

ヒアリング団体意見概要

第39回 (7/9)

日本経済団体連合会	P1
日本商工会議所	P2
日本バス協会	P3

第40回 (8/3)

全日本トラック協会	P4
日本旅客船協会	P5
日本貨物鉄道株式会社	P5

第41回 (8/21)

宮城県	P6
徳島県	P7

第42回 (9/9)

東京都	P8
東京ガス株式会社	P9
東日本高速道路株式会社	P10
首都高速道路株式会社	P11

※ 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。

(「新たな日常」の原動力となる「道路システムのDX」の推進)

- ・ドローンによる点検など、新しい技術を用いた道路メンテナンスをより積極的に企業に活用してほしいというメッセージを発信してほしい。そのためにも、(具体的な基準値等を示すことにより)技術要件を明確化してほしい。
- ・政府は「従来のアナログ技術と、新しいデジタル技術のどちらでもよい」というのではなくて、「積極的に新しいデジタル技術を活用」というメッセージに変えるべき。
- ・ETC専用化について、生産性の向上等につながるのであれば推進すべき。

(あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保)

- ・大都市圏幹線道路について重点的に整備を進めていただきたい。

(その他)

- ・トラックの後続無人隊列走行に向けて、現行制度の解釈を明確化するとともに、必要な制度整備を進めるなど、より先進的な技術を活用できるように後押ししてほしい。

(「新たな日常」の原動力となる「道路システムのDX」の推進)

- ・ ETC 専用化は当然の流れであり、利用頻度が低い者の実態・実情に即したインセンティブを与えつつ進めていくべき。
- ・ 地域活性化および、ETC 専用化の理解促進の観点から、スマート I C の設置を増やしていくべき。

(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)

- ・ 旅行需要喚起のため、高速道路料金無償化を要望する声もあるが、様々な交通モードの間でイコールフットリングが確保されるよう検討すべき。
- ・ 観光振興のため、幹線道路から観光地への接続、2次・3次交通の整備などは常に要望が上がってきているところ。主要な空港・港湾・鉄道駅との有機的な接続、時間的な連携、MaaS も推進してほしい。

(あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保)

- ・ アクセスの改善による多核連携型国土の形成のため、高速道路あるいは幹線道路の整備を促進すべき。
- ・ 災害時の回復、代替性の確保の観点からも更なる道路ネットワークの整備をすべき

(その他)

- ・ 経済が低調である中で、民需や消費を補完する経済対策となるよう、公共工事の早期発注
・ 早期着手を行うべき。

(「新たな日常」の原動力となる「道路システムのDX」の推進)

- ・ 2次感染の防止も含めた高速道路関連施設の従業員全体の感染防止をすべき

(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)

- ・ 高速道路を毎日利用する事業者の事業継続を図ることが重要であり、高速道路料金の割引(大口・多頻度割引等)施策の継続・強化を強く要望。
- ・ 高速道路が渋滞すると定時運行に問題があるため、渋滞を助長させる様な高速道路料金割引は行うべきではない。
- ・ (運用がなかなか難しいと思われるが)バス優先レーン、バス専用レーン等を整備いただけると非常にありがたい。

(あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保)

- ・ 安全運行の確保、運行維持のため、暫定2車線道路の早期4車線化を要望する。

（「新たな日常」の原動力となる「道路システムのDX」の推進）

- ・新たな特車通行制度の早期実現のため、道路関連データのデジタル化を推進するとともに、利用者の使い勝手の良いシステム、利用しやすい手数料とすべき。
- ・高速道路会社間の特車通行許可基準の統一を図るべき。

（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）

- ・働き方改革の推進や法令順守のために、ドライバーが十分に休憩休息を取れるよう、休憩施設の大型車マス、トレーラー用特大マス等の増設が必要不可欠。
- ・大都市圏・中核都市圏などの中間地点に中継物流拠点（コネクタエリア）を整備すべき。
- ・SA／PA等が3密とならない様、施設の対策が必要。
- ・SA／PA、道の駅等におけるシャワー施設の設置箇所拡大及び増設をすべき。
- ・日本経済が正常に回復するまでの間、高速道路の大口・多頻度割引の実質50%以上の割引が適用される措置を講じられたい。非常事態であるため、国費投入により、これらの取組を早急に実施すべき。

（あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保）

- ・交通事故削減やリダンダンシー確保のために暫定2車線区間の4車線化は必須。
- ・外環を含めたミッシングリンクの早期開通をお願いしたい。
- ・重要物流道路の整備促進・追加指定、渋滞箇所の渋滞対策推進。

(「新たな日常」の原動力となる「道路システムのDX」の推進)

- ・ETC専用化の検討に際しては、料金収受員の雇用確保も慎重に配慮いただきたい。

(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)

- ・10年前の高速の大幅割引・値下げの影響により、航路の廃止・減便が相次いだ。高速道路料金の施策検討に際しては、公正な競争環境をゆがめることのないようにすべき。

(その他)

- ・ドライバー不足の解決策として、大型トレーラーの無人航送が増加。トレーラーの荷台部分を切り離してフェリー輸送することで、短距離運転への転換が図られており、県域をまたぐ移動の回避にもなっている。

(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)

- ・サプライチェーンの脆弱性が顕在化する中、社会経済活動を支える物流が、その社会インフラとしての役割を十分発揮するためには、「物流強靱化」を進めていくことが急務。
- ・業務運営上のイコールフットィングの確保を前提として、陸・海・空の各輸送モードの強みや特性を生かす相互連携・結節機能の強化が必要。

(その他)

- ・他の輸送モードと連携したサプライチェーン強化を図るため、鉄道ネットワークの強靱化や物流結節点機能の向上のため、貨物駅構内の物流施設建設やトラックで持ち込んだ荷物を駅で鉄道に積替えを行う、積替えステーションの整備を進めている。

（「新たな日常」の原動力となる「道路システムのDX」の推進）

- ・感染による料金所閉鎖等による物流活動への影響を予防する観点からも ETC 専用化の推進は必要。
- ・利用者への支援として ETC 車載器の購入助成、道路管理者、特に地方道路公社への支援として、ETC ゲート設置や機器更新への支援を行うべき
- ・災害ボランティア対応等、有人ブースでの証明書の提示が必要な場合の代替措置について配慮が必要。

（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）

- ・観光振興のため、他の公共交通機関への影響を十分に考慮した上での高速道路料金割引の拡充と、GoTo トラベル事業における自家用車の高速道路料金を割引対象とすることについてお願いしたい。

（あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保）

- ・経済活動の回復、観光支援等のため、ミッシングリンクの解消や暫定2車線区間の4車化が必要
- ・動脈となる高速道路網をしっかりと整備した上で、その他の地域高規格道路等を整備していく方が、いざという時のことを考えると理にかなっている。

（今後速やかに検討すべき課題）

- ・整備の財源を確保するため、料金徴収期間満了までの5年間の料金収入を建設債務の財源にあてることについて提案する。また、今後整備する道路の効果は後年度に発揮されるため、料金徴収期間を令和47年以降に延長してもよいと考えている。
- ・高速道路網を一気に整備していくことは重要であるし、どうしても道路が傷みやすいということもあるので、しっかりと財源を確保した上で、国民が求める整備をしていくことが重要。

- ・ 地方道路公社管理の道路は、いずれ無料化にしなければならないことになっているが、無料化にするとしっかりとしたメンテナンスができないという課題もあり、一定の料金はもらわなければならないとも考えている。
- ・ (三陸縦貫自動車道の) 宮城県の石巻以北を無料区間にさせていただいたことで、大変利便性は高まっているが、一方で、今後のメンテナンスや延伸ということになると財源の問題で難しくなってしまうのではないかと思うので、無料区間の有料化について、将来的に検討する価値があると考えている。
- ・ 国民が願っているしっかりとした高速道路網の整備をする、維持をする、そのためにはどれだけの財源が必要なのだとすることをベースに、一番良い方法を検討していただきたい。

徳島県の主な意見

第41回部会(8/21)

(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)

- ・ 新たな交通需要を掘り起こすため、道の駅への一時退出を拡大すべき。
- ・ 利用者の利便性を向上するため、ETCカードとマイナンバーカードを連携すべき。。

(あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保)

- ・ 経済活動の回復や観光支援、災害に屈しない国土づくり等のため、ミッシングリンクの解消や暫定2車線区間の4車線化が必要。

(今後速やかに検討すべき課題)

- ・ ネットワーク整備にあたっては、「3か年緊急対策」を継続し、対象事業を拡充すべき。
- ・ 4車線化にあたっては、財投の活用をはじめ、法定期間までの料金収入や有利子負債を先行償還し、得られる金利余力を活用すべき。

(「新たな日常」の原動力となる「道路システムのDX」の推進)

- ・ ETC利用率100%に向けた普及促進とともに、ETC車の利便性向上につながるETC専用出入口の整備推進、現金車への対応策などを検討いただきたい。
- ・ 高速道路が完全ETC化されると、交通の流れを阻害する本線料金所の撤廃につながるとともに、料金収受などに要するコストの削減や、混雑状況に応じた料金施策の導入につながることを期待される。

(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)

- ・ デジタルトランスフォーメーションの推進に当たり、国や各都市が行う先進的な取組・ノウハウを全国で広く共有する仕組みが必要
- ・ 国からの通知を踏まえ、東京都において、道路占用許可基準の緩和を行ったところ。

(あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保)

- ・ 首都東京は日本経済の牽引役であり、今後も国際的な都市間競争で打ち勝つためには、活発な都市活動を支える高速道路網の強化が不可欠。首都圏三環状道路の整備推進とともに、大規模更新と連携した高速道路網の充実・機能強化が有効

(今後速やかに検討すべき課題)

- ・ 首都圏三環状道路などの整備スキームは、有料道路事業を基本としつつ、不足分は公共事業を活用した合併施行方式となっており、有料道路事業の財源が減少すると、公共事業の割合が増加し、地方公共団体の負担が過大となるのではないかと懸念している。
- ・ 有料道路事業の財源を安定的に確保する観点から、建設債務の償還期間の延伸（更新債務の法定期間までの延長）や、有利子債務の先行償還等により生まれる余力の活用を提案する。
- ・ 高速道路網をさらに有効活用するため、混雑状況に応じた料金施策の導入などの取組が必要。東京2020大会期間中に導入予定の首都高速道路の料金施策は、その先例になる。

(「新たな日常」の原動力となる「道路システムのDX」の推進)

- ・過去の他事業者の事故を契機に、ガス導管網図の整備を実施しており、1997年に紙図面管理からコンピュータで管理するマッピングシステムの開発、1982年から運用を開始しており、既に40年近く活用している。
- ・70年代、日本にはマッピングを手がける企業が存在せず、東京ガスが独自にマッピングシステムを開発。マッピング導入時、各行政から借用した道路台帳から地形図を作成したが、各行政の道路台帳に若干ズレがあり、道路管理センターの道路地形情報などを利用して補正を実施。常に導管図情報データを基に設計から工事を行い、工事結果をデータベースへ反映し、維持管理や次の設計に活用し、日々このデータサイクルを繰り返すことで、導管図情報の精度を高めている。
- ・他社のマッピング等と重ね合わせたとき、各社いろいろな座標系を持っていたりするため、単純に重ね合わせるとズレてしまう。この誤差をどのように理解して運用するかというところに課題がある。

(「新たな日常」の原動力となる「道路システムのDX」の推進)

- ・デジタル化の取組の1つとして、SMH（スマートメンテナンスハイウェイ）プロジェクトや、雪氷作業の高度化などを実施しており、SMHについては、2013年から検討を始めて、今年の6月から実装し、全社的に運用を開始したところ。我々自身も経験積んだ上で、他社との横展開も含めて、より高いレベルにを探究していきたい。
- ・労働人口の減少が進み、地域によっては収受員の確保が厳しくなっている状況の中、ETC専用化は、料金收受業務の高度化・効率化を加速する有力な選択肢。戦略的な料金体系の導入の実現や新型コロナウイルス感染症対策の観点、具体には非接触対策、キャッシュレスの推進においても有効な施策になると考えている。
- ・ETC専用化を円滑に実施するためには、幾つかの解決すべき重要な課題がある。
 - ▶ お客様の混乱や料金所でのトラブルが発生しないよう、国民全体の合意形成を図るとともに、制度的な整備もしっかりと行っていく必要がある。
 - ▶ 非ETC車のETC利用への移行促進のため、ETC車載器の標準装備化や低廉化、車載器購入費の助成といった車載器の普及策や、ETCカードを保有していない方にETCカードを保有していただく方策が必要。
 - ▶ 非ETC車が誤って進入した場合の事後請求スキームの検討が必要。
 - ▶ 不正行為等について、通行料金負担の公平性を確保し、料金の回収不能による償還や会社経営への影響を最小限に抑制するための方策が必要。
 - ▶ 業務の高度化・効率化を不断に進めながら、最適な人員体制の検討・確保を行う必要がある。

(今後速やかに検討すべき課題)

- ・前年同月と比べた料金収入は大幅に減少しており、5月は東日本大震災発生時を上回り、民営化以降で最大の減少率となるなど、新型コロナウイルス感染症による影響は甚大であるが、国民の皆様への安全・安心な高速道路サービスの提供を最優先事項として着実に実施していく。

(「新たな日常」の原動力となる「道路システムのDX」の推進)

- ・GIS（地理情報システム）をプラットフォームとして、維持管理に必要な3次元の点群データ、路面映像、あるいは竣工図、点検結果等の情報を統合することを目指しており、インフラドクターにより取得した3次元の点群データを活用して、寸法計測、あるいは施工方法等のシミュレーションをシステムの上で実行できるような機能を開発している。これにより、維持管理の効率化を図っている。
- ・直轄とか、首都会社、あるいはNEXCOで、現在はGIS基盤が違っているというのが実態であるが、インターフェースを取るような機能、そのシステムを作れば、GIS基盤が違っていても同じ機能を果たせると考えているが、可能であれば統一したほうが良い。
- ・ETC専用化にあたっては非ETC車の誤進入に対する後日支払い対応において、払込票発行、送付及び入金確認後の手続きが発生するなど、対応要員の体制強化が必要。また、二輪車及び軽自動車の車籍照会は弁護士による照会となり、コストと時間を要する。
- ・ETC専用入口の展開にあたっては、不正通行者へのより抑止効果の高い法的な対応について検討する必要がある。