

参考 提言のポイント

なぜいま「使える」ハイウェイなのか

- 1) **高速道路の整備・利用の状況**
 - ・国民生活を支える基幹的役割を果たしてきた高速道路
- 2) **高速道路が利用されていないために起きている問題**
 - ・高速道路に並行する一般道路の渋滞
 - ・一般道路の沿道環境・交通安全問題
 - ・国民の移動距離が短い我が国
- 3) **もっとと上手な利用が可能な高速道路**
 - ・高速道路の利用率13%
(50km以上の距離を走行している交通は20~30%)
 - ・諸外国における利用率は20~30%
(米31%、独30%、仏21%)
- 4) **機能の高い高速道路**
 - ・死傷事故の発生率：一般道路の1/10
 - ・CO₂の排出量削減：一般道路の約4割削減

わが国の道路交通の現状と課題

- 1) **一定の量的ストックの形成**
 - ・高規格幹線道路は計画全体の約60%が完成
 - ・ドライバーへの渋滞情報提供のシステムも相当程度充実
- 2) **依然解決されていない重要課題**
 - (1) **脆弱な国土で不足している道路ネットワーク**
 - ・災害時に緊急輸送道路のネットワークの確保は不可欠
 - (2) **依然として増えつづける交通事故**
 - ・年間死傷者数 約120万人
 - (3) **ますます求められる環境との調和**
 - ・自動車のCO₂排出量は、地球温暖化防止の大きな分野
 - ・沿道の騒音や大気汚染も基準を満たさない区間は未だ多い
 - ・道路空間や沿道の景観の向上は大きな問題
 - (4) **都市・地方を問わず激しい渋滞**
 - ・平均混雑時旅行速度が20km/hと横ばい
 - ・渋滞損失時間は1人あたり年間約30時間
 - (5) **高速道路の未整備地域と整備の進んだ地域との地域格差の顕在化**
 - ・未整備区間をもつ地域と整備の進んだ地域との間で住民の移動範囲は大きく異なる

「使える」ハイウェイの提案

- 1) 「使える」ハイウェイが目指すもの
従来のハイウェイ政策のターゲット

【ネットワークを「つくる」】

- ・高速道路に全国各地から概ね1時間以内で到達できるネットワークを「つくる」

今後のハイウェイ政策のターゲット

【ネットワークを「つかう」】

- ・ネットワークの最適利用・機能向上を図ることにより、交通事故の削減、渋滞の緩和、環境との調和、災害時の信頼性向上及び地域の活性化を図る。
- ・高速道路利用者のみならず、一般道路利用者や沿線住民を含めた、社会全体の「公益」の拡大に貢献

- 2) 「使える」ハイウェイにより実現される新たな社会

生活道路の復活

- ・道路の機能分化により歩行者や高齢者・子供にも安全な生活道路が復活
- ・魅力あるまちの空間や観光地の創出

環境と調和のとれた社会

- ・走行速度向上によりCO₂排出量を1,100万t削減可能(COP3の削減目標量の約15%に相当)
- ・騒音や大気汚染などの沿道環境が改善

信頼性が高く広域移動が容易な豊かな社会

- ・渋滞がなく、移動の定時性が高い社会の実現
- ・緊急時に信頼性のあるネットワークを確保
- ・広域移動の実現により、人口減少社会における広域定住・地域振興に貢献

「使える」ハイウェイを実現するための主要施策

1) 基本的考え方

高速道路と一般道路を一体的に捉えた総合的政策へ
日常生活にも利用する高速道路へ
利用者へ高度で多様なサービスを提供する高速道路へ

2) 具体的な主要施策

ネットワーク形成の観点からの政策

- (1)不連続区間(ミッシングリンク)の解消
- (2)多様で弾力的な料金政策の実施
- (3)ICの最適配置とアクセス強化

現在の利用率13%から、当面の目標の20%達成へ
(将来は30%)

利用者サービス向上の観点からの政策

- (1)本線サービスの向上
- (2)IC、SA・PAの機能向上
- (3)物流の効率化

「使える」ハイウェイを実現していく上での留意点

- (1)地域ごとの取り組みや道路管理者と地域住民とのパートナーシップの確立
- (2)「使える」ハイウェイ維持向上のためのマネジメントサイクルの構築
- (3)「使える」ハイウェイ施策の実施主体間の連携

今後の課題

- (1)公益拡大効果の理論的検証
- (2)一層の技術開発
- (3)我が国のみち文化の発信