

社会資本整備審議会道路分科会 第15回国土幹線道路部会

平成26年10月21日

【総務課長】 皆様、本日はお忙しい中お集まりをいただきまして、誠にありがとうございます。

ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会第15回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の深澤より、ご挨拶を申し上げます。

【道路局長】 おはようございます。

道路の賢い使い方ということで精力的にご議論いただいておりますけれども、本日の第15回の部会に、委員の皆様方大変お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、前回に引き続きまして、それぞれの立場からのご意見をいただくということで、神奈川県それから日本自動車工業会、東京都の皆様から、ご意見の陳述をいただくということになっております。皆様のご意見も参考にしながら、ぜひ活発なご議論をいただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【総務課長】 ありがとうございます。

それでは、まず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。上から順に、配席図、議事次第、委員名簿のほかに、資料1といたしまして神奈川県ご提出資料、資料2といたしまして一般社団法人日本自動車工業会ご提出資料、資料3として東京都ご提出資料がございます。漏れてる資料がございましたら、お知らせをいただきますようお願い申し上げます。

また本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開といたしております。

本日は、小幡委員、児玉委員、竹内委員、根本委員におかれましては、ご欠席との連絡をいただいております。なお、石田委員につきましては遅れるとのことでございます。

本日ご出席いただきます委員の方は、総数13名の内9名でございますので、定足数を満たしておりますことをご報告を申し上げます。

本日は、前回に引き続きまして、関係団体の方々にご出席をお願いしております。神奈川県知事 黒岩祐治様、一般社団法人日本自動車工業会常務理事 内藤政彦様、並びに交通委員会副委員長 石井直生様、東京都副知事 安藤立美様からお話をいただくこととしております。ご多忙の中、誠にありがとうございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

カメラ撮りは、ここまでとさせていただきますので、ご協力をよろしくお願い申

上げます。

それでは、以後の進行を寺島部会長にお願いをしたいと思います。

【寺島部会長】 それでは議事を進めさせていただきたいと思います。進め方ですが、神奈川県、日本自動車工業会、東京都よりそれぞれお話をいただき、その都度、委員の皆様のご意見をいただくという形にしたいと思います。

それでは、知事自ら参画していただきまして、ありがとうございます。神奈川県知事黒岩さん、よろしくお願いたします。

【神奈川県（黒岩知事）】 神奈川県知事の黒岩祐治です。本日は、このような機会を作ってくださいまして、誠にありがとうございます。

それでは、お手元の資料1に沿いまして、神奈川県から、道路についての思いといったものをお伝えしたいと思います。道路をフル活用し、日本経済を牽引していこうということでもあります。

まず1ページ目をご覧くださいと思います。これはもう、皆様には言うまでもないことではありますが、首都圏というのは、国内外からの人、モノの結節点になっております。首都圏の3つの環状道路、こういったネットワークの形成というものは、非常に重要なものになっております。

2ページ目から、神奈川の取り組みをご説明したいと思います。

3ページをお開きいただきます。これは神奈川県の人口の形ですが、1970年は、上のように、きれいな人口ピラミッドでありました。それが2050年になりますと、全く逆のピラミッドになる。このように圧倒的な超高齢社会、これがどこよりも早く進んでいくというのが神奈川の特徴でありまして、これを乗り越えなければいけない。これを乗り越えるモデルを作ろうというのが、今、神奈川で進めている「ヘルスケア・ニューフロンティア」という取り組みであります。

次のページをお開きください。「ヘルスケア・ニューフロンティア」は、2つのアプローチがあります。

1つは、左側の最先端医療・最新技術の追求、iPS細胞等々の再生医療、ロボット産業、医療の高度な情報化、こういったものを進めてまいります。

そしてもう1つの取り組みとしましては、右側の未病を治すというアプローチ。病気を治す、それではもう間に合わないと、未病から治していこうというアプローチ。これは医食農同源、食には大きな力があるとか、それから運動習慣、日常的なそういう運動習慣も非常に大事だと、こういったものを融合させながら健康寿命を延ばしていこうと、こういうアプローチ。そして、そのすべてが新たな市場・産業の創出につながるということです。

5ページをお開きいただきますと、神奈川県は3つの特区をいただいております。「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」、ここはまさに再生医療の拠点になるところであります。そして神奈川県の真ん中、「さがみロボット産業特区」、生活支援ロボット、

災害救助ロボット、こういったものの実証実験ができるようなスペースになっておりまして、今どんどんロボット産業が集積しつつあります。そして、神奈川県全域が東京圏という形で「国家戦略特区」として認定されております。「国家戦略特区」の目指すものが、先ほど申し上げました「ヘルスケア・ニューフロンティア」ということであります。

次の6ページをお開きいただきたいと思います。神奈川の経済のエンジンを回していくために、ありとあらゆることをやっていこうという中で、神奈川の海の魅力というものをもっともっと引き立てていこうということで、「かながわシープロジェクト」、木村太郎さんに座長になっていただきまして、「Feel SHONAN」というコンセプトで、湘南の魅力を一体的に売り出していこうということで、今進めているところであります。といいますのも、さがみ縦貫道路が通りますと、近隣の海のない県、埼玉県、山梨県、長野県、群馬県等々、そこから、さがみ縦貫道路を通って湘南の海に来たくなるだろうという思いの中で、海の魅力をもっと引き立てていこうということで、今、準備を進めているところであります。

7ページをおめくりください。「新たな観光の核づくり」という、事業を進めています。神奈川県には横浜、鎌倉、箱根、こういった世界に冠たる観光地がありますけれども、神奈川全体を見渡してみますと、もっとあるんじゃないのかなと、潜在力をもっともっとあるだろうという中で、新たな第4の観光の核を作ろうということで今進めています。これも、まず地元が一枚岩にならなきゃだめだということで、競争原理を持ち込みながら進めております。そして今、第4の観光の核づくりで競い合っているところが大山、大磯、城ヶ島・三崎と、こういったエリアになっておりまして、今、地元はどんどん、どんどんその熱を帯びてきて、第4の観光の核づくりを目指していこうという取り組みが広がっているところであります。

そんな中で8ページであります。こういった取り組みを支えるためにも、何と言っても「道路のフル活用」というものが非常に大事であります。3つの観点からお話をしたいと思います。「つなげる」、「わかりやすい」、「つかいやすい」ということであります。

9ページ。まずは、「つなげる」というところからお話をしたいと思います。

10ページをお開きください。「つながるべき道路」はつながっていないければ、これはやっぱり問題だということでもあります。それは、やっぱり神奈川県知事になって痛切に感じました。この神奈川県地図を見ただけでも、赤い点々のところ、ここはやはりつながるべきところがつながっていないがために大変な渋滞が起きたり効率が非常に悪くなっております。これはやはり東京オリンピック・パラリンピックの開催、これも視野に入れまして、早期の道路ネットワークの整備、つながるべきところをつなげていくということが必要になってくると思っております。

11ページ。2番目の「わかりやすい」という点であります。

12ページをお開きください。これは料金水準なんです、料金水準をこういったグラフで表現してみました。この赤いところで非常に高い壁になっておりますが、この部分が

いわゆる圏央道であります。圏央道はやっぱり非常に高い状況になっています。そして、このバランスがずいぶん違うということで、住民の皆さんにも不平もありますし、不公平感もありますし、十分な環状道路というような機能が発揮されてないといった面もあると思います。

13ページをお開きください。料金水準こうやって横に並べてみますと、もう明らかであります。皆さん通行されてても、実感されるんじゃないでしょうか。第3京浜と比べて横浜横須賀道路は、2倍以上、3倍にも及ぶぐらい料金が違うということでありました。こういった問題を何とか、もうちょっと公平感を持つような形にしてほしいというのが、地元の住民それからやっぱり神奈川を訪れる皆さんの共通した思いであると言ってもいいと思います。

14ページをお開きください。これは、いろんなバランスが違うがために、発着地点が同一であっても、経路によって料金がずいぶん異なってくるということ。この例を1つお示ししたいと思いますが。

例えば、東名高速道路の厚木インターチェンジから常磐自動車道の桜土浦インターチェンジに行くと仮定いたします。こういったルートで、まさに西のほうからやってきて、そして東北のほうに、常磐のほうへ抜けていくという、そういう車もたくさんあるわけですが、圏央道を通った場合、これは料金が5,210円かかります。これが首都高を通りますと、3,560円になります。せっかく圏央道を造っても、これならば、そんな高いお金を払うよりも、ちょっとは渋滞しても、やっぱり首都高を抜けていったほうがいいだろうと思う人たちもたくさんいるわけでありまして、それならば、圏央道を造った意味がないということ、こういった料金の問題も、何とかして変えてほしいということがあります。

15ページをお開きください。今言ったことを整理いたしました。「圏央道、横浜横須賀道路等の割高感を解消しつつ、首都圏の渋滞解消につながる料金水準の整理が必要」であるということでもあります。

2番目、「同一発着地点の料金は、利用経路によらず同一の料金であるべき」であります。またその際には、利用経路を選択できる情報提供といったものも必要になってまいります。

3番目、「物流効率化や観光振興などへの配慮も重要」だということでもあります。

16ページお開きください。3番目の「つかいやすい」といった点であります。

17ページお開きください。せっかくの道路、これをやっぱり賢く使っていただくということ、そのためには、やはり広域な交通情報をリアルタイムで配信すると、ビッグデータ等々を活用して、最新の情報を的確に皆さんにお伝えするという、こういうことがやはり大事になってくるということでもあります。

18ページをお開きください。高速道路を賢く使う中で、スマートインターチェンジが地元からも非常に要望もありますし、既にお認めいただいたところもあります。現在、3か所のスマートインターチェンジが事業中でありまして、2か所が計画中でありまして、ス

マートインターチェンジのメリットは、何と云っても低コストで整備できるということでありまして、これを柔軟に設置することで、物流拠点や観光拠点へのアクセス性が向上し、まさに使いやすくなるということでもあります。

19ページをお開きください。高速道路の渋滞対策、これは今、非常に重要な問題になってくると思います。既に整備されました道路でも、一部で交通容量、これが不足してるために、渋滞が発生しやすくなっております。東名高速道路の大和トンネル付近、また中央自動車道の小仏トンネル付近、こういった辺りで、休日とかになりますと、皆様ラジオを聞いているだけでも、この辺りがまた渋滞しているということを実感されているんじゃないでしょうか。これは、いかに効率が悪くなってるかということ、せつかくの道路が生かされてないという、まさにその証拠であります。

道路ネットワーク全体をフル活用するためには、ネックとなる箇所の車線数を増やすなどの渋滞対策にしっかり取り組むということが、非常に大事なんじゃないのかなというふうに思う次第であります。

日本経済を牽引しなければいけない、神奈川県はアベノミクス第3の矢、成長戦略を神奈川から回していくんだと。先ほど申し上げたような超高齢社会、これを乗り越えていくと、大きな課題を乗り越えていくということ、課題を乗り越えるプロセスによって、その経済のエンジンを回していこう。それから、東京オリンピック・パラリンピックを視野に入れて、世界中から来られるお客様をどんどん、どんどん観光地にお連れしたいというふうなことを、すべてを通じて経済のエンジンを回していきたい。

そういう意味で、神奈川県は今、全県が一枚岩となって進んでいるところでありまして、そのためには、やはり道路がつながるべきところは、つながっている必要があるし、そして道路は、分かりやすく使いやすいといった道路にやっぱり生まれ変わっていくということが何よりも大事だということで、皆様のご理解を、ぜひいただきたいところであります。

ご清聴ありがとうございました。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの知事のご説明に関してご意見、ご質問等ございましたら、よろしくをお願いします。

【家田委員】 黒岩さん、ありがとうございました。

私も、昔、港南台に住んでまして、とにかくどっちに行っても渋滞ばかりで、神奈川県というのはこんなに車が使にくいものかと思って、そのあと埼玉県に越したら相対的に使いやすくて。

だけど、その後、神奈川県、着々とというか少しずつではありますけれども、整備されて、ずいぶんよくなってきたと思います。

それで、今日お話しされていない部分について伺いたいと思うんだけど、1つは、リニア中央新幹線が橋本、相模原付近に駅ができるということになって、圏央道との関係性というのも大いに従来と違ったものになるかと思うんですけども、そういったほかの交

通網と高速道路体系の関連性について、どういうふうにお考えか。

それからもう1つは、日本を代表する観光地、首都圏近郊の観光地という意味では、箱根それから伊豆が非常に重要な観光地だと思うんですが、箱根は神奈川県、伊豆は静岡県ではありますけども、この方面は、常に渋滞のメッカみたいなところであります。

それで、また新しい試みとして、箱根ターンパイク、今ちょっと名前が変わりましたが、そういうような別のスキームでやってるものがありますが、その辺の専用道路のあり方とか、観光地の高速道路のあり方、この辺についても、一言お願いできたらと思います。

以上でございます。

【寺島部会長】 どうぞ、太田さん。

【太田委員】 太田でございます。大変分かりやすい話、ありがとうございました。特に料金問題のプレゼンテーションは、非常に勉強になりました。ありがとうございます。

ただ料金問題は、道路があつて初めて料金問題が発生するわけで、1点お伺いしたい点は、横浜港と環状南線の問題です。

私は、横浜の港を内陸からうまく使うためには環状南線が非常に重要だと思っています。圏央道は延びてきたのですけれども、この区間の早期の整備は横浜港の観点から重要だと思っています。

早期の効果発現には道路の早期整備が必要なのですけれども、地元の地権者の方々がなかなか協力されないということが多くのところで見受けられます。国のプロジェクトでも用地買収等々について、地元自治体等がもう少しご協力いただけないかと思っています。つまり、事業主体は国だったり首都高だったりするわけですがけれども、各自治体の首長さんなどがそのように働きかけていただくことによって早期に解決できれば、それだけ効果が早く得られるわけです。この点に関して、県なり自治体ができることを、あるいはご協力いただけるようなお話があれば、ご意見を聞かせていただきたいと思います。

【寺島部会長】 どうぞ。

【羽藤委員】 知事、ありがとうございました。

東京圏の中でロボット、ライフイノベーション、シーサイドと、それぞれ個性的なものを、圏央道というものをうまく活用して結びつける、東京圏の中でも独自性のある神奈川県さんの取り組みというのは分かりやすく、その中で料金のシームレス化、それから公平感を出していくことが重要だということはよく分かりました。少しこの資料の中で書き込まれてはいないんですが、防災や減災について、お伺いしたいと思います。

特にシーサイドのエリアですと、観光地として、魅力的な資源抱えておられますので、当然、首都直下ですとか津波とか、そういったことに対して、いろんな対応をとられてると思うんですが、その際に、既存の高速道路等を使って、東日本大震災の時は、「くしの歯作戦」と呼ばれるいろんな地域から啓開して地域の助けに入ることを進める動きがあったわけですが、今の神奈川県さんの道路のレベルで、そういったようなオペレーションが、いろんな自治体を束ねる県の中で可能なのかどうなのか。あるいは、地域と県さんが連携

する形で、そういうオペレーションの検討であったりを進めているかどうか。あるいは、道路が足りてないとか、その辺りもし感覚でお分かりであれば、お聞かせいただければと思います。よろしくお願いいたします。

【寺島部会長】 天野さん。

【天野委員】 知事、今日はどうも丁寧なご説明をいただきまして、ありがとうございます。

よく自治体さんの道路の問題で老朽化対策の話が出てくると思うんですけども、こちらについては、神奈川県さんとしても、道路の老朽化について、どのような対応というか対策を考えてらっしゃるか、お聞かせいただければと思います。

【寺島部会長】 あと、いかがでしょうか。それでは、私のほうから。

リニアのことを家田さん触れられてたんですけども、われわれ、相模原モデルというのにかなり踏み込んで今分析を進めています。相模原にリニアの駅ができるということと、圏央道の相模原インターチェンジがもう既に動いたということで結節点として、スパークするわけですね。

問題は、品川から10分で相模原に着いたリニアで、その人が広域相模原の地域を動くのに、まさに道路ネットワークがうまく関連してないということによって、13年後どういうことが起こるんだろうかということ、相当視界に入れ始めています。その点に関連して、どういうふうに家田さんの質問に絡めて、どうお考えになってるかなということが1つ。

それからもう1つは、料金の均質化っていうのを模索するというのは、これは大変重要なことを指摘されてると思うんですけども、イメージでけっこうなんですけれども、お答えいただける範囲で、圏央道の価格を下げるべきだという部分に力点があるのか、均質化のために、ほかのところを上げ圏央道を下げるという、そういう形のイメージで言われているのか、下げた分の負担というものをどういうところから取るべきだというふうにお考えなんだろうかということ。漠然とした形でもけっこうです。この点が2点目。

それからもう1つは、ビッグデータの時代をにらんで、リアルタイムに管理していくっていう考え方が鮮明に出ておられて大変印象深かったんですけども、カーナビだとかETCだとかっていうのは、今後非常に重要になってくると思ってるんですけど、例えばETCの義務化という議論にわれわれ向き合ってます、保険に入るのと同じように、車を持ってるんだったら、もうETCを装着しないとだめだっていうぐらい、シンガポールモデルみたいに動かざるをえない局面が来てるんじゃないかと、うっすら感じ始めてるんですけども、その点も含めて、どう考えておられるのかなということ、全体の中でお答えいただける範囲でお願いいたします。

【神奈川県（黒岩知事）】 ありがとうございます。

リニアとの関係というお話がありました。これは、まさにリニア中央新幹線これが相模原、橋本駅周辺に駅ができるということになりまして、ちょうどそこを南北に走るのが圏

央道という形になります。

このことをとらえて、私は、まず最初に一番考えたのは、ただ駅ができる、道路がつながるといことで、当初、知事に就任したときは、非常に楽観論が満ちあふれていました。これで相模原は元気になるぞと言ってましたけど、私は、逆もあり得るといことを常に言って、ここに人が集まってくる、物が集まってくる、金が集まってくるという拠点にしないと、ただ単に駅ができた、高速道路がつながっただけだと、逆に全部吸い取られていっちゃうという可能性だってあるんだっていこと、そういうことのために、ここを引きつける拠点にしたいという思いで、ロボットの拠点にしようといことで、「さがみロボット産業特区」といことに、これを国にお願いして勝ち取ったといことであります。

そしてリニアの駅にしても、降りたくなる駅といことを、もうずっと言い続けてきました。ここから出ていくんではなくて、ここにわざわざ来たくなると、そういった駅を目指そうといこと、それを言ってまいりましたので、相模原もだんだん、そういうふうなパワーを付けてきてるといのか、そういうふうな基本的な土地のベースを作ってきてる中の道路であり、そしてリニアであるといとらえ方を、実はしているところであります。

別のそういった体系と融合させていくといこと、これは非常に大事なことでありまして、これまでは、そういう視点があまりなかった、別々に進めてきたとい中で、われわれとしては、まず町をしっかりと魅力的に引きつけるところにしながら、この2つをうまく結節していこうといふうなことを基本的に考えているところであります。

あと、箱根、伊豆こういった辺りの問題の指摘がございました。これ実は、確かに箱根といのは大変な観光地でありまして、今回の御嶽山の噴火で、火山といことにかかなり注目も集めましたけれども、実はあそこには、箱根火山があります。

そんな中で、大変な魅力的な観光地であります、道路の状態といのは非常に厳しいといことです。その中で、地元からも長年の要望がありまして、これは、しっかり応えていこうといことで今進めている工事、これが南箱道路といことでありまして、箱根と南足柄これを結ぶ林道があるんですが、この林道を拡張整備いたしまして、これを新たなルートにする。これまで箱根は、もうほんとに1号線でダラダラ、ダラダラ下りてくるしかなかったんですが、それをもう1つ、南足柄のほうに抜けていく道路といものの整備を今、始めているとい、そういうところあります。

それから料金の問題についてであります、均質化といことについて、どのように考えてるのかといことで、先ほどグラフをお見せしましたけれども、圏央道を安くすることに重点があるのか、全部統一するのに目的があるのかといった辺りでありましたけれども、個々の道路がどうい料金体系であるべきかといことは、今の時点では、私のほうからは申し上げるべきものではないと思っております。

ただ、圏央道に関しては、今の提示されている料金は高すぎるといところが1つあると思ひます。あまりにも高すぎるので、今の料金体系であります、圏央道がこのままの形ですとあっても、せつかく造った道路が活かされないといふうなことになる、こ

れこそ、もったいない道路になると思いますので、この料金の高さだけは、やっぱりちょっと下げさせていただきたいという中で、あとの全体的なことにつきましては、これは、国策として対応していただくというふうな問題だというふうに考えております。

それから高速横浜環状南線の問題、用地買収等々、進んでるのかといった、こういう問題もありました。これは、さっきの10ページの絵を見ていただきますと、やはりよく分かると思うんですけども、横浜港という最大の拠点がありながらも、ここと例えば東名高速等とつなぐルートは非常に脆弱なんですね。

そういう中で高速横浜環状南線そして横浜湘南道路と、こういったものがつながるといふことは、効率化というまさに非常に大事であるなということでもあります。これは、まだ最終的な地権者の了解はすべて取れているというわけではありません。しかし、着々と一歩ずつ前に進めていって用地買収を進めているところでありまして、この辺り、国としっかりと連携しながら進めていこうと考えているところであります。

防災・減災対策についてのお話もありました。これは、西湘バイパスが何年か前の台風によってえぐられて、ずっと通行止めという、そんな事態もありました。湘南の海というのは、まさに神奈川の財産でもあるんですが、神奈川の海というのは非常に平らな平野につながっているということもありまして、津波ということからすると、かなり危険度があるということでもあります。

それとともに、今回は津波でなく、台風の高潮で西湘バイパスがえぐり取られて崩れたということは、何を言ってるかということ、海岸がどんどん、どんどんと浸食されているんですね。浸食されて砂浜がどんどん、どんどん削られてきてるという、そういうことの危険性は前から訴えていたんですが、われわれも、浜を育てるという養浜という工事をずっとやっておりました。

しかし、県だけでやるのはなかなか限界があるということでありまして、この左右につながる道路というのは、まさに国の動脈網でもあるわけですから、しっかりとこれを国策として国の直轄事業としてやってほしいということで国に強く申し入れをいたしまして、それがやっと実現をいたしまして、国の直轄事業として湘南の海岸の養浜というものを進めてるといったこと。これも、1つの防災のための役に立つような道路として、これを確保するという、そういう1つの動きだというふうに考えているところであります。

E T Cの義務化というお話がありました。これも、私もシンガポールに行って、E T Cがもう義務化されると、ああいう通行証みたいなのがいなくなるわけでありまして、そういった意味からしても、私は基本的に進めるべきだなというふうに思っています。いろいろと克服しなければならない課題はあるとは思いますが、社会保障との関係、配慮でありますとか、口座を持ってない人をどうするかという、細かい話はいろいろあると思いますが、基本的には私は、E T C義務化の方向に向かって進めていくべきだというふうに考えているところであります。

以上です。

【寺島部会長】 丁寧に答えていただいて、ありがとうございました。

ご多忙の中、参画していただいて、ほんとに感謝いたします。どうもありがとうございました。

【神奈川県（黒岩知事）】 どうもありがとうございました。

【寺島部会長】 それでは続きまして、日本自動車工業会常務理事 内藤様、並びに交通委員会副委員長の石井様、よろしくお願いたします。

【日本自動車工業会（石井副委員長）】 日本自動車工業会交通委員会副委員長の石井でございます。本日は、このように道路政策に関する意見を述べる機会をちょうだいしまして本当にありがとうございます。自動車メーカーまた道路利用者の立場から、自動車の利用環境をどのように解決していくかという視点で、道路を賢く使う取組の推進について、当会の考え方をご説明させていただきます。

1 ページ目をご覧ください。一般社団法人日本自動車工業会の概要です。自工会は、自動車工業の健全な発達と経済発展の寄与、これを目的といたしまして、1967年の4月に設立されております。現在、四輪車、二輪車、大型車を生産する日本メーカー14社で構成をされております。事業活動としましては、国内外の自動車産業にかかわる様々なテーマや課題をカバーしておりまして、本日のテーマであります道路政策につきましても、自工会の下にあります交通委員会を中心に議論をしております。

2 ページ目をご覧ください。本日、お話をさせていただく目次でございます。初めに、簡単にこれからの交通社会について、われわれが考えていることを少しお話をさせていただいた上で、テーマ1から3について順次お話をさせていただきたいと思っております。

ご説明させていただく前に、道路を賢く使う取組ということでございますけれども、そもそも貴重な道路予算を賢く使い、道路政策やインフラ整備による便益を最大限に発揮するというところでございますので、こういった取り組みは、積極的に取り組んでいく必要があると考えております。

3 ページ目をご覧ください。はじめに、幾つかこれからの交通社会について、われわれの思うところを簡単に触れさせていただきます。

当会は、環境や安全をはじめとしました豊かな車社会の実現に向けた取り組みを進めております。

まず環境負荷低減についてでございますが、燃費基準の達成車や次世代自動車の開発・普及をはじめとしまして、加えて製造段階でのCO₂の削減、エコドライブの普及などにも取り組んでおります。とりわけハイブリッド車や電気自動車などの次世代自動車は、省エネルギーやCO₂の削減、エネルギーセキュリティの強力な手段となります。各社とも商品化を加速しておりまして、2013年度末時点で、普及台数は414万台、保有台数の5.4%に達しております。

また今年度中には、燃料電池自動車の発売も予定をされております。燃料電池自動車は、電気自動車とともにゼロ・エミッションでございまして、究極のエコカーの1つでござい

ます。

4 ページ目をご覧ください。電気自動車や燃料電池自動車の普及に向けましては、充電施設や水素充填ステーションの整備が不可欠でございます。今後、自動車メーカーとして、エネルギー関連企業などと連携し整備を進めてまいりたいと考えておりますが、併せまして高速道路のサービスエリアや道の駅などにおきましても、充電施設、水素充填ステーションの整備にご配慮をいただければ大変ありがたいと思っております。

また燃料電池自動車につきましては、水素充填のために高速道路を一時降りるようなことが当面は発生すると考えております。一定時間内でのターミナルチャージを免除いただくなど、高速道路の連続利用が適用されるようにご配慮いただければと思っております。

5 ページ目をご覧ください。次は安全についてでございます。安全につきましては、政府が掲げております世界一安全な道路交通の実現に向けまして、車両の安全装備の一層の充実や交通安全キャンペーンの展開など、ハード・ソフト両面で取り組みを続けております。

近年注目されております安全運転支援システムにつきまして、会員各社は衝突被害軽減ブレーキやレーンキープアシストといった車の本体が動く自律型のシステム、それから路車間、車車間といった協調型システムの開発を進めているところです。交通事故のない社会を目指して、この取り組みも引き続き進めてまいりたいと思っております。

6 ページ目をご覧ください。多様なモビリティの提供ということで、少し触れさせていただきます。

昨今、人口減少、高齢化の進展によりまして、コンパクト+ネットワークといった新たなまちづくりが、国土交通省の国土のグランドデザインでも提案をされております。

こうした動きに対応いたしまして、多様なモビリティの提供が求められております。超小型のパーソナルモビリティは送迎や買い物といった近距離、低速度域の移動をカバーすることができます。また、公共交通機関との親和性も非常に高いと考えています。各社とも、こういった商品開発に加えまして、モーターショーでの試乗会の実施やカーシェアリング等の社会実験をはじめ、パーソナルモビリティの実用化や普及に向けた取り組みを進めております。

以上、これからの交通社会と自工会の取り組みにつきまして、簡単にご紹介をさせていただきました。環境、安全、多様性がポイントになると思っておりますけれども、こういった自動車交通の将来を見据え、道路政策やインフラ整備を進めていただくことが、今後豊かな車社会を実現するために必要不可欠であるというふうに考えております。

7 ページ目をご覧ください。それでは、これ以降、道路を賢く使う取組について当会の意見を説明をさせていただきたいと思っております。

まず1つ目のテーマ、高速道路ネットワークの機能向上についてでございますが、渋滞ボトルネックの解消、これが最も重要な課題であると考えております。サグ部など交通集中によって発生する渋滞ボトルネックは、路肩の活用やタイムリーな情報提供、迂回ルー

トの利用時の料金引下げといった総合的な運用によって、交通の分散と交通容量の拡大を図っていただきたいと思います。

路肩を活用した車線運用は、既にわが国でも実施をされております。渋滞や事故の抑制に効果を上げていると伺っております。交通状況の把握など、ITSを活用し運用の高度化を図ることと併せて、引き続きご検討を進めていただければと思っております。

8ページ目をご覧ください。次に、ITSを活用した情報提供の充実と交通運用の高度化という観点でお話をさせていただきます。

全国には、ETCやITSスポット、車両感知器など、双方向通信が可能なインフラが数多く設置をされております。これらを有効活用いただきまして、情報提供の多様化や交通運用の高度化を図ることで、交通流の円滑化や交通事故の削減が可能であると考えております。

ETCの2.0についてでございますけれども、より広域的な経路情報の提供など将来性を有するサービスだと理解をしておりますが、一方でユーザーにとりましては、車載器などの設置費用負担を考えますと、既存のETCから積極的に替えるほどのメリットが現状ではなかなか見出しにくい状況にあるのではないかと考えております。サービスの内容や車載システムのあり方など、普及に向けた具体的な課題につき、官民で議論を深めてまいりたいと考えております。

9ページ目をご覧ください。次は、道路交通分野の公共データの活用について、お話をさせていただきます。

交通運用やサービスを高度化する上で、リアルタイムで高精度な交通データは必要不可欠でございます。道路交通におきまして、前述のETCやITSスポット、車両感知器のデータをはじめ、有益な公共データがたくさん存在をしております。こうした政府が保有する交通関連の公共データのオープン化と活用により、高度化が進んでゆくと考えております。

10ページ目をご覧ください。一方で、民間の自動車走行情報の活用についてでございます。プローブ情報など民間の自動車走行情報も、大変注目を集めているところでございますが、こうした情報は、既に行政の場面でも一部は活用されておまして、道路を賢く使う取組を実現する上でも有効であろうというふうに考えております。

11ページ目をご覧ください。しかしながら、当然でございますが、活用に当たっては幾つか課題がございます。

1つ目に国民の理解醸成でございます。パーソナルデータを活用していくに当たりましては、特にプライバシー保護との両立につきまして、法的な解釈も含めまして、国民の理解を得ることが極めて重要であると考えています。

2つ目が情報収集・提供の対価といった問題が挙げられます。民間のプローブ情報は事業者やユーザーが収集コストを負担しております。したがって、データが流通する仕組み、これをしっかりと構築する必要があるかと考えております。

3つ目が、通信の障害や妨害、ハッキングといった情報セキュリティ対策、技術的な課題への対応がございました。

こういった3つの観点を官民で共有するとともに、国民の理解醸成に向けて、少し長い目線に取り組んでいく必要があろうかと考えております。

12ページ目をご覧ください。2つ目のテーマ、大都市圏の高速料金体系についてでございます。

これは、先ほど黒岩知事のご説明の中にもあった内容でございます。重複するかと思えますので、簡単にご説明いたしますが、大都市圏の高速道路は、管理主体や区間によって料金水準や車種区分が異なるなど複雑な料金体系となっており、若干利用しにくい部分もあると言えるのではないかと思います。例えば東名高速と圏央道ではキロ当たりの単価が異なり、さらに道路会社をまたぐときには、都度ターミナルチャージがかかっているといった割高感が発生しております。

道路利用者重視という観点から申し上げますと、乗り継ぎ時のターミナルチャージは廃止し、会社間で料金水準や車種区分を統一いただけたらどうかと考えます。また、混雑解消のために迂回路を利用いただく場合には料金を引き下げるなど、道路ネットワークを最大限活用できるような料金体系にしていいただければと考えております。

13ページ目をご覧ください。これも先ほどの黒岩知事のお話と全く同じでございますが、先月の本部会資料からの引用でございます。同一発着地点で異なる料金の問題でございます。当会の提案は、こうした問題を解決することにもつながってくるのではないかと考えております。

14ページ目をご覧ください。これは、ユーザー負担増とならない料金制度の構築という観点でございます。本年4月、高速道路料金の体系が見直され、本四架橋など一部の割高な区間の料金水準は是正をされましたが、依然として、日本の高速道路料金は若干高いのではないかと考えております。自動車ユーザーの負担を軽減いただくためにも、高速道路料金の引下げの検討を引き続きお願いできればと考えています。

料金の引下げは高速道路の利用促進を促し、それを通じて地域経済の活性化、交通事故の低減、一般道路の渋滞緩和とCO2の削減、物流の効率化など、様々な効果をもたらすものでございます。また、わが国の競争力の強化にも当然つながると思っておりますので、ぜひともご検討をいただきたいと考えています。

最後になりますが、15ページ目をご覧ください。道路の維持管理・更新への取り組みについて1点だけ述べさせていただきます。

ご承知のとおり、わが国は大幅な人口減少が予測をされております。高度成長期に計画整備された路線すべてを維持し続けるのではなく、優先順位を考えて重点化する必要があろうかと考えています。

日本の厳しい財政状況を踏まえますと、大幅人口減少が想定される地域におきましては、道路も縮減を検討せざるを得ないのではないかと考えます。都市のコンパクト化とネット

ワーク化によるまちづくりの転換と併せまして、生活道路を中心に、必要があれば減量化を図ることも考えなければならないのではないかと考えております。

幹線ネットワークへ維持更新の重点化を図るとともに、主に地方道につきましては、国と地方自治体で現状を精査した上で、重要度・緊急度を決めて、実施につきましては、地域の自主的な判断に委ねるといったことも必要ではないかと考えております。こうした道路インフラマネジメントの推進が、貴重な道路予算を賢く使うことにもつながると考えております。

当会からの説明は、以上でございます。ご清聴、どうもありがとうございました。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問ございましたら、お願いします。大串さん。

【大串委員】 ご説明ありがとうございました。

かねがね聞きたいと思ってたんですけども、日本の道路というのは100キロ制限が上限で厳守をされておりまして、走ってて楽しいかということと、もっと走れるようなスピードを出せるんじゃないかということを含めて、そういった不満等が全然出てこないのかなというのが1点疑問です。

というのは、世界に冠たる自動車大国であるのに、世界の先進国の中では、割と最高速度が低いとか、高規格道路でも想定が60キロ、よくて80キロとか、スピード制限が厳しい。高速道路は、80キロや50キロなど遅く制限するのは各所がございますが、逆に、サグ部分では110キロに定義をして、少し急いでここは行ってくださいねというようなときに100キロが最高ということになりますので、どうしても心理的なブレーキもあって渋滞を促すようになってないのかなというのが疑問でしたので、そういった不満とかがないのかということが1点。

もう1つ、そういったサグ部分で110キロ等を出しても、現在の車の規格では大丈夫なのかについてお聞きしたいです。

3点目が、無償で提供するのはやぶさかじゃないけれども、いろんなルールがということがプローブ情報などの話でありましたけれども、ぜひユーザーの方と意志疎通を図っていただいて、提供することによって非常に道路が快適に利用できるようなになれば、このぐらいまでは提供していいなと思うような情報を、ぜひ国交省のほうに提出していただいて、お互いに早急に、そういったルールづくりをしていただいて、無償で取れる範囲まではとりあえず取ることによって、どれぐらいの効果があるのかっていう検証も早々に必要なのかなと思いました。

以上です。

【寺島部会長】 家田さん。

【家田委員】 どうもありがとうございました。9ページ、10ページの辺りが大変に重要なことをご指摘いただいていると思いますので、関連してご質問させていただこうと思

います。

9ページが公共データのオープン化、みんなが使えるようにということ。それから次が民間データをみんなが使えるようにすると。要するに、民間も公共もデータを共有しながら大いに賢く使おうじゃないか、あるいは賢い交通にしようじゃないか。これ大変立派なポイントだと思います。

ちなみに交通政策基本法が去年できましたけれども、その10条はそういうことが書いてありまして、国民や民間事業者も、公共サイドは当然ですけども、率先してこのデータを公開して、みんなのために役立てる、努めなきゃいけないと、そんなような表現になってるんですよ。

そういう意味で、プローブデータなんかを使ってるというのは、大いに一歩も二歩も自動車産業側がやっていただいているなと思うんですが、ちょっとそこで伺いたいのは、こういう単発的にやるのは、もちろんこれでけっこうなだけでも、ムーブメントとして民間事業者、交通事業者や自動車産業が持つてるそういうデータも公共ユーズのために大いに結束して公開していこうじゃないかと、大いに使ってもらおうじゃないかっていうような動きを、何かぜひ作ってくれないかなと思ってるんですが、その辺いかがでしょうか。

以上です。

【寺島部会長】 どうぞ。

【羽藤委員】 私は2点あります。家田先生と同じで、オープンデータについてですけども。

海外を見ますと、やっぱりラージデータとかメニーデータ、この取扱いは相当のプログラマー集団、そういうコミュニティがあるかということは大きく左右するんだろうと思います。

アメリカですと、かつてバイオインフォマティクスとかをやっていたようなシリコンバレーの連中が、自動運転だったりUberのようなアプリケーション開発に進出してきて、あるいはフォードなんかですと相当数のプログラマー集団を抱えている。

それからすると、果たして、こういうオープンデータといったとき、そういう技術者コミュニティが国内の中で生まれてくるのか。そういう準備だったり、試みみたいなことを、自工会さんで中でやろうとしてるか、あるいは連携で十分そういう素地があるのかということをお伺いしたい。

2点目はニューモビリティについてですが、これ今も、おそらく様々な社会実験が国内でやられてると思います。その一方で海外のcar2goとかUberといったシステムがどんどん進んでいるのを見ると、どうも何か、もう一歩先に進めてないんじゃないかと思ったりもするわけです。何が一体足りてないのかっていうところが、率直に法制度なのか、あるいは道路空間をもっと有効に使えたら変わるのか、あるいは予算が足りないとか自分たちだけじゃできないとか、いろんなことがあると思うんですが、何がほんとのポイントなのかということ、もしお分かりでしたらお聞かせいただければと思います。

【寺島部会長】 山下さん。

【山下委員】 最初に、自動車というものの自体が大きく変わりつつあって、だからこそ自動車の賢い使い方っていう話があるのかなと思ったのですが、ちょっと気になりましたのは、これから社会が縮小していったコンパクト+ネットワークという話で、コンパクトはなかなか難しいだろうけども、ネットワークということになれば、やはり車の使い方、使い方というのはイコール、誰がどういう目的でどういう車を使っていくかという話と連動してくるんだろうと思うんです。

今日の資料の6ページで、それこそ多様なモビリティの提供というので、自動車自体も多様化してきているという話があったのですが、そういうデータといたしますか、どういうところで、誰がどういうふうな形で、どういう用途で、どういう自動車を使っているのかという話と、まさにそれに合わせた道路の整備、それに適した道路とでもいいですか、そういう話があるのかなという気がしたのですが、それこそ情報を共有するといいたしますか、道路の整備をするほうと、それぞれの地域ごとにどういうユーザーのニーズで、どういう自動車を造って売っていかうかという作って売る方の話とが言わば共有できるみたいなそういう可能性というのはないのかなと思って聞いてたのですが、いかがなんでしょうか。

【太田委員】 どうもありがとうございました。

限られた道路財源を賢く使うということで、幾つかご提案いただいたので、私たちも参考にさせていただきたいと思います。

その際に、限られた道路財源を支出する場合には、しっかりとした根拠が必要だ。さらに言えば限られた道路財源をもう少し大きくできれば良いと思っています。そのときにユーザーの負担増とならない料金制度といった場合に、説得力のあることを、われわれとしては言いたいのですが、具体的な方策がなかなか難しい。そこで、これに関して公正な負担という観点からお考えがあれば、ぜひお聞かせをいただきたいと思います。これは、なかなか言いづらい話ではあるのですが、自動車関係諸税について、今どのようにお考えなのかということがあれば、お聞かせいただきたいと思います。

【寺島部会長】 いかがですか。

【石田委員】 特に、情報型モビリティって商品開発を一生懸命やられるっていうふうにおっしゃいましたけれども、下手すると、それが無駄になってしまう可能性、わが国においては、今現時点においては、高いんじゃないのかなと。社会的に市場に広がってなかなかいきづらいついていう客観的情勢が確かにあるかと思いますが、その辺について、どうお考えかということがお聞きしたいということと。

最近、若者の車離れということが非常に言われていて、業界としても、そういう問題意識をお持ちだと思います。環境とか事故とかも必要ですが、やっぱり乗って楽しいとか、それによって、やっぱり未来が明るくなるとか、そういうことって非常に大事なかなというふうに考えておまして、そのための道路のあり方とかっていうことについて何かご示唆

がありましたら、ぜひ承りたいと思います。

【寺島部会長】 そのほか、ございますか。どうぞ。

【井伊委員】 ETCの今後の義務化等についての考え方を聞きたいのと。

あと、8ページのプレゼン資料の中のETC2.0の考え方の点で、具体的な方向性はまだ出てないようなんですけれども、メーカーさんとして今後、開発もそうなんですけど、ユーザーの負担の軽減について何か協力できる余地というのはあるんでしょうか。

今、実際に買う立場からすると、カーナビも買ったりETCも買ったりとバラバラになってますので、その辺、メーカーさんが多少主導して標準装備化するとか、そういう考えはないんでしょうか。

【寺島部会長】 その他、いかがでしょうか。

皆さんが大変、論点のクリアな質問をされたんで、僕のほうから付け加えることは少ないんですけど、1点だけ。

われわれ、これ道路の分科会なんで、道路にどう向き合うかということなんですけれども、賢く使うっていうコンセプトではありますけれども、同時に私、つくづく最近思い始めているのは、道路そのものを賢くするっていうか、道路に付加価値を付けて、先ほどご説明のあったサイネージなんかで渋滞を緩和していくなっていうようなのも一種の道路の付加価値であり、ITS、ETC時代を迎え撃って道路の付加価値を高めていくということによって立ち向かっていかなきゃいけないという思いを強めてるんですけども。

自工会としてお聞きしたいのは、道路が賢く使われ、道路そのものの付加価値が高まって賢くなっていけば、車社会の構造が大きく変わってくるだろうと。先ほど、まさに石井さんが言うておられたように、コンパクト+ネットワークの中で、要するに人口減が急速に進むような地域における自動車のニーズと、それから高速道路をバンバン飛ばして動きたいと思っている人、あるいは大都市圏におけるニーズと、それぞれ、もう輪郭が変わってくるっていうのかな。人口減のところ、じゃあ車いらなかっていったら逆で、別な意味で生活を支える自動車自体がネットワークの命綱になってくる。

そういう意味で、先ほどから提示されてる自動車も多様化してきて、人口減社会においては、生活を支えるコンパクトな車がものすごくニーズを高めてくるかもしれない。

そういう中で、例えばわれわれ単純でいられないなという思いが非常に強いんですね。保有台数の形でとらえられないような、台数って言ったって、車の多様性の中でだいぶ変わってきてますよね。さらには、まるで先ほどあった次世代自動車みたいなのが登場してきて、自動車といっても非常に多様なイメージでとらえなきゃいけないようになってくる中で、絶えず動いてるものだから、柔らかい発想がないと、新しい時代に対応できなくなってくると思うんですけども、自工会として、例えば統計ベースなんかの修正だとか、そういうことを絶えず試みておられるのかどうかというようなことも含めて、先ほどの質問の中でお答えいただければというふうに思います。

【日本自動車工業会（内藤常務理事）】 いろいろとご質問ありがとうございました。順次

お答えしてまいりたいんですが、その前に1つだけ申し上げておきたいのが、自動車というのは国際商品であります。つまり、グローバルな視点で、私どもも当然、日本の市場にあるような車も供給させていただいておりますが、同時に国際競争力を持ったものでなければ、これは、一番最初の大串先生の質問にお答えすることになると思いますが、能力としてどうかと言われれば、もちろん最適設計をしておりますが、通常のものについては、別に100キロでなくても構いません。

しかしながら、100キロ制限については、やはり交通安全の問題、それから、それを使う文化の問題があるので、そういった観点から議論をされるということと考えてます。後段のご質問については、十分能力は持っているというふうにお答えをしたいと思います。

それからビッグデータあるいはプローブデータについては、これは実際、国土交通省でも議論をされているところですが、こちらも基本的な考え方は、公共データも含めて、プライバシーなどデータの取扱いを十分ご検討をさせていただいて、その上で私どもも、これは自動車工業会ということではなくて特定のメーカーだけでございますけれども、ユーザーとの契約によって、そういうビッグデータを持ってありますが、そういったものが流通する仕組みができてくれば、十分にご活用いただけるだろうと思います。

もちろん緊急避難的に震災のあとの道路網であるとか、あるいは先般の大雪のとき、あのときもプローブデータというのは、これは公益上の目的ということで、緊急避難的にはお出しをしている例がございます。

それから、「ニューモビリティ」という言葉がございました。これも、先ほど申し上げましたように国際商品という観点で私ども考えておりますが、お話が出ました超小型モビリティ、これは自動車局が主導で、今トライアルをやってる状況です。したがって、各メーカーは商品化ももちろん視野には置いておりますけれども、商品化を今進めているという段階ではなくて、コンパクトシティ、あるいは寺島先生がおっしゃられたような人口減のところで生きていくための最低限のモビリティを確保していくための1つの解として、自動車工業会が持つてる技術を提供していくと、こういうこともありますと行政とともにお話をしていった結果、出てきたものでございます。

今は、ご指摘がありましたように、じゃあ果たして都市部では、どういう役割をするのか、あるいは過疎地ではどういう役割をするのか。そのためには、やっぱり道路面でこういうことがあればいいんだ、こういうことを特別認証をいただきまして、実験を行っているという段階でございます。

社会が縮小してという話も、多分同じ答えになるかと思えます。道路整備あるいは交通法規については、例えば警察庁でやってるゾーン30等を含めて、当然それに応じた車というものを提供していくことの準備が、私どもにはございます。

それから自動車関係諸税の話、非常に機微に当たる話なので、申し上げられない部分がありますが、端的に申し上げますと、日本の自動車の特に車体に関する課税というのは極めて高いという状況で、高速道路料金の話もございましたけれども、諸外国に比べて非常に

日本の自動車利用者は、それを使用、維持管理をするために高いコストを払っているということでございます。

これにつきましては、政府税調のほうでも車体課税の引下げという大方針を出していただいておりますが、片や税務当局に言わせますと、非常に重要な財源になってるということで、いろいろとご議論をいただいている途中だと理解をしております。

若者の車離れ、これは若者が車から離れたのか、車を造ってる側が若者から離れたのか、議論があるかと思えます。先々週の週末に、モーターフェスティバルというものをお台場でやっております。これはモーターショーという国内外の車を一堂に集めて、2年に一度開催していますが、その休催年には、車って、こういう楽しみ方があるということ、特に若者の方をターゲットとして、いろいろなイベントを行うことによってご理解を得る。その中には例えば着飾るという意味では、車のカラーコーディネートを多様化しているとか、あるいは、一般公道ではございませんが、非常に面白い走り方をしているとかをやっています。それが道路整備にと言われますと、少し難しいかと思っております。

それからETCでございますけれども、もちろん次の世代にETCがどういうものになるかというのは、これからの検討だと思いますが、現行のETCに比べて、どういうふうに変わっていくのかは、私どももまだよく存じ上げませんので、クリアには申し上げられませんが、ユーザーの負担軽減というのは、おっしゃるとおりの話だと思います。

しかしながら、標準装備化というのは、あくまでも、これはユーザー、市場が決めていく話だなと思っております。例えばよく出る話で、アルコールを飲んだらエンジンがかからないようにするという話があるんですが、ごく一部の不適切な使い方のために、大半の善良なユーザーにその負担を課すのはいかがかという議論があります。ETCについても、すべての車に標準装備するののかというのは、ETC使わないユーザーもございますので、十分議論を行っていただければと思っております。当然のことながらコストの話もございますから、例えば自動車の車検のときに標章を必ず貼っておりますけれども、あれは非常に安いもので、IT化するというアイデアも既に検討されていると思っておりますけれども、そういうアプローチもあろうかと思えます。

それから、道路そのものを賢くするというのは、おっしゃるとおりでございますが、今日はあまり深く触れておりませんが、私ども取り組んでるものには、俗に言う自動運転がございます。これは自動運転というと、無人運転のイメージを皆さんお持ちになりますけれど、決してそうではなく、高度な運転支援をするシステムです。今でも、車線を維持するとか、あるいは前の車に極めて接近するとブレーキがかかるとかいうものを、さらに高度化しようという取り組みはやっております。

その中で、車自体がいろいろなセンサを持って判断をしていくというのが適切なのか、あるいはブラインドコーナーでの事故というのは、非常に日本の場合多いのですけれども、それは今のカーブミラーに相当するような何らかのインフラ側からのアプローチで車を高知能化して避けるほうが最も効率的なのか、特にITSの分野については、そういうもの

があると私どもは考えてます。

【寺島部会長】 日本自動車工業会内藤さん、石井さん、ありがとうございました。

続きまして東京都副知事、安藤様、よろしくお願ひいたします。

【東京都（安藤副知事）】 東京都副知事の安藤でございます。

今日は、このような貴重な機会をいただきまして、本当にありがとうございます。また、寺島部会長をはじめ各委員の先生方、国交省の関係者の皆さんには、これまで熱心なご討議をいただきまして、昨年の中間報告等をまとめていただき、東京都としては、それに基づいて首都高速道路の整備のための事業許可の手續なども無事終了し、料金の割引期間の延長についても併せて事業許可の中でいただいたということで、議論を踏まえた着実な推進をしているところでございます。

そういう中で東京都では、2020年のオリンピック・パラリンピックという大きな目標に向かっておりまして、東京の発展を加速させるとともに、その先の将来を見据えた施策展開が必要と思っております。

そういう中にありまして、高速道路は都市における最も重要なインフラの1つでございまして、高速道路の整備や料金体系のあり方というものに対して注目を集めているところでございます。都民や都議会からも、首都圏の高速道路におけるシームレスな料金体系の実現でありますとか慢性的な渋滞解消への早期対策を求める声が多く挙がっております。

今日は、そのような声を紹介させていただきながら、首都圏の高速道路について、道路を賢く使う取組や、平成28年度から導入を予定しております新たな料金体系に関して、東京都の認識等について説明をさせていただきたいと思ひます。

初めに、本日の発表内容の骨子について説明をさせていただきますと、2ページでございますけれども、まず、東京が抱える様々な課題と東京の将来像について、都において現在策定作業中の長期ビジョンの概要に沿った形で説明をさせていただきまして、その後、都における道路を賢く使う意義、首都圏の高速道路の現状と課題、これらに対するこれまでの都の取組みについて説明をさせていただきたいと思ひます。最後に、東京都の意見と申しますか要望を発表させていただきたいと思ひます。

3ページでございますが、初めに東京が抱える様々な課題についてであります。まずは6年後にありますオリンピック・パラリンピック大会の確実な成功でございます。また少子高齢社会となる中で、都市づくりを含めた人口減少局面への転換、さらには国際競争力の強化、大規模災害への備え、福祉・医療の充実、豊かな環境の保全などが課題となっているところでございます。

4ページでございますが、ここでは様々な課題に対応するために、都では現在、都政運営の新たな指針として、2024年までのおおむね10年間を計画期間といたします「東京都長期ビジョン」の策定作業を進めておりまして、先月に中間報告を行い、そして12月に公表する予定になっております。

目指すべき都市像といたしましては、「世界一の都市・東京」の実現を掲げまして、この

2つの基本目標を定めているところでございます。1つが、史上最高のオリンピック・パラリンピックの実現のために十分な準備と確実な運営によりまして成功をさせるとともに、大会開催を起爆剤とした都市の発展を目指すこととしております。2つ目は、将来にわたる東京の持続的発展の実現というところでございます。

東京の人口は2020年以降、減少局面に転じると見込まれておりまして、来るべき人口減少社会に備えた改革を加速させる必要があります。また、2020年の後の景気に対する配慮というのも必要なのではないかと考えているところであります。

次に5ページでございしますが、2つの基本目標を達成するとともに、8つの都市戦略を準備をしておりますが、まず史上最高のオリンピック・パラリンピックの実現のための3つの戦略でございします。

②にありますようにインフラ整備を進めることといたしてございまして、2020年までの三環状道路の9割の整備、環状2号線及び首都高速晴海線の完成、また羽田空港の発着枠の拡大やアクセスの強化、東京港の整備など、陸海空の広域的な交通、物流ネットワークの強化を目指しているところでございます。

次に6ページでございしますが、基本目標Ⅱについては5つの戦略がございします。この中で⑥であります、世界をリードするグローバル都市の実現といたしまして、例えば品川駅周辺において、国際交流拠点にふさわしいまちづくりの推進でありますとか、国家戦略特区における外国企業の誘致を推進することといたしてございします。

また⑦では、建設から50年が経過をいたしました首都高速1号羽田線の大規模更新をはじめとする老朽化対策に着手をし、東京の大動脈首都高の安全性の維持向上をさせることといたしてございするところであります。

次に7ページでございしますが、オリンピックの成功、あるいは国際競争力の強化、防災性の向上などの都市戦略を着実に実行するという視点をベースに置いているわけでございしますが、そういった中で、道路分科会のこれまでの検討、その中の中間答申におきまして、高速道路施策の展望、高速道路ネットワークのあり方、そして機動的な交通利用を促す大都市圏の料金体系のあり方というものが示されております。そこから今後の進め方といたしまして、道路を賢く使うという考え方が出されておりますが、その取り組みの具体例もいろいろと検討されると伺っておりまして、この方向につきまして、私どもは大いに期待をしているところでございします。

そういう中でございしますが、区部の道路におけます平均旅行速度は時速20キロメートル程度で、世界の主要都市と比較しても低い水準にあります。東京という都市の存在価値を将来にわたって高めていくためにも、こうしたコンセプトのもとに、三環状道路の着実な整備推進とともに、一体的な料金体系の構築などの高速道路施策に積極的に取り組んでいくことが大切であると考えてございします。

続きまして8ページでございしますが、首都圏における高速道路の現状と課題ということで、1つは環状道路のミッシングリンクの解消、2つ目に、外側の環状道路に高く設定さ

れているとともに会社ごとに異なります複雑な料金体系、3つ目にボトルネック箇所における慢性的な交通渋滞がございます。次ページ以降で、1つずつ詳細を説明させていただきます。

9ページでございますが、1点目のミッシングリンクの解消についてでございます。もう既にご存知のとおりでございますが、現在の首都圏における三環状道路の整備率は、本年6月現在で64%ということでございます。環状道路は、つながらなければ外側誘導などのネットワーク効果が発揮されないことから、現在事業中の区間の整備を推進し、1日も早く開通させることが最も重要と考えてございます。また、外環の環状道路機能を完全に発揮させるためには、東名ジャンクション以南整備の早期具体化が必要であると思っております。

10ページでございますが、2点目に、外側の環状道路の料金設定についてでございますが、図は、現在の圏央道内側におけます主な料金体系について、縦軸を料金、横軸を利用距離としてグラフ化したものでございます。

ある程度の距離を利用する場合に、均一料金の外環、距離別料金の首都高は比較的低水準となっているのに対しまして、対距離料金であります高速自動車国道の大都市近郊区間や圏央道は高水準設定となっております。一番外側の圏央道が最も高い料率となっておりますので、例えば東名高速から東北道に抜ける場合など、圏央道に迂回するよりも、都心部の首都高を経由したほうが安いという料金になるために、全体として、都心部の通過交通を適切に誘導することができない料金体系になっていると思っております。

11ページでございますが、これは当部会の資料でございますけれども、既にご議論いただいておりますように、首都圏の高速道路料金は複数の高速道路会社により運営されていることや、建設の経緯などを理由として多くの料金体系が輻輳しておりまして、利用者にとっては非常に分かりにくいものとなっております。

これに加えまして、多種多様な料金の割引制度が実施されておりまして、利用経路の違いによりまして料金差が生じているために、利用者にとってはベストルートが分からないといった状況でございます。

また料金体系の異なる路線を乗り継ぐ場合などでは、その都度、ターミナルチャージが徴収されるために、割高感がございます。都民や事業者の方々からは、多摩地域から都心方向に向かう場合、中央道と首都高の料金それぞれを徴収されてしまうなどの声もたくさん寄せられているところであります。

12ページでございますが、3点目として、ボトルネック箇所における慢性的な交通渋滞についてでございますが。

もう当部会でご議論があったかと思っておりますけれども、中央道の調布付近や小仏トンネル付近で、慢性的な渋滞の発生によって時間的・経済的損失をもたらしております。これらの渋滞は構造的な容量不足が大きな要因となっております。中央道の渋滞箇所については、付加車線の追加などの対策案を示されておりまして、私どもといたしましては、早期

の着手に期待するところでございます。

13ページでございますが、これまでの都の取り組みのまとめでございます。

外環道の整備につきましては、地域住民の方々との合意形成や用地取得事務の受託などを積極的に行ってまいりました。また首都高・中央環状品川線の整備につきましては、事業者として首都高と共同で整備を推進しまして、いよいよ来年3月の全線開通を迎えることになりまして、引き続き鋭意事業を推進してございます。

併せて都内の一般道路につきましても、都市計画道路の事業化計画を策定いたしまして計画的・効率的な整備を推進してございます。

道路の使い方などに関しましては、都は、道路公団民営化以前から、利用しやすい料金体系の課題を提起いたしまして、これを出発点に、首都圏の自治体とも協力いたしまして、九都県市の首脳会議というのがございますが、その会議の場や関東知事会等を通じて、一体的料金体系の構築や都市部の通過交通を外側の環状道路へ誘導することについて一貫して主張をさせていただいております。

14ページでございますが、これまでの内容を踏まえまして、首都圏における高速道路に関しまして、東京都としての意見として3点を挙げさせていただいております。

1点目は、一体的で利用しやすい料金体系の構築であります。都心部の渋滞を緩和するために、環状道路の利用促進に資する料金体系が必要であります。また、公平・公正な負担や、会社間の乗り継ぎによる割高感の解消のため、対距離料金を基本とした一元化料金を導入すべきと考えてございます。

また、新たな料金体系の実現には、債務の確実な返済のために、各高速道路会社の収入を確実に確保していく必要がございます。併せて長距離利用者への負担軽減等、激変緩和措置についても検討する必要があると考えております。

2点目は、高速道路の効率的な利用を促すICTの導入であります。ビッグデータや次世代ETCなどのリアルタイム情報を活用し、平時の渋滞情報等のもとより、事故や災害時などに利用者に適切に情報提供することで最適な交通誘導を図っていく必要がございます。また、緊急時等に高速道路から一般道路への一時退出を可能とするなど、高速道路と一般道路とのシームレス化を進め、高速道路のより効率的な利用を促進する必要があると考えてございます。

3点目に、環状道路の着実な整備と渋滞対策の推進であります。環状道路を目標どおり着実に整備し、1日も早く完成をさせて、ミッシングリンクを解消をしていくことが最も重要でございます。また、既存ストックを上手に活用し交通容量を確保して、渋滞を1日も早く解消していく必要がございます。

資料の説明については、以上でございます。

最後になりますが、「世界一の都市・東京」の実現というものを目標に掲げてございまして、高速道路の役割は非常に重要と思っております。日本再生の成長エンジンでもあります首都圏機能を強化し、より機能的で効率的な高速道路ネットワークの実現のために、都

も積極的に取り組んでいきたいと思っております。

以上で、私どもからの発言を終わりにさせていただきます。ありがとうございました。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問ございましたら、よろしく申し上げます。
太田さん。

【太田委員】 どうもありがとうございました。初めにチャレンジする話をさせていただいて、そのあと質問させていただきたいと思います。

14ページのところで、対距離料金を基本とした料金体系の一元化、これは私もそうすべきだと思っているのですけれども、そのお話と10ページの図を見てしまいますと、この黄色い首都高の三角形の部分は割安になっています。これは不公正に割安になってるとも取れるなというのが非常に悩ましいところです。

そこで、そういう意味では、いろんな複雑な料金体系が幾つかあるところで一元化することは、なかなか難しい。そこで、次のような考えはどうかというご意見を聞きたいんですが。

私は、走行距離で料金を取るのではなくて入口と出口の直線距離で取る。そもそも利用者から見てみれば、長い距離走りたいわけではなくて、曲がった道を走りたいわけじゃなくて、入口と出口が重要なので、直線距離で取ってあればルートはどこでもいいじゃないかと。それで整理すると、利用者の観点からは合理的であると考えます。それについてのご意見をお伺いしたいというのが1点です。

もう1点は、日本人は賢く使えるのですけれども、世界都市の東京で、外国人にとって道路が非常に使いづらいですね。それは標識が漢字で書いてあるのがすごく多くて。

そういう意味では、タクシーに乗ってくれて言えば、それはそれでいいのですけれども、東京都さんや公安のほうで、看板、道路標識を外国人対応にするようなこととか、もしお考えでありましたら、お聞かせいただきたいと思います。

【寺島部会長】 いかがですか。羽藤先生。

【羽藤委員】 2点あります。

7ページ目の世界の主要都市の平均旅行速度を見させていただきますと、確かにこれを見ると、成長センター東京が、特に自動車交通の観点から見ると競争力がないなという感じが分かります。ある問題意識のもとで世界一の東京というビジョンを実現しようとする、やはり三環状、あるいは料金関係をシームレスにするところは分かるなという気はしたんですが。

ただ一方で、それをやって、果たして東京区部の旅行速度が、成長センターとして競争力があるレベルになるとお考えなのか、もう少しそれ以外にもポスト三環状を考えたとき、まだまだ道路を容量を増やしていくといったことが、東京区部も含めて、そういう考えをお持ちなのかということ、これがお聞きしたい1点です。

2点目は、さらに世界一の東京ということでいきますと、かつてオリンピックのときに

首都高速道路ができて、世界都市東京のビジュアルなプレゼンテーションにも貢献したわけですが、これから首都高速道路等が更新されていく中で、デザインや景観といった高速道路が持っている都市のイメージが重要と思います。この辺りについて東京都さんでお考えのことがあれば、都市イメージを高めていく上で道路をどのように利活用しようとしているのか、お聞かせいただければと思います。

【寺島部会長】 どうぞ。

【大串委員】 ご説明ありがとうございました。

私は新潟におりますが、東京によく車で出てくることがありまして、東京などもよく運転するんですけども、1点は災害時に関してなんですけど、先ほど太田先生が看板の話がされましたが、例えばよく通る道路が非常に交通量が多くて大きいものですから、ここは災害時には閉鎖されるんじゃないかなと思って通っていると、漢字混じりの日本語で小さく、この道路は災害時には閉鎖されますって書かれているだけなんです。日本人でもこれ気づくかなっていうぐらいの、非常に災害時の道路利用に対して脆弱なサインになってないかなっていうのは、すごく今心配になってます。その点に関しては、何かご意見がないのかなというのが1点。

もう1つ、賢く使うためには、ちゃんとメンテナンスをしていかないといけないんですけども、今のメンテナンス関係が、非常に地方にとって使い勝手が悪い、地方自治体にとっては予算の2分の1が国から来るんですけども単年度予算でとかいろいろな問題点が出てるところでありますので、そういったところに関する要望というのはないのかなという2点、お伺いできればと思います。

以上です。

【寺島部会長】 どうぞ。

【家田委員】 短期的な話については、もう十分お話もいただいたし皆さん質問してるんでいいとして、少し長期的な、あるいは広域的な視点での東京都としてのお考えを聞きたいんですけどね。

首都高速をオリンピック直前に造り始めて、それで現状があると。これはもう言うまでもなく東京都が中心になってやってきた話であって、山田正男さんの時代からやってるわけですね。つまり、都市の道路が、街路がこのままじゃいかなんというところからスタートしてる首都高なんです。そのときには、とにかく今申し上げたように東京都が最も中心的な役割を果たしてやってきた。

だけど、だんだんだんだん首都圏が大きくなってくると、中央環状線さらに外環、圏央道となって、東京都、特に23区っていう発想では、とてもじゃないけどできない発想ですね。

今三環状というのはこういう姿になってるんですけど、こういう広域的な道路のネットワークのあり方とかについて、今日は東京都としてのご意見で、こうだったらいいかなみたいな感じになってるんですけど、考えようによっては、首都圏の中で東京都が一番、長男と

しての機能を発揮しながら、われわれはこうするべきだと思ってるみたいなことを考えてって不思議はないですね。いよいよ国土形成計画も地方版をそのうち、もう1回改めてやることになると思うんだけど、そういう時代に向けて東京都としての計画論としてのお考えというのは、何かおありなんでしょうか。それとも、あくまで行政区域の中での東京都ということになるんでしょうか。

【寺島部会長】 ご質問がなければ、僕のほうから1点だけ問題意識です。

ロンドンオリンピックが6年前に迫ってるときに、ロンドンもパニックになって、あるエンジニアリング会社を中心にして立ち向かっていかなきゃいけない状況になってきたときと並走してる感があったんですよ。

そこでお聞きしたいのは、オリンピックまで、いよいよ6年なんですけれども、50年前は、もう死に物狂いになってオリンピックをやらなきゃいけないっていうんで、モノレールをやり、新幹線造り、首都高やりっていうことで立ち向かっていったわけですけども、2020年、約3,000万人の海外からの来訪者が予想される中で、例えば羽田、成田アクセスなんかも視界に入れ、それから例えば選手村、会場とかのモビリティを視界に入れ、どうしてもやらなければいけないと今東京都が思ってることで、優先的にでも見えてきてるものがあれば、それが道路に絡んでのことであれば、われわれとして、ぜひ一緒になって視界に入れとかなきゃいけないと思いますし、今でなくても、これから明確になってくると思うんですよ。それはやっぱり国の戦略にとっても、すごく重要なことだと思います。

とにかく切羽詰まって、来年、もう5年に入ってきますから、どうしてもやらなきゃいけないことのプライオリティっていうのが見えてくると思うんですね。これをしっかりインプットしていただければ、われわれの視界も変わるかなと思いますので。

また、どういうふうに諸外国が、特にロンドンのような成熟してしまった都市の中でオリンピックをやってるような国が参考になると思います。例えば北京のようにもう死に物狂いになって、そこのけそこのけでやれるところとは違う。

もう、一種の既得権益ができ上がっているような状況の中で、どうしのぐかかっていう、そういうゲームになってきてると思うんですね。

だから、そういう意味で、ぜひその辺りを今後フィードバックしていただければ、われわれとしても、サポートできるかなというふうに思っています。

【家田委員】 ちょっと追加していいですか。

【寺島部会長】 どうぞ。

【家田委員】 今、寺島先生が言ってくださったんで、そこに便乗でなんですけども。

東京都は、2012年に長く凍結してきた都市計画道路のうちの特定整備路線を決めて一生懸命やっていこうと、特に防災の面なんかがありますよね。2012年ですから、まだオリンピック決まってない時期なわけです。

その後オリンピックが決まったということを頭に置いたときに、特定整備路線、もうち

よっとこのところこう変えてとか足してとか、そういうのがあるのかどうかを教えてください。

【東京都（安藤副知事）】　まず最初の料金の体系を入口と出口で単純にしたらどうかという話になりますと、やはり首都圏の、会社が違うというところがどうしてもネックとして出てきて、これは債務の問題からいろいろかかわってくるので簡単に出ないんじゃないかなという気がしています。まさに、そこをどうやって、対距離でやる場合も同じような壁が出てくるのかなと思っていますので、われわれとしては、三環状というネットワークができたときに、目標であるなるべくスムーズな交通流をネットワークとして確保しようとした場合に、料金という制度をどう使うかということを考えておるものですから、そう簡単には答えが出ないかなという気がいたします。

それから、賢く使うという意味で道路標識の件が出ましたが、おっしゃるとおりでございます。今、オリンピックに向けて多言語で表記をしようと。その1つとして、やっぱり道路標識があるということです。実は、国会議事堂前のあの一部は都道なんです。昔、国会議事堂前とローマ字表記されておりました。それは読めても、何だか意味が分からないということで早速変えました。そのようなことを今手掛けておりますが、いずれ高速道路も含めて、その表記がないと、寺島先生がおっしゃったように、たくさんの外国人が来たときには、相当の混乱が生じるだろうと思います。

もう1つは、いささかお年を召した人が運転をするようになると、表示自体も外国語と同時に、運転手の高齢化に備えたものもやらなきゃいけないという意味では、表示というのは非常に重要になっていて、特にネットワークが複雑になればなるほど、一瞬の判断に、能力の限界を感じつつある身としては分かりづらいというのは、日本語も含めてそうだと思いますので、道路の標識は、やはりしっかりやらないといけないというふうに思います。

それから、首都高の更新のときのイメージを少し変えるような工夫ということですが、例えば隅田川の橋などを造るときに、昔のイメージを大事にしようということで、道路構造物についても着手はしております。首都高の隅田川沿いについても、いささか見た目を気にした形でこうなっておりますので、やっぱりその視点は、残念ながら頭上を高速道路が走っているという状況がありますので、今後の更新の中では、ぜひともその辺は協議をしていきたいというふうに思っております。

それから三環状道路以外の容量の拡大ということになりますが、短期的な話で恐縮でございますが、やはり三環状道路がまず完成をし、それと結びつく一般道路のネットワークができたときに、どうなっていくのかというのを、まずそこを見極めたいという気がいたしております。

そういう意味で、寺島先生のほうから、オリンピックまでにぜひやらなきゃいけないところはどこかというのは、外環についてはぜひ2020年のオリンピックに間に合うようにということをお願いをしておりますが、なかなか難しい場面もあるかもしれませんが、

まず最優先としては外環をお願いしたいと思っております。

ただ、その場合に、当初の構造どおりいくのかどうかというのは難しい問題があるかと思っております。ぜひ三環状道路、とりわけ外環ですね。品川線について言いますと、ほんとは今年の3月開通の予定だったんですが、異常な出水によりまして遅れておりますが、これは来年の3月にできますので、これでまた少し流れが変わると。これができることによって、首都高の羽田線も着手ができるというようなことで効果が出てきますので、現在の計画を進めることによる効果をしっかり見極めた上でやっていきたいなと思っております。

それと、寺島先生の3,000万人という意味では、今の首都高なり一般道路を、公安、警視庁等の協力を得ながら、いかにうまく使うかという、そこも大事なポイントではないかなと思っております。道路の整備と同時に、道路を賢く使うといいますか、これは若干オリンピック向けではありますけれども、そういう工夫でできることあるのではないかなと思っております。

今、8キロ圏内にオリンピックの施設を設けようとはなっておりますけれども、少し見直しをするということになってまして、そのアイデアとしては、埼玉にとか、あるいは調布の味の素スタジアムなんていう話も出ておりますので。

そうしますと、今の高速道路をどうやって使うかというのは当然出てくるわけで、特にその2つは渋滞の激しいところですので、7月24日の開会式以降に、どううまく使うかっていうのは出てくると思っております。

これは見直しにつきましては、今年の冬までに検討を重ね、来年の2月に開催基本計画を作りますので、そこで出てきたときに、もう一度、交通流をどうするかというのは、よくご議論をさせていただければと思います。

それから災害時の件でございますが、震度5強のときには、環状7号線内側は入らないようにと、こういうふうになっておりますが、それがどこまで徹底されてるかということについて、やはり一抹の不安を感じます。

オリンピックを迎えて、やはり安全に開催する、同時に、安全・安心の東京と言っておりますので、その辺は私どもの責任とし、あるいは警視庁とも連携しながら、しっかりとっておかないと、先生がおっしゃるように、その辺の混乱が生じてしまうかなと思っております。そもそも、そうなったときに中に入ってこれるかというような問題もございますので、むしろ震災時の高速道路と車の処理の問題みたいなものを同時にやらないといけないのかなと思っております。

2012年の特定整備路線ですが、やはり、木密の地域で多くの方が亡くなっていることがあったものですから、そのためには、空間としての道路を整備し、なおかつ周りを不燃化をするということで、不燃化について言えば、規制や補助も含めてやっておりますが、道路について言うと、簡単にできないことではあるんですけれども、その整備路線の指定をしています。

不燃化を目標としておりますので、道路用地を確保できる、あるいは、不燃化とオーブ

ンスペースとしての道路をセットで不燃化率を上げるという形を取ってますので、特定整備路線について言いますと、今指定の路線で、まずそこを進めるという形を優先しております。

【家田委員】 何路線あるんですか。

【東京都（安藤副知事）】 28路線です。

【寺島部会長】 副知事安藤様、お忙しい中、どうもありがとうございました。

それでは、本日の意見を踏まえまして、引き続き、われわれとしては検討を進めていきたいと思っております。

本日予定された議事は、以上でございます。議事進行を事務局へお返しします。

【総務課長】 長時間にわたるご議論、ありがとうございました。

本日の部会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただき、ご同意いただいた上で公開したいと思っております。

近日中に速報版として、ホームページにて会議の議事概要を発表したいと考えております。本日の会議資料はそのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

以上をもちまして、本日は閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —