

## (1) 暫定2車線区間の解消

### 1) 計画的な4車線化の推進

【目標】概ね10～15年で有料の暫定2車線区間の半減を目指す(長期的には解消)

・土工部についてワイヤロープを2022年度内(高速道路会社管理区間は2020年度内)に設置構成

◇暫定2車線は、国際的にも稀な構造であるとともに、速度低下や対面通行の安全性、通行止めリスク等の課題が存在。

◆有料の暫定2車線区間においては、下記の観点により優先的に整備する、課題の大きい区間(約900km)を選定し、4車線化を計画的に推進。(長期的には解消)

- ①時間信頼性確保
- ②事故防止
- ③ネットワークの代替性確保

◆4車線化事業には時間を要することから、対面通行区間の当面の緊急対策としてワイヤロープ等を設置。

## (2) 自動運転等のイノベーションに対応した高速道路の進化

### 1) 自動運転に対応した道路空間の基準等の整備

【目標】2020年目途に高速道路での自家用車自動運転(レベル3)を実現

- ・2025年目途に高速道路での自家用車完全自動運転(レベル4)を実現
- ・2022年以降東京大阪間後続車無人隊列走行システム商業化

◆自動運転に対応した道路空間の基準等の整備。

### 2) 高速トラック輸送の効率化

【目標】事業者のニーズに合わせてダブル連結トラックを全国の高速道路網へ展開

◆ダブル連結トラックの利用促進に向けたインフラ環境整備。(具体的な取組例)

〔 駐車マスの増設、中継輸送システムの強化 等 〕

【目標】2021年までに後続車有人隊列走行システム商業化

- ・2022年以降東京大阪間後続車無人隊列走行システム商業化

◆後続車無人隊列走行の実現を見据えたインフラ環境整備。(具体的な取組例)

〔 新東名、新名神の6車線化

・本線合流部での安全対策 ・既存SA・PAの拡幅 等 〕

## (3) 世界一安全な高速道路の実現

### 1) 事故多発地点での集中的な対策

【目標】2024年までに事故多発地点約300箇所の対策を完了

◇高速道路における交通事故は2008年からの10年間で約3割減少。

◆更なる減少を図るため、死傷事故率が高速道路の平均の2倍以上等の事故多発地点約300箇所において要因を分析し対策を実施。

◆自動車メーカー等と連携し、事故を未然に防ぐ対策を推進。

(具体的な取組例)

〔 ETC2.0等を活用した、事故要因分析や対策の実施

・ETC2.0によるドライバーへの事故多発地点の注意喚起 等 〕

## 2) 逆走対策

【目標】2029年までに逆走による重大事故ゼロ

◇分合流部・出入口部では対策が概ね完了したこと等により、2016年からの2箇年で逆走事故は約4割減少。

◆更に事故件数の減少を図るため、逆走による重大事故が発生しやすい箇所を絞り込み、集中的な対策を実施。

◆対策が遅れている一般道からの誤進入対策を推進。

◆新技術等を活用し、自動車メーカーと連携し、逆走車への警告、順走車への注意喚起等の取組を加速。

(具体的な取組例)

〔 民間公募新技術の展開

・SA・PA等による逆走防止キャンペーン等の広報の実施

・特別転回の実態分析等による、ヒヤリハットの観点からの対策

・画像解析による逆走を警告するドライブレコーダー等の開発 等 〕

## (4) ネットワークの信頼性の飛躍的向上

### 1) 災害時の通行止め時間の最小化

【目標】2024年度までに大雨等の通行止め基準について新基準に移行

- ・2026年度までに橋梁の耐震補強(道路橋示方書の耐震性能2)の完了(2021年度までに大規模地震の発生確率の高い地域で完了)

◇通行車両の安全確保を目的とした大雨等の通行止め基準の考え方は、1973年の導入当時から変わっておらず、通行止め実施にも関わらず災害が発生しなかった割合は99%に上る。(※2014～2018年度の実績)

◆通行止め基準を、従来の降雨量に基づく基準から、土壌雨量指数等を考慮した基準に移行し、災害発生を的確に捕捉するとともに、通行止め時間の最小化を図る。

◆ハード対策としては「重要インフラの緊急点検」を踏まえた法面対策や耐震補強等を推進。監視結果等を踏まえ更なる強靱化も検討。

◆災害時の社会的影響の最小化のため、予測段階での通行止め可能性情報の公表や、災害発生時の柔軟な車線運用等により早期に通行を確保。

◆休憩施設における防災機能の強化に計画的に取り組む。

◆道路ネットワークの耐災害性評価手法の充実と沿道リスクアセスメント制度の導入を検討。

### 2) 工事規制の影響の最小化

【目標】路上工事による渋滞損失時間について現在の水準を維持(※特定更新等の本格化を考慮)

◇本格的なメンテナンス時代を迎え、更新工事等が増加。

◆工事規制による渋滞の評価を行い、次の工事へ反映する工事規制マネジメントを推進。

◆国際会議・イベント等を踏まえた工事抑制期間を設定し、社会経済活動への影響を最小化。

◆新技術・新工法導入による規制時間の短縮。

◆工事施工者の創意工夫による規制時間の短縮が実現されやすい環境整備や利用者目線でのより良い情報提供のあり方を検討。

## 3) 雪氷対策

【目標】大雪時における大規模立ち往生ゼロ

◇2018年の福井豪雪における北陸道の立ち往生等、大雪のたびに大規模な立ち往生が発生。

◆気象予測を踏まえた除雪体制の強化や、利用者への出控えの呼びかけ等により、大規模滞留の抑制と通行止め時間を最小化。

◆異例の降雪時において、従来では通行止めになるような状況でもタイヤチェーン装着車を通行可能とするチェーン規制を実施し、早期の通行を確保。

## (5) 利用者ニーズを踏まえた使いやすさの向上

### 1) 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において、長時間駐車等により深夜帯を中心に大型車等の駐車マス不足が問題化。

◆高速道路外の休憩施設等の活用や無人PAにおけるサービス向上のための取組を推進。

◆電気自動車等の普及を踏まえ、休憩施設におけるエネルギー供給のあり方についても検討。(具体的な取組例)

〔 休憩施設の駐車マス数の拡充  
・有料の駐車場予約システムの導入  
・ETC2.0を活用した一時退出先を限定しない運用の検討  
・無人PAの解消 等 〕

### 2) 高速バスの利便性向上

◆バスタ新宿や品川等をはじめとする集約公共交通ターミナルを全国で戦略的に展開。

◆高速SA・PAを活用した高速バス間の乗換え拠点「ハイウェイバスタ」の整備、既存BSのリノベーション等の推進。

### 3) 訪日外国人旅行者への対応

◆訪日外国人旅行者数の増加(2030年目標:6,000万人)を見据えた標識整備や休憩施設におけるサービスの拡充。

(具体的な取組例)

〔 SA・PAにおける外国人案内所の整備  
・外国人のレンタカー事故防止に向けた安全対策 等 〕

### 4) スマートIC等による地域とのアクセス強化

◇日本の高速道路のIC間隔は平均約10kmとなっており、欧米諸国の平地部における無料の高速道路の2倍程度。

◆平地部でのIC間隔が欧米諸国並みの約5kmとなるようスマートIC等の整備を推進。

◆無利子貸付等インセンティブ制度も活用し、民間施設直結スマートICを積極的に誘致。

### 5) 現地の交通状況に応じた交通運用

◆ドライバーストレス軽減のため、警察と連携し、現地の交通状況に応じ、車線の弾力的な運用変更や規制速度の見直し等を実施。

(具体的な取組例)

〔 新東名、東北道における規制速度120km/hの試行 等 〕