

■第30回オンラインセミナー新春講話会

「高規格道路ネットワークの計画と課題」

一般財団法人 日本みち研究所 理事長

朝倉 康夫 氏

本講演では、「高規格幹線道路ネットワークの計画と課題」をテーマに、日本の道路政策の歴史的経緯と現状、そして今後の方向性についてお話しいたします。



① 高規格幹線道路ネットワークの歴史的背景

日本の高規格幹線道路の議論は、1956年のワトキンス調査団報告に遡る。この報告書では、日本の道路の劣悪さが厳しく指摘されるとともに、有料道路制度の経済的有効性が明確に示されていた。この点が、現在にもつながる重要な出発点であると考えている。

② 高規格幹線道路の機能と未解決の課題

1987年の第四次全国総合開発計画で示された高規格幹線道路ネットワークの機能要件は、現在でも妥当性を持っていると認識している。一方で、2023年時点の整備率は約87%に達しているものの、(1) ミッシングリンクが依然として残っていること、(2) 暫定二車線区間が多数存在していること、(3) 慢性的な交通混雑が解消されていないこと、が課題として残っている。

③ ミッシングリンク整備の難しさ

有料道路制度については、区間単位で見ると、整備費用が非常に高額な区間や、利用交通量が少ない区間では、料金収入のみでの償還が難しいという現実がある。今後は、料金収入以外の財源を前提とした制度設計を行い、その妥当性を説明していく必要がある。

④ 社会をとりまく状況の変化

人口減少・高齢化、災害リスクの増大、制度の老朽化、ライフスタイルの変化、デジタル技術の進展など、社会を取り巻く環境は大きく変化している。こうした状況を踏まえ、高規格幹線道路ネットワークの在り方そのものを再構築する必要があると考えている。

⑤ 新たな高規格道路ネットワーク

2023年の国土幹線道路部会の中間とりまとめでは、新たな国土形成計画に掲げられた国土構造の基本構想「シームレスな拠点連結型国土」の実現に向けた新たな高規格道路ネットワークの考え方が示された。14,000kmの高規格幹線道路と10,000kmの地域高規格道路を一体的に捉える視点は、今後の議論において重要な方向性になる。人口減少、大規模災害等の多様なリスクの下で、地方部の生活圏人口を確保するための高規格道路ネットワークに適用されるべき「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」という新たな考え方が導入された。

高規格道路によって行政界を超えた生活圏が形成されれば、単独の自治体では維持が難しい高度医療や都市機能へのアクセスが可能になるものである。

⑦ 技術進展と道路ネットワークの将来像

自動運転や運転支援技術、データ利活用の進展により、商用車両を中心に自動運転の実装が比較的早期に進む可能性がある。一方で、車間距離の拡大などによって道路交通容量が低下する可能性もあり、車両と道路が協調した交通マネジメントが不可欠になる。

⑧ 実現のための制度・人材

実現に向けて、道路整備効果の多様性を反映できる評価手法やプロセスの構築、安定的な財源の確保、実務（産、官）人材の育成や新しい技術に対する正当な評価、インセンティブの付与等による人材確保・育成が重要である。

【質疑応答】

（福田専務）

講演資料の中で示されたサービス施設と自治体の人口規模の図表を見て、北海道滝川市に出店したスターバックスを思い出した。市町村単体の人口規模だけを見ると成立しにくいように思うが、高速道路による移動のしやすさを前提に、周辺都市からの来訪者を含めた「新しい生活圏」の形成が期待されていると考えられ、講演で示された生活圏人口の考え方の事例と考えてよいのでしょうか。

（朝倉理事長）

交通サービス、とりわけ高速道路の整備によって行動圏域が拡大し、結果として到達可能な人口が増えることで、新たな生活圏が成立する可能性は十分にあります。また、特定の集客施設が立地することで、それを目的に訪れた人々による他の活動も誘発され、地域にとって新たな人の流れが生まれることも期待できます。また、北海道では、高規格道路に暫定二車線区間が多く残っていますが、そのような区間の安全性やサービス水準を向上させることができれば、生活圏の広がりは一層大きくなる可能性があります。

（福田専務）

南海トラフ巨大地震のような広域災害を想定した場合、高度医療拠点や防災拠点と高規格道路ネットワークは、どのように整理されているのでしょうか。

（朝倉理事長）

「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」の概念には、防災拠点と高規格道路ネットワークの関係について直接言及はされていませんが、拠点間の連結性を強化するという意味では内包されているといえます。能登半島地震を踏まえた緊急提言では、高規格道路と道の駅などの防災拠点との関係について議論されています。ネットワーク整備と拠点

機能の充実を「両輪」として進めることが重要です。

（福田専務）

人材の育成・確保について、第6次社会資本整備重点計画では、インフラを持続可能なものにするためには、インフラを支える主体（地方自治体、建設業）の確保・育成をポイントして書かれている。

交通分野では、官民ともに技術者不足が深刻化しています。交通工学やデータ解析に精通した実務人材を、今後どのように育成・確保していくべきでしょうか。

（朝倉理事長）

インフラの持続可能性について、人口減少が進む地域では、災害時に対応できる人材や資機材を、平時から一定程度維持しておくことが極めて重要です。そのためには、地域ごとに一定の自立性を持った体制を構築する必要があります。

人材育成については、大学側の役割も大きく、交通工学などを学ぶ学生自体は一定数存在しています。しかし、産業界や行政側がそうした人材を活かそうとする姿勢や受け皿を持たなければ、実務で力を発揮できる場は生まれません。社会全体として技術や専門人材の重要性を正しく評価し、理解を深める必要があります。これは日本に限った問題ではなく、海外でも同様の課題が顕在化しています。交通分野に限らず、社会インフラを支える人材の重要性を共有していくことが不可欠だと考えています。

本開催概要は日本みち研究所の責任でまとめています。