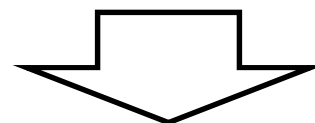


新型コロナウイルス感染症対策に 対応した高速道路施策の検討について

検討スケジュール(案)

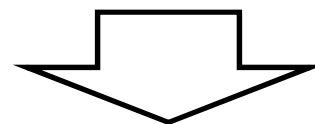
7月2日(木)

新型コロナウイルス感染症対策における
高速道路を取り巻く状況等



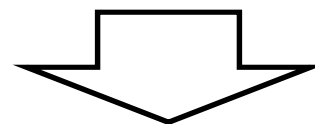
関係団体等よりヒアリング

- ・ 経済団体
- ・ 道路利用者団体
- ・ 地方公共団体
- ・ 高速道路会社 等



秋頃

ウィズコロナにおける
高速道路の取組(案) 中間とりまとめ



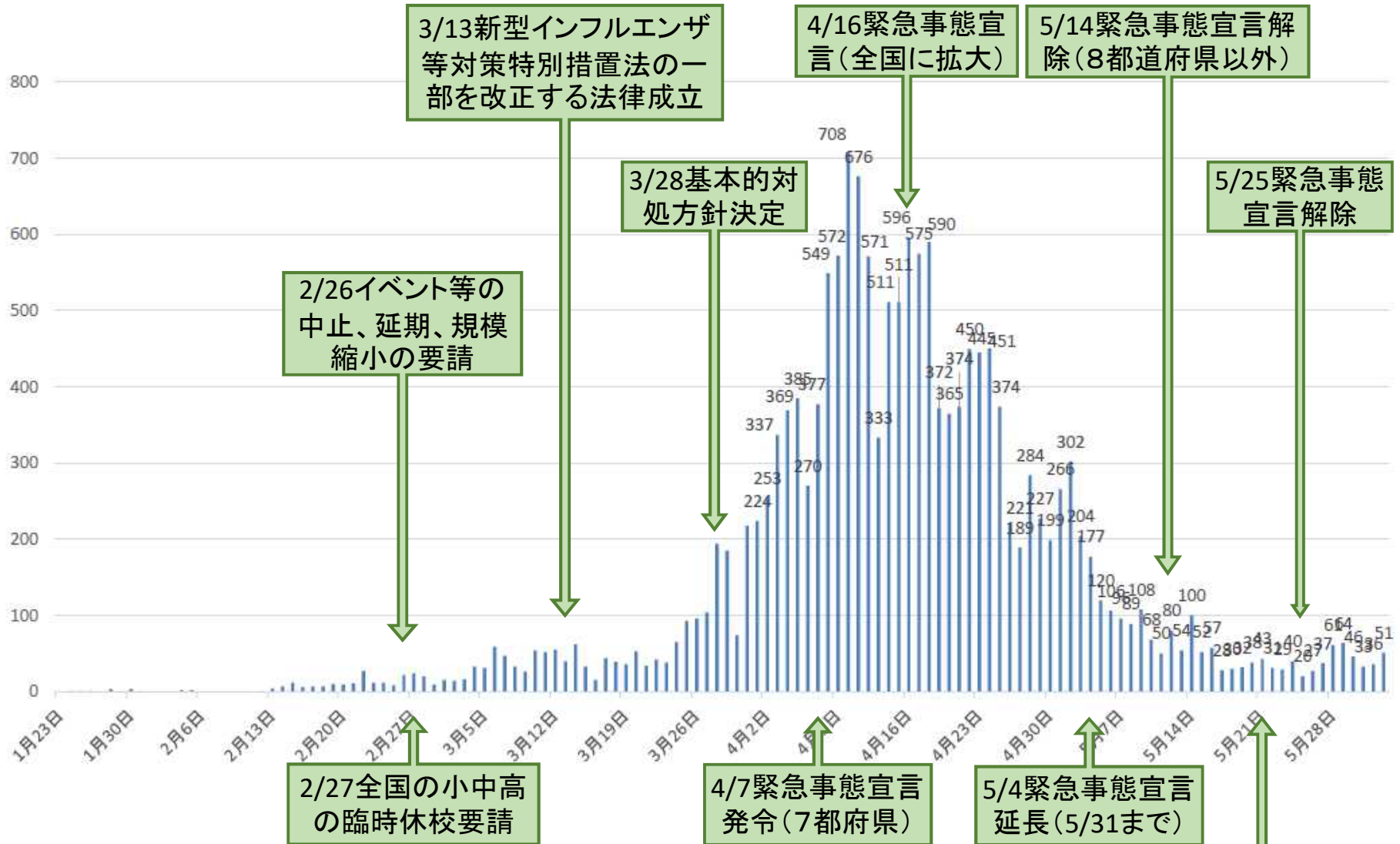
持続可能な高速道路施策について引き続き議論

新型コロナウイルス感染症対策における 高速道路を取り巻く状況

新型コロナウイルス感染症に対する 政府の動き

新型コロナウイルス感染症に関する政府の動き

報告日別新規陽性者数



※1 都道府県から数日分まとめて国に報告された場合には、本来の報告日別に過去に遡って計上している。なお、重複事例の有無等の数値の精査を行っている。

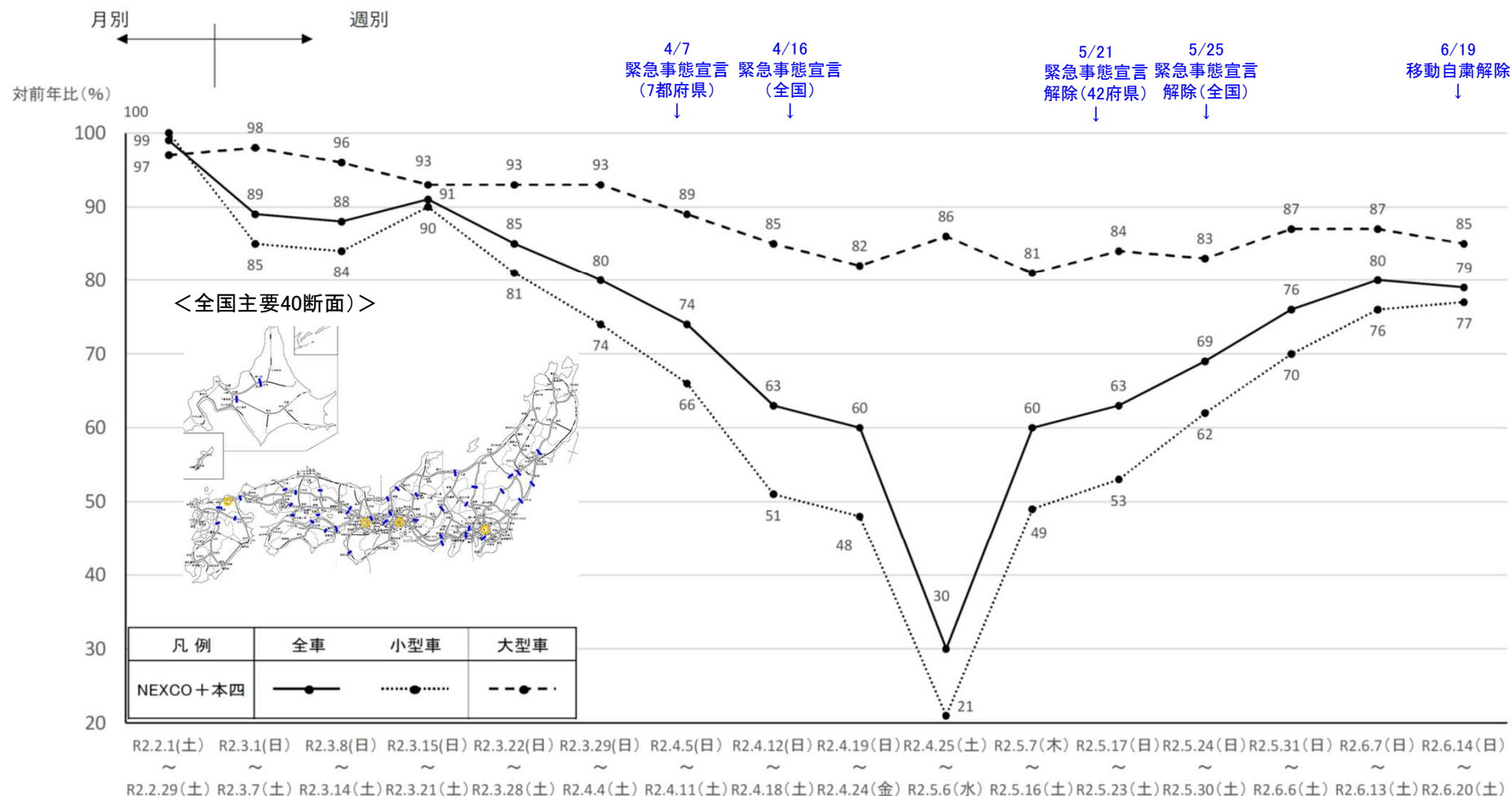
※2 5月10日まで報告がなかった東京都の症例については、確定日に報告があったものとして追加した。

5/21緊急事態宣言解除(5都道府県以外)

高速道路の交通量推移

- 高速道路(全国主要40断面)の交通量は、3月以降GWにかけて減少。
- 主に物流を担う大型車は前年比約1~2割減少に留まっている。
- 小型車はGWに前年比約8割減少。

<全国主要40断面の週別・車種別交通量推移(対前年比)>



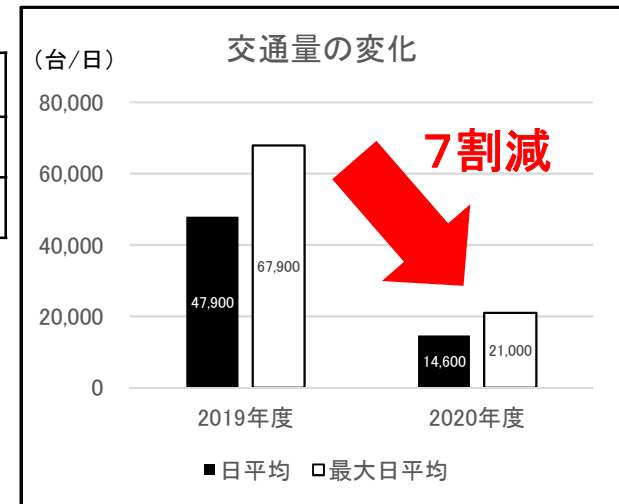
※NEXCO3社及び本四高速の高速道路に代表40断面を設定し、日平均交通量(トラカ等による速報値)を計測することにより調査(繁忙期(GW、お盆、年末年始)に発表する高速道路の交通状況と同様の手法)

全国の渋滞状況変化(ゴールデンウィーク期間)

(1) 交通量

※NEXCO+本四の代表40断面の平均交通量

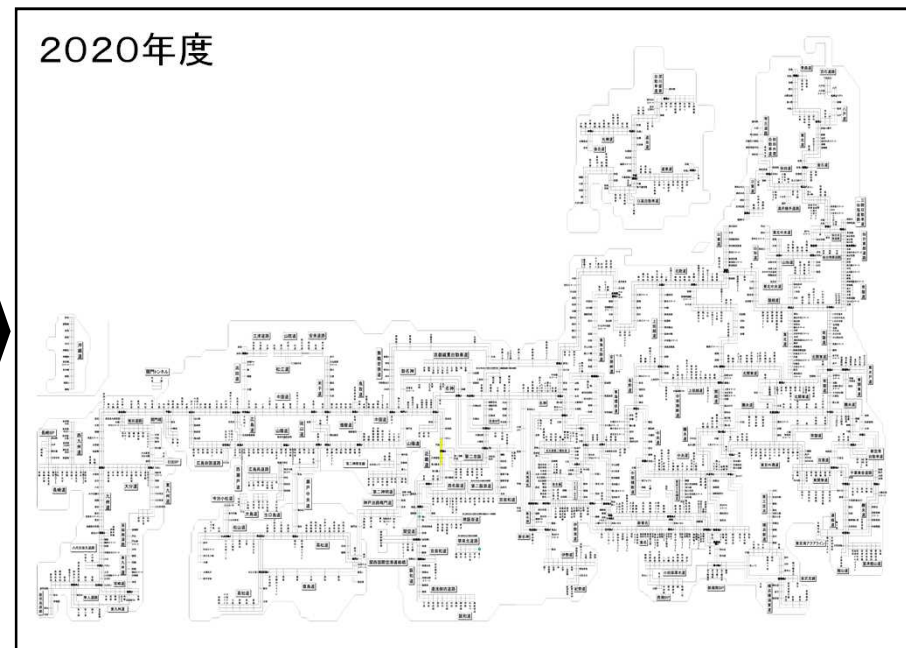
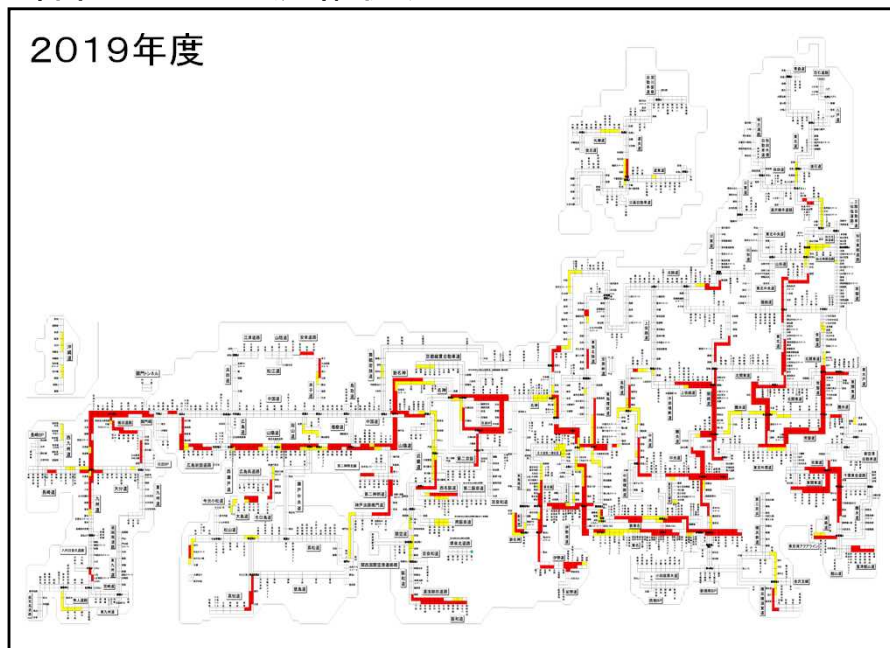
	①2019年度	②2020年度	対比①/②
日平均交通量	47,900台/日	14,600台/日	30%
最大日平均交通量	67,900台/日	21,000台/日	31%



(2) 混雑状況(渋滞回数)

	①2019年度	②2020年度
10km以上の渋滞	573回	0回
5km以上の渋滞	945回	1回

<各社における混雑状況> (赤: 10km以上、黄: 5km以上)

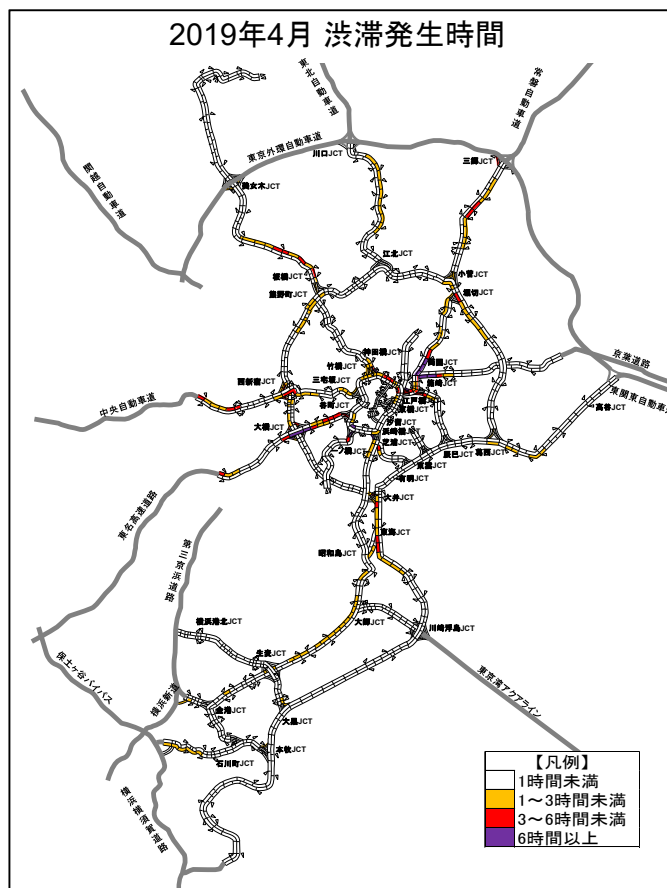


データ期間: 2019年度: H31.4.27~R1.5.8(12日間)、2020年度: R2.4.25~R2.5.6(12日間)

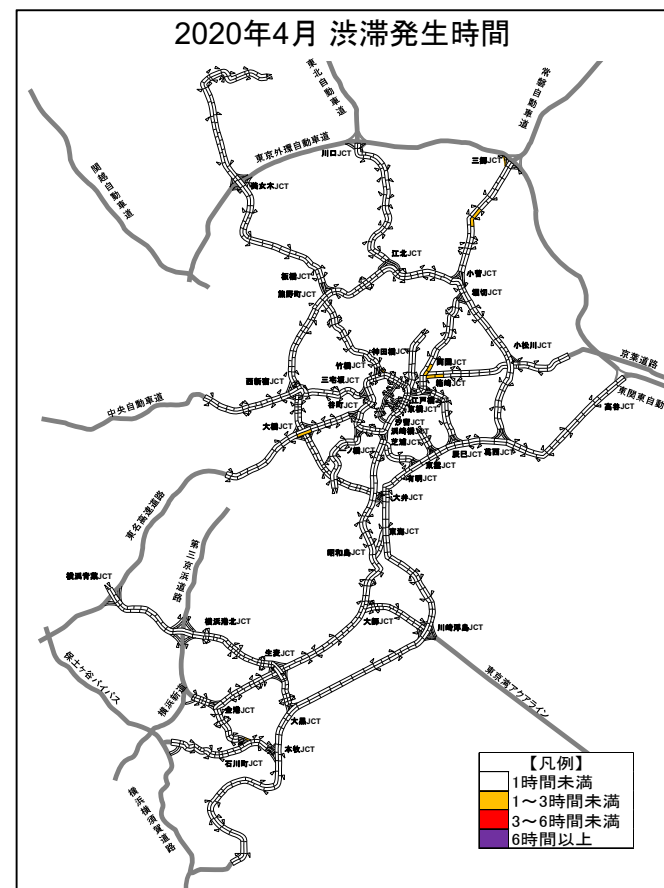
首都高速道路の渋滞状況変化(4月平日)

	①2019年4月	②2020年4月	対比②/①
日平均交通量	108.8 万台/日	78.1 万台/日	72%
渋滞量	360.3 km・時/日	69.7 km・時/日	19%
平均旅行速度 (朝ピーク時(7時台))	45.7 km/h	53.4 km/h	117%

※渋滞: 平均速度20km/h未満 ※渋滞量: 渋滞長さ×渋滞継続時間



※2020年は緊急事態宣言後(4/8～4/28)の平日平均, 2019年は4月(4/1～4/26)の平日平均



※渋滞発生時間: 一日における平均速度20km/h未満の発生時間数

通行台数・料金収入の推移

<通行台数>

令和2年

(単位:千台/日)

会社	3月	4月	5月
NEXCO 東日本	2,721 (▲10.1%)	2,068 (▲31.0%)	1,925 (▲35.6%)
NEXCO 中日本	1,832 (▲10.7%)	1,369 (▲32.2%)	1,235 (▲38.2%)
NEXCO 西日本	2,754 (▲9.7%)	2,066 (▲32.8%)	1,905 (▲37.4%)
本四高速	110 (▲11.7%)	77 (▲39.3%)	70 (▲48.3%)
首都高速	947 (▲10.0%)	719 (▲29.2%)	670 (▲31.7%)
阪神高速	662 (▲11.3%)	523 (▲28.6%)	490 (▲29.9%)

- ・()はH31年同月からの増減
- ・値は小数四捨五入
- ・NEXCO西日本は関門トンネル除く

<料金収入>

令和2年

(単位:億円・税抜)

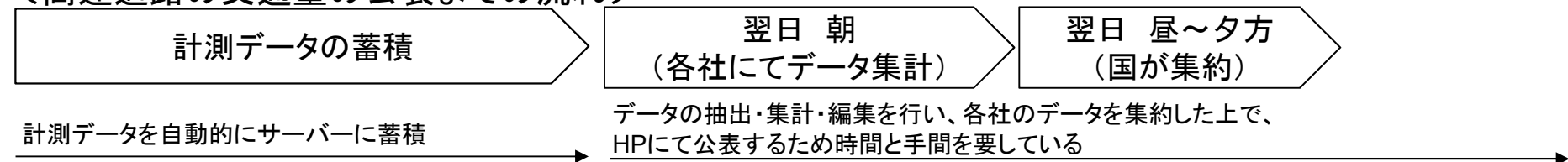
会社	3月	4月	5月
NEXCO 東日本	650 (▲11.4%)	467 (▲35.1%)	449 (▲39.8%)
NEXCO 中日本	533 (▲11.9%)	379 (▲35.0%)	361 (▲39.4%)
NEXCO 西日本	616 (▲10.6%)	437 (▲35.5%)	418 (▲40.1%)
本四高速	51 (▲12.4%)	35 (▲38.9%)	32 (▲47.6%)
首都高速	210 (▲10.3%)	158 (▲28.2%)	152 (▲30.9%)
阪神高速	140 (▲12.2%)	108 (▲28.5%)	105 (▲29.8%)

- ・速報値
- ・()はH31年同月からの増減
- ・値は億円未満切捨て
- ・NEXCO西日本は関門トンネル除く

交通量の収集と翌日の公表対応の実施

- 主要駅の流れとともに高速道路交通量は、重要な指標として関心が高まっていたため、前日交通量を翌日に公表。(GW期間中には休日も毎日公表)
- 交通量計測設備(トラフィックカウンター)による計測結果を、高速道路会社は体制を構築し、データの抽出・集計・編集した後に、道路局ホームページにて公表。

< 高速道路の交通量の公表までの流れ >



公表
(道路局HP)



高速道路における新型コロナウイルス 感染症対策の取組

高速道路における感染者等の移送支援

- ダイヤモンドプリンセス号における感染者発生対応として実施した乗客の医療センターへの移送、水際対策の強化として実施した邦人入国者の待機先への移送において、高速道路を活用。
- 移送開始間際の連絡を受け、十分な調整・準備が困難な状況であったものの、無料化措置を実施するとともに、途中の休憩に備え、トイレ等を確保。

■ダイヤモンドプリンセス号における感染者の移送支援

- 期間 2/17～3/1
- 高速道路(横浜港～愛知県等)を、関係車両150台(うちバス69台)により移送
- 高速会社は、無料化措置、トイレ休憩施設確保を実施



<ダイヤモンドプリンセス号における感染者の移送支援状況>



新東名浜松いなさIC



東名鮎沢PA

■在外邦人帰国時の待機先への移送支援

- 期間 3/28～4/23
- 高速道路(羽田空港～成田空港他)をバス116台により移送
- 高速会社は、無料化措置、トイレ休憩施設確保を実施



<在外邦人帰国時の待機先への移送支援>



東関東道習志野料金所



ランタン2基

ウェットティッシュ(おしり用) 80枚入り×2パック

トイレ清掃用 クリーナー1本

ペーパータオル 200枚入り×2パック

※この他、中国武漢市からの退避オペレーションにおいて、滞在施設等への移動のため、高速道路において一般利用者に対する感染拡大防止に配慮しながらトイレ休憩施設の確保を実施。

高速道路会社職員等への感染防止物資の配布

- 高速道路は、安全安心に必要な社会基盤として緊急事態宣言時においても事業を継続。
- マスク・消毒液等の感染防止物資不足の顕在化に高速道路会社も直面したものの、国のあっせんにより物資を確保し、利用者接触が想定されるパトロール隊や料金収受員等に優先的に配布。

<職員等の感染対策状況>

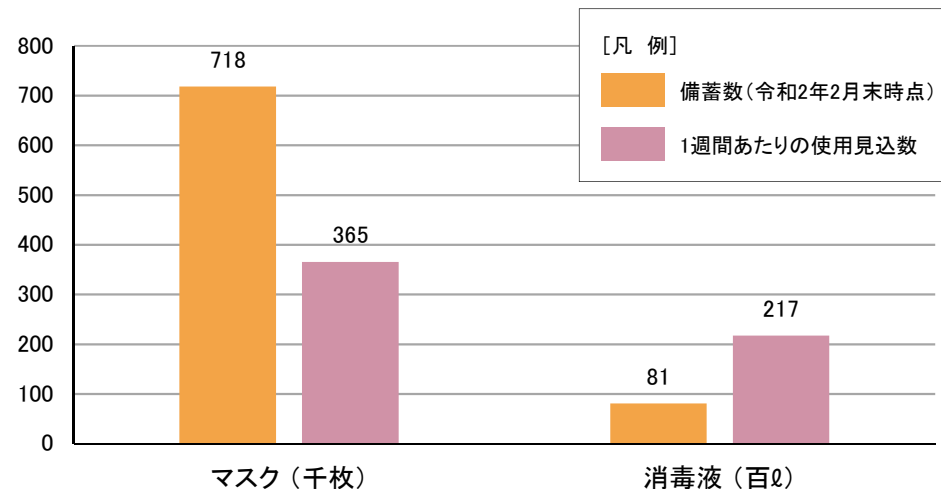
(パトロール隊)



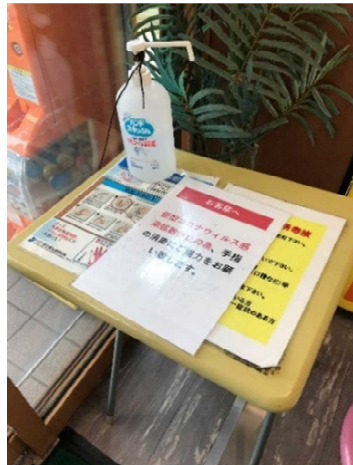
(料金収受員)



<マスク・消毒液の備蓄数と使用見込数(高速6社合計)>



<休憩施設の感染対策状況>



<国のあっせんによるマスク・消毒液の調達状況(令和2年5月末)>

	マスク (千枚)	消毒液 (百ℓ)
国のあっせんによる調達	2,106	98

(参考)

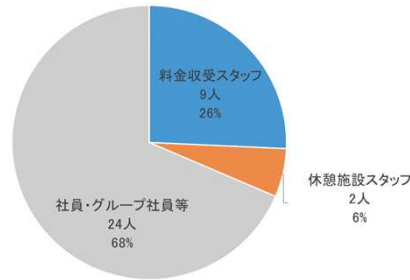
備蓄数量(R2.2末時点)	718	81
高速会社による自主調達	2,803	31

高速道路会社職員等の感染状況

- 高速会社・指定都市高速公社にて、これまで173名がPCR検査を実施し、35名が感染。
- このうち、現金等の受け渡しなど、不特定多数の利用者との接触が想定される料金所や休憩施設のスタッフが11名感染。高速会社は、利用者へ注意喚起を行うとともに、料金所のETC専用運用への切り替えや店舗の営業休止等を実施。

<高速道路従事者の感染状況(令和2年6月27日現在)> <感染を受けた主な対応>

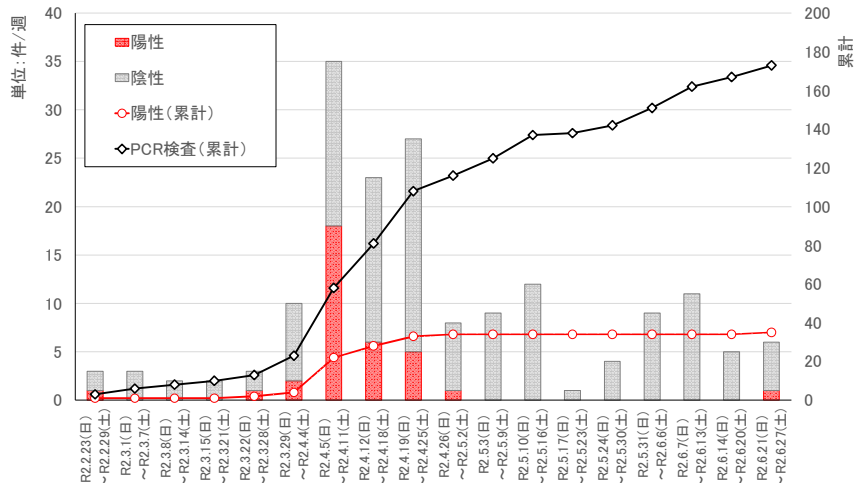
- PCR検査実施 173名
- ・陽性判明 35名
- ・陰性判明 138名



対応内容		対象箇所	対応期間
料金所	閉鎖	6料金所 名古屋高速6料金所	2/22～2/25
	ETC専用運用	11料金所 ・名古屋高速6料金所 ・横浜新道・横浜横須賀道路2料金所 ・首都高速5号線1料金所 ・首都高速5号線・中央環状線2料金所	2/25～3/6 4/3～4/13 4/24～5/8 4/27～5/8
事業所の閉鎖		3箇所※ ・NEXCO中日本管内グループ会社事業所3箇所	4/8～5/7
SA・PA店舗営業休止		2箇所 ・事例1 営業休止 ・事例2 営業休止	4/11～4/13 4/15～4/17

※事業所の一部スペースのみを閉鎖したものは含んでいない。

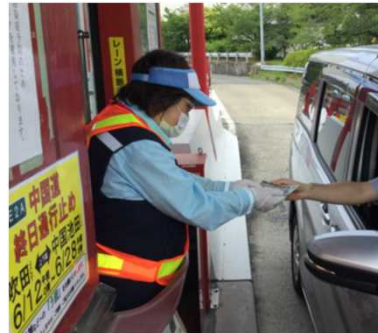
○PCR検査・陽性判明件数の週別推移



※高速6会社・指定都市高速公社の社員・グループ社員、協力会社(同一の執務室で勤務するなど社員・グループ社員と一体で勤務している者)、利用者との接触がある者(SA・PAテナント従業員など)を対象に集計

<利用者との接触例>

(料金所)



(休憩施設)



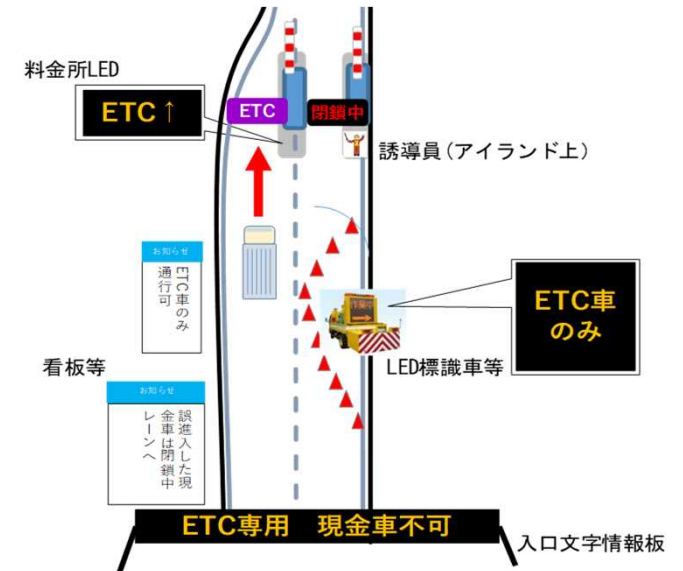
料金所のETC専用運用について

- 料金収受員が新型コロナウイルスに感染した際、一部の料金所において、収受人員不足の状態にあったため、事前に周知の上、ETC専用運用を実施することで機能を確保。
- 感染拡大防止のみならず、感染予防の観点からもETC専用運用は有効と考えられる。

【ETC専用運用状況】

	料金所	期間	日平均（期間中）			参考 （令和元年度 非ETC車率）
			ETC車	非ETC車	非ETC車率	
NEXCO東	川上	4/3~4/13	5,281台	107台	2.0%	7.5%
	港南台	4/3~4/13	7,518台	193台	2.5%	9.2%
首都高速	北池袋	4/24~5/8	1,708台	11台	0.6%	4.4%
	東池袋	4/27~5/8	2,040台	47台	2.3%	4.2%
	高松	4/27~5/8	2,441台	52台	2.1%	4.8%
名古屋高速		2/25~3/6	11,154台	201台	1.8%	7.9%

【運用イメージ】



【非ETC車進入時の対応】

- チラシを配布※し、後日支払いの方法について案内した上で通行。
（非ETC車の誤進入は2%程度）
※チラシ配布のため、誘導員を配置

- 未払い車の後日支払いについて、現時点でチラシ配布による自己申告では一部に留まっており、今後、カメラにより補足したナンバーによる車籍照会のうえ請求するなどにより対応予定。

【事前周知状況】

<首都高:東池袋料金所>

<NEXCO東:Twitter>



行動自粛に関する取組

高速道路における移動自粛の呼びかけ

- 政府の基本的対処方針を踏まえ、特に緊急事態宣言の全国拡大(4月16日)を受けてゴールデンウィークに向けた移動自粛の呼びかけを全国の主要空港、鉄道駅、道の駅等で実施。
- 高速道路では、テレビ・ラジオ、SNS、道路情報板、SA・PAにおけるポスター・デジタルサイネージ・音声案内などにより、移動自粛などを呼び掛け。

■ゴールデンウィークに向けた移動自粛の呼びかけ

○テレビ・ラジオ放送による呼びかけ



(JARTICによる呼びかけ)
※NHKニュース おはよう日本

都道府県をまたいでの
不要不急の移動は、
お控えいただくよう
お願いいたします。

新型コロナウイルス
感染拡大防止のため、
今年のゴールデンウィーク期間は
休日割引の対象となりません。

(高速道路会社によるテレビCM)

○OHPやSNS(Facebook、Twitter)による呼びかけ

首都高ドライバーズサイト

News & Topics (2020年)

2020年04月17日

新型コロナウイルス感染拡大防止のため、不要不急のお出かけをお控えください(国土交通省からのお願い)

新型コロナウイルス感染拡大防止のため、全国に緊急事態宣言が出されています。不要不急の外出を控えていただくとともに、特に、これからのゴールデンウィークに向けて、まん延防止の観点から(不要不急の帰省や旅行など)、都道府県を跨いでの移動は、極力避けていただくようお願いいたします。

NEXCO東日本 (関東)

@e_nexco_kanto

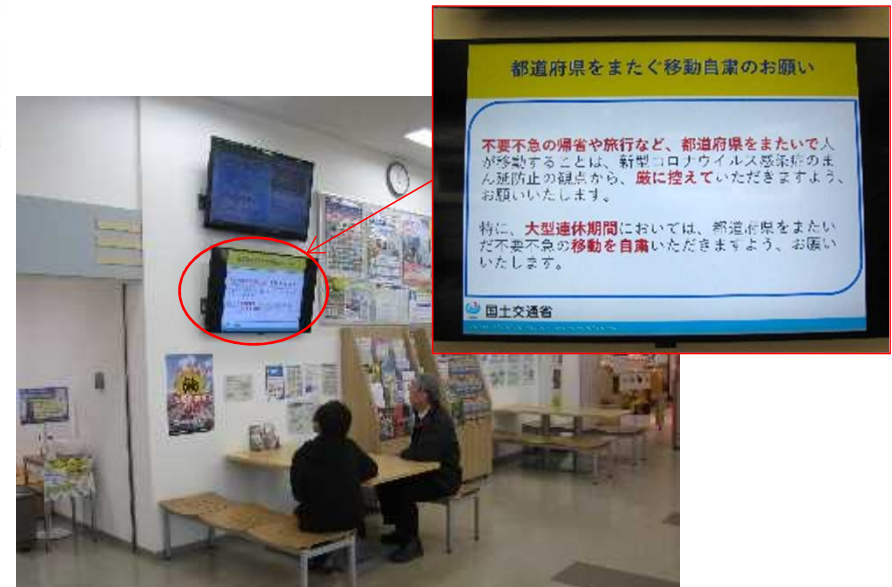
【新型コロナウイルス感染拡大防止のためのお願い】
全国に緊急事態宣言が出されています。特にこれからのゴールデンウィークに向けて、まん延防止の観点から都道府県を跨いでのご移動は極力避けていただきますようお願いいたします。

7:41 - 2020/04/18 - Twitter for iPhone

○高速道路における道路情報板による呼びかけ



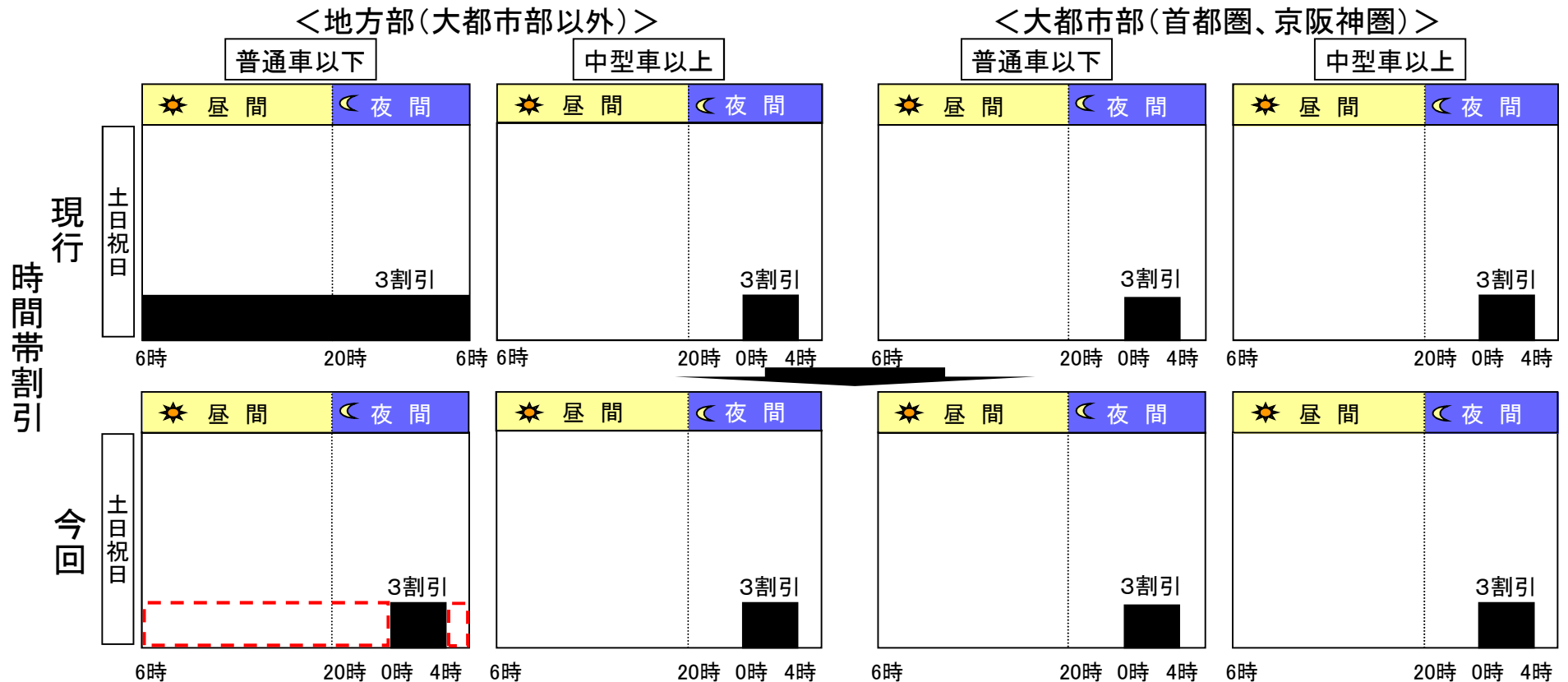
○OSA・PAのポスター掲示、音声案内による呼びかけ



(デジタルサイネージによる呼びかけ)

高速道路の休日割引の適用除外

- 高速道路料金を機動的に変更することにより、GW期間中などに人々の移動を制限することは、高速道路会社の料金收受システムの改修が必要であり、実施が困難。
- このため、感染拡大防止を図るため、広域的な人の移動を最小限にする必要があることから、**高速道路料金の休日割引を4月29日から6月14日まで適用を除外。**



2020	日	月	火	水	木	金	土
4月	26	27	28	29	30		
2020						1	2
5月	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						

2020	日	月	火	水	木	金	土
6月		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				

(料金例)

東名; 東京IC→名古屋IC 5,330円→7,220円

中央道; 八王子IC→長野道; 松本IC 3,180円→4,540円

×: 適用除外日、●: 適用日

※他の割引については変更なし。

SA・PAにおける営業自粛

○都道府県をまたぐ移動の自粛に向けた取り組みとして、高速道路会社にSA・PAのレストラン等の営業自粛の協力要請(※1・2)

→ GW期間は、レストラン施設があるSA・PA134箇所のうち、133箇所のレストランの営業休止

○一方、物流事業者の利用が想定されるガソリンスタンド、シャワー設備及びフードコート等については、一定のサービス水準の維持を要請

※1 NEXCO3社、本四高速

※2 GW期間等(4月29日～5月10日)の全日、5月11日～5月31日までの土日を対象

<東名 海老名SA^上の状況>

(駐車場)



コロナ前(R1.GW AM)



コロナ後(R2.GW AM)

(フードコート)



コロナ前(R1.GW AM)

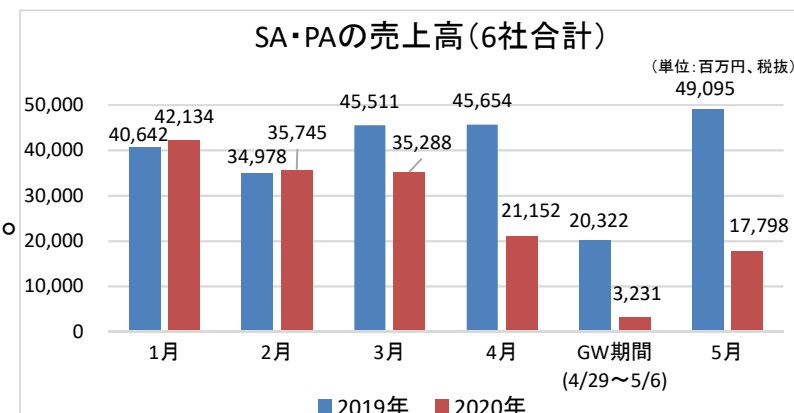


コロナ後(R2.GW AM)

テナント事業者への影響・支援

○テナントの売上高は、4月は対前年比約54%減、GW期間は約84%減、5月は約64%減と大幅に減少

○高速道路会社は、テナント賃料に関する相談窓口を設置。また、特例的に、一定の期間、賃料の支払猶予等に応じるなど、テナント事業者を支援



高速道路料金の大口・多頻度割引の利用額の一部還元

○緊急的かつ特例的な対応として、令和元年11月から令和2年1月までの期間中、3ヶ月連続で大口多頻度割引の契約単位割引が適用されていた事業者に対し、**令和2年2月から当面の間**、当該割引が適用されなかった事業者に対し、**契約単位割引率を乗じた額を還元する救済措置**を実施

【大口・多頻度割引の概要】

①主な目的

主に業務目的で高速道路を利用する機会の多い車の負担を軽減するとともに、多頻度利用者の定着化を図り、経営の安定化を図る

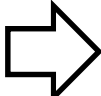
②割引対象

ETCコーポレートカードを利用して高速道路を通行する全車種(ETC車)

③割引率(NEXCO)

多頻度割引(車両単位割引)		+	大口割引(契約単位割引)	
月間利用額(車両単位)	割引率 (R1補正で割増※)		月間利用額(契約者単位)	割引率
5,000円以下の部分	0%(割増なし)			
5,000円超~10,000円以下の部分	10% ⇨ 20%	+	<u>500万円を超え、かつ自動車1台あたり平均利用額が3万円を超える場合</u>	10%
10,000円超~30,000円以下の部分	20% ⇨ 30%			
30,000円を超える部分	30% ⇨ 40%			

※一有に対する契約単位割引の割引率は5%

 **最大割引率 約50%**

※ 令和3年3月末までの間、ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対して措置

新型コロナウイルスに対応した高速道路 における取組

新型コロナウイルス感染症に対応した高速道路施策の方向性(たたき台)

<背景>

<エッセンシャルワークの持続性強化>

- 国民生活・国民経済の安定確保に必要不可欠な物流事業やそれを下支えする高速道路会社の業務を継続することが必要

<ニューノーマルな暮らしや経済活動への対応>

- 新型コロナウイルス感染拡大防止のため、非接触対策やキャッシュレスの推進が必要

<行政運営等のデジタル化推進への要請>

- デジタル化(5G, ビックデータ, AI等も活用)による運営・プロセスの効率化・迅速化により、利用者への迅速な情報提供や、機動的に利用者の行動変容を促せる仕組みが必要

<観光業のV字回復>

- 経済のV字回復に向けた、観光需要の喚起が必要

<国土利用の集中から 分散への転換>

- 東京一極集中等に伴うリスクを減少・回避するため、集中から分散へ国土の在り方を根本から変えていくことが必要

<施策(案)> []は対応済み事項

<高速道路会社の事業継続>

- 新型インフルエンザ特措法に基づく指定公共機関への位置付け

- ETC専用化による料金所収受員の感染防止

<物流事業者への支援>

- 物流事業者の休憩機会を確保するためのSA/PA駐車マスの拡充や一時退出

- [○特車許可システムの効率化]

- 料金所のETC専用化(再掲)

- ETC技術の多様な分野への拡大

- SA/PAにおけるキャッシュレス決済の推進

- 機動的な料金変更が可能となる料金システム

- 交通データ集計の合理化による迅速な情報提供

- [○Go To Travel事業の推進]

- 主要幹線ネットワークの強化

- 計画的な4車線化による暫定2車線区間の解消

料金所のETC専用化に向けた検討(案)

- 新型コロナウイルス感染症対策に係る「新たな生活様式」(身体的距離の確保や電子決済の利用等)等の観点から、導入手順や概成目標時期を明示したロードマップを策定の上、料金所のETC専用化を進める。

<ETC専用化に向けて必要な対応等>

(1) 非ETC車のETC利用への誘導

- ・ ETC利用率は約93%となっているが、ETC専用化に当たっては、現在現金等により支払っている者にとっても分け隔てなくETCが安全に利用可能と言える環境整備が必要
⇒ 例えば、車載器助成やETCパーソナルカードの保証金等の大幅な引き下げ等

(2) 誤進入した非ETC車への対応

- ・ 非ETC車が誤って高速道路に進入することは完全には排除できず、別途事後徴収せざるを得ないことが想定
⇒ 例えば、事後徴収システム(ナンバープレート読取→運輸支局等への車籍照会[※]→請求先の特定→請求)等の整備、料金徴収コストも踏まえた非ETC車への料金設定等

※現在、二輪車及び軽自動車は、高速道路会社から直接車籍照会ができず、弁護士会照会制度を利用する必要があり、コストと時間を要している

(3) ETC専用化の進め方

- ・ 上記課題等の整理、検証を行いつつ、利用者の混乱が起こらないよう配慮しながら、例えばETC利用率の高い路線等から段階的に導入し、拡大することを想定

物流事業者が利用する休憩施設の環境整備

I. 休憩施設における駐車マス拡充

○高速道路の休憩施設において顕在化している駐車エリアの混雑の緩和を図るため、駐車マスを拡充するとともに、利用の平準化の取り組みを推進

1. 駐車マスの拡充〔平成30年度～令和2年度〕

- 既設の駐車エリアの配置見直し等により、駐車マスを拡充
- 小型車と大型車双方で、弾力的・効率的に利用可能な兼用マスを整備

2. 駐車箇所の利用平準化の推進（令和2年度以降）

- ETCを活用、駐車場の車種別満空情報をリアルタイムで把握できるシステムを東名・新東名のすべての休憩施設に整備
- AIによる予測技術などを活用し、情報板・WEBサイトにより駐車場の満空情報や休憩施設の混雑情報等のきめ細やかな提供を検討

NEXCO 3社の駐車マスの拡充数		
平成30年度整備 (26箇所)	令和元年度整備 (43箇所)	令和2年度整備予定 (53箇所)
約520台	約1,350台	約810台

〈兼用マスイメージ〉



〈情報板での表示例〉



〈Webサイトでの情報提供 (i-highway中日本)〉



II. ダブル連結トラック用の駐車予約システムの導入

- ダブル連結トラックの確実な休憩スペースの確保のため、運行便数が多く、休憩ニーズが高い箇所に駐車予約システムを試行導入
- ETC2.0を活用し、予約車の出退および適切な駐車を管理

1. 路外駐車場の整備（令和2年度末）

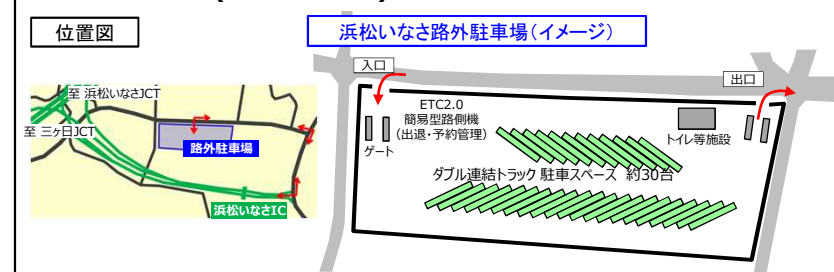
- 東京・大阪の中間地点となる浜松いなさIC外に予約駐車スペースを整備
- 出退については、出入口のETC2.0対応ゲートで管理

2. 休憩施設における予約システムの導入（令和2年度末から順次）

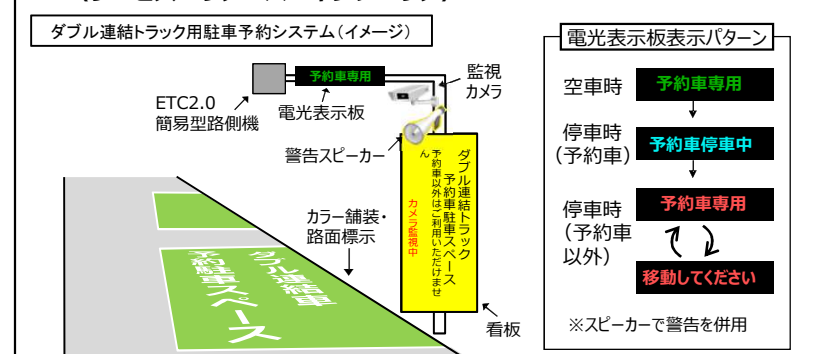
- 足柄SA(上り)、静岡SA(上下)、土山SA(上下)に予約駐車スペースを整備
- ETC2.0対応路側機及び情報板、監視カメラ等により、予約車の駐車等を管理



〈路外駐車場(浜松いなさIC)〉



〈サービスエリア・パーキングエリア〉

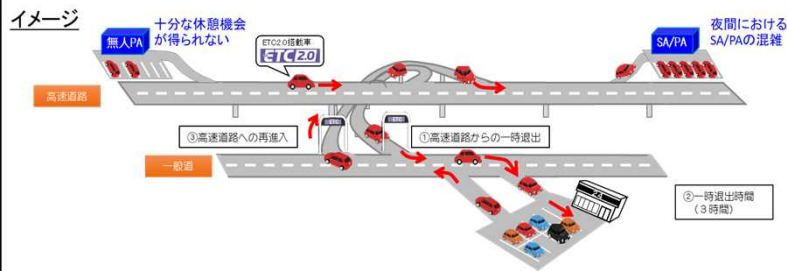


高速道路における一時退出による物流車両の休憩機会確保

- 物流事業者の休憩機会の確保のため、一時退出による高速道路外の駐車場の活用について検討が必要

<これまでの取り組み>

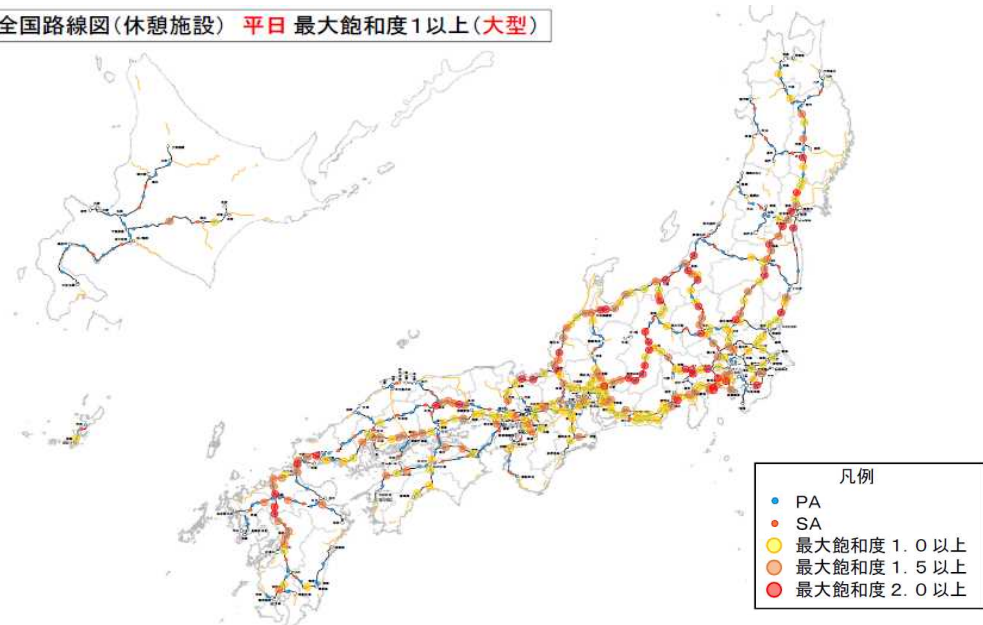
- 休憩施設の間隔が概ね25km以上離れている空白区間を概ね半減させることを目指し、ETC2.0搭載車限定で、23箇所道の駅を対象に一時退出実験を実施



<休憩施設の混雑状況>

- 多くの休憩施設において、大型車の最大飽和度が1.0を超えており、混雑している。

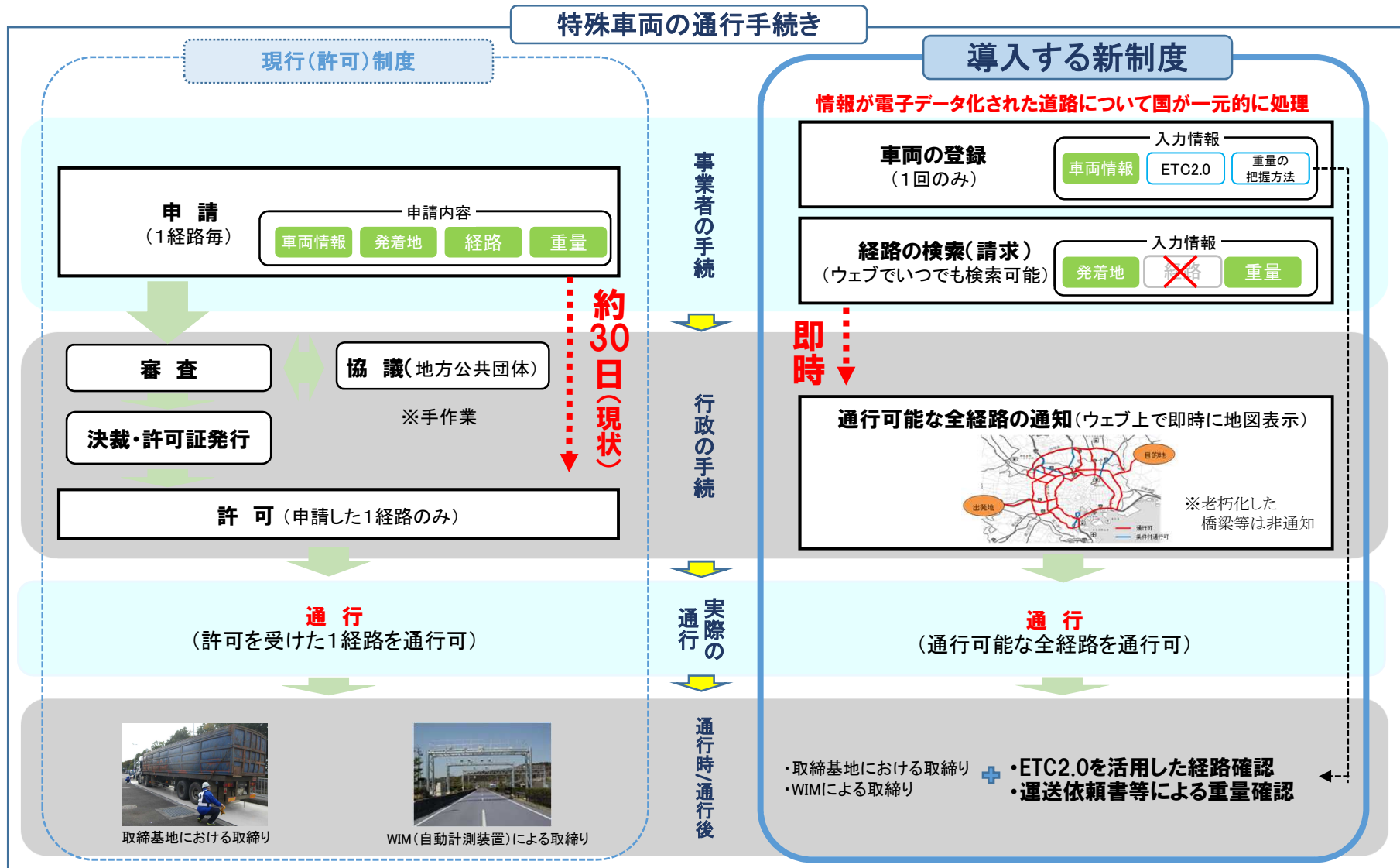
全国路線図(休憩施設) 平日 最大飽和度1以上(大型)



➡ 物流事業者(大型車)の休憩機会確保のための検討が必要

物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設

○デジタル化の推進により、登録を受けた特殊車両が即時に通行できる制度を創設



事業者の手続

行政の手続

実際の通行

通行時通行後

※システムやデータの管理の一元化のため、外部機関(指定機関)にアウトソーシング可能

非接触型決済であるETC技術の多様な分野への拡大

- 新型コロナウイルス感染防止対策として有効な非接触での決済が可能となるサービスの実現に向け、高速道路以外の施設においても、ETC技術を活用した決済システムの拡大を推進。
- 有識者による検討や試行運用を通じて、新しいセキュリティ等の技術や制度を確立し、併せてコストダウンを実現。今後、フェリーやドライブスルーなど、多様な分野において広く展開。

■ 今後の展開

地方道路公社(ETC未導入)



OR16より 神奈川県道路公社で実証実験を実施
OR23より 同公社で一部導入(モニター調査を実施)

駐車場



OH29.7より、民間駐車場での実証実験を実施
(東京、大阪、名古屋、静岡 全6箇所)

フェリー乗り場



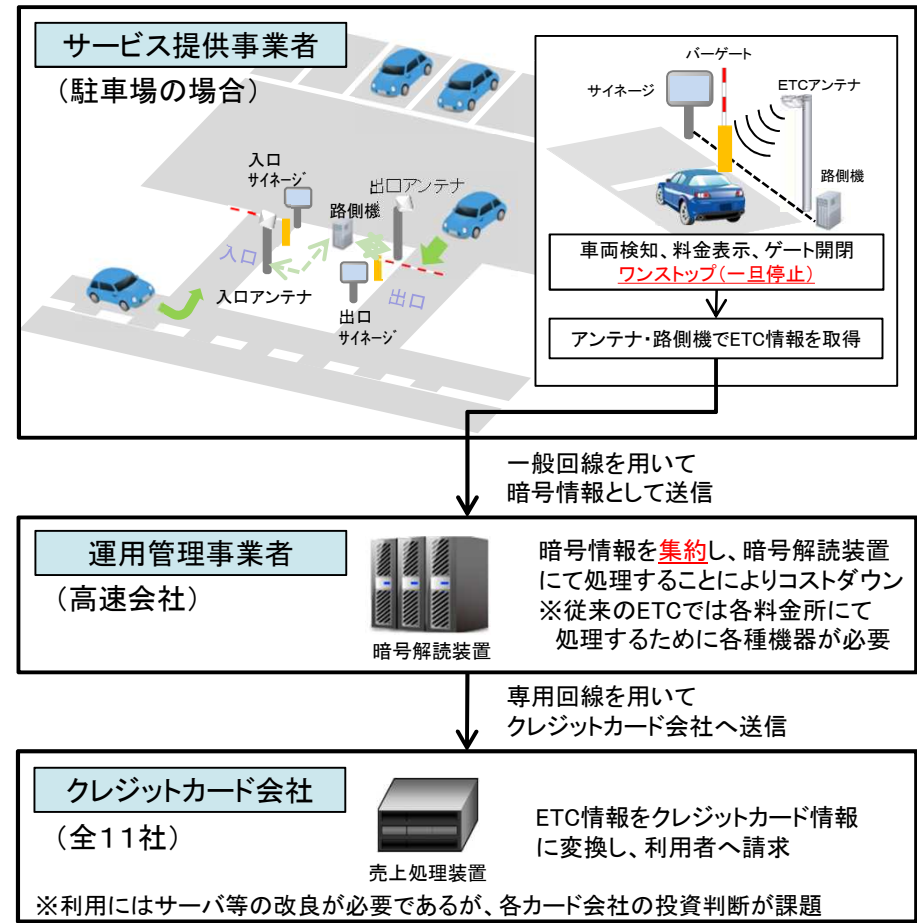
OH31.3よりカーフェリーでの実証実験を実施
(八戸港フェリーターミナル)

ドライブスルー



ODライブスルー店舗で実証実験を準備中

■ ETC技術を活用した決済システム(例)



社会経済の回復に向けた取り組み～Go To Travel キャンペーン～

○「Go To Travel事業」において、自家用車で高速道路を利用する料金が旅行商品に含まれている場合には、割引支援の対象とする。

Go To キャンペーン事業（仮称）

令和2年度補正予算額 1兆6,794億円

内閣官房 官民一体型需要喚起キャンペーン準備室 03-3581-9317
 経済産業省 商務・サービスグループ 官民一体型需要喚起推進室 03-3501-1337
 クールジャパン政策課 03-3501-1750
 中小企業庁 商業課 03-3501-1929
 国土交通省観光庁 総務課 03-5253-8321
 農林水産省 外食産業室 03-6744-7177

事業の内容

事業目的・概要

- 新型コロナウイルスの感染拡大は、観光需要の低迷や、外出の自粛等の影響により、地域の多様な産業に対し甚大な被害を与えています。
- このため、甚大な影響を受けた地域産業において、将来の収益回復の見通しを持っていただくためにも、新型コロナウイルス感染症の流行の収束状況を見極めつつ、地域を再活性化するための需要喚起策を実施することが必要です。
- （まずは、感染防止を徹底し、雇用の維持と事業の継続を最優先に取り組むとともに、）今回の感染症の流行の収束状況を見極めつつ、甚大な影響を受けている観光・運輸業、飲食業、イベント・エンターテインメント業などを対象とし、期間を限定した官民一体型の需要喚起キャンペーンを講じます。

成果目標

- 新型コロナウイルスの影響を受けた地域における需要喚起と地域の再活性化を目指します。

条件（対象者、対象行為、補助率等）



事業イメージ

- 新型コロナウイルス感染症の流行の収束状況を見極めつつ、一定期間に限定して、官民一体型の需要喚起キャンペーンを実施。

①観光キャンペーン（Go To Travel キャンペーン（仮称））

- 旅行業者等経由で、期間中の旅行商品を購入した消費者に対し、代金の1/2相当分のクーポン等（宿泊割引・クーポン等に加え、地域産品・飲食・施設などの利用クーポン等を含む）を付与（最大一人あたり2万円分/泊）。

②飲食キャンペーン（Go To Eat キャンペーン（仮称））

- オンライン飲食予約サイト経由で、期間中に飲食店を予約・来店した消費者に対し、飲食店で使えるポイント等を付与（最大一人あたり1000円分）。
- 登録飲食店で使えるプレミアム付食事券（2割相当分の割引等）を発行。

③イベント等キャンペーン（Go To Event キャンペーン（仮称））

- チケット会社経由で、期間中のイベント・エンターテインメントのチケットを購入した消費者に対し、割引・クーポン等を付与（2割相当分）。

④商店街キャンペーン（Go To 商店街キャンペーン（仮称））

- 商店街等によるキャンペーン期間中のイベント開催、プロモーション、観光商品開発等の実施。

⑤一体的なキャンペーンの周知

- キャンペーンを一体的に、わかりやすく周知するための広報を実施。

施策実現に向けた財源の確保について

高速道路を中心とした 「道路を賢く使う取組」

- 科学的な分析に基づく集中的な対策によるボトルネックの解消
- ETC2.0を活用した本格的な交通需要マネジメント

○賢く使うための料金体系 等

賢く使う取組を
支えるために進める施策

- ・主要幹線ネットワークの強化
- ・戦略的な維持修繕・更新

これまで進めてきた対策

高速道路における 安全・安心基本計画

- 計画的な4車線化による暫定2車線区間の解消
- 逆走対策などの世界一安全な高速道路の実現
- 耐震補強等によるネットワークの信頼性の飛躍的向上

等

<参考>

優先整備区間:今後15年以内に880km
耐震補強:2026年度までに約2,000橋の
対策が必要

等

新型コロナウイルス感染症 に対応した高速道路施策 (案)

- エッセンシャルワークの持続性強化
- 交通マネジメント
- ニューノーマルな暮らしや経済活動への対応
- 観光業のV字回復
- 国土の集中利用から分散への転換

新たに追加する対策

「これまで進めてきた対策を着実に実行しつつ、新たに新型コロナウイルス感染症に対応した対策を加えるためには、財源の確保が必要不可欠。