

令和2年7月2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38回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

皆様、本日は御多忙の中、御参集いただきまして、誠にありがとうございます。

進行を務めさせていただきます、道路局総務課長の岸川でございます。よろしくお願い申し上げます。

本日はウェブ会議になっておりますので、御発言の際は音が拾えるようにマイクの近くでお話しくくださるようお願い申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、池田道路局長より御挨拶を申し上げます。

**【道路局長】** 改めまして、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でございます。失礼ながら、着座で御挨拶をさせていただきます。

本日は、朝倉座長様はじめ委員の皆様には、大変お忙しいところ、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

このコロナの関係で、道路行政についてもいろんな影響がありました。非常に難儀しながら、この4月、5月と仕事をしてまいりましたけれども、工事については、全国で全面的に展開、動いておりますし、道路管理についても、現場の担当の者がしっかりとやって、滞りなく高速道路、一般道路、道路の通行の確保ができてきているところでございます。

その中で、特にこの4月、5月を見ていて、非常に今後を考える上での重要なポイントになるものが、広域移動抑制もありまして、一番交通量が減った連休のちょうど真ん中においては、全体で交通量、高速道路についても8割程度、小型についてはさらに9割近く交通量が削減しましたけれども、物流においては、その一番減ったときでも7～8割、現在においては、約9割の交通量が今高速道路を動いているところでございます。

いろんなリモートワーク等のこれからの社会の変化もありますけれども、物流については、これまで以上に確実に安定的な機能維持をしていく必要があります、高速道路がそこを担う役割というのも大きいということが再認識されてきたのではないかなと思います。

それから、もう一つは、幾つかの料金所でまだ現金の料金収受が残っているものですから、その関係かどうかというのははっきり分かりませんが、料金収受の方々が、現時点に

においても9人感染に至ったということがございました。今後キャッシュレスの社会というのに進むわけですけれども、この高速道路の料金収受についても、急がれる要因がさらに増えてきているのかなと思います。

こういったことの中で、6月18日には、道路行政としてもコロナに対しての第二波への備え、また中期的なことも踏まえての方向性について、とりあえずの発表を、当面の道路施策ということで公表したところでございます。

後ほど御説明もさせていただきますけれども、その発表した中には、まだ目出し、いわゆる項目だけのものもあって、今日も御議論いただくことになろうかと思っておりますけれども、実現に向けて、具体的な検討が必要なものもたくさんあるかと思っておりますし、この国土幹線道路部会において、ぜひ御意見を頂戴して、具体化を急ぎたいと思っておりますので、今日も限られた時間ですけれども、活発な御議論をお願いいたしまして、冒頭の挨拶とさせていただきます。

どうぞよろしくお願ひいたします。

**【総務課長】** ありがとうございます。

あらかじめお断り申し上げますが、道路局長は、他の公務の関係で、大変恐縮ですが、途中で退席をさせていただきます。

本日の部会の議事についてですが、運営規則第7条第1項により公開といたしております。

また、御参加いただく委員の紹介につきましては、委員名簿に代えさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

なお、本日は、根本委員、羽藤委員におかれましては、御欠席との連絡を頂いております。また、家田委員、石田委員、大串委員、太田委員、小幡委員、小林委員、竹内委員、山下委員におかれましては、ウェブでの御出席となっております。また、竹内委員におかれましては、所用にて遅れての参加となる旨、御連絡を頂いております。

本日御出席いただいております委員の方々は、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御報告申し上げます。

議事を開始する前に、こちらの会場におけるタブレットの操作方法について説明いたします。

現在、タブレットの画面右下に黄色い耳のマークが出ている状態です。この状態ですと、

事務局の操作に合わせて画面が自動的に切り替わる設定となっております。この耳のマークのところを一度タップしていただきますと、白抜きで人の顔がしゃべっているマークと、白抜きの耳のマークの両方が出ている状態となります。この状態ですと、御自身でタブレットを自由に操作できる状態となります。その状態で閲覧する資料を変更する場合は、左上の「ペーパーレス会議」をタップいただき、閲覧する資料を選択していただければと存じます。

タブレットの不具合等がございましたら、事務局職員にお声がけください。

なお、ウェブ会議の皆様には、資料共有機能にて説明ページを表示させていただきます。

本日の資料ですが、別途お送りさせていただいております。議事次第、資料1として「委員名簿」、資料2として「新型コロナウイルス感染症対策に対応した高速道路施策の検討について」、資料3として「広域道路ネットワーク計画の再構築について」でございます。

それでは、以後の議事の進行を朝倉部会長にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

**【朝倉部会長】** 委員の先生方、大変な中、本会議に御参加いただきまして、ありがとうございます。朝倉です。

それでは、お手元の議事次第に沿って進めてまいりたいと思っております。

本日議事は2つありまして、1つは「新型コロナウイルス感染症対策に対応した高速道路施策の検討」、もう一つは、別途報告させていただいておりますが、「広域道路ネットワーク計画の再構築」ということでございます。

それでは、まず最初に、新型コロナウイルス感染症対策に対応した高速道路施策について、事務局より御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の2ページをお願いいたします。

先ほど道路局長のほうからも御挨拶を申し上げましたけれども、この国土幹線道路部会で、今回のコロナの対応について、その対応の中でいろんな教訓とか課題が見えてきているということもありますし、また各方面でウィズコロナ社会のような、新たな生活様式だとか、そういった提案もなされているわけございまして、そういった提案も踏まえて、今後のウィズコロナの下での高速道路の取組について、この国土幹線道路部会で御議論いただきたいと思っております。

スケジュールにありますけれども、本日は、コロナの下での高速道路を取り巻く状況等を報告させていただいて、次回以降、関係団体ということで、経済団体、道路利用者団体、地

方公共団体、それと高速道路会社からもヒアリングをしていただいた上で、秋頃までに中間的なとりまとめを頂ければと思っております。

それでは、順次、今回のコロナの下での高速道路の状況について御報告をさせていただきたいと思っております。

5ページでございます。御案内のとおり、コロナの感染症の政府の対応でありますけれども、4月の月上旬から感染者数が急増して、4月7日に7都道府県で緊急事態宣言が発令されたわけございまして、これを皮切りに、全国的に緊急事態宣言が解除されたのが5月25日ということですので、1か月半ぐらい、この緊急事態の状態が続いたということでございます。

こういったこともありまして、次のページでございますけれども、高速道路も大きい影響を受けております。まず交通量でございますけれども、これは全国の主要な40断面でございまして、全国的に大きい影響が出ているということでございます。全体の交通量が、このグラフで言いますと、ちょうど真ん中の太い実線であります。3月以降からゴールデンウィークにかけて減少して、その後、緊急事態宣言が解除されて以降、回復基調ではありますけれども、直近の足元のところでも、対前年度比で言いますと8割程度ということで、2割程度減っているというのが今の状況でございます。

車種別に見てみますと、上側の点線でそれほど落ち込んでいないのが、これは大型車でございます。ゴールデンウィークも含めて、大きな落ち込みはないということでありまして、対前年度比で見ると、1～2割程度の減少にとどまっているということでございます。これが1～2割減っているのは、恐らく主に大型の観光バス、観光需要が減っているもので、それが軒並み止まっているということもあって落ち込みしているわけですが、コロナの下でも物流事業者の方々は、エッセンシャルワーカーとして、国民生活あるいは経済活動をお支えいただいたということのかなと思っております。

下側の薄い点線が、これが小型車でございます。行楽的要素が多いということで、外出自粛などの影響も受けて、減少幅が大型車に比べて大きいということでございますし、特にゴールデンウィークについては、対前年度で2割まで落ち込んだということでございます。

そういったこともありまして、次、7ページでありますけれども、例年のゴールデンウィークの渋滞は、今年はなかったということでございます。交通量7割ほど減っているということございまして、渋滞の回数も1か所あったということですが、それ以外はなかったということでありまして、8ページですけれども、首都高速の渋滞の状況、首都高速、平日で

ございますけれども、こちらのほうも3割程度、日交通量が落ちております。渋滞の率も20%ぐらいになっていまして、大幅に渋滞が緩和されたということでございます。

次、9ページであります。交通量が減りますと、当然、料金収入も減るわけでございまして、右側のほうに料金収入がありますけれども、3月で言いますと対前年度10%、4月で言いますと大体3~4割ぐらい、5月については4~5割といった程度落ち込んでいるということございまして、これは民営化以降最大の落ち込みであるということでございます。

次、10ページでありますけれども、交通量については、前日の交通量を翌日に公表させていただきました。駅前の人の流れがどうかとか、そういうふうな社会的関心は非常に高く、高速道路の交通量も重要な指標として関心が高まっておりますので、翌日に公表させていただきましたということですが、若干反省すべき点ということで申し上げますと、トラフィックカウンターで、下のほうに絵がありますが、計測データは自動的にサーバーには入ってきているんですけども、ここから集計するようなところ、実はここは結構人が介在していて、時間と手間を要していたということです。業務のデジタル化みたいなのは、1つ反省点としてあるのかなと思っております。

次でございますが、12ページ以降でございますが、コロナで高速道路会社は具体的にどんな取組をしたのかということでございます。

12ページは、感染者等の移送ということございまして、クルーズ船、ダイヤモンドプリンセス号で感染者が出て、これは国内の医療センターに移送するということに協力をしたということでございます。例えばダイヤモンドプリンセス号で言いますと、延べ150台を使って移送するということございまして。当然、移送の途中で休憩をしないとイケないので、一般利用者に対する感染予防策、別の場所を隔離した形で休憩をしていただくとか、そういった措置も講じた上で、そういった移送をしたと。あと、料金も無料化の措置を講じたということでございます。

13ページですけれども、高速道路については、緊急事態宣言でも当然必要な社会基盤として事業を継続するということでもありますけれども、マスク・消毒液等の感染防止物資が不足するというところに直面したわけですが、国のほうで物資を確保して、あっせんをして、利用者との接触が多いパトロール隊、あるいは料金収受員の方に優先的に配布をしたということでございます。

14ページですけれども、ただ、こうした取組をしておりましたが、感染防止対策で、マ

スク等も当然着用していたわけですが、35名の方が高速道路会社・指定都市高速会社で感染が確認されたということでございます。そのうち、料金所でお勤めだった方が9名ということございまして、これによりまして、料金所の現金収受員の方が回らなくなって、E T C限定の運用に切り替えたところもでございます。

高速道路会社で35名ということですが、鉄道とかと比べて多いのか少ないのかというのを調べたらどうだということで、家田先生から御指摘があって、ちょっと調べてみました。高速道路会社でのコロナの感染者数が、今申し上げたとおり35人です。鉄道事業者、これはJ R、私鉄を合わせて30名ということで、ほぼ同等なんですけれども、従業員の方の数が、高速会社が9,000人、鉄道事業者の方が19万人ほどいらっしゃるということのようでございます。そうしますと、高速道路会社のほうがかなり感染の率が高いのかなということが分かってきたところでありまして、どうしてなのかというのは、これからもう少し分析が必要なのかもしれませんけれども、例えば、鉄道だと切符を買うときに自動販売機とかで人の接触はないですけど、14ページの下の絵にもありますけれども、料金所の収受員の方がまだ残って、実際に人とやり取りする。こういった機会があるということも少しは関係するのかな、しないのか。もう少しよく勉強してみないと分からないですけど、いずれにしても、高速道路会社については、鉄道と比べて感染の方の率が高いということが言えるということは確かなようでございます。

次、15ページでございます。感染者が出たということで、E T Cの専用運用をした料金所がございます。全部で11か所でやっておりますけれども、事前に現金車は御遠慮くださいという形で周知はしておりますけれども、当然、迷い込んでこられる方もいらっしゃる、非E T C車が大体2%程度、現金車の方がここにやっこられたということでございます。ふだんは5~10%ぐらいなので、事前の周知もあって、かなり現金車の方は少なくなっているんですが、ただ迷い込んでこられるということでございます。

それで、こういった方々には、誘導員の方が後日の支払い方法を案内したチラシを渡して、それを取っていただいて、後日支払っていただくという形でやっておりますけれども、実際の支払いというのは一部にとどまっているということございまして、もし今後こういう運用をしていくということであれば、事後で請求をする仕組みをしっかりと考えていかなければいけないのかなということでございます。

次でございますが、行動の自粛についての取組でございます。17ページでありますけれども、緊急事態宣言の全国拡大を受けて、ゴールデンウィークなどに向けて自粛の呼びかけ

をいろんなメディアを通じてやったということでございます。

それと、18ページですけれども、高速道路の休日割引の適用除外を実施いたしました。高速道路の料金を機動的に変えて人々の移動の制限をするというのは、1つの方法ではあるんですけれども、高速道路会社の料金収受システムを短い期間に変えるというのが、なかなか今のシステムは難しいという課題があります。そういったこともありまして、高速道路の休日割引というのは、地方部の普通車について3割ほど割り引いていますけれども、これをゴールデンウィークには適用しないという運用をしました。これは既にプログラムが組んである割引ですので、曜日の設定を変えるだけなので、比較的早くこの運用はできたということでございます。そういった取組をしたということでございます。

あと、自粛の取組として、次、19ページですけれど、SA・PAの営業の自粛をお願いしたということでございます。SA・PAのレストランなどの営業の自粛の協力をテナントさんをお願いしたということですが。ただ、先ほど申し上げたように、物流事業者の方はほぼ通常どおり活動されているということもありまして、物流事業者の方が御利用されるフードコートだとか、ガソリンスタンド、シャワー設備、そういったものについては、一定のサービス水準が確保できるようにお願いをしたということでございます。

テナントの方も、この営業自粛の影響を受けておりまして、例えば4月で言うと5割、ゴールデンウィーク期間中で言うと8割ぐらい、5月になっても6割程度に売上高が減少しているということもありまして、高速道路各社において、テナント賃料に関して、一定の期間の支払い猶予等について実施をしているということでございます。

20ページですけれども、高速道路の大口・多頻度の割引という制度があります。例えば、特に観光バスの方とかもかなりこれを利用されているんですが、これが観光インバウンドが止まってしまって、ほとんど利用されないという形になってしまった方々がたくさんいらっしゃいます。そうしますと、大口・多頻度の利用回数が少なくなって、大口・多頻度の割引が受けられないという状態になった団体が結構ありまして、そういった方々については、これまで適用を受けていた方については、引き続き受けていたという前提の下で、還元措置を今実施させていただいているということでございます。

当初は観光バス中心という形でありましたけれども、今も実施しておりますけれども、例えば5月とかという断面になりますと、物流事業者の方も、やはり場合によって影響を受けている方がかなり出てきているという感じでございます。

次でございます。今申し上げたように、これまでの取組、あるいは反省も踏まえて、今後、

コロナの下で高速道路についてどんな取組をしていったらいいんだろうかということで、22ページでありますけれども、高速道路の施策の方向性のたたき台ということで提示させていただいております。まだ十分検討が進んでいるわけではありませんが、今後、委員の皆様のお意見、あるいは、いろんなヒアリングを通じて肉付けをしていければと思っております。

内容を説明しますと、1つ目は、こういったパンデミックの中でも、国民生活・国民経済を支える物流というのはしっかり動いていく必要があって、特にそれを下支えしているのが高速道路であるのだろうということでございます。

こういったことからしますと、高速道路会社がしっかりと事業継続できる体制ということで、例えば、今、新型インフルエンザ特措法の中で、高速道路会社は指定機関に位置づけがされておられません。ですので、いろんな情報だとか、そういったものがどうしても入りにくいとかということで、機動的に対応できないというような課題があるので、そういったことをしっかりと今後やっていく必要があるんだということでありますし、きちんと料金収受ができるように、もうETC専用化にしてしまうというようなこともあるんだろうと思います。

あと、物流事業者への支援ということで言いますと、休息の機会のSA・PAの駐車マスが非常に不足しているという問題があるので、こういったところを支援していく必要があるんだろうと思いますし、あとは、特車の許可のシステム、これも今は紙ベースでやっておりますけれども、デジタル化で即時で許可ができるような仕組みを取り入れていきたいと思っております。後ほどまた説明いたします。

2つ目は、柿色の2番目のところですが、今回のコロナでニューノーマルな暮らしとか経済活動への対応ということが言われている中で、やはり非接触、キャッシュレスの推進が必要であろうということでございまして、料金所のETCの専用化というのはもちろんですけれども、ほかの分野でのETCの活用、例えば駐車場だとか、ドライブスルーだとか、そういったところへの拡大をやっていく必要があるであろうということでございます。

3つ目の箱のところは、今回、行政の運営がなかなかデジタル化が進んでいないようなことがいろいろ言われております。給付金だとか、10万円の申請だとか、ああいうものがなかなかマイナンバーカードと連携していないとか、そういった話もありました。

そういうことからすると、高速道路のサービス提供だとか、あるいは、その運営とかにつ



いて、やはりもう少しデジタル化だとか、そういったものをしてスピードアップを図るとか、効率化を図っていくということが必要なのではないかと考えています。

例としましては、右側にありますけれども、例えば料金システムというものを、もう少し機動的に料金が変わられるようなことを考えていくとか、あるいは、先ほどの交通データの集計でマンパワーを要しているという話がありましたけれども、例えばあんなところも、もう少しシステムティックに自動的にある程度できるようにしていくとか、そういったものも必要なのではないかと考えております。

4つ目の箱ですけれども、ここは観光業の支援ということで、これは観光業が非常に痛手を受けているということもありますので、Go To Travel 事業、今、観光庁のほうで準備中ですが、これの中で主客一体となった高速道路の利用については、割引を入れていくということも考えているところでございます。

一番下の箱のところは、国土利用の在り方ということで、集中から分散への展開ということで、今回、首都圏中心にいろんな感染が蔓延したとか、医療機関もひっ迫したということで、例えば知事会とかでも、集中から分散型の国土を目指していくべきだろうということも言われております。こういったことも踏まえると、やはり主要幹線道路のネットワークの強化だとか、あるいは暫定2車線区間の解消だとか、そういったことをしっかり取り組んでいく必要があるのかなと考えているということでございます。

これ以降、主立ったもの、既に取り組んでいるもの、課題があるものもありますが、簡単に御紹介させていただければと思います。

23ページですけれども、料金所のETC専用化に向けた検討ということでございます。やはり感染防止対策、あるいはキャッシュレス化ということを考えると、このETCをもう専用化にしていってはどうかということでございまして、これまでもそういった御提言はたくさん頂いておりますけれども、今回は導入の手順だとか、その概成の目標の時期をしっかりと示したロードマップを作っていってはどうかと思っております。もちろん、下の箱のところにありますけれども、必要な検討ということで、非ETC車をできるだけETCに誘導していくというようなことも必要ですし、あるいは、誤進入した現金車に対して、やはり事後で課金をするようなシステムを作っていないといけないということもございまして。そういった課題を踏まえながら、一番下にありますけれども、例えば、利用率の高い路線から段階的に導入して、拡大していくというようなことで、ロードマップを作っていってはどうかと考えているところでございます。

次ですけれども、物流事業者への支援ということで、休憩施設の整備でございまして、S A・P Aの駐車マスが非常に不足しているということでございます。こういったものについて、駐車マスの拡充というのもやってきておりますが、さらに、確実に停まれるように、駐車場の予約システムというものも入れていきたいと思っております。

特に、ダブル連結トラック、新東名、新名神でかなり増えてきていますけれども、こういったものに対しての予約システムだとか、あるいは、路外の駐車場、外に出てもらって停めていただくということで、次でございしますが、これはこれからまた検討していきたいと思っておりますけれども、高速道路の一時退出というのを、S A・P Aのサービス機能がない空白区間のところでは、E T C 2.0を付けた車は、一時退出してまた戻ってきてもいいという仕組みをとっております。物流車の休憩機会の確保のために、休憩施設で非常に混雑していて、その拡張が難しいようなところについては、一旦出てもらってまた入ってくるというようなことも、物流車両に向けて検討していきたいと思っております。

26ページですけれども、特殊車両の新しい取組でございまして。今まで特殊車両の通行許可というのは、左側ですけれども、申請を紙ベースで行って、30日ぐらい経ってようやく許可が出、それからようやく走ることができるということだったんですけれども、今般、道路法を改正させていただいて、E T C 2.0の車両の登録をしていただいで、発着地点とか重さを入れていただければ、通れるルートがすぐ出てくると。それで登録をしていただくと、もう通っていただいで結構で。ただ、その後、事後でチェックをすると。2.0で経路の確認ができるので。そういった方式を今準備を進めているところでございます。

27ページでありますけれども、またE T Cに戻りまして、E T Cの料金所ではなくて、ほかの分野での利用を強化していこうということでございます。ちょっと見にくいですが、右側に、今まで料金所で使っていたE T Cのシステムというのは、料金所のところで全ての決済だとか、セキュリティだとか、そういったものの機能を持たせていたので、非常に高価な投資が必要であったということでございます。今回は、そういった機能を現場に持たせるのではなくて、センターのほうに一時的に集約して、その代わり、ちょっと時間を要することになるので、ワンストップしないといけないんですけれども、導入コストが非常に安くなるという、新しいE T Cの技術が確立できてきています。

こういったものを導入して、左側にありますが、例えば、地方道路公社で、なかなかE T Cがコストの面で導入できなかったような公社は結構あるんですけれども、こういったところにこの新しい仕組みを入れていきたいと思っておりますし、あと、民間駐車場だとか、フ

ェリーとか、ドライブスルーだとか、こういったところでも、この新しい技術を使っていきたいと思っています。

クレジットカード会社のほうの投資も若干必要であるので、そこのところをまたこれからしっかりと進めていかないといけないという課題はありますけれども、今後、料金所以外での利用も進めていきたいということでございます。

28ページですけれども、観光の支援ということで、これはGo To Travelということで、自家用車で高速道路を利用する料金が宿泊とセットの場合について、割引の対象にしているということで、今準備をさせていただいています。企画割引というものが今ありますけれども、あれと宿泊を、あるいは日帰りのものでもいいんですけれども、セットで御購入いただいた場合については、割引をさらに深くしていきたいということで今考えております。

最後、29ページですけれども、いろんな対策をこれからやっていかないといけないということであるんですけれども、これまでも、例えば安全・安心のための投資、4車線化だとか、耐震補強だとか、そういったものの取組を進めてまいりました。さらに、ここでいろんなコロナの対策を今後やっていかないといけないという状況にあるわけですけれども、先ほど料金収入のところで申し上げましたけれども、高速道路会社も減収がかなり発生しているということでもあります。まだ戻っていないということもありますし、今後もいつ戻ってくるのかというところは、ちょっと不透明なところもあります。そういったことから考えると、これまでの対策をしっかりやっていくということに加えて、コロナに対応した新しい対策をやっていくためには、やはり財源をどうしていくのか、確保していくのかというところの議論も必要なのかなと考えているところでございます。

長くなりましたが、説明は以上でございます。

**【朝倉部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、委員の先生方から御意見を頂きたいと思えます。本日は、私を含めて12名の委員が参加していただいています。今、御説明いただいた分については、12名が全員発言されたとしても、1人2～3分は時間が確保できるかと思うので、よろしく願い申し上げます。

どなたからでも結構です。叫んでいただくか、手を挙げていただければ、御発言いただけると思えます。よろしくお願いいたします。いかがでしょうか。

どうぞ、家田先生。

**【家田委員】** 今回の大変厳しい経験ではあったんだけど、その厳しい経験をむし

る積極的に転換のチャンスにしていくというスタンスがまず基本だと思っています。

それは、いろいろあるんですけど、まず第一は、例えば、今回延びましたけれども、オリンピックをやろうとしていて、それに需要のコントロールを強力にやらないと手も足も出ないということで、料金施策も考えてきたわけだけれども。今回、料金施策というよりは、国民が一致して、こういうふうに自粛しないといけないなという連帯感を持って、価値を共有して、行動をコントロールしてくれると、ここまで削減も可能であるという事実が分かりましたよね。したがって、例えば来年のオリンピックについても、もちろん首都高、制限というのは恐らくやっていくことになると思いますけれども、TDMでいろいろインストラクションしているのも、もうちょっと力強いやり方があるなというのが、まず第一ですね。これが1つの大きな学びだと思います。

2つ目のポイントは、途中山本さんも御説明ありましたけれども、今回痛感されたのは、我が国は世界の先進国の中でも徹底的に電子化が遅れているなという感覚ですね。マイナンバー制度もそうだし、ETCなんか何ほか90何%までいったけど、それでもこんなものですからね。いろんな意味で電子化がすごく遅れている。とすると、起死回生ということで、今回を契機に、私自身はETCの義務化の方向に向かうべきだと思うんですけども、一気にやると。20年ぐらい経ってETCの利用率が90何%なんてゆっくりしているのではなくて、5年ぐらいのオーダーで大改革をやるというような意気込みでやっていただきたい。これが2点目です。

3点目、もう1個だけ申し上げますと、料金というものはどういうふうにか考えるかということなんですが。今回、我が国は、国民の自由な選択、自粛、自分の責任でやってくださいと言ったわけですね。その中で、料金、休日割引をしないという、消極的な意味でのコントロールではあったんだけど、強制力を持つようなことを政府が責任持ってやるという中だったら、料金制度を需要のコントロールに使うというのも正当性があると思うんですが、需要のコントロール、NEXCOのやつは、下げろよとか上げろよとかいう、政府が勝手に決めているような話というのは、よくよく慎重にやらなければいけないと思います。

というのは、高速道路だからそんなことを言っているけれども、じゃ、新幹線であるとか、JRであるとか、ほかの交通機関、飛行機なんかはそんなことをするのかと。そこら辺の整合性を取らなければいけないのが国土交通省の使命であって、道路の中だけで話をちょいちょいとやっていくようなことだけでは足りないと思います。よくよく慎重に御検討いただけたらと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ちょっと申し遅れましたけど、今日御出席の委員のうち、半分ぐらい意見を頂いたところで、事務局から御回答いただいて、あとの半分の方に御意見いただくということにします。

それから、発言の順番ですが、私のほうから指名するときに、基本的には五十音順で御指名させていただきますので、最後のほうになった方には申し訳ございませんが、御了解いただきたいと思います。

そうすると、石田先生、いかがでしょうか。

【石田委員】 石田です。どうもありがとうございました。

短期的な対応は非常に機敏に柔軟にやられていて、評価できると思います。

この勢いをさらに拡大していくということが、今、非常に重要ではないかなと思っておりまして、それは、例えば、今、家田先生がおっしゃったように、E T Cの義務化をすることですね。それをどういう算段でやっていくかということを考えるということが重要だなと思いました。

ゴールデンウィーク中の料金割引をなくすということにとどまらざるを得なかったわけですが、それはひとえに今の料金収受システムの問題ですよ。その辺をやっぱり抜本的に変える。全ての料金ペア、あるいは条件の下での料金表をテーブルで持つという形ではなくて、ユーザーの方には、多少料金の通知が遅れるというデメリットもあるんですけど、計算でやるという、そういう柔軟性を持った形のシステムに変えていくと、いろんな対応がさらに柔軟にできるだろうと思います。

それと、高速道路の交通量を1日後には公表できたということも、非常に大事なことだったと思います。これをどう国土全体につなげていくか。この部会は国土幹線道路部会ですけども、そういった観点からも、E T Cの義務化と、そのコミュニケーションシステムをどう形成していくかということが極めて大事だと思いました。

いずれにしろ、今回のようなこういう経験は、どうなるか分からないですけども、21世紀に入って、世界的な感染症が本当に頻繁に起こっておりますので、こういう事態が再び起こることというのは十分考えられると思うんですね。いろんなものに対してのレジリエントな交通社会システムを作り上げていくということが非常に大事だと思いました。

そういう観点からすると、最後のほうにちょろっと書いていただいていたんですけど、やっぱり中長期的な分散型の新しい国の形の在り方ということについての議論が今後ますます

す重要になって、いろんなどころと連携しながら、国土幹線道路部会でもしっかり考えていただければなと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

続きまして、井伊様、お願いします。

【井伊委員】 この道路部会のほうでは、もうE T Cの義務化というのはずっと言われていますので、提言として、もうこういう状況なので、義務化をやってもらいたいというのは、もう1つの形として出したらいいと思うんですけども。

ただ、その場合に、義務化を求めるという代わりに、やはりこのE T Cを使うことで、こういうメリットがあるんだという、その打ち出しも同時にやっていかないとならないと思いますし、地方の高速道路は、生活道路として使われていたりして、クレジットカードを持っていらっしやらない高齢者の方が使っているという、そういう実態もあつたりしますので、そこに対するフォローをどうきめ細かくやっていくのかというのは、1つ課題なんだろうなと思います。

あと、このコロナの絡みで言うと、石田先生も今おっしゃっていましたが、29ページの、国土をどう集中から分散化して高度利用していくかというところにもなりますので、それで言うと、やっぱり高速道路ネットワークのネットワーク化していくことの重要性ということと、あと、ここでも指摘されていますけど、お金ですよ。財源の問題で、これは高速道路料金をどうするかというのはもちろんなんですけれども、国土の分散化ということで言うと、社会資本整備としての公共事業をどう考えるかという。景気対策で道路の建設費が多くなったり減ったりということではやっぱり困るので、安定的に公共事業予算を国土分散化のためにどう使っていくかという、そういうコンセンサスも得ていく必要があるなと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、あと3名続けてお願いします。オの方でございます。大串先生、太田先生、小幡先生の順をお願いいたします。大串先生、お願いします。

【大串委員】 よろしく申し上げます。

先ほどから出ていますけれども、やはり高速道路の交通量の翌日公表化というのは、とても良かったと思います。今後、密を避けるという状態をどれぐらい続けなければいけないか

分かりませんが、高速道路の場合、混雑そのものがもうストレスということになりますし、こうしたデータを蓄積して、非常に人材と労力がかかったということが出ていますので、かからないようにオート化していくようなことをすぐ着手していただきたいと思えますし、貯めてきたデータを活用して、混雑情報の予測などに使うなどといった、データを使い倒すような方向性に導いていただければいいかなと思います。

あとは、E T Cの義務化ですけれども、昨今の窓口対応での感染の状況を鑑みるに、やはり至急対応が必要かなと思いますし、国民もその受容態勢ができてきている状況かと思えますので、これを好機に、さらに利用の実態を拡張して、単なる料金收受だけにかかわらず、日頃から使えるように、拡張というのはとても大事なことだと思いますので、それも早期にお願いできればと思います。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

太田先生、お願いできますか。

【太田委員】      今回の件については、従来からやるべきだと思っていたことを、この機を捉えてという積極的な見方と、このコロナ禍というのを悪用しているのではないかとか思われぬように、しっかりと説明をしていただきたいと思います。

E T Cの義務化と物流事業者の方々の体制のサポートというのは、本来、このコロナ禍という問題はあってもなくても進めていくべきことであつたので、これが1つのきっかけとしてということであれば、それは結構だと思います。

あとは、いわゆる長期的な話は、もう少し慎重に検討していったほうがよいと思っています。1年もしないうちにワクチンとか特効薬ができて東京オリンピックが無事開催されるというのは楽観的かどうかとか、ウィズコロナによって社会が大きく変わるかという話もありますが、本当にそうなのかというのは、よく考えたほうがよいと思っています。

スペイン風邪のときでも、特効薬もワクチンもなくても、3年もすれば収束しました。また、21世紀に入ると、このようなパンデミックが頻雑に起こるのではないかとと言われておりますが、その一方で、実は、本当はそうではないかもしれないわけですね。そういう意味では、やはり将来の見通しは慎重に考えるべきだと思っています。

物流につきましては、引き続き堅調に推移していく一方で、人流については、いろんな可能性があるのですが、それはしっかりモニターする必要があると思っています。

特に通勤関係なのですけれども、やはり公共交通、特に乗り合い交通というのは、テロと

パンデミックには弱いと常々思っておりました。今回の件で、もう少し落ち着いてくると、電車とかバスから自動車への転換がもしかして進むかもしれない。それによって、人流の構造が大きく変わる可能性もあります。あるいは、逆に、テレワーク等々が推進されて、そもそも人流の流動量自体が減る可能性もあります。これは、まだ今の時点ではあまり予測するのが難しいので、状況をしっかりフォローしながら、今後に備えるというのが現時点では肝要かと思っております。

以上です。

【朝倉部会長】 太田先生、ありがとうございました。

続きまして、小幡先生、お願いできますか。

【小幡委員】 皆さんおっしゃったように、E T Cの義務化についてですが、こういう状況になっていて、もう90何%なのに、わずかなために人がいなければいけなくて、そこで感染リスクもあるという中で、本来進めるべきであったことが、より加速的に進めなければいけない状態になった。これはやはり社会全体、デジタル化が遅れているということで、冒頭の家田先生の話にもありましたが、本来進むべき方向をもっと加速していくということになるのかと思います。

今回の行動自粛で減り方を見ると、やはりかなり減っていると思ったのですが、別の視点から考えると、ステイホームで、行動自粛で、いろいろなところ、人が密のところに行けないという状態で、自家用車で高速道路を使って少しだけプレジャーで気分転換に行こうかという、そういう行動は状況にもよりますが、あってもよいのかもしれない。つまり、車の中だけ1人、あるいは2人、家族だけということで、一種の娯楽はできるということはあるようにも思いますが。それでも、全体の行動自粛というところで、非常に減っていますね。

それをどう評価するのかというのは、やや気になったところではあります。そうは言っても、高速道路に出て車だけにいるというわけにはいかないもので、やはり休憩施設に人がいるとどうするか、密とか、そういうことになりうるので、動けないのもやむを得ない部分もあるのかと思うのですが。ただ少し今後考えていかなければいけないのは、高速道路のサービスの中での非接触型、ユーザーに対するサービスをどういう形でやっていくか、より非接触型でサービスが向上できるかということを少し考えていったほうがよいかと思います。

もしかすると短期的で終わるのかもしれませんが、やはり今後もあり得ることだとは思っているので、そういう視点で、サービスの在り方を少し変えていったほうがよいのかと思いました。



以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ここで6名の委員の方々からコメントいただいたので、事務局のほうからもし御回答というか、御返事いただけるのでしたら、お願いします。

それで、御意見をお伺いしていると、コロナの有無にかかわらず、本来技術的にもっと推進すべき、例えばE T Cの話であるとか、あるいはデータの利活用に関する話、これはかなり共通していたと思います。これはコロナの有無にかかわらずということだと思えます。

それから、今度は、もう少し技術的な点以外の、例えば料金による需要のコントロールであったり、あるいはTDMに関する話、これは中期的に考えないといけないことだし、さらに長期的に、国土形成であったり、財源であったり、こういった話があるかと思えますので、今後の方向性については、おおむねそういった形で取りまとめているとは思いますが、重ねて、あるいは少し説明が足りなかったところがあれば、補足していただけるとありがたいです。よろしくお願いします。

【高速道路課長】 E T Cについてでございます。従来からやるべきであったことを加速していく絶好のタイミングだと思っておりますので、家田先生からも、これを機に一気にやるということ。これまでもいろんな御提言の中でやるべきということは言っていたんですけども、具体的な手順だとか、ゴールといいますか、いつまでにというところがはっきり明示されないまま、これまでちょっとずるずる来ている感がなきにしもあらずかなというのが我々の反省のところでもありますので、御説明申し上げたように、ロードマップをしっかりと作って、高速道路会社ともしっかり検討してやっていきたいと思えます。

それと、順不同になりますが、料金システムの話は石田先生から頂きました。料金をなかなか機動的に変えられないというのが今の状況でありまして、これについては、お話あったように、今、インターチェンジのペアごとのテーブルを持っているというようなことだとか、そういったところを直していかないといけないということでありまして。今、高速道路会社のほうでも、そのあたりの議論を進めていただいております。例えば、台湾の高速道路と違って、今、もう料金所とかはなく、本線のところで課金をしたりとか、そういったことをやっています。ですので、抜本的にこれまでの料金システムを変える、これもいいタイミングであって、しっかり会社とも連携をしながら進めていきたいなと思えます。

それと、これも石田先生ですが、国土の利用の在り方で、分散型という提案がまた出てきているわけですが、これについては、国交省のほかの部局でも多分議論がいろいろな

されていくということもあると思いますし、また、この後に説明ありますけれども、広域道路ネットワーク計画の再構築ということも、今、この秋に向けて取り組んでいこうということでもありますので、そういったものの中で考えていきたいなと思っております。

差し当たり、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、続けて、残りの委員の先生方からコメントを頂いて、また事務局のほうからということをお願いします。

児玉さん、お願いできますか。

【児玉委員】 ETC義務化の話件は、皆さんのおっしゃる通りです。料金を徴収する人の感染の問題でとらえられている一方で、料金を支払う人の感染のリスクをなくすという意味もあるので、そういった点をもうちょっと強調して、強力に進めていただきたいと思えます。

あと、もう一つ、サービスエリアとパーキングエリアの密をどう回避するのかという問題が多分あると思います。今、混雑の状況は主に走行中に電光掲示で知らせるようになっていくわけですが、それをもうちょっと積極的に、どういう状態になっているのかということが運転者に分かるように工夫があってもいいのではないのでしょうか。場合によっては、サービスエリアとかパーキングエリアを利用する場合に、混雑しているところではETCで課金をするとか、利用料を取るとか、そんなようなことも考えていいのかなと思いました。

あと、密を避けるという感染リスクの問題で言うと、接触確認アプリというのを国が今、利用を勧めているわけですが、高速道路の利用者に限るわけではないんですけども、これをもっと利用者を増やすようにしてはどうでしょうか。例えば、アプリの利用者には何らかのメリットがあるとか、割引をするとか、ポイントがもらえるとか、そんなようなことでもやってはどうでしょうか。高速バスで移動する場合は特に、三密のリスクが意識されやすいでしょうから。そういったことで普及が進むようなことも考えていったらどうでしょうか。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

小林先生、いかがでしょうか。

【小林委員】 わたくしも、デジタルトランスフォーメーションの機運が盛り上がった今ここで一気に、デジタルトランスフォーメーションを進めるべきだろうと思えます。

ETCに関しましては、私は日本型ETC技術の特性、車載機であるがゆえにできる政策

もたくさんあったし、ポストコロナ時代だからこその政策があると思うんですね。この日本型の技術の良さというか、対感染症に対しても、非常に強い技術だという観点で、今日議論されたことを整理してみる価値があると思っております。

それから、料金の収受、それから利用施設で感染者が出たという事実は、やっぱり重く受け止める必要があると思います。ユーザーサイドで感染が発生したかどうかは知るよしもないんですけども、やはりコロナフリーというか、利用施設に関しても感染症に対する強い施設のありようを、検討しておく必要があると思っております。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

佐々木様、いかがでしょうか。

【佐々木委員】      私からは2点。

1つは、ETCの義務化は私も賛成でして、ぜひ進めていただきたいなと思うんですけども。今日、数字を拝見すると、93%で、残り7%ということなんですが、90%を超えたとはいえ、まだ7%残っているという見方もできるという感じがしまして、これだけETCが始まってから長いのに、どうしてこの7%の人たちは導入しないのかというのをしっかり分析する必要もあるのかなと思いました。

クレジットカードを持っていない人かなと思ったんですが、クレジットカードはなくてもETCカードは作れるようですし、あと、高速道路会社が補助なんかもやっているようなんですが、恐らくこれはあまり知られていないのではないかなと思います。この辺のPRをもう一回、義務化に向けてはしっかりやるのと同時に、義務化するのであれば、また補助を上乗せするとか、そういうインセンティブを与えながらやる必要もあるのかなという気がしました。

あと、もう一つ、コロナ禍の中で、車へのシフトが進むのではないかというようなお話がありましたけれども、私もそんな気がしていて、6月19日に都道府県をまたぐ移動が解禁された直後の週末、ちょっと車で出ると、結構あちこち渋滞しているような印象があったんですけども。さらにそこにGo Toキャンペーンを8月からというふうに伺っていますが、今年、子供の学校の夏休みが非常に短いので、そこにGo Toキャンペーンをやると、混雑がさらに集中してしまうおそれがあるのかなと。それで、そこにまた感染を嫌う人とかが車で出かけてしまうと、渋滞も起こってしまうのではないかなと、ちょっと心配すぎるのかなもしれませんが。その辺、観光業のV字回復を図る上では、渋滞対策というのもちよっ

と念頭に置いておいたほうがいいのではないかなという気がしました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

では、続きまして、竹内先生、お願いできますか。

【竹内委員】 竹内でございます。本日ちょっと遅刻しまして、大変申し訳ございませんでした。そのために、前半の話がついていっておりませんので、ちょっととんちんかんなことを言うかもしれませんが、お話を伺った限りでの思ったことを申し述べたいと思います。

まず今回の緊急事態を受けまして、道路局のみなさんも、またNEXCOさんも、対応であたふたされていて、じっくり考える余裕もないかもしれません。しかしながら、今後、こういうパンデミックが頻繁に起こるかどうかわからないことを考えれば、万全の備えをしておくに越したことはありません。刻々と変化する状況に対応するだけでも大変なところではありますが、データの収集とか、今後同じことが起こったときに二度と失敗を繰り返さないような、そういう検証のためのデータ集めとか、調査のための基本的な資料というものを計画的に集めておく必要があると思います。このピンチをチャンスに変えるような、そういうような状況にしておく必要があるのではないかと思います。

とりわけ、今回私が驚いたのは、ビッグデータを使って、毎日毎日新宿駅とか大阪駅の周辺の人の動きについて、データが個人の情報を特定しないような形で数字がどんどん出たということです。この現象は、ビッグデータの取り扱いについて社会的受容性が高まってきた1つの証ではないかと思うんですね。これまでは糞に懲りて膾を吹くようなところがあって、データの利用に非常に慎重になり過ぎていた点もあると思うのですが、割と世間の方々がビッグデータの積極的な利用に理解を示し始めたのではないかと思います。

そういうことを考えますと、もう少し積極的に、個人を特定化しない形で、ビッグデータをいかに活用していくかについて遠慮なく検討していく環境ができてきたのではないかと思います。これもピンチをチャンスに変えることだと思うんですけども、ビッグデータの活用をより一層推進していく、そういういい契機になるのではないかと考えています。

それから、何回か皆様おっしゃっていますETCについて、これはコロナとは特に関係はないんですけども。家田先生もおっしゃっていましたが、ETCの利用はもう当たり前になってきているということですよ。車への標準装備で、もう外せないのではないかと思います。今の新車の購入時はどうなのかわかりませんが、「俺は冷暖房要らないから、エアコ

ンは外してくれ」ということはできるのでしょうか。冷暖房装置とE T C車載器も同じようになっけつつあると思います。

それから、E T Cカードを持つとE T Cの他にもほかにいろんなサービスができるようになりますよ、というのも、発想を逆にして消費者にとって必須になっているあるサービスを利用したいのだけれども、そのサービスを使うためには、E T Cカードを使わなければそれができないというような、そういうような仕組みも考えてよいと思います。今後はE T Cカードを持っていない人たちが持ちたくなるような、持たないと不便を感じるような、そういう逆の考え方といいますか、そういうものもあってもいいのではないかということを感じて持ちました。

以上でございます。

【朝倉部会長】 竹内先生、ありがとうございました。

すみません、最後になりました。山下先生、お願いします。

【山下委員】 最後になると、もうしゃべることがあんまりないのですが、2つだけ。

1つは、今回のコロナの問題は、地域差も結構大きかったという印象を持っています。都心部とそうでないところでは、感染者の人数も全く違いますし、いや全然出ていないというところもありますし、そういう地域差というのが、高速道路の利用その他、人の流れ、あるいは物の流れというので考えたときに、どう反映をしているんだろうか、いや、全然変化ないんだろうかというところは、ちょっと気になりましたし、知りたいなと思ったところです。

それから、2つ目が、コロナの影響で、私自身はほとんど電車に乗らなくなりました。で、どうなったんだと言ったら、ほとんど車になりました。高速道路が空いているから、ものすごく走りやすかったです。最近ちょっと混雑になってきて、嫌だなというところもあります。

この騒動がどういうふうに収束するか見えないのですが、元に戻ってしまうのか、それとも、車利用に対してやはり変化を、社会全体として変化をもたらすのかどうか。そして、それがこれまで行ってきた高速道路等の交通需要なんかに変化を引き起こすのかどうか。先が見えないところはありますけれども、少し時間をかけてでも、中長期的に、これまでのような交通需要の予測でいいのかどうかみたいところは考える必要があるかなと思います。もう一つ、国土形成の話も出ましたが、これは本当に長期的な話だろうと思うのですが、これまで高速道路の果たしてきた役割は、分散に持っていくよりは、ストローで大都市部にむしろ吸い上げる方向で作用してきたのではないかという気がしています。だから、高速道路だけで考える話ではもちろんないので、分散型の国土形成という大きな話の中で高速道路

が担う役割というのは、ちょっと慎重に位置づけて考えていく必要があると思っています。そうでないと、もちろん高速道路がないとだめなんでしょうけど、高速道路ができたから分散せずにむしろ集中に向かうという、そういうことも懸念はあるというところです。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

それでは、最後、私からちょっと、先生方がおっしゃらなかったところについてコメントいたします。

1つは、E T Cに関連することで、私もE T Cの義務化には賛成なんです。ただ、とはいえ、必ずE T Cを搭載しない車も残っているわけで、その車に対しては、恐らくナンバープレートを読み取って課金するということにならざるを得ないと思うんです。ところが現在は、軽自動車と自動二輪はナンバープレートを読み取って課金する、そのナンバープレート情報をもらうのが大変だという、どっちかという制度的な問題があるようなので、そういった問題については速やかに解消していただいて、非E T C車に関しては、ナンバープレート課金を進めていくべきだと思います。

というのも、非E T C車は必ず残るので、そこを0.01%残る車からでも絶対取るんだという、ものすごいお金をかけて取るというふうなシステムを作るのは、あんまり賢くないので、できるだけシンプルなシステムで、あまりお金をかけない形で、非E T C車からもきちっとお金を取るということを考えるべきであるだろうと思います。

それから、データの利用については、今日話題に上がっていたのは、専らトラカンの交通量データなんですけれども、それ以外にも、まさにE T Cデータそのものも大量のデータが日々上がってくるわけで、そういったものをスムーズに使えるような工夫ですね。データマネジメントシステムの構築については、急ぎやっていただく必要があるのではなかろうかと思う次第です。

それから、3点目、これは今回、少なくとも短期的には料金収入が減収になっている状況です。これが今後どういうふうになるかということは、なかなか読めないところもありますが、料金収入の減収になっているからといって、安全・安心に関する投資も、じゃあ、もうそんなに投資できないよという議論になるのか、いやいや料金収入は多少、もしかすると将来的にも減収するかもしれないけれども、安全・安心に対する財源はほかに確保して、きっちりそれをやっていくのかという、少し中長期的な議論になるかもしれませんけれども、このところも大変重要な議論ではなかろうかと思う次第です。

ということで、一応委員の先生方から意見を頂いたので、事務局のほうからもし議論があれば、お願いします。

**【高速道路課長】** 幾つかありますが、まずE T Cに関してですけれども、佐々木委員からお話があった、7%残っていて、持っていない人がいらっしゃるということで。今でも、確かに7%もあると、後で事後課金をしていくということになると、かなり会社も作業量が増えるということもあります。ですので、やっぱりここをできるだけ上げていく対策というのは当然必要で、その際に、ほかの委員の方からもお話ありましたけれども、E T Cを持つことのメリットみたいなものをもっとちゃんと、P Rももちろんですけれども、ほかのところでもいろいろ使えるとか、そういったメリットをしっかりと我々も訴えていき、これを上げていきたいと思います。

E T Cについて、デジタルトランスフォーメーションという話も関係して、データの利活用をできるだけすべきというのは、これはおっしゃるとおりでございます、E T C 2.0のデータとかもかなり蓄積してきています。ですので、こういったものも活用して、今日は高速道路の交通量のトラフィックカウンターの話をしましたけれど、高速道路の今の運営だとか、システムだとか、そういったものをデジタル化を進めるいい機会だと思っていますので、今あるデータも含めて、しっかり活用できるようにやっていきたいなと思います。

あとは、山下先生からお話のあった、これから車へのシフトが進むというようなことで、どういうふうに動いていくのか、これはよく見ていかないといけないと思っています。なので、太田先生からも、長期的に変えていくべきなのかどうか、よく考えたほうがいいこともあるということで、この交通量の動き、あるいは、どういう利用パターンが変わっていくのか、そういったところについては、しっかりとこれからもデータ分析をして、見ていきたいなと思います。

以上でございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

そうですね。まさに利用者の行動変容、あるいは需要へのインパクトについては、継続的に見ていくことが重要だろうと思います。ありがとうございます。

それで、今日、事務局のほうから全体の方向性については、資料22ページに、背景と施策という形でまとめていただいている、これは現時点での方向性ということになります。この背景というか、目的と施策については、今後引き続き御議論いただいて、より適切なものに展開していくということになろうかと思います。本日は、したがって、こういう方向性が

あるということをお示しいただいて、関連して幾つか御意見を頂いたということにさせていただきます。

第1番目の議題につきまして、何かほかに先生方から。

**【家田委員】** 1つだけ発言してもいいですか。

今、山本さんから解説的なお話を頂いたので、大体そのとおりだと思うんだけど。ETCについて、この資料に書いてあるのはどういうことかということ、ETCをつけない人も容認しつつ、だけど、あちこちでETC専用の料金所にしちゃおうという提案なんですよ。それが筋か、それとも、もうここまでETCは普及してきたんだから、もうETC附置義務にしよう。それと並行して料金所もETC専用にしていこうよという、僕はどっちかということ、そっちのほうの方が筋が通っていると思うんですが、事務局の提案はそうではないんですよ。そこをよくよく、御検討いただきたいということ。

それと、ついでながら申し上げますと、さっき言わなかったので、Go To キャンペーンは大いに結構で、進めればいいんだけど、それはむしろ国土交通省道路局がさあ進めましょうという筋のものではなくて、もう既に民営化している高速道路会社が、自分のところの営業施策の一環として、Go To キャンペーンをセットにしながらやっっていこうじゃないですかというの筋ではないかと思えます。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

いずれも事務局のほうで検討していただくということにさせていただきます。ありがとうございました。

ほかは、先生方からよろしいですか。1番目の議題については、ありがとうございました。

それでは、本日2つ目の議題でございます。2つ目の議題は、「広域道路ネットワーク計画の再構築について」ということで、こちらは御報告なんです、御報告があった後、少し委員の方々から御質問、御意見等があればお受けする時間もございますので、よろしく願います。

では、説明をお願いします。

**【道路経済調査室長】** 道路経済調査室長の田村です。資料3をお願いします。

1枚めくっていただきまして、2ページでございます。最初の丸にもございますとおり、平成30年3月の道路法の改正によりまして、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流動路」として計画路線を含めて指定する制度が創設されたところでございます。



そのために、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するという一方で、左下の絵にもございますとおり、重要物流道路のネットワークを考えていこうということもございます。赤い太線の直轄国道や高規格幹線道路と、例えば右側の主要拠点の空港・港湾などへのラストマイルも含めて、重要物流道路として指定することによりまして、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するということを進めていきたいと考えております。

右側の中段でございます。重要物流道路の要求性能としましては、高い速達性や定時性、さらには、大型車両、背の高い海上コンテナが通れるような道路の構造の確保、そして、災害時の通行可能性ということで、これらを満たすような形で道路管理者がその性能を確保していくということを考えております。

この重要物流道路でございますけれども、高規格幹線道路、昭和62年に四全総において、全国1万4,000キロという形で定められたものにつきましては、全て指定をする予定として進めていきたいと考えております。また、それ以外の幹線道路につきましては、厳選して整備・機能強化を加速するという観点で、指定について検討を進めたいと考えております。

次、3ページをお願いします。重要物流道路の計画路線というものは、今後、道路事業の重点投資の対象とするために、中長期的な計画に基づいて選定する必要があると考えております。このために、地域ごとの課題や、実情をきめ細やかに反映させた新たな広域道路交通計画を策定するというところで進めたいと考えております。

右側のイメージでございます。計画期間としては、今後20～30年ということで、1つ目は、現状の交通課題の解消を図る観点、例えば、渋滞ですとか、増大する災害リスクへの対応、さらには、ラストマイルを含めた交通拠点へのアクセスの向上という観点。もう一つは、新たな国土の形成の観点ということで、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた2面活用型国土の形成、あらには、図中にもございますとおり、3つの橙色の矢印、新たな国土の交流ということで、そういったことの形成の観点、さらには、今回の、先ほどの話題にもありました、社会の変化の可能性ということで、新型感染症で社会が変わっていくことに対応できるような観点ということで、これらの観点を踏まえて、実際には、右下にもございますとおり、それぞれブロックの都市圏と高規格幹線道路、さらには空港・港湾アクセスをどのように結ぶのかというものを含めて検討していこうというものでございます。

左側のフローでございます。そういった計画を策定していただき、その計画の中から、投資の規模などを勘案して、特に物流に資するものを選定して、重要物流道路の計画路線の指定につなげていきたいと考えております。

実は、4ページにいていただきまして、この中長期的な計画というのは、従来もございました。最初の四角でございますけれども、平成6年に「広域道路整備基本計画」ということを都道府県ごとに策定をし、これをベースに地域高規格道路を指定しました。ただ、その後、平成10年に一度見直しがございましたけれども、20年間大きな見直しがされていないということで、新たな交通の課題などが生じる一方で、地域の実情に即した検討が必要な路線も存在するというので、今回は見直しを図っていきたいというものでございます。

中段にもございますとおり、新たな課題としましては、高規格幹線道路から空港、港湾、鉄道駅へのアクセスの脆弱性ですとか、さらには、周辺地域の交通需要増大に伴う渋滞の発生、一方で、地域の実情に即した検討の例としましては、既存道路をより有効に活用する観点ですとか、並行路線の整備によりまして、事業の必要性が薄れてきたような路線があるということでございます。

事例について、少し御紹介したいと思います。5ページ、次のページをお願いします。

新たな課題のほうの事例でございます。図中にごございます秋田港でございます。コンテナの取扱量が増大したり、クルーズ船の寄港回数が増加するなど、秋田港を取り巻く情勢は大きく変化してきております。右側の秋田北インター、高規格幹線道路から秋田港を結ぶ2つのルートということで、青いルートと黄色いルートがございますけれども、写真1、黄色いルートにつきましては、滞留長の短い踏切を通過するといったような課題を抱えておりますし、写真2の青いほうのルートについては、写真2のように、渋滞箇所を通過するというので、円滑な港湾アクセスに課題があり、その解消が必要な状況であると捉えております。

また、6ページをお願いします。新たな課題の事例としまして、2つ目の事例でございます。播磨臨海の地域でございます。場所としましては、兵庫県の南部、神戸市から明石市、加古川市、姫路市に至る区間でございます。ここには国道2号のバイパスがございまして、非常に臨海地域の交通需要が増大しているということで、右側の中段のグラフでございます。交通容量8万5,000台余りに対しまして、実際の交通量がかなり上回っている、それより大きく超過している状況になっております。そういった形で、深刻な渋滞が発生したり、右側の下にもございますとおり、交通事故が発生したときには、並行する道路に迂回しようとして、大規模な渋滞が地域に発生するような状況が起きているということでございます。また、この国道2号のバイパスというのは、今後10年で建設を50年以上超えるような橋梁が197橋ありまして、今後大規模修繕に伴う交通規制・通行止めなど、面的な渋滞の発生が懸念されるおそれがあるということで、こうした交通規制・通行止めリスクの低

減に資する代替ネットワークの強化が必要な状況といったようなところがあるということ  
でございます。

その一方で、7ページでございます。地域の実情に即した検討ということでございます。  
事例としましては、左側でございます。札幌市の南側の環状道路ということで、札幌横断自  
動車道の札幌西インター、左側のところから南区を經由して北広島インターを結ぶ環状道  
路として検討されていまして、平成6年に地域高規格道路の候補路線として指定されたも  
のでございます。

今現在の状況、右側でございます。札幌市の令和2年度の総合交通計画におきまして、こ  
の写真を見ていただきますと、骨格道路網の機能強化ですとか、写真のような交差点の立体  
化ということで、既存道路をより有効活用することで交通円滑化の改善を図る方針が位置  
づけられてきたということでございます。すなわち、左側にあったような、別線の整備を想  
定したものから、今ある道路の機能強化という形での事情の変化があるような路線があっ  
たりですとか、8ページでございます。

こちらは仙台市の事例でございます。左側のように、平成6年の当時は、仙台市の中心部  
から東北自動車道を結ぶ道路として検討されており、地域高規格の候補路線に指定された  
ものがございます。

ただ、右側にもございますとおり、実際には、一般県道の大衡仙台線の整備が進んでき  
ておりまして、そもそもこれと並行するもう一本の道路の事業の必要性について、検討が必要  
な状況となっているというような状況でございます。

こういったことで、地域、様々な状況があるということでございます。9ページで、今御  
説明したような4つの事例というのは、全国各地で起きておりますのは、そういった地域の  
新たな課題とか、実情に即した検討を進めていくということになるわけですが、一方で、こ  
ういった新たなネットワークを検討する上での視点というものも、右側でございます、朝倉  
先生を中心に、全国的な視点ないしは今後の基本戦略ということで御議論いただいて、とり  
まとめを頂いたものでございます。

そのとりまとめの内容でございますが、中段でございます。今後の広域道路ネットワーク  
の在り方としまして、基本戦略や求められる機能というものを御整理いただいたものでご  
ざいます。

中段の右側でございます。基本戦略につきましては、5つの戦略ということでございます。  
この図面と併せて見ていただきますと、中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成、

さらには大都市圏の競争力や魅力の向上、そして空港・港湾等の交通拠点へのアクセスの強化、そして災害時の備えたりダンダンシーの確保や国土の強靱化、さらには国土の更なる有効活用や適正な管理ということで、こういった戦略の下に、各地域で見直しを進めていただくということでございます。

広域道路ネットワークの階層と求められる機能・役割ということで、そういった広域道路ネットワークについては、重要性・緊急性が高く、十分な効果が期待される路線については、特定広域道路と位置づけて、高い定時性・速達性を確保していくといったような話も御提言いただいております。

さらには、左側にもございますとおり、道路ネットワークの付加価値の向上ということで、地域のビジョンを踏まえたネットワーク計画とすることですとか、他の交通モードと連携強化が図られるような計画とするということでございます。

これらに基づきまして、まだ戻っていただいて恐縮ですが、3ページでございます。3ページの左側でございます。令和2年秋、本年の秋頃までに、新広域道路交通計画を策定していきたいということで、下側に小さな注をつけております。この計画自体は、都道府県版と各地方ブロック版の策定をしていきたいと考えております。また、この計画自体は、ネットワークの計画と、交通・防災拠点の計画と、さらにはICT交通マネジメントの計画という3つから構成されるような計画を各地域で作っていただこうと。その中から、年内を目途に、重要物流道路の計画路線を指定するという形で進めてまいりたいと考えております。

説明は、以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございます。

それでは、一応御報告ということではありますが、委員の先生方から何かコメントがあれば、頂戴したいと思います。

1つ、誤解がないようにというか、確認のためなんですけれども、新しくここで議論している新広域道路網計画は、道路ネットワークの階層制で言うと、上位というか、一番高いサービス水準を提供しているのが高規格幹線道路、1万4,000キロぐらいあって、これは依然として存在するわけです。その次のカテゴリーの道路を広域道路というふうに称していて、その同じ広域道路の中でも、よりサービス水準が高いものを特定広域道路と呼んでいて、今申し上げた高規格幹線道路のその次のカテゴリーの道路群に対して、それを計画的に整備していきましようという、そういう計画であるということ、蛇足ながら補足しておきたいと思います。ここが混乱すると分かりにくいかなと思うので、補足させていただきますし

た。

石田先生、すみません、お待たせしました。

【石田委員】 これ、6月8日に中間とりまとめを公表されて、よくあるのは、中間とりまとめが、中間とりまとめと言いながら、最後の報告になってしまうということがよくあるパターンなんですけれど、すごく大事な話ですから、引き続きこういう議論はちゃんとしていただければありがたいなと思います。

先ほどから議論になっていますけれども、コロナを契機として国の形をちゃんと考えようという機運が盛り上がっていて、それに対応するという、ものすごく大事なテーマだと思っています。山下先生がおっしゃったように、高速道路だけ造っても、多分、隅々まで張り巡らされるものを考えないとだめなので、そういう意味でも大事だと思っています。

2番目は、物流ということが大きなウエートを占めると思うんですけども、今、物流システムの改革もえらい勢いで進んでいますよね。隊列走行もそうですけれども。物流のビッグデータ化といいますか、例えばトラックの運行状況とか走行状況のモニタリングと、需要者の需要とそういうものをマッチングさせる新しいベンチャービジネスなんていうのも多数立ち上がってきつつありますし、あるいは、一番最後のラストワンマイルのところには、宅配ロボットの公道実験も随分できるようになりつつありますので、そういうことも踏まえた物流の在り方、そこでのインフラの在り方というのが大事なポイントになってくるのかなと思います。

そういう観点から、先ほど来話題になっているE T Cというのは極めて大事なんですけれど、今のE T Cの問題、一杯あると思うんですけども、その中でも重要なことは、リアルタイムで情報を収集できませんよね。V I C Sセンターが頑張ってくださいって、首都圏で今年から混雑情報の提供路線をさらに拡大するというプロジェクトをやっているんですけども、悲しいことに、E T C 2.0のデータは全く使えずに、自動車会社からデータを購入して配布しているという、そういうちょっと悲しい状況でありますので、本当に宝物のデータですから、それをちゃんと使いこなせるようにしていくなんていうことも大事かなと思います。

それと、ちょっと外れてしまうんですけども、先ほど来、自動車への依存度が高まりつつあるということで、確かにそうだと思うんですけど、これ、どうするかということもよく考えなければいかんかなと思うんですね。このまま容認するのか、あるいは、逆にヨーロッパ諸国は、高まっているから、逆に公共交通をさらに便利にしようとか、あるいは、ライ

ト・インディビジュアル・トランスポート、LITというんですけど、それをちゃんと走行できるような環境にするとか、そういうことも含めた広域幹線道路の在り方の検討というのは、今後求められるのではないかなと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

ほかの委員の先生方、何かございますでしょうか。

【家田委員】 家田です。どうもありがとうございます。

1点は、要望でございます。どっちも要望かな。2点申し上げます。

1個は、大変いいことを言ってくれているんだよね。ラストワンマイルというか、高速道路路的なネットワークだけを作ればいいというものではなくて、それが最後まで届いていないと使えないという、それは本当にいいことを言ってくれていて。そのつなぐ先が、相変わらず空港・港湾だと書いてあるんだよね。これはもっともなんだけど、それはある程度達成されつつあるんですよ。だけど、東日本大震災以降、ほかならぬ道路局と一緒に検討した災害上のネットワークをより強靱なものにするというときにやってみた結果は、もちろん空港・港湾は重要なんだけど、それ以上に重要なのは、高速道路及び幹線的な道路から市街地の中心に行くのが非常に弱いんですよ。だから、どこかつなぎましょうというのを空港・港湾だけではなくて、都市の重点箇所とか、市街地の中心地とか、そんなことも入れたほうが時代に合っているしという感じがします。

それから、もう1点は、今、石田先生のおっしゃったのと実に関係するんですけども、今回のこのパンデミック、これは何回でも起こりますからね。いつでも起こるとは言わないんだけど、いつだって起こり得るものだからね。そう考えたときなんですけど、やっぱり現時点でも皆さん共感していただけると思うけど、東京都市圏とよそで相当違うんですよ。だから、東京一極集中ということに対する答えというものが、道路も、国土計画も、いろんなものもみんな考えなければいけないんです。そのときには、今回のこの通称物流道路でもいいんだけど、その種類のやつも、東京都市圏の都心部からちょっと離れたところに住んで、それで、時々テレワークで会社に行くと。それ以外は地域に住んでいて作業している、仕事している、あるいは遊んでいるというのを促すためには、郊外部の幹線道路というのをいいものにするのが寄与しうるし、それとセットにして、良好な住宅地の再構築をやると。

例えば、多摩ニュータウンだとか、多摩田園都市であるとか、いろんなところに団地だとか何とかいろいろあるんですけども、それが大分陳腐化しているんですよ。そういった

もののリノベーションと一緒にやっていると、今回のパンデミックを受けた都心というか、首都圏構造の改築と併せて、道路が寄与するという文脈に多いに貢献できる施策になるのではないかと期待します。

最後は、もう1点だけ蛇足ね。蛇足は何かというと、道路っていろんな種類があって、私もそう知らないほうではないと思うんですけど、それでもよく分からないので。高速道路の中にも何種類もあるしね。それで、また地域高規格もあるし、地域高規格ってBなのかなと思ったら、もちろん違うしとかね。地域高規格と今回のやつはどこがどう違うんだとか、ちょっとよく分からないので、そここのところの整理だけは、これを機に上手にやってくれることを期待します。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

それでは、今、石田先生と家田先生からおっしゃっていただいたことのうち、石田先生がおっしゃっていた、いわゆるマルチモーダルで考えることについては、この委員会でも相当議論があって、道路だけ考えていたのではだめですよという意見もありましたので、その点については、このレポートというか、中間とりまとめの中にも言及していただいているところであるし、また引き続き議論されることになろうかと思えます。

それから、家田先生からおっしゃっていただいた、空港・港湾だけではなくて、都市の中のコアと結んでいくというの、念頭には入れていただいていると思うんですけど、今日のこの資料の中では空港・港湾となっていましたので、若干伝統的な表現になっていましたが、そういうことでございます。

それから、用語の整理については、冒頭私も申し上げたように、いわゆる高速道路と称するもの、あるいは広域道路と称するものについて、いろんな表現のものがたくさんあって、私もすごく混乱して、AとかBとか言い始めると、もうほとんど何が何だか分からないことなので、この機にきちっとそれを整理していただいて、それぞれの名称が何をカバーしているものなのか、もしかすると、同じ道路でも2つのターミノロジーで表現される場合もありますので、いろんな方がそれを御覧になるときに混乱がないような形にさせていただくことが大事であろうと思えます。その辺、私からもぜひよろしくお願い申し上げます。

もし今申し上げた点以外で、何か補足で説明がありましたら、お願いできますか。

**【道路経済調査室長】** ありがとうございます。

多分、国土の形成に関しましては、国土形成計画のほうも今また点検みたいなことが始まっていますので、そういった議論も踏まえながら、引き続き議論を深めてまいりたいと考えております。

また、物流ということに関しましては、今年度がちょうど物流施策大綱の最終年度になりますので、今後、新たな大綱に向けた議論というの、国交省内、有識者の方々の御意見を伺いながら進めることになりますので、その中に道路での議論も反映させていきたいと考えております。

あとは、拠点の説明、今日は空港・港湾でしたけれども、やはり物流拠点ですとか、鉄道駅ですとか、様々なモードとの連携の中で、拠点を結ぶということが大事だと思っております。今回の計画は、ネットワーク計画と拠点計画とICTマネジメント計画と三本立てになっていますので、各地域のレベルでも、そういったものを意識しながら新しい計画が作れるようにしていきたいと考えております。

以上です。

**【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、ほかに何か御質問あるいは御意見ございますでしょうか。よろしいですか。ありがとうございました。

それでは、今の議事については、以上で終了とさせていただきます。

せっかくの機会なので、もしこの場で何か御発言があれば、関連して承りたいと思いますが、何かおありでしょうか。もしあれば、御発言ください。よろしいですか。

太田先生、お願いします。

**【太田委員】** この広域道路整備基本計画というのは極めて重要なものであって、それを20年ぶりに本格的に動かすといいますか、改定されることで、非常に意義は大きいと思っています。

というのは、これ、2008年6月に見直して制定されていますよね。2008年は、その6月の前の5月に、福田内閣で一般財源化を閣議決定しているわけですね。つまり、道路の中期計画という10年間の計画を破棄して、そして、2008年12月に、新たな中期計画という、3ページものの薄っぺらいものになっている。いわゆる道路の整備計画というものが、ある意味ではなくなったわけですね。その間の6月に出されていて、この広域道路整備基本計画というのが、地方にとってみて、いわゆる道路整備の将来計画の像だったわけです。これに基づいて、2009年の夏に、各地方整備局で道路の中期計画の地方版を作った



のですね。そういう意味では、その基になっていた広域道路整備基本計画を今回見直して、確固たるものにするということは、極めて重要な位置を占めると思っています。

したがって、もう既にいろいろ進められているとは思いますが、これに基づいて、各地方整備局において、各地方の道路の中期計画というものも再度見直しをかける。この各地方の道路中期計画というのは、基本的に路線名も明記されていますし、そういう意味では、都道府県とか市町村の地域計画において重要な指針になっていたものだと私は思っておりますので、ぜひ、そちらのほうについても準備をしていただきたいと思います。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

既存の計画との整合性、それから、上位計画との整合性等については、このことを議論するに際して十分注意していただくように申し上げておりますので、それが反映された形で作られておりますし、またこれから作られていくということになろうと思っております。ありがとうございました。

ほかは、いかがでしょうか。

それでは、ほかには御意見ないようでございますので、本日予定された議事は以上ということにさせていただいて、議事進行を事務局のほうにお戻しします。ありがとうございました。

**【総務課長】** 長時間にわたる御議論ありがとうございました。

本日の内容につきましては、後日、皆様方に議事録の案を送付させていただき、御同意を頂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。

本日の会議資料は、追って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。ありがとうございました。

— 了 —