

「高速道路のあり方検討有識者委員会」における課題提起の整理(案)

(①:4/9 ②5/11 ③5/19 ④5/30)

【将来のネットワークのあり方】

(長期的な政策目標の設定)

- ① 我が国の道路の政策目標(機能)を、長期的な視点からまず検討を行い、設定すべきではないか。
- ① 国際物流の動向を踏まえた、戦略的なネットワーク整備を進めていくべきではないか。特にアジアとの繋がりを重視し、日本海側を意識すべきではないか。
- ① 東海、東南海、南海地震など今後の震災への対応についても検討すべきではないか。
- ① 国際競争力や防災の観点からミッシングリンクの早期解消を図るべきではないか。
- ① 交通全体のネットワークの観点から検討すべきではないか。
- ① 震災の備えも重要であるが、真に必要なものであるか十分に見極めるべきではないか。
- ① これまでの14,000kmの整備目標を検証すべきではないか。
- ② 日本海側は既存の港湾を高速道路で繋ぎながらネットワークに使うのが有効ではないか。
- ③ 公共事業が減って社会保障費が増えていく過程になっていくと、社会保障費と公共投資との選択の問題が極めて現実の問題であり、既にネットワークが有効に機能している地域とそうでない地域の差をどのように考えるべきなのか。
- ① 経営形態まで議論の対象とするのか、前提条件を明らかにすべきではないか。

(整備の優先順位)

- ② 地域づくりのためには高速道路がいつ完成するかということは明示すべきではないか。
- ② 整備の優先順位を、これまではB/Cで決めてきているが今後はどう考えるか。
- ③ 高速道路整備の進め方はかなり複雑化しており、ルールを単純化すべきではないか。
- ③ ルールができると整備の順番が付いてくるが、防災、ミッシングリンク、4車線化などの優先順位をどのように考えるか。

【東日本大震災を踏まえたネットワークのあり方】

- ③ 震災の道路というものを通じた教訓を凝縮していきたい。三陸縦貫や東北自動車道の機能や、復旧のスピードを早めるために道路の質、ここを繋げておけばよかったなどの教訓みたいなものを絞り込んで整理してインフォームしていただきたい。
- ③ 災害時の機能を踏まえると暫定2車整備は課題があるのではないか。
- ③ 地域特性や防災の観点から、高速道路の規格はもっと柔軟にすべきではないか。
- ③ 通常時はネットワークが繋がっていいものではなく、スピードやキャパシティが要求されるが、非常時にはネットワークが繋がっていることが重要になるのではないか。
- ③ 異常時(台風、豪雪等)にも機能を発揮できるような規制のあり方や要求性能(耐候性)を検討すべきではないか。
- ③ 防災の観点から、高速道路と市街地のアクセスを考えるべきではないか。
- ③ 防災の観点から、優先順位、計画の見直し、規格のあり方を検討すべきではないか。
- ③ 周遊型の観光の観点や防災の観点からも、暫定でも繋げておくことが優先順位が高いのではないか。
- ② 震災対応のためには、インフラはある程度余剰なキャパシティを持つべきではないか。その場合は、誰が負担すべきなのか。
- ② 太平洋側と日本海側を結ぶネットワークの強化が必要ではないか。
- ② 今後の東北の空洞化を避けるために、日本海側と太平洋側のリンクが重要ではないか。

<宿題事項>

- ③ 緊急時のリダンタンシーを検討するために、迂回交通のデータをプローブデータを活用してきちんと把握しておくべきではないか。
- ③ 災害時のためには、道路とあわせて、ガソリンの供給の問題も考えるべきではないか。
- ③ 総合交通体系の観点から、震災時にフェリーなど船による物流がどのように機能したのか、次回にでも説明してほしい。
- ③ 都市高速についても、高速道路に連結する一体的なネットワークとしてしっかりと検討すべきではないか。
- ③ 高速道路と地域のアクセスが重要であり、今回、高速道路から大規模避難地、港湾、空港へのアクセス道路がどのように復旧したか整理すべきではないか。

〔道路構造等のあり方〕

- ① 長期的な政策目標を踏まえ、地域毎にふさわしい整備水準（構造）を検討すべきではないか。
- ④ 高速バスの信頼性を高めるためには、事故があれば直ちに止まる暫定2車線整備について路側帯の運用方針を見直したり、広域的なネットワークを活用するための方策が必要ではないか。
- ④ 海外における運用状況（バス優先レーン）、今日の震災や最新の技術も踏まえながら、今後の高速道路の姿、形について検討すべきではないか。

＜宿題事項＞

- ④ 国際化や東アジアとの関係の観点から大型コンテナの扱いが非常に重要になってくるが、日本海と太平洋側のリンクで通れない箇所もあり整理が必要ではないか。また、危険物についても高速道路を通れない箇所があり、整理が必要ではないか。

〔今後の整備手法のあり方〕

- ③ 外環を検討する際には東京都との役割分担を従来のスキームでやるのか、もう少し違う発想でやるのか考える必要があるのではないか。

〔政策目標を踏まえ、整備・管理、負担との関係を含めた料金のあり方〕

- ① 交通政策の目的は不変であり、それを実現するための手段を検討すべきではないか。
- ① 長期的な政策目標を踏まえ、これを達成するための料金、負担のあり方を検討すべきではないか。
- ① 高速道路については、料金や税金など財源のあり方、建設・管理や一般道路も含めた財源配分について検討すべきではないか。
- ① 高速道路は複雑な制度となっており、国民にわかりやすいものとするべきではないか。
- ① 高速道路における受益と負担の関係を明らかにした上で、公平な負担とはどうあるべきか議論すべき。
- ① 料金制度は、「わかりやすさ」と「公平性の確保」などトレードオフになる点に留意すべきではないか。
- ① 料金施策を議論する際には、負担する側の観点も含めて検討し、国民の中にある意識のギャップを埋める努力が必要ではないか。
- ① 一般道との関係を含めて、高速道路のネットワークや料金を検討すべきではないか。
- ① 高速道路料金については、正解があるわけではないので、政策判断に至ったプロセスの透明化と政策実施の評価をしっかりと行い、国民に示すべきではないか。
- ② IT技術を有効に活用した柔軟な料金体系に移行すべきではないか。
- ③ これからは観光が非常に大きなターゲット領域であり、特にドライブによる観光が非常に大事と考えるが、地域に立ち寄って貰うための乗り降りしやすい料金体系とすべきではないか。（上限千円は問題）
- ④ トラックの負担を変えず、より高速道路を使って貰うためには、高速道路料金を割り引いて、その分、燃料税の方で負担するといった考え方はどうか。
- ④ 大口多頻度割引のように不明確な形で割引きがなされていることが、料金設定の不信感を高めており、トラックは重要だから割引くとはっきり出すなど料金の目的について政策として明確に打ち出していくべきではないか。
- ④ 料金割引については、理論的な整合性と実際の経済活性化の両者の観点から検討するべきではないか。
- ④ 維持補修のコストは必要であるが、地方の高速道路料金は安くし、混んでいる所は高めにして、ネットワーク整備に回すという考えはどうか。

【無料化の社会実験や料金制度の評価】

- ① 高速道路の無料化は、他の交通機関への影響も考慮して検討すべきではないか。
- ① 高速道路の無料化は、高速道路の利用者以外の負担も求めることから、国民の理解を得つつ、慎重に検討すべきではないか。
- ① 料金割引や無料化実験については、成果や現状など事実関係をしっかりと整理すべきではないか。
- ① 料金制度やネットワーク整備については、様々な事実関係に基づき、広い視点に立った評価を実施すべきではないか。
- ④ 休日1000円で高速バスからマイカーに移る等の影響があったか。
- ④ 高速バス、ツアーバスなど、競争が激しくて価格競争が激烈な分野は、単に高速料金を引下げても、競争のための料金引下げの原資に使われてしまい、バスサービスの向上に繋がらないのではないか。

<宿題事項>

- ④ 高速道路の渋滞がどの程度深刻になると困るのかというシミュレーションをしているのであれば、そのデータを提供してほしい。

【その他】

- ① 今後の議論にあたっては、言葉の定義を厳密にして進めるべきではないか。
- ② 交通量だけでなく、高速道路と一般道路の空間のあり方(役割分担)についても地域戦略として検討すべきではないか。
- ② ボトルネック等の解消等により高速道路の利便性が高まると、地域によっては地盤沈下が生じる危惧もあるのではないか。
- ③ 高速道路周辺への企業集積は移転により進んでいるのか。であれば、地域内の格差を生じさせることになるのではないか。
- ③ 中京圏と関西圏のミッシングリンク解消による将来の産業展望をどのように考えるか。
- ④ 高速バスは鉄道との関係が大きいと思うが、高速料金を含めどのような要因で成長しているのか。
- ④ 営業用トラックが家用トラックよりも非常に輸送効率がよい点をはっきり打ち出すべきではないか。

<宿題事項>

- ④ 高速バスはどのような人(世代等)が利用しているのか、詳細が分かる資料を提供してほしい。