

「使える」ハイウェイ推進会議 ～問題提起と方向性提案～

2004年7月23日 家田 仁

推進会議を始めるにあたり、座長として問題提起し方向性を提案してみました。第二回以降に各委員から話題提供していただく際のご参考にさせていただきたく存じます。

1. 全般論

(1) 高規格道路において「使える」とは何か？

(ユーザ視点からみた高規格道路のパフォーマンスとは何か？)

- ・十分に「使われ」ているのか？(利用度、距離特性、)
- ・「使える」ものとなっているか？(規格構造、速度制限、料金、運用、工事、新技術、その他サービス面、道の駅？)
- ・(「使われ」ていないとするならば、それは「使える」ものとなっていないからではないか？)
- ・「使える」の意味は？誰にとって？(人間が幹線道路に何を求めてきたか、歴史的にも国際比較的にも、広い視点で整理しておきたい。国防などといったタブーなしの議論が必要。)
- ・「使える」インディケータを作る。(多様なユーザにとってのパフォーマンスインデックス)
- ・ユーザーからの不満は？
- ・パフォーマンスチェックの仕組みは？ユーザーとのコミュニケーションの仕組み、(路線・区間別道路パフォーマンスマネジメント)
- ・ユーザの視点から見た高規格道路の国際比較が不可欠

(2) 既存の高規格道路をより「使える」ものとするためにはどのような方策をとるべきか？(料金、技術、マネジメントによるパフォーマンス向上)

- ・料金によってパフォーマンスを上げる方策(料金に求める性能とは？ 料金制度(柔軟性)の国際事例比較、料金関係社会実験の集約整理)
- ・技術によってパフォーマンスを上げる方策(スマートインター増設、技術バックアップによる速度向上...)
- ・マネジメントによってパフォーマンスを上げる方策(工事マネジメント、車線運用、車線利用マナー、協働型パフォーマンスマネジメント体制...)

(3) これから整備する高規格道路路線をより「使える」ものとするためにはどのような方策をとるべきか？

- ・どのようなパフォーマンスを求めるべきか？それを検討する仕組みは？
- ・(2)と同様に多様な視点から

(4) ネットワークとしてより「使える」ものとするためにはどのような方策をとるべきか？

- ・ネットワークに求める性能は？
- ・ネットワーク充実の計画思想に関する国際事例比較
- ・ミッシングリンクはどこか？なぜか？同定する方法論は？
- ・ネットワークレベルでより「使える」ものとするために、ミッシングリンク整備以外にとるべき方策は何か？

2. フレキシブルな料金設計によって「使える」ハイウェイに

(1) 全国一律料金制度の硬直性

- ・高速道路システム全体としての採算性ばかりに目がいき、路線や区間、時間帯といった個々のマーケットに適切に対応した料金となっていないのではないか？
- ・画一的な技術規格とも相まって、状況に応じて柔軟かつ緻密に工夫を凝らしてより良い道路を作るといふ、本来あるべき設計マインドにも悪影響をもたらしたのではないか？

(2) 料金制度にはもともと何を期待すべきなのか？

- ・建設や運営のコストをできる限り「受益者負担」によってまかなう。
- ・一般道路も含めた交通システム全体をより「使える」ものに（＝役に立つ＝社会的便益の高い）する。
- ・利用者間に著しい所得逆進的な効果を与えない。
- ・料金の徴収にできる限りコストをかけない。
- ・環境負荷など外部効果をもできる限りとりこむ。
- ・支払者にできる限り負担感を与えない。（支払方法による負担感の違いなどにも配慮）

(3) フレキシブルな料金設計のイメージ

「フレキシブル」の意味：路線や区間及び利用時間帯の交通マーケットの状況に応じて、利用距離や利用車種別の料金を、より柔軟に設計する。

具体的イメージ(例)

【地方部】

- 1) 一定程度まとまった地域内を通る路線で、利用交通量が少ない(容量に余裕がある)場合には、近距離利用に対して料金割引を行い、(長距離交通のみならず)日常的な地域内交通の安全快適なモビリティを向上する。
- 2) 利用交通量の少ない路線で、並行一般道路がラッシュ時に混雑する場合には、ピーク時を中心とした料金割引を行い、交通需要を一般道から高規格道路に一部転換することにより混雑を緩和させ、交通システム全体としての社会的便益を向上する。

【都市部】

- 3) 利用交通量の多い路線で、時間帯による交通量の差異が大きい場合には、ピーク時加算料金をを行い、需要の平準化を図ることにより、高規格道路システムのもたらす社会的便益を向上する。

【産業地域・臨港地域】

- 4) 大型トラックなどの通過交通により一般道路環境が悪化している場合には、並行する高規格道路の当該車種料金を引き、大型トラックなどを高規格道路に転換して、社会環境の改善を図る。

フレキシブルな料金設計のマネジメントシステム構築

1) 料金の柔軟化は、モビリティ向上、混雑緩和、環境改善などの社会的効果の向上を目指すもの。したがって、料金収入は減少する場合も十分ありうる。上記の効果が一般道路ユーザー全般にもたらされるものであることに鑑み、その減収分には道路関係税を充てるべきではないか？

2) フレキシブルな料金設計を適切に行うには、問題発見 検討・調査 社会実験 本格設計 モニタリング・分析 見直し、といった PDCA サイクルを前提とした継続的なマネジメントの仕組みづくりが不可欠。道路ユーザーとの協働を念頭に置いた「道路パフォーマンスマネジメント」体制をつくるべきではないか？

【参考】 地方部における発着点間距離(トリップ長)別の高速道路分担率 (家田らによる)

