

委員意見概要

①全般に係る意見 P1

②個別施策に係る意見 P2

(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～ P2

(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 P4

(3)あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保 P5

③今後速やかに検討すべき課題 P6

④その他の意見 P7

※ 本概要は、ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理したものです。

①全般に係る意見

- ・デジタルトランスフォーメーション(DX)の機運が盛り上がった今、ここで一気に進めるべき。
- ・21世紀に入って、世界的な感染症が頻繁に起こっており、世界的な感染症が再び発生するということは十分考えられるため、様々なリスクに対してレジリエントな交通社会システムを作り上げていくということが非常に大事である。
- ・長期的な話は、もう少し慎重に検討した方がよい。1年もしないうちにワクチンや特効薬ができて東京オリンピックが無事開催されるというのは楽観的かどうかとか、コロナによって社会が大きく変わるという話もあるが、本当にそうなのかというのは、よく考えたほうがよい。
- ・今後再びパンデミックが起きた際に備え、検証のためのデータや、調査のための基本的な資料を計画的に集めておく必要がある。
- ・少し時間をかけてでも、中長期的に、これまでのような交通需要の予測でいいのか考える必要がある
- ・デジタル化などのIT分野は技術の進展が激しいため、技術の陳腐化に注意しつつ、導入のタイミングを見図るべき。
- ・道路のデジタル化について大目標として世界のフロントランナーになるという意気込みを打ち出すべき。
- ・ETC 専用化やデータの利活用に関する取組など、新型コロナウイルス感染症の影響にかかわらず、技術的に推進すべき取組がある一方、料金による交通需要の調整や国土形成、財源確保等に関する取組については、中長期的に検討する必要がある。
- ・道路行政のデジタル化について、異常時に対応するものと平常時に対応するものの分類、異常時も災害や老朽化の分類等、全体を俯瞰的に整理しておいたほうが良い。また、収集系・処理系・提供系のどこに課題があるかということも整理しておいたほうが良い。
- ・新直轄と直轄国道のダブル管理区間を、限られた人員と予算でうまく回すスキームを検討すべき。

- ・新直轄高速については、普通の直轄国道とは異なり、非常に高い管理水準が求められており、相応の費用がかかることから、今後の維持管理のあり方について検討する際には、新直轄高速と直轄国道を区分した方がよい。
- ・コロナがあってもなくてもやるべきことが書かれている。ポストコロナの施策とするのであれば、「コロナにかこつけて道路整備をしようとしている」と言われたいよう、コロナとの関係を明確にすべき。
- ・道路インフラサービスの高度化にあたっては、様々なシステムが孤立的にあるので、各システムを連携する全体システムの構築を相当幅広い範囲での共同研究や共同開発を実施すべき。

②個別施策に係る意見

(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～

- ・メンテナンスの分野では、単にデータを取得するだけでなく、業務フローをあわせて改善することが重要。
- ・道路利用者から道路の管理状況についての意見をフィードバックするシステムも重要。
- ・点検については、今後ドローン画像の解析による診断も進めていくというメッセージを発信すべき。
- ・道路行政のデジタル化を進める対象が道路管理のみでは狭い範囲のイメージになるため、道路の利活用も含めてデジタル化を進めることを明確にすべき。
- ・特殊車両の取締りについては、ETC2.0や料金所で収集するナンバープレート情報をうまく活用し効率的に実施すべき。
- ・特殊車両の通行許可や過積載車両の取締りにおいて、電子化された車検証を活用できないか検討すべき。

- ・社会的にビッグデータの活用について理解が得られてきたのではないか。これを機に、ビッグデータの積極的活用を推進していくべき。
- ・VICS センターが混雑情報の提供路線を拡大するプロジェクトを実施しているが、ETC2.0 のデータが全く使えず、自動車会社からデータを購入している。ETC2.0 のデータは貴重なデータなのでしっかり使えるようにしていくべき。
- ・交通安全も IT を活用すべき重要な分野であり取組むべき。
- ・高速道路料金の支払いを ETC 限定とすることについては、新型コロナウイルス感染症の影響に関わらず進めていくべきだが、高速道路利用者や料金収受員の感染防止という観点からも早急に進めるべきである。
- ・ETC 利用率の向上のためには、高速道路会社が実施している車載器助成等のインセンティブの付与とともに、クレジットカードを持っていない人へのフォローが必要。
- ・車への ETC 設置を義務化した上で、並行して ETC 専用化を進めるべき。
- ・非 ETC 車に対しては、車籍照会制度等の制度上の問題等を解消した上でナンバープレート課金を進めるべきだが、できるだけ簡易でコストのかからないシステムとするべき。
- ・ETC 専用化は 5 年くらいのオーダーで大改革をやるという意気込みで進めるべき。
- ・高速道路利用者へのサービスとして、非接触型でのサービスの向上について検討すべき。
- ・ETC ゲートについて、フルスペックの高コストのものではなく、簡易なものにして地方の様々な場所で使用できるようにすべき。
- ・ETC の高速道路以外への活用は早期に進めるべき。
- ・ETC2.0 ではデータ収集から利用までの時間のギャップが大きく、交通のモニタリングへの活用が難しいため改善すべき。

- ・ETC2.0 のプローブデータを活用するためには、活用する視点に立ったデータ収集方法とすべき。
- ・「ビッグデータの多方面活用による道路交通マネジメントの高度化」について、記載内容が物足りない。道路利用者側のデータをどのように収集して道路行政を組み合わせるかを書くべき。
- ・ETC 専用化に向かうとともに、高速道路利用者での支払いが可能となるような仕組みも検討しつつ、自動車所有者や ETC 搭載者に支払い義務を課すということにチャレンジする時に来ているのではないか。
- ・過積載車両の取締について、車載型荷重計測システムの記載は残しても良いが、時間がかかるので、自動重量計測装置(WIM)とカメラで撮ったナンバープレートを紐づけして、重点的に効率的に取り締まるというのが良いと思うので、それについても言及してほしい。
- ・ETC 専用化について、提供側の理屈の記載が多いので利用者の利便性向上などといった視点の記述があってもよいのではないか。
- ・ETC 専用化に向けて、料金自動收受機の活用を拡大することはできないのか。料金自動收受機での決済による渋滞等について不便とを感じる人たちの ETC 搭載への動きにつながるのではないか。

(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

- ・長時間の休息等を行う場合、高速道路に併設されているSA/PAよりも、高速道路から一時退出し、路外の休憩施設を活用するほうが現実的ではないか。
- ・休憩施設の不足に対して、駐車場の長時間利用を有料にするというのも検討に値する。
- ・SA/PA の密を避けるという意味でも、混雑状況を利用者に電光掲示板等で案内したうえで、混雑しているところでは利用料をとるなど検討してもよい

- ・トラックドライバーの働く環境を考える上においては、休憩施設の駐車マス等は適宜拡充し、コネクティア浜松等の中継物流拠点を活用した働き方の改善を優先すべき。
- ・感染症に対して強い SA/PA 等の施設のあり方について検討が必要。
- ・高速バス路線のうち、運行拡大を図った路線については、渋滞緩和のために、海外で事例のある HOV レーンや HOT レーンのような制度を参考に、物流のトラックや公共交通などに対して優先的に通行可能な車線を設定するマネジメントも有効ではないか。
- ・観光支援のための料金割引については、単純に一律割引するのではなく、観光流動を効果的に誘発できるよう、観光の移動パターンに対応した割引などへの見直しについて検討すべき。
- ・高速バスなどの公共交通に対する支援について、幹線道路のできることをもう少し記載してほしい。

(3) あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保

- ・高速道路及び幹線道路から市街地中心へ行く動線が非常に弱いため、空港・港湾だけでなく、都市の重要箇所や市街地中心等もラストワンマイルの接続先として検討すべき。
- ・費用便益の分析においては、効率性のほかに、災害時の安全性の観点や、全国における高速道路の公平性の観点、国土の安全保障の観点から地域に人が住み続けることの価値、その他、伝統や文化、歴史の継続など、様々な観点からの評価の考え方を付け加えていくべき。
- ・災害からの復興や国土強靱化の観点からも地域高規格クラスの道路をもう少し充実すべき。
- ・新型コロナウイルスの影響を踏まえ、東京一極集中を是正し、多核連携型の新しい国の形のあり方について議論が必要。
- ・国土を集中利用ではなく、多核連携して高度利用することが重要であり、そのためにも高速道路ネットワークのネットワーク化が重要。

- ・自動車への依存度が高まりつつあるところ、それを容認するのか、あるいはヨーロッパ諸国のように公共交通をさらに便利にするのか、またはライト・インデビジュアル・トランスポート(LIT)の走行環境を整えるのかといった観点も含め、広域幹線道路のあり方について検討すべき。

③今後速やかに検討すべき課題

- ・道路構造物の老朽化の状況及び新たな知見等を整理した上で、将来的に必要な維持管理・更新に必要な費用を整理し、そのために必要な財源の確保方策について検討すべき。
- ・交通需要の調整のための料金施策を国が実施するという点については、鉄道や航空等の他の交通機関との整合性を図りつつ、慎重に実施することが必要。
- ・料金施策により交通需要を調整する際、合わせて、利用者に対して力強いメッセージを伝えることにより、利用者における連帯感の醸成や価値観の共有を図ることが有効である。
- ・混雑している区間の料金を値上げし、その分だけ通常料金を下げることで、混雑解消を図りつつ、料金値下げを達成できるのではないか。
- ・料金の変更について、機敏かつ柔軟に対応するためには、料金收受システムについて、料金表を参照して料金を算出する仕組みではなく、計算により算出する仕組みに変更するなど、柔軟性を有したシステムに変更する必要がある。
- ・高速道路の無料区間についても、今後も高いサービス水準を維持するために必要な安定的なメンテナンスや機能強化等にかかる費用、税負担により確保できる財源、有料化した場合の料金収入及び料金徴収に必要な費用等を整理した上で、将来的な有料化について検討すべき。
- ・道路構造物の老朽化の状況及び新たな知見等を整理した上で、将来的に必要な維持管理・更新に必要な費用を整理し、そのために必要な財源の確保方策について検討すべき。
- ・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の状況に影響を受けることなく、確実に安全・安心に関する投資を推進するために必要な財源の確保について検討すべき。

- ・高速移動を可能とするなどの高速道路の高い水準のサービスに見合った料金を永続的に徴収するという考え方に切り替えることも必要。
- ・償還期間の延長により、暫定2車線の4車線化、将来の更新投資、新東名・新名神の6車線化等の投資、及び料金引き下げのために必要な財源を確保することについて、検討すべき。
- ・高速道路の将来像の具体化についてスケジュール感が遅い。デトロイトでは自動運転専用レーンの技術実証と道路設計、経済モデル、経営モデルまでを2年間で実施するとの取組がある。
- ・自動運転やダブル連結トラックの先進的な取り組みの実装を経て、ビジネス化に至るまでのロードマップを作るべき。
- ・償還の永続化や無料区間の有料化については、もっとわかりやすく丁寧に書くべき。

④その他の意見

- ・荷待ちトラックの車両運行管理については、そもそも荷待ちトラックが道路を占有し、通行の支障になっている状況に対して、トラックの荷待ちを減らして交通の円滑化を図るという点で理解できるが、そもそも荷待ちが発生しないような取組が必要。
- ・東京一極集中によって地方へコロナが拡散しなかったとも考えられるため、コロナの感染者拡大の原因を東京一極集中とすべきではない。
- ・新型コロナウイルス感染症が終息しても、元に戻るわけではないので、ニューノーマルに対応した投資をしていくんだという視点の書きぶりを強調すべき。
- ・ダブル連結トラックや後続無人隊列走行について記載がないため、追加してほしい。
- ・ポストコロナ時代の「新たな日常」実現のために国土幹線道路が目指すべき姿として、3つの指標を掲げるのであれば、具体的な取り組みについてこの3つの指標で評価できるような仕組みを念頭に置いて議論すべき。