

令和6年8月28日

**【総務課長】** おはようございます。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66回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

皆様、本日は大変お忙しい中、御出席いただきまして、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道路局総務課長の石和田でございます。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。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いただくようお願いいたします。

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まして、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いたします。

会場の御出席の方におかれましては、発言の際には、お手元のマイクのTALKボタン、銀色のボタンを押していただき、ランプが赤く点灯しているの確認していただきながら御発言をお願いいたします。御発言終了後は、再度TALKボタンを押してランプを消灯させてください。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の山本より御挨拶を申し上げます。

**【道路局長】** 道路局長の山本でございます。

本日は、朝早くから、国土幹線道路部会の先生方、朝倉部会長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中に御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

国土幹線道路部会では、高速道路の料金について、委員の皆様方からいろいろ御審議、御意見を賜って、これまで進めてきたということでございますけれども、今日は、阪神高速で今年の6月から高速道路の料金の改定がございました。対距離になったわけですが、上限を少し抑えていたところを、もう少し上限の額を引き上げさせていただいたということと、たしか、都心といいますか、大阪の真ん中を通らないような新しい料金の工夫をしたということでございまして、その改定後の交通の状況について御報告させていただきたいということが1点目でございます。

2点目は、高速道路の時間変動料金といいますか、ダイナミックプライシングについて、今年の6月に閣議決定されました「骨太の方針」の中でも、そうした検討を進めていくべ

しということが盛り込まれております。諸外国では、先生方御案内のとおり、このダイナミックプライシングがかなり導入されているということでございますけれども、我が国でも昨年の7月から、東京湾アクアラインの上り線で、社会実験という形でピーク時に上げて、オフピークは下げるということをやっておりますので、ちょうど1年たちましたので、そうした実施の状況について御説明させていただいて、そうしたダイナミックプライシングについての当面の実施方針などについて御議論いただければと思っております。

限られた時間ではありますけれども、皆様方から忌憚のない御意見をいただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

**【総務課長】**      ありがとうございました。

道路局長におかれましては、他の公務の関係で、大変恐縮ですが、途中の退席がございまして、御了承いただきたいと思っております。

本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開とさせていただきます。

また、委員の紹介につきましては、配付しております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。

本日は、太田委員、小林委員、羽藤委員から御欠席との連絡をいただいております。本日御出席の委員は、会場が6名、ウェブ参加が5名ということで、11名となっております。家田委員におかれましては、少し到着が遅れておりますが、出席という連絡を受けております。

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いることを御報告申し上げます。

本日の資料は配付あるいはお送りさせていただいておりますとおりでございますが、議事次第、資料1「委員名簿」、資料2「近畿圏における料金改定後1か月の交通状況」、資料3「高速道路料金」についてとなっております。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ければと思っております。

それでは、以後の議事の進行につきましては、朝倉部会長にお願いしたいと思います。

部会長、どうぞよろしくお願いいたします。

**【朝倉部会長】**      分かりました。

おはようございます。それでは、これから議事を進めてまいります。

本日は、議事次第のとおり、議事1、高速道路料金についてであります。

いつものように事務局から説明していただいて、それから委員の皆様方から御意見をいただくということで進めたいと思います。

資料は、資料2「近畿圏における料金改定後の交通状況」と、資料3「高速道路料金について」の2つあるんですけれども、まず、資料2「近畿圏における料金改定後の交通状況」について説明していただいて、ここで、一旦切って御意見をいただくということにさせていただきます。

それでは、資料2の説明を事務局よりお願いいたします。

**【高速道路課長】** 高速道路課長の松本でございます。

それでは、資料2を用いまして、本年6月に導入いたしました近畿圏の新たな交通道路料金の1か月間の状況について、速報値となりますが、説明申し上げたいと思います。

表紙をめくっていただきまして、資料2の2ページ目をお願いいたします。

近畿圏におきまして、新名神高速道路や阪神高速大和川線などのネットワーク整備の進展も踏まえまして、本年6月に新たな高速道路料金を導入したところでございます。

次のページをお願いいたします。3ページ目になります。

導入した料金の内容のおさらいでございますが、料金体系の整理統一をさらに進めるため、資料左上の①のとおりでございますが、新たな上限料金の設定として、普通車で1,950円といたしたところでございます。

また、資料左下の②のとおり、都心迂回が都心通過と同一料金となるような料金設定いたしました。

このほか、資料右上になりますが、③といたしまして、大口・多頻度割引の拡充を行い、④のとおり、深夜割引については、新たに導入したところでございます。

4ページ目をお願いします。

ここからが1か月間の交通状況ということでございます。

阪神高速の距離帯別の交通量の変化ということでございます。導入前の普通車の料金の線が青の線、導入後の普通車の料金が赤の線ということになります。

交通量につきましては、導入前の令和5年6月の1か月間と、導入後の令和6年6月の1か月間の比較ということになりますが、資料右に「全体交通量」とありますが、全体交通量につきましては、1.4%のプラスとなっております。

これを基準として見ていただきますと、距離帯別の交通量のグラフに戻っていただきまして、30キロ以上の利用につきましては、減少もしくは全体交通量の伸びを下回る伸び

にとどまるという状況でございました。

一方、短距離につきましては、全体交通量の伸びをおおむね上回る伸びとなっているという結果が見てとれる状況でございます。

続きまして、5ページ目をお願いいたします。

阪神高速の時間帯別交通量でございます。深夜割引を導入した0時から4時の間につきましては、全体交通量の伸び1.4%を上回る傾向となっております。その他の時間帯につきましては、全体交通量の伸びを下回る傾向となっているところでございます。

続きまして、6ページ目をお願いします。

大阪の都心通過ルートと都心迂回ルートの利用分担ということでございます。赤が都心迂回ルート、緑が都心の通過ルートということでございますが、同額の料金に設定した結果でございます。

その結果、右側でございますが、都心迂回ルートにつきましては、利用が増えているということ。一方、都心通過ルートにつきましては、利用が減少しているということでございます。

ただし、都心迂回の増加に比べまして、都心通過の減少が大きくなってございます。その差につきましては、図で見ていただくと、堺泉北道路、さらには阪和道といった、都心迂回ルートよりさらに南のルートにも転換しているのではないかとと思われるところでございます。引き続き、交通動向についてはフォローしていきたいと思っております。

続きまして、7ページ目をお願いします。

神戸の都心通過ルートと都心迂回ルートの利用分担でございます。こちらにつきましても、緑の都心通過ルートの利用が減少しているところでございますが、赤の都心迂回ルートについても、台数は1日1台分と非常に少ないわけでございますが、減少となっているということでございます。

こちらについても、ほかの路線に転換したのではないかとということも想定されるわけでございますが、もう少し時間をかけてデータを蓄積し、分析を加えていきたいと考えております。

次に、8ページ目をお願いします。

阪神高速の断面交通量の変化でございます。大阪などの都心部におきましては、総じて断面交通量の減少傾向が見られるということでございます。

一方、迂回ルートの設定になっております、大和川線や北神戸線といったところにつき

ましては、増加傾向も見られるところでございます。

ただ、大阪都心部に東から流入いたします、13号東大阪線などでは、前年に更新工事を行って交通量が抑えられていた状況もあって、増加ということになってございます。今回のデータにつきましては、1か月間ということでもありますので、引き続き、データの蓄積に努め、継続して分析をしてまいりたいと思います。

資料2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。

それでは、今の資料について、御質問や御意見を伺いたいと思いますが、御報告ということなので、そんなにはないのではないかと思いますけれども、もしあればお願いいたします。いかがでしょうか。

Webで参加の先生方、何かあれば、御発言というか、手を挙げてくださいますか。よろしいですか。

谷川さん、お願いします。

**【谷川委員】** 谷川です。よろしくをお願いします。

まだ、短時間の分析ということですが、例えば、阪神高速の深夜割引も、確かに対象時間は増えているのですけれども、これが本当に大きい伸びなのかどうかというのは、ちょっとよく分からないなというのと、距離別の交通量についても、確かに50キロ以上で、かなり減少はしていますが、それ以外のところは、全体の伸びと比べる必要はあるのですけれども、必ずしも変動があったとも言い難い。この辺の分析をしていただきたいと思いますが、その際には、アンケート等を通じて、そもそもこの料金変更が認識されているかどうか。認識された上で行動変容につながっているかどうか、行動変容につながっていないとすれば、料金の幅の問題なのか、あるいは、深夜などは、もしかしたら2024年問題でトラックドライバーの働き方が変わった影響があるかもしれませんので、その辺りの分析をした上で、今後の料金政策に反映していただければと思います。

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。

僕から1点だけ。これは、事後的にこういう影響がありましたということを1か月間調べていただいたのですけれども、こういうことを実施する際には、必ず事前にこうなるのではないかとこの予測があるはずなのです。

僕の関心は、予測と現実に実現したものがどれだけ違うのかということや、ぜひとも分析していただきたいということです。これからこういったことを行う際に、その予測がどのようにぶれるのか、あるいは予測の中に組み込まれていなかった変数は何なのかということを見るために非常に重要な情報です。なので、別に予測が外れてもいいのですが、それがどれぐらいずれたのかということや、ぜひとも分析していただくことを強く希望するものであります。意見でございます。

ほか、いかがでしょうか。

家田先生。

【家田委員】 どうも御説明ありがとうございました。

今、部会長のおっしゃるとおりで、予測はなかなか難しいのだけれども、やはり人間の知恵というのは、うんと昔から、何かどうなるのかなということや、予測する中で手を打ち、また、外れ、それを修正し、ということの繰り返しだから、僕も部会長のお話に大変共感します。

もう1点申し上げると、先ほど谷山先生がおっしゃった6ページの図ですけれども、これを見てつくづく思うのは、こういう料金施策というのは、どういう意図の下にやっているのかというのは、もちろん意図があるのですけれども、その意図というのを大いに国民というか、ユーザーたちにアピールし、そこに同感をいただきつつやっていくということだと思っております。

そこで、この図だけを見ると誤解を生んでしまうかもしれないと思うのは、確かに新しい料金が長距離側に高くなっているんで、長距離側が抑制ということがあるのだけれども、短距離が増えている。そこをどう見るかなんだけれども、この図だけだと、短距離はこんなに乗っているのかなみたいな感じになっているのだけれども、根本的に短距離のトリップが多いんです。人間は近いところのほうが行くからね。だけど、そのときに、高速道路を使うのでしょうか、それとも一般道を使うのでしょうかというときに、結構前の道路局と一緒にやった仕事ですけれども、日本では少々短距離の高速道路利用が、率として一般道に比べて低い。ところが、安全上、あるいはCO<sub>2</sub>など、いろいろな関係上、なるべく高速道路を使ってもらったほうが具合がいいんです。

ですから、ここで申し上げたいのは、量として2%とか何とかというものだけではなくて、一般道と高速道路のシェアとしてどのくらい改善されているのかということが、社会的な意味という意味では、より大きいのではないかという感じもするので、そんなデータ

があるのかどうか分かりませんが、時間の範囲でいろいろ考えていただければいいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほか、よろしいでしょうか。

そうしたら、今、幾つか御意見が出たので、事務局から、現時点で御回答いただける範囲で、よろしくをお願いします。

【高速道路課長】 御意見ありがとうございます。

まず、谷川委員から、今、効果として伸びを説明させていただきましたけれども、それが大きいのか、少ないのかというところでもあります。

こちらについては、やはり1か月間のデータということもありますので、今後、この傾向が定着するのか、逆にそうではない方向に行くのか、その辺りの推移を見ながら、また評価に努めていきたいと思っています。

また、認知度につきましてもアンケートで事前にお聞きしまして、高速会社のほうで、一定の認知の状況についてはデータを取ってございますので、今後、その認知度の変化についてもデータを取りながら、それが定着していくのかどうか、その辺りについても見ていきたいと思っております。

また、朝倉部会長から、予測との関係ということもございます。こちらの予測については、なかなか難しい面もございますけれども、こういったところでデータを蓄積しながら、それを反映して、また予測につなげていくということも含めて、適切に対応していきたいと思っております。

また、家田委員から、一般道とのシェアという話もございました。当然のことながら、短距離は高速道路利用がなかなか低いということもありましたので、それを促進するような施策をこれまでもやってきたところでございます。その象徴的なものがスマートインタールなど、そういうことも含めてやらせていただいているところでございます。

今回の状況について、一般道の状況がどうなっているのか、また、混雑状況はどうなっているのか、今後、その辺りについても少し広い目で分析を加え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。

今、御意見をいただいたり御質問があったことは、この後の事例で出てくるものでもほとんど同じなのです。どの案件についても、今の議論が全部通用するというか、適用できる話です。そこはあえて議論いたしませんけれども、そういう視点で、各種の料金施策を実施していただく、あるいは検討していただくということが望ましいと考えます。

それでは、続きまして、資料3の「高速道路料金について」の説明を事務局よりお願いいたします。

**【高速道路課長】** それでは、資料3を用いまして、高速道路料金について、説明申し上げたいと思います。

具体的には、混雑などに応じた柔軟な料金について御議論をいただきたいと考えてございます。

まず、令和3年8月の国幹部会中間答申におきまして、混雑状況に応じた料金の導入に関しまして、交通需要の偏在等による混雑の緩和を図るため、料金の割引・割増しを行う料金を本格的に導入すべきであるという御指摘をいただいたところでございます。

また、先ほど道路局長からも御挨拶がございましたが、本年6月の閣議決定の「骨太方針」におきましても、高速道路の渋滞緩和や地域活性化等に向け、段階的に混雑に応じた柔軟な料金体系へ転換していくとされたところでございます。

今回、こうした混雑などに応じた柔軟な料金について、御議論をお願いするものでございます。

そのため、資料3を用いまして、まず、高速道路における渋滞状況とこれまでの対策の取組についてレビューを行いまして、2といたしまして、東京湾アクアラインなどの料金変動による交通需要マネジメントの取組事例を説明申し上げます。さらに、諸外国での取組事例などを御紹介し、最後に今後の進め方について説明させていただきたいと考えてございます。

次のページをお願いいたします。

まず、「高速道路における渋滞状況とこれまでの対策の取組」ということでございます。

資料3の3ページ目をお願いいたします。

高速道路の渋滞発生状況でございます。棒グラフで渋滞量を示してございます。これを見ていただきますと、平成20年代は横ばいで推移いたしましたが、令和に入りまして、コロナ禍もあり一旦減少いたしました。直近の令和5年におきましては、コロナ禍の前の水準まで戻ってきている状況でございます。

続きまして、4ページ目をお願いします。

渋滞の発生原因と発生箇所でございます。発生原因につきましては、左の円グラフでございますが、約6割が交通集中によるものということでございます。

その交通集中による渋滞につきましては、右のグラフを見ていただきますと、発生箇所を整理してございまして、上り坂・サグ部において約4割を占めているという状況でございます。

続きまして、5ページ目をお願いします。

平日と休日の交通量の比較でございます。左の図を見ていただきますと、普通車以下でございますが、6時から7時の朝のピーク時間帯を除いた全ての時間帯におきまして、休日の交通量が平日のそれを上回っているという状況でございます。

また、右の日本地図を見ていただきますと、全国ほとんどの箇所になりますが、休日の交通量のほうが平日を上回っている、多くなっているという点が全国で大宗を占めているという状況でございます。

6ページ目をお願いします。

渋滞発生についての季節変動でございます。象徴的なところの事例で申し上げますと、関越道の高崎・長岡ジャンクション間におきましては、沿線にスキー場も多く立地していることから、冬季において渋滞が発生しているという状況でございます。

7ページ目をお願いします。

朝夕のピーク時間帯の混雑発生の事例でございます。こちらは愛知県の事例となりますが、高速道路、さらには並行する国道ともに朝夕で渋滞が発生しているという状況でございます。

8ページ目をお願いします。

高速道路の混雑緩和に向けて、資料にありますとおり、ハード・ソフトの両面で取り組んでいるという状況でございます。

ハード対策といたしましては、ネットワーク整備や車線の増設に加えまして、さらには渋滞ポイントで速度回復を促すようなソフト対策、さらには交通集中について情報を広く提供して、分散をお願いするような対策といったものも含めて、あらゆる対策を動員して取り組んでいるという状況でございます。

9ページ目をお願いします。

首都圏における主な交通集中箇所をお示ししてございます。この渋滞に対しまして、圏

央道などの環状道路の整備に加えまして、放射状道路の高速道路に対しましても、付加車線の設置などの対策を進めてきているところでございます。

後ほど資料を用いて説明いたしますが、中央道につきましても、都県境の小仏トンネルをはじめとして、こういった箇所では付加車線の設置を進めているという状況でございます。

また、東名高速も旗揚げしてございますが、大和トンネル付近での付加車線の設置。これは一部完成するなどの対策を進めているということでございまして、渋滞状況に応じて、ピンポイントで対策を進めていく、いわゆるピンポイント対策を進めている状況でございます。

10ページ目をお願いします。

近畿圏の主な交通集中箇所と対策ということでございます。

説明は割愛させていただきます。

11ページ目をお願いします。

こちらは中京圏の主な交通集中箇所と対策ということになります。

あわせて、説明は割愛させていただきます。

12ページ目をお願いします。

ネットワークの整備による渋滞緩和の事例ということでございます。2018年に開通いたしました千葉外環の整備効果ということになります。この開通によりまして、いわゆる都心部、中央環状線の内側で見えていきますと、渋滞損失時間の減少といったものが確認されているということでございます。

13ページ目をお願いします。

同様にネットワーク整備の例ということでございまして、2018年に開通いたしました新名神高速道路、高槻から神戸間の整備効果でございます。こちらについても、並行する中国道や、さらに国道171号、176号といった路線の渋滞緩和効果といったものが確認されているところでございます。

14ページ目をお願いします。

先ほども少し触れましたが、中央道のピンポイント対策の取組ということでございます。資料の中ほどから少し上のところに路線図がございまして、ピンポイント対策を旗揚げしている箇所、完成しないしは事業中という状況でございます。

既に完成したところが赤で示している部分でございまして、調布インター付近の付加車線の設置が既に完了しているところでございます。

この結果でございますが、少し字が小さくて恐縮ですが、渋滞発生回数についても、一定の削減効果が確認されているという状況でございます。

ただ、中ほどに速度低下の状況を示してございますが、依然として激しい渋滞が発生しているということでございます。象徴的なところが、小仏トンネルのところになります。こういったところにつきましては、緑で旗揚げしている箇所で、付加車線の設置の事業を進めている状況でございます。

次、15ページ目をお願いいたします。

中央道の事例となりますが、渋滞に対するソフト対策の取組ということでございます。資料上段の一番左側でございますが、渋滞予測をアプリでお知らせするという事で、混雑時間帯の御利用を控え、分散していただくような取組も併せて進めているところでございます。ここに掲げているような様々な取組を会社のほうでも実施しているという状況でございます。

以上が渋滞の関係でございますが、16ページ以降から、引き続きまして、料金変動による交通需要マネジメントの取組について、御説明申し上げたいと思います。

17ページ目をお願いします。

東京オリンピック・パラリンピックでの交通マネジメントの取組ということでございます。資料左側に「交通マネジメントの全体像」とございますが、①といたしまして、働きかけTDMで物流車両も含めた道路交通全体の需要の削減に取り組む、さらには一番下にありますが、③といたしまして、交通状況に合わせてTSMを実施する、いわゆる供給側のマネジメントを実施するという事。これに併せまして、中ほどの②でございますが、首都高速の料金政策を実施したというところでございます。

オリ・パラ関係車両によって交通量が増えることが想定される中でございますが、物流車両も含めた交通量削減を広く働きかけを行った上で、それでもなかなか円滑な交通が確保できないことから、首都高速においては料金施策を実施したというものでございます。

中ほどに②の(2)の「料金パターン」とございますが、こちらにありますとおり、6時から22時の間の料金について上乗せを行い、0時から4時の間について料金の引下げを行うことで交通のシフトを図るということで実施したものでございます。

18ページ目をお願いいたします。

その実施した結果ということでございます。①から③の先ほど説明した施策を取り組むことによりまして、結果でございますが、平日平均で日に92万台、休日平均については

日に62万台まで削減ということでございます。

19ページ目をお願いします。

詳細に時間帯別交通量を見たものでございます。昼の時間帯におきましては、交通量が減少、深夜時間帯については、交通量が増加するなど、交通のシフトが確認されているところでございます。

その結果ということで、資料右のほうでございますが、渋滞損失時間及び事故件数についても減少が確認されているという状況でございます。

続きまして、20ページ目でございます。

ここからが東京アクアラインの関係ということになります。

時間変動料金の社会実験ということでございます。左側に「実験概要」とございますが、アクアラインの上り線を対象に、土日・祝日について、資料右の「料金パターン」とございますが、交通分散を図るため、混雑時間帯の料金を上げ、その後の時間帯を下げるという設定をしてございます。

昨年7月に実験を開始いたしまして、1年が経過したところでございます。本日は1年分の結果を取りまとめて御報告申し上げたいと思います。

21ページ目をお願いします。

まず、資料右のほうで、「平均日別交通量」というところがございます。こちらを見ていただきますと、実験期間中の1日の平均交通量は約3万台でございまして、前年と比べて3%増加しているという状況でございます。

この状況の中で、左側の「時間帯別平均交通量」の図を御覧いただければと思います。土曜日の料金引上げの時間帯、13時から20時の間でございますが、この交通量については、実験前と比べて98%、いわゆる2%減ということでございます。日曜日につきましては、料金引上げの時間帯については、交通量が横ばいという結果となりました。

一方、料金引上げの前後の時間帯におきましては、交通量が増加していることが確認されましたので、交通の分散効果が見られているのではないかとということでございます。

また、下のほうに通過の所要時間を整理したグラフもございます。こちらで見ていただくとおり、実験前と比べて減少している状況が確認されている状況でございます。

続きまして、22ページ目をお願いいたします。

1年分の実験結果を時間の経過や季節変動で整理したものでございます。具体的には、7月から9月、10月から12月といった3か月ごとで整理してございます。

資料左上のほうに「最大通過所要時間」ということで、3か月ごとに整理した棒グラフがございますが、こちらを見ていただくとおり、時間の経過、季節を経るごとに所要時間の差については縮小傾向となっているということがございます。

右の「最大渋滞長10キロ以上の渋滞発生日の割合」についても、同様の傾向が見てとれるかなと思っております。

続きまして、23ページ目をお願いいたします。

携帯電話の位置情報データを用いて分析を行った結果ということがございます。資料左上のデータということになりますが、こちらは携帯の位置情報データを用いまして、アクアラインの利用者を大きく神奈川県側の居住者、千葉県側の居住者に分けまして、時間帯にどちらの居住者がアクアラインを利用しているのかということ整理したものでございます。これを見ていただきますと、料金引上げの時間帯、13時から20時の間については、約8割が神奈川県側の居住と推定される方という結果となりました。

また、神奈川県側の居住者が千葉県内のどちらに滞在されたのかという分析を行ったのが、資料の左下ということになります。このように、どこに滞在したのかということも分析できるようになっております。

資料の右のほうにつきましては、それぞれの滞在地ごとに、何時にどのぐらいの人間が滞在したのかという分析の結果になります。

資料右上では、木更津市内の大型商業施設となっておりでございますが、20時以降の滞在者のほうが増加しているということが確認されているところでございます。

続きまして、24ページ目をお願いします。

このページでは交通事故の発生状況、さらには高速路線バスの平均遅延時間の状況など、様々なデータを整理したものでございます。まず、左上の交通事故でございますが、こちらについては、減少傾向が確認されているところでございます。

また、少し飛んでいただいて、右下でございますが、渋滞の著しい木更津金田インター周辺の交通状況も整理してございますが、一般道において渋滞の発生状況についても、このように確認されている状況でございます。

続きまして、25ページ目をお願いします。

このページでは観光への影響について整理してございます。

資料左上では千葉県外からの来訪者が千葉県内でどのぐらいの時間帯に滞在したのかということ。こちら先ほどの携帯の位置情報データから分析したものでございます。こちらを

見ていただきますと、実験期間中は滞在時間が30分ほど長くなっているということが確認されております。

また、資料左下でございますが、実験を認知している方のうち、4割程度が行動を変更したというアンケート結果も得られたところでございます。

アクアラインの報告は以上となります。アクアラインの変動料金の実験に当たりましては、千葉県と連携し、地方自治体、関係団体とも調整を行いながら進めてきたところでございます。引き続き、利用者や地域の理解を得ながら取組を進めることが重要だと考えてございます。

続きまして、26ページ目をお願いします。

これは、一般道の観光渋滞に対応して、並行する高速道路を地元の市の負担によりまして、料金割引を実施した結果でございます。

場所は、広島県の宮島口でございます。紅葉シーズンに国道2号などで渋滞が発生するという状況でございます。

これに対しまして、昨年11月に実験を行いました。駐車場の整備、パーク&ライドの実施など、様々な対策と併せまして、高速道路の料金割引を実施したものでございます。

その結果でございますが、国道2号において速度低下区間の長さが減少するなどの効果が見られたというところでございます。

27ページ目をお願いします。

休日に集中する観光需要の平準化に向けた取組でございます。

資料右のほうに「見直しの方針」と書いてございますが、観光需要の平準化に向けまして、地域と連携して、高速道路の周遊パスの企画・販売の充実を図っているところでございます。特に平日利用につきましては、割引率を通常の3割から4割に拡充して対応しているところでございます。

一方で、右のほうになります。地方部で実施しております休日割引につきましては、これまでゴールデンウィーク、お盆、年末年始を適用除外、適用しないとしてきたところでございますが、今年度はシルバーウィークも適用除外で実施ということを考えてございます。引き続き、休日と平日のバランスの見直しについては、検討を進めてまいりたいと考えております。

28ページ目をお願いします。

平日利用の促進に向けました周遊パスの取組状況ということでございます。様々な取組

内容を掲げてございますが、①とありますが、実施エリア・プランの数を増やして充実を図るということに加えて、右のほうに行っていただきまして、②として、地域のイベントともタイアップをしながらパスの企画・立案をしていく。さらには、③とありますとおり、地域で協議会も組織しながらパスの造成を図っていくといった取組を進めているところでございます。

29ページ目からは諸外国等の事例ということで御紹介申し上げます。

30ページに行ってくださいまして、諸外国における料金施策の事例ということで、31ページにかけて、表で整理をさせていただいているところでございます。

32ページ目をお願いいたします。

32ページ目は、アメリカのカリフォルニアオレンジカウンティにおける時間変動料金の事例ということになります。こちらは高速道路の中央部4車線の増設を行い、その車線を使って、曜日・時間・方向により料金を変動しているという事例でございます。

右のほうに料金テーブルもございますが、交通量が基準を超える状態が12週間続いた場合については、料金の引上げの検討を行うという対応を行っているものと承知してございます。

33ページ目をお願いいたします。

こちらアメリカのカリフォルニアのロサンゼルス郡での事例ということでございます。こちら高速道路の中央部の車線におきまして、交通状況に応じて5分ごとに料金を設定しているという事例でございます。

34ページ目をお願いいたします。

シンガポールの事例でございます。こちらについては、料金は3か月ごとの速度の実績に応じて見直すという設定をされていると承知してございます。

35ページ目をお願いいたします。

こちらはエリア課金の事例ということでございますが、アメリカのニューヨーク州、特にマンハッタンの中心ビジネス街における流入に対する課金ということでございます。

ただ、本年6月に導入予定ということでございましたが、6月6日に州知事から導入の無期中断が公表されたと承知してございます。

36ページ目をお願いいたします。

観光施設や公共交通機関における料金の設定方法の事例ということでございます。土日を含めたピーク期間については割高な料金を設定しているような事例も見られるところで

ございます。

37ページ目をお願いします。

逆にオフピークの取組ということでございます。鉄道等ではポイントを利用者に付与するという取組もなされていると承知してございます。

38ページ目をお願いします。

公共機関において、アプリ等を活用されている事例を整理させていただきました。運行情報の提供、料金検索だけでなく、ポイントの付与といった利用者にとって利便性の高い活用となっているということをご承知してございます。

最後に、39ページ目以降、「今後の進め方」ということをご承知して、40ページ目をお願いします。

本日、高速道路の渋滞状況や料金変動による交通需要マネジメントの事例などについて御説明申し上げました。本部会におきまして、混雑などに応じた柔軟な料金について御議論をお願いしたいと思います。

それを踏まえまして、当面の実施方針を整理し、地域での具体的な調整も経た上で、モデル箇所での試行実施を行ってまいりたいと考えております。

そして、その試行結果についても分析・取りまとめを行った上で、本格的な実施につなげてまいりたいと考えてございます。

説明は以上となります。御審議のほど、よろしく御承知申し上げます。

**【朝倉部会長】** 説明ありがとうございました。

委員の皆様方から御意見いただく前に、本日御欠席の太田先生から御意見をいただいているようなので、事務局より御紹介してください。

**【高速道路課長】** 太田委員より書面で意見が提出されておりますので、御紹介申し上げます。

御出席の皆様には、席上配付されているかと思っております。時間もございますので、読み上げさせていただきます。一部抜粋する形で御紹介申し上げます。

変動料金に関する意見。

1、混雑緩和を目的とした料金施策の留意点。

混雑緩和を目的とした割増料金及びオフピーク時の割引料金は有効な手段。少し飛びまして、基本料金が3種類に整理統合され、都市高速の対距離化にも一応のめどが立った現時点で、時間変動料金の検討を開始するのは適切である。

混雑緩和を目的とした料金割増については、以下のような反発もあり得る。適切な、もしくは過剰な投資が行われて、混雑していない、そういった道路には料金割増はなされない。過少投資の結果である混雑道路を利用せざるを得ない利用者が納得できる説明が必要である。それには、料金以外の混雑対策を提示し、混雑解消の時期的目途など、施策の目的を明示することが一つである。

## 2、道路政策上の位置づけと施策評価基準の確立。

現存する道路ストックを所与とすると、道路政策の主目的は道路ストック、道路資産の有効利用となる。

少し飛びまして、東京オリンピック・パラリンピックでの料金施策や東京アクアラインの社会実験によって、時間帯別料金の混雑緩和効果が明確である。

一方、割増の水準、割引の水準がベストであったかどうかは不明である。例えば、アクアラインの場合、割増料金が1,200円、割引料金が600円であったわけであるが、適切だったかどうかは判断していない。

この問題は、本質的には料金施策の評価基準が確立されていないことにある。

私見では、道路ストックの有効利用の観点から、総走行台キロをより増加させる料金施策がよいと考える。

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、委員の皆様方から御意見をいただきたいと思いますが、最初に会場に御出席の先生方からお願いします。

久末先生、どうぞ。

**【久末委員】** 御説明ありがとうございます。

本日頂いている資料の最終ページの参考資料1の13ページに「骨太の方針」が示されておりまして、今日、何度か御説明にも挙がりました2025年度から柔軟な料金体系へ転換というお話が出てきましたけれども、これを支えるためには、基本的なところで、国民の高速道路料金の値上げに対するコンセンサスがどうしても必要になってくる場面が出てくると思います。そこを支えるというのが、長期的に見ると必要になってくるのかなと。

先ほど御説明いただいた、資料3の8ページですか。どうしても現段階ですと、渋滞緩和に向けて、その場その場で考え得る適切な方法をとっていくということで対応していていますけれども、やはりネガティブな方向で料金を下げたり上げたりということになっ

てしまいますので、将来的には少しポジティブな方向での値上げに対する国民のコンセンサスを長期的には得ていく必要があるということです。

これは一国民目線としての感想ですが、最近、東京メトロでNEXCO東日本がCM動画を流しております、物流で、どんなものも必ず最後は高速道路を通過して運ばれてくるんだという動画を流しております。皆さん、結構何となく見ているのですが、それを見て、はっとさせられるところがあります。イラストで全部示してくるんです。食べ物や、着るものなど、あらゆるものです。あっ、そうか、最後は高速道路を通過してくるんだということが、とても分かりやすいということで、案外基本的なところでコンセンサスを得るツールというのは、ソフト面で、まだ余地があるのかなと思っております。

なので、機会があれば、もちろん渋滞緩和の料金のようなお話も考えつつ、広く一般国民に、場合によっては高速道路料金を値上げせざるを得ない場面があるのだというのを、流通と、私たちはどうしてもすぐ忘れてしまうのですが、災害ですね。災害時に高速道路がどれほど役に立つのかというのを、できればソフトを使って、長期的に広く国民の理解を得ていくという段階にも来ているのではないかとということです。

今日、諸外国の例でアメリカのお話が挙がってきまして、都心のほうのお話が多かったのですが、実は大変混雑するのが国立公園ですね。ヨセミテ国立公園や、イエローストーン国立公園などですと、アメリカ国内だけではなく、世界中から観光客が押し寄せますので、すさまじい道路混雑になるのですが、意外にスムーズに流れるというのは、夜遅くになってくると野生生物が出たり、結構命の危険に関わるんです。あと、ウィルダネス、原生地であり照明がありませんので、できるだけ整った道路を高速で帰りたい、最寄りの鉄道駅にとにかくたどり着きたいとなってくると、払う。その払ったお金は、もともと国立公園の道路というのは山火事などの災害対策道路として造られている。これらが今の高速道路になっていますので、設備投資に自分たちは少し貢献しているんだという意識もありますので、だったら払って、自分の命の安全も確保し、できるだけ早く高速道路で飛ばして帰りたいというのがあります。

こういった視点も、災害対策などと少し結びつけた形で、長期的な視点を検討するのはいかがかと思って、少し情報提供させていただきました。

私からは以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

高橋委員、お願いします。

【高橋委員】 ありがとうございます。高橋です。

ピークロードプライシングを導入するのであれば、具体的な成果目標が必要になると思っています。先ほど朝倉部会長から事前予測というお話もありましたけれども、それを導入することによって、どれぐらいの成果が見込めるのかということがうたえないと、特に上げる場合は理解を得ることもなかなか難しいと思います。

渋滞を何で測るのか、手法はいろいろあると思うんですけども、例えば、ピーク時間帯の交通量を何%減らすとか、そういう成果目標については、何かお持ちでしょうか。

それから、アクアラインについて、22ページの「最大通過所要時間」。今年の4月－6月については、むしろ実験前より増えているという結果が出ています。これについては、何か分析されていますでしょうか。

もし効果が薄れているのだとすれば、太田先生からあったように、アクアラインの実験に伴う上げ下げの料金設定が、本当にこれでいいのかということも検証する必要があるのではないかと思います。

個人的に、一利用者として見れば、800円が1,200円になっても、観光で使う人は毎日使うような道路ではないので、それほど抑制効果があるのかなという気もしています。もっと値差をつける必要があるのではないかとも思うんですけども、この辺りも含めて、導入するのであれば、アクアラインの結果は、もう少しいろいろなことを検証すべきではないかと考えますが、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。

根本先生、どうぞ。

【根本委員】 私もアクアラインと休日割引に簡単にコメントさせてください。

アクアラインに関しては、今、議論があったように、総走行時間や総走行台キロみたいな指標で、どういう料金水準がいいのかということをちゃんと評価したほうがいいというのは、全くそのとおりだと思います。アンケート調査などをして、シミュレーションをして、どういう料金水準が望ましいか、分析してほしいと思います。

それから、時間変動料金の最大の受益者は道路利用者ですが、他に重要な受益者として、国民と県民があると思うんです。というのは、この割引をするために、税を投入しているわけなので、これを1,200円ではなくて1,600円にすれば、補助する税金が少なく

て済むわけです。ですから、それも指標化して納税者にどういうメリットがあるのかということをはっきりさせたほうがいいと思います。南房総の観光関係者というのは、ステークホルダーであるんですけども、それより重要なのは、やはり道路利用者や納税者ではないかなと思いました。

あと、休日割引ですけども、今日、初めて休日のほうが平日よりも交通量が多いということをお教えしてもらいました。だとすれば、むしろ休日割引はもう即刻やめたほうがいいと思います。メリ張りをつけて、例えば、土曜日の午前中だったら、下りは料金が割高になる。それから、日曜日の午後だったら、アクアラインのように上りの料金が割高になるという分かりやすいパターンにすべきではないかと思います。そうすれば、金曜日から遊びに行って土曜日に帰ってくるとか、日曜日の午後から遊びに行って月曜日に帰ってくるという分散も図れるわけです。現在、休日が割引だから無理やり遊びに行こうということで、ますます渋滞を増やしているのではないのでしょうか。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

谷川さん、家田先生の順でお願いします。

【谷川委員】 谷川です。

今、休日のお話がありましたけれども、やはり仕事が休みのほうが、観光も含めて車を利用する人が多いということだと思います。これにどう対応するかということで、もちろんネットワークの整備や、あるいはソフト面の対応というのは非常に重要だと思うのですが、私、この場でいつも主張するときに考えているのが、道路の話を道路だけで解決しようとしなくてほしいということです。

何が言いたいかと言うと、問題の背景に、日本人の休み方が、どうしても一時期に集中してしまうということがあると思うんです。例えば、私もお盆の時期に休みましたけれども、お盆に休みが集中するとか、通常するときでも土日に休んで平日に休むことが少ないとか、本来、こういったものを変えて休みを平準化していくことが非常に重要ではないか。

これは、恐らく電力の設備と同じで、平準化すると、道路のインフラに必要とされるレベルも多分変わってくるし、平準化されて平日に旅行すれば、あまり混雑しないで旅行を楽しめるという意味で、利用者にとっても幸福度が上がるし、あるいは関係の業者にとっても平準化したほうがいい。多分、いろいろなところにあるはずなんです。これは、もちろん道路だけではできないので、例えば、観光立国の会議など、いろいろな会議があ

りますので、経済界も巻き込んで、そういった対応を進めていただきたいということが一つです。

それと、海外の事例で、33ページにあるアメリカのロサンゼルスのは、5分ごとに料金を変更して、交通量を計測して、速度が75キロ以上になる。アクアラインの実験と比べると、これは20時を過ぎると料金が一気に半分になってしまうので、やはりロサンゼルスのように、もう少し小刻みにしたほうが納得感があるのではないかと。

とはいえ、交通量に合わせて料金を変動させるということ自体が、今のシステム上、できるのか、あるいは費用がどのくらいかかるのかといったことも認識する必要があって、ダイナミックプライシングをよりダイナミックなものとして導入するに当たっての課題を整理していただければと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 家田先生、お願いします。

【家田委員】 どうもありがとうございます。

二つ申し上げようと思っているんだけど、まず、根本のところを言うと、今回見せていただいている変動料金というのは、ダイナミックに変化するという面もちろんあるのだけれども、この時間帯はこうだね、あの時間帯はあだねと、ある種の差をつけるんです。従来は、基本的には差をつけないという方式でしょう。しかも、どちらかではなくて、今までは怖くて下げるほう、割引だけを一生懸命やってきたけれども、上げるというほうも、何というか、思い切ってやりましょうよ、やってみたら効果があるのではないですかということですよ。同感です。

同感なのだけれども、よく考えておいたほうがいいなということが二つあるんです。

まず、その前に一つ申し上げると、久末先生がおっしゃるように、料金そのものはどういうものであるべきかというのは、重要な議論ではあるのだけれども、僅か十数年前には、政権交代に関係するような高速道路はただであるべきという、かなり強力な主張もあった時代もあるわけだから、これは結構慎重な議論と丁寧な分析が要る話です。

これはちょっと置いておいて、今回の話は、そこまでは私は手を出さないでいいと思っているんですが、要するに、変化。これまでこうだったけれども、ここの部分を、しかも局所的なエリアを限ってこういうふうにしてみたいんだけど、どうでしょう。やってみましょうねという、そういう変化に対する問題だと思うんです。しかも、変化は何を期待しているかと言うと、行動変容を期待しているんです。

したがって、ユーザーというものを、例えば、利用者全体とか、国民とか、交通量というマスでだけ捉えているような表現と姿勢では、このエリアについて、ある種、変化を求めましょう、行動変容を求めましょうという取組としては、少し不十分だと思うんです。大事なことは、そのエリアで抱えている問題を、そのエリアの人々、あるいはそのエリアの外から来る人も、もちろん込みですけれども、利用者の人たちに共有・共感してもらって、共感した上で参加・協力してもらうという根本が要ると思うんです。

釈迦に説法ですけれども、オリンピックのとき、結果的にはコロナで少ないから楽をしてしまった面もあるんですけども、料金だけで手を打ちましょうという話ではなくて、まずベーシックに、オリンピックを成功させなければ嫌だよね。これはみんなのお祭りなのだから、みんな協力してくださいよというのを、ものすごく一生懸命キャンペーンをやったんです。その上で、やはり心配だから1,000円上げましょうねとやったんです。これは、ぜひセットとお考えいただきたい。

したがって、このアクアラインについても、いや、混んでいるよね、これではあんまり具合よくないよね、みんなが損しているのではないか、そのところを分かって協力しましょうね。一つの手は、一方向、ある時間帯の値段を上げることではないですかねということです。

したがって、キャンペーンみたいなものが絶対不可欠なものであると、まず御理解いただきたいというところです。

したがって、いろいろなところでやっているものが、十分なキャンペーンを並行してやっているかどうか。この問題を問題として共感していただいているかどうか。それから、手段などについても共感していただいているかどうかというところが、決め手中の決め手だと思います。

つまり、ユーザーをマスとして捉えるだけではなくて、一人一人と言ったら少し言い過ぎなのだけでも、姿勢としては一人一人について緻密にケアしましょうということなんですよ。協力してほしい、あなたに協力してほしいという姿勢を出してもらいたい。それが、単なる経済の財としての道路ではなくて、国民の共有の財産である。政策というのは、そういうものですよね。経済政策だけではないんです。心の政策でもあったりする。国民の統合の政策でもあったりするということを忘れないようにしていただきたい。

その上で、もう一つ落としてはいけないことは何かと言うと、行動変容を求めているわけですけれども、ユーザーの中には行動変容できないような人たちだっているはずですよ。

例えば、この時間に病院に行かないといけないんですよとかがあるわけでしょう。そういうユーザーに対する配慮、目線というものが十分あるかと言うと、いや、全体の交通量がこうですね、ああですねみたいな話だけでは、とても目線が行っているとは思えない。

多分、現場では随分配慮しているのではないかと思うんだけど、そういうところをも、こういう資料の作成や、これからの施策には、決して忘れてはいけないところだし、そここのところへの配慮を前提としつつ、できる限り合理的でダイナミックな、合目的的なと言ってもいいかな。問題解決に資するような柔軟な方策にしようではないですかというメッセージにしていきたいというのが希望でございます。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

今、太田先生を含む6名に御議論いただいて、やや長期的な視点での御意見と、それから、当面検討すべき、局所的という言い方が適切かどうかは分からないけれども、局所的なプライシングに関する御意見と、両方あったと思うんです。

事務局のほうから、対応、御意見をお願いします。

【高速道路課長】 貴重な御意見ありがとうございます。

まず、久末先生から、国民のコンセンサスが大切だ。そういった中で、NEXCOのCM等も取り上げていただいて、そういったツールも活用してというお話をいただきました。非常に重要な観点だと思います。

今、NEXCOも国民の生活を支える高速道路という観点で、安全・安心も含めてCMをさせていただいているところでございます。こういったツールもしっかり磨きながら、今回の取組とどう絡めながらしっかりPRしていくのか、コンセンサスを得ていくのかというところもしっかり検討していきたいと思います。

また、諸外国の事例で、国立公園のお話もいただきました。確かに国立公園に入るときに料金を取ったり、いろいろそういったところもありますので、この辺りの事例についてもよく確認していきたいと思います。

また、高橋委員から、成果目標をどう掲げてやっていくのか。それをどう設定することが大切だというお話をいただきました。

それは、今回の料金によってどういう課題があって、それをどう達成していくのかというところの両面かだと思います。この点もしっかり踏まえながら考えていきたいと思います。

また、アクアラインの具体的なお話もいただきました。

アクアラインにつきましては、国、県、さらには高速道路会社を含めて、現場でも、いろいろ協議体を設けながら議論を進めているところでございます。そちらでも、効果的な在り方について、また引き続き検討するという話もございますので、本省としても連携をしながら対応していきたいと思っております。

根本委員からも、アクアについて総走行時間、台キロといったもので評価をするというシミュレーションの大切さ、また、評価軸の大切さについてのお話をいただきました。

この点も踏まえながらしっかり検討を進めていきたいと思っております。その際に、道路利用者、さらには国民全体もステークホルダーだというお話もございましたので、こういった目線での評価も併せて考えていきたいと思っております。

また、休日割引についてもお話をいただきました。データ等もそろえながら、こういった形でやっていくのか、考えていきたいと思っております。

また、一つのツールとして、観光については、観光という政策目的の支援ということで、周遊パスというツールもございますので、こちらも磨きながら、休日割引の在り方についても、引き続き検討を進めていきたいと思っております。

谷川委員から、休日割引の取組について、道路だけでなく、幅広く関係省庁、経済界も入れた形での検討というお話をいただきましたので、この点も踏まえて、今後、検討していきたいと思っております。

また、ロスの例も聞きながら、小刻みな料金の変動が技術的に可能か、システム上、可能かというお話もいただきました。まさに非常に重要な点でございます。高速道路会社において、料金のシステムを組んでいるわけでございますが、システム上、どの段階で、どこまで対応可能なのかというところも、実際、実施の制約条件になろうかと思っておりますので、この点も確認しながら進めていきたいと思っております。

家田委員から、大きな話として、取組の姿勢のところについて、共感を得ながらしっかりやっていくお話もいただきました。非常に重要な骨太の考え方だと思っておりますので、この点もしっかり踏まえながらやっていきたいと思っております。

また、国民一人一人に目を向けて、行動変容できない方への配慮も併せて検討していきたいと思っております。

また、アクアにおきましても、地域での検討会があると申しあげましたけれども、本省レベルでなく、各地域においても、そういった目線で検討を進めていくことが重要だと認識した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。

アクアの行動変容については、25ページの左下のところに「千葉県来訪者の行動変容」というアンケートデータを取っていて、ここに行動を変更した人が4割ぐらいいらっしゃるというものがあります。

この中に、通行時間帯を早めたとか、通行時間帯を遅くしたというくくりはあるのだけれども、この結果だけだと、どういう人がそういう行動を変更したのかとか、どういうタイミングで通行時間帯を早めたということは分からない。せっかくこういう調査をしているのであれば、この部分をもう少しマイクロに分析する必要があります。行動を変更した人も、あるいはしなかった人、できなかった人もいらっしゃるのので、その行動をもう少し細かく見ていくと、効果がどのように波及したかということを理解する上で、よりよい示唆が得られるのではないかなと思って見ておりました。ありがとうございます。

それでは、ウェブで参加の先生方、お待たせしました。どなたでもどなたからでも結構ですので、手挙げをお願いします。

佐々木委員、それから、大串委員の順をお願いします。

**【佐々木委員】** 佐々木です。いろいろ御説明ありがとうございました。

オリンピック・パラリンピックのケースや、アクアラインの話などを聞くと、料金政策が需要動向に確実に影響をもたらすことができるというのは何となく分かったのですけれども、片や、両方とも少し特殊事例かなという印象もなくはないので、例えば、東名や中央など、本当の幹線道路で効果があるのかというのを、あちこちで社会実験するというのは簡単ではないかもしれませんが、ちょっと知りたいなと思ったのが一つです。

あと、変動料金制そのものは、今、いろいろな分野で広がっているので、ぜひやるべきテーマかなとは思っております。

ただ、それによって料金体系が分かりにくくなってしまいう懸念も一方であるかと思えます。複雑怪奇になって、高速道路が使いにくくなってしまったりしたのでは全く意味がないので、そこで少し伺いたいと思ったのは、アクアラインのケースでは、料金の変更についてどういう形で周知を図ったのかということをお聞きしたいなと思えます。これをさらに広げていくに当たっては、料金についても周知の仕方をいろいろ検討していく必要があるのかなと思いました。

あともう一つは、平日と休日の平準化というのも非常に大きなテーマで、先ほども御意

見がありましたけれども、三連休や年末年始、お盆に大渋滞を経験する身からすると、そこで割引するというのはおかしな話で、それを同じにするというのは当然のこととして、行く行くは観光業界のように、混雑時には料金を上げるということも視野に入ってくるのかなと思います。その場合には、やはり休日の分散化についても、料金をいじるのであれば、そこについても働きかけやPRを世の中に行っていく必要があると思いました。

取りあえず、以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

手の挙がった順に、竹内先生、石田先生、小幡先生の順でお願いします。

【竹内委員】 竹内です。御説明ありがとうございました。

私からは2点ございます。

まず、1点目なんですけれども、これまではどのように料金のシステムを変えていくか、あるいはどのように料金水準を上げるか下げるかということが主体の議論になってきたと思うのですが、先ほど家田先生も「行動変容」というお言葉を使われていたように、そういう料金システムや料金水準の変化をどれだけ正確に利用者が認知しているのかという店については、まだ少し詰めが甘くなっているのではないかと考えています。

トラック事業者については、非常に料金に敏感なので問題はないんですけれども、観光地などに行くお客さんなどは、めったに行かない場所で、ここは休日割引があるのかなとか、ひょっとして時間帯の割引もあるのかなとか、あるいは営業政策上の割引があるのかなとか、そういうことをほとんどよく分からないまま行ってしまうことが多くあるのではないかと思います。高速道路から降りた段階で料金が幾らでございませとカーナビがしゃべって、ああ、幾ら取られたんだということになるので、あらかじめ料金額がわからず行動変容できないままになってしまいます。どういうふうに、そしてどれだけお金を払わなければいけないのかというところが現状ではなかなか利用者に認識しにくくなっている。現金だと分かりやすいですけれども、ETCになって、ますますそれが分からなくなっているようです。

ですから、観光地の自家用車などは特にそうだと思いますけれども、そういう方々にどうやって料金システムや料金水準を知らしめて、行動変容を促すかということです。今後、その工夫を議論していく必要があるんだろうと思ったのが1点目であります。

それから、2点目なんですけれども、これはかなり長期的な話になるんですが、ダイナミックプライシングの究極の形は、混雑の度合いに応じて料金が柔軟に変わっていく、ダ

イナミックに変わるということだと思います。ですから、混在の度合いに応じた料金設定をしている限りは、休日割引や時間帯割引というようなことは関係ないわけです。休日割引も平日割引も必要ない。混んでいけば上がる、混んでなければ下がる、それだけのことです。あるいは時間帯で決める料金制度も必要ない。あるいは東京オリンピックみたいなイベントがあっても、なくても割引は必要ない。複雑な割引制度を一々気にする必要がなくなるわけです。

まして、時間帯で区切って割引をやって高速道路の料金所の前での渋滞などが起こるといのは、まさにそういう時間で区切っているから、そういう問題が起こってくるわけです。アメリカのロサンゼルスなどの例などは典型だと思いますけれども、混雑度合いで上げ下げする。道路の混雑状況をちゃんとモニタリングして、混雑の度合いに応じて料金が変わっていくというのが本来の姿だし、それが本当のDXの活用だと思うんです。

そういうことが実現できるのは、恐らく数十年先だとは思いますが、今の休日割引や時間帯別料金があるからこそ出てくるような様々な難しい複雑な問題は一切なくなり、簡単になってしまう話です。ですから、長期的なことではありますが、基本的にはそういう方向性を持って、今後、議論していくということが大事ではないかなと私は考えております。

もちろん、これはNEXCOさんがやるような営業政策的な割引を否定するものではありません。それはあっても全然いい話で、むしろそのほうがいいこともあると思うんですが、本来のダイナミックプライシングの方向で考えていったらいいのではないかと考えております。

私からは以上です。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。

石田先生、お願いします。

**【石田委員】**      ありがとうございました。

事務局より御説明いただいた内容や方向性については、異論はございませんし、今までの御発言の中に、あっ、そうだよねと同感する部分が非常に多ございました。その上で、今まであまりおっしゃらなかったことについて、2点ばかりお話ししたいと思います。

一つは、ダイナミックプライシングというのが大きな話題なのですが、ダイナミックプライシングを支えるインフラ、あるいは何のためにプライシングするかというと、既存ストックをさらに効果的に活用するというためだと思うんですが、そのための

インフラ投資という考え方が非常に大事だなと思っております。

アクアラインの例で申し上げますと、すごいなと思ったんですけども、実験を始めて、本当にすぐに効果速報が出されました。こういうモニタリングシステムというのは、非常にこれから大事なインフラだと思うんです。行動変容をお願いする、あるいは効果を実感していただくということなんですけれども、アクアラインに備わっているようなモニタリングシステムのインフラというのが、ほかの渋滞箇所とか、ダイナミックプライシングが要請されているところにどれだけあるだろうかと言うと、あまりないのではないかなというのが大きな不安です。

アクアラインの実験は効果があったわけです。大事だけれども、やはりそれでも効果は限定的であるという条件をつけざるを得ないと思うんです。そういうことで、ここでのインフラを、ほかのところはどう展開していくか。そのための費用はどうするのかということですけども、今の高速道路の整備スキームの中に、多分こういったものは入っていないと思うんです。

これは少し話が飛びますけれども、自動運転のインフラなどとも絡むのですが、どういうふうに整備をしていくかということも同時に考えないと、ダイナミックプライシングだけをやりますと言っても、ついてこないということも間々あるのではないかなとも思いますので、ぜひよろしく願いいたします。

もう一つは、前から申し上げているのですけれども、9ページ、10ページの東京圏と近畿圏ですけども、こういうマネジメントをするというのは、東京圏では圏央道の中とか、近畿圏はここに書いてある範囲内になっているのですが、渋滞のほうは、これよりも少し広がりを見せております。例えば、9ページの首都圏の地図で言うと、関越道の花園とか、中央道の小仏付近は圏央道の外なわけですが、最近では、常磐道も圏央道から外でも渋滞しておりますし、東関道も成田空港の機能拡張とか、あるいは圏央道の開通とか、東関道の供用によって、相当程度交通状況が異なってくると思います。そういういろいろな意味での交通マネジメント、あるいはそのためのシステムや料金ということのインフラをどう広げていくかということも、これから物すごく大事な議論かなと思います。

圏央道だけ、あるいは近畿圏で言うと、今、書いてあるところだけではなくて、もっと中京圏との一体性なども、これからすごく問われてくると思いますので、その辺も含めて、インフラとしてどう位置づけるかということが問われてくると思っておりますので、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。

小幡先生、お願いします。

【小幡委員】 ありがとうございます。

2点申し上げたいのですが、1点目は、観光地の平日、休日の話です。これは、現在の状況であれば、休日に混むときに割引するというのは非常に合理的ではないので見直すのは当然だと思いますが、以前、あるいは、今でも状況によってはということですが、たとえば、観光需要が冷え切っていて、それを少しでも盛り返したい、あるいはあまり有名ではない観光地なので、そこに人を呼び寄せたいというときがあるのではないかと思います。そのような状況を想定すると、観光に来られる方に料金割引をして呼び寄せるとするのは、場合によっては、可能性としてはあると思うのです。

ただ、観光地として皆が集まるようになっていくところについては、逆に、できるだけ平日に来ていただくように見直すというのは当然かと思えます。ただ、場合、場合があるのではないかと思います。

もう一点は、今、いろいろなアプリなどで、賢い消費者といいますが、できるだけ得をしたいし、ポイントなどがあれば、それを使ったりというふうに、世の中、いろいろな場面でそういうところにシフトしているのですが、どちらかと言うと、道路というのは、多少古典的といいますが、ETCでさえ、ETCのみにするのはやっとなという状況でしたから、そういう意味で、多少遅れているといいますが、世の中の方向からすると、まだまだ古典的なのところにあるのではないかという感じがしています。

他方、道路がどこでもそうかと言うと、例えば、アメリカの時間変動料金などを見ると、かなり違います。ただ、ロサンゼルスで5分ごとに走行速度75キロ以上となるように料金設定という話になると、予測可能性がないというところもあるので、私自身はどうかなと思うところもあるので、日本で道路を使う利用者がどの辺りまでを求めるかというところをきちんと見極める必要があるのではないかと思います。

ですから、行動パターンに影響を与える、ロードプライシングといいますが、そこにある程度の変容をうまく与えられるようにする、そして、利用者が納得できるような形のプライシングを考えるのが大事だと思います。今はやや遅れているので、積極的に導入できるものはしていくということが必要と考えています。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

それでは、僕もいくつか、最後に申し上げたいと思います。

一つは、こういった混雑課金を議論するときには、先行している海外の事例を見るといのは常套手段だと思います。そのときに、資料の31ページに諸外国の道路における云々という、料金施策の取組というものがあります。僕が着目しているのは、課金の目的と収入の使途なんです。課金の目的は混雑課金だから、混雑緩和が目的なのは当然ですけれども、収入の使途という項目が下から2つ目の行にあります。ここには公共交通機関の改善とか、その他、歩行者への支援とか、こういうものが並んでいるわけです。

我が国では、料金収入によって建設費を償還しないといけないので、必ずしもこのような収入の使い方が今すぐ適用できるとは思わないけれども、混雑課金をするのであれば得られた収入をどう使うのかという議論を絶対する必要がある。

このことは、混雑課金を導入するときの利用者のコンセンサスをどう取るかということと非常に密接に関連します。課金目的、それから、料金使途、利用者のコンセンサスをどのように形成したのかということについて、せっかく海外の事例を調べるのだったら、その辺をもう少し詳細に調べたほうがいいのではないかと感じました。

もう一つ、今、我が国ではETCで、ゲートを設けて料金を取っていますけれども、あのやり方は、どちらかと言うと、やや時代遅れになりつつあります。ヨーロッパでも、シンガポールのERP2もそうだけれども、そのようなやり方は、もうほとんど取らないようになってきています。課金の技術についても、我が国の今の方法に縛られることなく、多様な方法を検討する必要があります。

もしゲートが要らなくなると、実はいろいろな課金ができるようになります。なので、新たな課金技術を見た上で、どういう混雑課金や環境課金が可能なのか、またそれが望ましいのかということを経験していただきたいと思います。

関連して、局所的な混雑課金の場合は、償還主義との関連性は深刻に考える必要はなく料金収入の使途をそれほど気にする必要はないと思うんですけれども、少しこれが広域に広がったときは、混雑を緩和するために取った料金収入をどう使うのかということは、非常に慎重に議論を重ねる必要があります。償還主義の原則を絶対保つということであれば、混雑課金で得られる料金収入はプラスであってもマイナスであってもいけないこととなります。料金収入が発生するところと料金割引で料金収入を失うところが均衡するようになる必要がある。料金収入コンスタントという条件で縛りをつけて課金するということにな

る。一方、混雑課金の料金収入がプラスであったとして、もう少し多様な目的で料金収入を使うということであれば、償還主義と整合するルールについても考えないといけない。

ただ、これは今すぐ議論できることではないと思うけれども、局所的な料金施策を議論することと並行して、広域的で長期的な高速道路料金の在り方については議論していく必要があるのではないかと思います。ここは感想です。

事務局からお願いします。

【高速道路課長】 貴重な意見ありがとうございます。

まず、佐々木委員から、オリ・パラ、アクアでの事例は、ある意味特殊な事例で、今後、広く幹線道路、例えば、東名・中央みたいなのところも含めてどう考えるのかというお話をいただきました。

やはり具体的な混雑などを含めた地域の課題があった上で、これをどう解決していくのかということが、まず取組の主眼にはなってくるんだと思いますけれども、当然のことながら、東名・中央も非常に混んでいる、なかなか付加車線もやりながら、渋滞がなかなか抜本的に解消されないということもありますので、今後、視野に入れながら検討していく領域ではないかと思っています。

また、アクアラインでの分かりやすい料金体系に向けて、周知方法の御質問がございました。

アクアラインの料金につきましては、現在、会社でホームページに出すことは当然のことながらやっておりますし、その後、千葉県等でもPRをしていただく、さらにはSNS等も活用しながら、料金については周知を図るということで、できる限りのことはさせていただいておりますが、まだ十分でないところもございますので、周知方法については、引き続き検討を進めてまいりたいと思っております。

また、竹内委員から、行動変容に関する情報にさらに分析を加えていく必要があるのではないかと御指摘がございました。

その点については、今回御説明した内容においてもまだ不十分な点が多いかと思っておりますので、先ほど朝倉部会長からも話がありましたけれども、アンケートの取り方も含めて、さらに工夫しながら、この辺りについてはデータを蓄積できるように進めてまいりたいと思っております。

また、将来的にダイナミックプライシングで、混んでいれば上げるという形を目指すべきではないかというお話もいただきましたので、この点も踏まえて考えてまいりたいと思

います。

石田委員から、ダイナミックプライシングを支えるインフラ、例えばということでモニタリングシステム、そういったものも併せて整備を図っていくことが重要ではないかというお話をいただきました。

非常に重要な点だと思いますので、会社のほうで実際にやっていただく、さらには県も含めて地域にも協力を得ながらやっていく部分もいろいろあるかと思いますが、この辺りもよく考えていきたいと思います。

また、渋滞について、圏央道の外側も含めてかなり広域的に広がってきているというお話もありましたので、この辺りもよくデータを整理しながら、対策についても考えてまいりたいと思います。

小幡委員からは、観光地について、ケース・バイ・ケースでいろいろな場合もあるのではないかというお話もありましたので、その辺りは地域として渋滞を含めた問題の捉え方をどうしていくのか、それについてどういう方策をしていくのかという中で考えていく話かなと思っております。

また、アプリについても御指摘をいただきました。道路はまだまだ遅れているところが正直あるかと思いますが、ほかの事例も見ながら、できるだけ使いやすい形、利便性の高い形を求めてまいりたいと思います。

最後に、朝倉部会長から、特に諸外国を調べる上では使途、技術の話も併せて、その背景も含めたところも含めてしっかり勉強をという話をいただきました。

この点も踏まえて、諸外国の事例も蓄積した上で、今後、将来的な議論をやる上で、必要な材料についても整えてまいりたいと考えてございます。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。

今、一通り、先生方から御意見、御質問をいただいたわけですが、もし追加で、今の事務局とのやり取りも含めてですが、検討していただきたいということがあればおっしゃっていただくとありがたいですが、いかがでしょうか。対面で出席されている先生方も、ウェブの先生方でも結構ですが、よろしいですか。

ありがとうございました。

それでは、特にないようですので、本日の議論は以上ということにさせていただきたいと思いますが、いずれにしても、こういった混雑課金等を行う上では、太田先生の議論にあるように、料金施策をどのように評価していくか。その基準等についても、より議論し

ていく必要があります。こちらのエリアはこれで評価し、こちらのエリアはこれで評価するという、ばらばらな施策と基準が出始めると收拾がつかなくなってしまうので、体系的に議論していく必要があるのではないかと感じた次第です。ありがとうございました。

それでは、ほかに質問等がないようですので、本日予定された議事は以上です。

議事進行を事務局にお戻しします。

**【総務課長】** 事務局でございます。

長時間にわたる御議論、誠に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まして、御同意をいただいた上で公開したいと考えております。

近日中に速報版としまして、簡潔な議事概要をホームページで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。どうもありがとうございました。

— 了 —