

社会資本整備審議会 道路分科会 第17回国土幹線道路部会

平成26年11月28日

【総務課長】 おはようございます。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17回の国土幹線道路部会を開催させていただきます。

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】 改めまして、皆さん、おはようございます。

本日は大変お忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

この道路分科会の中では、道路を賢く使う取組、その中でもとりわけ大きな課題であります首都圏の料金体系のあり方につきまして6月から議論をさせていただき、これまで計5回にわたって、委員の皆様方あるいは各界の関係する団体の皆様から、多岐にわたるご意見をいただいていたところでもあります。

本日は、最初に首都高速道路株式会社のほうから、ご意見をいただくことになっております。お忙しい中、ありがとうございます。

それから事務局のほうで、これまでのご議論につきまして幾つか論点を整理させていただいたあと、石田委員それから根本委員にご意見を発表していただき、それから本日はご欠席ですけれども、太田委員からメモという形でご意見をいただいておりますので、事務局より説明させていただきます。

それらを踏まえまして、今後の論点整理、それから中間とりまとめに向けまして、議論をさらに深めていただきたいと思います。活発なご議論をお願い申し上げまして、私のご挨拶とさせていただきます。よろしく願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

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思います。上から順に配席図、議事次第、委員名簿のほかに、資料1といたしまして、首都高速道路株式会社様ご提出資料、資料2といたしましてヒアリング概要、資料3といたしまして委員意見・ヒアリング概要等と論点整理（案）、資料4-1といたしまして、石田委員ご提出資料、資料4-2として根本委員ご提出資料、資料4-3として太田委員ご提出資料、そして資料5として、諸外国における道路政策の状況がございます。漏れている資料がございましたら、お知らせいただきますようお願いいたします。

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。

また本日は、太田委員、小幡委員におかれましては、ご欠席とのご連絡をいただいております。したがって、出席委員の方々は委員総数13名の内11名でございます。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。

本日は、前回に引き続きまして関係団体の方々にご出席をお願いしております。首都高速道路株式会社代表取締役社長、菅原秀夫様から、お話をいただくこととしております。ご多忙の中、誠にありがとうございます。どうぞよろしく願いいたします。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

なお、道路局長の深澤におきましては、国会対応のため、審議の途中で中座をさせていただきます。あらかじめご了承賜りますように、お願いを申し上げます。

それでは、議事進行を寺島部会長をお願いいたします。

【寺島部会長】 おはようございます。これより議事を進めさせていただきたいと思っております。

首都高速道路株式会社代表取締役社長 菅原様、よろしく願いいたします。

【首都高速道路（菅原代表取締役社長）】 改めまして、おはようございます。首都高の菅原でございます。

本日、道路部会に出席をさせていただきまして、誠にありがとうございます。ひとつ、よろしく願いしたいと思っております。限られた時間ではありますけれども、首都高の取り組み等につきまして説明をさせていただきたいと思っております。

早速でありますけど、1枚おめくりいただきたいと思っております。本日の発表の内容でありますけれども、最初に首都高の概要、続きまして首都高を賢く使うというものです。3つ目として、首都高速道路の料金に関する現状と課題。最後になりますけれども検討課題。この順番で説明をさせていただきたいというふうに思います。

まず、3ページをお開きいただきたいと思っております。

まず首都高の概要でございますけれども、ご案内のように、営業中の路線延長301.3キロメートルであります。事業中路線の延長は28.3キロメートルというふうになっておまして、1日当たりの交通量でありますけれども、平成25年度平均で約95万台となっております。

事業といたしましては、中央環状線等のネットワークの整備、それからボトルネック対策といたしまして、ジャンクションの改良等を行っているわけであります。

中央環状品川線9.4キロメートルにつきましては、おかげさまで、来年3月に開通する予定となっております。首都圏3環状道路の最初のリングが完成するということになります。これは品川線で、着手してから約8年半かかっております。この中央環状品川線の開通によりまして、中央環状全線開通するわけであります。葛西からずっと大井までで約47キロあるわけですが、最初の着手から考えますと約50年かかってます。そ

ういうわけでありまして、おかげさまでリングが完成するというところであります。

この開通によりまして首都圏の高速道路のネットワークが効率よく機能し、都心環状線などの慢性的な渋滞緩和、あるいは一般道路の混雑の緩和、羽田空港、東京港などへのアクセス向上等が期待できるというものであります。

また、首都高の料金でありますけれども、長らく東京圏、埼玉圏、神奈川圏と3つの料金圏に分かれた均一料金となっていたわけでありまして、平成24年1月に、料金圏のない距離別料金ということで、現在の消費税込みで510円から930円というふうに移行してきているということでもあります。

続きまして、4ページをお開きいただきたいと思います。

4ページの左側のグラフでありますけれども、営業中の路線延長と渋滞損失時間の推移が示してございます。黄色の棒グラフにありますように、平成17年度民営化時、この時は283キロあったわけでありまして、それから着実なネットワークの整備等によりまして渋滞は減少はしておりますけれども、依然として渋滞が残っているという状況にあるわけでもあります。

それから右側のほうになりますけれども、この円グラフは平成25年度の渋滞要因の内訳でありまして、交通集中による渋滞これが84%、それから事故・故障車による渋滞が12%、残り4%が工事による渋滞というふうになっております。これらの渋滞に対しまして、首都高といたしましては、要因別に多方面から対策を継続的に実施をしております。

続きまして、5ページをお開きいただきたいと思います。首都高を賢く使う取り組みといたしまして、現在の取り組みの項目を説明をさせていただきたいと思います。

まず1点目でありまして、交通集中による渋滞対策といたしまして、合流方法の改良、看板の設置などによるもののほか、首都高独自の方法によりまして混雑の解消を図っているというものであります。

2つ目として、事故・故障車による渋滞対策でありますけれども、レッカー車の常時待機等によりまして、有事の際の迅速な対応に努めているところでございます。

3つ目として工事渋滞対策でありますけれども、24時間連続した工事の実施、あるいは工事の集約化等によりまして、渋滞の軽減に取り組んでいるところであります。

また渋滞対策以外にも、一番下にありますけれども、異常気象時の対応といたしまして、荒天時の巡回体制の強化、あるいは、去る11月25日出陣式をやったところでもありますけれども、積雪凍結対策の体制強化にも取り組んでおります。

アンダーラインの部分につきましては、これから取り組み事例をご紹介させていただきたいと思います。

続きまして、6ページをお開きいただきたいと思います。

まず、交通集中による渋滞対策でありますけれども、取り組み事例といたしまして、渋滞状況あるいは混雑日等の広報の事例について、紹介をさせていただきます。

左のほうの図がありますけれども、リアルタイム道路交通情報サイト、いわゆる「m e w - t i」と言っておりますけれども、これを開設いたしまして、スマートフォンアプリを用いました多様な所要時間情報の提供を行っております。左側2枚写真がありますけれども、これは1つの表示の例でありますけれども、まず左のほう、これは、最寄りの入口から選択した目的地までの最短時間経路、それと所要時間を表示するリアルタイムルート検索であります。それから右のほうになりますけれども、選択したジャンクション間の経路別の所要時間を表示する案内など、首都高独自のコンテンツとなっているというものでございます。

また右のほうになりますけれども、渋滞が多い日、あるいは、そういう時間帯を予想いたしまして、一目で分かるカレンダー形式といたしました渋滞予想カレンダー、これは、大体過去5年のデータを用いて分析をして作っているものであります。渋滞予想カレンダーをホームページ上に掲載したりリーフレットを配布することなどによりまして、混雑を回避した利用の促進を図っているというものでございます。

続きまして、7ページをお開きいただきたいと思います。

これは、事故・故障車による渋滞対策の取り組み事例でありますけれども、レッカー車の常時待機というのを紹介させていただきたいと思います。

この写真は、首都高速に直結をした麻布基地に常時待機しているレッカー車でございます。このような車両を全線で合計3台配備することなどによりまして、事故・故障車に対する速やかな対応を可能にしているというものであります。

それから右下にありますように、いろいろな横転事故対応用エアジャッキ等、いろんな取り組みによる効果がありまして、2012年度の事故処理に要する時間帯、これは、2002年度の65分に比べまして15分短縮できているというものであります。

それから続きまして、8ページをお開きいただきたいと思います。

これは、工事による渋滞対策の取り組み事例でありますけれども、24時間連続した工事について紹介をさせていただきます。

この写真のように、交通影響が大きくなることが予想される、これは床版補強工事でありますけれども、これらの工事につきまして、利用者のご理解を得ながら、24時間連続した工事を実施することによりまして、複数回に分けて工事するよりもトータルの交通影響を軽減させる取り組みを行っているというものでございます。

続きまして、9ページをお開きいただきたいと思います。

これは、異常気象時の対応の取り組み事例でありますけれども、積雪凍結対策の体制強化について、紹介をさせていただきます。

そこに書いてございますように、昨年の1月の積雪では、気象情報では当初、都心は雨またはみぞれということもありまして初動体制が遅れまして、3号渋谷線の上りにおきましては22時間にも及ぶ通行止めが生じてしまいまして、大変ご迷惑をおかけしたところでございます。

この反省を踏まえまして、塩水散布車の5台の増車、あるいはレッカー車5台の追加配備を行うことによりまして、おかげさまで、今年2月の大雪時には前年よりも積雪量が多かったんでありますけれども、主要路線の通行止めを回避することができたわけでございます。

続きまして、10ページをお開きいただきたいと思います。

これは、首都高を賢く使う取り組みといたしまして検討中の取り組みの項目、これを整理したものでございます。

まず最初に、ジャンクション合流部における交通需要の時間変化に応じた車線運用の変更、次に、路側の機器あるいは車載機器情報を活用して、上り坂での速度低下の抑制、それから3つ目として、渋滞先頭付近における速度回復促進メッセージのLEDの表示、4つ目として、入口からの合流による本線の速度低下を抑制するための流入調整を検討しているところでございます。

続きまして、11ページをお開きいただきたいと思います。

これは、ETCを活用いたしました沿道施設との連携につきましては、首都高速の外にあるコンビニ等の既設店舗や、あるいはガソリンスタンド等との連携を図るというものでございます。

次に、大型車の迂回誘導でありますけれども、これにつきましては、構造物への影響が大きい大型車を環状線へ標識等による迂回誘導を行うことによりまして、快適性の向上あるいは都心部の環境負荷の軽減を図ることもできますし、また高齢化した都心部の構造物の負担を軽減することも可能ではないかというふうに考えているところでございます。

これらにつきましては、いろいろ課題もありますので、今後、整理・検討を行っていきたく思っております。いずれにしても、引き続き、ネットワーク整備に伴う交通量の変化に的確に対応いたしました、より安全・快適な合流方法への改良につきまして引き続き検討していきたく思っているところでございます。

続きまして、12ページをご覧くださいと思います。

首都高の料金に関する現状と課題でございますけれども、このグラフは、交通量の距離ごとの分布と利用料金の関係でございます。

表の階段状の青い線、これが首都高の普通車の利用料金でございます。6キロメートル刻みの距離でありまして、510円から930円の設定となっているものでございます。それからオレンジ色の棒グラフ、これは、6キロメートルごとの1日当たりの交通量であります。それと、左下から右上に伸びている赤い線でございますけれども、これはNEXCOにおける大都市近郊料金でございます。首都高の距離別料金でございますけれども、現金車あるいは長距離利用者に大きな負担をかけないようにということで、上限の料金を設定させていただいてるところでございます。

その結果、この表でお分かりになりますように、大都市の近郊料金と比較いたしますと、24キロメートル以上の利用料金が安くなっておりまして、24キロメートル以上、大体

1日当たり合算しますと36万台ぐらいになっているのでありますが、いずれにしても、非常に24キロメートル以上の利用料金が安くなっているということでございます。例えば、東名から東北道あるいは常磐道までの40キロメートル利用程度の料金と比較いたしますと、500円程度、首都高の料金が安くなっているという状況でございます。

続きまして、13ページをご覧いただきたいと思います。

このグラフは、昨年度までのETC利用率の推移でございます。現金車につきましては、そこに記載してございますように、1日当たり約8万台というふうになっております。首都高におきましては均一料金でスタートしておりまして、出口料金所の設置が物理的に不可能ということがございまして、利用距離が特定できない現金車につきましては、上限料金を徴収させていただいてるということでございます。

続きまして、14ページをお開きいただきたいと思います。

これは料金の決定における手続きを図にしたものでございまして、ご案内のように、料金の決定におきましては、本来道路管理者でございます関係地方公共団体の議会の議決を経た上での同意をいただきまして、当社から国土交通大臣へ事業許可申請を行う、そして許可を受けるという流れになっております。したがって、結果として料金を変更する場合には、幅広くお客様のご理解が得られるように考えさせていただいてるということでございます。

それから続きまして、15ページをお開きいただきたいと思います。

この図にありますように、首都高におきましては、様々な料金割引を現在行っております。多くのものが平成27年度末まで継続するというふうになっております。この中には、ご案内かと思えますけれども、放射道路の端末区間割引といったような、距離別料金のいわゆる激変緩和措置として導入された割引もありまして、分かりやすさという観点から見直す必要があるのではないかと考えているところでございます。

最後になりますけれども、16ページご覧いただきたいと思います。検討課題について、お話をさせていただきたいと思います。

賢く使う取組といたしましては、既存の道路を有効に活用いたしまして、機能を最大限発揮させるために、ICTの活用等によりまして各種のソフト施策、これを総合的に推進したい、このように考えているところでございます。例えば路側の機器でございますとか車載機器情報を活用した上り坂対策、あるいはETCを活用した沿道施設との連携、こういったものを検討していきたい、このように考えておるところでございます。

また、料金に関する考え方でございますけれども、安定的かつ持続可能でより合理的な首都圏の一体的な料金体系の構築、あるいは環状道路利用の促進による都心部等を通過する交通の抑制が必要でございまして、そのための留意点といたしまして3点。1つ目が、現金車あるいは長距離利用者の負担のあり方。それから2つ目として、ご案内のように首都高は2車種になっております。東名高速などNEXCOは5車種というふうになっておりまして、この車種区分の違いをどうするかというものがございます。それから3点目と

して、先ほども申し上げましたけれども、料金割引の見直し、これらに対する検討が必要であるというふうに考えているところでございます。

また、今後の料金の検討に当たりましては、償還に及ぼす影響等もございますので、国あるいは東京都をはじめとする関係地方公共団体等との緊密な連携が重要であるというふうに考えているところでございます。

説明は以上でございます。ありがとうございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明に基づきまして、ご意見、ご質問等ございましたら、お願いいたします。はい、どうぞ。

【天野委員】 本日は、ご説明いただきまして、ありがとうございます。1点だけ、ちょっとベーシックなところでお尋ねしたいんですけども。

料金を均一料金から距離別料金へ平成24年から移行されましたけれども、それに対するユーザーの方からの評価といたしますか、そういったもので代表的なところがあれば教えていただきたいのと、距離別料金に移行したことによります御社への収益というか業績への影響のようなものが、もしございましたら、お聞かせいただきたいと思います。

【首都高速道路（菅原代表取締役社長）】 まず、利用者の方々からの声でありますけれども、最初は、どうなってんだみたいな、そういう質問というか疑問とかを投げかけられましたけども、今はおかげさまで落ち着いております。

それから料金収入でございますけれども、これは移行前後でそんなに変わりはありません。そこら辺は配慮して決めたつもりです。

【寺島部会長】 はい、いかがでしょうか。どうぞ、石田さん。

【石田委員】 ありがとうございます。石田でございます。2点ございまして。

まず、14ページの料金の改定の手続でありますけれども、なかなか答えにくいとは思いますが、関係する地方公共団体が多数ございますよね。全部で9つぐらい。

【首都高速道路（菅原代表取締役社長）】 7つですね。

【石田委員】 かなり気を使って、かつ時間もかかると思うんですけども、ありていに言って、どれぐらいリードタイムというのか、考えたほうがいいのかってということについて、何か感触等ございましたら、お聞かせ願いたいということが1つと。

あと、16ページ目最後のページでございますけれども、車種区分の違いをどうするかというのは、これはほんとに大きな問題だと思っております。ETCについては、システムを変えれば対応できるのかなというふうにも思いますが、現金の車は、多分首都高さんにおかれましては、ランプのスループット能力といたしますか容量とも非常に関係してくると思いますので、その辺の難しさの感触といたしますか、何かお聞かせいただければと思います。

【首都高速道路（菅原代表取締役社長）】 まず、第1点目でございますけれども、関係地方公共団体、東京都だとか神奈川県だとか、いろいろあるわけでございますけれども、お

かげさまで、非常に皆さん好意的でございまして、極めてスムーズに理解を得てるところでございます。ですから、ほんとに大規模工事に係る同意も、ちょっと呼び出し受けるかなと思ったけど、全然呼び出しもございませんでしたので、理解が進んでいるようでございます。

はい。それから車種区分でございまして、ご案内のように、首都高2車種区分になっているんですが、やっぱり非常に膨大な交通量がございまして、これを速やかにさばかなきゃいけないので、これ2車種だったんですけど、でも、ネットワーク整備が進んで、やっぱり公平性も考えなきゃいけないと。

そういう観点から言いますと、石田先生がおっしゃったように、非常に難しい面ございますけれども、これを乗り越えて、やっぱり対応していかなくちゃいけないのかなというふうに思っているところです。

【石田委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【家田委員】 どうもご苦労様でございました。

まず最初に、ちょっとおわびしなくちゃいけないんですけど。前回、首都高においでいただいた時に、首都高が過積載対策に何もしてないかのような、私は誤解を皆さんに与えたような。私自身も無知で、どうもすみませんでした。

その後、首都高の方に懇切丁寧にご説明いただきまして、わが国の中でも、過積載対策を最も積極的にやってきたところが首都高であるというのを、つくづく理解させていただきまして、どうもありがとうございます。

そういう中でも、まだまだ首都高的な取り組みを全国版で、もしくはわずか0.何%のものがとんでもない負担をかけているということからすると、今後ともぜひ頑張りたい。おわびと激励をまず最初にお話ししたいと思います。

それで、1つ別のことで質問なんですけど、12ページのところに今の料金の階段があつてというのが出てますけれども、これ単純なことで聞くと、これは6キロ置きというふうになってるんですけど、今、鉄道のカードだと、1円単位で取ったりなんかしたりするじゃないですか、別に階段じゃなくてね。

そういうのを考えると、もう8割以上がETCみたいなことになってくると、階段である必要はあんまりなさそうだしと思うんですね。それから、車種もどんどん変えりゃいいしね。

それからまたこれで、36万台が1日通って一定料金のとこでなってる。これを仮に500円とすると、1日、1億8,000万円。だから1年で言えば相当の額の増収にもなるし。

逆にまた今度、一番短いところで言うと、6キロ以下ということのをあんまり考えないでもいいのかもしれないんだけど、ちょっと入ってみたら渋滞してるから、1回降りちゃってまた先で乗るとかいうことも、もう少し柔軟に考えていいとは思ってるんですけどね。

1つ質問は、6キロというのが、どういう根拠で6キロにしてるのかなという、何か理由があるのかなと。そこら辺だけ、ちょっと教えていただけたらと思います。

【首都高速道路（菅原代表取締役社長）】 まず階段状の料金でありますけど、首都高はネットワーク整備が進んで渋滞はかなり減っておりますけども、まだ渋滞が残ってますので、やっぱり利用者が入るときも、最寄りの近いところから入るんじゃなくて、ちょっとずらして入るとか、そういうことが、ですから、言ってみれば賢く使われてると思うんですね。ですから、そういうのに対応するには、やっぱり階段状がいいのかなということがございます。

6キロメートルは、いろんな階段状の料金を設定する上で決めたということですね。

それと軸重のほうは、ほんとに家田先生から温かい励ましの言葉をいただきまして。首都高は一生懸命やってるつもりでございまして、この間も初めて減載ですね。今までは、違反者があって目に余る者は首都高から排出ということだったのですが、排出してもやっぱり違反は違反なんですね。だから思い切って、多分これは日本で初めてだと思うんですけど減載をやりました。これをもっと今後引き続き、年間大体600回以上、現場の取り締まりをやっていますので、これを適切にやることによって、ちょっとほかのNEXCO等にも広めていきたい、こう思います。今後ともひとつ、引き続きご支援よろしくお願ひしたいと思います。

【家田委員】 ありがとうございます。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【羽藤委員】 2点あります。

1点目は、高速道路の料金の割引であるとか、それから料金をいろいろ変更していくと、やはり首都高さんとそれ以外のところの関係が、ずいぶん複雑になってくると思うんですが、例えばNEXCOさんであったり、あるいは一般道路であったりに交通量が逆にそっちが増えてしまうとか、あるいは、トータルでどういう料金を考えていくのかといった際に、やはり交通管制システムのようなものとしては、共通のデータプラットフォームと申しますか、あるいは一般道側、あるいはNEXCOさん側とデータのやり取りをうまくやっていった共通のデータプラットフォームみたいなものが必要になってくるんじゃないかなと思うんですが、その辺りについて、どういうお考えなのかということ、少し1点お聞かせいただければと思います。

2点目は同じような話なんですが、情報アプリの話を紹介されて、やはり情報提供していくことは非常に重要だと思うんですが、これも、やはりNEXCOさん側と首都高速さん側、あるいは日本人だけではなくて当然外国人の方々、オリンピック・パラリンピック含めて考えていきますと、トータルで一貫性のあるサインとか情報提供、それが高齢化なんかを考えますともっと、今の首都高さんのサインは相当よくできてると思うんですが、もう一歩二歩、オリンピック・パラリンピックの機会にすごく分かりやすくなったというようにもう少し違うデザインもあるような気もするんですが、そういう情報提供の少し統

一のデザインみたいなことについてお考えがあれば、この2点をお聞かせいただきたいと思っております。

【首都高速道路（菅原代表取締役社長）】 まず最初の第1点目でございますが、先生がおっしゃるとおり、やっぱりそういうものを念頭に置いてやっていかなきゃいけないと思うんですね。だから割引を見直したりなんかすることは当然、料金のほうに反映されますので、やっぱりその辺を総合的に考える必要があると。これはおっしゃるとおりだと思います。それは考えていきたいと思えます。

それと2つ目でございますけど、首都高は、オリンピック2020年の招致成功を受けて、すぐ推進本部を立ち上げました。そういう意味で、オリンピックに対してもう全面的に支援しようという体制がございまして。ですから、情報提供の仕方も、その辺も視野に置いてやっていきたいというふうに思っています。

あと、やっぱり首都高はかなり一生懸命やってると思うし進んでると思うんですね。やっぱりこれは首都高だけじゃなくて、ほかの周りにも広めるように、今後とも努めていきたい。

ただ、そういう側面もありますけれども、やっぱり競い合いというのもありますから、首都高がどんどん走り込んでいって、学んでいただいて、首都高の取り組みも取り入れてもらえば、これはこれで、1つのやり方かなというふうに思えます。

【羽藤委員】 分かりました。

【寺島部会長】 いかがでしょうか、はい、どうぞ。

【児玉委員】 15ページの割引の件なんですけれども。いろんな割引があるんだと改めて思った次第なんですけど、こういう割引が導入された経緯というのは、それぞれ建設に当たって当時からいろいろあると思うんですけれども、自治体との関係の調整等ももちろん、重要だと思うんですが、今まで、こういった割引について何か整理された過去があるのかどうかということと。

あともう1点は、この割引によって、どれぐらいの減収になってるのかというのを教えていただければと。

【首都高速道路（菅原代表取締役社長）】 多少は割引のあり方を見直したといっても、そんな大きくはやっていません。

それと減収の関係で言いますと、大体200億ぐらいですね。

【児玉委員】 年間で。

【首都高速道路（菅原代表取締役社長）】 はい。

【寺島部会長】 私のほうから、ちょっと2点ばかり論点として。

まず1点目は、この部会って、外環道の整備にけっこう問題意識を持ってやってきて、さっき中央環状がいよいよ来年動くということで非常に喜んでるんですけども、お聞きしたいのは、6月28日に圏央道が中央高速から東名までつながったと。

あのインパクトを、つまり、首都高に入らずに関越とかそういう方向に動けるっていう

ところに大きなものがあるわけですが、じゃあ、首都高として、圏央道が動いたことについてその後の、5か月ぐらいたってるわけですが、どういうふうに見ておられるのかというのが1点目ですね。

それから2点目が、これE T Cのことがいよいよ重要になってきてると。総合交通体系の管理の中で、僕は、もうE T Cの義務化という議論を超えて、ビッグデータ管理の時代が、もうひたひたと迫ってきてると思うんですね。

そういう中で、首都高も1日当たり8万台の現金車がまだあるってということなんですけども、いよいよ8%まで下がってきたとはいえ、まだ8万台動いてるわけですが、今後の管理体系の高度化を考える上で、E T Cの義務化という考え方が、もう一段とリアリティを帯びてきてるんじゃないかと。

その際、最近、僕は非常にいろんな人と議論してて少しずつ分かってきたのは、例えばI C T要素という中に、自動ブレーキだとかあるいは衝突防止のシステムだとか新しい技術がどんどん出てきてますよね。そういう自動運転的なものまでが見えてくる流れの中で、首都高としてのお考えという意味で、E T Cを搭載し、自動ブレーキ、衝突防止装置なんかを搭載してるような自動車というのは、例えば自動車保険の義務というのがあるわけですが、保険なんかの料率なんかでも、各段に安くしたっていいんですよ。つまり、そういう車は事故を起こさないから。だから、そういう意味合いにおいて、いろいろ考えなきゃいけないことがすごい増えてきてると。

そういう時代に、ビッグデータのようなものを駆使して、これ95万台1日に動いてるっていうけども、今のI C Tの技術基盤からいけば、トレーサビリティというものが、もう極端に高めることができると思うんですね。そういうことを今、どういう形でもって研究されているかということですね、一言で言えば、今の段階でどれぐらいまで認識して踏み込んでおられるかということ、2点目として、ちょっと聞いておきたいということです。

【首都高速道路（菅原代表取締役社長）】 まず最初に圏央道の関係でございますけど、結論から申し上げますと、首都高の中央環状に対する影響は、そんなにはないんですね。

それは何でかということ、例えば東名なり地方から入ってきます。都心経由して、都心環状経由して、そして関越なり何なりに行きます。これは、かなり遠回りになるんですね、結論から言うと。ですから、今までも、そんな交通はないんですよ、そういうのは。ですから、圏央道ができたことによって、そんな経由等はないというのが1つ目です。

それから2つ目はE T Cの義務化でありますけど、確かにE T Cを搭載することによって割引も受けられますし、また首都高において距離別の料金ということで、非常にメリットはあるわけですね。ただ、まだ8%ぐらい、8万台ぐらい現金車というのは、やっぱり使用頻度がそんなに高くない方もいらっしゃる。それと、クレジットカードを信念として取得されない、あるいは取得できないという方もいらっしゃる。ですから、そういう方のことも考えなきゃいけないと思うんですね。

それと、いろんな今、3点目は自動運転なんか、いろんな技術が今出てきてます。僕も注意深くそれを見てます。ですから、今後それはやっぱりどこまで進歩するのか、どこまで行くのか、それも見極めて、首都高としては対応していかなきゃいけない、こう思ってます。

【寺島部会長】 特別なタスクフォースとか研究会とかを立ち上げてるということは。

【首都高速道路（菅原代表取締役社長）】 まだ、そこまでは行ってません。まだ始まったばかりですから。

【寺島部会長】 はい。それでは、いかがでしょうか、何か。どうぞ。

【大串委員】 いつもありがとうございます。

昨日も首都高を通ったんですけども、通行止めのところも非常に分かりやすく設定をされてまして、ご案内もちゃんとされていて、非常によく頑張ってる工事をしてるなというのは、いつもの印象でございます。

だいぶ私も首都高に慣れてきたんですけども、やっぱり道路上の分岐点のところ、漢字表記でのサインでこちらは銀座、銀座、銀座っていう方向に行くんですけども、標識にはC1とか、かなり工夫して書いてあるんですけども、ちょっとドキッとするような分岐点のところ、やっぱりそういった非常に短い分かりやすいもので示してあると、外国人の方とかが運転されるときに、やっぱり道路上っていうのは一番よく見えますので、分かりやすいので、できれば、先ほど羽藤先生もおっしゃってましたけれども、サインのところをもう少し見直していただけると、より走りやすい道になっていくのかなというふうに思いました。

もう1点、渋滞関係のお話なんですけれども。山梨等で渋滞が起こったときに、降りようとして、なかなか降りれない、下の情報が分からない。上の情報は、首都高に乗れば何分ですとか分かるんですけども、1か所だけ、霞が関まで下通れば何分、上通れば何分って出てくるんですけど、なかなか下の情報が分かりにくいような状況でありますので、下通ったら早いのかなとか、そういった情報も、もしできれば併せて流していただけると、こちらは混んでるから、じゃあ、下を通って行こうかなとか、そういった選択肢もできるのかなと思います。

以上です。お願いします。

【首都高速道路（菅原代表取締役社長）】 ありがとうございます。

かなり、首都高も、いろいろ工夫して表示なんかもやってるんですね。先ほどお話ししましたけど、オリンピックが招致成功した時にも、すぐ立ち上げまして、推進本部、いろいろやってるんで、その中でも、外国人が気持ちよく使えるようなというセクション、それを推進委員会の中で作りましたので、その中で検討していきたいと思えます。

それから、首都高だけじゃなくてほかの情報、これはもうおっしゃるとおりなんです。ほかにも、そういう声は聞いてますので、それは今後、検討させていただきたいと思えます。より皆さんに気持ちよく安心して使っていただける首都高を目指したいと思えます。

【大串委員】 よろしくお願ひします。

【寺島部会長】 はい、どうもありがとうございました。時間が来てしまいましたので、とりあえず菅原様への質疑はここで終わらせていただきたいと思います。どうもご苦勞様でございました。ほんとにありがとうございました。

【首都高速道路（菅原代表取締役社長）】 どうもありがとうございました。

【寺島部会長】 それでは、次の議題につきましては、これまでの議論と論点についてということで、委員からのヒアリングと続けてご説明いただき、意見交換とさせていただきますと思います。

それでは、これまでの議論と論点について、事務局より説明をよろしくお願ひします。

【高速道路課長】 高速道路課長でございます。資料2、資料3に基づきまして、簡単にご説明したいと思います。

まず資料2でございませうけれども、これは、これまで行ってきましたヒアリングを各団体ごとにまとめたものでございまして、一応見やすいように、各団体にもおことわりして、賢く使うのほうを先に書き、それからその後料金ということで構成を整理させていただいてまとめたものでございます。本日ご意見聞きましたあと、首都高をまとめてさらに整理したいと思っております。各団体どんなことを言っていたのかなというのを見るときにお使いただければというふうに思っております。

資料は3のほうで、今までの資料2のヒアリングの概要と、それからこの部会の中で各委員が言われた意見に基づきまして、資料3の構成を作っております。

1枚まずめくっていただきますと、思い出していただきますと、最初の局長の挨拶にもありましたとおり、今回は高速道路のネットワークのあり方ということで、賢く使う観点について、さらに議論を深めるということと、その一環として、シームレスな料金体系の導入に向けて首都圏の料金体系の検討をするという、この2つが大きなテーマでございますので、また表紙に戻っていただきますけれども、1枚目でございますけれども、道路をより賢く使う取り組みに関する意見ということと、それから首都圏の料金体系に関する意見ということで、大きく2つに分けさせていただいております。

賢く使う取り組みの中には、その前段となる国土・経済の話、使い方の課題、位置づけ、そして具体的な取り組みに対する意見、それから、その前提となるのかどうかは議論でございますけれども、ネットワークの強化等についてのご意見もございましたので、それを支えるために進める施策としてまとめさせていただいております。

それから首都圏の料金体系のほうにつきましては、課題に関する意見と料金体系のあり方に関する意見という形で、まとめさせていただいております。

ザッと通しますけれども、2枚めくっていただきまして、2ページ目でございます。賢く使う取り組みに関する意見ということで、特にまず目指すべき国土・経済に関する意見ということでございまして、これは基本的には国土計画の議論とかグランドデザインの議論を持ってくるような話であってというふうには認識しております。

5行目のところで、コンパクト+ネットワークが基本であるべきというようなご意見とか、それから8行目のところでございますけれども、道路整備とか自治体のビジョンの連携が大事だというようなご意見も、国土のところでいただいたことでございます。

それから経済のところにつきましては、大きな意見としては17行目のところでございましょうか、産業のダイナミズムをちゃんと道路に結びつけるんだよというような話、それから18から19行目にかけて太平洋・日本海をつなぐ道路の重要性が増しているというようなことも書いてあります。

基本的には、最初に言いましたけれども、国土計画の議論を見ながら、道路として何を配慮していくのかということをもとめていくということになるのかなというふうに思っているところでございます。

3ページ目でございます、ここでは、道路の使い方に対する課題の意見と賢く使う取り組みの位置づけに対する意見がまとめてございます。

使い方については、様々今日も意見をいただいたわけでございますけど、例えば2行目のところで、一部の交通容量が不足しているじゃないかとか、今日は若干お褒めいただきましたけど、6行目のところで、初めての人には分かりにくいんじゃないかというようなこと、それから8、9行目のところで、ガソリンスタンドとか道の駅とか付帯するサービスのセットが足りないねというような話。

あと、また本日も意見出ましたけど、14行目のところで、世界都市東京には、やっぱり漢字表記が多いんじゃないか、外国人には分かりにくいよというようなことも、いただいたところであります。

それから、賢く使う取り組みの位置づけ3)のところでございまして、ここを集約しますと、16行目17行目のところでございまして、先進的・先端的なことを取り組むべきじゃないかと。この分野で世界のトップランナーとなるチャンスじゃないかと。時代認識、意気込み、責任感を持って取り組むべきじゃないかというようなご意見をいただいたところであります。

参考としまして4ページ目で、今までの国土幹線道路部会中間答申のまとめの中でも、ネットワークのあり方というところで、強化の話と、それから利用の話の中で、シームレスの利用、幹線道路と、要するにネットワーク間のシームレス、それから交通機関間のシームレス化、あるいは②として、持続的な利用に向けた安全・安心の確保ということで、災害時にも機能するネットワーク。あるいは③としまして、沿道地域との連携、新たな価値の創出みたいなものも指摘されたということでございます。

これらの論点としましては、これまでの道路行政の流れも見まして、賢く使う取り組みをどのように続けていくのかとか、どのような目的・目標を持って進めるのかというところがあるのかなということがあります。

ちなみに5ページ目に、7月の道路分科会が、その前に6月の部会で説明した時の目指すべき方向・克服すべき課題等をお示ししてありますが、果たして、こういうものでいい

のか、どういうふうに表示するのかというのがあるのかなということでございます。

それから6ページ目から具体的な取り組みということでございまして、7つの分野に一応分けて整理をしております。

1つ目は簡単に申し上げますが、2行目のところで、交通容量の不揃いをなくすということでございます。ボトルネック等の話でございます。

それから6行目のiiのところでございます。交通需要マネジメントの実施ということで、特に8行目辺りETCとかITSスポット等の技術を使ってというような話が、皆さんご指摘されたと認識しております。

それから10行目の通行止め・車線規制の短縮化ということで、1つは、11から12行目にかけて悪天候時に通行止めの回避とか早期解除に向けてちゃんと連携をなささいというようなこと、それから15行目のところで、首都直下に対する対応についてもご意見があったということでございまして、それから19行目のところで、非常時の情報提供をちゃんとやるべきだというご意見もありました。

それから4番目としまして、20行目でございますけれども、高速道路の活用における生活道路の機能分化ということで、ちょっと高速道路そのものではないですけども、多分、分担率を上げることによりまして、車を走らせないとか歩行者優先の空間をちゃんと作るべきだというご意見をいただいたところです。

それから7ページ目に行きまして、案内、休憩施設などサービス向上ということで。今もお話ございましたけれども、3行目から4行目にかけて、ドライバーにとって、ICTも活用して分かりやすい情報提供、表示を進めるべきではないかというようなこと。

それから8行目の辺りですけども、並行する幹線道路の道の駅や民間サービスエリアにうまく誘導して行って、10行目にかかりますけれども、休憩施設等を含めた付帯するサービスをセットで考えることが大事だというようなこと。

それから11から12行目にかけてまして、女性に配慮した道路環境の整備も大事じゃないかというようなことも、トラックの関係等からもご指摘をいただいたところであります。

それから、13行目の地域とのアクセスのところにつきまして、他モードとの結節機能の強化につきましては、特に14から16行目にかけてましては、インターの増設、特にスマートインターの整備をきちんとやるべきだというご意見。

それから17行目のところにつきましては、総合交通の中でどういうふうに道路を考えるか、知恵を出すべきだと、相模原等のモデルもご指摘がありまして、部会長等からもご意見をいただいたところでございます。

それから最後に、今日もご意見ありましたけれども、やっぱり外国人の利用に対して、特に案内表示等をきちっとすべきではないかというご意見があったので、1つ柱を立てさせていただきます。

いずれにしても、最後に枠囲いがございまして、賢く使う取り組みについてのラインナップであるとか具体的な取り組みをどう進めるべきか、何を重点にやるかということ

ろが論点になるのかなと思います。

それから、次に8ページ目でございます、ここは賢く使う取り組みを支えるための施策、支えるという言葉でいいのか、前提なのかという議論がありますけど、多くの方から、ネットワークの強化、重点化の話をいただいたかと思っております。

中ほどにネットワークの強化・重点化ということで、ミッシングリンクの解消という話も11行目に記載しましたし、13行目、14行目で、喫緊の課題を持つ路線から、順次整備をしていくんだというようなこともいただいたところでもあります。

あるいは15行目のところで、やはり2車線というのは異常なので、4車線化をちゃんとすべきだというご意見も強くいただいたと認識しております。

それから強化の一方で、21行目といいますか2番目のところに、適切な維持管理・修繕・更新をちゃんとやっていくんだと。維持修繕・更新がちゃんとやっていくことは不可欠ではないかと、緊急性の高いところから優先順位をつけてというようなご意見もいただいておりますし、25行目からにかけては、大型車の高速利用についても、いろいろ工夫していくべきじゃないかというようなご意見もいただいたと認識しております。

それから9ページ目になりますけれども、最後のネットワークのところでは、やはり道路の集約化、減量化も必要ではないかというご意見をいただいたところでもあります。

それから5行目以下は道路交通状況というか情報の話でございます、先ほどのお話もありましたけども、やはり6行目、7行目ビッグデータに対する期待があると。それについて、ちゃんと視野に入れて勉強をしていくことが必要じゃないかというようなご意見。

それから、その一方で9ページ目、9行目から13行目のところでもありますけれども、特にプライバシーの保護とセキュリティ対策をどうするかというのも大事ですし、ちゃんと共有し逆にオープンにしていくことも大事だというようなご意見もいただいたところがございます。

以上を踏まえますと、ここでの論点としましては、賢く使う取り組みとネットワークの強化とか集約化、あるいは今のビッグデータの話とをどういう関係でとらえるのか、前提としていくのかと。あるいは、その中身としてどうしていくのかというようなことがあるのかということでございます。

10ページ以降は、料金の話をサラッとご説明をいたします。料金ですけど、まず料金の課題について2行目以下書かさせていただいてますけど、まず3行目からで、料金水準のばらつきや経路による料金差が生じているというようなこと。それから5行目のところですけど、料金制度に対する認知度が低いと、それから7行目で分かりにくい、利用しにくい、あるいは8行目のところでは、管理主体をまたぐ際に発生するターミナルチャージにより割高感があるというようなことも、いただいたところがございます。それから最後10行目から11、12行目にかけては、大都市近郊区間とか圏央道が高いんじゃないかと。都心部の通過交通が適切に環状道路に誘導できていないというような意見をいただいたところです。

こういうものを踏まえまして、まず首都圏の料金について、どういうコンセプトといたしますか理念でまとめるのかということでございます。

いろいろ意見をいただきましたけど、下の括弧書きでございますが、キーワードを拾っていくと、どうも利用しやすい、分かりやすい、シームレス、公平、合理的というようなことの方をいただいたところでございますけれども、こういうものを整理して、どういう考え方で打ち出すのかというようなことがあるのかなというようなことであります。

11ページは、参考に今の料金状況をまとめさせていただいております。

そういう理念を基に、具体的にどういう考え方でやるのかというのが12ページでございます。料金体系については、3行目4行目のところで対距離を中心に会社間の料金水準や車種を統一すべきではないかというご意見もあったところでございますし、5行目のところでございますけれども、均一料金を廃止し、あるいはターミナルチャージを1回のみ徴収とする必要があるのではないかというようなこともありました。

それからその一方でやはり、12行目辺りでございますけれども、12から13行目、激変緩和をちゃんと考えなきゃいけないよとか、あるいは当たり前かもしれませんが、15、16行目で、ネットワークの整備状況に応じて段階的に償還への影響を見ながら考えていく必要があるよといったことのご意見もいただいたところです。

論点として、枠囲いのところでございますけれども、均一を含む首都圏のネットワーク全体において、料金水準、今日は車種の話もございましたけど、統一し、対距離を基本とした共通料金を目指すという方向でよろしいのでしょうかというようなこと。

その際の水準でございますけれども、全国の水準との関係、整合性も考えながら、採算確保の観点も踏まえて検討していくことでいいのかというようなことが論点としてあるのかなということを思います。

それから経路と料金のところにつきまして、あまり皆さん齟齬がなかったと認識してございますけれども、意見としては、23行目のところの発地と着地が同一であれば、ルートにかかわらず料金を等しくすべきではないかというようなご意見もございましたので、枠囲いのところでございますけれども、経路の自由な選択を実現するという観点から、同一発着地点間での料金を揃えていくという考え方でよろしいのかどうかというようなことが論点かなと思っております。

13ページ、その他の政策的に考慮すべき事項ということで、いろいろいただいたものを整理をしております。

最初の2行目からのところにつきましては、圏央道で、かなり沿線にいろんなものが立地しているということで、3行目4行目のところで、環状道路としての機能を十分に発揮されていない状況で、料金を下げるべきではないかというようなこと。

それから5行目6行目のところは、少し将来の話だというふうに思いますけど、混雑状況を加味した料金体系を実現すべきだと。また、混雑状況において料金水準を高くするとか、そういうのを目指すべきだというようなご意見もいただいております。

それから7行目から10行目のところにつきましては、ICTの技術を活用して、シンガポールなども参考にしながら、うまくコントロールしていく方向に進むべきではないかというようなご意見もいただいているところであります。

それから12行目15行目にかけては大型車の話でございまして、より賢く利用を促すような戦略的な料金を見直すべきではないかというようなこととか、14行目のところは、過積載車に対しては、重く課金していくことも検討すべきではないかというようなこともいただいたところであります。

あと16行目のところについては、事故や渋滞が発生した際、迂回を誘導するような戦略的な料金を導入すべきということと、それから18、19行目のところは一時退出が一定時間内の条件を満たす場合は、認めたらいいのではないかというようなことのご意見もいただいたところであります。

論点は、ちょっと羅列的になりますけれども、環状道路の整備の進捗を踏まえまして、その利用促進を図る施策などを導入するという点でいいかなと、やり方はいろいろあるかと思えますけれども。

それから、将来的にはICT技術を活用して、混雑状況に応じた料金体系の導入を目指すということなのかなということ。

それから、大型車につきましては、より効果的・効率的な利用を実現するために、どうしたらいいのかなということでもありますし。

あと、災害時の迂回、事故の話と。あるいは一時退出につきましては、効果的な利用を実現するために、どのような条件の場合は退出がオーケーとするのかなというところがあるのかなということもございます。

あと全体を通しましては、激変緩和とか、要するに経済の影響とか整備の進捗状況を踏まえたような激変緩和みたいなものも考えるということで、よろしいのでしょうかといったことです。

最後に14ページ目でございます、一番今日も出てましたけど、ETCの義務化につきましては、その方向を目指すべき、あるいは、現金徴収の廃止を目指していくべきではないかと。あるいはETCをしっかりと、4行目5行目で、定着すべきではないかという話もあったかと思えます。

それから10行目のところで、やはりオリンピックまでのことで何を優先すべきか。今日は標識の話もございましたけれども、そういうご意見もあったかなと思えます。

あと、首都圏に限らず高速道路全般の話としまして、13から14行目にかけての恒久的に有料にすべきだというような話とか、あるいは15行目16行目にかけて、料金の水準の引き下げとか割引の充実はちゃんと目指していくべきだというようなご意見もいただいたところでございます。

論点といたしましては、ETCの義務化ということは目指すということでよいかと、その留意事項をどう考えるべきかということでもあります。利用度が低いところには、先ほど

の8行目9行目で、低いところの地域では抵抗感や疑問があるんじゃないかというご意見も経済団体等からあったところでございますので、そういうこともあるのかなということでもあります。

あとオリンピックに合わせて料金施策だけでは、今日の話はないかもしれませんが、どのような観点で検討を進めていくのかということと。

あと将来の交通のあり方については、15行目にありますとおり、中間答申でもかなり、永久に金を取っていく話であるとか、課金していく話とかをちゃんと勉強しなさいよということ言われてるんですけども、そういうような方向でよろしいのかというようなことがあるのかなということでございます。

以上、駆け足でございますけど、ちょっと議論の参考にしていただければと思い、まとめたものでございます。よろしく願いいたします。

【寺島部会長】 ご苦労様でした。

続きまして委員からのヒアリングということで、石田委員より、説明をよろしく願いいたします。

【石田委員】 はい。資料4-1でございます。

当面の話だけではなくて、むしろちょっと長めの話を中心になっていると思いますけれども、せっかくこういう時間をいただきましたので、普段考えていることをお話しさせていただきたいと思います。

まず1番目が、賢い道路の使い方の基本的前提ということで、こういうことは大事ですよという話をさせていただきたいと思います。2番目が賢い道路の使い方に関する意見でございます、3番目が高速道路の料金に関する意見でございます、4番目がその他の意見ということで、ここは主としてETC2.0とかITSスポットとかビッグデータという話でございます。

まず最初でございますけれども、賢く道路を使うという考え方は100%支持します。ほんとにすごく大事だと思いますけれども、でも、使うとか活用ということだけ考えるのではなくて、どんどん使えばいいということでもなくて、活用によって、どういう価値を達成しようとしているのかっていう、そういう根本論をちゃんと考えんといかんのかなというふうに思います。

混雑解消というのは非常に大きな価値ではありますけれども、それはある種ドライバー直接でございまして、反射的にいろんなところに効果は影響していくでしょうけれども、もうちょっと直接的ないろんな価値を考えるべきであるということが、1番目であります。

2番目は、もう吉岡課長からご紹介いただきましたけれども、やっぱりばらまきは厳に戒めるべきというそういう状況であるということは重々認識しておるんですけども、やっぱりそういう中で必要なものは必要であるという発信はせんといかんということでもあります。

ミッシングリンクの話でございますけれども、2種類あると思っております、物理的

なもの、現に存在しないというところと、あるんだけども、機能的にどうもならんと。例えば小仏とか、ああいうウィークデーでも渋滞をしているようなところを、ほんとに機能的な向上をどうするのかということが大事だなというふうに思っております。

当部会は高速道路が主でございますけれども、高速道路は、地域の道路ネットワークのバックボーンという非常に大事な役割を果たしておりますので、高速道路のネットワークだけで考えないということで、高速道路を含む道路ネットワーク全体の活用論、その中で高速道路という、こういう位置づけが大事だというふうに思っております。

料金問題も、首都圏の料金体系に関する議論が先行的に進んでおりますけれども、以上のようなことを考えますと、これは、他の大都市圏への非常に貴重な議論となりますでしょうし、あるいは全国ネットワークの料金の考え方にも関係してくると思いますので、その辺はきちんと認識しつつ、忘れずに議論することが必要だろうというふうに思っております。

ビッグデータの活用でございまして、これは、寺島部会長もずっと主張されておられることでありますけれども、ほんとにそうだと思います。活用っていうことを考える場合には、やっぱりきめ細かいモニタリングが必要でございまして、これは計画とか政策のレベルだけではなくて、その運用ですね、オペレーションのレベルでも誠にそうだろうと。

そのことに向けての環境をどう進めて、環境整備をどのように進めていくかということでもございまして、非常に具体的に申し上げますと、ITSスポットの早期整備と、現在40万台というふうに伺っておるんですけども、ITSスポット対応の車載器を持っている車の早期の普及拡大というのが大事だねというふうに思っております。

2番目のところでございます。賢い道路の使い方に関する意見でございます。

今日も資料3の5ページに表が載っておりますけれども、いろんな価値が書かれておりました、それはそれでいいんですけども、やっぱり見ますと、渋滞解消というところに、あるいは時間信頼性っていうところ、すなわちドライバーへのサービスっていうところに、まだ重点が行き過ぎているのかなというふうに思います。

やっぱり国民の共有の財産で、地域の道路ネットワークのバックボーンともなるようなそういうものですから、もうちょっと多様な視点で、例えばCO₂の削減とかエネルギーの節約とか静謐・安心な沿道環境の実現なんかっていうのが取り入れられてもいいんじゃないかなというふうに思っております、本日もご提示されているこの表については、もうちょっと考えたほうがいいのかというものが率直な感想でございます。

2番目が、ネットワークとしての活用に関する議論でございます。大事なことは、私常々思っておるんですけども、高速道路から生活道路までが一体となって、ネットワークとして道路交通サービスというのを提供しているわけでありまして。その中で高速道路というものが非常に重要なんだけども、そこをどう考えるかということでございまして、ネットワークとしての空間の再配分とか活用策とその実現策というのを、やっぱり真面目に検討せんといかんというふうに思っております。非常に重要な研究テーマでもあろうかと思

います。

これ地域環境が異なるとか移動手段がいっぱいあるとか、徒歩から乳母車も、最近では超小型モビリティというもので現れたりとか大型トラックまであるとか、ステークホルダーもいっぱいおられると。道路管理者は異なっておりますし、警察も重要なパートナーでありますし、沿道ですね、住民だけじゃなくて、法人も事業者もおられると。こういう中で、いろんな方法論を考えるということが必要だというふうに思っております。

ただ、通学路の安全性検討の際のコラボレーションとか自転車ネットワークの構築とか、今まさに始まろうとしているコンパクト+ネットワークの考え方とか、密接関連道路の協議会の設置とか、何か部分的には進んできておりますので、そういう意味ではチャンスかなというふうにも思っております。

3番目の論点でございます、高速道路の料金に関する意見であります。これは非常に重要な議論であろうかと思えます。先ほど、吉岡課長のほうから、ご紹介ありましたけれども、距離に応じたICペアごとに料金が設定され、料金は経路に依存しない方式がシンプルでかつ、外側の環状道路の活用という観点から優れていると思っております。

料金負担は一定に保つという前提のもと、いろんなところからご注文いただきましたけれども、新しく外側に供用された空間において料率が高くなっているという逆の状況も現在ありますので、そういうことの解消も含めてやらんといかんのかなというふうに思います。

この際に、これ書いてございませぬけど、三者のコラボレーションですね、管理とか運用の高度化とか、あるいは料金の配分なんてめんどくさい話ではないかも分かりませぬけれども、そういうことをより具体的に担保する仕組みの検討というのは非常に大事かなというふうに思っております、そういうことがきちんとできるように、やっぱり定量的な分析ですね、単に交通量だけではなくて交通サービス、環境とか定時性に与える影響についても、きちんとした検討を踏まえるべきであろうというふうに思っております。

この際に、今の議論は圏央道までとなっておりますけれども、実は、小仏トンネルとか花園のサービスエリアって慢性的な渋滞箇所っていうのは圏央道の外にあります、あるいは首都圏の世界都市化とかということを考えてみると、北関東道とか中部横断道っていう100キロ圏ぐらいまで視野を広げてもいいんじゃないかなというふうに個人的には思っております。

また、首都圏で先行的に検討が進んでおりますけれども、高速道路ネットワークの概成という点では京阪神もかなり進んでおりまして、中京圏も進んでおります。中京圏は大都市料金制度をとってないので、なかなか難しい問題があるかと思えますけれども、名古屋の都市高速というのは、けっこう料金高くて、ある意味では、首都圏で目指すべきような姿がもう既にできちゃっているって言えなくもないと思いますので、ぜひ、こういうところにも議論の展開をすべきだろうというふうに思っております。

大都市圏の料金制度という枠をもうちょっと超えて、料金制度全般に関して意見を述べ

させていただきたいと思います。

民営化で大議論があって、今またとかって言われると叱られちゃいそうですけれども、けっこういろんなところで不具合が出てきてるんじゃないかなというふうに、個人的には思っております。

まず第1番目に、高速道路が活用されるということなんですけれども、その1つの指標を、先ほどとちょっと逆のことを申し上げますけれども、やっぱり交通量が増えるだろうということなんですけれども、今の民営化の償還のスキームは、交通量がいかに増えようとあまり関係ないと、高速道路会社にとっては、本体部分では儲けちゃいけないということになっておりますので、活用を本格的に本腰を入れて検討するときのインセンティブがなかなか働きにくい状況になってるんじゃないかなというふうな気がいたしますし、よく議論されます途中下車制度も、今のスキームの中ではやっぱり減収になりますので、なかなか実現するのは難しいなど。

かといって、そこは補助だつていうわけにもいかんと思いますので、そういうことをどう考えるかと。交通量増加による増収がインセンティブになるような方式っていうのは考えてもいいんじゃないかと、あとこれは2番目、太田先生がおっしゃったことなんですけれども、これも法律改正してすぐなんですけれども、大規模更新・修繕のための費用負担は値上げはしないと、償還期間を延ばしますということでもありますので、もう間もなく工事も始まると思いますけれども、三十数年間、利息だけが積み重なっていくっていう、これはやっぱりもったいないなという気がいたしまして、そういうことも考え直してはどうだろうかとか、あるいは、これはちょっと料金制度全体ではないと思いますけれども、ETC車と非ETC車の料金収受コストの問題って、もうちょっとちゃんと考えたほうがいいだろうと。やっぱり費用負担っていう観点からすると、割増料金ですね。これまでの料金政策、料金誘導というのは全部割引だったんですけれども、割増料金ということも、もうちょっとちゃんと考えてもいいんじゃないかなというふうに思います。やっぱり料金による交通誘導とか、地域の生活維持のための料金政策とか、地域連携とか観光による地域活性化策とか、いろんな問題がある中で、もうちょっと本格的な料金議論をしてもいいんじゃないかと。当然その中では、永久有料化とか燃料税に代替し得るロードプライシングなんかも視野に入れるべきだろうというふうに思います。

その他の意見は、繰り返しになりますけれども、ITSスポットとETC2.0ということはどう活用するかということが非常に重要なテーマになってくると思います。

ところが、自工会からのヒアリングは、ETC2.0って、やっぱり価格差が大きすぎて、あんまりメリットがないというふうに明言されておられまして、その辺をどう解消していくかということが大きな課題かなというふうに思います。アプリとかユースケースとか、あるいは場合によっては補助ということもあるのかなというふうにも思っております。

以上でございます。

【寺島部会長】 はい、どうもありがとうございました。

引き続きまして根本委員より、説明をよろしくお願いたします。

【根本委員】 はい。私のほうからは、資料4-2を使いまして、首都圏3環状の高速道路の料金について提案をしたいと思います。短期施策、中期施策、長期施策に分けて論じていきたいと思います。

2ページをご覧ください。2ページは、今首都圏にある高速道路料金の算定式であります。首都高はターミナルチャージ200円+29円×距離ということになってはいますが、先ほど説明があったように、激変緩和ということもあり階段状の実施運賃となっているところであります。

3ページ目を開いてください。

さて、高速道路料金の何が問題かということですが、「ターミナルチャージ」を会社が変わるたびに払わなきゃいけない、そこで不連続になってしまう。それから、「不均一对距離単価」ということで、走行距離が24キロぐらいですと、どの方式でも同じぐらいの料金になるんですけども、距離が長くなってしまうと、圏央道では非常に高い料金を払わなきゃいけない。それからもう1つ、「均一区間」ということは、この両方の悪いところを取ったような制度で、いきなりターミナルチャージの500円が取られるほか長く乗っても500円ということ、割安になってしまいます。この両方の悪いところが合わさっているのが「均一区間」であります。

そういうことで4ページ目で提案しています。これはもう、皆さんとほとんど一致しているんだと思いますけれども、「対距離制」にしましょう。それから「ターミナルチャージは1回限り」にしませんかと。それから、「均一对距離単価」。圏央道の内側は29円、外側は24円という自工会からあった提案ですね、非常に分かりやすいんじゃないかなと思います。となると、料金はターミナルチャージ+対距離単価×走行距離となります。

さて、論点の1つで目的地が同じなら、どのルートを選んでも同料金ということが盛んにいわれています。これは私は、過渡的には有効だと思います。時間価値の高い利用者は自主的に混雑を迂回します。

ただ、より望ましいのは、混雑料金による利用者の誘導です。時間価値の高い人は、料金を払ってまっすぐ通ってもらう。そして、その料金収入で圏央道の料金を安くして、それ以外の人は迂回してもらうというのが全体最適、望ましい形だと思います。混雑料金では、混雑したルートを通ったとき、お金をもらいます。もし、今仮にどこのルートを通っても同じという思想を入れちゃうと、ルートごとの混雑を反映した料金というのを、できれば近い将来入れたいわけですね。その思想とバッティングします。ですから、近い将来混雑料金を入れるなら、同一目的地、同一料金はやめたほうがいいと思います。

理想のシームレス料金を具体的に表したのが5ページ目ですね。階段状のものがなめらかになって、そして、この傾きも一緒にしましょうということになります。

さて、距離別料金の効果を、ちょっと首都高のデータを使って分析してみました。2012年1月からは、500円から900円になったわけですが、やはりまたがり区

間で、大きな変化が起きてます。料金圏を超える直前で下りたり、直後から乗ったり っていうトリップがもちろん少なくなりましたし、またぐと1, 300円だったものが900円ですから長距離トリップが増えました。

ということで、7ページ目に、どんなことが起きたのかというのが書いてますけれども、実は、料金収入は変わりませんでした。それから社会的余剰というのも計算したんですけども、これも大きく変化しませんでした。変則的な利用は削減できたんですけども、何だ、毒にも薬にもならないじゃないかということなのではないでしょうか。

違います。8ページ目を見てください。実はそれは、現行の階段状の料金が必ずしも適切じゃないからなんですね。というのは、例えば600円、610円の料金を500円に減らす、あるいは900円の料金を1,000円に上げると。これは、価格弾力性の小さい距離帯で料金を上げ、大きい距離帯で料金を下げることですけども、料金変化に鈍感な利用者を値上げする、敏感な利用者を値下げするという、何かちょっと意地悪に聞こえますけれども、実は、これは理論式に合ってるんです。理論式は、距離が短いところは200円から始まりなさいと言ってるわけ、距離が長くなったら1,000円ぐらいにしなさいって言ってる。ですから、理論式に忠実に階段状の料金を設定すれば、便益も料金収入も上げられるということが、これで示される。ですから、今の料金を変えるということは、ぜひお願いしたいなと思います。

さて、定期見直し混雑料金、9ページ目にまいりたいと思います。

これはシンガポールで実施されている方式なんですけれども、旅行速度、交通量を常時観測して、曜日別、時間帯別に料金を定期的に見直す方式です。先ほども、首都高の混雑予想というのが示されてましたけれども、当然首都高は、時間単位でそういう過去のデータを持ってますから、こういう曜日別・時間帯別の混雑状況は、ある程度予測できます。そういうもので料金を設定しておいて、予測よりも少し混雑するようだったら、次期は料金を少し上げる、空いているようだったら下げるといような微調整を繰り返していけば、リアルタイムではないですけども、ほぼ理想的な走行状況が実現できるんじゃないかというふうに思います。

具体的には、例えば圏央道、それから圏央道の内側から外環まで、それから、そこから内側中央環状まで、それから中央環状の内側に4区分することが考えられますが、そして例えばピーク時の単価を20円から50円に差別化するのはどうでしょうか。これは試行錯誤的にやっていくという思想ですから、いろいろやってみて、変えていけばいいんじゃないかなと思います。

それから大事なこととしては、収入中立にして、混雑割増による収入増は割引の原資にしていきたい。ですから、混雑税収入があれば、ベース料金を29円ではなくより安くできるかもしれません。そうすると、自工会とかJAFが言ってるように、ベースを安くすることにもこたえられるということになるかと思えます。

さて10ページは、これはシンガポールの定期見直し型混雑料金です。5分刻みの料金

が3か月ごとに変わっております。

さて次は、大型車中央環状内側通行規制です。大型車は、環境、混雑の問題を生み出している、それから老朽化の原因にもなっているということで、中央環状内側地域への進入を制限すべきではないかと思えます。特定ルートに誘導していくことが有効と思われれます。

そのためには、車両の位置、重量をオンライン管理することが大事になってきます。事業者の立場で言えば、取締りが強化されるのではないかという反発、心配があるわけですが、実は、法令順守している車は優遇措置を講じるというような事例も幾つかあります。管理するんですけれども、同時にあめも当然いろいろ考えていくというようなことが重要だと思えます。

12ページ目は、ちょっと簡単なシミュレーションをしてみました。大型車の通行を規制するルート、大型車通行不可と、それから大型車・乗用車が両方混在するルートという2つを作る分離パターンです。

下のほうは、両方とも大型車も乗用車も通っていいよというふうにした、そういうシンプルな通行規制の効果を分析してみたいと思いました。そのときに道路の、これは新設して維持管理してずっと修繕してという、そういうライフサイクルを考えてるわけですが、新設の費用は大型車と乗用車で2対1で持ってもらおうと。それから舗装に対するダメージは、これはもう責任に応じて負担してもらおうということで、ほとんど大型車が払うことになってきますけれども、短期限界費用価格形成でお金を払ってもらうことにしました。

そういうことをやりますと、実はこの分離パターンのほうが余剰が3割多くなるということが分かりました。やはりメリハリをつけて分離する。それが、道路全体の維持管理更新費用を減らせるということが、はっきりしてきているわけであります。

さあ、それで14ページ目、大型車の特定ルートへの集約という意味で、大型車誘導区間という概念があります。

次のページを見ていただきたいと思えますけれども、15ページ目。これは、国土交通省が10月27日から運用を開始した大型車誘導区間の図面です。この図面で、赤い道路は一般道です。環7とか環8があります。それから青い道路が首都高です。首都高は、よく見ていただきたいんですけども、中央環状まで入ってますけれども、中央環状内側は入ってません。大型車は中に入ってきてほしくない、と言っているわけです。それは、環境の問題もありますし老朽化の問題もあります。中央環状内側の利用者の4割が通過交通という現状の中で、大型車だけでも外側にすれば、それは環境だけではなく混雑の問題でも、効果があると思ってるところであります。

さて、ITで大型車を管理していくということに関しては、16ページをご覧ください。ISOの場で、商用貨物車運行管理の仕組みの標準化が進んでおります。ちょっと細かい資料で大変申し訳ないんですけども、右の表のISO発行と書いてあるのは、それは標準化作業が終わったことを示しています。いろいろな運行管理のシステムの標準化がどんどん進んでるというふうにご理解ください。

各国とも、大型車が道路を傷めてることにに関して、どういう対策をとったらいいのかということに苦慮してるわけですが、基本的にやっぱり、ITで上手に管理して誘導していくというふうなことが模索されています。デジタコを義務化するなんていうのは、その典型であります。

ただし、こういう標準の仕組みというのは、必ずこれをつけなさいという強制の仕組みではありません。強制するか、しないか、それは各国の判断に任せております。

例えば17ページ目、アメリカのプレパスという車載器があります。これは任意です。民間が開発した車載器で、これを買ってつけるもつけないも、トラック側の自由です。ただ、この車載器は、規制当局と通信ができるようになっておりまして、大型車が高速道路を走ってくる、そして、私はこういう者ですよという車両情報をまず上げます。そして走行しながら動的軸重計で重さを計ります。そこである程度認められる範囲ならば、そのままずっと走ってかまいません。ただ、プレパスを持っていない、あるいは持ってても、ちょっと軸重計で怪しい、そういう車は、引き込み線に引っ張ってきて丁寧に調べるということになります。ということで、皆さんこの車載器を進んでつけています。こういうインセンティブがあれば、簡単に重量車の管理ができるということになるわけなんですね。

それから18ページ目、現金車を減らすということで、今、カメラ方式が全米でけっこう普及してきております。これはフロリダのある橋の例ですけれども、SUNPASSというタグを持っていれば、それでもかまいませんし、TOLL BY PLATE、カメラでもお金が払えますよということです。現金収受する人はいなくなりました。ナンバープレートを読み取って請求書を送って払うというのは、これはコストがかかりますから、これは追加費用を払ってもらいます。それが嫌だったらSUNPASSをつけてくださいということになります。

あとアメリカでは、クレジットカードを持ってない人たくさんいますけれども、クレジットカードを持ってない人に対しては、プリペイド方式のETCもあります。

さて19ページ目ですけれども、大型車一般道路対距離課金。大型車は、丈夫に造った高速道路をできれば走ってほしいわけですが、高速道路は料金を取られる。高速道路を使わせるためには、高速道路の料金をまけなきゃいけない。ですから、そこがジレンマなんですね。大型車は、いろいろな老朽化の原因になってるにもかかわらず安くしなきゃいけないということは、逆に一般道路対距離課金を導入して、一般道路のほうを高くする。それによって差を縮めるということがあると思います。大型車は老朽化の原因者で、負担増はもう不可避じゃないかというふうに思います。

20ページ目を見てください。フランスとドイツ、これは先日も紹介のあったところです。フランスは残念ながら、対距離課金が今、無期延期になりました。ドイツは着々と、すべての国道で対距離課金をGPS方式で取ることになっています。これでは何か1勝1敗のように見えますけれども、毎年毎年、こういう仕組みをとる国がヨーロッパで増えてまして、今17か国になっています。

一番新しいところでは、イギリスが今年の4月1日から、ステッカー方式なんですけれども、大型車対距離課金を導入しました。ハイテクを使った、ITを使った課金は17か国の内の7か国なんですけれども、いずれにしても、こういう課金を導入するかわりに、保有税なんかをおまけしてます。これは、言ってみれば税の構造を変えるということになります。

21ページ目を見てください。日本は、やっぱり保有税の比率が諸外国に比べて多い。自動車税、保有税があります。これは、1万キロ走る乗用車と10万キロ走る大型車では、10万キロを走る大型車は、1キロ当たりになると10分の1の負担になってしまいます。保有税系の税目が大半を占める場合、乗用車のほうが、台キロ当たりの負担が多くなってしまうという逆転現象も起きてしまってるんですね。なお、ここは、高速道路の料金が入っていません。

最後に動的混雑課金でございますけれども、これは、つい先日、アメリカのHOTレーンを幾つか見てきました。

23ページを見ていただいたほうがいいでしょうか。例えばサンディエゴのHOTレーン。一般車線が6車線、それからHOTレーンが片側2車線という広幅員の高速道路ですけれども、ここは3分ごとに料金が変わってます。しかし、多くのHOTレーンが20キロ程度の単ルートなんです。ですから、ダイナミックプライシングは割と簡単にできる、ネットワーク化しているところはありません。

マイアミは二、三年後に、5、6本のHOTレーンを、つなげたいというようなことを言ってきましたけれども、他地域は非常にシンプルです。ですからダイナミックにできるんですけれども、首都高はけっこうハードルが高い。車載器というものが必要になってくることから、高度な車載器を持ってる人じゃなきゃ動的課金ができない。そんなことはなかなか考えにくいということでもありますし、NEXCO、首都高、関東地整のビッグデータをどういうふうにつなげて瞬時に解析するか、先ほど羽藤先生が言われたような、そんなこともありますので、これはけっこう、動的混雑課金は難しそうだということを思いました。

24ページ最後、まとめですけれども、短期施策で、3つはぜひやっていただきたい。4番目は、僕はできるんじゃないかと、気合を入れてやれば4番目も2年後にできるんじゃないかと思うんですけれども一応中期にして、長期施策はいつまでやるか、これはオリンピックまでできればいいなというふうに思ってるところであります。

基礎的なITS技術は、日本は非常に進んでまして、実はシンガポールの仕組みを作ってるのは日本のメーカー、ベンダーなんです。しかし、日本の中でそういうものが実現してないというのは悔しいと思ってるところです。ぜひITSを活用した料金システムを作り上げたいと思います。

以上です。

【寺島部会長】 はい、どうもありがとうございました。

続きまして、本日欠席の太田委員の意見を、事務局より説明いただきたいと思います。

【高速道路課長】 資料4 - 3でご説明いたします。2つのことを提案されています。

1つ目は、先ほどの石田先生のお話にも絡みますけども、インセンティブを与えるためにどうするかということで、1つ目標を、つまりKPIみたいなものをセットしたらいいんじゃないかというご趣旨じゃないかと思われま。指標ということで1台キロ当たりの料金収入ですから、総収入を走行台キロで割った数字を1つの目標にして、それを上げる、下げるということでインセンティブを与えながら、どのくらい業績が上がったかということを見ながらやったらいいのではないかというお話だと思います。

それから2番目は、先ほどの、同一発着、同一料金のやり方の中で、基本的には、地点間を直線距離で考えたほうがいいんじゃないかと、多分回っていく経路じゃなくてというご趣旨かなと。そのほうが合理性はあるし、いろんな料金をセットしやすいのではないかと、若干デメリットもあるけどもというふうなお話かなというふうに理解しております。

以上でございます。

【寺島部会長】 はい、どうもありがとうございました。

今日は、いろいろなプレゼンテーションが非常に考えさせられるものが多かったと思いますけれども、時間の範囲の中で意見交換をさせていただきたいと思います。いかがでしょうか、ご発言。どうぞ。

【家田委員】 石田先生のご講演も、それから根本先生のご講演も、大変勉強になりました。いろいろ伺いたいところはあるんですが時間の制約もありますので、あんまり細かいところはいかないところとして。

僕は感覚的に言うと、根本先生がおっしゃってる短期から中期の辺りで、中期の最初に書いてある混雑料金ぐらいのところが、やっぱり挑戦しなきゃうそだよなって感じがしますね。ただ、混雑料金というものの物の言い方とか、どのくらい時間のタームを細かくしていくかという辺りは、日本の実状に合ったようなものにしなきゃいけないと思うし、例えば曜日、時間帯、夜か昼かとか、そういうようなものでやっというて、年末年始はまた違うとか、そういうカレンダー式みたいなものぐらならば射程圏に入って、そこぐらいはやっぱりやんなきゃねっていう。

それで、いつかという意味は、圏央道が大体できるようなオリンピック前後ぐらいのところが、やっぱりターゲットにする。そのぐらいの、ちょっと今思うと高めに思うかもしれないけど、世界の水準からいったら、そのくらいまではターゲットに入れないと、トップランナーにはなれないし。

その次の、今度はほんとの意味の中期のところが、徹底的に新技術を使った完全に世界のトップランナーと言えるようなもの、そのぐらいな感じがしましたね。だから、根本先生のお考えと大体同じかなという感じがしました。

その、ちょっと1つ2つ、別のことも言っているんですか。

【寺島部会長】 どうぞどうぞ。

【家田委員】 国交省が作った資料3について、1つ2つコメントしようと思います。

1つ目は、暫定みたいなことが書いてあって、8ページのところにあるんですけどね。8ページの15行目16行目のところで、暫定2車線区間の4車線化って、これはそのとおりだとは思いますが、もうちょっと、ここは丁寧な物言いをしていったほうがいいなと思うんですよ、賢く使うだから。

その意味は、2車がだめだから4車だぞっていう、そういうふうに短絡的にとらえられないほうがいいし。2車で行くんだったら、そのときには賢く使えるように、例えば追い越し車線というのがピッチがどのくらいであるべきであって、それから、その長さはどのくらいであるべきであって、場合によっちゃあ、もう暫定という言葉じゃなくて2+1みたいな、3車線目みたいなのが右行ったり左行ったりするような、そういうスタイルのものが賢い道路なんじゃないかという物言いにしたり、あるいは、どんな条件が満たされたときに4車にすべきか。

それはきっと交通量っていうだけじゃないですよ。地域によっては、軽の白いちっちゃなトラックがポロポロポロポロ走っていると。そういうところじゃ詰まっちゃう可能性が高い、あるいは大型車混入率が高いところでは高い。交通量だけじゃない、そのところなんかは勉強の余地がある。そういう少し賢いって使い方、賢いってキーワードを使いながら、暫定2車問題というのを少しより深めていただくといいんじゃないかと思います。

2つ目は、9ページで一番上に地方のネットワークのうんぬんってあるんですけど、ちょっとここは、また誤解を与えるような気もするんですね。幹線道路部会の物言いが、現状の8,000ないし9,000という高速道路で、それをプランとしては1万4,000というのを持っているという状況。それからその下に直轄が2万3,000でしたっけ、それで補助国道が3万2,000かな、両方で5万5,000キロ。それとあとは、都道府県道やなんかの内の一部の主要地方道くらいなところが広い意味の幹線道路ですよ。

ここで言ってる、生活道路を中心に必要があれば減量化を図るべきって言ってるのは、100万キロだか200万キロだか忘れたけど、市町村道クラスのやつだ。そこは大いに減量化を図るべきだけど、1万前後の高速道路を支えるフィーダーネットワークとして一般国道5万5,000キロというのは、多分そうカットすべきところじゃないと思うんですね。

5万5,000キロというのは、ネットワークの密度で言いますと、大体10キロに1本あるぐらいの、平たくするとそのぐらいなんですよ。そのぐらいのものは、やっぱり維持しないと、高速道路が賢く使えない。しかも、セカンダリーな国道というのの質が、よその国の一般国道に比べて極めて低いということも、やっぱり認識しとかなきゃいけない、特に補助国道の幅員なり規格が達成できてない率が極めて高いってというのは、やっぱりちょっと、このページの一番上のところで状況認識として、単に地域の道路ネットワーク集約化ということじゃないんじゃないかという感じがしました。

最後に料金でございます。10ページのところにイントロのところがあるんですけど、こ

こら辺のここについては、まず（１）の現行の料金体系の課題というところで、やっぱりメンションしといたほうがいいと思うのは、やっぱり少しずつ作ってきたんで、歴史的な経緯を抱えながらやってきた料金体系なんですよ、実際ね。だから、いろいろちぐはぐが出てるしパッチワークになってると。そこには何か不公平感があったり不合理感があったりする。これは課題ですね。でも、これは歴史を引きずってるからなんですよという認識を書くべきだと思うんです。

それからもう１つは、その結果として、ネットワークを上手に賢く使うようにはできてない料金だと。だから、賢く使ってくるために、今オリンピックぐらいの時期を念頭に置いて、抜本的に首都圏の料金体系を変える必要があるという強い物言いを、ここに書いたほうがいいと思ってます。

それで最後ですけども、このページの一番下のところに、どんな理念を持ってということなんですけども、やっぱり細かいところについては、いろんな議論があるし、できることはやればいいということで私は納得するんですけども、でも、やっぱりこのプリンシプルはちゃんと出したほうがいいと思うんですね。それを、言ってみれば寺島ドクトリンみたいなね、というような感じで強く打ち出す。しかも少数のプリンシプルを強く打ち出すということが、何と言っても重要だと。

それを、ここにキーワードで幾つかあるんだけど、利用しやすいだとか分かりやすい、こういうユーザーに媚びるような表現はドクトリンとは言えないわけであって、これは当たり前だからね。こんなことをやるのは当然と。公平というのは当たり前すぎる。

だから、さっき言ったような状況認識を踏まえると、私から思うと、大体、次のような３つぐらいなんじゃないかなと思ってるので申し上げます。

１つは、料金というのは合理的なものじゃなきゃいけないと。リーズナブルでなきゃいけない。つまり、長く乗るやつと遠くまで乗るやつが同じ料金だとか、それから、こっこの１キロとあっちの１キロは全然違う値段だとかは、おかしいでしょ。だから、合理的なものじゃなきゃいけないと、こういう感じですよ。それが、基本は対距離料金制であると。それから重量だとか車種によっても当然違うんだというのがベース中のベースですよ。これは言うまでもないんだけど、そこはきっちり守る。じゃないと、どこまで行っても１、０００円だとか無料だとか、ああいう議論がいくらでも、また出てこないとも限らない。

それから２番目は、やっぱり今引きずってきたような会社のバリアみたいなものがあるわけであって、その会社のバリアを、少なくともユーザーにとってはあたかもないような、シームレスでシンプルな料金にすべきであると。これは２個目のプリンシプル。

３つ目が、ネットワーク全体の効率的で賢い、しかも柔軟な利用を促進するような戦略性に富んだ料金であることと。

もうこんな３つぐらいが一番ドクトリンとしては、私にとっちゃ、ものすごくそんな感じがするんですが、そういうようなところからスタートして議論して、そういうとこだけは、

きっちりと物を言うと。こここのところで、ホワーンと言っちゃわないで、1、2、3とかね、何回も言いますけど寺島ドクトリンとか名前つけて言うと。それを満たすものであれば、例えば3年でここまでやろうとか、5年であそこまでやろうとか、そういうことでも、途中は妥協しちゃったほうがいいと思うんですけどね。

以上でございます。

【寺島部会長】 はい、ありがとうございます。はい、どうぞ。

【山下委員】 今日は、石田先生と根本先生から面白い話をいただいたのですが、賢く使うというキーワードの賢いというところを、もう少し分解をするというか整理をしたほうがいいのかなという気がしています。

今日のお話でも、高速道路をもっと使おうという意味での賢さとか、あるいは、もっと快適に使えるよという意味での賢さとか、要するに、高速道路なんだから、高速道路としてまともに走れるようにするという、そういう意味の賢さみたいな話が出てきたのですが、それぞれ何かもうちょっと分解をして整理をして、それに合わせてどういう取り組みをするのかということにしたほうが面白いかなという気がします。

それと、これはもう少し補足をしていただければと思ったのは、石田先生のお話で、ユーザー中心だが、もう少し視点を広げてみたらという賢さの広がりのお話があったんですが、どこまで広げられるのか、どこまで道路の政策としてやっていけるのかというところが、ちょっと気になったところです。

それから料金の話については、何かもう方向出たなという。要するに、どうやって、どうシンプルにしていくか、どう合理的なものにしていくか、そして、それを現実に落とし込んだときに、どこまでできるのかという、理想的な方向と、今ある現実との間の擦り合わせが、ほんとにどういう形でできるんだろうかということに尽きるのかなというふうに感じたのです。歴史的な経緯その他があるというのは、そのとおりでいいけど、しかし、逆にそういうものをいつまでも引きずっていてもどうかなというのが、私の感想です。

【石田委員】 はい、ありがとうございます。賢いっていう中身をちゃんと考えようというのは、誠にそのとおりでございます。

じゃあ、どこまで広く考えるのかということなんですけれど、これは非常に難しい問題なんですけれども、やっぱりこれまで道路敷の中しか考えてなかったとか、やっぱり多様な主体とは言いながら、ドライバー、自動車ってということしか考えてなかったっていうことが大きいんじゃないのかなというふうに思うんですね。

それが特に市街地部で言うと、いろんな道路がありますけれど、欧米に比べると、ちゃんとした自転車レーンも入らないとか、そういう歩道もないとかっていうふうになってるわけで、じゃあ、そこで道路のネットワークをどう、その性格をちゃんとして使い分けていくんだというネットワークとしての空間の配分論というものが必要かなというふうにつくづく思っております、そこから始めるんでなかりかなというふうに思っております。

そのための先行的な試みで成功しているというのは、先ほど申し上げましたように、あ

りますので、そういうことの、もうちょっとこれは大きな絵に仕上げていくっていう、そういうことをうまくアピールすることが大事かなというふうに思っております。

ちゃんとした答えになってませんが、あんまり、医療、福祉から何でもかんでも入れて全部道路だっていう気は毛頭ございませんので、ご安心いただければと思います。

【寺島部会長】 何かありますか。

【根本委員】 じゃあ、ちょっと一言。

実際にどういうふうに入導していくんだというふうなことは確かに大きな問題かなと思います。会社の償還計画をどういうふうに見直すのか、収入増の要素、収入減の要素がいろいろ絡み合ってきますので、そういうことを加味して、もう1回それを作り直す必要があります。

それから、900円で長距離に乗ってる首都高の方とか外環中央道で長距離乗ってる人は当然、それを既得権というか、今そういう状況をエンjoyしてるわけです。そういう人たちをどういうふうの説得するのかというようなことですね、やっぱり出てくるんだと思います。

首都高の階段状の料金も、いろいろ紆余曲折があって、この形状になったと聞いてますけれども、首都圏三環状では、第3京浜とかも含めてやるようなことになるわけですから、これは相当やっぱり気合を入れてやっていかないと、多くの方の理解を得られない。

ただ一方で、圏央道で40円払ってる人もいるわけです。だから、それを何とか合意形成してほしいし、先ほど言いましたように、混雑料金ということで収入があるとすれば、全般的に下げられるということも積極的にアピールしながら、何かうまく説得していきたいと思います。

以上です。

【寺島部会長】 今日のお2人の先生のプレゼンテーションと家田先生の論点整理で、ある方向感というのは見えてきたかなと思しながら、私も聞いていました。

私としては、積み上げてきた報告書が何回かこのプロセスにあったわけですがけれども、未来に向けて、とにかくポジティブな形で論点をクリアにしていきたいということと、それから段階的接近法ですね、一ぺんに何もかもできるわけじゃないんで、今までも積み上げて進めてきたわけですが、公正でかつ合理的ないわゆる賢い道路の使い方という議論の落としどころを見つけていきたいと。

そういう中で、とにかく距離制に向けてシームレス・ダイナミック・プライシングというコンセプトの中で、何とか方向づけができないかなというのが今回の整理のポイントになるんだろうなと思います。

国交省の国土形成計画、その前提になった国土のランドデザインの考え方に、ここでも今日、論点整理で出てきましたけど、コンパクト+ネットワークというのが出てきて、ネットワークというものを具体的に何が担うのっていったら、いわゆる総合交通体系という意味でのネットワークとICTだと思っんですね。次世代ICTという情報ネットワー

クとがコンパクト+ネットワークというときの具体的なその中身だろうと、こう思います。

そういう中で、今日の段階で僕がぜひ申し上げたいのは、2016年にマイナンバーというのが日本で導入されてくると。そういう中で、総務省的なICT戦略と道路の戦略とを極めてうまくリンクすることが、われわれにとっても大事になってきてるといいますか。

例えば、さっきETCの義務化の議論の中で、いわゆるカードを作りたくない人がいるという壁のことを話題にされましたけども、いわゆる先ほどお話があったように、アメリカなんかでは、プリペイド方式でのいわゆる支払いが可能なような形の対応をしているわけけども、マイナンバーなんかが出てくれば、マイナンバー登録でプリペイドカードを買ってもらった人に走らせるということにしたら、トレーサビリティというのがものすごく高まるし、いろんな意味において意味が出てくるんじゃないかなとか、いろんなことが頭の中をよぎるんですね。

したがって、とにかく段階的接近法で、未来の技術がもう急速に変わってくるだろうということを視界に入れながら、これ、ほんとにビッグデータの時代があらゆる分野を変えてるといなのが、ここ1か月ぐらい僕の周りにいろんな話が来てる中で、驚いてるぐらい新しい技術の動きが来ますので、そういうものを、われわれも一歩前に出て取り組む必要があるというふうに私は思ってます、その辺りをあんまり先走らずに、段階的にどういう辺りで導入できるのかが論点だろうというふうに思ってます。

以上、大体今日の議論というのを踏まえて、もう1回委員が考えて収れんさせていく方向を見定めていきたいというふうに思っておりますが、今日の議論これで一応締めくくらせていただきますけれども、時間がまいりましたので、議事進行を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、ご議論ありがとうございました。

本日の内容につきましては、後日、皆様方に議事録案を送付させていただきます、ご同意をいただいた上で公開をさせていただきます。

また、近日中に速報版として簡潔な議事概要をホームページにて公表させていただきます。

本日の資料は、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。

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 —