

平成29年5月24日

【路政課長】 おはようございます。本日は大変お忙しい中、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。ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会第26回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

開催に当たりまして、道路局長の石川よりご挨拶を申し上げます。

【道路局長】 おはようございます。道路局長の石川でございます。寺島部会長をはじめ、委員の先生方、大変お忙しい中、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。

まず1点ご報告を申し上げます。この国土幹線道路部会におきましてご指導いただきました近畿圏の新たな高速道路料金は、6月3日より開始する予定でございます。今回の新しい料金制度、必要なネットワークの充実と合理的な料金体系の整理の両立を図りつつ、管理主体の整理への対応も実現すること。こういうことを通じまして、近畿圏の交通流動が最適化され、賢く使うことにつながると期待しているものでございます。

まずは高速道路会社と連携をして、円滑な新料金への移行に努めますとともに、新たな料金導入後には、基本方針でもご指摘をいただきましたとおり、効果を十分確認いたしまして、また、先生方のご意見もいただきながら検証してまいりたいと考えておるところでございます。

本日は、もう一つの大きなテーマでございます高速道路の安全・安心についてご議論をいただきたいと考えておるところでございます。昨今、高速道路のネットワークの充実は進展しておりますが、逆走事故や暫定車線における飛び出し事故など、新たな課題が顕在しているところでございます。これに対しまして、高速道路を賢く使う取り組みの一環といたしまして、今後、高速道路の安全・安心や快適性について取り組みの方針をまとめてまいりたいと考えておりまして、関係団体等のヒアリングも実施しつつ、本部会の委員の先生方よりご意見をいただきたいと考えているところでございます。

本日は議論のキックオフといたしまして、安全・安心に係る取り組み状況についてご説明をさせていただきます。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、挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。

【路政課長】 それでは、まず初めに、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思
います。上から配席図、議事次第、それから、資料1として委員名簿、資料2として、近
畿圏の新たな料金について、資料3として、安全・安心等に係る課題・取組状況、資料4
として、今後の検討課題、参考資料1として、社会資本整備審議会国土幹線道路部会にお
けるとりまとめ、それから、参考資料2として、これまでの高速道路の安全5箇年計画、
参考資料3として、高速道路を賢く使う取組、それから、最後にA3横長ですけれども、
高速道路の暫定2車線区間の以上でございます。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いたします。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、運営規則第7条第1項により公開とさせてい
ただきたいと思います。

それから、本日は朝倉委員、井伊委員、石田委員、小林委員、竹内委員、山下委員から
欠席のご連絡をいただいておりますが、本日ご出席の委員の先生方は、委員総数15名の
うち9名となっておりますので、定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

カメラ撮りはここまでとさせていただいておりますので、ご協力をお願いいたします。

それでは、以後の議事の進行を寺島部会長をお願いいたします。よろしくお願ひします。

【寺島部会長】 おはようございます。それでは、議事を進めさせていただきたいと思
います。本日は議題が2つございますが、それぞれ事務局より説明をいただいて、その都
度、委員の皆様からのご意見をいただくという形にしたいと思ひます。

では、まず近畿圏の新たな料金について、事務局より説明をお願いします。

【高速道路課長】 高速道路課長の伊勢田です。資料2をごらんください。国土幹線道
路部会で昨年ご議論していただき、基本方針を取りまとめていただきました近畿圏の新た
な料金について、進捗状況をご報告申し上げます。

概要でございますが、1ページ目をお願いします。料金の賢い3原則。一番上に書いて
ございますけれども、1番目が公平、2番目がシンプルでシームレス、3番目が戦略的
という、この3つの賢い原則がこの首都圏、そして、近畿圏で目指しました原則でござい
ます。このうち戦略的な料金につきましては、ネットワークの幹線網ということでの公平か
つシンプルでシームレスという原則を今回目指したわけでございます。

具体的には2ページ目をお願いいたします。2ページ目、近畿の料金の現状でござい
ますが、左側にありますように、均一料金区間が混在するなど、さまざまな料金が入って
おりました。それを距離に応じた料金ということで、右にありますように、各路線の料金体

系を整理・統一をしたところでございます。

その結果、3ページ目をごらんください。地図で表現をしておりますが、左側が現在の近畿圏の料金体系。色であらわしていますけれども、さまざまな料金体系が混在しておりますけれども、6月3日からは右のように料金水準を整理・統一を図ろうということでございます。

4ページ目をごらんください。近畿圏特有の課題といたしまして、まだネットワークの中にミッシングリンクが残っているという課題がございました。一つが神戸のところの湾岸西伸部14.5キロ、もう一つが大阪の淀川左岸線延伸部8.7キロでございます。この整備につきまして、地元の自治体から強い要請を受けまして、有料道路で賄う事業費を何とかその全体事業費の5割までを賄いたいということで、今回の料金変更の中にそれを盛り込んだわけでございます。

具体的には5ページ目をごらんください。阪神高速料金体系でございますが、初乗りで300円、上限といたしまして1,300円という料金をこの距離に応じていただくということで、先ほど申し上げました建設の事業費を捻出するために上乗せの料金という体系を今回、地元でご提案しているところでございます。

6ページ目でございますけれども、もう一つの課題でございます、車種の区分でございます。阪神高速は2車種区分。全国の高速道路の中でも最後に残っていた車種区分。2車種区分でございますけれども、これを今回、5車種区分に整理・統一をいたします。これで全国の高速道路が5車種の区分で統一されることとなりました。

7ページ目をごらんください。近畿圏のもう一つの課題は、有料の事業主体も混在しているという課題がございました。この地図の下にあります堺泉北、また、南阪奈、いずれも地方道路公社が管理している高速道路でございましたけれども、こちらをNEXCO西日本に移管し、また、京都のところに阪神高速の飛び地のような高速道路がありましたが、こちらをNEXCO西日本及び京都市に移管して、管理主体の統一の整理をすることとしたものでございます。

8ページをごらんください。今回の新料金におきましては、都心部への交通を分散させようというコンセプトもあります。特に大阪都心部に流入する東大阪線という、あの阪神高速の高速道路に交通が集中、Aというルートに交通が集中するわけでございます。これは距離が短いとともに、料金が安いからでありますけれども、これを混雑状況を見ながら、ルートが選択できるように、Aルート、Bルート、Cルートを、Aルートと同じ料金とい

うことも今回導入をしております。

9ページをごらんください。12月26日に具体的な料金を地元で公表いたしまして、その後、2月の各地方議会でご審議をいただいて、順調に議決をいただき、また、地方自治体からの同意を得たところでございます。3月31日に、国から高速道路会社に事業許可を出して、現在、近畿圏ではこの新料金について、新聞広告とかテレビコマーシャルとか横断幕でPRをしているところでございます。6月3日の午前0時からこの新たな料金をスタートする予定となっております、現在のところ順調に推移をしているところでございます。

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。近畿圏については、料金体系の整合性ということと管理主体というのをキーワードにして見直してきて、それがこういう形で、いよいよ6月から実行という段階に来たなということで、ある意味で感慨深いこともあります。その他、この幹線部会で議論してきたことを私の立場で申し上げると、圏央道が外環三道を優先するとやってきていたものが、2月末に成田空港からずっとループのように圏央道がつながったとかですね。一つずつリアリティになってきているなという思いがして、ある種の感慨があるんですけども、まず近畿圏のことにつきまして、今説明ありましたことについて、ご質問あるいはご意見等あったらご発言いただきたいと思いますけど、いかがでしょうか。どうぞ。

【家田委員】 いつもながら、複雑な問題をよくこうやって皆さんが合意できるものをつくってくださると、感心する思いですけど、どうぞご苦労さまでございます。思ったより、ほんとうに円滑にやっていただいて感謝いたします。

1点だけコメントすると、1ページのところに、この料金の賢い3原則が1、2、3と横に並んでいますよね。これはもう実に、自分たちでやりながら言うのもなんですが、よくできていると思うんですが、この①と②が特にこの近畿圏で配慮したところということだと思ってしまうんですけども、実はこの右側の③もこの交通流動最適化というのは、この8ページの都心部への分散流入で、「経路によらない同一料金」というのは、これはもうまさしくそういう戦略的に考えたものだと思うので、この③も今回大いに反映したと解釈してもいいんじゃないかと思いました。

以上、コメントでした。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

それでは、よろしいでしょうか。どうぞ。

【太田委員】 少し前のことを考えると、よくこういうことができたなと思います。地元の皆さんのご理解もいただけたということで大変結構だと思っております。整理しておいていただきたいのは、7ページ目のところで、管理主体の移管が行われました。これはまさに一元管理をして、管理も効率化されますし、利用者側も料金が統一されて使いやすくなるので、大変結構なことだと思っております。

その一方で、債務継承等々の話で、もちろん整合性がとられているわけですし、地元のほうも、負担の増加も含めて理解されているということですが、それをきっちり整理しておいていただきたいと思います。

それと、京都の新十条通りがこれは結局、京都市で引き受けていただく、無料で移管されているということで、後々、全国ネットワークで無料・有料の整理を議論する際に参考になるインプリケーション、あるいはレッスンがあると思いますので、それを整理しておいていただきたいと思います。

今回、1ページ目のところで、今、家田先生からご発言がありましたけれども、3つの基準でうまく整理されているのですけれども、これは今後全国ネットワークのことを考えていく場合に、暫定2車線道路の話に絡んで、後に議論が出るとは思いますけれども、そのサービス水準と料金負担の対応という視点も重要です。今回、近畿圏の話はそれに対して幾つかのインプリケーションがあると思いますので、それも整理をしておいたほうがよいと思います。

【寺島部会長】 ありがとうございました。では、そういうことでとりあえずこの件につきましては説明を受けて、検討、さらに実行段階で検証しながら進むということで進めさせていただきたいと思います。

次の議題、高速道路の安心・安全に関する取り組みについて、事務局より説明をお願いします。

【高速道路課長】 資料3でございます。安全・安心に係る課題・取組状況について、ご説明申し上げます。

1ページ目をごらんください。民営化以降の料金、更新等の主な取り組みの経過をご説明申し上げます。

まず料金関係でございますけれども、平成26年の4月に料金、それまで導入してございましたさまざまな料金割引を再編するとともに、3つの料金水準。全国の料金体系を3つ

の料金水準。地方部、都市部、そして、長大橋梁等という3つの料金水準に整理をいたしました。28年4月に、先ほど申し上げました首都圏、そして、29年6月に近畿圏という、大都市圏の料金体系。都市高速の料金体系を整理したところでございます。

一方、下でございますけれども、更新関係でございますけれども、24年12月の笹子トンネルでの事故を受けまして、償還期間を延長して、大規模な更新事業に着手したというのがこれまでの料金更新に関しての取り組みの状況でございます。

2ページ目をお願いします。2ページ目でございますけれども、これまでの取り組みというところが今ご説明したとおりの料金関係、また、更新関係の取り組み状況でございます。今後残る課題の中で、特に今回テーマとします高速道路の安全対策という関係でございますけれども、大きく4つのテーマ、課題について設定しております。

1つが高速道路ネットワークの整備が進展してきておりまして、間もなく1万2,000キロの開通という状況になってきていると。新しいフェーズに入ってきているということでございます。

2つ目でございますけれども、生産性向上という社会的要請の中で、ビッグデータの活用とか自動運転というような技術革新への対応でございます。

3つ目でございますけれども、まさに安全にかかわる新たな課題といたしまして、逆走車による事故、また、暫定2車線区間における正面衝突の事故。一方で、物流関係の方から寄せられている休憩施設の不足等の課題が新たな課題として出てきております。

4つ目でございますけれども、昨年も熊本地震、また、台風10号での大雨災害ということで、頻発傾向にある災害への対応という、この4つの課題について対応していく必要があるのではと考えております。

詳細につきまして、3ページ目以降で調整官から説明申し上げます。

【高速道路事業調整官】 高速道路課の渡邊でございます。今、紹介のありました4つの視点について説明をさせていただきます。

まず1つ目でございます。3ページ、高速道路ネットワークの整備の進展ということでございます。

4ページ目、お願いいたします。高規格幹線道路でございますが、今年の4月時点で、約1万1,000キロが供用してございます。最近の開通といたしましては、東北では常磐道が27年3月に全線開通。また、新東名でございます御殿場以西が平成28年2月に全通。さらに、地方部ですと東九州道、28年4月に北九州から宮崎市まで直結という形で、

地域にとって重要な高速道路の開通が進んでいるという状況でございます。

次のページをお願いいたします。首都圏でございます。中央環状線、東京外環、圏央道、3環状の整備率が8割ほどに達しているという状況でございます。先ほど寺島部会長からも発言がありました圏央道につきましては、本年2月の茨城県区間の開通によりまして、約9割が開通しているという、そういう状況になってございます。

次のページをお願いいたします。その圏央道でございます。沿線でいろいろな整備効果が報告されております。その一例でございます。例えば沿線の自治体にかなり大型の物流施設の立地が進んでいるといった効果。また、そういった物流施設の企業の方からは、配送時間が短縮されて、非常に生産性も向上しているといった声も寄せられてございます。さらに、そういった施設の従業者数、雇用の増加でありますとか、あとは沿線の自治体の税収の増加といった効果が報告されているところでございます。

次のページをお願いいたします。2つ目の視点でございます。高速道路を取り巻く技術革新／生産性の向上ということでございます。

次のページ、8ページをお願いいたします。国土交通省では、生産性革命という取り組みの一つとしまして、ビッグデータを活用したピンポイント渋滞対策を進めてございます。上段の右にございますように、ETC2.0データを活用いたしまして、きめ細かい区間でその速度低下を把握いたしまして、そういった速度低下の要因となっている箇所に、局所的に付加車線を設置するといった取り組みを、首都圏あるいは中京圏で展開しているところでございます。

さらに、左の下でございます。そういったETC2.0データでございますけれども、現在、物流事業者の車両運行管理の支援ということでございまして、トラックの位置情報ありますとか、急ブレーキ、急ハンドルの場所のヒヤリハットの情報を物流事業者に提供いたしまして、運行管理に活用していただくような実験も展開してございます。さらに、自動運転につきましては、29年度から大規模実証実験を開始すべく、準備を進めているところであります。

また、道路管理におきましては、IT技術を使いまして、補修、補強の効果の確認でありますとか、あるいは除雪におきましては、準天頂衛星を活用しまして、除雪車の位置を高精度の地図とあわせてきめ細かく管理をして、除雪を書き残しがないように、あるいはガードレールに接触しないようにといったような、そういう運転支援についても今後、試行、検証して行っていくという、そういう状況でございます。

次のページをお願いいたします。3つ目の視点、高速道路における新たに顕在化している課題や、その取り組みについて紹介させていただきます。

次のページ、10ページをお願いいたします。高速道路の逆走でございます。左上のグラフにありますように、逆走の発生件数、平成28年度、249件ということでございます。2日に1回以上のペースで発生している。さらに、その下、それが事故につながった件数でございます。事故件数も増加傾向にあるというところでございます。

逆走事故の特徴といたしまして、右上の表でございますけれども、他の事故と比べまして、死傷事故あるいは死亡事故になる割合が総体的に高いという、そういう特徴がございます。また、逆走した運転手の年齢について見ますと、75歳以上の運転者の方が4割を占めているという、そういう状況でございます。

次のページをお願いいたします。逆走に対する対策の取り組み状況でございます。現在、インターチェンジやジャンクション、またはSA・PAの合流部等におきまして、写真にありますように、路面標示でありますとか、あとは逆方向に行かないようなラバーポールの設置でありますとか、こういう物理的あるいは視覚的な対策を進めておりまして、平成29年度中に完了するように取り組みをしているところでございます。

これとあわせまして、民間企業からも新技術を募集いたしまして、そういった新しい技術を用いた逆走対策技術の実用化に向けた検証も進めているところでございます。技術、どのような種類かということが右下にございます。3つの視点がございます。1つは、道路側から、その逆走車両に対して注意喚起をする技術。2つ目、道路側で逆走車両を発見して、その情報を収集する技術。3つ目、車両からカーナビ等でドライバーに対して逆走しているというようなそういう注意喚起をする技術。こういった視点で公募いたしまして、今後、検証していくという、そういうことを取り組んでいるところでございます。

次のページをお願いいたします。次の課題は、高速道路への歩行者、自転車の進入でございます。左上のグラフでございます。平成27年度になりますが、こういった進入が3,800件ということで、平均すると1日10件ぐらいの割合で起きている、そういう状況でございます。

そういった進入でございますが、歩行者の進入が大体半分ぐらいを占めている状況。また、年齢で見ますと、いろんな年齢層にばらついているような状況でございます。具体的な取り組み状況としまして、路面標示でありますとか、ポールを立てるとか、あるいは警告灯、こういったような物理的な対策を実施しているという、そういう状況でございます。

次のページをお願いいたします。暫定2車線の問題でございます。暫定2車線区間、低速車が存在することによって、速度低下を引き起こしたり、あるいは事故や災害で通行止めになるといった課題もありますが、飛び出し事故についてもかなりの件数が発生してございます。

左上の表でございます。暫定2車線区間、有料、無料、それぞれ2,600キロ、約1,700キロございますが、そのうちの約9割がこのラバーポールという形での区分された構造になってございます。これは対向車線への飛び出しを防止できる構造にはなっておりませんので、正面衝突事故が真ん中のグラフにありますように、年間300件程度発生してございます。他の事故と比べまして、死傷事故あるいは死亡事故になる確率が総体的に高いといったような状況です。この暫定2車線でございますが、左下にありますように、供用延長が伸びている状況でございます。現在もまだ当然、事業中の区間があるという状況でございます。

この暫定2車線構造は非常に国際的にもまれな構造ということで、右下のグラフにありますように、その3車線以下の車線の割合は、諸外国に比べまして、日本は非常に高いという、そういう状況になってございます。

次のページをお願いいたします。最近起きた事故の事例でございます。左のほう、常磐道でございます。4月27日に正面衝突事故が発生しています。左下を見ていただきますように、発生箇所が直線区間でございます。こういうところでも飛び出しが発生しているということで、これは不幸にもお亡くなりになられた方が1名いるという、そういう状況でございます。

次のページをお願いいたします。暫定2車線区間の対策ということでございます。1つ目は、付加車線の設置でございます。これについては、以前の部会でもご報告させていただいていると思っておりますけれども、付加車線の設置に当たりまして、ETC2.0データを活用しまして、きめ細かく速度低下をしている区間を特定し、そういった区間に対して付加車線、追い越し車線を設置するといったような対策を講じております。

現在、左のフローの中にありますように、試行箇所ということで、4つの路線を選定いたしまして、整備を進めていき、供用後の効果検証等を行っていくという予定としております。

次のページをお願いいたします。正面衝突事故の防止のための新たな取り組みといたしまして、現在、ワイヤロープを上下線の中央に設置するという試行を始めてございます。

ワイヤロープにつきましては、平成24年からワイヤロープを設置する1.5メートルの空間を確保して設置するという試行を行ってございまして、この結果では、反対車線の飛び出し事故は防げているという結果がございました。これを受けまして、今般取り組んでいる取り組みは、ワイヤロープの設置の幅員を確保するための拡幅を行わず、既存の幅員の中で、ラバーポールをワイヤロープに取りかえて設置するという事で、どのぐらいの適用性があるのかということの検証をスタートしております。

現在、約100キロメートルの区間で試行設置するという事で、おおよそ半分程度はもう設置を終わっておりますが、供用はしてございますが、この設置の効果、維持管理の影響等も含めて検証いたしまして、本格設置に向けた検討を進めていくというところでございます。

次のページは、ワイヤロープの写真と仕様でございます。主な特徴としまして、右下にありますように、衝撃緩和性能ということで、ワイヤの張力で衝撃を吸収しますので、そういった車両に対する緩和、衝撃の緩和の能力があるということ。あとは狭い幅で設置ができる。さらには、緊急時には容易にワイヤを取り外して、上下線を行き来できるようになるという、そういう特徴がございます。

次のページでございます。こちらは今、話してまいりました付加車線の設置、あるいはワイヤロープの試行設置を全国的にこのような箇所で開催しているという、そういう資料でございます。

次のページをお願いいたします。次は、ガソリンスタンドの空白区間ということでございます。高速道路上でのガス欠、年間約1.5万件程度発生しております。高速道路ネットワーク上にはガソリンスタンドがない区間が、ここにありますように、150km超では11区間、また、100km以上では58区間という状況になってございます。こういった空白区間をなくすべく、路外給油サービスの取り組みを実施しているところでございます。

次のページをお願いいたします。路外給油サービスの社会実験を実施しております。この例は、中国自動車道の六日市インターチェンジのところでございますが、高速道路の外にあるガソリンスタンドを活用していただくと。その考え方としましては、左下の注でありますように、高速道路外のガソリンスタンド利用のために一時退出をしても、高速道路を連続利用した場合と同額とする料金調整をすると、こういう取り組みをやってございます。右のほうに具体的利用実績ということでございますが、繁忙期に特に利用が集中する

といったような傾向がある状況でございます。

次のページをお願いいたします。こういった一時退出につきましては、ガソリンスタンドだけではなく、休憩施設にも拡大して、実験を始めているところでございます。ETC 2.0の搭載車を対象といたしまして、道の駅、3カ所で実験を開始しているところでございます。これも同じように、一時退出した場合でも、高速をおりないで利用した場合の料金を維持するという、そういう考え方で実施しているところでございます。

次のページをお願いいたします。休憩施設の駐車場の不足という課題でございます。新東名あるいは東名、重交通路線でございますけれども、SA・PAでは、首都圏近郊の深夜の時間帯を中心に、大型車の駐車不足が問題となっている状況でございます。海老名SAのデータが右側のカラーの棒グラフでございますけれども、滞在時間別の台数比率ということでございますが、滞在時間では6時間、あるいは12時間以上といったような、非常に長時間の駐車をする車両もございまして、これらが6時間以上で行きますと、7%を占めてございます。

実際に、その駐車不足の占有している、滞在している量の比較を見ますと、こういった7%の長時間駐車車両が滞在量の半分以上を占めているといったような、こういう利用実態があるということが確認できてございます。こういった使い方がほんとうにいいのかどうかというところは、当然議論があるのかなとは思っております。

次のページをお願いいたします。駐車不足への対応ということで、現在行っている取り組み、あるいは今後行っていく取り組みの紹介でございます。高速道路の路側にあります、駐車SA・PAの満駆情報をきめ細かに提供いたしまして、できるだけすいているところに車両を誘導するという取り組み。あとは、②は、長時間抑制のキャンペーンの実施等を行っております。

今後でございます。高速道路の路外の施設の活用でありますとか、あるいはトラックドライバー等が確実に休憩場所が確保できるような、こういった予約システムの導入についても、現在検討を進めているところでございます。

次のページをお願いいたします。インバウンド観光への対応でございます。左のグラフにございますように、訪日外国人旅行者は増加傾向でございます。また、どの国から訪れているかということでございますが、中国、韓国、台湾等、アジアを中心に非常にさまざまな国から日本に来ていただいているという状況でございます。こういったことを踏まえまして、高速道路会社のSA・PAでございますが、JNTOの認定外国人案内所とい

うことで、最大限の外国語対応ができるような、そういうサービス水準を保持したSA・PAの確保でありますとか、あるいは免税店。さらには、英語だけでなく、中国語、韓国語等にも対応したガイドマップの作成等の取り組みをやっているというところでございます。

次のページをお願いいたします。また、高速道路路線番号で案内する「ナンバリング」につきましても、全ての道路利用者にわかりやすい道案内というコンセプトのもと、2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでに標識整備を概成すべく、整備を進めていくという、そういうところでございます。

次のページをお願いいたします。ネットワークの整備が進む中で、他の交通モードとの連携も非常に重要であると考えてございます。これは高速バスの例でございますけれども、全国で約800カ所のバス停がございますが、このうち、実際に利用されているのが約半分という状況でございます。実際に利用されているバス停でありましても、写真にありますように、バス停に至る通路が階段だけしか整備されていないといったような、その使いやすさにも課題があると認識してございます。

こういったバスストップの有効活用は非常に重要でありまして、地域とも連携しまして、こういったバスストップをどのように利活用していくのかといったことをしっかりと議論した上で活用する取り組みを推進していくといったことが今後必要ではないかと考えているところでございます。

次のページをお願いいたします。高速道路の乗り継ぎ拠点を整備した事例の紹介でございます。九州自動車道の基山パーキングエリアでございます。左の絵にございますように、例えば佐世保から大分方面に高速バスで移動する場合、従来は、一度福岡まで行って、そこでバスを乗りかえて大分に行くという、そういうネットワークでございました。しかしながら、この基山PAを活用した乗り継ぎ拠点の整備ということで、わざわざ福岡まで行かなくても、このジャンクション付近にあるPAで乗り継ぎができるようなバスネットワークの再編が行われまして、その結果、移動の利便性が非常に高まったという事例でございます。右にありますように、こういった乗り継ぎ拠点の整備には、さまざまな主体がそれぞれ役割分担を担って実施をしたという、そういう事例の紹介でございます。

次でございます。道路空間の有効活用の取り組み事例ということの紹介でございます。中央道の多治見～小牧東間でございますが、登坂車線の設置区間におきまして、その車線の運用を見直ししまして、走行車両の影響の効果の把握をしているところでございます。

具体的には、真ん中に絵がありますように、運用前は、車線の一番外側に登坂車線がもともと設置されていたところ、この付加車線を追い越し車線側に移しかえるという、そういう運用の変更をしてございます。この結果といたしまして、左下の棒グラフでございますが、大型車がどこの車線を利用しているのかということでございます。もともとは、登坂車線につきましては、4割程度の利用で、大宗が走行車線を使っていた状況が、この運用変更によりまして、大型車は一番外側の車線を車線変更せず、そのまま走るということで、第1走行車線の利用割合が非常に高くなっているという状況です。

この結果としまして、右側のグラフでございます。3つの車線ともに速度の向上効果、改善効果が出ているという事例でございまして、こういった効果検証、引き継ぎを行いまして、今後の展開を考えていきたいと考えてございます。

次のページでございます。4つ目の視点になります。頻発する災害ということでございます。

1ページめくっていただきます。熊本地震でございます。平成28年4月に発生いたしました。発災後、高速道路、約600キロが通行止めになりました。右の下の写真でございますように、高速道路、本線の橋梁の落橋、倒壊等ありませんでしたが、例えば九州道の木山川橋ではこのように、橋梁の支承がかなり傷んだ状況になりました。また、熊本県道でございますが、跨道橋が落橋するといった状況も発生いたしました。また、大分道では、このような大規模な法面崩落も起きてございます。

こういった災害から復旧するというところで作業を行いました。九州道につきましては、一般開放まで約2週間の時間を要しております。また、大分道も含めた全線の一般開放には25日間を要したという、そういう状況でございました。

次のページをお願いいたします。こういった状況から、高速道路の橋梁につきましては、落橋・倒壊といった致命的な状況を回避する対策はおおむね完了しておりますが、被災後、速やかにその機能回復を図るという観点では、まだ耐震補強は不十分であるということでございます。こういった観点から、耐震対策の加速化ということでございまして、左下にありますように、今回の熊本地震で弱点が明らかになったロッキング橋脚の補強でありますとか、あるいは高速道路の支承部の補強でありますとか、あるいは跨道橋の対策、そういったものを加速化して進めていくということで、今、取り組んでいるところでございます。

次のページをお願いいたします。昨年の夏、台風10号によりまして、北海道は非常に

大きな災害、被災をこうむりました。道東自動車道、さらに並行する国道38号、274号が被災してございます。こういった中、国道274号につきましては、依然としてまだ復旧の作業をしているという状況でございます。

高速道路でございます道東自動車道につきましては、2日強で仮復旧いたしまして、通行止めを解除してございます。国道の通行止めが続く中、無料措置も行いながら、道央と道東を結ぶ唯一の輸送ルートとして、その機能を確保したという、そういう事例でございます。

次のページをお願いいたします。道路区域外の事象による高速道路の被災といった事例を集めてございます。左の上は東名高速でございます。トンネルの杭口の上部から土砂流出した例。右の上は、先ほどありました九州道。熊本県が管理する跨道橋が落橋したと。さらに、倒木等も多数発生してございます。こういった区域外からの要因で起災するこういった災害をどのように対応していくのかというところは、非常に大きな課題という状況になっているところでございます。

次のページをお願いいたします。高速道路の通行止めの状況でございます。左側の円グラフでございますが、これはその通行止めの量がどのぐらいの割合を占めているかということでございます。通行止めの量は、これは上下線それぞれ別でございまして、別にカウントしてございまして、完全に車両が通行できない状態を通行止めと定義いたしまして、時間と延長の積を通行止め量という形で定義してございます。この量で見た場合に、通行止めの量というのは全体の0.34%程度という状況になってございます。

この通行止めの要因でございまして、真ん中の小さい円グラフでございますように、工事によるものが約6割。さらに悪天候、災害、事故といった形になってございます。これは平成28年度でございますので、悪天候、災害では、熊本地震による通行止めが35%。その他、霧、雪、雨といったような、こういう構成になっている状況でございます。

次のページをお願いいたします。車線数による通行止め時間の比較をした資料でございます。棒グラフ、上側でございますが、供用延長で見ますと、4車線以上の高速道路、暫定2車線の高速道路、割合は7対3でございますけれども、先ほどの通行止め量で見ますと、年間で見ますと、その比率が1対2ということになってございます。暫定2車線、非常に通行止め時間が長いということでございます。

下のほうに、区間当たりの平均的な通行止め時間ということでございますが、4車線以上の約5倍ぐらいの時間、暫定2車線の高速道路は通行止めが行われていて、その大宗が

工事によるものであるということがわかってございます。

次のページをお願いいたします。じゃ、具体的にどのような区間でどのぐらいの通行止めが発生したのかということで、これは平成28年度のランキングでございまして、上位50位まで列挙してございますけれども、未着色の部分でございまして、こちらは災害でとまっているものでございまして、上位を見ていただきますと、大分道、あるいは九州道が上位にございまして、熊本地震が1つの要因でございまして、大分道につきましては、霧の発生で、かなりの時間が通行止めになっているという、そういう状況でございまして。

表の右下、49、50、これは先ほどの台風による北海道の通行止めがランクいたしております。一方で、この黄色の着色部分でございまして、工事によるものでございまして、その大宗が暫定2車線の区間の工事による通行止めという状況でございまして。

以上、私のほうから説明を終わらせていただきます。

【高速道路課長】 続きまして、資料4でございまして、今後の検討につきまして、ご説明を申し上げます。

1ページ目をごらんください。今ほどご説明しました4つの視点に基づきまして、一番下でございまして、利用者視点のもと、この4つの課題を踏まえて、賢く使う取り組みに係るうち、特にこの安全・安心に係る事柄についての基本方針の取りまとめをお願いしたいと考えております。

次に、3ページ目をごらんください。対象とする路線でございまして、一番資料の後ろに、大きいA3判の地図もつけておりますけれども、この3ページ目の地図でございまして、表があります。表の中に、距離を出しております。高規格幹線道路、現在、開通しているのが1万1,404キロでございまして、また、事業中が1,686キロでございまして、あわせますと、約1万3,000キロというネットワークが構築されつつあります。そのうち、有料の高速道路が事業中もあわせますと、約1万キロ弱。無料の高速道路が3,000キロメートル強という内訳で、全国の路線も1万3,000キロの時代を迎えつつあるという状況でございまして。また、あわせまして、首都高速、阪神高速道路など、都市高速もあわせますと、約1,000キロ弱という時代を迎えているところでございまして。

それらの高速道路につきまして、2ページ目をごらんいただきたいわけでありまして、けれども、今後の検討課題として、大きく3点考えております。まず1点目でございまして、けれども、今ほど説明申し上げました飛び出し、逆走など、交通安全に係る課題に加えまして、災害、工事などの通行規制、また、休憩施設の不足など、いわゆる安心とか使いやすさ、

快適という事柄に係る課題も対象に、総合的な安全対策として検討をお願いしたいと考えております。

2点目でございますけれども、どのような実効的な計画の体系とすべきか。また、とりわけ計画の内容といたしまして、その水準とか時期に関して、明らかにすべきかという観点がございます。また、この取り組み。高速道路側の取り組みの効果を高めるためには、他の分野、高速道路以外の他の分野との積極的な連携とか、あと、お使いになっておられる物流とか観光とか、さまざまなユーザーの方のご利用の方法自体にも何らかの働きかけをすることも必要ではないかという問題意識を持っております。

3点目でございますけれども、それらの取り組みの実施に必要な費用負担のあり方につきまして、有料高速道路、無料高速道路、それぞれの道路においてどのように考えるかということも大きな課題でございます。

4ページ目をごらんください。今ほどご説明しました主な検討の具体的なテーマを表現したものでございます。その今回の検討の中核をなすのは、一番左側でございますけれども、いわゆる安全。交通事故対策でございます。加えまして、右側の黄色のところでございますけれども、使いやすさというテーマ。また、緑色のところの信頼性というテーマ。また、赤色のところがございますけれども、高速道路空間の有効活用というテーマもあわせまして検討し、総合的な安全対策として方針を出したいと考えております。

5ページ目でございます。その具体的なイメージでありますけれども、国幹部会でのこの基本方針をもとに、右側、真ん中でございますけれども、国でその実行する計画を立案いたしまして、国並びに高速道路会社で短期的にいろんな事業計画を策定していくという計画の体系を考えているところでございます。この際に、この計画の内容として、目標水準とか、達成の時期などを明らかにするほうが実効性があるのではないかと考えているところでございます。

最後でございますけれども、7ページをごらんください。7ページ目、今後の検討のスケジュール（案）でございます。本日、キックオフとして、この安全・安心や使いやすさに係る課題や取り組み状況についてご説明を申し上げます。

今後、地方公共団体の長の方、また、道路を利用されているさまざまな団体の方。実際に管理をしている高速道路会社の方等からヒアリングをしまして、夏ごろにこの基本方針の（案）を取りまとめをしたいと考えております。その後、その方針に基づきまして、国において、先ほど申し上げました計画を策定していくと、こういうようなチャートを考え

ているところでございます。

資料3と4の説明は以上でございます。

【寺島部会長】 どうもご苦労さまでした。それでは、今説明いただいたことに関しまして、質問、ご意見ある方。はい、どうぞ。

【大串委員】 3点ございます。

非常に物事が進んでいて、時の流れも感じますけれども、反面、例えば、今ご説明いただいた資料の12ページの高速道路への歩行者や自転車等の進入のところ、看板・路面標示の路面標示が漢字だったり、片仮名だけだったりというようなところが見受けられます。やはりこういう路面に文字だけだと視認が難しいことがあると思います。地名などは漢字のほうが非常にわかりやすい特性もありますけれども、こうした禁止事項はできればピクトグラムも並行して置いていただいて、視認できるような対策を是非進めていただきたいと思います。

2点目ですけれども、休憩施設における大型駐車場に対して、非常にいろんな取り組みをなされていて、すごく進んできたなと感心しております。特に空間利用がこれまで高速道路として整備された空間だけではなくて、退出を認めることによって、例えば道の駅などを利用できるという形で進められていて、非常におもしろいと思うんですけれども、一方で、例えば22ページにあるような休憩施設の混雑状況を見ますと、都心に近いパーキングエリア、サービスエリアがかなり多い。そうすると、道の駅だと限界もあるだろうということで、近郊にある商業施設、例えば港北などは大きい家具屋さんとか展開されていますので、そういったところに夜間から早い朝方、早朝の利用を認めてもらうかわりに、例えばサービスエリア、パーキングエリアで特別に宣伝コーナーを設けて、宣伝のパンフレットを置いてもらえるようにするとか、何か情報発信をすることをオーケーしたりとか、パートナーで相互に利するような形での連携というのも是非進めていただければと思います。

3点目ですけれども、高速バスストップなんですけど、半数近くが利用されていないというのはかなり、高速バスですので、ショックで、スクラップ・アンド・ビルドも必要なのかなと思います。反面、やっぱり地域での活性化のためにこのバスストップを利用したいという声もあるでしょうから、ぜひパーク・アンド・ライドを進めていただく方向もご検討いただけたら幸いです。しかも、駐車場をわざわざ整備するだけではなくて、他の方法もご検討いただきたい。例えば以前、高速バス停近くの大型の商業施設がそこに無料で駐

車をしていいかわりに、その施設の商品券を毎月3,000円分買ってほしいという申し出がありました。毎月3,000円分買った方には証明書を発行して、その商業施設の隅っこの駐車場を使っていいよというエリアを設けていただいて、お互いに利する形をつくれたのですね。パーク・アンド・ライドの利用者たちは買い物も便利ということで、Win-Winの関係になったという例がありますので、ぜひいろんな対策を講じていただければと思います。

以上です。

【寺島部会長】 一通りご発言いただいてから、一括して質疑という形に。どうぞ。

【小幡委員】 まず今回のテーマの全体についてですが、まさに利用者視点の安全・安心の道路整備という、この立脚点は大変すばらしいと思っています。

私自身は、従来から公物管理や、国家賠償法2条などをもともと専門にしておりましたが、そこでも結局、道路というのは利用者があるので、その利用者がどのように利用するかという、その利用の仕方との関係で維持管理のレベルというものも設定されるべきではないかと考えておりました。

道路というのは、建設して完成しました。そして、供用開始しましたので、利用者の方々、利用してくださいと、もともとはそういう始まりだったと思いますが、今回、改めて利用者の目線、視点において、道路というのは何が求められているかという、そういう意味での安全・安心を考えるというのはきわめて大事だと思いますので、きめ細かなことまでいろいろ。かなり多方面にわたっていると思いますが、このようなきめ細かさも必要かと思っています。

利用者が何を求めるかという、その一人一人の利用者のことももちろんですが、先ほど最後にお話がありました、物流全体であるとか、観光であるとか、他分野についても結局カテゴリーとしては入ってくるわけで、それが道路の有効活用に最終的にはつながると思いますので、広く利用者の視点で計画をつくるというのは大変大事だと思います。

あとはどこまで検討対象に入れるかという難しさはあると思ひまして、何でも入れたいという感じもあるのですが、例えば先ほど自動運転の話もありましたが、自動運転にもいろいろなレベルがあるようで、高齢者が補助的に自動運転を使うとか、それから、本当に無人とか、いろいろあるようですが、せっかく、今全体的に話題になっている話なので、高速道路ではどうかという、そういうあたりを少し研究するというのも新しい利用形態としてあるのではないかと考えています。

あと、1点だけ。暫定2車線の話の安全性という問題がありましたが、これも暫定2車線でもとにかく供用したほうがよいという、そういう利用者の要望は当然あって、暫定といっても、結局は暫定ではない状況になっているという現状のもとでの安全性というのをやはり改めて考えるという必要性は非常に高いのではないかと考えています。

とりあえず以上です。

【寺島部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【天野委員】 大変わかりやすい説明いただきまして、どうもありがとうございました。

私からは、要望のようなことと、あと1点、基本的なところで質問させていただきたいと思います。今お話あったように、さまざまな安全装置を備えた自動車、こういったものが既にいろいろと走っています。そういう中で、やはり先ほどのご説明にもありましたけれども、自動運転の実用化への取り組み等を踏まえまして、今後の議論を進めていく中で、ぜひ自動車メーカーの方にもいろいろとご意見を賜る、そういった機会をつくっていただけないか、ご検討いただければと思います。

あともう一点、これはお尋ねなんですけれども、私ども先ほど逆走事故と、あと、高速道路の進入、こういったものが非常に起きているということをご説明いただきまして、改めて大変驚きました。こういった逆走事故等の増加傾向なんですけれども、これが日本特有の現象として見られているのか。あるいは、例えば高齢化が進んでいる海外のほかの国で、やはりそういった同じような傾向が見て取れるのか。さらに、こういった海外で何か参考になりそうな対策等が既にとられているといったことが現時点でもし把握されていたら教えていただければと思います。

以上です。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。どうぞ、児玉さん。

【児玉委員】 これまでこの部会では、ネットワークがだんだん完成してきたということで、賢く使うということをベースにして議論してきて、一定の成果が出てきたということで、次のレベルということで、「賢い」に加えて、「安全」ということを加えていこうと。賢く安全に使おうと、こういうことであろうと思います。そういう意味で議論が展開していくことを期待しているところです。

幾つか思ったことなんですけれども、今の資料の説明の中で、インバウンドのお話があったんですけれども、外国人に高速道路を使ってもらおうというのはいいと思うんですけれども、ただ、首都高速とか阪神高速ということは、やっぱり地理的に非常に無理なところ

に道路をつくっている面があるので、その辺の情報の周知徹底というのはしていった
だかないと困るかなと思ったということですね。

あともう一つは、立ち入りの話ですけれども、結局、スマホのナビとかカーナビという
のと連動してくる話なので、こういった話というのは、そういったサービスを提供してい
る事業者も含めて検討していかなければいけないのかなということですね。

あと、無料と有料の話なんですけれども、近畿圏でミッシングリンクを解消するために、
みんなで負担していこうという考え方で出てきていますけれども、そういった考え方を無
料・有料の区間に関しても安全対策のコストという面で考えていくべきではないかと思
います。

以上です。

【寺島部会長】 はい。どうも。どうぞ。

【羽藤委員】 ご説明、どうもありがとうございました。2点あります。

1点目は、児玉委員からもお話がありましたインバウンドのことに关してであります。
インバウンドのところは、各地方空港という入りがあって高速道路が直結する形でネット
ワーク化してくれば、LCC等と組み合わせると、いろんな活発な動きが出てくるだろ
うと考えます。計画の体系全体にもかかわることですけれども、例えばフランスであれば、
A20とかA75で、1%景観施策ということをやって、高速道路の工事額の1%を国が
支出して、さらに地方公共団体が連動する形で行動目標を設定して、地域づくりと連携す
る形で高速道路の整備に合わせてやっているという背景もございます。

安全・安心、防災ということも、当然、高速道路だけで完結する話ではありませんので、
地公体と国、それから、高速道路事業者が連携する形で、全体のネットワークをどうや
ってちゃんと安全・安心の目標を実現していくのか、ぜひパッケージの計画づくり、事業目
標を明確化した上で進めていくという方向にぜひかじ取りをお願いできないかというのが、
これが全体に関するコメントであります。

2点目は、小幡委員からもお話がありました自動運転に関することです。これは皆さん
関心があることですので、この中でも触れられておりましたが、ビッグデータを使って、
単純に渋滞、高速道路の渋滞を抽出して、ピンポイントで対策するという段階もあろうか
と思いますが、もう一步進めていきますと、当然コネクテッドカーという領域に入ってい
きます。サグ部、あるいはクレスト部において、車の加速、減速を具体的に指示していく。
あるいは車線変更位置も指示していく。こういったことによって混雑緩和が図られる。あ

あるいは安全が実現することは明白ですので、やはりさまざまな情報を開発している企業、あるいは自動車メーカーが、ユーザーと一緒に組んだ、開発のコンソーシアムを枠組みの中でもつくっていくべきでしょう。そうしたコンソーシアムを利用した形でのさまざまな社会実験ということも加速させていかないと、海外の動きに対して少し遅れ気味にもなっていることもございますので、ぜひそういったところまでE T Cのときはインセンティブで、普及を図ったわけですが、この分野においても料金と連動させたインセンティブ設計、強い開発集団としてのコンソーシアムの形成等についてもリーダーシップを本枠組みで発揮していただけないかと思っております。

以上です。

【寺島部会長】 ありがとうございました。

いかがでしょうか。根本さん。どうぞ。

【根本委員】 私から2点あります。

1つは無料道路の有料化ですけれども、なぜ無料の高速道路があるのかということ、それは道路公団民営化のときに、交通量が少なくて、料金で料金徴収費用も賄えないような道路は、民間会社にとって負担になるということで、それは税金でやりなさいという整理があったと思うんです。受益と負担の理論的な話を詰めて、そういうふうにしたわけじゃないわけですよね。現在、無料の高速道路がこれだけ増えてきて、税金でほんとうに維持、更新できるのかということが問題になってきているわけですね。ですから、ぜひ有料化を考えていく必要があるわけですけれども、ちょうどいいタイミングとして、4車化すると。サービス水準が上がって、最高スピードが70から100kmに上がるとか、そういう意味で目に見えるメリットもあるわけですから、そういうところに関しては有料化していく。それから、今、E T Cとカメラ課金で料金徴収できるはずで、ほとんど現金は扱わなくてもいいと思うんです。現金支払いがあると、やっぱり料金徴収費用が高くなりますから、現金をなくすというふうな工夫もして、ぜひその4車化するところから有料化するのがわかりやすいんじゃないかなと思います。

それから、もう1つ、一時退出社会実験というので、ガソリンを入れに行くときには連続して走ったことにしようとか、道の駅に寄ったときは、とありますけれども、これは施設をそういうふうに変態化すると、どこの施設に行ったということを全部チェックしなきゃいけない。非常にシステムが重たくなりますよね。かえって、こういうふうな仕組みを普及させる障害になっていると思うんです。「1回出て、2時間以内に戻ってくるなら、む

しるどこ行ってもいいよ」としたほうが仕組みとして簡単です。物流事業者なんかも、例えば東京から走っていくトラックと大阪から走ってきたトラック、途中の静岡のサービスエリアで運転手が交代して、また戻ればいいじゃないかという乗り継ぎ輸送をやっていますけれども、こういう場合も路外のトラックターミナル、自社のトラックターミナルで交代できれば、それは運転手さんは休みやすいですし、多少の荷物の積みおろしなんかできたら、ものすごい便利なわけなんですね。

サービスエリアでやるよりもよほどニーズが高いと思います。そうすると、その連続走行を認めた場合、収入で減るのはターミナルチャージ分と、それから、長距離逓減するところが若干減収になりますけれども、道路が使いやすくなって、利用が増え増収になるということは絶対あるわけですから、そういうマーケティング的な観点で、シンプルにこの一時退出割引のあり方を検討いただきたいなと思っています。

以上です。

【寺島部会長】 どうぞ。それでは、先に。

【太田委員】 今、根本先生からもお話がありましたので、それに関連してお話ししたいと思います。ターミナルチャージをやめたらどうか。そもそも名神高速道路が開通したときには、ターミナルチャージはなかったわけですが、それがトランペット型のインターチェンジを造るようになり、土地収用費も必要だからということでターミナルチャージが入ってきて、鉄道の初乗りと同じようなものだということで定着してきました。一方、最近、ETCとかスマートインターができてきて、そもそもターミナルチャージ自身が先ほど議論が出たように、ちょっと悪さし始めていると考えられます。そして、ターミナルチャージをやめるかわりに、キロ当たりの料金率を1円上げるとかそういうことを考える段階に来ていると思っています。

これは根本先生がやってらっしゃることではありますけれども、後々に一般道のGPS課金などを導入する際に、GPS課金ではターミナルチャージという概念はおそらく適用し難く、単純対距離的な課金になると思われます。それを考えると、ターミナルチャージの扱いを再検討する必要がある。ただ、ターミナルチャージをなくすと、すぐに一般道に降りるようになって、大型車がインターの周りの一般道を多量に走る可能性があり、安全上などで、問題が生じるかもしれません。そのような問題を含めて慎重に検討する必要があると思っています。

長距離逓減はほんとうに必要なのかも検討しなければならないのですけれども、

それは物流事業者等々の大口割引等の関係で整理する必要があります。また、もしターミナルチャージを残すなら、現金車は取るということをして、E T C化をさらに進める。つまり、E T Cの完全義務化の議論をこの部会としては今後念頭に置いて検討するべきだと思います。

【寺島部会長】 はい。じゃ、どうぞ。

【家田委員】 どうもありがとうございます。今、幾つか出てきたことも含めて、3点申し上げようと思うんですけども、割合イージーなものから。

1点目は、長時間駐車で大型車が多いねという、そういうことの話なんですけれども、ここでの状況認識としては、サービスエリアや何かにこうなっていますよということだけじゃなくて、実は高速道路の出入り口付近のちょっと広がっているような一般道の上にとまっているんですよ。あれは安全上も結構課題だと思うんですよ。港湾になると、今度は港湾の広い道路のところバーッととまるでしょう。

つまり、ここで申し上げたいのは、日本の経済を支えているのがトラックですから、それを単に抑制しろ、おまえ、とまるんじゃねえということだけじゃ済まないのは明らかで、日本の産業のために、これは適切にとまる場所を、とまる時間をとまる場所をうまくマネジメントしましょうねという概念であるべきだし、それは高速道路の上だけの話じゃなくて、一般道もちろん、それから、その他も、さっき大串先生がおっしゃった路外の施設。例えばトラックの駅というのがあったっていいと思うんだけど、そういうやつを本格的に考える。これこそ、経済界の方のヒアリングも、単に困っていますというヒアリングじゃなくて、どうしましょうかと。あるいは部分的には費用負担もお願いしながらやろうじゃないですかみたいな方向があり得るんじゃないかと思いました。これが1点目。

それから、2点目、バスです。ようやく日本の高速道路もネットワークっぽくなってきて、しかも、このルートが事故や何かのために通れないんだったら、こっち回ってもいいなという、高速バスがかなり定時運行を期待し得る状況にようやく来たのでね。ここは高速道路の上のバスも大事だから、バス停もちょっとやりましょうという消極的なんじゃなくて、高速バスが我が国の中長距離輸送の根幹の一つを担うと。それが高速道路のネットワークがそれを支えるんだという、大きな取り組みに持っていくべきだと思っています。

実際、高速道路上にあるバス停なんかも実に陳腐化していますけれども、今回の出てくる話も、何て言うんですかね。道路を計画する、道路を整備するという、いわゆる官側の

話と、それから、民間事業として高速バスをやっている連中がどこを走るといふビジネスの話というのはやっぱり、実はこれほうんと密接に共同事業みたいにやらないと、いいものにならないんですよ。

それで関係するかどうかわからないけど、東名高速ができたときに、最初に高速バス運行をやったというのは国鉄なんですよ。それは当時の建設分野と、それから、当時の運輸分野である国鉄が、実に連動させてやっていると伺いましたね。もちろんそのときにやったことは相当に、今となつては古臭いんですけども、ぜひここは道路サイドと、それから、自動車の事業者のサイドと連動して、いいものにするよ。

実際問題、山陰とか東北のほうとか、高速道路で行くほうが新幹線よりはるかに便利という場所があるし、新幹線で行って、途中から高速バスに乗り継ぐということもあるし。例えば新大阪というのはそういう意味で山陰のほうに行く高速バスが非常に大きなターミナル機能を担うんだけど、実にひどい場所でバスに乗らなきゃいけないんですよ。決して新宿のバスタだけが成功例ということじゃなくて、まだまだやるべきことは大にあるし、ぜひお考えいただきたいと思います。

最後、もう一点だけ。無料・有料の話ですけど、さっき配っていただいた対象とする路線というのを見ると、今言った山陰とか東北というのは、緑になったり、赤くなったり、橙色になったり、もう段だら模様みたいになっていて、これの必然性を説明しろと言ったら、根本先生だって多分できないはずでね。多分誰もできない。成り行きでこうなっていますとか言いようがないよね。

一方で、かつて、高速道路は全部無料であるべきという議論も一方であったし、しかし、やっぱりメンテナンスのことなんか考えると、通る人が払うというのが基本だよなという、我々が確認している原則もあるし、それで、一方で、技術的にはやろうと思えば、ETCさえ使えば、取ること自身のコストは相当下がっているという状況もあるので、この段だら模様というのが、このまま段だら模様で済むとは思えないという認識に立って、よく考え直してみるというところが必要だと思います。

その際には、私の理解としては、現状の今申し上げたような状況を考えると、無料でなければ済まないなというのは、代替する、並行する一般道がない路線。常識的な意味でね。そこは考えなきゃいけないと思うんだけど、それ以外の状況としては、ほとんど無料じゃなきゃ済まないということはあるんじゃないかという感じもしてくるかもしれない。まあ、そんなようなことをぜひお考えいただきたい。

ただ、そのときに考えなきゃいけないのがE T Cの義務化ですし、E T Cの義務化をぜひやっていただくと、相当前へ行けるんだけど、一方で、すごく所得の低い階層だと、人々だと、クレジットカードも入れないでしょう。そうすると、E T Cカードってどうやるのかなとか、よくわからなくなってくるので、広い社会の人々がE T Cを使えるには、今のままでほんとうにいいのかなとか、ちょっと考えるべきこともあるのかなと思います。

以上でございました。

【寺島部会長】 皆さん、いろいろな論点を出していただいたんですけど、僕のほうから幾つかだけ。まだ触れられていない部分を意識しながら発言させていただくと、まず安全・安心に関連して、天野さんが言っていたことを僕は非常に重要だと思っていて、自工会、もしくはメーカー企業の話の話を正確に聞いて、例えば我々の知識レベルをきちっとそろえる必要があるなど。例えば逆走問題とか、それから、ここのところ増えている高齢者の事故なんですけれども、これをよく考えたときに、技術的にどうやってそれに対応していくかということについて、正確に向き合わなきゃいけないとか。例えば高齢者事故というのは、多分アクセルとブレーキを踏み間違えているというケースが多いと思うんですけれども、なぜ踏み間違えるのかと。要するに、忘れちゃって、パニックになって、アクセルのほうを踏んじゃうというところで突っ込んでいくというケースが多いんだと思いますけど、一旦そこでもって、ブレーキについては踏めば動くけれども、動かすときには一旦、その稼働装置を動かさなきゃいけないような仕組みにする技術的な対応が可能なのかとかです。逆走防止についても、技術的にやっぱり立ち向かっていかなきゃいけないという部分があるので、我々の今年度の一つのポイントとしては、安心・安全に向けて正確な知識を情報として踏み固める必要があるのかなと。今、E T Cの置かれている状況も、今いろんな議論が出ているように、どんどん進化してきていますから、どこまでが可能なのかということをしっかり踏まえましょうというのがまず1点目です。

それから、2点目がインバウンドツーリズムなんですけれども、これは以前から申し上げているように、パーヘッドGDPが1万5,000ドルを超すと、個人旅行になるというのが一種の経験則で、中国が1万ドルに近づいてきて、間もなく、いわゆるバスツアーで集団でやってきている段階なのが、個人旅行という段階がもう迫ってくると、東南アジア方面からも含めて、間違いなく、例えばレンタカーだとかそういう仕組みでもって動き回る時期が来ていると。そうなったときに、一体何と何をしっかり待ち構えておかなきゃいけないかですね。レンタカービジネスの会社のヒアリングも、今回の場合、やってみる必

要があるんじゃないのかなという気がしますというのが、2点目です。

それから、3つ目が次元の違う発言なんですけれども、外を動いていると、日本のこのシステム輸出、パッケージ輸出の話につき合うことが多いんですけど、この道路インフラというのは、これは日本の誇るべきシステムだと思うんですね。賢い道路とか高付加価値道路というのが今後、例えばアジアとかユーラシアに向けて日本が貢献していくべき、ものすごく大きな分野になっていくんじゃないのかなと。そうなったときに、例えば国交省の道路局としても、日本スペックの高速道路というか、日本道路の高付加価値道路というかですね。それをパッケージで引き受けて、世界に日本のスペックというものを、エンジニアリングという分野を出していく非常に重要なテーマに、僕は、この道路というところがなってきていると。だから、土木学会だとかゼネコンだとかそういうところもしっかり巻き込んで、この分野が単に国内のインフラの話だけから、質が変わってきているんじゃないかという気がしてしょうがないんですね。

例えば、私、9月にモンゴルに行く予定があるんですけども、問い合わせせてきている大変大きなポイントが、まさに日本の持っているこういう優位なプロジェクトエンジニアリングというのかな。特に新幹線なんか出そうぜという話よりも、ほんとうはよっぽどこの道路インフラのほうが日本人にとって重要になってきているんじゃないかなという気がしますので、そういう資格もここで議論しようとかいう意味じゃなくて、視界に入れながら、次のステージでの道路インフラというものに高めていく必要があるんじゃないかなということを僕は思ったりしています。

そんなことで、一通りのご発言をいただいたところで、道路局のほうからもお話を伺って、話を締めたいと思いますので、いかがでしょうか。

【高速道路課長】 まず1点、ご質問をいただきました、逆走が日本特有の課題なのかということでございますが、実は私どものデータでは、逆走されている方の45%は75歳以上のドライバーの方でございます。免許保有ですと、6%ぐらいですので、ある意味、この逆走問題は高齢者問題という状況であります。

世界の中で日本が一番、高齢ドライバー問題が今、深刻になってきておりますので、実はこの分野も日本が最先端の状況ということでございます。ある意味、高齢ドライバー、また、認知症などを患われているドライバーの方への対策というのも今回の安全対策、安全・安心の中では大きいテーマの一つかと考えているところでございます。

あと、多くのご指摘、ご意見をいただきました。大きく3つぐらいあるのかなと思って

おります。

1つは、既存の高速道路につきまして、まだまだきめ細かさが足りないというご指摘をいただいたかと思えます。表示とか既存のバスストップなどなど、まだまだきめ細かさ。こういうのも快適性ということで、今回しっかりと捉えていきたいと考えております。

2つ目が新しく起きている出来事に対しての、ある意味アクティブな取り組みをしていくべきと。例えば自動運転とか、新しい形での高速バスネットワークというテーマとか、急増してきているレンタカーの外国人とか、そういうような新しいテーマについての取り組み。そして、物流に関しては、人手不足とかそういう中で、駐車ますなどの問題。これもどこまでが道路側で用意し、どこまでが事業者側で用意し、どこまでが道路の中で、もしくは道路の外でということも今後ご議論を賜りたいと思っております。

3つ目がやっぱり有料・無料とか、料金制度について、全国路線網の料金制度についてのご指摘もいただきました。これもターミナルチャージがそもそもという、E T Cの時代を迎えて、ターミナルチャージを入れて、E T Cの義務化とかそういうテーマについても今後ご検討させていただきたいと思っております。

いただきましたご指摘、ご意見を踏まえて、次回以降、ヒアリングをさせていただく企業、団体等につきましてご相談を申し上げて、ご指摘、ご意見にマッチするような形でヒアリングを実施させていただければと考えております。

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。

それでは、本日のご意見を踏まえまして、引き続き今年度の検討を進めていきたいと思っております。

本日予定された議事は以上でございます。進行を事務局にお返しします。

【路政課長】 長時間にわたりますご議論、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、委員の先生方に、議事録の案を送付させていただきまして、ご同意をいただいた上で公開をさせていただき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思っております。

それから、本日の会議資料につきましては、そのまま置いておいていただければ、事務局で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した。

— 了 —