

ネットワークのあり方 主な論点整理(たたき台)

1. これまでのネットワークの経緯と検証

- ・ 14,000kmなど既存の高速道路計画について、
 - ⇒ どのように形成されてきたか、
 - ⇒ どのような目標が、どこまで達成され、国際的に見てどうか、
 - ⇒ 現在の経済社会情勢や国土の状況などから見てどうか、など、現時点で幅広く評価すべきではないか。
- ・ 特に、現在の高速道路ネットワークについて、大震災も踏まえ、災害面からの弱点の再点検が必要ではないか。

2. 高速道路ネットワークに求めるもの

- ・ 今後の経済社会情勢を踏まえ、高速道路に期待される政策目的は何か。
【具体例】
 - ⇒ 国際物流の動向も踏まえ、国際競争力の強化のための戦略的ネットワーク整備を進めるべきではないか。(例:アジアとの交流など)
 - ⇒ 人口減少が想定される中、広域施設の共有や救急医療の支援のため、地域間の連絡性を高めていくべきか。
 - ⇒ 今後想定される東海・東南海・南海地震等の大規模災害にも備え、国土の危機耐性を高めていくべきではないか。
 - ⇒ 観光立国推進のため、観光地や空港へのアクセスを改善し、周遊性を高めるべきではないか。 等
- ・ 政策目的を実現するために、高速道路に求められる機能は何か。
【具体例】
 - ⇒ 生鮮食料品の流通や産業の競争力を支える高速性
 - ⇒ ヒト、モノの効率的な移動を可能にする時間信頼性(定時性)
 - ⇒ 重大事故につながりやすい暫定2車線区間への対応など、安全性
 - ⇒ 大規模災害時など、いざという時にも機能する強靱性
 - ⇒ 異常時(台風・豪雪等)にも機能を発揮できる耐候性
 - ⇒ 空港・港湾との直結や車両の大型化など国際物流への適応性
 - ⇒ 使いやすいICアクセスなどの利便性 等

※ 今回の論点

3. ネットワークのあるべき姿

- ・ 政策目的を実現するため、高速道路ネットワークは、どのような拠点を連絡すべきか。
 - ⇒ 拠点は、県庁所在地のほか、どのような都市・地域を選択するか。
 - ⇒ 交通全体のネットワークの観点から、重要な空港・港湾等への連結を戦略的に強化すべきではないか。
 - ⇒ 拠点のつなぎ方にも、歴史的経緯や海岸線等を考慮すべきではないか。

- ・ どのようなサービス水準(例:どのくらいで走れるか)を目指すか。
 - ⇒ 達成すべきサービス水準は、海外との比較、社会情勢、地域性等を踏まえて、どのように設定すべきか。
 - ⇒ 有料道路と無料道路でサービスの差を設けるべきものか。
 - ⇒ サービス水準は、高速道路だけでなく、一般国道なども含めて評価すべきではないか。

4. 整備・管理手法について

(1)整備手法

- ・ 整備を決定したが手法が未確定の東京外環、名古屋2環、4車線化やミッシングリンクなどについて早急な解消が必要ではないか。
 - ⇒ 東京外環のような大都市周辺の道路や、既に有料で開通している区間の4車線化について、周辺高速ネットワークや交通状況などを踏まえ、有料とすべきであり、その手法については、幅広く検討すべきではないか。
 - ⇒ ミッシングリンクの解消については、ネットワークの現況を踏まえ、整備のプライオリティを考慮した上で効率的な対応が必要ではないか。今後の整備手法については、わかりやすいものとすべきであり、一般国道など他の道路の手法を踏まえて、検討すべきではないか。
- ・ 国幹会議の扱いも含め、整備に至るプロセスについて、そのスピードアップも考慮しつつ、透明性・客観性を確保すべきではないか。

(2)構造規格

- ・ サービス水準を達成するためには、どのような構造が必要か。
- ・ 機能を重視するが、自動車専用道路などに拘らない柔軟な対応が必要ではないか。路肩の活用や車線数等についても柔軟に考えるべきではないか。

(3)新たなナンバーリング

- ・ 利用者の利便性や観光の観点から新たなナンバーリングを導入すべきではないか。

(4)管理手法

- ・ 高速道路、一般国道が補完し合うなど、平常時のみならず災害時などにおいてもネットワークとして機能する管理が必要ではないか。
- ・ 将来の維持更新需要の増大にどのように対応していくのか。またEUの動向も踏まえて、課金することについてどのように考えていくのか。

(5)その他

- ・ 複雑な道路種別・管理者の体系を、国と地方の責任分担を明確にしつつ簡素化すべきではないか。