

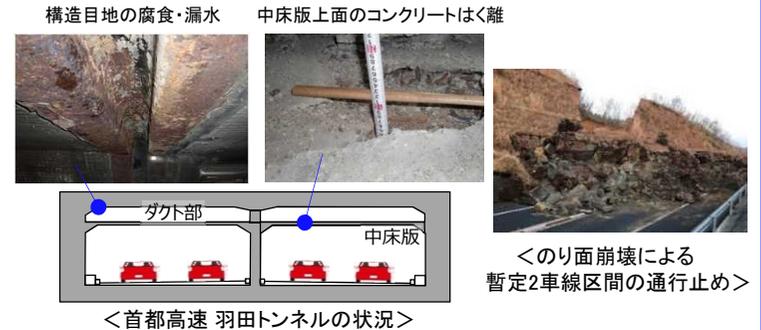
道路整備特別措置法等の改正について

道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律案

背景・必要性

< 予算関連法律案 >

- 平成26年度からの点検強化により、重大損傷の発見が相次いでおり、高速道路の機能を将来にわたり維持するため、**抜本的な性能回復を図る更新事業の推進が必要**
 - また、国土強靱化等の社会的要請を踏まえ、高速道路の進化・改良に関する投資が不可欠
 - 料金収入を確実に確保するため、不正通行車両等からの**事後徴収の強化が必要**
 - 自動運転普及やカーボンニュートラルなどの政策目的達成のため、**SA・PAの機能高度化が必要**
- ⇒ **必要な財源の確保等により、高速道路の適正な管理や機能強化を推進することが必要**

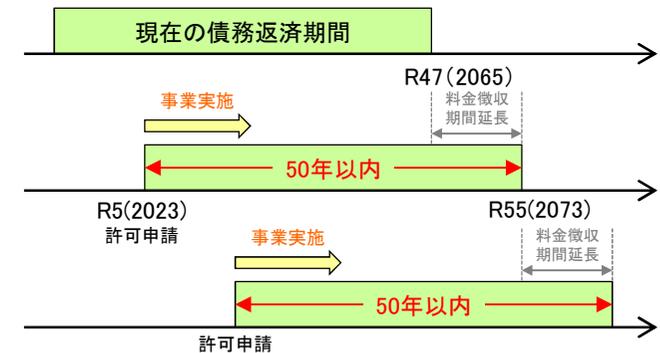


法律の概要

高速道路の料金徴収期間の延長 【特措法・機構法】

- 高速道路の更新・進化のため、**料金徴収期間を延長**することにより、必要な事業を追加
- 事業追加にあたっては、**債務返済の確実性の観点から、債務返済期間を設定**
⇒ 国土交通大臣への**許可申請日から50年以内**
- 現行制度を踏まえ、**料金徴収期限を引き続き設定** ⇒ 最長で**令和97年(2115年)9月30日**

< 債務返済期間のイメージ >



高速道路料金の確実な徴収 【特措法】

- 高速道路料金について、**車両の運転者に加え、車検証上の使用者に請求できることを明確化**
- 高速道路会社等が、軽自動車検査協会等から**軽自動車・二輪車の車両の使用者の情報を取得**できるよう措置
※軽自動車・二輪車以外の車両使用者情報は、登録情報提供制度に基づく請求で入手可能

SA・PAの機能高度化 【機構法】

SA・PAにおいて、利用者利便の確保に資する機能高度化施設と一体的に整備される**駐車場の整備費用の一部**について、高速道路機構から高速道路会社に対する**無利子貸付制度**を創設

< その他 >

地方道路公社等が管理する有料道路の整備促進等のため、当該道路の**プール制(※)**の対象を追加(未供用の道路を追加)等

※交通上密接な関連を有する複数の道路を一つの道路として料金徴収(合併採算)する制度

< 機能高度化イメージ(立体駐車場) >



(例) 自動運転車両の拠点施設

平成26年度からの点検強化により、新たに必要となった更新需要の例（首都高速）

- 首都高速約327kmのうち、約64kmで更新事業を実施中。
- 2014(H26)年からの点検強化等により、新たに更新が必要な箇所が約22km判明し、対策として約3,000億円の更新事業が必要。
- 道路は時間の経過に合わせて劣化するため、これらを除く約241kmについては、新たに更新が必要となった箇所と同様の構造・基準の箇所等で損傷が顕在化する可能性があることから、今後の点検結果等を踏まえ、更新事業の追加を検討。

羽田トンネル(新たに更新が必要な箇所の例)

構造目地の腐食・漏水



中床版上面のコンクリートはく離



漏水による
緊急交通規制

2013(H25)年度
3回・約5.5時間



2倍以上
増加

2021(R3)年度
7回・約15.0時間

ダクト部

中床版

対策
概要

- ・損傷部位(中床版等)の全面的な補修・更新
- ・トンネル内面を繊維シート・防水塗装により被覆して劣化因子を遮断
- ・施工時の交通影響の軽減や完成後の渋滞対策として、羽田可動橋を活用

荒川湾岸橋(新たに更新が必要な箇所の例)



開通直後

2010(H22)年時点



2021(R3)年時点



塗膜剥離による腐食



ガセットプレートの破断

対策
概要

- ・損傷部位(ガセットプレート等)の全面的な補修・取替
- ・塗装下地から高耐久な塗装に全面的に塗り替え
- ・アクセス困難箇所に点検通路を設置して維持管理性を向上

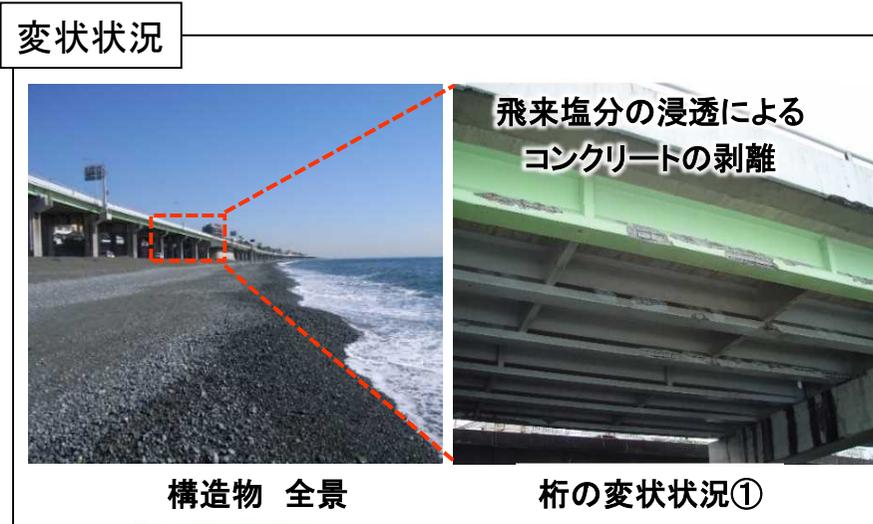


平成26年度からの点検強化により、新たに必要となった更新需要の例（NEXCO）

◆ ^{そうろう} 滄浪橋（神奈川県）【下り線、橋長5,685m、1971年開通】 E84西湘バイパス ^{こうづ} 国府津IC ^{たちばな} 橋IC

再掲資料

- E84西湘バイパス 滄浪橋は1971年に供用した全長5,685mのPC（プレストレストコンクリート）橋。
- 海岸からの水分・飛来塩分がコンクリート内に浸透しており、特にPC鋼材の充填材の充填不足の範囲では充填材による防食効果が無いため、桁やPC鋼材が著しく劣化。
- 充填材の充填不足かつ塩害等により、PC鋼材が著しく腐食又は破断している状況。

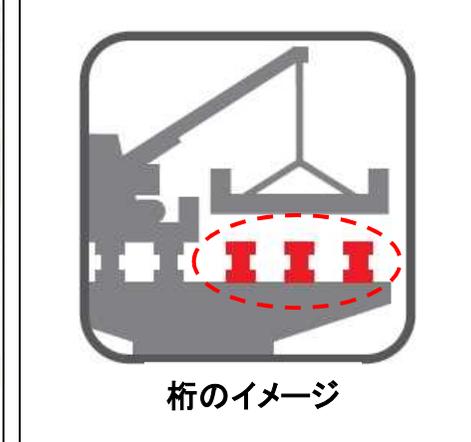
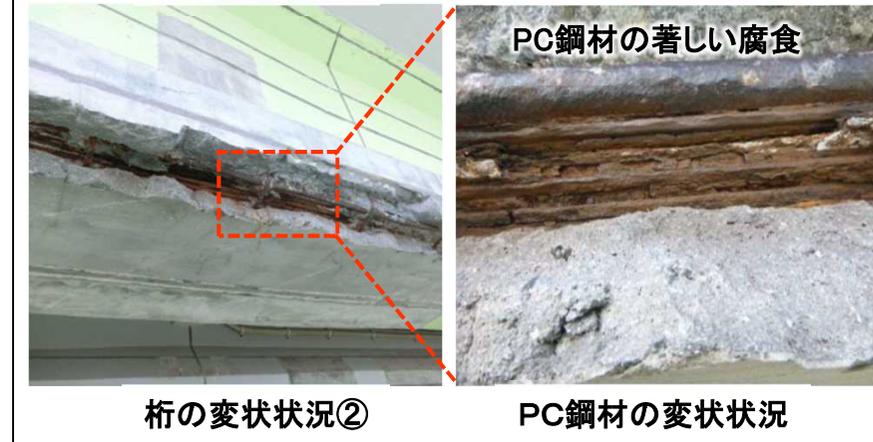


これまでの点検・補修状況

防水塗装などの補修を繰返し実施

- H3(1991)年 部分的補修※(1回目)
防水塗装
- H20(2008)年 部分的補修(2回目)
電気防食
- H27(2015)年 近接目視において
補修箇所の新劣化を確認
部分的補修(3回目)

※コンクリートが剥離した箇所を補修するもの



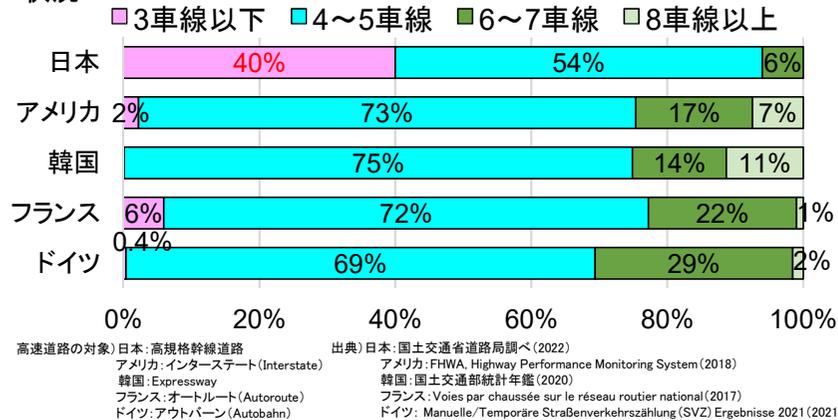
高速道路の暫定2車線区間の4車線化について

再掲資料

- 日本の高速道路は約4割が暫定2車線であり、諸外国にも例を見ない状況。
- 暫定2車線には、速度低下や安全性の低下、大規模災害時等の通行止めリスクなど課題があり、国土強靱化等の観点から、高速道路の4車線化が必要。

車線別延長割合の国際比較

○日本の高速道路は約4割が暫定2車線であり、諸外国にも例を見ない状況



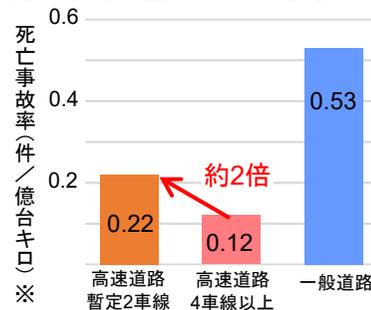
大規模災害等の通行止めリスク

- 災害発生時、大雪の際には、4車線と比べて、復旧工事による通行止めリスクが高い
- 橋梁・トンネル等の更新需要の増大に伴い、工事による長期間の通行止めが必要



速度低下や対面通行の安全性の低下

- 4車線以上の区間と比較して、規制速度が低い。また、追越が出来ないため、低速車両があると、全体として速度低下
- 暫定2車線区間では、一度事故が発生すると重大事故となる



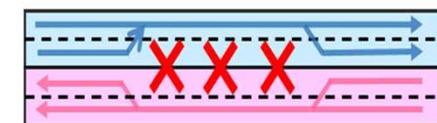
※ 高速道路: H25-R3 高速自動車国道(有料)
 一般道路: H25-R3 一般国道、主要地方道、県道、市町村道、その他道路
 出典: 自動車燃料消費量調査 月報の各年1~12月 高速トラカンデータ

<平成30年7月豪雨災害の事例(山陽自動車道)>

- 本線に土砂等が流入し通行不能となったが、4車線であったことから、片側一車線を優先啓開することで、被災して3日後に交通機能を早期確保

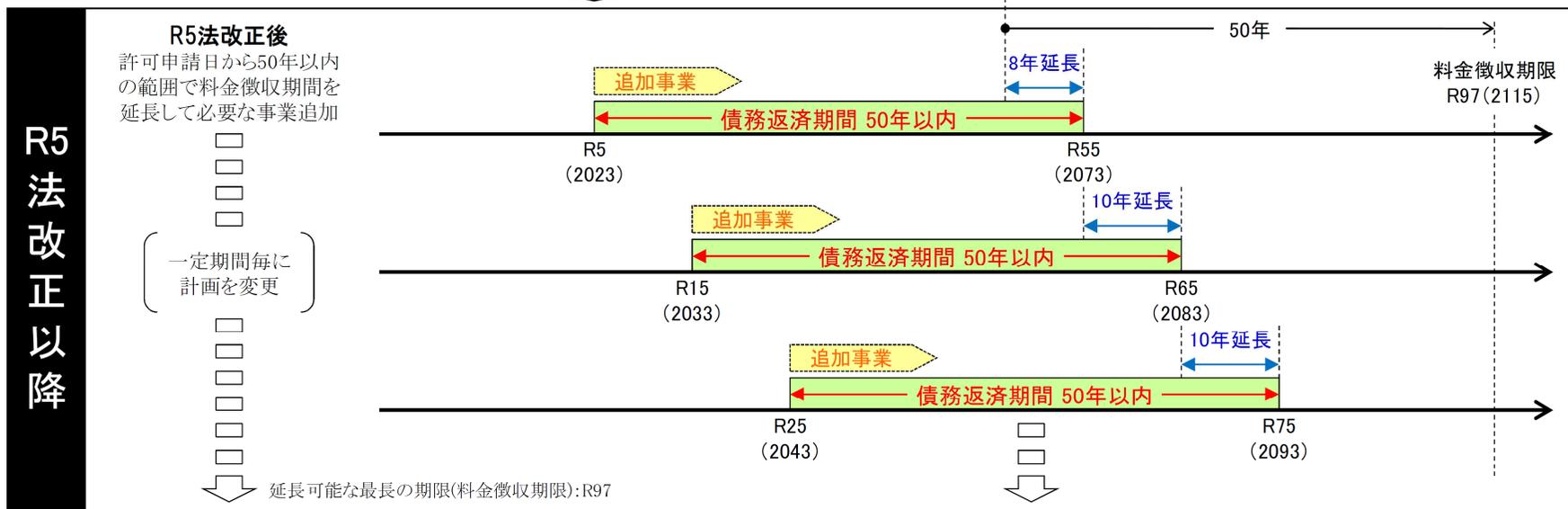
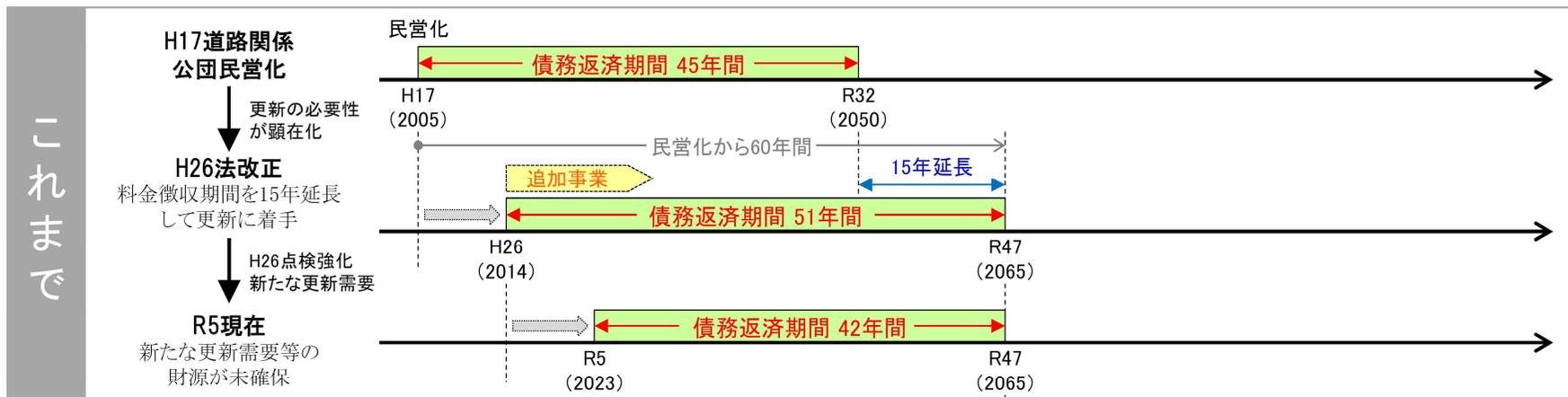


<運行形態>



高速道路の料金徴収期間の延長（イメージ）

- 有料道路制度は、借入金（債務）で必要な事業を実施し、一定期間の料金収入によって債務を返済する制度。
- 更新・進化のため、料金徴収期間を延長し、必要な事業を追加。その際、債務返済確実性の観点から、債務返済期間は許可申請日から50年以内と設定。なお、料金徴収期間の延長は、最長でも令和97年(2115年)までと設定(料金徴収期限)。



高速道路料金の確実な徴収（車籍照会規定の創設、料金徴収対象の明確化）

- 必要な事業実施のため、**高速道路料金をこれまで以上に確実に徴収することが必要**。
- 高速道路の料金所で未課金車両（不正通行車両）が発生した場合**、高速道路会社等は、料金所のカメラで撮影されたナンバープレートをもとに、車検証上の「使用者」の氏名、住所等の情報を運輸支局等から取得し、事後徴収を実施するが、**確実な徴収を図るため、以下の課題解決が必要**。
 - ※なお、高速道路会社では、R4年3月から料金所のETC専用化を順次導入しており、専用化料金所に誤進入した現金車からの事後徴収を確実に実施するためにも、こうした課題解決が必要。

課題1

○車検証上の「使用者」が運転の事実を認めない場合、請求する根拠が明確でない

*現行法上、高速道路料金は「自動車又は車両」から徴収することとなっており、請求対象が明確ではない

*使用者が特定できたが、料金を回収できなかった件数：約0.6万件（約560万円（推計））

（参考：年間料金収入約2.5兆円）

課題2

○高速道路会社等が、軽自動車・二輪車の使用者の情報を取得できない

*軽自動車・二輪車以外の車両の使用者の情報は、運輸支局に対する請求で入手可能（登録情報提供制度）

*ナンバープレートを特定できた未課金車両のうち、使用者が特定できなかった軽自動車及び二輪車の件数：約3.3万件（約2,700万円（推計））

（参考：年間料金収入約2.5兆円）

改正概要

車両の運転者に加え、使用者にも高速道路料金を請求できることを明確化

改正概要

高速道路会社等が、軽自動車検査協会等から軽自動車・二輪車の使用者の情報を取得できるよう措置

（注）数字はいずれも令和3年度

SA・PAの機能高度化

- 高速道路内におけるカーボンニュートラル推進や物流車両の自動運転普及のため、EV充電器や自動運転車両の拠点整備を促進する等、高速道路SA・PAにおける機能高度化が必要。



- EV充電施設や自動運転車両拠点施設など利用者利便の確保に資する機能高度化施設と一体となって整備される駐車場の整備費用の一部について支援。

<法改正内容>

高速道路機構が、国からの補助金を財源として、駐車場の整備主体となる高速道路会社へ無利子貸付を行うことができることとする。

