

令和5年7月4日

【総務課長】 皆様、おはようございます。定刻より若干早いですけれども、委員の先生方、皆様おそろいでございますので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第56回国土幹線道路部会を開催させていただきたいと思っております。

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国土交通省道路局総務課長の鎌原でございます。よろしくお願い申し上げます。

本日は、ウェブ会議も併用しながらの開催となっておりますので、御発言の際には、手挙げ機能を御活用いただくなど、円滑な進行に御協力のほどよろしくお願いいたします。また、御発言の際はマイクのミュートを解除いただき、それ以外の場合はマイクをミュートにさせていただきますようお願い申し上げます。

それでは、開会に当たりまして、道路局次長の佐々木より御挨拶を申し上げます。

なお、道路局長の丹羽につきましては、他の公務の関係で、大変恐縮ですが、途中からの出席とさせていただきます。次長、よろしくお願いいたします。

【道路局次長】 おはようございます、佐々木でございます。朝倉部会長はじめ委員の皆様におかれましては、お忙しい中御出席賜りどうもありがとうございます。

まず、法律改正の御報告でございますけれども、5月31日に成立させていただきました。今後、この部会で御議論いただいたことを着実に実行してまいりたいと思っておりますので、どうぞ引き続きよろしくお願いしたいと思います。

それから、今日、広域道路ネットワークのあり方につきましても、また御議論いただくこととなっております。シームレスな高規格道路ネットワークの形成に向けて、さらに検討を進めたいと思っております。資料を準備いたしておりますので、また御議論いただければと思っております。

それから、高規格道路の計画策定に向けまして、計画の内容あるいは進捗状況について、分かりやすい手続きとなるように、計画策定に向けた手続きについても資料を準備しておりますので、これもまた国民の目線に立って分かりやすい手続きはどのようなものなのかということについて御議論をいただければと思っております。

それから、高速道路の料金の関係につきましても、今回、議題として上げさせていただいております。平成26年の4月から利用重視の料金ということで、3つの料金水準の期限というのが今年度末になっておりますので、それから、平成29年に料金体系を見直した近畿圏におきましても幾つか課題が残っていることを踏まえまして、今日の部会から高速道路の料金について議論をスタートさせていただきたいと思っております。

限られた時間でございますが、委員の皆様から忌憚のない御意見をいただけるようお願い申し上げます、私から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】 次長、ありがとうございました。

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。また、委員の御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、よろしく願いいたします。

なお、本日は、井伊委員、家田委員、大串委員、羽藤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。本日御出席いただいております委員の方は10名となりまして、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。

本日の資料でございますが、配布または別途お送りさせていただいておりますけれども、議事次第、資料1として「委員名簿」、資料2として「新たな国土形成計画の検討状況」、資料3として「広域道路ネットワークのあり方」、資料4として「高規格道路の手続き」、資料5として「高速道路料金について」、資料6として「今後の進め方」、参考資料1として「広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）[ブロック版]」、参考資料2として「広域道路ネットワークの計画図 [ブロック版]」、参考資料3として「高速道路料金について（参考）」でございます。

それでは、以後の議事の進行を朝倉部会長をお願いをしたいと思います。部会長、よろしく願いいたします。

【朝倉部会長】 それでは、これから議事を進めてまいりたいと思います。本日は10名の御出席ということで、こちら、会場に6名、それからリモートで4名ということでございます。

本日は、議事次第にあるように、議事の1が広域道路ネットワークについてでこれが1つの固まりで、それからもう一つが、高速道路料金についてであります。それで、この1)、2)の固まりごとに事務局より御説明いただいて御意見を頂戴するというにしたいと

思います。

なお、御意見をいただくときは、リモートの先生方から先に御意見をいただいて、後で会場の方という順番にしたいと思います。

それではまず、議事の1、広域道路ネットワークについて事務局より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四童子でございます。資料2から御説明をさせていただきます。

新たな国土形成計画の検討状況でございまして、並行して、国土審議会のほうでかなり議論が固まってきているという状況の御報告でございます。

具体的には、これまで御説明したところと大筋変わってございませぬけれども、上側に時代の重大な岐路に立つ国土ということで、今回の特徴として人口減少、少子高齢化、それから巨大災害といったリスクが非常に高まってきているという認識、それから右側の、3つあるうちの一番右の中に安全保障上の課題が非常に深刻になってきているというようなところも強調をされているということでございます。

その中で、右側の枠にありますけれども、シームレスな拠点連結型の国土を目指していくという方向性でございまして。具体的には、国土を、広域的に機能分散をしていって連結を強化していくということ、それから持続可能な生活圏を再構築していくということでございます。その一番下に重点テーマとしてとございますけれども、この生活圏につきまして、10万人ぐらいの人口規模によって地域生活圏を構築していくという考え方が示されてございます。

具体的な関係性ですけれども、左側が一番の大目標の新時代に地域力をつなぐ国土を実現していくということです。特に、地域、地方を重視していくという方向性が強く強調されておりまして、それに必要なものとしてシームレスな拠点連結型国土ということでございます。

具体的には、赤字で大きく書いてございますけれども、人口や諸機能分散、重層的な生活経済圏域、それから諸機能を多様な地域の拠点に集約をしてネットワーク化をしていくと。その際に、デジタルとリアルと融合していくというようなことで整理されているところでございます。この必要なネットワークとして、1つ考え方が次のページでございまして、全国的な回廊ネットワークを形成していくという方向性でございまして。本部会でも御指摘いただきましたように、やはり日本列島は南北に細長くやや特徴的なところがござ

いますので、それも踏まえて持続可能な国土をつくっていく、特に時間、距離を短縮し、多重性を確保していくというようなこと。具体的には、日本海側と太平洋側の2面を活用していく、内陸も結んでいくというようなことで概念が整理をされておりまして、これによって、イノベーションを促進したりリダンダンシーを確保したりしていくというところでございます。

その際、左下に赤字で強調されておりますけれども、陸海空のシームレスな総合交通体系の高質化という形で、連携をシームレスに行っていくというような方向性でございます。

もう一つが、この図の中でも中心部に黄色く楕円でございますけれども、日本中央回廊を形成していくというのがテーマでございまして、次のページに詳細がございます。従前、スーパーメガリージョンというような形で整理されていたものをさらに拡張しまして、リニア中央新幹線ができれば、東京－大阪間が1時間で結ばれてくるということで、これによって人口7,000万人という非常に巨大な圏域が日本の中央にできてくるというものでございます。これをさらに生かしていくために、リダンダンシーを確保したりネットワークをしっかり結んでいったりするという方向性でございます。

また、中間駅をそれぞれの地域の核にしていくというのが、もう一つ大きな方向性として打ち出されているというところでございます。

さらに、先ほど申し上げましたように、地域生活圏を形成していくことで、人口が減少していく地域を支えつつ魅力を向上していくというような形で整理をされております。

もう一つ関連が、次のページでございますけれども、併せて国土基盤の高質化ということで、左側下でございますように、国土基盤、道路も含めたインフラの機能を高度化していく、DXやGXの観点をしっかり入れていくというようなこと。それから右にありますけれども、賢く使う観点からの国土基盤の複合化、多機能化、効果最大化というようなあたりも強調されております。また、右下でございますように、メンテナンスも併せてしっかり行っていくというようなことでございます。

このような形で、今後さらに国土審議会で議論が進んでいくというような状況でございます。

資料2は以上でございまして、続きまして、資料3の関係でございます。

これまで今申し上げましたような国土形成計画の観点も踏まえまして様々御議論いただいてきたところを、下側の青の箱に整理をしてございます。具体的には、前回の部会でいただきました御指摘を右側に、赤い字で書いてございます。物流危機への対応が重要だと

というようなこと、あるいは拠点や階層が重要、あるいは性能照査・サービスレベル評価型で格付をしていくようなこと、それから都市間道路と併せて都市内の道路を一体で考えていくような観点、それから新しい観点を前面に出すべきということ、その関係もあり、地域安全保障関連道路という考え方を入れていくべきではないかというような観点、それから多機能化、あるいは鉄道も含めた交通モードの連携が重要だということ、カーボンニュートラルをしっかりと取り組んでいくというようなこと、デジタルの観点、あるいはリニアを含めた日本中央回廊を活用していくということが重要というような観点、あるいはODなどデータを活用する、そしてプロセス論が大事だというようなこと、地方の意見を反映できる仕組みが大事だというようなことを、前回、御指摘をいただきました。前回お示した論点に、左側に少しそういった観点を盛り込んでいるというのが、現在の左側のアンダーラインのところ、特に今回、加筆修正等した部分でございまして、この柱を今後さらに充実させていただいて文言にしていまして、取りまとめに向けて進めていきたいと考えているところでございます。

今回、特に拠点の関係、サービスレベルの関係で御指摘いただいた部分につきまして、次のページ以降、資料を御説明させていただきたいと思っております。

拠点の機能階層に応じたネットワークの構築という考え方が、交通工学会のほうからもガイドラインとして整理をされているところが非常に参考になるということで、1枚お示しをしております。具体的には、様々な拠点の階層に応じてサービスレベルを確保していくという考え方。もう一つが、性能を照査する際に、下側に①②とございますけれども、潜在的にどのぐらいのスペックかと、実際にサービス現れている状態でどのぐらい世に供されているかというような2つの性能を照査するような観点。また、アクセスやイグレスの距離を短くするというようなことが重要ということが指摘されてございまして、参考になるというようなこととございます。

次のページ、アメリカの例でございましてけれども、アメリカのAASHTOという、日本の道路協会のようなところが出している基準書の中でも、道路に応じてサービスレベルというものを設定しまして、それを実現していくというような考え方が示されてございまして、

続いて、実際にドイツの道路ネットワークの形成の考え方には、拠点の重要度に応じてサービスレベルを確保していくというような考え方が適用されているというようなこととございます。

また、前回の部会の際に県境を越えた交通の流動というような資料がございまして、それをODで着目したものでございます。具体的には、こちらの黒い線の太さが流動の多さを表しておりまして、例えば愛知と静岡の間などでも県境を越えて三河港への流動が大きかったり、あるいは豊田から名古屋港等への結びつきが見られたりというようなことでございます。

一方で、現在のリニアの中間駅の周りを整理したものが次のページです。

岐阜県中津川市周辺の現在の流動を右側に示してございまして、他方、左側の上下の図のように、リニアの中間駅ができてきますと、中間駅が新たな地域のゲートウェイになる、圏域の入り口になるというような整理でございまして、例えば、西日本から最短経路で移動するときに、現在は羽田空港を経由して飛行機で移動するというようなエリアが、リニアができれば、リニア経由が最短経路になってくるというようなことで、リニアの中間駅からどのようなネットワークをつくっていくかというのが、これから検討する対象としてひとつ重要になってくるというような資料でございまして。

続いて、拠点の関係を、国土形成計画における内容と、新広域道路交通計画における内容を整理したものでございます。国土形成計画におきましては、どこという地名ではなく、考え方としまして、重要な中枢中核都市等というようなところを強化していく、ネットワークを形成していくというようなところや、もう少し小さい地方の中心都市を核とした地域生活圏をつくっていくような考え方が示されております。また、併せて交通拠点としてリニア駅や空港・港湾といったところをしっかりと強化していくというようなことで挙げられております。これと新広域道路交通計画等を突き合わせてみますと、地域ごとの議論の中で重要な都市、具体的には中枢中核都市や定住自立圏中心市等が位置づけをされておきまして、交通拠点についても整合的に盛り込まれているところの確認されてございます。次のページ以降に、実際の各都道府県における、新広域道路交通計画に設定されている拠点を整理しております。

こうした拠点をどのように結んでいくかというネットワークの関係が、12ページでございまして、国土形成計画で示されているネットワークの考え方を左側にお示しをしております。大きくは、日本列島国土全体で連結を強化していくというようなことや、階層間のネットワークを強化して重層的な国土構造を実現していくというような方向性があります。

これを、高規格道路という観点でどのような機能が求められるかというのを整理したも

のが右側でございます。5つほどに整理をしてございますけれども、具体的には圏域を結び交流を促進する路線、全国的なネットワークを補完・強化する路線、空港等のアクセスを強化する路線、地域の連携を強化する路線、国土の適切な保全・管理のための路線というような5つの機能に分類をいたしました。すると、次ページにて実際の各計画の例を確認しますと、路線ごとに特徴がございまして、複数の機能を有する路線もございまして、それぞれの機能に対応した計画が上がってきているというような状況でございます。その具体例をこの後ろにお付けしております、例えば東北であれば、石巻新庄道路が高規格道路に位置づけられております。こちらは、太平洋側と日本海側2面活用の観点、例えば、飼料や原料が石巻側に上がってきたものを酒田のほうで使うというようなことや、部品工場と組立工場とで連携を図っていくというような、様々な地域の経済を支える観点で計画されているものでございます。

関東では、核都市広域幹線道路でございまして、3環状道路が大分つながってきている中で、まだ局所的に課題が残っておるという状況でございます。これに対しまして、このネットワークをさらに補完・強化する道路として、外環道と圏央道の間核都市広域幹線道路という計画がございまして、

それから次のページ、北海道の札幌では創成川通という道路が高規格道路に位置づけられており、まさに札幌の中心の鉄道駅へのアクセスを強化する路線でございます。

兵庫県では播磨臨海地域道路という道路が高規格道路に位置づけられており、兵庫県南部の工場地帯の連携を図る、あるいは姫路港とのアクセスを強化するというような路線でございます。

九州の熊本県では、熊本市内が非常に渋滞しており、環状機能を強化するような都市圏の道路として計画されているところでございます。

さらに沖縄では、本部半島へのアクセスを向上するような観点で、名護東道路延伸の計画が高規格道路に位置づけられているところでございます。

こうした、ブロックごとに計画されている高規格道路の効果を、従前、先生方からも効果が大事だというような御意見を多々いただいている中で、その計算ができてきたものを御紹介いたします。具体的には、都市間連絡速度にて現在の都市間のつながり具合を左側に示しております、青色でないところがやや遅いネットワークになっており、4割ぐらいが60キロ以下ということになっております。高規格道路がつながってまいりますと、真ん中に示すとおり、約8割の都市間で60キロ以上を確保できるようになります。ただ

し、都市から高規格道路までの一般道路の混雑が非常に足を引っ張っているような例がございます。この部分のパフォーマンスを併せて改善していくというようなことも非常に重要だと思っております。ここを仮に空いている状態としてシミュレートをすると、右側のようにおおむね94%の都市間で速達性が確保されるというような試算でございます。

最後に、関東地方整備局にて、高規格道路の中でも特に3環状道路の未整備区間が完成した場合のストック効果について整理したものをお付けしてございます。年間1兆円程度の経済効果が上がってくるという試算でございますし、次のページは、既に開通をしました千葉外環の整備効果、経済効果でございますけれども、年間900億円、特に千葉外環が通過していない、隣接する船橋市において一番経済効果が出てきているというようなところを公表しているものでございます。

資料3につきましては以上でございます。続きまして資料4でございますけれども、手続きの関係でございます。これまでの高規格幹線道路と地域高規格道路は、それぞれの枠組みで手続きを進めてきました。今回、次のページにありますように、これらを合わせて、高規格道路に再整理をしていくという中で、手続きにつきましても、透明性の観点から整理をしたいと思っております。

次のページに背景を書いておりますけれども、特に3つ目、国民の理解と協力を得ることが必要で、分かりやすさ、意思決定の透明性・公正性・妥当性という観点から、高規格道路の手続きを整理したいというものでございます。

現在の道路事業の流れでございますが、一番上からだんだんとルートや構造の詳細について精度を上げていく流れの中で、次のページにあるとおり、計画につきまして、現在は、高規格幹線道路であれば、上の黄色い概略ルート・構造の検討が終わった段階で基本計画を決定し、事業がさらに進んでいくと整備計画を決定するということになっております。一方、地域高規格道路は調査区間指定をし整備区間指定をするというように、高規格幹線道路と枠組みが異なっていたものですから、次のページにございますように、これを機に、高規格道路の手続きとして同様な形で整理をしたいという案でございます。具体的には、次のページにお示ししていますように、だんだんと計画が固まっていくにつれて、詳細な事項を定めていくということでございます。

また、この各計画決定のときには、学識者の御意見と自治体の意見を併せて聞くことにしたいというようなことも含めて今回の案に盛り込んでいるところでございます。

資料4につきましては以上でございます。ネットワークの関係につきましては、こち

らまでの資料になります。

なお、特に本日御欠席の家田委員と羽藤委員から、特に御紹介してほしいという意見を賜りましたので、御紹介を併せてさせていただきます。

家田委員からですけれども、新たな国土形成計画では、ナショナルセキュリティーが大きく注目されており、高規格道路の機能として、安全保障に役立つという考え方を入れてほしい。避難や物資輸送の観点から4車線にすべき道路もあるのではないか。災害時には、ラストワンマイルのアクセス道路が被災して途絶するケースがあるため、高規格道路とアクセス道路を連携して強化することが必要。北海道の稚内に至る日本海側やオホーツク海側などのネットワークは、安全保障や観光の観点から強化を検討すべきではないか。福島沿岸の活性化の観点からも、福島県の横断軸の強化を検討してほしい、というような御意見を頂戴しております。

羽藤委員からは1点でございますけれども、拠点連結型圏域として見れば、基盤道路ネットワークの整備によって数百万人圏域が創出されることになる。こうした圏域人口創出効果に注目してほしいというような御意見を賜っているところでございます。

御説明、以上になります。

【朝倉部会長】 説明をありがとうございました。それでは、委員の先生方からそれぞれ御意見を頂戴したいと思います。最初に申し上げましたように、まず、リモートで参加されている委員の方から先に御意見をいただけるとありがたいのですが、どなたからでも結構です。それではまず、小幡先生、お願いします。

【小幡委員】 よろしいでしょうか。小幡でございます。ご説明ありがとうございました。まず、資料3の1ページのところで、高規格道路ネットワーク形成の論点ということで、その前にも地方を重視するというお話もありまして、日本の国土が細長いということを考え合わせると非常によいことだと思っております。

この中ほどにあります、場所にとらわれない暮らし方・働き方、新たな地方・田園回帰というところですが、これは左側の人口減少、少子高齢化問題にもかかわりますし、それからコロナ禍で、必ずしも対面でなくても仕事ができることになり、いろいろなところに住まうという実績もできてきたというところから、日本の国土の安全という観点からしても、地方の多様な地域に散らばって、新しい暮らし方をさせていただきたいという意味で、とても大事だと思います。

いま、私もオンラインで参加させていただいていますが、対面で出かけなくとも、日頃、

仕事ができるようになりましたが、。しかし、そうは言っても、やはり肝心なところにネットワークがうまく結ばれていれば、簡単に都市部にも行けるというすばらしい、新しい暮らし方ができるので、ぜひここは重点として頑張っていたきたいと思います。

その次の2ページに拠点階層がありまして、近くであれば地方都市ということになるのですが、そこでやはり混雑時の顕在性の照査について、日頃はよいとしても、ピーク時はどうしても混雑ということになるので、これを何とか改善していくということがとても大事だと思っています。

それから手続きですが、資料3の12ページ、ここは行政法をやっている者にとっては一番大事なところでして、資料4の決定プロセスの話ですが、道路というネットワークの中でどこが一番大事で、先に完成させなければいけないかというところで、優先順位をどうつけるかというところ。ここが一番、この道路の手続きにおいては肝というか、利害関係人は沢山いて、皆さん自分のところを先にしてほしいとおっしゃるので、その優先順位の問題について、そこをどのように決めるかというところが大変難しく重要だと思います。資料4の4ページ、道路事業の流れというところで、この複数案を設定し、その複数案のところから選ぶというところがとても大事で、もちろんここで透明に決めていくということはあるのですが、いかに客観的な指標を使えるか、いかに説得力を増していくかというところが大事だと思うので、そこの検討が必要かと思います。

それから、環境アセスは法令では計画段階の上流アセスを、今はしなければいけないということになっているので、どんどん上流の計画段階になってくるわけですが、道路ネットワークの場合、そもそもどこを選ぶのかというその選定のところが、大変大事なので、その透明性の確保、あるいはいかに客観的に説明できるかというところが重要なところかと思っています。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。引き続きまして、佐々木さん、お願いします。

【佐々木委員】 御説明ありがとうございました。1つだけ意見を述べさせていただきます。

これまでの論議でも出ているようですが、物流危機への対応というのが非常に重要なテーマかと思っていまして、2024年問題と言われていますが、その物流の逼迫というのはなかなか解消できないのかなというところで、道路が果たす役割というのも大きいのか

などと思います。

一方で、道路を実際に利用している物流業界、特に全国規模で展開しているような企業とか、あるいは業界団体などに、どういうところを重点的に整備すべきかとか、あと、道路にもっとこういう機能を持たせてほしいとか、最近、中継地点を設ける動きがあると聞いたりしているのですが、こういう道路の機能をどう高めていけばいいとか、そういうことを業界の方々に詳しく、もう既に聞いていたりするかもしれませんが、そのニーズを聞いていくということも必要なのかなと思いました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。続きまして、太田先生、谷川さんの順でお願いします。

【太田委員】 太田でございます。毎回申し上げていることではありますが、財源問題について議論を始めるべきだということを強調しておきたいと思います。

有料道路部分については、5月末に特措法が改正され、法的な枠組みはできました。それに基づいて具体的な方策を検討することが、今日の後半の話だと思います。

一方、この高規格道路につきましては、今後ほとんどが無料の道路ということになりますので、その財源についてしっかり考えておく、考え始めなければいけないということです。本質的にインフラというのは整備されていないと使えないわけで、未整備であれば、全く効果はないということです。そういう意味では、事業評価も大切ですが、供用が遅ければその分だけ効果が発現しないということです。早期に整備をしていくことが重要です。現状では、シーリング等々もあって、なかなか遅々として進まないの、それをブレイクスルーしていくことを考えるべきです。そのために、今回計画を打ち出し、計画された道路整備が必要だよと、あるいはもっと早く進めるべきだという国民の声が高まるかどうかはキーになると思いますので、それを着実に進めていただきたいと思いません。

その折に、重要なのは地方との関係です。今回、計画策定プロセスがしっかり確立されるということで、計画自体は大臣のところでは計画をする、全体の枠組みをつくるわけですが、整備計画のところでは初めて事業主体が決まるという形になっています。物によってはかなりローカルな事案もありますので、事業主体が国ではない箇所も出てきます。そうしますと、地方部のほうの財源という問題もありますので、国及び地方を含めて、道路の整備財源をどうしていくかということについて、議論を今まさに始めるべきです。いまここ

で計画が打ち出され、そして計画策定プロセスが確定した後に、次には真剣に財源問題について切り込んでいかなければいけないと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。谷川さん、お願いします。

【谷川委員】 私から手続きについて申し上げます。資料4の3ページの検討の背景にあります。幹線道路網の計画策定プロセスでは、やはり国民の理解を得るために分かりやすさと透明性の確保が必要ですし、そのための手続きを整理していくということは意義があると思います。その上で、手続きを統一するのであれば、これを機会に新たな視点も取り込んでいくべきだと私は考えています。

具体的に言うと、カーボンニュートラルと鉄道などほかの交通手段との連携をどうするか。この点については、1980年代とか90年代ではまだ不十分だった視点ですが、現在は非常に重要性が高まっていると思います。現在、環境影響評価というのがありますが、これは、大気汚染とか騒音とか振動とか生態系などへの考慮をしたものですが、地球温暖化の視点というのは、まだ十分とは言えないのではないかと推察しております。そのため、カーボンニュートラルに向けて新たな道路整備がどう貢献していくかということを示すべきだと思います。ただ、それを環境影響評価の中を書くのか、基本計画、あるいは整備計画の中に入れるのか、どの段階に盛り込むべきかについては、いろいろな議論があり得るかと思っています。

書き込むべき内容で、1つは工法があるかと思っています。私は詳しくはないですけど、例えば二酸化炭素を吸収するアスファルトとかコンクリートを採用するとか、もちろんコストとの見合いになるわけですけども、どのような工夫をするかということがまず重要になると思います。もう一つは、道路整備によって渋滞が緩和され、それが二酸化炭素の排出削減につながると思います。ただし、逆にマイカーが便利になって、ますますマイカーが使われるようになると、結果的にカーボンニュートラルに逆行してしまう可能性もあるので、これは私が繰り返し述べていることですが、公共交通の利用促進、あるいはカーボンニュートラル、高齢化社会の観点から考えることが非常に重要なので、今回の新たな道路整備が、鉄道やバスなど公共交通の利用にどのような影響を与えるか、利用促進に向けてどんな対処していくかということを計画段階から表明していくことが必要だと思います。

具体的な対策を書き込めない可能性も高いとは思いますが、関係団体と協力しな

がら対処するという意思表示をするだけでも意義があるのではないかと思います。せっかく道路整備の手続きを刷新するのであれば、こうした観点も取り入れていただければと考えています。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。リモート参加の先生方から意見をいただいたので、事務局から、御回答いただける部分については御回答をお願いしたいと思います。

【道路経済調査室長】 ありがとうございます。小幡先生から、地方場所にとらわれずに分散して暮らしていけるようなこと、特に地方部で非常に渋滞しているところをしっかりと解消していくというようなことで御指摘いただきました。非常に重要なことでございまして、今回の高規格道路の取りまとめの中でも、幾つか例をお示ししていますけれども、特に地方部の環状道路が多く計画されてございまして、そういったものをしっかりと進めていくと、最後の谷川先生からもありましたけれども、環状道路の内側の道路空間を再配分して、例えば公共交通に使いやすくするですとか、あるいは少し車の抑制を図るですとか、いろんな考え方が出てこようかと思いますので、そういうところもしっかりと取りまとめに入れてまいりたいと思っております。

それからもう一つ、客観的な指標が非常に大事で、特に優先順位が大事だということもございまして、まさにそのとおりでございまして。今回、シームレスなネットワーク、特にサービスレベルを見て、どこがデータなどで見た上で非常に課題が大きいかといったところを併せて重視していく方向で持ってまいりたいと思っておりますので、反映をさせていただきたいと思っております。

それから、佐々木先生から物流危機の対応の観点、御指摘いただいております。特にトラック協会等から随時御要望等いただいているところですが、さらにこういった機能面ですとか、あるいはネットワーク面ですとか、ニーズがあるかというのを、よりコミュニケーションを図ってまいりたいと思います。

それから、太田先生から、財源の御指摘をいただいております。非常に重要な御指摘でございまして。まさにこれから無料の高規格道路も増えていく中で、利用者負担のようなところをどう入れていけるかと同時に、財源につきましても、今後検討するような形で取りまとめに盛り込ませていただきたいと思いますと思っております。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。私も少し勝手ながら、今のところについて

コメントすると、小幡先生がおっしゃっていた優先順位の話と、谷川さんがおっしゃっていた新たな視点とは、非常に密接に関連しております。

優先順位をつける道路区間の数が多く組合せの数が膨大にあるので、優先順位を1つ1つの道路についてつけるというのはなかなか難しいと思います。なので、対象となっている道路区間を幾つかのグループに分けて、例えばグループ1、グループ2と分けて、そのグループの分け方についての考え方を整理するということが、優先順位を考える上でもすごく大事になってくると思います。グループ化するという事は、リンクをまとめるわけですから、その分だけ決定変数の数が減り、組合せの数が減って議論もしやすくなるのではないかなと思います。

そのときに、どのような指標を用いてグループ化や優先順位をつけるのかというのが新たな視点ということだと思います。谷川さんは、カーボンニュートラルとかマルチモードということをおっしゃいましたし、シームレスということもおっしゃいました。これらをそれぞれどういう指標で評価することにするのか。これまで3便益と言っていたものに加えて、どういう指標を具体的に持ってきて評価するのかというところが大変大事です。評価をどのように進めていくかということの重要性も、とりまとめの中で改めて記述していただくということが大事かなと思って話を聞いておりました。

それでは、お待たせしました。会場にいらっしゃる先生方から順に御意見をいただきたいと思います。それでは、根本先生、久末先生、小林先生、竹内先生という順でお願いします。

【根本委員】 それでは、根本です。資料3の7ページのところに、国土形成計画と新広域道路計画の対応表があります。新広域道路計画がどのように貢献できるのかということを示してあるのですが、私は、計画期間や目標年次を意識して、対応表をつくったほうがいいのではないかと思います。国土形成計画は、10年先を一応目標年次にしていたと思います。ただ、新広域道路計画のほうは、もう少し長いような感じですよ。石巻新庄道路とかいうのは20年、30年かかるような感じもするわけです。ですから、あえて言えば、新広域道路計画の中で、10年ぐらいではこのぐらいまではいけるのではないかといっためり張りをつけて、それで国土形成計画に関してこのような貢献ができるという、そういった説明の仕方をすると非常に分かりやすくなるし、より信頼性が高まる気がしました。

それから2つ目は、高規格道路の定義です。利用者の立場からいえば、やっぱり走行速

度とか、アクセスコントロールされているのか、2車線か4車線か、有料なのか無料なのかという、そういう分かりやすいイメージがあったほうがいいと思います。今AASHTOとか、ドイツとかをいろいろ勉強しながら、どのように定義するのかということとをされているということですのでけれども、利用者目線に立って、これぐらいの期間でこのような道路ネットワークにしたいということとを、今言ったような道路の特徴を使いながら説明できるといいと思います。

特にこの有料、無料というのは、先ほど太田先生から、財源のことをこれから考えたほうがいいですねと言われましたが、私も大賛成です。栃木県の幹線道路検討会を、手伝っていて知ったのですが、日光宇都宮道路というのは、10年ぐらいでもう無料になってしまいます。道路公団時代につくった橋は大分老朽化して、やはり相当お金がかかるので、有料であり続けなければいけないはずで。そういった事例は日本各地にあるでしょうし、あと、新直轄も、今は新しいのですが、これも古くなっていきます。新直轄は手を加えて良くしたときには有料化するというを基本方針にしたらどうでしょうか。今後は、有料のネットワークを増やしていかざるを得ないと思います。ドイツが高速道路に加え連邦道路を全部有料化しましたけれども、今回の高規格道路の多くを無料でやりますというのは少し難しいような気がします。有料化のためのいろんな知恵を出すということは、ぜひこの後、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す。続きまして、久末先生、お願いします。

【久末委員】 久末でございます。私からは2点、意見を述べさせていただきたいと思っております。

まず1点目ですが、見せ方のお話で、資料の2の4ページで、日本地図がございますけれども、この3大都市圏を結ぶ日本中央回廊、この要になっているのがリニアだということが、ここに御臨席の皆さんはもう頭にしっかり入っているわけですが、図自体には具体的に出てきておりません。こういった図を初めて見る方のためにも、リニアがとても大きな役割を果たしているというのを明示する形でお示するのが、より分かりやすいし伝わりやすいのではというのが1点です。

その際に、中間駅が大変重要な役割を果たすようになるというお話もございました。従来ですと、東西をつなぐ形がよく示されてきましたが、むしろ南北、北陸方面が大変重要な役割を果たしてくるというお話もありましたので、図を示す際に十字の状態、東西だけ

ではなく南北の図を示すようであれば、より伝わるのではと思います。

それから2点目は全く違う話になりますが、先ほどの家田委員からの御指摘も踏まえて、「ナショナルセキュリティー (National Security)」についてです。国家安全保障という意味でも大変重要な岐路に立たされているというお話がございましたが、アメリカの国家安全保障法分野では、国家安全保障とは別の概念として「ホームランドセキュリティー (Homeland Security)」というのがございまして、日本語に訳しますと国土安全保障となります。日本が今置かれている状況下の喫緊で対策しなければいけない激甚災害ですとか、そういった話は、もしかしたらナショナルセキュリティーよりもホームランドセキュリティーに近いのではという印象を受けております。場合によっては、むしろ国内リスク対応という観点からは、ホームランドセキュリティーという概念というのも参考になるところがあるのではないかと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。小林先生、お願いします。

【小林委員】 私も安全保障に関わるところで、2点、事例紹介をしたいと思います。1つは阪神・淡路大震災により阪神間の道路が全部不通になったときに、山間部の、ふだんあんまり使われていないのですが、372号が代替ルートとして大きな役割を果たしました。もう大分古い話になりますが、当時、372号は結構不便な道路でした。というのは、高速道路は山を切ってつくられてきますが、一般道路というか、道は、どうしても流域圏に沿って発達してきたという歴史がありますので、この流域と流域をつなぐ部分というのが、どうしても整備が遅れていました。昔はふるさとトンネルという話がありまして、現地はそれを期待したのですが、結局、大震災の後に兵庫県と京都府の間にトンネルができて、今はもう便利になりました。そういう、流域を越える部分といいますか、その部分を整備することによって随分変わってくるというような話があると思います。今回、例えばこの中間駅のように非常に山間部の駅ができることで、今までなかった国土構造の中に新しい駅ができてくるということになり、このアクセスの仕方というのが、今まで考えていなかった新しいつながりが出てくる可能性があるので、そこに重点を置いて調べてみるというのも重要なことかと思えます。

昔、山間部を一周ぐるっと回るのにどれだけ時間がかかるかという、趣味でやってみたことがあります。地域によってもものすごく格差があります。1日かかっても回れない地域もあったので、そういう検討も必要になってくるのではと思いました。

それから2番目は、物流です。これは先ほど委員の話聞いていて思い出したのですが、鳥取県に日南町という町があります。週末になると、日南町の住民は米子市まで買物に出かけていました。米子自動車道ができると買物が便利になるかと思っていたのですが、実際、開通してしばらくたつと交通量が減りました。というのは、日南町にショッピングセンターができたのです。これは物流効率化のおかげです。交通量で評価している限りはネガティブの評価しか出てこないのですが、ポジティブに考えると、荷物のほうが近くに寄ってきたという事例です。今、コンビニとかいろいろな物流が、どんどん我々のそばに物が寄ってきてくれています。こういう時代に、物流をどういう視点で見えていくか、物がどう流れていくかという視点で見るということも必要になってくると思います。と言いながら、研究はほとんど進んでないのですが、物の流れの効率化、先ほどの日南の例では、リードタイムが短くなって、配送センターを途中に置くことが効果的になってきたからそういうものができてきたのです。そういうシステムが変わってくることによって効果が出てくるということ、なかなか今まで研究も進んでない、実態もよく分かっていない分野ですが、そういう物の流れを追いかけるということの重要性が、ドライバーの問題もあって、ますます重要になってきているのではないかと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。続きまして、竹内先生、お願いします。

【竹内委員】 竹内でございます。御説明ありがとうございます。私からは、3点です。

まず国家安全保障です。特に防衛という観点だと思うのですが、資料では、例えば交通工学会、それからAASHTO、それからドイツのように見ると、通常は交通量が多い、つまり、経済的な力が強く人口の多い都市間ほど立派な道路ができるというように見受けられます。ただ国家安全保障に関しては、そういった大きな都市ではなくて、むしろ過疎的なところが非常に大事な安全保障上の拠点になることがあり得るわけですので、あまり大都市とか人口の多いところほど道路をつくる、と決めつけたような書き方をしてしまうと、国家安全保障の観点としては弱くなってしまいます。資料3の13ページには、幾つか広域交流やネットワーク補完があります。こういうところの項目に実は国家安全保障というのが入ってくるということになるのだと思います。今回この資料ではいいのですが、いずれそういうことになってくるようなこともあるかもしれないので、そういう観点も考えていただきたい、と思うのが1点目でございます。

それから2点目は、確かに高規格の道路をつくるということは大事なことであり、進めていくことではあります。ただ、それができて非常に長距離を走行することになると、走るための道路だけではなくて、休むための場所が必要になってきます。長距離走行をすればするほど、休息も大事になってくるので、結節点における休憩や、そういう施設に関する充実度というのも走行に供する道路と同様に高規格でなければいけないと思いますから、その点も忘れないようにしなくてはいけないと思います。それが2点目でございます。

それから3点目は、手続きの件です。全て統一することは確かに見やすいし国民からも理解を得やすい、把握をしやすいということはあるのですが、地域高規格道路はいわゆる局長決定が大臣決定になるということがありました。私が少し心配なのは、そうやって局長から大臣にランクが上がることによって、確かに統一はされますが、機動性が失われてしまうのではないかとということです。つまり、大臣ですから、いろんなことも考えなければいけないとなると、局長ならば迅速にできたことがなかなかできないこともあるかもしれません。そのような機動性が失われる点が非常に心配なので、そういったことがないように、例えば資料4の3ページにある、計画、意思決定の透明性・公正性・妥当性という中で機動性というのも大事であって、いかに迅速に決定ができるかということも重要になると思います。機関決定するランクが上がりますと、その点の心配がありますから、そういった配慮も必要ではないかと考えました。

私からは以上でございます。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。石田先生、お願いします。

【石田委員】 分かりました。時間がないので、手身近に申し上げますけれども、4つばかり申し上げたいと思っております。

1つは、冒頭あった国土形成計画との連携の話でございまして、目玉の1つが地域生活圏なのですが、あまり議論進んでいないように思います。それをむしろ、高規格道路という地域にとって非常に重要な、地域の将来像を規定するような道路が率先していくという、そういう考え方が非常に大事だと思います。そのときに、地域生活圏というのは、日常生活がそれなりに成立するような圏域ですけど、非常時はどうしたって地域生活圏10万人単位では成立し得ませんので、防災減災、強靱化の観点とか高度医療の観点からの評価が重要になるのではと思います。それとともに、地域生活圏の実現のためには、デジタルライフライン全国総合整備計画が非常に大事なのですが、そこへの切り込みが弱いかなという気がしています。例えば、具体的に申し上げますと、DXということに対して、本当に

小さな例ですが、「道路交通センサスとかパーソントリップ調査のDXは怎么样了のか」と聞きましたら、「ウェブ回答が増えているというのがDXだ」とおっしゃって、違うだろうという気がするのです。デジタルのデータソースをどう使うとか、コネクティッドカーのデータをどう使うとかという、その辺も抜本的に考えていただかないと、OD表とか、いろんな災害時の後の迅速な施策は難しいと思いますので、そういうことも地域生活圏にとって大事なかなと思います。

2番目が、高規格道路のネットワークの話でございまして、拠点連結、これに尽きると思うのですけれども、その考え方がちょっとまだ甘いのではないかなと思います。決して札幌の創成川通が駄目だと言っているのではないのですが、札幌の創成川通と各都市間連携は違うのではないという気が強くするのです。そういうところを、拠点の考え方とか国土形成計画との考え方とどうさらに突き詰めて考えていくかということが大事なかなと思いました。

3番目は、いろんな方からもう既に御意見が出ておりますけれども、評価をどうしていくかということです。これまで以上に、今のB/C理論ではなかなか評価がしづらくなります。もっと真っ当な評価にどう進めていくかということ、相当真剣に考えていかないと、なかなか評価のところが突破できないのではないかなと思います。その1つの切り口が安全保障ということですが、久末先生がホームランドセキュリティーとおっしゃいましたが、そういったことが結構大事なかなと思っています。すごく情緒的になろうかと思えますけれど、文化とか歴史とか地域のお祭りなどの価値を、どう認めるかみたいのところまで心を広げて評価をしないと、なかなか難しいかなと思います。

そういう中で、少し気になったのは、資料3の1ページに既存ネットワークの非効率性を解消するという表現がありましたが、まだ効率性だけなのか、と強く思いました。その辺り、考えていただければと思います。

4番目、カーボンニュートラルは大事だと思いますけれど、世の中さらに、最近ではネイチャーポジティブということで、グリーンインフラとか、自然そのものをどうするかということが本当に大事だと言われております。そういうところをどう考えていくかということも、大事な評価を考える上での拡張かなと思います。カーボンニュートラルで申し上げますと、多分道路交通から出ているカーボンの量は毎年1.8億トン-CO₂ぐらいです。そこで道路単体としてできることは多分数百万トンぐらいしかありません。それは、電動化の問題であったり、イーフェューエルの問題であったり、あるいは、物流システムとかい

ろんなモビリティサービスの効率化みたいなところと絡んでくると思いますが、このギャップを道路としてどう立ち向かうかということが問われているような気がします。1.8億トン全部に責任を持つ必要はないし、到底持てないのですが、そのギャップをどう進めていくか。そのために、いろんなところとどう連携、協働していくかという、そういう姿勢をもう少し明確に出さないと、なかなかカーボンニュートラルにもつながっていかないのではないのかなという気がいたしますし、それはネイチャーポジティブになるとさらに厳しくなりますので、ぜひこれもよく考えていっ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。私から簡単に、いくつかコメントをしてから、事務局のほうからお話しいただきたいと思います。

先生方が御指摘にならなかったポイントですけれども、1つは、高規格道路のネットワーク化に関連して、階層制という話が出ております。これはすごく大事な議論だと思いますが、ここで御紹介があった階層性というのは、あくまで、あるべき論としての階層性です。この道路はこうあってほしいと、こういうふうに使ってほしいという意味の階層性です。ところが、実際にそれがどう使われるかというとまた別の問題で、あるべき論としての階層性と、実際の使われ方から見た階層性といいますか、そのギャップが諸悪の根源であることはしばしばあります。例えば、非常に高い規格の道路の中に足の短いトリップが入ってみたい、逆に、地域をサービスする道路に足の長いトリップが入ってみたい、というようなあるべき階層性と実際の使われ方が崩れていることがいろんな問題を引き起している、そのことを考慮して、あるべき階層性を達成するためには一体どうすればいいのかを考える必要があります。そうすると、作ればいいという問題ではなくて、その道路ネットワークをどのように使っていくのかという、ある種のマネジメントです。このことの重要性を指摘しないと、あるべき階層性はいつまでたっても達成されない、そのことを言及していく必要があるのではないかと思います。これが1点です。

それからもう1点は、石田先生が言及されたDXとも関連するのですが、今日のような議論をするためには当然データが重要です。こういったデータの重要性は、エビデンス・ベースト・プランニングという言葉の意味においても重要だと思うのですが、現在どういうデータが、意思決定をするときに使われているのか、そのデータを今後ともきちっと取っていくのか。あるいは、それらをどのようによりよいものにしていくのかということの重要性を指摘していただきたいと思います。道路交通センサス、OD調査、プローブデー

タ、今使っているものはそういうものだと思いますけども、そういうデータにも種々欠点があって、議論したいことが十分議論できていないと思います。どういうデータが必要なのかということを示す、少なくともそういうデータが必要だということを書いていただくことが大事かなと思います。

重ねて言うと、そのデータを蓄積しておくだけではなくて、蓄積は大事なのですが、オープン化してほしい。なかなかデータのオープン化にはならず、特に、民が集めたデータをオープン化しろというのは無理だと思いますけども、官のほうで集めたデータは基本的には税金で集めているので、オープン化すべきものだと思います。データのオープン化によって、様々な波及効果、メリットがありますから、そのことも重要であるということを書いていただくとありがたいと思いました。

以上です。

ということで、もし事務局のほうから御意見があればお願いします。

【道路経済調査室長】 貴重な御意見ありがとうございます。幾つか大きいところがございますけれども、評価の関係、特に久末先生からホームランドセキュリティーの国土安全保障の考え方、非常にありがとうございます。評価の1つの観点として盛り込んでまいりたいと思っております。あと、小林先生から物流の物の流れのところの評価という、これも評価に関連してくると思うのですが、石田先生からもまだ効率性だけなのか、ということもありましたけれども、やはり自動車の流動にこれまでは着目をするというベーシックなところからずっとやってきているものですから、ぜひ多様な機能という意味で、物の流れですとかそういう安全保障のような部分も取り込んでいけるように検討していきたいというのが1つでございます。

それから、久末先生と小林先生からの、リニアの中間駅で新しいつながりができてくる観点、非常に重要なところでございます。ぜひ新しいつながりの、特に流域を跨いだような行きにくいところをつなげると非常に効果が出るような観点も含めて検討してまいりたいと思っております。

それから、竹内先生から、従前から休憩施設の御指摘いただいております、おっしゃるとおりでございます。実は国土形成計画の中の、機能の複合化のところにも、資料2の6ページにあるように道の駅の防災機能の強化ですとか、先ほど御指摘あったような、道の駅等を物流の中継拠点にして荷物交換をしたりするような実験等も行っておりますので、そういった観点も含めて、今後、しっかり必要なことができるようにまとめてまいり

たいと思っております。

それから、根本先生から、利用者負担も含めて、宇都宮の事例の御紹介がありましたけれども、しっかりこれから、先ほどの太田先生の御指摘も含めて検討していけるようにテイクノートをさせていただきたいと思っております。

それから、国土形成計画の目標年次の関係でございまして、おっしゃるように、計画期間というのが2050年、さらにその先の長期を見据えつつ、今後おおむね10年間と書いていまして、先生がおっしゃるように10年間です。ですけれど、おっしゃるように、道路は20年から30年というスパンでやっておりますので、先ほどの逐次のサービスレベルの向上というのも、朝倉先生から御指摘いただいたように、非常にマネージが大事だと思っております。そういったパフォーマンスを数年でどう改善していくかといったところも含めて、また、マネージを分かりやすく見せることも含めて考えてまいりたいと思っております。

それから、石田先生と朝倉先生からのデータの関係で御指摘いただいております、おっしゃるとおり、従前よりはかなりアベイラブルなデータも増えておりますし、ETC2.0も含めて、例えばOD表に活用できないかといったところも検討を進めております。しかし、おっしゃるように、それで揃っているかということ、データごとに課題がありまして、量が十分なのかとか偏在があるのではないかなど、さまざまな課題がございますので、データをしっかり使えるように、検討を今後もしてまいりたいと思っております。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。それでは、若干時間が押していることもあって、次の議題に移りたいのですが、今のところまでのことでどうしても御発言したいということがあればですけど、よろしいですか。最後に御意見を伺えるチャンスがあるかと思うので、議事の2の高速道路料金についてということで、事務局より説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 本日より高速道路課長を拝命しました小林と申します。よろしくお願いいたします。

資料5を御覧ください。

まず、高速道路の料金水準の見直しについて御説明申し上げます。

2ページ目です。

平成17年度民営化以降、様々な料金割引を導入してきましたが、平成26年には料金

割引の再編を行うとともに、3つの料金水準を導入し、整備重視から利用重視の料金へ移行しております。

なお、その際の期間でございますが、当面10年としておりまして、今年度末がその期限となっております。また、首都圏、近畿圏、中京圏においても、利用重視で高速道路が、その機能を最大限に発揮するよう新たな料金体系を導入しているところでございます。

3ページ目です。

先ほど話しました3つの料金水準につきましては、国土幹線道路部会での御議論を踏まえまして、平成26年4月から普通区間、大都市近郊区間、また、海峡部等特別区間に整理しております。

具体的には、それまで建設費や便益の観点から割高な料金水準を設定した長大トンネル等につきまして、通常の普通区間と同様に、1キロ当たり24.6円に整理したところでございます。また、大都市近郊区間につきましては、渋滞等の観点から普通区間の1.2倍となる29.52円としまして、明石海峡といった本四高速などの海峡部等特別区間は、多額の建設費に加えまして、当該海峡等を短時間で横断できるという特別な便益の観点から、普通区間、あるいは大都市近郊区間よりも高い伊勢湾岸道路水準の108.1円と整理したところでございます。この料金水準につきましても、先ほど説明したとおりですが、10年間、今年度末までの措置となっております。

4ページ目でございます。

料金水準の見直しの影響として、まず、本四高速の例を御説明申し上げます。料金水準の引下げとともに、沿線自治体による利用促進の効果もあり、棒グラフですが、交通量が徐々に増加しているところでございます。また、新型コロナウイルスの影響によりまして、令和2年度に大きく交通量が落ち込みましたが、現在は回復傾向でございます。また、料金収入は、新たな料金水準導入後の一時的な落ち込みやコロナによる減収がありましたが、令和4年度は平成25年度とほぼ同様になっているところでございます。

5ページ目でございます。

本四間のフェリーの航走台数ですが、休日1,000円等本四の高速道路料金を引き下げた時期に大きく減少しております。また、その後平成26年度からの新たな料金水準導入以降は、令和2年、3年にコロナ禍の影響があるものの、ほぼ横ばいになっております。

6ページ目でございます。

次は、平成26年4月に料金水準を普通区間水準まで引き下げた区間の状況についてで

ございます。これらの区間につきましては、様々な割引を導入していなかった平成19年度と比較しますと、料金水準に変更がなかった路線に比べて、交通量の増加が大きくなっている傾向があります。

なお、表の真ん中の中央道について、令和元年、それから令和4年の交通量が減少しておりますが、新東名あるいは圏央道の整備が進んだことにより、ほかの路線に交通が分散したところが影響していると考えられます。

次、7ページ目でございます。

平成25年度以降、笹子トンネルの天井板崩落事故を受けまして、天井板の撤去あるいは安全対策などにより、管理コストあるいは修繕の事業費が増加傾向となっております。整備重視から利用重視による料金水準を引き下げたトンネル区間などの管理費の負担の在り方について、今後どのように考えるのが課題となっております。このような課題も踏まえ、来年度以降の料金について考えていきたいと思っております。

それから8ページ目、ここからは首都高速の料金改定から1年が経過した結果について状況を報告したいと思います。

9ページ目でございます。

首都圏では、平成30年6月に東京外環の三郷南から高谷までが開通してネットワークが充実されたことを踏まえ、令和4年4月から、首都圏の新たな高速道路料金を導入したところでございます。

10ページ目でございます。

料金改定の内容ですが、左上の①の図のとおり、NEXCOとの料金体系の整理、また統一を進めるために、上限料金を1,320円から1,950円に改定したところでございます。また、これに合わせて、左下の②の図の大口・多頻度割引を拡充するとともに、右上の③の図の深夜割引、それから右下の④の図の千葉外環の迂回利用割引を導入したところでございます。

次に、11ページ目を御覧ください。

首都高速の交通量を距離帯別に示したものでございます。全体としては、コロナ禍からの回復により増加していますけれども、グラフにありますように、上限料金の改定により、長いトリップの交通については減少傾向となっております。

また、12ページ目を御覧ください。

このグラフは時間体別の交通量を示しており、左側の破線で囲った部分ですが、深夜割

引を導入した時間帯については、ほかの時間帯よりも交通量が増加しているということが分かっております。

13 ページ目を御覧ください。

平成30年6月に千葉外環が開通して以降ですが、水色の外環利用のほうが、都心経由よりも料金が安い状況でしたが、千葉外環利用時の料金を、都心を通る首都高利用時の同じ料金にすることによって、もともと都心を通っている交通が千葉外環に転換している傾向が見られるところでございます。

14 ページ目を御覧ください。

ここからは、平成29年6月に実施しました近畿圏の料金改定後の交通状況について御報告したいと思います。

15 ページ目を御覧ください。

平成29年6月に、近畿圏で新たな高速道路料金を導入したところでございます。その後ネットワークの整備が進みまして、令和2年3月には阪神高速の大和川線が開通し、さらにネットワークが充実したところでございます。

16 ページ目を御覧ください。

左の図のとおり、整備の経緯などによってばらつきがあった料金水準を、NEXCOの大都市近郊区間とおおむね同じ水準に統一したところでございます。

それから、17 ページ目を御覧ください。

阪神高速道路の対距離料金の導入でございます。まずは、赤い線の旧料金について、平成24年から下限料金510円、また上限料金を930円にしておりましたが、平成29年に、青い線の現料金のとおり、下限料金を300円、上限料金を1,320円に設定したところでございます。

なお、首都高の黒い線ですが、先ほど説明したとおり、令和4年4月より上限を1,950円に引き上げるなど、新たな料金を導入したところでございます。

18 ページ目を御覧ください。

阪高の下限料金を300円に設定したことによって、左側の短いトリップの交通については、交通量が増加傾向となっております。一方で、上限料金を1,320円に設定したことによって、長いトリップの交通については交通量が減少する傾向となっております。

19 ページ目を御覧ください。

これは、第二京阪道路から大阪都心部に向かうルートについて、青色で示している東大

阪線経由と比較し、赤色の守口線経由、あるいは緑色の松原線経由の料金が低い状況でございました。これを、ルートによらずに最安の料金と同一にすることによって、守口線経由の分担率が増加しております。具体的には右下のグラフですが、東大阪線より守口線の所要時間が短くなる、混雑する時間帯では、守口線の分担率が上昇する傾向が確認できております。

それから、20ページ目を御覧ください。

これは、近畿圏の車種区分の整理の統一でございます。NEXCOにつきましては、従来より、占有者負担、原因者負担、あるいは受益者負担の考え方を踏まえ5車線区分としていたのに対し、阪神高速においては、多くの交通量を現金で効率的に徴収するために、簡便に普通車と大型車の2車線区分となっておりますが、ETCの普及が進んだことによって、令和4年4月からNEXCOと同様の5車線区分に統一したところでございます。

21ページ目を御覧ください。

阪神高速における各年度の車種間の比較の図になります。車種区分の統一前の平成28年度の旧普通車、旧大型車の割合については、令和4年においてもおおむね変動はございません。

それから、22ページ以降につきましては、近畿圏の交通状況の課題について説明申し上げます。

23ページ目ですが、近畿圏におきましてはネットワーク整備が進んでいますが、淀川左岸線、それから大阪湾岸道路など、点線で示したところについて、いまだミッシングリンクが存在しているところでございます。

24ページ目を御覧ください。

近畿圏では、NEXCOと阪神高速、あるいは阪神高速間の接続において、まだジャンクション化されていない箇所が存在しているために、ネットワークが十分に活用されていないところが存在します。

また、25ページ目を御覧ください。

令和2年3月の大和川線の開通によりまして、奈良北部地域から大阪湾岸地域への交通に関して、大和川線の利用は4割を占めるようになっております。これによって、大和川線以外の高速道路、あるいは一般道路の分担率が減少したことにより、渋滞緩和に寄与していると考えております。

それから、26ページ目を御覧ください。

近畿圏の高速道路におきましては、ネットワークは整備が進んでいるものの、いまだ青色あるいは緑色で示した区間について、依然として交通集中による渋滞が存在しております。

27ページ目を御覧ください。

大阪都心の通過交通の状況でございます。阪神高速道路の料金の上限が1,320円に設定しておりますので、灰色の阪神高速で都心経由の料金が、ピンクの迂回ルートよりも安くなることがございます。このため、渋滞する都心の分担率が高くなっている傾向にあります。

図でお示ししている左右どちらにおいても、都心経由は渋滞区間を通過するために所要時間が長い一方で、料金が安く分担率が高くなっております。

28ページ目を御覧ください。

この折れ線グラフが時間別の交通量、棒グラフが渋滞損失時間を示しておりますが、枠で囲っている7時から18時までの日中において慢性的な渋滞が発生している一方で、深夜時間帯が極めて交通量が少ないという状況になっております。このような課題があり、今後料金見直しについて検討してまいりたいと思っております。

それから最後に、アクアラインの通行料金について御説明いたします。

30ページ目を御覧ください。

アクアラインの交通量につきましては、通行料金の引き下げ、あるいは房総半島の開発等により年々増加し、令和4年度については、開通当初と比較し約5.2倍となっているところでございます。また、交通量の増加に従いまして、オレンジ色の折れ線グラフで示しておりますが、渋滞回数も年々増加しているところでございます。

それから31ページ目を御覧ください。

アクアラインでは、特に休日午前の木更津方面に向かう下り線、また、午後の東京神奈川方面に向かう上り線において激しい渋滞が発生しているところでございます。

32ページ目でございます。

このため、アクアラインの休日の渋滞対策として、混雑状況に応じた、いわゆるロードプライシングの社会実験を7月22日より開始いたします。具体的には、まずは、より渋滞の激しい上り線を対象に、普通車では混雑時間帯である13時から20時の通行料金を現行の800円から1,200円に引き上げ、逆にその後の時間帯を600円に引き下げること、交通の分散を図ることを検証したいと考えております。この実験によるアクア

ラインの混雑状況の変化などについて把握し、今後当部会にも報告させていただきたいと思っております。また、実験内容の変更など対応も検討してまいりたいと思っております。

資料については以上でございますけれども、本件につきましても、御欠席の家田委員より、本部会に特に御紹介すべき御意見として、次のとおり2点伺っておりますので、御紹介いたします。

まず1点目ですが、アクアラインのロードプライシング実験については、大きな効果が出ることを期待する。ぜひ中央道など、渋滞の多い路線などにも検討してもらいたい。

2点目としましては、割高区間の引下げにつきまして、トラックの事業用車両は意識されているが、一般車は十分認識されていないのではないかという2点がございました。

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、御意見、御質問頂戴したいと思っておりますが、基本的に先ほどと同じパターンでいきたいと思っております。よろしく申し上げます。それではまず、リモートの委員の方から、御発言があれば。太田先生、どうぞ。

【太田委員】 太田でございます。やらなければいけないことを着実に進めていただくようお願いいたします。

1つは、阪高は、首都高に近づけるといいますか、首都高も含めてNEXCOと同じような料金体系に近づけていくと。これを基本として、各種の割引を導入して、よりよい料金体系を目指すということでもありますので、長距離利用の者負担は増えますけれども、本来あるべき料金としては、単純対距離料金の体系に近いものを目指すべきであると思いません。

もう1点、ここでキックオフされた議論として考えておかなければいけないのは、割引財源が本年度末に切れると。それに対して、財源がないという意味であれば料金を上げるを得ないともいえると。それをどのような形で納得していただくかということを考えていかなければいけないと思えます。

その場合に、今日の議論では料金水準という言葉になっていますが、3つの料金に整理をして、それを3つの料金水準という言い方にしています。3つのカテゴリーに分けた料金単価という意味です。その意味では、料金水準という用語は、少しミスリーディングかもしれません。料金水準というのは、1台キロ当たりの平均料金収入ということです。この1台キロ当たりの平均料金水準というデータがあったとしたら、実は高速道路料金は、

恐らく1995年からだんだん下がってきていることが明らかになると思われます。しかし、データがないため、料金が下がり続けているということを明らかにできないし、それに基づいて議論をすることができないと。そのデータを出すのがなかなか難しいというのは分かります。それは、大口多頻度割引等々で、その事業者が大型トラックを走らせているのか小型車を走らせているのかよく分からないということですから、正確な値が出ないというのが一応の説明です。しかしながら、試算の数字でも構わないので、1台キロ当たりの料金データを提示していただいて、それに基づいて議論するのが、料金政策としては必要なことであると思います。

ピークロードプライシングとか夜間割引などの料金施策が本来何を指すべきなのかというと、以下のようなことです。走行台キロを増やせば、1台キロ当たりの料金収入が下がっても総料金収入が確保できるわけです。その多様な料金というのは、実は走行台キロを増やしたい、走行台キロを増やすことによって、利用者に負担をかけずに料金収入を確保し借金を返すことができる、そのような構造になっているのです。

その意味では、1つの指標として、ぜひ1台キロ当たりの料金水準というデータを提示していただいて、それに基づいて各種の割引等々の効果というものを議論できるようにしていくべきだと考えます。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。引き続きまして、谷川様、お願いします。

【谷川委員】 谷川です。高速料金の柔軟化ですけれども、これは需要調整するという意味で非常に重要かと思っています。この柔軟化の目的ですけれども、利用者に行動変容を促すという大きな目的があるわけですけど、その際には、新しい料金制度をいかに周知するか、運転手の方に知ってもらうかというのが決定的に重要になるかと思っています。

例えば、起終点が同じなら料金が同じになるというのは、既に効果を上げているかと思っていますけれども、仕事以外で使う利用者がどこまで知っているのかと。昔と違って、今はETCで料金が自動で引き落とされるので、昔よりも料金制度に対する感度みたいなものが鈍っている可能性に留意する必要があるかと思っています。

こうした利用者の認知度を調べるというだけでなく、効果的な周知の方法を研究することが重要だと思っています。今年の2月の部会で、大雪の影響の報告がありましたけれども、災害時の対応という意味でも、この周知の方法というのを考えるのは非常に重要かなと思っています。

最後に、アクアラインの社会実験ですが、20時まで1,200円ですけど、20時を過ぎると一気に半額の600円になってしまうと。実験なのでこのほうが効果は分かりやすいという側面があるかと思いますが、実際にこれを正式に導入する際には、急激な料金変動というのは避けるべきかなと思います。バッファーとなるような時間帯を設けて、もう少し緩やかに変動すると。そうでないと、利用者の不満がたまったり、あるいはインターの周辺で特定の時間が来るまで待つような動きが増えてしまうということもあり得るかと思いますが、アクアラインに限らず、ほかの高速道路でも、その観点で料金制度について検討していただければと思います。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。小幡先生、特によろしいですね。ありがとうございます。

それでは、会場にいらっしゃる先生方から、先ほどの順番で恐縮ですけど、根本先生からお願いします。

【根本委員】 今日の説明で、本四とか阪高に関し、今年中に方向性を打ち出したいということは分かりました。ただ、太田先生が触れられた大口多頻度の問題とか、NEXCOの夜間割引の話というのは大事なので、いずれやっていただきたいというのは思います。NEXCO、首都高、阪高、本四については、特措法の改正により、2115年まで老朽化した更新投資が確保できることになりましたけども、新直轄も、それからかつての高規格道路も、一体今後どれだけの更新投資が必要なのかというのは考える必要もあるのではないのでしょうか。それに合わせて、どんな仕組みでそのお金を賄っていくのかということも考えてもいいのかなと思います。今年中ということではないかもしれませんが、ぜひそれも取り組んでいただきたいなと思います。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。続きまして、久末先生、小林先生の順でお願いします。

【久末委員】 私からは特にございませんが、先ほどの谷川委員からのロードプライシングにバッファーをという御意見には、全く共感するところでございます。ありがとうございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。小林先生、お願いします。

【小林委員】 近畿圏の問題ですけども、御承知のように、今、阪神高速14号松原線、喜連瓜破の工事で一部ですけど、通行止めになっています。これは御存じのように、泉南、

奈良から大阪都心に向かう大動脈、それが今通行止めになっている。3年間の通行止めは、非常に長い間ですけども、そういう状況に今置かれて、高速道路に乗っていた交通が一般街路に流れていく、その危険性がありますので、迂回のために料金を変えているという、迂回料金を今採用している、そういう大きな社会的実験、試練ですよ。それを受けているとか、そういう状態にあるということをひとつ御理解いただきたいと思います。

ずっとモニタリングをしておりますので、交通量の状況がどうなったか、ある意味で、非常に貴重なデータがずっとたまっていっています。ネットワークは大きく変わりつつ料金が大きく変わる。その中でどういうふうにドライバーが動いていくか、それを今、注視しています。もちろん工事に入る前にいろんな調査をやっています。交通渋滞も、できるだけ起きないようにと努力して予測をして対応策を考えてきたのですが、それでも当然渋滞は起こっています。非常に危機的な渋滞状態は幸いながら起きておりませんが、ただ、事前に予測をするときに難しかったのは、今までの交通量配分モデルを適用してというわけにはなかなかいかなかったということで、大都市部の街路はQV曲線を一定に造っています。新しい道路を造っていく場合には安全側に評価してくれますが、こういう通行止めをすとかだと、街路にこの交通が入り込んでくる。そのときにQV曲線が一定というのは、思ったような計算結果がなかなか出ないと。そこはいろいろ工夫をして、苦労してそこは現実に近づけるような努力をしておりますけども、料金政策、その効果をしっかりフォローアップできるような予測手法というのか、もっと言えば交通量配分の在り方とか、そういうものも改善する必要があるのではないかというのを、本当に痛感した次第です。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。引き続きまして、竹内先生、石田先生の順でお願いします。

【竹内委員】 竹内でございます。御説明ありがとうございます。私は、言葉の問題というのか、長期的なことだと思うのですが、これまでずっと料金については、深夜割引、早朝割引、休日割引などいろんな割引があつて、今はどれがあつてどれがないのかとか本当に分からない状態だったと思うのです。

今回アクアラインが、社会実験ではありますが、時間帯によって料金が変わるということになります。だんだん国民の社会的受容性といいますか、料金の変動について国民がかなり寛容になってきて、時間に応じて価格が変わるのも普通でしょうと、そういうように

認知度が高まってきた状態です。ですから、そう考えると、そろそろ割引という言葉はやめませんかというのが、私からの中長期的なお願いといたしますか、それがいいんじゃないかと思うわけです。

なので、簡潔でわかりやすい料金として利用してもらうためには、多種多様な割引という言葉を使うのではなくて、基本的な考え方として、時間に応じて料金が変わることについて、有料道路の料金はそういうものですよという考え方を始めていく時機ではないかと思えます。なるべく割引という言葉を使わないことがかえって分かりやすいと思えますから、すぐにはできないと思えますけども、長期的にはそういう考え方で物事を進めていくべきではないかと考えております。

以上です。ありがとうございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。石田先生、お願いします。

【石田委員】 もう早いもので10年たったんですね。いろんなところで効果が確認されていますし、国民の皆さんにも定着をしていますので、これはぜひ継続をしていただきたいなと思えます。

その上で、さらに機動性を高めるといふ、こういう努力もすごく必要なんじゃないかなと思っております。今、竹内先生がおっしゃった、割引じゃなくて適正な料金、適正というか戦略的料金と言ったほうがいいかもしれないですけど、そういう意味から、アクアラインの実験というのはものすごく大事だと思っております。アクアライン上の渋滞だけではなくて、もうちょっといろんな、大きな意味での交通行動に影響を及ぼしますので、周辺道路とか、あるいはトリップ数そのものとか、なかなか難しいとは思いますが、いいデータを取るチャンスでございますので、十分計画されていると思えますけれど、よろしくお願いをしたいと思えます。

その上で、そういったものを機動的に使うというときに、これからずっと出てくる大規模修繕とか更新事業をどううまく実施していくか。そのときの、料金で本当に片づくのかどうか分からないんですけども、そういうところへの跳ね返りみたいなものをきちんと考えないといけないと思っております。これは、大規模修繕とか更新というのは、実はB/Cで評価していない珍しい例で、それはぜひ継続してほしいんですけども、そのときの理由の1つが、長期間遮断してしまうと社会的費用が、混雑費用が増して、とてもB/Cじゃカバーできませんよねという、そういう結論だったんです。特に私がお手伝いした首都高は、特にそうでした。大師橋ですと、そうでもない。これはネットワーク効果であり、いろん

なものがちゃんとマネジメントできるようになっているということだと思うんですけども、そういうことを考えると、大規模修繕、更新がもう少しやりやすくなるので、そういうデータを、どう速度向上につなげていくかという、積極的なデータ活用もお考えいただきたいというふうに思いました。

それと、これは今すぐじゃなくて、あくまで希望ですけども、特措法の附帯決議で、衆参両院で、高速道路の料金を永久に有料にするか無料にするかの議論について、可及的速やかに結論を出すことというのをいただいています、そういうことはかなり先の話なんですけど、今からちゃんと勉強しておくということが必要なんじゃないのかなというふうに思います。

そういう観点から教えていただきたいのは、有料、無料ということになると、無料開放の原則というのがあり、ちゃんと調べきれていないんですけども、どうも特措法の成立の少し前からこの言葉が原則と称して出てきているようにも思うんですが、その最初がどうなのかというのを教えていただくと、議論の第一歩としてはいいのかなという気がしていますので、よろしくお願いします。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。私のほうから、幾つかコメントしておきたいと思います。

1つは、小林先生や、あるいは谷川さんがおっしゃったことと主に関係するんですけども、料金に対する利用者の行動、あるいは料金感度と言われているものに対して、より緻密に分析できるデータや方法に、より注力すべきであろうと思います。というのも、現実のデータを見ると、料金の変更に伴う感度が予想以上に出ていないんです。想定以上に出ていないので、それが一体どういうメカニズムでそうなっているのかということをしっかり分析した上で、様々な料金体系に対して評価をして、どういう料金体系を取ればいいのかということを議論していくということにつながっていきます。ぜひとも、その料金と行動変容、あるいは利用者に対する情報の提供等、そういったことについてのデータ収集及び分析、解析をしっかりやっていただきたいと。そうでなかったら、事前に料金を変更するとどうなるのかということの予測も全くできないことになってしまうので、そのことについて注力していただく必要があるのかなと思います。

それから、割引という言葉を使わないというほうがいいんじゃないかという竹内先生の御指摘について、私もそのように感じています。料金はそもそも借金でつくっている道路であれば、償還できるという制約の下で、社会的な便益が最大になるように料金を決めた

結果、時間帯によっては違う料金体系になるというのは、自然な答えだと思います。別に割引ということを使う必要はありません。もしそのような考え方で料金を決めていくのであれば、その方針を明確にした上で料金体系を示すということが適切なんじゃないかなと思いました。

それから3つ目、アクアラインの実験について、非常にいいことだと思います。今回のこのアクアラインの実験は既に地元といろいろ協議されて、この案でやりますということが合意されているので、料金のパターンをいろいろやってくれとは言いきいんですけれども、これからもし実験をされるのであれば、料金については複数のパターンを比較できるような実験をやっていただくべきである。料金パターンごとにどういう効果があるのかというのを見ないと実験にならないんです。0か1かという実験はできますが、そうではない様々なパターンに対して、利用者がどう反応したかを知りたい。そういったことが検討できるような実験を、あらかじめ地元と合意した上でやっていただくことがありがたいかなと思っている次第です。

ありがとうございました。

幾つか御意見があったので、お答えをいただける範囲で結構ですので、御意見があれば、事務局からお願いします。

【高速道路課長】 太田先生から、阪高については首都高に近づいていくべきだという御意見がございましたが、我々としても、首都高の結果も参考にしながら、また地方の意見を踏まえながら今後検討していきたいと思っております。

また、谷川先生からも、ETCが普及した結果、お金を払っているという意識が希薄になって、結果的に行動変容に結びつきにくくなっているんじゃないかという意見がほかの先生からもございましたので、小林先生からもありましたように、喜連瓜破での迂回や、今回のアクアラインの社会実験のデータを、しっかり行動変容も意識しながら分析していきたいと思っております。

また、料金割引という言葉につきましては、いい意見をいただきましたので、局内でもしっかり議論していきたいと思っております。

また、アクアラインの料金が変わる部分に関しましては、我々もしっかり、単にその交通量全体が増える、減るの話ではなくて、継ぎ目に関しましては、モニタリングしていきたいと思っております。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。それでは、ひととおり御意見をいただいておりますが、もし、今の高速道路の料金について追加の御意見、御発言があれば承りたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、以上で（１）（２）の議論は終わりましたので、最後に、資料６、今後の予定につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 資料６、今後の進め方でございます。本日、広域道路ネットワークのあり方や手続き等について御意見をいただきましたので、本日の御意見も含めまして、文章化をさせていただき、夏頃に取りまとめに向けて進めてまいりたいというのがネットワークの関係でございます。

また、高速道路料金につきましては、今後、関係団体を対象としたヒアリングなどを行いまして、年内をめどに、全国料金及び近畿圏料金の方針について、本部会にて御議論いただきたいと考えております。

以上でございます。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。今後の進め方は、このようになってございますので、よろしく願い申し上げます。

それでは、以上で本日予定された議事は終了ということでございますが、せっかくの機会なので、もし何か全体を通じて御発言があれば承りたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、特に追加の議論、意見は無いようですので、議事進行を事務局のほうにお返しします。

【総務課長】 ありがとうございます。長時間にわたり貴重な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まして、御同意をいただいた上で公開をさせていただきたいと思っております。また、近日中に速報版として簡潔な議事概要をホームページにて公表させていただきたいと考えてございます。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —