

平成28年9月13日

【藤井総務課長】 それでは、児玉委員が少しおくれておられますけれども、時間になりましたので始めさせていただきたいと思います。

お忙しいところ、お集まりいただきまして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25回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

まず、開会に当たりまして、道路局長の石川よりご挨拶申し上げます。

【石川道路局長】 おはようございます。開会に当たりまして一言ご挨拶申し上げます。本日は、寺島部会長を初め委員の各先生方におかれましては、大変お忙しい中、また足元の悪い中お集まりをいただきましてまことにありがとうございます。本日の部会は、近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系の基本方針（案）について、ご議論いただきたいと考えております。

近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系につきましては、昨年12月から議論を開始いたしまして、これまで計5回の部会で精力的にご議論をいただいているところでございます。その中では、計12団体の関係自治体や業界団体の皆様方からヒアリングを実施させていただきました。本日は、ご提案やご意見を踏まえまして、事務局において基本方針（案）を整理させていただきましたので、その内容につきまして忌憚のないご議論をお願いしたいと考えております。

ご案内のとおり、本年4月から首都圏におきましては新たな料金体系がスタートいたしました。都心通過から環状道路への転換、また首都高の短距離利用の増による一般道の渋滞緩和等の効果が着実にあらわれているところでございます。近畿圏につきましては、来年度からの新たな料金体系の導入を目指しまして、本日までにいただいたご意見を踏まえながら、関係者と調整しつつ具体的な検討を進めてまいりたいと考えております。

限られた時間ではございますが、活発なご議論をお願いいたしまして、冒頭の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

【藤井総務課長】 それでは、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思います。上から配席図、議事次第、続きまして、資料1として委員名簿、資料2が自治体意見整理というA3の紙でございます。資料3が基本方針（案）のポイント、資料4、基本方針（案）、

資料5が基本方針（案）の参考資料、資料6がスケジュール、そして参考資料1、意見概要ということでございます。お手元の資料、よろしいでしょうか。

また、本日の部会の議事につきましては、運営規則の第7条1項により公開としております。本日は朝倉委員、小幡委員、小林委員、竹内委員、根本委員、羽藤委員におかれましてはご欠席との連絡をいただいております。本日出席委員の方は、総数15名のうち9名でございますので、定足数を満たしておりますことを報告申し上げます。

それでは、以後の議事の進行を寺島部会長にお願いいたしたいと思っております。

【寺島部会長】 皆さん、ご苦労さまです。それでは、議事を進めさせていただきたいと思っております。本日はこれまでの議論についてと、それから、基本方針（案）に関する議論を、続けて事務局より説明いただき、意見交換をさせていただきたいと思っております。

初めに、これまでの議論についてということで、事務局より説明をお願いいたします。

【伊勢田高速道路課長】 高速道路課長でございます。資料2をごらんください。これまでヒアリングで関係の自治体からいただいた意見につきまして、前回ご提示した構成の骨子案に沿って整理させていただきました。左側から、3月にヒアリングしていただきました兵庫県さん、神戸市さん、そして、4月にヒアリングさせていただきました、一番右側、大阪府さん・大阪市さんという順でまとめております。

まず、兵庫県さんに関しましてですけれども、近畿圏の将来といたしましては、関西3空港、阪神港の機能強化、大阪湾岸道路西伸部等の未整備区間の早期解消を目指し、そして、その下でございますけれども、今後の料金といたしましては、半分程度を目指した有料道路事業の拡大、未整備区間を早期に解消できるような料金設定。具体的には、首都高の新料金を若干上回るような料金水準、長距離利用者に応分の負担を求めたいということでございます。阪神高速の現行2車種区分を5車種区分に見直し、かつ大型車を2.0に据え置く。出資金の繰延返済のご提案、また、料金徴収期限の延長のご提案をいただいております。その他といたしまして、計画を上回る料金収入の活用、ターミナルチャージは1回のみ課金、神戸線から北神戸線への迂回など、同一起終点同一料金等のご提案がありました。

その右でございます。神戸市さんのところでございます。近畿圏の将来といたしましては、陸・海・空の交通結節点として、道路ネットワークの整備によるストック効果の発揮を目指す。神戸市内の多様な料金体系の問題や、貧弱な臨海部東西ネットワークによる渋滞の発生等の課題が挙げられました。今後の料金といたしましては、有料道路事業の枠の

拡大が必要、ミッシングリンク解消までの間、整備と利用のバランスを見つつ、利用しやすい「道路ネットワークを賢く使う料金体系」を導入し、具体的には短区間料金の低減、兵庫県さんと同様に出資金の返還繰延と料金徴収期間の延長の提案がありました。また、北神戸線の活用など、市街地から郊外への交通転換を図るための料金設定の見直しのご提案もありました。

右側でございます、大阪府さん、大阪市さんのご提案でございます。まず、近畿圏の将来像といたしましては、3空港・阪神港のポテンシャルを生かした広域高速道路ネットワークの機能強化を目指す。課題といたしましては、ミッシングリンクが存在し、ネットワークの有効活用ができていない。阪神高速、NEXCO、道路公社路線がネットワークを構成し、多数の料金体系の混在により乗り継ぎの抵抗が大きいと。臨海部に直結する東大阪線、大阪港線等に交通が集中し、慢性的な渋滞が発生しているという課題が挙げられております。今後の料金といたしましては、シームレスな料金体系の実現、受益者負担を基本としたミッシングリンクの解消、国直轄事業と有料道路事業の合併施行方式の事業スキーム、早期整備のため、料金設定や出資金償還繰延、料金徴収期限延長など、国・地方公共団体と利用者による負担により、有料道路事業の枠を拡大し、整備財源を確保したいというご提案がありました。料金水準につきましては、公平かつネットワークを有効活用するシームレスな料金、短距離利用の料金の低減による利用促進。まず、平成29年度からは、第1ステップとして、利用者の急激な負担増を考慮し、激変緩和措置を講じたいというご提案がありました。また、阪神高速の車種区分、現行2車種区分を5車種区分に見直し、また出資金の償還繰り延べ、料金徴収期間の延長のご提案があり、さらにゼロ金利融資の活用、公社路線の高速道路会社との一体化、同一発着同一料金により利用者が経路を選択できるような措置の提案がありました。

2枚目をごらんください。こちら、奈良県さんからのヒアリングの概要でございます。近畿圏の将来といたしましては、地方創生に向けて企業立地に貢献する道路整備は最重要課題と考えており、地域の発展のためには近畿圏環状道路のミッシングリンクの早期解消が必要である。料金の課題といたしましては、大阪～名古屋間を結ぶ3ルートのうち、無料の名阪国道に大型貨物車の交通が集中しており、奈良市内の観光施設の最重要地点である奈良公園、大宮通りを通過しているという点。関西大環状道路において有料と無料が混在し、大和北道路には未事業化区間も存在している。大和北道路が無料となった場合には、名阪国道へのさらなる大型貨物交通の集中が懸念されるとの指摘がありました。今後の料

金につきましては、ドイツのアウトバーンでは大型貨物車への課金が行われており、名阪国道においても通過する大型貨物車に着目した課金など、大阪～名古屋間の最適な交通配分を実現するためのTDMを料金制度化できないか。また、従来の有料投資限度額を前提とした事業スキームではなく、合理的な地方負担となる新しい事業スキームで、早期に近畿圏の大環状道路ネットワーク整備を図るべきではないかというご提案がありました。

資料2の説明は以上でございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

続きまして、基本方針（案）に関する議論でございます。これまでの本部会における委員の皆様、並びに関係団体の皆様からのヒアリング等を踏まえまして、事務局において基本方針（案）を整理しております。各委員の皆様方には、事前に事務局から一定の説明があったかと思いますが、基本方針（案）につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

【伊勢田高速道路課長】 お手元の資料の3と4と5でございます。資料3は、ポイントについて1枚紙でまとめたものでございます。基本方針（案）は全体で3章立てで整理いたしております。

一番上の第1章が「近畿圏の将来像と高速道路を取り巻く環境」、真ん中の第2章が、「近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系」、一番下でございますが、第3章が「今後の高速道路の検討課題」ということで整理をいたしております。

詳しくは、資料4のほうでご説明させていただきます。表紙をめくっていただきまして、まず1ページ目から、できるだけ簡潔にご説明させていただきます。はじめに、本部会では、高速道路ネットワークの効果的・効率的な利用に向けて、平成27年7月の『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」』の中間答申において、道路をより賢く使うための取組み、首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系について、方向性を示したところである。これを受け、首都圏において平成28年4月に新たな高速道路料金を導入したところである。その結果、都心通過から外側の環状道路へ交通が転換することで都心部の渋滞緩和が見られるなど、これまでに高速道路を賢く使う観点で一定の効果を確認している。近畿圏においても、高速道路を賢く使う観点で、その料金体系について地域固有の課題等を踏まえながら議論を進める必要があると認識しており、関係団体へのヒアリング等を通じてさまざまなご意見をいただいた上で、本部会として近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系の基本方針（案）としてとりまとめたものである。資料の5ですけれども、

1 ページもあわせてごらんください。第1章でございます。近畿圏の将来像と高速道路を取り巻く環境。(1) 近畿圏の役割・機能と現状。近畿圏は、古くから政治、経済、文化や国際交流の中心的役割を担うとともに、産業、研究機能、観光資源等の諸機能が集積するなど、我が国で有数の大都市圏を形成している。近畿圏は、アジアのゲートウェイとしての役割を果たし、特に、近年、アジアからの訪日外国人が大幅に増加しているところである。交通ネットワークについては、高速道路網に加えて、新幹線、関西国際空港・大阪国際空港・神戸空港の3空港、阪神港といった交通の大動脈と拠点が集中している。特に、3つの空港を有する我が国で唯一の地域である。都市圏として潜在的に高いポテンシャルを有するが、大阪、神戸周辺で慢性的に渋滞が発生するなど、物流、観光、交流等の阻害要因等があることから、これらの高いポテンシャルを十分に生かし切れているとはいえない。

2 ページをお願いします。(2) 近畿圏の将来像とその戦略。参考資料は2ページ目でございます。近畿圏はアジアのゲートウェイを担い、我が国の成長エンジンとなる圏域として、我が国の経済の中核として成長することが期待されている。日本の歴史・伝統文化が集積し、世界を魅了し続ける圏域として、外国人旅行者が訪れる国際的な文化交流の中心的役割が期待されている。知的創造・交流、高度人材育成、日本文化発信、アジアの諸課題解決に取り組むため、国内外のネットワーク機能の強化を図る必要がある。また、近畿圏は首都圏、中京圏とともにそれぞれの個性を発揮しつつ、リニア中央新幹線により、三大都市圏が一体化した「スーパー・メガリージョン」の形成を推進し、複眼型の巨大都市圏域の一翼を担う必要がある。関西経済連合会が公表した関西広域観光戦略では、2020年の訪日外国人旅行者数は800万人、訪日外国人消費額1兆円を目標設定しており、インバウンドの受け入れ体制を整える必要がある。

(3) 近畿圏において高速道路に求められるもの。お手元の資料は3ページ目でございます。この際、我が国の経済成長につなげていくためには、日本海側との連携強化を図ることや、交通インフラの集積という近畿圏の優位性を十分に生かすために、高速道路ネットワークが新幹線、3つの空港、港湾との連携を強化することが重要である。また、近畿圏を支える高速道路ネットワークについて、物流、観光、交流等の大きな阻害要因を除去し、円滑で快適な交通を確保するために、大阪湾岸部と内陸部・神戸市内の湾岸部など、必要なネットワークの充実を早急に図るべきである。

3 ページをお願いします。第2章でございます。近畿圏の高速道路を賢く使うための料

金体系。首都圏の高速道路については、平成28年4月に首都圏の新たな高速道路料金を導入し、一定の効果を確認したところである。近畿圏についても、整備の経緯などにより、その料金については結果として路線ごとに決定された管理主体や料金体系を寄せ集めてつなぎ合わせたものとなっており、道路ネットワークを賢く使うような料金体系にはなっていない。お手元の資料6ページから7ページをご参考をお願いします。加えて、例えば、大阪都心部への流入交通の経路選択に偏りが発生するなど、特定の箇所に過度な交通集中が発生しており、高速道路を賢く使うための前提となるネットワーク構築が不十分という課題がある。このため、近畿圏の交通流動の特性を十分に踏まえつつ、今後のネットワーク充実のための財源の確保も念頭に、抜本的な見直しにより賢く使うための料金体系へと変革すべきである。この考え方により、近畿圏の料金体系について以下の通りとりまとめた。

(1) 現行の料金体系の課題。参考資料の8ページから10ページでございます。近畿圏（京阪神を想定）の現行の料金体系においては、首都圏と同様に、料金者が既存の道路ネットワークを賢く使うことは困難であるという課題が顕在化している。具体的には、整備の経緯の違い等から、料金水準や車種区分が路線や区間によって異なるとともに、特に近畿圏においては、均一料金区間と対距離料金区間の混在が顕著であるなど、利用者によってわかりにくく、使いにくい。

資料11ページ目でございます。限られた財源の中で、ネットワークの早期整備を図る観点から、さまざまな整備手法を組み合わせてきたため、高速道路として一体的なネットワークを形成している路線において、管理主体として高速道路会社と地方道路公社が混在している。この結果、料金水準等の相違による料金のわかりにくさ、ターミナルチャージ等による割高感、本線料金所など継ぎ目の存在による快適性の阻害に加えて、管理面での非効率などの課題が発生している。首都圏と異なり、都心部の通過交通が少ないものの、料金体系等の課題に加えて、複数の経路選択が課題となるネットワーク整備が不十分であることもあり、大阪都心部への流入交通のルート選択等に偏りが発生し、これにより特定の箇所に過度な交通集中を招いている。

4ページ目をお願いします。参考資料は12ページ目でございます。高速道路を賢く使うための前提となるネットワーク整備に向けては、その財源の確保が課題である。とりわけ、地域から有料道路事業拡大の要望があるが、現在の料金水準では受益者負担による追加的な整備財源を捻出できない状況にある。

(2) 今後の料金体系のあり方。1) 基本的な考え方。中間答申において、高速道路を賢く使うための合理的な料金体系の理念として、料金の賢い3原則を整理した。①利用度合いに応じた公平な料金体系、②管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系、③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系。この3原則は、首都圏の新たな料金の見直しにおいて適用され、利用者等に幅広く理解されたところであり、首都圏以外の他の地域においても高速道路を賢く使う上で共通の理念として考えられる。近畿圏においても、この理念を基本として新しい料金体系を確立することが必要である。この理念の適用に当たっては、地域によっては実情が異なる高速道路の整備の必要性や緊急性を反映していくことが重要である。特に近畿圏においては、現在の交通状況等を踏まえると、高速道路を賢く使う上で必要なネットワークの充実と、賢く使うための合理的な料金体系の整理との両立を図ることが重要である。また、高速道路として一体的なネットワークを形成している路線における管理主体の整理においても、特段の対応が必要である。

2) 実現に向けた取組。料金の賢い3原則に沿って、以下の3つの取り組みを進めることが重要である。お手元の参考資料、13ページ目でございます。①料金体系の整理・統一。公平な料金体系を実現するため、料金水準や車種区分について、対距離制を基本としつつ、近畿圏における統一を図るべきである。これに伴い、現行の均一料金区間や、阪神高速等を含めて見直す必要がある。具体的料金水準については、公平性や交通状況等を考慮し、大都市近郊区間における現行の料金水準を参考に、高速道路会社の経営努力も促しつつ、債務の確実な償還の視点に加え、ネットワークの充実に必要な財源確保の観点を踏まえ検討を進める。整備に必要な財源確保のため、利用者に追加的な一定の料金負担を求めると、一層の受益者負担の考え方を反映することが有効である。追加的な料金負担をできるだけ軽減する観点から、合理的なさまざまな工夫をすることが必要である。なお、料金負担の検討に当たっては、地域の合意形成を担う地元自治体の提案を尊重することが妥当である。さまざまな工夫としては、ヒアリングを通じて得られた提案を踏まえ、以下の対応を検討する。a. 出資金の償還時期の見直しについては、中間答申において既に指摘したところであるが、出資者の理解を得つつ、更新事業に関する債務を含め有利子債務を先に償還し、出資金をその後で償還することにより、全体として利息の発生を抑え、新規整備にかかる追加的な料金負担を軽減することを検討する。b. 平成62年までの料金収入を現行の建設債務の償還に充てる償還計画としているが、受益のある世代間の公平な負担や、追加的な料金負担の軽減の観点から、現行の建設分とは別の新規建設の債務償還

のために、料金徴収期限までの追加的な料金負担分を活用することを検討する。c. 確実な債務償還を前提として、低金利などの条件が整う場合において、その追加的な料金負担を引き下げるなどの努力を継続的に実施することを検討する。

6 ページをお願いします。②管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現。参考資料は16 ページ目でございます。高速道路会社と一体的なネットワークを形成している路線で、地方道路公社等の管理となっている区間は、合理的・効率的な管理を行う観点から、地方の意向も確認しつつ、高速道路会社での一元的な管理を検討すべきである。また、管理主体が異なる高速道路をまたいで利用する際に課されるターミナルチャージについて、走行距離に応じた料金に振り替えるなど、債務の確実な償還の観点も考慮しつつ、1 回の利用に対して1 回分のみ課すべきである。加えて、異なる管理主体や料金体系間の継ぎ目においてシームレスな利用を実現し、安全性、快適性を向上させるため、まずは都市高速道路の旧料金圏の継ぎ目に位置する本線料金所から、撤去を進めるべきである。お手元資料17 ページ目をごらんください。近畿圏においては、都心部の通過交通は少ないものの、ネットワーク整備の課題と相俟って、例えば大阪都心部への流入交通の経路選択等に偏りが発生し、これにより特定の箇所に過度な交通集中を招いていること等を踏まえ、都心部への分散流入等に関して、料金面で不利とならないよう、交通分散の観点から、いかなる経路を選択しても料金を等しくするような対応をすべきである。

③戦略的な料金体系。参考資料の18 ページ目でございます。料金体系の整理・統一や管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金を導入した上で、さらに今後整備するネットワークが完成した後は、対象となる路線や時間帯などを区切り、以下のような戦略的な料金施策を実施することが必要である。経路別の混雑状況に応じた料金施策。今後整備するネットワークが完成すると、大阪都心部を環状で取り囲むネットワークや、神戸都心部を迂回するネットワークが形成される。これらの環状道路等のネットワークを活用し、大阪都心部及び神戸都心部への流入や通過について、交通需要の偏在を防ぐとともに、都心部の環境改善を図るため、最適な交通流動を目指して経路別の混雑状況に応じた料金を導入すべきである。具体的には、平成29年度からの新たな料金体系の導入以降順次、その交通に与える影響を検証する。

7 ページ目をお願いします。その後、検証結果等を踏まえ、大阪都心部及び神戸都心部への流入・通過について、経路別の料金に一定の料金差を設けるなどを開始する。将来的には、混雑状況に応じて一定時間ごとに変動する機動的な料金を目指すべきである。利用

者が容易に経路を判断できるよう、料金体系はシンプルなものとし、必要な情報を適切に提供することが重要である。高速道路の外にある休憩施設等を利用するために、一定時間内に一時退出した場合は、利用者の負担が増えないような料金体系を構築すべきである。

(3) 料金体系の確立に当たっての留意事項。当面、平成29年度からの導入を目指す。地方道路公社等の高速道路会社での一元管理の実施や、建設中の大和川線及び今後整備を行う路線の進展にあわせて、料金体系の確立に向けたロードマップを明らかにした上で、導入を進めるべきである。29年度からの導入に当たっては、均一料金区間や阪神高速等における長距離利用料金の見直し、ターミナルチャージ廃止分の振りかえなどの料金体系の大幅を見直しにより、国民生活や経済活動に大きな影響が生じることが懸念される場合には、ネットワーク整備等の進展に合わせて、段階的な見直しや負担増に対する一時的な割引を実施するなど、激変緩和措置の導入が必要である。新たな料金体系の導入に当たっては、広く利用者へ周知が図られるよう努力することが重要である。料金体系の整理・統一に当たっては、割引等は政策目的を見きわめつつ見直すことが必要である。

8ページ目をお願いします。大規模更新・修繕の事業実施に伴う交通への影響を軽減するため、ネットワーク整備や料金体系について検討を進めるべきである。新たな料金体系の効果や周辺道路等への影響を判断するため、道路ネットワーク全体が最新データによる定量的な分析により、定期的に評価を行うことが必要であり、戦略的な料金体系の導入に当たっては、効果の程度や評価方法等について事前の十分な検討が必要である。高速道路ネットワーク全体を最大限活用するためには、高速道路会社相互の連携を図りつつ、高速道路会社の積極的な取り組みを最大限引き出すことが重要であり、高速道路会社に対して賢い利用を促進させようとするインセンティブを与えることが重要である。京都縦貫自動車道など、日本海側と太平洋側との連携も視野に入れるとともに、京奈和自動車道など、関西全体を広域的に俯瞰して検討を進める必要がある。

9ページ目をお願いします。第3章でございます。今後の高速道路の検討課題。全国の高速道路において、以下の課題に取り組む。

(1) 利用者視点での整理。中京圏の料金体系についても、ネットワーク整備の進展に合わせて、地域固有の課題について整備した上で議論を進めることが必要である。また、引き続き、料金の低減に向けた努力を払うべきである。整備の経緯から料金を徴収している区間と徴収していない区間が混在している路線など、利用者負担のあり方について検討が必要な路線については、諸外国の事例も参考にしつつ、有料・無料の整理を引き続き精

力的に検討すべきである。

ダブル連結トラックの導入による省人化や、SA/P A等の駐車場の事前予約システムの導入等によるドライバーの労働環境改善など、トラック輸送の生産性を高めるための取り組みを進める。高速道路と港湾・空港や物流施設等の直結やSA/P Aを活用した高速バスの乗り継ぎ拠点の取り組みや、高速道路のナンバリング、SA/P Aの魅力や使いやすさの向上に努めるなど、訪日外国人旅行客の受け入れ環境整備などの取り組みを進めるべきである。効果的な渋滞ピンポイント対策を実施すべきである。今後のネットワークのあり方について、地域活用や観光振興・緊急輸送道路などの防災機能の強化等の観点も踏まえ、道路網の再編を含め検討すべきである。

10ページ目をお願いします。特に、全国的かつ根幹的な幹線道路ネットワークを構成している高速道路や都市高速道路については、一体的かつ安定的にその機能を発揮できるよう、道路の位置づけ等を整備すべきであるとしています。

(2) 維持管理・更新。今後の維持修繕・更新に係る財源の確保については、更新事業の進捗も踏まえつつ、償還満了後の料金徴収や大型車対距離課金の導入などについて、引き続き精力的に検討すべきである。

(3) 高速道路の安全対策。暫定2車線区間における対策や、逆走事故に係る対策をはじめとして、高速道路の総合的な安全対策について、最新のデータを踏まえ、取りまとめるべきである。特に、暫定2車線区間については、効果的な安全対策を実施する必要がある。逆走防止については、自動運転技術と連携を図ることにより、高速道路の安全性をより一層高めていくことが重要である。特に自動運転については、道路側から支援のあり方についても検討すべきである。

(4) ETCの普及促進・義務化等。ETCによる料金支払いの義務化に向けた検討を引き続き進めるべきである。ETC 2.0の早期普及については、多様な利用者が2.0のメリットを実感できる魅力的なサービスを展開することが必要である。

11ページ目をお願いします。日々進化を遂げるIT技術を積極的に取り込むための仕組みを強化するとともに、2.0自身のデータ精度やリアルタイム性を向上させることにより、自動運転も見据えながら、さらなるサービスの可能性を広げる取り組みもあわせて講じる必要がある。企画割引を高速道路会社の創意工夫を生かして柔軟に運用し、積極的に取り組んでいく必要がある。また、交通状況に合わせて割引・割増を行うなど、柔軟な運用についても検討する必要がある。

最後に、あとがきでございます。本部会では、近畿圏の料金体系について、関係団体へのヒアリング等を通じて、さまざまなご意見をいただいた上で、本基本方針（案）を取りまとめるに至った。引き続き、地域等の意見を聞きつつ検討を進めるべきである。さらに、重要な課題について、さらなる技術の探究と議論を行い、積極的に検討を進めていくものである。

続きまして、資料の6でございます。最後に、今後の近畿圏のスケジュール（案）についてご説明を申し上げます。本日、9月13日、国土幹線道路部会で基本方針の案をご検討いただいております。その後でございますけれども、地元で具体的な議論が行われ、その結果も踏まえて、新たな料金の具体的な内容を取りまとめたいと考えております。その後、阪神高速の場合は出資団体である自治体の議会の議決、自治体の同意を経て事業を許可という手続となります。現在のところ、平成29年度のスタートを目標に、新たな料金の導入を進めてまいりたいと考えております。

以上で説明を終わらせていただきます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。この部会では、首都圏の体系を組み込んで、今般こういう形で近畿圏について踏み込んだ方針案を出しているわけです。ただいまの説明に関しまして、感想を含めても構いませんので、ご意見、ご質問等あれば、よろしくお願ひしたいと思います。いかがでしょうか。

どうぞ。

【天野委員】 このたびは、大変きちんとしたと私が言うのも失礼ですが、基本方針（案）、まとめていただきまして大変ありがとうございました。私からは意見というよりも、感想というか、要望のようなことを1点、申し上げさせていただきたいと思います。基本方針（案）の4ページの下の方のパラですけれども、29行目から30行目にかけて、料金の賢い3原則が、先般の首都圏の料金の見直しにおいて適用されて、利用者等に幅広く理解されたとあります。

また、この基本方針（案）の7ページ目の35行から37行目にかけては、この近畿圏における新しい料金体系導入に当たって、変更点について、広く利用者への周知を図られるよう努力するということが書かれております。これは、そのとおりで私は思っております。さらに、こうした賢く道路を使う3原則の重要性、これに加えて、基本方針（案）の9ページ目以降の高速道路を取り巻くさまざまな課題についても、こういった3原則、さらにこういった課題があるということについて、この動きにさらに幅広く国民の方、利

ユーザーの方にしっかりと国、自治体、道路会社等が理解を求めていく必要性、こういった理解を広く求めていく必要性についても、どこかこの方針（案）の中で指摘できないかと思いました。

基本方針に盛り込むには、若干筋が違う話かもしれないんですけども、あくまで検討が可能であればということで、要望というか、感想に近いような形でございます。以上です。

【寺島部会長】 いかがでしょうか、その他。どうぞ。

【石田委員】 短期間の間に立派な基本方針（案）をまとめていただきまして、ありがとうございます。ほとんど合意でございます。ただ、こうしたほうがもうちょっとよくなるのではないかなという点を幾つか申し上げたいと思いますので、参考にさせていただければと思います。

まず1ページでございます。11行目に、首都圏の新しい料金体系の効果が、渋滞緩和が見られるなどと書いてあるんですけども、もうちょっと定時性とか、速達性とか渋滞緩和の反射効果なんでしょうけれども、もうちょっと具体的に書いておいたほうがいいなと思いました。できれば事故とか環境なんていうところまで、きちとしたエビデンスがあれば書いていただければと思います。

ここまでできておりますので、細かい文言の話が中心になりますけれども、3ページ目の2.のタイトルが料金体系で、これは我々の基本方針でございますが、首都圏と違うのは、管理主体が複雑であって、そういう難しさもあるという認識をもうちょっと強くここで示しておいたほうがいいのかなと思いました。下の30行とか、その辺には書いてありますけれども、やっぱりその難しさというのがあるのかなと思いました。

3点目でございます。これこそほんとうに小さな話なんですけれども、先ほど天野委員がおっしゃったように、4ページの30行目に、利用者等に幅広く理解されたところでありということだと思うんですけども、無限定で使っていいのかなという気がいたします。これから、やっぱり近畿圏の問題とか全国の問題がありますので、どういう言い方がいいんでしょうか。首都圏においてはとか、そんなふうな、ある種限定的であるということをやちゃんとわきまえていて、これからもきちんと理解をお願いする行為、活動はきちんとやっていますということをやっておいたほうがいいのかなと思いました。

6ページの10行目に、1回の利用に対して1回分のみ課すべきであるということなんですけれども、いずれ問題になってこようと思うんですけども、これから高速道路と地

域連携の問題ということ考えた場合に、1回の定義が問題になってくるのかなど。途中でいろいろなところに立ち寄っていただいて地域を楽しんでいくことも含めて、1回というふうを考えるような柔軟性が必要なのではないかなと思いました。

それと、多くてすみません、7ページ目の5行目、6行目なんですけれども、後ろの9ページの今後の課題にETC2.0義務化も含めて積極的に推進すると書いてあるので、いいのしょうけれども、ICTの普及状況を踏まえながらぼちぼちやっていきますよというよりは、もうちょっとアグレッシブでもいいのかなと思いました。

それと、このいい地図をお配りいただいているのですが、2ページの35行目に、大阪湾岸部と内陸部、神戸市内の湾岸部など、ミッシングリンクの記述があります。見ていますと、第二阪奈道路と、大和道路とか南阪奈道路、この辺、どうするんだろうかと。やっぱり何か見ていると、紀淡海峡道路というのも何か気になったりするんで、その辺、どう考えていくんだろうかなということも課題かなという気がいたしました。

長くなって恐縮です。以上です。

【寺島部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

どうぞ、山下さん。

【山下委員】 どうもありがとうございます。関西の地元の自治体の意見、ほとんど反映しているというところもあって、これで関西でのミッシングリンクの解消というか、ネットワーク整備が進むということであれば結構だなと思っています。ただ、1つは、やはり関西の人の人柄というところもあります。料金には、皆さん、結構シビアなところがあるので、それこそ利用者の理解を求めるところの取り組みはしっかりやっていただきたいなということが1つ。

2つ目が、石田委員からも指摘がありましたけれども、こういう形で3原則を踏まえながらも、ネットワーク整備のための財源調達に配慮していくというときの必要なネットワークの範囲というのどこまでを指すんだろうか。あるいは、どういう路線というのをとりあえずイメージして、この枠組みで行くんだろうか。そのあたりは、この基本方針では具体的に盛り込むことは難しいのだらうと思いますし、それは、むしろ今後関係するところとの調整ということかもしれません。そのあたりを注意していただきたいなと。広げようとするれば、いくらでも新しい路線が当たってってしまうのですが、そういうことではまた困るというところもあります。しかし、逆に、必要なものが盛り込まれないというのでも困るというところで、この2ページの35行、36行目のあたりというところ

は、こういう書き方しかないのだろうと思うということの理解をした上で、今後、慎重な対応というのを検討していただければなと思うところです。以上です。

【寺島部会長】 ありがとうございます。では、どうぞ。

【家田委員】 よろしいですか。感想1つと、それから文字面の細かい点を幾つか申し上げようと思います。感想からいくと、3つの原則というのは、首都圏にとどまらず当面の極めて重要な基本原則としたところに今回の答申の非常に大きな成果があると思います。しかも、それがいかにも学者が考えそうな小難しい理屈じゃなくて、誰だって理解できる、普通の常識に基づいたものになっているところが非常に大きな売りだと思います。そういう意味で高く評価します。

これは書いていないんですが、あえて感想をもう一つ言うと、この3つの原則の実はずっと手前に、もっとベーシックな原則があって、それはかかるものはかかるということと、使ったやつが払うべきだと。これもまた当たり前中の当たり前なんですが、それはあえて書く必要もないので書いていない、そういう理解をしているところでございます。

あと、細かい点だけ幾つか申し上げます。1ページの32行のところに、近畿圏は3つの空港を有する我が国で唯一の地域なただけけれども、北海道というのは3つどころじゃなくて、いっぱいあるのでね。これは、だから、我が国で唯一の大都市圏であるという、「大都市圏」という言い方に変えたほうがいいのではないかと。もちろん、マイナーな話です。

それから、4ページで、30行目のところに、この3原則に関して、利用者等に幅広く理解されたところであるということになっているんだけど、これ完全に過去完了的な感じですね。だからこれは、されてきたところであるとか、されつつあるとか、ちょっとモディファイしたほうがいいんじゃないかなという、語感の問題ですが感じます。

9ページ、これもみんな文言ですけれども、22行のところで、ダブル連結トラック導入による省人化というんだけど、こういう用語を使うかな。僕の用語だと、省力化ではないかと思うんだけど。人まで省くのかと。人が減るといっただけだと思うんですけども。これはご検討ください。

それから、下のほうの35行目以下くらいのところで、渋滞ピンポイント対策のことが書いてあって、これはもちろんそれで結構なただけけれども、もう一つ言いたいのは、渋滞のときに、渋滞の情報をできるだけ効果的、適切に利用者に提供して、一般道も含めた合理的なルート選択をしてもらうように促進すべきであると。こういうことをこのところに紛れ込ませてもらいたい。具体例を言うとなんなんですけれども、例えば1つ、渋滞5

キロとか言われても、自然渋滞的な渋滞と、それから事故渋滞というのではとんでもない雲泥の違いですね。でも、事故渋滞という言葉は私の知る限りあまり表現に出てこないし、わからないんだね。だから、突入すると動かないとかあるでしょう、例えばですが。そのところ、ぜひここに入れてもらいたい。

それから、10ページ、最後ですけれども、(2)で維持管理・更新のところ、いわゆる維持管理・更新料金、有料ということが書いてあると思うんです。ここに今後の維持、修繕、更新にかかわるといことなんだけれども、これはもちろんそのとおりのことだけれども、そこに加えて、やっぱり社会の進展と技術の進歩によってあらゆるものはちょっとずつ改良していくわけですよ。これは何もこの10年、20年だけの話じゃなくて、過去何百年、何千年とずっと人類はそうやってきたのであって、単に維持、修繕、更新というところでとどまっているのは、エンジニアリングマインドとは思えない。したがって、この維持、修繕、更新及び技術や社会の進展に伴う改良とか何か入れていただきたい。これは希望でございます。以上、申し上げました。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

あと、いかがでしょうか。太田さん、どうぞ。

【太田委員】 どうもありがとうございます。初めスケジュールを見せていただいたときに、今日は基本方針(案)の(案)が取れるのかなと思っていたものですから、修文の提案は控えるべきと思っていましたが、そうではないらしいので、少し申し上げたいと思います。

2点申し上げます。基本的に私としては修文していただきたいというわけではないのですが、感想といいますか、今後のことを含めて含意を話させていただきたいと思います。先ほどから注目を浴びております、4ページ目のところの29行目からの「この3原則は」というところです。「理解」なのか、私はもしかしたら「受容」なのか。受け入れるというか、受け入れられたという意味の「受容」が適切ではなのかなという気もいたしております。受容されているのか、されつつあるのか、いろいろと検討していただけたらと思います。

1つ、私としてはお願いしたいのですが、最後のところで「共通の理念と考えられる」というのを、「共通の理念である」と断定していただきたいと思います。これは、私たちの考え方として、これは共通の理念であるというように断定していただきたい。なぜそう考えるかといいますと、実は今回は首都圏の話と阪神の話、大阪の話、若干違うところがあ

る。それは管理主体を飛び越えてやろうとしている。この前はNEXCOと首都高だけであったので、あまりそう大きな問題にはならなかったが、今回はそれを飛び越えて、債務をプールする、料金をプールするということに踏み込もうとしている。そこは非常に重要だと思っています。首都高とNEXCOの場合はそこまで行っていなかったわけで、そこは大きな転換になっていると考えられるので、こここのところを断定していただきたい。それはどういう意味なのかといいますと、従来から路線間内部補助は非常に強い批判を浴びていた。浴びていた理由というのは、どうも、儲かっている路線の収入で不採算なところをつくっているのではないかという整備計画に対する不信があった。実はそれがほぼ払拭されているし、関西圏の場合はミッシングリンクをつなぐのだと。それは新たな必要な投資なのだ。その新たな投資の財源をいろいろな形、ほかのところにも負担してもらって、つまり内部補助でもやろう、それを受容しようということで一歩進んでいるわけです。

先ほどから山下先生等々からもご議論が出ていましたけれども、適切なネットワークの範囲を確定させ適切な整備を行う。適切な整備を私たちは行います。したがって、路線別償還というようなものを超えて、管理主体も超えて、料金のプール、及び費用のプールをするということまで今回行きますという意味が非常に大きいわけです。これがほんとうの意味の整備重視から利用重視への転換なわけです。そこを今回意味しているということなので、少し強く書いていただきたいなと思いました。ですけれども、文言についてはあまりこだわりません、含意を申し上げたいと思っただけです。

もう一点は9ページのところです。それに関連することなのですが、9ページは将来の高速道路の利用者負担のあり方の14行目のところから始まっているところです。有料、無料の整理を引き続き行うということです。特に関西圏だと名阪国道の問題が大きいし、奈良県のほうの今後できていく高速道路の問題があると思います。これにつきましては、優先課題として早目に取り組んでいただきたい。そういうことを思っておりますので、次の幹線道路部会等々でこの有料道路の議論をするときには、タイムスケジュールとしてこの問題についてどのくらいまでに結論を得る方向で議論するのかということ、提示していただければいいかなと思います。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。その他。

どうぞ、児玉さん。

【児玉委員】 どうもご苦労さまでした。私も関西に住んでいたことがありまして、関西にいて、何となく首都圏に比べて基盤整備がおくれているという認識を持っている人、

かなり多いと思うんです。高速道路を賢く使うということで、こういった形で方策が進められて、関西の人たちがこういうことで利益を享受するという方向に進めばいいと思います。その点で、先ほど太田先生がおっしゃっていたように、地域が個別の路線ではなくて、連携して全体でまとめていこうという考え方、これをほんとうに強調すべきだと思います。

それと、もう一つ、今後の点なんですけれども、この中の省力化だの何だのといろいろ書いてあるんですけれども、高速道路を賢く使うことによって、働き方の多様化というのが国家的な課題になっていますから、そういった文言をどこかに入れるというのも必要ではないかと思います。

【寺島部会長】 ありがとうございます。その他、ありますか。いいですか。

それでは、僕のほうからちょっと発言させてもらいます。まず、感想というか、今年の夏の経験の中から、ちょっとした気づきがあったことから発言します。南ドイツ、バイエルンに行ったんです。インダストリー4.0、米国においてはI o Tなんて言われている、新しいI C T技術の産業への活用みたいなところに関心を持って踏み込んできたんですけれども。思いがけないいろいろな人との出会いもあるんですが、この秋に日本の高速道路をツアーを組んで見に行くんだという人たちと出くわしたんです。どういう関心を持っているんだろうかという、まさにインダストリー4.0的なネットワーク型の産業の効率化のために、日本の高速道路に興味があるんだと。例えば道の駅なんかをよく研究していて、どの道の駅を見学するのがいいかなんてというような話が話題になっていて、なるほど、そういう関心を持っているんだなという印象が非常に強かったんですけれども。

そこで1点目です。この報告書において、その問題意識ももちろん出ているんですけれども、多分2年後、実際に近畿圏にこういう体系が導入されてくるようなことになるまでの間に、ものすごい勢いでI C T革命のインパクトが道路行政に来るだろうなというのが僕の予感です。まさに道路におけるI o T革命というか、情報技術基盤、例えばここではE T C義務化的な議論を我々も積み上げていましたけれども、もっとビッグデータの活用とか、道路の効率的な管理に向けてビッグデータの的な世界がぐっと踏み込んでくるという問題意識、それから、さらに上を走る自動車が急速に、誇張する気はないんですけれども、自動運転化していくような流れの中で、それがどういうインパクトが来るのかということを見界に入れておく必要があるなというのが強くこの夏印象づけられたので。ですから、この中にも十分出ていますけれども、この先のことを考えるなら、この要素だけは重点的な視界に入れておく事項としてホールドしておくべきだというのが、まず1点です。

2つ目が、関西圏に入っていくんですが、リニアインパクトという表現ですけれども、国交省もメガリージョンのリニア導入というやつが11年後に東京-名古屋が40分、関西が8年前倒しにするという方向感の中で、この要素がすごく重くなってくる。例えば関西について言えば、先ほど家田先生も指摘されていたんですが、この図で言う三重から奈良を突き抜けて大阪に向かう路線がやがて組上に乗ってくるんだろーと思いますけれども、それを視界に入れたときに道路体系というものがどうなるのかです。つまり、中間駅と道との相関というのがこれからのあれにとってすごく重要になると。当面、今日は関西を議論していますが、相当急がなければいけないのが、11年後にリアライズしてくる名古屋までの路線の中の中間駅です。神奈川県橋本のところの相模原と、甲府と、南信の飯田と、中津川と、高速道路との相関というのは、その後の交通体系にとってすごく重要になってくるので、それをどういうふうに道に力を入れるのか。それから、さらに既にタイムテーブルが前倒しになってきている関西圏のリニアについて、京都、奈良、大阪、このトライアングルでリニアを視界に入れるときに、どういうふうに視界に入れるのかということ、必ず重要になってくるのではないかなと思います。

それから3点目が、産業構造というか、産業基盤の活性化と道路が相関していなければしょうがないわけですけれども、関西は我々の説明を聞いてヒアリングをしたときも、インバウンドにもものすごく力を入れて、関西経済の活性化、観光、ツーリズムにもものすごく力を入れているという印象があるんですけれども、インバウンドの質的な変化、進化。つまり、早い話が、今やってきている爆買い中国人的なイメージではなくて、いよいよアジア圏がパーヘッドGDPが1万ドルを超して1万5千ドルになると、個人旅行の段階に入ってくる。その個人旅行を迎え撃つ観光ということになると、例えばレンタカーシステムみたいな形のもものがものすごく重要になってくる。ただ、インバウンドが大事だよというだけの文言では済まなくなるというか、質的に変わってくるというか。しかも、それを迎え撃つていかないと、例えば道だけではなくて、宿泊、レンタカーシステム、道路というのをやわらかくつなぎ合わせた構想力みたいなものが非常に重要になってくるのではないかなという気がします。いずれにしても、僕はこの素案は、もちろんこの方向感で共有しているわけですけれども、そういった次のステップの中で視界に入れておかなきゃいけないことを報告書の中にも一部におわせておく必要があるのではないかなということだけ、発言しておきます。

その他、ご発言がなければ、事務局のほうから、何か今の質疑に関してありますか。

【伊勢田高速道路課長】 ありがとうございます。2つありまして、1つは、この3原則につきまして、特に4ページにご意見をいただきましたけれども、理解されたというところは、確かに私どもとして少し思い込みがあるのかもしれませんが、さらに引き続き、首都圏以外の方、もちろん首都圏の方にも、この料金の3原則、公平、シンプル、シームレス、最適化というようなことを国土交通省、高速道路会社、さらに一生懸命PR、広報していくということを少ししっかりと書き込まなければいけないのではないかと考えております。

また、今回の近畿圏の料金につきましても、先ほどスケジュールのほうでご説明しましたけれども、この後、この基本方針をキックオフに関西、地元のほうで広くご議論をしたいと自治体の方からも伺っております。私どもも積極的にそういうところに参画をして、どのような具体的な料金となっていくのかにつきまして、一緒にPR、広報をしていきたいと考えております。

大きなところは以上でございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございます。私の方で聞いていて、特に大きな修正にかかわる意見というのはなかったように思いますけれども、表現ぶりを含めて、もう一度きちっと見ていただいて、私と家田部会長代理との間で再度確認をさせていただいた上で、必要に応じた修正を加えるということで、皆さんのご了解をいただいて、今日の段階ではおさめておきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【寺島部会長】 それでは、予定された議事は以上ということで、議事進行は事務局にお返しします。

【藤井総務課長】 長い時間にわたりますご議論、ありがとうございます。本日の内容につきましては、後日、議事録の案を皆様方に送付させていただいてご確認、ご同意をいただいた上で公開をしたいと思っております。

また、近日中に速報版として、簡潔な記事概要をホームページにて公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。ありがとうございます。

— 了 —