



道路ニュース

THE ROAD NEWS No. 549

平成27年8月号

発行所 全国道路利用者会議
〒100-0013
東京都千代田区霞ヶ関3-3-1
尚友会館6階
電話 03-3501-5611(代)
発行人 和田 浩
定価 20 円 (会員の購読料は会費に含む)

8月10日は「道の日」

国土幹線道路部会

「道路を賢く使う取組」中間答申

国土交通省は、今年1月に社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会で、『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針』をとりまとめ、公表した。

この基本方針について、パブリックコメントを通じて国民の意見、関係団体からの意見、高速道路機構・会社の業務点検結果、そして7月28日に開催された部会での議論を踏まえ、高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の中間答申をとりまとめた。

1. 道路をより賢く使うための取組

高速道路ネットワークの構築が進展する一方で、これまで以上に整備され、利用されている道路の機能が十分に発揮されていないこともあり、渋滞や事故等の社会的な損失が生じている。このため、財政的・空間的な制約下においてこれに対応するにあたっては、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体としてその機能を時間的・空間的に最大限に発揮させる「賢く使う取組」が重要である。

- (1) 賢く使う取組
- 道路を賢く使う取組を進めるにあたっては、我が国が直面する課題に対する今後の国土づくりの考え方を踏まえた上で、道路における課題を整理し、取り組むべき内容を検討していく必要がある。
- 1) 目指すべき国土の姿を政策
- 我が国が直面する①急激な人口減少・少子化と異次元の高齢化の進展、②グローバル化の進展、③巨大災害の切迫、④深刻なインフラの老朽化という危機に対し、国土づくりの方向性として、コンパクトネットワーク、地域の産業競争力強化、災害に対する安全・安心の確保、インフラの戦略的な維持管理・更新などの考えが示されている。
- こうした新しい国土形成を着実に進める上で、ICTを積極的に活用し、道路の高度化、高質化を進め、①新たな産業のプラットフォームを提供による雇用の創出
- ②他の交通モードとの連携による人流・物流の活性化
- ③平常時、災害時を問わず、安全・安心な道路マネジメントを実現
- などにより、様々な変化に対し、我が国の経済・社会システムのイノベーションを創出することが期待されている。
- 2) 道路の使い方の課題
- 我が国の道路は、他国と比較して車線数が少ないなど、依然としてネットワークが貧弱で、十分に使い切れていない状況にあり、①円滑に走行できない、②安全に利用できない、③使いにくい、④地域へのアクセスが不十分などの課題がある。

3) 高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針

高速道路を中心とした今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体としてその機能を時間的・空間的に最大限に発揮させる。そのために目標を掲げ、我が国が道路を賢く使う世界のトップランナーとなるという意気込みを持ち、先進的・先端的な取組に挑戦すべきである。

- 4) 高速道路を主な対象とした具体的な取組に向けて道路の使い方の課題を解決するため、今後さらに充実が見込まれるビッグデータを活用しつつ、賢く使う取組を具体的に推進する必要がある。
- ①科学的な分析に基づく集中的な対策によるボトルネックの解消
- ②ETC2.0を活用した本格的な交通需要マネジメントへの移行
- ③高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化
- ④備えの重点化と連携の強化による通行規制時間の最

短化

「使いやすさ」を向上するための取組

- ⑤最新の社会ニーズに対応した案内、休憩等のサービスの向上
- ⑥交通機関相互のシームレス化による人流・物流の活性化
- ⑦地域との連携促進のための取組
- ⑧高速道路と施設との直結等による地域とのアクセス機能の強化
- (2) 賢く使う取組を支えるために進める施策
- 1) 主要幹線ネットワーク

2. 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系

首都圏の高速道路は、①都心部の渋滞緩和のために整備された首都高速

②大都市圏を連絡するなどの、国土開発のために整備された東名高速等

③既存の国道の渋滞緩和や事故削減等のために整備された京葉道路等

が相互に接続することにより形成された道路ネットワークであり、昭和30年代から今日まで順次整備が進められてきた。

の強化

高速道路や国道を中心とした主要幹線ネットワークの強化、暫定2車線区間の機能強化を進めることが重要である。

- 2) 持続的な利用を可能とするための効果的・効率的な機能確保
- 主要幹線ネットワークを戦略的に維持修繕・更新し、経路誘導等により大型車の利用を適正化することが重要である。
- 3) 道路交通状況のきめ細やかな把握
- 道路交通センサスを中心とする現状の道路交通調査体系について、ICTの進展に合わせ、ゼロベースで見直すことが必要であり、道路交通状況のきめ細やかに把握することが重要である。

首都圏の高速道路は、おきながら、抜本的な見直しにより、賢く使うための料金体系へと変革すべきである。

(1) 現行の料金体系の課題

料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なっており、圏央道を経由するよりも都心部を経由した方が料金が安くなるなど、経路による差異が生じている。

については、高速道路がその機能を最大限に発揮し、道路ネットワーク全体を賢く使うことができる「三環状時代の新たな料金体系」の確立に向けて、整理すべきである。

- 1) 圏域共通の新しい料金体系の確立
- 「首都圏料金の賢い3原則」として、
- ①利用度合いに応じた公平な料金体系(対距離制を基本とした料金)
- ②管理主体を超えたシームレスな料金体系(「管理主体間の継ぎ目を感じない料金」)
- ③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系(「効率的・柔軟な利用を実現する料金」)

料金体系を実現するために、

①料金体系の整理・統一

料金水準や車種区分について、対距離制を基本として統一し、具体的料金水準については、大都市近郊区間の水準を参考に検討を進めるべきである。

②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

発着地が同一ならば、経路間の差異によらず料金を同一として、ターミナルチャージについても1回の利用に対して1回分のみ課すべきである。

施策、災害・事故発生時等における柔軟な料金施策、大型車の効果的・効率的な利用を促すための料金施策のような料金施策を実施することが必要である。

- 3) 料金体系の確立にあたっての留意事項
- 2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催、27年度末の圏央道概成、三環状完成を念頭に置きつつ、料金体系の確立に向けたロードマップを明確にする。
- また、環状道路の整備の進捗状況も考慮して、段階的な見直しや負担増に対する一時的な割引を実施するなど、激変緩和措置の導入も必要である。

その他、交通状況にあわせた割引・割増を行うなど、企画割引制度を柔軟に運用することについても検討する必要がある。

(4) 新たな料金システムの構築

様々な政策課題にきめ細かく対応できるよう、ETC2.0の普及を促進しつつ、ETCによる料金支払の義務化も検討するべきである。

また、オリンピック・パラリンピックなどの大型イベント時には、料金施策を活用した道路交通の平準化や分散化、道路交通需要の低減に向けた検討を進める必要がある。

圏央道(久喜白岡JCT~境古河IC) 開通によるストック効果(開通3ヶ月後)

圏央道の開通により、渋滞している都心通過を回避
観光や企業活動が活性化するなど、ストック効果が発現

平成27年度
「道路ふれあい月間」
推進標語

『いっしょに
道路から
贈り物』

最優秀賞

- ◇群馬方面へ成田空港間の高速バスは、現在、都心経由で運行されており、移動時間に差が大きくなっている状況。
- ◇次々とつながる圏央道の開通を睨んで、高速バスの運行ルートの変更や停留所の新設が検討されるなど、企業活動の活性化を後押し。
- ◇圏央道ルートへの変更に伴い、都心を通らず成田空港に直接アクセスできるよう、定時性の向上や時間短縮を期待しているとの声。

- 【効果②】
- 民需の拡大
- ◇広域的な観光交流の促進
- ◇沿線の観光バス事業者では、圏央道の開通を契機に新規バス購入による事業拡大を検討するなど、民間投資を喚起。
- 【効果③】
- 地域交通状況の改善
- ◇開通区間に並行して走行する路線バスでは、4車線で開通した国道4号春日部古河バイパス(新4号バイパス)や圏央道に交通転換が図られ、バス停間の定時性が向上。
- ◇路線バス利用者は、目的地への到着時間の遅れやバスの待ち時間が減ったことを実感。

- 【効果④】
- 企業活動の効率化
- ◇時間短縮効果
- ◇東北道との接続により、開通区間沿線から60分程度
- 【効果⑤】
- 「道路総合システムサービス」企業
- NICHIREKI
- 二チレキ株式会社
- 東京都千代田区九段北4-3-29 TEL 03(3265)1511代表