

平成28年6月10日

【総務課長】 それでは、定時になりましたので、大串先生のご到着がちょっとおくれ
ておりましたが、定刻になりましたので、始めさせていただきたいと思います。

皆様、本日は、お忙しい中お集まりいただきまして、まこと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24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、道路局長の森よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 道路局長の森でございます。今日は、お忙しい中お集まりいただきまし
て、ありがとうございます。今日は第24回の国土幹線道路部会という形になっておりま
して、前回23回までのヒアリングに続きまして、今日、西日本高速道路株式会社、ある
いは、阪神高速道路株式会社のほうからもヒアリングをしていただきたく思っているところ
でございます。

また、あわせまして、先般、現場のほうにも委員各位に赴いていただきまして、今回議
論の題材になっております近畿圏の高速道路のネットワークを少し見ていただくような機
会もつくることができました。重ねて感謝を申し上げる次第でございます。

今回は、それ以外にも、首都圏の料金制度の新たな見直しの後の効果、そして、この2
7年度決算内容を踏まえました今後の28年以降の事業計画の見直しを先般、記者発表も
させていただいたところでございます。具体的には、一部の高速道路の4車化、そして、
また、付加車線の設置等々、これから数年の間に行っていくところの事業計画の見直しも
させていただいたところございまして、その部分についても少し今回ご紹介をさせて
いただければというふうに思います。

全体を通しまして、この近畿圏のいよいよ構成、全体をまとめていただく、今後の方向
性をまとめていただくための構成骨子ということで、今回少しご紹介をさせていただく中
で、ご議論をさらに深めていただければというふうに思う次第でございます。

だんだん、だんだんこの近畿圏の取りまとめに向けての作業、私どもとしても本格化さ
せたいというふうに思っているところでございます。委員各位におかれましては、非常
にお忙しい中ではございますが、いろいろご意見、ご指導いただければ幸いかというこ
とで

ございます。

冒頭のご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 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、配席図、議事次第のほか、資料1として、委員名簿、資料2として、西日本高速道路株式会社ご提出資料、資料3として、阪神高速道路株式会社ご提出資料、資料4として、近畿圏構成骨子（案）、資料5として、首都圏の新たな高速道路料金について（導入後の効果）、資料6として、常磐道の4車線化と暫定2車線区間の付加車線設置検証路線の選定についてでございます。

漏れている資料がございましたら、お知らせくださいますようお願いいたします。

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、朝倉委員、小幡委員、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。

本日ご出席いただきます委員の方は、委員総数15名のうち12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申し上げます。

カメラ撮りはここまでとさせていただいておりますので、ご協力をお願いいたします。

それでは、以降の議事の進行を寺島部会長をお願いいたしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【寺島部会長】 それでは、これより議事を進めたいと思っております。

本日は4つ議題がございますが、初めに、前回に引き続きまして、ヒアリングといたしまして、近畿圏の高速道路の現状と課題、新たな料金体系への提案等について、西日本高速道路株式会社、石塚社長、よろしくお願いいたします。

【西日本石塚社長】 西日本高速の石塚でございます。

まず、資料のご説明に入ります前に、口頭ではございますけれども、新名神高速道路の工事中の事故につきまして、口頭ではございますけれども、ご報告申し上げます。

【寺島部会長】 お座りください。どうぞ。いいですか。

【西日本石塚社長】 ちょっとここまで。去る4月22日に、新名神高速道路の橋梁架設作業中に橋桁が176号線上に落下するという事故が発生いたしました。この事故を受けまして、全社的な工事安全点検を行いまして、工事中事故の再発防止に全力で取り組んでいた矢先、5月19日に再び新名神高速道路の橋梁架設現場で、橋桁を支えています

ベントが箕面有料道路上に転倒する事故が発生いたしました。これら供用中の道路をご利用されている方々をはじめ、周辺の多くの皆様に多大なご迷惑、ご不便、ご心配をおかけいたしましたことを深くお詫び申し上げます。また、道路建設への信頼を傷つけてしまい、まことにもうしわけございません。

弊社では、供用中の道路に重大な影響を及ぼす事故が連続して発生した事態を重く受けとめ、全工事における重大事故リスクを抽出し、そのリスクへの対応手順を受注者と社員みずからが確認するなど、安全管理体制の強化に取り組むとともに、有識者による技術検討委員会での事故原因、再発防止などを早急に確定させまして、二度とこのような事故を起こさないよう努めてまいり所存であります。

それでは、座らせていただきまして、資料の説明をいたします。

まず、1ページ目でございますけれども、本日の目次でございます。特に近畿圏の高速道路ネットワーク、渋滞状況、料金体系の現状と課題についてご説明申し上げます。

次に、2ページ目でございますけれども、弊社の概要でございます。弊社は、お客様の満足度を高め、地域の発展に寄与し、社会に貢献する企業グループ、これを理念として掲げまして、滋賀県から沖縄県までの3,460キロメートルの高速道路を安全かつ効率的な管理運営、これをやりますとともに、95キロメートルの高速道路の建設を行っております。詳細につきましては、下の表に掲げてございます。

次に、3ページ目でございますけれども、近畿圏の高速道路ネットワークの概要でございます。図は近畿圏の高速道路の管理主体と代表的な区間の交通量、これを示しております。青色は弊社、紫色は阪神高速、緑色は地方道路公社の管理する道路でありまして、弊社の管理する道路は、阪神高速や地方道路公社の管理する路線と接続しております。

次に、交通量でございますけれども、四角くくっておりますけれども、真ん中の上のほうをごらんいただきますと、①番といたしまして、名神、茨木から吹田間、これにつきましては、日当たり11万9,000台、それから、その左側に中国道の宝塚から西宮山口間、これが10.8万台、下のほうに目を移していただきまして、近畿道でありますけれども、3番目、③としておりますが、近畿道の大東鶴見から東大阪北間は11万台、その下、阪和道の松原から美原北間は8.9万台、こういうことございまして、弊社の管理いたします道路は、東西方向、南北方向の重交通を担っておるということでございます。

また、赤で示しておりますのが新名神でございますけれども、名神や中国道と相互に機能を補完いたしまして、国土軸のダブルネットワークとなる、こういう新名神を今整備中

ということでございます。

次に、4ページ目でございますけれども、近畿圏の渋滞箇所につきまして表示しております。図で赤く塗っております箇所、東西方向でありますけれども、これが中国道・名神・京滋バイパスの主な交通渋滞箇所ということでございます。左上の写真が中国道の宝塚西トンネル付近の渋滞状況ということで、年間で462回、渋滞が発生しているということでございます。これら赤色の渋滞箇所につきましては、新名神の整備によりまして、渋滞の緩和、もしくは、解消の効果が期待されているところでございます。

それから、青く塗っておる箇所、南北方向に走っておりますけれども、近畿道、これらにおけます渋滞箇所ということでございます。右の写真、近畿道の摂津北インターチェンジ付近の写真でございますけれども、近畿道とともに、一般道の大阪中央環状線、ここも多く渋滞が発生する箇所ということございまして、近畿道では、この箇所では973回渋滞が発生しているということでございます。

その下の左下にも写真を出しておりますけれども、ここの区間、長原インターチェンジ付近でありますけれども、年間で731回、渋滞が発生しているということございまして、これら水色につきましては、ボトルネック対策など渋滞に対する抜本的対策が必要というふうに考えております。

次に、5ページ目でございますけれども、新名神の整備効果でございますけれども、車を描いておるところですけど、これは先ほど赤で示した渋滞箇所ということでございます。それから、紫色の星印が新名神の沿線に書かれておりますけれども、これは物流施設等の開発の箇所ということでございます。新名神の整備によりまして、先ほどの渋滞緩和、それから、ダブルネットワーク化によりまして、リダンダンシー機能を果たすということが期待されるとともに、物流施設などの立地が促進されまして、物流の効率化に寄与するというふうに考えております。

次のページでございますけれども、料金体系でございます。図は、近畿圏の高速道路の管理主体と主な高速道路の料金を示しております。先ほど、3ページの図と同じ色で、色分けございまして、青色が弊社、紫色が阪神高速、緑色が地方道路公社ということでございます。このように、近畿圏におきましては、当社や阪神高速に加え、地方道路公社が管理する路線がありまして、料金水準や車種区分が異なっておりまして、お客様にわかりにくい状況になっております。

次に、四角くくった枠内、これが各路線の料率を示しております。二重線でくくった

ところ、これが均一料金ということでございます。図の真ん中辺に近畿道がございます。これは510円の均一料金でありまして、括弧内、ごらんいただきますと、左側が最短区間利用の場合、これが字が小さいですが、159円、真ん中の51円というのは平均的なトリップということでございます。それから、一番右が全線使った場合の料率18円、こういうふうなことでございます。

また、この図をごらんいただきますと、南北に近畿道が走っているわけでございますけれども、これを南に行きますと、均一料金の阪和道につながっている。西に行きますと、これも同一の均一料金の西名阪につながっている。北東に行きますと、均一の第二京阪につながっているということで、均一同士が連続しているというふうなことでありまして、これによって利用の仕方によって料率が変わりまして、不公平感が生じてくると、こういった課題があるというふうに考えております。したがって、公平かつシンプルでシームレスな料金体系が必要ということでございます。

次に、均一区間の交通動向につきましてご説明を申し上げます。左上の図でありまして、ピンク色に塗っておりますのが先ほど申し上げました近畿道と阪和道の均一区間ということでございます。右上のグラフをごらんいただきますと、機能別に利用実態を書いてございますけれども、左の赤い色の環状利用、これはどういうことかといいますと、地図を、左側の地図をごらんいただきますと、赤い地図、赤い矢印のように、近畿道、阪和道と阪神高速など、他の路線と相互利用していると、こういう意味であります。また、青の都市部内々とは、左の図の青い矢印のように、近畿道、阪和道の中での利用ということ。それから、右側の広域利用といいますのは、左の図をごらんいただきますと、近畿道、阪和道と名神、中国道といった広域幹線道路と相互利用していると、こういうふうな意味でございます。利用率、ごらんいただきますと、赤の環状利用が33、都市部の内々が40%、広域が27、こういうことでございます。

それから、その下の距離別の利用実態をごらんいただきますと、中距離から、短距離、中距離、長距離というふうに分かれておりまして、特にゼロから5キロメートルの一番左でございますけれども、これは他路線との連続利用と、こういうことが推定されます。一番右側の全25キロから30キロというのは全線利用と、こういうふうなことでございます。したがって、新たな料金体系に当たりましては、さまざまな利用形態に配慮すると、こういうことが必要であろうというふうに思っております。

次に、8ページ目でございますけれども、主な料金割引でございます。第二京阪等の開

通に合わせまして、左の図に示して、失礼しました、右の枠内の記載しておりますように、短区間乗り継ぎ割引、これとルート間調整割引、この2種類を実施いたしております。短区間乗り継ぎ割引と申しますのは、均一料金区間の短区間での複数路線利用の割高感を解消する目的に実施しております。ルート間調整割引、これにつきましては、名神から並行する第二京阪へ交通を誘導するというふうなことを目的に、2つ実施いたしております。これらの割引につきましては、平成29年度に近畿圏の新たな料金体系の導入が予定されておりますので、28年末までというふうにしております。

次に、主な料金割引の先ほどの料金割引の事例を記載しておりますけれども、左側が短区間の割引、右側がルート間調整割引、こういうふうなことでございます。

次に、10ページでございますけれども、地方道路公社管理路線の事例ということでございますけれども、図をごらんいただきますと、オレンジ色の大阪府道路公社が管理する南阪奈有料道路、これがございますけれども、左側の青、当社の阪和道、それから、右側のほうへ目を移していただきますと、南阪奈道路、これに接続する道路ということでございます。

現在は当社、大阪府道路公社がそれぞれの交通管制室から救急業務の出動要請や情報板表示などの緊急業務を実施しておりますけれども、同一管理者となれば、下の図のように、1カ所で一元的な管理が可能となりまして、業務の効率化が図られるものというふうにごえられております。

その次のページ、11ページ、最後でございますけれども、検討事項でございますけれども、首都圏の料金体系に加えまして、近畿圏におきましても、この首都圏の3つの原則を基本として検討を進めていくということでございますけれども、これに加えまして、新たな料金体系の導入に際しましては、近畿圏に限らず、ネットワークの充実などに応じた段階的な導入、償還へ及ぼす影響、阪神高速との料金の連続性・バランス、現金車の取り扱い、これを主なポイントとして検討する必要があるというふうにごえられております。

さらに、近畿圏におきましては、特に留意すべき事項といたしまして、ご説明申し上げました近畿道等の渋滞に対する抜本的対策、さまざまな利用形態に配慮した料金体系、新たな料金体系に合わせた既存割引の整理、管理主体が混在する有料道路ネットワークの効率的な管理体制のあり方、これらを検討する必要があるというふうにごえられております。

今後、当部会におけます議論を踏まえまして、国などの関係機関とともに検討を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

ただいまのご説明に関しまして、意見、質問のある方がございましたら、ぜひご発言ください。いかがでしょうか。どうぞ。

【竹内委員】 東京女子大、竹内でございます。ご説明、ありがとうございました。

一番最後の11ページのところで、近畿圏において特に留意すべき事項の2つ目に、さまざまな利用形態に配慮した料金体系という言葉が載ってまして、おそらくこれに対応するのが、先ほどご説明を頂戴した7ページの例えば近畿道の利用、距離別の利用実態のところ、短いのもあれば長いやつもあるというようなことなのだと思います。もしそうであるとするならば、これは結局、対距離制を適用すれば、そのさまざまな利用形態に配慮した料金体系になるんだという理解でいいのか、あるいは、何かほかにもそれ以外に配慮しなければいけないものがあるのか、その点、お尋ねしたいんですが、いかがでしょうか。

【西日本石塚社長】 対距離制にしました場合に、こういう均等的な分布、利用が均等的な分布になっておりますので、プラスマイナスが出てくるということが容易に想像されますので、その間のご理解を得る必要性、こういうことがあろうというふうに思っております。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。どうぞ。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。7ページ目の図ですけれども、この図を見ていて少し思ったのは、思ったよりもこの都市内部の、都市部内々の交通量が4割ということで、比較的短距離のトリップが意外に多いんだということが、これ、ちょっと私、正直、こういう数字なんだなということで意外に思いました。

ただ、そうしますと、例えば割引とかさまざまな課金政策、いろいろやっている中で、あまりやり過ぎてしまいますと、こういったところがばばっと反応してしまって、かえって交通状況が混乱してしまうとか、あるいは、収益が逆にいうと、ちょっと変な話ですけども、悪化してしまうとか、このあたりの短距離帯の取り扱いについて、どういったようなお考え、あるいは、割引に対する感度とか、もし追加で説明があれば、お聞かせいただけますでしょうか。

【西日本小橋部長】 ご指摘のとおり、完全な対距離にしますと、そういった問題が出てくるのではないかと考えています。あとは、ターミナルチャージ的なものをどれだけ許

すのかといったところではないかと思っています。

それと、7ページの右下の図の中に、全線利用と書かれている部分もあります。現在の近畿道の平均利用距離のあたりが今の都市圏の料率で合致するところですので、この全線利用になると、倍近いような料金になるといったところも一つの課題ではないかと思っています。

【羽藤委員】 わかりました。ありがとうございました。

【寺島部会長】 どうぞ。

【山下委員】 大阪府との関係で、10ページで、道路公社の管理路線の問題を取り上げられて、むしろ一元的な管理にNEXCOとしては前向きだという、そういうふうに理解をしてよろしいんですか。

【西日本石塚社長】 確かに、業務の効率化が図れると、そういう意味で、コスト的なプラス面というのは出てくるんだろうというふうに客観的に思っております。ただし、実際の事態の進捗に際しましては、ご案内のとおり、償還への影響とか、それから、利用者、ご利用者の方々の納得を得るといふような課題がございまして、それが解決されるようであれば、我々も考えてまいりたいというふうに思っております。

【寺島部会長】 どうぞ。

【小林委員】 首都圏の場合は、1つ大きな検討課題、課題として、同一目的地同一料金制度というのが、そういうことが導入されたんですけども、この近畿圏の場合、それは御社だけでそこはできるものではないんですけども、NEXCOとして、そういう料金制度の導入というものに対して、何かお考えというものがあつたら、お聞かせいただきたい。

【西日本石塚社長】 資料の説明でちょっと飛ばしてしまいましたけれども、9ページ目、ごらんいただきますと、第二京阪に関しまして、9ページ目の図の右側でございますけれども、これは右上の栗東インターチェンジから左下の松原ジャンクションまで、これ、走る場合の料金が、ここに記載のように、名神経由と第二京阪経由が違うという事態でありますので、これを名神と同額にするような調整を今やっておると。割引でやっている、そういう状態でございます。

【寺島部会長】 どうぞ。

【石田委員】 ありがとうございました。3ページ目の地図を見ているんですけども、地方道路公社の一体化ということに関して、南阪奈道路については言及されておるんです

けれども、そのほかにも、阪奈道路とか、あるいは、神戸の六甲山トンネルとか、あるいは、堺のところのがあるって、ネットワークのさらなる一体化ということを考えると、結構重要なリンクになるんじゃないのかなというふうにも思うんですが、その辺についてどういうふうにお考えですか。

【西日本石塚社長】 先ほどと繰り返しになるわけですが、やはり管理費用面ですね。管理の効率化というのが図れるのかどうかは一つの試金石になるんじゃないかというふうに思います。

それを踏まえまして、償還がどういうふうになっていくのか、それから、変わりますと、今までご利用された方々の運賃に対する期待、料金に対する期待が変わってくるというふうな事態がありますので、地元のご了解がいただけるかどうか、この辺を考えながら、国とも相談しながら進めていくと、こういうことになろうと思います。

【寺島部会長】 どうぞ。

【太田委員】 どうもありがとうございました。首都圏の場合はNEXCOと首都高だけが管理主体であったので、料金調整がうまくできたと思っていますが、やはり地方道路公社等々の問題は非常に大きな問題になると思います。そこで、どういう方法があれば、あるいは、その方法に関して、どういう措置があれば、うまくいくかというようなアイデアがあれば、お聞かせいただきたいと思います。

例えば、いわゆる公社が持っているものを債務ともども、運営権を含めて、NEXCOなり、阪高がそれを引き受けるとか、そういうような方法がいいのか、それとも、成り立ちが成り立ちなので、公社は公社のまま置いておいて、料金だけで調整し、もしでこぼこが出たら、何らかの形で一種のプール制度で調整するとか、そういうアイデア等々をもしご検討であるのであれば、教えていただきたいと思います。

【西日本小橋部長】 具体的なアイデアがあるわけではないんですけど、料金は料金で調整だけすればいいというのであれば、料金だけの問題になるでしょうし、あとは、管理の業務自体を一体化してやればいいということであれば、例えば、受委託を受けるとか、現実に一部受けている業務もございますが、そういった方法もあるでしょうし、あるいは、先ほど太田委員の言われたような資産も含めての処理という方法もあると思います。どれがいいかはちょっと私ども、具体的な意見を持っているわけではございませんが、これからの検討じゃないかと思います。

【寺島部会長】 あと、ございますか。

じゃあ、僕のほうからちょっと、近畿圏につきましてはいろいろヒアリングも積み上げてきましたし、現地の視察というのもやって、大体ある種の方向感とかイメージというのを見せてきている感じもするんですけど、確認したいのが、まず、第1点目が、今日はあまりそういう意味でのご発言というのが触れておられなかったところですけども、例えばこの種の渋滞を緩和していく戦略の中で、最優先に整備すべき路線とかプロジェクトについてはどうお考えになっているかですね。ここをやれば、優先すれば相当改善できるというポイントについて、石塚さんのお立場からどう見えるのかですね。

それから、もう一点が、今も盛んに議論になっていたんですけど、このシームレス化に向けて、我々は今後の方向感の中で、いわゆる管理技術といいますか、ETCとかIT化とかの中で、トレーサビリティを技術的に相当に高められるというふうにだんだん思い始めているわけですけども、そういう中で、料金体系をできるだけシームレス化して、管理主体を超えて、効率的に利用者に利便のあるような形でのシームレス化を図っていきたいという方向感を持っているわけですけども、その際、既にもうお触れになっておられますけれども、その種の方向性を共有しているというふうに認識しているのかどうかですね。その辺をちょっとお話しいただきたいと。

【西日本石塚社長】 渋滞状況に対する抜本的なものはないか、4ページをちょっとごらんいただきたいんですけども、赤のところ、東西方向は新名神で大体めどが立っているというご理解をしていただきたいと思いますけれども、南北の近畿道、ここが問題でありまして、先ほど、写真でちょっと説明いたしましたけれども、右側に、小そうございませけれども、矢印が2つあるんですけども、下道、一般道の大阪中央環状線、ここも混んでいます。これの上のうちがおるという状況でありまして、拡幅をどういうふうにするかというところが大きな技術的な問題があるというふうに聞いております。

それから、今回の近畿面とは違うかもしれませんが、第二神明のあたりですね。この辺が1つ大きな渋滞の箇所だろうという認識でございます。

それから、2点目のシームレス化についてどう考えているのかというふうなご質問でございますけれども、やはり料金、対距離でやっていくべきだというふうに我々も思っております。ただし、今までのいろんな経緯があって、均一料金区間が非常に多いと。かつ、また、それが相互に接続しているという特殊事情がございますので、ご利用者の皆様のご理解をどういうふうに得ていくのか、これが大きな課題で、課題かなというふうに思っております。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

大体、我々の確認すべきことというのは、家田さん、いいですかね。

【家田委員】 いや。

【寺島部会長】 いいですか。よろしいかと思えます。

それでは、大変お忙しいところ、ありがとうございます。どうも。

続きまして、次に、今度は阪神高速道路の山澤社長、よろしく願いいたします。

【阪神山澤社長】 阪神高速の山澤でございます。本日は、貴重なお時間を頂戴いたし、ありがとうございます。限られた時間でございますが、お手元の資料に基づきまして、ご説明をさせていただきたいと思えます。まことに勝手ながら、座らせていただきまして、ご説明をさせていただきます。

最初に、資料の1ページをごらんください。本日ご説明します項目でございますが、初めに、阪神高速の概要及び利用特性の概況を説明しました後、阪神圏におきますミッシングリンクの状況、及び、阪神高速を「賢く使う」ための取り組み事例についてご紹介をさせていただき、最後に、今後の料金の検討に向け、当社としての留意すべき事項について述べさせていただきたいと思えます。

早速でございますが、2ページに移りたいと思えます。2ページをごらんください。まず、初めに、阪神高速の概要でございますが、図の中の黒い路線が供用中の阪神高速道路を示しております、総延長260キロ弱でございます。また、1日約75万台の利用があり、料金収入は、平成27年度決算で約1,700億円余りとなっております。さらに、全体の交通量の約1割が大型車で、ETC利用率はこの4月の時点で92%となっております。

図の中でも示しておりますが、阪神高速のネットワークは、青色のNEXC O路線だけでなく、緑色で示しております大阪府や神戸市の道路公社路線とも各所で接続されております。

また、現在実施中の事業としましては、大阪都市再生環状道路の一翼を担う大和川線及び淀川左岸線の2つの新規路線の整備を行っており、さらに、より使いやすいネットワークの形成に向け、環状線への新たな渡り線として、信濃橋渡り線の整備も実施をしております。大和川線及び淀川左岸線の建設事業に際しましては、適正な料金水準のもとで採算が確保できるよう、民営化以後、自治体との合併施工による整備方式を採用しているところでございます。

3 ページに、3 ページをごらんいただきたいと思います。ここでは、阪神高速道路の利用特性の概況を示しております。緑色と青色の矢印で示しておりますとおり、入り口、出口とも阪神高速を利用するいわゆる内々利用が全体の約6割を占めており、また、入り口、出口のいずれか一方が阪神高速となる内外利用が約35%、これら両方足しますと、約96%が阪神高速を発着する利用となっているところでございます。

また、赤い矢印で示しておりますが、NEXCO路線から流入し、そのまま他路線へ向けていくいわゆる通過交通は全体の4%程度となっております。

おおまかな利用特性ではありますが、阪神高速を完全に通過する利用は少なく、域内での移動、または、域内に目的のある利用が支配的となっております。後ほど、渋滞の状況についても示させていただきますが、首都圏のような広域的な迂回というより、むしろ、都市部への流入、または、都市部から流出する交通をどのように処理していくかが課題と考えております。

次に、4 ページをごらんください。ここでは阪神高速の主な渋滞状況をお示ししております。左上の写真は、3号神戸線の渋滞状況を示しております。都市高速渋滞ランニングでも、残念ながら、ワースト1位となっている区間でございます。東行き、西行きとも慢性的に渋滞が発生をしております。左下の写真は、大阪市内の阿波座合流部付近での写真ですが、神戸地区及び湾岸地区からの交通が合流する箇所となっております。また、右下の写真は、大阪市内へ向かう放射道路の一つであります東大阪線の状況であります。都心部へ流入するための代替路線が近傍になく、特に午前中の市内向けの渋滞が慢性的に発生している状況でございます。

5 ページをごらんください。ここでは交通管制データをもとに、各区間での渋滞状況を示しております。平日1日当たりの渋滞計測時間を色別で示しており、特に紫色で着色しました区間は、1日平均8時間以上の渋滞が発生しております。

また、右下の円グラフを示しますとおり、渋滞の要因の約9割が交通集中によるもので、こうした点からも、ミッシングリンクの解消など、交通分散を図るための抜本的な渋滞対策が必要だと考えております。現況のネットワークでは、大阪や神戸の都心部へ向かう交通と都心部を通過する交通とが同じ路線を通過せざるを得ない状況であり、慢性的な渋滞の大きな要因となっていると考えております。

次に、6 ページをごらんください。こちらの図は、平成24年度に京阪神渋滞ボトルネック協議会において取りまとめられました阪神圏の中心部における主要渋滞箇所を示して

おります。ここでは高速道路の渋滞箇所を示しておりますが、赤い枠で囲まれた阪神高速関連の渋滞箇所が全23カ所中17カ所を占めている状況でございます。

次に、7ページをごらんください。ここでは、環状線を通過する交通について示しております。一番左の図でございますが、右の端に、東大阪ジャンクションを赤い丸印で示しておりますが、ここでNEXC O路線と近畿道と接続されております。当該ジャンクションを経由する連続利用のうち、環状線を通過して神戸や湾岸地区の阪神高速の出口を利用する、または、その逆もあわせた利用台数の割合を示しております。本来、都心部を通過する必要がないにもかかわらず、代替路線が近傍にないため、環状線を通過せざるを得ず、そうした交通の割合が約4割程度発生しております。

同様に、右に図を入れておりますが、守口ジャンクションや松原ジャンクションでの連続利用交通に着目した場合でも、2割から3割程度、同じような利用がございます。

ページの下のほうに参考として記載しておりますが、環状線は各放射道路と接続された時計回りの一方通行の路線であり、首都高の都心環状に比べ、比較的規模も小さく、いわばロータリー的な役割しか担っておりません。環状線で発生した渋滞はさまざまな交通を巻き込んで、複数の放射路線に延伸するため、都心部への流入を抑制することは非常に効果的だと考えておるところでございます。

次に、8ページをごらんください。現在、阪神圏における主なミッシングリンクの現状について示しております。神戸線と並行する大阪湾岸道路西伸部が、今年度、新たに直轄道路として事業化されたところ、神戸中心部における交通の分散を図る上で極めて重要なネットワークであると認識をしております。

また、大阪地区では、事業中の淀川左岸線の延長線上にある淀川左岸線延伸部について、現在、都市計画に係る手続が進められているところでございます。事業中の大和川線とあわせ、大阪中心部への交通の流入を抑制する重要な路線となると思っております。

次に、9ページをごらんください。ここからは、既存の阪神高速道路を賢く使う、または、効率的に利用いただくために、当社で取り組んでおります事例の一部ご紹介をさせていただきます。

それでは、個別に移らせていただきます。10ページをごらんください。まず、本線料金所の撤去でございます。各料金圏別の料金を徴収していた名残から、料金圏境に本線料金所が設置されておりました、料金別、距離別料金へ移行したことで撤去が可能となりました。現在こうした本線料金所6カ所があり、それらの撤去を計画しているところござ

います。今年度、青色で囲っております2カ所の本件料金所を撤去予定としております。

11ページをごらんください。特に、都市高速では、出口やジャンクション部の分岐部が比較的密に配置されておりますため、走行すべき車線選択に迷ったり、急な割り込みなどによって事故の危険性が高くなっております。そこで、お客様によりわかりやすく、そして、交通事故削減の観点からも、分岐部や出口部が連続する区間の一部に、カラー舗装とそれに合わせた標識の設置を予定しております。まだ試験的につけておりますけれども、効果が確認できれば、他の箇所へ積極的に検討していきたいと考えております。

12ページをごらんください。携帯端末を用いました各種情報提供についてお示しております。当社では、携帯端末を用いた交通情報等の提供を平成18年度より実施しております。左、及び、中央の図に示しておりますが、阪神高速の出入り口を入力すれば、検索経路に応じた料金、リアルタイムの所要時間、さらに、乗り継ぎ回数などの情報が確認できるようになっております。

また、よりきめ細かな情報を目的としまして、過去の渋滞情報に基づくばらつきを考慮した時間帯別の所要時間を提供するなど、混雑を回避した利用促進に少しでも寄与すべく、お客様一人一人のニーズに合致した情報提供にも努めております。

13ページをごらんください。これも試行的な取り組みの一つでございますが、従前より、通行止め工事を実施する際には迂回路の広報を実施しておりましたが、民間の経路案内サービスにおいて、通行止め区間の情報も加味した形で迂回路の案内をいたすべく、「ナビタイム」との連携を図ったものでございます。今回の取り組みで、5,000件を超す迂回路情報を提供しており、今後さらに検証を行った上で、工事実施時における横断幕のより効果的な設置位置の検討などへも活用を考えているところでございます。

14ページをごらんください。弾力的な料金施策として、平成20年度より、乗り放題パスによる企画割引継続を実施しております。比較的交通容量の余裕のあります土休日の需給、需要を喚起しますとともに、阪神高速の利用促進、さらには、ETC普及促進を目的として、おおむね長期の休暇が見込まれます期間を対象に、年3回から5回程度実施し、これまで、そのこのグラフにありますとおり、28万件の申し込みをいただいているところでございます。

15ページをごらんください。本部会の中間答申でも示されておりましたが、NEXCOのみ導入されておりました車両、違反車両への大口多頻度割引停止の処置に関しまして、阪神高速も同様の適用を行うとともに、車両制限令違反に伴う罰則点数の会社間での共有

化も含め、利用者への周知を図った上で、平成28年、今年度の10月から運用開始を予定しております。

次に、16ページをごらんください。多様化いたしますお客様へのサービスとしまして、外国語を話されるお客様からの問い合わせ等を想定し、3者間電話通訳による受付・回答サービスを開始しております。また、下の枠に書いてありますが、聴覚障害をお持ちのお客様や言葉の不自由なお客様からの問い合わせの対応といたしまして、ファクスによる受付・回答のサービスも開始したところでございます。

17ページをごらんください。過去に実施いたしました当社の代表的なピンポイント対策を紹介しております。平成9年に実施した渋滞対策で、平面図に赤く示しております区間を1車線拡幅しております。車線拡幅によります改良を行った結果、当該箇所を先頭とする渋滞が解消し、阪神高速全体における渋滞量も、それまでの水準に比べ、大きく減少をしております。また、図中に青い点線を入れてありますが、現在事業中の信濃橋渡り線を示しており、さらなる使いやすいネットワークの形成に現在取り組んでおるところでございます。

18ページをごらんください。ここからは、阪神高速の料金に関する現状と今後の留意事項についてご説明いたします。現在実施中の割引料金のうち、現計画上、今年度末までの期限となっている割引の概要を示しております。NEXCO・本四との乗り継ぎ時に阪神高速の利用が6キロメートル以下の場合、100円を割り引いたり、また、兵庫地域のみ、6キロを越えて利用する場合において、100円から110円割引く西線内々割引など、いずれも時限的な割引として現在実施しております。平成29年度以降の割引サービスにつきましては、今後の料金体系全体との検討をあわせた整理、検討が必要になるかと考えております。

19ページをごらんください。新たな料金体系の検討に向け、会社として留意すべき事項について述べさせていただきます。平成24年1月に、距離に応じた料金へ見直しはなされましたものの、依然として、短距離利用と長距離利用との単価差が大きく、走った距離に応じたより公平な料金体系に向けた検討が必要だと認識をしております。例えば、黄色でマーカーをしておりますところですが、下限料金が適用される6キロ以下の平均的利用と上限額適用者の平均的な利用を比べましても、キロ当たりの単価が5倍以上になる大きな差が生じております。

下の枠の中になります。今後の料金を検討していく上で留意すべき点として、大きく

3つを記載しております。1つ目は、前述しましたとおり、慢性的に発生しております渋滞への抜本的対応について、ネットワーク整備の現状も踏まえた検討が必要であると考えております。都心に用事のない車両の迂回を図るネットワークの充実が有効な手段というふうに考えております。また、料金体系の検討に際しましては、債務の確実な返済を前提とした議論が重要であります。特に阪神高速では、首都高速と比べ、平均利用距離が短いこと、さらに、軽自動車の比率が高いこと、そういった点にも十分に留意が必要と考えております。

そして、従前より、E T Cの普及にも取り組んでいるところでございますが、原則上、上限料金の支払いとなります現金車の方が依然として1日5万台程度利用されておられます。長距離利用者も含め、そうした方々の負担が過度のものにならないよう、何らかの一定の配慮が必要と考えているところでございます。

最後、20ページをごらんください。現金利用車台数に関し、E T C利用率の推移グラフを参考までに掲載しております。平成17年の民営化以降、特に利用率が上昇しているのがおわかりいただけると思います。

最後に、阪神高速の料金の見直しには、現行法において、地方自治体、厳密には阪神高速に関する本来道路管理者の同意が必要でございます。当社に関係する複数の地方自治体との密な連携が不可欠となっており、お客様により広くご理解いただけるような料金体系が必要になるものと考えております。

私からの説明は以上でございます。貴重なお時間をいただき、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、ご質問のある方、お願いします。どうぞ。

【天野委員】 ご説明をいただきまして、どうもありがとうございました。私から2点ほど、少し細かい点になってしまうんですけども、質問させてください。

賢く使うための取り組みのところで、12ページにモデル端末向けの情報提供のお話、いただきましたけれども、こちらは5月ですか、サービスをリニューアルされて、それについて、こういったサービスについて利用者の反響というか評価の声、そういったものがあれば教えていただきたいのと、あわせて、実際にこういった端末の情報提供をどれぐらいの数の利用者の方が利用されているかといった点、もしデータなどがあれば、教えてください。

あと、もう一点もちょっと細かいんですが、14ページの企画割引の話なんですけれど

も、これ、下にありますこれまでの実施状況の推移の表を見ていますと、例えば平成25年から平成26年にかけてとか、非常に申し込み数が増えている年があるわけですが、これは何か特別な取り組みとか工夫みたいなことをされて、申し込みされている数が増えているとか、そういったもしございましたら、その点もあわせて教えていただきたいと思います。

【阪神山澤社長】 後のほうから先、お答えさせていただきますが、当初かなり事前申し込み制を取っておりまして、非常に手続がややこしかったものを、順次、その当日まで申し込みの比率を早く変えていきまして、現在、この一番最終年度近くでは、当日申し込みもオーケーというような形で運用を始めたところでございます。

【阪神多田部長】 1つ目のほうのご質問なんですけど、ちょっとリニューアルしてまだちょっと日が浅いものですから、ちょっとまだ反響が来ていません。ちょっと今後注視してチェックしてまいりたいと思います。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。どうぞ。

【大串委員】 3点伺いたいと思います。まず、10ページの、料金所の写真が載っているんですけど、どうしてこういうふうにETCと現金車をばらばら配置しておられるのでしょうか。この方式ではストレスもかかりますし、通過するときの混雑を生む要因になるんじゃないかなと思うんですけど。これについて、どういうポリシーでその配置をされ、閉鎖等の配置もされているのかということをお教えいただければと思います。

もう一点が、例えば混雑時に、下におりたほうがすいているよという情報をお持ちなのかということと、お持ちであれば、例えば「カーナビ」と連携して、こちらのほうが早いですよというような情報が流せる体制にあるのかということですね。

あと、ETCを搭載してない車が過度に料金を払うことのないような配慮とおっしゃっていましたが、例えば川崎から木更津間は、現金車は3,000円払う料金になっていて、ETC車は800円ですので、もうほとんどETCだろうというような選択になっています。

私としてみれば、やっぱりコストがかかるような現金收受車というのはやっぱりコストを会社にかけているわけですから、現況のもう流れからいうと、搭載をしていただかないと、それなりのコストをいただくような体制というほうが向くべき方向なんじゃないかなというふうに思いました。これは最後のは意見です。

2点だけお願いします。

【阪神山澤社長】 ありがとうございます。最後のご意見につきましては、基本的には私どもも同じ考えでございます。おっしゃるように、当社で試算しましても、現金車とETC車の料金収受費用は約7倍のコスト差がございますので、やっぱり大きな問題だというふうに思っています。

ただ、やっぱり5万人おられますので、もうもともと使われてない方は使われないということと意思がはっきりされているんですが、やっぱり5万人の数字に対して何らかの措置ができればという考え方でございます。

その前の2点。

【阪神多田部長】 ご質問、ありがとうございます。本線料金所につきましては、おっしゃるとおり、ちょっと使いづらいというか、今現在使っていないんですが、例えば真ん中が閉鎖中とかで、ちょっとメンテの関係かと思っております。ただ、おっしゃるとおり、これはもう必要のないものですので、速やかに我々としては早く撤去していきたいというふうに思っております。

【寺島部会長】 どうぞ。

【児玉委員】 料金制度の変更の時期なんですけれども、首都圏の場合は、環状道路の整備の状況を見ながら、今年の4月からということになったわけですね。ところが、今の話を聞いていますと、関西で整備がおくれている点があったり、流量のその形態が首都圏と違ったりしていますよね。その辺はやっぱり実証実用するとすると、いつごろがいいのかという何かお考えみたいなのがあれば、教えていただきたいと思えます。

【阪神山澤社長】 既に地方自治体のほうから、そのもともとの公平な料金制度、それから、使いやすい料金制度にするためのネックとなっておりますミッシングリンクをどうこの料金体系の中で考えながらという案が出ているということをお知らせをしております。ですから、そういう当社が今の渋滞状況の解消とそれを図るという一体の考え方の中で、料金制度をそういうミッシングリンクも解消を踏まえた料金制度については早く実施されるべきかなというふうに思っておりますが、具体的な提案につきましては、この部会でお示しいただいた上で、我々も検討したいと思っております。

【寺島部会長】 どうぞ。

【太田委員】 今後の近畿圏の料金のあり方に関連して、2点質問させていただきます。

1点目は事実確認ですが、大阪湾岸の湾岸道路の西伸部は新直轄ですか、つまり無料道路ですか。

【阪神山澤社長】 今はそういう形ですが、有料道路化も検討するというふうに聞いております。

【太田委員】 わかりました。

それで、3ページのところで、利用状況についていろいろご説明いただきました。その後、ミッシングリンクがたくさんあって、その整備を進めなければいけないということのご説明はよくわかりました。

そこで、この3ページの含意といいますか、この冒頭に持ってこられた意図ですけども、これは内々及び内外でも片足だけが多いので、首都圏の場合と阪神は若干違って、阪高だけだと料金体系を考えることでも十分だということを含意してありますか。NEXCOとか公社の道路との調整よりも、まず、ミッシングリンクを解消して、阪高の中だけでより合理的な料金体系を考えることがまず第一歩であるということなののでしょうか。

それとも、これは今の料金体系とか制度でこうなのであって、実は近畿圏全体として、NEXCOとか公社の道路と一緒に考えれば、こういうような状況は、実際、料金もうまく調整すれば、効率的な利用がされるということなののでしょうか。阪高のお立場として、ほかのところ調整するよりも、まず中のほうのミッシングリンクの解消と、阪高の中での利用重視の料金体系を考えているということなののでしょうか。

【阪神山澤社長】 まず、この趣旨を、この図を示しました趣旨をちょっと。

【阪神多田部長】 基本的に、首都圏と道路の使われ方が違いますねということをおっしゃってご説明したんですけども、首都圏のように、広域的に、例えば東名から来て首都高を通過して東北道に抜けると、そういったいわゆる外々、我々にとっての外々交通というのは非常に少ない。大阪や神戸に足を持つ交通が多いわけですから、そういう交通をどう処理していったらいいのかということにやっぱり我々としては主目的というか主眼を置くべきだろうというふうに考えておまして、そういう意味で、この数字をお示したわけでありまして。

ですから、何ていうんでしょうか、首都圏のように、かなり広い範囲での目的地をとって議論するというよりは、大阪、神戸を起点または終点とした交通をどう処理していくか、そのための料金はどうあるべきかということをお示しすべきではないかということをお示したところでございます。

【小林委員】 私が言うのは変なんですけども、要はミッシングリンク、阪神高速はそういうトリップエンドが阪神高速の中にある交通が多いんですけども、逆に、ミッシン

グリンクがあるから、いろんな経路のバラエティーがとりにくいというところがあるんですね。そのネットワークがもっときちっとできてくれば、いろんなルート料金、料金体系の調整とか、そういうことができるようになるということをおっしゃったほうがいいんじゃないかと。私が言うのは変なんですけどね。

それから、もう一つは、ちょっと触れられなかったですけども、やっぱり大規模修繕、大規模更新のときにやっぱりこのミッシングリンクがあることで相当大きな問題を引き起こすということも強調されたほうがいいんじゃないかと。済みません、どうも。

【寺島部会長】 どうぞ。

【山下委員】 ご説明、ありがとうございました。3ページのような状況を見ていると、むしろ、問題なのは、大阪都市圏の中心部に入ってくる、あるいは、そこから出ていくというところのつくり方、ネットワークのつくり方というのがうまくできてない。そのせいで、結構渋滞も生じている。それに対しては、ご指摘のような淀川左岸線、大和川線といったものの整備によって、交通の流れは大きく変わっていくんだというふうに考えておられるのかどうかというのが第1点。

それから、2つ目は、この19ページの図なのですが、現行料金では長距離利用時の料金単価が短距離利用に比べて安価というのがあって、これは阪神高速の場合、6キロから18キロ、あるいは、24キロあたりの利用が一番多いということと対比して、どう読めばいいのか。阪神高速の料金は安過ぎるという、そういうふうに読んでいいんでしょうかという、これは質問なんですけど。

【阪神山澤社長】 私のほうでこの表を入れておりますのは、債務の返済が非常に私どもの会社はもともと厳しい会社でございまして、その上で、直線で料金を区切った場合に、この量との比較でいきますと、収入に対する影響がマイナスに影響するということが非常に大きく起こる可能性があるということをちょっとご理解いただきたいという一面もございまして。

あと、重ねて。

【阪神多田部長】 1つ目のご質問に関してですが、先ほど小林先生からもご指摘あったように、我々のネットワークの中での代替路線、例えば神戸線に対する湾岸線ですとか、それから、環状道路を担う大和川線とか淀川左岸線ができておりませんので、そういう意味で、リダンダンシーがないということでもありますので、そういう路線が整備されれば、交通の流れというものも変わって、渋滞も緩和されてくるのではないかとというふうには考

えております。

【家田委員】 どうもありがとうございました。阪神高速さんだけに聞くような話でもないし、また、NEXCOさんだけでもないし、国土交通省丸ごとということでもちょっと申し上げようと思っっているんですけども。

今回、首都高もそうだし、この阪神高速、阪神エリアもそうなんですけども、大都市圏を抱えるような広域エリアの中で、料金体系をはじめとして、よりよい姿につくりかえよう、つくりかえるは言い過ぎかな、リバイズしようねという、そういう動きですよ。

それをどう認識するかということなんだけど、これは何も高速道路に限らないんですけどね。あらゆることは歴史の中で時間をかけてちょっとずつつくっていかなくちゃいけないし、そのとき、そのときで一番ベストと思えるようなことをやって、その結果として現在があるわけですよ。

だけど、一定の期間を経ると、時間を経ると、その都度、その都度ではよかったなと思っったことの積み重ねが、いろんなちぐはぐを生じていたり、不合理を生じていたり何かするんですよ。

首都圏の場合には、何とか3環状が姿になってきたなというのはいい機会だから、ひとつここで、精算というところをちょっと言い過ぎなんだけど、リノベーションをやろうかねというタイミングだし、そういう意味では、阪神エリアはまだもうちょっとリンクつくらないと、ちょっと早過ぎるようなものなんだけど、しかし、それはそれとして、やっぱりここまでの50年くらいやってきたことを見直しましょうねと、こういうことだと思うんです。

その中で、特に阪神エリアについては思うのは、現状でいえば、首都圏に比べると経済規模が少し小さいし、それから、また、利用距離もちょっと短いしねとか、今、多田さんがおっしゃったように、スルーで行く人よりも、目的地自身もこの中に片足抱えている人が多いねということだけでも、だけでも、もうちょっと先のことを考えると、本来のことを考えると、今、外国人観光客の非常に多くが阪神エリアであって、しかも、それを京都だけで抱えるんじゃなくて、もうちょっとごりごりとしたカルチャーの大阪でも抱えてもらいたいし、もうちょっと外側にもありますわな。

そうすると、阪神というエリアの次の時代の躍進すべきことを考えると、あんまり現在の使い方というところに拘泥して言っっても始まらなくて、もうちょっと先を見ようじゃないですかというのがまず1点、私の考えです。

それから、もう一つは、さっき言ったように、リノベートするという意味は、何も料金制度が学者から見ると、こんなの変だからああだとか、そういうことじゃなかったり、あるいは、償還の仕方がこうでああでという話じゃなくて、簡単に言えば、利用者から見てすっきりしていて、全体としてなかなかいいんじゃないの、リーズナブルじゃないのというものにすべきだと私は思うんですよ。

そうすると、今回、料金を中心にお話を伺ってはいるんだけど、例えばよくわからないの、あるんだよね。この2ページのところの阪神高速さんの番号のつけ方なんていうのはどういうふうになっているんだかが何だかよくわからない。首都高は割合わかりやすいでしょう。時計回りでちよい、ちよい、ちよいとなっていてね。これ、わかんないよね。

1号線が真ん中にあるんだけど、1号線、そんなに長くないなという感じがするしね。それから、また、エリアのやり方も、この図で見ますと、首都高って、ほら、大体真ん中辺でしょう。外側、そうでもないじゃない。だけど、これで見ると、この神戸の山の裏にある7号線なんていうのは、首都圏の感覚でいえば、ちょっとまた様子の違うものだし、いわば、これ、環状線を成していますよね。

だけど、一方で、この、これは何だ、名神になるのかな、名神高速ですよ、この11号のちょっと上でクロスしているのはね。これは明らかにもうもはや広域の都市圏の中では都市高速的な意味の位置になっているけれども、やっぱりNEXCOの路線であるとかね。そういう非常にちぐはぐが出ている。

それをどこをどっちに切りかえろということをお願いじゃないんだけど、ぜひその番号であるとか使いやすさであるとか表示であるとか、その他もろもろ、本来今回やろうとしているのがそのすっきりするということであるということに立脚して、いろいろやれることもあるんじゃないかなんていう気がするんですがね。そういうつもりでおります。

何か一言、代表で阪神高速の社長さんから一言いただけると。

【阪神山澤社長】 番号の路線のつけ方については、何かすごく阪神高速としてはこだわった経緯があったやに聞いております。ちょっと私、その経緯は今理解していませんけれども、そういうふう聞いております。私も来たときにそういう感じがしましたけれども、非常にその当時、考えてつくった番号だというふう聞いております。

でも、それは我々内部のごさいまして、お客様にご案内するときは、ほんとうにその辺がわかりにくいという。幹線なのか、いわゆる放射線状の道路をあらわす表示なのかと

か、そういうちょっと一体感的なものも欠けるところでございますので、そういったほんとうにお客様の目線でそれが理解しやすい線の表示になるということが非常にご指摘のように大事なことでございますので、こういった表示の方法とかについても、今、NEXCO西さんとかと一緒に表示の研究とかもあわせて研究会を開いておりますので、ぜひとも、そういった部分で細かいところからも解決を図っていきたいというふうに思っております。

【阪神幸専務】 路線番号だけ。

【家田委員】 あんまり路線番号にこだわっているわけじゃないです。

【阪神幸専務】 いいですか。

【家田委員】 例えばで言うだけで。

【阪神幸専務】 小さな環状、大阪の環状を1番にします。そこに突っ込んでくる放射線を11、12、13というふうに右回りをつけています。比較的合理的かなと思ったんですけど。済みません。

【家田委員】 恐縮です。

【寺島部会長】 どうぞ。

【羽藤委員】 もう家田先生の質問でほぼまとまってしまった感がありますが、私もやっぱり改めて時代の中でずっとつくり続けてきて、阪高さんのネットワークができ上がって、こう改めて見ると、やっぱり外国人の方とかいろんな人から見ていたときに、料金体系もそうだし、ナンバリングもそうですが、やっぱりすっきりさせたほうがいいところはかなりあるんだろうなという認識を持ったということと。

あと、やっぱり渋滞がやっぱり相当ひどいんだなと。特に神戸線の前とか京橋のあたり、このあたりが非常に渋滞激しいことを考えると、19ページ目のこの料金体系のところを見ますと、これ見ると、何となくちょっと短距離帯で例えばシームレスということであるいは下げてしまうようなことになると、混雑が相当悪化してしまうようなこともあり得るのかというふうに考えたときに、相当その現場感として、この料金のところ、なかなか単純にシームレスにやったために、副作用みたいなものがちょっと出かねないような今の道路の容量、阪高さんのところじゃないかなという気がするので、そのあたりの現場感について、ちょっとだけお聞かせいただけたらと思いました。よろしくお願いします。

【阪神多田部長】 ありがとうございます。おっしゃるとおり、短い区間、安くすると、乗るかもしれませんし、ですから、神戸線のところについて言えば、やはりもう1本しかないというのがもう最大限の渋滞の要因だと思っておりますので、これに関して言えば、や

っぱりミッシングリンクについてやるというのが抜本的な話かと思います。

ただ、あと、短い距離を安くするということは、渋滞していればおりちゃったらいいやと思う方も出てくるかもしれませんし、そういう使われ方もあるのかなということもちょっとは頭の中にはありますが、いずれにしても、抜本的対策としては西伸部の整備かなというふうには思っております。

【寺島部会長】 近畿圏の今、観光立国にちょっとかかわっているものですから、この問題意識だけちょっとお伝えしておきたいんですけども。

700万のインバウンドが近畿圏に入ってきて、それが2,000万に向かって動くという方向感だけは間違いないと思うんですね。しかも、我々から見ていると、パーヘッドGDPが2万ドルを超すと、急速に個人旅行化してくるというか、つまり、団体旅行から個人旅行になってくると。それは、つまり、自分で車を運転して動き回るようになるということですね。

例えば、今のうちにレンタカー会社なんかとリンクして、ETCだとか、それから、ガイドマップとのリンクージ、つまり、自動運転とはいかないでしょうけれども、そういったような先端的なシステム設計をしておかないと、2,000万人のインバウンドを取り込んで、今の近畿圏の交通網の中に突っ込んでくるということになると、これはとんでもないことになるなど。しかも、それは相当な短期間に訪れてくるというか、この問題意識をどうするか。

だから、この機会に、まさにレンタカー会社、ほかの高速道路の運営会社なんかと組んで、まさに外国人インバウンド2,000万人を想定したシミュレーションというのをやってみる必要があるんじゃないのかなというのが僕の意見です。

それと含めて、さっき、自動車の保有構造が軽自動車化してきているという意味は、関西圏の特色として、やっぱり生活道路という意味があると思うんですね。ものすごい勢いで高速道路を突っ走っていくというような話とは違ってですね。

ということになると、このETCの義務化というのに踏み込む前に、ETCに関して、もうあと7.6%というところに来ているんで、例えばものすごく安価にもなっていることだし、順次配っていくぐらいの発想で、関西圏を変えるという発想はないのかという気もしなくもないですね。

もうやはり最先端の技術を取り込んでいかないと、外国人インバウンドも含めて、もう限界に来ているんじゃないのかなというのが僕のあれなんで、その点で、お答えというよ

りも、そういう印象を持っているので、ぜひご検討課題に入れておいていただければと思います。

ということで、山澤社長、ありがとうございました。一通り、ここで区切りをつけておきたいと思います。ありがとうございました。

続きまして、「近畿圏構成骨子（案）」について、事務局より説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 それでは、資料4に基づきましてご説明さしあげたいと思います。近畿の構成案骨子ということでございまして、2枚めくっていただきますと、最後、首都圏については一番最後のページにありますような取りまとめをしたわけでございますけれども、これを参考にしながら、少し目次的なものをつくらせていただきました。少しこれまでの議論の中で、ご意見を賜ればというふうに考えているところであります。

1つ目なんですけれども、ちょっと首都圏と違いまして、今のご議論がありましたときに、近畿圏の将来みたいなことを最初に書いたほうがいいのかというふうに思っている次第であります。つまり、日本全体における近畿圏の重要性とか、あるいは、観光の話もありましたし、日本海とどうつながるのかと、あるいは、3つある空港とかをどう活用していくのかとか、そういう要素を近畿の将来と高速道路を取り巻く環境、題名はまた変わるかもしれませんが、少し前提を頭の中で、国土計画ではないですけど、整理した上で、料金の話、向かったほうがいいのかというふうに考えております。

その上で、料金体系の話ということで、賢く使うための料金体系で、一番最初に、現行の料金体系の課題と、今日、各会社からもヒアリングをいたしましたので、均一の問題、対距離区間の混在、それから、公社の問題等、それから、料率等も含めて記載できればと思っています。

その後、今後の料金体系のあり方ということで、近畿らしい原則をまとめられればというふうには考えてございます。基本的には、参考事項にあります首都圏の料金の賢い3原則で、多分シームレスとかいう言葉は使っていくんだろうなというふうに思いますけれども、他方、その上の留意事項で書きましたとおり、必要なネットワークの強化との両立みたいな話もあるわけでございまして、その辺、うまく書ければなということを考えてございます。そういう思想のもとに、実現の取り組みということをまとめさせていただければと。

それから、あと、(3)の留意事項につきましては、定期的きちんと評価していくんだとか、渋滞のピンポイントの話もございましたし、その他、いろんな意見が出たものをま

とめていければというふうに思っています。

あと、ここまでが近畿のお話でございまして、最後にその他ということで、いろんな有料・無料だとか、これからお話しします暫定とか2車線の話とか何かで記載すべきものがあれば、追加で記載していくということを考えていただきたいと思います。

あと、先ほどご質問があった件で補足させていただきますと、もともと来年度やるというのは、正直申しますと、大和川線の供用が28年度を一時期目標にしていまして、一時期というか、もともとの目標にしていまして、それにも合わせてということではありましたが、若干ちょっと工事がおこなわれているということもあります。

ただ、観光やいろんな話の機会もありますし、今いただいたご意見もあるので、来年度からできるだけ、考え方をまとめて整理していければというふうに思っています。もしかしたら、何段階かのフェーズを経ながら、いろんな形になってくるのかもしれませんが、大きな将来を見据えた思想をまとめていただければというふうに思っているところであります。

このたたき台を見ていただきまして、もし今日気がついた点があれば、ご意見をいただきたいですし、後でも構いませんので、その点をいただければというふうに思います。よろしく願いいたします。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

ただいまのご説明に関しまして、ご意見、ご質問、ある方はぜひお願いします。いかがでしょうか。どうぞ。

【山下委員】 今日のヒアリングでも出たんですが、近畿圏の場合に、一方で、ミッシングリンクの解消を進めていくという話があって、それに合わせて状況が変わっていくというところもあろうかと思うんです。ミッシングリンクの解消といっても、そう短期間に、できるだけ短期間にやってほしいけれども、できるものではない。

そういう段階というか時系列的なものを踏まえて、料金体系のあり方というか、実現に向けた取り組みということをもとめていったほうがいいのではないかという気はするのです。別の言い方をすると、とりあえず今できることと、中間程度程度の視野でできることと、最終的にミッシングリンク等が解消した段階での対応みたいなのを、どういうふうに書いていくかというのは気になるんですが、書き分けるみたいなこともあってもいいのかなというふうに感じています。意見です。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。どうですか。どうぞ。

【竹内委員】 ありがとうございます。資料4の最初の紙の骨子の構成のところではちょっと少し引っかかったところがあります。2.の(2)の基本的考え方でわりと抽象的なレベルの話があって、その後、実現に向けた取り組み、ここでわりと具体的な話が出てきます。これにどこまで具体性を持たせるかということが今後のことで、まだわからないのかもしれませんが、かなり具体的に物事が書かれるとするならば、その後になって「確立にあたっての留意事項」というのは順番が逆じゃないかという気がするんですよ。

確立に当たって留意することがあって、それを留意した結果、こういう取り組みが出てくる、具体的な話が出てくるということであればいいんですけども、(3)というのは何か定期的な評価とかピンポイント対策で、これは当たっての留意事項じゃなくて、これは確立後の留意事項ですよ。一旦それができて実施された後にどう、何を重視しなきゃいけないかということだと思わないか、そうであれば、これは確立後の留意事項になるべきでしょう。しかしこれは当たってなんだということであるならば、多分、取り組みと(3)はひっくり返したほうがいいんじゃないか、そう思います。私が誤解していれば、ご指摘いただければと思います。

以上です。

【寺島部会長】 いかがでしょう。

【石田委員】 1つちょっと気になりましたのは、近畿圏の重要性ということに鑑みて、広域の中でどう考えるかという視点が若干弱いのかなというふうに思いました。奈良県の荒井知事が名阪との連携の問題ということを問題提起されておりましたし、観光ということ考えた場合には、四国との関係というのがあって、そこまで話を広げてしまうと、難しい面があると思うのですけれども、そういう視点もぜひどこかに入れておくと、近畿圏がさらによくするためにお役に立てるのではないかなというふうに思いますので、ご検討いただければと思います。

【寺島部会長】 僕のほうからもちょっと。視点として、特に1番目の近畿圏の将来、高速道路を取り巻く環境についての認識が非常に重要になると思うんですけども、つまり、首都圏の議論をしてきたと、どう違うんだというところを際立たせるというか、認識を我々自身が明確にする必要があると。

例えば今の広域の中でというのを、このところ、対比分析していて感ずるんですけども、例えば近畿圏の住環境について、大阪の都心部というのに大阪のキーパーソンとか住んでないというか、神戸だとか奈良方面のほうに住んでいるという、そのマップを僕、

見せられて説明を受けて、ああ、そうなんだなと。そこの住環境コストが全然違いますよね。例えば東京で1億5,000万するマンションが大阪だとその半額だと。さらに、もう一歩、何といたしますか、ずれると、その半額になるというのが日本の住環境の構造で、これ、その点についての視点。

それから、何から何までコストが安いんですね、関西圏って。だから、それが例えば大阪の観光庁長官の溝畑さんが僕につい数日前に説明してくれたんだけど、東京だったらベンディングマシンでジュース120円で売っているけども、大阪は100円なんていうのは当たり前で、50円で売っているというんですね。最近、10円というのが出たという話、聞いて、もう価格破壊もいいところで、感覚が違うというわけですね。ですから、この料金体系についての感度も多分関西圏というのは違うんだろなという部分があるんですね。

それから、後背地の産業構造が物量、人流面で相当しっかり視界に入れておかなきゃいけない。さっき、僕、700万人の去年、インバウンドで関西、喜んでいるけれども、間もなく2,000万になったときという話をしましたけども、これ、まさにリアリティのある話で、どうするんだと、それを道路との関係においてと。

それから、もう一つ、これはリニアが関西にたどり着くのはずっと先だと思っていたのが、8年ぐらい前倒しにするかもしれないということになると、20年なんですよ。11年後に名古屋まで40分なんで、8年前倒ししてくると20年後に東京ー大阪が1時間になるというリニア的インパクトは2036年ということになってくると、これ、相当視界にも入れておかなきゃいけないポイントにもなってくるというか。

いずれにしても、近畿圏の将来について、産業だの物流だの人流だのといってくると、国交省だけの枠組みではなかなか構想できない部分もあるんだけど、ぎりぎり何とか道路との問題意識に結びつけて視界に入れておく必要があると。それが逆に料金体系とか優先すべきミッシングリンクとかという話に必ずつながってくるだろうというふうに思います。

というようなことで。

【高速道路課長】 最初の部分のところにつきまして、部会長もいただきました意見等も踏まえまして、少しちょっとどこまで道路局の人間で書けるかどうかはあれですけども、大きく考えてみたいと思いますし、石田先生がおっしゃられたように、日本海側だけではなくて、もう少し関西を広域的に捉えて、しっかり書いていくということかなと思ってお

ります。

それから、全体の構成に係る意見を2ついただきまして、1つは山下先生のご意見で、これもちよっと書いてみなければわかりませんが、おそらく首都圏の感じからすると、近畿圏でも何か大きな将来を見据えた思想をまずきちっと書いた上で、やることを段階的に書くとか、そういう書き方になるのかなという気もいたします。

多分何か少し全体、将来こういう方向を目指すんだよということがまずなきゃいけないのかなというふうに思いますので、多分そういうやり方になるとは思いますが、ちよっと書いてみないとわからないので、またいろいろご意見をいただきながらご相談していただければというふうに思います。

それから、2.の(2)の1)と2)の関係につきましても、その中で、あるいは、(3)ですか、2)と(3)の関係につきましても、竹内先生からいただいたところも、首都圏のときは、少し2)のところに少しプログラムのなことも入れたので、最後の3枚目にありますけど、留意事項も成り立ったのかもしれないので、そこもちよっと書きながら、考えさせていただければというふうに思います。

いずれにしても、ちよっと今日だけではなくて、いろんなご意見、またいただきながら、少しいいものをまとめていきたいと思っておりますので、ご意見、よろしく願いいたします。

【寺島部会長】 どうぞ。

【家田委員】 今、吉岡さんがまとめた後で言うのも心苦しいんだけど、思うのは、首都圏はさっき言ったようなことなんだけど、この近畿圏についてこれをやるということの意味合いってものがやっぱり大きな言葉で最初にどーんと欲しい感じがするんですよ。それは単に料金体系を変えますねみたいな、それっきりの話かということじゃなくて、近畿圏そのものの意味合いを考え直して、それをこの道路というところで切り込んでいくのはこのキーワードなんだみたいなものが何かあったほうがいいなという感じはしますね。

首都圏では割合すつと行くんだけど、関西圏でのジャスティフィケーションをもうちよっと何か欲しい。それが躍進につながるようにしてほしいですね。それが1点目です。

2点目は、この1.のところで書いてある近畿圏の将来というところで、やっぱり状況認識として、観光の資源のことは何人もの方もおっしゃっていただいたし、私もさっき申し上げたけど、ほかの首都圏と中京圏と違う要素があるのは、多極型が相対的には実現できているわけですね。それは首都圏と顕著な違いであって、だから、通過交通問題というのが東京都心の通過交通問題だけではない。逆に、また、大阪都心の通過交通問題は東京

の通過交通問題よりは軽い。そういうある意味、東京が目指すべきのような面もあるので、そこは少し押さえたほうがいいんじゃないかというふうに、1.のところでは思います。

それから、2.の(2)のこれからのあり方というか考え方のところでは、留意事項で必要なネットワーク強化との両立などとお書きになっているんだけど、きちんとした非常時にも役立つ、常時にも役立つ、外人にも便利なものにしていくためには、まだ直さなきゃいけないところ、強化しなきゃいけないリンクが多いと。

したがって、それをつくっていくこともできる料金体系であるべきであるというのはプリンシプルとして言うべきだし、それは決して、首都圏もそうですけど、田舎じゃないんだから、これは、だから、どこかから真水持ってきてつくってくれというんじゃないで、自己ファイナンスするのが原則であるべきであると、ほんとうはね。というようなスタンスというのが大都市圏のあるべきだと思うんですよね。それを1個、首都圏とは違うという意味で1個入れたほうがいい。そこら辺、留意事項だと思うんだけど、それを思います。それが1番目。

2番目は、この利用度合いに向けた公平ななんていう類いの話より、やっぱり次の②に書いてあるシンプルでシームレス、やっぱり歴史の、何ていうんですかね、継ぎはぎのモザイクをここですっきり、少なくとも利用者から見れば、すっきりしたものにしますというのが2番目で、その後は、この利用度合いとか何かあってもいいと思うんですけど、そういうような感覚で書いたほうがいいんじゃないかなというふうに思いました。

以上です。

【寺島部会長】　　ということも視界に入れて、ぜひ進めていただきたいと思います。

【高速道路課長】　　わかりました。

【寺島部会長】　　続きまして、首都圏の新たな高速道路料金についての導入後の効果、及び、常磐道の4車線化と暫定2車線区間の付加車線設置検証路線の選定について、事務局より説明をお願いします。

【高速道路課長】　　それでは、資料5、資料6をご説明させていただきたいと思います。

資料5は、首都圏の4月からの料金の導入効果で、既に公表したやつでございますけれども、部会に報告させていただきます。

1枚めくっていただきまして、環状道路の整備の見通しでございまして、圏央道につきましては横浜区間、それから、千葉の一部、それから、残念ながらおくれってしまった茨城のところを除きまして、8割方完成したということでございまして、東北道、関越道、中

央道、東名は環状で結ばれたということがこれでありまして、真ん中の中央環状も完成したということでもあります。

これにあわせて、2ページ目でございますけど、少し繰り返しになりますけど、答申をいただいたものに基づきまして、首都圏の賢い3原則のうち、まず、2原則を実施していくということで、整備重視から利用重視へということでありまして、料金体系を整理・統一するというので、水準の統一、車種の統一、それから、起終点間の最短距離を基本に料金を設定するというので、具体的には3ページ目でございますけども、大都市近郊料金を中心に、基準にしまして、高いところは下げると、低いところは上げていくんでございますけど、いきなりはということもありまして、激変緩和をしながらということでもあります。

それから、4ページ目のところでございますけれども、今まで赤いところが高く、緑のところが高くというばらばらだったものにつきまして、おおむねこの黄色の世界に統一していくということを28年度4月から、一部、ちょっと外環とか、おくらしているところはございますけれども、実施させていただいているということでございます。

それから、もう一つの原則でございまして、5ページ目でございますけど、都心経由のほうが距離が短いので、安くなってしまうと、圏央道経由。これについても統一の料金にするということでありまして、こういう考え方を入れまして、4月から新しい料金に切りかえました。

効果として、6ページ以降に3つ大きくまとめさせていただいております。都心に通過への交通の影響が①でございまして、それから、短距離利用の増加のこと、それから、圏央道の利用状況ということも3つに大きくまとめてございます。

まず、7ページ目を見ていただければと思いますけども、下の図にありますように、我々は国幹道間と言っていますけれども、要するにNEXCOとNEXCOを結ぶ道路、今まで首都高を走っていた車につきまして、全体で約90%、その交通が減少している。特徴的なのが、東北道と東名を結ぶ道路、車でございまして、5,400台あったものが半分になっているということです。

同様に、中央道に行くような車もかなり減ったというようなことでもございまして、結果的に全体、少し首都高の交通は走行台キロは1%でございまして、渋滞損失そのものを見ますと、約1割減少したというようなことの結果が出ているということでもあります。いろんな方に聞いても、少しすいたよとかいうことのご意見もいただいているところであ

ります。

それから、8ページ目でございます、これは短距離利用の増加で一般道が円滑化ということでございますけれども、青いのが今までの従来の料金でございました。510円から930円までというこの階段でございましたが、今回この赤い料金、下300円で上を1,300円ということで料金を変えましたところ、当然ながら、距離が短いのは安くなるということで、1%から4%増と、逆に距離の長いところは3%から8%減ということでございますけれども、結果、短距離の利用になりましたので、例えばこれ、渋谷のところと並行する青山通り、246の交通状況を見ますと、3号線の車が2%増えまして、他方、246のほうは7%減ったということでございまして、一般道から短い距離で首都高に乗るといようなことも出ているのかなということでもあります。

最後に、9ページ目で、これ、圏央道の状況でございます。圏央道は、今年の4月と比べますと3割増で、東北道が10月の末、今年の10月末にでき上がってございますので、その後と比較しても、5%から8%増加しているということでございます。例えば、左側のところで青梅―入間の間で見ますと、26%、去年と比較して増、東北道とつながった後で見ても5%。同様に、相模原―高尾山間でも31%、6%というような効果が出ておりました、そういうことも見越してというか、でき上がる効果も見越してということでもありますけれども、圏央道沿線の新規の物流施設等の立地も4.6倍ということで、首都圏全体の倍以上になっているというようなことも効果も出ているということでございます。

大きく3つの効果を出しております、10ページ以降はその関係のデータでございます。1つだけご紹介させていただきますと、最後、16ページをごらんいただきますと、残念ながら、第三京浜、横浜新道の交通が出ておまして、やはり100円、10円、あるいは、130円、レートが上がったところにつきましてはやはり厳しい反応がありまして、第三京浜については4%、横浜新道については6%減少しているということで、やはり皆さん、料金を少しやっばり見ながら活動されている部分もありますけれども、全体としては、ネットワークの効果も当然ございますけど、それに合わせた料金で円滑化が少し進んだのではないかということが言えるのかなということでもあります。引き続き、ちょっと効果を確認していきたいというふうに考えているところでございます。

資料5については以上でございます。

それから、資料6でございます、これは暫定2車線の4車線化、あるいは、追い越車線を設置するという話でございます。

1 ページ目はもう繰り返しになりますのであれですけども、暫定 2 車線の課題としては、安全性の課題、走行性の課題、それから、災害時にどうか、雪の問題というのがあるということでございます。

そういうこともありまして、繰り返しになりますけれども、前回の中間答申の中で3つほどご指摘いただいております、暫定 2 車線区間については、長期間に継続すべきではないということ。それから、本来の機能を確保するために、追い越し車線の設置とか 3 車線の運営など、さまざまな工夫が必要だということ。それから、車線の増加に当たっては、透明性を確保しつつ、機動的にやるべきではないかというようなご指摘もいただいたところであります。

その機動的にというご指摘もありましたので、既にご報告しておりますけど、3 ページ目、これまで暫定 2 車線のところがございますけれども、都市計画は 4 車、用地も 4 車で買って、工事だけ 2 車ということでやっているわけですけど、この真ん中の整備計画のところ、車線数は全区間 4 車線とすると、「さしあたり」という以下を削除するために、国幹会議というものを開かなきゃいけないという手続であったわけでございますけど、そこは改正させていただきまして、大臣が決定できると。ただし、評価部会等かけさせていただくというようなことも手続に変更させていただいたわけでございます。

これに基づきまして、4 ページ目でございますけど、常磐道につきまして、事業評価部会にかけ、整備計画の変更を行い、先般、会社に対しまして事業許可を行い、4 車線化を実施することとしたということでもあります。

具体のした場所につきましては 5 ページ目でございます、いわきから広野までの 27 キロと、それから、岩沼から山元の 14 キロについて 4 車線化をしていくということでございますし、山元からその広野の間のところにつきましては、必要に応じて付加車線をつけていくという決定をしたところがございます。詳細な図は後ろの 15 ページ、16 ページにまたつけてございますので、後で見ていただければと思います。

それから、6 ページ以降、ちょっと事業評価部会の資料とダブりますので、そちらに出られている方には重複になりますけど、これまでの暫定車線の経緯をまとめてございます。もともと暫定 2 車線、昭和 44 年、中央道等で使われていたときは、真ん中の中央分離帯にも何もない、ただの 2 車線でございます、規制速度は 60 キロでございます。

その後、これは危ないということで、下の表を見ていただきますと、暫定車線の割合は、ネットワークが進むに従って、その割合が減っていったわけでございますけれども、63

年以降、高速道路を1万4,000キロにしていくという中で、やはり延長を延ばしていかなくちゃいけないだろうというようなこともあり、それから、危ないということもありまして、中央分離帯にこの簡易なラバーポールとかコーンを立てていくような方法をしていくと。かわりに、規制速度は70キロを確保するというようなことでやってきたということでありまして、これは現在、3割近くに締めてきたという現状でございます。

それから、付加車線のその設置基準の考え方がちゃんとあったのかということでございますけれども、56年、60年代からいろんな議論はしていきまして、どのぐらいの間隔で設置するのか、それから、設置するときに、その追い越し車線はどのぐらいの延長があったらいいのかというのを議論をしております。

設置間隔につきましては、車が追従していついていららしないのがどうなのか、何キロぐらい必要なのかということシミュレーション等で整理し、あと、経済性から考えて、どのぐらいの間隔をつけたらいいのかということで、シミュレーションでは、56年度のときは3キロから5キロでございましたけど、その後、経済性等を考えて、6キロから10キロということで基準がまとめられているということでございますし、設置間隔、設置延長のほうはどのぐらいの距離があれば、車が抜かせるかというようなことの検討から、大体こういう1キロから1.5キロぐらいの検討がなされたというふうに認識しております。

それから、できるだけインターチェンジとかそういうところには設置するという考え方がある一方で、やはり経済性もあって、橋のところとかではなくて、土工部につけたらいいんじゃないかという基準もあったということでもあります。

8ページ目、現状今どうなっているかということで、これも3月にご説明させていただいた、評価部会にはご説明させていただきましたけど、間隔は6キロから10キロという基準の考え方ですけど、平均は7.5キロぐらい、設置延長は少し長目で1.8キロぐらいになっているということです。それから、インターチェンジに設置されているかということ必ずしもそうではなくて、大体3分の1ぐらい設置されているだけということでもあります。

以上の状況でありまして、最初の答申に戻りまして、もう少し機動的に効果を見ながらちゃんとつけていくにはどうしたらいいかと、新たな考え方が必要ではないかと。今までは4車線化するときは1万台とか、そういうマクロの交通でやっていたわけですけど、ETC、あるいは、ETC 2.0で車の速度とか、そういうこともわかるようになりましたので、新たな考え方を持ってやっていきたいということで、交通状況の確認の下、次に、そ

の一定のサービスレベルの確保というようなことの方を入りたいということでありまして、実際の速度低下とか事故のリスクみたいなものから、どういうところに追い越し車線、付加車線をつけるべきかというようなことを選定していったらどうかと。実際にそのシミュレーションをし、設置してみて、そういう考え方がいかどうかを確認していこうということこれからやろうとしているということでございます。

具体的に、とりあえずの考え方として、10ページ目にありますけれども、近傍の2車線区間と比べて、約、速度が25%以上低下している箇所を中心に、2車線に入りますと、速度が低下して、あるいは、勾配が低下しますので、そういう箇所を抽出したらどうかと。

25%の考え方は、1つは、事故率が速度差による事故率がどのぐらいで起こるかということ調べていくと、25とか2割以上になるとかなり事故が起こることと、あと、海外の高速道路なんかも調べていきますと、最低確保するレベルと目指すべきレベルの差を見ていくと、大体このぐらいの差になっているということで、これをひとまずやってみたらどうかということでありまして、今般、新聞にも出てございます、11ページでございますけれども、この考え方に基づいて、検証する対象路線を6月7日に選びまして、これから実際設置して検証していこうというようなことを考えています。

12ページ目は具体的に選ばれた路線4つ、松山道、東海北陸、徳島道、岡山道ということで、確かに1万台を超えるところもありますが、必ずしも1万台を超えているわけではないんですけれども、低下率の延長がかなり大きいということもあって、そういうところに効果的に追い越し車線がつけられないかということこれから実際やっていきたいというふうに考えているところであります。

それから、最後に、14ページに、基本は4車線にしていくということが大事ではありますが、やはり中央分離帯がありませんので、それを突破する事故が起きているということもありまして、必ずしもこのかたいもので完璧にとめられるかどうかは、幅員の関係もあって、できるかどうかもあるんですけど、長時間というか長い時間、2車線が続くところについては、少し安全施設みたいなものの工夫も勉強できないかなということもやはりやっておくべきかなというふうに思っているところでありまして、この検証の中で、そういうことも一緒に勉強していきたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明に関しまして、質問、ご意見のある方、お願いします。

【家田委員】 では、1つだけ。暫定2車のところで、ご検討されていると思うんですけど、付加車線をつける場合に、左に分かれて、左から合併する、要するに、譲る車線というか登坂車線型でいくのか、右に分かれて右から合流するという追い越し車線型でいくのか、いろんなご意見を聞くと、右に分かれて左から戻るとというのが、こういう菱形みたいな格好をしながらやったほうが、一番事故は最後の合流のところで起こりやすいわけですから、高速でひやっと入るとというのが、むしろ低速車が入れてくださいねと入るほうが安全だという、聞くこともあるんですけども、そういった付加車線のつくり方についてはあれですかね、何か勉強とか、今後の話とか、あるんでしょうか。

【高速道路課長】 勉強していかなきゃいけない課題ではありますけども、普通、付加車線はやっぱり右側に出て追い越すような形で設置するというようなことがありまして、今の課題は、登坂車線もほんとうに今から考えるとそれでいいのかと、左側へ出るんですけど、遅い車が外へ出るようになっていきますけど、そこも今、岐阜で実験してまして、同じように追い越し型でできないかとか、そういう勉強をしてきて、一番やっぱり円滑になるようなやり方を勉強していきたいというふうに思っております。

【家田委員】 どっちかというよりは、組み合わせるのが一番いいらしいんですけどね。

【高速道路課長】 海外でも、両方採用しているというか、国によって違うようですので、ちょっと効果を見ながらいろいろと考えていきたいと思えます。

【家田委員】 よろしくお願ひします。ありがとうございます。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。どうぞ。

【石田委員】 言葉遣いだけの問題なんですけれど、茨城県民としては、常磐道の4車線化と書いていただいて、非常にうれしいですね。こういうことを待ち望んでおられる方はかなりおられると思うんですよ。

ところが、付加車線という表現になりますと、差し当たりがいつまで続くんだろうと。また待たされて、待たされて、お金がないからだめですというふうなことを感じておられる、心配のし過ぎかもわからないけれども、もうちょっと何か本格的にやっぱりもとの姿を追求しますというニュアンスの言葉遣いにならないかなというふうにも思ったりしますので、考えていただければと思いますけれど。

【寺島部会長】 その他。どうぞ。

【太田委員】 首都高の件につきまして、お願いしておきたいと思うのですが、個別のマイクロの効果についてはいろいろよかったなという感じがしております。マクロ

的な全体の効果について、まだ2カ月なのでまだ無理であるとして、1年ぐらいをめどにまとめていただきたいと思います。

7ページのところに少しマクロ的なデータが出ていまして、走行台キロが1%減ったという、首都高の場合、減ったということですね。1台キロ当たりの料金収入といいますか、平均料金が変わらなかったとすると、1%の減収というように単純に考えられるのですが、車種区分も変わっておりますし、採算といいますか、総料金収入に対してどのようなインパクトがあったのかとか、平均トリップ長がどうなったのかとか、そういうことを1年ぐらいをめどにマクロ的な数値もまとめておいていただきたいと思います。それをまた阪高のほうにもいろいろ生かせるのではないかと思いますので、お願いしたいと思います。

【寺島部会長】 よろしいでしょうか。

それでは、ほかにはないようですので、本日の意見を踏まえて、引き続き検討いただきたいということで、本日の予定された議事を終えたいと思います。

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、ご同意をいただいた上で公開したいと思います。

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

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

— 了 —