

第3回 新東名夢ロード懇談会

～ 開催報告 ～

2008年3月26日



1. 開催概要

○開催日時

2008年3月14日(金) 10:00~12:00

○場所

芝パークホテル 別館2階「ローズルーム」
港区芝公園 1-5-10

2. 委員構成

- 座長 森地 茂 政策研究大学院大学 教授
- 委員 池内 克史 東京大学生産技術研究所情報・エレクトロニクス系部門
先進モビリティ(ITS)連携研究センター 教授
- 加藤 順介 (株)小糸製作所 取締役相談役
- 神野 信郎 中部経済連合会 副会長(代理)
- 川嶋 弘尚 慶応義塾大学理工学部管理工学科 教授
- 苦瀬 博仁 東京海洋大学流通情報工学科 教授
- 平野 次郎 学習院女子大学国際コミュニケーション学科 教授
(元NHK解説委員)
- マリ・クリスティーナ 異文化コミュニケーター、
地域・都市・まちづくり研究所所長(欠席)
- 森川 高行 名古屋大学大学院環境学研究所
都市環境学専攻 教授
- 横山 雅子 (株)マックス・ヴァルト研究所 代表取締役社長
- 渡邊 浩之 トヨタ自動車(株) 技監

(敬称略、五十音順)

3. 新東名夢ロード懇談会の主旨

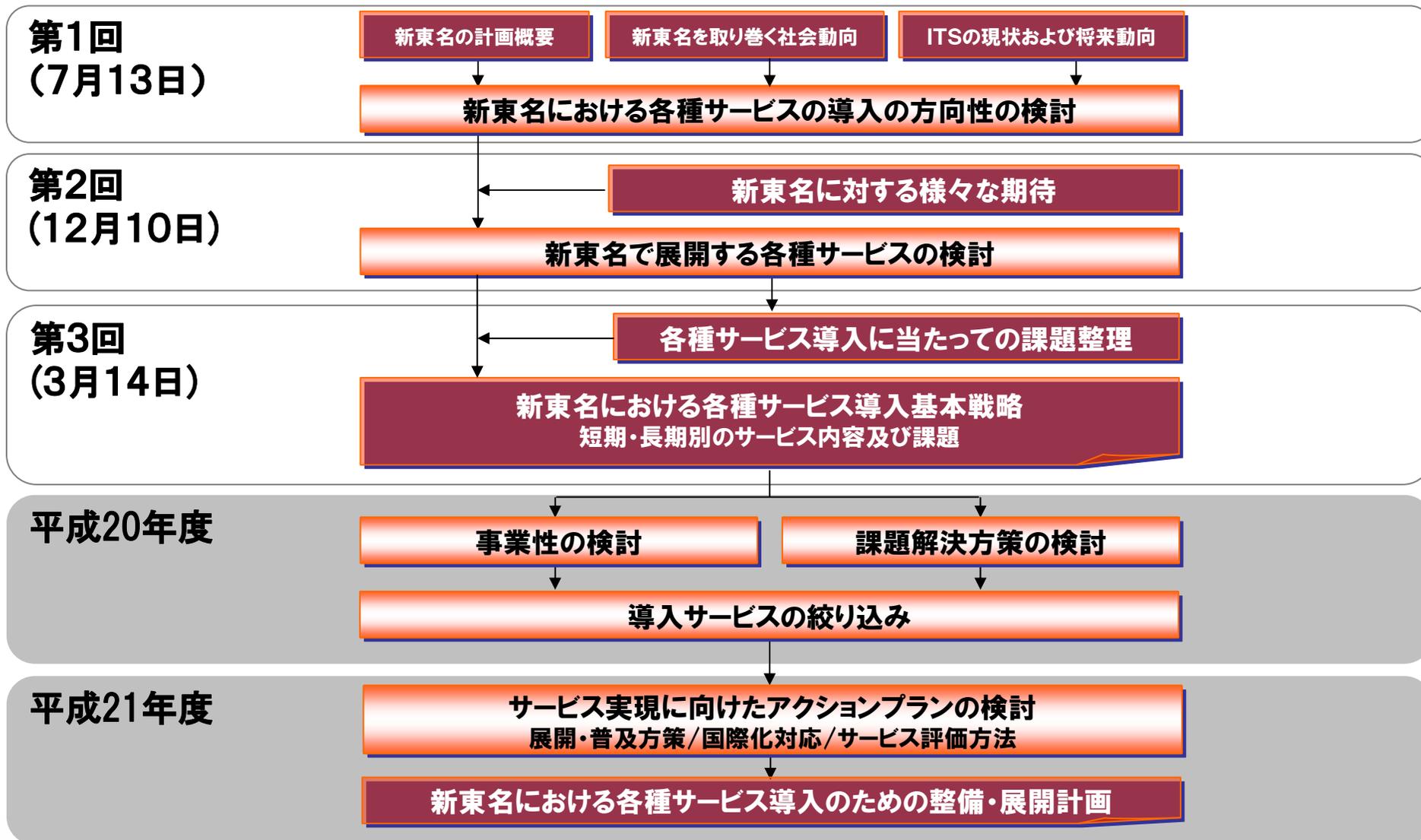
【背景】

- 新東名高速道路は、今後のわが国の基幹的な道路ネットワークの一翼を担うものであり、特に物流の利用が多いものと予測されている。
- 一方、カーナビゲーションシステム・VICS、ETCといったITSの普及が進んでいる。ITSで想定されているサービス体系には、安全運転の支援、商用車の効率化、道路管理の効率化など、新東名への適用が有効なものもあると想定される。
- すなわち、新東名を単に現東名高速道路の補完機能に留めることなく、今後の社会、経済の動向を踏まえ、日本の最先端技術を活用した将来の道路交通システムを具現化する場として展開して行くことが重要である。

【主旨】

- わが国が世界に誇るべき社会資本である新東名において、「世界をリードする高速道路システム」を構築するため、新東名に相応しい夢のある各種サービス及びその展開の方向性等について、有識者の方々にご議論いただく。

4. 新東名夢ロード懇談会のスケジュール(案)



5. 主な審議内容①

○懇談会での主な意見は以下の通り

- ・国民の理解を得るために、地域でのイベントを実施するなどPRが重要。
- ・太平洋国土軸の交通モードの一つとして新東名を位置づけることで、国民の理解につながるのではないか。
- ・新東名はクリーン、エコ、安全・安心が基軸であり、新しい道路の姿を世界に示すべき。
- ・新東名ではストレスのない、ゆとりのある高速道路環境を提供して欲しい。
- ・沿道環境の改善、渋滞対策の観点から、一般道路から高速道路にトラック事業者を呼び寄せる施策が必要。
- ・SAにおける給電のアイデアの中で、地域社会への還元の意味で電気を地域社会へ供給することを検討したらどうか。
- ・省エネ・環境負荷軽減の観点で、車両重量の低減が効果的である。例えばSAでスペアタイヤ事業を行ってはどうか。

5. 主な審議内容②

- ・人と物は分離した方がお互いに安全で心地よいはずであり、時間帯・空間・料金などの施策が考えられる。
- ・荷物の動きの中では積換えが最も大変であり、その場所が民間の物流拠点と一致していることが重要。
- ・隊列走行については、技術的に可能なこと、問題点や課題は何で、それらの解決スケジュール等について整理することが必要。
- ・大型車が原因となる悲惨な死亡事故の絶滅、乗用車の長期燃費改善、燃料電池車、国際競争力の向上などの視点で目標を設定したらどうか。
- ・気象庁の地震予測情報や高速道路における渋滞情報などについて、そもそも今後はどのような情報を提供していくべきなのか検討が必要。

○今後の方針確認

- ・本日のご指摘を踏まえ、導入基本戦略(案)を修正し、再度座長・委員のご了解を得て確定させる。
- ・本プロジェクトについては来年度以降も、懇談会でフォローアップしていく。

6. 目標の設定

■考え方

- 自動車交通のイノベーションを最大限活用し、環境改善・安全などの社会的要請に応えられること
- 人・車・道路の3者が協力して達成すること
- ユーザーや国民にわかり易く明快であること
- 今後長年に渡り利用するに足りること
- 現状を大きく改善するチャレンジングなものであること
- 相当のハードルがあるが実現性があること
- 政府の課題や目標と整合性があること

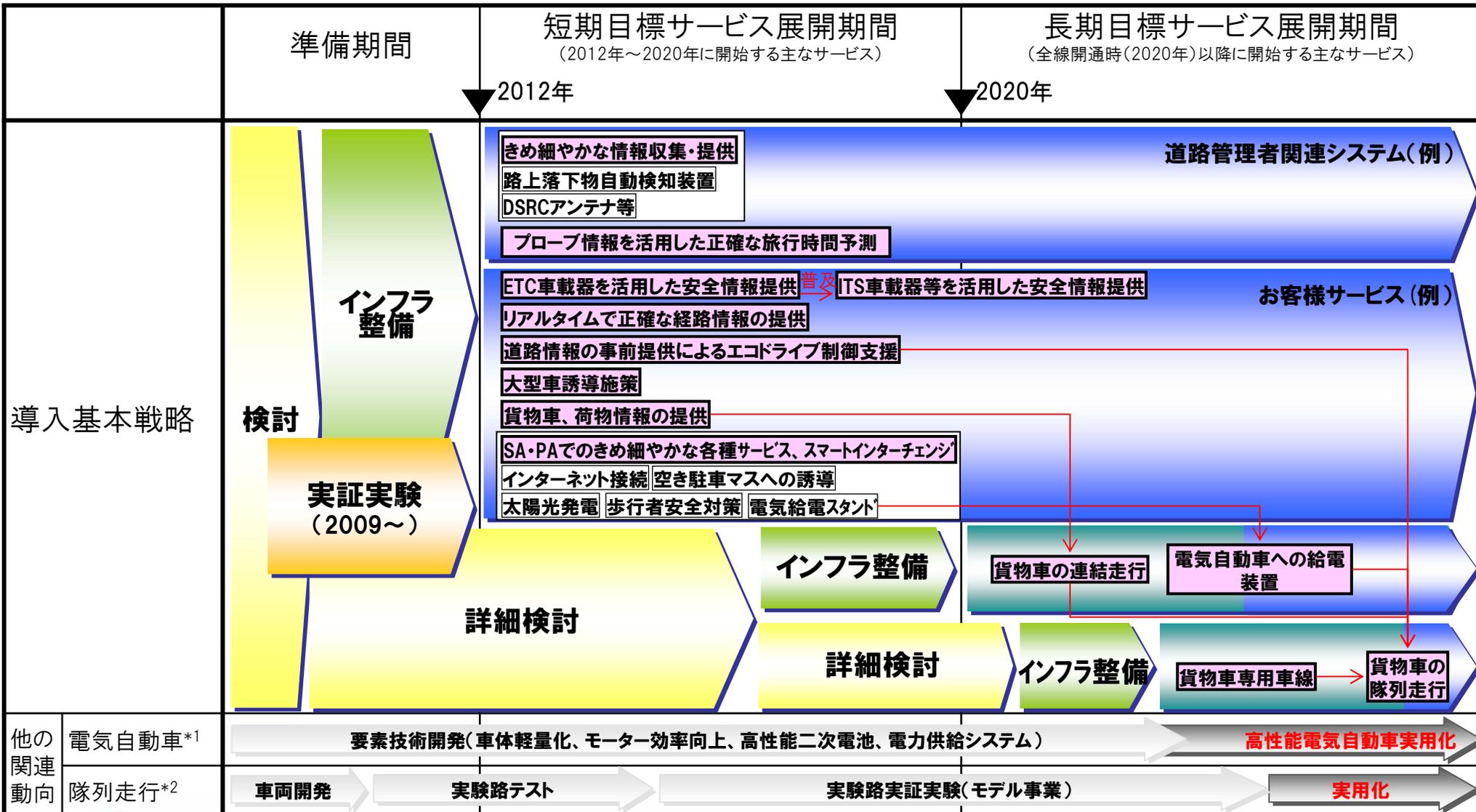
6. 目標の設定

懇談会での指摘を踏まえ調整中

視点	長期目標(注) (新東名高速道路の全線開通時(2020年)以降)	政府目標等		
		文書等/発表主体	目標	
			年次	内容
安全・安心の実現	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通事故死亡者限りなくゼロを目指す ■ 交通事故件数、負傷者数半減を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> ・首相演説(2003年1月) ・IT新改革戦略(2006年1月) 	2012年	<ul style="list-style-type: none"> ・10年間で交通事故死者数半減 ・道路交通に関して世界一安全な国にすることを目指す
		<ul style="list-style-type: none"> ・交通物流ルネサンス実現に向けた提言/産業競争力懇談会(2007年4月) 	2020年	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故死亡者限りなくゼロ
環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ■ 二酸化炭素排出量の約30%削減を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通物流ルネサンス実現に向けた提言/産業競争力懇談会(2007年4月) 	2020年	<ul style="list-style-type: none"> ・二酸化炭素排出量半減
		<ul style="list-style-type: none"> ・首相演説「クールアース50」(2007年5月) 	2050年	
		<ul style="list-style-type: none"> ・首相演説/ダボス会議(2008年1月) 	2020年	<ul style="list-style-type: none"> ・エネルギー効率を30%改善
多様なライフスタイルの実現	<ul style="list-style-type: none"> ■ SA/PA等でのユニバーサル対応、環境保全*、情報アクセス完備**を目指す <p>*:太陽光発電の導入等 **:無線LANの全施設整備(本線含む)等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・IT新改革戦略(2006年1月) 	2010年	<ul style="list-style-type: none"> ・平等な情報へのアクセス ・自律的で円滑な移動
		<ul style="list-style-type: none"> ・観光立国推進基本計画/閣議(2007年6月) 	2012年	<ul style="list-style-type: none"> ・訪日外国人旅行者数1,000万人
		<ul style="list-style-type: none"> ・日本21世紀ビジョン/経済財政諮問会議(2005年4月) 	2030年	<ul style="list-style-type: none"> ・訪日外国人旅行者数4,000万人
活力ある社会実現	<ul style="list-style-type: none"> ■ 幹線部の自動車貨物輸送コスト半減を目指す ■ 安定した速達性、定時性確保を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通物流ルネサンス実現に向けた提言/産業競争力懇談会(2007年4月) 	2020年	<ul style="list-style-type: none"> ・国際競争力のある幹線物流コストと定時性 ・定時性の確保

7. サービスメニュー導入行程(案)

懇談会での指摘を踏まえ調整中



(参考) 目標達成計画

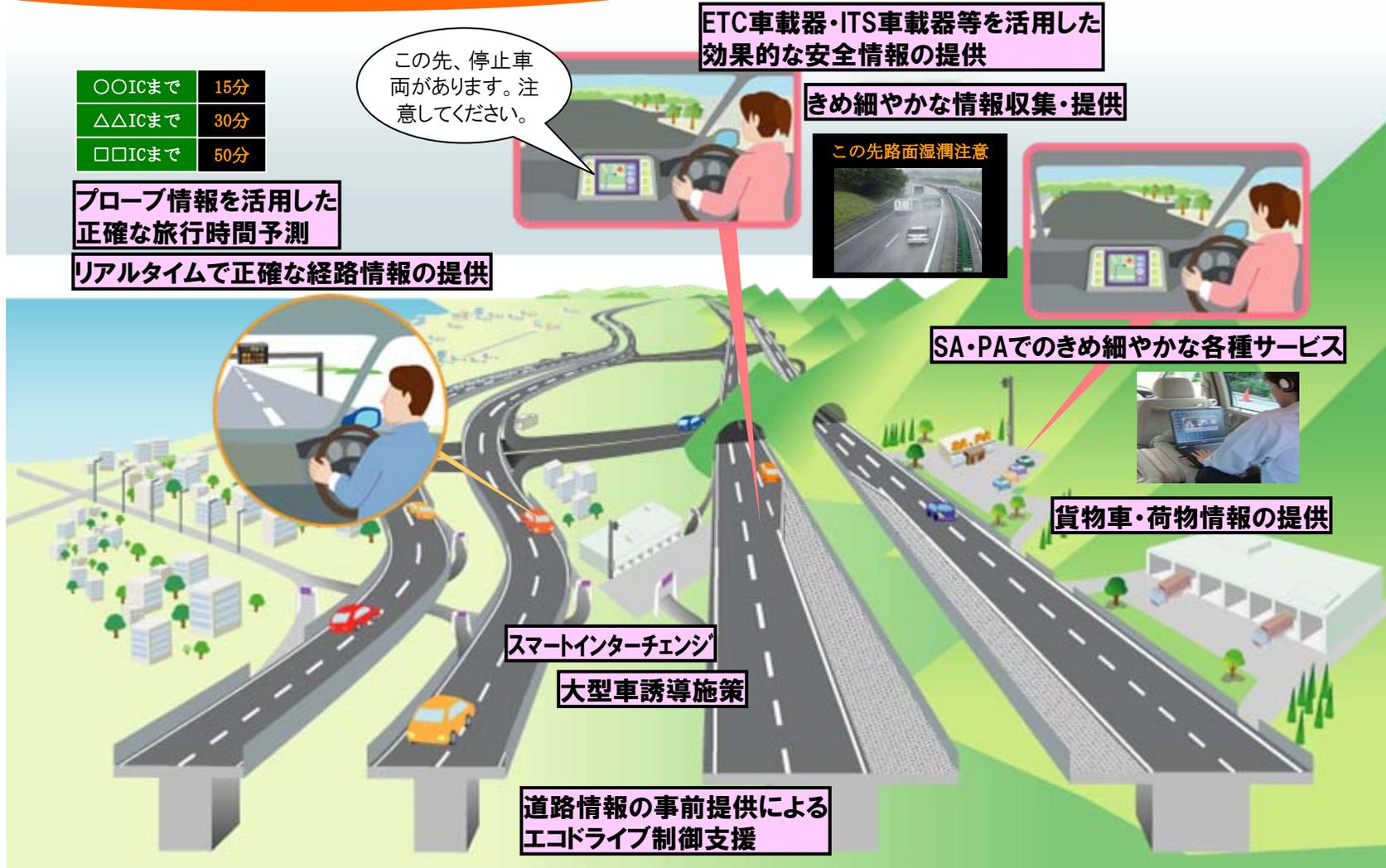
懇談会での指摘を踏まえ調整中

視点	目標	達成計画			
		施策	期待される効果 (今回試算できなかったものは+αとした)		
			個別	合計	
安全・安心の実現	<ul style="list-style-type: none"> 交通事故死亡者限りなくゼロを目指す 交通事故件数、負傷者数半減を目指す 	◆ ETC車載器・ITS車載器等を活用した効果的な安全情報の提供	約38%削減	<div style="border: 2px solid orange; padding: 5px; text-align: center;"> 交通事故件数 約50% + α 削減 </div> <p><small>*その他、車両側の対策とあわせ、交通事故死亡者ゼロを目指す</small></p>	
		◆ ドクターヘリの支援	死亡者数の削減(+α)		
		◆ ドライバー教育	+α削減		
		◆ 貨物車専用車線	約15%削減		
環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> 二酸化炭素排出量の約30%削減を目指す 	◆ 道路情報の事前提供によるエコドライブ制御支援	約6%削減	<div style="border: 2px solid orange; padding: 5px; text-align: center;"> 二酸化炭素 約25% + α 削減 </div>	
		◆ 新東名の供用	渋滞削減		約1%削減
			道路線形の改善		約7%削減
		◆ プローブ情報を活用した正確な旅行時間予測	+α削減		
		◆ リアルタイムで正確な経路情報の提供	+α削減		
		◆ 連結・隊列走行による空気抵抗削減	約4%削減		
◆ 電気自動車への給電装置による化石燃料消費の削減	約6%削減				
多様なライフスタイルの実現	<ul style="list-style-type: none"> SA/PA等でのユニバーサル対応、環境保全*、情報アクセス完備**を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ SA・PAでのきめ細やかな各種サービス等 <p><small>*: 太陽光発電の導入等</small> <small>** : 無線LANの全施設整備(本線含む) 等</small></p>	—	<div style="border: 2px solid orange; padding: 5px; text-align: center;"> 整備率 100% </div>	
活力ある社会実現	<ul style="list-style-type: none"> 幹線部の自動車貨物輸送コスト半減を目指す 安定した速達性、定時性確保を目指す 	◆ 新東名の供用による燃料費等削減	約6%削減	<div style="border: 2px solid orange; padding: 5px; text-align: center;"> 自動車貨物輸送コスト 約40% + α 削減 </div> <div style="border: 2px solid orange; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 5px;"> 安定した速達性、定時性の確保 </div>	
		◆ 渋滞の削減による定時性の向上	渋滞損失時間70万時間、約30億円/年の削減		
		◆ 連結・隊列走行による輸送費用削減	約30%削減		

8. 実現するサービスのイメージ

短期に実現するサービスのイメージ

2012年～2020年(全線開通するまで)に開始する主なサービス



8. 実現するサービスのイメージ

長期に実現するサービスのイメージ

全線開通時(2020年)以降に開始する主なサービス



8. 実現するサービスのイメージ

新東名における新規休憩施設のイメージ

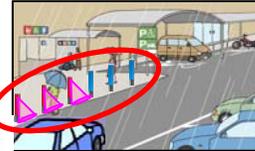
インターネット接続



太陽光発電

緑豊かな
休憩施設

歩行者安全対策

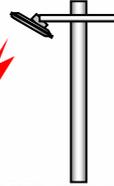


スマートインター
チェンジ

ドクターヘリ



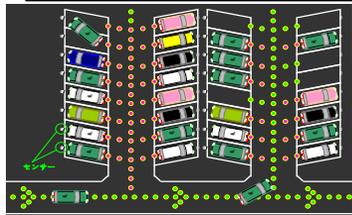
ETCを活用した
休憩施設の情報
収集・提供



電気給電スタンド



空き駐車マスへの誘導



9. 当面の取り組み(第一期展開期)

当面のスケジュール(案)

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
•課題解決方策の検討 (技術面、制度面、事業性)	[Solid blue bar]				
•実験計画の検討	[Solid blue bar]				
•技術検証実験	(準備)	[Dashed blue bar]			
•整備・展開計画	[Solid blue bar]				
•インフラ整備		[Dashed blue bar]			[Dashed blue bar]

短期サービス開始

10. 開催状況

