

令和5年12月11日

【総務課長】 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61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。よろしくお願ひ申し上げます。

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きますよう、お願ひ申し上げます。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いたします。御発言終了後は、再度トークボタンを押し、ランプを消灯させていただきます。

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。

朝倉部会長はじめ委員の先生方には、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。10月31日に「高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ」を公表させていただきました。このとりまとめでは、高規格道路につきまして広く国民の皆様に伝え、地域のニーズというものを取り込んで、今後の計画・整備に生かしていくべきということが記載されております。これを踏まえまして、各地方で行われている地方小委員会等を通じまして、このとりまとめの周知と共有を図ってまいりました。本日はこれらにつきまして、地域の御意見を御紹介させていただきたいと思っております。

また、もう一つの議題は高速道路料金についてであります。この部会にて議論をしていただいております、関係団体へのヒアリング等を踏まえまして、主な意見を整理させていただきましたので、これについて御報告をさせていただきたいと思っております。また、併せて料金の割引について、前回の部会でいろいろ御意見を賜りました。これらを踏まえまして、検討の状況について御説明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が、先生方からの忌憚のない御意見を賜ればと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【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。

それでは、委員の紹介に移りたいと思います。今回より新たに1名の方が委員に選出されておりますので、御紹介いたします。高橋俊一委員です。一言、お願いいたします。

【高橋委員】 おはようございます。産経新聞の高橋です。年末のこんな時期に交代となり、申し訳ありません。よろしくお願いいたします。失礼します。

【総務課長】 ありがとうございます。

その他の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、よろしくお願いいたします。なお本日は、家田委員、石田委員、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として高規格道路ネットワークについて、資料3として高速道路料金の検討状況、参考資料1として高規格道路の機能要件について、参考2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、御連絡をお願いします。なお、資料ごとのページ番号のほか、資料左下に通し番号をつけさせていただいておりますので、説明時に適宜、御活用いただきますと幸いです。

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、よろしくお願いいたします。

【朝倉部会長】 分かりました。皆様、おはようございます。よろしくお願いいたします。

これより、議事を進めてまいります。本日はお手元、議事次第にありますように、「高規格道路ネットワークについて」という議題と「高速道路料金の検討状況について」という2つの議題がありますので、それぞれ事務局より説明していただき、委員の皆様から御意見をいただくというふうに進めてまいります。

ではまず議事の1、高規格道路ネットワークについて、事務局より説明をお願いいたし

ます。

【道路経済調査室長】 道路経済調査室長の四童子でございます。資料2に基づいて御説明をさせていただきます。資料2の1ページでございますが、10月31日に、高規格道路のあり方の中間とりまとめをおまとめいただきまして、この方向で今後、高規格道路を進めていくということでございます。併せてW I S E N E T 2 0 5 0ということで、道路局としての政策集も公表させていただきました。2050年に世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステムを実現していくために、具体的にはシームレスなサービスレベルが確保されたネットワークをつくり、また、それを多機能に進化させていくということをごを柱としてございます。

今後、下段にございますような高規格道路が求められる役割、経済、あるいは地域安全保障、交通モード間の連携を強化、観光立国、自動運転、低炭素で持続可能な道路の実現、こういった辺りを重視していくという考え方でおまとめをいただきまして、この方向性を各ブロックの地方小委員会で、11月の中下旬にかけまして御議論をいただいているというのが一つでございます。また、もう一つ、次のページにございますけれども、令和3年度に各ブロックで策定した新広域道路交通計画と、今回の高規格道路ネットワークの考え方の整合を確認し、さらに早期に地方の意見を伺った上で高規格道路として指定をしていくという方向で進めているところでございます。

3ページでございますけれども、従前の高規格幹線道路と地域高規格道路を、現時点の必要性等を勘案して再整理したものを、高規格道路ということで一つの 카테고리として整理をしているところを、今回のおまとめいただいた考え方で確認をし、各地域に御議論をいただいできてございます。

具体的には、参考資料1の1ページ以降に地域ごとの資料がついてございます。3ページに、例えば北海道の地図がございまして、こちらが令和3年の新広域道路交通計画の高規格道路のネットワークでございます。こちらをいま一度、1ページにございますけれども、今回のとりまとめの中の今後の高規格道路に求められる機能ということで、交流促進、ネットワーク補完、アクセス強化、地域連携、国土保全の観点で、こういった路線がこういった機能を有しているかにつきまして、ブロックごとに確認・整理をいただいているものをおつけしているところでございます。それぞれの路線に多様な機能がございまして、必ずしも一つの機能ではございませんけれども、例えば港湾のアクセスを強化しつつ交流を図るというようなことで、主たる機能については二重丸で記載をされているような形に

なってございます。

本資料に戻りまして、資料2の4ページでございますけれども、今申し上げましたように、10月31日におまとめいただいたものを、11月に各地方で御議論、確認等をいただいたところでございまして、本日に至っているところでございます。その中で、有識者の方々からいただいたブロックごとの御意見を5ページ以降に、カテゴリズしてお示しをさせていただいております。

1つ目がサービスレベルでございます。主立ったところだと、日本の様々なサービスレベルを確認する中で、例えば最短経路よりも第2経路である災害時等を考えたときにバックアップするネットワークが重要であり、そういったところが弱いのではないかとという御指摘でしたり、ボトルネック部分について、渋滞対策等の様々な対策をしていく必要があるのではないかとということでしたり、高規格道路とコミュニティ道路のアクセシビリティの確保、サービスレベルの表現の中で長寿命化等の様々な観点を入れていくべきだという御意見をいただいております。

特に、次のページでございますけれども、中でも自動運転ですとか物流に関する御意見を多くいただいております。その中で主立ったものでございますけれども、物流につきまして、荷主の使い方の議論も必要で、省庁連携などについて必要ということでしたり、自動運転につきましては、高齢者等も考えまして、地方で非常に重要になってくるということでしたり、鉄道との連携、さらに今回の多機能化の例で、自動物流道路の考え方につきまして、スピード感が大事であるということ、暫定2車線区間を活用するといいいのではないかと御指摘もいただいております。さらには公共交通の利便性向上について併せて進めていただきたいという御意見もいただいております。

そして、7ページですけれども、地域ごとに特色のある御意見を様々ないただいております。北海道ですと食ですとか観光の観点で機能強化が必要でしたり、東北ですと秋田県沖の洋上風力といった再生エネルギーのポテンシャルを生かすことがネットワークの観点で重要ということ、北陸ですと雪害などの自然災害が非常に課題であるということでしたり、中国ですと世界遺産を生かすために、空港・港湾との連携を高める必要があるという観点、四国ですと暫定2車線が課題だということ、そして全体にかかりますけれども、オーバートーリズムの対応への御指摘もいただいております。

また、プロセスにつきまして、次の8ページでございますけれども、広く自治体とボトムアップに連携をして、国民に分かりやすく伝えるべきだということが大きな一つだと

思っています。それから主立ったところだと、5ポツ目ですけれども、スピードが大切で、人口減少が進む前に早くできる仕組みが必要だというような観点、さらに最後のところでございますけれども、B/Cのみにとらわれない広い視点で評価をしなければいけないという御指摘もいただいております。

そういった中で、今後、次のページにもございますけれども、速やかに高規格道路を指定した上で強化をして取り組んでいくということで、大きくいただいております。また、今後に向けて改めてW I S E N E Tの視点をブロックごとに当てはめまして、今構想路線になっているものですか、将来に向けて今後、そういった計画をさらに充実していく必要があるといった御意見をいただいております。

また、自治体からの御意見、次のページ、10ページですけれども、同様に高規格道路、こういった方向でしっかりやっていくべきだという中で、早期に指定をすべきだということです。強調されておりますが、地域の防災力の点でしたり、企業が進出をすることをバックアップするような波及効果等について、中心にご意見をいただいております。こういったところを踏まえまして、今後、事務的にも文書などを整えまして、指定に向けて進めていきたいと考えているところでございます。

12ページ以降に高規格道路ネットワークの効果をお示ししてございます。現在の新広域道路交通計画の高規格道路ネットワークができた場合の効果を、幾つかの観点で試算をしているものでございます。12ページは都市間の移動性でございます。諸外国に見劣りしている都市間の連絡速度でございますけれども、高規格道路ができますと、中段の表のように、時速60km/h以上の都市間の結びつきの確保割合が、現状6割を切っているところが8割程度、9割程度と上がっていくことが見込まれます。次、13ページでございます。このままですと人口が減りまして、地域生活圏の人口も減ってしまうというところでございますが、高規格道路で各都市を結ぶことによりまして、交流できる人口を増やしていく試算でございます。具体的には、人口10万人が一つの地域生活圏の規模と国土形成計画の中でも示されておりますけれども、そういった人口規模を確保できる割合が、現状よりも悪くならないように食い止めるという効果が見込まれるところでございます。

さらには次のページに、空港・港湾との連絡性でございます。物流等のためにも空港・港湾を滑らかに、シームレスに結ぶことが大事でありますけれども、そういったところへのアクセスを諸外国に見劣りしない形で確保していくものです。

次のページ、15ページには、都市間連絡の多重性・代替性について、ダブルネットワ

一ができることで、災害時等に寸断した場合にも、大変大きな迂回とならないように、あるいは途絶することがないように、効果が見込まれるところでございます。

さらに16ページは医療の関係でございますけれども、災害拠点病院への高規格道路でのアクセス時間もぐっと短縮するというのもございます。

17ページには低炭素社会にも貢献するというところで、高規格道路が仮にできると、一般道をこれまで走っていた交通が高規格道路の効率的な走行形態に転換をすることで、燃料の消費が削減できたり、あるいはCO2の削減効果が見込まれたりするところがございます。ネットワークの関係の資料は、以上でございます。

【朝倉部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、今、ご説明いただいた資料に関しまして、委員の皆様方から意見を頂戴したいと思います。どなたからでも結構でございます。

久末先生、どうぞ。

【久末委員】 御説明、ありがとうございます。今日、御説明いただいた中で、恐らく最も重要なスライドの一枚が資料2の7ページの、地方小委員会等における有識者の意見です。これは、地域の実情をよく御存じの有識者の先生方からの本当に率直な意見だと思うのですが、これらは喫緊にクリアしなければならない課題であるという認識のもとで、他方では、本日冒頭で御説明いただきましたように、シームレスネットワークも念頭に置かなければならないという事情がございます。地域の課題として上がってきている6つ、これを踏まえた形でできる限り全国的にシームレスにつなぐ形に引っ張っていくというのが、国交省としての一つの重要な役割なのかと思っております。

したがって、地方のブロックごとの意見を尊重することは大事ですが、シームレスネットワークという柱を打ち出した以上は、そちらの視点を明確に打ち出すことによって、ブロックごとの、特に隣り合うブロック同士で全然違う意見が出てくるようなことがあったときに、ある程度シームレスネットワークに御協力いただくという形ですり合わせというのでいいのかと、今日、思ったところではございます。私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。私もそれは全く同感です。

後でまた、事務局からの御意見を頂戴するとして、ひとまず先生方の意見を聞きましょう。いかがでしょうか。

小林先生、どうぞ。

【小林委員】 先月、近畿でも地方小委員会を開催させていただきまして、この中間と

りまとめの内容の共有と周知をお諮りしたところであり、その中で出た意見もここに取りまとめられているのですが、それを私なりに取りまとめたものを御報告したいと思います。今回のこのネットワーク、シームレスという言葉が一つの大きな柱になっているのですが、具体的な内容になってくると、シームレスということがいろいろな政策課題に溶け込んでいるので、シームレスという言葉があまり出てこないというか、もう少し節目ごとにこの政策全体がシームレスな高規格道路ネットワークをつくっているということが、もっと見えたほうがいいのではないかという意見が結構出ました。

それから、高規格道路要件の適合状況のところ、これは近畿ブロックの話に限るのですが、最後の国土保全の二重丸が、意外と近畿は少なかったです。南海トラフも非常にリスクが高まっているので、認識はすごく高いはずですが。全ての道路に関しても高規格道路に関しても、この国土保全という意味が非常に大きいですが、これも結局のところ溶け込んでいるということで、あまり強調されて表に出てきていないという意見が、委員の中から出ました。それから、ずっと地方小委員会を行っていきまして、計画のスピードアップが常に言われているので、そこをまた強調させていただきたいと思います。以上です。

【朝倉部会長】 小林先生、ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。根本先生、どうぞ。

【根本委員】 私から2つコメントしたいと思います。まず、資料2の1ページのところに全体の考え方を整理したものがありますけれども、この図の下に整備主体、整備手法、財源の確保が書かれており、高規格道路を考えるときに、こういうものをセットで考えるべきではないかということは、一応、整理されたと思います。このネットワークは今後50年ぐらいかけてつくっていくのだらうと思いますが、私はできるだけ有料を活用しながらやっていくべきではないかと思います。ただ、地方によっては有料でいいので早くつくってほしい、有料であれば要らないといったいろいろな意見もあると思います。

ですから、今後のことかもしれませんけれども、こういった財源確保の方法も、地方でいろいろ考えていってもらいたいと思います。この問題は、電気自動車が普及する段階で、財源を電気自動車にどう負担してもらうかということが、そのうち重要なテーマになってくると思いますから、その問題とも関係していると思いました。

あと、7ページのところで、物流に関して鉄道との連携が重要という意見が地方から出されておきまして、私は大いに賛同するところです。実は先日発表された物流革新緊急パッケージで、今後10年間で鉄道の輸送量を倍増するということが宣言されたわけですから

ども、鉄道キャパシティにはもう全然余裕がありません。ボトルネックがあるわけです。その一つが東海道線なわけですが、例えば東京から九州までの輸送で、大阪までは新東名の自動運転トラックを使い、大阪の貨物ターミナルで乗せ換えて、山陽線はJR貨物を使うというようなことで、キャパシティに余裕のある区間をうまく組み合わせれば、鉄道もまだ利活用できるということもあるでしょうから、鉄道の輸送量倍増ということに道路が貢献できるということを一言、申し上げたいと思います。以上です。

【朝倉部会長】 根本先生、ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。大串先生、どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。非常にいいものに仕上げていると思っております。資料2の3ページに、今回の計画ということで新たな図を示していただいているのですが、ここに物量の記載がありません。24,000kmを維持されて、それを高規格道路と呼び換えるだけなのか、物量も定義も変えてというところだとすると、考えておられる物量の記載をしていただくとか、何かもう少し分かりやすくしていただいたほうが、どう変わるのかということがよりこの図で、さらに明確になるのかと思いました。これは非常によく使う図でもありますので、少し情報をプラスしていただきたいと思いません。

あと、17ページに低炭素社会への貢献という数字も入れ込んで書かれているかと思いますが、これからエネルギー自体がガソリンから変わろうとしている中において、ガソリンがこれぐらい減りますよ、それでCO₂が削減できますよというものをこれから使い続けられるのかというのが疑問です。もう少しエネルギー供給の多様化といいますか、しばらくはもちろんガソリンの供給も大事でしょうけれども、多様な車両がこれから走るだろうということを鑑みるに当たって、低炭素社会に資するようなエネルギー供給体制を、きちんと高速道路網にもつくっていくという話に持っていくほうがいいのかと思いました。これが2点目です。

3点目は大きな話ですが、人口が減れば減るほど地方において特に、広域生活圏における生活維持のために幹線道路網は非常に大切で、それが特に物流で、特にこれからまたさらにeコマースが進展していったら、もちろん人も動くでしょうけれども、物の動きがこれまで以上に大きくなっていくのかと思います。物流の効率化と、あと人が動くにしても高齢化していることもありますし、自動運転は幹線道路網で非常に充実させてほしいということで、自動運転の実用化、これを大きな柱に据えていただきたいと思いま

す。

その2つを実現することによって、地方に人が、十分な生活ができる空間をそのまま保持できるということで、安全保障にもつながっていくというような、そういった意味合い、流れが必要なのではないかと思いました。以上です。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。ほかにいかがでしょうか。

太田先生、どうぞ。

【太田委員】 太田でございます。ようやく新たな全国的な計画を打ち出せることになったことは、大変好ましいことだと思っております。7,600km、14,000kmという高規格幹線道路の整備はある程度概成したという段階に達し、次の段階に行くという意味では大きな意義があると思っております。

そのときに分かりづらいのは、7,600kmのときは全国津々浦々から2時間でアクセス、14,000kmのときには1時間でアクセスという、一つのネットワークとしての基準がありました。それが、今回は少し複雑になってきた、あるいは多様になってきたということだと思います。そこで、資料2の12ページから17ページの間で効果測定の数値が出ているわけですが、これが今回の計画の進捗のパフォーマンスを見るものということになりますので、ぜひ、毎年度毎年度どの程度進捗しているのかということ、しっかりとモニターしていく必要があるかと思えます。

もう一点は、モニターするときに、7,600km、14,000kmのときは全国でということが第一の発想だったと思えます。今回の計画については、ボトムアップといえますか、地域ごとのブロック計画に基づいて全体の計画を立てたということですので、地域ごとに少しニーズが多様なのかもしれません。そういう意味では、ブロックごとに各パフォーマンス指標がどの程度進捗しているのか、もちろんブロックを超えたものもあるわけですが、その辺りをモニターしながら、この計画が順調に進捗しているのかしていないのかという確認をしていただきたいと思えます。

このような進捗評価を積み重ねていく中で、財源が足りないから進捗が遅いよね、では財源のことをしっかり考えましょうという、道路整備財源についての議論が、高まってくると思えますので、そのような方向で取り組んでいただきたいと思えます。以上です。

【朝倉部会長】 太田先生、ありがとうございます。

続きまして、小幡先生、お願いします。

【小幡委員】 ありがとうございます。地方それぞれいろいろな特徴、思いがあると

思いますので、このようにブロックごとに意見を聞いていくのはとても大事だと思います。その中で資料2の8ページ、計画プロセスのところですが、これはそれぞれの地方にとってみると、今、太田先生の財源がないところという話もありましたが、3つ目のポツで、財源に限られる中どういった優先順位をつけながら進めていくのかという、その辺りがとても気にかかる場所だと思います。スピード感を持って進めていただきたいというのはいろいろなところに出てきているわけですが、他方で、B/Cのみにとらわれない広い視点で評価しなければ地方は衰退するという、そういう指摘もあるわけです。前も申し上げたと思いますが、計画プロセスの進め方というのは自治体にとっても大変関心もあるし、本当に整備されるのか一番心配なところだと思うので、優先順位のつけ方など、どういう形でもできるだけ客観性を帯びるようにしていくことが、これからの課題かと思っております。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

続きまして、佐々木さん、竹内先生の順にお願いします。

【佐々木委員】 佐々木です。高規格幹線道路が地方に便益を与えて、非常に地方にメリットをもたらしていることは事実だと思いますが、反面、地方の赤字路線というのは、道路網の発達と反比例してどんどん増えていっているという状況があると思います。資料2の6ページにいろいろ意見がありますけれども、鉄道との連携、物流もちろんですけれども、自動運転など、道路網の発達とともに地域の足をどう守っていくかという視点を入れていただきたいと思いました。意見です。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

竹内先生、どうぞ。

【竹内委員】 竹内でございます。どうもありがとうございます。1点のみ、指摘させていただきます。

資料2の1ページにもありましたけれども、財源の確保というのが最後の最後に出てきています。これは大事なことですけれども、インフラの整備でとりわけ自動物流道路の話などなおさらコストがかかってしまうことになりますから、単に財源があればいいという観点だけではなくて、いかにそれを安いコストで上げるかが必要となります。そのために、確保だけではなく、例えばPFIの活用といった民間活力の導入によっていかにコストを抑えて効果を上げるかというような、観点も大事だと思います。財源の確保に加えてPFI等の活用ということも考えながら、整備していく必要があるのではないかと思います。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがですか。よろしいですか。

私から簡単にコメントしておきたいと思います。中間とりまとめの概要というページがありまして、資料2の1ページ目ですけれども、基本方針のところの右のほうに機能要件とあって、ここには5つの機能要件が書かれております。それから、次にもう少し下に高規格道路の役割というところで、経済成長・物流強化から始まって6つ、下を入れると7つですけれども、役割が書いてあります。せっかくここに機能要件と役割ということを書いているわけだから、その後の各地方からの意見の取りまとめや、あるいは12ページ以降の効果についても、それぞれの項目とどう対応してまとめられているのかということが示されていると、中間とりまとめとの整合性がよりクリアになってくると思います。

中には、必ずしも今の時点で効果を明示的に書けないものもあると思います。例えば観光立国の推進、あるいは自動運転と言っても、書けないものもあると思います。今後、ネットワークの計画が進んでいけば、それが項目として上がってくるということだと思いますが、少なくとも現時点で各地方からの意見の取りまとめや、あるいはこのネットワークが整備されることの効果を評価するに当たって、中間とりまとめの概要に書いてあるのだから、それとの整合性を示してほしいです。

それから、先ほど久末先生、小林先生がおっしゃいましたけれども、シームレスという言葉もここでうたっているのです、それと今回の各地方から出てきたもの、あるいは全体の効果がどうなのかということについて明確に言及しないと、何のためにこの中間とりまとめを出したか分からなくなってしまうので、そこはきちんとまとめていただきたいと思います。これが1点です。

それから、今のことと大いに関係するのですけれども、地方ブロックでの評価は確かに御意見や評価として大事ですが、さすがにこの委員会で各ブロックから出てきたネットワークについて、これはいいけどこれは駄目ということを個別に議論することはできないですね。ここでは全体として各ブロックからの意見がうまく整合しているものなのかとか、あるいは全体としてそれを見たときにどのようにそのネットワークが評価できるのかということを議論する必要があると思うのです。

そのときに、各地方ブロックからは恐らく出てこない意見もあると思います。例えば先ほど先生方から御指摘されている財源の話というのは、各ブロックから出て来ようがない

ですよね。しかし、出てこないからそれは書かない、それは検討しないのかということ、全くの筋違いです。この全体の議論の中で、各ブロックからは出てきていないけれども重要な項目について、それをどのように位置づけて、逆に各ブロックの計画にそれをどのように反映するようにするのかということを考えておかないといけない。せっかくここで議論しているのに、うまく反映されないことになってしまうので、さらに検討する必要があるのではないかと感じました。私からは以上です。

そういうことで事務局から、個別に全部の項目について回答しろとは言いませんので、適宜、よろしくお願いします。

【道路経済調査室長】 大変貴重な御意見、ありがとうございます。

太田先生からパフォーマンスを見る指標について、モニターをしていくことが大事だということで、こちらは小幡先生からいただいた優先順位をどう考えるかということと、朝倉先生からいただいた評価・効果の表し方とも関連していると思います。おっしゃるように現状、このとりまとめでいただいたものと全部一対一でこれはこう、これはこうとはなかなか磨けていないものですから、今可能なところを整理させていただいております。これからどういうサービスレベルをどういう指標でもって整理をして、地域がそれをどう評価をして、恐らく重みづけのような話になってくると思いますが、そういったところを整理することにしっかり取り組んでいきたいということが一つでございます。

つづいて、大きく財源の話、根本先生からは利用者負担をしっかりとということ、竹内先生からはPFI等も活用してということもございました。また、それらが地方との関係でということで朝倉先生からもいただいております。今回の中間とりまとめの作業の中で、本文にはそういったものをしっかりとすべきだということは書かせていただいておりますし、今後、実際の現場でそれに沿った形で検討が進むようにしてまいりたいと思いますし、また、本省でも全体を見ながら、書いたことをしっかりと実現できるように進めていきたいということでございます。

あと幾つかでございます。久末先生から、ブロック間のギャップがないようにということで、大変重要な点だと思っております。今回の、地方小委員会でのとりまとめの周知・共有と指定に向けた調整の中でも、かなり実は隣接ブロック間で調整が進んだ面もございます。具体的には先ほど見たような、同じ路線がブロックをまたぐような場合、どういう性格づけにするかということは、実は両ブロック間で調整をさせていただいていまして、大方しっかりいくようにはなっておりますので、そういったところも、今後の見直し等に向

けて連携がしっかり進むようにしてまいりたいと思っております。

それから、小林先生からありましたシームレス、国土保全といったところについて、いろいろな表現を兼ねるところがあるものですから、なかなかうまく強調ができてないところがございます。シームレスも、もちろんサービスレベルをシームレスにしていくということで、先ほどの指標を今後どう考えていくかということところにも関連します。また、国土保全が少し見えにくくなってしまっている点については、ネットワークの性格を分けるときに、ネットワークを補完する、あるいは交流を促進するなど、地域ベースの見方で機能要件が整理されていたため、同じ路線の性格を表現するときに、そちらに整理されてしまっていた傾向があるかと思えます。一つ一つの道路につきましては、まさに多重性や強靱性を高める効果がありますので、そういった同じことを見る見方を、切り口を変えたものも、やや重複がありながらも表現していくことが大事かと思ったところがございます。

また、大串先生からいただきました、まさに自動運転がこれからの高齢社会で大事であることや、物流の効率化のために自動物流道路も含めて検討をしっかりと進めてまいりたいと思えますし、とりまとめですとかこちらのW I S E N E T 2 0 5 0 ・政策集にはかなり書いてございますので、しっかりと進めてまいりたいと思えます。

さらに、鉄道との連携は大事でございますので、こちらも自動物流道路の検討の中もそうですし、全体のネットワークの検討の中でも、例えばJ R貨物との連携など、しっかりと進めていきた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。

あと、あえて言えば低炭素のところ、エネルギーとの関係をガソリンの消費量だけで書いてしまうというのはどうなのかということがあります。特に、かなり先の、2050年になったときに、実際はどうなっているか分からないですけれども、ネットワークを整備すれば省エネが今以上に進むことになっていると評価するのかどうかということだと思います。

【道路経済調査室長】 すみません、言い漏らしまして、まさにそのとおりでございます。ガソリンが幾ら減るということはもうかなり従前の考え方の試算でございまして、一つの表現ではあるのですが、おっしゃるとおりエネルギーの構成も変わります。ただ渋滞がよくなったり走行速度が高くなったりして走りやすくなるということは、例えば電気自動車であっても電費がよくなるといった効率性が上がるという面もあると思えますので、エネルギーのこれからの発展、進化も見据えて、しっかりと効果も整理してまいりたいと

思います。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。

僕から、くだいですがけれども、この中間とりまとめの概要のところの、高規格道路の役割と書いたところがありますよね、下から3段目ぐらいのブロックに。これをどう使うかということですがけれども、ブロックごとにネットワークの計画が策定されて、あるいは認められて、現時点はまだぼやっとした計画であっても、それが整備計画レベルになったときに、それを実際に採択して進めるかどうかというときは必ず評価しますよね。そのときの評価のポイントがこれなのではないかと思います。

もしそうであれば、今ここに書いてある合計7つですがけれども、この評価の視点に沿ってどのようにきちんと評価するのかということは考えておかないといけない。書いてある評価の視点について、具体的にどういう指標でどう評価して整備計画を進めるのかということが議論されることになると思います。各ブロックもそういう認識で意見を言っておられるかと期待しますが、本当にそこまで認識されているかどうかというと、実は若干疑問でもあります。したがって、今後はこの役割を使ってきちんと評価していくということであれば明示的に強く言ったほうが、後々困らなくて済むのではないかと感じます。

会場、いかがでしょうか。特になければ、今、このネットワーク計画、各ブロックから上がってきたものをこの部会でも見ていただいて、いろいろ御意見をいただいたということにさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

それでは、続きまして議題の2つ目ですがけれども、高速道路料金の検討状況についてということで、事務局より説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 高速道路課長の小林です。

それでは、資料3、高速道路料金の検討状況について御説明します。資料3の1ページです。7月から高速道路料金について議論していただきまして、全国料金、それから近畿圏の料金につきまして、4回にわたる部会の中で、関係団体からヒアリングを行ってきたところです。ヒアリングの内容につきましては、参考資料2の1ページ以降に掲載しておりますけれども、本日は主な意見を取りまとめたものを紹介させていただきます。

それでは、資料3の1ページをお願いします。まず、全国料金につきましては、平成26年に、それまでの整備重視から利用重視の視点で料金水準を3つに整理したところがございます。後ほど説明しますがけれども、これは令和6年3月末が期限となっております。それから、大都市圏料金としまして、首都高・阪高につきましては順次対距離制に移行し

てきておりますが、首都高速については平成28年、令和4年の料金改定を経まして、特に令和4年の料金改定1年後の効果を見てみますと、都心交通が外環道へ転換したなどの効果が確認されているところでございます。阪神高速につきましては料金改定を平成29年に行っておりまして、今後、首都高の効果を見つつ、近畿圏の交通課題を踏まえて検討する必要があると思っております。

また、今後の予定でございますけれども、この国土幹線道路部会における関係団体ヒアリングや委員の皆様からの意見も踏まえまして、また、これまで公表している割引の方針も含めて、年内に料金の方針を策定する予定でございます。

それでは、2ページをお願いします。先ほど申しました全国の3つの料金水準でございますけれども、平成26年4月に普通区間、大都市近郊区間、それから海峡部等特別区間を導入したところでございます。この料金につきましてはETC利用者に限定しておりまして、期間は当時、当面10年間ということで、今年度末、令和6年3月末が期限となっております。

次の3ページをお願いします。全国の料金水準について主なヒアリングでの意見を御紹介いたします。まず、最初の3つですけれども、四国経済連合会、それから全国高速道路建設協議会につきましては、大きな効果があり、令和6年度以降も現行料金水準の維持・継続が必要という意見をいただいております。また、広島県、これは沿線10府県市の代表としての広島県でございますけれども、こちらからも現行の料金水準の維持が必要という意見をいただいております。

それから4つ目になりますが、日本旅客船協会、フェリーでございますけれども、さらなる高速道路料金の引下げや割引が実施されれば、廃止・減便に追い込まれる航路が続出するおそれがあるという御意見がございました。それから、その下の日本バス協会でございますけれども、一律の大幅な料金値下げはバス利用の減少及び渋滞の増加を招くため、今以上の値下げには反対との意見がございました。それから、全日本トラック協会につきましては、料金水準を引き下げたいという意見がございました。このような意見を踏まえて、国土交通省で方針を決めていきたいと考えております。

それから続きまして、阪神高速における対距離料金の導入についての経緯でございます。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た対距離制に移行してきたところでございますが、平成29年に当時の旧料金から上限料金を1,300円、今現在は消費税の関係で1,320円で設定しており、下限料金は300円に設定しているところでござ

います。

次の5ページをお願いします。近畿圏の料金についても同じヒアリングでの意見を御紹介します。関経連からは首都圏・中京圏に比べて遅れている環状ネットワークを早急に整備してほしいという話、それから2つ目には、公平性の観点から走行距離に応じた対距離料金が目指すべき方向、それから3つ目には、迂回利用割引制度の導入が必要といったこと。それから4つ目としましては、首都高で採用されている割引制度、深夜割引等ですが、導入・拡充が必要という意見をいただいております。

それから次に、近畿圏の5府県市からいただいている意見としましては、同じく対距離料金制を推進するということと、2つ目には大口・多頻度割引、深夜割引などを拡充・創設と、それから3つ目には都心流入割引などの拡充・創設と、それからミッシングリンクと現在なっています名神高速と阪神高速湾岸線を結ぶ名神湾岸連絡線の整備推進に当たっては、有料道路事業を早期導入することということ、それから、環状道路の一部を構成する淀川左岸線（2期）の着実な整備に向けて、有料道路事業費を拡大することと、最後に、大和川線と堺線につきまして、今現在は一般道を介して両線がつながっておりますけれども、このジャンクション化の実現に取り組むことという意見をいただいております。これらを踏まえて、料金の方針を決めていきたいと思っております。

それから続きまして、高速道路料金の割引についてでございます。料金割引につきましては、平成26年度に導入されて、令和3年8月の中間答申を踏まえて、割引の内容の見直し評価を実施してきているところでございます。前回の11月の部会でも説明申し上げましたけれども、補足を少しさせていただきたいと思っております。

7ページの図では平成25年以前の内容を、割引が適用されているところをその内容とともに下の図で示しておりますけれども、こちらと、平成26年度に実施した割引を比べていただきますと、割引の目的に応じて割引の対象を絞ってきているということが確認できると思います。料金割引につきましては、一般道も含めて高速道路の状況、それから生じている課題に合わせて随時、見直していく必要があると思っております。

8ページを御覧ください。これは中間答申、令和3年8月にいただいたもの、8月の中では見直しの方針というものを示されております。まず、平日朝夕割引に関しましては、現行の課題としましては、勤務形態の多様化に未対応ですとか、通勤時間帯の一部、高速道路の混雑が見られるといったことが挙げられていまして、見直しの方向性も示していただいております。適用時間帯の柔軟化、あるいは通勤者の利用促進等の目的検討ということ。

それから、深夜割引につきましては、割引適用待ちの車両の滞留などの課題が挙げられていまして、見直しの方向性として、割引適用時間帯の拡大、それから適用時間帯の走行分を対象にすべきだということもいただいております。

また、休日割引につきましては、繁忙期等の渋滞が激化しているという課題などがありまして、見直しの方向性として、繁忙期等に割引を適用しない、それから観光周遊等を対象とした割引の拡充という方向性をいただいております、これを踏まえた見直しの案を示したところでございます。

まず、9ページを御覧ください。平日朝夕割引の見直しについてでございますけれども、この割引の目的として、高速道路に並行する一般道における通勤時間帯の混雑の解消のために、比較的交通容量に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、現在の平日朝夕割引については、6時～9時、それから17時～20時、平日ですけれども、最大50%の割引を行っているところでございます。一方で見直しの方向としては、先ほど申しましたように、多様化する勤務形態への対応、それから混雑している高速道路において前後時間帯への分散を図る必要があるということとして、見直しの方向性をそこに示しております。

適用時間帯を全日、それから24時間に拡大するという、また併せまして、利用者には事前に利用する期間を登録していただきまして、逆に登録した区間以外については割引を適用しないといったことを考えております。また、頻度に関しましても、現在の平日朝夕割引については10回分、5往復で50%ということにしておりますけれども、今回考えている内容につきましては20回分、10往復以上利用の場合としております。

現在、この試行につきましては石川県で行っておりまして、前回は紹介しましたけれども、10ページのような効果が見られているところでございます。現在の試行はまだ600ぐらいのサンプルのために、一般道路における効果が明確になっているわけではございませんが、一つ一つの交通を見ても、変化のパターンが表れております。右下に示しておりますように、高速道路の利用が試行によって顕著に増加したものの、それから2番目には朝の通勤時のみに利用していた利用者が帰宅時にも利用するパターン、それから3番目ですけれども様々な時間帯で利用が分散しているということも見られております。

もう一度9ページに戻ってください。これにつきましては、今、石川県で行っている試行につきまして、令和6年4月から複数エリアに拡大したいと考えておりますけれども、複数エリアを選定するときには、先月、この部会でも委員から意見をいただきましたよう

に、データを分析して、それから想定される効果を認識した上でエリアを選んでいきたいと考えております。また、複数エリアでの試行を踏まえまして、そこでもしっかりとデータによる検証を行った上で、現行の平日朝夕割引に代えて本格展開することを考えております。

それでは、11ページをお願いします。深夜割引の見直しについてでございますけれども、この目的としましては、一般道の沿道環境を改善するために、交通容量に余裕のある高速道路の夜間利用を促進するというところで、現在では0時から4時の間に高速道路を通行したのものに関しまして、車両の料金を3割引ということにしております。この結果、本線料金所手前におきまして、写真にありますような滞留が生じて走行車線を閉塞しているだとか、また、ドライバーが無駄な、不要な待ち時間を費やすことで、労働環境の悪化にもつながっているところでございます。

そこで、今回の見直しの方向性として、深夜割引の対象時間帯の走行分のみを対象にすると。また、割引対象時間帯を拡充するということに加えて、割引対象時間帯に走行し切れない長距離利用者の負担が増加することから、長距離逓減を拡充するといったことにしております。また、物流に関しましては2024年問題がもう待ったなしの状況でございますけれども、この深夜割引の見直しに併せまして、SA・PA等の利用環境などの整備に取り組みながら、利用者の行動変容を検証していきたいと考えております。

12ページを御覧ください。先ほど申しましたように、物流の2024年問題につきましては、高速料金だけで対応できるものとは思っていません。まずはSA・PAの施設の整備ということで、大型車駐車マスを拡充しているところでございます。この拡充に関しましては、不足しているものを拡充するというだけでは、またイタチごっこになってしまいますので、中段にありますように、先々週から大型車の駐車マスの一部を短時間限定としての利用に変えたところでございます。

具体的に、短時間というのは60分でございます。例えばトイレとか食事のための駐車と休憩を確実にできるように、駐車マスの回転率を上げる試みでございます。これについても効果を検証しながら、またこの部会でも報告させていただきたいと思っております。また、併せまして、シャワー施設等のリフレッシュ施設はSA・PAに今、整備を行っております。

また、右側でございますけれども、特に広域的な物流、関西から関東、あるいは九州から近畿等の中間地点におきまして、ドライバーが折り返せるような中継地点を整備してお

ります。これによりまして、1人のドライバーの視点からすると日帰りでの運行が可能になるといったことをごさいます。また、その下にあります、ダブル連結トラックにつきましては省人化を可能にするものですが、順次、対象路線を拡大するとともに、このダブル連結トラックは通常の大型マスでは駐車できませんので、ダブル連結トラックに対応した予約駐車マスを整備しているところをごさいます。

また、物流問題に関しましては道路施策だけでは対応できないと思っております、特に国土交通省の運輸部局では、高速道路料金につきましては現行の標準的な運賃というものを示しておりますが、その中でも有料道路利用料、高速料金でございますけれども、運賃とは別に実費として収受するということとされております。これが適正に転嫁できるような取組と連携して、様々な施策を進めていきたいと考えております。

それから次に、13ページをお願いします。休日割引に関しましては、観光事業を喚起するために、また地域活性を図るために、高速道路の有効活用という観点から導入しているものでございます。現在、土日祝日に地方部の高速道路を通行する軽と普通車を対象にしまして、3割引にしていることをごさいます。また、令和3年度の年末年始以降については、ゴールデンウィーク、お盆、また年末年始における休日割引の適用を除外しているということをごさいます。

一方で割引の課題もございまして、休日割引の適用されている大都市圏におきまして、特に上り方向を中心に高速道路が渋滞しているということがございます。また、休日に集中する観光需要の平準化のため、他の交通機関では休日に割高な料金を設定しているといったところから比べますと、割引の方向性が違う形態になってございます。

そこで、14ページをお願いします。平日に分散させるために、周遊パスの平日のみの利用に関しまして、現在、平均約3割引きのところを約4割に拡充するという取組を、昨年の11月から行っているところをごさいます。一例を挙げますと、信州地方におけるフリーパスでございますけれども、想定される走行に対して約8,000円と考えられる通常料金につきまして、現在、約3割引きの5,600円で販売してはいたけれども、平日のみの利用につきましてはさらにマイレージポイントを追加付与するということで、実質4割お得という取組を進めております。

これによりまして、コロナ前と現在、この取組の開始後の比較をしますと、利用件数全体でも1.39倍、また特にそのうち平日のみの利用ということでは2.19倍といったことで、利用件数の全体も増加していますし、平日への分散も図られているという結果にな

っております。現在、具体的な見直しの内容については検討している最中でございますけれども、オーバーツーリズム自体が社会的な課題ともなっておりますので、平日分散が達成されるような仕組みを考えていきたいと思っております。

私からは以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、委員の先生方から御意見をいただきたいですけれども、意見をいただきたいポイントは、僕の理解では、資料3の1ページに料金制度に関する主な経緯と今後の予定ということで、一つは全国料金が年度末で期限を迎えるので、今の3つの料金水準についてこれを継続するというような方針になるとした時に、それでいいかどうかということについて意見をいただきたいということが一つ。

それともう一つは、右のほうの阪神高速の料金ですけれども、これは激変緩和によって上限が、ある意味、変なところで抑えられているので、首都高並みにそれを上げるということについて、その方向でいいのかどうかということについて意見をいただきたいと、これが2つ目。3つ目は、先ほどからお話しされている料金割引、これは幾つかありますけれども、この料金割引の考え方について、それぞれどうでしょうということ。こういうことですので、委員の先生方、それを念頭に御発言いただくと大変ありがたいと思います。よろしくをお願いします。僕の理解でよろしいですか。

【高速道路課長】 そのとおりです。

【朝倉部会長】 じゃあ、意見をいただくことにしましょう。どなたから、どのポイントでも結構でございます。いかがでしょうか。

谷川委員どうぞ。

【谷川委員】 谷川です。3つの料金水準については、基本的に維持するので私はいいかと思っています。阪神高速についても、首都高に寄せるような改正というのが、既にドライバーも慣れてきている面もあると思いますので、正しい方向性かと思っています。

その上で2つ申し上げたい。1つは資料3の9ページにある平日の朝夕割引で、今回の資料の中ではさらなる検証とか、効果を検証の上、本格展開するという言葉になっていきますので、慎重な、多角的な検討をいただきたいと。改めて私の考えを申し上げますと、割引の最大の目的というのは平行する一般道路の渋滞緩和であると思っています。この資料の課題2にあるように、一部の高速道路において通勤時間帯に混雑が発生するというのであれば、割引対象の時間帯を広げれば対応できるのではないかと、そのほうが政策目的と

効果がより明確に結びつくのではないかと思います。

50%という大幅な割引が適切なのかということも併せて検証が必要だと思っていて、例えば時間帯を広げる一方で割引を40%にするということも選択肢になるのではないかと思います。また、一般道の渋滞緩和を目指すということと、多様化する勤務形態への対応を、一つの割引制度だけで解決しようというのが、私は無理があるのではないかと考えていて、例えば平日朝夕割引の時間帯を広げる一方で、多頻度割引のようなものを入れると、それによって多様化する勤務形態に対応するというのがあり得るのではないかと思います。

ただ、考えなければいけないのは、脱炭素をどうするかということが非常に重要で、公共交通ではなくてマイカー通勤にどこまで割引を用意することが必要なのかということです。この資料にもありますし、先ほども読み上げていただきましたが、バス協会がヒアリングの中で、大幅な料金値下げをするとマイカーの利用増によるバス利用の減少と渋滞の増加を招くと言っていますので、こういう点も含めて検証していただきたいと思っています。

それと12ページの2024年問題ですが、長距離運転のドライバーが休憩をとれるようにするというのは重要ですし、ここにある短時間限定の駐車マスを設けるということは一つの対策だと思っています。ただ、この対策をとった背景に、8時間以上も駐車するトラックが多いということがあるかと思います。これは割引時間を目指してというのものもあるかもしれませんが、かなり車の中で休んでいる、仮眠をとっているというのがあるのではないかと思います。根本的な問題としては、こういう車中泊を伴う長距離のドライバーがどこで、改善基準告示が求めている8時間以上の休息をとるか、どこでとってもらうように政策誘導するかということが重要だと思います。

これは高速道路だけで解決できる問題ではないし、今、社会実験をやっている道の駅とかトラックステーションとか、そういったところをどう活用するか、あるいはこの資料にもありますが、荷主との契約の中でどう配慮するかという、もろもろを考えていただきたい。これも御説明の中で何度か御指摘いただいたのですが、高速道路の世界だけで解決するのではない、ほかの対策も含めて対応していくというのが非常に重要で、これは観光需要の平準化もそうだと思っていて、平日の割引をしても、もしかしたら平日に休みをとれない人が結構多いのかもしれないから、そうすると働き方改革、あるいは経済界の協力はどうかということが恐らく重要になってくる。なので、様々な問題で、国交省だ

けではなくてほかの省庁も含めた政策、あるいは民間団体との協力をどうするかというのを幅広く考えて、手法を組み合わせ、問題の根本的な解決を図っていただければと思いますので、よろしくをお願いします。私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

では、小林先生、お願いできますか。

【小林委員】 前回、いろいろ議論があったのですが、一つ気になる点としましては、高速会社の経営というのか、その視点が入らなくて大丈夫なのかという気がするんです。今後出てくる大規模修繕、更新は、期間が延長されると、そういうところで対応ができると思うのですが、コロナで需要が減って、そこからの改善がどの程度なのか、それから今後の物流というか運転士不足、その辺の需要の動向というのか、それを鑑みながら、それぞれの高速道路会社さんの経営というのか、前回、経営努力というキーワードも出ておりましたが、そういうものとのつながりというのか、あるいは今後、自動運転とかそういうことでいろいろな技術開発、新技術を高速道路会社に率先して進めていっていただきたいんですけども、そういうところの余力というのが果たしてあるのかどうか、そういう視点でのチェックというのですかね、そういうのも必要ではないかというところが気になっております。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

大串先生、お願いします。

【大串委員】 ありがとうございます。私もちょうど道路会社の経営についての影響をシミュレーションなどで示していただいたほうが、より分かりやすいかと思いました。様々な料金割引を導入されているわけで、3つの水準を維持するというのはいいと思うのですが、ある程度値上げを考えていき、これから必要となってくる道路の高度化に対して、一定程度の資金の割当てが必要だと思いますので、そこをどう担保していくのかというところも一緒に盛り込んでいただかないと、割引の議論ばかりの話になってしまいがちで、昨今、物価高もいろいろ言われてきており、入札不調なども各所で起こっているようですので、その辺りを鑑みての料金水準というのが、まず大前提として必要なのかと。そこから政策誘導として幾つかのチョイスがあるというのがあるべき姿かと思いました。

そういう意味では、阪神についても首都高のような料金体系の適用というのは正しい方向性かと思いましたし、あとトラック業界等が様々な割引をとということで、大口・多頻度とかさらに上乘せしてかなりの割引をされていますけれども、逆にそういうのがあること

で荷主からそういうのがあるでしょうと、適用してくださいよということで、割引を要求されるということもありますので、マイレージに一本化して、個人と物流関係の垣根をなくしていただいて、そこで生まれた余力でトラックの運転手の方たちに資するようないろいろな附帯設備を整備していくとか、そういった方向性の打ち出し方が非常に大事なのではないかと思います。

シンプルなのがとてもいいと思いますので、朝晩の割引もマイレージで処理できるのではないかと、時間帯を制限しなくなるという、もうわざわざ通勤割とか銘打たなくても、何回以上ですね、ポイントで全部処理できるような形にできて、それが民間の、民間たる高速道路会社がそれぞれに、もちろん大枠を決めるというのは大事だと思うんですけども、どういうポイントの使い方をしてもらおうかというところで工夫をするとか、一番はいろいろ割引が高速道路会社の経営に与える影響が分からないというところに帰するのかもしれないと思いますので、その辺りも一緒に議論できればと思いました。以上です。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、いかがでしょうか。

根本先生、どうぞ。

【根本委員】 今、御発言のあった大串さんとか谷川さんとほとんどかぶっているわけですが、発言させてください。まず通勤割引に関しては夜間も含めて24時間というふうにしたわけですが、夜間は高速も一般道も空いているわけですから混雑対策ということにはなりません。夜間も含めるということは、夜間を割引することによってより高速道路の収入が上がるという効果がないとあまり意味がありません。多分、夜間も含めると収入は減ると思います。そうすると、夜間を含めるのはどういう目的なのかということ、今後の分析の中ではっきりさせていただきたいと思います。

それから、大口・多頻度は、私は縮小して行ってほしいというのは、かねてから言っているところなので、ここでも繰り返しておきたいと思います。

あと、物流対策で、休息をどこでとってもらおうかということをお我々のグループで勉強したのですが、特積みのトラックは営業所で休息をとれるのですが、貸切り便タイプのもはなかなか場所がなく、道の駅に関しても、休憩は想定しているけれども休息されると困るという道の駅は多いし、トラックステーションは経営の問題から、今は、どちらかという数が減ってきてしまっています。トラック協会としてどうするのかと、ちゃんと考えてほしいと思いますが、一番手っ取り早いのは混雑しているサービスエリアの上流のほ

うのサービスエリアで泊まってもらうことではないでしょうか。

要するに、首都圏に近いところが停められない。ですから、シンプルに10時間以上は有料にしますよというようなことを方針として打ち出すだけでも、効果的です。どこで休息をとるかというのはある程度自由度があるというか、そこまで特定のサービスエリアでなければ困るということはないと思うので、空いている上流のほうに回ってもらうというようなことが一番、この場合いいと思うのです。ドライバーにお願いするというので、そういうふうなガイドラインを出してもいいと思います。ただ、10時間以上有料というのが一番シンプルで分かりやすいとは思いますが。そんなものも考えてほしいと思います。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

私からコメントですけれども、まず全国料金に関して言うと、3つの料金水準を導入して、期限が来るので、これをそのまま継続するというのでいいと思うのですが、これはあくまで料金水準が3つありますということを言っているだけであって、料金が幾らかということを行っているわけじゃないんですね。つまり、料金額を言ってしまうとあと10年間料金を変えられませんということになってしまうので、それでいいですとはとても言えない。

普通区間と大都市近郊区間と海峡部等特別区間という3つの料金水準がありますということはいいけれども、その料金水準をいくらにするかということについては、今後議論が必要になってくると思います。10年間上げませんということになると、自分で首を絞めるみたいなことになってしまうので、それはよくないだろうと思います。ですので、料金はもちろん下げるというオプションもあるけれども、料金を上げるというオプションも、この3つの料金水準の中にはあるかもしれないということを前提に、この方向でいいのではないかということは、僕の意見として申し上げたいと思います。

阪神高速は先ほど申し上げました。むしろ上限料金の変なところに決まっているので都心部に車が入ってくるみたいなことが起こるから、それはもうそういう変な料金上限はやめたほうがいいと、もっと上げてもいいということでもあります。

それから、料金割引についてはずっとしつこく言っているけれども、既存のデータがあるところと、それからデータがないところ、対応が違うと思うんです。まず、石川県のようデータがあるところについては、データに基づいてどういう効果があったのかという

ことをきちんと検証した上で、ほかの地域に適用するときはそれを参照しながらやっています。つまり、高速道路の混雑が過剰にはなっていないこと、並行する平面の混雑は解消されたこと、高速道路の料金についても悪い影響はないということを確認しておく必要があります。その上で、これらの条件が当てはまるのであればほかの地域に展開してもいいですよということだろうと思います。データがあるときはデータに基づいて議論する、要するにエビデンスをちゃんととってそのことを議論する、これが一つです。

今度は、データがないときです。たとえば、深夜の割引を変更するというときに、今のデータはあるけれども変更した後のデータはないわけです。そのときには、先生方のどなたかがおっしゃったけれども、どういう事前の想定をして変更をするのかという、その想定と、その想定に基づくある種の数値計算の結果というか、シミュレーションの結果というか、それを示してから議論する必要があるのではないかと。そうでないと、変更しました、やってみました、混雑しました、困りますよねということでは、一体何を考えているのかという批判を受けるだけです。もし変更をするのであれば、この変更で一体どういう影響が及ぶのかということもきちんと、数値的に評価できるものはきちんと評価してほしい。いくらでも分析方法はあると思うんです。それが外れることはあるかもしれない。でも、どういう方法でそれを評価しようとしたのか、その際の検討結果はどうだったのかということの証左をきちんと示していただいた上で導入すべきということです。これは僕が従前から何度も言っていることです。そういったことを御検討いただくということを期待したいと思います。僕は以上です。

【高速道路課長】 様々な御意見、ありがとうございます。まず、高速道路の経営という観点から、大串先生、また小林先生からございましたけれども、料金水準について資料3の3ページで、本州四国連絡高速道路とかNEXCO3社からのヒアリングの意見が下のほうについていますけれども、4つの会社から料金水準について検討が必要ということが、確かに彼らはそういう主張もしてまして、今、労務単価も上がっているとか、資材高騰ですとか、物価全般が上がっているということから、恐らくこういう意見が出てきているのだと思いますけれども、我々は、割引を考えるときには償還も考えてやっていますが、長期的にはこういう課題に対する検討が必要だろうと思っています。

それから、谷川先生からは、朝夕割引というかフリータイム通勤パスについて御意見をいただきました。我々も、どこでも、石川県と同じような仕組みが適用できるとは思っていません。そもそも高速道路が混んでいるだとか、あるいは並行する高速道路がそもそも

存在しないとか、そういうところもありますので、しっかりとどういうところで期待ができるのかという、あるいは一般道の混み具合等も検証しながら、複数エリアを選んでいきたいと思っております。

それから、特に大型車の駐車マスに関してですけれども、トラックステーション、民間とも連携してというお話もありました。我々も、全て高速道路区域の中で解決する課題ではないと思っております、民間のトラックステーションとも連携するなど、そういうことも考えていきたいと思っております。

それから、前後してしまいますけれども、大串先生から新しい施策に対応するようものということで、今回5月に法律改正させていただき、老朽化対策、更新事業がメインですけれども、進化事業ということで4車線化ですとか、あるいは今後あるEVとか自動運転に対応するようなところにも使えるような形になっていますので、まずは老朽化対策がメインだと思っておりますけれども、そういうところのメニューも考えていきたいと思っております。

それから、根本先生から、例えば10時間駐車するようなものから料金を取っていいのではないかといたったようなお話がありました。今回、短時間マスの状況を見て、これで実効性が上がるのかどうか、あるいはその短時間マスだけではなくてその前後、近傍のSAなんかの状況もよく見ながら、今後そういうセッションもいただきましたので、検討していきたいと思っております。

また、そもそも朝倉先生から何度も御指摘されていますけれども、データがあるところはデータをしっかり見た上で、データがないところは想定される効果を考えた上で検討していくことが大切だということですので、複数エリアの選定、あるいは複数エリアで試行した結果も踏まえて、本格展開についても検証していきたいと考えております。以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

委員の先生方から何か補足ありますか。よろしいですか。お願いします。

【大串委員】 先ほど根本先生も触れられたのですが、大口・多頻度とマイレージですよね。どういう思想でそういうふうになっているのかと。マイレージで普通、集約されていくはずだと思うのですが、さらにまた大口・多頻度で割り引いているということは多分、トラック業界からの要請があるんだと思うんですが、ここがいろいろな温床になっているということもありますので、一本化してすっきりさせるという方向性をぜひ、打ち出

していただきたいという意見を述べておきたいと思います。以上です。

【高速道路課長】 ありがとうございます。ぜひ、参考にさせていただきたいと思えます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、ほかに御意見がなければということですが、これもくどいようだけれども、深夜割引の見直しについては世の中の多くがかなり着目している案件だと思います。これを変更したとしたらどういう影響が出そうなのかということ、一体どういう方法で分析して、それを解釈して、よりベターな見直しをするのかということ、かなり精査してやっていただくことが重要だと思います。どうやってもいろいろな意見が出てくるかと思えますけれども、事前に十分な検討が必要だということ、特にこれについてはあるのではないかと感じますので、申し添えたいと思います。ありがとうございます。

それでは、ほかに先生方からの意見はないようなので、冒頭に申しあげましたように、事務局から御説明がありましたとおり、全国の料金水準及び近畿圏の料金につきましてはこれまで関係団体のヒアリングをしていただいておりますし、委員の皆様方から御意見も頂戴しています。それらを踏まえて、今後、国土交通省において内容を取りまとめて、年内に料金の方針を策定して、公表されると聞いておりますので、よろしく願い申し上げます。

それでは、本日予定された議事は以上ということなので、議事進行を事務局にお戻しいたします。

【総務課長】 本日も貴重な御意見、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存じます。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 —