

近畿圏の新たな料金に関する ヒアリング団体意見概要

第21回 (3/8)

兵庫県	P1
神戸市	P3
関西経済連合会	P5
大阪商工会議所	P6
神戸商工会議所	P7

第22回 (4/7)

奈良県	P8
日本バス協会	P10
全日本トラック協会	P11

第23回 (4/27)

大阪府	P12
大阪市	P14

第24回 (6/10)

西日本高速道路 (株)	P15
阪神高速道路 (株)	P16

※ 本概要は、ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理したものです。

(近畿圏の目指すべき姿について)

- ・整備と料金は一体不可分。
- ・関西圏全体としては、人口減少等の課題はあるが、目標としては、「国土の双眼構造の一翼を担う世界に開かれた関西」「地域の中で人が活躍する、還流する関西」を目指している。
- ・関西圏は環状ネットワークの整備の目処が立っていない中、淀川左岸線延伸部とともに、大阪湾岸道路西伸部が2大プロジェクトである。慢性的な渋滞の緩和、関西における3空港の連携、阪神港の機能強化、名神湾岸連絡線などのネットワーク形成、リダンダンシーの確保、物流の効率化、次世代産業による更なる経済成長の観点から大阪湾岸道路西伸部の整備が不可欠である。
- ・特に、大阪湾岸道路西伸部については、国道43号や阪神高速3号神戸線を走行する車が転換することにより、沿道環境の改善にも大変効果がある。
- ・北米の貨物輸送は津軽海峡経由で日本海を通過して釜山に行っている中で、例えば舞鶴で日本向けの貨物を下ろすなど、物流の世界的な流れや効率化についても視野に入れながら検討していく必要がある。

(近畿圏の料金体系について)

- ・有料道路事業枠の拡大による大阪湾岸道路西伸部の早期完成を目指す中、阪神高速道路の現行の料金は、首都高の新料金と比べて、若干高いのが現状なので、適切かつ首都圏を若干上回るような料金設定を考えることによって、有料道路事業の枠を拡大して早期整備できるのではないか。
- ・長距離利用者と短距離利用者の負担の公平化を図る観点から、阪神高速の上限料金をあげることも含め検討すべき。
- ・阪神高速の車種区分について、5車種区分に見直すべき。なお、ユーザーの公平感を考慮して、大型車の車種比率は2.0に据え置くことも含め検討すべき。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

- ・「建設時点から45年以内に償還」としないと、後から整備したところの利用者負担は先に整備したところの利用者負担と大きく異なってしまって、時間的な不公平もあるのではないか。
- ・計画を上回る料金収入があったら、それにより生まれた財源を活用すべきではないか。
- ・出資金の返済は、平成62年でなく、更新債務の償還期限である平成74年までとし、有利子債務を早めに返すことで生まれる財源を活用できるのではないか。
- ・大阪湾岸道路西伸部等の阪神高速については、直轄高規格幹線道路と同等の機能を果たすため、地方財政措置においても取り扱いを同一にして頂きたい。なお、これは抜本的な見直しであり、容易にできると思っていない。
- ・伊川谷～生田川間など、同一起終点であれば、起点と終点間の最短距離を基本とした料金体系にして、都心の渋滞緩和に向けた交通流動の最適化を図るべき。
- ・阪神高速、NEXCO-阪神高速など複数の会社を跨いで利用する場合にはターミナルチャージは1回で済ますという料金体系とすることが合理的である。
- ・一般道の負荷軽減のため、1区間利用の料金を引き下げるべき。(須磨～湊川、尼崎末広～尼崎東海岸など)
- ・第二神明の料金改定により、神戸西BPに有料道路事業を導入し、整備促進が不可欠である。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(近畿圏の目指すべき姿について)

- ・関西空港と伊丹の大阪国際空港と神戸空港とこの3港をどういう風に一体的に運用するかが大きな課題。
- ・医療産業都市について国家戦略特区の指定を受けて行っているが、これを神戸の既存のものづくり産業とどのように融合させていくかが大事。
- ・神戸港、神戸空港、高速道路、鉄道の発達により、陸・海・空の交通結節点として発達してきた。
- ・道路ネットワーク整備により、医療産業クラスター形成、物流業、製造業等の企業進出などストック効果が発揮されている。

(近畿圏の料金体系について)

- ・公社管理路線のNEXCOとの一体化について、現時点ですぐに一体化するという議論は、少なくとも神戸市内ではないが、湾岸線完成後または完成前に、公社の料金をどうしていくのか、全体的な議論の中で適切な交通量の誘導の観点から、検討する余地がある。
- ・全国的な幹線道路ネットワークの整備という中に、神戸市内の高速道路の早期整備、料金体系のあり方について適切に行い、国が主体的な役割を果たし、有料道路事業の役割を拡大し、そして併せて料金の見直しをすべき。
- ・六甲山の北側を通るルートと、海側を通るルートとの料金体系が違うため、車が海側に多く流れていくという状況があり、これを解消する料金のあり方については、大阪湾岸道路が開通する前においても考えていかなければならない。
同時に、大阪湾岸道路西伸部を整備するために、直轄事業だけではなかなか難しいため、有料道路事業と合併施行にする中で、財源をどう確保するかとともに考える必要がある。
また、湾岸道路が完成してからの料金体系をどうするのか、という問題を考える必要がある。
これらの要因について勘案した上で、料金体系をどうするのか、という議論が必要である。
- ・神戸市では、NEXCO、本四高速、阪神高速、神戸市道路公社、港湾幹線道路など多様な料金体系になっている。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

- ・臨海部の東西ネットワークは神戸線のみであり、車線が足りず渋滞が発生している。
- ・大阪湾岸道路西伸部の直轄・有料の合併施行による整備及び神戸西バイパスの有料道路事業による整備をお願いしたい。
- ・ミッシングリンク解消までの間、「整備」と「利用」のバランスをみつつ、利用しやすい「道路ネットワークを賢く使う料金体系」を導入することが必要である。
- ・神戸市内の交通量の適切な誘導のため、短距離の料金を低減すべき。
- ・市街地から郊外への交通転換を図るための料金の設定を見直すべき。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(近畿圏の目指すべき姿について)

- ・関西圏が日本再生の一翼を担うとともに、増え続ける訪日外国人など観光需要に対応するためには、環状道路の整備が必要不可欠である。
- ・一般的に高速道路の整備は最低10年かかると言われているが、関西圏の高速道路ネットワークを賢く使うためにも環状道路の整備が完成する10年先を見据えて関西圏の道路というものを考える必要がある。
- ・舞鶴港のコンテナ貨物数やクルーズ船の寄港数が順調に増加している中で、中国、韓国、ロシアといった日本海側の窓口としての関西の役割も年々高まっている。
- ・関西には国際コンテナ戦略港湾の阪神港と国際拠点空港の関西国際空港だけでなく、大阪湾沿いに3つの空港を有する日本で唯一の地域である。
- ・関西が「スーパー・メガリージョン」の一翼を担い、「アジアのゲートウェイ」として日本の成長を牽引していくためには、大阪湾岸道路西伸部や淀川左岸線延伸部など、環状道路のミッシングを速やかに解消してこれらの渋滞を早急に緩和すべき。

(近畿圏の料金体系について)

- ・料金体系は、首都圏、関西圏ともほぼ同等であるのに対して、本線料金所の数が、関西は首都圏の実に1.6倍の本線の料金所が設置されていることは、料金の体系が複雑になっているということを示している一端ではないか。
- ・料金体系の見直しに当たっては、首都圏で導入される同一起終点、同一料金といったものを含めてシンプルな料金体系や料金圏の検討をすべき。
- ・関西圏の料金体系の見直しについては、関西の環状道路の整備が遅れることのないように制度設計すべき。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(近畿圏の目指すべき姿について)

- ・淀川左岸線延伸部が完成すれば、関空、阪神港という、関西のみならず我が国にとって大変重要な物流拠点の機能が十分に活かされ、国際的にも強い魅力を持ちました関西の各個地を結ぶ観光ルートも新たに設定しやすくなる。
- ・関空からはLCCの活用によって、特にアジアからの訪問客が大変多くなっているが、京都へのアクセスが厳しい状況。
- ・事業者からは、渋滞による配送の遅れや業務効率につながらないという悩みや新たなルートが出来ることによる経済波及を期待される。
- ・高速道路は地域経済の活性化、それと防災、医療など地域生活における安全・安心の実現に大きく寄与するとともに、地域産業の国際競争力の維持・向上に大きな効果をもたらす。

(近畿圏の料金体系について)

- ・料金体系については、やはり出来るだけ低価格、シンプル、そして安定的かつ人と物の流れを最適化する料金制度を実現すべき。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(近畿圏の目指すべき姿について)

- ・インフラ面では3つの空港と阪神港を擁するなど、大阪ベイエリアの人流及び物流の要衝となっている、産業面では、重厚長大産業に加え、生活文化産業や医療関連産業の集積が進んでいる中、首都圏ではすでに環状道路網が幾重にも整備されているのに比べて、関西では計画途上での寸断が目立ち、その機能や効果が十分に発揮されないままにある。
- ・慢性的に渋滞する阪神高速3号神戸線の乗り継ぎ車両により、周辺一般道の渋滞や騒音も年々ひどくなっている。
- ・阪神高速3号神戸線の真下の国道43号について、道路公害訴訟問題を抱えており、沿道における環境負荷の軽減が引き続き道路行政上の課題である。
- ・物流面では、慢性的な渋滞で時間がよめず、迂回ルートを選択せざるを得ない、渋滞回避のためには神戸港を避けるケースが散見され、迂回ルートによるコスト増や時間ロスが大きな足かせになっている。
- ・観光面についても、インバウンドを呼び込みたいが時間が読めず、日本人以上に外国人観光客は渋滞を嫌うことから、神戸以西の行程が組みづらいといった声が多く上がっている。

(近畿圏の料金体系について)

- ・大阪湾岸道路等関西の道路ネットワーク整備について、利用者負担の公平性に配慮しつつ、有料道路事業とのバランスある組み合わせにより、何よりも整備のスピードアップを図っていくべき。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(近畿圏の目指すべき姿について)

- ・奈良県の道路整備の遅れは、西名阪自動車道の完成後、35年間にわたり高規格幹線道路の開通がなかったことや最近までJCTがなかったことなどで明らかである。特に、南北を結ぶ高規格道路(京奈和道)については、整備が遅れている状況。
- ・地方創生に向けて、脱ベッドタウンを実現するには、働く場を作る必要がある。そのためには、企業の立地等につながる道路整備が最重要課題であると認識している。工場が立地して、若者の正規雇用率が高くなり生活が安定すると、出生率も上がる。
- ・道路の雰囲気良くなれば街の雰囲気が良くなるため、道路は観光にとっても重要であると考えている。奈良県でも、“大宮通りプロジェクト”と題して、平城京跡と奈良公園とを結び観光振興の要となっている大宮通りの整備に取り組んでいる。
- ・近畿圏環状道路のミッシングリンクとなっている、大和北道路12kmと橿原北IC～橿原高田IC間の4kmについては完成の見通しが立っていないが、無料で整備されれば、大型貨物交通が名神・新名神をさけて名阪国道へさらに集中することを懸念。
- ・京奈和のミッシングリンクによる経済損失は大きく、ミッシングリンクを早期に解消し、近畿圏の最適交通を実現するため、有料制度を活用して大和北道路の整備促進を図るべき。

(近畿圏の料金体系について)

- ・奈良市内を通過する他県の大型貨物交通が多く、騒音等の問題が発生しているが、これは、名阪国道が無料で、大阪・名古屋を結ぶ3ルートのうち最安であるためと想定される。さらに、名阪国道の交通量は、有料の西名阪よりも、全車種で11,000台/日、大型車では5,000台/日多くなっており、無料区間に集中し、有料区間を回避する交通が奈良公園内等、市内を通過している。
- ・奈良市内において、名阪国道の約6割を占める通過交通による道路の損傷について、地元の奈良県が補修の負担金を負担しており、納得できるものではない。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

- ・ドイツのアウトバーンでは、通過交通に対し、衛星で課金し、収入を道路の建設や維持修繕・更新に充てる、という方向になっている。名阪国道を有料化することに対し反対の意見がある中で、これを参考に、通過の大型貨物車に限定して課金をすべき。
- ・高速道路を賢く使うための償還主義とネットワーク主義を、どのように調和させるかが課題。奈良のように無料区間が先に整備されているなかで、地方負担が納得のいく合理的な考えで、有料道路ネットワークに組み込めないか。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(近畿圏の料金体系について)

- ・道路管理区間の道路の管理区分について、大阪から湾岸線を通行して神戸方面に向かう場合に、途中まで整備されているが、神戸市内は一般の高架道路そして神戸市道路公社の管理する有料道路等、複数の道路会社が管轄する道路を通過しており、さらに料金所もETC対応していないため、ネックになる部分がある。
- ・阪神淡路大震災があったときに、我々も翌日から新幹線の代替輸送の対応をした際に、なかなかルートが決まらなかったなど、走れる道路が少ないと、1つ道路が分断されると迂回路がなかなか無いのが近畿の状況である。道路整備状況を踏まえた料金施策をお願いしたい。首都圏のように道路整備が進んでいない部分も踏まえた配慮をお願いしたい。
- ・兵庫県条例において基準を満たさない大型ディーゼル車の規制があり、阪神高速神戸線の一部区間においては高速乗合バスの運行が認められないため、大阪から神戸・四国方面へ向かう高速バスは現在、湾岸線の通行を余儀なくされている状態である。環境対策に配慮した料金体系は、周辺住民に配慮した対応は関西独自のものであることから、環境ロードプライシングなど今の制度もうまく活用した交通流動の整理をお願いしたい。
- ・インターチェンジ部でのバス停について、利用者の利便性確保のため、料金所の外に出て、再び高速道路に戻るというケースもある。一旦精算となるので通行料も若干高くなるし、費用対効果を考えると利用者が見込めない場合、使いづらい形になっている。ETCでの対応や、通行料の配慮なども是非お願いしたい。
- ・我々バス事業者の現行ETCの普及もようやく完了した時点で、さらにETC2.0の対応機器を買い換えという経営面で非常に厳しい部分もあるので新しい料金体系の実施を踏まえた新しいシステムの普及促進を図るためにも、何らかのご支援もご検討いただきたい。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(近畿圏の料金体系について)

- ・管理主体の異なる道路がそれぞれ料金体系も異なっていることから、交通流動の最適化をはかるために、シンプルで、シームレスな料金体系を導入いただきたい。
- ・首都高速では中型車、特大車が平成32年度まで軽減措置が設けられたが、近畿圏においても、首都圏のように車種区分が統一される場合には、国内物流の基幹的役割を果たしているトラックの負担が増加しないように、軽減措置を継続していただきたい。
- ・大口・多頻度割引については、首都高速と同様に、阪神高速においても、最大割引率30%の継続と、最大35%まで拡充する措置を実施するとともに、割引制度面において深夜割引などNEXCOの割引制度に統一した内容としていただきたい。
- ・トラックの平均利用距離は、一般利用者に比べて長い特徴があり、現在の阪神高速の上限料金となる24km超を利用する割合が高い。上限料金が上がると、トラック運送事業者にとって大変大きな負担増となることから、現在の上限料金を維持していただきたい。
- ・近畿圏には阪神港はじめ物流拠点や産業拠点多く立地されているが、高速道路網にミッシングリンクが多くある。ミッシングリンクの解消が渋滞の解消や交通事故の減少、環境改善さらに災害発生時における防災ネットワークの機能やあるいは物流効率化による経済活動の活性化にもつながることから、トラック業界としても大阪湾岸道路西伸部や淀川左岸線延伸部の早期の整備を要望する。

(その他)

- ・サービスエリアやパーキングエリアでは夕方から夜間にかけて満車状態のところが多いことから、トラックドライバーが休憩できるような仕組み、やむを得ず高速道路を降りた際には一時退出措置を適用していただくようお願いしたい。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(近畿圏の目指すべき姿について)

- ・3空港や阪神港のポテンシャルを活かした広域高速道路ネットワークの機能強化が必要。このため、臨海部と内陸部・国土軸との連携強化、環状道路機能の強化が必要である。これにより大阪・関西の経済圏域が広がることを期待。

(近畿圏の料金体系について)

- ・ミッシングリンクが存在し、環状道路ネットワーク整備の目途がたっていないこと、道路公社が存在することにより首都圏より複雑な料金体系になっており、乗継抵抗が大きいことが課題。
- ・また、これらに起因し、都心部の慢性的な渋滞が発生し、ネットワークの機能が十分に発揮されていない。
- ・受益者負担(料金収入)を基本としたミッシングリンクの早期解消を図るべく、整備財源確保のための事業スキームと料金設定、また、公平かつ高速道路ネットワークを有効活用するシームレスな料金として、路線や管理主体を超えた料金体系の統一が必要である。
- ・ミッシングリンクの整備財源は、国直轄事業と有料道路事業の合併施行方式を基本とし、出資金の償還の繰延、料金徴収期間の延長、現在のゼロ金利融資の活用、整備財源を確保するための料金設定など、有料道路事業の枠の拡大が必要。
- ・料金設定は、ターミナルチャージは会社を超えて1回だけ、いわゆる完全対距離料金制を目指していくが、物流、現金車等への急激な負担増が見込まれることから、平成29年度の第1ステップとして激変緩和措置が必要ではないか。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

- ・引き続きETCの標準装備化、会社間のターミナルチャージなどの調整の枠組みが整った後、完全対距離制を目指すべき。
- ・今回の料金の議論の範囲は、ミッシングリンク整備及びシームレス料金により、物流・産業・観光など、経済活動の活性化が期待されるエリアとして、おおむね関西大環状道路エリアを対象とすべき。
- ・乗継利用が多いなど、阪神高速・NEXCO路線と一体的なネットワークを形成している道路公社路線についてシームレス化すべき。本線料金所の廃止、渋滞緩和、交通管制の一元化、大規模災害時には会社として迅速な意思決定と対応ができ、そのため合理的・効率的な一体管理の実現もでき、維持管理費の削減にもつながることから、高速道路会社に移管してはどうか。
- ・例えば、大山崎～りんくうJCT までのルートについて、3ルートあるが、交通を分散する観点から、管理主体を超えて、同一発着・同一料金が必要である。
- ・阪神高速はハーフランプが多いことから、同一ランプとして扱って料金を揃えるべき。
- ・対距離化や下限料金の引き下げにより、高速道路の短距離利用が促進され、一般道路の渋滞緩和につながるのでは。
- ・物流対策、環境対策の割引は継続すべき。
- ・5車種区分に統一すべき。
- ・阪神高速の料金設定は、ミッシングリンクの整備財源を確保しつつ、短距離利用料金を低減して高速道路ネットワークの有効活用を図ること、物流への影響を考慮し上限設定等の激変緩和措置を講じる必要がある。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(近畿圏の料金体系について)

- ・公平かつ高速道路ネットワークを有効活用するシームレスな料金体系の実現などの提案に加えて、以下の2点を補足する。
- ・淀川左岸線延伸部の事業スキームは、利用者負担の原則の下で、有料道路事業を基本とし、第二京阪と同様に、国直轄の道路事業でお願いしたい。現在の環状線と放射路線の混雑緩和だけでなく、既存路線の大規模更新工事期間中の通行機能の確保にもなり、現在の問題を解決する側面もあることから、現在の利用者も負担することを含めた料金水準の設定をお願いしたい。
- ・大阪市内の阪神高速西大阪線については、割引制度が導入されてはいるが、交通量、大型車混入率ともに高架道路である高速道路より平面道路の国道43号の方が多いため、新たな料金水準を設定する際には、割引制度をさらに拡充して、交通を最適化する観点から、戦略的な割引制度の導入をすべき。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(近畿圏の料金体系について)

- ・環状機能を有する近畿道は並行する大阪中央環状線とともに渋滞が発生している。
- ・新名神の整備により、渋滞の緩和もしくは解消の効果が期待されている。
- ・新名神の整備により、渋滞緩和、ダブルネットワーク化により、リダンダンシー機能を果たすということが期待される。物流施設の立地が促進され、物流の効率化に寄与する。
- ・近畿圏は高速道路の管理主体が様々あり、料金水準や車種区分が異なり、分かりにくい
- ・複数の均一料金区間が隣接しており、利用形態によって料金が変わるため、不公平感が生じている。
- ・近畿道、阪和道には、環状道路利用、内々利用、広域利用など様々な交通が混在している。
- ・道路公社の管理者を同一にすることで簡素で一元的な管理が可能となり、業務の効率化が図られる。
- ・料金体系の検討にあたっては、ネットワークの充実等に応じた段階的な導入や、償還へ及ぼす影響、阪神高速等との料金の連続性・バランス、現金車の取扱い、という事項を踏まえて検討していく必要がある。
- ・近畿圏においては、近畿道等の渋滞に対する抜本的対策や、様々な利用形態に配慮した料金体系、新たな料金体系にあわせた既存割引の整理、管理主体が混在する有料道路ネットワークの効率的な管理体制のあり方、という事項に特に留意する必要がある。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(近畿圏の料金体系について)

- ・阪神高速を通過する利用は少なく、阪神高速内に発着する利用が支配的である。
- ・大阪・神戸中心部に交通が集中し、放射道路を含む一部区間で慢性的な渋滞が発生している。渋滞要因の約9割は交通集中による。
- ・首都圏のような広域的な迂回というより、むしろ都市部への流入または都市部から流出する交通をどのように処理していくかが課題。
- ・現況のネットワークでは大阪や神戸への都心部へ向かう交通と都心部を通過する交通が同じ路線を通過せざるを得なくなっており慢性的な渋滞の大きな要因となっている。
- ・環状線は各放射道路と接続された時計回りの一方通行の路線であり、首都高の都心環状に比べ、比較的規模も小さく、いわばロータリー的な役割しか担っていない。環状線で発生した渋滞がさまざまな交通を巻き込んで、複数の放射路線へ延伸するため、都心部への流入を抑制することは非常に効果的であると考える。
- ・神戸線と並行する大阪湾岸道路西伸部が今年度、新たに直轄道路として事業化されたところで神戸中心部における交通の分散を図る上で極めて重要なネットワークであると認識。
また、大阪地区では事業中の淀川左岸線の延長線上にある淀川左岸線延伸部について、現在都市計画に係る手続きが進められているところであり、事業中の大和川線とあわせ、大阪中心部への交通の流入を抑制する重要な路線となる。
- ・平成29年度以降の割引施策については、今後の料金体系全体の検討とあわせた整理・検討が必要になる。
- ・平成24年1月に距離に応じた料金の見直しがなされたものの、依然として短距離利用と、長距離利用との単価差が大きく、走行した距離に応じたより公平な料金体系に向けた検討が必要。
- ・慢性的に発生している渋滞への抜本的対応についてネットワーク整備の現状も踏まえた検討が必要

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

- ・都心に用事のない車両の迂回を図るネットワークの充実が有効な手段。
- ・料金体系の検討に際しては、債務の確実な返済を前提とした議論が重要。特に阪神高速は、首都高速と比べ、平均利用距離が短いこと、更に軽自動車の比率が高いこと、そういった点にも十分に留意が必要
- ・現金車や長距離利用者の負担が過度のものにならないよう一定の配慮が必要
- ・阪神高速の料金見直しにおいては、現行法で地方自治体、厳密には阪神高速に関する本来道路管理者の同意が必要。阪神高速に係る複数の地方自治体との密な連携が不可欠となっており、利用者により広く理解してもらえよう料金体系である必要がある。

※ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理