

令和元年9月4日

【総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第35回国土幹線道路部会を開催させていただきます。私は進行を務めます、道路局総務課の小善です。よろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の池田よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 いつも大変お世話になっております。道路局長の池田豊人と申します。

きょうはお忙しい中、朝倉部会長様初め委員の皆様にはお集まりをいただきましてありがとうございます。

先週は佐賀のほうで大雨がございまして、多くの被害が出ました。道路関係についても、高速道路長崎道、西九州道のほうで被害がありまして、特にその分岐する武雄ジャンクションの中の区間で、ジャンクションの中ですが、4車の本線区間ですが、そこで大規模な地滑りによる崩落がありました。現在、まず対面で通行できるように大至急の工事をやっておりますが、本格復旧には少し時間がかかるということで、今、専門家の方も入れて、工法や工期について検討しております。

それから昨日は、これは人の被害がなくて幸いだったのですが、中国道の新見の付近で、これもかなりののり面の崩落がありまして、通行どめになって今、応急復旧を急いでおります。

両方とも4車区間で起こっておりまして、対面通行での暫定的な復旧というようなことが目指せるということでございます。

きょうは、この高速道路の安全・安心計画の中身、4車線化の優先区間の内容について示させていただきますが、やはり昨年度もそうでしたが、今年度の災害においても、4車線化の必要性というものが浮き彫りになってきておりまして、4車線化についてはスピード感を持って、今後とも取り組んでいきたいと思っておりますので、ぜひまたご指導をお願いしたいと思います。

今回、高速道路の安全・安心基本計画について、おおむねの取りまとめをぜひしていただきたく思っております。この計画がまとまった後は、国交省とネクスコの各社のほうと十分連携して、この会でもネクスコさんのほうからもご発表いただいた回もありましたが、

ネクスコさんの自主的なところをきちんと生かしていけるようなことを常に念頭に置きながら、国交省とネクスコできっちり協調しながら進めてまいりたいと思います。

ぜひきょうも、限られた時間ですが、活発な、建設的なご意見をたくさん頂戴できますようお願い申し上げます。冒頭の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

**【総務課長】** なお、池田局長は、他の公務の関係で本日は途中で退席させていただきますので、ご了承いただければと思います。

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。

本日は、井伊委員、家田委員、小林委員、山下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。小幡委員はおくれていらっしゃるようでございます。

また、本日出席いただきます委員の方は、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。

また、議事を開始する前に、タブレットの操作方法について簡単にご説明させていただきます。現在、タブレットの右下に黄色い耳のマークが出ております。この状態ですと、事務局の操作に合わせて画面が自動で切りかわる状態でございます。この耳のマークをタップしていただきますと、白抜き耳と白抜き人の顔のマークになります。この状態ですと、ご自身でタブレットをご操作できます。左上の「ペーパーレス会議」というところを押していただきますと、資料を選べるような状態になります。再び耳のマークを押していただきますと、自動で切りかわる状態に再び戻ります。適宜切りかえてご利用いただければと思います。不具合等がありましたら、事務局職員にお申しつけください。

それでは、以後の議事の進行を朝倉部会長をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

**【朝倉部会長】** それでは、お手元の議事次第に沿って、本日の議事を進めてまいります。

本日は、議事が3つありまして、1つは高速道路における安全・安心基本計画（案）について。もう1つは、暫定2車線区間における優先整備区間選定について。それから報告事項として、首都圏料金に関する最近の動きということでございますが、まず最初に、1

つ目の高速道路における安全・安心計画（案）について、事務局より説明をお願いします。

【高速道路課長】 高速道路課長の山本でございます。資料２－１をお願いいたします。

高速道路の安全・安心計画についてでございますが、この部会でもご議論いただいてまいりました。それで、この資料２－１の中ほどの、２ポツの（２）のところに計画の構成と書いてありますが、この安全・安心計画、まず高速道路政策を担う国が具体施策の基本的方針や目標などについて定める基本計画、ピンク色の部分ですが、この部分と、施策の実施主体であります高速会社等、整備局も入ると思うのですが、これが具体的な施策の事業展開、あるいは整備手法などについて記載をする実施計画から構成するというところで、議論をいただいてきたところでございます。

本日は、このピンク色の部分の、国が策定する部分の安全・安心基本計画についてご議論をいただいて、いただいたご意見も参考として、国交省として安全・安心基本計画を策定させていただく予定でございます。

資料２－１、概要を用いてご説明をさせていただきたいのと、あと、具体に取り組む施策については、お手元の資料２－２、これも概要でございます。このほか、資料としましては資料３として安全・安心基本計画の本文、これはタブレットの中でございます。あと資料４といたしまして具体施策の参考資料という形でご用意をさせていただいておりますので、適宜ご参照いただければと思います。

それでは、資料２－１に基づいてご説明をさせていただきます。

まず、はじめにということで、計画の背景・目的というところでございます。高速道路の全体計画延長に対して、約８５％までが開通をしてきているということでございます。しかしながら、まだ暫定２車線の区間が約４割を占める。逆走の事故がある、あるいは災害が激甚化する中で、高速道路のネットワークにも信頼性に対する期待というようなものがあったり、あるいは物流業界を中心として、生産性の向上に対する社会的要請といったものが高速道路に求められてきているということでございます。

いわば、ネットワークをつなぐという高速道路の水平的な展開というのはおおむね完了しつつある中で、今後は、形成された高速道路ネットワークの安全性、信頼性、あるいは使いやすさの向上をさせる観点から、さらなる機能強化を図っていく段階に移ってきているということかなと思っております。

こうした中で、本部会で平成２９年１２月におまとめをいただきました基本方針でご提案をいただいた各施策について、中期的な整備方針を示し、計画的かつ着実な推進を図る

ということを目的に、この計画を策定するというございます。

(2) で留意すべき視点ということで、利用者の視点や行動の重視、他分野の施策との連携、最新技術の進展とその活用、さらには会社の自主性の尊重といった視点到留意しながら、この計画の策定を行っていくというございます。

2 ポツの、計画の基本的事項ということで、まず計画の対象とする道路といたしましては、高規格幹線道路、国が管理するものを高速道路会社が管理するものに加えまして、高速道路会社が管理をするほかの道路もございます。こうしたものも対象としていきたいということございます。

計画の構成については、先ほど申し上げた国が定める基本計画と、実施主体である会社等が定める実施計画の2つから成るということございます。

計画の期間といたしましては、おおむね10年程度といたしまして、各施策ごとに設定をしていくということございます。

計画の進め方については、この計画を踏まえて、毎年度の事業計画に反映をしていく。適宜フォローアップもし、計画の見直しもしていくというふうに考えております。

3 ポツのところの、取り組む具体的な施策についてございます。資料2-2というものをお手元にA3でお配りしております。参考資料として、先ほど申し上げましたように資料4という、具体施策の参考資料がそれぞれのテーマごとに1枚ずつございますので、適宜ご参照いただければと思います。

まず、この取り組むべき具体的施策ということで、5つの柱のもとに整理しております。

まず1つ目は、暫定2車線区間の解消ということございます。暫定2車線については、国際的にも極めてまれな構造でありまして、速度低下、通行どめのリスクなど、課題も大きいということございますので、長期間放置をしておくのは望ましくないと。長期的には解消していきたいと考えております。

ただ、全国的に、有料道路の区間でもまだ1,600キロの暫定2車線区間がありますので、時間信頼性の確保、事故防止、ネットワークの代替性の確保の3つの観点から、優先的に整備をする、課題の大きい区間約900キロを選定して、計画的に4車線化を推進していきたいと思っております。おおむね10年から15年程度で、この優先整備区間については整備を実施しまして、有料道路の区間については暫定2車線区間の半減を目指していくことを目標に掲げていきたいと思っております。後ほど、この優先整備区間の選定の考え方、あるいは具体の区間について、またご議論をいただきます。

ただ、この暫定2車線の事業完了までには一定の期間を要するというところでございますので、それまでの当面の緊急対応として、対面通行区間にワイヤーロープの設置を進めて行きたいと考えております。目標としましては、土工部においてこのワイヤーロープを2022年度内、高速道路会社が管理する区間については2020年度内に設置を完了して行きたいというところでございます。

2つ目の柱は、自動運転等のイノベーションに対応した高速道路の進化ということでございまして、自動運転に対応した道路空間の基準の整備、それとトラック輸送の効率化ということでございます。

自動運転については、交通安全の抜本的な向上だとか、あるいは物流の効率化に大きく寄与するものだと思っております。技術の進展に合わせて、高速道路のインフラ側からも、積極的にかかわっていくべきだと思っております。

特に(1)の道路空間の基準等ということでございますが、自動運転の車両が走る専用の空間、空間のあり方をどうしていくのかというようなことや、あるいは路車が連携をする技術というものをどうしていくのか、あるいは位置の特定をするための3次元地図の整備といったものをどう考えていくのか。こういった道路空間の基準について、整備を進めていきたいと考えております。

2つ目の、高速トラックの輸送の効率化ということでございますが、こちらについては、まずは1台で2台分の輸送が可能なダブル連結トラック、既に東名・新東名、東北道、山陽道にも対象路線を拡充しておりますが、今後、事業者のニーズに合わせて、全国の高速道路網に展開をしていきたいと考えてございます。

あともう1つ、トラックの隊列走行システムでございまして、2022年以降に、東京・大阪区間で後続無人の隊列走行システムの商業化というのが政府の目標として掲げられております。これを見据えたインフラ環境の整備としまして、まず走る空間ということで、新東名・新名神の6車線化、あるいは本線合流部での一般車両との安全対策、隊列を形成する、あるいは解除するスペースとして、既存SA、PAの拡幅。こういったインフラ面での環境整備について検討を進めていきたいと思っております。

3つ目の柱は、世界一安全な高速道路の実現ということでございまして、事故多発地点での集中的な対策をやりたいと思っております。

高速道路の交通事故は、この10年間で3割程度減ってきておりますが、事故が集中する区間というのはやはりありまして、平均の事故率が2倍以上の区間、これは延長でいう

と1割ぐらいですが、3割の事故が集中しているということでございます。そういった箇所300カ所に、2024年度までに、こういった対策の完了を実施していきたいということでございます。

安全についてもう1つは、逆走対策ということでございまして、逆走についても、分合流・出入口部というところでの対策はおおむね完了いたしております。2016年から取り組みをしておりますが、逆走事故は4割まで減ってきたということではありますが、まだ残っている箇所がございます。逆走に関する重大事故が発生しやすい箇所というのもある程度わかってきておりますので、そういったところでの集中的な対策。さらには、まだ対策がおくれております、一般道から誤進入をするところの対策の推進。

あと、単路部のようなところで、なかなか注意喚起等が難しいところがございますが、こういったところについては、今、新技術の募集を民間のほうにもさせていただいております。例えば自動車メーカーと連携をして、逆走車への警告だとか、順走車への注意喚起といった取り組みを加速していきたいと考えております。

4番目の、ネットワークの信頼性の飛躍的向上ということで、できる限り、高速道路の通行止めの時間、あるいは規制の時間といったものを減らしていこうということでもあります。特に高速道路は最も規格の高い道路であるわけでありまして、災害時においても最大限機能が発揮できるようにしていこうということでございます。

(1)の災害時の通行止め時間の最小化ということでございますが、こちらについては、大雨のときに通行止めを、災害が起こる前に、災害の危険性が高いということで実施しております。この通行止めの基準というのは、現在降雨量、雨が降った量に応じて、通行止めを実施したりしているわけですが、実はこの基準というのは、導入当時、1973年から始まっていますが、それから変わっていないということでございます。

こうした基準を、土壌雨量指数も考慮した基準、土の中の水の量の指数といったものも最近はとれるようになってきていますので、こうした考えも取り入れた基準に、2024年度までに移行していきたいと思っております。こうすることによりまして、現在、通行止めの実施はしても災害が起こっていない場合、空振っている場合が99%もあるわけですが、安全の面なので、オーバーケアをするというのは1つの選択肢ではあるのですが、一方で、それが原因で通行止めの時間が長引いているということもありますので、こういった通行止めの基準を変えることによりまして、通行止め時間の最小化を図りたいと思っております。

それと、橋梁の耐震補強といったものについても、大規模地震の発生の高い地域については2026年度までに完了していききたいということでございます。

あと、災害時の社会的影響を最小化するために、通行止めの可能性のある区間について、事前公表を昨年の夏あたりから実施しています。これによって出控えをしていただいたり、あるいは立ち往生するというようなことがないようにしていきたいということで、今後ともこうしたことを続けていきたいと思っております。

あと、休憩施設における防災機能の強化ということで、大規模災害時に広域的な支援の拠点となり得る休憩施設、こうした場所についての防災機能の強化についても取り組んでいきたいと考えています。

あと、工事規制の影響の最小化ということでございまして、これから特定更新の事業が本格化するということが、工事規制を減らすというのはなかなか難しいのですが、工事規制の渋滞の評価というものを事前に行って、事後の工事にもつなげていくということをするによりまして、目標としましては、この路上工事の渋滞損失時間というものについて、少なくとも現在の水準を維持していきたいと考えてございます。

あと、雪氷の対策ということで、目標としましては、大雪時の大規模な立ち往生をゼロにしていくということでございます。除雪体制の強化、あるいは利用者への出控えの呼びかけ、あるいはチェーン規制といったものを実施することによって、大規模な立ち往生ゼロを目指していきたいということでございます。

あと、最後の5つ目の柱でございますが、利用者ニーズを踏まえた使いやすさの向上ということで、1つ目は休憩施設の使いやすさの改善でございます。休憩施設の改善ということで、まずはとまる場所、駐車場の不足が、夜間、大型車を中心に起こっているということでございます。こうしたことについては、駐車場の拡充や、あるいは有料の駐車場予約システム、予約をして必ずとまっていたりするようなシステムを試行的に始めておりますので、こうしたものを積極的に展開していきたいと思っております。

あと、地方部において、休憩施設がない、休憩施設の空白地帯というところがございます。こういったところをできるだけ減らすという取り組みももちろん大事ですし、そういうものがないところには、高速道路外の休憩施設、例えば道の駅に一時立ち寄っていただくような、今、ETC 2.0を活用した仕組みもやっております。こうしたものも、例えば時間をもう少し長くするとか、あるいは一時退避先を道の駅に限らないとか、そうした取り組みもやっていくということも検討してみたいと思っております。

2つ目は高速バスの利便性の向上ということでございまして、新宿、品川といった都市の集約公共交通ターミナルを全国的に展開していくということに加えて、高速道路のサービスエリア、パーキングエリアで、高速バスの乗りかえの拠点となるようなハイウェイバスタというようなものも推進していきたいと思っております。

あと、訪日外国人旅行者が高速道路を利用されるということもかなり増えてきております。標識の整備や、休憩施設におけるサービスの拡充というものも行っていきたいということでございます。

あと、スマートインターチェンジについては、欧米諸国並みの5キロピッチで出入り口ができるように、引き続き推進をしていきたいと思っております。また、ドライバーの方が交通の状況に合わせてスムーズに走っていただくということで、速度の規制といったものも、今、新東名・東北道で、規制速度を120キロまで試行的に引き上げていただいておりますので、警察とも連携をして、こうした現地の交通状況に合わせた交通運用というものにも取り組んでいきたいと考えております。

ちょっと資料2-1に戻っていただきまして、4ポツ目のところでございますが、こうした具体的な取り組みを行っていく上で、財源をいかに確保していくかということが、一つ課題であるのかなと思っております。

このところの書きぶりについては、ちょっと本文のほうをご参照いただいて、資料3の14ページでございます。この、計画を実現するための財源の確保に向けてということございまして、特に暫定2車線区間の4車線化など、コストのかかる、投資が大きい部門がございます。こうした計画を実現していく上で、もちろん、コスト削減等の経営努力、あるいは現下の低金利を活用していくということが、まず考えられるわけですが、4車線化をして交通量が大幅に増える、収入が増えるというわけではありませんし、また金利の先行きが不透明というところもあるかと思っております。

そういったことを考えますと、確実な計画を実現をしていく上で、例えば料金徴収期間の延長だとか、あるいは料金の引き上げといった利用者負担も含めて、新たな財源の確保策についても検討していく必要があるのだろうと思っております。

また、無料の暫定2車線の4車線化についても、非常に費用がかかるということでございまして、有料区間との負担の公平性、あるいは将来の維持管理費の税負担が無料で賄えるのかどうかといったことを考えますと、関係自治体から地域の意見も伺った上で、利用者負担による整備について検討を進めていく必要があるのだろうと考えております。

次の15ページをごらんください。5ポツの、今後の高速道路の検討課題というところは、本部会で、安全・安心についてご議論をいただく中でさまざまなご意見をいただきました。ただ、今回の基本計画の中では、まだ具体的には盛り込んでいないものについて、今後の検討課題として、こちらにまとめさせていただいているものでございます。

(1)については、世界に誇れる高いサービス水準を有する高速道路への進化ということでございますが、先ほどご説明した各具体的施策については、今現在の技術水準を前提としまして、実現可能施策を示しているものでございます。ただ、一方で、自動運転技術だとかGPSといった近年の技術革新というものも進んでおります。そういったものも取り入れる形で、これから世界に誇れる高いサービス水準を有する高速道路への進化を戦略的に進めていく必要があるということございまして、随時検討を進めて、この計画をリバイズしていくというところもあるかと思えます。そういったところについて、今後の検討課題として書かせていただいております。

その下の(2)(3)(4)でございますが、料金のあり方、例えば有料区間と無料区間が混在しているというような課題や、あるいは(3)にあります維持管理・更新に係る、これから増えていくそういった費用について、例えば償還満了後の料金徴収をどうするかといった課題や、あるいは(4)について言いますと、交通流を最適化するために課金制度の導入というようなものも検討すべしというお話もいただいております。首都高速で、オリンピックに向けてロードプライシングについてパブコメ等も実施をされておりますが、そういったものについて、今後戦略的に考えていく必要があるという課題でございます。

それと、そういった戦略的料金を実施していく上では、支払いをETC限定とすることについても考えていく必要があるわけですが、また後ほどご説明しますが、例えば首都高速でETC専用の入り口を導入して、課題等について検証を進めていきたいとも思っております。

こういった、いただいた検討課題について、引き続きまた委員の皆様のご指導もいただきながら、検討を進めてまいりたいと思っております。

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、委員の先生方からご意見をいただきたいと思えます。この議題については30分ぐらいかと思うので、出席者で割り算すると1人二、三分は発言していただけるかと思えます。どうぞご遠慮なく、どなたからでも結構です。

【石田委員】 ありがとうございます。随分いろいろな方面に、大胆に意欲を示していただきましてありがとうございます。3点ばかりお願いしたいと思っています。

最初は10ページの、工事規制の影響の最小化のところですが、工事期間の短縮に向けてのインセンティブと、あるいは逆の場合にはペナルティが働くような契約のあり方というのを、欧米でも、アジアでもシンガポールでは普通に行われていますので、そういう方向もありますので、ぜひ検討をお願いしたいということが1点。

2点目は、その下の雪氷対策ですが、去年の4月に福井豪雪を受けて、雪氷時の方針を、いつまでも通し続けることに最大限を傾けるというよりは、通行止めあるいは滞留時間の最小化を図ると。早目に決断をするということで、前半はそういう形で書かれているのですが、一番最後は「やっぱり頑張るんだ」みたいなところで、頑張らんといかんのですが、そういうことがもうちょっと強く書ければいいなと思いました。JRも、去年は大雨で、新幹線で多少不平が出ましたが、もうことは誰も文句を言いませんので、そういうことじゃないかなというふうに思いました。

3点目が、一番最後のページで、ここも思い切ってよく書いていただけたかなと思うのですが、1つだけお願いがありまして、18行目から19行目にかけて「検討を進める」と書いてあるのですが、さらに輪をかけて「大胆に検討を進める」とか、そういう副詞を入れていただければありがたいなと思いました。

最後に、今、同時に池田局長の発意でもって基本政策部会が走っておりますが、そっちのほうの中長期的、あるいは基本にかかわる検討と、この高速道路の安全・安心にかかわるところの連動性は極めて大事だと思っておりますので、ご配慮いただければと思います。

以上であります。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

個別にご回答をいただく前に、三、四名の委員の方々から意見をいただいてから、まとめて事務局に振りたいと思います。

では続けてどうぞ。

【竹内委員】 竹内でございます。ご説明ありがとうございました。私は多分、前回欠席だったかと思うので、もう落ち着している話ならよろしいのですが、2点あります。

今回の計画の名前は「安全・安心」の基本計画であると考えたときに、資料2-2を見るほうがわかりやすいと思うのですが、(5)の、踏まえた使いやすさの向上という観点で、

「安全・安心」の——多分これは「安心」かなと思うのですが、ちょっとつながりにくいと思うのです。使いやすさと安心してイコールじゃないような気がしまして、これがなぜ安心に入っているのかという点で、疑問を持たれるかもしれません。

ただ、だからといって、これは安心の話じゃないからやめてしまえという意味ではなくて、本文のところで、「安心」には使いやすさも当然入っているんだというところを加えておかないといけないと思います。使いやすいということが実は安心につながるんだということを、少し説得的に書く必要があるのではないかという気がします。そうであれば、この(5)が入っても問題はないと思います。

同じ観点から、そういう意味でちょっと据わりが悪いと思ったのは、同じ資料2-2の2点目になるのですが、(2)で、自動運転のところの2)高速トラック輸送の効率化というところなのですが、「利用促進に向ける」とか「商業化」とか書いてあって、これがなぜ「安全・安心」なのかというのがよくわからないのです。

ここでは、隊列走行とかダブル連結トラックがこれから普及していくことに対して、どういう安全・安心の対策を行うかということが書かれれば問題はないのですが、この書き方を見る限りは、利用促進とか商業化をすることがどうも安全・安心にはつながりにくいのではないかと思います。

ですから、ここは何か、安全・安心にからめるように書けないかなという気がしております。でないと、何かここだけ据わりが悪いという印象と私は持ちますので、ご検討いただければありがたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございます。確かにそのとおりだと思います。

ほか、どうぞ。

【佐々木委員】      ご説明ありがとうございました。あくまで意見で、この文面に反映するかどうかは全く別の話としてなのですが、最近、高速道路ではあおり運転が非常に社会問題化していて、テレビでも連日取り上げられたりしています。もちろん、警察の取り締まりのほうは重要ではあると思うのですが、あおり運転が起きるのは主に高速道路のようなので、道路管理者の立場からも、啓発活動なり、何か対策がとれないものかなと思いました。

あともう1点、料金の話で、先ほど非常に興味深いお話があつて、オリンピックを機にロードプライシングのいろいろ実験をされるということで、これは、ちょっと書いてはあ

りますが、渋滞対策にも活用できるのかなという感じがします。慢性的な渋滞の対策ですね。

最近いろいろな分野で、ダイナミックプライシングという、人気のあるチケットは高くして、暇なときには安くするとか、いろいろ状況に応じた料金設定というのを、AI等を活用しながら導入するという動きが広がっています。高速道路料金についてもそういうものを研究していただければと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

もうひと方いきましょか。

【羽藤委員】 どうもご説明いただきましてありがとうございます。私のほうは2点であります。

道路の料金の話ですが、これはまさに言われたとおりでして、ダイナミックプライシングとか、五輪のときの1,000円課金とかいうところが非常に念頭にありますと、やはり柔軟な料金の体系で、この安全性、信頼性、使いやすさを向上する具体施策を実現していくというふうになります。やはり料金の変動制がより柔軟な形でできる仕組みがないとできないわけです。要するに、料金を幾らにするということを毎回議会で計算して承認を得るといようなやり方ですと、こういったことはできないわけです。

ですのでぜひ、ETC2.0という仕組みのグレードアップ、すなわち3.0といったようなものを、どのような情報通信機能で実現するのかということと、変動制を許容する、要するに野放図な料金になっては困りますが、より渋滞を改善するような施策であれば、変動をいちいち承認することなく、可変型で社会的にも許容な形で実現していくということが望ましいので、それを実現するための仕組みづくりの検討を、ぜひお願いしたいというのが1点目であります。

2点目は、(4)のネットワークの信頼性の飛躍的向上の中で、休憩施設における防災機能の強化に計画的に取り組むということが書かれてありまして、これはまさにそのとおりだと思いますが、よく、このネットワークの信頼性の議論をしていますと、ネットワークの流す機能に着目して、通行どめ時間の最小化というようなことを議論するわけですが、一方で、ネットワークというのはためる機能、要するにサービスエリア、パーキングエリア、道の駅というものを通じて、拠点と拠点をつないで啓開するとか、さまざまな機能がノードには求められますので、このノードのためる機能を、もっとしっかりと、防災対策

の実現に向けて確保していくということを、ここにもちゃんと書かれてあるのですが、高速道路だけではなく、やはり拠点と拠点を結ぶということもございますので、道の駅、サービスエリア、パーキングエリア、体系的にこのノードの機能を高めるということ、ぜひこの中でうたっていただけないかと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

それでは、事務局のほうからまとめて、回答というか、説明できるところは説明してください。

【高速道路課長】      まず石田先生からご指摘がありました、規制時間のペナルティのところですが、若干表現ぶりが弱いのですが、10ページの上から二、三行目のところの、工事施工者の創意工夫による規制時間の短縮が実現されやすい環境整備に取り組むという、ちょっと弱い表現になっていまして、今の契約の情報でどこまでできるのかという課題もあるのですが、ということでこういう書きぶりになっているのですが、もう少し、よりわかりやすいような書きぶりも検討させていただければと思います。

あとは、雪氷の件で、どこまで頑張るのかと。これまで、道路というのは、特に高速道路、直轄国道というのは24時間以上とめちゃいかんのだと。必ず通すように頑張るんだというところが、タイヤチェーンをつけてできるだけ頑張るといふところにあるのですが、それはそれとして、片やほんとうに、頑張るがゆえに立ち往生が発生しているというのも、これまた事実でございますので、やはりそのあたりは弾力的に、これから考えていかないといけなかなと思っておりますので、心してやっていきたいと思っております。

あと、最後の検討課題のところいろいろ出していただいているところについて、まさしく基本政策部会でもこれから議論をしていくべきところでございますので、しっかりと議論していきたいと思えます。

あと、竹内委員からご指摘のありました、5番目の柱の使いやすさの向上で、これはもともと、先ほど、トラック輸送の効率化というところも安全・安心と結びつきにくいというところなのですが、背景のところでもちょっとご説明をさせていただきましたが、この、「安全・安心計画」ということではあるのですが、このでき上がったネットワークに求められているものとしては、もちろん安全・安心もあれば、使いやすさというところも向上すべきだということを、基本方針の中でも言っていただいております。あと、生産性の向上のところ、特に物流の関係で、やはり高速道路のあり方というのは変わるべきという

ことを言われているところもありますので、ちょっと、この「安全・安心」、あまり名前が、「安心・安全、使いやすさ」とか長くなってしまうと、ちょっと名前としてあれなものですから、先生のお話をいただいた、使いやすさというのがどう安心につながるのかとか、あるいは生産性向上、トラックの輸送、使いやすさみたいなものがどう安全・安心につながるのかというところは、多少、本文の中でフォローしながら、検討していきたいと思えます。

あと、佐々木委員からお話がありましたあおり運転の啓発活動ですが、今でも、あおり運転ではないですが、道路管理者が本来やるべき仕事以外のさまざまな、例えば積み荷の規制であるとか、あるいは事故の対策に関する啓蒙・啓発というのは、例えばサービスエリアやパーキングエリアで、ネクスコ各社でお取り組みをいただいていますので、あおり運転等についても、警察と連携をして、そういった啓蒙活動というのは十分可能かと思っております。

また、高速道路各社で実施計画等もつくっていただきますので、そういったことも踏まえて、そういった啓発活動についての取り組みについて、記載をしていただくようにしていければと思います。

あと、ロープラ、ダイナミックプライシングについて。これはご指摘のとおりでございます。これまでの料金というのは建設にかかった費用を返すための料金制度でありましたが、首都圏・近畿圏では、ネットワークの使いやすさということで、言ってみれば交通量をうまくさばくという料金の考え方を、ここの部会でもご議論いただいて、今、導入を進めているということでございます。

その中でもご議論いただいているのは、言ってみれば交通の混雑の状況をリアルタイムに近い形で、それに合わせて例えば料金を変動させるというのは、これは究極の形だと思えますが、そういったことも検討すべしというふうにご提言をいただいておりますので、その辺についてはしっかりと、またご指導いただきながら検討を進めていきたいと思えます。

あと、羽藤先生の、料金変動についての、可変型の仕組みづくりということで、ハード面の話と、あと事務上のお話をおっしゃっているのかなと思えます。恐らく、これは具体的に変動料金みたいなものを、まずどういう形のものかというのを議論した上で、当然のことながら、変動にするたびごとに議会手続を経ないといけないということになると、とても変動料金にならないので、そこは一定の幅で、何か許容できる形の手続というのが可

能なのかどうか、そういったこともあわせて、これは自治体のほうともご相談をしないと  
いけない話ですが、考えていかないといけない課題かなと思っています。

あと、新しい、2.0ではなくて3.0のようなものも、今、いろいろ勉強はし始めてお  
りますが、そういった中で、変動料金にも対応できるような料金、これはE T Cの側だけ  
ではなくて、会社の料金システムも、既存の枠組みではできないところがあるので、そう  
いうところは今、会社のほうにも特別なチームをつくっていただいて、勉強を始めており  
ますので、頑張っていきたいと思います。

あと、ノード機能のお話もありましたが、これについてもまた、先生のご指導をいただ  
きながら、検討していきたいと思います。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

どうぞ。

【大串委員】      ご説明ありがとうございました。非常にいいものに仕上げていただいた  
なということがありがたいことですし、あと14ページに、財源の確保がしっかり1つの  
章として出しているというところがよかったのかなと思っています。

ただ、やはりお願いしたいのが、緊迫感、特に財源に対する緊迫感が伝わりにくくなっ  
ているので、安心・安全というのはやはり資金的な担保があってこそ早期に実現できるの  
だということを、もう少し打ち出していただかないと、暫定2車線の無料区間の4車線化  
のほうに、かなり文章を割いていただくようになっていて、ちょっと薄まっていますので、  
あと、財源に対する危機意識と、それを早期に実現していくというところの時間的概念で  
すね、その緊迫感をもう少し入れていただければいいかなと思いました。

特に15ページの25行目で、維持・更新に関する負担ということがまた書かれている  
のですが、「慎重な検討が必要である」というふうに、今後の課題として結んであるのです  
が、「緊急の確保が必要である」というふうに変えていただいたほうがいいのではないかな  
と思います。もちろん、広くご負担に理解を得られるような方策を緊急に探し出さなけれ  
ばいけないというようなところで、ちょっと「慎重」というのは合わないのではないかな  
と思いました。

あと、同じ15ページですが、28行目の、特に1ポツ目というのはオリンピックのこ  
とのみについて書かれているのですが、オリンピックというのはいいいトリガーなんですよ、  
いい契機なんですよというところを打ち出していただかないと、ここはオリンピックで取  
り組みます、というふうになっていますので、オリンピックこそ、我々の道路施策が非常

に、ダイナミックプライシングとか先ほど出ていますが、需要と供給に合わせた形での最適な流量を考える施策を導入する契機とするんだというところを、強く打ち出していただければと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

小幡先生、どうぞ。

【小幡委員】      いろいろな重要なことが散りばめてあって、大変よいものになっていると思いますが、1点目は確認ですが、私はこれをいつも申し上げているのですが、資料2-1のはじめにのところの、留意すべき視点のところの一番最初に、利用者の視点や行動の重視というところがあります。多分これは横串になっていて、3番の具体施策のところの(5)の利用者ニーズを踏まえた使いやすさの向上とありますが、ここに利用者という言葉が入っているのですが、実は1番から4番までも含めて全部、利用者視点という横串が入っているという理解でよいかという確認です。それは既に、このペーパーの中にも、利用者として云々というところがたくさんあるので、それが横串できちんと全てにかかっているのですねということ念のため確認したいと思いました。

もう1点は、具体施策のところの(4)のネットワークの信頼性の飛躍的向上のところ、災害時の通行止め時間の最小化、工事規制の影響の最小化、雪のときの対策とかあるのですが、これはいずれも、私が先ほど申しましたように、利用者が高速道路に何を、どういうことを一番期待しているのか、それをきちんと受けとめて、新基準を定めるなどを考える、検討するとか、そういう方向を示していると理解しました。

それは、まさにそうあるべきだと思うのですが、果たして、利用者が高速道路に何をほんとうに求めるかというところを明確にする必要があると思います。1)の災害時の通行止め時間の最小化ということについては、例えば雨量の基準が昔ながらのものなので、これをもっと新しい基準にしようということですから、これは、真に必要な通行止めになるようにという見直し、それは利用者にとって、不要な、つまり安全に走りたいのですが、過度に余計な規制がかかるというのは、利用者としても本意ではないと考えれば、合理的に見直すことは必要なことと思います。

工事規制の影響の最小化も、まさにそうですね、できるだけ、利用者としては工事などを合理化して規制を最小限にしてほしいということになります。3)の大雪時、ここはなかなか難しいところで、立ち往生が発生すると危ないので、むしろあらかじめ通行止めに

しておいたほうがよいだろうと、そういう話に、文脈としてはなるのだろうと思いますが、この1) 2) 3) というところは、それぞれ方向が若干違うものが散りばめてあって、ただ、そこに全部横串になっているのは、やはり利用者が高速道路に何を求めているかというところだと思うのです。そういうふうにして読めばわかりやすいのですが、そこら辺をもう少し強調してもよいように思いました。

そもそも一般道路については、かつて、私の専門でいうと飛騨川バス転落事故ぐらいから、道路はかなりの雨であっても通行止めにしな、鉄道はすぐとまるけれど道路はとまらないと。勿論、一般道路の話ですが、道路と鉄道の違いというのは、国賠責任などではそういうふうを考えられてきたものです。

ただ、これは高速道路なので、高速道路というものは、安全性について高度なものが必要とされると思うので、そこで高速道路を走る利用者がどのような高速道路像を求めているのかという、そこを明確化すればよいように思いました。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

では根本先生、次いで太田先生。

**【根本委員】** 私のほうからは2点、申し上げたいと思います。まず1点目は、大串さんが指摘されたこととほぼ同じなのですが、混雑状況に応じた戦略的な料金、これはもう何年も前から、この幹線道路部会でそういう言及があって、検討しなければいけないということがあったわけです。オリンピック・パラリンピックを契機に、実施できるという世論が形成されつつあるわけなので、ぜひ、強調してここで書いてほしいと思います。

ここ、15ページにポツが2つありますが、オリンピックのロードプライシングがあって、それから首都圏・近畿圏で抜本的な混雑料金というのがありますが、その途中にポツを1個入れてもいいかなと思います。具体的に頭に描くのは、例えばアクアラインの休日で混雑している場合の割引とか、お盆の最中の休日割引とか、そういうのはやめたほうがいいと思いますし、すぐに手をつけられると思います。料金が悪さして、混雑がかえって激化しているようなケースもたくさんあると思うんです。そういう簡単なケースで応用をしていく必要があります。首都圏の中で最適なコントロールというのは、やはりちょっとハードルが高いですが、幾らでも簡単な適用事例があると思いますので、そこを言及してほしいなと思います。

もう1つは物流なのですが、この資料2-2で、大型車の駐車場が足りないというのがあります。これはご指摘のとおりで、うまく整理していただいたのですが、「兼用マス」

というのが本文中に書いてあって、僕は有効だと思っています。昼は乗用車に使ってもらって、夜に大型車に使ってもらおうとするものです。「兼用マス」をもう少し多くして、それが皆さんにわかるようにするというのを、もうちょっと強調してもいいと思うので、こちらの資料2-2のほうにも、ぜひそのキーワードを入れてほしいと思います。

それから、長時間駐車抑制という抜本的な解決は難しいと思っています。やはり駐車時間が長くなったのに応じて、少しお金を払ってもらおうというのがない限りは、抜本的には解決しない。これは結構ハードルが高いので、ここで書き込むのは難しいと思います。ここに書く書かないは別にして、検討をお願いしたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

太田先生。

【太田委員】      今回の計画を通じて、着実に進めていただきたいと思います。関連しまして、暫定2車の問題及びその財源の問題について、次のことを念頭に置いて対策を考えてほしいと思います。

10年から15年でやるということですが、900キロですので、10年でやれば1年間当たり90キロ、15年だと1年当たり60キロで、随分違うと。安全・安心のためには早くやってほしいので、ぜひ、できるだけ早く、10年で終わるようにしていただきたいということです。

そこで考えなければいけないのが、今回、財投の借りかえで低金利を利用してやると。もし私がといいますか、ネクスコが合理的な会社であったとするならば、2車を4車にしても需要は増えないので、なるべく工事をおくらせる。つまり、15年でやったほうが、借金返済のためにはよいスキームになっていると見えなくもない。

その辺は、ネクスコ自体が非常に公益性が高いし、公共心をお持ちなので大丈夫だと思うのですが、国としても、なるべく早目に完成するように、しっかり仕組みを考えて、サポートしていただきたいと思います。

それに関連して、財源問題、つまりこれが終わった後、次の残った分をどうするかということを検討するということです。ぜひ、早目に検討を始めていただきたい。それは、来月で民営化されて14年たちます。それで、暫定2車の問題は民営化時に残されていた大きな問題だった。ところが、10年後の見直しのときに、そのことは全然触れずにお茶を濁した。放置した。なぜ放置したかということ、財源の問題が解決できないから放置され

ていた。それを今回は、財投の借りかえという、ある意味では仕組みをうまく使って、何とかこの900キロは措置をしたと。

つまり、14年間、根本的に、暫定2車をどうするかという財源問題は、全く議論もある意味ではされてこなかったと、我々は反省しなければいけないと思っています。そういう意味では、今回、今後10年間の財源問題が一応めどがついた。なので、その次のことを考えて、早急にでも議論をし始めて、この財源問題についてめどを立てていかなければいけないということを、私たちも道路局もネクスコも、しっかり肝に銘じて、この計画が成った次には、すぐ議論を始めるべきだと申し上げておきます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

児玉さん、いかがですか。

【児玉委員】 私は車の、高速道路のユーザーとして感じたことで、スマートインターの件なのですが、スマートインターって、場所によるのかどうかわかりませんが、一旦停止しないとバーが上がらないんです。何かイベント等があると、車が集中してしまって本線まで出てくるようなケースも、実際に私は体験しているので、もしスマートインターのアクセスの強化という点であれば、その辺も弾力的に、通行がスムーズになるような施策をやっていただけないかということを検討していただけないかということです。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

では私も、2点ほどコメントします。あまり大局的なコメントではないのですが、この資料2-2によりますと、それぞれの項目ごとに目標というのが書いてありまして、いつごろまでにこれこれをと、具体的に書いてあるわけです。

その中で、多分これは達成できるだろうということを書いていただいているかと思うのですが、ちょっと気になるのが、工事規制の影響の最小化のところでありまして、これを拝見すると、路上工事による渋滞損失時間についての現在の水準を維持と書いています。

ところが、実際行われる工事を見ると、例えば中国道の豊中から吹田ですが、15日間の通行止めを試した後、35日間とめるのを6回ぐらいますと聞いています。そうすると、この目標はさすがに厳しいですね。

しかもこれ、高速道路本線上だけではなくて、平面のほうの影響等もあるので、確かに、現在の水準が維持できればいいかなとは思いますが、なかなか難しい。目標を達成するためにはかなり出控えていただくとか等々もやらないといけなくなる。結果的に、できませんでしたとなるのは、ちょっと調子が悪いと思うので、少しこれは工夫が必要かなと。

そのときに、今、たまたま中国道のことを言いましたが、各高速道路会社では、交通流の観測あるいは解析、そういったことに基づく情報提供、かなり主体的な工夫をたくさんされようとしております。そういった主体的な工夫については、ぜひ、それを尊重していただくということをやっていただくとうかがいたしたいと思います。

2つ目は、それと関連するのですが、事故多発区間のところの具体的な取り組み例として、E T C 2. 0等、もしくはE T C 2. 0を使っているいろいろ分析しますと書いてあります。このことは大変大事なことだと思うのですが、E T C 2. 0はあくまで2次データなので、できることにはかなり限界があります。これがあれば何でもできるみたいに思われてしまうと、大変面倒くさいことになるので、そのデータの限界を踏まえて、こういった分析をやっていただきたい。あわせて、2次データではなくて、もっと直接的に、積極的に必要なデータをとりにいくというスタンスも示していただいて、その上で健全な分析をやっていくんだということで進めてくださるといいのかなと。

今、この部分だけを指しましたが、データ利用については全てのところに関係するので、そういうことをお願いしたいと思います。

ということで、一応一通り聞きましたので、事務局のほうからお願いします。

**【高速道路課長】** まず、大串委員と根本委員からご指摘がありました、財源あるいは料金制度についての緊迫感の書きぶりということだと思いますが、今の書きぶりは、今回のこの計画というのは、一応、国がつくる計画ということでありまして、部会のレポートではないというところもあって、一応、国としての公式見解ということになるので、ちょっと今までの、この検討課題の書きぶりも、国会等の答弁をなぞった表現になっています。

が、先生方のご指摘もよく承知をしておりますので、どういう表現ぶりができるのかというのを、また内部でちょっと検討させていただければと思っております。

あとは、小幡委員からご指摘のあった、利用者ニーズの、これは表現ぶりをもう少し工夫したほうが良いということなのでしょうか。

**【小幡委員】** 確認なので、そこが入っていますねという確認で結構です。

**【高速道路課長】** はい。それはもちろん入っておりますし、高速会社のほうでこれからつくっていただく実施計画の中でも、利用者のニーズというのはまさしく第一線で接しられておられるので、そういったところも踏まえて、実施計画のほうでも反映していただくということをしていけばいいのかなと思っております。

あとは、太田先生の暫定2車線の件はご指摘のとおりなのかなと思います。恐らく、料

金のいろいろな事柄があって、そこに対応してきたというのがこの何年間なのかなと思っております。

あと、太田先生がおっしゃった財源問題、この900キロについてはけりがついたというお話がありましたが、実はこれ自体もけりがついているわけでは決してなくて、低金利を活用とかいうことですが、どこまでそれが使えるのかということを考えますと、確実にほんとうに実行できるためには、追加の財源確保策についても考えないといけないというのが、たしか14ページで書かせていただいたのはそういうことですので、そこも含めて、さらにその次のところもしっかりやらないといけませんので、そこはしっかり頑張っていきたいと思いますが、そのことをつけ加えさせていただければと思います。

あとは、児玉委員からお話がありました、スマートインターチェンジのところで一旦停止しないとイケないと。これは、スマートインターチェンジのETCの装置が、実は、できるだけコストを抑えるということがあって、即時に反応ができないということで一旦とまるということになっております。

場合によっては、これは会社ともいろいろご相談せんといかんところだと思いますが、ほんとうにイベント時で混むようなときは、例えばあけっ放しにしようまくできるのか、そんなことができないのか。結構、スマートインターチェンジの交通量も増えてきているところはあるので、会社とも相談をして、そういうことの検討も進めていきたいと思えます。

それと、朝倉先生がおっしゃった、工事規制の目標値がちょっと無理なのではないかということですので。ここは確かにおっしゃるところもあり、一応、会社ともご相談はしてはいるものの、やはり増やすというのはどうなんだろうということで、こういう目標で、ちょっと心意気で書いている部分があるので、ちょっと冷静になって、もう一度会社ともよくご相談をした上で。ただ、できるだけ影響を少なくしたいというところは強く出るような書きぶりを、工夫したいと思えます。

あと、ETC 2.0のデータの限界というのも、そうですので、ちょっとそのあたりは、ほかのデータをとってくるというようなことも含めて、書きぶりについて検討したいと思えます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

今、一通りご意見も伺って、ご回答というか、補足の説明もいただいたのですが、特に、さらに何かもう一言ということがあれば承りますが、よろしいでしょうか。

全体の論調としては、特に財源とか料金の運用について、こちらの本体というか文言のほうに表現がありますが、もうちょっと強く書いてもいいんじゃないかという意見は、複数の委員から出ております。もちろん、それを各方面に説明されるときには、なかなか難しいということもあろうかと思いますが、複数の委員から、そういう意見があったということ踏まえて、もう一步踏み出させていただくような表現にしてもらったほうが、社会的によりよい結果を生むのではないかと思いますので、一つご検討いただくように、これは私からお願いでございます。

ということで、次の議題に進めさせていただきます。次の議題は、この暫定2車の4車線化の話であります。

では、事務局から説明をお願いします。

**【高速道路課長】** 資料5でございますが、暫定2車線区間の4車線化でございます。

ページをめくっていただきまして、まず、この暫定2車線の4車線化の進め方についてでございます。もう一度おさらいをさせていただきますと、有料道路の区間で1,600キロ、対面通行の暫定2車線の区間があるということでございまして、時間信頼性の確保、事故防止、ネットワークの代替性の確保といった3つの観点から、優先整備区間を選んでいくと。これらについて指標化をして、課題の大きい区間を選んでいくということでございます。この優先整備区間の中から、今後の財源の確保の状況などを踏まえて、順次事業化をして、10年から15年間で完成を目指していくということでございます。

次のページをお願いします。優先整備区間の選定の方法ということでございまして、どう選んでいくのかということですが、暫定2車線区間で解消すべき課題として、時間信頼性、事故、ネットワーク代替性の確保の3つの観点ごとに、具体的な指標を設定しております。例えば時間信頼性ということであると、指標1ということで、25%以上の速度低下区間の延長。これは、近傍の4車線区間と比較して、この暫定2車線区間で速度が落ちているようなところを拾ってくる。ただ、まだ交通量が少なく、渋滞は発生していないレベルというところは除外するというので、1日5,000台の交通量未満のところは除いておりますが、そういった指標が1つ。あと、実際に渋滞が発生しているのかどうか、年に何回発生しているのかというような指標が、時間信頼性でございます。

あと、事故の観点でいいますと、指標3、4ということでございまして、実際に死傷事故が何件起きているのか、死傷事故件数。それと、事故件数を走行台キロで割った死傷事故率という指標を用いております。

あと、ネットワークの代替性の確保ということですが、こちらは年間に通行どめの時間が実際どれくらいあるか。工事によるものは除いております。その数字が指標5でございますし、雪国で立ち往生になるような、積雪時でかつ急なところ、そういったところが指標6でございます。指標7は特定更新等の工事ということで、2車線のまま残っていると、特定更新の工事で全面的に通行止めになってしまうと。なので、そういうところは4車線化をしておく必要があるということで、指標7を設定しております。

あとは、その高速道路に並行する国道等の道路に、例えば雨量通行規制時の事前通行規制の区間がある、あるいは積雪地で、最急勾配5%以上のところがある等、並行限度に課題があるというような区間に該当するのかどうかというような指標を設定しているということでございます。

下のほうに評価方法とありますが、インターチェンジの区間ごとに、これらの指標値を算出して、課題の大きいA評価がある区間を優先整備区間として選んでいるということでございます。

次のページをお願いいたします。Aの評価ということですが、これについては、上のほうから半分ちょっと下ぐらいの、年間通行止めぐらいのところまで、これについては数値化が可能な指標でありますので、平均値の2倍以上となっているところをAの評価ということで、該当すれば優先整備区間として選んでくるということでありまして、数値化できない指標については、該当がある場合はA、該当がない場合はDという形で整理をしております。

それで、評価結果がありまして、お手元に日本の地図に落ちた、A3の資料をお配りしております。右上に「会議後回収」という形でさせていただいておりますが、今申し上げた評価の指標で、課題があるということで出てきた区間を落としたものでございます。

地図の見方ですが、緑色で塗っているところが対面通行区間1,600キロでございます。ここが全体の区間ということでございまして、赤色のハッチで塗られているところが、時間信頼性の観点で課題ありという形で出てきたところ。それと、ピンクは飛ばさせていただいて、黄色のところは事故の観点で課題ありということで選ばれてきた区間。あと、紫色でございますが、これはネットワークの代替性の確保の観点で課題ありという形で選ばれてきた区間ということでございます。

それで、インターチェンジごとに評価をしているということでありまして、ネットワーク形成の考え方が入っていないということです。

それで、この赤と黄色と紫の観点だけで評価をしますと、特に時間信頼性の観点で選ばれている区間は、渋滞が発生して、そこを4車線化しても、隣接する区間に渋滞等の課題が移ってしまう可能性が高いので、補正を行っています。それがピンクの区間でございまして、例えば東北のほうを見ていただいて、花巻のちょっと下の北上のところから秋田の横手のほうに伸びていく区間がございまして。こういったところを見ていただきますと、ここも赤の区間を4車線化しても、前後の4車線化が既に出されている間に、ピンクを塗っておりますが、こういう短い区間が若干残ってしまうということです。そうしますと、この赤色のところを整備しても、渋滞が移ってしまうということで、こうした区間が短い場合については、ピンクについて優先整備区間として追加をしているということでございまして。

次に、画面のほうをまた見ていただきますと、この色分けを抜いて、優先整備区間だけを見やすく整理したのが、4ページの優先整備区間の日本地図でございまして、対象としましては、1,600キロの対面通行区間のうち、優先整備区間880キロが選ばれてきているということでございまして。

次のページをお願いいたします。この優先整備区間を選んだ後、事業化までの流れについて記載をしています。

今回、この優先整備区間を選定いたしますが、ネットワーク整備等によって交通状況が変化するということがあります。データの更新をして、3年から5年をめぐりに更新をして、定期的に優先整備区間を見直ししていきたいと思っております。

この優先整備区間については、コスト削減とか事業手法の検討をし、事業費の精査も行います。それで、順次事業化に向けてですが、これについては財源の確保の状況や、現地の交通の状況やメンテナンス工事の実施状況について熟知をする高速道路会社の意向、あるいは社会的にどういう要請があるのか、政策的な課題は何なのかといったものを踏まえて、財源の確保状況に応じて、順次事業化をしていきたいと思っております。

その際には、また第三者委員会でのご審議をいただくということだと思っておりますし、また、若干、現地の状況に応じて、順次事業化の下のほうに星印を書いておりますが、優先整備区間に選ばれていないけれど、連続する区間について、現地の状況に応じて、例えば効率的な施工だとか、あるいは走行の安全性の観点から、そういった隣接する区間についてもあわせて事業化をするということも、この事業化の段階では考えていきたいと思っております。

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、今ご説明いただきました暫定2車の区間における優先整備区間の選定について、ご質問、ご意見があればお願いします。いかがでしょうか。

どうぞ、お願いします。

【大串委員】 ご説明ありがとうございます。1点質問なのですが、例えばこの区間がおくれればおくれるほど、どれぐらいの機会損失が発生するのかというデータはお持ちなのでしょうか。

【朝倉部会長】 いかがでしょう。

【高速道路課長】 結論から言いますと、今、そういうデータは持っていません。インターチェンジ間の、言ってみれば暫定2車線が残っている区間の中で、どこのインターチェンジの間が一番課題が大きいのかというのを抽出するという作業をしておりますので、機会費用の損失がどのくらいになるのかということについて、言ってみればどこから投資をしていけばいいのかという判断になるのだらうと思いますので、それは事業化の段階でまたちょっと考えていかないといけないのかなと思っています。

今は、1,600キロある中で、まずこういうところを焦点として当てていこうということを選び出す作業でございますので、そこまで作業はしていないということでございます。

【大串委員】 事業化の際にはきちんと検討されるということによろしいんですね。

【高速道路課長】 そのあたりの評価の方法だとか、どういうふうにやっていけばいいのかというのはなかなか難しい問題もあろうかと思うので、またご指導をいただきながらご相談をさせていただければと思います。

【大串委員】 ありがとうございます。

【朝倉部会長】 ほか、いかがでしょうか。

根本先生、どうぞ。

【根本委員】 交通事故のことを、ちょっと知識がないので教えてほしいのですが、ここで死傷事故率、億台キロ当たりの件数で評価していますが、平均値が2倍以上だとAになっています。この平均値というのは、暫定2車区間の平均値ということによろしいんですね。

【高速道路課長】 はい。

【根本委員】 4車線区間と2車線区間の事故率を考えてみたときに、2車線区間というのはあまりスピードが出せなくて、前のほうに大きな車が走っているとゆっくり走るので、死傷事故がひょっとして少ないのではないかと思います。だからと言って、4車線化をこの観点で評価してはいけないとは言わないですが、4車線化の費用対効果の面で少し気になりました。4車線区間の単路部と2車線区間の単路部だと、どちらが事故率は多いのですか。

【高速道路課長】 4車線に。

【根本委員】 多い？

【朝倉部会長】 事故のレベルにもよるかと思いますが、全ての事故を対象にすると、意外にも4車のほうが多いという報告を聞いたことがあります。

【高速道路課長】 恐らく渋滞とかの関係で、交通量が多いと、追突だとか小規模な事故というものの、その系統が若干多くなる傾向があるのだと思います。

【石田委員】 重大事故では、台キロ当たりでいうと4車線のほうが半分ぐらい少ないんです。

【朝倉部会長】 死亡事故がですね。

【石田委員】 ええ、重大事故は。だから、やはり圧倒的に4車線のほうが、重大事故を防ぐという意味では安全です。

【根本委員】 この指標じゃなくて。

【朝倉部会長】 この死傷というのが重大事故だということであれば、そういう文脈でいいということですね。

【根本委員】 はい。

【朝倉部会長】 よろしかったですか。

ほか、いかがでしょうか。竹内先生。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございました。ちょっとテクニカルなことなので、むしろ私がどうこう言うことではないかもしれませんが、素人考えなのですが、ネットワークの代替性確保で、「積雪時の再急勾配が4%より大きい」が、ありなしで、白か黒かということになっているのですが、私などは何も知らないのですが、例えばあるところだけ、ほんとうに短い距離が4%になっていて、ほかの部分は3%がずっと長い距離続いているとすると、一体どちらのほうが危ないのかなと思ってしまいます。ですから、あるなしではなくて、4%より大きい勾配の全路線の距離に占めるパーセンテージか何かで、あるいはそ

の平均値の大きいか小さいかで、A、B、C、Dと分けることができるのではないかという気もするのですが、いかがでしょうか。

【朝倉部会長】      いかがでしょうか。4%の勾配になると積雪の影響がすごく大きくなるという、何かエビデンスがあったとして、そうするとその区間がありなしということでも十分だということになります。そういう理解なのですか。

もし今、お手元にデータがなければ別途に確認していただくとして、そういうポイントがあるかどうかということの評価されているということは、このことがかなりクリティカルな条件になって、何かインシデントが起こる起こらないということと大いに関係があるということなので、ありなしということだと思います。もうちょっと低い勾配でも、長く続いているほうがリスクが大きいということであれば、竹内先生がおっしゃるような指標のほうがベターということになるかと思えます。

【高速道路課長】      はい。ちょっと今、確認いたします。すみません。

【朝倉部会長】      お願いします。

ほか、いかがでしょうか。石田先生。

【石田委員】      今、3ページの、時間信頼性の確保の観点の最初の、25%以上速度低下区間の延長ということなのですが、こういう書き方をすると、渋滞・混雑等による速度低下をまず想定するのですが、そうでない場合もありますよね。例えば地形とか線形によって、必然的にスピードダウンせざるを得ないみたいな。そういう割合ってどうなっているんですか。

やはり混雑による速度低下が大層を占めていけばいいのだけれど、もし地形とか線形によって走行速度の低下があるようなところは、4車線にしたって変わらないわけですよね。その辺の内訳とか、どっちが多いかみたいなことが、今おわかりになりますか。

【朝倉部会長】      いかがでしょうか。

暫定2車なので、前に大きい遅いのがいて、後ろから追い越せませんみたいなことがあって、そういったことがこういうことの大きな原因ではないかと読めば、そう読めると思うのですが、そういうことなんですかね。

【高速道路課長】      地形的なところというのはなかなかあれなのですが、一つ言えることは、5,000台未満のところではほとんど渋滞は起こっていないと。だから、そういうところはまず除外をしましょうということで、こういう考え方をしています。

あとは、地形的なものがどうなのかというところは、恐らく事業化の段階で、またちょっと細かく見ていく必要があるのかなと思っておりますが。

【石田委員】 これを拝見しますと、例えば新潟に近づいていって、平地に出てきたらなくなってしまうというのは、何かそういうことが起こっているのかなみたいな想像もできるのですが。どうですかね。

【高速道路課長】 新潟のところは、確かに交通量が多いのですが、やはり渋滞の回数というところでは引っかかってきていないんです。この25%の速度低下の区間の延長だけではなくて、渋滞回数でも引っかかれば拾われてくるはずなのですが、そこは、渋滞回数としては2倍まで行っていないということなので、渋滞という面では、この平均値2倍のところには引っかかっていないということで、評価を見ているということかなと思います。

【石田委員】 とすると、あまりぐずぐずに崩すのもよくないのですが、そういう個別個別の事情は、やはり県なり地元とよく協議をされて、事業化の段階に進んでいくことが大事かなと思いますので、よろしく願いいたします。

【高速道路課長】 はい。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。どうぞ、児玉さん。

【児玉委員】 指標をつくって優先順位を決めていくということで、これが出てきたということはいいかと思うのですが、この事業期間が、たしか10年とか15年とか、相当長期にわたっていくわけですね。かつ、この期間って多分、日本の社会って随分大きく変わっていくんだと思うんです。人口動態も変わっていくし、少子高齢化はますます進んでいくでしょうし。

その辺の事情、現時点でこういう指標をつくって、優先順位をつくっておくのはいいのでしょうけれど、先々の世の中の変化について、ローリングをしてやっていくみたいな考え方もあるのでしょうか、どうでしょうか。

【高速道路課長】 おっしゃるとおりでありまして、データを見直すところはもちろんあると思いますし、必要に応じてその指標を追加、変えるということも、状況に応じては途中段階で考えていきたいと思います。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

そういった意味では、時間信頼性という評価の指標を入れていただいて、これはこれで

非常にいいことだと思うのですが、その指標をつくる時に、25%以上云々というのと渋滞回数と2つ入っています。25%速度云々のほうは、平均値に対応し。渋滞回数のほうは変動幅の大小を表現している、こういうふうに読むのだと思うんです。

信頼性というのは、ある平均値と、その周りの変動を総合的に評価する指標です。理想的には、例えば旅行時間を1年間計測しておいて、その旅行時間の分布をとって、そこから出てくる時間信頼性を評価するというのが最も素直なやり方かと思います。しかしながら、これは信頼できるデータがそろわないとできないので、データが十分に蓄積されれば、本来あるべき指標に入れかえつつ検討を進めていくことになると思います。今後検討していただければありがたいと思います。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。今の朝倉先生のコメントにも関連しますが、確かに信頼性という観点でいきますと、平均値と分散という形で、ある程度この指標で評価していくのかなと思うわけですが、超巨大災害とかそういう場合ですと、起こった際の影響の大きさまたいなものもあるのではないかと思います。

要するに、ほかのネットワークが切れてしまいますと、迂回率が3倍とか4倍とかになるという場合は、結構影響が大きいということになりますので、そういったようなことも今後、少し評価の枠組みに入れられないかということ、何かまたご検討いただけたらと思ったのと、あと、4車線化の意図というのが、確かに4車線化でこれでやっていけばいいと思うわけですが、やはり高速のネットワークはかくあるべきというときの4車線化ということだろうと思いますので、先ほど安全・安心のときにも申しましたが、やはりサービスエリアとかパーキングエリアとか、あるいはスマートインターチェンジみたいなことも含めて、今みたいなかなり間隔がある形でしか出入りができないというような形ですと、安全・安心にも、助けに行けないとかいろいろな問題がありますし、サービスエリア、パーキングエリアもやはり冗長性がないと、安全・安心を実現するネットワークとしては、いかに4車線化してもなかなか機能を果たしがたいということがありますので、そういったところをどういうふうな、コストをうまく見積りながらやっていくかというのは、資料の5ページ目にも、「コスト削減や事業手法を検討し、事業費等を精査」というところに当たってしまいますと、ひょっとしたら削られてしまって、落ちかねないようなところかなと思いますので、ぜひ、やはり本来の4車線化の意図とは何かというところでもって、必要なものはちゃんとつくっていただくというような思想でやらないと、4車線化したのだけれど、また機能が足りなくて、もう一回やらなくちゃいけないというようなことになり

ますともったいないので、そのあたりもご検討いただけたらと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

羽藤さんが言っていた1点目は、時間信頼性というよりは、むしろネットワークの代替性というほうに入っています。脆弱性という言葉で評価するのですが、切れるか切れないかという確率は考慮せず、切れたときの影響の大きさを評価しましょうという指標です。間接的には代替性の項目に入っているのですが、より明示的に入れる方法はあろうかと思うので、それも今後検討していただければありがたいと思います。

ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

【佐々木委員】 初歩的な質問で大変申しわけないのですが、投資の場合、費用対効果というのも重要な判断基準になると思うのですが、例えば山間部と平地で、4車線化に関しては、かかる費用というのはそんなに変わらないものなのでしょうか。

【高速道路課長】 基本的に、暫定2車線で残っているところを見てみますと、山間部が多いのですが、平地と山地部ではかなり建設コストは、当然変わってくると。トンネル構造物、丘陵ですね、そういうものがどうしても山地の場合多くなりますので、山間部はコストは一般的に高くなるという感じでございます。

【朝倉部会長】 引き続き何かありますか。

【佐々木委員】 具体的に、例えばどのくらい違ったりするというのは。

【高速道路課長】 今、手元に確たるデータがありませんが、例えば、ことし財政投融资を投入させていただいた箇所が85キロありますが、あれで言いますと大体キロ50億円程度のコストがかかっています。その中にもいろいろ、トンネルが多いところと全く構造物がないようなところ、まちまちなので、またそのあたりは整理をしてご報告させていただければと思います。

【佐々木委員】 今までお聞きしていると、指標の中にはコストの評価というのはあまり入っていないのですが、費用対効果という考え方は、今後、何か取り入れるのでしょうか。

【高速道路課長】 費用対効果については、事業化の段階で、どこから手をつけていくのかというところでまた判断をしていきたいと思います。

ただ、費用対効果というところで、例えば事故のところ、あるいはネットワークの代替性みたいなところを、費用対効果だけで判断できるのかというところもあるので、そのあ

たりはまた、事業手法、評価の方法についても、事業化の段階でご指導いただければと思っています。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

その辺は悩ましいところですね。現行の3便益での指標で評価すると、事故は入っているのですが、ネットワークの代替性とかそういったものは入っていない。そういうものをどういうふうに評価して、それを具体の事業の評価、あるいは事業化と関係づけていくかということについては、このことに限らず、引き続き議論していく必要があるところかなと思っています。

ほかはいかがでしょうか。

意外と、この地図のほうは意見が出ませんね。会議後回収とつけていただいたこの資料と、会議後回収でない資料がありますが、会議後回収ではないほうの資料を見ると、ちょっと言葉が悪いのですが、不自然に赤の四角がついているところが目につきますね。例えば宮崎県の、宮崎から延岡の間とか、四国の高知市の西のほうとか、こういうところに赤枠があって、何故かなと思うわけです。ちょっと不自然じゃないかなと思われるかもしれませんが、会議後回収のほうの資料を見ると、いずれもそこは黄色なんです。黄色はすなわち、事故防止の観点から見て暫定2車を優先的に解消すべきところということなんです。

なので、会議後回収のほうを見ると、何でここが優先になったかがわかるのですが、会議後回収ではないほうの資料だけを見ると、ちょっと誤解する可能性があるかなと思っています。説明を上手にというか適切にしないと、特定の区間だけが浮いて、何でここだけこんなふうに浮いちゃってるんですかということに、この地図を見るときにはなるのではないかと思います。事故であれば確かに、そういったことは大いにあり得るかなと思うので、ちょっとその辺の、丁寧な説明、適切な説明が必要かもしれないですね。

ほかはいかがでしょうか。よろしいですか。

ありがとうございました。本日、ご議論いただいたトピックスは2つありまして、高速道路における安全・安心基本計画と、それから暫定2車線区間における優先整備区間選定についてです。前半の安全・安心基本計画（案）については、もう少し表現等についても工夫しないといけないというところがあるかと思うので、その点については事務局と私のほうで精査して、この案をさらに詰めたものにするということでご了解いただけますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【朝倉部会長】 ありがとうございます。それでは、そのようにしていただいて、最終的にはこの計画は道路局のほうで意見を適切に反映して策定されることになる想定でございます。

それでは次の議題に移ります。首都圏料金に関する最近の動きについて、事務局より説明をお願いします。

【高速道路課長】 資料6でございます。首都圏の料金に関する話題ということで、2つお話をさせていただきたいと思います。

1つ目は、1ページ目でございますが、横浜環状北西線についてでございます。

次のページですが、北西線の概要ということで、透明の横浜青葉インターと第三京浜の港北ジャンクションをつなぐ首都高の路線であります。これが2020年の春に開通をするということでございまして、これが開通すると、東名方面から横浜都心、あるいは湾岸エリアのアクセスが大幅に改善するということが期待されています。

開通するのはいいのですが、料金上の課題がございます。右側のところを見ていただきますと、首都高速の料金、右下のところ普通車の料金が出ていますが、単位距離になっていますが、上限の料金が1,300円ということで頭を打っています。

こういう状況になりますと、実はこの北西線がつながりますと、東名から北西線を経由して東京の都心部に入って行く新しいルートができるわけですが、このルートは首都高だけを経由していきます。そうしますと、上限料金が1,300円で頭打ちになっているということもありまして、今までのルートである東名高速の経由のルートと比べると、かなり割安な料金設定になってしまうということでございます。

そうしますと、恐らくこの東京都心を利用される方というのは、北西線に大量に交通が流れ込んでしまうということでありまして、地図の湾岸線のところが赤くなっていますが、非常に湾岸線自体も混雑をしている、あるいは羽田空港の横羽線とかそういうところも混んでいる。さらに川崎市周辺では沿道環境への影響というものも懸念をされるということでございまして、北西線に大量に交通が流れ込まないように、東名高速と北西線を連続利用する交通については、料金の調整を行っていかうと考えております。

見ていただきますと、①の東名経由のルートの値段と、赤色の北西線経由の料金がほぼ同等になるように、上限の料金が今1,300円ですが、こうした連続利用する車両については上限料金を1,800円に調整したいと考えております。

整理をいたしますと、現行の料金制度では、ETCの上限1,300円、現金車は全線一

律1,300円ということですが、右側に赤で囲っておりますが、東名と北西線を連続利用する車については、ETC車について上限を1,800円にする。現金車についても、連続利用する車については一律1,800円とするという形で、料金を設定していきたいと考えてございます。これが1点目でございます。

あと、都市高速でETCの専用入り口を設けたいと思っております。これは完全ETC化も視野に入れて、どういう課題があるのかを検証していきたいということでございまして、具体的には、今年度開通予定の首都高速の横浜北線の馬場入り口というところが新しく追加をされます。ここをETC専用の入り口として運用をさせていただきたいと思っております。ここでの運用実績を見て、ETC専用にするための運用上の課題、あるいは法制度上の課題もありますが、そういったことを詰めていきたいと思っております。

こうしたこともございますし、また、首都高速のETCのさらなる普及率を高めるということでもございまして、首都高速会社において、この10月からETC車載器購入助成というものをかなり大規模にやっていきたいと思っております。

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した。

こちらの報告について、もし何かご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

根本先生。

【根本委員】      この北西線の料金ですが、当面の解決策として、こういうことを考えたということかもしれませんが、やはりもう少し抜本的に、どうしたらいいのかということも並行して考えてほしいなと思います。

3年前に首都圏の高速道路の料金が抜本的に見直しされて、そのときに原則が幾つか導入されました。1キロ29円で対距離制にする。それから同一起終点同一料金というようなことがありました。この同一起終点同一料金は、安いほうの料金に合わせるということで、高いほうの料金に合わせるわけではないので、これはちょっと、やはり変則です。しかも、同一起終点同一料金は、都心を経由したときには、高くても安くしないんですね。あれはあくまでも圏央道がすいていて、距離が長くて高いから、それを安くしようということで、すいているから安くしようという、混雑料金のちょっと変形だったわけですが、同一起終点同一料金という言い方にしてしまったわけです。

ロードプライシングで来年から、混雑を反映して、混んでいるところは高くする、すい

ているところを安くするということができるのであれば、やはりそれを原則に格上げすべきでしょう。あと対距離制も、ネットワークがどんどん広がっているわけですから、これは上限1,300円ではなくて、もっと距離に応じて取って、それで混んでいるところを高くしてすいているところを安くするというに、本来すべきだと思うんです。

今回のケースも、たまたま北西線のルートが混んでいるから、これが安くて困っているわけでしょう。これがもしすいていたら、いいじゃないかになってしまうわけですね。それはやはりわかりにくいわけで、原則対距離制、あとは混雑を考えるというふうにし他方がよいと思います。もう同一起終点同一料金というのはやめたほうがよいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 どうぞ。

【太田委員】 私も全く、根本先生と同じ意見です。ロードプライシングとか同一発着で同一料金にするというのは、そもそも基本となる料金体系がシンプルになっている場合にいろいろ政策が打てるので、やはり上限料金を早く、何らかの形でメスを入れなければいけない。

オリンピックは4年に一度、首都高の料金も4年に一度、これまでいじってきました。2008年は均一料金を対距離にしようとして、マスコミの反対で頓挫しました。12年にようやく、500円から900円の階段にしましたと。16年に今の形にしましたと。そして2020年に何をやるのかなと思ったら、これだけかというのは少し寂しい。

そういう意味では、ほんとうに今、完全対距離にしてしまうと、最高料金が3,000円を超えるぐらいまで距離が延びてきているわけで、3,000円を超えるところを1,300円で走れるということが、激変緩和として導入されているわけです。そろそろ、利用者の方々の理解も得なければいけないので、時間軸を提示しながら、どのようなスケジュールで完全対距離といいますか、それに近づけていくかということを議論していかないとはいけません。

【朝倉部会長】 お願いします。どうぞ。

【児玉委員】 北西線の話で、ちょっと下世話な心配をしてしまうのですが、接続道路の構造がどうなっているかよくわからないのですが、一旦東名からおりて、また首都高に乗り直せば安く上がるという行動をとるドライバーがいたら、どこかでまた何か支障が出るのではないかなという気がするのですが、そのあたりの心配は必要ないのでしょうか。

【朝倉部会長】 お願いします。

【大串委員】 民間の首都高さんに物申すわけではないのですが、どうして今ごろ、まだE T Cに関して助成をするのかなど。E T C 2. 0に対して手厚く助成をして、しかもデータをくれるともっと助成をしますよということかなと思ったのですが、そこをもし、道路局のほうで把握されていたら教えてください。

以上です。

【朝倉部会長】 もしありましたら、まとめて補足説明していただきますが、よろしいですか。

ではお願いします。

【高速道路課長】 根本先生、太田先生からお話があった件は、ご指摘はまさしくそのとおりでございます。平成28年4月から新しい料金になっていますが、恐らくこの北西線、今回の例ですが、東京外環とかがつながってくれば、また多様な行き方ができてくるわけで、そうしますと、首都圏の料金の、多分第2回目のサイクルの見直しをしていかなければいけないのだろうと思っています。

なので、言ってみれば、もともとこの1,300円というのは、首都高の激変緩和でちょっと上がるのですが、東京外環を回るよりは首都高が安くならないように1,300円に設定して、東京外環をベースにして上限を決めているところもあるので、それより外にネットワークがつながってくると、こうした問題が起きるということですので、これについては、またしっかり勉強をしていきたいと思っています。

あと、児玉委員からお話があった乗り直しの問題ですが、そういった懸念もありますので、一定の時間内に乗り直しをした車両については、連続利用したものとみなすという運用をしていきたいと思っています。今でも、中央道でそういった運用をしているところがあります。高井戸で一旦おりて、また乗り直すというところで、同じような料金の、乗り直したら得だみたいなどころがあるので、そういった対策をここでもやっていきたいと思っています。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

現行の上限1,320円のキャップがかかっているということの、ある意味、不自然さというのもあるので、今回こうやって、1,800円というふうに上限を緩めたわけですね。なので、こういったことをきっかけに、本来あるべき料金というのは一体何なのでしょうかとということが議論できるように、さらにつながっていけばいいと思います。太田先生は、それではもう全然だめで、もっと抜本的に考えるべきということだったと思います。そも

そもでいうと、上限なるものの考え方、もともと距離比例と言っているのだったらそれが大原則で、根本先生がおっしゃるように、必要に応じて混雑区間はさらに余分のチャージをするというのが、自然と言えれば自然かと思えます。いろいろな事情により、あるいはこれまでの経緯により、そういったことが実現できないというのはよく理解はできますが、どういう方向がそもそも望ましいのかということについては、ある程度共通認識をつくっておくことが大事かなと思うので、また重ねて議論していきたいと思えます。

ほかはいかがでしょうか。お願いします。

【高速道路課長】 大串委員から発言があった、E T C 2.0に配慮した車載器助成になっているのかどうかというお話だったと思うのですが、先ほどの9ページの一番下のところを見ていただくと、一定の期間に申し込んでいただいた方に追加で金券をプレゼントするということになっていまして、2.0の場合はその金券のプレゼントの額が多いというようなインセンティブを首都高さんでお考えになられているということのようでございます。

【大串委員】 もちろんわかっているのですが、E T C 2.0だけに、何で助成しないのかという疑問が。つまり、E T Cそのものは、もうほとんど普及してしまっているような状態ですし、いわば双方向のデータのやりとりができないということがわかっているわけで、既存のE T Cの人たちも2.0のほうに移行してねという過渡期に、既にかなりの方たちが導入されているところではなく、もっと普及を促したいところに手厚くというふうに、ぜひ今後はやっていただけたらいいなと思えます。以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

あと、いかがでしょうか。この北西線のことについては、僕が一番気になっていたのは、川崎市南部の沿道環境への影響のところでありまして、ここに大きな負荷をかけてはいけないということもあろうかと思うので、こういった料金が打ち出されていますというのは非常によく理解できるんです。

なので、この背景の中に書いていただいているので、それで十分かと思えますが、これは引き続き注意していかないといけないことなのではないかなと思えます。

それから、E T C専用入り口については、特にきょうはご質問等はなかったのですが、これは、いずれはE T C専用入り口になって、これ、係員は置いてしまうのですが、もう係員もなしにして、それでE T Cゲートで不都合があったら、とにかくそこをあけて入れると。それで写真を撮っておいて、後日請求すると。もちろん、車と人は別なので、必ずしもその人に請求が行くかどうかはわからないけれど、別に100%取れなくたっていい

じゃないですかというシステムで運用するほうが、全体として安上がりということは大いにある。そういったことも、今回のこのケースを通じて検討していただいたらどうかと思う次第です。

ほかはいかがでしょうか。

それでは、ほかにご質問がないようなので、議事進行を事務局のほうにお返しします。

**【総務課長】** 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います。また、近日中に速報版として、簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと考えております。

本日の会議資料につきましては、追ってメールで送付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。どうもありがとうございました。

— 了 —