

ヒアリング団体意見概要

第39回 (7/9)

日本経済団体連合会	P1
日本商工会議所	P2
日本バス協会	P3

第40回 (8/3)

全日本トラック協会	P4
日本旅客船協会	P5
日本貨物鉄道株式会社	P5

第41回 (8/21)

宮城県	P6
徳島県	P7

※ 本概要は、ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理したものです。

(「新たな日常」の原動力となる「道路のデジタル化(仮)」の推進)

- ・ドローンによる点検など、新しい技術を用いた道路メンテナンスをより積極的に企業に活用してほしいというメッセージを発信してほしい。そのためにも、(具体的な基準値等を示すことにより)技術要件を明確化してほしい。
- ・政府は「従来のアナログ技術と、新しいデジタル技術のどちらでもよい」というのではなく、「積極的に新しいデジタル技術を活用」というメッセージに変えるべき。
- ・ETC 専用化について、生産性の向上等につながるのであれば推進すべき。

(あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保)

- ・大都市圏幹線道路について重点的に整備を進めていただきたい。

(その他)

- ・トラックの後続無人隊列走行に向けて、現行制度の解釈を明確化するとともに、必要な制度整備を進めるなど、より先進的な技術を活用できるように後押ししてほしい。

(7/9)

〔「新たな日常」の原動力となる「道路のデジタル化(仮)」の推進〕

- ・ETC 専用化は当然の流れであり、利用頻度が低い者の実態・実情に即したインセンティブを与えつつ進めていくべき。
- ・地域活性化および、ETC 専用化の理解促進の観点から、スマートICの設置を増やしていくべき。

〔ポストコロナ時代における道路を賢く利活用する取組の推進〕

- ・旅行需要喚起のため、高速道路料金無償化を要望する声もあるが、様々な交通モードの間でイコールフットイングが確保されるよう検討すべき。
- ・観光振興のため、幹線道路から観光地への接続、2次・3次交通の整備などは常に要望が上がってきているところ。主要な空港・港湾・鉄道駅との有機的な接続、時間的な連携、MaaS も推進してほしい。

〔あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保〕

- ・アクセスの改善による多核連携型国土の形成のため、高速道路あるいは幹線道路の整備を促進すべき。
- ・災害時の回復、代替性の確保の観点からも更なる道路ネットワークの整備をすべき

〔その他〕

- ・経済が低調である中で、民需や消費を補完する経済対策となるよう、公共工事の早期発注・早期着手を行うべき。

(「新たな日常」の原動力となる「道路のデジタル化(仮)」の推進)

- ・2次感染の防止も含めた高速道路関連施設の従業員全体の感染防止をすべき

(ポストコロナ時代における道路を賢く利活用する取組の推進)

- ・高速道路を毎日利用する事業者の事業継続を図ることが重要であり、高速道路料金の割引(大口・多頻度割引等)施策の継続・強化を強く要望。(p.20 16～17行目、p.24 16～18行目)
- ・高速道路が渋滞すると定時運行に問題があるため、渋滞を助長させる様な高速道路料金割引は行うべきではない。
- ・(運用がなかなか難しいと思われるが)バス優先レーン、バス専用レーン等を整備いただくと非常にありがたい。

(あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保)

- ・安全運行の確保、運行維持のため、暫定2車線道路の早期4車線化を要望する。

〔「新たな日常」の原動力となる「道路のデジタル化(仮)」の推進〕

- ・新たな特車通行制度の早期実現のため、道路関連データのデジタル化を推進するとともに、利用者の使い勝手の良いシステム、利用しやすい手数料とすべき。
- ・高速道路会社間の特車通行許可基準の統一を図るべき。

〔ポストコロナ時代における道路を賢く利活用する取組の推進〕

- ・働き方改革の推進や法令順守のために、ドライバーが十分に休憩休息を取れるよう、休憩施設の大型車マス、トレーラー用特大マス等の増設が必要不可欠。
- ・大都市圏・中核都市圏などの中間地点に中継物流拠点(コネクタエリア)を整備すべき。
- ・SA/PA等が3密とならない様、施設の対策が必要。
- ・SA/PA、道の駅等におけるシャワー施設の設置箇所拡大及び増設をすべき。
- ・日本経済が正常に回復するまでの間、高速道路の大口・多頻度割引の実質 50%以上の割引が適用される措置を講じられたい。非常事態であるため、国費投入により、これらの取組を早急に実施すべき。

〔あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保〕

- ・交通事故削減やリダンダンシー確保のために暫定2車線区間の4車線化は必須。
- ・外環を含めたミッシングリンクの早期開通をお願いしたい。
- ・重要物流道路の整備促進・追加指定、渋滞箇所の渋滞対策推進。

(「新たな日常」の原動力となる「道路のデジタル化(仮)」の推進)

- ・ETC 専用化の検討に際しては、料金収受員の雇用確保も慎重に配慮いただきたい。

(ポストコロナ時代における道路を賢く利活用する取組の推進)

- ・10年前の高速の大幅割引・値下げの影響により、航路の廃止・減便が相次いだ。高速道路料金の施策検討に際しては、公正な競争環境をゆがめることのないようにすべき。

(その他)

- ・ドライバー不足の解決策として、大型トレーラーの無人航送が増加。トレーラーの荷台部分を切り離してフェリー輸送することで、短距離運転への転換が図られており、県域をまたぐ移動の回避にもなっている。

(ポストコロナ時代における道路を賢く利活用する取組の推進)

- ・サプライチェーンの脆弱性が顕在化する中、社会経済活動を支える物流が、その社会インフラとしての役割を十分発揮するためには、「物流強靱化」を進めていくことが急務。
- ・業務運営上のイコールフットィングの確保を前提として、陸・海・空の各輸送モードの強みや特性を生かす相互連携・結節機能の強化が必要。

(その他)

- ・他の輸送モードと連携したサプライチェーン強化を図るため、鉄道ネットワークの強靱化や物流結節点機能の向上のため、貨物駅構内の物流施設建設やトラックで持ち込んだ荷物を駅で鉄道に積替えを行う、積替えステーションの整備を進めている。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

〔「新たな日常」の原動力となる「道路のデジタル化(仮)」の推進〕

- ・感染による料金所閉鎖等による物流活動への影響を予防する観点からも ETC 専用化の推進は必要。
- ・利用者への支援として ETC 車載器の購入助成、道路管理者、特に地方道路公社への支援として、ETC ゲート設置や機器更新への支援を行うべき
- ・災害ボランティア対応等、有人ブースでの証明書の提示が必要な場合の代替措置について配慮が必要。

〔ポストコロナ時代における道路を賢く利活用する取組の推進〕

- ・観光振興のため、他の公共交通機関への影響を十分に考慮した上での高速道路料金割引の拡充と、GoTo トラベル事業における自家用車の高速道路料金を割引対象とすることについてお願いしたい。

〔あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保〕

- ・経済活動の回復、観光支援等のため、ミッシングリンクの解消や暫定 2 車線区間の 4 車化が必要
- ・動脈となる高速道路網をしっかりと整備した上で、その他の地域高規格道路等を整備していく方が、いざという時のことを考えると理にかなっている。

〔今後の検討課題〕

- ・整備の財源を確保するため、料金徴収期間満了までの 5 年間の料金収入を建設債務の財源にあてることについて提案する。また、今後整備する道路の効果は後年度に発揮されるため、料金徴収期間を令和 47 年以降に延長してもよいと考えている。
- ・高速道路網を一気に整備していくことは重要であるし、どうしても道路が傷みやすいということもあるので、しっかりと財源を確保した上で、国民が求める整備をしていくことが重要。
- ・地方道路公社管理の道路は、いずれ無料化にしなければならないことになっているが、無料化にするとしっかりとメンテナンスができないという課題もあり、一定の料金はもらわなければならないとも考えている。
- ・(三陸縦貫自動車道の)宮城県の石巻以北を無料区間にしていただいたことで、大変利便性は高まっているが、一方で、今後のメンテナンスや延伸ということになると財源の問題で難しくなってしまうのではないかと思うので、無料区間の有料化について、将来的に検討する価値があると考えている。
- ・国民が願っているしっかりとした高速道路網の整備をする、維持をする、そのためにはどれだけの財源が必要なのだというのをベースに、一番良い方法を検討していただきたい。

(ポストコロナ時代における道路を賢く利活用する取組の推進)

- ・新たな交通需要を掘り起こすため、道の駅への一時退出を拡大すべき。
- ・利用者の利便性を向上するため、ETCカードとマイナンバーカードを連携すべき。。

(あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保)

- ・経済活動の回復や観光支援、災害に屈しない国土づくり等のため、ミッシングリンクの解消や暫定2車線区間の4車線化が必要。

(今後の検討課題)

- ・ネットワーク整備にあたっては、「3か年緊急対策」を継続し、対象事業を拡充すべき。
- ・4車線化にあたっては、財投の活用をはじめ、法定期間までの料金収入や有利子負債を先行償還し、得られる金利余力を活用すべき。