

# 高速道路における安全・安心基本計画(案)

令和元年 月 日

国土交通省 道路局



# 1. はじめに

## (1) 計画の背景・目的

我が国の高速道路については、現在、全体計画14,000kmの高規格幹線道路網のうち、約85%にあたる約11,900kmが開通している。高速道路ネットワークの進展にともない、社会経済活動における高速道路の役割の重要性は増しており、人口減少下において、社会の生産性を向上させ、持続的な経済成長や国際競争力の強化を図るため、高速道路をより効率的・効果的に活用していくことが極めて重要である。

我が国では、限られた財源の中でネットワークを繋げることを第一に高速道路の整備を進めてきた結果、開通延長の約4割が暫定2車線区間となっており、諸外国にも例を見ない状況にある。暫定2車線区間では、その大部分が対面交通であることから、対向車線への飛び出しによる事故が年間約300件起きている。また、一度事故が発生すれば重大事故となる確率が高くなり、被害も大きくなるなど、安全性や走行性、大規模災害時の対応等に大きな課題がある。

また、近年、高速道路における逆走が2日に1回以上の割合で発生し、その45%が75歳以上のドライバーであることや、歩行者・自転車等の進入が毎日平均して10件以上発生し増加傾向であることなど、安全に関わる社会的な課題が顕在化してきている。

更に近年、降雨・降雪が局地化・集中化・激甚化しているほか、南海トラフ地震や首都直下地震等が高い確率で発生することが予測されている。物流におけるサプライチェーンの拡大等、社会経済活動の高度化により、災害の影響が、発生地域にとどまらず広域にわたり複雑化・長期化するおそれがある中で、災害時のネットワークの重要性が増してきている。

加えて、生産活動の根幹にある人流・物流を担うバス・トラックドライバーの不足が進行する中、その労働生産性向上や働き方の改善に向けて、休憩施設の駐車マス不足、乗り継ぎ・中継輸送を可能とする休憩施設の改善など、意欲的に取り組むべき課題が多く残されている。

このように、我が国においては、高速道路ネットワークをつなぐという高速道路の水平的展開は概ね完了してきたところであるが、今後は、形成された高速道路ネットワークについて、安全性、信頼性や使いやすさを向上する観点から更なる機能強化を図っていく段階へ転換していく必要があるといえる。また、安全・安心に係る施策については、高速道路政策を担う国が、目指すべきサービス水準などを含む基本計画を定めることにより、着実な推進を図ることが重要である。

本計画は、社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会が2017年12月にとりまとめた「高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 基本方針」を踏まえ、その中で提案された各具体施策について、国が中期的な整備方針等を示し、もって計画的かつ着実な推進を図ることを目的に「高速道路における安全・安心基本計画」として策定するものである。

## 1 (2) 留意すべき視点

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の実施にあた  
3 った、施策の効果を最大限に高めるため留意すべき視点について、以下  
4 のとおり示す。

### 5 6 1) 利用者の視点や行動の重視

- 7 • 高速道路の機能強化においては、利用者の安全性や利便性等の向上が  
8 第一の目的であるため、その実施内容や箇所の検討にあたっては、ビ  
9 ッグデータ等の活用とあわせて、利用者の視点に立って、現状の課題  
10 を的確に把握し、優先度を明確にしながら対応を図る。その上で、高  
11 速道路側だけでの対策ではおのずと限界があるため、利用者の適正な  
12 行動を促すような働きかけを行うことも重要である。

### 13 14 2) 他分野の施策との連携

- 15 • 高速道路は、人やモノの移動を通じて、物流や観光、地域産業など様  
16 々な分野の活動を支えており、施策の効果を高めるためには、これら  
17 高速道路以外の分野に係る施策との積極的な連携が必要である。  
18 • 高速道路だけでなく、一般道路も含めた道路ネットワーク全体の安全  
19 ・安心を高める観点から、国や地方公共団体、高速道路会社等が連携  
20 して施策を推進する。また、物流事業者、バス事業者などとも協調し  
21 て、事業展開や業務改善の方向性と連動した施策を推進する。

### 22 23 3) 最新技術の進展とその活用

- 24 • 近年、IoT、ビッグデータ、AI、ロボット、センサー等の技術革新が  
25 急速に進展しており、こうしたICT技術等の活用は、人の認知や判断  
26 等の能力や活動を補い、また、人間の不注意等によるミスを極力排除  
27 し、更には、それによる被害を最小限にとどめるなど、交通安全に大  
28 きく貢献することが期待できる。  
29 • とりわけ経済・社会活動に大きな変革をもたらす自動運転について  
30 は、市場化・サービス化の実現に向けて、研究開発・技術の確立が進  
31 められており、高速道路の更なる進化のため、その実装を視野に取組  
32 を進める。

### 33 34 4) 会社の自主性の尊重

- 35 • 施策の推進にあたっては、償還計画への影響に留意しつつ、民営化の  
36 主旨を踏まえ、民間のノウハウをより一層発揮できるよう、施策の実  
37 施主体である高速道路会社の自主性を最大限に尊重する。

## 2. 計画の基本的な事項

### (1) 計画の対象

- ・国及び高速道路会社が主体となって、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上させる観点から、本計画の対象路線は、高規格幹線道路（国・高速道路会社管理区間）及びその他の高速道路会社管理道路とする。
- ・なお、安全・安心の確保にあたっては、交通安全、災害への対応、メンテナンスなどの課題があるが、メンテナンスについては、「インフラ長寿命化計画」に基づき、5年に1度、近接目視による全数監視を実施しているなど計画的かつ着実に実施していることから、本計画には位置づけないこととする。

#### <計画対象>

(単位：km)

管理者	高規格 幹線道路	その他高速道路 会社管理道路	計
国土交通省	2, 386	—	2, 386
東日本高速道路(株)	3, 806	138	3, 944
中日本高速道路(株)	2, 044	73	2, 117
西日本高速道路(株)	3, 363	171	3, 534
本四高速道路(株)	173	—	173
首都高速道路(株)	—	320	320
阪神高速道路(株)	—	250	250
計	11, 772	952	12, 724

(2019.7.1時点)

### (2) 計画の構成

- ・高速道路における安全・安心計画は、高速道路政策を担う国が策定する「安全・安心基本計画（本計画）（以下、基本計画）」と、具体施策の実施主体として高速道路会社等が策定する「安全・安心実施計画（別途策定）（以下、実施計画）」で構成される。
- ・基本計画においては、各具体施策について基本的な方針や整備目標等を記載する。
- ・実施計画においては、基本計画の内容を踏まえるとともに、具体施策の実施主体として把握している利用者のニーズ等を反映し、事業展開、整備手法（事業箇所、優先順位）等を記載する。また、実施主体の独自の工夫、組織・体制等の戦略についても記載する。
- ・計画の策定にあたっては、現場の知見に基づく高速道路会社等の意見を踏まえ、サービス水準に関する調整を行いながら、国と高速道路会社等との適切なパートナーシップの下、進めるものとする。

### (3) 計画期間

- ・計画期間は、概ね10年程度を基本とし、各具体施策毎に基本的な方針・整備目標等を踏まえて設定する。

1 (4) 計画の進め方

- 2       • 計画の実施にあたっては、コスト縮減等の経営努力や現下の低金利  
3       状況等を活用しつつ計画的に進めることとし、毎年の事業計画に反  
4       映し、必要に応じて実施状況の確認を行うとともに、今後の社会経  
5       済の動向等を踏まえた計画の修正を行うものとする。

### 3. 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する具体施策

#### (1) 暫定2車線区間の解消

##### 1) 計画的な4車線化の推進

- 目標**・概ね10～15年で有料の暫定2車線区間の半減を目指す（長期的には解消）
- ・土工部についてワイヤロープを2022年度内（高速道路会社管理区間は2020年度内）に設置概成。

- ・高速道路の暫定2車線は、国際的にも稀な構造であるとともに、速度低下や対面通行の安全性、大規模災害時の通行止めリスクといった課題があり、長期間存続させることは望ましくない。そのため、4車線化により高速道路が本来有すべき機能を全線に渡り確保する必要がある。しかしながら、有料区間における対面通行区間は未だ全国で約1,600kmあり、これまでの施工実績から全線4車線化を実現するには約8兆円の費用が必要と試算される。
- ・よって、有料区間については、暫定2車線区間の4車線化を計画的に推進するため、優先的に事業化し整備する、課題の大きい区間（以下、「優先整備区間」とする）を選定する。選定にあたっては、各IC間毎に以下の観点における課題の大きさを評価した結果を踏まえ、別表のとおりとする。なお、時間信頼性の確保に課題のある区間は、4車線化の整備後に、ネットワークにおいて隣接する区間に影響する可能性があることや、路線全体の4車線化等の状況も考慮している。

#### <解消すべき課題>

- ①時間信頼性確保
- ②事故防止
- ③ネットワークの代替性確保

- ・優先整備区間については、概ね10年から15年程度で4車線化を目指す。
- ・その実現に向けて、現況の交通機能を確保しつつ4車線化等の工事を速やかに実施できるよう、事業着手に向けた調査設計を行い、効果的な付加車線の設置や3車線運用など、道路を賢く使う観点も踏まえながら、コスト縮減策や効率的な事業手法を検討し、事業費等を精査する。
- ・事業の実施体制の確保等の観点から、全ての優先整備区間に同時に着手することは困難であることから、選定した優先整備区間の中から順次事業に着手する。その際、優先整備区間における詳細な交通の状況や当該区間におけるメンテナンス工事の実施状況等を熟知する高速道路会社等の意向に加えて、社会的な要請や政策的な課題の他、事業着手前に実施する調査設計結果などを踏まえ、財源の確保状況に応じて、事業化する箇所を総合的に判断する。なお、効率的な施工や走行安全性などの観点から、優先整備区間に連続する区間

1 についても合わせて4車線化等の必要性について検討するとともに、  
2 事業箇所については、透明性・客観性確保の観点から第三者委員会  
3 に諮ることとする。

- 4 ・また、隣接するネットワークの整備状況等により、各区間の交通状  
5 況が大きく変化する可能性があることから、評価に使用したデータ  
6 について、3～5年を目処に更新するなど隣接するネットワークの整  
7 備状況や交通状況を随時把握し、評価を見直した上で、優先整備区  
8 間の見直しを定期的に行う。
- 9 ・無料の暫定2車線区間に関しては、有料区間と同様に時間信頼性確保、  
10 事故防止、ネットワークの代替性確保といった解消すべき課題が存在  
11 する。なお、今後の整備にあたっては、利用者負担（有料事業）  
12 を含めた検討が必要であることから、本計画においては、優先整備  
13 区間として設定しない。
- 14 ・そのほか、高速道路の4車線化の事業完了には、一般的に5～7年（橋  
15 梁やトンネル等の構造物の整備を要する場合は10年程度）を要する  
16 ことから、対面通行区間における当面の緊急対策として、ワイヤロ  
17 ープ等を設置し、安全・安心の確保を図る。土工部においては、4車  
18 線化等の事業中箇所を除き、2023年度内（高速道路会社管理区間は  
19 2021年度内）に設置完了を目指す。中小橋でのワイヤロープ設置や  
20 長大橋、トンネル区間での安全対策については、引き続き技術的な  
21 検証を進め、本格設置に向けて取り組む。

## 23 (2) 自動運転等のイノベーションに対応した高速道路の進化

### 24 1) 自動運転に対応した道路空間の基準等の整備

- 25 **目標** ・2020年目途に高速道路での自家用車の自動運転（レベル3）を  
26 実現
- 27 ・2025年目途に高速道路での自家用車の完全自動運転(レベル4)  
28 を実現
- 29 ・2022年以降後続車無人隊列走行システム（東京～大阪間）の  
30 商業化

- 31
- 32
- 33 ・自動運転については、人間によるミスが極力排除され、交通安全の  
34 抜本的向上が期待されるとともに、物流の効率化や労働生産性の向  
35 上にも大きく資するものであるため、高速道路での自家用車や物流  
36 サービスへの自動運転の活用について、技術の進展状況に留意しつ  
37 つ、積極的に取り組む。
- 38 ・自動運転のための専用の空間や路車連携技術、高精度三次元地図の  
39 整備など、自動運転に対応した道路空間の基準等の整備に向けて取  
40 り組む。



## 2) 高速トラック輸送の効率化

### ①ダブル連結トラックの利用促進に向けたインフラ環境整備

**目標** 事業者のニーズに合わせてダブル連結トラックを全国の高速道路網へ展開

- ・2019年1月より、特車許可基準の車両長を緩和し、新東名を中心にダブル連結トラックを本格導入した。また、物流事業者のニーズを踏まえ、2019年8月に対象路線の拡充を実施した。
- ・引き続き、物流生産性向上やダブル連結トラックの普及促進を図るため、休憩施設や中継物流拠点等の整備を推進する。

[具体的な取組例]

- ・SA・PAにおける駐車マスの増設
- ・高速道路の近傍に位置する物流事業者の大規模な物流拠点等を活用した中継輸送の強化（例：コネクトエリア浜松） 等

### ②後続車無人隊列走行の実現を見据えたインフラ環境整備

**目標** ・2021年までに後続車有人隊列走行システムを商業化  
・2022年度以降の後続車無人隊列走行システム（東京～大阪間）を商業化(再掲)

- ・高速道路でのトラック隊列走行の実現も見据え、新東名、新名神高速道路の6車線化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させる。
- ・新東名（御殿場JCT～浜松いなさJCT：約145km）については2020年度から順次開通を目指す。また新名神（亀山西JCT～大津JCT等：約40km）の6車線化については財政投融资を活用して整備を加速し、2022年度から順次開通を目指す。
- ・また、2021年までの後続車有人隊列走行システムの商業化や2022年度以降の後続車無人隊列走行システムの商業化（東京～大阪間）に向けて、休憩スペースや連結解除拠点など、新東名・新名神を中心に高速道路インフラの活用策について検討を推進するとともに、新東名（静岡県区間）を中心に、本線合流部での安全対策や、既存のSA・PAの拡幅など実証環境整備を実施する。
- ・2020年度には合流制御方法の技術的検討、GPS精度の低下対策など、高速道路インフラの活用策の検証を目的とした新たな実証実験を実施する。
- ・隊列形成・分離スペースや休憩施設については、隊列走行システムや自動運転等の普及状況を踏まえ、整備主体や費用負担のあり方など道路事業と民間事業との役割分担についても検討し、必要な投資

1 を行う。

- 2 ・トラック隊列走行の実現は、物流のあり方を大きく変える可能性が  
3 あることから、中長期的な視野を持ち、関係省庁が一体となって、  
4 課題を解決するために、積極的に取り組む。

5  
6 [具体的な取組例]

- 7 ・新東名、新名神の6車線化  
8 ・新東名（静岡県区間）を中心とした本線合流部での安全対策や既  
9 存SA・PAの拡幅 等

### 10 11 (3) 世界一安全な高速道路の実現

#### 12 1) 事故多発地点での集中的な対策

13  
14 **目標** 2024年までに事故多発地点 約300箇所対策を完了

- 15  
16 ・高速道路における交通事故は、2008年からの10年間で約3割減少した。  
17 ・今後更なる交通事故の減少を図るため、死傷事故率が高速道路の平  
18 均の2倍以上等の事故多発地点約300箇所（全体延長の約1割の区間に  
19 約3割の事故が集中※NEXCO3社）において、最新のデータ収集・解析技  
20 術等により発生要因を分析し対策を実施する。  
21 ・自動車メーカー等と連携し、路車連携等により、事故を未然に防ぐ  
22 対策を推進する。

23  
24 [具体的な取組例]

- 25 ・ETC2.0等を活用した急ブレーキ履歴等のヒヤリハットを活用した  
26 事故分析  
27 ・ETC2.0を活用したドライバーへの事故多発地点の注意喚起 等

#### 28 29 2) 逆走対策

30  
31 **目標** 2029年までに逆走による重大事故ゼロ

- 32  
33 ・高速道路の逆走対策は、分合流部・出入口部の対策が概ね完了した  
34 ことなどにより、2016年からの2箇年で逆走事故は約4割減少した。  
35 ・更なる逆走事故の減少を図るため、逆走による重大事故が発生しや  
36 すい箇所を絞り込み、集中的な対策を実施する。  
37 ・特に、対策が遅れている一般道からの誤進入対策を推進するととも  
38 に、民間から公募した新技術等の活用・展開や、自動車メーカーと  
39 連携し、逆走車への警告、順走車への注意喚起等の取組を加速する。

40  
41 [具体的な取組例]

- 42 ・2018年12月に選定した民間公募の新技術を現地に積極的に展開  
43 ・SA・PA等における逆走防止キャンペーン等の広報の実施

- ・ICにおける特別転回の原因をドライバーから聞き取って分析する等により、ヒヤリハットの観点からの逆走対策を実施
- ・画像解析により逆走を警告するドライブレコーダー等の開発 等

#### (4) ネットワークの信頼性の飛躍的向上

##### 1) 災害時の通行止め時間の最小化

**目標**・2024年度までに大雨等の通行止め基準について新基準に移行  
・2026年度までに橋梁の耐震補強(道路橋示方書の耐震性能2)の完了(2021年度までに大規模地震の発生確率の高い地域で完了)

- ・通行車両の安全確保を目的として設定している大雨等の通行止め基準の考え方は、1973年の導入当時から50年近く変わっておらず、通行止め実施にも関わらず災害が発生しなかった事例も見受けられ、その割合は99%に上る。(※2014～2018年度の実績)
- ・最も規格の高い高速道路が災害時において最大限機能するよう、通行止め基準を、従来の降雨経験に基づく基準から、科学的データに基づく土壌雨量指数等を考慮した基準に移行し、災害発生を的確に捕捉するとともに、通行止め開始及び解除のタイミングの適正化を図り、通行止め時間の最小化を実現する。
- ・また、ハード対策として、「重要インフラの緊急点検」を踏まえた法面对策や耐震補強等を推進する。対策実施箇所についても監視結果を踏まえ更なる強靱化を検討する。
- ・さらに、災害時の社会的影響の最小化を図るため、予測段階でも通行止め可能性情報を公表し利用者への運行計画変更等を促すとともに、災害発生時には車線の柔軟な運用等を実施し通行機能を早期に確保する。
- ・南海トラフ巨大地震など大災害時に広域的に発揮される高速道路の休憩施設における防災機能の強化について、計画的に取り組む。
- ・道路ネットワークの耐災害性評価手法の充実と沿道リスクアセスメント制度の導入を検討する。

##### 2) 工事規制の影響の最小化

**目標** 路上工事による渋滞損失時間について現在の水準を維持  
(※特定更新等の本格化を考慮)

- ・本格的なメンテナンス時代を迎え、近年更新工事等が増加している。
- ・工事規制による渋滞を事前事後で評価し、次の工事へ反映する工事規制マネジメントを進める。
- ・国際会議やイベント等を踏まえた工事抑制期間を設定し、社会経済活動への影響の最小化を図る。

- 1 ・新技術・新工法導入による規制時間の短縮を図る。
- 2 ・工事施工者の創意工夫による規制時間の短縮が実現されやすい環境
- 3 整備に取り組む。
- 4 ・利用者目線に立ったより良い情報提供のあり方について関係機関と
- 5 連携、検討する。

### 7 3) 雪氷対策

#### 9 **目標** 大雪時における大規模立ち往生ゼロ

- 11 ・2018年の福井豪雪における北陸道での立ち往生等、大雪の度に大規模
- 12 模な立ち往生が発生している。
- 13 ・気象予測を踏まえた除雪体制の強化や、利用者への出控えの呼びかけ
- 14 等により、大規模滞留の抑制と通行止め時間の最小化を図る。
- 15 ・異例の降雪時において、従来では通行止めになるような状況でもタイ
- 16 イチェーン装着車を通行可能とするチェーン規制を実施し、従前
- 17 よりも通行止め時間を短縮する。

### 19 (5) 利用者ニーズを踏まえた使いやすさの向上

#### 20 1) 休憩施設の使いやすさの改善

- 21 ・物流の基幹となる高速道路において、長時間駐車等により深夜帯を
- 22 中心に大型車等の駐車マス不足が問題化しているなど、休憩施設の
- 23 不足解消が必要となっている。また、高速道路上の休憩施設間隔や
- 24 無人PA等における使いやすさの改善も必要である。このため、職業
- 25 ドライバーの働き方改革の観点も踏まえ、高速道路外の休憩施設等
- 26 の活用や無人PAにおけるサービス向上のための取り組みなどを推進
- 27 する。
- 28 ・また、電気自動車や水素自動車などの普及状況も踏まえつつ、休憩
- 29 施設におけるエネルギー供給のあり方についても検討する。

#### 31 [具体的な取組例]

##### 32 i) 休憩施設における駐車マス不足への対応

- 33 ・SA・PAの駐車場については、利用形態の最適化を目指しつつ、必
- 34 要な容量や施設を適切に設定するとともに、車両や歩行者の移動
- 35 動線など安全や使いやすさにも十分配慮して整備を進める。特に、
- 36 施設の充実等に伴い混雑が常態化している箇所等においては、既
- 37 存休憩施設の駐車エリアの改良による駐車マスの拡充に加え、普
- 38 通車・大型車双方で利用可能な兼用マスを整備する。
- 39 ・きめ細やかな満空情報の提供等による駐車箇所の利用平準化を図
- 40 るとともに、深夜帯を中心に長時間駐車が駐車マス不足の一因と
- 41 なっていることも踏まえ、利用者の協力も頂きながら、回転率の
- 42 向上に向けた、長時間駐車の確認・抑制等の取組を進める。
- 43 ・また、ドライバーの確実な休憩機会を確保する駐車場予約システ

1 ム（有料）の導入等の取り組みを進めるとともに、利用者の追加  
2 的な費用負担、路外施設の活用についても検討する。

3 ii) 休憩施設の空白区間の半減

- 4 ・高速道路上の休憩施設の間隔が概ね25km以上離れている空白区間  
5 を半減することを目指し、インターチェンジ周辺の道の駅、ガソ  
6 リンスタンド等への高速道路からの一次退出を可能とする「賢い  
7 料金」の展開を進める。  
8 ・更に、今後、高速道路の利便性をより向上させるため、採算確保  
9 への影響を勘案しつつ、ETC2.0を活用した一時退出先を限定しな  
10 い運用についても検討する。

11 iii) 無人PAの解消等

- 12 ・休憩施設を活用し、観光振興や地域活性化を促進するため、ウェ  
13 ルカムゲートによる休憩施設の地域開放や、トイレと駐車場のみ  
14 となっている無人PAについて、隣接する道の駅等の活用や地元自  
15 治体等と連携した週末マルシェ等のイベント開催による無人PAの  
16 解消等、休憩施設のサービス向上を図る。

17 iv) 更なる利便性の向上

- 18 ・利用者サービスの更なる向上を図るため、高速道路の休憩施設に  
19 ついて、商業施設の充実やユニバーサルデザイン化、EV急速充電  
20 器の設置、周辺観光の案内などコンシェルジュ機能の充実等の更  
21 なる利便性の向上を図る。  
22 ・全国の高速道路のサービスエリアにおいて、子育てを応援するた  
23 め、24時間利用可能なベビーコーナーの設置、妊婦向け屋根付き  
24 優先駐車スペースの確保、おむつのばら売りについて2021年度を  
25 目途に全ての箇所の整備を完了させる。

26  
27 **2) 高速バスの利便性向上**

- 28 ・近年の高速道路ネットワーク整備の進展に伴い、広域公共交通とし  
29 て重要な役割を担う高速バスシステムについて、その利用促進や利  
30 便性の向上を図るため、観光振興や通勤通学など地域の利活用計画  
31 を踏まえた上で、バス停の配置の見直しやユニバーサルデザイン化、  
32 ETC2.0等を活用した全国的な高速バスロケーションシステムの構築  
33 等を推進する。  
34 ・高速バス停近隣の路外駐車場を活用したパークアンドバスライドの  
35 推進や、インターチェンジの周辺に乗継ぎ拠点を整備するなど、官  
36 民の役割分担を明確にしつつ、地方公共団体や他の公共交通機関等  
37 とも連携して、高速道路の交通結節機能を強化する。  
38 ・高速道路のジャンクション周辺のSA・PAを活用した高速バス間や鉄  
39 道網との乗換え拠点「ハイウェイバスタ」の整備等を推進し、拠点  
40 と拠点を結ぶバスネットワークの充実や乗務員の労務環境改善を図  
41 る。  
42 ・更には、今後のリニア中央新幹線の整備によるスーパー・メガリー  
43 ジョンの形成を踏まえ、中間駅等における総合交通ターミナルの整

1 備や環状道路のアクセス改善など、高速道路ネットワークとの連携  
2 による新たな交通体系を体現し、地域の高いポテンシャルを引き出  
3 す取り組みを推進する。

- 4 ・新宿バスタや品川等をはじめ、多様な交通モード間の接続（モーダ  
5 ルコネクト）を強化する集約公共交通ターミナルを全国で戦略的に  
6 展開し、民間ノウハウを活用した事業スキームなど整備・運営管理  
7 に向けた検討を推進する。

### 8 9 **3) 訪日外国人旅行者への対応**

- 10 ・2030年までの訪日旅行者数6,000万人の達成を見据え、高速バスやレ  
11 ンタカーを利用した訪日外国人旅行者による観光需要が増加する中、  
12 休憩施設での外国人対応の強化や交通安全対策について取組を推進  
13 する。

14  
15 [具体的な取組例]

#### 16 i) SA・PAにおける外国人対応の強化

- 17 ・SA・PAに設置する案内所については、JNTOの認定を取得するとと  
18 もに、外国人旅行者の立ち寄りが多い場合は免税店を備えるなど  
19 外国人対応の強化を図る。

#### 20 ii) 標識・道案内等の改善

- 21 ・高速道路標識等のナンバリング対応をオリンピック・パラリンピ  
22 ックまでに概成することに加え、外国語やピクトグラムを取り入  
23 れた標識、多言語ナビ等による分かりやすい道案内や運転時の慣  
24 行等の周知を推進する。

#### 25 iii) 安全の確保

- 26 ・外国人旅行者のレンタカー事故の増加を踏まえ、ビッグデータを  
27 活用して外国人特有の危険箇所を把握し、安全対策を実施する。

### 28 29 **4) スマートIC等による地域とのアクセス強化**

- 30 ・日本の高速道路の平均IC間隔は約10kmであり、欧米諸国の平地部に  
31 おける無料の高速道路の2倍程度となっている。このため、物流の効  
32 率化、地域活性化、利便性向上等を促進するため、平地部での平均  
33 IC間隔が5kmとなるようスマートICの整備を推進する。
- 34 ・また、需要に応じたIC形式の採用や退出路・復帰路を設けない形状  
35 の導入などコスト縮減策を幅広く検討する。
- 36 ・民間の発意と負担による高速道路と民間施設を直結する民間施設直  
37 結スマートICなど追加ICを柔軟に設置することにより、地域の利用  
38 者にとっても使いやすく安全な高速道路の整備を推進する。
- 39 ・民間施設直結スマートICについては、民間事業者や地方公共団体に  
40 おける検討・整備に対し、技術的な助言や、無利子貸付及び登録免  
41 許税の非課税措置等のインセンティブ制度も活用し、積極的に支援  
42 を行う。

- 1       **5) 現地の交通状況に応じた交通運用**  
2       • ドライバーストレスを軽減するため、警察と連携し、現地の交通状  
3       況に応じ、車線の弾力的運用や規制速度の見直し等を実施する。  
4  
5       〔具体的な取組例〕  
6       • 中央道（多治見）の登坂車線区間における付加追越車線の設置  
7       • 新東名、東北道における規制速度120km/hの試行       等  
8  
9

#### 1 4. 計画を実現するための財源確保に向けて

2 本計画を実現するための財源確保については、社会・経済に与える影響  
3 や国・地方の財政状況、地方自治体、利用者等の意見等を踏まえ、検討を  
4 進める。

5 特に、有料区間の暫定2車線区間の4車線化等の計画を実現するためには、  
6 コスト縮減等の経営努力や現下の低金利状況等を活用する他、料金徴収期  
7 間の延長や料金の引上げによる利用者負担等を含め、新たな財源確保策を  
8 講じる必要がある。

9 なお、無料の暫定2車線区間の4車線化については、渋滞緩和や時間信頼  
10 性向上など広く利用者の利便性向上に寄与することから、負担の公平性や  
11 将来の維持管理に係る税負担を軽減する観点より、並行する一般道の有無  
12 など周辺ネットワークの状況や整備の経緯等を踏まえつつ、関係自治体か  
13 ら地域の意見を聴取した上で、利用者負担（有料事業）による整備につい  
14 て検討を進める。

15



## 1 5. 今後の高速道路の検討課題

### 2 (1) 世界に誇れる高いサービス水準を有する高速道路への進化

- 3 ・ 3. 及び4. でとりまとめた各具体施策は、世界でも事故率が低く、  
4 安全性の高い高速道路を提供することを念頭に置きながら、現在の技  
5 術水準を前提として、実現可能な施策を示したものである。一方、高  
6 精度GPSやETC2.0、自動運転技術をはじめとした近年の技術革新がも  
7 たらす社会的インパクトは、高速道路における安全・安心のサービス  
8 水準を大幅に引き上げる可能性を有している。今後、これらの技術革  
9 新、料金制度、速度規制等の高速道路に関連するツールを全て活用す  
10 ることにより、世界に誇れる高いサービス水準を有する高速道路への  
11 進化について、戦略的に取り組む必要がある。

12

### 13 (2) 利用者重視の料金体系の推進

- 14 ・ 整備の経緯から料金を徴収している区間と徴収していない区間が混在  
15 している路線や、現在は無料となっているものの、渋滞緩和等の課題  
16 を解決するため、利用者負担のあり方について検討が必要な路線につ  
17 いては、諸外国の事例も参考にしつつ、財政状況や地域からの意見等  
18 も踏まえ、整備手法や管理、料金体系や負担のあり方等について、検  
19 討を進める。

20

### 21 (3) 維持管理・更新に係る負担のあり方

- 22 ・ 今後の維持修繕・更新に係る財源確保については、更新事業の進捗や  
23 技術の進展等も踏まえつつ、諸外国における事例も参考に、税金によ  
24 る負担との関係も含め、償還満了後の料金徴収などについて、利用者  
25 をはじめ、広く理解を得られるかという課題に留意しつつ、慎重な検  
26 討が必要である。

27

### 28 (4) 交通流を最適化する料金・課金施策の導入

- 29 ・ 東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の円滑な大会輸送  
30 の実現のため、首都高速道路のロードプライシングを含めた交通流動  
31 確保策の具体化に向けて関係機関と連携して取り組む。
- 32 ・ 首都圏・近畿圏の新たな料金体系導入による交通への影響を検証した  
33 上で、混雑状況に応じた戦略的な料金体系の構築が課題である。

34

### 35 (5) 完全ETC化及びETC2.0の普及促進・活用・オープン化等

- 36 ・ 高速道路料金の支払いをETC限定とすることについて、戦略的な料金  
37 体系の導入が容易になることも踏まえ、首都高速道路におけるETC専  
38 用入口の導入など利便性の更なる向上等について、必要な実験・検証  
39 を進めながら、法制上や運用上の課題について検討を進める。

40

41