

令和2年11月27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45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、マイクの近くでお話しくださるようお願い申し上げます。

なお、道路局長は本日、国会質問の関係で、大変恐縮ではございますが、遅れての出席とさせていただきますことを御了承願います。また、本部会の部会長であります朝倉部会長でございますが、委員の任期の関係で一旦任期終了いたしました。再任をされまして、11月24日付で部会長に再任をされましたことを、この場で御報告をさせていただきます。引き続きよろしくお願い申し上げます。

【朝倉部会長】 よろしく申し上げます。

【総務課長】 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。また、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、よろしくお願いいたします。

なお、本日は、家田委員、石田委員、小幡委員、小林委員、羽藤委員、山下委員におかれましては御欠席との連絡をいただいております。また、太田委員、竹内委員におかれましてはウェブでの御参加となっております。本日御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御報告申し上げます。

本日の資料についてでございますが、議事次第、資料1として委員名簿、資料2「これまでの料金見直しの評価」、資料3「中日本高速道路株式会社提出資料」、資料4「首都高速道路株式会社提出資料」、資料5「東京商工会議所提出資料」でございます。ウェブで御参加の皆様には、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。

それでは、以降の議事の進行を朝倉部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

【朝倉部会長】 分かりました。それでは、これより議事を進めてまいります。今回は、ヒアリングということで、高速道路会社の視点から、料金体系の評価や今後の課題などについて御意見、御説明をいただくということで、東日本高速道路株式会社経営企画部長、田仲様、中日本高速道路株式会社経営企画部長、松井様、西日本高速道路株式会社経営企画部長、真様、首都高速道路株式会社代表取締役社長、宮田様、また、経済団体からは、東京商工会議所地域振興部長、上田様に来ていただいております。本日は大変お忙しいところ、こちらに来ていただきまして、ありがとうございます。また、事前にビデオ等を作っていただくという手間もおかけしまして、大変恐れ入ります。ありがとうございました。

本日の進め方ではありますが、今日も議論とか意見交換の時間をたくさん取ってくださいと私から注文いたしましたので、まず事務局から、前回の説明の積み残しを最初に説明していただきます。その後、高速道路会社の皆様からは、NEXCOから3社を代表していただいて、中日本高速道路株式会社及び首都高速道路株式会社様に動画を既に用意していただいておりますので、それを踏まえた議論をしたいと考えます。これらをおおむね1時間弱ぐらい、それから、その後、東京商工会議所様から経済団体の動向や意見等について御説明をいただきまして、質疑応答にしたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

#### <高速道路課 動画説明>

高速道路課長の長谷川でございます。それでは、前回の国幹部会の続きのところから御説明したいと思います。

2-2の「シームレスな料金体系」ということでございます。「起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現」ということで、平成28年度の料金見直しでは、都心通過交通の迂回を促進するため、圏央道の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定する仕組みとしております。すなわち、この図にありますように、圏央道経由の料金が都心経由の料金より高い場合は圏央道経由の料金を引き上げる措置を取っております。ただし、都心経由のほうが高い場合には、都心経由の料金は引き下げません。ということをやっておるところでございます。

次のページに参りまして、この評価でございますが、右側のグラフ等にありますように、東名-東北間では新たな料金の導入後、圏央道利用の割合が9割まで増加しております。圏央道利用の所要時間ですけれども、夜間において首都高速利用とおおむね同じなんです、昼間においては首都高利用より短くなっておりまして、これにより圏央道を選択する車の

割合が増えているものと思われます。

次のページに参りまして、首都圏の通過交通が減少ということでございます。圏央道などのネットワーク整備と相まって、首都圏全体で都心通過交通は料金見直し前と比較して25%減少しております。このうち、東名―東北道間の都心通過交通は14%減少、中央道―東北道間の都心通過交通は12%減少するなど、都心の交通環境の改善に寄与しております。

次のページに参りまして、首都圏の渋滞状況でございます。首都圏の高速道路においては、圏央道の開通などネットワーク形成が進捗する一方で、依然として交通集中による渋滞が発生しておりまして、問題が解決しているわけではないということでございます。

次のページに参りまして、首都高速の渋滞状況です。ランキングをしてみると、一番上の池尻の3号下りをはじめ、依然として慢性的な渋滞が発生している状況でございます。特に都心環状線周辺において激しい渋滞が発生しておりまして、都心に用事のない車両を外側の環状道路に誘導する仕組みの強化が必要だと考えられます。

次に、首都高の時間帯別の交通量と渋滞損失でございます。この図を見ていただくと分かる通り、首都高の使われ方には偏りがございまして、昼間の時間帯と夜の時間帯で交通量や渋滞状況が大きく異なっております。余裕のある夜の時間帯を活用した需要の平準化を図る必要があると認識しております。

以上が、首都圏におけるシームレスな料金体系の評価について御説明させていただきました。御清聴ありがとうございました。

#### <中日本高速道路株式会社 動画説明>

NEXCO中日本代表取締役社長の宮池でございます。NEXCO東日本、NEXCO中日本、NEXCO西日本の3社を代表いたしまして、「高速道路の料金水準・料金割引について」と題し御報告をさせていただきたいと思っております。

目次のとおり、4点について御報告いたします。

初めに、新型コロナウイルスの影響を踏まえた最近の交通動向について触れておきます。折れ線グラフは交通量の前年との比較を示しており、小型車が青色、大型車がオレンジ、合計が灰色になります。また、紫色の棒グラフは国内の新型コロナウイルスの感染者数の推移を示しています。3月以降ゴールデンウィークにかけて、交通量は大きく減少しましたが、ゴールデンウィーク以降、穏やかな回復傾向にあり、最近では対前年比で約9割程度まで回

復している状況ですが、今後も注視が必要と考えております。小型車について見ますと、ゴールデンウィークで大きく落ち込み、その後、徐々に回復していますが、図からは感染者数の推移に影響を受けることは想定されますので、昨今の感染拡大という状況を踏まえ、引き続き状況を注視していく必要があると考えております。大型車は4月に8割程度まで落ち込みましたが、8割から9割を推移している状況であります。

料金収入の状況ですが、5月は移動自粛の影響により、対前年比の6割程度まで落ち込みましたが、6月以降は8割から9割程度にとどまっています。交通量と同様、引き続き動向を注意してまいります。

図は、グレーで表示しております、高速道路の台キロ、これと、赤色で表示しております、料金収入の推移を示しています。交通量に距離を乗じた台キロは、平成21年の休日上限1,000円の導入以降、増加傾向が続いています。一方、料金収入は平成21年頃から休日上限1,000円の影響などにより大きく下降しておりますけれども、平成26年の料金割引再編成以降は台キロと同様に増加しております。料金収入を台キロで除した1台キロ当たりの利用単価、これは黄色で表示しておりますが、これは平成26年以降、横ばい状態が続いております。

首都圏の交通量について見ますと、引き続き状況を注視してまいりますけれども、都心を貫く路線では、棒グラフに比較して示しておりますけれども、令和2年9月に対前年比90%以上、区間によっては100%を超えており、東名やアクアラインなど一部の区間での渋滞、これは地図上に赤色の矢印と今年9月の発生回数を示しておりますけれども、これについて課題として認識しているところでございます。

アクアラインでは、これまでも休日を中心に、千葉行き方面は主に午前、神奈川行き方面は主に午後に恒常的に渋滞が発生している状況です。図の赤い着色部分は速度40キロ以下であることを示しており、神奈川行き方面、下段の図でございしますが、これでは15時から19時の広範囲にわたって速度低下となっていることが分かります。これまで渋滞対策として、ペースメーカーライトの導入やAI渋滞予測などの実施をしてきましたけれども、さらなる対応として、今後、機動的な料金の検討を行っていく必要があると考えております。

次に、料金水準についてです。これまでの料金水準・割引の経緯を見ますと、日本道路公団から民営化するに当たり、料金については、平成15年12月の基本的枠組みに基づき、ETC活用等により各種割引を行った料金をそのまま引き継ぐこととされました。平成17年10月の民営化移行、平成20年9月のリーマンショック後の緊急経済対策として、深

夜5割引等の拡充や休日上限1,000円といった割引を実施していました。その後、平成26年4月からは、それまで実施してきた割引を再編し、3つの料金水準を導入、首都圏や近畿圏における新たな高速道路料金の導入といった利用重視の料金への見直しを実施してまいりました。

料金水準については、平成26年4月より導入した普通区間、大都市近郊区間、海峡部特別区間の3つの料金水準の考え方を維持しつつ、今後の機動的な料金施策の実施に向け、料金水準の整理・統一の検討は必要と考えております。具体には、一般有料道路を含め、料金水準や車種区分が統一されていない路線への対応や、首都圏・近畿圏シームレスなどでは、激変緩和措置として上限料金、下限料金を設定している路線がありますので、そういった路線について、長期的な視点から、償還への影響などを考慮しつつ、整理・統一を検討していく必要があると考えております。

これらは、激変緩和措置を実施している路線における令和元年の交通量、折れ線グラフでございます。それから、渋滞発生回数、棒グラフでございます、を示したものであります。京葉道路や第二神明道路は交通量が多く、渋滞が多く発生している状況でございます。図は、複数路線で同時に渋滞が発生している首都圏での状況を示したものです。この図は、令和元年11月17日日曜日の例であります。赤色の矢印で示すように、平行する東北道、関越道及び外環道において17時台に上り線で同時に渋滞が発生しています。このように、機動的な料金の検討や激変緩和措置への対応の検討に当たっては、対象路線における交通動向や渋滞状況にも留意する必要があると考えております。

次に、現在実施している料金割引の課題及び検討の方向性について説明いたします。初めに、深夜割引についてであります。この割引は、零時から4時までの間に対象とする道路を走行した車に適用されるもので、一般道路の沿道環境を改善するために、高速道路を深夜に利用する車を対象に導入されたものであります。グラフは、各時間帯での走行台数のうち深夜割引の適用を受けている台数を示しています。青の棒グラフを御覧いただきますと、中型車以上においては、深夜割引適用車両のうち約6割は深夜時間帯以外にも走行していることが見受けられます。検討の方向性として、例えば深夜時間帯に走行した距離についてのみ割引が適用されるような適用条件の見直しの検討が必要かと考えております。

深夜割引に関するもう一つの課題として、特に中型車以上の車両において、深夜割引適用を目的とした本線料金所やSA・PAでの滞留が挙げられます。上の棒グラフは、東名高速の東京料金所における時間帯ごとの通過台数を示しており、深夜割引が適用される零時を

またいで通過台数が急増していることが分かります。中段の棒グラフは、東京料金所から25キロ手前の海老名サービスエリアにおける時間帯ごとの流出台数を示しておりまして、サービスエリアの滞在時間ごとに色分けして示しております。中段の赤枠で囲みの棒グラフを見ますと、23時台以降に流出する車は2時間以上の滞在、オレンジ色で示しておりますが、そういった時間を滞在しているものが増えていることが見受けられます。この結果、写真のとおり、サービスエリア内の駐車マスが飽和しており、通路に駐車している状況が見られます。

次に、近畿圏での近況についてですが、大阪市内最寄りの名神吹田インターチェンジ及び草津パーキングエリア下り線においても同様の傾向が見られます。安全上の観点からも、本線料金所やSA・PAでの滞留を防ぐような対策を引き続き実施するとともに、割引適用条件の見直しに当たっては、本線料金所等の滞留を防ぐような見直しも併せて検討することが必要であると考えております。

次に、平日朝夕割引についてであります。平日朝夕割引は、平行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和のため、地方部の高速道路を通勤時間帯に多頻度利用する車を対象に導入されたものであります。主に中京圏において、平日朝夕割引が適用時間帯で、赤色の矢印で示すように、高速道路の渋滞を多く発生していることが課題と認識しております。ただし、中京圏では新たな高速道路料金の導入を予定していることや、一宮ジャンクション付近や東名三好付近においては、付加車線整備などの渋滞対策を実施予定のため、今後の交通動向の変化に注視が必要だと考えております。併せて、新型コロナウイルスによる交通動向への影響を注視していく必要があると考えております。中京圏の新たな高速道路料金の導入や渋滞対策、新型コロナウイルスの影響を踏まえ、交通動向を注視し、必要に応じて検討していくことが必要だと考えております。

次に、休日割引についてです。休日割引は、観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、地方部の高速道路を利用する車両を対象として導入されたものです。左の図のように、都市部を中心に、下り線は主に午前中、右上の棒グラフが該当します、それから、上り線は主に午後、右下の棒グラフが該当いたします、に渋滞が発生していることを課題として認識しております。また、観光需要を喚起し、地域活性化を図るために導入した割引ですが、図表にデータは示しておりませんが、観光を目的としたトリップの割合は5割程度にとどまっており、それ以外の車両にも適用されていることを課題として認識しております。検討の方向性としては、渋滞の低減を図りつつ、地域活性化を図るための観光が利用目的となる

割引への見直しを検討する必要があると考えております。

休日割引のもう一つの課題として、ゴールデンウィーク及びお盆、年末年始の交通混雑期において、休日割引の適否に関わらず、それ以外の期間に比べて交通量が多く、渋滞回数は全国の高速道路で、通常期に比べて、左下の棒グラフで示すように、4倍以上となっていることは課題として認識しております。交通混雑期への休日割引の適用については、このような状況や他の交通機関等の状況を踏まえ、渋滞の低減を図りつつ観光需要を喚起し、地域活性化に寄与する割引への見直しを検討する必要があると考えております。

休日割引が適用されている一部暫定2車線区間においては、休日に交通が集中し、渋滞が発生している箇所もあります。図は、阪和道（湯浅御坊道路）の状況で、既に4車線化事業に着手しておりますけれども、休日の午前中は南紀田辺方面、午後は大阪方面で渋滞が発生しています。今後、暫定2車線区間においては、交通状況を踏まえた上で、渋滞の低減にも資する割引への見直しを検討するとともに、4車線化事業による交通容量の確保を検討、実施していくことが必要と考えております。

次に、大口・多頻度割引についてです。大口・多頻度割引については、主に業務目的で高速道路を利用する機会の多い車両の負担軽減を目的として導入されたものです。課題としては、契約単位割引は一定額以上の利用で適用される割引であり、中段の表の事例に示すように、コロナ影響等の外的要因により利用額が減少しても支払い額が増加するといったケースが発生しています。現在は、新型コロナウイルス感染症への緊急対応として、一定の要件を満たしたものに暫定的な還元措置を実施していますが、現行の契約単位割引では外的な要因に左右され、契約者にとって不安定な割引であるため、より利用額に応じた割引となるような検討が必要と考えています。なお、割引の検討に当たっては、現行の車種ごとの支払い額のバランスや物流のエッセンシャルワーカーとしての社会的役割を踏まえ、各割引の主な適用車種、適用路線等を含めて検討していく必要があると考えております。

最後に、マイレージ割引についてです。マイレージ割引については、高速道路を利用する機会が多い車の負担軽減のため導入されたものです。マイレージ割引は幅広く利用されており、利用する機会が多い車の負担軽減に一定程度寄与しているため、継続を基本としつつ、社会的課題を解決するような取組との連動等、活用方法を検討していきたいと思っております。なお、今後の料金制度の見直しに当たっては、影響を受ける利用者の行動変容を分析する評価方法の検討が必要と考えております。

以上が割引についてであります。

最後に、「その他」といたしまして、2点紹介させていただきます。

1点目は、維持管理有料道路の事例を御紹介いたします。維持管理有料道路の一つである関門トンネルは、NEXCO西日本において管理されております。これまで、湧水の影響や増加する交通量に対応するため、およそ10年ごとにリフレッシュ工事を実施してまいりました。料金徴収期間は、政令により、会社設立の平成17年10月から起算して20年を超えない期間とされており、現時点では令和7年9月までとなっていることから、今後、現許可上における料金徴収期間後の取扱いについて検討が必要だと考えております。

2点目は、原発事故の警戒区域等に居住されていた方らを対象とした無料措置について紹介します。原発事故の警戒区域に居住されていた方らを対象とした無料措置は、平成24年4月から国土交通省の告示に基づき、NEXCO3社と本四高速の4者で実施しております。令和元年度は、7万1,000名の方に年間で500万回、約90億円の無料措置を行いました。左下のグラフは、令和元年度に御利用のあった方について、利用者別の年間の利用回数ごとに、利用者数と総利用回数の割合を示しております。青枠の年間100回以下の方が利用者の約8割となっている一方、赤枠の利用者の約2割を占める年間101回以上の方が全体の利用回数の7割を占め、利用が偏っている状況になっております。右下には参考として、年間利用回数が多い利用例を掲載しております。

以上で、NEXCO3社からの報告を終わります。

#### <首都高速道路株式会社 動画説明>

首都高速の宮田です。今日、私から、2016年4月に導入されました首都圏の一体料金について、導入されてからの交通の変化、それから導入後の課題について説明いたしたいと思っております。

資料に基づいて説明いたします。3ページから説明をいたします。最初は、改めてでありますが、首都圏料金導入後の首都高速の料金体系について御説明いたします。2012年1月から2016年3月までは500円から900円の距離別料金を設定しておりましたが、2016年4月からはNEXCOと統一した5車種区分による対距離料金制を導入し、料金水準は高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準キロ、29.52円に合わせております。その際、激変緩和として、物流への影響や非ETC車の負担増、短距離利用者の負担減による渋滞増加が起きないように考慮し、当面、上限・下限料金を設定しております。

次に参ります。2.1であります。先ほど申し上げた料金の見直しに伴って、首都高の交



通量は増加しております。特に左のグラフのとおり、短距離利用の台数が大きく増加しております。また、圏央道などのネットワーク整備が進んだこともあり、首都圏全体の都心通過交通は、料金見直し前と比較して25%減少しております。一方で、都心の通過交通が減少したことにより、右下のグラフですが、長距離利用が減少し、結果として、平均トリップ長は減少傾向となっております。

次に参ります。2.2でございます。車種別の利用状況について見ますと、距離別料金は以前の2車種である普通車、大型車の割合は、首都圏料金導入後も9対1とほぼ変化はございません。首都圏料金導入後の5車種で見ますと、軽・二輪は増加傾向、普通車は減少傾向となっており、普通車から軽・二輪への一部転換や、料率の低さによる軽・二輪の使いやすさの影響による増が考えられます。中型車以上については、ほぼ利用状況の変化はございません。

次に参ります。2.3でございます。時間帯別の利用状況ですが、首都高の使われ方には時間帯によって偏りがあり、昼間の特にピーク時の交通量は、渋滞等の発生によって限界に達しております。一方で、夜間の交通量には十分な余裕がある状況です。首都圏料金導入後においても、交通量は昼間で7%増加、夜間で6.3%の減少という傾向となっており、渋滞も昼間の増加が見られ、余裕のある夜間の時間帯を活用した分散によって、ストックの効率的な活用を進める改善の必要性を認識しております。

次に参ります。2.4でございます。首都圏料金導入前後の2015年に対する2019年の交通量と渋滞の増加は昼間時の影響によるものであり、いまだ、グラフのとおり、渋滞は解消しておりません。課題として残っております。

次に参ります。2.5であります。物流の効率化や経済の活性化を図るため、事業用利用者の負担軽減を目的として、首都圏料金導入時に拡充した大口・多頻度割引について割引利用状況を整理したものです。直近、2019年度の割引利用率は、主に物流を担う中型車以上の車種の利用が高く、中型が約6割、大型が約8割、特大が約9割といった状況でございます。大口・多頻度割引適用台数の割合は増加傾向で、特に中型車の割合は4.5%増加しております。

次に参ります。3.1であります。これ以降は、首都圏料金における課題を御説明いたしたいと存じます。激変緩和として設定した上限料金ですが、上限となる料金距離35.7キロを超える利用者は1日約13.4万台で全体の14%に上ります。上限距離を超える走行する場合、長トリップになるほど距離当たり単価が低くなるため、当然ながら、利用距離に

応じた負担という考え方に反し、不公平感が存在しております。

次に参ります。3.2です。図は、ある入り口から上限距離を超えるエリアを赤くした例を示していますが、上限距離を超える場合、超えた部分が無料と考えられることから、損傷者負担の原則にも合致しておりません。

次に参ります。3.3です。さらに、首都圏で見た場合の一例として、朝比奈から浦和を例示しております。東名経由の青いルートでは、普通車で3,640円なのに対し、首都高、並木経由の赤いルートでは、同程度の利用距離にもかかわらず、首都高の上限料金が設定されていることで1,960円で済み、同程度の利用距離であっても利用料金に大きな差が生まれるケースとなっております。これにより経路選択が適切に行われず、本来必要がない交通についても首都高の特定の経路に流れ込んでいる可能性があります。また、北西線開通に併せた料金調整が必要となったように、新規路線の開通も同一料金とならない区間が拡大する要因の一つになります。

次に参ります。3.4です。図は、新型コロナ影響前の2019年10月と直近の2020年10月の交通量を、用途別、車種ごとに比較しております。24時間では、バス・タクシーの減少分がまだ戻ってきていない状況です。朝、夕ピークの交通集中の傾向は、新型コロナを想定した新しい生活様式の提言後においても変化ありませんが、ピーク時間帯において乗用車の増加が見られます。

3.5に参ります。首都圏料金導入前後の首都高のOD調査を用いて、属性別の距離別交通量を示しております。オレンジ色の貨物輸送に着目すると、長トリップになるほど交通量に占める貨物移送の割合が高くなっており、約50キロを超える利用では約半数が貨物輸送となっております。

次に参ります。3.6です。最後に、コロナ禍の交通量が下がった状態におけるデータから、全体として交通量と渋滞が減少した状況においても渋滞が生じてしまう特定箇所が存在していることを紹介いたします。新型コロナ感染症拡大に伴う交通影響により最も交通量の下がった4月第4週では、前年度比で交通量が約3割減、渋滞損失時間が約9割減となっております。一方、このように交通量の少ない状態においても、3号渋谷線の大橋ジャンクション付近、箱崎一両国ジャンクション間をボトルネックとする交通集中箇所における渋滞は依然として発生したということでもあります。

次に参ります。最後のまとめです。首都圏料金の効果について申し上げますと、都心の通過交通の減少に対しては、長距離利用者が減少したことにより一定の効果が発現されたと

考えられます。近距離利用者については増加が見られることから、高速道路への吸い上げにより、一般道の混雑等の交通課題の改善に一定程度寄与できたものと考えられます。

首都圏料金に対する課題として、1つは首都高の上限料金の設定によって首都圏全体の公平性が損なわれていること、また、時間帯による交通量や渋滞量の片寄りを効率的に分散するなど改善の余地があることが挙げられます。さらに、交通量が減少しても、依然として特定の箇所で渋滞が発生しており、現在の首都高ネットワークにおける限界が明らかになりました。これらの課題解決には、料金施策等による交通需要マネジメントに加えて、機能強化、構造改良等を含めた対応も必要であるものと考えております。

説明は以上であります。ありがとうございました。

**【朝倉部会長】** それでは、早速なんですが、料金体系の評価ということで、シームレスな料金体系について、前回、説明の積み残しがあったんですけども、それに関する部分と、それから、高速道路会社の御説明につきまして質疑応答に入りたいと思いますが、この説明につきまして、その後、何か補足等がありましたらお願いしたいと思います。特に中日本高速道路株式会社の松井様、首都高速道路株式会社の宮田様、もし何か補足がありましたら、この段階でお願いできますでしょうか。

**【中日本高速道路】** 中日本高速道路でございますが、特に補足等ございませんので、質疑でよろしく願いいたします。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

**【首都高速道路】** 首都高速でございます。私も特に付け加えるところはございませんが、要点は、4のまとめのところ、15ページでございますので、ここに集約していますので、ここを基に御質疑いただければと思います。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。それでは、早速質疑ということですけども、一応、道路局の積み残しのところの話があるので、そこを先に御議論いただいたほうがいいかと思います。そこについて御意見、御質問があれば、先にお願いたします。

皆さんが質問を考えている間に、私から1つお伺いしたいんですけども、この資料及び説明を伺うと、首都高速道路経由と圏央道経由の料金を同じにするという話だったと思うんですけども、その狙いがどこにあるのかということなんです。つまり、都心部通過交通を圏央道に誘導するというのであれば、両方のルート料金を同じにしないとイケないわけじゃないですよ。また、料金によって都心通過ルートの魅力を相対的に下げるのであれば、同額にしなくても、例えば、都心通過ルートのほうの料金を上げるとかということだっ

であるわけです。どうして料金を同じにするということになったのかということの説明が分かりにくかったと思うので、その理屈があれば少し説明してくださるとありがたいです。

【高速道路課長】 今の御質問についてですが、まず同額にした上で、その後、また料金差をつけるとかいうのを検討していこうと当時考えていたということでございます。

【朝倉部会長】 そういう意味では、最初にどうしたいかという大局的な目標、目的があって、例えば、都心通過交通は50%下げますという目標があって、それを達成するために、料金体系をどういうふうに設計したらいいかという話なんじゃないかなと僕は理解するんです。なので、最初に同額からスタートするという議論は、ないわけじゃないですけども、その理屈が一般の方にとって果たして本当に分かりやすいものだったのかということについては、それこそ評価をしないといけないと思う次第です。

どうぞ、宮田様、お願いします。

【首都高速道路】 首都高速が、その当時、お話を聞いていましたのは、まず、地下鉄みたいなにしようと、あるいは、首都圏の鉄道の乗り入れ体系を見たときの料金にしようと。NEXCOがあり首都高があり、料率が違っていただけです。まず、料率を一緒にしようというのが一番で、その次に、A点からB点までの料金は基本的に同じほうが利用者には分かりやすいよねという議論があったように聞いています。その結果、それを当てはめると、圏央道がばか高くて都心を通るルートが安かった。効果として、都心を避ける料金体系になったと。むしろ、A地点、B地点のほうが先、料金が同じというのは先だった記憶が私あります。すいません、説明になっていませんが。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。そういった議論の経緯の説明があれば、資料が多くなってしまうので省略されたのかもしれませんが、より分かりやすいと思います。結果的に、この料金体系がどういう影響、効果があったのかということを理解する上でも、どういう考え方でこれが決まったのかということはずごく大事だと思うので、そういったことの説明があれば、なお良いと思います。ありがとうございます。

ほかに、委員の先生方から何かございますでしょうか。どうぞ。

【児玉委員】 料金体系で、私のところの会社のオフィスはちょうど都心環状と窓が接してまして、前は観光バスの乗客の人たちと目が合ったりして、挨拶したりみたいな、そんな変なこともありましたけど、最近はスムーズに流れるようになって、そういうこともなくなったということでもあります。それで、この中で渋滞の状況がいろいろ調べられているんですけども、ジャンクションの渋滞状況というのは、これでどのように変わったのかなと思

ます。私、鶴ヶ島のジャンクションをよく通るんですが、最近、えらい混んでいるような感じがしているんですけども、ジャンクションの混雑状況というのは、これによってどのように変わったのかということを知りたいなと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 見ていただいている資料の、どの資料の何ページぐらいかということをお教えくださると分かりやすいんですけど。

【児玉委員】 要するに、ジャンクションの部分がないんですよ。

【朝倉部会長】 分かりました。そうすると、今、該当するジャンクションの固有名詞が出ましたので、そこを管理されている高速道路会社として、どういうふうに見ておられるかということをお説明していただけますでしょうか。

【東日本高速道路】 東日本の経営企画部、田仲でございます。当社で圏央道の鶴ヶ島ジャンクションを管理しております。今回の料金施策によりまして、圏央道側に相当シフトしているという事実がありまして、もともとの交通よりも恒常的に渋滞しているという状況になっております。加えて、特に土日になります。もともと土日の観光交通が多いということで、特に関越道の鶴ヶ島辺りは、下りが土日の午前中、それから、帰りの交通として午後の上りの渋滞があるということで、そこと業務交通も混じって渋滞の程度が少しひどくなっているところではありますが、ジャンクションだけ渋滞しているというよりは、全体の容量が足りてないという感じで考えてございます。

以上です。

【朝倉部会長】 よろしいでしょうか。今日の議論、特にNEXCOさんの資料の中に、休日の割引をどうするかという話がありましたので、そういったこととも今の話は関連しているように思うんですね。なので、また後で、もしさらに議論すべきところがあれば議論したいと思います。

どうぞ、中日本さん。

【中日本高速道路】 中日本でございますが、私どもは、東名との接続の海老名ジャンクション並びに中央道との接続の八王子ジャンクションがございますが、やはり圏央道の利用が伸びているということで、いずれも以前に増して渋滞が発生しているという状況でございます。

一方で、海老名ジャンクション等におきまして、ピンポイント渋滞対策ということで、道路の幅を変えなくとも、例えば2車線の運用を図るですとか、八王子なんかも車線の運用の

見直しをしたりして、そういった意味での渋滞対策等を行っているんですが、それがまだ十分ではない、もう少し対策が必要な状況でございます。

【朝倉部会長】 よろしいでしょうか。

【児玉委員】 はい。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。

手が挙がっていますね。竹内先生でしょうか。

【竹内委員】 竹内です。すみません、私、あと15分ぐらいでいなくなってしまうので、お先に発言させていただきます。

資料を拝見して、NEXCO様について、私は質問というよりも、意見とか感想のようなものを申し述べておきたいと思います。資料の中の12ページから13ページの辺りで、料金が夜間下がることによって周辺に滞留が起きるといふ、そういうデータをお示しいただいて非常に参考になったんですけども、これを思うと、単に道路上のプライシングだけではなくて、SA・PAといった場所での、いわゆる駐車プライシングということ併せて考えていかないと、こういう問題は解決できないだろうと思いました。ですから、今後も、ここでの議論として、駐車プライシングということも考慮に入れていくべきではないかという意見が1つです。

同じところで、恐らく滞留が起こるのは、ある一定の時刻から急に夜間割引で料金が落ちることになり、また、時間が経てば急に元の料金水準に復帰するという状況だからだと思います。ほかの交通機関でよくあるように、特に航空運賃などがそうですけれども、徐々に、徐々に、ゆっくりゆっくりと割引率を高めて運賃を低くしていくことをすると、恐らく支払意思に従って順次トラックが入ってくると思うので、ゼロか100かという割引ではなくて、徐々に割引を下げ、また上げていくという、そういう弾力的な方法が大事じゃないかなという気がいたしました。

あと1つは、これは質問になるのか私の意見か分からないんですけども、18ページの資料のところマイレージの話がございました。ここでの文章だと、マイレージは利用者の負担軽減が目的だとも書かれているのですが、通常のほかの交通機関、あるいはほかの産業なんかでマイレージ的なもの、あるいはマイレージサービスは、負担軽減ではなくむしろ利用者のサービスの利用促進が目的になっています。どちらを目的にするかによっては、マイレージの果たす意味、あるいは制度の構築が変わってくると思いますから、その点を今後明らかにして議論していく必要があるのではないかと感じました。

以上でございます。ありがとうございました。

【朝倉部会長】     ありがとうございました。竹内先生の時間制約がありますので、今お寄せいただいた御意見、御質問につきまして、答えていただける範囲で、もし説明を補足でしていただけるんだしたらお願いします。

【中日本高速道路】     中日本高速道路でございます。ただいま竹内先生から御指摘いただきました件でございますが、まず、SA等の駐車スペースの問題、非常に問題だと認識しております。その部分については、まずは物理的な対策といたしまして、3社合計で今、駐車マスの拡充に努めておりまして、昨年度で大体1,350台ぐらい、今年度で800台ぐらい、合計で2,000台を超えるぐらいの駐車マスの整備を緊急的に進めておるところでございます。また、それに加えて、竹内先生御指摘の有料制みたいな話でございますが、今、豊橋のパーキングエリアで予約ができる仕組みを導入いたしました。そういった予約の動向等も踏まえて、次のステップとして課金をするというようなことも含めて、今、道路局の皆さんと相談をさせていただいているところでございます。

さらに、路外の駐車場なんかも、夜間に一時退出していただいて、そういった今、利用してないようなところを使っていただくような取組、これも浜松いなさの東名と新東名の連絡路の部分で、そういったものを今整備しておりまして、そういったものも含めて、今後検討を加えていきたいと思っております。

それから、マイレージの御指摘もありましたが、まさに竹内先生が言うように、誘導というようなことだと、利用促進みたいなのところについては、今現在、なかなかやられてないんですが、今後、非常に重要なポイントだと思っております、そういったこともぜひ検討をしていきたいと考えております。

【朝倉部会長】     ありがとうございました。竹内先生、よろしいでしょうか。

【竹内委員】     はい、結構です。ありがとうございました。

【朝倉部会長】     ありがとうございました。今、竹内先生がおっしゃっていた話の中で、深夜になると、ある時点から急に料金が安くなるというのではなくて、じりじりと下げるというやり方もあると思うんですね。技術的に難しいかもしれないし制度的に難しいかもしれないですけども。そうすると、どこかに滞留するというインセンティブがあまり生じにくくなると思うんですけども、そういったことは検討の余地はあるんでしょうか。

【高速道路課長】     よろしいですか。

【朝倉部会長】     お願いします。

【高速道路課長】 それも検討の余地はあるとは思いますが。ただ、今、全行程が全てその割引率で一律に割引されているので、その時間帯に出入りしたときに、夜間じゃない、昼間からずっと走ってきた部分も含めて全部割引になっているというところも、一つ、こういったSA・PAの滞留ですとか、あるいは路肩での駐車というものにつながっているのかなとは思っているところであります。

【朝倉部会長】 分かりました。走った時間帯のところだけうまく課金をするということが、例えばETCを積んでいると、そういった課金制度はきっとできるんじゃないかと思えます。車載器を積んでいる車は割引を受けられるけれども積んでない車は割引を受けられませんといった制度設計もないわけじゃない。技術的な点は十分確認してないので本当にできるのかどうか分かりませんが、そういったことも今後検討に値するんじゃないかなと感じております。ありがとうございました。

ほかに。

【根本委員】 朝倉先生、関連していいですか。

【朝倉部会長】 どうぞ。お願いします。

【根本委員】 私も、SAの大型車の駐車問題、ちょっと興味を持っています。まず、何で大型車がSAに立ち寄るのかと考えると、休憩ありますよね。4時間走ったら30分休憩。それから、九州のほうから来たら、これは休憩を取らなきゃいけない。休憩を取るというのは、8時間以上止まります。あとは、深夜割引とか、納品時間に合わせる時間調整です。これも結構長くなります。ですから、2番目、3番目の休憩と時間調整が問題で、これを何でこのSAでしているんだという話になると思うんです。海老名の例が出ていますけれども、手前の足柄SAでも構わないのではないのでしょうか。ですから、僕はトラック協会の協力を得てキャンペーンをやることで結構効果があるのではないかと、思うんです。あまり海老名SAにこだわりはないのではないのでしょうか。

こういう人たちは多分、有料制にしたらすぐ逃げると思えます。私は前から有料制が有用と言っていました。有料制をやってもいいんですけども、結果的には、そこからは料金を取れないかもしれません。あと、NEXCO 中日本はもうやっていますけど、兼用マスですね。夜は乗用車駐車場が空いていますから、そちらにトラックを止めさせるというので大分緩和されると思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございました。重要なアイデアが提案されているかと思うの



で、実行可能性について各道路会社で御検討いただくとよいと思います。ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

お願いします。井伊さん、大串先生の順でお願いします。

**【井伊委員】** 私、前回欠席いたしましたので、前回、何かあったら失礼いたしますが、この料金見直しの資料の6ページに首都圏の渋滞状況とありますが、ここのアクアラインについて、今後の料金体系の中で在り方として問題提起しておきたいんですけども、今、森田知事の御指導で、アクアラインの料金、800円と下げられていますけれども、この数字を見ると、休日を中心に渋滞発生ということになっていますので、やっぱり最初の料金のありようの問題から含めて、800円の料金体系を今後どこまで継続するのかということころ、あと、値下げによってこれだけたくさん使われているということは望ましいことではもちろんありますけれども、休日まで同じ料金体系で今後も継続するのかということころについては、NEXCOとまた別ですけども、全体の料金体系を検討する中で、この部分も今後の課題として指摘をしておきたいと思います。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございました。

大串先生、どうぞ。

**【大串委員】** ありがとうございます。私、2点ございます。1点は駐車マスを有料化したりするようなことでSA・PAの駐車を抑制しようということなんですけれども、もともと需要が一定量あるわけで。そうすると、逃げた車がどこに行くのかということになると、それはそれで社会問題的なことが発生すると思いますので、もしそういった試みを御検討される際にはきちんと、ここで通常止まられていた車は、外にこういう空間が御用意されていますとか、こういうスペースがありますということの周知と同時にやっていただきたいかなと思います。駐車マスを拡張することだけがやり方ではないと思いますので、賢いやり方をする中で、その手当ての部分もしっかり周知をしていただくということもぜひお願いしたいというのが1点目です。

2点目は、今、井伊先生がおっしゃったように、休日にすごくボトルネックになるところがあると、平日はそこそこ空いていますよということになると、ピークに合わせてハードを設計して整備していくと莫大な料金がかかることになりますので、そうではなくて、そこをオフピークに近づけるといいでしょうか、ピークをなだらかにするためのやり方のインセンティブの一つとして、ピーク時割増しとか、もしくはピーク時割引停止とか、今800円

に割引かれているわけですから、その割引率を休日に関しては、例えば2,200円割引かれているわけですね、もともと3,000だったのが800円なんですから、それを例えば1,500円にするとか、もう少しピークを平日のほうに持っていきようなどいいでしょうが、休日のインセンティブをばか高くして、そこにわざわざ渋滞を発生させていると言っても過言ではないような料金設計になっていますので、そこらあたりをもう少し、一工夫お願いできたらい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。今、お二方から御指摘がありました。御回答いただくというよりは、今後検討していただければということだと思います。特に、大串先生の御指摘のピークの平準化のために料金を割増するという、これまで基本的には割引という施策だったんですけども、料金を割増するという料金の使い方については、これまで必ずしも我が国では実施されてきていないのではないかと思います。料金を割り増しして利用者の行動をマネジメントするという点について、どういう形で検討するかということ、大変大事なポイントではなからうかと思いますので、今後の検討課題としてらどうかと思う次第です。ありがとうございます。

手を挙げていただいているのは、太田先生お願いします。

【太田委員】 今回の議論というのは、これまでの努力の結果として、料金設定についていよいよ積極的に議論できるようになった段階に至ったものと評価しています。3料金体系への整理・統合、それから、都市高速道路の対距離料金化、そしてシームレス化という基盤がようやく整備された。そこで、これから積極的に様々な料金施策を打ち出すための段階に来たと。したがって、今、朝倉先生がおっしゃったように、割増しという議論もようやくできるようになってきたということで、それは大変結構なことだと思っています。

その中で、今回の議論、いろいろプレゼンテーションしていただいたものは、大きく分けて2つに分かれていると思っています。積極的な料金施策のための修正ということで、1つは、公正な負担に絡めた経路選択の適正化ができるような料金にしたいとか、渋滞対策、割増しということもあるかもしれませんが、空いている道路のさらなる割引ということもあるかもしれませんが、渋滞対策という積極的な方面があると思います。

もう1点は、割引の見直しということが組上に上げられているように感じます。これは考え方としては、効果が小さいものについては廃止しましょうという議論だと思います。しかし、それでも恩恵を受けている人は少なくともいるわけで、効果が小さいからといっても、

継続してほしいという意見が出てくる可能性があると思っています。これは結局のところ、利用者から見ると、増収目的なのではないかと判断されかねない。実際そうなのかもしれないと思いますし、もしそうであれば、そのことをはっきり示す必要があると思います。つまり、リース料の支払い財源、償還財源の確保ということに、やはり高速道路政策の全体としては目配りをしながら料金を考えなければならないと思いますので、その視点があるのであれば、その点についてははっきり提示していく必要があると思っています。

これはまだ検討されている途中だと思いますので、これについてお答えをいただく必要はないのですが、リース料の1%ルールの中で今回のコロナ禍による減収が出た場合に、償還財源の調達に大きな不足が生じているわけですが、それは翌年以降、どのようにリカバーする仕組みを考えるのか。裏返して言いますと、今回の減収分を将来、交通量が戻ってきたときに回収するような仕組みを考えているのかどうか。それが今後の料金施策にも関わってくるので、枠組みの設定自体についても別途しっかり検討する必要があると思っています。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

佐々木委員、どうぞお願いします。

【佐々木委員】 私も、SA・PAの滞留問題について一つ意見を言いたいんですが、コロナ禍の中で物流の重要性が今非常に注目されていて、宅配の荷物が増えたりして、その中でトラックの運転手不足という問題があって、物流の持続可能性をいかに高めるかというのが社会的な課題になっているかと思います。そういう意味で、このSA・PAの滞留というのは、トラックドライバーさんの労働環境を悪化させている可能性もありますし、そういう点で、料金の引き上げで締め出すというような北風のな話ではなくて、どちらかというと、ドライバーさん側の立場に立った改善策のほうが重要じゃないかなと思っています。そういう意味では、トラック協会とか業界側のニーズをしっかりと把握するという取組が必要なんじゃないかなと思います。もう既にやっておられるのかもしれませんが、ぜひ物流の視点に立った改善策を検討していただければと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。幾つかの御指摘をいただきましたが、とりわけ割引の見直しについては、いずれの高速道路会社にも共通の課題だろうと思います。時間帯割引であったり休日割引であったり、これをいかにうまく設計し運用していくかという

ことでもあると思います。

首都高では、料金の上限、これもある種の割引ですけれども、これを継続するかどうか。いわゆる激変緩和措置として導入されたものについて、これを今後継続するのか、あるいは、距離に比例する料金をそのまま適用していく形にしていくべきなのかということは議論しないといけないと思います。

また、NEXCO東日本でしょうか、原発に関連して、生活再建に向けた一時帰宅の割引が適用されているけど、若干その範囲を超えて使われているようなケースもある。その辺をどうするのかというのも議論する必要がある。基本的には、割引についての考え方を、さらに議論をしていくべきだろうと思いますけれども、今、先生方からコメントがありました点について、高速道路会社から何か補足でコメントがありましたらお願いできますでしょうか。お願いします。

【首都高速道路】 朝倉先生にまとめていただいたことについて、首都高の割引というのは、まさに対距離料金が1,300円の上限で横ばいになっているということでありまして、首都高、今、ネットワーク320キロありますので、端から端まで通ると、料率でいきますと、多分2,700円とか2,800円でちょうどNEXCO並みになるという、激変緩和で1,300円入れているという認識でありますので、ぜひその辺を御検討いただければというお願いが一つであります。

あと、若干説明になるんですが、ロードプライシングは現実に今、議会を通っていますので、オリンピック・パラリンピックのときには今年もやる予定で議会を通していましたが、来年、オリンピック・パラリンピックについてロードプライシング、昼間6時から夜の10時まで、朝の6時から10時までプラス1,000円余分にかかる、零時から4時までを全車種を半額にする。1,000円プラスは乗用車類だけで大型車はやらない。そういうロードプライシングをやりますので、多分、今から割増し料金をやるときのきっかけになるのではないかなと期待をしております。

それから、太田先生がおっしゃいました1%ルールของ今年度の処理で首都高で申し上げますと、2,700億の年間の料金収入がありまして、多分、今年度はコロナの影響で300億から400億減収になるだろうと思われます。1%ルールが適用されますので、27億だけ首都高の収入が減るという形で、残りの部分、300億程度はリース料を減額していただくということになります。それは協定変更せざるを得ない。協定変更のときに、まさに支出が300億になって、収入は何になるかという議論を今年度で閉じる話をせざるを得ない

いと思っております、機構と、あるいは認可をいただく中で。本年度は料金に触っての議論という閉じ方はできないんですが、それを背景として、来年度以降、そうやって傷んだ全体の収入をどうやってカバーするかというのを、ぜひ議論の中に入れて、結論を出していただけたらというお願いであります。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

どうぞ。

【根本委員】      私も、激変緩和という割引について議論に参加させてほしいんですけども、普通の政策的な割引と激変緩和で割引しているのはやっぱり区別すべきじゃないかと思えます。激変緩和は本来、対距離制でやろうと28年の4月に決めたわけですよね。それまで、圏央道が1キロ40円だったのを全部29円にしようじゃないかとやったんだけど、いきなりだからということで、首都高とか京葉道路とか激変緩和されているわけですけども、もう5年もたっていますから、しばらくの間は激変緩和でも、来年の3月で5年でしょ。だから、しばらくというのは、もうそろそろいいのかなというのが一つですね。

この激変緩和措置によって混雑があちこちで激化しているわけですよね。混雑緩和のために激変緩和をやめると、そういうキャッチフレーズでやったらどうかと思うんですけども。ですから、一番最初の朝倉先生が問題提起した同一起終点同一料金というのは、本来29円で全部そろえろ、対距離制にするんだということと、もうそこから矛盾しているわけなんです。だから、28年のとき、両方、柱立てにして対距離制と言いつつ、同一起終点同一料金といったところからちょっとボタンをかけ違っているんで、同一起終点同一料金は今はもうやめたほうがいいですね。それで全部29円でそろえることで、例えば首都高に混雑が生じないようにとか、そういうのを考えたらいいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。たしか、NEXCOさんの資料の中に、今、3つのカテゴリーに分かれている料金水準の整理・統一及びその検討が必要というコメント、たしか8ページにあったと思うんです。私、全く同意見です。今、根本先生がおっしゃったのも、基本的にはその文脈に沿っているものだと思います。ですので、料金水準を整理・統一していただいて、その中で、例えば料金の割増しを導入しないといけないようなケースであったり、あるいは、その中で料金の割引をどうするのかという議論があるべきです。表現が悪いので申し訳ないんですが、これまではやや場当たりのいろいろな料金の割引が導入されてきたような印象がありまして、それをできるだけ早く整理していくことが大事な

んじゃないかなと思う次第です。ありがとうございました。

あと、私から1つ、2つ、細かなところなんですけども、NEXCOさんの資料の中に、休日の割引について、地域振興、観光の振興ということもあるので、それをどう設計するかは大事ですよというコメントがあったと思うんです。そのことをやるときに、高速道路の料金だけでそれを設計するということが果たしてうまくいくのかなかなか難しいと思うんですね。例えば、高速道路を使って旅行に来て宿泊したら割引するとか、あるいは高速道路を使って観光地の駐車場にやってきましたら駐車料金が割引されるとか、本来、目的地での活動にかかわる部分を割り引くほうが筋なんじゃないかなと思っています。これは要するに、デパートに買物に来るときに駐車料金を割り引くのと同じですよ。割引、特に地域振興と絡めての割引ということについて高速道路側だけで制度設計するというよりも、その後どういう行動をするのかということとうまく絡めて、何か新しい方策を考えるというのはいり得るのではなかろうかと思いました。これはコメントです。

あと、同じNEXCOの資料の中に、料金と行動変容の分析が大事ですよというコメントがあったと思うんです。これは当然、料金制度を設計するわけだから、それによって利用者がどういうふうに変化するのかということの分析がすごく大事だということでそのとおりだと思います。ところが、そのことを分析するためのデータがきちっとそろっているかということ、僕は心もとないところがあると思うんです。例えばセンサスを使いますって言ってもなかなか難しい。そうすると、料金と行動変容を分析するために、一体どういう調査をして、どういうデータを取って、しかも継続的にやらないといけないので、それをどうやって進めていくかということを検討していく必要があるのではなかろうかと思います。

そうすると、今度は料金の話を高速道路に閉じて議論するというわけにはいなくなってくる。つまり、高速道路と、あと平面も含めた道路ネットワークシステム全体としてどういうふうなそれを運用したいのかによって料金が決まる。高速道路の料金はもちろん償還しないといけないという条件があるので、その条件は入りますけれども、やはり高速と平面との分担関係をどういうふうにするのかという議論なしに料金水準の議論はないと思うので、そういう議論を今後期待したいと思います。抽象論で具体的にどうするという話を言えなくて申し訳ないんですけども、そういう議論を深化させていきたいと思っています。ただ、そういうふうになると、各道路会社にとって都合が悪いということもあるかもしれないので、そのときはどういう案がいいのかという率直な意見交換をやっていければと思います。ありがとうございました。

何か、先生方から補足のコメントや、あるいは、道路局側、高速道路会社……。どうぞお願いします。

【児玉委員】 以前、自動車メーカーの人から聞いたことがあるんですけど、ジャストインタイムのかんばん方式というのは、実を言うと、高速道路を倉庫代わりに使っているようなものだということを聞いたことがあるんですよ。実際、ジャストインタイムするために、高速道路のPA・SAが待機場所としてひょっとしたら使われているのかなと思ったりもするんですけども、その辺の何か情報を取り入れたり、その状況を調べたりすることはできないのかなって、素人なのでよく分からないんですけども、その辺のお考えみたいなものがあればお聞かせいただいても……。

【朝倉部会長】 お願いします。

【中日本高速道路】 中日本でございますが、今、委員御指摘の懸念は私どもも有しております。先ほど、物理的に2,000台ぐらい駐車マスを増やすというお話を申し上げましたけど、それでどういうふうに、要は飽和度なり混雑状況が減るかというのも当然測る予定にしておりますが、特に最近、新東名ですとか東名の主要なサービスエリアなんかにはETCを、フリーフローのアンテナを設置しまして、どれくらい滞在時間があるかだとか、そういうものも今調べるようにしておりますので、そういった私どもが駐車マスを増やしたようなところで混雑度がどうなるのかだとか滞在時間がどうなるのかだとか、そんなものを少しデータを取って分析を図ってまいりたいと考えております。

【朝倉部会長】 よろしいでしょうか。ありがとうございました。ほかによろしいですか。

すいません、1つ言い忘れていたことがあります。コロナとの関係です。首都高速さんの資料の一番最後のところに、コロナのときでもなお渋滞が残っていて、そういうところについては、ネットワーク構造の問題がそもそもあるかもしれないので容量増強等も検討しないといけないんじゃないかというコメントがありました。このことについては、需要がそこまで減ってもなお残った渋滞については、その原因をさらに明らかにしていただいた上で、やはりネットワーク構造の問題が本質的ということであれば、そういったことに対する検討も必要だろうと思います。

コロナが厳しくて需要がかなり減っていたときでも利用されていた交通が各高速道路会社の中にはあると思うんですね。そういう交通というのは、日本の経済活動を非常にエッセンシャルなところで支える交通であったはずなので、どういふ方々が本当に厳しい時期にも高速道路を使って仕事をされていたのかということについてももう少し分析しておく必要

がある。そういった方々については、本当にいわゆる大事なお客様だし、我が国にとっても非常に重要な交通を支えてくださっていたわけなので、そういう交通について、少し過去のデータを見ることにもなるかと思えますけども、分析し、理解していくことは大変大事なんじゃないかなと感じた次第です。ありがとうございました。

それでは、ほかにもし追加の御意見、御質問等がないようであれば、各高速道路会社様についてのヒアリングに対する質疑は以上にさせていただきたいと思えます。ありがとうございました。

続きまして、東京商工会議所の上田様から御説明をいただきたいと思えます。御準備よろしければ、お願いいたします。

**【東京商工会議所】** お手元に紙も御用意いただいているのでしょうか。あと、前に出していただけるのでしょうか。よろしく願いいたします。東京商工会議所の地域振興部長の上田でございます。本日、発表の機会を頂戴いたしまして、ありがとうございます。資料に沿って説明をさせていただきますが、私の資料、右肩に丸囲みのページナンバーをつけさせていただいておりますので、よろしく願いいたします。それでは、15分ほどお時間を頂戴いたしまして、お話をさせていただきます。

1 ページ目を御覧いただきたいと存じます。初めに、東京商工会議所について少し御案内をさせていただきたいと存じますが、東京23区を所管エリアとしておりまして、現在、約8万1,000の事業者を会員に有する地域総合経済団体でございます。下の従業員数の内訳のとおり、中小企業が大宗を占めております。また、業種構成については、東京という特性上、サービス産業が多いけれども、交通運輸関係事業者も3,235社でございます。大手交通・物流企業から個人タクシーさんまで様々でございます。東商の主な活動は、中小企業の経営支援活動がメインでございます。このほか、地域振興活動や政策活動を行っているところでございます。

2 ページ目を御覧いただきたいと存じます。東商ではテーマ別の23の委員会がございます。その中の一つ、首都圏問題委員会で、毎年、東京及び首都圏の国際競争力強化に向けた社会資本整備について、国並びに東京都様に要望を行っております。人口減少、低い成長率といった難題を乗り越えて、国際的な都市間競争に打ち勝つために、民間の積極的な事業展開が必要不可欠であり、そのためにも陸海空のネットワーク整備とインフラの強靱化、インフラを支える基盤の強化が必要だと認識をしております。

続きまして、3 ページ目を御覧いただきたいと存じます。本題の料金の話に入ります前に、



少し管内の旅客と物流事業者の経営の現状についてお話をさせていただきたいと存じます。新型コロナウイルス感染拡大によりまして、旅客・物流関連事業者は大きな影響を受けております。特にバス・タクシーと旅客部門につきましては、コロナの影響で利用が大幅に減少し、コロナ以前の水準までの需要回復は当面期待できないだろうとの声が上がっております。

4ページ目を御覧いただきたいと存じます。こちらは、コロナ禍における物流業の実態でございますけれども、この図はよく御覧になられているかと存じますが、緊急事態宣言中においても、主に物流を担う大型車の交通量は前年比一、二割減にとどまっておりまして、トラック運送をはじめとした物流事業者は、エッセンシャル事業として国民生活、産業活動を支えておりますので、働き方改革や生産性向上に向けた環境整備が不可欠であると認識しております。このような状況を踏まえまして、5ページ目を御覧いただきたいと存じます。ここからは料金に関する見解を少し書かせていただいておりますので、よろしくお願いたします。

まず、新たな料金体系の導入に関する評価でございます。第一に、高速道路と一般道の混雑のバランスに配慮した適正な価格設定が必要であると認識をしております。事業者は、高速道路料金を乗客や荷主に転嫁することになるため、利用者のためにも高速料金が安価であることは望ましいことは決まっております。一方で、渋滞して運行に支障が生じ、結果的に利用者に不利益をもたらしている高速道路もあるとの声が上がっております。そのため、低廉な料金設定により混雑が厳しい高速道路の料金については、料金設定の変更を検討することを含めて、高速道路と一般道路の混雑のバランスに配慮した適正な価格設定を検討していくことが必要であると考えております。

次に、起終点同一料金についてでございますが、圏央道や外環道の整備の進展と起終点同一料金の効果によりまして、東京以外の事業者が迂回ルートを利用し、都内の高速道路の混雑が緩和されておりますけれども、現在の外環道の整備状況では、都内事業者にとっては迂回利用する機会は限られているとの声も聞こえております。外環道整備の一層の進捗により、さらなるメリットの向上が期待されているところでございます。

また、深夜割引に関しましては、労働環境の改善と交通量の一層の分散のために物流事業者からは、深夜割引の適用時間帯について、現在の午前0時から午前4時から、労働基準法の深夜時間帯の規定に合わせて午後10時から午前5時に拡大していただきたいとの声がございますので、拡充の検討をぜひお願いしたいと考えております。

6 ページ目を御覧いただきたいと存じます。ここからは機動的な料金、利用者重視の料金の推進についてでございます。今後、混雑の緩和などを図るために、社会・経済状況に応じて機動的な料金変更を可能とする仕組みの構築に当たりましては、都心部の事業者や業務車両への配慮が必要だと考えております。旅客関連をはじめとした企業は、コロナのために経営に甚大な被害を被っております。混雑の緩和などを図るために、機動的な料金変更を可能とする仕組みの構築に当たりましては、こうした事業者の状況を十分勘案していただきたいと考えております。仮に都内のルートの利用料金を引き上げるといったことが起きるとしたら、恒常的に混んでいる首都高の都内事業者に恒常的な負担を強いることになってしまうので、これらの事業者に対する配慮が不必要不可欠でございます。また、料金の引上げが道路利用者にとどのようなメリットをもたらすのか具体的に明示するなど、国民や企業の理解を得ることが必要だと思っております。

次に、業務用車両は除外するなど、事業者の実態に合わせた柔軟な実施方法の検討をお願いしたいと存じます。貸切りバスについては、高速料金を含めて、利用者に見積書を提示しておりますので、仮に混雑状況に応じて変動する機動的な料金が導入される場合には、バス物流事業者から当初見積額を超えた増額分を利用者から回収できるかが不安だという声が上がっております。また、高速道路料金、高速道路利用者の予見性が減じて、利用を躊躇させるようなおそれもあることも留意する必要があると存じます。したがって、2020大会のTDMのように、業務用車両は除外するなどの柔軟な方法の検討が必要かと存じます。また、仮に機動的な料金が設定される場合には、各車両にルート選択への時間的な余裕を持って、どのように情報を伝えるかが重要でございます。例えば、既存のカーナビとETCで対応できるようなシステムを用意されれば円滑な推進が期待されると思いますけれども、機器の買い替えなどの設備投資が必要な場合には利用者の負担が大変大きくなりますので、補助制度や十分な移行期間が必要かと存じます。

7 ページ目を御覧いただきたいと存じます。次は、会員のバス事業者からの提案でございますが、繁忙期には割増し料金ですとか、閑散期には割引料金を設定するなど、時期の繁閑に応じた料金を設定することについては、バスや鉄道、ホテルなど業界でも既に用いられておりまして、利用者に受け入れられる素地がある程度できているのではないかと存じます。ですので、休日や夜間等の割引に加えて、ゴールデンウィークや盆休み、年末年始等、季節の変動する価格設定の導入も検討してはどうかというお話がございます。ただし、ここでも公共交通、例えば路線バスですとかそういったもの、あと、物流については

配慮が不可欠でございます。また、高速道路会社の間をまたいで利用する際、本線料金所が存在いたしますが、加減速、分合流、事故などを解消し、交通円滑化、利便性向上を図るべく、シームレスで利用しやすい料金体系の実現をぜひともお願いしたいと存じます。

続きまして、8ページ目を御覧いただきたいと存じます。ここからは、安定的な維持管理、更新、機能強化等による高いサービス水準を維持するために必要なシステムの在り方について考えを述べさせていただきたいと存じます。先に3つほど、参考のデータを御紹介させていただきたいと思います。参考1のとおり、今年3月に実施いたしました東京商工会議所の会員企業の調査によりますと、行政に強化・拡充を望む防災対策としては、防災・交通施設等のインフラの維持・強化というものが77.8%と最高となりました。

また、9ページ目を御覧いただきたいと存じます。参考2は、今年8月に行いました、アフターコロナの東京の国際競争力強化のために何が重要ですかという問いに対しまして、「交通・物流ネットワーク強化」との回答が44.1%になっております。安全・安心、規制緩和等の成長施策に続く順位となっていることが分かるかと思えます。

次に、10ページ目を御覧いただきたいんですけども、これは今年8月に行いました調査でございまして、コロナのリスクで東京一極集中や地方分散化が話題になったことを受けまして実施した調査でございますが、地方への分散を促進するためにどのような施策が必要ですかという問いに対しまして、東商の会員企業からは、「交通・物流ネットワーク等インフラ整備」というものが50.4%で最多となりました。また、これらの施策を講じることによって地方分散化が大いに、または少しは実現するとの回答が7割近くに上ってございます。

これらを踏まえまして、11ページ目を御覧いただきたいと存じます。このように、防災、アフターコロナの国際競争力強化、地方分散、地方創生といった観点から、都内の事業者は交通・物流ネットワークの強化を大変求めてございます。高速道路の安全・安心に向けた老朽化対策や機能強化は今後もぜひ推進すべきでございまして、そのためには一定の予算が必要だと認識をしております。したがって、徹底的なコスト削減を図った上で、老朽化対策や機能強化のために必要がある場合には、2065年の償還満了後も継続的に料金を徴収することはやむを得ないと考えております。その際には、継続的な料金の徴収によりもたらされる効果というものを、利用者に対して具体的に明示することが重要でございます。ただし、現在無料の道路を有料化することにつきましては、利用者の理解を得ることが難しいと考えております。私どもとしては、高速道路の老朽化などを大変心配しており、今後、

ぜひともコスト削減を図りつつ、新しい技術なども使いながら、インフラ老朽化対策の推進をしていただきたいと存じます。

最後に12ページでございます。少し、非接触の料金決済方式について触れさせていただきます。感染拡大防止のために非接触の料金徴収方式への移行は積極的に行うべきだと思っております。キャッシュレスの推進につきましては、政府として関西万博までに40%、そして行く行くは80%までキャッシュレス経済へ持っていきたいという方針でございます。こうした方針にも合致するものかと存じます。非接触の料金徴収方式や機動的な料金の導入に向けては、完全ETC化を目指す必要があるかと思えますけれども、一方で高速道路の利用頻度が低い、あるいは高速道路を利用しない運転者やETCを利用できない運転者への配慮も必要ですので、これはナンバーの読み取りによる後収納などの検討も必要かと存じます。併せて、ETCによるメリットを高速道路利用者に具体的に示して、社会全体の理解を得ていくことも重要だと認識しております。

私からは以上でございます。よろしく願いいたします。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。日頃から高速道路を使ってお仕事をされているお立場から、料金に対する考え方、あるいはそのリクエストを、特に機動的な料金を導入する場合には、当然メリット、デメリット両方あるので、きちっと分析した上で検討してくださいというリクエストだったと思いますし、それは料金の恒久化についても同じだと理解しております。ありがとうございます。今の御説明につきまして、何か御質問であったり、あるいは御意見であったりがあれば委員の先生方からお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

**【佐々木委員】** じゃ、よろしいでしょうか。

**【朝倉部会長】** お願いします。

**【佐々木委員】** 御説明ありがとうございます。今後、インフラの老朽化がどんどん進んでいって、恐らく高速道路の維持管理のためにコストが大変かかると。場合によっては、高速道路料金の引上げもやむを得ないかなという状況になるかもしれないけど、その場合、物流業者さんだけではなくて荷主さん側、商工会議所さんには荷主企業もたくさんいらっしゃると思うので、その辺のコンセンサスというか、物流にかかるコストが今後上がっても仕方がないと、荷主さん側もちゃんと理解されているかどうか、その辺の状況について何となく分かれば教えていただきたいと思います。

**【東京商工会議所】** 料金については、荷主と物流業者の相対で、運賃と高速料金を分け

で決めるわけですよ。これはあくまで相対の話ですので、それが上がったことによって転嫁ができるかというのは重要だと思います。今もホワイト物流というお話がございますけれども、やはり労働環境を含めて、先ほども少し、荷主側のバックヤードが少ないので、トラックさん、道路で滞留する、結果としてバックヤード代わりをなさっているとかそういうお話もございますので、総合的にそうしたものも含めて、荷主とのこれから検討が必要になってくるかなと思います。まず、料金引上げありきということではなくて、先ほども申し上げたとおり、コスト削減ですとか様々なことを行った上で上げざるを得ないということであれば、それを上げたことによる効果がどうなのかをしっかりと示した上で、荷主側にも御理解いただきながら進めていくことになるのではないかと考えております。ありがとうございます。

【佐々木委員】      ありがとうございます。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

どうぞ、根本先生。

【根本委員】      更新投資が今後必要になってくるだろう。それから、新東名、新名神の6車線化、暫定2車線の4車線化、そういうことを考えると、ひょっとしたら値上げになるかもしれないというお話がありました。その中で、暫定2車線の4車線化が金額的に一番大きくて、これを20年じゃなくて40年ぐらいかけてゆっくりやれば、僕は値上げしなくても何とか収まるんじゃないかと、思うんですね。今日は、割引などの話を中心でしたけれども、政策的な割引廃止・混雑料金などで値上げしたときに、NEXCOはお金が足りないから混雑料金などを導入するんじゃないかという印象を持たれるとちょっとまずいと思うんですね。だから、混雑料金で値上げした分は夜間の割引に使うとか、そういうようなところでちゃんと、そういうところは帳尻を合わせたほうがいいと思います。長期的に必要な金は、また、それはオーダーが全然違いますから、割引でどうのこうのなんていう、混雑料金でどうのこうのではとても賄えないようなオーダーのお金だと思うので、それは別途検討しなくてはいけないと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。今の点は、どちらかというところ、高速道路会社が検討していただく課題だろうと思います。料金制度を設計するとき、それは結局のところ、料金を上げたり下げたりすることになると思うんですけども、そのことが全体として一体何を達成しようとしているのかという、そのところをクリアにすれば、それが受け入

られることもあれば、なかなか受入れが難しいということになるかもしれない。これは先ほどの東京商工会議所様の資料にもあったように、ネットワークシステム全体の効率化であったり、あるいは環境負荷の軽減とかそういったことのために料金が設計されていて、もちろん償還はしないといけないんだけど、そのために上がる場所もあれば下がる場所もあって、したがって、それは利用者に御理解いただきたいという、そういうストーリーだと思います。全体として何を達成しようとするのかというところが、必ずしもこれまでの料金制度の設計の中には若干見えにくいところはあったと思います。基本的には、償還するために適正な料金をチャージするというところだったと思いますが、それ以外に料金が持ついろいろな効果、影響があるから、今後はやっぱりそういったことを考慮して、いろいろな制度設計を進めていかなければならないということに尽きるんじゃないかなと感じます。

大串先生、すいません、お願いします。

【大串委員】 御説明ありがとうございました。先ほどから、値上げとかいう話も出ていますけども、まずは標準の料金水準に戻すということで、激変緩和をそろそろやめたほうがという話が出ていたんですけども、首都高の激変緩和措置をやめた場合に、御商工会議所の会員の方たちの影響がいろんな意味でかなり出てくると思うんですね。プラスの影響もあるでしょうし、マイナスの影響もあるかもしれないということで、ぜひ高速道路課と一緒に、どのぐらいのタイミングでやめると一番ダメージが少なくスムーズに適正料金にいけるのかということ、ぜひ会員の声を集めていただいて協議をしてもらって一番いいのではないかなと今日思いましたので、ぜひそっちのネットワークをつくっていただいて、しっかり御検討をお願いできたらと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。道路ネットワークのユーザーとして、料金制度に対してどういうふうにメリット、デメリットを見ておられるかということが、料金制度を設計する上では大変貴重な情報なので、その意見交換、コミュニケーションを続けていただきたいということかと思いますが、上田様から何か補足で御意見ありますか。

【東京商工会議所】 やっぱり施策の評価を、ぜひ事業者とともに繰り返していただきたいなと思っております。よろしく願いいたします。

【朝倉部会長】 ありがとうございますは、先ほど、料金と行動変容の話をししたかと思うんですけども、そのことを議論するためには利用者の御協力が欠かせないわけです。具体的にどういう調査をしてどういうふうにするかということとはともかくとして、料金制

度に伴う行動変容がどう起こるかということ調べようと思えば、利用者に対して御協力いただかないといけなくて、そういった意味では、東京商工会議所に、いわゆる大口のユーザーさんについては、ぜひともそういったことについての御協力をお願いしたいところがあります。ありがとうございました。

ほかに御意見いかがでしょうか。よろしいですか。それでは、特に御質問ないようですが、全体を通じて何か御発言がありましたら承りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、特に御質問はございませんようですので、本日の議事は以上にさせていただきますと思います。議事進行を事務局にお戻しいたします。よろしく申し上げます。

**【総務課長】** 本日、御議論をどうもありがとうございました。本日の内容につきましては、後日、皆様方に議事録の案を送付させていただきます。御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。ありがとうございました。

— 了 —