

「第2次自転車活用推進計画」を閣議決定

政府は、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、「第2次自転車活用推進計画」を5月28日に閣議決定した。

【概要】

(1) 自転車活用推進計画について

自転車活用推進法（平成28年法律第113号）に基づき、平成30年に第1次自転車活用推進計画（以下「現計画」という。）が策定され、関係府省庁・官民が連携しながら取り組んできた。

今回、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、「第2次自転車活用推進計画」を策定した。

(2) 計画期間

自転車活用推進計画と関連を有する社会資本整備重点計画や交通政策基本計画等が計画期間を5年間としており、これらと整合を図るため、令和3年度から令和7年度までの5年間で実施する。

るため、計画期間を令和7（2025）年度までとしている。

(3) 計画改定のポイント

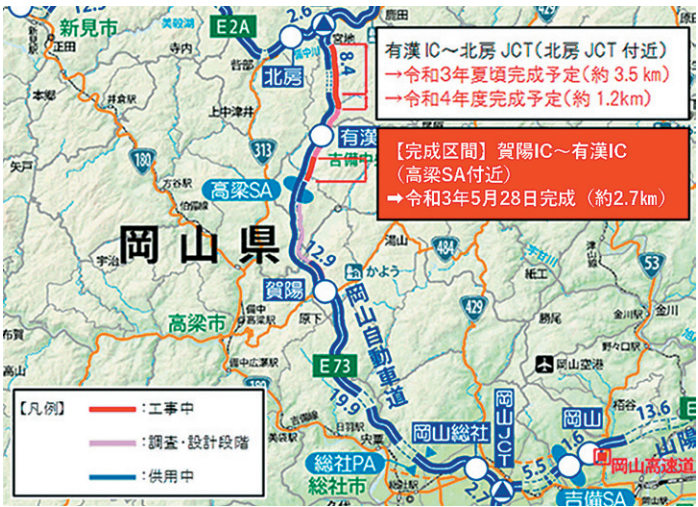
第2次自転車活用推進計画では、①コロナ禍における通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まりや、②情報通信技術の飛躍的発展、③高齢化社会の進展等の昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、現計画から取組を更に強化することとしている。

計画の構成としては、4つの目標（※）は現計画を踏襲しつつ、新たな施策として、「多様な自転車の開発・普及」及び「損害賠償責任保険等への加入促進」を追加している。

※4つの目標：「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「サイクルスポーツの振興等による健康長寿社会の実現」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故の少ない安全で安心な社会の実現」

令和3年5月28日（金） 4車線化運用開始

岡山自動車道 賀陽IC～有漢IC（高梁SA付近）



令和3年6月13日（日） 4車線化運用開始

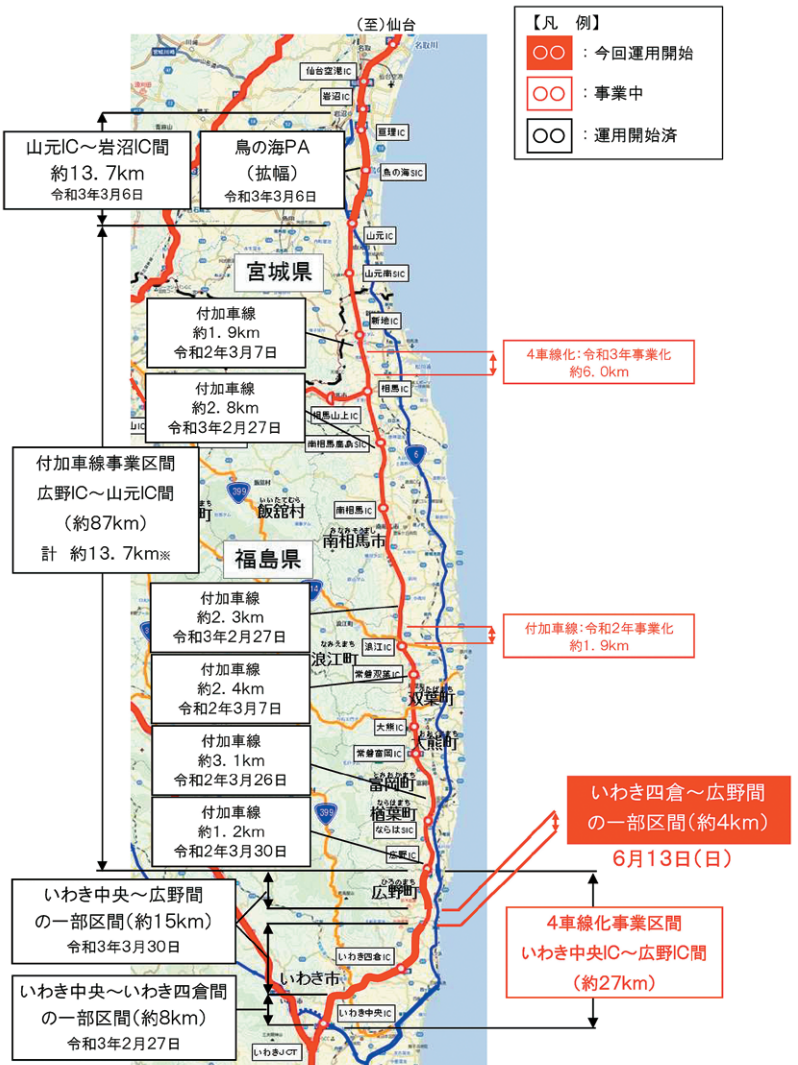
常磐自動車道 いわき四倉IC～広野IC

～常磐自動車道 いわき中央IC～広野ICが全線4車線化～

◇サービス水準の改善
常磐自動車道の全線開通により交通量が増大し、暫定2車線区間では最大で約2万台程度の交通量となった。

暫定2車線区間では、交通集中時や上り坂、サグ部、合流部等で速度低下がみられる状況であり、サービス水準が低下していた。

福島県区間では、いわき中央IC～広野IC間の4車線化が令和3年6月13日（日）に運用開始となった。これにより、いわき中央IC～広野IC間の4車線化事業（約27km）がすべて完成となった。



振

今年のゴールデンウィークの高速道路の交通量はコロナ禍前の一昨年と比べて大きく減少した。物流を担う大型車が平年並であるのに対し、乗用車を含む小型車の交通量が大幅に減少しており、引き続き不要不急の外出自粛が求められる中で旅行や帰省を控える人が多かったことが要因と考えられる。

米国ではワクチン接種率が5割を超え、フルワクチン接種者はマスクの着用を原則不要とする指針が保健当局から示されるなど、コロナ禍の収束とともに旅行需要も一段と回復の兆しを見せている。我が国でもワ

高速道路の持続可能な

仕組みづくりを

クチン接種が着実に進んでおり、感染症の危機を乗り越え、コロナ禍前のように気兼ねなく高速道路を利用してドライブに出かけられる日が一日も早く訪れることを強く願う。

高速道路は一般道と比べて時性・速達性・安全性等に優れており、その利用には通行料金の負担に見合う価値（便益）がある。無料通行と引き換えに渋滞が頻発し価値が損なわれては困るため課金は合理的だ。旅行やレジャーを目的とする個人での利用もさることながら、景からも高速道路の維持・機能向上

化・頻発化する災害の発生を通じ、物流とそれを支える高速道路の重要性が一層高まっている。こうした背景からも高速道路の維持・機能向上

どの社会情勢の変化に対応した機能強化など道路利用者に提供する価値を高めるための継続的な投資が必要である。一方、現行制度では債務償還後は通行料金を徴収しないことが原則だ。しかしながら、高速道路の機能を将来にわたって維持・向上させるためには、その財源を安定的に確保しなければならない。高速道路の恩恵を享受するのは道路利用者のみならず国民全体であるとするならば、通行料金に加え税金の充当も考えられる。

負担のあり方や将来の投資の見通し、無料高速との関係など難しい論点が多いと思うが、道路利用者が将来にわたって安心して利用できる持続可能な高速道路の新たな仕組みづくりに向けた活発な議論がなお一層展開されることを期待したい。

NEXCO西日本が整備を進めてきた、岡山自動車道（賀陽IC～有漢IC間）の高梁SA付近の4車線化が令和3年5月28日（金）に運用開始となった。

引続き、事業中区間である有漢IC～北房JCT間（延長：約8.4km）のうち、北房JCT付近の延長約3.5kmについて、令和3年6月23日（水）午前6時に対面通行による暫定2車線の運用から、上下線を分離した車線の運用へ切り替えを行い、同年夏頃に4車線化の完成予定である。

【運用区間】
岡山自動車道（賀陽IC～有漢IC間）の高梁SA付近／延長2.7km
【夜間通行止め日時】
令和3年6月14日（月）～7月3日（土） 各日20時～翌6時
【夜間通行止め区間】
岡山自動車道（賀陽IC～北房JCT）／延長21.3km
【運用開始日】
令和3年5月28日（金）

NEXCO東日本が平成28年より整備を進めてきた、常磐自動車道（いわき四倉IC～広野IC）の4車線化が令和3年6月13日（日）に運用開始となった。これにより、いわき中央IC～広野IC間の4車線化事業（約27km）がすべて完成となった。

◇重大事故の減少
いわき中央IC～岩沼IC間の暫定2車線区間では、平成27年の常磐道全線開通以降、簡易中央分離帯（ラバーポール等）を突破し反対車線に飛び出す事故が31件発生しており、うち死亡事故が6件発生している。（令和2年12月末現在）（令和2年12月末現在）

◇円滑な交通の確保
暫定2車線の場合、通行止めを行い作業せざるを得なかった交通事故の復旧作業や道路の維持補修工事などが、4車線化により、車線規制により実施できるようになるため、通行止めの回数が削減される。

◇道路空間増大による道路機能の強化
常磐自動車道は、安全性強化が図られる。

・信頼性が向上し、地域経済、地域社会を支える幹線道路（縦貫道路）として機能する。
東北自動車道と常磐自動車道とのダブルネットワークによるリダンダンシーの強化が図られる。

平成29年1月12～13日の大雪時には、東北自動車道（郡山IC～本宮IC）が通行止めとなったため、常磐自動車道の交通量が平常時の約3倍に増加し、代替路としての機能を発揮した。

高速道路の主な工事に伴う通行止め・規制情報

- 【工事通行止め】
- ◇道東自動車道 占冠IC ～ 十勝清水IC
6月21日（月）～7月2日（金） 各日21:00～翌7:00
 - ◇札幌自動車道
雁来IC 7月5日（月） 各日20:00～翌6:00
伏古IC 7月6日（火） 各日20:00～翌6:00
 - ◇東北中央自動車道 各日20:00～翌6:00
米沢北IC～南陽高畠IC 7月6日（火）
南陽高畠IC～かみのやま温泉IC 7月7日（水）～9日（金）
かみのやま温泉IC～山形上山IC 7月12日（月）～13日（火）
 - ◇伊勢湾岸自動車道 東海IC～みえ朝日IC
新名神高速道路 四日市JCT～草津JCT
6月19日（土）6:00～7月19日（月）24:00
 - ◇紀勢自動車道 勢和多気JCT～紀伊長島IC
6月28日（月）～7月19日（月） 各日20:00～翌6:00（金・土・日を除く）
 - ◇阪和自動車道・湯浅御坊道路 有田IC～南紀田辺IC
6月21日（月）20:00～6月26日（土）6:00
6月28日（月）20:00～7月3日（土）6:00