

和歌山県 新広域道路交通ビジョン





目次

1. 新広域道路交通ビジョンについて……………1

1 背景……………1

2 計画期間……………1



2. 和歌山県の将来像……………2

1 和歌山県の現状と見通し……………2

2 和歌山県の目指すべき姿……………12



3. 広域的な交通の課題と取組 ……14

1 和歌山県の広域的な交通の課題……………14

2 和歌山県の広域的な交通の取組……………20



4. 広域的な道路交通の基本方針 ……21

1 広域道路ネットワーク……………21

2 交通・防災拠点……………23

3 I C T 交通マネジメント……………24



1. 新広域道路交通ビジョンについて

1 背景

和歌山県では、将来にわたり発展し続けるために、京阪神圏をはじめ、首都圏、中部圏など日本全国につながる道路網や鉄道網、世界との玄関口となる空港・港湾といった交通ネットワークをより一層充実し、「ひと」・「もの」の流れを活性化することが重要です。

近年、全国では、トラックドライバーの高齢化が進行し、人口減少・少子高齢化に伴う深刻なドライバー不足が顕在化している一方で、国際海上コンテナ車（40ft 背高）の台数が5年間で約1.5倍に増加している状況にあり、物流生産性向上が求められています。

また、平成28年4月に発生した熊本地震では、熊本県内の緊急輸送道路約2,000kmのうち、50箇所で行き止まりが発生し、救命・救援、救援物資輸送などに支障が生じた他、内閣府の「道路に関する世論調査」において、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人は5割以上で前回調査より増加しており、災害時のネットワークに対する重要性は増しています。

これら物流生産性の向上や災害時ネットワークの重要性の高まりなどを背景として、平成30年3月30日に成立、同月31日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」（平成30年法律第6号）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指定する「重要物流道路制度」が創設されました。

重要物流道路の指定にあたっては、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した上で、効果的に指定する必要があります。

これらの動きに応えるために、本県がめざす将来像を計画に掲げた和歌山県長期総合計画をもとに、地域における広域的な道路交通に関する今後の方向性について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、ネットワーク・拠点・マネジメントの3つを基本方針とする和歌山県新広域道路交通ビジョンを策定することとしました。

2 計画期間

本ビジョンの計画期間は、概ね20～30年間とします。なお、今後の社会情勢等の変化に柔軟に対応するため、必要に応じて計画の見直しを行うこととします。

2. 和歌山県の将来像

1 和歌山県の現状と見通し

(1) 地勢

和歌山県は本州紀伊半島の南西部にあって、北は、大阪府、東は奈良県と三重県、南は熊野灘に接し、西は紀伊水道をはさんで徳島県と向かい合っています。東西約 94Km、南北約 106Km に及び、総面積は 4,724.65Km² で、国土の 1,25%を占めています。本県は古くから「紀（木）の国」と云われ、面積の大部分は紀伊山系を中心とする 1,000m 前後の山岳地帯で、高野山、那智山など古代から親しまれた山々が多くあります。

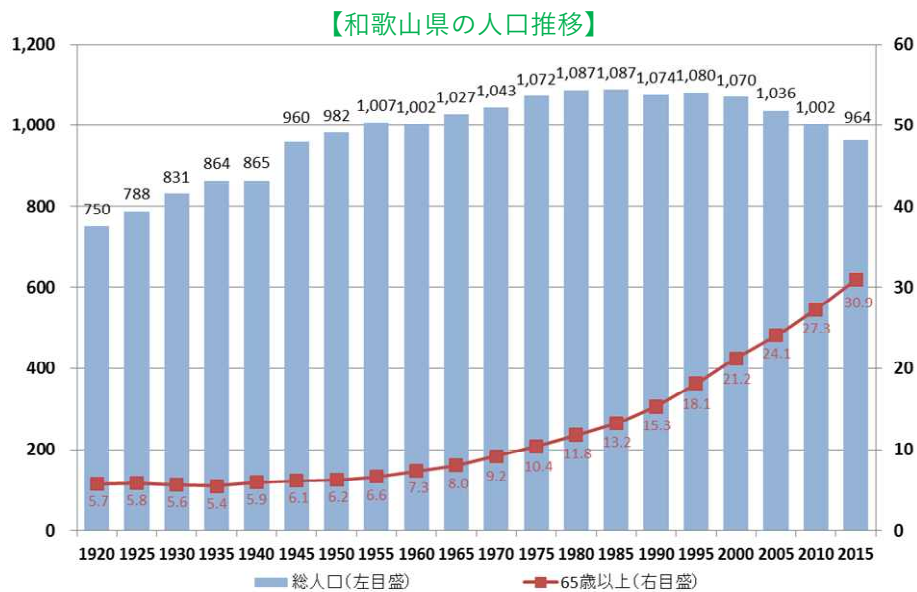
(出典：県土整備の概要 P.60)

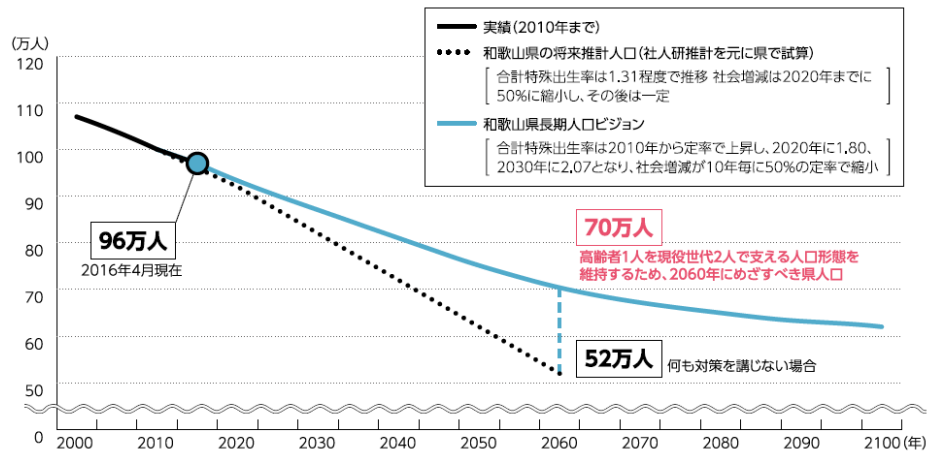
(2) 人口

和歌山県の人口は、全国よりも早い流れで減少が進んでおり、1985（昭和 60）年の 108 万 7 千人をピークに減少に転じ、1995（平成 7）年には、経済対策に伴う公共投資の増加や阪神・淡路大震災の影響等による一時的な転入超過があったものの、その後は減少が続き、今後、何も対策を講じなければ 2060 年には「50 万人」程度まで激減すると予想されています（国立社会保障・人口問題研究所 2013（平成 25）年 3 月推計）。

また、若年層の減少により、本県では 1970 年代以降急速に高齢化が進展し、2000（平成 12）年の国勢調査では、高齢化率は全国に先んじて「超高齢社会」と言われる段階（21%）を超え、2015（平成 27）年の国勢調査では、いよいよ 30%を超え、31%となりました。

(出典：和歌山県長期総合計画 P.17)





出典：和歌山県長期総合計画 P.17

(3) 土地利用

戦後、人口の増加とともにD I D（人口集中地区）の面積が拡大してきましたが、近年人口減少に転じたことで、まちなかの居住人口の減少や商店街の衰退にともなう空き家・空き地の増加など、中心市街地の空洞化が進んでいます。

住宅、公共施設、大規模商業施設等の郊外立地といった都市機能の外縁部への拡散により、守るべき優良農地が虫食いの的に減少するとともに、道路、水道、下水道の整備・維持など行政コストが増大しています。

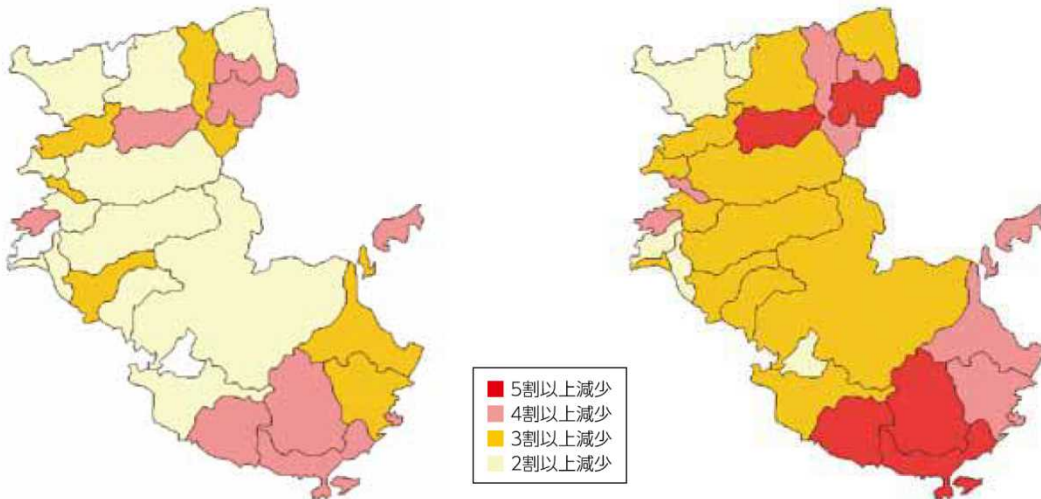
中山間地域では、人口減少や少子高齢化が顕著であり、集落としての維持が困難となっているところがあります。

(出典：和歌山県長期総合計画 P.19、129、131)

【国立社会保障・人口問題研究所による推計（2013.3）】

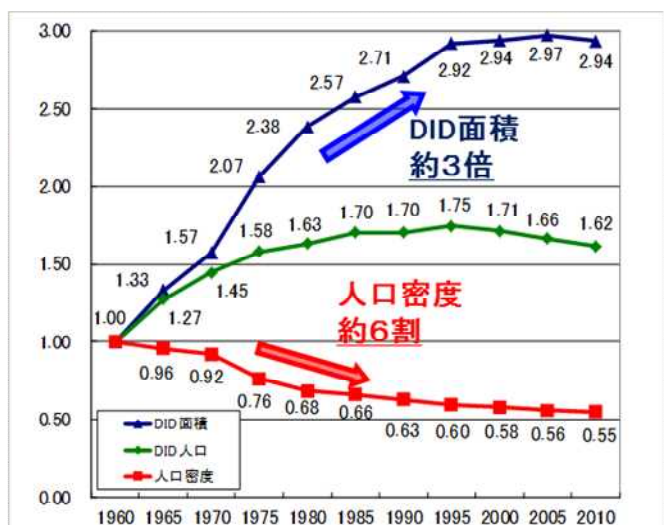
■ 人口の推移(全人口)
(2015年→2040年)

■ 人口の推移(生産年齢人口(15~64歳))
(2015年→2040年)



出典：和歌山県長期総合計画 P.19

【和歌山市における DID（人口集中地区）の拡大と人口密度の低下】



出典：和歌山県長期総合計画 P.19

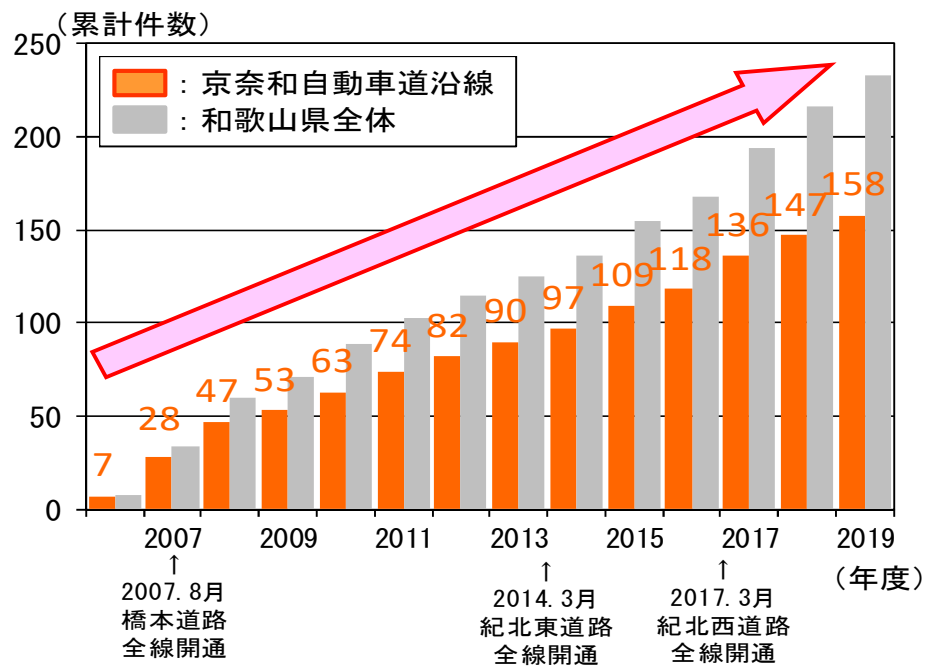
(4) 産業

和歌山県の産業構造は産出額で見ると、製造業の構成比が最も高く、なかでも鉄鋼、石油、化学の3分野で7割を占めています。また、全産業における農林水産業、建設業の比率が全国より高くなっています。

近年、近畿自動車道紀勢線や京奈和自動車道をはじめとする道路網の整備が進み、京阪神圏や中京圏の市場、関西国際空港との交通アクセスが飛躍的に向上したことで、過去とは違い、企業の進出先としての本県の相対的価値が高まっています。

(出典：和歌山県長期総合計画 P.55、59)

【企業立地数の推移】



(5) 物流

交通ネットワーク

産業振興、活力ある地域づくりなど和歌山県の将来のチャンスを保障するため、交通ネットワークは必要不可欠なインフラです。

高速道路については、2007（平成 19）年度末時点で供用率が 46%と、全国に比べ立ち遅れた状況でしたが、その後、近畿自動車道紀勢線南紀田辺 IC～すさみ南 IC 間や、京奈和自動車道の県内全線などが開通し、供用率も 80%と概ね全国平均に到達しました。

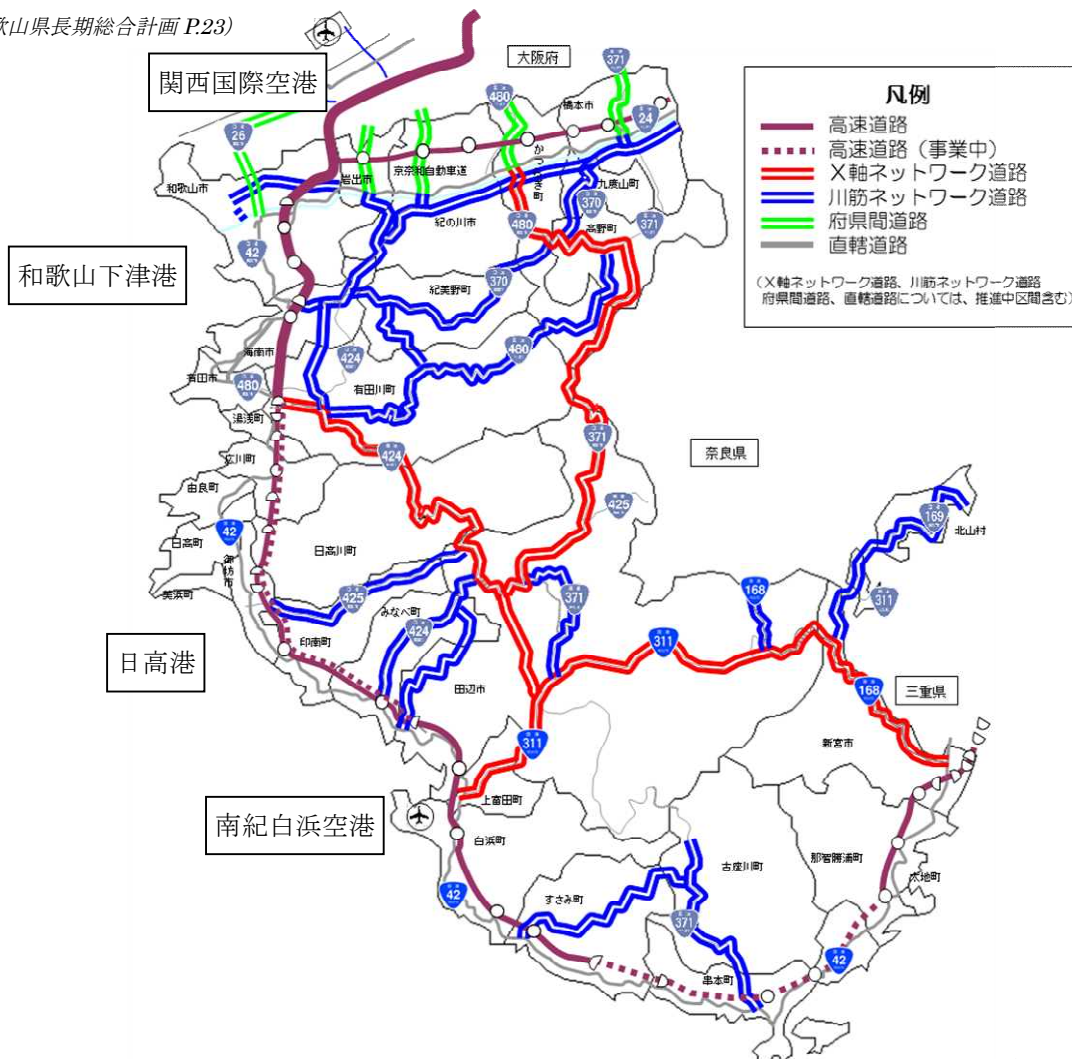
また、直轄道路等については、国道 26 号第二阪和国道が開通するとともに、国道 42 号有田海南道路、国道 4 2 号田辺西バイパス、国道 169 号奥瀬道路（Ⅲ期）などの整備が進んでいます。

さらに、内陸部骨格道路については、整備を進めていた X 軸ネットワーク道路が 2012（平成 24）年度に完成し、引き続いて川筋ネットワーク道路の整備を進めているところです。

空港については、完全 24 時間運用の国際ハブ空港である関西国際空港が至近距離にあり、県南部には南紀白浜空港があります。

また、港湾については、国際拠点港湾の和歌山下津港、重要港湾の日高港と 13 の地方港湾があります。このように、京阪神圏、首都圏、そして世界に短時間でアクセスできるとともに、県内も短時間で移動できる環境が整いつつあります。

（出典：和歌山県長期総合計画 P.23）



出典：和歌山県長期総合計画 P.23

増加する和歌山下津港のコンテナ貨物取扱量

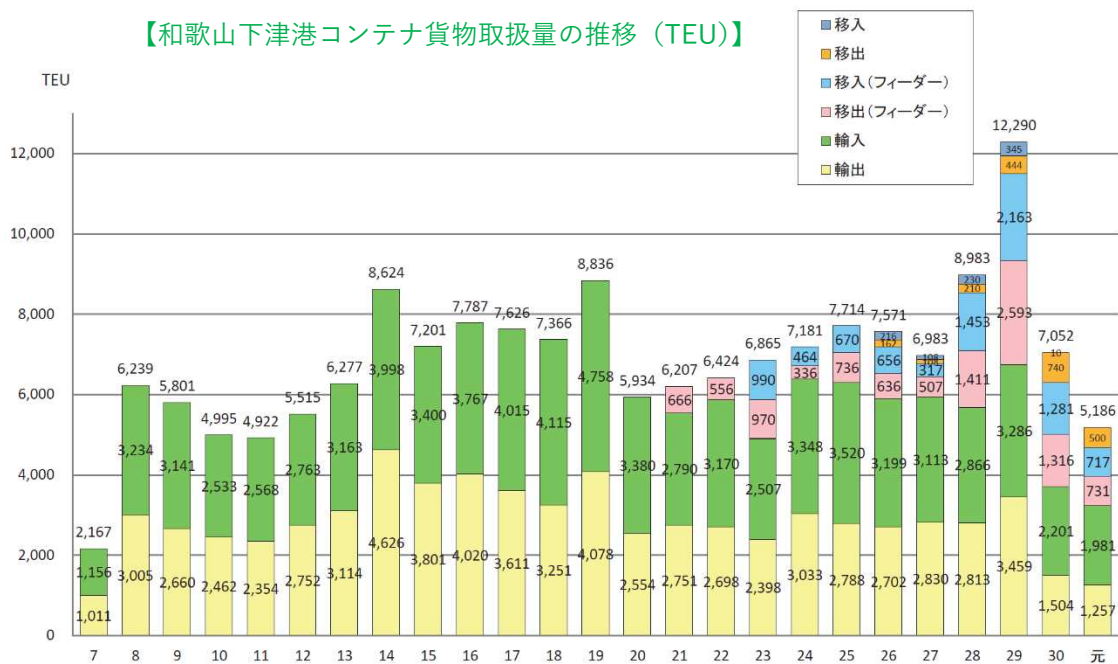
紀北地域においては和歌山下津港を、紀中地域においては日高港を、紀南地域においては新宮港を、地域振興の一翼を担う流通拠点として、機能が十分発揮できるよう重点的な整備を進めています。

(出典：令和元年和歌山県港湾統計 巻頭)

【和歌山県港湾位置図】



【和歌山下津港コンテナ貨物取扱量の推移 (TEU)】



(6) 交通

近畿圏（2府4県）における交通手段は、昭和55年から平成12年まで増加していた自動車を含め、いずれの交通手段もほぼ横ばいの傾向にあります。

その一方、和歌山県における交通手段は、バス、二輪、徒歩の分担率は年々減少する傾向にあり、自動車の分担率は約6割と年々増加し、自動車への依存度が高くなっています。

(出典：平成22年の京阪神都市圏における人の動き P.14、16)

【近畿圏（2府4県）の代表交通手段分担率の推移（平日）】



出典：平成22年の京阪神都市圏における人の動き P.14

【和歌山県の代表交通手段分担率の推移（平日）】



出典：平成22年の京阪神都市圏における人の動き P.16

(7) 観光

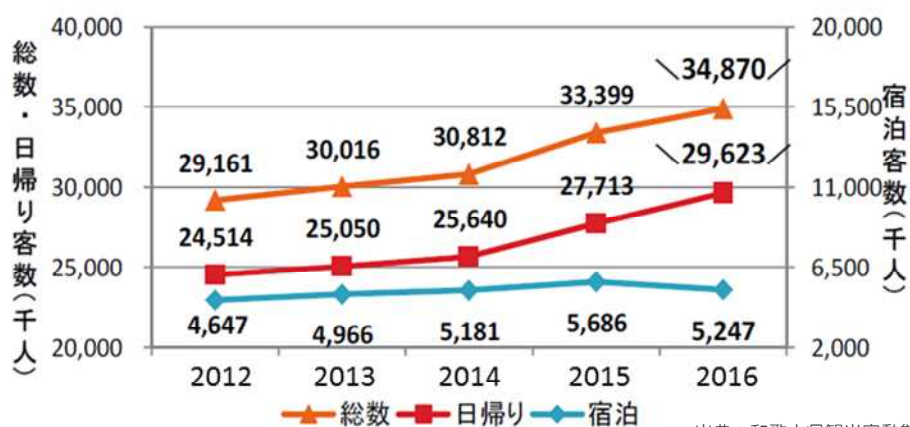
豊富な観光資源、増加する観光入り込み客数

和歌山県は、温暖な気候、海、山、川などの豊かな自然や、世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」に代表される歴史や文化、さらには四季折々の多彩な食材、温泉や各地に伝わる伝統行事など、魅力あふれる多様な観光資源に恵まれています。

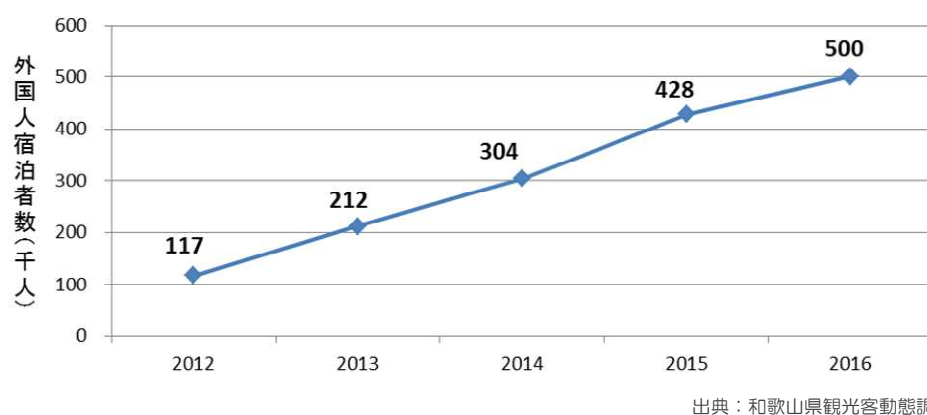
和歌山県への観光客数は、2011（平成23）年の紀伊半島大水害や東日本大震災の影響により大幅に落ち込んだものの、その後順調に回復し、2015（平成27）年および2016（平成28）年の観光入込客総数は2年連続で調査開始以降史上最高を記録しました。特に外国人観光客の増加が顕著です。

（出典：和歌山県長期総合計画 P.73、75、和歌山県観光客動態調査 H28）

【観光入込客数の推移】



【外国人宿泊者数の推移】



(8) 大規模自然災害の脅威

地震・津波

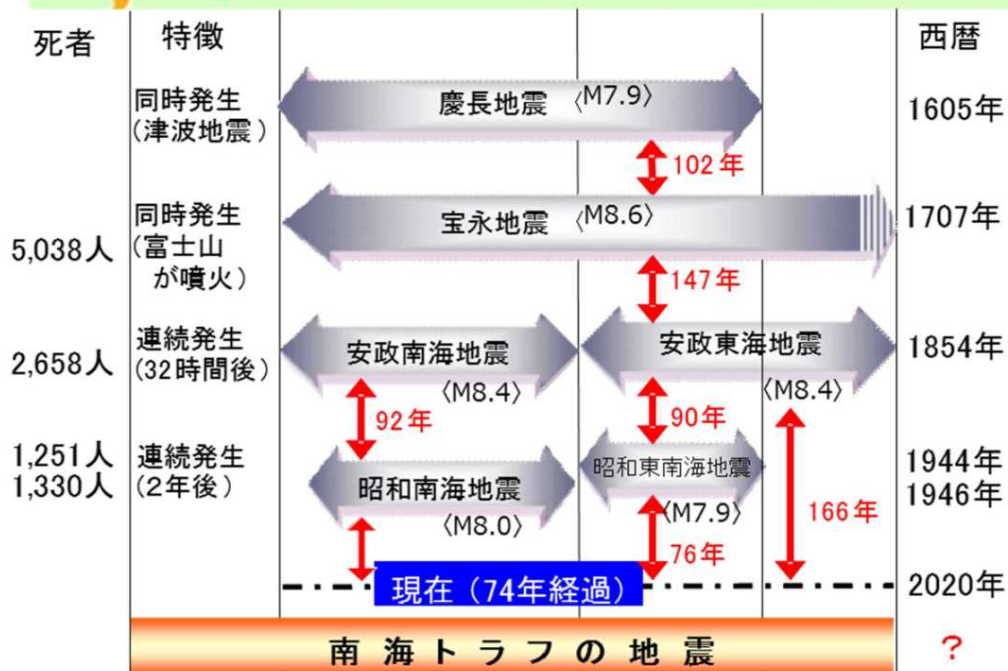
和歌山県は、地形的・気象的な特性ゆえに、度重なる災害を経験し、多くの尊い人命を失い、莫大な経済的・社会的・文化的損失を被ってきました。

南海トラフ地震は、今後30年以内に70～80%^{※1}の確率で発生すると評価されています。

また、中央構造線断層帯が和泉山脈に沿って横断しており、今後30年以内の発生確率は0.07～14%^{※2}と予測され、地震が起こる可能性が最も高いランクに分類されています。

(出典：※1 和歌山県国土強靱化計画 P.1、4、※2 和歌山県長期総合計画 P.21)

【南海トラフ地震の発生状況】



国の地震調査研究推進本部発表資料より作成



可能性のある震源域

※〈Mはマグニチュード〉

出典：和歌山県国土強靱化計画 P.4

風水害・土砂災害

和歌山県は、日本有数の多雨地域であるとともに、急峻な地形が多く、各河川の河口に広がる堆積低地を中心に市街地が発達しているため、集中豪雨・台風による浸水被害・土砂災害が頻繁に発生しています。

過去には、死者 1,247 人となった 1889（明治 22）年 8 月の大洪水をはじめ、死者及び行方不明者 1,046 人となった 1953（昭和 28）年 7 月の水害など死者を伴う甚大な被害をもたらした記録的な災害が発生しており、近年も、2011（平成 23）年 9 月の紀伊半島大水害により、死者 56 名、行方不明者 5 名、住家被害 7,933 棟という甚大な被害が発生しました。

（出典：和歌山県長期総合計画 P.22）

【紀伊半島大水害による被害状況】

■ 紀伊半島大水害による県内の被害状況

○ 人的被害の状況（人）

死者	行方不明者
56	5

○ 住家被害の状況（棟）

全壊	半壊・一部破損	床上・床下浸水	合計
240	1,838	5,855	7,933

道路通行止・・・180 箇所
 河川災害・・・31 水系、約 1,000 箇所
 土砂災害・・・97 箇所



那智川（那智勝浦町）



熊野川（新宮市：熊野大橋）



国道 168 号（新宮市）

出典：和歌山県長期総合計画 P.22

2 和歌山県の目指すべき姿

(1) 和歌山県長期総合計画（2017.4）における将来像

今後、加速度的に進んでいく人口減少の克服に向けた地方創生の動きや、相次ぐ大規模自然災害の発生に伴う国土強靱化の流れに加え、急速な高齢化や経済・社会のグローバル化の進展など、我が国を取り巻く状況は大きく変動しています。

一方で、和歌山県は“神々の棲む国”といわれた熊野、高野山をはじめ、連綿と守り続けてきた自然や文化など数多くの優れた特色をもっています。

このような状況を踏まえ、和歌山県がもつ優れた特色（強み）を積極的に生かして県政を発展させていく姿を

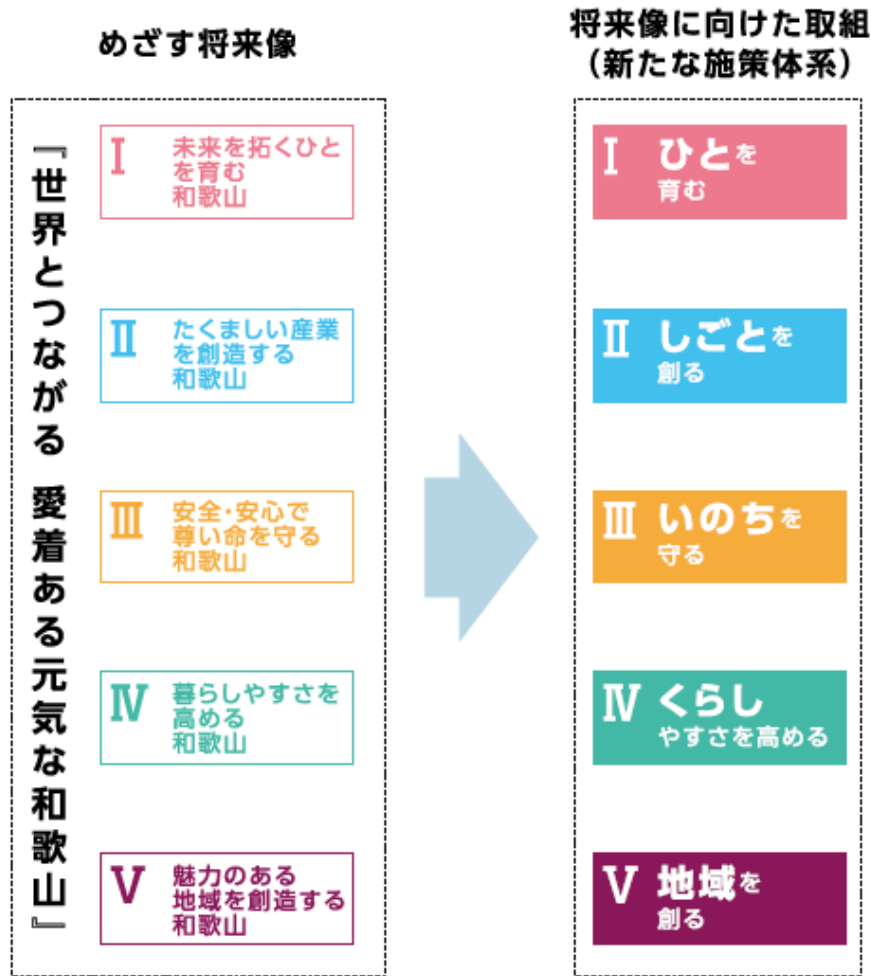
「世界とつながる 愛着ある元気な和歌山」 ～ 県民みんなが楽しく暮らすために ～

と表現し、和歌山県長期総合計画がめざす将来像としている。これは、

- 県民みんなが、故郷に愛着と誇りをもち、楽しく快適に暮らし、元気に活躍している姿
- 和歌山と交流・関係する多くの人々が、和歌山に愛着をもっている姿
- 和歌山の魅力ある産業や文化が、世界と直接つながり注目されている姿

をめざすものであり、次の5つの分野の将来像で構成されています。

【めざす将来像と取組】



出典：和歌山県長期総合計画 P.30

持続可能な和歌山県を実現するためには、「高齢者1人を現役世代2人で支える人口形態」を作らなければなりません。

そのためには、産業政策やインフラ等の条件整備を行って働く場を増やすとともに、和歌山の暮らしやすさや和歌山企業の存在をアピールすることで、一定の転出を見込みつつも、転入者を増やし社会減を抑制する必要があります。

また、今以上に子育て環境を良くすることによって、出生率を高め、新しく生まれてくる人を増やすことで、自然減を減らす必要もあります。

分野別の5つの将来像に向けた取組が最大限に発揮された場合、暮らしやすい社会が創られ、人口流出に歯止めがかかり、出生率が向上することで、人口減少をくい止めます。

(出典：和歌山県長期総合計画 P27～31)

3. 広域的な交通の課題と取組

1 和歌山県の広域的な交通の課題

(1) 交通ネットワーク（平常時）

道路ネットワーク

和歌山県が将来にわたり発展し続けるためには、京阪神圏をはじめ、首都圏、中部圏など日本全国につながる道路網や鉄道網、世界との玄関口となる空港・港湾といった交通ネットワークをより一層充実し、「ひと」・「もの」の流れを活性化することが重要です。

県内の高速道路の供用率は2016（平成28）年度末で80%と概ね全国平均に到達しましたが、近畿自動車道紀勢線については、未だミッシングリンクが存在しています。

また、関西大環状道路を形成する京奈和自動車道については、県内全線が開通したものの、関西経済の活性化には、さらに放射状道路である府県間道路の整備が必要です。

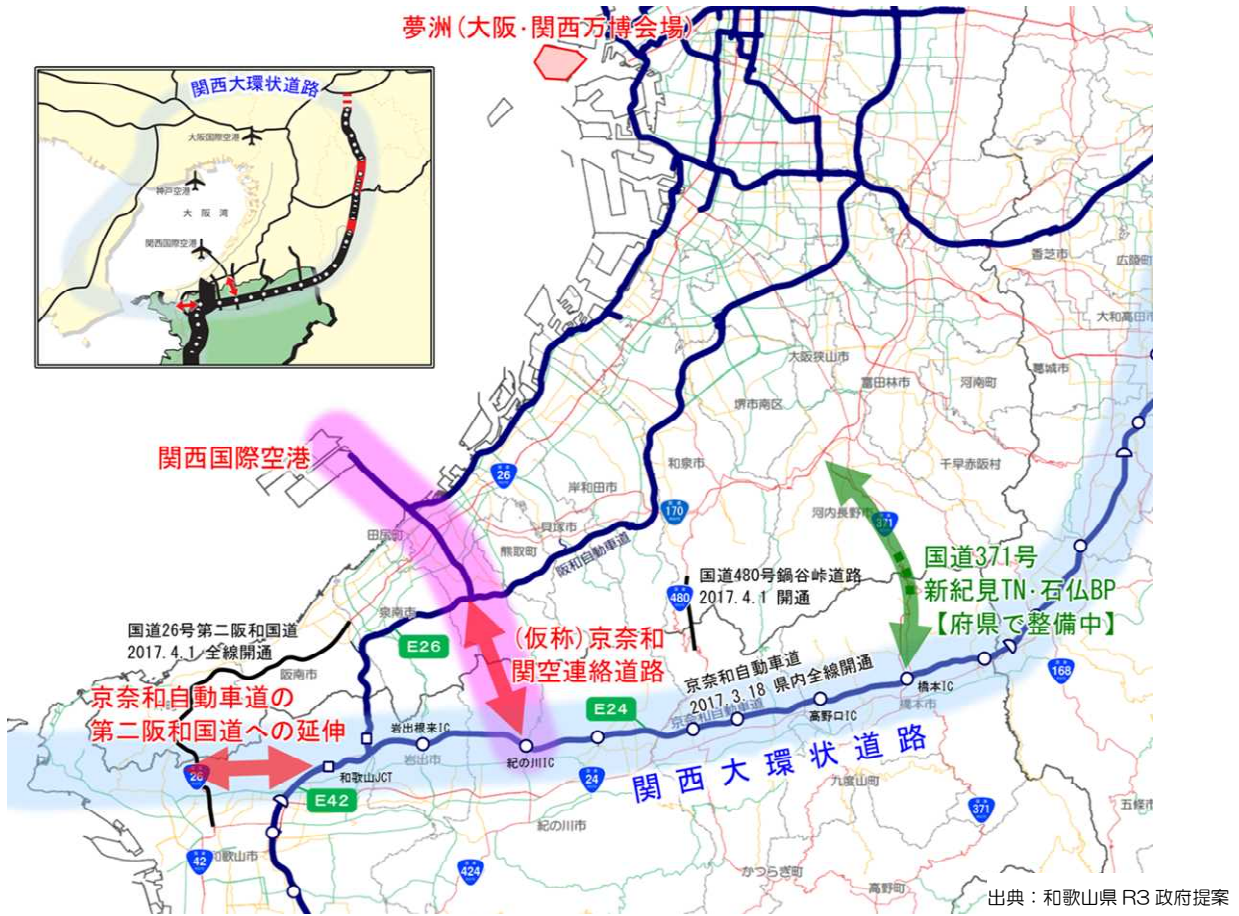
さらに、X軸ネットワーク道路が完成し、川筋ネットワーク道路の整備を進めていますが、近い将来発生が予想される南海トラフ巨大地震など大規模災害に備え、幹線道路のさらなる強化と代替性の確保が必要です。

（出典：和歌山県長期総合計画 P.135）

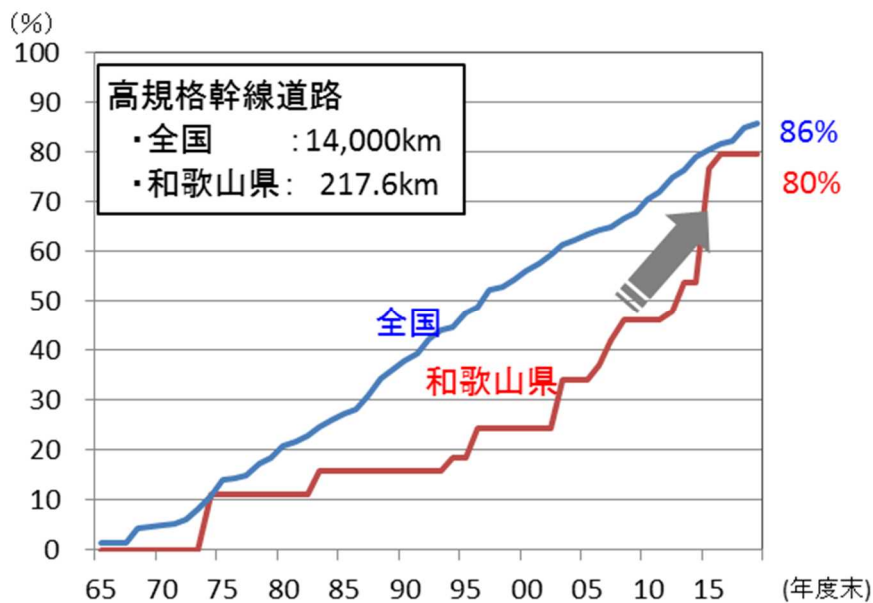
【高規格幹線道路の整備状況】



【府県間道路】



【全国及び和歌山県の高規格幹線道路整備率】



出典：県土整備の概要 P.61

【全国及び和歌山県の高規格幹線道路の整備状況】 R2.3 月末時点

	計画延長	供用延長	供用率
全国	約14,000km	11,998km	86%
和歌山県	217.6km	174.4km	80%

出典：全国高速道路建設協議会資料から和歌山県が作成

【和歌山県の高規格幹線道路整備率】 H31.4.1 時点

		路線数	実延長(km)	改良率(%)
一般国道	国土交通省管理	3	350	100.0
	県管理	8	725	67.2
	計	11	1,075	77.9
県道	主要地方道	47	938	56.8
	一般県道	143	954	36.8
	計	190	1,892	46.7
一般国道+県道		201	2,966	58.0
市町村道		30,668	10,762	44.2
県管理道路(県管理国道+県道)		198	2,617	52.4

出典：県土整備の概要 P.61

空港・港湾

南紀白浜空港は、本県唯一の空港として昭和43年に開港以来、紀南地方の観光・産業・経済・文化振興の拠点としての役割を果たしています。また、和歌山県に近接する関西国際空港で、近年、国際線の発着が増加しており、世界との時間距離が短縮され、世界がより身近なものになっています。

国際拠点港湾の和歌山下津港、重要港湾の日高港と、新宮港など13の地方港湾があり、地方港湾の由良港と勝浦港は避難港にも指定されています。

海外との取引拡大や訪日外国人旅行者の増加を図るため、空港・港湾の機能強化や利便性の向上が必要です。

(出典：和歌山県長期総合計画 P.135、県土整備の概要 P.14、17)



【南紀白浜空港】



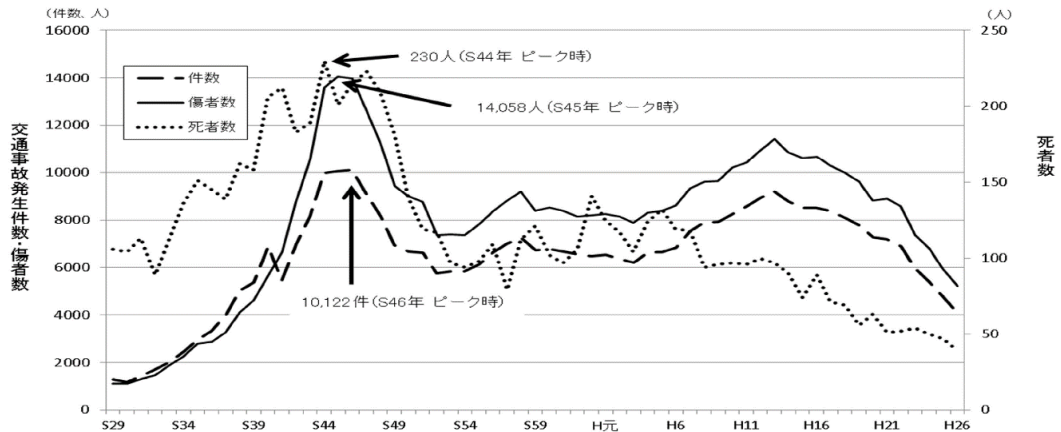
【和歌山下津港】

交通事故

県内の交通事故件数は2002（平成14）年から減少し続けていますが、総件数に占める高齢者が関係する交通事故割合は増加傾向にあり、これに関連する重大な結果を招く事故も後を絶ちません。

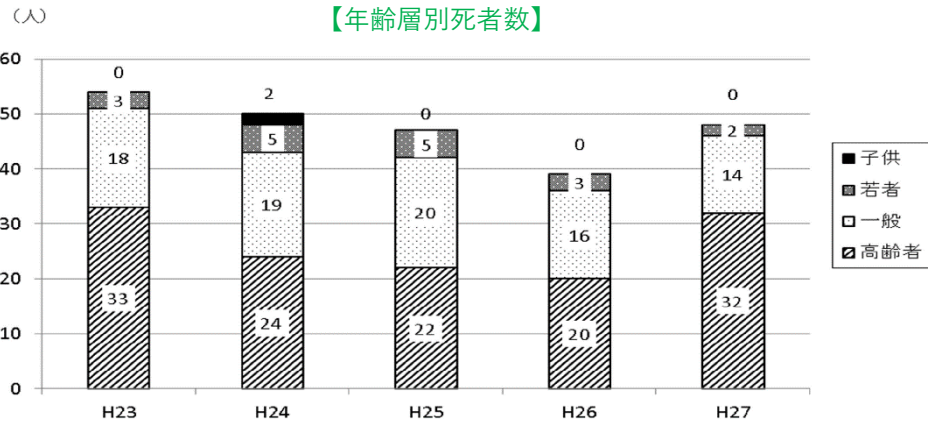
（出典：和歌山県長期総合計画 P.103）

【和歌山県における交通事故発生件数・傷者数及び死者数の推移】



注：昭和41年以降の件数には、物損を含まない

【年齢層別死者数】



出典：第10次和歌山県交通安全計画

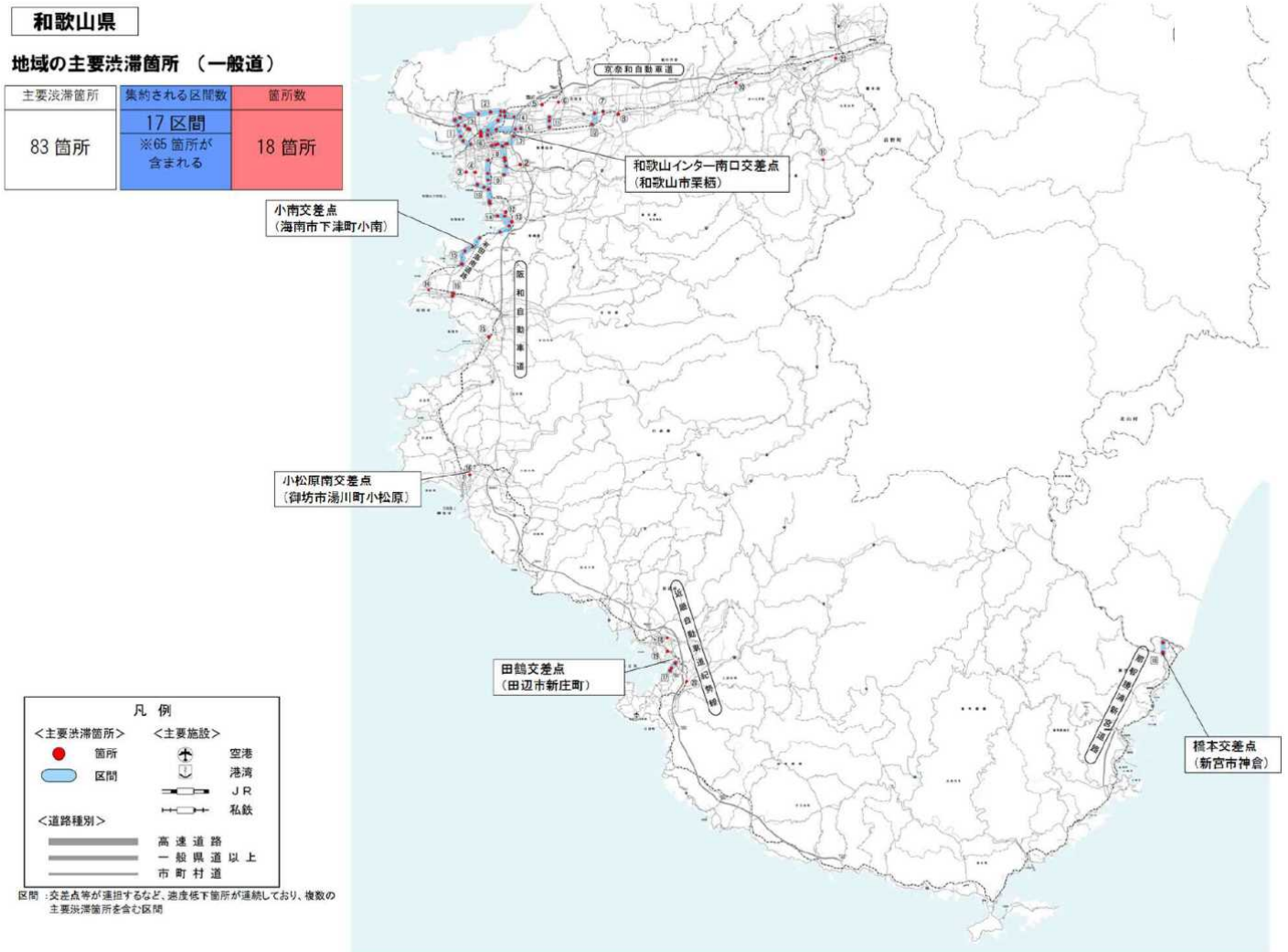
渋滞

和歌山県には 83 箇所の主要渋滞箇所があり、その多くが和歌山市周辺に集中しており、和歌山都市圏における円滑な走行に支障をきたしています。

都市内の円滑な交通・物流を担う都市計画道路の整備が遅れており、渋滞の緩和や中心部へのアクセス機能の向上が必要です。

(出典：和歌山県道路交通渋滞対策協議会資料、和歌山県長期総合計画 P.135)

【和歌山県内の主要渋滞ポイント】



出典：和歌山県道路交通渋滞対策協議会

(2) 交通ネットワーク（災害時）

自然災害による道路ネットワークへの影響

和歌山県は日本有数の多雨地域であるとともに、急峻な地形が多く、各河川の河口に広がる堆積低地を中心に市街地が発達しているため、集中豪雨・台風による浸水被害・土砂災害が頻繁に発生しています。

また、南海トラフ地震は、今後30年以内に70～80%※の確率で発生すると評価されており、大規模災害に備え、幹線道路のさらなる強化と代替性の確保が課題です。

（出典：和歌山県長期総合計画 P.22、135、※和歌山県国土強靱化計画 P.5）

【紀伊半島大水害による被災状況】



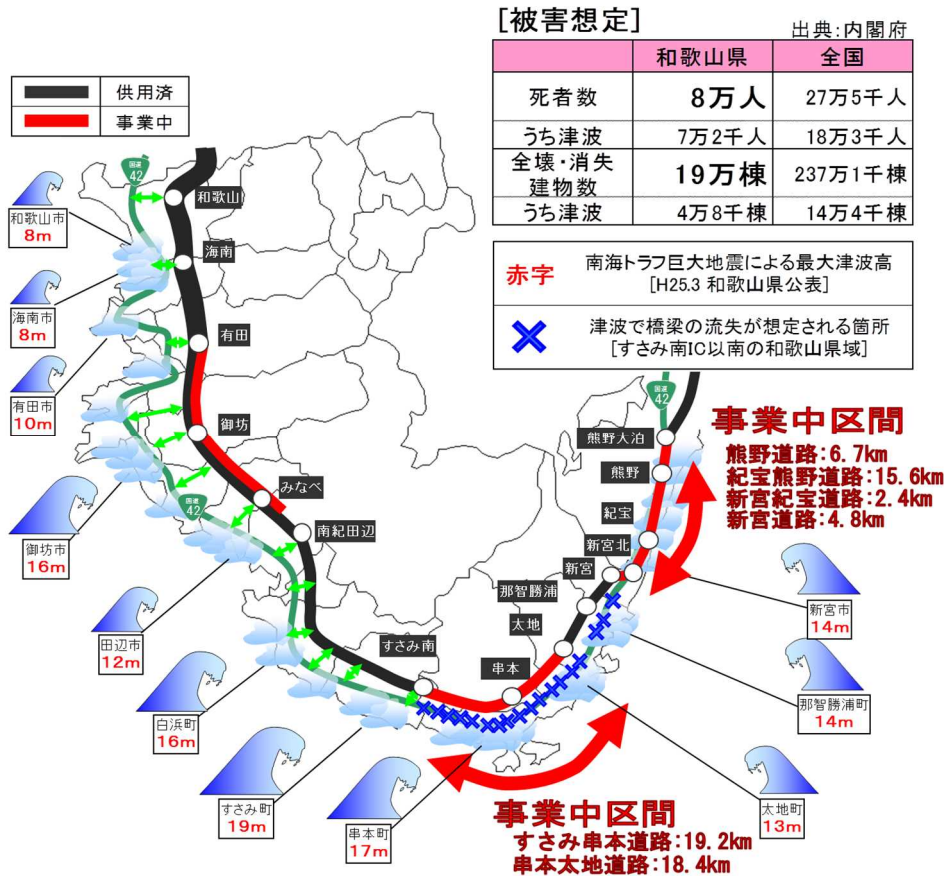
熊野川（新宮市：熊野大橋）



国道168号（新宮市）

出典：和歌山県長期総合計画 P.22

【南海トラフ巨大地震などの大規模災害に備えた高速道路整備】



出典：県土整備の概要 P.5

2 和歌山県の広域的な交通の取組

(1) 交通ネットワーク

企業立地や産業振興、活力ある地域づくりといった本県の将来のチャンスを保障するものとして、また、南海トラフ巨大地震などの大規模災害への備えとして、高速道路や県内の幹線道路網を早期に整備し、県内主要都市間の2時間移動を可能とするとともに、県内各地のどこからどこへでも概ね3時間で移動できる「県内3時間移動」を実現します。

関西国際空港の利用促進、南紀白浜空港や各港湾の機能強化を図るとともに、空港・港湾と県内各地とのアクセスを向上させ、国内外から多くの交流人口や広域的で活発な物流を創り出し、「世界と直接つながる和歌山」を実現します。

(出典：和歌山県長期総合計画 P.135)

(2) ICT や自動運転等の技術革新を踏まえた新たな取組

ストレスフリーで移動できる交通アクセスの構築

観光地を快適に周遊できるよう、県内各地を概ね3時間で移動できる道路網を整備するとともに、都市内の円滑な交通・物流を担う都市計画道路を整備し、渋滞の緩和や中心部へのアクセス機能の向上に取り組みます。

また、鉄道やバスのスムーズな乗降・乗り換えを実現し、利便性を向上させるため、公共交通機関へのIC決済システムの導入を促進します。

さらに、大都市圏のターミナル等からの直結バスルートの新設を促進するとともに、鉄道・空港などの一次交通の拠点と地域内の観光地間を結ぶ二次交通の円滑な接続を図るため、バス、タクシー、レンタカー、レンタサイクルなど観光客のニーズに応じた移動手段をスムーズに利用できる環境整備を促進します。

(出典：和歌山県長期総合計画 P.78、135)

渋滞対策・交通安全対策

中心市街地や主要観光地等においては、道路管理者間や民間関係機関が連携し、ETC2.0と民間保有データとの相互利用やICT等の革新的な技術を積極的に活用し効果的な渋滞対策や交通事故対策の立案と効果検証に取り組みます。

また、ETC2.0等のデータの活用により、潜在的な危険箇所を特定し、生活道路の交通安全対策に取り組みます。

4. 広域的な道路交通の基本方針

1 広域道路ネットワーク

高速道路ネットワークの早期整備

和歌山県の将来のチャンスを保障するものとして、さらに大規模災害への備えとしてもミッシングリンクの早期解消は急務であることから、近畿自動車道紀勢線の紀伊半島一周の早期実現に取り組みます。

活力ある地域発展や、渋滞による経済損失の解消、対面通行による重大事故の防止を図るため、近畿自動車道紀勢線の南紀田辺 IC までの4車線化を早期に実現するとともに、南紀田辺 IC～南紀白浜 IC 間と京奈和自動車道についても交通量の増加に合わせて4車線化に取り組みます。

県内外の一体的発展に寄与する幹線道路の整備推進

高速道路の整備効果を県内全域さらには近畿全域へ波及させるため、高速道路の整備に合わせ、府県間道路や直轄国道の整備を推進するとともに、県内主要都市間をつなぐX軸ネットワーク道路や川筋ネットワーク道路をさらに強化するなど、高速道路と内陸部との連携を図る幹線道路網を重点的に整備します。

都市内道路及び基本的な生活に不可欠な道路の整備推進

日常生活の利便性向上に資する都市内道路や生活に不可欠な道路を選択と集中により効果的に整備します。

歩行者の安全な通行を確保するため、通学路など生活道路における歩道を加速度的に整備します。

構想路線の具体化

京奈和自動車道などの整備効果をさらに波及させるため、「京奈和自動車道の第二阪和国道への延伸」や「京奈和関空連絡道路（仮称）」の具体化に取り組みます。

救助・救援に資するルートの確保

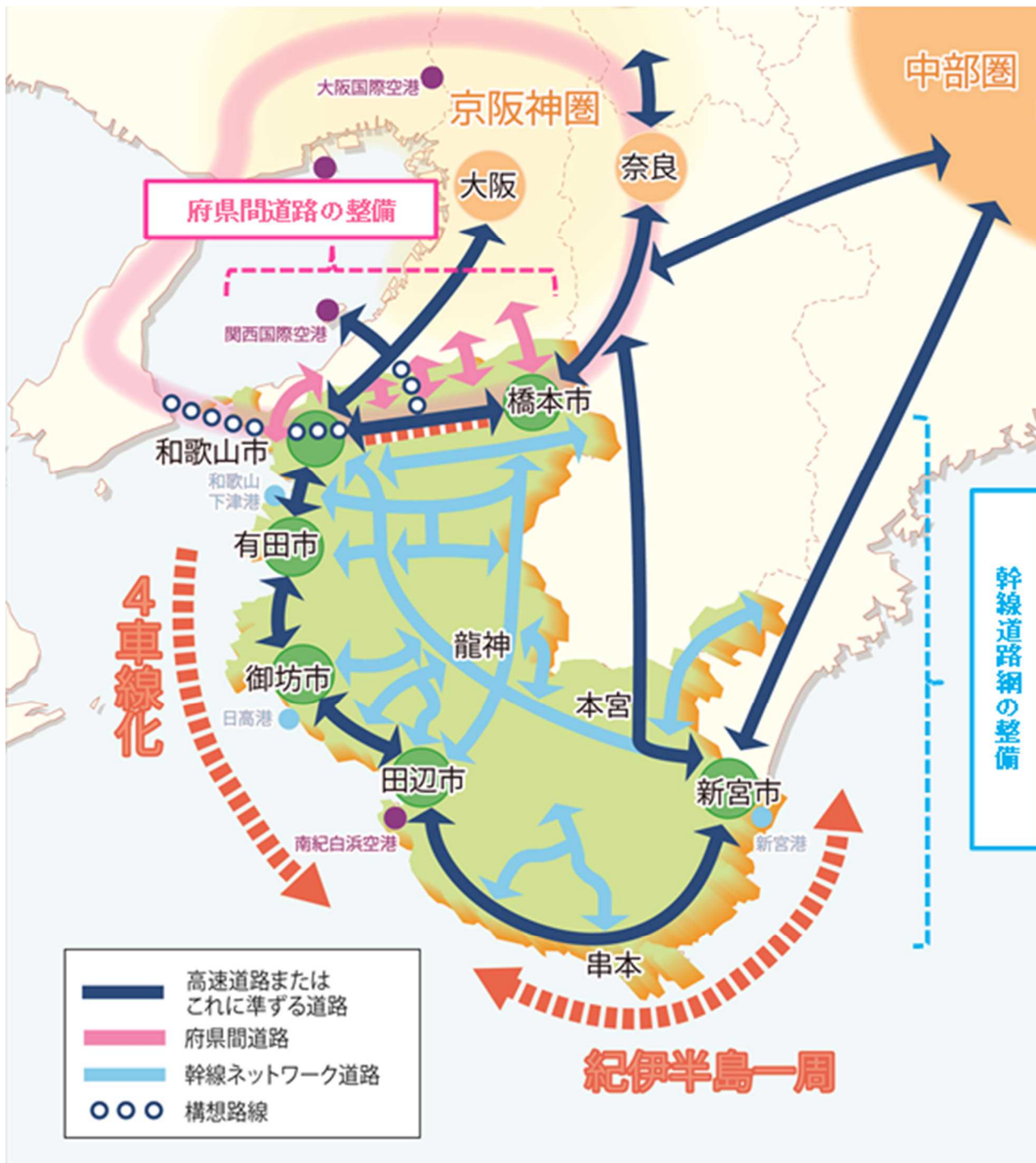
紀伊半島一周高速道路の実現など、災害時の迅速な救助や物資供給に必要な広域的な道路網の整備促進を図ります。

ルートの代替性を確保する観点から、県内幹線道路やそれを補完する道路を引き続き整備し、県内各地に迅速かつ確実に人員や物資を送るための道路網の整備推進を図ります。

災害時においても緊急輸送道路の円滑な通行を確保するため、橋梁耐震化や道路斜面对策を進めます。

(出典：和歌山県長期総合計画 P.88、136)

【「ひと」・「もの」の流れを活性化させる交通ネットワーク】



出典：和歌山県長期総合計画 P.137

2 交通・防災拠点

関西国際空港の利用促進

関西国際空港が至近距離にあるメリットを生かし、公共交通機関の接続向上や連絡道路の整備など、関西国際空港へのアクセス利便性の向上を図ります。

南紀白浜空港の利用促進

空港と各観光地や鉄道駅を連絡する道路の整備やバス・鉄道等の利便性向上を進めることで、観光客やビジネス客の利用促進を図ります。

港湾の機能強化

港湾へのアクセス向上に資する高速道路や主要幹線道路等の整備を促進することで利便性向上や物流効率化に取り組みます。

地域活性化の視点からの拠点整備

地域の雇用創出や経済の活性化、災害時の活動拠点としての役割を担う「道の駅」において、新たな施設の設置や既存施設の機能強化を推進します。

救助・救援に資するルートの確保

災害時の重要な交通手段として、被災者の搬送や、物資・人員の受入・輸送の拠点となる空港や港湾の機能を確保します。

(出典：和歌山県長期総合計画 P.88、136、138)

3 ICT 交通マネジメント

地域モビリティサービスの強化

情報通信ネットワークの強靱化や災害情報を共有するシステムの整備を促進し、ICTやAI技術の活用によって情報共有や情報リテラシーの向上を図り、地域住民や道路利用者の安全性向上に取り組むとともに、ETC2.0を活用した交通安全性の向上や効率的な移動の促進など、地域モビリティサービスの強化を図ります。

都市部や観光地周辺の渋滞対策、中山間地域の人流・物流の確保

和歌山市などの都市部における渋滞対策や、白浜町をはじめとする観光地周辺などで広域的に発生する渋滞を解消し、回遊性が高く、円滑な移動が可能な魅力ある観光地を創造するため、ICT・AI等の革新的な技術を活用し、面的に交通需要をマネジメントするための検討を進める。一方、本格的な人口減少と高齢化が進行する中、高齢化が進行する中山間地域においては、人流・物流を確保するため、自動運転サービスの社会実装や地域モビリティサービスの強化を図ります。

道路交通情報提供の充実

広域的な道路ネットワークを中心として、平常時や災害時を含めたデータ収集や利活用を強化し、ICTを活用した道路交通情報提供の充実等を図ります。

推進体制の強化

これらの取組の推進に際して、ICTを活用した新たな道路政策や交通マネジメントを推進するための検討体制を強化します。