

高速道路の未完成路線の評価に関する問題;方法論と交通量予測*

主査 岡野行秀(東京大学名誉教授)

高速道路の一部区間のみが開通している未完成路線の評価は、当該路線が他の路線に接続し、さらにネットワークの一部を構成した段階を考慮することなく行われるのは全く以って適切ではない。高速道路の整備・運営主体の評価にもこの観点忘れられてはならないのである。相対的な重点を前者に置き、高速道路整備の方法論に関する再検討を行った上で、伊勢湾岸自動車道をケースにして交通量の推移、需要予測結果の検証を試みたのが本研究である。

1章は本研究の目的を示したものであり、研究会立ち上げの直接的経緯を紹介することによって、われわれの問題意識を明らかにした。具体的には、部分供用下での伊勢湾岸自動車道の評価を「過小」な需要見通しで行うことについての問題点の検討が必要であると示した。2章は実証研究の準備としてネットワーク、ネットワーク財、ネットワーク効果の定義、意義を代表的な文献をひも解くことにより整理した。ここからも、高速道路の採算性の評価はネットワークをベースに行われるべきであることが確認された。3章は高速道路事業を評価する上での前提となる、わが国での高速道路整備の方法論を改めて考察した。民営方式ではなく公団方式で始められたわが国の有料道路政策の中で、とりわけ高速自動車国道で採用されている時間的プールと路線間(空間的)プールの結合である料金プール制の本質を明らかにした。また、画一料率プール制での課題、全体評価と *peacemeal* 評価の問題についても論じた。さらに、わが国の有料道路政策の大きな変更となった道路関係四公団改革の評価の一端を再考し、現行の上下分離方式を鉄道でのケースの対比において論じた。

本研究で最も力点を置いた4章では、伊勢湾岸自動車道の交通量分析、採算性分析を試みた。供用区間の増加に応じた交通量の推移を実績データから辿り、ネットワークの延伸、連結度の向上によって交通量が増えていることを確認した。将来予測については、予測手法として、各ゾーン間の将来発生・集中交通量予測の第一段階、各ゾーンペア毎の高速道路への転換率、高速道路利用経路分担率、QVを考慮したシミュレーションの3つの流れから構成される第二段階の解説を行い、その信頼度の高さ、したがってネットワーク効果の把握可能性の高さを確認した。その上で、NEXCO 中日本社の需要予測が相当に高い精度をもって行われたと評価されうること、伊勢湾岸自動車道の便益/費用比 2.7 も妥当であること、伊勢湾岸自動車道の 2009 年度の年間営業収支差が NEXCO 中日本社だけでなく、高速道路機構の高速道路全線の採算性に大きく貢献していることを確認した。

本研究会では、参加メンバー間での問題意識を共有するためのフリー・ディスカッションから始めて、高速道路政策、高速道路の整備・運営について豊富な知見と経験を持つ方々からのヒアリング、意見交換を行い、それらをベースに研究会での議論を通して報告書が作成された。その限りでは、理論と実務の融合が少なからず図られた成果となっている。