

## ■ 国土交通省の「高速道路のあり方検討有識者委員会」から中間とりまとめを発表

国土交通省は平成 23 年度当初に、今後の高速道路の整備、管理、料金、負担のあり方について幅広く検討するため、有識者から成る「高速道路のあり方検討有識者委員会」を設置し検討を重ねてきました。その中間報告が平成 23 年 12 月に発表されましたので、ここに御紹介します。

「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」の概要 H23.12.9

<中間とりまとめの基本思想>

- ①強しなやかで国際競争力のある21世紀日本の形成
- ②総合的な交通体系の中での道路システムの最適化
- ③持続可能なシステムに向けた公正な負担の実現

**I. ネットワークのあり方**

○ネットワーク再考の基本理念：

人口減少局面での国土の再編・強化

国土の信頼性向上

〔必要な機能〕 大都市・中心都市の強化・連携、空港・港湾等アクセス、都市間連絡速度60～80km/h、災害機能

○明確なプライオリティに基づく戦略的整備 ～最優先で取り組む2本柱～

- 1)「日本経済を牽引する拠点地域」として大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化
  - ①環状道路など抜本的対策の加速 ②ボトルネック箇所への集中対策 ③適用改善等の工夫
  - ※大都市・ブロック中心都市間は、災害時の相互バックアップのために多重化が必要
- 2)「**繋げてこそそのネットワーク**」を改めて認識し**脆弱な地域の耐震性を高め、国土を保全するネットワーク機能の早期確保** ⇒ 早期に繋ぐため、新たな整備の考え方を導入
  - ①走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用 ②簡易ICの増設 ③防災機能の付加
  - 〔留意事項〕 ICアクセス(主要な空港・港湾等)への連絡強化/高速道路と並行する国道などの連携

○今後の整備・管理の費用負担の方向性～公正で合理的な受益者負担の実現～

- ・道路整備による受益は広く地域に及ぶことから、高速道路の直接の利用者や自動車ユーザー全般の負担を基本とし、加えて自動車ユーザー以外の主体や便益を共有する地域からも負担
  - ・ミッシングリンク解消：地方部は税負担による無料整備  
大都市部(外環、名古屋2環等)は有料整備を基本  
※不足分は事業主体の責任を明確にしつつ税負担も活用
  - ・既設道路の機能強化(車線増設やIC増設等)：高速道路会社の管理区間は利用者負担を基本  
※都市高速の更新の際は、まちづくりと一体とするなど思い切った計画も検討
  - ・維持管理：無料整備区間は税、有料整備区間は利用者負担での対応が基本

**II. 今後の料金制度のあり方**

○今後の料金制度の基本的な考え方

- ・公正妥当な料金の実現と低減への努力
- ・安定的でシンプルな料金制度の構築
- ・弾力的な料金施策等による交通流動の最適化
- ・債務の確実な償還と将来の更新等への対応

- ・料金制度のあり方：対距離制を基本とし、水準(料率)は全国で共通/料率を高くする区間でも、他区間と大きな料金差とならないよう留意/交通需要等により料率を変動
- ・料金施策の方向性：様々な政策課題に対応するため、きめ細やかな料金とすることが妥当  
効果を精査した上で導入し、PDCAサイクルで評価、継続・見直しを検討
- ・更新費用等と償還の扱い：更新費用等への対応は、厳しい財政状況も踏まえつつ、償還期間延長、償還対象経費の見直し、償還後の継続的な利用者負担を含め、幅広く検討

○料金制度にかかる当面の課題

- ・当面の料金割引：現在の割引内容と効果を検証し、割引目的を一つ一つ明確にした上で整理  
3年後、仮に料金割引を継続するならば、様々な工夫が必要
- ・本四高速の料金：全国と共通の料金水準を目指し、海峽部も他区間と大きな料金差とならないよう配慮/NEXCOとの将来的な合併に向けて準備が必要/国と地方の出資継続が必要であり、過去の経緯を踏まえつつ、早急に合意形成を図るべき

**III. その他**

- ・道路網体系の再構築・PPP/PFIの導入検討等

国土交通省ホームページ内容を転記

報告書では、日本を取り巻く厳しい情勢と東日本大震災を踏まえて「これまでの延長線ではない形で、国家として道路インフラにどう向き合うか」という根源的な問が呈されている」と述べています。これからの日本の発展のため、私達はこの中間報告の内容を十分理解し道路事業に取り組んでいかなければならないと思います。

1. はじめに

今回、高速道路接続部における交通案内標識の設計事例として、利用者へのサービス向上を目的とした案内標識の設計をおこなう機会を得たので紹介します。

2. 業務概要と課題・問題点

当該業務は、新設線建設の一環として、既設線との接続部に設置する標識の設計業務です。

当業務実施における課題を下記に示します。

- ・ 現地は平日24 時間交通量が約75,000 台と非常に多いため、道路利用者にとって分かりやすい標識を効果的に設置する必要があります。
- ・ 利用者アンケートや関係機関の聞き取り調査を基に、標識に対する道路・交通管理者、高速利用者の要望に極力応える必要があります。(右表参照)

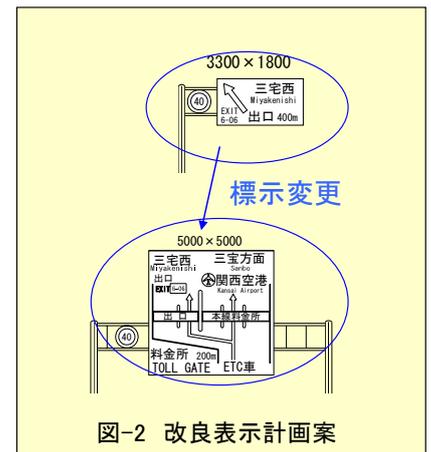
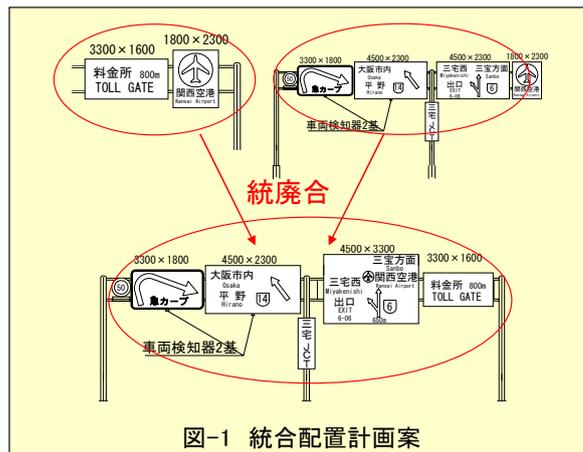
表-1 各機関別標識設置要望事項

関係機関	設置要望
道路管理者 (高速道路(株))	・ 計画基準(出口、分岐それぞれ400m, 800m手前に標識設置、分岐600m手前には文字情報板を設置)に従う ・ より経済的に有利な標示とする ・ 他路線の前例を重視する
交通管理者 (公安委員会)	・ 交通事故を防ぐことが第一優先 ・ 予算、前例に縛られない
高速利用者	・ 分かりやすいものを要求 ・ 前例は重視していないが、慣習があるため、一般的でない標識は理解し難い

3. 提案

見やすくなるように工夫提案した標識を段階的に示します。

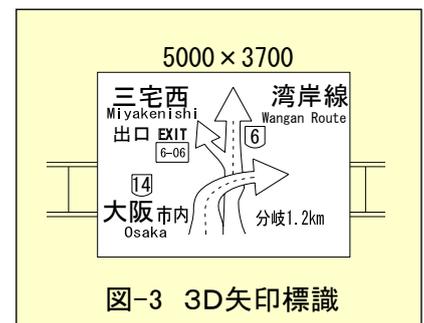
まず、設計基準の通りに統合配置した場合の標識標示を図-1に、これを簡潔にするために統合したものを図-2に、更に運転者が感覚的に理解しやすいように3D



手法を用いてより解りやすくした標識を示したものが図-3となります。

今回の提案では、利用者に分かりやすく、感覚的にも理解しやすい標示とするために下記の留意点を念頭に検討しました。

- ・ 近接しすぎて見えにくい標識は統合しました。
- ・ 標示内容が情報過多になるものは簡略化しました。
- ・ 標示に3Dの矢印を使用し感覚的に理解しやすくしました。
- ・ 規定にない標識も利用者のわかりやすさのために追加しました。



4. 評価

上記の標識配置、標示内容は現在協議中で最終決定ではありませんが、3Dの矢印標示は分かりやすく、オリジナリティのある標識標示として道路管理者、交通管理者とも高評価を得ております。

