

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16

社会資本整備審議会 道路分科会
国土幹線道路部会

持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組
中間とりまとめ（案）

令和〇年〇月〇日

目次

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41

はじめに.....	P3
1. 国土幹線道路を取り巻く状況.....	P4
(1) 新型コロナウイルス感染症の拡大により新たに顕在化した課題・生活様式の変化.....	P4
(2) 災害の激甚化・頻発化、利用者ニーズの多様化など持続可能性に係る構造的問題.....	P5
2. ポストコロナ時代の「新たな日常」を支える国土幹線道路が目指すべき姿.....	P7
3. ポストコロナ時代を見据えて加速すべき具体的な取組.....	P8
(1) 「新たな日常」の原動力となる「道路システムのDX」の推進 ～〇〇道路の実現～.....	P8
(2) ポストコロナ時代における道路を賢く利活用する取組の推進.....	P11
(3) あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保.....	P13
(4) その他.....	P14
4. 今後速やかに検討すべき課題 ～持続可能な高速道路システムの構築に向けて～.....	P14
(1) これまでの新たな料金体系の導入、更新事業の実施に対する評価.....	P14
(2) 自動運転時代、ポストコロナ時代の高速道路の将来像の具体化.....	P14
(3) 社会・経済状況に応じた機動的な料金、利用者重視の料金の推進.....	P15
(4) (1) から (3) を踏まえた、安定的な維持管理・更新・機能強化等による高いサービス水準を維持するために必要なシステムのあり方.....	P15
あとがき.....	P16

1 はじめに

2 高速道路をはじめとする国土幹線道路は、全国的な自動車交通網や重要
3 な都市、空港・港湾等の拠点を効率的かつ効果的に連絡する道路であり、
4 我が国の国民生活や社会経済活動を支え、国土を守る基盤として、社会の
5 発展・成熟に欠くことのできない重要な役割を果たしている。

6 本部会では、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上させるため、
7 平成 29 年 12 月の基本方針において、暫定 2 車線区間の対策や防災・減災
8 対策等の方向性についてとりまとめてきた。これを受け、令和元年 9 月に
9 は国が定めた基本計画において、暫定 2 車線区間の 4 車線化に向けた優
10 先整備区間が選定されるなど、高速道路の安全性、信頼・安心の確保に必
11 要な取組が着実に推進されている。

12 そのような中、本年 1 月より国内における感染が始まった新型コロナウ
13 イルス感染症は、社会経済活動へ多大な影響を与え、今なお国民が団結し
14 てこの未曾有の困難に立ち向かっている只中にあるが、これらの困難を乗
15 り越え、更に先に進むためには、国民の生活様式を「新たな日常」に対応
16 したものと激的に変化させることが求められている。

17 本部会では、新型コロナウイルス感染症を経験した今、人口減少、自然
18 災害の激甚化・頻発化などのこれまでの構造的問題への対応状況を含め再
19 検証し、来たるべき新たな未来における国土幹線道路を飛躍させるための
20 将来像をとりまとめることとした。

21 具体的には、

- 22 (i) 平常時・非常時を問わず機能を失わない安全・安心な道路 (Safe)
- 23 (ii) 道路ユーザー等の生産性・快適性が飛躍的に向上するスマートな
24 道路 (Smart)
- 25 (iii) 社会環境の変化やインフラの老朽化に対応できる持続可能な道路
26 (Sustainable)

27 の 3 つを目指すべき姿と捉え、概ね今後 5 年以内に取り組むべき施策と今後
28 速やかに検討すべき課題についてとりまとめたものである。

29

1. 国土幹線道路を取り巻く状況

(1) 新型コロナウイルス感染症の拡大により新たに顕在化した課題・生活様式の変化

我が国では、令和2年1月15日に新型コロナウイルスの最初の感染者が確認された後、3月下旬以降、感染が急速に拡大し、新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく緊急事態宣言が4月7日に発出された。5月25日には、一旦解除されたものの、その後も第二波の到来により感染者は全国で増加しており、現時点ではまだ終息という状況には至っていない。新型コロナウイルス感染症の拡大を通じて、新たな課題やリスクを認識するとともに、これまでも認識はしていたものの、対応が不十分であった課題についても、改めて強く認識した。また、新型コロナウイルス感染症の影響は、人々の生命や生活のみならず、経済、社会、人々の行動・意識・価値観にまで多方面に波及しており、生活・行動様式の大きな変化に対する道路システムの対応が求められている。

1) 日常的な社会活動における感染症対策の必要性の顕在化

新型コロナウイルス感染症は未だ世界規模で拡大を続けており、感染リスクがゼロにはならない以上、非接触・省人化等日常的な感染症対策を実施・継続する必要性を認識した。

更には、新型コロナウイルス感染症のような世界規模で流行する感染症が再び発生することも十分想定されることも踏まえ、様々なリスクに対して強靱性を発揮する道路システムの構築の必要性を認識した。

2) 安定的な物流の確保や道路管理の重要性と課題の再認識

物流事業者は、緊急事態宣言中も国民の生活を支えるため、都道府県境を超えて事業活動を継続しており、いかなる状況下でも安定的な物流を確保することの重要性を再認識した。

一方、中継物流施設やSA・PAにおける駐車マスの不足など、物流事業者の事業環境の課題は、緊急事態宣言中も引き続き発生しており、対応の必要性を再認識した。併せて、物流事業者の労働環境を支えるSA・PAや道の駅の施設等の運営に対し、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策としての外出自粛等による行動変化が大きく影響を与えることも再認識した。

また、物流・人流を支えている国土幹線道路は、いかなる状況下でも常に機能することが求められており、その維持管理もエッセンシャルワークの一つであることを再認識した。

3) 感染症に対して大都市圏への機能の集中が有するリスクの認識

新型コロナウイルス感染症を通じて、大都市において日常活動を行うことへのリスクや、経済機能等が大都市圏に集中していることへのリスクを再認識した。

1 また、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策によりテレワーク等の定
2 着が進み、働き方を変える、地方移住を前向きに考えるという意識が増加
3 している中、こうした国民の多様な指向に対応する国土幹線道路ネットワ
4 ークのあり方についても、議論する必要がある。

5 6 **4) 道路システムのデジタル化の遅れの再認識**

7 社会経済活動に自動車は欠かせないものとなっており、自動車交通量の
8 動向は社会経済活動の実情を映し出す貴重なデータである。緊急事態宣言
9 中の外出自粛による社会経済活動への影響を把握するため、高速道路や主
10 要な国道の交通量の変化が定期的に発表されたが、その際、集計等の作業
11 において支障が生じるなどにより、必ずしもタイムリーな情報提供が実施
12 できたとは言えず、道路交通データの収集・分析等におけるデジタル化の
13 遅れが顕在化した。

14 また、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、テレワークの実施が
15 求められる中、道路管理者もテレワークを実施したが、テレワーク環境か
16 ら行政データ・システムへのアクセスが確保できず、業務が円滑に実施で
17 きないなど、行政システムのデジタル化の遅れが顕在化した。

18 なお、道路を含めた建設分野における IT 技術の活用は、i-Construction
19 の取組による推進が図られているが、建設から管理まで一気通貫した 3 次
20 元データの活用は、未だ取組み途上にある。

21 22 **5) 社会全体の移動の変化を促す有効な取組**

23 新型コロナウイルス感染症拡大防止対策としての外出自粛等、社会全体
24 の移動形態の変化を促すためには、政府や地方公共団体から発信された外
25 出自粛要請等による連帯感、価値観の共有も有効であることを認識した。

26 一方、ゴールデンウィーク中の人々の外出自粛を促すため、地方公共団
27 体より高速道路料金値上げの提案があつたが、現行の料金収受システムで
28 は休日割引の適用除外のみしか即応できなかつたことから、臨機に対応可
29 能な高速道路の料金収受の仕組みを構築する必要性を再認識した。

30 更に、新型コロナウイルス感染症の拡大により甚大な影響を被った我が
31 国経済の回復に向け、感染拡大防止策を徹底しつつ、裾野が広く地域経済
32 を支える観光需要を喚起する必要性も認識した。

33 34 **(2) 災害の激甚化・頻発化、利用者ニーズの多様化など持続可能性に係る** 35 **構造的問題**

36 人口減少、自然災害の激甚化、インフラの老朽化、利用者ニーズの多様
37 化など、これまでも認識していた構造的問題への対応は引き続き大きな課
38 題であり、ポストコロナ時代に向け、持続可能な国土幹線道路システムを
39 実現するためには、新型コロナウイルス感染症の拡大により顕在化した課
40 題や求められる生活・行動様式の変化への対応とあわせて取組を加速する

1 必要がある。

3 1) 自然災害の激甚化・頻発化や大規模地震災害の発生リスクの高まり

4 近年、1時間降水量が50mmを超える豪雨の発生件数が30年前の1.4倍
5 に増加するなど、自然災害が激甚化・頻発化しており、豪雨が増加した結
6 果、路面冠水による通行止めや事前通行規制も頻発するなど、自然環境の
7 変化が国土幹線道路の機能に大きく影響している。

8 また、福島復興再生特別措置法の改正も踏まえ、福島県において東日本
9 大震災による原子力災害からの復興・再生が本格化するとともに、平成28
10 年熊本地震、平成30年7月豪雨、北海道胆振東部地震、令和元年房総半島
11 台風、東日本台風、令和2年7月豪雨など、近年相次ぎ発生した災害から
12 の復旧・復興が進められることから、日本全国が一丸となって取組を支え
13 る必要がある。

14 更に、今後発生が予期される南海トラフ地震など大規模地震災害への備
15 えには未だに大きな課題が残されており、迅速かつ着実に対応を進める必
16 要がある。

2) 老朽化の進展

17
18 道路インフラの点検については、知識と技能を有する者が5年に1度、
19 近接目視を基本とする全数点検を実施している。膨大な量の道路インフラ
20 のメンテナンスについて、労働力人口の減少による担い手不足にも対応で
21 きるよう、IT技術を活用した効果的・効率的な点検を最大限活用しつつ、
22 予防保全型メンテナンスへ確実に移行する必要がある。

3) 道路利活用における生産性向上の必要性

23
24
25 事故や天候等による通行止めや交通集中による渋滞の発生は、道路利用
26 者の生産性を大きく低下させている。

27
28 こうした道路ネットワークの脆弱性に起因する課題に加え、道路空間を
29 利活用する際の行政手続きにおいても、生産性の阻害要因が顕在化してい
30 る。特殊車両通行許可の申請件数は、ドライバー不足等に伴う車両の大型
31 化の進展により増加している。その審査は、人手による確認作業が未だ大
32 きなウエイトを占めることから、申請件数の増加に伴い、審査日数が長期
33 化している。審査内容の簡素化等の迅速化の取組により、審査日数は一定
34 程度短縮しているものの、これまでの方法では人手による確認作業が引き
35 続き必要であり、更なる短縮は困難な状況である。

36 また、道路空間は、電気・ガス・水道・光ファイバー等のライフラインの
37 収容場所としても機能するが、収容に際しては一定期間毎に道路占用許可
38 手続きが必要であり、毎年相当数の申請・許可手続きが発生し、利用者
39 と管理者の双方に相当の負担が発生している。

40 以上のことから、道路の利活用における生産性の向上を図る必要がある。

1
2 **4) 国土幹線道路の役割に応じた的確な維持管理の必要性**

3 国土幹線道路は、全道路に占める割合は延長ではわずかだが、走行台キ
4 ロではその割合が高いなど重要な役割を担っており、役割に応じた高い管
5 理水準を維持している。今後、特に高規格幹線道路等の無料（直轄管理）
6 区間延長が増加するため、安全性を確保しつつ管理を効率化し、持続可能
7 なものとする必要がある。

8 その際、直轄管理の高規格幹線道路等と直轄国道が並行する区間の管理
9 等のあり方や、求められるサービス水準に応じた管理手法の設定について
10 検討する必要がある。

11
12
13 **2. ポストコロナ時代の「新たな日常」を支える国土幹線道路が目指すべき
14 姿**

15 ポストコロナ時代の「新たな日常」を支え、持続可能な国土幹線道路を
16 実現するため、国土幹線道路は以下に掲げる姿を目指すべきであり、その
17 ための取組を、スピード感を持って展開していくべきである。

18 また、これらの目指すべき姿に基づく、従来の方法にとらわれない評価
19 の仕組みについて議論を行う必要がある。

20
21 **(i) 平常時・非常時を問わず機能を失わない安全・安心な道路 (Safe)**

22 近年の災害の激甚化・頻発化に加え、今般の新型コロナウイルス感染症
23 の拡大も踏まえ、平常時だけでなく非常時にも機能する、安全・安心な道
24 路ネットワークが不可欠である。

25
26 **(ii) 道路ユーザー等の生産性・快適性が飛躍的に向上するスマートな道路
27 (Smart)**

28 道路空間の適正かつ効率的・効果的な利活用や道路システムのデジタル
29 トランスフォーメーション (DX) の実現を通じて、道路利用者や道路管理
30 者をはじめ、道路にかかわるトータルの生産性・快適性を飛躍的に向上さ
31 せるべきである。

32
33 **(iii) 社会環境の変化やインフラの老朽化に対応できる持続可能な道路
34 (Sustainable)**

35 人口減少や高齢化による労働力人口の減少などによる担い手不足や、イ
36 ンフラの老朽化問題を克服し、高いサービス水準を維持するためにも、デ
37 ジタル化を活用した効率的かつ持続可能な管理体制の確立等が不可欠であ
38 る。

3. ポストコロナ時代を見据えて加速すべき具体的な取組

本部会での議論を踏まえ、ポストコロナ時代を見据えて、今後5年以内を目途に取組むべき具体的な施策を以下に示す。なお、本施策に限らず、先進的・先端的な取組に挑戦し、目指すべき姿の早期実現を期待する。

(1) 「新たな日常」の原動力となる「道路システムのDX」の推進 ～〇〇道路の実現～

新型コロナウイルス感染症の拡大により顕在化した行政分野のデジタル化の遅れも踏まえつつ、自然災害の激甚化・頻発化や老朽化の進展等の環境の変化に対応し、社会との結節性を一層高めて、新たな日常へのイノベーションを引き起こすため、DXを通じて、道路システム全体を再構築し、その成果を社会に還元すべきである。

具体的には、道路利用サービスの質を高め、国民生活や経済活動の生産性を向上するため、IT技術を駆使して、

- ・道路利用の障害となる様々な事象を早期発見、早期処理する
- ・施工や維持管理作業などの徹底した自動化、無人化を図る
- ・手続きや支払いはオンライン化、キャッシュレス化・タッチレス化する
- ・道路のビッグデータを収集・蓄積、フル活用して、社会に還元する

との方針のもとで、「〇〇道路」を実現し、同分野で世界のフロントランナーとなることを追求するとともに、フロントランナーであり続けるための努力を継続すべきである。

その際、政府全体でのDXが今後1年間を集中改革期間として設定し推進されることも踏まえ、本取組も今後1年間を集中改革期間として取組むべきである。

なお、DXの推進にあたっては、平常時の活用を意図したものと非常時の活用を意図したものを区別して要求性能を整理するなど、全体を俯瞰的に整理すべきである。また、DXによる高度化・効率化の更なる推進を図るため、他の行政機関や民間企業等の関係機関との連携も強化すべきである。

1) IT技術・新技術の総動員による高レベルの道路インフラサービスの提供

- ・IT技術などの活用による道路インフラの情報収集・状況把握を迅速化・効率化し、損傷箇所、落下物など道路インフラの異常を早期発見・早期処理すべきである。
- ・ドローン・AIの活用推進等により、継続的に大きな負担を要する点検・診断などのメンテナンスを効率化・高度化すべきである。その際、高速道路会社では、業務フローの再構築も含めた先進的な取組が行われていることから、直轄国道のメンテナンスへの横展開も含めた活用を検討する必要がある。
- ・建設業の熟練作業者が高齢化しており、今後大幅に減少することを踏ま

1 え、ICT 施工の導入を徹底的に進めるとともに、高度な技能を要する維持
2 持作業（除雪・除草・清掃）の自動化やガイダンス機能整備により、持
3 続可能な道路管理を実現すべきである。

- 4 ・ETC2.0 プローブデータやカメラ画像の AI 解析等を活用して交通状況を
5 モニタリングし、関係機関と連携して混雑箇所の迂回情報を発信するな
6 どにより、交通流を最適化すべきである。

7 8 **2) 行政手続きのデジタル化・スマート化による社会経済活動の生産性の 9 飛躍的向上**

- 10 ・特殊車両通行許可手続きの即時処理により、申請者の生産性の向上を図
11 るとともに、ETC2.0 等の活用により違反車両の取締りを強化・高度化す
12 べきである。
- 13 ・道路占用許可、停留許可などについても、電子申請システムなどの手続
14 きの効率化により申請者の負担を最小化すべきである。

15 16 **3) 高速道路等のキャッシュレス化、タッチレス化の早期実現**

17 **①高速道路にイノベーションを引き起こす ETC 専用化等による料金所のキ 18 ャッシュレス化・タッチレス化**

- 19 ・これまでの国土幹線道路部会においても、ETC が料金收受のプラットフ
20 ォームとなることにより、高速道路外の各種支払における利用者の利便
21 性が高まる可能性があることや、戦略的な料金体系の導入が容易になる
22 ことで混雑の緩和など利用者の生産性を向上できる可能性があること
23 を踏まえ、ETC 専用化について提言してきた。更に、新型コロナウイルス
24 感染症を踏まえ、料金収受員の人員確保が困難な中でも持続可能な料
25 金所機能を維持すること等に加え、料金収受員や利用者に対する感染リ
26 スクを軽減する観点からも、ETC 専用化等による料金所のキャッシュレ
27 ス化・タッチレス化を強力に推進すべきである。
- 28 ・その際、クレジットカード非保持者や高速道路の利用頻度が少ない者等
29 への対応として、ETC パーソナルカードの保証金の大幅な引き下げや車
30 載器購入助成など、ETC を利用しやすい環境を整備する必要がある。
- 31 ・併せて、誤進入した非 ETC 車については、二輪車及び軽自動車は高速道
32 路会社から直接車籍照会ができないなどの課題を解消しつつ、ナンバー
33 読み取り等による料金の事後徴収のためのシステム・体制を効率的に構
34 築するとともに、事後徴収の確実性を担保するため、請求先（高速道路
35 利用者か車両所有者等かなど）を整理する必要がある。
- 36 ・なお、既に料金精算機が導入されている場合は、当面の間、料金精算機
37 と ETC を併用するなど、料金收受の無人化の状況等の各高速道路会社を
38 取り巻く状況を考慮しつつ検討すべきである。
- 39 ・更に、非 ETC 車の 1 台当たりの料金收受コストは、平成 28 年度におい
40 て ETC 車の 6 倍となっており、今後もこの差は ETC の普及により更に拡

1 大することから、非 ETC 車の利用負担について検討する必要がある。

- 2 ・これらの課題を整理しつつ、十分な周知等により利用者の混乱が起こら
3 ないよう配慮したうえで、例えば ETC 利用率の高い都市部は 5 年後の
4 ETC 専用化を目指すなど、ETC 利用状況等の各高速道路会社を取り巻く
5 状況を考慮しつつ、導入手順や概成目標時期を明示したロードマップを
6 策定し、料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を計画的に推進すべ
7 きである。
- 8 ・著しい ICT 技術の進展による ETC セキュリティ技術の危殆化に備え、国
9 はセキュリティ規格の見直しについて検討するとともに、官民が連携し
10 て危殆化が懸念される規格に基づく車載器の更新を促していく等、ETC
11 を安全に利用できる環境を維持すべきである。
- 12 ・また、様々な情報連携が可能で、デジタル社会の基盤であるマイナンバー
13 カードと ETC を連携させ、利用者の利便性向上につなげるべきである。
- 14 ・この他、ETC が単なる料金収受の機器ではなく、情報端末であることを
15 踏まえ、通信の安全性や個人情報の取り扱いに留意しつつ、ETC から得
16 られる流入・流出 IC 情報や ETC2.0 プローブデータ等のデータの利活用
17 について検討する必要がある。
- 18 ・また、高速道路から物流拠点や観光拠点等へのアクセス向上、既存 IC 周
19 辺の渋滞緩和等につながるスマート IC について、ETC 利用率の増加に
20 より利便性が更に向上することから、国や地方公共団体、高速道路会社
21 等の関係者の連携の下、スマート IC の設置を推進すべきである。

22

23 ②SA・PA 等におけるキャッシュレス決済の推進

- 24 ・現金のやり取りによる接触機会を減らすため、SA・PA や道の駅などにお
25 けるキャッシュレス決済の普及を推進すべきである。

27 ③ETC を活用したタッチレス決済の高速道路以外の多様な分野への普及・ 28 拡大

- 29 ・新型コロナウイルス感染症対策として、非接触での決済が求められてい
30 ることに加え、ETC 専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチ
31 レス化を推進するにあたり、利用者にとって魅力的な機能を充実させる
32 観点から、多様な分野への ETC を活用したタッチレス決済の普及・拡大
33 を推進すべきである。
- 34 ・決済情報をネットワーク上で集約処理することによりコストダウンを実
35 現し、新しくセキュリティ技術や制度等を確立してきたネットワーク型
36 ETC システムについて、官民が連携して多様な分野への導入を促進すべ
37 きである。

38

39 4) これらを支えるデータプラットフォームの構築と多方面への活用

- 40 ・道路システムの DX を支えるため、データの標準化・統合化を進めるなど

1 道路管理者間で協働した適切なデータガバナンスを行い、異なる道路管
2 理者間で利用可能なデータプラットフォームを構築すべきである。

- 3 • その際、共通する基盤データ・システムの構築にあたっては、道路管理
4 者間のみならず、関係機関も巻き込んだ共同研究・開発の実施も検討す
5 る必要がある。
- 6 • カメラ画像の AI 解析技術の活用や ETC2.0 プローブデータ等の改善を図
7 り、効率的なデータの収集・蓄積を実現すべきである。
- 8 • 併せて、経路情報の安定的・効率的な把握が可能となる ETC2.0 によるデ
9 ータ収集を強化するため、車両の運行管理への活用など利用者がメリッ
10 トを実感できるような幅広い取組を戦略的に進めつつ、ETC2.0 車載器の
11 車両への標準装備化に向けた検討が必要である。
- 12 • データプラットフォームの構築、オープン化等によりビッグデータの多
13 方面の活用を促進し、交通需要マネジメントや交通安全等の道路交通マ
14 ネジメントを高度化すべきである。
- 15 • 例えば、ETC2.0 プローブデータをオープン化するとともに、民間企業が
16 保有する携帯電話位置情報等の他のビッグデータと組み合わせ、それぞ
17 れのデータの特徴を活かして分析を行うなど、地域の交通課題に対し
18 て、官民が連携して、高精度かつ多面的な情報に基づく実効性のある対
19 策を推進すべきである。

20 21 **(2) ポストコロナ時代における道路を賢く利活用する取組の推進**

22 ポストコロナ時代においても国民生活や社会経済活動が支障なく営ま
23 れるよう、いかなる状況下でも必要となる安定的な物流の確保や、新型コ
24 ロナウイルス感染症の拡大による経済への甚大な影響からの回復に大きく
25 寄与する観光振興、感染症拡大防止対策も踏まえた人や環境にやさしい道
26 路の利活用を図るべく、道路を賢く利活用する取組を加速する必要がある。

27 28 **1) 物流事業者・バス事業者等が活動しやすい道路環境の実現**

29 **① 高速道路における大型車両の適切な休憩・休息機会の確保**

- 30 • 混雑が常態化している SA・PA において、物流事業者・バス事業者の労働
31 環境を支えるため、大型車駐車マスや特大車駐車マス等の増設や駐車場
32 予約システムの導入を推進すべきである。
- 33 • 高速道路上の SA・PA の用地の確保については限界があることから、混雑
34 が常態化している SA・PA に隣接する IC から路外の休憩施設への一時退
35 出を可能とする取組を推進すべきである。
- 36 • また、働き方改革を推進する観点から、トラック運転者の長時間労働を
37 抑制し、労働者不足の解消を目的とした中継輸送を推進するため、中継
38 物流拠点の拡充を検討するとともに、利用者の追加的な費用負担による
39 長時間駐車抑制策についても検討する必要がある。
- 40 • 高速道路利用者の休憩機会を確保する観点に加え、地域活性化の観点か

1 らも、SA・PAの営業に対する影響等を考慮した上で、道の駅への一時退
2 出が可能なICの更なる拡充をすべきである。

- 3 ・なお、物流事業者・バス事業者の労働環境を支える観点から、新型コロ
4 ナウイルス感染症の影響を受けているSA・PAや道の駅の施設等の運営
5 にも配慮する必要がある。

7 ②大口・多頻度割引による物流事業者・バス事業者等への支援

- 8 ・大口・多頻度割引の継続により、物流事業やバス事業の安定性・生産性
9 向上を支援すべきである。
- 10 ・一方、過去に実施された高速道路料金の大幅割引の影響により、フェリ
11 ー航路の廃止・減便が相次いだことを踏まえ、物流等に対する高速道路
12 の料金施策検討に際しては、公正な競争環境を確保する必要がある。
- 13 ・重量制限違反は構造物に致命的な損傷を発生させることから、現行の自
14 動重量計測装置とナンバー読み取りを活用した取締を強化するととも
15 に、物流事業者における車載型荷重計測システムの搭載の推進などによ
16 る積極的な重量制限違反の抑止に向けた取組について、大口・多頻度割
17 引への反映のあり方を検討すべきである。

18 2) 使いやすい国土幹線道路の実現による観光振興

19 ①観光振興に特化した高速道路料金施策

- 20 ・観光振興のための高速道路料金の割引については、理念や実施目的を明
21 確にし、割引相互や他の観光に関する割引などとの関係を整理した上
22 で、効果や影響を確認しつつ継続的に見直すべきである。
- 23 ・その際、高速道路が観光振興に果たす大きな役割を踏まえ、他の交通機
24 関等への影響に配慮しつつ、新たな観光流動を大きく誘発することが重
25 要である。

26 ②広域的な観光周遊ルートを意識したサインや休憩施設等の充実

- 27
- 28 ・国土幹線道路における案内機能（サイン）や休憩機能等の強化を図るこ
29 とにより、安全で円滑な観光地への広域的な周遊を支援するとともに、
30 観光周遊に必要な各地域の観光拠点までのラストマイルについても、地
31 域における観光拠点の機能強化にあわせて同様に対応すべきである。
- 32 ・道路自体が観光資源となるもの（日本風景街道、ナショナルサイクルル
33 ート、「道の駅」等）については、周辺の観光拠点と連携して、その取
34 組・活動を強化すべきである。

36 3) 人と環境にやさしい道路利活用の実現

37 ①道路占用基準の緩和による道路空間の有効活用

- 38 ・新型コロナウイルス感染症の状況等を踏まえ、三密対策を行う沿道飲食
39 店等のための道路占用許可基準の緩和措置の延長を検討すべきである。

- 1 ・地域の賑わいを創出するため、道路の機能分化に留意しつつ、歩行者中
2 心の道路を構築する歩行者利便増進道路制度の活用を推進すべきである。

3 4 ②環境負荷低減に資する道路利活用の促進

- 5 ・環境にやさしい次世代自動車等の普及及び、当該車両の高速道路利用の
6 促進に向けたEV充電器の設置促進等の環境整備や、道路区域内における
7 再生可能エネルギー発電施設の設置等により温室効果ガス排出量を削減
8 すべきである。

9 10 (3) あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保

11 1) 強靱で信頼性の高いネットワークの構築による安全・安心な社会の実 12 現

- 13 ・近年の激甚化・頻発化する災害に鑑み、被災後もすぐに機能する、新た
14 な防災道路ネットワークの考え方を本格導入し、災害時に「被災する道
15 路」から「救援する強靱道路」へ転換すべきである。
- 16 ・その際、災害からの迅速な復旧と、早期の日常生活・経済活動の再開の
17 両面から新たな目標を設定する必要がある。
- 18 ・具体的には、第三者意見も踏まえつつ、高規格幹線道路等と並行する直
19 轄国道を組み合わせたネットワークの緊急点検を行い、ミッシングリン
20 クの解消、暫定2車線区間の4車線化、ダブルネットワーク化等を推進
21 すべきである。
- 22 ・なお、有料道路については、受益のある世代間の公平な負担や追加的な
23 料金負担の軽減の観点から、料金徴収期間の延長について検討すること
24 とし、地方公共団体からのヒアリングを通じて得られた提案を踏まえ、
25 少なくとも、料金徴収期限までの追加的な料金負担分を限定的に活用す
26 べきことを検討すべきである。
- 27 ・また、民営化の経緯から、出資金も含めて建設債務の償還を優先するた
28 め、更新事業に関する債務は、その償還が開始されるまで利息に伴い増
29 加するが、更新事業に関する債務を含め有利子債務を先に償還し、出資
30 金をその後で償還することにより、全体として利息の発生を抑え、追加
31 的な料金負担が減少するような対応が必要である。

32 33 2) 多核連携型の国づくりを可能とする道路ネットワークの実現

- 34 ・感染症を含む様々なリスクに備えつつ、経済の再生を成し遂げるため、
35 国土をフル稼働させ、人・モノ・情報が行き交う活力あふれる社会を実
36 現すべきである。
- 37 ・その為には、主要な空港・港湾・鉄道駅を含む経済活動上重要な拠点へ
38 の速達性とアクセス性などの観点から、新たな目標を設定し、国土幹線
39 道路ネットワークのミッシングリンク解消や渋滞対策等を推進する必
40 要がある。

1
2 (4) その他

3 1) 新型インフルエンザ等対策特措法に基づく指定公共機関への位置付け

- 4 ・高速道路会社及び日本高速道路保有・債務返済機構は、安全・安心に必要な社会基盤として事業継続が求められる高速道路運営を担うエッセンシャルワーカーであり、高速道路の事業継続を一層確実なものとし、
5
6
7 外出自粛の広報等、実効的な感染拡大防止対策を持続的に実施すること
8
9 により、国民の社会経済活動の維持を可能とするため、高速道路会社及び日本高速道路保有・債務返済機構を指定公共機関として位置付けるよう検討すべきである。

11
12 2) 取組に必要不可欠な業務実施環境強化

- 13 ・道路システムの DX の推進にあたっては、道路管理者の垣根を越えたデータプラットフォームの構築等に併せて、通信関連機器の配備など実務
14
15 での活用に必要な不可欠となる通信環境の整備を実施しなければ、業務全体の最適化は実現できないことを認識すべきである。
16
17
18

19 4. 今後速やかに検討すべき課題

20 ~持続可能な高速道路システムの構築に向けて~

21 (1) これまでの新たな料金体系の導入、更新事業の実施に対する評価

22 本部会の答申を踏まえた新たな料金体系の導入 (H26 全国、H28 首都圏、
23 H29 近畿圏) 及び更新事業の着手 (H26) 以降、一定の期間が経過している。

24 その為、定量的な分析・評価を実施し、課題や新たな知見等を整理した
25 上で、今後の料金体系、更新事業のあり方について継続的に検討する必要がある。
26

27 なお、料金体系については、暫定的な措置の見直しに向けた検証を実施
28 する必要がある。
29

30 (2) 自動運転時代、ポストコロナ時代の高速道路の将来像の具体化とロードマップの作成
31

32 自動運転の普及を含む社会・生活様式の変化や自然災害の激甚化・頻発
33 化等の環境変化に伴い、高速道路に求められる機能は継続的に変化しており、
34 今後も変化することが想定される。

35 そのため、トラック輸送の省人化に資するダブル連結トラックの普及を
36 推進するとともに、トラック隊列走行や自動運転等のイノベーションに対応した
37 道路の将来像について検討を進める必要がある。

38 その際、短期的な目標はもちろん、中長期的な高速道路の姿を具体化した
39 上で、その将来像の実現に向けたロードマップを早急にとりまとめるべき
40 である。

1
2 **(3) 社会・経済状況に応じた機動的な料金、利用重視の料金の推進**

3 混雑の緩和や外出の自粛を図るため、利用者へのメッセージと合わせて、
4 高速道路会社が柔軟性を有する料金システムを早急に構築するなど、社会・
5 経済状況に応じて機動的な料金変更を可能とする仕組みを構築すべきであ
6 る。

7 特に、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会で予定されて
8 いるゾーン内の道路交通のロードプライシングを含むTDM施策等の効果検
9 証も踏まえ、機動的な料金変更について検討する必要がある。

10 また、利用重視の料金体系の推進に向けて、公平性の観点から対距離制
11 を基本としつつ、交通渋滞の抑制に留意した上で、高速道路の交通分担率
12 を引き上げるために必要な料金低減に向けた努力を継続すべきである。

13 このほか、観光振興や地域活性化を一層推進するため、貸付料の支払い
14 に支障が生じない範囲で、高速道路会社がその創意工夫を十分に活かして
15 周遊パス等の企画割引に関する制度を柔軟に運用し、積極的に料金施策を
16 展開すべきである。

17
18 **(4) (1) から (3) を踏まえた、安定的な維持管理・更新・機能強化等
19 による高いサービス水準を維持するために必要なシステムのあり方**

20 上記(1)から(3)における検討の結果を踏まえ、高いサービス水準
21 を維持するために将来的に必要となる維持管理・更新・安全安心等のため
22 の機能強化等の取組方針と、そのために必要な制度を速やかに整理すべ
23 きである。特に、高速道路は一般道路と比べて高いサービス水準を有するこ
24 とを踏まえ、償還満了後も料金を永続的に徴収することも含め、必要な財
25 源を確保するための措置を検討し、具体化する必要がある。

26 なお、検討にあたっては、

- 27 ① 新型コロナウイルス感染症の影響による料金収入の減少などのリ
28 スクも考慮した上で、確実に機能強化等を推進する必要があること
29 ② 償還満了後の料金水準が高速道路の交通分担率及び混雑状況に影
30 響を与えること

31 に留意するとともに、大型車対距離課金の導入の状況など、諸外国におけ
32 る事例も参考にすべきである。

33 また、高速道路の無料区間についても、将来にわたり、高いサービス水
34 準を維持し、必要に応じて機能強化を図りつつ、適切な維持管理・更新を
35 実施するために必要な税負担を軽減する観点及び、有料区間の利用者との
36 負担の公平性を確保する観点から、並行する一般道路の有無など周辺ネッ
37 トワークの状況や整備の経緯等を踏まえつつ、地域の意見を聴取した上で、
38 利用交通に与える影響も含めて有料化について検討する必要がある。

1 **あとがき**

2 本中間とりまとめでは、新型コロナウイルス感染症により新たに顕在化
3 した課題及び生活様式の変化等を踏まえ緊急的に取組むべき施策につい
4 て提言するとともに、持続可能な高速道路システムの構築に向けて早急に
5 着手すべき検討課題をとりまとめるに至った。これらの検討課題について
6 は、引き続き更なる事実の探求と議論を行い、精力的に検討を進めること
7 を強く求める。

8 とりまとめにあたっては、関係団体への延べ12回にわたるヒアリング
9 を通じて丁寧にファクト・ファインディングを積み重ねることを心掛け
10 た。ご多忙の中、ご協力いただいた関係団体各位へこの場を借りて感謝を
11 申し上げたい。

12