

高速道路を活用した地域活性化

浜田 誠也

プロジェクト推進部 部長

1 はじめに

我が国の高速道路は、高規格幹線道路の全体計画14,000kmのうち約60%が開通しており、主要路線については概成した段階にある。今後の整備予定路線は地方都市間との連絡強化、大都市近郊の環状道路の整備、重要港湾空港とのアクセス強化、重要区間の代替ルートの形成、混雑区間の解消など、さらなる機能強化を目指したものである。平成17年10月には「道路関係四公団民営化推進委員会」の提言を受け、道路四公団の民営化が行われ、高速道路事業の採算性の向上や利用者の利便性向上、高速道路が通る地域の活性化に寄与することがより一層求められている。

本稿では、当機構の自主研究として、現在の高速道路サービスの枠にとらわれない、新たなサービスの可能性について、とりまとめたものを紹介する。

2 高速道路の課題とこれからのあり方

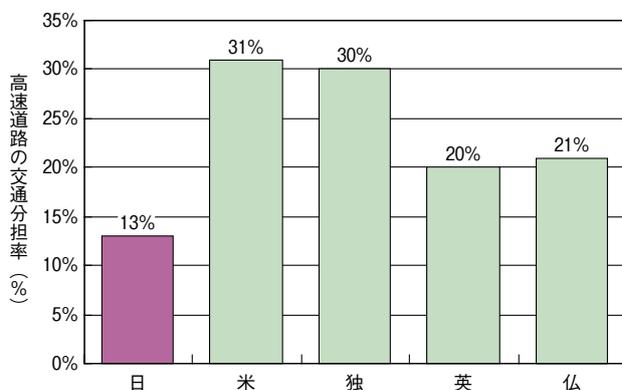
2-1 高速道路事業の現状

高速道路の整備延長が増加するのに伴い、道路の維持管理費は増大する傾向にある。アセットマネジメントの導入により、長期的・戦略的観点から最適な保全計画を策定・実施し、維持管理費を抑制したり、道路維持管理を民間企業へ委託する等を行うことで、維持管理費縮減への取り組みがなされているところではあるが、支出抑制とともに収入増加策を合わせて行うことで、事業性の改善を図る必要がある。

収入増加を考える上では、高速道路利用収入の増加と高速道路関連事業による収入の増加が想定されるが、我が国では高速道路が十分に利用されているとは言えない状況にある。我が国の全トリップ数に対する高速利用ト

リップは13%であるのに対して、欧米では20~30%であり、交通特性の違いがあるとは言え、明らかに低い値となっている。さらに、我が国の高速道路のIC間隔は全国平均で約10kmであるのに対して、欧米諸国では2~3kmである。高速道路が通過する市町村のうち約4割にはICが無い状況にある。また、高速道路をより多くの方に利用して頂くためには利用料金についても検討する必要がある。ある民間企業が調査した結果に拠れば、設定価格に対して「高くて許せない」と回答したものの第1位が高速道路料金(53.3%)となっており、消費税(46.3%)や医療費(35.9%)などよりも割高感を感じている。

高速道路関連事業による収入(平成13年)を見ると、営業収入の97.7%が料金収入であるのに対して、SA・PA事業などの関連事業は2.3%に留まっており、イタリア・オーストラリア(7.8%)と比較しても低い水準となっている。民営化後のJRでは運輸業以外の関連事業(ショッピング、駅スペース活用など)が増加しており、平成13年度の実績では収入の30%近く(約7,500億円)を運輸事業以外で得ている。



※日：2003年、米：2001年、独：1998年
英：2001年、仏：2001年

図1 日本および欧米先進国の高速道路交通分担率

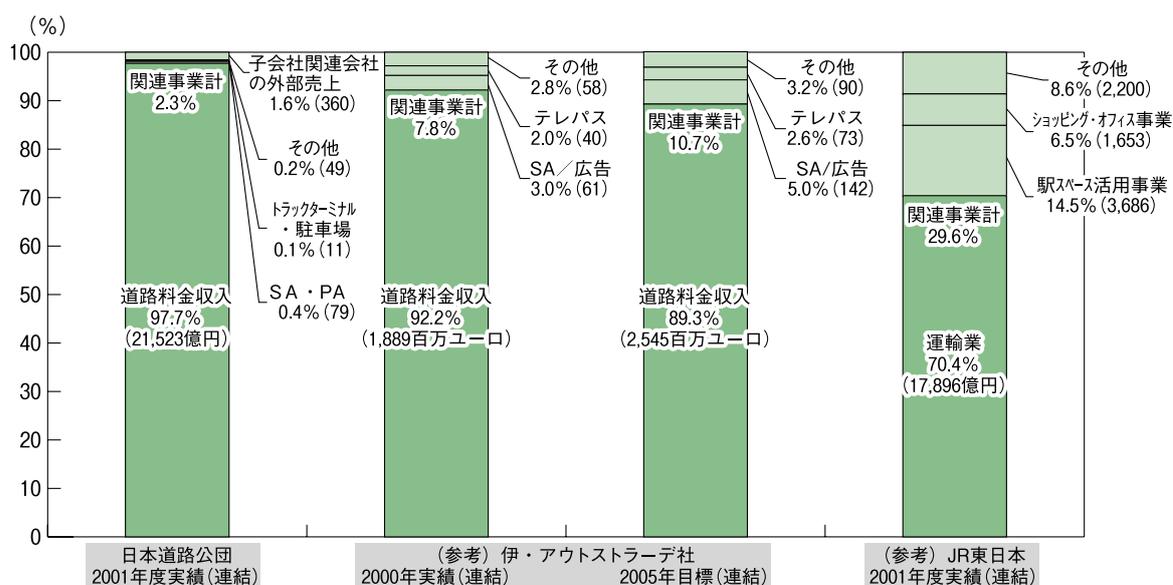


図2 日本道路公団の営業収益の構成

出典：都市再生本部資料

2-2 高速道路事業の課題と改善のための視点

民営化された高速道路会社は収益性を求められており、先に述べたように事業性改善のためには、①維持管理コストの縮減、②利用率の向上、③収益事業の多様化が重要な課題である。これらの課題のうち、①は既に高速道路機構や高速道路会社において検討が進められている事項であるが、②③は【視点1】利用者に目を向け、もっと便利にもっと身近な高速道路とするとともに、【視点2】高速道路の存在する地域の利便性向上にも寄与するべく、地域に根ざした高速道路の実現を目指すことが、課題に対応した事業を創出することに繋がるものと考えられる。

3 高速道路を活用した地域活性化サービス

3-1 地域活性化サービス案

「利用者に目をむけた高速道路事業」および「地域に根ざした高速道路事業」という視点から高速道路の持つ機能や資産を勘案し、高速道路を活用した地域活性化メニューを検討した。抽出された地域活性化メニューについては、①料金制度、②道路構造、③公共交通との結節性強化、④魅力ある目的施設設置、⑤余剰空間・インフ

ラ活用、⑥情報の有効活用の6項目に分類した。(表1参照)

これらの地域活性化メニューは各々が密接に係わっており、単独で実施されるのではなく、幾つかのメニューが組み合わせられることで効果を発揮するものである。

全国で進められているスマートICのように、高速道路ネットワークへのアクセスポイントとなるICを整備拡充することで、高速道路の利用機会を増やし、かつ時間帯割引や往復割引、周辺観光施設とのパッケージ割引等により、より多くの利用者に多頻度に高速道路を利用してもらおう。さらに、物販・飲食事業の充実等、SA・PAの新たな事業展開を図ることで、SA・PAを休憩施設という位置付けから、地域行政や企業と協働で観光の目的施設へと発展させることも考えられる。

さらに、自家用車だけでなく公共交通での移動を支援するため、高速道路と一般道が近接している場所やSA・PAに、高速バスと路線バスの乗り換えを促進するターミナル機能(公共交通結節点)を整備する。バスを利用した観光の促進、鉄道路線がない地域における、公共交通での高速道路利用の利便性向上を可能とするなど、各々のメニューの組み合わせが、より大きな効果を生む。

これら各々のメニューで得られる効果は、道路利用者だけでなく、道路管理者、沿道地域、民間企業等に対しても便益をもたらすものとする。

表1 高速道路を活用した地域活性化メニュー案

項 目	地域活性化メニュー案	
料金制度	ETC を活用して、高速道路の料金を割り引くことにより、利用促進を図る前払い割引や長距離割引などはすでに導入されており、今後もマイレージ割引など様々な割引制度が導入される見込みである。	<u>(1) 往復割引運賃の設定</u> <u>(2) 周遊券の設定</u> <u>(3) 入場セット券の設定</u> <u>(4) 閑散・繁忙期料金の設定</u> <u>(5) 途中下車制度の設定</u> <u>(6) 乗継割引制度の設定</u> <u>(7) ERP の導入</u>
道路構造	新たな IC を整備し、IC 間隔を短縮することで、利用者の利便性を向上する。また、小型車専用道路など新たな高速道路の形態による整備促進などについて検討する。	<u>(1) スマート IC の導入</u> <u>(SA、PA と一般道のアクセス確保を含む)</u> <u>(2) 小型車専用道路による道路整備</u> <u>(3) ダイヤモンド型 IC の導入</u> <u>(4) 車線数の見直し（供用車線数の削減、分離 2 車線の道路整備）</u>
公共交通との結節性強化	高速道路利用者の利便性を向上させる施策として、鉄道、バスなど他の交通機関との連携を強化する	<u>(1) 高速バス停留所へのアクセス性向上</u> <u>(ターミナル設置、他交通手段との結節性向上)</u> <u>(2) 高速バス利用者への情報提供の充実</u>
魅力ある目的施設設置	開放型 SA 等においては、地域の拠点となる施設整備等を図る。 SA・PA 等において、各種サービスを展開することによって高速道路利用者の利便性向上を図る。	<u>(1) 物販・商業施設の充実・拡大</u> <u>(2) 行政サービスの提供</u> <u>(3) 医療福祉サービス提供場所の拡大</u>
余剰空間・インフラ活用	高架下、道路上空、IC・SA・PA 等の用地を活用して、多目的な運用を図る。住宅、駐車場等の整備により事業収入を確保することのほかに、自治体等に提供し、公共施設を整備することなどが考えられる。	<u>(1) 余剰空間の活用</u> <u>(2) 光ファイバー芯線の貸与</u>
情報の有効活用	高速道路上および SA・PA 等において情報提供を充実する。情報板等従来の情報提供機器の拡充を図るとともに、インフォメーションシャワー、FM ラジオなど新たな媒体による情報提供を実施する。また、交通情報だけでなく、地域情報など多様な情報提供を実施する。	<u>(1) 提供情報の充実</u> <u>(2) 情報提供施設新設、増設</u> <u>(3) 旅行案内・旅行代理店</u>

※太字下線の地域活性化メニューは特に観光と密接にかかわるもの。

3-2 観光支援の一例（道路版交通公社サービス）

高速道路を活用した観光という観点から言えば、旅行案内・旅行代理店事業がビジネスとして興味深いものである。観光情報の提供だけでなく、旅行プランの立案・提供、観光ツアーの紹介、コーディネイトなどのコンサルティングサービスを行い、観光地域を訪れる観光客の増加を図る。例えば、インターネット環境を活用した方策として、利用者に家族構成や利用者の嗜好情報を登録

してもらい、出発地と目的地を設定すれば、利用者の嗜好情報に基づいた旅行プランを提案するものである。

これをビジネスとして確立するためには、運営費用を何らかの形で賄う必要がある。旅行プランに盛り込む観光施設や商業施設などからの広告収入のほか、利用者に提供する情報のレベルに応じて利用者から徴収することも考えられる。無料の場合は道路交通情報と沿道の観光施設情報のみの提供に留め、有料の場合は、道路交通情報に限らず、観光、地域物産品や宿泊予約案内、気象、駐車場情報、時間帯割引を活用した最も効率的なタイム

表2 地域活性化メニューと期待される便益（メニューの評価軸）

新規軸 期待メニュー			期待される便益（期待メニューの評価軸）																		
			道路利用者							道路管理者				沿道地域			一般の民間企業				
			利用料金の低下	所要時間の短縮	走行安全性の向上	ドライバー快適性向上 (快適度の増大)	自由度の増加	安心度の増加	利便性の増加	コスト削減		収入増加		産業の発展			環境改善・環境負荷の軽減	事業コスト削減	収入増加	事業安定性の向上	ビジネスチャンスの拡大
										渋滞対策費用の縮減	環境対策費用の縮減	道路整備費用の縮減	道路維持管理費用の縮減	通行料金収入の増加	付帯施設利用料の増加	観光産業の発展					
料金制度	閑散、繁忙期料金設定1 (時間的集中の軽減)	都市内高速	●	●	●					●	●					●			●		
	閑散、繁忙期料金設定2 (季節的集中の軽減)	縦貫道 観光有料	積雪寒冷地 沿岸部 観光都市	●	●	●					●	●				●			●		
	乗継割引制度の導入	都市内高速		●							●	●			●	●		●	●		
	往復利用割引料金の設定	縦貫道		●							●								●		
	入場セット券による割引		観光都市	●				●									●		●		
	途中下車制度の設定	縦貫道						●						●					●		
道路構造	小型車専用道路による道路整備	都市内高速		●						●	●	●	●		●			●	●		
	スマートICの導入	全てに該当	●	●						●	●	●	●		●	●	●		●		
	追越区間付き2車線の高速道路の導入	端末横断道 拠点有料道	山間部 港湾都市	●	●						●	●	●	●		●			●		
魅力的施設設置の目	物販・商業施設の充実拡大	全てに該当										●	●	●	●		●	●	●		
	行政サービスの提供	全てに該当										●	●	●	●						
	医療福祉サービス提供機会拡大	縦貫道						●	●				●				●	●			
公共交通の活性化	高速バス停留所へのアクセス性および利便性向上	縦貫道					●	●		●									●		
	活用	余剰空間	余剰空間の活用	全てに該当									●				●	●	●		
情報の有効活用	光ファイバーの活用	全てに該当											●				●		●		
	広告事業の実施	全てに該当											●	●					●		
	DSRCを活用したスマートコミュニケーションサービスの実施	全てに該当		●	●	●				●					●	●	●		●		
	規程不良時の梯団誘導の実施	縦貫道	積雪寒冷地	●									●					●	●		
	旅行案内、旅行代理店の運営	全てに該当		●									●	●	●		●		●		

①PCで予約

- 予約時に、旅行情報、mapコード、渋滞予測情報を入力
- SA/P Aお食事券の発行



②目的地まで高速道路で移動

- ETCで料金課金
- 旅行パック特別料金（早朝夜間割引などの時間外でも割引適用）
- SA/P Aではサービス券でお得にお食事



温泉宿・ホテル

③目的地到着

- 宿泊施設が予約されているので楽々チェックイン
- 宿泊料金も旅行パック特別料金
- さらに、パック料金でもマイルがたまる

オートキャンプ場



図3 道路版交通公社サービスのイメージ

スケジュール等、多様な情報をユーザーの嗜好に合うように組み合わせて旅行プランを提案する。出発後はSA・PAでの情報提供の他、宿泊予約変更などのサービスを行うことも考えられる。

4 おわりに

高速道路を活用した地域活性化では、「利用者に向けた高速道路（使いやすい高速道路へ）」「地域に根ざした高速道路（地域活性化に資する高速道路へ）」といった視点から、これからの高速道路におけるサービスを抽出したものである。また、高速道路事業者を含め道路に係わる関係機関においては、民営化が行われた今、道路サービス提供者として、地域活性化や観光振興など事業推進を行うことが重要である。

今後は、提案した施策が導入され、利用しやすく、地域活性化に資する高速道路が実現することを期待したい。