

社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会第5回中京圏小委員会

令和元年11月11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5回中京圏小委員会を開催させていただきます。進行を務めます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項により公開としております。なお、道路局長の池田でございますが、公務によりおくれたの出席となり、またその後一時退出させていただきますことをご了承ください。後ほど挨拶をさせていただきます予定としております。

続きまして、タブレットの操作方法についてご説明いたします。現在タブレットの右下に黄色い耳のマークが出ております。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。この耳のマークのところをタップしていただきますと白抜きの人の顔と白抜きの耳のマークが出る状態になります。この状態ですとタブレットをご自由に操作いただける状態になります。左上のペーパーレス会議をタップいただきますと、閲覧する資料を選択いただけます。適宜切りかえてご使用いただければと思います。もしふぐあい等ございましたら、事務局職員にお声がけください。また、本日の資料でございますが、議事次第にございますように、資料については1から6、参考資料については2種類でございます。

また、本日、太田委員、佐藤委員におかれましてはご欠席との連絡をいただいております。本日ご出席いただきます委員の方は、委員総数7名のうち5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。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

それでは以後の進行を寺島委員長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【寺島委員長】 それではこれより議事を進めさせていただきます。本日は基本方針（案）についてご説明いただき、意見交換をさせていただきたいと思っております。初めに、基本方針（案）について、事務局より説明をお願いします。

【高速道路課長】 高速道路課長の山本でございます。まず、資料2からご説明をさせていただきますと思います。中京圏の高速道路料金の見直しにつきましては、本小委員会

で昨年の11月からご議論いただいていたところでございます。第1回の委員会では中京圏の現状と将来像、あるいは交通の状況についてご議論いただきまして、ヒアリングということで第2回から第4回については地元自治体、経済界あるいは道路利用者団体からヒアリングをいただいていたところでございます。本日はこれまでの議論も踏まえつつ、中京圏の高速道路の新たな料金についての基本方針についてご議論いただきまして、一定の取りまとめをお願いしたいと考えてございます。今後につきましては、取りまとめをいただいた基本方針を踏まえて、国のほうで新たな料金の具体的な方針の案、それと、高速道路会社、名古屋高速道路公社において新たな料金の具体案を策定いたしまして、事業許可あるいは議会同意を経て、2020年度内に予定されております名古屋第二環状自動車道、名古屋二環の開通に合わせて新たな料金をスタートしたいと考えてございます。

それでは、本日の議題であります基本方針について説明をさせていただきますが、説明のほうは資料5ということで、本文のほうを用いてご説明させていただきたいと思っております。お手元に資料3ということでプリントアウトしておりますが、この基本方針のポイント、A4の紙1枚と、それと説明資料ということでA3の資料4で2枚、高速道路のネットワークの状況が書いてあるものと、新しい料金の方針について文章ではなく絵でご紹介をさせていただいた資料もお手元に配付させていただいておりますので、適宜ご参照いただいた上でお聞きいただければと思います。

それでは資料5、基本方針の本文に基づいてご説明をさせていただきたいと思っております。めくっていただきまして目次でございます。全体の構成といたしましては、1ポツのところでは中京圏の将来像、高速道路を取り巻く環境ということで、中京圏の現状、あるいはその将来像、あるいはその戦略、そういったものを整理した上で、高速道路に求められるものは何なのかというところを整理してございます。

2ポツ目、ここが本題でございますけれども、中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系ということで、現行の料金体系の課題は何なのか、それを踏まえて今後の料金体系のあり方として、基本的な考え方と実現に向けた具体的な取り組みについて記載しているということでございます。

3ポツは、中京圏に限らずでございますけれども、高速道路全般についての今後の検討課題ということで、検討すべき課題を整理しているということでございます。

次、1ページ目でございます。まず「はじめに」のところでございますけれども、ここはこの基本方針の位置づけについて記載させていただいております。具体的にいきますと、

3つ目のポツでございます。中京圏について、首都圏・近畿圏の議論も踏まえて、ここについてもネットワーク整備の進展がかなり進んできたということもありますので、高速道路を賢く使う観点から、地域固有の課題を踏まえながら料金体系についてきめ細やかな議論を進める必要があるということでございまして、地元に通じた有識者の方に加わっていただいた上で、国土幹線道路部会のもとにこの中京圏の小委員会を設置して、高速道路を賢く使うための料金体系の基本方針を取りまとめたということでございます。

1ポツの将来像、高速道路を取り巻く環境でございますけれども、(1)でまず中京圏の役割・機能・現状について整理しております。1ポツ目は中京圏、日本の真ん中で交通の要衝に位置しているということ。それと世界のものづくりの対流拠点として自動車、航空機、ロボットなどの製造業の著しい集積があるということでございまして、我が国で有数の大都市圏を形成しているということでございます。

2ポツ目でございますけれども、交通ネットワークについては、圏域内外を接続する高速道路網に加えて、東海道新幹線、中部国際空港、それと国際コンテナ戦略港湾である名古屋港といった交通の大動脈と拠点が集中していると。さらに3ポツ目ではありますが、リニア中央新幹線、2027年に東京-名古屋間の開業を目指すということでございまして、そうしますと東京-名古屋間が40分で結ばれる。さらに大阪までの全線開通で三大都市圏が約1時間で結ばれるということでございます。

こうしたことから、全体といたしましては、製造業の集積、あるいは交通インフラの集積によって、都市圏として潜在的に高いポテンシャルがあるわけですが、一宮のジャンクションあるいは名古屋中心部などで慢性的な渋滞が発生するなど、こうした高いポテンシャルを十分に生かし切れているとは言いがたい状況を整理しているということでございます。

次のページで、中京圏の将来像とその戦略でございます。1ポツ目でございますが、やはり将来的には東アジア、ロシアなどのダイナミズム、アジア・ユーラシアダイナミズムを的確に取り込んでいくことが求められていくのだろうということでございます。

2ポツ目ではありますが、ものづくりの基盤とデジタル技術革新の融合で世界をリードする成長産業を創出する中京圏として、ネットワーク整備による定時性・速達性を高め、産業を支援していく必要があるのだろうということでございます。

1つ飛ばして4つ目のポツではありますが、リニア中央新幹線の整備でスーパー・メガリジョンが形成されるということでございまして、この整備効果を最大化して、都市と地

方の対流を促進することによって、名古屋駅、中部国際空港、名古屋港を拠点とした国内外との交流・連携を中部・北陸全体にも広げ、深化させていく必要があるのだろうということ。

それと最後のポツでありますけれども、南海トラフ等の地震の災害、こうしたものに対しても、災害に強い交通ネットワークを構築する必要があるだろうということを書かせていただいております。

こうしたことを踏まえまして、(3)の高速道路の求められるものでございます。1ポツ目でございますけれども、必要なネットワークの充実を進めつつ、これまでに整備され既に利用されている道路の機能を十分発揮して、高速道路を効果的・効率的に活用していくこと、すなわち高速道路を賢く使うことが必要であるということを書かせていただいております。

2つ目のポツであります、アジア・ユーラシアダイナミズムを取り込みつつということでございますけれども、そのためには東海北陸道や東海環状道路の西回りルートによりまして、日本海側との連携強化を図っていくことが必要であるということ。それと新幹線やリニアが発着する名古屋駅、中部国際空港、名古屋港の相互連絡を強化する高速道路ネットワークの構築が重要であるということを書かせていただいております。

3つ目のポツであります、高速道路を賢く使う上でも、現在の整備状況や渋滞の発生状況を踏まえて、次のページでありますけれども、一宮ジャンクション付近あるいは名古屋市中心部などの特定箇所での渋滞解消に向けて、必要なネットワークの充実や高速道路料金による交通分散を早急に進めるべきであるということでございます。

さらには、日本の技術の中核を担うこの中京圏でございますので、自動運転あるいはAIなどのデジタル技術革新を最大限に活用し得る高速道路の実現に向けたビジョンを描いていくことも重要であろうと考えているということでございます。

次のページ、4ページでございます。こうしたことを踏まえまして、中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系ということございまして、20行目の現行の料金体系の課題でございます。現行の料金体系については、首都圏・近畿圏の見直し前と同様に、利用者が既存の道路ネットワークを賢く使うことが困難である課題が顕在化しているということでございます。具体的には、お手元の資料4もごらんいただければと思いますけれども、整備の経緯が違うということもございまして、料金水準、車種区分が路線・区間によって異なっているということでございます。この資料4でいいますと青色の部分、名古屋高速

あるいは名古屋二環は均一料金でございますけれども、片やそれ以外のところは対距離になっているということでございます。ただ、対距離制でも料金の水準がまちまちでありまして、赤い部分の伊勢湾岸道路といったところは大都市圏近郊区間よりかなり高い水準になっておりますし、東海環状道路、オレンジ色のところですが、ここも大都市近郊区間よりもやや高い水準でございます。逆に緑色の名神、放射状の名神・中央、そういった道路については大都市近郊区間よりも料率が低いということでございます。外側が高く、中が安いという状況になってございまして、本文のほうをごらんいただきましても、まず、均一料金区間と対距離区間が混在している、料率もさまざまになっているということと、それと東海環状道路の水準と内側の放射道路の水準で、内側のほうが料金が低くなっているということがありまして、通過交通が東海環状の内側を経由しやすい状況になっていて、見直しが必要であるということでございます。

それと名古屋市の中心部に発着する交通が多いということでございまして、赤色で塗ってありますけれども、一宮ジャンクションの付近だとか名古屋駅・中心部の特定の区間において渋滞が発生しているということでございます。ですので、既存のネットワークあるいは現在進められている環状道路を有効に利用した交通分散処理が必要ということでありましても、東海環状道路あるいは名古屋二環といったものを使っていくということではありますけれども、東名高速・名神高速を東西に通過する交通に対しては、東海環状道路を迂回するのは非常に遠回りの経路になってしまうので、やはりこういった一宮あるいは東名三好付近の渋滞箇所については車線拡幅などの渋滞対策も不可欠であろうと記載させていただいてございます。

それで5ページをごらんいただければ、管理の主体として1行目あたりに書いてありますけれども、高速道路会社NEXCO中日本と名古屋高速道路公社が混在しているということでございまして、料金体系のわかりにくさ、あるいはターミナルチャージ等がある割高感が発生しているということでございます。

もう一つ、このネットワークの整備に当たって財源の確保が課題であるということが5行目あたりに書いてございます。中部国際空港へのアクセス強化、あるいは先ほど申し上げた一宮ジャンクション付近、名古屋中心部での渋滞解消のためのネットワーク拡充の要望がありますけれども、現在の料金水準では受益者負担による追加的な整備財源の捻出ができない状況にあるということでございます。

23行目あたりの今後の料金体系のあり方ということでございます。まず基本的な考え

方といたしまして、国土幹線道路部会の中間答申で、高速道路を賢く使うための3つの原則を整理していただいております。具体的には、1つ目の丸の利用度合いに応じた公平な料金体系、2つ目の管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系、3つ目は交通流動の最適化のための戦略的な料金体系。この3つの原則については、先行いたしております首都圏・近畿圏でも適用されて、利用者などにも幅広くご理解をいただいていたところがございますので、この中京圏においてもこの理念を基本に新しい料金体系を確立してはどうかということがございます。

次のページでございます。ただ、この理念の適用に当たっては、地域によって実情が異なるわけがございますので、そういったことをよく反映していく必要があるということでございます。中京圏については現在の交通状況も踏まえますと、高速道路を賢く使う上で必要なネットワークの充実と賢く使うための合理的な料金の体系の整理、これを両立させていくことが重要ではないかと整理させていただいております。

実現に向けた取り組みということで、具体の取り組みといたしまして、この料金の賢い3原則に従いまして進めていくということがございます。まず①でございます。公平な料金体系のために料金体系を整理・統一していこうということでございます。まず1行目あたりの1つ目のポツですが、料金水準や車種区分について対距離制を基本として統一を図るべきということがございます。これに伴いまして、現在均一料金になっております名古屋高速道路及び名古屋二環については見直す必要があるということがございます。

2つ目のポツですけれども、具体の料金水準についてでございます。これについては高速道路のネットワーク全体における公平性、中京圏における交通の状況、さらには物流や観光における交通の定時性の確保が重要であるというふうなことを考慮いたしますと、高速自動車国道の大都市近郊区間における現行の料金水準、首都圏・近畿圏で採用されている料金水準を参考にやっていくべきではないか。その際に高速道路会社の経営努力も促しつつ、債務の確実な償還の観点も踏まえて、ネットワークの充実に必要な財源の確保、こうしたことも踏まえて検討を進めていくべきという形で書かせていただいております。

ただ、3つ目のポツですけれども、伊勢湾岸道路、先ほどの資料4でいいますと赤い部分でございますが、ここの部分については中間答申の中でも整理をいただいたように、長大橋梁で多額の建設費を要したということ、それと海に隔てられた港間を短時間で横断できるという特別な便益を提供していることに加えまして、この路線がかなり重交通を今、担っているということもございますので、料金水準を安易に下げると全体の債務の

償還という面で非常に課題があるというようなことから、料金水準を他に比べて高く設定することは妥当である、やむを得ないのかなと思っております。ただ、28行目以降ですけれども、この路線はちょうど新東名・新名神を通る路線でもありますので、非常に物流の車両も多く通っているということでございますので、非常に物流上重要なネットワークを構成しているということでありますから、物流車両に配慮した料金割引について検討していく必要があると記載させていただいております。

それと最後の31行目のポツでございます。こちらについては、ネットワーク整備の加速のための財源確保が必要であることを述べておりますが、その際に受益者負担を反映することが有効であると。ただ、追加的な料金負担をできるだけ軽減していく必要があろうということでございまして、地元自治体の提案も尊重しつつ、受益のある世代間の公平な負担、あるいは追加的な料金負担を軽減する観点から、現行の建設分とは別の新規建設の債務償還のために、現在の償還制度の見直し等について検討すると。具体的には、名古屋高速の償還期間がNEXCOと若干短くなっていますので、そのところの償還期間を若干延長するようなことも検討していくことを念頭に、こういう書きぶりをさせていただいているところでございます。

7ページでございます。名古屋・中部国際空港のアクセスについて、西知多道路の整備の強化が必要であるということでございまして、ここについても加速を図るために、利用者負担も含めて検討を進める必要があるという旨を記載させていただいております。

2つ目の具体の取り組みということで、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。こちらについては資料4のほうで絵とかも用意させていただいております。1つ目のポツについては、これは首都圏・近畿圏でも実施させていただいておりますが、外側の環状道路の利用が料金面で不利にならないように、経路によらず、起終点の最短距離を基本に料金を決定すべきということ。具体的には東海環状、名古屋二環の内側で発地と着地が同一ならば、都心を経由した場合、環状道路を経由した場合など、どの経路をとっても料金が等しくなるというのを基本にした上で、その上でまだ混雑があるということであれば、混雑状況に応じた政策的な料金を導入していくことを記載しております。

管理主体が異なる高速道路をまたいで利用する際に課されるターミナルチャージについては、今は2回取っているようなケースもあるのですが、債務の確実な償還という観点も考慮しないといけません、1回の利用に対して1回分のみを課するというような形

にしてはどうかということでございます。

加えまして、シームレスな利用環境が実現できていけば、現在高速道路上の本線にある料金所、本線の料金所が設置されていますけれども、こうしたものも撤廃していただけるということございまして、まずは名古屋高速道路の料金圏の継ぎ目に位置します本線料金所の撤去について検討すべきであると記載させていただいております。

最後のポツでございますけれども、名古屋の中心部の流入交通の経路選択に偏りが発生しております。特定の箇所、一番安い料金のところに集中しているようなことがございますので、こういった過度に集中することがないように、都心部の分散流入を図るために、経路によらない同一料金を導入していくことを最後のポツに記載させていただいております。

③戦略的な料金体系でございますけれども、①②で述べさせていただきました料金体系の整理・統一あるいは継ぎ目のない料金を導入した上で、さらに今後整備されるネットワークの完成後の影響も検証した上で、将来的には、路線や時間帯を区切って戦略的な料金を導入していく必要があるのではないかということでございます。

8ページでございます。まずは経路別の混雑状況に応じた料金施策ということでございます。2つ目のポツでございますが、まず名古屋二環の開通に合わせた新たな料金体系を入れて、その交通に与える影響を検証した上で、曜日・時間帯を区切って、混雑状況に応じて、名古屋中心部への流入・通過については経路別に一定の料金差を設ける、もしくは現在首都圏で検討されているオリンピック・パラリンピックの開催時にロードプライシングを検討しておりますけれども、そういったものも参考にして、混雑時間帯とそれ以外の時間帯に一定の料金差を設ける、そういった料金の導入を開始していくべきと記載しております。その料金差を設けるに当たっても、値段を下げるということだけではなくて、一般道路に与える影響にも留意はしないといけません、料金の割り増しについても検討することが必要であろうということを書かせていただいております。

その際には、4つ目のポツですが、諸外国の事例も参考に、将来的には混雑状況に応じて一定時間ごとに変動するような機動的な料金といったものも積極的に目指していくべきという記載をさせていただいております。

それと26行目以降の、災害・事故発生時における柔軟な料金施策ということでございますが、災害・事故が発生した場合にその箇所を迂回しないといけないときに、一回おりても利用者の負担が増えないような料金体系であるとか、そういったものの料金の体系を

構築すべきということを記載させていただいております。

9 ページでございます。この料金体系を確立していく上での留意事項ということでございまして、1 つ目は5 行目あたりの、道路ネットワーク整備の進展に合わせた導入ということでございます。当面、2020 年度に予定されております名古屋二環の開通に合わせた導入を目指していくということですが、今後の東海環状道路あるいは整備路線の進展に合わせて、ロードマップを明らかにした上で導入していくべきということ。2 つ目は、広く利用者への周知が必要であるということ。3 つ目のポツは、名古屋高速、名古屋二環、現在いろいろな割引もしております。ただ、こうした路線は非常に混んでいるということもあるので、現在導入されている割引については政策目的を見きわめつつ見直すことも必要であろうということでございます。その次のポツは、訪日外国人のような今後さらに増加が見込まれるような乗り放題パス、こういったことについても引き続き積極的に展開していく必要があるということ。最後のポツは、大規模更新・修繕が今後本格化していくことでもありますので、そういった交通への影響を軽減するために、ネットワーク整備あるいは料金体系について検討を進めるべきであることを記載しております。

それと25 行目のところでございますが、これは定期的な評価を適切に実施して、最新のデータに基づく定量的な分析によって、定期的に評価を新しい料金体系についてやっていくべきということを記載させていただいているということでございます。

最後でございますが、3 ポツ目でございます。今後の高速道路の検討課題ということで、これは中京圏に限らず、全国の高速道路について今後こうした課題をしっかりと取り組んでいくべきではないかという形で整理させていただいております。1 つは、世界に誇れる高速道路への進化でございまして、自動運転をはじめとした近年の技術革新、あるいは情報通信も著しく技術革新が進んでいるということございまして、こうした技術革新によって高速道路のサービス水準を大幅に引き上げることが可能性として十分あるということでございます。こうした技術革新、あるいはここでご議論いただいております料金制度、こういったものを使って世界に誇れる高速道路に進化していくために戦略的に取り組む必要があるというのが1 点目でございます。

2 点目は利用者負担のあり方、3 点目も利用者負担ですけれども、2 点目は料金を取っているところと取っていないところがあるので、そういったところの、現在無料であるのですけれども、渋滞緩和などの課題を解決するために、利用者負担のあり方について検討が必要な路線について、既存の制度にとらわれず検討を進めるべきということを記載してお

ります。

維持管理・更新に係る負担についても、償還満了後の料金徴収あるいは大型車への課金のあり方について、精力的に検討すべきということであり、メンテナンスに当たっても、現状維持だけではなくて、イノベーションを活用したグレードアップにつながるようなメンテナンスといったものもやっていく必要があると。そのための財源確保について、償還制度の見直しも含め検討を進めるべきであるということでございます。

4番目は、交通量を最適化する料金・課金施策の導入ということで、中部圏でも記載させていただいておりますけれども、オリンピックに合わせたロードプライシングということも取り組みを進める方向になってございますし、先行して見直しをさせていただいた首都圏・近畿圏、こういったところの新たな料金体系を入れた結果の交通への影響を検証した上で、混雑状況に柔軟に対応することができる戦略的な料金体系に取り組むべきだということ。あと、道路上に停車する、時間調整のためにとまっているような車両について、道路が待機所にならないように、道路空間を占有する人に対して課金していく、こうしたことも検討を進めるべきだということを記載させていただいております。

完全ETC化ということで、料金の支払いをETCに限定することについて、首都高速でETC専用の入り口の導入も始める予定にしております。こうしたところでの運用上の課題あるいは法制上の課題について検討を進めるべきということを書かせていただいております。

さらには、最後ですけれども、これは高速道路を賢く使う取り組みということで、モード間の連携、そういったものについて取り組みを進めるべきであるというような課題を掲げさせていただいているということでございます。

基本方針の説明は以上でございます。

【寺島委員長】 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、委員の方からご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。どうぞ。

【大串委員】 ご説明ありがとうございました。基本方針そのものには非常に賛成なのですが、2点確認したいのが、8ページで経路別の混雑状況に応じた料金施策のところ、首都圏や近畿圏で一定の効果があつたので起終点が同じであれば同じ料金ということをもっと今回やりましょうということなのですが、首都圏と近畿圏でかなりの知見がたまつたのかなと思いますが、また同じ施策でやるというのはどうかなとも思いますので、例えば何か状況とか中のコンディションが違うからここも一遍やってみようということに

なったのかということをお一つ教えてください。

2点目が、今回、今までの首都圏と近畿圏と違って、ここは地方道の割引が適用されているということで、特に地図上でも示されていますけれども、例えば東名高速の上りが午前のピーク1時間においてワースト15に入るという話があるのですけれども、ここは多分割引対象になっているのではないかと思います。そうすると、急にいろいろな割引をなくすというのは厳しいと思うのですけれども、今、一律に適用されている午前の6時から9時までの割引を前倒して4時から7時にするとか、そういった工夫でご理解を得られるようなこともできるのではないかと思いますので、そういったことを考えておられるのか、2点を教えてください。

【寺島委員長】 いかがでしょう。

【高速道路課長】 まず2点目のほうからお答えをさせていただければと思います。2点目は、今、資料4のところネットワークの図を見ていただくと、これは地方部扱いというか普通区間扱いになっていますので、おっしゃるとおり割引が朝夕入っているということでございます。ですから、6時～9時と夕方に入っているということでございますので、その割引をどうしていくのかということころは、ただ、このところは料金の率が2割ほど上がることになるので、そのところと、さらにそこに加えて割引をなくすことについての負担感というか、そのところをどう考えるのかということと、債務の償還に与える影響等ありますので、ちょっと具体の料金を計算する中でよくそのあたりを検討していきたいと思っています。

1点目は、首都圏・近畿圏とちょっと違うところを何かやったほうがいいのかということですかね。

【大串委員】 違うやり方……、首都圏・近畿圏で同じことをやっているわけですから、もうある程度知見はたまっているはずで。

【高速道路課長】 知見はあります。

【大串委員】 また同じことをやるのということになりますので、じゃあ内容が何か違うから同じことをやるのか。

【高速道路課長】 何ていうんですかね、資料4のところの上の料金の賢い3つの原則。この料金の賢い3原則は中京圏にもある程度当てはまるのではないかと思います。それは首都圏・近畿圏の中でも新しい料金を入れさせていただいて一定の効果が出ていることは、データとしても出てきていますので、中京圏でもまず同じようにさせていただいて、

当然補正をいろいろしていけないといけない部分が出てくるのだと思います。正直、新しい料金でどれくらい、何というのでしょうか、定性的には混雑が緩和とかいろいろな問題は解決できるのだと思いますけれども、局所的にいろいろな問題がまた出てくる可能性も当然あると思います。ですので、途中でご説明申し上げたような評価を定期的にやって、例えば将来的な戦略的な料金、そういったものも当然考えていけないといけないので、一度まず名古屋二環開通の段階ではおおむね同じようなことをやって、ということをした上で、将来的にはまた考えていきたいと思います。

【大串委員】 ありがとうございます。できれば、もう、2つ大きいところで知見があるわけですから、今回は見直しの時期などを明記していただいて、例えば5年をめぐりに一旦きちんと整理をし直すとか、一旦期限などを何か入れていただければいいかなと思いました。以上です。

【高速道路課長】 ちょっと検討したいと思います。

【寺島委員長】 ありますか、何か。どうぞ。

【内田委員】 まず、基本方針（案）のポイントという資料3ですけれども、全体的な方向性としては非常によくおまとめいただいています、若干気になった点を申し上げたいと思います。

これは気になった点ではありませんが、1番の（3）の中京圏の高速道路に求められるものというところに関連して、これまでの幾つかの団体等のヒアリングでは料金はなるべく安いほうが望ましいというヒアリング結果がありましたが、物流のトータルコストを縮減する点からも、料金体系よりもむしろ定時性の確保であったり、ネットワークの強化に向けたミッシングリンクの解消であったり、将来的にも物流全体が常に効率的に機能するような方向でやっていただきたいと考えております。

また、資料4のポイント説明資料のマップに関連して、基本的にいかなる経路を選択しても料金が同じというスタンスはわかりやすく、さらに混雑状況に応じて政策的な料金を将来的に導入する可能性も示唆されていますが、中京圏のドライバーは料金に対して極めて敏感で、そういう意味でも料金改定の最初の料金設定のイメージが非常に重要だと考えています。現状、混雑地点を赤で塗っていただいていますけれども、一宮付近と東名と名古屋都心部の環状線が赤くなっており、例えば、大治南や千音寺から小牧北方面や、楠から大高や有松ですと、現状は名古屋高速を通ったほうが外の名二環を通るよりも270円ほど高い状況で、それでも都心部のほうが混んでいるという状況です。

この区間が、将来的に同一発着地点で同一料金の制度に移行した場合、都心の名高速を通った方が早いと判断するドライバーが増えてしまう可能性はあると思います。現状で270円の差があることで、外側の名二環を迂回している車両が都心環状線に通過交通として流入するのではないかという懸念を持っています。通勤時間など混雑が予想される時間帯には料金を変えるという措置は想定されているのですが、現状、日本で一番高いとも言われている名古屋高速のイメージが、最も利用の多い距離で500円などワンコインまで安くなるというイメージが強調されると、ドライバーはものすごく安く感じてしまって、これまで高速を利用していなかった人が乗るようになっていたり、名二環を通っていた車が都心部を通過するようになると思います。これから具体的に試算されるとは思うのですが、その試算の想定を上回るインパクトが出てくる可能性も指摘しておきたいと思います。

一方、伊勢湾岸道路については料金を下げないという方針が示されていますが、これは妥当かと思います。資料にも書いてありましたが、実際の建設コストであったり、維持管理費というメンテナンスコストを考える必要があります。また、自身もこの道路はたまに通りますが、大型車両の通行量の割合がほかの路線よりも多い状況で、場合によっては過積載ではないかと思うほどの大型車両が走っています。先日も、道路の繋ぎ目のボルトが飛んで通行止めになって大渋滞していましたが、メンテナンスコストがほかの道路よりも高い前提で料金体系を考える必要があると思います。併せて、技術的にはよくわかりませんが、過積載の取り締まりも重量をどこかの時点で測るなどして、メンテナンスコストを低減させ、必要以上の維持管理コストが発生しないような取り組みもお願いしたいと思います。

最後は、資料4の戦略的な料金の導入のところですが、将来的なビジョンということで、外回りの東海環状の全線開通を前提に、都心部を通るルートでほかの時間帯については同一料金とあるのですが、大回りとなる外回りについてはガソリン代も余分にかかりますし、都心部を通る最短コースとはそれなりの料金差を設定した方がいいと思います。名古屋のドライバーは外回りをかなり安くすれば遠回りしてくれますが、同一料金または少しの料金差なら、確実に都心部を通るルートを選択すると思います。まだまだこれから戦略的に試算をされるとは思うのですが、そのあたりはちょっと気になります。以上です。

【寺島委員長】 何か。

【高速道路課長】 物流車両の定時性の重要性というのはおっしゃるとおりでありますので、今、あまりそういうことが書かれていないので、ちょっと表現ぶりとしても入れる

ような方向で検討していきたいと思います。

料金に対してセンシティブで、名高速が対距離に変わって安いイメージで交通が誘発されてという懸念があるのではないかというお話でございます。確かにそういう面もあろうかと思えます。ただ、対距離にして平均距離よりは長くなると逆に割高にもなるということでもあるので、そのところについては、若干ご紹介させていただきましたけれども、名古屋中心部の分散流入を図るために経路によらないような料金というのも料金調整はしていこうと思えますので、もう少し細かく料金を設定していく中でいろいろな工夫をしていきたいと思っています。

伊勢湾岸についてでございますけれども、維持コスト、過積載ということで、ここについては先ほど申し上げましたけれども、今、10万台を超える交通がここを通過していますので、そういった意味からしても、料金を安易に下げるとは、ここにまた集中して、先ほどおっしゃった過積載の問題だとかというようなこともあろうかと思うので、基本的には料金の水準はそのままにしていきたいと考えているということでございます。以上でございます。

【寺島委員長】 それでは。

【家田委員】 すいません、家田です。細かいのですが、書きぶりをちょっと工夫があるかなという意味で4点申し上げるのですけれども。

まず第1は6ページのところで、大都市圏の割引の件です。そのところで、6ページの第2パラグラフで「具体的な料金水準については」というところですが、ここは長い文章でいろいろなことがうじゃうじゃ入っていて。ちょっとねという感じがするんです。だけどイメージで言うと、これは今まで中京都市圏が不当な扱いを受けていたと。それは首都圏や阪神と違って、割り引いていたわけでしょう。要するに一人前と見てこられなかったわけで。国際的に言えばODAの対象国になっているようなものであって、それがようやくOCDIのメンバー国になったようなものだから、むしろこれまで不当な扱いを、まあそう書けという意味ではないですよ、心としてだけれど。不当な扱いを受けていたこの中京都市圏が三大都市圏、日本の経済のエンジンを担う、一役を担う極めて重要な中京都市圏が応分で適正な料金水準になっていくと。ようやく一人前になるようなもので、むしろ歓迎であるというムードのほうがよくて、何かごちゃごちゃいろいろ言いわけみたいなものが書いてあるより、ずばりこれは当然のことであるという、今まで遅過ぎたぐらいなものであるというのが正当で、と思います。それが多分、委員は大体はそう思っているは

ずで、ヒアリングした相手さんによっては違う意見もあるでしょうけれど、それは国民的に見ればそういう感じだと思うんです。これは1点目。

2点目は同じく6ページで、今度は伊勢湾岸道路ですけれども、これはいろいろな意味を担っている道路だと思うんです。ここに書いてあるようなお金もかかったしという意味では、料率がちょっと高いのは妥当だなという側面と、ネットワークを見ればこれは首都圏方面から関西に抜ける時の新東名・名神の中心ルートであって、これはだから名古屋の中心に負荷をかけないためのルートでもあるから、あまり高くてここを忌避されるようでも困るんです。一方でこれは物流地帯ですから、日本の特に工業港としての機能、最大の機能を担っている名古屋港のアクセス道路ですから、大型車も通るし、そここのところは気をつけないといけないと。そここのところで内田先生がおっしゃるように、メンテナンスの問題などというのが入ってくるので、それはまた後で質問しますけれども、そういういろいろなものを担っていると同時に、料率は高いけれど距離が短いので、この区間としての負担はそんなに多くないんです。だから現状の、幾らでしたっけ、単価100円ぐらいでしたっけ、でもいいんじゃないのという。つまりここは料率が高いけれども区間が短いからリンクとして高いわけではないから、決してそこを迂回するようなことには多分ならないだろうという論理が要るのではないかと思います。

3点目は8ページ、3個目のパラグラフで、オリンピック・パラリンピックのことが書いてあるのですが、ここはもちろんわかっている人はわかっているわけですが、画期的なんですよ。それがやはり国民の目に見えるように言ったほうがいいわけで、それは従来戦略的な料金や何かというの、交通の円滑化を図るために交通量を誘導あるいは引き寄せたいところについての割引はやってきたけれども、交通量を抑制したために割り増しをやるというのはやれてこなかったわけで、それを事実上初めて適用するのがこのオリンピック・パラリンピックの来年の扱いであるということですよ。それをわかるようにしてもらいたい。

と同時に、この中京都市圏というのは、特に名古屋は戦災復興もあって道路の整備度はほかの都市圏に比べればかなりいいほうでもあるし、また自動車の産業をベースにしていく土地柄ですから、道路交通のより先進的な取り組みにも、これまでも基幹バスなんかもそうだし、いろいろなことをやってきたわけで、今後も先端的な場所であるべきであると。そのためには、オリンピック・パラリンピックは暫定的にやるだけの話だけれども、本格的な割り増し型の戦略料金は中京都市圏でこそ我が国の先兵となって進めていくべきであ

と言うだけの気概が中京都市圏の人たちにはあると思うんです。森川さん、そうだよ。そういうことを書いて、やはり中京都市圏の人たちのプライドというのを、何か知らないけれども、ODA対象国みたいな扱いをされてきたわけだから、これからは違うぞという、前に出るといった感じをちょっと出したほうがここはいいんじゃないかと思う。

最後、10ページですけれども、3番の維持管理・更新に書いてあるのはそのとおりなので、ここでちょっと質問ですが、先ほど内田先生もおっしゃったけれども、名古屋のあたりは、特に伊勢湾道でもいいのですが、とにかくあのあたりは相対的には物流車の交通量の比率が首都圏より多いと思うんです、おそらく。どうかな、何ともいえないけれども。それはもう一方で、名古屋の都市高速をつくるのはかなり後になりましたから、経年の年数は東京ほどではないはず。さあ、では老朽化というのはどういう状況になっているのか。去年の冬に終わった5年間の点検で、この地域での老朽化の状況、その1、2、3、4のランクなんかのやつは、首都高なんかと比べてどんな状況なのかとか。そんなことをちょっと、あまり文書に書いてないので、聞きたいのですが。それを踏まえて、先ほどの内田先生の質問のところに戻りますが、ではこの伊勢湾道とかあの辺のところの料金施策はどういうものであるべきか。特に老朽化できいてくるのは大型車のみと言ってもいい状況なので、大型車でぼこぼこに傷めつけておいて、それを乗用車で通るなんていうのはおかしい話で、本来ならば大型車のほうに大きな負担をしてもらわなくてははいけないけれども、さはさりながら、それだと経済もとまってしまうということから、ほどほどのバランスをとっているわけですね。そのところは何か伝わるようにしてほしいというのが気持ちですけれども。1個だけ、先ほどの老朽化の状況とか点検の状況なんかを質問させていただけたらと思います。以上です。

【寺島委員長】 はい、どうぞ。

【高速道路課長】 老朽化の状況ですけれども、ちょっと具体のデータを今持っておりませんが、感覚的に申しますと、当然のことながら名神・東名、かなり早くつながっているんで、この辺はかなり老朽化が激しくて、大規模更新とかその手の工事も具体的に計画がされているということです。

伊勢湾のルートは、新東名・新名神、当然まだ新しいので、ただその中でもちょうどトリトンの橋のところは比較的早く開通したところですから、そういった意味では損傷という面、さらに大型車交通が多いので、それ相応に傷んでいる形になっていると思います。

都市高速の関係ですが、ここはちょっと多分首都高とは違って、首都高はかなり大きい

交通が入っていますけれども、名古屋高速とかでいうと大型車の率というのはそれほど高くないです。

【家田委員】　　そうですか。

【高速道路課長】　　ええ。均一料金ということもあって、割高感があってというので、ちょっと避けられているという面も地元のトラックの業界の方から聞くとそういう印象がありますけれども、そういうこともあって、大型車の率はそれほど大きくないということでもありますので、ちょっと首都高とは状況は違うところがあるのかなと思っています。

【寺島委員長】　　はい、どうぞ。

【森川委員】　　家田先生に振られましたので。私も実はそう思っています、この中京圏が日本の道路料金の先鞭をつけていきたいと思っています。その面で、今回の方針は今までほんとうに料金体系がややこしかったものをきちんと整理するというので、基本的に結構かと思えます。それにさらに将来的なということで、道路利用料金の話とか、トラックが道で待機していることに対する課金とか、完全E T C化とか、日ごろ私がいつも言っているようなことも書き入れていただいて結構かと思えますが、やはり次を見据えたいと思っています、資料4の地図が書いてある資料をごらんになりながらと思っているのですが。

内田委員からも、やはり真ん中を通る、迂回交通が促進されないのではないかというご意見がありまして、私もそう思っています。名古屋は東海環状が完成した暁には非常にきれいな3環状と放射という形になります。私のイメージとしましては、名二環がもうすぐ開通しますけれども、これの内側が一番高い対距離ですね。それから名二環と東海環状までに至るところが2番目に高い料金、それから東海環状とそこから外への放射道路が3番目、一番安いと。そういう形にきれいにすっきり整理できると思っています、それは多分東海環状の西側部分が開通した暁にはぜひそういう形になってほしいなと。それプラス、私は一般の道路の道路利用料金も頭に描いているわけですが。

で、それに至るまでにやはりまだ大分かかりますので、環状道路を使った迂回交通を促進するためには、暫定措置としてこれもE T CでOとDがわかりますので、例えばこの図でいいますと名古屋南ジャンクションから楠の間でいくと、名高速を使うよりも名二環を使ったほうが同じ料金ではなくて、両方のインターを通ったら安くなるような特別割引とか、もうちょっと外側でいえば、土岐ジャンクションと豊田東ジャンクションの間で、東名を使うよりも東海環状を使ったほうが安くなるとか、将来的には土岐ジャンクションと

例えば一番西の四日市のほうに抜けるときにもこちらのほうが安くなるというような割引を、先ほど私が言った将来的な3つの料金体系に至るまでの、割引をやって環状道路への利用促進をぜひ考えていただけたらいいかなと思っています。以上です。

【寺島委員長】 はい、どうぞ。

【高速道路課長】 環状道路、確かに同一発着・同一料金では同じ料金になってしまうので、これからちょっと具体の料金を考える中で、東海環状の料金の水準、若干今の水準よりは下がる形にはなりますけれども、同一発着・同一料金でルート別に変わらないという形になるので、債務の償還への影響とかも考えないといけませんけれども、例えば圏央道とかであればE T C 2.0については物流車は若干割引を入れたりしていますので、そういったものも可能なかどうかというところも含めて、具体の料金のところでちょっと考えていきたいと思っています。

【寺島委員長】 では、最後に私からも。愛知・東海地域というのをもう一回ヒアリングを積み上げたわけですが、今後10年から15年を展望した場合、今はモノづくり国家日本の中核としてある意味で豊かでもあるし、消費的という購買力もあるし、しっかりした地域なんですけれど、この8月に私自身が若干関わっていたから、ある強い危機感を持っています。実はあまり知られていないことですが、ロシアのカザンで国際技能オリンピックというのが行われたわけです。それで日本は7位だったんです。前回のUAEの時、9位まで落ちて、10年前まであれほどモノづくり国家日本の産業力は盤石だといってメダル獲得数1位で胸を張っていた国が、7位だ9位だということまで落ちてきて、であるがゆえに一切報道しなくなって、ここで活躍した若者に光が当たるなんということも一切なくなって。しかも全体で56種目あるうち、実は日本がメダルを取っている種目は愛知・東海のトヨタ系の企業がほとんど支えているといってもいいぐらいの構図になっているんです。それほどまでにこの地域がモノづくりの一つの技術基盤なんだなということを改めて確認するんですけれども。

で、実は来年の東京オリンピックと、大阪万博と、名古屋の国際技能五輪というのは戦略的にパッケージになっていたわけです。三大話だったんです。ところがカザンでもって名古屋が立候補していたんですが、パリに惨敗したんです。四十四対二十ぐらいで。4年後の名古屋開催はなくなったわけです。そういう意味で、次第にモノづくり国家日本の中核としての愛知・東海というところに若干の陰りが見え始めてきているといえますか。

だから、十数年後を見たときに、そこで今度は我々の作業との関連でいうと、私はこの

地図でいうと、今までも何回か発言してきましたけれども、東海北陸自動車道の持つ意味がこの十数年間で劇的に高まるというのが見通しで、というのは日本海物流の時代が来ているからです。愛知・東海も、しかも特に三重の東海環状の東回りというのがつながってきたら、東海北陸自動車道の持つ意味はますます高まって、敦賀とかそちら方面がアジア物流の起点になってくるだろうと思うんです。そういう意味合いでも、この問題意識の中で一步前を見て、アジアダイナミズムとの連携というときの、いわゆる外縁に交通を誘導していくというだけでなく、例の国土形成計画で使った言葉で言うと「対流」です。つまり日本海側と太平洋側の対流構造の中で愛知・東海地域を考えていくことがどうしても必要になってくるという視点は、比較的比重を重くしてちゃんと視界に入っているということを確認しておく必要があると思います。

そういう中で、移動と交流と対流を支える交通体系をにらんで、私は方向感としては今回、いい原則が確認できていると思っていて、今までやってきた教訓というのか、先ほどのご発言とはちょっと違うニュアンスですけれども、むしろ首都圏・関西圏と積み上げてきて、ほとんど同じような考え方に立って中京もやってみることがまず一步重要だと思うので、ここはその考え方で踏み込んでみて、公平な料金体系だとかシームレス化だとかというものを図って見て、日本全体の体系を一回原則として踏み固めてみる。次の10年15年を考えたときに、このアジアダイナミズムというのは尋常ならざる勢いで迫ってきていまして、前も私は言ったと思いますけれども、平成が始まるころ、日本を除くアジアのGDPは全部かき集めても日本の3分の1だったんです。だけど、去年、日本を除くアジアが日本の4倍になってしまったわけです。15年後には間違いなくどんなにシミュレーションしてみても日本の10倍になっています。10倍のGDPを背景に物流と人流が変わるということの本気で視界に入れていないと、アジアの台頭ですよとかそんな一般的なイメージの話ではなくて、もう10倍を超すGDPを背景にした人流・物流の変化が起こるということを前提にして、我々は議論していったほうがいい。ですから、何もこれをどう変えろなどという話ではなくて、この方向感でいいのだけれど、その問題意識だけはもっと強くこの段階で認識しているということを出してもらいたいというのが一つのポイントです。

もう一点は、やはり劇的に変わるのがデジタルトランスフォーメーションですよ。それがだからここでは完全ETC化などという言葉でにじみ出ているのだけれども、もうETC2.0どころか、ビッグデータを駆使した交通管理という方向に変わるのではないか

と。だから例えば外縁に誘導していくやつを、例えば大量に物を運んでくれている会社なんかに関して、その方向性を共有してくれという方向に持っていくためには、ビッグデータで管理して自由気ままに動き回っても年間でもって加算していくようなシステムが絶対導入されてきます。そんなことはビッグデータで管理できるから。一般道を走ろうが高速道路を走ろうが、1年間トレースして、その会社の全てのトラックにこういう形で課金する形のシームレスな課金構造だって技術的には全く難しくなくなる。デジタルトランスフォーメーションに交通体系がどう対応していくのかという問題意識を、このETC化などというレベルではなくて、もうそういう段階が来ることを想定しているということをおわせておいたほうがいいのではないかというのが、私の2つのポイントで発言させていただきます。

【高速道路課長】 1点目のアジアダイナミズムのところですけども、若干そういうことは書かせていただいていますけれども、多分、今、委員長おっしゃったような逼迫感というか、向こうが台頭とかいうレベルではないというニュアンスであまり出ていないところもあるので、そういったところはちょっと確認をするという意味でも、しっかり明記するように、2ページの中京圏の将来像とかそのあたりのところをもう少し踏み込んで書いていきたいと思います。

2点目のビッグデータとかという話はおっしゃるとおりで、おそらく一般道も含めて課金していくような時代がそれほど遠い将来ではない段階でできる形になるはずですので、そこは検討課題のところをそういう意味ではちょっと弱いのかなという気もしますので、今おっしゃったデジタルトランスフォーメーションといった観点も加える形で整理をしていきたいと思います。

【寺島委員長】 ということで、いかがでしょうか。まだご発言あるかと思いますがけれども。よろしいでしょうか。

それでは今日はかなり効率的に発言していただいて、今日の議論を踏まえた上で、最終的な提言取りまとめについてはとりあえず私に一任していただいて、家田さん等との議論を踏まえてとり進めていきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「はい」との声あり)

【寺島委員長】 それでは、本日予定された議事は以上でございます。進行を事務局にお返しします。

【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。道路局長の池田でござ

ございますが、到着がおくれております。最後に、かわりまして道路局次長の長橋より挨拶させていただきます。

【道路局次長】 本日で5回目になりましたけれども、毎回毎回ほんとうに貴重なご意見をいただいてどうもありがとうございました。基本方針の案につきましては、委員長からもお話がありましたけれども、本日のご意見を踏まえまして、我々再検討して、また委員長とも相談してまとめていきたいと思っております。その上で国土幹線道路部会にもまた報告させていただきたいと思っております。

それでご案内のとおりですけれども、今後、名古屋第二環状道路の全線開通に合わせて、2020年度をめどに中京圏の新たな料金体系の導入を目指していくこととなりますけれども、いろいろご意見いただいたことも踏まえまして、また十分に検討していきたいと思っておりますので、その上でまた関係者ともよく調整しながら進めたいと思っております。本日はほんとうにどうもありがとうございました。

【総務課長】 本日の内容につきましては、後日皆様あてに議事録の案を送付させていただきます、ご同意を得た上で公開したいと思っております。また、近日中に速報版として簡潔な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 —