

令和5年8月29日

**【路政課長】** 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57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。総務課長の永山に代わり進行を務めさせていただきます、国土交通省道路局路政課長の高藤でございます。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、ウェブ参加の方は、御発言の際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、それ以外のときはマイクをミュートにしておいていただきますよう、お願い申し上げます。

なお、会場で御参加の方におかれましては、御発言の際は、お手元のマイクのトークボタンを押し、ランプが赤く点灯してから御発言をお願いいたします。御発言終了後は、再度、トークボタンを押し、ランプを消灯させていただきますようお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の丹羽より御挨拶申し上げます。

**【道路局長】** 道路局長の丹羽でございます。

本日は、朝倉部会長はじめ、委員の皆様方には、大変お忙しいところ御出席いただきまして、ありがとうございます。また、本日は関係団体の方々からヒアリングということで、関西経済連合会の皆様、また四国経済連合会の皆様、さらには全国高速道路建設協議会の村井知事にも御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

さて、本日でございますけれども、まず1つ、前回の部会におきまして、高速道路の料金についての議論をスタートさせていただいたところでございます。今回は平成29年に料金体系を見直しした近畿圏の料金について関西経済連合会から、また平成26年4月より実施いたしております、今年度末の期限となっております3つの料金水準につきまして四国経済連合会、また全国高速道路建設協議会から御意見を賜りたいと思っております。

それと、もう一つでございますが、広域道路ネットワークのあり方についてでございますが、本年3月から委員の皆様方より全国的な視点で様々な御意見をいただいております。

7月末に策定されました国土形成計画における国土づくりの方向性等を踏まえまして、引き続きシームレスな高規格道路ネットワークの形成に当たっての論点、これの御議論をいただきたいと思っております。

限られた時間ではございますけれども、委員の皆様方から忌憚のない御意見を賜ればと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

**【路政課長】** 道路局長は、他の公務の関係で、大変恐縮でございますが、途中での退席とさせていただきます。

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、配付されております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、本日は井伊委員、家田委員、石田委員、佐々木委員、竹内委員、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。この結果、本日御出席いただきます委員の方は8名となり、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。

本日の資料は、配付または別途お送りさせていただいておりますが、議事次第、資料1として「委員名簿」、資料2として「関西経済連合会 提出資料」、資料3として「四国経済連合会 提出資料」、資料4として「全国高速道路建設協議会 提出資料」、資料5として「新たな国土形成計画について」、資料6として「高規格道路ネットワークのあり方」、資料7として「今後の進め方」、参考資料1として「高速道路の料金について」でございます。

なお、資料ごとのページ番号のほか、資料左下に通し番号をつけさせていただいておりますので、説明時に適宜御活用いただけますと幸いです。

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います。よろしくお願ひいたします。

**【朝倉部会長】** 分かりました。朝倉でございます。これより議事を進めてまいりたいと思ひます。

本日は、大変お忙しい中、またお暑い中、お集まりいただきありがとうございます。本日は議事次第のとおり2つ議事があり、まず議事1について、関係団体へのヒアリングとして、主に高速道路料金に関する関係団体の御意見をいただきます。

お越しいただいているのは、関西経済連合会の理事の神田様、四国経済連合会の常務理

事の半井様、同じく事務局次長の安藤様でございます。また、ウェブでの出席で、全国高速道路建設協議会の会長で宮城県知事の村井様が、後ほど御出席されます。本日はよろしくお願い申し上げます。

本日の進め方ですが、議事1の関係団体のヒアリングについては審議の効率化のため、事前に関西経済連合会及び四国経済連合会に資料及び説明動画をいただいております、委員の皆様には事前にそれを見ていただいていることから、質疑から行いたいと思います。

なお、関経連の資料（資料2右上1ページ）では、意見のポイントという形でまとめていただいております、四経連の資料（資料3右下14ページ）でも同じくご意見をいただいております。

それでは関経連及び四経連の説明に対して、どちらでも結構でございますので、委員の先生方から御意見、御質問いただきたいと思います。なお、何人かの委員の先生に御意見をいただき、区切りがいいところで、お答えいただける範囲での御回答あるいは補足の説明をいただければと思います。

主に高速道路の料金に関することですが、両経済団体ともミッシングリンク等のネットワークの在り方についても御意見いただいておりますので、そういったことも含めて、委員の先生方から御意見やコメントやらをいただけるとありがたいと思います。

最初に手が挙がったのは、久末先生、お願いします。

**【久末委員】** 久末でございます。大変分かりやすい動画説明を事前に拝見させていただきまして、非常に勉強させていただきました。

1点、御提案ですが、いただいております資料2の10ページ、こちらのページで、大和川線の知名度が思っていたほど、なかなか上がらないというお話を伺いまして、万博のときに活用したいというお話が出てまいりましたのでぜひ、併せて大和川線の知名度も上げるキャンペーンのような形で、万博と一緒にPRしていただくのがいいのではないのでしょうか。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

ひとまず御意見として承って、このことについては、後でまたまとめて意見交換したいと思います。ありがとうございます。

ほかの先生方、いかがでしょうか。

小林先生、どうぞ、お願いします。

【小林委員】 今ちょうど大和川線の御意見が出ましたので私からも補足しておきます。関経連の方々とも、一緒に関西の道路網の在り方等を検討しておりますので問題意識は共有しているのですが、ミッシングリンクの解消というのは、本当に重要な問題だと思います。

阪神高速松原線の喜連瓜破が通行止めになりまして、大和川線のほうに迂回することを奨励しておりますので、関西の中ではかなり知名度が出てきていると思います。

ただ、今回の交通誘導のための料金政策、いろいろ阪神高速は試みられているので、データが蓄積されています。運賃、料金の弾力性とか、そういうことを分析する絶好の機会なので、それを果敢にやっていただきたいと思います。

以上です。

【朝倉部会長】 小林先生、ありがとうございました。

それでは、小幡先生、お願いできますか。

【小幡委員】 ありがとうございます。非常に分かりやすい動画で勉強になりました。

四国、本四の料金のことについて、お願いというか確認なのですが、本四の料金は、もともと高かったので、下げたいという話は当然だと思うのですが、この資料2の7ページのところで、観光についてはかなり長い期間、コロナの影響で落ち込んだというのがあって、まず短期目標としては、コロナからの観光需要の復興を目指す、これは当然で、いざどこでも同じ話ですよ。

本四の課題としては、コロナで落ち込んだものを戻すというのも当然なのですが、そこには、中期目標ともいえるのですが、さらにもっと観光で使っていただくようにしていくということが一番の課題だと思います。コロナの影響を受けてしまったので分かりにくくなっているのですが、目指すところは、もっとかなり上にあるのだというような認識を、恐らく持っていらっしゃると思うのですが、念のため、その確認と思ひまして、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。もう一方、御意見を伺って、少し意見交換したいと思います。

谷川さん、お願いします。

【谷川委員】 谷川と申します。

大和川線の話が出たので、料金制度で私の意見を申し上げたいと思います。

私の認識で、もし間違えているところがあれば御指摘いただきたいのですが、基本的に料金というのは、入口のインターと出口のインターが同じであれば、違うルートを通して

も同じ料金になるという形になっていると思います。これは複数の高速会社をまたいでも、例えば、首都高やNEXCOをまたいでも、そのようになるように調整されてきたと。ただし、新しく開通した路線があると、それが違う話になって、首都高と外環の料金のような例がある。これは去年の4月に同一料金になりましたが、そういう話もあるし、この大和川線経由で、今回、割引制度を導入してほしいということで、これも同じような流れの中にあると私は思うのですが、新しい路線が開通されるたびに、料金が違うということがあっていいのかなど。つまり、開通した当初から、起終点が同じであれば同じ料金にすべきではないかと考えています。

もし、同じ料金ということも多くドライバーが認識していれば、交通状況に応じて、すいているほうの道を選んでくれると。ただし、新路線で例外が幾つかあると、そもそも同じ料金だという認識があまり広がらず、より効率的なドライバーの動きというのが期待できなくなってしまうのではないかと。ということで、今回の大和川線だけじゃなくて、今後、関西方面で新たに開通する路線もあるかと思いますが、その際にも同様の割引、同じ料金にすることを求めるのかどうか、ということ伺いたいと思います。

あと2つあるのですが、今回の御説明に対するストレートな質問ではないので、答えられる範囲で答えていただければと思います。

1つは、深夜割引の導入で、これは導入されると、もちろん個人も使うと思うのですが、物流関係で利用するトラックが多いのだらうと思います。昼間の渋滞が緩和して夜間使うようになると、物流の効率化という意味では非常に意義が大きいと思うのですが、一方で、深夜の運転というのが前提になると、運転手への負荷が大きくなるという懸念もあります。別の見方をすれば、渋滞の多い昼間よりも、夜間、拘束時間が短くて運転時間も短いので、負担が軽減されるかもしれないという側面もあるかと思えます。

2024年問題というのは働き方改革なので、この点も踏まえて、深夜料金によって、どんな影響を与えるかということで、御意見、あるいは経済界で上がっているような声がありましたら伺いたいと思います。

もう一つ、インバウンドに絡むもので、最近、私、個人的に地方へ旅行に車で行ったのですが、目立つのが外国人、訪日客でレンタカーを借りて旅行する人が非常に多くいると。5月の報道ですが、関空の近くでレンタカーを借りる外国人が増えているというニュースがあって、コロナ前だと年間150万人いたそうですが、今後増えていくことが見込まれると。関経連の資料でも、2025年に万博が開かれて、広域周遊観光を振興する観点で

も道路ネットワークを整備する必要があるということが書いてあるわけですが、この観光の中には訪日客というのも念頭にあるかと思います。外国の人たちに、交通ルールの話だけではなくて、ルートや料金等をどう説明するか、通知するか、そういったソフト面で何か見えたこと、見えてきた課題みたいなものがありましたら御説明いただきたいと思いません。

私からは以上です。

**【朝倉部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、今、幾つか御意見いただいたので、関経連、四経連から御意見を頂戴し、国土交通省から御回答いただくことがあれば、補足でコメントいただくとありがたいと思います。

じゃあ、まず、関経連のほうからお願いできますでしょうか。

**【関西経済連合会理事】** ありがとうございます。

まず、大和川線と万博の関係等についてでございますけれども、説明でも申し上げましたように、2025年、大阪・関西万博で来場者の輸送を円滑にすることと、経済活動を両立させるということが、関西全体にとって非常に大事な課題になっております。現在、万博協会さんのほうで来場者輸送対策、そしてまた、大阪府・市さんと経済界も併せて、そういった企業、市民への呼びかけをどういうふうにしていくかというプランを検討しているところでございまして、先般も企業の皆様への説明会を第1弾という形で開催させていただいたり、早め早めに情報提供していきたいなということで思っております。

その中で、大和川線と近畿道を活用した迂回路というのは非常に重要な路線でございますので、これを機会に大和川線の利用を一層促進するという後押しにもなるかなと、こういうふうに思っておりますので、御意見のありましたように、しっかりとしたPRというものを関係者と努めていきたいなと感じた次第でございます。

それから、大和川線の開通以来のいろんなデータ等のお話がございました。大和川線に限らず、開業、開通してからの利用状況、そしてまた、今後、料金施策を取った場合の利用状況等、これは継続的にデータを取って、将来の政策に反映していただくようお願いをしたいと思います。

それから、特に関西の場合は、ミッシングリンクがまだまだ非常に多くて、整備にも非常に時間がかかってくるということでございますので、今後、大和川線に限らず、いろんな選択肢を、ミッシングリンクが解消されれば料金施策を打てる選択肢は広がってくるの

かなということに、ここに大きな期待をしているものでございまして、その点も強調しておきたいと思っております。

それから、深夜割引の導入につきましては、これも私どもとしては選択肢を増やすということにつながるのではないかと考えてございまして、一方で、他の政策目的ですね。働き方とか、そういったところのバランスを取る必要があるというのは、これも当然考えておかなければいけない課題かなと感じております。

それから、インバウンドについてでございますけれども、現在、この3年間で落ち込んだところを徐々に回復軌道にあると考えてございまして、関西としましては、大阪とか京都に集中していたというコロナ前の状況を、いかに広域周遊に変えてきて分散していくかと、これが大きなテーマになってございまして、広域の観光団体が、そういった広域周遊のいろんなプランをつくってPRをしておりますし、また、交通の関係でも、MaaSの活用とか、新しい手法検討が進んでいると思われまので、そういった形で外国の方にもいかに情報を提供するかと、こういった仕組みを考えていく必要があるかなと感じております。

以上でございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

では、四経連から、お願いします。

**【四国経済連合会常任理事】** 御質問ありがとうございます。

資料3右下7ページの環瀬戸内海地域交流促進協議会の目標に係る御質問を頂戴いたしましたということでございますが、当初のこの目標といいますのは、会が発足いたしました平成26年に、まず東京オリパラが開催される令和2年に向けて、平成25年の1,000万人増というのを目標としてつくってございました。しかしながら、コロナの影響で大幅に落ち込み、令和3年に、その目標の見直しを行っております。

グラフにもありますように、それまではおおむね堅調に目標に向かって増加してございましたが、コロナで大幅に落ち込みました。令和3年の時点では、恐らく令和4年度ぐらいにコロナが収まるんじゃないかということで、令和元年並みの交流に復興させたいという強い思いはあったんですが、なかなかそれが至らなかったというのが現状でございます。

同じく令和3年の時点で、中期目標といたしまして、ちょうどここに書いていますように、令和10年度に25年度比1,000万人に修正したというようなところでございます。

観光に関して言えば、四国にとっては今後成長が非常に見込まれる、あるいは四国にお

いて数少ない成長分野だというような認識を持っておりまして、四国の経済界、それと広域連携DMOとして、四国ツーリズム創造機構がございます。あるいは四国の第一地銀の連合体が一緒になって観光ビジョンというのをつくりまして、同じ方向性を持って、役割分担をしながら観光振興を図っていこうという努力をしているところでございます。

特に2025年の大阪・関西万博には大いに期待するところがございまして、そこから、ぜひ四国方面、あるいは瀬戸内方面に人を呼んできたいという思い、強い思いを持っておるわけでございます。そういう意味でも、この本四の料金というのは大きなウエイトを占めるというのが実態でございます。

さらに、インバウンドの関係でございますけれども、インバウンドについては、今、高松空港に台湾、あるいは韓国、香港、この辺から直行便が入ってきておりますし、中国からも間もなく運航が入るということではございます。そういった中で、一方で、やはり関空インでレンタカーで四国に入ってくるというお客様、結構ございます。四国、海外に有名なのが、大歩危祖谷とか直島、あるいは松山、道後、最近が高知も結構有名になっていきますけれども、こういったところにレンタカーで回っておられるというような方々もいらっしゃるということでございまして、先ほども申し上げた、いろいろ観光に取り組む、四国ツーリズム創造機構あたりは海外向けのプロモーションをかけておりますので、そういうのを通じてレンタカーの告知なんかもやっているというような状況でございます。

それから深夜割引の導入につきましては、今、四国の経済界でこういう声が上がっているかどうかというのは、ちょっとまだ不明なところですが、選択肢が増えるという意味では、やはり重要なことかなと思っております。資料にもございますように、四国にとって高速道路料金というのは、物流を支える上で非常に重要なものでございます。四国の経済そのものに係る問題でございますので、いろいろ御検討いただければと思います。

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。

国交省のほうからも、簡単にコメントいただいてもよろしいでしょうか。お願いします。

**【高速道路課長】**      高速道路課長の小林でございます。

大和川線に関しまして、小林先生からもコメントがありましたけれども、今現在、喜連瓜破で通行止めを行ってまして、そのために迂回をお願いしているところでもありますし、また、会社でもキャンペーンを行ってまいりますので、万博時には今回のノウハウも生かし、経済との両立も踏まえながら、取組を進めていきたいと思っております。

それから、深夜割引については、この部会でも次回以降、また物流業界から御意見を聞かせていただくこととなりますので、それも踏まえて考えていきたいと思っております。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

16時半になりましたので、関経連、四経連に対するヒアリングというのは以上ということにさせていただきます。

私は、関西の京都府民が30年ほど、兵庫県民も10年ほど、四国も愛媛県民を15年ほどしましたので、気持ちとしては、かなり近いところにありますので、ぜひともこういった御要望、御意見を踏まえて、より望ましい料金体系を検討していかないといけないなと思ってございます。本日は誠にありがとうございます。

神田様、半井様、安藤様におかれましては、ここで御退席と聞いております。どうもありがとうございます。

それでは、続きまして、全国高速道路建設協議会、村井様、お願いできますでしょうか。よろしく申し上げます。

**【全国高速道路建設協議会会長】** ただいま御紹介賜りました全国高速道路建設協議会の会長、宮城県知事の村井でございます。本日は意見を発表できる貴重な機会をいただきまして、誠にありがとうございます。

宮城県におきましては、高速道路等の道路網の整備が着実に進展をしております。資料4のこの左側の写真は、三陸沿岸道路において令和2年度に開通した気仙沼湾横断橋であります。復興のリーディングプロジェクトとして加速度的に整備が進められ、国土交通省の皆様はじめ、関係者の皆様に、この場をお借りし、心から感謝を申し上げます。

また、右側の写真は、復興支援道路として県が重点的に整備しているみやぎ県北高速幹線道路であります。三陸沿岸道路とともに、本県の産業、観光振興等への支援など、今後のさらなる復興に大いに貢献するものと期待されるものであります。

資料の2ページ目を御覧ください。

本日は高速道路の料金制度や料金施策など、ここに記載している3点について、全国高速道路建設協議会の会長の立場から御説明させていただきます。

資料の3ページ目を御覧ください。

初めに料金制度（3つの料金水準）の在り方について御説明いたします。

平成26年度4月から、高速道路ネットワークの有効活用やシンプルで合理的な料金体

系とすることを目的として、普通区間、大都市近郊区間、海峡部等特別区間の3つの料金水準を導入し、整備重視の料金から利用重視の料金に移行しており、10年目に当たる今年度末には導入状況を検証し、今後の料金制度の在り方について検討することとしております。

下の表は、導入前後の全国の高速度道路の交通量、料金収入額の状況について示したものであります。

3つの料金水準の導入により、交通量や料金収入が増加し、一定の効果がありましたが、令和2年度以降はコロナの影響で交通量等が減少しており、昨年度末の段階では、まだコロナ前の令和元年の水準までは戻っていない状況であります。

一方で、令和5年度以降は、コロナ後の生活様式の変化や2024年問題など社会情勢の変化も想定されます。このためコロナ禍後の交通量や料金収入の回復状況に加え、生活様式の変化や2024年問題等を踏まえた償還計画への影響を考慮しながら、今回の料金水準の導入状況を検証していく必要があると考えております。

次に、資料の4ページ目を御覧ください。

また、現在、開通から長期間経過した橋梁、トンネルなどの維持管理費の増大による償還計画への影響が懸念されます。維持管理費増大の具体的な例として、まず橋梁の定期点検結果に着目いたしますと、2巡目の点検を実施した橋梁において、1巡目を上回る割合で健全度が低下していることが判明したことから、今後、抜本的な対策が必要となり、維持管理費がさらに増大することが見込まれます。また、トンネルの管理コストについては、笹子トンネルの天井板崩落事故を契機に、天井板撤去や省令点検結果を踏まえた補修対応など、平成27年度を境に、平均の管理コストが約1.9倍に増加しており、維持管理費の増大による償還計画への影響が懸念されます。したがって、今後の料金制度の在り方といたしましては、コロナ禍後の生活様式の変化、2024年問題や維持管理費等の増大による償還計画への影響を検証するために、当面は現行の料金制度を維持しつつ、今後の料金制度及び料金徴収期間を検討することを提案いたします。

次に、資料の5ページ目を御覧ください。ここからは料金施策の一つであるロードプライシングの取組について御説明いたします。

これまでの取組として、東京オリンピック・パラリンピックの開催期間中に、首都高速度道路において、混雑状況に応じた渋滞対策のための料金施策となるロードプライシングが導入されました。このロードプライシングと道路交通全体の需要削減の働きかけ、交通状

況に合わせた交通規制の実施により、オリンピック期間中の平日平均で約25%の交通量を削減することができ、オリンピック期間中の円滑な大会関係者輸送に大きく寄与いたしました。

また、現在の取組として、東京湾アクアラインの休日の渋滞対策を目的に、混雑状況に応じたロードプライシングの社会実験が今年7月より実施されております。

内容としては、渋滞の激しい上り線を対象に、混雑時間帯の料金を引き上げ、逆に、その後の混雑が落ち着いた時間帯の料金を引き下げることで、交通量の分散を図ることを目的とした社会実験であり、今後、導入効果について検証する予定であります。

ロードプライシング導入で期待される効果としては、渋滞緩和による経済損失の削減が図られるほか、環境負荷の低減として、二酸化炭素排出量の大幅な削減等の効果が期待されます。

国内の環境ロードプライシングの取組として、首都高速や阪神高速において、大型車・特大車を対象に10から30%の料金割引を実施しており、都心部の通過交通を湾岸部に転換させることで、住宅地等の沿岸環境の改善が期待されます。また、諸外国においても様々な取組が実施されており、渋滞緩和等の効果が発現されております。

このようなロードプライシングの取組は、高速道路をより有効に、より賢く使うために非常に重要であると考えられることから、混雑状況に応じた渋滞対策や環境負荷軽減のための柔軟かつ多様な料金施策を導入することを検討することを提案いたします。

次に、資料の6ページ目を御覧ください。ここからは観光周遊促進を目的とした周遊パスについて御説明いたします。

E T C車限定で対象エリアの高速道路が利用期間内に乗り降り自由となる周遊パスが、全国の21のエリアで実施されております。

周遊パスの好評な事例としては、東北観光フリーパス（東北6県周遊プラン）が挙げられます。こちらは東北6県を対象区間とし、2日間または3日間、定額で乗り降り自由となる商品であり、各種観光施設、宿泊施設やレンタカー会社などの自治体・観光事業者等と連携し割引サービスを実施しており、非常にお得なプランとなっております。利用者からも、高速道路料金の心配もなく、様々な名所に赴くことができるなどの好評を多数いただいております。

一方、東北地方には、6県、それぞれの地域に様々な観光資源が存在することから、1泊2日または2泊3日の短期間では到底満喫できるものではありません。そのため、パス

トコロナの観光需要回復や地方のさらなる観光需要創出のために、東北地方をより満喫するために、4日間以上のプランの設定や観光事業者等との連携強化による優待特典の充実が必要であると考えております。

また、コロナの影響により、東北6県の外国人宿泊者数がコロナ前と比べて約73%減と激減している状況であり、インバウンド回復を後押しするためにも、外国人限定周遊パスの充実も必要であります。

改めて周遊パスは観光需要の創出に大きく効果が期待されることから、さらなる内容の充実や自治体・観光事業者等との連携強化を提案いたします。

以上、高速道路の料金制度や料金施策に関して3点説明させていただきました。このほか、参考に、次ページ以降に全高速として国に要望しておりますミッシングリンク解消によるダブルネットワークの構築、暫定2車線の4車線化などの道路ネットワークの機能強化、適切な管理や機能強化のための「安定的な財源の確保」の3点について資料を添付しておりますので、後ほど御覧いただければと思います。

私からの説明は以上となります。御清聴ありがとうございました。

**【朝倉部会長】** 村井知事、丁寧な御説明ありがとうございました。

大変よくできた、分かりやすい資料だったと思います。ありがとうございました。

それではまず、委員の方々から、御意見や御質問があればいただきたいと思います。どなたでも結構です。お手元の手挙げ機能を使い、発言をお願いします。何人かの御意見を承った後、まとめて回答を頂戴します。

根本先生、お願いします。

**【根本委員】** 根本です。よろしく願いいたします。

大変分かりやすいプレゼンテーション、ありがとうございました。

事前に頂いた資料で、今日は残念ながら御発表がなかったのですが、最後のページの最後の2行に、知事が書かれていたのですが、有料区間の料金徴収期間の延長、それから無料区間の有料化は、私も重要だと思っているところです。

宮城県におかれましても、県の公社が管理しています仙台松島有料道路は無料化するのではなくて、料金徴収期間をぜひ延長してほしいと思います。

また、松島の以北に関しても、早期に有料化という方針を示して、全国の模範になっていただければいいと思います。ぜひよろしく願いいたします。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

それでは、ほかに委員の先生方からコメントありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

谷川さん、お願いします。

**【谷川委員】** 谷川と申します。せっくなので、2点、質問させてください。

1つは、周遊パスですが、これを始められて、認知度がどうなのか、どれだけ知られているのかと、その辺りの感触を伺えればと思っています。

また、この周遊プラン、周遊パスを利用したような旅行プランが広がっているとか、あるいは今後広げなきゃいけないとか、そういった観点からの答えもいただければありがたいなと思っています。

もう一つ、環境ロードプライシングというのは非常に面白い取組だと思うのですが、今、実際されているのは、非常に限られた地域なのだろうと思います。これは都心部中心の話なのかとも思うのですが、地域的に、広げていく余地があるのか、あるいは限定された地区でやっていくべきものなのか、その点のお考えがあれば教えてください。

以上です。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

じゃあ、もう一方、大串先生、お願いします。

**【大串委員】** 大串でございます。1点だけ教えていただければと思います。

周遊パスの長期化といいましょうか、3日から4日に拡張したりするだとか、長期間のパスを作成すべしという話があったと思うのですが、財源的な問題が発生するかと思いますが、地域の方々にその財源の一端を負担していただくというような覚悟があるのかどうかというのを聞きできればと思いました。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。

それでは、時間の関係もありますので、先生方からの意見、ここで一旦切りまして、村井知事のほうから、お答えいただける範囲で結構でございますので、御意見を頂戴できればと思います。よろしくお願いします。

**【全国高速道路建設協議会会長】** ありがとうございます。

まず、根本先生のほうから、有料期間の延長、そしてまた無料区間を有料化するということについて御賛同いただきまして、ありがとうございます。仙台松島道路についても有料の期間をなるべく延ばしたらどうだということでもあります。

一応、決まり事で、全てのお金を償還し終わったならば無料にするということになっております。ただし、ほかのいろいろ事業が発生いたしましたならば、当然、有料期間を延長せざるを得ないと思っております。今、そういったいろんな工夫をしながら、なるべくしっかりと仙台松島道路も維持管理ができる体制を堅持してまいりたいと思っております。

松島以北の無料区間、かなり距離が長うございます。青森のほうまで行っておりますので、これをずっと無料にするということは、結局、維持管理がおろそかになってしまう可能性がありますので、私は一日でも早く有料にして、しっかりと道路の維持管理ができるようにしていく、また、必要に応じて4車線化等していくということが重要ではないかなと考えております。

それから、谷川先生の周遊パスについての認知度はどうかということでもあります。これはPRの仕方にもよりますけれども、現在、やはりSNSが非常に普及しておりますので、一定の期間がたちますと、ドライバー同士で、いろいろ情報交換をして、かなり利用度は高まっていったような気がいたします。非常に有効な方法だと思います。

それから、環境ロードプライシングについてなんですけれども、これは都心部だけかということではありますが、やり方次第では非常に効果がございます。先ほどの仙台松島道路につきましても、同じような実験をしております、効果が発現されておりますので、決して都心部だけではなく、地方においても有効だと、環境面においても非常に有効だと考えております。

それから、大串先生のほうから、3日から4日、広げるについて、財政的な負担はどうなんだということもございますけれども、その分、期間を延ばした分、料金を若干高めに設定すれば、この問題はクリアできるかと考えておりますので、私は期間を延ばしていただくことによって、東北、あるいはほかの地域もそうですけれども、広く周遊していただけるチャンスが広がるのではないかと考えておりますので、ぜひ前向きに御検討いただきたいと思っております。多少料金が高くなりましても利用者は増えると思えますし、4日間だけしか選択肢がないのではなく、2日、3日という選択肢も残したまま、4日という選択肢を設けていただければよろしいのではないかと考えております。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

意見交換については、以上ということにさせていただきたいと思っております。

村井知事に作っていただいた、この資料4の各ページの下のほうに、赤字でいろんな御意見が、それぞれの項目ごとにまとめてありまして、いずれも非常に適切な御意見だと私は認識しております。ですので、こういったことを踏まえて、料金の在り方、あるいは高速道路そのものの在り方について、これから議論を深めていきたいと思っております。

また、高速道路や高規格道路を整備したときに、地域がそういう道路インフラをどう使っていくかということについて積極的に地域がコミットしていただくことが大変重要だと思っております。先ほどの周遊パスもそうですが、地域の工夫があつてこそ、高速道路ネットワークが生きるのです、ぜひとも引き続き御検討いただき、地域にとって、よりよいインパクトが出ていくように、皆でいろいろ知恵を出していきたいと思っておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。どうも本日はありがとうございました。

それでは、村井知事におかれましては、ここで退席されます。どうもありがとうございました。

**【全国高速道路建設協議会会長】** どうもありがとうございました。今後ともよろしくお願ひします。

**【大串委員】** ありがとうございました。

**【朝倉部会長】** それでは、続きまして議事の2番目ですね。広域道路ネットワークについて、これは従前から議論しているものの継続であります、事務局より御説明をいただいて、その審議を、意見交換をしたいと思っております。

それでは、経済調査室長から説明をお願いいたします。

**【道路経済調査室長】** 経済調査室長の四童子でございます。資料5でございますけれども、PDF41ページでございます。

まず、新たな国土形成計画でございまして、これまで進捗を御報告してまいりましたが、7月28日に閣議決定をしております。

その中身については、これまで御説明してきたところでございますけれども、具体的には、国土の基本構想として「シームレスな拠点連結型国土」、これによりまして、広域的な機能の分散と連結強化を図っていく等々の内容となっております。

後ろに関連の資料をおつけしてありまして、次のページの次のページにネットワーク関係ございまして、特にシームレスな拠点連結型国土の構築に向けて、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が示されております。日本の自然条件の中で、時間距離の短縮や多重性・代替性の確保、それから日本海側と太平洋側の2面を活用していく、

内陸部を含めた連結を図る全国的な回廊ネットワークを形成していくというような内容を決定しているというものでございます。

また、関連しまして、次のページ、リニアの関連でございます。リニア新幹線ができれば、日本中央回廊ということで、非常に巨大な牽引力のある圏域ができてくるというようなこと。

それから、次のページには、その他の地域につきましても、地方部で地域生活圏を構成していきまして、人口減少に耐えていくというようなこと。

それから、次のページでございますけれども、インフラを高質化していく、あるいは賢く使っていくといった方向で、DXやGXを駆使していくということが打ち出されてございます。

具体的には、次のページに、高規格道路につきましても、これまでの議論を踏まえて詳細に書き込まれているということでございます。ここまでが国土形成計画の御報告でございます。

続きまして、資料6でございますけれども、高規格道路のあり方につきましての資料でございます。

49、50ページでございますけれども、これまでの御意見をいま一度レビューさせていただき中で、お示しできておりませんでしたデータなどの補足を今回させていただきまして、最後に取りまとめに向けまして論点整理を御議論いただきたいと思っております。

具体的には、この右側に、非常に小そうございますけれども、経済の観点ですとか、物流の観点、それから新たな観点、多機能化が必要だということ、それから観光等につきまして補足をさせていただいております。

具体的に、経済の関係でございますけれども、御覧のとおりアジアの諸外国でGDPが伸びる中で、日本は厳しい状況というところでございます。諸外国においてはGDPが大きく伸びる予想の中で、日本は1.3倍となっており、その関連で、次のページでございます。左側はアジアとの関連が非常に深まってきているということと、右側は港湾の例でございますけれども、日本のハブ港湾としての地位が非常に低下しているという状況でございます。

そして、次に諸外国の道路インフラの例として、中国の状況でございますけれども、左側のグラフにございますように、中国では非常にハイペースで、この10年で8万キロ以上も新たな高速道路を整備してきているということもございますし、また、右にございま

すように、その使い方も自動運転に対応したスマートハイウェイといった形で、DXやGXにも様々挑戦をしているということがございます。

また、お隣の韓国の状況が次のページでございますけれども、韓国も、かつては日本と同様に、暫定2車線をつなぐことを優先にされてきたのですが、右上の棒グラフにあるように、暫定2車線を交通安全上の課題が大きいということで、2015年に4車線化を完了してございます。これによりまして、左下にございますように、規制速度を80キロだったものを100キロにできたり、あるいは死亡事故が非常に減ったりということになっているというのが一つでございます。

それから、これとも関連するのですが、次のページは、車線数が増えたことにより、その使い方も豊かになっていることを背景に、HOVレーンという、複数人が乗車した車両、バス等に専用のレーンを設けているという事例です。これはソウルから南のほうに延び、また東のほうにも取組を進めているという状況があるということでございます。

また、次のページは、物流の関係で背景のところからでございますけれども、人手不足の課題があるということでございます。左から労働時間が非常に長くなり、所得も少なく、求人倍率も高いという状況です。こうした中で、次のページのようにさらに2024年問題がございます。時間外労働の規制が2024年から適用となるということで、下にございますように、このままの何も対策をしないと、今、運んでいるものが、1割から3割と運べなくなるというような課題でございます。

この物流を考えるときに、従前、御意見いただいたもので、データを分析したものをご紹介いたします。

次のページでございますけれども、物の流れの例でございまして、農水産品がどういった道路を通っているかということを見てみると、特に色が濃いところが、交通量は少ないけれども、物はたくさん流れているところを太さで表してございます。農水産品ですと、北海道の東側ですとか、特に東北の三陸の辺りですとか、そういったところの流動が非常に顕著となっております。次のページは林産品ということで、林業関係でございまして、こちらは特に九州の宮崎の辺りですとか、あるいは四国の高知の辺りですとか、そういったところを、交通量は少ないけれども、原木や丸太といったものが運ばれているということでございます。

また、日用品もおつけしてございまして、こちらは家具ですとか、衣服ですとか、そういったものが入るカテゴリーですけれども、こちらは逆に日本海側に流動が見られておりま

して、特に高速道路が青色ですけれども、高速道路の利用が非常に大きいというところが見られます。中国から輸入されているものなどが反映されているようなところもあるかと思えます。

こういった物流をしっかり踏まえていくというのが一つ大事だと思っております。そして、さらに新たな観点、多機能化ということで、従前、スイスの地下物流システムの紹介をしたもの等々の深掘りをしてございます。

スイスで物流専用の自動運転カートを走らせる地下トンネルの計画があるというのが、61ページで御紹介と、その次のページには計画の流れがございまして、赤字でございまして、2026年に建設開始予定で、第1期は2031年にできるといようなプランになってございます。

また、次のページには小さなシステムとしまして、イギリスのロンドン周辺でも計画がされているものでございます。右側の図にございまして、鉄道の線路敷を活用するなどの物流の構想でございまして、こういった構想は翻りまして、日本でもかつてございまして、次のページにございまして、東京港から青梅に地下トンネルでコンテナを運ぶというプランでございまして、さらにもう少し前から、その次のページにございまして、トラックが都市間は専用道を自動走行し、都市内は地下を活用するというようなアイデアもあったという御紹介でございまして、また、次のページにございまして、現実の工夫としまして、外環道において工事が出る土を、道路空間を活用して運んでいる例でございまして。

こういったところも鑑みまして、次のページにございまして、新しい観点の物流、つまり、今は高速道路上を大型車等で運んでいることを、新たな物流システムを活用していく可能性があるのかどうか検討していきたいということでございまして。

さらに、様々に多機能化といいますが、いろいろな技術ございまして、1つ例として、オランダの電動の無人貨物船の例をお示ししております。さらに多機能ということで、次のページには、道路と治水機能の連携事例をお示ししております。

こちらは、マレーシアの例でございまして、高速道路と放水路のトンネルを兼ねるということで、洪水時には水を断面に入れてしまうという非常に大胆な活用も見られているというところなんです。日本でも連携という意味では、次のページにございまして、東京外環（埼玉区間）の整備に伴って、綾瀬川の放水路を併設するということが行われております。こういった工夫も引き続き重要だということで、資料をおつけしてご

ざいます。

また、最後に観光の関係のデータなどございまして、は海外からの観光客が伸びているということと、それがいろいろな地域に来られているということでございます。

特に、次のページにございますように、クルーズ船がいろいろなところに来ているということでございますけれども、来られたときに幾つかの観光地を周遊ができるようにすることによりまして魅力が高まるというようなことがあろうかと思っておりますので、そういった観点も踏まえてまいりたいということでございます。

具体の例を次のページにお示ししております。こちら茨城の北関東道の例でございます。道路整備により幾つかの観光地が行きやすくなることで、全体の入込客数が伸びているというような例でございます。そうしますと、次のページのように経済効果が非常に大きく現れます。特に海外からいらっしゃった方というのは、1回当たりの支出が非常に大きいというようなこともあることから、観光もしっかり支えていく必要があるというバックデータでございます。

関連で、次のページでございますけれども、羽田空港につきましても、今後、さらに発着の回数が伸びてまいりますし、そういった中で、鉄道の分野におきましても、羽田空港のアクセス線ですとか、あるいは蒲蒲線といった増強・強化の動きがございますので、道路としましても、そういったところをしっかりと手当てをしていくことが重要ではないかと考えてございます。

こちらまでが今回お示した補足のデータ等ございまして、次に論点整理の案について現時点の整理を、机上にお示しをしておりますのと、委員の先生方には別途送付をさせていただきますので、そちらを御覧いただければと思います。PDFではなく、手元に紙でお配りをしてございます。現時点の論点整理案でございますけれども、これまでの御議論を集約、整理をさせていただいたものでございます。

具体的には、上側に課題と、国土形成計画の方向性を書いてございます。様々な課題、それから人口減少、巨大災害等のリスクがございます。シームレスな拠点連結型国土をこれからつくっていくという方向に対しまして、右側には、現在の厳しい状況ということで、経済の低迷といった危機感をお示ししております。また、その下にありますように、三陸沿岸道路がつながって、いろいろな効果が出てきていることですとか、あるいは首都圏の3環状道路がつながっていること等を踏まえるというような背景を整理してございます。

こういった中で、これまでの御意見を踏まえまして、重点課題として4点整理をさせて

いただいております。経済・国際競争力の観点、国土安全保障の確保というリスクに対応していく観点、安定的な物流を維持していくという観点、カーボンニュートラルに向けた低炭素な交通を実現していくという観点でございます。これを踏まえた高規格道路の基本方針といたしまして、技術創造による多機能空間へ進化することで、世界一、安全で・賢く・持続可能なネットワークシステムを実現することとし、このために具体の中身といたしまして、シームレスネットワークを構築し、一連のサービスレベルを実現するというところでございます。

それと、もう一つの柱が、新しい観点ということで、DXやGX、技術創造による進化を図り新たな価値を創造していくということで、一つの例といたしまして、自動物流道路システムの構築にも挑戦していく、検討していくということをお示ししてございます。こういったことによりまして、都市、地方を支える基盤ネットワークをつくっていくというところでございます。

具体的に、高規格道路に求められる役割といたしまして、国土を結ぶ観点としまして3つございますけれども、物流を含めた経済を牽引する基盤ネットワークの強化、地域安全保障道路の形成といった地域を支え、守っていくこと、シームレスな総合交通体系を構築していくことでございます。これらによりまして、自動運転社会の基盤となる高規格道路といった側面もございまして、また、低炭素なシステムを実現していくという観点、道路の枠を超えた機能の高度化複合化を図っていくという観点が社会の進化につながっていくという方向で整理をしているというところでございます。

これら以外にも、高規格道路をつくっていくに当たっての留意事項といたしまして、拠点の考え方、ネットワークの階層性、あるいは都市内の道路とセットで考えていくことが重要でありまして、そういったところを盛り込んでまいりたいというところでございます。

さらに項目といたしましては、計画プロセスですとか、あるいは多様な意義を評価できるような手法を考えていくということ等々を内容としてまいりたいと思っております。

さらにブロック版の新広域道路交通計画との対応を確認するというようなところを構成としていかがかと思っております。

こちらにつきましては以上でございます、続きまして、最後に今後の進め方まで御説明をさせていただきますけれども、資料7、78ページでございますけれども、本日いただいた御意見をさらに踏まえまして、文章をまとめてまいりたいと思っております。

そして、料金につきましては、今後、ヒアリングを継続させていただき、年内をめどに、

料金についての方針を確認するというところで進めてまいりたいと思っておるところでございます。

私からの御説明は以上でございます。

**【朝倉部会長】** ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方から御意見を頂戴したいと思います。どなたからでも結構でございます。お手元の手挙げ機能を使って御発言ください。既に御意見いろいろいただいておりますところではありますが、重ねても結構ですし、また新たな御意見をいただくということでも結構でございます。

では、まず久末先生、お願いします。

**【久末委員】** 久末でございます。御説明ありがとうございます。

国民の意識としましては、2024年問題に対する関心が大変高いと思われれます。何度か資料の中で、物流と多機能化をセットで御説明いただいたところもありましたが、この視点を物流危機に対する不安に対して多機能面を丁寧に説明することで不安感を払拭するという形で、もう少し積極的に生かすといいと思います。

具体的に言いますと、今日いただいております、最後の論点整理案の高規格道路の役割のあたりですね。自動運転社会の実現ですとか、低炭素な道路交通システムの実現、道路の枠を超えた機能の高度化複合化、このあたりをサンプルとして、日本では無理だというもの以外は、できるだけ積極的に紹介する形で盛り込んでいくのがいいと思います。

今日頂いた資料ですと、資料6の12ページから21ページの各国の事例ですとか、あと日本で過去に取り組んだ事例など、できるだけここで示していくことによって、技術的に不確実なところもありますが、良い意味で希望を持っていただくことによって、この物流危機に対する国民の不安を払拭することに取り組むというのは必要なのではないかと思っております。

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。

それでは、ほかにいかがでしょうか。先生方から特にございませんですか。

根本先生、お願いします。

**【根本委員】** ありがとうございます。

最後の論点整理の図の中で、財源の確保というのを少し触れておいたほうがいいと思います。

高規格道路に関しては、税金ではなく料金で賄うべきではないかとか、そういうことは、ある意味当たり前過ぎて、書くまでもないということだったかもしれませんが、やはり維持管理、更新費用をどのように生み出していくのかということを考えてみたときに、先ほど村井知事が発言されたように、無料道路も有料化するということを含めて、将来の財源の課題に触れておいたほうが良いように思いました。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

それでは、続きまして、太田先生、小幡先生の順でお願いします。

【太田委員】      太田でございます。

随分練れてきたので、あり方については、これでよろしいかと思えます。

今、根本先生から御発言がありましたけれども、こうあるべきだというあり方は決まって、それを実現していくための方策というのを次の段階で考えなければならないと思えます。やはり大きな問題は、財源だろうと思えますので、財源に関して、今後、検討する必要があります。もちろん、無料であったものを有料化するのも一つの手でありましょう。

その一方で、今度加わる1万キロに近いであろう元地域高規格道路については無料整備するのがほぼ前提だろうと思えます。そうしますと、やはり財源問題を議論しなければならないと思えますので、それはあり方の次の段階として、しっかり議論していただきたいと思えます。

もう1点は、この論点整理の中に評価という項目がありまして、交通量の多寡によらない多様な意義を評価するということです。これは事業評価については、そのとおりでありますので、事業評価部会等で、また深掘りしていくことになると思えます。

その一方で、随分久しぶりに、この全国ネットワークの計画を見直すということになります。7,600キロ、1万4,000キロのときには、路線延長自体は一つの評価基準だったと思えます。しかしながら、今日前半の話にも関係するのですが、多様な視点が加わってくるので、この計画全体の進捗を評価するような指標を、この際、確立しておいたほうがよいと思えます。例えば、総走行台キロとか、平均走行時間とか、いろんな指標あると思えますが、それを掲げて、毎年毎年、あるいは5年に1度ぐらいで進捗をモニターしていくことが、その次の計画の策定に向けて、議論の基礎になると思っておりますので、その点も検討していくべきだと思えます。

以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

小幡先生、お願いできますか。

【小幡委員】      ありがとうございます。

この最後の論点整理案で一番注目すべきなのは、高規格道路の役割のところ、道路の枠を超えた機能の高度化複合化という部分だと思います。道路がまだつながっていないところもあることや、暫定車線無くさなければならないなど、足元の課題はたくさんあります。道路はもともと古典的な公共財であり、昔から使われていて、大事なものだということは、皆分かっています。働き方改革や、人口減少化といった変化の中で、高規格道路ネットワークをこれから考えていくことになりますが、新しい視点として機能の高度化という、道路が古典的な道路というより、もっとはみ出した機能がある発展性がある公共財だということを改めてアピールしていくとよいと思います。もちろん自動運転であるとか、新たな技術開発とか、そういった新技術で進んでいくわけですが、道路にそういう可能性があるとすることを積極的に発信していくためには、その前提として、ネットワークがつながることが必要ですし、アクセスの強化も必要という話になるので、ここの新機能の打ち出し方を強くしていくことが大事だと思います。

自動運転というときに、ここには書かれていないですが、高齢者や障害者といった、自分で運転できない人に対する道路の役割を強くアピールしていくことも可能だと思います。ぜひ、道路というのは、発展性があるものだ強調しつつ、ネットワークの重要性という話に持っていくことが、国民に分かっていただくために大変よいやり方ではないかと思えます。

感想のようなものですが、以上です。

【朝倉部会長】      ありがとうございました。

では、小林先生、お願いできますか。

【小林委員】      私も感想めいた話で恐縮ですが、各国の事例をいろいろ御紹介いただきましたが、これらの技術がいつ実現されていくのかということを考えていくと、これから発展していくべき技術が結構たくさん盛り込まれているように思います。成熟度の異なる課題も含めて、道路ネットワークに係るさまざまな課題を集大成してきたものが、今回のネットワークのあり方の議論だったのでと思いながら聞かせていただきました。

例えば、物流としてのネットワークがどうあるべきか、さらに言えば自動運転がいつのことか。もう少し時間がかかりますが、自動運転としての対象の道路ネットワークがどう

あるべきなのかなど、今日示していただいた議論を、今後、技術の実現可能性等も考慮しながら、これから検討していくためのスタート点を示し得たと、私自身は考えさせていただきました。

以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

それでは、委員の方々から、あともう3人ほど伺えば全員なので、全部聞いてしまいませんか。

谷川さん、もしあればお願いします。

【谷川委員】 谷川です。

何人かの委員の方がおっしゃいましたが、財源については改めて触れる必要があると私も思っています。

それに絡んで一つ質問ですが、韓国の4車線化を実現しているというお話がありましたが、これは日本でいう新直轄のようなものなのか、あるいはかつての道路特定財源を使ったようなものなのか、あるいは利用料金で償還していくというものなのか、もし分かれば教えていただきたいと思いました。

あと、まとめのところの話ではなくて、料金の話で、ヒアリングのときにも質問したのですが、深夜割引は、ドライバーの働き方に直結する可能性があると思います。深夜割引して、夜間でスムーズに物流をやっていただいて、昼間は渋滞を解消するというのは非常に意義があると思いますが、働き方改革に逆行するようなことはないのかについて、より実態を知る必要があるのではと思いました。

私からは以上です。

【朝倉部会長】 ありがとうございます。

大串先生、手は挙がっていませんが、もし御意見があればいかがでしょうか。

【大串委員】 ありがとうございます。

今後のあり方として貴重な資料を提示いただいて、ユーザーとしては、わくわくしながら将来のことを考えられる、いい資料をいただいたと思いました。特に通し番号で65ページの都市間物流のイメージなど、もし、これが実現したら、日本は道路の使い方を非常に賢くできるような、再配分として面白い試みとなるのではということを変更して提示できると思いました。この資料が作られた年数を見ると、平成4年で、もう30年以上前にこういう構想があったということで、日本は結構、構想はすばらしいのですが、実現までの

道のりが長過ぎるという残念なところがありますので、ぜひぜひ実現させていただきたいです。小幡先生のお話にもありましたが、道路の枠を超えて高機能化していく中において、すぐに実現できるようなものから、長期的にかなり技術が成熟しないとできないようなものもあると思います。今回は、さまざまな国の事例として紹介していただきましたが、ぜひ、次回からは、日本として、すぐに取り組みそうなものと少し時間がかかりそうなものを少しずつ検討いただいて、資料として出していくことと、ぜひこれはやってみましょうといった議論が出てくるとと思います。今いただいた資料の中で、かなり難しいものと、少し頑張ればできそうなものと、資料を分けていただいて、次回から議論していけば、すぐ実りあるものになると思います。

感想ですけど、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。

では、最後に私も少しコメントさせていただきたいと思います。

最後の論点整理にまとめていただいているものは、表題が高規格道路ネットワークのあり方ですが、一番下の段のその他というところに、評価と財源が書いてありまして、これがどのくらいの重みを持って、ネットワークのあり方の中で議論されるかということが大事なところだと思います。

というのも、ネットワークのあり方というのは、そのネットワークをどう見るかという、その評価のあり方と同じです。ですので、そのネットワークのあり方を議論するときに、例えば、シームレスネットワークを目指しますと言えば、どういうネットワークがシームレスなのか。シームレスであることを一体どういう指標で評価するのかということと、あり方は一体の話です。それがなくて、シームレスという、ぼやっとした言葉で語ると、結局、できたのかできないのか分からないということになりますし、太田先生が言及されていた計画全体の進捗評価の指標ということとも実は密接に関連していると思います。ですので、評価指標をどのようにあり方と関連づけて具体化するかのというのが一つの大事なポイントだと思います。

もう一つは、複数の先生が言及されているように、財源といいますか、別の言い方をすると料金制度のあり方、あるいは整備手法のあり方です。これらをネットワークのあり方の中で、どこまで議論できるのかということはあるかと思いますが、これに全く言及せずに、ネットワークのあり方だけを言っても、それは言わば絵に描いた餅だと。お金がないからできません、となってしまうとつまらない。目指すべきネットワークをつくるため

に、一体どのように財源を確保するのか、あるいは料金体系や料金制度をどのように充実させていくのかということが重要です。料金制度の中には、さまざまな項目があります。例えば、今の料金水準では普通のところは25円/kmですけれども、将来のネットワーク全体を整備するときに本当にそれで賄えるのかと。それから、村井知事の話にもありましたように、料金徴収期間を一体どうするのかと。あるいは直轄で整備する道路についても、そこを無料にするのかということも関係するかもしれません。財源に相当するところ、あるいは料金制度のあり方に関するところは、ネットワークのあり方と大変密接に関連しているので、ここをきちっと書かずして、ネットワークのあり方を議論しても価値が出てこないと思います。まだ取りまとめまでには少し時間があるかと思いますが、そこはぜひともこれから議論したいと感じています。私のコメントは以上です。

さまざまな意見が出ておりますので、今すぐ回答というよりも、これから議論すべき項目だと私も認識しておりますが、今、シンプルに御回答いただける部分だけ、対応や考え方をお示しいただけるでしょうか。

**【道路経済調査室長】** 貴重な御意見ありがとうございます。

まず、谷川先生からあったお尋ねの、韓国の4車線化の詳細については調べ中でございまして、近日中に、その整備手法やどういった財源で整備しているかということが分かると思いますので、また後刻、御報告させていただきたいと思います。

それから、全体の中で大きく3つございまして、1つは財源の関係でございます。おっしゃるとおりでございまして、整備手法等々と関連しますけれども、論点整理案に、仮に小さく項目は取ってございまして、しっかりと書けるようにしてまいりたいと思っております。

それから、久末先生はじめ、大串先生、小林先生からもいただきました新物流の関係でございますけれども、サンプルとして盛り込んでほしいという御意見がございましたし、また、小幡先生からしっかりとPRを、道路の可能性を新しい形でアピールを、という話もございましたので、そういったところをしっかりと意識して進めてまいりたいと思っております。

それから、3つ目が評価指標でございまして、おっしゃるとおりでございまして、この中でも、途中の議論の中で、サービスレベルを評価する幾つかの観点、資料等々もございましたけれども、実際に、その道路ネットワークがどういうサービス水準にあるのかということ、速度なのか、あるいは定時性みたいなものなのか、様々な学術的な知見もある

うかと思いますので、指標をしっかりと検討した上でモニタリングをしていき、進捗がフォローできるように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。まだ、これから一山二山議論しないといけないポイントがありそうだということは、よく認識できました。ありがとうございます。

それでは、一応、先生方から一通り意見はいただきましたが、もう少しここは発言したいということがあれば、御意見承れますけれども、いかがでしょうか。

【朝倉部会長】 それでは、特に追加の御意見等はないようにお見受けいたしますので、本日は以上で議事を終了したいと思います。また、事務局からいずれ御紹介があるかと思えますけれども、これから後も何回か国土幹線部会が開催され、このネットワークのあり方と、それから料金の話と、この2つを今年度中、ネットワークのあり方は、もう少し早いタイミングかもしれませんけれども、今後議論していくということにさせていただきたいと思っております。

それでは、議事進行を事務局のほうにお戻しいたします。

【路政課長】 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。

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

— 了 —