

平成 26 年 10 月 9 日
東京商工会議所
地域振興部長 朝香 博

社会資本整備審議会 道路分科会
国土幹線道路部会 ヒアリングについて

1. 基本的事項

(1) 東京商工会議所について

- ・東京 23 区を活動範囲とする地域総合経済団体（全国 514 商工会議所のうちの 1 つ）で、会員の多くは中小企業、小規模事業者が占めている。
- ・会員数 77,000 件うち、交通運輸業（交通運輸部会員）が約 3,200 件。

(2) 意見内容について

- ・基本的内容は、日本商工会議所と一である。
- ・ただし、東京および首都圏の高速道路、道路ネットワークについては、地元商工会議所として、より踏み込んだ意見を述べることにしたい。
- ・また、今回の意見は、交通運輸部会員（トラック事業者等）からヒアリングした内容も含まれる。

2. 意見内容

(1) 国際競争力の強化に向けた首都圏三環状道路をはじめとした道路整備

①外環道（関越道～東名高速間）の早期完成

- ・首都圏三環状道路、中でも外環道（関越道～東名高速）が完成すれば、都心に流入している通過交通が迂回できるようになるため、渋滞解消による高い経済効果に加え、CO2 排出量削減効果、交通事故の減少など様々な整備効果が期待されている。
- ・また、2020 年オリンピック・パラリンピック開催時にも、重要な役割を担うことが期待されている。
- ・とりわけ、首都直下地震等の発災時には一部区間の不通が生じた際にも速やかに移動することが可能となる迂回機能（リダンダンシー）を発揮し、わが国の東西交通の分断を防ぐことから、必要不可欠な路線であり、国の「日本再興戦略（2014 改訂）」にも位置付けられた国家プロジェクトでもある。外環道（関越道～東名高速）をはじめとした重要な役割を担う道路について早期整備を推進すべきである。
- ・また、三環状道路の中で、供用時期が明確になっていない箇所については、時期を明確にする必要もある。各企業は、こうした時期の明示をもとに、物流拠点、生産拠点、商業施設等の投資計画を策定することから、沿線活性化に資するためにも、早期に明示すべきである。
- ・なお、外環道（関越道～東名高速間）の早期完成に向けた方策の一環として、公共事業における構築物等の設置のための地上権等の設定対価について、その土地価格に対する割合にかかわらず、租税特別措置法の 5,000 万円控除を適用するなど、区分地上権設定が円滑に進むよう、措置を講じるべきである。【別添資料あり】

②外環道（東名高速～湾岸線間）の早期計画具体化

- ・外環道（東名高速～湾岸線間）は、未だルートが確定していない予定路線となっているが、同区間が開通すれば、関越道・中央道・東名高速と羽田空港や京浜港とのネットワークが確立され、東京の国際競争力強化に大いに資すると思われる大変重要な路線である。従って、同路線について早期に計画を具体化し、事業化すべきである。

<参考>東京外かく環状道路（関越道～湾岸線）整備促進連絡会議

(1) 設立：平成19年10月22日

(2) 要望内容：・東京外かく環状道路の関越道・東名高速間の整備促進
・東名高速以南の計画検討

(3) 構成団体：東京商工会議所、八王子商工会議所、武蔵野商工会議所、青梅商工会議所、立川商工会議所、むさし府中商工会議所、町田商工会議所、多摩商工会議所、東京都商工会連合会、一般社団法人東京都トラック協会、一般社団法人東京バス協会、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会、東京都商店街連合会、公益財団法人東京観光財団、公益社団法人東京青年会議所 ※都内15団体で構成

(4) 活動内容：・連絡会議の開催、決議採択
・決議内容の実現に向けた活動

(5) 事務局：東京商工会議所 地域振興部

※上記①②の外環道の早期整備については、上記15団体はもとより、事業者からも切望する意見、声が多数寄せられている。

③首都圏における高速道路ネットワークの充実

- ・首都圏三環状道路の整備促進に加えて、中央環状線の既に通している区間（板橋JCTから熊野町JCT間、堀切JCTから小菅JCT間、小松川JCT等）においては、環状線本来の機能を実現させるために、渋滞対策を推進していくことが必要である。
- ・都市高速道路晴海線のI期区間（有明から晴海まで）のうち、事業中である豊洲から晴海までの区間の整備は、都内経済の活性化のみならず、オリンピック・パラリンピック開催時にも重要な役割を担うことが期待されており、早期かつ確実に整備すべきである。
- ・加えて、II期区間（晴海から築地）についても、早期に事業化すべきである。

(2) 災害時における道路機能の確保

①災害時交通規制のさらなる周知

<H26/10/9 東京都の防災対策に関する意見>

- ・首都直下地震等、大災害発生時には、緊急自動車の円滑な通行を確保するために、第一次交通規制として、環状7号線から都心方向、および、緊急自動車専用路に指定された路線の一般車両の通行が禁止されることになっている。
- ・また、第二次交通規制として、その他の路線についても交通規制が実施されることになっている。交通規制が実施されると、高速道路を通行中の自動車は付近の出口から降り

ることになり、環状7号線内側の道路を通行中の自動車は速やかに道路外の場所、または、環状7号線の外側の場所に移動することになるが、こうした規制の周知が徹底されないと発災時に道路機能が麻痺することが懸念される。

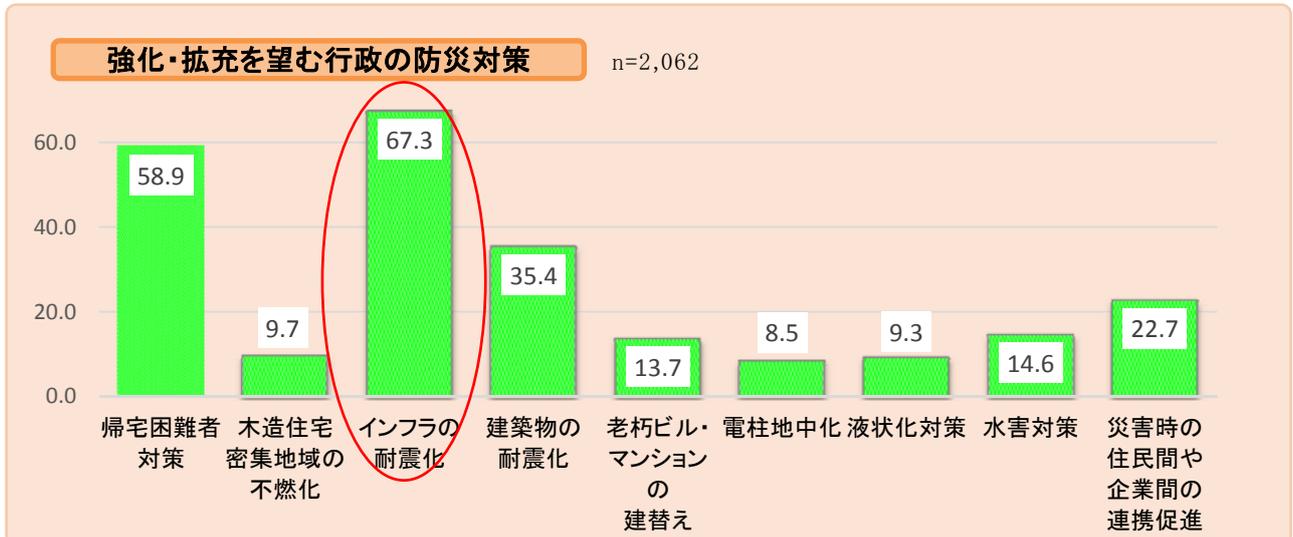
- ・従って、災害時の交通規制のさらなる周知を実施するとともに、平時から発災時の道路状況をシミュレーションし、適切な誘導が図れるよう態勢を整えるべきである。
- ・なお、大災害発生後に、避難等の目的であっても新たに自動車を乗り出すことがないよう、都民一人一人が認識しておくことが肝要であることは言うまでもない。

②都市基盤の耐震化・液状化対策の促進

<H26/10/9 東京都の防災対策に関する意見>

- ・緊急輸送道路等の幹線道路は、発災時に救命救急活動や緊急物資の輸送等において極めて重要な役割を担うため、東京都は沿道建築物の耐震化に鋭意取り組んでいるが、発災時には迅速かつ効率的に障害物除去を行い緊急輸送路としての機能を確保していくことが不可欠である。
- ・また、城東地区をはじめ液状化の危険度が高い地域においては併せて液状化対策も講じるべきである。さらに、橋梁のみならず歩道橋等の道路関連施設についても耐震化を施すことで、発災しても緊急輸送道路等の幹線道路が有効に機能するようにしなければならない。

<参考>会員企業の防災対策に関するアンケート（H26/7～8月）



③災害時に立ち往生した車両の撤去権限拡大

<H26/10/9 東京都の防災対策に関する意見>

- ・大災害発生時に交通規制が実施されるが、実際に発災すれば道路に立ち往生した車両が緊急自動車の円滑な通行を阻害することも十分に考えられる。従って、災害対策基本法で警察官、災害派遣を命ぜられた部隊等の自衛官、消防吏員に認められている大災害時のやむを得ない限度における車両撤去・破損の権限を、国土交通省や地方自治体等の道路管理者に対しても適用するための検討を国に対して働きかけるべきである。なお、その際は撤去・破損作業に伴う補償規定のあり方についても検討を働きかけるべきである。

(3) 料金体系について

①首都圏の高速道路網の有効活用に向けた一体的で利用しやすい料金施策の構築

- ・首都圏の高速道路料金については、交通や環境面などの影響を十分に検証し、会社間の乗継による割高感の解消、長距離利用者や大型車等の負担軽減、とりわけ環状道路の利用促進や、都心の通過交通を減らす観点から、一体的で利用しやすい料金施策を構築すべきである。

②個別路線の料金体系

- ・多摩地域から都心へ行く場合、中央道は八王子から高井戸間が均一料金制区間であり、その料金に加えて、首都高速道路の料金負担が生じる。従って、割高感を訴える声が物流事業者や多摩地域の経済界からもあがっているので、割高感の解消に資する料金体系の構築を図りたい。
- ・圏央道の整備に伴い、沿道に大規模な物流拠点、生産拠点、商業施設等が集積しているが、圏央道は大都市近郊区間よりも料率が高く、燃料価格が高騰する中で、改善を求める声が複数寄せられている。上記①にも記載の通り、圏央道の利用促進等の観点から、利用しやすい料金体系を構築すべきである。

<参考：事業者からの声>

- ・外国等では、建設後ある程度建設費の償却が終わった後、無料化になる傾向があるが、日本ではE T Cの普及が行われた後、E T C割引が終了するなど、無料化どころか実質の値上げ傾向が強い。八王子と鶴ヶ島を結ぶ圏央道も、先日相模原愛川⇄高尾山間が開通し、神奈川からの新潟方面の利便性が向上したが、値段が高い。値段を下げて、流入を増やし、首都高圏内の慢性渋滞を緩和していくべき。
- ・横須賀から横浜までの区間は、横浜横須賀道路と国道16号線しかない上に、横浜横須賀道路は料金が割高であり、国道が渋滞しやすい。このような区間は一般道の渋滞緩和を視野に入れた値下げを行っていくべき。
- ・これまでのE T C割引廃止の影響や燃料価格高騰の影響により、特に下請けをしている備車(※)を中心に、本来の運行区間の一つ手前で降りて一般道を走ったり、最初から一般道を使ったりしている現状があるため、一般道の渋滞を誘発している傾向がある。
※輸送業者が他の業者の車両を一時的に借り受けて輸送業務を行うこと。また、その車両。

③大口・多頻度割引などの継続

- ・燃料価格の高騰等により、多くのトラック事業者は厳しい経営環境にあり、とりわけ業界で多くを占める中小企業、小規模事業者にとっては、切実な問題である。
- ・都内、首都圏内の経済を支える円滑な物流を確保するためにも、大口・多頻度割引等の継続や、営業車特別割引等の創設を検討されたい。

(4) ボトルネック地点の解消、渋滞対策の促進

- ・中央道の調布付近や小仏トンネル付近等は、首都圏ボトルネック対策協議会において主要渋滞箇所に位置付けられているが、都内および多摩地域、山梨県等の経済界としても、早期の渋滞解消を強く望んでいる。

- ・調布付近で想定される対策である車線運用の見直しは、用地買収を伴わず、費用対便益の面で極めて効果が高いことから、早期に対策を実施されたい。また、他のボトルネック地点における対策も早期に実施されたい。
- ・加えて、国道16号（八王子バイパス）の確実な無料化を望む声も、地元経済界から聞かれるところである。
- ・また、ICT技術を活用した渋滞回避支援情報や、災害時情報の提供等は積極的に実施すべきである。なお、2020年を一つの契機に、訪日外国人客の増加が期待されていることから、案内表示等を含め、情報提供の多言語化を推進していくことが望ましい。
- ・特に、2020年前後には多くの訪日外国人客が自ら運転し、高速道路を利用する機会も増えると思われる。訪日外国人客の安全かつ円滑な観光や、事故防止対策の一環として、カーナビの多言語化の推進や、初心者マークを模した「訪日外国人マーク」（国際免許をもって日本国内を運転しようとする者が車に付けるマーク）、世界遺産等の国際的観光資源の最寄りのインターチェンジの合流車線の延長・首都高速の合流箇所の色分け表示（日本の道路事情に慣れていないドライバーが円滑に本線に合流できるようにするための措置）など、訪日外国人向けの所要の方策が必要と思われる。
- ・道路の維持管理に関する工事は不可欠であるものの、渋滞や事故の原因となることから、円滑な交通を確保するために、通行量が少ない時間帯に行うべきである。

（５）道路照明灯の設置

- ・関越道（嵐山⇄高崎間）、北関東道（前橋⇄足利方面）、上信越道全般、東北道全般においては、道路照明灯が少ない為、夜は非常に視界が悪く、且つ、視線の高い大型車はハイビームで走り続けることも難しい。
- ・200m先に横転車がある場合でも、発見が遅れ追突事故を発生させる危険性が高いとの声がトラックドライバーから実際にあるため、早急な対策が望まれる。

（６）地域拠点とのアクセス向上

- ・首都圏においては、三環状道路、とりわけ圏央道の整備促進により、沿道に大規模な物流拠点、生産拠点、商業施設等が集積しつつあるから、三環状道路が活発な経済活動や円滑な物流に果たす役割は今後、ますます大きくなるものと思われる。
- ・一方、わが国の高速道路のインターチェンジは、平均間隔が約10kmと欧米諸国の約2倍もの長さがあるため利便性が低く、高速道路が有効活用されない一因になっている。加えて、一般道に渋滞を引き起こす要因にもなっている。
- ・従って、首都圏における既存の高速道路の利便性向上や交通の円滑化、一般道の渋滞緩和、地域活性化に向けて、スマートインターチェンジの整備を促進すべきである。
- ・なお、空港、港湾、物流拠点や工場団地、大規模商業施設に直結するスマートインターチェンジの設置についても、積極的に取り組むべきである。設置について地元から強い要請がある場合等においては、直結対象とする施設選定に公共性・公平性を確保しつつも、受益者負担での整備を促進することも有効と思われる。

(7) 老朽化対策の推進

- ・ 高速道路を含むインフラ老朽化対策は、全国的に喫緊の課題あることから、対象とするインフラに優先順位をつけた上で、予防保全手法・先端技術の活用や、民間活力の導入を図ることで、長寿命化と安全性向上、コスト低減を図る取り組みを強化することが肝要である。
- ・ その際、PPP／PFIの活用や、ネーミングライツ、ミニ公募債など、多様な手法を取り入れていくことが望ましい。
- ・ 技術者の人材不足により、次代への技術・ノウハウの継承が全国的にも危惧されていることから、良質なインフラの維持管理、更新に持続的に取り組むためにも、技術系人材の確保・育成にさらに注力すべきである。
- ・ 事業者からは、円滑な物流の前提となる、首都高速の老朽化対策の促進や、ネクスコ路線の老朽化対策の早期実施（具体的にいつ、どの箇所に対策を施すか）、老朽化対策実施時の渋滞対策の実施に関する意見、声も聞かれるところである。

(8) 高速道路の有効活用による地域活性化

- ・ 現在、わが国は「人口減少社会への対応」という難題に直面しており、地域活性化、地方創生に資する対策が今までにも増して重要になっている。
- ・ 一方、「道の駅」やサービスエリアでは、各地域の食や特産品、工芸品、伝統文化の体験など、多彩な地域資源を多く取り扱うことで、地域活性化に大きく寄与しているばかりか、「道の駅」やサービスエリアを目的の一つに観光をするなど、地域観光資源としての役割や存在感も増している。
- ・ 従って、「道の駅」やサービスエリアを拠点とした地域活性化策は、積極的に推進すべきである。
- ・ また、「道の駅」やサービスエリアには、ドライバーや同乗者が快適に休憩できる機能が求められるが、トラック業界などの運輸業界ではドライバーの高齢化や人手不足が顕著になりつつあるため、女性の活躍を促進していくことが求められている。従って、女性の休憩・リフレッシュ施設（トイレ、シャワー、メイクルーム、仮眠室等）の一層の整備を図ることが望ましい。
- ・ さらには、バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進や、乳幼児のための施設（授乳室、おむつ替えベッド、幼児用トイレ、ダストボックス・シンク・手洗器、ベビーチェア等）整備も推進していくべきである。

(9) 人口減少社会における路線整備

- ・ 現在、わが国は「人口減少社会への対応」という難題に直面しているが、今後とも各地域の活力を維持、発展させていくには、都市機能、居住機能の集約化・コンパクト化に向けたまちづくり「コンパクトシティ」が重要になる。その際、都市機能や居住機能に応じた圏域人口を確保していくことや、各地域のネットワークを維持する上で、高速道路が担うべき役割は非常に重要である。従って、地域活性化や都市の国際競争力の強化に寄与する路線等、喫緊の課題を持つ路線から順次整備していくべきである。

以上

東京外かく環状道路の区分地上権部におけるトンネル深さと税控除との関係

