

社会資本整備審議会 道路分科会 第13回国土幹線道路部会

平成26年9月19日

【総務課長】 おはようございます。皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会第13回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

進行を務めさせていただきます、国土交通省道路局総務課長の石塚でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の深澤より、ご挨拶を申し上げます。

【道路局長】 皆様、おはようございます。道路局長の深澤でございます。7月8日付で、前任の徳山局長の後任で参りました。よろしくお願いいたします。

本日は、第13回国土幹線道路部会、先生方大変お忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

前回の6月の部会におきましては、中間答申への対応状況をご報告した後、新しい道路交通のあり方について審議をキックオフしていただきました。幅広い視点からのご提案をいただいたところであります。

本日は、前回に引き続き、賢く使うための取り組みについて、ご意見をいただくとともに、取り組みの一環として、首都圏の料金体系につきましても状況をご説明させていただいた上で、ご意見を賜りたいと思っております。またヒアリングということで、日本経済団体連合会の皆様方からご意見をいただくこととなっております。

本日もぜひ活発なご議論をお願いいたしまして、簡単でございますけれども、冒頭のご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

それでは、まず最初にお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。上から配席図、委員名簿、議事次第のほか、資料1といたしまして、「現況の整理と今後の課題について」、資料2として、一般社団法人日本経済団体連合会ご提出資料「新たな国土構造を支える道路交通のあり方」、参考資料として、「現況の整理と今後の課題について」がございます。

漏れている資料がございましたら、お知らせを賜りますようお願いいたします。

また、本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により、公開といたしております。

本日は、天野真志委員、太田和博委員、小幡純子委員におかれましては、所用によりご欠席との連絡をいただいております。

本日ご出席いただきます委員の方は、委員総数13名のうち10名でございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますことを、ご報告を申し上げます。

それでは、カメラ撮りはこれまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

それでは、以後の議事の進行を、寺島部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【寺島部会長】 それでは、これより議事を進めさせていただきますと思います。

まず、現況の整理と今後の課題について、事務局より説明をお願いいたします。

【企画課長】 企画課長の石川でございます。説明させていただきます。

前回6月25日の部会、7月2日の道路分科会とご議論いただいたものでございますが、前回のご議論も踏まえまして、本日の議論の導入部といたしまして、賢く使う考え方・取り組みについて、簡単にご説明させていただきます。

資料の1ページ目でございます。これまでの検討と今後の進め方ということでございますが、昨年6月の中間答申におきまして、4つの柱について答申をいただきました。その内、維持管理・更新への取り組み、料金制度、料金水準・割引のあり方につきましては、既に取り組みをさせていただいたところでございますが、高速道路ネットワークのあり方、それから大都市圏の料金体系のあり方、これは、まだ今後の課題として検討となっております。

高速道路ネットワークのあり方につきましては、道路を賢く使う観点から、さらに議論をするということで、その延長線上におきまして、大都市圏の料金、シームレスな料金体系の導入に向けて、まずは首都圏から検討という整理になってございます。

続きまして中間答申の概要、3ページ目でございますが、昨年6月の中間答申の概要を整理させていただいたものでございまして、その中で、本ページにございます赤の下線部分、これが、賢く使う取組と関連性の高い部分でございます。

それから4ページ目でございますが、こちらは6月25日の部会の資料、それからその後の道路分科会の資料でございます。この部分、目指す方向性、それから克服すべき課題、その課題に対応する賢く使う主な取組という整理をさせていただいておりますが、前回のご議論を踏まえまして、これを、6ページ目のところでございますが、それぞれ、克服すべき課題、それから解決すべき具体的な課題、それに対応する取組事例という形で整理をさせていただいたものでございます。

具体的に申しますと、時間損失の低減という観点からは、潜在的・局所的な交通容量不足の解消、利用率の時間的・空間的偏在の解消。2つ目の時間信頼度の向上につきましては、自然災害・事故による規制の最短化。3つ目の交通事故の低減、それから4つ目の活力の向上、こういうところで、具体的な課題と取組事例ということで整理をさせていただいております。

7ページ目でございますが、これは前回もご説明させていただきましたように、首都圏におきまして、高速道路の主なボトルネック箇所、同じ車線数でございましても実質的な容量が異なる、容量の不揃いの部分をどうやって解消するかということでございます。

8ページ目でございますが、これは、中央道の具体的な例ということで、前回もご説明させていただきましたものでございます。

それから9ページ目でございますが、こちらは厚木の例ということで、6月28日に圏央道が開通いたしました。産業集積地からの圏央道へのアクセス交通を、スマートインターチェンジによって分散していこうという試みでございます。

10ページ目でございますが、今度は情報提供の充実ということでございまして、ETCのバージョンアップこれによりまして、渋滞回避、安全運転支援の情報提供のサービスに加えまして、経路情報を活用した新たなサービスが導入できるのではないかと。具体的には、1キロ先の道路の状況、路面の状況等を静止画像で見ることができる、また、経路情報を活用した今後とも新たなサービスが考えられるのではないかとございまして。

それから11ページでございますが、今度は、悪天候時での高速道路の通行を極力確保すると。これは平常時ではなくて災害、事故時の対応ということでございまして、悪天候時での対策ということで、できるだけまずは、通行止めを最小限とするための取り組みということで、除雪体制の強化というのは、もちろんございます。また、実際に豪雪等の際に、急勾配の区域を、区間を先に通行止めをして、勾配の緩やかなところに、まず交通を誘導して除雪能力を集中させる。これは、東名、新東名ではこういうことができるのではないかとされておりまして。

また実際に通行止めになった場合、早期解除に向けまして、車線すべてを一度に開放するというだけではなくて、まず3車線のうちの2車線の部分を先行除雪して部分的に開放していくということもございまして。また何よりも、スタック車両、滞留車両を早期に発見して、できるだけ早く排除するというのも重要でございます。

それから次の12ページ目でございますが、これは首都直下地震等の対策ということで、都心部では、道路施設の損傷や放置車両等による幹線道路の深刻な渋滞等が発生し、緊急車両の移動が阻害されるおそれがございます。

現在、次の国会におきまして、災害対策基本法の改正という動きが出ておりまして、これによりまして、道路管理者が放置車両の撤去を行えるということの方向で進めておりますので、これに併せて、的確な道路啓開のあり方、実際のものを想定をしながら現場でどうやっていくかというのを考えていかなきゃいけないということでございまして。

次の13ページは、これは、大宮方面から都心へ、どのように道路啓開を進めたらいいか、災害の想定をして、どのルートを確認していくか、どのように資機材を確認するか、その辺を今、シミュレーションをしているというところでございまして。

それから14ページでございますが、こちらは信頼性の確保というところでございまして

が、都心から成田へのアクセスにつきましては、通常よりも1時間多くかかることもあるということでございますが、こちらは飛行機の発着等がございますので、できるだけ、信頼性を高めなければいけないというところでございます。

それから次の15ページでございますが、それに関連しまして、事故による通行規制時間を極力短縮することができないかということなのです。

事故が発生しますと、救命・救急・消火・現場見分・事故車両の処理・道路損傷の復旧等の一連の流れがございますが、これをできるだけ、それぞれのステップを重ね合わせて、全体として規制時間を短縮することを、今、現場のほうで、警察庁等含めて協議をしているところでございます。

それから16ページでございますが、これは、シームレスな料金体系とも関係するわけでございますが、過去の経緯、それから料金体系とございまして、本線料金所が首都圏たくさんございます。これは、料金所がわずらわしいというだけではなくて交通事故、この部分で車線数が少なくなったり多くなったりしてるものですから、この部分で事故が発生してるということで、交通安全上からも、できるだけ本線料金所をなくしたいということでございます。

それから17ページは、最近増えてきております無料の高速道路、これについても、休憩サービスをどのように提供していくかということでございます。

それから18ページでございますが、こちらは道の駅でございます。地方創生の観点から、コンパクトな拠点ということで、道の駅は大きく分けて2つの機能があるわけでございますが、1つは、地域外から活力を呼ぶゲートウェイ機能、もう1つは、住民サービスを含めまして、地域の元気を作る地域センター型、こういう2つの大きな役割を、今後とも強化をしていきたいということでございます。

19ページ最後でございますが、これは、高速道路沿線にいろんな施設が立地しております。工業団地から大規模商業施設からいろんなものがございまして、そのような施設に対してアクセスの改善、アクセスを高速道路から直結すれば一般道への渋滞も緩和できる等いろんな効果がございまして、これについては、対象の施設をどうするか、費用負担等、新たなルールの整理が必要になると思いますので、これも検討してまいりたいと思います。

引き続きまして、大都市圏の料金体系につきましては、中神高速道路課長から説明をさせていただきます。

【高速道路課長】 高速道路課長の中神でございます。

21ページをご覧くださいと思います。昨年の6月に答申をいただきました中間答申の中の大都市圏の料金体系についてのおさらいでございます。

現状の課題ということで2つ挙げていただきました。利用者にとって分かりにくい料金体系であるということ、それから通過交通を含む大量の交通によって、都心部の渋滞が激しくなっていると、こういったことでございます。

目指すべき解決の方向性として、高速道路会社は分かれていますので、管理主体を超えたシームレスな料金体系ということ、それから2つ目といたしまして、都心の通過交通の抑制を図るような施策を導入していくというようなこと、それから、災害等の非常時におけるネットワークの有効活用、これを平常時から考えておくべきだということ。大きく3つの方向性を指摘をしていただいたところでございます。

それを踏まえまして、一番下の取り組むべき施策ということで、都心通過交通を抑制する料金体系の構築でありますとか、複数の高速道路会社の連携を通じて、交通をよくマネジメントするでありますとか、ICTの活用による交通流動の最適化、こういったような施策を考えていくべきではないかということでございました。

これを踏まえまして、22ページ目以降でございますが、首都圏と近畿圏がテーマになるわけでありましてけれども、今回、首都圏にスポットを当てまして整理したものでございますが、交通の状況、それから料金がどうなっているのか、それから環状道路の活用状況はどうか、それから大型車の問題、こういったようなテーマにつきましてデータをまとめたものでございます。

23ページをお開きいただきますと、首都圏の交通の特色ということで、諸外国の主要都市と比較したものでございますが、右側の表でございますように、主要都市の昼夜人口密度ということで、中心部の昼夜率という数字がございます。これは、昼間の人口が夜間の人口に比べると何倍かという数字でございますが、東京の場合6.7倍ということで、昼間は非常に人口が多いけど、夜は皆さん郊外に帰宅いたしまして夜間人口が減っている、こういったようなことでございますので、海外の主要都市に比べますと、この数字が大きくなっている。したがって、朝夕、大きな人口の流動が発生すると、そういった都市圏構造になっているという状況でございます。

次の24ページ目をご覧くださいと、今申し上げた通勤・通学の交通につきましてご覧いただきますと、全体の21%が自動車移動、これは、諸外国に比べると少ない数字であるというふうに言えるかとは思いますが、一方で業務のところをご覧くださいと、54%が自動車利用ということでございまして、朝夕の通勤通学、それからプラスして業務の交通がオンされると、そういったような構造になっているということでございます。

次のページ、その主な要因、業務交通が多い要因を分析いたしますと、これはロンドンとの比較でございますけれども、左側の東京のほうをご覧くださいと、配送センターが小さい丸、それからトラックターミナルが大きな丸で示してございますけれども、ちょうど白い丸が、やはり環状線の内側といいますか都心部に多く配置されまして、青い丸が平成15年以降に竣工いたしました配送センターでございますけれども、ようやく郊外に位置するようになりましたが、右側のロンドンの状況に比べますと、やはり依然として、都心部にこういった施設が多い関係で大型車の流入が多いということが言えるかと思いません。

26ページ目以降でございますけれども、高速道路ネットワークの稼働状況をまとめた

ものでございます。

26ページ目が、朝7時台の首都圏の高速道路の稼働状況でございます。稼働率というパラメータを定義いたしまして、1時間当たりどのくらい車が走れるかという分母に対しまして、実際のどのぐらいの交通が流れているかというのを稼働率というふうに定義をしたものでございます。暖色になりますと稼働率が上がってまいりまして、特に黒く、両側に線を引いたところが、走行速度40キロ以下の渋滞に近い状態になっているということでございます。

7時台はご覧のように、放射の道路が混んでまいりまして、その次のページがお昼の2時台の同じ状況でございますけれども、環状線の中心に、都心にこういった渋滞が移ってきてる、こういったような状況かと思えます。

それから28ページ目に、環状道路の交通の状況をまとめたものでございます。

左側のグラフをご覧くださいますと、都心環状の中、それから首都高の中央環状線の中、さらに外側の外環道の中、それから圏央道の中、それぞれ通過交通がどのくらい入っているかというのをまとめたものでございます。都心環状につきましては60%、6割が、都心環状の中に用のない交通。それから中央環状で見ますと、4割が同じように用のない交通ということでございます。

したがいまして、環状道路を活用いたしまして、外側へこういった用のない交通を促していければ、先ほど申し上げた都心部の渋滞緩和、こういったことにつながるのではないかということが言えるかと思えます。

それから、29ページ目以降は料金関係でございますが、29ページ目が、今年の4月から導入いたしました全国の料金水準の現状ということでございます。

ご案内のとおり、大きく3つの水準に分類、整理したところでございますが、普通の区間、それから大都市の近郊区間、それから本四、アクアライン、伊勢湾岸の特別区間ということで、この3つに大きく再編をしたところでございます。

一方では、この黄色いところ、首都圏、近畿圏のところにつきましては、今後シームレスな料金体系を検討するというところで、さらに、これも検討するというところで宿題になっておったということでございます。

首都圏の料金水準をまとめたものが30ページ目でございますけれども、ご覧のように、まず赤いところが、通常の大都市近郊の高速道路よりも料金が高い区間。それから、オレンジのところが大都市近郊の区間、もしくは、それと同等の料金をいただいているところ。それから緑が安いところですね。それから青いところが、均一料金とか首都高の区間ということになります。グレーはそれ以外の区間ということでありまして、ご覧のように、いろんな料金体系、いろんな料率が存在すると。分かりにくいというような評価もありえるかと思えますけれども、こういったような料金体系になっておるということでございます。

それを表に整理したものが31ページ目でございます。左から2つ目の箱に、開通年度、その隣に路線名、一番右側が1キロ当たり幾らいただいているかという料率をまとめた

ものでございますが、ご覧のように、例えば35年4月の京葉道路は20円、39年の第三京浜は15円というようなことで、古いほうが、当然ながら安い料金のまま据え置かれてきているということでありまして、最近の開通の圏央道で行きますと、海老名、久喜白岡で行きますと43円、こういったような料金になっているということでございます。

一方で、下のほうの距離によって料率に変化する区間、これは、例えば均一料金の区間でありまして、乗った距離によりまして割り戻した料率が変わってまいりますので、料率が幅を持ってございます。

これで見えますと、例えば首都高速で行きますと、一番短距離で510円取られますので168円という区間がございますけれども、一方で、一番遠い区間を乗りますと10.7円、こういったような幅を持った形になります。特に遠距離を乗った方については、上の一般の高速道路に比べても安い水準になるというようなことでございます。

それから、具体的にどんな料金水準になっているのかというのを、32ページ目にまとめてございます。

同じ出発地それから到着地で、それぞれ複数のルートがあるところで幾らになっているかということをご簡単にまとめたものでございますが、例えば左上の厚木から久喜の区間をご覧いただきますと、圏央道と首都高で距離はほぼ同じでありますけれども、定価の料金で比較いたしますと、圏央道が3,770円、それから首都高が3,180円ということで、2割程度、料金が違うということになってございます。また、例えば横浜青葉から都心で見ますと、東名で行きますと1,410円、一方、第三京浜が980円ということで、5割ぐらいの開きがある。こういったように、同じトリップでありましても、料金体系が異なると、こういったようなことであります。

したがいまして、一番上の箱にございますように、自由な経路選択のハードルといひますか妨げになっているというようなご指摘がなされるのではないかとということでございます。

こういった料金のハードルをなくして、シームレスな料金を導入してまいりますと、33ページ目でございますように、これは、ちょうど24年1月に、首都高速が対距離料金を導入いたしました。その際、神奈川圏と、それから東京料金圏の料金圏が撤廃になりましたので、いわゆる、部分的ではありますけれども、シームレスになったわけでございますが、その際に、右の写真にございますように、料金所が不要になりましたので、こういったものを撤去することが可能になったところが出てきたということでございます。

それによりまして事故も減少いたしまして、23年度には40件だったものが、その後14件、3分の1ぐらいになったと、そういったような効果が報告されているところでございます。

また一方で、先ほど環状道路の外側が特に料金が高いようなデータが出てまいりましたけれども、極力、圏央道を中心とした環状道路の利用を促進するための割引というのを今入れてございまして、34ページ目の図をご覧いただきますと、横浜町田から川越の例を

取っておりますが、通常料金で行きますと、圏央道経由で行きますと3,480円、それから首都高で行きますと3,070円のところを、ご覧のように500円強、割引をいたしまして、圏央道経由のほうが若干安くなると、こういったような割引を実施してございます。

その結果、どういうふうになったのかというデータが35ページ目にございまして、右側の円グラフをご覧くださいますと、これは左側の図にございますように、圏央道が開通する前が上、開通した後が下の円グラフでございますけれども、ちょうど赤く囲んだところが、圏央道を通らずに都心部もしくは首都高を経由して東名のほうから関越道のほうへ抜けたという交通でございますが、圏央道が開通する前は、約9割がそういった交通であったということでございます。

一方で、開通の直後のデータであります。同じようなデータを取りますと、首都圏を通過する交通が全体の3割減ったということでございまして、先ほど申し上げたような割引の結果、同じような料金で利用いただける環境を作ったことによって圏央道の利用が促進されたと、こういったような状況でございます。

次は、大型車の交通の利用の関係について、ご報告、ご説明を申し上げます。

36ページ目をご覧くださいますと、左側が全車、右側が大型車の状況でございます。ご覧のように、一般道に比べまして首都圏高速道路につきましては、1日の利用台数が非常に多いというようなこともあり、酷使されていると、過酷な利用状況である、こういったようなことが言えるかと思えます。

その次のページ37ページでありますけれども、一方で、これは左側の図であります。下のほうをご覧くださいますと、首都高の中央環状線の内側と外側で、老朽化の程度が大きく違うというようなことを表したものでございます。

特に中央環状線の内側につきましては、これは、前回のオリンピックの時に造った部分がかかなり多いというようなこともございまして、50年たったところが11%程度、40年以上のものを合わせますと、80%強が40年以上経過してる区間になっている、老朽化が進んでるというようなこと、そういったところに、現状では通過交通が集中してると、特に大型車が集中してる、そういったような状況になっているということでございます。

次の38ページ目でございますけれども、一方で、都心部における大型車利用ということで、これは高速に限らず一般道についての問題でもありますけれども、左の真ん中に写真がございまして、これは日比谷公園付近を走行するコンテナ車両ということで、東京港から荷揚げされたコンテナが都心部を通過して郊外に向かっている、こういったような状況でございます。

分析いたしますと、下側に横の棒グラフがございまして、首都高を使って郊外のほうへ、特に東京港です。北のほうへ向かう車を抽出いたしまして分析いたしますと、首都高を使ってるのがわずか4割、首都高の利用がない車両が6割ということでございまして、そのうち、中央環状線内側の都心の市街地を通過してる車が6割ですから全体の4割ぐら

いが、中央環状線内側の一般道を利用している車両であるということでございます。

一方で、パリにおきますデータを右側のほうに載せてございますけれども、いろんな規制がかかっているという状況もございますが、都心部に比べますと、郊外が大型車のシェアが高いと、こういったような状況になってございまして、市内への大型車の流入が非常にブロックされている、こういった状況になってるということが言えるかと思えます。

以上が、関連する状況をご説明したものでございますけれども、今後の検討の方向性、検討の課題ということで、40ページ目にまとめてございます。全体の大きな賢く使う取組ということでありますけれども、今ある道路の機能を最大限に活用するというので、稼働率等の効率を最大限に活用いたしまして、賢く使う取組のあり方を追求すべきではないかというのが1点。それから、非常時においてもネットワーク機能を最大限に発揮させるマネジメントのあり方を追求すべきではないか。この2つが、大きく賢く使う取組に向けてのテーマではないかということになります。

そのうち、大都市圏の料金体系につきまして、3つにまとめてございますけれども、先ほどご説明いたしましたように、整備の時期によって、非常に大きな料金格差が生じておりますので、効率的な利用を促進するための合理的な料金体系のあり方を追求すべきではないかというのが1点でございます。

それから、都心部の通過交通の分散、それから大型車の一層の効果的・効率的な利用を促すということで、より賢く使うための料金体系の導入を図るべきではないかというのが2点目でございます。

最後に、本線料金所、本線バリアについて触れましたけれども、こういったものを極力撤去することによって、安全性・快適性の向上を図るべきではないかということで、大きく3つのポイントがあるのではないかとこのように考えているところでございます。

資料のご説明は、以上でございます。ご審議のほうを、よろしくお願い申し上げます。

【寺島部会長】 はい、どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの事務局からの説明について、ご意見、ご質問等がございましたら、お願いします。どうぞ。

【石田委員】 ご苦勞様でございます。何点かあるんですけども。まず、4ページでございます。賢く使うという括弧が、拠点間を結ぶネットワークの構築を含んでないような書き方がされているんですね、右端ですけど。

意図はよく分かるんですけども、賢く使うということの非常に大きな1つは、やっぱり今ある資産を最大限賢く使うということがあろうかと思うんですね。

そういう観点から、ミッシングリンクの解消というのは、非常に賢く使うということなんじゃないかなという気がしますので、せめて賢く使うの括弧ですね、細かい話ですけども、拠点間を結ぶネットワークの構築の半分ぐらいまでカバーできれば、ちょっと延ばしていただけるとありがたいというふうに思いましたし、同じく6ページに、ぜひどこかにミッシングリンクをやっぱり解消するというを明示していただければありがたい

なというふうに思いました。それが1点です。

第2点は17ページであります。これも、無料の新直轄は、あんまりこういったものの整備がされてなくて、ドライバーの方へのご不便とか不自由をかけているとか、あるいは安全性にも問題を及ぼしかねないという状況にありますので、こういうことの必要性はそうだと思いますし、ここにある登米の例というのは非常にいい例だと思うんですけども、考えてみますと、並行する幹線道路には既存の道の駅がありますし、民間のガソリンスタンドもありますので、うまく誘導するっていうふうなことを、特に無料ですから、あんまり遠くない範囲ですと可能性高いと思いますし、これ大きな話になるかも分かりませんが、有料の区間であっても、例えばETCを使って時間管理がちゃんとできれば途中下車を認めるみたいな、そういう料金体系もあれば、もうちょっと高速道路と地域コミュニティの密着性が高まっていくんじゃないかなという気がしますので、新設だけにこだわるといふふうには考えないほうがいいんじゃないかなというふうに思いました。

それと3点目、29ページなんですけれど、料金水準の現状、これは、北海道の地図が入ってないので、何かデザイン上、難しいのかも分かりませんが、ちょっと工夫してあげたほうが。スコットランド問題みたいになってもいかなんですし、ということが1つ。

あと都市域の高速道路のネットワークを見ますと、東京と京阪神は大都市圏ということでトレンドになってるんですけど、中京圏も何か同じぐらいの密度でネットワークが完成しつつありますので、そろそろ、ネットワークをより有効に活用するためにも、こういう議論をしてもいいのかなと思いました。

あと、31ページの表と、続く32ページの厚木から久喜のこの料金の実態、これ非常に衝撃的な資料だと思ひまして。ずいぶん前から、賢く使うための料金制度ということを強調しておりますけれども、実態的にはやっぱり償還が、現在の制度がそうなってるのでそうだと思いますけれども、償還ということ考えた料金設定になっておりますので、これはやっぱり早急に解決せんといかんというふうに思ひまして、いい資料を出していただいて、ありがとうございましたということでした。

以上です。

【寺島部会長】 はい。まとめてお答えいただくというか、話していただくことにして、どなたかほかに。

はい、どうぞ。根本さん。

【根本委員】 私も、31ページの表を見ながら、コメントさせていただきたいと思ひます。

確かに、料金水準を中期的にそろえていく、大都市近郊区間の距離単価をキロメートル当たり29円にするという方針があるならば、そういうものにそろえていくということは、1つの大きな方針になるかなというふうに思ひます。

ただ、短期的にやらなきゃいけないことがあると思うんですね。それは1つは、均一料金区間を廃止することと、ターミナルチャージを1回だけ取るということ。

シームレスということを提案されてますけれども、シームレスにならない理由は、均一区間があって、そこで料金が不連続に上がるんですね。それから会社をまたがって走ると、またターミナルチャージが取られるということで、そこでも上がるわけです。そこがなだらかにつながっていくというのが、シームレスということの1つの考え方かなと思うんですね。

それから、会社ごとに料金単価、すなわち傾きが違うのは中期的にそろえていく。

それから最後は、混雑に応じて、ちょっと高くするというのは、ちょっとハードル高いですけども、それも実現していく。そういうことじゃないかなというふうに思います。以上です。

【寺島部会長】 はい。どうぞ、羽藤さん。

【羽藤委員】 羽藤です。

私も30、31ページ目については、石田先生、根本先生と同じで、経緯はそれぞれ分かるんですが、こうやって改めて見ると、非常に料金が複雑になっていますので、やっぱりベースの部分は一体的なものにすべきだろうと。その上でETC、ICTの技術を使ってインセンティブでコントロールしてうまく回していくという方向に行くべきかなというのは、改めてこの資料を見て思いました。

前半のほうにつきましては、道路啓開等について非常に様々な体験をわが国はしてきていてストックされてきてるなという気もする反面、これも石田先生が言われたように、ミッシングリンクのあるところでは、こういったこともできないということを考えます。

あるいは暫定2車の道路もあるわけですが、そういったところも、今、中間貯蔵で例えば輸送計画みたいなものを立てていても、やはり道路の容量がほんとに十分に足りているのかというと、なかなか難しいところもあるところを見ますと、やはり、われわれが従前想定している交通状況というものの幅が非常に狭いものであったということを感じていますので、非常時を考えた上でも、暫定2車を4車、あるいはミッシングリンクは当然解消していく、その上で、それを賢く災害時を使って地域に貢献していくというようなところをより充実させていくところが大事かなと思いました。

あと3点目、最後にですけども、17、18ページに、地域拠点とかあるいは羽田・成田の関係と書かれているわけですが、オリンピック・パラリンピックとありますので、サインとか、それからデジタルサイネージ等を使って、マルチリンガルにどういうふうに情報を提供していくのかといったようなところ、これをトータルデザインしていくとか、あるいは、構造物そのもののデザインも、やはり首都圏のイメージは高速道路で決まってくる場所もありますので、そういったところについて今まであまり議論がなかったようですので、考えていく必要があるのではないかという気がしました。

以上です。

【寺島部会長】 はい、家田先生。

【家田委員】 どうもご苦労様でした。いつもながら充実した資料で、大変だっただろう

などと思って、作った人はね。最後の40ページのところで、ちょっとお話し申し上げようと思うんですけども。

大局的には、どこも違和感のないっていうか、そのとおりだと思うんだけど、これから打ち出していくときには、もうちょっと骨が太いようにしたほうがいいんじゃないかなという感じがするね、40ページの今後の検討課題・方向性というやつね。

まず、上半分の現状認識みたいなのところについて言うと、今回、「賢く使う」というのがキーワードだとすると、その反対は「愚か」だからね。どういうふうに愚かだったのかという、愚かなんて言わないけれども、なってないということですね。それは、1つはなってないネットワーク、でき上がってないという意味ですね、環状道路が遅れていた。

しかし、それが何とか恰好になってきたと。なってないものが賢いネットワークになりつつあると。そこをねらうというのは、そういうことですね。

それから2つ目が、なってない道路利用、愚かな道路利用、それは過積載に象徴されるわけで。それと裏腹に、なってない道路管理、あるいは道路交通管理。それは過積載を放置してきたのもそうだし、率直に言うと維持管理がやや後手に回っちゃうんじゃないかなというおそれもあつたと、こういう意味でね。

そこのところが、なってない道路利用が、今気がついて、過積載を取り締まることもできるようになった。賢い利用を促すことになる。賢く使うためにETCやITSなり何なり使えるようになる、その環境も整ってきた。その経験も積んできた。それから、道路マネジメントも、そういう意味で、利用と一緒に気がついてきた。

それを踏まえると、下のほうの、大都市圏の利用料金についてはというところで、ちょっとこの3つの白ポツが細かいなって感じがするんですね。特に最後の本線料金所を撤去するなんて、それはそのとおりなんだけど、それは手段であつて、ここで言うべきは、もっと大局的な柱だと思うんですよ。

それを私なりに思うのは3つなんですけど。

1つは、しがらみを超えてシンプルなものにすると。個々に、ここは均一だ、ここは何とかだというやつじゃなくて、スパッとシンプルにすると。そのチャンスですということ。

それから2つ目が、合理的なものにしなきゃいけない。それはやっぱり長く走るやつは、それなりに壊してるんだしね、とかね、合理的なものにする、それが根本ですと。

3つ目が、戦略的な料金じゃなきゃいけないと。混んでるときには、こっち回ってもらわなきゃいけないし、こっちが事故あつたときには、あっちに回ってもらわなきゃいけない。それを誘導するような戦略的な料金にするんだと。

つまりもう1回言うと、シンプルで合理的で戦略的、これをなるべくストレートな表現にして、それでバーンと打ち出すというのが今の段階で最も重要で、それを敷衍する、演繹すれば、それは本線料金所なんて、いらなんでしょうと、こういうことになるんだけど、こんな細かいのがここに出てくる必要はないんじゃないかって感じがしました。

以上です。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【山下委員】 やっぱり道路だけで考えると、結局40ページみたいな問題の立て方になってしまうのかなというか、最終的に料金の話になってしまうんだけど、道路と連動した周辺の土地の利用の仕方とか、あるいは物流の問題とか、そういうところへの働きかけとありますか、一緒に考えていくという、そういう視点がいるのではないかということが一つ。

2つ目は、料金だけで、どこまでネットワークをうまく使うということへの働きかけができるのか、料金以外に、ネットワークをうまく利用した車の流れというものを実現していく、利用者の意識を変えていくみたいなのところへの働きかけというのもあっていいのかと感じたところです。

以上です。

【寺島部会長】 はい。いかがでしょうか。竹内さん、ありますか。

【竹内委員】 竹内でございます。ご説明ありがとうございました。

先ほど石田先生もおっしゃったミッシングリンクのことに關してです。ここはもちろん賢く使うという前提ですから、既存のインフラの活用という点でこのように書かれたということは、十分私も理解するところです。そこで、ミッシングリンクに關する今後の道路整備のあり方に若干入るところになるんですが、賢く使うためには、ここだけ開通すれば、ものすごく賢く使えるんだけど、でも、ここがたまたま整備されていないために賢く使えない、という場合があると思うわけですね。

そういうところは賢く使うための前提条件として必要な道路整備ですから、そういうような観点からミッシングリンクになっている、あるいは今、造られていない道路を造るところも、ある意味、賢く使う中の一環になると思います。ですから、そういうような観点から、例えば資料を追加するなり、あるいは、そこから少し物事を考えるという、そういう発想も必要ではないのかなと、そのように考えております。

以上です。

【寺島部会長】 はい、ありがとうございます。ありますか。

【大串委員】 石田先生の道の駅の話ですけれども、既存のものを賢く使うのは非常に重要だと思いますが、地方の道の駅は17時ぐらいで閉まってしまって、夜7時ぐらいに立ち寄ろうかなと思うと真っ暗闇になっているような、そういうこともけっこうあるんですね。

そういった意味で、時間帯等を整理していただいて、特にガソリンスタンドとかもそうなんですけれども、非常に分かりやすい表示で休憩なり給油なりができるような案内がいただけたらなと思います。

【寺島部会長】 はい、ありがとうございました。

それじゃあ、ちょっと僕のほうから発言というか。

国土のランドデザインが中間報告が出て形成計画に向かっているわけですけど、コンパ

クト+ネットワークということで、日本のやはり今後を考えたときに、コンパクト+ネットワークがキーワードだということが浮上してきますと、その際、ネットワークって具体的に何なのって言ったときに、道路の持つ意味というのは、支える力として非常に重要になってきていると思うんですね。

そこで、ここでの今日のご報告にもあるように、次第に支えるための技術基盤が整ってきてるんだなと。例えばスマートICにしよ、ETC2.0にしても、技術の基盤が高度化してきているということは間違いないと。

そうすると、社会のニーズと道路との関連の中で、道路管理というものが、より新しい技術基盤を取り入れて高度化していかなきゃいけないっていう方向性だけは、しっかり見えてきてますと、シームレス管理できるような技術基盤も整ってきます。

こうなると、僕は今、本格的に、例えば道路管理のビッグデータの時代が迫ってると思うんですね。トレーサビリティというものを徹底的に追求して、その技術がそれをフォローできるような体制になったら、便益性とか効率性ということにおいては、ものすごくブライトな絵が描きやすい状況になってきましたと。例えば、シンガポールモデルを持ち出さないまでも、時間管理によって、20分、15分単位でもって料金体系を変えて、できるだけ混雑を緩和させる方向に持って行こうと、ピーク時管理みたいな形の方法だってできますよね。それから、安全運転をより徹底させるために、さっき過積載の問題を家田さんは指摘してましたけれども、そういうたぐいの人たちには、より大きな料金を課金していくようなたぐいの方法だって、技術的にはできなくありませんよね。

そこで、シームレス管理、道路管理のビッグデータの時代というのを、逃げずにはっきりと意識して構想を組み立てていく段階が、もう来てるんじゃないのかなと思います。

ただし、この問題は深くて、あまりにトレーサビリティが高まると、個人情報管理だとか、あるいは高度情報化社会のネガティブなインパクトさえ視界に入れなきゃいけないと、このデータを握ったやつが、ものすごく強くなるんですね、いろんな意味で。

ですから、例えばデータ管理なんかについては、今までの道路管理のデータ管理とは違ったぐらいの最新のルール作りみたいなものがなされると、誰がいつ、どこをどういう形で動いているのかっていうことが確実に掌握できるようになっちゃうわけだから、ある面じゃ危険でもあるわけですね、変な言い方をすると。

だから、そういう意味も含めて、もうとにかく道路管理の高度なビッグデータの時代来ちゃってるんだから、これをしっかり視界に入れた道路行政というものに踏み込まざるをえなくなってるのかなというふうに思うんですね、これ以上シームレスだ何だということに踏み込んでいくなれば。

そこで、そういう意味において、今回の分析の中でも非常に興味深く、かつ重要だと思ったのは、圏央道が6月28日に中央高速と東名がつながりましたと。さっきも、料金が微妙にギャップがあるという話だとか、いろいろ出てましたが、これやっぱり圏央道インパクトが、今後、外環道をどういうふうにしていくというときにとって、われわれにもの

すごく重要なデータになるんで、とりあえず分析して、何日と何日については、こういう状況になってるって、9割うんぬんとかっていうようなことが出てましたけども、やっぱりディテールに、利用者だとかそういうものをよく分析して、やっぱりネットワーク化というときの1つのキーワードが外環道整備だったわけですから、外環を整備していくことによって、どういうことが変わってくるのかということ、正確かつ的確な知識をしっかりと持つべきだと思うんですね、われわれ。そういう面で、これを引き続き踏み込んで解析してもらいたいなということと。

それから、どうしても生活と車と道路というのが相関性を持って、より生活のニーズに深いところで車を使わざるをえない人。車を使って、高速道路をさっき途中下車してでも使えるようになっていうような話をサッと指摘されてましたけれども、われわれ、もう一歩踏み込んで考えると、ディメンションがちょっと変わってきて。要するに本当に例えば買い物だとか介護だとか教育の送り迎えだとか、どうしても車を使わざるをえないというところに地方の生活なんかは、なっちゃってるわけですね。

そうなったときの人たちにとっての車というものの意味は、週末に観光に出かける人の車のニーズと全然違うというか。もしそれが動かなかつたら、生活が成り立たなくなってしまうから、そういう人のディメンションと、つまり車のニーズによって道路に対する思いが違うっていうのか、そのことを踏まえたようなきめ細かさが、さっき圏央道の分析をもっとディテールにやってもらいたいっていった意味のニュアンスにあるんですね。要するに、われわれ一律に言えないっていうのかな、高速道路についての議論は。ほんとに生活者を支えてる部分がある部分と、それから、より速く現地にたどり着くために観光目的で使っている人とじゃ、まるで意味が違うっていうか。だから、そういう辺りのことまで考えなきゃいけないと。

考えられる基盤のデータベースを取りえる可能性があるわけですね、これはトレーサビリティ高めていけば。だから、そういう意味で、一言で言いたいことを言うならば、道路管理について、もうビッグデータの時代来てるよということなんですね。だから、ある種の覚悟を持って国交省も立ち向かわなきゃいけないかなという思いで聞きましたので発言しておきます。

そういったことで、ひととおり今の段階での発言を受けて、そちらサイドで今申し上げられることがあれば、お話ししたいと思いますが。

【企画課長】 まずミッシングリンクについて、石田先生、羽藤先生、竹内先生からご指摘がございました。

確かに、ネットワークが形成をされたあとの活用というところに、若干力点が置かれすぎていた感があります。拠点間を結ぶということは、地域の既存のストックであり、そこでの可能性であり、そういうものを賢く使うという意味でも大きな意味があると思いますので、この辺はご指摘を踏まえてしっかり整理をして、資料に反映させたいと考えております。

それから羽藤先生から、平常時だけでなく非常時、それから暫定2車線区間の取扱いというのもございました。これまで、まずはネットワークを繋ぐと、その次に交通状況を見て、4車線化、多車線化を図っていくということで進めてまいりましたが、その時に非常時の対応という視点が十分に入らなかったのではないかとということがございますので、その辺もしっかり加味していきたいというふうに考えております。

それから、石田先生、大串先生から、道の駅やサービス施設の話がございました。既存の道の駅との連携は非常に重要でございまして、現在も、無料の高速道路から既存の道の駅に案内する案内標識を設置しているところでございます。これもしっかりと位置づけましたので、一般道側の道の駅も高速道路側から十分利用していただけるような案内、それから先ほどご指摘ございましたが、一時途中下車みたいなことが、ETCで技術的には可能でございますので、その辺もぜひ今後検討していきたいと思っております。

それから営業時間でございますが、これについては、道の駅のほうにもいろいろ伝えまして、ウェブサイトの活用等、情報提供は充実をさせていきたいというふうに考えております。

それから賢い使い方という中で、山下先生から、道路だけの視点に偏りすぎてることがございまして、これはもっともなご指摘でございます。今回の資料にはございませんでしたけれども、時間的・空間的な交通渋滞の偏在という問題もございまして、これは、社会と一体となった取り組み、企業の立地、土地利用、それから、企業でも始業時間をずらしたりとか、そういうこともあると思っておりますので、これはまたかなり大きな話ではございますが、道路管理者としても、この部分も念頭に置きつつ施策を進めていきたいと考えております。

それから、寺島部会長からビッグデータの点、これ全くご指摘のとおりでございまして、前回、ご説明をさせていただきましたが、現在もビッグデータを活用して急ブレーキを踏んでる箇所とか、そういうのを分析して、交通事故の対策に活かす。また今回のETCのバージョンアップによって、経路把握ができるようになりますので、おっしゃいますように、非常にビッグデータの活用によって施策に広がりが出ます。

またご指摘のとおり、これは個人情報とも関係しますのでルール作りも必要ですし、それを今度はピークロードプライシング等に活かすということになると、今度はまた合意形成ということが必要ですので、そういうことも念頭に置きながら、ご指導いただいて進めたいと考えております。

またビッグデータを分析する中で、例えばショッピングであるとか観光であるとか、それぞれ利用者のニーズがございまして、そのニーズに合ったサービス、情報提供等ができるように、その辺も工夫してまいりたいと思っておりますので、今回の圏央道の開通、このデータをしっかりと深掘りして、それを今後の外環等の整備効果の分析、それにも活かしていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

【寺島部会長】　そこで一言ちょっと再確認で、ここに出てるデータ以外に、ざっくりわれわれの認識として、僕がものすごい興味があるのは、6月28日以降、中央高速と東名がああいう形でもって縦につながったことによって、どう変わったんだということについてザッと、今国交省として認識してるレベルで話していただくことがあれば、何かありますか。

【高速道路課長】　先ほどご説明いたしましたデータ、開通後1週間ということで、非常に、まだ十分ネットワークの位置づけが浸透してない段階のデータではなかったかと思うんですが、1か月後、精査中にはありますが、さらに圏央道の利用率が上がってきてまして、さらに付け加えますと、全体の高速道路の利用数、数がやっぱり5割ぐらい増えてきてまして、国道16号とか一般道を使ってた方が高速道路の利用のほうに展開してる、そういうようなことは表れてきてるのかなと思っております。

引き続き、データの収集に努めてまいりたいというふうに思います。

【家田委員】　ちょっと1点だけいいですか、すみません。

ちょっと繰り返しの事になるかもしれないんですけど。

日本の道路が世界のトップランナーになり得る非常に数少ないチャンスだと思うんですよ。主として首都圏を考える、大都市圏のネットワークで、しかも、物理的にこのところを造りました、何とかしましたって話じゃなくて、トータルで賢い道路システムというものを作り出すと。そこでは、データ面で言えばビッグデータみたいなことになるし、それからコントロールという面で言えばITSみたいなことになるし、確かにミッシングリンクもありますけどね。

そういうのを、これで世界のトップランナーやるよという時代認識と意気込みと責任感、自負のようなものが、もうちょっと強くてもいいと思うんですね。

ちょうど寺島先生とご一緒に、首都高と東海道新幹線が50周年というこういう企画をやりました、いろいろ調べてみたら、一例で言うと、東海道新幹線の1956、7年ぐらいの55年くらいかな、のレポートには、政府の文書ですけども、世界最新鋭の最先端の技術を使って、最高水準のものを作ると、しかもその運営は、世界最先端のものにするという、運営ですね、賢く使うんですよ。

だから、われわれは今、首都圏のことを言うときには、そのくらいのことを出さなきゃ、オリンピック・パラリンピックをあと6年で迎えるっていう国の世界へのメッセージとしては足りない。ぜひ、そのことをお願いしたいというふうに思います。

以上です。

【寺島部会長】　先ほどの私の発言も、今の文脈と全くかぶってますので。

そこで、ちょうどお見えになったようですので、次の議題に入らせていただきたいと思います。

次の議題は、ヒアリングでございます。関係団体の方々からお話をいただくわけですけども、本日は、一般社団法人日本経済団体連合会常務理事、根本様をお願いしております。

ご多忙の中、どうもありがとうございました。どうぞよろしくお願いいたします。

ヒアリングの進め方ですけれども、まず経団連より話をいただいて、その後、委員の皆さんの意見をいただく形としたいと思います。

それでは経団連の根本様、よろしくお願いいたします。

【日本経済団体連合会（根本）】 経団連の根本でございます。

本日、国土幹線道路部会にお呼びをいただきましたことに対しまして、まず感謝を申し上げます。寺島部会長はじめ委員の皆様は、非常に日ごろからお世話になっております。その点につきましても、改めて感謝を申し上げます。

本日、今後の国土構造を支える交通のあり方や道路交通のあり方について考え方を示すようにというご指示をいただきました。

それに基づきまして、お手元の資料第2という形で、企業活動と国土構造の関係、道路交通と企業活動の関係、さらには、今後の道路行政への期待というように大きく3つに分けて、全体を整理をさせていただいております。

考え方を示すということでございましたので、多少、具体性に欠ける内容になっている点につきましては、あらかじめご容赦をいただければと思っております。

表紙をおめくりいただきまして、最初に、企業活動と新たな国土構造という点から説明いたします。

一般的に企業の役割につきましても私の理解は、住民生活あるいは地域経済社会を直接的、間接的に支えることが役割の1つになってございます。他方、グローバルな事業環境の下で、企業全体では、競争力を発揮しながら、広く日本経済、社会全体を支えているということでございます。

こうした企業活動が、いかなる形で国土構造に絡むかということにつきまして3ページ目に書かせていただきました。

まず需要面についてですが、これまでも様々な面で需要構造が変化を遂げつつございます。これは、大きくみて、人口面での変化と、市場のグローバル化といった変化がございます。

供給面では、様々な市場での競争における企業の新陳代謝が日々起こっております。一般に企業の新陳代謝というのは、なかなか日本では進まないといわれつつも、10年前、20年前と比べると、相当程度変わっております。

加えて、近年、サプライチェーンのグローバル化が大きく進みまして、ご承知のとおり、事業拠点が国内だけで移動するというよりも、グローバルな形で動いているのが実態でございます。

こうした企業活動・行動の結果として、利用するインフラも相当程度に変わってまいりますので、どういう方向で国土形成が進むのかという点とあわせて、これらを見通しながら企業としては活動してまいります。一方、道路交通側から見ても、こうした企業活動の変化を見据えた形で政策の展開をしていくことが必要なのではないかと考えております。

これが基本的な考え方でございまして、それを裏付ける事例といたしまして、4ページを見ていただきたいと存じます。例えば、近年の工場立地動向の推移を見ますと、あまり大きく動いておりませんが、少し遡りますと、実は年間2,000件程度の工場立地があった時期もございます。しかし、足もとでは既に500件を下回るレベルの工場立地しかなくなってきているというのが日本経済の実態であり、しかも、相当程度が関東・東海地域に集中するという形の構造となっております。

次に、5ページ目からは、企業活動を結びつける上での道路交通と企業の発展、日本経済の成長の観点から、いくつか事柄を申し述べさせていただきたいと存じます。

最初に申し上げましたように、道路交通というのは、企業活動そのものを結びつけるものでございまして、国土構造を形成していく上での主たる役割を担っているという認識は、私どもも同じくさせていただいております。

一方で、道路交通と企業そのもの、そして経済成長を考えるに当たりましては、安心・安全の確保のための直接的な投資に加えまして、10ページ以降で申し上げますような利活用、誘発効果の側面が考えられるということでございます。全体としての効率性を考える上では、次に述べるような事柄を考慮させていただきたいと考えております。

6ページ目でございますが、まず最初に出てまいりますのが、消費の部分でございます。可処分所得の拡大が前提となりますが、例えば、観光分野では、海外からの観光客も年間1,200万人を超えるようなレベルで急激に拡大をしているということでございます。そこで、観光分野で人々が動くための施設や設備、観光地自体の魅力の向上、観光分野に付随した消費面の拡大ということに対する対応が必要となります。他方で、日常的な消費活動への関与ということを考えますと、小売業・卸売業あるいは近年急速に拡大を進めております通販、直販など、様々な形で移動の問題が関わってございます。さらに、今申し上げました一時的な消費という点では、例えば、観光などが挙げられるということでございます。

こういった消費の場面で道路交通が引き起こす問題、課題を解決いたしますためには、当然のことながら、渋滞箇所の改善、あるいは荷さばき等のためのスペースの確保が重要でございます。観光面では、観光地、観光施設までのアクセス改善等、道路上で改善しなければならぬ課題も出てまいります。

7ページ目には参考として、通販の関係の売上げを掲載をさせていただきました。今後さらに急激に伸びることが予想されておまして、これに伴う交通の流れをさばくための道路構造ということも、考えていく必要があると存じます。

あわせて、人口構造が各地域ごとに相当程度変わってくるが見込まれており、その流動化あるいは集約化等の施策もございますので、それに基づいたネットワーク体系というものも、お考えいただきたいと存じます。

8ページ目からは、生産・投資とについてでございます。生産・投資を増やしていくためには、前提として国内の期待成長率がどれだけ上がるか、あるいは、期待成長率をどれ

ぐらい高めに誘導できるかということがキーになってまいります。

こうした中、輸送に焦点を当てますと、迅速、正確、あるいは経済性のある価格ということで、トラックに代表される陸運あるいは海運、航空、鉄道など、様々な輸送手段というものが選択される、また、成長率を高めに誘導することに寄与する、あるいは成長率が高めに置かれることによって、各種物流施設、設備に対して新たな投資が導かれるという流れになると存じます。

さらに、新たな物流ネットワークが形成されますと、それに伴う新しい投資、例えば、新規の物流施設や生産施設への投資というのも当然出てまいります。さらに、物流施設・設備間をつなぐためのICT投資も起こってまいります。このように製造業、物流、倉庫等、広い業種にわたって多額の投資が、ネットワーク化に伴って起こり得るということを、ここで記載をさせていただきました。

あわせて、こういった輸送ネットワーク体系への投資につきましては、公的な資金のみならず、いわゆるPPP/PFI型の活用による民間資金というものも期待をされているところだと理解をしております。また民間側としても、そういった面に参入させていただくことを期待をしている面もございます。

具体的には、主要施設と高速道路のいわゆるアクセスの改善、渋滞箇所の改善、リーズナブルな料金体系、あるいは民間企業の知恵を活用した道路そのものの価値の向上等、利用方策の拡大というものについても考慮していただければと存じます。

ただ、こうした生産投資あるいは消費に伴うネットワークの形成につきましても、現在の物流の流れを踏まえる必要がございます。9ページをご覧くださいますと、物流センサスでは、全国10地域に分けますと、域内の流量というのが77.6%に及び、地域間流動というのは2.2%程度にとどまるというデータをみることができます。このような点を踏まえつつ、物流面での動脈の問題を前提にしつつ、その先のネットワーク化を考えざるをえないと私どもも思っておりますし、これが今日の実態でもあります。

これを改めて記載したのが10ページの図でございますので、こちらは特に説明を要しないかと存じます。

11ページには、企業にとっての輸送機関の選択理由を挙げさせていただきました。当然のことながら、コストが最大の選択理由になってございます。その他にも正確さ、あるいは、重量、時間等、様々な理由が述べられておりますが、とりわけ近年、成長分野として注目されている農産物系の物流は、ハンドリングの問題、すなわち荷が傷むかどうかというのも大きな観点になります。

以上のような消費と生産活動に伴うもの以外に、12ページでございますように、人の流れというものが出てまいります。

先ほど、観光で多少触れた形にはなりますが、日常的な活動を示す上では、就業・就学等の問題がございます。日常的な人の移動あるいは観光面における一時的な移動といったようなものについては、生活道路における安心・安全の問題、日常的な利便性・快適性の

確保、あるいは定時性の確保等、様々な検討が既存の道路網についても必要であり、現在もこうした考え方で道路行政が行われているところと理解をしております。この点につきましては、企業といたしましても、従業員が関わることから、大きな関心を持っておりません。

他方、観光分野では、サービスエリア、パーキングエリア、あるいは道の駅等を活用したいいわゆる着地型観光も重要であります。

さらに参考ではございますが、次ページに旅行者数の推移を示しております。国内で年間3億人半ばの移動がある一方で、今次政権では、年間3,000万人のインバウンドを目指すという方針が打ち出されております。

ただ、このような数値目標を実現するにあたり、当然、道路ネットワークが、それを賄うだけの流量に耐えうるかという検討が必要になろうと思っております。また、そのためのインフラの整備もかなり急ピッチで行わないと、人数の受け入れや、流量の確保は難しいのではないかと考えております。

14ページは、3つ目の課題として、今後の期待について申し上げたいと存じます。先般、国土交通省でおとりまとめいただいた「国土のグランドデザイン 2050」で描かれております内容、賢く使うために目指すべき方向等につきましては、基本的に、私どもが要望してきた方向性と変わるところはないという基本認識でございます。

その上で、15ページにございますように、今後さらに検討を深めていただきたい点を申し上げたいと存じます。道路等、ハード面での整備に関してはかなりの時間がかかるということは申し上げるまでもないことではございますが、冒頭申し上げましたとおり、グローバルな観点で活動している企業にとりましては、必ずしもその完成を待てるわけにはいかないという事情もございます。まさに時間との関係であります。インフラの進捗と企業の競争力の維持という時間の整合性の確保ということも、ぜひお考えをいただきながら、集中的に行っていただく部分、さらに将来的に延ばす、将来に先送りする部分等が出てくるのではないかと存じます。

次に、極めて蓋然性の高いものとして、道路・橋梁等の老朽化や、今後の利用頻度の多寡等の問題がございます。このような点は当然考慮させるものを考えておりますが、こういったことを十分踏まえながら、ネットワーク性の確保に努めていただければ幸いということではございます。

さらに、これまで述べてきたように産業の競争力強化、日本経済の成長促進という点では、道路交通政策そのものが単独で成立するわけではございませんので、産業界の立場からいたしますと、産業に関わる様々な政策と相互連携をとっていただきたいということではございます。

4点目といたしましては、時間、頻度等の観点から賢く使うためのインセンティブの付与という点でございます。高速道路で言えば、深夜、休日など通常と異なる流れを作るためのインセンティブの付与と考えますので、その効果の検証が常に必要になるということ

でございます。

なお、様々な道路関係者、利用者のすべての要求を満たすということは、当然、現在の状況下では不可能でございます。相当程度、制約的または集約的に行わざるをえないと考えております。非常に難しい問題ではありますが、できる限り一定の制約の下で、関係者が満足できる水準とは何かかということ併せてご検証していただきたいと存じます。できないものはできない、行うべきものは最大限やるという観点が重要であると考えます。

繰り返しになりますが、とくに産業界の立場としては、産業関連の政策と、道路政策の連携をお取りいただきたいと思っておりますのは、いわゆる産業立地の観点からでございます。産業政策が展開されますと、それに応じて物流量が多くなりますので、物流政策、その一環としての港湾政策、あるいはコンパクトシティ化が進められている都市・住宅政策も相当程度関わってくると存じます。それに付随する形で、医療、防災、教育等、様々な政策の集合体が、最終的には道路ネットワークに関わってきますので、そのような立場から道路政策の立案をお願いしたいということでございます。

例えば、17ページにございますように、一例として産業立地件数を、高速道路インターチェンジからの距離との関係でみますと、皆様のご想像通り、インターチェンジからの距離というものに大きく制約をされた立地がなされております。

18ページは、より視点を大きくしまして、特区や産業クラスター形成においても、それをつなげる道路というものが重要になってくると考えます。

最後に19ページには、港湾の関係を書かせていただきました。本邦貨物の発着地として、利用される港湾に、どれぐらいの荷物がどの地域から来るかということの問題がございます。もちろん、京浜・阪神両港につきましては国際戦略港湾に指定されてることもございまして、さらに他地域からの流量が望まれるところではございますが、そういったものをさばけるような道路ネットワークの整備が、当然必要になってくるものと理解をしております。

以上で説明を終わらせていただきます。

【寺島部会長】 はい。どうもご苦労様でございました。

ただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問等ございましたら、よろしくお願ひします。いかがでしょうか。

【根本委員】 それでは、よろしいですか。

【寺島部会長】 どうぞ、もちろん。

【根本委員】 ありがとうございます。

国土のグランドデザインでは、コンパクト+ネットワークというのが、1つのうたい文句になっていると思うんですけども、これは、人の住まい方とか旅客交通を主に頭に置いて、このキーワードが出てきてるんじゃないかなと思うんですね。生産とか物流を考えると、必ずしも、これが適切かどうか分からないというふうに思います。

経団連の方を前に、ちょっと言うのも何なんですけれども、例えばトヨタは日本国中に

いっぱい工場を持っていますけれども、特定の車種は1つの工場で造って、それを日本全国に運んでいますし、海外に輸出しています。あるいは労働集約的な部品は、東南アジアで造ったものを持ってきています。グローバルサプライチェーンですね。

ということは、選択と集中+ネットワークあるいはメガ+ネットワークみたいなことになるのではないのでしょうか。規模の経済が働くわけですから、そういうふうな動きになってくるんじゃないかなというふうに思うんです。

ネット通販のお話もありましたけれども、アメリカではだいぶ前から、ビッグボックスと呼ばれる大きな10万平米を超える倉庫が建てられていますけど、日本も最近、大きな倉庫に対する需要が高まっているようです。交通条件とかいろいろな条件によって、どのエリアをカバーするか、どの大きさの倉庫がニーズが高いか、これは時代によっていろいろ違うんですが、今ちょっと大きめのものが、むしろニーズは大きいような時代になってきていると思います。

そうすると、コンパクト+ネットワークでやるものとメガ+ネットワークでやるものを、やっぱり少し分けながら考えていくことが大事じゃないかなというふうに思います。

以上です。

【寺島部会長】 はい。いかがでしょうか。

【石田委員】 じゃあ。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【石田委員】 どうもありがとうございました。筑波大の石田でございます。

今日のお話の中心は、主として道路のユーザーとしてのお立場からのお話を中心だったように思いますけれども、経団連のご活動、あるいは参加されている企業等を考えますと、建設業もあり、投資をされている方もあり、あるいは、これから交通あるいは道路等を含めた、「交通システム」と言ってもいいかも分かりませんが、そういう海外展開とか海外戦略とかってということもあろうかと思うんですけれども、どっちかというユーザーとしてではなくて、道路整備の、道路政策の一翼を担う者としての経団連という、こういうお立場もあろうかと思えますけれども、そういう観点から何かご発言がありましたら、今どういう議論がされているんだ、こういうことを考えてるんだということがありましたら、聞かせていただければありがたいなというふうに思いました。

【寺島部会長】 どなたかありますか。はい、どうぞ。

【大串委員】 いただいた資料の8ページに、道路交通への期待ということが書かれているんですけれども、民間企業の知恵を活用した道路そのものの価値向上というのは1点、書かれておまして、具体的に言うと、どういうものを考えてらっしゃるのかということをお聞きできたらと思います。よろしくをお願いします。

【寺島部会長】 質問、ご意見ある方、ありますか、竹内さん、どうぞ。

【竹内委員】 はい。ご説明ありがとうございました。

5ページのところの真ん中に、成長を考えるに当たっては、安心・安全の確保のための

直接的な投資を除くと、以下のような利活用、誘発効果の側面が考えられるとあります。これは道路の利活用、あるいは道路の誘発効果だと思うのですが、この道路の利活用、道路の誘発効果が、このあとのどこに出てきているのか、私には見当たらなかった気がしたものですから、事例でよろしいですので、何が道路の利活用なのか、誘発効果なのかを、お伺いしたいと思います。

以上です。

【寺島部会長】 はい。その他、いかがですか。どうぞ、羽藤さん。

【羽藤委員】 eコマースの比率がこれから爆発的に、今もですけれども、増えているという話の中で、われわれの中でも、やはりロジスティックスと道路システム、それは道路を傷めるとか傷めないとかということと、それから3環状時代ということですので、企業の物理施設の立地を誘引していくという意味では、非常に強い関係があるというふうに考えていたわけですが、経団連さんの資料をひととおり見ていると、特に企業の物流システムを戦略的に、道路システムと連携するような形で立地を考えていくとか、こういうことをやってほしいみたいなことが中でちょっと議論されてるのかどうかというようなこと、あるいは、災害に対する迅速な対応というところは、これはセンサスのデータを引用されていたんですが、非常にその期待がどちらかというところとちょっと低いのかなという、それほど高くはないのかなという気もしたんですが、ロジスティックスが破たんしますと、一遍に企業の継続可能性が下がりますので、実際にそういったような災害時のロジスティックスというようなことも含めて、何か企業側で行政と一緒に取り組んでというようなところの期待とか、あるいは議論されてるのかということがもしお分かりでしたら、お聞かせください。

【寺島部会長】 まさに立ち位置が経団連と一緒に深くこういう問題について考える、一緒になって考えるような機会も多い中、補足説明的な意味で、ちょっと問題意識を切り出しておきますけれども。

お話とかぶるところがありますけれども、日本の経済産業の構造の本質が急速に変わってきてるなという危機感があります。どういう意味っていうと、これだけ円安に反転させてみて、さらに円安加速してるけど、貿易収支は決してよくなる。輸出が伸びないと輸入インフレを食らって、輸入だけ伸びる。東京を取り巻く首都圏の港湾なんていうのは、もう輸入港化して輸出する玉がないというぐらいなんです、構造が大きく変わってきている。

そこでなんですけれども、これが道路との関連で言ったときに、まず1点目なんです、僕の強い問題意識を補完する意味で申し上げますけれども。日本海物流の時代が来ちゃってるんですね。とにかくアジアの貿易比重が日本の貿易の5割を占めると、ユーラシアとの貿易が75%なんていうことになっちゃって、われわれとしては、太平洋側と日本海側を戦略的につなぐという視点が、つまり日本海物流がものすごい勢いが出てくるんです。

どうしてっていうと、米中貿易が日米貿易の3倍になって、釜山がハブ化してきて、日

本の物流構造も日本海側の港湾へと移ってるもんだから、太平洋側の港湾の位置づけがどんどんどんどん下がってきてる。これはもう国土交通省の資料にも出てるとおりで。

つまり、アジアダイナミズムをこれ以上真剣に迎え撃っていくためには、日本海物流の時代に向き合って、太平洋側と日本海側を戦略的につなぐと。だから、関越道なんていうものが持つ意味がすごく重くなってきてるのもそこにあるし、東海北陸自動車道の持つ意味が重くなっているのもそこにあるしですね。

さっきから議論してる、これ2番目のポイントなんですけど、いわゆる大都市圏を取り巻く外環型でもって、いわゆる日本海側につないでいくリンケージをしっかりと作ることが必要になってきてる背景が、そこにあるんですね。その外環を取り巻くようにアマゾンとかクロネコが、物流戦略をしっかりと組み立ててきてると。

それからもう1つ、根本さんが言おうとしたことの問題意識を僕的に言い換えるならば、脱工業生産力モデルって盛んに最近言い始めてるんですけども、もう工業生産力モデルの優等生として通商国家日本ということを見界に置いただけの産業論ではだめになってきた。

要するに、生産立地をどうのこうのということは、もちろん今後も大事だし、技術を高度化して自動車以降のプロダクトサイクルを作るっていうことが課題であることは間違いないんですけども、実は、工業生産力だけに頼れない付加価値の創出、そこに観光立国なんですね、あるいは移動と交流を軸にした付加価値の創出っていう新しい産業論が必要になってきてる時代が来ちゃってるんですね。

ですから、われわれは頭を切り替えて、日本の本質が変わってるんだということを道路にどう結びつけて考えるのかという、すごい構想力が問われてる時代に来てるなど。

一言、僕のほうから情報価値っていう意味で申し上げると、港湾物流が劇的に変わってくる予感の中に、2つだけちょっと、国土形成計画には、そのことも出始めてますけど、グランドデザインにも一部言葉出てますけど、ぶったまげてるほど驚いてるのは、北極海航路っていうのが動き始めて、去年もう71隻、いわゆるベーリング海峡を抜けて欧州とアジアをつなぐ物流が動き始めて、71隻動いたんです、もう去年。これが300隻ぐらいに、またたく間になるだろう。どんどんどんどん、日本と欧州をつなぐ物流海路が上がってくる。それは港湾が変わるということで。

もう1つ、来年、いよいよパナマ運河の拡張っていうのが、一部後ろにずれるっていう今状況にあるという話ですけども、今、5、6万トンのタンカーしか通れないが、10万トン級が通れるようになると、パナマ運河がですね。

そうすると、北米大陸との物流が、まるで変わってくるというか、そういう外的な要素も大きく変わってきて、アジアとのネットワークを増やさないといけない状況に突き上げられてきてて。

今までの発想では、つまり円安にシフトさせたら貿易、つまり輸出が伸びるんじゃないかという思いでやったんですけども、そうじゃないってとこに来てる。だから、そういう産業構造の大きな変化を前につなげるためには、工業生産力だけ議論してたんじゃだめだと

ということになり始めてるんですね。だから、そこら辺りで次なる展開を、道路というインフラのところはどう結びつけるのかって、われわれの役割って、すごく構想力を要する、根本さんの話を聞きながら、もうあえてそれを再確認してたわけですけども、僕のほうから、ちょっとそれを付言しておきます。

そこで、今までの話をお聞きになって、質問に答える形で、ぜひ、まとめの発言をお願いします。

【日本経済団体連合会（根本）】 ご指摘ありがとうございます。

まず、根本先生のほうからございましたメガ+ネットワークの話でございますが、企業活動の上では、メガ+ネットワークと、コンパクト+ネットワークは、おそらく大きな違いはございません。これまで分散していたものをメガのところに集約化してネットワーク化するという形をとるとということ、例えば、通販をイメージしますと、多数の配送所を持つということかと思えます。

近年、先生ご指摘のとおり、メガ的な活動にシフトしていく、またその方が効率的であるということで、物流倉庫や、仕分け場等も含めまして設備投資が行われているというのが実情でございまして、今後ともそのような方向で進んでいくと見込まれます。

ただし、そのメガの部分の立地等につきましては、既にご指摘がございましたとおり、外環をはじめ、様々な道路ネットワークに相当程度制約される場所がございます。また、荷物の集約先あるいは一時置き場としての物流施設につきましても、ネットワーク構造に相当程度制約を受ける形になってございます。この観点から、最適な物流につながるような形のネットワーク構造を、企業サイドとしては常に望んでいるという認識でございます。

次に、石田先生からご指摘のございました道路整備の立場としてという部分でございますけれども、こちらは、大串先生からございました道路の価値向上という部分と多少重なる場所がございます。資料の中で触れさせていただきましたPPP/PFI型の道路の利活用につきまして、必ずしも交通流のところだけに制約をするような形の行政形態では、非常に制約がかかったままになるのであろうと考えます。今後は、道路そのものの空間価値を高めるような自由化というものが高められたら、民間の創意工夫を発揮する余地が生まれるのではないかと考えているところでございます。

それから、竹内先生からご指摘のございました、5ページ目の何が利活用なのかというところにつきましては、例えば、消費分野で小売卸、直販等の物流に使っていること、または観光で使っているというようなところを、資料上、最初のところに示したということでもあります。

また企業の物流については、冒頭、メガとコンパクトの点で申し上げましたとおり、ロジスティクス等を考えた場合には、現状ではどうしても道路ネットワークに制約をされてしまいますから、その制約下でロジスティクスが最適になるように企業としては立地を常に考えていくという形になってまいります。工場をどこに置くのか、あるいは、物流の拠点をどこに置くのか、中間点をどこに置くかというようなところにつきましては、その

制約下で最適解を求めていくことが考えられます。

さらに地方の状況も相当程度に変わってまいりますので、それに応じて、10年単位で気長に待つ企業はいないと思いますので、もっと短い期間の中でフレキシブルに変えていくことが求められます。

なお、ご指摘のございました災害関係につきましては、レジリエンスをどの程度まで高めていくのかという点で、国策との関係もあろうかと思えます。企業サイドの考え方のみで、道路ネットワークのレジリエンスをどれだけ高めるか、また耐災害性を高めていただきたいという希望はありますが、それは先ほど申し上げましたとおり、財政制約がこれだけ厳しくなっている中で、希望通りにいくだけでも作ればいいという話ではないということでは理解しております。むしろ、方程式の解き方の問題と考えているところでございます。

寺島部会長からご指摘のありましたと、日本海物流の話は、ご指摘のとおりでございます。

ただ、私自身も、戦略港湾の議論に参加はさせていただいておりましたが、結果として、阪神港と京浜港という形になりましたけれども、実際の企業実務あるいは物流の現状を見ますと、日本海側に偏らざるをえないこともあり、そこから、荷物を出さざるをえない案件も出てくるというのも当然存じ上げております。実際、企業の中には、そちらのほうが効率的であることから、日本海物流が相当程度に大きくなってきていることも認識しております。他方で、今般の円安下におきましても、輸出がそれほどドライブがかかっておりません。これはもう既に海外に生産拠点が相当程度の移転が進んでしまった結果ともいえまして、不可逆的な移転が既に過去起こってしまったというように理解しております。

その意味におきまして、部会長から知恵が求められる、人智が試されるような状態というご指摘であったと思えますが、私どもも、この国の雇用や経済、あるいは全体の効用を高めていくためには、どういう施策体系があり得るのかという解のない解を求めながら、日々悪戦苦闘しているところでございまして、ぜひとも協力関係を築かせていただければと考えております。

以上、お答えとさせていただきます。

【寺島部会長】 はい、ありがとうございました。

経団連の根本様、どうもありがとうございます。ご苦勞様でございました。本日のご意見を踏まえて、引き続き、われわれとしても検討を深めていきたいと思えます。

一応、本日予定された議事は以上でございまして、事務局にお返しします。

【総務課長】 長時間にわたりまして、ご議論ありがとうございました。

本日の国土幹線道路部会の内容につきましては、後日、委員の先生方の皆様に議事録の案を送付させていただきまして、ご同意をいただきました上で公開とさせていただきたいと思えます。

また、近日中に速報版といたしまして、簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて発表したいと考えております。

本日の会議資料は、そのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。

本日は、ありがとうございました。

——了——