

社会資本整備審議会 道路分科会 第30回国土幹線道路部会

平成29年11月21日

【総務課長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第30回国土幹線道路部会を開催させていただきます。皆様、本日、ご多忙の中ご参集をいただきまして、まことにありがとうございます。

進行を務めさせていただきます、国交省道路局総務課長の山本でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、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。

【道路局長】 道路局長の石川でございます。本日は、寺島部会長をはじめ委員の先生には大変お忙しい中、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。また、日ごろよりご指導いただいておりますこと、改めて御礼を申し上げます。

本日は議題が2つございます。1つ目は本年の5月から議論を開始いたしました高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組の取りまとめについてでございます。これまで計4回にわたりましてこの部会におきまして、計9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て、委員の先生方との意見交換をさせていただいたところでございます。

前回事務局より提示をいたしました部会の基本方針の方向性についてご意見をいただいたところでございまして、それをもとに今回は基本方針の本文の案を整理させていただきましたので、これにつきましてご議論いただければと考えております。

2つ目の議題は本部会でもご指導賜りました首都圏・近畿圏料金体系の見直しにつきまして、新料金導入後の交通状況を現時点で取りまとめましたのでご報告をさせていただきます。限られた時間でございますが、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。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 それでは、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存じます。上から座席図、議事次第のほか、資料1として、委員名簿、資料2として、基本方針（案）のポイント、資料3として、基本方針（案）、資料4として、基本方針（案）参考資料、資料5として、首都圏の新料金導入後の交通状況、資料6として、近畿圏の新料金導入後の交通状況、続きまして、参考資料1として、委員意見、参考資料2として、首

都圏の新料金導入後の交通状況参考資料、参考資料3として、近畿圏の新料金導入後の交通状況参考資料がございます。

漏れている資料がございましたら、ご連絡いただきますようお願い申し上げます。

メインテーブルには、5月以降の部会における各団体からの提出資料を準備しておりますので、適宜ご活用いただきたいと思います。

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。本日は、朝倉委員、小幡委員、児玉委員、根本委員、羽藤委員、山下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。また、竹内委員におかれましては、所用により途中からのご出席との連絡をいただいております。

本日ご出席いただきます委員の方は、委員総数15名の3分の1以上でございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項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。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、これからの議事の進行を寺島部会長にお願い申し上げます。よろしくお願いいたします。

**【寺島部会長】** それでは、議事を進めさせていただきます。

まず、基本方針案に関する議論でございます。これまで本部会において、関係諸団体のヒアリングを重ねながら議論してまいりましたが、この段階で取りまとめたものがこの基本方針案になります。基本方針案につきまして、事務局より説明をお願いします。

**【高速道路課長】** 資料3をお願いいたします。

「高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組基本方針(案)」でございます。

表紙をおめくりください。目次構成は全体で4章立てでございます。第1章で高速道路を取り巻く環境、第2章で高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組、第3章で施策の進め方、第4章で今後の高速道路の検討課題という4章立てとなっております。

では、1ページ目をお開きください。

まず、「はじめに」でございます。「はじめに」では、これまでの部会の経緯、安全・安心に関する課題認識と検討経過について記述をしております。

それでは、2ページ目からの本文をご説明を申し上げます。2ページをお願いいたします。本文につきまして、ポイント部分を中心に読み上げさせていただきます。

第1章、「高速道路を取り巻く環境」

## 1、高速道路ネットワークの進展に伴うさらなる機能向上の要請

1万4,000キロメートルの高規格幹線道路網のうち、約8割に当たる約1万1,000キロメートルが開通しています。このように高速道路ネットワークの構築が進展する中、これまでに整備され、既に利用されている道路においては、さらなる機能向上が重要な課題となっています。

## 2、高速道路における安全上の課題の顕在化

我が国の高速道路は、暫定2車線区間が多く残り、諸外国に例を見ない状況にあり、近年、暫定2車線での開通区間が顕著に増加しており、現在、約4割が2車線で供用されています。暫定2車線区間では安全性や走行性、大規模災害時の対応等に大きな課題があります。さらに、逆走が2日に1回以上の割合で発生し、歩行者・自転車等の進入が毎日平均して10件以上発生し増加傾向であることなど、安全にかかわる社会的な課題が顕在化してきています。

## 3、激甚化する災害時における高速道路ネットワークへの期待

近年、降雨・降雪が極地化・集中化・激甚化し、物流におけるサプライチェーンの拡大等、社会経済活動の高度化により、災害の影響が発生地域にとどまらず広域にわたり、複雑化・長期化するおそれがある中で、災害時のネットワークの重要性が増してきています。

平成28年の熊本地震においては、高速道路が被災し、耐震対策の必要性があらためて確認されました。

また、昨年の台風第10号の災害においては、道東自動車道が1年3カ月間の長期にわたり、道央と道東を結ぶ幹線ルートとして地域の生活・経済にとって重要な機能を果たしたことにも注目すべきであります。

## 4、生産性向上に対する社会的要請

高速道路については、人口減少下における社会の生産性を向上させる役割を果たすことが広く要請されています。

飛びまして、高速道路の有効利用を通じた社会の生産性の向上に向けて、広範な課題に対処していく必要があります。

4ページ目をお願いします。

## 第2章、「高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組」

### 1、目指す方向性

以下に掲げる3つの方向性の実現を目指し、対応する施策をスピード感を持って展開していくべきであります。

1つ目、世界でも事故率が低く、安全性の高い高速道路

2つ目、あらゆる災害に対して強く、回復力の高い高速道路

3つ目、全てのドライバーにとって使いやすく、快適で安心な高速道路

2、留意すべき視点

施策の効果を最大限に高めるため、留意すべき視点について、以下のとおりの3点でございます。

1点目、利用者の視点や行動の重視

利用者の視点に立って、現状の課題を的確に把握し、優先度を明確にしながら対応を図るべきである。その上で、利用者の適正な行動を促すような働きかけを行うことも重要である。

5ページ目をお願いします。

2点目、他分野の施策との連携

施策の効果を高めるためには、これら他分野に係る施策との積極的な連携が必要である。

3点目、最新技術の進展とその活用

I C T技術等の活用は、交通安全に大きく貢献することが期待できる。とりわけ自動運転については、高速道路への実装を視野におさめるべきである。

3、施策の具体的な提案

高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組の具体策として、短期的・中期的な施策を以下に示します。

1、利用者の安全確保

①暫定2車線区間の対策

高速道路における暫定2車線区間については、その状態を長期間存続すべきではない。暫定2車線で供用中の区間については、速度や定時性の低下、事故防止の観点に加え、通行止めが多い区間における信頼性向上や災害時のリダンダンシー確保等の観点からも、4車線化を推進すべきである。加えて、ネットワークの機能拡充による生産性向上の視点も踏まえれば、圏央道など大都市圏周辺の高速道路等については、早急に4車線化を推進すべきである。

しかしながら、財源の制約等の課題もあるため、最新データを用い、効果的な付加車線の設置などの工夫が重要である。

暫定2車線として整備する区間においては、ワイヤロープの設置適用性を検証した上で、標準構造として設置すべきである。暫定2車線で供用中の区間においても、4車線化等の対応状況を勘案しつつ、できるだけワイヤロープを設置すべきである。

6ページ目をお願いします。

さらに、ミッシングリンクとなっている区間については、完成2車線の採用の検討も必要である。

## ②逆走対策

2020年までに高速道路での逆走事故ゼロを目標として取組を加速すべきである。

具体的には、分合流部・出入口部における注意喚起標識等の対策を速やかに実施・完了させるとともに、民間技術について、平成30年度からの実用化を進めるべきである。

また、準天頂衛星など技術革新の動向も視野に入れつつ、運転支援に資する新技術の早期実用化を目指すとともに、逆走車両の自動制御化に向けて、民間の自動運転技術の活用を検討すべきである。

## ③歩行者・自転車等の進入対策

進入の原因や進入者の行動特性を分析し、看板・路面標示等による対策を的確に実施すべきである。ナビアプリ提供者と連携して、正しい使用法を徹底する等の取組を展開することが重要である。

## ④自動運転の実現に向けた取組

政府が進める高速道路での自家用車や物流サービスへの自動運転の活用について、技術の過信に留意しつつ、積極的に取り組むべきである。

7ページ目をお願いします。

2020年度の新東名における後続無人隊列走行の実現に向けて、インフラ面での事業環境の整備について検討を進める必要がある。中でも、物流の主要幹線である新東名の6車線保有区間においては、6車線運用を可能とする環境整備を急ぐ必要がある。

## ⑤交通安全施設の整備等

事故多発区間等において、新技術も活用しつつ、交通安全施設の整備等を重点的に実施すべきである。高速道路上の落下物については、車両の積載の事前点検を強化するよう求めるとともに、道路緊急ダイヤル（#9910）の普及活用を図るべきである。

最高速度規制については、交通事故発生状況等を勘案しつつ、関係機関に対し、速度規制の見直しについて検討することを働きかけることが必要である。

## 2、強靱で信頼性の高いネットワークの構築

### ①防災・減災対策

高速道路や主要な一般道路について、国や地方公共団体、高速道路会社等が連携して、防災・減災機能の強化に取り組むことが重要である。この際、人・物の安定的な輸送を確保するための基幹となるネットワークを計画路線も含めて指定し、機能強化や重点投資・支援を展開すべきである。

8 ページ目をお願いします。

2つ目のポツからですが、大規模地震等の発生時においても、高速道路への損傷を軽微に留め、速やかな機能回復を可能とするために、必要な橋梁の耐震補強等、防災・減災対策を強力に推進すべきである。

4つ目のポツです。被災時に交通が途絶するおそれのある区間では、迂回路となる路線の状況も踏まえつつ、暫定2車線区間の4車線化などにより、強靱性を確保すべきである。

集中豪雨等に対する事前通行規制については、新たな基準の設定や運用について具体化に努めるべきである。道路区域外からの落石や土砂崩落等に起因する災害を減らすため、沿道からの安全対策を強化するとともに、リスク評価の方法等についてさらなる検討をすべきである。

### ②工事規制の影響の最小化

工事規制の影響を小さくすることで、高速道路の信頼性をより高めていく必要がある。このため、工事規制による渋滞を事前事後で測定評価し、その影響の最小化を図る工事規制マネジメントを進めるべきである。

暫定2車線区間は、今後、橋梁・トンネル等の更新需要が大幅に拡大していく中で、代替となる車線・経路の整備や拡幅等を計画的に進めるべきである。

9 ページ目をお願いします。

### ③雪氷対策

大雪時の立ち往生を減らすため、降雪・除雪状況の情報発信、関係機関との連携体制を強化するとともに、立ち往生の原因となったチェーン未装着車両等に対するペナルティ等を検討すべきである。雪氷作業の水準を効率的に維持・強化するための新技術開発・活用を進めることが重要である。

### 3、快適な利用環境の実現

#### ①休憩施設の使いやすさの改善

高速道路の休憩施設について、ユニバーサルデザイン化等のサービス拡充を図るとともに、コンシェルジェ機能の充実等のさらなる質の向上を推進すべきである。

3つ目のポツですが、休憩施設の間隔が長い区間における一時退出を全国において積極的に展開すべきである。

SA・PAの駐車場については、必要な容量や施設を適切に設定するとともに、安全や使いやすさにも十分配慮して整備すべきである。

#### ②高速バスの利便性向上

高速道路ネットワーク整備の進展に伴い、広域公共交通として一層重要な役割を担う高速バスシステムについて、バス停の配置の見直しやユニバーサルデザイン化、全国的な高速バスロケーションシステムの構築等を推進すべきである。

10ページ目をお願いします。

インターチェンジの周辺に乗り継ぎ拠点を整備するなど、地方公共団体や他の公共交通機関等とも連携して、高速道路の交通結節機能を強化することが重要である。ジャンクション周辺のSA・PAにおいて、高速バスの乗り継ぎ拠点を積極的に整備すべきである。

今後のリニア中央新幹線の整備によるスーパー・メガリージョンの形成を踏まえ、高速道路ネットワークとの連携による新たな交通体系を実現し、地域の高いポテンシャルを引き出す取組を促進すべきである。

#### ③高速トラック輸送の効率化支援

1台でトラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックの早期導入及び幹線物流での普及促進を図るべきである。このため、SA・PAにおけるトレーラーの分離・連結スペースの整備や路外施設の活用を含め、必要な対応を進めるべきである。

複数のドライバーが輸送行程を分担する中継輸送システムについて、SA・PAの活用や一時退出を通じて支援していくべきである。

#### ④訪日外国人旅行者への対応

訪日外国人旅行者による観光需要が増大する中、SA・PAにおいて、外国人対応の強化を図るべきである。高速道路標識等のナンバリング対応を2020年までに概成することに加え、わかりやすい道案内や運転時の慣行等の周知を推進することが重要である。

11ページ目をお願いします。

## ⑤スマートインターチェンジ等による地域とのアクセス強化

国や地方公共団体、高速道路会社等の関係者の連携のもと、スマートインターチェンジや民間施設を直結するインターチェンジなど、追加インターチェンジを柔軟に設置することにより、使いやすく安全な高速道路とすべきである。

12ページ目をお願いします。

## 第3章、「施策の進め方について」

### 1、「安全・安心計画（仮称）」の策定

高速道路の安全・安心に係る具体的な施策を計画的かつ着実に推進するため、国において、無料区間を含め高速道路を対象とし、安全・安心計画（仮称）として中期的な整備方針を取りまとめることを提案する。その上で、毎年の事業実施計画に反映して、コスト縮減等の経営努力などを活用しつつ、暫定2車線区間の4車線化や耐震対策など必要な対策を早急に講じるべきである。

### 2、負担のあり方

暫定2車線区間での4車線化については、高規格幹線道路である一般国道の暫定2車線区間においても、交通状況を勘案し、優先度を明確にした上で、利用者負担により早期に4車線化等を推進すべきである。4車線化等の優先度が低い区間においては、ワイヤロープ設置による安全対策を基本としつつ、利用者や地方の負担を活用した4車線化など、さまざまな方策の導入可能性を幅広く検討すべきである。

無料の高速道路の暫定2車線区間においては、新直轄区間でのワイヤロープの設置など、交通安全対策に係る制度を設けるとともに、安定的・持続的な予算の確保に努力しながら、必要な整備を進めるべきである。その際、4車線化等の整備については、渋滞緩和や定時性向上など広く利用者の利便性向上に寄与することから、負担の公平性や将来の維持管理に係る税負担を軽減する観点により、利用者負担（有料事業）により整備し、ETCにより効率的に料金を徴収する方式を導入して取り組むべきである。

13ページ目をお願いします。

### 3、多様な連携・協働

道路ネットワーク全体の安全・安心を高める観点から、国や地方公共団体、高速道路会社等が連携して施策を展開すべきである。

ゴールデンウィークやお盆、年末年始など、特異な渋滞が発生する期間においては、渋滞予測等を積極的に広報し、交通量の平準化を目指すべきである。また、大雪・豪雨など



荒天が予想される際には、利用者に不要不急の高速道路利用を控えるよう協力を促すことが重要である。

14 ページ目をお願いします。

#### 第4章、「今後の高速道路の検討課題」

##### 1、維持管理・更新に係る負担のあり方

今後の維持修繕・更新に係る財源の確保については、税金による負担との関係も含め、引き続き精力的に検討すべきである。

##### 2、利用者重視の料金体系の推進

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については、諸外国の事例も参考にしつつ、4車線以上の高速道路は有料とするなど、有料・無料の整理を引き続き精力的に検討すべきである。中京圏の料金体系についても、議論を進めることが必要である。

##### 3、交通流を最適化する料金・課金施策の導入

首都圏・近畿圏の新たな料金体系導入による交通への影響を検証した上で、混雑状況に応じた戦略的な料金体系を導入すべきである。2020年東京オリンピック・パラリンピックを目標に、ゾーン内の道路交通のロードプライシングを含むTDM施策等の制度設計等について検討し、運用を図る必要がある。

##### 4、ETC2.0の普及促進・活用・オープン化等

ETC2.0について、早期普及を促進すべきである。高速道路料金の支払いをETC限定とすることについて、利用者にとって利便性が高まる可能性があることや、戦略的な料金体系の導入が容易になることも踏まえ、さまざまなユーザーに配慮しつつ、幅広い視点から検討を進めるべきである。

15 ページ目をお願いします。

ETC2.0等の道路情報のデータについては、オープン化を検討するとともに、他の交通ビッグデータやAIも組み合わせながら利活用を図るべきである。

##### 5、高速道路システムの海外輸出

質の高い高速道路の運営・管理システムなどについて、我が国の企業とともに発展途上国等にパッケージで輸出することにより、国際貢献や海外市場の獲得に積極的につなげていくべきである。

「あとがき」

今回の基本方針は、世界でも事故率が低く、安全性の高い高速道路サービスを提供すべきという目標に加え、頻発している災害を踏まえた信頼性の向上の視点、近年、政府が推し進める生産性革命・働き方改革の動向も念頭に置きながら、高速道路のあるべき姿とその実現のための具体策を提案したものである。

本部会では、さらに重要な課題に対して、さらなる事実の探求と議論を行い、積極的に検討を進めていくこととする。

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、ただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問等よろしく申し上げます。どうぞ。

【石田委員】 石田でございます。どうも短期間に立派なものをおまとめいただきまして、ありがとうございます。

きょう読ませていただいて、全体的な意見と感想といいますか、意見と、あとちょっとちっちゃなやつを2つ申し上げたいと思います。

第1番目は、最初のころでしたね、付加車線、付加車線とずっとおっしゃってて、4車線化ということをもっと全面に押し出したらいんじゃないかというご意見を申し上げましたところ、このようにやっていただきまして、ありがとうございます。

ただ、きょうの案を読まさせていただきますと、内容はいいんだけど、今、現下の状況を考えると、あんまり時間的余裕はないんじゃないかなと思うんです。

ですから、この内容を早期に実施していくというそういうことが非常に重要なかなというふうに思っていて、早期に講ずべきというのが、たしか12ページに一文あるだけで、あとは積極的とか意欲はわかるんだけど、もうちょっとその早期ということを、特に一番最後のほうの進め方とか、検討課題のところそういうものを書いていただければいいなということが1つと。

もう1つ、具体的には、そのリソースがないと早期に進めることもできないので、そこに関して12ページには、7行目のところに「コスト縮減等の経営努力などを活用しつつ」とは書いてあるんですけども、やはり今、現下の超低金利時代ということを考えて場合に、そこを活用しない手はないだろうというふうに思いますので、そういったことをここにぜひ、一文でいいので書き加えていただければありがたいなというふうに思いました。それが全体的な感想にかかわる意見でございます。

あと、細かい点でございませうけれども、2ページのところなんですけれども、後で強靱化とかリダンダンシーに出てくるんですけども、ここにぜひ暫定2車線区間は、何か大きな事故が起こったり、あるいは自然災害に見舞われると復旧に相当程度長い時間がかかりますよね。そういうこともどこかでデータも出していただいて、見た記憶がありますので、そういうことをお願いしたいということが、細かい1点目。

2点目は、5ページの自動運転のところなんですけれども、これは、家田先生が前からおっしゃっていることではあるんですけども、高速道路が進化していかなくちゃならないと。そういう観点から、自動運転ができて、それを取り組むというスタンスがここには色濃く漂っているような文章になっているんですけども、もうちょっと高速道路のビジョンとか、その中で積極的に路車協調で自動運転を推進していくという、そういう勢いが感じ取れるといいなというふうに思いました。

以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。どなたか。はい、どうぞ。

【天野委員】 本日は、大変しっかりと意見まとめていただいた報告書をお示しいただきまして、ありがとうございました。

私からは、14ページ以降の高速道路の今後の検討課題のところ、2点ほど、要望というか感想のようなことを申し上げさせていただきたいと思います。

1点目が、こちらの検討課題の最初に挙げられています、維持管理・更新にかかわる負担のところなんですけれども、こちらで、償還満了後の料金徴収などについて、引き続き精力的に検討すべきであるというふうに明示いただいたのは、これは非常に大事なポイントで、よろしい点かなと私は思っております。

申すまでもないことですが、今後も永続して、安全な状態で道路をしっかりと維持・更新していくには、ここにありますように当然、財源、これをしっかりと確保する必要がありますし、その一方で、なかなか財政事情というのはこの先も厳しいだろうということ見越しまして、そういう意味では、やはりこの償還満了後の料金徴収、これをまだ先のことと思わずに、今から今後しっかりと議論を深めていくと。その際に、広く国民の皆さんを巻き込んだ議論を展開していくということが大事だというふうに改めて思いました。

それから、もう1点が、今もお話ありましたけれども、自動運転の話です。こちら、今回の報告書も、6車線運用の話ですとかしっかりと言及されているわけなんですけれども、この自動運転の動きも引き続き着目して、ETC 2.0等は検討課題のほうで入れていただい

ていますが、技術革新への対応といったもので、先ほど石田先生からもお話ありましたけれども、道路がしっかりとそういったものに対応していくという考えの中から、今後の検討課題として、やはり自動運転への対応といった点もとらまえていくことが大事なかなというふうに思いました。

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。どうぞ。

【小林委員】 今、天野委員がおっしゃったことと同じ意見を私も述べたいと思います。

特に、この14ページのこの維持管理・更新にかかわる負担のあり方に関する部分です。いま、例えば道路公社で償還が終わった有料道路において、維持管理費をどう負担するかという問題が顕在化しています。この問題は、もう待たなしに解決を必要としておりますので、速やかに検討を進めていただきたいと思います。

さらに、維持管理費に関わる文章ですが、係り結びが混乱しているように思います。また、償還満了後の料金徴収や大型車対距離課金の導入という部分を強調した書きぶりに修正できないのかと思います。例えば、技術の進展等も踏まえつつ、諸外国における事例も参考に、税金による負担等の関係を含め、その後に償還満了後の料金収入や導入について、引き続き精力的に検討すると。こう書いたらどこを一番検討、重点に置いているかがもっと強調できると思いました。

以上です。

【寺島部会長】 どうぞ。

【家田委員】 ありがとうございます。さっき、石田先生が言ってくれたのはほんとうにそう思うんで、よろしくお願いします。

別のことを1つ、2つですけど、今回ののは、ちょっと歴史的に大きなエポックだと思うんですね、このレポートはね。それを言うと何か青臭いようなことを言うようだけど、舗装すら全然できてなかった戦後の日本の道がね、とにかく舗装率というのを一生懸命やったじゃないですか。それが一段落したよね、当然ずっと前に一段落したんだけど。それから今度は、この格の高い、いい道路をなるべく早く隅々まで通してやりたいと、そうやってそれもほぼできたんですね。だから、その次のジャンプを迎えつつあるのがこれだと思うんですよ。

この歴史の階段を上っているような感じのね、その感じをちょっと言ってもいいなと。つまりよく飲み屋だとさ、とりあえずビール二、三本という感じなんだけど、とりあえず

のやつをね、ネットワークとしてはとりあえずできたんでね、次はじっくりと飲みましようという段階に入ってきた。ほんとうに質の高い、サービス度の高い、クオリティの高い道路というのを国民がいよいよ求めているとこういうことだと思うんですね。

それでちょっと参考までに言うと、2ページに3車線以下の割合が日本は38%でいろいろ書いてあるんだけど、韓国が0%というのがあって、ここでちょっと注意書きとか入れておくといいと思うんですけども、しばらく前は韓国は日本よりは少なかったけど、15、16%あったんですよ。

だけど、詳しく知らないけど、この10年とか何とかで一生懸命やってゼロに持っていたんですよ、努力したわけ。そこもやっぱり書いておくといいと思うんですよ。

同じく余計な話ですけど、地籍測量なんていうのも韓国で一生懸命やって、ほとんど全部達成しましたよね。やるぞとなったときの彼らの頑張り度というのは、少なくともこの道路については評価するべきだと思うし、それを書いておくのをお勧めします。

それから、最後ちょっと質問みたいなことになるんだけど、14ページで2点ほど細かな質問です。まず(3)の交通流を最適化する料金・課金施策の導入。これは首都圏のことを検討するときに幾つかの原則を出して、そこで戦略的にやらなきゃいけないんだと、みんなのためになるようにやるんだということを言ったんだから、当然ここでいいんですけども、その2つ目のポツのところがちょっと曖昧なような大丈夫なのかなという感じがするので聞くんですけども、前半はいいんです、この「契機となるものであり、これを目標に、」ここまではいいんだけど、次がよくわからないんだよね。「ゾーン内の道路交通のロードプライシングを含むTDM施策等」というのが。2020年のオリンピック・パラリンピックまでにどこでどの程度のことをやらんとするのかな、それをやる覚悟ができていいのか、やる自信があるのかというのを伺いたい。2020年に実現するということは大変なスピードが必要ですから、当然その直前にできて、はい、開通ですなんて言わないで、予行演習をやらなきゃいけないんでしょう。いろいろ伺うところによると、高速道路会社や何かのシステムを改正するのは大変な努力が必要なわけです。

それから、(4)のETC 2.0については、最初の文章に2つのことが入っちゃっているような感じがするんですよ。まず、ETC 2.0は大変結構なのでやりましようねということが書いてあると。その次に高速道路料金の支払いはETC限定にすること、これもこれで大事なことで、少なくとも別のことですよ。別のことなんで僕は言うべき順番としてはやっぱり今のETCでもいいからとにかく義務化というか、みんなが使うとい

う方向のほうはずっと議論を長くやってきたことだし、それを検討すると先に書くべきだと思います。

その次に今度は、E T C 2. 0ということになるんだけど、そこで踏まえるべきはE T Cを導入して最初のころはちっとも伸びなくて右往左往して、E T Cを買う人に補助までして、はっきり言えば戦略性に全く欠けたE T C導入をやってきたのが我が国であって、その反省を踏まえると、このE T C 2. 0をどういうふう導入しようとか、そういう過去の悲しい経験が生きるような、にじみ出てくるようなものがここないと、何となく能天気と言っているだけという感じがするんですな。そこのところをちょっと教えてほしい、この(3)と(4)だけちょっと質問させていただきました。

【寺島部会長】 はい、わかりました。ではご発言。はい、どうぞ。

【太田委員】 道路区域外のこともしっかり書いていただきましてありがとうございます。この中ではとりあえず道路局の範囲でやるということだと思いますけれど、前から申し上げておりますように交通インフラ全体といいますか、公物管理と周辺の関係につきましては、災害の観点から将来的には整理しなければならないと思いますので、とりあえず道路のほうをしっかりと考えていただいて、それを土台に展開していただければと思います。

もう1点は財源に関してです。限られた財源の中でやるというのがまず筋でありますし、石田先生のほうからもご提案ありましたけど、低金利の状況を有効に活用するというのもあります。その一方で、最近、国交省で出国観光客からお金をとりましょうという税金で新たな財源を立てるということが、今、動き始めておりますので、必要なものに関しては、財源が必要だということをやはりしっかり示す必要があると思います。そういう意味では安全・安心計画がどこまで具体的に書けるのか、どのぐらい費用がかかるのか、そういうところまでしっかり書いていただいて、それによって議論の出発点をしっかり確立してほしいと思います。償還満了後の料金徴収とありますけれども、償還満了前にも安全対策が必要であれば負担を求めるという姿勢も打ち出す必要があるのであれば、それについてはしっかり準備すべきだと考えます。

【寺島部会長】 どうぞ、竹内さん。

【竹内委員】 竹内でございます。本日は遅参しまして申しわけございませんでした。

報告書拝見して皆さんおっしゃるとおりうまくまとめていただきまして、ありがとうございます。

私の発言は1点だけで、反省を込めてということになると思うのですが、タイトルに高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上するということが挙げられています。その中の3つの言葉、安全、信頼、使いやすさに注目しています。私は別に検索をかけたわけじゃないんですけども、一番よく出てくる言葉は安全性なんですけど、その一方で信頼性という言葉はあまり出てきていない気がするんですね。よくよく考えてもう少し議論すべきだったと思うのは、高速道路の信頼性って何なんだろうかということをもう少し考えるべきだったのではないかと、そうすると信頼性という言葉がもう少しこの中に多く出てきて、また違ったといいますか、意味のあることが言えたのではないかと、という気がしています。

確かに信頼性という言葉はちょこちょこは出てくるのですが、そのときのこの言葉の意味は災害のときに簡単に潰れずに使えますというような意味での信頼性になっているかと思えます。しかしそれ以外の信頼性というものもあって、例えば高速道路を使うと着実に目的の時刻に到着できるという、時間のフラクチュエーションがなくなるという意味での信頼性もあると思えます。そうした定時到着という高速道路の信頼性もあると思うんです。そのほかにもあるかもしれないので、そういうことを十分に検討して、信頼性という言葉が安全性と同じぐらいの頻度で出てくるようになればよかったなというような気がしています。という単なる感想でございます。

以上です。

**【寺島部会長】** あといかがでしょうか、どうぞ、どうぞ。

**【井伊委員】** 私も感想めいたことで恐縮なんですけど、14ページの4のETC2.0に関してなんですけど、これはここの部会の議論でも出ていたように、今後なるべく義務化に持っていくというところはもちろんそうなんですけれども、ここにこう書いてある幅広い使い方というところは大変感心してまして、今、政府ではキャッシュレス社会というのを目指していて、これは金融庁とか財務省のほうでやっている政策なんですけれども、この政府の取り組みとして料金払いをキャッシュレスでやっているというのはまさにこのETCなんですよね。

先ほど悲しい歴史というご指摘もありました。まさにそうなんですけれども、ただ、今後のキャッシュレス社会の1つのインフラとしてETCが使われていまして、これをせっかく民間の駐車場とか高速道路外でも使えるというふうに持っていくのであれば、別に道路に限定する必要は全くなくて、パスモと連動させたりとか幅広い展開をもっと考えても

raitai. これはETC 2.0、ETC 3.0というちょっと拡張性を持ったことをもうちょっとこれから考えていってもらえればと思います。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【大串委員】 まず、読ませていただいて今までの議論がずっと集約されていて、いいものを書いていただいたなと感謝申し上げたいと思います。

1つの肝は閉じられた空間であるこの高規格道路、国土幹線道路がクローズドでありながら、そのクローズドの路線を非常に使いやすく快適にしていくということの1つのキーワードにもう1つオープン化があると思っております。例えばSA・PAが外との連携を強くして行き来があったりということで、先日も三川のインターチェンジを見せていただいたんですけども、通常では成り立たないようなコンビニエンスストアが外からつまり地域の方たちもそこを利用されるような仕組みをとることによって、高速道路の利用者も快適にそのコンビニエンスストアを利用できるし、地域の人にも役立つような仕組みを作れている。高速道路というクローズドな空間を安全・安心・快適にしっかり磨きながら地元と共有できるSA・PAなどの部分をオープン化することで付加価値を高めつつ、持続可能性を高めている側面もほんとは入れてほしかったなと思うことが1つです。

あと1点、例えばゲートの開け閉めのところのストレスといいますか、何か日本の高速道路がずっと最先端を走ってきたようだけれども、少しおくらしているようなところもあるんじゃないかということも、すなわち、海外のいいものを積極的に取り入れるというような発想も少しあったらいいかなと思いました。

以上です。

【寺島部会長】 では、最後に私のほうから何点か。

まず第1点ですが、この幹線部会という道路の議論を積み重ねてきて、プロセスを振り返ってみると、コンクリートから人へなんて言っていた時代から、その中でも優先すべき道路があるというところで流れをつくって、首都圏3環状に1つの照準を絞って、プライオリティの高い道路網の整備という考え方を導入してきたと。

実は、このレポートの中でもにじみ出ていますが、特に圏央道インパクトというのがやはり日本にとって大きな意味を持ってきているということ。改めて言うならば物流の中で日本海側と太平洋側の対流という、国土形成計画でも使っている言葉の中で、物流面で圏央道がもたらしている日本のアジアとの連携の中での大きな効用だとか、今さらここに書く必要もないぐらい我々には常識化しているかもしれませんが、書き込むべきだという意



味で言っているのではなく、それを再認識するために、例えばようやく今年の春に成田からのループがずっと藤沢インターまでつながったこの圏央道というものが、いかに高速道路の発展、この議論の中で重要であるのかということについてちょっとプライオリティを置いて、その先にさっきの論考にも出てきている暫定2車線の区間が、圏央道のニーズが非常に高くなってきているがために、既に新たなニーズがもう生まれ始めていて、その暫定2車線さえもっと拡張、拡充してもらいたいという意見が強く出てきている。これは圏央道だけではなく中京圏にしても関西圏にしても、この先によりネットワークの進展に伴う機能性向上というものの要請が一步前に動いているのではないかと、それを受けとめる段階に来ているのではという問題意識が、もう既にこのレポートの段階で投影してもいいのではないかと。その暫定2車線という整備をしてきた外環型の道路のさらなる促進みたいな問題意識を、もう既に我々が持ち始めているということを書き込んでもいいのではないのかというのが1点目です。

それから、2点目はそれほど重い話ではないですが、物流構造がものすごく変化してきている。例えば、アマゾンだとかクロネコヤマトの企業としての長期戦略を見ていると、もうロジスティクス型の企業がこの道路戦略、圏央道戦略を中心に動いてきているから、圏央道沿いにもものすごくいいいわゆる倉庫網だとかそういうものができ上がり始めていると。今後これは通販というものがもっと常態化してくる流れの中で、道路インフラに対する加重とか期待とかものすごく高まってくる。今後の1つの方向観という意味で、ここは意見なのですが、ロジスティクス型の企業の物流戦略についてのヒアリングなんていうのを今後の議論の中で、我々はもっと受けとめてもいいのではないかという気がします。

それから、3つ目なのですが、これはこの間、東名から大泉に抜ける例の工事を見学させてもらったことが余計きっかけになっているのですが、実は先日、埼玉県の会議に出たときに配られた有効求人倍率の資料というのをじっと見ていると、今、雇用条件、雇用の状態がすごくよくなっているというけど、すごい偏差があって、事務職なんていうのは全く有効求人倍率が高まってなくて、建設、土木だとかガードマン、保安だとかというところの有効求人倍率がものすごく高まっているんですね。

つまり何が言いたいかということ、建設土木の人材難というところに関して、今後ますます2020年に向けて議論を加速させるのはいいけれども、それを支える人材。例えば先日私がびっくりしたのは、女性が土木の現場にあれだけ参加しているんだなということで、その業界の人材データバンクというか、ビッグデータ化による有効管理というのを土木、

建設の業界でもいよいよ人材に関してやろうとしているようなのですが、そういう類いのこともこの道路の議論の中に必要になってきているのではないかという気がして、一応その点も発言しておきます。

以上、皆さんのご発言を踏まえて、国交省のほうからあればどうぞ。

**【高速道路課長】** 家田先生から2点ご質問いただきました。

まず14ページ目の東京オリンピック・パラリンピックのときのロードプライシングを含むTDM施策等についてでございますけれども、別途ワーキンググループのほうでも議論してきておりますけれども、基本はまずはTDMということで、需要を抑制させる、協力要請とかそういうことをすると。その先に、例えば規制とかさらにロードプライシングという課金による誘導というような順番であろうかという認識でございます。

協力要請での需要抑制では足りない部分が出れば、こういうロードプライシングというようなこともあり得るのかなということで、高速道路会社のほうでもさまざまな研究、勉強を始めているところでございますが、具体的にというふうになるとまだまだでございます。まだまだ検討を進めていかなければいけません、もう残り3年を切っておりますので、いろいろな研究は進めていきたいと考えているところでございます。

2点目のETC2.0でございますが、説明を省略してしましまして大変恐縮でございます。実は15ページ目の一番上のポツに、まさにETC2.0が目指していることを書き込んでおります。まずはナビ情報等のコンテンツを充実させるということ、そして、運行支援システムというようなトラック・バス事業者への支援をするというのが2点目でございます。

そして、さらに3点目で14ページ目に戻っていただきますと、14ページ目の32行目ぐらいから書いてございますけれども、機能を生かした料金の導入というのは、ETC2.0の場合、経路が把握できますので、その経路把握機能を生かした高速道路料金の導入をするということ、そして、4点目が他の各種支払いへの適応ということで拡張性を持っていくと。大きくこの4点ぐらいの戦略ではあるんですが、そういう方向でETC2.0の普及を図っていきたいということでございます。

**【家田委員】** ありがとうございます。今、お答えいただいたことについて、お礼とともにコメントしますと、まず1個目のロードプライシング等々については、私もオリンピックの組織委員会側の交通をやっている関係で、重要性はつくづく認識しているんですけれども、やっぱり重要なことは技術的に時間的にそんなことが間に合うのかという視点

と、もし交通量を抑制するくらい意味があるようなチャージをするとすると、一体幾らかけたらいいのか、通常の今までの研究成果からすると相当にチャージしない限りよけないんですよね。しかも時間がものすごく限られているから、思わせぶりで結局はできませんでした、研究者だけが喜んだみたいな話じゃしようがないから、ちょっと書きぶりはご検討いただきたい。

2つ目についていうと、前回のというか今使っているE T Cのシステムの最大の問題点は、諸外国に比べて非常に高いものであったと。性能はいいんだけど、すごい高い。だから導入が非常にゆっくりでしたよね。だから、公的資金まで入れて導入せざるを得なかったわけですよ。じゃあ、E T C 2. 0でそういうコスト感覚を持って開発してきたかというところに対するある種の振り返り感が全然ないよね。そういうようなことを言いたいわけです。やるならば短い期間で普及率がうんと高くなるのをやらなきゃ意味がないんで、そういう感覚がちょっとないよね。単に開発して便利だからいいでしょうと言っているだけ。もう少し踏み込んだ、書くなら踏み込んで書いていただきたい。責任感のある表現をしていただきたい。

以上です。

**【寺島部会長】** その他の委員の発言の中からコメントしておきたいことがあったら、いかがでしょうか。よろしいですか。

**【高速道路課長】** はい。

**【寺島部会長】** それでは、議題を次に進めさせていただきます。

2番目の議題に移らせていただいて、2番目の議題は首都圏・近畿圏の新料金導入後の交通状況について。まず事務局から説明をいただきたいと思います。

**【高速道路事業調整官】** 私のほうから首都圏・近畿圏の新料金導入後の交通状況につきまして、資料5、続けて資料6を用いまして説明をさせていただきます。

資料5、6はポイントをピックアップしているものでございまして、詳細な内容は参考資料のほうにつけてございますが、この場ではこの資料5、6で説明をさせていただきますと思います。

まず、資料5でございまして。2枚ものでございまして。平成28年4月にスタートしました首都圏の新料金でございまして。料金体系の整備統一でありますとか、起終点を基本とした継ぎ目のない料金等を実現するものでございまして。

まず、この左上の図でございます。起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現ということでございます。左にございますように、東名厚木から茨城の常磐道桜土浦に向かう経路でございますが、図にあるとおり都心経由の場合、圏央道経由の場合の両方が想定されるわけでございます。今回の新料金では、この右側の棒グラフにございますように、都心経由と圏央道経由、圏央道の利用が料金面で不利とならないように、圏央道経由の料金を都心経由の3,930円にあわせるという、このような料金の仕組みを導入しているところでございます。

実際の交通状況でございます。左の下の棒グラフでございます。都心通過から外側の環状道路に交通が転換ということでございます。左の棒グラフでございますが、首都高速道路の都心通過の交通量を比較したものでございます。右側にちょっと小さい図で恐縮ですが、都心通過は、首都高速の端部にある赤いドットで示してあるインターを行き来している交通ということでここでは整理をしてございます。この首都高の都内でおりにないで端部を行き来する交通量でございます。平成27年度、28年度新料金の導入前と後の比較をしてございますが、全体としまして8%の日交通量の減少、さらに大型車で見ますと、大型のほうがよりその都心通過の交通量が減っているというデータが確認できてございます。

この大型車の減少率が高いということは、すなわち都心の交通環境の改善にも寄与しているという効果ではないかとも考えているところでございます。

一方で、右の図でございますが、東名と東北道を、首都高速中央環状線を経由して通過していた交通が、平成27年、28年で比較しますと全体では4割、大型車でいいますと6割がその首都高速経由から外側の環状道路に転換しているということでございまして、この点でも外側の環状道路への転換の効果がデータとして確認されているところでございます。

続きまして、右側の圏央道の交通状況ということでございます。下に青い円グラフと緑の円グラフがございます。まず青いほうでございますが、これは東名高速から東北自動車道に向かう車が首都高経由、あるいは圏央道経由どちらの経路を選択したのかということ、28年度の平均であらわしたものでございまして、下の表にありますように、東名厚木から東北道久喜というところでございます。首都高経由、圏央道経由、距離的にはほぼ同等でございます。所要時間につきましては、これは平均値でございますけれども、首都高経由のほうが20分ほど長いような結果となっております。一方で料金につきましては

は、この新しい料金を導入した形でありまして、首都高経由よりも圏央道経由のほうが数百円ほど安いという状況。この条件で円グラフにありますように、85%の車両が圏央道を経由しているという結果でございます。

一方で右側でございます。東名と常磐道を行き来する交通について見た結果でございます。同じく厚木―桜土浦間の首都高経由と圏央道経由の条件の比較の表でございますけれども、首都高経由より圏央道経由のほうが距離では40キロほど長い状況です。所要時間について見ますと20分ほど圏央道が長いという状況です。一方で料金につきましては、冒頭でお話ししました起終点を基本とした継ぎ目のない料金ということで、首都高経由、圏央道経由同じ料金に設定がされる形になってございます。

選択状況でございますが、料金は同じでございますが、距離と時間の差がまだ首都高経由のほうが平均値で有利ということでありまして、選択状況としては74%が首都高経由、25%が圏央道経由しているという結果になってございます。

一方で、この上の環状道路の図にありますように、圏央道の茨城県区間は暫定2車線の状況でございますので、その構成等若干不利な面がございますので、これらが改善されれば、選択の状況も変わってくるのかなというふうに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。圏央道でございます。下の図を見ていただきますと、平成29年2月に茨城県の境古河からつくばの区間が開通いたしまして、これによって圏央道は約9割が開通という状況になってございます。これによって東名高速から東関道、成田空港まで圏央道で行けるようになっていっているという状況でございます。

棒グラフでございますが、交通量の比較ということで、この圏央道の当該区間の開通前と後の交通量の平均値を比較したものでございます。この茨城県区間の開通によりまして、4つほど区間がございますが、青梅―入間、久喜白岡―幸手、あと茨城県の牛久阿見―阿見東とそれぞれ交通量が増加しているということで、圏央道の利用が促されているということがわかるかと思えます。

一方で右側でございますが、渋滞状況ということでございまして、先ほど申しました久喜白岡からつくばの区間、暫定2車線の状況になってございます。これはその渋滞回数でございます。これは8カ月間のデータでございますが、久喜白岡ジャンクションのところ、外回り、内回りともに渋滞が発生してございますが、特に内回りの渋滞回数が123回ということで、8カ月間ですと平均すると2日に1回の割合で発生しているということです。特に渋滞は平日の夕方を中心に発生している傾向がございます。

渋滞の要因としましてはそこに簡単な絵がありますように、上り坂になっていることと車線数の絞り込み等もあるということをごさいます、こういったものが原因で渋滞が発生しているということをごさいます。この暫定2車線区間につきまして、こういう課題があるという状況をごさいます。

資料6をお願いいたします。近畿圏の新たな高速道路料金導入後の交通状況ということで、本年の6月から新しい料金がスタートしているところをごさいます。

まず、左上の図をごさいます。阪神高速道路につきまして、料金設定をごさいます、もともと510円、930円の階段状の料金だったところを新料金ということで、対距離で、上限1,300円、下限300円の料金という形に変更して導入しているところをごさいます。

阪神高速の交通状況をごさいます。マクロな数字をごさいます、利用台数ベースで見ますと、おおむねプラスマイナス0%という状況をごさいます。より詳細に見ますと短距離交通につきましては料金が下がっていますので増加傾向にごさいます。一方で、長距離のトリップになりますと料金が上がっておりますので減少ということで、それが大体打ち消し合っているということをごさいます、走行台キロで見ますと若干新料金導入後減少しているというマクロな数字が把握されてごさいます。

続きまして、左の下をごさいます。阪神高速道路の中でも特に都心部への流入交通が集中して、渋滞が発生しております東大阪線、紫でくくられた路線をごさいます、渋滞損失は全国の都市高速のワースト6位とかなり渋滞の激しい路線をごさいます。こちらの交通状況をごさいます。

右側、約4カ月のデータをごさいます。交通量につきましては、4カ月のデータを見ますと若干減っている状況。一方で、渋滞損失時間はもう少し大きい数字で減少しているという状況をごさいます。

続きまして、右側の上の図をごさいます。料金水準の見直しにより、第二京阪道路の利用が増加ということをごさいます。第二京阪道路は京都と大阪を結ぶ高速道路をごさいます、もともと均一料金の区間とあとは区間料金の区間が混在しているものを対距離という形で整理をしているものをごさいます。

左の棒グラフにごさいますように、全区間の料率で見ますと47円と非常に高かったものを引き下げているという状況をごさいます。対距離化に伴いまして交通量自体も6%増加ということになっておりまして、特段これによって渋滞が増えているというようなこと

はないようでありますので、高速道路の利活用、有効利用は進んでいるのかなというふう  
に考えているところでございます。

右下でございます。経路によらない同一料金の導入ということでございます。左下のネ  
ットワーク図の例で示しますと、今お話ししました第二京阪道路とオレンジ色の枠である  
大阪の都心環状線を行き来する場合の経路の選択状況ということでございまして、第二京  
阪から一度北側に上がって守口線で都心に入るパターン、さらには第二京阪から南側にお  
りて東大阪線で都心に入るパターンの経路の分担状況を比較したのが右側の棒グラフでご  
ざいます。この経路によらない同一の料金という形で料金をセットしておりますが、結果  
としましては、東大阪線の分担率がやや減少して、守口線の分担率がやや増加している  
と。全体として当該区間を交通する交通量自体も増えておりますが、そのような傾向が見ら  
れるという状況でございます。

いずれにしても、近畿圏は6月に導入しまして、まだ数カ月分のデータの分析でご  
ざいますので、引き続きデータを取得して詳細な分析をしていきたいと考えております。

最後、次のページでございます。近畿圏の高速道路ネットワークにつきましては、合理  
的、効率的な管理を目的としまして、管理主体の統一を行うということで動いているとこ  
ろでございます。下の図にございますように、大阪府道路公社が管理します堺泉北有料道  
路、南阪奈有料道路につきましては、平成30年4月1日にNEXCO西日本に移管する  
予定で今準備作業を進めております。また、阪神高速の京都線でございますが、平成31  
年4月にNEXCO西日本、さらには京都市に移管すべく準備作業を進めているという状  
況でございます。

また、ちょっと図の中で小さくて恐縮でございますが、当部会の基本方針にも課題とし  
て整理がされております第二阪奈有料道路、さらには第二神明などの神戸市以西の料金体  
系、黒枠で書いているところでございますが、これらについては引き続き検討している  
という状況でございます。

以上、手短ではございますが、首都圏・近畿圏の新料金導入後の交通状況ということで  
説明させていただきました。

**【寺島部会長】**      ありがとうございます。

第2議題の質疑に入る前に第1議題のまとめのところちょっと忘れたことがございま  
して、私のほうから確認のために発言させていただきますが、先ほどいただいた第1議題  
に関する委員の皆さんのご意見をとりあえず私に預けて一任いただいて、家田部会長代理

と相談した上で、今日、ご指摘いただいた点をできるだけ投影する形での修正を加えて、最終版を事務局に作成してもらいたいと。その後で公表させていただきたいという手続きを踏みたいと思いますが、皆さん、それでよろしいでしょうか。

それでは、そのように事務局から最終版が取りまとまるプロセスで、事務局から委員の皆さんにご連絡をさせていただきたいと思います。

そこで、第2議題の質問、それからご意見等ございましたらお聞きしたいと思います。いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【石田委員】 簡潔な要領のよい説明をいただきました。ありがとうございます。ほんとうにやってよかったなという結果がもの見事に示されたんだと思っております。もう少し検討を進めていきたい、いただきたい点がありますので申し上げたいと思います。

これまでも、これから整備を促進する、加速するためにはやっぱりそれなりの負担をお願いしないといかんだらうということを議論してまいりました。今日の中でもやっぱり負担をたくさんいただいている方にとってもサービスもよくなっているということが多分言えるんじゃないかなと思うんですね。それはやっぱり高サービスのためには高負担をお願いするというの非常に有力なエビデンスになりますので、そういった観点ですね。どの程度の細かさで検討すればいいのかという具体的な考え方を今持ち合わせておりませんが、お願いしたいということが1点目でございます。

2点目は特に近畿圏で管理主体の統一という、これも非常に大きな出来事だったと思うのですが、これから全国ネットの高速道路の、例えばまだら有料区間をどうするかみたいなことを考えていく上で、非常に大きな実験といえますか、成功例だったと思っておりますので、これを今後どう活用していくかという観点からの何かうまい取りまとめというんですかね、そういうことも必要かなと思いましたのでよろしく願いいたします。

以上です。

【寺島部会長】 はい、ほかにもございますか。どうぞ、太田さん。

【太田委員】 私も石田先生と同じことを考えておりました。成功例であったと、利用の実態のほうから見たらそのとおりだと思います。それは管理主体の統一といえますか、首都圏でいうと首都高とNEXCO東日本、中日本との間の一種の主体を超えた料金調整が行われたということです。一応それほど償還計画が各会社ごとに影響が出ていないということですけども、実際そうであったのかどうか、確認をもう少ししてからしていただきたい。それが今石田先生がおっしゃった関西圏のほうの主体を統合したときにどのよう



になったのかということとも共通です。それが今後の有料、無料の問題をNEXCO全体で考えるときのヒントになるだろうと思います。

もう1点は、一応暫定措置ということですが、首都高、阪高では上限料金を設定している。この上限料金を一応期限があつて外すということになってはいますが、それによって当然圏央道の料金を首都高にあわせているということは、圏央道の料金も変更されるということになるのですけれども、そのことがもしかしたら悪い影響を与えるかもしれませんし、それがスムーズにいけるのかもしれない。その辺は償還計画をにらみながらということになると思いますけれども、しばらく状況を精査していただいて、ほんとうにプラスの効果がはっきりあらわれているのかを利用者の側面とともに借入金返済の側面からも確認をしていただけたらと思います。

【寺島部会長】 はい、いかがでしょうか。小林さん。

【小林委員】 近畿圏の成果ですが、想定した範囲の中に入っていると思います。この部会において、関西はネットワークができていないということに関係自治体の方たちが何度も主張されましたが、そのことが成果に如実に反映されていると思います。特に、東大阪線で交通量が1%減って、損失時間が2割減の結果になっています。このことは、関西圏では交通量が、ネットワークの容量に対して、ぎりぎりの状態にあることを物語っています。均一料金になって迂回する交通量が若干増えただけでもこれだけの効果が出てきたということですが、まだまだ関西圏の道路網では代替ルートが非常に少ない。道路網のキャパシティが少ない。均一料金の効果が出るにはネットワークの整備がまだまだ必要であることを如実に語っていると思います。

【家田委員】 ほんとうにほっとしたところが正直なところでして、よかったなと思いますけれども、2つ思うんですけど、1つはどこにしても均一化なりあるいはどっちに行っても同じだとか、あるいは圏央道を安くしているの、安くするということによって人の心を動かしたんですね、それは成功したんですよ。

それでさっきのことにちょっと関係して言うんだけど、今度オリンピックのあたりでやろうというのは、ほかをうんと下げてその分そっちに行ってくださいとできないでしょう、広いエリアに対して、その原資どうするんだということになるから。ということはどこかを上げてやることになるわけね。

上げてやるということに対して、我々はあまりここまで経験ないんで、首都圏でも大阪でも。やっぱり朝三暮四じゃないけど、日本人のものを上げるということに対する危機感

は非常に強いので、そんなことから今回のような経験だけから直ちにロンドンあたりでやっているようなものが日本の国民が直ちに受け入れてくれると見るのは甘過ぎるというふうに思うので、プラスの体験と限定された体験であるということ認識すべきだと思います。

もう1つは、よかった面は幾らでもあるんだけど、現地で実際にやっている人たち、道路会社等にはどんな声が集まっているんだかちょっと知りませんが、そういうのも少しフォローしておいていただけたらと思います。

以上です。

**【寺島部会長】** いかがでしょうか。どうぞ。

**【竹内委員】** ご説明ありがとうございました。拝見してほかの委員の方のおっしゃっているとおりで、価格を変えることによって人々の行動が変わることが明らかになった。これは非常に大きな収穫ではなかったかと思います。

ただ、皆さんと一緒に私も考えてきたことではありますが、やはりまだ料金制度がわかりにくいといえわかりにくい気がするんですね。例えば、さっきの厚木-久喜のインターの間だと圏央道を通ると安いとなっているし、厚木-桜土浦に仮に行くとすればこのときは同じになっている。だから、何か一貫した統一的な基準があって1つの料金体系ができていくわけではなくて、ある意味で利用者から見るとわかりにくいところが依然あるわけですね。

ですから、今後料金体系を整備していくに当たっては、何か統一的な基準に基づいた料金体系が確立して、そして初めて料金帯別料金や混雑料金などができていくと思うので、その点の基本的な課金の原理原則をもう少し見ていく必要があるのかなということも思った次第です。

あともう1つ気がついたのは、想像ができたことではありますけれども、料金によって大型車の減り方がかなり大きいということがあります。相当価格に敏感な車種であるということを考えますと、大型車が都心から郊外のほうに流れてもらうことが極めて混雑緩和に効果があるということは想像にかたくないところですから、その点を考えて今後の料金を改めていく必要があります。大型車の料金をいかに効果的に持って行くかということです。そのあたりが今後改めて考えていくときに重要なテーマかなと考えました。

以上です。

**【寺島部会長】** はい、いかがでしょうか。

なければ私のほうから1点。きのう家田さんとご一緒しているスーパー・メガリージョンの会があったときに、この会と関連で思ったのですが、まさに先ほど私が発言した圏央道の暫定2車線をどれぐらいのタイムテーブルでどうしなきゃいけないかというときに、少なくとも年が明けると9年後に仮にリニアが動くと。そうすると成田空港におり立った人たちが例えば飯田だとか中津川だとか甲府だとかという方面に動くときに、リニアを利用するとすれば、一気に圏央道でもって圏央道の神奈川県域ですね、つまり相模原のところで乗車していくような可能性も中間駅として大きく高まってくると。そういうことになってくると、まさに幹線なんですよ、成田から羽田に大きくループのようにつながってくる圏央道がますます重要になってくる。そうやってきたときにこの暫定2車線区間を含めて幹線らしい体制に昇華していく、高めていく必要があるというのをさっきの文脈でいったらそういうニュアンスだったのですが、これは今のご説明を聞いてますますそういう気持ちを強めたわけで、一応そういうことで発言しておきます。

とりあえず一通りの発言を踏まえて、何かそちらのほうからの説明があればどうぞ。

**【高速道路事業調整官】** ありがとうございます。先ほど申したようにまだ分析を引き続きやっつけていかなきゃいけないというふうに思っております。先生方からご指摘のありました負担とサービスの関係であったり、あるいは管理主体の統一というものが今後活用できるような記録の取りまとめであったり、あとは主体を超えた料金調整というのは償還でいくとどういう形になっているのかという分析、さらには道路会社に届けられている声の把握等々いろいろご指摘いただきましたので、引き続きの分析の中でしっかりと対応していきたいと思っております。ありがとうございます。

**【寺島部会長】** はい、どうもありがとうございます。ほかに質問がなければ、本日予定されていた議事はここまででございます。議事進行を事務局にお返しいたします。

**【総務課長】** 長時間にわたるご議論ありがとうございます。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まして、ご同意をいただいた上で公開したいと存じます。また、近日中に速報版としま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。本日の会議資料はそのまま置いていただければ、後日郵送させていただきたいと存じます。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。

本日はまことにありがとうございました。

— 了 —