

富山県

新広域道路交通ビジョン

令和3年6月

はじめに

平成 30 年 3 月 30 日成立の国土交通大臣が指定する、物流上重要な道路輸送網「重要物流道路制度」の創設を契機として、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、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や技術の進展を見据えた、新たな広域道路ネットワークを検討するに至った。

本県の広域道路ネットワークを検討する上で、北陸新幹線の開業（2015.3）、東海北陸自動車道（2008.7）や能越自動車道県内区間の全線開通（2015.2）など道路を取り巻く環境が大きく変化していること、また総合交通体系としての道路の担う部分の役割強化などへ対応していくこと、更には ICT 技術や自動運転技術の進展への対応など、新たなニーズに応じた計画としていくことが重要である。

また人口減少への対応、大型トラックのドライバー不足への対応として、物流の効率化による生産性の向上を図る必要がある。また頻発する災害への備えとして、リダンダンシーの確保など、平常時・災害時を問わない、物流・人流の安定的な輸送の確保に向けた計画としていくことも重要である。

新たな広域道路交通計画策定に先立ち、富山県の将来像を踏まえた、2021 年度を初年度とした概ね 20～30 年を対象とした、広域的な道路交通の今後の方向性を定める「新広域道路交通ビジョン」を策定した。

なお、このビジョンは、世界情勢や驚異的な発展とイノベーションがもたらす変化に対応するため、必要に応じて見直しを行うこととする。

令和 3 年 6 月

富山県幹線道路協議会長

（富山県土木部長）

目 次

第1章 社会情勢と富山県の概要	1
1. 時代の潮流	1
2. 富山県における状況変化	7
第2章 目指すべき将来像	14
第3章 広域的な交通の課題と取組	15
1. 北陸新幹線の整備促進等と地域公共交通の維持活性化	15
2. 国際拠点港湾伏木富山港の機能強化	18
3. 国内外との航空ネットワークの維持・充実と空港の活性化	20
4. 高速道路、幹線道路から生活道路までの道路ネットワークの整備	21
5. 技術革新を踏まえた取組み	28
第4章 広域的な道路交通の基本方針	29
1. 基本方針	29
2. 広域道路ネットワーク	30
3. 交通・防災拠点	32
4. ICT 交通マネジメント	33

第1章 社会情勢と富山県の概況

1. 時代の潮流

(1) 経済・社会のグローバル化【社会情勢】

近年の飛躍的な情報通信技術の発展、交通・輸送手段の発達、国際的な金融システムの整備等により、人、モノ、情報、資金等が地球規模で活発に流動するグローバル化が加速度的に進展し、経済活動の活発化、効率化、高速化が進行するだけでなく社会活動の面においても利便性が向上し、人々のコミュニケーションのあり方や思考様式、行動様式にも様々な影響が及んでいる。こうした経済、社会のグローバル化は、今後とも進んでいくものと考えられる。

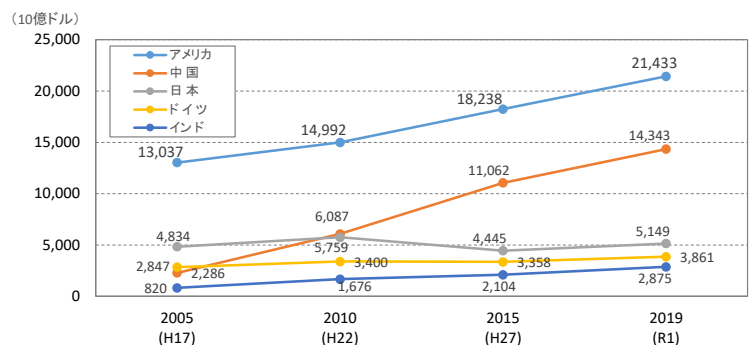
環日本海におけるアジア諸国の経済成長

日本は、市場成熟等による国内需要の低迷に加え、急成長した新興国との国際競争など、厳しいかじ取りを迫られている。アジアの一部であり、多くの国々と友好関係にある日本は人的・物的交流でアジアの成長に貢献し、共に発展していくことが重要である。

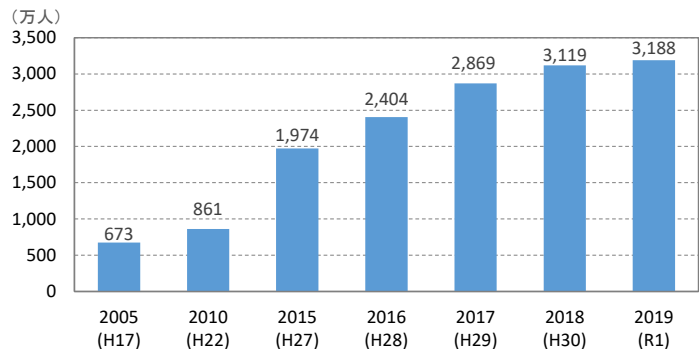
富山県は環日本海拠点に位置しているが、環日本海のアジア諸国は、生産年齢人口の増加、比較的安定した政治環境、資本流入などを背景に着実に経済成長を遂げてきた。

2019年時点では、世界経済の名目GDPに占めるアジア諸国の割合は約3分の1を占めており、特に中国は名目GDPで日本を抜いて世界2位となり、世界シェアは16.3%まで拡大している。

世界人口の約6割をアジアが占めており、今後もアジア諸国の経済的発展が見込まれることから、日本の観光資源を積極的に発信し、アジア諸国をはじめとしたインバウンドにつなげることが重要である。



出典：国民経済計算（GDP統計）（内閣府）より作成
図 1-1 各国の名目GDPの推移



出典：日本政府観光局（JNTO）統計データより作成
図 1-2 訪日外客数の推移

(2) 人口減少【富山県状況】

人口減少社会の進展

世界ではアジア・アフリカを中心に人口爆発が生じる一方、日本の人口は、2015年の国勢調査では1億2,709万人となり、2010年の1億2,806万人をピークに、人口減少社会に突入している。今後は、長期の人口減少過程に入り、2060年の総人口は、約9,300万人まで減少することが見通されている。

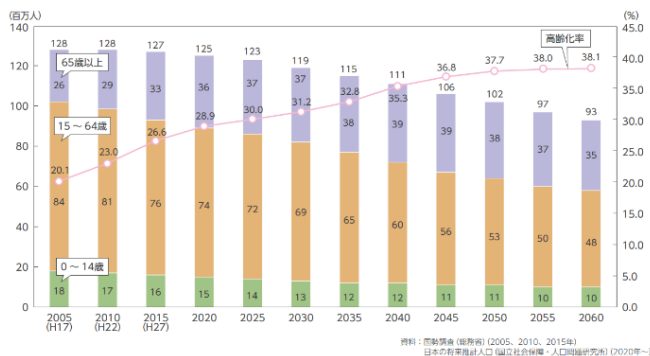


図 1-3 富山県の人口の推移 (年齢階層別)

少子高齢化の急速な進展

日本は、世界的に見ても高齢化が急速に進展し、2060年には人口は約9,300万人にまで減少する一方、65歳以上の人口は約38%と高まることが見込まれている。

2019年には、合計特殊出生率は1.36、出生数は86万5,239人と、少子化は進行している。

少子高齢化、人口減少の進展により、生産年齢人口の減少など経済の活力の減退が懸念されるため、労働生産性の向上や物流の効率化等が求められている。

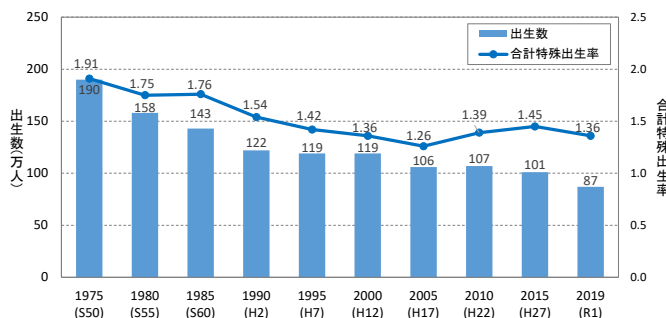


図 1-4 出生数・合計特殊出生率の年次推移(全国)

県内の人口動態

本県の人口は1998年をピークに全国よりも約10年早く減少に転じている。現在は1975年当時とほぼ同じ人口であるが、年少人口(15歳未満)は約半分、高齢者人口(65歳以上)は、全国を上回るスピードで高齢化が進行しており、人口構造は大きく変化してきている。また、生産年齢人口(15～64歳)は1991年をピークに減少に転じている。

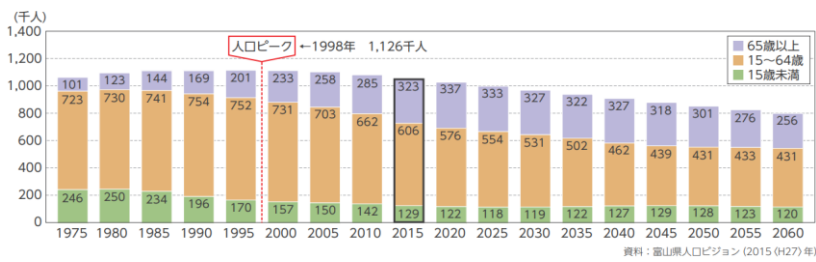


図 1-5 富山県の総人口の推移

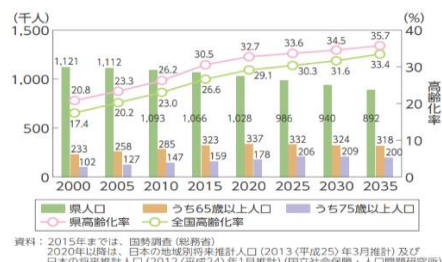
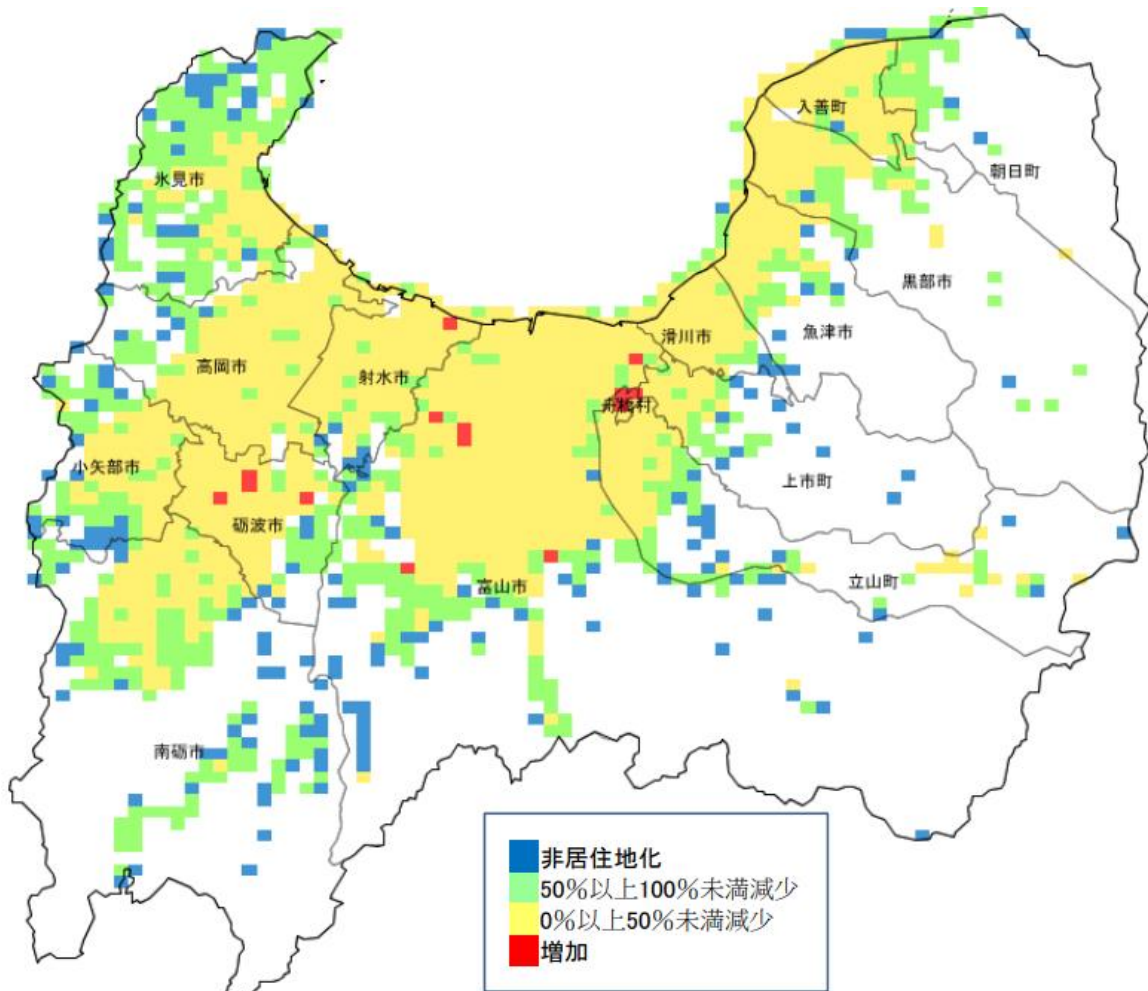


図 1-6 富山県の人口及び高齢化率

高齢化、人口減少に伴う課題

今後、県内全域において高齢化や人口減少が急速に進行すると予測されており、自家用車の運転が困難な高齢者や過疎地における公共交通の弱体化による交通弱者問題も顕在化している。



出典：「国土のグランドデザイン 2050 人口関係参考資料」（国土交通省 HP）

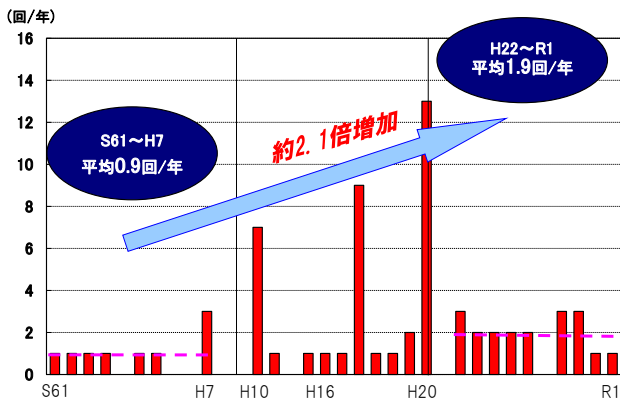
図 1-7 2050 年の人口増減状況（2010 年との比較：富山県）

(3) 安全・安心な社会の構築

自然災害への対応

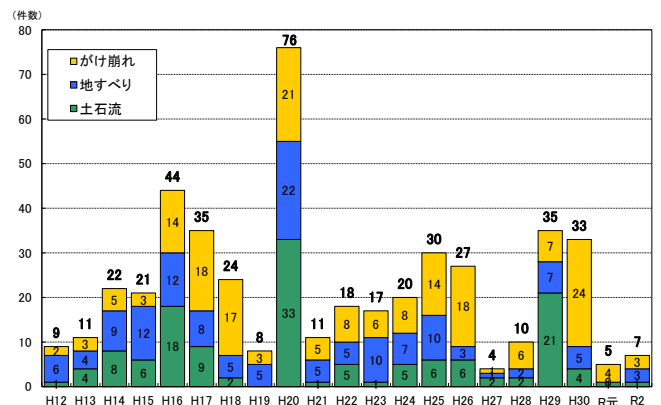
近年、異常気象が頻発し、集中豪雨などによって人々の生命や財産が脅かされる災害が全国各地で発生している。日本は世界有数の地震・火山の属するエリアに位置しており、大規模な自然災害を現実的な脅威としてとらえた防災・減災への十分な対策が必要である。

2018年や2021年の大雪ではスタック車両等による大渋滞や物流障害、生活道路の除雪遅れ等によって、市民生活や産業活動に影響を及ぼすこととなったことから、大雪時にも安定して機能する道路ネットワークの構築が必要である。



出典：富山県河川課調べ

図 1-8 県内における 50mm/h 以上の降雨発生回数



出典：富山県砂防課調べ

図 1-9 県内における土砂災害発生件数



出典：「平成 29 年度 今冬の記録」(国土交通省北陸地方整備局)

図 1-10 直轄国道の登坂不能車発生箇所 (2017 年度)



出典：「平成 29 年度 今冬の記録」(国土交通省北陸地方整備局)

図 1-11 2018 年の大雪の道路状況



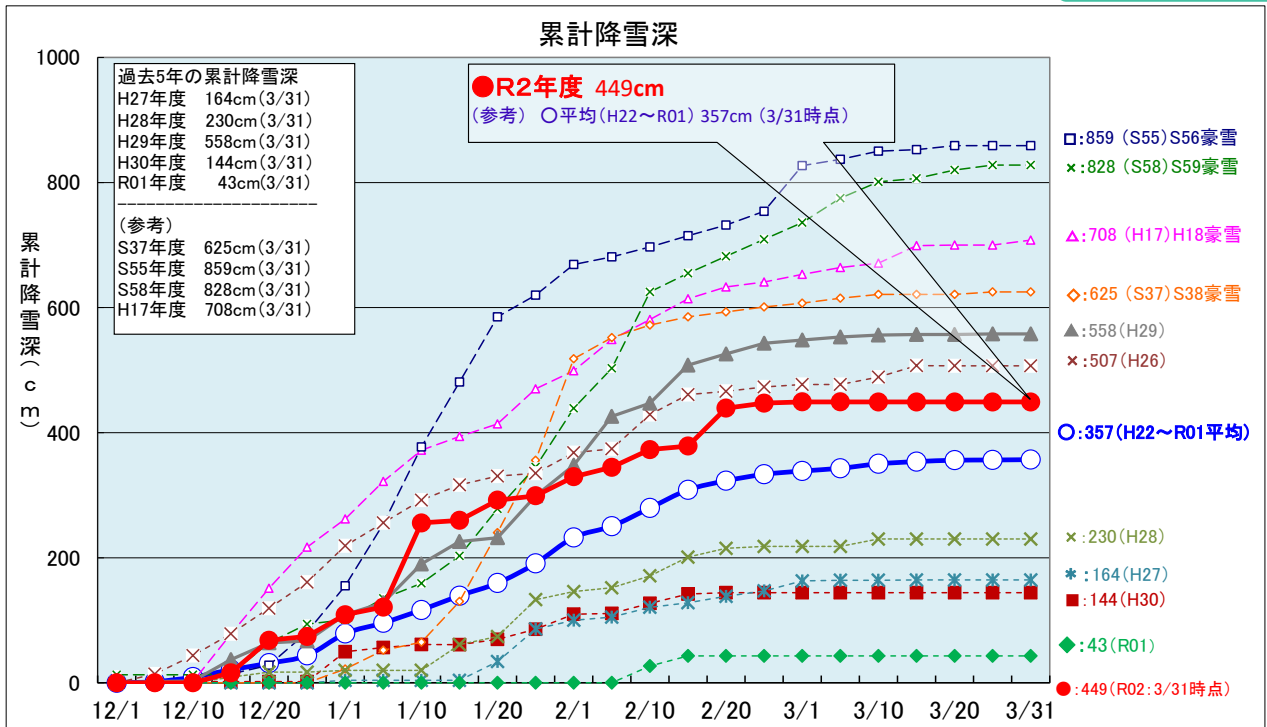
出典：「平成 29 年度 今冬の記録」(国土交通省北陸地方整備局)

図 1-12 渋滞の中を急ぐ救急車



出典：富山県道路課

図 1-13 2021 年の大雪 県道で立ち往生したトラック



累計降雪深：(3月31日までに)降った雪の量の累積値
データは、魚津、富山、高岡、富山(八尾)、南砺(福光)の平均値

図 1-14 年度別の累計降雪深の比較

表 1-1 富山県に被害を及ぼした主な地震一覧

発生西暦	発生和暦	地震の名称(地域)	主な被害	液状化履歴	最大震度
863年 7月10日	貞観 5年	(越中・越後)	山崩れ、住家損壊、圧死者多数	記録なし	不明
1586年 1月18日	天正 13年	天正地震(畿内・東海・東山・北陸)	高岡市南西部の木船城が崩壊、圧死者多数	記録なし	5
1858年 4月9日	安政 5年	飛越地震(飛騨・越中・加賀・越前)	常願寺川の上流が堰き止められ、後に決壊して、死者140名、家屋倒壊及び流出1,612棟、大山町で山崩れにより死者36名。	履歴あり	6
1891年 10月28日	明治 24年	濃尾地震	越中で家屋全壊2棟	記録なし	4
1930年 10月17日	昭和 5年	(大聖寺付近)	高岡市で死者1名	記録なし	5
1933年 9月21日	昭和 8年	(能登半島)	負傷者2名	記録なし	4
2007年 3月25日	平成 19年	平成19年能登半島地震	負傷者13名	履歴あり	5弱
2007年 7月16日	平成 19年	平成19年新潟県中越沖地震	負傷者1名	記録なし	3

出典：「富山県内液状化しやすさマップ」(国土交通省北陸地方整備局 HP)

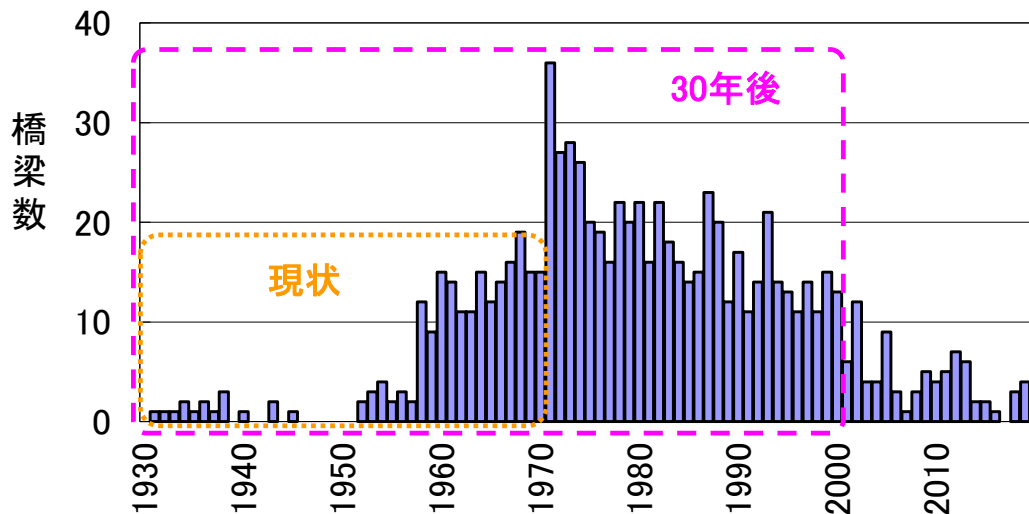
表 1-2 富山県での津波の記録

発生年月日	地震の名称	地震規模	県内での記録
天保4年 12月7日	山形県沖地震	M7.8	氷見で1~2mの高さ
昭和39年 6月16日	新潟地震	M7.5	検潮記録による高さで、魚津 38cm(推算潮位上)、富山 48cm(TP上)、伏木 61cm(TP上)
昭和58年 5月26日	日本海中部地震	M7.7	現地調査による高さで、滑川市 0.43m、新湊市 0.34m、高岡市 0.65m、氷見市 0.72m、氷見市申安 0.15m
平成5年 7月12日	北海道南西沖地震	M7.8	最大全振幅で、富山 17cm、萩浦橋(富山) 13cm、富山新港 22cm、伏木港 17cm

出典：「富山県国土強靱化地域計画」

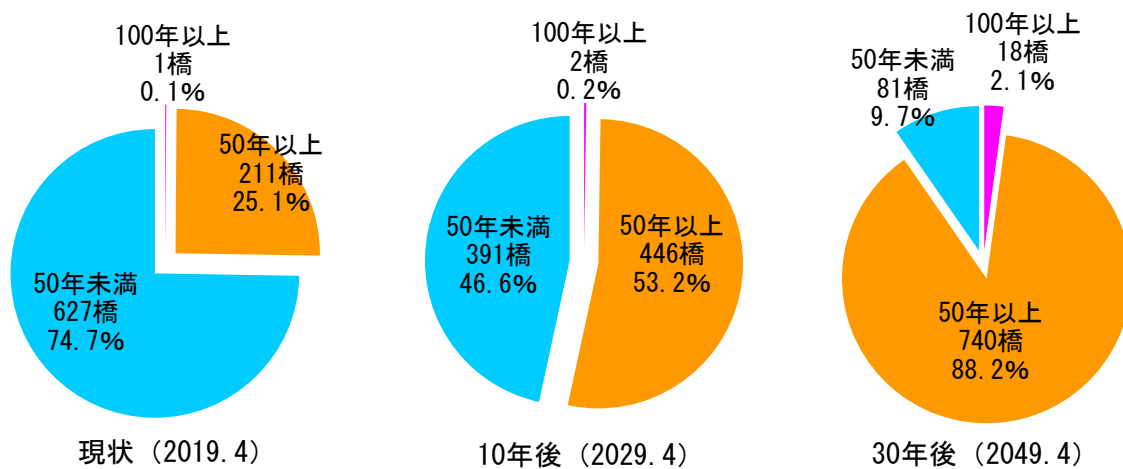
公共インフラの老朽化への対応

高度経済成長期に集中的に整備された公共インフラが一斉に老朽化し更新時期を迎え、2049年には建設後50年以上経過する15m以上の橋梁は約90%になるため、計画的な修繕・更新が求められている。



出典：富山県道路課資料

図 1-15 県内における架設年次別橋梁数



出典：富山県道路課資料

図 1-16 県内における高齢化橋梁 (50年以上経過) の割合 [15m以上]

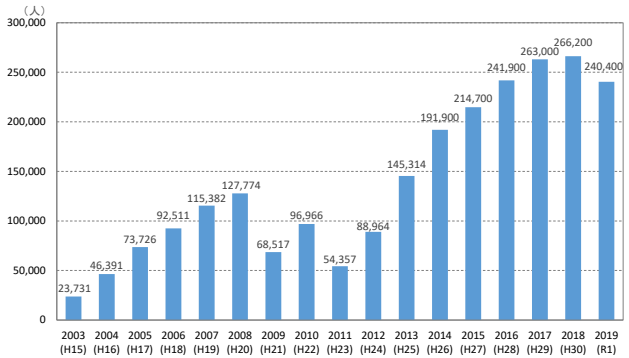
2. 富山県における状況変化

(1) 北陸新幹線開業と陸・海・空の交通基盤の整備・活用

北陸新幹線の開業と新ゴールデンルートへの形成

新幹線の開業により、県内各地の観光地の入込数や宿泊者数も増加し、首都圏等からの工場や本社機能の移転も相次ぐなど、企業立地も進んでいる。

北陸新幹線の大阪までの延伸により、首都圏と関西圏を結ぶ現在の太平洋側の「ゴールデンルート」に加えて北陸経由で首都圏と関西圏を結ぶ「新ゴールデンルート」が形成され、富山県をはじめとした北陸の雄大で美しい自然、歴史・文化、ものづくり産業、おいしい食文化など多彩な魅力を内外に発信していくことが重要である。



出典：県観光振興室

図 1-17 立山黒部アルペンルート外国人観光客数



世界遺産五箇山



富山湾越しの立山連峰



黒部峡谷

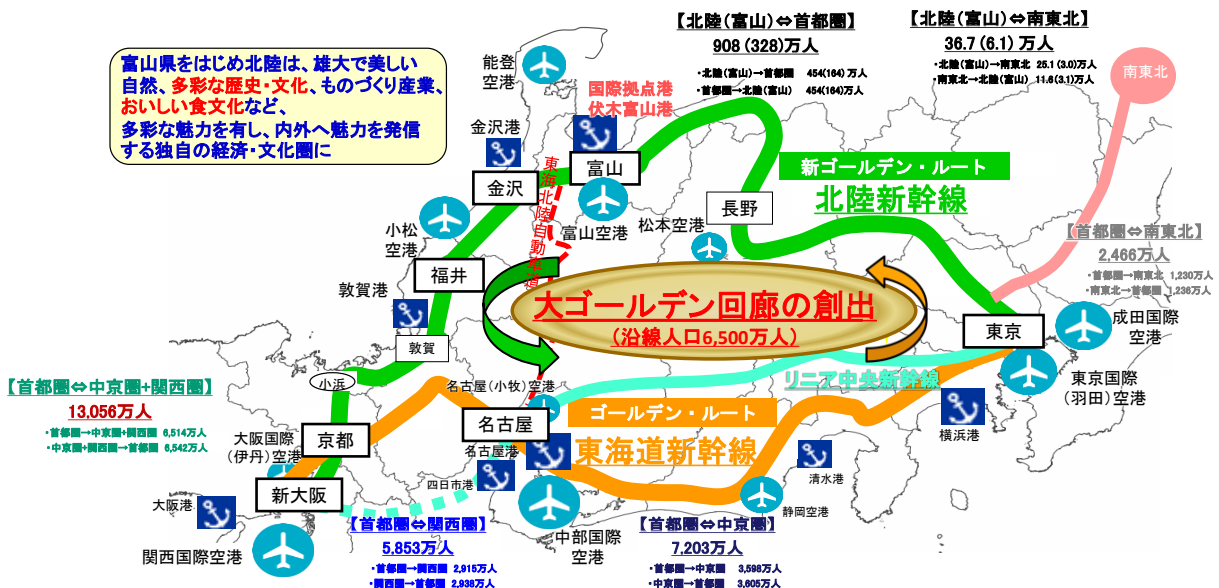


図 1-18 大ゴールデン回廊創出の構想イメージ

リニア中央新幹線は、東京都から名古屋市付近、奈良市付近を経由し大阪市までの約438kmを、超電導リニアによって結ぶ新たな新幹線であり、東京-名古屋間で整備が進められている。

今後、東京-名古屋間の開通に伴い、中京圏と北陸圏との人流の活性化も想定される。



図 1-19 リニア中央新幹線ルート概念図

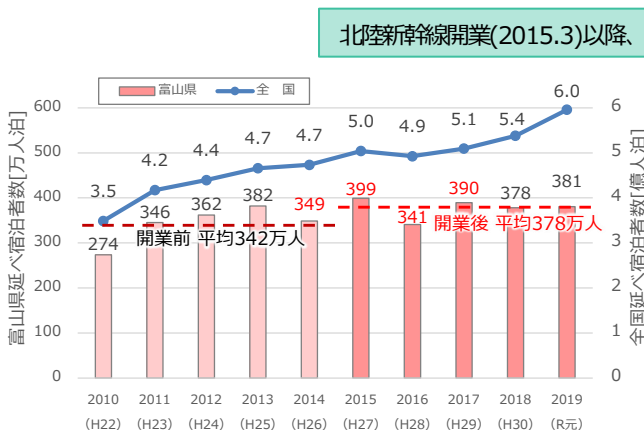


図 1-20 延べ宿泊者数(日本人+外国人)の推移

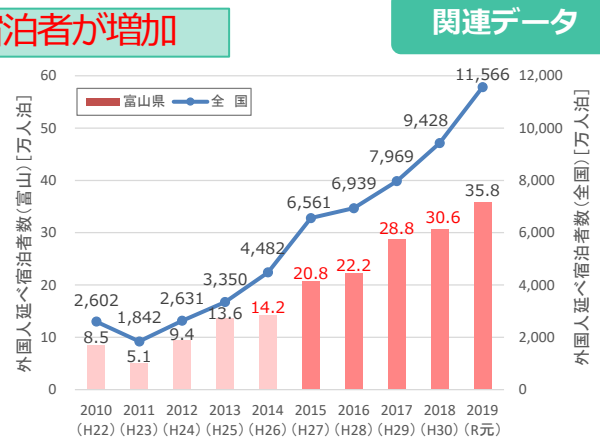


図 1-21 外国人延べ宿泊者数の推移

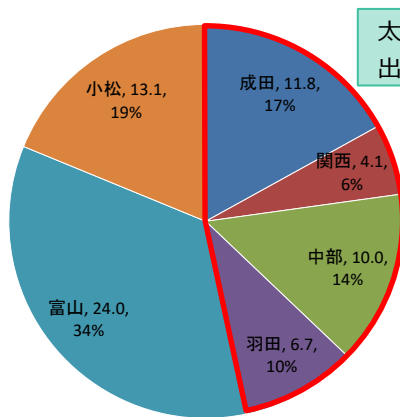


図 1-22 富山県を訪問する外国人の入国空港

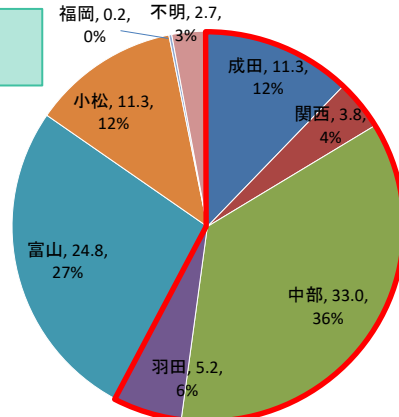


図 1-23 富山県を訪問する外国人の出国空港

表 1-3 富山県 DMO 旅行者データの分析結果(エリア別傾向)

区分	首都圏 (埼玉・千葉・東京・神奈川)		関西圏 (京都・大阪・兵庫)		中部圏 (岐阜・愛知・三重)	
	居住地からの交通機関	新幹線	54.0%	自家用車	46.7%	自家用車
	自家用車	22.7%	JR 在来線	21.2%	観光バス	12.2%
	高速バス	6.5%	新幹線	16.4%	JR 在来線	6.0%
	飛行機	5.7%	観光バス	7.7%	高速バス	5.4%

出典：「富山県 DMO が 2018 年度に実施した調査・分析」((公社) とやま観光推進機構)

陸・海・空の交通基盤の整備・活用

県内の高速道路の整備状況は、北陸自動車道の高岡砺波スマートICや上市スマートIC、東海北陸自動車道の南砺スマートICの追加設置により、利便性が向上している。東海北陸自動車道の付加車線の設置や4車線化事業が進められている。また、能越自動車道は北陸自動車道小矢部砺波JCTから七尾ICまで開通しており県内区間は開通している。

国際拠点港湾伏木富山港は、定期コンテナ航路がロシア極東・韓国・中国・中国韓国の4航路が就航しており、今後さらに東南アジア等へのゲートウェイとしての役割が期待されている。

3大都市圏のいずれともほぼ等距離の位置にあり、背後に極めて高い工業集積があることや、北陸自動車道、東海北陸自動車道、能越自動車道といった高規格道路や国道8号、国道41号等が整備され交通アクセスにも恵まれているなどの利点がある。

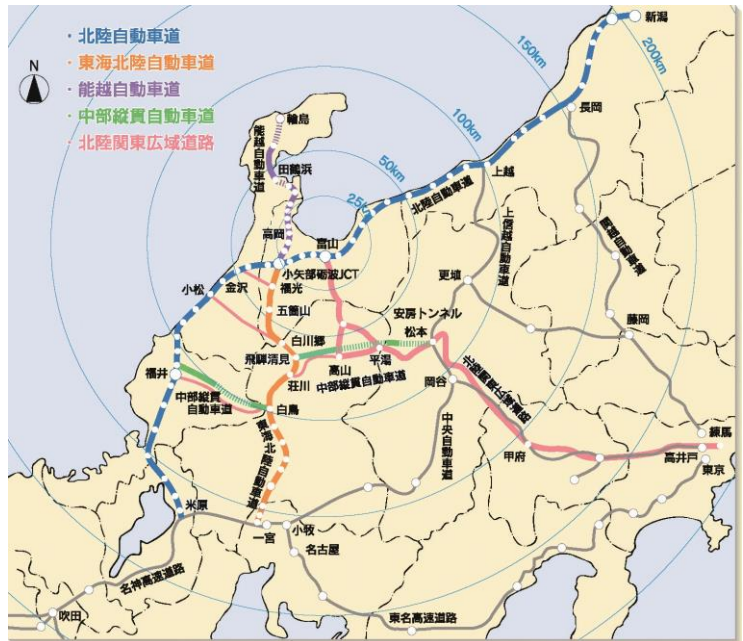


図 1-24 高速道路網図

富山きときと空港は、定期路線は国際便がソウル・大連・上海・台北の4路線、国内が羽田、札幌便の2路線（1日4便）が就航している。飛騨、信越地域の空の玄関口として、羽田経由の国内外への乗継利便性の向上を図るなど、富山きときと空港を拠点とした国内外の航空ネットワークの維持・充実が求められている。



出典：富山県総合計画「元気とやま創造計画」

図 1-24 富山きときと空港・伏木富山港の運行状況

(2) 県内産業の新たな動き

新幹線開業を契機に県内でのビジネス展開が活発化しており、県内新設法人が2015年には全国3位の14%増（前年比）となったほか、本社機能の一部移転や研究施設の移転・集約などの動きが見られる。また、2015年度税制改正で創設された地方拠点強化税制に基づき、10社12計画の整備計画を全国第1号で知事認定するなど、企業誘致の取組みを進めている。

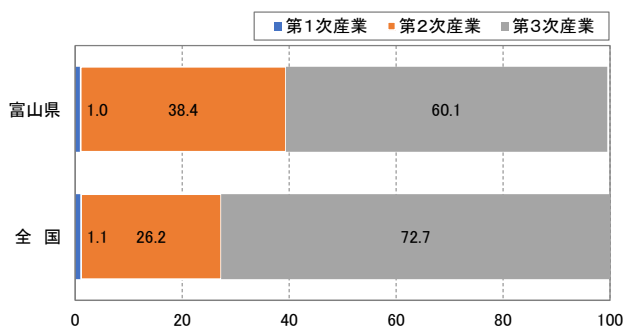
産業構造

県内の産業構造は、良質で豊富な水資源とこれを利用した安価な電力に支えられ、全国と比較して生産額、就業人口とも第2次産業の割合が高く、医薬品などの化学、アルミなどの金属、機械、電子部品を中心として、日本海側屈指の工業集積を形成している。



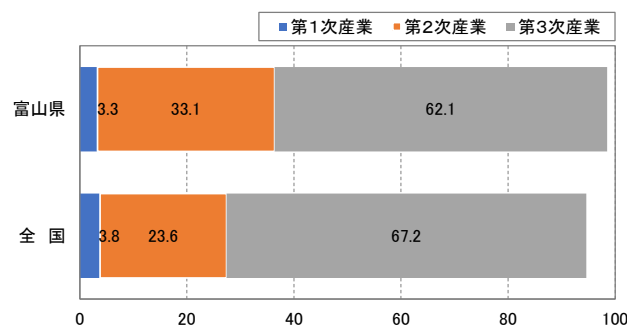
出典：「北陸のシェアトップ150」（北陸経済連合会 HP）

図 1-25 日本海沿岸主要県の県民一人当たりの製品出荷額



出典：県民経済計算（県統計調査課）（H30）
国民経済計算（内閣府）（H30）

図 1-26 産業別総生産構成比

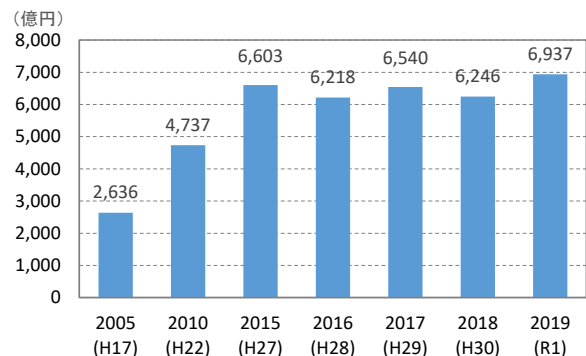


出典：国勢調査（総務省）（H27）

図 1-27 産業別就業人口構成比

医薬品産業の動向

本県産業の背骨である製造業の中でも、300年以上の歴史と伝統を有する県内の医薬品産業は、受託製造の増加や国のジェネリック医薬品の使用促進策等を背景に、全国トップクラスの生産金額となっている。



出典：薬事工業生産動態統計（厚生労働省）

図 1-28 富山県の医薬品生産金額の推移

県内企業のアジアへの進出

富山県は環日本海地域の玄関口であることから、貿易額の半数近くが環日本海地域を占めている。また、県内企業も新たなビジネスチャンスを求め、中国やタイなどをはじめとするアジア諸国への進出の動きがみられ、アジア全体の進出企業数は 2001 年から 4.6 倍に増加している。

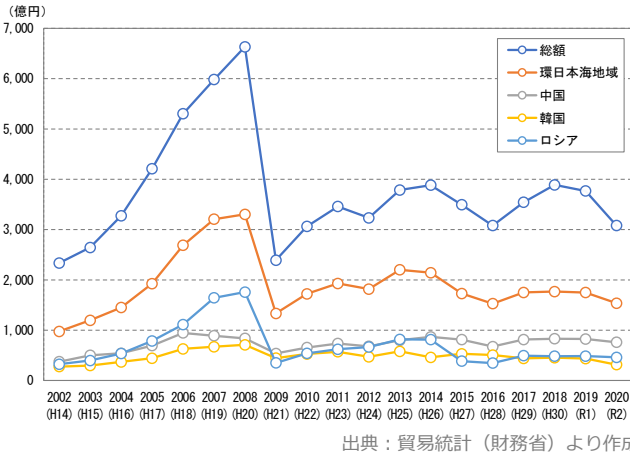


図 1-29 富山県の貿易額の推移

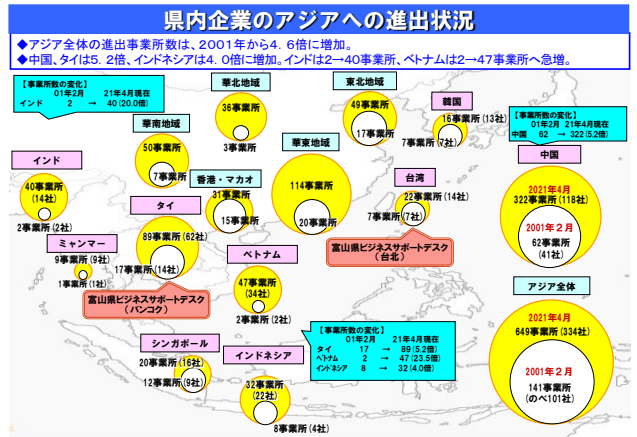


図 1-30 県内企業のアジアへの進出状況

県内への企業進出の状況

世界経済の改善と景気拡大が継続する中、企業の新規立地や増設の意欲が活発化しており、東日本大震災以降、企業の事業継続計画（BCP）の重要性が高まっている。

地震等の災害が比較的少ない本県は、安全・安心面で優れた立地環境が評価されており、新幹線開業を契機に、県内への本社機能の一部移転や研究施設の移転・集約などの動きが見られる。

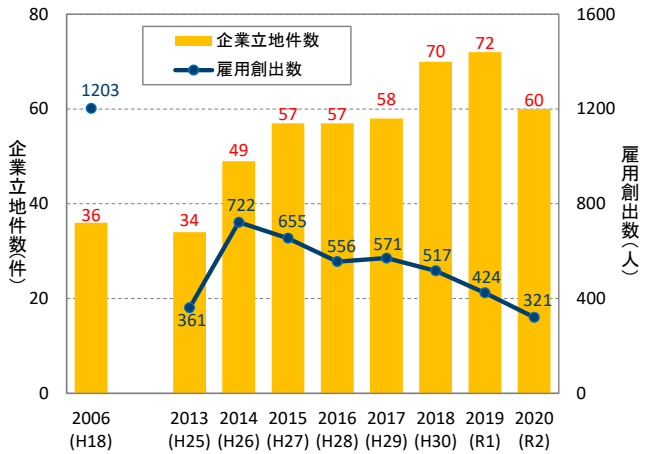


図 1-31 富山県における企業立地件数の推移

(3) 地域の活力強化への動き

人口減少対策の推進とともに、生産年齢人口のさらなる減少を見据え、IoTやAIなどの技術を活用した労働生産性の向上、柔軟で多様な働き方の実現、女性が能力を十分に発揮できる環境整備、高齢者が意欲や能力に応じて地域社会の担い手として活躍できる生涯現役社会の構築が重要となっている。

2017年には、県内企業へのIoT導入・活用を促進していくため「富山県IoT推進コンソーシアム」が設立され、企業間連携による生産性向上や、新たな付加価値創出を目指し、活動を行っている。



富山県IoT推進コンソーシアム設立大会



ワークショップによるIoT導入検討

出典：富山県総合計画「元気とやま創造計画」

県内企業へのIoT・AI・5G導入促進



出典：富山県IoTコンソーシアムホームページ掲載資料を一部修正

図 1-32 富山県内の企業へのIoT・AI・5G導入促進に向けた取り組みについて

第2章 目指すべき将来像

本県の優れた基盤、魅力や強み、優位性を十分活かしながら、少子高齢化や人口減少の進展による諸課題を克服し、場合によってはチャンスに変えて新しい時代を先導する活力と魅力あふれる県、ひいては日本再生・再興の一翼、一端を担い得る県として、確固たる基盤を構築していくことが重要である。

富山県は、北陸新幹線が開業して首都圏とのアクセスが格段に向上し、開業効果が顕著に現れているが、さらに今後の延伸により関西圏、中京圏とも結ばれ、3大都市圏との経済的文化的な交流を一層高めていく必要がある。

また、環日本海地域、アジア地域との玄関口として極めて恵まれたポジションにある。こうした本県の優位性を活かし、人・モノ・情報の流れを活発化し、経済・文化の両面で価値を高めていくとともに、グローバルな視点でダイナミックな発展を遂げつつあるアジアを中心とした地域の成長力を取り込んでいくことが重要である。

目指すべき将来像として、「産業・経済の活性化」「人材育成と県民生活の充実」「県民の命を守る強靱な公共インフラ」の3つを設定し、富山県の新たな広域道路交通の整備に向けた指針とする。

産業・経済の活性化

- 勤勉で進取の気性に富む人材、恵まれた自然、歴史・文化、交通・情報通信基盤、産業集積などを活かし、創意工夫、意欲ある取組みが展開されている県

人材育成と 県民生活の充実

- 明日を担う人材が健やかに生まれ、文化・スポーツの振興など多彩な県民活動、ふるさとの魅力を活かした地域づくりが進められている将来への希望に満ちた県

県民の命を守る 強靱な公共インフラ

- 豊かな自然や生活環境を活かし、住み慣れた地域の中で、健康で快適に、安全で安心して暮らせる県

第3章 広域的な交通の課題と取組

1. 北陸新幹線の整備促進等と地域公共交通の維持活性化

(1) 北陸新幹線の早期全線開業による新ゴールデンルートの形成

北陸新幹線は、長野・金沢間の開業後約6年が経過し、開業後の乗車人員[※]が、2019年度までは開業前の3倍近くの水準を維持しており、県内各地では、観光客、ビジネス客の大幅な増加や、企業立地も進むなど開業効果が顕著に現れてきた。金沢・敦賀間は2023年度末までの開業にむけ整備を進めているところであるが、新幹線の整備効果をさらに高めるため、京都・大阪までの早期全線整備を促進し、北陸経由で首都圏と関西圏を結ぶ「新ゴールデンルート」を早期に形成する必要がある。

※開業前：2014年の在来線特急「はくたか・北越」（直江津－糸魚川間）の乗車人員
 開業後：北陸新幹線上越妙高－糸魚川間の乗車人員

新ゴールデンルートの形成

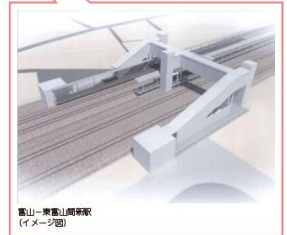
北陸新幹線の大阪までの早期全線開業（新ゴールデンルートの形成）により、北陸から関西圏への時間短縮効果が図られることとなり、太平洋側の東海道新幹線の代替補完機能を有するとともに、将来的には東海北陸自動車道等の広域道路網、伏木富山港、富山きときと空港も含めた陸・海・空の整備により、首都圏、関西圏、中京圏と北陸とを結ぶ大ゴールデン回廊の創出を図っていく必要がある。



(2) 新幹線の開業効果の持続・深化と三駅を核とする広域交流等の促進

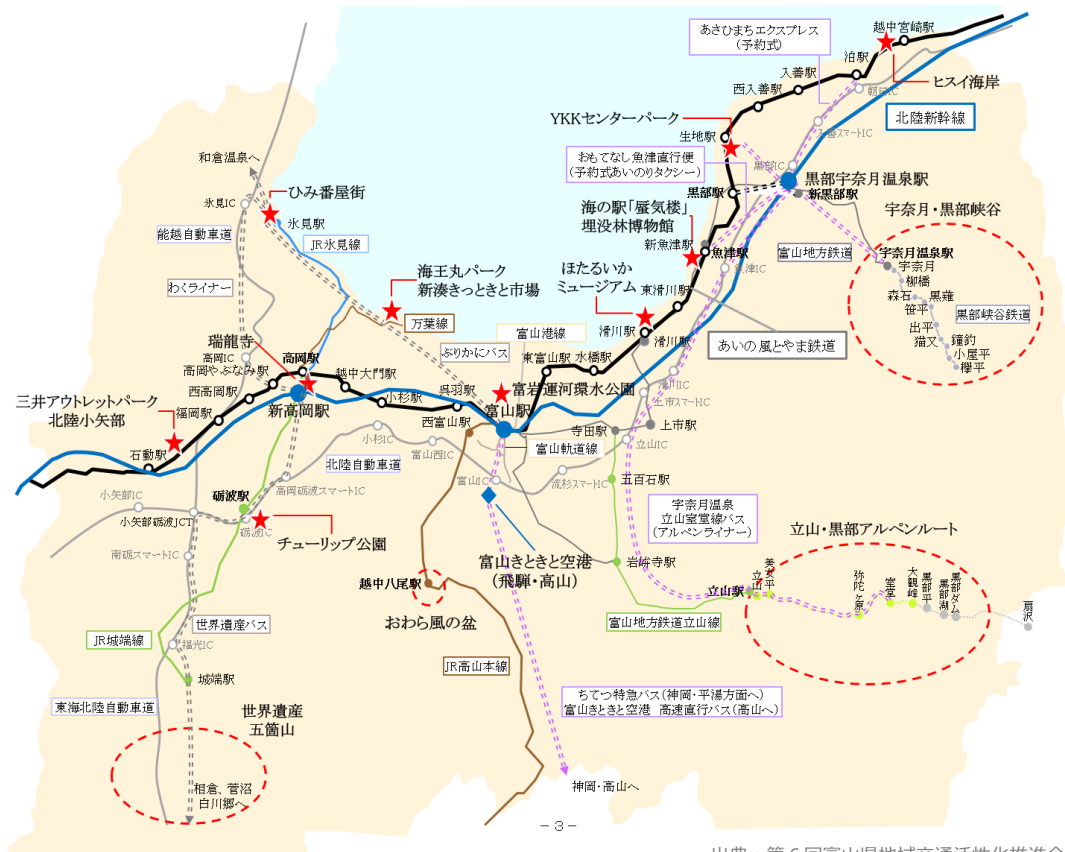
新幹線駅（富山駅、新高岡駅及び黒部宇奈月温泉駅）は、本県の玄関口であるとともに、県内の主要な観光地、さらには能登地方や飛騨地方へのゲートウェイとなるため、魅力があふれる駅周辺の整備やアクセスの向上を図っていく必要がある。

また、新幹線利用者の利便性向上のため、各地への移動手段として、あいの風とやま鉄道の新駅設置を含めた鉄軌道・バスなど、広域交通のネットワークを充実していく必要がある。



出典：富山県総合計画「元気とやま創造計画」

新幹線の開業効果を持続・深化させ、その効果を県内各所の観光拠点に浸透させるため、新幹線駅・港湾・空港等の交通拠点と主要観光地を結ぶ道路整備や、新幹線駅・主要駅からの二次交通の整備と利便性向上に取り組んでいく必要がある。



出典：第6回富山県地域交通活性化推進会議資料

図 3-1 県内の観光拠点と交通ネットワーク

(3) 地域公共交通の維持活性化と新たな展開

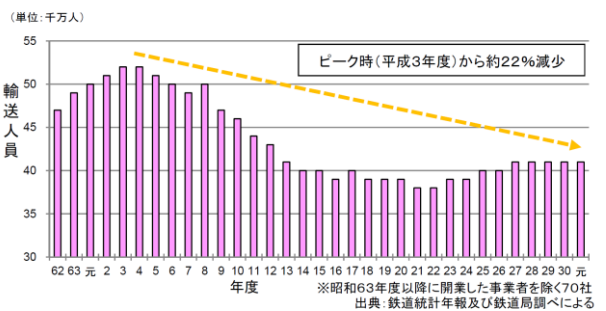
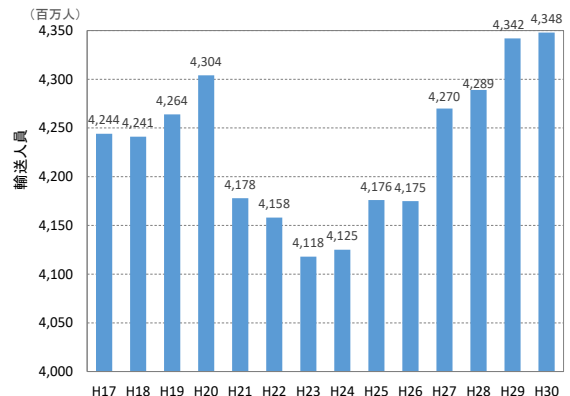
地域の実情に応じた公共交通サービス（コミュニティバス・デマンド型交通）

今後の人口減少に伴い、地域公共交通利用者の減少やそれに伴う交通サービスの低下が懸念されている。また高齢者や学生など自動車を運転できない住民の日常生活を支える公共交通サービスの確保・充実が重要となっている。

高齢者・運転困難者の増加に伴う交通弱者や公共交通空白地域の問題が顕在化している中、地域住民の生活圏の移動確保のため、地域の実情に応じた多様な地域交通サービスの取組が実施されている。

市町村や NPO によるコミュニティバスは、2020 年時点で、14 市町で運行され、県も補助制度に基づき支援している。山間地など定期路線バスの運行に適さない地域においては、利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行うデマンド型タクシーやデマンド型バスの導入が進められているが、以前として空白地帯は存在している。

今後は、地域の実情に応じた公共サービスの推進を、インフラの整備の面から支えていく必要がある。また、運転手不足の懸念もあるため、中長期的な視点に立って自動運転技術を活用した交通インフラの整備を図っていく必要がある。



出典：「数字で見る自動車2020」「地域鉄道の現状」(国土交通省HP)

図 3-2 地域公共交通の現状 (上:乗合バス、下:地域鉄道)

表 3-1 県内におけるコミュニティバス及びデマンド型交通の状況

●コミュニティバス等の状況		●デマンド型交通の状況	
市町村	コミュニティバス等の名称等	路線数	
富山市	福中コミュニティバス(4) 八尾コミュニティバス(11) 山田コミュニティバス(4) 大山コミュニティバス(6) まいどはやバス(2) 富山港線フェリーバス(2) 奥羽いそぎバス(2) 水橋ふれあいコミュニティバス(2) 堀川南地域コミュニティバス(1)	34 路線	(1) デマンド型バスの導入状況
高岡市	高岡市公営バス(福岡地域)	6 路線	
射水市	きときとバス	19 路線	
魚津市	魚津市民バス	9 路線	
氷見市	NPOバス	6 路線	
滑川市	のるmy car	7 路線	
黒部市	石面三日市線(1) 兼木コミュニティバス(4)	5 路線	
砺波市	砺波市営バス	9 路線	
小矢部市	メルバス	5 路線	
南砺市	なんバス	21 路線	
上市町	上市町営バス	7 路線	
立山町	立山町営バス	6 路線	
入善町	のらんマイ・カー	2 路線	
朝日町	あさひまちバス	12 路線	

市町村	運行開始	運行エリア	路線(デマンド区間を含む)	大人料金
1 富山市	H22	大山地域	才覚線、小坂線、西小俣循環線、棚ヶ原線、小佐波線	200 円/回
	H28	山田地域	谷・牛岳温泉スキー場線、清水線	
2 射水市	H23	—	上野方線、中島線、天神線、片貝線	200 円/回
3 黒部市	H23	—	栗虫連絡線	100~200 円/回
4 南砺市	H19	平地域 平〜井波地域 平〜城端地域	祖山線(下梨本ヶ崎ハ〜前〜祖山)、小来橋線、田向線 下梨井波線(高草嶺〜寿川) 成出城端線(上梨村上家前〜成出)	210 円/回
		利賀〜井波地域 利賀〜八尾地域 利賀地域 福野地域	利賀井波線(大鷲場〜田の島) 利賀八尾線(天竺温泉) 村内線(上利賀方面、百瀬方面、豆谷方面) 安居循環線(布袋〜三ツ屋)	
5 朝日町	H27	—	市振線、南保線、山崎線、愛本線	200 円/回
6 上市町	R1	白萩線	白萩線(上市駅〜西種)	200 円/回
		關南線	關南線(上市駅〜額)	

市町村	運行開始	運行エリア	大人料金
1 富山市	H17	大沢野、大久保、船峠、小羽、夕下地域	300 円/回
2 射水市	H24	大門・大島地区内、大門・大島地区〜地区外の目的地 3 ヶ所 (射水市民病院、小杉駅西口、いみずのショッピングタウンアルビス前)	300 円/回
		田家野〜中山エリア、前沢〜宮野エリア	
3 黒部市	H23	田家野〜中山エリア、前沢〜宮野エリア	500 円/回
		村椿地区・大布施地区、養生地区	
4 砺波市	H29	庄川右岸地域(庄東・権神地区)で実施。	①200 円/回 ②500 円/回
		①庄東・権神地区内移動。 ②庄東・権神地区〜JR砺波駅周辺・庄川支所周辺の地区外移動	
5 小矢部市	H20	岡線、内山・白谷線、小森谷線、五間橋線、水島線、	200 円/日
6 入善町	H27	町内全域(自宅〜町内 63 ヶ所の目的地) H30 年度実証実験を実施中。予約システムを導入し、当日予約の実現、目的地(バス停)の増設、運行時間の拡大を行い、利用状況を分析する。	500 円/回

出典：第 5 回富山県地域交通活性化推進会議 (2020) 資料

2. 国際拠点港湾伏木富山港の機能強化

伏木富山港

伏木富山港は、ロシア極東・韓国・中国・東南アジアへのゲートウェイとしての役割が期待されている。

本州のほぼ中央に位置し、3大都市圏とほぼ等距離にあり、背後には極めて高い工業集積があるという利点もあり、外貿コンテナ取扱個数は全国平均を上回る伸び率で推移してきているが、近年は世界経済の減速の影響を受け、外貿コンテナ取扱個数は伸び悩んでいる。

今後、伏木富山港が、環日本海・アジアの交流・物流拠点となるには、県内外からの集荷の促進を図るため、整備を進めている中央岸壁の大水深化やガントリークレーンの更新等の港湾機能の向上のほか、道路のアクセス性の向上等により、更なる物流の活性化を行う必要がある。

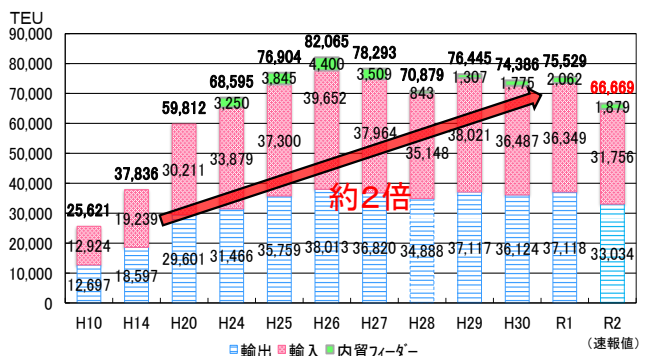


図 3-3 伏木富山港のコンテナの取扱個数の推移



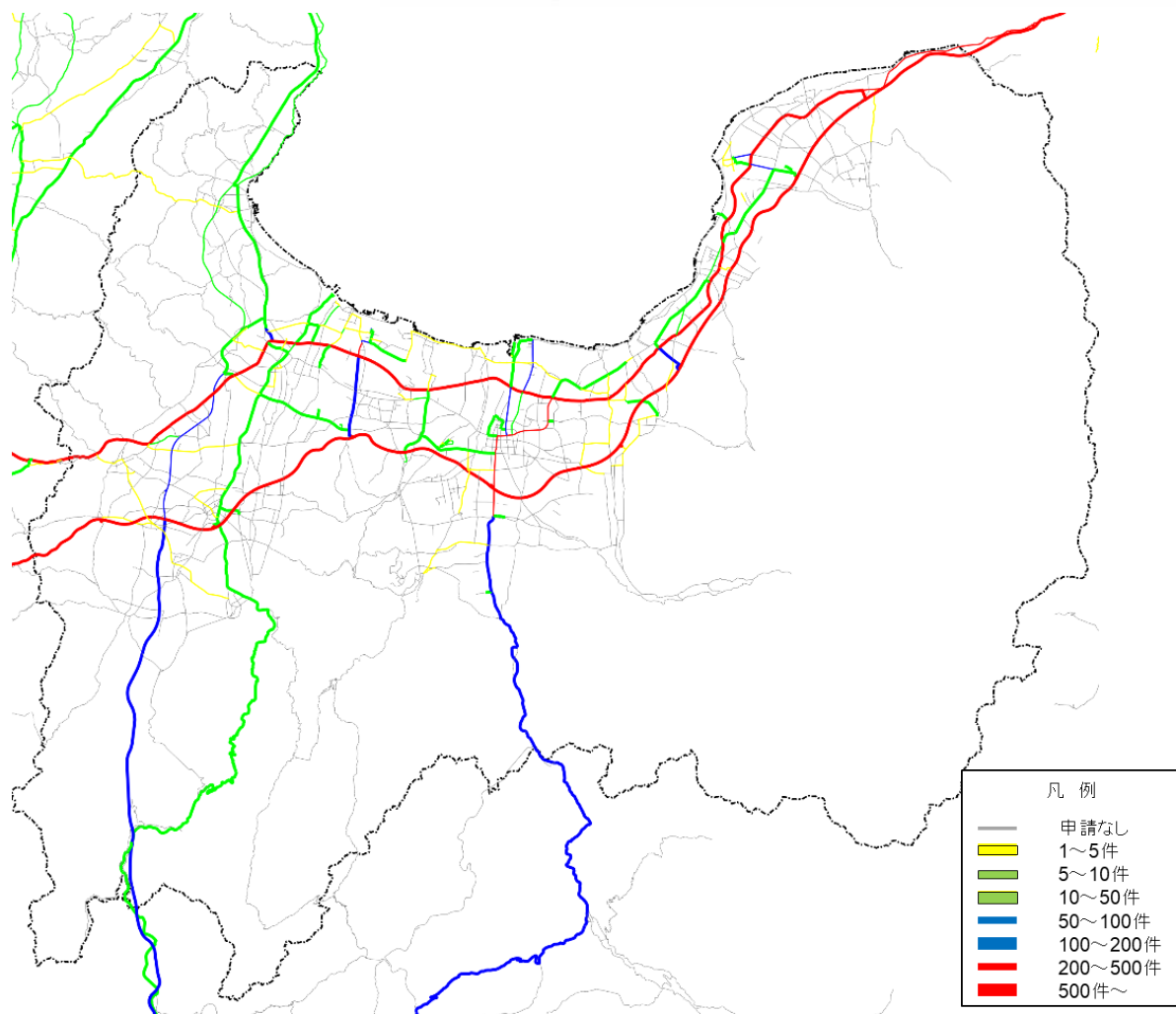
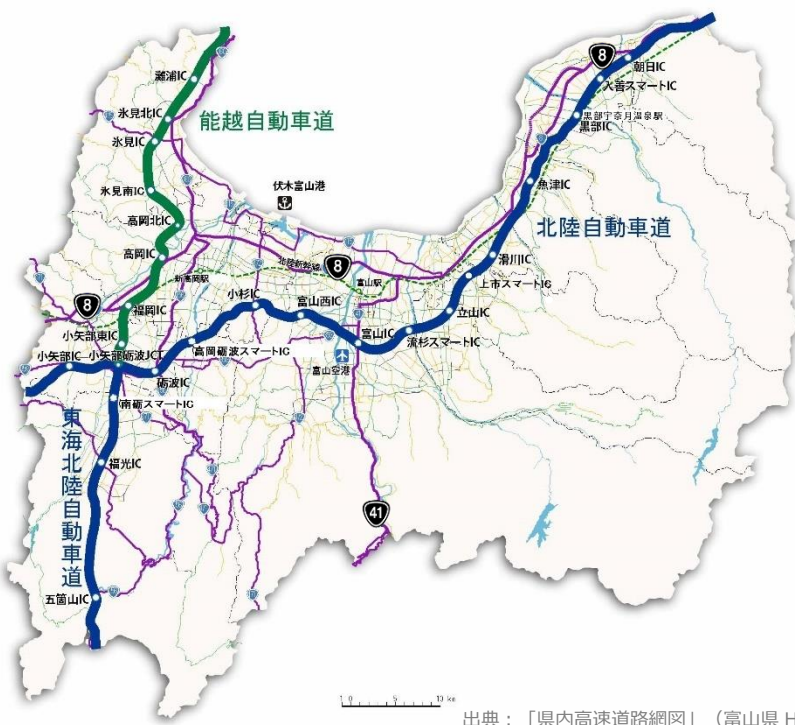
出典：PORT OF FUSHIKI-TOYAMA2020

図 3-3 伏木富山港へのアクセス

富山県の物流ネットワーク

富山県における特殊車両（国際海上コンテナ車等）の走行許可申請件数をみると、伏木富山港と接続する物流移動が多く、東西方向は北陸自動車道と国道8号、南北方向は東海北陸自動車道と国道41号の申請が多い状況である。

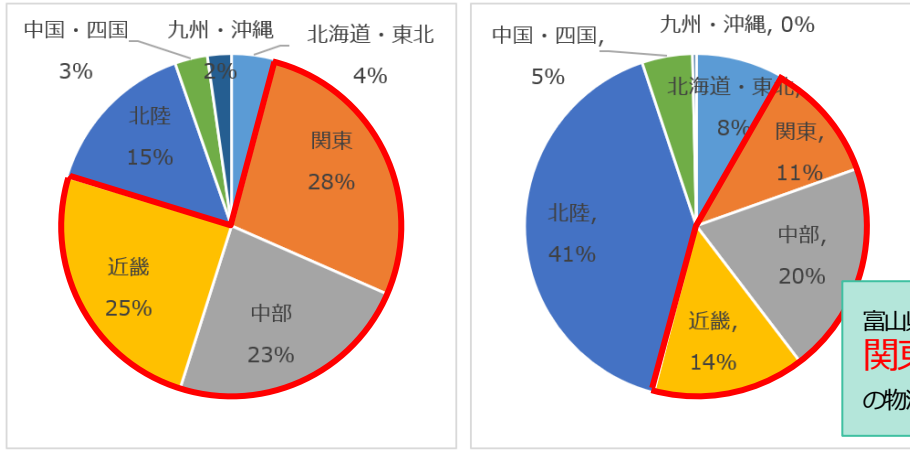
物流を担う主要な幹線道路は、重要物流道路指定に伴う基幹道路間及び物流拠点へのラストマイルのアクセス性の向上が必要である。



出典：「H29 特車申請件数（富山県）」（国土交通省資料）

図 3-4 富山県の特特殊車両の走行許可申請件数（2017）

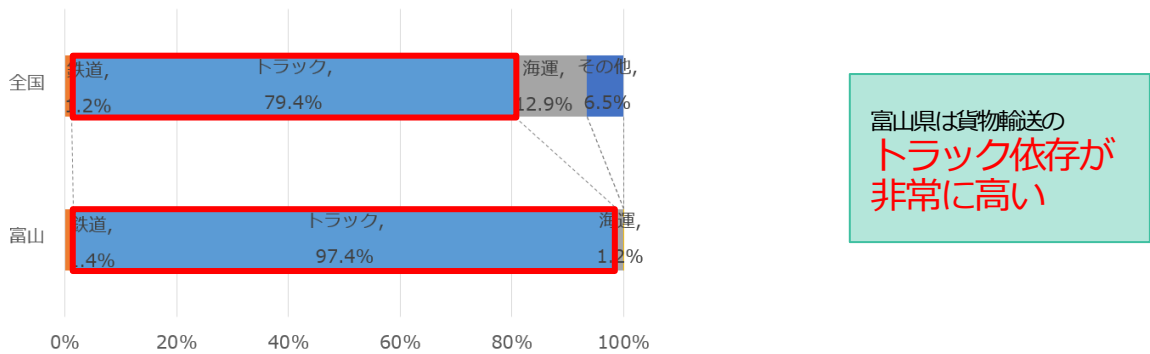
関連データ



出典：全国貨物純流動調査（2015）「都道府県間流動量（代表輸送機関別）－重量－（トラック計）」より作成

図 3-5 富山県から出発する貨物流動量割合

図 3-6 富山県に到着する貨物流動量割合



出典：全国貨物純流動調査（2015）「都道府県間流動量（代表輸送機関別）－重量－」より作成

図 3-7 富山県を発着地とする代表機関別流動量割合

シベリア・ランド・ブリッジ

シベリア・ランド・ブリッジ (SLB) は、シベリア鉄道と船舶やトラック等の複数の輸送モードを利用した日本・アジアと欧州・中近東・中央アジアを結ぶ国際複合一貫輸送方式による輸送ルートのことであり、東アジアと欧州等を結ぶ最短ルートである。



出典：「日本海側拠点港の形成に向けた計画書」公表用資料（国土交通省ホームページ）を加筆

日本～モスクワ・欧州間の輸送日数は、「南回り航路」（マラッカ海峡、スエズ運河経由）を利用した海上輸送ルートとの比較で、南回りが40～50日に対し、SLB利用が約20日であり今後の活用が期待される。

SLBの活用が促進された場合、環日本海側のゲートウェイである伏木富山港はその重要な拠点港となるため、太平洋側港湾からの機能転換に対応すべく、港湾機能の強化や太平洋側と日本海側をつなぐ高規格幹線道路の整備促進が必要である。

3. 国内外との航空ネットワークの維持・充実と空港の活性化

富山きときと空港

富山きときと空港の国内定期路線は、北陸新幹線の開業後、富山－羽田便の利用者数が大幅に減少したため、同便の便数は、1日6往復から4往復に減少している。羽田便の維持・安定化を進めるとともに、チャーター便や新規路線の誘致、LCCの活用などに取り組み、国内航空ネットワークの強化を図ることが必要である。

一方、国際定期路線は、地方管理空港としては全国トップクラスの4つの国際定期路線（ソウル・大連・上海・台北）が運航されているが、国際定期便の利用者は横這いである。

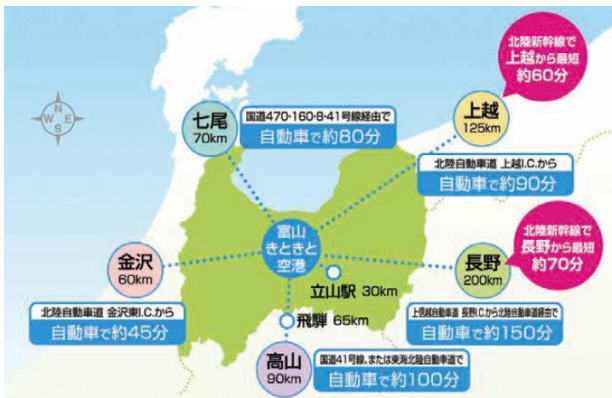
国際線の更なる維持拡充を図るため、インバウンド・アウトバウンド双方向の利用促進に取り組むとともに、訪日外国人受け入れ態勢の整備や便数の拡充、利用しやすい運航時間への改善を進めることが必要である。

特に、空港利用者の増加を図るためには、アクセス面で新幹線駅よりも有利な位置にある飛騨・高山エリアとの連携が必要である。



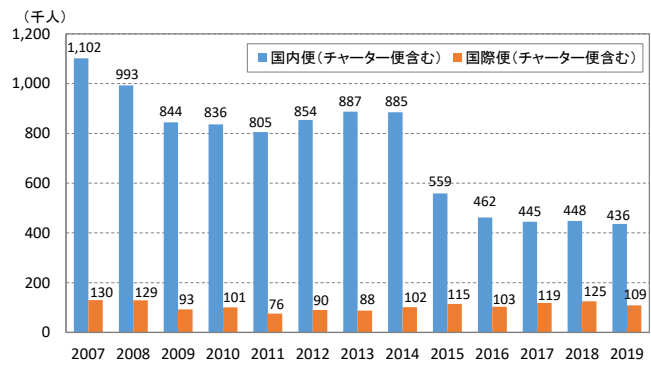
出典：富山きときと空港ホームページ

図 3-8 富山きときと空港就航路線



出典：富山県総合計画「元気やま創造計画」

図 3-9 富山きときと空港アクセスマップ



出典：県総合交通政策室調べ

図 3-10 富山きときと空港利用者数の推移

4. 高速道路、幹線道路から生活道路までの道路ネットワークの整備

高速道路

県内の整備状況は、北陸自動車道の高岡砺波スマート IC、上市スマート IC、東海北陸自動車道の南砺スマート IC の追加設置により、高速道路の利便性向上が図られている。

東海北陸自動車道の暫定 2 車線区間である飛騨清見 IC～小矢部砺波 JCT においては、約 32km の付加車線の設置や 4 車線化事業が進められている。

また、能越自動車道は北陸自動車道小矢部砺波 JCT から七尾 IC までの県内区間は開通しており、2018 年 6 月には、利便性向上対策として福岡本線料金所の撤去と全区間均一料金への変更を実施した。

今後、東海北陸自動車道の全線 4 車線化や城端 SA のスマート IC 化等、能越道の全線開通や福岡 PA の IC 化等による更なる利便性の向上が必要である。



出典：「道路行政セミナー(2015.4)」『「とやまの道」と北陸新幹線の開業』を編集

図 3-11 富山県内の道路網

幹線道路

県東部の新潟県境付近は、山地がせり出し平野部が少ないことから、道路ネットワークが少なく、北陸自動車道と国道8号が新潟や関東方面との物流を担う重要な幹線道路となっている。限られた道路ネットワークで強化を図っていく上で、県東部の市町村を結び、東西方向の物流の幹線交通である国道8号の強化が必要である。

県中部では、主要都市の富山～高岡間の連携による更なる発展のため、都市間幹線道路の多重性及び速達性の確保を図っていく上で、その連携強化が必要である。

県西部の幹線道路の骨格を担う東海北陸自動車道は、岐阜県境の長大トンネル区間が危険物積載車両の通行を禁止されており、並行する国道41号には高速道路並みの速達性や安全性が要求されることから、高規格道路富山高山連絡道路としての整備により、高速道路の補完を図る必要がある。

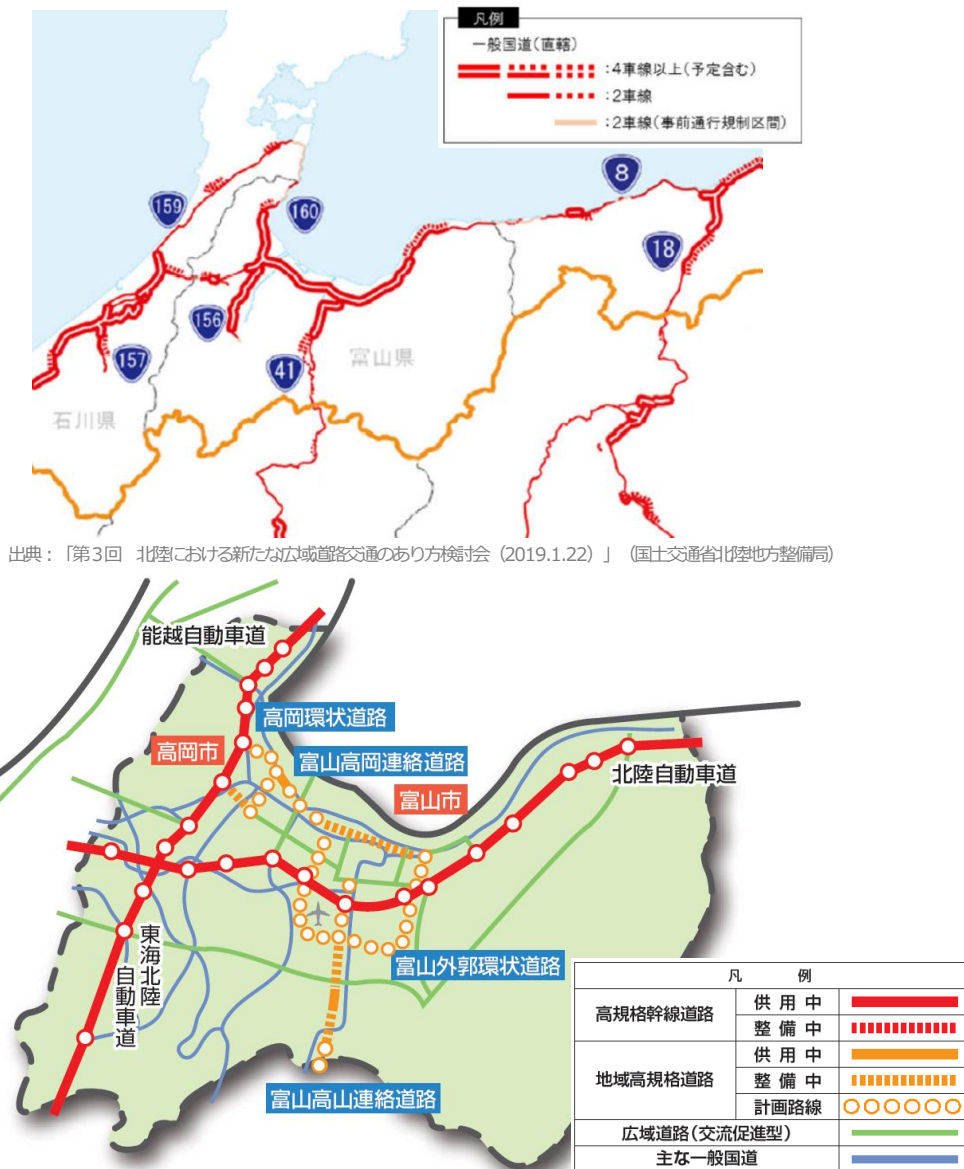


図 3-12 県内の高規格道路の状況

多様な道路整備の在り方

富山湾の「世界で最も美しい湾クラブ」への加盟を受け、景色を楽しみながらサイクリングを行う「富山湾岸サイクリングコース」を設定し、ナビゲーターラインの整備等を行っており、2021年5月31日には、ナショナルサイクルルートに指定されている。

今後も利用者の利便性向上、魅力向上のため、自転車通行空間の確保を進める必要がある。

また国道8号を補完し、海沿いの観光拠点を結ぶ湾岸道路の整備や、景観、災害時の通行確保の観点から無電柱化を進めていくなど、多様な道路整備への対応が必要である。

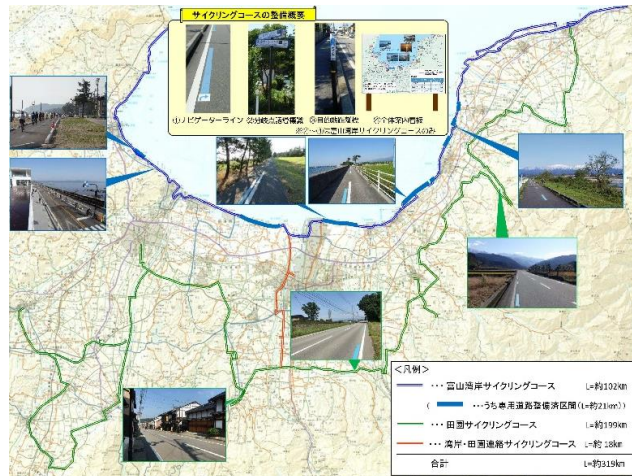


図 3-13 富山湾岸サイクリングコース

広域周遊観光ルートの形成と来訪者の安全・安心に配慮した道路整備

昇龍道プロジェクトは、中部運輸局、北陸信越運輸局、中央日本総合観光機構が、中部北陸9県、観光関係団体、観光事業者と協働し海外のインバウンドを推進するための取組である。

現在、世界遺産バスなどの高速バスを利用した広域周遊観光ルートが形成されているが、今後、レンタカーでの来訪者が増加すると予想され、国内外の来訪者に向けた親切で分かりやすい案内標識の整備や道の駅等での情報提供の充実などの安全・安心のための道路整備が必要である。

■県内の動向

- ・レンタカー貸出し伸び率 対前年比+71.1% 全国1位
- ・国内旅行先の伸び率 対前年比+32.0% 全国4位
- ※夏旅行では伸び率が1位(対前年比+91.3%)

出典: インターネット・観光ランキング

台湾からの児童ら10人重軽傷

H22.7.18 観光バス衝突事故

出典「東海・北陸地方間のネットワーク交通課題検討会」第3回資料



図 3-13 昇龍道のモデルコース



図 3-14 高速バスを利用した広域周遊観光ルート

安全で快適な道路ネットワークの形成

幹線道路から生活道路に至るまで、すべての利用者にとって安全で快適な道路網の形成を図る必要がある。幹線道路の物流機能の向上や、生活道路の利便性確保の観点から、物流の通過交通と生活交通の混在による都市圏内を中心とした道路渋滞対策として、幹線道路の立体化・多車線化、環状道路の整備が必要である。

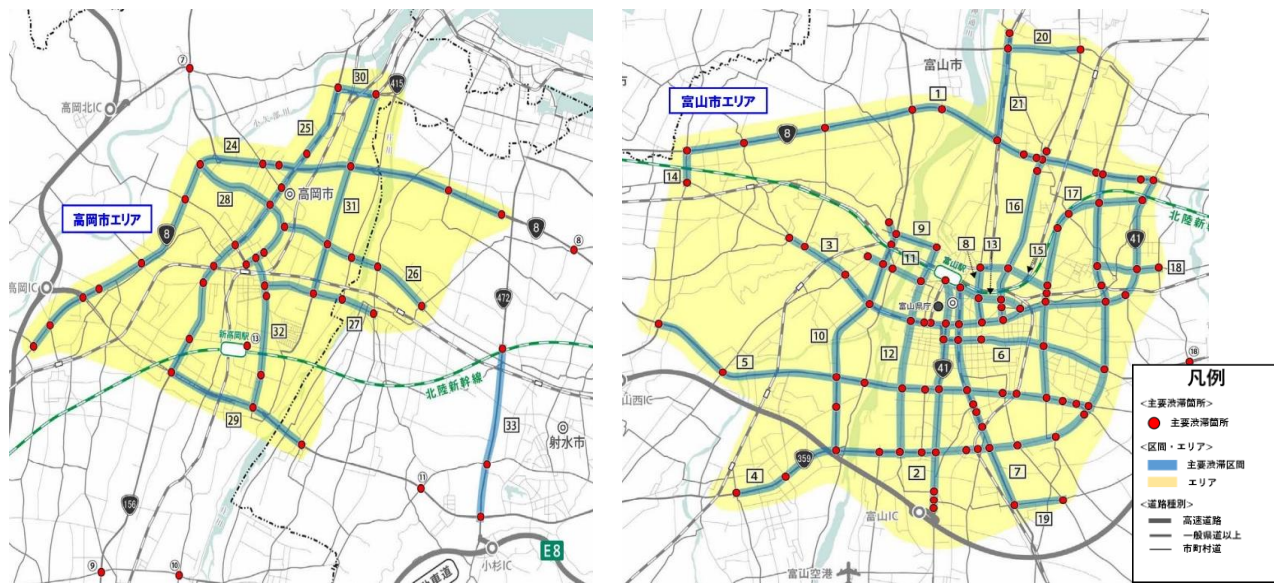


図 3-15 県内の主要渋滞箇所（高岡エリア・富山エリア）

厳しい地形や地震への対応

県内の事前通行規制区間の位置は、県境部等の土砂崩れや落石等のある険しい地形に位置している。

特に県境付近では、事前通行規制区間（国道41号、国道8号石川県境）や豪雪時の大型車の登坂不能による交通障害が頻発しており、高速道路（東海北陸自動車道、北陸自動車道）が並行し、同時に（予防的）通行止めになる可能性もあり、リダンダンシーの確保のため、災害に強い道路の多重性の強化とともに、道路施設の防災対策を推進する必要がある。

また大規模地震への対応として、救援物資の輸送を担う緊急通行確保路線などにある橋梁の耐震化が急務である。



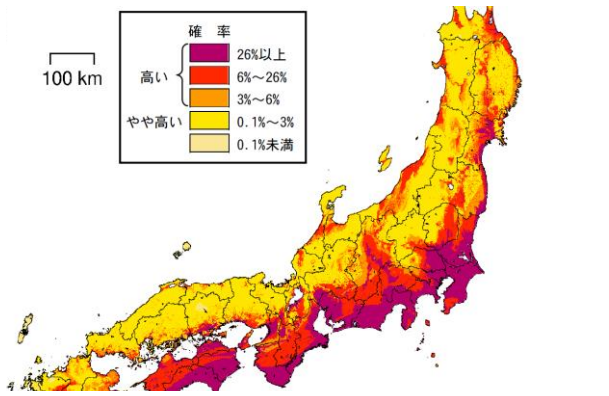
図 3-18 事前通行規制区間位置図

太平洋側大規模災害時の代替性

人口や産業が首都圏等太平洋側に集中する一方で、近年、首都圏直下地震や南海トラフ地震発生の可能性が懸念されており、災害時の事業継続やサプライチェーンの維持の観点から、広域的なバックアップ体制の必要性が高まっている。

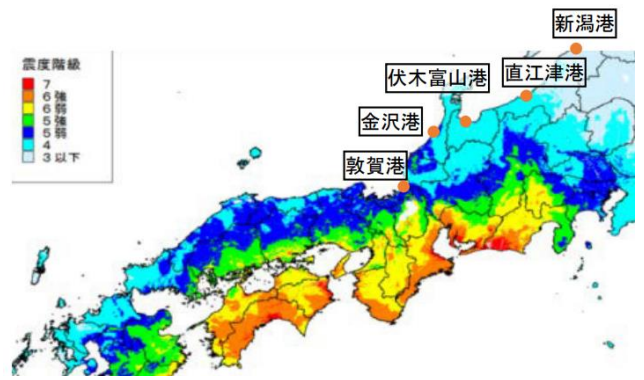
本県は地震の発生確率が低い地域であり、首都圏直下地震や南海トラフ地震発生時の影響が小さいと想定されている上、東日本大震災時には、交通が制限される東北・関東の道路網の代替路線として北陸自動車道や関越自動車道が機能した実績がある。

また、伏木富山港は三大都市圏それぞれと3~4時間台で直結する道路網が整備され、道路網と鉄道網とのダブルのネットワークが確保されているが、太平洋側大規模災害時における代替機能強化を図るため、東海北陸自動車道および富山高山連絡道路の整備が求められる。



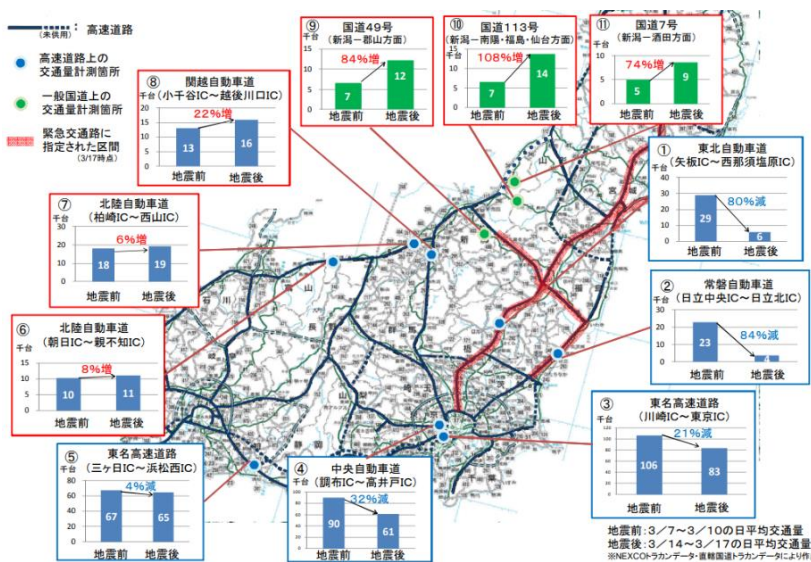
出典：「全国地震動予測地図2020年版」
 (地震調査研究推進本部ホームページ)

図 3-19 震度6弱以上地震発生確率



出典：「太平洋側大規模災害時における北陸地域や港湾による代替輸送基本行動計画」
 (国土交通省北陸地方整備局港湾空港部ホームページ)

図 3-20 首都直下地震と南海トラフ地震想定震度分布



出典：「第1回高速道路のあり方検討有識者委員会 資料3」
 (国土交通省ホームページ)

図 3-21 東日本の主要高速道路・直轄国道の東日本大震災前後の交通量変化



出典：「東海・北陸地方間のネットワーク交通課題検討会」第3回資料

図 3-22 太平洋側大規模災害時における交通ネットワークの多量性・代替性の確保

5. 技術革新を踏まえた取組み

(1) 取組の事例紹介

県内における技術革新（ICT・AI）を踏まえた取組みとして、以下の3事例を紹介する。

事例1 県内バス情報オープンデータ化と富山県全域のバスロケーションシステム導入

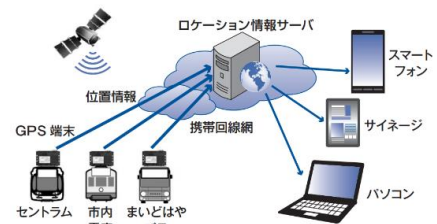
県内では、国が策定した「標準的なバス情報フォーマット」により県内全てのバス情報をオープンデータ化し、検索サイトに情報提供するなど、経路検索の充実を図っている。



大手検索サイトへの情報提供（出典：国土交通省資料）

出典：「第3回富山県地域交通活性化推進会議資料」（富山県 HP）

また、渋滞（特に降雪期）などで定時性の確保が困難なバスを安心して待つことができるよう、県内全域の民営バスと公営バスを網羅したバスロケーションシステムの整備を進め、2019年11月の本格運用を開始している。



出典：「INTEC TECHNICAL JOURNAL vol.15」（INTECホームページ）

【対応（オープンデータ化）】

- ・県内バス事業者、公営バス運行の市町、県によるワーキンググループを設置(事務局：県)
- ・ダイヤ編成からデータ作成まで一連の作業を習得するセミナーを開催
 - ※バス情報フォーマットの作成に携わった東京大学やダイヤ編成システムに精通した民間の団体（code-for 団体）の協力を得る。
- ・バス事業者や市町の作成データを県が一括してオープンデータ化し、検索サイトに情報提供

【対応（バスロケーションシステム）】

- ・県内バス事業者、公営バス運行の市町、県によるワーキンググループを設置(事務局：県)
 - ワーキングでは、役割分担、システム機能、維持管理体制等を検討
 - ※「標準的なバス情報フォーマット」で作成したデータをそのまま活用できるシステムとし、ダイヤ改正や路線変更に伴うデータ修正などの維持管理の簡素化を図る。
- ・県内を網羅したバス位置情報を提供するバスロケーションシステム（多言語対応）を整備
 - ※システムに精通した富山大学や民間のシステム会社との連携を図る。



出典：「第5回富山県地域交通活性化推進会議資料」（富山県 HP）

図 3-23 ロケーション情報提供画面（とやまロケーションシステムの事例）

事例2 でんき宇奈月（宇奈月温泉 低速電気バス EMU）

でんき宇奈月は、宇奈月温泉において、先進的な低炭素社会型観光地の形成に向けて小水力発電事業及び電気自動車による公共交通事業を導入し、電気を活用した新しいエコ温泉リゾートとして観光客誘致を促進するとともに、エネルギーの地産地消を切り口に自立した地域づくりを推進している。低速電気バスEMUはその目玉となる温泉街の循環コミュニティバスである。



秘湯に行くにも電気自動車で

- 温泉街から少し離れた秘湯「とちの湯」まで、電気バスがお送りします。
- 電気自動車や電動アシスト自転車を借りてご自分で行くこともできます。

電気自動車のレンタル

- 宇奈月温泉街に様々なタイプの電気自動車を導入します。観光客は好きなタイプの電気自動車・電動アシスト自転車などをレンタルし、温泉街や周辺の観光に利用します。

電気自動車ゾーン

- 温泉街中心部にはガソリン車の乗り入れは特例を除き原則禁止。ここは電気自動車専用エリアとします。これによってクリーンで安全な温泉街を形成します。
- 温泉街を循環する電気コミュニティバスが、温泉駅からホテルまで、お客様を送迎します。

温泉街へはパーク&ライドでも

- 温泉街中心部は原則ガソリン車乗り入れ禁止。外側の駐車場やふもと駅に車を停めて、そこからは電気路線バスか電車を利用してもらい、エコリゾートとしての魅力を高めます。

小水力発電でエネルギー自給

- 温泉街を流れる小さな流れを利用して、小水力発電を行います。発電した電気エネルギーは電気自動車の充電に利用したり、街中の街灯とするなど地元で活用されます。

出典：「宇奈月温泉における低炭素型観光まちづくりの実践事例」（黒部・宇奈月温泉観光活性化協議会）

事例3 MaaS への取組（公共交通データのオープンデータ化）

また、ICT を活用した次世代の交通システムとして MaaS（Mobility as a Service : マース）がある。MaaS とは、複数の交通手段を乗り継ぐ際の経路選択や決済のシステムを、スマートフォン等を活用して一元化し、シームレスな移動を可能とするサービスのことである。

今後、都市の渋滞問題や、地方の交通弱者の交通手段確保の解決策の一つとして、期待される技術であり、公共交通の運行状況や時刻表などのデータのオープン化等の取組が進められている。

県内でも、国土交通省が策定した「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」により県内全てのバス情報をオープンデータ化し、検索サイトに情報提供することによる経路検索を充実させることを計画しており、交通事業者等へのデータ作成・管理のセミナー等を開催している。

【対応】

- ・県内バス事業者、公営バス運行の市町、県によるワーキンググループを設置（事務局：県）
- ・ダイヤ編成からデータ作成まで一連の作業を習得するセミナーを開催
- ※バス情報フォーマットの作成に携わった東京大学やダイヤ編成システムに精通した民間の団体（code-for 団体）の協力を得る。
- ・バス事業者や市町の作成データを、県が一括してオープンデータ化し、検索サイトに情報提供

※code-for 団体とは、自治体と連携し IT を活用して問題解決を図る民間団体で、県内には、takaoka.nanto.toyama-city の3つの団体が組織



大手検索サイトへの情報提供（出典：国土交通省資料）

出典：「第3回富山県地域交通活性化推進会議資料」（富山県 HP）

第4章

広域的な道路交通の基本方針

1. 基本方針

目指すべき将来像

<p>産業・経済の活性化</p> <p>勤勉で進取の気性に富む人材、恵まれた自然、歴史・文化、交通・情報通信基盤、産業集積などを活かし、創意工夫、意欲ある取組みが展開されている県</p>	<p>人材育成と県民生活の充実</p> <p>明日を担う人材が健やかに育まれ、文化・スポーツの振興など多彩な県民活動、ふるさとの魅力を活かした地域づくりが進められている将来への希望に満ちた県</p>	<p>県民の命を守る強靱な公共インフラ</p> <p>豊かな自然や生活環境を活かし、住み慣れた地域の中で、健康で快適に、安全で安心して暮らせる県</p>
--	--	---



広域的な交通の課題と取組

1. 広域交通網（道路網含む）

課題

- 幹線道路から生活道路まですべての利用者にとって安全で快適な道路ネットワークの形成
- 新幹線駅・港湾・空港等の交通・物流拠点や主要観光地へのアクセス道路の整備

取組

- 陸・海・空の交通連携及び道路整備
- 主要拠点（交通・物流・観光）へのアクセス向上

2. 物流

課題

- 物流の効率化（国際海上コンテナ車の増加、物流拠点へのラストマイル）
- 物流の通過交通と生活交通の混在による道路渋滞

取組

- 安定的に走行できる物流ネットワークの整備
- 幹線道路の立体化・多車線化、環状道路・高規格道路の整備

3. 人流

課題

- 国内外の観光客、ビジネス客の増加、企業立地の増加
- 中山間地における公共交通利用者の減少と公共交通サービスの維持・拡充

取組

- 主要駅からの二次交通の整備と利便性向上
- 地域の実情に応じた公共サービスの推進（コミュニティバス・デマンド型交通）

4. 災害時の脆弱性（太平洋側大規模災害時の代替機能含む）

課題

- 県境部における事前通行規制区間、大雪時の交通障害発生などの脆弱箇所が存在
- 太平洋側大規模災害時の代替性
- 高度経済成長期に整備したインフラの老朽化

取組

- 災害に強い道路の多重性（リダンダンシーの確保）
- 老朽化に対応した計画的な維持管理、長寿命化

2. 広域道路ネットワーク

(1) 高速道路ネットワーク等の整備と活用

北陸新幹線延伸やリニア新幹線を活かした広域連携や、伏木富山港や富山きときと空港を活用した経済成長著しいアジア諸国への環日本海側窓口としての役割を強化するため、高速道路及び幹線道路ネットワーク整備や、交通・物流・観光の主要拠点へのアクセス向上を推進する。

国際海上コンテナ車の増加、県境付近の道路ネットワークの脆弱性等の課題への対応のため、安定的な道路ネットワークの構築に向けて、高速道路及び幹線道路の多車線化・多重化、高規格道路や重要物流道路等の整備を推進する。また県内の主要都市間の連携強化や各市街地の交通円滑化を図るため、都市間連絡道路の強化や環状道路の整備を推進する。

<主な施策>

- 大ゴールデン回廊創出に向けた陸海空の交通連携及び道路整備
- 新幹線駅（富山駅、新高岡駅及び黒部宇奈月温泉駅）へのアクセス道路整備
- 「伏木富山港」へのアクセス道路の整備及び国際海上コンテナ車に対応した道路整備
- 東海北陸自動車道の付加車線の速やかな設置及び全線4車線化
- 能越自動車道の利便性向上と早期全線開通、早期の4車線化
- （仮称）城端SAスマートIC、福岡PAのIC化等の追加IC設置
- 県境部の国道整備（国道8号（石川・新潟）、国道41号（岐阜）、国道415号（石川）等）
- 富山高山連絡道路、富山高岡連絡道路等の高規格道路や重要物流道路等の整備
- 高岡環状道路、富山外郭環状道路等の環状道路の整備
- 幹線道路の渋滞対策や事故の多い交差点などの安全対策（立体化・多車線化等）

(2) 地域の活力を育む幹線道路や身近な生活道路の整備

県内への観光客・ビジネス客の増加などの新幹線開業効果を持続・深化させ、県内各所に浸透させるため、新幹線駅・主要駅からの二次交通の整備や、幹線道路ネットワークの整備を推進する。併せて、富山湾沿岸部の観光資源を活用したサイクリングコース等の自転車道の整備や、自転車・歩行者の安全・安心の確保を目的とした歩道・自転車道の整備、無電柱化等の生活道路の整備や、国内外の来訪者の安全・安心に向けた道路設備、道路標識の整備を進める。

また、中山間地における公共交通サービスの維持・拡充を図るため、地域の実情に応じた公共交通サービス（デマンド型交通等）の推進を進める。

<主な施策>

- 新幹線駅・主要駅からの二次交通の整備（あいの風新駅設置等）
- 沿岸部の観光拠点等を結ぶ湾岸道路、湾岸サイクリングコース等の自転車道の整備
- 通学路等における安全な歩行空間・自転車走行空間の確保や歩道のバリアフリー化推進
- 景観に配慮した無電柱化の推進
- 国内外の来訪者に向けた安全・安心のための道路（分かりやすい案内標識の整備）
- 公共交通（コミュニティバス・デマンド型交通）の推進に向けた交通インフラの整備

(3) 既存道路施設の長寿命化や災害に強い道路ネットワークの形成

本県は環日本海側のゲートウェイとして伏木富山港等の物流・人流の重要拠点が存在しており、平常時だけでなく、大雨や大雪といった災害時の安全性・走行性の確保が重要であるため、県境部の脆弱性の解消を目的とした道路ネットワークの多重性・多車線化を進める。

また、太平洋側大規模災害時の代替性も考慮した災害に強い道路ネットワークの形成を進める。

更に、高度経済成長期に建設した橋梁等の公共インフラの老朽化に対応するため、広域道路や代替・補完ネットワークや観光・交流ネットワークも含めて、計画的な維持管理を進めていく。

<主な施策>

- 救援物資の輸送を担う緊急通行確保路線等にある橋梁の耐震化
- 橋梁など老朽化に対応した計画的、予防的な維持管理
- ライフサイクルコストを勘案した計画的な架替
- 落石・崩壊等に対する道路施設の防災対策の推進
- 地震・豪雨等による災害発生時における道路情報の充実

3. 交通・防災拠点

(1) 都市部における多様な交通モードの集約と更なる利便性向上

- 地域住民や国内外の観光客の利便性向上と賑わい創出を目的とした公共交通ネットワークの再構築
- 主要鉄道駅等を中心とした一体的な総合交通拠点の整備等を含めたモーダルコネクトの強化の推進
- 市街地の分断解消のための連続立体交差事業等の推進
- 交通の円滑化を目的とした、環状道路や交差点の立体化
- ITS（高度道路交通システム）技術等を活用した情報提供等の交通拠点の利便性向上に資する取り組みの推進

(2) 都市と郊外との交通ネットワークの充実による地域活性化

- 道の駅や地域の重要な公共施設等を中心とした交通モード間の接続等による、地域間相互交通の連携の推進
- 道の駅などに拠点機能を集約した貨物輸送の円滑化と小型無人機を利用した物資輸送、貨客混在サービスの実用化
- 働き方の変化や中山間地や半島地域における生活スタイルに対応した、地域ごとの環境に応じた交通のあり方の検討

(3) 災害に強く柔軟に機能する信頼性の高い防災拠点の拡大・強化

- 首都直下地震、南海トラフ地震等により想定される太平洋側での甚大な被害の軽減に向けた、太平洋側と相互補完できるリダンダンシー機能を発揮する優れた広域交通（新幹線駅、港湾、空港等）の総合的な拠点の整備の推進
- 道の駅や都市部における交通拠点、地域防災計画に位置づけられた防災拠点等における避難生活時に必要となる物資等の供給や訪日外国人への配慮などを含む災害発生時に必要となる設備の拡充・整備の推進。
- 災害発生や冬期の降雪時における、拠点へのアクセス道路の状況に関する、ICT等を活用した情報発信によるソフト対策の推進

4. ICT 交通マネジメント

(1) ICT等を活用した道路の情報収集・利活用の強化

- ETC2.0 や社会実験などを通じて情報収集
- ETC2.0 などのビッグデータの更なる多様な分野への利活用に向けた検討
- 交通工学などの分野で研究を進める大学等と連携協力した、データ取得から分析、評価、現場への適用などの総合的に行う取組みの推進

(2) 他の交通モードとの連携によるモビリティサービスの向上

- ドライバーへの利便性向上を目的とした、鉄道の運行情報やバス位置情報、天気や宿泊などのリアルタイム情報、観光などの地域情報、AIによる解析などを組み合わせた更なるモビリティサービスの向上
- 将来の自動運転の実用化に加え、あらゆる交通モードの相互連携や一体化した交通の実現に向けた検討の推進

(3) ICTやAIをフル活用した物流交通マネジメントの強化

- 完全自動運転などの普及を見据えた道路交通のあり方等の検討
- 中山間地や半島等の過疎地域における交通弱者のためのドローンを利用した物資輸送に加え、ICTやAIをフル活用した物流交通マネジメントの強化に向けた取組の推進
- 北陸特有の多積雪状態における自動運転技術の確立に向けた関係機関との連携

(4) ICT等の活用に向けた産学官連携による推進体制の強化

- ICT等の活用を推進する産学官の各団体が連携・協力した推進体制の構築
- ビッグデータの取得・利活用、実証実験、効果検証、他地域への展開などの推進