

IATSS三十周年によせて

既存ストックの有効活用

橋本鋼太郎 首都高速道路公団理事長

1964年東京大学工学部土木工学科卒業、建設省入省。93年近畿地方建設局長、95年道路局長、96年技監、98年建設事務次官、2001年首都高速道路公団副理事長、2002年首都高速道路公団理事長。現在公団の民営化、経営の健全化を役職員一体となって推進している。



首都高速道路の供用延長は283km、大部分が4車線の自動車専用道路(平均車線数4.44)である。1日当たり交通量は料金圏別の総利用台数は112万台、トリップで見ると97万トリップである。利用台数は平成2年度から10年以上の間110~116万台で推移している。

1車線の交通容量は利用実態から1,600台/時と想定すると、首都高速全線の1日当たり可能走行台キロは $1,600\text{台/時} \times 24 \times 4.44 \times 283\text{km} = 4,830\text{万台キロ}$ 、実際の1日当たり走行台キロは2,060万台キロ。ちなみに、1台当たり走行距離は18.4km、1トリップ当たり走行距離は21.2km、稼働率を計算すると $2,060\text{万台キロ} / 4,830\text{万台キロ} = 0.43$ 。この値(43%)は意外と低いと思う。

首都高速は、中央環状新宿線、横浜環状北線、川崎縦貫等の整備を進めており、中央環状品川線を整備すれば平成20年代前半には322kmのネットワーク(平均車線数4.39)を形成することとなる。1日当たり可能走行台キロは前記のように計算すると、5,440万台キロ。実際には路線ごとの需要の差(50~90%)、夜間の需要低減(45%)があるので、現実的可能走行台キロは3,480万台キロ(64%)と試算される。それにしても、現在の走行台キロに対して $2,060\text{万台キロ} / 3,480\text{万台キロ} = 1.69$ 倍と大幅に利用拡大が可能と見込まれる。

そのためには需要に対応したジャンクションの改良、渋滞区間の車線増、適切な情報提供、さらに各種割引料金を含め利用しやすい料金制度の導入が併行して必要となる。バランスのとれたネットワーク、サービスの向上、弾力的な料金制度により首都高速はさらに多くの人々に利用していただくことが可能である。これにより、一般道路の交通負担が軽減し、輸送効率の向上、交通事故の減少、沿道や地域の環境改善が図られる。首都高速の平日昼間の平均走行速度は渋滞があるとはいえ都内で43km/時と一般道路の20km/時程度と比べて円滑で停車回数も少なく排ガス物質の削減など沿道環境の改善に役立っている。

また、死傷事故については、全道路平均で120件/億台キロに対して首都高速は約29件/億台キロと1/4の低い水準にある。さらに死亡事故については、平成15年の都内の交通事故死者数は320人であるが首都高速の都内分は10人と3%であり、道路交通分担率が約27%であることを考慮するときわめて安全性が高いと言える。

首都高速は1959年以来整備を進め平成15年度までに283km、約7兆5千億円の資産を保有するに至った。この巨額の道路資産を一層有効活用することで首都圏のより円滑な安全なかつ環境にやさしい交通を確保することができる。弾力的で利用しやすい料金制度が必要であるが、これは現在推進しているETCの普及で見通しが立ってきた。

公共的サービスの基本的目的は料金収入拡大重視ではなく、永年にわたって整備してきた資産の稼働率を最大限に上げて利用者便益最大を図ることであり、社会的使命は経済の効率化、安全の確保、環境の保全を道路整備全体で総合的に達成することである。現在の首都高速のネットワークは10本の放射道路が一点のランドアバウト(ロータリー)に集中している構造である。中央環状を早期に完成させて、利用距離を加味した対距離料金制の導入等により多くの人々に利用していただ

き、社会に貢献すべきと考える。

アジアの各地域、例えば香港、上海、北京、シンガポール、ソウルなどの空港、港湾、高速道路などの社会インフラの著しい充実にわが国も目を覚ます時節である。