

平成30年7月27日

【総務課長】 おはようございます。ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第31回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

本日は、ご多様のところご参集いただきまして、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、道路局総務課長の内田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の石川より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。本日は、寺島部会長、家田部会長代理をはじめ、委員の先生方には大変お忙しい中、また猛暑が続いている中を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。本日は約8カ月ぶりの部会となりますが、報告、審議を合わせて4点について、議題とさせていただきます。

まずは、今般の平成30年7月豪雨につきまして、地震、豪雨、災害のあるたびにその経験、教訓を踏まえてきているわけですが、今回も高速道路の被災や復旧作業を通じまして新たな知見と申しますか、経験、教訓も得ておりますので、現段階のものではございますけれども、その点をご報告させていただきます。

2点目は、本部会でご議論いただきまして、昨年12月に基本方針をまとめさせていただいた高速道路の安全・安心、使いやすさにつきまして、国として計画をまとめるのに先立ちまして、主な政策につきまして考え方を取りまとめましたので、それについてご議論をいただければと考えておるところでございます。

3点目は、大都市圏の高速道路料金についてでございます。この部会でご指導いただきまして、首都圏、近畿圏につきまして一定の方向性を出しまして、その効果が着実にあらわれているところですが、中京圏につきましても議論を開始したいと考えておるところでございます。今回は、中京圏の交通の現状をご報告させていただきまして、今後の進め方を含め、ご意見をいただければと考えておるところでございます。

4点目は、高速道路会社からの報告でございまして、今年の夏のお盆期間におけます休日割引の見直し、これは各交通機関で繁忙期に割引をしているのは、多分、私の知っている範囲ではございませんので、高速道路だけがそうやってきたというのがありまして、こ

の割引の見直しによりまして、若干なりとも平準化といいますか、ピークカットを図れないかということをございまして、高速道路会社より報告がございまして。

限られた時間で盛りだくさんな議題でございましてけれども、本日もご指導いただきたく考えております。どうぞよろしくお願ひいたします。

【総務課長】 それでは、まずお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。上から配席図、議事次第のほか、資料1が委員名簿、資料2が「平成30年7月豪雨災害について」、資料3が「高速道路における安全・安心計画の策定に向けた考え方(案)」、資料4が「中京圏の高速道路の現状と主な課題」、資料5が「交通混雑期における対策について」でございまして、漏れ等はございましてでしょうか。よろしいでしょうか。

本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により、公開といたしております。

また、本日、朝倉委員、小幡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。

本日ご出席いただきます委員の方は、総数15名のうち13名でございまして、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、ご協力お願ひしたいと存じます。

それでは、以後の議事の進行を寺島部会長にお願ひ申し上げます。

【寺島部会長】 それでは、これより議事を進めさせていただきます。

まず、平成30年7月豪雨災害、それから高速道路における安全・安心計画の策定に向けた考え方について、事務局より説明をお願ひしたいと思います。

【高速道路課長】 高速道路課長の伊勢田と申します。資料2と資料3でご説明申し上げます。まず、資料2をごらんください。7月豪雨災害についてでございまして。表紙をめくりまして、1ページをお願ひいたします。雨の降り方の状況でございましてけれども、ご案内のとおり、西日本を中心に記録的な大雨ということで、24時間雨量、48時間雨量、72時間雨量、いずれも観測史上1位を更新している、記録的な大雨となっております。

2ページをお願ひいたします。この大雨の影響によりまして、広い範囲で高速道路の通行どめが発生いたしました。高速道路は一定の雨量がありますと、特に斜面の崩落がございまして、事前に、予防的に通行どめをしております。その距離でございましてけれども、7月7日の5時時点で、最大58路線、約3,000キロが事前の通行規制に入りました。

なお、このうち15路線、400キロで被災を受けまして、被災による通行規制を行ったところがございます。現在はこのうち2路線、20キロで、いまだ通行どめという状況になっております。

3ページ目をお願いいたします。主な被災の状況でございます。多くは高速道路上に流木とか土砂が斜面から流入いたしまして、車が通行できなくなったという被災でございます。一方、道路自体が損壊したものが⑦の写真でございます。広島呉道路では、道路本体自体が崩落をしております。また、⑧高知道におきましては、橋梁が土石流によって押し流されまして、橋梁が失われるという被害を受けているところでございます。

4ページ目をお願いいたします。今回の災害で高速道路がダブルネットワーク、また4車線という機能によりまして、効果を発揮した事例を以降、6つほどご紹介いたします。まず、4ページ目は、ダブルネットワークによる効果でございます。左下の棒グラフをごらんください。中国地方の東西方向の交通量が、1日ごとでどのように変化していったかという棒グラフでございます。青色が山陽道、黄色が中国道、緑色が山陰道でございますけれども、平常時ですと合計6万3,000台のうち、山陽道が4万4,000台、中国道が5,000台、山陰道が1万3,000台、こんな分担でございました。今回の豪雨によりまして、中国道、山陽道が広島で通行どめになりまして、一時期は東西方向の交通量が4万台まで落ちました。その後、7月9日に中国道の通行どめを解除することができましたので、5万7,000台まで回復し、中国道が2万4,000台ということで、山陰道の分を分担することで、中国道の平常時の約5倍の交通量となりまして、リダンダンシー、ダブルネットワークの効果が確認できたところでございます。

右側のグラフは大型車のグラフでございまして、物流を支える大型車ではその傾向がさらに顕著だったということ、観測しているところでございます。

5ページ目をお願いいたします。九州におけるダブルネットワークの効果でございます。九州の門司ー小倉東間、北九州高速道路と九州自動車道の2つの路線がございます。合わせまして8車線ございますけれども、土砂の流入によりまして、8車線全てが通行どめとなりました。このため、本州と九州を連絡する交通軸が一時、途絶されたわけでございますけれども、右下のステップ図をごらんいただきますと、九州道の下り線を優先的に復旧しておりまして、九州道の下り線と北九州高速の上り線を活用して、上下線でそれぞれ2車線を確保し、災害前と同程度の交通を7月10日、11日に確保できたということが、実現しております。

6 ページ目をごらんください。暫定 2 車線ではなくて 4 車線があったことによって、災害時の対応ができた事例でございます。四国の高知道におきまして、先ほど申し上げましたように、上り線の橋梁が流出するという、これまでにはなかったような大規模な被災を受けております。この路線は実は、建設当初は暫定 2 車線での開通でございましたけれども、10 年前の平成 20 年に 4 車線化を完了しておりまして、4 車線あったおかげで下り線を活用して、対面の通行で交通機能を早期確保しております。橋が落橋しておりますので、橋の復旧には 1 年程度はかかるようなことでもございまして、もし 4 車線がなければ 1 年近く、この高知道は通行ができない事態に陥ったのではないかと考えております。

7 ページ目をお願いいたします。4 車線の効果といたしまして、もう 1 つ、山陽道での事例でございます。山陽道は、今回、大量の土砂が高速道路上に流入いたしまして、通行不能となりました。4 車線のうち片側 1 車線、対面で 2 車線を、右下にありますように、上り線、下り線を行き来させることで、優先的に啓開をいたしまして、緊急車両に加えましてコンビニなどの物資輸送車両への交通機能を、早期に確保することができております。結果、右側にカレンダーを書いてございますけれども、被災後 3 日で、物資輸送の車両の通行を確保いたしました。また、最終的には 7 日で 4 車線分を一般車両に開放したところでございます。

8 ページをごらんください。次は、高速道路が、被災した直轄国道の代替機能を果たした事例でございます。のり面の崩落によりまして、国道 2 号線が通行どめとなりました。並行する山陽道が通行可能でしたので、山陽道を国道 2 号の代替路として無料通行措置を施して、交通機能を確保した事例でございます。右下にありますように、このほかに東海北陸道などでもこの代替措置を行っておりまして、今回の災害におきましては、4 路線 6 区間で、直轄国道の代替無料措置を実施したところでございます。

9 ページをごらんください。高速道路と一般道路が、今度は鉄道の代替機能を果たしている事例でございます。広島と呉を結ぶ道路といたしましては、国道 31 号、そして有料道路の広島呉道路、さらに JR 呉線の 3 本が、海沿いを並行して走っているわけでございます。写真にありますように、大規模な土石流によりまして、この 3 つの路線とも機能を失ったわけでございますけれども、いち早く国道 31 号が機能を回復し、また有料道路の広島呉道路も北側の区間と、南側の区間で交通機能を回復いたしましたので、JR 呉線の復旧には 11 月ごろまでかかるということでもございますけれども、広島と呉の間を結ぶ人の流れを確保するべく、高速バスまたは代替バスなどで確保しているところでござい

す。右側に図を載せておりますけれども、広島呉道路では、高速道路上で逆走的な特別転回をすることで、バスが極力渋滞に巻き込まれないような工夫をして、バスの定時制を確保するよう努力しているところでございます。

以上が、今回の災害のご報告でございます。

続きまして、資料の3をごらんください。安全・安心計画の策定に向けた考え方について、説明申し上げます。1ページ目をお願いいたします。昨年12月に本部会で、安全性、信頼性や、使いやすさを向上する取り組みにつきまして、基本方針を取りまとめていただきました。これを受けまして、当方で高速道路の安全・安心計画を今後、策定していくこととしております。12月の基本方針の内容をベースに、検討を行ってまいりました。本日は、その検討の考え方をご紹介いたしまして、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。

2ページ目をごらんください。本日は、基本方針でご指摘いただいた中から、大きく3点、利用者の安全の確保、2点目が強靱で信頼性の高いネットワークの構築、3点目が快適な利用環境の実現という3点につきまして、ご説明させていただきます。

3ページ目をお願いいたします。まず、暫定2車線の状況でございます。高速道路の供用延長1万1,604キロのうち、約4割の4,365キロが暫定2車線の区間となっております。

4ページ目をごらんください。この暫定2車線における課題でございます。左上は時間が読めないという信頼性の問題。右上でございますけれども、安全性の問題。左下でございますけれども、今ほどご説明しましたように大雨とか、また地震時における脆弱性の問題。真ん中が大雪への対応の難しさの問題、そして右下でございますけれども、暫定2車線区間におきましても、橋梁とかトンネルの大規模修繕の必要性が出てきております。橋梁とかトンネルを大規模修繕するとなりますと、長期間の全面通行どめという問題が発生しつつあるという、以上5点の課題を認識しているところでございます。

5ページ目をお願いいたします。今ほどご説明しました課題を踏まえまして、今後の進め方の案につきまして、説明を申し上げます。高速道路の暫定2車線区間は、有料道路で2,590キロございます。このうち実際、対面通行となっている暫定2車線は、有料道路で1,520キロでございます。

左側の箱でございますけれども、このうち優先的に4車線化をする区間として、考え方として大きく2つ挙げております。1つ目は、時間信頼性の確保、事故防止の観点でござ

います。具体的には、速度低下率がおおむね25%以上の区間、もう1点がインターチェンジの分流・合流部におきまして、付加車線を設置していない箇所を考えております。この考え方によりますと、該当する区間が約600キロあると見ております。

もう1つが、リダンダンシー確保の観点でございます。大きく2つで、1つが並行する現道が津波、雨などの既往災害の履歴がありまして、また雪が降ったときに立ち往生するような急勾配箇所があるような、通行どめリスクの高い区間というのが一つの観点でございます。もう1つが、高速道路本線自体で今後、長期間の通行どめが発生することが懸念される区間、この2つで抽出しますと、該当するのが約200キロあると見ております。これらの優先的に4車線化を実施する以外の区間は、右側にありますワイヤーロープの設置をして、有料道路におきましてはおおむね3年で設置をしていきたいと考えているところでございます。

6ページ目をお願いします。今ほど説明しました、個別の具体的な考え方をご説明いたします。まず、速度とか事故の観点でございます。左側の図にありますように、高速道路、縦断勾配が上り坂とかサグになっているところで、速度低下を来しております。右側のグラフを見ていただきますと、速度低下が25%以上のところで、事故全体の約6割が発生しておりまして、速度の低下率と事故件数には一定の相関が見られると、考えているところでございます。ゆえに、速度低下率25%を一つの目安として、抽出したいと考えております。もう1点が、右下でございますけれども、インターチェンジの合流とか分流するところでございます。事故のリスクが約5倍ということで、急ブレーキの回数が多いということなどから、事故の発生リスクが高いと見ております。

その結果、一番下の箱の中でございますけれども、速度低下率がおおむね25%以上の区間並びにインターチェンジ分流・合流部に付加車線を設置していない箇所を、優先的に4車線化するべきであると考えております。

7ページ目をごらんください。続きまして、災害についての観点でございます。並行する現道の寸断のリスクが高い区間は、そういう区間の高速道路は4車線化によりまして、拠点間の交通を確保していきたいと考えているわけでございます。

一番下でございますけれども、並行する現道が津波、雨量など、既往の災害履歴があり、また積雪寒冷地域で、立ち往生の原因となる急勾配があるところにつきましては、優先的に4車線化すべきと考えているところでございます。

8ページ目をごらんください。事故並びに工事についてでございます。高速道路の運用

率、通行可能な時間自体は99.5%ですが、通行どめになっている時間が約0.5%ございます。一方、暫定2車線は、4車線が確保できている区間に比べまして、全面通行どめになる時間が長くなっております。これは単純な話で、上り線だけとか、下り線だけという対応が、暫定2車線の場合は不可能なために起きているわけでございます。

下の今回の被災の事例、また2年前の熊本地震での事例でもそうございましたけれども、4車線の場合は暫定2車線に比べて、全面通行どめのリスクが災害時は大変低いという実績が出ているところでございます。

9ページ目をごらんください。また、さらに暫定2車線の区間におきましても、橋梁とかトンネルという構造物の大規模修繕の需要が出てきております。トンネルの変状対策や橋梁の床版取りかえ工事などにおきましては、数カ月、1年単位での長期間の通行どめが必要となってきたところでございます。暫定2車線ですと、片側交互通行での工事が不可能でございまして、全面通行どめになります。

また、右側の図でございませけれども、大雪時に走行不能となる車両が発生した際には、暫定2車線は4車線区間と比べまして、こちらの上り線も下り線も全面通行どめという対応をせざるを得なくなっているわけでございます。

このため、一番下の箱でございませけれども、高速道路の本線自体が災害や事故への対応、また今後の老朽化対策への対応の工事などのため、長期間の通行どめの発生が懸念される場所は、優先的に4車線化するべきであると考えております。

10ページ目をごらんください。その結果、今ほど申し上げました考え方で、全国の暫定2車線区間を洗い出してみますと、10ページ目の地図は速度低下25%以上、ピンク色で小さく楕円形で囲ってあるところが、それに該当するところでございませけれども、合わせまして600キロほど全国で該当するところがございませ。

11ページ目がリダンダンシーの考え方に基きまして、抽出した地図でございませ。右側に凡例がございまして、並行する現道に課題があるところは水色の丸印。運用率が低い、高速道路本線自体が全面通行どめになると懸念されるところが、グレーのハッチがかかっているところ。赤の三角印が積雪寒冷の急勾配箇所、星印が特定更新といいまして、構造物で大規模修繕のニーズが出ているところということで抽出したのが、この地図でございませ。これによりますと、約200キロ該当するところがございませ。以上が暫定2車線に関してでございませ。

12ページ目をごらんください。12ページからは、逆走についてご説明申し上げます。

逆走に関しましては、2020年までに逆走事故ゼロを目指しまして、対策を実施してきているところでございます。件数、事故件数いずれも約2割減少しておりますけれども、逆走事故は、図にありますように死亡事故に至る確率が大変高いということで、その対策が急務であると考えております。また、右下にありますように、特徴といたしましては、逆走するドライバーの約45%が75歳以上の高齢者であるという、高齢ドライバー問題の一つであるということも、特徴となっております。

13ページ目をごらんください。対策の進め方でございますが、分析したところ、逆走が発生している箇所につきまして、先行して分合流部とか、出入口部で対策を実施してきているところでございます。今後、料金所周辺とか、一般道のところでも対策を進めていくべきであると考えているところでございます。

14ページ目をお願いします。新しい話題でございますけれども、次に、物流、生産性向上に関連してのテーマでございます。東名・名神の軸についてでございます。昨年12月の部会の方針におきまして、新東名の6車線化が必要であるというご指摘をいただいているところでございます。グラフのデータで見れば、延長では7%ですけれども、物流を担っている、約48%がこの東名・名神に関連した交通になっておりまして、日本の物流におきまして、東名・名神の東西軸は極めて重要な役割を果たしているところでございます。

さらに、6月に閣議で決定されました未来投資戦略2018におきまして、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性、効率性をさらに向上させることが、物流の生産性向上のために講ずべき施策として、位置づけられたところでございます。

15ページ目をお願いします。物流の観点におきましては、ダブル連結トラックや隊列走行の社会実験を実施しておりまして、6車線が確保できているところでは、低速度の大型車と高速道の普通車の混在が少ないことが確認されているところでございます。

16ページ目をごらんください。一方、新東名と並行する東名高速は、静岡県区間におきまして、高波とか地滑りなどの災害リスクのポイントを、極めて多く抱えているところでございます。

17ページ目をお願いします。同じく名神高速におきましても、雪の問題、また地震の断層帯ということで、現名神高速も災害リスクのポイントを多く抱えているところでございます。

18ページ目をごらんください。以上を踏まえまして、新東名、新名神の6車線化によ

りまして、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性、効率性をさらに向上させることが必要だと考えております。特に懸念される静岡県区間につきましては、トンネルとか橋梁が既に6車線で構築されておりますので、御殿場から浜松いなさ間につきましては、大規模な投資をすることなく、6車線での対応が可能な状況になっているところでございます。

19ページ目をごらんください。特に静岡県区間の課題についてでございますけれども、現東名の通行どめの課題などを抱えているという状況でございます。

20ページ目をごらんください。次は耐震補強についてでございます。大規模地震の発生時に機能を回復するため、耐震補強を進めてきております。全国4,700橋のうち1,800橋につきまして事業中でありまして、今後、残り2,900橋について対応を図っていきたいと考えております。

21ページ目をごらんください。最後のテーマでございますけれども、休憩施設の使いやすさの改善でございます。大型車等の駐車マスの不足とか、ガソリンスタンドの空白区間などの課題が、存在をしているところでございます。このため駐車スペースを増やすこととか、予約システムを入れるという工夫を今後、やっていきたいと考えております。

また、22ページ目ですけれども、サービスレベルを向上するということで、無人のパーキングエリアをなくしていくことを、道の駅などと連携してやっていきたいと考えているところでございます。

今申し上げましたことにつきましては、今後さらに検討を進めまして、安全・安心計画の策定に向けて、検討を進めていきたいと考えているところでございます。

説明は以上でございます。

【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、ご質問、ご意見等がある方は挙手を願いたいと思います。

【天野委員】 大変わかりやすいご説明をいただきまして、ありがとうございました。私から1点だけ、要望のようなことを申し上げたいと思います。これは直接、安全・安心にかかわる話ではないかもしれませんが、料金体系のお話も今後の議論の中でどこか、改めて取り上げていただくような場面があればと思います。

当然ですけれども、いずれの道路の整備にしても、昨今の財政制約の中で、必要な資金をどう確保していくのが大切になってくるかと思えます。これは、こちらの部会でも既

に確認している問題意識ではありますけれども、4車線以上の高速道路は、さまざまな事情を勘案した上ですけれども、有料化を目指していくといった方向性ですとか、あるいは料金徴収をしている区間と、そうでない区間が混在していることがあれば、それを見直していくといった話を、この議論の全体の流れの中で無理がなければということではございますけれども、改めてご議論、ご確認をいただく機会があればと思います。

以上です。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【石田委員】 ありがとうございました。4点ありまして、短く申し上げます。第1点は、今般の災害に対して、きょうのご説明はハードがあったから助かったということだったと思うんですけれども、そのハードを生かすために広域の情報提供はすごく大事で、いろいろやってくれると思いますし、いろいろな局面で大事だと思いますので、調査をして、教えていただければと思いました。それが1点目です。

2点目は、これも同じく災害に関してですけれども、広島呉道路のバスだけですけれども、大胆にやるというのはすばらしいことだと思います。こういうことで、思い切った災害時の運用を研究しておく必要があるんじゃないかと思いました。例えば、アメリカのヒューストンを通っているインターステートの45号線とか、その隣のニューオーリンズから北に延びている55号線は、大ハリケーンが来たときは全面的に一方通行にするんだみたいなことをあらかじめ決めておりまして、そういうもとの訓練をやったりしておりますので、そういうことも参考になるのかなと思いました。それが2点目です。

資料3にまいりまして、安全・安心のために改良、整備をどんどんやっていただきたいんですけれども、ちょっと気になりましたのが、5ページの優先度の決め方のところの書き方ございまして、これを読むと、速度低下率が25%ないとだめとか、リダンダンシーがほんとうに目に見える形で、劇的に改善することがないとだめみたいな、そんな書き方になっておりまして、今回、大活躍をした中国道の今の断面にこの条件をもし万が一入れると、最初から4車で作ってあったのでよかったんですけれども、2車だったら多分できていないんじゃないかという気がしますので、その辺の書き方は気をつけていただければと思いました。

最後になります。SA、PAの駐車サービスは、ほんとうに大事な問題だと思います。道の駅も同じだと思います。今の駐車マスの原単位は、15分のトイレ休憩を前提にして

おりまして、随分使われ方が、トラックの待機場所だけではなくて、乗用車系も変わってきておりますので、その辺の原単位、あるいは駐車時間の考え方はきちんと調査をしていないとだめかなと思いましたので、これもあわせてよろしく願いいたします。

長くなりました。すみません。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

では、家田先生。

【家田委員】 どうもご苦労さまでございます。西日本の豪雨災害でも道路分野も大活躍というか、大奮闘されているのを大変敬意を払うところでございます。

1点はコメントもしくはご提案と、もう1つはこれは単なるコメントなので、先にそっちをやりませうけれども、今の資料3の18ページで、新東名・名神の強化ということで話題の提供があったわけでございますけれども、確かに6車線あったらいいなという感じもしますけれども、それよりもむしろ優先されるべきだと私が思うのは、18ページの地図を見ていただくと、一番東の外れの首都圏との結節でして、この絵よりもさらに圏央道の横浜環状南線なんかがつないでいこうから、もう少しネットワークとしては強化されますけれども、それにしてももう圏央道は目いっぱいという状況で、東名も仮に新東名の海老名付近で終わっているままだとするならば、東名がそれを全部しょわなきゃいけないわけであって、ということは、ボトルネックになるのは防災上の機能や何かについては、確かに静岡県とか、こっちになるけれども、おそらく平常時で最もネックになるのは相模原です。首都圏側の受け皿としてのネットワーク強化をこの話とあわせてやらないと、実は一番大事なところでは機能しないということになりかねない。だから、ここを出すんだったら、そこもセットで出すべきじゃないかと思えます。

それから、もう1点のご提案ですけれども、この7月の西日本豪雨大災害があつて、これは雨の降り方も大変なものがあつたし、全般的な傾向からすると、気象学名や何かの分野でも、どうやらこの傾向がこれからも続くだろうと。しかも、大変広域になっているとなると、寺島先生がよくお使いになる用語を使うと、異次元の世界になってきたような感じもありまして、今回いろいろ学びもあつたと先ほどもご紹介があつただけけれども、ちょっと振り返ってみると、その前は熊本地震があつて、あのときには山岳部での道路のあり方、つくり方に対する大きな反省と前進がございました。阿蘇大橋なんか落ちて、あのルートで改良するのみならず、地域高規格を山の上につくっていくという方向の大きな前進がございましたし、その前は2011年の3.11で、くしの歯作戦という言葉が普通

の国民でもわかるようなところまで定着したわけですが、ここまで防災に関しての道路の政策というのは、その都度学んだことをその都度公表し、そしてそれをちょっとずつ生かしていくという単発主義だったように思います。

だけれども、ここで、3.11から現在までずっと8年、9年というオーダーになると、多々経験してみると、ここらで防災という面のみに注目した道路に関する、きっちりとした物言いをするいい機会というか、義務じゃないかと思います。特に、それでも思い出しますのは、2012年に出したものですけれども、ストックというか、道路のインフラがメンテナンスで随分いろいろな問題があって、その前の年に天井板が落ちたと。だから、出したのは13年か。「最後の警告」という名前で、これからインフラメンテナンスにかじを切るぞというので、道路局で出しました。あれは経済界にも、国民にも大変なインパクトがあって、しかも市町村がこのままぼうっとしているわけにいかないと、非常に強いメッセージになりました。あれは「最後の警告」という言葉をつけて、しかもその問題だけについてがっとやるから、意味があったわけです。

そう思うと、今回これを機会にして、さっき申し上げたような防災に関する道路としての強いメッセージを、なるべく早期に出すことが必要じゃないかと思っています。その内容としては、もちろん今回出てきたようなものもありますし、それ以外にも例えば、本線の高速道路が外からも近いとは言いながらも、あれだけ壊れていいのかという、ロケーションのどこに設置するかという問題と、どんな構造であるべきかという問題。これは、新幹線と一般在来線の間隔を考えると、新幹線は災害に対してはほぼ無傷ですから、高速道路のあり方に対して随分、改善の余地があるかと思っています。

あるいは、これは鉄道ではできていないんですけれども、道路では沿道区域という制度や、高速道路については特別沿道区域という制度があって、事前に道路区域の外側にある斜面や何かのリスクについて、いろいろな検査をしたり、判定をしたりということが権限としてできるんです。しかし、それが運用されていない。それが現実ですし、ほかにもありますけれども、いろいろは言いませんが、今のようなことをこの寺島部会の中で小グループをつくってもいいし、緊急に検討してまとめたらどうか。今回の資料3の中に、リダンダンシーみたいなことでほわほわっと入れちゃうんじゃなくて、独立したレポートをつくるというのが提案したいことでございます。

以上です。

【寺島部会長】 今の家田さんの話に触発されて、1点だけ申し上げますと、私は、3.

11 東日本大震災のときには宮城県の復興構想会議に入りましたし、現在は熊本市の復興構想会議にも入ってきていて、今般の土砂災害を考え直してみても、1995年に阪神・淡路大震災が起こって、新潟、3.11、そして熊本の地震災害、それから4年前の土砂災害と今回という形で、いろいろな経験は積み上がっていると思うんですけども、実はこの間、防災という意味においてもものすごく進化したものと、一向に進化しないものがはっきりしてきたとされているんです。進化したものの典型が携帯とコンビニです。1995年のころには、まだ携帯の普及はそれほどでもなかった。ところが、今は人口よりもはるかに多く、携帯・スマホが普及しているのが、インフラとして非常に重要です。ですから、何がポイントかというところ、道路のコンセプトについても、IoT化というんですか、道路行政のIoT化というのか、ネットワーク情報技術革命と道路戦略をどういうふうに結びつけるかが、次のステージではものすごく重要になる気がする。

それから、既に先ほどのご報告にもあったように、コンビニも今、全国で5万6,000店になっちゃったんです。95年のころには、コンビニはそれほどでもなかったんですけども、今は行政が炊き出しをするよりも、コンビニが機能していることのほうが、現実におにぎり、弁当が被災地にたどり着くという意味においては重要というので、今回も物流をサポートする意味で、道路がそれに貢献した話を先ほどご報告されていましたが、そういう意味合いにおいて、携帯、コンビニと道路ネットワークとの相関性で、次の防災力についてどういうことを準備しておくべきかという話を、今の家田さんの話に絡めて、ぜひやらないかなという思いを強くしているので、そのあたりを私から発言しておきます。

その他、よろしいですか。太田さん、どうぞ。

【太田委員】 2点だけ申し上げます。資料3の3ページ目の図を見て、2点申し上げます。1点目は、方向性と実施する箇所を選定については適切だと思いますので、進めていただきます。その財源をどうお考えかについて、ご紹介いただければと思います。おそらく低金利等々をうまく使ってということだと思っております。

2点目は、天野委員からのご指摘に関連しています。3ページの図を見ていると、昔に比べて随分情報が多くなってきて、右下の凡例を見ると、10種類もあるんだと。供用中と事業中と分けて10種類あって、そのうち事業中で、4車で無料がないことが一つのメッセージになっていると思います。そういう意味では、暫定2車の無料を4車化するとき、合併施工等々を活用されるのかなとは思いますが。ただ、天野委員からご指摘があ

ったように、今後、低金利を生かすのもあるのですけれども、料金のほうでどう考えるか、そろそろ検討を始める時期にあらうかと思っておりますので、それはここで検討していくべきことだと申し上げておきます。

【寺島部会長】 それでは、次の方。

【小林委員】 今回の水害の跡を現地調査してみますと、今までの土砂崩れとかそういう現象ではなく、豪雨によって地形が変わっている、地形を変える豪雨が発生している、と思います。特に被害のあった箇所は、土壌が真砂土であったとか、そういう地盤・地質条件が影響を及ぼしています。そういう視点でもう一度総点検をすることが必要です。あるいは、先ほど家田さんが言われたロケーションも含めて、そういう視点で見てみるのが必要ではないかなと思っています。

【根本委員】 では、簡単に2つ。1つ目の質問は太田さんとかぶっていたんですけども、暫定2車の解消、6車化の財源はどうするのか。償還期間が延びるのか、ということです。延びないようにできる範囲ということで、逆に25%の速度低下みたいな採択基準が出てきているような気もしたわけですけども、その辺の関係を教えてほしいということです。

あともう1つ。4車化、6車化するというところで、車の走行速度も速くできるわけですけども、トラックについては高速4車線で80キロしか出せません。せっかく高い設計速度で整備してあるのに、速くできない。日本の場合は、長距離を走っているトラックはほとんどが25トンの単車です。だから、セミトレーラー、フルトレーラーは別として、単車の安全に関する性能は大型バスと一緒ですから、規制緩和するようにすべきでしょう。これは道路のほうで働きかけるべきではないかと思っています。

以上です。

【寺島部会長】 ありがとうございました。

今までの質問に関連して、ざっくりとお答えいただけますか。

【高速道路課長】 今回ご紹介いたしました、安全・安心に係る経費をどのように考えているのかということでございます。料金の値上げとか、償還期間の延長ではなく、現在、低金利に恵まれておりますので、借入金の利払いが大変軽減されております。この利払いの軽減できている分を今回、考えている安全・安心に要する経費として充てていきたいと考えております。

また、それ以外のご指摘、またご提案につきましては、私どもで今回ご紹介しているの

が近視眼的な、当面すぐに対応しなければいけないことに終始しているわけでございますけれども、さらに先を見た対応につきましては取り組んでいきたいと、ご指摘、ご提案を踏まえて検討に入っていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

それでは、次に進ませていただきます。

次の議題として、中京圏の高速道路の現状と主な課題につきまして、事務局より説明をお願いします。

【高速道路課長】 資料4でご説明いたします。一昨年は首都圏、昨年は近畿圏という整理をさせていただきました。それに引き続きまして、中京圏の料金体系の見直しの議論を今後、進めてまいりたいと考えておりますので、本日はその現状と課題について説明をした上で、今後の進め方について、ご意見をいただきたいと考えております。

1 ページ目をお願いいたします。まず、首都圏での料金体系の見直しでございますけれども、本部会でご提言いただきました料金の賢い3原則、公平、シンプル・アンド・シームレス、戦略的な料金という中の、公平な料金、それとシンプル・アンド・シームレスを、この首都圏で実現いたしました。その結果、圏央道を有効活用して、都心経由を圏央道に迂回させるという、具体的な料金体系を導入したわけでございます。

2 ページ目をごらんください。近畿圏につきましては、先ほどの料金の賢い3原則に加えまして、近畿圏特有の課題が2つございました。ネットワークの整備に必要な財源を確保するための料金も、念頭に置かなければなりませんでした。また、首都圏と異なりまして、地方道路公社が管理する高速道路が混在をしておりますので、この管理主体を統一するという課題がございました。いずれも地方自治体のご提案に基づきまして、料金体系並びに管理主体を統一することができたわけでございます。

3 ページ目をごらんください。今回、議論を始める中京圏でございます。中京圏につきましては、NEXCOの高速道路、名古屋高速の高速道路、そして地方道路公社という路線で、中京圏の高速道路は構成されております。このうち、名古屋二環と名古屋高速道路が均一の料金体系となっております。一方、整備に関しましては、今年度には新名神の四日市から亀山間、また2020年度には名古屋二環が全線開通する予定でございます。紹介しました首都圏とか近畿圏の議論を踏まえまして、中京圏につきましても、ネットワークの整備の進捗にあわせた議論を進めていくことが、必要であると考えております。

4ページ目をごらんください。中京圏の高速道路の車線数を太さであらわしております、交通量を色で表現したものでございます。赤色が特に交通量が多いところでございまして、東名名神の区間、また名古屋高速の都心環状線などに交通が集中している状況でございます。

5ページ目をお願いします。交通流動の特性でございますけれども、東海環状の内側を利用している交通は1日71万台でございまして、東海環状道路の内内の交通は1日43万台、そして内外の交通は1日25万台という流動となっております。

6ページ目をごらんください。東海環状道路の外外の交通は1日約3万台でございます。このうち東名・知多方面と、名神方面との間の利用が最も多く、1日1万7,000台でございます。次に多いのが東名阪と東名・知多方面の利用で、1日8,000台。名神と中央道の利用度が6,000台という順になっているところでございます。これらの利用が東海環状の外外交通の大半を占めている現状でございます。

7ページ目をごらんください。東海環状の内外交通は1日約25万台でございます。このうち名古屋の中心部を発着する交通は1日約6万台で、中でも多いのが東名との利用が1日2万4,000台。東名阪との利用が2万台ということで、この2つの利用が名古屋中心部の発着の大半を占めているところでございます。

8ページ目をごらんください。東海環状の内内交通は1日43万台でございまして、このうち名古屋中心部を発着する交通は1日約27万台でございます。特に名古屋中心部だけで完結している交通が、1日15万台弱ほど存在しているという現状でございます。

9ページ目をごらんください。その結果、生じている課題となっている渋滞ボトルネック箇所でございますけれども、まず、名神の一宮付近で、全国ワースト5位の渋滞が発生しております。また、東名阪の上り線の四日市付近とか、東名の上りの三好付近が主な渋滞箇所でございます。また、名古屋高速においても、都心環状線を中心に渋滞が発生している状況でございます。

10ページ目をごらんください。こういう状況を踏まえまして、中京圏の検討課題を整理してみました。まず、現状でございますけれども、通過交通が環状道路の内側に入り込んできている状況でございますが、東海環状とか、新名神、名古屋二環を現在、整備しておりますので、整備が完成した時点での、交通の適切な処理ができるような料金体系が課題となっております。また、名古屋の中心部を発着する交通が多いので、行き先、方面ごとで、分散処理が課題となっているところでございます。

3点目、一宮の周辺とか、名古屋中心部など、特定の箇所では渋滞が発生しておりますので、この特定の箇所での渋滞対策として、ネットワーク整備にもまだ残っている課題があるということがございます。料金面におきましては、名古屋高速と名古屋二環が均一料金となっております、この点、対距離ではなく均一料金となっていることについても、論点とも考えております。

下でございますが、今後の進め方でのご提案でございます。首都圏、近畿圏同様、賢く使うための料金体系を検討すべきと考えております。その際は、地方のかかわりが深い公社の道路が都心部にございますことから、地元の状況に精通した有識者の方にも入っていただいて、関係者からのヒアリングを重ねつつ、きめ細やかに議論を進めていきたいと考えております。

次のページをごらんいただきますと、具体の検討体制についての案でございます。本日からキックオフをいたしまして、検討体制といたしましては、本部会のもとに中京圏小委員会を設置して、関係団体等からのヒアリングを経て、論点を整理して、小委員会としての方針を取りまとめていただくという進め方をご提案申し上げたいと考えております。その後、本部会でその基本方針の案をご議論いただいて、結果、基本方針を取りまとめていただきまして、その基本方針を踏まえ、私どもで料金の具体的な内容を策定してまいりたいと、こんな体制で検討させていただければと考えております。

説明は以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

今の説明に関しまして、質問、ご意見がある方はいらっしゃいますか。

僕もその方向性でもちろんいいと思っているんですけども、2点だけ。家田さんが率いているスーパーメガリジョン構想検討会が動いていて、実際に9年後にリニア中央新幹線が開通する。そうすると、リニアはもちろん専ら人流ですけども、リニアインパクトを道路という視点からどういうふうに視界に入れていこうかというのは、一つ重要な論点であると思います。特に名古屋にとって、今、甲府へ行くのに5時間かかるけれども、それが30分になる。飯田、中津川も含めて、リニアインパクトを道路政策としてどういうふうに視界に入れていくのかということは、当たり前のことですけども、総合交通体系という意味で必要です。

もう1点、私もいろいろと縁があつて、三重県なんかと議論していると、北陸―東海につながる回廊として、東海環状の西回りの今後の整備のプロセスとタイミングと、この地

域全体の物流とかが劇的に変わってくるだろうと思うんです。今、物流がどんどん日本海側に移っているというか、アジアとの貿易の比重がどんどん重くなるにつれて、日本海側の港湾とのつながりが、東海についてもものすごく重要になってくる。北陸―東海の意味がどんどん重くなる。そうなったときに、今、片一方だけできている東回りだけじゃない、西回りが岐阜、三重につながってきたときに、これがどういうふうに変わっていくのか、時系列がしっかり頭に入らないと描き切れない部分があるので、そのあたりが一つのポイントかなと思ってお聞きしていたということだけ、発言しておきます。

皆さん、この方向感で小委員会でやっていくということで、よろしいですね。

それでは、その点につきましては、その方向でもって進めることにさせていただきたいと思えます。

では、次の議題に移らせていただいて、次は交通混雑期における対策についてということで、NEXCO 3社より、良峰、松井、永田の各部長にお願いしたいと思えます。よろしくお願ひいたします。

【松井中日本高速道路株式会社経営企画部長】 それでは、お手元の資料5でございます。私、NEXCO中日本経営企画部長の松井でございますが、3社を代表して、交通混雑期における対策等につきまして、ご説明させていただきます。

1ページめくっていただきまして、1ページでございます。こちらに交通混雑期の交通量の状況をまとめてございます。左の図でございますが、交通混雑期は、当たり前でございますが、年平均よりも大きく交通量が増加しておりまして、特にお盆の時期が増加率が非常に大きいということで、年平均の4割増ぐらいという状況でございます。

真ん中の図でございます。交通混雑期につきましては、普通車の交通量が増加しておりまして、大型車については減少している状況でございます。また、大都市部と地方部の比較でございますが、大都市部ではほとんど増加しておりませんが、地方部で非常に交通が大きく増加しておる状況でございます。

2ページをお願いいたします。渋滞の発生状況でございます。左上の図でございますが、交通混雑期の1日当たりの渋滞回数でございます。通常期に比ますとかなり多く発生しておりまして、特にお盆では通常期の3倍程度、40回とかそういうオーダーで発生しておるということでございます。

右側の上のグラフでございますが、交通混雑期の日数、これは曜日の並びによって30日とか31日とか、年によって少しばらつきがありますが、おおむね30日前後を交通混

雑期ということで統計をとってございまして、1年間365日の中の1割ぐらいでござい
ますが、その1割の期間の中で、年間の渋滞量としては4割から6割ということで、非常
に渋滞の発生が集中している状況でございます。

次のページ、3ページでございます。今まで渋滞対策として、下にございますネットワ
ークの整備ですとか、少ない投資でできる限り効果を上げたいということで、ピンポイン
ト渋滞対策などを行ってきておりますが、特に交通混雑期についてはソフト対策の充実を
図っている状況でございます。渋滞発生箇所であったり、渋滞時間等の情報提供などを通
じた渋滞回避の広報などを行っておりますし、また、後ほどご説明いたしますが、料金割
引の見直しによる需要の調整などについても、試行してまいりたいと考えてございま
す。また、本線のそういったソフト対策以外にも、交通混雑期については休憩施設等での交通
誘導員の配置であったり、臨時のマスであったり、トイレの増設であったり、そういう混
雑対策をして、できる限りご不便をかけないようにご利用いただくような取り組みも、図
っているところでございます。

次のページ、4ページでございます。こちらは特に写真もございまして、近年、3社と
も渋滞予測の専門家などによる渋滞回避広報、こういったものに力を入れております。ホ
ームページ等を通じた動画でのわかりやすい説明であったり、マスコミの報道番組等に
出演をして、渋滞回避のための呼びかけなどを強化しておるところでございます。昨年のお
盆の実績では、3社合わせまして58回ほど、テレビに取り上げていただきまして、渋滞
回避の呼びかけをしております。まだ十分ではないと認識しておりますが、従前に比べま
すといろいろな方法で、広報の充実を図っているところでございます。

5ページ目をお願いします。それでは、これから休日割引の適用を今回、変更いたしま
すが、その背景、その他についてのご説明でございます。復習でございますが、お盆期
間はその前後の期間に比べて交通量の増加が著しいということと、お盆の場合は交通量自
体もゴールデンウィークや年末年始に比べても、大きいということになっています。また、
渋滞の発生件数でございますが、右の図にございますが、昨年の例で532回ということ
で、渋滞の回数も一番多いということでございます。

また、行動変化の可能性という観点で見ても、お盆については帰省による移動が主体と
考えておりますが、特に家族単位で考えますと、学校が前後の期間も夏休みということで、
お子様も含めて休みが取りやすい。また、社会人の方も特に夏季休暇みたいな制度が少し
整ってきておりますことから、ほかの期間に比べますと、高速道路を利用するお客様の行

動変化を比較的、起こしていただきやすい時期ではないかと考えております。

次のページをお願いします。そういったことから、今回、お盆期間における高速道路の交通量の平準化を図るために、休日割引の適用日の変更を試行することといたしまして、7月4日に記者発表をさせていただいたところでございます。具体的には、例年故郷へ帰るお盆前半の土日に交通量のピークが来て、そこが渋滞のピークになってございまして、上に昨年のグラフ、渋滞回数もありますが、11日、12日ということで土日にピークが来ておりますので、今回については試行的に、今年は8月11日、12日が休みになりますので、その休日割引を取りやめて、8月9日、10日に前倒しをすることで、渋滞の分散を図ることを考えております。今回の結果を踏まえまして、年末年始、またゴールデンウィークなどの交通混雑期への適用を検討していく予定でございます。

次のページでございますが、具体的な広報でございます。休日割引適用日の変更の記者発表以降、そこにいろいろと書いてございますが、ピーク時を避けた分散利用のお願いについて、新聞広告であったり、ラジオ、web、または高速道路上のいろいろな掲示板等を活用した広報であったり、また先ほどご紹介いたしましたけれども、渋滞予測専門家等がテレビ出演を通じてPRするなど、さまざまな広報活動を現在、実施中でございます。

最後、8ページでございます。ここに具体的な広報事例を載せておりますが、これは渋滞予測専門家の動画になりますけれども、今回の場合は9日の夜から8月10日の早朝ぐらいいに出発いたしますと、渋滞が回避できて非常にお勧めであるといった旨の公報、これはホームページの画像ですが、今後テレビ番組等も、去年は58回ですので、そういったところにも積極的に取り上げていただいて、こういった見やすい図表等を用いて、わかりやすい広報に努めてまいりたいと考えてございます。また、お盆のピーク直前まで広報を集中的に実施いたしまして、さらなる認知度の向上並びにピーク回避の行動をご利用の皆さんにお願いをしまして、少しでも渋滞が減少しますように、3社として努めてまいりたいと考えてございます。

以上でご報告、ご説明を終わらせていただきます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの説明に関しまして、ご質問等はございますでしょうか。

【大串委員】 ありがとうございました。混雑時に割引をするということは、経済原則にかなっておりませんので、すごく大事なことなのかと思うんですけれども、7月4日という公表された日程があまりにも近々で、通常1カ月前に割引が発表されることは、多分

その前にお盆の計画を立てた方は、通常、土日なので、きっと今年もそのあたりに帰省すれば、混雑するかもしれないけれども、割引を受けられるんじゃないかという計画を立てていらっしやっただと思うんですけれども、ユーザーの声とかを拾っていらっしやるようでしたら、教えていただければと思います。

【松井中日本高速道路株式会社経営企画部長】 ご指摘いただいたとおり、私どもとしてもできる限り早く発表しないといけないと思っておったところですが、3社の調整とか、関係機関を通じた調整に少し手間取って、結果として7月4日に記者発表となりました。記者発表した後いろいろなご意見を、私どもお客様センターでご意見ですとか、ご要望を承る場所がございまして、先生がご指摘のとおり、一番多い意見がもっと早く発表しろと。今さらじゃ、なかなか行動変化ができない。もっと早くしろというのが数としては一番多い。それから、割引をずらすのではなくて、分散させるなら全部、割り引いたらいいんじゃないかと。割引を減らすんじゃなくて、もっと増やせというご意見とか、そんなものが非常に多く入っております。

また、主にお電話でかかってくる方というのはかなりご批判なり、そういう方がお電話でかかってくるんですが、SNSですとかツイッターみたいなものも分析してまして、ツイッターなんかの分析ですと、もちろん遅いとか、もっと割引を増やせというご意見もあるんですけれども、こういった取り組みは非常にいいんじゃないかと、中には割引じゃなくて、割り増しをしてもいいんじゃないかというご意見もいただいております、このあたりについては実施した後にアンケート調査等をいたしまして、そういったご利用者の皆様の声をしっかり把握していきたいと考えております。

【大串委員】 できましたら、年間カレンダーとは言わないですけれども、各社で早めに調整していただいて、行動にしっかり移していただけるような、ユーザーの行動をきちんとマネジメントできるような形、誘導できるような公表の仕方というか、公表の時期を含めて、私はJRは割り増し時期をいつからだったかなと確認するんですけれども、それで行動が変わるといってもあれですけれども、高速道路の場合はかなり料金にも響きますし、行動を促すためにもぜひ年間カレンダーをご検討いただけたらと思います。

以上です。

【寺島部会長】 よろしいですか。

それでは、僕のほうから1つだけ。実は僕自身が悩み込んでいるテーマで、今度ジェロントロジーという、日本語では「老年学」なんて訳されちゃっているんだけど、まさ

に異次元の高齢化社会に向き合っていくためには、社会システムをどう変えなきゃいけないかということ、僕の日本総研を含めて、今、体系的にアプローチしようということをやっているんです。都市郊外型の高齢者社会を分析していて、ここでいう社会的にもう一回踏み込まなきゃいけなくなっちゃったんじゃないかというのが、お盆。ゴールデンウィーク、お盆、年末年始という形で道路の混雑時期を捉えていますけれども、もう少し踏み込んでいかなきゃいけない局面が近づいている。お盆について、帰省ラッシュというけれども、具体的にどういうニーズで移動しているんだろうかについて、もう少し踏み込んだ解析がやがて必要になってくる。

というのは、全国に寺が7万7,000あるんです。そのうち2万の寺が坊さんがいない寺になっちゃったんです。異様な勢いで過疎が進んでいるところで、檀家がいなくなったから寺が成り立たないというので、寺じまい、墓じまいという言葉があります。都市郊外、東京の国道16号線を取り巻く団地、ニュータウン、マンション群があるところの高齢化社会を分析していて、田舎に寺だとか墓だとかがある形で、お盆を宗教的なイメージで捉えるけれども、多分これは先ほど言っておられたように、夏休みとの関連で動きの意味がまるで変わってきているんだろうと思うんです。しかも、これから加速度的に変わる。

あわせて、クロス分析しなきゃいけないのが、3月末に厚生労働省が発表した長期人口予測だけれども、秋田県は2045年までに人口が4割減るというんです。今100万人しかいないのが、60万人を割るというわけです。東北ブロックはほとんどが3割減ることになっている。そういう異次元の高齢化と人口減を関連させて、今後、交通体系にどう影響が出てくるのかという分析は、ものすごく深めなきゃいけないときに来ている。ゴールデンウィーク、お盆が混雑すると言っているけれど、多分お盆の中身が既に変わってきていると思うんです。このあたりを次のステップで、今のこれがだめだとか言っているんじゃないです。この方向感でいいんだけど、もう少し深めた分析が次のステージで必要になってきている。我々の分析の結果もまた報告したいと思いますけれども、ぜひ利用されて、考え方を固め直すときが喫緊に迫ってきていると僕は思います。

太田さん、どうぞ。

【太田委員】 どうもありがとうございます。適切なことですから、ぜひやっていただけたらと思います。

その前に、中京圏のことに若干絡めて、ここでどういう議論をするべきかについて、一言申し上げたいのですけれども、今いただいたのはご報告ですね。報告事項だと思います

が、報告事項と審議事項をしっかりと区別していく必要があると思います。何を申し上げたいかという、今回のこの件は、休日割引をやってこういう料金にしますということを、会社が機構との間で協定を結んでいると。それを国土交通大臣が許可をしている。協定で結ばれていることだけでも、休日割引の日を変えますということなので、これは試行という形でやっているのですね。ここでの問題は、料金を誰が決めているのかという話が本質的な議論としてある。

中京圏のことについても、公社と会社と機構の間がこういう料金にしますということを協定で結んで、それを国が認可なり許可するという構造になっているけれども、この部会で議論する。そもそも料金は誰が決めるべきなのかという本質的な議論が別途あるので、そこについても今後、我々は考えていかなければならないと思っております。

【寺島部会長】 それでは、根本さん。

【根本委員】 混んでいるから割引をやめさせてくれというのは、非常にリーズナブルだと思うんですけども、それで思い出すのは、アクアラインです。アクアラインの本来の料金は3,000円ですが、国と県の税金を使って800円に割り引いているんですけども、土日は混雑していて、割引をやめたほうがいいんじゃないかという話があります。その通りだと思います。

そこまで考えてみると、ここで議論したいことは、「混雑しているから値上げをする」というのはなかなか合意形成が難しいけれども、「混雑しているから割引をやめさせてくれ」というのが合意形成しやすいなら、首都高でもその論理で混雑税を課せばよいと思います。首都高の料金が今は1キロ29円だけれども、どうしてかという、中央環状とか外環は建設時にものすごいお金がかかっているけれども、税金を入れているからです。海峡横断道路と同じぐらいお金がかかっているけれども、海峡みたいに高くなくて29円で済んでいるわけです。だから、建設費を反映させて料金を高くすれば、「混雑時に割引をやめさせてくれ」ということで、実質的に高くできるじゃないですか。「混雑時に割引をやめる」というのができるならば、それは結構応用できるんじゃないかなと思いました。

以上です。

【家田委員】 1点だけいいですか。

【寺島部会長】 どうぞ。

【家田委員】 もちろんディープな議論をする余地のあるところだけれども、今回のこのたびどうするかということなので、こういうトライアルをしていく精神は極めて重要

であって、民間会社であるところのNEXCOがご発案されたのか、協議の上、進めたのかは置いておくとしても、基本的にはこういうことにトライしていくというカルチャーをぜひ維持していただきたい。そういう意味でサポートしたいと思います。

大串先生が言うような意味で、もうちょっと早くできないのかなというのは反省事項であるけれども、今後、進めるためにも、来年になってから考えましょうよりは、やれることなら今年からやりましょうのほうがいいですから、いいんじゃないかと思います。

ただ、1点だけ言うと、これも今回はしようがないんですけども、休日割引というネーミング、名前というのは単にネーミングじゃなくて、そこに理念が入っている言葉だから、コンセプトだから、何で休日割引が導入されて、しかも今もあるのかということ、おそらく営業施策の一環として、お客さん、もっと来てちょうだいと。あるいは国策的にいえば、休日は旅行でもして、もうちょっと遊ぼうじゃないですかということ、それから随分前になりますけれども、3.11の前ぐらいのときに、景気対策として割引をして、交通量を増やすと。景気対策の一環であるというのがありました。そういうのを引きずっている休日割引という名前だから、休日割引の日にちをずらしますよというのは、休日割引という名前においては趣旨がおかしい話であって、それよりは渋滞回避お利口料金とか、お利口までは言うことないけれども、少なくとも渋滞回避というコンセプトを出す、そういう料金割引なんだというのをやるべきだと思っています。

特に首都圏の議論で、ここの寺島部会でやったのは、3つの原則があって、3つ目について、交通流動を最適化するために戦略的な料金にするという用語を使いました。それは、今、松井さんたちが提言しようと思っていることを趣旨として言ったんだから、これは休日割引という言葉のコンセプトとは違いますね。今回は間に合わないと思うんだけど、ぜひ次のときには渋滞回避割引とか、何かそんなのをご提案させていただきたいと思いません。

以上です。

【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。ご報告、どうもありがとうございました。

それでは、きょうの議事は、予定されたものはここまででございますので、事務局に返したいと思えます。

【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、議事録の案を送付させていただき、ご了解いただい

た上で公開したいと思いますが、速報版という形では、近日中に簡潔な議事概要をホームページで公表させていただきたいと思います。

また、会議資料につきましては、そのまま机上に置いていただければ、追って郵送させていただきます。

以上をもちまして、閉会とさせていただきます。

本日はありがとうございました。

— 了 —