

## 道路基本政策部会に関するメモ（EH）

- 1) 自動走行時代の国際競争力の確保に向けた全く新たな研究機関の設立  
高速道路と拠点をつなぐ広域自動走行ネットワークと、Autonomous District(自動走行街区)の整備をSA・PA・道の駅・レーン運用・交差点信号などの一体的制御によって実現するための技術開発を推進する総合研究機関を、大学・自動車会社・道路会社と連携して設立すべき。
- 2) 国道工務所・NEXCOにおける地域自動走行データセンターの構築  
道路交通センサスをベースとした走行車両データのリアルタイムDBへと更新を図り、道路空間のレーン用途再配分・制御に向けた基盤DBの構築・更新を図るべきタイミングにきている。
- 3) 広域ネットワーク計画へのターミナル機能の組み込み、その整備目標の設定  
災害が相次ぐ中、地域の鉄道ネットワークが寸断される中、道路交通による地域拠点の接続が重要な役割を果たしている。拠点＝バスタをこうした広域ネットワークを構成する一要素として明確に位置づけ、道路法（改正位置づけ済）において、路線計画延長の目標設定を行い、リンク整備事業の枠組みの中でのノード整備を目指したい。
- 4) 道路拠点開発事業制度（都市型道の駅）の設立と推進  
都市型道の駅事業として、民間投資と公共投資の適切な評価基準と、事業者選定の枠組みを確立し、道路拠点開発事業制度の創設とその推進を図る。本事業は、不動産事業と交通事業を組み合わせることによって、初期投資のリスクをバスタ事業によって補完する（同時に地域・不動産価値を高めることで）持続可能なインフラ事業として、推進するために設けたい。
- 5) ETC3.0の開発着手  
HWHを前提にした都市・地域形態は、高齢化、情報化、外出率低下や災害の頻発化によって大きく変貌を遂げようとしている。社会イノベーションの鍵を握るのは、自動走行普及によるモビリティの極大化と都市形態の更新による交流型モビリティ社会の創出である。自動走行に対応した都市計画・道路計画の推進が必須であり、自動走行普及タイミングを2030年、その整備を2025年とすれば、便益帰着の原則に立ちながら、新たな自動走行道路の料金体系に対応できるETC3.0の開発着手が必須ではないか。