

ヒアリング概要

第13回 (9/19)

日本経済団体連合会 P1

第14回 (10/9)

日本商工会議所 P2

東京商工会議所 P4

日本自動車連盟 P6

第15回 (10/21)

神奈川県 P7

日本自動車工業会 P8

東京都 P10

第16回 (11/11)

埼玉県 P11

全日本トラック協会 P12

NEXCO東日本 (NEXCO 3社を代表して) P14

※ 本概要は、ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理したものです。

(道路をより賢く使う取組について)

- ・企業は、国土形成の方向性を見通しながら活動を行っており、道路交通も、企業活動の変化を見据えて、政策を展開することが必要。
- ・ハード整備に係る時間と企業競争力の関係、老朽化など蓋然性が高い課題への対応、道路交通政策とその他の産業関連政策との相互連携の深化、賢く使うための手段のインセンティブ効果の検証について、それぞれ検討を深めて頂きたい。その際、財政制約の下で、利用者が満足できる水準についても検証していくことが重要であることに留意すべき。
- ・生産・投資の面からは、主要施設と高速道路とのラストワンマイルのアクセス改善、渋滞箇所の改善、リーズナブルな料金体系、PPP/PFIの活用などによる民間企業の知恵を活用した道路そのものの価値向上などが重要。
- ・人流の面では、生活道路における安心・安全、利便性や快適性、定時性等の確保、SA・PAや道の駅等を活用した着地型観光の促進などが重要。
- ・小売・卸売や直販、通販などの日常的な消費、及び観光などの一時的な消費の場面において、それぞれ道路交通が引き起こす課題を解決するため、交通渋滞箇所の改善、荷捌きスペースの確保、観光施設までのアクセス改善が必要。同時に、将来を見据えて人口構造の変化に基づくネットワーク体系についても検討が必要。
- ・国策として、道路ネットワークのレジリエンスを高めて頂きたいという希望はあるが、財政制約が厳しくなっていく中で、従前のようないくらでも作ればいいという考え方には限界があると考えている。
- ・現在検討が進められている「賢く使う」ために目指すべき方向、克服すべき課題、課題に対応する取組については、これまで産業界が求めてきたことが網羅されていると認識。
- ・企業は、与えられた制約下において、物流面において最も効率的な最適解を求めて行動している。しかし、現状は、物流倉庫や仕分け場などを集約していこうと計画しても、その配置については道路ネットワークに相当程度制約される。そこで、将来的には、最適な物流に繋がるようなネットワーク構造が望まれる。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(道路をより賢く使う取組について)

- ・暫定3車線について効果は確認されているが、分離と合流の箇所について、事故や渋滞のリスクの解消に向けた改善が必要。
- ・インターチェンジをもう少しシンプルな構造とし、設置の間隔がもう少し短くなるようにすべき。
- ・大都市圏の高速道路では、誘導の表示や看板等が、初めて利用する方にわかりにくい場合も多々あることから、十分な配慮が必要。ドライバーにとって、ICTを活用したわかりやすい情報提供・表示を進めて頂きたい。
- ・道の駅や民間事業者によるSA・PAの運営など、高速道路の沿道の施設との連携を、渋滞への影響も考慮しつつ、積極的に推進していくべき。
- ・高速道路が効果を発揮するためには、ミッシングリンクを解消し、ネットワークを早急に完結させることが不可欠。
- ・国際競争力に寄与する路線、あるいは防災・医療の観点から必要な路線など、喫緊の課題を持つ路線から、順に整備を行っていくべき。
- ・整備にあたっては、路肩の有効活用や車線数の工夫、スマート出口の増設など、規格の柔軟化により、早期かつ経済的な整備を進めるべき。
- ・修繕、補修についても、緊急性の高いところから優先順位をつけて、計画的に行うことが必要。
- ・大型車の高速道路利用促進の観点から、貨物車両等に限定した走行レーンを設定するといった工夫も考えられるのではないか。
- ・人と物の流れを別々に捉えた整備も検討する価値があるのではないか。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(首都圏の料金体系について)

- ・ビッグデータ等の活用による、定量的な分析・検証、利用者の視点に基づいたシンプルかつ合理的な料金制度の設計が求められている。また、割引は、シンプル、かつ、一定期間継続する安定的なものであるべき。
- ・対距離制を維持しつつ、地方圏においては、一定距離単位での同一料金の適用といった工夫も考えられるのではないかと。また、NEXCOと地域有料道路会社との料金の一体化など、料金制度の簡素化・シームレス化を図るべきではないかと。
- ・大都市圏の環状線内については、発地と着地が同一ならば、どのコースを通ったとしても、料金を同じにすることが求められるのではないかと。
- ・地方圏において、一定時間内に乗り降りを行う特定の車種に対しては、途中の乗り降りに伴う料金を徴収せず、発地から着地までの通しで料金を徴収することも考えられるのではないかと。
- ・ETCの義務化については、地域経済、中小企業への影響を考えた際、慎重に検討すべき。むしろ、駐車場や他の施設において、ETCが決済機能として活用できるなど、利便性の向上により普及率を高める方策を考えていくのが良いのではないかと。
- ・首都圏などの一定規模以上の都市においては、ETCの義務化は大きな問題は無いと考えられるが、近くに高速道路が無く、利用頻度が低い地域などにおいては、抵抗感があるのではないかと。
- ・高速道路の料金は、高速移動の便益に対する対価であるという点を基本的な考え方とした上で、国際競争力向上の観点からも料金水準を引き下げるべき。
- ・料金については、受益者負担の原則の観点から、恒久的に有料化すべき。また、償還主義の廃止や、会社のコスト削減を含む一層の経営努力などにより、全国的な水準を引き下げるべき。

(その他)

- ・コンセッション方式による高速道路の整備等にはメリットもあるが、交通量の多いところに導入される一方で、地方が置き去りにされることが無いよう、配慮が必要。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(道路をより賢く使う取組について)

- ・ボトルネックの解消、渋滞対策の促進として、中央道の調布付近及び小仏トンネルの早期の渋滞解消が必要。調布付近で想定されている車線運用の見直しによる3車線化を早期に実施すべき。
- ・直下型地震の際、環状7号線の都心方向に入れれないといった災害時の交通規制について、認知度を上げるべき。
- ・地域拠点のアクセス向上の観点から、IC間隔を短くするためスマートICの整備を推進すべき。その際、公共性・公平性を確保した上で、受益者負担で物流拠点や工業団地、大規模な商業施設等に直結するスマートICについても、積極的に取り組んでいくべきではないか。
- ・地域活性化に向け、道の駅、サービスエリア等を有効活用すべき。
- ・女性のトラックドライバーのため、トイレ、シャワールーム、メイクルーム、仮眠室などの整備を進めるべき。
- ・オリンピックに向けて外国人観光客の増加も見込まれることから、案内表示の多言語化や、外国人運転者を表すマーク等についても考えていくべき。
- ・国際競争力の強化の観点から、社会資本がしっかりと整備されている状態が必要であり、とりわけ、首都圏の3環状道路の整備が非常に重要。特に外環道については、関越から東名間の早期完成により、都心への通過交通の迂回や、リダンダンシー効果など、重要な役割を果たす。
- ・外環の東名以南の整備により、羽田空港、京浜港等が繋がることで、ネットワークの効果が大きい発揮される。
- ・インフラの耐震化の必要性は非常に高く、また、道路管理者が、大災害時に、車両撤去などの権限を有するための検討を進めるべき。
- ・道路の照明灯が非常に少なくなっており、夜間の視界が悪くなっている状況を改善すべき。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(首都圏の料金体系について)

- ・中央道と首都高速を乗り継ぐ際の割高感を是正すべき。
- ・横浜横須賀道路の料金が割高となっているため、国道16号が非常に渋滞しやすい状況となっており、値下げが必要。
- ・圏央道については、物流や生産の拠点、新たな商業施設が沿線に立地しており、料金を引き下げるなど、利用しやすい料金体系を導入すべき。
- ・ETCの義務化については、比較的問題はないのではないかと。
- ・燃料価格が高騰しているため、大口・多頻度割引の継続、営業車の特別割引の創設などにも取り組むべき。

(その他)

- ・区分地上権について、地上から15メートルを過ぎると、5千万円の税控除が無くなってしまいが、これを認めれば、地権者の理解が深まるのではないかと。
- ・民間活力の導入により、長寿命化を図りつつ、安全性を向上させることが必要。その際、PPP/PFIの活用や、ネーミングライツ等の多様な手法を取り入れていくことが望ましい。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(道路をより賢く使う取組について)

- ・道路を賢く使う取組は推進すべき。例えば、路肩を走行車線に転用することについては、今後も安全に配慮しつつ推進すべき。また、車両側の渋滞緩和策として、先進技術の積極的な活用を推進すべき。
- ・非常時の情報提供を的確に行う必要があり、例えば、車両側において、ナビが高度化することにより、一般道も含めた正確な到着予定等がわかるようになるのではないかと。

(首都圏の料金体系について)

- ・料金制度に関するユーザーの認知度が低い一方で、料金設定には敏感であることから、わかりやすい料金体系の構築が必要。その上で、積極的な情報の発信を図るべき。
- ・自動車ユーザーは、高速道路料金が高く、かつ負担になると感じており、また、諸外国と比較して料金が高いこと、ドライブ旅行がLCCに対して競争力を失いつつあることなどから、高速道路の利用促進のため、料金割引等の施策を図るべきであり、それが地域活性化(地方創生)にも繋がる。
- ・上限千円の社会実験については、実験期間が短かったため、変化が激しすぎたという問題もあったのではないかと。駐車場を整備したら実験が終了したという話も聞いている。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(道路をより賢く使う取組について)

- ・繋がるべき道路が繋がっていないために渋滞が発生するなど、非常に効率が悪くなる。早期に道路ネットワークの整備を進めることが必要。
- ・賢く使うためには、ビッグデータ等を活用して、広域交通情報を、リアルタイムで的確に伝達することが重要。
- ・低コストで整備できるスマートICを柔軟に設置することにより、物流拠点や観光拠点へのアクセス性が向上し、利用しやすくなる。
- ・既に整備された高速道路でも、一部で交通容量が不足しているために、渋滞が発生しやすくなっている。ボトルネックとなる箇所の車線数を増やすなどの渋滞対策に取り組んでいくことが非常に重要。

(首都圏の料金体系について)

- ・横浜横須賀道路の料金が第三京浜の3倍に及ぶため、割高感を解消しつつ、首都圏の渋滞解消に繋がる料金水準の整理が必要。
- ・経路によって料金が随分と異なることにより、例えば、高い料金を払って圏央道を通るより、少し渋滞しても首都高速を抜ける方がいいということになってしまう。同一発着地点の料金は、利用経路によらず同一の料金であるべき。その際、利用経路を選択できる情報提供も必要。
- ・圏央道の料金が非常に高いため、企業や住民にとって不公平感があり、環状道路としての機能が十分に発揮されていない状況。横浜横須賀道路と同様、圏央道の割高感を解消しつつ、首都圏の渋滞解消に繋がる料金水準の整理が必要。
- ・ETCの義務化により、通行証が不要となることを踏まえれば、色々と克服しなければならない課題はあるが、基本的には進めていくべき。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(道路をより賢く使う取組について)

- ・渋滞ボトルネックの解消は最も重要な課題であり、路肩の活用やタイムリーな情報提供、迂回ルート利用時の料金引き下げといった総合的な運用により、交通の分散と、交通容量の拡大を図るべき。その際、合わせて、ETCやITSスポットなどのITSを活用し、情報提供の多様化や、交通運用の高度化を図るべき。
- ・大幅な人口減少が予測される中、高度成長期に整備された全ての路線を維持し続けるのではなく、都市のコンパクト化とネットワーク化によるまちづくりの転換と合わせて、生活道路を中心に、必要があれば減量化も図るべき。こうしたマネジメントにより、必要な道路予算を賢く使うことに繋がる。
- ・政府が運用する交通関連の公共データのオープン化を進めることにより、交通運用やサービスの高度化が進むのではないか。同様に、プローブ情報など、民間の走行情報も大変注目を集めているところであり、こうした情報は、道路を賢く使う施策を実現する上でも有効。
- ・パーソナルデータを活用していくにあたっては、プライバシーの保護との両立について、法的な解釈も含め、国民の理解を得ることが極めて重要。また、民間プローブ情報については、事業者やユーザーが収集コストを負担しているため、データが流通する仕組みの構築が必要。加えて、情報セキュリティ対策が必要。
- ・ETC2.0については、より広域的な経路情報の提供など、将来性を有するサービスであると理解しているが、ユーザーにとって、導入のメリットが見いだしにくい。普及に向けた具体的な課題について、官民が連携して議論を深めることが必要。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(首都圏の料金体系について)

- ・大都市圏の高速道路は、管理主体や区間によって料金体系が異なるなど、複雑な料金体系になっており、利用しにくい部分がある。また、会社を跨ぐ際に、ターミナルチャージが発生することにより、割高感が生じている。このため、ターミナルチャージを廃止し、会社間で料金水準や料金区分を統一するべき。
- ・混雑解消のために、迂回路を利用する場合は料金を引き下げるべき。
- ・燃料電池自動車については、水素充填のために高速道路を一時降りることが、当面発生すると考えられるため、一定時間内であればターミナルチャージを免除するような配慮が必要。
- ・本年4月の料金体系の見直しにより、一部の割高な区間の料金水準は是正されたが、海外と比較すれば日本の料金は高いため、引き下げの検討を続けるべき。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(道路をより賢く使う取組について)

- ・オリンピックの成功や国際競争力の強化、防災性の向上などの観点から、都においては渋滞緩和が大きな課題であり、賢く使うというコンセプトは解決方法の一つとして大きく期待できる。
- ・中央道の調布付近や、小仏トンネル付近での慢性的な渋滞により、時間的、経済的損失が発生。主な原因は、構造的な容量不足であり、付加車線の追加などの対策が必要。
- ・環状道路は繋がらなければ、外側誘導などのネットワーク効果を発揮しないことから、首都圏3環状道路については、現在整備中の区間を1日も早く開通させるとともに、外環の東名JCT以南について、整備の早期具体化が必要。
- ・ビッグデータや次世代ETCなどのリアルタイム情報を活用し、平時の渋滞情報等のもとより、事故や災害時などにおいて、利用者に適切に情報を提供することで、最適な交通誘導を図るべき。
- ・緊急時等に高速道路から一般道路への一時退出を可能とするなど、高速道路と一般道路とのシームレス化を進め、高速道路のより効率的な利用の促進が必要。

(首都圏の料金体系について)

- ・首都圏の高速道路料金は、複数の高速道路会社により運営されていることや、建設の経緯の違いなどを理由として、多くの料金体系が輻輳し、利用者にとって非常に分かりにくいものとなっている。
- ・多種多様な料金割引が実施されており、利用者にとって適切なルートを判断することが困難。
- ・ある程度の距離を利用する場合、均一料金の外環、距離別料金の首都高速は比較的低い料金水準となっているのに対し、高速自動車国道の大都市近郊区間や圏央道は高水準となっている。このため、都心部の通過交通を適切に環状道路に誘導できていない。
- ・料金体系が異なる路線を乗り継ぐ際などには、その都度ターミナルチャージが徴収されることなどから、利用者にとって割高感がある。公平・公正な負担や、乗り継ぎ時の割高感解消のため、対距離料金を基本とした一元化料金を導入すべき。合わせて、長距離利用者への負担軽減等の激変緩和措置についても検討が必要。
- ・新たな料金体系の実現には、債務の確実な返済のため、各高速道路会社の収入確保が必要。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(道路をより賢く使う取組について)

- ・圏央道の開通により、埼玉県は企業の注目を集めている。直近10年間の本社移転増減数は、埼玉県が全国一位となっており、誘致した企業の約6割は圏央道沿線に立地している。
- ・交通利便性が飛躍的に高まる圏央道と放射状道路の結節点を中心に、産業基盤づくりを支援し、県と市町村が一体となって、企業誘致を進めてきた。日本の経済成長エンジンである首都圏において、ダイナミックな経済活動を行うためには、高速道路を有効に活用することが重要。
- ・埼玉県は、土砂災害件数や地震時等に著しく危険な密集市街地が非常に小さく、大規模災害時の防災上の拠点や、首都機能のバックアップなどの役割を担うことが期待されており、首都直下地震における道路啓開にあたっては、首都圏の放射道路を環状道路が補完することが重要。
- ・カーナビプローブデータから急ブレーキ多発箇所を特定し、潜在的な事故危険箇所を把握することにより、交通事故を削減する取組が有効。
- ・国道17号では慢性的に渋滞が発生しており、一般道である上尾道路に加えて、大規模災害時にも大きな効果を発揮する地域高規格道路である新大宮上尾道路を整備することにより、ミッシングリンクを解消し、関越道や外環道を含む渋滞解消を図る必要。
- ・高速道路ネットワークを有効活用するためには、それを補完する地域高規格道路の整備も重要。

(首都圏の料金体系について)

- ・開通時期や会社により料金体系が異なっており、複雑でわかりにくい。
- ・経路による料金格差は、交通流を最適化する上で障害となるため、利用者の立場で適切に統合し、利用者にとって、わかりやすく、利用しやすい料金体系とすべき。
- ・圏央道の料金が高いため、ダイナミックな経済の活性化にとって支障となっている。料金を引き下げ、圏央道に適切に交通を誘導することが必要。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(道路をより賢く使う取組について)

- ・高速道路ネットワークの更なる機能向上のため、ボトルネック解消策として、スマートICの設置促進やITSを活用した情報提供の充実に努めるべき。
- ・降雪地域では、冬季に通行止めや車線数の減少がみられることから、適切な管理が必要。
- ・労働環境改善や関係法令の遵守のため、ドライバーは休憩を取る必要があるが、現状では、高速道路のSA・PAが絶対的に不足しており、駐車スペースの整備・拡充が必要。
- ・女性トラックドライバーの更なる活躍促進のため、SA・PAと同様に、道の駅など一般道において女性用トイレや休憩施設の整備を進める等、女性に配慮した道路環境の整備が必要。
- ・高速道路の利用は、輸送時間の短縮、定時性の確保、ドライバーの拘束時間等労務負担の軽減、ドライバー不足の解決、一般道における交通事故の削減や環境改善に大きな効果をもたらすものであり、高速道路の円滑な整備、運営が必要。
- ・高速道路の機能をこれまで以上に発揮させるため、全国のミッシングリンクを解消し、外環道・圏央道などをはじめとした高速道路ネットワークの整備を早急に完結することが必要。
- ・高速道路の機能を発揮するためには、適切な維持管理・更新が不可欠。特に、老朽化が進んだ橋梁やトンネルなどについて早急な対応が必要。

(首都圏の料金体系について)

- ・路線や区間によって料金水準が異なり、圏央道など、全国路線網の大都市近郊区間の水準(29.52円/km)よりも高い区間もあることから、平準化すべき。
- ・物流の更なる効率化を図るために、全体的に低廉な料金とすべき。具体的には、長距離逓減制の割引率の拡大、一般有料道路への大口・多頻度割引の適用を進めるべき。また、営業用トラックを対象として、需要拡大と料金割引拡大を結びつけた社会実験を実施すべき。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(首都圏の料金体系について) ※前項より続く

- ・高速道路を長距離運転する際、一時退出を可能とすることにより、一般道に位置するトラックステーションを有効活用することが可能となる。
- ・維持管理・更新にかかる費用を確保するため、高速道路料金については恒久的に有料とすべき。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(道路をより賢く使う取組について)

- ・時間損失の低減を図るため、車線運用による渋滞対策や、適切なルート案内による交通の分散などに取り組んでいくことが重要。
- ・時間信頼度の向上のため、悪天候時における通行止めの回避及び通行止め時の早期解除の方策として、早期に対応する体制及び関係機関との連携の強化や、除雪作業等の効率化、お客様への事前広報の充実などに取り組んでいくことが重要。
- ・交通事故の低減のため、暫定2車線区間における車線逸脱を防ぐ新たな試みや、ヒヤリマップの活用等による交通安全の啓発などに取り組んでいくことが重要。
- ・活力の向上のため、スマートIC等の活用による地域拠点とのアクセス向上や、企画割引による利用促進と観光振興などに取り組んでいくことが重要。

(首都圏の料金体系について)

- ・環状道路等のネットワークの整備状況等に応じて、段階的にシームレスな料金体系を導入すべき。
- ・新たな料金体系の導入にあたっては、償還への影響、都市高速との連続性、現金車の取扱い、料金システムの改修などについて検討することが必要。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理