

2 広域的な交通の課題と取組

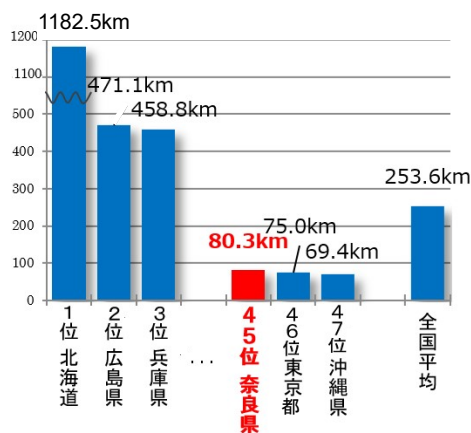
2.1 広域的な交通の課題

I) 交通ネットワークの強化

(1) 県内道路における課題

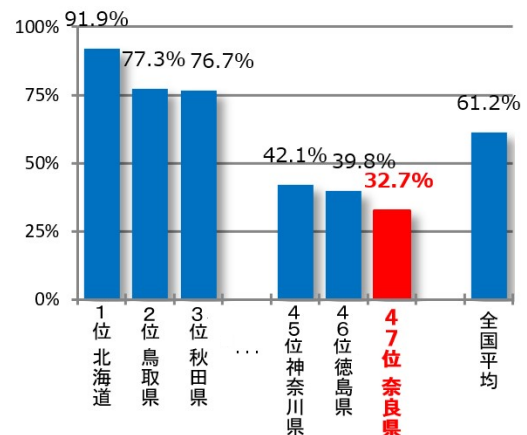
① 高規格幹線道路・国道等の整備率

本県における幹線道路の整備は、高規格幹線道路の供用延長や、国道及び県道の整備率などにおいて、いずれも全国の低位に位置し、他県に比べて大きく立ち遅れている状況にある。



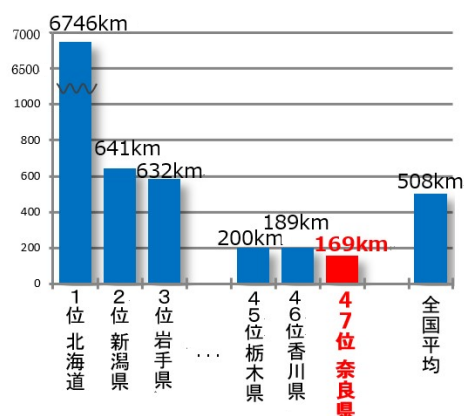
資料：全国高速道路建設協議会資料を基に作成

図 2.1 高規格幹線道路の供用延長 (R2. 3. 31 時点)



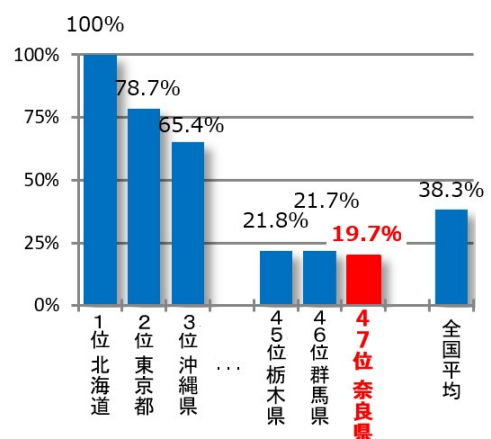
資料：国土交通省「道路統計年報 2020」を基に作成

図 2.2 国道及び県道の整備率 (H31. 4. 1 時点)



資料：国土交通省「道路統計年報 2020」を基に作成

図 2.3 国管理区間の延長 (H31. 4. 1 時点)

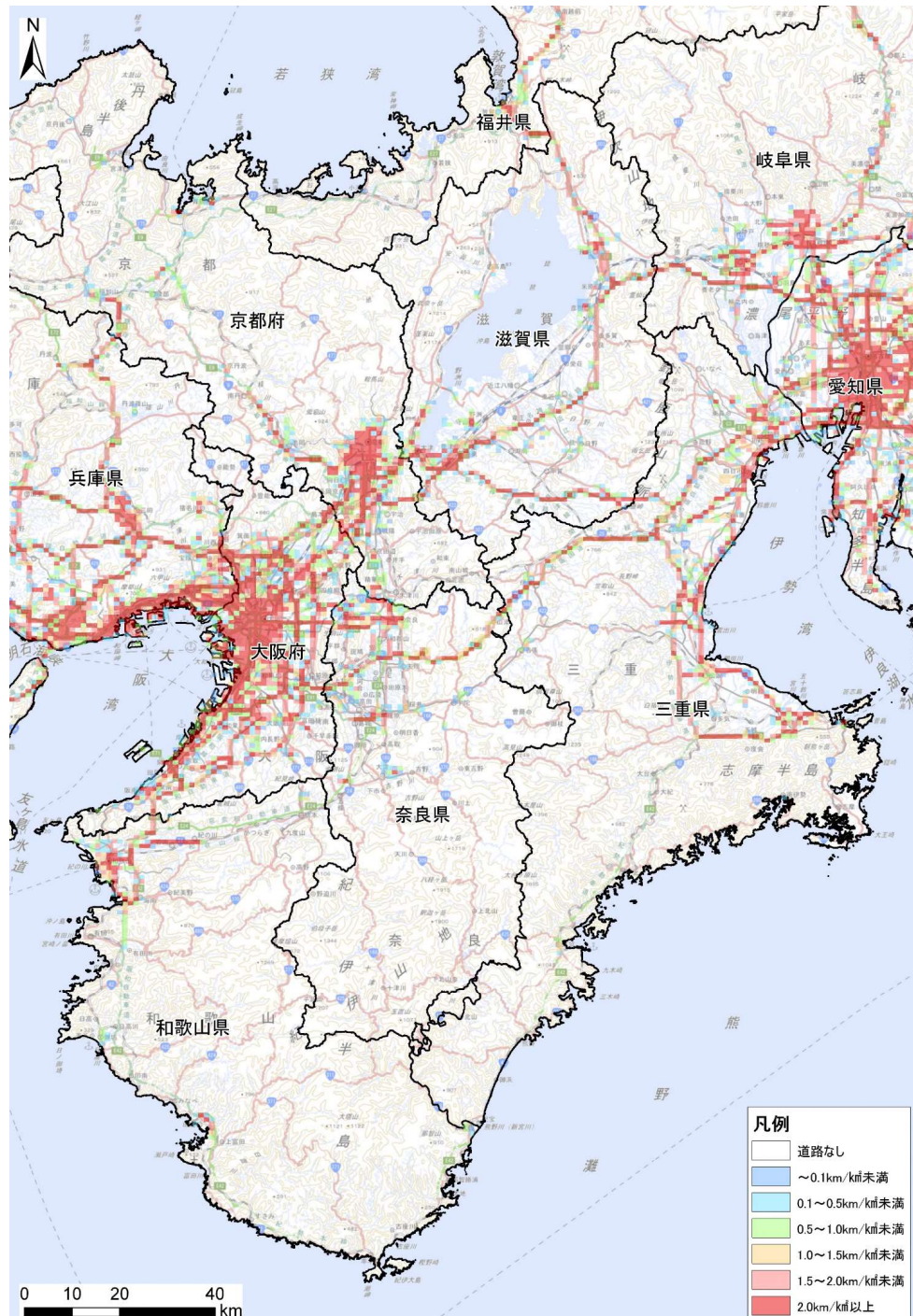


資料：国土交通省「道路統計年報 2020」を基に作成

図 2.4 一般国道に占める国管理区間の割合 (H31. 4. 1 時点)

②府県をまたぐ広域道路ネットワーク

本県の広域的な道路は北部に偏っており、他の内陸県をみると隣接県へとまたがる放射状の道路網があるのに対し、本県では放射状の道路が脆弱であり、特に南部・東部へ連絡する主要な道路が乏しい。



資料：メッシュデータは国土交通省「国土数値情報（道路密度・道路延長メッシュデータ）」
(<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N04.html>) を加工して作成
ベース図は「国土地理院地図」（国土地理院）を加工して作成

図 2.5 1km²あたりの道路密度（幅員 13m 以上）（H22 時点）

③都市間の速達性

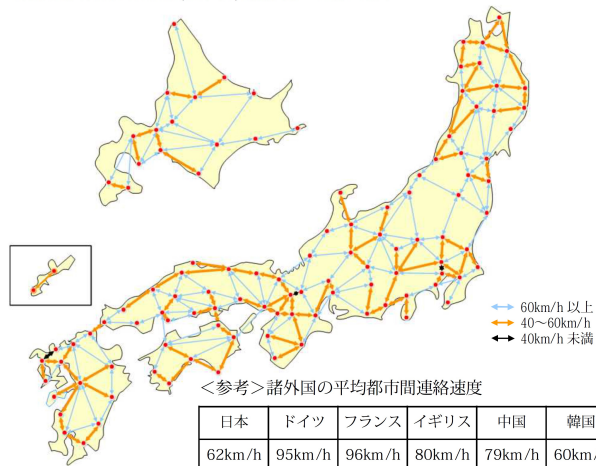
都市間連絡速度を見ると、本県と隣接都市を結ぶリンクは、ほとんど 60km/h 未満であり、速達性が低い。前章で述べたように、船舶及び鉄道による物流がなく自動車交通によって担われている本県にとっては、速達性の向上は重要である。

また、紀伊半島南部の沿岸部において、京阪神への最短ルートは国道 168 号及び国道 169 号であり、速達性の向上は紀伊半島の発展において重要である。

都市間連絡速度の状況

(注) 都市間連絡速度の算出方法

対象は113都市、208リンク、ETC2.0(H30小型車)の旅行速度データを用いて算出



出典：国土交通省HP

図 2.6 都市間連絡速度

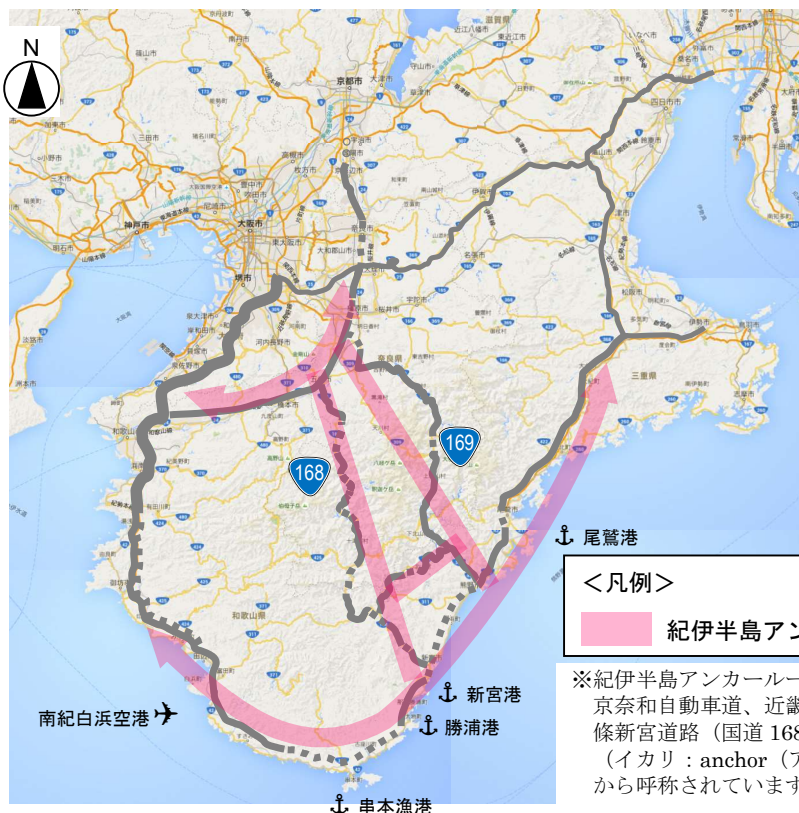


図 2.7 紀伊半島における主要な道路

④県南部における通行規制

本県の南部地域を中心に、紀伊半島アンカールートを形成する国道 168 号及び国道 169 号等において、災害や異常気象（雨量）による通行規制が頻繁に生じている。

過去 10 年間ににおける通行規制の状況は、国道 168 号では、年平均の延べ規制日数は 61 日であり、そのうち災害規制は約 56%を占める。国道 169 号では年平均の延べ規制日数は 93 日、災害による通行規制は約 80%を占める状況であり、平常時・災害時を問わない安定的な輸送に課題がある。

<国道 168 号>

年度	延べ規制日数（日）		
	災害	雨量	計
H23	82	47	129
H24	18	24	42
H25	31	23	54
H26	0	14	14
H27	61	15	76
H28	79	27	106
H29	49	20	69
H30	0	38	38
H31(R1)	0	26	26
R2	16	39	55
計	336	273	609
年平均	34	27	61

<国道 169 号>

年度	延べ規制日数（日）		
	災害	雨量	計
H23	212	24	236
H24	0	12	12
H25	63	12	75
H26	3	17	20
H27	30	15	45
H28	2	12	14
H29	57	22	79
H30	127	27	154
H31(R1)	140	26	166
R2	104	26	130
計	738	193	931
年平均	74	19	93

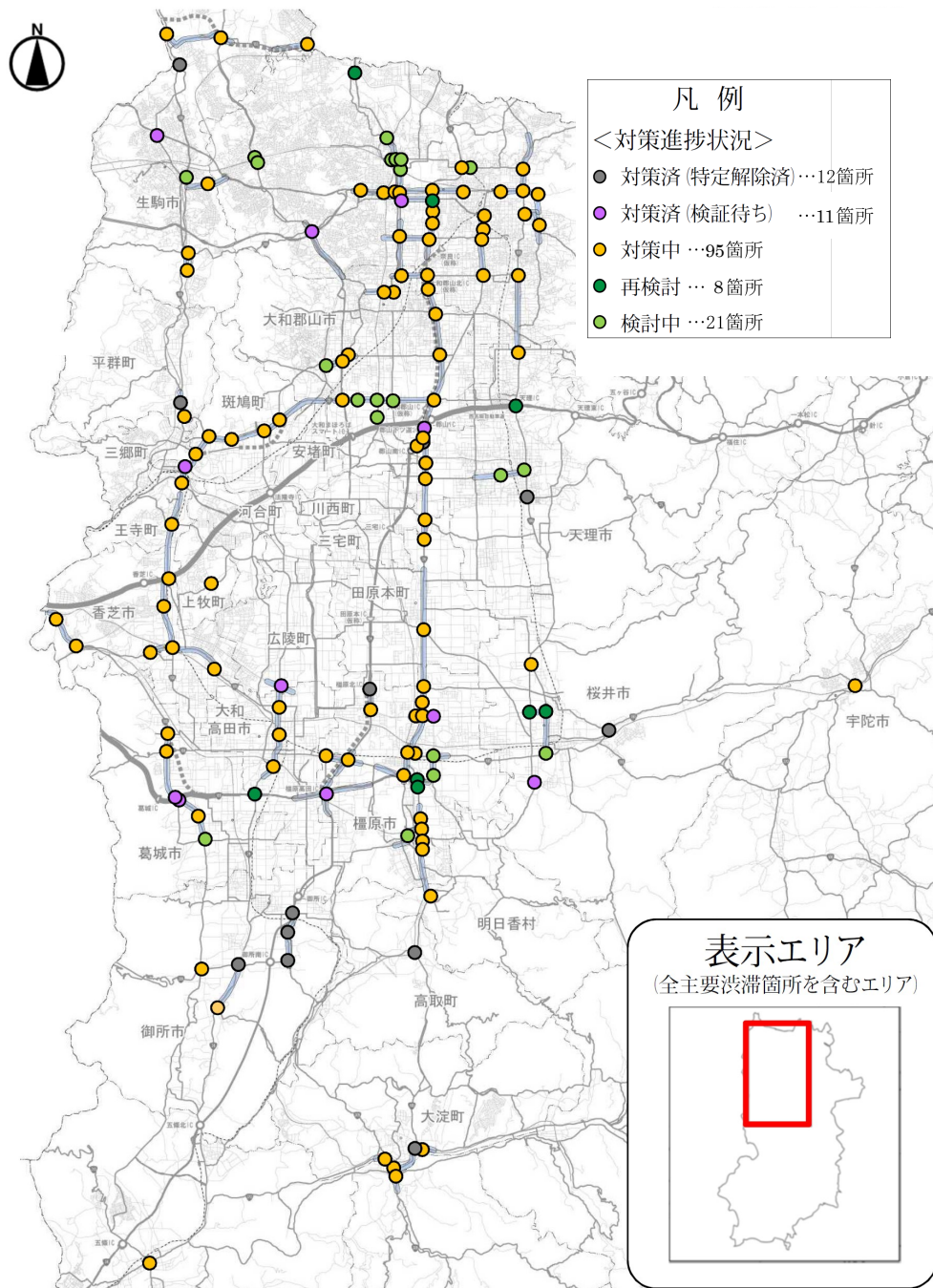
※同一路線上で複数区間を同時に規制している場合は、それぞれの日数を計上している。

図 2.8 国道 168 号及び国道 169 号における延べ通行規制日数

⑤主要渋滞箇所

本県では、道路利用者など県民意見を反映し、平成 25 年 1 月に「地域の主要渋滞箇所」を 63 区間 147 箇所定めており、国・県・警察等で構成する「奈良県渋滞対策協議会」で検討を行い、効率的かつ効果的な渋滞対策に取り組んでいる。

「地域の主要渋滞箇所」は、令和 3 年 2 月時点で 12 箇所が対策済みであり、残る 135 箇所についても、幹線道路の整備だけでなく、早期事業効果発現の観点から、交差点改良などの「速効対策」も行いながら推進していく。



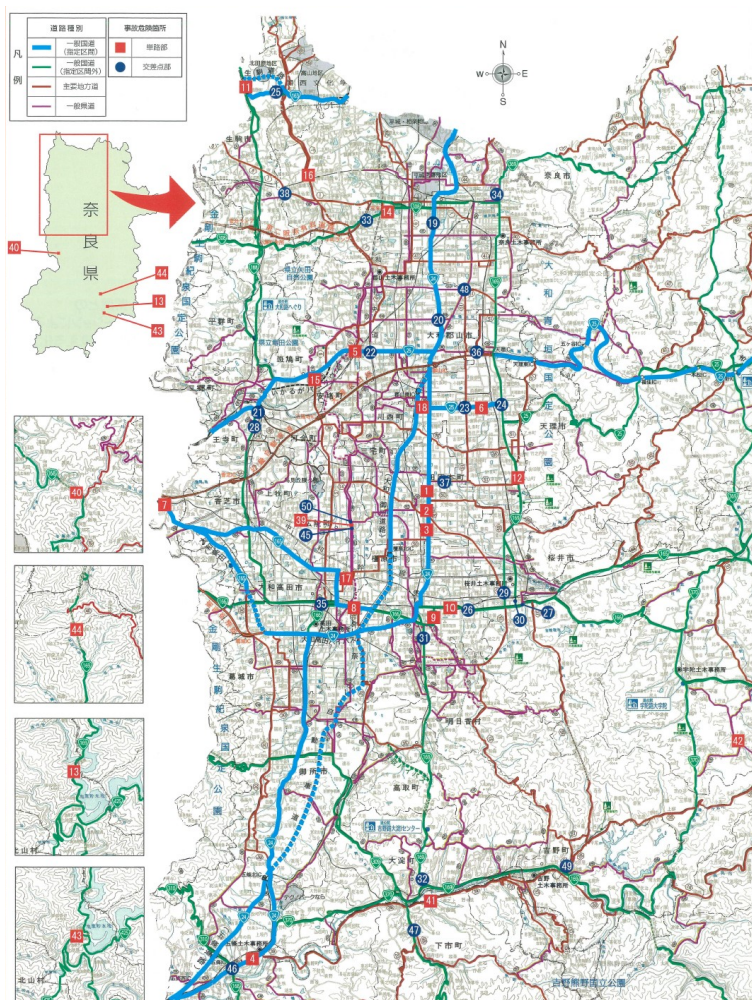
資料：奈良県渋滞対策協議会 令和 2 年度第 2 回資料を基に作成

図 2.9 奈良県の一般道における主要渋滞箇所 (R3.2 時点)

⑥交通事故及び交通安全対策

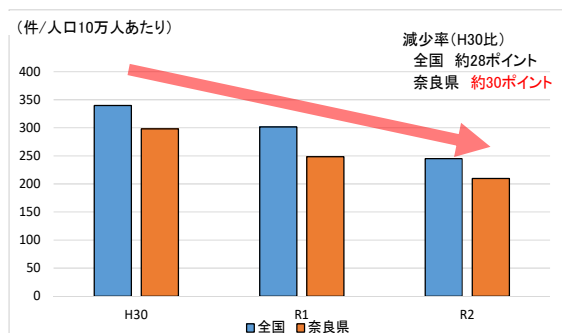
交通事故の発生は人的要因や道路環境等の様々な要因が影響することから、交通事故対策の取組は、継続的なフォローアップが重要である。

そのため、本県では「奈良県みんなでつくる交通安全対策プラン」（平成 22 年）を策定し、客観的なデータ及び県民の意見に基づき、「事故危険箇所」を選定して、事故類型に着目した交通事故対策を推進してきた。引き続きPDCAサイクルによる継続的な改善を図りつつ、関係機関と連携して効率的かつ効果的な取組を推進する。



出典：「奈良県みんなでつくる交通安全対策プラン」H22

図 2.10 事故危険箇所（要対策箇所）位置図（H22 時点）



資料：警察庁「交通事故統計」R2

図 2.11 人口 10 万人あたりの交通事故件数（H30～R2）

（２）企業立地に関する課題

本県が、大阪、名古屋、京都など多くの大都市に近接していながら、これまで工場などの企業立地が低調であったのは、道路整備の遅れも一因となっていると考えられる。また、広域道路ネットワークにおいても災害等による通行止めが発生するなど課題がある。そのため、大都市や港湾へと繋がる広域的な高速道路網の整備や、これらへのアクセスを確保する幹線道路の整備を推進することが重要である。

（３）観光振興に関する課題

全国屈指の歴史的遺産や豊かな自然環境など、本県が誇る地域資源を活かして観光振興を促進することは、本県の重要な政策課題である。

近年では、インバウンドによる観光客数が著しく増加しているが、奈良市等県北部での増加が顕著である一方、県中部・南部方面への周遊行動へといかに誘導するかが課題となっている。観光振興を促進するためには、来訪者に複数の観光地を周遊してもらうとともに、各観光地、ひいては、県内での滞在時間を増加させ、観光消費の拡大を図ることが重要である。複数の観光地への周遊行動を促すためにも、主要な幹線道路の整備が重要となる。

さらに、世界遺産に登録されるなど魅力の高い県内外の観光拠点を効率的に連絡し、周遊ルートを形成するためにも、県内だけでなく県外も連絡する幹線道路の整備が重要となる。

（４）まちづくりに関する課題

超高齢社会の到来を背景として、全ての県民が安心して快適な生活環境を実現すること、財政面や経済面において持続可能な都市構造とすることが大きな課題の一つとなっている。

まちづくりにおいて道路は、様々な都市機能が有機的・一体的に機能するための重要なインフラの一つである。特に幹線道路は、道路ネットワークの根幹を成し、まちづくり等を進める地域間の交流や連携を強化させ、県全体の総合力を発揮する都市形成に寄与する役割を担うとともに、まちを構成する骨格として、交通処理や沿道の土地利用の誘導、防災力の向上など、まちづくりにおいて重要である。

Ⅱ）多様性・代替性を備えた輸送ルートの確保

近年、全国各地で、大規模自然災害や痛ましい交通事故などが相次いで発生し、様々な面で、道路の安全・安心の確保に対する社会的要請が高まっている。特に、平成 30 年は、大阪府北部地震、7 月豪雨、台風 21 号、北海道胆振東部地震などの相次ぐ大規模自然災害で、これまでに経験したことのない事象が起こり、道路のみならず、重要インフラの機能に支障をきたし、経済や生活に多大な影響が発生したところである。県民の生活を守り、経済活動を支えるため、道路防災機能の向上、交通安全の確保、構

造物の老朽化対策に関する取組を推進することが重要である。

本県の中でも特に道路の整備が遅れ、紀伊半島大水害においても甚大な被害を受けた南部地域において、「災害に強く、希望の持てる」地域の形成を目指す必要がある。南部地域における防災機能の向上及び地域活性化を図るとともに、紀伊半島全体にとっての道路ネットワークの代替性及び多重性を確保し、近い将来発生が危惧される南海トラフ巨大地震等大規模災害への対応力の強化が必要である。

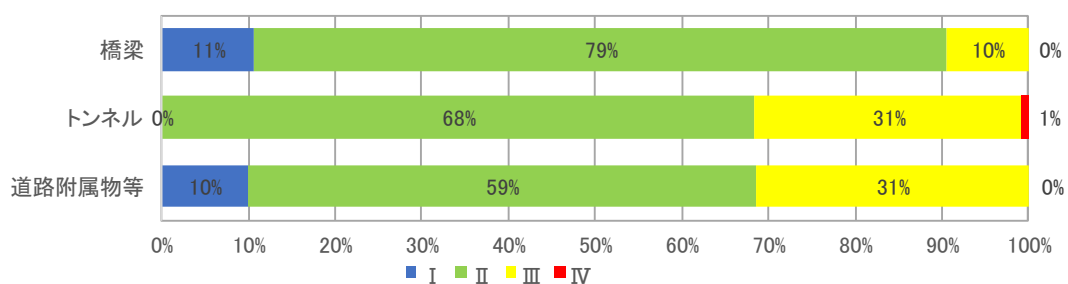
Ⅲ) 老朽化に対応した適切な維持管理の実施

橋梁をはじめとして、トンネル、舗装、法面、盛土、擁壁等の構造物や道路付属物等の多岐にわたる道路ストックは、高度経済成長期に建設されたものが多く、今後一斉に老朽化が進むため、効率的かつ効果的な維持管理を推進することが重要である。

	全施設数	点検済数 (H26～H30)	5年間(一巡目:H26～H30)点検結果			
			I	II	III	IV
橋梁	2,340	2,340	251	1,866	223	0
トンネル	133	133	0	91	41	1
道路付属物等	121	121	12	71	38	0

出典：奈良県「ならの道」R2

図 2.12 県管理道路インフラの 1 巡目 (H26～H30) 点検結果



出典：奈良県「ならの道」R2

図 2.13 県管理道路インフラの 1 巡目 (H26～H30) 判定区分

2.2 広域的な交通の取組

前項における課題を踏まえ、本県として、「奈良県道路整備基本計画」の「選択と集中」の考え方にに基づき、県土の骨格を形成すべき特に重要な路線網を「骨格幹線道路ネットワーク※」に位置付け、以下のように重点的な整備に取り組んでいる。

引き続き、幹線道路の整備により、移動時間の短縮といった交通流の円滑化を図るとともに、渋滞対策や交通安全対策にも取り組んでいく。

※骨格幹線道路ネットワーク

1) 高規格幹線道路及び有料道路

西名阪自動車道、名阪国道、京奈和自動車道、第二阪奈道路、南阪奈道路

2) ネットワーク形成の骨格となる4車線道路

国道24号、国道308号(大宮道路、三条道路)、県道中和幹線、(都)大和中央道、
県道枚方大和郡山線 等

3) 大和平野部等を縦横断する2車線道路

国道25号、国道163号、国道168号、国道169号 等

4) 南部・東部地域を縦横断する道路

国道165号、国道166号、国道168号、国道169号、国道309号、国道369号 等

I) 県経済の自立やさらなる発展に向け、拠点へのアクセス性向上

(1) 企業立地を支援する道路整備の推進

本県の政策課題である企業立地を促進するため、企業立地環境の改善に資する広域道路ネットワークの整備を推進する。

また、道路ネットワークの整備と併せて、骨格幹線道路と工業団地等の産業集積地とを結ぶ良好なアクセスを確保し、本県の立地ポテンシャルを顕在化させるとともに、各地で発生している渋滞の解消による業務移動の円滑化や、多様な交通手段による通勤利便性の向上により、企業立地環境の改善を図ることも重要である。

さらには、東日本大震災で道路ネットワークの寸断により企業の事業活動が大きな影響を受けたことから、災害発生時における影響を軽減するためにも、広域道路ネットワークの整備を推進し、本県だけでなく近畿地方や紀伊半島全体におけるサプライチェーンの確立に取り組む。

(2) 観光振興に資する道路整備の推進

県や市町村の観光振興施策と連携しつつ、国や県、市町村、交通事業者との適切な役割分担により、主要駅やインターチェンジなど玄関口となる交通拠点から観光拠点までの域内交通の充実を図り、観光地へのアクセス性の向上や観光地間の周遊促進、観光地における回遊環境の改善を図る。また、これらの施策が相乗的に機能するよう、総合的なマネジメントに取り組む。

(3) まちづくりに資する道路整備の推進

・市町村と連携したまちづくり

本県では、広域的な観点から、地域創生に資する、駅、病院、社寺、公園などの拠点を中心としたまちづくりを進めるとともに、まちづくりに前向きでアイデアや熱意がある市町村と、その方針が県の方針と合致するプロジェクトについて、連携協定を締結し、協働でプロジェクトを実施している。また、県と市町村とのまちづくり包括協定の締結数は、令和2年12月時点で27市町村55地区（県内39市町村のうち約3分の2の市町村）にまで順調に増加しており、市町村によるまちづくりと地域間を連絡する道路が一体的に機能するよう、総合的なマネジメントに取り組むとともに、引き続き、市町村と連携した賑わいのある住みよいまちづくりを進める。

・国際研究開発拠点の形成に資するまちづくり

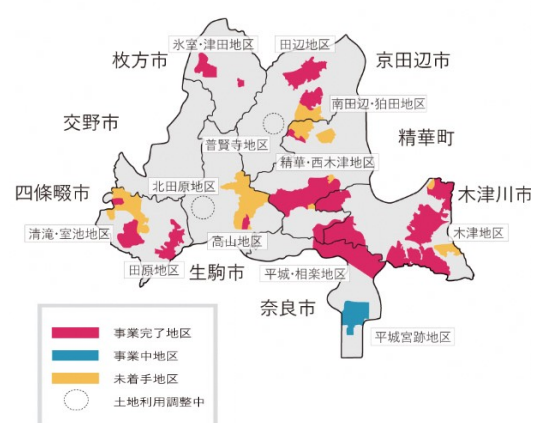
奈良県、京都府、大阪府の3府県7市1町にまたがる京阪奈丘陵において、「文化・学術・研究の新たな展開の拠点づくり」「我が国及び世界の文化・学術・研究の発展及び国民経済の発展への寄与」「未来を拓く知の創造都市の形成」を目標として、関西文化学術研究都市（愛称：けいはんな学研都市）の建設が進められている。

本県においては、文化学術研究地区として配置された平城宮跡地区、平城・相楽地区、高山地区等について、「関西文化学術研究都市の建設に関する計画（奈良県域）」を定め、先端的技術を有する大学や、研究・開発業務施設などの集積を図っており、当地区へのアクセス強化が必要となる。



出典: 関西文化学術研究都市推進機構HP

図 2.14 関西文化学術研究都市（けいはんな学研都市）の位置



出典: 関西文化学術研究都市推進機構HP

図 2.15 各クラスターの整備状況（H31.4 時点）

Ⅱ) 安全・安心を支える道路整備の推進

○ ネットワークの多重性や代替性を確保することで、地域の防災力が大幅に向上

・ 災害に強い道路の整備

- 紀伊半島アンカールートの早期整備

本県の中でも特に道路の整備が遅れ、紀伊半島大水害においても甚大な被害を受けた南部地域において、「災害に強く、希望の持てる」地域の形成を目指し、紀伊半島アンカールートの早期整備に重点的に取り組む。これにより、南部地域における防災機能の向上及び地域活性化を図るとともに、紀伊半島全体にとっての道路ネットワークの代替性及び多重性を確保し、近い将来発生が危惧される南海トラフ巨大地震等大規模災害への対応力の強化を図る。

- 大規模広域防災拠点へのアクセス道路の検討

南海トラフ巨大地震や大和川流域での水害などの大規模災害が発生した際の備えとして、県内の被災地への救助要員の集結、救援物資の集配機能など優れた防災機能を有し、また紀伊半島の後方支援拠点としての機能を担う観点からも、県において 2,000m 級滑走路を有する大規模広域防災拠点を津波被害の少ない五條市に整備を計画しており、この大規模広域防災拠点へのアクセス道路を検討する。南海トラフ巨大地震等が発生した際、県内被災地への応急復旧活動などの拠点機能と併せて、紀伊半島の後方支援拠点として県内外からの大量の人的・物的支援を受け入れて迅速に支援するため、県において計画中的の大規模広域防災拠点へのアクセス道路の検討を進める。

- 災害時の安全かつ円滑な移動の確保

平成 30 年 3 月の道路法の一部改正により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、重要物流道路制度が創設された。併せて、国土交通大臣による地方管理道路の災害復旧等代行制度が創設され、国による災害時の道路啓開や災害復旧の対象範囲が拡大された。災害時における多重性を確保するため、国との連携を密にとりながら、幹線道路の脆弱区間に対する代替路の設定や、幹線道路から防災拠点へのアクセスとして補完路を設定し、災害時の道路の啓開・復旧の体制強化を図る。

- 効率的かつ効果的な道路防災対策の推進

県南部・東部地域を中心に、依然として雨量による通行規制や、災害に脆弱な道路が多数存在し、頻繁に通行規制を実施せざるを得ない状況にある。このことから、交通の安定的な確保に向け、迂回路の有無や斜面の危険度を踏まえた危険箇所への防災対策を推進する。

Ⅲ) 道路の維持管理の計画化・体系化

道路の維持管理については、安全な通行の確保等の点で大変重要であり、効率的・効果的に行うため、舗装補修や除草等の日常管理も含め、維持管理の計画化・体系化に取り組んでいく。

○ 予防保全型道路メンテナンスへの転換を推進

すでに損傷が著しい構造物については補修・補強を着実に行うとともに、今後増大が予想される維持管理・更新費用に対して、メンテナンスサイクルを確実に回しつつ、予防保全を前提に最小のライフサイクルコストで安全・安心その他の必要なサービス水準を確保できるよう計画的な老朽化対策を進める。

さらに、県全体の道路インフラの老朽化対策を推進するため、本県では、『奈良モデル』の一環として、橋梁やトンネルの点検や修繕計画策定の業務ならびに修繕計画に基づく補修工事について、「垂直補完（市町村で実施する業務を県が受託して実施する支援）」により、継続的に市町村を支援し、メンテナンス業務の促進と市町村の技術力向上を図っている。

このような取組の結果、本県の道路整備は、依然として立ち遅れた整備状況にはあるものの、京奈和自動車道の県内の全区間が事業化されるなど、本県の骨格を形成する幹線道路が相互に接続し、ネットワークとして形を成しつつある。

今後、「奈良県道路整備基本計画」に基づく「骨格幹線道路ネットワーク」の重点的な整備を継承しつつ、さらに府県間を跨ぎ拠点をつなぐ広域ネットワークの検討を進める。

今後のネットワーク強化の方向性などについて、次の章に示す。

3 広域的な道路交通の基本方針

3.1 広域道路ネットワーク計画について

○ 基本戦略（広域道路ネットワークの強化の方向性）

現状の交通課題の解消を図る観点及び新たな国土形成の観点の「両輪」となる観点を踏まえ、次の基本戦略に沿って、広域道路ネットワークの効率的な強化を図っていく必要がある。

本ビジョンでは、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据えた、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討するため、広域的な道路交通の今後の方向性を定める。

一方で、本県ではこれまで「奈良県道路整備基本計画」において、「選択と集中」の考え方に基づき、県土の骨格を形成すべき特に重要な路線網を「骨格幹線道路ネットワーク」に位置付け、重点的な整備に取り組んできている。

今後はさらに、県土の「骨格幹線道路ネットワーク」の形成による新たな広域道路ネットワークの整備とともに、「企業立地」や「観光振興」、「まちづくり」等に資する目的志向の道路整備を「選択と集中」の考え方に基づき、早期効果発現できるよう整備を加速させていく。

広域道路ネットワークの構築にあたっては、隣接府県と連携し、引き続き整備状況を共有しながら、道路整備に取り組んでいく。

具体的な広域道路ネットワークの強化の方向性は、以下に示すとおり。

○ 国土の骨格となる道路の形成・強化

・ 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成

人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市^(※1)や、連携中枢都市圏^(※2)、定住自立圏^(※3)等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する。

(※1) 中枢中核都市：東京一極是正のため、活力ある地域社会を維持するための中心・拠点として、近隣市町村を含めた地域全体の経済・生活を支え、東京への人口流出を抑制する機能を発揮することが期待される都市。奈良市・大阪市など。

(※2) 連携中枢都市圏：市町村が連携し、人口減少・高齢化社会においても一定の圏域人口を有し、活力ある社会経済を維持するための都市圏。津市など。

(※3) 定住自立圏：中心市と近隣市町村が相互に役割分担し、連携・協力することによって、圏域全体として生活機能等を確保する「定住自立圏構想」を推進し、地方圏における定住の受け皿を形成する圏域。天理市・松阪市など。

・ 大都市圏等の競争力や魅力の向上

三大都市圏^(※4)やブロック都市圏^(※5)内の拠点間連絡、環状連絡を強化し、都市圏の競争力や魅力の向上を図る。

(※4) 三大都市圏：今回の新広域道路交通計画においては、圏央道内・東海環状内・関西大環状内の地域を指す。

(※5) ブロック都市圏：中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏 等

- ・国土の更なる有効活用や適正な管理

広域道路ネットワークを強化することにより、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた日本海・太平洋２面活用型国土の形成や、半島地域を含めた国土のさらなる有効活用・適正な管理を図る。

- 物流拠点へのアクセス確保

- ・県内・県外の拠点へのアクセス強化

広域道路ネットワークや拠点へのアクセスを強化することにより、人やモノの流れの効率化を図るだけでなく、自然災害等における道路ネットワーク寸断によるサプライチェーンへの影響を軽減する等、企業立地などの社会経済活動を支援する。

- 災害時の安定的なネットワーク

- ・災害に備えたりダンダンシー確保・国土強靱化

広域道路ネットワークを強化することにより、巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたりダンダンシーの確保や国土強靱化を推進する。

3.2 交通・防災拠点

- 拠点づくりとそれを支える道路整備

- ・大規模広域防災拠点

南海トラフ巨大地震や大和川流域での水害などの大規模災害が発生した際の備えとして、県内の被災地への救助要員の集結、救援物資の集配機能など優れた防災機能を有し、また紀伊半島の後方支援拠点としての機能を担う観点からも、2,000m 級滑走路を有する大規模広域防災拠点を津波被害の少ない五條市に整備する。

この大規模広域防災拠点と京奈和自動車道五條西 I C とをつなぐアクセス道路の検討を進める。

- ・京奈和自動車道等インターチェンジ付近の産業集積地

中南和地域からの通勤圏内にある京奈和自動車道御所 I C 周辺等をはじめとしたインターチェンジ付近において、産業集積地を形成し、民間企業を誘致するプロジェクトを進めており、アクセス性の向上に資する道路の整備を進める。

- ・ **地域における拠点の形成**

観光を核とした拠点や、スポーツを核とした拠点など、地域における拠点の形成に資する道路の整備を進める。

- ・ **防災道の駅**

「道の駅」における取組として、国は、災害時に広域的な復旧・復興活動の拠点となる「道の駅」を「防災道の駅」に認定することとしている。広域的な防災機能を担うため、国等の支援を受けてハード・ソフト対策を強化し、地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供することとされている。

また、これら「道の駅」の活動情報は、災害時に国、自治体、連絡会等でいち早く共有し、関係機関の支援も受けながら、「道の駅」が地域の復旧・復興の拠点として貢献することを目指す。

- ・ **京奈和自動車道（仮称）奈良インターチェンジとＪＲ新駅の交通結節機能を活かしたまちづくり（ＡＩタウン構想）**

自動車専用道路（京奈和自動車道大和北道路（仮称）奈良ＩＣ）と鉄道（ＪＲ関西本線新駅）による県内唯一の交通結節点でポテンシャルの高い地区である。

本県では、その立地特性を活かし、ＩｏＴや人工知能など最先端の情報技術を活用した高度な都市サービスを提供する新しいまちづくり「ＡＩタウン構想」を検討しており、これらのまちづくりに資する道路の整備を進める。

○ まちの交通結節点の整備

- ・ **多様な交通モード間の連携**

人口減少、高齢化など社会経済情勢が大きく変化していく中、日常生活や経済活動を支え、地域の活性化を果たしていくためには、重要な基盤である道路ネットワークと多様な交通モードが、より一層の連携を高め、有機的な結合を図り、利用者が多様な交通を利用選択しやすい環境を維持・向上していく必要がある。

地域における鉄道やバス等の公共交通ネットワークや拠点の利用状況を踏まえ、バスターミナルや駅前広場等、公共交通の乗継ぎや交通モード間の乗り換えの利便性の向上のため、駅周辺整備と連携した道路整備を検討する。また、既存の道路ネットワークと他の交通モードとの連携を強化する観点から、路線バスやシェアサイクル等の域内交通との結節機能が確保された交通ターミナルの整備や道の駅での乗り換え機能の強化などを推進し、人と物の移動等の円滑化を促進する。また、建設が予定されているリニア中央新幹線との連携については、リニア中央新幹線の開業効果が県全域に及ぶよう、戦略的に検討する。

3.3 ICT交通マネジメント

○ ビッグデータ等の道路情報を活用し渋滞対策等の交通マネジメントを推進

主要観光地においては、近年のICTの進展に伴い利用可能となったETC2.0をはじめとするビッグデータ等の道路情報を活用し、渋滞対策や公共交通等による移動の円滑性の向上を図るなど、面的な交通マネジメントを推進する。

○ インフラ施設におけるデジタル技術やデータの活用推進

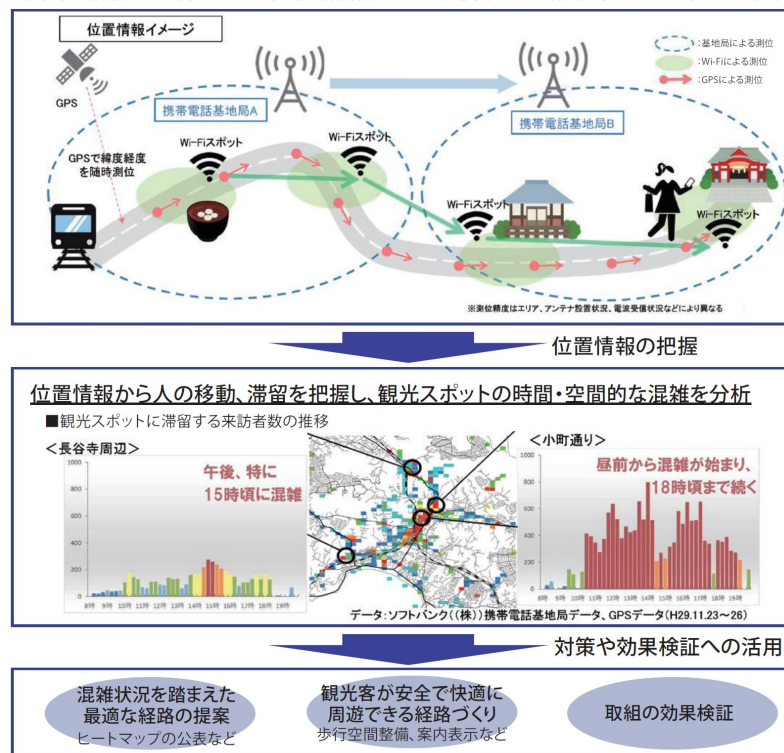
道路の安全・安心を確保するとともに、道路のサービスレベルの維持・向上を図るため、道路台帳、道路占用台帳のデジタル化や、道路情報表示システムの一元化等、新技術の積極的な活用をしながら、効率的・効果的な維持・管理を推進する。

○ 新たな交通システムの導入検討

LRT（ライトレールトランジット）やBRT（バスラピッドトランジット）といった新交通システムの導入可能性や、高齢化が進む中山間地域や観光地等での低速電動自動車（グリーンスローモビリティ）や自動運転車両の活用など、移動円滑性の向上や高齢者を中心とした利便性の向上等について検討する。

また、自動運転については、まちづくりと公共交通・ICT技術の連携を加速させる最先端技術のひとつであり、その社会実装がモビリティや公共交通に変革を与え、まちづくりに大きなインパクトをもたらす可能性があることから、その技術動向や利活用手法など、継続的な情報収集に努める。

■ 携帯電話から得られる位置情報から観光客の混雑緩和・安全性の対策



資料：国土交通省「紅葉期の鎌倉の観光混雑について」を基に作成

図 3.1 ETC2.0 データやモバイルビッグデータによる交通マネジメント