

令和3年1月20日

**【総務課長】** 皆様、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第47回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

皆様、本日は御多忙の中、御参加いただきまして誠にありがとうございます。進行を務めます道路局総務課長の岸川でございます。よろしくお願いいたします。

本日は完全ウェブ会議となっておりますので、御発言の際はお名前をおっしゃっていただくよう、よろしくお願いいたします。また、御発言の際は、マイクのミュートを解除していただき、それ以外のときはマイクをミュートにさせていただきよう、お願い申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、吉岡道路局長より御挨拶申し上げます。

**【道路局長】** 道路局長の吉岡でございます。本日はお忙しいところご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、日頃より、道路行政に御支援、御協力いただきましてありがとうございます。

先般も大雪の関係で、12月には2,100台の滞留が関越道で、それから、先週、今度は北陸道で1,600台の滞留があったところでございます。これまでもできるだけ、冬期交通を途絶えさせないようにという考え方で進めてきたところではありますけども、鉄道等の計画運休、いろいろなことを見ても、むしろ躊躇なく通行止めしていくというか、滞留をさせないという運用も昨今、求められているのかなというところがございます。

本日、トラック協会の方がいらっしゃいますが、非常にいろいろな御協力をいただいております。ただ、引き続き、また、いろいろな形で御協力いただかなければいけないと思っているところでございます。

まずは、出控えと言いますか、外出を自粛していただくことが一番ではありますし、これまでの運用とは違って、高速道路も含めて、躊躇なく止めることも求められているのかなということでございまして、今までの進め方で言うと、とにかく通行を確保するという考え方で進めてきたわけですけど、その辺についても大きな転換が求められているところがございます。いずれにしろ、それぞれの現場で今、検証しているところがございますので、その結果を待って、直ちに検証を行って進めていきたいと思っております。

そのほか、年末に御意見いただきました、ETCの専用化の話もロードマップを出すこと

ができましたし、また、防災・減災、国土強靱化のための5か年の予算もできたわけがございます。その中でも道路のDX、中間取りまとめ等でいただいた御意見も十分反映できて、予算を確保できたのかと思っています。改めて感謝を申し上げます。

本日は、先ほどお話がありましたとおり、全日本トラック協会、それから神奈川県につきまして、その方々から高速料金などの高速道路施策について御意見を賜りたいと思っております。また、西日本高速道路会社より高速道路の維持管理の状況や課題について、NEXCO3社を代表いたしまして御説明動画を頂いておりますので、その内容について御議論いただければと思います。また、最後に、事務局より近畿圏の料金の見直しについての評価を動画で御説明させていただきますので、御意見を賜りたいと思っております。もう既に説明させていただいたということなので、御意見を賜ればと思います。

限られた時間ではありますけれども、活発な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。どうぞよろしく願いいたします。

**【総務課長】** ありがとうございます。道路局長は他の公務の関係で、大変恐縮ですが、途中で退席をさせていただくことになります。

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。

また、委員の紹介につきましては、委員名簿に代えさせていただきますので、よろしく願いいたします。なお、本日は佐々木委員、小幡委員、羽藤委員におかれましては、御欠席との連絡をいただいております。

本日、御出席いただきます委員の方は、委員総数14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御報告申し上げます。

本日の資料についてでございますが、御確認をお願いいたします。

まずは議事次第、資料1として「委員名簿」、資料2「全日本トラック協会提出資料」、資料3「神奈川県提出資料」、資料4「西日本高速道路株式会社提出資料」、資料5「近畿圏の料金見直しの評価」でございます。

それでは、以降の議事の進行を朝倉部会長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしく願いいたします。

**【朝倉部会長】** 分かりました。皆さん、こんにちは。東工大の朝倉です。

それでは、これより議事を進めてまいりたいと思っております。今日はヒアリングということで、

全日本トラック協会副会長の寺岡様、同じく理事長の榊野様、神奈川県は県土整備局長の上前様、それから、西日本高速道路株式会社代表取締役社長の前川様、同じく保全サービス事業部長の安達様、東日本高速道路株式会社管理事業本部保全部長の千田様、中日本高速道路株式会社保全企画部担当部長の関谷様に出席いただいております。本日はよろしくお願ひ申し上げます。

本日の進め方ですが、全日本トラック協会、神奈川県、西日本高速道路株式会社の順にヒアリングさせていただき、最後に事務局からの説明ということでございます。

全日本トラック協会と西日本高速道路株式会社からは事前に説明の動画を頂戴しておりますので、簡単に補足というか、まとめの説明をしていただいた後、質疑応答ということにさせていただきます。

では、最初に、全日本トラック協会の説明動画につきまして、質疑応答を行いたいと思ひますが、その概要について、簡単に寺岡副会長から御説明を頂戴したいと思ひます。5分程度ということで聞いております。よろしくお願ひします。

#### 【全日本トラック協会 動画説明】

全日本トラック協会道路委員長を拝命しております寺岡と申します。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。初めに、本日はコロナ禍の何かと御多忙の中、このような発言の機会をいただきまして、日頃の御指導共々厚く御礼を申し上げます。

それでは、着座にて失礼いたします。それでは、既に配付されていると存じますけれども、こういった表紙の資料に基づいて説明をさせていただきます。

1 ページ目を開いてください。トラック運送業界の現状ということで、グラフが4つあります。このうち、下の2つのグラフを御覧いただきたいと存じますけれども、まず、我々トラック運送事業者の規模ということに関しますと、車両保有台数10両以下の小規模事業者が6割近くを占めております。これを20両以下まで広げますと、何と75%、4分の3以上の業者が小規模と言える現状でございます。

また、右側の下の表を御覧ください。これは我々の営業利益率の推移を表したグラフでございますけれども、マイナス赤字ということで、0.1なのでございますが、これは何千台も車両を保有している超大手の破格の利益を出している会社も合わせた平均値が、さらにマイナスということになっておるのが実態でございます。

2 ページ目をお願いいたします。トラック輸送と高速道路の関係でございますけれども、トラック輸送は高速道路の活用なしでは全く成り立ちません。また、下の括弧の中に書いてあ

りますけども、高速道路を利用することによるメリットでございますが、緊急時の自然災害時はもちろん、交通安全、これにつきましても、交通事故につきましても、一般道路の約10分の1で高速道路は済むということになっております。環境問題につきましても、大気汚染、CO<sub>2</sub>の排出につきましても、一般道路を走る場合と比べて4割から5割削減ができます。

次に、生産性向上でございますが、輸送時間の短縮や定時性の確保等、こういった生産性が向上しますと、下に書いてありますが、働き方改革とリンクしております。ドライバーの拘束時間の短縮、働き方改革の実現にも役立つわけございまして、高速道路を利用ということは、通行料というコスト以外は全てプラスに作用するというのを御理解いただきたいと思えます。

それでは、3番目、高速道路の料金の引下げでございますが、本日、最もお願いしたい部分でございます。新型コロナウイルス禍における料金制度ということで、これを、国費を投入しても割引をお願いしたいということでございます。大口・多頻度割引、実質50%以上の割引の適用ということが赤字で書いてございます。我々、本当に念仏のように、50%という数字をずっとお願いし続けておるわけでございますけども、今現在の平均値の割引というものは、日貨協連の資料等でも出ておりますけれども、おおむね37.5%ということでございます。

上の2つ表がございまして、右側の大口・多頻度割引につきましても、3万円という縛りがございまして、3万円に満たない場合はゼロ、それ以上は10%というものが固定されております。左の表になりますと、我々、50%ということをお願いしておるのでございますが、この表がある限りは、永遠に50%の割引率というのは、我々は享受できないことになっております。下の絵にもありますけども、3万円を超える部分だけが40%の割引がいただけると。40と10を足して50ということなんですけども、3万円以下の部分については、段階を追って、ゼロ、20、30と割引率が減ってくるわけでございますので、こういった形で、50%には何があっても届かないということで、今回、特にお願いしたいのは、コロナということでございまして、当然、荷主等の物流の量が減少しております。それによって、利用額も著しく減少しております、当然割引率も減少しておりますということで、特に今回については、利用額に関係なく一律50%の値引きというものをお願いしたいと考えております。また、今回、コロナというものに対して、あらゆる業種に国費が投入されておりますので、トラック業界に対しても御配慮をいただきたいということでございます。なにとぞよろしく願いいたします。

それでは、次の4ページをお願いします。これもコロナということでのお願いになると思いますが、首都高及び阪神高速における車種間比率の激変緩和措置の延長でございますが、これは我々、5年間ということでお約束をしているんですけども、コロナがある間は、何とか今までどおりの、27年を基準にして1.07、特大で2.14ということで、激変緩和措置の延長をお願いするものでございます。

5ページをお願いいたします。これは交通の流通の最適化及び労働環境改善を図る料金の制度の中の部分で、深夜割引の拡充のお願いでございます。これは労働基準法の基準に合わせて、0時から4時というものを22時から5時ということで、3時間幅を広げていただきたいという要望でございます。下の部分については、また、後ほど出てくる混雑時の割増し料金との関連がございますので、その時に触れさせていただきます。

続きまして、6ページをお願いいたします。長距離逓減性の割引の拡充で、これにつきましては、現在、100キロから200キロまでは25%、200キロ超は30%というところでございますが、300キロを超える部分の割引率の創設をお願いすると同時に、かなり長距離輸送というものも増えておりますので、一定の距離を超えた場合の上限額の設定を、ぜひお願いしたいというものでございます。

その下の渋滞対策等に資する料金・割引制度の設定ということで、先ほどの深夜は交通量が少ないから、空いているから30%という理論と裏表になると思うんですけども、であるならば、混雑時には割増し料金というものがあってもいいんじゃないかという話になると思います。しかし、我々は、確かに混雑緩和には割増し料金は有効だと思いますけども、その割増しされた部分を荷主の皆様から頂戴するというのは非常に困難がございます。到着時間等の厳守は我々自身の責任ということでございますので、混んでいても我々は高速道路を必然的に使わざるを得ないという事情を御理解いただきたいと思います。

それから、7ページをお願いいたします。これは全国の道路ネットワークに共通した料金割引制度ということで、四国の業者から多く要望が出されたものでございますが、これは現状の左のNEXCO3社と、今の本四橋の料金設定があまりにも差があるんじゃないかということで、これを少しでもNEXCO3社の料金設定に近づけてほしいということで、御理解をいただきたいと存じます。

それでは、8ページをお願いいたします。物流基盤の整備ということでありますが、物流を支え、災害からの速やかな復旧、復興を可能とする高速道路ネットワークの整備、充実ということでございまして、3点ほど要望が出ております。

最初は、未供用道路等の重要物流道路への追加指定ということでございますが、去る令和2年の11月10日、吉岡道路局長に対しまして、全ト協として、新たに59区間の要望をさせていただきました。写真がそこに載っておるところでございます。

それから、次の9ページには、2番目として、高速道路の暫定2車線区間の4車線化への推進をお願い申し上げます。これは4車線のところというのは以外に少なく、現在の総距離からすると、まだ2車線の部分が4割も残っているということでございますので、これもぜひ進めていただきたいと思っております。それから、3番目にミッシングリンクの解消でございます。これも慢性的な渋滞を起こしている箇所、何とかミッシングリンク解消のための道路の建設もよろしくをお願い申し上げます。

それでは、10ページをお願いいたします。2番目として、休憩・休息施設、中継物流拠点の整備・拡充という部分でございますが、そのうちの1番目として、高速道路のSA・PA、道の駅における大型車、特大専用駐車スペースの整備・拡充でございます。先般、先生方から3つの提言をいただいているということで、四角の中に書いてありますが、それにつきましてはの我々の見解でございます。

まず、長時間駐車への課金につきましては、これは課金をしますと、どうしてもひずみとして、荷主の近場での長時間路上駐車が懸念されるところでございますし、それを住民等が騒ぎ出しますと、警察だとか荷主へ通報、苦情が行ったりしますので、その辺は課金については御勘弁いただきたいということでございます。

それから、2番目の駐車マスの予約制度につきましても、これはみんなが駐車の手配が取れればいいんですけども、あぶれて事業者が予約が取れない、休息、休憩が取れないということにつながる可能性があると考えられまして、ですからオーバーしておる分もSA、PAの大幅な容量拡大というものは、どうしてもお願いしたい部分でございます。

そして、3番目ですけれども、高速道路外の駐車スペースについて、当然、これはアイデアの1つとして、我々もありがたいことだと思いますけれども、非常に時間とお金のかかる問題だと思いますが、できれば、インターチェンジ近くの至近距離での立地の整備の御検討をお願いしたいと思います。

そんな中で、我々として一番実現性が高く、時間的なスピード感もあるものが、上に書いてありますけれども、高層化ということをぜひ御検討いただきたい。1階部分に大型トラック等を置いて多層式にして、2階部分に乗用車を上げていただくということが可能であれば、これが一番、スピード感もあって実現性も高いんじゃないかと、このように考えておる

ところでございます。

それから、11ページをお願いいたします。2番目として、シャワー施設等の休憩、休息施設の充実、これも結構要望がたくさん出ておりますので、ぜひ御検討いただきたいところでございます。

あと、3番目ですけれども、中継物流拠点、コネクタエリアの箇所拡大、これは現在、浜松に1か所あるわけですが、非常に利用価値がありまして、これが働き方改革の実現にもかなり寄与するというをおっしゃる業者が多いわけですので、できましたら、そこに書いてありますとおり、中核都市の中間地点にそれぞれ作っていただくと非常に助かるということでございまして、例が幾つか、東京―仙台間とか福岡―広島間とか、広島―大阪間と書いてありますけれども、これにつきましてもぜひお願いしたいところでございます。よろしくお願いをいたします。

どちらにいたしましても、本日、お願いばかりで大変恐縮でございますけれども、こういった高速道路の料金、施設、重要物流道路の関連のことが、整備等が全て生産性向上、労働時間短縮、働き方改革等の環境問題にとっても全てプラスになってくると考えております。また、こういったことが先送りされたりしますと、私としては、第2のモーダルシフトの第2波が、また我々を襲ってくるんじゃないかという懸念もしておりますので、ぜひともたくさんお願いばかりしましたけれども、御検討いただきますようお願い申し上げます、説明とさせていただきます。ありがとうございました。

**【全日本トラック協会副会長】** 皆さんこんにちは。全日本トラック協会道路委員長を拝命しております、寺岡と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

また、コロナ禍で慌ただしい中、このような発言の機会をいただきましたことを、心より感謝を申し上げます。

既に動画のほうで、たくさんの方の要望、お願いをさせていただいたところでございます。その中でも触れましたけれども、私どもトラック協会、大変会員の中には小規模事業者が多々ございます。車両保有台数を20台というぐりにいたしますと、何と会員の4分の3以上が、それに値するところでございます。

そんな中で、皆さん、コロナ禍ということで、コロナによる物量の減少、大変御苦労されているところでございます。物量の減少によって、おのずから高速道路の利用頻度も減少しております。また、それに伴う高速道路の利用額、これも減少しております。三段論法みたいになってしまいますけれども、それによって多頻度割引の割引率、これも減少しているのが

現実でございます。

そういった小規模事業者も含めて、トラック協会の事業者が皆さん、コロナによって今、苦しんでいる状況の中で、今回、特にお願いしたいのは、荷物の利用額、荷物の減少による高速道路の利用額が前後して、当然減っているわけでありまして、その利用額の減少に関わらず、何とか割引料金を一定できましたら、大口と多頻度を合わせまして50%の割引をお願いするものでございます。

また、それ以外にも、ビデオメッセージでは欲張りすぎるぐらい、たくさんお願い事項をしていると思いますが、それにつきまして、皆さんからの御質問、御意見、御指摘を承りたいと存じております。

どちらにいたしましても、私どもトラック運送事業者、エッセンシャルワーカーとしての役割をしっかりと果たすべく、取り組んでまいる所存でございますので、先生方、また、行政の皆さんにおかれましては、適切なアドバイス、そして、お力添えを賜りますよう伏してお願いを申し上げます。

私からは以上でございます。よろしく願いいたします。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。それでは、委員の方から御質問等頂戴したいと思いますが、本日、11名出席ということなので、全員の御質問を頂戴する時間はないかもしれませんが、御発言がある場合は、画面上に手挙げボタンというのがあるので、それを押してくださると私のほうでキャッチできます。

それで、御質問に対する御回答や、もし補足で説明していただくことがあれば、まとめて説明していただくのがいいかもしれませんね。もし複数名、最初に御質問があれば、御質問を伺った後、それで、補足の説明を追加していただくということにしましょうか。

それでは、まず、手が挙がっているのは児玉さんですね。よろしく願いします。

**【児玉委員】** どうもよろしく願いします。

3ページ目に、大口・多頻度割引の説明があるんですけど、その中で例示されているのが、月額利用4万円というケースなんですけれども、これは長距離トラックの人で1台4万円ってちょっと低過ぎるんじゃないかと思うんですけども、これが平均的なレベルなのか、もしくは、平均的なレベルとはもう少し違うのか、それだと、実際の割引額はどれぐらいになるのかというのがお分かりになれば、教えていただけませんかでしょうか。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。続いて、太田先生の御質問、お願いします。

**【太田委員】** 太田でございます。

トラック協会の皆さん、非常に御苦勞されているので、御要望につきまして、その背景はよく分かるところです。その一方で、後ほどいろいろ話が出てくるところでもありますが、高速道路政策の全体として、バランスを取ることも必要かと思っておりますので、1点意見と2つ質問がございます。

1つ目は、距離に応じての上限料金を設定すると、後ほど、阪高のほうの話が出てきますが、かなり選択がゆがむということなので、距離による上限料金の設定というのは私は避けるべきだと思っております。したがって、別途違う形の割引を考えるほうがいいのかと思いません。

2点目は、お知恵をお借りしたいのですが、大口・多頻度で50%割引いて、夜間で50%割引くと、25%の料金負担となります。特大で2.75だとすると、0.7ぐらいの負担になります。そうしますと、二輪車とか軽自動車と同じ負担になると。もちろん利用の仕方が違うのですけれども、オートバイよりも安い料金でもしかるべきであるということ積極的に言いたい、私どもも積極的に言いたいわけですけれども、そうすべきだと、それでもしかるべきだという根拠もしくは強い理由をご提示いただければと思います。

3点目は、割引いた分は必ずほかのところが負担しなければならないわけですので、割引の財源を考えるということになりますが、以下のような考え方はいかがでしょうか。高速道路料金の大型車に関しての割引は営業用だけに限定して、自家用は外すと。それはまさに自営転換を促進することになると思いますが、そのことについてトラック協会のお考えをお聞きできればと思います。よろしく願いいたします。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。もう一方、石田先生、お願いします。

【石田委員】 石田でございます。ありがとうございます。

足元の話を中心にお話いただきまして、本当にお困りのことだと拝察いたします。私はもうちょっと長期的な面から、お伺いしたいと思います。

人手不足は、相当程度、長く続いていくものだと思っております、非常に重要なポイントかと思っております、それに対して、道路サービスを高度にする、自動運転等のアシストをするということも真剣に考えていかなくちゃならないと思うんですけれども、その辺への期待感とか、あるいは、それで人手不足が解消するのであれば、量的には難しいですけれども、負担してもいいみたいな、そんなお考えはあるのかどうかということについて、お聞きしたいと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかの先生方は、ひとまずはよろしいでしょうか。それでは、今、3名の委員の方々から御質問と御意見が出ましたので、可能な範囲で、寺岡様のほうから補足の説明等を頂戴できますでしょうか。

【全日本トラック協会副会長】 まず最初に、児玉先生からの御質問がございました、実際の割引、4万円云々という話がございました。4万円ぐらいいは中距離をやっていれば行くんじゃないかということだったんですけども、これは大企業はそれなりに台数を持って、中距離をたくさんやっているところは十分クリアする数字です。ただ、中小の小規模事業者がそう長距離も携わっていない、それが利用料4万円を超えるというのは至難の業なところがあります。そして、3ページ目に資料に書いてあるとおり、今、我々は本当に呪文のように50%をお願いしておるわけですけども、実際の今の出来高というのが37.5%というのが、これが平均値として出ております。

ですから、この辺をもう少しを引き上げていきたいということなんですけども、ただ、ビデオでも申し上げたとおり、右側の大口割引の10%というのは、オールオアナッシングでもそれは結構だと思いますけれども、左側の部分で3万以下の部分というのは全部減額されるわけです。ですから、50%には絶対にならないという仕組み。3万円を超えた部分の40と10を足して50という数字を我々、お願いしているだけで、3万円以下の部分については、もちろん割引率が減額されるわけで、その辺の仕組みを、コロナ禍においては、ぜひとも利用額をある程度、一定の部分認めていただいて、50%に近い数字をお願いしたいと考えておるところでございます。

【全日本トラック協会理事長】 それでは、太田先生の御質問にきちんと答えられないかもしれませんが、私どもの現在でお話しできる部分を答えたいと思います。理事長の梶野と申します。

最初の上限規定をやりますと非常に安くなるのではないかという御指摘がございました。数字の精査は私も今はやっておりませんが、確かに夜間割引とかいろいろな割引を足していきますと、そういうことがあるかもしれません。ただ、そういう意味では、それはそれなりの割引の根拠に基づいて行われているわけでございますので、それぞれの割引を足していって高くなるからどうだというのではなく、適切な割引の項目として、我々が適宜利用させていただいているということではないかと思えます。

それから、2つ目は、上限料金を設定したらどうかということに対して、それではゆがむんじゃないかという御指摘がございました。これについては、私どもとすれば、上限規定は

理論的に優れているので、これをお願いしたいということではなくて、全体として、私どもの長距離の料金について見直していただきたいという気持ちが、まず根本にありまして、そうすれば、現在200キロ超しかないものを、もう少し刻みを大きくして、長距離のものについてもやっってもらうことも考えていただきたいし、抜本的に言えば、どれだけ走っても幾らみたいなきょうができればありがたいということをお願いしている、上限規定の議論について私どもがよいとするのではなく、これは御議論をいただきながら検討してまいりたい、勉強してまいりたいと思っております。

最後が、幾つか割引すると、原資はどうなるんだという御議論がございました。これも私どもが、ここの財源でやっていこうということでは、おこがましく言える立場にあるかどうか分かりませんが、1つは国からの御支援と、俗に言う国費の財源などが行われればいいのかなとは思いますが、これも専門家の皆さんの御議論の中で決めていただきながら、私どものほうに割引がきちんとされるようなことがあればありがたいと思います。

なお、大口割引・多頻度割引については、昨年度でしょうか、白ナンバーではなく、営業のトラックを基づくものにつき割引されているような制度改正が行われたのは理解しております、御指摘のように白ナンバーではなく緑ナンバーだけ行われている実態については、私どもトラック協会とすればありがたいことだと、逆に思っております。

以上です。

**【全日本トラック協会副会長】** あと、もう1点、先ほど足し算で割引を出していくとオートバイより安くなっちゃうんじゃないかという御指摘がございましたけど、そんなことは全然毛頭考えておりませんので、何とかトータルの中で50%というものを、我々、目指しておるところでございます。また、今回のコロナということで、特にお願いしておるわけで、国費投入云々というのいろいろな業界で税金が投入されていると承っておりますので、私どものトラック業界にも多少なりとも、もちろんコロナ間で結構でございます。コロナが終息したら、また、いろいろ御相談させていただきたいと思っておりますので、とにかく今の切実な状況を御理解いただきたいということを付け加えさせていただきます。

**【全日本トラック協会理事長】** 再度、理事長の柵野でございます。

石田先生から人手不足という状況の中で、自動運転等に対する期待という御質問があったかと思っております。これは私も非常に大きな期待を持っております。現在、コロナ禍におきまして物流量が減っておるものですから、いわゆる従来、一、二年前を見ましたら、人手不足

感は若干緩和されておりますが、長期的に見ますと、必ず人手不足になる状況でございます。そういう意味では、自動化をしていくとか効率化を図るとか、今回の説明資料の中にもありますが、中間物流拠点、コネクタエリアなどを使って、働きやすい職場をつかって人を呼び込んでいく、こういうことも行っていきながら、自動化なども1つのツールとしながら、人手不足に対応していきたいと思っているところでございます。

以上です。

**【全日本トラック協会副会長】** すいません、寺岡でございますけども、今の理事長の発言に補足させていただきますと、今年度、初めて人手、ドライバー不足という中で、トラック協会の事業計画の中に外国人労働者の雇用ということもお願いしていこうということをやたっておりますので、また、その節はいろいろお力添えをよろしくお願いいたします。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。御意見をいただいた委員の方、よろしゅうございますか。何か補足でさらにございますでしょうか。ありがとうございます。

それでは、ほかの委員の先生方から、もし何か御質問、御意見等がありましたら承りたいと思います。いかがでしょうか。

**【根本委員】** 根本です。よろしいでしょうか。

**【朝倉部会長】** お願いします。どうぞ。

**【根本委員】** 根本です。私からはサービスエリアの大型駐車場の混雑問題でコメントさせていただきます。

御説明にありましたように、休憩時間は8時間以上取っています。一方、休憩は30分程度でしょうから、休憩している車が休憩16台分のスペースを占有しているということになると思うんです。ですから、問題の構造としては、「休憩しているトラックが邪魔をして、ほかのトラックが休憩できない」と思うんです。

ですから、海老名SAみたいに混雑しているところでは、トラック業界内の問題としてもそのようなSAで休憩はやめようということをキャンペーンしたらどうかと思うんです。じゃあどこで休憩するのかということですが、それはもう少し上流のほうのSAで休憩してもらうか、あるいは一時退出して道の駅で休憩してもらおうということだと思えます。加えて、トラック協会さんは、以前からトラックステーションというのを整備されていますよね。ですから、今後、整備するときにはインターチェンジの周辺で整備して、そこに一時退出という仕組みもあっていいのかと思います。

あと、長時間駐車への課金について懸念をされていますけれども、2時間以上の長時間駐車に対して課金をするという事は、「休息するトラックはそこに駐車しないでください」ということですから、課金をすることによってトラックドライバーの皆さんが安心して休憩できることとなります。もちろん休憩のトラックには課金されません。課金というのは、トラック業界にとっていいことじゃないかと私は思っています。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。あと、家田先生、竹内先生の順に御発言ください。

**【家田委員】** どうもありがとうございます。家田です。

御説明いただいてありがとうございました。また、事前の資料もなかなか充実していて、リクエストがはっきりしていてよかったです。

それで、ちょっと聞いてみるんだけど、僕は今回、コロナの中で物流業界、流通業界全般と言ってもいいのか、大変大きな役割を果たしたというのは国民みんながものすごく評価していると思うんです。それを、小さいところ中心ですけども、押さえているトラック協会なんというのも胸張っていただきたいと思うし、その辺の貢献の度合いを大いに世間に、いろいろなところを通じてアピールしていただきたいなんて思うんです。

それで、その上で聞いてみるんだけど、そういう役割を果たしている。だからこそ、ある意味の割引と言いますか、優遇みたいなものも社会的に正当だと思うんだけども、その裏腹に必要なのは、そうであるからこそ、襟を正して仕事をしているというところもやっぱり大事ですね。今、根本先生がおっしゃったものなんていうのは、その1つの局面だと思うんだけども、今回の雪で随分ひどいことになったんだけど、テレビの報道ですから全面的な状況じゃないんだけど、インタビューなんかを聞いていますと、マイカーは結構、「じゃあ行くのをやめようか」なんて言って、雪のところを行かないようにしているんだけど、トラックはインタビューによるものだから全面的じゃないんだけど、「いや、そうは言っちゃって、行きたくないんだけども、行かないわけに、出ないわけにいかないんですよ」みたいな話がいっぱい出ているんですね。それは多分、顧客との関係で出発しないというわけにはいかないと思うんだけど、そこを、襟を正してというか、社会の立場に立ったときに、個々のトラック業者ではなくて、束になってかかっていくのがトラック協会じゃないかと思うんだよね。

そういう面はどうなっているのかなということとか、過積載なんていうのは、僕は大変に

大問題であり、今まで甚だ手薄だったと思って、今、一生懸命、道路サイドも、警察サイドもやっぴらっしゃるとは聞いていますけども、しかも、それも多分ダンプカーだとか、そっちが多いんだと思うんだけど、やっぱり一部のトラックはそこら辺が守られているんだらうかという大変懸念があるんですね。

そこら辺についても、トラック協会なり、そういう業界団体が率先して、(外の) 人が過積載を調べるんじゃなくて、自らが率先して調べて、そしてこのようにやっていきますみたいな、例えばタクシー業界が昔、雲助タクシーみたいなのが多かったのが自主的に改善したでしょう。ということをもう少しトラックが、これだけ経済的にも社会的にも大きな役割を果たしているからこそ、今言ったような幾つかのところを、ぜひびしっとやっていただけないかなんて思うんだけど、その辺はどうですかね。

【朝倉部会長】 続けて。

【竹内委員】 よろしいですか。じゃあ、続いて竹内でございます。

御説明、それから、あとは動画ありがとうございました。非常によく今の状況等を分かることができて助かりました。

実は今、家田先生に最後に言われてしまったことです。道路が傷むというのは車両が違法な重さを余計にかけることによって起こるわけですね。道路が傷めば、それだけ更新の時期が短くなる、あるいは補強するためのコストがかかるということになりますから、更新の時期が短くなったり、強度を強めることによるコストというのは、結局のところ多額の料金になって利用者に跳ね返ってくることになります。

全日本トラック協会さんもなかなか大変なので負担を軽くしてほしいという趣旨のお話がありましたし、状況も理解できます。しかしそれでも、その原因はトラック自身が過積載をしているからだと言われかねない。確かに、白ナンバーもありますし、協会に加盟していない、そういう業者さんも多くいらっしゃるの、全部が全部というわけでありませぬけれども、世間はなかなかそのようには見てくれませぬ。業界では有力な団体でいらっしゃるから、協会がこれまで以上に過積載を減らす取り組みを進めていただければ、更新や維持運営のコストが下がり、そうすると、割引等も考え直す余力も出てくることになると思います。その辺りのお考え等をお伺いできればありがたいと思います。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。それでは、先生から御質問、御意見ありましたので、もし可能であれば、トラック協会さんのほうから追加の補足の説明を頂戴できます

か。

【全日本トラック協会理事長】　まず、根本先生の質問については理事長、梶野からお話しさせていただきます。

先生からは、サービスエリアの時間の長さの問題と、それから課金の問題、大きく2つほど御質問と言いましょか、御意見があったと思います。長さの問題は、おっしゃるように8時間は長いじゃないかという議論はあるかと私どもも思っております。ただ、これはいわゆる労働基準法上の規定で、何時間走りますと8時間休憩しなきゃならないという規則があるので、走っていくためにはこれは必要ですよねということで、できればお願いしたいと申し上げているわけですが、それが占有してほかにものを追い出しているんじゃないかというのが現実にあることについては、確かにそれはあるかもしれないと思いつつ、例えば、トラックステーションの話でありますとか、道の駅でありますとか、あるいは、地域におきます提携の会社の車庫でありますとか、そういうところを使いながら、できればやれないかという工夫はこれからしてまいりたいと思っておりますけれども、NEXCOにおきましては、できるだけスペースを持っていただきたいという主張とお取りいただければありがたいと思います。

もう一つ、課金の話でございますが、経済的に言いますと、課金をすれば、うまく整合性が取れていくんだろうということはあるかと思っております。思いますが、私どもは先ほど申し上げましたように、中小企業等が多いし、この業界は非常に競争も激しいところがございまして、荷主さんからその分のお金を取れるか、取れないかというところが根幹にございまして、なかなか課金を取っておりますと、そういう意味では、非常にある種の不公平が出てくる可能性もございまして、できればこの辺は課金を取らない状態でやっていただきたいというのが希望でございます。

私のほうからは以上でございます。

【全日本トラック協会副会長】　それでは、家田先生からの御質問について、寺岡のほうからお答えさせていただきます。おっしゃるとおり、全てごもつともでございます。

私どもの社会的貢献度も認めていただいた上で、もう少し襟を正して、しっかりとトラック協会として、個々の管理もすべきだということで、返す言葉がないぐらいですけども、例えば、今回のいろいろな雪害等で、事故だとか大渋滞を起こす。必ずトラックが絡んでいきます。これは予測可能なことだと思うんです。ですから、こういった場合には、気象庁だとかその辺とも話をしながら、我々のほうから荷主に対して、こういう状況なので、少し納期を

延ばしてほしいとか、そういう努力もしていくべきだと考えておりますので、また、それはトラック協会としても、こういった指導もしてまいりたいと考えております。

そしてまた、これは竹内先生のお話にもあった過積載の問題でございますけれども、これはもうほとんどがダンプカーのことだと理解しています。通常のコンテナですとかウイング車、これは積めないような構造になっておりますので、そっちの問題は少ないんですけども、その中でも、我々の青ナンバーではなく白ナンバーの自家用車というものが過積載の大半を占めていると。ただ、残念な話ですけども、これは公共事業でも平気で白ナンバーが過積載をして現場に土砂を運んだりしているという現実もあります。それはなぜかと申しますと、いただいている料金が安いから、大体立米だったりトン当たり幾らという料金設定をされていますので、そのために、彼らは1回当たりの効率を上げる、売上を上げるために過積載をしているというのが現実かと思えます。

ですから、そういったことも踏まえて、本来ですと、コロナがなければ、昨年、一昨年、認めていただいた標準運賃、これに対して、我々、業界一丸となって荷主と折衝しているはずだったんですけども、今はとてもそういう状況じゃございませんが、少なくとも我々の力の及ぶ範疇、青ナンバー、協会の会員については、今後とも過積載しないように徹底して指導してまいるつもりでございますので、よろしく願いいたします。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。ほかに委員の先生方から御意見があろうかと思えますけれども、時間のほうもありますので、御質問と、あとそれに対する補足は以上ということにさせていただきますして、私のほうから、質問というわけではなくてコメントでございます。

今日、いろいろ御要望を頂戴したのですけれども、先生方の御指摘にもあったように、トラック協会として、安全な走行であったり、あるいは、ICTによる運行管理であったり、そういったことについて取組をいろいろされていると思うんですけども、そういう取組についても、ぜひ広く御紹介をされて、より効率的で安全な物流を目指しているんだということをお示しいただくと、より理解が進むと思えました。これが1点です。

それから、もう1点は休憩、休息施設について、今日はもっぱら長時間駐車への課金が出ておりましたが、長時間駐車への課金と、それから駐車マスの予約制度につきましては、国交省等で意図されていることと、若干、意見が違うところがあるかと思えます。そういったことについては、今後さらに議論を深めて、よりよい形で、課金や予約制度が設計・運用され

るように進んでいくことが望ましいんじゃないかと思います。ぜひとも御協力をお願いします  
るところです。ありがとうございました。

それでは、ここで、寺岡様と梶野様におかれましては、御退席ということでございます。  
お時間を頂戴してありがとうございました。

【全日本トラック協会副会長】      ありがとうございました。

【全日本トラック協会理事長】      ありがとうございました。

【朝倉部会長】      それでは、続きまして、神奈川県の方から上前様に、御説明をよろし  
くお願い申し上げます。

【神奈川県県土整備局長】      神奈川県県土整備局長の上前でございます。

本日は首都圏の高速道路について、意見を発表する場を設けていただき、感謝を申し上げ  
る次第です。それでは、資料に基づきまして説明させていただきます。よろしくお願いい  
たします。

本日は御覧のとおり、まず初めに、神奈川の自動車専用道路網の整備効果などについてお  
話しします。続いて、首都圏の交通状況と課題、そして最後に、神奈川県からの意見を述べ  
させていただきますので、よろしくお願いいたします。

首都圏は、国内外からの人やモノが交流する結節点です。都心部に隣接します本県は、東  
名高速道路や東海道新幹線など、日本の大動脈が東西を貫くとともに、羽田空港や横浜港と  
いった日本の玄関口を介し、国内外へのゲートウェイとしての役割を担っています。

これは、県内の自動車専用道路のです。ゲートウェイの役割を担う本県の自動車専用道路  
網は、県内にとどまらず、国内外との交流連携を支えています。現在の自動車専用道路網の  
整備状況は、青色でお示した県中央部を南東方向に走る圏央道やアクアラインに続く川  
崎縦貫道路、さらには、横浜北西線、新東名高速道路の一部区間など、平成期以降、この3  
0年間に供用した路線です。国土幹線道路部会の委員の皆様や国土交通省をはじめ、関係の  
皆様には改めて感謝を申し上げる次第です。

続きまして、道路整備のストック効果です。自動車専用道路の整備により、目的地までの  
移動時間の短縮や渋滞緩和が図られ、産業や観光の分野で様々な整備効果が発揮されてい  
ます。まず、産業振興の面です。図の青丸は直近約15年間で、本県の企業誘致施策を活用  
して立地した工場や研究施設を表しています。自動車専用道路の沿線を中心に約300社  
もの企業が立地し、新たな雇用が生み出されるなど、地域の活性化が図られています。

観光振興の面においても、効果が発揮されています。日本を代表する観光地である横浜、

鎌倉、箱根、さらには、本県が新たな観光の核づくりに取り組んでいる城ヶ島・三崎、大山、大磯などには多くの観光客が訪れています。県内の入り込み観光客数は、昨年度まではインバウンド効果もあり、3年連続で2億人を突破していました。残念ながら、今年度はコロナ禍で大きく観光客は減っていますが、羽田空港や横浜港などと観光地を結ぶ自動車専用道路網の整備効果は大きなものがあります。

ここからは首都圏の交通状況と課題についてです。圏央道が新湘南バイパスから東北道までつながった当初、首都圏の高速道路料金は、左上の図にあるように、路線ごとに料金体系が異なる状況にあったことから、首都圏の9都県市は、国に一体的で利用しやすい料金体系の構築を要望しました。平成28年4月、左下の棒グラフのように各路線の料金体系はおおむね統一され、利用者にとってシンプルな料金体系に改正されました。

具体的に言えば、同一発着であれば、東名高速などを使う都心ルートも圏央道などを使う環状ルートも、おおむね同様の料金となりました。こうした取組の結果、右の図のように、例えば、東名と、それから東北道へ向かう交通は、圏央道を経由する交通が7割から9割に増え、さらに、その逆の都心を使う交通は3割から1割に減少するなど、交通ルートの選択の誘導により、交通の流れの変化が起こり、圏央道の環状道路としての機能が、より発揮されるようになりました。

御覧の左のグラフは、平成28年の料金改正前後の、首都高での交通量の変化を距離別で表したものです。短距離は旧料金よりも安くなり、一部、一般道の交通を吸い上げたことにより、利用者が増えたと考えています。そのため、右のグラフのとおり、首都高の交通量は全体として増加しています。一方、長トリップは料金が高くなり、都心を経由する交通が圏央道へ転換したことなどもあって、交通量が減少するといった効果が現れています。

首都高では、こうした料金の改正後も、左の図のとおり、都内を中心に依然として慢性的な渋滞が発生しています。神奈川県内においても、右上の図のとおり、横羽線や三ツ沢線、狩場線などで慢性的な渋滞が発生しています。右下のグラフは、首都高の時間帯別の交通量を示していますが、四角で囲まれた6時から19時までの交通量は際立って多くなっており、渋滞のほとんどはこの時間帯に発生していることが読み取れます。

こちらの図は、首都圏の交通状況で、青色の太い区間は渋滞を表しています。首都高以外の放射状道路や環状道路においても交通の集中による渋滞が発生しており、県内では東名高速や横浜新道などで渋滞が著しくなっています。右上の表は、高速道路の混雑時平均旅行速度のワースト5を表していますが、東京、埼玉、神奈川の平均旅行速度は全国平均を下回

っています。

次に、料金についてです。平成28年の料金改正後、県内の横浜北線や北西線といった新規路線の開通などもあり、同一発着だとしても複数の経路が存在し、その中での料金の差異が生じています。例えば、右の図のとおり、東名高速の厚木インターから常磐道の桜土浦インターまで行く場合、主に4つの経路が考えられます。昨年、新たに開通した横浜北西線を通るルートでは、ほぼ同じ料金で圏央道ルートと比べ、約30キロも距離が短くなり、利用者が都心ルートを選択した結果、渋滞を助長している可能性があります。

また、こちらの左のグラフは、昨年4月の緊急事態宣言期間前後の全国の主要高速道路の交通量の前年比較ですが、赤で示す大型車の交通量は、グレーで示す小型車に比べ、減り幅は小さくなっています。右のグラフの宅配便取扱個数の推移を見ると、昨年同月の取扱数は全ての月で増加していることが分かります。こうした物流を担う物流車両は、令和2年度までの時限措置がなされている大口・多頻度割引の拡充措置などがなくなれば、一般道へ入り込み、その渋滞を助長してしまうおそれがあります。物流事業者からも、大口・多頻度割引の拡大など、料金に係る要望が本県にも提出されているところです。

ここまでは、首都圏の交通状況と課題を説明しました。ここからは神奈川県からの意見を述べさせていただきます。

まず、解決すべき課題は、左の図の3つ、1つ目ですが、首都圏では都心、昼間を中心とした慢性的な渋滞が発生していること。2つ目、利用料金の差異により、渋滞が助長されていること。3つ目、割引拡充措置の終了等による一般道の渋滞が助長されるおそれがあることの3つがあります。

そこで、道路のさらなる利用を図るため、右にお示しした2つ、より一層の高速道路料金の工夫と道路ネットワークの充実の2つの視点から意見を述べさせていただきます。

まず、1つ目、より一層の高速道路料金の工夫についてです。グラフのとおり、首都高では6時から19時までは交通量が多く、渋滞が発生しています。一方、20時から5時までは交通量が少ない状況にあります。慢性的な渋滞を緩和するためには、既存ストックである夜間の閑散時間帯に交通を分散させる、メリハリのある料金体系が必要です。

また、新たな道路の整備などで同一発着の複数の経路選択が可能となり、料金の差異が生じ、その結果、一部の経路で渋滞を助長しています。そのため、短期的にはこうした区間の料金の差異を解消していく検討が必要です。

そして、ETC2.0などを活用し、混雑の少ない路線に交通を誘導する機動的な料金体

系を導入するなど、高速道路網のさらなる有効活用に向けて、柔軟に料金設定ができる仕組みの構築について検討を進めることが重要です。さらに、長期的にはフランスなど諸外国では既に行われておりますが、渋滞緩和を図るため、相乗りを促し、多人数乗車の車両割引を実施するなどの施策を導入していく必要もあるのではないのでしょうか。

次に、物流事業者に対する料金についての意見です。緊急事態宣言下において、人の動きは自粛が求められていますが、主に生活を支える物資はむしろ活発に動いており、物流事業者はエッセンシャルワーカーとして、社会経済活動を支えています。我々の生活に欠かすことのできない物流を担う大型車交通は、大口・多頻度割引の拡充措置などの時限措置がなくなれば、大型車の多くは一般道に転換し、その渋滞を助長させるおそれがあります。

そこで、NEXCO路線では、令和2年度で時限を迎える大口・多頻度割引の拡充措置を継続することが必要であると考えています。さらに、相対的に割引率の低い首都高路線でもNEXCOと同様の、同程度の割引率に拡充させる必要があるのではないかと考えています。

2つ目の道路ネットワークの充実についてです。神奈川県道路ネットワークは、いまだ十分とは言えません。コロナ後も見据え、しっかりと景気を下支えしていくためには、図の赤色で示した新東名高速道路や圏央道の残る区間など、ネットワークとしての機能が確保されていない道路整備を急ぎ、できるだけ早く道路ネットワークの整備効果を発揮させていく必要があります。

さらに、黄色の楕円でお示した海老名から東側の部分については、自動車専用道路の断面車線数が極端に少ないことから、新東名の都心方向への延伸を進めていく必要があります。こうした道路を整備していくためには財源の確保が必要となります。財源を確保するためには、本県が加盟する全国高速道路建設協議会でも要望しているところですが、例えば、償還期間をさらに延長するスキームをつくれれば、新たな財源として、受益者負担による有料道路事業の投資可能額が確保され、税を投入せずに道路ネットワークの整備が可能となります。また、揮発油税等を特定財源として活用していくことなどを含め、様々な検討が必要であると考えます。

最後となりますが、本日の意見発表をまとめさせていただきます。御覧のとおり、より一層の高速道路料金の工夫では、渋滞緩和に向け、閑散時間帯の活用や料金差異の解消を図るとともに、混雑に応じた機動的な料金体系の導入などの検討が必要である。長期的には、多人数乗車の車両割引などの検討も必要なこと、また、大口・多頻度割引の拡充措置の継続や

割引率拡充が必要であることを述べました。

次に、道路ネットワークの充実では、早期に道路ネットワークを整備する必要があり、そのためには、償還期間の延長などの財源確保の検討が必要であることを意見いたしました。

以上で発表を終了させていただきます。御清聴ありがとうございました。

**【朝倉部会長】** 上前様、どうもありがとうございました。

それでは、委員の皆様方から御質問がありましたらお願いします。お手元の手挙げ機能で挙手をお願いします。いかがでしょうか。

山下先生、お願いします。

**【山下委員】** 質問を1つ、スライドの9ページ目で、新しいルート等の開通によって、同一発着の複数の経路で料金の差異が生じていると、それが渋滞を助長しているということだったのですが、神奈川県のお考えとしては、こういう新規路線の開通等に合わせて料金の差異というものの解消をお考えなのか、そこが問題だとお考えなのか、そうではなくて、渋滞の解消の一因としてそういうこともあるんじゃないかというところが御主張なのか、気になったのですが、いかがでしょうか。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございました。

それでは、あと、家田先生、石田先生の順に御質問を頂戴した後、神奈川県の方から補足の説明をお願いすることにします。家田先生、どうぞ。

**【家田委員】** ありがとうございます。上前さん、御苦労様でした。いつもお世話になっております。

それで、ちょうどいい図を出していただいたので、やっぱり圏央道、新東名、そしてその東側の空白地帯の海老名とか、大和トンネルとかあの近所になるんですかね。あの辺というのが、そのまた東には横浜港があるわけですよね。それで、横浜環状南線を経て横浜港につながるということが、ネットワーク上は極めて重要で、それはもちろん日本にとっても重大なネックなんですけれども、神奈川県にとっても、そのところは非常に重要ですよね。あまり横浜港との絡みというあたりが、お話がなかったように思うので、それについてお話しさせていただきたいのと、それから、圏央道について言うと、もちろん東側、北側の部分はまだ暫定2車なんてものもあるけども、西側は4車になっていますけども。だけど、4車になっているけども、もう既に目一杯とは言わないんだけども、相当に混んじゃっていますよね。

僕は関越道、中央道、東名と、この区間を割と使うほうなんですけども、本当にすごい、

特に物流車が多いので、これは物流車が悪いと言っているんじゃないですけど、道路の改良をしないと間に合わないなという感覚をすごく思うので、今日もネットワークの整備が重要ということをおっしゃったけども、圏央道そのものの大改造というのを射程にそれぞれ入れていかないと間に合わないんじゃないかと思うんですけどね、その辺についても、コメントいただけたらありがたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。石田先生、お願いします。

【石田委員】 石田です。ありがとうございます。

今の家田先生の質問ともかぶるところがあるんですけど、8枚目に首都圏の交通状況と課題という渋滞状況図を付けていただいている、これは面白いなと思っていました。家田先生はおっしゃいませんでしたけれども、外環と圏央道の間は結構混んでいるよねというのが見て取れますし、あるいは、首都圏の高速道路というのは、3環状ということが定着しているんですけども、3環状の外も混んでいるんですよ。

そうすると、首都圏全体を考えると、北関東とか中部横断道ぐらいまで考えたようなネットワークの構想も要るんじゃないのかと考えているのですけれども、そういう観点から外環と圏央道の間とか、あるいは圏央道の外の一体的なオペレーションみたいなものを考えていくことも必要じゃないかと思うんですけども、その辺について、何かお考えがありましたらお聞かせください。

ありがとうございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかに先生方からございますか。

それでは、今、3名の先生方から御意見とか御質問をいただいたので、神奈川県の方から可能な範囲で補足の説明をお願いします。

【神奈川県県土整備局長】 御意見をいただきましてありがとうございます。

私からはネットワークの関係の話を少しさせていただこうかと思っております。まず、現状、ちょうど空白地帯というお話を申し上げたんですけども、自動車専用道路網でいきますと、先ほどの図で言うと、黄色の楕円のところなんです。2車線、10の車線しかないんです。その東側は、実は22車線あります。西側は18車線あるということで、今回、新東名ができたとしても、どうしても10車線はないと、黄色の楕円の部分ですが、その部分がないということなんです。

それで、家田先生のほうから、横浜港と結ばないのかというようなお話をいただきました。

これについては、今回、北線、北西線という1つ、横浜港にある意味、直結できる軸が出来上がっておりますので、そこと我々、うまく都心方向の道路とを結びつけていく。いわゆる今の車線数をもう少し増やすようなイメージと言ったほうが分かりやすいかと思うので、そういうお話をさせていただきますが、そういう可能性があるのかなと思っております、新東名、相模縦貫、いわゆる圏央道で止まるだけではなくて、その先の道路を造っていく、そういうことを長期的には考える必要があるだろうと思っております。

それと、もう一つ、家田先生と石田先生のほうからございました、いわゆる環状方向の道路をどうやって補強していくのかというところのお話だったと思います。それに関しては、私も実際のところ、東京都方面で行くと、中央高速道路もいわゆる調布インターから都心に向かつては非常に混んでおりますし、同じようなことが我々の部分で、都市方向の交通をもう少しバイパスを作る必要があると私は考えています。そういう意味では、3環状というお話もございましたけれども、いわゆる3環状目と2環状目の間の、いわゆる2.5環という言い方が適切かどうかは分からないんですが、その間に1つ、ラダーで圏央道の交通を分断できる、そういう道路、いわゆる中央道とを結びつける、そういう道路が必要かと、将来的には整備していく必要があるのではないかと考えております。

私からは以上です。

**【神奈川県道路部長】** 続きまして、道路部長、大島でございます。よろしく願いいたします。

順不同になりますが、山下委員から御質問がございました、神奈川県の見解の趣旨が、料金を上げることなのか、それとも渋滞解消なのかという御質問でございましたが、渋滞を解消するために適切な交通誘導をする、そういう料金施策が必要だと、そういう趣旨で神奈川県は意見発表をさせていただきました。

同一料金を実現していくことが重要でございますが、一方で、激変緩和ということも必要で、上限料金の設定等は引き続き、やっていただきたいと思っております、そういったところも社会的に必要な部分があると思っておりますので、料金体系につきましては、慎重な検討を引き続き、お願いしたいと思っております。料金については、その結果、上げる、あるいは下げる、いろいろなことが起こると思っておりますが、あくまでも渋滞を解消していくということを主眼に意見を発表させていただきました。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。今、御質問、御意見を頂戴した委員の先生方よろしゅうございますか。

それでは、ほかに委員の先生方から何か追加の御質問や御意見おありでしょうか。ありがとうございました。

それでは、特にないようでございますので、以上で神奈川県からのヒアリングは終了ということとさせていただきたいと思っております。途中で意見にもありましたように、道路ネットワークを整備していくためには財源の確保ということが避けて通れないので、そのためには有料道路事業の償還期間の延長等も検討する必要があるという御意見でございました。実際、現実的にそういう方向があろうかと思っておりますので、また、各自治体におかれましても、御理解をいただいて、また、県民の方々にもその辺の御理解を頂戴することが大事かなと思う次第です。ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、神奈川県、上前様からの御説明と質疑を終了します。上前様におかれましては、ここで退席されます。ありがとうございました。

それでは、続きまして西日本高速道路株式会社の説明動画について、事前に見ていただいていると思うので、質疑応答ということをしてしたいと思います。御説明の概要につきまして、簡単に5分程度、前川社長から御説明を頂戴したいと思います。御準備よろしいでしょうか。

**【西日本高速道路株式会社 動画説明】**

西日本高速道路株式会社社長の前川秀和です。

本日は、NEXCO3会社を代表いたしまして、高速道路の維持管理と更新について御説明させていただきます。

本日御説明する内容は記載のとおりです。まず、高速道路の維持管理の状況。続いて、特定更新等工事について、現在の実施状況を説明します。また、更新事業をはじめとする維持管理により、新たな知見が得られてきており、これらを踏まえた対策の必要性について御説明します。最後に、近年の激甚化する災害や新たな道路管理という観点で、今後取り組んでいくことが必要な課題について御説明いたします。

高速道路が高速走行での安全性を確保するため、一般国道より高い管理レベルを保ち続ける必要があります。舗装を例に水準比較の表を示しています。一般国道よりも厳しい水準で補修を完了させることを目標に補修しています。また、雪氷作業や道路巡回、逆走対策、暫定2車線区間でのワイヤーロープの設置を進めています。なお、ダブルネットワークを案内する図形情報版の面積は約50平方メートルと、2DKのマンションの広さに匹敵します。

近年、自然災害が激甚化しており、災害による影響が深刻化しています。左側の図は平成

30年7月、西日本豪雨の広島県内の事例です。右側は昨年の令和2年7月豪雨の熊本県内の事例ですが、共に高速道路を早期に復旧させ、物流を支えるだけでなく、孤立集落の解消など、地域の復旧の支援にも取り組んでいます。なお、八代一人吉間の無料通行措置は現在も継続しています。

次に、高速道路が置かれている厳しい使用環境の特徴を御説明します。物流を支える高速道路は大型車混入率が高く、さらに、年々増加傾向にあり、一般道に比べても構造物に与える繰り返し荷重の影響が大きくなっています。また、冬季の交通を確保するためには、凍結防止剤の散布が必要不可欠で、特に凍結しやすい橋梁は凍結防止剤の散布も多くなり、構造物の劣化の大きな要因となっています。車両の大型化や塩害対策のため、橋梁のコンクリート床板に関する基準の変遷の例をお示ししています。橋梁桁端部の塩分を洗い流す取組なども実施していますが、古い基準で造られた橋梁もあり、全体として非常に厳しい環境にあると言えます。

先ほど御説明しました、塩分や重交通といった厳しい環境に加え、NEXCO3会社が管理する高速道路の3割が経過年数40年以上であり、老朽化も進んでいます。民営化時点では、老朽化に関する知見等も不十分で、管理費3割削減に対応するため、たたき落としや防錆処理などの必要最小限の応急的な対応しかできない事情もありました。民営化から15年経過し、構造物の老朽化、劣化に関する知見を蓄積し、第三者被害を生じさせないための補修や劣化の進行を抑制するための補修を行うよう対応しているところです。また、得られた知見等を踏まえて、基準等の見直しも行っております。

左の図は損傷発見数と補修数の関係を示しています。特に省令点検を導入した平成26年以降、要補修箇所が増加しています。これに対応するため、補修も相当強化していますが、損傷発見数を下回っており、右のグラフの黒の折れ線グラフが示しているとおおり、要補修箇所数が増加傾向にあります。このうち、5年以内に早期に補修が必要な箇所については、赤の折れ線グラフで示すとおおり、ようやく減少傾向に入りました。要補修箇所全てを確実に補修するためには、これまで以上の費用が継続的に必要だと考えています。

これまで維持管理全般について御説明しましたが、ここからは2つ目のテーマ、平成27年度より実施している特定更新等工事の状況について御説明いたします。このページは、6年前の第18回国土幹線道路部会において示した更新事業の進め方、検討課題を示しており、③にあるように詳細調査や省令点検による現状把握を行いながら進めております。現時点での進捗は約7%ですが、これから進捗を上げてまいります。

更新事業について、西日本の事例を1つ紹介させていただきます。中国道の吹田―池田間で、16日間の終日通行止めにより、御堂筋橋の架け替えを行いました。平成29年度に完成した新名神高槻―神戸間を広域の迂回路として確保した上で、一般道の管理者や阪神高速とも施工時期を調整し、情報提供や料金調整など、社会的影響を最小化するよう、各種の工夫を行いました。終日通行止めで行うか、車線規制で行うか、様々なシミュレーションをして、今回は終日通行止めを選択しましたが、どちらがよいかは地域の状況により、ケース・バイ・ケースだと考えています。今回、得られた教訓も生かし、関係機関とも調整し、社会的影響の軽減を工夫しながら、引き続き、リニューアル工事を実施してまいります。

ここからは、3つ目のテーマ、更新事業を含め、維持管理を進めていく中で得られた新たな知見について御説明いたします。先ほど申し上げた詳細調査を行い、対象箇所や対策内容を見直していきますが、当初想定していた基準に該当しない箇所においても、更新事業で実施すべき箇所が判明したところです。左の東北道鬼怒川橋の例は、RC床板が鉄筋かぶりの薄い古い基準で施工されたものです。傷みやすい要因が内包されていたということです。

現在の更新事業等の対象となっている構造物は、左の図のように、橋梁で約2割、トンネルで約1割と、構造物全体の一部であり、対象でない構造物が圧倒的に多いわけですが、これら是对処療法的な補修が中心となっており、予防保全的な補修の実施に至っていないのが現状です。右は昨年度、2巡目の点検が完了した橋梁について、1巡目の点検ではどのような判定であったかを整理したものです。1巡目の点検で、早期に措置を講ずる必要があると判定された、健全性3判定の橋梁、赤色で着色していますが、326橋梁あり、これは措置済みです。2巡目の点検で、新たに488もの橋梁が早期に措置が必要であると判定され、1巡目の点検以上に多くの構造物で健全性が低下していました。劣化要因があつて、経過年数が長い橋梁については対処療法的な補修を繰り返すのではなく、更新事業等への切替えが必要と考えております。なお、2巡目の点検は5年計画のうちの1年目しかできていませんので、今後の点検結果を踏まえて、さらに詳細な分析が必要です。

続いて、長期保全に資する維持管理について、御説明します。これまでの維持管理や更新事業においては、知見も乏しかったので、大規模な補修を実施することで更新後の補修は当面、不要になると考えていました。しかしながら、更新事業等を実施した後も構造物を良好な状態に保つためには、定期的な附属物の更新や補修が必要です。また、そもそも更新事業といっても、全てを造り直すわけではなく、RC床板だけ造り直すのがほとんどで、その他の部分の劣化は進んでいくわけであり、補修の費用もかかると考えています。

続きまして、損傷のメカニズムを踏まえた対策の必要性について御説明いたします。ボリウム（注）の大きいRC床板の損傷として、コンクリートが土砂化して強度がなくなる問題、塩分の浸透による鉄筋コンクリートの劣化など、いずれも水の浸透が介在しています。したがって、道路公団では、平成6年頃から床板防水工が導入され、国でも平成14年から基準化されています。材料や工法等は時代とともに進化しています。

現場では、防水工が入っていない古い橋梁については、舗装補修に合わせて追加施工しており、現時点では7割程度の進捗です。しかしながら、初期段階に使用していた床板防水工については、一定の漏水を許容しているものなどもあり、防水機能が十分でない可能性があります。このように古い技術基準の防水工については、劣化状況の分析をしつつ、早期に高性能床板防水の施工が必要ですし、既に手後れのものはRC床板の更新といった対策が必要と考えております。

続いて、橋梁以外の長期保全についてお話しします。最初に申し上げたとおり、舗装は路面性状の水準を調査し、通常の修繕で対応しています。しかしながら、近年、修繕の対象としていない舗装深層部の上層路盤、下層路盤の損傷が進んでいることが分かってきました。これは加重や路盤部の湿潤化などの複合的な要因が影響しているのではないかと考えています。まだまだ調査分析を進めていく必要がありますが、新たな課題だと認識しています。

また、近年の調査技術の向上により、これまでは把握が困難であった構造物の劣化や損傷についても把握可能となってきました。例えば、資料左側の盛土内に設置されている横断排水管については、人が容易には入れないので十分な点検がなされていない箇所があり、横断管が損傷し、路面の損傷につながった事例も複数発生しています。近年はロボットを活用した調査も可能となりました。同様に、右側はPC橋梁のグラウト充填不足ですが、調査技術の進展で明らかになりつつあります。今後も引き続き調査を進めていきますが、場合によっては、大規模な対策の実施が必要になると考えております。

近年、災害が激甚化し、被災によって高速道路が長期間の通行止めを余儀なくされる場合が少なくありません。長期にわたる通行止めのリスクの芽を、あらかじめ摘んでおく取組が有効と考えています。

1つの事例として、近年、のり面の樹木の伐採を推進していますが、これにより、台風に伴う倒木処理が激減し、結果、通行止め時間を大幅に短縮することができました。また、災害発生時の交通運用を想定し、あらかじめ、中央分離帯の開口部を拡張しておくなど、早期に交通軌道を確保できる道路構造に変えていくことも必要と考え、災害復旧時などに対応

しています。

近年、労務費や建設物価の高騰が事業コストの増加に直結しています。また、交通量の増加に伴い、昼間の工事規制が難しくなり、交通量が減少する夜間に変更したことによるコスト増が生じている路線もあります。さらに、昨今の激甚化する災害に対応するために、防災関係設備や情報提供設備の増設など、民営化以降、施設設備数が約4割増大しており、耐用年数が短いことから、継続的な更新費用の確保が必要と考えています。当然コスト縮減には取り組んでまいりますが、それを踏まえても、今後、管理費用が増大していくと考えています。

また、将来の高速道路の姿を見据え、戦略的な設備投資もこれから必要となってくると考えています。CCTVカメラの画像解析技術やセンシングデータとAI技術、BI技術を組み合わせ、道路管理の効率化、高度化といった取組も必要と考えています。弊社で実施している具体的な取組事例を1つ紹介します。ETC走行ログデータに含まれる通信エラーのログを収集し、統計を取り、どの設備が故障する前兆にあるのか分析をし、効果的な予防保全を実現する取組を進めています。こういった道路サービスを向上し、効率的、効果的な管理を実現するデジタルトランスフォーメーション推進のための投資が、今後、新たに必要になってくると考えています。

続いて、維持管理等に関わる費用の全体状況について説明いたします。近年、物価高騰の影響や熊本地震を受けた橋梁の耐震補強事業、奨励点検後の要補修箇所が増大に対応して、後年度から前倒しして補修を強化しているため、維持管理等に関わる費用が増えています。その分、後年度の修繕費を削っています。特定更新等工事完了後は、全体で年間約3,500億円と、現在の6割程度になる計画で、特に補修や更新に必要な修繕費が、現在よりも大幅に減少する計画です。これまで説明しました今後の予防保全に向けた取組の推進や災害への対応の強化、新たな設備投資、設備の更新等費用の増大などに対応するための事業費の確保が必要だと考えております。

最後に、これまでお話ししたことをまとめています。保全事業は、いまだ確立されたものではないとの認識の下、絶えず新しい知見による対策を実施し、将来にわたり、安全安心な高速道路として十分に機能を発揮させるためには、必要な財源を安定的に確保し続けることが欠かせないと考えております。

以上です。御清聴ありがとうございました。

【西日本高速道路】 西日本高速道路、社長の前川でございます。

NEXCO3社を代表いたしまして、説明させていただきます。3社の保全の担当部長を同席させていただいておりますので、御意見、御質問に対応したいと思っております。既に動画で資料の説明をさせていただいております。繰り返しになりますが、最後のページの資料のポイントをまとめて御説明をさせていただきます。

まず、維持管理の状況でございますが、民営化以降、逆走対策をはじめとして、交通安全対策や災害発生時の交通確保など、社会的な要求水準が高まっております。加えて、平成26年から開始されました、構造物の省令点検を踏まえた補修について、早期に補修が必要な箇所への対応は着実に進めておりますが、要補修箇所の全体数量が増加傾向にあり、これらを早期に補修するためには、これまで以上に費用が必要だと考えております。また、更新等の事業については平成27年度から制度化されまして、様々な創意工夫を凝らしながら、今、事業を進めているところでございます。

続きまして、今後の検討課題について、何点か御説明をいたします。まず、省令点検に合わせて、これまでも詳細調査を実施しております。その結果、新たに、劣化の要因が明らかになったものにつきましては、更新等事業への追加が必要だと考えております。また、一昨年から省令点検が2巡目に入りました。1巡目以上に構造物の経年劣化が進行していることが判明いたしました。劣化要因が明らかなものについては、現在、実施しております対処療法的な補修ではなくて、更新事業への切替えが必要であると考えております。更新事業等の実施後においても、構造物を良好な状態に保つためには定期的な附属物の更新など、適切な予防保全を継続させる必要がございます。これまでの知見の蓄積によりまして、過去の基準の技術的課題が明らかになってきたもの、また、これまで十分把握できていなかった損傷とか劣化のメカニズムが明らかになってきたものがありまして、長寿命化への取組を継続的に進めていくことが必要だと考えております。近年、激甚化する自然災害への対応、将来の高速道路の姿を目指した道路管理の高度化、社会ニーズの変化に対応する設備投資など、そういった新たな取組も必要でございます。

最後になりますが、保全事業につきましては、いまだ確立されたものではないとの認識の下、絶えず新しい知見による対策を実施し、将来にわたり、安全安心な高速道路として十分に機能を明記させるためには、必要な財源を安定的に確保し続ける枠組みが欠かせないと考えております。忌憚のない御意見を賜りますよう、本日はよろしく願いをいたします。

【朝倉部会長】 前川社長、どうもありがとうございました。

それでは、委員の皆様方から御質問、御意見をいただきたいと思っております。お手元の手挙げ

機能を使って御発言ください。いかがでしょうか。

小林先生、太田先生、大串先生の順にお願いします。小林先生、どうぞ。

【小林委員】 どうもありがとうございました。高速道路が置かれている環境はいろいろ多様であるということでしょうか。未補修変状がなかなか減らないというか、むしろ増加傾向にあるというのは、変状の多様性が原因になっている。優先順位を付けて補修をやられていると思いますが、なかなか補修方法を標準化できない変状というか、それがいろいろ蓄積してきているというのが背景になっているのかどうかをお聞きしたい。そういうことであればこそ、更新が必要というのは分かるのですが、更新に至った原因となる変状に関する知見の蓄積が必要になる。そういう御研究もやられていると思いますけれども、現場だけでなく、会社全体としてそういう知見を蓄積するシステムを作っていくことが重要ではないかと思います。それから2番目、これは関西に特殊な事情かも知れませんが、道路管理の移管の問題がありますよね。阪神高速の京都線は、阪高からNEXCOに関する、それから、近い将来は、地方道路公社の道路の移管という話も俎上につてくる。そうしたときに、移管に伴う更新、維持補修情報の継承というのか、そういうのがスムーズにいけるのかどうかお聞きしたい。国幹道路部会で地方道路公社が抱える問題について、あまり議論していないように思いますが、近畿圏では大きな問題になってくる。管理の移管に問題に対して懸念事項というのか、そういうのをお持ちでしたら御披露いただけるとありがたいと、そう思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。太田先生、お願いできますか。

【太田委員】 ありがとうございます。後ろから2枚目のところの、これまでの実績と今後の協定額のことについて見て思うのですが、特定更新によって維持費を抑えるとしても、1,000億なり2,000億ぐらいが不足しているというのが、この含意なのかと思います。もちろん新しい技術革新によって費用を抑えることができると思うのですが、今の感じの数字で、もし分かる範囲で教えていただければありがたいのですが、年間1,000億なり2,000億なり、そのぐらいのオーダーの不足なのか、それとも何百億というオーダーでの財源の不足なのか、その辺の現場の感覚を教えてくださいたいと思います。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。続けて、大串先生、お願いします。

【大串委員】 よろしくお願いします。私からの質問は2つになります。

非常に小林先生の問題意識と近いんですけども、これまでいろいろ保全事業を進めら

れる上で、知見を蓄えられたと思いますし、いろいろなデータを蓄積されてきたと思うんですけれども、まず、それがデジタル化されているのかということが1点、2点目は、こうした蓄積されたデータは所有として御社の所有になるのか、国との共同物になるのか、その辺はどうお考えなのか。例えば小林先生からおっしゃっていただいた、管理主体が変わるときに、それまでの蓄積された知見等々も一緒に引き継がれるようなことになるのかどうかということ、今、事業主体としてどうお考えなのか、お聞きしたいと思います。よろしくお願いたします。

【朝倉部会長】      ありがとうございます。

それでは、今、委員の先生方から幾つかいただいた御意見、御質問に関しまして、可能な範囲で補足の説明をお願いできますでしょうか。

【西日本高速道路】      御質問ありがとうございます。

まず、小林先生の最初の1点目の質問でございますが、未補修箇所が増加しているのは、変状の多様性とか、それからの知見の蓄積によっていろいろな解析が進んだ結果かという御質問でありますけれども、おっしゃるとおりだと思っております。いろいろな調査手法だとか非破壊調査とか試験とか、調査すればするほど、様々な変状が見つかっていくというのが、残念ながら実態かと思っております。

それから、関西固有の問題ではないかと御指摘いただきました。公社が管理している高速道路の移管の問題でございます。これまで、既に南阪奈道路でありますとか第二阪奈道路、それから、これから京都縦貫とか移管を受けることになっております。移管における段階で、施設の一応、健全度については、公社のほうから資料も頂いておりますので、現状では問題はないかと思っております。ただ、第二阪奈なんかはかなり年数もたっておりますので、今後、管理に当たって注意が必要ではないかと思っております。

それから、太田先生から、最後から2枚目、協定額がどのぐらい足りないのかということでございます。ざっくり申し上げますと、現在、このグラフで言うと、管理費が平成29年、30年ぐらいで緑の部分、オレンジの部分合わせて6,000億円ぐらいの規模になっております。それが将来の状況でいきますと、令和12年度以降ぐらい、大体3,500億円ぐらいの規模になっておりまして、6割の水準に落ちております。できましたら、現在の6,000億円の水準ぐらいがあればと思いますので、単純に言いますと、6,000から3,500を引いて2,500億円ぐらいあれば、十分対応できるかと思っております。

それから、大串先生から御指摘のありました、いろいろな知見についてはちゃんとデジタ

ル化されているのかということでございます。NEXCO3社とも、ほぼ同様だと思いますが、ようやく地理空間情報システムなんかを使ったプラットフォームができて、点検のデータ、補修の履歴なんかもそういったプラットフォームに入れることができるようになってまいりました。ただ、過去の古い資料、紙ベースの資料を新しいプラットフォームに入れるのは、これは至難の業でございまして、様式も違いますので、これからデータをデジタルで蓄えていくという状況になるのではないかと考えております。

これまでのデータも分析はしておりますが、今後、さらにデジタル化をして見える化をして、分析がよりやりやすくなってくると考えております。それから、そういったデータについては、国が持っているのか、会社で持っているのかということですが、国と会社の間に高速道路保有機構というのがございます。ただ、機構のほうはいろいろな財産は管理していただいていますけれども、実際の道路の実物の管理は、会社がほぼ100%やっておりますので、今後ともデータについては、会社のほうでしっかり保有をして、分析をして、管理の高度化、効率化に活用していきたいと考えております。

以上です。

**【大串委員】** ありがとうございます。これから更新等々を進められていくわけで、どんどんデータ量が増えていくと、管理の視点はどうすべきかということも含めて、今後、俎上に上がってくると思います。そうなってくると、蓄えられたデータが誰のものなのかということは、しっかり一度議論しておかないと、メンテの継続性、更新の可否等々を含めて、なかなか難しい判断になるかとは思っていますので、よろしく願いいたします。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。太田先生、何か追加の御質問等ございますでしょうか。

**【太田委員】** 今、2,500億円の不足ということですが、それは大体、総料金収入の10%を超えてくるということになりますね。料金割引の財源の話にしる、メンテのコストのカバーをすることにしる、現代世代に対してもある程度の負担をお願いする方向で考えるか、コロナ対策等の割引については国費を投入するべきだと考えるべきか、真剣な議論が必要だと思いました。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。ほかに先生方から御質問や御意見ございますでしょうか。

**【根本委員】** 根本ですけれども、よろしいですか。

【朝倉部会長】 どうぞ、根本先生。

【根本委員】 予防保全について、コメントをさせてください。

今回のプレゼンテーションで1つ、私が勉強になったことがあります。それは更新直後の新しい構造物に関しては、予防保全効果が大きくて、補修費が非常に役に立つ。ところが、20年ぐらいほったらかしになったような構造物は、逆に補修しても、結果的に無駄になっちゃって、そういう効果が低い。むしろ更新したほうがいい場合もある。

そういうことであるとすれば、予防保全を積極的にやっていくための仕組みを工夫できないか。年度の初めに補修費に関し特別枠みたいなものを作っておいて、そして新しい施設に充当する。そして、残ったお金を緊急性の高い補修に回すみたいな、そういうことをしないと、また、新しい施設がほったらかしになっちゃって、予防保全ができないということになっちゃいます。これは仕組みをぜひつくっていただきたいと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほかに御意見ございますでしょうか。

私から2点ほど、これは主にコメントなんですけど、申し上げたいと思います。

1つは、資料の中にもありました、中国道の全面通行止めによる更新事業です。このことについては、去年の6月に試行をされ、今後、本格化していくということを聞いております。試行のときには、たまたまコロナの出控えの時期と重なりましたので、通行止めによる重大な交通への影響というのは幸いなことに発生せずに済んだんですけども、今後、交通需要がまた戻ってきた段階で、このような全面通行止めによる更新事業を行うと結構大きな影響が出てくる可能性があるので、そのことについては慎重に分析していただいて、とくに有効な需要抑制策については、引き続き今後も御検討をお願いしたいということです。

それから、もう一つは、省令点検による橋梁の異常の検出ということで、レベル3の件数が1巡目よりも2巡目のほうが大きな数が出ていたということでございます。これについては、一連の橋梁、連続の高架橋梁のように、どこか1か所で異常があれば、その隣の区間とか、さらにその隣の区間とか、当然連担して出てくるものがあるかと思います。1つ発見されれば、その周辺にはあるということで、維持管理、更新等を進めていただく必要があります。そういった意味では、特定更新で終わりではなくて、予防保全をぜひとも進めていく必要があるのではないかと思います。ありがとうございます。

それでは、もし可能であれば、前川社長のほうから根本先生の御質問に対してコメントをお願いします。その前に家田先生が何か御発言がありますか。どうぞ。

【家田委員】 すいません、維持管理の話が出たので、ちょっと一言足させていただいて、それで前川さんにお話しただこうと思うんだけど、いろいろな道路も、橋なり、トンネルなり、いろいろな中でも、やっぱり圧倒的にNEXCOが管理しているものはよくやっていますよ。本当。残念ながら、天井板が落ちたなんというのはあるけども、だけれども、総合的に見て一番きちんとやっているし、世界の中でも有数のきちんとやっている集団だと思うんですね。

そういうところだからこそぜひお願いしたいのは、日本の戦後、一生懸命作ってきた道路インフラがつらい時期に入ってきて、それを前川さんたちが頑張っているだけだけでも、ともすると、道路インフラというのが50年だ、60年を迎えると、どれもこれも大体おかしくなってきた、壊れるのはしょうがねえなど。そこをいろいろ分析しながら、予防保全なり更新なりやっぺいこうかなと、こういう感じで受け取られがちなんですけど、ぜひNEXCOが日本の、しかも世界の道路インフラの先取的な先鋭部隊であるということを考えると、そんなに早くおかしくなるはずはないと、おかしくなるということほどここに理由があると。その理由はひょっとすると材料かもしれないし、ひょっとすると施工かもしれないし、ひょっとすると外部環境かもしれないし、過積載とかを含めてね。あるいは、ひょっとすると、その後のメンテナンスでちょっとしくじったかもしれない。そのところを、ぜひひっぱりと分析してほしいんですよ。

それによって、前川さんたちが一番トップを走ることによって、国道であり、あるいは市町村道であり、そういうところがついてくることになるので、もちろん成り行きでメンテナンスをやっているなんて言うつもりは毛頭ないんだけど、決定的な分析、原因の究明というのをぜひ施行していただきたいと、これはお願いでございます。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。それでは、前川社長のほうから補足の説明をお願いしますでしょうか。

【西日本高速道路】 ありがとうございます。根本先生の御指摘のように、補修費も限られておりますので、我々もその都度、社会的な要請を踏まえまして、お金の優先順位を考えながらやっておりますので、その際、根本先生がおっしゃったような更新直後の点検なんかもきちっと見て、早め早めに手を打ちながら、補修もやっていくという優先順位については、よく内部でも検討してやっていきたいと思っております。

また、朝倉部会長から御指摘のありましたのは、それぞれそのとおりでございまして、

我々、中国道の全面通行止めは、もっと渋滞が出ると思っていました。コロナの影響でほとんど問題にならなかったんですけども、今後は渋滞が出るということを前提にして、事前の広報とかいろいろなものを、業界への働きかけなんかも含めてやっていきたいと思っています。

それから、最後に家田先生、ありがとうございます。エールを送っていただきまして、ありがとうございます。私も直轄の経験も長いんですけども、直轄に比べれば、NEXCOは格段に技術水準も、管理の考え方も高度な集団だと思っています。50年経ったぐらいで壊れるような作り方はしていないと思っていますが、資料でも何回か繰り返して言っておりますのは、例えば、RC床板の昔の基準というのが、床板厚にしろ、鉄筋のかぶりにしろ、管理の経験を踏まえたものではなかったと。非常に合理的な設計でやられたものがありまして、そういった病気を内々に抱えているものがありますので、そういったものは更新するしかないと思っていますけれども、そういう病気が顕在化していないもの、施工もきちんとしているものについては、物によっては50年以上、適切な管理をすれば、もつものもあると思っています。

その辺の分析は、これからもしっかりと知見を積み重ねて、NEXCOのみならず、全ての道路管理者にも活用できるように提供をしていきたいと思っています。ありがとうございました。

【朝倉部会長】 どうもありがとうございました。委員の先生方からほかに御質問等ございますでしょうか。

それでは、以上で西日本高速道路株式会社、及び他の高速道路会社も含めてのヒアリングは終了ということでさせていただきますが、私から1点だけお願いがあるんですけども、それは重大なインシデントが起こったときの道路交通のモニタリングと交通情報の提供ということでございます。

特に、道路交通のモニタリングにおきましては、資料の中にもありましたように、トラカンであったり、CCTVであったり、あと、それに加えてプローブ等も活用できます。そういったものを活用して、交通流の異常検出と情報提供の方法については、さらにこれからも検討を進めていただきたいと思います。とりわけ通行止めという重大インシデントが出た場合のガイダンス方法、迂回であったり待機であったり、そういったことについても併せて御検討いただくことが大変大事なんじゃないかと感じました。

以上です。ありがとうございました。

それでは、以上で高速道路会社へのヒアリングは終了ということにさせていただきます。  
ヒアリング以上ということになります。

それでは、最後、続きまして、事務局からの説明動画について、質疑応答を行いたいと思  
いますが、説明の概要につきまして、簡単に高速道路課長から説明を頂戴します。

#### 【高速道路課 動画説明】

高速道路課長の長谷川でございます。

1月20日の国幹部会で、近畿圏の料金の見直しの評価ということで、資料の御説明をし  
たいと思います。よろしくお願ひします。

それでは、資料5を御説明します。近畿圏料金見直しの評価についてです。

初めに、料金水準の見直しです。近畿圏内の料金水準は、整備の経緯等により、路線ご  
とに決定した料金体系をつなぎ合わせたものとなっていました。それを高速自動車国道の大  
都市近郊区間の料金水準を基本として、整理統一を行いました。ただし、急激な料金変化に  
対する影響を考慮して、第二神明等では激変緩和措置を講じております。

次に、近畿圏内の料金水準の整理・統一の経緯でございます。これを見ていただくと、大  
半の路線については、平成29年6月に今回、評価を行います対距離料金制に移行しており  
ます。一方、それ以降の堺泉北道路ですとか、旧阪神高速京都線等については、移管等に合  
わせて順次、移行をしているということでございます。

次に、近畿圏内の料金水準の整理・統一で、こちらの図では、各路線の料金水準を表した  
ものです。左の図のように、平成29年6月の料金見直し前は路線ごとに料金水準が異なっ  
ておりました。これを整理・統一し、現在は右の図のとおりとなっております。

次でございます。阪神高速においては、平成29年6月から対距離制を導入しましたけれ  
ども、要求水準を高速自動車国道の大都市近郊区間のキロ、29.52円に合わせておりま  
す。その際、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、激変緩和措置として上限  
料金を設定しているところでございます。

次に、阪高における利用距離に対するキロ当たりの料金単価でございますが、このページ  
の図のように、上限料金の設定によりまして、長距離利用の料金単価が割安となってい  
るという課題がございます。最大で約3倍の差が生じているところでございます。

次に、阪高の利用の変化ですが、阪神高速における料金見直しの結果、左の棒グラフのと  
おり、利用台数は全体として微増となっております。利用距離帯ごとの分析では、右のグラ  
フのとおり、短距離利用が8から16%程度増加した一方で、長距離利用については6から

11%程度減少しております。

次に、近畿道・阪和道についてです。まず、近畿道・阪和道の料金の見直しですが、それぞれ510円の均一料金だった近畿道・阪和道について、対距離制に移行する際に、当面の激変緩和措置として、近畿道・阪和道それぞれについて、上限料金760円及び下限料金270円を設定いたしまして、近畿道・阪和道を連続して利用する場合には、上限料金1,040円を設定しているところでございます。

次に、料金見直しの評価でございますが、対距離制移行の結果、ここにあります、AとBの緑のグラフのとおり、ここの断面において、料金水準変更後も交通量はおおむね変化がなかったということでございます。詳細を見ますと、下のCとDの赤のグラフのとおり、料金水準が引き下げられた門真ジャンクションから美原北に向かう交通量は増加傾向にある一方で、料金水準が引き上げられた吹田インタージャンクションから松原ジャンクションに向かう交通量はほぼ横ばいとなっております。

続きまして、西名阪の料金見直しについてです。西名阪については、区間ごとの均一料金制を廃止いたしまして、両区間を一体とした対距離制に移行しております。東側区間、西側区間の区間内利用で見ますと、料金水準は引下げとなっております。また、西名阪道全体においても、当面の激変緩和措置として、旧料金を上限として設定しているところでございます。

西名阪の料金見直しの評価ですが、対距離制移行の結果、A、Bの緑のグラフのとおり、料金水準が引き下げられたにもかかわらず、交通量は減少傾向となっております。こちらについては、減少の要因が把握できておらず、引き続き、分析を進めてまいりたいと考えております。詳細を見ますと、松原ジャンクションから西名阪に流入する交通のうち、香芝以西までの近距離利用は減少し、法隆寺以东までの長距離利用は増加傾向となっているところでございます。

次に、第二京阪の料金見直しについてです。見直し前については、京都寄りの1区間のみ対距離制で、大阪寄りの2区間は均一料金制を採用しておりました。これを見直し、激変緩和措置として、全区間を一体とした対距離制に移行しております。なお、旧料金を上限とした上で、ターミナルチャージを250円として設定しているところでございます。

第二京阪の料金の見直しの評価でございますが、対距離制への移行によりまして、一部のODにおいて、料金水準が引き下げられた結果、A、Bの緑のグラフのとおり、交通量は増加傾向となっております。

次に京滋バイパスの料金見直しでございます。もともと対距離制となっていた京滋バイパスについては、料金水準を大都市近郊にそろえまして、激変緩和措置として、旧料金を上限として設定をいたしております。

京滋バイパスの料金見直しの評価でございますが、京滋バイパスにおいて、料金水準はほぼ変化がありませんけれども、A、Bの緑のグラフのとおり、この断面において、新名神、高槻ジャンクション神戸ジャンクションの開通の影響によって、交通量が増加となっております。Dの赤のグラフを御覧いただきまして、京滋バイパスの内外交通、宇治東から石山間の利用については、交通量が横ばい傾向となっていることから、新名神の影響であるということが裏づけられております。

次のページにまいりまして、第二神明の料金の見直しでございます。見直し前は、東西の2区間に分かれた均一料金制でしたけれども、これを廃止いたしまして、両区間を一体とした対距離制に移行しております。この際、激変緩和措置として、料金水準は大都市近郊区間ではなく、普通区間のキロ当たり24.6円として、上限料金及び下限料金を設定しております。

見直しの評価でございますが、一部区間の料金水準が引き上げられた結果、A、Bの緑のグラフのとおり、交通量が減少傾向となっております。一方で、料金水準の引上げにもかかわらず、第二神明を通過する交通量はほぼ横ばいとなっており、阪神高速との連続利用交通においても、おおむね変動なしとなっております。引き続き、一般道路の交通状況も含め、分析を進めてまいりたいと考えております。

次に、堺泉北道路につきまして、大阪府道路公社からNEXCO西日本への移管に伴って、対距離制に移行しております。その際、激変緩和措置として、地域内利用の場合は旧料金を上限として設定し、通過利用する場合は上限料金150円を設定しているところでございます。

堺泉北道路の料金見直しの評価でございますが、見直しの結果、Bの赤のグラフのとおり、通過交通について、料金が上がったにもかかわらず、交通量は増加傾向となっております。その要因として、阪和道の対距離制への移行によって、関空方面発着の交通が阪和道利用から、堺泉北道路利用へ転換している可能性が考えられると思っております。

次に、南阪奈道路の料金見直しでございます。見直し前は、西側区間は均一料金制、東側区間は区間料金制でした。大阪府道路公社からNEXCO西日本への移管に伴って、これを見直し、両区間を一体とした対距離制に移行しております。また、激変緩和措置として、旧

料金を上限として設定しております。

見直しの評価でございますが、見直し後も料金はほぼ据え置かれておりますけれども、Aの緑のグラフのとおり、交通量はやや増加傾向となっているところでございます。

次に、第二阪奈道路の料金の見直しでございます。大阪府道路公社及び奈良県道路公社からNEXCO西日本への移管に伴いまして、区間料金制を廃止して対距離制に移行しました。激変緩和措置として旧料金を上限として設定しております。

その見直しの評価でございますが、料金水準変更後も、A、Bの緑のグラフのとおり、交通量はおおむね変動はありません。

続きまして、旧阪神高速京都線の料金の見直しについてでございます。第二京阪につながる鴨川東までの区間については、阪神高速道路株式会社からNEXCO西日本への移管に伴い、対距離制に移行し、激変緩和措置として旧料金を上限として設定しております。山科につながるトンネル区間については、京都市への移管に伴って無料開放をしました。

見直しの評価でございますが、料金水準が一部の区間で引き下げられた結果、交通量は増加傾向となっております。なお、無料化した区間については、交通量が日2万台程度にまで増加しております。

次に、近畿圏内の車種区分の整理・統一についてです。平成29年6月の見直し前は路線によって、2車種、3車種、4車種、5車種と車種区分がばらばらだったものをシームレスの料金ということで、5車種区分に統一いたしました。なお、阪神高速については激変緩和措置として、来年度末まで中型車1.07、特大車2.14とする措置を実施しております。

次のページにまいりまして、こちらは近畿圏内の車種区分の整理・統一の評価でございます。阪神高速の車種構成比について、料金見直し前後で料金水準がおおむね等しくなる6から18キロの距離帯における変化を見てみますと、旧普通車、大型車の割合は、おおむね変化がないということが分かります。

次に、シームレスな料金体系についてです。平成29年6月の料金見直しでは、大阪及び神戸都心部発着に関して、交通分散の観点から経路によらず、起終点間の最短距離を基本的に料金を決定する仕組みにしてあります。右下の図にありますように、例えば第二京阪で大阪都心部に行く場合、阪神高速の守口線経由と東大阪線経由、松原線経由があり、それぞれの利用距離が異なりますが、経路に関係なく、いずれの経路の利用料金も最短距離である東大阪線経由の料金となります。

次に、起終点を基本とした継ぎ目のない料金の評価ということでございまして、料金見直

し後、第二京阪から大阪都心部に向かう交通においては、守口線経由の分担率が増加しております。下のグラフを見ますと、東大阪線より守口線の所要時間が短くなる混雑時間帯で、守口線経由の分担率が上昇していることが確認できます。

次のページにまいりまして、一方で、第二神明から神戸都心部に向かう交通においては、右上のグラフのように、分担率はほぼ横ばいとなっております。

次のページにまいりまして、これは阪神高速の上限料金により、都市内の通過が割安になっているという事例でございます。こういった課題もあるということで、この図はその一例でございますけれども、泉佐野南と長田、東大阪南方面の往来についての経路と料金を比較したものでございます。右下の表に示されているとおり、大阪港線経由で大阪都心部の環状線を通る経路のほうが安くなっているという状況でございます。

また、もう一つの事例として、こちらのほうでございますが、京橋と大阪空港の往来についても、大阪都心部を通るほうが安くなってしまっております。このように、阪神高速の料金について、当面の激変緩和措置として上限料金が設定されておりますけれども、上限料金によって、都心部を通るほうが割安となるケースが存在してございまして、これが課題になっていると認識をしているところでございます。

これまで料金見直しの結果について御説明をしてきましたが、近畿圏の高速道路に関する現状に目を向けますと、新名神や阪神高速大和川線の開通など、ネットワーク形成が進捗する一方で、依然として交通集中による渋滞が発生しております。

こちらは阪神高速の渋滞状況でございます。ランキングトップの阿波座合流をはじめ、大阪、神戸の都心部を中心に、依然として慢性的な渋滞が発生している状況です。都心部に用事のない車両に都心を通りませない仕組みの強化が必要だと考えられます。また、このグラフですが、首都高と同様に、阪神高速においても昼夜の利用状況に偏りがあります。余裕のある夜の時間帯を活用した需要の平準化を図る必要があると認識をしております。

ただし、平準化だけで全ての渋滞が解消できるものではありません。近畿圏の道路ネットワーク整備状況については、平成29年6月の見直し以降、新名神や阪神高速大和川線など、青色の路線が開通してきておりますが、新名神の残る区間や淀川左岸線、大阪湾岸道路西伸部など、赤色の路線を中心に、引き続きネットワーク整備の進捗を図る必要があると考えております。

説明は以上でございます。

【高速道路課長】 高速道路課長の長谷川でございます。

それでは、事前にビデオをお送りしていただいておりますが、簡単におさらいをしたいと思っております。近畿圏の料金については、平成29年6月以降、大半の路線において、順次、対距離料金制へ移行してきたところでございます。その結果について、交通状況の変化を中心に評価をさせていただいております。ただし、分析については、まだ十分でないところもありますので、引き続き進めていきたいと考えております。

今回の資料の中で一番のポイントは、資料のページで言いますと、33ページとか34ページなんですけれども、阪神高速の上限料金などによりまして、完全な対距離制となっていない場合、都心を通る経路のほうが安くなるというケースが存在するというところでございます。近畿圏の高速道路に関する現状に目を向けますと、新名神や阪神高速大和川線の開通など、ネット形成が進捗する一方で、依然として、交通集中による渋滞が発生することがございまして、都心に用事のない車両を都心通過させない仕組みの強化が必要だと考えられますし、時間帯に応じた需要の平準化を図る必要もあると認識しております。料金施策とネットワーク整備を組み合わせ、交通課題は対処することが重要だと考えているということでございます。

以上、簡単でございますが、おさらいとして御説明を申し上げます。御審議のほどよろしく願い申し上げます。

【朝倉部会長】      ありがとうございます。

それでは、質疑応答に移りたいと思っております。委員の先生方から御意見、御質問をお願いします。とりわけ近畿圏のということでございますので、山下先生、小林先生から、もし何か御質問、御意見等があれば頂戴したいと思います。先ほど小林先生がおっしゃっていた異なった道路管理者がいろいろ複雑に絡まっているというのは、近畿圏の特徴でもあるので、そのときのマネジメント等についても、また補足で御説明いただくのもありがたいと思っておりますが、どうぞ、太田先生、小林先生の順にお願いします。

【太田委員】      ありがとうございます。まだ路線が建設中であるということですので、料金を変える前と後で渋滞状況がどう変わったかとか、適切なアプローチになっているかどうかというのは、上限料金を見直した後に、また再度しっかりレビューしていただきたいと思っております。

もう1点は、大阪の場合の料金見直しに関しては、新たな投資余力を生み出すというのが1つの目的でもあったと思っております。そういう意味では、料金改定した結果として増収効果がしっかりあって、整備をしっかり進められる水準にまで料金水準が上がってきたの

かどうかということについては、今、たまたまコロナの状況で、状況が正確には見れませんが、長期的には、その点についてしっかりと確認していただきたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。それでは、小林先生、次いで山下先生、石田先生の順にお願いします。小林先生、どうぞ。

【小林委員】 今、太田先生も言われたのですが、近畿圏ではまだネットワークが完成していない。近畿圏の料金というテーマで本日議論されていることは、大阪近郊地域の料金の見直しの議論で、近畿圏全体としての、料金の議論はまだできていない。これは継続的に議論を続けていただきたいと思います。とりわけ新名神とか、それから、京都縦貫の移管の問題、そういうネットワークの大きな変化が近々に発生してきますので、またそれをにらんだ検討が必要になってきます。さらに、ミッシングリンクの整備財源をどうするのかという大きな問題を抱えています。

例えば、山陰自動車道、あるいは道路公社が解消することによって、次の新しい建設の主体が、どのように変わってくるのか、そういう問題もこれから検討していかないといけない。あるいは、場合によっては制度設計が必要となってくるような場面もあるということをシェアしていただければ非常にありがたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。山下先生、お願いします。

【山下委員】 これから分析を深められるということですから、よろしくお願ひしたいのですが、本当の感想みたいなことですが、1つは料金の見直し、特に同一料金制の採用が、常時利用者からすると、できるだけ時間が短くなるようなところを選んで、そちらのほうへシフトしていることが出てきているということ。

2つ目は、問題点の御指摘にもありましたけれども、阪神高速の上限料金がどう影響しているか、特に大阪中心部への流入を招いているのではないかとこのところはちょっと気になるので、本当にそういう近畿道ではなくて、湾岸線から環状線のルートを利用するような状況になっているのかどうか、もう少し検討を深めていただきたいということ。

それから、3つ目は小林先生から御指摘もありましたけど、料金が交通量に影響を及ぼしていないという状況がかなりあると思います。すなわち、要するに、ほかのルートがないから使わざるを得ないと、そのため交通量に変化していないという状況があるのではないかと。それが、ひいては渋滞等の原因にもなっているのではないかとこのところで、これは料金の

問題というよりは、むしろどう整備していくか、どうネットワークを作っていくかという話にはなっていくんだろうという気はします。

それと、渋滞に関して言えば、一番問題なのは、大阪中心部に、どう入っていくか、どう出ていくかと、そここのところがネックになっているのではないか。それ以外のところもありますけれども、中国道は、あれは多分に道路構造がよくないところもあるし、あるいは、神戸線の摩耶付近というのは、あれは結局、ほかに逃げようがないから湾岸線の整備等ということ期待していかざるを得ないところもあるし、そういう話がありますけど、やっぱり一番大きなのは、どう大阪に入れていくべきものを入れていくか、出していくべきものを出していくか、入れなくて済むものを入れないようにするかと、大阪中心部をめぐる車の流れをどうコントロールするか、あるいは、場合によっては、どうルートを整備するかということで、それが、大和川線のような新しいルートの整備によってどう変わるかということを見ていくしかないのかなという気もしました。

料金でできるところとできないところを切り分ける必要があるのかなという印象を持ちました。感想です。以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。石田先生、お願いします。

**【石田委員】** 近畿圏料金の料金の見直しと、それが需要にどういう影響を与えたかという基礎的な分析をしていただきまして、勉強になりました。ありがとうございます。

でも、考えますと、近畿圏の今回の改定というのは、先ほどから出てはいますが、管理替えの問題とかネットワークをさらにちゃんとやろうとか、あるいは一部実現しているものもあったりとか、あるいは、投資余力をどう稼ぎ出すかみたいな、もう少し大きなフレームで捉えたほうがいいんじゃないかという気がしてまして、そういう意味で、領域が狭過ぎるような気がしますので、ネットワークについては、今後、順次開通していくでしょうから、そういう観点の分析を引き続きお願いしたいということと、需要に現れるだけじゃなくて、これからいいサービスをするためには負担をお願いする、そのことに対しての直接の反応というのは、ぜひきちんと分析する、把握することが必要だと思うんですね。

そういう観点からすると、例えば、苦情がどうなったとか、どれだけお叱りいただいたとか、大したことにはなっていないと思うんですけども、そういった方面の分析、データ収集というのも大事だと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。ほかに先生方から何かございますでしょうか。

私から1点だけなんですけども、この資料は近畿道料金の見直しの評価ということになっているんですけども、評価ということのうち、交通流への影響を見るときに、交通量だけを影響を見るときに指標として分析するのは不十分だろうと思います。少なくともネットワーク上の旅行時間なり、場合によっては渋滞量なり、そういったものでもって評価する必要があると思います。そもそも高速道路の分析だけではなくて、一般道にどういう影響があったかということを見ていく必要があるのではないかと思います。

それから、評価というからには、交通量にどういう影響があったかだけではなくて、これは他の先生方からの御指摘とも相通じるものがありますが、そもそも料金を見直すことの狙いが一体何であったのかということと併せて、その狙いが達成されたのかどうかという視点で評価していただかないと評価にはならないのではないかと思います。思う次第です。

ありがとうございました。それでは、可能な範囲で高速道路課のほうから補足の説明をお願いできますでしょうか。

**【高速道路課長】** 御意見ありがとうございます。

まず、太田先生からいただいた、上限見直しした後にしっかりレビューしていただきたいというのは、これからも、ほかの先生からもいただきましたけど、まだネットワークができていないところもありますし、そういうのはしっかりやっていきたいと思います。

それから、新たな投資余力を生み出すという話でしたが、そこについては、今後、どうなっていくのかというのを検討していくことになりますので、今の段階では、そこまでは整備がなされていないということになっております。

それから、順不同ですけども、山下先生のほうから、阪高の上限がどう影響しているのかと、もう少し検討をそこについて深めていきたいと思ったり、あとは、大阪中心部に入っていく車をどうコントロールするのかということとございます。交通というのは必ず入っていくわけで、料金でできる場所とそうでない場所は当然出てくると思います。あとは、これは私の個人的な意見としては、阪神圏というか、特に大阪の阪高のネットワークについて言うと、ジャンクションがフルになっていないところが結構ありますので、そういったところも併せてやっていかないと、十分な転換というのはなかなかいかないのかなとは思っているところでございます。

それから、小林先生のほうからネットワークが完成していない。それは引き続き、継続的に見ていきたいと思ったり、ミッシングの財源ということもありますが、それは先ほどの太田先生と同じで、今回の見直しを、石田先生からもいただいていますけれども、もう少し

大きなフレームで捉えていくことも考えていきたいと思っております。

それから、朝倉先生のほうから、今回、交通量だけで、旅行時間とか渋滞量とかそういうものも考えてやっていきたいと思います。あと、料金の導入した当初の狙いがどう達成されたのかというの、そういった視点でも引き続き、評価をしていきたいと思います。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。御質問、御意見いただいた先生方、よろしかったでしょうか。

それでは、ほかの先生方から何か御質問や御意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。家田先生、どうぞ。

【家田委員】 すいません。関西の件じゃないんだけど、より幅広い話なんですけど、先ほど、神奈川県から、とにかくネットワークと言いますか、道路容量というか、道路をももう少し整理していかないと日本はちょっとつらいよねと。それには財源問題というのを、単に償還期間を先送りして捻出するだけじゃなくて、かつての言え、特定財源みたいなことも考え直したほうがいいんじゃないかという御発言がございましたよね。

それ自身がすばらしいことかどうかは別なんだけど、少なくとも東日本大震災を踏まえた、この10年間の経験とか、あるいは、インフラメンテナンスというのは、さっきの前川さんの話じゃないけども、本腰に入ってきたこの5年間、7年間とか、それから国土強靱化というのが軌道に乗りつつある、そしてまた、それと関連して、この数年間で河川整備というか防災、これが倍ぐらいの予算を使うようになっているとか、かつて道路財源が一般財源化され、あるいは道路公団が民営化されたときの15年前ぐらいの状況というのは、道路って大体もうできたし、あとは何となくやっていたらいいよねみたいな感じ。あるいは、これ以上造るといのはばかなんじゃないかみたいな感じのマスコミの捉え方みたいな時代とは随分変わってきたと思うんですよね。

ということは、個々の都市圏ごとの料金やなんかのことはもちろん考えなきゃいけないんだけど、抜本問題みたいなことを、これは非公式でいいんですけど、いろいろと勉強するというか意見交換する機会というのは大事なタイミングに入ってきたと思うんです。

そのように考えると、ありがたいことにETCを専用化するというのも思ったより早く決断してくれましたし、それからまだはっきりしていないんでしょうけども、メンテナンスに絶対銭がかかりますから、永久有料というか、メンテナンス有料というか、マネジメント有料みたいなものも、恐らく今日のメンバーは大体前向きに捉えていることだし、恐らく道

路局も前向きに捉えているんだと思うんですけども、どうですか、そういうことも考え始める時期かなと思っているんですけども、という意見でございます。そんなものをつくってくれたらいいなど、そういうことです。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

今の家田先生の御意見に関連して、道路を造るための費用、コストについても、当初は料金で償還できるような、例えば1キロメートル当たり200億円ぐらいだったら、まだリーズナブルな課金をすれば償還できるんですけども、1キロメートル当たり1,000億円とかいうオーダーになってくると、とても普通の課金だけでは何ともならない。そのような建設費のところも結構増えてきているので、そういったことも見据えつつ、そもそもネットワークをどれぐらい整備するかということを考えていかないといけないんじゃないかと感じる次第です。これも感想なんですけど、ありがとうございます。

ほかに先生方から何か御発言ございますでしょうか。ありがとうございます。

それでは、今日の議事につきましては、以上ということにさせていただいてよろしいですか。事務局のほうはよろしいでしょうか。

【総務課長】 はい。

【朝倉部会長】 それでは、議事進行を事務局のほうにお戻しいたします。

【総務課長】 部会長、ありがとうございます。

また、委員の皆様におかれましては、長時間にわたる御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、御同意をいただいた上で公開したいと思います。

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、本日の会議は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 —