

### 1. 高速道路を取り巻く環境

(1) 高速道路ネットワークの進展に伴う更なる機能性向上の要請 ・高速道路の8割が開通済	(2) 高速道路における安全上の課題の顕在化 ・暫定2車線区間の飛び出し事故 ・逆走事故
(3) 激甚化する災害時における高速道路ネットワークへの期待 ・熊本地震 ・北海道台風被害	(4) 生産性向上に対する社会的要請 ・労働生産性向上 ・働き方の改善

### 2. 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組

(1) 目指す方向性

1) 世界でも事故率が低く、安全性の高い高速道路  
2) あらゆる災害に対して強く、回復力の高い高速道路  
3) 全てのドライバーにとって使いやすく、快適で安心な高速道路

(2) 留意すべき視点

1) 利用者の視点や行動の重視  
2) 他分野の施策との連携  
3) 最新技術の進展とその活用

### (3) 施策の具体的な提案

1) 利用者の安全確保	<p>① 暫定2車線区間の対策 ➡ 速度低下等の区間で4車線化、付加車線設置(生産性向上の観点も踏まえ圏央道などを早急に4車線化) ・最新データにより効果的な付加車線の設置や3車線運用などの工夫 ・今後、当面整備する暫定2車線区間はワイヤロープを標準設置</p> <p>② 逆走対策 ➡ 2020年までに逆走事故ゼロを目標とした取組の加速 ・運転支援に資する新技術の早期実用化 ・路車連携による車両の自動制御など自動運転技術の活用検討</p> <p>③ 歩行者・自転車等の進入対策 ➡ 誤進入者の行動特性を踏まえた対策</p> <p>④ 自動運転の実現に向けた取組 ➡ 新東名でのトラック隊列走行を可能とする6車線運用</p> <p>⑤ 交通安全施設の整備等 ➡ 新技術も活用した交通安全施設の整備 ・落下物の早期発見・回収のための道路緊急ダイヤル(#9910)の普及活用</p>
2) ネットワークで信頼性の高い	<p>① 防災・減災対策 ➡ 一般道路と連携したネットワークとしての防災対策を実施 ・平常時・災害時を問わない安定輸送確保のための路線指定と機能強化等 ・橋梁の耐震対策やSA・PAの防災機能強化の推進 ・道路区域外からの災害対策の強化</p> <p>② 工事規制の影響の最小化 ➡ 複数工事の集約化や工事時の車線運用の工夫 ・暫定2車線区間の代替となる車線・経路の整備や拡幅等の計画的な推進</p> <p>③ 雪氷対策 ➡ 準天頂衛星を活用した除雪車両の運転支援</p>
3) 快適な利用環境の実現	<p>① 休憩施設の使いやすさの改善 ➡ ユニバーサルデザイン化等によるSA・PAの施設充実 ・道の駅やガソリンスタンド等への一時退出の全国展開</p> <p>② 高速バスの利便性向上 ➡ 高速バス停の配置見直しなど機能向上 ・インターチェンジ周辺での乗継ぎ拠点の整備</p> <p>③ 高速トラック輸送の効率化支援 ➡ SA・PAへのトレーラー分離・連結スペースの整備や路外施設活用</p> <p>④ 訪日外国人旅行者への対応 ➡ 2020年までに高速道路のナンバリング概成</p> <p>⑤ スマートIC等による地域とのアクセス強化 ➡ スマートICや民間施設と直結するICなど柔軟に設置</p>

### 3. 施策の進め方について

(1) 安全・安心計画(仮称)の策定

- ・無料区間を含め、「安全・安心計画(仮称)」として中期的な整備方針をとりまとめ
- ・コスト縮減等の経営努力などを活用しつつ、暫定2車線区間の4車線化や耐震対策などを早急の実施

(2) 負担のあり方(4車線化等)

有料区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通状況を勘案し、優先度を明確にした上で利用者負担で早期整備</li> <li>・4車線化の優先度が低い区間はワイヤロープを基本としつつ、利用者や地方の負担の活用など様々な方策の導入可能性を検討</li> </ul>	無料区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新直轄区間でのワイヤロープ設置等に係る制度を設け、整備</li> <li>・4車線化は、周辺ネットワークや整備の経緯を踏まえつつ、地域の意見を聴取した上で、利用者負担(有料事業)による整備を導入</li> </ul>
------	--	------	--

(3) 多様な連携・協働

国や地方公共団体、高速道路会社等が連携／物流事業者等とも協調して業務改善等の方向性と連動した施策を推進

4. 今後の検討課題 維持管理・更新に係る負担のあり方／利用者重視の料金体系の推進／交通流を最適化する料金・課金施策の導入／ETC2.0の普及促進・活用・オープン化等