

# 社会資本整備審議会 道路分科会

## 第45回国土幹線道路部会

### ヒアリング資料

2020年11月27日  
東京商工会議所

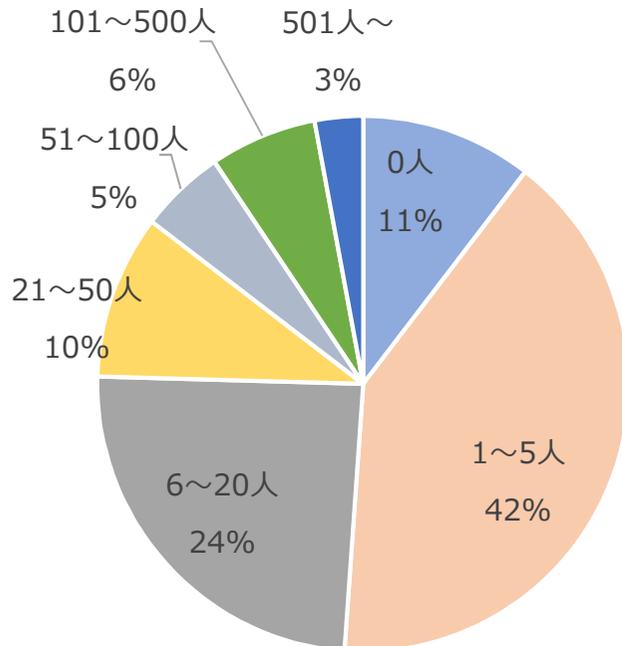
# 1. 東京商工会議所について

○東京商工会議所は、東京23区の約8万1千の事業者を会員とする地域総合経済団体。  
 中小企業が会員の多くを占める。

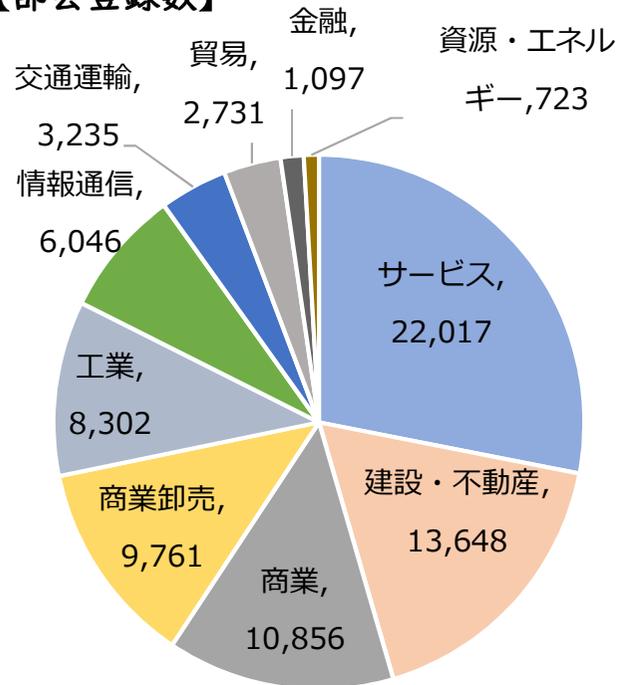
○政策要望、経営支援、地域振興の3つの活動を通じ、事業者を支援。

<従業員規模別・業種別構成>

【従業員別割合】



【部会登録数】



<東商の3つの活動>



## 2. 当所のインフラ整備に係る基本的な考え方について

- 政策要望活動の一環として、首都圏問題委員会では、東京及び首都圏の国際競争力強化に向けた社会資本整備について要望。
- 国際競争力強化に向けては、各地域とのネットワークの強化が不可欠との考え方のもと、首都圏三環状道路の整備や、高速道路等の交通円滑化に向けた取組み、自動運転システムを見据えた安全・安心対策などについて要望。

### 首都圏問題委員会 概要

所管分野： 首都圏の都市基盤整備の推進に関すること

委員： 野本弘文 委員長（東急(株)会長）以下55名

### 東京及び首都圏の国際競争力強化に向けた社会資本整備等に関する要望（2020年7月提出）

#### <基本的考え方（要約）>

わが国が抱える人口減少、低い経済成長率といった難題を乗り越えるためには、民間の積極的な事業展開による国際競争力強化が必要。

そのためには、東京及び首都圏において、

- ①各地域との直結《魅力をつなげるネットワークの充実・連携》
- ②都市の基盤《安全・安心、強靱化（レジリエンスの確保）、持続的な成長》
- ③インフラ整備等を支えるために必要な基盤の強化が不可欠。

#### <道路整備に関する主な要望項目（抜粋）>

- ・首都圏三環状道路の整備（外環道、圏央道）
- ・首都圏の高速道路、国道等の交通円滑化
- ・物流分野の生産性向上の加速及び関連施設の整備
- ・自動運転システムを見据えた高速道路と生活道路の安全・安心対策の推進
- ・インフラの老朽化対策の推進（高速道路、橋梁・トンネル等）

### 3. コロナ禍における事業者の状況について（旅客）

- 新型コロナウイルス感染拡大により、旅客・物流関連事業者は大きな影響を受けた。
- 旅客事業者（バス・タクシー等）ではコロナの影響で利用が大幅に減少。コロナ以前の水準までの需要回復は当面期待できないとの声がある。

#### ■コロナ禍での状況（2020年10月16日「交通事業における新型コロナウイルス等感染症への対策と課題に関する意見交換会」での意見）

##### （バス業界）

- ◆ 路線バスの輸送人員は4月5月は半減（前年同月比）し、9月以降も約20%減の見込み。
- ◆ 高速バス、貸切バス、観光バスは需要の減少が厳しく、輸送人員・稼働率は9月以降も半減の見込み。深夜バス（0時以降のダイヤ）は休止中の状態である。
- ◆ テレワークの普及、自転車の利用、定期券買い控えにより、コロナ以前の水準までの需要回復は期待できない状況である。

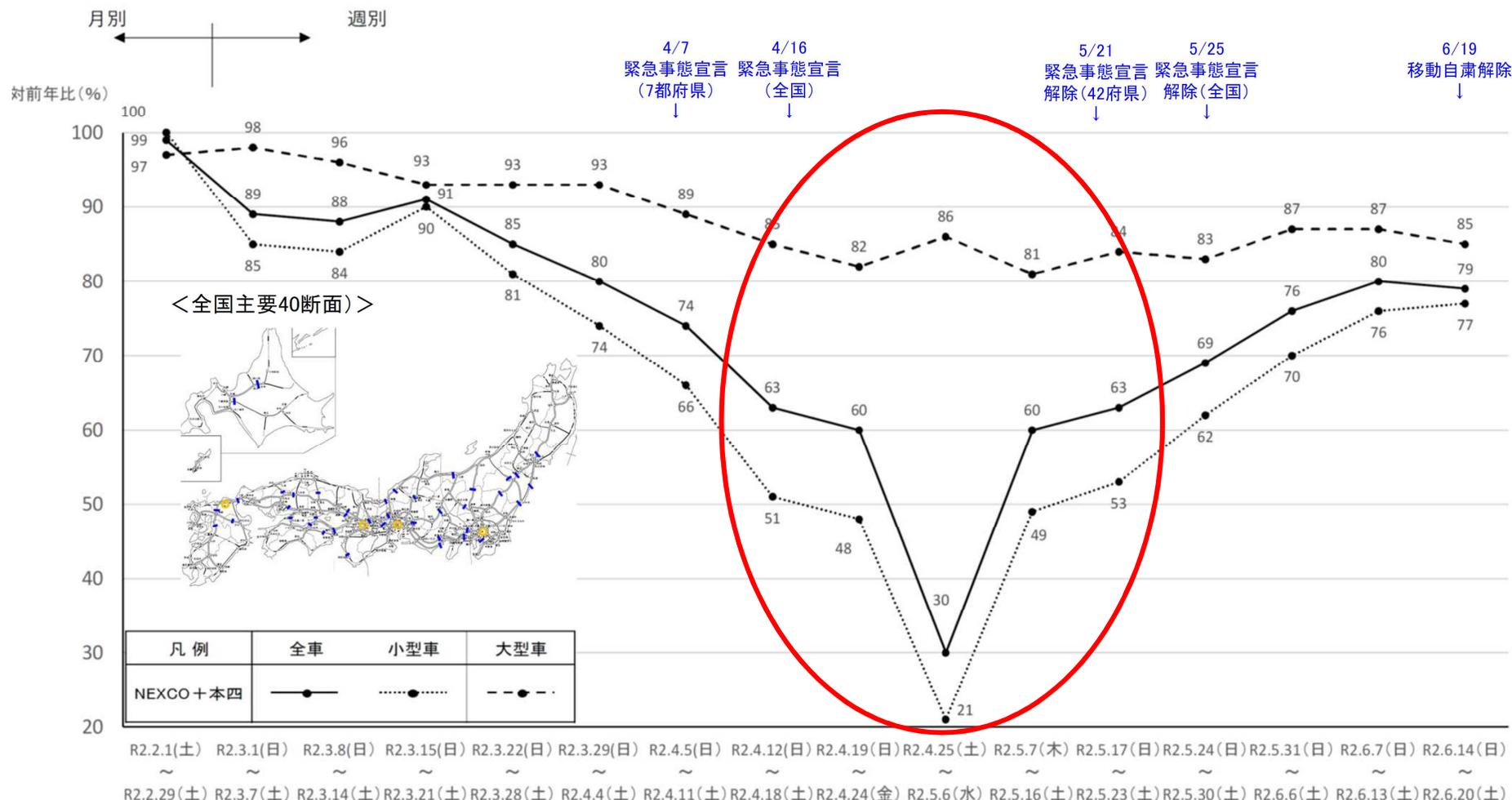
##### （タクシー業界）

- ◆ 売上は4月がボトムに、7月以降徐々に回復傾向にあるが、前年比80%程度という状況である。
- ◆ 外出自粛やテレワークの進展、インバウンドの需要が見込めない中でタクシー利用者の減少傾向は変わらないのではないか。タクシー・ハイヤーは交通他業種（バス、鉄道、航空）と密接に関連しており、大量輸送交通に需要が戻らなければ、駅や空港から目的地まで運ぶタクシーにも旅客は戻ってこない。

### 3. コロナ禍における事業者の状況について（物流）

- 緊急事態宣言中においても、主に物流を担う大型車の交通量は前年比約1～2割減に留まった。
- トラック運送事業をはじめとした物流事業は、エッセンシャル事業として国民生活と産業活動を支えており、働き方改革や生産性向上に向けた環境整備が不可欠。

<全国主要40断面の週別・車種別交通量推移(対前年比)>



※NEXCO3社及び本四高速の高速道路に代表40断面を設定し、日平均交通量(トラカ等による速報値)を計測することにより調査(繁忙期(GW、お盆、年末年始)に発表する高速道路の交通状況と同様の手法)

## 4. これまでの新たな料金体系の導入に対する評価について

### ○高速道路と一般道路の混雑のバランスに配慮した、適正な価格設定が必要

事業者は、高速道路料金を利用者(乗客、荷主)に転嫁することになるため、利用者のためにも高速料金が安価であることは望ましい。

一方で、渋滞して運行に支障が生じ、結果的に利用者に不利益をもたらしている高速道路もあるとの声がある。

そのため、低廉な料金設定により混雑が激しい高速道路の料金は、料金設定の変更を検討することを含め、高速道路と一般道路の混雑のバランスに配慮した、適正な価格設定を検討していくことが必要である。

### ○起終点同一料金により、都心部においては混雑緩和メリット、広域的な移動においては混雑緩和に加えコストメリットも

外環道の整備の進展と起終点同一料金の効果により、東京以外の事業者が迂回ルートを利用し、都内高速道路の混雑が緩和されている。

しかし、現在の外環道の整備状況では、都内事業者にとっては迂回利用する機会は限られているとの声も聞かれる。

外環道整備の一層の進捗により(東名以南の早期計画策定を含む)、更なるメリットの向上が期待されている。

### ○労働基準法上の深夜時間帯にあわせ、深夜割引適用時間帯の拡充を

労働環境の改善を図るとともに、交通量の分散に資するため、物流事業者からは深夜割引の適用時間帯について、現在の午前0時～午前4時から、労働基準法の深夜時間帯の規定にあわせて午後10時～午前5時に拡大いただきたいとの声があることから、拡充の検討が必要である。



出典：国土交通省

## 5. 機動的な料金、利用者重視の料金の推進について

○混雑の緩和等を図るため、社会・経済状況に応じて機動的な料金変更を可能とする仕組みの構築にあたっては、都心部の事業者や業務車両への配慮が必要

**【機動的な料金の推進にあたっては事業者への配慮が不可欠。料金引上げの際は国民や企業の理解が必要】**

国民はもとより、旅客関連をはじめとした企業はコロナ感染拡大のため甚大な影響を被っている。混雑の緩和等を図るための、機動的な料金変更を可能とする仕組みの構築にあたっては、こうした事業者の状況を十分勘案いただきたい。

仮に、都内ルートを利用料金を引き上げるならば、都内事業者に恒常的な負担を強いることとなるため、これらの事業者に対する配慮が不可欠である。また、料金引上げが、道路利用者にとどのようなメリットをもたらすのか具体的に明示するなど、国民や企業の理解を得ることが必要である。

**【業務車両は除外する等、事業者の実態に合わせた柔軟な実施方法の検討を】**

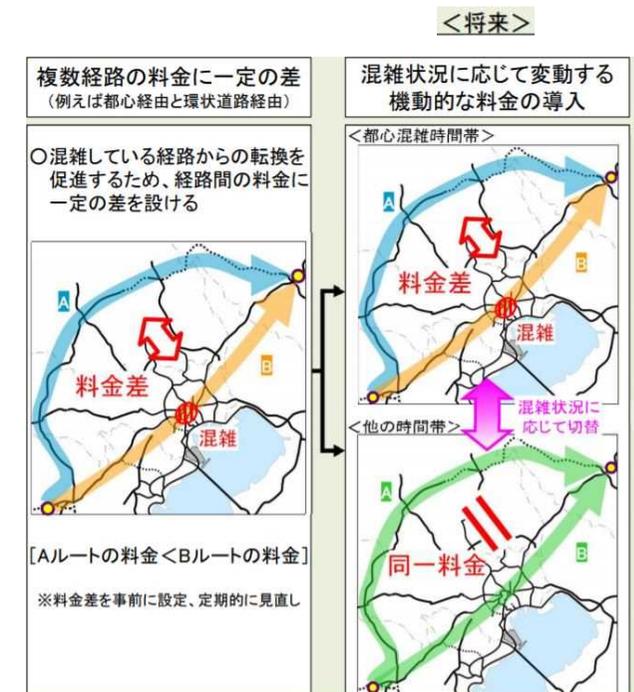
貸切バスの事業者は、高速料金を含めて利用者に見積書を提示している。仮に、混雑状況に応じて変動する機動的な料金が導入された場合には、バス・物流事業者から「当初見積額を超えた増額分を利用者から回収できるか不安」との声がある。また、高速道路利用者の予見性が減じて利用を躊躇させる恐れがあることも留意する必要がある。

従って、東京2020大会のTDM(交通需要マネジメント)のように、業務用車両は除外する等の柔軟な方法の検討が必要である。

**【設備投資への支援や十分な移行期間の設定による、事業者の負担軽減が必要】**

仮に、機動的な料金が設定される場合には、各車両にルート選択への時間的な余裕をもって、どのように情報を伝えるかが重要である。

例えば、既存のカーナビとETCで対応できるようなシステムが用意されれば円滑な推進が期待できるが、機器の買替え等の新たな設備投資が必要な場合には、利用者の負担は大きく、補助制度や十分な移行期間が不可欠である。



出典：国土交通省

## 5. 機動的な料金、利用者重視の料金の推進について

### ○時期の繁閑に応じて変動する価格設定の導入も一案

繁忙期には割増料金、閑散期には割引料金を設定する等、時期の繁閑に応じて異なる料金を設定することについては、バスや鉄道、ホテル等の業界でも用いられており、利用者に受け入れられる素地ができていると思われる。

従って、休日や夜間等の割引に加えて、ゴールデンウィークや盆休み、年末年始等、季節により変動する価格設定の導入も検討することが重要である。ただし、公共交通・物流については配慮が不可欠である。

### ○高速道路会社間をまたいで利用する際、本線料金所が存在 シームレスで利用しやすい料金体系の実現を

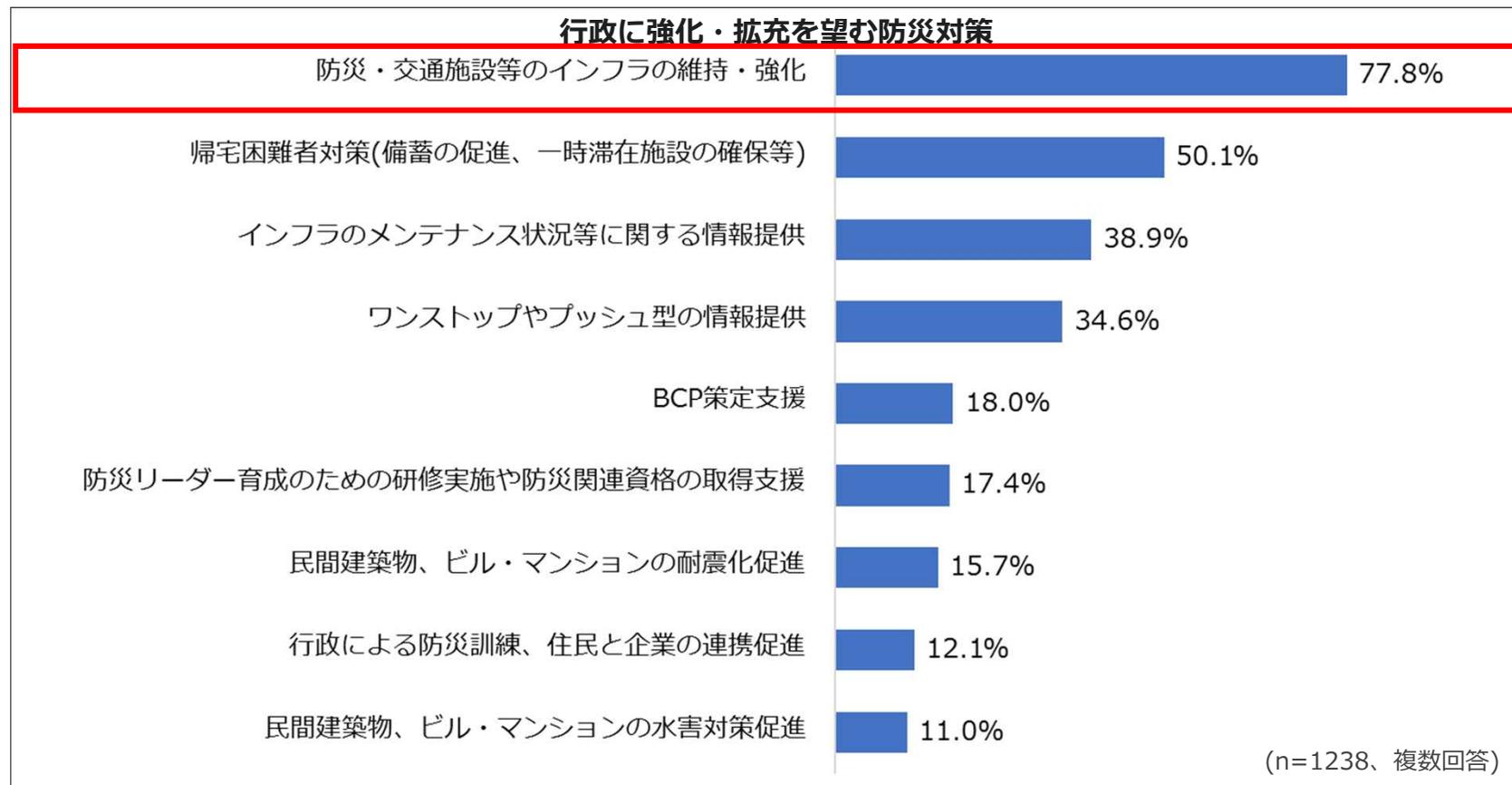
現在、圏央道内側に28か所の本線料金所が存在しているが、本線料金所の撤去を進めることで、加減速や分合流、事故等を解消し、交通円滑化・利便性向上を図る必要がある。

## 6. 安定的な維持管理・更新・機能強化等による高いサービス水準を維持するために必要なシステムの在り方について

(参考1)

### 行政に強化・拡充を望む防災対策として、防災・交通施設等のインフラの維持・強化を望む回答が最多

今年3月に実施した東京商工会議所会員企業への調査では、行政に強化・拡充を望む防災対策として、「防災・交通施設等のインフラの維持・強化」が77.8%と最多となった。



出典：東京商工会議所 会員企業の防災対策に関するアンケート調査結果（2020年5月公表）

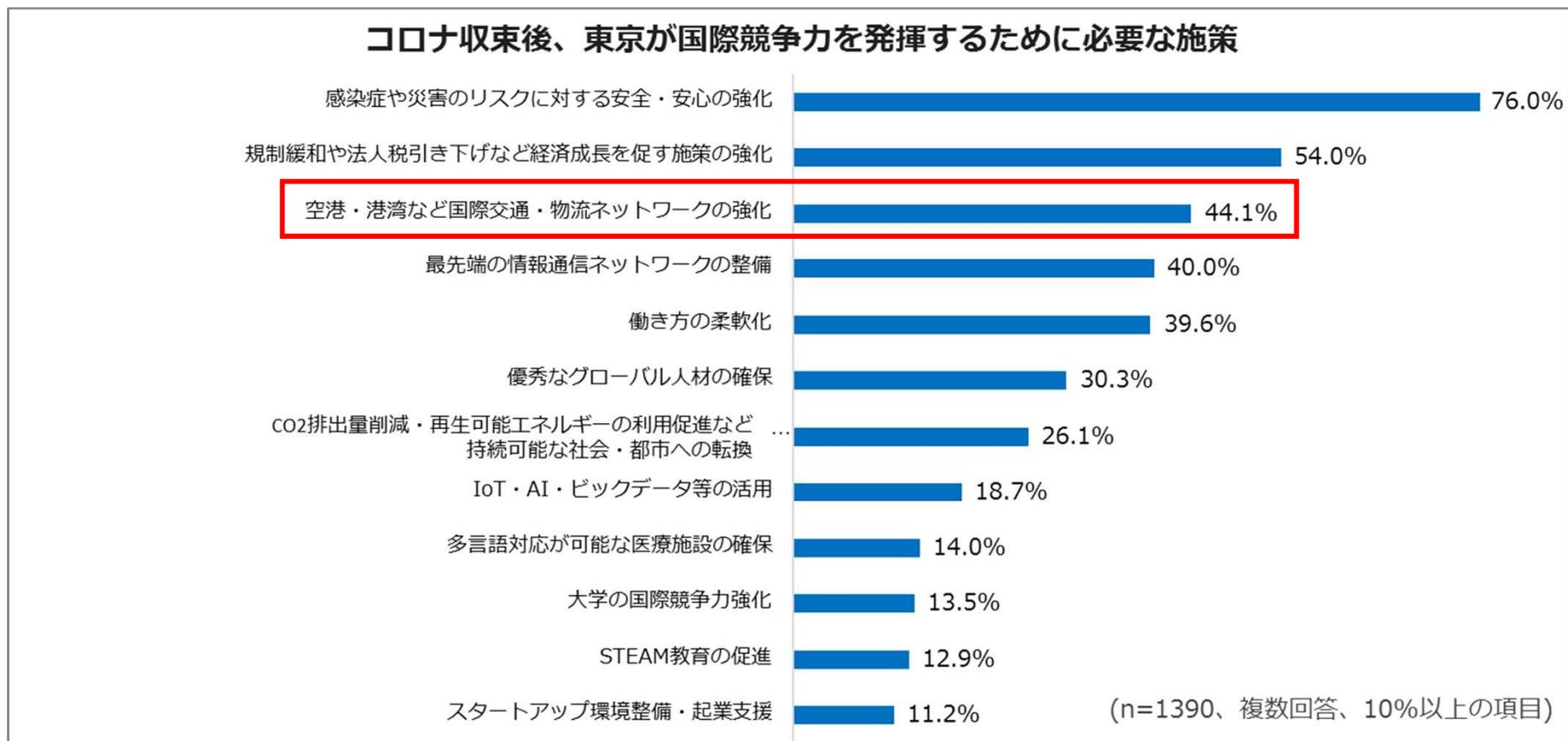
Copyright (C) The Tokyo Chamber of Commerce and Industry All right reserved.

## 6. 安定的な維持管理・更新・機能強化等による高いサービス水準を維持するために必要なシステムの在り方について

(参考2)

### アフターコロナの東京の国際競争力強化のためには、交通・物流ネットワークの強化が必要

今年8月に実施した当所会員企業への調査では、コロナ収束後(アフターコロナ)に東京が国際競争力を発揮するために必要な施策として「交通・物流ネットワークの強化」との回答が44.1%となった。



出典：東京商工会議所 新型コロナウイルス感染症を踏まえた都市のあり方に関するアンケート調査結果（2020年9月公表）

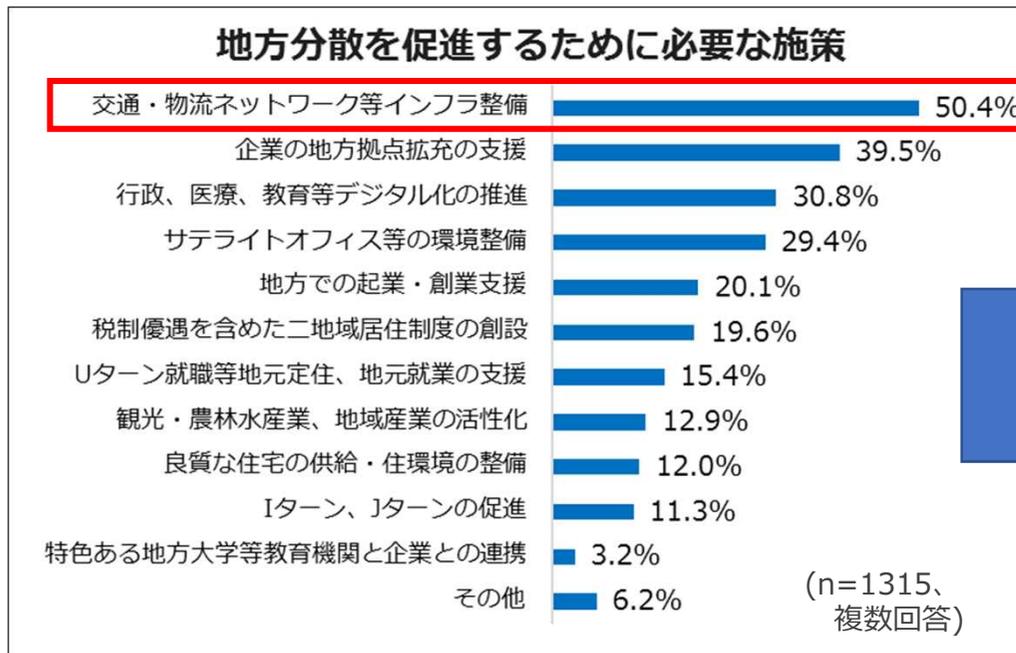
## 6. 安定的な維持管理・更新・機能強化等による高いサービス水準を維持するために必要なシステムの在り方について

(参考3)

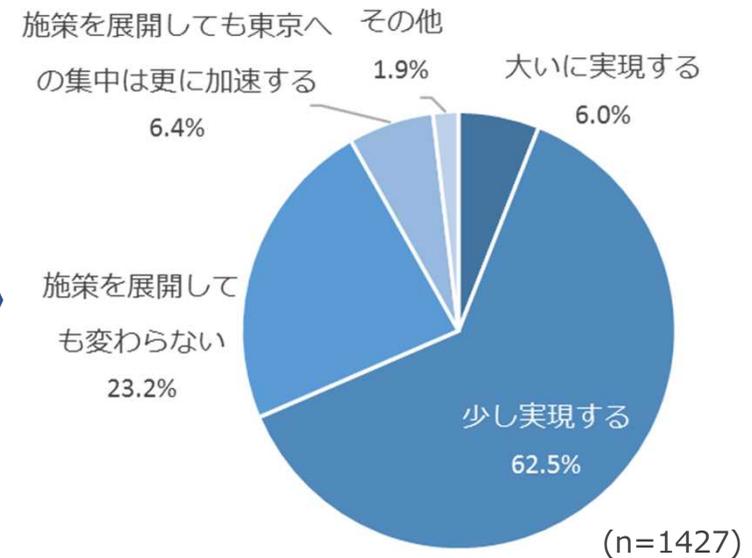
### 交通・物流ネットワークの整備は地方分散・地方創生の観点からも重要

今年8月に実施した当所会員企業への調査では、地方への分散を促進するために必要な施策として「交通・物流ネットワーク等インフラ整備」が50.4%で最多となった。

また、下記のような地方分散を促進する施策の展開により、地方分散が「大いに実現する」「少し実現する」との回答が合計で68.5%であった。



#### これらの施策による地方分散の実現性



出典：東京商工会議所 新型コロナウイルス感染症を踏まえた都市のあり方に関するアンケート調査結果（2020年9月公表）

## 6. 安定的な維持管理・更新・機能強化等による高いサービス水準を維持するために必要なシステムの在り方について

○高速道路の老朽化対策・機能強化には一定の予算が必要であり、コスト縮減を図ったうえで、償還満了後も料金を徴収することはやむを得ないものと理解

防災、アフターコロナの国際競争力強化、地方分散・地方創生といった観点から、都内事業者は交通・物流ネットワークの強化を求めている。

高速道路の安全・安心に向けた老朽化対策や機能強化は今後も推進すべきであり、そのためには一定の予算が必要である。

従って、徹底的なコスト縮減を図った上で、老朽化対策や機能強化のために必要がある場合には、2065年の償還満了後も継続的に料金を徴収することは、やむを得ないことと考える。その際、継続的な料金徴収によりもたらされる効果を、利用者に対して具体的に明示することが重要である。ただし、現在無料の道路を有料化することは、利用者の理解を得ることが難しいと考える。

○コスト縮減を図りつつ、インフラ老朽化対策の推進を

開通から50年以上が経過した首都高速道路をはじめ、高速道路の構造物は老朽化が進んでおり、確実な修繕・更新の実施に向け、トータルコストの縮減を図るとともに、効果的・効率的なメンテナンス手法を確立することが求められている。

予防保全型維持管理の導入などメンテナンスサイクルの構築・実行をはじめ、ロボット・センサー・ドローン等新たな技術によるビジネスモデルの構築を通じたメンテナンス産業の生産性向上や育成・拡大、産学官の多様な主体によるオープンイノベーションの手法等の活用などが必要である。

# 安定的な維持管理・更新・機能強化等による高いサービス水準を維持するために必要なシステムの在り方について

## ○非接触の料金決済方式への移行は感染症対策の観点からも積極的に行うべき

高速道路の利用者と、料金所、SA・PAに勤務する職員を感染症から守るために、非接触の料金徴収方式への移行は積極的に行うべきである。

非接触の料金徴収方式や機動的な料金の導入に向けては、完全ETC化を目指す必要があるが、一方で、高速道路の利用頻度が低いまたは高速道路を利用しない運転者やETCを利用できない運転者への配慮も必要であることから、ナンバーの読み取りによる後収納なども検討する必要があると考える。

併せてETC化によるメリットを高速道路利用者に具体的に示して、社会全体の理解を得ていくことも重要である。

挑みつづける、変わらぬ意志で。

