

2024/10/23, 15:10-16:20

# 新たな道づくりへの期待

## ～高規格道路ネットワークと地域連携について～

東京工業大学名誉教授, 神戸大学名誉教授

朝倉康夫

[yasuoasakura@gmail.com](mailto:yasuoasakura@gmail.com)

# 1. 生活経済社会と道路整備・保全

- 社会をとりまく状況の変化
- 地域安全保障のエッセンシャルネットワーク
- 高規格道路の機能要件

# ネットワークのあり方を考えるうえで考慮すべき 「社会をとりまく状況の変化」

- リスクの増大:

- 人口減少, 少子高齢化, 労働力の減少,
- 災害の巨大化・激甚化, 気候危機・エネルギー確保,
- 社会インフラ(施設と制度)の疲弊

- ライフスタイルの変化:

- COVID-19の経験,
- 新たな働き方・住まい方(職業・居住地選択の変化?)

- 技術の進化:

- リアル社会と仮想社会の融合
- キャッシュレス化, ネットワーク化(connected), データ社会
- 自動運転・自動配送システム

# 地域安全保障(用語の定義)

## 国家安全保障: National Security

国家の独立や国民の生命・財産などに対して何らかの脅威が及ばぬよう手段を講じることで安全な状態を保障すること

## 国土安全保障: Homeland Security

巨大災害、重要インフラに対する脅威など様々なリスクから国土を守り、安全で持続可能な国土を実現すること(中間とりまとめ, p.19)

## 地域安全保障

人口減少や災害等のリスクに対する脆弱性が高い地方部において、持続可能な地域生活圏の確立を図ること(中間とりまとめ, p.26)

# 地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

- 次世代の高規格道路ネットワークの重点課題として「国土のリスクに対応する**国土安全保障**の確保」(p.19)
- ネットワークのシームレス化により「国土の連結強化」「地域生活圏の交流人口確保」「ネットワークの多重性・代替性の確保」を狙う(p.21)
- 多様なリスク(人口減少, 大規模災害等)の中で**地方部の生活圏人口を確保**する(拠点にアクセスできる)ための高規格ネットワークが必要(p.25)
- 広いエリアを高速で移動できるようになることで従来の都道府県等の**行政圏域を超えた新たな生活圏**の可能性

「高規格道路」の機能要件に反映

(1) 広域交流, (2) ネットワーク補完, (3) 拠点アクセス, (4) 地域連携, (5) 国土保全

# 高規格道路の機能要件

(中間とりまとめ, p.20)

(1) 広域交流: 広域圏内・広域圏間の連結を強化し交流を促進する路線

(2) ネットワーク補完: 全国的なネットワークを補完・強化する路線

(3) 拠点アクセス: 空港・港湾・リニア駅等の拠点へのアクセスを強化する路線

(4) 地域連携: 地域の連携関係を強化する路線

(5) 国土保全: 国土の適切な保全・管理のための路線

路線名	起点	終点	高規格道路の機能要件				
			広域交流	NW補完	拠点アクセス	地域連携	国土保全
中央自動車道西宮線 (名神高速)	東京都	西宮市	◎				
北陸自動車道 (北陸道)	新潟市	米原市	◎		●		
近畿自動車道名古屋大阪線 (東名阪・名阪国道)	名古屋市	吹田市	◎	●			
近畿自動車道名古屋神戸線 (新名神)	名古屋市	神戸市	●	◎	●		
近畿自動車道紀勢線 (紀勢道)	松原市	多気郡多気町		●	●		◎
近畿自動車道敦賀線 (舞鶴若狭自動車道)	三木市	敦賀市	◎		●		●
中国縦貫自動車道 (中国道)	吹田市	下関市	◎	●			
山陽自動車道 (山陽道)	神戸市	下関市	◎	●			
中国横断自動車道 姫路鳥取線	姫路市	鳥取市	◎	●	●		
関西国際空港線	泉佐野市	泉佐野市		●	◎		
中部縦貫自動車道	松本市	福井市	◎	●	●		
京奈和自動車道	京都市	和歌山市		◎	●	●	
西神自動車道	神戸市	神戸市	◎	●			
京都縦貫自動車道	宮津市	京都市	◎				
北近畿豊岡自動車道	豊岡市	丹波市	◎	●		●	
本州四国連絡道路 (神戸・鳴門ルート)	神戸市	鳴門市	◎	●			

## 2. 新たなみちづくり: 高規格道路ネットワークと地域連携の意義と課題

- 高規格道路ネットワークに求められる役割
- 機能要件の評価の重要性
- 高規格道路と沿道地域との連携強化

# 新たな高規格道路ネットワークに求められる役割

効率(smart), 安全(safe), 環境(sustainable)の  
三本柱(3S)は変わらない！

- 効率性(経済成長・物流強化)
- 安全性(交通事故の最小化)
- 頑健性(地域安全保障, homeland security)
- グローバル環境(低炭素な道路交通の実現)
- 社会的共生(利用者の多様性への配慮)

# 道路機能の評価の重要性

- 5つの機能要件の定量化・指標化
  - (1) 広域交流, (2) ネットワーク補完, (3) 拠点アクセス, (4) 地域連携, (5) 国土保全
  - 「広域交流」は「1時間到達圏域の面積拡大」?
  - 「地域連携」は「二地域間の旅行時間短縮」?
  - 交通量との連動は不要かも?
  - B/Cと併記する形で(事前)評価プロセスへの組み込み
- 事後評価(evidence based policy making)の重要性
  - プローブデータ等の利用者行動データの高解像度化(ETC2.0プローブデータでは不十分)と継続的蓄積
  - データのオープン化/共有化による客観性の向上, 道路関係者以外(ex. 地域のビジネス関係者)のデータ利用の促進
  - 地域の道路利用者参加型のデータ収集, 整備効果の理解促進

# 高規格道路と沿道地域との連携強化

- 利用促進
  - 目的地(滞在地)としての沿道施設の魅力増大, 高速道路が複数施設をリンクすることによる周遊魅力の増大
  - 高速道路側だけが料金割引等で利用者へのインセンティブを負担するのではなく沿道施設も適正に負担することが重要
- 需要調整
  - 沿道施設に需要を貯留(プール)し出発時刻を調整する
  - 沿道施設での滞在時間が延びることで地域にも経済的なメリットが発生
- 課題
  - 個々の施設が自由に利用者にインセンティブを与えると需要の時間的・空間的偏在が発生する可能性がある
  - 沿道地域全体と高速道路が一体となった運用方策を検討できるスキームが必要
  - 高規格道路へのアクセス道路や生活道路の継続的な維持・管理が重要