

社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会第4回中京圏小委員会

令和元年8月20日

**【総務課長】** それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会第4回中京圏小委員会を開催させていただきます。

本日はご多忙の中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私、進行を務めます道路局総務課長の小善です。よろしくお願いいたします。

本日の小委員会の議事につきましては、社会資本整備審議会運営規則第7条第1項により、公開といたしております。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の池田よりご挨拶申し上げます。

**【道路局長】** いつも大変お世話になっております。道路局長の池田豊人と申します。今日はお暑い中、寺島座長さんはじめ、委員の方にはお集まりいただきましてありがとうございます。この中京圏の小委員会は去年11月からですが、今日も名古屋市さん、中日本高速道路株式会社さん、名古屋高速道路公社の皆さんからもご意見をご陳述いただくことになっておりますので、ぜひ、限られた時間ですが、活発なご議論をお願いしたいと思います。

せっかくの機会ですので、1点だけ。今年は今のところ、去年並みの被害はまだ出ていないんですけど、先週も台風10号の通過で冷や冷やしながらか見守っていたんですが、15日の日に新幹線、西日本の計画的な運休ということで、比較的早目の連絡で、むしろ全体的には功を奏しているようなところもあります。道路についてもJRと同様に、前の日にこの時間帯はとまりそうだということをお知らせすることにして、そういうことによって、特に物流車両の方が、荷主のほうからもう明日はいいよと言ってくれるというようなメリットがあつて、なかなか荷主の方がそう言い出さない限り、物流業者さんは行かざるを得ないので、行ってとまったら諦めようみたいなことがあったんですけど、そういう効果は大いにあるようなので、今後とも、そういう計画的な通行止めというようなことについても引き続き取り組んでいきたいと思っております。済みません、ちょっと別な話でしたけれども、ご紹介でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

**【総務課長】** なお、池田道路局長でございますが、本日、所用により15時半ごろに退席させていただきますので、ご了承ください。

また、本日の資料につきましては、ペーパーレス化を図るということでタブレットのほうに入っております。簡単に捜査方法についてご説明いたします。

現在、右下の黄色い耳のマークが出ている状態でございます。この状態ですと、事務局の操作に合わせて画面が自動的に切りかわる設定となっております。このマークをタップしていただきますと、白抜きで人がしゃべっているマークと白抜きの耳のマークの両方出てまいりますので、この状態ですと、ご自身でタブレットを操作できる状態になります。左上のペーパーレス会議のところをタップいただきますと、閲覧する資料を選択できることになっております。適宜切りかえてご利用いただければと思います。もしふぐあい等あれば、事務局職員にお声がけいただければと思います。

本日の資料につきましては、議事次第に列挙しているとおりでございます。議事次第のほか、資料1として委員名簿、資料2として名古屋市様の提出資料、資料3として中日本高速道路株式会社様の提出資料、資料4として名古屋高速道路公社様の提出資料、資料5として諸外国における高速道路料金の動向がございます。

また、本日、大串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。本日もご出席いただきます委員の方は7名のうち6名でございますので、小委員会運営規則第1条による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

それでは、以後の進行を寺島委員長にお願いしたいと思っております。よろしく申し上げます。

**【寺島委員長】** それでは、議事を進めさせていただきます。

本日はヒアリングといたしまして、中京圏の関係団体の方々からお話をいただくことになっております。まず、名古屋市、続いて中日本高速道路株式会社、そして名古屋高速道路公社の皆様にお越しいただいております。

まず最初に、名古屋市、堀場副市長、よろしくお願いたします。

**【堀場副市長】** 名古屋市の副市長の堀場でございます。本日は説明の機会を設けていただきまして、まことにありがとうございます。

では、資料2に基づきまして、ご説明をさせていただきたいと思っております。では、座って説明させていただきます。

では、次申し上げます。まず、目次でございます。初めに将来像、地域の特色を、続いて課題、新たな料金体系に関する提案、最後にまとめといった構成で説明をさせていただきます。

では、次申し上げます。まず、初めに将来像でございます。中部圏といたしましては、

国際大交流時代を迎えつつある中、国内外からのヒト・モノ・カネ・情報を引きつけ対流する「世界ものづくり対流拠点」を形成いたしまして、スーパー・メガリージョンのセンターとして日本の成長を牽引していくことを目指しております。

その中で、名古屋市といたしましては、リニア時代の到来に向けまして、産業交流の活性化や都市機能強化などリニア効果を最大限に引き出す投資をソフト、ハード双方とも積極的に行うことによりまして、国際的な都市間競争力を一層高め、スーパー・メガリージョンの中心として日本の成長を牽引するリニア時代のリーダー都市を目指してまいります。これらの将来像を実現するために、広域交通ネットワークの早期形成や機能強化が必要となっておりまして、

次をお願いします。次に、地域の特徴を整理しております。まずはスーパー・メガリージョンの中心都市ということございまして、東京ー大阪間でリニア中央新幹線が開業すれば、東京・名古屋・大阪の大都市圏が一つになった7,000万人規模のスーパー・メガリージョンが誕生いたしまして、名古屋市がその中心都市となっております。

名古屋市はスーパー・メガリージョンの交流拠点として、道路、鉄道ネットワークを初めとする交通基盤を最大限に生かし、貿易黒字、日本一の名古屋港やインバウンドを支える中部国際空港と連携いたしまして、リニア効果を全国へ波及させる必要がございます。

次をお願いします。名古屋駅の周辺では、リニア開業を見据えた新たなまちづくりを進めております。リニア開業予定の2027年における名古屋駅周辺の人の動きは、現在よりも大幅に増加すると想定されます。これらの増加する人々の活動に的確に対応していくため、各方面から名古屋駅へのアクセス性の向上を図るとともに、鉄道、バス、タクシー、自動車等の乗りかえを円滑にいたし、総合交通の結節機能の強化を目指してまいります。加えて、ユニバーサルデザイン等に基づく名古屋大都市圏の玄関口にふさわしい象徴的な空間を形成してまいります予定でございます。

次をお願いします。当地域は自動車や航空機をはじめ、ロボット、精密機械などの分野におきまして、世界レベルの産業技術が集積しております。そして、名古屋港が中部圏のものづくり産業を物流面で支え、強い経済力を発揮しております。名古屋港は世界の約160の国や地域と貿易で結ばれており、総取扱貨物量、自動車輸出台数、貿易黒字額が日本一となるなど日本のゲートウェイとしての大きな役割を果たしております。さらに国際競争力の向上に向けまして、耐震強化岸壁の整備や世界初のラバータイヤ式ガントリークレーンの遠隔自動化や日本初の自動制御のコンテナ輸送用台車を導入するなど、さらな

る港湾物流の機能強化を推進しているところでございます。

次お願いします。ここでは名古屋港を起点といたしました貨物車両の動きや物流量を整理しております。左側の図は名古屋港周辺を起終点といたしました貨物車両の動きを整理しており、名古屋市との結びつきが一番多く、次に知多、続いて津島・海部といった順になっております。

右側では、名古屋港の取扱貨物量を品種別で整備しており、完成自動車や自動車部品等の金属機械工業品が5割以上を占めており、次に、石油製品や液化天然ガス等の化学工業品の取り扱いが多くなっております。

名古屋港と各地域との物流量の動きは、知多の割合が高く、次に名古屋市の割合が高くなっております。こうした名古屋港と各地域との結びつきを踏まえまして、当地域の高速道路ネットワークが整備されてきており、その利用についても期待されているところでございます。

次お願いします。ここでは名古屋高速の交通特性を整理しております。名古屋高速の走行台キロは市内全体の16%となっている一方、首都高速や阪神高速は37%と高い割合になっており、名古屋高速は首都高速や阪神高速と比べまして、道路交通の分担率が低いことが伺えます。右側では名古屋高速の利用目的を整理しておりますが、業務利用が大半を占めているところでございます。

次お願いします。名古屋高速の全車平均利用距離は12.7キロとなっておりまして、中型車や大型車は全車平均よりも長い距離となっております。その下の車種別利用割合につきましては、普通車が大半を占めております。中型車以上の割合につきましては、名古屋高速が14%に対し、首都高速・阪神高速は22～25%となっておりまして、名古屋高速は中型車以上の利用割合が首都高速・阪神高速と比べて低いことが伺えます。

右側の利用頻度につきましては、物流関係と想定される中型・大型・特大車は3回以上の多頻度で利用する割合が高くなっております。こうした利用頻度の高い利用者への割引となりますE T Cコーポレート割引は、全日で約16%の方が利用している状況でございます。

次お願いします。名古屋高速のこれまでのネットワーク整備と料金の変遷を整理しております。下のグラフは1日の平均通行台数の推移と営業延長距離を示しております。1979年9月の大高線、高辻から大高の10.9キロメートル区間の供用開始によりましてネットワーク整備が進み、通行台数も順調に増加してまいりました。

高速道路料金は開業当初、均一料金400円でスタートいたしまして、その後、供用延伸に伴い料金を順次改定してきております。2001年3月には小牧線が供用され、名二環よりも内側の名古屋線とは別料金といたしまして、均一350円を設定し、名古屋線と尾北線の2つの料金圏となりました。

そして、2003年3月にはトンネル構造の東山線を開通するに当たりまして多くの建設費がかかったことから、当時650円から100円値上げして750円に改定しようと思いました。しかし、この値上げに対しまして、名古屋市議会の各会派より料金改定を取りやめるよう、市や公社に対しまして要望書が提出されるなど強い反対意見がありました。結局、料金認可はされましたけれども、実際の料金改定は1年後として、その1年間は現行の650円というので据え置く結果となったものでございます。このような過去の経緯がありまして、当地域では高速道路料金に対して高い関心があると考えているところでございます。

次をお願いします。ここからは料金体系や交通ネットワークに関する課題と新たな料金に関する提案についてご説明をいたします。課題といたしましては、ごらんのとおり料金体系と交通ネットワークの視点から8つほど掲げております。これらの課題を高速道路料金の見直しにより解決を図るために、新たな料金体系に関する提案として大きく3つ掲げております。

1つ目は利用者にとって使いやすい料金体系、2つ目は交通流動の最適化を図る戦略的な料金体系、3つ目は必要なネットワーク整備の財源確保でございます。具体的な内容につきましては、次から説明をさせていただきます。

次をお願いします。1つ目の提案でございます、利用者にとって使いやすい料金体系についてでございます。課題1といたしまして、中京圏の高速道路は異なる管理主体と料金体系の混在によりましてネットワークが構成されております。利用者にとっては料金が幾らになるのかわかりにくく使いにくい状況となっているところでございます。

図に示しますように名古屋高速道路公社とNEXCO中日本の2つの管理主体と均一料金と料金水準が異なる対距離料金の計6種類の料金体系が混在し、複雑なものになっています。そのため、提案といたしましては、この複雑な料金体系を整理し、わかりやすい料金体系にしたいというふうに考えております。

次をお願いいたします。課題2は、名古屋高速と名二環の均一料金により、乗り継ぎ時の料金抵抗が大きく連続利用がしづらいところでございます。具体例といたしまして、図の

右のほうにございますけれども、Bの経路をごらんいただきたいと思います。東名高速から名二環に入り、名古屋高速を利用して都心部へ行くという、そういった経路でございます。この場合、名二環は約4キロの利用にもかかわらず、均一料金の510円がかかり、さらに名古屋高速でも均一料金の770円が徴収されます。この料金の抵抗によりまして、平面街路から高速道路への交通転換が図られず、並行する広小路線などの平面街路の交通渋滞を助長しているところでございます。

そのため、提案といたしましては、利用度合いに応じました料金体系に統一いたしまして、短距離利用時の料金の低廉化を図り、乗り継ぎの料金抵抗を緩和したいと考えているところでございます。これによりまして、平面街路から高速道路への交通転換を促進したいと考えております。

次お願いします。課題3といたしまして、名古屋高速は均一料金と2つの料金圏によりまして、同じ料金でも利用距離に差が生じるなど料金の不公平感や割高感があることでございます。例えば、図に示しております例1のオレンジ色のルート、名古屋南ジャンクションから東別院出口までの点線のルートと、同じく名古屋南ジャンクションから清洲ジャンクションまでの実線のルートでは、同じ770円にもかかわらず、点線ルートは13キロ、実線ルートは24キロと利用距離に大きな差がございます。

また、青色の点線ルート、一宮インターから明道町出口まではオレンジ色の点線ルートと同じ13キロメートルにもかかわらず、名古屋線と尾北線の料金圏をまたぐことによりまして1,130円となり、大きな料金差が生じているところでございます。そのため、提案をいたしましては、名古屋高速において公平でシンプルな料金体系にしたいというふうに考えております。

次お願いします。ここからは2つ目の提案でございます、交通流動の最適化を図る戦略的な料金体系についてでございます。課題4は、名古屋高速と名二環におきまして都市内交通を適正に処理することです。現在、名古屋の外周部を通る名二環は、都心に延びる名古屋高速よりも安い料金になっておりまして、都心部通過交通は名二環へ迂回を促す料金設定となっております。770と510円といった差でございます。

料金の見直しに当たりまして、都心部通過交通は名二環への迂回を促し、平面街路の混雑緩和や環境負荷の軽減等を行い、都市内交通の適正化を図っていく必要がございます。そのため、提案といたしましては、名古屋高速と名二環が一体となって都心部通過交通の適切な迂回を図る戦略的な料金体系にしたいというふうに考えております。

次をお願いいたします。課題5です。名古屋高速の道路ネットワークを有効に活用することでございます。同一発着地であってもルート選択によりまして料金が異なるために、料金が安いルートに交通が集中する状況が見られます。

図にございますように、右のほうの岡崎インターから都心部の錦橋出口へ向かうにつきましては、主にA、B、Cの3つのルートがございます。同一発着地であっても、ルート選択により料金が異なっているところがございます。Aの名古屋高速の大高線を利用する経路が一番安くなるためにこのルートに交通が集中し、大高線で渋滞が発生する一方、並行する東海線の利用は少なく交通量に余裕があるなど、高速道路ネットワークが賢く使われている状況ではございません。

そのため、提案といたしましては、都心部との流出入交通については、同一発着であればどの経路でも同一料金とするなど、特定路線への交通集中の分散を図るような戦略的な料金体系にしたいと考えております。

次をお願いいたします。同じく課題5の名古屋高速の道路ネットワークの有効活用についてでございます。名古屋高速はもともと業務利用が多く、都心部発着の利用割合が高いことから都心環状線の利便性を高めることが重要になっています。

左側の図をごらんください。現状の都心環状線におきまして、朝の8時から9時台、夕方17時台にピークがあり、渋滞が著しく、年々渋滞量は増加する傾向にございます。右側の図をごらんください。加えまして、対距離料金となった場合には、出入口の位置により料金差が生じることから、目的地より手前の料金が安くなる出口でおいてしまい、平面街路の走行距離が長くなるなど利用者が最適な出入口を選択できないおそれがございます。

そこで、提案といたしましては、ETC2.0等のICTを活用いたしまして、朝・夕ピーク時の渋滞緩和により定時性を確保し、物流・人流の円滑化を図る戦略的な料金を検討する必要があると考えております。また、名古屋高速の都心環状線はどこで乗降しても同一料金とするなど、利用者にとって最適な出入口が選択できる戦略的な料金についても検討が必要というふうに考えております。

次をお願いいたします。ここからは3つ目の提案でございます。必要なネットワーク整備の財源確保についてでございます。課題6は、名古屋高速の定時性・利便性の向上といたしまして、名古屋高速の名古屋駅周辺の出口は駅とは反対側を向いた配置になっておりまして、名古屋駅に向かうにはUターン、迂回を行う必要がございます。また、都心環状線の

合流部、また出口では渋滞が発生しております。

そこで、名古屋駅へのアクセス性の向上や渋滞緩和を図るために、図に示すように黄金出入口や新洲崎出入口、渡り線等を整備する必要があります。また、今後の社会情勢の変化や地域の交通課題に対応していくために、名古屋高速のネットワーク全体のさらなる利便性の向上につきましても、引き続き取り組む必要があると考えております。そして、名古屋高速の料金を利用しやすいものとした上で、この上の新規投資の財源を確保するために名古屋高速の償還制度の工夫が必要というふうに考えております。

次お願いいたします。課題7は、名二環の早期開通でございます。名古屋の西南部地域は日本一の輸出額を誇り、本県のみならず、中京大都市圏にとっても最も重要な物流拠点の1つでございます名古屋港を擁しております。しかし、名古屋港と内陸地域に立地した日本有数の産業集積地をつなぐ南北方向の高速道路ネットワークが不十分であるために、本地域の有します高いポテンシャルが十分に生かされていない状況でございます。

このため、名二環の開通によりまして移動時間の短縮や定時性の向上を図りまして、物流の効率化・高度化を実現するために名二環の整備を早くし、一日も早くストック効果の発揮を図ることが不可欠でございます。

一方では、当地域は広大な海拔ゼロメートル地帯を有するという大きな課題も抱えておりまして、南海トラフ地震など大規模災害から国民の生命・財産を守り、国民の生活及び経済に及ぼす影響を最小化するためにも高架構造の緊急輸送道路となります名古屋環状2号線全線を完成させることは大変重要でございます。

次お願いいたします。課題8は、中京圏全体におきます高速道路の慢性的な渋滞についてでございます。図の赤い色で示すとおり、名神の一宮付近、名古屋高速、名古屋中心部等、特定箇所での慢性的な渋滞が発生しておりまして、高速道路の定時性や速達性が損なわれ、物流や観光・交流に影響を及ぼしているところでございます。そこで、未開通区間の高速道路ネットワークの整備などによりまして、渋滞改善に向けた取り組みが必要と考えております。

次お願いいたします。最後になりますが、これまで説明させていただきました新たな料金に関する提案をまとめております。

以上でございます。どうもありがとうございました。

**【寺島委員長】**      ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明に基づきまして質疑に入りたいと思います。ご意見、ご質問

のある方、よろしく申し上げます。いかがでしょうか。

どうぞ。

【内田委員】 中京大学の内田です。ありがとうございました。

名古屋高速については、私自身もほぼ毎日使っておりますが、まず、12ページ目でご説明いただいた管理主体別に路線をまたぐときにかなり金額が高くなるので、特に広小路通りの渋滞の慢性化を考慮すると、管理主体をまたいで利用してもらう料金体系は非常に重要な視点なのかなと感じました。

それから、次の13ページ目ですけれども、一宮から四谷インターまでの往復でいて2,260円という料金も高いと感じますが、各所で渋滞が慢性化している原因の一つとして、価格に敏感な中京圏の高速道路利用者が安い料金区間を優先して使う傾向があると思います。16ページ目でご説明をいただいたように、交通流動の最適化に関しては料金面の工夫が必要で、場合によっては、同一発着地点であっても同一料金ではなくて、例えば常に渋滞している大高線のほうから空いている東海線に誘導するような割引料金を適用するか、価格メカニズムが効きやすい地域に合わせた料金体系で、結果的に渋滞区間をなくす努力をしていただきたいと思います。

それから、17ページ目ですけれども、名古屋高速の名駅へのアクセスですけれども、錦橋の出口というのは逆方向に出てUターンをする形では利便性が低いため、特にリニア時代になって交通量が爆発的に増える可能性も高いので、リニア開業後の名駅へのアクセス道路の整備方向について、どうお考えなのか伺いたいと思います。

【寺島委員長】 どうぞ。

【堀場副市長】 名古屋駅の関連の交通ですね、現状、今ご指摘のとおり、錦橋のところでオフランプへ出ていくのに本線上までかなり足が出ておまして、夕方なんかは非常に使いづらい状態にある、そういうふうに認識しております。ただ、構造的には既存の道路内にランプがおりている状況でございまして、なかなか錦橋そのものを、線の引き直しとか、そういったことは可能ですが、構造的にいじるというのは難しいのかなと思っております。そのかわり名駅へ行くときの出入口のランプの選択をできるようにするために、右側の図にございますけれども、ちょうど真ん中に東西方向の東山線から直接名古屋駅方面にオン・オフできるもの、それから一方通行の南側から北へ向かってオン・オフできるもの、それからもう一つ、今、黄金にちょうどランプがあるんですけれども、向きも反対向きのフルランプ化をして、ちょうど笹島地区の道路を使って駅の西側にアクセスできる

ようなルートといったところを確保して、今、利便性の確保をしたいな、これで何とかやり切れるかなというふうな考え方でございます。

【内田委員】 ありがとうございます。リニア時代には、新洲崎JCTから名駅方面に大量の車両が降りていきますので、大規模な駐車場も可能な限り整備していただきたいと思えます。

【堀場副市長】 はい。

【寺島委員長】 いかがでしょう。どうぞ。

【太田委員】 どうもありがとうございました。新たな料金に関する提案をしていただいたので、私どももしっかり検討したいと思えます。

1点目の利用者にとって使いやすい料金体系と、2点目の交通流動の最適化を図る戦略的な料金体系については、かなり具体的な提案いただいておりますので、しっかりいい結果が出せると思えます。

一方、3点目の財源確保の提案については具体的ではないと感じます。あえてお聞きするわけでありますが、名古屋高速の償還制度の工夫が必要ということですが、具体的にはどのような工夫をお考えなのでしょうか。

【堀場副市長】 償還年限を増やして全体としての事業費のボリュームをとれるようにしていくのがいいのかなというふうに今は考えております。

【太田委員】 工夫であれば、すぐ実行すればいいと思うのですけれども、それに障害になっていることがございますか。

【柴山主幹】 済みません、補足させていただきますけれども、今、名古屋高速のほうは借入れもさせていただきながら、40年償還というところで動いていますので、そちらのほうこれからまだ投資が必要になってまいりますので、そういったことも含めて利用しやすい料金ということと、投資を両立させるような上で償還期間の延伸をいただければ利用しやすくなるでしょうし、投資も一定程度可能になるというふうに考えていますので、その辺の工夫をお願いしたいというところです。

【太田委員】 私が正確に知らないのでお尋ねするのですが、償還期限に関しては、公社のほうで提案をされて、認可を受ければよいという形ではありませんか。

【堀場副市長】 今、地方道路公社に係るものにあつては40年以内ということで貸付要領が決まっておりますので、そういったところを延ばす方法があれば、そういった形でお願ひできればなと思うんですが。

【太田委員】 法改正が必要ということですか。

【高速道路課長】 法改正ではないですね。財務省の関係で新規路線を建設するときの貸付金の制度がありまして、そこが今、償還期間40年というのが財務省との関係で存在しております。

【太田委員】 としますと、名古屋市さんとしては、利用者の皆さんに対して、40年で無料公開すると言っていたのだけれども、あと10年さらに取らせてくださいということをも市民の皆さん、利用者の皆さんにご了解いただいた後に、財務省等々と交渉するというのを工夫として実施しようというお話ですかね。

【堀場副市長】 はい。

【太田委員】 ちょっと追加でいいですか。

【寺島委員長】 いいですよ。

【太田委員】 NEXCOのときに、2050年までの償還を2065年に延ばしたというのも、まさに現在の利用者の皆さんの負担を増やさずに、将来の利用者の人に負担していただくというやり方でやりました。

それで前回、愛知県さんからヒアリングしたときに申し上げて、特段お返事がなかったのですけれども、それについて名古屋市さんの考えをお聞きしたいと思います。スーパー・メガリージョンの中心なのですけれども、高速道路料金政策上、名古屋は大都市ではない。つまり、大都市近郊区間の料金ではなくて、普通料金になっている。名古屋は東京、大阪と違って、それ以外の地域と一緒にだった。これを大都市近郊料金並みにご負担をいただいて、そこで財源をつくる。この際、大都市になろうと、その分少しご負担をいただくと。そすることによってかなりの財源の余力も出ますし、その部分だけ切り離して、そこでNEXCOから上がった収入に関しては名古屋周辺で落とすとかいうような、若干使途を特定しながら負担を求めるといようなことを考えたらどうかなと思っています。愛知県さんのほうにお伺いしたら、特段お返事がなかったのですが、いかがでしょうか。

【堀場副市長】 考え方としてはあると思います。ただ、名古屋自体が先ほど非常に価格に対してセンシティブなところございまして、そういった中でのそういうマイナスのイメージというのが利用者に伝わるといのは、私どもにとって非常に厳しい状況をつくることになっていきますので、できるだけお得感があるような形で整理をされるというのが望ましいかなというふうには思っております。議会等も抱えておりまして、前回の経緯もありますので、ちょっとその辺は心配することになります。

【太田委員】 大阪のほうで実は新たな負担を求めて、新たな整備をするということ、この前の関西圏の料金の調整のときにやりました。なので、説得力のある形で、こういうようなプラスがありますよ、でもその分負担を求めるというのをパッケージで提案できればいいかなと私どもは思っておりますが、その辺、ぜひ皆さんを説得していただけないかなという気はしております。

【寺島委員長】 いかがですか。

【家田委員】 ご説明どうもありがとうございました。ちょっと伺いたいのは、名古屋というものの高速道路という面での歴史認識というかね、そこら辺のところを踏まえて、今回のようなものへの物言いをしたほうがいいんじゃないかな、こんなふうに思っているんです。料金だけに限りませんが、あらゆるものの今転換の時期にあるように思うものですから聞くんですが、それで拝見すると、名古屋高速ができたのは1979年ですよ。最初に開通したのがと言ってもいいのかな。そうすると、阪神高速と首都高が1964年、オリンピックぐらいだとすると15年もおくられているんですよ。そしてまた、延長についても81キロで、首都高が311キロですか、阪神高速261キロ。人口の比を考えると、名古屋高速の延長というのは相対的に、非常にとは言わないけれども、少ないですよ。人口規模からしても。しかも、着工しているのが遅いですよ。15年もおくらせてスタートしている。

また、さらに振り返ると、名古屋市というのは、戦災復興都市の中でも最も道路整備を成功させた町である。つまり、一般街路としてはかなりいい水準でできてきましたよね。その恩恵をこうむって道路交通としても比較的円滑にいったんだと思うんだけど、今想像したのは、だからこそ名古屋高速の着工がおくれたのかもしれないなとも思うし、もっと違う要因があったのかもしれないと思うし、また、そんなことを踏まえたときに、今、名古屋高速のネットワークというのはどうなのかと考えたときに、まだネットワーク整備が必要だというご発言、ところがあつてね。だけどそれって何か、例えば駅に何とかとか、それはそのとおりなんだけど、マイクロな話ではそうなんだけど、大局的に見たときには、相当頑張らなければいけないぞという理解になるのか、そうじゃないのかで随分物言いが変わってくるじゃないですか。

そうすると、先ほどあった償還のことを考えても、しかも、これからもう少しつくっていかないと、やっぱりものづくりの大国の中心をやっていくためには番が張れないなというように感じていくなれば、整備というところにより力を入れたようなものをもっとやっ

ていかなきゃいけないという言い方になりますよね。わかりやすいとかいうのと並列でいく話じゃなくてね。そんなふうにするものですから、少し状況認識というか、歴史認識を少し教えていただけたらと思います。

【堀場副市長】 実際、最初に着工してから延長が伸びていないんですけども、この間、環境問題が非常に大きい手かせ足かせになりまして、ピアが建ったままで桁が乗らない状態というのも一時期続いたことがございます。それから、環状2号線の都市計画決定の、50年代でございましてけれども、そのときには環境問題がまだ続いておりまして、高速道路をですわね……。

【家田委員】 オッキー、オッキー。伸びているのが遅いというのは、環境問題はどこだつてあるからね。そこは理解できる。そこじゃなくて、なぜ1979年までつくらなかったのかということと、今のネットワークに対する認識がポイント、ポイントだけ足りないということなのか。まだ、もうちょっと相当頑張らなきゃだめだという感じなのか。その辺のニュアンスがちょっとわからない。

【堀場副市長】 はい。まず、ネットワークとして、これからさらに、今のマルサ計画、もともと、昔から言っていますけれども、そのマルサ計画にその中でプラスしていく必要があるかということについては、今、近々の予測に考えますと、どちらかという利便性の向上でランプの増設とか渡り線だとか、そういったもので効率的に既存の部分を活用することで何とか対応できる範囲かなと思います。ただ、それにしても都市内でランプをつくれば、当然非常な事業費がかかりますので、そういった意味での事業費確保が必要だと、そういった認識でございまして。

【家田委員】 大阪や東京よりも15年もおくれているという部分。

【堀場副市長】 はですね、地方道路公社法に基づく、たしか第1号がうちだったと思うんですけども、公団ではなくて、その当時、そういった手法の中で有料道路、地方道路。

【家田委員】 そんなにニーズがなかったということですかね。

【堀場副市長】 というわけではない。大分前から検討はしていたけれどもという。

【柴山主幹】 済みません、ちょっと勉強した程度の知識しかないんですけども、もともとモータリゼーションさなかの昭和30年ごろから都市高速が必要というのは研究されていたように覚えています。ただ、実際に首都高・阪高がつくられて、これからは地方が主体といいますか、民間活力を導入しながら道路をつくっていくと、そういう仕組みが

地方道路公社法ということで設立されました。その中で名古屋高速が第1号ということで地方道路公社法を使って地方が……。

【家田委員】 やっぱり首都圏、阪神圏に比べると名古屋は後でいいやというので、そういう国民的理解と、名古屋もそれでいいやという、そういう土壌の中でこんなにおくれたんですかね。どうもありがとうございました。

【柴山主幹】 それまでは。

【堀場副市長】 そこまではっきりしたことはね。

【太田委員】 歴史的にはそうだと思いますが、概念として考えなければならないのは、例えば東京だと山手線の中に私鉄入れませんでしたとか、だけど、大阪の場合は環状線の中に私鉄が入ったのでいろいろやり方が大変だったと。名古屋の問題はおそらく、東京だと首都高が湾岸線とかつくっていたところを、名古屋ではNEXCOがつくってしまったというところが、そもそも今料金の問題で議論しなければいけなくなった原因である。なので、おくれて始まったということ自身もそうなのですけれども、その際に名古屋高速だけでやる、ここは全部名古屋高速でやるというようにせずに、東名も入るの、湾岸も入るのということになって今問題が起こっている。それをちゃんと我々認識をして、そういう不幸な歴史として立ちおくれた部分もあるんだけど、そこを今ここで何とか立て直したいという意識を我々共有するのがいいかなと思います。

【寺島委員長】 私のほうからも1点、今日ご説明された話の流れは腑に落ちる部分が多いということで共有するのですが、1点だけつけ加えたいのは、これ10年後ぐらいまでを視界に入れたときには、名古屋のアイデンティティーとしてのモノづくり対流拠点というアイデンティティーも間違っていないと思うし、それからリニアを8年後に視界に入れてというところまではいいと思いますが、もう一歩先を見たら、モノづくり対流拠点愛知・東海というところでとどまっているのかなというのが私の問題意識で、なぜかという、アジアのダイナミズムに正面から向き合うと、昨年時点で、日本を除くアジアのGDPが日本のGDPの約4倍にまで迫っています。我々のシミュレーションだと15年後には8倍になりますよ。そういう状況下で名古屋がモノづくり対流拠点だと言っているときはいつまでなのだろうか。例えば米中の今の流れの先に見えるものを考えたときに。

そこで、何がポイントかという、それこそ第4次産業革命的な視点、ビッグデータとかIoTだとかという視点をもっと思いっきり踏み込まないと、名古屋というのが逆に日本を支えているがゆえに、それが日本の今の制約になっているんじゃないかなというふう

にも思えます。

それで、我々にとってすごく重要なのがデータリズムなんですよね。例えば、今日の料金体系でも、我々、関西だとか、東京圏をフラット化する、公平にするというので一歩ずつ進んできたと思うんです。ところが、もう次のステージに来ているというか、データリズムの時代の技術がものすごい勢いで進化してきていて、例えば今のような料金体系で管理しているのではなくて、1年間自由に走ってもらって、どの道をどう利用したかを全部ビッグデータで積み上げて、あなたはこれだけ払ってくださいという形の決済システムになる時代などはもうすぐそこまで来ているという気がします。だから、ここからここまではどこが管理しているからこういうことになりましたなどというようなシステムとは違う時代がデータリズムの時代で来てしまうといえますか、それは我々の側の問題として一歩踏み込んで考えておかなければいけない技術要素になってしまっているのですが、そういうことも含めて、多分、我々が積み上げてきたことの次のステップが見え始めているという気がします。それは私の意見であって、お答えいただきたいという意味ではないんですけれども。

ということで、いかがでしょうか。ほかにご意見がなければ、名古屋市の説明はここまでにさせていただきたいと思えます。どうもありがとうございました。

**【堀場副市長】**      ありがとうございました。

**【寺島委員長】**      どうもありがとうございました。

(説明者入れかえ)

**【寺島委員長】**      それでは、次に、2番目に中日本高速道路株式会社の宮池代表取締役社長にお話ししていただきたいと思えます。どうぞよろしく願いいたします。

**【宮池代表取締役社長】**      宮池でございます。よろしく願いいたします。

それでは、大体15分ぐらいでまとめたいと思えますので、よろしく願いいたします。

まず、1ページ目をお願いします。次のページをお願いします。今、目次が出ておりますが、今日のお話、ここに書いてございますように、まず、NEXCO中日本の概要について触れた後、先ほど来出ておりますけれども、中京圏の特徴について整理したものを簡単に述べさせていただきます。そして、2番目といたしまして、道路を賢く使うための機能確保と強化の施策について紹介をさせていただきます。そして、その後、道路を賢く使うための料金施策ということで意見を申し上げたいと思えます。

それから、少し視点を変えまして、今、10年先、もっと先を見ろというお話が出てお

りましたけれども、次世代の道路というのはどうあるべきかというようなことについて、簡単に我々の取り組みを紹介させていただきたいと思っております。

私、これからお話しいたしますところは、今まで皆様方ヒアリングされておりました、多分に重複する部分があるかと思いますが、あらかじめお断りをさせていただきたいと思っております。

次お願いします。2ページでございます、NEXCO中日本の経営理念、それから道路事業の概要につきましては、ここに記載してございますので省略いたしますが、中京圏で今、工事をやっておりますところにつきましては、左の地図にございますように、名二環、これが2020年度全線開通を目標に今頑張っておると。それから東海環状の整備につきましては、養老と北勢の間を除きまして、一応2024年開通を目指して、今、国交省さんと一緒に頑張っておるといような状況でございます。

次お願いします。それでは、中京圏の特徴について簡単に申し上げます。今、4ページが出ておりますが、まず、先ほど来出ておりますが、日本の成長を牽引していくということございまして、中京圏、日本の成長を担う製造業、いや、もっと先のことを考えろという話が出ておりましたが、製造業などの産業の中心ということございまして、スーパー・メガリージョンのセンターとして日本の成長をこれからも牽引していくということが考えられる地域であるということでございます。

左下の図、これは日本海側との物流や広域観光など北陸圏とも密接にリンクしております、東海北陸道の4車線化による機能強化など、道路に求められる役割は大きいと考えております。そして、中京圏の産業活動の円滑化・効率化が日本経済の発展・国際社会における日本の地位向上に不可欠となってくるということでございます。さらに新しい物流システムについても持続的に発展していく上での基盤となる高速道路インフラを盤石かつ次世代に向けて高度なものに進化させることが必要かと考えております。

5ページに行ってくださいと思います。5ページ、これは道路ネットワークの特徴について説明したいと思います。ここの箱書きに書いてございますように、中京圏の道路ネットワークの特徴といたしましては、左下に図が書いてございますが、日本の大動脈であります東名・名神が名古屋の都心の近くを通過しているということ、それから名二環、それから東海環状にミッシングリンク、それから東海環状に暫定2車線区間がまだ存在しているということ、それから自動車利用が交通手段、移動手段の全体の6割を占める、こうすることで東京や関西に比べて分担率が非常に高いということが挙げられると思います。

こうした特徴もございまして、ネットワーク機能が十分に発揮されておらず、朝夕を中心に交通集中が頻発いたしますし、日本の大動脈であります東名・名神、名二環などで慢性的な渋滞が発生しております、一方で一般道では渋滞、あるいは事故が多発しているというのも課題になっておるといふこととございまして。

6ページをお願いいたします。こうした特徴を持つ中京圏の道路を賢く使うための機能確保と強化についてお話をさせていただきたいと思ひます。

7ページでございますが、日本の大動脈の機能不全箇所の改善が必要だといふことについてお話ししたいと思ひます。日本の大動脈でございます東名・名神等の放射道路が中京圏の、先ほど申し上げました都心付近を通過しているといふこともありまして、この図にございますように、名神の一宮地区、ピンク色で丸がつけてございますが、東名日進地区、それから名二環上社地区等で朝夕を中心に慢性的な渋滞が発生してきております。

具体的には、名神一宮地区であれば渋滞回数、これが一宮インターから一宮ジャンクションの間だけで、上下合計でございます、年間1,150回といふような数字が出ております。それから中京圏では断トツのワーストワンといふことになります。それから渋滞は右下の平均渋滞量のグラフのとおり、朝夕を中心に慢性的に発生していると、棒グラフが示すとおりでございます。大きな課題になっているといふこととございまして。

このため、機能不全箇所に対して付加車線の設置等のハード対策、あるいはまた一方で、そういうことができないようなところにつきましては、料金施策等のソフト対策が必要かなと思っております。

8ページをお願いいたします。ネットワーク機能の強化といふことについて述べたいと思ひますが、箱書きにございますように、中京圏のネットワーク、名二環、東海環状に、先ほど申し上げましたようにミッシングリンクがございますし、また、東海環状や東海北陸道については暫定2車線区間が存在しているといふことで、ネットワーク機能が十分に発揮できていません。このため、名二環や東海環状を一日でも早く完成させるべく整備を今進めておりますが、地域からの要望の強い東海環状、あるいは東海北陸道の4車化に对应していく必要もあるのだらうと思っております。

9ページをお願いいたします。9ページ、これは事故・災害、大規模更新・修繕等に備えて一定の機能を常に確保するためのネットワークを強化するといふことについて触れておきたいと思ひます。

中京圏の高速道路は、ご案内のように供用年次が古うございまして、大規模更新・修繕

工事、いわゆるリニューアルの対象が多数存在します。例えば東海環状の中の道路では、今後10年間、もう既に5年たっておりますが、今後10年間で、橋梁でいいますと40キロ程度のリニューアル対象が存在します。特に重交通する路線でございます東名・名神でこういったリニューアルのために対面通行規制、これが普通のやり方なんです、これを行いますと大規模な渋滞の発生が予想されることから、どうしても迂回路の確保というのが重要な課題になってくるということでもあります。

それから、伊勢湾岸についてちょっとお話をさせていただきますと、名古屋港周辺にアクセスする交通、先ほど名古屋市さんからお話ございました。これに加えて、中京圏を東西に通過する交通、3万台ぐらい大阪から東京へ抜けるのがあります。逆もございしますが、その7割、2万1,000台ぐらいが伊勢湾岸線を通過している。それを負担しているということで、交通容量でいいますと、大体ここの道路7万2,000台、1車1万2,000台という計算でございますが、を超える交通量、今9万5,000台ぐらいが1日走っておりますけれども、特にその中でも大型車の混入率、これが4割を超すというような状況でございます。

そのために傷み方がひどくて鋼床版の亀裂、これはベイブリッジのところでございますが、あるいはジョイントの破断、一方で海上部の長大橋を擁するため維持管理コストが割高、そのような特徴がございます。今後、名二環の西南部が開通いたしますと、さらに交通量が増えることが予想されております。さきに申し上げたように大規模更新への対応、それから伊勢湾岸が抱える課題を念頭に中部圏全体のネットワーク機能強化や交通流動の適正化、これを検討していく必要があると認識しております。さらには将来の隊列走行・自動運転も視野に入れた検討が必要だろうと思っております。

10ページをお願いいたします。料金施策について言及したいと思えます。

次をお願いいたします。まず、名二環に対距離制の導入が必要ということについて述べさせていただきます。名二環は、開通当初の均一料金から、歴史的には2011年3月に利用距離に応じた2段階の料金改定を行っておりまして、左の絵に示したように現状の名二環の料金は、およそ半周程度に当たる30キロ未満までが普通車で510円、それから30キロを超えますと610円というような形になっております。

この料金、例えば有松から名古屋南ジャンクションの2.4キロという非常に短い距離でご利用される場合には、単価的には東名・名神と比較して割高な状況になるわけでございますし、一方、例えば名古屋西ジャンクションから名古屋南ジャンクションの42.

3キロという中・長距離といえますか、そういった距離では割安な状況になってまいります。短距離は割高、中・長距離は割安という利用距離と料金のアンバランス、これが名二環を並行する302号等の渋滞発生の一因にもなっているということが言えるかと思いません。

こうした状況を踏まえまして、料金の賢い3原則の1つ目に当たる利用に応じた公平な料金体系としまして、名二環の対距離制の導入が必要かと考えております。対距離導入に期待される効果といたしましては、名二環の短距離利用の拡大によって一般道の渋滞緩和、交通事故の減少が期待できますし、地域の交通安全に寄与するものと考えております。

なお、料金の設定につきましては、後から申し上げます内容も含めて、名高速さんとの調整が必要というふうに考えております。

12ページをお願いいたします。2つ目は、先ほど名古屋市さんのほうからもお話がございましたが、都心流入・流出交通の経路による料金差ということでございまして、これは先ほどご説明がございました、岡崎から例えば名古屋の錦橋へ行く場合には2つのルートがございすけれども、近くて、しかも安いところに集中してしまう、このAというものです。それでもう一つBという、すいておりますけれども、遠くて高いというところにはなかなか車は行かない。そういうような状況で、やはりこういったことも、もう少し料金差の解消が必要だということは、先ほど名古屋市さんのお話と同じでございす。これは以上でございす。

13ページをお願いいたします。それから東海環状への迂回を促進する料金施策ということが必要かと思えます。それで、箱書きにございすように中京圏の高速道路の料金水準、先ほど来お話が出ておりますが、左の棒グラフにございすように東名・名神の料率が東海環状に比べて相対的に低い、いわゆる一般料金という区間になっております、普通区間という料金になっております。

環状道路への迂回が十分に発揮されません。周りのほうが高いということでございす。また、東名・名神の渋滞を助長する原因にもこれがあるということございまして、そのため、今後整備されるネットワークをより有効に活用するためにも中京圏の料金水準の見直しにより、東海環状への迂回を促進するといったことで交通流動を最適化することが必要というふうに考えております。

これまで説明いたしました3つの料金施策の検討に当たりましては、償還に及ぼす影響、これも先ほど議論されておりますが、についても十分考えていく必要があるというふうに

思っております。

次をお願いします。ちょっと話がそれますが、15ページをお願いいたします。私どもNEXCO中日本では、社会インフラの老朽化、それからお客様ニーズの多様化、人口減少や労働力不足という環境の中、新しい技術を活用した事業経営によりグループ全体の生産性高度化を飛躍的に向上させまして、お客様の安全・安心な高速道路空間の提供に努めていくという取り組みを現在進めておりまして、ここの箱書きの中にございますように、具体的には隊列走行・自動運転等次世代の交通システムの実現、あるいはカメラなどによりまして全線監視による現場対応や情報提供の迅速化、AI等を活用した高精度でリアルタイムな情報提供等、道路を進化させていくいろいろな対策を取り入れようということでございます。

それからまた、利用経路や混雑度合いに応じたよりきめ細やかな料金体系を推進することも必要だというふうに思っております。そのほか、メンテナンスについてもロボットを導入するなど、いろいろなことが必要だというふうに考えております。このようなことを実現させるために、イメージ図がここに描いてございますが、こんなことをこれから、大体10年を目途に進めていきたいということで今取り組みを進めているところであります。

最後にまとめにいたします。まとめにつきましては、17ページでございますが、同じことを繰り返すようございますが、中京圏は、東京圏・関西圏の中間に位置するということで、日本海側の重要拠点である北陸圏とも連携するスーパー・メガリージョンのセンターとして、日本の成長を牽引する役割を担っていると。このため、その役割を果たすべく持続的に発展していく上での基盤となる高速道路インフラを盤石かつ次世代に向けて高度なものに進化させていかなければならないというふうに考えております。

このため、直面する課題として、道路を賢く使うための機能確保・強化に関する、今申し上げた3つの課題、それから料金施策に関する今申し上げた3つの課題に取り組んでいくことが重要かということで意見を述べさせていただきます。

これらの問題解決のために我々は徹底したコスト管理をはじめとする生産性向上に今取り組んでおるところでございますが、一方で償還に及ぼす影響も分析しつつ、新たな財源・制度を含むさまざまな取り組みというのでも考えていく必要があるのではないかと思っております。あわせて、ネットワークの整備状況に応じて、今後も施策等を段階的に導入していくことも必要であるというふうにも考えております。

私からは以上でございます。ありがとうございました。

**【寺島委員長】** どうもありがとうございました。

それでは、資料3に基づいたご説明に関連して、ご意見、ご質問があればご発言ください。いかがでしょうか。どうぞ。

**【森川委員】** どうもご説明ありがとうございます。1つ目は、新東名の愛知県内の6車線化の見込みというものをお聞かせいただきたいということと、それから現東名・名神が今一宮と日進ですごく混んでいるということで付加車線というお話がありましたけれども、付加車線ではなく本格6車線化の可能性という、この2点についてお伺いしたいんですけれども。

**【宮池代表取締役社長】** まず、新東名の愛知県下の6車線化の可能性ということでございまして、ごらんとおり、今、4車線でできておりまして、山岳地帯、谷合い地帯という非常に厳しいところで、それと構造物圏がほとんど6割ぐらいを占めているような区間でございます。そこをこれから6車にするというのは、いろいろと絵は描いてみておるんですが、もう一つの考え方として、もとの東名は、これを対応するから6車化にするという案もあるのではないかと。これをやることによって、もう少しそれを延ばしまして愛知県下、それから大垣あたりまでそれを引っ張るということで、これから自動運転なんかが始まりますと、湾岸線のほうがぱんぱんになってしまっておりますので、それのかわりということもアイデアとしてあるのではないかと、いろいろなケースを今考えておるような状況でございます。

それから、2つ目は付加車線、本線できないかという話でございます。一宮岐阜道路というのが、今計画がございまして、それとの関連で付加車線としてつくっていくということなんですけれども、実は、あそこもリニューアルの必要な区間が非常に絡んでおりまして、リニューアルのために付加車線をつくってやっていくというもののストーリーのやり方もある。それから一宮道路ができるまでにリニューアルを待つということもなかなか厳しいという状況もある。そのような状況の中で付加車線という選択を今我々はしているというような状況でございます。

**【寺島委員長】** いかがでしょうか。はい、どうぞ。

**【佐藤委員】** 今までのご説明で、今、こういう課題があるからこういうふうに変えていく必要があるということはおわかりました。ぜひ解決の方向で進んでいただきたいと思うんですけれども、その課題を解決すると、今度はどんなふうにならそれが機能していくのかという未来像をお聞きしたいと思っております。例えば15ページの次世代の道路の創造って

非常におもしろい絵だと思いますが、これが実現すると、この中京圏及び日本全体が世界の中でどんなふうにより経済性の高いところとして世界から注目を浴びるようになるかというふうな、そういう目標となるような姿についてのお考えをお聞きしたいところです。

【宮池代表取締役社長】 例えば、今15ページでお話ししました、我々実はロゴをi-MOVEMENTという名前をつけてやらせていただいておりますけれども、先ほど情報を早く発信するというお話をさせていただきましたけれども、これによって、例えばの話が、路上で事故が起きました。そうしますと、その情報をできるだけ早く後続の車に伝えることによって追突事故等のものを防ぐというようなシステムを新しくつくれば、随分安全性が向上する、あるいは路上に落下物がある場合も同じようなことが言えるのではないかと。要するに情報の伝達をいかに上手にするかというのが、これからの自動車交通に対する成果じゃないかなというふうに思っております。

それから、あとは事故が起きたときに迂回という話が出てくると思うんですけども、例えば湾岸線が何らかの事故でとまった場合、じゃあこちらの北側を迂回するというときにいかに誘導していくかと、そういった情報を、我々はじめ、今表示板だけではなかなか追いつきませんので、そういったものをいかに出していくかというようなことも一つのやり方だろうと思っております。

【佐藤委員】 そうすると、AIとか、そういう情報が迅速に伝わることによってスムーズに流れるということでしょうか、この地域に限らず、日本全体で言えることですが、国際競争の中で日本が選ばれるかどうかというときに、物流を担う道路や交通状況は非常に大きな要素になってくると思います。この地域が日本のモデルとして世界の人たちに、いかに経済的な活動するに適しているところであるかということを示すことができるようになるか、そういう戦略的なものをこの図の中に入れていただくとよりわかりやすいと思います。

【宮池代表取締役社長】 なるほど。わかりました。参考にさせていただきます。ありがとうございます。

【寺島委員長】 はい、どうぞ。

【太田委員】 思考実験のためにする話です。今、NEXCO中日本さんも年間二、三十キロずつぐらい新しい路線を開通されていると思うのですが、名古屋高速さん、総延長で70キロ弱なので、中日本さんから見ると2年分ぐらいなので、この際、阪高の京都線のときのように、阪高京都線、NEXCO西日本が引き取ったと。この際、そんな

に大きくないので中日本さんが引き取って、そうすると単純に単一の料金でできると思うのですね。

全部引き取って一緒になってしまうと、ほんとうに合理的な料金はどういうものかというのを考えられると思うのですね。そういう思考した料金に基づいて、名古屋高速さんとの間で料金体系をどうすればよいかとかいうような検討をされると、ほんとうに名古屋圏にとって一番いい料金ができるのではないかなと思っております。

【宮池代表取締役社長】 一緒になるかどうかというような話は別にいたしまして、料金の調整につきましては、先ほど申し上げたように、一緒になって相談させていただきなからバランスをとるということに持っていきたいと思っております。

【寺島委員長】 私のほうからも1点なんですけれども、NEXCO中日本が東海環状の西、それから北陸東海自動車道の重要性に焦点を当てておられるのは、非常に敬服するんですね。アジアとの今後を考えたときに、日本海物流の時代が来ているということをごの会でも何回も話してきて、愛知・東海にとって北陸との連携というのが、今後の物流を考えたときにはものすごく重要になる。だからこれを4車線化し、東海環状の西回りとなげて、岐阜だとか三重との連動を図っていくというのが日本にとってもすごく重要だというふうに私も認識しているんです。

そこに加えて、今度は質問なんですけれども、NEXCOのほうでそういうシミュレーションはされているのだろうかということですけど、つまり、2030年にインバウンド6,000万人などということを目指して日本を活性化しようとしています。こっちは人流ですよ。

そうすると、リニアも主に人流なのですが、インバウンド6,000万人時代の中京圏といいますか、それを取り込んでいったときに、例えば空港などとの連携のほうが物流が主である港湾よりも非常に重要だと思いますが、6,000万人海外から来ると言っても、アジアからがそのうちの8割なんですね。だから日本全体で4,000万人以上がアジアからやってくると想定してインバウンドに期待しているのですが、一体中京圏はどこにどういう形でそれを取り込んでいくのか。つまりそれを支えるインフラですよ。まさに高速道路も含めた道路であり、そういうものについてのビジョンというか、ある種のシミュレーションというのをされているのだろうかということを質問してみたいと思います。

例えば、1人当たりGDPが1万5,000ドルを超してくると必ず個人旅行の段階に入るので、いわゆる爆買い期待の中国人みたいな発想での集団旅行とは違った次元で、レ

レンタカーを借りて、それこそ中京圏を動き回るといようなことをどう想定しているのだろうかとか、そういう関心でお聞きしているんですけども、NEXCOとしては相当そういう人流についてのシミュレーションなどはされているのですか。

【宮池代表取締役社長】 残念ながら人流についてのシミュレーションはほとんどできておりません。むしろ自由に乗り回れるいわゆるETC、外人向けの、そういったものはもう既に提供は始めておまして、結構伸びておるとというのが事実でございます。

【松井経営企画部長】 こういう乗り放題ですね、CEPというふうに私ども呼んでおりますけれども、こういったものは既に発売をさせていただいております。

【寺島委員長】 セントラルジャパンということ。

【松井経営企画部長】 はい。外国人の方向けの乗り放題。

【宮池代表取締役社長】 今、1年間で1万件ですから、ぐっとこれは確かにおっしゃるように伸びております。主に香港のお客さんと台湾のお客さんが多いのかな、というように感じをしております。

【寺島委員長】 我々の理論どおりですね。つまり、1万5,000ドルを超すと個人旅行になって、レンタカーで動き始めます。台湾が2万5,000ドルを超したし、香港は日本よりも1万ドル前に出てしまいましたから。やたら中国人が増えているという印象ですけども、本土からの人というよりも、香港、台湾からなのですね。

【宮池代表取締役社長】 料金所でもいろいろとそういう方がたくさん来られますので、何かそういう対応にえらい苦勞はしておりますけれど。

【寺島委員長】 どうぞ。

【家田委員】 ありがとうございます。せっかく社長さんがおいでになっているので、ぜひお考えを伺いたいと思うんですけども、NEXCO中日本というのは、我が国の中でも特別扱いをされてしかるべき存在なわけであって、それはどういう意味かということ、日本の骨幹たる東名、中央道もそうですけど、とにかく東名を持っていると。しかも、そのバックアップとしての新東名というのも持っている。背骨中の背骨ですよ。しかも、それを最初につくってきたから時間もたっているわけですよ。非常に重要かつ最初につくってきたということは、片や老朽化、メンテナンスについて特段の、いろいろ悲しい事故もありましたけれども、とにかく特段の思い入れが必要な会社でもあるし、一方で、長男たるものは次の時代に向けての飛躍に向けて頑張らなきゃいけないというので、今日次世代に向けてのビジョンをお持ちで大変すばらしいと思うので、後者についてはそういう

ことだと思うんですが、前者についてはメンテナンスですよ、についていろいろなお気を使っていらっしゃると思うんだけど、料金についても、やっている範囲でメンテナンスしながら、しかし、料金制度は基本的に償還だという時代から抜け出さない限り、まともなメンテナンスなんていうものに本腰でやっているとは、そういうメッセージに国民にはなっていないですよ、と僕は思います。

そういうふうに考えると、償還も一方でやりながらメンテナンス、しかも、次世代に向けてのグレードアップ、飛躍のためのファイナンスする手段としての料金制度であると。それが我が国の次の時代への扉をあけるんだという感覚を持たないといけないのが、というか、最もそれを持つべきなのが御社だと思うんですね。いかがでございましょう。

【宮池代表取締役社長】 なかなか難しい質問ですけど。先ほど来、お金に厳しい名古屋というようなお話が出ておりましたけれども、それはそれといたしまして、今の名古屋圏の料金のひずみといいますか、これは誰が見ても変だと思います。当然、東海環状のほうへ回って誘導して全体をうまく使うということは、誰が考えても当たり前だと思いますので、それを一体幾らにするかという議論だろうと思いますけどね。それをこれからしっかりと説明していきながら、これはこの程度だねという話をしていかなきゃいけないと私は思っております。そのために、さっき先生がおっしゃいましたように、将来のためのいろいろな投資も考えていくと、それから償還についてももう少し見直す必要があるのではないかなと、そういう考えは私も思っております。

【家田委員】 メンテナンスのほうはどうですか。

【宮池代表取締役社長】 メンテナンスのほうは、これでいわゆるリニューアルも含めてということですね。

【家田委員】 そうそう。

【宮池代表取締役社長】 リニューアルも含めてということになれば、これは今のままでは済まないと私は思っておりますけど、これから15年すれば、また当然、当たり前ですね、これは。

【家田委員】 さっき委員長もおっしゃったんだけど、よその国はとんでもない勢いでリノベートしているわけですよ。うちとはとにかく同じようなものを単に細々とよそに延ばしてきただけで、ほとんど根幹的な部分でのリノベート、グレートアップしてこなかった。する余裕がなかったですね。とにかく新しいのを延ばすだけでいっばいだし、それを償還したら、あとは知らないことにしてくれというくらいの話じゃ、中国はおろか、

周辺の国とだっっても太刀打ちできないんじゃないかと思うんですね。

以上、そういうことで申し上げました。

【宮池代表取締役社長】 はい、わかりました。

【寺島委員長】 どうもありがとうございました。ほんとうは名古屋高速道路と一緒に議論したほうがよかったのかもしれないですけども、とりあえずここでもって打ち切らせていただきます。

【宮池代表取締役社長】 仲よくやらせていただきます。よろしく申し上げます。

【寺島委員長】 それでは、次に名古屋高速道路公社の新開理事長のほうから、よろしくお願ひいたします。

【新開理事長】 名古屋高速道路公社の理事長の新開でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、私どもの中京圏の高速道路料金の見直しに関する公社としての考え方のご説明をさせていただきたいと思ひます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、1ページ、まず、今日の説明の内容の項目でございます。1、概要、2、今後の方向性、それから今後の取り組み、それから今回の料金見直しに向けた名古屋高速道路としての留意点という項目に従って説明をさせていただきます。

次お願ひします。まず、名古屋高速道路の概要についてご説明をいたします。図の緑の線で示しております名古屋高速道路、中京圏の中心に位置してありまして、名二環をはじめ、今後整備を進められていく周辺の高速道路、一体となってネットワークを形成し、名古屋都心への流出入交通の円滑な迂回分散を図るということと平面街路の混雑緩和、それから地域の交通環境の改善や安全性・快適性の向上ということに寄与しているのではないかと考えております。

次お願ひします。3ページは現行料金の概要でございます。先ほど名古屋市さんからも説明ありましたが、名古屋線、それから尾北線という2つの料金圏を持つ均一料金制ということで、車種区分は、普通車と大型車の2車種区分となっております。普通車の場合で申し上げますと、名古屋線で770円、尾北線で360円となっております。また、名古屋線を取り囲む名二環の料金、先ほどご説明ありましたが、30キロ未満で普通車は510円となっており、名古屋線と比べて名二環のほうが割安というふうになっております。

次のページをお願ひいたします。名古屋高速道路の交通特性ということでございます。

昨年度の交通量は1日平均約34万4,000台ということで、ここ4年間で約12%の増加ということで増加傾向が続いております。

また、料金圏別の利用比率、名古屋線と尾北線とを連続する利用が全体の約25%という状況でございます。尾北線のほうの内訳は、名二環との連続利用が34%となっております。

次のページをお願いいたします。利用特性でございます。左の図にございますけれども、目的別の利用割合、全ての車種で赤い色の業務目的またはオレンジ色の営業目的の割合が大きい割合となっております。右のほうのグラフではお客様の満足度調査における利用いただいている理由ということでございますけれども、時間が短縮できるから、それから到着見込みが立ちやすいからということで上位を占めておりまして、定時性・速達性に一定の評価をいただいております。

次お願いします。渋滞でございます。渋滞状況、左の路線図において、赤でにじんでおりますけれども、都心環状線、大高線、一宮線の赤い色で示す区間、代表的な渋滞箇所であり、右の図で示します渋滞の量、この4年間で約3倍ということで増加しております。下のほうの図では、特に朝8時台、渋滞量がこの2年で2倍以上ということで、朝大変混雑しております。

次のページをお願いいたします。7ページと8ページはこの後のページですが、これまで説明した特性などを踏まえた名古屋高速道路を取り巻く現状の課題ということでご説明をいたします。

まず、料金関連でございます。先ほど名古屋市さんのほうからもご説明をいただきましたけれども、均一料金、それから別料金圏の設定ということで、短距離の利用、料金圏をまたぐ利用、また、名二環の乗り継ぎ利用ということで、ここに割高感というふうなものが見られるということが1つ。

それから、次のページをお願いいたします。ネットワーク関連でございますけれども、近年交通量の増加傾向ということで名古屋高速道路のネットワークについて、東山線、東海線が有効に活用されずに都心環状線、大高線の交通負荷が大きくなっているということ、それから名岐道路や名二環の西南部、南部など交通ネットワークがまだ完成に至っていないことなどから渋滞が顕著になっているのではないかと考えております。

それからリニア開業に向けて、愛知・名古屋の地域開発が大きく進んでおりますので、この大きい開発に向けた対応したネットワーク整備、ネットワークを有効に使うための料

金施策が求められているのではないかというのが課題の認識でございます。

次のページをお願いいたします。今後の方向性ということでございます。公社といたしましては、リニア開業等を踏まえて既存の施設を有効に活用して、その機能を向上させることで「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供いたしまして、将来のスーパー・メガリージョンの形成に向けて進化する元気な名古屋都市圏を支えていきたいと、これがまず基本でございます。先ほど申し上げました課題を踏まえて、今後の取り組みとしまして、記載にございますけれど、高速道路ネットワークをさらなる充実をする。「安全」「安心」「快適」な道路サービスの提供をしていく。より利用しやすい料金に向けた取り組みをしていく。この3つの柱を推進していきたいと考えております。

具体的に次のページからご説明をさせていただきたいと思っております。まず、3本柱の1つ、ネットワークのさらなる充実でございます。令和9年のリニア中央新幹線の開業を見据え、高速出入口の追加・改良及び渡り線の整備ということで、名古屋市さんのほうで説明がありました、名古屋駅をはじめとする都心へのアクセス向上の取り組み。非常に難しい工事になるかと思っておりますので、関係機関とも精力的に推進をしていきたいと考えております。また、中長期的なネットワーク全体のさらなる利便性向上に向けても引き続き取り組んでいきたいと思っております。

次をお願いいたします。11ページですけれど、先ほどの出入口の追加・改良、渡り線の整備の実現により、都心環状線の北回り・南回り交通というのを東山線へ転換するということが都心環状線の渋滞を緩和するということが、それから名古屋駅をはじめとする西の方向から中部国際空港をはじめとする南の方向へのアクセスを向上したい。それから、修繕工事、あるいは事故処理等ということが必要になってきたときの代替路、リダンダンシーの確保、この3つの効果が期待できるのではないかと考えております。

次のページをお願いいたします。12ページからは2本の柱、2つ目ですが、「安全」「安心」「快適」な道路サービスの提供ということで、まずはお使いいただく上で安全という面から交通安全対策でございます。事故多発区間におけるカーブ区間でのスリップ防止の機能向上を目的としたカラー舗装化による事故防止対策、それから近年問題になっております高速出口の逆走防止対策など、ハード、ソフトの両面から総合的に実施してまいりたいというふうに思っております。

次をお願いいたします。大規模修繕の事柄でございます。安心ということで、将来にわたって名古屋高速道路を健全な状態に保って、安心してご利用いただけるようにということ

で大規模修繕を着実に推進するという一方で、一部の区間ではコンクリート床版の上面に点在する損傷が将来的に広範囲に至ることが想定されるため、長期的な通行どめによる対策が必要になってくる場合も考えられますけれども、先ほど申し上げました出入口の追加・改良、渡り線の整備などを実施することで、対策の実施に必要な代替路を確保することが可能になるため、これらの整備の事業の具体化に向けて精力的に取り組んでいきたいと考えております。

次お願いいたします。快適という面からでございます。名古屋高速道路の渋滞に関しては、今後進められる周辺ネットワークの整備、あるいは出入口、渡り線の整備などハードによる渋滞対策は、もちろん一つ有効でありますけれども、これには相当の時間もかかりますので、並行して区画線改良、交通の整流化、そしてソフト的な渋滞対策にも継続的に取り組んでいきたいと思っております。

高速道路の交通情報についても、これも非常にわかりやすいきめ細かな提供ができるようにいろいろ現在工夫をしておりますので、取り組んでまいりたいと思っております。

次お願いいたします。15ページは3本目の柱、より利用しやすい料金に向けた取り組みについてでございます。先ほど申し上げました名古屋高速道路を取り巻く現状の課題、それから利用料金の賢い3原則をはじめとする国土幹線道路部会での議論を踏まえまして、名古屋高速道路公社としても、より利用しやすい料金の実現に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

取り組んでいくに当たっての留意すべき点について、次ページ以降でご説明をさせていただきたいと思っております。それでは、留意点を4点ほど述べさせていただきます。まず、第1点目でございますけれども、現状の課題ということで申し上げましたが、均一料金や別料金による不公平感や割高感があるということ。それから名古屋高速道路と名二環を乗り継ぐ際の割高感ということで一般道路の渋滞を助長していると考えられること。こういうことを踏まえまして、名古屋高速道路公社といたしましては、利用度合いに応じた公平な料金、いわゆる対距離料金を基本といたしまして、より利用しやすい料金の実現に向けて取り組んでまいりたいと考えております。これにより短距離利用、乗り継ぎ利用を促進して、一般道路を含めた交通の円滑化が図られるのではないかと考えております。

次お願いします。2点目、名二環との迂回・分散機能の維持・促進についてでございます。これも説明があったと思いますが、現在は名二環のほうが名古屋高速（名古屋線）よりも料金が割安となっております。都心部の通過交通を抑制し、名二環へ迂回・分散を

促すような設定ということでございまして、このことから都市内交通の円滑化ということ  
でいけば、この迂回・分散機能が引き続き維持・促進することが必要ではないかなと考  
えております。

次お願いいたします。3点目、既存ネットワークの有効活用についてでございます。都  
市高速道路ということで渋滞緩和による定時性の確保、それから事故・災害時のリダン  
ダンシーの確保が重要でございまして、既存のネットワークを有効活用できるような料金設  
定が必要であると考えております。例えば赤の混雑している大高線への交通を青の比較的  
余裕のある東海線への転換を促すことで大高線の渋滞が緩和され、名古屋高速道路の定時  
性確保につながっていくのではないかと考えております。

次お願いをいたします。19ページ、4点目でございます。都心環状線の料金設定のう  
ち、都心環状線発着利用の場合ということでございますけれど、対距離料金を想定した場  
合、都心環状線が時計回りの一方通行構造ということでございますので、目的地直近の出  
口に行くために長い距離を走行するという場合には、ぐるっと回るとすることで料金負担  
の増加が生ずるということで、これを避けるために手前の出口でおりてしまうということ  
によって、結果的に一般道路への交通負荷が大きくなるということが懸念されるという  
ことで、料金設定の上での工夫が必要ではないかなと考えております。

それから、次20ページでございますが、都心環状線を通過する利用の場合というこ  
とで、対距離料金を想定いたしました場合、都心環状線が一方通行ということであるため、  
同じ起終点間を往復するというときに、行きと帰りで距離が異なってきたり料金も異なっ  
てくるということで、お客様にとって非常にわかりにくいものになるということが想定され  
ます。このため、同じ起終点間の往復利用では同じ料金とするというふうな設定上の配慮  
というのが必要ではないかなと考えております。

最後に、これまで申し上げました留意点をまとめてございます。料金見直しにあつては  
対距離料金を基本とした、より利用しやすい料金の実現。名二環との迂回・分散機能の維  
持・促進。渋滞緩和などのため、既存ネットワークの有効活用。都心環状線の発着利用、  
通過利用における料金設定などを留意していきたいと考えております。

その他といたしまして、利用しやすさということを念頭に置いた場合、割引の見直し・  
再編を行っていく必要があるのではないかと。それから、さらに混雑時間帯の渋滞緩和など、  
戦略的な料金についても今後検討していく必要があると思っております。

それから償還のお話も出ておりますけれども、最後になりますけれども、今回の料金見

直しに当たっては、債務の確実な償還を前提としながらも、より利用しやすい料金の実現を目指した上で整備ということ、出入口の追加・改良をはじめとする高速道路ネットワークのさらなる充実を図るために財源を把握していく必要もあります。したがって、財源を確保するためにも、現在の償還制度を見直す等の工夫も必要ではないかなと考えております。

以上が名古屋高速道路公社の説明ということでご説明をさせていただきました。ありがとうございました。

【寺島委員長】      ありがとうございました。

それでは、ただいまの説明に関して質疑をしたいと思います。いかがでしょうか。

それでは、ただいまの説明に関して質疑をしたいと思います。いかがでしょうか。

【佐藤委員】      私も近くに名古屋高速の入口があるのでよく使うんですけども、使うたびにナビから「料金は770円です」と言われます、名古屋市内のすぐそこまで行くのに770円払っちゃっているんだなということを再確認させられますが、ちょっと自分に対してギルティな、こんなぜいたくしちゃっていいのかしらみたいなことを思ったりもしています。これは今回のご提案によって料金を非常にわかりやすくすると同時に、そういう不公平感がないような形にするというので、期待をしたいと思うんですけども、例えば具体的にどんなふうになっていくのでしょうか。今度また10月から税金が上がるので上がるわけですね。ますます私のギルティ感が高まるのではと思っています。

【八田経営企画部長】      例えば、まだ具体的な水準というところは今後の検討にはなるんですが、短距離利用形成をしますと、短い人は安い料金、長い人は高い料金といったような傾向になるのは確実なんですけど、それで、例えば名古屋の外回り、名二環あたりから都心に来る人は今までの770円より安く行ける。通過をしてしまうような距離になると今までより高くなるということで、料金制度がそのまま今の交通政策の方向性に合うような方法でできるんじゃないかなと考えています。

【佐藤委員】      通過するのも今は同じ料金ですものね。

【八田経営企画部長】      ええ、そうです。

【佐藤委員】      ということを変えていくということですね。

【八田経営企画部長】      はい。

【佐藤委員】      あと、非常にわかりやすい表示ということで、14ページの絵がなかなか、これから期待したいところですが、ただ、これから外国の人たちがたくさんレンタカ

一などで使うときに、このマルチカラーで道路情報板の視認性向上と言っても、全然漢字読めない人には意味がわからないし、南ジャンクションってどこだろうというぐらいのものなので、これはもうちょっと国際的なわかりやすさというものを目指していただけたら良いと思います。

それから、左下の絵ですが、これもやっぱり外国人にはほとんどわかりづらいと思います。外国人からは、日本の高速道路って世界一高いねって言われます。それと道路の案内板についても様々な感想をもらいます。案内板の表示については、だんだんわかりやすくはなってきたと思うんですけども、100キロぐらいのスピードを出しながら、よく一瞬であれだけの情報を理解できてるねというふうに言われます。必要な情報だけをわかりやすく提示するという、整理、統一も日本全体でお願いしたいと思います。ここだけで変えるというのではなく、外国の人たちにとっては県境とか地域境というのはわかりませんので、日本全体でこれは取り組むべき、わかりやすさの表示を目指していただけたらと思います。

**【畠中副理事長】** 済みません、1点だけ。ご指摘ありがとうございました。確かにこの漢字のたくさんずらずら並んでいる状態で、外国の方には大変わかりにくいものになっているだろうと思っています。

まずは路線番号を明確に決めて、それをいろいろな地図にも載せ、ここの情報板にも載せるというところから始めました。あとは、先ほど先生ご指摘いただいていたように、全国で並びをとりながらやるということが大事だと思いますので、それについてもやりたいと思います。

**【寺島委員長】** はい、どうぞ。

**【内田委員】** ありがとうございました。先ほどのNEXCOによる説明のときの話題と重なるんですけども、料金体系の見直しに関連して、名高速とNEXCOで調整が必要というお話でしたが、その際に対距離制というのが基本にあることはもちろんですが、利用者の利便性、具体的には渋滞区間が極力発生しないような料金体系を重視していただきたいなと思います。

先ほど太田先生からもお話がありましたけれども、料金体系や料金収受に関しても協力体制が必要だと思っております。例えば、先ほど具体的に出した大高線と東海線の通行車両の仕分けに関して東海線に分散して誘導する話とか、名高速と名二環の誘導とか迂回路という話題がありました。迂回して遠いルートでも割安であれば名古屋圏の利用者はかな

り安いルートを選ぶと思うんですが、そうすると、割引料金を適用した管理主体の料金収入が減る可能性があります。発着地点が同じであれば、ルートが異なって料金が違っても、トータルの料金収入を両者で対等に案分するという柔軟な料金收受の運用があってもいいのかなと思います。そういう運用ができるかどうか分かりませんが、中京圏として渋滞が発生しないようなルートに利用者を分散させる結果生じる管理主体ごとの収入の増減は調整した方がいいのではないかと思いますので、そのあたりの可能性もご検討いただければと思います。

もう1点は、細かいことなんですが、11ページ目でご説明いただいた南方面へのアクセス性の向上についてぜひ実現していただきたいなと思いますが、三重方面から名古屋港方面も含めた南方面にアクセスする場合、オレンジ色のように明道町付近を通過して無駄に半周近く回っている車が結構います。さらに、明道町の所で、北西の一宮や清洲方面から合流車が入ってきて、すぐ200メートルあるかないかの丸の内の右側出口に出ようとして交通量が多い上、合流や出口が複雑で事故渋滞がよくありますので、そういう意味でも南方面へのアクセス性の向上によって渋滞や事故発生率の低下に非常に機能するんじゃないかなと思います。

以上です。

【寺島委員長】 何かございますか。どうぞ。

【太田委員】 一番最後のところの部分です。償還制度を見直すのはどうかという提案で、実際やらなければならないのかなと思っています。首都高と阪高のときとおそらく状況が一つ違うのが、ネットワークの更新維持と充実のためにお金がかかるから償還期間を延ばしたわけですが、名古屋高速のそうではない。NEXCOもそういうことをやったわけですが、料金の見直しで減収の可能性が高いだろうと名古屋高速の場合は思われる。その場合、施設も充実するのだけど、料金制度をいじったことが減収の主要因である場合、減収になるので償還期間を延ばすという説明がどのぐらい説得力を持つのか。

実態はどうなるだろうかという、実際に料金のシミュレーションをやらなければわからないわけですので、普通区間並みのキロ当たり25円弱、もしくは大都市近郊のキロ当たり30円弱でシミュレーションをしていただいて、もちろんネットワークが拡充したら、それだけ利用者が増えて需要が増える可能性はあるんだけど、ネットワークの拡充のために係る費用と、料金体系を見直すことによって減収する費用のシミュレーションを出していただいて、パッケージで施策を提案していただかないと、なかなか利用者の皆さんを

説得する、あるいは議会の説得も難しいのかなと考えます。

やはり首都高と阪高のときには利便増進事業で、ある意味では財源があったわけですよ。今回、名古屋高速の場合、それがないわけなので、その部分、かなり大きな工夫が必要なのではないかと考えています。

【寺島委員長】 いかがですか。どうぞ。

【家田委員】 ちょっと今、聞く相手も誰に聞くのかよくわからないんだけど、さっき太田先生がおっしゃったのは、この件についてはよく考えて議論したほうがいいんじゃないかなと思ったのは、中京圏についての大都市近郊扱いをしているかどうかというあたりは考える余地があると思うんですよ。それはどうしてかということ、リニアがいつできるのかよくわからないんだけど、できた、スーパー・メガリージョンのときには中京圏というのは三大都市圏の中の当然一員であって、決して別扱いとか、差別待遇すべきものじゃなくて、ていうか、逆に言えばしかるべき負担もしていただくべき責任のある中京圏であると。

そこで振り返ってみると、首都圏あるいは阪神圏が大都市圏扱いをされていると。料金水準がやや高いというのを決めたときの考え方というのは、どういう理由で高く、また、逆に中京圏はどうしてそうしなかったのかということ、ちょっと聞いておきたいんですけども、これ、山本さんに聞く話ですか。

【高速道路課長】 大都市圏の料金が高いというのは、用地費だとか建設コストが高いので、それ相応にご負担をいただくべきであるという考え方で大都市圏については2割増しの料金をいただいているということです。

【家田委員】 名古屋は。

【高速道路課長】 名古屋は、そういう意味からすると、何かちょっと不思議な感じは我々からするとするなという気がいたします。

【家田委員】 そこに対しては、安いことに甘んじていいのかという問いかけは、名古屋関係者としては当然あってしかるべきだと思うんだけど、その辺はどうでしょうか。

【新開理事長】 私、4月から理事長を拝命しておるんですけど、今、先生おっしゃった首都高速、阪神高速、何で中京高速じゃないんだと、名古屋高速と。そうすると、地方道路公社法というのができて、地方で高速道路が必要であればつくっていいということ、多分法律ができて、愛知県と名古屋市が設立団体になって名古屋のところでつくったと。ただ、名古屋と言いつつ、一宮のほう、それから小牧のほうにも延びていっていると。

で少し広がってきたと。今や一宮の名神のところは非常に渋滞をしていると。どんどんこの町が大きく、メガリージョン、大きくなっていくときに、それに呼応する道路は、高速道路の管理というのはどうなんだといったときに、最初に地方道路公社法をつくって愛知・名古屋でつくりなさいといったところの、公団ではなく、そこから何か、そのときにもう既に違う考え方があれば、地方道路公社法の一発目なんですね、うちは。だからそれを、今、中京圏ということで物事を捉えるんだったら、先生は中日本に行けばいいんじゃないかというご意見もあったけど、名古屋高速じゃなくて中京圏という会社というか、何かにつくり変えるというのも考え、そうしたら間違いなく。

【家田委員】 それはともかくとしてなんだけど、さっきの大都市圏の料金水準というのはNEXCO道路のほうの話でしょう。

【新開理事長】 はい。

【家田委員】 だからそちらでのお答えというより、こちらのお答えかも、あるいはあちらのお答えかもしれないんだけど、その辺というのはどうなんですかね。

【宮池代表取締役社長】 先ほど来ありましたように、地方道路というのは、東名とか名神、走っているところの工事費というのは多分安かったんだと思いますよ。ほとんど盛り土の区間でございますのでね。ですから地方としても当時はよかったんだろうと思いますが、今、名古屋のステータスを考えたときに、おまえらそれでええのかと、こういう質問だろうと思いますけどね。既得権というのは、みんな必ずとるのが人間の本性でございますのであれなんですけれども、やはり今の今、こういった渋滞だとか、あるいはもっとこれから新しいシステムを導入しなければいけないというときに、その原資としてそういうものを持ってくるということも、これ全て料金値上げだけでカバーするわけじゃありませんからね。ほかの償還制度の変更も含めて、これからやっていくということだろうと思いますので、それは理解していく必要があるかなと思います。

【家田委員】 昔もともかくけど、今も新しい環状をつくるとか、それを暫定2車からグレードを上げるとか、やっぱり都市圏ならではのお金がかかりますものね。そうすると、都市圏として扱うべきじゃないかなと私は思いますけどね。

【太田委員】 以前から大都市圏は地価が高いし、建設費も高いから高いんだという説明をずっと国交省道路局はしているのですが、ほんとうにそうなのか。実際に高いのは高いんですけど、需要が多いから1台当たりにしたら安いはずなので、そうですよね。なので、やはり現行料金の考え方というのは、需要が多くて混雑するから、混雑に対する抑

止の考え方があると思うんですね。そういう意味では、もう十分中京圏も需要が多いのでね。

【家田委員】 でもね、先生、反論するようだけど、外環とか、ああいう作り方をせざるを得ないようなのが都市圏であって、あれは交通量が仮に2倍や3倍になったって、とんでもない1人当たりの額はかかりますからね。むしろコスト側の説明のほうが現代的だという感じがしますけどね。

【寺島委員長】 大変重要な論点でクリアになってきたというところで、今回の段階ではとりあえず議論を時間の関係もあるので打ち切らせていただきたいと思います。

宮池社長と新開理事長、どうもご苦労さまでございました。ありがとうございました。とりあえずここでもって打ち切らせていただきます。

次に、時間が短くなりましたけれども、諸外国における高速道路料金の動向について、事務局から若干コンパクトにお願いいたします。

【高速道路事業調整官】 それでは、事務局から資料5についてご説明させていただきます。海外の高速料金については、これまでも部会等で定期的にご報告してまいりましたけれども、今般、最近の状況が取りまとまりましたので、この場でお時間いただいて報告したいと思います。

まず、1ページをごらんいただきまして、EU等における高速道路の課金の状況というものでございます。左側の図が乗用車で右側が大型車ということになっております。青の部分が無料の国です。赤系のところが何がしかの有料制度をしいている国ということになります。ビニエットというオレンジ色がありますけれども、これは定額のステッカーを購入して車に張るというものということになっています。見ていただくとわかるように、特に大型車のほうで、フィンランドですとかキプロスを除いて、ほとんどの国で有料制度を採用しているという状況がわかります。

次に、2ページ目をお願いいたします。大型車の課金が94年と本年度、2019年度でどういうふうに変わっているかということでもありますけれども、ごらんとおり、無料だったところが大分有料系に変わってきているということが見て取れるかと思えます。

この背景としまして、3ページ目になりますけれども、参考とありますが、大型貨物車の課金に関するEU指令というのが出ておりまして、大型車が国境をまたがって長距離の移動をすると、これを対象に応分の負担をいただくという観点で、インフラの課金についてのルールをEUが指令として制定していると。これに基づいて各国がそれぞれの状況に

応じて課金制度を検討して導入していると、こういうこともありまして、特に大型車が中心に有料制度の導入が進んできているということでございます。

続きまして、4ページ目でございます。各国の大型車の課金方式の推移ということでありまして、94年時点では無料と有料に分かれていたと。それが10年後の2004年になりますと、無料から定額制のビニエットに変わる国がかなり出てきていると。今年2019年はビニエットから対距離の日本のような有料制度に移るところ、あるいは無料からビニエットに移るところということで、無料、定額、対距離という流れが欧州でも進んでいるということでございます。

次に、5ページ目でございます。主要な国での高速道路の状況ということになりますけれども、帯にピンク色で書いていますのが、当初より有料道路制度があった国ということで、フランス、イタリア、スペイン、ポルトガル、ギリシャとありますけれども、こちらについては、料金体系は日本と同様に対距離制をしいているということでございます。

青については、当初有料道路制度がなかったのが、最近になって大型車中心の有料制を入れてきているというところでありまして、こちらドイツ、スイスは対距離、イギリスは定額制という状況になってございます。

次6ページ目でございます。6ページが各国、代表的なところの料金の目的と償還期間を並べたものでありまして、ピンク色の当初より有料道路制度があるところについては、ほとんどの国で当初の償還期間を延ばして建設費、更新費、維持管理費に充てているという状況です。それから、途中から有料制度を入れた下の青の枠のところは、こちらは償還期間を特に定めずに管理有料的に導入しているということでございます。

それから、7ページ以降が各国のそれぞれの状況です。まず、ドイツについては、ドイツは2005年からインフラコストの公正な負担ということで、アウトバーンを走行する大型車に対して課金を導入しております。失礼しました。95年にアウトバーンを対象に導入しまして、その後、連邦道路に対して拡大をしていきまして、2018年7月には全連邦道路を大型車課金の対象にしているという状況でございます。

それから8ページ目が、ちょっと細かくなりますがフランスの例でございまして、フランスでは1955年に日本のような高速道路法というのが制定されまして、ここで利用者負担・償還主義に基づくコンセッションによる枠組みが確立したと。1998年まではプール制の中で、途中償還期間を延ばしながら整備を続けてきまして、98年以降はプール制を廃止しまして、個別路線ごとの償還ということで個別路線ごとのコンセッションをし

いて整備を拡大してきているという状況でございます。

その状況が次の9ページになりますけれども、上段の98年以前に契約した会社ということで、プール制ということで青枠にしておりますけれども、こちらが当初の満了年と変更後の満了年ということで、いずれも償還期間を延ばしている。しかも、一度に延ばしたわけではなくて、右側に延長期間の内訳とありますけれども、6回にわたって少しずつ償還期間を延ばしてきて、累積で40年とか30年とか、そういうような延ばし方になっているということでございます。

次が10ページでございます。中国の高速道路料金ということで、中国では大部分の省で貨物車の総重量に応じた料率を設定していると。過積載車両は料金を割り増しして抑制をしている。料金所で自動重量計測器(WIM)を設置しまして、料金所ではかった重量に基づいて課金をしているということで、具体的には、11ページになりますけれども、左下に表がありますけれども、例えば広東省のところを見ていただきますと、ベースの標準単価、トンキロ当たり0.09元というのがありまして、それに対して超過重量に応じてベースの単価が割り増しになると。30%超過までは1.4倍の単価を適用して、3割から5割超えまでが4倍と。その上にさらに5倍、6倍と、重さに応じてどんどん料率が上がるという。ただ、これは料金所ではかって課金するので、大分渋滞が発生しているということでありまして、先ほどの10ページのところにありましたけれども、現在は軸数に応じて課金するシンプルなものに見直しを検討しているということでございます。

続きまして、12ページをお願いします。各国の課金方法の概要ですけれども、こちら先ほどご紹介したステッカー方式、ビニエットというものもございまして、一番上のフランス、イタリア、スペインではETCと同じような路車間通信(DSRC)で行っているとあります。その下のオーストリア、ドイツではGPSを使って測距して、それに応じて課金をしているというものもございまして。それから一番下のアメリカのオレゴン州ではオドメーターの走行距離に応じて路車間通信も活用して課金しているというものもございまして。

13ページに行きますと、それぞれの料金制度でどういう車載器を使っているかというものがございまして、走行距離の算出は、先ほどのGPSですとか、オドメーター、あるいはタコグラフというものです。それからデータ収集は専ら携帯回線網を使っていると。それから車載器の費用については有償のものもあれば、無償で公的機関が配布しているものもあるということでございます。

最後、14ページですけれども、日本も含めた諸外国の高速道路料金水準の推移というところでございまして、1995年を100とした場合にベースの料率が変わっているかどうかというものでありますけれども、アメリカはじめ各国、何回かにわたって上がっておりますけれども、日本については95年と同様、ベースの料率は24.6円をはじめとして変わっていないという状況でございます。

以上、簡単ですが、ご報告でございます。

**【寺島委員長】** 大変重要な事実認識を深めさせていただいたわけですが、質疑をすると切りがないのと時間も迫っていますので、今日は説明をお聞きしたということでもってとどめておきたいと思えます。

本日本日予定された議事、ここまでにさせていただいて、事務局に議事をお返しします。

**【総務課長】** 長時間にわたるご議論、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、皆様方に議事録の案を送付させていただき、ご同意をいただいた上で公開したいと思えます。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したいと考えております。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —