

「使える」ハイウェイ推進会議提言(素案)のポイント

わが国の道路交通の社会的課題

- 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) 残された課題
 - (1)交通安全
 - ・年間死傷者数 約120万人
 - (2)交通渋滞
 - ・平均混雑時旅行速度が20~30km/h
 - ・渋滞損失時間は1人あたり年間約30時間
 - (3)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は問題が大きい
 - (4)脆弱な国土での道路ネットワーク
 - ・災害時に緊急輸送道路のネットワークの確保は不可欠
 - (5)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

高速道路の利用状況

- 1) 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
- 2) もっと上手な利用が可能な高速道路
 - ・規格の高い道路の利用率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%、英20%、仏21%)
- 3) 高速道路が「使われていない」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・安全問題が顕在化
 - 地域の活性化への寄与が不十分

「使える」ハイウェイの提案

1) 「使える」ハイウェイの目指すもの

これまでのターゲット

【ネットワークを「つくる」】

- ・高速道路に全国各地から概ね1時間で到達できるネットワークを「つくる」

「使える」ハイウェイのターゲット

【ネットワークの最適利用・機能強化】

- ・ネットワーク全体の最適利用を図ることにより、渋滞の解消、交通事故の減少、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
- ・大型車の少ないまちの景観や観光地が創出

環境と調和した社会

- ・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)
- ・騒音や大気汚染のない沿道環境

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
- ・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の推進
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、S・A・P・Aの機能向上
- (3)物流の効率化

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が必要

「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

公益の理論の検証
新たな機能の技術開発

継続的な取り組みにより世界に誇れる我が国の道路文化の発信