

令和5年11月10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第60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、御参集いただきまして、誠にありがとうございます。

進行を務めさせていただきます、国土交通省道路局総務課長の永山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、ウェブ会議も併用しながらの開催となっておりますので、御発言の際は手挙げ機能を御活用いただくなど、円滑な進行に御協力のほど、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くようお願い申し上げます。なお、会場で御出席の方におかれましては、御発言の際は、お手元のマイクのトークボタンを押し、ランプが赤く点灯してから御発言をお願いします。御発言終了後は、再度トークボタンを押し、ランプの消灯をお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の丹羽より御挨拶申し上げます。

【道路局長】 おはようございます。道路局長、丹羽でございます。

本日は委員の先生方には、お忙しいところ、委員会に御出席いただきましてありがとうございますございました。

まず、前回の部会で御議論いただきました、『高規格道路ネットワークの在り方 中間とりまとめ』を10月31日に公表をさせていただきました。いろいろなこれからの道路政策の方向性、新しいものをたくさん御提案いただきまして誠にありがとうございました。

また、同じ日に道路局としてまとめた『WISENET2050・政策集』も公表させていただいたところございまして、これからの政策の具体化につきまして、局内でしっかり考えて、どんどん実現できるものは進めていきたいと思っております。

本日の部会でございますけれども、前回に引き続いて、高速道路料金の関係団体からのヒアリングということで、近畿圏の料金体系につきまして、関係自治体、また、阪神高速道路会社から御意見を賜りたいと思っております。

また、合わせて令和3年の8月に答申をいただいた『速やかに実現すべき料金制度の在

り方』を踏まえて、見直しを進めてまいりました、料金の割引制度の検討状況についても、合わせて御報告をさせていただきたいと思っております。

限られた時間ではございますけれども、委員の皆様方から忌憚のない御意見を賜ればと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

【総務課長】 道路局長は、他の公務の関係で、大変恐縮でございますが途中での退席とさせていただきます。

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お願いたします。なお、本日は、井伊委員、大串委員、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11名となり、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。

本日の資料は、配布または別途、お送りさせていただいておりますが、議事次第、資料1として、「委員名簿」、資料2として、「近畿圏関係自治体提出資料」、資料3として、「阪神高速道路株式会社提出資料」、資料4として、「高速道路の料金割引の検討状況について」、参考資料として、「ヒアリング概要」でございます。不足がございましたら、事務局までお問合せをお願いします。

それでは、以後の議事の進行を朝倉部会長にお願いしたいと思います。朝倉部会長、よろしくお願いたします。

【朝倉部会長】 分かりました。皆さん、おはようございます。これより、議事を進めさせていただきます。

本日は議事次第のとおりでありますけれども、議事1の関係団体へのヒアリングとして、高速道路料金に関する関係団体の御意見をいただくために近畿圏の関係自治体及び、阪神高速道路株式会社に御出席いただいております。今日は朝早くからの会議ということで、本当にありがとうございます。どうぞよろしくお願申し上げます。

本日の進め方ではありますが、議事1の関係団体のヒアリングにつきまして、近畿圏関係自治体、続いて阪神高速道路の順にヒアリングさせていただきまして、続いて、議事2に

ついて、事務局より説明の後、質疑応答ということにさせていただきます。

それから、ヒアリングに関しましては、各関係団体から事前に説明用の動画をいただいております。委員の先生方におかれましては、事前に視聴していただいておりますので、質疑応答からとさせていただきます。

重ねてになりますが、関係団体におかれましては、事前に説明動画をつくっていただいて、本当にありがとうございました。感謝申し上げます。

それでは、まず、近畿圏関係自治体の説明について、質疑応答から入りたいと思います。御意見、御質問等ありましたらお願いいたします。まず、久末委員、それから谷川委員、小林委員の順にお願いします。

【久末委員】 事前の動画で大変勉強させていただきました。ありがとうございます。委員の久末でございます。

どちらのヒアリング資料からも、ミッシングリンクの解決というのが喫緊の課題だというのがよく理解できたのですが、それを踏まえた上で、大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市、堺市様に1点お伺いしたいのですが、資料2の5ページにありますミッシングリンクの解決によって、ネットワークの機能強化が図られるというお話で、丸の2つ目で出てくるのですが、災害時のリダンダンシー確保のところ、今はあまりクローズアップされていないのですが、近年の自然災害の激甚化を踏まえて、冠水対策というようなところを、ある程度何かお考えなのか、何か取り組まれていることがございましたらお伺いできると幸いです。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。一通り御意見を伺ってから、御回答いただくということにいたしましょうか。では、続いて、谷川委員お願いします。

【谷川委員】 谷川です。よろしく申し上げます。

質問が、自治体の方ということですが、阪神高速の方も含めて共通の質問をさせていただきたいと考えています。渋滞対策をする上で、柔軟な料金制度を導入するというのは、私は必要じゃないかなと思っています。

今回の提案の中に、深夜割引の創設のほかにも、資料2の11ページのところにあるように、都心流入割引の拡充とか、あるいは都心迂回割引の創設等々、柔軟な料金制度を導入してほしいというものが盛り込まれています。

行動変容をドライバーに促す上で重要なのは、ドライバーがどこまで料金制度を知っているかということだと思います。現状で、料金制度の認知度について、高いとか低いとか、

料金を変えればすぐ行動を変えてくれるとか、そういった現状について、どのように見てらっしゃるかということと、認知度を高めていくための工夫について、お考えがあれば伺いたいと思います。

もう一つは、最近、訪日客が増えていますし、資料2の17ページのところに触れられていますが、2025年には大阪関西万博もありますので、インバウンドの増加が見込まれていると。

その際、バスだけじゃなくてレンタカーの利用も含めて、高速道路で対応するところがあると思うのですが、特に、ハードはなかなかすぐにとというのはできませんが、ソフトの面で、何か課題があるとか対策が必要だと感じてらっしゃるところがあれば教えてください。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。小林委員、お願いします。

【小林委員】 私も関西出身の委員として、近畿圏のミッシングリンクの問題を深刻に受け止めております。

今、ちょうど阪神高速14号松原線の更新工事をやっておりますけれども、大和川線がなければ、更新事業は進まなかった。そういう意味で、シームレスな料金政策を実現するためにも、さらに更新事業を進めていく上で、ミッシングリンクの整備というのは不可欠だと思っています。

ただ一つ、松原線の更新工事で、それまで松原線を利用していた交通量の一部を大和川線に迂回させたのですが、大和川ジャンクションがつながっていたら、もっと効率的に迂回交通を処理できたと思います。私自身、大和川線の計画の段階から、いろいろな形で事業に接してきました。当初、大和川ジャンクションの計画があったのですが、いろいろな問題で、結局、計画が断念して今の状況になった。しかし、いつまでもこういう状況でいいというわけでもないと思いますが、大阪市におかれては、ジャンクションの問題、これを今後、どういうふうに進めていかれようとしているのか御質問させていただきます。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。根本委員、竹内委員の順でお願いします。

【根本委員】 根本です。ありがとうございます。

私は資料3の12ページの資料です。戦略的な料金体系のイメージという図がありますが、この一番右側の将来というところに違和感があるので、お話しさせていただきたいと

思います。

将来、混雑しているときには、都心部の料金を高くして差をつけるというのは分かりませんが、他の時間帯は、どのルートを通っても同一料金にするということですが、本来、上限料金を撤廃して、そして、対距離制を徹底させ、混雑に応じた値上げをするならば、都心迂回割引とか、都心流入割引というのは必要なくなるはずなので、それを残しているのはいかがなものかと思えます。

多分都心で、どのルートを通るかということを、技術的に把握するのが難しいとかいうようなことも関係しているのかなと思えますけれども、それは本来、将来的には、そういうルートもちゃんと把握して、管理とか料金に生かすべきだと思います。

1番の本質的な問題は、混雑しているときに、同一料金にして結果的に割引をすることです。混雑しているときには割増しをして分散させるというのが原則で、それを今、徹底させようとしているときに、こういうふうに同一料金で割引をして分散させるというのは、やはりおかしいと思えます。料金収入も減りますし、そこのところは少しいかなものかと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。竹内委員、お願いします。

【竹内委員】 竹内でございます。ありがとうございます。資料2の7ページのところに基本方針がありまして、そこにシンプルでシームレスな料金体系というのが方針としてあります。それから、もうあと一つ、全ての高速道路利用者がメリットを享受というのがあります。これらは非常に耳に心地がいいし、また、一般受けするなという気がして分かりやすいのですが、ただ、その内実を見ると、私はおやっと思うところがあるので、そこをお尋ねしたいと思います。

まず、シンプルでシームレスな料金体系を目指すように書かれているのですが、中身を見ると、大口多頻度割引の拡充とか都心流入割引の拡充とか都市迂回割引の創設、時間帯に応じた料金の推進といういろいろなものが出てきていて、これで本当にシンプルでシームレスなのかと私は考えてしまいます。ですから、どうして、それがシンプルでシームレスなのかという点が1点です。次に、全ての高速道路利用者にメリットが享受とあり、その中で、大口多頻度割引を推進、拡充とあるわけです。しかしこれを実施すると、当然トラックが増えて自家用車のほうにしわ寄せが来るわけで、みんながみんな、全てにメリット享受というようなおいしい話は、なかなかうまくいかないこともあるのではないでしょ

うか。

内容と方針とが何か食い違っている気がするので、その点の私の疑念を晴らしていただければありがたいと思います。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。石田委員、お待たせしました。

【石田委員】 ありがとうございます。5つの団体が集まられて、こういう資料を共同でプレゼンされるというのは非常にすばらしいなと思いました。ありがとうございます。大変な御苦勞があったと思います。

ただ、その上で、関西圏、僕は大阪生まれですけど、考えると、もう少し広い広がりで考えるというのはどうだろうかと思えます。特に、関西圏には、非常にユニークな組織だと思えますけど、関西連合が非常に活発に活動されておられますので、その辺の検討状況なんか、もしありましたら教えていただければありがたいです。よろしくお願いします。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。家田委員、お願いします。

【家田委員】 僕は関西人じゃないので、場所柄が分かるか、違うことを言うかもしれませんが、2点聞こうと思えます。1点は、今、石田委員がおっしゃられたのと関連するのですが、今日の資料は、大阪湾の東側のところからの地図になっていて、奈良県の西側ぐらいのところまで終わっているけれども、東側のほうで、関西連合というのは非常に魅力的なエリアであるわけだし、同時にまた、本四連絡橋が、第1個目のルートができて、88年でしたっけ、もう随分たつのでね。

それで、とにかく東京の一極集中的なものをバックアップする、いろいろなところでバックアップしていただくしかないけれども、関西圏ってその最有力というか、使命を持っているわけですよ。そう考えると、淡路島から徳島に抜けるルートと、紀淡海峡はまだできていないけども、そこってどうするのという議論とか、それから関西圏は関東と比べて圧倒的に優れているのが、3つ空港を持っているところですよ。

そうすると、それを、例えば関空の側から伊丹を見ると、一応船も行ってきますよね。いろいろ乗り換えるなど、面倒くさくてしょうがなく、もう少し、淡路島も込みにした閉じた海域というのは、関東でいう房総半島と三浦半島のつながりよりは、はるかに経済的に豊かなエリアでしょう。これをリング状にもう少しつながる超長期構想みたいなものは、言たって不思議はないし、そのぐらいやってくれないと、日本は元気にならないのではないかと気がします。

何しろ日本の高速道路というのが、割と貧乏な時期に造り始めたところもあって、みみっちく、ちょびつとちょびつと作って、一方通行なんてことや、片側2車線なんてことをやって、そういう時代から脱却しないと、世界の大都市圏の道路のクオリティー、レベルオブクオリティーというのはかなり高いじゃないですか。関西は結構、こう言っちゃなんだけど、しみったれた状況でやってきたので、一つここを大躍進しましょうよみたいな物言いがあってもいいのではないかなと思う。これは感覚ですね。

もう一つは、根本委員が御発言されたところで、僕も同感なところが多々あるのですが、要するに、需要の多いところに、それを分散させるには料金を上げるということが基本です。これは同感だけでも、一方で、関西ならではの考えになるかと思うので言うけれども、関西はいろいろな方が、国籍も含めて住んでいらっしゃるって、いろいろなタイプの方がいるわけじゃないですか。すると、混んでいるからそこを上げるというと、そうは言ったって、俺この時間しか使えないよとか、病院に行くにはピーク時しかないよとかあるでしょう。

そうすると、そういうチェンジャブルじゃない人々への配慮というのは、関西圏のほうで配慮をするのかななんて感覚も持つのですが、その辺について、御意見なにかあったら、率直な御意見、特にお立場を背負わないでいいので、ぜひ聞きたいなと思います。

以上でございます。どうもありがとうございました。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。今の委員からの御意見、御質問に対して、近畿圏、阪神高速の順に、答えていただくということにしましょうか。各自治体、5団体いらっしゃいますけれども、全てに答えていただく必要はないので、かいつまんで御回答いただくといいと思います。

関西圏の定義について、関西というものをどのように捉えて話をするかということは、ある意味大事ですが、今日、その話題は本質じゃないのかな、というように感じています。

ということで、主に分けると、順に、ミッシングリンクに関する事、それから、料金制度に関する事で、御回答をお願いします。まず、近畿圏のほうから。

【大阪府 都市整備部長】 大阪府でございます。本日は、貴重な御意見をありがとうございます。

何点か御質問をいただいているかと思えます。まず最初に、ミッシングリンクの話で、冠水対策はどうかということについてですが、阪神高速道路は、大体、高架構造となっておりますので、特に、浸水被害は発生しないものと思っております。

それと、もし、浸水被害以外で何か起こったとしても、例えば、ミッシングリンクが解消し、ネットワークがつながれば、いろいろなルートが出来ることとなりますので、そういう意味で、リダンダンシーの確保が重要だと思っています。

それから、認知度アップの件は、阪神高速のほうでお答えいただければと思います。

また、大和川線のジャンクションの話についても、先ほど大阪市にという話でしたので、大阪市に回答をお願いしたいと思います。

それから、料金の割増しと割引について、これはどうなんだという根本委員の御意見だったかと思います。これはなかなか難しい問題であります。先ほど、家田委員のほうから、少しあったかと思いますが、やはり割増しということになりますと、実際、その時間でしか動けないという人には制約になりますので、いずれどのように選んでいくかということ、国交省や阪神高速とも、議論しながら検討していくべき課題と思っております。

あと、家田委員から、もう少し大きな視点で見たほうがいいのか、関西広域連合でどういう検討状況になっているのか、また、石田委員からもありましたが、実は、関西広域連合のほうで、将来的にはこのようにやっていこうじゃないかという大きな絵がございます。その中には、紀淡海峡をつなぐという絵もありますし、また、こちらについては、和歌山県や徳島県が熱心に取り組まれているところもありまして、紀淡海峡を、例えば、鉄道で結ぶということの交流会議をつくったり、また、過去には紀淡海峡をどうしていくんだという視点で、そういう会議でも要望をさせていただいたこともありますし、全く構想を持ってないということではございません。ただ、長期的な課題ではありますので、今すぐに何かできるということではないと思っております。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。引き続き、お願いします。

【兵庫県 土木部長】 兵庫県でございます。

まず、自然災害への対応のことでございますけれども、西宮や芦屋浜等に沿岸部を抱えておりますが、津波対策といたしまして、防潮堤のかさ上げを今やっております、ほぼ完成しております。また、平成30年に台風被害で浸水いたしましたので、その防潮堤のかさ上げも併せてやっております、ほぼ完了に向けて今、整備が進んでいます。

今後、整備といたしましても、災害の大きさというのは限りがないという点もありますので、例えば超えてきた場合、地上のほうは浸水するわけですが、大阪湾岸道路西伸部でありますとか、名神湾岸連絡線でありますとか高架道路になりますので、地上からの

物資補給もできるということで、沿岸部の被害の早期復旧のためにも高速道路が必要だと考えております。

それから料金改定の効果につきましては、まだ整理ができていないのですが、迂回割引を既に西側でやっていただいています。その効果の説明といいますか、同一料金で迂回できるんですよという広報が足りないのかもしれないので、その辺は今後、検討していきたいと考えてございます。

それから、シームレスとか割引との整合性、割引はたくさんあって、どういう整合性でやっているかというお話だと思うのですが、それに関しましては、大口多頻度との関係もあります、トラック事業者とか、日常の生活ではなくてそれで営業なさっている方への配慮というのは、たくさん使われているということで、そういう点に関しての特別な配慮というのは必要なかなと思っております。その辺が、利用頻度の問題と、それから全てのところの整合性ではないのかなと思っております。

それから、関西全体でのお話でございますけれども、おっしゃいますように、3空港がございまして、先日も神戸空港が2025年、国際化が始まるという状況になってございます。それで、現在、3空港のことに关しまして、また、高速道路に关しまして、周辺の自治体が連携して、関経連とも一緒になって、例えば国への要望とか、いろいろイベント、働きかけをやっているところでございまして、従来に比べると、広域的な集まりの中で対応できているということになっておりますので、関西全体での対応は進んでいるのではないかなと、空港の面でも高速道路の面でも進んでいると認識してございます。

それから、チェンジャブルでない方への配慮については、現時点では認識ございませんでした。

以上でございます。

【朝倉部会長】 お願いします。

【大阪市 計画部長】 大阪市でございます。

御指摘いただきました、大和川ジャンクションについて申し上げます。自治体のほうで提出しております資料2の16ページになります。左側に地図がございましてけれども、例えば、現状、関西国際空港から、大阪市内中心部に入ってこようといたしますと、湾岸線を通して、その後、地図で言うと左側、大阪市内の臨海部を通して、東側に少し入って行って大阪市中心部に入ってくるルートが一般的であります。空港バス等も全て、このルートということになっておりますけれども、その地図で黄色く丸をしております大和川ジャ

ンクション、つまり、渡り線ができますと、湾岸線から堺線を通って、より短い距離で大阪市中心部までつながるといことで、ネットワークとしても、また、リダンダンシーの確保という意味でも必要なジャンクションと認識しております。

小林委員が御指摘いただいたように、これを作るとなると、ページの下のほうにポンチ絵がありますとおり、大和川線から住之江というインターチェンジのほうに向けて渡り線を作っていくことになり、実務的には、既に線形の勉強をしかけてはいますが、どうしても一部民有地の買収等が出てまいります。

そういったところがありますけれども、ネットワークとして必要なジャンクションと認識しておりますので、大阪府や堺市とも連携して、しっかり勉強していきたいと思っております。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。お願いします。

【神戸市 湾岸道路本部長】 神戸市でございます。

冠水対策につきましては、兵庫県と同様に、神戸市においても、レベル2の津波対策としての防潮堤のかさ上げが既に完了しております。そういう意味では、浸水に対して一定の安全性が確保されております。また、高速道路につきましては、高架構造となっておりますので、臨海部の被災時においても活用できるものと考えております。

それから、家田委員のほうから、3空港の話で、湾岸の大きな環状というお話がありました。紀淡海峡はまだ先なのかもしれませんが、本四高速は既につながっております。平成29年、この部会でもご議論をいただき、大阪湾岸道路、西伸部に投資できる料金体系としていただきました。現在、国交省と阪神高速において、鋭意事業を進めていただいておりますが、これをできるだけ早期に完成していただくことで、神戸空港、関西空港、それから大阪空港も含めたネットワークが構築され、3空港の連携がより強まるものと考えております。

さらに、神戸で言いますと港湾の関係もございまして、国際コンテナ戦略港湾である阪神港の連携もより強まるということ、そういった環状道路ができることによる効果は大きいのではないかと考えております。

以上でございます。

【朝倉部会長】 お願いします。

【堺市 道路部長】 堺市です。堺市が関係ありますのは、大和川ジャンクションにな

りますが、今、大阪市がお答えられたように、今後、大阪府、大阪市と連携して検討を進めていきたい。また、堺や南大阪地域に来ていただけるような形で進めていきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。阪神高速さんから少しコメントお願いできますか。

【阪神高速道路株式会社 吉田代表取締役社長】 阪神高速の吉田でございます。諸先生には日頃の御指導いただいておりますことを厚く御礼を申し上げます。

何点か御質問ございましたが、まず、ミッシングリンクの件ですが、ほかの圏域と比べまして、まだまだミッシングリンクが残っているということで、淀川左岸線、また大阪湾岸道路西伸部がございます。今、この整備に鋭意取り組んでいるところでございます。

淀川左岸線につきましては、万博会場へのアクセス道路にもなり、将来的には、湾岸部と関西内陸を結ぶ、関西全体の広域的な発展に不可欠な道路だと思っており、これに取り組んでいるところです。

湾岸道路西伸部につきましては、神戸市さんのほうから話がございましたが、神戸空港の国際化が決まっておりますので、関空と神戸空港を湾岸線で繋ぐ、大変重要な路線になってきてございます。先般、海上部の橋梁についても基本構造を取りまとめることができ、着工に向けて、また大きく前進したところでございますので、しっかりこれを前に進めていくように頑張りたいと思っております。

こういったミッシングリンクの解消は、関西全体の発展にも不可欠であると考えておりますし、また渋滞の解消、特に3号神戸線をはじめ、都市高速の中では、渋滞がワースト幾つというような、大変不名誉な指摘も受けており、そういったものの解消にもつながります。もう一つ、リダンダンシーというお話がありましたけれども、災害時の迂回路ということでも、大きく機能が発揮されると期待を致しますし、また、喜連瓜破の更新工事との関係も、小林委員のほうから御指摘がありましたけれども、今年の6月から3年間の通行止めをするという大変大きな決断をして、橋梁の架け替え工事を行っております。これも、迂回路としての大和川線がなければ不可能だったと思っております。

前の万博を目指してつくったネットワークが大分老朽化してきている中で、まだ完全ではありませんけれども、大和川線のような新しいネットワークができつつある。そういった新しいネットワークをうまく代替路として活用しながら、古いネットワークに手を入れ

て、高速道路ネットワーク全体をサステナブルなものにしていく、そんな時代に来ているのかなと思っています。そういった意味でも、ネットワークの整備が急がれるのかなと考えているところでございます。

また、大和川ジャンクションの話、これはなかなか経緯があるということでもありますけれども、今回も、もしジャンクションがあれば、大和川線、堺線が、迂回路としてもより一層の活躍が期待できたところだと思いますが、やはり都市高速、うちだけではないかもしれませんが、いろいろ用地の制約とかがあって、地図上はネットワークになっているが、実は繋がっていないということが幾つかございます。

1つは、西船場ジャンクションという3号神戸線から来て、環状線につながる場所ですけれども、これも2年前まで繋がっておらず、ずっと環状線、南半分を迂回しないと北に向かえないということでしたが、これも2年前にようやく渡り線ができ、大変大きな効果を発揮したところであります。そういった意味で、ジャンクション部分を、しっかり必要なタイミングで手を入れていく、大変重要なことかなと、私どもとしても考えているところでございます。

もう1点、料金の関係でございますけれども、根本委員のほうから、私どもの資料12ページの点に触れていただきながら御指摘がございました。我々はまだネットワークが完全に整備されていないわけですけれども、大和川線ができたことにより、環状線に集中している通過交通を、一部、都心迂回割引のような形で、新しい料金体系を入れることによって、全体効率的にできる段階に来ているのかなといったことで、まず、真ん中の2段階目のレベルに達したのかなということをこの図では表しております。あと将来形として、右側のほうに、そういった戦略的な、機動的な料金の実現と書いてございますが、ネットワークがかなり完成した段階では、恐らくシームレスというお話がありましたけれども、一定エリア内は、いわゆる管理主体を超えて、同一発着・同一料金というのが基本的には前提になるのかなと私自身は思っています。そのときに、こういった都心流入割引ですとか、広域迂回割引というものを存続するかどうかは、またその時点で判断するという事になると思います。基本は、そうなった場合には同一発着・同一料金ということで、その中で、時間帯に応じて、ネットワーク、ストックをより有効に使うために、弾力的な、柔軟な料金戦略、ダイナミックプライシングのようなものを入れていくということになるのかなと思っており、必ずしも将来形は都心迂回割引、都心流入割引のようなものを残すということではないのかなと考えておりますので、そう大きく矛盾するものではないかなと私

自身は理解してございます。若干、説明が足りない部分はあるかもしれませんが、そのように理解しているところでございます。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。今日、私からも、確認をすべきと思っていることがあります。それは上限料金についてです。これは阪神高速の均一料金から距離比例に変えるときに、激変緩和を行わないといけないので上限料金が設定されているのですが、この上限料金を設定したために、都心を通ったほうが迂回するよりも安いということで、都心に交通が入ってくるという矛盾が発生しているわけです。そういったこともあって、上限料金をもう少し上に上げるということを、今回議論されているわけです。

そうすると、関係の自治体におかれましては、料金値上げになっちゃうので、それは困ることだとは思いますが、これはやむを得ないという御判断かどうかというところは、ぜひとも確認したいです。確認しないと、今日は何のために会議をやったか分からないので、そこは確認したいと思います。これが1点です。

それから、もう一つ、例えば淀川左岸線ですが、これは国と自治体と有料道路がそれぞれお金を入れて作っていただいている部分がある。阪神高速が単独でやっているところもあります。さきほど国と自治体と有料道路が一緒になってやっているときに、有料道路の割合を増やしてほしいという意見がありました。これは当初、この区間を進めるときに、この割合でいいのではと始めてきたことに対して、有料道路の割合を増やしてほしいということですか。要するに、状況が変化したので増やしてほしいということなのか、いや、そもそも有料道路で全部やってほしいと思っていたので、そっちの方向に行ってほしいということなのか、どっちだろうということがよくわからなくなりました。

というのも、以前、この場に、某県知事がお越しになって、地元のお金を入れてもいいので、早く作ってくれとおっしゃったことを記憶しております。これまで地元のお金なんかは1銭も入れないとおっしゃっていたのに、入れてもいいとおっしゃったので、非常に僕にとってインパクトがありました。なので、そういったこともある中で、有料道路の割合を増やしてくれというのは、どういう経緯でこれが出てきたのかをぜひとも確認させてください。よろしく申し上げます。

【大阪府 都市整備部長】 大阪府でございます。

まず1点目、「上限料金を少し上げることになれば、値上げになる」という点につきまして、私どもは、今回の見直しは、公平な料金体系のセカンドステップ、つまり、2段階目

であり、また、戦略的な料金施策などを講じることにより、都心部の渋滞緩和が効果として現れると思っております。その意味では、非常にユーザーの皆さんにもメリットのある話ですので、私ども自治体としても、その方向で考えているところでございます。

【朝倉部会長】　　お願いします。

【大阪市 計画部長】　　大阪市であります。

淀川左岸線2期につきまして、資料2の15ページになります。淀川左岸線2期事業につきましては、右側に少し書いておりますけれども、事業費を3052億円と見込んでおります。当初はかなりこれよりも少なかったわけですが、施工に入ってみると、より高度な地盤改良が必要になるということで、大幅な増嵩になっているというところがあります。

状況が変わったということになるのですが、ネットワークとしては、都市再生環状道路は必ず必要な道路と認識しておりますので、早期に事業費を安定的に確保していくためには、有料道路の費用を、負担を拡大していただけないかというところで申し上げているような次第であります。

以上です。

【朝倉部会長】　　分かりました。自治体におかれては、かなり限定的な街路の財源をこちらに投資しないとできないという状況になっているのではないかと推察します。それについては、有料道路というのもあり得るし、国のほうの御配慮ということもあるかもしれないので、引き続き、検討いただくのがいいのかなと感じています。ありがとうございました。

兵庫県から、お願いします。

【兵庫県 土木部長】　　上限料金引上げの件でございますが、確かに費用としては上がるんですけども、兵庫県の場合は、県内移動では料金はほとんど上がらないので影響は少ないと感じておりますが、例えば、兵庫県から関空に行くと料金が上がってくるということになります。

これに関しましては、NEXCOを利用されている方は、その距離を走ったときに、その金額以上の金額を払われているということを考えますと、公平性の観点から、このような上限料金の引上げというのは、方向性は正しいのではないかなと理解をしております、料金が関空に行くときには上がるということに対する県議会への説明に対しましても、公平性の観点からやむを得ないというように考えている説明をしているところでございます。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。阪神高速からお願いします。

【阪神高速道路株式会社 大儀計画部長】 阪神高速でございます。先ほど谷川委員のほうから、行動変容を促すためには料金制度をしっかりと知らせることが大事じゃないかということで、お答えできていなかったと思います。

まさに委員のおっしゃるとおりだと考えてございまして、料金制度がもし変わった場合には、しっかりと十分な周知期間をもって周知させていただくということが大事だと考えてございます。

また、同一の起終点で同一料金に仮になったということがあれば、その複数ルートについて、しっかりと所要時間の比較がドライバーにできるということが、十分に使っていただくということになりますので、分岐点の手前で、情報板でその所要時間の比較というのは今でも行っていますが、例えば、喜連瓜破の工事のときは、会社のホームページで所要時間のリアルタイムの情報提供なども行ったところでございます。様々なチャンネルで、そういった情報が提供できるように、工夫をしていきたいと考えてございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。先ほどから同一発着、同一料金という話が出ていますが、僕は必ずしもこれはマストじゃないと思っています。この考え方がネットワークをマネジメントする上で有効であれば、そうしたほうがいいと思いますけども、そうすることによって、流れてほしくないところに交通が入り込むことも十分ありえます。同一発着、同一料金ということに縛られず、料金がどうあるべきかということを議論したほうがいいのではと感じています。

ほか何か、家田委員、お願いします。

【家田委員】 どうもありがとうございます。1個、感想を言うのと、もう一つは質問ですけど、ミッシングリンクという言葉が使われているのですが、ミッシングリンクという用語の使い方は、基本的にはもう大体できていて、ちょびっと残っている、というときのことですよね。でも、前から思っているのだけど、関西は、いや、ミッシングリンク以前というか、もっとちゃんとやらないと次の時代には応えられないくらい足りないねという感じを僕は持っています。

特に、国土形成計画とか人口の関係でやると、東京は特に伸びてきちゃったと。別に伸ばしたいわけじゃないけど伸びちゃったと。中部は大体とんとんで行けていると。でも関西って減ってきちゃったよねと、これですよね。でもこれじゃ濟まないですよね、日本こ

れから。多分東京圏は何もしないでもとは言わないけども、そんなにうんと、とんでもない大転換をしなくてもそれなりの成長ができると思うけど、関西圏を成長させるためには、もちろん道路だけで何ができるわけじゃないけど、道路も含めてかなり抜本的に、てこ入れして前に進まなきゃ、もう駄目じゃないかと思います。

だから、万博やらそれで済むなんて、甘えもいいとこでね。そうすると、そのときに道路としては一步も二歩も踏み込んだものを、つまり、前作ったやつに足りないところがあるじゃ全然駄目で、次のステージに向けてグレードアップしないと先はないねって感覚のものが欲しいので、さっき申し上げたのです。だから、ミッシングリンクという言葉、使わないほうがいいのではないかと考えています。それは感想です。

もう1個は、災害なんかの話もちろん出ているけども、先ほど御質問もあったみたいなのに、東日本大震災の経験をして、想定外というのはあってはならないみたいな、非常に空想科学小説的な、科学的にはあり得ないような言明が政治家も、事によると科学者からも出たりして、信じがたいような感じがするけれど、幸か不幸か、関西圏は非常に苦い経験をしたわけですね。3年前か、2年前か、台風21号で関空が冠水して、それで船が流れてきて、連絡橋ぶつかっちゃって、止まっちゃったよねと。これを想定していた人はまずいないですね。船がぶつかったら橋がどうなるなんて、普通は想定しませんよ。

つまり何が言いたいかというと、想定しないような事態というのは常に何か起こり得ると、これが科学的タイトルですね。皆さん方、そのようにおやりになっていると思うけれども、関西圏というのは、こうやって主体が非常に多いし、でも幸いなことに、関西連合というのは連携の体制もないではないし、今日こうやって何っても、阪神高速と、それからNEXCOの道路と一般道が有機的に連携するというカルチャーをお持ちなので心強いのですが、ぜひ空港のほうもセットにしなごら、BCPという固いですけども、要は何かあったときのためには、心がつながっているからぱっぱと手が打てるよみたいな、そういう事業者間の連携体制を充実させたいかかと思ひます。

特に、空港についてはエアポートBCPという名前にしたのですが、あの関空の災害以降、かなり一步も二歩も進んだBCPをつくって、想定していない事態にも慌てないでできるような体質をつくろうと運動していますよね。それとぜひ、これは道路もセットじゃなきゃあまり意味がないので、ぜひ、せめて阪神高速さんとは空港が御一緒に、そんなことをやっていただくとありがたいし、自治体の皆さんともそれをやっていただけたらと思ひて、申し上げました。

その辺、何か動きがあるようだったら、また教えていただけたらありがたいと思います。今じゃなくても結構です。どうもありがとうございました。

【朝倉部会長】 小林先生、どうぞ。

【小林委員】 家田先生から心強いエールをいただきありがとうございます。私はミッシングリンクという言葉が使われ始めたいきさつも承知しておりますけども、もう我々を縛っている枠から解き放たれてもいいじゃないかと思えます。今から25年前頃、大阪湾環状道路についてずいぶん議論しました。それ以来、紀淡海峡を含め大阪湾を一周する道路の整備は関西の悲願なのです。それはみんな分かっている。みんなそう思っている。にもかかわらず、一言も言えなかった、言わなかった、そういうトラウマがもう20年以上続いている。

もうやはり、ここを一つ解き放って、もう主張していくべきタイミングに来たと思います。私もそういうタイミングだと、そう思います。

【家田委員】 頑張ってください。

【小林委員】 頑張りましょう。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。今、両先生から励ましの言葉と、それから、家田先生からは、いわゆるBCPの話です。それは特に関係の阪神高速及びNEXCO、それから空港の組織もそうだし、関係自治体もそうだし、それらが、BCPを考える際にどう連携しているのかということについての御意見をいただきました。大変申し訳ありませんけども、自治体のほう、どこか代表して御回答いただけるのであればありがたいし、阪神高速からも御意見いただければありがたいと思います。

近畿の長期のネットワークの構想については、先日、まとめました中間取りまとめをベースに、令和3年に議論された各ブロックのネットワークの構想がありますので、それを再度また議論されるということだと思います。その中に、今御発言いただいたような考え方がどのように反映されてくるのかということが大事ななと思っております。

ぜひお願いします。

【兵庫県 土木部長】

まず、空港のBCPの関係ですけれども、おっしゃるとおり、湾岸部の空港が多いと、国際空港は湾岸部ですので、災害時にどういったBCPができるのかということは、やはり道路側でもきっちり考えていかないといけないと思います。

関西空港は高速道路がつながっていますので対応できると思いますが、神戸空港の場合

は高速道路がつながっていないので、一般道を走ってから神戸空港に入るという形になりますので、この辺は、これから神戸市と調整し、一緒に連携して、何らかの対応を考える必要があるのかなと認識いたしました。

また、伊丹空港は内陸部の空港でございますので、臨海部の災害のときには有効に活用できるということは、これは関西3空港の中でも、災害時のリダンダンシー確保という観点は持っておりますので、この辺は十分対応できるのではないかなと考えてございます。

また、ミッシングリンクの用語の話でありますけれども、まさにおっしゃるとおりだと思っております、呪縛より解き放たれて、いろいろな道路を要望していきたいと思っておりますが、神戸市域から高速道路につながっていく路線のところでは若干弱いところがございますので、名神湾岸連絡線は当然その一つであるわけですが、今後も将来構想に向けていろいろ考えていきたいなと思っております。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。阪神高速さんは特によろしいですか。

【阪神高速道路株式会社 吉田代表取締役社長】 ありがとうございます。ネットワーク、ミッシングリンクの話であります、家田委員、小林委員から大変力強い御意見をいただき、道路局の御指導もいただきながら、もしそういう役割が担える時があれば、しっかりと役割を果たしていきたいと思っております。

あと、災害時のBCPの話でありますけれども、特に地震の関係ですと、昔、阪神淡路という大変大きな経験をしていますので、それを生かしてしっかり対応しております。そのほか、最近の激甚の雨ですとか雪の対応、これも我々だけではなく、やはりネットワークですので、NEXCOさんですとか、大阪府さん、兵庫県さんなどと連携しながら対応するというのが、年々、進化してきているのかなと思っております。

ただ、空港ですとか鉄道との関係になりますと、正直、私ども、そこまでできていないのかなと思っており、我々だけで何かということではないですが、先般この夏の台風のときに、関空に旅客の方が、お客様が大分滞留されましたよね。関空としては降りられるだろうと判断して降ろしたのだけれども、そこから先の鉄道と道路が止まってしまったということで、結果そういうことになったと。

その辺は、そう簡単なことではないと思っておりますが、モビリティ全体のBCPという観点で、もう少し関係者で工夫する余地があるのかなと思っております。我々としても、しっかり問題意識を持って対応していきたいと思っております。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。それでは、ほかに御質問、御意見もあろうかと思うのですが、時間の関係もございますので、以上でヒアリングは終了ということにさせていただきます。

特に地元の自治体におかれましては、非常に充実した資料をつくっていただいて、提案もすごく幅広く、いろいろな御提案がありました。これ全部を受けて、全部これをやるということにはなかなかならないかもしれませんが、引き続き課題があるということを確認して、一つ一つ、対応していくということが大事なと認識した次第です。ありがとうございました。

それでは、各関係団体の皆様におかれましては、ここで御退席ということになります。どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、議事2の高速道路の料金割引の検討状況について議論に入りたいと思います。事務局より、まず説明をよろしくお願いします。

【高速道路課長】 高速道路課長でございます。資料4になります。

2ページ目をお願いします。令和3年8月に、当部会から中間答申をいただいていたしまして、そのときの料金制度の在り方につきまして、今回は赤枠で囲みました3つの割引につきまして、現在、検討状況ですとか、あるいは試行している状況など、進捗状況を御説明したいと思います。

3ページ目をお願いします。まず、平日朝夕割引についてでございます。もともとこの割引の目的としましては、高速道路に並行する一般道における通勤時間帯の混雑解消のために、交通量に比較的余裕のある高速道路の利用を促進するというものでして、平日に限って、そこに、図にありますように、6時から9時、それから夕方の17時から20時に最大50%割引を適用するということになっております。一方で課題もありまして、昨今の多様化する勤務形態への対応ができていないですとか、あるいは、通勤時間帯に混雑している高速道路においては、前後時間帯への分散を図るなど工夫が必要ということになっております。

今回、フリータイム通勤パス割引ということで、後で施行の状況は御説明いたしますが、適用時間帯を曜日、あるいは時間にかかわらず、24時間に拡大しております。ただし、一方で、これを利用する利用者には、あらかじめ事前にインター間を登録していただく必要があるということで、登録していただいたインター間では最大50%の割引を行うと。鉄道の定期券と同じように、これを登録した以外の区間につきましては、割引は適用しな

いということにしております。

また、現行の平日朝夕割引につきましては、10回以上の利用で最大5割引きということになっておりますが、フリータイム通勤パスでは、月20回以上で5割引ということにしております。

これにつきましては、今年から石川県の全域で、フリータイム通勤パスを試行しているところでございます。また、今月、11月の2日になりますけれども、総合経済対策の中では、フリータイム通勤パスにつきまして、令和6年4月から全国の複数エリアで拡大して、令和8年度中に現行の平日朝夕割引に代えて、本格展開するというように位置づけております。

次、4ページ目を御覧ください。これ、先ほど申しました石川県におけるフリータイム通勤パスの試行状況でございます。今、毎月500人以上の利用者が活用しているということで、先月ですと600人以上が活用しているということになっております。北陸道に並行する国道ですとか、県道に渋滞区間が見られることから、この試行を進めておりまして、現在の利用状況を見ますと、約9割が通勤目的で、平均約30回の月利用となっております。

それから、試行の利用前と利用後の比較でございますけれども、左下のグラフですが、赤色の部分に関しまして、利用が増加していることでございます。変化パターンを見てみますと、大きく3つが特徴になっておりまして、青色の線が試行前、赤色の線が試行中の結果でございます。①では高速道路の利用が顕著に増加しているというパターンでございます。それから、真ん中の②に関しましては、通勤時間帯のみ割引を利用していた、高速道路を利用していたものが、帰宅時にも利用が増加したパターンでございます。それから、3つ目としまして、帰宅時間が様々な時間帯に分散している、あるいは朝も分散しているということで、引き続き、この結果につきましては注視していきたいと考えております。また、この試行結果を引き続き分析して、全国で試行するエリアを決めていきたいと考えております。

次、5ページ目をお願いします。深夜割引の見直しについてでございます。この目的としましては、交通容量に余裕のある高速道路の夜間の利用を促進することによりまして、一般道の沿道環境を改善するというようにしております。現在は、ETC利用に限りまして、夜中の深夜0時から4時の間、高速道路を通行する車両に対しまして、料金を3割引ということにしております。

一方で課題もありまして、写真にありますように、本線料金所の手前で、この割引を適用するために、本線上で車両が滞留し、交通安全上も問題となっておりますし、またもう一方では、ドライバーから見てみると、不要な調整時間が発生しているということで、この課題を解決したいと思っております。

見直しのポイントですけれども今年の2月にも、当部会でも報告しておりますが、まずは割引対象時間帯の走行分のみ3割引ということで、実際に走行した分を適用するというようにしております。また、対象時間帯につきましては、前に2時間、それから後ろに1時間、結果として22時から朝の5時までを割引対象時間としております。また、割引対象時間帯に走行しきれない状況に、利用者の負担が増加するという事も踏まえまして、現在もあります長距離遁減を、400キロメートル以上の部分について拡充するというようにしております。

それから、6ページ目を御覧ください。資料の右半分ですけれども、ここからが新しいこととなります。深夜割引の対象となる距離の上限を設定したいと考えております。実は国会ですとか、あるいは利用者団体から指摘を受けていることですが、走行距離が割引対象ということになりますと、適用距離を稼ぐための、いわゆる無謀な運転を助長することになるのではないかという指摘も受けております。そこで、割引対象となる距離の上限を設定することとしております。上限の設定につきましては、まずは法定の運転時間を、4時間走行で30分休憩というのをベースにしまして、また、貨物車両の場合ですと、速度80キロメートルで、さらに計測誤差等も含めまして、プラス5キロメートルとして設定しております。これらについては、今週7日からパブコメを開始したところでございます。

また、その他のところですが、深夜割引適用後の料金につきましては、先ほど申しましたように、走行距離を勘案する必要があることから、料金所で表示することが困難なために、例えばマイレージポイントなどの後日還元型とすることとしております。

なお、深夜割引につきましては、いわゆる2024年問題に対応するのが目的ではなく、先ほど申しましたように、一般道の環境改善が目的でございますけれども、先ほどの課題でありますように、料金所手前でドライバーが不要な待ち時間を費やしているということが少なくなるということから、ドライバーの労働環境改善にも資するものではないかと思っております。

また、この割引が、実際に令和6年中から切り替わりますと、ドライバーの行動変容で

すとか、あるいは、SA、また、SAPAなどの今の利用状況なども変わると思っていますので、しっかり検証もしていきたいと思っております。

それから、最後に7ページ目をお願いします。休日割引についての説明でございます。休日割引につきましては、観光需要を喚起しまして、地域活性化を図るために、高速道路の有効活用を促進しているものでございます。概要としましては、左下にありますように、土日祝日に大都市近郊部を除いた地方部の高速道路の通行に対しまして、3割引を行っている。ただし、繁忙期等、ゴールデンウィーク、お盆、年末年始等においては、休日割引を適用除外するという、令和3年度の年末年始以降行っているということでございます。

次の8ページ目を御覧ください。高速道路料金については、そこにありますように、休日のほうが割安ということになっておりますが、ほかの観光施設、宿泊料金ですとか、あるいは新幹線、航空機といったものの料金を見ますと、休日、あるいは繁忙期のほうが割高になっているというのが一般的でございます。

9ページ目を御覧ください。10月18日に政府のほうで観光立国推進閣僚会議というものが行われまして、いわゆるオーバーツーリズムに関する対策パッケージがまとめられております。高速道路の料金についても記載がございまして、左側の1-3、需要の分散、平準化のところの一番下でございますけれども、高速道路の料金割引の見直しということで、休日と平日のバランスの見直し等、観光需要の分散、平準化のための見直しを行うということになっております。

また、参考に10ページ目を御覧ください。部会の中間答申も踏まえまして、観光需要の平日への平準化も考慮しまして、観光周遊パスの割引の拡充ということに取り組んでおります。具体的に拡充のイメージを見ていただきますと、例えば信州地域の観光エリアに関しまして、通常このエリアを周遊する場合、8,000円の料金がかかるところ、周遊パスとして販売しているのが約3割引の5,600円ということになっております。さらに、平日に分散させる必要があることから平日のみの場合ですと、追加付与としてマイレージポイントを15%付与しておるということで、約4割お得になっております。

この利用結果を分析しますと、コロナ禍が途中でありましたので、コロナ前の平成31年と、それから今年の8月いっぱいまでの状況を比較しますと、周遊パスの利用件数全体としても、1.55倍に増えていきますし、また、特に平日のみの周遊パスの利用と、ここを見ますと、2.43倍ということになっておりまして、平日に分散していることが確認でき

と思います。

具体的に休日割引の見直しにつきましては、具体的なエリアですとか、方法ですとか、今後、検討していきたいと思っております。

私からの説明は以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

今、説明いただいた内容について、本日大串委員は御欠席ですが、この部会で特に紹介すべき内容ということで、事前に御意見を伺っておりますので、事務局より御紹介いただきます。

【高速道路課長】 御紹介させていただきます。「深夜割引の見直しにより、物流関係のドライバーがどのような影響を受けるのか、直接恩恵を受けるSAPAなど休憩スペースの拡充や施設の充実など、割引以外の観点での施策と連携して検討いただけると良い」と頂いております。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。この点はまさにそのとおりで、導入して事後的にどうなるかを見るのではなくて、事前にどういう影響が出そうかということ、今ある手元のデータでどのように分析して、検討されているのかということですね。それを今日すぐ示せということではないですが、お示しいただかないと、やったほうが良いとは決して言えないと思うので、御検討よろしく申し上げます。

それでは、先生方から御意見をいただきたいと思えます。いかがでしょうか。久末先生、お願いします。

【久末委員】 御説明ありがとうございます。大変、いろいろアップデートされているのは分かるのですが、ユーザー目線からしますと分かりづらくなってきているというのがございまして、その一因として、ネーミングがあるのかなと思っております。パスと割引という言葉が混在していることによって、ユーザー側には分かりづらいところがあるかもしれないということです。

顕著な例としては、本日の資料4の3ページです。これ、もはや通勤じゃないと思えます。フリータイム通勤パスとはなっているのですが、24時間ですので、例えば4ページのアンケートの回答の3番の方、「私はいろいろな時間帯で仕事をしているため、今回のフリータイムの割引制度はとても有用です」と、通勤という言葉を取ったほうが、もしかしたら分かりやすいのではないかというのが思ったところです。ネーミングの将来的な整理も含めて、御検討いただけると良いのかなと思いました。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。そうですね。1点目は、これは単なる多頻度割引にほかならないですよ。なので、そうであればそのように言わないと、かえって誤解があると思います。ありがとうございました。

小幡先生、お願いします。

【小幡委員】 どうもありがとうございました。今、お話があったのもまさにそのとおりで、要するに多様な料金制度ということだと思うのですが、それを割引という制度だけではない、いろいろな形のもが技術の進歩で可能になる、今も通勤パスとか回数券のようなものもあるので、したがって、料金の多様な制度というべきで、割引だけではないと私も思いました。

基本的に、料金制度については、本来は、もちろん利用者のニーズに合わせる事が大事なのですが、まず、利用者に分かりやすくなければいけないし、始終頻繁に変わるというのは、本来はあまりよくないのですが、他方で、できるだけ合理的、効率的な道路利用に資するような形の料金制度を柔軟に模索するという事も大事だと思います。今はまだ、いろいろ技術の進歩もあればできることも広がるということもあるので、多少試行錯誤的なところではないかと思うので、それは最終形としてどうなるにしても、いろいろやってみるということは必要かと思いました。

特に、今日御説明のあったところで、例えば深夜割引の見直しというのは、もう明らかに時間ぎりぎりまで滞留しているなどの不具合を直さなければいけないということがあるので。これはやはり当然の見直しですし、働き方改革との直接の関係はないにしても、ドライバーの労働についてできるだけ負担を軽くするのに少しでも資するようなことであれば、これはむしろやらなければいけない改革だと思います。

さらに、休日割引ですが、これ私、以前からなぜかなと思っていて、もちろんコロナで落ち込んだ観光を元に戻すということからは必要だったとは思いますが、休日の観光地はともかく混んで渋滞します。それを考えれば、今ここで、ほかの観光施設の施策と合わせた形で、必ずしも休日に行かないで様々な、休みを平日に取れるようにするという世の中、社会が変わっていくのに合わせて、利用料金もそのように合わせていくというのも大切かと思いました。

感想のようになりますが、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】 太田でございます。改善されるテクニカルの部分につきましては適切だと思いますので、随時、進めていただければ良いと思います。2点ほど、考え方について、お話をしたいと思います。

1つは、公平な料金体系を目指しているわけですが、公平というものの内容について、そろそろしっかりと議論するべきであると思っております。先ほど、例で、大口・多頻度で50%割引というお話がありましたが、そうしますと普通車よりも大型車のほうが安いというような状況になります。そのときには、トラックは一般道を走るよりも、上を走ってもらったほうがいいよねというのが、一応の立てつけです。

しかしながら、例えば、鉄道運賃で考えて、通勤定期、これは、大人の場合は値段が高いと自動車に乗ってしまうので、都市環境に問題だという立てつけで、大人の定期券を子供の定期券よりも安くするべきだと主張すると、なかなか話が通らないのでしょうか。そういう意味では、公平な料金体系の本来あるべき姿はどういうものなのかということをそろそろ議論する必要があると思います。それが1点目です。

2点目は、割引財源は何ですかということです。今、国会で減税するのに財源がということで大騒ぎしているわけです。一方で、道路のほうの割引については、財源の議論は全くなくて済むということですから、国会から見るとすごくうらやましいと思われるかもしれません。もちろん、収入一定で体系を考えている場合には、実は財源問題はないのかもしれませんが。しかしながら、そうであるとしても、料金体系を変えて、割引によって、ある意味では割増しというか、割を食っていると言いますか、もしかしたら、もっと安い料金で走れるところを安くしてもらえなかったという利用者があるはずで

そういう意味では、公平な料金体系を考える観点からも、割引の財源、もしくは割引によって誰が割を食っているのかということを、明示しながら、本来のあるべき料金体系の議論を始める必要があると思っております。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。家田先生、小林先生もありますか。お願いします。

【家田委員】 どうもありがとうございます。細かい話だけど、3点あります。1点目が、小幡先生が御発言されたところに僕も感覚的に同感なところがあって、休日割引ですよ。休日割引の正当性というものは、NEXCOが民営化された時点で、それまでの、何か景気悪いと促進するために下げたほうがいいよねという類いのことではなくて、もう

少しマーケットに沿ったものにしようねというのが発想ですよ。実際に、鉄道も飛行機もピーク時は高いですよ。旅館も高いです。だけど高速道路は安いですよ。これって自己矛盾ですよ、政府の中で。つまり交通機関として、ゆがみをもたらしているという、ここは一気に変えてくれとは言わないけど、少し慎重な議論をこれからしたほうがいいんじゃないかという感覚は持ちますね。これが1点目。

2点目が、石川県のところに出てくるフリータイムのパスというやつだけでも、すごく古い話ですけど、新潟とニーズを結んでいる国道8号だか9号だかがあって、それが大渋滞していて、日本海東北自動車道がすかすかで、そこを短距離だけでも割り引いてやって、半額にしたのかな。そうしたら今、使っていませんから、その当時、高速を使う人が少なかったから、割り引いても料金収入は上がったと。それから一般道は混雑が緩和しました。使う人は、お金は払っているけどもスピードが上がっていますよね。だから、三方一両の得みたいな、つまり誰も損のしない、いいやり方だなと思って、石田先生、あれ、20年ぐらい前ですかね。すごい前ですよ。

【石田委員】 そうですね。

【家田委員】 これは賢い料金コントロールだなと思ったの。だから、言いたいのは、石川県も多分そうだと思うけど、今言ったような、3つの三方一両の得というのが期待できるようなところは大いにやるべきだけど、収入が減って困るよねとか、そういうのはやめたほうがいいじゃないかなという感じがします。それは検討事項にしていきたい。

最後は、よくわからないでいるのだけど、夜間、深夜割引で、目的が一般道の沿道環境を改善するためということになっているので、トラックについては、一般道をごんごん走られていたら、うるさいですからいいけど、乗用車の割引というのも、深夜割引というのは、どういう正当化される話なのかがよくわからないなという気がしています。

それに加えて、何か上限の距離を設けないと、すごいスピードで走るやつがいて危ないし、いかんから上限を設けるとするのは、何か筋違いじゃないかと思います。つまり、本来、速度規制なり何なりをきっちりやるべきところをやらないでにおいて、料金割引の距離でコントロールするなんていうのもおかしな話でしょう。だから、それはやめたほうがいい、そういう考えは。つまり、猪口才な手に高速道路料金を使うということをやめましょうというのが、どこまで行っても1000円とか、どうせだからただにしたろうでという、あほな時代を苦々しく経験した者たちのレッスンであって、太田先生もいろいろな方がおっしゃっていますけど、根本のところをちゃんと議論しようよという精神からすると、上

限距離って筋が悪いのではないかなという感想を持ちました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。小林先生、お願いします。

【小林委員】 事前料金という考え方が主流で議論されていますけど、事前料金があれば事後料金という考え方もあります。例えば、利用の実績によってポイントが貯まってくれば、それを還元するというような方法、これは事後料金制度です。

需要誘導というのか、経路誘導、それからピーク時の交通需要の誘導という需要制御の問題と、それから公平性の問題、これを1つの料金制度で全て実現するというのは無理なのです。基本的には、需要の誘導というのは事前の料金のほうで誘導しながら、公平性のほうは事後料金で調整していくと、この二元論で進むというのが理論的には私は正論だと思っています。

もちろん、二元論的料金政策を実現するときにはいろいろな問題あります。事後料金は、事前の選択行動にも影響を及ぼしますが、事前料金と事後料金の問題の交通整理を、まずきちっとやるべきではないか。現実には、マイレージの還元とかいろいろな制度が導入されており、料金制度の枠組をもっと広げて再整理してみたら、もう少し政策論の道筋が見えてくると思います。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。谷川先生、石田先生の順でお願いします。

【谷川委員】 今までの議論を聞きまして、思ったことを一つ。料金制度は経済、地域の実態に合わせて柔軟に、というのは必要かなと思います。一方で、シンプルで分かりやすくしないといけない。この2つは矛盾していて、柔軟であればあるほど複雑化するので、それをどうする、両方をどう見てやるかというのが非常に重要で、その中に、1つの方策として、割引の名称とかも考えていく必要があるのかなと思いました。

私が一番言いたいのは、平日の朝夕の割引の見直しのところが気にかかっています、運用時間帯を全日24時間に拡大すると。それを経済対策で、全国の複数エリアで実施するということですが、私には政策目的がよくわからないという印象を持っています。朝夕の割引は、高速道路と並行する一般道での通勤時間帯の混雑を緩和するという意義があって、経済的なロスを減らしますし、温室効果ガスの排出を抑えるという意義があると。これを見直すに当たって、ここに書いてある多様化する勤務形態への配慮とか、あるいは、適用時間帯を柔軟化するというのは検討したらいいと思うけれども、その答えが、果たして全日24時間ということなのかなという印象です。

前回のこの場で議論しました中間取りまとめで言うと、高速道路の整備と維持の財源については、受益者負担で原因者負担ということが書き込まれていると。50%の大幅割引というのは、この原則に反するとまでは言えなくても、やはり相入れない部分があって、それでも割引が適切とされるのは、単に利用者がよかったと。安くてよかったと喜んでもらうだけじゃなくて、社会全体でメリットがあるからこそ認められるのだらうと思っています。

この場合、大きいのは渋滞緩和ということだと思うのですが、これを、全日24時間に拡大することによって、渋滞緩和の効果に変化があるのかなという疑問があります。先ほど、電車の話もありましたけれども、JR東日本のオフピーク通勤定期券というのを出していますが、これ割引率は10%です。今回の50%というのは、やはりすごく大きいと思います。両方とも多様化する勤務形態に配慮する面があるわけですがけれども、公共交通を使っている人よりも、マイカーで通勤している人のほうが、割引率がずっと大きくていいのかなと。もちろん、これは実施主体も地域も全然違うので、単純に比較はできないとは思いますが、いずれにせよ、その政策目的が何かと。その効果と、あとマイナス面も当然あるわけで、それを合わせて、いい政策にしなきゃいけないと思います。

石川県の施行状況の説明もあって、分散化の効果も見られた等々もありますけれども、これだけでは渋滞緩和効果がどのぐらいあったのかということにはわかりませんし、もしかしたら、時間帯によって渋滞が悪化する可能性もあるんじゃないかなと。もちろん今年度に試行を始めたところなので、まだ効果の分析はできていないのかもしれないですけど既に経済対策で全国に拡大するというところになっているというので、それはどうなのかと。経済対策の資料を見ましたが、この話って地方活性化の項目の中にあって、そうすると、この効果というか、政策目的が何なのかというのはちゃんと考えなきゃいけない。

同様の理由で、休日の割引とか、平日利用の観光周遊パスというのも、政策目的は何か明示して、渋滞などマイナス面も踏まえながら決めていく必要があるかなと思います。

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】 私はちょっと違う観点からの意見ですが、こういう料金政策を、今後、いろいろ機敏に、かつ柔軟にやっていくという局面が増えていくと思うけれど、それを支える料金システムですよね。今、各社で大改革をされていると伺っていますが、話を聞くと、え、そんなかかるのというぐらいかかりますけれども、そこに何を求めるかと

いう議論は、これ、道路局の所掌、おせっかい、役範囲外かも分かりませんが、よく考えたほうがいいのかなと思いました。

先ほども阪神のところで議論になりましたけれど、例えば、阪神高速さんと西日本さんとの関係性をどう考えるのかとか、あるいは三者間関係をどう考えるのかみたいなところで、やはり政策に対応して、かつ、いろいろな機敏なことが、今ほどコストがかからないようにできるということをサポートする、そういう料金システムって結構大きな問題じゃないかなと思いました。

それとともに、もう一つ思うのは、こういったものの効果計測をどうするかということです。これまででも、鉄道との関係性の問題とか下道との関係の問題とかあって、なかなか難しいとは思いますが、E T C 2. 0とか、これまだ実現していませんけれども、O E Mプローブとか、あるいは、これも相当ハードル高いと思いますけれども、鉄道会社の交通系 I C のデータを、何かうまく相互乗り入れできるような、そんなことも、時間がかかるとは思いますけども、視野に入れて、いいモニタリングシステムをもって、やはり国民の皆さんへのコミュニケーションとか、あるいは共感を得るということを、本当にしっかりやらないと、なかなか、ますます難しくなるなと思います。

そういうデータを取ることは、いろいろな料金のみならず、いろいろな整備の問題も含めた活用への非常に大きな示唆を得るデータとなるとは思いますので、ぜひそちらも目配りいただければと思います。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。私からコメントさせていただいて、事務局のほうから答えていただける範囲は御回答いただくことにしましょう。

私も、今回この資料を拝見して、見直しの方向性というのは、これはあまりよくないのではないかと感じていまして、そのように発言しようかと思ったのですが、先生方からの意見がおおむねそういう感じでした。なぜよくないかという、何のための割引かということが明確じゃないのです。そもそも、それぞれの割引制度が導入されたのは、全体的にこういうふうにしましょうとって導入されたわけでは必ずしもなくて、多分断片的に、順番にいろいろなものが入ってきたので、全体として整合性が取れた形では割引制度が議論されていないのではないかと思います。

なので、そこをまず議論しないと、見直しの方向性というのを、個別に割引ごとに議論してもあまり意味がないじゃないかと思います。これが全体に関してです。

それから、平日朝夕割引、要するに多頻度割引ですけども、これについては、既にもう

今、実施されている場所があって、そこで、事前事後のデータが取れているので、それをきちっと分析してもらって、そのアウトプットを見せてもらって、どういう効果があったのかと。それは事前に期待していた効果と果たして同じだったのかということもきちっと見て、先生方が先ほどから料金収入に及ぼす影響とか混雑に及ぼす影響とか、多々おっしゃいましたけども、そういったものがどういう具合に発現したのかということを見ずに、もっと拡大したほうがいいじゃないかということには全然ならないと思います。その結果を見るまでは、ここに書いてある見直しの方向性で進めることは慎重になったほうが良いと思います。それが1点目です。

それから、深夜割引については、0時から4時までを拡大するために、技術的にですけども、フリーフローアンテナをつけるという方向でやっているわけですね。ところが、そう簡単にはできなくて、アンテナを密度高くつけるわけにいかないのです、どうしても正確にはそのことが実現できない。そうすると、技術的に、この方法に限界があるかもしれない。そうすると、今の入口、出口で、流入、流出時刻だけを観測する範囲でできることのほうがよいかもしれない。料金をショルダー型というか、時刻を追って順番に高くしてまた順番に安くするという、そういう料金を導入したときのほうが、むしろ技術的にもシンプルで、お金もかからなくて、効果も同じように出るかもしれないですね。

そういうものと比較して、フリーフローアンテナを立ててやる方法が本当にいいのかどうかということ議論せずに、フリーフローアンテナを立てまくるということは考え直したほうが良いと感じています。

それから、深夜割引が、大串先生の見解にもありましたように、トラックドライバーの方を含めドライバーの行動変容にどのように影響を及ぼすのかということの事前の想定がないのです。そのことについての分析というか、予測の結果もない。それが無い状態でやりましようとは言えないので、これも検討結果を見つつ慎重に進めるべきというのが私の意見です。

以上です。

【高速道路課長】 率直に厳しい意見、ありがとうございます。

一般的な話に、一つ一つに答えることにはなりません、朝倉先生が最後に言われた、事前にどういうものを想定して、あるいは事前にデータ分析をした上でやるという地点について、しっかり説明ができていない部分もありますので、そこはしっかり勉強していきたいと思っています。

それから、割引の目的としましても、行動変容を起こしていただくという幾つかの先生からありましたけども、そのためにはネーミングもそうですし、分かりやすいというか、利用者にとって行動変容につながるようなシンプルなのが、割引制度がいいのかなと思いますので、そこは改めて考えていきたいと思います。

それから、それぞれの様々な今、割引ありますけれども、そのとき、そのときの断面の課題に解決するような形で、必ずしも全体の均衡が取れる、整合が取れた形での割引でない部分もあります。今回の見直しについても、それぞれの今、課題に対応して見直しの方向性という形でまとめましたけども、今回、見直しのまだ生煮えのところもありますが、見直すことによって、今ある課題が少し解決する方向には向かうのかなとは思っていますが、全体の整合性との関係もかなり指摘されましたので、もう一度全体を見ていきたいと思っております。

それから、割引の財源についてですけども、割引の財源については、あくまでも今回、現行ある制度の置き換えだと思っておりますので、償還の影響のない範囲の中で置き換えていくということだと思いますし、また、利用者を与える影響、朝倉先生からも指摘されますと、よく見極めた上で内容を詰めていく必要があると改めて思っております。

それから、深夜の割引に関してですけども、今回、上限距離を設定するということを説明しましたが、決して料金制度で速度違反を取り締まろうということではなくて、本来やはり取締りで実施されるものだと思っております。ただし、料金制度が無謀な運転を助長しないための最低限の、違反の最低限のインセンティブを与えていくと私は捉えております。

それから、フリーフローアンテナについても、これ、正直に言えば、6年中の実施に踏まえて、整備を進めているところでございますけども、今は、深夜割引のためにフリーフローアンテナを整備しておりますが、これが整備されることによって、様々な交通、前々回の部会でも、海外の料金制度の事例を説明しましたけども、このデータを取れることによって、最終的には交通状況に応じた料金の変動という形にも生かせると思いますので、その辺も踏まえて、しっかり説明できるようにしていきたいと考えております。

また、名前はあれですけども、フリータイム通勤パスに関しましては、全ての地域でこれが有効に働くということではないと思っております。しっかり高速道路に転換するとか、それぞれの地域の状況に合わせて導入していくべきだと思っておりますので、そこも、先ほど朝倉先生からも指摘がありましたように、しっかり事前に想定、データ分析した上で

展開を図っ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。家田先生、お願いします。

【家田委員】 1個だけ。悪いインセンティブを与えちゃいけないというのは、一般論としてはそのとおりですよ。だけど、筋の違うものというのはおかしいと思う。例えば、コレステロールで肥満になっちゃいけないから、レストランでは幾ら以上のものは食っちゃいけないということにしましょうとか、変ですよ。だって、トラックだったらリミッタースイッチをきっちり持っているトラックに限り、割引しましょうとか。それで、今度は、ヤンキーのやつらなんて、こんなものをやろうがやるまいが、暴れ回るに決まっているのだから、それは警察が本気になって取り締まればいいので、それを道路の料金政策でやろうというのは、もともと筋違いと思ったほうがいいと思いますよ。

以上です。

【朝倉部会長】 竹内先生、御発言ありますか。

【竹内委員】 ありがとうございます。今のお話に関して、非常に大きなお話になるので、国土交通省さんだけでは手に負えないことだと思うのですが、それを承知でお話しします。経済対策として、今回また新たに料金割引の提案が今回なされてきています。しかしそもそもマクロ経済対策として高速道路料金を利用するのはやめましょうというのが、私の基本的なスタンスです。

今の光景と、少しダブって見えるのが、国鉄時代の狂乱物価等による公共料金の据置き政策の一貫として、国鉄の運賃の値上げを抑制してきたという歴史です。あの当時は、まだ高速道路が十分整備されていなかったのだから、国民生活に影響を多く及ぼす国鉄だし、国鉄は一応国営企業だから、政府は介入しやすかった。だから、そこで物価抑制をはじめとしたマクロ経済的な対策と絡めて運賃が政争の具とされ国鉄は非常にひどい目に遭ったわけです。今、国鉄はJRになって民営化されて、国の介入は難しくなっています。その一方で高速道路料金は相対的に手が出しやすい。だから、マクロ経済対策的なものとして高速道路がまな板に上がるのかもしれない。

そもそも料金政策は本来高速道路の利用者のことを考えて行なうべきであって、マクロ経済対策は本来財政、金融政策でやるべきことですよ。経済政策の道具として高速道路料金を使うのはいかなものかと思うわけです。しかし、これは大きなお話で、官邸にも関わる話なので、ここでコメントを求めるものでありませんけども、現在の料金政策が昔

の国鉄を思い出すようなことになっているのではないか、そんな気がしております。

感想みたいなものです。ありがとうございました。

【朝倉部会長】　ありがとうございました。検討段階で先生方から厳しい意見が出る分ことは悪いことではありません実施する前にいろいろ先生方から御意見いただいたので、それらをきちっと受けて、検討していただいて、採用すべき意見は採用していただいて生かすというのがいいと思います。ありがとうございました。

それでは、ほかに御質問ないようなので、本日予定された議事は以上でございます。議事進行を事務局にお戻しします。

【総務課長】　長時間にわたる熱心な御議論ありがとうございました。

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、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 —