

# 高速道路における安全・安心計画の 策定に向けた考え方(案)

# (仮称)高速道路における安全・安心計画に係る進め方

平成29年  
12月22日

高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組  
基本方針

国における検討

本日

計画の策定に向けた考え方(案)  
〔課題箇所抽出(案)〕

(仮称)高速道路における安全・安心計画 策定

事業実施

# 目次

## 1) 利用者の安全確保

暫定2車線区間の対策	・ ・ ・ ・ ・ P 3
逆走対策	・ ・ ・ ・ ・ P 12
自動運転の実現に向けた取組	・ ・ ・ ・ ・ P 14

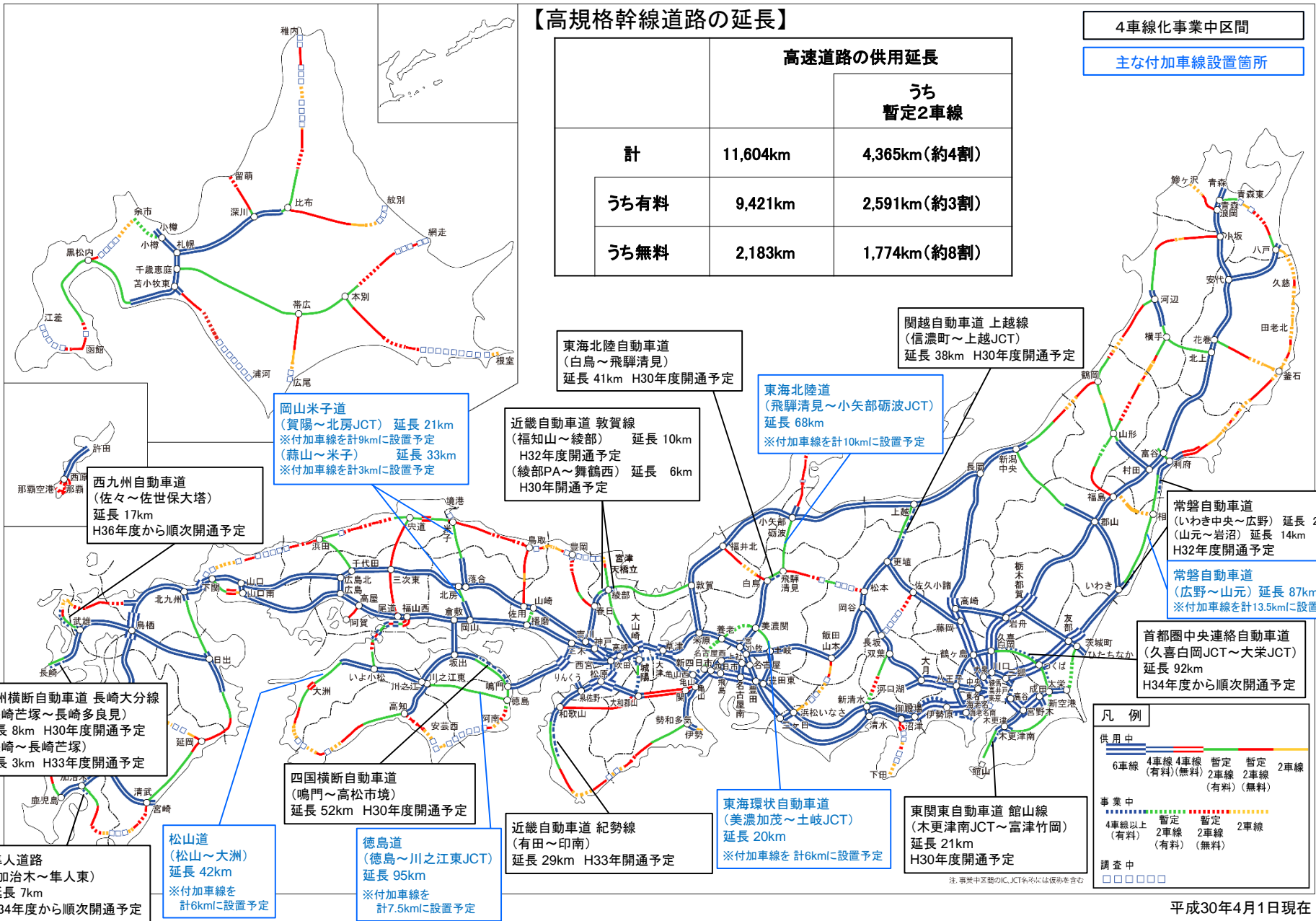
## 2) 強靱で信頼性の高いネットワークの構築

防災・減災対策	・ ・ ・ ・ ・ P 20
---------	----------------

## 3) 快適な利用環境の実現

休憩施設の使いやすさの改善	・ ・ ・ ・ ・ P 21
---------------	----------------

# 高速道路の暫定2車線区間における4車線化等の状況



【高規格幹線道路の延長】

	高速道路の供用延長	
		うち 暫定2車線
計	11,604km	4,365km(約4割)
うち有料	9,421km	2,591km(約3割)
うち無料	2,183km	1,774km(約8割)

4車線化事業中区間  
主な付加車線設置箇所

東海北陸自動車道  
(白鳥～飛騨清見)  
延長 41km H30年度開通予定

関越自動車道 上越線  
(信濃町～上越JCT)  
延長 38km H30年度開通予定

東海北陸道  
(飛騨清見～小矢部砺波JCT)  
延長 68km  
※付加車線を計10kmに設置予定

近畿自動車道 敦賀線  
(福知山～綾部) 延長 10km  
H32年度開通予定  
(綾部PA～舞鶴西) 延長 6km  
H30年開通予定

岡山米子道  
(賀陽～北房JCT) 延長 21km  
※付加車線を計9kmに設置予定  
(蒜山～米子) 延長 33km  
※付加車線を計3kmに設置予定

西九州自動車道  
(佐々～佐世保大塔)  
延長 17km  
H36年度から順次開通予定

常磐自動車道  
(いわき中央～広野) 延長 27km  
(山元～岩沼) 延長 14km  
H32年度開通予定

常磐自動車道  
(広野～山元) 延長 87km  
※付加車線を計13.5kmに設置予定

首都圏中央連絡自動車道  
(久喜白岡JCT～大栄JCT)  
延長 92km  
H34年度から順次開通予定

九州横断自動車道 長崎大分線  
(長崎芒塚～長崎多良見)  
延長 8km H30年度開通予定  
(長崎～長崎芒塚)  
延長 3km H33年度開通予定

四国横断自動車道  
(鳴門～高松市境)  
延長 52km H30年度開通予定

東海環状自動車道  
(美濃加茂～土岐JCT)  
延長 20km  
※付加車線を計6kmに設置予定

東関東自動車道 館山線  
(木更津南JCT～富津竹岡)  
延長 21km  
H30年度開通予定

近畿自動車道 紀勢線  
(有田～伊南)  
延長 29km H33年開通予定

単人道路  
(加治木～隼人東)  
延長 7km  
H34年度から順次開通予定

松山道  
(松山～大洲)  
延長 42km  
※付加車線を計6kmに設置予定

徳島道  
(徳島～川之江東JCT)  
延長 95km  
※付加車線を計7.5kmに設置予定

凡例

供用中  
 6車線 4車線 4車線 暫定 暫定 暫定  
 (有料)(無料) 2車線 2車線 2車線  
 (有料)(無料)

事業中  
 4車線以上 暫定 暫定 2車線  
 (有料) 2車線 2車線  
 (有料) (無料)

調査中  
 □□□□□□

注: 事業中区間のJCT等には仮供用を含む

# 暫定二車線における課題

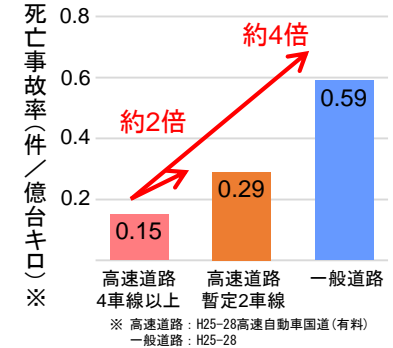
## 対面通行の走行性、時間信頼性の低下

- 4車線以上の区間と比較して、規制速度が低い
- 追越が出来ないため、低速車両がいたら、全体として速度低下



## 対面通行の安全性の低下

- 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



## 大規模災害時の対応

- 災害発生時、暫定2車線では走行速度が低下するとともに復旧工事時に通行止又は片側交互通行が必要

熊本地震の被災状況



## 大雪への対応

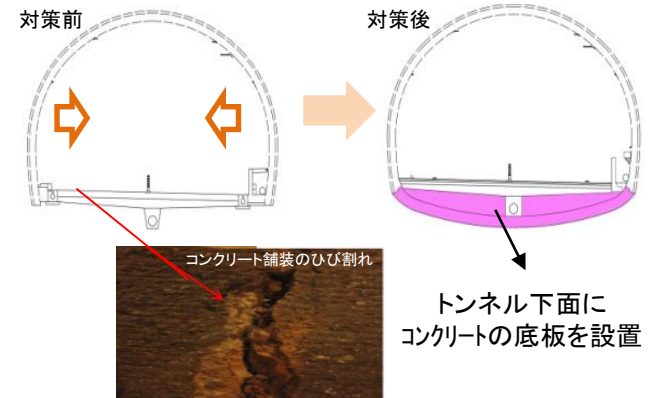
- 大雪時には、狭隘な道路空間になるとともに、路肩排雪のために通行止が必要

大雪による狭隘な道路空間



## 特定更新への対応

- 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が必要



トンネルの大規模な変状対策工事を行うため、長期間通行止が必要

# 課題箇所の抽出方法及び今後の進め方(案)

高速道路の暫定2車線区間(約4,370km:うち有料約2,590km) [有料・無料]



4車線化事業中や付加車線設置済み区間等を除く

対面通行区間となる暫定2車線(約2,930km:うち有料約1,520km) [有料・無料]



当面4車線化等が見込めない区間

## 優先的に4車線化等を実施すべき区間の抽出方法(例) [有料]

### ○時間信頼性の確保、事故防止の観点

約600km

- 速度低下率が概ね25%以上の区間
- インターチェンジ分合流部(SA/PA含む)に付加車線を設置していない箇所

### ○リダンダンシー確保の観点

約200km

- 並行する現道が、津波浸水区域、雨量事前通行規制区間、既往災害履歴有り、積雪寒冷地域の急勾配箇所等の通行止めリスクが高い区間
- 高速道路本線が、災害や事故への対応、または今後の老朽化対策への対応の工事等のため、長期間通行止めが発生する区間

## ワイヤロープの設置

(土工区間で最大約1,500km) [有料・無料]



- ・全体で概ね5年の設置を目標
- ・高速道路会社管理区間は概ね3年の設置を目標

※橋梁・トンネルについては、新技術を含め、引き続き検証を実施。

地域の実情を踏まえて選定

- ◆課題箇所に付加車線の設置
- ◆概ね7割以上連続する場合はB/Cを確認のうえ、4車線化

優先度の高い区間から順次実施

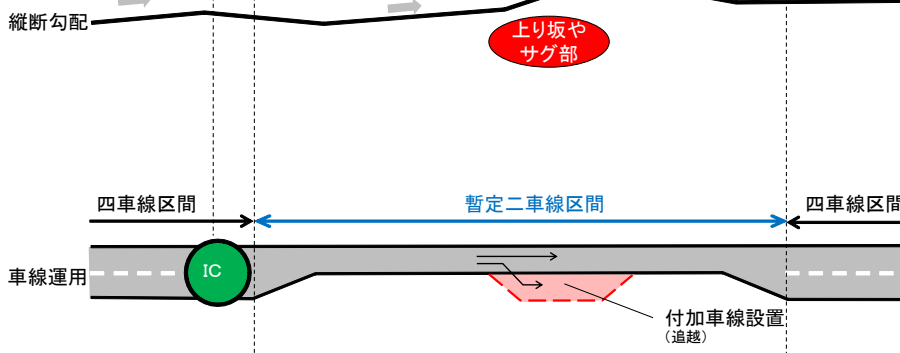
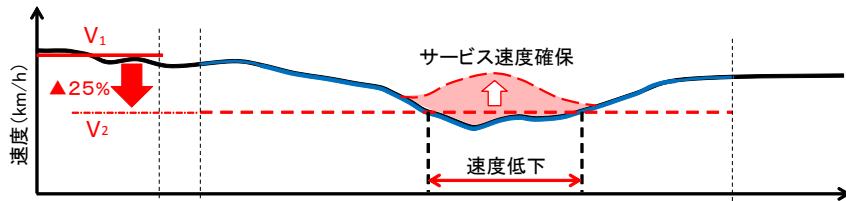
# 時間信頼性の確保、事故防止の観点 [速度] [事故]

○ ETC2.0のデータを活用し、上り坂やサグ部などの速度低下区間をきめ細やかに把握し、付加車線の設置等により、サービスレベルを確保  
 ※速度低下率と事故件数には一定の相関が見られる。

## 〔時間信頼性〕

暫定二車線区間における速度( $V_2$ )が近傍の四車線化区間の平常時の速度( $V_1$ )に比べ、著しく低下(概ね▲25%)している箇所を抽出

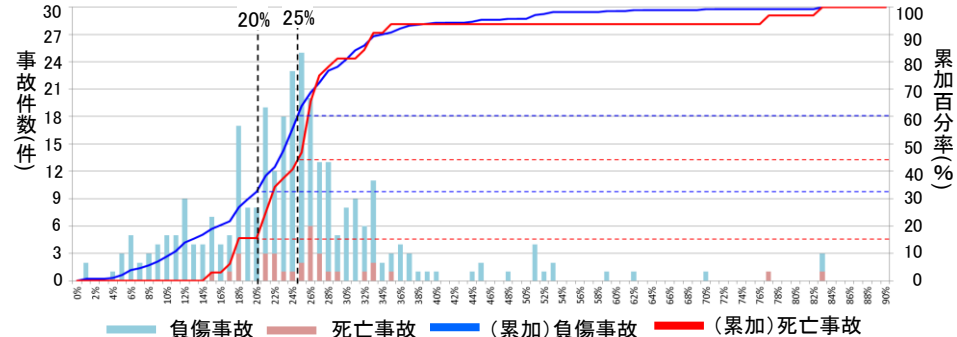
対策必要箇所の選定基準(案) H28. 3. 10事業評価部会



## 〔事故防止〕

死亡事故は、速度低下率20%以上で全体の約8割、  
 速度低下率25%以上で全体の約6割が発生

速度低下率と事故件数の関係



※高規格幹線道路(ネクスコ3社管理区間) H25-28

インターチェンジの合流部等では、事故の発生リスクが高い

〈暫定二車線〉

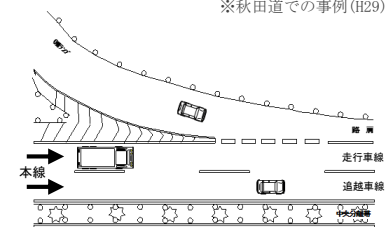
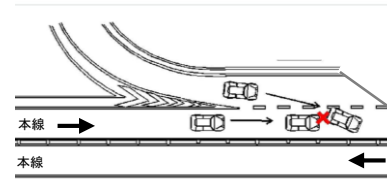
急ブレーキ回数 (回/百台) 3.18回

約5倍 ←

〈四車線(付加車線設置箇所)〉

急ブレーキ回数 (回/百台) 0.67回

※秋田道での事例(H29)



## 【課題箇所の抽出(案)】

⇒速度低下率が概ね25%以上の区間

⇒インターチェンジ分合流部(SA/PA含む)に付加車線を設置していない箇所

# リダンダンシー確保の観点

[災害]

○ 災害により、並行する現道の寸断リスクが高い区間は、四車線化により、拠点間の交通を確保

## 【西日本豪雨の事例】

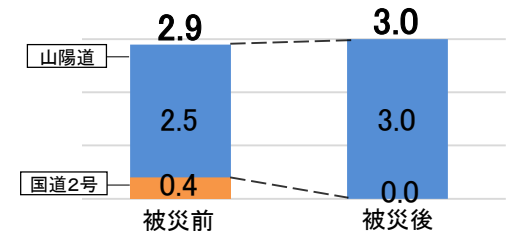
＜山陽自動車道及び国道2号＞



国道2号 通行止め(7/8~7/17)



＜山陽道と国道2号の交通量推移＞  
(万台)



〔 山陽道を国道2号の代替路として無料措置 〕

＜西日本豪雨により、高速道路が一般道の代替機能を発揮した事例＞

代替路	車線数	通行止め路線		無料措置期間
		車線数	車線数	
山陽道(岩国～熊毛)	4	国道2号	2	7月8日20時～ 7月17日17時
岡山道(岡山総社～賀陽)	4	国道180号	2	7月9日3時～ 7月10日20時
京都縦貫道・舞鶴若狭道 (綾部安国寺～舞鶴西)※	4 (2)	国道27号	2	7月8日22時～ (継続中(7/20時点))

※綾部PA～舞鶴西は2車線

## 【課題箇所の抽出(案)】

⇒ 並行する現道が、津波浸水区域、雨量事前通行規制区間、既往災害履歴有り、積雪寒冷地域の急勾配箇所等の通行止めリスクが高い区間

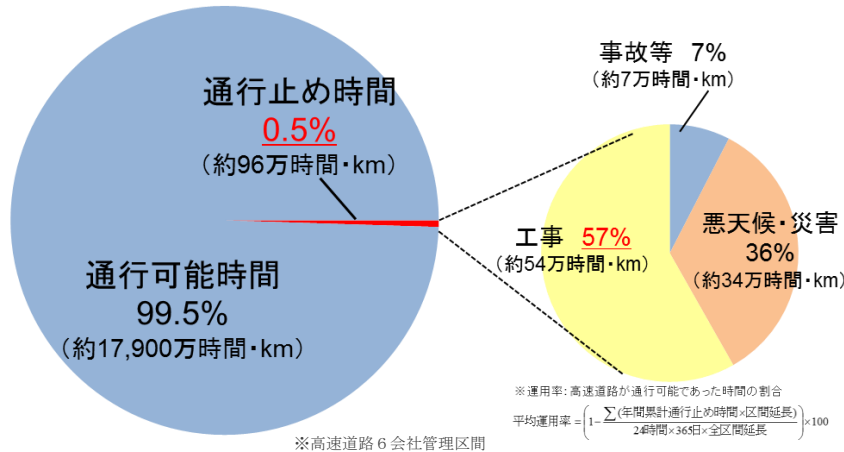


# リダンダンシー確保の観点

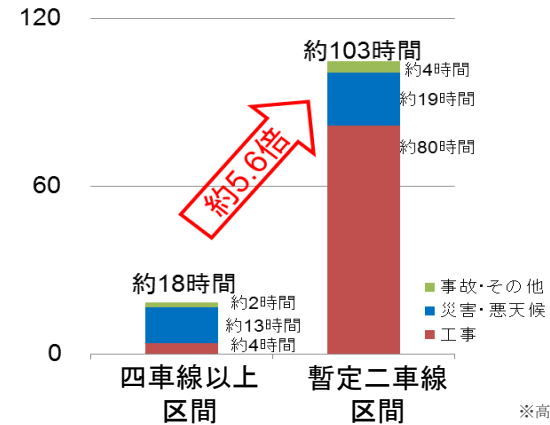
[災害] [事故] [工事]

- 高速道路全体では、運用率99.5%
- 暫定二車線の方が四車線区間に比べ、区間あたりの全面通行止め時間が長い

＜高速道路の通行止め量とその原因(H29)＞  
※全面通行止め(片側交互通行除く)



＜区間あたりの年間通行止め時間(H29)＞  
※全面通行止め(片側交互通行除く)



## 〔大規模被災の事例〕

＜高知道(新宮～大豊)の被災事例(H30西日本豪雨)＞



のり面土砂崩落による  
橋梁上部工(上り線)の流出

下り線を活用し、早期通行確保

＜九州道(益城熊本空港～嘉島J)の被災事例(H28熊本地震)＞



盛り土の崩壊

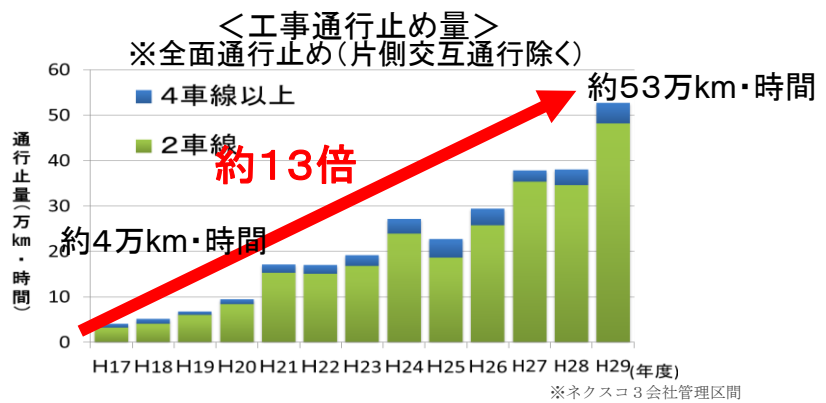
対面通行により、早期通行確保

⇒ 四車線の場合、暫定二車線に比べ、被災の際の通行止めリスクが低い

# リダンダンシー確保の観点

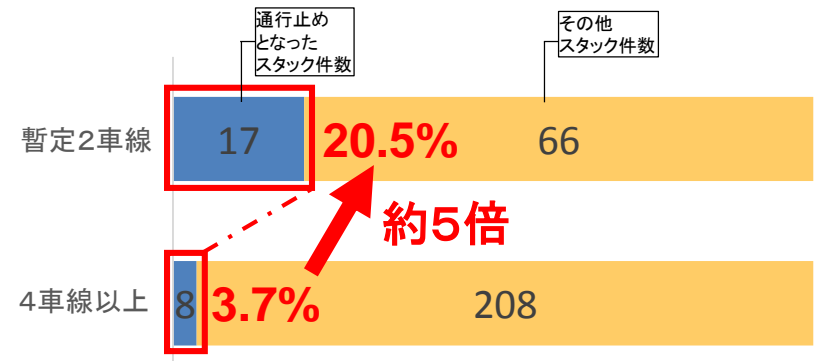
[工事][雪]

- 老朽化の進展に伴い、橋梁、トンネルの更新需要が増加。  
トンネルの変状対策や橋梁床版取替工事等においては、長期間の通行止めが必要。
- 冬期に上り急勾配箇所でスタック(雪等影響によりタイヤが空転)し、登坂不能となる車両が発生した際、暫定2車線区間は、4車線区間と比べ、全面通行止めとなる確率が高い。

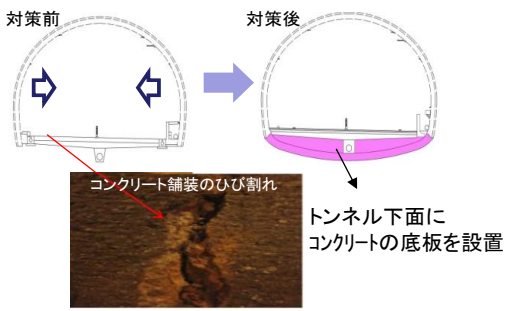


⇒ 工事による通行止め量は暫定二車線区間で顕著

＜冬期登坂不能車(スタック)による全面通行止め発生割合＞



＜トンネル変状対策の事例＞



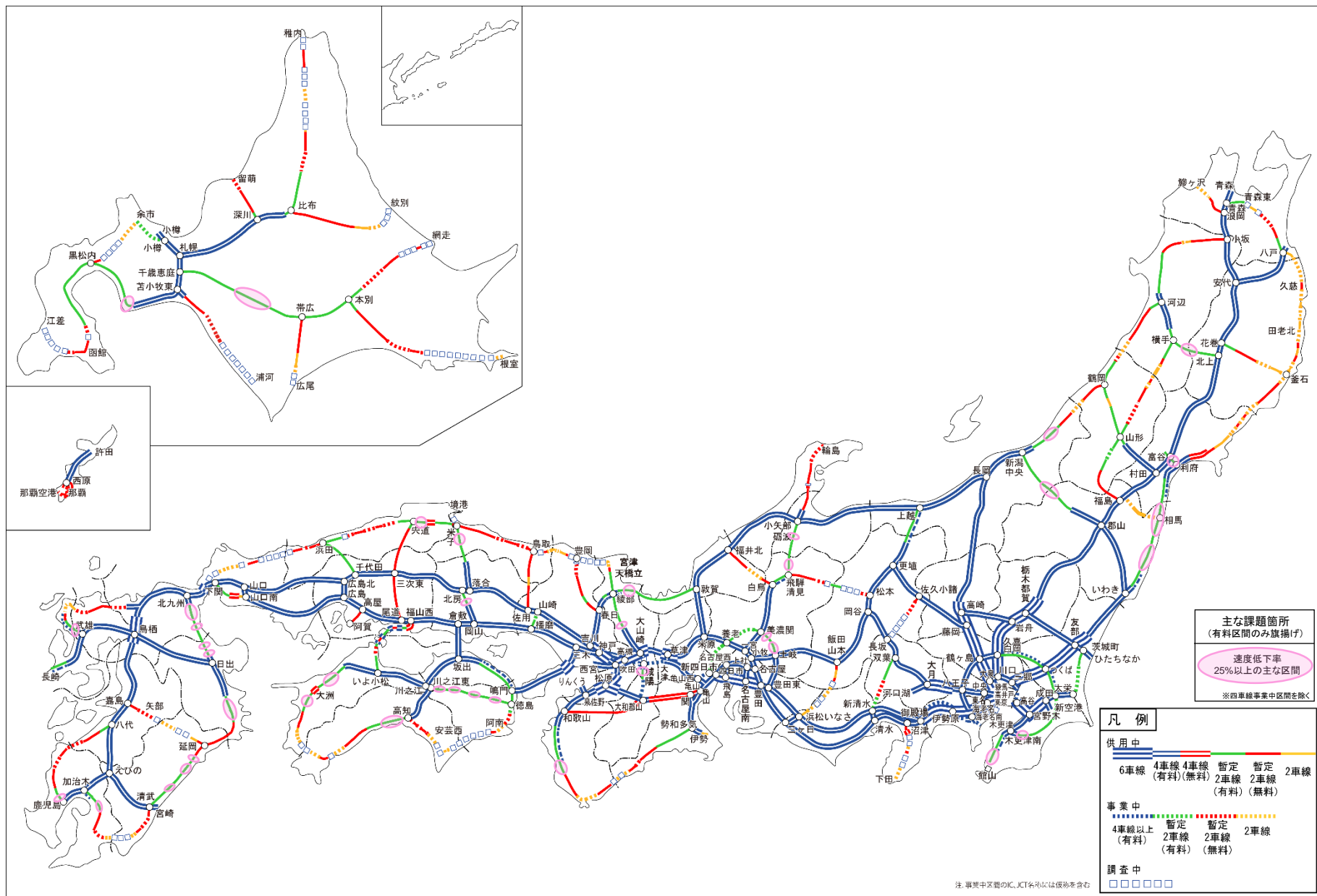
＜橋梁床版取替工事の事例＞



【課題箇所の抽出(案)】

⇒ 高速道路本線が、災害や事故への対応、または今後の老朽化対策への対応の工事等のため、長期間通行止めが発生する区間

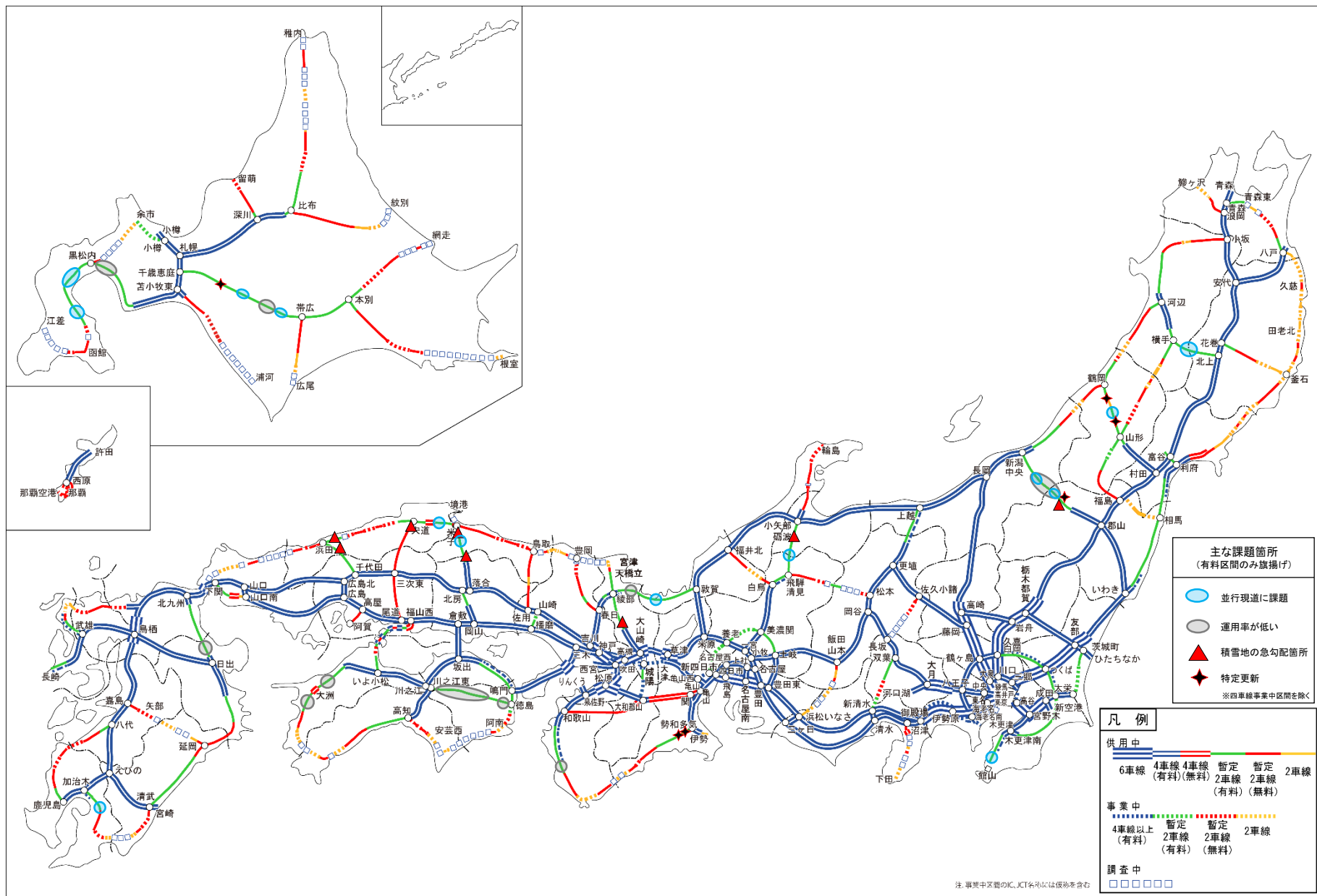
# 【参考】暫定2車線区間(有料)における速度低下の主な課題箇所



注: 事業中区間のL、JCT各駅には仮称を含む

※「優先的に4車線化等を実施すべき区間の抽出方法(例)(H30.7.27国幹部会)」により作成。今後、変更がありうる。

# 【参考】暫定2車線区間(有料)におけるリダンダンシーの主な課題箇所

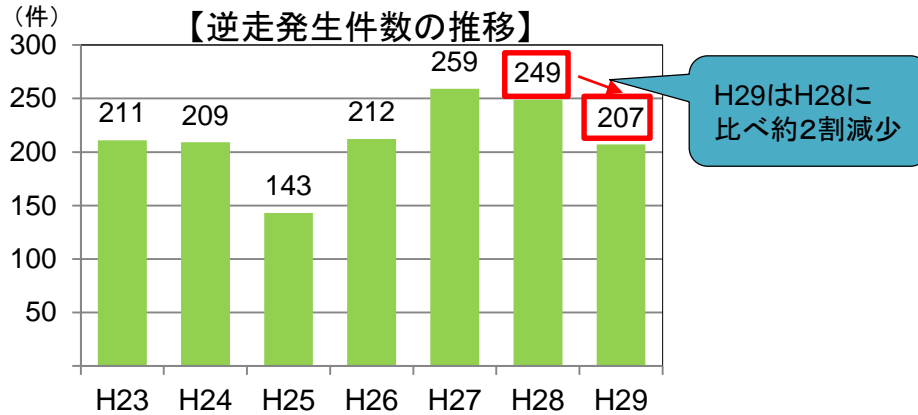


※「優先的に4車線化等を実施すべき区間の抽出方法(例)(H30.7.27国幹部会)」により作成。今後、変更がありうる。

# 高速道路での逆走

- 平成29年の発生及び事故件数とも、前年に比べ約2割減少しているものの、2日に1回以上の割合で発生。
- 逆走は、死傷に至る割合が事故全体に比べ約5倍、死亡事故となる割合が約40倍。
- 逆走した運転者の45%は75歳以上が占め、新たな社会問題化。

【逆走発生件数の推移】



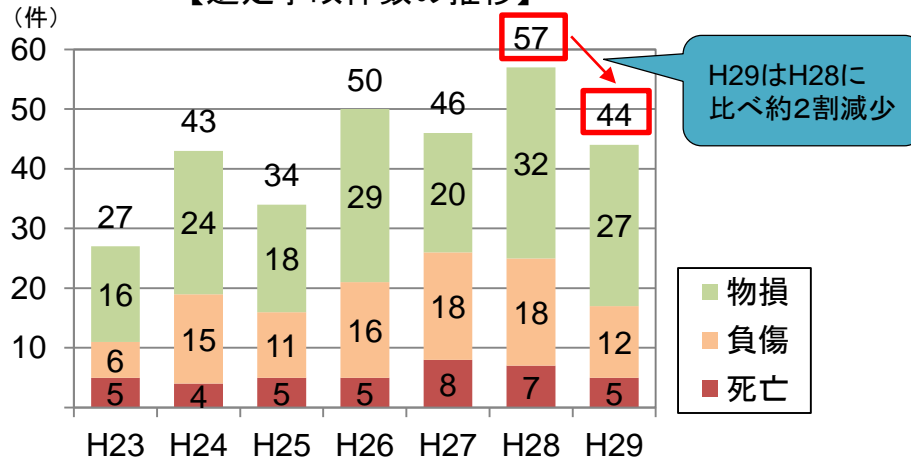
【事故全体と逆走事故(高速道路)】

	死傷の割合	うち	(参考) 物損の割合
		死亡の割合	
事故全体	10%	0.3%	90%
逆走事故	46%	13%	54%

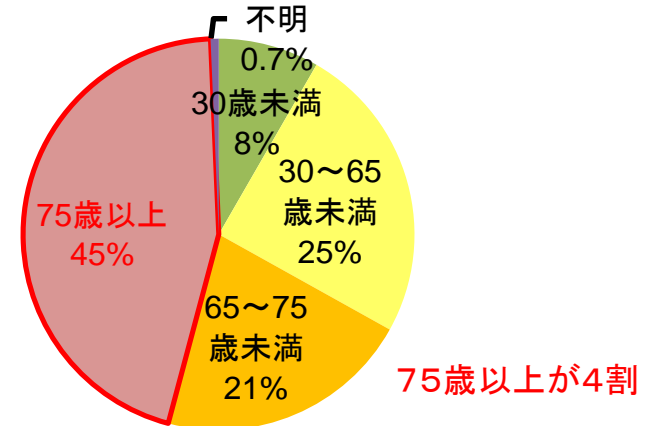
※ 逆走事故は、事故全体に比べ死傷割合が約5倍、死亡割合が約40倍に増加している。

※ 高速道路会社が管理する高速道路の状況(高速道路会社調べ)  
 ※ 事故全体:38万件の内訳(H23.1~H29.12計) 逆走事故:301件の内訳(H23.1~H29.12計)

【逆走事故件数の推移】



【逆走した運転者の年齢】

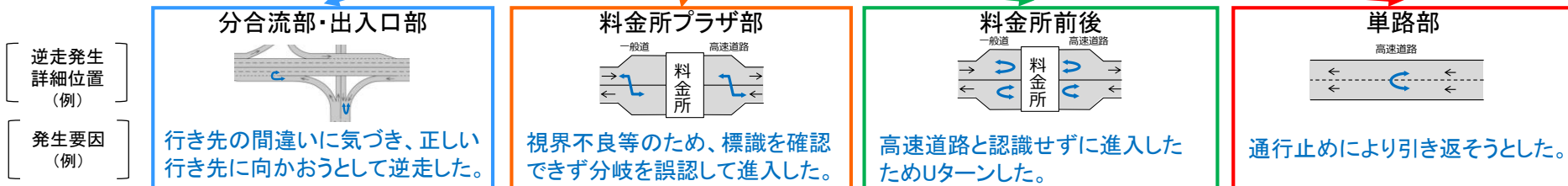
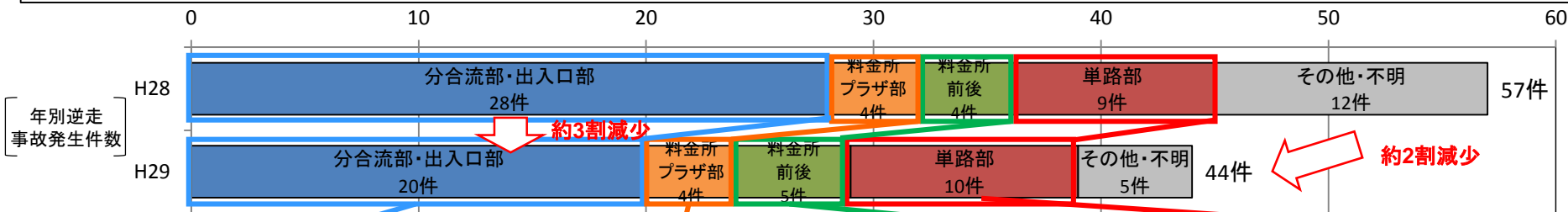


データ: H23~29年の高速道路(国土交通省及び高速道路会社管理)における事故または確保に至った逆走事案  
 出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

# 高速道路での逆走対策の進め方(案)

○先行して対策を実施した分合流部・出入口部では、逆走事故は全体の約2割減少に対し、約3割減少と一定の効果を確認。

○2020年までに高速道路での逆走事故をゼロにするために、発生地点に応じた対策を推進。



2020年に逆走事故ゼロを目指すため、更なる対策を実施

**逆走を未然に防ぐ**

**対策の方向性**

- 物理的・視覚的対策の強化や新技術**
  - 対応方針: (例)リバーシブル注意喚起板
  - イメージ:
- プラザの締切り対策**
  - Image:
- 案内強化や一般道接続部等への対策**
  - Image:
- 逆走が発生しても事故に至らせない**
  - 逆走検知や順走車への注意喚起
  - Image:

【課題箇所抽出(案)】

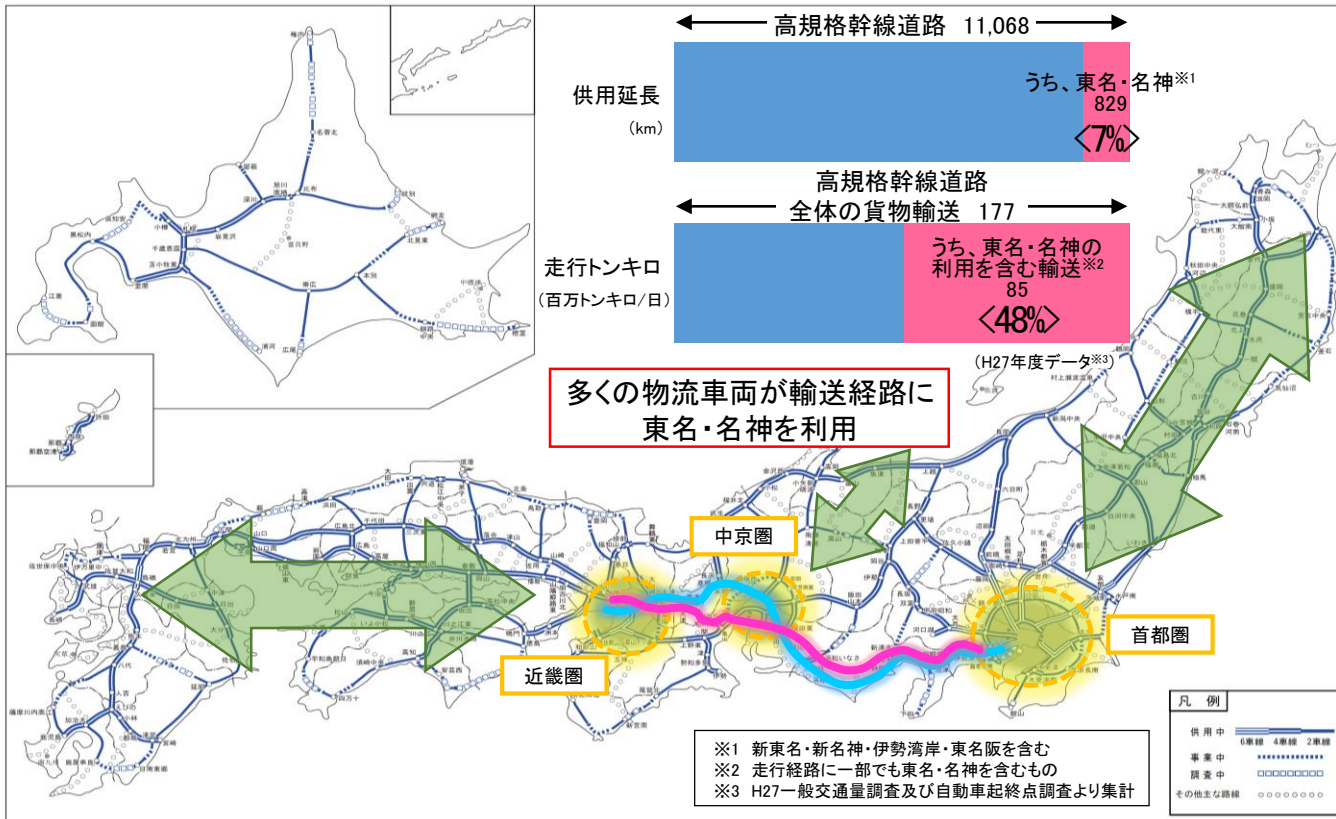
⇒先行して対策実施済みであるが、逆走事故が再発している分合流部・出入口部  
 ・逆走事故発生が確認されていたが、これまで対策未了であった料金所周辺・単路部

約1,800箇所

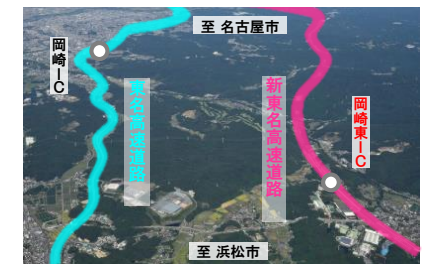
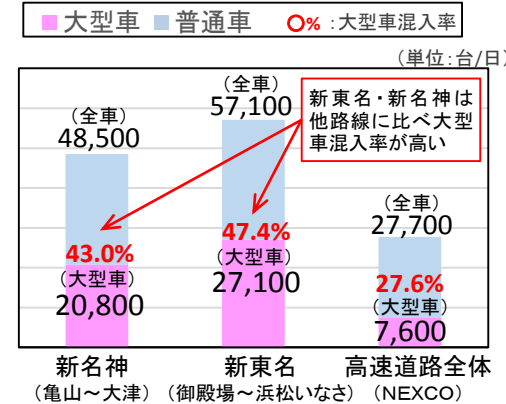
# 物流の基軸となる東名・名神軸

- 東名・名神(新東名・新名神を含む)は、全国の高規格幹線道路の開通延長のうち、約7%
- 全国の貨物輸送の約半数が東名・名神を利用しており、物流において重要な役割  
 ⇒ 未来投資戦略2018(平成30年6月15日 閣議決定)において、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させることが、物流の生産性向上等のために講ずべき施策として位置付け

## ■三大都市圏をつなぐ東名・名神(新東名・新名神を含む)による物流基軸



## ■各区分平均交通状況 ※NEXCO調べ



	東名 (御殿場JCT~豊田JCT)	新東名 (御殿場JCT~豊田東JCT)
最小半径	300m	3,000m
最大勾配	5%	2%

新東名は東名に比べて、カーブや勾配が緩やかな構造

# ダブル連結トラックやトラック隊列走行の実現を見据えた環境整備

- 物流の生産性向上のため、新東名において、ダブル連結トラックやトラック隊列走行の社会実験を実施中
- 4車線区間に比べ、6車線区間では低速度の大型車と高速度の普通車の混在が少ない

## ■現在の取組み(ダブル連結トラック・トラック隊列走行の実験状況)

※ 新東名(新静岡～森掛川)において、110km/hの試行運用を実施中 (大貨等、三輪、けん引は80km/h)

### ダブル連結トラック

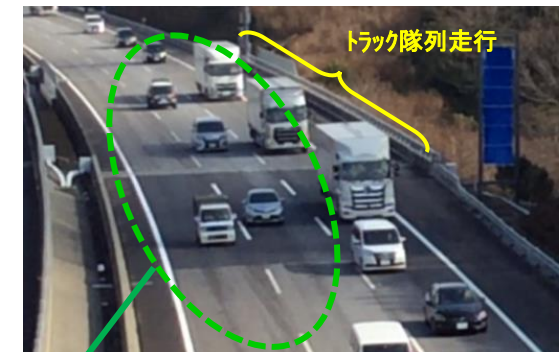
### トラック隊列自動走行

4車線の区間  
(片側2車線)  
での実験状況



大型車(低速車)と普通車(高速車)の混在が多い

6車線の区間  
(片側3車線)  
での実験状況



大型車(低速車)と普通車(高速車)の混在が少ない



# 災害リスクを抱える東名高速

- 東名の静岡県区間は高波・地滑りなどの災害リスクポイントを抱えている。
- 新東名静岡県区間開通(H24.4)以降、高波に伴う通行止めが18回発生(約3回/年)。  
2017年10月22日に発生した高波に伴う東名通行止め時には、新東名に交通が転換したことにより最大で31kmの渋滞が発生。

## ■ 2017年10月22日に東名高速で発生した高波に伴う通行止めの概要

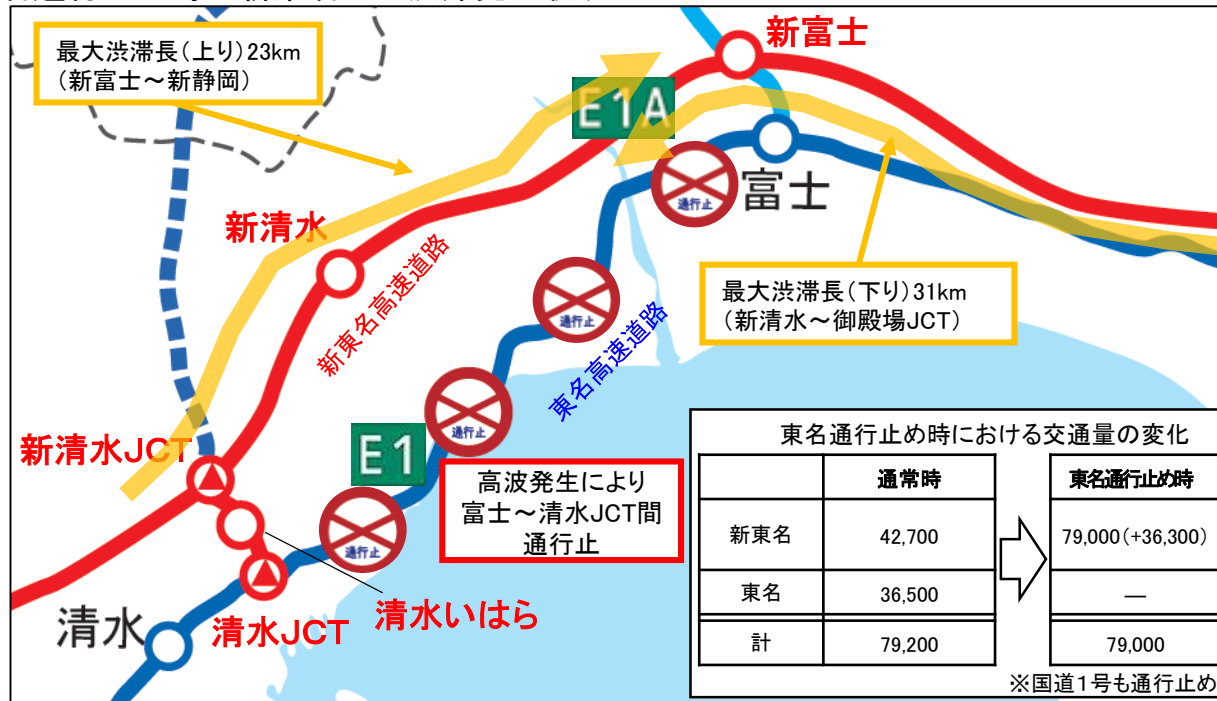
- ・ 上り(東京方面) 23日(月) 2:00 ~ 24日(火) 2:57 (25時間)
- ・ 下り(名古屋方面) 22日(日) 19:00 ~ 24日(火) 20:00 (49時間)

区間：清水JCT～富士  
区間：富士～清水JCT

## ■ 高波発生状況(富士～清水JCT)



## 東名通行止め時の新東名での渋滞発生状況



<交通量データ> 通常時：2017年10月16日(月)  
東名通行止め時：2017年10月23日(月)

新東名：新富士IC～新清水IC  
東名：富士川SIC～清水JCT

(出典：NEXCO中日本)

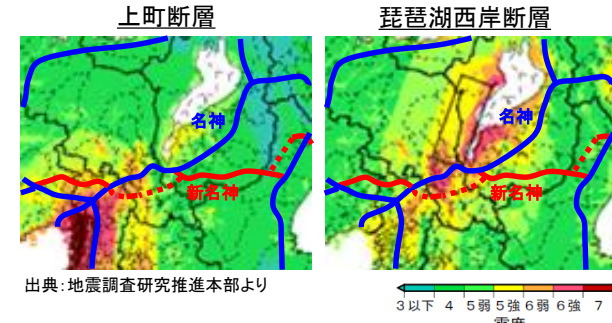
# 災害リスクを抱える名神高速

○ 名神及び中国道は、降雪・地震などの災害リスクポイントを抱えており、特に、琵琶湖西岸断層帯や上町断層帯などの近傍においては、地震発生時の機能停止が懸念。

## ■ 名神・中国道のルート上における災害リスク

- 名神及び中国道は断層帯や降雪のある地域を通過。
- 災害等の際に新名神に交通が集中し、大規模渋滞が発生することが懸念。

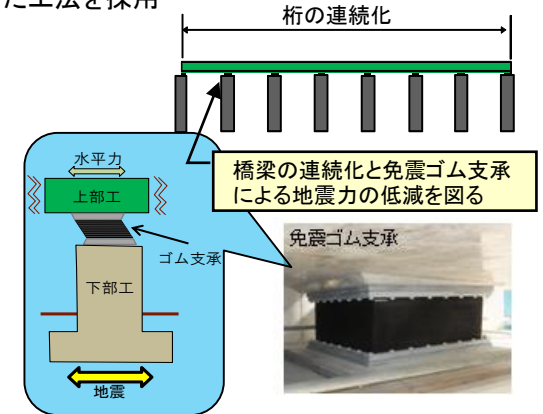
## ■ 活断層による震度分布



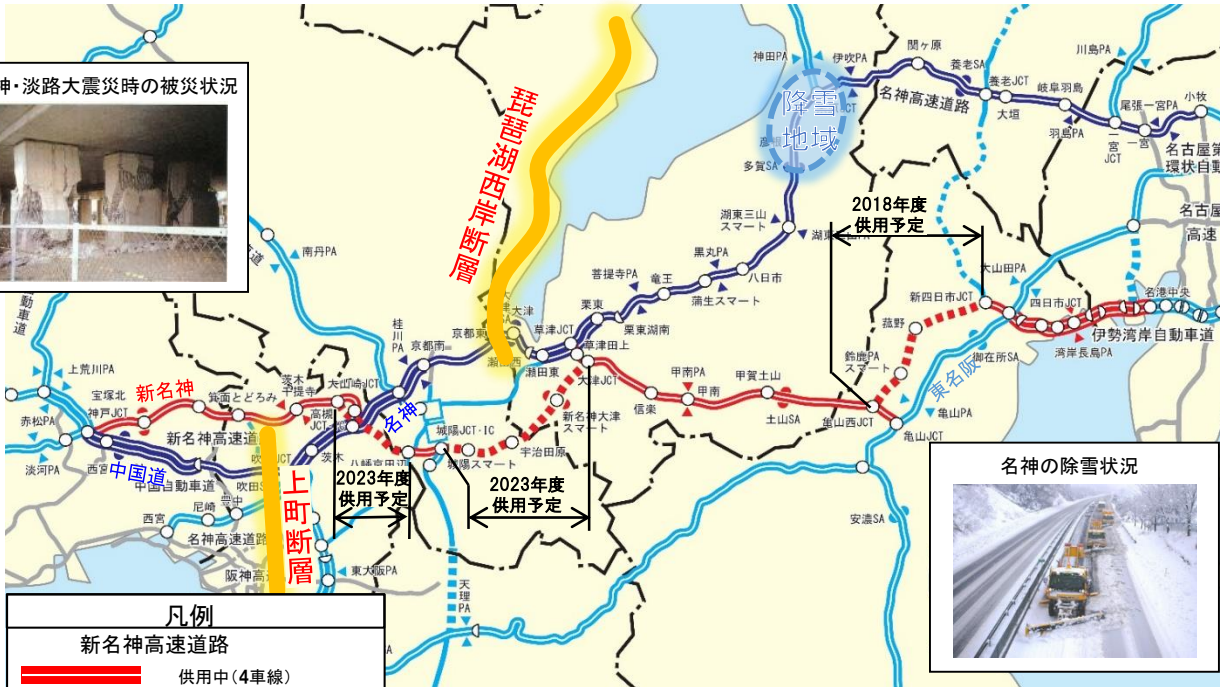
活断層による大規模地震発生時において、名神は特に震度が大きいと想定される地域を通過

## ■ 新名神における強い道づくり

新名神においては、特に耐震・免震性能に優れた工法を採用



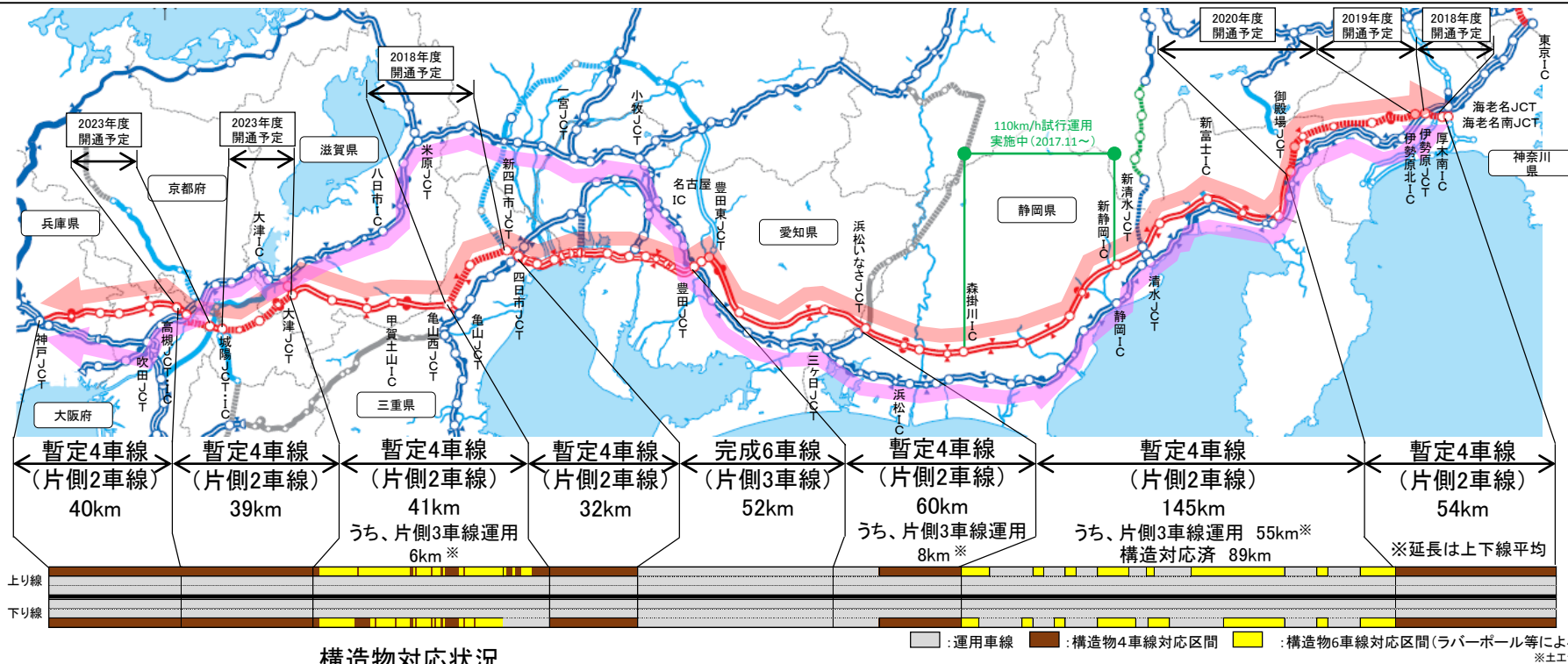
※名神においても耐震補強を実施



凡例	
新名神高速道路	
	供用中(4車線)
	供用中(6車線)
	事業中

# 既存ストックを活用した機能強化

- 新東名、新名神の6車線化等により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させることが必要
- 特に、新東名御殿場JCT～浜松いなさJCTは、ほぼ全線で6車線運用に対応した構造物で整備済み



構造物対応状況

	計画	供用	6車線運用中	
			6車線運用中	6車線構造対応済【4車線運用】
新東名	289km	237km (82%)	90km (31%)	89km (31%)
御殿場JCT～浜松いなさJCT	145km	145km (100%)	55km (38%)	89km (61%)
新名神	174km	112km (64%)	28km (16%)	29km (17%)
亀山西JCT～大津JCT	41km	41km (100%)	6km (15%)	29km (71%)
合計	463km	349km (75%)	118km (26%)	118km (26%)

※率は計画延長より算出  
※3車線運用、構造対応済み延長は、上下平均



現況写真(構造物6車線対応区間)

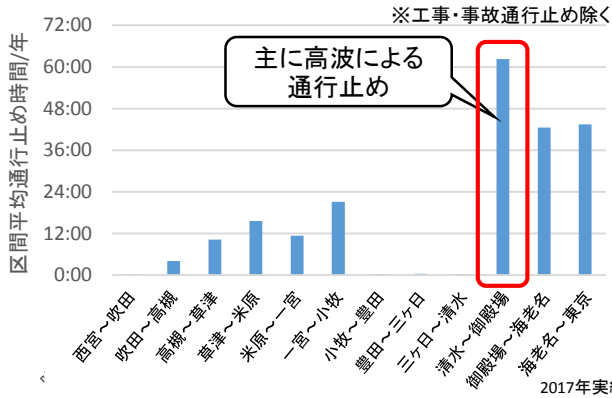
# 東名軸(静岡県区間)の課題

○ 特に静岡県区間は、通行止め、大規模災害、リニューアル工事等の際の安定的な交通確保の観点で課題が大きい。

## ■通行止め

東名静岡県区間は、他区間より通行止めが多く、東名の通行止め時には、新東名で渋滞が発生。

東名・名神の通行止め時間



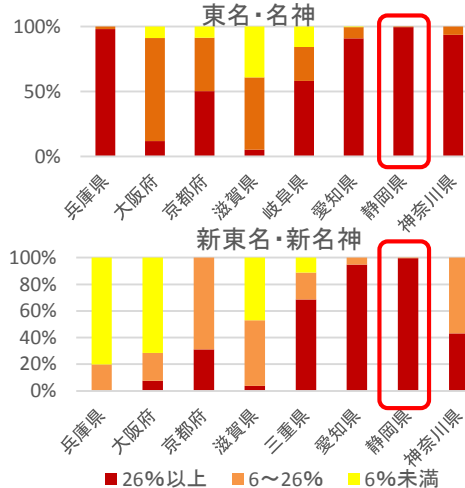
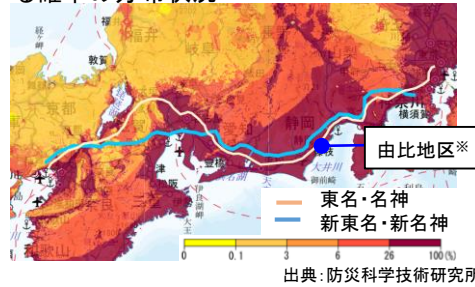
東名通行止めによる交通への影響(2017年10月)



## ■大規模災害

静岡県区間は大地震や津波等大規模災害の確率が高く、東名の機能停止が懸念。

30年以内に震度6弱以上の地震が発生する確率の分布状況

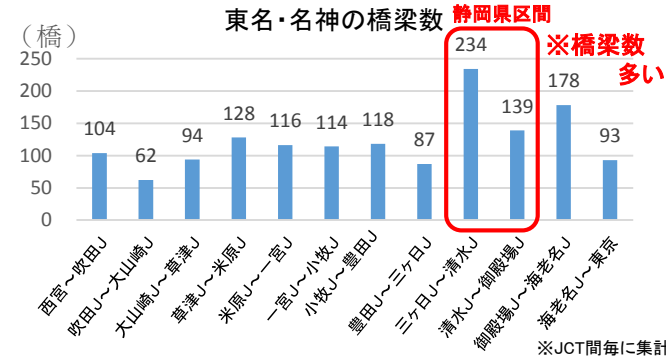


(新東名・新名神は、特に耐震・免震性能に優れた工法を採用)

※由比地区は、東名・名神で唯一、津波による浸水が想定される箇所

## ■リニューアル工事

静岡県区間は橋梁数が多いため、リニューアル工事は交通に及ぼす影響への配慮が必要。



東名リニューアル工事計画



# 耐震対策における課題箇所の抽出方法及び今後の進め方(案)

- 大規模地震の発生時に損傷を軽微に留め、速やかな機能回復を可能とするため、  
橋梁の耐震対策を実施

<対策例:橋脚全体の補強、支承補強 等>

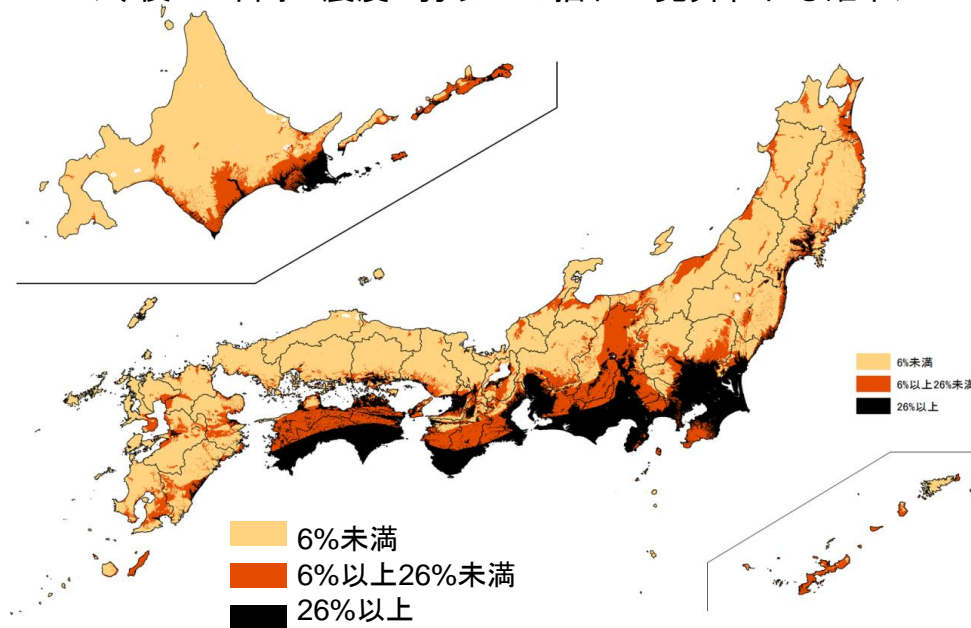


<対策例1:橋脚全体の補強>



<対策例2:支承補強>

<今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率>



## 【課題箇所の抽出(案)】

速やかな機能回復を可能とする耐震補強が未対策の橋梁  
(約4,700橋) [有料・無料]



- ・地震発生確率※26%以上の地域において、耐震補強を5年以内実施  
(約1,800橋) [有料・無料] 事業中
- ・地震発生確率※26%未満の地域において、耐震補強を10年以内実施  
(約2,900橋) [有料・無料]

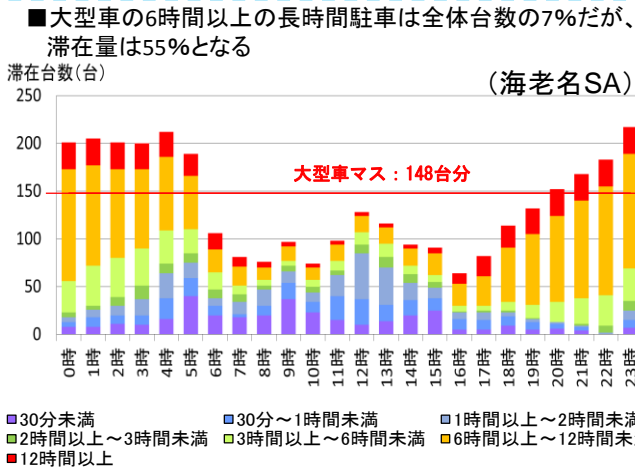
※今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率

# 休憩施設の使いやすさの改善

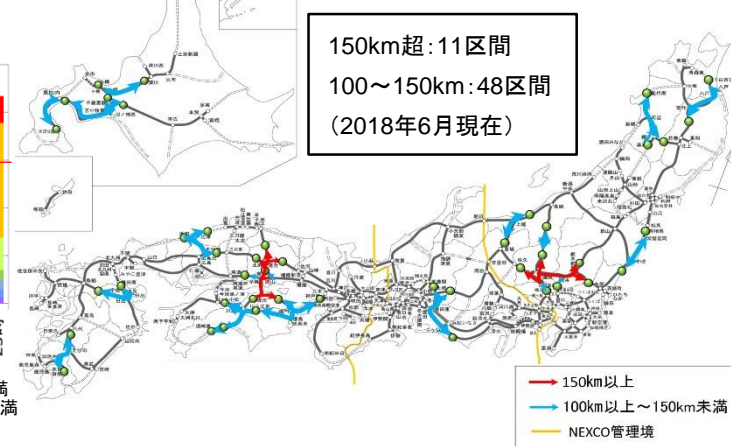
○物流の基幹となる高速道路ネットワークにおいて、大型車等の駐車マス不足やGSの空白区間の存在などが課題

## 現状の課題

### ■大型駐車マスの混雑状況【東名高速道路(海老名SA)】

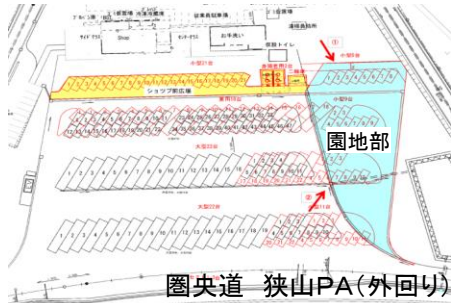


### ■ガソリンスタンド空白区間



## 対策の方向性

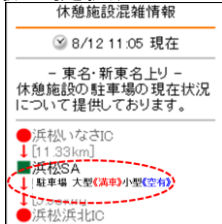
### ■園地の改良



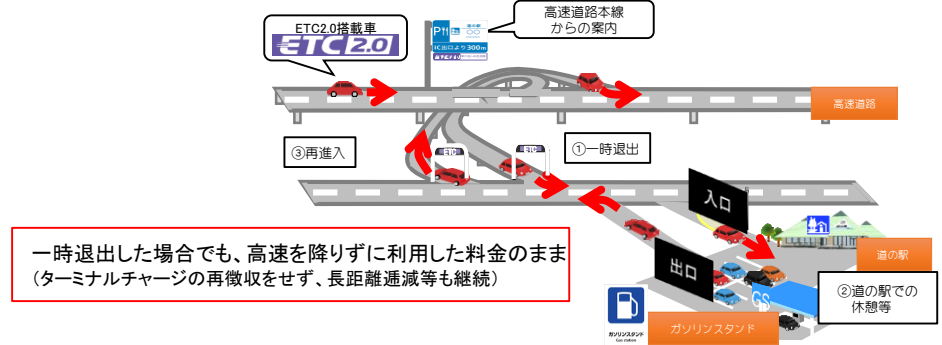
### ■兼用マスの設定



### ■駐車箇所利用平準化(満空情報の提供)



### ■路外の道の駅と連携した休憩施設やガソリンスタンドの確保



全国のSA/PAのうち、混雑が常態化している箇所 約250箇所

↓  
利用の平準化や長時間駐車  
の抑制等のソフト対策を実施

園地部分の改築や兼用マス等により駐車スペースを確保

# 休憩施設の使いやすさの改善

- 民間のノウハウの活用による多様なサービスを提供する一方、地方部においては、無人PAが存在
- ウェルカムゲートによる休憩施設の地域開放や、道路協力団体等と連携した施設の活性化による無人PAの解消等、休憩施設のサービス水準の向上を図る

## 現状の課題



多様なサービスの提供  
(専門店などの複合的な商業施設、宿泊施設、外国人観光案内所、ドッグラン、Wi-Fiサービス等)



標準的なサービスの提供  
(売店、ファーストフード店等)



無人PA(全国で295箇所)  
(駐車場とトイレのみ)

【SAPAのサービス水準】

## 対策の方向性

各種対策により、休憩施設のサービス水準を向上



【ウェルカムゲートによる休憩施設の地域開放】

### ■ 無人PA対策



【隣接する道の駅等の活用】



【商工会等と連携し、特産品を出店で販売】



【地元の自治体が地域活性化のため、週末にイベントを開催】

# 国土幹線道路部会 基本方針(H29.12.22公表)のポイント

## 1. 高速道路を取り巻く環境

(1) 高速道路ネットワークの進展に伴う更なる機能向上の要請

- ・高速道路の8割が開通済

(2) 高速道路における安全上の課題の顕在化

- ・暫定2車線区間の飛び出し事故
- ・逆走事故

(3) 激甚化する災害時における高速道路ネットワークへの期待

- ・熊本地震
- ・北海道台風被害

(4) 生産性向上に対する社会的要請

- ・労働生産性向上
- ・働き方の改善

## 2. 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組

(1) 目指す方向性

- 1) 世界でも事故率が低く、安全性の高い高速道路
- 2) あらゆる災害に対して強く、回復力の高い高速道路
- 3) 全てのドライバーにとって使いやすく、快適で安心な高速道路

(2) 留意すべき視点

- 1) 利用者の視点や行動の重視
- 2) 他分野の施策との連携
- 3) 最新技術の進展とその活用

## (3) 施策の具体的な提案

1) 利用者の安全確保

① 暫定2車線区間の対策

- ➡ 速度低下等の区間で4車線化、付加車線設置(生産性向上の観点も踏まえ圏央道などを早急に4車線化)
- ・最新データにより効果的な付加車線の設置や3車線運用などの工夫
- ・今後、当面整備する暫定2車線区間はワイヤロープを標準設置

② 逆走対策

- ➡ 2020年までに逆走事故ゼロを目標とした取組の加速
- ・運転支援に資する新技術の早期実用化
- ・路車連携による車両の自動制御など自動運転技術の活用検討

③ 歩行者・自転車等の進入対策

- ➡ 誤進入者の行動特性を踏まえた対策

④ 自動運転の実現に向けた取組

- ➡ 新東名でのトラック隊列走行を可能とする6車線運用

⑤ 交通安全施設の整備等

- ➡ 新技術も活用した交通安全施設の整備
- ・落下物の早期発見・回収のための道路緊急ダイヤル(#9910)の普及活用

2) ネットワークで信頼性の高い構築

① 防災・減災対策

- ➡ 一般道路と連携したネットワークとしての防災対策を実施
- ・平常時・災害時を問わない安定輸送確保のための路線指定と機能強化等
- ・橋梁の耐震対策やSA・PAの防災機能強化の推進
- ・道路区域外からの災害対策の強化

② 工事規制の影響の最小化

- ➡ 複数工事の集約化や工事時の車線運用の工夫
- ・暫定2車線区間の代替となる車線・経路の整備や拡幅等の計画的な推進

③ 雪氷対策

- ➡ 準天頂衛星を活用した除雪車両の運転支援

3) 快適な利用環境の実現

① 休憩施設の使いやすさの改善

- ➡ ユニバーサルデザイン化等によるSA・PAの質の向上
- ・道の駅やガソリンスタンド等への一時退出の全国展開

② 高速バスの利便性向上

- ➡ 高速バス停の配置見直しなど機能向上
- ・インターチェンジ周辺での乗継ぎ拠点の整備

③ 高速トラック輸送の効率化支援

- ➡ SA・PAへのトレーラー分離・連結スペースの整備や路外施設活用

④ 訪日外国人旅行者への対応

- ➡ 2020年までに高速道路のナンバリング概成

⑤ スマートIC等による地域とのアクセス強化

- ➡ スマートICや民間施設と直結するICなど柔軟に設置

## 3. 施策の進め方について

(1) 安全・安心計画(仮称)の策定

- ・無料区間を含め、「安全・安心計画(仮称)」として中期的な整備方針をとりまとめ
- ・コスト削減等の経営努力や現下の低金利状況等を活用しつつ、暫定2車線区間の4車線化や耐震対策などを早急に実施

(2) 負担のあり方(4車線化等)

有料区間

- ・交通状況を勘案し、優先度を明確にした上で利用者負担で早期整備
- ・4車線化の優先度が低い区間はワイヤロープを基本としつつ、利用者や地方の負担の活用など様々な方策の導入可能性を検討

無料区間

- ・新直轄区間でのワイヤロープ設置等に係る制度を設け、整備
- ・4車線化は、周辺ネットワークや整備の経緯を踏まえつつ、地域の意見を聴取した上で、利用者負担(有料事業)による整備を導入

(3) 多様な連携・協働

国や地方公共団体、高速道路会社等が連携／物流事業者等とも協調して業務改善等の方向性と連動した施策を推進

## 4. 今後の検討課題

維持管理・更新に係る負担のあり方／利用者重視の料金体系の推進／交通流を最適化する料金・課金施策の導入／完全ETC化及びETC2.0の普及促進・活用・オープン化等