

## 国土幹線道路部会 意見メモ

## 1. 「賢い道路の使い方」の基本的前提

- ・ 賢く道路を使うという考え方は 100%支持するが、以下の原則論も重要であると考えたい。
- ・ 活用によって追求する価値に関する議論の重要性。活用によって追求する価値を常に意識し、明示的に議論の枠組みに組み込むことが重要である。現在、効率性、環境・快適安全・安心、地域活力・国際競争力の大きな枠組みが用意されているが、内容の充実が重要である。
- ・ 必要な道路整備は行うこと。道路ストックという国民の共有資産(アセット)を活用するためには、物理的なミッシングリンクや機能的なミッシングリンク(慢性的渋滞箇所)の整備が必要であることを看過しないこと。
- ・ 高速道路ネットワークだけで考えないこと。本部会の検討の主対象は高速道路であることは承知しているが、強靱化・安全安心・地域活性化(観光等)の観点からは地域における道路ネットワークという考え方が重要である。これまでは整備における道路網の段階構成論は議論されてきたが、「賢い道路の使い方」を考える場合には道路空間のネットワーク内での再配分を含む活用論(例えば、人・自転車・乳母車が主役の道路ネットワークの在り方とその実現方策)がより重要である。
- ・ 料金問題の捉え方。首都圏の料金体系に関する議論が先行的に進むが、この過程で戦略的な交通誘導、ネットワークとしての評価などが重要となる。これは実は前述のネットワーク全体の活用論に密接につながるものであり、そのような意識での検討が重要である。
- ・ ビッグデータの活用。賢く道路を使うための施策立案には、また国民からの支持と協力を得るためには、道路が提供しているサービスの質と内容についてのきめ細かい連続的なモニタリングが必要である。そのためには、ITS スポットの早期整備と現在 40 万台といわれている ITS スポット対応の ETC /カーナビの早期の普及拡大を目指すべきである。

## 2. 賢い道路の使い方に関する意見

## (1) 追求すべき価値に関する議論

- ・ 道路分科会資料(2014.7.2)によると目指すべき方向の「環境・快適」の克服すべき課題が「時間信頼度」のみとなっている。ユーザー中心の視点であり、視点の拡大を図るべき。例えば、CO2 削減、エネルギー節約、静謐・安心な沿道環境の実現など
- ・ 交通需要マネジメントが円滑(時間損失)の取り組みとして採用されているが、渋滞解消だけでは協力者にメリットが行き届かないという構造的課題を有する。
- ・ 以上のように、この表については再考を要する。

## (2) ネットワークとしての活用に関する議論

- ・ 高速道路から生活道路までが一体となってネットワークとして道路交通サービスを提供している。このことを再認識し、ネットワークの活用論を構築することが重要である。ネットワークとしての空間の再配分、活用策とその実現化策などである。多様な地域環境、多様な移動手段、多数のステークホルダー（各道路管理者、警察、沿道、・・・）、多様な価値の中での困難な、これまでにほとんど省みられなかった分野であるが、至急に展開すべきである。通学路の安全性検討の際の協働、自転車ネットワークの構築、コンパクト+ネットワークの考え方など部分的ではあるが、検討は始まっている。

### 3. 高速道路の料金に関する意見

#### (1) 大都市圏の料金制度

- ・ 首都圏の高速道路の概成が近づく中で、高速道路網のより一層の活用という観点から重要な議論である。
- ・ 個人的には、IC ペア毎に料金が設定され、料金は経路に依存しない方式がシンプルで外側の環状道路の活用という観点から優れていると考える。料金負担は一定に保つという前提の元で、新しい外側の供用区において料率が高く、有効活用の障害になっているという現状はできるだけ速やかに解消すべきである。
- ・ しかし、料金の具体的あり方に関しては、大型車の扱いも含めて、料率等が交通量や交通サービス（環境、定時性）に与える影響についての最新データによる定量的な分析を踏まえて検討すべきである。
- ・ この際、現在の議論では首都圏の高速道路ネットワークは圏央道までが暗黙の前提となっているが、圏央道より外側に位置する慢性的渋滞箇所（小仏トンネル、花園SA、・・・）などを考えると、北関東道や中部横断道までを視野に入れる考え方も検討してはどうか。
- ・ また、首都圏で先行的に検討が進んでいるが、高速道路ネットワークの概成という点では、京阪神圏、中京圏も同様であり、議論の展開を検討するべきであると考えます。

#### (2) 料金制度について

- ・ 今回の主対象は大都市圏(中でも首都圏)の高速料金体系であるが、賢く道路を使うという観点からは議論の範囲を拡大すること、あるいは調査・検討の本格化を視野に入れることも重要である。
- ・ 例えば、民営化改革後の料金制度には以下のような不具合がすでに生じていると思料する。
  - 高速道路の活用には、活用される、すなわち交通量が増えることを真剣に検討するインセンティブが高速道路会社に働くことが必要であるが、その様なシステムになっていない。部会でも良く議論される途中下車制度は現行システムでは実現が難しい。また、儲ける場は関連事業として位置づけられており、欧州の民営化高速道路では儲ける場として、ドライバーを囲い込むためにSAが巨大化するなど地域との連携と地域活性化という本来の目的からの乖離も見られる。交通量増加による増収がインセンティブになる方式の開発が高速道路の賢い活用には重要である。

- ▶ 大規模更新・修繕のための費用負担を、現行制度の中で料金を上げないという制約条件下で考えると、償還期間の延長が唯一の解である。しかし、今後かなりの長きにわたり利息だけが積み重なり総償還額が増加することは、政府のインフレ目標の存在とも相まって、かなり深刻な問題となることが想像できる。
- ▶ ETC車の料金収受コストと非ETC車の料金収受コストにはすでにかかなりの差があると考えられ、この差はETC車の増加に伴いさらに拡大する。コスト負担の適正化の観点から、割増料金の導入を検討すべきである。
- ・ 本部会でこれまでも議論してきたように、より一層の活用に向けての料金による交通誘導施策、地域の生活維持のための料金施策、高速道路と地域との連携による観光を主とした地域活性化策、大規模更新のための財源確保、高速道路料金の負担減など、永久有料化、燃料税に代替しうるロードプライシングなども視野に入れて料金政策・体系の抜本的検討に向けての準備を速やかに進めるべきである。

#### 4. その他の意見

道路ネットワークの最大活用のための政策・計画検討のために、あるいは日々の交通運用のために、さらには以上のような議論を実質化し国民の理解と共感を得るためにも、科学的客観的な検討をオープンに進め、かつモニタリングによる政策指針を実現することが不可欠であり、このためのデータの重要性は指摘するまでもない。ITSスポットの広範な設置に目途がたった現在はその大きな変革期であると考えたい。しかし、ITSスポット対応のITS車載器の普及はおおよそ40万台と一般のカーナビに比べて少なく、ETC2.0をはじめとする新機器の普及が重要である。しかし、自工会からの意見に見られるように現時点では相当程度の差額(通常のETC車載器とETC2.0)があり普及速度が懸念される。魅力的なアプリやユースケースの開発、ETC2.0への補助など検討すべきである。また、モバイル・ビッグデータや交通ICカードとの連携も真にシームレスな交通システムの充実には重要である。このことを実現するために、5年に一度実施されている道路交通センサスのあり方を、収集データの継続性には留意しつつもゼロベースで再検討し、速やかに実現することが求められる。

以上