

社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会第1回中京圏小委員会

平成30年11月7日

【総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会、第1回中京圏小委員会を開催いたします。本日はご多忙のところ、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

進行を務めます道路局総務課長の内田でございます。よろしくお願い申し上げます。

この委員会につきましては、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の運営規則第1条に基づきまして、部会長の決定により、部会の下に設置されたものでございます。この委員会の委員につきましては、運営規則の第2条に基づき、部会長より、お手元の資料1になりますが、この委員名簿のとおり指名されております。

また、委員長につきましては、寺島委員が指名されておりますので、ご報告を申し上げます。よろしくお願いいたします。

本日の小委員会の議事につきましては、社会資本整備審議会運営規則第7条第1項の規定により、公開といたしております。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の池田より、ご挨拶申し上げます。

【道路局長】 いつも大変お世話になっております。道路局長の池田豊人と申します。今日は寺島委員長はじめ、委員の皆様には大変お忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

今日の委員会の議題であります中京圏の高速道路でございますけれども、今年度末には懸案でありました、新名神の四日市から亀山の間、ようやく開通をいたします。また、2年後ですが、2020年度には名二環の残りの西南部と言われているところも開通する予定になっておりまして、今、順調に工事も進んでおるところであります。

またその外側の東海環状でありますけれども、今年度より財政投融资の財源も活用して、整備の促進を図っております。2024年度までには全体の約9割が開通するというところで、整備見通しも公表できることになりました。このように順次、中京圏のネットワークが整ってきているわけですが、こうしたネットワークを今後は有効に活用することが、非常に重要になってきております。この中京圏小委員会はそういう背景のもとで今年の7月27日の国土幹線道路部会で中京圏の見直しについて地元の状況にも精通した有識

者の方にも加わっていただいて、議論を進めていくという趣旨で新たに設置をさせていただいたものでございます。

後ほどお話があるかと思えますけれども、見直しの観点としては、1つは東西の通過交通をいかにこのネットワークを活用して、迂回をさせて、中京圏の都心部の渋滞を解消するかということが1つであります。もう1つはいろいろな料金、いろいろな事業運営主体がまじっておりますけれども、できるだけ公平にということを考えますと、均一料金を導入することが適切かと考えております。このほかにも同時に解決すべき課題があるかとも思いますが、ぜひこのような観点を念頭に置きながら、この小委員会で中京圏の料金についての見直しの議論をしていただきまして、提言をまとめていただきますようお願いを申し上げます。

本日も限られた時間ではありますけれども、活発な建設的なご議論をお願いいたしまして、冒頭の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いたします。

**【総務課長】** それでは、まずお手元の資料の確認をさせていただきたいと思えます。

配席図、議事次第のほかに、資料1として委員名簿、それから資料2が中京圏小委員会運営規則（案）になります。資料3が中京圏の現状と将来像。資料4が高速道路料金に関するこれまでの取り組み状況。資料5といたしまして、中京圏の高速道路料金の見直しについて。最後に参考資料として、国土幹線道路部会運営規則がございますが、漏れがございますか。よろしいでしょうか。

それでは、まず資料2をごらんいただければと思えます。この小委員会の運営規則の案という形でお示しをさせていただいております。また、定足数につきましては、社会資本整備審議会例と同様に定めているところでございますが、この案につきまして、ご意見、ご質問等ございますか。よろしゅうございますか。

それでは、今後はこの運営規則に沿いまして、会議を運営してまいりたいと思えます。なお、本日、森川委員がご欠席との連絡をいただいておりますので、委員総数7名のうち6名のご出席となります。小委員会運営規則第1条による定足数を満たしておりますことを、ご報告申し上げます。

なお、マスコミのカメラ撮りはここまでとさせていただきたいので、ご協力をよろしくお願いたします。

なお、道路局長の池田はここで所用のため、退席をさせていただきます。大変恐縮であります。ここで失礼いたします。

【道路局長】 申しわけありません。

【総務課長】 それでは、以後の進行につきましては、寺島委員長にお願い申し上げます。

【寺島委員長】 それでは、議事を進めさせていただきます。

まず、中京圏の現状と将来像。高速道路料金に関するこれまでの取り組み状況について、事務局より説明をお願いします。

【中部地整道路部長】 中部地方整備局道路部長の池口でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

私からは資料3に基づきまして、中京圏の現状と将来像について、ご説明させていただきますと思います。その説明の中身なんですけれども、平成28年に中部圏広域地方計画をまとめておりますので、それを用いながら説明させていただきたいと思っております。

まず、1ページ目をごらんいただきたく存じます。地方計画の概要についてまとめております。地方計画は平成28年3月29日に決定いたしました。今後おおむね10年を見据えた中部圏の将来像としては、暮らしやすさと歴史文化にあやどられた世界ものづくり対流拠点中部と設定されているところでございます。その中で、中部圏は東京圏、関西圏、北陸圏と連携しまして、世界最強、最先端のものづくりを軸に、環太平洋、環日本海に開かれた対流する拠点となって、世界をリードすることを目指すところと位置づけられておるところでございます。

具体的な目指す方向ですが、左下に3つございます。世界最強・最先端のものづくり産業・技術のグローバル・ハブ。2つ目はリニア効果を最大化し、都市と地方の対流促進。ひとり一人が輝く中部。3つ目が南海トラフ地震などの災害に強くしなやか、環境と共生した国土と、この3つが目指す方向とされているところでございます。

2ページ目をごらんいただきたく存じます。3つ先ほど目指す方向を申し上げましたけれども、そのうちの1つ目のものづくりのことについて、今から説明を差し上げたいと思います。中部圏、ひいては日本の産業を強化し、新たな産業の創生を図り、さらに国際競争力を支える産業基盤を強化する対策として、道路ネットワーク、港湾、空港の整備の推進が必要とされているところでございます。ものづくりの例示のところ、左上のほうに自動車関連産業とか、航空・宇宙産業というのが写真で載っていますけれども、その辺の具体的な話が次の3ページにございます。

出荷額ということでとりまとめたものでございますけれども、中京圏ではものづくり企

業が集積しておりまして、製造品出荷額の全国シェアは19%ということで、全国の5分の1を占めておりまして、グラフの中に東京もございまして、東京と比べましても高いことがわかっていただけるものと思います。特に自動車に限ると全国の5割。航空機器関連に限りますと、全国の約6割を占めているという状況でございます。

4ページ目をお開きください。中京圏においては、環状道路の整備でものづくり産業の基盤強化が図られました。例えば東海環状の整備によりまして、沿線工業団地の企業立地が促進しまして、従業員数が開通前と比較しまして、2.8倍、法人税収も230億円増加したということで、右側にグラフをつけさせていただいているところでございます。また、シンクタンクの試算では、名二環の貫通による経済効果を行っておりまして、1988年から2015年までの28年の累積で3兆8,000億円とされているところです。中京圏の経済発展の要因はいろいろあるかと思いますが、その1つが環状道路の整備といえるのではないかと考えております。

5ページ目をごらんいただきたく存じます。航空機産業におきましては、東海環状の全線開通を見越して、全線開通後の効率的な輸送方法、すなわち巡回しながら集荷が可能なミルクラン方式について既に検討が進められていると聞いております。左側に青い丸がございまして、この辺が部品工場ということで、東海環状沿線にもあるところでございます。航空機産業における物流効率化は最終的には期待コストの低減につながり、我が国における航空機産業全体の国際競争力向上に寄与するものと考えております。

6ページ目をごらんいただきたく存じます。次は、目指す方向の2つ目のリニア効果についてご説明します。リニア中央新幹線の整備によりまして、東京-名古屋-大阪が約1時間で連結されまして、これらの地域が一体として機能して、全体で約7,000万人となるスーパー・メガリージョンを形成します。品川-名古屋間は2027年、平成39年の開業。また、名古屋-大阪間は2037年の開業を目指しております。昨年11月1日は長野県駅、12月13日に岐阜県駅。また、12月19日に名古屋駅で起工式が相次ぎ行われるということで、中部管内でリニア工事が本格的にスタートするところでございます。

7ページ目をごらんください。スーパー・メガリージョンの中心に位置する中京圏は、リニア中央新幹線の全線開業後、駅起点の2時間圏人口が3大都市圏域で最も多くなりまして約6,500万人に拡大するというところでございます。左上に色が塗ってあるところが、まさにその2時間圏域ということになりまして、左下、右下の大阪、東京と比べましても

範囲が広がります。日本の人口の約半分以上が名古屋と2時間でアクセス可能になるということになります。これによりまして、人的交流による産業活動、観光振興の新たなイノベーション等の活性化が期待されているところでございます。

8ページ目をごらんください。また、スーパー・メガリージョンが形成されることによりまして、首都圏で強い情報通信産業、また近畿圏の医薬品関連産業、中部圏の自動車・航空宇宙産業をはじめとする世界最先端のものづくりについて、それぞれの圏域が個性を生かしながら連携し、相乗効果が発揮されることを期待しているところでございます。

9ページ目をごらんください。現在、品川－名古屋間の開業に合わせまして、リニア名古屋駅、岐阜県駅、長野県駅を核としたまちづくりが進められているところですが、さらにリニア効果を広域に波及させるために、リニア新駅から道路、鉄道、港湾、空港等で北陸圏、関西圏と広域的につながる交通ネットワークで、広域観光交流圏を形成することが地域では期待されているところでございます。

10ページ目をごらんください。名古屋駅周辺のまちづくりにつきましては、名古屋市において、平成26年9月に名古屋駅周辺まちづくり構想が策定されまして、国際レベルのターミナル駅を擁する魅力あふれるまちなど、世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤを目標に基本方針が定められたところでございます。

次のページをごらんください。11ページです。目指す方向の3つ目になります。南海トラフ地震などの災害に強い国土づくりについてご説明申し上げます。中京圏において想定される南海トラフ地震は東日本大震災を大幅に超える被害が予測されておりまして、事前に考え得る対策としてのハード、ソフトの備えが求められているところでございます。

12ページをごらんください。中京圏における切迫するリスクとしては、南海トラフ地震が挙げられております。中京圏における震度6弱以上の地震発生確率は名古屋市内を中心に広範囲で26%を超えております。また、右下の図にもございますが、海拔0メートル地帯は愛知県から岐阜県に至る範囲に広がっておりまして、津波の襲来を想定した事前対策、救援方法の検討が求められるところでございます。そのような災害リスクに対し、東海環状等の道路ネットワークは災害が発生した場合の広域支援ルートとして活用させることができるんじゃないかと思えます。

13ページ目をごらんください。国内外からの救援や物資輸送をスムーズにするためにも、太平洋、日本海の2面活用型国土構築を目標に、道路ネットワークの充実が求められるところです。あわせまして、企業の間では、災害による被害軽減のためのBCPを検討

するという動きもあわせて出てきているところでございます。

最後、14ページでございます。中京圏の将来像の実現に向けて、中部圏広域地方計画に示された目指す方向の実現に向けまして、国際競争力強化のためのネットワーク整備。来るリニア時代に向け、北陸圏にまで広がる交流連携、対流促進のための高速ネットワーク活用。南海トラフ地震等の切迫する災害に備える交通ネットワークの構築が必要な状況であると考えております。

本日は中京圏の将来像の実現に必要な高速道路の充実や有効活用、交通の円滑化の方策について、ご意見をいただきたく存じます。

私からの説明は以上でございます。ありがとうございます。

**【高速道路課長】** 引き続きまして、資料4に基づきまして、高速道路料金に関するこれまでの取り組み状況についてご説明をさせていただきます。高速道路課長の山本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

資料4でございますけれども、これから中京圏の料金をご議論いただくということでございますが、これまで高速道路の料金、昨今の見直しの状況。とりわけ、中京圏に先だつて大都市圏で首都圏・近畿圏、先行して新たな料金体系に移行しております。その概要と効果について、ご説明をさせていただくものでございます。

1ページ目をお願いいたします。まず、高速道路料金の見直しの経緯でございまして、表の中ほどの縦のところをちょっとイメージしていただければと思いますけれども、ネクスの高速道路の料金について、平成26年4月に大きな見直しをしております。緑色の料金水準のところをごらんいただきますと、3つの料金水準の導入と書かせていただいておりますけれども、料金の水準についてはこれまで整備の経過、いろいろな料金の水準があったわけですが、これを3つの料金の水準。普通の区間、大都市圏近郊区間、あるいは海峡部の横断区間という3つの料金に整理をしたというところでございます。もう1つ料金の割引について、民営化以降、さまざまな割引がいろいろあったわけでございますけれども、その割引の政策目的がかなりあいまいになってきているということもありまして、26年4月にいわゆる割引の目的もきちっと整理をした上で、割引の再編を行ったというところでございます。これが全国の高速道路の料金の見直しでございます。その後ですけれども、大都市圏について、これからは整備中心というよりはむしろ利用重視の料金を目指していくということで、いかにネットワークをうまく使っていくのかという観点も含めて、首都圏については平成28年4月、近畿圏については平成29年6月から新たな料金体系

を導入させていただいているということでございます。

次のページをお願いいたします。首都圏の料金体系の見直しということで、まず首都圏についてですけれども、首都圏については、課題が大きく2つございました。まず、料金の件でいいますと、全国のところと同じですけれども、料金の水準が非常にまちまちであったというようなこと。あと下のほうにも絵を描かせていただいておりますが、環状道路。通過交通が首都圏でかなりあったわけでございますけれども、圏央道等の環状道路をいかに利用していくのかという2つの課題があったわけでございます。そういった中で、一番上の箱のところ、料金の賢い3原則。これは国土幹線道路部会でまとめていただいたものでございますけれども、そこで3つの原則をうたっていただいております。1つは利用度合いに応じた公平な料金の体系。2つ目が管理主体を超えてシンプルでシームレスな料金体系。3点目は、これは環状道路等も含めてございまして、交通流動の最適化のための戦略的な料金体系。これをもとに料金体系を見直していくということございました。まず、料金水準については、いろいろばらばらだったもの、区間均一料金もございましたけれども、そういったものを含めて、対距離を基本にして統一をしていくということと、あと環状道路を利用していくということでございますと、下の絵にありますように、どうしても都心経由の料金は対距離になりますと距離が短いので安くなってしまうと。これだと、ますます都心部に交通が集中をするということもありますので、右側に料金の絵が載せてありますけれども、都心経由と圏央道の経由の料金を同一にする。同一発着地であれば経路によらず料金を同じにしまして、できるだけ圏央道のほうに通過交通を流していこうという取り組みをさせていただいたわけでございます。

次のページをお願いいたします。3ページでございますけれども、その導入後の交通の状況でございます、左の下側のところ、都心の通過交通の状況でございますけれども、都心通過交通が約1割減っているということでございます。外側の環状道路に交通が転換をしたということでございます。圏央道の交通の状況について、グラフが2つあり、左側をごらんいただきますと、例えば東名から東北道に行くようなところについては、料金の水準もほぼ同じにしているということもございまして、今では圏央道経由を約8割使っているということでございます。

次、お願いいたします。4ページでございますけれども、近畿圏の料金体系の見直しでございます。29年6月から実施をさせていただいておりますけれども、首都圏とやはりちょっと事情が違いまして、2つほど事情の違うところがございます。1点目は背景①と

書いてございますけれども、都心部の通過交通は近畿圏、名神とかかなり上のほうを走っていますのであまり問題はなかったわけでございますけれども、下の絵にあります、赤色で旗出しをさせていただいております淀川左岸線延伸部あるいは大阪湾岸道路西伸部といったところは、緑色の混雑する区間に並行するところであり、ミッシングリンクがあるということ。課題としましては、このミッシングリンクのネットワークをいかに整備していくかと。料金水準をそろえるのはもちろんですが、こうしたネットワークの整備に必要な財源をどのように確保していくのが課題でございました。これにつきましては、対距離制を基本とした料金体系に移行していくのはもちろんですが、これらのミッシングリンクの事業化のための事業費、約半分程度を新たに確保するための料金を設定したということでございます。②の課題でございますけれども、近畿圏の高速道路のネットワークの中には大阪府あるいは奈良県の道路公社が管理をする道路が高速道路の区間の真ん中に存在するということがございました。これでは管理面でいろいろ非効率が生じる、あるいは料金の切れ目が発生するということもありましたので、この地方道路公社等の道路については、ネクスコ西日本に移管するという取り組みをあわせて行わせていただいたものでございます。

次のページでございます。5ページは、これらの料金の導入後の交通の状況でございます。右側をごらんいただきますと、料金水準の見直しにより、第二京阪道路の利用が増加をしたということでございます。第二京阪道路の料金水準がほかの道路よりも非常に割高であったわけですが、これをほかの高速道路並み、大都市圏の均衡料金水準に見直しをしたことによって、利用の増加が図れているということでもあります。あるいはその下にありますが、経路によらない同一料金の導入。これは近畿圏でも実施をしております。そうした取り組みの結果、左側にありますが、非常に混雑をしていた路線である東大阪線、こういったところの渋滞が緩和したということでございます。

以上、これまでの高速道路の料金の取り組み状況について、ご説明をさせていただきました。以上でございます。

**【寺島委員長】** 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、ご質問等ある方、お願いします。

**【内田委員】** 中京大の内田です。先ほど2ページ目でご説明がありました中部の産業基盤の強化という点で、左側にあります次世代自動車やMR J、ロボットなど日本の次世代産業のものづくりはほぼ全てが中部に集積しています。ネットワーク構築の重要性は非



常に高いことに加え、被災時の代替輸送ルートの確保という面も重視していただきたいと  
思います。トヨタは、福井県の敦賀港を利用した輸出の実証実験をしており、被災時の東  
海と北陸の連携は重視していただきたいと思います。

資料4は首都圏と関西ということですが、2ページ目のところで首都圏のほうが価格メ  
カニズムが効いている印象なんです、近畿に関しては代替ルートの選択肢が少ないこと  
も影響があるかと思います。中部の地域性からみると、首都圏に近い、もしくはそれ以  
上に価格メカニズムが効く可能性があるかとみています。価格設定によってはかなり通過交  
通量を分散することができるのかなと考えております。その場合、一般車のほうが業務用  
車に比べて誘導できるのではないかと考えております。

3ページ目右図の首都圏の圏央道経由の交通量ですが、東名から東北道のルートでは、  
圏央道経由が87%で、東名から常磐道の圏央道経由は20%になっています。ほぼ距離  
も同じで時間が20分以上も短く、圏央道経由のほうが安いということで、当然圏央道を  
経由する交通量が多くなっています。交通量の分散のために迂回してもらうには特に中部  
圏では首都圏のように同額という料金設定よりもお値打ちに割引することで迂回してもら  
えると感じています。

以上です。

【寺島委員長】 その他、ご意見、ご質問はございますか。

それじゃ、僕から1点、家田先生が委員長をやっているスーパー・メガリージョン構想  
検討委員会に私も参画させてもらっているのですが、我々の認識を深めるために、この中  
京圏の現状と将来像のもう一步踏み込んだデータをお願いできないかという文脈で発言し  
ます。

私の認識では日本の貿易の相手先の比重として、アジア全体の占める比重が去年52%  
まで高まりました。これが10年後に間違いなく6割超しているだろうと私は予測してい  
ます。つまり、10年間、日本を除くアジアのGDPが年6.5%から7%の間で成長し  
たとすると、日本のアジア全体との貿易比重は間違いなく10年後に6割を超していると  
予測しています。

そこで、日本の港湾物流がものすごい勢いで変わっている状況ですが、名古屋港の位置  
づけや東海地方とつながっている日本海側の港湾の位置づけ、港湾物流の現状を把握した  
い。我々は正しい認識が要るので、できるだけデータを示してほしい。特に名古屋の場合、  
ものづくりがベースになっているから、まだ輸出港としての位置づけがあるのですが、東

京圏や関西圏はものすごい勢いで輸入港化してきていて、輸出するための物流という状況じゃなくなっている。

今、私が話していることも含めて、港湾物流の現状が現実にならているのかということの、把握できる範囲でいいので、次の会合に向けて準備してもらいたい。特に中国がものすごい勢いでGDPを拡大してきていて、私が一番気にしているのは10年後にリニア新幹線が品川から名古屋まで40分につながる時期に、おそらく、中国のGDPは日本の5倍を超していると思う。そういう外部環境の変化についてもう少し客観的なデータを我々が共有できれば、議論がより重要な方向に向かうだろうと思うので、そのあたりをお願いしておきたい。

それからもう1点、リニア新幹線で、南信の飯田と中津川に駅ができるわけですが、リニアは主に人流に変化をもたらしますが、道路とのネットワークでも考える必要があると思います。例えば相模原は圏央道とのリンクが非常に重要だということで、相模原モデルと我々は盛んに議論しているわけですが、まさに三遠南信地域は浜松との関連で、広域ネットワークが今後ますます重要になってくると思ういます。リニア新幹線との関連で人流だけじゃなくて、物流面でもどのようにつながってくるのかということも視界に入ってくれば、議論のレベルが上がるだろうと思うので、そのあたりもできるだけデータをお願いします。

ほか、よろしいでしょうか。

それでは、次の議題です。中京圏の高速道路料金体系の見直しについて、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をお願いいたします。本日、高速道路の料金見直しについて、議論をスタートさせていただくわけでございますけれども、本日、高速道路の現状あるいは交通の状況といったものについて、大まかなものでございますが、資料を集めてございますので、ご説明をさせていただいた上で、料金の見直しの方向性などについてご意見を賜ればと思っております。

1ページ目をお願いいたします。首都圏と近畿圏を比較した中京圏の特徴でございます。人口面積、人口密度という形で比較をしておりますけれども、人口でいいますと関東の2割、面積でいうと首都圏、近畿圏の半分。人口密度でいいますと、近畿圏と同程度という状況でございます。色を塗っているところがいわゆるそれぞれの都市圏の圏域の大きさでございます。

次のページをお願いいたします。2ページ目でございます。これは昼夜間の人口の分布でございます。真ん中の下の図は夜間の人口密度に対する昼間の人口密度の比率を示しています。赤いところほど、夜間に対して昼間の人口が集まっているということを示しているということでございまして、昼間に名古屋都心部に集中をし、夜間はその郊外に分布をしているということが見てとれるかと思えます。

3ページ目でございます。これは名古屋市の中心部の国内外の主要都市との昼夜人口の比較でございます。国内の主要都市であります東京、大阪に比べると低いということでございますけれども、諸外国の主要都市に比べて名古屋の中心部の昼夜率は高いということでございます。

4ページをお願いいたします。中京圏の通勤・通学の圏域でございます。名古屋、岐阜、津、それぞれの県庁所在地の通勤・通学圏域を見ており、何%通勤・通学しているかということで色分けしてあります。大体、名古屋市と岐阜市が相互に重複をする形で、通勤・通学圏域が形成されているということでございます。名古屋市の通勤・通学圏域が大体50キロ、岐阜市・津市の通勤・通学圏域はそれぞれ30キロメートルの内側に収まっているということでございます。

次の5ページでございます。人の移動の手段について、首都圏、近畿圏と比較しております。交通手段、中京圏は左でございますけれども、全目的で見ると、自動車による移動が64%でございまして、首都圏が31、近畿圏が36でございますので、中京圏は自動車による移動の割合が非常に多いのが特徴かと思っております。特に業務関係でいいますと、88%が自動車を使っているということで、このあたりも非常に高い数字になっているのかなと思っております。

6ページをお願いいたします。中京圏の物流施設の近年の立地状況でございます。物流施設、近年、臨海部の伊勢湾岸自動車道周辺に加えて、東名・名神の数字はもちろんでございますけれども、東海環状道路といった環状道路の沿線にも新規の立地が見られるようになってきているということでございます。

7ページでございます。中京圏の交通ネットワークの概要でございます。新幹線がオレンジ、リニアが点線ですが、今、建設中で名古屋駅に入ってくるということでございます。緑色が高速道路でございまして、名古屋駅がちょうど中心部にあって、名古屋空港、中部国際空港、さらに名古屋港といったものが高速道路網で接続されているというのが今の概況でございます。

次の8ページでございます。現在のネットワークは今ご説明したとおりですけれども、整備の経緯について、少しまとめております。簡単にいいますと、最初に東西軸である東名・名神が開通をして、その後、圏域の放射軸であります中央道、東海北陸道、東名阪が取り次いでくる。あわせて名古屋の中心部の都市高速道路の整備が進み、特に平成17年に愛知万博、それと中部国際空港が開港いたしましたので、それも契機といたしまして、現在の東海環状、名二環の環状道路の整備が進んできたということかなと思っております。

もう少し具体的にご説明いたします。次のページからでございますけれども、これが昭和45年。約50年前でございますけれども、昭和40年に名神、昭和44年に東名高速が全通をして、この都市圏を貫く東西軸の高速道路が全通をしたということでございます。

次の10ページでございますけれども、これが平成6年当時でございますけれども、昭和57年に中央道が接続してきて、東名、名神に接続した。そして、東名阪自動車道が名古屋西ジャンクションから東、後に名古屋二環になる部分が開通いたしまして、東名と接続したということでございます。このころから名古屋の都市高速、紫色でありますけれども、平成元年に万場線が開通して、東名阪と接続しているということでございます。

その次が平成17年でございます。平成17年には中部国際空港が開港したほか、愛知万博が開催されたということでございまして、それに先駆けまして、平成10年に東海北陸、平成17年に伊勢湾岸道が開通をいたしまして、高速道路のネットワークの整備が進捗したということでございます。一方、都市高速の紫のところですが、こちら小牧線、一宮線といったものが順次開通をして、名神高速と接続をするようになったということでございます。あと、平成17年に東海環状道路が豊田東から美濃関間のジャンクションが開通しております。東海環状道路の位置ですけれども、名古屋の中心部から大体30キロから40キロぐらいのところ立地をしております。都市圏の大きさからすれば、大体圏央道よりやや小さ目のところにあるのですけれども、中京圏の都市圏の大きさからすると、かなり外側にあるイメージがあるのですが、このルーティングについては、当時、東海環状都市圏の整備構想があつて、どのあたりに東海環状の都市圏をつくっていくかという議論がありました。その中で、ちょうど木曾三川が名古屋中心部から25キロ、30キロぐらいのところであり、そのあたりをグリーンベルトと保全をして、その外側に環状道路を置こうということで、このルーティングがなされているようでございます。

次、12ページでございますけれども、これが現在のネットワークの状況でございます。平成22年に名古屋二環の高針ジャンクションから南が開通しまして、伊勢湾岸道と

接続しております。さらに平成27年には、新東名の愛知県区間が開通し、名古屋高速は平成25年に東海線が開通して、現在のネットワークが完成しているというのがこれまでのネットワークの整備の経緯でございます。

次、13ページでございます。ここからはこの高速道路網を使っている交通の流動について、分析をさせていただいております。まず、この東海環状道路の内側を通過、あるいは発着をする交通についてでございますけれども、全部で71万台でございます。その中で、外外、いわゆる東海環状の外から乗り降りをして、この東海環状の中を通過して、さらに抜けていく交通がございます。これが3万台、約5%でございます。東海環状の中で乗り外で降りる、あるいは外で乗り中で降りる、内外の交通が25万台、東海環状の中の内内の交通が43万台という構成でございます。

まず、外外の交通、通過をしていく交通について見てみますと、どの方面が多いのかということで、次の14ページでございます。外外の交通、全部で3万台あるということでございますけれども、矢印の太さで多い方面を記しております。この3万台の中で一番多いのが、名神から東名、知多方面に行く、左上から右下に行くラインでございます。これが1日約1万7,000台。その次が東名阪方面でございます。東名阪と東名、知多方面の利用が、8,000台でございます。その次が名神から中央道が6,000台でございます。これらの利用が東海環状の外外交通の大半を占めているという状況でございます。

その次、15ページでございますけれども、今度は内外の交通でございます。東海環状の内外の交通は合計で1日25万台でございます。これを東海環状の中を名古屋中心部を中心にして、全部で5つの区域に分けて、どこからどこに足を持っているのかを調べたものでございます。名古屋中心部、1日6万台ございますけれども、その中でも特に多いのが、東名、知多方面との利用が1日2万4,000台。東名阪との利用が1日2万台弱でございます。これらの利用が名古屋の中心部の発着の大半を占めているということでございます。

16ページでございます。今度は内内の交通でございます。43万台あります。このうち名古屋の中心部を発着する交通が27万台ありますけれども、その中で名古屋中心部のみ、赤い部分のところで完結をする交通が1日15万台弱ほど存在するというのが内内交通の特徴でございます。

17ページでございます。ここからは高速道路の整備の車線数の状況あるいは交通量の状況でございます。特に赤い部分が交通量が多いところございまして、色が赤いところ

が交通量が多いところ、あと車線は幅が太いほど車線が太いということでございます。東名、名神の片側2車線の区間あるいは名古屋高速の都心環状線といったところで、赤い色が集中しております。こういったところで交通量が多い状況になっているということでございます。

18ページをお願いいたします。こういった車線数とも関係はしておりますけれども、主な渋滞のボトルネック箇所の状況でございます。左上にありますけれども、名神高速の一宮ジャンクションの付近。これは4車線でございますけれども、ここが全国ワースト5位の渋滞が発生しているということでございますし、あと東名阪の上り線の四日市付近。ちょうど青色が塗ってあるところでございます。あるいは東名の上りの三好付近といったところが主な渋滞箇所になっているということでございます。あと名古屋の中心部、オレンジの部分を見ていただきますと、名古屋の都市高速の部分についても渋滞が発生しているという状況でございます。

19ページは先ほどご紹介をしました一宮ジャンクション付近の渋滞の状況でございます。ここは左にも表がございますけれども、ネクスコ各社が管理する高速道路の中で、それぞれ5番目、15番目に多いところでございます。これは名古屋中心部に向かう交通がちょうど一宮ジャンクションで合流して、名古屋高速の一宮入り口までの間が渋滞ボトルネックになっていると考えられているところでございます。

20ページでございます。ネットワークの課題でございますけれども、現在のネットワークといたしまして、今年度到新名神の新四日市ジャンクションと亀山西ジャンクション、ちょうど左側の点線の部分ですけれども、これが今年度に通いたします。あと2年後、2020年度ですけれども、名古屋二環のちょうど名古屋西ジャンクションから伊勢湾岸に向かうところの点線の部分が新しく開通するというところでございます。あとネットワークとして今整備をしております東海環状については、美濃関までの間の東側の区間はおおむね4車線、2車線で整備をしておりますけれども、土岐と美濃関の間が今、4車線化をしている状況でございますし、西側についてはまだ未整備区間が残っているということでございます。財政投融资も入れて整備を加速しておりますが、暫定2車線での整備ということもございます。開通目標を示すようにはなっておりますけれども、一層の加速化が必要であろうと思っております。

あと、この中で丸という形で書かせていただいておりますけれども、一宮の上のほうに、丸の計画の路線が出ております。これはこの先に岐阜市がございまして、この中で名岐道

路について、今、調査を実施しているというものでございます。先ほどの一宮の部分の混雑解消という面もでございます。あと、ネットワークということではないですけども、リニアが入ってくるということで、名古屋駅への高速からのアクセス性の向上も、名古屋市のほうで今、ご検討されていると伺っております。

その次でございます。これは中京圏の料金の水準の状況について整理をさせていただいたものでございます。ネクスコが管理をする区間、対距離を基本とする区間が東名、名神、東海北陸でございますが、この東名、名神、東海北陸については、24.6円ということで、地方部並みの料金の料率になっているところでございますが、外側を走ります東海環状あるいは伊勢湾岸といったものについては、34円あるいは39.4円ということで、おおむね大都市周辺並みの料率になっているということでございます。中に入っていくほうは安くて、外側が高いという構図になっているということでございます。あと、ネクスコが管理する名古屋二環でございますけれども、これと名古屋の高速道路公社が管理します名高速でございますが、こちらに付いては、区間の均一料金となっているということでございます。当然のことながら、利用距離に応じて料率が大きく変化しているという状況でございます。

次のページでございますけれども、こうしたことも踏まえまして、中京圏の検討課題といたしまして、次のとおり整理をさせていただいております。まず、交通の状況に関連してでございますけれども、通過交通が環状道路の内側を経由しているということでございます。一方で、東海環状、新名神、名古屋二環の環状道路の整備が進捗しているということでございまして、これらのネットワークを有効活用して、交通の適切な処理が課題ではないかということが1点目でございます。2点目は名古屋の中心部を発着する交通がやはり非常に多いということでございまして、これをいかにさばいてくのが2つ目の課題。それと周辺部で、先ほど申し上げましたけれども、一宮でありますとか名古屋中心部、特定の箇所で渋滞が発生しているということでありまして、ネットワーク整備にも依然課題があるということが交通の面をとれるところかなと思っております。あと、料金の関係でいいますと、先ほど申し上げましたが、名古屋高速道路公社あるいは名古屋二環の区間が均一の料金になっていますので、こうしたものについて、どう考えていくのかも論点になるのかなと思っております。

最後、23ページ、今後のスケジュール、進め方でございます。本日、小委員会で議論のキックオフをさせていただいておりますけれども、次回小委員会からは、まず地方公共

団体あるいは関係団体からのヒアリングを数回させていただきたいと思っております。あと、中京圏の交通流動の現状分析といったものについても引き続き検討していきたいと思っております。その後、料金の見直しに関する論点整理を行い、この小委員会で中京圏の料金の基本方針をとりまとめいただき、来年の秋ごろに国土幹線道路部会に報告をするというスケジュールで今後の進め方については考えているところでございます。

説明は以上でございます。

**【寺島委員長】** 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、ご意見、ご質問等ある方、よろしくお願い申し上げます。

いかがでしょうか。どうぞ。

**【家田委員】** ご説明ありがとうございました。具体の検討はこれからゆっくり。ゆっくりじゃないか。一生懸命やるということですので、また聞けばいいんですけども、この辺の状況認識は少し整理しておいたほうがいいと思って申し上げるんですけども、中京圏の場合、さっき山本さんからお話があったように、圏域の規模と広がり感の割には、この東海環状は比較的外側にあるわけですね。したがって、その結果として、全部できていないからこの数字がそのまま将来もそうじゃないんだろうけれども、外外率が5%ですよ。こういう数字を計算しているのかどうかというので聞いてみたいので、なかったらまた今度でいいんですけども、首都圏の場合、圏央道がそれなりの姿になっていると、完全にできているわけじゃないけれども。それで、そっち外外率をそのまま適用するとどのぐらいになっているのか。あるいは東海環状が完全にできた場合には、大体外外率がどのぐらいになると、少なくとも従来見込んできたのかというようなあたりを知りたいです。その意図は何かというと、環状道路というのは必ずしも計画論、従来やってきたのは通過交通を流すという交通流動上の目的のみならず、むしろそれ以上に重要なのが、大都市圏の周辺部に衛星都市をつくと。東京でいえば行革都市ですよ。それを相互に連絡することによって、行革都市のいわば圏域を広げて、職、住でいうと、職のほうも充実しようという意図でやってきているところがあるから、必ずしも東海環状が通過交通に非常に向いているようにつくられているかどうかはよく考えておいたほうがいいと思うんです。もちろん北のほうに行くのについては、例えば南東から北に行く、南西から北に行くのについては、これは東海環状はそういう機能を果たし得る姿かたちをしているんですけども、さっきお話があったように、東から来て西へ行く、西から来て東へ行くというやつにする



と、あまりにも迂回路が遠いからね。しかも現に名神が混んでいると、一宮でしたね。4車線だと。そうすると、迂回させることはもちろんやっつけていかなきゃいけないんだけど、4車線というのはないだろうと。6車線じゃないのかという議論というのはどうなっていくのかな、あるいはこれまでどう議論してきたのかなは知っておきたいというところがあります。これが1点。

もう1点だけ申し上げると、伊勢湾。とにかく一番格の高いE1Aとして位置づけられるもので。ただその位置が名古屋港の真上を通るような感じになるのかな。海の上空を通っていて、結構、大型船もあるからたしかクリアランスは非常に高いとは思うんですけども。そして陸上についても、高架で比較的高くできていると思うんですけども。一方で、災害のことを考えたときにチェックがどうなっているか、一応聞いてみるんですが。もちろん伊勢湾台風を非常に強く意識されて、防災対策をやってきたのもこのエリアなので、十分だとは思うんですけども、津波や何か came ときに、多分橋脚や何かはあられますよね。そこまでのことは当然意識されてきたんだろうけれども、この間の関空での船がぶつかって、桁がずれちゃったとか、外さざるを得なくなったことを考えたときの、その辺までのリスクを意識されているのかどうか。明確にされてはいないと思うんですけども、それを心配する余地がないのかどうかというのが、この新名神あるいは新東名という非常に重要中の重要な路線については考えておかなきゃいけないところだと思うんですが、その辺について整理されているんだったら伺いたいし、そうでなかったらまた今後教えてください。

以上です。

**【寺島委員長】** そのほか。どうぞ。

**【佐藤委員】** 名古屋生まれの名古屋育ち、名古屋からやってまいりました金城学院大学の佐藤でございます、ほんとうによく車で動いております。大学に通うのも車で名二環という道路を使って通っている状況で、先ほどご説明いただいたこのあたりが渋滞しているのはまさに私も日々実感しているところでございます。

リニアが2027年に開通することを踏まえて、リニア効果を最大限にこの道路網からも生かしていくことが非常に大事だと思いますが、そのためには名古屋駅と高速道路の融合を図ることが重要です。それからBRTも名古屋駅から東に向かって伸びるということがリニア時代には決まっておりますし、さらには、中部国際空港と名古屋駅との一体化というのも非常に望まれるところでして、名古屋駅を核とした道路網の整備がいかにか

かが重要な点です。

名古屋圏というのは、ハートランド・オブ・ジャパンと呼ばれておりまして、東西結節の地にもなっておりますし、また南北との結節地にもなっております、日本国内だけでも人や物や情報や資金が対流する地域です。一方で、世界という視野でもう1回この地域をグローバルな視点で見ることでも大事だと思います。先ほど寺島委員長もおっしゃいましたけれども、やはりアジアの国々は、大きく成長しておりますので、その力、人や物や情報、資金をどうやってこの地域が取り込んでいくことができるのかという広い視点で見ていくことが必要だと思います。また、アジアの地域との都市間競争および地域間競争を考えたときに、オールジャパンで考えたほうが良いと思うんです。高速道路料金についてもそれぞれのエリアでそれぞれのエリアごとのいろいろな仕組みを考えるよりは、料金そのものもやはりできるだけオールジャパンで考えていったほうが、外国から来た人たちにはよりよく理解できるのではないかと思います。私も外国の友人たちと、高速道路に乗りますと、何で日本の高速道路料金はこんなに高いんだと言われるんですが、道路によって料金体系が違うので、説明がつかないということもあるので、ぜひオールジャパンの視点を持っていただくことが都市間競争になるのではないかと思います。

今日のご説明だと、地図上での道路の仕組みと、どんなふうにネットワークが張られているかを見せていただいておりますが、私は国際情報学部の教員なんですが、情報をいかに提供するかは非常に重要なことだと考えております。例えば、東名から名古屋のほうへ向かっていきますと、もう標識がいろいろあって、こっち行くと伊勢湾岸道路で、こっちへ行くと名二環で、こっちへ行くと何とかであると、またまっすぐじゃなくて、ぐるっとまたいでいるようなのもあって、ほんとうに外国人にはわかりづらいということを言われます。外国の人にとっては、東名高速とか名神高速とか名二環という名前はあまり関係ないんです。私たちは土地勘があるので、東名といたら東京と名古屋だなとか、名神は名古屋と関西だなと想像ができますが、外国の人にはそんなことは全然イメージもできないので、いかにわかりやすく標識を提供していくか、出していくかも非常に重要な視点です。情報提供の面もぜひ今後検討していただけたらいいのではないかと思います。

とりあえず以上です。

【寺島委員長】      ありがとうございました。

そのほか、どうぞ。

【太田委員】      太田でございます。

まず、中京圏の検討課題ということで、3点挙げいただきました。それで、この中で一番大きなポイントは真ん中に近いところを通っている東名、名神が安くて、新名神のほうが橋があることもあって高いと。東海環状も今のままでいくと高いままになるので、かつての首都圏の課題に似ているともいえる。もし、これを首都圏と同じように、料金だけでも調整可能であり、問題になっている一宮のところもおそらく解消されるだろうと。これは通過交通が東京から京都、大阪まで行っているとするならばということですが、それだけの話で済むのかどうかというのは、やはり確認が必要であると思っております。つまり、これ以外にも中京圏には課題があるのではないかと想像しています。

あと、残りは東海環状を有効活用するために、暫定2車を徐々に4車にしていくときに、そのときに料金の話をどう考えていくのかと。首都圏と同じようにやるとすると、東名、名神に合わせて、第二名神と東海環状を下げるとい話になるのですが、名古屋は相変わらず大都市圏ではないと位置づけていると言えらるわけですが。名古屋のある程度の真ん中の部分は大都市圏と考えて、34円いただくことも考えて、その収益によって、何らかの形でこの地域に還元して、ネットワークを強化していくというやり方も一つあると思っております。

もう1つは、今日のご説明では、仕方ないことですが、落ちていのが名古屋高速がどう考えていらっしゃるのか。あるいは愛知県とか名古屋市がどう考えていらっしゃるのかがよく見えておりません。検討課題の中に、対距離の話がその他に入っているところに、まさにここ東京で議論しているということの裏返しだと思います。中京圏の問題はすごく難しく、前半のところでご説明いただいた、阪神圏のほうでは、後者の道路を幾つかネクスコに移管しております。移管の際に、債務のつけかえ等々どうなったかということは問題がなかったからうまくいけたと思いますが、この管理主体の問題がどう絡むか。それがここでの議論の制約条件になるのか、あるいはもう少しフレキシブルに考えてもよいのか。つまり名古屋二環は東京でいうと中央環状よりちょっと広いぐらいなので、これをまとめて名古屋高速のほうにお願いすると、何となく東京に似ていると。しかしなかなか制度的に難しいような気もする。ただ、料金のほうだけではそれをやろうか、あるいは移管のことも含めて議論できるのか、その辺、制約条件を整理していただいて、今後の議論にしたいと思っております。

特に、やはり名古屋の地元の皆さんがほんとうに何に困っていらっしゃるかはヒアリング等々してみたいなと思っております。

【寺島委員長】 ほかにありますか。どうぞ。

【内田委員】 昼夜間人口と交通流動についてはこれから分析を深めていくということですが、例えばトヨタの主力工場が集積している西三河エリアを起点にするようなデータも交通量が多いと推定されますので、業務用でも、営業用と大型を分けた分析も必要になってくるのかなと思います。

それから22ページの検討課題については、先ほどもちょっとお話ししたんですが、業務用で8割近いクルマ利用、私用でも6～7割ぐらいが車利用ということで、中部は完全な車社会で、現時点で道路行政への理解がある地域だと思いますが、一方で、かなり堅実な県民性という面もあり、価格メカニズムが首都圏、関西より効きやすい半面、道路料金も含め価格に敏感な利用者が多く、対距離制に移行する段階での価格設定を間違えると、道路行政に対する不満も出てくる可能性が高いのかなと思います。中部圏では、ロードプライシングも効きやすいと同時に、価格に敏感であるということも料金設定の際には同時に検討する必要があると思います。首都圏で先行する対距離制のほうが間違いなく公平ではあるんですが、現在の定額制の均一料金で、むしろお値打ちだと感じている利用者もいることにも配慮すべきだと思います。最終的には、全ての管理主体で対距離制に移行する方が分かりやすいと思いますが、コンセッション方式に関しては導入直後ということもあり、当面は除外するほうが妥当だと思います。それ以外のエリアに関しては、ちょっと変な表現ですけども、お値打ち感をどう出すかということも重要かだと思います。例えば、名古屋高速の環状線はほぼ正方形に右回りの一方通行になっているんですけども、北西角の清州・一宮方面から真北の名古屋港方面に抜けようとしても、直線距離では行けず、コの字型に遠回りせざるを得ない状況です。これは道路設計上のミスではなく、建設当時の財源負担や予想交通量に応じて一方通行になったかと思いますが、この場合も、対距離制ということになると、利用者からはおかしいんじゃないかという話も出かねない地域だということです。従って、直線距離で計算するとか、いったん収受した金額から一部を戻すとか、対距離制での運用にも配慮する必要があると思います。同様に、南東の高辻方面から真北の楠方面に行きたい場合でも逆コの字型に遠回りせざるを得ず、これも直線距離でカウントするとか、何かしら価格設定上配慮を検討する必要があると思います。

それから、一般車と業務用に分類した上での分析も必要だと思います。特に自腹で通行料金を支払う私用の場合はかなり価格メカニズムが効くと思います。。ですから、土日や祝日の通過交通量の分散はある程度可能だと思う反面、8割近い業務用については、特に

トヨタなどのサプライチェーンを厳しく管理する企業は、定時性や速達性を重視します。幾らコストがかかっても早く到着するルートを選択する可能性があるので、もちろん分かりやすい料金設定が大前提ですが、曜日別や時間帯別の料金も検討する必要があるかもしれません。

以上です。

【寺島委員長】 その他、ございますか。

【大串委員】 名古屋の市内から豊田市のほうに朝、すごい渋滞が発生しているというような企業起因のものがあるみたいですので、今までなかったようなコーポレート割引など産業界の要望をしっかりと聞きたいと**思います**。特にこの地域はものづくりということで、日本の産業の一つの大きな基盤の地域でもありますので、何か特色のある対策が打てたらと思います。

以上です。

【寺島委員長】 ありがとうございます。

【家田委員】 もう1点だけいいですか。

【寺島委員長】 いいですよ。どうぞ。

【家田委員】 済みません。もう1点だけ。さっき内田先生のお話で、これはいけるなと思ったので、これは言っておこうと思うんだけど、この場が初めての方もいらっしゃるんで、ちょっと流れの復習も兼ねて申し上げると、民主党政権と、その直前の麻生政権のときに、料金をいろいろいじくりまわして、日本中に大混乱を呼んで、その反省を踏まえて、ようやくほとぼりが冷めてからまともな料金政策という時代になったんですよね。そのまともなっていうのが、さっき山本さんからご紹介があったように、とにかくリーズナブルですっきりしていると。それが1点目で、それから公平だとか、シームレスだとかいうのがあって、3点目が非常に重要で渋滞を緩和できるような戦略性を持った料金だと。この3原則ぐらいにしたんです。もちろんそれを考えながら圏央道なんかも安くするとか、普通にする事によって、それを誘導したんだけど、ここで申し上げたいのは、この3点目をもしもう一步踏み出すとすれば名古屋だと思うんです。

それはどういう意味かという、戦後の復興で一番一生懸命、道路をちゃんをつくったのは、仙台と名古屋と広島ですから。しかも世界を代表する自動車メーカーもあって、自動車の恩恵、道路の恩恵を最も享受してきたのが名古屋でもあると位置づけることもでき

るし、そしてまた首都圏、関西圏でやってきたことをさらに一步進めようという3つ目の都市圏としての責任というのもあるし、それからまたさつき内田先生がおっしゃったように、なかなか料金に敏感な方々であるという意味からすると、最も戦略性がきくエリアでもあるので、どうでしょう、ゆっくり考えた上でまた発表すればいいんだけども、一応俎上に上げるべきなのは、今まで戦略的にというと、この時間は安くしてあげますよと、安くする側のことしか手が出せなかったんです。だけれども、ちょっと議論していただきたいのは、この時間帯は上げましょうと。あるいはこの日は上げましょうという、下げるほうだけじゃないことも俎上に置くことがもしできるとすると、日本の道路行政にとっては極めて大きな前進になれるので、ぜひ検討はしてもいいんじゃないかなと思います。

以上です。

**【寺島委員長】** 最後に私からも1点なんですけれども、この委員会があるものですから、10日ほど前に岐阜の関市に行く機会を捉えて、周辺をちょっと見せてもらいました。関市の位置がちょうどこの東海環状と東海北陸道の交差するあたりにあって、今後の東海環状の西側が整備されてくることによってどう変わるのかという意味で、いろいろ意見も聞いてみたのですが、私の一つの論点は、今までの産業立地主導の道路という視点とは、違う文脈で道路を議論する視点が必要になってきているのではないかな。

それは何でかということ、要するに工業生産力モデルを前提にした道路整備を行ってきたが、今、進んでいる異次元の高齢化、特に大都市圏の高齢化を考えたときに、東京でいえば、国道16号線沿いがものすごい勢いで高齢化してきていて、その国道16号線というのはベッドタウンとして団地、ニュータウン、マンション群をつくった地域なんです。私はぜひ名古屋にもアナロジーで考えたときに、手元にまだその図がく、頭を整理したいからなのですが、例えば名古屋地域の団地、それからベッドタウンとしての布陣がどうなっているのか、という図を用意してもらいたい。それが次のステップでものすごい勢いで高齢化してくるとすれば、生活道路というコンセプトで料金体系を考えると、工業生産力モデルからの料金体系とは違う文脈が必要になってくる。名古屋圏のベッドタウンの配置がどうなっているのか、を地図に描いたものを、国交省として用意していただくと、我々の考えが深まるというか、そんなことを申し上げて、事務局から今日の段階で答えられることだけ触れていただいて、あとはじっくり、今日はスタートですから始めていきたいと思います。どうぞ。

**【高速道路課長】** まず、家田先生から、東海環状の利用の見込みはどの程度なのか、

例えば圏央道と比較してどうなのかというご質問がございました。圏央道のほうが、首都圏のときに議論したときで、180万台通っている車が、全体であるのですけれども、圏央道の外外を行っているのは少なく、たしか6,000台ぐらい。1万台切るぐらい。ただ、圏央道と外環の間はかなり発生交通があって、いわゆる都心を通る交通は9万台ぐらいあるということで、いろいろな対策を打ったということでございます。済みません、東海環状については、どれぐらい見込んでいるのか、実際どのぐらい利用されるのか。まだ全部つながっていませんけれども、その辺のデータは今持ち合わせていませんので、今後ちょっと整理して比較していきたいと思っております。

家田先生から2点目の東名の関係の6車。4車じゃなくて6車という話ですけれども、ここについては基本的にはやはり伊勢湾岸を通して新名神、新東名で抜かしていこうということでありましたので、そこを今、直ちに6車にするということはこれまではなかったというのが事実だと思います。

あと、津波のところの伊勢湾岸のクリアランスのところでございます。ここはそれ相応のクリアランスは当然とっているわけでございますけれども、今回の関空のような事象について、おそらく検討していないと思いますので、そういったものについてどう考えるのかはちょっとまた整理をさせていただきたいなと思います。

あと、佐藤委員からお話ございましたけれども、情報の提供。標識のことですけれども、これについては非常に外国人のインバウンドであるとか、非常にわかりにくいというご指摘はごもっともなところでございます。今、高速道路のナンバリングを進めていまして、あれでどれだけ解決できるのかというところはあるんですけれども、この料金系のあり方の議論も踏まえて、わかりやすい標識について議論も深まっていけばいいのかなと。特に中京圏についてです。というふうに思っております。

それと、太田先生からは、それぞれの自治体。名古屋高速、あるいは愛知県、名古屋市といったところがどう考えているのかというところについて、具体的に聞きたいというお話がございました。これは今後のヒアリングの中でもそういった場面を設けていきたいと思っております。

あと、管理主体で公社が入っているというところが制約条件になるのかというところですが、大阪はネットワークのど真ん中に公社の道路が入っているというところがかなりありました。また、非常に短い区間の中で管理者が変わっていくというところもかなりありましたので、その意味では大阪ほどの特殊性はないのかなと我々としては今、思っ

ています。

それと、内田委員からご指摘があった価格メカニズムに非常に敏感で、どういう料金体系にするのかということについては、まず利用状況についてもう少ししっかりよく見てみたいと思います。一般車、それと業務用、大型でどういう利用形態になっているのかというのはよく見た上で、短く乗っている人、長く乗っている人ということもわかりますので、そういったものを見て、どういう料金であればリーズナブルでご理解がいただけるところになるのかといったところを今後深めていきたいと思っております。

最後に、寺島委員長からご指摘がありました、いわゆる工業立地的な道路の整備ではなくて、高齢化も踏まえた、いわゆる生活道路的なという視点。これも非常に重要なことだと思っておりますので、先ほどご指摘をいただいた三遠南信というようなところのもう少し大きいところのデータ整理とあわせて、次回以降提供させていただきたいと思っております。

以上でございます。

【寺島委員長】 ありがとうございます。

ほかに質問、あえてご発言がなければ。

【太田委員】 済みません。大阪の管理の移管の件はそれぞれリーズナブルでよかったと思っているのですけれども、実は逆のことを考えていまして、名古屋に移管を、名古屋高速に任せるようなことは考えられないかということです。民営化のときの議論で、拡大首都高という話が、外環のところまで首都高のほうに管理させるべきだという議論があったと思います。伊勢湾の橋も含めて、現在よりも広い範囲を名古屋高速のほうで管理する可能性を考えるのか、換言すれば、料金を調整するためにそうする必要があるのかも検討する必要があると思います。つまり、管理主体をいじることが必要なかどうか。あるいはいじらなくても料金をうまく議論できることがわかれば、管理主体のこと自体はこだわる必要はありません。逆に、もし管理主体をいじらないとうまくいかないというときに、どのようなことができるのかを知りたいということです。ご検討いただければ。

【高速道路課長】 わかりました。移管するかどうかについては、料金収入の調整とかさまざまな課題もありますし、あと名古屋高速のご意向ももちろんありますし、交通の利用の状況、あるいは料金を考える上での課題もさまざまあるかと思っておりますので、その辺も含めてしっかり考えていきたいと思っております。

【寺島委員長】 それでは、本日予定された議事は以上でございますので、進行を事務



局はお返ししたいと思います。

【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、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する予定です。本日の資料につきましては、そのまま置いておいていただきましたら、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いたします。本日はありがとうございました。

— 了 —