

平成27年12月25日

【路政課長】 それでは、定刻となりましたので、始めたいと思います。

皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただきましてまことにありがとうございます。

ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会第20回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の森よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 おはようございます。本日は、大変お忙しい中、また年末の何かとお忙しい中、また遠いところから足をお運びいただきましてありがとうございます。今、ご紹介いただきました道路局長の森でございます。

先般というのでしょうか、この部会、開催されるのが4カ月ぶりでございますが、前回、この中間答申を、首都圏の料金体系についての答申をいただいたわけでございます。

その後、私、道路局長を拝命いたしましたので、皆様方とは、この立場でお会いするのは初めてということでございます。何とぞよろしくお引き立てのほどをお願いいたします。

今、申しましたように、4カ月ぶりの開催ということでございますが、今日、ご議論いただきたい案件、3つございます。

1点目が、先ほどご案内いたしました7月30日にいただきました答申を受けて、今、行政的な手続を進めさせていただいております。その進捗状況。そしてまた、それを支えるためのETC2.0の取り組み、それを普及させるための取り組みをご紹介させていただければというのが1点目でございます。

そして2点目が、まさに首都圏の料金体系に続きまして、さらに複雑な料金体系のエリアでございます大阪圏、近畿圏の料金体系を、今後、どうしていくのかという議論に、いよいよ、また移っていただければというふうに思っているところでございます。

そのために、今日から京都大学の小林先生、そして、本日、欠席ではございますが、東工大の朝倉先生にも新たな委員としてお加わりいただいて、ご意見を承りたいと考えているところでございます。

あと、3点目に関しましては、これは前回の提言の続きというんでしょうか、それをさらに課題をクリアにしていくということでございますけれども、全国的な料金課題でござ

います有料・無料の区間の整理、これについての議論も、いよいよ始めさせていただければというふうに思っているところでございます。

いずれにしましても、活発なご議論をいただきまして、またいろいろお知恵もいただき、さらなる新しい時代における幹線道路のあり方について、取りまとめのほうをよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、ご議論をよろしくお願ひいたします。

【路政課長】 それでは、まず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。

上から配席図、議事次第のほか、資料1として委員名簿、資料2として首都圏の新たな料金の取組状況、資料3としてピンポイント対策、ETC2.0などその他の取り組みについて。資料4として、近畿圏の高速道路の現状と主な課題、資料5として、全国的な料金の課題がございます。漏れている資料がございましたらお知らせくださいますようお願いいたします。よろしゅうございますでしょうか。

また、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ひます。今回より2名の方が委員に選任されておりますので、ご紹介いたします。

小林潔司委員です。

【小林委員】 小林でございます。よろしくお願ひします。

【路政課長】 本日は、所用によりご欠席ですが、朝倉康夫委員が選任されております。

また、本日は石田委員、小幡委員、羽藤委員におかれましては、ご欠席との連絡をいただいております。

本日ご出席いただきます委員の方は、委員総数15名のうち11名でございますので、定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

それでは、以後の議事の進行を寺島部会長にお願ひしたいと存じます。

【寺島部会長】 それでは、議事を進めさせていただきたいと思ひます。

本日は、議題が2点ございます。それぞれ、事務局より説明をいただき、その都度、委員の皆様から意見をいただく形にしたいと思ひます。

まず、中間答申を踏まえた取組状況について、それから首都圏の新たな料金の取組状況、

さらにピンポイント対策、E T C 2.0 などその他の取組についてを、まとめて事務局より説明をお願いしたいと思います。

【高速道路課長】 高速道路課長の吉岡でございます。ただいまありました中間答申を踏まえた取組状況について、資料2、資料3に基づきましてご報告させていただきたいと思っております。

まず、資料2をごらんいただきたいと思います。

1ページあけていただきまして、1ページ目でございますけど、民営化後のこれまでの取り組みを1枚にまとめさせていただきました。4つの切り口、割引、水準、更新、民営化10年ということで整理させていただきました。

民営化時にE T C割引を導入したということで、今までとは違った車種、時間帯による割引等ができるようになりまして、その結果、E T Cも普及し、料金所の渋滞が解消されたというのが、1つ、一番大きな成果であったかということを思いますが、その後、リーマンショックを経た緊急経済対策等、言葉を悪く言いますと値下げ合戦、割引合戦みたいなのがありまして、だんだん、財源も尽きてきたと。そうこうするうちに、東日本大震災等がありまして、この部会に先立って、まずあり方委員会というのができ上がりまして、24年4月に国土幹線道路部会、この部会ができ上がりまして、その後、25年6月に中間答申をいただきまして、当時、いろいろありました料金割引を再編するという、それから3つの料金水準を整理するという。さらに、笹子の天井板の落下事故もございましたので、更新についても取り組むというような答申をいただきまして、それぞれ料金については26年4月から、それから道路法の改正を26年6月にやりまして、その後、更新事業に着手したということでもあります。

全国的な料金水準を整理したということでありまして、残っていましたが大都市圏の料金ということで、今回、報告させていただきます首都圏の料金、それから次に議論を始めます近畿の料金を、今、始めているということでもあります。その間、民営化10年がたちまして、10年間の点検等を根本先生にご指導いただきながら、この部会にも報告させていただいたということもございます。

まず、この中で首都圏の料金の状況についてご説明をさせていただきたいというふうに思います。

次のページをごらんください。2ページ目でございますけど、これは首都圏環状道路の整備状況でございます。中ほど、中央環状が今年の3月に完成したということで、右下

にありますような効果、交通量5%減で渋滞が5割減少したということがあります。

それから、一番外側の圏央道が東名、中央道、関越、東北と。残念ながら常磐のところは工事が少しおくらせていますけれども、来年にはつながるといことで、成田まで1周ぐるりとつながるといことであります。

次のページをごらんいただきますと、その結果として、これは一例でございますけれども、物流基地や工場の立地が進むなど、さまざまな効果が出ているといようなことでありまして、さらに28年度に常磐道と東北道が繋がれば、その効果は高まっていくだろうといふように考えているところであります。

このようにネットワークが進んできたわけでございますけれども、その次のページ、4ページ目でございますけれども、これを利用していくという面で見るときには、実は、料金水準に、整備の経緯によって料金が決まっていますので、例えば圏央道西側が高い、赤いところは高いということもありますし、逆に、昔にできた京葉道路とか第三京浜は安いという状況があつて、一例でございますけれども、厚木から桜土浦に行こうとすると、もちろん距離は圏央道経由のほうが長いんですけども、かなり大きな料金差があるということもありまして、これでは圏央道は使われないんじゃないかということが大きな課題であつたといことであります。

そういうこともありまして、繰り返しになりますけど、5ページ目で、中間答申を今年の7月30日にいただきました。首都圏の料金の賢い3原則といことで、利用度合いに応じた公平な料金体系、それから管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系、交通流動の最適化のための戦略的な料金体系といことで、料金体系の整理・統一を行いなさいといことや、起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現、あるいは政策的な料金の導入等を行うといことと、一番下になりますけれども、ETC2.0の普及をやるといようなことをいただいたわけでございます。

これを踏まえまして、6ページ目でございますけれども、賢い3原則のうちの、まず2つ、公平な料金体系とシンプルでシームレスな料金体系を実現すべく、28年4月から、整備重視で、整備の経緯によって違っていた水準、車種区分を、圏央道などの進展を踏まえて利用重視に直すといことでございまして、具体的に①でございますけれども、料金水準を、現行の高速自動車国道の大都市均衡の水準に統一するといことと、車種についても、いろいろ課題はあつたわけですけども、5車種に統一するといことをさせていただくと。さまざまな激変緩和措置等は行っておりますけれども、そういうふうらせてい

ただくということに進めております。

また、起終点を基本とした継ぎ目のない料金ということで、起終点間の最短距離を基本に料金を決定するというごさいますして、圏央道経由の料金が高い場合は都心経由と同じにするというようなことをささせていただきます。

7ページ目、具体的な水準でございすけれども、基本的には、この真ん中に線が引かれています高速道路の大都市均衡区間にそろえるということで、これまで高かった圏央道の西側、横浜横須賀道路については下げるとございす。

逆に、安かった3路線について、いきなり全部上げるということはものすごい値上げになりますので、まずは、高速道路の普通区間ぐらいをターゲットに上げさせていただきます、さらに、今後、状況を見ながらという対応をささせていただきます。

結果的に、8ページ目でございますけど、先ほどお見せした現状、赤、青とあったものが、28年の4月から、一部暫定措置等も入ってございすけど、基本的には黄色、一部薄い緑色が残りますけれども、という形になるということでございす。

次のページ、その結果を、一例をご説明いたしますと、9ページ目でございますして、圏央道の料金については、特に西側の区間がすごく安くなるということで、例えば寒川南から相模原愛川については990円が780円になるといったことになりすし、高尾山→青梅についても980円が870円ということになっていくということでございす。

また、さらに圏央道の促進を図るべくと、さらにETC2.0の普及を考えてということで、一番下の部分でございすけれども、ETC2.0搭載車を対象に、圏央道利用についてはさらに2割引くということと、大型車向けに大口・多頻度割引の対象にも追加するということをささせていただきます。

それから、10ページ目をごらんください。これは車種の話でして、首都圏の現状を見ますと、首都高は2車種、それから一部、京葉道路、千葉東金等について3車種、それからその他多くは5車種ということになってございすけれども、これを基本的に全て統一するということでありす。ただ、中型と特大のところにつきましては、1が1.2、あるいは2が2.75となるということなので、5年間だけは1.07、2.14ということで激変緩和をするということで、その後、きちんと5車種にしていくということでありす。

過去の、NEXCO系が車種を統一したときも、6年間にわたって暫定措置をやりながらやっているという経緯もございすので、そういうことも参考に、こういう措置をするということでありす。

それから、11ページでございますけど、起終点を基本とした継ぎ目のない料金ということで、圏央道経由が都心経由より高い場合は引き下げるということでございまして、12ページを見ていただきたいんですけども、具体事例でございますけど、例えば厚木→桜土浦ということで、緑色の、右上に事例がございますけれども、真ん中は首都高を通った場合。それから、圏央道を通った場合。一部、圏央道を通って関越で中に入っていく場合と幾つかのルートが考えられるわけでございますけれども、これも、一番安いお金に合わせるということで、3,930円にするというふうなことをさせていただければということでございます。

そうすることによって、また今後、交通状況を見ながら、どういう戦略的な料金にしていくかということも、検討していくということになるのかなということでございます。

最後に、13ページ目でスケジュールでございますけれども、7月30日の答申以来、具体的な方針を国でまとめ、会社で具体案をまとめさせていただいて、パブコメを行いました。400件以上のご意見、個別路線、また偏ったいろいろな意見もたくさんいただきましたけれども、そういうのを踏まえ同意申請を行い、今のところ地方議会の議決は全て、関係する6地方自治体、終了してございます。これから会社からの申請を受けて許可するわけですけど、一番大事な話は、どうやってちゃんと周知するかということかと。ルートによっても料金は違いますので、そういうところを会社・機構とともに、しっかりやっていきたいというふうに考えているということでございます。

首都圏の料金につきましては、以上でございます。

それから、資料3をご説明いたします。

料金以外の取り組みのことのご説明でして、1枚あけていただきまして1ページ目でございますけど、中間答申は、首都圏の料金の前段として、まず賢く使う取り組み、それから賢く使う取り組みを支えるために進める施策ということで、賢く使う取り組みについては、4項目、7つからなるもの。円滑、安全、使いやすさ、地域連携。そして、賢く使う取り組みを支えるために進める施策としてネットワークの強化等と、それから道路交通状況のきめ細かな把握ということを答申でいただいたわけでございます。

本日は、そもそも生活道路との機能分化とか、他の交通機関との連携みたいな話は、基本政策部会のほうでも議論されていますので、それ以外のところの8項目について簡単にご報告をさせていただければというふうに思っております。

1枚めくっていただきまして、2ページ目でございます。ピンポイント対策ということ

でございます、さまざまな交通状況が、前よりも詳しく、速度ほかに含めてもとれるようになってきましたので、渋滞対策をするときも、今までのインター間をずっと広げるということではなくて、ほんとうに悪いところ、ここで言いますと上り勾配の部分のところについて容量が落ちているので、そこを部分的に広げると。そういう対策ができるようになってきたということでございます。

具体的にはということで、3ページ目でございますけれども、皆様、既にテレビやラジオでごらんになる、お聞きになるような箇所として、例えば東名の太和トンネル、海老名、あるいは中央道の小仏トンネル、調布付近というようところが渋滞箇所として上がっているかと思えます。

そういうところにつきまして、4ページ目でございますけれども、もともと上りのところが、上の対策前のところですけど、三鷹のバスストップの前の上り勾配、2.7%のところと、調布の合流で渋滞していたということがありまして、その部分、路肩を活用して付加車線をつけるということで、本日からこの形を運用させていただいております。まだ、なかなか渋滞が完全になくなったという情報は今日は来ておりませんが、もう少し分析してみたいと思っておりますけれども、こんな取り組みを進めておりますし、それから5ページ目でございます。これは、圏央道と東名のジャンクションで、東名から圏央道に行くところの部分でございますけれども、そこが名古屋方面、東京方面から来て1車線のランプになっていましたので、そこを2車線に変えてスムーズに流れるようにしたと。結果として、渋滞はなくなったということにはなっているということでございます。

何で最初からできなかったのかというご疑問もあるとは思いますが、いろいろな工夫をしながら、こういうふうに進めているということでもあります。

さらに6ページ目でございますけど、太和トンネルにつきましては、これは厚木と横浜町田の間の渋滞ポイントでありまして、太和トンネルの手前のところに上りも下りも2.4の勾配がありまして、ここをトップに上りあるいは下りも渋滞しているということなので、この付近を広げるといふようなこと。ほぼ、今の取得されている用地の中で対応可能ということなので、3年とかそのぐらいでは工事できるんじゃないかというふうに思っておりますけれども、そういうことで進めていきたいということをやっていきたいということでもあります。ほかの箇所、近畿圏も含めて、こういう対応を今後進めていきたいと考えています。

それから2つ目の話として、ETCが基本のストレスのない料金所ということで、1つ

はバーをなくすという話と、もう一つは、E T Cを料金所の中心に持ってくるということです。

具体的には、8ページ目でございます、まずバーの開放ということで、ほんとうに危ないのかどうかとか、誤進入があるのかどうかということを実験をしてみようということで、2カ所で実験をいたしました。

9ページをごらんください。実験結果でございますけれども、基本的に、速度のほうは、すごく最大速度が上がりましたので、平均的には実験前、実験中、実験後も変わらないということでありまして、下の※の2つ目がありますけど、事故は発生しなかったということもありまして、エラーも、仙台にこの程度のエラーで、エラーは変わっていないと。どうも、カード未挿入の人が5割いてということですので、それほど、これから見る限りは課題はなかったのではないかなということでありまして。

今後、実験箇所を追加しながら、安全性とかを確認していくんですけども、できれば入口料金所については、まずフリーフロー化を図れないかということで、新しい設計をしていくということをしていきたいと考えているところでございます。

それから、10ページ目が、首都高の入口の主流化ということで、通常、首都高の料金所は3割ぐらいが併用の料金所が中心にありまして、その脇にE T Cがあるということで、よく知っている方は、その併用のところを突っ込んでいかれるんですね。もうE T Cも通れるだろうと。そういうことでさまざまなふくそうが起こっていたのを、E T Cを中心に持って行って、逆に併用を持っていったということでございます。

結果的に、ブレーキの回数であるとか錯綜の回数もかなり減りましたし、レーンの利用台数も、今まで左右均等だったんですけど、ちゃんと右側が中心になったということで、利用率が上がってきたので、こういうやり方でいいのではないかなというふうに思っているところであります。これも、3年程度で進めていきたいというようなことを考えているところであります。

それから物流のところは、ほかの会議でも聞かれている方もあるので簡潔に話しますけれども、E T C 2.0とWeigh-in-motionの話でございます、2.0を使いながら物流を効率化し、できるだけトラックのドライバーにさまざまなメリットを与える一方、過積載に対しては厳しい態度で臨むというようなことで、自動的に重量をはかって過積載を減らしていくという取り組みをしていくというようなことであります。

12ページ目でございますけど、E T C 2.0は、これまでのE T Cと違いまして多くの

容量が受発信できるということと、出入口の情報だけじゃなくて、どこを通ったかということが、個人が特定されない範囲で非常にわかりますので、そういうことを活用して、特車の許可、特別に重たい車の許可を一括して行うか、あるいは物流事業者の方に、運送管理に役立てていただくというようなこともあるというふうに考えておりますし、それから13ページ、Weigh-in-motionのことは、そもそも自動で重さをはかれるように、精度を上げるとともに、精度を上げつつ、もう少し的確にというか、迅速にイエローカードとか、そういうのが出せるようにしていくということと、あるいは荷主と調整していくということ。それから、やるときにさまざまな基準が会社間で違ったりしているので、そういうことをちゃんと合わせていくということに取り組んでいきたいと考えてございます。

それから、14ページ目は逆走の話でして、2日に1回起きているという話を、前に差し上げたと思います。一たび事故が起こると、順走車とぶつかりますので、死亡の事故率は普通の事故と比べて40倍ということであります。

右側にありますけれども、外国でもどうなのかなということを少し調べてみたところ、実は外国でも逆走は起きているということとして、アメリカなんかは年間261件ということですし、ドイツも発生件数でいくと1,100件ということであります。

ただ、日本は高齢者の年齢層が高い、フランスに近い形かなということでもあります。ただ、日本も、実際のところ、通報だけだと1,000件ぐらいはあるということなので、ほんとうにデータが全部拾い切れているかどうかというのはよくわからないところなので、高齢者だけの問題なのかということころは、もう少し突き詰めなきゃいけないということと、多発箇所ということで、左下にあるような対策は行っているのですが、15ページに見るように、さまざまな箇所で逆走が起きていまして、特に4車線のところでもたくさん起きているということがあるので、このような対策も進めていくんですけども、抜本的にいろいろなことに取り組む、できることからいろいろなことをやらなきゃいけないだろうということもありまして、16ページ目でございますけど、一応、3つのステップで考えたいということで、1つは我々、道路側でのいろいろな対策をやっていくということと、2つ目は、ナビもETCもしゃべりますので、逆に走った場合に、警告を発するとか何かできないだろうかということ。3つ目の対策としては、自動運転とか、そういう技術がいろいろできてきましたので、何とか自動にとまっていたきたいというようなことができないのか。できれば端にとまっていたいただくのがベストなんですけど、そういうことをほかの技術を生かしていただきながらやっていきたいということで、先般、有識

者会議もやりましたし、これから官民の企業の方も集まっていただいて、いろいろな知恵を絞って、高い目標ではありますけれども、2020年までに逆走の事故を0にしたいというようなことで進めたいということを考えているところであります。

それから、5つ目が路外のガソリンスタンドの話でございますけれども、これもよく紹介しておりますけど、NEXCO西で一番ガソリンスタンドがない区間でございまして、148キロないんですけど、そこについて、2カ所で、1回おりても大丈夫な実験をしています。利用は日々少なく、繁忙期で7台ぐらいでありますけど、こういうような実験をさらに広げていきたいというようなことを考えておりますし、それから休憩施設とか、次の18ページでございますけど、あるいはガソリンスタンド等を一時退出ができるように。一時退出しても、今までの割引とかターミナルチャージが再度取られないようにするというのを、2.0であれば、どこへ行ったかが追えますので、時間も追えますので、2.0を対象にそういう実験も進めたいということでもあります。

ガス欠も、調べますと、減ってはきているものの、実は年間で1万4,000件も起きているということもあるので、別に、休憩施設のないところとかはなく全国的に起きているんですけども、しっかりした対策をちゃんとしなければいけないというふうに考えているところであります。

それから19ページは暫定2車線の話でございますけど、何度もご説明しますが、日本だけ特殊な形で、約3割が暫定2車になっているということでもあります。

20ページは、何度もご説明しましたが事故率のことでございますけど、一般道よりは安全ですけど、やはり4車に比べて死亡事故は2倍になっているということ。それから、大規模な災害が起きたときのこと。あるいは雪のこと、工事による通行止等を考えると、あまり長くその状態を維持するわけにはいかないのではないかということでもあります。

そういうこともありまして、暫定2車線につきましては、これまでは都市計画決定・環境アセスメントで4車線化はするということになっていまして、事実、用地も4車で買っているんですけど、整備計画で差し当たり2車線ということで縛っていたと。これを取り外すには、国幹会議を開かなきゃいけないということでやっていたんですけども、そのところは政令を改正して、もう少し機動的にできるように変えるということでもあります。

実際、どうするのかは22ページでありまして、最初のピンポイントと同じ形にはなりませんけれども、今までのようにインター間を4車化するというのではなくて、さまざま

な交通状況がわかりますので、速度がどのぐらい低下しているのか、事故がどうなのかということ、インターより短い区間で一定のサービスレベルを確保するような考え方を整理し、皆様にお諮りして、付加車線をつけていくと。賢く、3車線のところは3車線でいいじゃないかというようなやり方をしていきたいと。もちろん、優先順位もあるし体力もありますので、そういうのを見ながらやっていくと。そういうのが連担するところは4車化するというような考え方に変えて、とにかく速度を上げ、安全な、いい高速道路をつくっていくというやり方していきたいというようなことを考えているところでございます。

それから、E T C 2.0について、23ページ目でございますけど、抜本的な普及策を図らなければいけないというふうに考えておきまして、先ほどご説明した首都圏における圏央道の割引、それから真ん中が大口・多頻度ということで、前回のE T Cも、たくさん利用する車が早く普及するということがありまして、そこはやはり大型車であろうということで、大型車についての割引、今、大口・多頻度割引、次の24ページを見ていただいたほうがいいかもしれませんが、多頻度の利用者に対して4割まで割引をしまして、補正予算によりまして、それをさらに10%上げているということがあります。この10%分の補正予算をいただきましたので、この追加の10%を受けるためには2.0じゃなきゃだめよということで4月から運用させていただきまして、大型車について急速な普及をお願いしたいと。

あわせて、トラック協会とも協力しまして、車載器の購入、まだ少し高いですので、そういう支援も一緒にやっていくということを考えています。

さらに、先ほど説明した一時退出等もできるようにしながら、E T C 2.0の普及を図っていきたいというふうに考えているところでございます。

25は2.0の内容でございます。

最後に、26ページ目でございますけど、このように集まってきたE T C 2.0ほかのデータをきちんと活用していかなきゃいけないじゃないかということでありまして、それを、地域の経済、道路空間、それから道路のマネジメント、交通のマネジメントに活用していくということで、官民、産学も一緒になってやっていく体制を、きのうから勉強を始めていますけれども、進めていきたいというふうに考えているところでございます。

長くなりましたけど、以上でございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明について、ご意見、ご質問等ございましたらお願いします。

はい、どうぞ。

【天野委員】 大変わかりやすい説明をいただきましてありがとうございました。

私からは、ETC 2.0について、ちょっと1点だけ、基本的なところでお尋ねしたいんですけども、当然、ETC 2.0の普及を図っていく上では、自動車ユーザーの方にいかに、今、お話しいただいたようなメリットを理解してもらうかというところは非常に大切だということだと思っておりますけれども、来年以降、こうしたメリットを理解してもらうために、ビジネスのユーザーの方はもちろんですけれども、一般の自動車ユーザーの方も含めて、どのようなアピールというか、このメリットをわかっているための施策を考えていらっしゃるのか、この1点、教えていただければと思います。

【寺島部会長】 それでは、一通り、質問、意見等を伺った上でまとめて答えていただきたいと思っておりますので、いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

【家田委員】 ご説明、ありがとうございました。

2点、コメントさせていただくと、1点目は、どの辺になるのかな、いっぱい説明してもらって、途中で、工夫しているやつですね。合流が、こうしようかなとか、いろいろ工夫ですね。ここは、非常に高く評価させていただきたいと思うんですが、これが、こういう霞が関のレベルでも課題になって、さあ、やろうかなということは、もちろんそれはそれで続けてほしいんだけど、こういうところで問題にならなくても、現場で、あるいは高速道路会社の中で、どしどし工夫の可能性が指摘されてというか、思いついて、こうやったらいいじゃないですかというのが沸き上がるようにして出てきて、それが、一定のお金もかかりますから、そこである種の評価が要るでしょうけれども、実現されていくという方向に、ぜひ、持って行っていただきたいと思うんですが。

そういう意味で、今回、挙がっているようなもの、あるいはここに挙がってなくてもやっていたらいいような、要するに工夫のベストプラクティスですね。それをストックして、ベストプラクティス集みたいなものをつくっていただけないかなと。それを、どこかの会社もみんな見られるというふうにしてね。ただ、そのときにこんなことをやりましたというところがポイントなんじゃなくて、一体、組織の中のどういうレベルの、例えば事務所なのか、もっと上なのかとか、どういうレベルのどういう人が問題を指摘して、どういうふうにしてしようという思いつきを考えついでというところとか、あるいはそれが組織の中の施策としてランクアップされるには、どういうふうにしてそうなったのかとかですね。

あるいは、実現には困難があるだろうし、従来に例がないみたいな面もあるだろうから、どういう困難があったのかと。そして最後に、その困難をどうやって乗り越えたのかと、そういうところを書いてあるのがみそだと思うので、ぜひ、そういうようなことも含めて、ベストプラクティスをつくり、そして、それが参考になって、現場での工夫が促進される、あるいは会社の工夫が促進されるというような方向にお願いしたい。これが1点です。

2点目は4車化のところなんですけれども、資料の22ページになりますね。大変結構なので進めていただきたいんですが、1つだけ申し上げると、22ページの右側のフローチャートの中の評価するようなどころがあるんですかね。括弧で例：速度低下区間、事故多発箇所等という意味でしょうけれども、そこに加えて、やっぱり書いておくべきだなと思うのは、積雪、豪雪地帯。それは、要するに2車だと冬に大変なことになるんですよ。それから、防災上、特に重要な区間とかね、そういうキーワードも、この括弧の中に、小さくでもいいですけど、入れておくといいんじゃないかと思いました。

以上でございます。

【寺島部会長】 はい、どうも。

はい、あと。どうぞ。

【根本委員】 私のほうからも、2点、申し上げたいと思います。

まず、今の付加車線の設置・追加あるいは4車線化の話ですけれども、こういう箇所づけをするときには、やはりB/Cで、どこでやるのが一番効果的か、いつから着手するのが効果的かということの評価することになるんじゃないかと思うんです。ただ、B/Cのマニュアルは4%という割引率を使っているんですね。それは、どちらかというと、今の金利情勢から言うとちょっと高めで、なるべく先延ばしたほうがいい、要するに、需要が顕在化する前はつukらないほうがいいというふうな答えが出やすいわけです。しかも、最近の情勢として工事費はどんどん値上がりする傾向にあるということになれば、そのB/Cの判断とは別途、また現実的な判断ということも、ひょっとしたらあり得るべきかなというふうに思います。

それから、もう一つは、大型車にETC2.0をつけると、多頻度・大口割引を1年間延ばすということですが、これはこれでいいと思うんですけれども、「整備重視から利用重視の料金」という大きな方針があったと思います。これは、いずれ大型車と乗用車の負担のあり方について、議論したほうがいいんじゃないかと思います。大型車は乗用車の1.6倍ですが、この大口・多頻度を使うと0.8ということで、乗用車とほとんど

同じ負担しかしていただけていないというところは、やっぱり今の料金の大きな問題だと思いますので。これは、もう少し時間をかけて、ぜひ、今後、議論していただきたいなと思います。

以上です。

【寺島部会長】 あと、いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

【山下委員】 2つだけです。1つは、この新たな料金の取り組みについて、これから始まるわけですが、多分、これが正解というのがわかっていてやるということではないので、やってみて、その結果を見ながら、できる限り柔軟に、弾力的に、機動的にといいますか、あまりこだわらないで対応していただけるとうれしいということが1つ。

もう一つは、暫定2車線区間の整備について、こういう形で、それこそ4車線化にいきなりいくわけではなくて、途中、3車線化等を見ながらやっていくというのは結構だと思うのですが、1つは、やはり手続の簡素化等に対応する説明責任が問われるだろうと思いますから、そのあたりを、根本委員もご指摘があったと思うんですが、どう対応していくかというのが1つ。

もう一つは、こういう形で、付加車線等の設置で対応していくというのも結構だと思うんですが、他方で、4車線化をさっさとすべきところはさっさとやる。そういう2本立てで考えていただきたい。ここで提案されているような形で対応できる場合もあるだろうし、そういうことを抜きにして、さっさとやるべきところはやるみたいな、そのためのロジックというののもちゃんと用意しておく必要があると、これだけお願いをしておきたい。

以上です。

【寺島部会長】 それでは。

はい、どうぞ。

【大串委員】 済みません、高速道路逆走対策について、各国のを調べられたということが出ていますけれども、ぜひ、各国間で情報を共有していただいて、日本がとっている対策のプレゼンスも示していただきたいと思いますし、各国が取り組まれている知見も取り入れていただいて、これ、先進国でかなり深刻になっていくのは明白な話題だと思いますので、よく言われるガラパゴス化も大切だと思うんですが、いろいろな知見を取り入れていただいて、早急に対策を打つと。それが、国際的知見もきちんと取り入れてい

ますよというところで担保していただければと思います。

以上です。

【寺島部会長】 それでは、いかがでしょうか。

なければ、僕のほうから2点です。

1つは、2020年の東京オリンピックに向けての道路戦略、この文脈の中で、いかなる工夫・改善を明記するかというのが問われてくると思うんですね。今年、インバウンドが、もう1,900万人を超したということですから、2,000万人に迫ってくると。そのインバウンドも、いわゆるツアー客からハイエンドの個人旅行みたいな形で、レンタカーなんかを借りて日本国内で動き回る外国人の旅行者というのが、2020年に向けて急速に増えてくるんだろうと思うんですけども、このインバウンド1,900万人によって、道路行政上、考えておかなきゃいけないことが、何が起きているのかですね。例えば、バスがものすごい勢いで浅草のあたりに集積していて問題だとかという話の報道を聞きますけれども、この幹線という意味において、何かインパクトが起きているのかどうかですね。それから、今後、何を考えておかなきゃいけないのか。特に、外国人旅行者の動き回る便宜性において、どういうことを考えておかなきゃいけないのかという視点を我々は持つ必要があるんじゃないのかなと、最近、思っているものですから、これが1点ですね。

それから、もう1点が、ETC2.0によって何が変わるんだということなんですけれども、ビッグデータの時代というのは、その解析力が鍵なわけなんですけれども、ビッグデータを解析して、柔らかに道路行政をマネジメントできる方向に向かわせるというのが、ビッグデータの時代の常識的な方向感なわけなんですけれども。そこで、例えば料金体系を首都圏で変えてみて、圏央道なんか誘導して、圏央道を下げて回ってくれるというようなことに流れが見えてくるということを期待するわけなんですけれども、例えば運送業者なんかにきめ細かく分析した結果、例えば年間割引ですね。つまり、そういう形の指導を徹底させて、協力してくれているような運送業者にメリットが行くような施策みたいな類いのこともきちんと明示していくと、非常にわかりやすいんじゃないのかなんていうふうに思うもんですから、その点、ちょっと発言しておきます。

以上を踏まえて、一通りご意見の出たところで、質問に答える形でご発言ください。

【高速道路課長】 最初に、天野委員のETC2.0の普及については、そのメリットを、いろいろな実験とかも通してやっていくことも当然ですし、いろいろなメーカーにちゃんとお伝えして、店頭でしゃべっていただくのもありますし、我々自身もいろいろなところ

に出てご説明していくというようなこと。まだ、体系的に全部整理されたものはないですけども、全省的にきっちり取り組んでいきたいというふうに思っております。

それから4車線化について、家田委員、それから山下委員からもいただきまして、ちょっと雪、防災とかも考えていきたいと思えますし、1つは、会社の発案でやっていくということになると、一定の考え方のところについては、会社でもつけるんだってみたいな考え方を、少し会社でまとめていただくということも大事なのかなというふうに思っております。

また、言うまでもなく4車線化するというところも、当然、あるような気もしますので、そういう道筋も別に捨てていくわけではないので、その辺、使い分けながら進めていきたいというふうに思っております。

それから、ピンポイント対策のところにつきましては、確かに現地でさまざまな提案があったところも大事ですし、このピンポイント対策も、実は、地元ごとに渋滞のワーキングということで、現場でやったものが上がってきてやっている仕組みには、今、なっています。ですから、そういうものをさらに発展させていくということは大事ですし、先ほど説明しましたが、なぜ、最初からできなかったのかということも若干あるので、使いながら見つけるところもあるんですけど、つくることから含めていろいろな工夫をしていくということが大事かなと思っております。

あと、B/Cの出し方とか考え方、先ほど言ったように、少し一定の考え方を整理していくということと、やり出したら早くやるということは大事かなというふうに思っているところでもあります。

それから大型車の問題は、確かにどうかということもありますけど、他方、多く利用するところにはちゃんと割引するという考え方もあるかと思ひまして。それから、確かに損傷の問題とかも含めて、長く、需要者との関係というのは整理していかなきゃいけない問題であるというふうに、強く認識しているところでもあります。

逆走は、ちょっとガラパゴスにならないようには、一生懸命、やっていきたいと思ひます。自動車の技術の世界もありますので、そういうところとも一緒になりながら、いろいろなことを考えていければと思ひます。

それから、部会長からいただきました2020年の戦略をどう思うかということ、特にいろいろ考えなきゃいけませんし、外国の方がみずから運転されるということになると、標識とか、そういうところをどうしていくのかとか、わかりやすいものにしていかなきゃ

いけないんじゃないかとか、まず、そういう課題が思い浮かびますし、少し整理してみたいというふうに思っております。

それからビッグデータの解析に当たりまして、いろいろな企業の方ともご協力いただきながらやっていくということは、極めて大事なご視点であると思っておりますので、そういうことも、今、圏央道については、さらに追加で、先ほど割引をするというふうにご説明しましたけれども、そういう中で、そういう体制も組めないかどうかを検討してみたいというふうに思っているところであります。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

【道路局長】 ちょっといいですか。

【寺島部会長】 どうぞ。

【道路局長】 追加して申しますと、今、座長のほうからお話がございましたオリンピックに向けた戦略的な対応ということでございますけど、まず、現時点では、現下におきましては、まずは外国のインバウンドによる国内の景気刺激ということに関して、非常に注目をした上で、たくさんいろいろなところに動いていただく、快適に動き回っていただくということをサポートするというので、今、外国語の表示だとかというようなことにもやっておりますが、加えまして、今後は、多分、鉄道のルート番号なんか非常にわかりにくいという言い方もよくされているんですけど、それに合わせて、例えば高速道路とセットで、多分、ルート番号みたいなことも少し見直しをしていくことが必要ではないかというふうに思うところであります。

また、外国人のインバウンドの方々には、鉄道、またあとは特に公共交通で移動されることが非常に多いということもございまして、鉄道・バスの結節点あるいはバスがフィーダーとしていかに機能できるかといったようなことの対応も、サポートしていけるかなというふうに思っているところでございます。

また、今、具体的に何をやるかというところまで、実は、まだあまりしっくり決まっていなくてあるんですが、オリンピックに向けてオリンピックレーンだとか、あるいは都市内への大型車の交通規制といったような観点についても、オリンピックに向けて野心的な交通実験なりに取り組んでいくことが必要なのではないかということで、これはこれで、若手を中心にまた議論もいろいろさせていただいて、さまざまな場面で先生方にもご意見をいただければなというふうに思う次第でございます。

以上でございます。

【寺島部会長】 オリンピックに関しては、僕のほうとの接点で言うと、NTTドコモなんかやっている多言語翻訳のシステムなんか、道路行政と関係ないように思うかもしれないけど、現実には、例えば車のハンドルを握る人たちだとか動き回る人たちに、多言語翻訳のシステムを高度化して立ち向かわないと成り立たない部分もあるから、関係ないようだけれども、そういう分野にまで目配せしないといけないのかなんていうふうに思ったりしているものですから、ぜひ、お願いします。

そこで、次の議題に移りたいと思います。近畿圏の料金等についてのうち、近畿圏の高速道路の現状と主な課題について事務局より説明をお願いします。

【高速道路課長】 それでは、引き続きまして資料4でご説明をさせていただきたいと思います。

1枚めくっていただきまして1ページ目ですけれども、さきの7月の中間答申のところで、他の都市圏の料金体系に関する検討ということで、近畿圏についても議論を進めることが必要であるというふうに答申をいただいたところであります。今回、近畿圏の検討を進めるということでもあります。

2ページ目でございますけど、ちょっと近畿圏とはどういう範囲かとありますけど、主に、今回、大阪、京都、神戸あたりを中心としたエリアで整理をしていきたいと思っておりますけど、2ページ目は昼夜間人口のところでございます、昼間・夜間を比べますと、やはり中心部に昼間時は集まっているということがわかるのかなということでもあります。

もう少し、広がりがどうなっているのかなということを確認するために、3ページ目で、通勤・通学圏。普通、5%通勤圏とか3%通勤圏と言いますけれども、状況はどうかということでもあります。

真ん中、大阪を見ますと、大体30キロあるいは50キロのところに少しはみ出しているということで、そこは、見ていただくと少し神戸と重複しているということかなということでもあります。京都のほうは、むしろ琵琶湖のほうの、北側のほうに少し伸びているといった状況にあるのかなということでもあります。

4ページ目でございます、中心部の集中度はどんな感じかなということでもあります。東京ほどではないまでも、やはり大阪を、中心の2区を整理していますけど、かなり集中度が高くて、外国、ロンドンとかパリ等に比べても、かなり中心に昼間は集まっていて、それが郊外等に出ているということがわかるのかなということもございます。

それから、5ページ目でございますけれども、交通特色はどうかかなということ、

まず大きく捉えることで、目的別の分担と交通手段別の分担率を整理しています。

目的別を見ますと、近畿圏も首都圏もそんなに変わりはなく、業務が大体1割ぐらいということになってございます。

それから交通手段別で見ますと、一番下の全目的で比較いたしますと、公共交通が近畿圏は少し少ないかなということと、自動車交通が5%くらい多いといったことかなということでございます。

6ページ目は、物流施設等の立地を見ておりまして、湾岸地域と、それから名神の軸等に立地しているというような状況にあるということでございます。

7ページ目から、少しネットワーク整備の状況をご説明したいと思います。大阪のネットワークの整備の契機を語る上で、おそらく昭和45年の大阪万博の開催と、それから平成6年の関空の開港、これが1つの契機になっているだろうというふうに認識しております。それから、平成7年の阪神・淡路大震災ということがございます。

有料道路制度的に言いますと、もともと単独の採算であったものが、高速自動車国道についてプールになったのは47年ということですし、それから、ちょっと年数が書いてございませんけど、平成24年に、阪神についても、均一から段階的な、段階的な対距離制に移ったというところが、料金制度としては大きな契機かなということでありまして。

1枚めくっていただきまして、8ページ目でございます。これ、大阪万博の開催時点のネットワークの状況でして、そのときには、東西方向で名神が39年にでき上がりまして、名神、神戸線、第二神明と1本の東西軸ができていたということでありまして、大阪の万博の会場が、多分、吹田のあたりだったと思いますけれども、それと空港、そこに結ぶ大阪のまちから、真ん中から結ぶ阪神高速もでき上がっていたということと、下に西名阪とありますけれども、奈良のほうから松原のほうまで道路ができていた、こんな状況であったと。ですから、万博等に合わせながら、大阪の中心と結ぶような道路ができていたということでございます。

次が56年ということで、これは、大阪と神戸が連結された。阪神高速、青い線でありますけど、西宮と大阪の中心が結ばれた時期でございまして、これまでの間に、上のほうで中国道ができ上がりまして、中国地方、それから九州方面とつながったということと、先ほど説明しました西名阪、奈良から来る道路でございます。それから阪神高速の松原線ができ上がりまして、大阪とも結ばれたというふうな状況であります。

次の契機が、1つの大事な契機であります関西空港の開港時ということでございまして、

これは特に南側に関空が平成6年9月4日にでき上がっているわけですが、一つ、大阪湾沿いにおりてくる道路と、近畿道、それから阪和自動車道がつながって、関空へ複線化されたということで、つながった道路ができ上がったということが、平成6年に大きかったということでもあります。

最後に、今現在の状況が11ページ目でございます、東側を見ますと、まず京都との関係では、第二京阪ということで、名神ともども複線化されたということですし、奈良との関係を見ますと、西名阪だけではなくて、第二阪奈道路、それから一番下のほうで南阪奈道路ができ上がったということでもあります。

あと、兵庫のほうに目を向けますと、山陽自動車道あるいは明石大橋等ができ上がっているということもありますし、ネットワークがそういうふうでき上がっているというふうな状況でございます。

12ページ目でございます、料金につきましては、もともと3つの料金圏があったわけでございます、これをなくしまして、対距離といっても完全ではございませんけど、510円から930円の階段料金というのをセットしたと。6キロごとに100円近く上がっていくような料金になっているかと思えます。そのときに合わせまして、13ページでございますけど、さまざま割引を入れて、一応、来年度末でこの割引が切れるということになっております。

14ページは、今、ご説明したやつを1枚の絵で描いたものでございまして、緑色のところが万博までということで、それに紫と薄い青を足していただくと、関空までできたところと。最後の濃い青が今まで、その関空以降できたところというふうに見ていただければということです。

あと、大阪のネットを語る上で、ど真ん中の環状線が時計回りの一方通行になっているということがございます。これは、評価はいろいろ分かれるところではありますが、ジャンクションの構造とかは、4方向、サービスしなくて済むので、平面で簡易なものができるというメリットもあります。他方、反時計回りのほうに行こうとすると、1周回らなきゃいけないとか、そういう課題もあるということもございまして、途中のランプから乗って違う方向へ行こうとすると、車線変更を思い切りしなきゃいけないと。結構、乗ってみますと、地域柄か大阪のほうが車間が短い感じがしますので、なかなか車線変更とかは大変なのかなといった感じで、私の実感としては、個人的にはそういうふうに思いましたけど。機能している面も、すごくあるんじゃないかということもあるかと思っております。

それから15ページ目は、いろいろな議論のベースとして、港あるいは空港、新幹線など、どういう位置関係になっているのかなということを整理してみました。やはり空港がこれだけ近接したところに3つあるというエリアはなかなかないような気もいたしまして、そういうものを生かしていくということも大事なのかなということも考えたところでございます。

16ページからは、少し利用の特性を整理させていただきたいと思います。とりあえず近畿圏としまして、道路で切ってございますけど、京奈和、新名神、それから明石大橋のルートで切れるところを1つの圏域として、とりあえず近畿圏と置いてデータを整理しております。そうしますと、近畿圏全体で113万台ありまして、7割が内内、それから内外が30%、外外が1%ということで、外外があまりないということになります。

じゃあ、東京はどうだったかなということで17ページでございまして、東京も、圏央道の外側から外側に行くやつは0.6万台ですので、全体で180万台近くある中では小さいですけども、そのほか、圏央道の内から外環の内側、あるいは外環の内側から外環の内側ということで、都心を抜ける車は9万台ぐらいありますので、そういう意味では、5%ぐらいがあるということかなということで、そこはちょっと違うところだなと。

ましてや、18ページでございまして。近畿の外外は、図に描きましたけど東西方向が多くて、しかも名神等は大阪よりもちょっと北のところを通っていますので。大阪の中心部より。あまり外外とか通過をどうするかということが、大阪では議論になる話ではないのかなというふうに分析したところでございます。また、ご意見があればいただければと思います。

それから、19ページ目でございます。内外の交通でして、まず近畿圏、大阪の中心部と、それから周辺4つに分けることで、そのブロックの行き来がどうなっているかということで整理をしております。

まず、東方面からご説明しますと、東方面から大阪に向けて3万台の車が来ているということでございまして、③の大阪北東部のエリアに7万台、東方面から。それから、④の大阪東部のエリアに2万台ですので、合わせますと12万台を超える車が、東方面から大阪と、その大阪手前の北東部、東部のエリアに来ているということがわかります。

それから、西方面を見ますと、西方面から大阪に3.6万台でして、それから②の大阪の西部、それから兵庫のエリアに9万台。ここも、約12万台を超えるような車が西方面から大阪、あるいは手前のエリアのところに来ているということでありまして、それで30

万台の8割を占めますので、かなり東西から大阪、あるいは大阪の手前に来て動く交通がたくさんあるということかなということが、1つ、内外については理解されるのかなというところがございます。

最後に20ページでございますけど、これは内内交通でございます、まず大阪に絡む、全体の内内交通が7割、81万台あるわけでございますけれども、大阪に絡むものが54万台あります。まず、大阪のこの赤いエリアの内内が24万台でありまして、あと、それぞれ、大体6万台ぐらい。特に、西側からだけは10万台来ているというような状況でございます。

残るのは、それぞれのエリアの内内。北東部の内内、東部の内内、南部の内内、兵庫県の内内が多いと、こんな状況でありまして、全体を見て、大阪東西あるいは大阪に向けての車が結構多いと。それをどういうふう処理するかということが、1つの課題であるのかなということがわかるということでございます。

21ページ目でございますけど、渋滞状況はどうなっているかということで、まだ渋滞の考え方が、都市高速と高速とは完全に統一されていませんけれども、阪神高速については旅行速度。それから高速については、渋滞長等でチェックしていますけど。緑色、青でございますけれども。阪神高速について、やはり湾岸エリアと内陸部を結ぶ道路が、この東大阪線というか1本しかないの、そこに渋滞が発生しているということと、神戸線のところに渋滞が。これも、多分、そこに1本しかないんで渋滞しているという。あと、宝塚のところが、これは中国道と山陽道がちょうどぶつかって、1本になって、こういう渋滞が発生しているのかなというところが顕著に渋滞しているということがわかります。

あと、次のページで、特に神戸線のところは、夕方の渋滞をとっただけでいきますと、これ、全国1位の渋滞をしていて、構造的なサグのこともあるんですが、なぜかというか、これからいろいろ分析しますけど、大阪方面に向けての渋滞が、夕方、起こるといような状況かなということでもあります。

それから、23ページは宝塚のトンネルということで、東名等で起こっている渋滞並みに渋滞が起こっているということでもあります。ここは、新名神等も整備しておりますので、その辺の効果も出てくる状況を見ながらということになるかというふうに思います。

24ページが料金でして、先ほど局長の挨拶にも、非常に難しいとありましたけれども、まず一見していただきますと、緑色の部分、つまり公社のところが微妙にネットワークが入り組んでいるということがありまして。しかも、公社も整理すると4つの公社が府ある

いは県にありまして、その辺をどうしていくかという、管理主体が異なると。管理主体が違ってもシームレスであればいいんですけど、そういう状況にあります。

それから、赤い縁取りをしておりますけれども、近畿道あるいは第二京阪、西名阪。均一で、たまたま料金所がたくさんつくれない。あるいは、下の道路と併設しているというようなこともあってつくれなかったということもあって、均一区間が非常に多いということで、そういうのをどうしていくかというのが課題であるのかなと。

25ページを見ていただきますと、それを表にしてございますけど、まず、最初にご説明しましたように、会社と公社がありますということ。それから、会社の中にも対距離のものと均一。均一ですので、短い距離はもっと高く、距離換算すると長い距離を乗れば安くなるんですけど、そういうようなところがある。公社も、同じようなことがあるということ。この辺を、交通流動等も見ながら、どう整理するかということが課題であるのかなということでもあります。

26ページ目に、今日のたたき台として検討課題の案。これから、ヒアリングを進めていただくに当たっての1つの課題としてどういうふうに考えるのかなということ、ちょっと論点風にかかせていただいたのをつくりました。

1つ目は、少し大きな課題ですけど、関係者のヒアリングから、まず近畿圏の将来像ってどう考えるのかなということが最も大事なので、それをこれで、会議で決めるわけではないですけど、そういうことをヒアリングさせていただきながら、ネットワークのあり方とか、有効に活用するための料金をちゃんと検討すべきではないかということです。

次にネットワークにつきましては、どうも整備状況とか渋滞の発生状況を踏まえると、賢く使う上で、もうちょっと充実が必要じゃないかというようなところです。

具体的に申しますと、ちょっと次のページを見ていただきますと、先ほど言いましたとおり、この阪神高速の東大阪線と大阪港の渋滞なんかを見ますと、つなぐやつが1本しかなくて、今、大和川線あるいは淀川左岸線みたいな構想もあるようでございますけど、1本しかないというところが、やっぱり少し課題があるし、神戸線のところも、ここ1本しかないというのはどうなのかなというふうに、真面目に思ったところでございます。

もとに戻って26ページですけど、そうした上で、料金体系のところは、均一料金や対距離の料金区間とが混在しているとか、管理主体が異なっていることが、シームレスの利用に支障が生じているかどうかとか、そういうことをよく確認しなきゃいけないだろうということでもありますし、それから、先ほど言った大阪というか近畿圏の利用特性、大阪を

中心に東西から集まってくるというような利用特性を踏まえながら、効率的で合理的な料金体系をちゃんと追求すべきだということでもあります。

あと、ピンポイント的に、渋滞しているところが多々あるようでございますので、そこはきちんと対策をすべきじゃないかというような検討課題を、今日の議論のたたき台として示させていただきました。

最後に、28ページにスケジュールでございますけれども、本日を皮切りに、首都圏と同様、経済界、それから自治体、利用者団体、もちろん高速道路会社等からも意見を聞きながら論点を整理し、夏ごろを目途に取りまとめを行っていきたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明に関しまして、先ほどのようにご意見、質問がございましたらお願いします。

はい、どうぞ。

【小林委員】 いきなりトップバッターになってしまいましたけれども（笑）。

近畿圏あるいは関西の幹線道路ネットワークが抱える問題というのは、ある意味では、近畿地方では、もう何度も何度も議論してきた課題ですが、それがこういう場できちんと取り上げられるということは、非常にありがたいと思います。

先ほど事務局のほうからもご指摘がありましたように、近畿圏では依然として幹線道路ネットワークができ上がっていない。万博のときに、3大環状10大放射という構想が掲げられ、それが関西地域の経済発展に大いに資すると期待したのですが、そのネットワークがきちんとでき上がっていない。

そういう中で、阪神高速道路を含め、関西の高速道路が大規模補修、大規模修繕の時期を迎えたというのは、ある意味で、関西にとって非常に不幸なことです。大規模補修をしようにも、それを実施するために高速道路の機能を中断すると、交通量を迂回させるための受け皿の高速道路ネットワーク体系が十分ではないため、大渋滞を引き起こしてしまう。このため大規模更新、補修戦略の進め方について非常に悩んでいるというところが実態だと思います。

先ほど、事務局、大阪の通過交通が首都圏と比べて少ないという分析結果がありました。が、実が大阪の都心を通る高速道が東大阪線1本しかない。このことに大きく起因し

ています。例えば、第二京阪道路、これも近畿自動車道のところでストップしており、大阪の都心を通り過ぎて港湾に行ける構造になっていない。

大阪都市圏は、港湾地域や背後圏がそれほど広くない。このため、内陸部に先端産業の企業が多く立地しておりまして、そこで生産した製品を、この港湾地域に輸送するために迂回をしているというのが現状ですね。例えば、東大阪地域に立地している企業が、輸出する財や物資を大阪港、南港から輸出できればいいのですが、名神高速を通過して迂回して神戸港に輸送している事例も多いです。

そういうことで、一見して関西圏では内陸部において近年立地が進展していないように見えますが、このような道路ネットワーク上の問題のために内陸部に立地が進展していないと考えるべきです。要は、幹線道路ネットワークが完成していないために、結果的に都心を通り過ぎて交通が少なくなっているのです。その問題を、ここで改めて議論していただきたい。このことに関しては、関西の中では何度も議論してきた。この場で議論するこの機会を利用して、関西はもうここで決めないとだめだというぐらいに腹をくくって頂きたいと思います。

それから、錯綜する管理主体。まだ事業主体、管理主体が決まっていない路線すらあるという状況なので、この場で結論を出し、速やかにミッシングリンクの解消に努めてほしいと思います。特に、関西の関係者をお願いをしたいと思います。

それから、ネットワークの構造というのを、先ほど都市内の環状線が一方通行になっており、外から来られた方が、なかなか使いにくいという話がでました。実は関西の人間にとっても使いにくい構造になっている。また、大動脈である東大阪線も老朽化等いろいろな課題を抱えております。長期的には関西の道路網ネットワーク体系自体も見直しが必要だと思います。高速道路ネットワークの老朽化が進展してきています。代替道路がなく、関西の道路ネットワークの整備は、待ったなしの状態になってきている。ほかにも、いっぱい言いたいことはあるんですが、皮切りだということで、これぐらいにさせていただきます。ありがとうございます。

【寺島部会長】 いかがでしょう。

どうぞ。

【山下委員】 小林委員のおっしゃったことにつけ加えることはあまりないんですが、渋滞箇所等については、やはり、ネットワークの整備ができていないというところが大きいだろうと思います。

阪神高速の神戸線は西の方はこれ一本しかないというところが大きいだろうと思います。あるいは、中国道の宝塚トンネルのあたりも、これも混むのはみんなわかっているわけですが、これしかないというのと、その意味では、新名神ができると大分変わるだろうという気もするんです。

もう一つは、この宝塚トンネルのあたりや名神の高槻のバス停のあたりは高低差があって、構造上の問題があるので、そこのピンポイントでの改善もやっていかないといけないという気がします。

いずれにしても、ネットワークがもう少し整備できると、かなり変わるだろうと思います。

ただ、ネットワークの考え方が、首都圏と同じようなネットワークの構造とは、ちょっと違うんだろうと思います。すなわち、もちろん大阪都市圏が中心ではあるんですが、神戸、大阪、京都あたりをどうつないでいくか。それも、今あるルートに加えて複線化をしていくという、そこら辺のところを考えないといけないと思っています。

それから、料金に絡んで、管理者がというか、運営主体が多様であって、公社も含めてということですが、このあたりは、ある程度、議論を煮詰めていけば理解は得られるのではないかと考えています。

公社を運営している自治体にしても、もちろん一方で償還の問題等があるとは思いますが、他方で、広域的なネットワークで動かさないといけないという必要性は十分理解をしているはずだと思いますから、こういう形で、全体としてよくなるというのを見せれば話にはなるだろうと私は思っているところです。

関係者が多いけれども、ある程度、方向性を決めて話を持っていけば、理解は得られるだろうとは思っています。

以上です。

【家田委員】 ありがとうございます。3点申し上げようと思うんですけど、1つは、この近畿圏というのをどういうエリアと認識しておくかというものに基づいて、さっき小林先生がおっしゃったようなところまで行こうとすると、それが重要だと思っています。

そういう意味で言うと、1つは、三大都市圏の中で、東京都市圏は人口がずっと上がってきたところだし、中部というか中京ですね、名古屋地区は大体ステイしてきたところで、近畿、特に阪神は、ずっと三大都市圏の中でも人口が伸びない、減ってきたところであると。しかし、いろいろなところで再開発等も起こりつつあって、阪神の大躍進をこれから

期待したいんですけどね。そういう場所であるということと、それから3つの空港を持っている。幸いに、関空と伊丹は同じ会社がやって、今度、コンセッションになって。ある種、躍進が考えられる、期待されているところでもあるし。神戸空港との関係はこれからということになりますけれども、おそらく何らかの連携をとりながら。3つ空港を持っている都市圏というのは、ここだけになる。そうすると、そこと高速道路の結節というのが、成田、羽田と同等以上に重要なポイントになってくるんじゃないかと。そういうところであるということを、まず認識しなきゃいけない。

特に、そういうふうに考えますと、これからヒアリングするときに、ああ、この道路が欲しいですよという類いのことだけを聞きたいわけじゃなくて、特に経済団体には、阪神のエリアをこれからどういうふうに伸ばしていくのかということ、ぜひ、伺いたい。それと、道路がうまくつながるから、ストック効果が出そうですねじゃなくて、ストック効果を出すように施策をしましょうと、そういうのを、ぜひ、お話を賜りたいというのが1つです。

2つ目は、19ページのところに、近畿圏の交通流動の特性というのが出ていて、こういうことなんでしょうけれども、そこの中で出ているのが、東のほうから来る車は、この大阪北東部エリアとの間が多いねと。それから、西から来る車は大阪西部・兵庫エリアとの間が多いねということだと思うんですが、それは、おそらく高速道路の中でのODで見ればそういうことなんだろうけど、おそらく、ここをおりて一般道を通って、何かもうちょっと中に行くんじゃないかと思うんですけどね。

やっぱりここで考えるべきは、高速道路の中だけの流動のパターンじゃなくて、それが、一般道も込みにしてどうなっているかというのをきっちり押さえていただきたいというのが2つ目です。

最後、これは関西に限らないんですが、私は、特にこの近畿圏で、いつも使うと思うのは、名前が全然、わけがわからないと。何と読むかもよくわからない。知らない地名がいっぱい出てくる。それから、それがアグリゲーションで、京阪ぐらいはわかるんだけど、つながって京阪奈とか和がついてきたりね。要するに、結構、ネットワークになってきたんだにもかかわらず、相変わらず高速道路というのは非常に珍しい施設であって、長い名前をつけても、それでわかってくれるだろうというのが残っている典型がここだと思うんですね。

特に、ここが生駒山地とかいろいろあって、地形もわかりにくいところもあるんで、ぜ

ひ、これ、いい機会だから、関東もそうですけど、ここの近畿から、高速道路の路線名を番号も併記する。それからインターチェンジの出口も、番号も併記するというのをここから始めていただきたいというのが要望でございます。

以上です。

【寺島部会長】 どうぞ。

【児玉委員】 私も家田先生のお話非常に賛成なんですけど、私は、以前、関西で勤務していたことがありまして、そのころ関西は1つではなくて、関西は一つ一つと、こういうふうに言われるわけですね。ですから、空港が3つもできていると。要するに、空港が3つあるやつをどうやって有機的に結びつけていくか。あと、港湾もそうですよね。港湾も、一体でどうやって運営していくのか。

だから、ヒアリングに当たっては、関西は一つ一つではなくて、関西を1つに束ねて、トータルとしてどうやって効率化していくのかというのにウエートを置いていただきたいと思えます。

【寺島部会長】 どなたか、ありますか。

なければ、僕のほうからまた、すごく気になることだけちょっと発言させていただきますと、国土形成計画とのリンケージにおいて、じゃあ、近畿・関西圏をどういうふうに構想するのかということだと思んですけど、非常に気になっているのは、例えば港湾物流をしっかりとこの前提にして分析してみるべきだと。かつて、世界第2位の港湾、コンテナ取扱量だった神戸が、2014年の段階で、世界で56位まで落ちているんですね。それほどまでに、神戸の物流が落ちている理由というのは何なのかというと、これ、非常に重要なポイントですけれども、日本海物流なんですね。要するに、日本列島の物流軸が全国にわたって日本海側にシフトし始めているわけですね。それが、国土形成計画で対流という言葉を使わざるを得なくなった大きな背景にあると。

例えば、関西の場合、これから日本海側とのリンケージが非常に重要になるだろうと思うんですけども、今日、出ている地図も含めて、日本海側とのリンケージが描かれている地図がないというか。全て、神戸から京阪奈の地域の地図を視界に入れて、いわゆる神戸のネットワークを考えるとということ——神戸というか関西のネットワークを考えるとということには限界があるんじゃないかと。

例えば、この間の3.11の震災で、宮城県が大きなインパクトを受けたわけです。私、宮城の復興構想会議へ入ってきて、驚くほど変化が起こっているのが、この間、山形の酒

田に行ったら、つまり宮城県と山形県の連携というかな、被災を受けた工場主が宮城に工場をつくりかえるかアジアに出るか悩んで、結局、宮城につくり直した人でも、アジアとの物流をにらんでいると、仙台よりも日本海側の高速道路でつながる山形の酒田のほうが重要になってきているんですね。リンケージとして。

関東圏にとっては、関越自動車道を使って、新潟から釜山トランシップでアジアの進出先につなぐほうが、東京湾内の港湾につなぐよりも重要になっているから、今、ものすごい勢いで、東京湾内の港湾の世界ランキングの地位が落ちてきているわけですね。

要するに、何が言いたいかという、日本海側に物流がじわりとシフトしていく中で、これから関西もアジア物流を考えたら、日本海側の舞鶴だとか敦賀だとか境港との連携というのが重要になると。京都縦貫なんていうのができてきてはいるんですけども、関西圏にとって、これから逆にここが問題になってくるだろうと思うのが、日本海物流につなぐ戦略的なネットワーク型の構想に、ちょっと劣後しているというのがあるんですね。例えば、今後、工場進出なんかを考えている経営者なんかにとってみると、関西に腰が引ける大変大きな理由になっているんだと思うんですね。

そういう面で、この日本海国土軸という言葉との対流関係を、今度のネットワークでどう構想するかというのは非常に重要になると。

それともう1点、そこから総合交通体系なんですけれども、リニアが11年後に東京ー名古屋を40分をつないだ後、関西にというのが、当然、入ってくるわけなんですけれども、ここのリニア的な視界、つまり国交省が始まって、僕も、家田先生と一緒にメガリージョンという議論に参加し始めていますけれども、そういう視点も必要になってくるだろうと。

それから、今年、北陸新幹線が動いて、大変大きなインパクトがあるんですね。これが敦賀につなぐのを前倒しにするというわけですね。そこから、いよいよ関西圏につなぐ話がつながってくるんだろうと思います。

そうすると、新幹線というキーワードも、この関西の道路ネットワークにとってもすごく重要キーワードになってくると。同時に、今、もう既に出ている3空港との空港・港湾、それから鉄道、リニア、新幹線も含む、そういう類いのものを視界に入れた構想というものが非常に重要になってくるだろうなということがポイント。

それから、もう一つは、さっきから議論が出ているように、管理主体が錯綜しているというのが関西の1つの問題点だと思うので、ここをどうシームレス化するかですね。その際、僕、重要なキーワードはビッグデータになるだろうと。ETC2.0によって、やわ

らかく管理できるシステムと、このシームレス化というのは、多分、リンクしている話なんだろうという意味で、重要な視点だろうと思います。

以上、ちょっと発言させていただきましたけど、どなたかほかであれば、また、どうぞ。

【竹内委員】 ご説明、ありがとうございました。

何人かの先生がおっしゃったとおりで、東京圏あるいは首都圏と違うのは、まだネットワークが完成していないところがある中で、この話が始まったということだと思います。

もともと圏央道などの整備がほぼでき上がって、そのようにネットワークが構成されてきたから、混雑している道路からあまり混雑していない道路に車をうまく流していこうというのが、首都圏での1つの大きな目的だったわけですね。

でも、そういうような言い方がなかなか近畿はしにくいということになると、賢く道路を使うといったときに、何を目的として近畿は料金を扱うのかというところの、まあ、大義名分と言っちゃ何ですけれども、そういう、首都圏とはまた違った視点から見るということを、まず統一しておかないと議論が発散してしまう気がしますのでそこを最初に整理しておく必要があるだろうと考えております。

あと1点は、現場のところをそれほど知らない人間なので申しわけないんですけども、家田先生がちょっとおっしゃったように、近畿圏という広がりをごとまで捉えるかという点について、これは、実際に機能しているネットワークのデータを見ないとはいっきりとはわからないんですけども、ざっと見る限りは、大都市近郊区間外の高速道路も、結構、ネットワークの中に入ってきているような気がします。東京でも、ちょっと東関道がネットワークの中に入って、これはさっき質問しようかなと思ったところであったのですが、近畿圏でも同じように、大都市近郊区間だけではない道路も、ネットワークを構成して機能しているような気がするのです。特に関空のところなんか、わりとそういうような道路がありそうに見えますから。

料金のことに加えて、そういうところまで含めて考えるということも必要かもしれないので、もう少し広げて見ていく必要もあるのではないかというような、そういう印象を受けました。特に質問ではなくて、意見です。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。根本さん。

【根本委員】 今日の資料の4ページのところで、東京と大阪の中心部の昼間の人口が多いということを教えてもらってびっくりしたわけですが、これが日本の大都市の国

際競争力の源泉なのかなということを改めて感じました。

大都市の通勤とか業務交通は、公共交通機関が発達しているからもっていると思うんですが、この東京・大阪の中心部で働く企業戦士に、武器・弾薬・水・食料を供給する物流も必要不可欠だと思うんですね。それで、我田引水的に僕の勉強している物流分野が大事だということを間接的に言いたいわけですがけれども、今度、17ページのほうを見ると、これは首都圏の場合ですけれども、どこからどこへ車が動いているかということが示されています。物流の場合は、どうしても途中で積みかえということが起きますから、例えば外から来て、Bゾーン、すなわち外環と圏央道の間にある大きな物流センターに荷物が運ばれて、今度はそこから4トン車でどこか大型スーパーに配達に行くとか、そういうふうに分かれているわけですから、純流動といえますか、サプライチェーン全体の起終点でみて、どうなっているかということを含めて評価しながら、どういうふうに戻すか、計画していくことが必要です。特に、この図で少し不満と思うのは、中央環状の内側は、大型車誘導区間から外しているんですね。首都高も含めて。そこには、なるべく大きな車は入ってほしくない。例えば、そういう政策意図を考えたときに、どの辺に物流センターを置きながら大型車に回ってもらうのかということを含めて、分析していく必要があります。

翻って、今度、関西圏なんですけれども、土地勘がないので、関西のほうではどういふふうに大型車を受けて、都市内に持っていくのかとか、その辺、またいろいろ、今後、教えていただければなと思います。

以上です。

【寺島部会長】 それでは、ちょっと私、つい7月まで近畿の地方整備局長をやっておられたのが森道路局長なので、その視点から、ちょっと付加価値で発言していただけますか。

【道路局長】 突然のご指名でございますのであれなんです、今までの先生方のご議論にもう尽きていると思います。特に、私が在職中、近畿のほうで仕事をさせていただいている中で感じたことは、まず、やはりネットワークが十分足りていない中での議論って非常に難しいよねということではありますが、ミッシングリンクとして整備をせにゃいかんというふうに思われるところのごくわずかでありますので、そこを、ある程度、先取りした形でご議論をいただければ、さほど、その先が何か霧の中というわけではないんじゃないかというふうに思うのが1つでございます。

あと、2点目が、関西は1つとか、関西はばらばらという話がございました。まさに、

そのとおりでございまして、別に都市体制とか行政組織がどうこうと言っているわけではなくて、実際に住んでおられる方々が、大阪、京都、神戸というところで、それぞれ1つの生活圏を形づくっておられるということが、1つ大きな特徴としてあるのかなと。

先ほど来、自動車の流れでも見ていただいておりますように、東京あるいは名古屋といったような一極集中、東京に、都心に、そしてまた東海で言えば名古屋に一極集中に人が集まり、また、夜、離れていくというような構図ではなくて、3都がそれぞれ互いに行き交っているという、そういう人・物の流れが存在する。ですので、やはり環状道路を通して外へ流すというようなコンセプトよりは、もう少しちょっと違った1つの考え方で整理をしていくことが必要なのかなと。

具体的には、その都市間を円滑に移動するという視点で物を考えていけば、さほど、その環状道路を有効利用するというよりは、それぞれの距離感に応じた料金体系をセットすることによって、利用者には受け入れていただけるんじゃないかというふうに、私なんかは思う次第でございまして。それは、また先生方にもいろいろご議論いただいた上で、方向づけをさせていただければというふうに思います。私も一緒に悩ませていただければというふうに思います。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

一通り意見というか、質問の出たところで、何か回答というか発言をいただければと思います。

【高速道路課長】 小林先生、山下先生からいただいたのは、こういう考え方でいけそうかどうかと、きちんと決めているんだよということをご示唆いただいたと思いますので、それではなくて、家田先生をはじめ、エリアをどう捉えるかって、これは確かにすごく大事な話で、部会長がおっしゃられたように、もう少し広いエリアで見たときにどうなのかと。

私も聞いて思い出しましたが、阪神大震災のときには、舞鶴自動車道が活躍したとか、そういうのもたしかあったような気がするので、もうちょっと広域に物を見ながら、かついろいろなスコープで物を見ていくということが大事かなというふうに思っております。そういうことも整理させていただければと思います。

それからナンバリングの話は出ておりますので、どこから始めるかはともかくとして、先ほどの観光の話もございましたけれども、きちんとした方向性を、この部会というか、この会議というわけではないかもしれませんが、ちゃんとまとめていきたいと思っております。

それから、竹内先生の言われた大義名分を正直に説明しますと、27ページの図を見ていただきたいんですけど、実は、先ほど割引が28年に整備されていますという説明を別のページでしましたけれども、実は、この図の中にあります大和川線というのが28年度にでき上がる予定で、そうすると東大阪線と複線化されるので、それを1つの契機にやろうと思っていたんですが、ちょっと大和川線が、いろいろ事情があって、実は工事がおこなわれているので、少しスパンをいろいろ見ながら、だけでも、今、局長が言いましたとおり、ある程度、ネットワークのでき方なんかもスコープに入れながら、料金を何段階かで考えていくことはできるのかなと思って、この議論を始めたというふうにご理解いただければと思います。

また、大型車の流動とか、細かいいろいろな流動、さらにこれだけ管理主体とか料金体系が変わっていますので、一般道にどういうふうに影響が出ているかということは、よく分析をしなきゃいけないのかなというふうに思っておりまして、そういうことについて、調べられる範囲できちんと押さえていきたいというふうに思っております。

以上です。

【寺島部会長】 近畿圏については、これからまた議論を深めていかなきゃいけないことだと思いますけれども、とりあえずここで今日は議論は締めくくっておきまして、続いて全国的な料金の課題について、事務局より説明をお願いします。

【高速道路課長】 資料5で全国的な料金の課題、有料・無料の話させていただきたいと思います。

表紙をめくっていただきまして1ページ目でございますけど、これ、中間答申のその他にあった部分の、一番下のポツの4行で書かれている部分です。読ませていただきますと、整備の経緯から料金を徴収している区間と徴収していない区間が混在する路線や、現在、無料となっているものの、渋滞緩和などの課題を解決するため、利用者負担のあり方について検討が必要な路線については、有料・無料の整理を検討すべきであるといった課題をいただいたところでもあります。有料・無料、利用者から見れば有料か無料かということでもありますけど、その上のポツで書かれているような維持管理とか更新の観点、負担の観点からいくと、有料というのは利用者に負担を求めるものですし、無料というのでも、維持管理費、更新費がかかっているの、税金で広く負担を求めるかと、そういう問題でもあるというふうにご考えていただければと思います。

2ページ目でございますけど、まず有料の区間については、順番に水準を、今、整理し

てきております。26年の4月に、全国的な部分につきましては、普通区間でも、トンネル等で高かったところは24.6円に統一する。あるいは海峡部のところは、伊勢湾に合わせてアクアライン、本四を統一するということですし、大都市につきましては、今、首都圏を整理するという方向で進めたところでございますし、今、近畿圏を整理するというようなことで進めているところであります。

3ページ目にもありますようなことで、全国的なところは整理してきたのでありますが、4ページを見ていただきますと、実は、それは有料の中の、この緑色の区間についての整理をただけでございまして、実は、その外側に青の無料の区間があるということにして、多くは地方部にもあるわけでございますけど、逆に都市の中に囲まれたところも無料になっているところがあって、それが、そのままいいのかなというところが課題であるということでもあります。当時、つくった事情で無料でつくったり、税金でつくったり、料金を徴収する制度でつくったりというようなことをやってきたということでもあります。

少し海外に目を向けて、これからもう少しよく調べますが、目を向けますと、これ、ヨーロッパでございまして、基本的には、薄いピンク色でできているところは、原則有料。フランス、スペイン、イタリア、ギリシャでして、こういうところは高速道路を有料でつくっていると。大体、南欧とかそういうところになるんでしょうか。

逆に黄色あるいはブルーといいますか、色をやってあるところは、原則、無料で始まっているということでもあります。

特に、この紫色というか、やっているところをこれからよく調べてみて、現状、どうなっているのか。おそらく、日本と同じ状況で、地方部のところは無料になっているんじゃないかということもありますけど、そういう状況も調べてみながら考えていかなきゃいけない問題だというふうに思っています。

何が起きているかというのが6ページ目でございます。これ、大阪と名古屋の間の幹線を整理しております。名神、新名神、名阪を通るルート、3ルートございます。おおむね距離は一緒で、交通量は名神が7万台、あとは5万台から6万台ぐらいということで分担しているわけでございます。ただ、料金が、この名阪国道というところが無料でございますので、圧倒的に名阪を通るのが安いと。

結果、大型車の混入率、これだけの影響ではないでしょうけど、極めて高いということで、価格に敏感な方は、おそらくこちらを回られている部分があるんじゃないかと。走ってみますと、結構、昔にできた国道ですので、カーブがきつかったり、ランプが短かった

り、そういうことをする道路でございます。

もうちょっと局所的に見ると何が起きているかという、7ページ目で、これは奈良の真ん中のあたりをスコープした図でございますけど、東側から名阪国道が無料で来て、西名阪というところで有料になるわけでございますけど、名阪国道の無料のところは5万4,000台で、有料になった瞬間に3万8,700台になるということで、逆に、並行する国道25号ですけど、東側は1万台ですけど、これを超えると2万2,000台ということで、各所で渋滞が起こると。こういうことが、当然かもしれませんが、起きているということでもあります。

それから、山陰自動車道のところございまして、これも真ん中の松江自動車道が無料でして、両側、安来道路と脇の山陰自動車道が有料です。安来が2万台、無料の松江に入ると3万5,000台。また山陰道に行くと1万8,700台となっています。ここは松江が中心でもあるので、並行する国道にそこまでの差は出ておりませんが、こういうところも、実際、どうしていくんだらうかというような課題があるということです。無料にしていくという考え方もあるでしょうし、薄く料金を取っていくということも考えますし、いずれにしても、じゃあ、維持管理費なりをどうしていくのかということもあるのかなというふうに思っております。

非常に大きな課題ではありまして、9ページ目、スケジュールでございますけれども、なかなか近畿圏ほどのスピードで、すぐ答えが出るような話ではないんですが、早くやらなきゃいけない問題であるとは思っておりますけれども、3回に1回ぐらいのペースですね。近畿圏を検討する中で、少し関係する自治体とか、逆に有識者の方、先生方にもご意見をいろいろ聞きながら、少し具体事例も集めながら、外国の状況も確認しながら、課題を整理していくということ、そろそろ始めなきゃいけないのかなと思ひまして、今日をキックオフにさせていただければということで提案した次第でございます。

以上です。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまの説明についてのご意見、ご質問等がございましたらお願いします。

どうぞ。

【太田委員】 この問題につきましては、以前から課題であるという意識を持っておりましたので、俎上に乗せていただくということは大変結構なことだと思っております。

一般論としては、公平である道路サービスという意味においては、何らかの形で統一し

ていくべきだろうという根本問題として解決策を検討するべきであると思います。

その一方で、今日、提示された、この2路線、名阪国道と京奈和ということになりますかね、この2路線は、有料にするべきであるというような感覚が何となくある、また松江は、連担している意味では無料にしたほうが良いように思われる、そういう個別箇所の問題として立論をして、特別なものとして対処するという方法もあります。つまり、そもそも論として議論するか、個別に対応するかの2つの方法があると思います。

個別箇所に対応するというオプションも持って議論すると、わりとスムーズにいくかもしれないなと思っています。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【根本委員】 私は、山陰自動車道も含めて、基本、有料という考え方がいいんじゃないかなというふうに思います。有料か無料か、これ、利用者の目線で言うとそういうことになりますが、道路管理者の財源をどう確保するかという意味で言えば、これは料金なのか税金なのかという問題ですよ。

やっぱり、世界的な流れとして、税金ではなく料金にして、利用者に負担してもらったほうがいいんじゃないかというふうな流れが強くなっているような気がするんですね。そうすることによって、受益と負担の関係が見えやすくなって、道路にちゃんと使ってもらおうお金を負担してもらおうということになるんだと思います。

5ページ目のところで、大型車中心に、ちょっと図が描かれていますけれども、実は、乗用車も、東ヨーロッパを中心に7カ国で、ビニエツト方式って、要するに、年間、高速道路を使うときにはこれだけお金を払ってくださいよというのが導入されていますし、今、ドイツも、それを導入すべく準備をしているところでもあります。ドイツは、その分だけ税金をまけるということをちゃんと宣言しています。

ですから、同じ負担なんだけれども、税金ではなく料金のほうがわかりやすいと。それをもたらした道路当局も、今度、それを道路に使いやすいという、そういうふうなことになると思うので、基本、税金じゃなく料金というふうにしていったほうがいいんじゃないかなというふうに思います。

【寺島部会長】 どうぞ。

【家田委員】 先ほど太田先生から、個別のことでやってもいいんじゃないかというお話があったので。個別でやるのもいいとは思いますが、僕は、どういうふうに着弾できるかどうかは別にして、基本論というのかな、というので共通の問題として、こらで

きっちりやっておいたほうがいいんじゃないかという意見です。

それはどういう意味かという、やっぱり現在の自民党の政権の前の民主党があって、その前の自民党があって、そこでいろいろな、料金がああだこうだとやって、下げてみたり何とかしてみたり。で、大混乱を呼んで、いい面もあったかもしれないけど、むしろ混乱のほうが多かったなという、偉大なる実験をやっちゃったわけですよ。その前夜みたいなときに、思い出すと、料金というのは受益者負担が原則ですという、これも極めて教条的な物言いの論理と。それから、もう一つは、公共サービスというのは無料であるべきであるという、これまた実に教条的な論理が対立するだけで、非常に不毛な、料金というのはそういう面が強過ぎたと思うんですよ。

だけど、私はもともとエンジニアリングの世界ですので、より現実に即して物を考えるというタイプなものですから、私なりの理解をすると、大体、4点くらいポイントがあると思うんですよ。

1つは、やっぱりメンテナンスのところで明確にわかってきたのは、かかるものはかかると。つくるときだけじゃなくて、ずっとかかるものはかかると。したがって、機能を持続的に維持していくためには、かかるものはかかるんだから、誰かが負担しなきゃいけないというのは明確にありますよね。

2番目で、一方で、我が国の財政は非常に苦しいと。そうすると、公共サービスだから財政でしょうなんていう理念だけで通せるようなものじゃ全然ないですよ。これが2点目。

3点目は、料金を取ること自身に、実はコストがかかるという面が、当然、あるんですけども、その料金を取ること自身のコストは、E T Cの登場によって大幅に軽減されているわけだし、インターチェンジをつくること自身も、うんと軽いものになってきたんですよ。

だから、料金を取るのが大変だから無料でしょうという論理は、もはやマイナーな話だと私は思います。根本先生がおっしゃったように、もっとほかにもデバイスはいろいろあるしね。

それから4番目は、もう一方で必要なのは、もし料金をまともに取ったら、使う人が減っちゃって、せっかくつくったって機能を発揮しない道路って地方部にはいっぱいありますよね。そういうところについては、非常に軽減するか、安くするか、もしくは無料にするというほうが、機能を発揮するという意味でいい面がある。これも、やっぱり否めない

ところであって。

そうすると、どんなところはどの程度の有料であるべきで、どんなところは無料しかないねという、これは、実にリーズナブルな話だと思うんだけど、その辺をこらですっきりと、基本政策として決めるべきじゃないかなというふうに思っています。

以上です。

【寺島部会長】 どうも。

どうぞ、竹内さん。

【竹内委員】 ご説明、ありがとうございました。先ほどお話を伺っていて、そろそろ、この話も始めなくてはいけないか、ということだと理解したのですが、私は、もう少しこれは急いだほうがいいのではないかという気がしています。無料の道路は無料のまま、それがあたかも未来永劫変わらないかのような幻想をもしも国民に持たれたら、長期的にそこへの立地が始まって、例えばそこに家を建てたりとか、工場ができたりしていくわけです。その後、有料にしますといたら、これはかなり大きな抵抗が出てくるだろうと思います。料金が100円から200円に上がるよりも、0が100円になるほうがよっぽど抵抗って大きいんですよ。

そうすると、なるべく早くやる、あるいは無料であっても、これは、今後、有料になる可能性があるということもちゃんとっておくといえますか、そのようにしておかなくてはいけないと思うので、これは、ある程度の速度をもってやらないと、立地構造に大きな影響を与えると思いますから、その点は、もう少し考えたほうがいいのかと思っています。

【寺島部会長】 どうぞ。

【児玉委員】 無料区間というのは、多分、政治的力学でできた区間も結構あるんだと思うんですよ。公平性の問題というのが片方であると思うんですけども、じゃあ、その区間に関してどれぐらいの維持費がかかって、それはどういう負担になっているのかという実態を明らかにしてもらおうというのが、多分、必要なことで。あと、もし、有料化した場合は、交通の実態がどのように変化していくのか、そういったデータを示して、それで議論していくべきだと思います。

【寺島部会長】 小林先生、どうぞ。

【小林委員】 高速道路が有料か無料かに関しては、実は、道路公団の民営化のときにいろいろ議論した記憶があります。正確には覚えていませんが、当時は、高速道路の建設

を一時止めようという政治的な流れがあったことは否めなかったと思いますね。それで、いわゆる財務分析をやって採算がとれるところは有料、そうでないところは費用対効果分析や総合評価方式により無料区間として新直轄方式で整備する路線を決定したと思います。財務分析が負になるから有料は不可能であるという議論には、ちょっと論理の飛躍があり、論理的に議論する余地が残されていると思います。 当時に行った議論に関しては、おそらく記録がいっぱい残っていると思うので、過去に行った議論を踏まえたうえで、政策を変更するというのであれば、変更するという姿勢を明確に出したほうがいい。そんなに古い話ではない。10年ほど前の話ですからね。まだ、当時の担当者の方も省内におられると期待しますけれども。

それから、先ほどの維持補修費の議論に移りたいと思います。例えば大型車が利用すると劣化が加速されると言われていますが、実際、大型車一台あたりにどの程度コストが発生するかに関しては、わが国では明確なデータが存在していない。私も非常に荒っぽい試算をしてみました。一般国道における大型車1台当たりの限界維持補修費は高速道路よりもはるかに大きい。これはあくまでも試算であり、精度的には課題が残されているけれども、大筋では間違っていないように思います。今後、維持補修費に関わるデータを蓄積していく必要がある。

しかし、今日、日本中でアセットマネジメントの実践事例が増えてきたので、こういうデータを算出しようと思えば可能な状況になってきた。議論の科学的な補強についても、ぜひ、やっていただきたいと思います。

【寺島部会長】 どうぞ。

【山下委員】 この問題って、多分、原則を一方で決めると同時に、例外を幾つか考えておかないと成り立たないんだろうと思うんです。

例えば、現在、無料となっているようなところ、特に地方部が多いですし、そういうところだと、合併によって広域化している中で、こういう無料の高速道路を、いわば生活道路として使うとか、あるいは合併して広域化したエリアの中の、選択と集中の手段として使うとかという構想も出てきているわけです。

したがって、原則は原則なんだけれども、個々のケースごとに、こういうことも見てあげなきゃいけないといった配慮事項というのを、できる限りいっぱい挙げて、それを整理するという作業をやっていただきたいと思いますし、その上で、場合によったら、無料ではないけれども、かなりの軽減措置を考えるとかといった、いわばアナログ的な対応みた

いなのが、一方でちゃんと仕組みとして入っていたほうがいいんじゃないかという気は、ちょっとしているんです。地方なんかを走っていると、特に、地元の市町村レベルだと、現在、無料の道路がその地域の活性化なり将来のビジョンとつながっているところもあるから、そういうことも配慮していただきたいということです。

【寺島部会長】 一通りご意見が出たと思いますけど、僕のほうからも1つ申し上げたいのは、決定的に、今、変化が起こっているとすればI o Tなんですね。つまり、ビッグデータの時代を道路行政にどう取り組むのかと。技術的な基盤というか可能性が、いわゆるI o Tによってもものすごく広がっているということは確かなんですね。ETC 2.0なんということが、我々の議論で、最近でこそ登場してきて、一気にこの意味が見えてきている。そういう中で、今、議論が出ているような、一種の社会政策的な判断をも加味した道路行政が、きめ細かくできる可能性があるわけですよ。例えば生活道路という視点に立って、例えば教育とか介護とかに動いている人に配慮したような形での料金体系がつけられるなんていうことさえ、I o Tの時代には可能なわけですから。それは、極めて政治的な判断とか、政策的な判断とかというのが重要になってくるけれども、どういう可能性があるのかということだけは視界に入れておく必要があるというのが、これからの議論なんだろうと。やわらかくするためにですね。

というようなことを踏まえて、そちらのほうからの説明、回答があればお願いします。

【高速道路課長】 今日のご意見をいただいておりますのであれでございますけど、確かに、ある程度、基本論を整理しながら、でも、その基本論は、お聞きしていますと、いろいろなやわらかい、柔軟な対応の中にいろいろなものがあるのかなということですし、昔に比べて、その料金徴収コストが下がっていると思うので、その辺のところ、いろいろなITを使いながらできるものもあるのかなと思っています。

それから、確かにデータをちゃんと整理してお見せするというのも大事かなと思っていますし、10年点検の中で、さまざまなデータも提示をしましたので、そういうものの延長の中で、少しお示しできるものをちゃんと整理していきたいというふうに思っているところです。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

【道路局長】 よろしいでしょうか。

【寺島部会長】 はい、どうぞ。

【道路局長】 先ほど小林先生がおっしゃったように、道路公団を民営化する際の議論

として、確かに有料にする、無料にするというところで、どちらかというところ、かなり教条的な分類をしてきた嫌いがあることは間違いないと思っております。そこは、今後またデータをお示ししますけれど。要は、先ほど言いました徴収コストですらも賄えないもの、これは有料道路としてはおかしいねということはあったんです。それも、今、実際にはコストがどんどん下がってきているわけですので、そこも見直すことが必要でありますし、また、先ほど来、お話しされたように、高速道路会社で受け持つ一定の債務枠というのがありまして、そこに採算のよいところから入れていくと、有料道路としてできるんだけど、債務枠に入り切れなかったものは、そこから、イチゼロの議論でありますけれど、放り出して事業をやってきたという、そういう議論がございました。実際に、それを私が担当しておりましたので、関係者としても、そういうことを実際に作業してきたという経緯がございまして。それを政治と言えば政治なのかもしれませんが、基本的には、かなり工学的にというんですか、数字的に整理をして、民営化のときにさばいたという形のこともございまして、そういったものも、次回以降、少しご紹介をさせていただければというふうに思います。

【寺島部会長】 ありがとうございます。それでは、本日の意見を踏まえまして、引き続き検討していただきたいというふうに思います。

本日予定された議事は以上でございます。進行を事務局へお返しします。

【路政課長】 長時間にわたるご議論、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、ご同意をいただいた上で公開したいと思っております。

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。

本日の会議資料はそのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

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 —