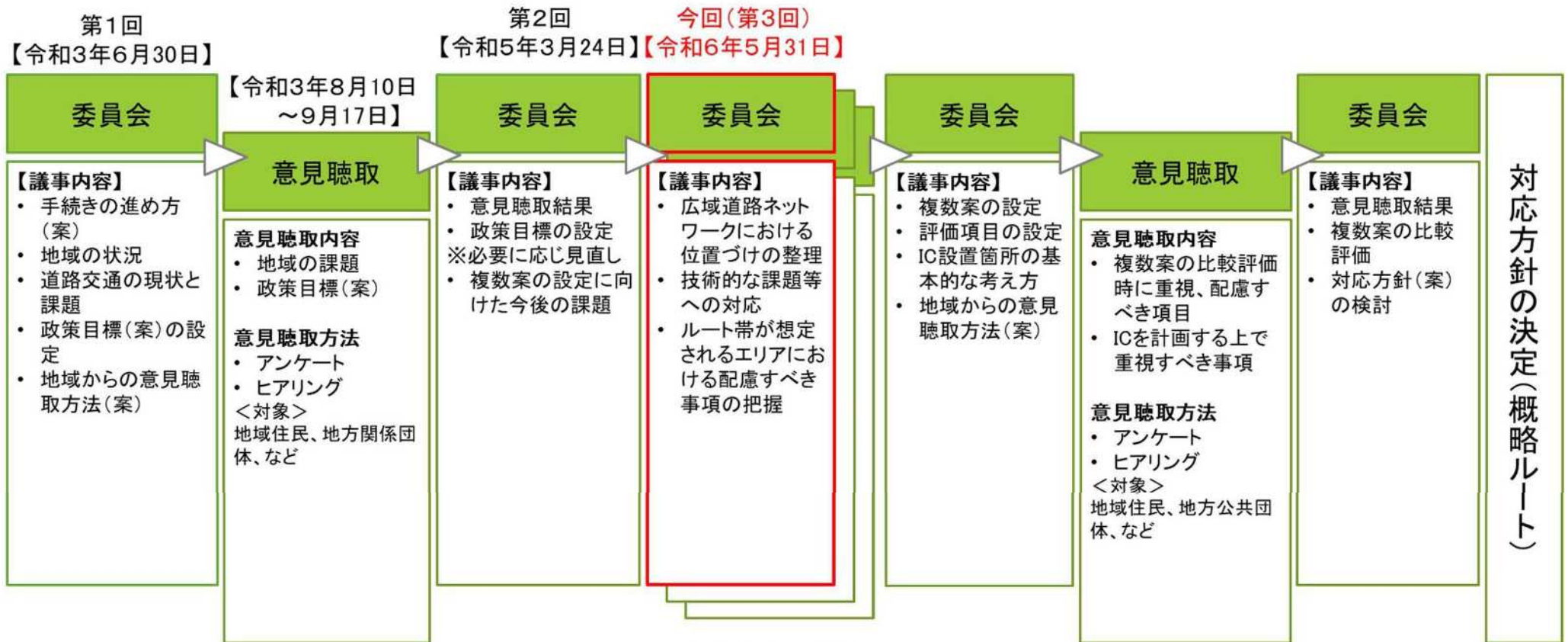
### 3. 今後の検討の進め方(案)

#### ■ ルート帯の絞り込み(複数案の設定)に向けた今後の課題に対する進め方について

今後の課題	進め方(案)
広域道路ネットワークにおける位置づけの整理	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 今回、広域道路ネットワークの観点から見た当該地域の現況を確認</li><li>➤ 次回以降、広域道路ネットワークの観点から見た地域の課題について、複数の切り口から整理</li><li>➤ 政策目標の妥当性についても今後検討</li></ul>
技術的な課題等への対応	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ ルート帯の絞り込み(複数案の設定)までに調査・整理</li></ul>
配慮すべき事項の把握	

### 3. 今後の検討の進め方(案)

#### ■委員会の進め方について



※次回以降も引き続き、広域的課題や技術的な課題の整理を行う(複数回)

※ 課題等に対応する多くの検討項目について、適切に整理検討していく。審議状況等により、委員会は追加開催する場合がある。

神奈川と静岡の県境をまたぐ道路  
(伊豆湘南道路)に関する委員会

別冊資料

# 高規格道路を取り巻く社会情勢

## 第三次 国土形成計画 (令和5年7月・閣議決定)

今後、概ね10年間の長期計画となる国土形成計画には、「広域的な機能の分散と連結強化」、「持続可能な生活圏の再構築」により、「シームレスな拠点連結型国土」の構築を目指す考え方が示されている

社会資本整備審議会 道路分科会 令和5年度 第1回中部地方小委員会資料

### 国土形成計画(全国計画) 概要

2023年(令和5年)7月閣議決定

#### 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

- ・未曽有の人口減少、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、雪害等)
- ・気候危機の深刻化(2050年カーボンニュートル)、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通勤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様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~」

##### デジタルとリアルを融合する活力ある国土づくり

~地域への開きと影響に留意した地域価値の向上~

##### 巨大災害、気候危機、激化する国際情勢に対応する安全・安心な国土づくり

~災害等に備えしなやかで強い国土~

##### 世界に誇る美しい自然と多様な文化を育む個性豊かな国土づくり

~緑の国、水の国、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・利用者の利便の最優先 ④縦割りの打破(分野の垣根を越える機軸の発想)

※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〉
- 〈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「全国的な国庫ネットワーク」の形成
- ・ リニア中央新幹線、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)、強靭性(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・協働)
- ・ 「共」の視点からの地域経営(サービス・活動・発想・発案、繋がる、繋がる)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実装の加速化
  - ✓ 地域交通の再構築、多世代交流まちづくり、デジタル活用を促し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・協定

#### 持続可能な産業への構造転換

- ・ GX、DX、経済安泰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地の強化・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(地域共生型再生エネルギー導入、ハイブリッドダム等) 等

#### 人口減少下の国土利用・管理

- ・ 地域管理機構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、国土強靭化、生活の質の向上、経済活動の支え
  - ✓ 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

#### 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
- ・ こどもまんなかまちづくり等のこども・子育て支援、女性活躍
- ・ 関係人口の拡大・活性化

#### 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、案件の盛り上げ等)
- 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、国土強靭化
- 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・海城等)
- 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
- 広域地方計画審議会を通じた広域地方計画の策定・推進

#### 国土の基本構想として

「対流促進」  
「コンパクト+ネットワーク」  
をさらに深化・発展させ、

#### ○ 「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

・ 持続可能な生活圏の再構築  
〈階層間のネットワーク強化〉

※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

#### 重点テーマとして

・ 生活圏人口10万人以上を一つの目安として想定した地域づくり

が示されている

↑ 国土の刷新に向けた重点テーマ ↓

新しい資本主義、デジタル田園都市国家構想の実現



# 高規格道路を取り巻く社会情勢

## 「高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ」 令和5年10月 国土幹線道路部会

### 「4つの重点課題」

『経済再興』『国土安全保障』『物流危機対策』『低炭素化』

### 「基本方針」

4つの課題を掲げ、  
**「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（通称：WISENET）※」**を実現していくための基本方針を示す

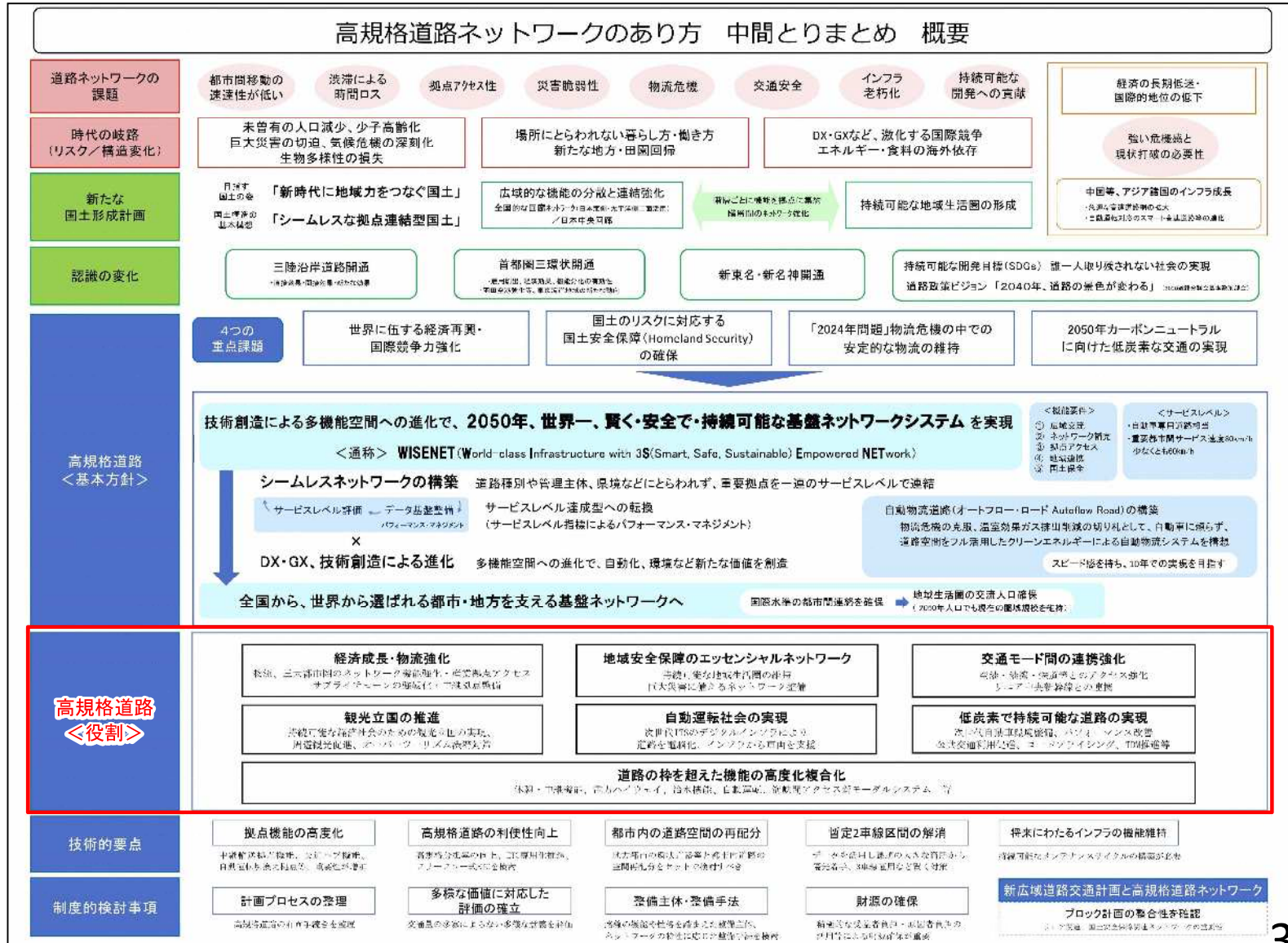
※2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム（通称：WISENET）  
 World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork

- **高規格道路の機能要件と目指すべきサービスレベル**  
 ⇒ ネットワークの階層機能を踏まえ、都市構造を考慮して一定のサービス速度を求め、常時発揮されていることを目標とする

- **シームレスネットワークの構築**

⇒ 「シームレスネットワーク」の構築に当たっては、階層型ネットワークに応じた移動のしやすさや強靱性など、求められるサービスレベルの達成を目指す

- **DX・GXの推進と技術創造による進化**



# 高規格道路を取り巻く社会情勢

## 「WISENET2050・政策集」 令和5年10月 国土交通省道路局

国土交通省道路局が『高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ』で掲げた、「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」の実現に向けて、今後取り組む具体的な政策をとりまとめた「WISENET2050・政策集」を作成

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の実現を目指す

### WISENET2050・政策集

経済成長と国土安全保障を実現するシームレスネットワークの構築




国土交通省道路局

### 経済成長・物流強化

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。

全国に立地する世界シェア企業

高水産品の流れ(航路)

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支援の取組を展開します。

スマートモータリゼーションの実現

デジタルツールの活用






### 自動運転社会の実現

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、の早期実現・社会実装を目指します。

【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でも取組を開始し、将来的に全国へ展開します。

フランス(コ) 中国(北京市)

無人自動運転タクシーの開発・実用化

中国 自動運転に特化するデジタルサイン技術を活用した道路環境の高度化






### 2050・政策集についての期待をお寄せください

御意見を伺い、今後の政策の方向性を決定いたします。

お問い合わせ先

国土交通省道路局 政策課

〒100-8302 東京都千代田区千代田 1-1-1

TEL 03-4253-8111



### アメリカの自動運転では、道路の整備に合わせたサービスレベルを設定する考え方を採用しています。

サービスレベル	1	2	3	4	5
運転者	必要	必要	必要	必要	不要
感知	必要	必要	必要	必要	必要
制御	必要	必要	必要	必要	必要
通信	必要	必要	必要	必要	必要
高精度地図	必要	必要	必要	必要	必要
高精度位置情報	必要	必要	必要	必要	必要
高精度時刻	必要	必要	必要	必要	必要

AASHTO (米国道路協会) 世界標準2018 (2019-2020年)

# 高規格道路を取り巻く社会情勢

## 能登半島地震における通行状況 (令和6年3月・国土幹線道路部会)



## 能越道・のと里山海道の被災状況 (令和6年3月・国土幹線道路部会)



写真① 能越道(能登里山空港IC~穴水IC)



写真② のと里山海道(穴水IC~別所岳SA)

## 今後の進め方(案) (令和6年5月・国土幹線道路部会)

