

委員意見

高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組に関する意見

(1) 全般に係る意見	P1
(2) 個別施策に係る意見	P2
1) 利用者の安全確保に関する意見	P2
2) 強靱で信頼性の高いネットワークの構築に関する意見	P5
3) 快適な利用環境の実現に関する意見	P6
(3) その他の意見	P8

高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組に関する意見

(1) 全般に係る意見

- ・利用者視点の安全・安心に着目することは重要。
- ・高速道路に対する利用者のニーズについて、地域ごとに分析・把握することが重要。
- ・道路の維持管理のレベルは、利用のされ方との関係に基づき設定されるべき。
- ・安全・安心計画については、物流や観光などの他分野の視点でも検討することが重要。
- ・道路を安全・安心に使うためには、ドライバーである乗務員の働き方の観点も大切。
- ・働き方改革を推進する観点も含め、フェリーなど他の交通機関との連携は重要なポイント。リニアの整備による交通体系の変化が高速バスに与えるインパクトを踏まえることが必要。
- ・安全・安心、防災については、高速道路だけでは完結しないため、地方公共団体、国、高速道路事業者が連携して、全体のネットワークとしてどのように安全・安心の目標を実現していくのかとの視点に立ち、パッケージとしての計画づくり、目標設定を行った上で、施策を進めていくべき。
- ・我が国の誇るべき道路インフラについて、アジア、ユーラシアへの貢献の観点から、システム輸出を考えていくことが重要。
- ・アジア諸国の発展に伴う個人旅行のニーズ増大に対し、レンタカーへの対応も含め、準備を進めることが重要。
- ・高速道路に対して、国民的な支援・支持を得るための努力が重要。
- ・自ら取組むことを「賢い取組」と表現することはおかしいのではないか。
- ・技術革新、イノベーションインパクトを視野に入れているとの考え方が重要。
- ・準天頂衛星が道路行政に与えるインパクトを視界に入れておくことが必要。

(2)個別施策に係る意見

1)利用者の安全確保に関する意見

i)暫定2車線の対策

- ・現状のもとでの暫定2車線区間の安全性を確保すべき。
- ・有料・無料の区間の安全対策のコストについて、近畿圏と同様に皆で負担との考えで検討すべき。
- ・無料高速について、税金による維持・更新が困難なことから、4車線化と合わせて有料化することが必要。この際、料金徴収費用を低減させるため、ETCを活用することが重要。
- ・利用の観点から、完成4車線区間は有料だが、暫定2車線区間は無料、あるいは、当分の間は安くする、というような考えで、料金体系を再構築することが重要。
- ・高速道路は、サービスに応じて、全て有料との考え方もある。
- ・無料区間として整備することが想定される高速道路の整備について、整備のスピードを上げるためには、利用者からも負担をもらう有料道路事業も組み合わせて進めることが望ましい。
- ・無料区間の有料化においては、地元も含め、広く利用者が料金を負担すべき。
- ・利用者により料金徴収の有無を変えるのであれば、技術的な実現可能性を検討すべき。
- ・有料・無料の話について、無料であり続ける必要があるのは、並行する一般道がない路線だけであり、これを踏まえて施策を考えていくべき。
- ・有料・無料の整理にあたっては、ETCの義務化を検討する必要があり、低所得者等も含め、多くの人々がETCを利用できるような環境についても検討することが必要。
- ・早く4車線でつなぐことが重要

- ・暫定2車線区間について、地域の実状や利用状況に合わせて、何かしらの対応を直ちに行うことが重要。
- ・暫定2車線区間の対策について、速度だけでなく、信頼性の観点でも記載することが必要。
- ・暫定2車線、4車線における料金について、サービスレベルに応じた料金との考え方は合理的。また、将来的に4車線にすることを見越して、暫定2車線区間の料金を設定することも合理的。この際、4車線化する時期を提示することが重要。
- ・有料区間の4車線化について、会社の経営努力だけで賄えない場合に、利用者に負担を求めるとの考え方も重要。
- ・金利等による要因も含め、料金を上げざるを得ない場合に備え、利用者等に提示するため、料金の負担原則、料金の原則や、安心の確保や暫定2車線区間の4車線化も含めた全体像を整理しておくことが重要。

ii) 逆走対策

- ・自動運転など、自動車側での技術的な対応が可能か、最新の技術を把握した上で、検討することが必要。
- ・逆走対策について、警告を適切に発するような運転支援に早急に取り組む必要がある。

iii) 歩行者・自転車等の進入対策

- ・ナビのサービスを提供している事業者との連携を含めて対策を検討することが必要。
- ・標識や路面標示における禁止事項について、ピクトグラムを併記してわかりやすくすることが必要。

iv) 自動運転の導入に向けた取組

- ・自動運転車とそれ以外の車両の混在による事故を防ぐため、自動運転専用のレーンを設けるなど、利用の棲み分けを検討することが重要。
- ・安全・安心については、自動運転に係る技術により実現することは明白であり、情報関連企業、自動車メーカー、ユーザー等とともに、コンソーシアムを形成し、社会実験を行いつつ、料金と連動したインセンティブの設計や、技術開発を推進していくべき。
- ・運行支援システムを過信することにより注意義務を怠っているドライバーに対して、備えが重要。
- ・自動運転の実現に向けて、技術への過信による安全に対する意識の低下や、より高いレベルで要求される道路のメンテナンスのあり方、機器の誤作動により発生する事故等について、検討しておくことが必要。

2) 強靱で信頼性の高いネットワークの構築に関する意見

i) 防災・減災対策

- ・災害の観点で、道路の機能を総合的に発揮させ、市街地全体の強靱さを上げるためには、高速道路の整備だけでなく、主要な県道や市町村道においても手を打つことが必要。
- ・道路区域外からの災害への対応が可能となるよう、抜本的に制度を整理することが必要。
- ・働き方改革の中、24時間内体制での働き手の確保が難しくなっている現状に対し、災害時の対応に留意が必要。
- ・災害ですぐに崩れることのないよう、高速道路を頑丈に整備することが必要。
- ・強靱で信頼性の高いネットワークについて、高速道路だけでなく、地域の脆弱性を改善することも含めて、検討を行うことが必要。
- ・道路区域外からの被災について、買収だけでなく、道路区域に入れないままでの対応が可能となるよう検討が重要。
- ・道路区域外からの被災について、現在までに適用事例のない、特別沿道区域の運用を進めていくことが重要。
- ・災害時における通行止めにおいて、自動運転の先駆けとする観点から、速度を制御できる車両等について、通行を可能にするよう検討することが重要。

3) 快適な利用環境の実現に関する意見

i) 休憩施設の使いやすさの改善

- ・SA・PAにおけるトラック向けの施設・機能の充実は、道路管理者の取組とトラックステーションなどトラック業界の取組を組み合わせることにより、相乗的にドライバーの休憩の環境が整うように進めるべき。
- ・一般道路や路外施設も含め、トラックの停まる時間と場所のマッチングを行うことが必要。この際、費用負担を導入することもありうる。
- ・SAの滞在時間が長くなっていることに伴い、費用負担も含め、駐車場の容量の考え方を変えていくことが重要。
- ・SA・PAについて、都心の近郊において、近隣にある商業施設との間で、SA・PAで宣伝をする代わりに、駐車場を利用させてもらうなど、連携を進めることが重要。
- ・混雑するSA・PAの利用について、一定時間を超えたものなど、有料化の導入の是非も考えるべきか。
- ・一時退出について、高速道路の利便性を向上させるため、料金収入への影響を見つつ、行き先を限定せず、時間だけで判定する仕組みとすべき。
- ・SA・PAにおける動線処理を見直すことが重要。
- ・無駄な長期滞在は抑制すべきだが、歓迎すべき滞在もあることを踏まえ、施策を検討することが必要。
- ・余裕のある施設の活用も含めて、最適な利用に向けた検討を行うことが重要。

ii) 高速バスの利便性向上

- ・高速バスは、我が国の中距離輸送の根幹を担う交通モードであり、高速道路ネットワークがそれを支えるとの視点に立った大きな取組とすべき。道路管理者とバス事業者が共同で取組を推進すべき。まだまだやるべきことはたくさんあり、考えていただきたい。
- ・道路ネットワーク整備の進捗を踏まえ、バス停の機能や配置のあり方を考えることが必要。

- ・地域活性化などの観点から、利用率が低い高速バスストップの活用を促進するため、近隣の既存の駐車場を活用しつつ、パークアンドライドを推進することが重要。
- ・高速バスについて、過去の経緯を踏まえ、課題を整理したうえで、設置の計画、設計のあり方も含めて検討することが重要。

iii) 高速トラック輸送の効率化支援

- ・ETC2.0プローブ情報について、データ提供者がそのデータを使いこなせるよう、運行管理支援の更なる充実が重要。
- ・高速料金の値下げ要望だけでなく、物流業界におけるたたき合いなどの競争体質は、業界内で是正することが必要。
- ・トラック輸送の支援について、高速道路外で基地を設けることがあってもいいのではないか。

iv) 訪日外国人旅行者への対応

- ・インバウンドについて、地方空港と高速道路が直結によりネットワーク化し、LCC等との組み合わせにより、活発化することが見込まれることから、対策が非常に重要。
- ・外国人利用について、日本の高速道路の利用における慣行の面での配慮が必要。

v) スマートIC等による地域とのアクセス強化

- ・快適な利用環境の観点で、IC間距離を短くするスマートICは重要。

(3) その他の意見

- ・ICTを活用したメンテナンスに関するシステム開発を進めることが重要。
- ・ETCを活用した課金システムについて、踏み込んだルールを作ることが必要。
- ・ETCの義務化を見据えつつ、ETC技術を活用して、生活道路として高速道路を利用する者の管理効率を高めることを検討することが重要。
- ・ターミナルチャージを廃止し、対距離だけの料金とすべき。
- ・災害対策に資するネットワーク整備については、当該地域に観光客が訪れていることも考慮して進めることが重要。
- ・観光と人流の関連として、インバウンドの取り込み等、地域が力を入れて取り組んでいる活動に目を向けることが必要。
- ・大型車について、車両の性能が上がっていることから、高速道路における制限速度を引き上げるべき。
- ・カンバン方式において、SA・PAが待機場所として一種の倉庫として使われているのではないか。
- ・関係機関の持つアンケート等のデータについて、研究者には無料で公開して頂きたい。
- ・安全・安心計画においては、高速道路として提供すべきサービスレベルや目標を明示することが重要。
- ・多様な主体との連携・協働について、具体的に書き込むことが重要。
- ・ETCの義務化については、方向性だけでも出すべき。普及に向け、スペックダウンや公的助成なども含めて、検討の余地がある。
- ・ETCの普及とともに、長時間利用などの抑止が効かなくなっていることから、チェックする仕組みの導入も重要。
- ・ETCを逆走対策と連動させておけば、ETCの義務化に説得力が出る。
- ・ETC2.0について、情報を提供する個人が、自分のデータを活用できる環境を実現することが必要。
- ・カメラによるナンバープレート課金を検討することが重要。

- ・永久管理有料も検討を始めるとの旨を記載すべき。
- ・車種間の負担の比率の統一について検討が必要。