

社会資本整備審議会 道路分科会 第16回国土幹線道路部会

平成26年11月11日

【総務課長】 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。それではただ今から、社会資本整備審議会道路分科会の第16回国土幹線道路部会を開催させていただきます。開会にあたりまして道路局長の深澤より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 皆様、大変お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。道路を賢く使う施策と首都圏の料金体系につきまして、前回までに7つの団体からヒアリングをさせていただきました。本日は引き続き、埼玉県、全日本トラック協会、高速道路会社を代表して東日本高速道路会社の皆様から御意見をいただくことになっております。お忙しい中、本当にありがとうございました。今後、いただいた御意見等の整理も進めながら、年末を目標に基本的な方針を出していただきまして、来年夏の最終的な答申の取りまとめにつなげていただくということで、大変タイトなスケジュールでございますけれども、委員の皆様方、よろしくお願ひしたいと思います。本日も活発な御議論をお願ひ申し上げまして、簡単でございますけれども冒頭の挨拶とさせていただきます。よろしくお願ひします。

【総務課長】 ありがとうございました。それではまず最初にお手元の資料確認をさせていただきたいと存じます。上から配席図、議事次第、委員名簿の他に、資料1といたしまして埼玉県様御提出資料。資料2といたしまして公益社団法人全日本トラック協会様御提出資料。資料3といたしまして、東日本高速道路株式会社様御提出資料。資料4といたしまして「諸外国における道路政策の状況について」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いただきますようお願いをいたします。

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。

本日は井伊委員、太田委員、児玉委員、竹内委員、羽藤委員におかれましては御欠席との連絡をいただいております。本日御出席をいただいております委員の方々は、総数13名のうち8名でございます。定足数を満たしておりますことを御報告を申し上げます。

本日は前回に引き続きまして、関係団体の方々に御出席をお願いしております。埼玉県副知事 岩崎康夫様、公益社団法人全日本トラック協会副会長 小幡銀伸様、並びに理事長 福本秀爾様、東日本高速道路株式会社代表取締役社長 廣瀬博様、並びに経営企画部長 松崎薫様からお話をいただくこととしております。また、中日本高速道路株式会社並びに西日本高速道路株式会社の方にもお越しをいただいております。御多忙の中、誠にありがとうございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、御協力をお願いいたします。

なお、道路局長深澤におきましては、所用によりまして、途中でいったん中座をさせていただきます。あらかじめ御了承を賜りますよう、お願いを申し上げます。

それでは議事進行を寺島部会長にお願いをいたします。

【寺島部会長】 それでは議事を進めさせていただきたいと思います。進め方ですが、埼玉県、全日本トラック協会、東日本高速道路株式会社より、それぞれお話をいただき、その都度委員の意見をいただく形としたいと思います。

それでは埼玉県岩崎副知事、よろしくをお願いいたします。

【埼玉県（岩崎副知事）】 本日はこのような発言の機会を与えていただきまして、寺島部会長さんをはじめ各委員の皆様、国土交通省の皆様にも心から御礼を申し上げます。

配布資料の2ページをお願いいたします。本日の説明内容でございます。この流れに沿いまして御説明をさせていただきたいと思います。

3ページを御覧いただきたいと思います。まず埼玉県の概要から御紹介をさせていただきます。1都6県と接する埼玉県は、信越地方、東北地方と首都東京をつなぐ交通の要衝でございます。圏央道の開通により、関西方面からの連絡も強化されつつございます。この埼玉県の潜在能力を余すことなく発揮させ、日本の経済成長エンジンである首都圏がダイナミックな経済活動を行うためには、各高速道路を有効に活用することが重要と考えております。

4ページをお願いいたします。埼玉県内の高速道路ネットワーク図でございます。埼玉県内の高規格幹線道路は、計画の約9割が開通をいたしております。赤く囲った部分が未開通部分でございます。圏央道は平成27年度、外環道は平成29年度に開通をする予定でございます。県内全ての高規格幹線道路が完成する見込みでございます。これによりまして圏央道、関越道、東北道、外環道が格子状につながりまして、さいたま新都心を中心とした新たな高速道路のネットワークが形成されます。また、これらの高速道路のネットワークを有効に活用するためには、高速道路を補完する緑色で示しました地域高規格道路の整備が今後強く求められております。

5ページをお願いいたします。埼玉県ではインターチェンジへのアクセス道路の道路整備やスマートインターチェンジの整備など、高速道路を有効活用するための取組も進めております。埼玉県の5か年計画におきましては、平成28年度までに県内の地域から20分以内で高速道路を利用できる地域の面積カバー率が70%となるよう、道路事業を展開しているところでございます。

6ページをお願いいたします。圏央道の整備効果について御説明をさせていただきます。左の表を御覧いただきたいと思います。これは企業転入超過数をグラフ化したものでございます。平成14年から平成23年の10年間における本社移転増減ランキングでは、埼玉県は全国1位となっております。右の図を御覧ください。これは企業誘致の取組実績となります。企業誘致による効果は、投資総額で約1兆770億円、新規雇用者数が約2万

4, 000人となっております。企業数は741件でございます。平成17年度以降でございます。県内を県北、圏央道、県南の3地区に区分をいたしますと、圏央道沿線への立地は9年間で425件と、県全体の約6割を占めておりまして、この地域のニーズの高さがうかがえます。このように圏央道の整備は、雇用確保など、本県の地域振興に大きな役割を果たしております。

7ページをお願いいたします。埼玉県では高まる企業ニーズに対応するため、圏央道の開通により利便性の高まった沿線地域に、田園環境と調和した産業基盤づくりを積極的に推進するため、平成18年に田園都市産業ゾーン基本方針を策定いたしました。これによりまして13地区289ヘクタールを選定いたしまして、地元市町との協働を前提に計画的な開発を支援しているところでございます。

続きまして8ページをお願いいたします。大規模災害への備えについてでございます。この地図は1都3県の災害リスクについて比較をしたものでございます。ピンクの丸は平成21年度から平成25年度までの5年間の土砂災害発生件数を示しております。赤い四角は、地震時等に著しく危険な密集市街地の多さを表しております。埼玉県の土砂災害件数は、図に示しましたとおり全国最小でありまして、地震時などに著しく危険な密集市街地の面積につきましても、東京都や神奈川県と比べ非常に小さくなっております。このようなことから、埼玉県は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、大きな役割を担うことが可能と考えております。

9ページをお願いいたします。首都直下地震などの広域災害では、個々の都道府県での対応には限界がございまして、首都圏が同時被災した場合、全国からの広域応援が不可欠となります。関東地方整備局にて発表のございました首都直下地震における八方向作戦による道路啓開の方針に関して、首都圏の放射道路を環状道路が補完することが重要と考えております。高速道路がネットワーク化されることによりまして、広域連携の体制が強化され、埼玉県は避難の受け皿や相互応援の拠点として、国と協力して首都圏の復旧・復興に取り組むことが可能となります。

10ページをお願いいたします。埼玉県内の渋滞状況についてでございます。これは埼玉県内の交通量図でございます。色が濃いほど交通量が多い路線となっております。県内の一般道では、さいたま市内の国道17号の交通量が県内最大規模、24時間で8万1,000台となっております。特にさいたま市内の国道17号は混雑度が1.35から2.4となっております。慢性的に渋滞が発生している状況でございます。

次に11ページをお願いいたします。渋滞対策への取組について御説明をさせていただきます。現在、国、県、市、警察等によりまして、埼玉県中央地域渋滞ボトルネック検討ワーキンググループを設置いたしまして、主要渋滞箇所の対策を検討しているところでございます。

次に12ページをお願いいたします。渋滞対策の一環といたしまして、現在、埼玉県中央地域を走る国道17号では国において上尾道路の整備を進めていただいております。一

方、首都高速埼玉大宮線が与野ジャンクションまでの整備となっておりますので、その先の一般国道17号新大宮バイパスは県内で最も渋滞の激しい路線となっております。このため埼玉県中央地域の渋滞解消には、青い丸点線で示してあります地域高規格道路、新大宮上尾道路の整備が効果的であると考えております。この路線の与野ジャンクションから圏央道、桶川北本インターチェンジまでの整備を行うことによりまして、ミッシングリンクが解消され、関越道や外環道の渋滞にも多大な効果が見込めると考えております。

13ページをお願いいたします。新大宮上尾道路は、大規模災害時にも大きな効果を発揮いたします。星印が2つございます。上のほうの星印がさいたま新都心でございます。赤実線は新大宮上尾道路を表しております。関東地方整備局など政府機能が集中しているさいたま新都心は、警察庁や経済産業省の業務継続計画の代替拠点に位置付けられております。また、3万7,000人を収容するイベント会場のさいたまスーパーアリーナでは、5,300人の帰宅困難者の受入れが可能でございます。更に、第三次救急医療施設となる新病院の建設が進められておりまして、埼玉赤十字病院と県立小児医療センターが平成28年中に移転する計画となっております。新大宮上尾道路を整備することによりまして、信越地方や東北地方から東京へのルートが多重化され、防災上の拠点であるさいたま新都心へダイレクトにアクセスすることが可能となります。このように埼玉県は、圏央道や地域高規格道路の整備路線となっている新大宮上尾道路などの高速道路ネットワークを活かすことで、首都圏における災害時の救援など、大きな役割を担うことができると考えております。

次に14ページをお願いいたします。ICTを活用した交通安全対策について御紹介をいたします。埼玉県ではHondaと連携をいたしまして、カーナビプローブデータを危険箇所の解消に役立てております。有効な交通安全対策が求められる中、平成19年12月に埼玉県とHondaは道路交通データの相互利用に関する協定を締結いたしまして、データ分析により急ブレーキ多発箇所の特定が可能となりましたことから、潜在的な事故危険箇所を把握し安全対策を実施してまいりました。成果といたしましては、急ブレーキが約7割減少し、人身事故が約2割減少したというところでございます。

続きまして15ページをお願いいたします。この部会でこれまで議論されました資料をもとに、首都圏の料金水準の現状をまとめたものでございます。首都圏の料金体系は開通時期による料金差や、会社間の乗り継ぎによりまして、複雑で分かりづらいものとなっております。このような料金格差は、特定の路線に交通が集中することなく交通量を最適化する上で支障になります。特に圏央道の料金が他の路線と比べて割高になっていることは、都心部への通過交通を外側の環状道路に適切に誘導する上で課題となります。利用者の立場に立って一体的で分かりやすいものに統合していく必要があると考えております。

16ページをお願いいたします。経路選択による料金格差の事例を御説明させていただきます。圏央道沿線には、物流拠点をはじめとする多くの企業が進出しております。産業団地の開発が進む久喜インターチェンジ周辺から、圏央道を利用して主要都市へ向かう経

路比較を行いました。特に圏央道の東北道より西側の料金は他の路線より高い設定となっておりまして、ほぼ同じ距離を走行した場合でも料金格差が生じます。圏央道が開通することにより、都心部の通過交通の流入を防ぐ効果が期待されておりますが、圏央道の料金体系が高い現状では、圏央道の効果が損なわれる可能性がございます。日本の経済成長エンジンである首都圏がダイナミックな経済活動を行うためには、圏央道の料金を引き下げ、環状道路を有効に活用することが重要であると考えております。

17ページをお願いいたします。ここで御説明した首都圏の高速道路料金の問題は、沿線自治体共通の課題でございます。これまでも関東地方知事会や九都県市首脳会議におきまして、一体的で利用しやすい料金体系の実現を国や高速道路会社に要望させていただきました。首都圏三環状道路の完成を見据えて、外側の環状道路である圏央道へ適切に交通が誘導されるとともに、利用者の立場に立ち、分かりやすく利用しやすい料金体系をお願いしたいと考えております。

18ページをお願いいたします。以上により、埼玉県としましては、大きく2点について意見を述べさせていただきます。1点目は高速道路を活用した災害対策・渋滞対策の推進でございます。首都直下地震の対策は早急な課題でございます。環状道路を利用して防災上の拠点をネットワーク化することで、救援・復旧活動を円滑に進めることが可能となります。埼玉県の高規格幹線道路は完成間近でございますが、地域高規格道路の多くが未整備でございますので、渋滞解消や交通安全などの課題がございます。既存の高速道路を有効活用する取組を進めるとともに、新大宮上尾道路などミッシングリンクを解消することで、高速道路を賢く使う取組を進めていただきたいと考えております。

2点目は一体的で利用しやすい料金体系の実現でございます。首都圏の交通流を最適化するには、外側の環状道路でございます圏央道へ適切に交通誘導し、高速道路を有効に活用できる環境を作ることが必要と考えます。経路による料金格差を是正し、利用者にとって分かりやすく利用しやすい料金体系を求めます。以上で埼玉県の説明とさせていただきます。御清聴ありがとうございました。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。それではただ今の説明に関しまして、御意見・御質問等ございましたら、お願いします。はい、どうぞ。

【天野委員】 今日はどうもありがとうございました。2点ほど教えていただきたいんですけども、まず圏央道の整備効果で企業誘致の実績が大変上がってらっしゃるということですけども、これに関連しまして、いわゆる道路整備以外に、企業誘致のために行った施策として、この道路と一緒に取り組むとかなり効果がありそうだというような施策がもしございましたら教えていただきたいという点。

あともう1点が、ICTを活用した安全対策でHondaさんと協定を締結されたということですけども、これについて、埼玉県さんのほうでHondaさんということができたという経緯ですね。それを教えていただきたいのと、そういった経緯を踏まえまして、例えばその他の都道府県さんでも、こういった自動車メーカーさんですとかと、こ

ういった形でICT活用について何らかの協力関係を結べるものなのかどうかですね。埼玉県さんとHondaさんの何か特殊なものがあって可能だということではなくて、一般的にも広げられる可能性があるかどうかといったところ、以上2点、教えていただければと思います。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【埼玉県（岩崎副知事）】 まず圏央道の整備に関しまして、企業誘致の中で道路と一緒に進めて有効な方策はということでございますけれども、埼玉県では企業誘致の中で、1つは、なるべく企業の方とワンストップで、いろいろな開発、企業立地に関しての課題がなくなるよということ、セクションを1つに決めて、県が窓口になって市町村と一体となって開発行為を行っているということでございます。

それからもう1つは、圏央道沿線に企業立地が集中いたしますので、ここがちょうど田園地帯でございますので、そういう中に資材の置き場だとか、いろいろな乱開発がされないよということ宣言をいたしまして、それを県と市町村と一緒に宣言をして開発を進めたということでございます。

それから2点目のカーナビデータの活用の経緯でございますけれども、これは、たまたま私どもの職員が、カーナビというのは、情報を各車でもらうこととともに、逆に、その車の時間と位置情報を自動車会社のデータセンターのほうに送っているというような内容のインターネットの記事がございまして、そのデータセンターからカーナビのデータをいただくことによって、今まで交通量の調査でありますとか旅行速度でありますとか、いろいろな道路状況の調査が必要でありますけれども、それをこのカーナビデータで代えてできるのではないかということで、たまたま埼玉県の和光市にHondaの本社がございまして、そちらのほうに申出をさせていただきまして、お認めをいただいたということで、そのデータを無償でいただく協定を結んだところでございます。

その中で、今の時間と座標のデータをもらう中で、実は急ブレーキを踏みますと、それも分かるということになりました。急ブレーキをどれぐらいの力で踏んだかというのが分かりますので、そのポイントを地図と重ね合わせることによりまして、交通安全上の危険箇所の抽出が図れたということです。その部分においては、例えば道路の構造が悪いのか、利用上の何かの環境が悪いのか、その辺を全部調査をいたしまして、交通安全対策として、例えば路面標示を行いましたり、1か所では沿道の植栽の剪定がうまくいってなくて、それで視認がなかなか効かないというような部分がございまして、そのような交通安全対策を行いました結果、1年間で急ブレーキ箇所は7割減り、人身事故が2割減ったというデータが出ております。

このデータにつきましては、Hondaさんの純粋なカーナビのデータということで、当時はHondaさんしかなかったと思いますけれども、今は他の自動車会社でも、それらのデータは蓄積されているというふうに思いますので、それらの利用は可能なというふうに考えております。以上でございます。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。どうぞ、根本さん。

【根本委員】 今、御説明のありました、圏央道の沿線で工業団地、物流団地を極めて効果的に作られたということ、私は高く評価していますし、これは千葉県とか東京都とか、もっともっと学ぶべきじゃないかなというふうに思っているわけですが、あえてちょっと意地悪な質問をさせていただきます。この開発は、基本的には市街化調整区域を市街化区域に編入して、団地を作るとのことだと思いませんか。国は一方で、コンパクト＋ネットワークといいますか、なるべく市街化区域の中で開発を促すことを方針としてお思います。その意味では、市街化調整区域を市街化区域にどんどん編入していくというのは、コンパクトという考え方にちょっと反すると思いませんか、そういう批判を受けたときには、どういうふうにお答えになっているのでしょうか。

【埼玉県（岩崎副知事）】 埼玉県の都市計画の中で、市街化区域の面積というのは、多分規模に照らして面積率の割合が余り大きくないというふうに思っております。そういう中で、市街化区域内の開発につきましても、例えば工業系の用途地域、それから工業専用地域、そういうような用途をきちんと指定して、その中で企業の誘致をしまして、この圏央道沿線につきましては、特に圏央道の開通によりまして交通の利便性が飛躍的に高まります。埼玉県の場合は、東京からの放射状道路が南北に流れておりますけれども、横をつなぐ道路というのが非常に弱かったというのがこれまでの課題でございました。そういう中で、圏央道が東西方向といいますか、環状に入りますので、その結節点を県ではプラチナゾーンというふうに呼んでおりますけれども、そういうところの開発は行ってもよいのではないかと。それは市街地の状況を踏まえてですね。もちろん埼玉県の場合に、これらの土地の多くは農地が多くございますので、その農地利用を転換すると、農業的土地利用から都市的土地利用に転換するわけでございますので、それは関連の省庁との調整などいろいろございまして、そういう中で圏央道の効果を一番発揮できる部分について企業立地を進めたということでございます。

【家田委員】 1点だけよろしいですか。

【寺島部会長】 はい。

【家田委員】 どうもありがとうございました。実は私も県民でして、1点だけお考えを伺いたいんですけど、いただいた資料の16ページで、圏央道の料金を上手に使わないと、都心をこう、何ていうんですかね、迂回するようなことにならないよということを御説明されていますよね。ごもっともでして、一方で11ページを見ますと、渋滞対策として、どこに渋滞のネックがあるかなという地図が出ていて、もちろん御指摘のように17号沿いのところが非常に大きなネックではあるんですけど、16号もボコボコなんですよね。これは埼玉県だけじゃなくて、八王子とかあの辺の東京のほうもそうなんですけど、16号っていうのは極めて混んでるわけですよ。したがって、圏央道等々の環状道路というのは決して都心迂回だけの機能じゃなくて、地域地域の中での混雑緩和にも大いに寄与するし、してきているところだと思んですが、そこでこの料金に関する埼玉県のお考えを伺いた

いんですけどね、企画課長の石川さんが新潟にいたときに私も御協力させていただきました、その前任の徳山技監が、その前任でやっていた頃にやったんですけども、日本海東北自動車道というのがあって、そこに、新新バイパス、新潟ニーズのバイパスがあって、そっちがグチャグチャに混んでいるんですが、高速道路のほうはスカスカというか通ってないと。じゃあ、せめて短距離のものだけでも割引をして、そっちに行ったらバイパスが空くんじゃないかな、ピーク時だけね。そうしたらそのとおりになりまして。誰も損しない。高速道路のほうも、今まで乗ってないものが乗ってくれて。一般道のほうも空いているというようなことになりましてね、いつもこううまくいくとは限らないんだけど。申し上げたいのは、県というのは、地域を見てる側からすると、圏央道の首都圏全域的な料金上の意味だけじゃなくて、ローカルにも大きな、一般道の混雑緩和に寄与するんじゃないかと思うんですが、その辺があんまりお話がなかったと思うんですが、どんなものかと思ひまして。

【埼玉県(岩崎副知事)】 そのとおりでと思います。ただ今回のこの意見につきましては、1つは関東地方知事会、それから九都県市の首脳会議、そういうような中での共通課題ということで首都圏全体を見させていただいております。確かに地域の中で圏央道をどう賢く使うかというところは課題だというふうに思っております。この料金を決める中で、1つは目的地までの経路の選択というのが、利用者にとっていろいろ出てくると思いますが、例えば時間を稼ぎたいのか、それとも時間は関係なく料金が安ければいいのかと。両方あると思いますので、その辺は利用者が的確に判断できるような情報というのを、何か常に提供ができるような形にできればいいのかなというふうに思っております。

【家田委員】 ありがとうございます。

【石田委員】 よろしいですか。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【石田委員】 ありがとうございます。1つは質問でございまして、6ページの圏央道の整備効果は素晴らしいと思うんですけども、今後、例えば私は、茨城に住んでおりましたけれども、茨城でこういうことを実現するためにも、あるいは、その他のところでもこういう誘致を高速道路の力を活用して実現するために、どういう業種か業態のものがあるのかということと、それに対してやっぱり非常に細かいマーケティングをされてるので、その辺についてひとつお教えいただきたいということが質問でございまして。

2番目は、こういうふうにネットワークが発達してくる、あるいは首都圏が非常に大きくなってくると、多分東京経由じゃなくて地域地域が直接的に連絡する、そういう観点からすると、放射状の高速道路と環状の高速道路の意味合いというのが違ってくると思うんですね。そういったときに埼玉県さんとしては、先ほどの田園都市産業ゾーンとかですね、そういう立地戦略なんかも考えたときに、両方とも大事なんですけれども、どちらかというところというふうに考えています、というふうなお考えがありましたら聞かせていただければと思います。

【埼玉県（岩崎副知事）】 まず1つ目の企業立地の業種の関係でございますけれども、最初に御説明をさせていただきましたとおり、埼玉県は東京の北側にございまして巨大な消費地を抱えております。そういうことから、1つは食糧関係と申しますか、そちらのほうの業種が増えるということと、それからHondaの大きな工場もございまして、その企業の関連で自動車部品などをはじめとしました製造業が多い。それから圏央道をももちろん介しますので流通関係の業務が多い。そのような状況になっております。県といたしましては、今後、先端産業部門の立地も踏まえて、今後の業種の選択というのはいろいろしていきたいというふうに考えております。

それから2点目の放射状・環状の企業立地の戦略ということでございまして、先ほど申し上げましたように、圏央道の整備によりまして、交通状況と申しますか利便性が飛躍的に高まります。そういう中で放射状の道路と環状道路の結節点の中心に企業立地を進めておりますけれども、今度、これは埼玉県のちょうど首都圏50キロの真ん中のところで非常に立地が増えておりますが、逆に言うと北のほうへの対策というの、県の北部に対する企業立地というのにも必要になりますので、そこにつきましては放射状のインターチェンジ周辺、そういうところを中心に企業の立地を進めておりまして、いずれにいたしましても、高速道路のインター周辺に企業の立地を進めるということが埼玉県の方策でございます。

【寺島部会長】 今、おっしゃっていること、ものすごく大事なことをおっしゃっていると思うのですが、私としては、この三環状道路の整備というのが、道路のこの分科会としても一種の戦略の軸みたいなのがありまして、日本海側と太平洋側のネットワークというものが、日本のアジアダイナミズムに向かうときの1つの鍵だということは僕自身も言い続けてきていて、そこで県の戦略というのが僕はものすごく重要になってくると思うんですよ。といいますと、特に埼玉は、おっしゃっているように、関越そして東北道の圏央道との結節点というのを抱えて、埼玉がどうなるのかということが、今後外環整備に対する、我々自身の戦略にとっても、ものすごく重要なひな形で、そこで今おっしゃっているように、食料関係の業種を含めて製造業とか流通業とか自然発生的に僕は立地が進んでいくということは理解も十分できるし。問題はその先に、例えばこれ、成田から羽田まで、圏央道を利用して、これが横浜羽田とつながっていくことになりますから、そういう国際関係のいわゆる結節点として、観光業だとか、そういうものも視界に入れた県の戦略というのがものすごく大事になると思うんです。そういう意味で、とりわけ、今お話しがけられているビッグデータの時代を踏まえて、データセンター的なものの業種だとか、ただ企業の誘致が増えているというだけではなくて、戦略的にどの分野に濃淡つけていくかが、今後、この圏央道が生きるか死ぬかの僕は鍵だと思いますね。新潟に抜けていく、いわゆる関越道の物流としての基点だとか、それからこれ、じゃあいよいよ圏央道によって6月28日に東名につながったわけですね。そのことによって何か、例えば副知事が御覧になっていても、こういう埼玉にとって大きな変化が起こっているだとかですね、我々が知

つといたほうが良いようなことがあれば、お聞かせ願いたいということも、非常に強くあるわけですが、産業戦略が鍵ですよということとは問題意識として言いたいことと、それから、いわゆる今回の6月28日以降の展開の中で気付かれていることが何かあるのかということをお答えいただければと思います。

【埼玉県（岩崎副知事）】 6月28日からの変化ということでございますが、はっきりとしたデータはまだ持っておりませんが、観光客が増えていることと、それから交通量が増えているというのはもちろんございます。そういう状況でございます。今後の産業の戦略でございますけれども、今までは確かに製造業、それから運送を含めましたロジスティック関係も増えております。それもただのロジスティクスではなくて、一部加工しまして、工場を持っていて、そこから搬出するといいますか。例えば事例で言いますと、卵を全部、割卵といいますか、割って、一部加工して、そこから流通で出すという、そういうような業務形態というのもございます。産業戦略というのは、確かに私どものほうでの一番のこれからの肝かなというふうに思っております。新潟港も含めまして、関越の関係につきましても、新潟・群馬・埼玉、3県で今知事会を行って連携を図っておりますし、また、ひたちなかとの関係もいろいろ出てくると思いますので、そういうような広域的な視点の中で、埼玉県の産業集積というものをきちんと図っていきたいというふうに考えております。

【寺島部会長】 どうもありがとうございます。他に何かございますか。では、なければ、埼玉のヒアリングはここまでとしたいと思います。大変お忙しい中、ありがとうございます。

【埼玉県（岩崎副知事）】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 それでは続きまして全日本トラック協会副会長小幡様、並びに理事長の福本様、よろしくお願いたします。

【全日本トラック協会（小幡副会長）】 全日本トラック協会の副会長を仰せつかっております小幡でございます。本日は寺島部会長をはじめ委員の皆様方には、大変お忙しい中、我々のトラック業界の意見・要望を聞いていただく機会を作っていただきまして本当にありがとうございます。心から厚く御礼を申し上げたいと思います。また、こちらにいらっしゃる国土交通省の道路局の皆様には、日頃から私どもの業界にとりまして、大変お世話になって御指導をいただいておりますことを、また厚く御礼申し上げたいと思います。

私どもトラック業界は、国民生活、産業活動を支える公共的な物流サービスの担い手として、地域社会と国民生活を守るために日夜一生懸命努力をしておるわけでありまして、特に高速道路の利用につきましては、輸送の時間の短縮及び定時性の確保、ドライバーの労務負担の軽減、一般道路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ますので、私ども運送事業者は今後とも最大限利用をしまいる所存であります。

特に今後大きな問題はドライバー不足の問題であります。高速道路を更に利用させていただいて有効的な輸送を行わないと、安定的な輸送を確保できなくなる恐れがあります。

そんなことで、ここからは皆さんにお渡ししてある資料に基づきまして、福本理事長より具体的な説明をさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

【全日本トラック協会（福本理事長）】 全日本トラック協会の理事長の福本でございます。お手元の資料に基づきまして、高速道路の積極的な活用や、道路を賢く使う取組に関する考え方につきまして御説明を申し上げたいと思います。

1 ページでございます。私どもの業界の現状ということでございます。一番左が国内貨物輸送量。御案内のとおり、輸送機関としてはトラックか船か鉄道か飛行機、こういふことでございますけれども、圧倒的にトラックで運ばれておるといふことでございます。9割以上を占めまして、私どもの年間売上げ、1兆2,000億円という業界でございます。就業者数がドライバーを含めて187万人。こういふ業界でございます。

しかしながらその次の円グラフでございます。トラック運送事業者の規模といふことで、車両保有台数10両以下の小規模事業者が6割。下の円グラフの左側の紫のところを御覧いただいても、20両から11両まで、20%ぐらい。といふことは、全体の事業者の8割がいわゆる20両未満といふ大変小さい事業者の集まりだといふことでございます。それはなぜかといひますと、この左下の棒グラフがございますけれども、平成2年といふところから始まってございますけれども、平成2年に赤い折れ線グラフで「40,072者」といふ数字がございます。これが事業者の数でございます。平成2年、規制緩和がございまして、その当時4万事業者でございましたが、平成24年、これが6万3,000事業者まで増えてございます。また、黒い折れ線がトラックの台数でございますが、105万台余りから136万台に増えてございますが、この間、車両総重量の緩和といふことで、いわゆる25トン車が出てまいりましたものですから、いわゆるキャパシティブ的には165%ほどになっております。といふことで、事業者が6割増え、供給力が6割5分増えと、こういふことでございますので、大変な過当競争になっておる。

更に、この一番下に緑の棒グラフがございます。これは毎年新規参入してまいる事業者の数でございます。平成24年が1,200。平成23年が1,200。平成22年が1,600。毎年これだけの数のトラック事業者が生まれる。この許可基準といふものが現在、最低車両台数5台といふことになっております。ほとんどの事業者は5台で新規参入してまいるといふことでございますから、この業界は、いわゆる多層構造。建設業界も同じだと言われておりますけれども、大変な多層構造で常に新規参入が一番下に入ってくる。一番安い運賃を出して入ってくると、こういふ極めて厳しい業界でございます。

その結果、右の営業利益率の推移でございますけれども、事業者はほとんど赤字といふことで、その下を御覧いただいても、本業では赤字だと。副業としまして不動産賃貸とか倉庫とかですね、その他の事業で何とか糊口を凌いでいるといふことでございますが、これだけ業界が小さいといふことは、いわゆる荷主が大変大きい。荷主の力が大変強いといふことでございます。それが1つのポイントでございます。

2 ページでございますが、地域社会と国民生活を守るトラック輸送。御案内のとおりで

ございまして、トラックは消費関連物資、それから建設関連貨物、あるいは生産関連貨物をバランスよく運んでいます。端的に申し上げますと、何でも運んでいるという状況でございます。その下には、いわゆるライフラインとしての私どもの役割ということで、東日本大震災の際に全国から1万台を超えるトラックが緊急輸送車両として出動をいたしまして、様々な物資を被災地にお届けをいたしたということでございます。私どもは災害対策基本法に基づく指定公共機関に指定されてございますし、また、県のトラック協会も、それぞれ各自治体と協定を締結いたしております、いざというときには馳せ参じ、物資の輸送をお手伝いする、こういう役目を負った業界でございます。

そういう中で3ページでございます。トラック運送業界における高速道路の必要性ということでございます。先ほど小幡副会長のほうから申し上げましたとおり、私どもといたしましても高速道路は大変重要な社会資本と認識をいたしてございまして、今後とも、未来永劫に円滑な整備・運営をしていただくということをお願いをしたいと思います。これは言わずもがなでございます。釈迦に説法のようなことでございますけれども、高速道路を使えば輸送時間の短縮、定時性の確保はもとより、昨今言われてございますドライバー不足の問題の解決策にもつながりますし、また交通事故や環境改善、こういう全て、いわばメリットだらけというようなことでございます。ということで私どもとしましては、なるべくこの高速道路を有効に使わせていただきたいということで、特に過積載につきましては過去多々御批判がございましたのですが、平成5年に9万1,000件ありました過積載も、その後平成6年5月に道路交通法が改正になりまして、過積載に対する取締と罰則の強化、特に荷主の方にも罰則がいくと、ここがポイントでございますね。トラック事業者だけいじめてもしょうがないので、そこの元を発注した荷主のほうにも罰則がかかるというこの道交法によりまして過積載は激減をいたしました。平成25年、3,600件ということでございますが、私どもとしましては引き続き過積載はゼロに向けて様々な取組を展開してまいりたいと思っております。

続きまして4ページでございます。高速道路の積極的な活用ということでございます。全国のミッシングリンクの解消ということをぜひお願いしたいということでございます。これはもう今お話がございましたとおりでございます。それから2番目にはボトルネックの解消ということ。それから3番目には、適切な維持管理・更新をお願いしたいということで、そういう意味では、私どもとすれば高速道路が無料になる必要は全くない。有料で差し支えございません。なるべく低廉な形であればますますいいわけでございますが、無料という形でいわば管理が疎かになるとか維持管理ができない、こういうのは全く私どもとしては望まないところでございますので、ぜひ有料に向けた方針の転換といいますか、お願いをしたいと思います。

それから料金体系ということでございます。5ページでございます。地方の長距離輸送事業者が地域の特産品等を大都市圏に輸送する役割を担っております。しかし昨今の燃料価格の高止まり、人手不足ということで、北海道のサンマがもう運べないとか、九州の野

菜はもう東京には持って来れないというようなことを、この夏から秋にかけて、いろんな議論がございました。確かに軽油価格が高騰いたしておまして、もうなかなか難しい状況にはございますが、事業者としては、高速道路を賢く使いながら、サンマは、はっきり申し上げれば釧路にサンマがあっても1円にもならないわけでごしまして、首都圏に運んで初めて100円になるわけでごございます。そういう意味で価値を生むのが輸送活動によるわけでごございますから、今、安倍内閣で地方創生ですか、おっしゃってますが、現在ある地方の産物なり野菜なり果物なり鮮魚、そういうものが、やっぱり首都圏に運んで初めて価値を生むわけでごございますから、この物流活動を殺さないということをぜひお願いしたいと思っております。そういう意味では長距離逓減制でごございます。200キロを超えますと割引はストップになるわけでごございますが、今申し上げましたように、北海道あるいは九州から、それこそ1,000キロを運んでまいります。そういう意味で、200キロで打ち止めではなくて、長距離逓減制をもう少し、300、500、600とかですね。刻みを大きくしていただきたいという要望もごございます。

それから細かい話でごございますけれども、2つ目の、首都圏の料金水準が路線や区間によって異なり、圏央道などNEXCOの大都市近郊区間の水準より高いということで、これを平準化いただきたい。

それから3つ目が、圏央道など多くの一般有料道路が大口・多頻度割引の対象とならないため、これも対象としていただきたい。私どもの業界は、月に1回高速道路を使う、こういう業界ではございません。ほぼ荷主さんが特定しておりますので毎日のように高速道路を使うわけでごございますね。そういう意味で大口・多頻度割引を今年度5割まで上げていただいたことは、もう大変私ども喜んでおるところでごございますが、そういう意味で今後とも、この大口・多頻度の割引率の延長をお願いしたいと思っております。

それから6ページでごございますが、道路を賢く使う取組の、深夜割引の拡大に係る社会実験の検討ということでございます。トラックは御案内のとおり、朝、荷主の庭先に荷物を到着させる、こういうことでごございます。そのためには深夜走り回っておるわけでごございます。一方、深夜の高速道路はマイカー等が少のうございまして、渋滞もなく交通量に余裕がある、こういうことでごございます。そういうことであれば、やはりこの空いているところをもっと私どもは使いたい、使わせてくださいということでございます。そういう意味で割引の拡大をもっとしていただいて、私どもとしては、割引の拡大だけ言っても、これはなかなか御理解もいただけないので、やはりキャンペーンを張って車を増やし、一般道を走る車を上に乗せ換えると。これを数字でもってある意味お約束するなり、数字でもって何か計画を立てるなりして、ある意味NEXCOさんに御迷惑をかけないような形での社会実験というようなことができないだろうかと思っております。そういう意味で、安くしろだけ言う時代ではないのかなということでございます。

それから7ページでごございます。サービスエリア等における駐車スペースの整備・拡充ということでございます。私どもトラックのドライバーにつきましては、労働基準法、そ

れから貨物自動車運送事業法上、連続運転時間が4時間と決められております。即ち4時間走ったら必ず休めと。当たり前でございますね。マイカーもそういうことがあります。休むためには車を止めないといけないわけですね。高速道路の路肩に止めるということは、これ、とんでもない話でございますから、当然サービスエリアなりパーキングエリアなりに止めたいのですが、この下の写真を御覧いただきますと、これは運輸労連という労働組合が活動の一環として撮った写真でございますが、満杯になっておる。車が止められないという状況でございます。そうすると、法律上は車は4時間しか運転してはいけない、これは安全という観点ですね。ドライバーが疲労感によって眠ったり等々しまして事故を起こす、これを防ぐためには4時間ということなんですけど、止まる場所がないということは走り続けるということです。ということで、そういう意味では大変危険な状況になっておりますので、ぜひとも、この駐車スペースの確保あるいは整備ということもお願いしたい。

それから最後でございますが、8ページ。女性トラックドライバーの労働環境の整備ということで、安倍内閣の旗印で、女性が輝く日本へ、ということで、女性の活用を今言っていたいております。私どもも労働力不足の観点から、やはり女性あるいは高齢者等々をこの業界でぜひもっと力になっていただきたいと思っておりますが、端的に申し上げますと、大変私どもの業界は3K職場の典型のようなところでございますので、女性がなかなか入りにくいということでございます。そういう意味で、女性が働きやすい環境を整備していただく。例えば女性用のトイレをきれいに増やしていただく。サービスエリアだけではなく、道の駅等々も含めて、そういう観点から整備していただくなり、その他、私どもとしても休憩施設の整備等々もいたしまして、女性トラックドライバー、「トラガール」と言っております、若干そのネーミングがいいかどうか、いろいろ議論はございますが、国交省さんと一緒にこのキャンペーンを張っておるということでございます。

以上でございます。どうぞよろしく願いをいたします。

【寺島部会長】 ありがとうございます。ただ今の御説明に関しまして、何か質問・意見があれば、ぜひお願いします。いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【大串委員】 新潟大学の大串と申します。よろしく申し上げます。今日は貴重なお話、ありがとうございました。私もかなり高速道路を利用することがありまして、深夜によくトラックさんと並走して走ったりとかしておりますので、非常に親しみを感じております。サービスエリア、パーキングエリアについてなんですけれども、やはり既存のものを拡充していくということに関しては、すごくコストもかかるものですから、例えばスマートインターチェンジなどを活用することで、一定時間の再エントリーにターミナルチャージがかからないということになりますと、一般道のほうで営業されているところに下りていただいて、というようなことをトラック業界としてどう思われますかということですね。サービスエリアで、確かに高速道路上から逃れられないで休憩できるというのがベストなんだと思うんですけれども、今の状況を見てみますと、ちょっと休憩しようかなと思ってもトラ

ックさんが溢れていて、小さいパーキングエリアで、少しジュースを買ったりというぐらいが結構多かったでするので、本当にサービスエリア等々の駐車場の不足は感じているところでもありますから、もう少し乗り下り関係が柔軟になったりすることで、それが料金ペナルティがかからないのであれば、もっと利用していいよというような機運があるのかというのが1点教えていただきたいと思います。

もう1点がトラガールに関してなんですけれども、どんな施策をすれば、例えばトイレとかというのは、もちろん基本的なことだと思いますけれども、他に何か、トラック業界で道の改善等で女性活用に有効だと思われるものがあれば教えていただきたいということ、2点お願いします。

【全日本トラック協会（福本理事長）】 それでは前段の、途中で下りるやり方は大変ありがたい話だと思いますので、ぜひ。私どもも、全国36か所にトラックステーションというのを作りまして、休憩仮眠施設を持っております。いわばそういうものを有効に活用しながら、今先生がおっしゃったような、途中で下りて街道のトラックステーションで休んでまた上がっていくというようなことは十分可能だと思いますし、ぜひお願いしたいと思います。

それからトラガールですが、大きいトレーラーを、小さい方が1人で運転しておられる方もいまして、先般も安倍総理のところにお一緒に参りました方はそういう方でありましたが、私ども今すぐ何か、道としてアイデアがあるかと言われると特にはございません。

【大串委員】 例えば小さいドライバーの方だと表示が見にくいとか、そういうことは余りお聞きになってないですか。

【全日本トラック協会（福本理事長）】 そういうことは今のところは聞いてございません。

【大串委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 どうぞ。

【小幡委員】 労働力不足もありますので、女性も活用ということで、正にそうだなと思います。今のお話もごさいますが、何が3Kなのかということですが、よく分からないのですが、別に小さい体の方が大きなトラックを動かすということについては、今はもう動かせると思うのですが。何時間走ったら休まなければいけないというのは、安全のために当然のことなので、これは男性でも女性でも同じかと思います。そうすると道路を走るといよりは、大きな荷物を下ろしたりとか、そこが女性だと難しいということで、なかなか難しいということなのでしょうか。

【大串委員】 多分、シャワーを浴びたりとか、そういう施設がサービスエリアとかにもう少しあったりとかすると、いいのかしらっていう、そういうことじゃないですかね。

【小幡委員】 何が一番原因で、女性が入りにくいのかというのを、伺いたかったのですが。

【全日本トラック協会（福本理事長）】 おっしゃるように、積み込み積み下ろしのような少し力が要る作業もごさいます。その辺は、そういうものがないような業種というか、例

えば海上コンテナを運んだりするようなものは、そういうものはございません。切り離せばいいだけということなんですけれども、じゃあ海上コンテナで女性がいるかという、ほとんどいない。それはなぜかといいますと、ゲート待ち。港のゲートで4時間も5時間も待たせるんですね。そうしますとトイレがないんですね。女性はそんなところで5時間も6時間も車の中にいるわけにいかないから、もうせつかく力は要らないんですけれども、そうやって無駄な待ち時間、無駄なところがあるので、皆さん敬遠される。

あとはコンビニの集配のような、定時運行。ぐるぐる回って、コンビニのパンを運んだり、もちろんございますけれども、そんな重たいものは余りございませんので、そういうところをお願いするとかですね。役割分担それなりにいろいろあると思うんですけれども。一般的に言いますと、やはり拘束時間が長い。どうしても荷主のところで、前もってそこに到着しますから、荷主さんに物を渡す、あるいは荷主から物をもらうのにもものすごく時間がかかります。そういうことで、全産業の中でも拘束時間が一番長い。給料が安い。拘束時間が長くて給料が安い、変な話ですけども、事故はどうしてもある程度、ゼロにはなかなかありませんので、減らしてはおりますけれども。そういうようなことで、3K。汚いというのは最近余りございませんけれども、そういうことだと思います。

【全日本トラック協会（小幡副会長）】 実は、今、女性と高齢者をどうやってうまく使っていくかということなんですけど、これを我々の場合は、やっぱり荷主さんが理解をしていただかないと、この話は進んでいかないものですから、今、私愛知県なんですけれども、愛知県は工業出荷が一番多くて、非常に貨物量も多いわけですので、荷主さんと同じ土俵の中で、いろいろ相談しながら、女性だとか高齢者ができるような、仕事の住み分けをしていただきながらうまくできないかなということですね。今まではどっちかというと一方的に荷主さんのほうから、こういうふうにやれというふうな指示があつての輸送でしたけれども、そうじゃなくて、相談する中でもっとうまくやれる方法を考えようということで、そういうことを今お願いしたりして、少しでもそういう道ができるような努力をしております。

【小幡委員】 おっしゃるように、旧来のイメージというのは確かにあつたと思うので、今のコンテナ待ちのお話は確かにごもつともだと思うのですが、必ずしもコンテナだけではなくて、いろいろな工夫により、もう少し軽い荷物とかであれば女性ドライバーという可能性は当然あると思います。イメージを崩すというのが、まず大事だと思います。トラガールという名前がよいかどうかというのはございますが、今までトラックの運転手は…というイメージがあつたというのは多分事実だと思うので、これをいかに変えていくか。もっとスマートな、女性が入りやすいというようなイメージにして、そして、どういう形でのドライバーをすれば、女性も働きやすいかということをごひ考えていただければと思います。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【家田委員】 途中でお話しされた過積載についてですね。様々な取組をされてきたし、

これからも様々な取組をトラック協会としておやりになるとおっしゃったんだけど、どんな取組なんですか。例えば除名するとか自主的に点検するとか、そういうことですか。

【全日本トラック協会（福本理事長）】 基本的には、先ほどありましたように、行政処分がかかります。

【家田委員】 それはよそ様がやってくれることだけど。

【全日本トラック協会（福本理事長）】 私どもは、いわゆる啓発ということですね。

【家田委員】 啓発はどんなことをやるんですか。

【全日本トラック協会（福本理事長）】 やはりセミナーを開いたり。冊子を作ってお配りしたりですね。こういうことで、厳しくなりますよということをするんですが、一番効いたのは、先ほど申し上げたように荷主に罰則がかかるということになった途端にガンと下がりました。

【家田委員】 それもよそ様のやってくれたことだけど、トラック協会のやったことは何ですか。

【全日本トラック協会（福本理事長）】 今、申し上げたような。

【家田委員】 啓発ですね。分かりました。

【全日本トラック協会（福本理事長）】 ひと言申し上げると、労働基準法等に基づく改善基準告示ということで、労働時間の話もあります。

【家田委員】 それは過積載とは関係ないですね。

【寺島部会長】 それじゃ、どうぞ。

【山下委員】 トラック輸送の場合、特に長距離の場合、どういうことを重視してルートを決めていくのか。時間の問題、定時性の問題、それから走りやすさとか、いろいろあるんだろうと思いますし、他方で今日のお話だと結構過当競争ぎみだということであれば、コストという問題も入ってくるんだろうと思うんです。高速道路を使うとしても、どの高速道路をどういうふうに使っていくのかといったようなことも出てくるだろうと思うんですが、あるところからあるところまでトラックで輸送するとして、どういうことを考えてルートというのを決めているのか、教えていただければと思います。

【全日本トラック協会（小幡副会長）】 これは荷主さんが、ここに届けてくれと言え、我々はそこに一番早く着ける道路を選ぶ上で、その中に高速道路がたくさんあっても、料金が高いからなかなか高速道路を全部使えないとか、いろいろ問題があるんですが、いずれにしても、行き先が決まれば、これは、この道が一番早いよということで、会社から指示をして走ると。そういうことで大体コースは決まっていますから、そのたびにここを走るとか、そういうことは余りないですね。

【山下委員】 最近高速道路も整備をされてきて、どの高速道路を使うかみたいな選択も出てきているだろうと思うのですけれども。距離とか、どの高速道路を使うかによって料金差等々も出てくるということもあるだろうと思うのですけれども、そういうところはどうか、そういうことは余りないですね。

【全日本トラック協会（小幡副会長）】 今、新東名ができて、三ヶ日のところで東名とくっついているんですけど、これが1年伸びまして、再来年の3月には豊田ジャンクションまで来ますが、そういうことになると、もうこれは料金一緒だったら、これは新東名を走ったほうが全くいいわけです。今、高速道路で比較してというところはまだまだ余りなくて、新東名が全部開通しますと、これは多分旧のほうの東名よりも新東名のほうへ流れてくると思います。他のところはまだ、そこまで比較して走れるような道路は完備してないですね。例えば名古屋ー東京の場合ですと中央道と東名がありますけれども、中央道というのは圧倒的に遠いわけですからね。距離からいけば当然東名のほうを走るといことで、まだ比較をしてどっちかというところまではいってないと思います。

【寺島部会長】 私のほうから見ていると136万台、6万3,000者の業界ということでおやりになっておられるんですが、1つこれ確認のために、僕の認識では、物流の構造が最近変わってきて、荷主イコール配送をやっているというかですね、例えば宅配業者みたいなものがすごく増えてきて、クロネコヤマト的なものはこちらの業界には入っていないんですね。

【全日本トラック協会（小幡副会長）】 入ってます。

【寺島部会長】 クロネコヤマトも入っているんですか。アマゾンが入っているんですか。

【全日本トラック協会（小幡副会長）】 アマゾンは入っていません。まあ、やっぱりヤマトさんとか佐川さんのような宅配を主にやっていらっしゃるのと、ちょっと違ってきて、その辺がやっぱり1つ大きな問題で、12兆円の売上げの中でヤマトさん、それから佐川さんですね、この2社で20%以上のシェアになっているんですね。ですからなかなか、我々はどっちかという、今、さっき数字を申し上げました6万3,000者のうちの、いわゆる特積みと言っている業者は非常に少ないわけです。普通は一般の区域といたしまして。大半がそういうことで、その辺との問題はこれからどういうふうによくやっっていこうかというようなことが問題としてあります。非常にある意味では寡占的な形になってますのでね。日通さんとヤマトさんと佐川さんを合わせると12兆円の売上げのシェアが35%から40%ぐらいにいつちゃうんじゃないですかね。

【寺島部会長】 そこでね、1つ質問なんですけれども、次世代をにらんだときに、ETCとかITSの要素ということがすごく重要になってくると思うんですけども、ETCの義務化ということを我々はいろいろと議論してきてまして、例えばこちらの業界だと、いかなる高速道路を選択して通ろうか、あるいは一般道に下りて、また乗ろうか、1年間例えば通期でもってビッグデータまで時代が来ますから、トレーサビリティを高めていけば、例えばこちらの業界全体で1年間に日本全国の高速道路をこれぐらい使ったと、そういうものをビッグデータとして捉えることができる時代がもう来ていると思うんですよ、やろうと思えば。そうなったときに、一括して例えば業界としてディスカウントだとか、あるいは割引だとかというような類の議論に持っていくほうが、管理コストも下がってくるし、それからそちらの業界としてもメリットが得られるし、そういうビッグデータ

の時代に積極的に立ち向かっていこうという、そういうお考えはおありなんですか。

【全日本トラック協会（福本理事長）】 私どもはぜひそういう形でお願いをしたいと思っております。先ほどちょっと社会実験で申し上げたのも、ある意味そういうことで、具体的に私どもがどれだけ使ったかということを経験ベースと金額ベースでお示しをして、その割引が有効なのかどうかということは検証できると思いますね。

【寺島部会長】 なるほど。よく分かりました。その他、どうぞ。

【根本委員】 ちょっといいですか。先ほど、規制緩和で25トンが比較的増えてきたというようなお話がありましたけれども、やはり25トンでもまだ自由に走れるトラックとして、日本はまだ世界的に見ると小さいと思うんです。一般的制限値を大きくしてほしいという、そういう要望が多分おありかなと思います。過積載の問題とトラックの大型化というのが、どうしても混同されるような面があって、もっと軸が多いようなトラックが自由に走れるようになったらいいし、それから特車っていうんですかね、海上コンテナなんかを運ぶ場合でも、もう少し運びやすい、許可が得やすいとか、そういうふうな仕組みとこのことを要望していくということはないでしょうか。

【全日本トラック協会（福本理事長）】 先生御指摘のとおり、昨今ドライバー不足ということも出てまいっておりますので、先般道路局さんのほうで軸重の緩和もございましたので、いわゆる国内貨物でもトレーラーの大型化ということが可能になってまいります。そういうことになりますと、ぜひ、トレーラーをもっと活用するということで、ドライバーの有効活用なり物流の効率化というのも、これは視野に入ってくるのかなというふうに思っております。ただ具体的にまだ、トレーラーの現物がどうかとか、そういうところの検証まではまだ至っておりませんが、私の頭の中にはそういうものは入っております。

【寺島部会長】 はい、どうもありがとうございました。それでは時間の制約もございまずので、ここで全日本トラック協会のヒアリングを終わらせていただきますけれども、お忙しい中、本当にありがとうございました。

【全日本トラック協会】 どうもありがとうございました。

【寺島部会長】 それでは続きまして東日本高速道路代表取締役社長 廣瀬様、並びに経営企画部長 松崎様、よろしくお願ひいたします。

【東日本高速道路(株)（廣瀬代表取締役社長）】 それでは、今御紹介いただきました東日本高速、廣瀬でございます。本日はこれまで国土幹線道路部会で議論されております高速道路を賢く使うことをテーマに、NEXCOの主な取組や基本的な考え方につきまして御説明申し上げます。

順次ページをめくっていただきまして、まず1ページ目でございます。これまで国土幹線道路部会では、賢く使うための克服すべき課題を以下の4つの整理され、議論されてきたものと私どもは認識いたしております。1つ目は円滑・エネルギー効率の観点での時間損失の低減。2つ目は環境・快適という観点での時間信頼度の向上。3つ目は安全・安心という観点での交通事故の低減。4つ目は地域活力・国際競争力という観点での活力の向

上というものであります。また賢く使うための取組の一環として、シームレスな料金体系の導入に向けた検討を行うとされています。本日はこれら4つの課題に関するNEXCO 3会社の取組事例などを順番に御紹介し、最後に大都市圏のシームレスな料金体系の実現について、NEXCOの認識や実現に向けた必要な検討事項を御説明したいと思います。事例につきましては時間の都合上、東日本管内を中心に御説明させていただきますが、同様の取組は3会社でも実施しているものと御理解いただきたいと思います。

2ページ目でございます。まず時間損失の低減についてでございます。NEXCOでは時間損失を低減させるために、車線運用による渋滞対策に取り組んでいます。車線や路肩の幅員を変更し、既存の道路用地内で交通容量の拡大を図るものでありまして、ここでは東名高速と京葉道路の2つの事例について御説明いたします。

東名高速の音羽蒲郡インターチェンジから豊田ジャンクションにおける暫定3車線運用につきましては、既存の2車線の道路幅員内で暫定的に車線幅を縮小し、3車線運用としたものであります。平成23年10月の運用開始後は、開始前と比較いたしまして交通量が7パーセント増加したにもかかわらず、渋滞量が9割以上減少いたしました。

京葉道路の上り線穴川インターチェンジから貝塚インターチェンジにおける付加車線設置につきましては、写真にございますように、既存の道路用地幅の中で路肩を暫定的に縮小し付加車線を設置したものであります。今年4月に運用を開始いたしまして、交通量は余り変わっていませんが、渋滞量が大幅に減少したというふうに御理解いただけると思います。

3ページ目でございます。時間損失を低減させるためのもう1つの取組でございます。高速道路のネットワーク化が進むことで、複数ルートを選択が可能になり、その結果、混雑の情報などを適切にお客様に提供することで、交通を分散させることも可能になってまいりました。新潟方面から都心方面に高速道路で移動される車両は、以前は関越道ルートしか選択肢がありませんでしたが、平成23年の北関東道の供用開始によりまして、北関東道経由で東北道を利用することが可能になった事例について御説明いたします。右上の図にありますように、高崎ジャンクションから川口ジャンクション間では、関越道ルートと東北道ルートで、概ね同じ距離と料金になっておりまして、普段は所要時間に差はありませんが、左の図にありますように、平成24年のゴールデンウィークの混雑時の所要時間を調べてみますと、最大約70分の所要時間の差があることが分かりました。そこで、平成25年に試行的に標識車で所要時間をお客様に御案内いたしましたところ、過去の同時期と比べ、東北道ルートの分担率が約5%増加という結果が得られました。一定程度関越道の利用を避けて東北道へ転換されたものと考えられます。

また同様の事例として中国道と山陽道の神戸ジャンクションから広島ジャンクション間では、お盆とゴールデンウィークの渋滞時には、山陽道ルートと中国道ルートの所要時間が逆転するため、情報板などで事前広報に取り組んでおります。

4ページ目をお願いします。時間信頼度の向上についてでございます。昨年度の冬期、

つまり今年の2月、記録的な大雪によりまして各地で長時間の通行止めが発生し、大変御迷惑をおかけいたしましたことを踏まえまして、今後極力通行止めを回避し、また、通行止めとなった場合でも早期解除を図る取組の強化や、一般道の道路管理者も含めた関係機関との連携を強化してまいります。具体的には除雪機械の増強や、スタック車両が原因で通行止めが長時間化しましたことから、スタック車両の早期発見のためのカメラの設置、早期排除のためのレッカー車の事前配置などを実施いたします。降雪予測等をもとに、事前に優先路線への応援体制の構築や関係機関との連携も強化してまいります。また除雪作業を効率化するため、GPSを用いた除雪車両位置の常時把握や、追い越し車線を優先的に除雪することで通行止めの早期解除を図ること、雪の少ない地域における散水車を活用した除雪など、各種の効率化に取り組んでいます。更にお客様への事前広報を充実するため、気象予報会社とも連携した情報提供の強化や、雪が降る数日前からのホームページや情報板への掲示に加え、電子メールやSNS等も活用した事前の注意喚起なども行ってまいります。

5 ページ目をお願いします。交通事故の低減についてであります。NEXCOでは、安全で円滑な交通を確保するため、様々な安全対策を通じて走行環境の向上を図っています。ここでは、暫定2車線区間や夜間、荒天時など、視界が悪い環境における新たな交通安全対策の取組について御説明いたします。

暫定2車線区間における車線逸脱、車線から離れることは、対向車と衝突した場合に重大事故につながる場合があります。そのため、凹凸型路面標示、導流レーンマークなどの対策を推進するとともに、ガードレールや、新たに開発されたワイヤーロープ式防護柵など、車線を分離する防護柵を一部の路線に試行的に設置し、維持・管理上の課題検証に取り組んでいます。

また、雪等による視程障害が厳しい区間につきましては、視線誘導効果をより高め、安全走行を支援する必要があります。そのため外側のラインの位置を光で明示し、視線誘導効果をより高める帯状のガイドライトを共同開発し、事故低減を図る試行を行っております。

6 ページ目をお願いします。交通事故低減のソフト的な対策といたしまして、ホームページ等、各種広報ツールを活用した交通安全啓発や交通安全キャンペーンに取り組んでいます。その1つとして、ホームページ上で特に注意して運転していただきたい箇所をヒヤリマップとして情報提供したり、高速道路が交差するジャンクションをよりスムーズに走行していただくために、事前に標識を確認できるよう標識マップを提供しています。特にヒヤリマップは地図会社にもデータを提供することによりまして、一部のメーカーのカーナビでの注意喚起にも用いられております。また地域の警察や交通安全協議会などと連携いたしまして、インターチェンジやSA・PA等において、定期的に交通安全キャンペーンを実施し、安全運転の呼びかけを行ったり、後続車にはねられる事故防止のための啓発活動を行うなど、各種の交通安全啓発に努めております。

7ページ目をお願いいたします。活力の向上についてであります。地域活性化インターチェンジやスマートインターチェンジの活用による地域拠点から高速道路までのアクセス強化については、高速道路の利用促進が図られるとともに地域活性化にもつながりますことから、NEXCOとしても有効な施策と考えております。地域活性化インターチェンジであります東北道の大衡インターチェンジでは、インターチェンジの供用開始直後に周辺工業団地の大型自動車工場が操業を開始するなど、地域経済の活性化が見られまして、周辺町村の製造品出荷額等は、供用開始前に比べまして2.6倍と大幅に増加いたしております。

8ページ目をお願いいたします。ここでの事例は、高速道路と鉄道が交差する箇所、鉄道の新駅の開業に合わせまして、エレベーターで駅に直結する高速バスのバス停を設置したものであります。鉄道と高速道路の新たな交通結節点を形成し、利便性の向上を目的に、計画段階から国、自治体、バス会社とNEXCO、これはNEXCO西日本でございますが、連携して取り組んだものであります。開業以来バスの乗り入れは順調に増加しまして、広域的な地域間交流の活性化に寄与いたしております。

9ページ目をお願いいたします。民営化以降、高速道路会社が独自に行います企画割引などによりまして、多様で弾力的な料金設定やサービスの提供を進めております。企画割引は高速道路の利用促進が図られるとともに、観光振興などの地域の活性化にも寄与しております。民営化から先月までの間に、観光目的の周遊割引は件数にいたしまして131件実施いたしております。ここでは実施例2例を御紹介いたします。

1つ目の東北観光フリーパスは、東北6県を訪れる国内旅行者を対象としたもので、平成24年度から毎年実施いたしております。関東圏からの往復と東北周遊エリアの乗り放題をお得な料金で提供するとともに、観光施設でも割引などの特典が受けられることが大変好評でございまして、昨年度は1万7,000件も御利用いただき、東北復興にも寄与しているものと考えています。

また、インバウンド向けの企画も実施いたしております。Hokkaido Expressway Passは北海道を訪れる外国人旅行者を対象といたしましたもので、平成20年度から毎年実施いたしております。空港や主要駅周辺のレンタカー店舗で受付ができて、更に車と一緒にETCカードも借りることができます。販売当初は、なかなか御利用いただけませんでしたけれども、海外でのプロモーションも行いました結果、昨年度は2,400件、今年度はこの10月末までに既に4,000件を超える御利用をいただいております。

10ページ目でございます。大都市圏のシームレスな料金体系の実現に向けて、についてでございます。図は首都圏の高速道路の現在の料金水準と、建設中の区間の供用目標年次を示しています。首都圏内の料金水準は、整備における経緯等が違うことによりまして路線や区間によって異なっています。また図に、今年度開通済み区間を示しております。圏央道においては国と共同で事業進捗を図りまして、稲敷インターチェンジから神崎イン

ターチェンジ間、これ、右側でございますが、10.6キロメートルと、相模原愛川インターチェンジから高尾山インターチェンジ間の14.8キロが開通いたしております。このうち、相模原愛川インターチェンジから高尾山インターチェンジ間の開通後の状況について御説明いたしますと、横浜港エリアと、多摩・鶴ヶ島エリア間を行き来する貨物車について、都心を経由する交通が約7割から3割に減少するなど、交通の転換が明らかに見られるとともに、順次開通する圏央道に合わせまして、これはまだ東北道につながっておりませんが、そういう順次開通する圏央道に合わせまして、その周辺エリアでは、多くの物流拠点が集積し、沿線工業地の地価上昇率も高水準となっているように伺っております。また、圏央道を利用したバスツアーが新設されるなど、観光圏域の拡大も見られるようでございます。

11ページ目、最後でございますが、大都市圏のシームレスな料金体系につきまして、この部会において、賢く使うための取組の一環として議論されておまして、平成25年6月の中間答申に示された次の内容が基本的な認識と考えております。

まず料金制度全体のあり方としては、公正妥当で安定的かつ利用重視のシンプルなものを目指し、料金水準は対距離制を基本として、普通区間・大都市近郊区間・海峡部等特別区間の3つの料金水準に整理すること。また、大都市圏の料金体系については、管理主体を超えたシームレスで公正かつ利便性を高めるものに整理すること。更に、環状道路の利用が促進できるような料金体系にすることなどであります。料金水準の整理につきましては御案内のとおり、中間答申を踏まえまして3つの料金水準に整理する方向で検討を進め、大都市圏の一部区間などを除きまして、この4月に割引制度の再編と併せて整理を行いました。そして大都市圏のシームレスな料金体系については、現在検討を行っているところであります。実現に向けた主な検討事項については私どもは以下のように考えております。

まず、環状道路のネットワーク整備の状況等に応じた段階的な導入が必要ではないかと考えております。圏央道は平成27年度内に開通いたします。東京外環の千葉区間、三郷一高谷間でございますが、これは平成29年度内の完成を目指しておまして、首都圏において利用重視の料金体系にスムーズに移行していくためには、これらネットワークの変化に応じた料金施策を順次導入していくことがよいのではないかと考えております。そしてその際には、償還へ及ぼす影響、都市高速との料金の連続性、現金車の取扱い、料金システムの改修などを主なポイントとして検討してまいらなければならないと考えています。今後の当部会における議論を踏まえ、国などの関係機関とも御相談しながら対応してまいらなければならない所存であります。

本日は、高速道路を賢く使うための取組事例や考え方を御説明させていただきました。今後はネットワークの形成や機能強化と、大都市圏の料金体系のあり方などを併せ、高速道路をより賢く使うための検討を総合的に行っていく必要があるのではないかと、こういうふう考えています。私からの説明は以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。それではただ今の説明に関しまして、御意見・御質問、お願いします。どうぞ。

【大串委員】 質問が1点とお願いが2点あります。ヘビーユーザーでトラックに次ぐ利用量を保持しているのではないかと考えておりますけれども、2ページ目で路肩の拡幅とかの話が出たと思うんですけれども、事故車両や救急車両の走行で何か影響が出てないかなというのがちょっと心配だったもので、渋滞が激減されたっていうのは非常にいいことだと思うんですけれども、既存のこういうちょっとゆったりしたところを少し狭めて、パンパンに張ったというところもありますので、そうした影響がもし分かれば教えていただきたいというのが1点です。

あと2点目が、3ページ目にありますけれども、御社に限らず、いろんな高速道路会社もそうなんですけれども、表示が非常に文章量が多くて思わず看板を読んでしまう、高速走行をしながら看板を読んでしまうことが結構多くて、例えば、広域情報のところでも、こんなに長い文章でわざわざ文章的に「関西方面は中国道利用もお考えを」とかですね、そこまで書かなくても、関西方面は中国道へ回れ、とかですね、ちょっと命令口調がいいかは分からないですけれども、少し表現を工夫していただかないと、結構文章で読ませてしまうような表記が多くて、時々怖いなということがありますので、そこを気を付けていただきたいというのが2点目ですね。

3点目が7ページ目にありますけど、スマートインターチェンジのことで、先ほどトラック業界から、サービスエリア・パーキングエリアの容量を拡幅してくれみたいな話がございましたけれども、お金がかかることですので、ぜひスマートインターチェンジで、そういった事前に届出があるものを優先するのか、全車両に適用するのか分かりませんが一定時間なりで同じ方向からエントリーすれば、同じ継続として取り扱いますよみたいなことで、トラック業界の方たちの負担軽減という意味で、お金がかからないやり方で、ぜひスマートインターチェンジの活用の方法というのを考えていただけたらと思います。以上です。

【東日本高速道路(株) (廣瀬代表取締役社長)】 非常に日本の高速道路は狭いですから、そこで渋滞を緩和するために、私ども精一杯やっつけていかなければならないということで、特に渋滞の激しいところにつきましてはいろいろな工夫をする、その中に今先生の御指摘の、狭い路肩をまた更に狭めると、こういうことですが、私どもは安全を第一に道路管理をしていますので、そういう点におきましてギリギリのところを狙っているつもりなんです。ただ、おっしゃいますとおりに医療の関係の救急、あるいは事故のときの救急対応、そういうところに何か支障があるかということにつきまして、私どもは今のところそういうことは特段に聞いておりませんが、これは更にこれからも常に気を付けてまいります、こういうふうに思います。

それから標識の問題でございますけれども、これは確かに丁寧過ぎるといえばそうでございますが、私どももお客様にできるだけ丁寧には対応させていただくということが基本

でございますので、そこが表れているんだろうと思います。ただそうは言っても、今後またお話が出るかもしれませんが、もっとスピードアップをというような話等もありますと、やはり標識は大きくしなければならないという問題ありますし、それからできるだけ簡単明瞭にというのは当然気を付けていかなければならないことでございますから、そういう点の配慮はしていきたいと思います。ただベースは、気持ちはお客様にできるだけ対応を親切にさせていただきたいというところが表れていると思っておりますので、その点は御理解いただきたい、こういうふうに思います。

それから途中下車の問題でございます。これは我々としては、本当にできるだけそういう形で将来的にはいくべき方向だろうと思いますけれども、この辺りにつきましては、現在、運用ルールをどうするか、あるいはそれへの対応をいろいろと、施設的な面でどういう対応をしていくのか、ターミナルチャージの問題も含めて当然あるわけでございますので、ちょっとその辺りは、特に圏央道が完成し、外環が完成し、というようなことになってきますと、できるだけ外側に誘導していくという観点と、それから事故時の対応とかです、それから渋滞のときの対応とか、いろんなものがケースとして考えられますが、その辺を実施するためには、いろんな施設の面で、更にいろいろと、先ほどちょっと私も申し上げかかりましたけれども、対応が必要でございますので、課題として、当然頭の中に入れておりますし、将来はそういう方向に、国のほうもお考えになっているのではないかと思います、ぜひ検討はしてまいりたいと、こういうふうに思います。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【石田委員】 途中下車の問題って非常に大事な問題なんですけれども、同時にすごく難しい問題だと思っております、やはり今のスキームが道路本体では儲けちゃいかんということになっておまして、やっぱり途中下車をすると減収になるという道路が非常に大きいかなと思っております、どうもその辺から考え直さないと私はいけなかなというふうに思っております。高速道路という国民の非常に貴重な資産を活用して、特に地方創生ということから考えると、やっぱり活用するためのいろんな工夫をしなくちゃならないと思うんですけれども、それがやっぱりバリューエンジニアリング的発想で、今、全部償還に吸い取られちゃうという、ちょっと語弊がありますけれども、基本的に大きく言うとそんなスキームだと思いますので、そこをうまく折半するとか、そんなことを考えていかないと駄目かなというふうに思っております。おっしゃりにくいでしょうから、別にコメントいただかなくても結構ですが、そこをちゃんとしないで、サービスエリアだけで儲けなさいということが続けていくと、ヨーロッパのコンセッション制の高速道路が、サービスエリアが巨大化しておまして地域から切り離されつつある、そんなことになって、何かちょっと趣旨が違うんじゃないのかなという議論もあるかと思っておりますので、その辺は、またこの分科会で寺島座長も多分同じようなお考えだと思いますので、かなりちゃんと議論しないといかんと思うんですけれども、いかがですか。

【東日本高速道路（廣瀬代表取締役社長）】 ええ、本当におっしゃいますとおり、かなり

根幹に関わることでありますので、1つ1つの案件は何か一般的に皆さんはおっしゃるんですけれども、それがずっと基本的なところでつながってまいります。先ほどのシームレスな料金体系の問題も全てそういうことに関連してきますので、方向としてはそういう方向でぜひやらせていただきたいと思います。いろいろな要件、条件を考えながら、先ほども申したように償還の問題もございまして、基本的な問題に関わってくるのだと思います。

【寺島部会長】 ちょっと質問といたしますが、前から気にしていることですが、ETCとかITS時代をにらんで、どういシステム設計にしていっていいのかなって考えているからなんですけれども、料金所というものを維持するために一体何人ぐらいの方を今3社でもって雇用しておられると考えるとすればいいのでしょうか。

【東日本高速道路（廣瀬代表取締役社長）】 料金の収受関係は、収受所の設備のところと、それからあといろいろと、後方で経理とかそういうことをやっているのがありますけれども、それを全部引くめると、大体、例えば3会社で収受員だけですと1万人ぐらい。収受員以外も含めたトールビジネスで言いますと、そこでは私どもだけで5,000人。そういうオーダーです。ですからやっぱり相当なオーダーになっております。

【寺島部会長】 それが、例えば今後をにらんでブースを減らしていただくか、ETCの義務化に沿って何か対応していくとかいうシミュレーションみたいなことはおやりになっていきますか。

【東日本高速道路（廣瀬代表取締役社長）】 重要な問題だとは思っておりますけれども、ちょっとそこまではまだ具体的にやっております。ただ、やっぱりこういう方々の雇用の問題というのが非常に大きな問題としてありますので、どういう対応を考えていったらいいのか、これは国のほうともよく御相談させていただきなさいかと思っておりますけれども、非常に重要な問題と我々は考えております。特に地方では大きな問題です。

【小幡委員】 今のお話、私も重要だと思いますが、1点だけ。時間信頼度の向上ということで、いろいろな取組をされて、利用者の立場に立ったときに、例えば悪天候時1車線でも早く通行を確保するとか大事な取組だと思いますが、多分維持管理の責任のリスクとの関係でどこまでできるかというのを慎重に多分行われると思うんですが、私はやっぱり利用者も期待するところはあると思いますので、ぜひ進めていただきたいと思います。

もう1つ、3番の5ページの交通事故の低減の取組というのもございますよね。これなんかは、やはりこれも利用者目線で、利用者にとって、いかに事故をなくすることができるかという観点からの取組なので、こういうものを合わせると大変非常によくなるかなと思います。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。大変お忙しい中来ていただいて、感謝いたします。それでは東日本高速道路代表取締役 廣瀬社長並びに経営企画部長 松崎様、どうもありがとうございました。

【東日本高速道路株式会社】 どうもありがとうございました。

【寺島部会長】 続きまして時間が押しておりますので、諸外国における道路政策の状況について事務局より御説明ください。

【高速道路課長】 それでは資料4に基づきまして御説明を申し上げます。過去第3回で、海外事情を御説明いたしましたけれども、今回は賢く使う、料金施策の観点に関連するものを御紹介させていただきたいと思っております。

表紙を開けていただきまして1ページ目でございます。最初に個別の施策に入る前に、ドイツあるいはアメリカの全体像みたいなものを少し俯瞰したほうがいいかなということで資料を付けています。最初はドイツでございますけれども、アウトバーンの整備は1930年から始まってきたということで、今、大体1万2,900キロの整備がなされているということでもあります。かなり老朽化等もしているということもありまして、メンテナンス費用は、右下の図でございますけれども2000年以降大体1.5倍ぐらいに増加しているということでもあります。そういうこともありまして、大型車の課金であるとか、高速道路だけではなくて一般道路の課金も行っているということでもあります。

2ページ目でございますが、ドイツもこの20年間何もしてないというわけではありませんが、89年に東西ドイツ、ベルリンの壁が崩れて一緒になったわけでございますけど、この間、下の左側の図にありますように、6車線、8車線化とか、この赤いところは拡幅2,000キロを行っているんですけども、東が中心の部分もありますけど、西側においても拡幅事業を行っているということでもありますし、そうした中で、先ほどの事故が起こったときとか、そういうことに関しまして、右側の図にありますように路肩を使いながら、車線数が減らないような工夫もしながら、いろんな働きかけをしながら高速の機能を高めているということでもあります。

それから3ページ目でございますがアメリカでございまして、これも1920年代頃からインターステートの整備が始まりまして、燃料税とかタイヤ税の特定財源がありまして整備を促進してきたということでもあります。現在大体、インターステート以外も含めると、右上の図でございますけれども10万キロの高速道路がありまして、大体6割以上がもう60年間経過しているということで、一時期厳しい時期もあったようでございますけれども立派に機能しているということでもあります。さすがに最近少しメンテナンス費用が上がって財源不足になっているということもありまして、対距離の課金をしていこうというようなことの動きがいろいろありますけれども、なかなか向こうの国会の中でいろんな議論があって成立しないというようなことでもあります。

こういう全般を踏まえまして4ページ以降、個別の施策を少し御説明・御紹介したいと思います。最初リバーシブルレーンについて2事例御紹介いたします。1つ目がオーストラリアの事例でございまして、これは一般道路の事例でございます。通常は真ん中にあります、右の図にありますように3車、3車の道路でございますけれども、ピーク時間につきましては4車、2車にすると。一番左をバスレーンにしています。やり方が、その左下の図にありますけれども、日本の信号みたいなやり方ではなくて、専用の車が20分か

で中央分離帯を移動するというをしているようであります。

これは一般道だけかと思ったらアメリカの事例、5ページ目でございますけど、アメリカも同じように車でリバーシブルを利用しているのでございますけど、これ、ダラスに向かう道路でございます、オフピークは4車、4車の8車線道路。右側の図の真ん中でございますけど、朝夕でピークの方に5車線・3車線と運用すると。その際、中央分離帯を動かしましてやるということでもあります。なお、真ん中のレーンにつきましては、HOVレーンということで、たくさん乗ってる人が使うんだよというようなことで、そういうレーンとして運用しているということでもあります。

それから6ページ目でございます。ちょっと違う話でございますけど、合流の調整ということで、簡単に申しますと、右側の図にあるようなランプ、合流する車線にランプメーターということで、信号機を付けて流入量を調整すると。左の図でございますけど、黙っていますと活用前ですと、勝手に流入するので本線の速度が落ちてしまうということでございます、一定間隔で流入するようにして、本線の速度を落とさないようにということで、その結果といたしまして、ピーク時の速度も上がったたり、事故も減少していると。ちょっとETCの話と少し逆の話かもしれませんが、そういうこともやられているようでございます。

それから7ページ以降、料金の事例を6事例御紹介いたします。1つ目はフランスでございます、これは時間帯料金ということで、1つは上のほうはパリのある環状道路でございますけど、平日の通勤時間の料金を高くするということでありまして、お国柄なのか、金曜日と祭日の前日が一番高いというようなことで、日によっても変えているということでもあります。それから下のほうは、同じようにパリに向かう高速でございますけど、休日の夕方、料金を高くするということですが、その前後を安くして、できるだけ分散するようなことを休日のみやっているというようなことの事例もあるようでございます。

それから8ページ目にいきまして、これはもう少しダイナミックになりまして、これ、変動的な料金でございますけど、土地が広いからというのもありますけど、下の写真にありますとおり、もともと4車の道路、合計8車の道路の真ん中に4車、HOTレーンということで、多人数であれば無料、1人で乗る場合はお金を払うというようなレーンを4車線設けてましてやっていると。しかもその4車線の料金ですけど、細かい表が右にありますけど、一番高いときが大体10ドル弱。安いときは1.4ドルとかで6倍ぐらい違うんですけども、それによって速度を調整することによりまして、HOTレーンを通ると100キロぐらいで走れると。無料の場合はピーク時では30キロぐらいでしか走れないというようなこともやられているようでございます。

それから9ページ、10ページは御承知のシンガポールでございます、料金を取るガントリーということで、門型のものを設けてまして流量を調整するということで、朝夕、料金を変動していると。無料の時間もあるようでございます。あと、3か月ごとに料金を見直して、データとしては導入前に比べると都心部の交通量が15%減少したということ

あります。

10ページ目でございますけど、シンガポールはゆくゆくはGPSを使って、先ほどのガントリー、要するに門をなくすような方向で、日本の会社も参画して技術をやっていると聞いておりますけれども、そういうことを進めているというようなことであります。

11ページはもう少しダイナミックな形になりまして、リアルタイムで料金を変動しているという事例です。余りこれ全世界で事例がないですけれども、カリフォルニアで交通量を計測しまして、75キロ以上になるように、5分刻みで料金を動かすというようなことをやってみてというようなことでありまして、本当にうまくいっているのかどうか、ちょっと効果は確認しなきゃならないですが、こういうこともやっている。究極の変動料金ですけど、こういうこともやられているようでございます。

それから12ページでございますけど、最後の6つ目の事例、これはフランスでございます。これは料金ではございませんが、規制速度を変えるということで、これも6分ごとに交通量を測りまして、これ、リヨンから、南のバカンスといいますか、避暑地に行く道路でございますけれども、そういうようなことをやってみて、非常にアンケートをしても、利用者にとって、その規制を守っているのかどうかちょっと本当によく分からないところではありますけど、いいんだというようなことを言っています。結構これフランスの南側のほうでは拡大している、そういうものでございます。

それから先ほど料金、複数ルート調整という話がNEXCOのほうからありましたけれども、フランスの事例でございますけど、パリからボヌヌ間ということで、左の図を見ていただきますと、直線で行くと280キロですけど、違うルートを使うと360キロ。上の区間、非常にA6のルートが混みますので、右の図の上にありますように、料金を、A6のほうは上げ、A5のほうは思い切り下げる。余り交通量は移動しているようには見えませんが、そういうようなことも調整してやっているということで聞いております。

それから14ページはヨーロッパの動向ですけど、全体的には大型課金が進んでいるということでありまして、まず右の図を見ていただきたいんですけど、この紫色のところは、もともと高速道路は有料だった。普通車も含めてということであります。それ以外の国は、もともと全体が無料だったというふうに見ていただければと思います。ですから全体無料のところにつきまして、高速道路において大型車に課金をしだしたということが黄色の国でございます。それから、これ、青といたらいいのか、エメラルドといたらいいのか分かりませんが、3か国、イギリス、ドイツ、スイスにつきましては、高速道路だけじゃなくて一般道路も含めて大型車に課金をしだしたということであります。

それからフランスは一般道の課金を準備中ということではあるんですけども、御承知かもしれませんが、15ページでございますが。フランスはもともと左の図を見ていただきますと、青いところがもともと有料でございます。この赤のところ、あるいは緑を塗ったところから課金をしようとしてやったわけでございますけど、かなりの反対運動が起きまして、料金所で設けたガントリーも倒されるというようなこともありまして、結果

的には無期延期になったというようなことで、構想はよかったんですけど、なかなかこう、やっぱり料金を取るというのは課題があるかなというふうなことであります。

16ページはドイツでございます。これはGPSを使いながら取っているということであります。

17、18ページ目はやはり海外でも信頼性といいますか、定時に行けるか行けないかということの新しい指標の取組をしまして、代表的な旅行時間に対してどうなっているのかというのが17ページでございますし、アメリカは、これ、早い時間と遅い時間の比率で、どのぐらいちゃんと、都市ごとに予定どおり動けるのかというような指標を作っているのです、日本でもこういうようなことを少し勉強していかなければならないのかなということで付けさせていただきました。

あと、19、20ページのアトランタ、ロンドンにつきましては、オリンピックで様々な規制等も行いながら対応したようですので、これはもう少し勉強してございますので、また改めて御紹介させていただければというふうに思っております。以上でございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。本来、ここで15分程度質疑をする予定だったんですけども、時間の制約がありますので、今回聞いたことを次回の議論の前提にさせていただくと。その際、質疑に加えさせていただくことにしたいと思えます。本日の意見を踏まえて引き続き検討を続けるわけですけども、次回の部会は引き続きヒアリングを実施するとともに、委員の方からも御意見・御見解を發表いただくということで、そういった機会を設けて意見交換を深めたいと考えておりますので、よろしく願います。詳細につきましては事務局から改めて連絡、打合せをさせていただきます。本日予定された議事は以上でございます。事務局へお返しいたします。

【総務課長】 長時間にわたりまして御議論ありがとうございました。本日の部会の内容につきましては、後日委員の皆様方に議事録案を送付させていただきますので、御同意いただいた上で公開させていただきます。また、近日中に速報版といたしまして簡潔な議事概要をホームページで公開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後で郵送させていただきますので、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 —