

第3回 「使える」ハイウェイ推進会議 議事要旨

平成16年10月5日(火) 14:00~16:00

合同庁舎3号館 11階共用会議室

【議事概要】

高速道路を使いやすくするための方策について

- ・ 高速道路を使いやすくするのは料金であり、建設費の償還や受益者負担に配慮しつつ、使いやすい料金体系を考える必要がある。例えば、ETCの普及による乗継割引や、短区間の割引、ある一定時間内は自由に乗り降りできる料金体系、2車線道路における割引等が考えられる。また、高速道路と接続する有料道路の料金聴取方法の工夫も重要である。
- ・ 高速道路の出入り口は、地域再生の観点、利用者の利便性の観点のほか、災害時の利便性等の観点からも重要である。
- ・ 高速バスの利便性を高めることも重要な視点であり、SA、PAを活用したバス停留所等を工夫が必要である。
- ・ 暫定2車線区間については、明確な形で追い越し車線を設置することが必要である。

ハイウェイ「機能」の新構築に向けて

- ・ 使えるという視点のためには、産業構造が変わる中で「機能」が相応しいものになっているかという観点が重要である。
- ・ 空港、港湾、鉄道、道路を総合的に考えるモーダルオーソリティという観点が重要である。港湾と道路の連携が悪いほか、大型コンテナをトラックで輸送するための道路が不足している。港湾と高速道路の直結に配慮するほか、港湾へのアクセス道路については、信号制御の運用等も考えることが重要である。
- ・ 高速道路の活用という観点から、SA、PA、インターチェンジに物流のハブ拠点を整備することも考えられる。

公益について

- ・ 高速道路の公益を考える際には、「国家機能」を考えることが重要であり、道路を建設し保有することは、公益であると考えられる。
- ・ 「公益」については、これまで公益事業者が提供するものが「公益」、同じものを民間が提供していても「公益」と見なされない、ということがあった。また、「公益」は「不特定」多数の利益と言われるが、旅客は「不特定多数」と解釈されるのに対し、物流事業者は「特定」の事業者とされることもある。物流業者者が運んでいる貨物は不特定多数のための貨物であり、「いったい誰が公益を発生させているか」を考える必要がある。

- ・ 「公益」を考える際には、「負担」も同時に考えることが重要である。
- ・ 高速道路は100年ぐらいは使えるものであり、早く借入金を返すことだけが国益になるとは思えない。今の償還期間45年が見直し、料金を下げること考えるべき。

ハイウェイと文化育成について

- ・ 「道の駅」などで地元の人と文化を作っていく等、文化を生み出すような観点が重要である。ハイウェイ文化を育てていくということも検討する必要がある。

・

「使える」ハイウェイを検討する仕組みについて

- ・ 常に「使える」ハイウェイを考えていく仕組みを構築することが重要である。

以上