

わが国の道路交通の現況と課題について

1. わが国の高速道路ネットワークと道路交通の現状

- (1) 高規格幹線道路の約 6 割が完成。今後、開通区間の使い方や真に必要な道路の効率的・効果的な整備が課題。
- (2) ミッシングリンク（未開通区間）が多く、地理的に不均衡。
- (3) わが国は、7,000万台の車が平均して 1 台あたり年間約10,000 kmの走行をすることで経済社会活動を維持。
- (4) この年間1台あたり約10,000km走行するうちの20～30%は、通過交通など一度に15km以上走る足の長い交通。
- (5) 安全で快適な道路交通環境の実現のためには、この足の長い20～30%の交通を高速走行可能な自動車専用道路ネットワークで分担し、生活道路との機能分担を図ることが必要だが、現在は自動車専用道路で約13%しか分担していない。
- (6) 一方で、自動車専用道路の交通状況は、夜間や地方部の区間ではまだまだ交通処理能力に余裕がある状況である。
- (7) 自動車専用道路を利用する割合の約13%は、欧米の20～30%と比べても低く、自動車専用道路と生活道路の機能分担が不十分で、このことが様々な社会的問題を起こしている。

2. 自動車専用道路の利用が少ないことで起きている社会的課題

- (1) 自動車専用道路に並行する道路の渋滞
事例 1) 岡山県備前地域で、山陽自動車道(和気IC～山陽IC間)の1日の交通量が約3万台で、まだ約3万台程度通行できる状況にある一方で、並行する国道2号(備前市内)は約5 kmに及ぶ渋滞が発生し、脇道の市道まで渋滞。
- (2) 自動車専用道路に並行する道路の環境問題
事例 2) 長野県の中央道の塩尻インターを降りたトラックが、木曾地域の国道19号を通行して、木曾地域の沿線の夜間の騒音は環境基準を超過。また、交通事故死者率も全国の約2倍。

(3) 今後期待される地域の再生

わが国の一人あたりの移動距離は欧米の諸外国に比べ低く、速く走れる自動車専用道路の利用が伸びて移動距離が伸びれば、観光の振興や市場の拡大につながり、地域再生に大きく寄与。
事例3) 東名高速道路のある静岡県は山陰自動車道の整備率が悪い島根県と比べ自動車のトリップ長が長い。

3. ネットワーク利用の問題点

わが国の自動車専用道路の利用が少ない要因は、平成14年4月の社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会で家田委員の指摘などから以下の点があげられる。

- (1) ミッシングリンクの存在。
 - ・利用したくともそもそも近くに自動車専用道路がない。
 - ・自動車専用道路はあるがつながってなくて利用しにくい。
- (2) インターチェンジ間隔が長い区間の存在。
- (3) 硬直的な料金による割高感の大きい路線の存在。

4. ミッシングリンクの解消

- (1) 首都圏の環状道路の整備率は未だ23%にとどまるなどわが国の大都市圏の環状道路の整備は諸外国の首都と比較しても大きく遅れている。
- (2) 地方部では、高松自動車道のように、途切れた区間が完成し全線開通したことで路線全体で約30%の利用増となったように、ミッシングリンクの整備が必要。

5. インターチェンジの間隔の改善

- (1) 無料の欧米諸国が、インターチェンジ間隔が4～5kmごとあるのに対し、わが国は2倍以上の10km間隔であり使いにくい要因となっている。
- (2) このため、平成16年度にSA・PAに接続するETC専用のインターチェンジ(スマートIC)を追加する社会実験を全国で20箇所実施する予定。

6. 多様で弾力的な料金設定

- (1) 平成15年度の自動車専用道路の利用状況を平成14年度と比較すると、有料区間で利用量が減少したが無料区間では利用量が増加した。
- (2) 平成15年度に、地方からの提案を受けて、全国で22件の有料道路の料金社会実験を実施した。その結果、路線や時間帯等によって多様で弾力的な料金を設定することで、有料道路の利用の拡大が図られ、渋滞解消や沿道環境等の改善されることが実証された。
- (3) 今後、多様で弾力的な料金施策の方向性としては、渋滞解消、沿道環境改善及び地域の再生といった公益の最大化を図る料金設定が重要ではないか。